

磐田市デマンド型乗合タクシーの運行内容の変更について

デマンド型乗合タクシーの運行内容を下記のとおり変更するものとする。

記

1 指定施設の追加について

(1) 地区内施設

- ①豊田地区に「すずき眼科」を加える。
- ②磐田中央地区に「のじま眼科」を加える。

(2) 地区内施設の運賃

利用者宅区分	⇄	施設名	運賃(片道)
豊田地区	⇄	すずき眼科	400 円/人
磐田中央地区	⇄	のじま眼科	400 円/人

(3) 実施時期

- ①令和4年6月2日から
- ②令和4年5月9日から

(4) 位置図等

別紙のとおり

① 磐田市デマンド型乗合タクシー指定施設位置図（追加施設）

施 設 名 鈴木眼科（磐田市東原 222 番地 1）

追加理由 令和 4 年 6 月に開院するため

【位置図】



【写真】



② 磐田市デマンド型乗合タクシー指定施設位置図（追加施設）

施設名 のじま眼科（磐田市見付 1598 番地 1）

追加理由 令和 4 年 5 月に開院するため

【位置図】



【写真】



磐田市地域公共交通計画 （案）

（中間報告書）

磐 田 市

目 次

第１章 趣旨と位置づけ.....	1
1 計画策定の趣旨	1
2 計画の位置づけ	1
3 計画の対象区域	2
4 計画の期間	2
第２章 本市の地域公共交通網	3
第３章 現況と課題の整理	4
1 現況調査	4
2 ニーズ等調査	6
3 上位関連計画（公共交通の位置づけ）	8
4 本市の公共交通の課題	9

第1章 趣旨と位置づけ

1 計画策定の趣旨

磐田市の公共交通網は、JR磐田駅から放射状に運行する路線バスを幹線交通都市、市内を8地域に分けて運行するデマンド型乗合タクシーを区域交通とし、これら基幹となる交通手段等により形成されています。路線バスは通勤通学の手段、デマンド型乗合タクシーは日中時間帯の高齢者等の通院や買物の手段として、市民の生活交通を確保しています。

本計画は、市民の移動手段を維持・確保し、市民の公共交通を持続可能なものとしていくため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「活性化再生法」という。）第5条の規定に基づく「磐田市地域公共交通計画」を策定するものです。

「地域公共交通計画」に定める事項（活性化再生法第5条第2項）

1. 基本的な方針（第1号）
2. 計画の区域（第2号）
3. 計画の目標（第3号）
4. 目標達成のために行う事業及び実施主体に関する事項（第4号）
5. 計画の達成状況の評価に関する事項（第5号）
6. 計画の期間（第6号）

2 計画の位置づけ

本計画は、本市の交通政策の基本計画と位置づけ、「第2次磐田市総合計画」に即し、「磐田市都市計画マスタープラン」などの関連計画と調和を保ち、「磐田市立地適正化計画」と連携を図ります。

第2次磐田市総合計画 【計画期間：平成29年度～令和8年度】

将来展望をもとに、自主的かつ総合的なまちづくりを進めるための本市の最上位計画

即す

磐田市都市計画マスタープラン 【計画期間：平成30年度～令和9年度】

将来の都市像や具体的な土地利用等に関する基本的な方針を明らかにした計画

調和

調和

磐田市立地適正化計画

【計画期間：平成30年度～令和9年度】

都市計画マスタープランの「コンパクトにまとまりある市街地形成」を具現化する計画

連携

磐田市地域公共交通計画

【計画期間：令和5年度～令和9年度】

交通政策の基本的な方針や実施事業を明らかにする計画

3 計画の対象区域

本計画の対象区域は、「磐田市立地適正化計画」と整合を図り、磐田都市計画区域とします。



4 計画の期間

本計画の期間は、「第2次磐田市総合計画」、「磐田市都市計画マスタープラン」及び「磐田市立地適正化計画」と整合を図り、令和5（2023）年度から令和9（2027）年度の5年間とします。

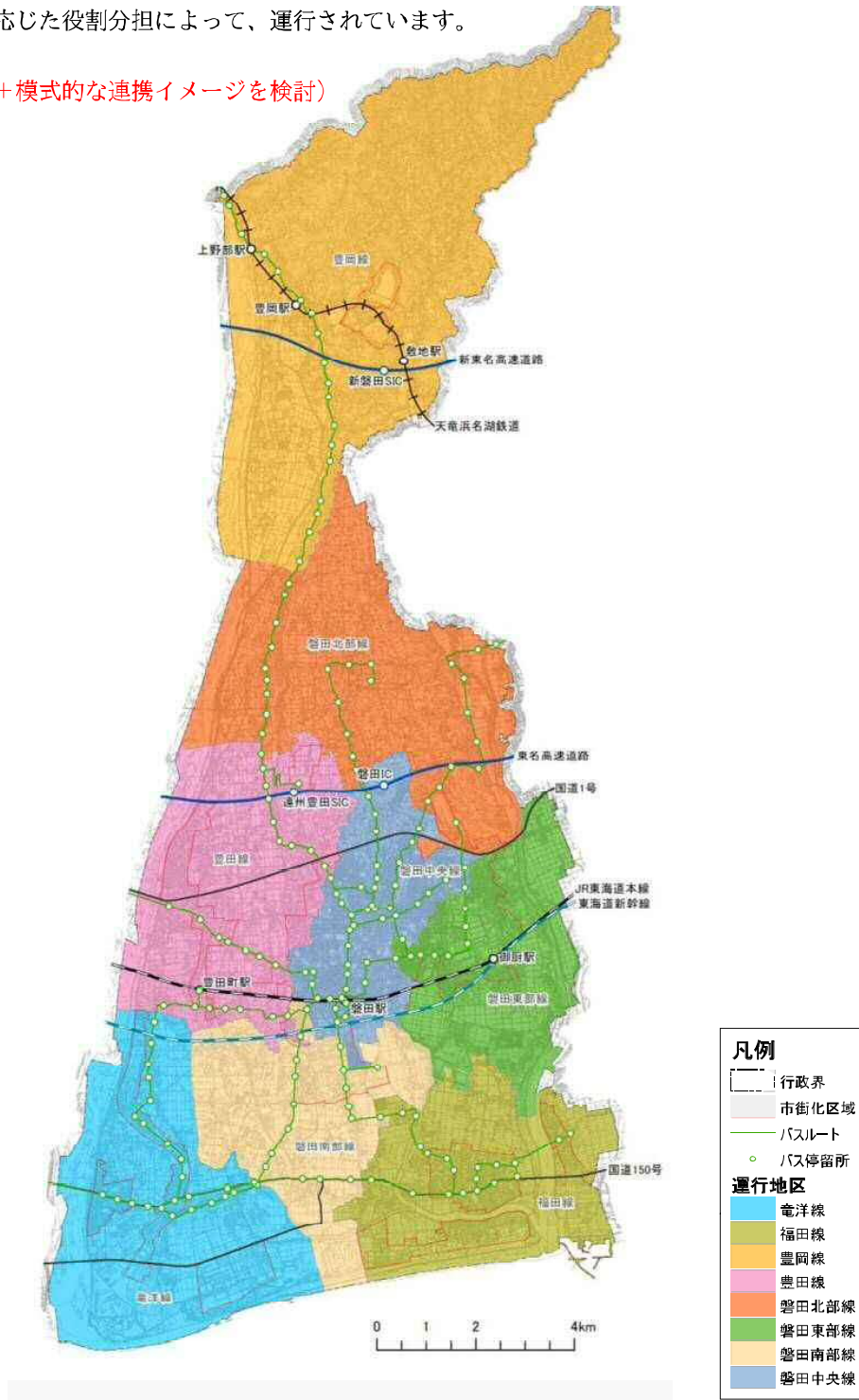
磐田市地域公共交通計画の計画期間

令和5（2023）年度から令和9（2027）年度の5年間

第2章 本市の地域公共交通網

本市の地域公共交通は、磐田駅を中心としたネットワークで、鉄道や路線バスの基幹公共交通で各地域の中心（拠点）を結ぶとともに、地域内をデマンド型乗合タクシーで補完し、路線や地域に応じた役割分担によって、運行されています。

（地図＋模式的な連携イメージを検討）



第3章 現況と課題の整理

1 現況調査

本計画の策定にあたり、調査した各項目から本市の特性を整理します。

1-1 都市構造

区 分		本市の現状特性
1	人口	◆人口減少・少子高齢化の進展が続く ・人口が減少し、少子高齢化が進展、今後も同様の傾向が続く。 ・2045年の人口は現在の約86%、運転免許の高齢者講習の対象となる70歳以上が増加し、生産年齢人口が減少する。
2	人口分布	◆バスルートから外れた、人口密度が高い地区や高齢化率が高い地区が点在 ・人口密度の高い地区は、概ねバスルートの沿線にあるものの、一部地域（豊田地区など）がバスルートから離れている。 ・高齢化率が高い地区がバスルートから離れて点在している。
3	都市計画	◆JR磐田・豊田町・御厨の鉄道駅周辺と竜洋地区、福田地区、遠州豊田SIC周辺に、都市機能誘導区域が指定 ・いずれも、鉄道もしくはバスでのアクセスが可能である。

1-2 公共交通

区 分		本市の現状特性
1	鉄道	◆JR利用者は横ばい、天竜浜名湖鉄道は豊岡駅で増加、その他で横ばい傾向
2	路線バス	◆磐田駅を中心に放射状に配置。コロナ禍の影響もあり、利用者は減少傾向 ◆現状、御厨駅に乗り入れる路線なし
3	タクシー	◆コロナ禍の影響もあり、利用者は減少傾向
4	デマンド型乗合タクシー	◆市内を8つに地区に区分し、地区内の買い物・通院などの移動手段 ◆利用者は増加傾向
5	行政負担	◆路線バスの行政負担は、横ばい ◆デマンド型乗合タクシーは、利用増に伴い、行政負担が増加

1-3 交通手段

区 分		本市の現状特性
1	交通分担率	◆自動車移動に依存（71%） ◆駅端末交通では自動車が約3割 ・徒歩：約27%、自転車：約22%、バス：約17%、バイク：約4%。
2	運転免許	◆運転免許保有者数は横ばい、高齢運転免許保有者数は増加 ・運転免許保有者数（約12万人）のうち、高齢運転免許保有者が約27%を占める。 ◆65歳以上の自主返納率は、2%強（R2：733名）
3	通勤・通学	◆本市における通勤（63.5%）・通学（54.0%）が大半である ◆通勤・通学の交通手段分担率は、自家用車が74.4%と突出。 ・自転車：10.8%、鉄道：6.3%と乗合バス：3.1%で1割に満たない。
4	人口流動	（鉄道駅）

第3章 現況と課題の整理

		◆朝夕に利用者が多いが、夕方は朝に比べ分散する傾向 ◆コロナ禍に利用者数は減少したが、居住地に大きな変化なし、時間帯は正午頃の利用がみられるようになった ◆利用者の居住地は、周辺地区及びバスルート沿いが多い ◆御厨駅は福田地区の利用が多く、豊田町駅は、竜洋地区の利用が多い（市役所・支所） ◆利用者の多い時間帯や利用者の年代、コロナ禍の影響は、施設によって異なる ◆利用者の居住地は、主に周辺地区である（ららぽーと磐田） ◆午前中から15時までが利用者が多く、それ以降は減少 ◆コロナ禍における変化は少なく、利用者の年代はコロナ禍以降70歳以上が減少したものの、20代から60代までまんべんなく利用、市内全域及び近隣市町など、利用者の居住地は広範囲に広がる（磐田市立病院） ◆コロナ禍以降、午前中の利用が多く、利用者は減少 ◆利用者の居住地は、市内の広範囲に広がるが、福田地区の利用者が他地区より多い
--	--	---

1-4 都市施設

区 分		本市の現状特性
1	医療	◆市立病院は、鉄道駅から離れて立地しているが、バスルートあり ◆診療所・歯科は、概ねバスルート沿線 ・一部地域（豊田地区など）がバスルートから離れている。
2	高齢者福祉	◆概ねバスルート沿線 ・通所系はバスルートから離れている（ただし送迎あり）
3	子育て施設	◆J Rと東名高速道路の間に立地、J R北側は概ねバスルート沿線 ・J R南側は各地に点在している。
4	教育	◆高等学校は、概ねバスルート沿線 ◆大学は、鉄道駅・バスルートから離れている
5	事業所	◆概ねバスルート沿線 ・豊岡地区等の北部や竜洋地区では、バスルートから離れた位置に立地
6	商業施設	◆概ねバスルート沿線 ・豊田地区や豊岡地区などでは、バスルートから離れた位置に立地
7	金融施設	◆概ねバスルート沿線 ・豊田地区や豊岡地区などでは、バスルートから離れた位置に立地
8	観光・文化施設	◆各地に点在しており、鉄道駅・バスルートから離れている
9	行政施設	◆市役所・支所は、豊田支所を除きバスルート沿線 ◆交流施設をはじめ、バスルートから離れている施設も多い

1-5 路線調査

区 分		本市の現状特性
1	路線バス	◆いずれの路線も、現金での利用は30%未満で、概ねIC（定期券含む）での利用（ただし、秋葉バスはIC利用不可）（磐田市立病院福田線） ◆利用の多い目的地（停留所）は、磐田駅、市立病院、磐田北小、美登里町上（中ノ町磐田線） ◆利用の多い目的地（停留所）は、磐田駅、その他は見付～磐田営業所

磐田市地域公共交通計画

		（中ノ町磐田線） ◆利用の多い目的地（停留所）は、磐田駅、ららぽーと磐田、図書館前（掛塚さなる台線） ◆利用の多い目的地（停留所）は、磐田駅、豊田町駅、掛塚、竜洋変電所北（城之崎線） ◆利用の多い目的地（停留所）は、磐田駅、その他は市民文化会館、城之崎（磐田線（秋葉バス）） ◆利用の多い目的地（停留所）は、つつじ公園・北高入口、磐田駅
2	デマンド型乗合タクシー	◆利用者の多い時間帯は、午前中の自宅発 ◆10時～自宅着がみられ、午後は自宅着のほうが多い ◆各地域の目的地は、駅、行政施設、商業施設（スーパー）が多い

2 ニーズ等調査

2-1 市民ニーズ

区 分		ニーズなど
1	市民意識調査	◆年代別で40代以外において、満足度が最も低くなっている ◆満足度：低、重要度：が高 の「重要課題施策」
2	市民アンケート	◆「歩いて移動してもよい距離」は徒歩10分以内（500m未満）まで ◆近所づきあい・地域活動への参加は、参加している人が多い ◆運転免許返納の意志があるのは24.1%で、「わからない」が40%以上 ◆運転免許返納後の移動手段は、37.1%が公共交通 ◆日常生活の交通行動（主な傾向） （通院）平日8時から11時台に外出し、12時から13時台に帰宅する （買い物）平日及び土日、10時から11時台に外出、帰宅は決まっていない （余暇・娯楽）土日、外出、帰宅は決まっていないが、外出は10時から11時台が次いで多い ◆公共交通利用者が公共交通を利用する理由は、「他に移動手段がない」「バス停が近い」「目的にあった経路での運行」 ◆公共交通を利用しない理由は、「必要がない」「バス停が遠い」「利用したい時間に運行していない」 ◆公共交通の利用可能性・必要性は、「いずれ必要」が46.4% ◆公共交通の満足度：低い/重要度：高いのは、「運行時間帯」「便数」 ◆公共交通の運行維持のためには、「ルートや運行内容に変更を行い、利用者増に注力すべき」が半数程度 ◆利用料金の抵抗感は、路線バス：500円、デマンドタクシー：1,000円

2-2 利用者ニーズ

区 分		ニーズなど
1	路線バス	◆バス利用の目的は、通勤：38.6%、通学・習い事：25.7%、買い物・飲食：21.4% ◆自宅からバス乗車、バス降車から目的地までは、いずれも徒歩が最多（70%程度） ◆利用者の自宅・目的地と最寄りバス停との距離は、徒歩10分以内（500m未満）が70%超 ◆週5日以上の利用者が半数 ◆ICカード利用者が52.8%、定期券が19.4% ◆公共交通利用者が公共交通を利用する理由は、「バス停が近い」「他に移動手段がない」「目的にあった経路での運行」 ◆公共交通の満足度：低い/重要度：高いのは、「運行時間帯」「便数」「定時性」
2	デマンド型乗合タクシー利用登録者	◆利用者の多くは、75歳以上、女性が半数程度 ◆家族構成は、一人暮らし/夫婦のみが、半数以上 ◆運転免許返納が44.4%、持っていないが31.9% ◆利用頻度は、月1～2回程度が35.2%、週2～3回程度が26.1%、一度も利用なしが12.7% ◆満足度：低い/重要度：高いのは、「便数」「運行時間帯」「目的地」「予約方法」
3	高校生	（学校ヒアリング） ◆通学の大多数は自転車 ◆雨天時など、保護者による送迎が多く、保護者の負担となっており、学校周辺の混雑を招く （高校生アンケート） ◆約40%が市外から通学、袋井市、浜松市、掛川市、森町の順に多い ◆晴天時の通学方法は、自転車が60.5%、鉄道が14.6%、家族などの送迎が7.2%、路線バスが5.5% ◆雨天時の通学方法は、家族などの送迎が39.4%、自転車が26.3%、鉄道が12.6%、路線バスが10.6% ◆利用する・利用しやすい環境は、便数の増加/利用料金の値下げが50.9%、自宅とバス停までの距離の短縮が37.7%
4	高齢者	◆外出目的の多くは、買い物（週1回）・通院（週複数回）である ◆移動手段として、行き：デマンド型乗合タクシー、帰り：タクシーが多い。 ◆帰りの時間が不定となり、デマンド型乗合タクシーは利用しにくい ◆区域外目的地の要望が多い
5	障がい者	◆日常の外出は、一般企業への通勤や特別支援学校への通学 ◆路線バスの退出などにより、保護者による送迎が負担 ◆コミュニケーションが苦手な障がい者にとって、デマンド型乗合タクシーは利用しにくい
6	中学校	◆市内高校は自転車通学圏 ◆公共交通の選択肢の有無は、進学先選択の要素となりうる ◆パークアンドライド、バス待ち環境の整備が必要

2-3 交通事業者ニーズ

区 分		ニーズなど
1	路線バス	◆バスの利用環境のインフラ改善（バスカット設置、交差点改良など） ◆パーク（サイクル）アンドライドに向けた連携（用地確保） ◆運転手確保が困難
2	タクシー	◆デマンド事業への継続参入意向あり、新規参入事業者希望はなし ◆デマンド＋一般乗用で、経営資源が活用できている ◆午後の時間帯での新規施策を検討中（貨物、デマンド増便、区域越境運行） ◆運転手の高齢化及び確保が困難

3 上位関連計画（公共交通の位置づけ）

【第2次磐田市総合計画後期基本計画（目標：R8（2026））】

- ・民間バス事業者や天竜浜名湖鉄道への支援
- ・駐車場などの適正な維持管理の推進
- ・ボランティア運送などの新たな公共交通体系の研究

【磐田市都市計画マスタープラン（目標：R19（2037））】

- ・公共交通は、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」型の都市づくりを支える重要な路線として維持
- ・御厨駅の交通結節機能の充実
- ・デマンド型乗合タクシーの確保

【磐田市立地適正化計画（目標：R8（2026））】

- ・公共交通網の充実（新駅周辺の公共交通網の見直し）
- ・既存公共交通網の維持（民間バス事業者や天竜浜名湖鉄道への支援）
- ・継続性の高い公共交通手段の確保（デマンド型乗合タクシーの維持・充実）

【磐田市産業振興プラン（目標：R8（2026））】

- ・次世代モビリティサービスの展開を目指す

4 本市の公共交通の課題

現況調査及びニーズ調査の結果から、本市の地域公共交通の課題を以下のように整理しました。

課題1	◆拠点間ネットワークを担う基幹公共交通軸の維持が必要です ・「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」型の都市づくりを支える重要な軸として、今後も基幹公共交通軸の維持・充実が求められています。 ・JR 駅周辺をはじめ、旧来からの地域住民の生活を支えてきた拠点の形成とこれらの拠点を結ぶ拠点間連携のために、基幹公共交通軸の維持・強化が求められています。 ・都市拠点の御厨駅周辺との連携の強化や新たな交通結節機能を活かした公共交通網の見直しが求められています。
課題2	◆各拠点と地域を結ぶ地域公共交通の維持が必要です ・高齢者や交通弱者の移動手段を確保するデマンド型乗合タクシーの維持と利便性向上が求められています。 ・細分化する移動ニーズや増加する行政負担への対応として、ボランティア輸送などの新たな公共交通体系の構築が求められています。
課題3	◆持続可能な公共交通に向けた既存公共交通の利便性向上と利用促進が必要です ・利用促進に向けて、交通結節機能の充実やインフラの改善、パーク（サイクル）アンドライド環境の整備など、公共交通の利用環境の向上やわかりやすい情報提供により、誰もが利用しやすい利便性の向上が求められています。 ・細分化する移動ニーズや増加する行政負担への対応として、ボランティア輸送などの新たな公共交通体系の構築が求められています。（再掲） ・持続可能な公共交通の維持に向け、交通事業者の運転手確保の対策のほか、次世代モビリティサービスの活用や MaaS の導入などの調査・研究が求められています。

磐田市地域公共交通計画

【資料編】

（中間報告書【資料編】）

磐 田 市

目 次

第1 上位計画と関連計画における公共交通の位置づけ	1
1 第2次磐田市総合計画	1
2 磐田市都市計画マスタープラン	3
3 磐田市立地適正化計画	4
4 その他関連計画	6
第2 現況と課題の整理	8
1 現況調査	8
2 路線調査	65
3 ニーズ調査	105

第1 上位計画と関連計画における公共交通の位置づけ

1 第2次磐田市総合計画

地域公共交通計画に関連する項目

- ・高齢者福祉の充実
- ・公共交通体系と道路網の整備
- ・環境にやさしい社会の確立

（前期基本計画）

【策定】2017年（平成29年）3月

【計画期間】2017年度（平成29年度）～2026年度（令和8年度）

【まちの将来像】たくさんの元気と笑顔があふれるまち 磐田

～今までも、これからも、ずっと磐田～

【分野別計画】

健康・福祉

高齢者福祉の充実

- 住み慣れた地域で暮らすための支援の充実を図ります。

＜主な取組＞

- ・デマンド型乗合タクシーの運行・充実

都市基盤・環境

公共交通体系と道路網の整備

- 公共交通の充実を図ります。

＜主な取組＞

- ・デマンド型乗合タクシーの運行・充実
- ・民間バス事業者及び天竜浜名湖鉄道への支援
- ・駐車場などの適正な維持管理・長寿命化の支援

- 交通拠点の整備・充実を図ります。

＜主な取組＞

- ・JR新駅アクセス道路（大立野福田幹線）の整備
- ・新東名スマートインターチェンジの設置の推進

環境にやさしい社会の確立

- 地球温暖化対策を推進します。

（後期基本計画）（パブリックコメント案）

【策定】2022年（令和4年）3月

【計画期間】2022年度（令和4年度）～2026年度（令和8年度）

【分野別計画】

健康・福祉

高齢者福祉の充実

- 住み慣れた地域で暮らすための支援の充実を図ります。

＜主な取組＞

- ・通院や買い物などの移動手段の確保の検討

都市基盤・環境

公共交通体系と道路網の整備

○ 公共交通の充実を図ります。

＜主な取組＞

- ・ 民間バス事業者や天竜浜名湖鉄道への支援
- ・ 駐車場などの適正な維持管理の推進
- ・ ボランティア運送など新たな公共交通体系の研究

※ 後期基本計画とSDGsとの関係性

SDGsの取組みは本市のまちづくりと密接に関連する部分が多く、総合計画を推進することはSDGsの達成にもつながるものです。後期基本計画とSDGsの関係性を示すとともに、市民や企業、団体等とのパートナーシップにより総合計画の推進を図ることで、持続可能なまちを目指します。

施策「公共交通体系と道路網の整備」は、SDGsの17の目標のうち、以下の3つの目標との関連が示されている。



また、SDGsの169のターゲットでは、公共交通についてのターゲットが掲げられている。

ターゲット 11.2

2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

2 磐田市都市計画マスタープラン

地域公共交通計画に関連する項目

- ・安全で人にやさしい交通環境の整備
- ・公共交通機能の充実

【策定】2018年（平成30年）3月

【目標年次】2037年（令和19年）

【将来都市像】まちの活力が次代に持続する都市（まち） 磐田

～豊かな自然や歴史・文化と共生し 人にも企業にも選ばれる魅力的な磐田～

【都市づくりの目標】

- 磐田市の特性を活かした「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」型の都市づくり
- 広域都市基盤を活かした市の活力を高める都市づくり
- 効果的な都市基盤整備や土地利用の適正誘導による安全性の高い都市づくり
- 地域の特性を活かした官民連携による都市づくり

【将来都市構造】

- 市民の持続可能な暮らしを実現する都市構造
- 産業の活性化により市の活力を高める都市構造

【全体構想】

道路・交通体系の基本方針

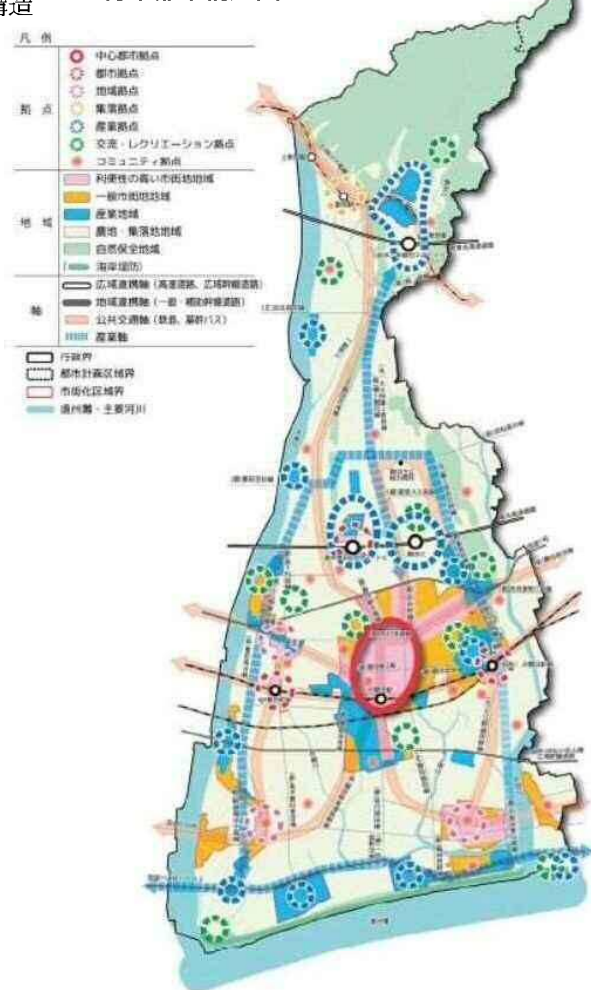
安全で人にやさしい交通環境の整備

- ・歩行者や自転車の安全性と快適性を高めるため、歩道や自転車道の適切な維持管理に努めるとともに、自動車利用の削減による環境負荷の低減に努めます。
- ・公共施設や駅周辺等は、ユニバーサルデザインに基づいた整備・改修を進め、高齢者等の誰もが移動しやすい交通環境の維持を図ります。

公共交通機能の充実

- ・公共交通（鉄道や路線バス）は、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」型の都市づくりを支える重要な路線として、都市拠点や公共交通沿線への都市機能や居住の誘導とあわせて維持を図ります。
- ・（仮称）JR 磐田新駅の設置を推進するとともに、駅アクセス道路や駐輪場の整備により交通結節機能の充実を図ります。
- ・デマンド型乗合タクシーは、交通弱者に対して効果的、継続性の高い公共交通手段であるため、通院や買い物などの日常生活に必要な移動手段として確保に努めます。

■ 将来都市構造図



3 磐田市立地適正化計画

地域公共交通計画に関連する項目

- ・公共交通網の充実
- ・既存公共交通網の維持
- ・継続性の高い公共交通手段の確保

【策定】2018年（平成30年）3月

【計画期間】2018年（平成30年）～2037年（令和19年）

【将来都市像】まちの活力が次代に持続する都市（まち） 磐田

～豊かな自然や歴史・文化と共生し 人にも企業にも選ばれる魅力的な磐田～

【まちづくりの方針】

- 人口密度の維持、○ 都市機能の向上、○ 公共交通の充実、○ 安全性の確保

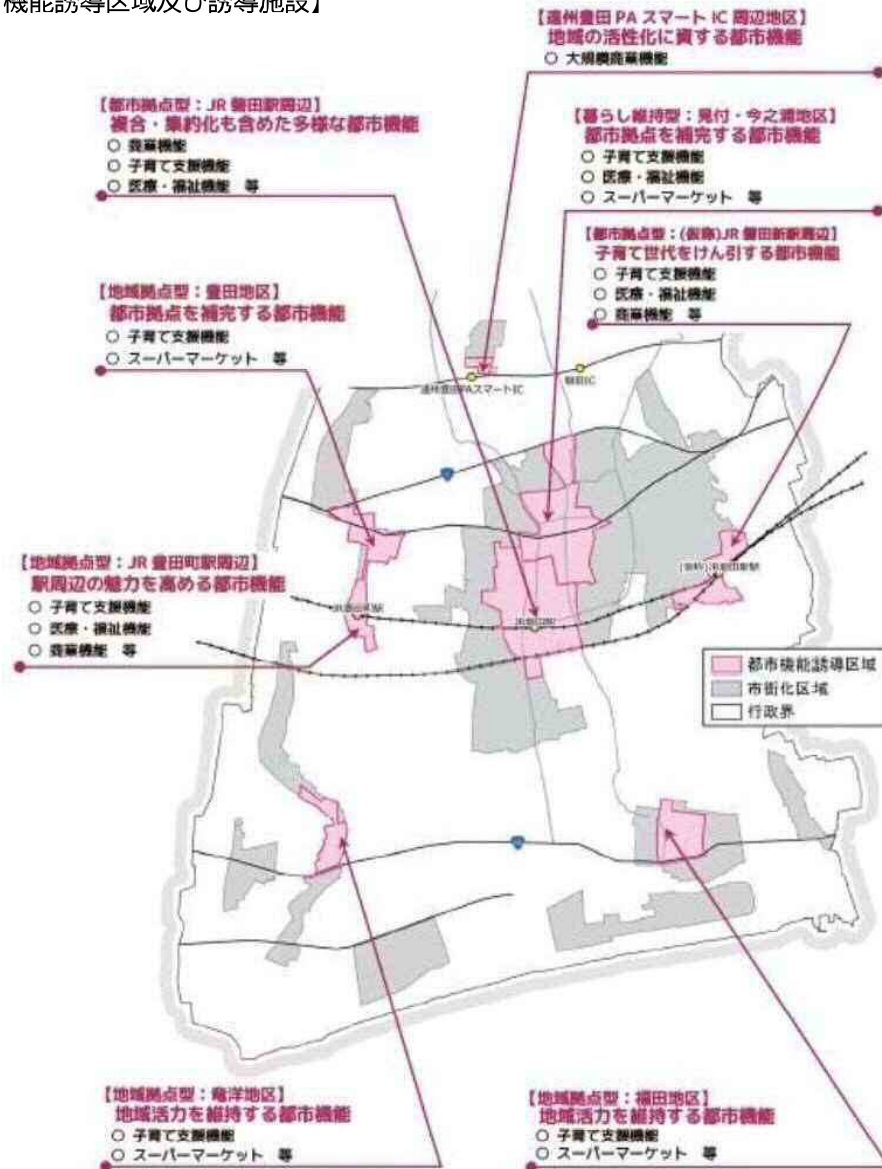
【目指すべき都市の骨格構造】

JR 駅周辺をはじめ、旧来から地域住民の生活を支えてきた拠点に生活サービス施設を誘導し、それら拠点を公共交通で結び、コンパクトにまとまりのある市街地を形成し、将来にわたって持続可能な暮らしを実現していく

■ 目指すべき都市の骨格構造



【都市機能誘導区域及び誘導施設】



【誘導施策】

公共交通の維持・充実のための施策

国の支援を受けて市が行う施策

○（仮称）JR 磐田新駅周辺整備の推進

- ・アクセス道路や歩行空間、駐輪場等の整備による交通結節機能の充実

市の取り組み

○ 公共交通網の充実

- ・新駅周辺の公共交通網の見直し

○ 既存公共交通網の維持

- ・民間バス事業者及び天竜浜名湖鉄道への財政支援

○ 継続性の高い公共交通手段の確保

- ・デマンド型乗合タクシーの維持・充実により高齢者や交通弱者の移動手段を確保

4 その他関連計画

地域公共交通計画に関連する項目

- ・ 移動手段の充実と確保
- ・ 交通の省エネルギー対策
- ・ 外国人受入環境の整備

4-1 第3次磐田市地域福祉計画

【策定】2018年（平成30年）3月

【計画期間】2018年度（平成30年度）～2022年度（令和4年度）

【計画の基本理念】やさしさ ふれあい 支え合いのまちづくり
～地域共生社会の実現～

【施策の展開】

自立した生活が送れる支援体制づくり

安心して住みやすい生活環境の整備

○ 移動手段の充実と確保

- ・ 高齢者や障がい者が安心して外出できる環境整備を進めるため、デマンド型乗合タクシーの運行など日常生活に必要な移動手段の確保に努めます。また、タクシーの利用料金を助成し、医療機関への通院や買い物などの外出を支援します。

<主な事業>

デマンド型乗合タクシー、高齢者等タクシー利用助成事業

4-2 第2次磐田市環境基本計画

【策定】2018年（平成30年）3月

【計画期間】2018年度（平成30年度）～2027年度（令和9年度）

【望ましい環境象】水と緑が彩る みんなが暮らしやすいまち 磐田

【目標達成に向けた施策】

地球温暖化対策に取り組みます

省エネルギーの推進

○ 交通の省エネルギー対策

- ・ 公共交通機関の積極的な活用に関する呼びかけなどを実施するとともに、市職員がノーマイカーデーの取組みを実施する。
- ・ デマンド型乗合タクシーの利用促進を図る。

低炭素型社会の推進

○ 低炭素なまちづくりの推進

- ・ 「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」型の都市づくりを進める。

4-3 磐田市産業振興計画

【策定】2017年（平成29年）3月

【計画期間】2017年度（平成29年度）～2021年度（令和3年度）

【将来像】魅力産業創造都市いわた

【施策の方向と主な取組】

まちのにぎわいと交流を促進します！

まちの活性化とおもてなし環境の整備

○ 外国人受入環境の整備

- ・ 外国語表記看板の設置や公衆通信環境などの整備、インターネットの多言語閲覧表記などの整備

4-4 磐田市経済産業振興プラン（案）

【策定】2022年（令和4年）3月

【計画期間】2017年度（平成29年度）～2021年度（令和3年度）

【将来像】魅力産業創造都市いわた ～新たな価値を生み出すまち～

【施策の方向と主な取組】

施策1 ものづくり産業のイノベーションを促進

<主要事業>

次世代モビリティサービスの展開を目指します

- ・ CASEをはじめとする新たな移動サービスについて、新たなビジネスモデルの確立をめざし、市内輸送機器差製造業の対応を促進
- ・ 最新動向の情報収集及び周知と、市内企業の新分野、新技術への対応に国や県、支援関係と連携して取り組む

第2 現況と課題の整理

1 現況調査

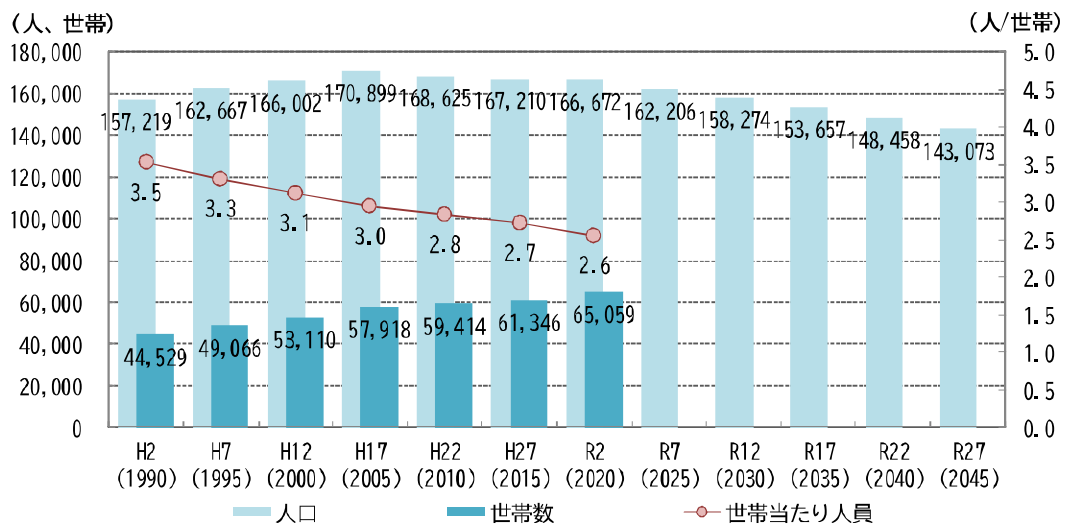
1-1 人口動向

(1) 人口

本市の人口は、平成17年(2005年)以降減少が続いており、令和2年(2020年)時点で166,672人となっています。今後も人口減少が続く、令和27年(2045年)には143,073人と令和2年(2020年)の86%にまで減少すると推計されています。一方、世帯数は増加が続いており、令和2年(2020年)時点で65,059世帯となっています。世帯人員は、核家族化や単身世帯の増加などに伴い、平成2年(1990年)の3.5人/世帯から令和2年(2020年)には2.6人/世帯にまで減少しています。

年齢別人口の推移をみると、年少人口(15歳未満)は減少が続いており、今後も緩やかな減少傾向が続くと推計されています。生産年齢人口(15～64歳)は平成17年(2005年)をピークに減少に転じており、今後も減少が続くと推計されています。生産年齢人口のうち概ね高校生に相当する15～19歳の人口は、年少人口と同様、平成2年(1990年)以降減少が続いており、今後も緩やかな減少傾向が続くと推計されています。一方、老年人口(65歳以上)は増加が続いています。今後も緩やかな増加傾向が続くものの、令和22年(2040年)をピークに減少に転じると推計されています。老年人口のうち運転免許の高齢者講習の対象となる70歳以上の人口は急速に増加しています。今後は令和12年(2030年)まで増加したのち、概ね横ばいで推移すると推計されています。

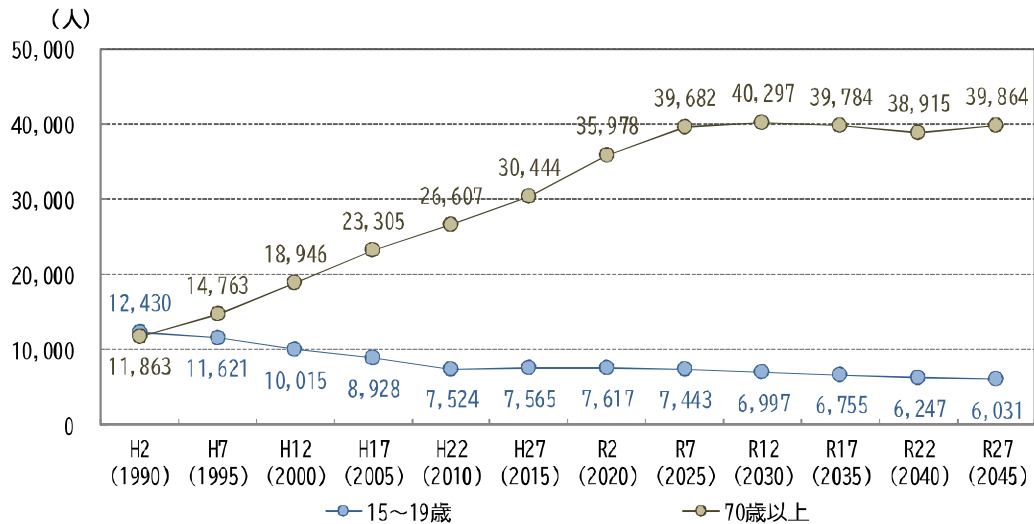
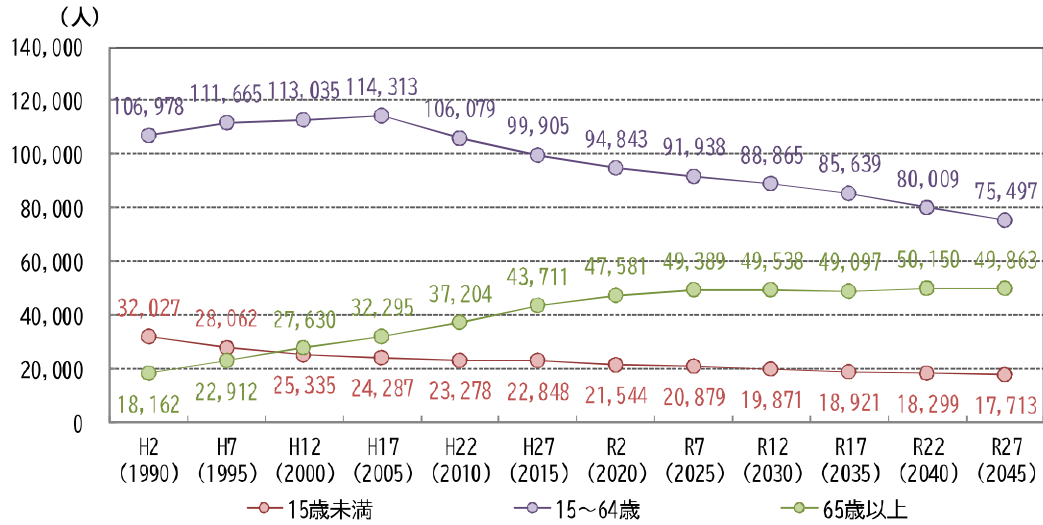
■ 人口・世帯数の推移



