

磐田市地域公共交通計画

【資料編】

令和5（2023）年3月

磐田市

目 次

| | | |
|-----------|----------------------------------|------------|
| 第1 | 現況調査 | 1 |
| 1 | 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（一部抜粋） | 1 |
| 2 | 上位計画と関連計画における公共交通の位置づけ | 3 |
| 3 | 人口 | 10 |
| 4 | 人口分布 | 12 |
| 5 | 都市計画 | 15 |
| 6 | 鉄道 | 19 |
| 7 | 路線バス | 22 |
| 8 | タクシー | 25 |
| 9 | デマンド型乗合タクシー | 26 |
| 10 | 公費負担 | 29 |
| 11 | 交通分担率 | 30 |
| 12 | 運転免許 | 31 |
| 13 | 通勤・通学 | 32 |
| 14 | 人口流動 | 33 |
| 15 | 都市施設 | 60 |
| 16 | 路線調査 | 69 |
| 第2 | ニーズ調査 | 109 |
| 1 | 市民意識調査 | 109 |
| 2 | 利用者調査 | 122 |
| 3 | 高校生調査 | 133 |
| 4 | 高齢者調査 | 135 |
| 5 | 障がい者調査 | 136 |
| 6 | 中学校調査 | 136 |
| 7 | 交通事業者調査 | 137 |

第1 現況調査

1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（概要）

●持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和2年11月27日施行）

背景・必要性

○人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、**公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している**中、**高齢者の運転免許の返納が年々増加**する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。

○加えて、多様な関係者が連携し、**地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備**することにより、生産性向上を図ることも必要となっている。

○**地方公共団体**が、交通事業者等と連携して、

- ①公共交通を中心に**地域の輸送資源を総動員**する交通計画を作成
- ②最新技術等も活用しつつ、**既存の公共交通サービスの改善・充実**を徹底するとともに、**国が予算面とノウハウ面から支援**を行うことで、**持続可能な地域公共交通を実現**。

人口減少を上回る地方部の乗合バス利用者の減少
輸送人員(三大都市圏以外) 人口(三大都市圏以外)

運転免許返納は年々増加
75歳以上 75歳未満

(※)申請による運転免許の取消件数の推移。警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

法案の概要

地域が自らデザインする地域の交通
【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

○地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成（作成経費を補助 ※予算関連）

- ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送等)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細かく対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）
- ・定量的な目標設定や毎年度の評価等によりPDCAを実施

○地域における協議の促進

- ・**乗合バスの新規参入等**の申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体に対し**通知**

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実
【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

- ①**維持が困難となったバス路線等**について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な**旅客運送サービスを継続**(地域旅客運送サービス継続事業)
- ②過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**の実施の円滑化
 - ・**バス・タクシー事業者**がノウハウを活用して**協力する**制度を創設し、実施を円滑化
 - ・住民のみならず**来訪者**も運送の対象に加え、観光ニーズへの対応を可能に
- ③鉄道・乗合バス等における**貨客混載**に係る手続の円滑化(貨客運送効率化事業)

既存の公共交通サービスの改善の徹底

- ①**利用者目線**による**路線・ダイヤの改善、運賃の設定**等を促進(地域公共交通利便増進事業)
- ②**MaaS**に参加する複数の交通事業者の運賃設定に係る手続のワンストップ化、MaaS協議会制度の創設(新モビリティサービス事業)

※MaaS: Mobility as a Service

交通インフラに対する支援の充実
【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

○独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度の拡充**

- ・多様な関係者の連携による**鉄道インフラ**や**物流拠点の整備**（※予算関連）

鉄道インフラ 物流拠点

【目標・効果】地域の移動手段の確保・充実のため、地方公共団体主導で公共交通サービスを改善、地域の輸送資源を総動員する取組を推進

| | |
|-------------------------------|--------------------------------------|
| (KPI)・地域公共交通計画の策定件数 | : 524件 (2019年7月時点) ⇒ 1,200件 (2024年度) |
| ・地域公共交通計画を立地適正化計画と併せて策定した市町村数 | : 172市町村(2019年7月時点) ⇒ 400市町村(2024年度) |
| ・地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数 | : 46件 (2019年7月時点) ⇒ 200件 (2024年度) |

【参考資料】旅客自動車運送事業一覧

| 区分 | 種類 | 種別 | 運行の様別 | 代表的な運行形態 | 磐田市における運行状況 | 対象者 | 参入手続 | ナンバー色 | 免許種類 | | |
|---------------|--------------------|----------------------|--------------------|---|--------------------------|----------|-----------|------------|------------|-----------------------|------------|
| 有償 | 旅客自動車運送事業 (法S2) | 一般旅客自動車運送事業 (法S3) | 路線定期運行 (省S3の3) | ・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー(定時定路線運行) | 基幹バス | 不特定 | 法4条 許可 | 緑 (事業用) | 2種 | | |
| | | | | 路線不定期運行 (省S3の3) | - | | | | | | |
| | | | 区域運行 (省S3の3) | ・コミュニティバス ・デマンド型交通 | 磐田市デマンド型 乗合タクシー | | | | | | |
| | | | 一般貸切旅客自動車運送事業(法S4) | ・貸切バス | - | | | | | | |
| | 特定旅客自動車運送事業(法S43) | 一般乗用旅客自動車運送事業(法S4) | 一般乗用旅客自動車運送事業(法S4) | 一般貸切旅客自動車運送事業(法S4) | ・一般乗用タクシー | 一般乗用タクシー | 特定 | 法43条 許可 | 白 (自家用) | 1種 | |
| | | | | | ・工場従業員の送迎バス ・スクールバス | - | | | | | |
| | 無償 | 自家用自動車による有償の旅送(法S78) | 自家用有償旅客運送(法S79) | 市町村運営有償運送(省S51) 公共交通空白地有償運送(省S51) 福祉有償運送(省S51) 国土交通大臣の許可を受けて行う運送(法S78) 災害のため緊急を要するときに行う運送(法S78) | ・鉄道代行バス ・イベント送迎シャトルバス | - | 不特定 | 法79条 登録 | 白 (自家用) | 2種 又は 1種 +講習 | |
| | | | | | ・自治体バス | - | | | | | |
| | | | | | ・福祉有償運送 | - | | | | | |
| | | | | | ・幼稚園送迎バス | - | | | | | |
| ・ボランティア輸送(互助) | | | | | ボランティア輸送 (検討) | 特定 | | | | | 法78条 許可 |
| ・ボランティア輸送(互助) | | | | | - | - | | | | | - |

2 上位計画と関連計画における公共交通の位置づけ

2-1 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】平成29(2017)年3月

【計画期間】平成29(2017)年度～令和8(2026)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・長寿命化の支援の推進

○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)

【策定】令和4(2022)年3月

【計画期間】令和4(2022)年度～令和8(2026)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、子ども、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。

2-2 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】平成 30（2018）年 3 月

【目標年次】令和 19（2037）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
- 産業の活性化により市の活力を高める

【全体構想】

道路・交通体系の基本方針

安全で人に優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つなげます。
- ・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で、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



2-3 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
- ・既存公共交通の維持
- ・継続性の高い公共交通手段の確保

【策定】平成30(2018)年3月

【計画期間】平成30(2018)年～令和19(2037)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～

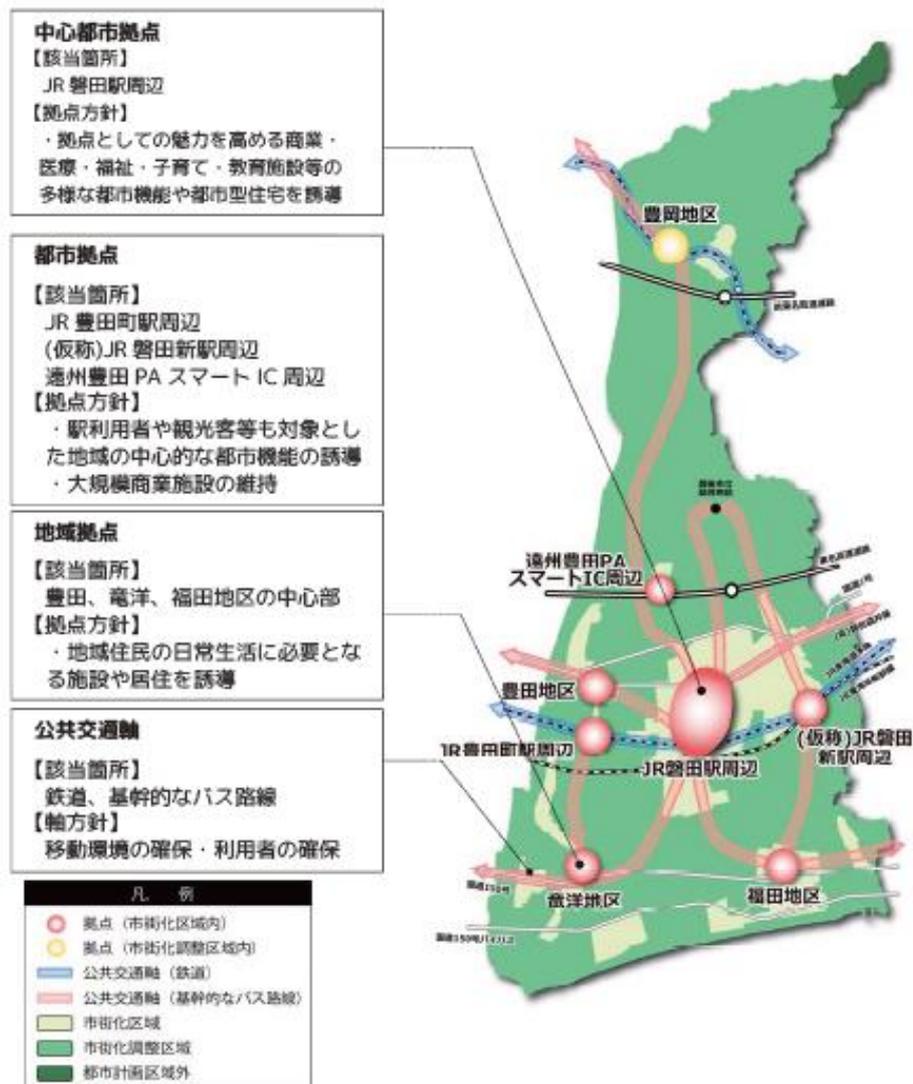
【まちづくりの方針】

○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

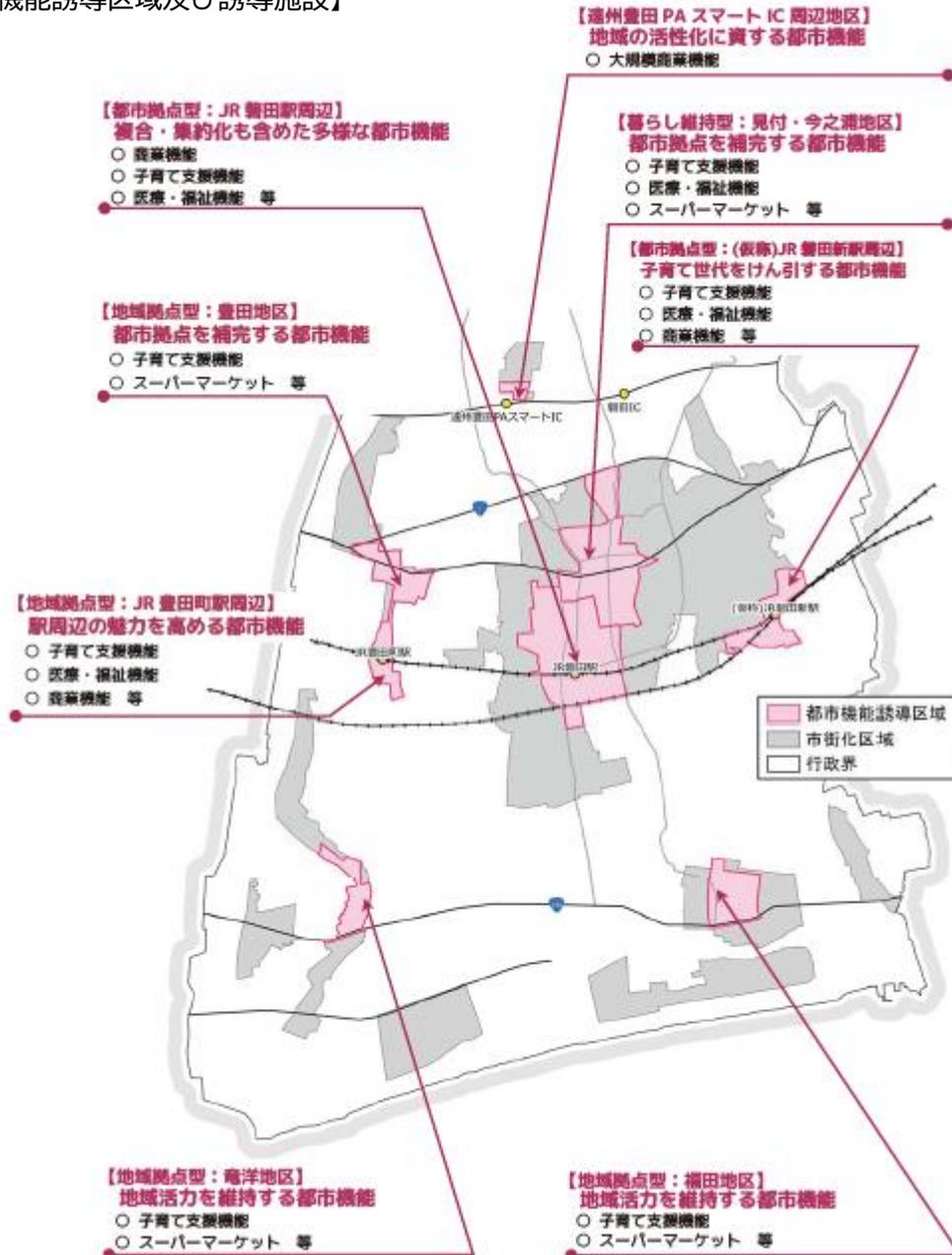
【目指すべき都市の骨格構造】

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維持・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手段を確保

2-4 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

(1) 第2次磐田市環境基本計画

【策定】平成30（2018）年3月

【計画期間】2018（平成30）年度～2027（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。

(2) 第3次磐田市地域福祉計画

【策定】平成30（2018）年3月

【計画期間】平成30（2018）年度～令和4（2022）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料助成事業

(3) 磐田市産業振興計画

【策定】平成 29（2017）年 3 月

【計画期間】平成 29（2017）年度～令和 3（2021）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) 磐田市経済産業振興プラン（案）

【策定】令和 4（2022）年 3 月

【計画期間】令和 4（2022）年度～令和 8（2026）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目指し、市内輸送機器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、支援機関と連携して取り組む

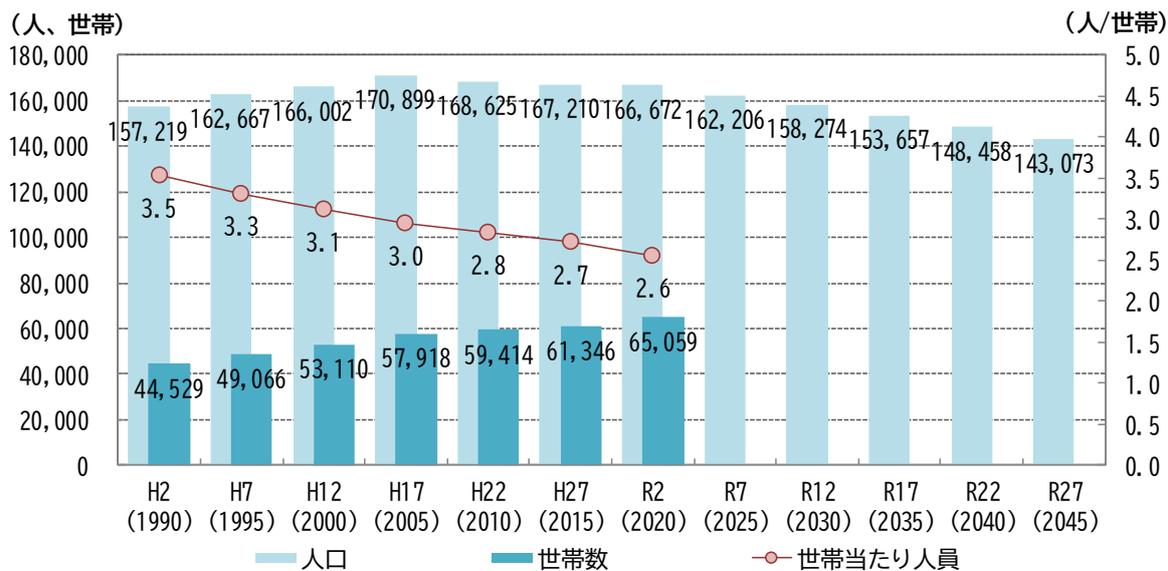
※CASE（Connected=インターネット接続、Autonomous=自動運転、Sharing/Service=シェアリング化、Electric=電気自動車）

3 人口

本市の人口は、平成 17（2005）年以降減少が続いており、令和 2（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（2045）年には 143,073 人と令和 2（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（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（1990）年の 3.5 人/世帯から令和 2（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（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（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（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（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。

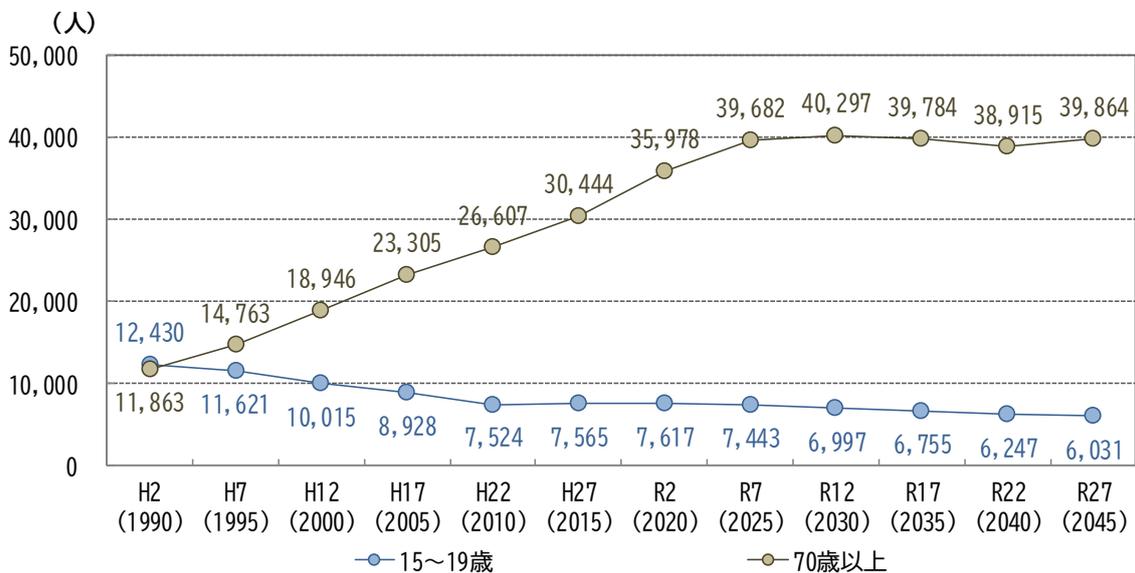
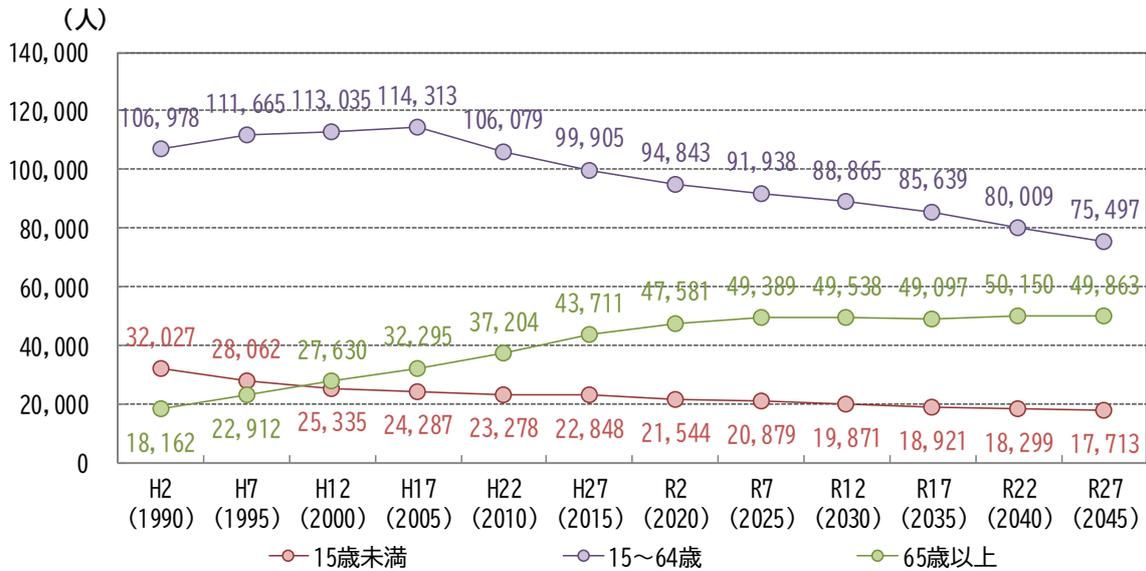
■人口・世帯数の推移



※H12（2000）年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 (2000) 年以前は旧町村の合計値

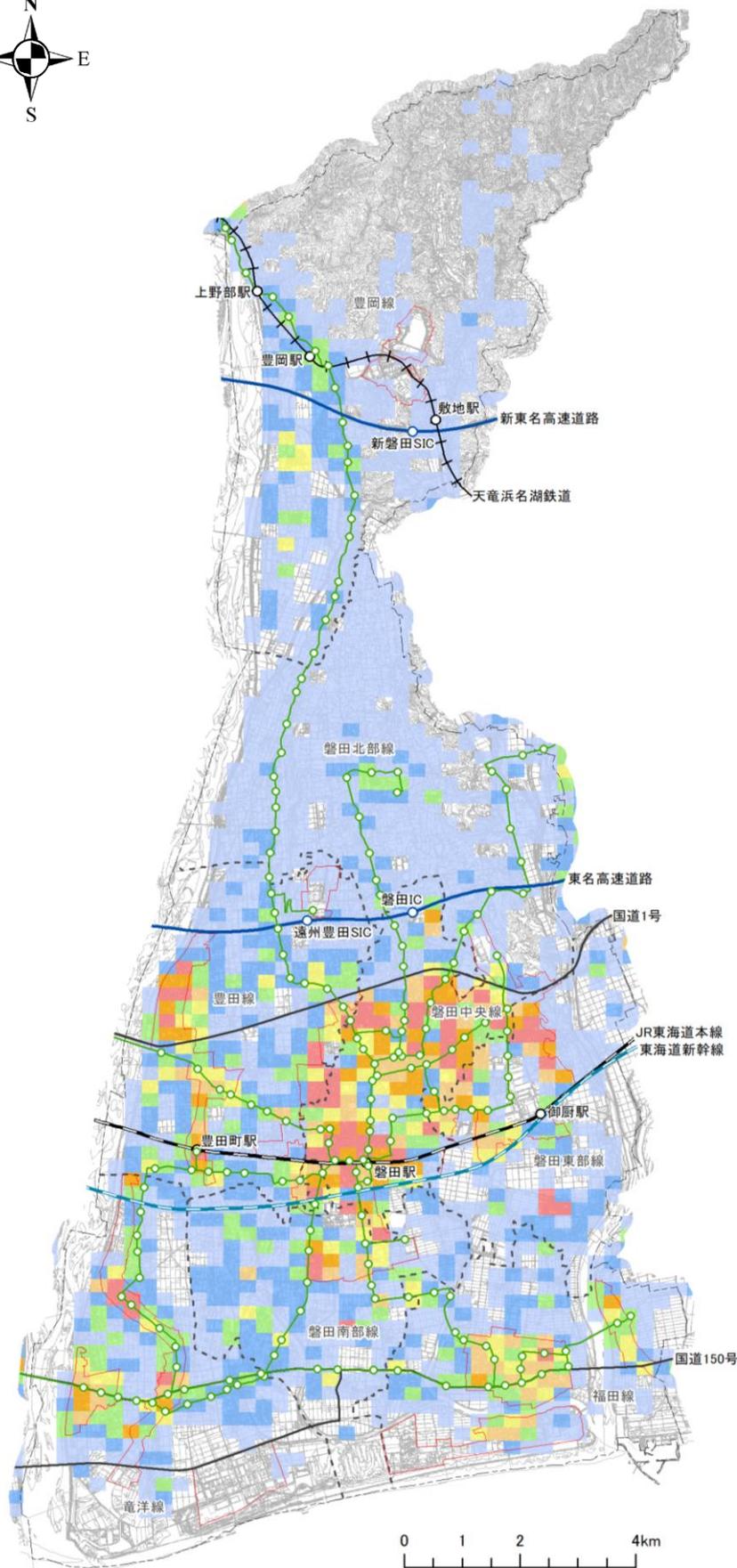
資料：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）

4 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（2015）年）



凡例

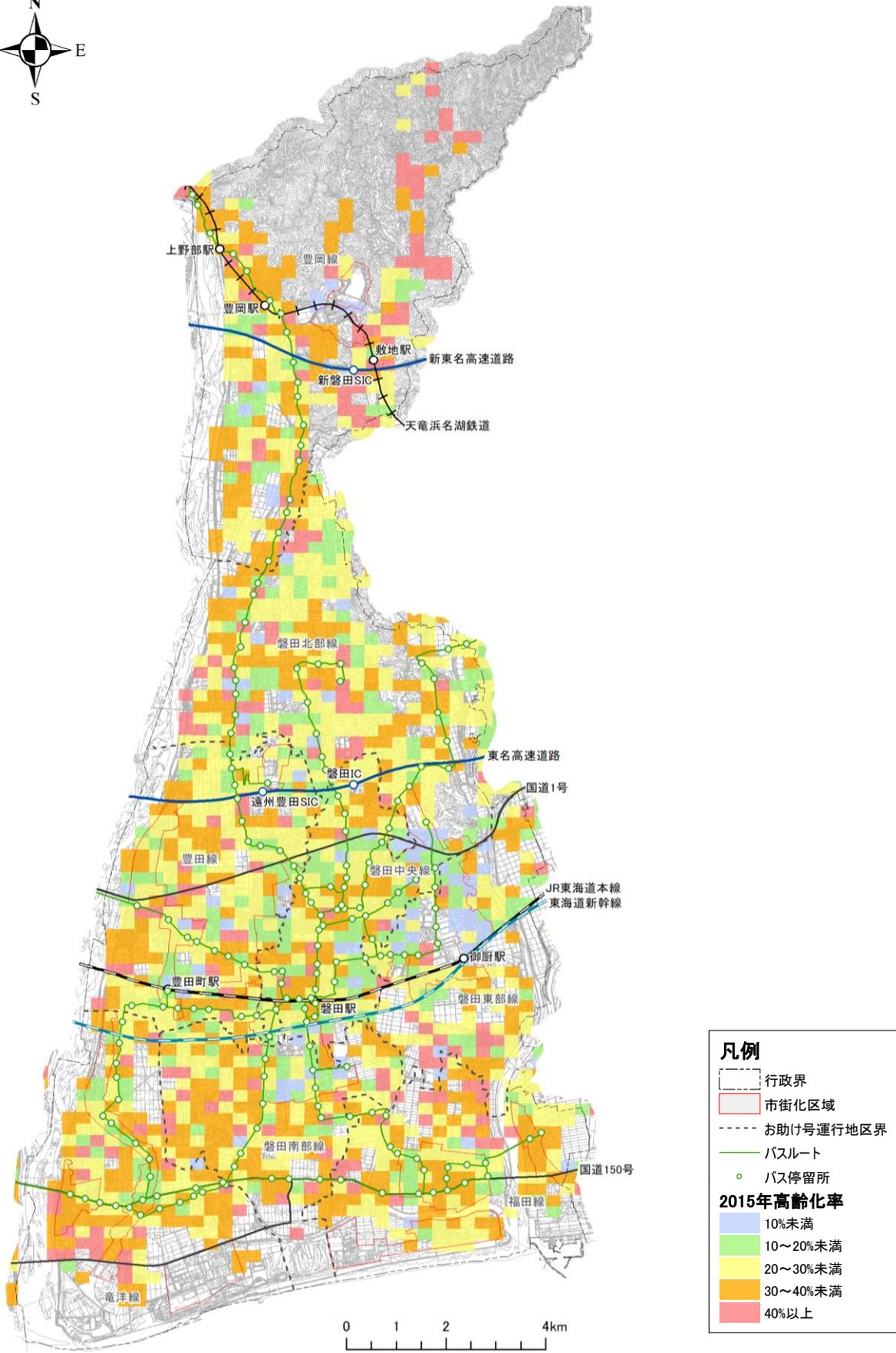
- 行政界
- 市街化区域
- お助け号運行地区界
- バスルート
- バス停留所

2015年人口密度

- 10人/ha未満
- 10～20人/ha未満
- 20～30人/ha未満
- 30～40人/ha未満
- 40～50人/ha未満
- 50～60人/ha未満
- 60人/ha以上

資料：平成 27（2015）年国勢調査

■高齢化率（平成27（2015）年）



凡例

- 行政界
- 市街化区域
- お助け号運行地区界
- バスルート
- バス停留所

2015年高齢化率

- 10%未満
- 10~20%未満
- 20~30%未満
- 30~40%未満
- 40%以上

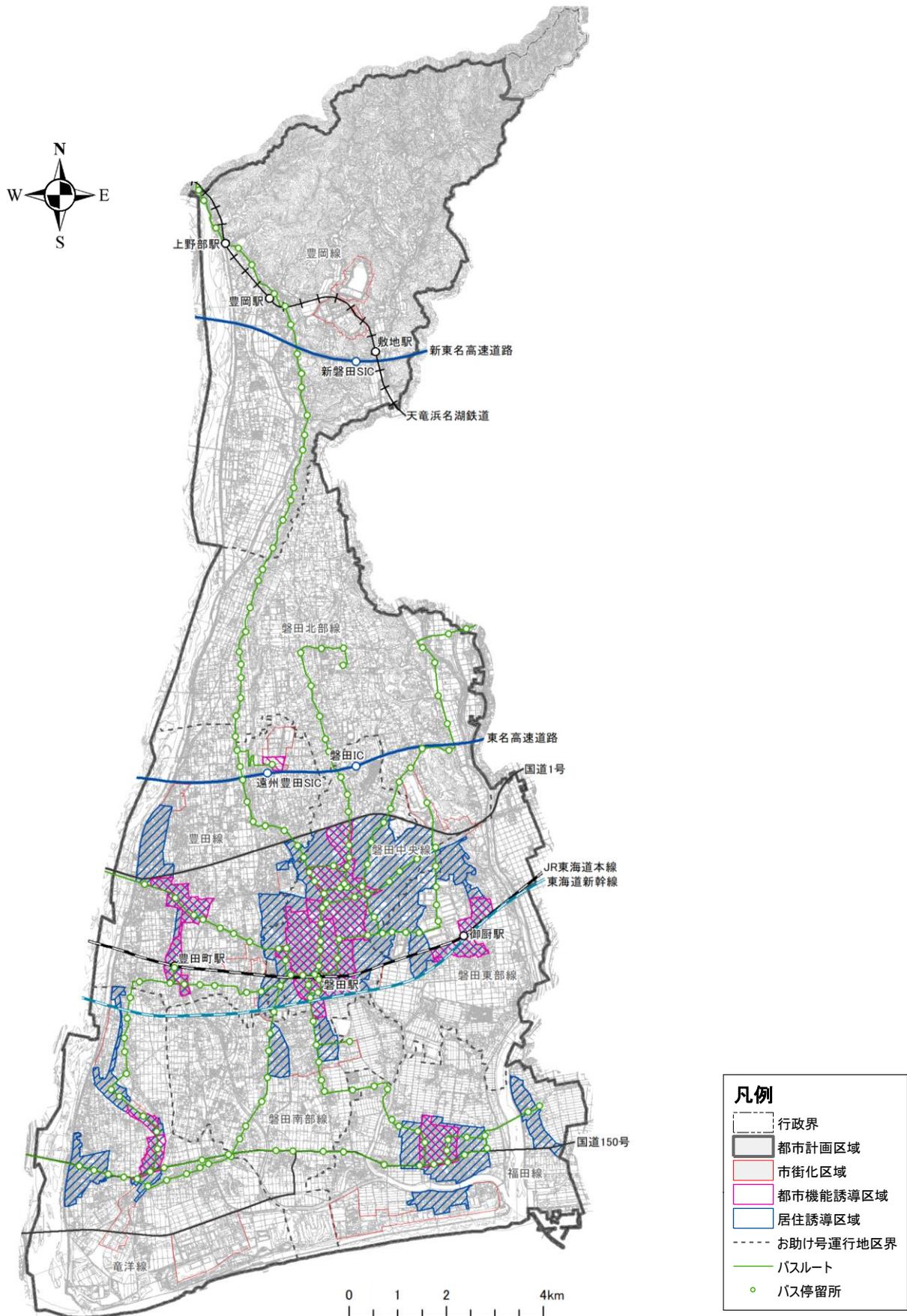
資料：平成 27（2015）年国勢調査

5 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。

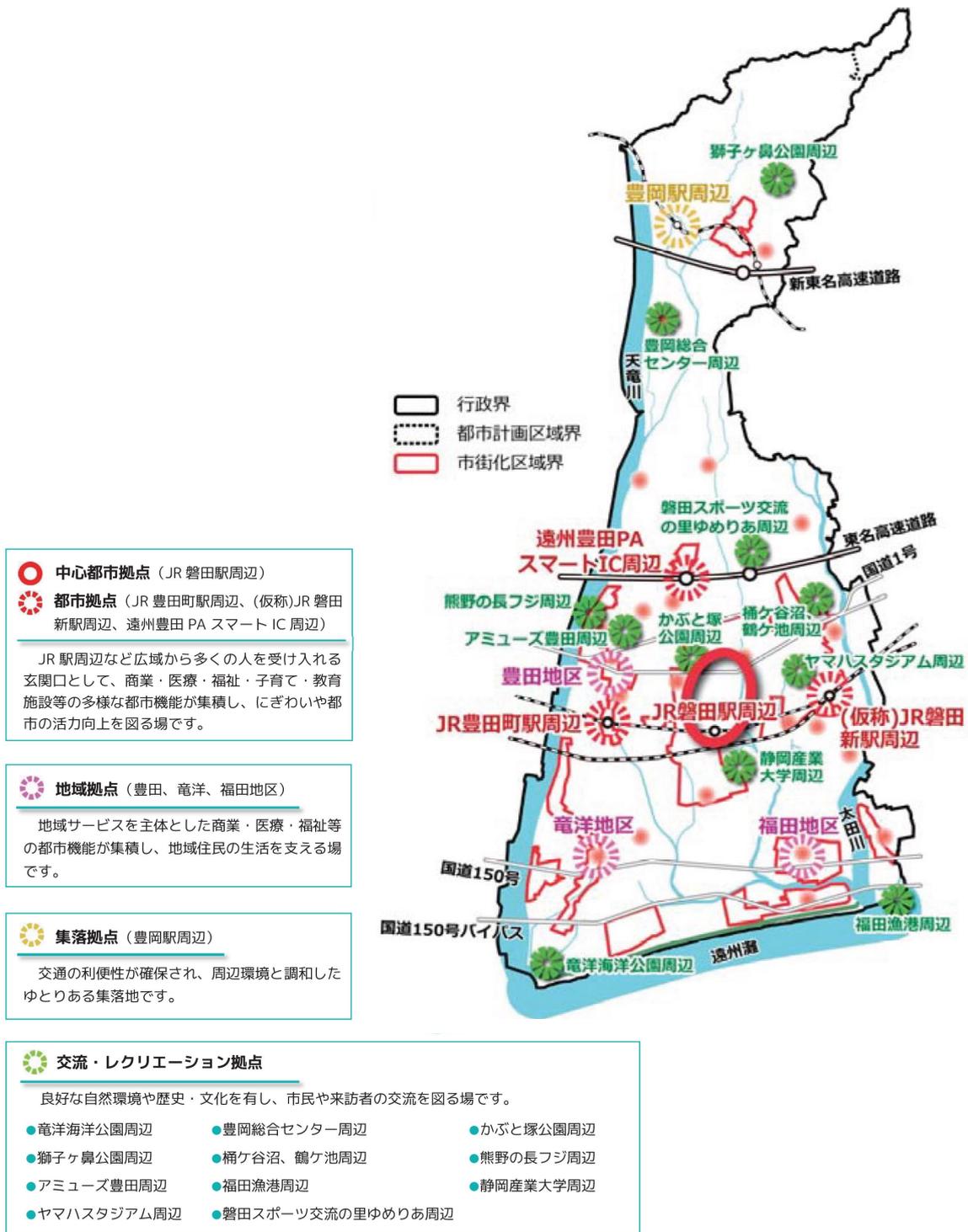
立地適正化計画の居住誘導区域は、国道1号と東海道新幹線間のほか、竜洋地区、福田地区、豊田地区などに指定されており、豊岡地区や磐田北部地区は居住誘導区域外となっています。また、都市機能誘導区域は、JRの磐田駅、豊田町駅、御厨駅周辺のほか、竜洋地区、福田地区、遠州豊田PAスマートIC周辺（ららぽーと磐田）に指定されており、鉄道もしくはバスによるアクセスが可能です。

■都市計画区域等



資料：磐田市立地適正化計画

■将来都市構造（拠点配置イメージ図）



資料：磐田市都市計画マスタープラン

■公共交通軸（軸配置イメージ図）



資料：磐田市都市計画マスタープラン

6 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（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（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

■鉄道網図



新所原



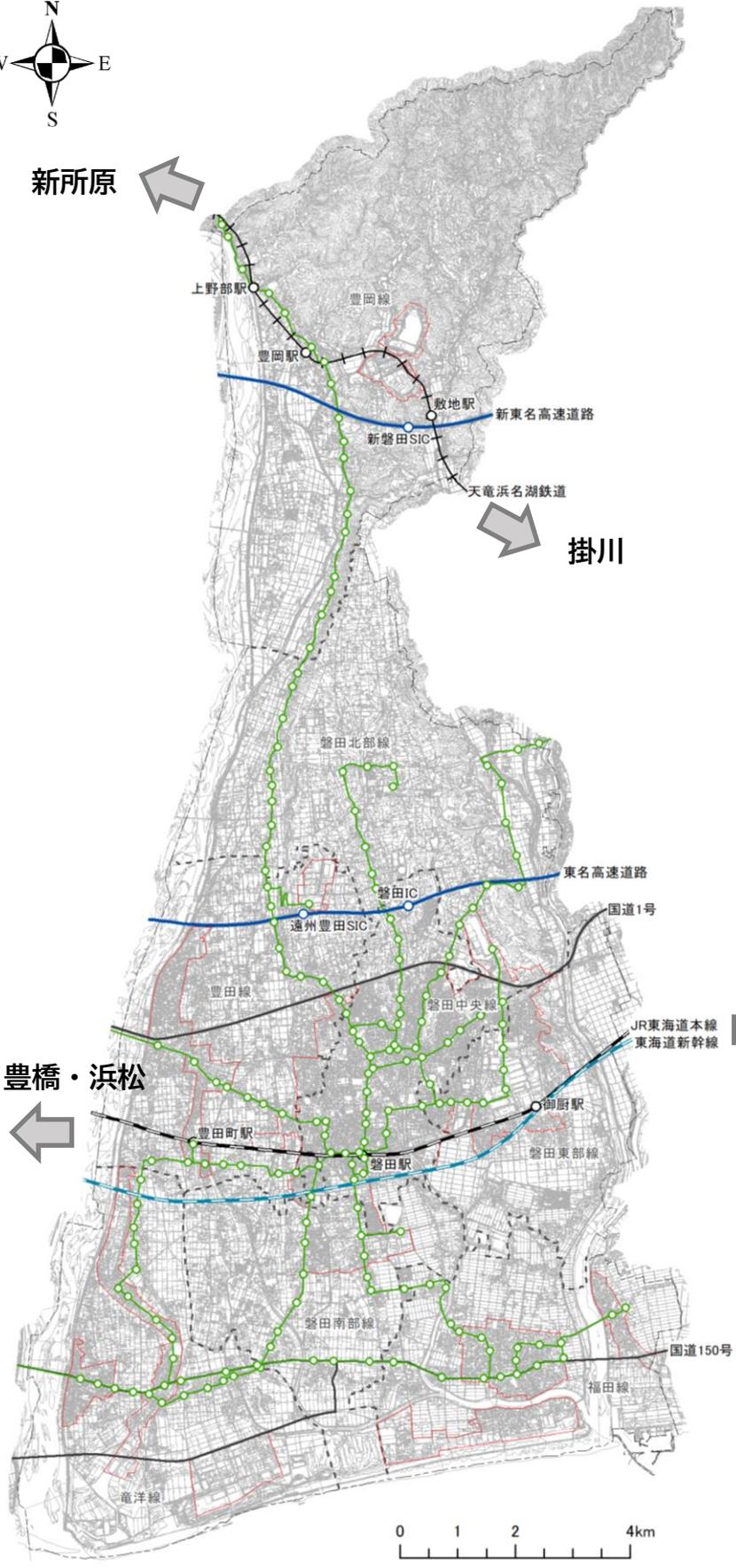
掛川



豊橋・浜松



掛川・静岡・沼津

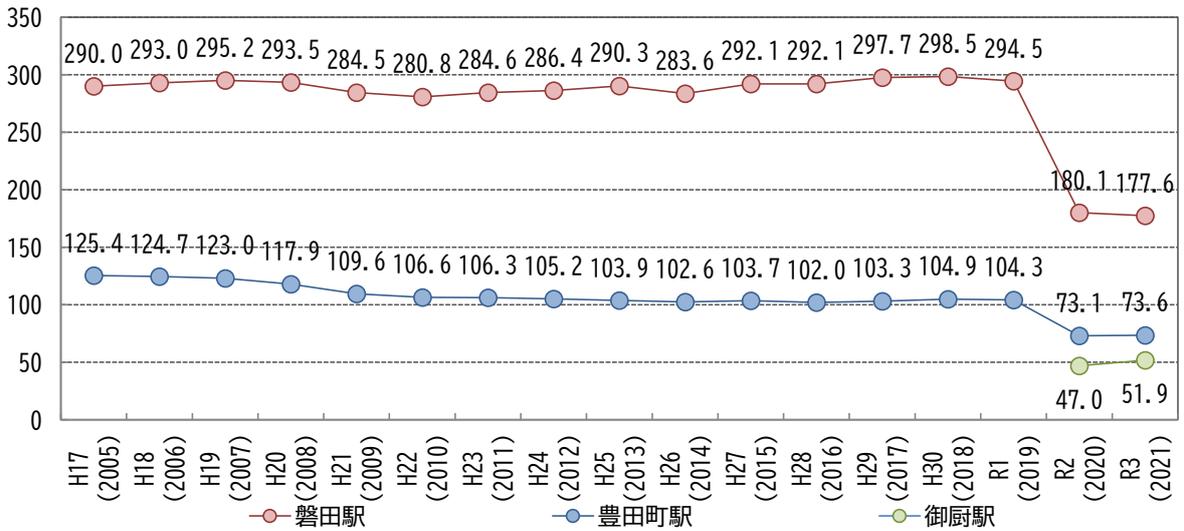


凡例

| | |
|--|-----------|
| | 行政界 |
| | 市街化区域 |
| | お助け号運行地区界 |
| | バスルート |
| | バス停留所 |