※ H12 以前は旧町村の合計値

資料：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）

■ 年齢別人口の推移



※ H12 以前は旧町村の合計値

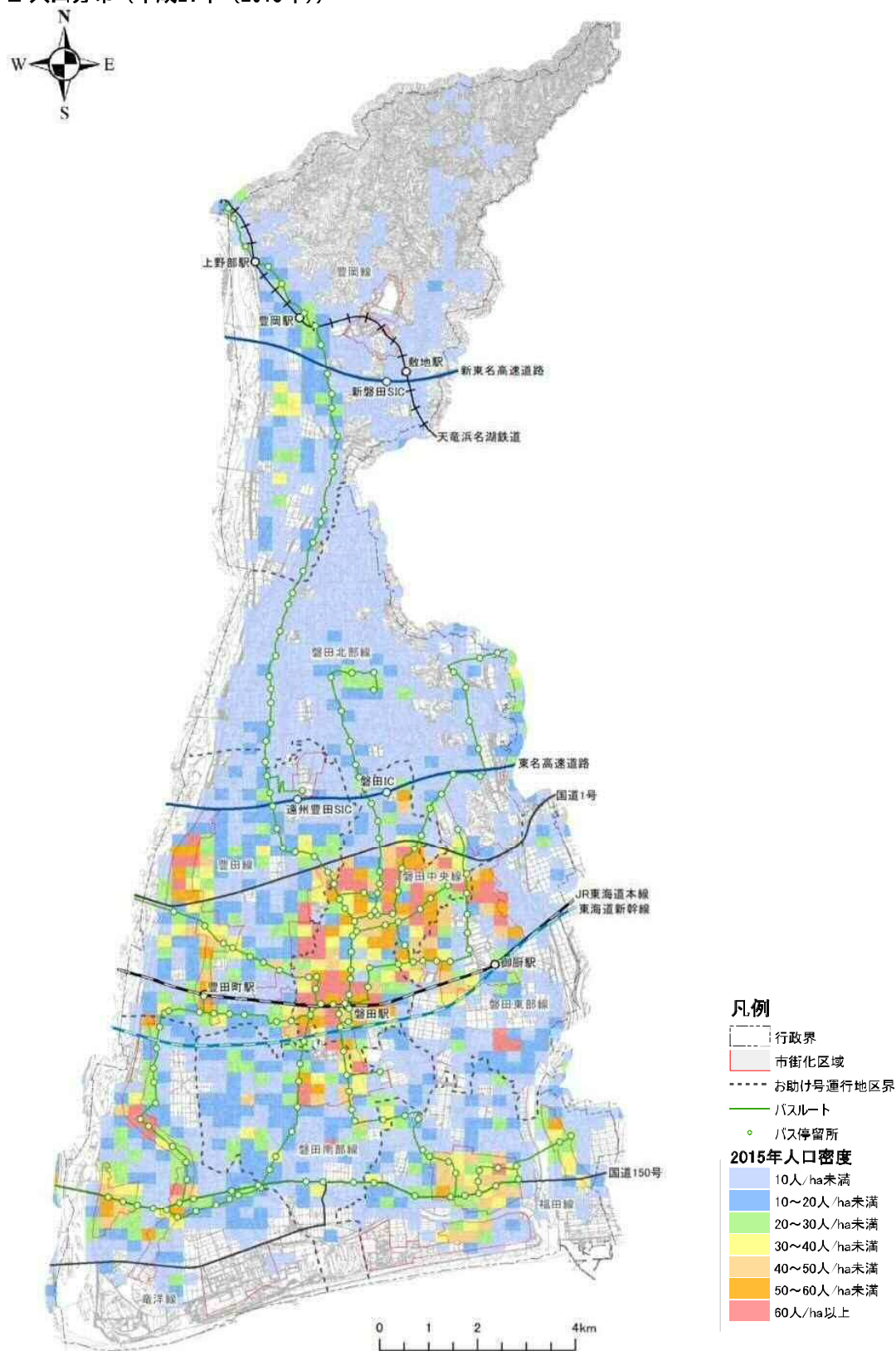
資料：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）

（２）人口分布

本市の人口は、磐田駅周辺から御厨駅にかけての国道１号と東海道新幹線の間集中しています。人口密度の高い地区は概ねバスルートの沿線にありますが、豊田地区の西部、豊田地区と磐田中央地区の境界付近、磐田東部地区の東部（御厨駅の北側）、福田地区の南部など、バスルートから離れた地域もみられます。

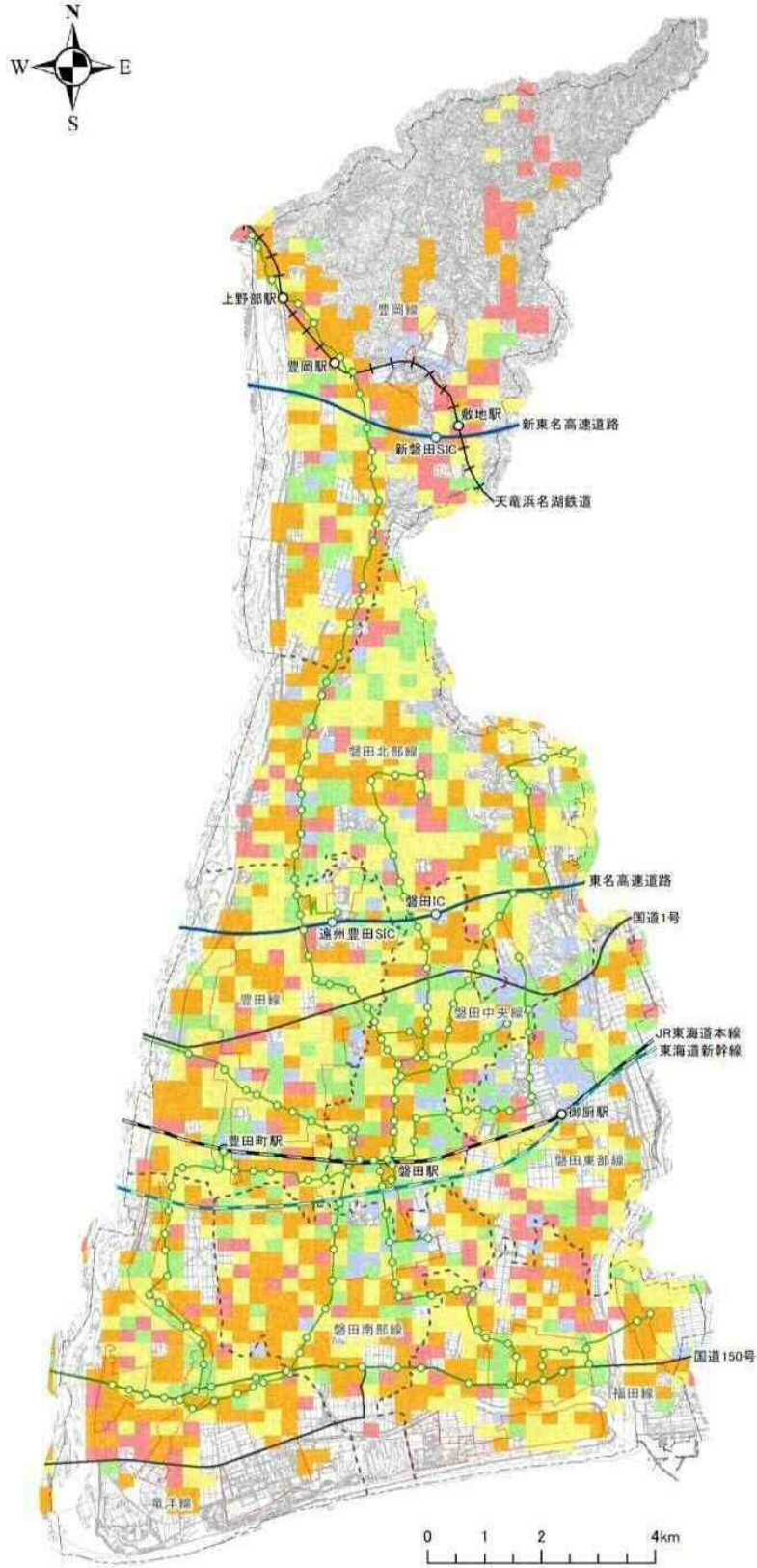
また、高齢化率の分布をみると、高齢化率が高い地区が各地に点在しています。磐田東部地区と福田地区の間や竜洋地区の南部、磐田南部地区の西部、豊田地区の北部、豊岡地区の東部や北部は、高齢化率が高いものの、鉄道やバスルートから離れています。

■ 人口分布（平成27年（2015年））



資料：平成27年国勢調査

■ 高齢化率（平成27年（2015年））



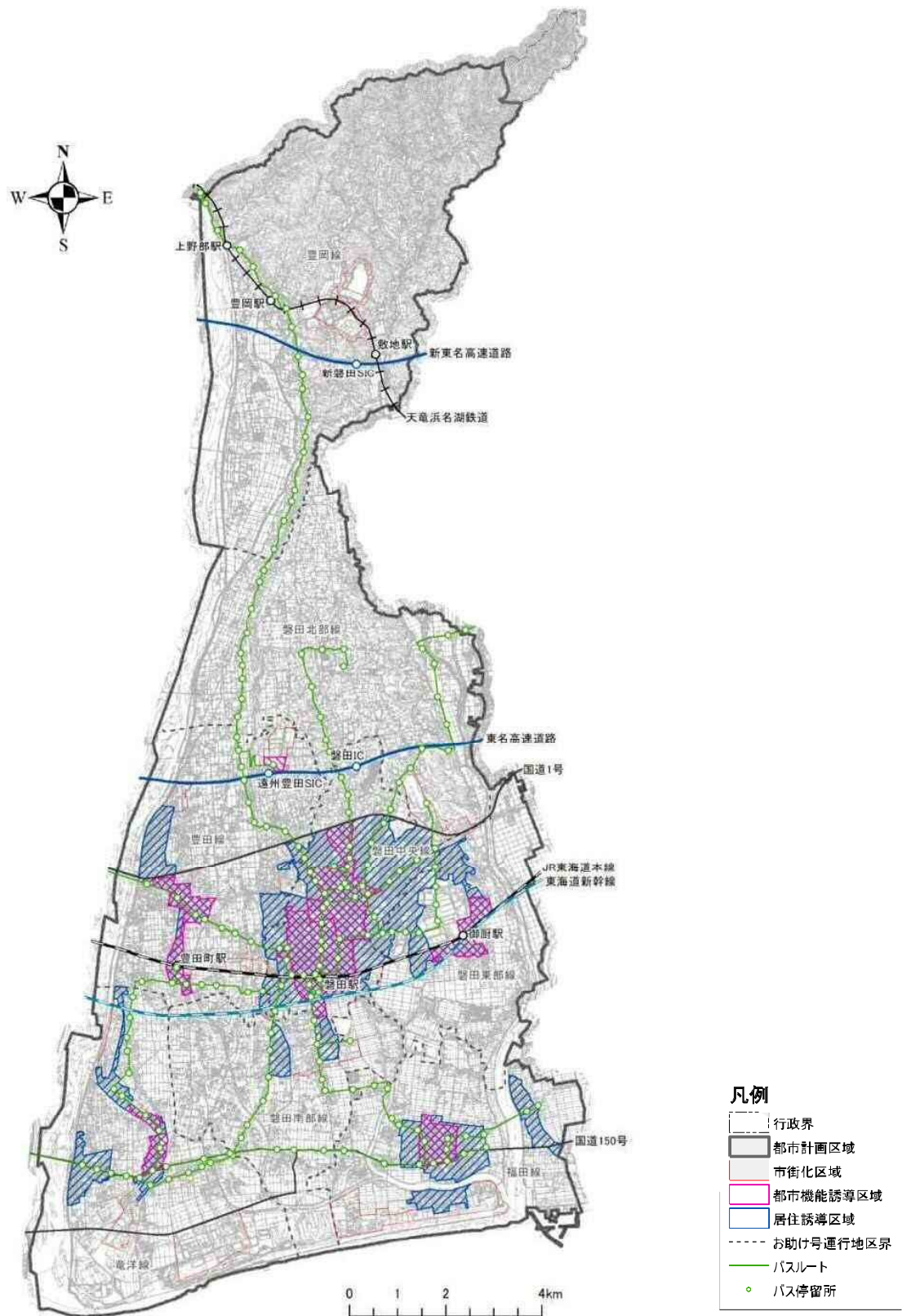
資料：平成27年国勢調査

1-2 都市計画

本市の都市計画区域は、北部の一部を除いて、ほぼ市全域となっています。

立地適正化計画の居住誘導区域は、国道１号と東海道新幹線の間のほか、竜洋地区、福田地区、豊田地区などに指定されており、豊岡地区や磐田北部地区は居住誘導区域外となっています。また、都市機能誘導区域は、JRの磐田駅、豊田町駅、御厨駅周辺のほか、竜洋地区、福田地区、遠州豊田SIC周辺（ららぽーと磐田）に指定されており、鉄道もしくはバスによるアクセスが可能です。

■ 都市計画区域等



資料：磐田市提供資料

1-3 公共交通

(1) 鉄道

本市には、市の中心部を横断する JR 東海道本線と、市の北部を通る天竜浜名湖鉄道が運行しており、豊田町駅、磐田駅、御厨駅、上野部駅、豊岡駅、敷地駅の 6 駅が立地しています。

JR 東海道本線は、浜松・豊橋方面や静岡・沼津方面への通勤・通学などにおいて、重要な移動手段となっています。磐田駅の日運行本数は、浜松・豊橋方面が平日 76 本（ホームライナー含む）、静岡・沼津方面が平日 78 本（ホームライナー含む）で、ピーク時の運行本数は両方向とも 6 本/時となっています。令和元年（2019 年）時点の利用者数は、磐田駅が 294.5 万人、豊田町駅が 104.3 万人となっており、両駅とも近年は概ね横ばいで推移しています。

天竜浜名湖鉄道は、北部の住民にとって、浜松方面や掛川方面への通勤・通学や生活に重要な移動手段となっています。豊岡駅の日運行本数は、新所原方面（浜松方面）・掛川方面ともに平日 26 本で、ピーク時の運行本数は、新所原方面（浜松方面）が 2 本、掛川方面が 4 本となっています。令和元年（2019 年）時点の利用者数は、豊岡駅が 2.9 万人、敷地駅が 1.0 万人、上野部駅が 0.2 万人の順となっています。豊岡駅は増加傾向にありますが、敷地駅や上野部駅は概ね横ばいで推移しています。

■ 鉄道の運行概要（JR）

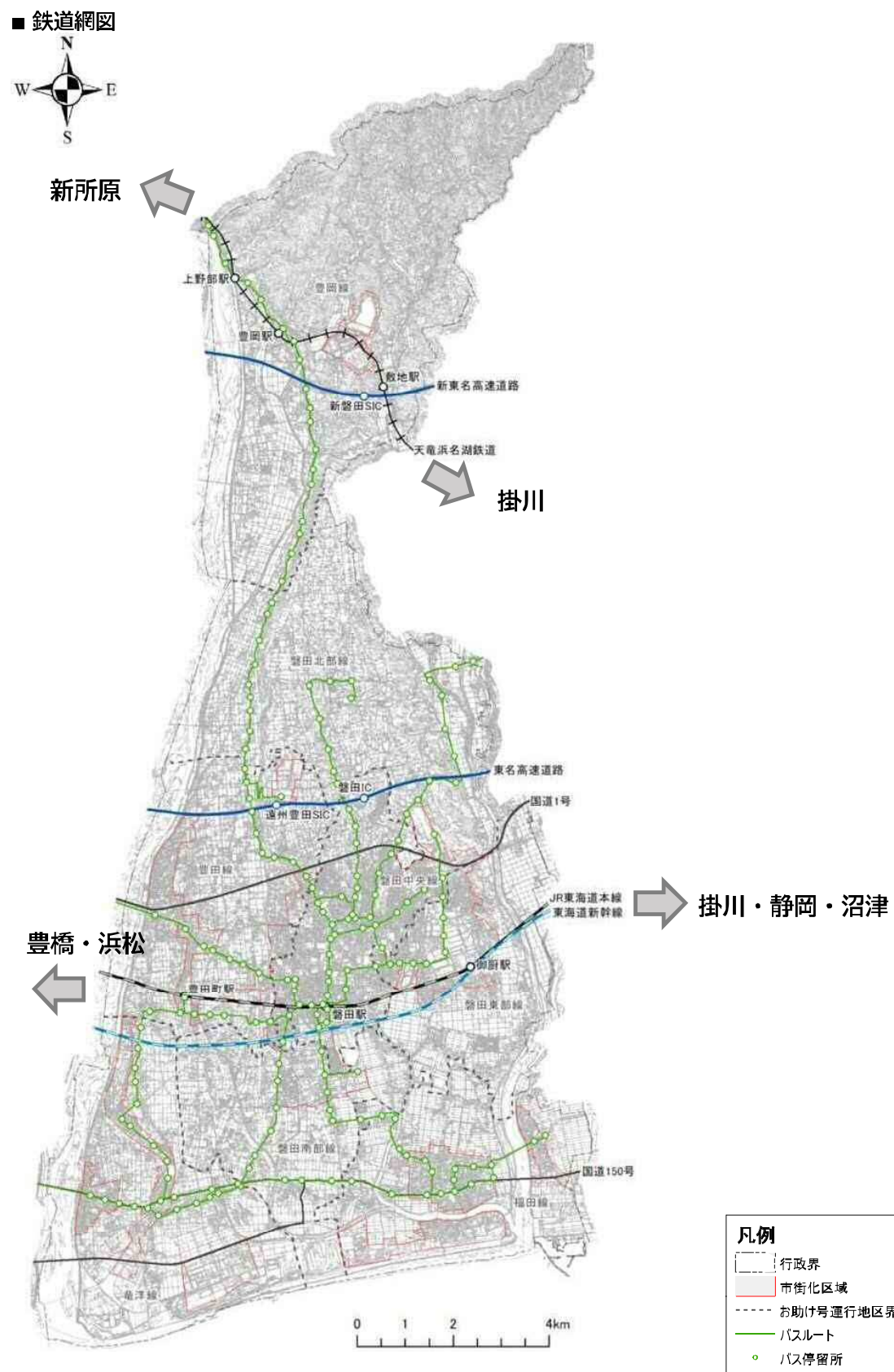
		日運行本数		ピーク時		備考
		平日	休日	平日	休日	
浜松・豊橋 方面	ホームライナー	4	1	6	6	・ホームライナーは磐田駅のみ停車 ・ピーク時は磐田駅の運行本数
	普通	72	72			
静岡・沼津 方面	ホームライナー	4	2	6	5	
	普通	74	73			

資料：JR 東海 WEB サイト

■ 鉄道の運行概要（天竜浜名湖鉄道）

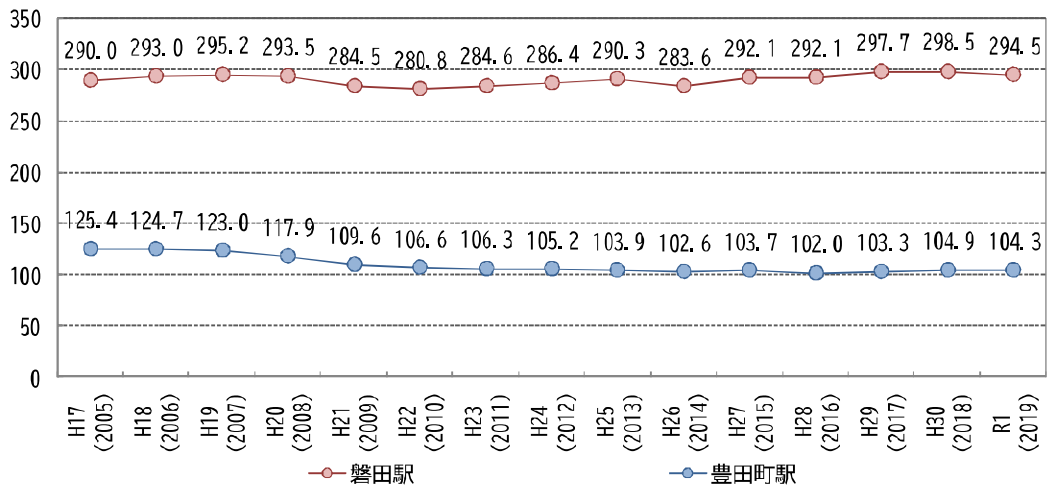
	日運行本数		ピーク時		備考
	平日	休日	平日	休日	
新所原方面	26	26	2	2	・ピーク時は豊岡駅の運行本数
掛川方面	26	26	4	4	

資料：天竜浜名湖鉄道 WEB サイト



■ 鉄道利用者数（乗車人員）の推移（JR）

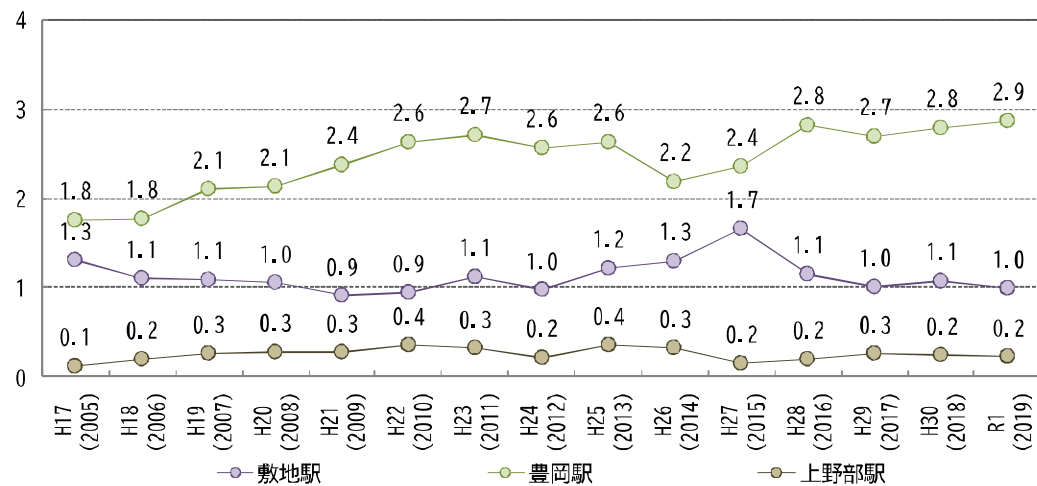
（万人/年）



資料：磐田市統計書

■ 鉄道利用者数（乗車人員）の推移（天竜浜名湖鉄道）

（万人/年）



資料：静岡県統計年鑑

(2) 路線バス

本市には、遠州鉄道により5路線10系統、秋葉バスサービスにより1路線2系統が運行されています。

バスルートは、JR 磐田駅を中心に放射状に広がっています。磐田市立病院福田線は、磐田市立病院や静岡産業大学へのアクセスのほか、福田地区からJRへアクセスするための路線となっています。また、磐田北小学校へのスクールバスも運行しています。中ノ町磐田線と掛塚さなる台線は、本市と浜松市を結ぶ重要な路線であり、掛塚さなる台線は複数の系統によりJRより南側を広くカバーしています。磐田天竜線は、北部の住民にとって磐田駅にアクセスする重要な路線であるほか、ららぽーと磐田へのアクセス路線となっています。城之崎線は磐田駅と御厨駅方面をつなぎ、磐田線は本市と森町をつないでいます。なお、現状において、御厨駅に乗り入れる路線はありません。

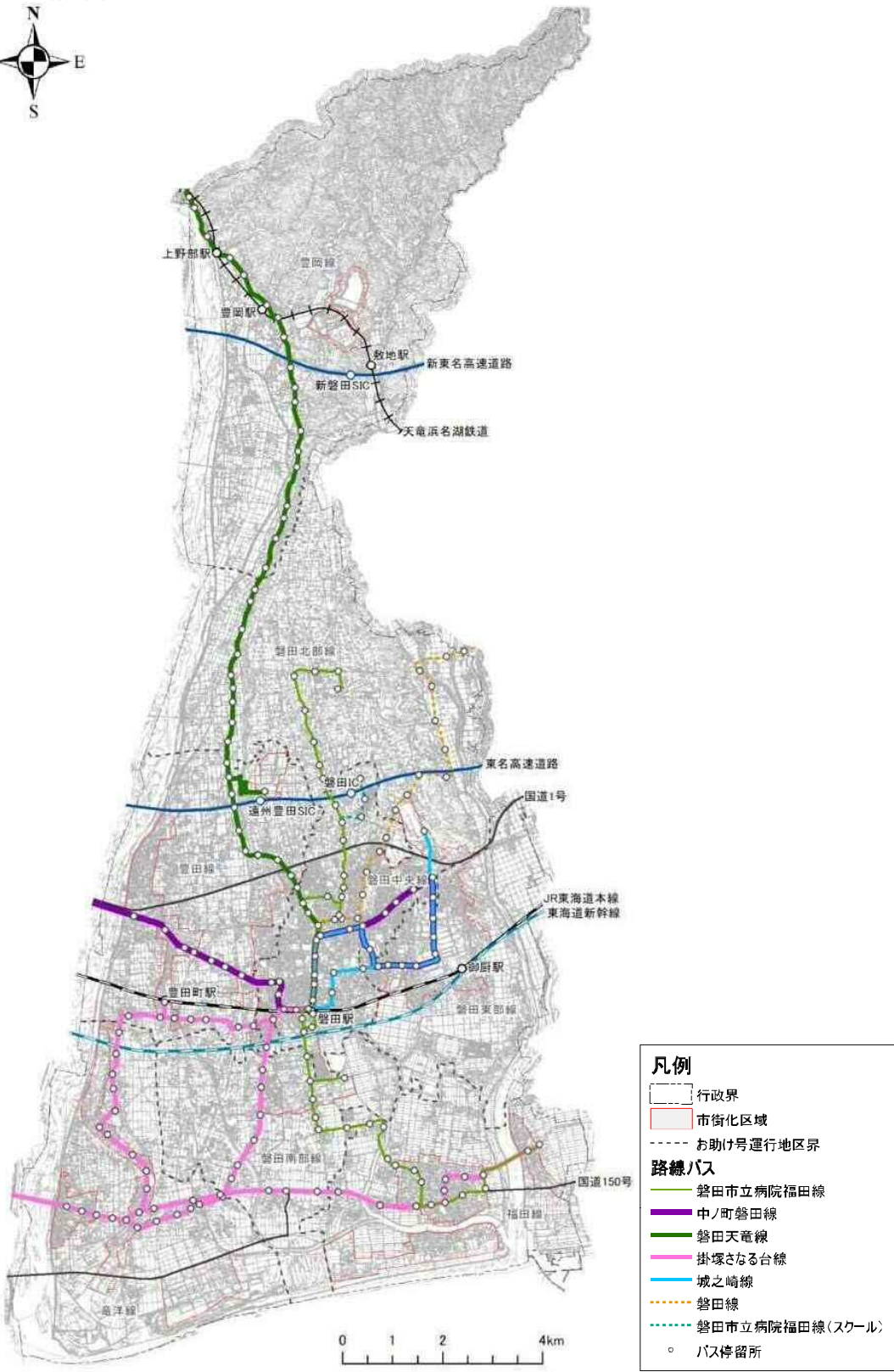
遠鉄バスの利用者数をみると、令和4年度（2022年度）の見込値では、中ノ町磐田線が最も多く、次いで、磐田天竜線のららぽーと経由、掛塚さなる台線の芳川経由（掛塚発着）の順となっています。新型コロナウイルスによる外出抑制などにより、いずれの路線も令和2年度（2020年度）に大幅に減少しましたが、令和3年度（2021年度）には増加に転じている路線もみられます。秋葉バスの利用者数は増加傾向にあり、令和3年度（2021年度）の見込値では、2系統合わせて135人/日となっています。

■ 路線バスの運行概要

会社	路線	系統	方面	平日	土・日・祝	備考
遠州鉄道	磐田市立病院 福田線	磐田市立病院～磐田駅～豊浜郵便局	磐田市立病院	11	11	静岡産業大学経由含む
			豊浜郵便局・福田車庫	9	11	
		内 磐田駅発着	磐田市立病院・北高校前	11	5	静岡産業大学経由含む
			磐田駅	8	4	
		磐田駅南口～福田車庫～豊浜郵便局	磐田駅南口	7	2	
	中ノ町磐田線		豊浜郵便局・福田車庫	11	4	東高校経由含む
		スクールバス		1	0	
		浜松駅～中ノ町～磐田営業所	浜松駅	17	15	
			磐田営業所	17	15	
	磐田天竜線	内 磐田駅発着	磐田営業所	13	2	
			磐田駅	12	3	
		山東～新開～磐田駅	山東	6	3	
			磐田駅	10	5	
		山東～ららぽーと～磐田駅	山東	21	12	
	掛塚さなる台線		磐田駅	18	10	
		内 ららぽーと発着	ららぽーと磐田	2	11	
			磐田駅	3	11	
		浜松駅～掛塚・とつか～豊田町駅	浜松駅	5	3	
			豊田町駅・磐田駅	5	4	
		浜松駅～掛塚・千手堂～磐田駅	浜松駅	4	4	
			磐田駅	6	4	
	城之崎線	浜松駅～掛塚～豊浜郵便局	浜松駅	7	5	
			豊浜郵便局	6	3	
		浜松駅～芳川～掛塚	浜松駅	25	18	
			掛塚	27	20	
秋葉バス	磐田線	森山入口 森町病院	磐田営業所・入子	10	8	東高校経由含む
			磐田駅	9	7	
			遠州森町	3	0	
			磐田駅前	3	0	
			遠州森町 磐田駅前	2	0	

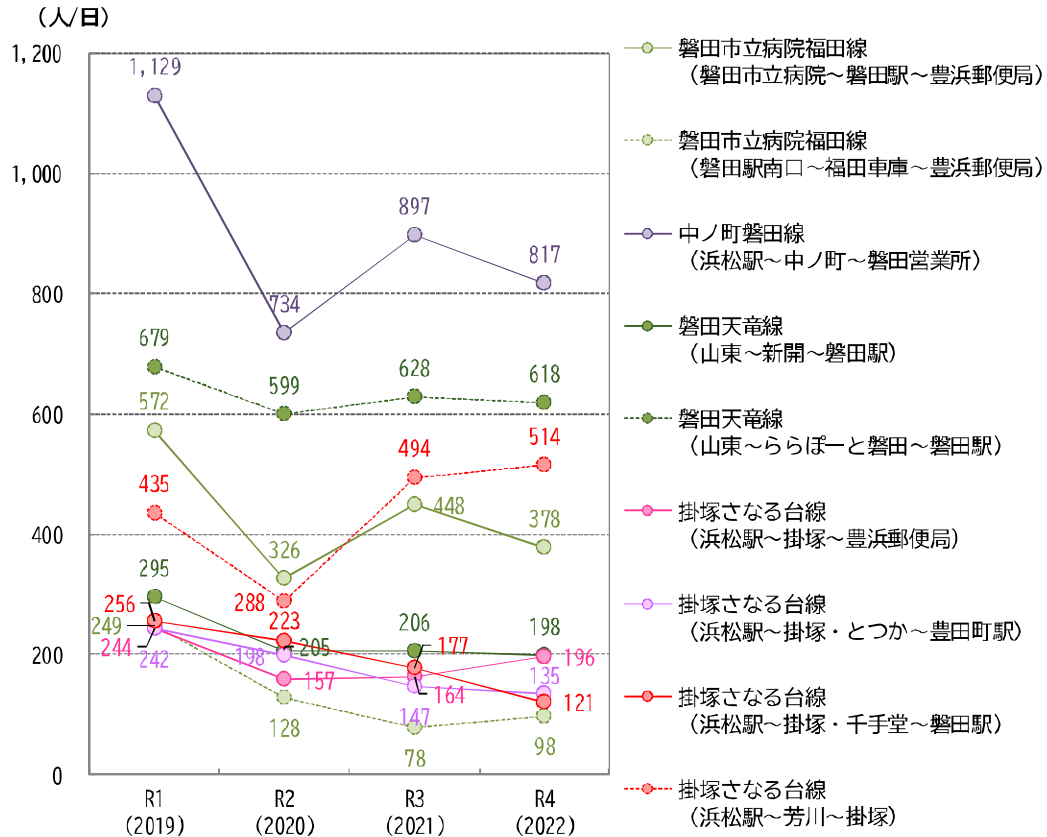
資料：遠鉄バス WEB サイト、秋葉バスサービス WEB サイト

■ バス路線図



資料：遠鉄バス WEB サイト、秋葉バスサービス WEB サイト

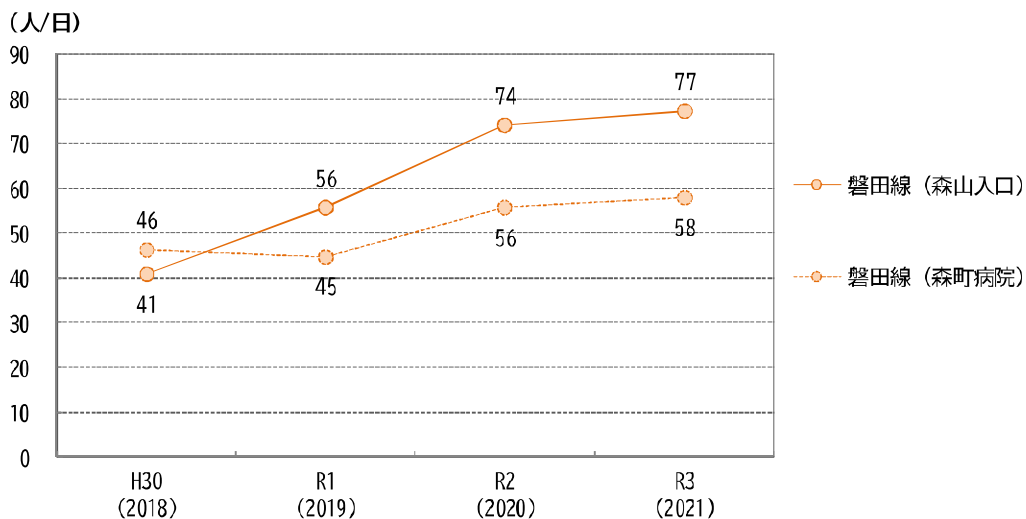
■ 路線バスの利用者数の推移（遠鉄バス）



※ 城之崎線はデータなし、R4年度は見込値

資料：磐田市提供資料

■ 路線バスの利用者数の推移（秋葉バス）



※ R3年度は見込値

資料：磐田市提供資料

(3) タクシー

市内には、3社がタクシーを運行しています。

タクシーは、市民にとってドアツードアの利便性の高い交通手段ですが、輸送人員は、新型コロナウイルスによる外出抑制などにより、平成30年（2018年）以降減少しており、令和2年（2020年）は大幅に減少しています。

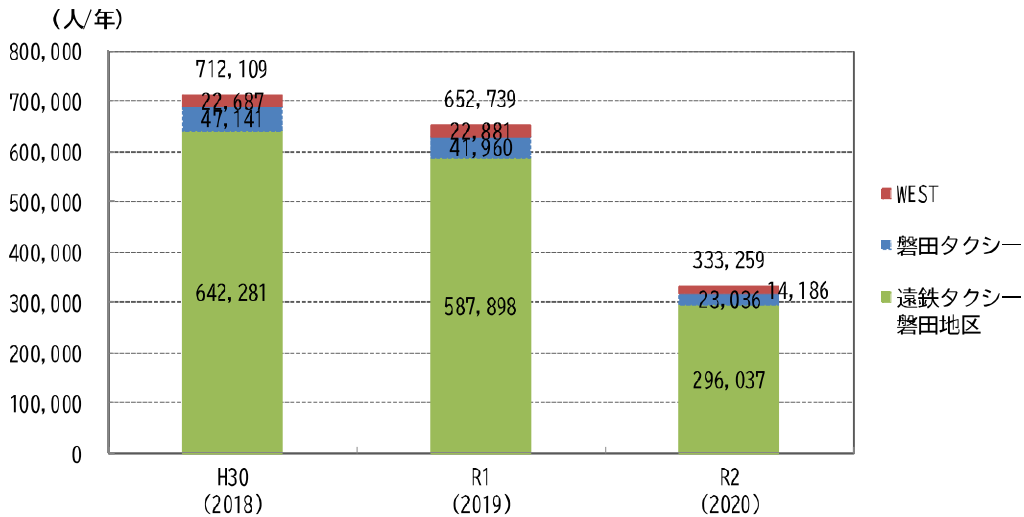
■ 市内タクシー事業者

会社名	車両台数					備考
	特大	大型	普通	福祉	UD	
遠鉄タクシー磐田営業所	9		235	12	191	全社の台数
磐田タクシー(株)			11			
(株) WEST			5			

※ UD：ユニバーサルデザインタクシー

資料：静岡県タクシー協会 WEB サイト

■ タクシー輸送人員数の推移



資料：各タクシー事業者提供資料

(4) デマンド型乗合タクシー

本市では、タクシー事業者への委託により、予約型で乗合となるデマンド型乗合タクシーを運行しています。市域を8つの地区に区分し、区域内運行を基本としてそれぞれの地区であらかじめ決められた施設へ運行をしており、買い物や通院など市民の生活に必要な移動手段となっています。

運行本数は7～12本で地区により運行時間が異なっています。運賃はいずれの地区も地区内は400円ですが、地区外は施設により変動します。

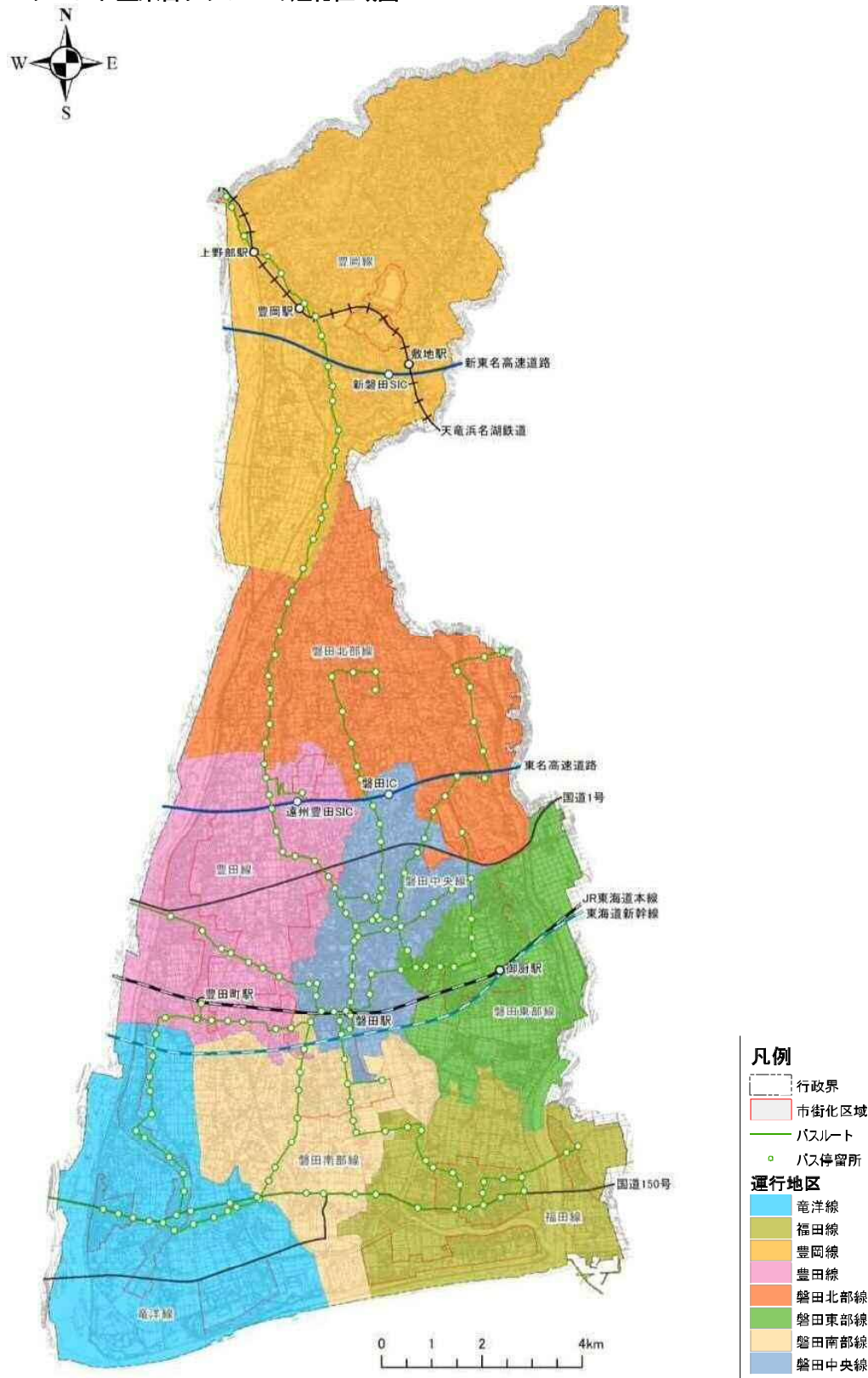
利用数は増加傾向にあり、令和3年度（2021年度）の見込値では、全体で1日当り約120人となっています。地区別では磐田中央線や豊田線が多く、以下、磐田東部線、竜洋線、磐田南部線、福田線、豊岡線、磐田北部線の順となっています。

■ デマンド型乗合タクシーの運行概要

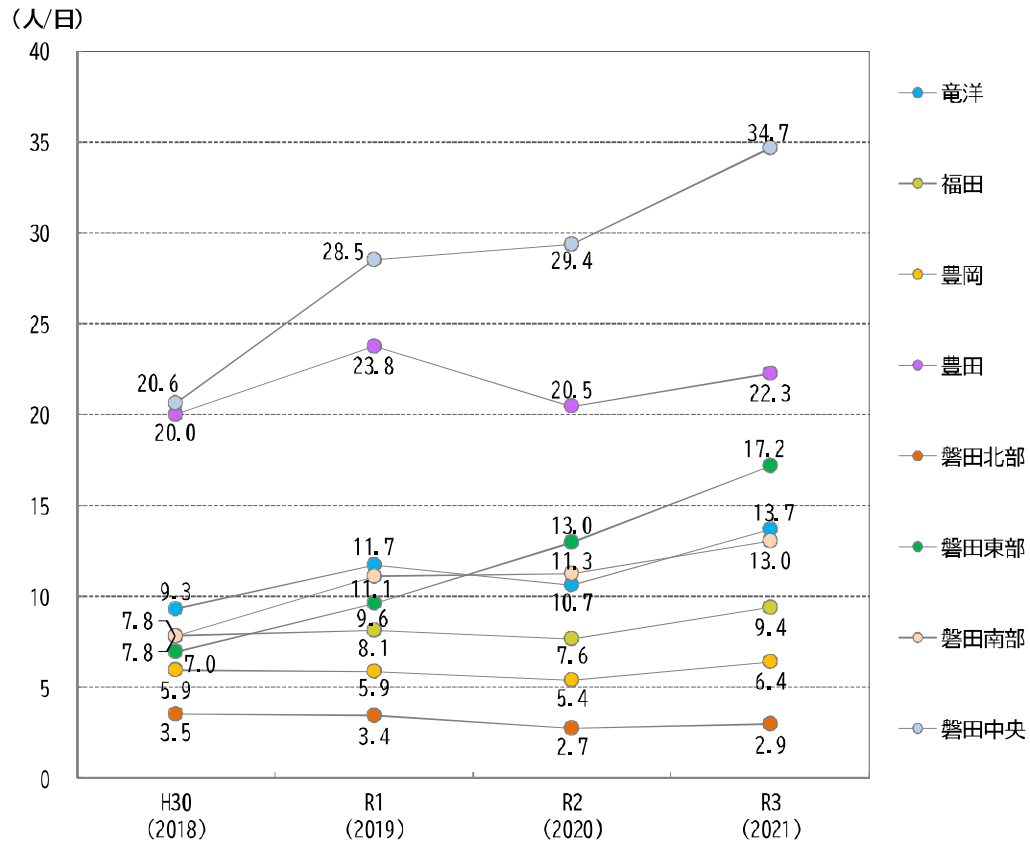
路線名（地区名）	運行本数 （運行時間）	行き先	運賃
磐田北部線 （大藤・向笠・磐田地区）	7 (8:00～16:00)	地区内施設	400
		地区外買い物施設、アミューズ豊田、中央図書館	800
		磐田駅と周辺施設、磐田警察署、御厨駅	1,000
		竜洋なぎの木会館	1,600
		遠鉄「磐田営業所」バス停	200
磐田東部線 （西貝・田原・御厨・南御厨地区）	12 (7:00～18:00)	地区内施設	400
		磐田駅と周辺施設、磐田警察署、御厨駅	800
		磐田市立総合病院、竜洋なぎの木会館	1,000
		遠鉄「磐田営業所・西貝塚北」バス停	200
		地区内施設	400
磐田南部線 （天竜・長野・於保地区）	7 (8:00～16:00)	磐田駅と周辺施設、磐田警察署、豊田町駅	800
		竜洋なぎの木会館、アミューズ豊田、中央図書館	800
		磐田市立総合病院	1,000
		地区内施設	400
		磐田駅と周辺施設、磐田警察署	800
福田線（ふくタク）	7 (8:30～15:30)	竜洋なぎの木会館、御厨駅	800
		磐田市立総合病院、アミューズ豊田	1,000
		遠鉄「福田車庫・大原団地」バス停	200
		地区内施設	400
		磐田町駅	600
竜洋線（竜タク）	8 (8:00～15:30)	磐田駅と周辺施設、磐田警察署、アミューズ豊田	800
		磐田市立総合病院	1,000
		遠鉄「掛塚」バス停	200
		地区内施設	400
		磐田市立総合病院	1,000
豊岡線（ごんタク）	9 (7:30～17:00)	磐田駅と周辺施設、磐田警察署	2,000
		豊田町駅、アミューズ豊田	2,400
		竜洋なぎの木会館	2,400
		天浜線（豊岡駅・上野部駅・敷地駅）	200
		遠鉄「新開・飛龍大橋東」バス停	200
豊田線	9 (7:30～16:30)	地区内施設	400
		磐田駅と周辺施設、竜洋なぎの木会館	800
		磐田市立総合病院	1,000
磐田中央線 （見付・中泉・今之浦地区）	8 (8:00～16:00)	地区内施設	400
		竜洋なぎの木会館、アミューズ豊田	800
		磐田市立総合病院	1,000
		遠鉄「美登里町上」バス停	200

資料：磐田市 WEB サイト

■ デマンド型乗合タクシーの運行区域図



■ デマンド型乗合タクシーの利用者数の推移



※ R3 年度は見込値

資料：磐田市提供資料

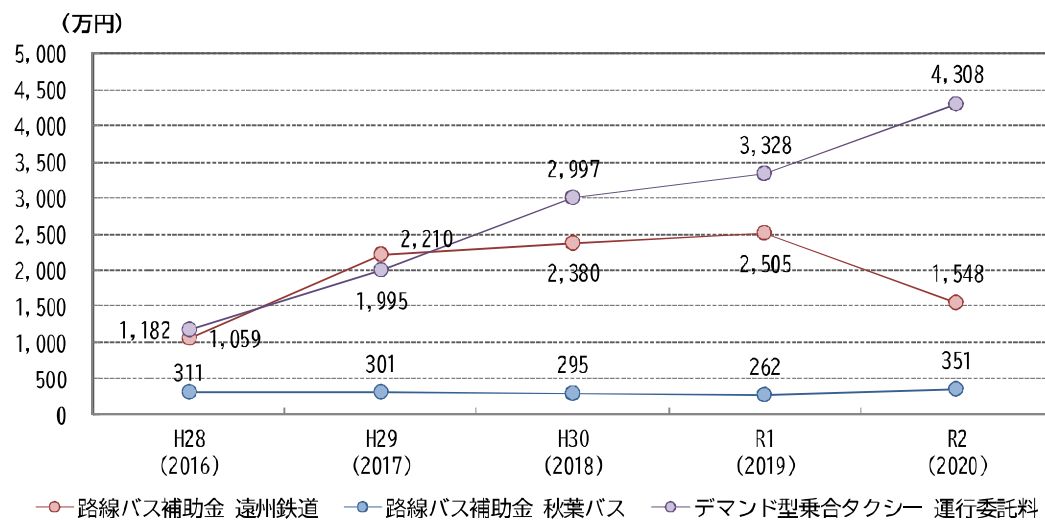
(5) 行政負担

公共交通に関する行政負担としては、路線バス事業者の欠損額に対する補助金やデマンド型乗合タクシーの運行委託料があります。

遠州鉄道に対する補助金は、令和元年度（2019年度）まで増加傾向でしたが、令和2年度（2020年度）に減少しています。秋葉バスに対する補助金は概ね横ばいで推移しています。デマンド型乗合タクシーの運行委託料は、利用者の増加に伴い増加が続いています。

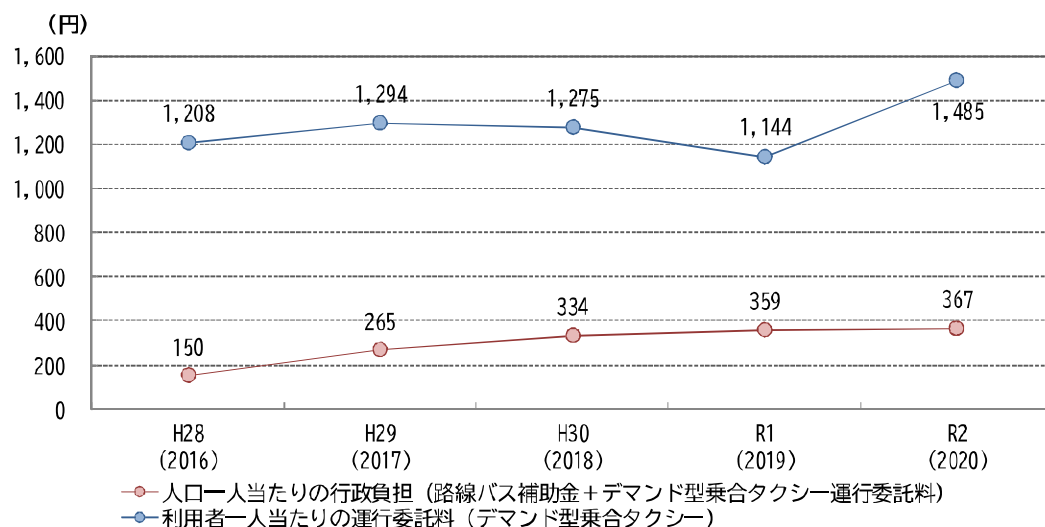
本市の人口一人当りに対する行政負担（路線バスの補助金とデマンド型乗合タクシーの運行委託料）は増加が続いており、令和2年度（2020年度）時点で367円/人・年となっています。また、デマンド型乗合タクシーの利用者一人当たりの運行委託料は、令和元年度（2019年度）にかけて減少していましたが、令和2年度（2020年度）に1,485円/人・年に増加しています。

■ 行政負担



資料：市政報告書

■ 一人当たりの行政負担



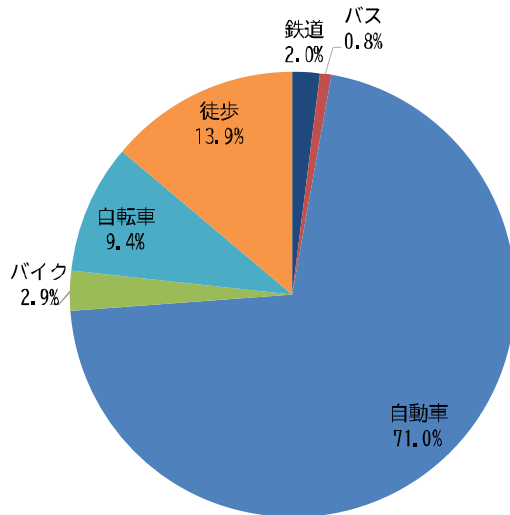
資料：市政報告書、住民基本台帳

1-4 交通手段

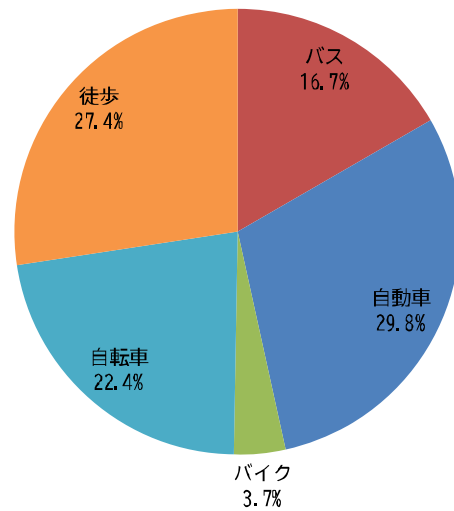
（1）交通分担率

本市の移動における交通手段分担率は、自動車が約7割を占めており、バスは0.8%となっています。また、駅端末交通の分担率は、自動車が約3割、徒歩が27.4%、自転車が22.4%、バスが16.7%となっています。

■ 交通手段分担率（全体）



■ 交通手段分担率（駅端末交通）



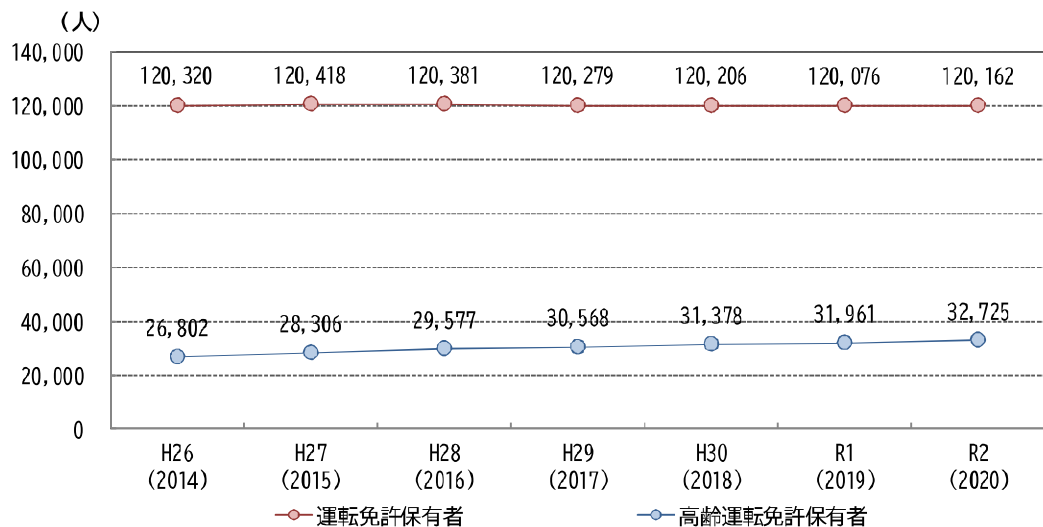
資料：磐田市全国都市交通特性調査に伴うアドオン調査結果分析等業務

(2) 運転免許

本市の運転免許保有者数は約12万人で推移しています。そのうち、高齢運転免許保有者は、令和2年（2020年）時点で32,725人と全体の約27%を占めており、その割合も年々上昇しています。

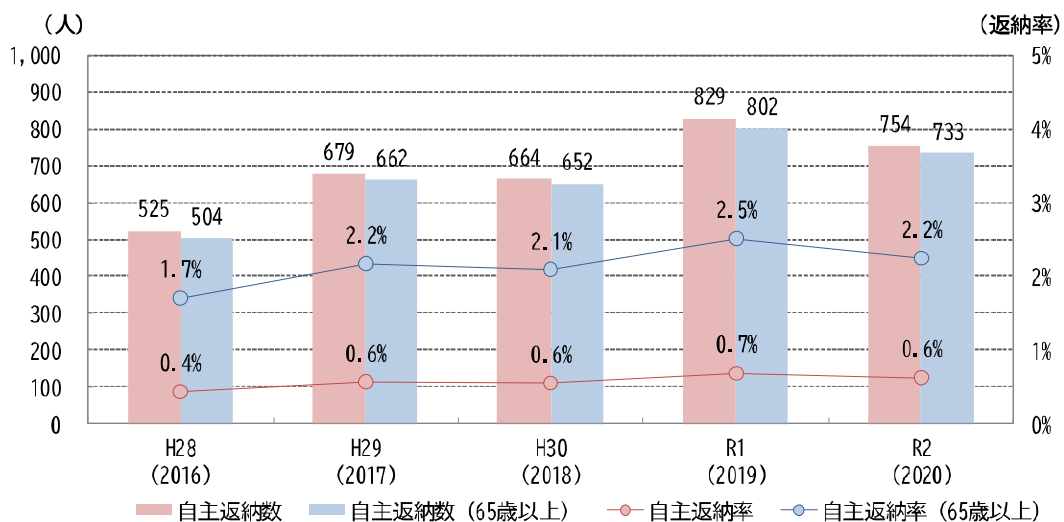
一方、運転免許の自主返納率の推移をみると、65歳以上の運転免許保有者の自主返納率は、令和元年（2019年）まで増加傾向にありましたが、令和2年（2020年）にやや減少し2.2%となっています。

■ 運転免許保有者数の推移



資料：磐田警察署提供資料

■ 運転免許自主返納率の推移



資料：磐田警察署提供資料

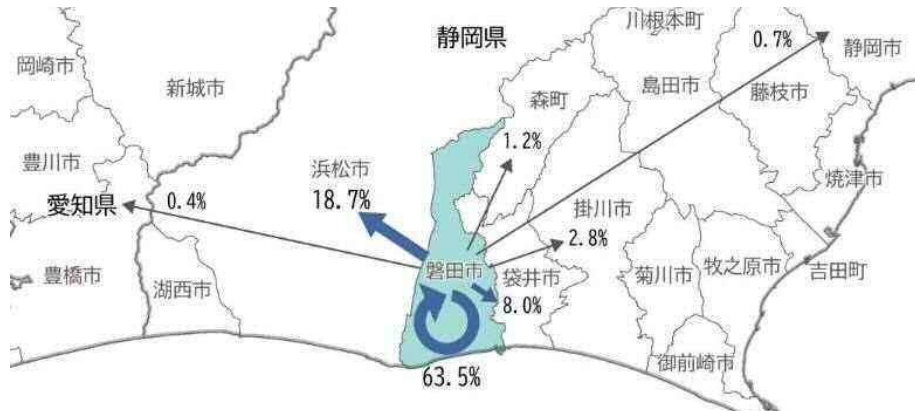
(3) 通勤・通学

本市からの通勤・通学先をみると、通勤では市内が約6割を占めています。市外では浜松市が18.7%で最も多く、次いで袋井市（8.0%）の順となっています。通学では市内が54.0%を占めています。市外では浜松市が21.5%で最も多く、次いで袋井市（7.6%）の順となっています。また、通勤と比べて通学では愛知県内が3.0%を占めるなど、遠方への通学も多い状況です。

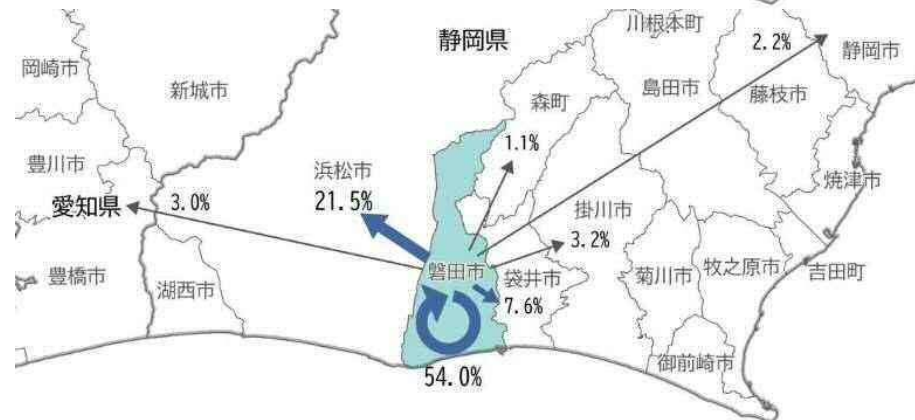
通勤・通学時の交通手段分担率をみると、自家用車が74.4%で突出しており、次いで、自転車（10.8%）の順となっています。鉄道・電車は6.3%、乗合バスは3.1%と1割に満たない状況にあります。

■ 通勤・通学流動図

<通勤>

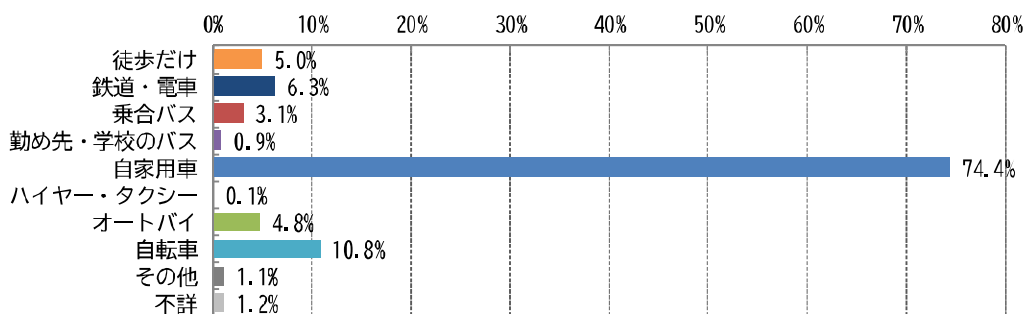


<通学>



資料：平成27年国勢調査

■ 通勤・通学の交通手段分担率（平成22年（2010年））



資料：平成22年国勢調査

(4) 人口流動

携帯電話位置情報データを活用し、市民の移動実態を把握します。

■ KDDI Location Analyzer 分析の考え方と留意点

市民の利用が多く想定される施設について、来訪者の居住地を把握することにより、施設の影響範囲の傾向を捉えます。

また、コロナ禍における行動変容の有無を捉えるため、コロナ禍前・中・コロナ禍中（小康状態）時を比較します。

(時点)

- コロナ禍前：2019（R元）年10月
- コロナ禍：2020（R2）年10月
- コロナ禍（第5波後緊急事態宣言明け）：2021（R3）年10月

(対象とする施設)

- 立地適正化計画における「中心都市拠点」「都市拠点」「地域拠点」の中心的都市機能を有する施設

中心都市拠点	【JR 磐田駅周辺】 ・ 磐田駅（北口・南口） ・ 磐田市役所（本庁舎・西庁舎）
都市拠点	【JR 豊田町駅周辺】 ・ 豊田町駅（北口・南口）
	【（仮称）JR 新駅周辺】 ・ 御厨駅（北口・南口） ※ 2020（R2）年3月14日開業
	【遠州豊田 PA スマート IC 周辺】 ・ ららぽーと磐田
地域拠点	【豊田地区】 ・ 豊田支所 ※ 2021（R3）年4月1日移転（アミューズ磐田へ）
	【竜洋地区】 ・ 竜洋支所
	【福田地区】 ・ 福田支所
地域拠点（調整区域）	【豊岡地区】 ・ 豊岡駅（駅前広場）

- 磐田市立総合病院

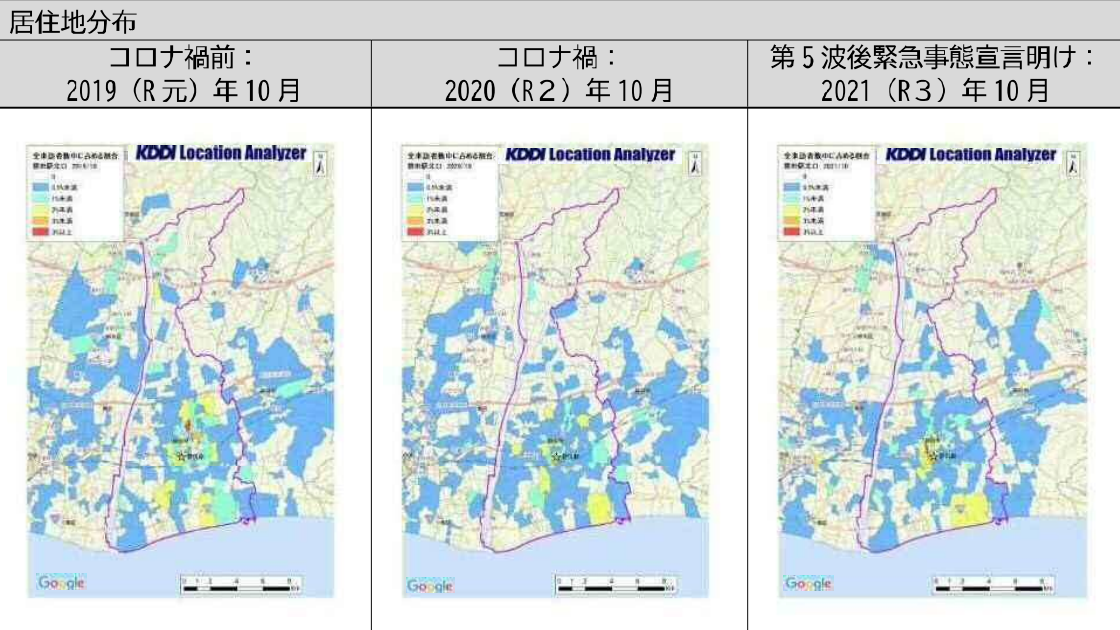
(分析における定義、留意点等)

- 居住地：直近1カ月の夜間（22～29時）の最頻滞在地

出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」

au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計しております。

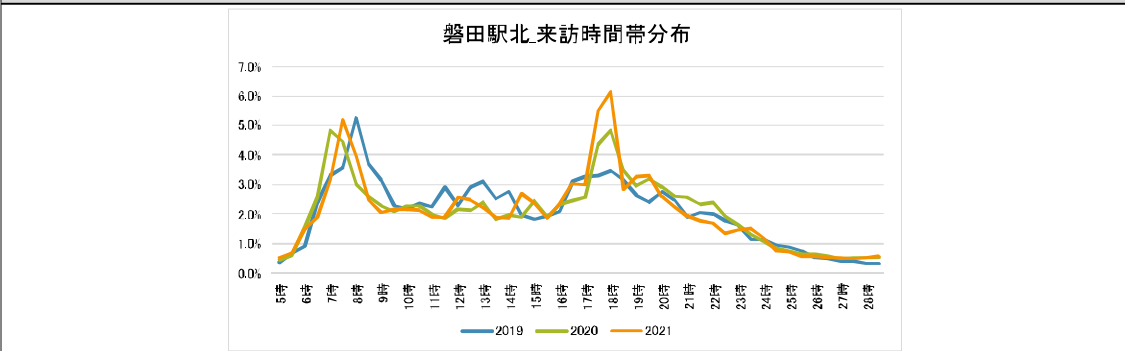
■ 各施設利用実態の傾向とコロナ禍による行動変容の有無について
（磐田駅北口）



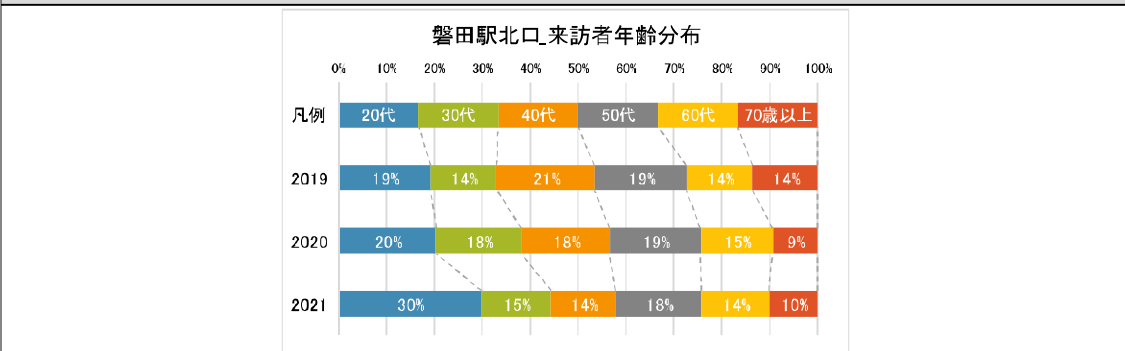
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

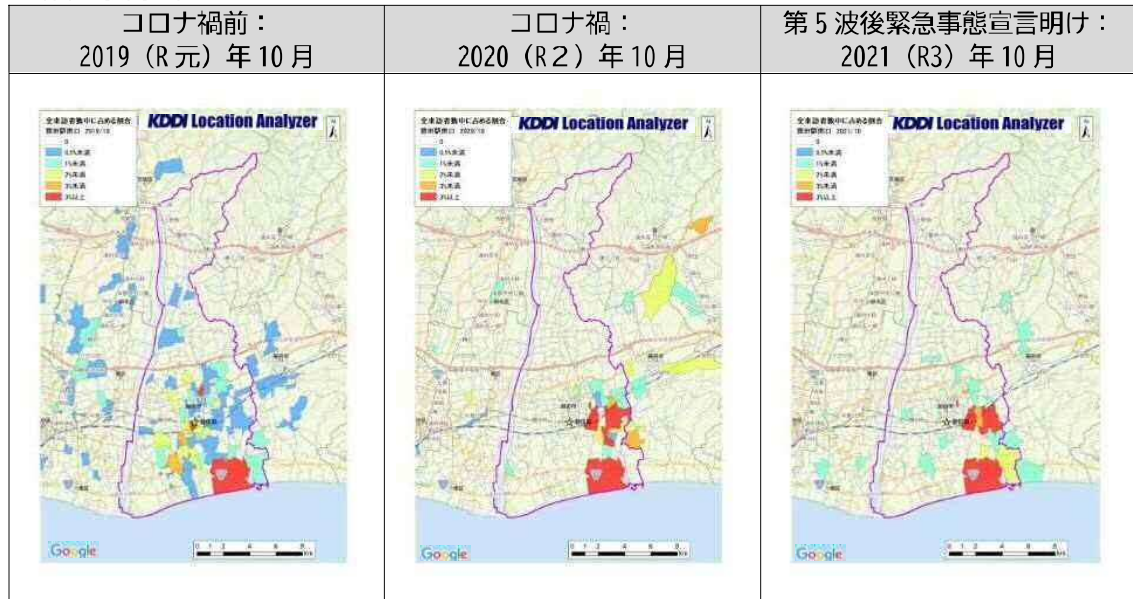


来訪者年齢分布

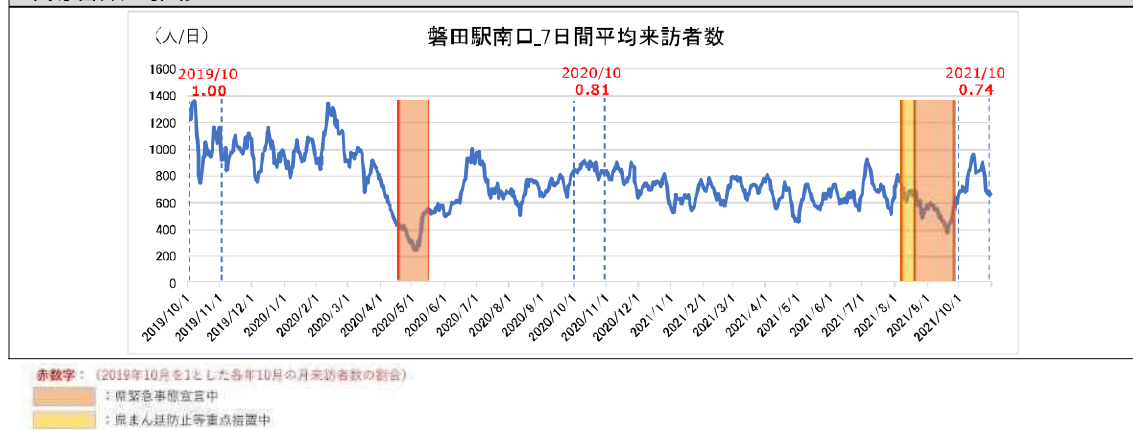


- ・ 磐田駅北口の利用者は広範囲に広がっているが、磐田駅周辺から国道1号以南、福田地区の利用者が多くなっている。
- ・ 来訪者数は、朝の7時から9時、夕の16時から19時に多くなっている。
- ・ 利用者の年齢層については、20代～70歳以上まで、まんべんなく利用されているが、特に20代の占める割合が高く、コロナ禍・宣言明けにおいてはその傾向が強くなっている。
- ・ コロナ禍により、来訪者数は減少したが、利用者の居住地には大きな変化はない。

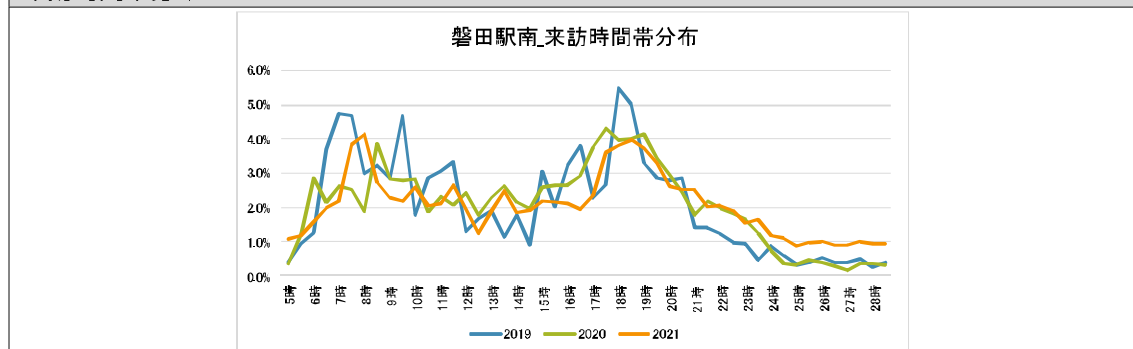
（磐田駅南口）



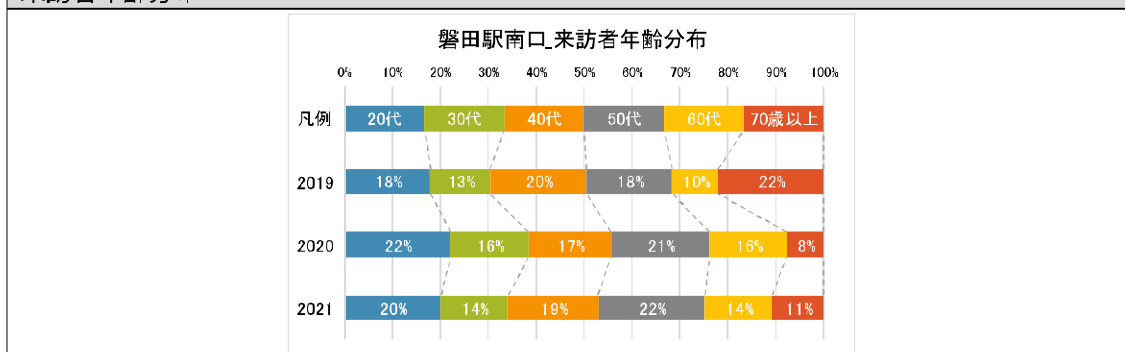
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

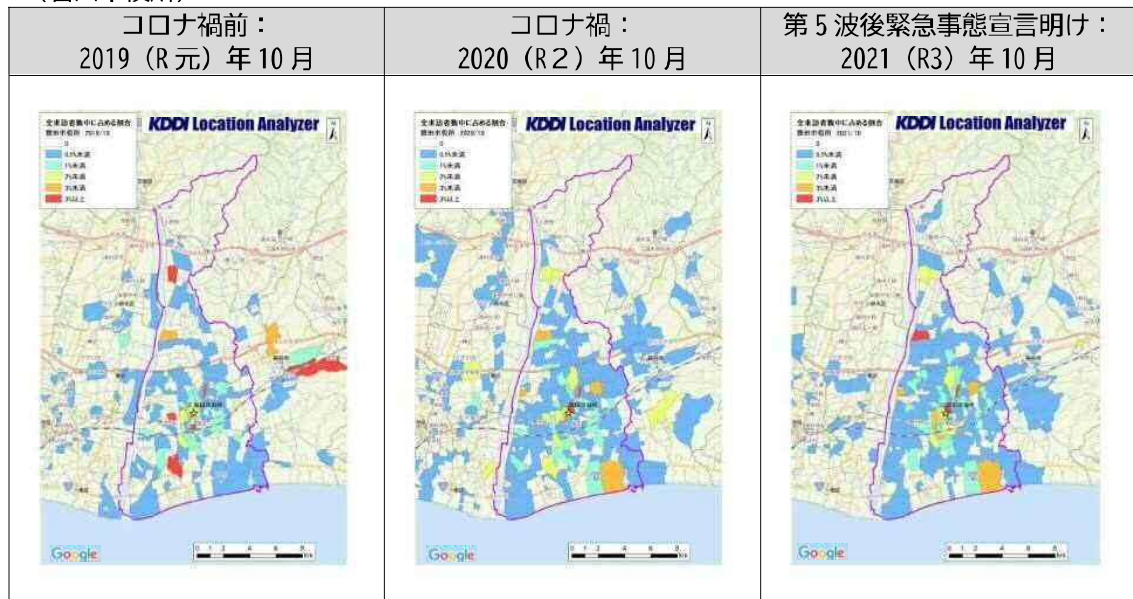


来訪者年齢分布

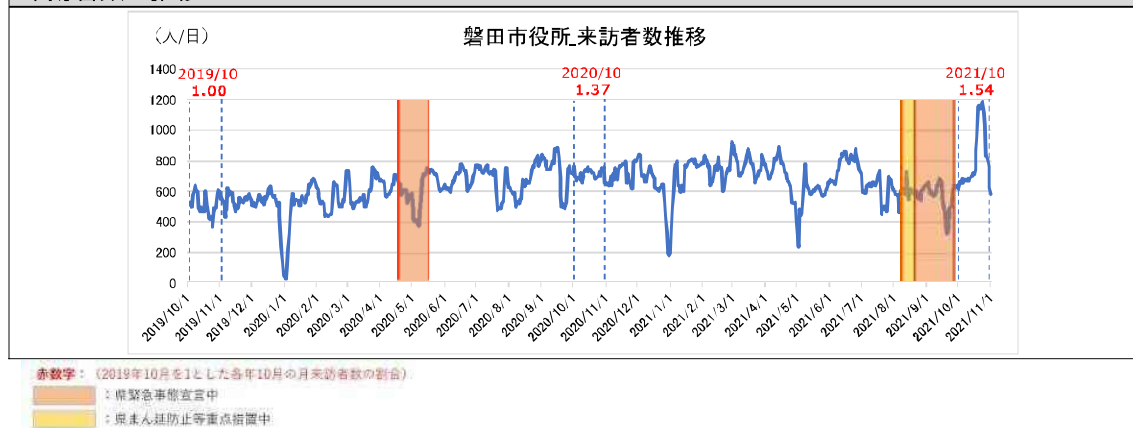


- ・ 磐田駅南口の利用者は北口と比較すると限定的であり、御厨・西貝・南御厨地区、福田地区の利用者が多くなっている。
- ・ 来訪者数は、朝の7時から10時、夕の17時から20時に多くなっているが、北口と比較すると利用者が分散している。
- ・ 利用者の年齢層については、北口同様20代～70歳以上まで、まんべんなく利用されているが、コロナ禍・宣言解除後において、特に20代・50代の占める割合が高くなっている。
- ・ コロナ禍により、来訪者数は減少し、利用者の居住地も限定的になり、天竜・長野・於保地区の利用が減少している。

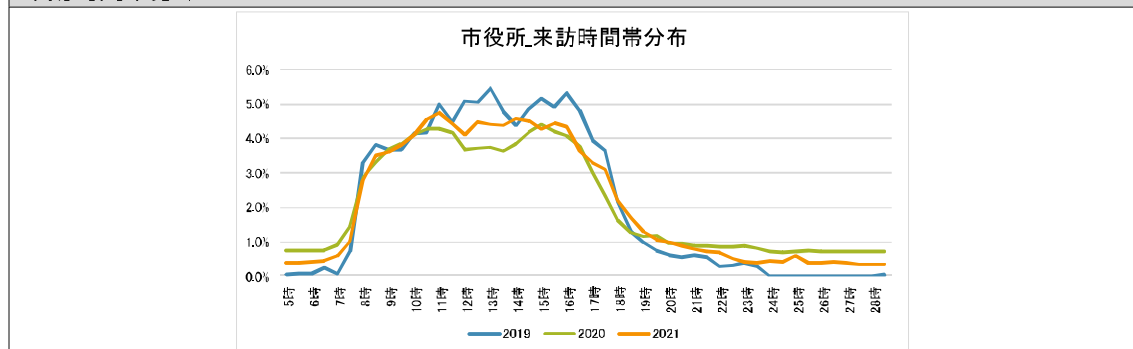
（磐田市役所）



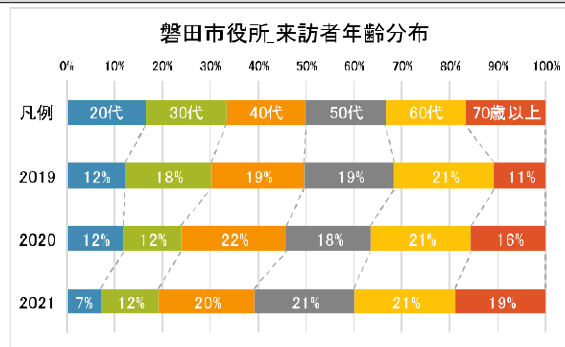
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

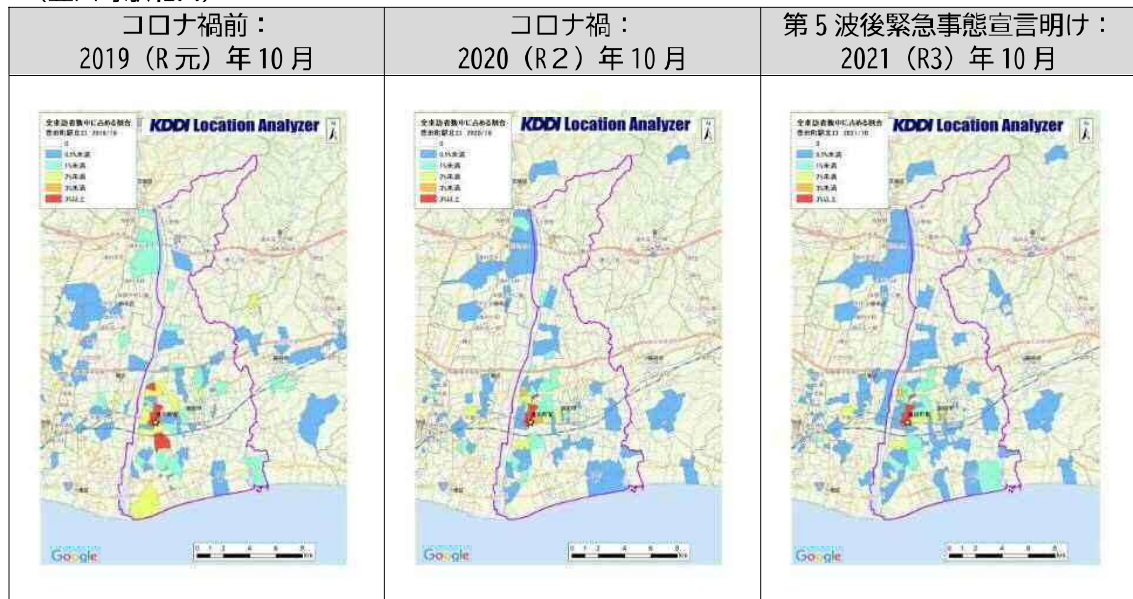


来訪者年齢分布



- ・ 磐田市役所の利用者は広範囲に広がっているが、市役所周辺の利用者が多くなっている。
- ・ 来訪者数は、コロナ禍前には12時から13時ころなど利用者の集中がみられたが、平準化している。
- ・ 利用者の年齢層については、20代～70歳以上まで、まんべんなく利用されているが、20代・30代の占める割合が少なくなっている。
- ・ コロナ禍により、来訪者数は増加し、宣言解除後も増加している。

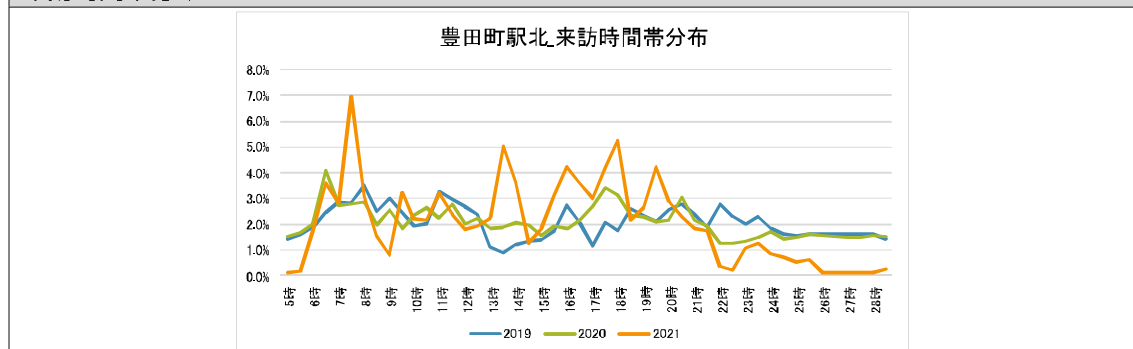
（豊田町駅北口）



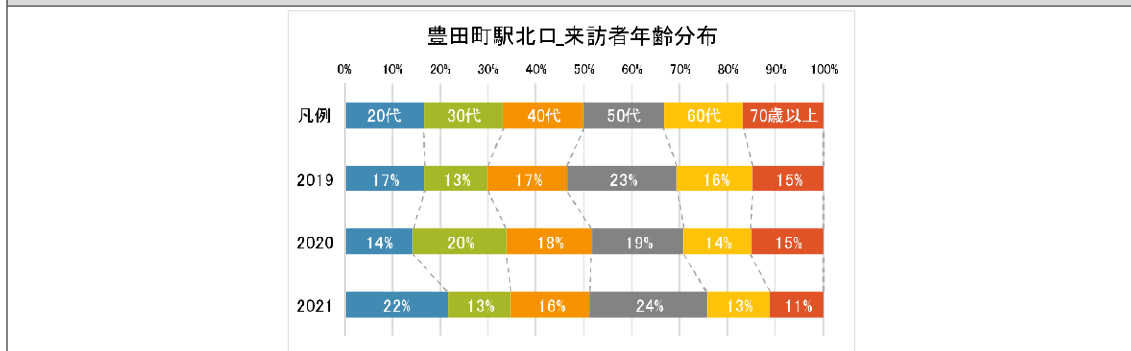
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