■鉄道利用者数（乗車人員）の推移（JR）

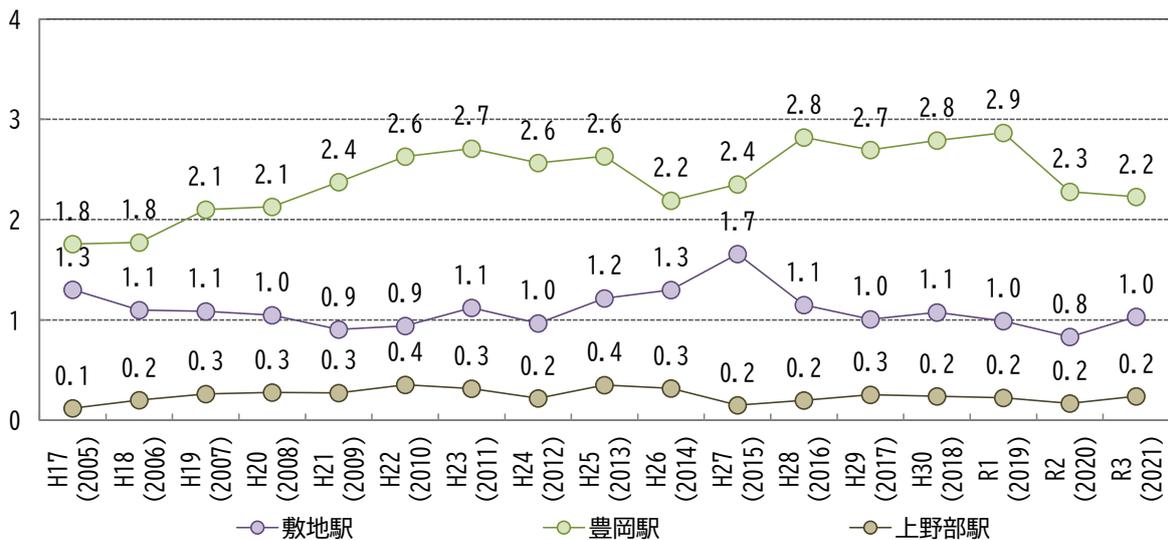
(万人/年)



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

7 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、磐田市立総合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。

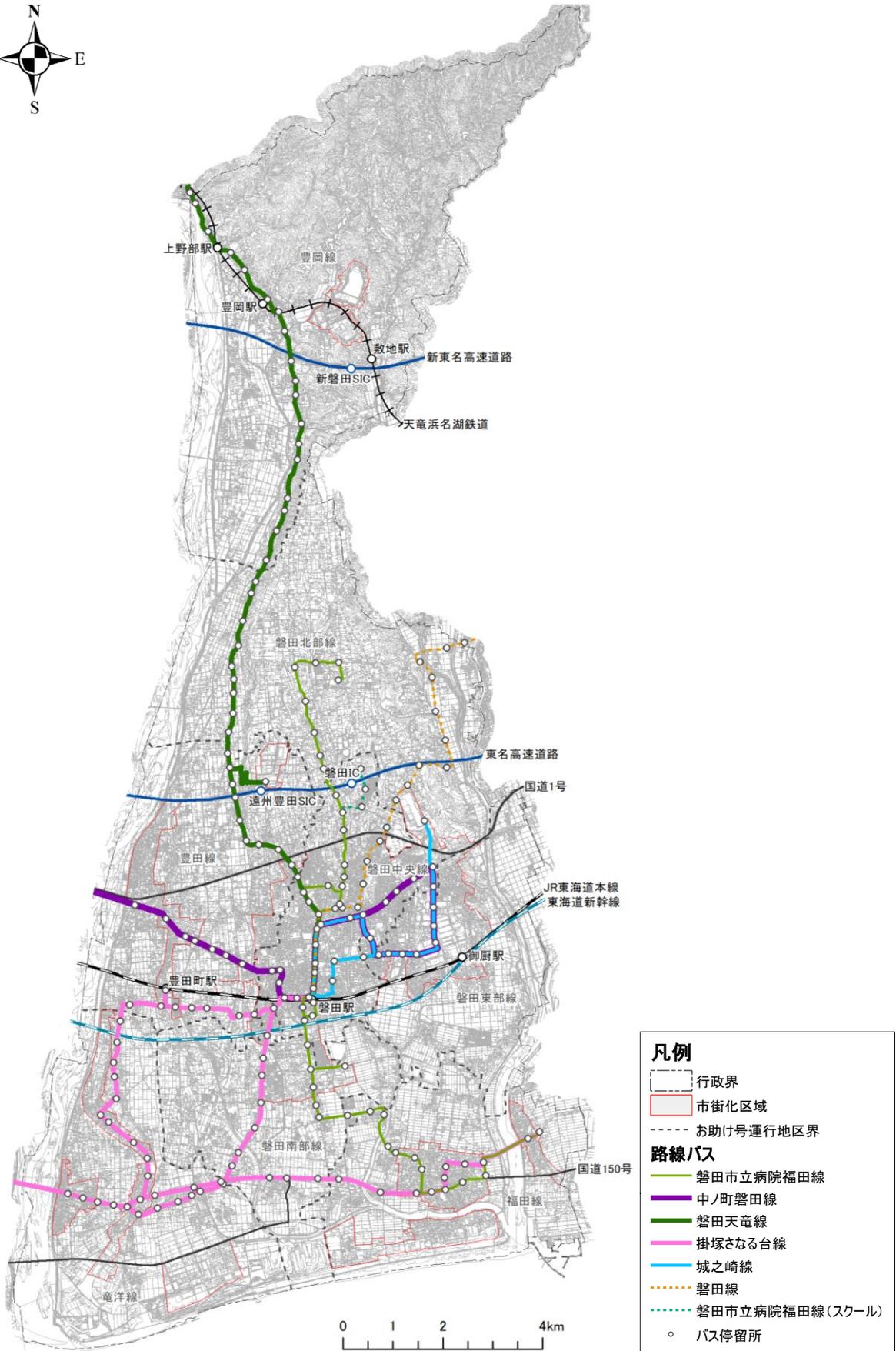
遠鉄バスの利用者数をみると、令和4（2022）年度の見込値では、中ノ町磐田線が最も多く、次いで、磐田天竜線のららぽーと経由、掛塚さなる台線の芳川経由（掛塚発着）の順となっています。新型コロナウイルスによる外出抑制などにより、いずれの路線も令和2（2020）年度に大幅に減少しましたが、令和3（2021）年度には増加に転じている路線もみられます。秋葉バスの利用者数は増加傾向にあり、令和3（2021）年度の見込値では、2系統合わせて135人/日となっています。

■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 | | |
| | | | 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 | | 静岡産業大学経由含む |
| | | | 豊浜郵便局・福田車庫 | 11 | 4 | | |
| | スクールバス | | | 1 | 0 | | |
| | 中ノ町磐田線 | 浜松駅～中ノ町～磐田営業所 | 浜松駅 | 17 | 15 | 東高校経由含む | |
| | | | 磐田営業所 | 17 | 15 | | |
| | | 内 磐田駅発着 | 磐田営業所 | 13 | 2 | | |
| | | | 磐田駅 | 12 | 3 | | |
| | 磐田天竜線 | 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 | | | |
| | | 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 | | | |
| 掛塚さなる台線 | 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 | | | |
| | 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 | | | | |
| 城之崎線 | | | 磐田営業所・ススキ | 10 | 8 | 東高校経由含む | |
| | | | 磐田駅 | 9 | 7 | | |
| 秋葉バス | 磐田線 | 森山入口 | 遠州森町 | 3 | 0 | | |
| | | | 磐田駅前 | 3 | 0 | | |
| | | 森町病院 | 遠州森町 | 2 | 0 | | |
| | | | 磐田駅前 | 2 | 0 | | |

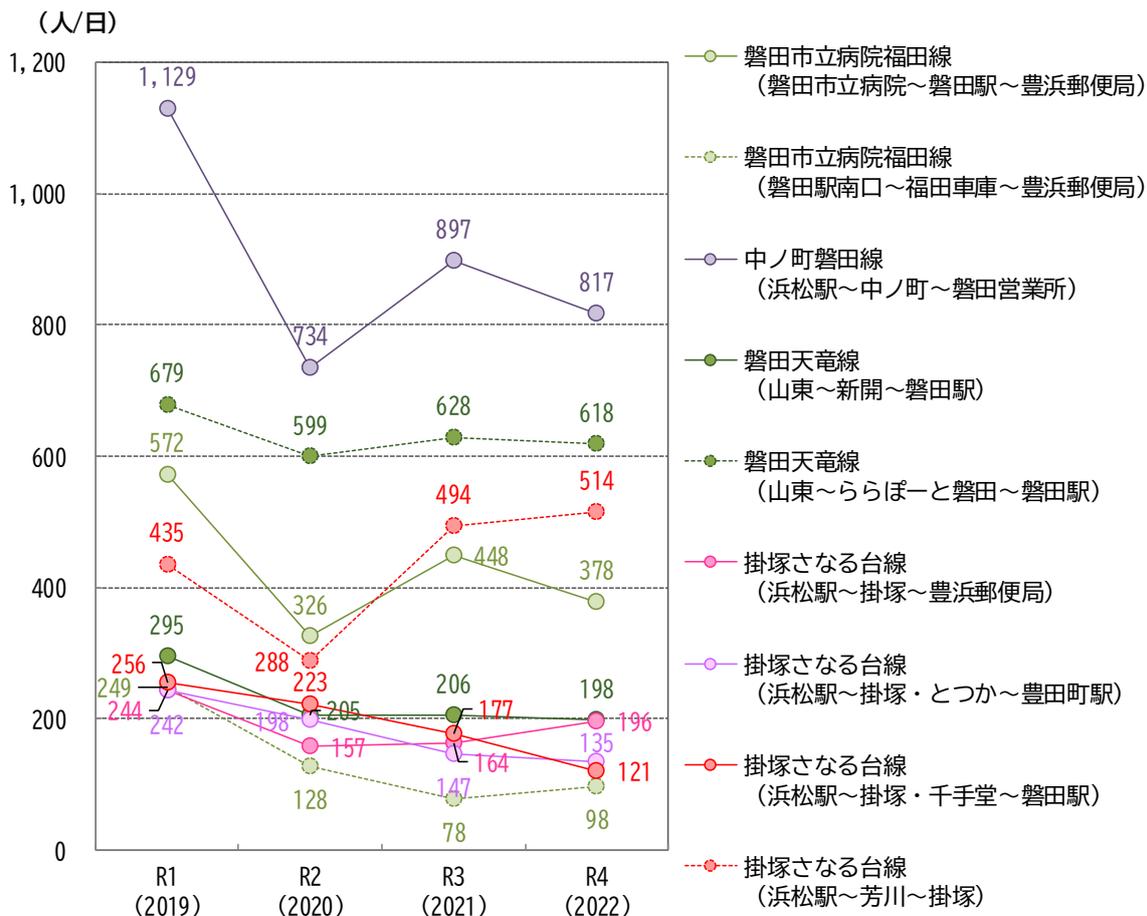
資料：遠鉄バスWEBサイト、秋葉バスサービスWEBサイト

■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

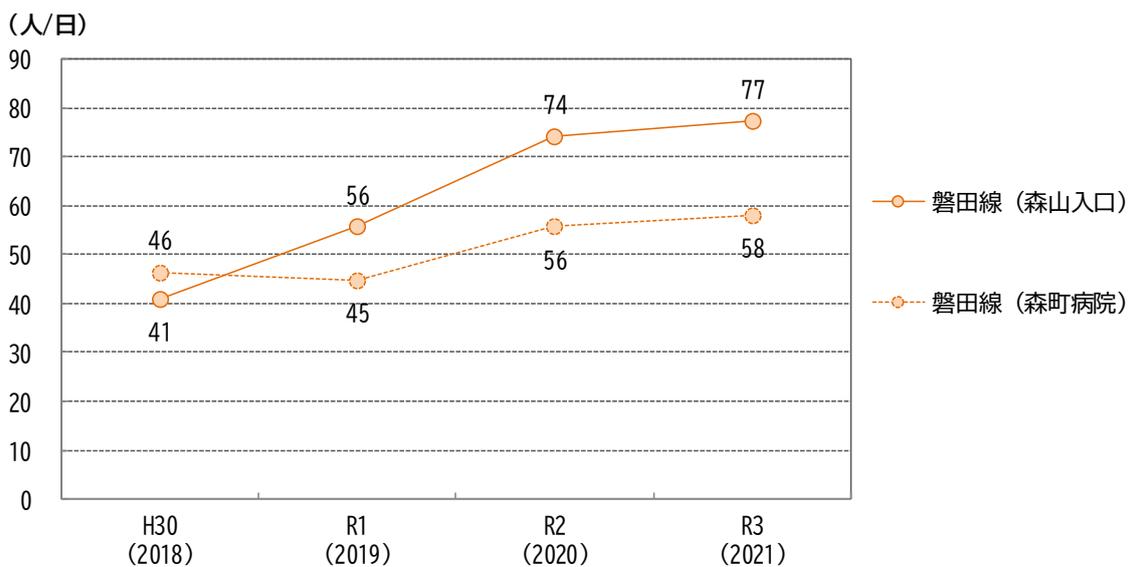
■路線バスの利用者数の推移（遠鉄バス）



※城之崎線はデータなし、R4 (2022) 年度は見込値

資料：磐田市生活バス路線維持費補助金資料

■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：磐田市広域生活バス路線「磐田線」運行事業費補助金資料

8 タクシー

市内には、タクシー事業者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(2018)年以降減少しており、令和2(2020)年は大幅に減少しています。

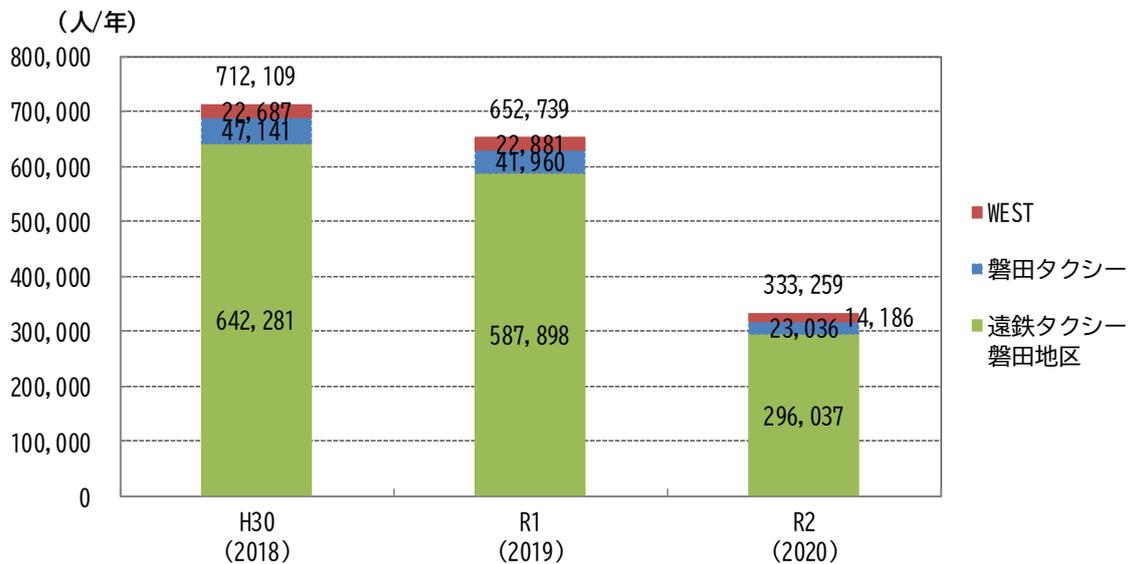
■市内タクシー事業者

| 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

9 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。

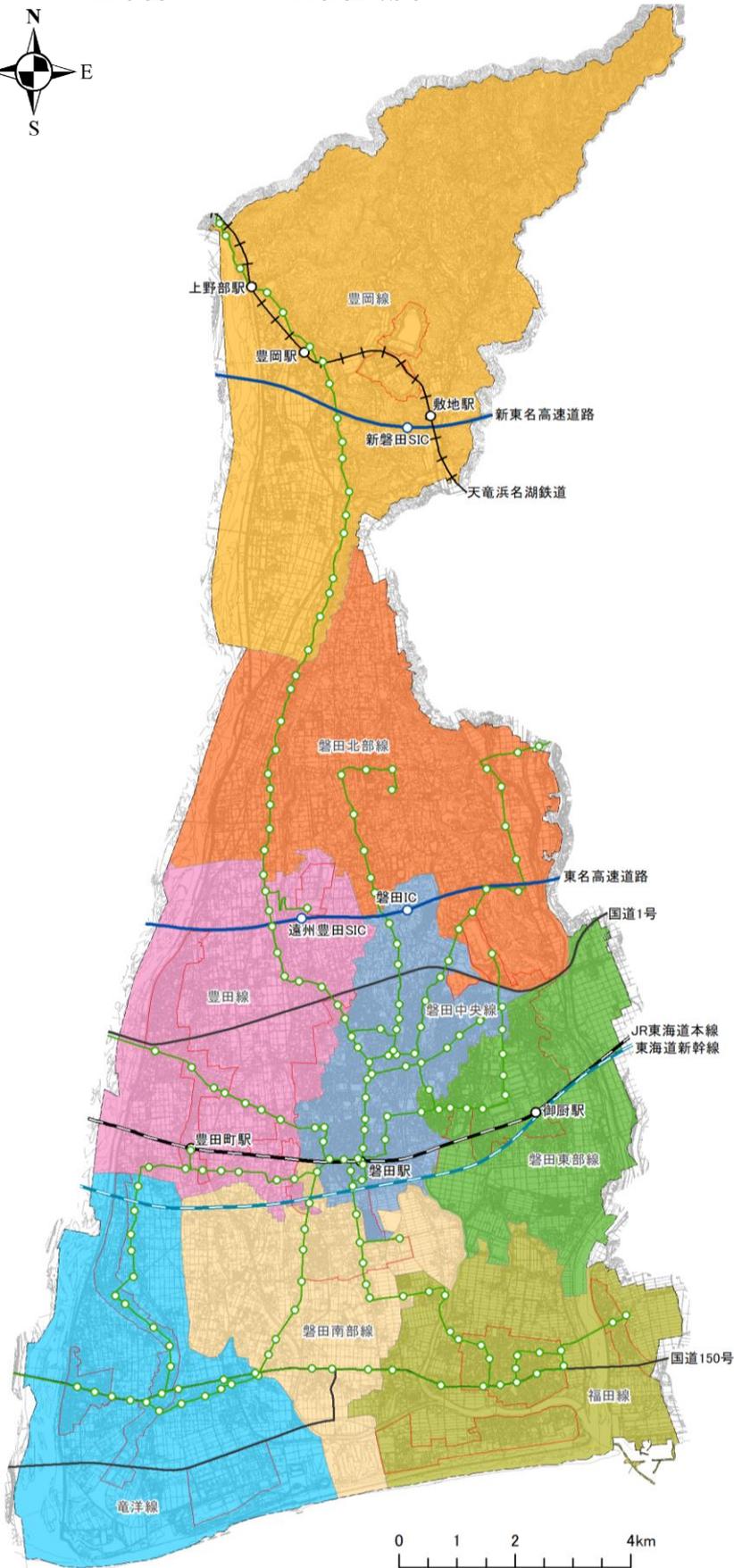
利用数は増加傾向にあり、令和3（2021）年度の見込値では、全体で1日当り約120人となっています。地区別では磐田中央線や豊田線が多く、以下、磐田東部線、竜洋線、磐田南部線、福田線、豊岡線、磐田北部線の順となっています。

■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、御厨駅 | 400 |
| | | 磐田駅と周辺施設、磐田警察署、中央図書館、アミューズ豊田、磐田市民文化会館あたりあ | 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） | 9 (8:00～16:00) | 磐田駅と周辺施設、磐田警察署、豊田町駅、竜洋なぎの木会館、中央図書館、アミューズ豊田、磐田市民文化会館あたりあ | 800 |
| | | 磐田市立総合病院 | 1,000 |
| | | 遠鉄「小島」バス停 | 200 |
| | | 地区内施設 | 400 |
| | | 磐田駅と周辺施設、磐田警察署、竜洋なぎの木会館、御厨駅 | 800 |
| 福田線（ふくタク） | 7 (8:30～15:30) | 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 |
| | | 磐田駅と周辺施設、磐田警察署、竜洋なぎの木会館、御厨駅 | 800 |
| 竜洋線（竜タク） | 9 (8:00～16:30) | 地区内施設 | 400 |
| | | 豊田町駅 | 600 |
| | | 磐田駅と周辺施設、磐田警察署、アミューズ豊田、磐田市民文化会館あたりあ | 800 |
| | | 磐田市立総合病院 | 1,000 |
| | | 遠鉄「掛塚」バス停 | 200 |
| 豊岡線（ごんタク） | 9 (7:30～17:00) | 地区内施設 | 400 |
| | | 磐田市立総合病院 | 1,000 |
| | | 磐田駅と周辺施設、磐田警察署、豊田町駅、アミューズ豊田、磐田市民文化会館あたりあ | 2,000 |
| | | 竜洋なぎの木会館 | 2,400 |
| | | 天浜線（豊岡駅・上野部駅・敷地駅） 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、磐田市民文化会館あたりあ | 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



凡例

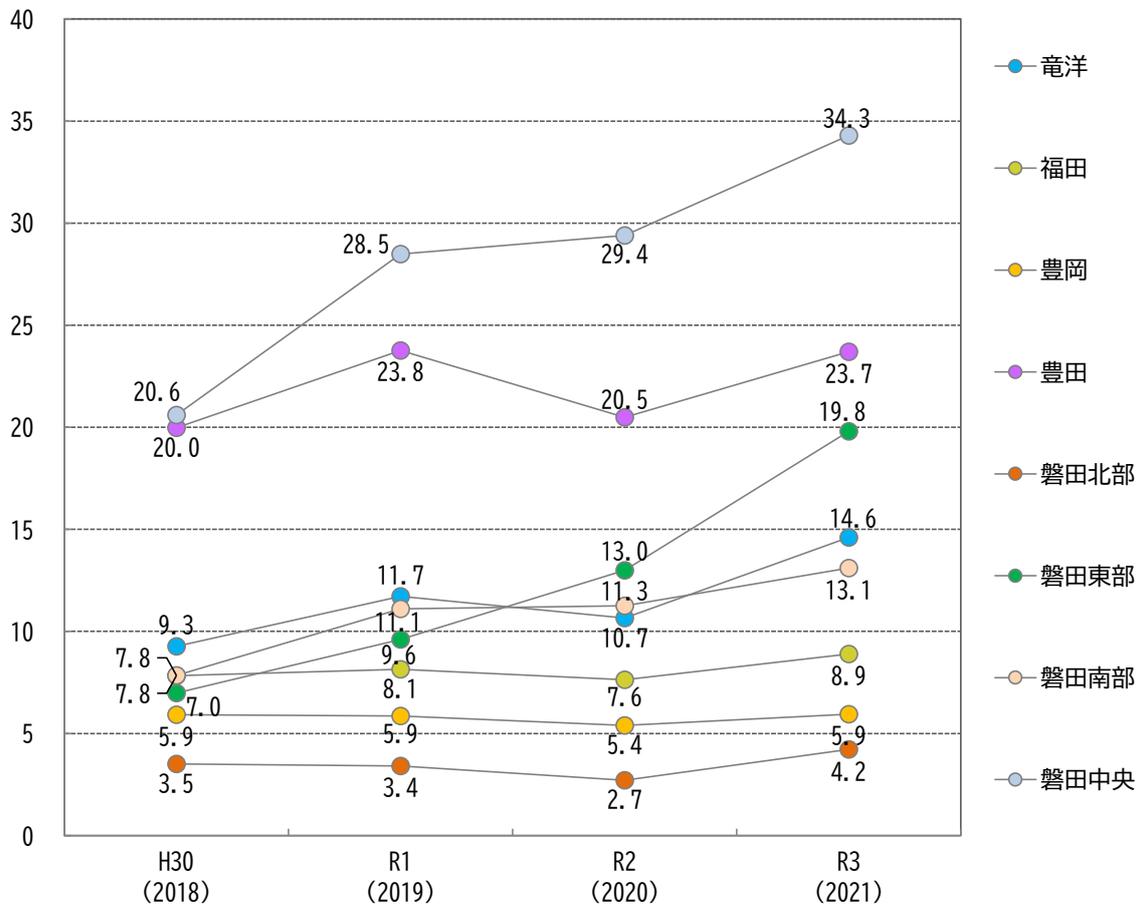
- 行政界
- 市街化区域
- バスルート
- バス停留所

運行地区

- 竜洋線
- 福田線
- 豊岡線
- 豊田線
- 磐田北部線
- 磐田東部線
- 磐田南部線
- 磐田中央線

■デマンド型乗合タクシーの利用者数の推移

(人/日)



資料：市政報告書

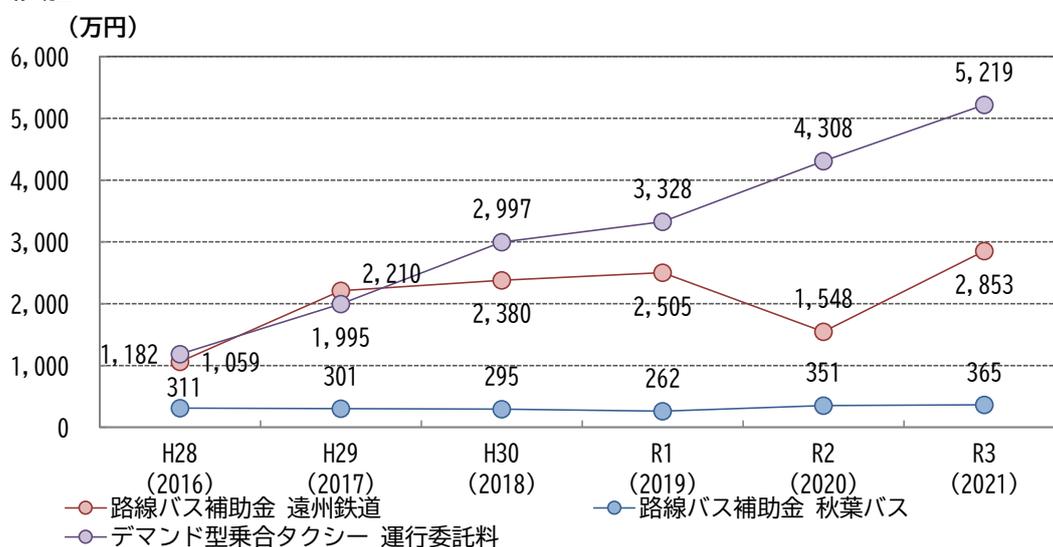
10 公費負担

公共交通に関する公費負担としては、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。

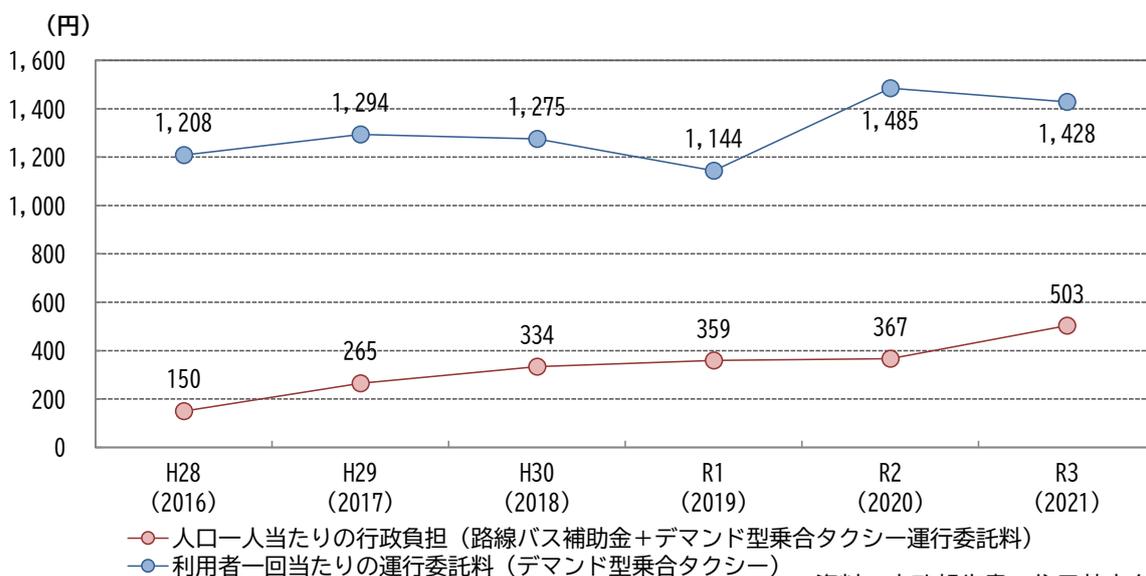
遠州鉄道に対する補助金は、令和2（2020）年度に一旦減少しましたが、令和3（2021）年度には再び増加し、全体として増加傾向にあります。秋葉バスに対する補助金は概ね横ばいで推移しています。デマンド型乗合タクシーは、利用者の増加に伴い運行委託料の増加が続いています。

本市の人口一人当りに対する公費負担（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3（2021）年度時点で503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3（2021）年度に1,352円/人・年となっており、大きく増加がみられた令和2（2020）年度からは減少しましたが、長期的にみると増加しています。

■公費負担



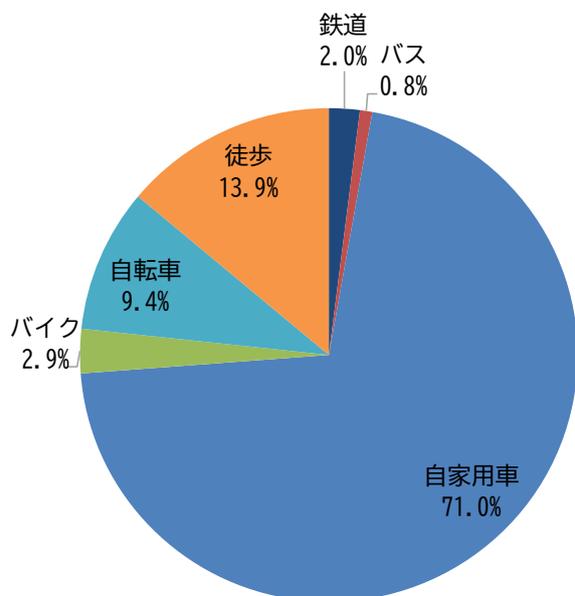
■一人当たりの公費負担



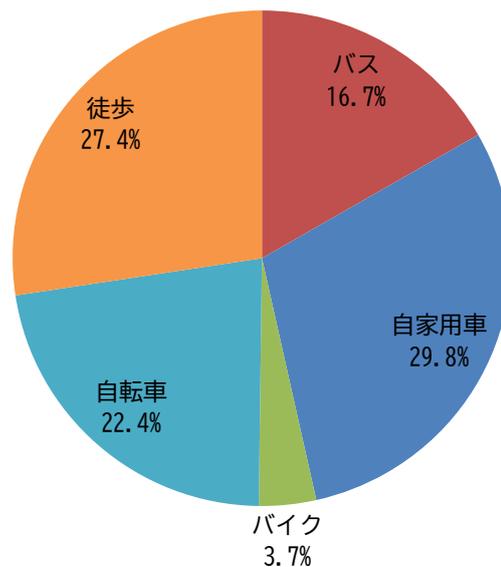
1.1 交通分担率

本市の移動における交通手段分担率は、自家用車が約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、自家用車が約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）



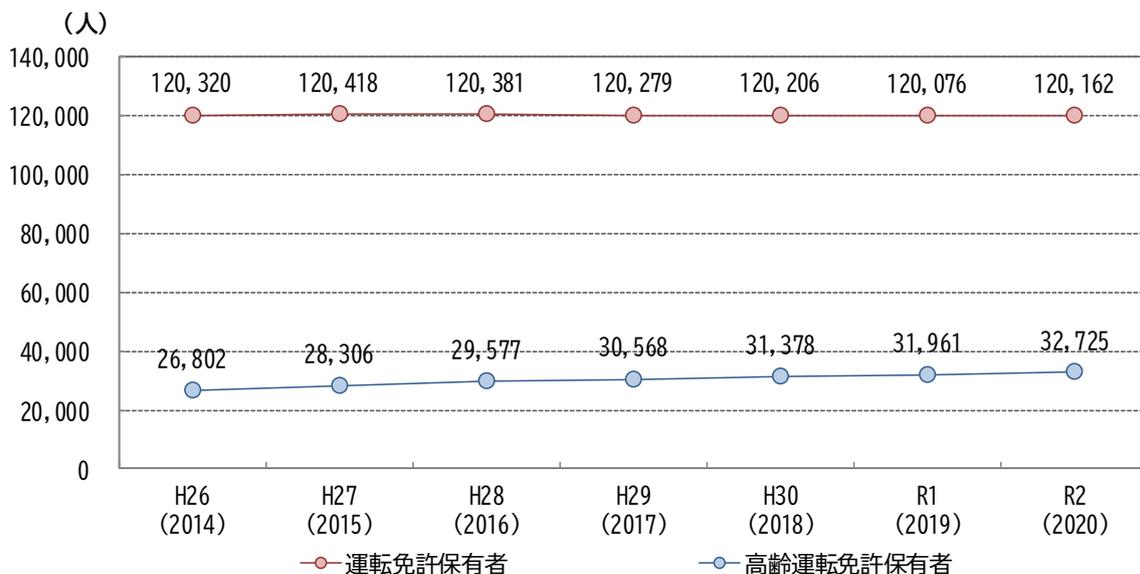
資料：磐田市全国都市交通特性調査に伴うアドオン調査結果分析等業務

1 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（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。

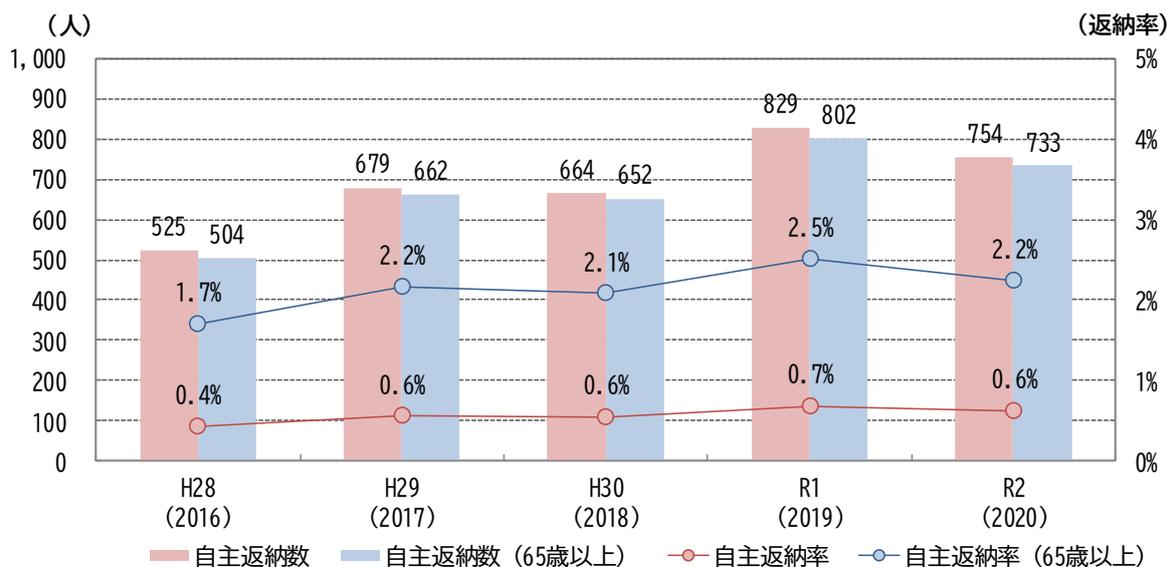
一方、運転免許の自主返納率の推移をみると、65 歳以上の運転免許保有者の自主返納率は、令和元（2019）年まで増加傾向にありましたが、令和 2（2020）年にやや減少し 2.2%となっています。

■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

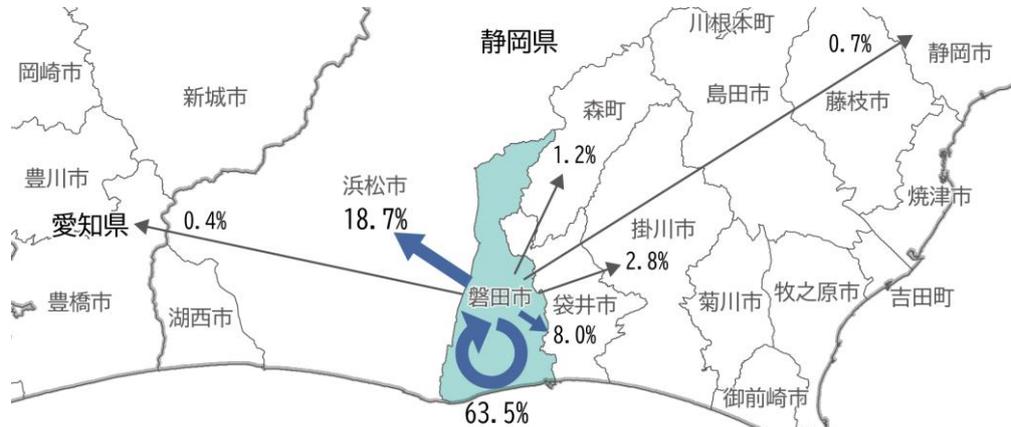
1.3 通勤・通学

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。

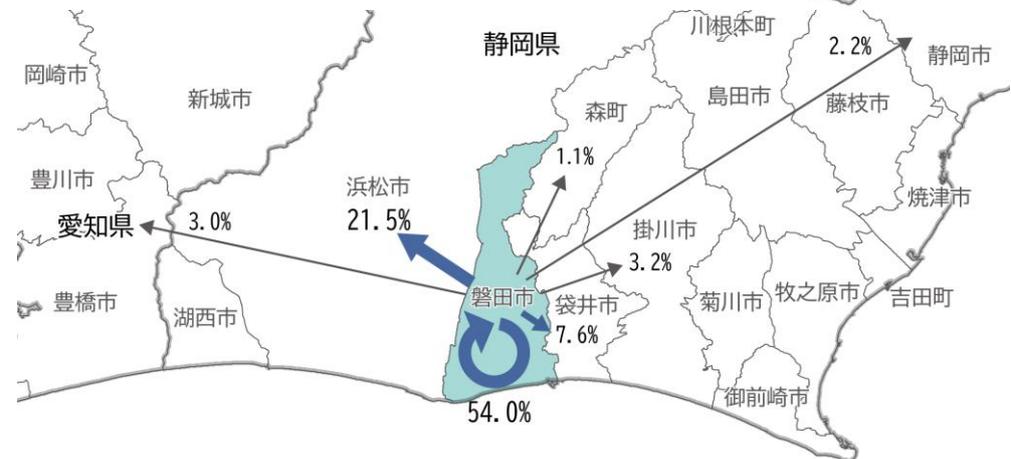
通勤・通学時の交通手段分担率をみると、自家用車が74.4%で突出しており、次いで、自転車(10.8%)の順となっています。鉄道・電車は6.3%、乗合バスは3.1%と1割に満たない状況にあります。

■通勤・通学流動図

<通勤>

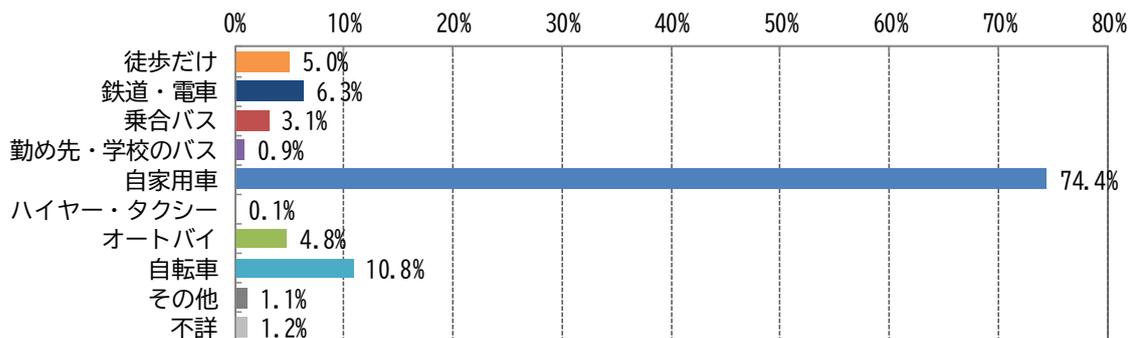


<通学>



資料：平成 27 (2015) 年国勢調査

■通勤・通学の交通手段分担率 (平成22 (2010) 年)



資料：平成 22 (2010) 年国勢調査

1.4 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：令和元（2019）年10月
- コロナ禍：令和2（2020）年10月
- コロナ禍（第5波後緊急事態宣言明け）：令和3（2021）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 |
| 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） ※令和2（2020）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 ※令和3（2021）年4月1日移転（アミューズ豊田へ） |
| | 【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