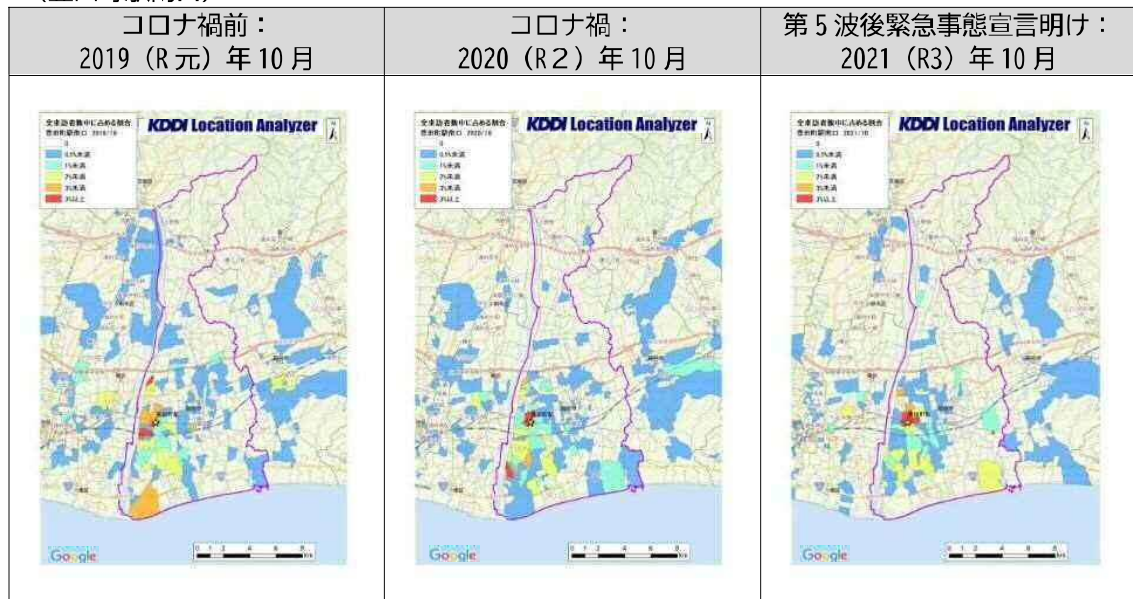


来訪者年齢分布

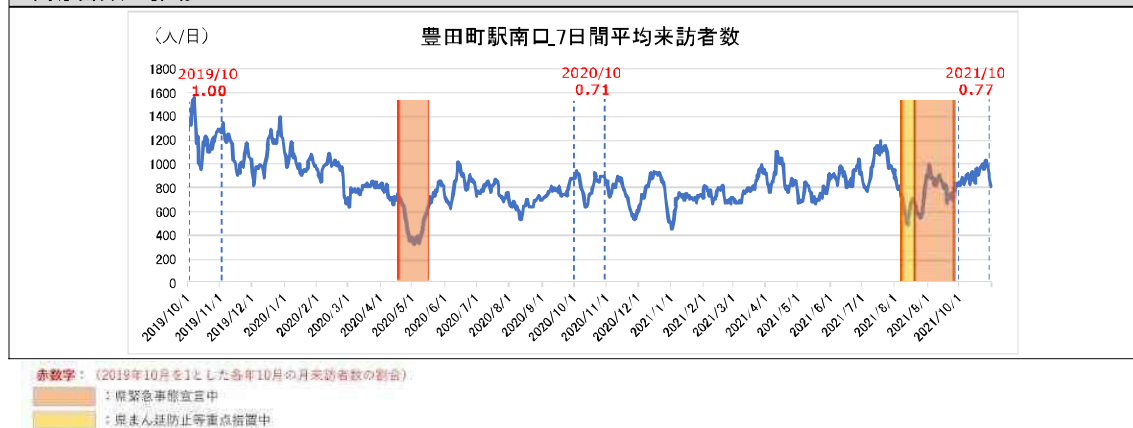


- ・豊田町駅北口の利用者は豊田地区のほか、竜洋地区の利用者が多くなっている。
- ・来訪者数は、コロナ禍前・コロナ禍では、午前は8時、11時ころに多く、午後は分散している。コロナ禍においては、17時から18時に多くなっている。宣言明けは、午前7時から8時、午後は13時から14時、16時、18時など、何度か集中がみられる。
- ・利用者の年齢層については、20代～70歳以上まで、まんべんなく利用されているが、宣言明けにおいては20代・50代の割合が高くなっている。
- ・コロナ禍により、来訪者数は減少したが、利用者の居住地には大きな変化はない。

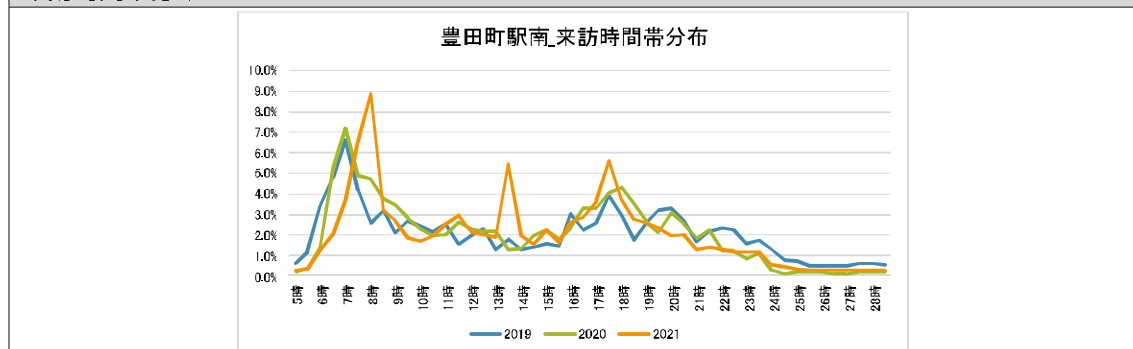
（豊田町駅南口）



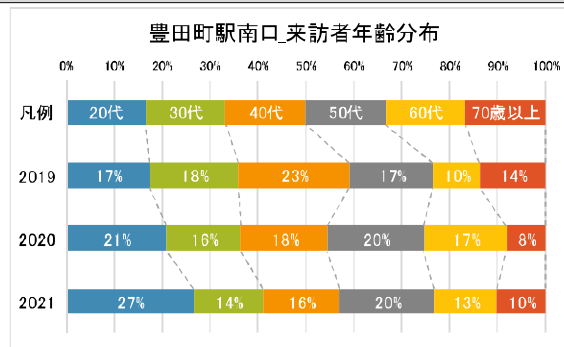
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

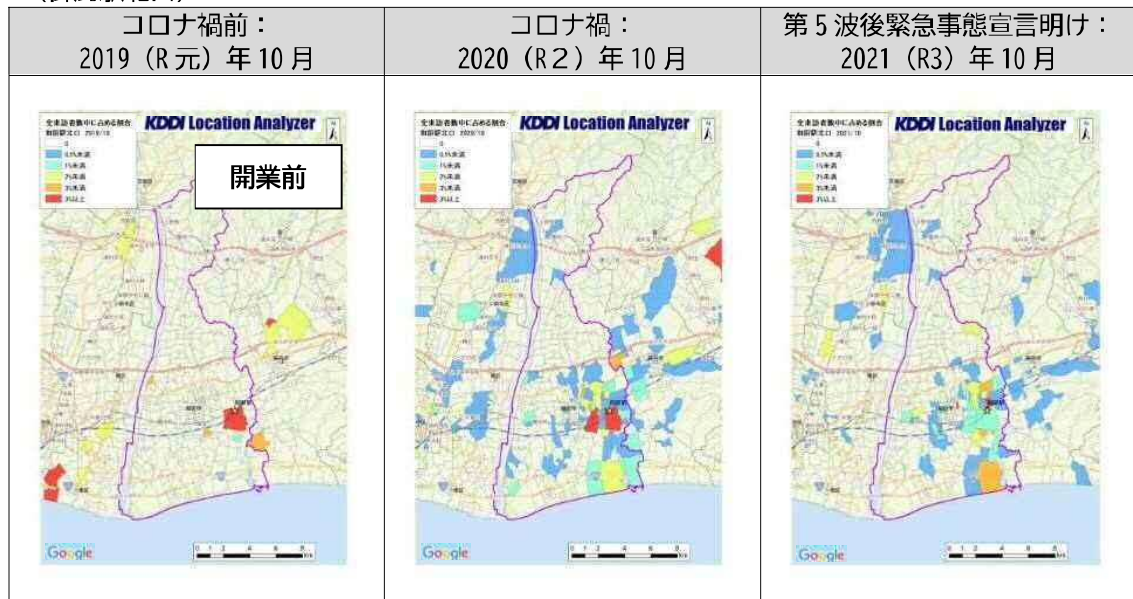


来訪者年齢分布



- ・豊田町駅南口の利用者は、北口同様、豊田地区のほか、竜洋地区の利用者が多くなっている。
- ・来訪者数は、コロナ禍前・コロナ禍では、午前は7時ごろに多く、午後は分散してものの、17時から18時ごろに多くなっている。宣言明けは、朝のピークが8時ごろとなり、午後は13時から14時、17時から18時に集中がみられる。
- ・利用者の年齢層については、20代～70歳以上まで、まんべんなく利用されているが、宣言明けにおいては20代の割合が高くなっている。
- ・コロナ禍により、来訪者数は減少したが、利用者の居住地には大きな変化はない。

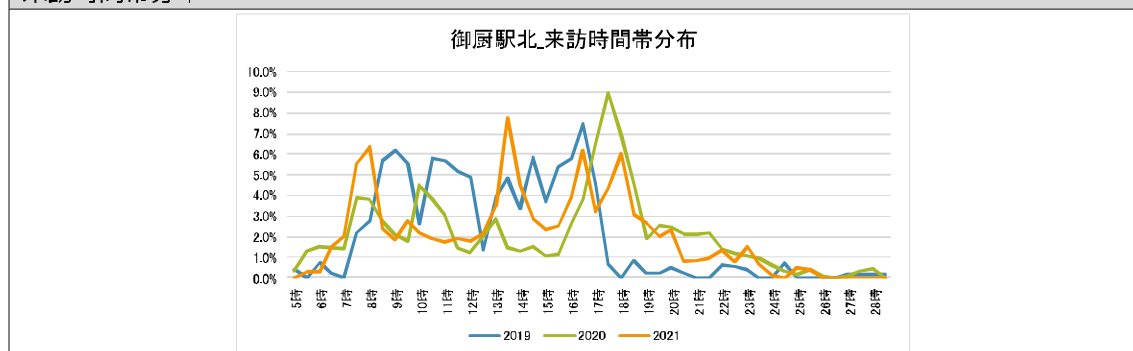
（御厨駅北口）



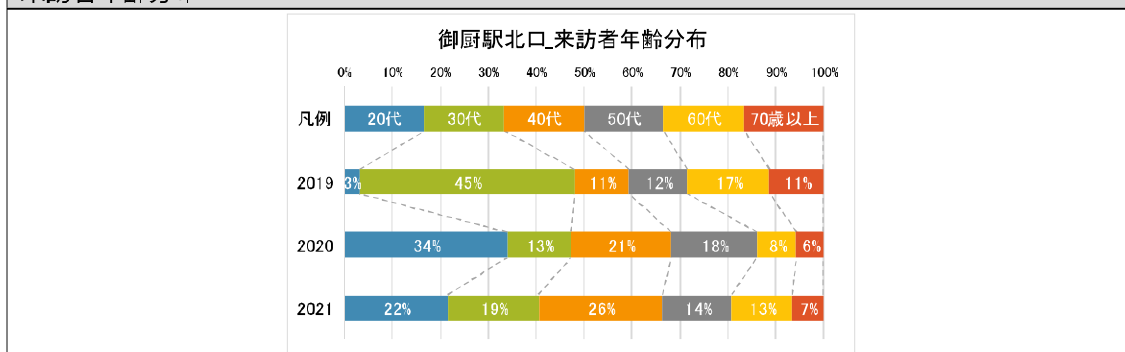
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

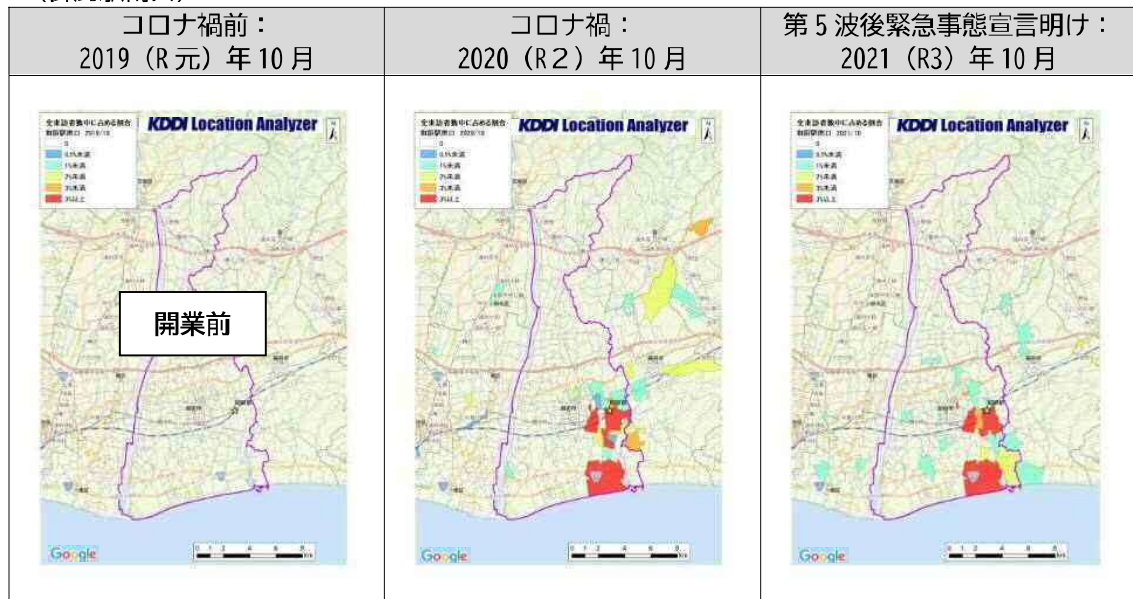


来訪者年齢分布

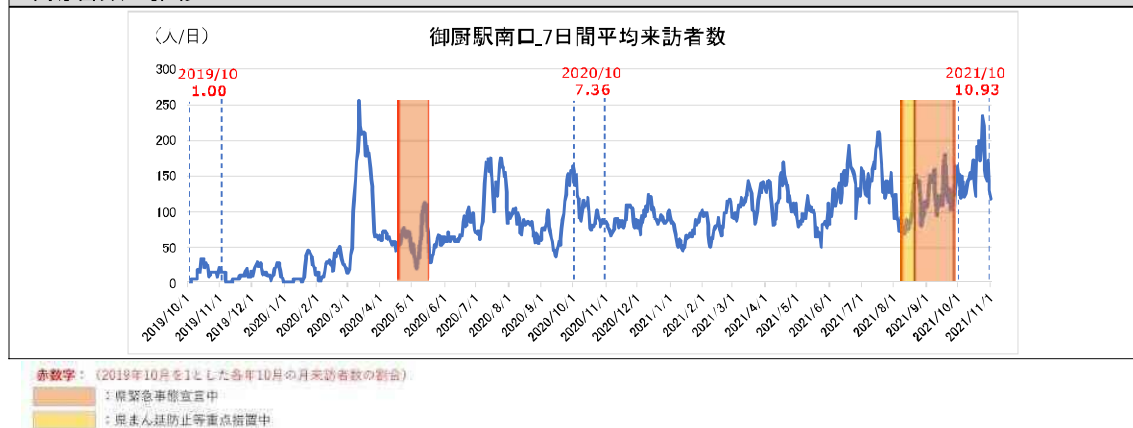


- ・御厨駅の開業は、2020年3月14日であるため、コロナ禍と宣言明けの2時点と比較する。
- ・御厨駅北口の利用者は、御厨駅の周辺地区に加え、福田地区の利用者が多くなっている。
- ・来訪者数は、コロナ禍においては、午前7時から9時ごろに多く、午後は18時ごろが最も多くなっている。宣言明けは、朝のピーク時間帯に変化はないものの、午後は13時から14時、16時から17時、18時から19時と複数時間帯に集中がみられる。
- ・利用者の年齢層については、コロナ禍においては、20代の割合が最も高く、60歳代以上の利用は少なくなっている。宣言明けは、40代の割合が最も高くなっている。
- ・コロナ禍により、来訪者数は減少したが、利用者の居住地には大きな変化はない。

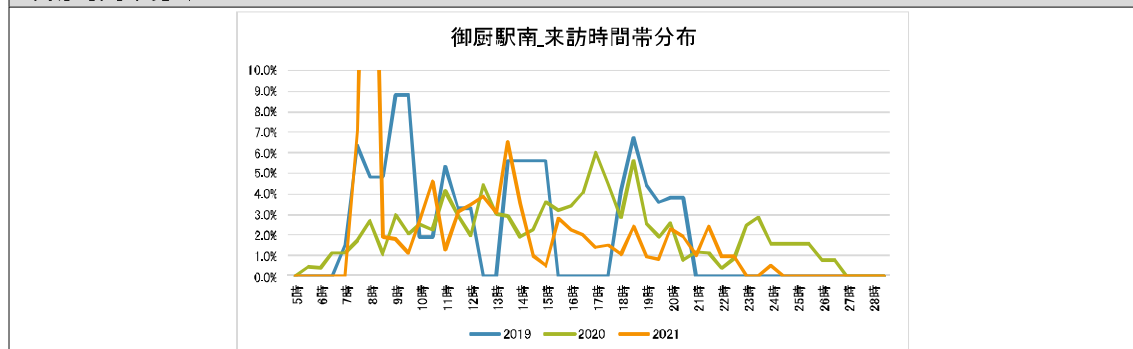
（御厨駅南口）



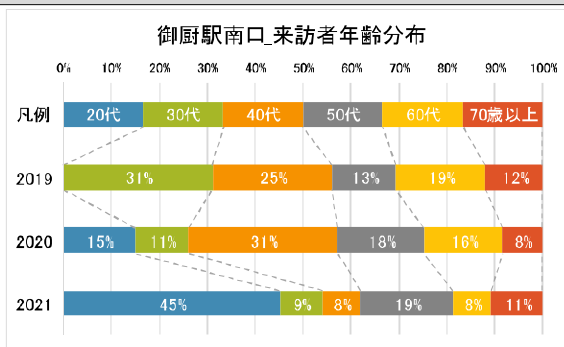
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

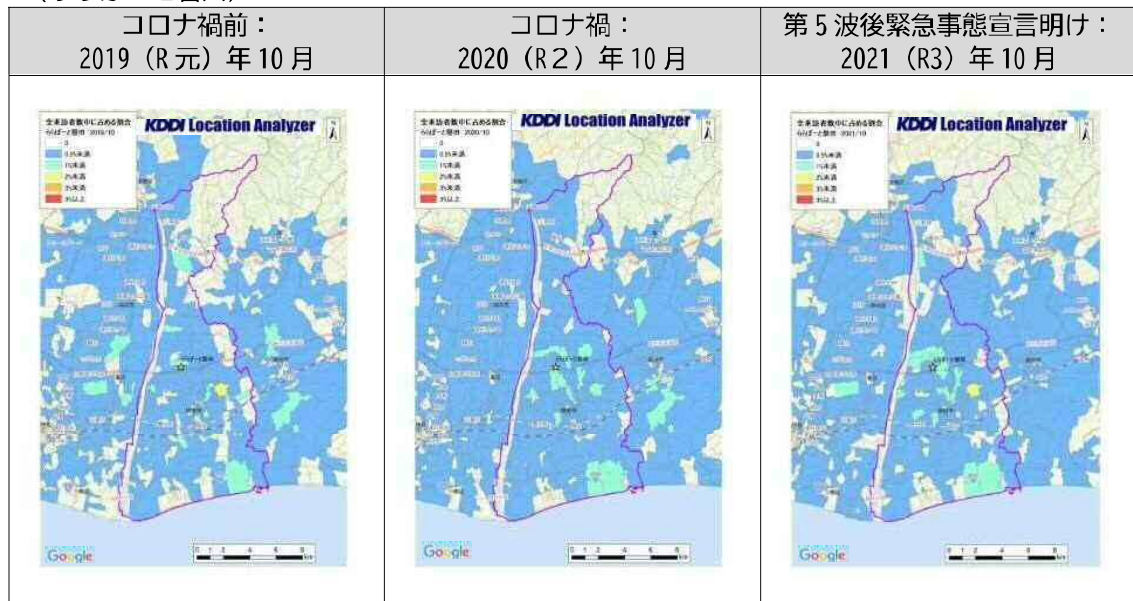


来訪者年齢分布

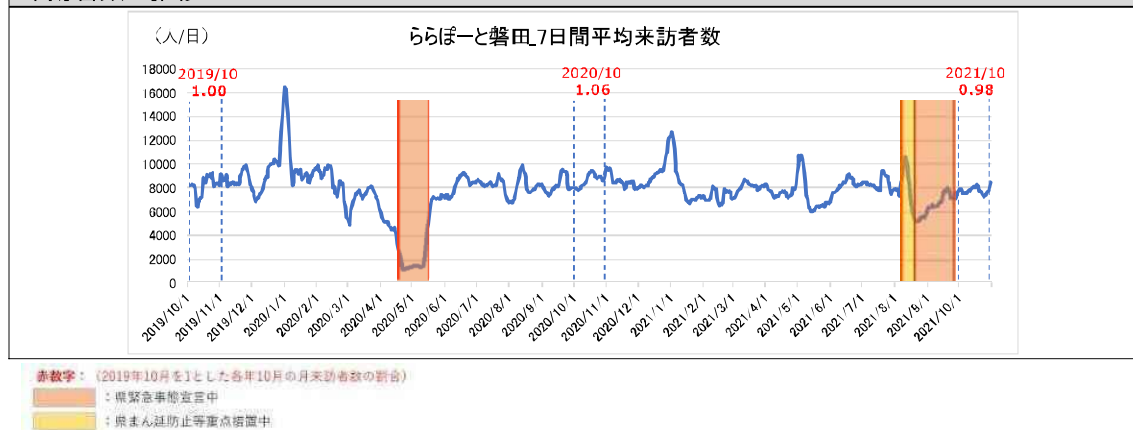


- ・御厨駅の開業は、2020年3月14日であるため、コロナ禍と宣言明けの2時点で比較する。
- ・御厨駅南口の利用者は、北口同様、御厨駅の周辺地区に加え、福田地区の利用者が多くなっているが、より鉄道南側の利用が多くなっている。
- ・来訪者数は、コロナ禍においては、午前8時、11時ごろに多く、午後は17時、18時から19時ごろが最も多くなっている。宣言明けは、朝の7時から8時の利用が突出して多く、10時、13時から14時が多くなっている。
- ・利用者の年齢層については、コロナ禍においては、40代の割合が最も高くなっている。宣言明けは、20代の割合が45%を占め、次いで50代の19%が高くなっている。
- ・コロナ禍により、来訪者数は増加しているが、利用者の居住地には大きな変化はない。

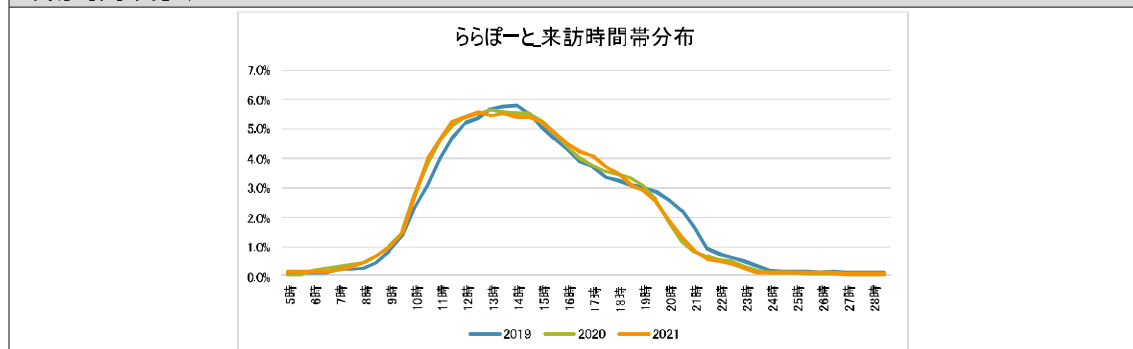
（ららぽーと磐田）



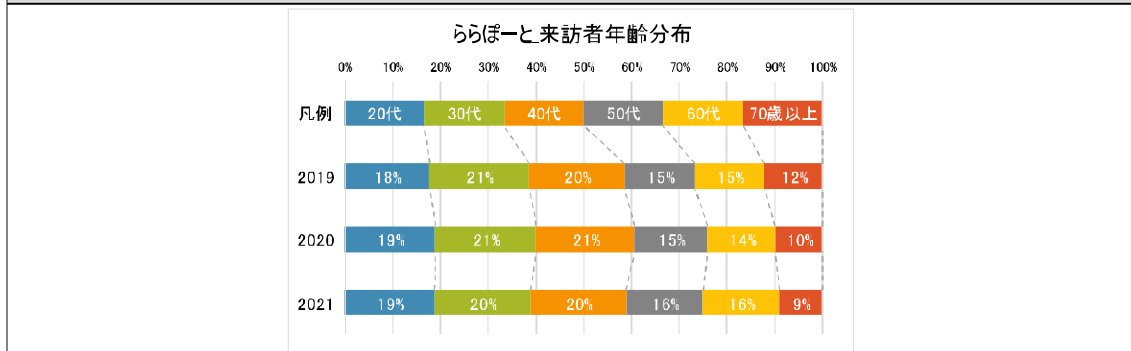
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

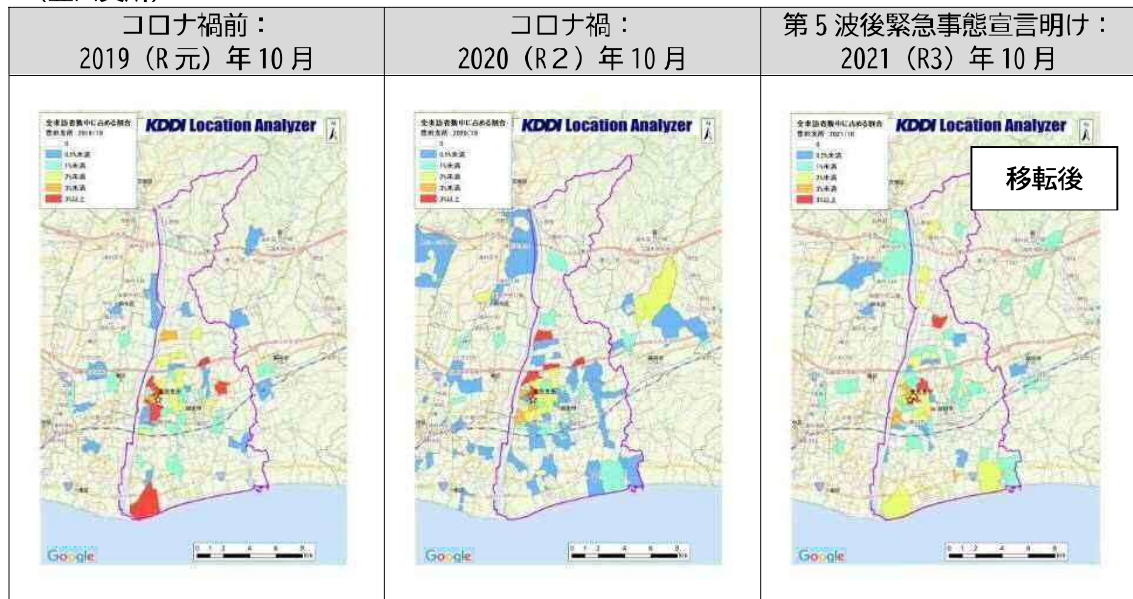


来訪者年齢分布

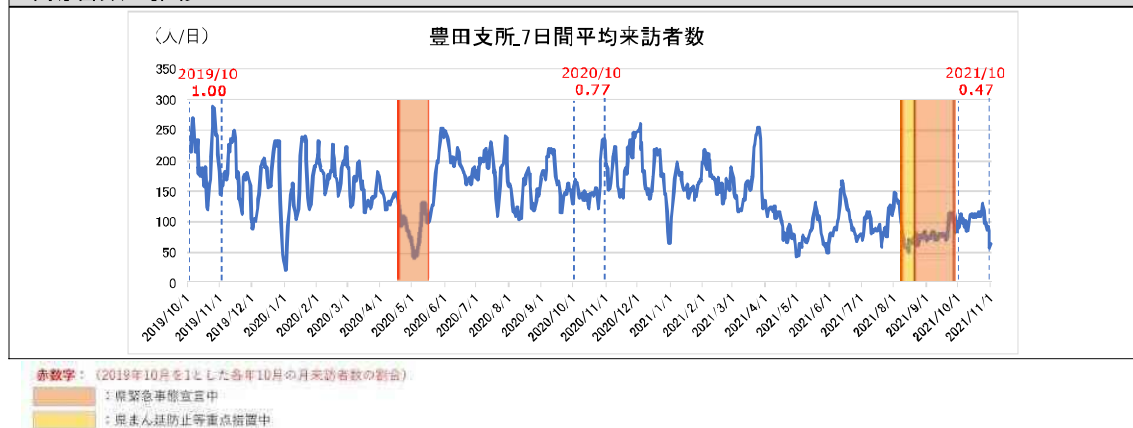


- ・ららぽーと磐田の利用者は、市域や近隣市町も含め、広範囲にわたっている。コロナ禍による利用者の居住地には大きな変化はない。
- ・来訪者数は、コロナ禍には増加し、宣言明けに減少しているが、変化は少ない。時間帯は午前11時ころから15時ころに最も多く、その後閉店時間までに減少する傾向であり、コロナ禍による変化は見られない。（閉店時間が1時間早まっている変化のみ）。
- ・利用者の年齢層については、20代～60代まで、まんべんなく利用されており、コロナ禍においてもその傾向に変化はない。

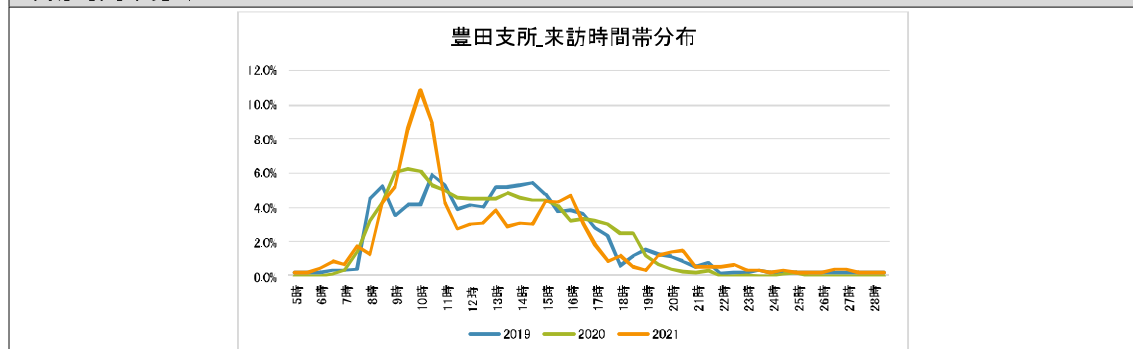
（豊田支所）



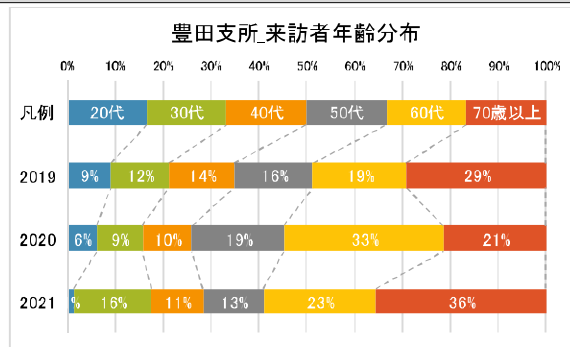
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

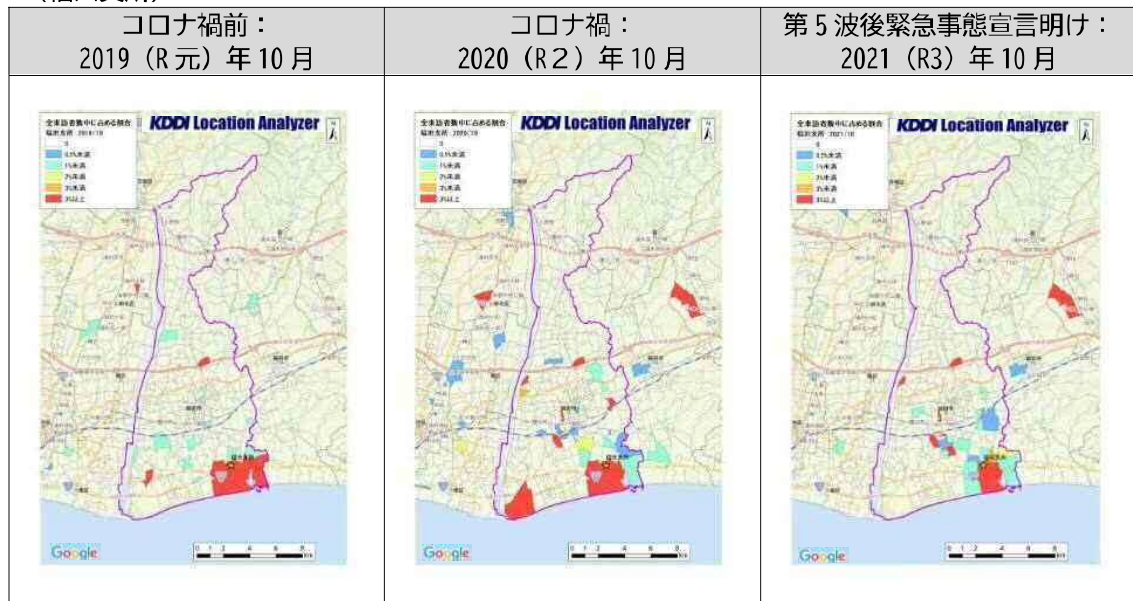


来訪者年齢分布

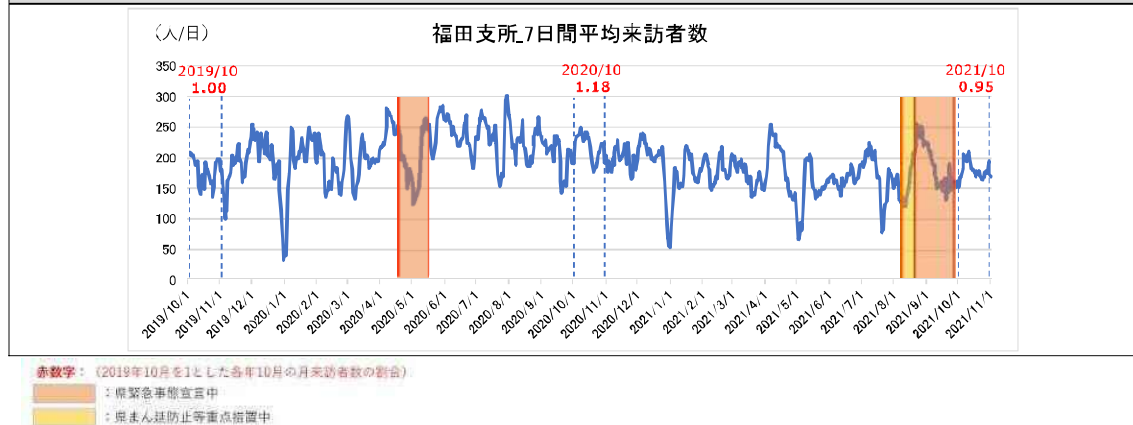


- ・豊田支所は、2021年4月1日にアミューズ磐田に移転しているため、コロナ禍前とコロナ禍の2時点で比較する。
- ・豊田支所の利用者は、豊田地区の利用者が多くなっている。
- ・来訪者数は、コロナ禍前・コロナ禍では、午前中の利用者が多くなっている。
- ・利用者の年齢層については、20代の占める割合が低くなっている。60代と70歳以上を合わせると、コロナ禍前で48%となっていたが、コロナ禍以降は、50%を超えている。
- ・コロナ禍により、来訪者数は減少している。

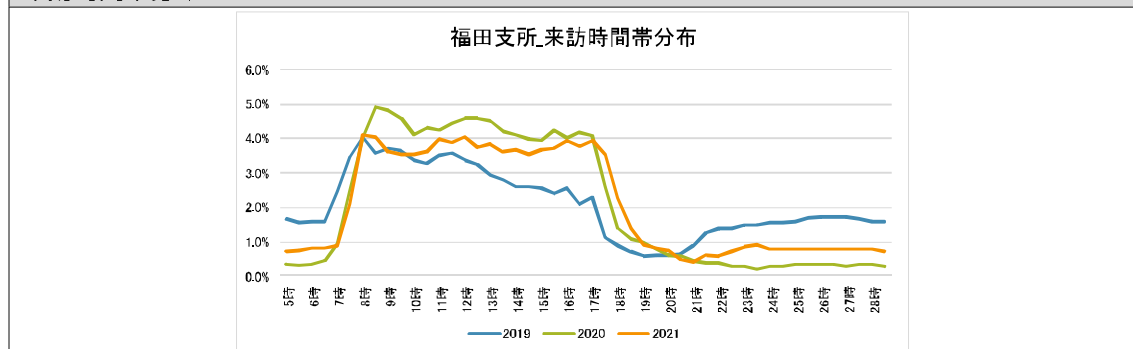
（福田支所）



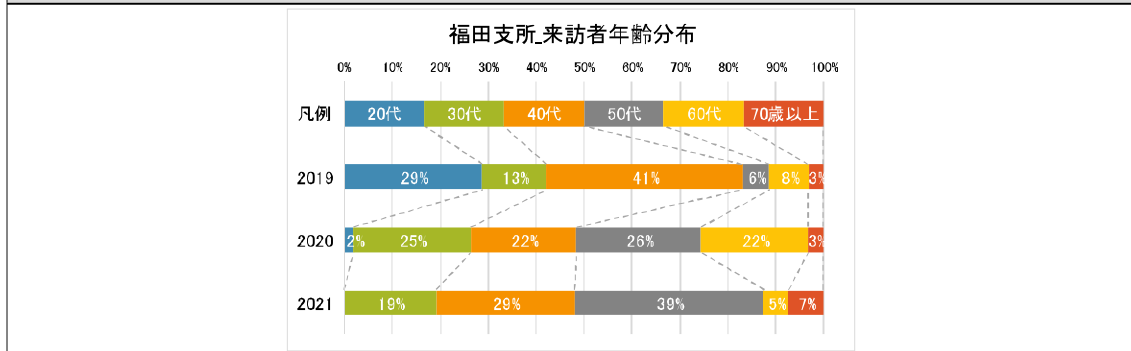
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

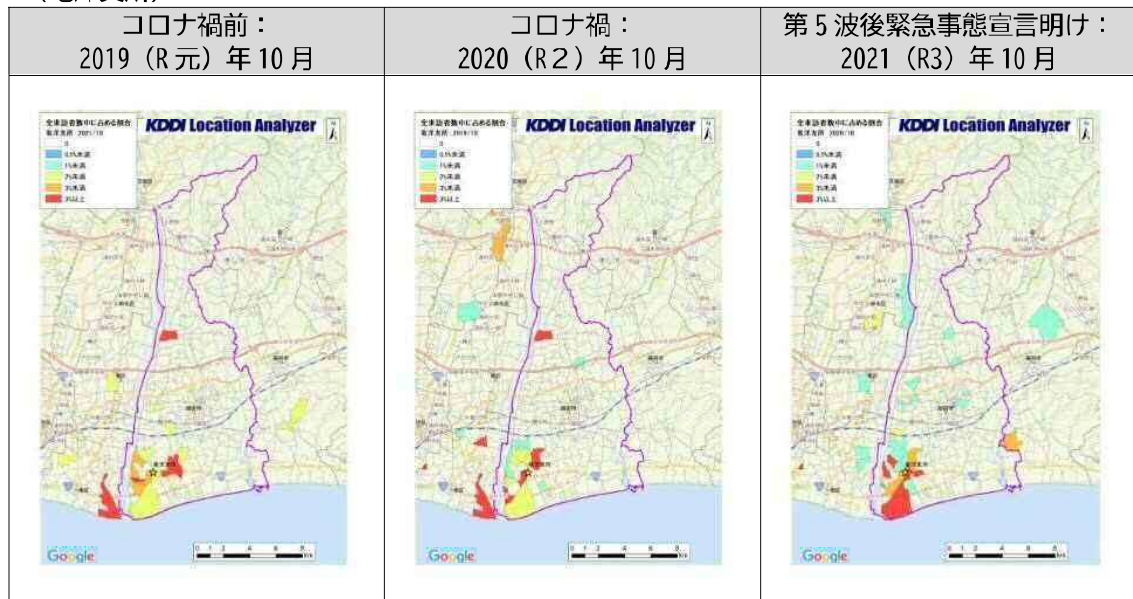


来訪者年齢分布

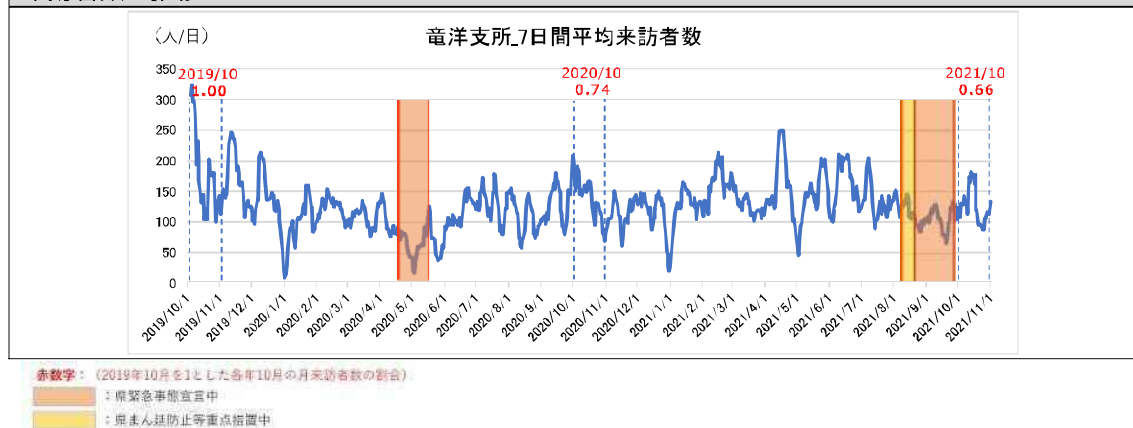


- ・福田支所の利用者は、福田地区の利用者が多くなっている。
- ・来訪者数は、コロナ禍前には午前中に利用者が多かったが、コロナ禍・宣言明けでは、平準化している。
- ・利用者の年齢層については、コロナ禍前には、40代が突出して多く、20代の利用も多くみられたが、コロナ禍・宣言明けには、20代の利用は極めて少なくなっている。また、コロナ禍では、30～60代までまんべんなく利用されていたが、宣言明けには、60代の占める割合が低くなり、50代の利用が増加している。
- ・コロナ禍により、来訪者数は増加し、宣言解除後は減少している。

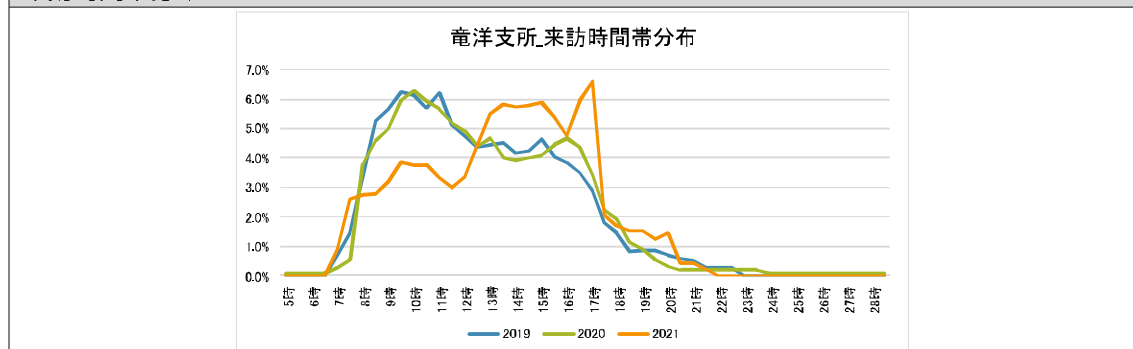
（竜洋支所）



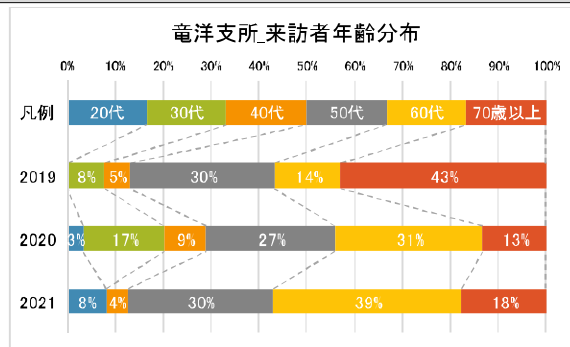
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

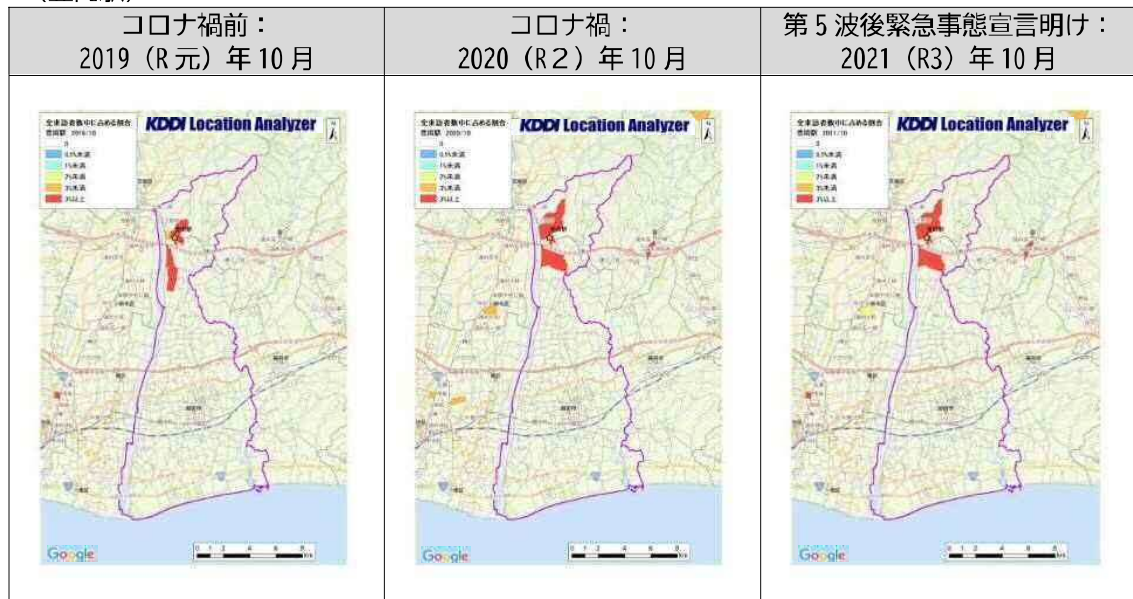


来訪者年齢分布

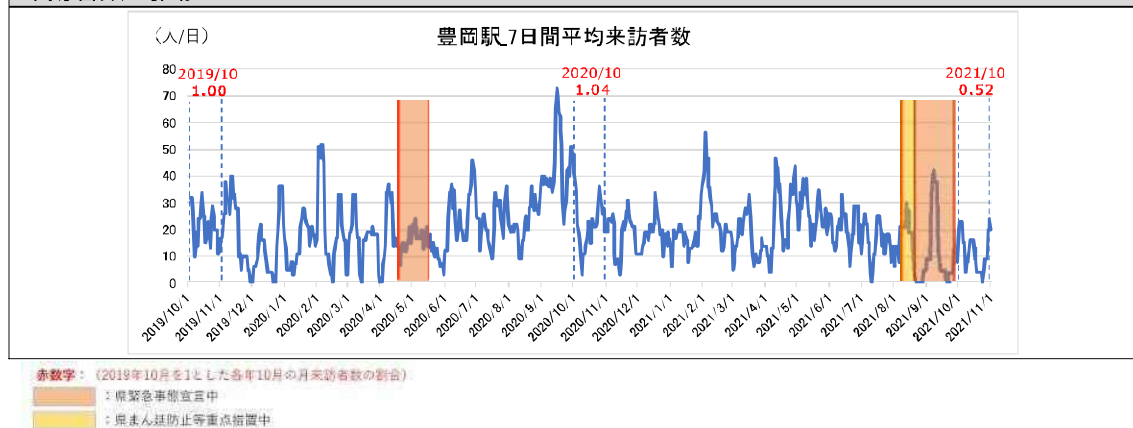


- ・ 竜洋支所の利用者は、竜洋地区の利用者が多くなっている。
- ・ 来訪者数は、コロナ禍前・コロナ禍には午前中の利用が多かったが、宣言明けには、午後の利用が多くなっている。
- ・ 利用者の年齢層については、コロナ禍前は70歳以上が最も多く、次いで50代が多く、あわせて7割強となっていたが、コロナ禍・宣言明けの70歳以上の利用が減少している。また、20代については、コロナ禍前は、きわめて少なかったが増加している。30代については、宣言明けにきわめて少なくなっている。
- ・ コロナ禍により、来訪者数は原書し、宣言解除後も減少している。

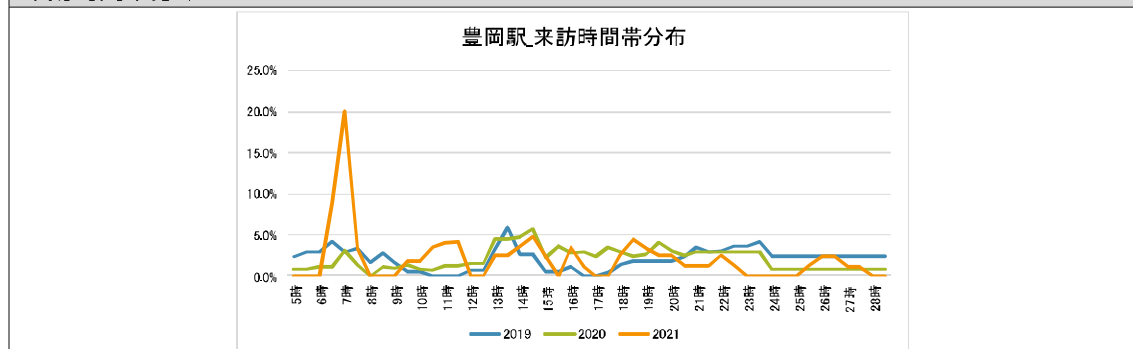
（豊岡駅）



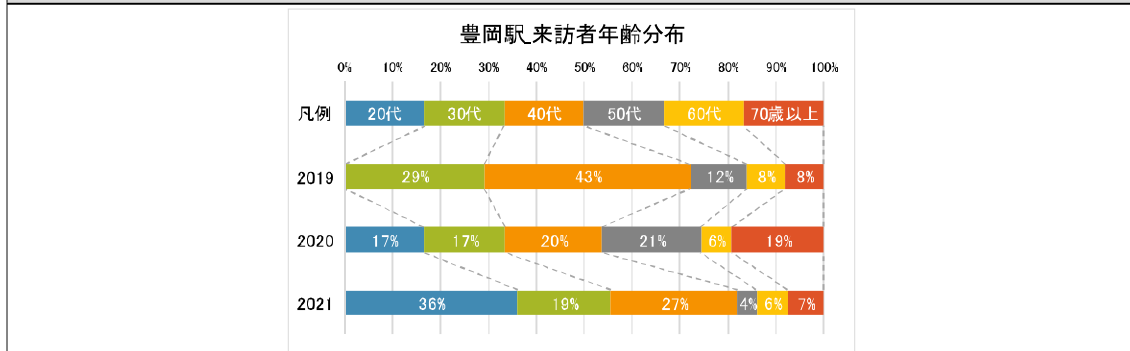
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

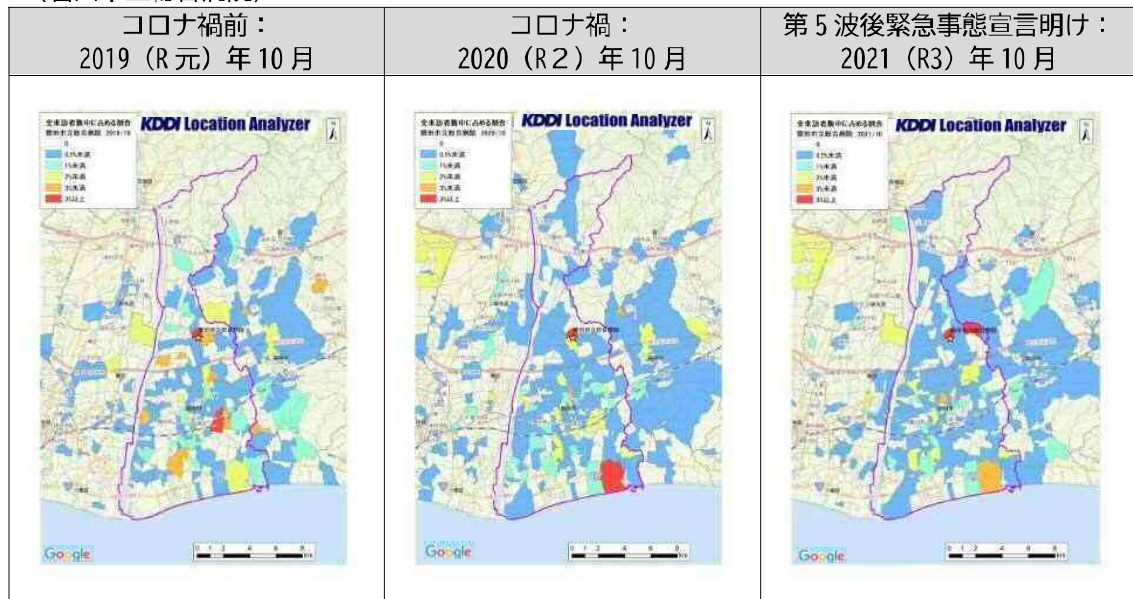


来訪者年齢分布

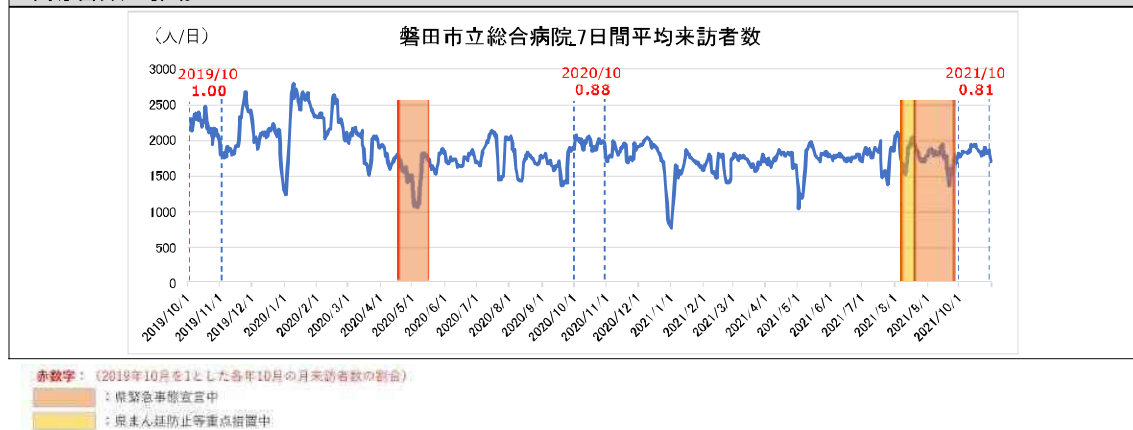


- ・豊岡駅の利用者は、豊岡駅周辺に限定されている。
- ・来訪者数は、コロナ禍前には朝の 9 時ころまで、13 時から 14 時ころが多くなっている。コロナ禍において、大きな変化はないが、宣言明けには、朝 7 時ころに集中がみられる。また、10 時から 12 時ころにも利用が増えている。
- ・利用者の年齢層についてはコロナ禍前においては、30 代・40 代で 7 割強を占めていたが、コロナ禍では、20 代～50 代、70 歳以上で、まんべんなく利用されており、宣言明けでは、20 代の占める割合が倍増し、30 代・40 代も増加しており、50 代以上の割合が低くなっている。
- ・コロナ禍により、来訪者数は増加したが、宣言解除後は減少している。

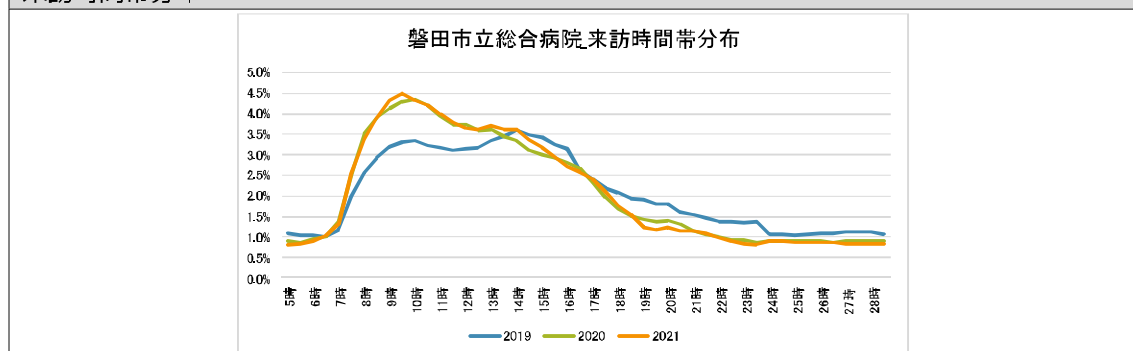
（磐田市立総合病院）



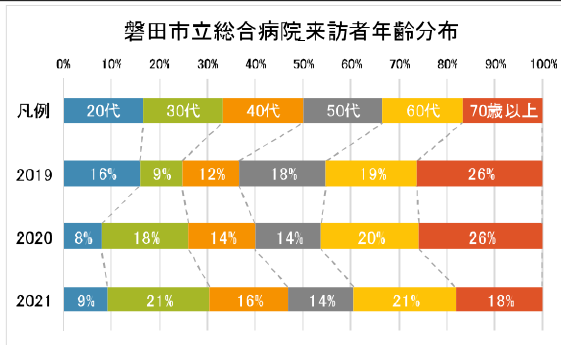
来訪者数の推移



来訪時間帯分布



来訪者年齢分布



- ・磐田市立病院の利用者は広範囲に広がっているが、特に福田地区については、他地区よりもの利用者が多くなっている。
- ・来訪者数は、コロナ禍前は午前より午後の利用者が多かったが、コロナ禍・宣言明けには午前中の利用者が多くなっている。これは入院患者への面会等ができなくなった影響と推測される。
- ・利用者の年齢層については、コロナ禍前は、30代・40代の割合が低かったものの、コロナ禍・宣言明けには増加しており、一方で、20代が減少している。
- ・コロナ禍により、来訪者数は減少し、宣言解除後も減少している。

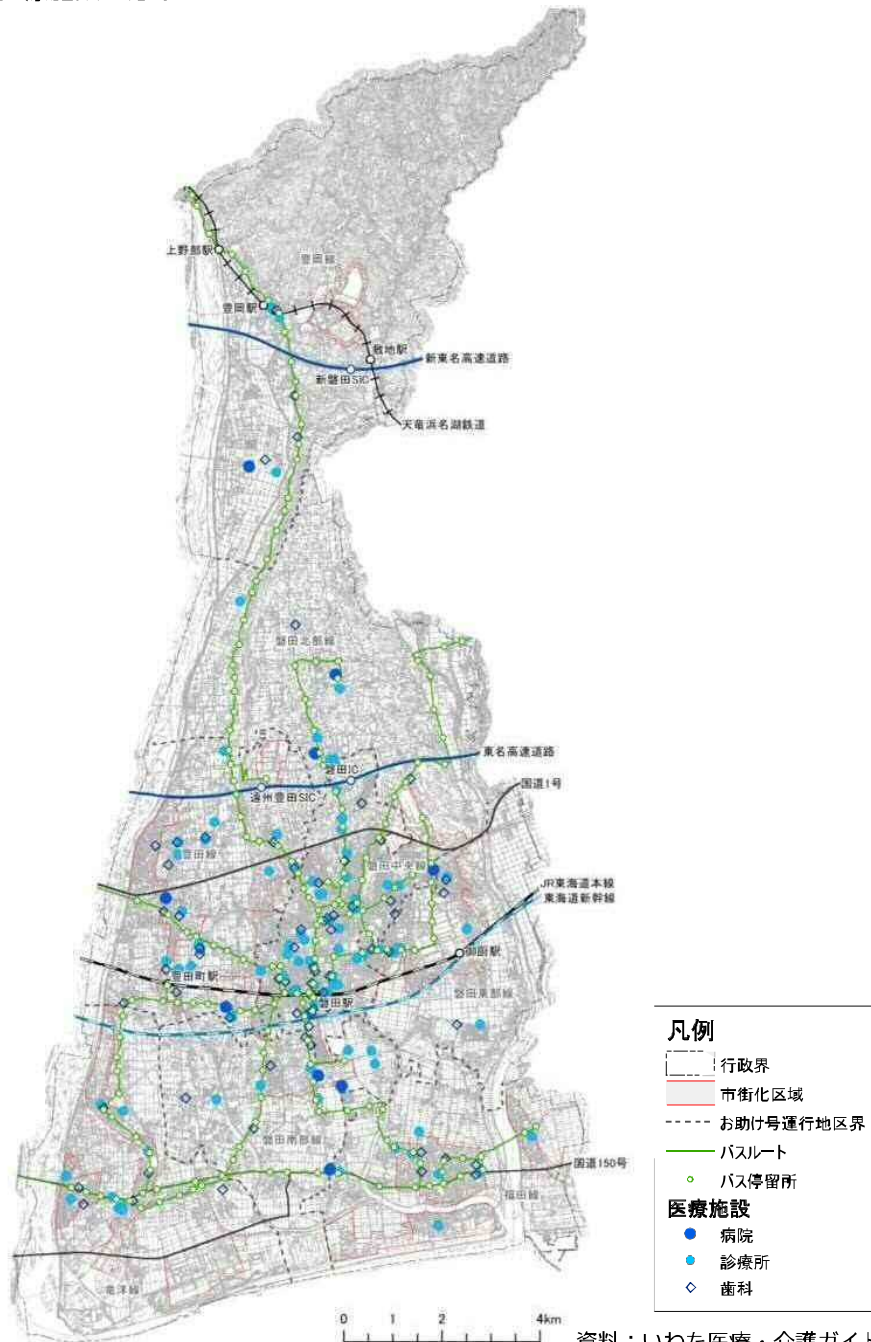
1-5 都市施設

(1) 医療施設

病院は、鉄道駅から離れた地域に立地していますが、概ねバスルートの沿線に立地しています。

診療所・歯科は、鉄道駅周辺を中心に各地に点在しています。概ねバスルートの沿線に立地していますが、豊田地区や南部ではバスルートから離れた位置に立地する施設もみられます。

■ 医療施設の分布

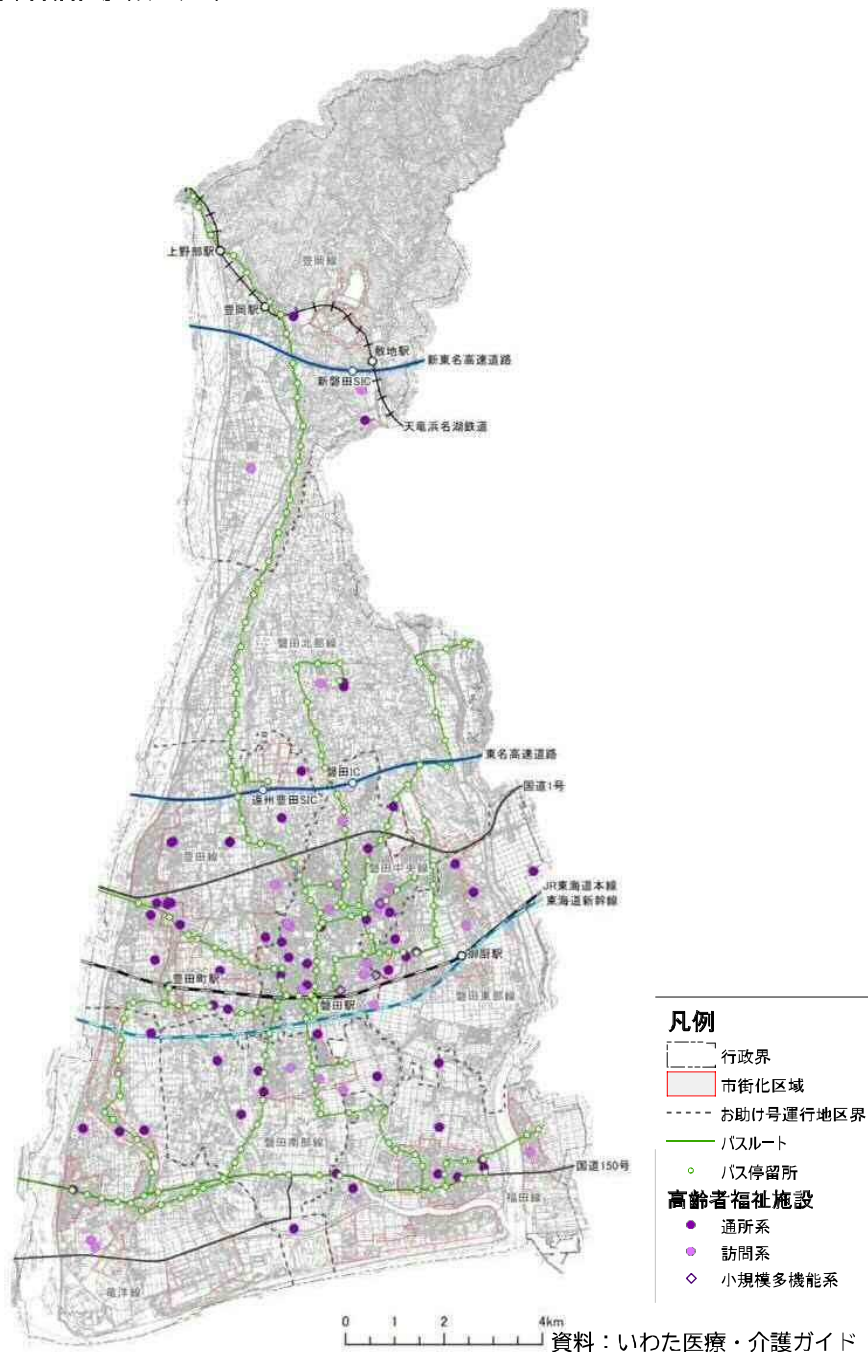


資料：いわた医療・介護ガイド（平成30年）

(2) 高齢者福祉施設

高齢者福祉施設は、各地に点在しています。概ねバスルートの沿線に立地していますが、通所施設には、バスルートから離れた位置に立地する施設が多くみられます。

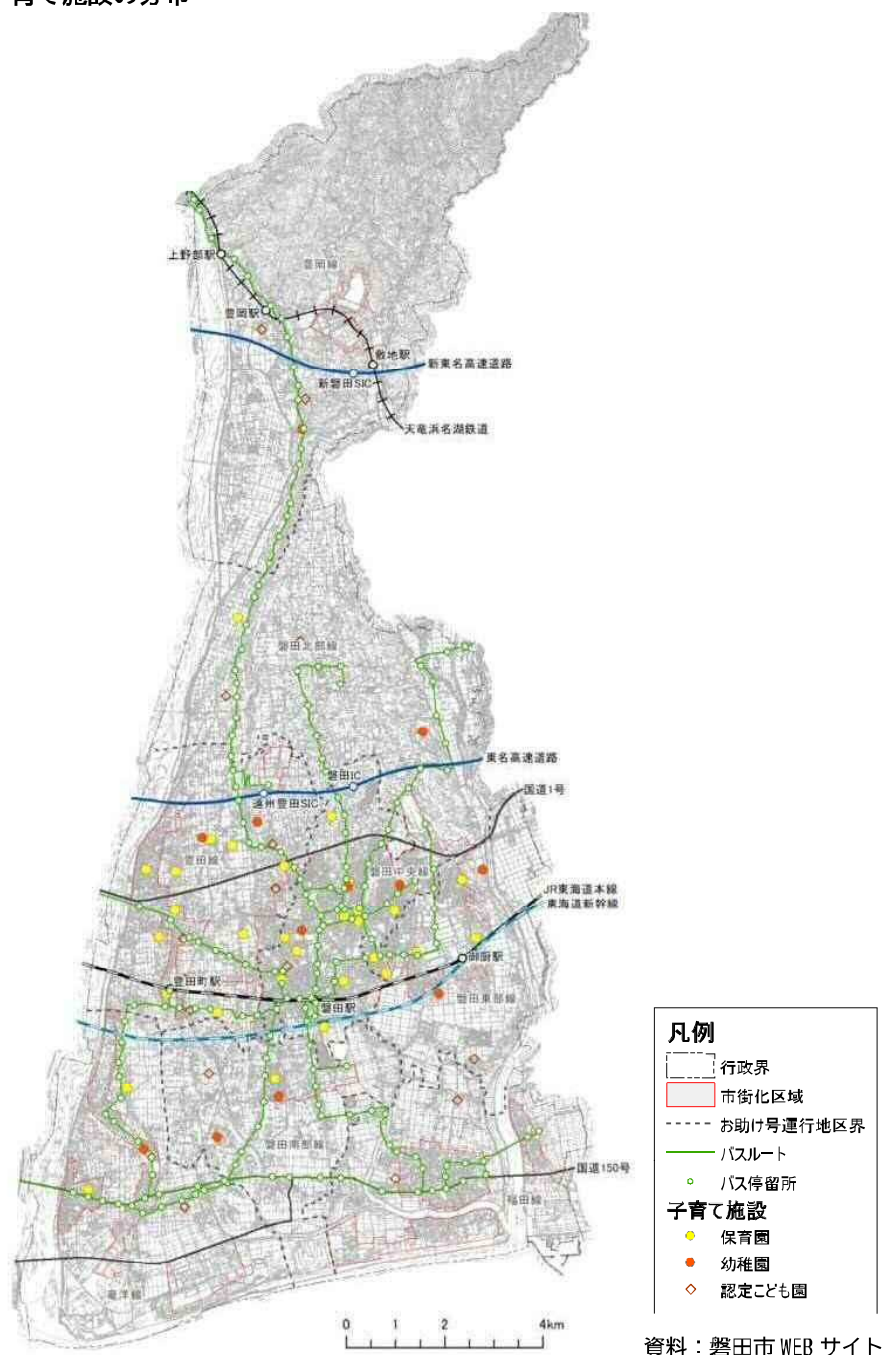
■ 高齢者福祉施設の分布



(3) 子育て施設

子育て施設は、JR 東海道本線と東名高速道路の間に多く立地しています。
北部では概ねバスルートの沿線に立地し、南部では各地に点在しています。

■ 子育て施設の分布



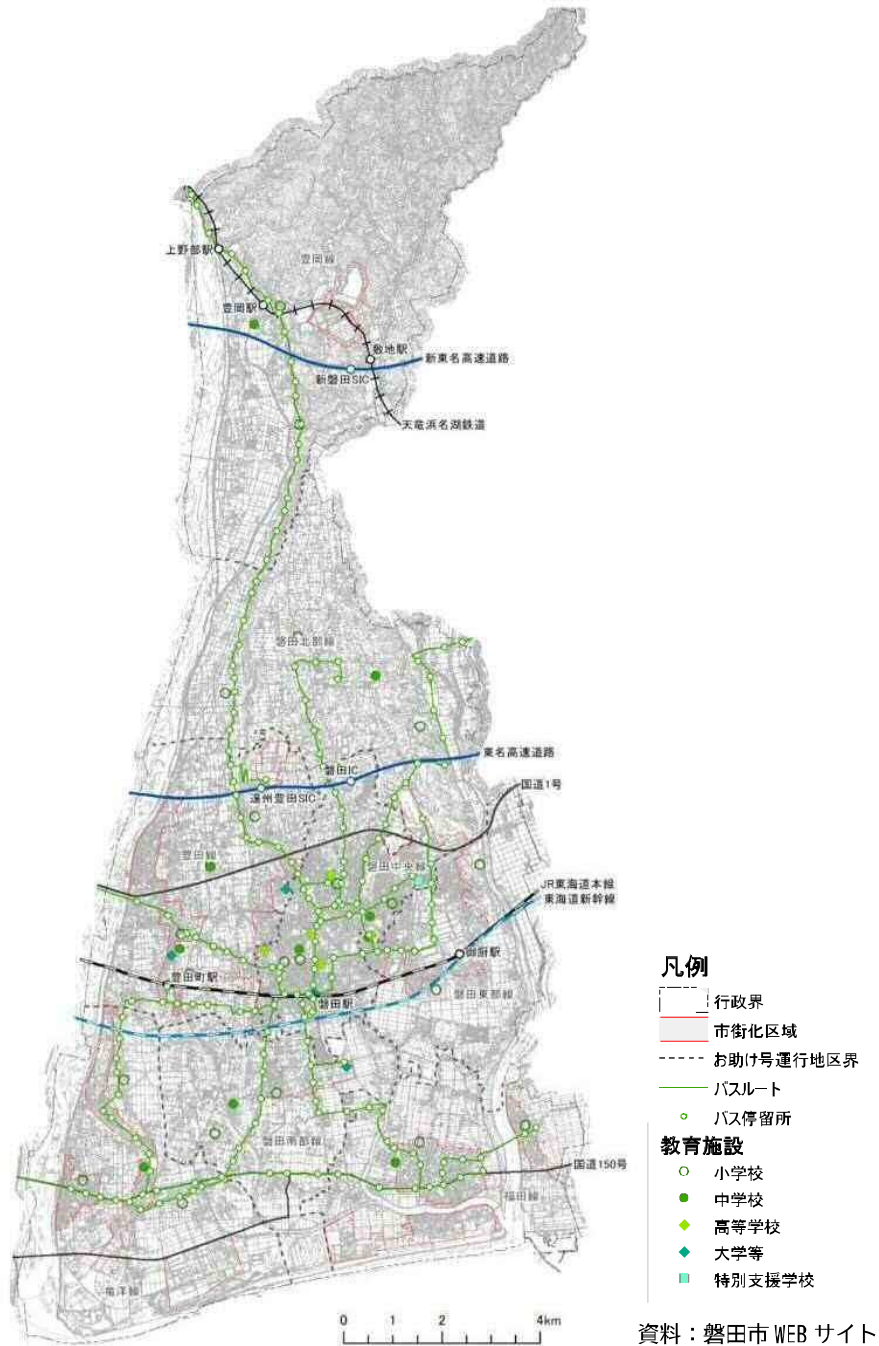
(4) 教育施設

小中学校は、各地に立地しています。

高等学校は、JR 東海道本線と国道 1 号の間に多く、概ねバスルートの沿線に立地しています。

大学等は、鉄道駅やバスルートから離れた位置に立地する施設が多い状況です。

■ 教育施設の分布

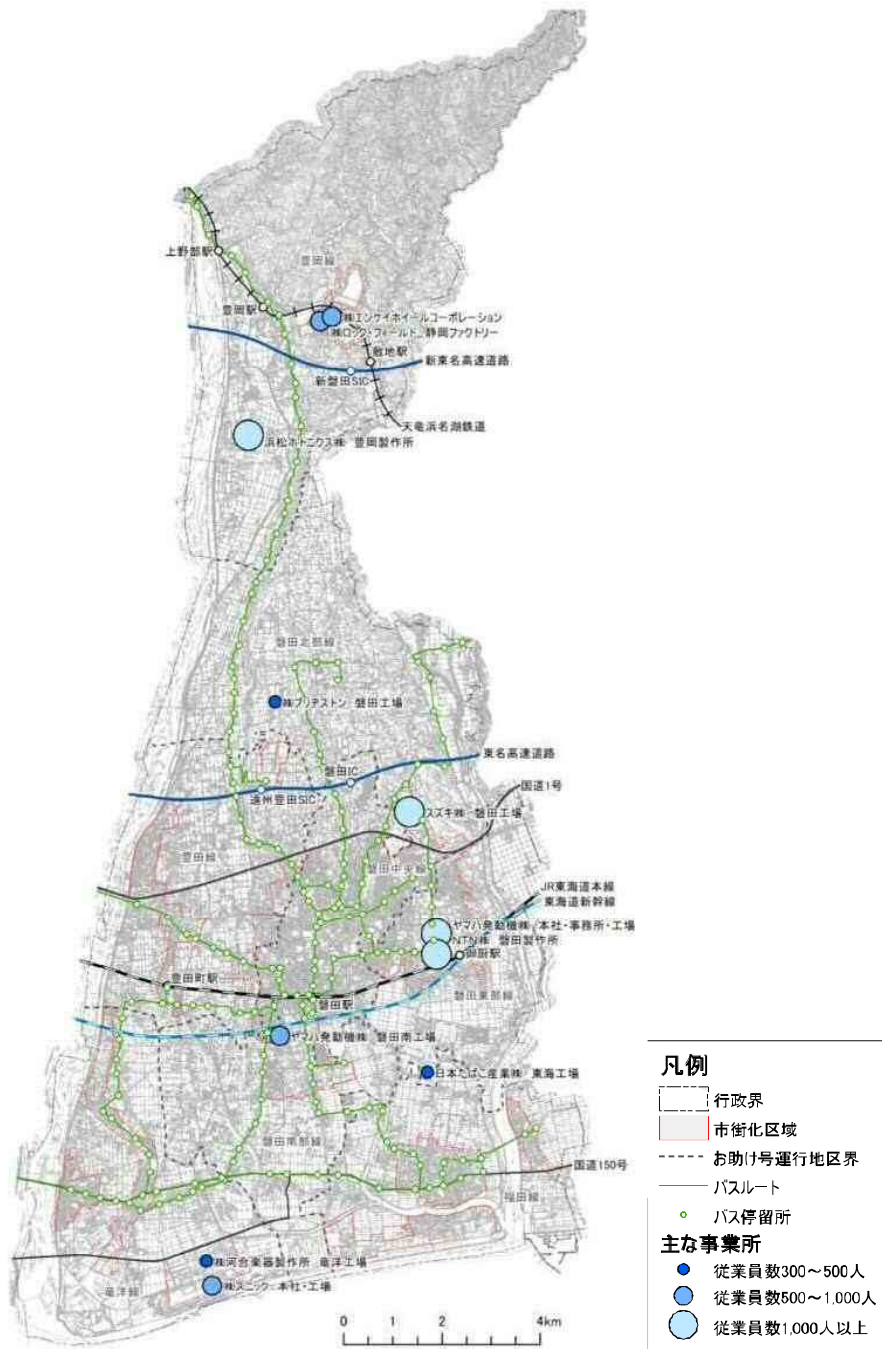


(5) 事業所

市内には、従業員数1,000人以上の事業所が4箇所、500～1,000人の事業所が4箇所立地しています。

鉄道駅直近やバスルート沿線に立地する事業所が多いものの、北部や南部にはバスルートから離れた位置に立地する事業所もみられます。

■ 主な事業所の分布



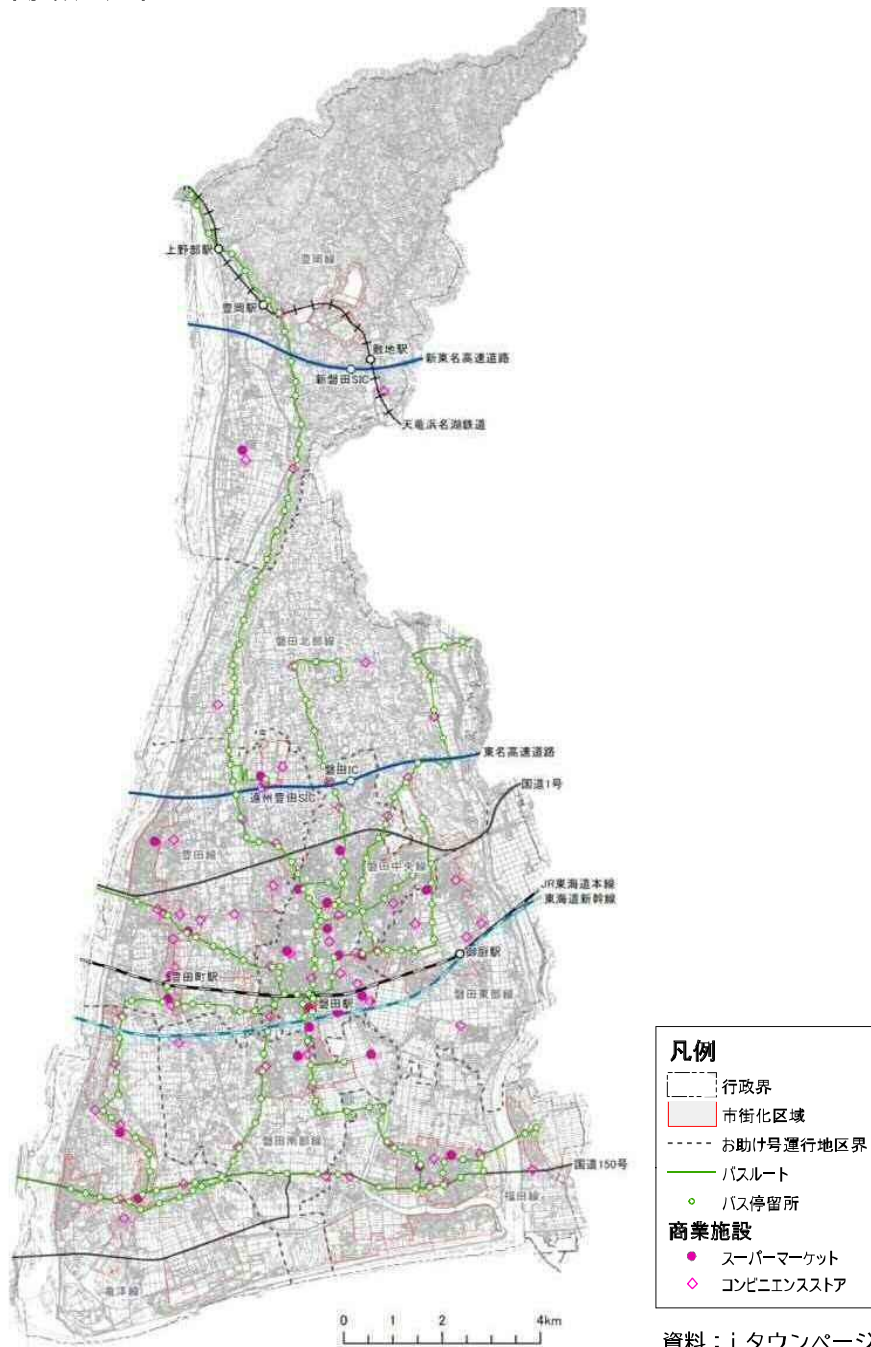
資料：静岡県提供資料

（6）商業施設

スーパーマーケットは、磐田駅周辺を中心に各地に立地しています。概ねバスルートの沿線に立地していますが、豊田地区や豊岡地区などでは、バスルートから離れた位置に立地する施設もみられます。

コンビニエンスストアは、各地に点在しています。

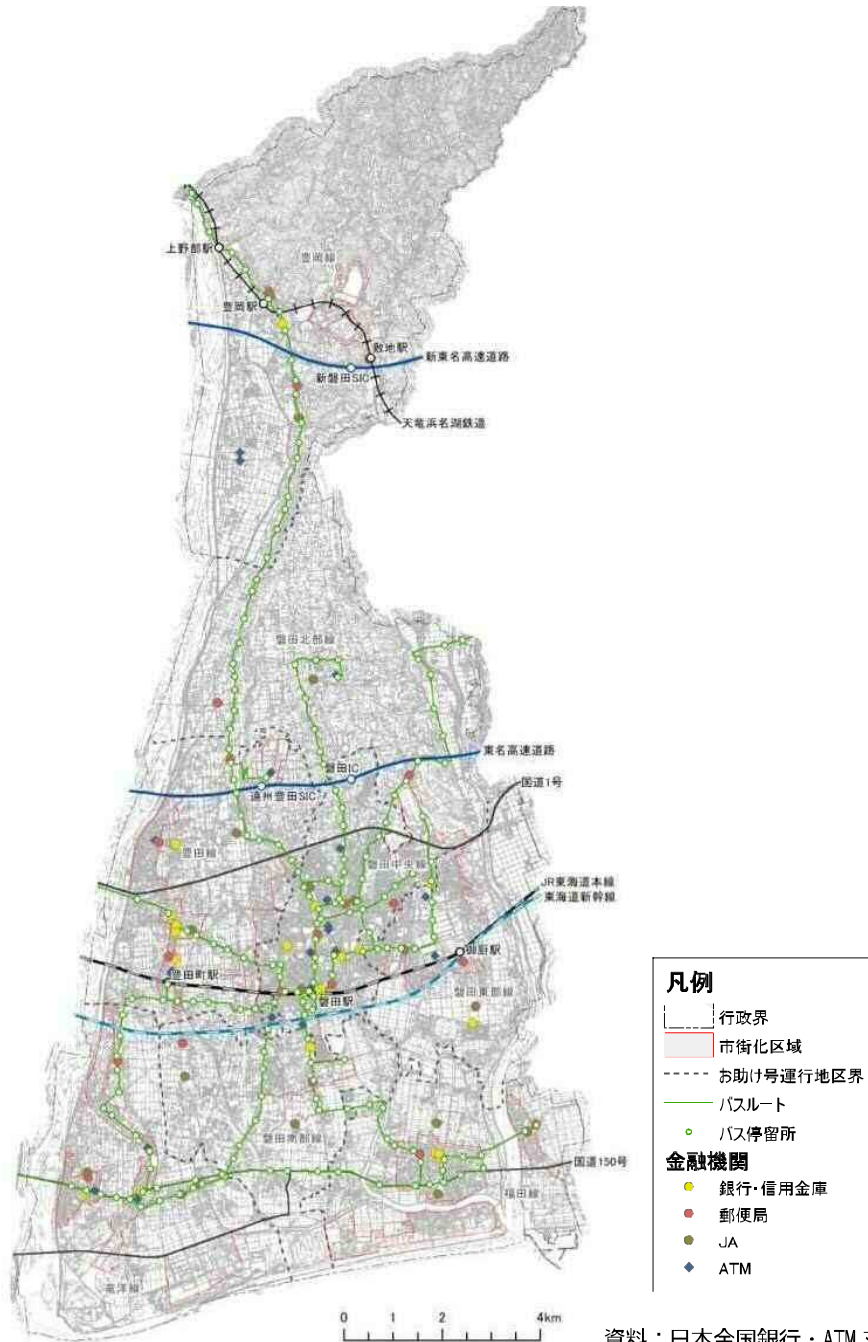
■ 商業施設の分布



(7) 金融施設

金融機関は、磐田駅周辺を中心に各地に立地しています。概ねバスルート沿線に立地していますが、豊田地区や豊岡地区、南部ではバスルートから離れた位置に立地する施設もみられます。