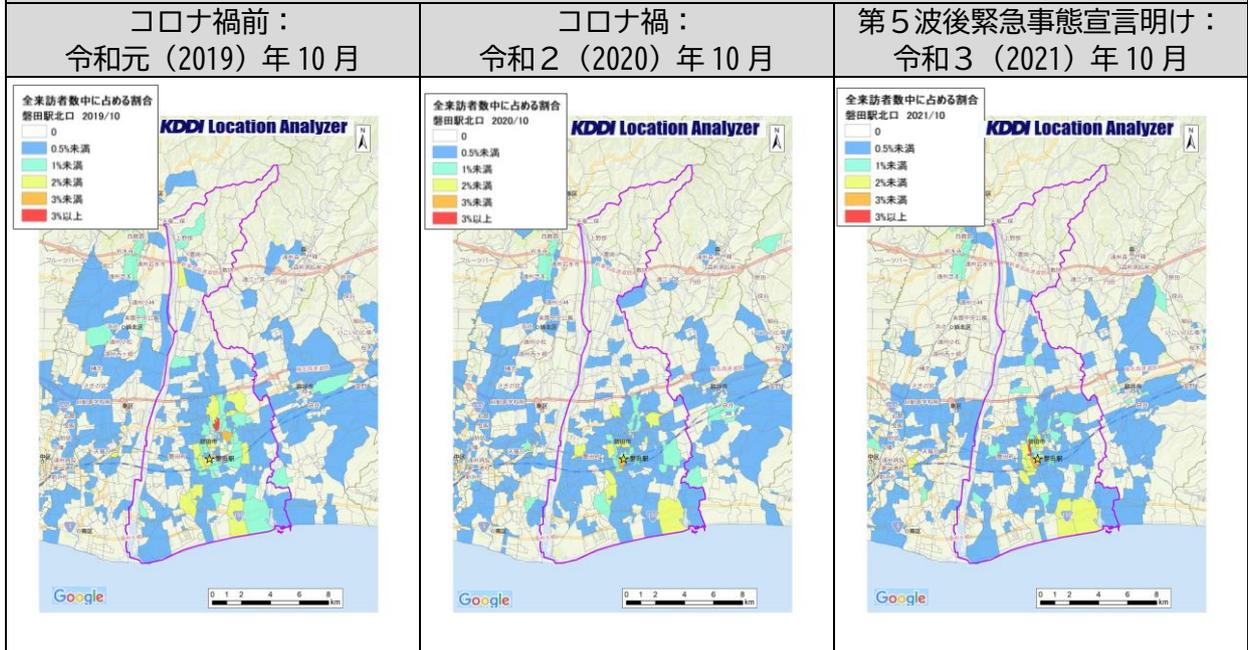
出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」

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)

居住地分布



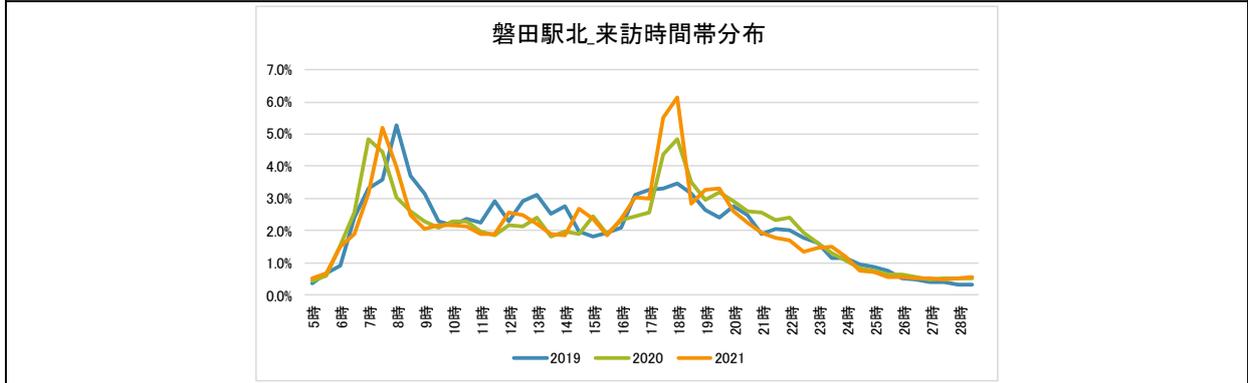
来訪者数の推移



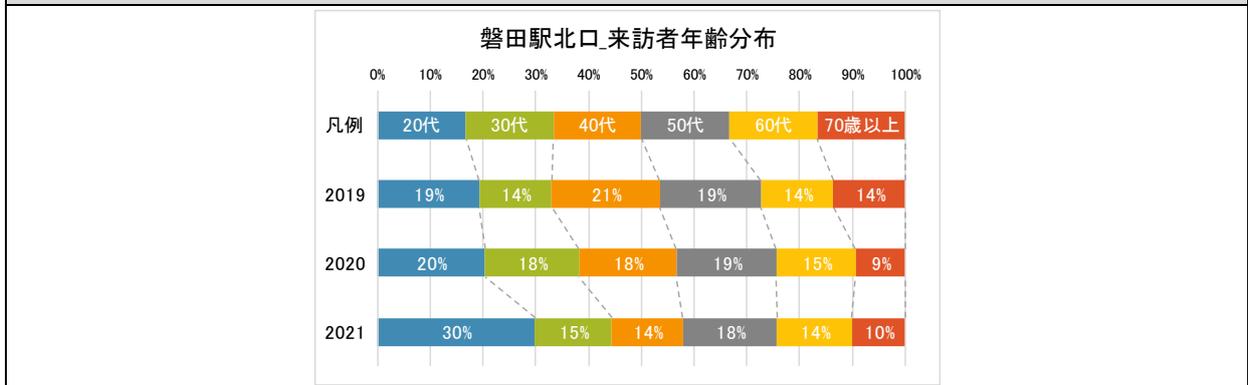
赤数字：(2019年10月を1とした各年10月の月来訪者数の割合)

- ：県緊急事態宣言中
- ：県まん延防止等重点措置中

来訪時間帯分布

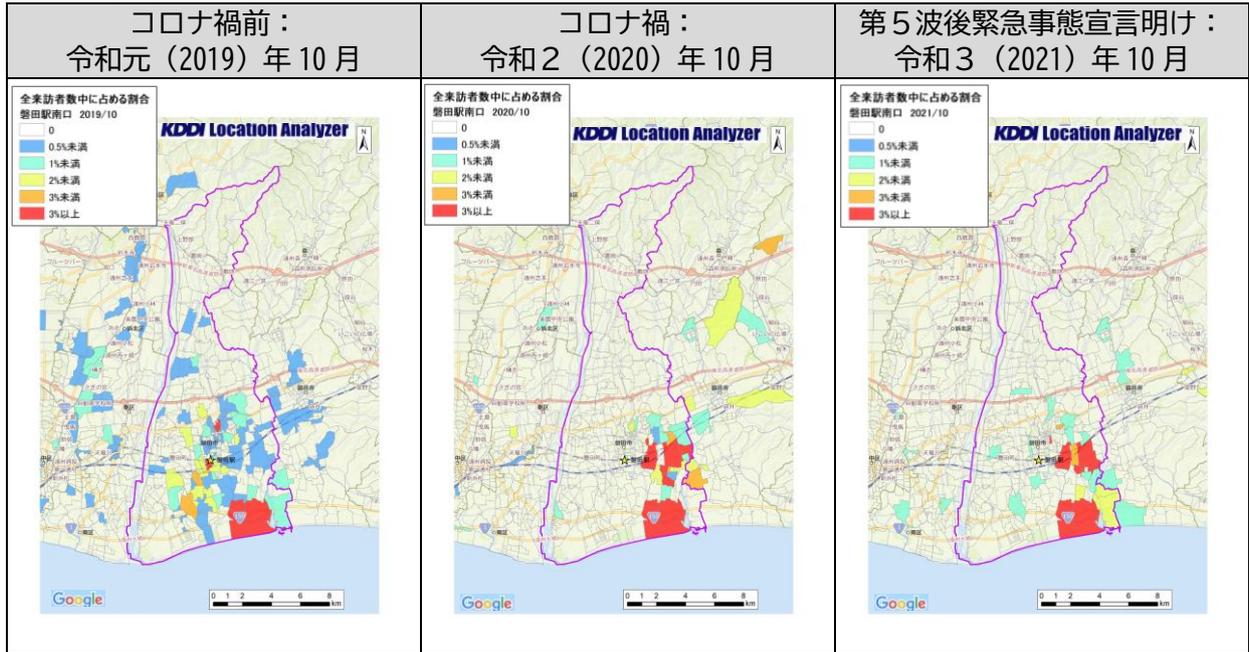


来訪者年齢分布

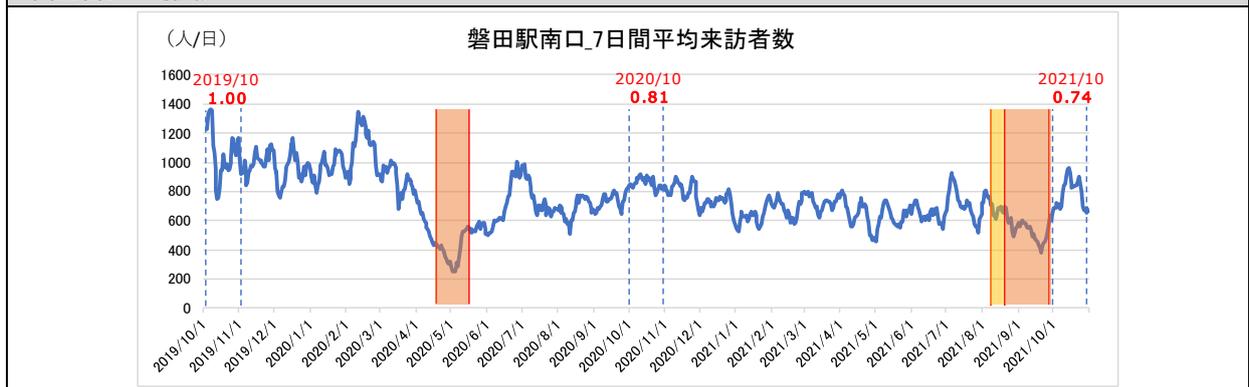


- ・ 磐田駅北口の利用者は広範囲に広がり、磐田駅周辺から国道1号以南、福田地区の利用者が多くなっている。
- ・ 来訪者数は、朝の7時から9時、夕の16時から19時に多くなっている。
- ・ 利用者の年齢層については、20代～70歳以上まで、まんべんなく利用されているが、特に20代の占める割合が高く、コロナ禍・緊急事態宣言明けにおいてはその傾向が強くなっている。
- ・ コロナ禍により、来訪者数は減少したが、利用者の居住地には大きな変化はない。

(磐田駅南口)



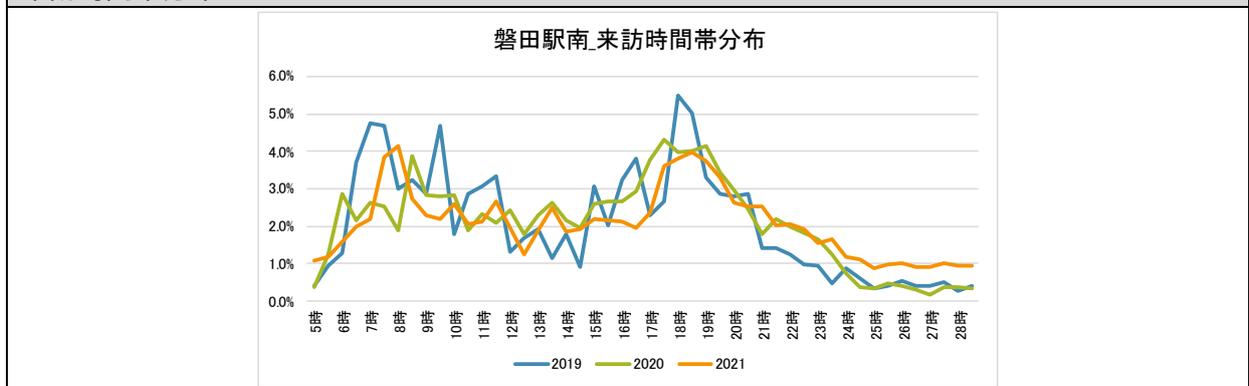
来訪者数の推移



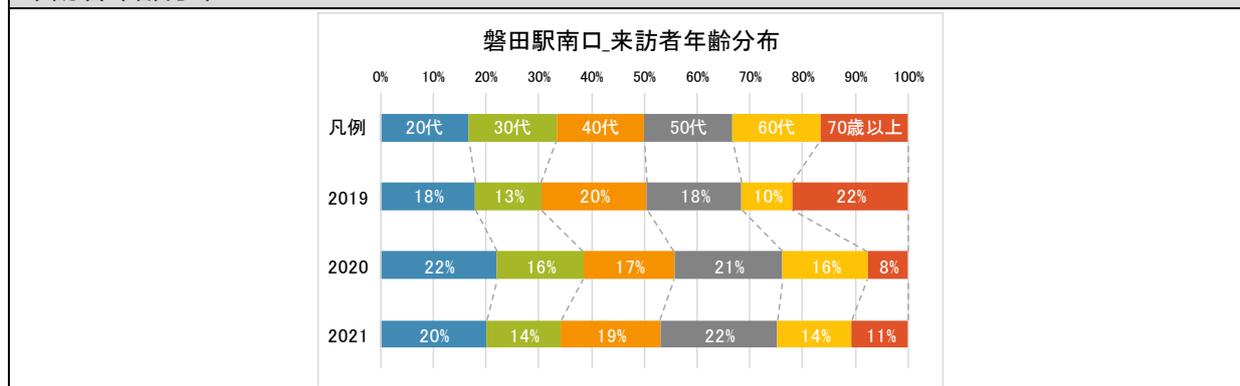
赤字：（2019年10月を1とした各年10月の月来訪者数の割合）

- ：県緊急事態宣言中
- ：県まん延防止等重点措置中

来訪時間帯分布

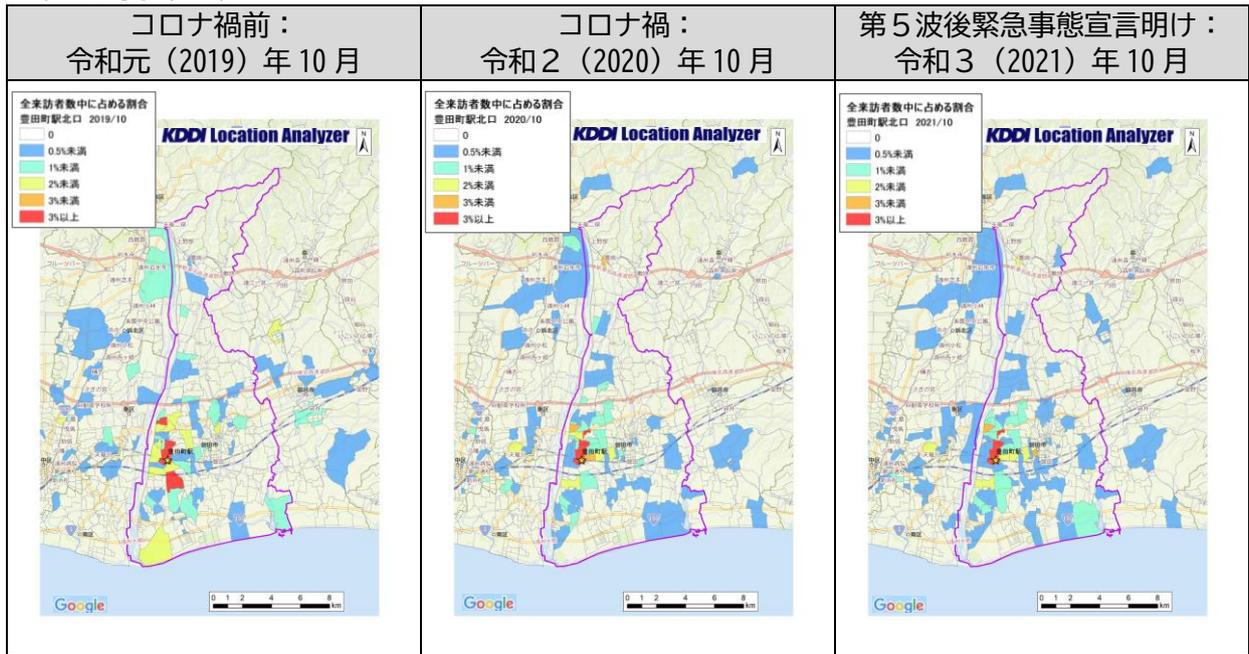


来訪者年齢分布



- ・ 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・緊急事態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。

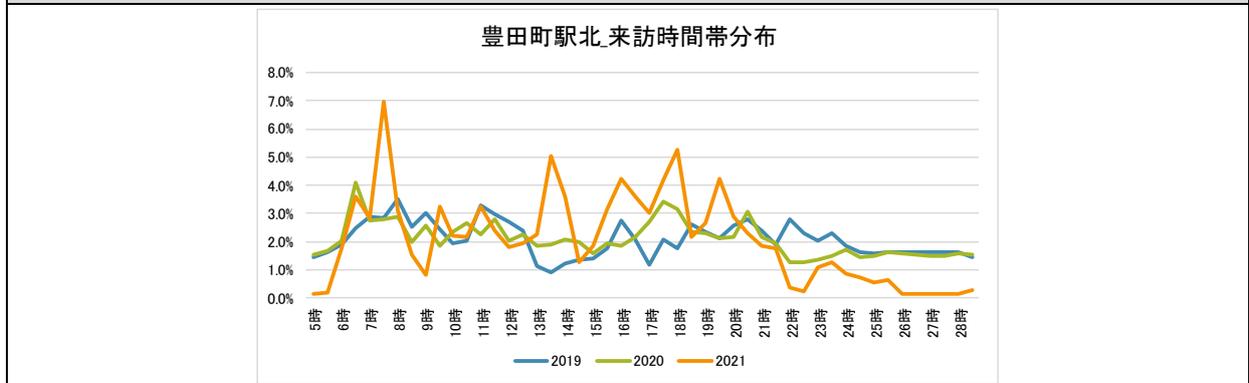
(豊田町駅北口)



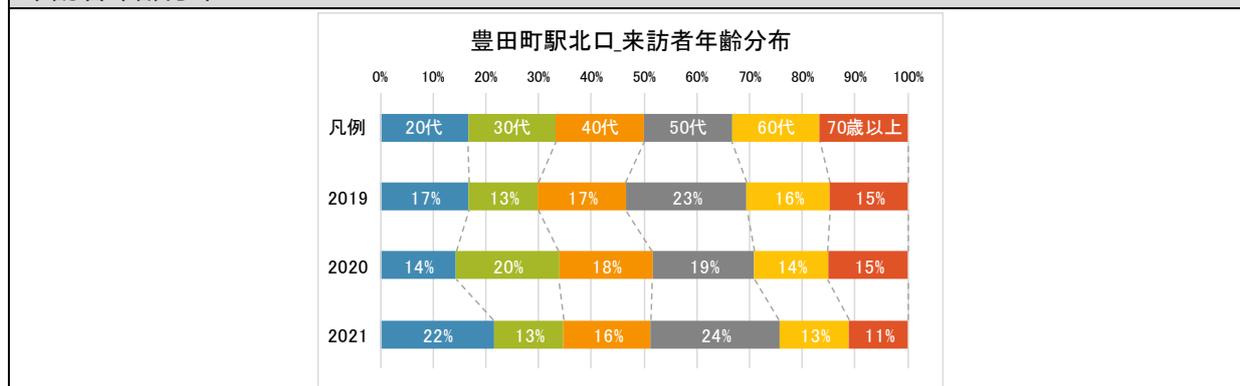
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

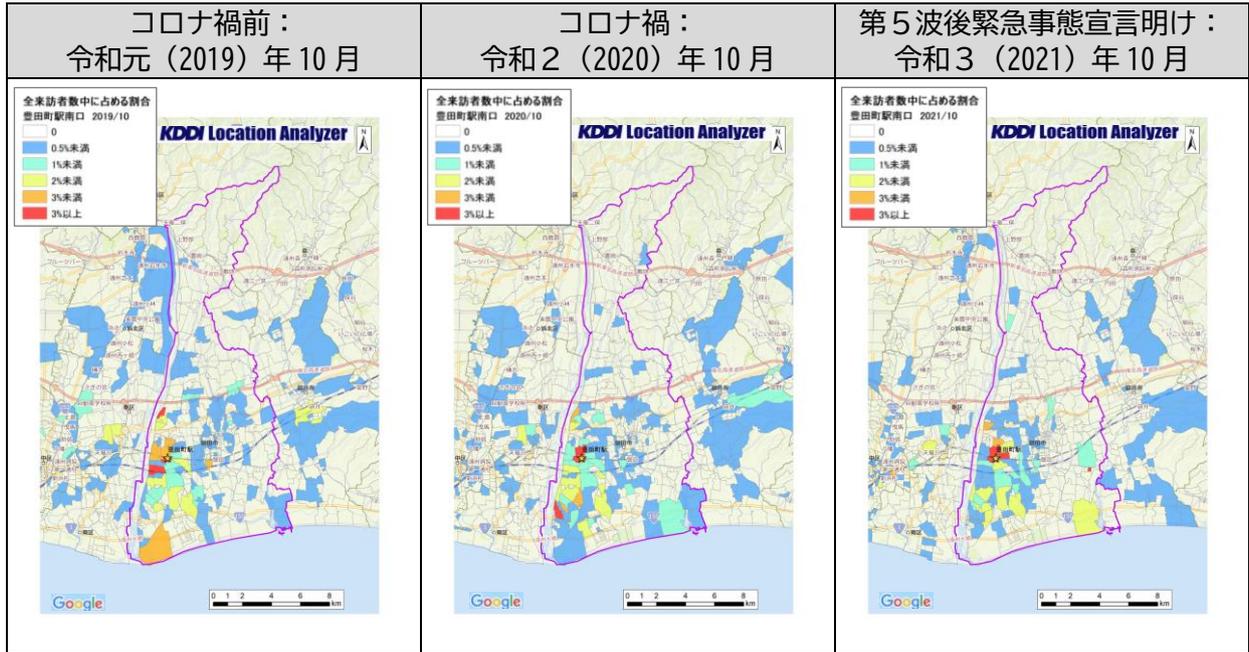


来訪者年齢分布



- ・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。緊急事態宣言明けは、午前は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、緊急事態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

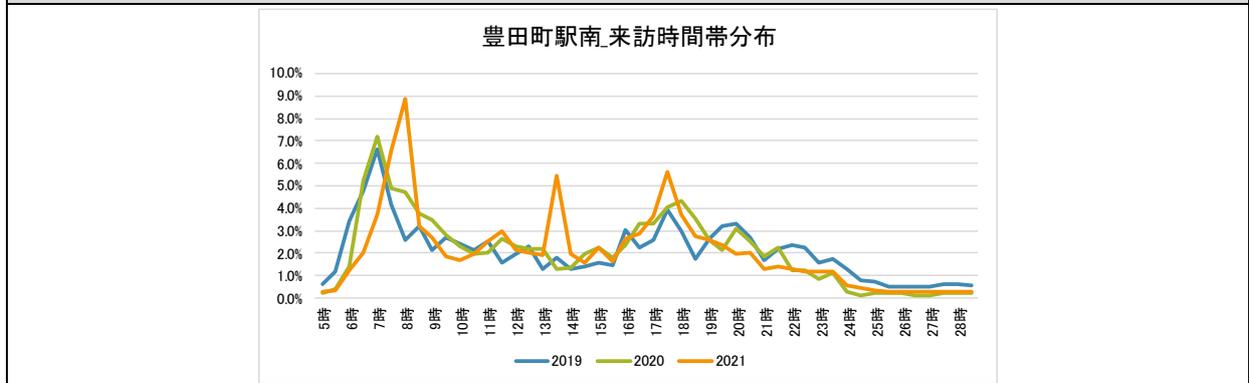


赤字：（2019年10月を1とした各年10月の月来訪者数の割合）

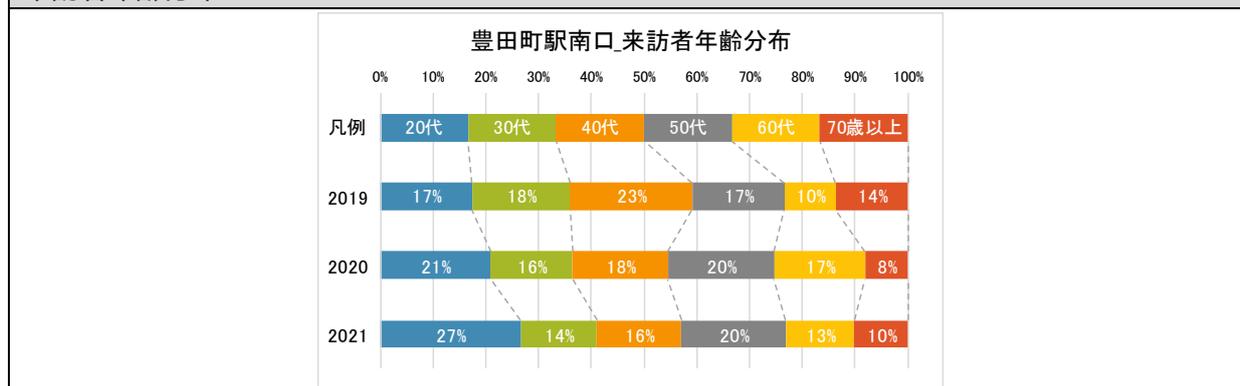
：県緊急事態宣言中

：県まん延防止等重点措置中

来訪時間帯分布

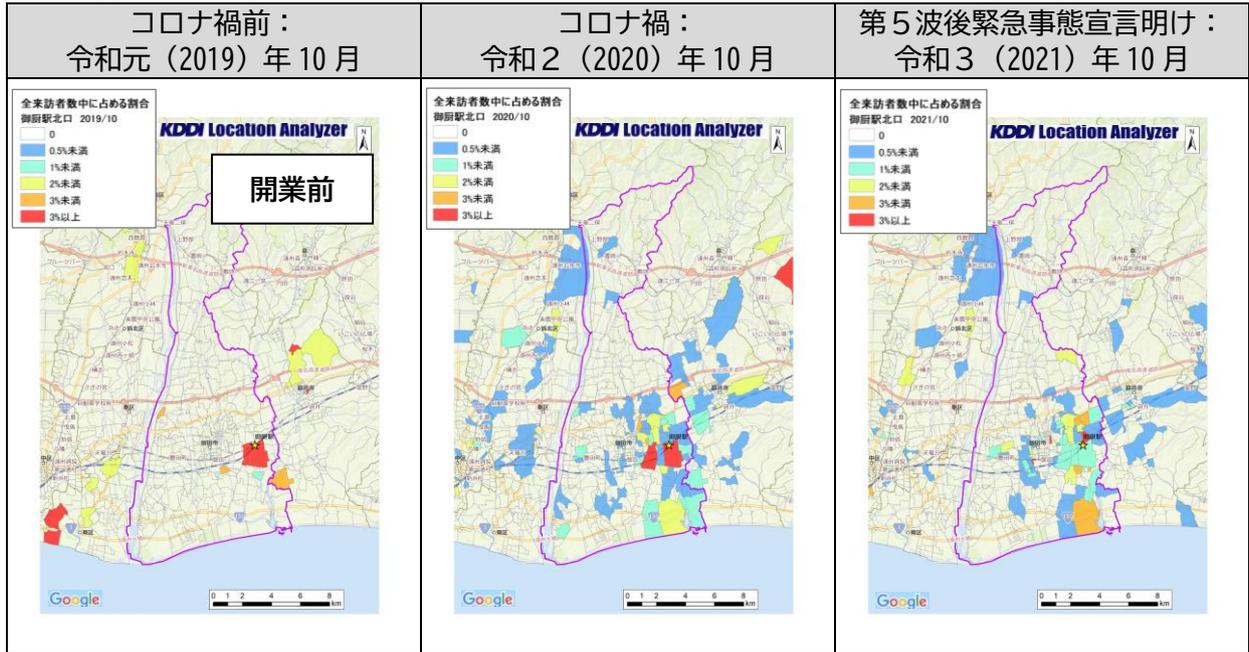


来訪者年齢分布



- ・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時ころに多く、午後は分散してものの、17時から18時ころに多くなっている。緊急事態宣言明けは、朝のピークが8時ころとなり、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、緊急事態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

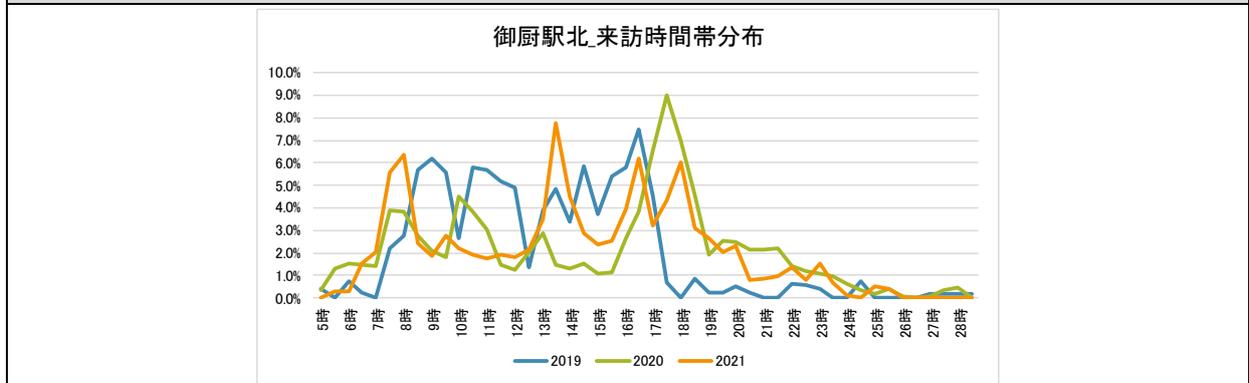


赤数字：（2019年10月を1とした各年10月の月来訪者数の割合）

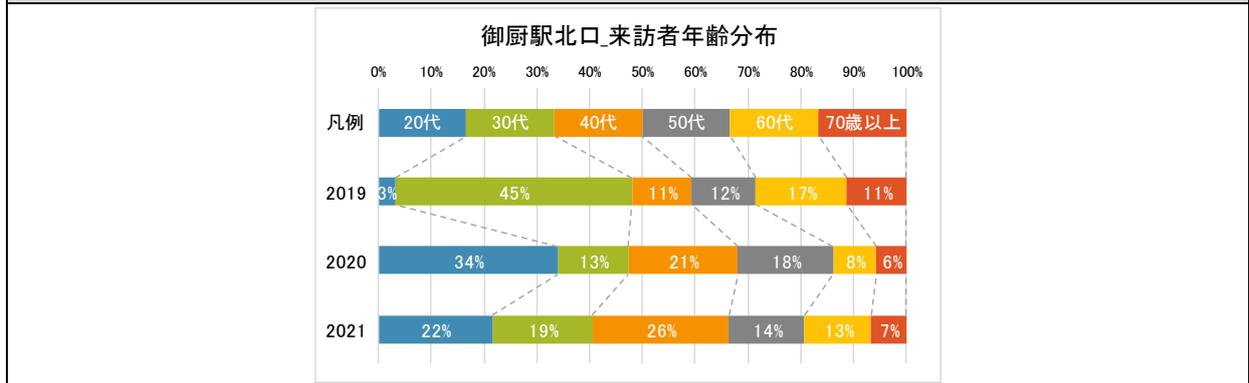
：県緊急事態宣言中

：県まん延防止等重点措置中

来訪時間帯分布

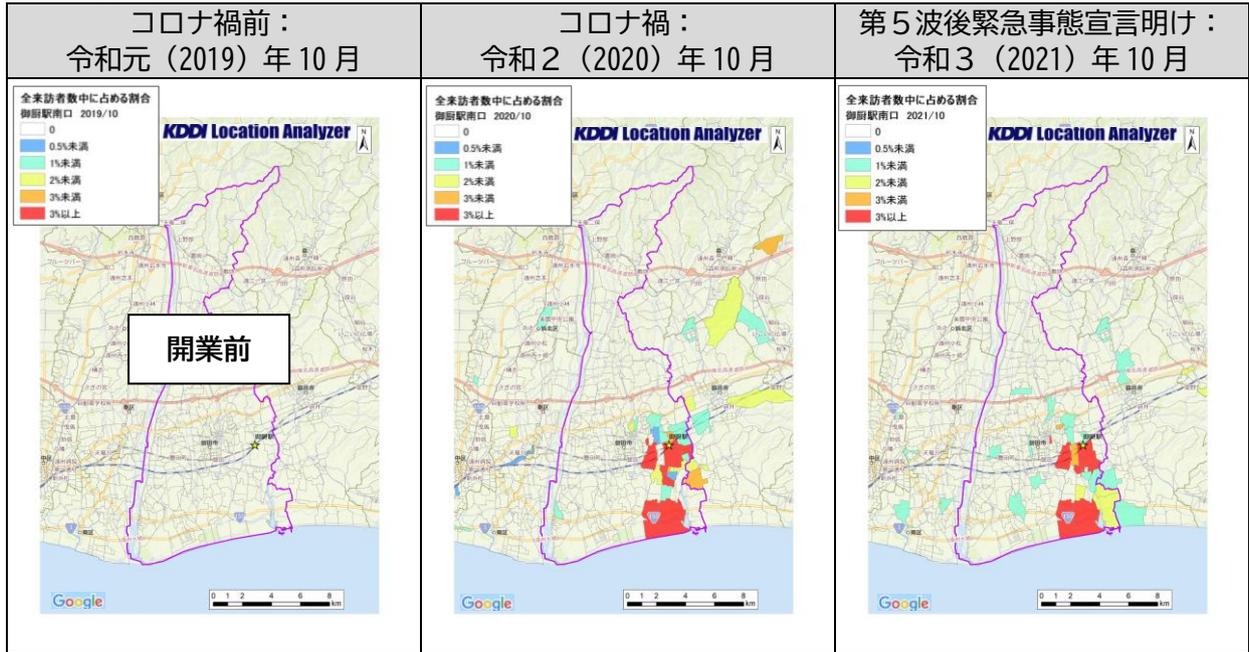


来訪者年齢分布

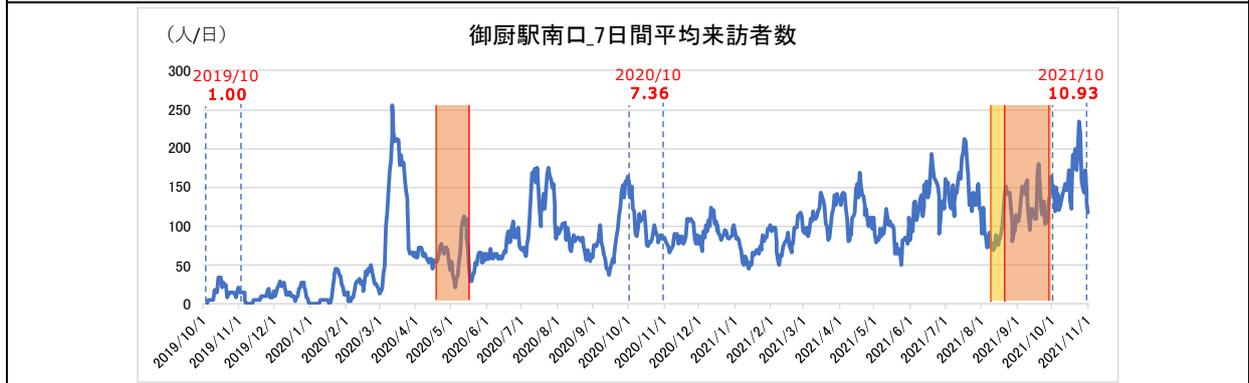


- ・御厨駅の開業は、令和2（2020）年3月14日であるため、コロナ禍と緊急事態宣言明けの2時点で比較する。
- ・御厨駅北口の利用者は、御厨駅の周辺地区に加え、福田地区の利用者が多くなっている。
- ・来訪者数は、コロナ禍においては、午前は7時から9時ごろに多く、午後は18時ごろが最も多くなっている。緊急事態宣言明けは、朝のピーク時間帯に変化はないものの、午後は13時から14時、16時から17時、18時から19時と複数時間帯に集中がみられる。
- ・利用者の年齢層については、コロナ禍においては、20代の割合が最も高く、60歳代以上の利用は少なくなっている。緊急事態宣言明けは、40代の割合が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

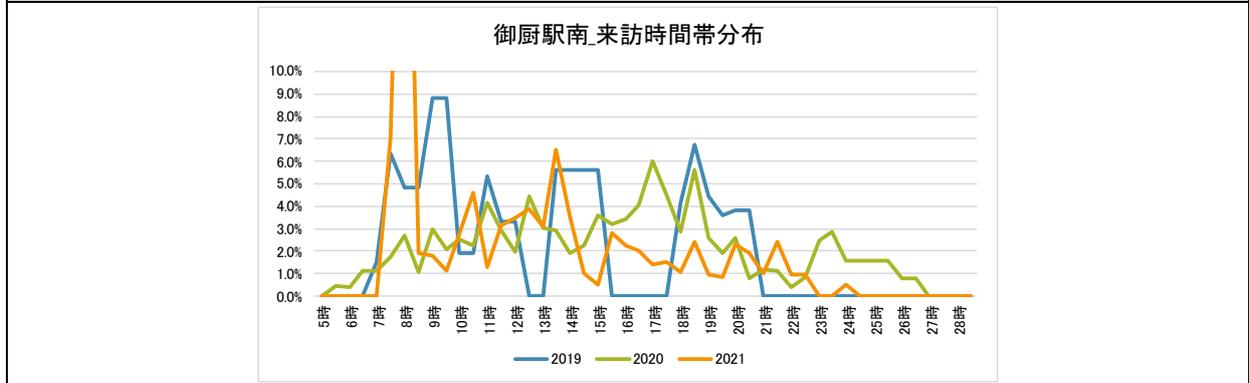
(御厨駅南口)



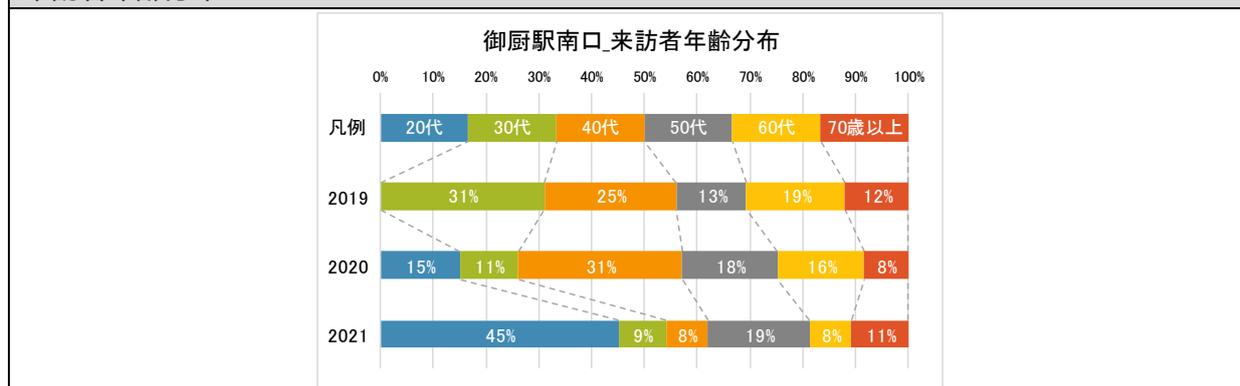
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

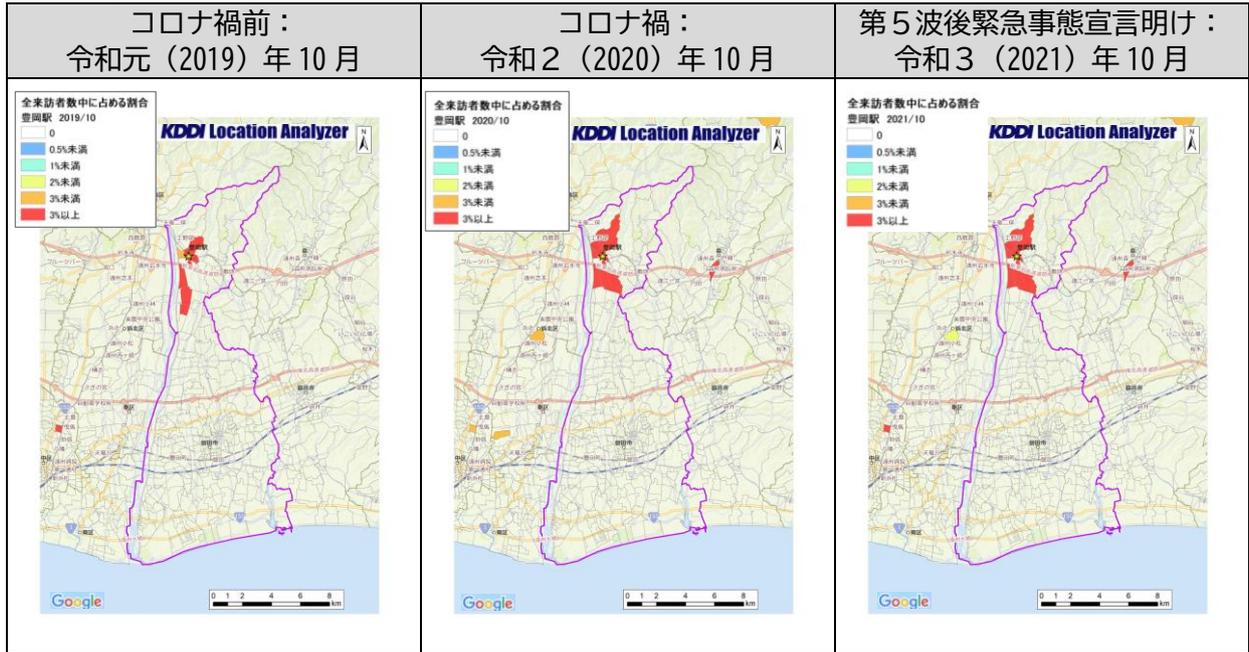


来訪者年齢分布

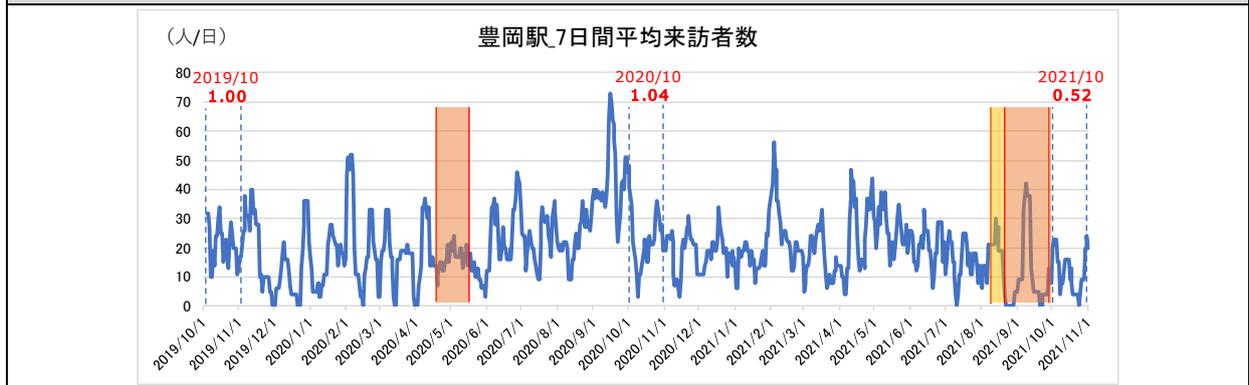


- ・御厨駅の開業は、令和2（2020）年3月14日であるため、コロナ禍と宣言明けの2時点で比較する。
- ・御厨駅南口の利用者は、北口同様、御厨駅の周辺地区に加え、福田地区の利用者が多くなっているが、より鉄道南側の利用が多くなっている。
- ・来訪者数は、コロナ禍においては、午前8時、11時ころに多く、午後は17時、18時から19時ころが最も多くなっている。緊急事態宣言明けは、朝の7時から8時の利用が突出して多く、10時、13時から14時が多くなっている。
- ・利用者の年齢層については、コロナ禍においては、40代の割合が最も高くなっている。緊急事態宣言明けは、20代の割合が45%を占め、次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