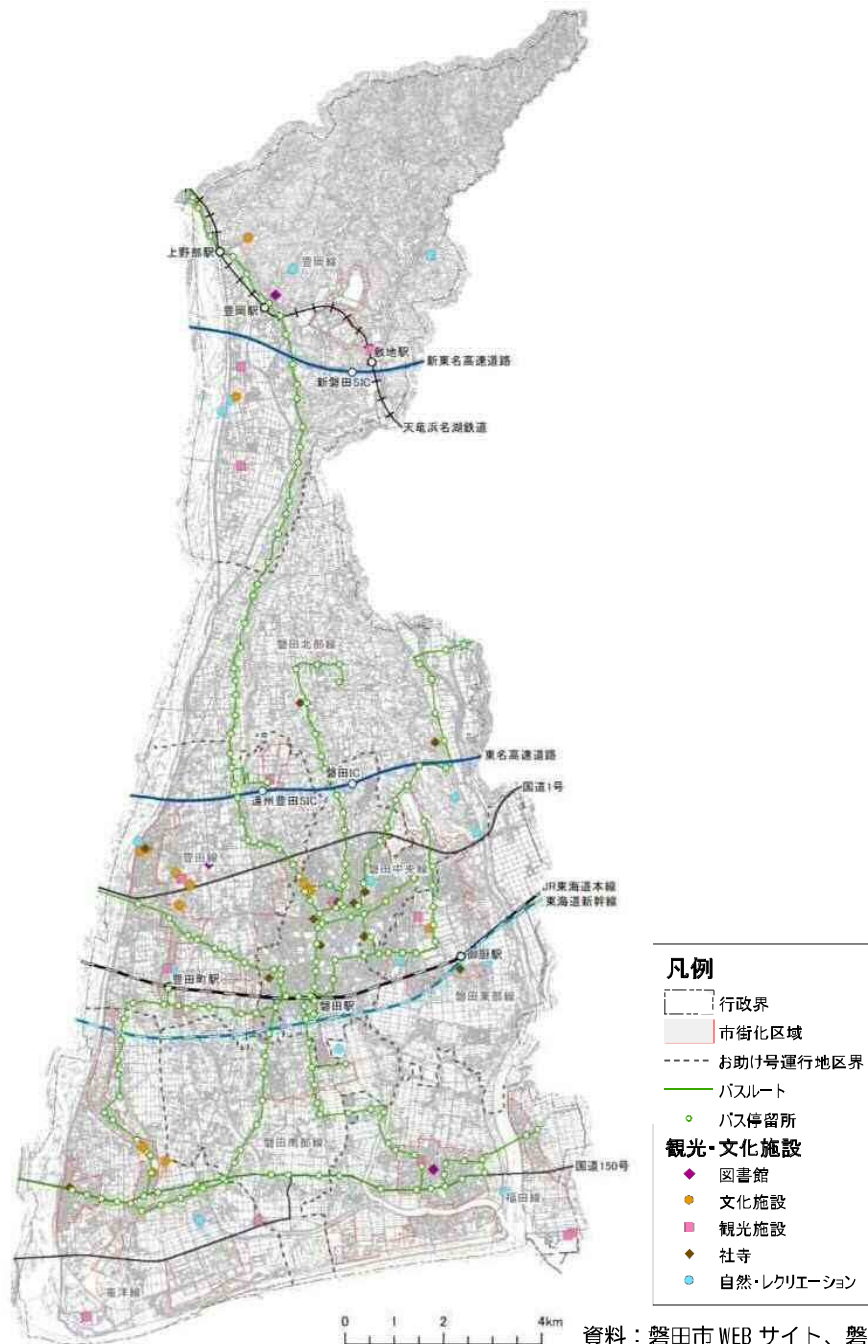
■ 金融施設の分布



(8) 観光・文化施設

観光・文化施設は、各地に点在していますが、鉄道駅やバスルートから離れた位置に立地する施設が多い状況です。

■ 観光・文化施設の分布



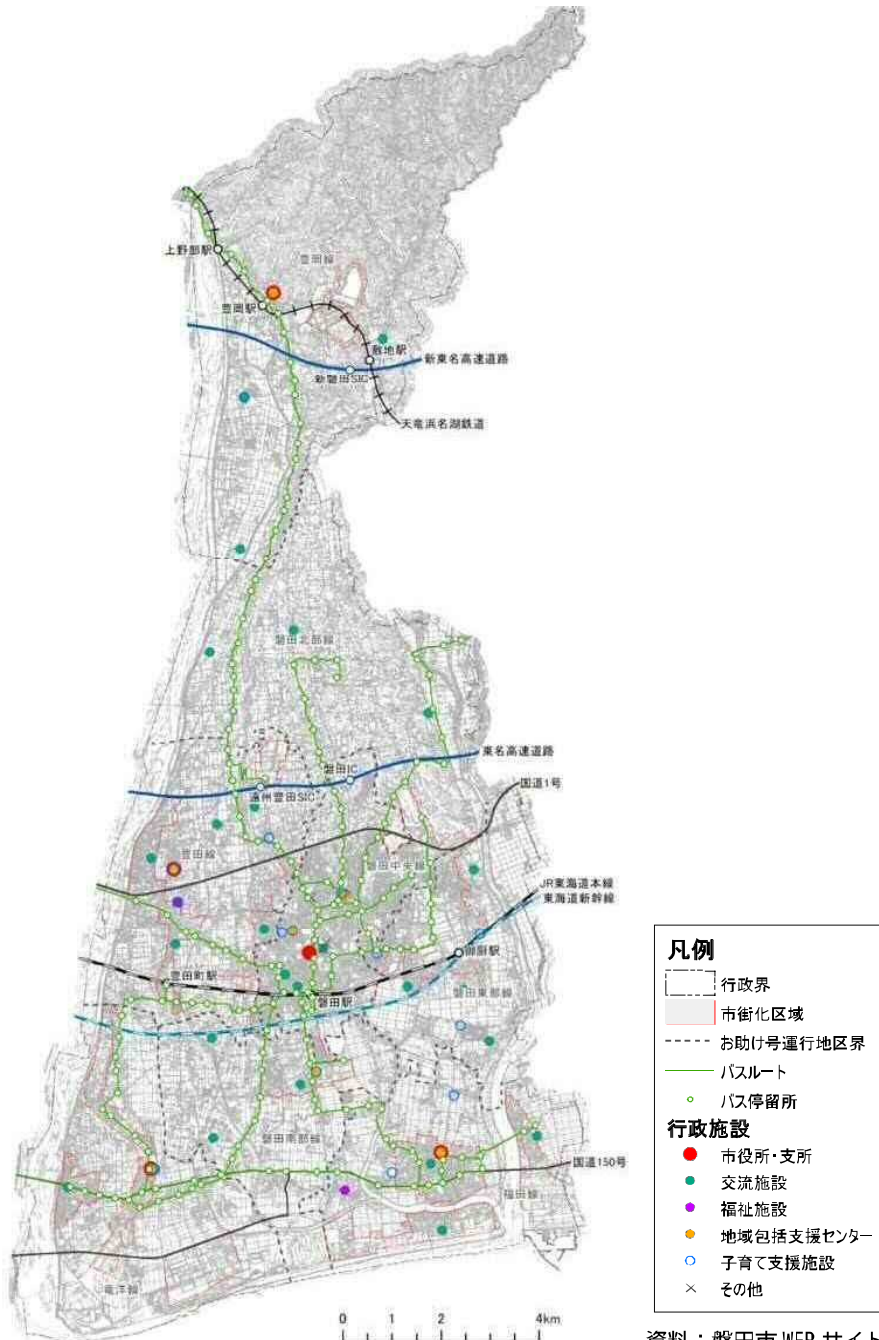
(9) 行政施設

市役所・支所は、豊田地区を除き、鉄道駅やバスルートの近くに立地しています。

交流施設は、各地に点在しており、バスルートから離れた位置に立地する施設が多い状況です。

その他の行政施設は、中部や南部の各地に立地していますが、バスルートから離れた位置に立地する施設も多い状況です。

■ 行政施設の分布



2 路線調査

2-1 路線バス

（1）磐田市立病院福田線

<系統別>

「豊浜郵便局～磐田市立病院」、「磐田駅～磐田市立病院」、「豊浜郵便局→磐田駅南口→磐田市立病院」、「磐田市立病院→静岡産業大学→豊浜郵便局」などの利用が多く、60 人/日以上利用があります。また、「磐田駅→豊浜郵便局」も概ね 50 人/日程度利用されています。

北高校に向かう路線は、磐田市立病院まで向かう系統も含めると、100 人/日程度利用されています。

<支払種別>

現金が 26%、IC（定期券）が 27%、IC（学割定期券）が 19%、IC（SF 券）が 21%となっています。

定期券で全体のおよそ半数を占めています。現金以外に占める学割の割合は 25%となっています。

<バス停留所別乗降客数>

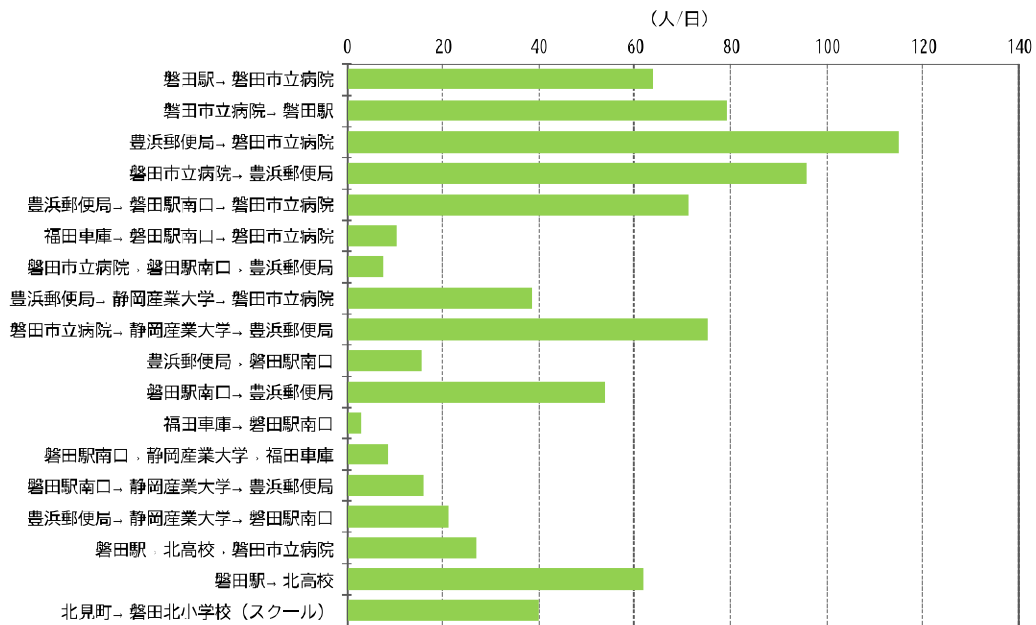
磐田駅、磐田駅南口の乗降客数が突出しています。

磐田駅より北側では、磐田市立病院、美登里町上、磐田北小などでの乗降が多く、北高校前、図書館前、中遠総合庁舎前は降車のみとなっています。

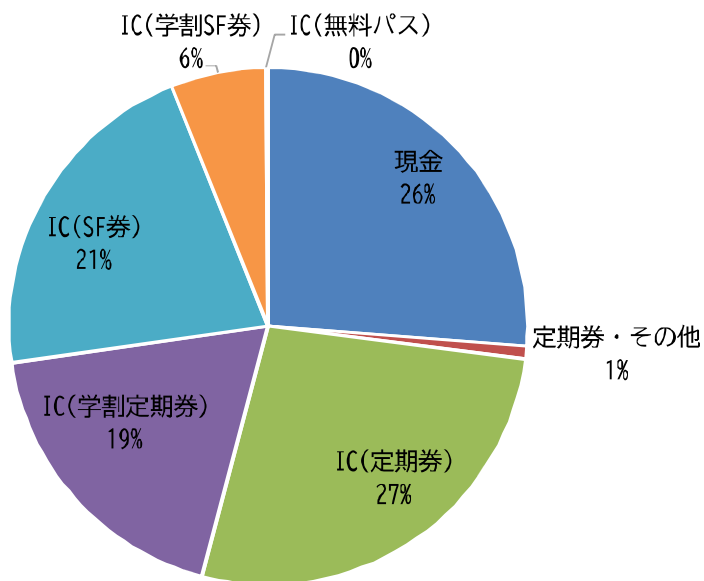
磐田駅より南側では、天竜社前や新道での乗降が多くなっています。静岡産業大学や豊浜郵便局での乗降は比較的少ない状況です。

磐田駅より北側と南側を比較すると、全体的に北側の方が、乗降客数が多い状況です。

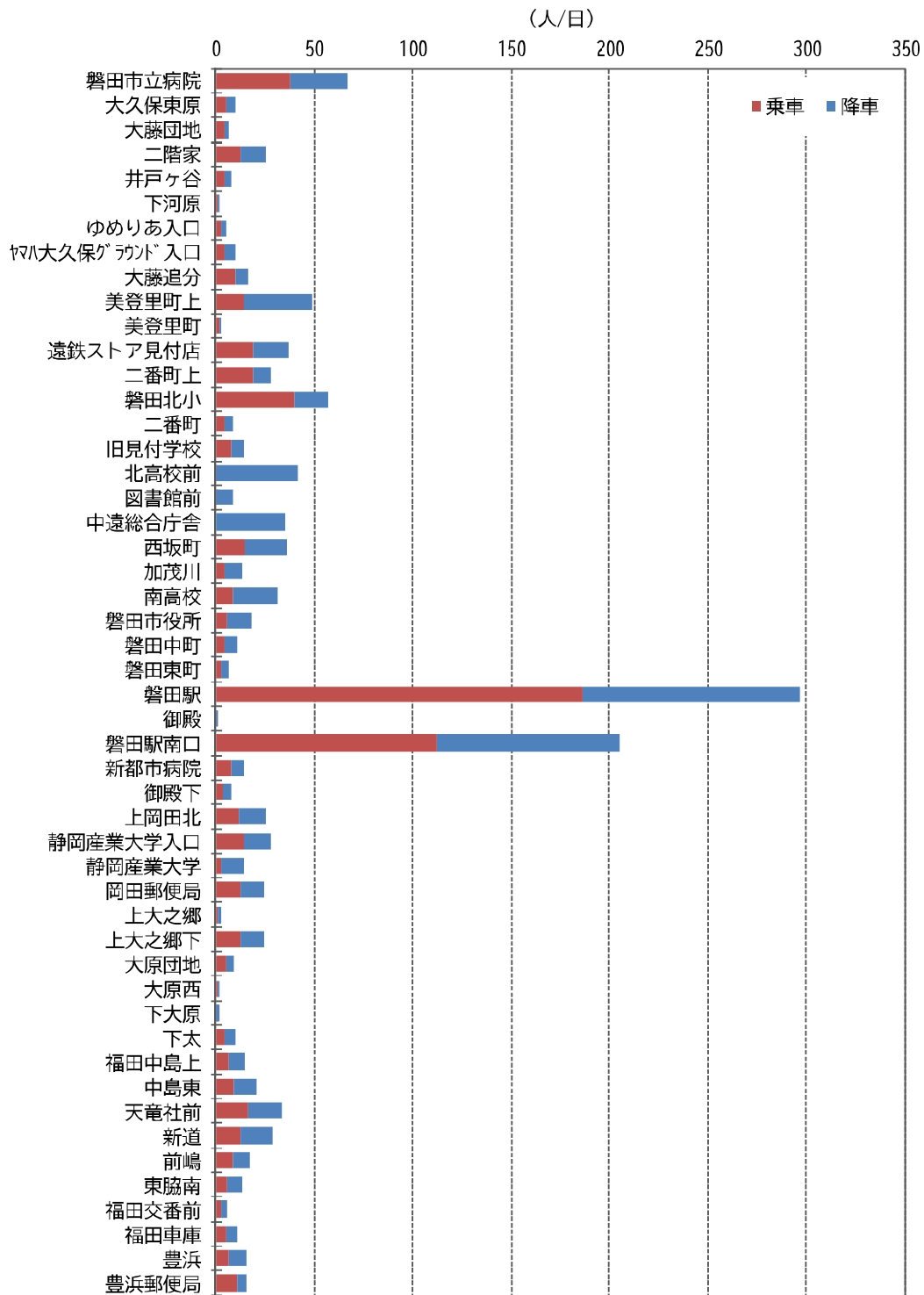
■ 系統別日平均利用者数（2021年10月）



■ 支払種別（2021年10月）



■ バス停留所別乗降客数（2021年10月）



(2) 中ノ町磐田線

<系統別>

「磐田営業所～浜松駅」は片道 400 人/日以上、「磐田営業所～磐田駅」は片道 50 人/日未満となっています。東高校を経由する系統は概ね 50 人/日となっています。

浜松市内のみの運行となる「中ノ町～浜松駅」は 200 人/日程度となっています。

<支払種別>

現金が 22%、IC（定期券）が 34%、IC（学割定期券）が 11%、IC（SF 券）が 27%となっています。

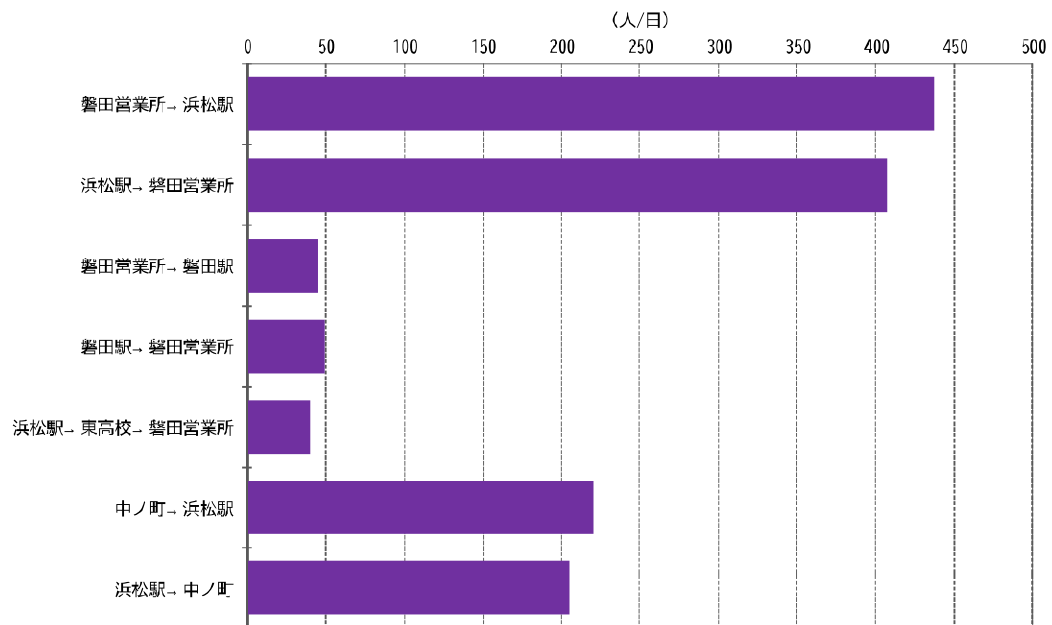
定期券で全体のおよそ半数を占めています。現金以外に占める学割の割合は 14%となっています。

<バス停留所別乗降客数>

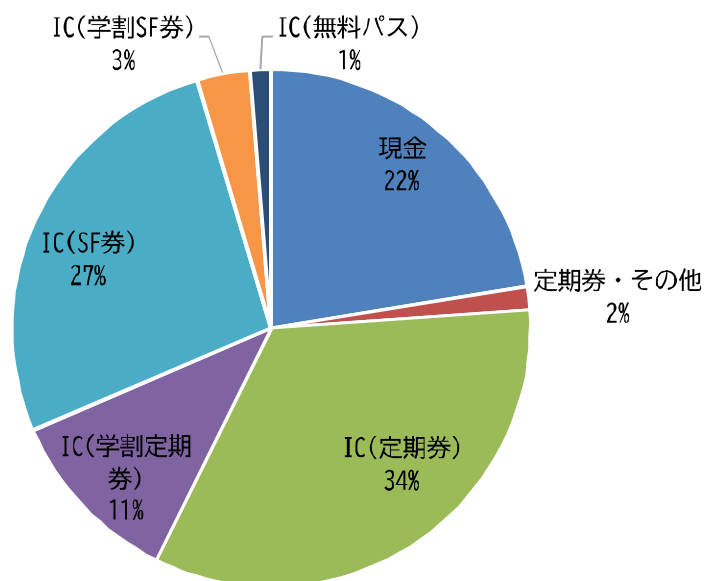
浜松駅での乗降客数が突出しています。そのほかにも浜松市内での乗降が多くなっています。

磐田市内では、磐田駅の乗降客数が 300 人/日程度と多くなっています。そのほかでは、南高校から見付の間、富士見町から磐田営業所の間のバス停留所での乗降が多くなっています。

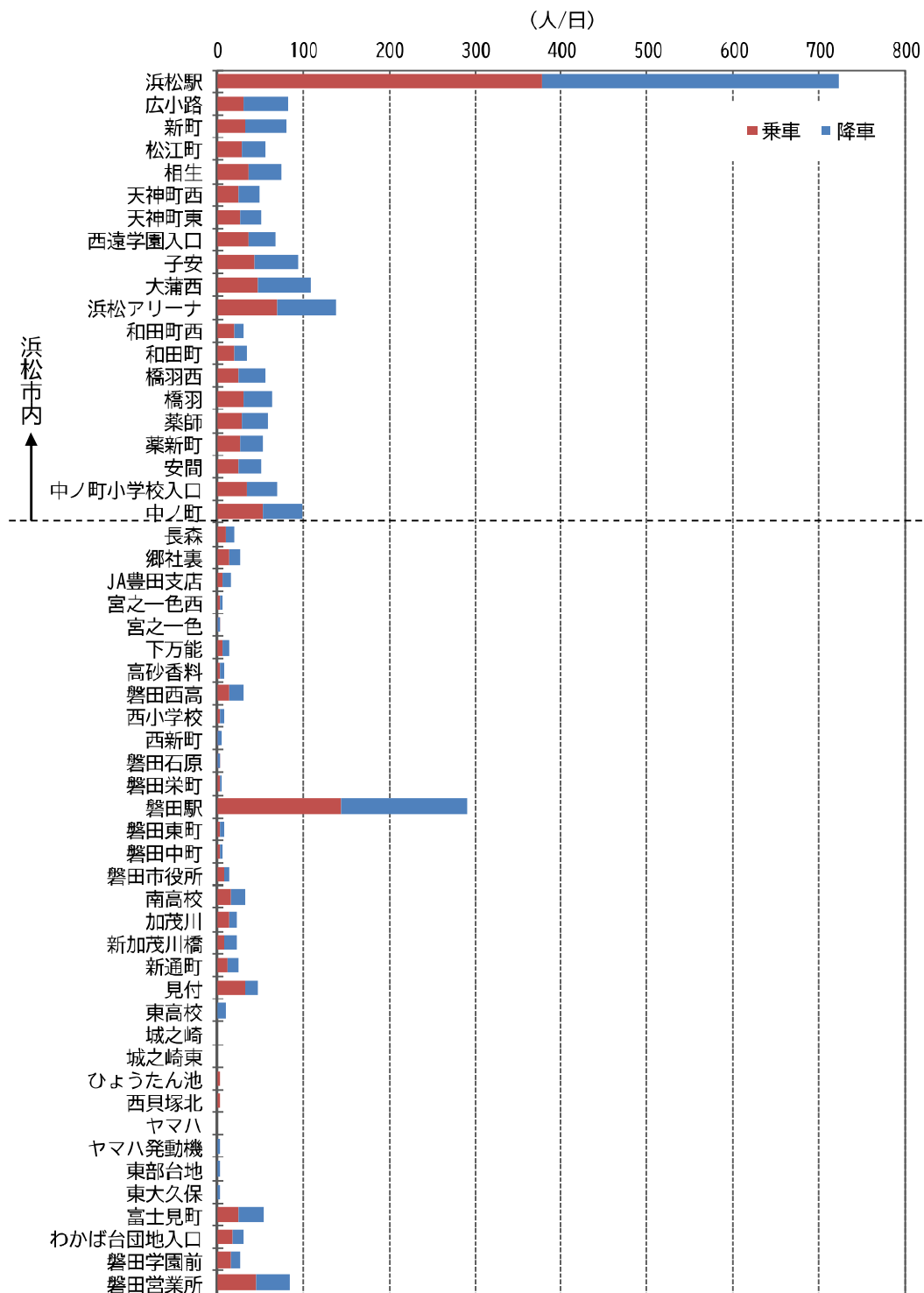
■ 系統別日平均利用者数（2021年10月）



■ 支払種別（2021年10月）



■ バス停留所別乗降客数（2021年10月）



（3）磐田天竜線

<系統別>

「磐田駅～ららぽーと～山東」は片道 300 人/日程度、ららぽーとを経由しない「磐田駅～山東」は片道 80～100 人/日程度、「磐田駅～ららぽーと」は片道 50 人/前後となっています。

北高校を経由する系統は 30 人/日程度となっています。

<支払種別>

現金が 29%、IC（定期券）が 23%、IC（学割定期券）が 26%、IC（SF 券）が 16%となっています。

定期券で全体のおよそ半数を占めています。現金以外に占める学割の割合は 31%となっています。

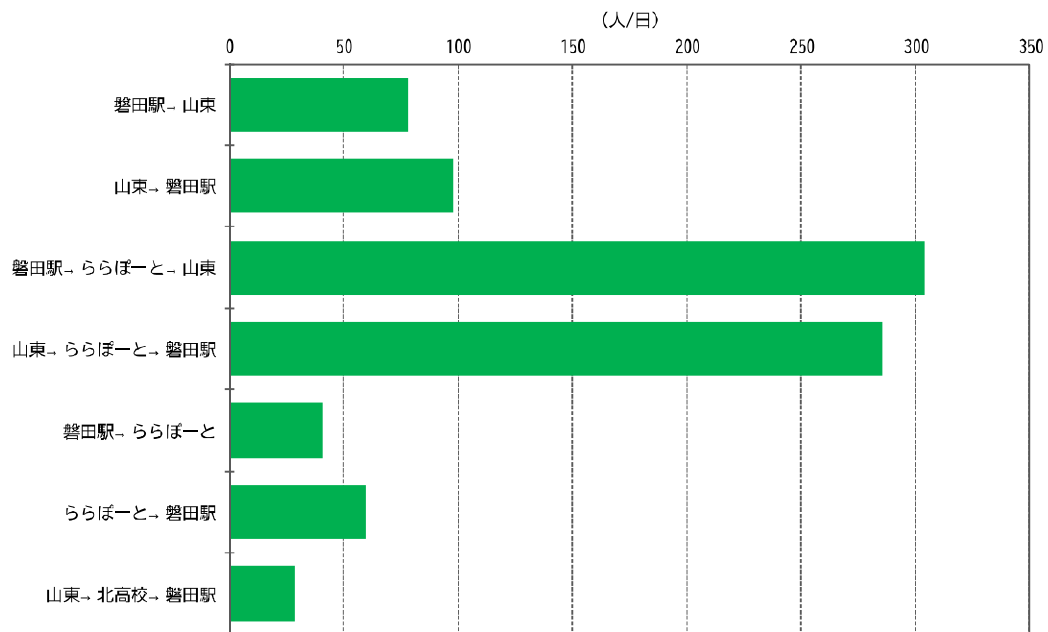
<バス停留所別乗降客数>

磐田駅での乗降客数が突出しています。そのほかでは、ららぽーと磐田、図書館前、中遠総合庁舎などでの乗降が多くなっています。

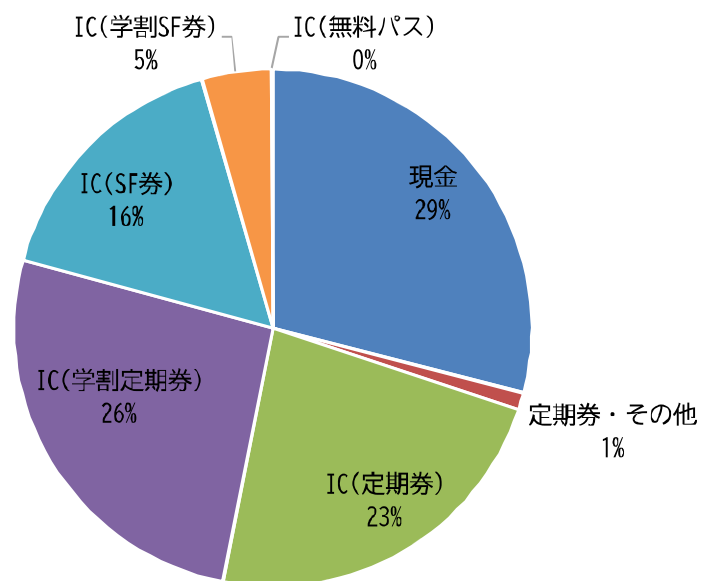
全体的にららぽーとより南側での乗降が多く、ららぽーとより北側では広瀬や新開での乗降が多くなっています。

北高校は降車のみで 15 人/日程度となっています。

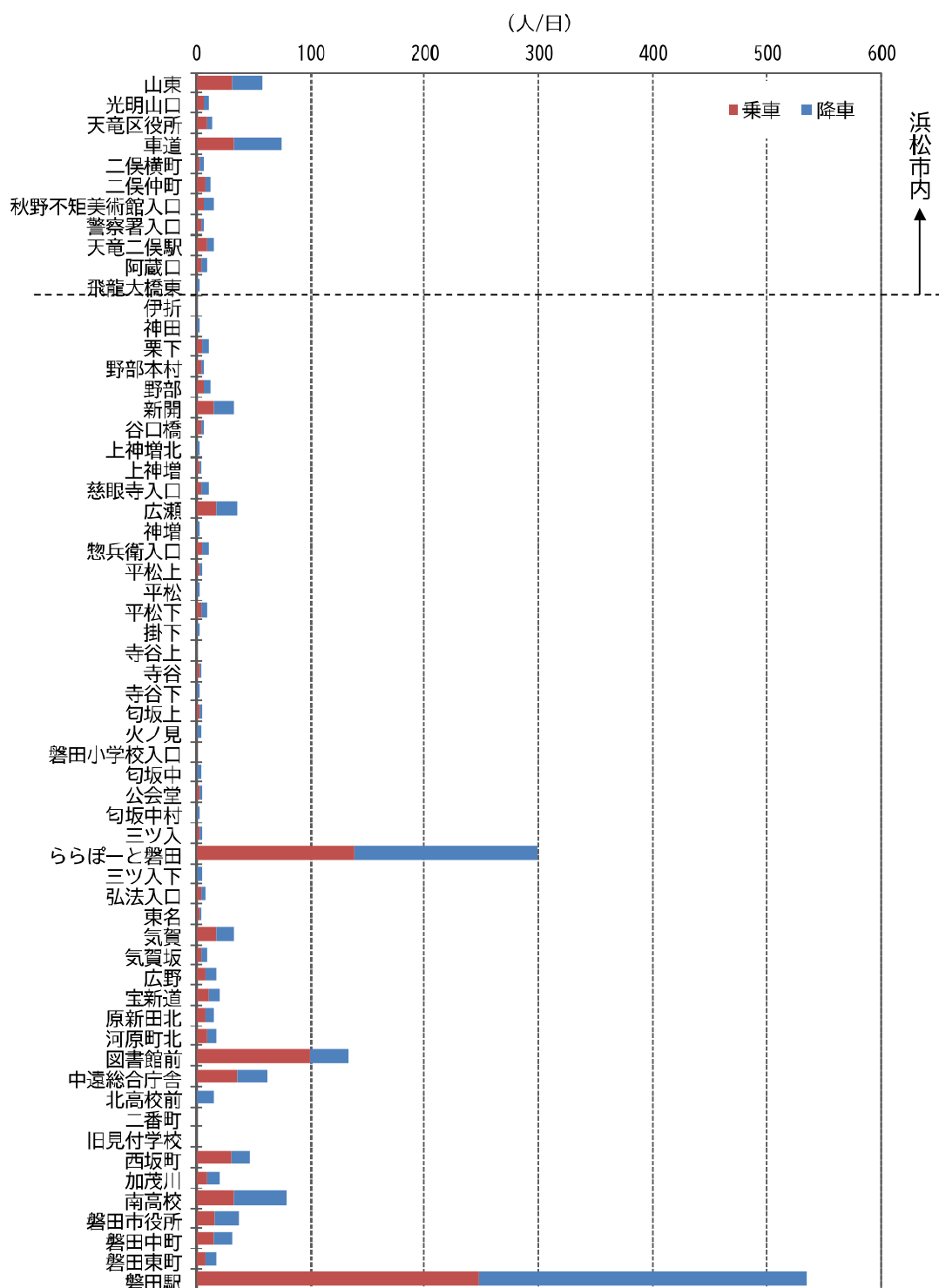
■ 系統別日平均利用者数（2021年10月）



■ 支払種別（2021年10月）



■ バス停留所別乗降客数（2021年10月）



（4）掛塚さなる台線

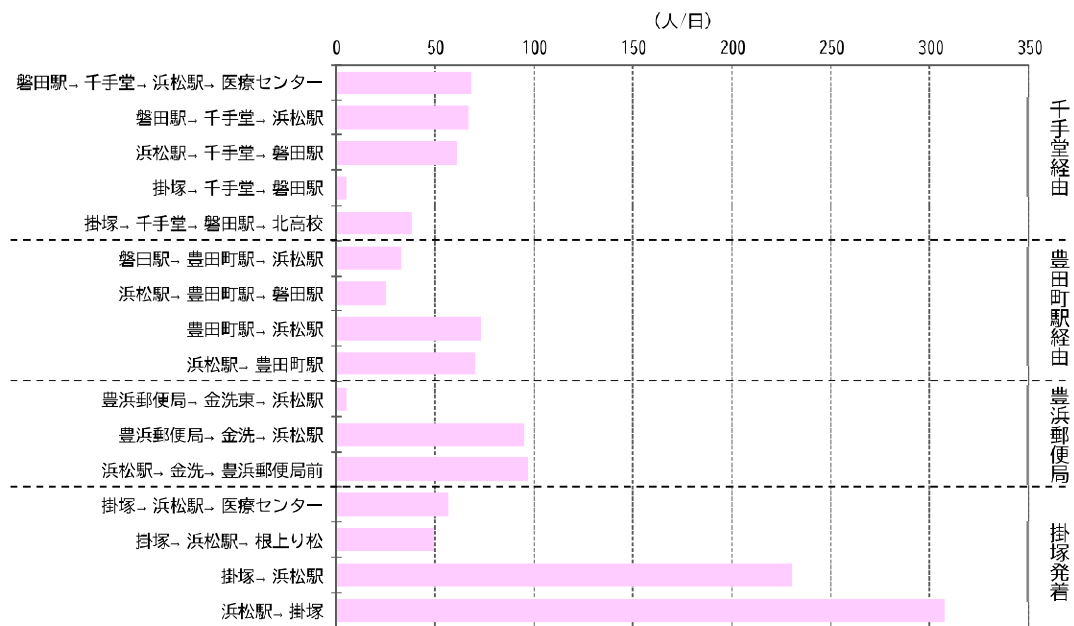
<系統別>

「掛塚～浜松駅」の利用者が多くなっています。

磐田市内では、千手堂経由の「磐田駅～浜松駅」、「豊田町～浜松駅」、「豊浜郵便局～浜松駅」が50人/日～100人/日の利用者数となっています。

掛塚から北高校に向かう系統は40人/日程度となっています。

■ 系統別日平均利用者数（2021年10月）



① 千手堂経由

<支払種別>

現金が16%、IC（定期券）が27%、IC（学割定期券）が27%、IC（SF券）が22%となっています。

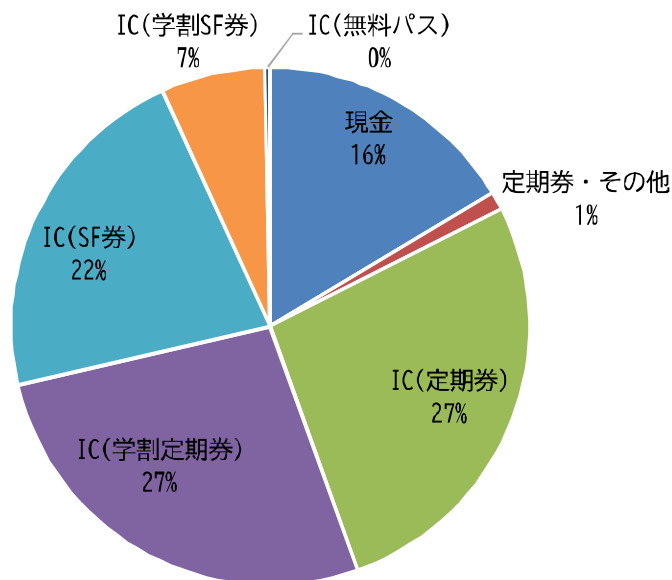
定期券で全体のおよそ半数以上を占めています。現金以外に占める学割の割合は34%となっています。

<バス停留所別乗降客数>

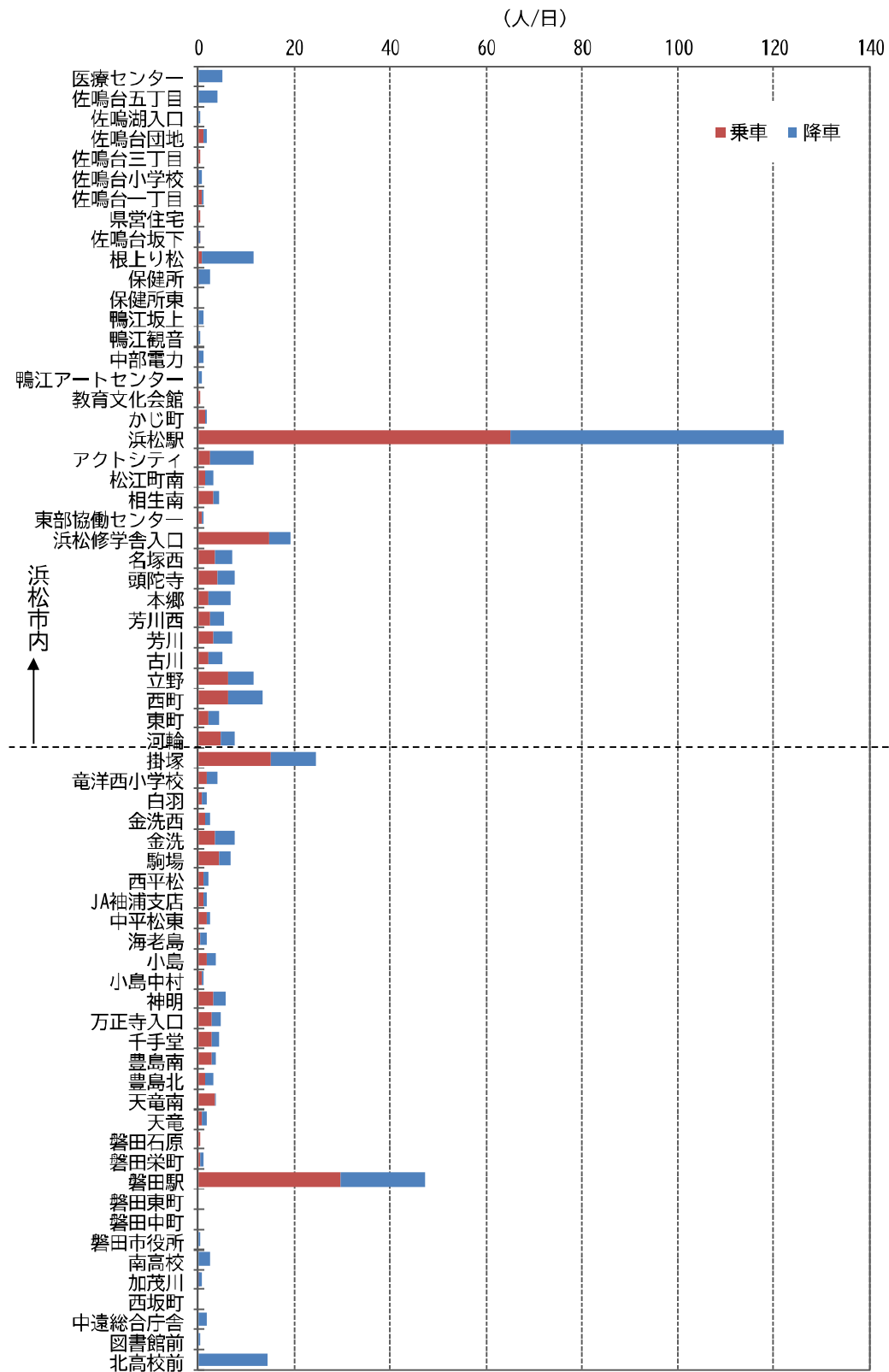
浜松駅での乗降客数が突出しており、全体的に掛塚より浜松市側での乗降が多くなっています。

磐田市内では、磐田駅での乗降が多くなっています。磐田駅と掛塚の間では、金洗や駒場での乗降が多くなっています。磐田駅より北側は北高校に向かう系統のみであり、北高校での降車が多くなっています。