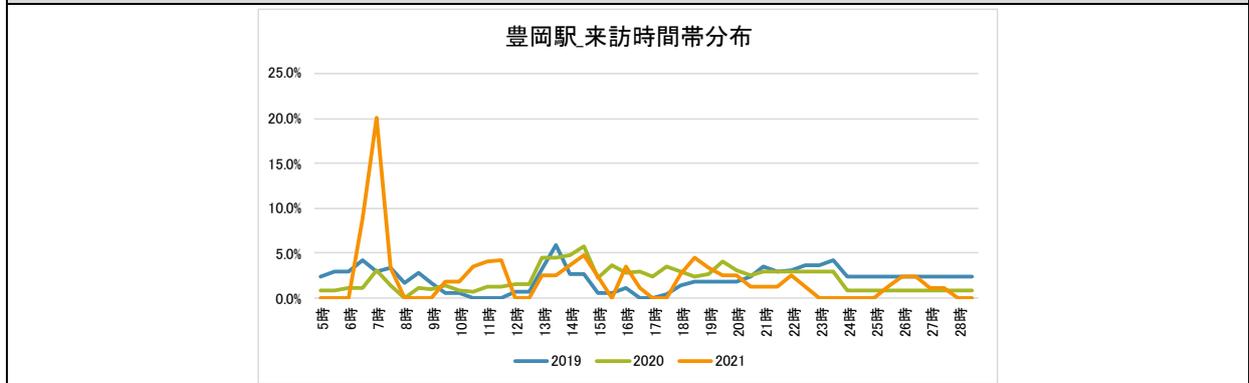
(豊岡駅)



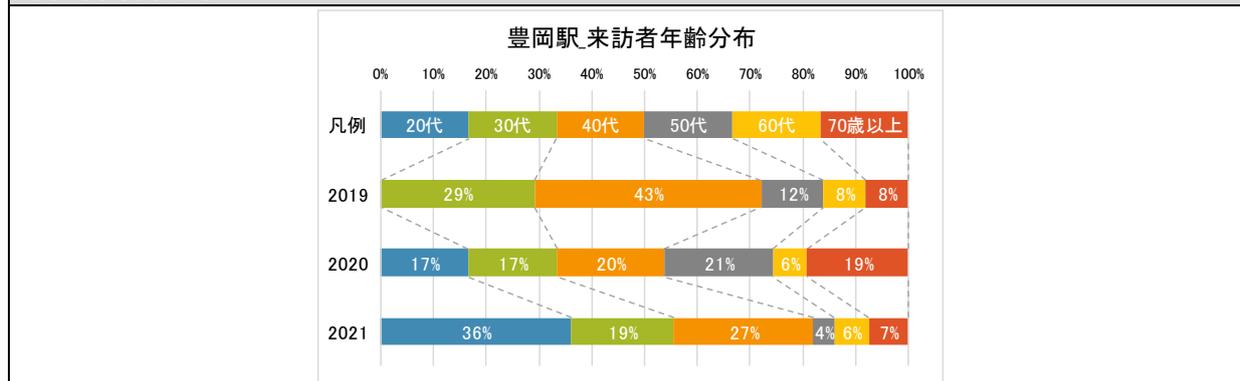
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

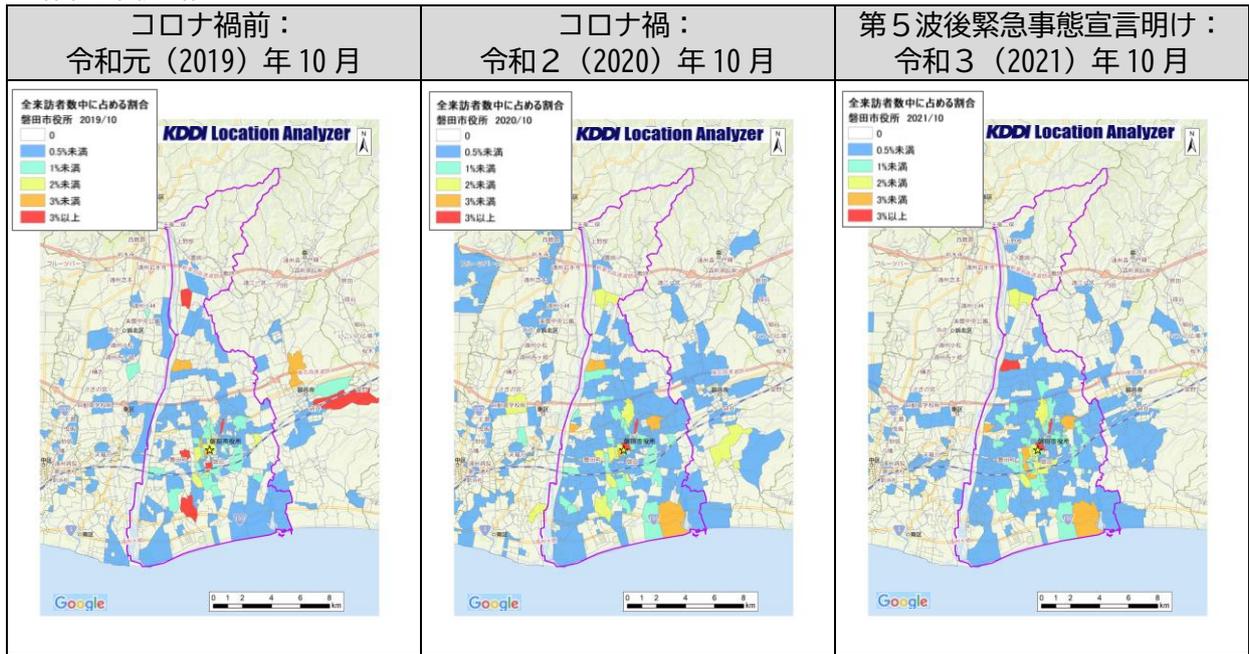


来訪者年齢分布

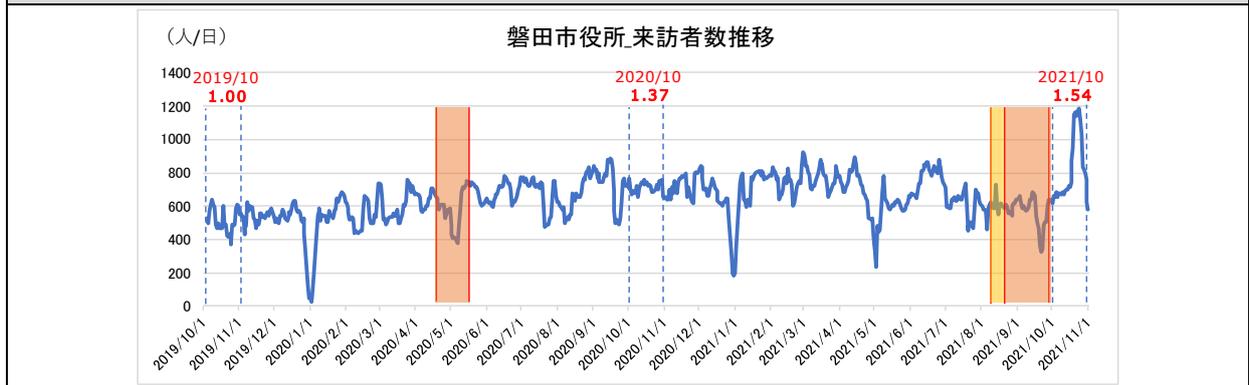


- ・豊岡駅の利用者は、豊岡駅周辺に限定されている。
- ・来訪者数は、コロナ禍前は朝の9時ころまで、13時から14時ころが多くなっている。コロナ禍において、大きな変化はないが、緊急事態宣言明けには、朝7時ころに集中がみられる。また、10時から12時ころにも利用が増えている。
- ・利用者の年齢層についてはコロナ禍前においては、30代・40代で7割強を占めていたが、コロナ禍では、20代～50代、70歳以上で、まんべんなく利用されており、緊急事態宣言明けでは、20代の占める割合が倍増し、30代・40代も増加しており、50代以上の割合が低くなっている。
- ・コロナ禍により、来訪者数は増加したが、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

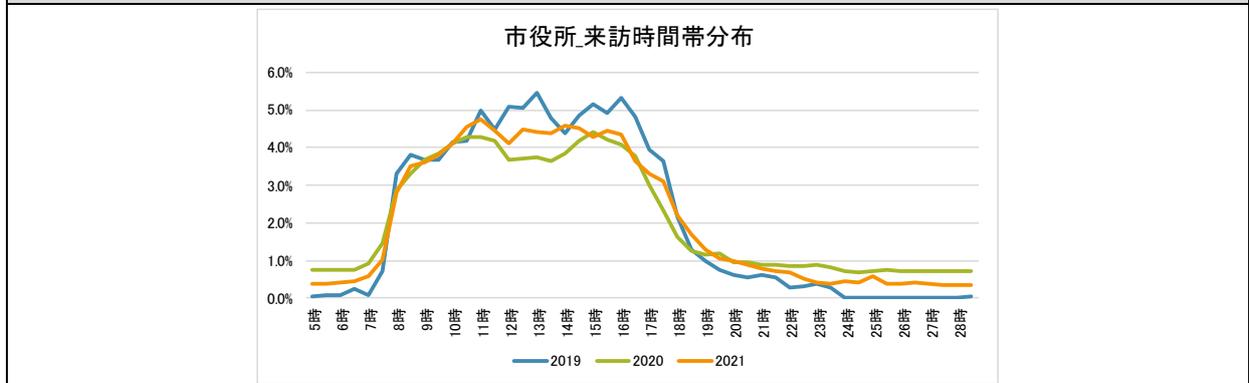
(磐田市役所)



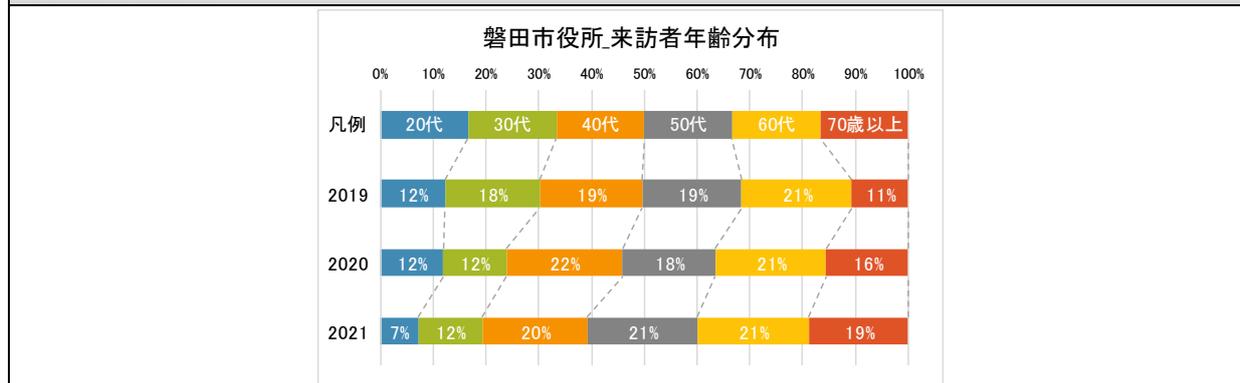
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

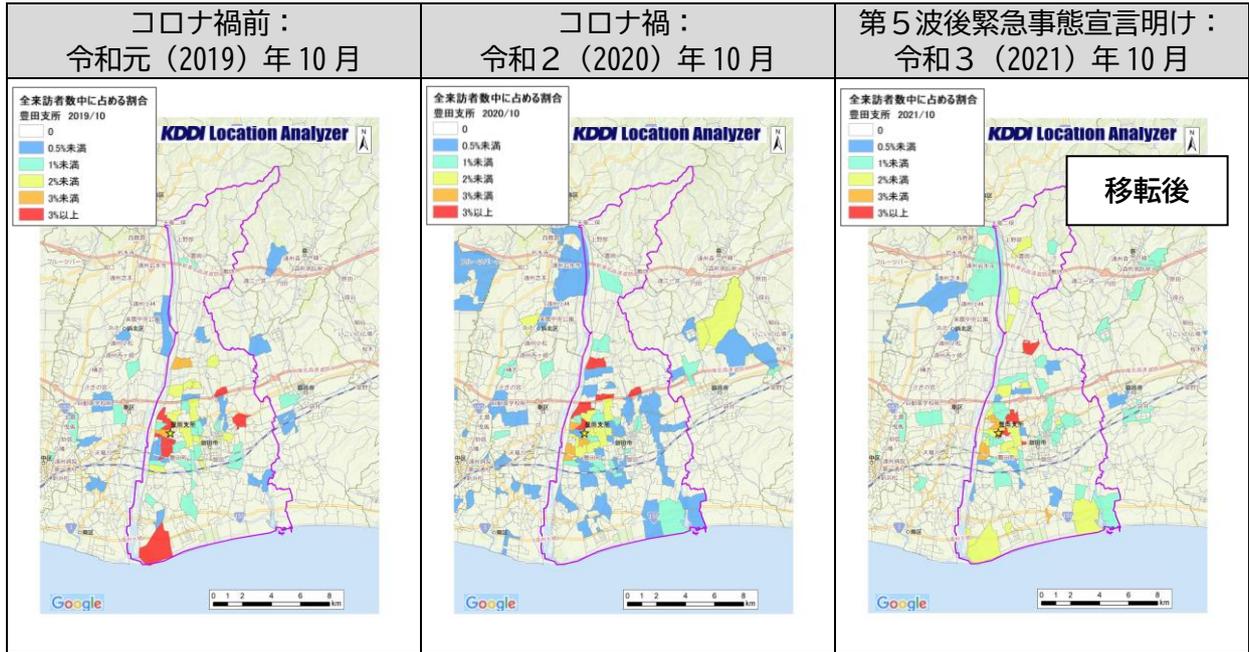


来訪者年齢分布

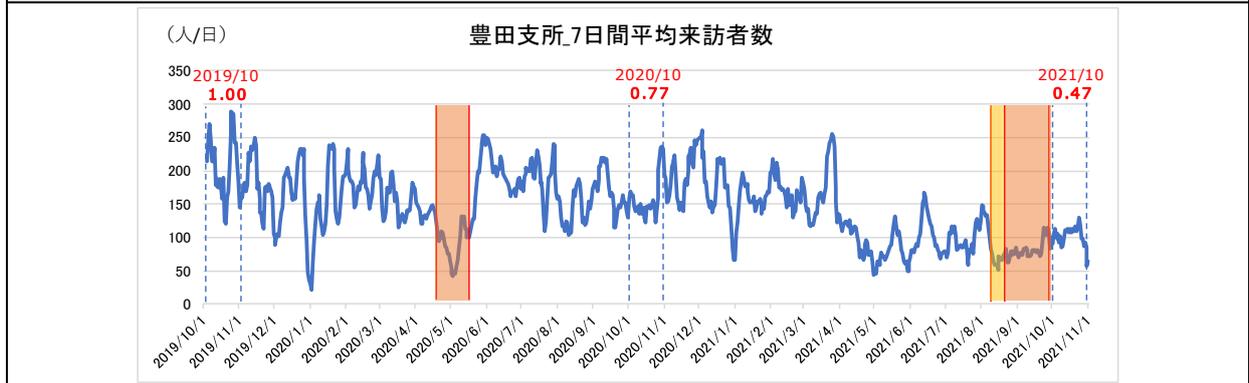


- ・ 磐田市役所の利用者は広範囲に広がっているが、市役所周辺の利用者が多くなっている。
- ・ 来訪者数は、コロナ禍前には 12 時から 13 時ころなど利用者の集中がみられたが、平準化している。
- ・ 利用者の年齢層については、20 代～70 歳以上まで、まんべんなく利用されているが、20 代・30 代の占める割合が少なくなっている。
- ・ コロナ禍により、来訪者数は増加し、緊急事態宣言解除後も増加している。

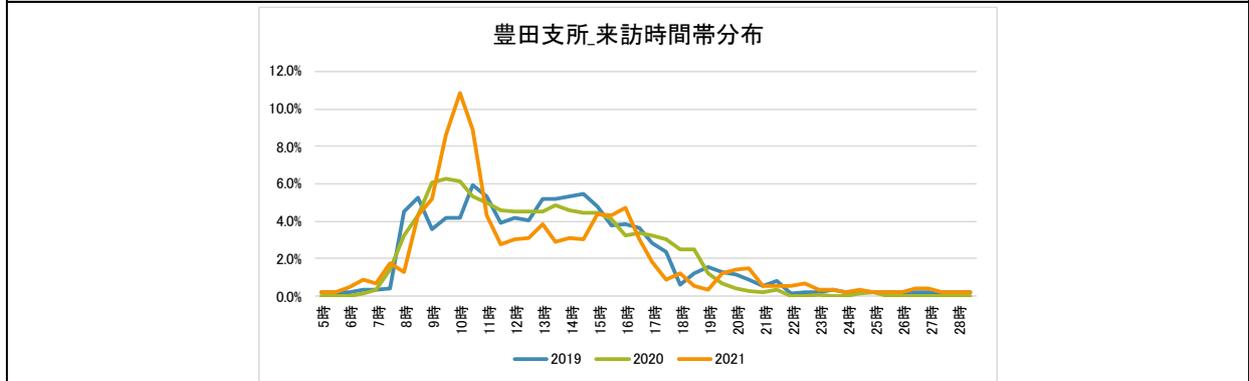
(豊田支所)



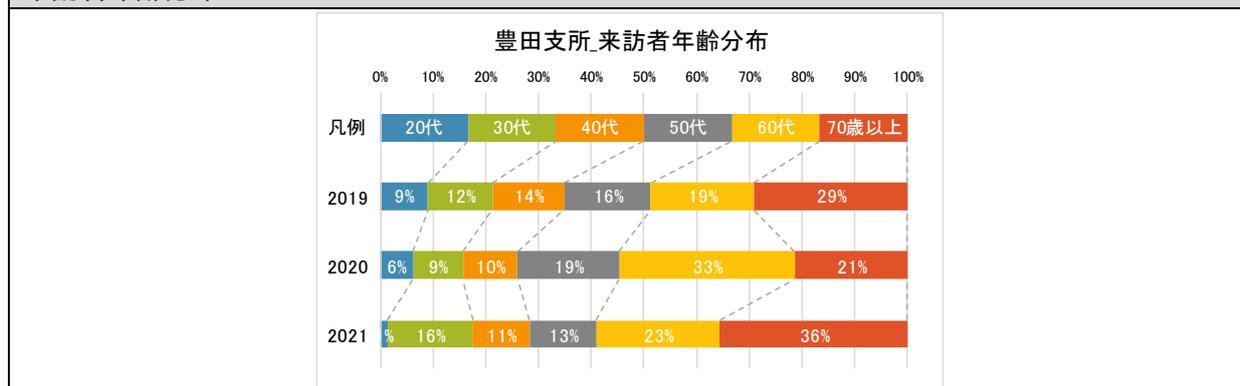
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

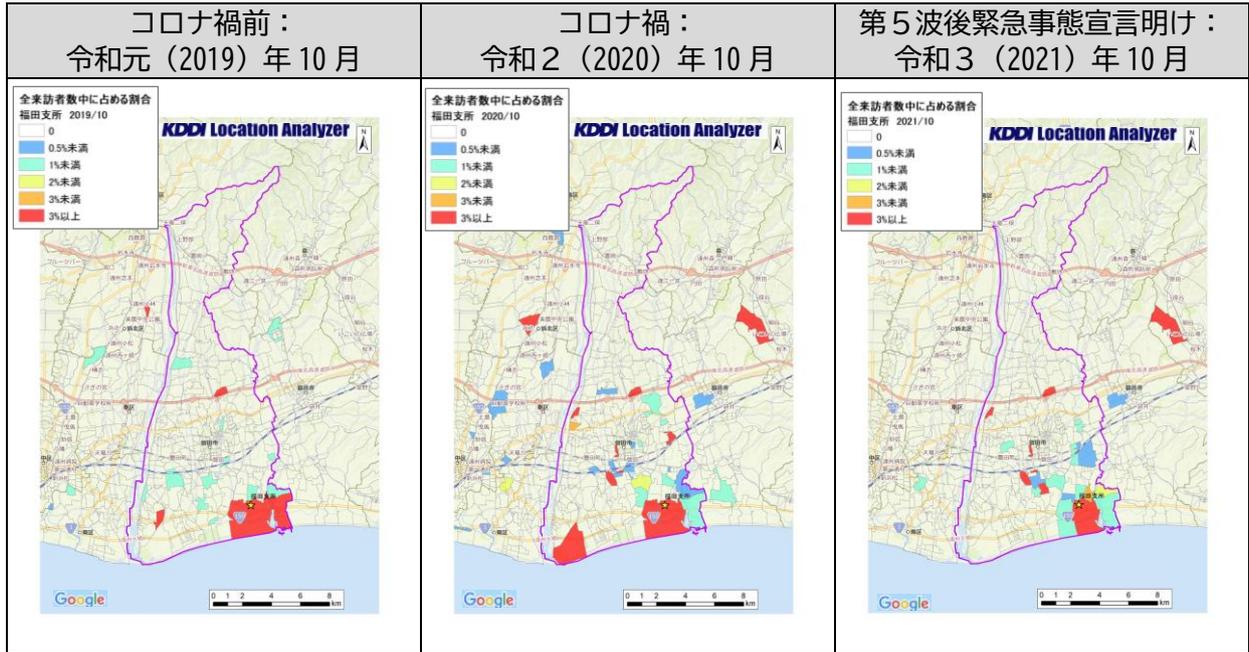


来訪者年齢分布

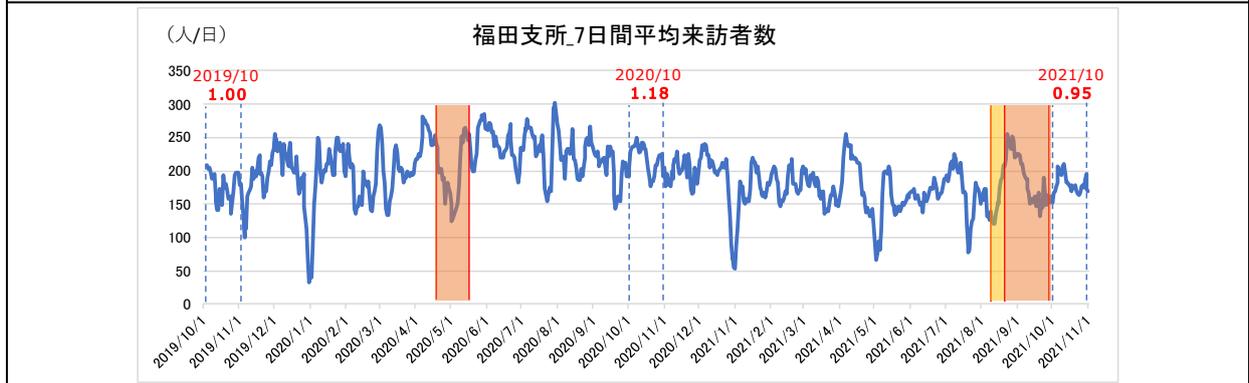


- ・豊田支所は、令和3（2021）年4月1日にアミューズ豊田に移転しているため、コロナ禍前とコロナ禍の2時点で比較する。
- ・豊田支所の利用者は、豊田地区の利用者が多くなっている。
- ・来訪者数は、コロナ禍前・コロナ禍では、午前中の利用者が多くなっている。
- ・利用者の年齢層については、20代の占める割合が低くなっている。60代と70歳以上を合わせると、コロナ禍前で48%となっていたが、コロナ禍以降は、50%を超えている。
- ・コロナ禍により、来訪者数は減少している。

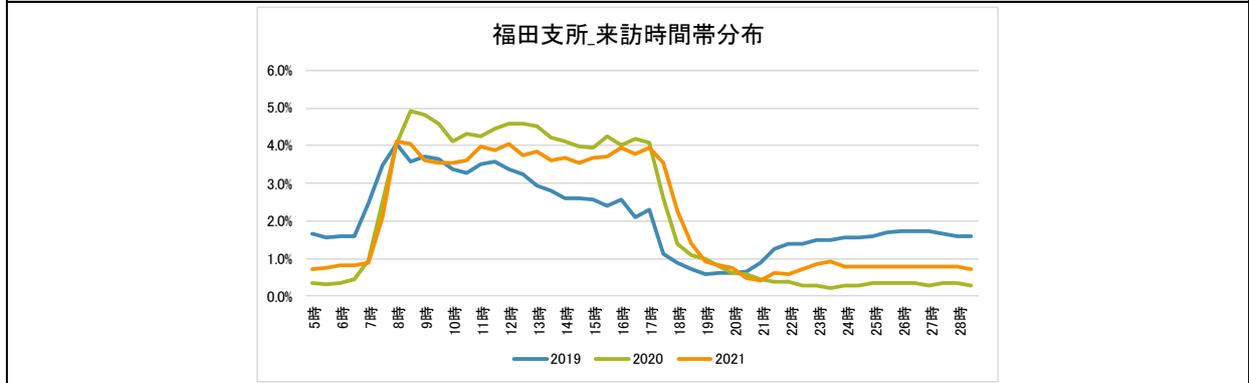
(福田支所)



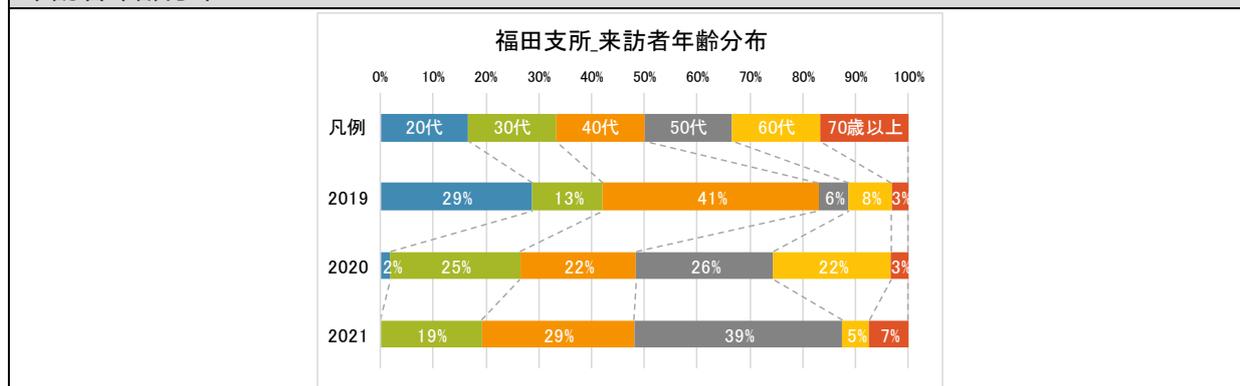
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

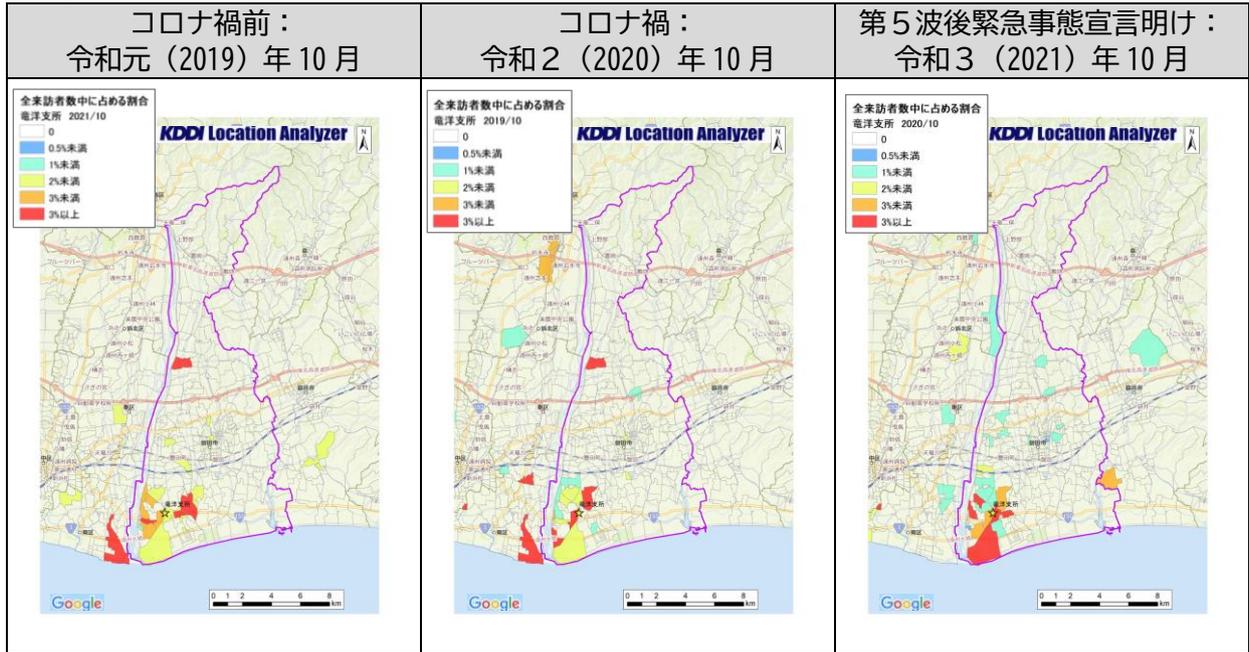


来訪者年齢分布

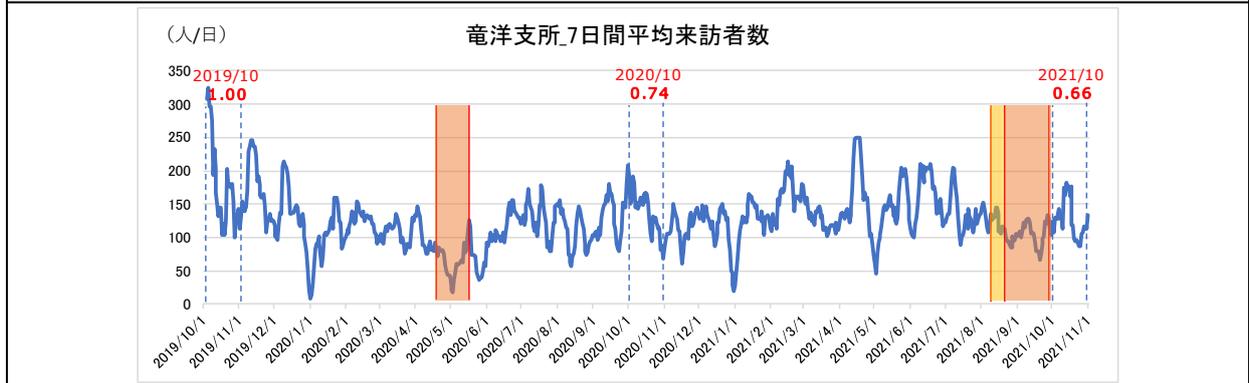


- ・福田支所の利用者は、福田地区の利用者が多くなっている。
- ・来訪者数は、コロナ禍前には午前中に利用者が多かったが、コロナ禍・緊急事態宣言明けでは、平準化している。
- ・利用者の年齢層については、コロナ禍前には、40代が突出して多く、20代の利用も多くみられたが、コロナ禍・緊急事態宣言明けには、20代の利用は極めて少なくなっている。また、コロナ禍では、30～60代までまんべんなく利用されていたが、緊急事態宣言明けには、60代の占める割合が低くなり、50代の利用が増加している。
- ・コロナ禍により、来訪者数は増加し、緊急事態宣言解除後は減少している。

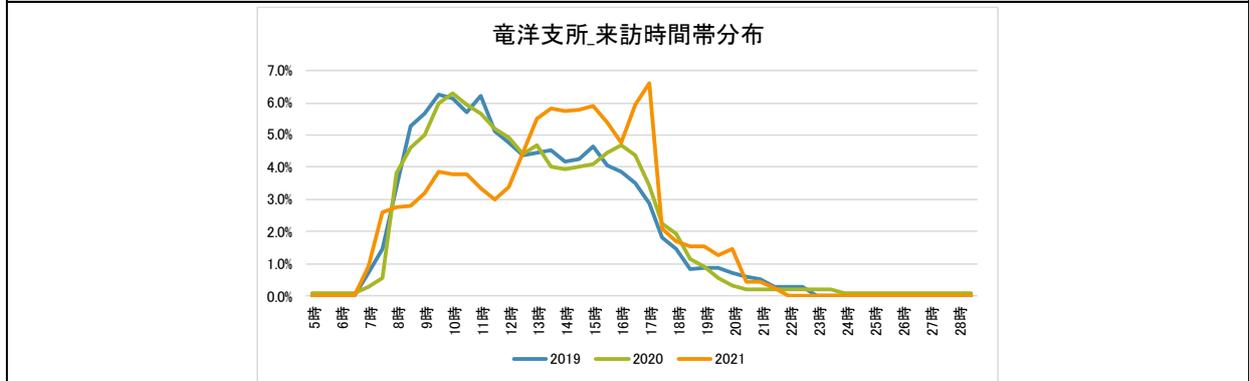
(竜洋支所)



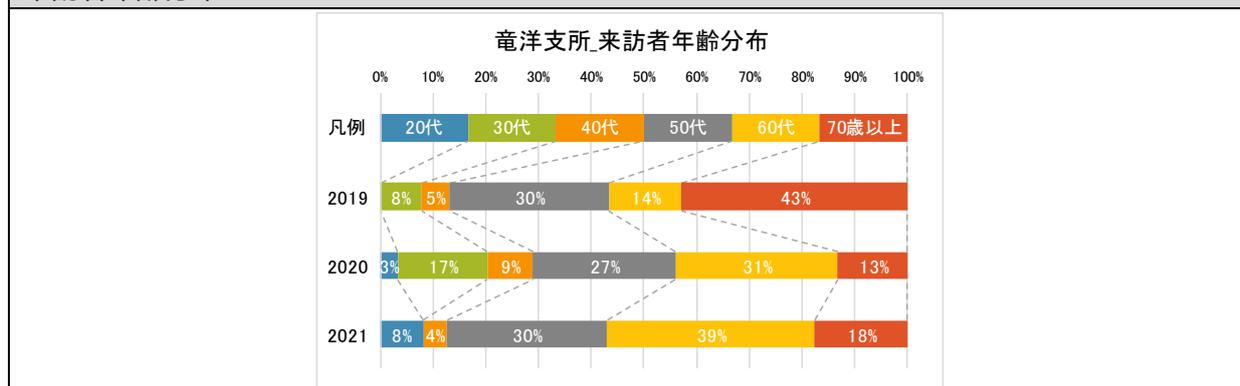
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

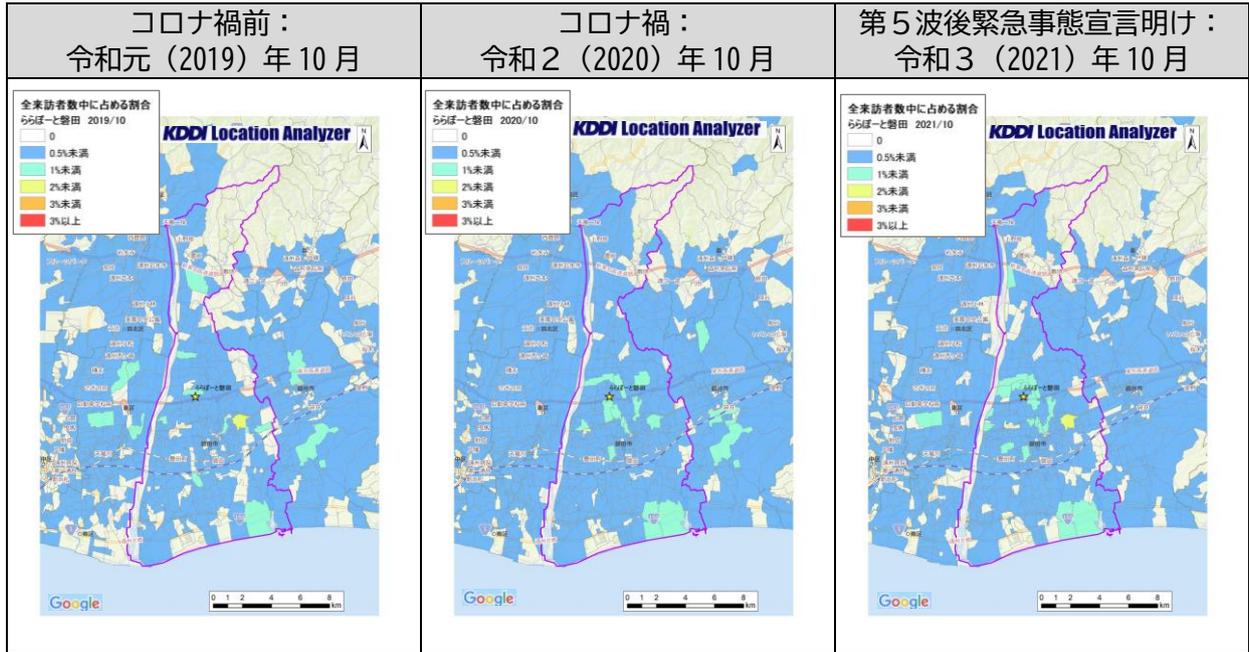


来訪者年齢分布

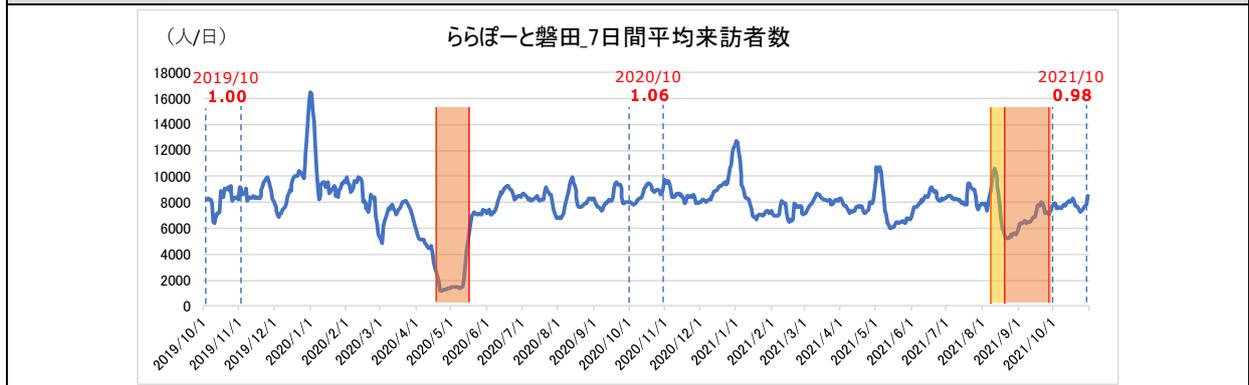


- ・ 竜洋支所の利用者は、竜洋地区の利用者が多くなっている。
- ・ 来訪者数は、コロナ禍前・コロナ禍には午前中の利用が多かったが、緊急事態宣言明けには、午後の利用が多くなっている。
- ・ 利用者の年齢層については、コロナ禍前は70歳以上が最も多く、次いで50代が多く、あわせて7割強となっていたが、コロナ禍・宣言明けの70歳以上の利用が減少している。また、20代については、コロナ禍前は、きわめて少なかったが増加している。30代については、緊急事態宣言明けにきわめて少なくなっている。
- ・ コロナ禍により、来訪者数は減少し、緊急事態宣言解除後も減少している。

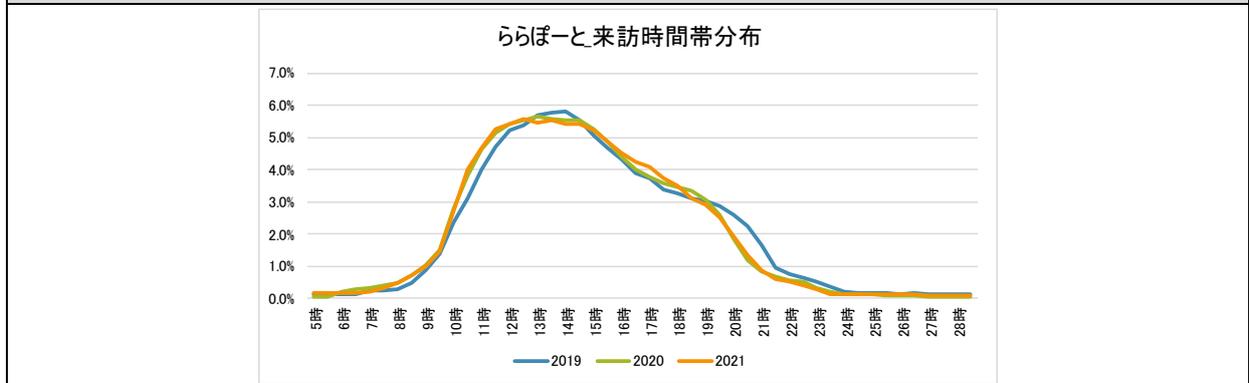
(ららぽーと磐田)