■ 支払種別（2021年10月）



■ バス停留所別乗降客数（2021年10月）



② 豊田町駅経由

<支払種別>

現金が19%、IC（定期券）が35%、IC（学割定期券）が16%、IC（SF券）が26%となっています。

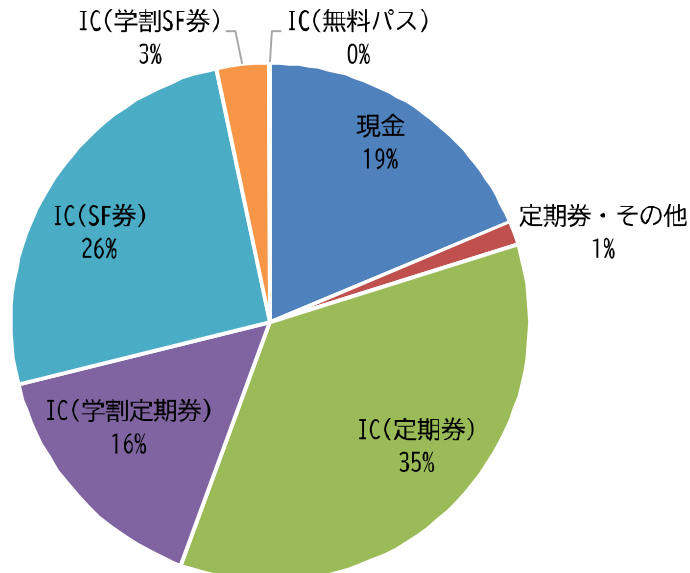
定期券で全体のおよそ半数以上を占めています。現金以外に占める学割の割合は19%となっています。

<バス停留所別乗降客数>

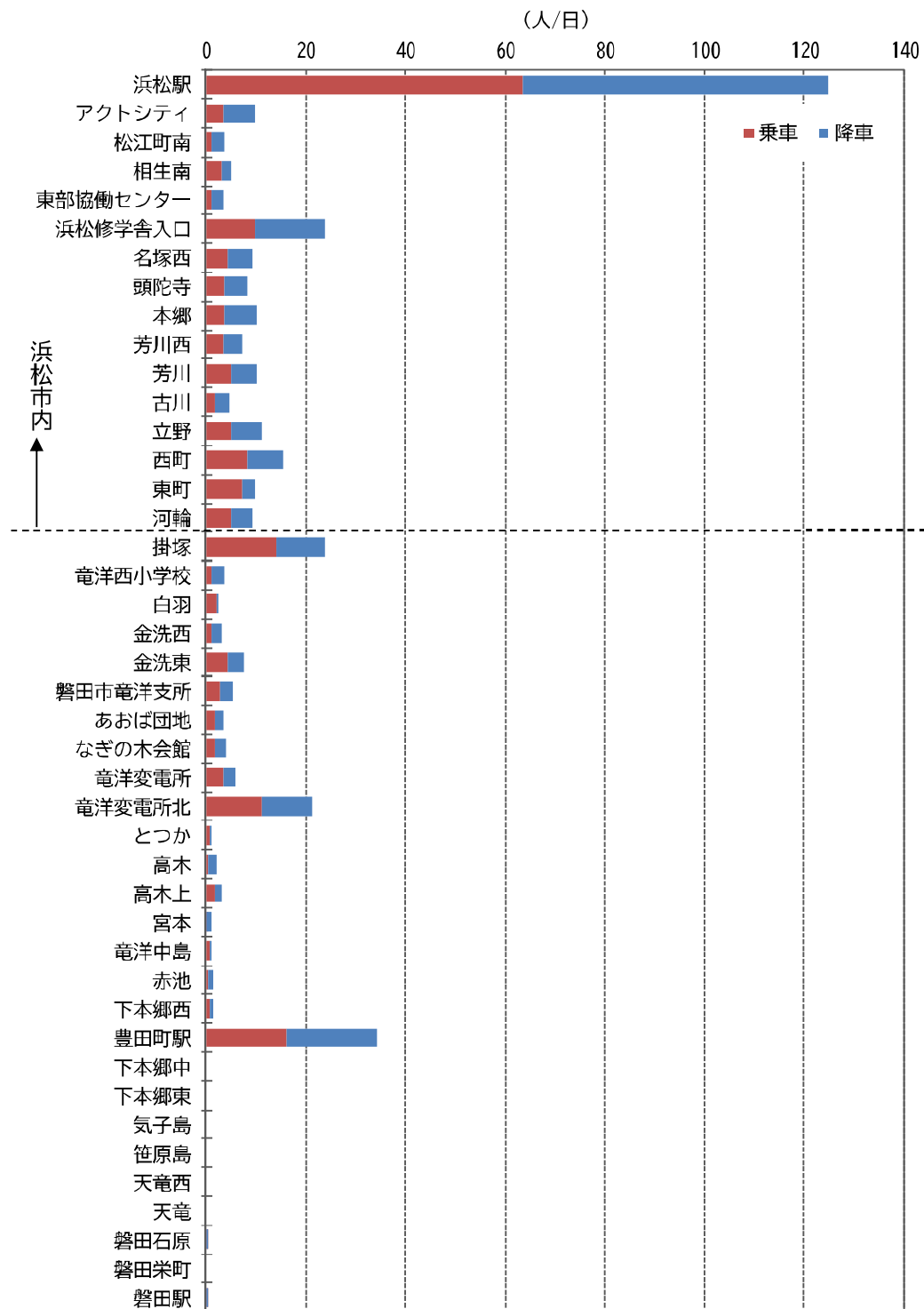
浜松駅での乗降客数が突出しており、全体的に掛塚より浜松市側での乗降が多くなっています。

磐田市内では、豊田町駅や竜洋変電所北の乗降が多くなっています。区間では竜洋変電所北から掛塚間での乗降が多く、豊田町駅より東側での乗降はほとんどありません。

■ 支払種別（2021年10月）



■ バス停留所別乗降客数（2021年10月）



③ 豊浜郵便局

<支払種別>

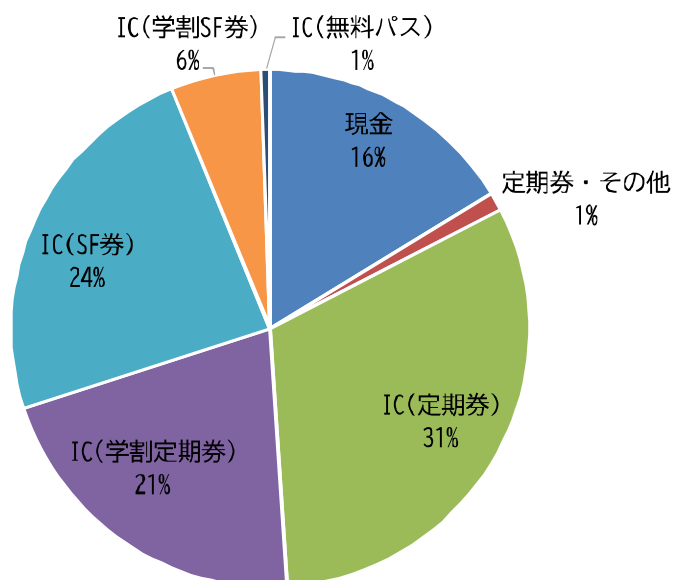
現金が16%、IC（定期券）が31%、IC（学割定期券）が21%、IC（SF券）が24%となっています。

定期券で全体のおよそ半数以上を占めています。現金以外に占める学割の割合は27%となっています。

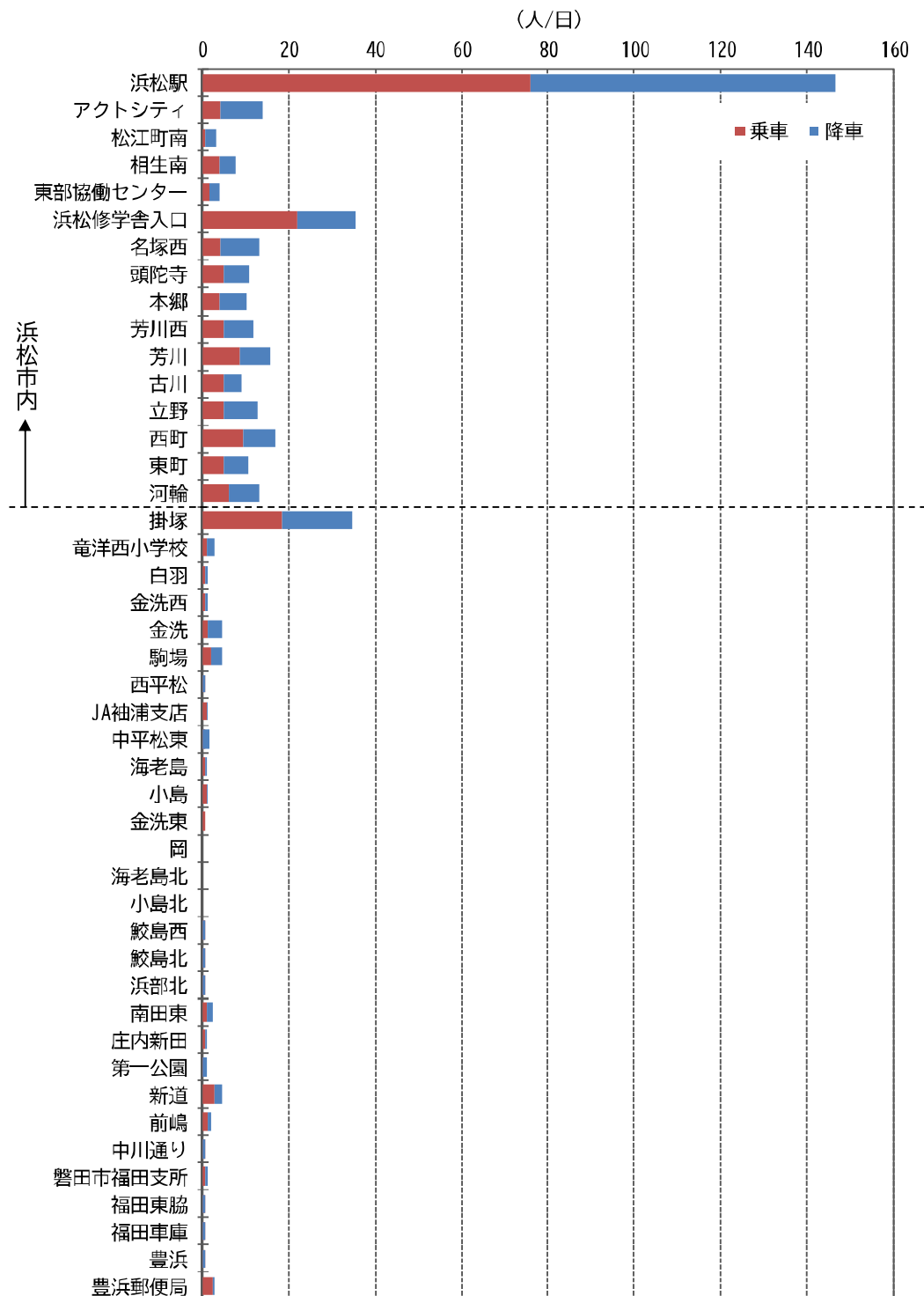
<バス停留所別乗降客数>

浜松駅での乗降客数が突出しており、掛塚より浜松市側での乗降が大部分を占めており、磐田市内での乗降は5人/日未満と非常に少ない状況です。

■ 支払種別（2021年10月）



■ バス停留所別乗降客数（2021年10月）



④ 掛塚発着

<支払種別>

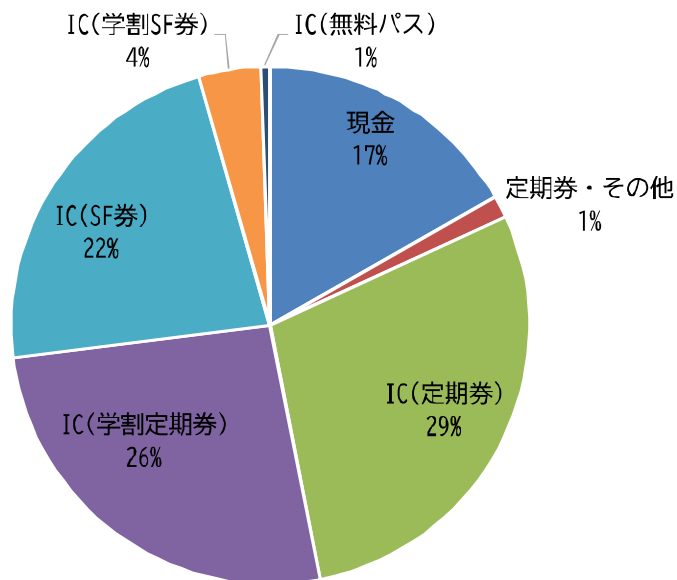
現金が17%、IC（定期券）が29%、IC（学割定期券）が26%、IC（SF券）が22%となっています。

定期券で全体のおよそ半数以上を占めています。現金以外に占める学割の割合は30%となっています。

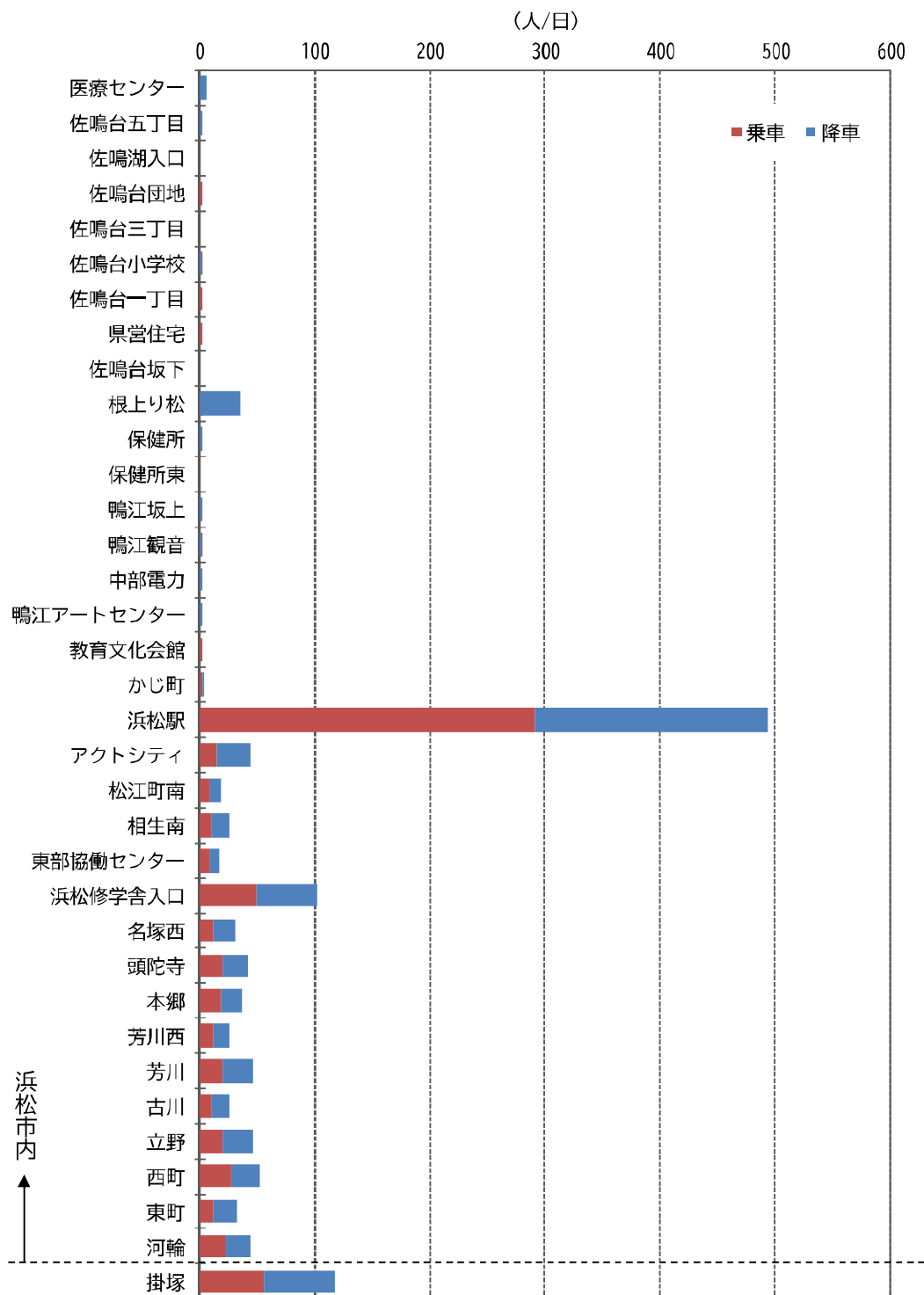
<バス停留所別乗降客数>

掛塚以外は浜松市内のみ運行しており、浜松駅での乗降客数が突出しています。

■ 支払種別（2021年10月）



■ バス停留所別乗降客数（2021年10月）



(5) 城之崎線

<系統別>

「磐田駅→磐田営業所」がおよそ 50 人/日で多くなっていますが、逆方向の「磐田営業所→磐田駅」はおよそ 25 人/日と半数程度となっています。

「磐田駅～スズキ磐田工場」は片道 10～15 人/日程度、東高校を経由する系統は 7 人/日程度となっています。

<支払種別>

現金が 28%、IC（定期券）が 28%、IC（学割定期券）が 33%、IC（SF 券）が 33%となっています。

定期券で全体の約 4 割を占めています。現金以外に占める学割の割合は 9%となっています。また、IC 券（SF 券）の割合が最も多くなっています。

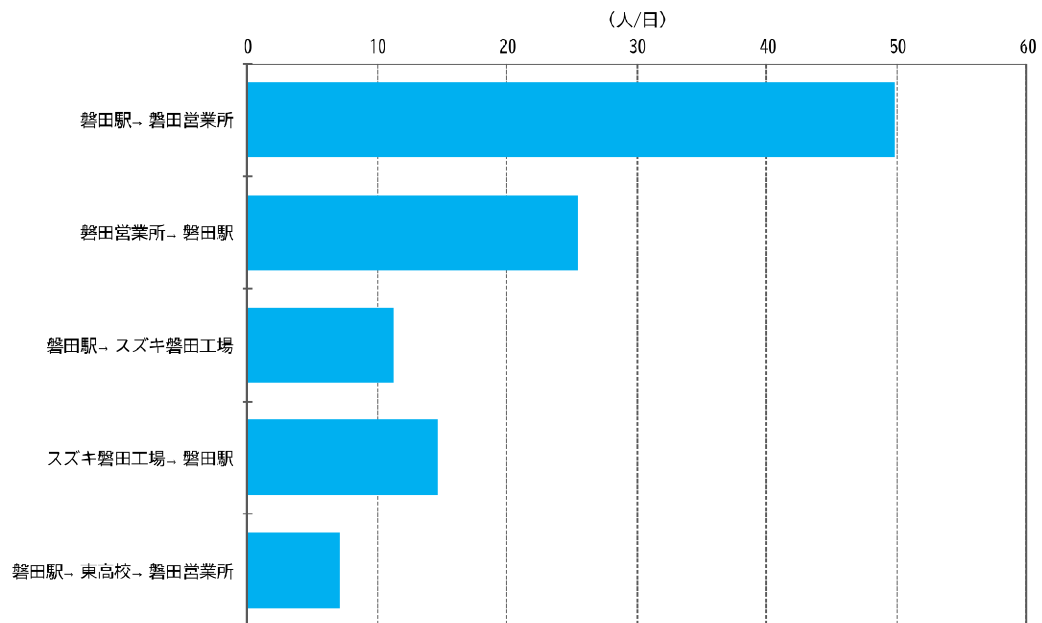
<バス停留所別乗降客数>

磐田駅での乗降客数が突出しています。

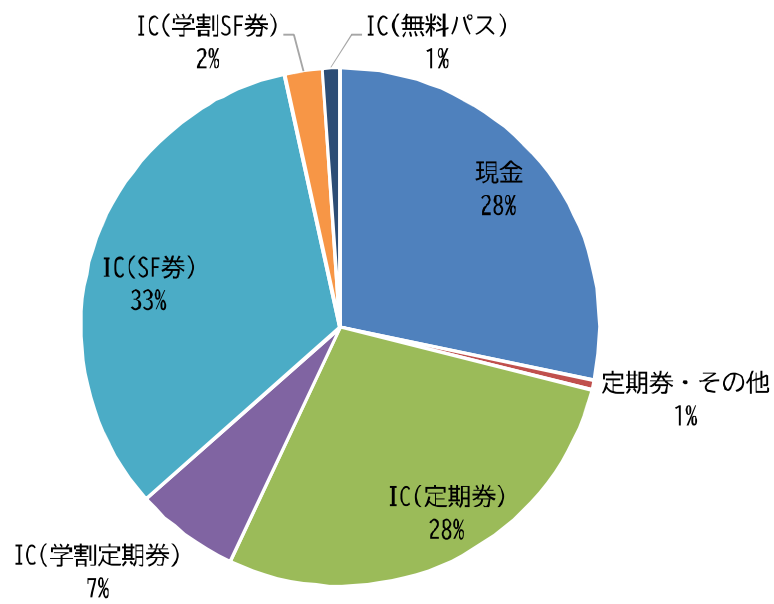
磐田駅から市民文化会館（磐田農業高校東）の間での乗降はほとんどなく、市民文化会館より北側での乗降が主となっています。

東高校は降車のみで 1 人/日程度となっています。

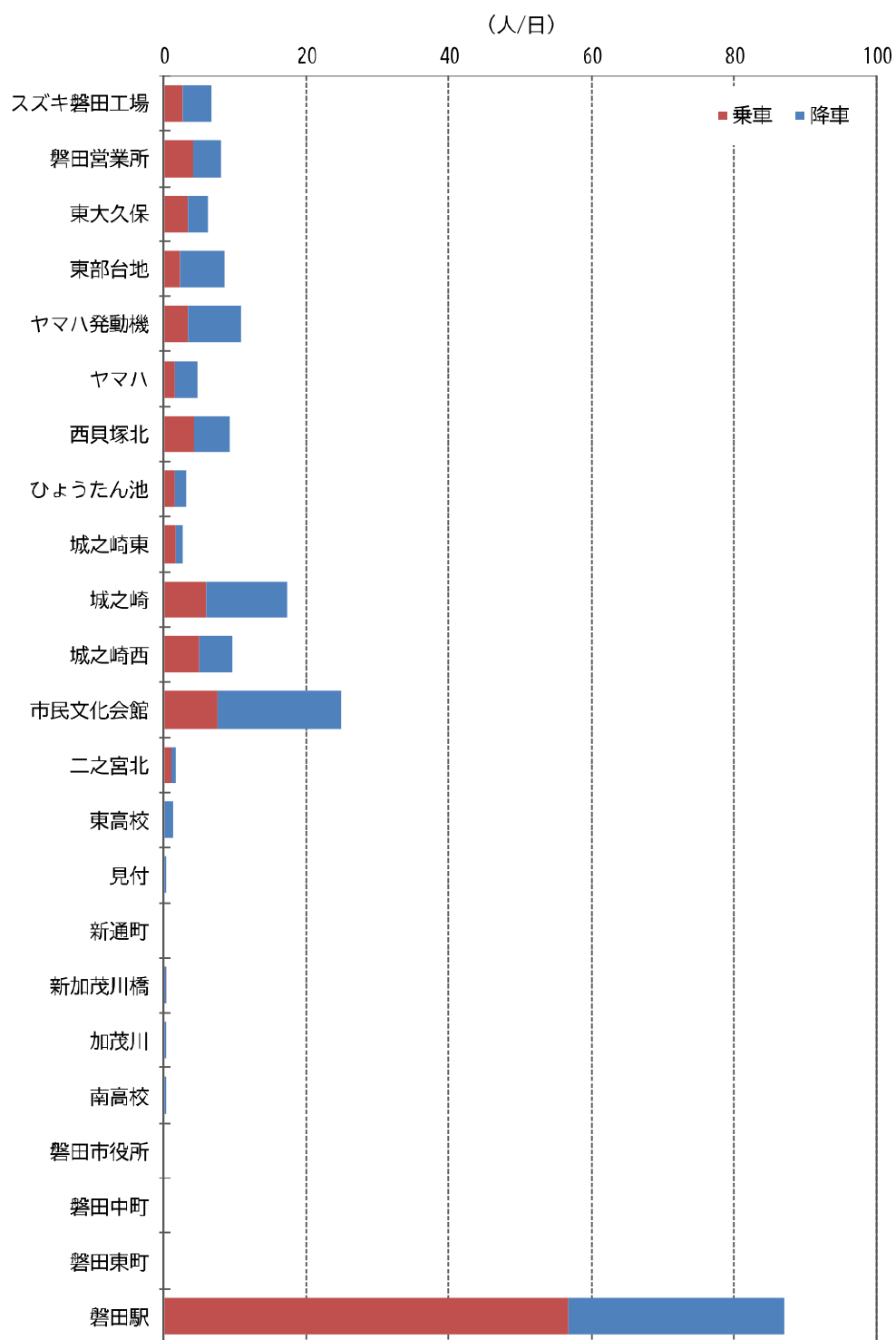
■ 系統別日平均利用者数（2021年10月）



■ 支払種別（2021年10月）



■ バス停留所別乗降客数（2021年10月）



（6）磐田線（秋葉バス）

<系統別>

「遠州森町→森山→磐田駅」が46人/日で最も多く、逆方向の「磐田駅→森山→遠州森町」が33人/日となっています。

病院経由は、往復とも12人/日となっています。

<支払種別>

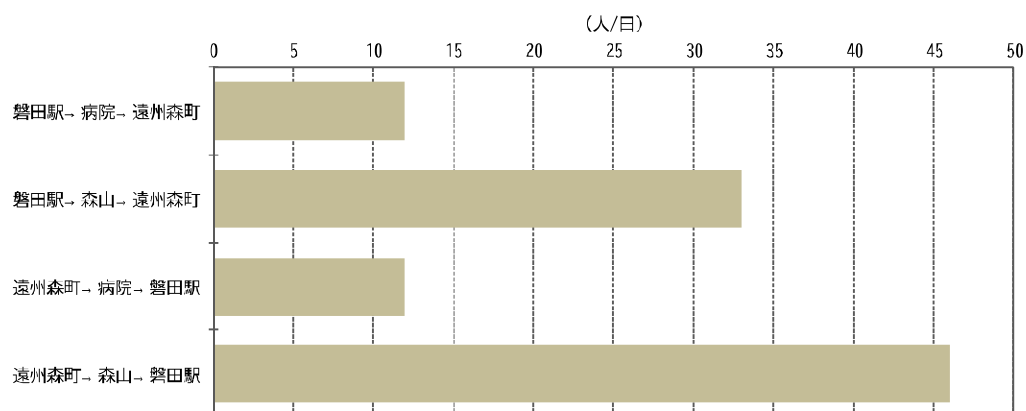
定期外が27%、定期（通勤）が4%、定期（通学）が69%となっています。

<バス停留所別乗降客数>

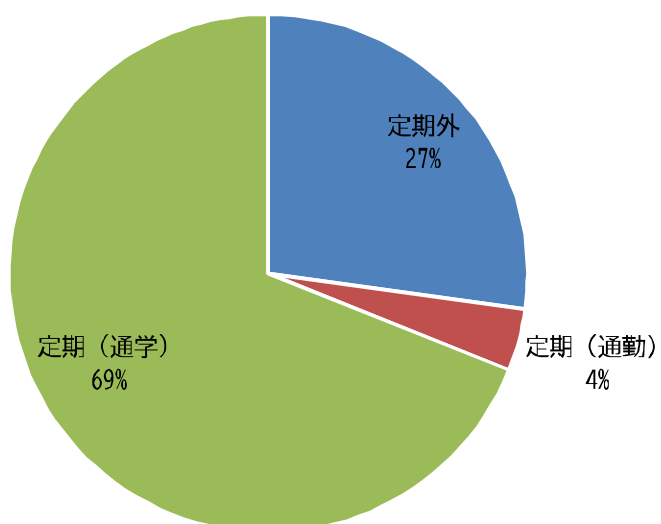
つつじ公園・北高入口での乗降客数が突出しています。

そのほかの停留所についてみると、磐田駅前、月見の里学遊館、遠江総合高校、南高校前、下木戸、遠州森町、JA遠州森支店で乗降客数が10人/日を超えています。

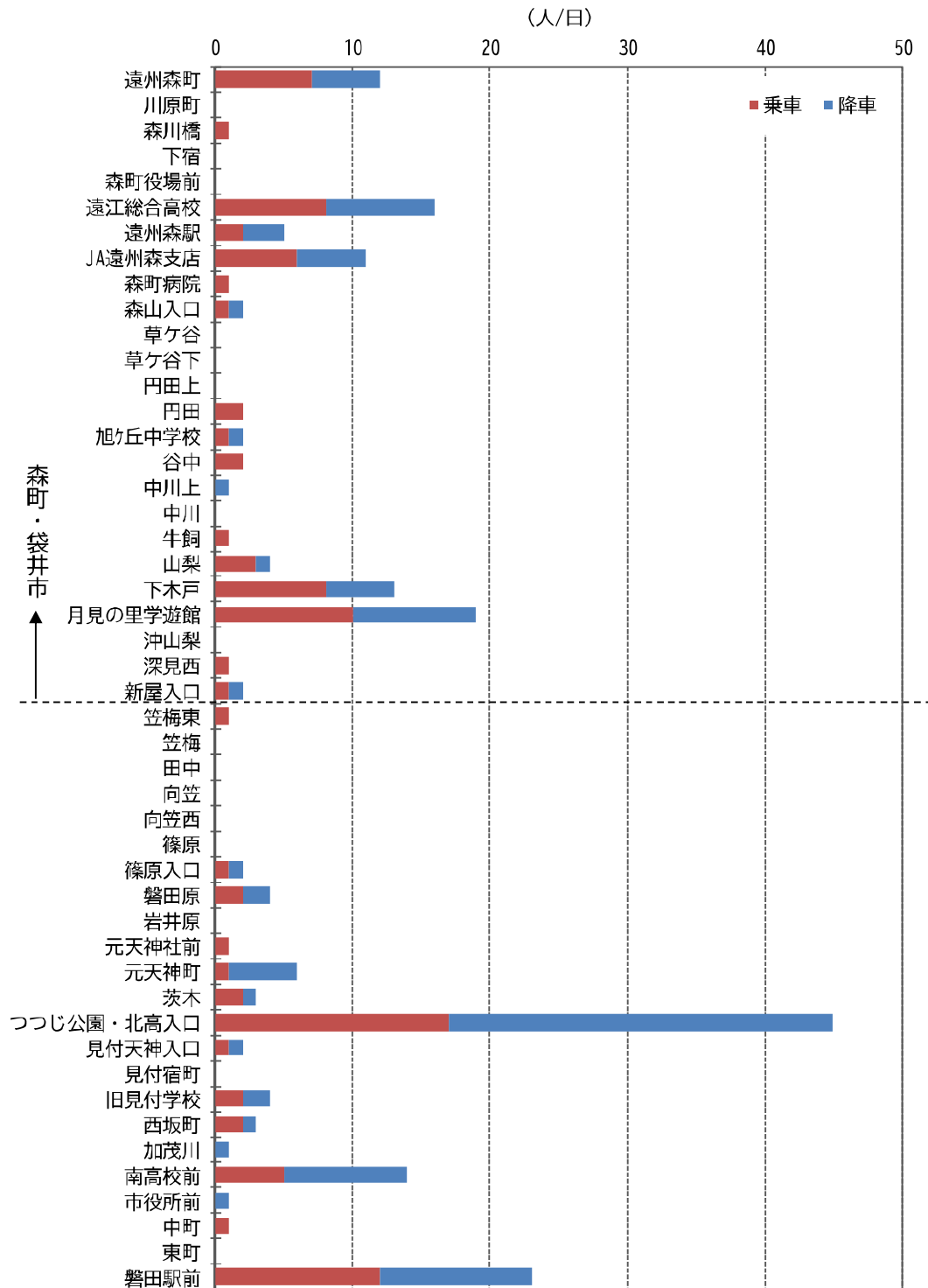
■ 系統別日利用者数（2021年11月16日）



■ 支払種別（2021年11月16日）



■ バス停留所別乗降客数（2021年11月16日）



2-2 デマンド型乗合タクシー

(1) 竜洋線

<時間帯別日平均利用者数>

各時間帯（各便）とも３人/日未満となっています。

自宅発の時間帯は午前中が多く、自宅着の時間帯は昼前後と夕方が多くなっています。

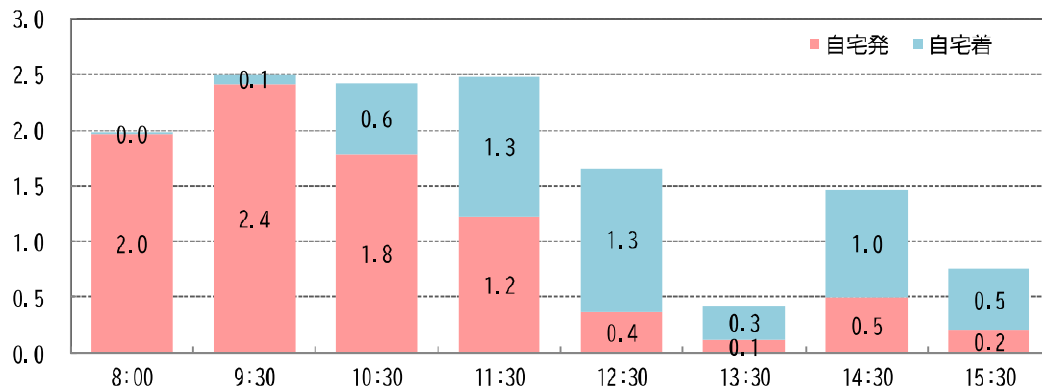
<目的地>

目的地では、磐田市立病院への利用が突出しています。

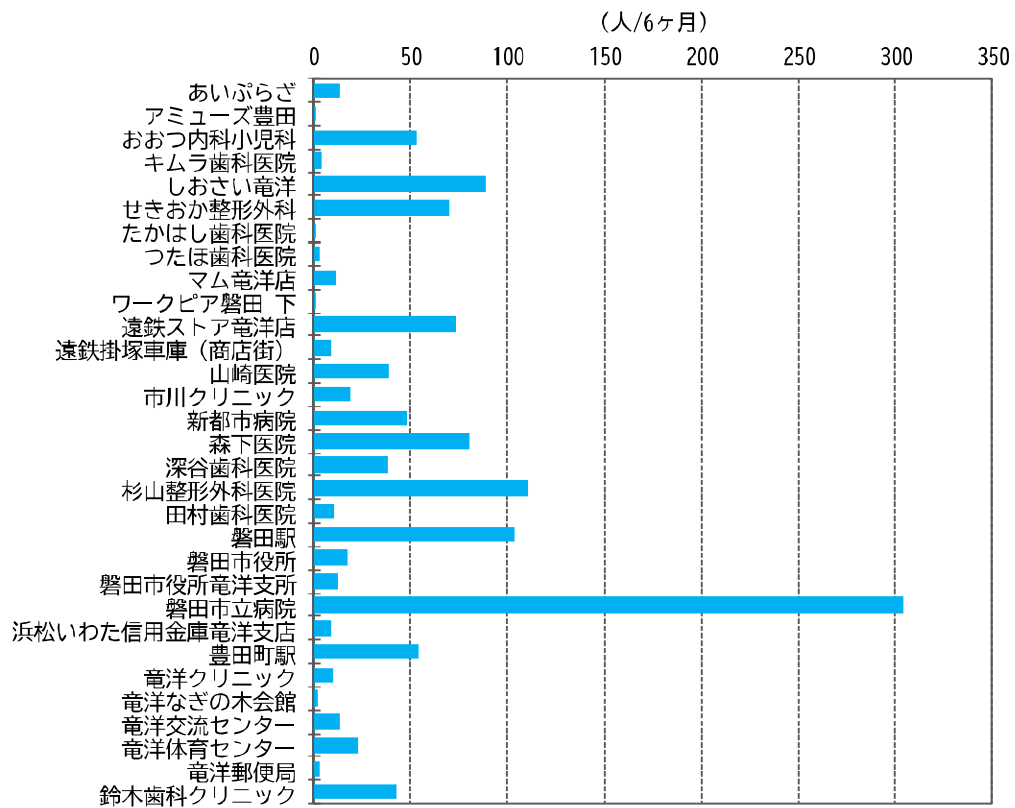
そのほかでは、杉山整形外科医院、磐田駅、しおさい竜洋、森下医院、遠鉄ストア竜洋店、せきおか整形外科などが多くなっています。

■ 時間帯別日平均利用者数（2021年4～9月）

（人/日）



■ 目的地（2021年4～9月）



(2) 福田線

<時間帯別日平均利用者数>

各時間帯（各便）とも3人/日未満となっています。

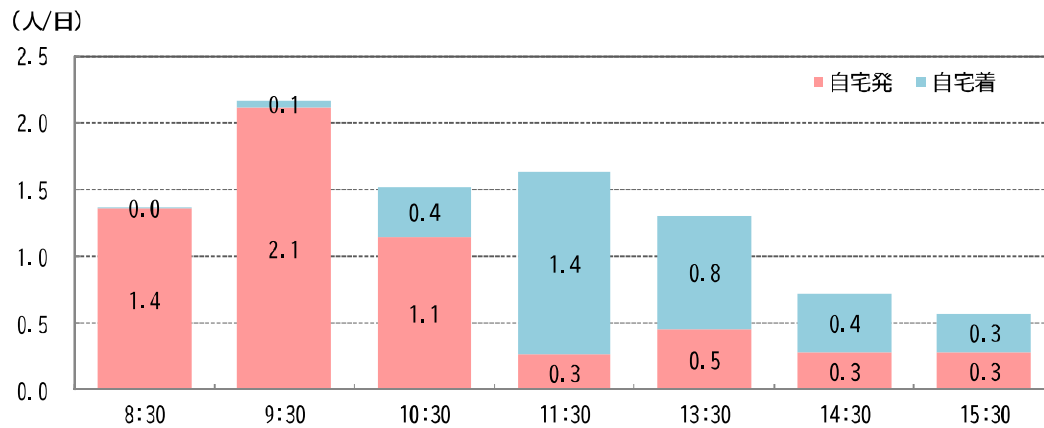
自宅発の時間帯は10:30までが多く、自宅着の時間帯は昼前後が多くなっています。

<目的地>

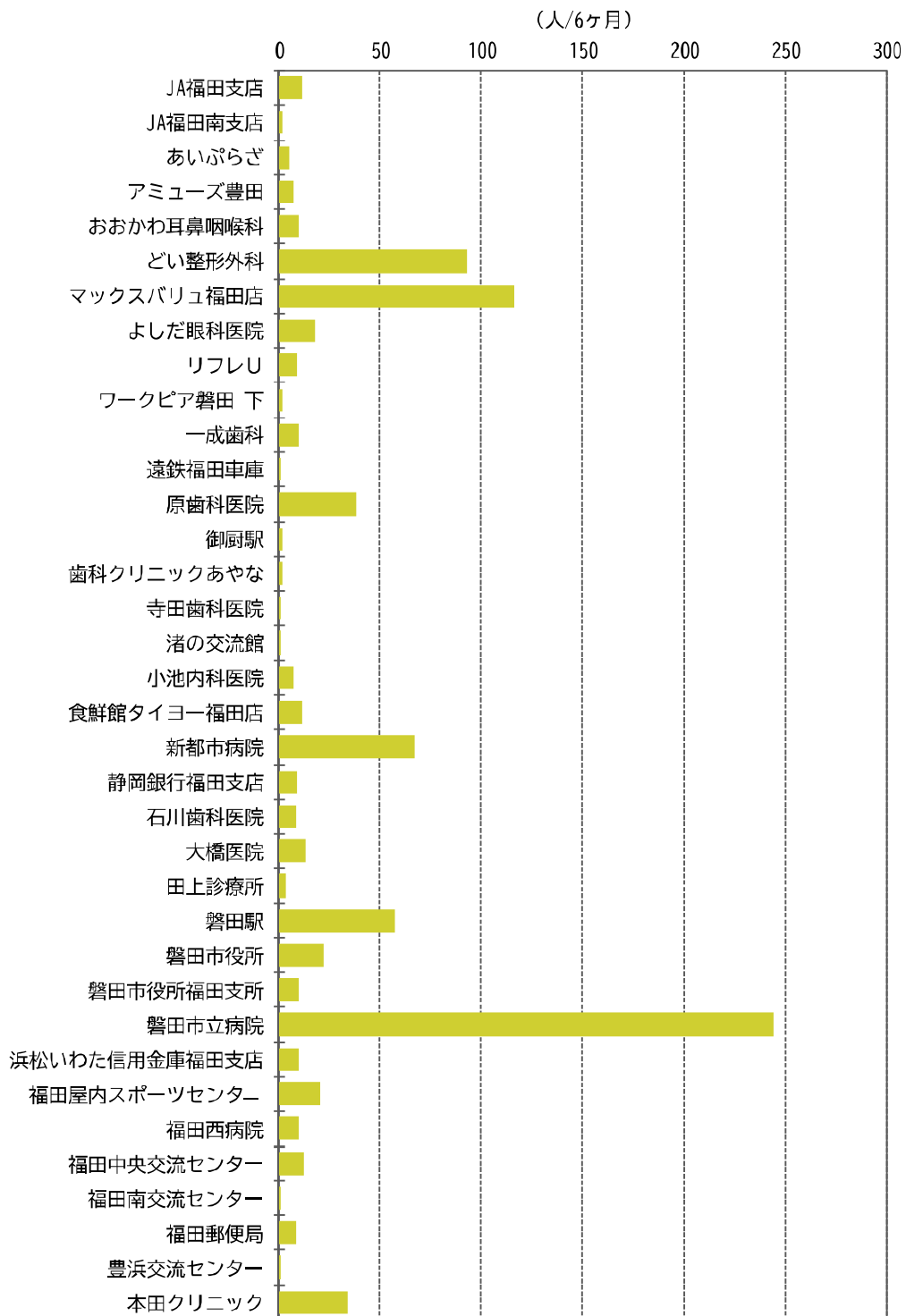
目的地では、磐田市立病院への利用が突出しています。

そのほかでは、どい整形外科、マックスバリュ福田店、新都市病院、磐田駅などが多くなっています。

■ 時間帯別日平均利用者数（2021年4～9月）



■ 目的地（2021年4～9月）



(3) 豊岡線

<時間帯別日平均利用者数>

各時間帯（各便）とも2人/日未満となっています。

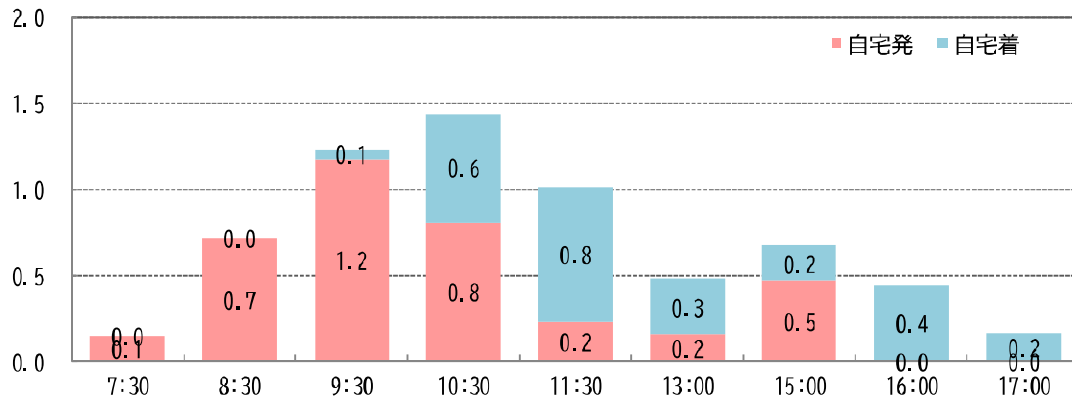
自宅発の時間帯は10:30までが多く、自宅着の時間帯は昼前後が多くなっています。