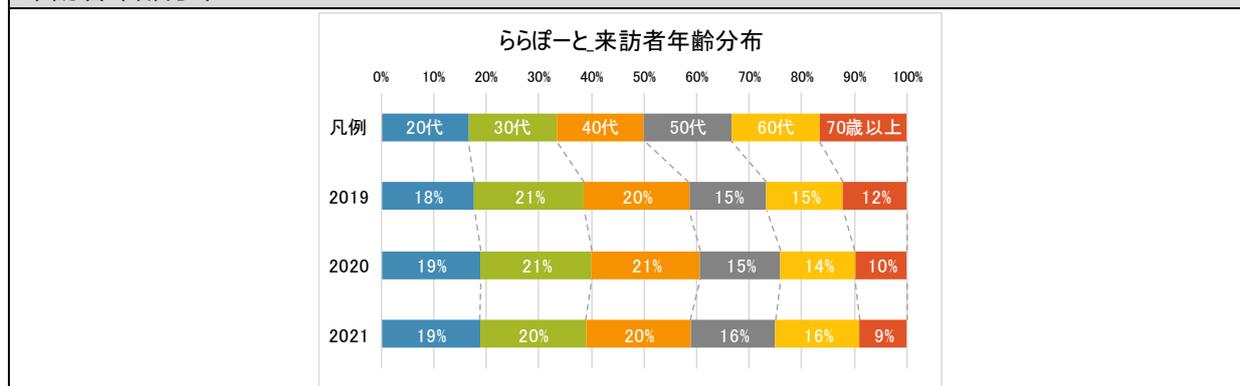
来訪者数の推移



来訪時間帯分布

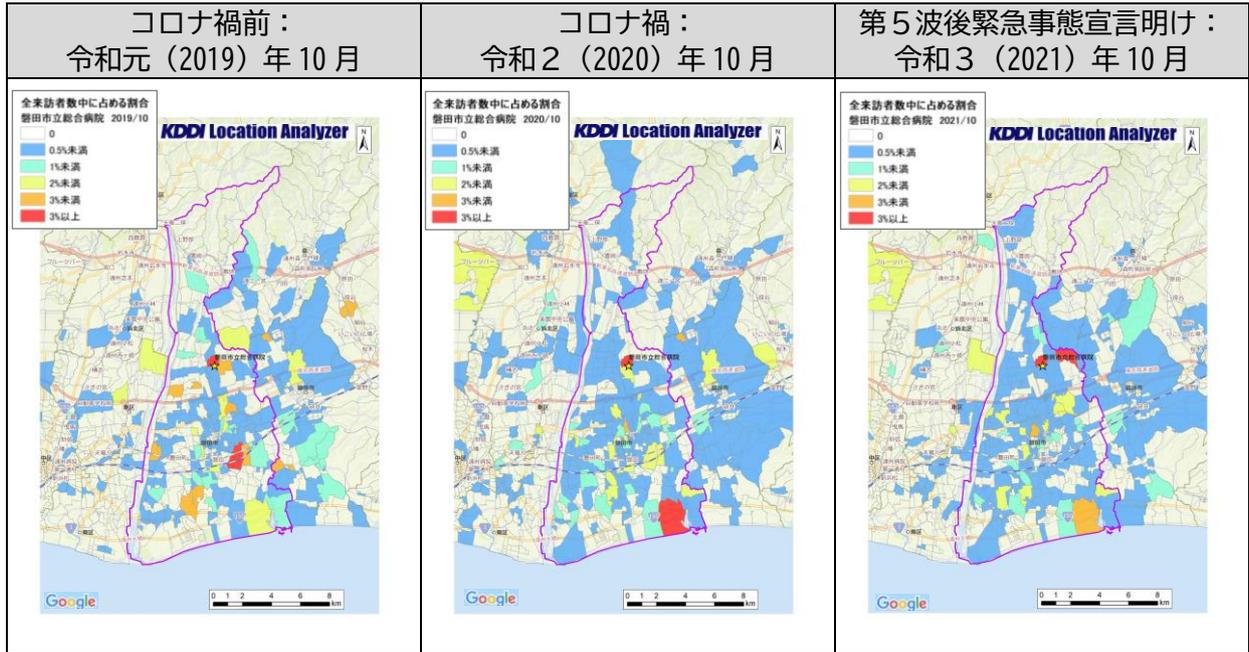


来訪者年齢分布



- ・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。

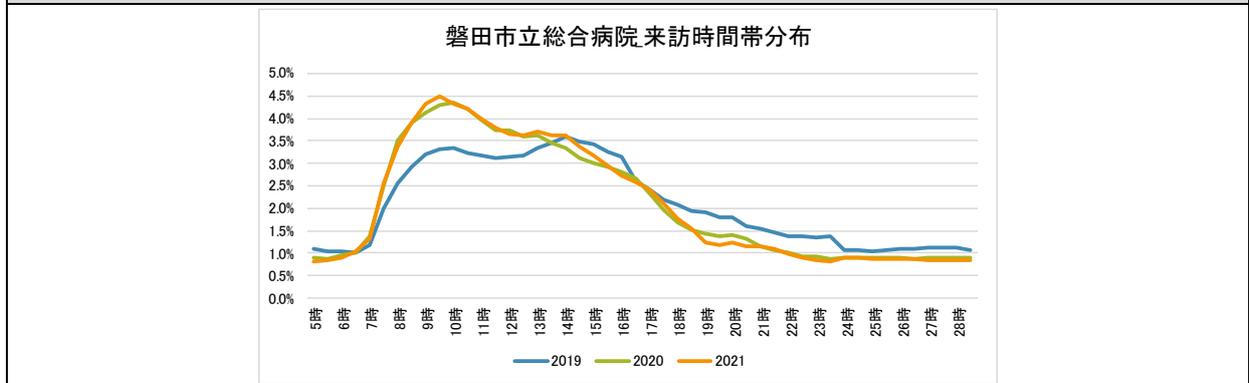
(磐田市立総合病院)



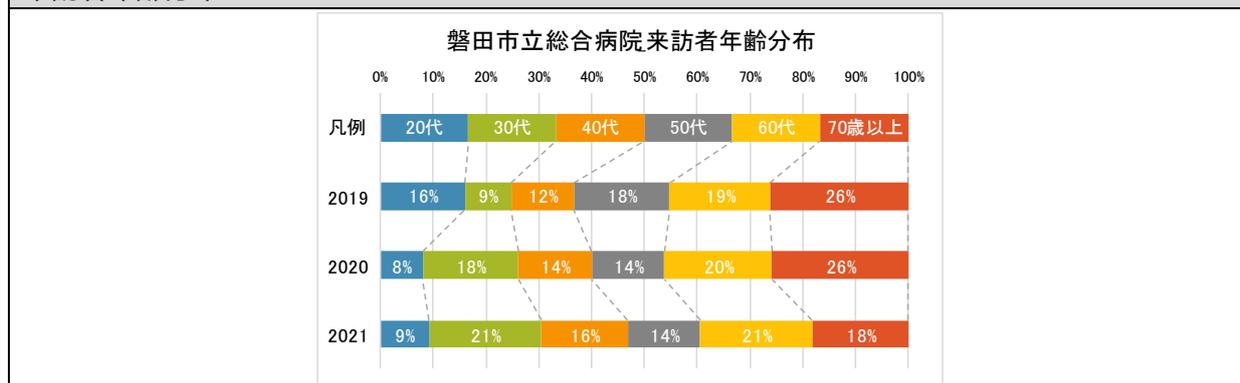
来訪者数の推移



来訪時間帯分布



来訪者年齢分布



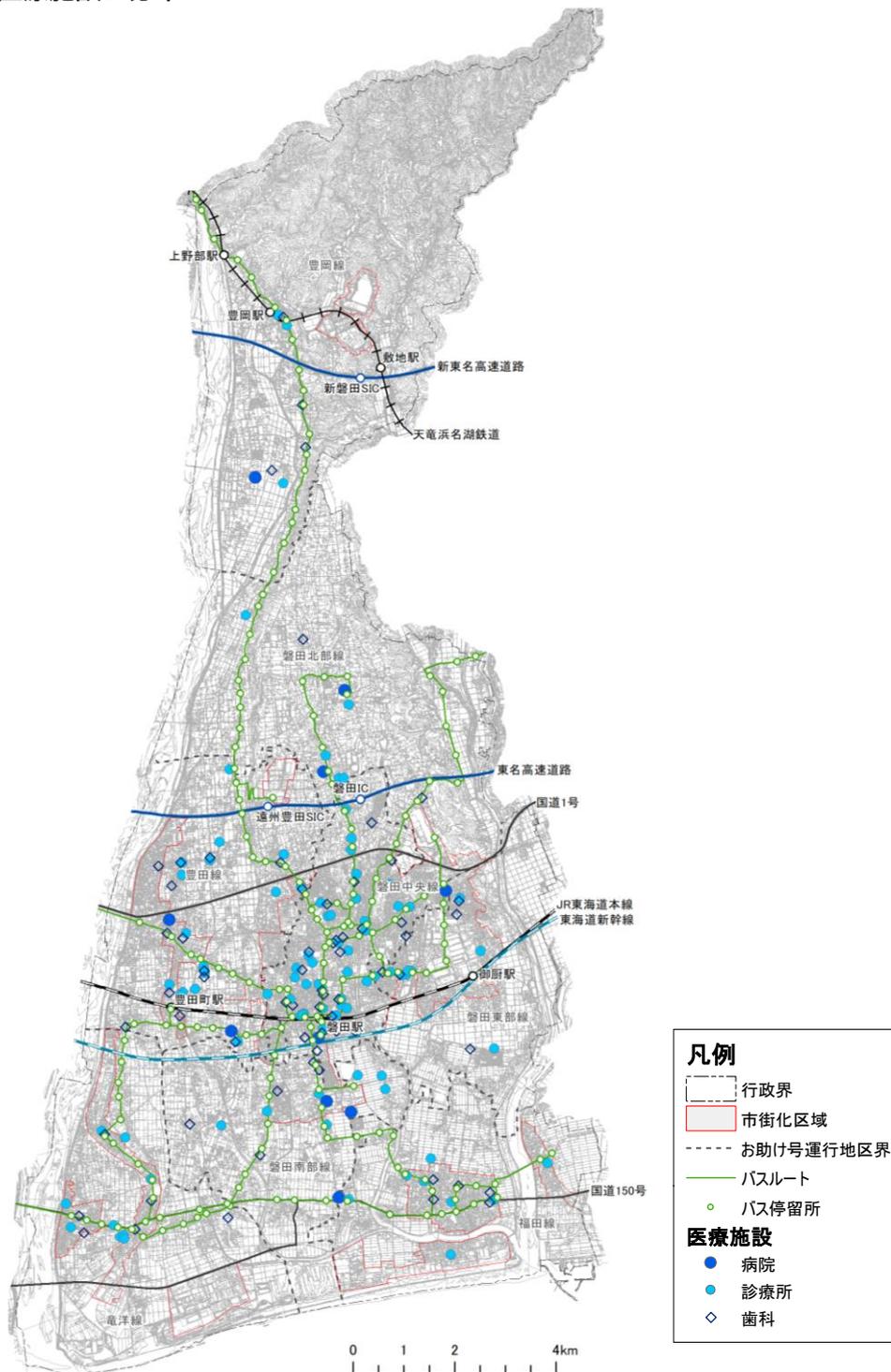
- ・ 磐田市立総合病院の利用者は広範囲に広がっているが、特に福田地区については、他地区よりも利用者が多くなっている。
- ・ 来訪者数は、コロナ禍前は午前より午後の利用者が多かったが、コロナ禍・緊急事態宣言明けには午前中の利用者が多くなっている。これは入院患者への面会等ができなくなった影響と推測される。
- ・ 利用者の年齢層については、コロナ禍前は、30代・40代の割合が低かったものの、コロナ禍・緊急事態宣言明けには増加しており、一方で、20代が減少している。
- ・ コロナ禍により、来訪者数は減少し、緊急事態宣言解除後も減少している。

15 都市施設

15-1 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、豊田地区や市域の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

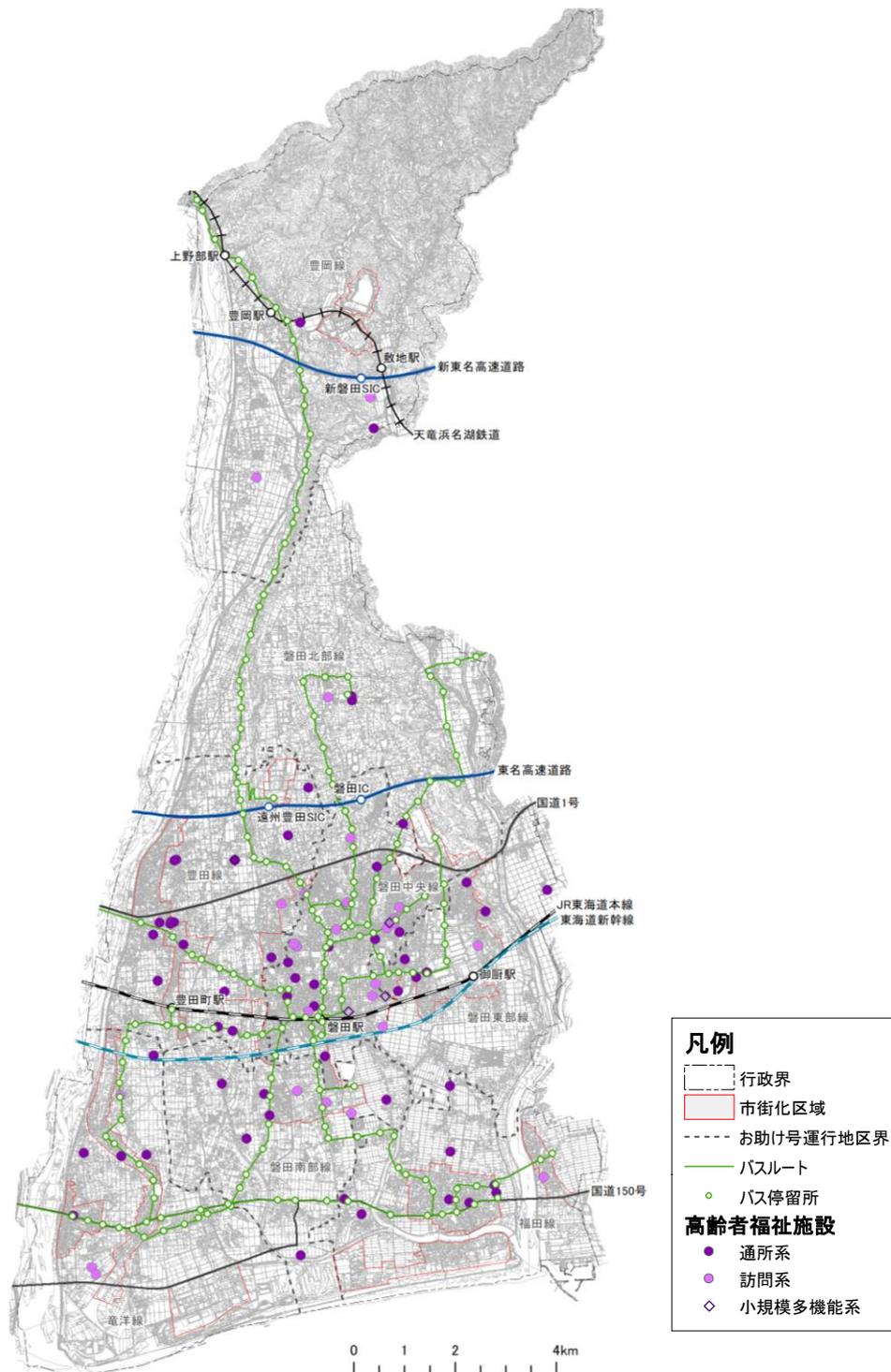


資料：いわた医療・介護ガイド（平成 30（2018）年）

15-2 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。概ねバスルートに沿って立地していますが、通所系施設には、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

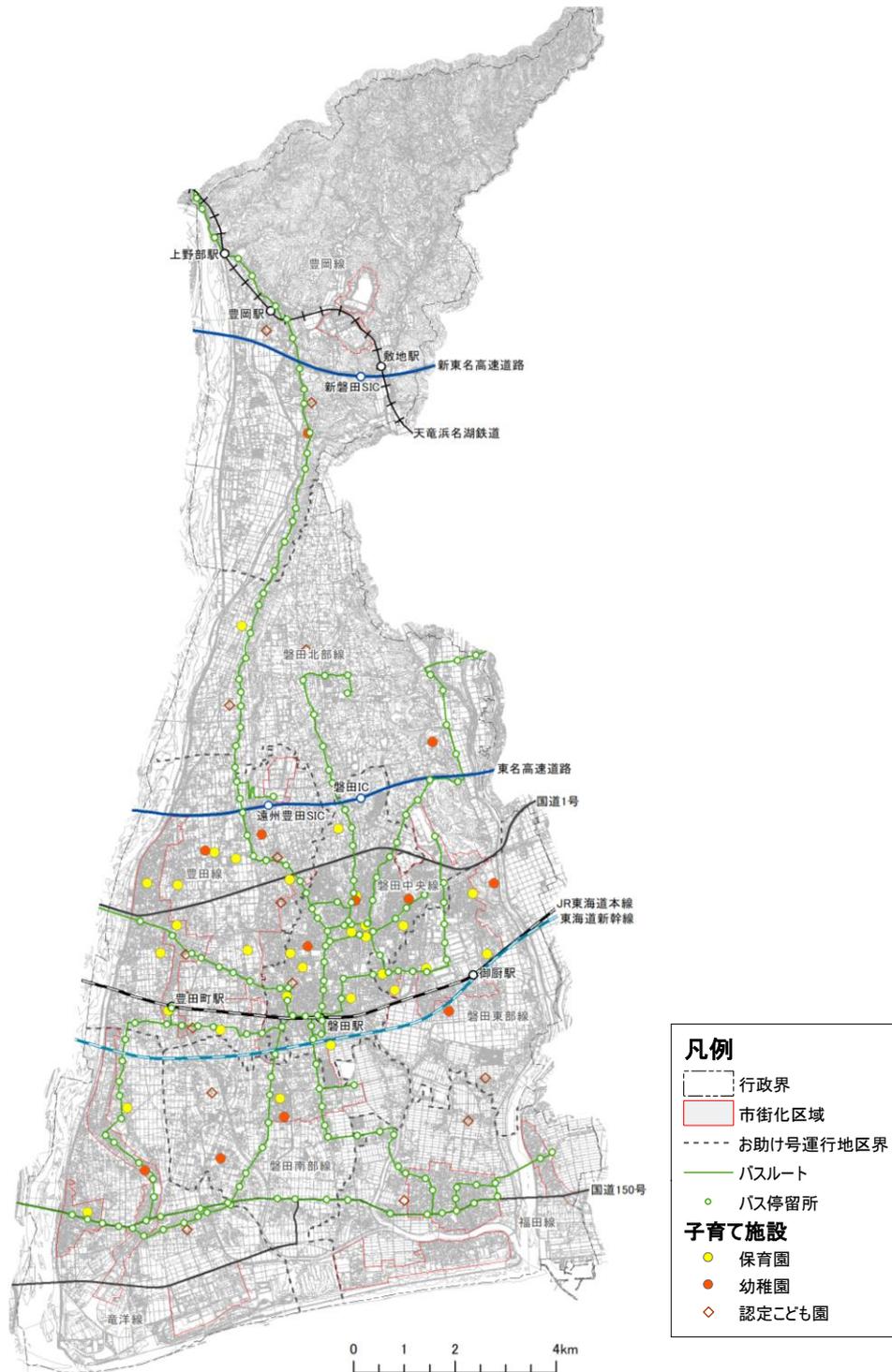


資料：いわた医療・介護ガイド（平成 30（2018）年）

15-3 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。市域の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



資料：磐田市WEBサイト

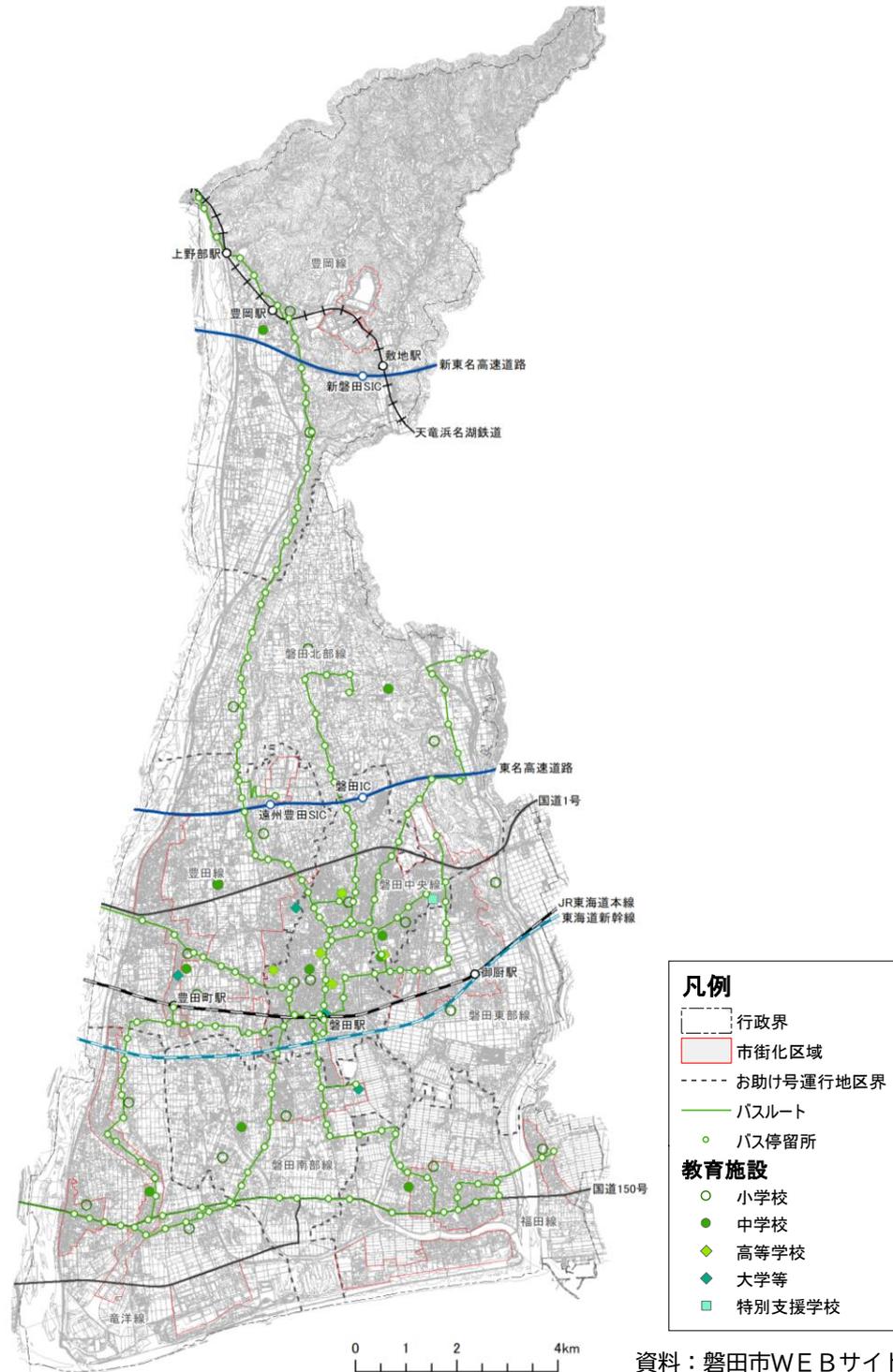
15-4 教育施設

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

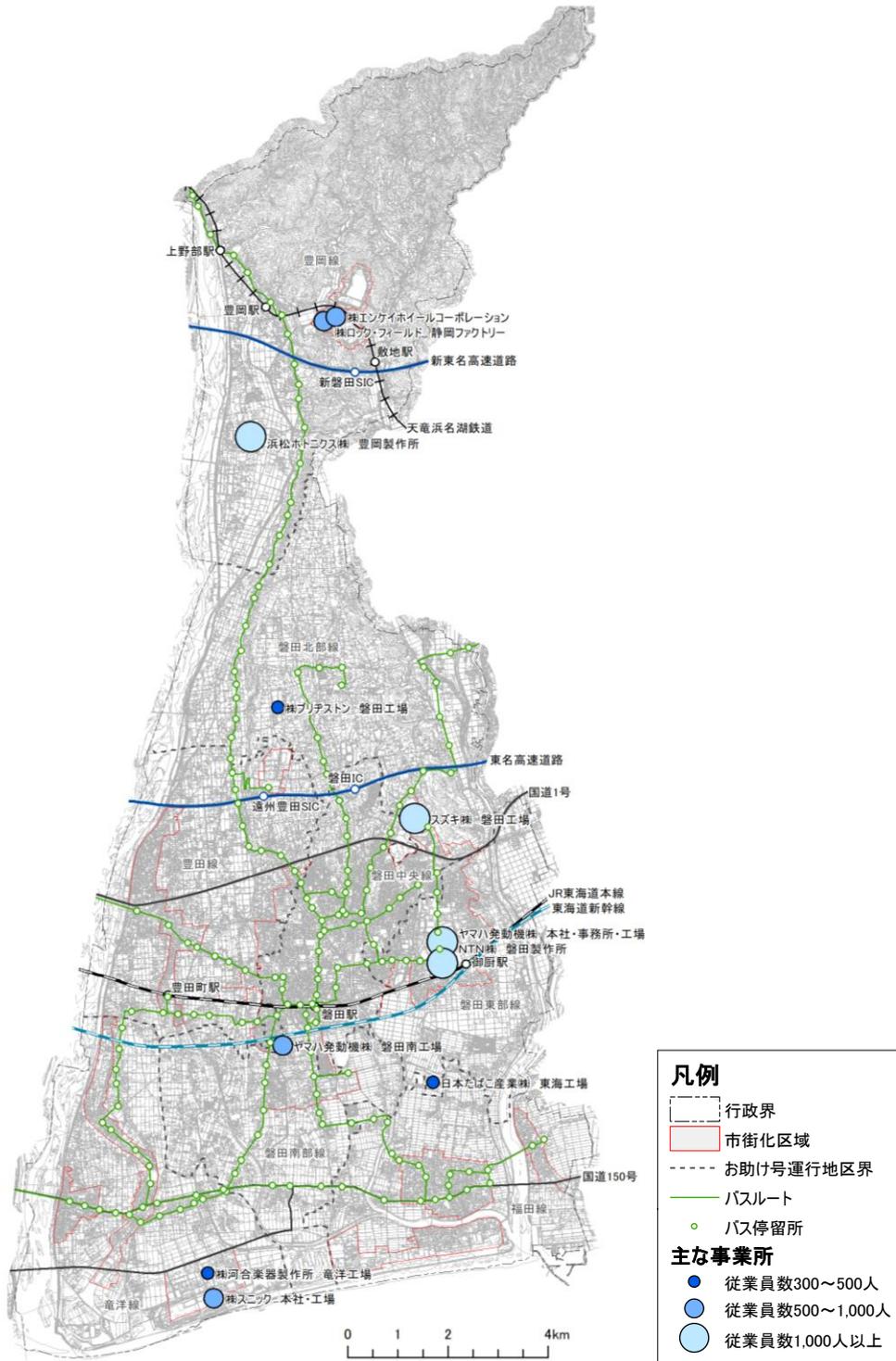


15-5 事業所

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、市域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



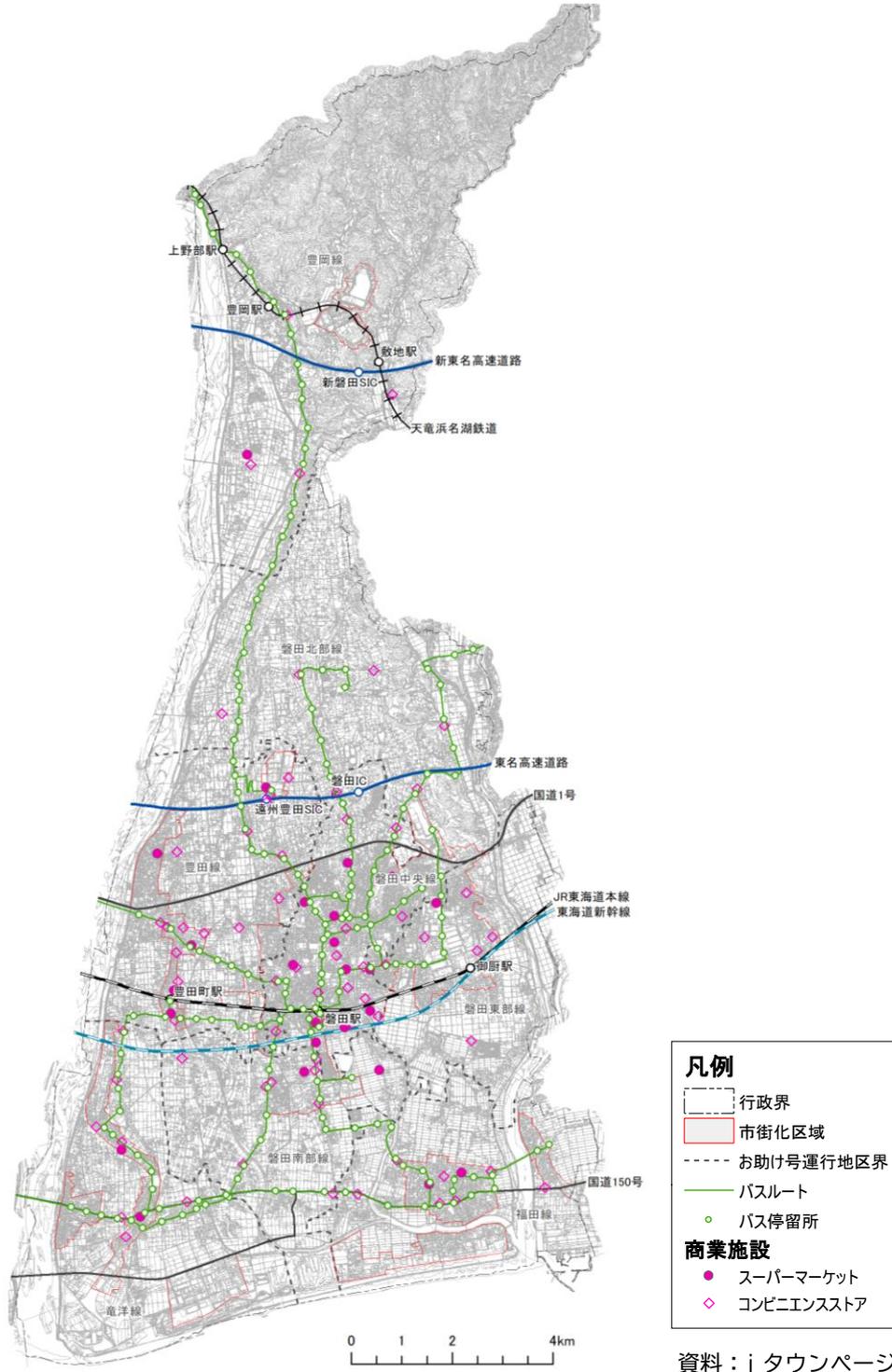
資料：静岡県提供資料

15-6 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商業施設もみられます。

コンビニエンスストアは、各地に点在しています。

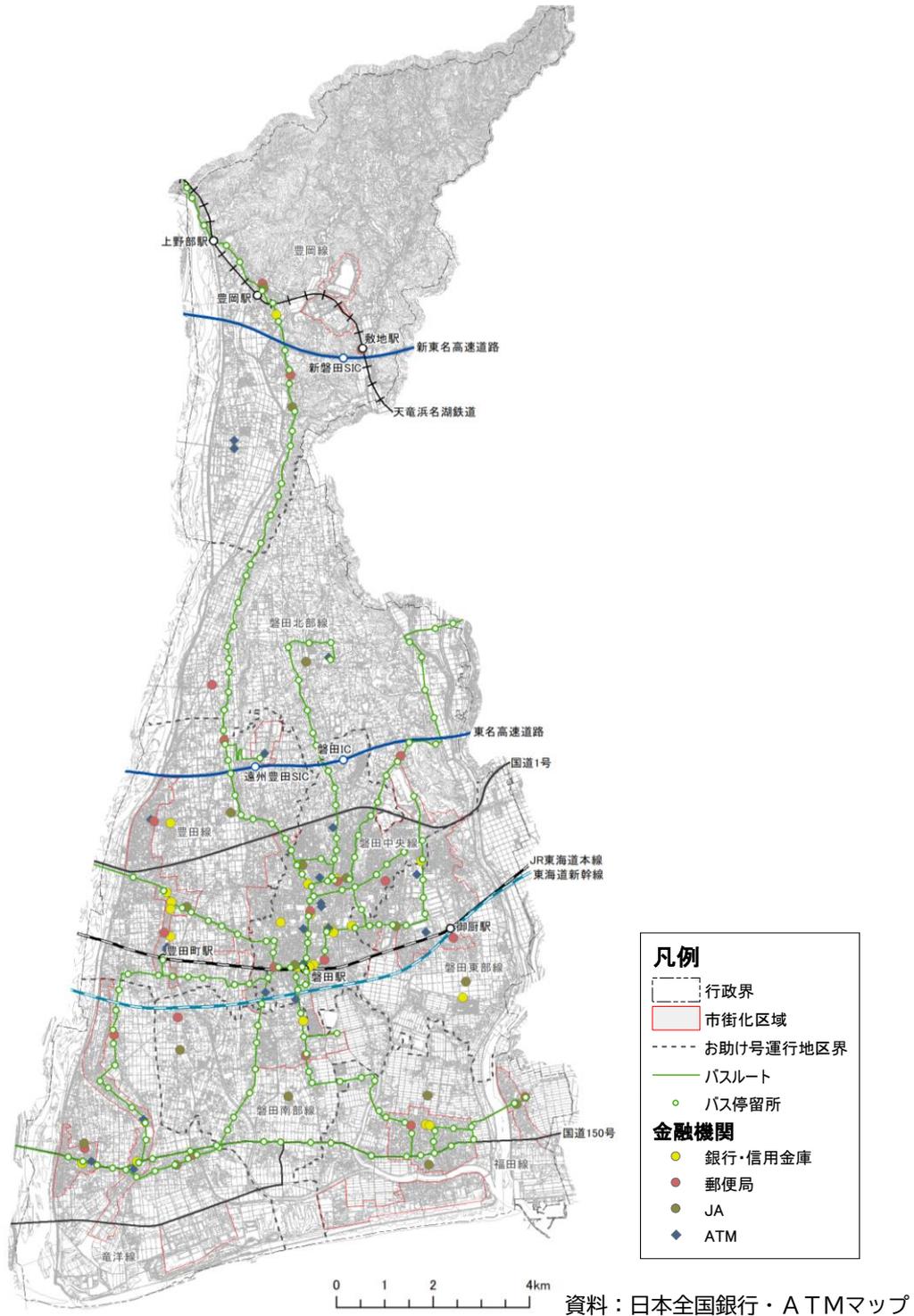
■商業施設の分布



15-7 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、市域の南部ではバスルートから離れた位置に立地する金融施設もみられます。

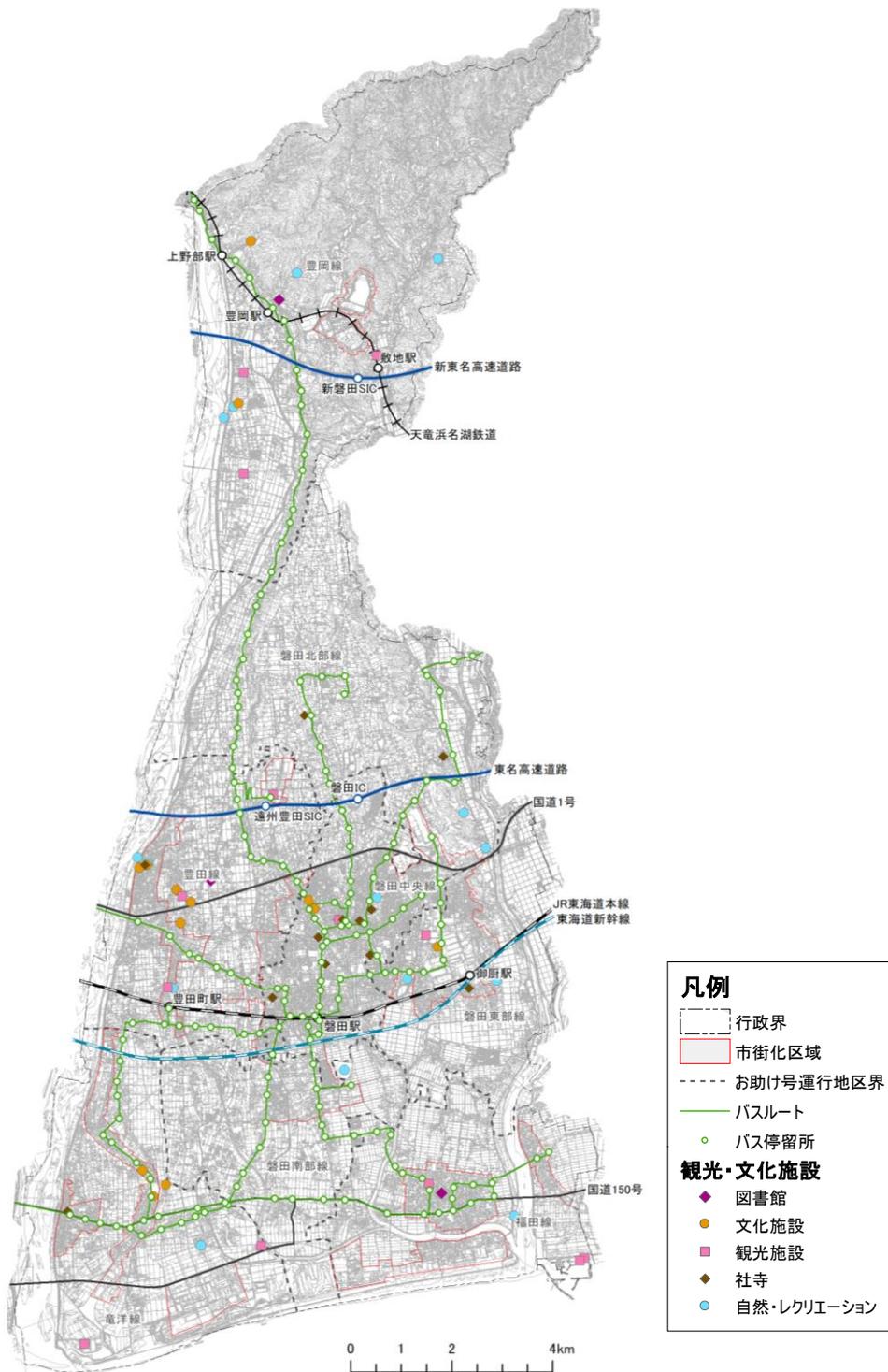
■金融施設の分布



1-8 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



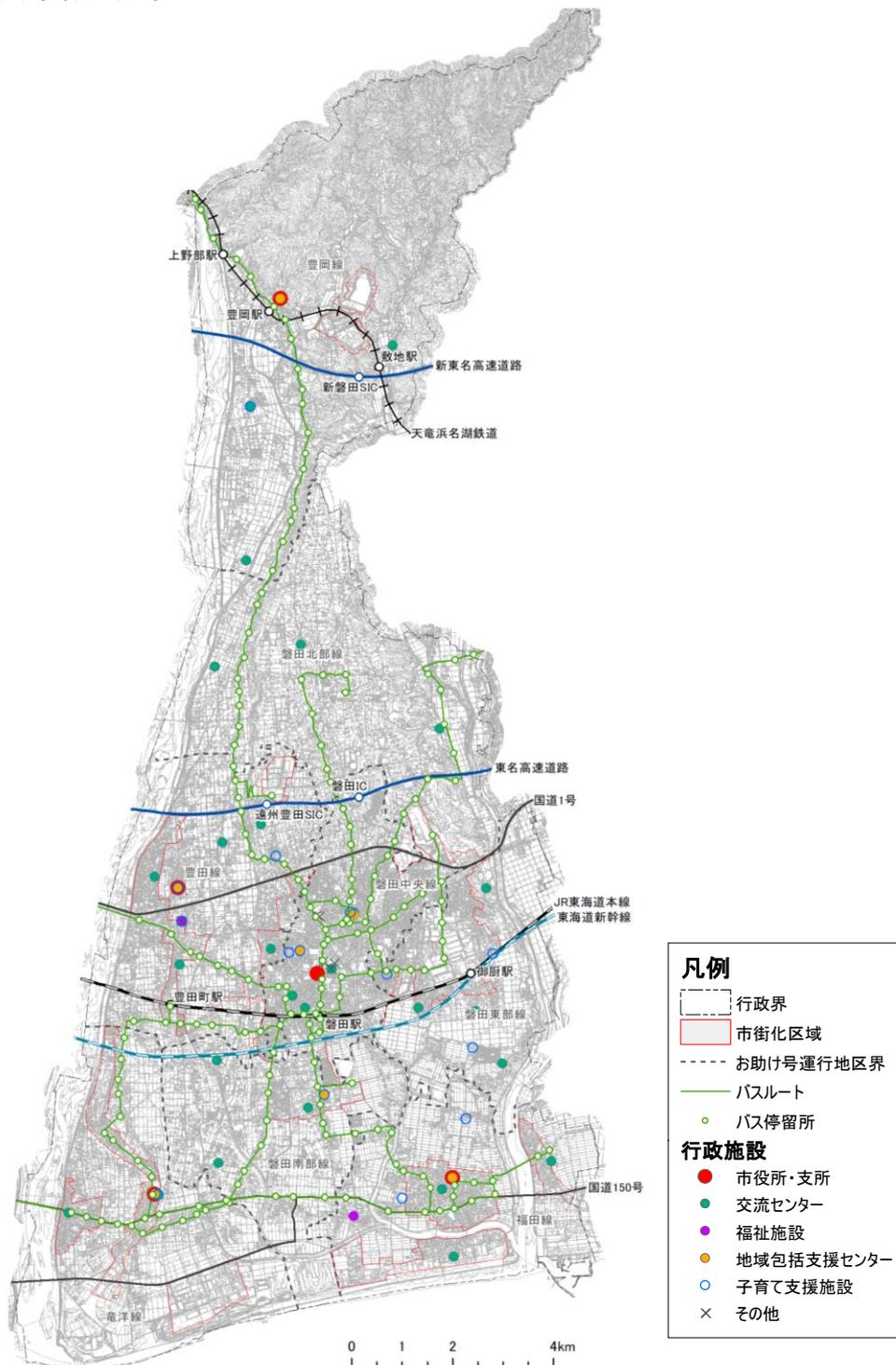
資料：磐田市WEBサイト、磐田市観光ガイドブック

15-9 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。
 交流センターは、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、市域の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



資料：磐田市WEBサイト

16 路線調査

16-1 路線バス

(1) 磐田市立病院福田線

<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。

<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。

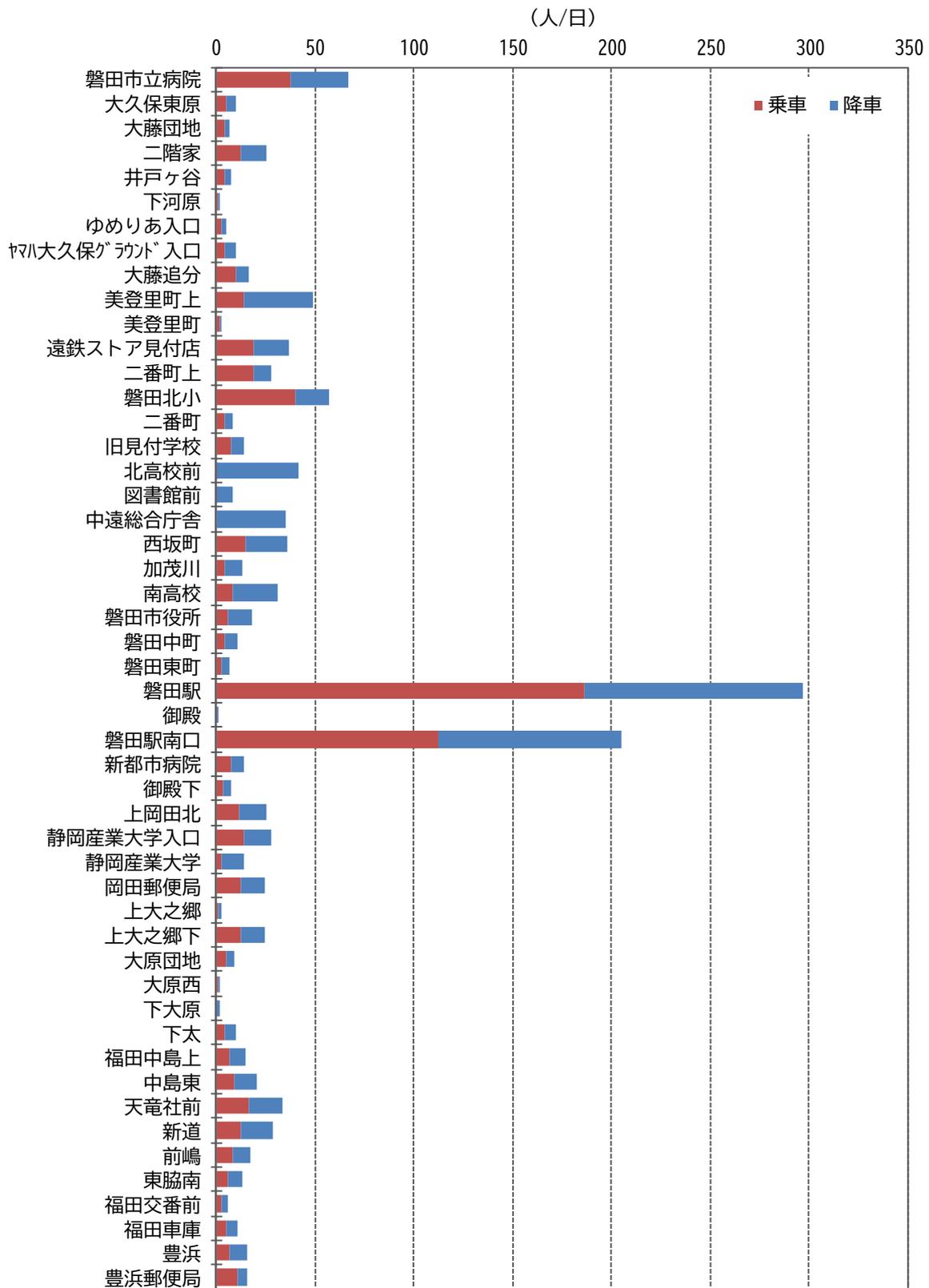
定期券で全体のおよそ半数を占めています。現金以外に占める学割の割合は25%となっています。

<系統別>

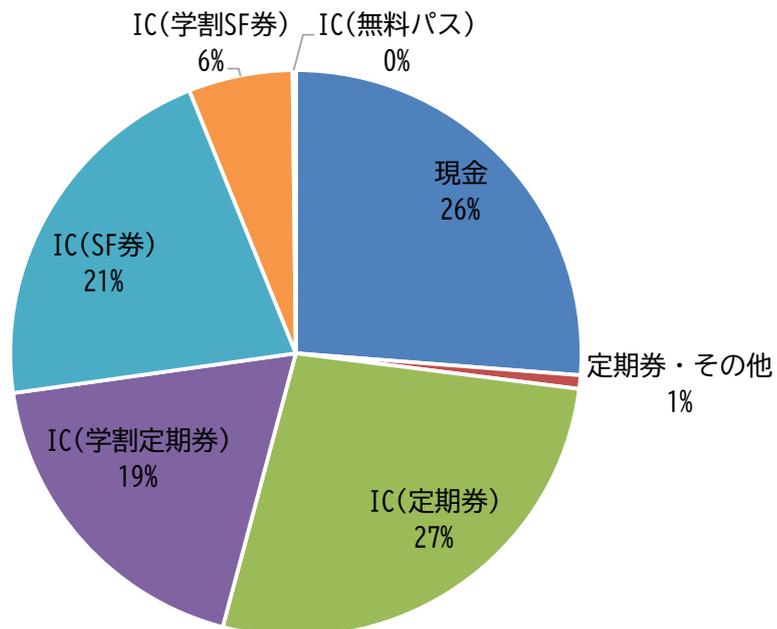
「豊浜郵便局～磐田市立病院」、「磐田駅～磐田市立病院」、「豊浜郵便局→磐田駅南口→磐田市立病院」、「磐田市立病院→静岡産業大学→豊浜郵便局」などの利用が多く、60人/日以上利用があります。また、「磐田駅南口→豊浜郵便局」も概ね50人/日程度利用されています。

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。

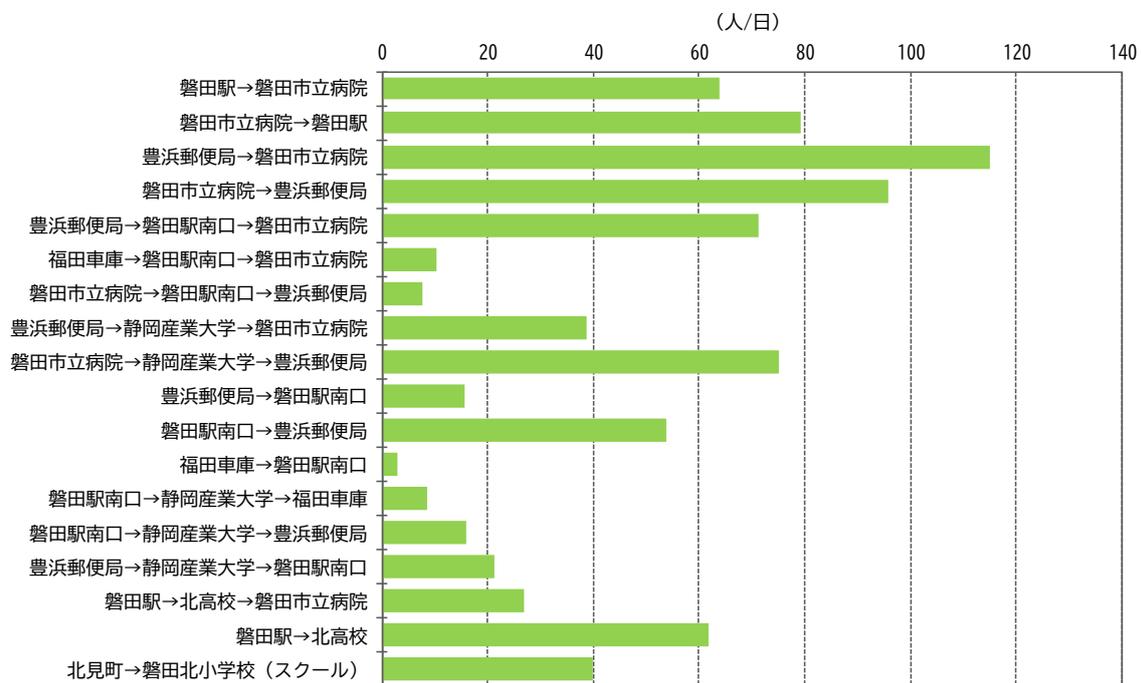
■バス停留所別乗降客数（令和3（2021）年10月）



■支払種別（令和3（2021）年10月）



■系統別日平均利用者数（令和3（2021）年10月）



(2) 中ノ町磐田線

<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。

<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。

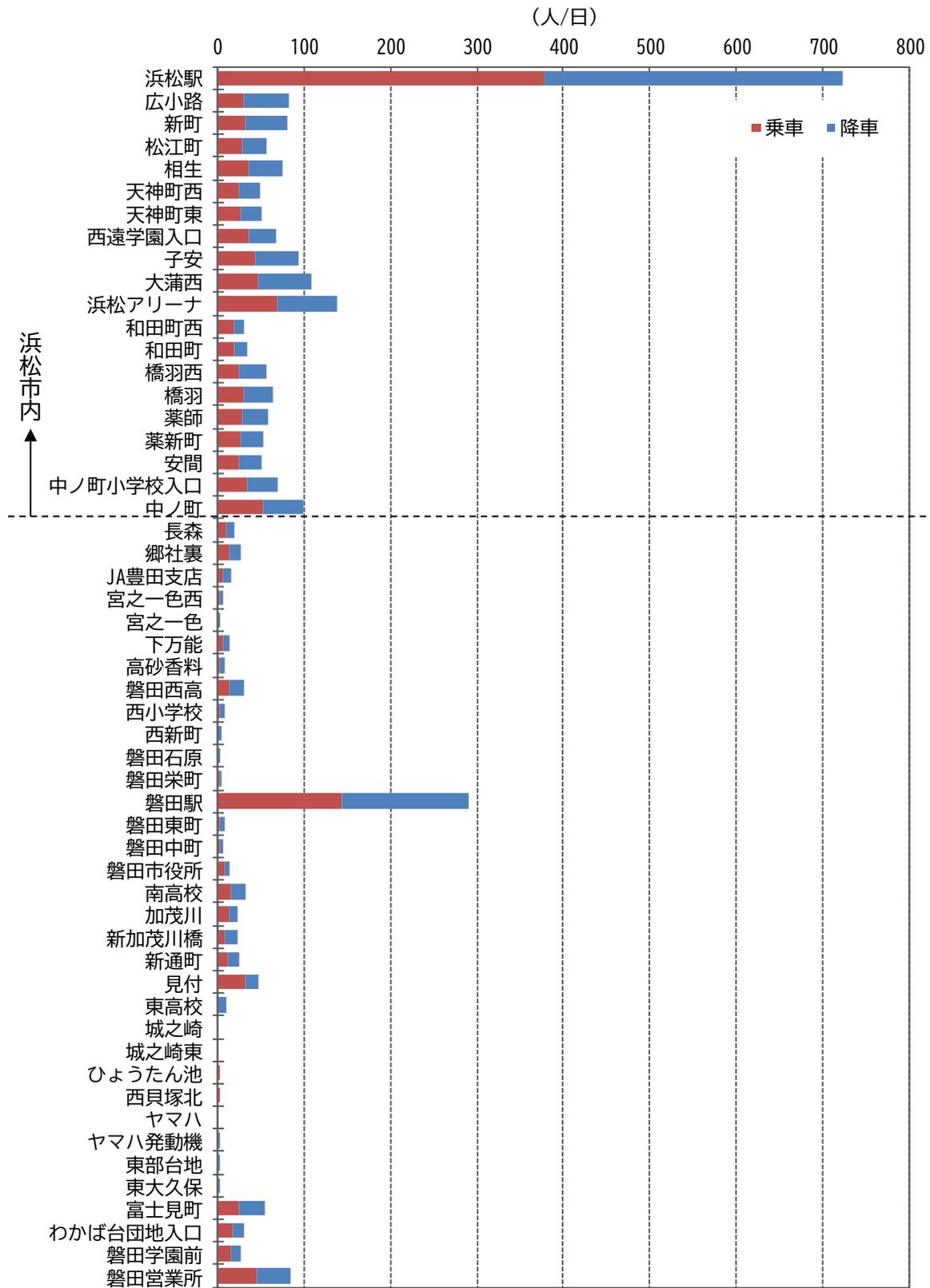
定期券で全体のおよそ半数を占めています。現金以外に占める学割の割合は14%となっています。

<系統別>

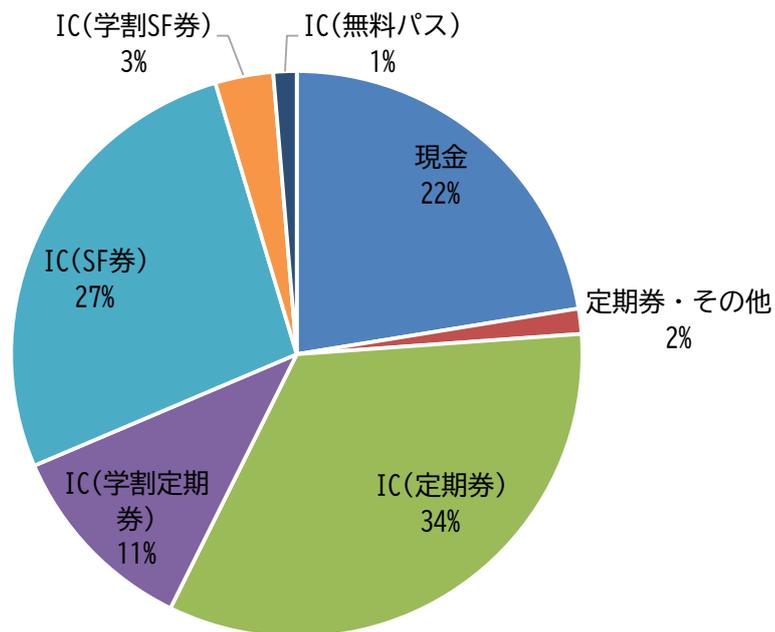
「磐田営業所～浜松駅」は片道400人/日以上、「磐田営業所～磐田駅」は片道50人/日未満となっています。東高校を経由する系統は概ね50人/日となっています。

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。

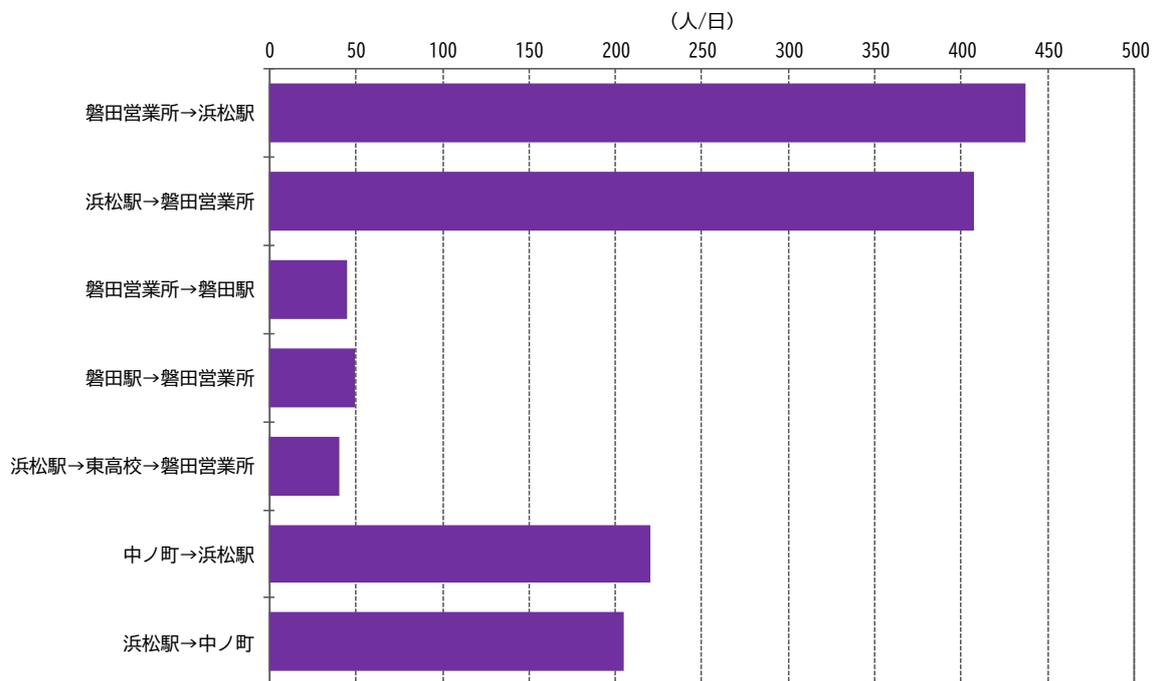
■バス停留所別乗降客数（令和3（2021）年10月）



■支払種別（令和3（2021）年10月）



■系統別日平均利用者数（令和3（2021）年10月）



(3) 磐田天竜線

<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。

<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。

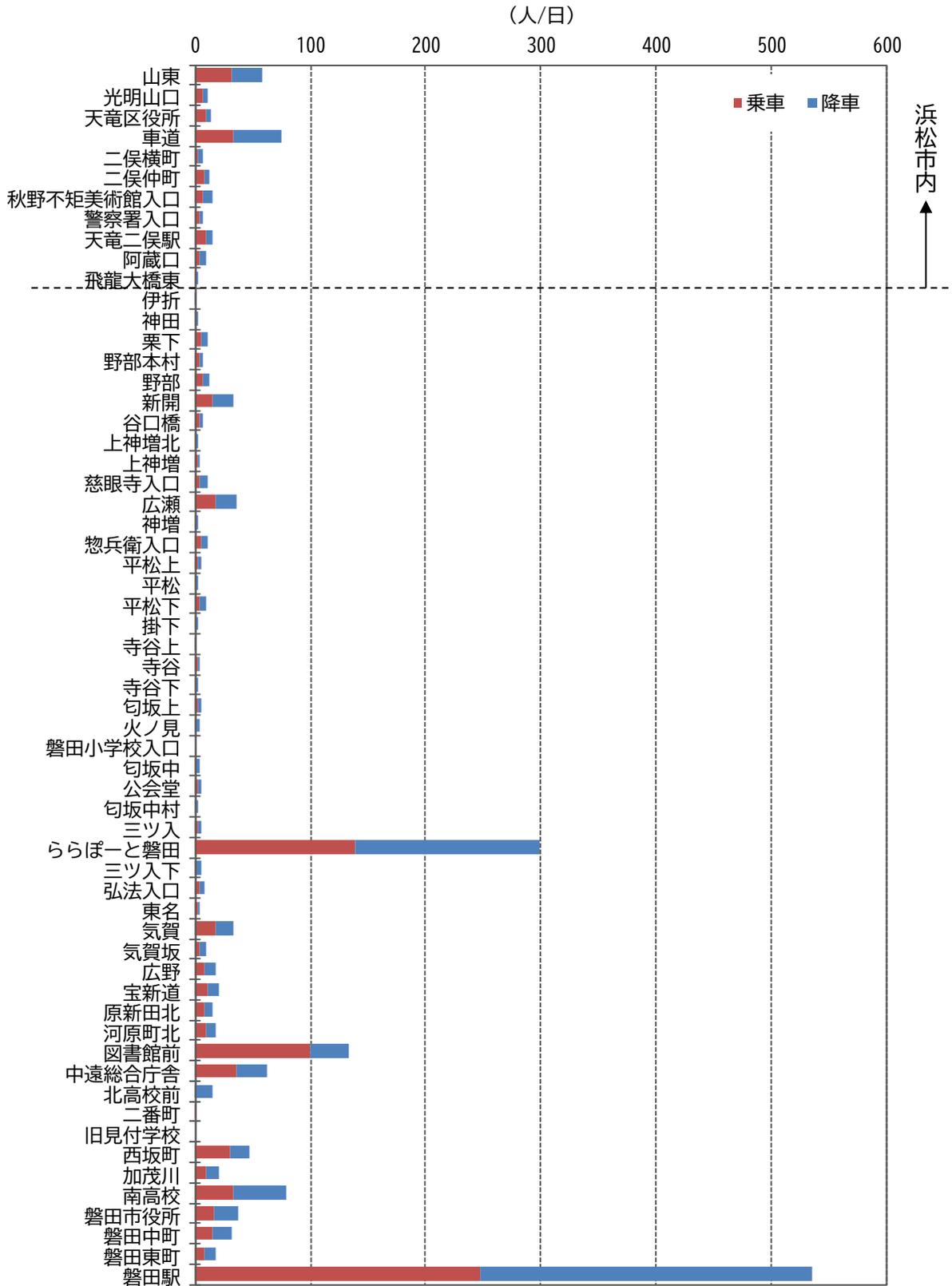
定期券で全体のおよそ半数を占めています。現金以外に占める学割の割合は31%となっています。

<系統別>

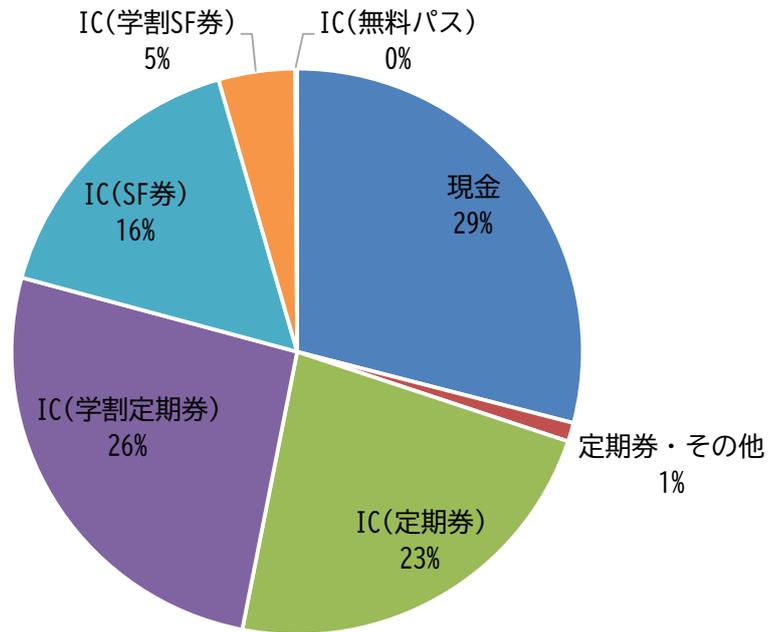
「磐田駅～ららぽーと～山東」は片道300人/日程度、ららぽーとを経由しない「磐田駅～山東」は片道80～100人/日程度、「磐田駅～ららぽーと」は片道50人/前後となっています。

北高校を経由する系統は30人/日程度となっています。

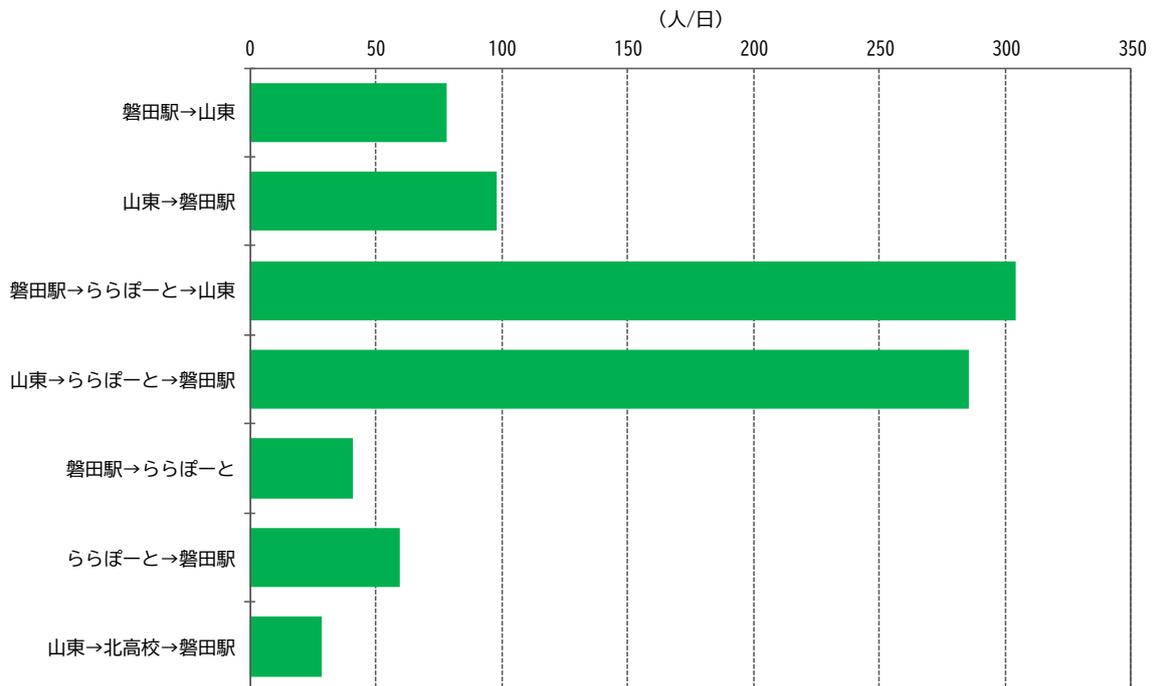
■バス停留所別乗降客数（令和3（2021）年10月）



■支払種別（令和3（2021）年10月）



■系統別日平均利用者数（令和3（2021）年10月）



(4) 掛塚さなる台線

①千手堂経由

<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。

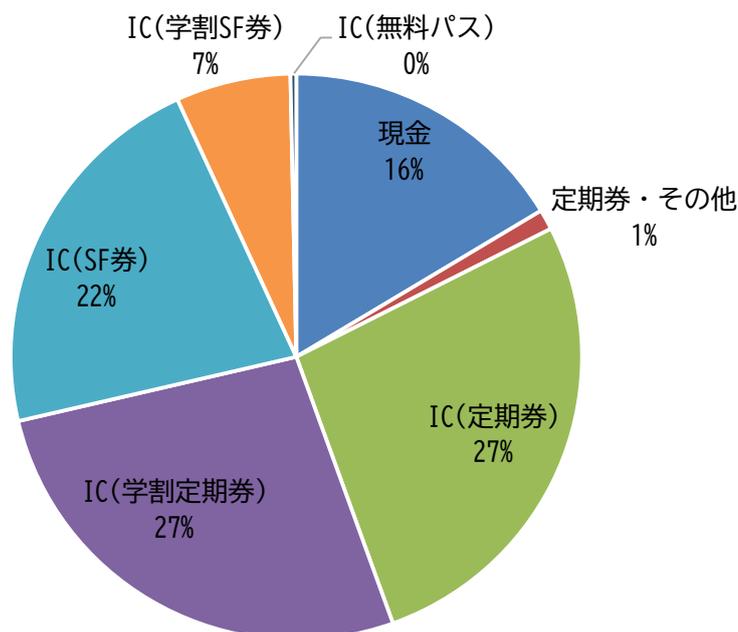
磐田市内では、磐田駅での乗降が多くなっています。磐田駅と掛塚の間では、金洗や駒場での乗降が多くなっています。磐田駅より北側は北高校に向かう系統のみであり、北高校での降車が多くなっています。

<支払種別>

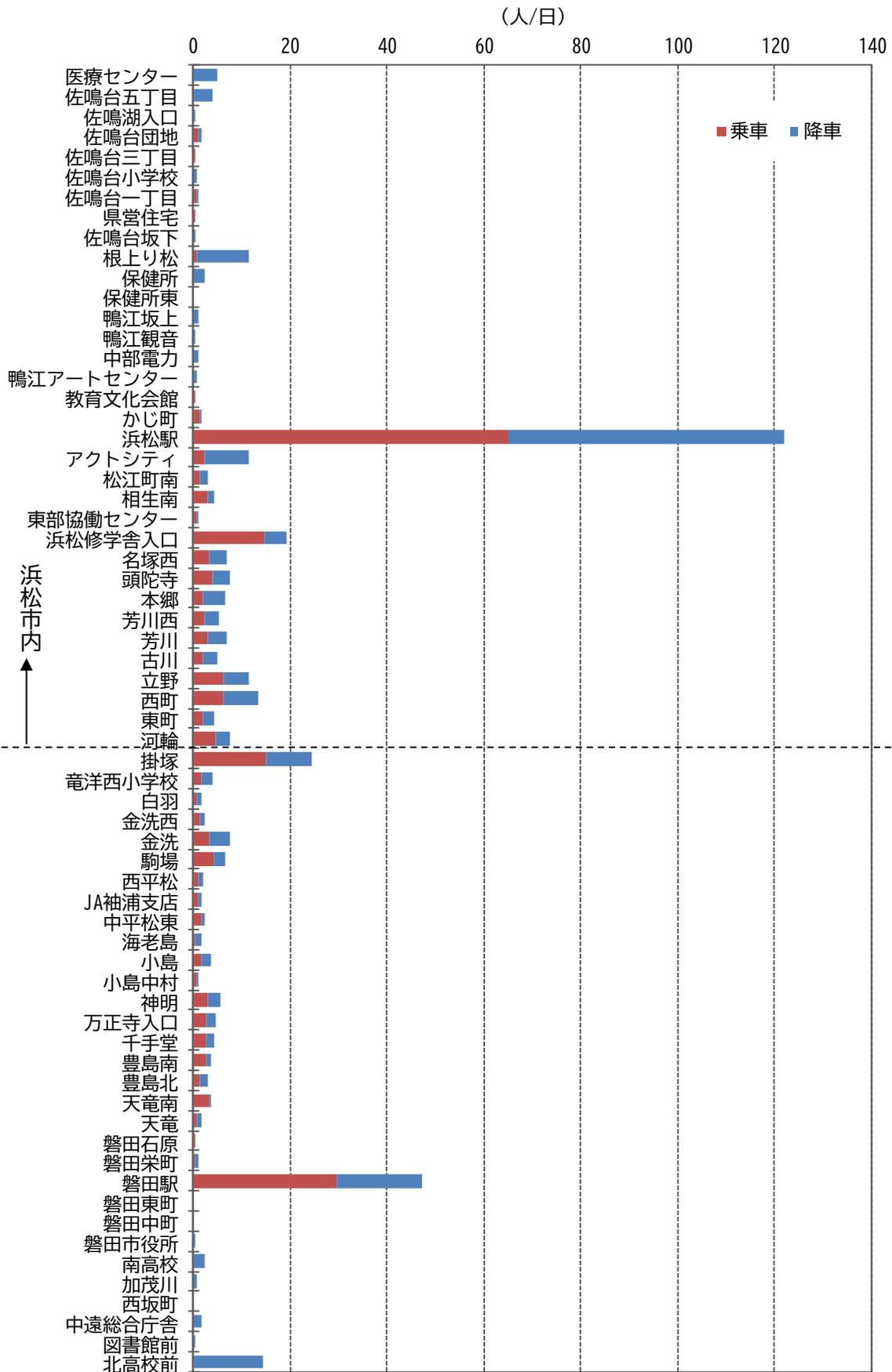
現金が16%、IC(定期券)が27%、IC(学割定期券)が27%、IC(SF券)が22%となっています。

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。

■支払種別(令和3(2021)年10月)



■バス停留所別乗降客数（令和3（2021）年10月）



②豊田町駅経由

<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。

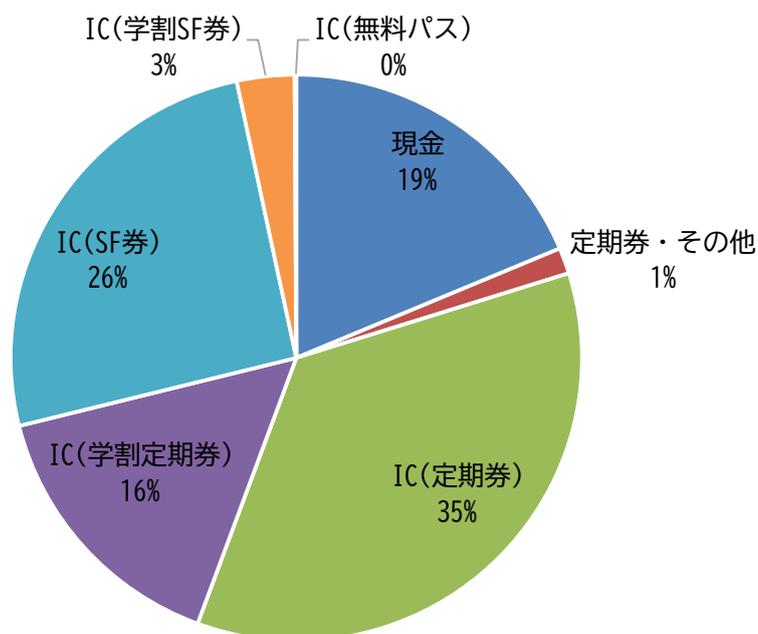
磐田市内では、豊田町駅や竜洋変電所北の乗降が多くなっています。区間では竜洋変電所北から掛塚間での乗降が多く、豊田町駅より東側での乗降はほとんどありません。

<支払種別>

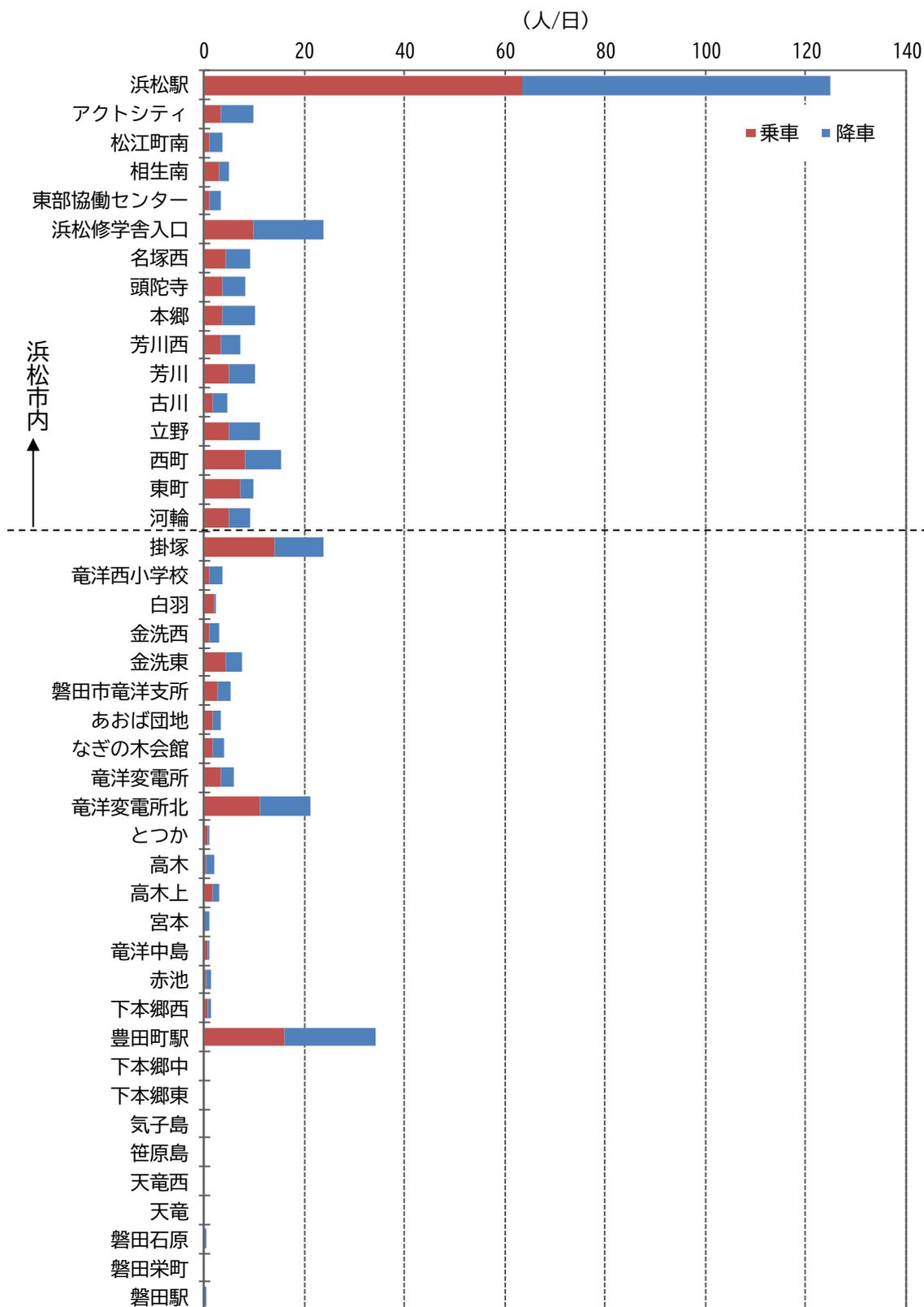
現金が19%、IC（定期券）が35%、IC（学割定期券）が16%、IC（SF券）が26%となっています。

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。

■支払種別（令和3（2021）年10月）



■バス停留所別乗降客数（令和3（2021）年10月）



③豊浜郵便局

<バス停留所別乗降客数>

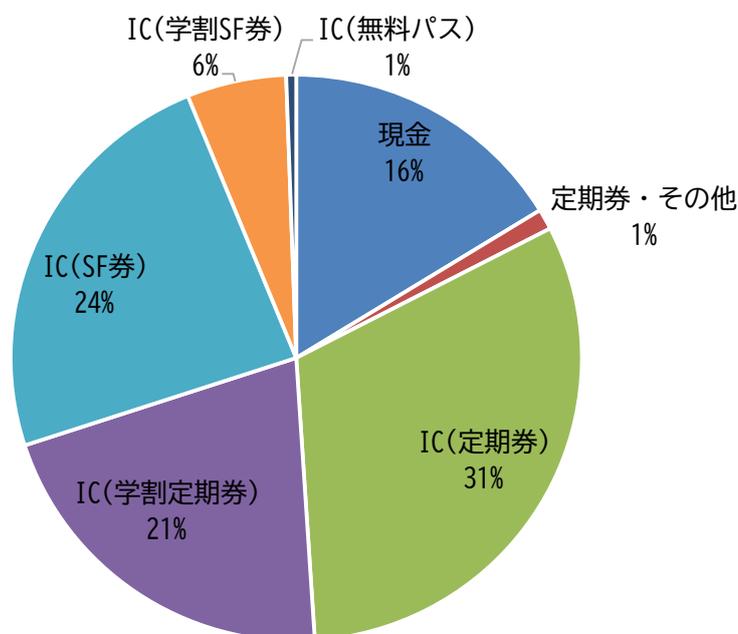
浜松駅での乗降客数が突出しており、掛塚より浜松市側での乗降が大部分を占めており、磐田市内での乗降は5人/日未満と非常に少ない状況です。

<支払種別>

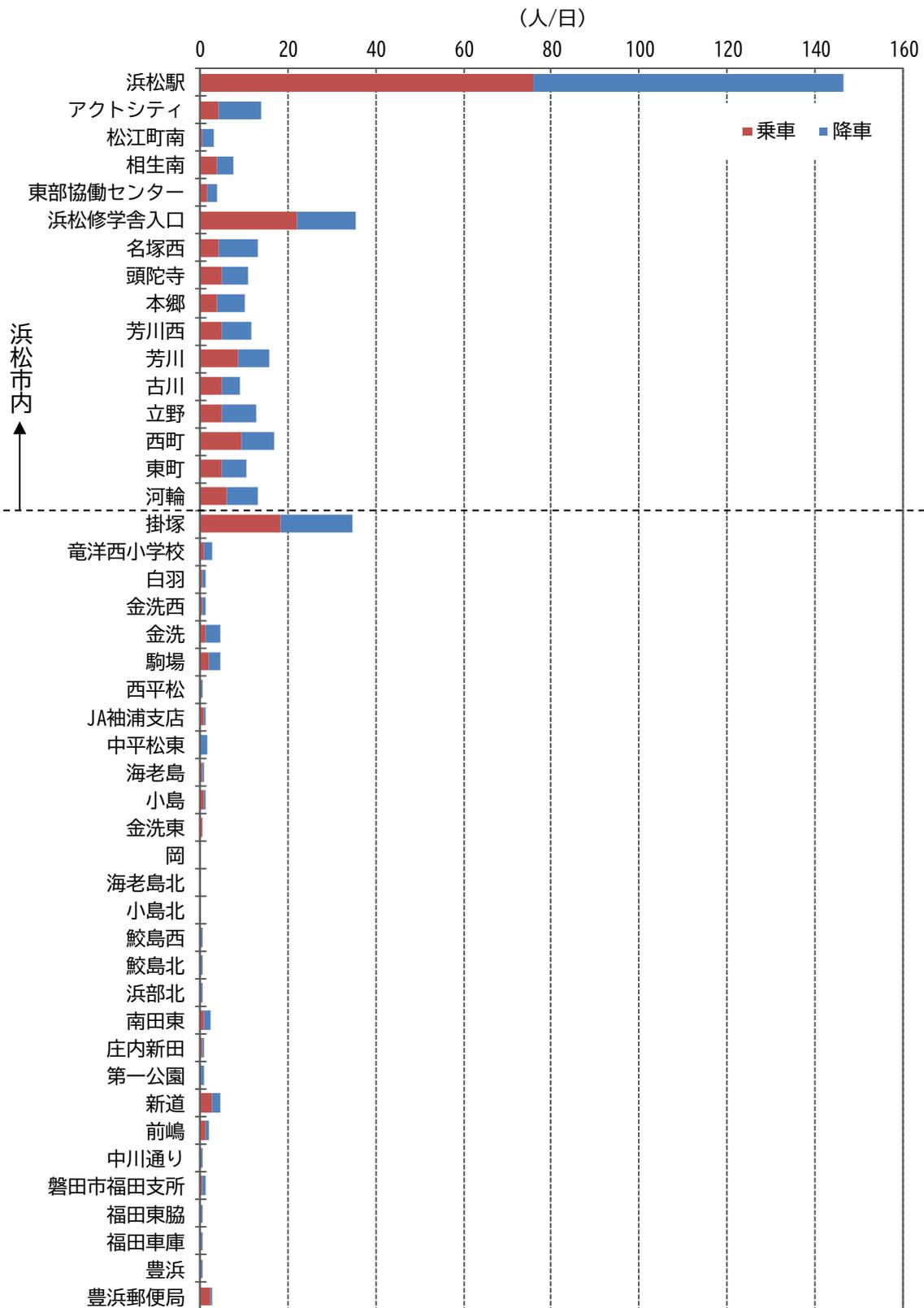
現金が16%、IC（定期券）が31%、IC（学割定期券）が21%、IC（SF券）が24%となっています。