<目的地>

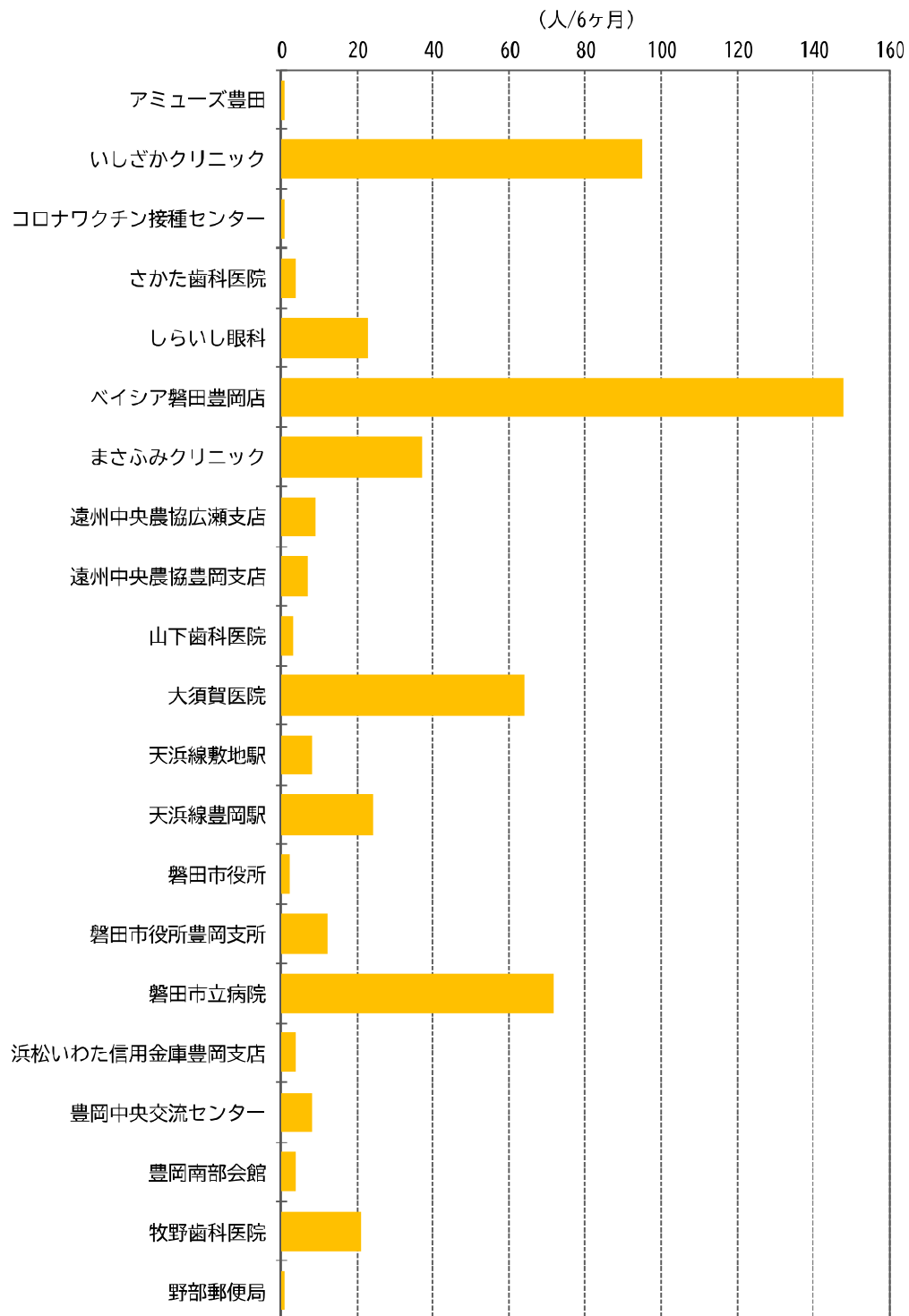
目的地では、ベシア磐田豊岡店が最も多く、次いで、いしざかクリニック、大須賀医院、磐田市立病院などが多くなっています。

■ 時間帯別日平均利用者数（2021年4～9月）

(人/日)



■ 目的地（2021年4～9月）



（4）豊田線

<時間帯別日平均利用者数>

9:30 や 10:30 の時間帯（便）が多く、5 人/日程度の利用があります。

自宅発の時間帯は 10:30 までが多く、自宅着の時間帯は昼前後が多くなっています。

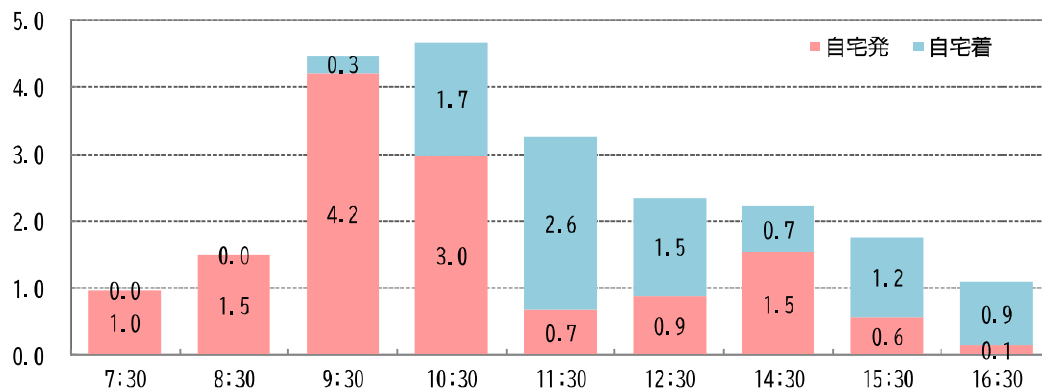
<目的地>

目的地では、マックスバリュ豊田店と磐田市立病院が突出しています。

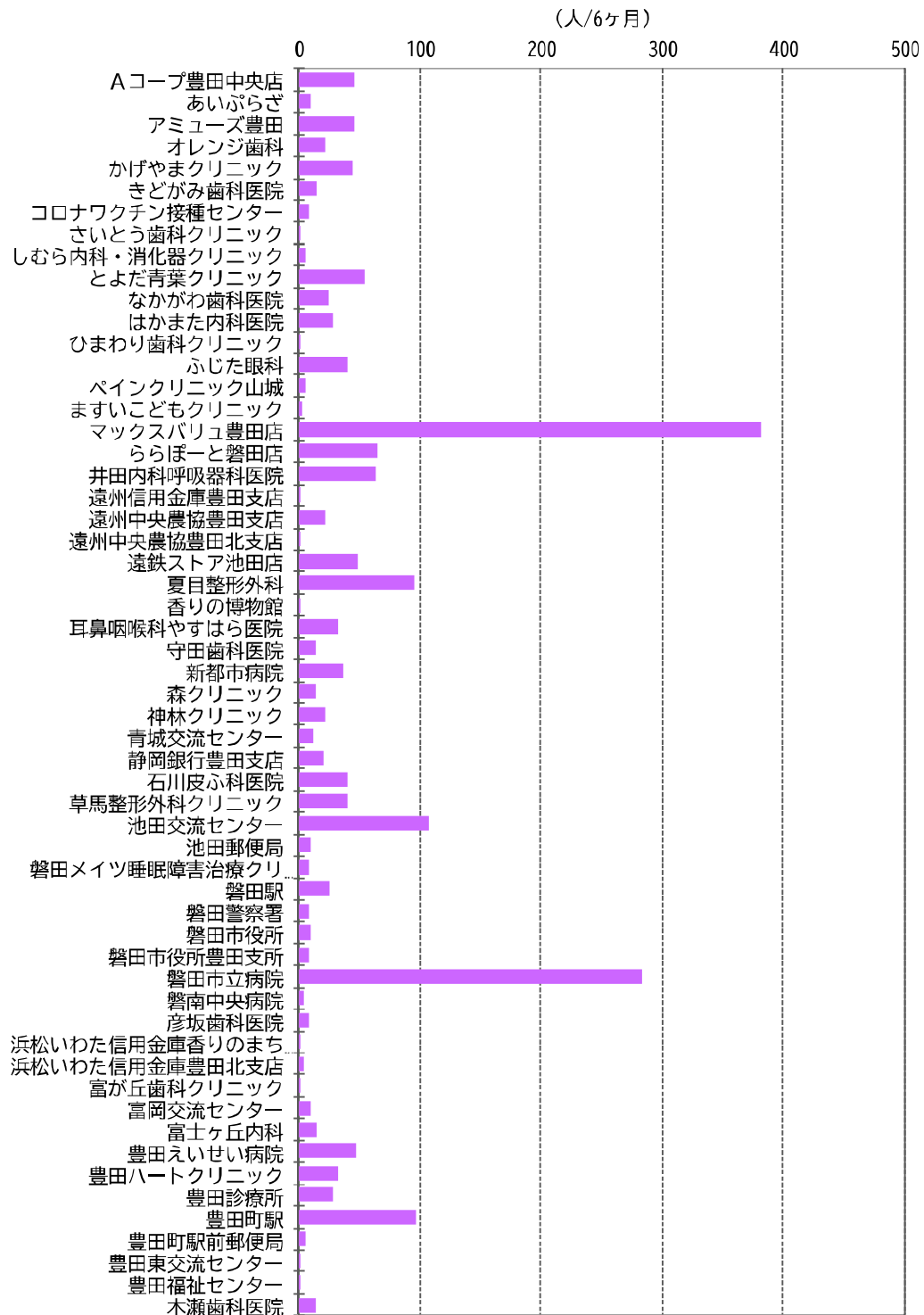
そのほかでは、夏日整形外科、池田交流センター、豊田町駅などが多くなっています。

■ 時間帯別日平均利用者数（2021年4～9月）

（人/日）



■ 目的地（2021年4～9月）



（5）磐田北部線

<時間帯別日平均利用者数>

各時間帯（各便）とも1人/日未満となっています。

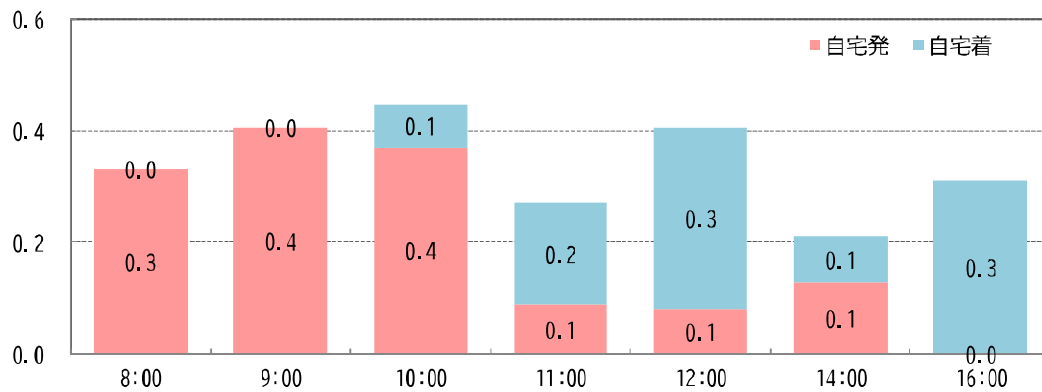
自宅発の時間帯は10:00までが多く、自宅着の時間帯は昼前後や夕方が多くなっています。

<目的地>

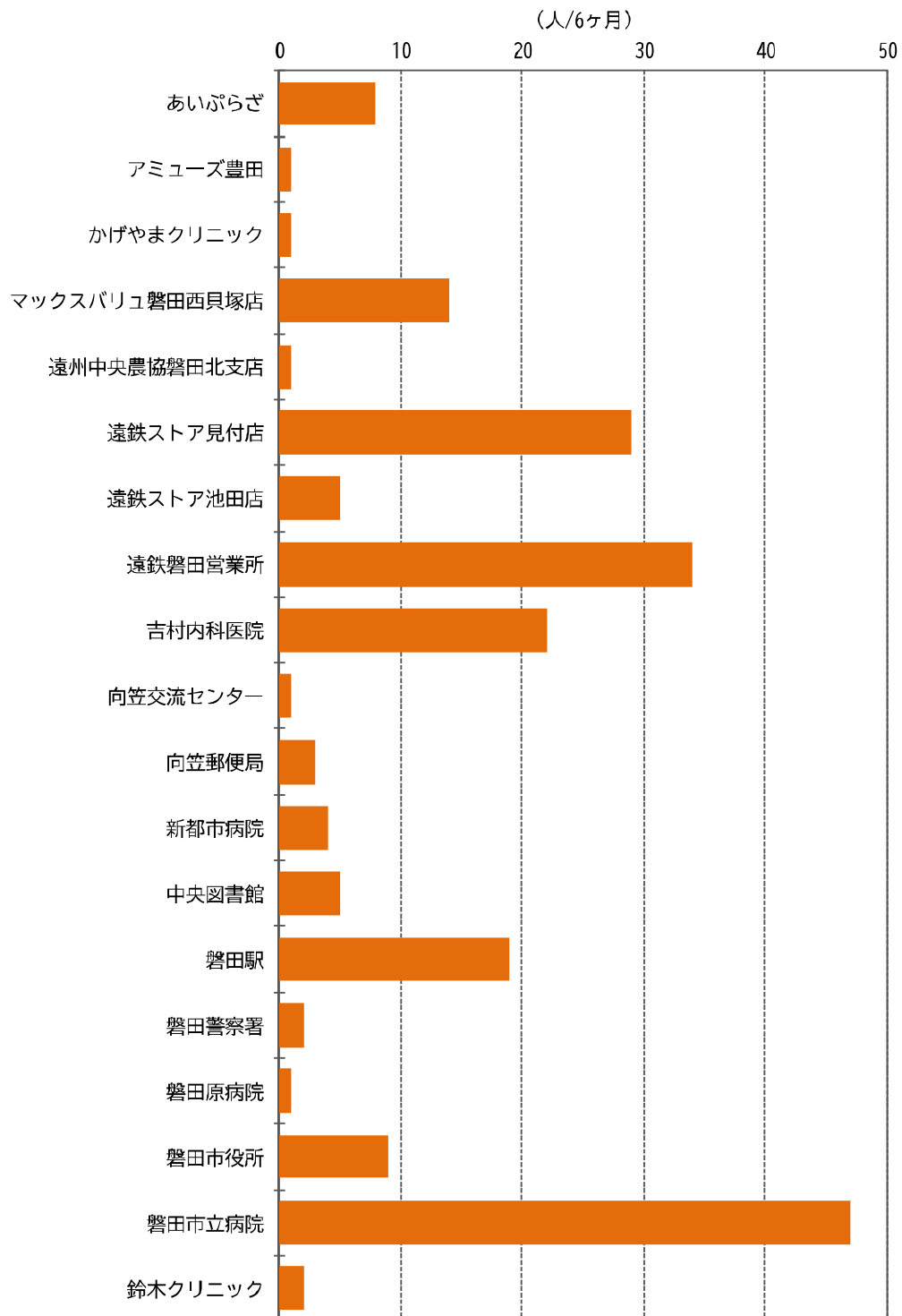
目的地では、磐田市立病院、遠鉄磐田営業所、遠鉄ストア見付店、吉村内科医院、磐田駅などが多くなっています。

■ 時間帯別日平均利用者数（2021年4～9月）

（人/日）



■ 目的地（2021年4～9月）



(6) 磐田東部線

<時間帯別日平均利用者数>

各時間帯（各便）とも3人/日未満となっています。

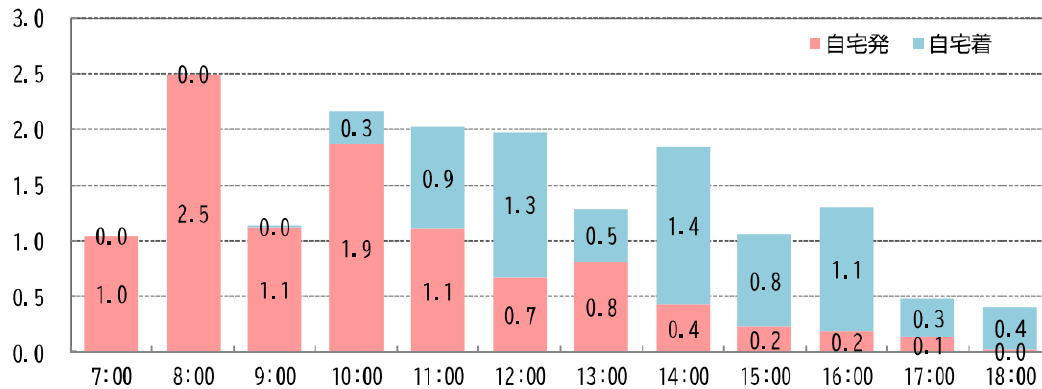
自宅発の時間帯は午前中が多く、自宅着の時間帯は昼前後や14:00、16:00などが多くなっています。

<目的地>

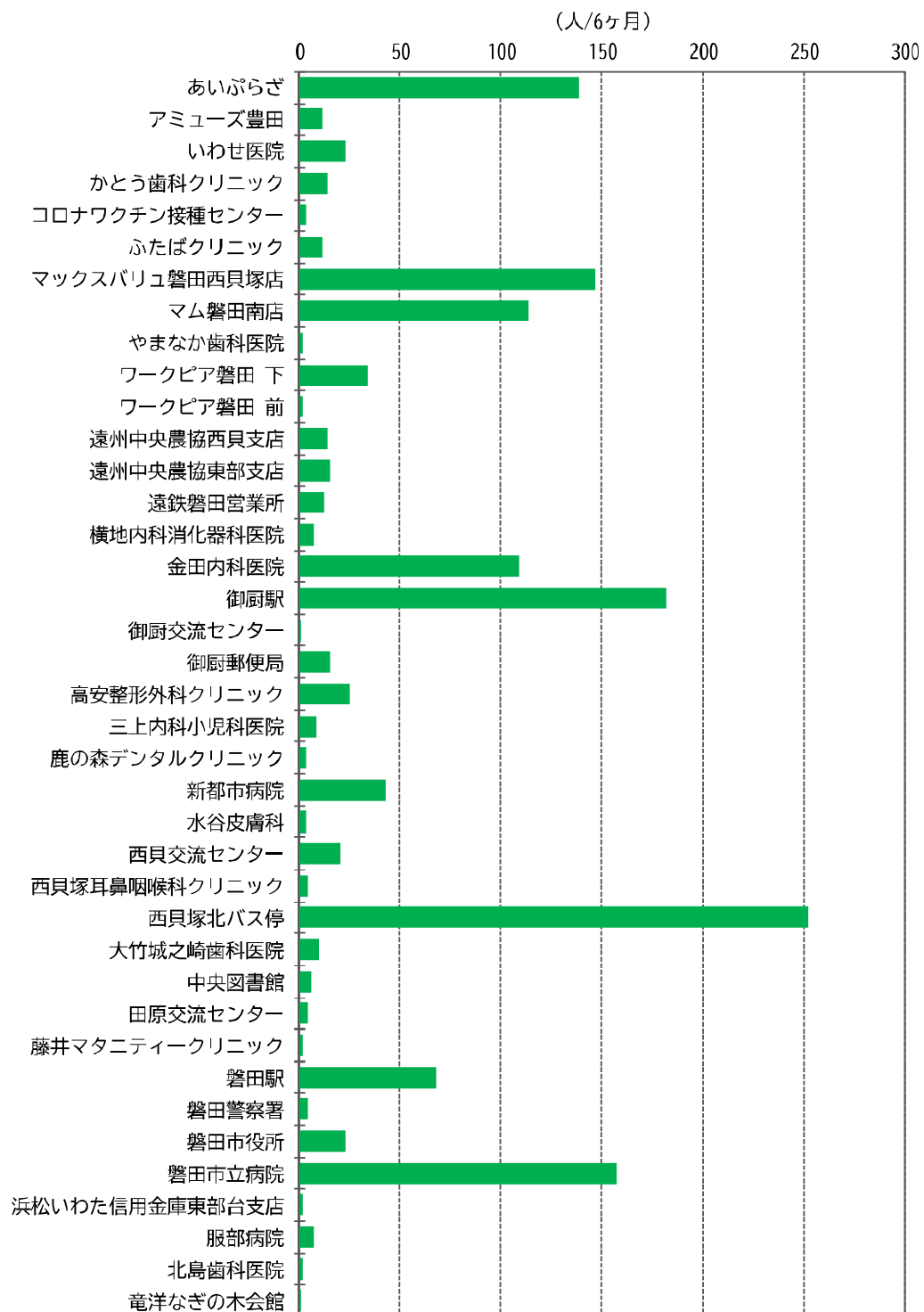
目的地では、西貝塚北バス停、御厨駅、磐田市立病院、マックスバリュ磐田西貝塚店、あいぷらざなどが多くなっています。

■ 時間帯別日平均利用者数（2021年4～9月）

（人/日）



■ 目的地（2021年4～9月）



(7) 磐田南部線

<時間帯別日平均利用者数>

各時間帯（各便）とも概ね３人/日未満となっています。

自宅発の時間帯は午前中が多く、自宅着の時間帯は昼前後や 14:00、16:00 などが多くなっています。

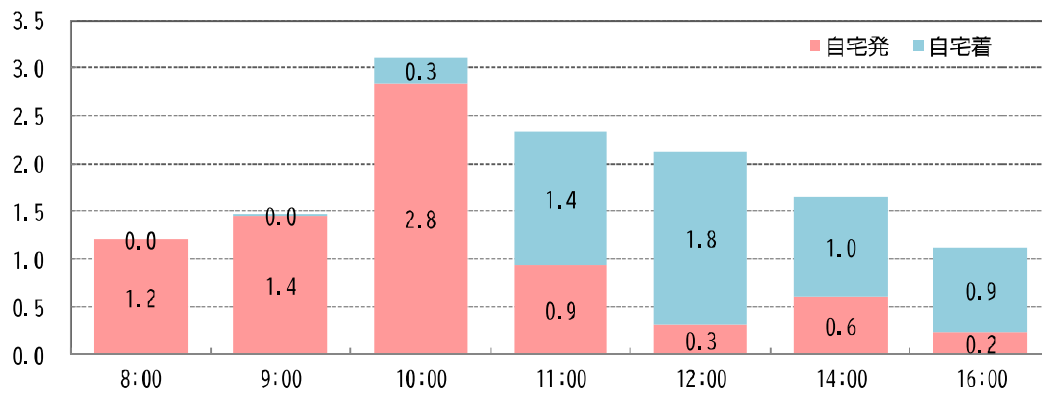
<目的地>

目的地では、磐田市立病院とピアゴ上岡田店が突出しています。

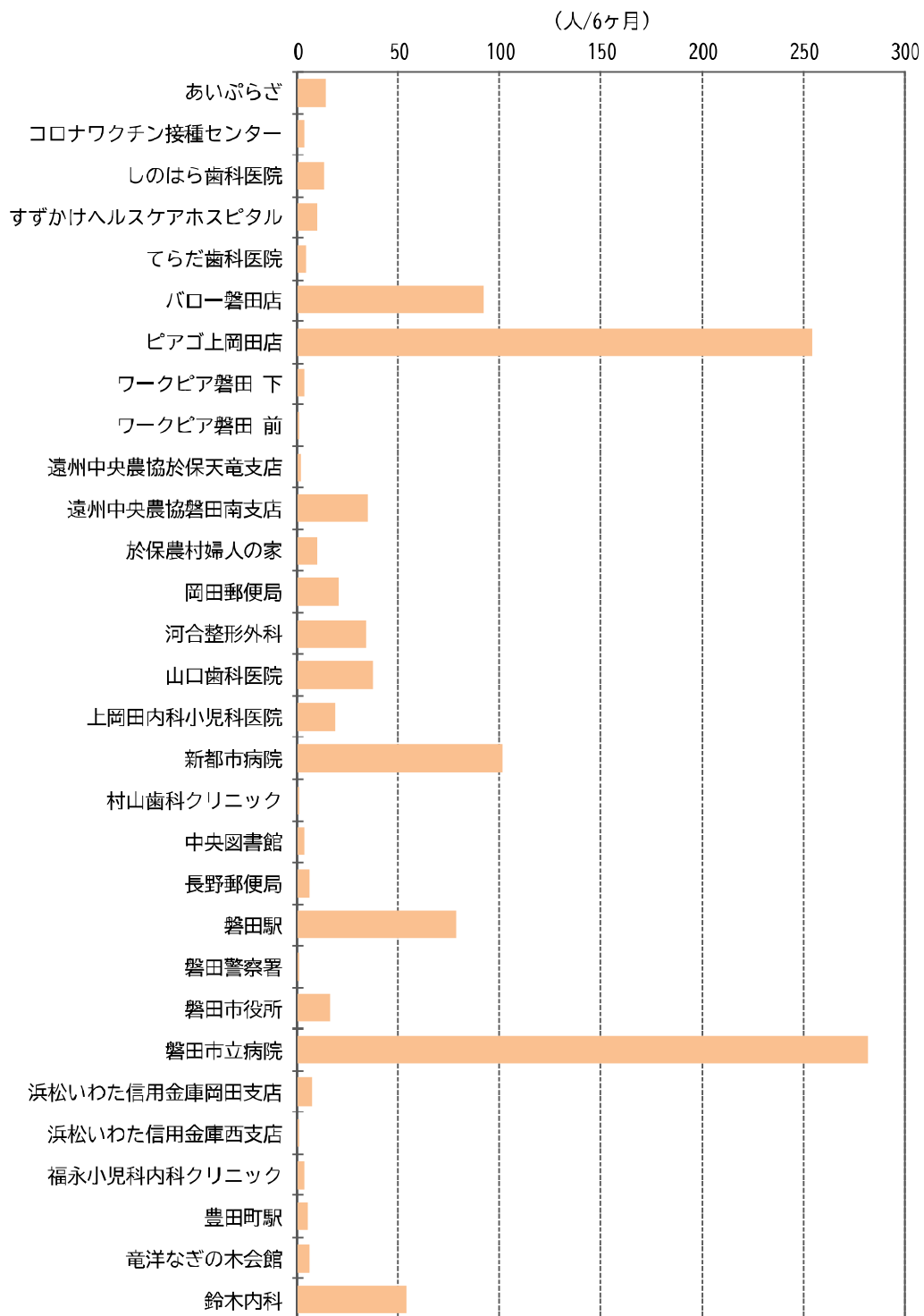
そのほかでは、バロー磐田店、新都市病院、磐田駅などが多くなっています。

■ 時間帯別日平均利用者数（2021年4～9月）

（人/日）



■ 目的地（2021年4～9月）



(8) 磐田中央線

10:00 の時間帯（便）が最も多く、約 8 人/日の利用があります。そのほかの時間帯（便）はばらつきがあるものの、多くの時間帯で 3 人/日以上の利用があります。

自宅発の時間帯は 10:00 までが多く、自宅着の時間帯は昼前後が多くなっています。

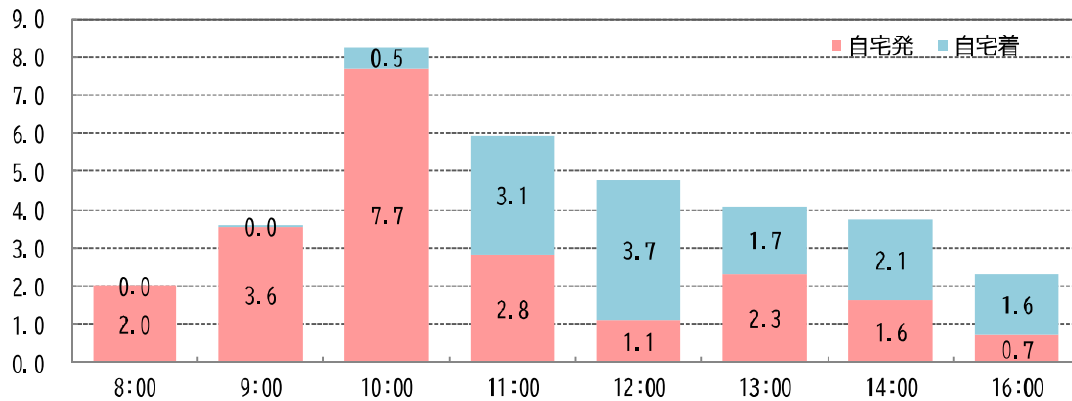
<目的地>

目的地では、磐田市立病院とアピタ磐田店が突出しています。

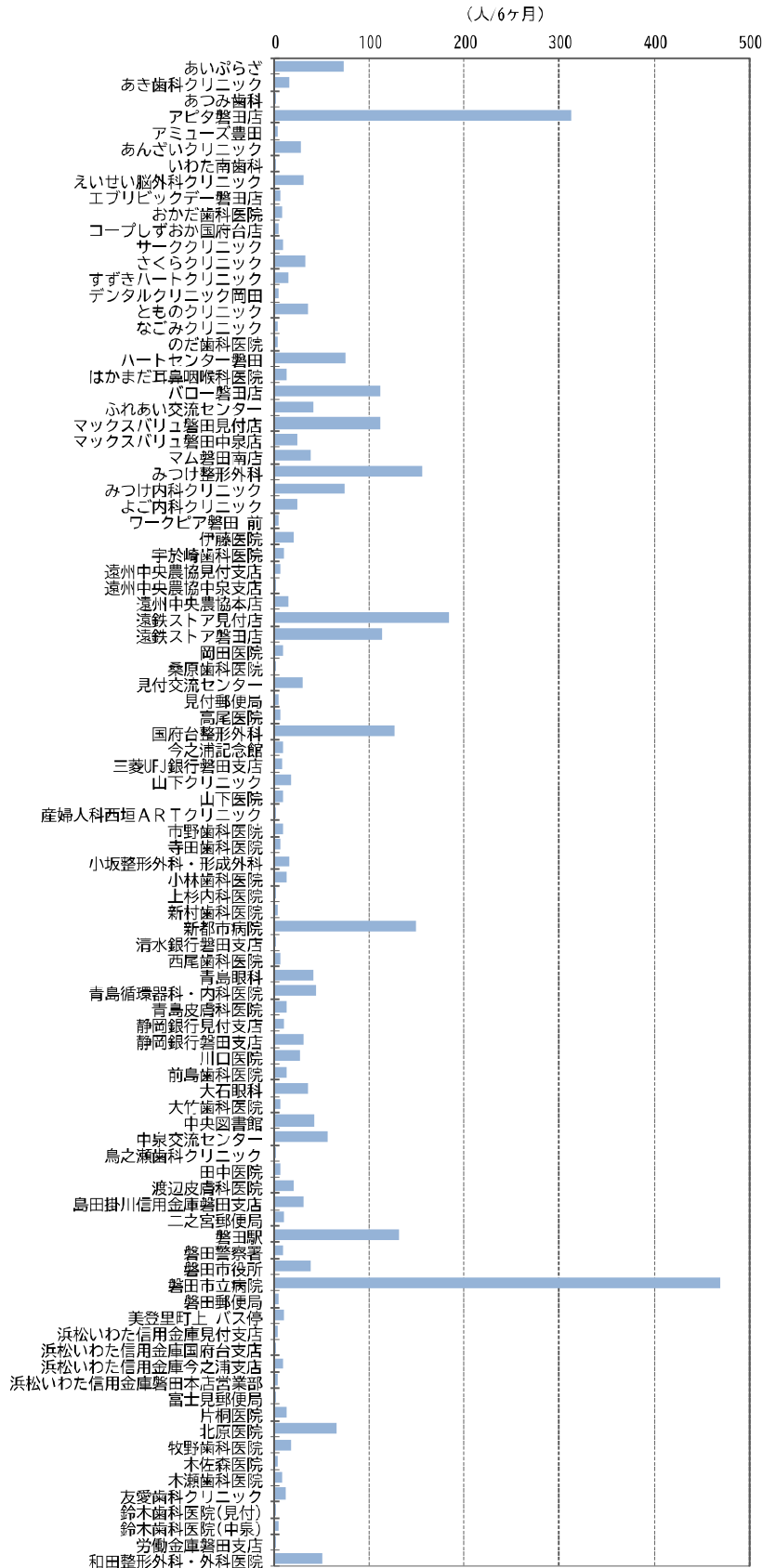
そのほかでは、遠鉄ストア見付店、みつけ整形外科、新都市病院、磐田駅などが多くなっています。

■ 時間帯別日平均利用者数（2021年4～9月）

（人/日）



■ 目的地（2021年4～9月）



3 ニーズ調査

3-1 市民意識調査

市民全体に実施された「令和2年度磐田市市民意識調査報告書」から、公共交通に関する課題やニーズを把握するため、関連する項目を抽出して整理しました。

さらに、公共交通の利用実態や利用についての満足度等を把握するため、日常生活における交通行動や公共交通を利用する理由のほか、現状の公共交通の満足度と重要度、今後の存続の在り方について、「磐田市の公共交通に関する調査」を実施し、整理しました。

■ 調査概要

(1) 令和2年度磐田市市民意識調査

対象：市内在住の18歳以上の市民3,000人（無作為抽出）

期間：令和2年7月22日～8月11日

回答：1,343（回答率：44.8%）

(2) 磐田市の公共交通に関する調査

対象：市内在住の18歳以上の市民2,000人（無作為抽出）

期間：令和4年1月13日～令和4年1月31日

回答：718（回答率：35.9%）

■ 調査結果

(1) 令和2年度磐田市市民意識調査

・基本施策「公共交通体系と道路網の整備」について整理する。

満足度指数	・最も低く、前回調査からも減少している。 ・40歳代以外の年代で、満足度指数が低い結果となっている。 ・地区別では、「見付地区」「岩田・大藤・向笠地区」「西貝・御厨・南御厨・田原地区」「天竜・長野・於保地区」「井通地区・青城地区」「豊岡地区」で、満足度指数が低い結果となっている。
重要度指数	・31の基本施策のうち、15番目となっている。 ・過去の調査と比較すると増加しており、重要度は高まっているといえる。
満足度指数 ×重要度指数	・満足度が低く、重要度が高い「重点課題施策」となっている。 ・年代別では、30歳代、70歳代以上で、「重点課題施策」となっている。 ・地区別では、「見付地区」「西貝・御厨・南御厨・田原地区」「天竜・長野・於保地区」「富岡・豊田東・池田地区」「井通地区・青城地区」「豊岡地区」で、「重点課題施策」となっている。
要望度	・31の基本施策のうち、2番目に高くなっている。また、複数の地区で最も高い。 ・年代別では、40歳代、50歳代を除き、1～3番目に高くなっている。 ・地区別では、「中泉・今之浦地区」「竜洋地区」を除き上位5項目となっている。

- (2) 磐田市の公共交通に関する調査
(別紙参照)

3-2 利用者調査

公共交通を利用する市民から、公共交通に関する課題やニーズを把握するため、アンケート調査を実施し、意見を整理しました。

■ 調査概要

- (1) 磐田市の公共交通に関する調査（路線バス利用者）
対象：路線バスの利用者（磐田駅北口及び南口で配布）200 通
期間：令和４年１月 14 日（配布）～令和４年 1 月 31 日
回答：72（回答率：36.0%）
- (2) 磐田市の公共交通に関する調査（デマンド型乗合タクシー「お助け号」利用登録者）
対象：デマンド型乗合タクシー「お助け号」利用登録者のうち 200 人（無作為抽出）
期間：令和４年 1 月 13 日～令和４年 1 月 31 日
回答：144（回答率：72.0%）

■ 調査結果

- (1) 磐田市の公共交通に関する調査（路線バス利用者）
(別紙参照)
- (2) 磐田市の公共交通に関する調査（デマンド型乗合タクシー「お助け号」利用登録者）
(別紙参照)

3-3 高校生調査

市内の高校に通う高校生から、公共交通の利用状況を把握するとともに、公共交通に関する課題やニーズを把握するため、アンケート調査を実施し、意見を整理しました。

■ 調査概要

- (1) 磐田市の公共交通に関する調査（高校生：1年生）
対象：市内の高校5校（県立磐田農業/磐田南/磐田西/磐田北、私立磐田東）に通う1年生
県立 磐田農業：197名/磐田南：287名/磐田西：240名/磐田北：243名
私立 磐田東：344名 合計：1,311名
期間：令和4年1月13日（配布）
回答：1,007（回答率：76.8%）

- (2) 令和3年度市内高等学校ヒアリング調査
対象：市内の高校5校（県立磐田農業/磐田南/磐田西/磐田北、私立磐田東）教頭ほか
期間：令和3年10月14日（磐田南/磐田西/磐田北）、15日（磐田農業/磐田東）

■ 調査結果

- (1) 磐田市の公共交通に関する調査（高校生：1年生）
（別紙参照）

- (2) 令和3年度市内高等学校ヒアリング調査

利用実態など	・いずれの学校においても、自転車通学が基本となっており、公共交通（路線バス）利用は限定的である。 ・磐田東については、スクールバスを5路線運行している。南部中地域カバーできていない。
通学の課題など	・雨天は、保護者の送迎が多く、保護者の負担増となっている。また、送迎による周辺の混雑が苦情になっている。 ・路線バス利用にあたっては、通学実態に合った選択ができず、時間的制約が生じている。
公共交通に対する意見	・路線バスの退出による学校選択への影響の懸念。（磐田南・磐田北） ・浜松方面への生徒の流出を懸念。 ・御厨駅からの路線バスの検討（磐田東）

3-4 高齢者調査

高齢者の移動実態や公共交通に関する課題、ニーズを把握するため、地域包括支援センターにヒアリング調査を実施し、意見を整理しました。

■ 調査概要

(1) 令和3年度高齢者支援機関ヒアリング調査

対象：包括支援センター（竜洋/南部/豊田/中部/福田） センター長ほか

期間：令和3年10月18日（竜洋）、20日（南部）、11月9日（豊田）、11日（中部）、22日（福田）

■ 調査結果

(1) 令和3年度高齢者支援機関ヒアリング調査

外出目的・頻度など	・買い物、通院がメインである。 ・買い物は、週1回程度。 ・通院は、月1回程度であるが、多科受診により週複数回となる。
移動手段など	・行きは、デマンド型乗合タクシーの利用があるものの、帰りの時間が不定となり、タクシー利用するケースが多い。
公共交通に対する意見	・デマンド型乗合タクシーについて、区域外運行、目的地追加の意見が多い。

3-5 障がい者調査

障がい者の移動実態や公共交通に関する課題、ニーズを把握するため、障がい者支援機関にヒアリング調査を実施し、意見を整理しました。

■ 調査概要

(1) 令和3年度障がい者支援機関ヒアリング調査

対象：支援センター、育成会

期間：令和3年10月15日（育成会）、20日（支援センター）

■ 調査結果

(1) 令和3年度障がい者支援機関ヒアリング調査

外出目的・頻度など	・一般就労者の通勤（一般企業） ・特別支援学校への通学（高等部は自力通学が必須）
移動手段など	・公共交通機関（バス・JR・デマンド型乗合タクシーなど）の利用。 ・施設入所者（授産所等）は送迎がある。
公共交通に対する意見	・路線バスの退出による移動手段の喪失を懸念。近年は保護者による送迎による負担増。 ・コミュニケーションが苦手な障がい者にとって、デマンド型乗合タクシーは利用しにくい。

3-6 中学校調査

令和3年度末に退出する路線バス沿線地区の中学校から、進学などに当たっての公共交通に関する課題やニーズを把握するため、ヒアリング調査を実施し、意見を整理しました。

■ 調査概要

(1) 令和3年度中学校ヒアリング調査

対象：令和3年度末に退出する路線バス沿線地区の磐田南部中学校、竜洋中学校 教頭

期間：令和3年10月20日

■ 調査結果

(1) 令和3年度中学校ヒアリング調査

進学の現状	・市内公立高校の志望者が多い。 ・私学志向も増加しており、浜松市内への進学もある。
進学の今後の見通し	・公立志向は基本的に変わらないものの、私学進学の特助金制度により、私学志向が高まっていく。
公共交通に対する意見	・市内高校への通学は、自転車通学圏内である。 ・公共交通の選択肢の有無は、選択の要素にもなる。 ・パークアンドライド、バス待ち環境の整備が必要。

3-7 交通事業者調査

交通事業者側の視点から、公共交通に関する利用者の意向のほか、運行の維持等に必要なことなどについて、交通事業者（バス、タクシー）にヒアリング調査を実施し、意見を整理しました。

■ 調査概要

(1) 令和3年度バス事業者ヒアリング調査

対象：遠州鉄道株式会社、秋葉バスサービス株式会社

期間：令和4年1月26日（遠州鉄道㈱）、28日（秋葉バスサービス㈱）

(2) 令和3年度タクシー事業者ヒアリング調査

対象：磐田タクシー株式会社、遠鉄タクシー株式会社、株式会社WEST

期間：令和3年11月26日（磐田タクシー㈱、㈱WEST）、

令和4年1月26日（遠鉄タクシー㈱）

■ 調査結果

(1) 令和3年度バス事業者ヒアリング調査

利用状況	・朝/夕は通勤・通学がメイン。夕方のほうが利用は分散される。 ・雨天時は臨時便を運行。
今後の方針	・路線バス以外の公共交通との役割分担が必要。 ・各種ソフト施策による利用促進に取り組んでいる。 ・大型施設等の進出により、経路の追加等の対応を行っている。
課題・市に求める施策など	・バスの利用環境の整備として、バスカットの整備、交差点でのバス車両の転回などに配慮した整備に期待（運行ルートの設定や所要時間の短縮に大きくつながる）。 ・パーク（サイクル）アンドライド等の組合せが重要であるが、事業者側での用地の確保は難しい。 ・運転手確保は課題。

(2) 令和3年度タクシー事業者ヒアリング調査

利用状況	・日中は、主に高齢者の買い物・通院か、ビジネスマンの出張利用が多い。 ・夕方～夜間は、一般利用が多い。特に週末の夜間は酔客の利用が多い。
今後の方針	（デマンド型乗合タクシー受託事業者） ・午前中は、一般乗用と一般乗合（デマンド）で、経営資源の活用ができています。 ・午後の時間帯での活用を検討。① 貨物輸送② 午後の時間帯でのデマンドの増便③ デマンドでの区域越境運行の提案 ・デマンドは輸送形態として優れており、今後も継続して参入する。 （その他事業者） ・乗合（デマンド）への参入意向はない。 ・乗用で安定を目指す。
デマンド事業の影響	・一般乗用（一般タクシー）の利用が少なくなる。 ・高齢者等の外出機会の増加がみられる。

	・デマンド利用者の帰宅時にタクシー利用がみられ、圧迫しているとは感じない。
課題・市に求める施策など	・ドライバーの高齢化、人手不足 → 就労支援施策との連携 ・選挙やコロナワクチン接種の促進策へのタクシー活用 ・外出機会を増加させることで、タクシー利用の増加につながればよい。