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。

■支払種別（令和3（2021）年10月）



■バス停留所別乗降客数（令和3（2021）年10月）



④掛塚発着

<バス停留所別乗降客数>

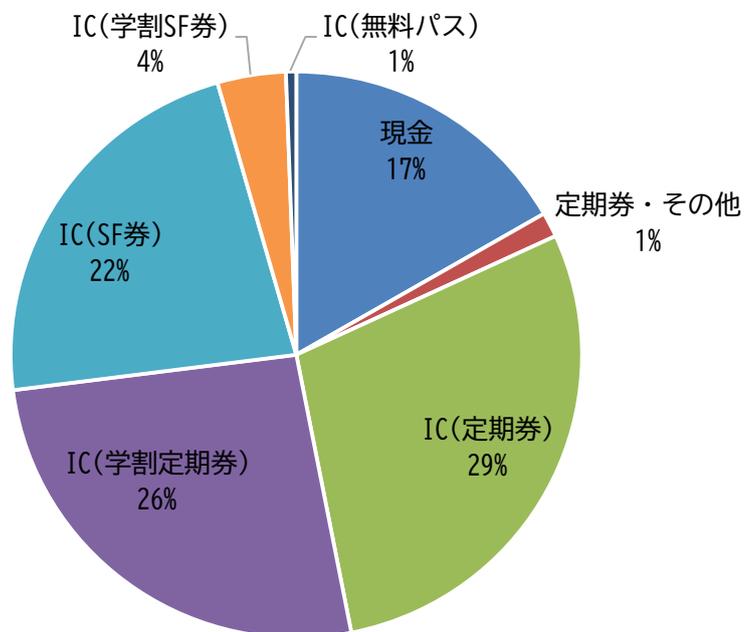
掛塚以外は浜松市内のみ運行しており、浜松駅での乗降客数が突出しています。

<支払種別>

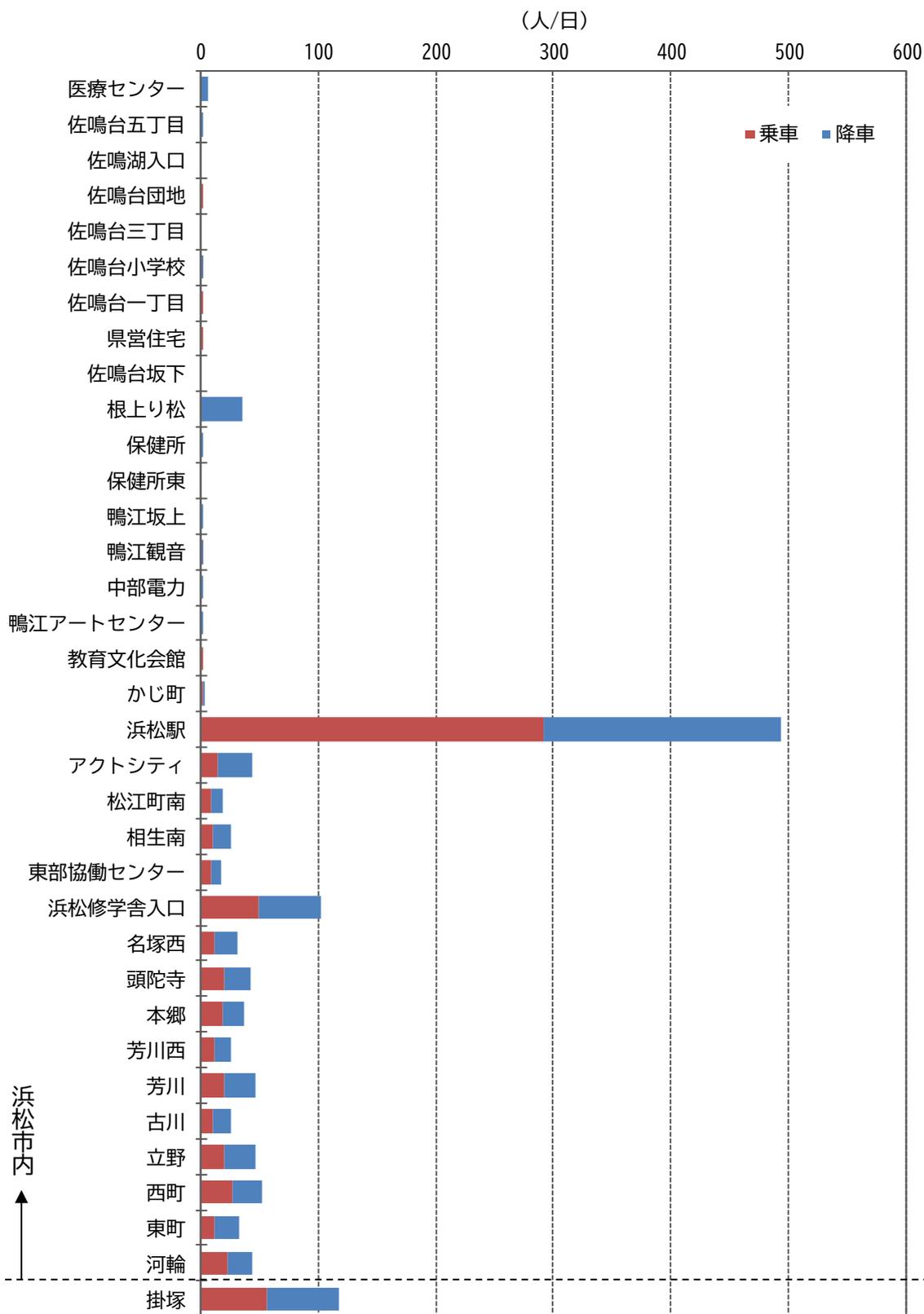
現金が17%、IC（定期券）が29%、IC（学割定期券）が26%、IC（SF券）が22%となっています。

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。

■支払種別（令和3（2021）年10月）



■バス停留所別乗降客数（令和3（2021）年10月）



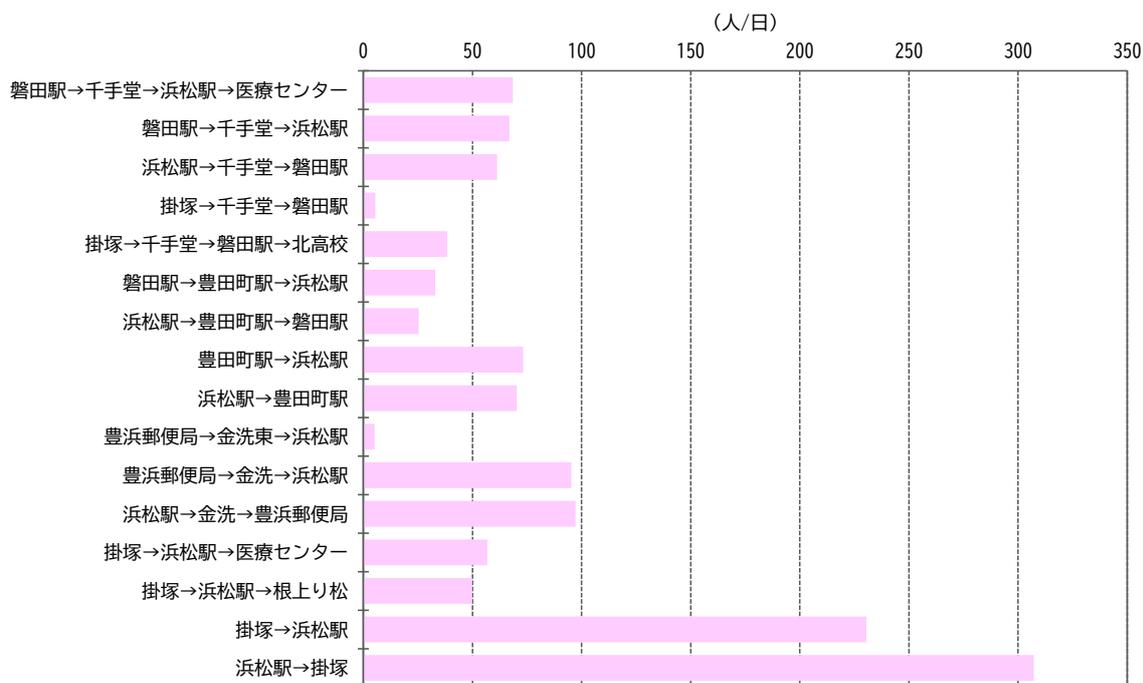
<系統別> ①千手堂経由 ②豊田町駅経由 ③豊浜郵便局 ④掛塚発着

「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（令和3（2021）年10月）



(5) 城之崎線

<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。

<支払種別>

現金が28%、IC（定期券）が28%、IC（学割定期券）が7%、IC（SF券）が33%となっています。

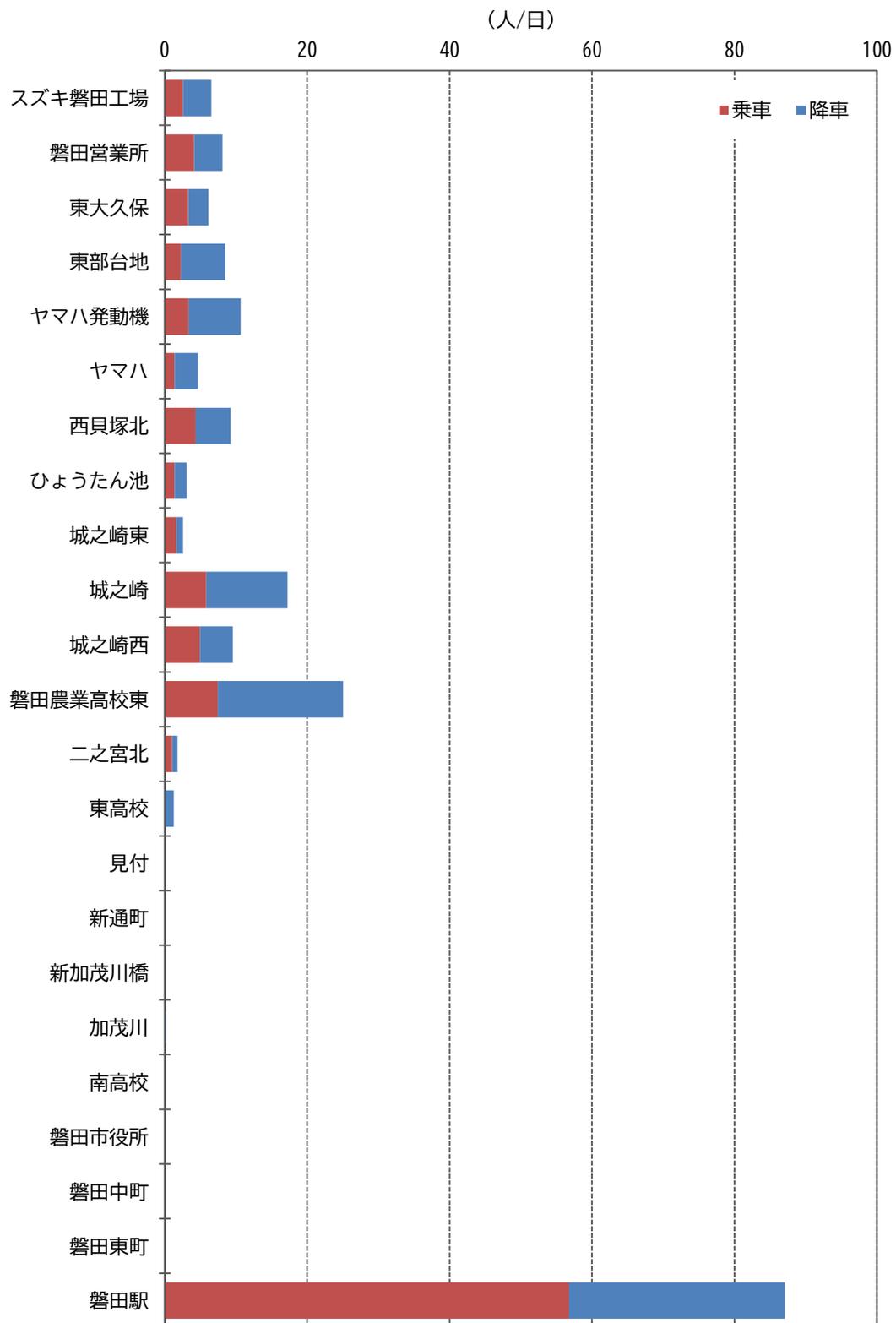
定期券で全体の約4割を占めています。現金以外に占める学割の割合は9%となっています。また、IC券（SF券）の割合が最も多くなっています。

<系統別>

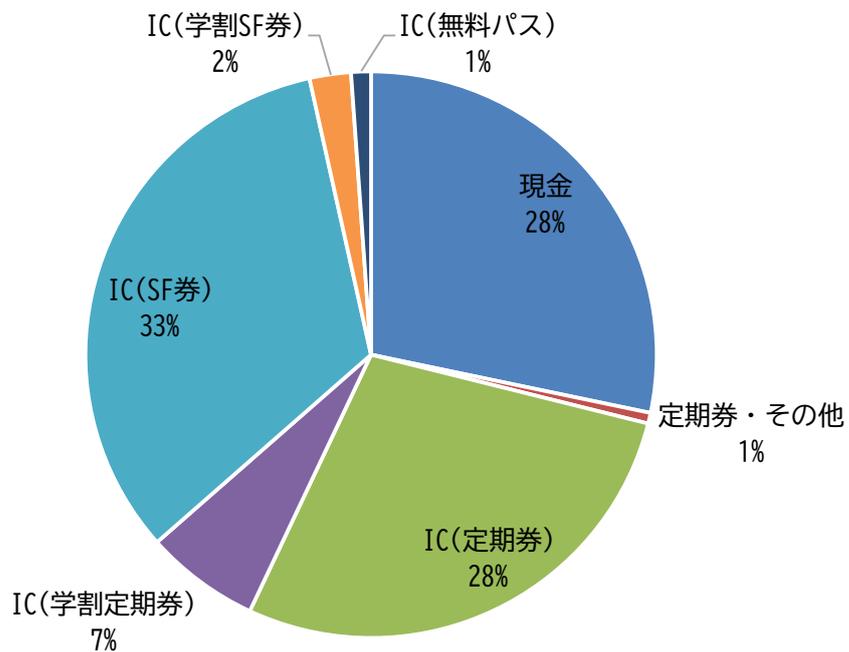
「磐田駅→磐田営業所」がおおよそ50人/日で多くなっていますが、逆方向の「磐田営業所→磐田駅」はおおよそ25人/日と半数程度となっています。

「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。

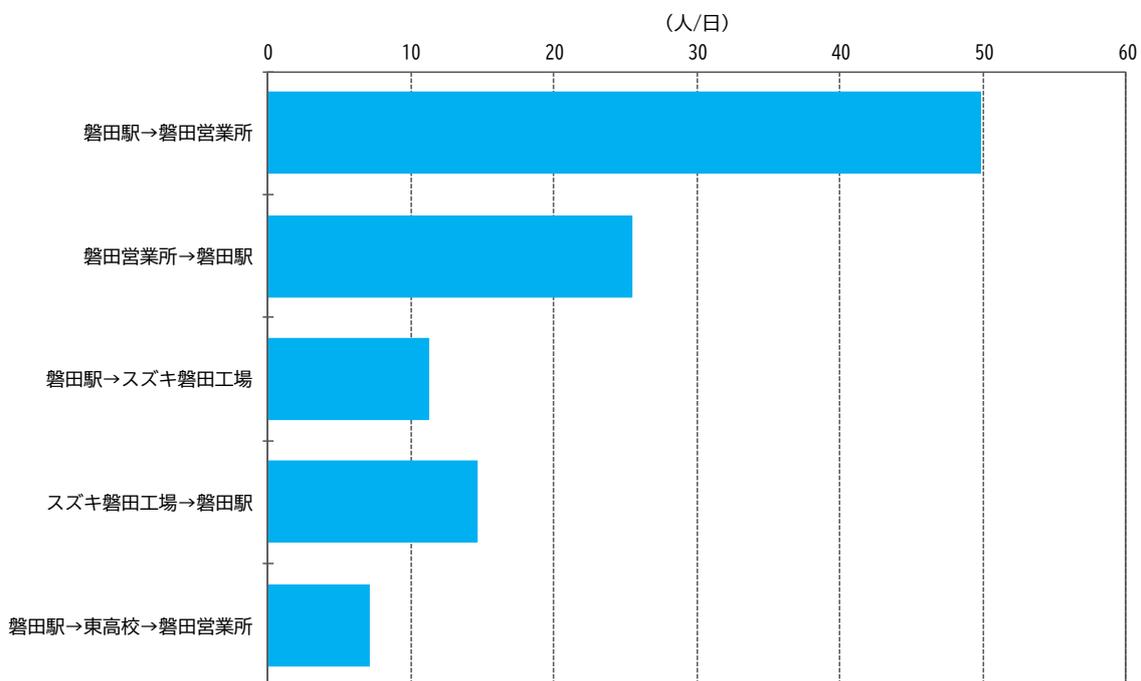
■バス停留所別乗降客数（令和3（2021）年10月）



■支払種別（令和3（2021）年10月）



■系統別日平均利用者数（令和3（2021）年10月）



(6) 磐田線（秋葉バス）

<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。

<支払種別>

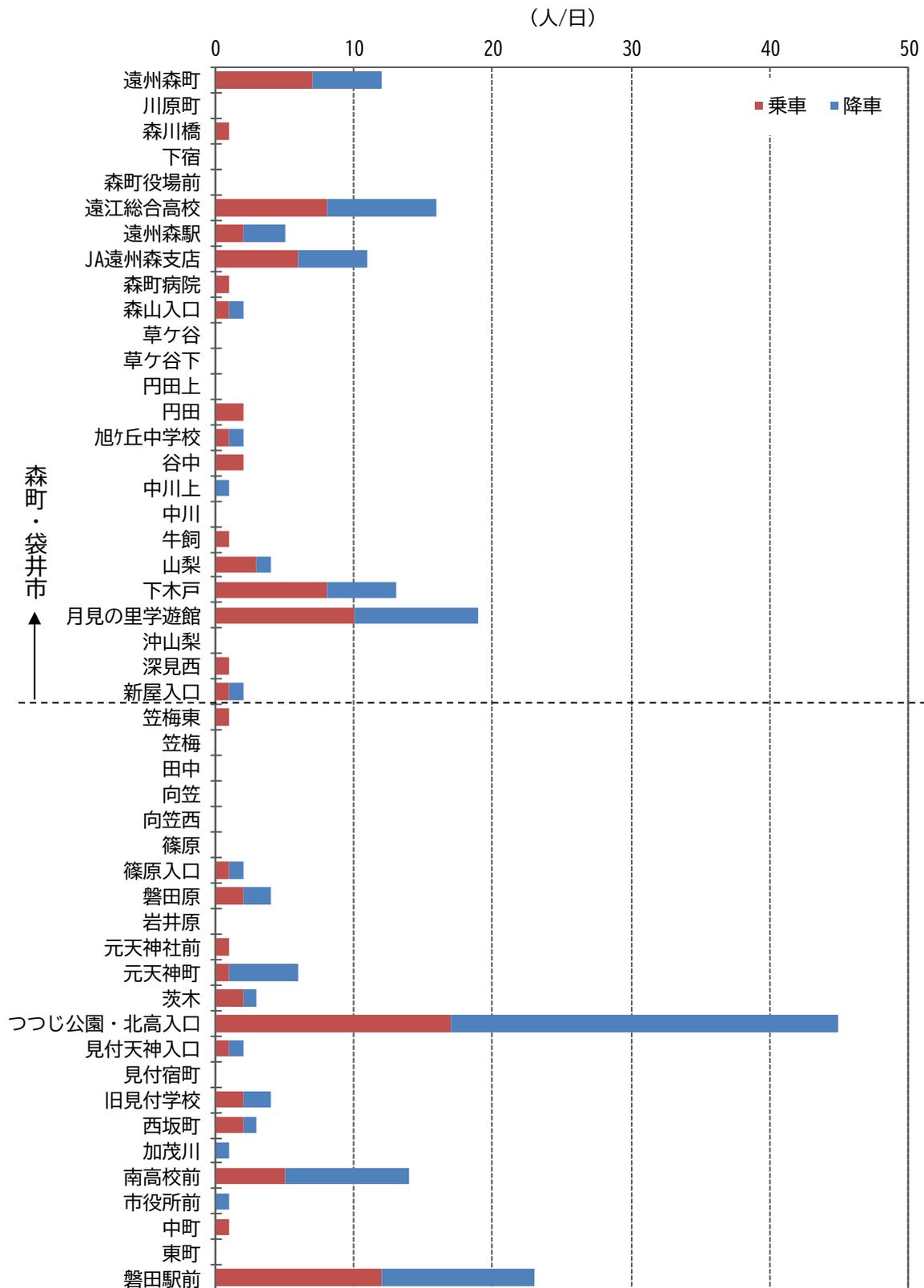
定期外が27%、定期（通勤）が4%、定期（通学）が69%となっています。

<系統別>

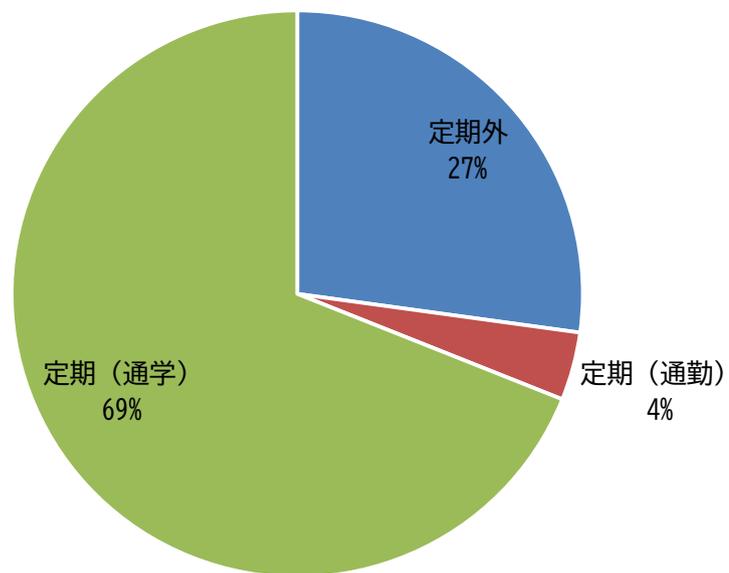
「遠州森町→森山→磐田駅」が46人/日で最も多く、逆方向の「磐田駅→森山→遠州森町」が33人/日となっています。

病院経由は、往復とも12人/日となっています。

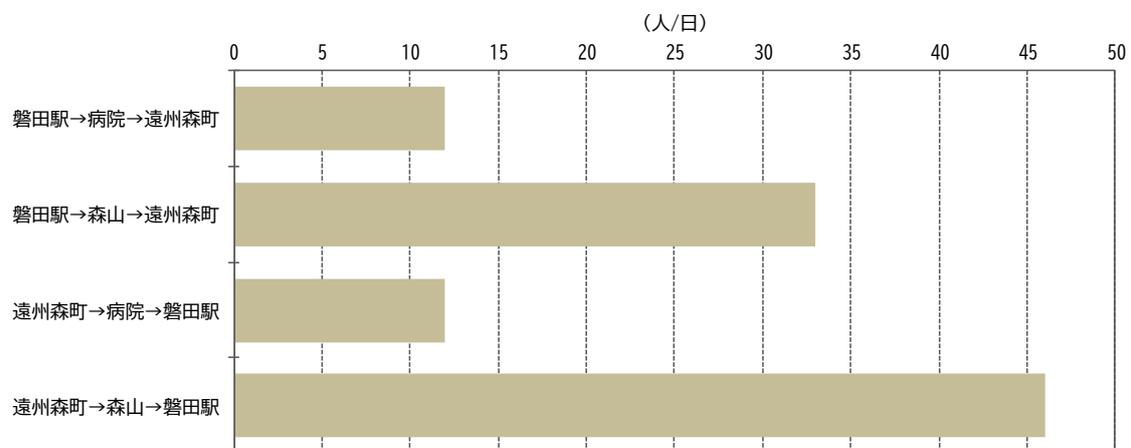
■バス停留所別乗降客数（令和3（2021）年11月16日）



■支払種別（令和3（2021）年11月16日）



■系統別日利用者数（令和3（2021）年11月16日）



16-2 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>

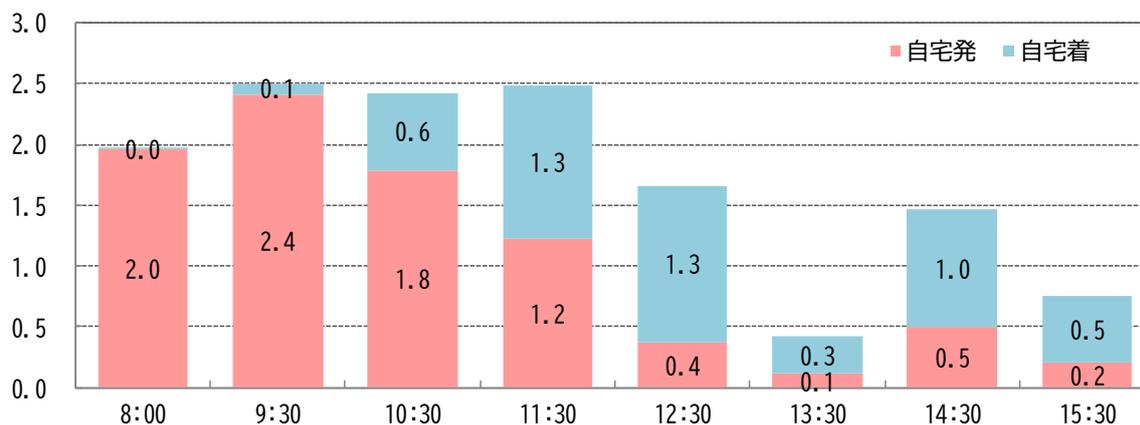
自宅発の時間帯は午前中が多く、自宅着の時間帯は昼前後と夕方が多くなっています。
各時間帯（各便）とも3人/日未満となっています。

<目的地>

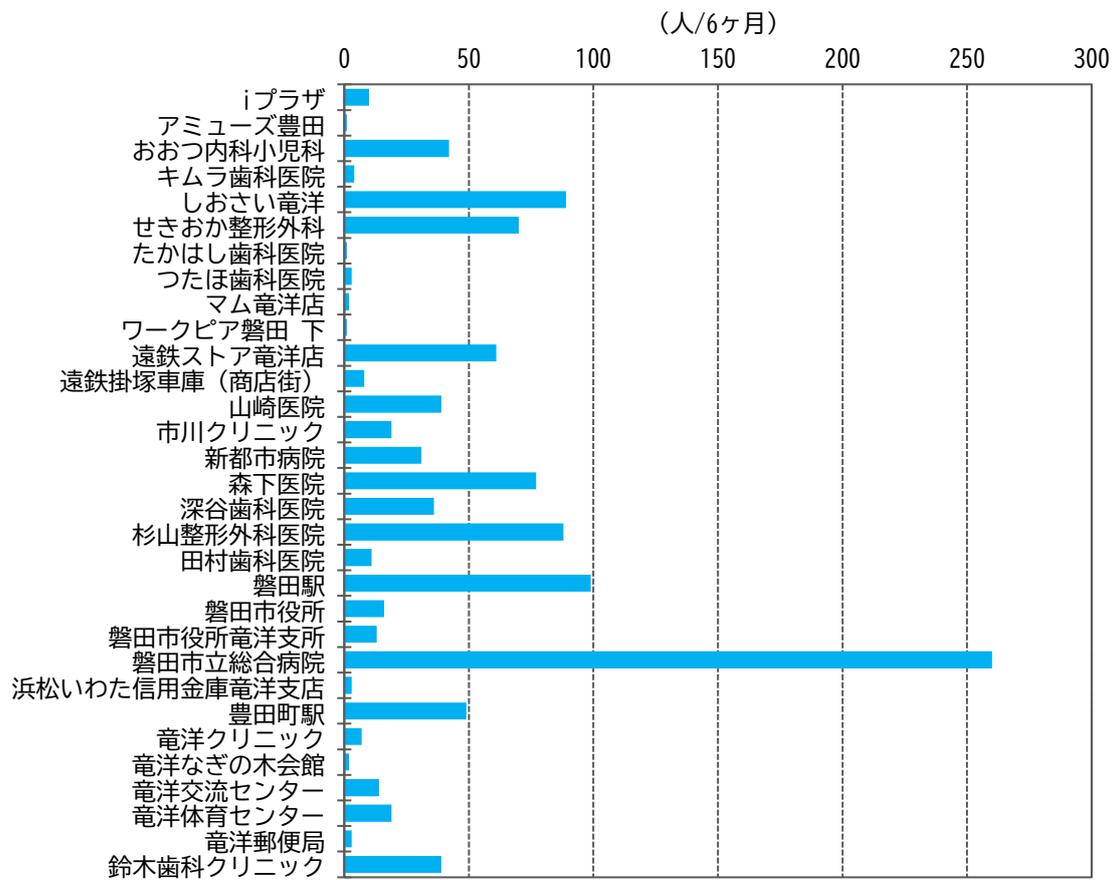
目的地では、磐田市立総合病院への利用が突出しています。
そのほかでは、杉山整形外科医院、磐田駅、しおさい竜洋、森下医院、遠鉄ストア竜洋店、せきおか整形外科などが多くなっています。

■時間帯別日平均利用者数（令和3（2021）年4～9月）

（人/日）



■目的地（令和3（2021）年4～9月）



(2) 福田線

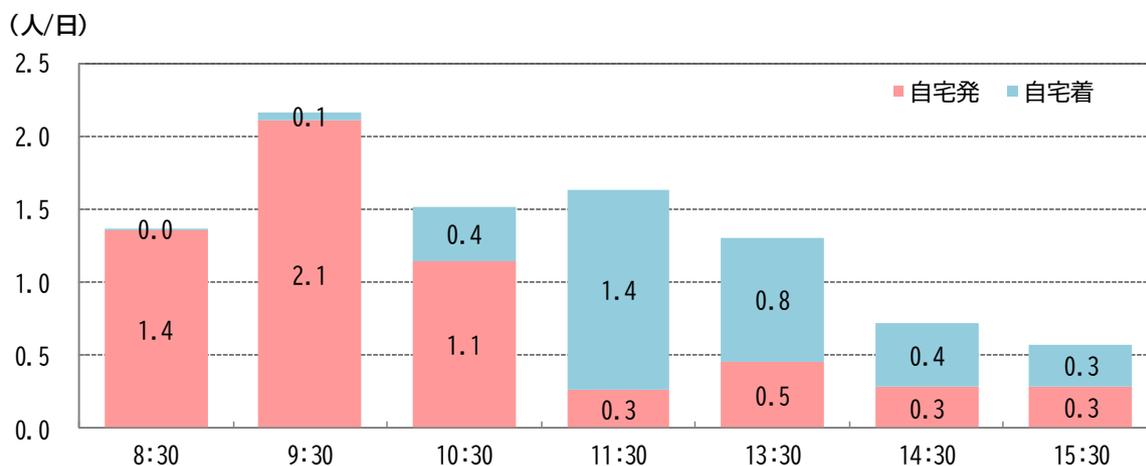
<時間帯別日平均利用者数>

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。
各時間帯（各便）とも3人/日未満となっています。

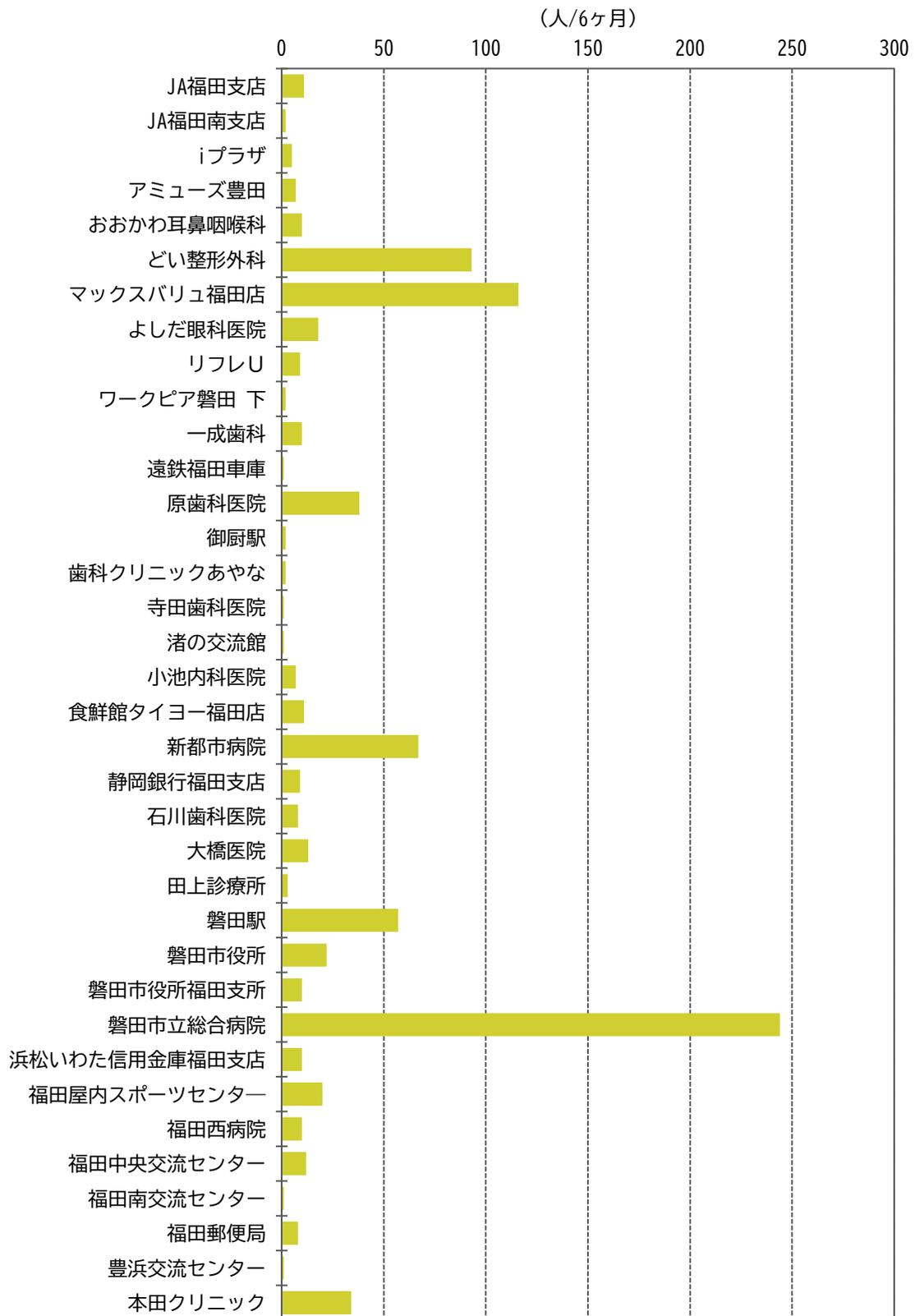
<目的地>

目的地では、磐田市立総合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（令和3（2021）年4～9月）



■目的地（令和3（2021）年4～9月）



(3) 豊岡線

<時間帯別日平均利用者数>

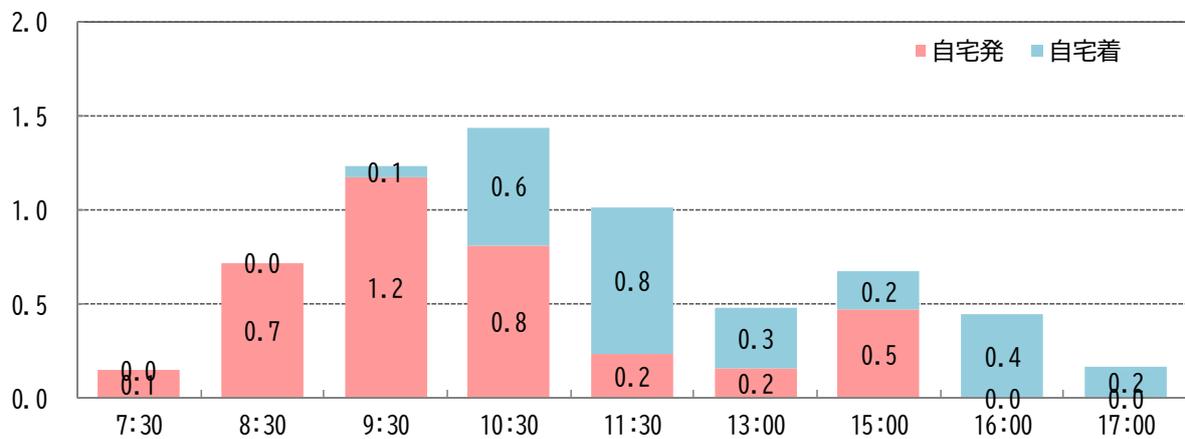
自宅発の時間帯は10:30までが多く、自宅着の時間帯は昼前後が多くなっています。
各時間帯（各便）とも2人/日未満となっています。

<目的地>

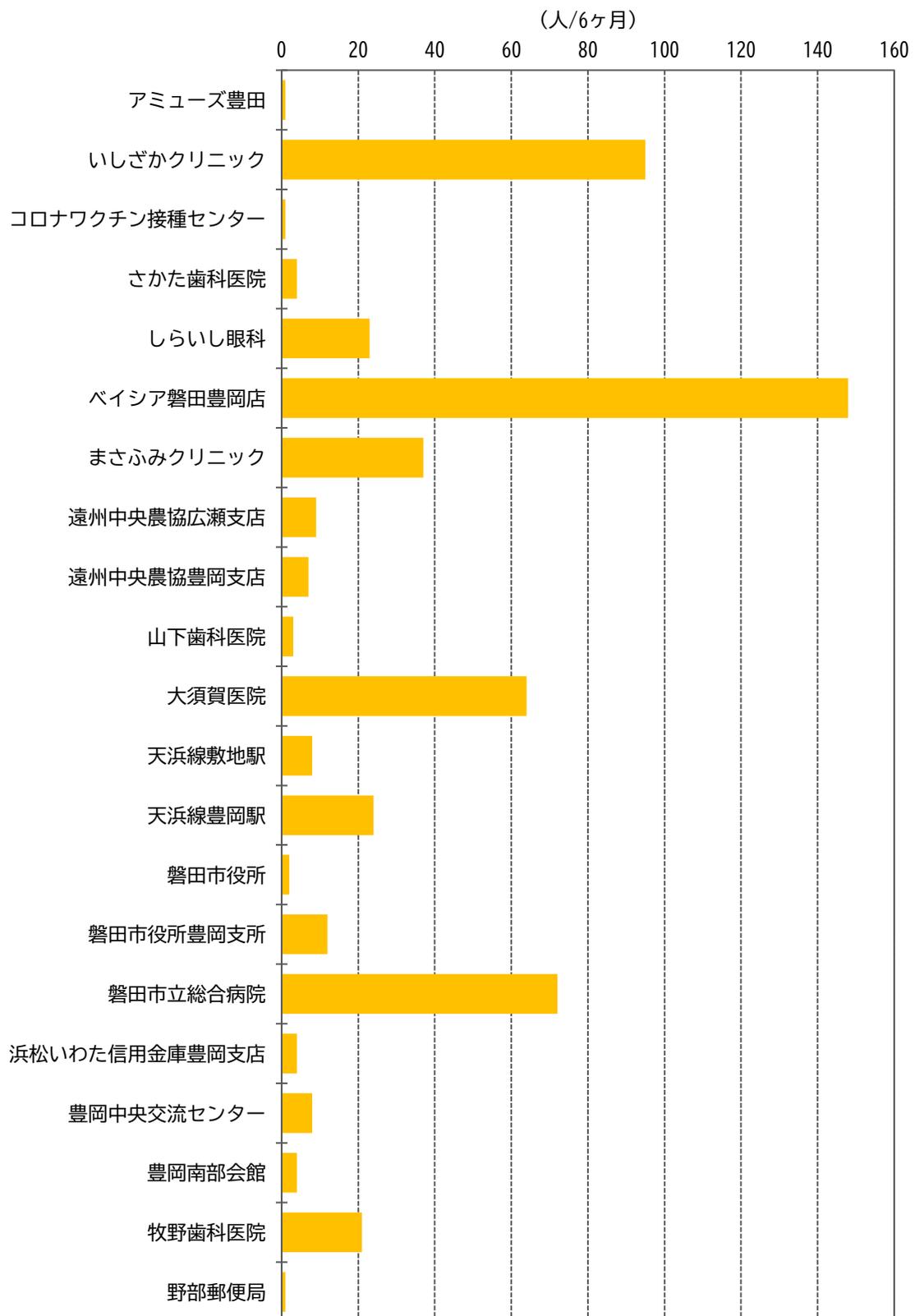
目的地では、ベイシア磐田豊岡店が最も多く、次いで、いしづかクリニック、大須賀医院、磐田市立病院などが多くなっています。

■時間帯別日平均利用者数（令和3（2021）年4～9月）

（人/日）



■目的地（令和3（2021）年4～9月）



(4) 豊田線

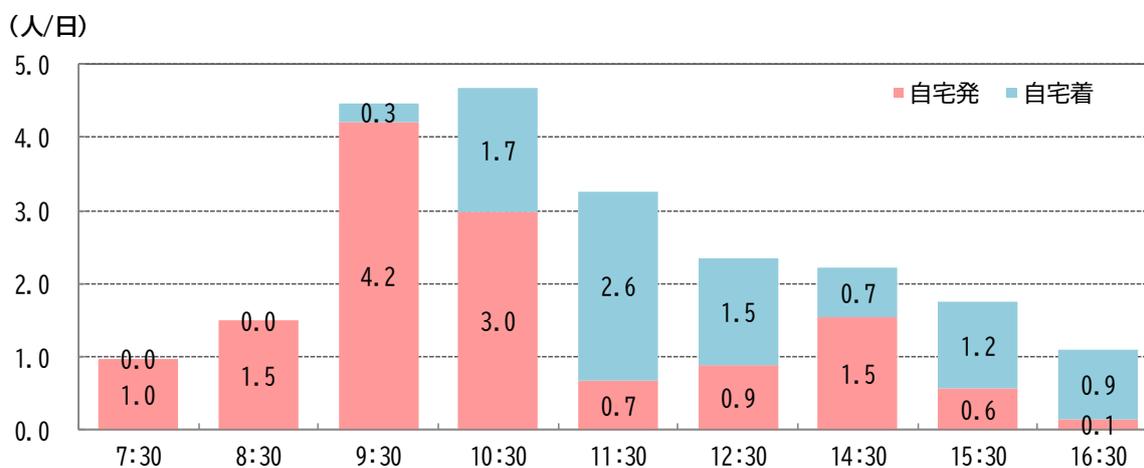
<時間帯別日平均利用者数>

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。
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。

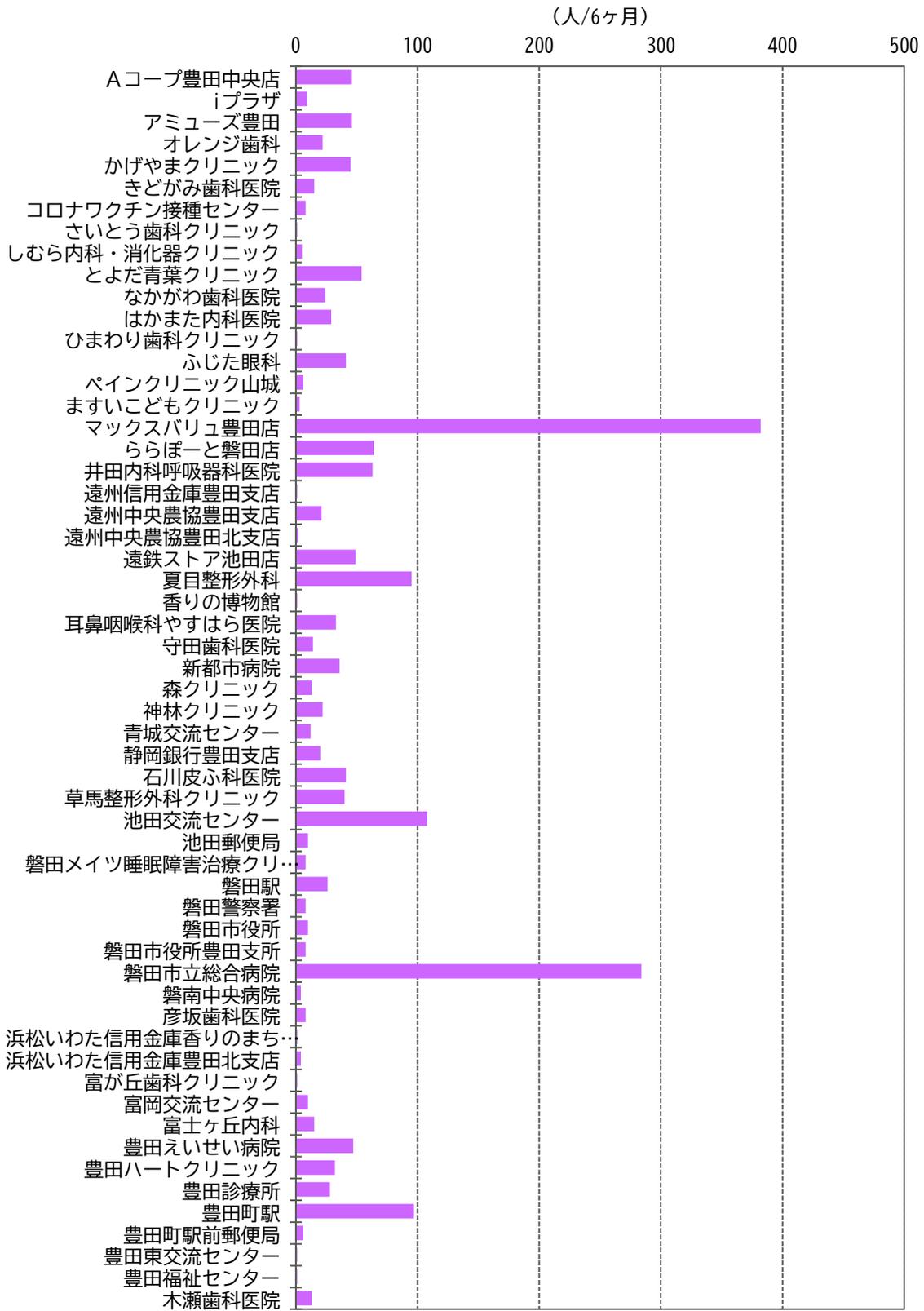
<目的地>

目的地では、マックスバリュ豊田店と磐田市立総合病院が突出しています。
そのほかでは、夏目整形外科、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（令和3（2021）年4～9月）



■目的地（令和3（2021）年4～9月）



(5) 磐田北部線

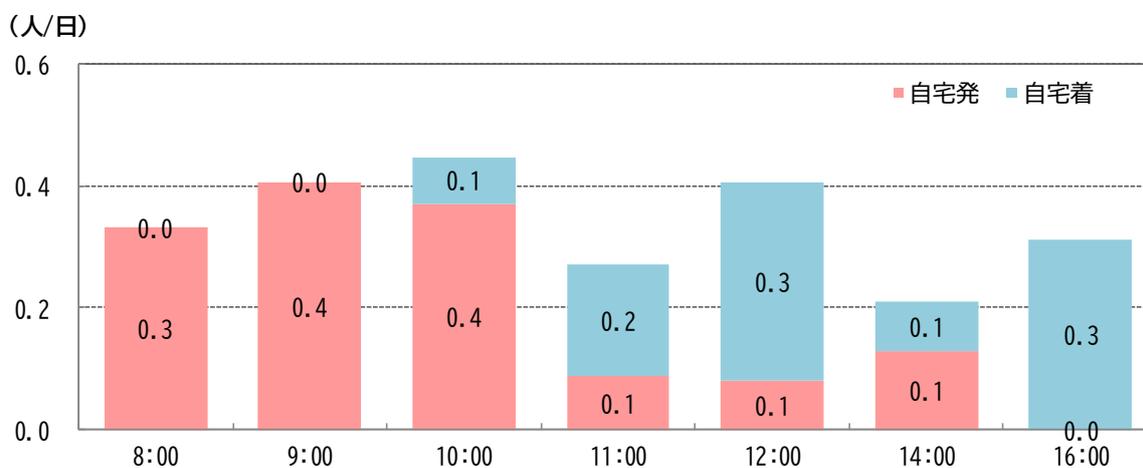
<時間帯別日平均利用者数>

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。各時間帯（各便）とも1人/日未満となっています。

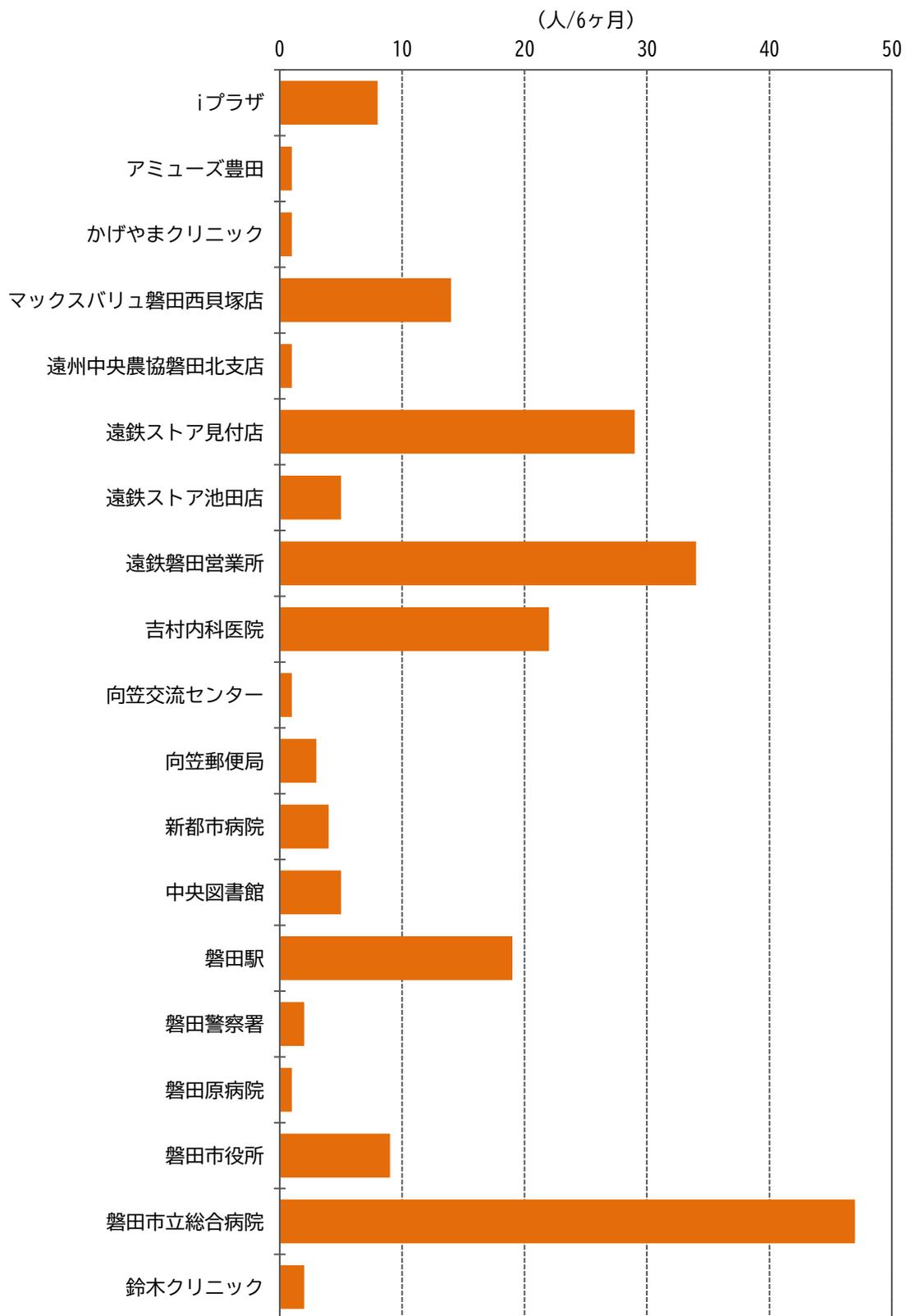
<目的地>

目的地では、磐田市立総合病院、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（令和3（2021）年4～9月）



■目的地（令和3（2021）年4～9月）



(6) 磐田東部線

<時間帯別日平均利用者数>

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。

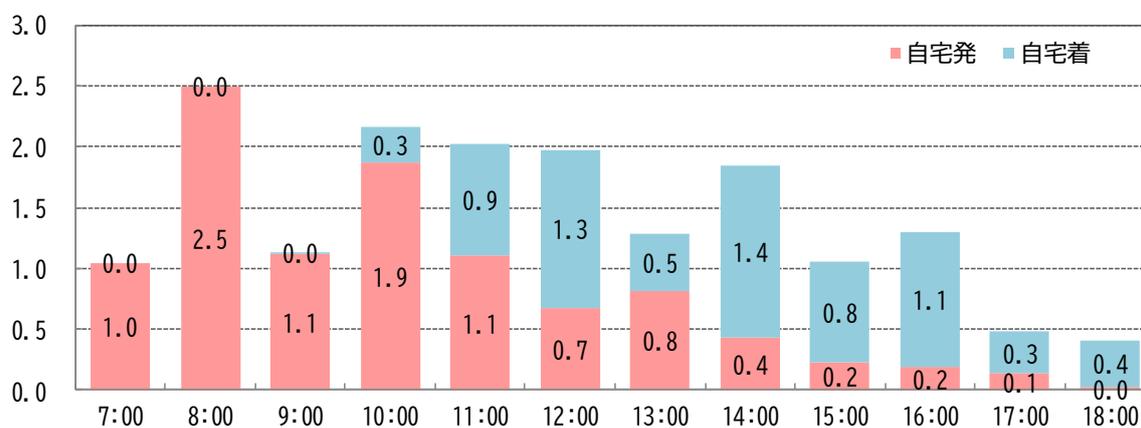
各時間帯（各便）とも3人/日未満となっています。

<目的地>

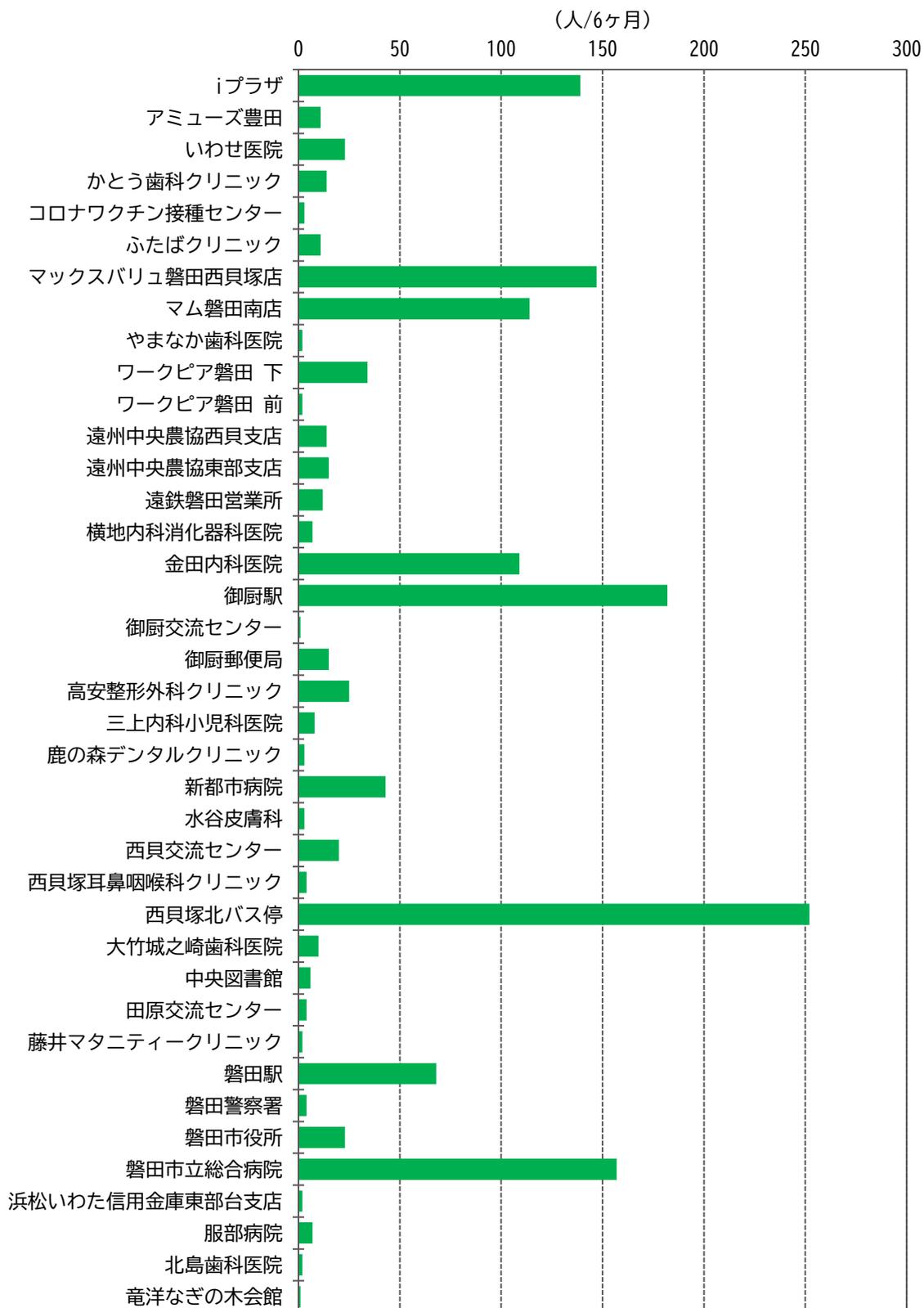
目的地では、西貝塚北バス停、御厨駅、磐田市立総合病院、マックスバリュ磐田西貝塚店、iプラザなどが多くなっています。

■時間帯別日平均利用者数（令和3（2021）年4～9月）

（人/日）



■目的地（令和3（2021）年4～9月）



(7) 磐田南部線

<時間帯別日平均利用者数>

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。

各時間帯（各便）とも概ね3人/日未満となっています。

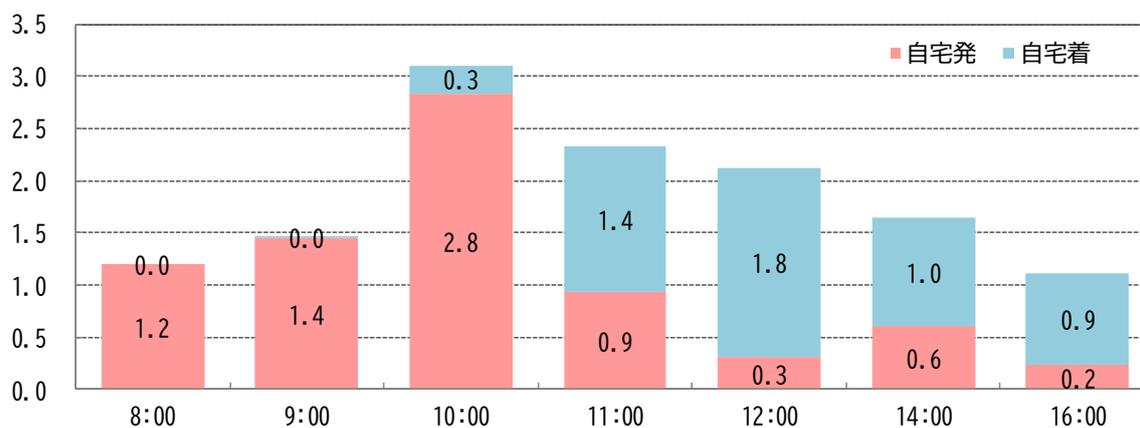
<目的地>

目的地では、磐田市立総合病院とピアゴ上岡田店が突出しています。

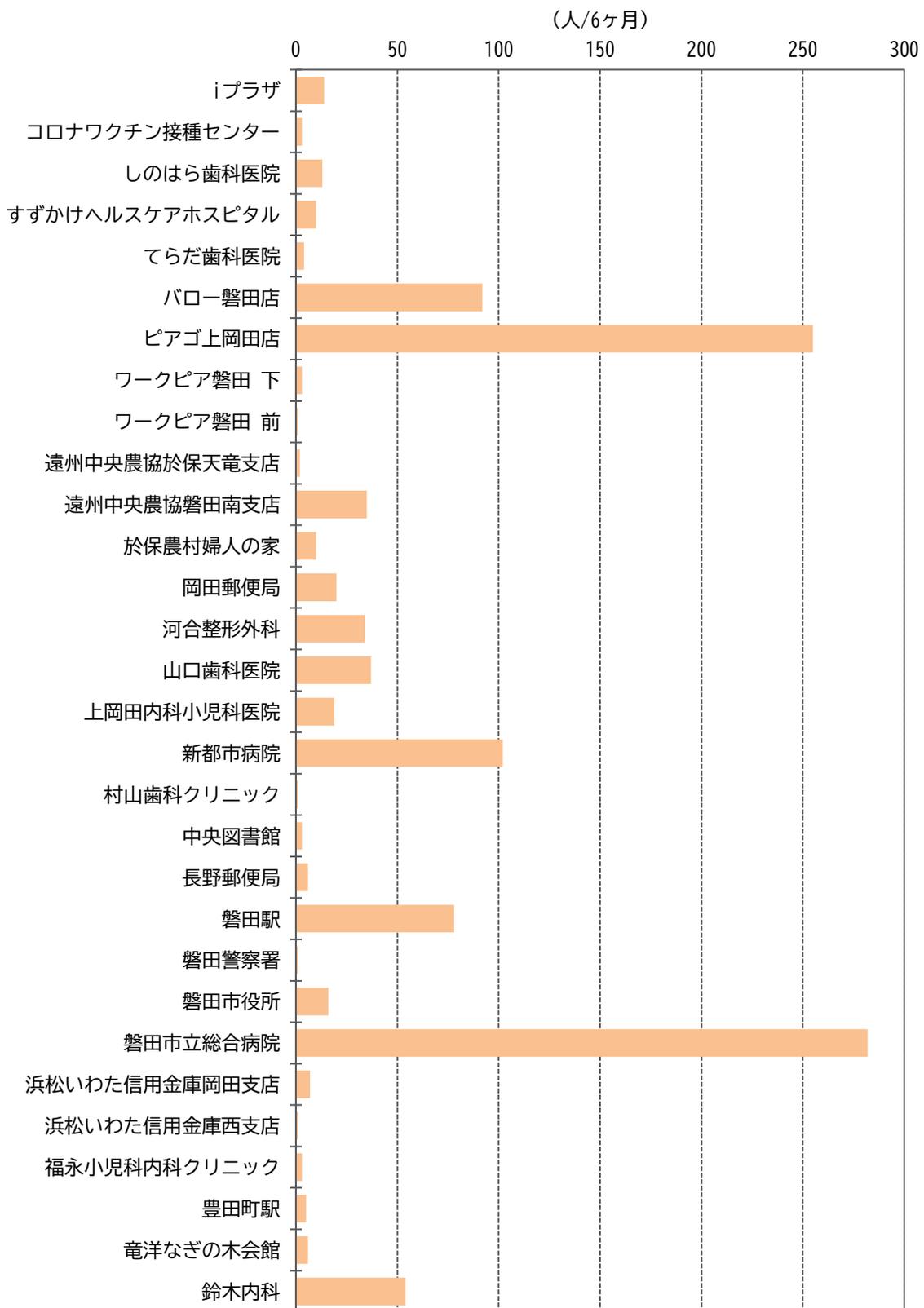
そのほかでは、バロー磐田店、新都市病院、磐田駅などが多くなっています。

■時間帯別日平均利用者数（令和3（2021）年4～9月）

（人/日）



■目的地（令和3（2021）年4～9月）



(8) 磐田中央線

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。

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。

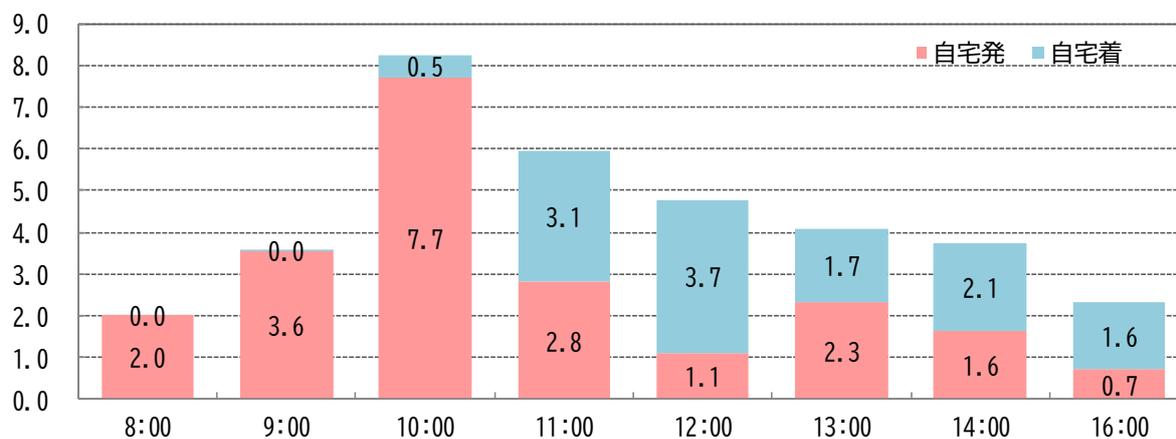
<目的地>

目的地では、磐田市立総合病院とアピタ磐田店が突出しています。

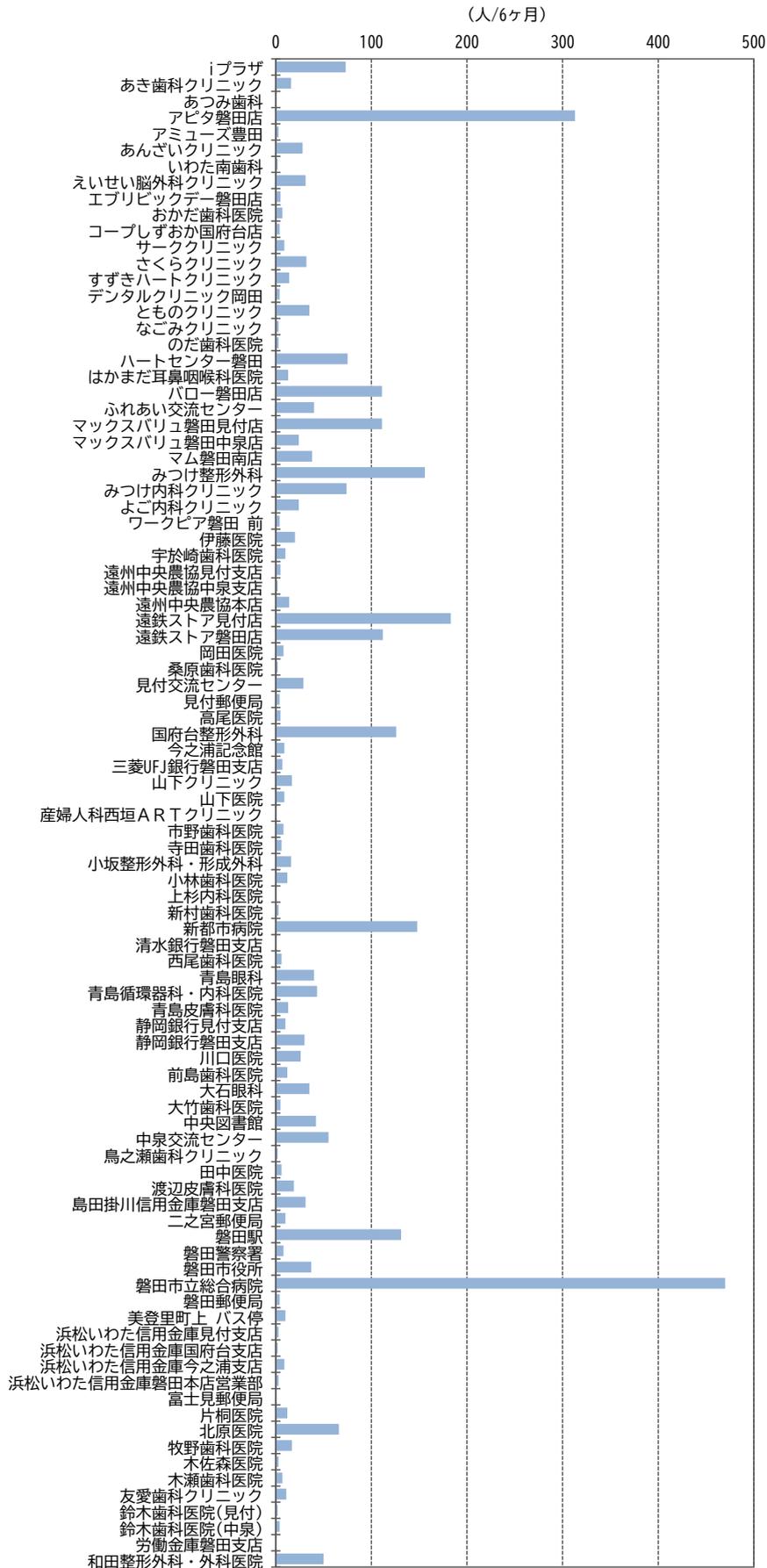
そのほかでは、遠鉄ストア見付店、みつけ整形外科、新都市病院、磐田駅などが多くなっています。

■時間帯別日平均利用者数(令和3(2021)年4~9月)

(人/日)



■目的地（令和3（2021）年4～9月）



第2 ニーズ調査

1 市民意識調査

市民全体に実施された「令和2（2020）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、公共交通の現状の満足度と重要度、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（2020）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（2020）年7月22日～8月11日

回答：1,343（回答率：44.8%）

(2) 令和3（2021）年度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（2022）年1月13日～1月31日

回答：718（回答率：35.9%）

■調査結果

(1) 令和2（2020）年度磐田市市民意識調査

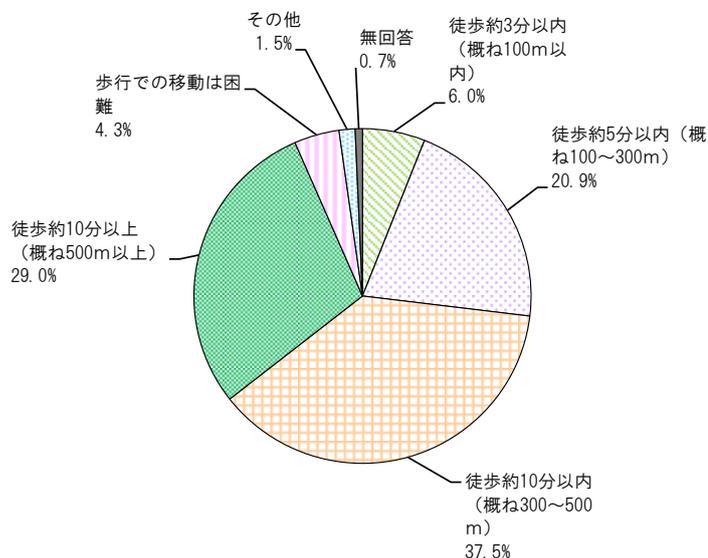
・基本施策「公共交通体系と道路網の整備」について整理する。

| | |
|-----------------|--|
| 満足度指数 | <ul style="list-style-type: none">・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 | <ul style="list-style-type: none">・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重要度指数が増加していることから、公共交通に対する重要度は高まっているといえる。 |
| 満足度指数 ×重要度指数 | <ul style="list-style-type: none">・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 | <ul style="list-style-type: none">・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) 令和3（2021）年度磐田市の公共交通に関する調査

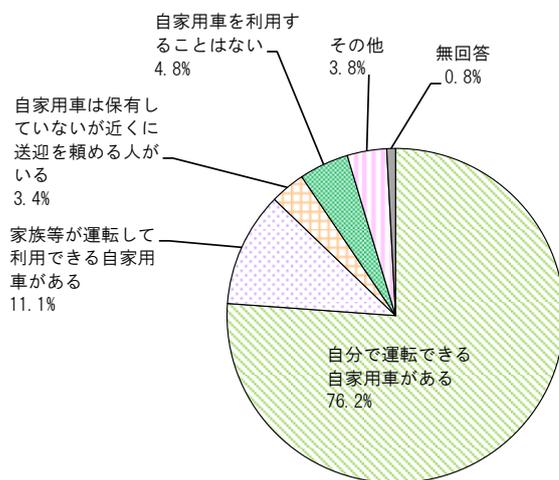
【歩いて移動してもよいと思う距離】

- ・「徒歩約10分以内」37.5%が最も多く、次いで「徒歩約10分以上」29.0%、「徒歩約5分以内」20.9%となっている。
- ・回答者の約64.4%が、徒歩0分から10分、距離にして500m未満と回答している。



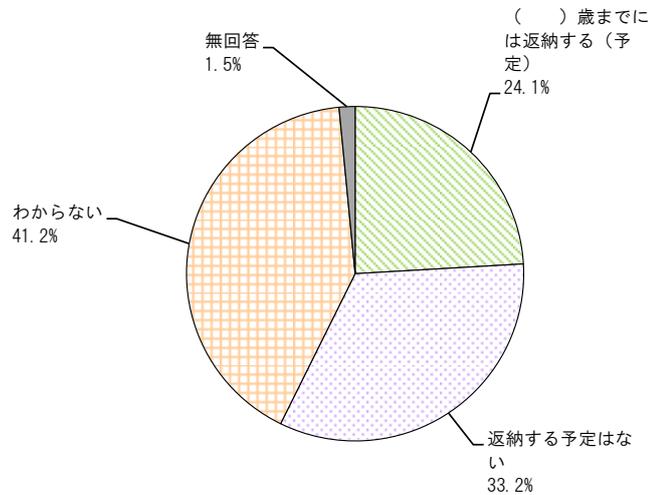
【自家用車等での移動】

- ・「自分で運転できる自家用車がある」が76.2%と圧倒的に多く、次いで「家族等が運転して利用できる自家用車がある」11.1%となっている。
- ・一方、「自家用車を利用することはない」は4.8%となっている。



[運転免許証の返納]

- ・運転免許証の返納予定については、「返納する予定あり」の回答が24.1%となっているが、具体的な年齢についてはバラつきがあり、「わからない」との回答も41.2%と多い。



[運転免許証返納後の交通手段]

- ・運転免許証返納後や運転できなくなった時の交通手段については、「公共交通で移動する」が最も多く、次いで「わからない」、「歩いて移動する」となっている。

| 選択肢 | 件数 | 割合 |
|-------------------|-----|-------|
| 1. 歩いて移動する | 158 | 22.0% |
| 2. シニアカー・自転車で移動する | 122 | 17.0% |
| 3. 家族等に送迎してもらう | 127 | 17.7% |
| 4. 公共交通で移動する | 267 | 37.2% |
| 5. わからない | 167 | 23.3% |
| 無回答 | 25 | 3.5% |
| 計 | 866 | |

集計母数593名

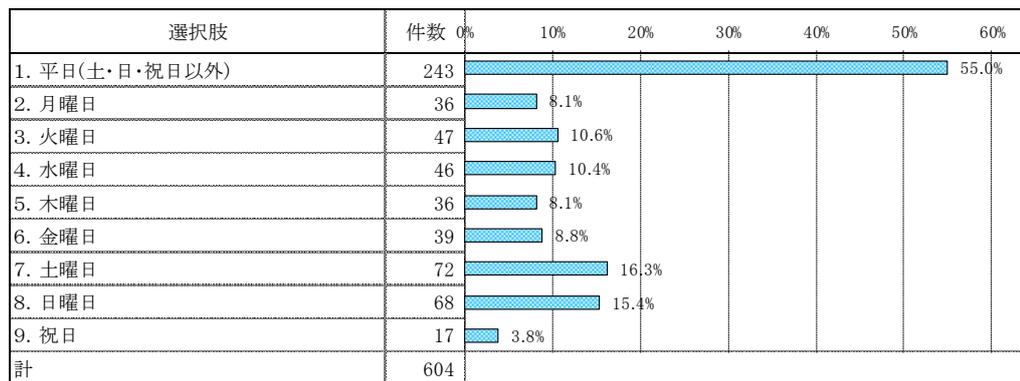
[通勤・通学の実態]

- ・利用する交通手段については、「自分で車を運転する」が、圧倒的に多くなっている。

| 選択肢 | 件数 | 割合 |
|----------------------|-----|-------|
| 1. 徒歩 | 35 | 7.9% |
| 2. 自転車 | 23 | 5.2% |
| 3. 原動機付自転車 | 4 | 0.9% |
| 4. バイク | 7 | 1.6% |
| 5. 自分で車を運転する | 345 | 78.1% |
| 6. 家族など他の人に車で送迎してもらう | 21 | 4.8% |
| 7. 路線バス | 19 | 4.3% |
| 8. デマンド型乗合タクシー | 9 | 2.0% |
| 9. タクシー | 12 | 2.7% |
| 10. JR東海道本線 | 26 | 5.9% |
| 11. 天竜浜名湖線 | 2 | 0.5% |
| 12. その他 | 0 | 0.0% |
| 無回答 | 2 | 0.5% |
| 計 | 505 | |

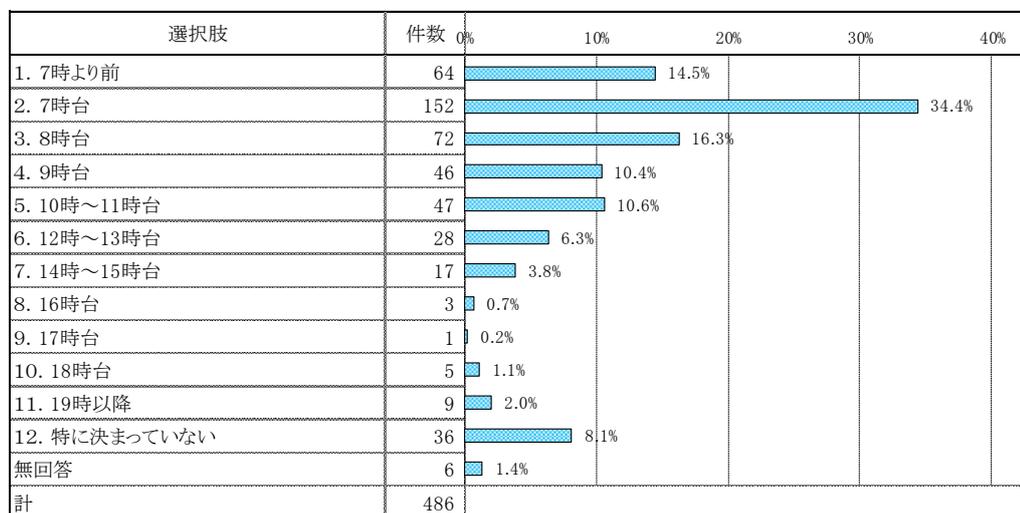
集計母数442名

・通勤・通学で外出する主な曜日は、「平日(土・日・祝日以外)」が圧倒的に多くなっている。



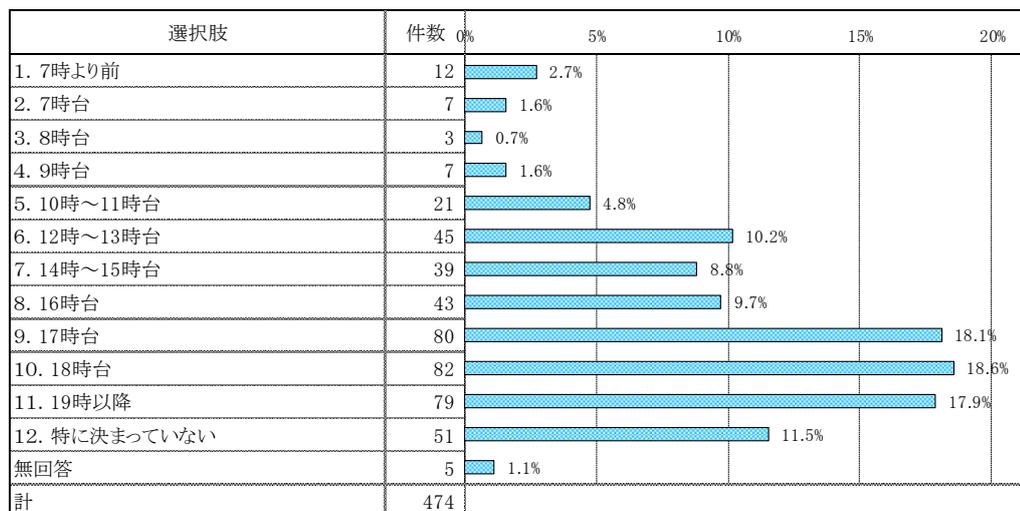
集計母数442名

・通勤・通学で家を出る時間については、「7時台」が最も多く、次いで「8時台」、「7時より前」となっており、7時台までの合計が回答数の約半数を占めている。



集計母数442名

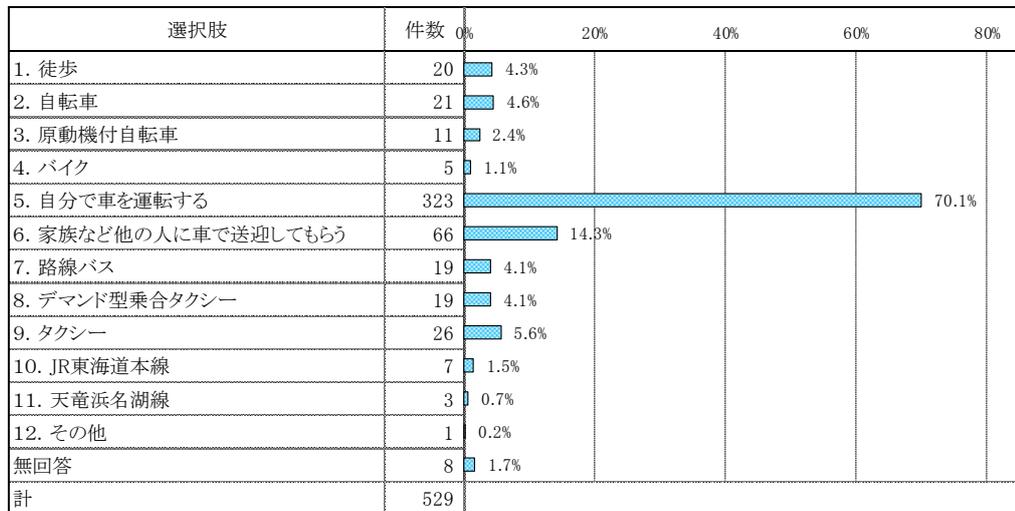
・通勤・通学で家に帰る時間については、「18時台」が最も多く、次いで「17時台」、「19時以降」となっている。



集計母数442名

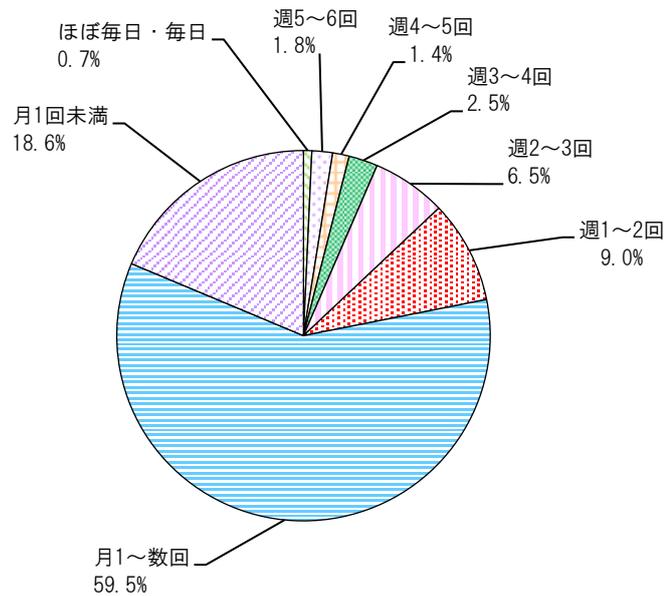
【通院の実態】

・利用する交通手段については、「自分で車を運転する」が圧倒的に多く、次いで「家族など他の人に車で送迎してもらおう」となっている。

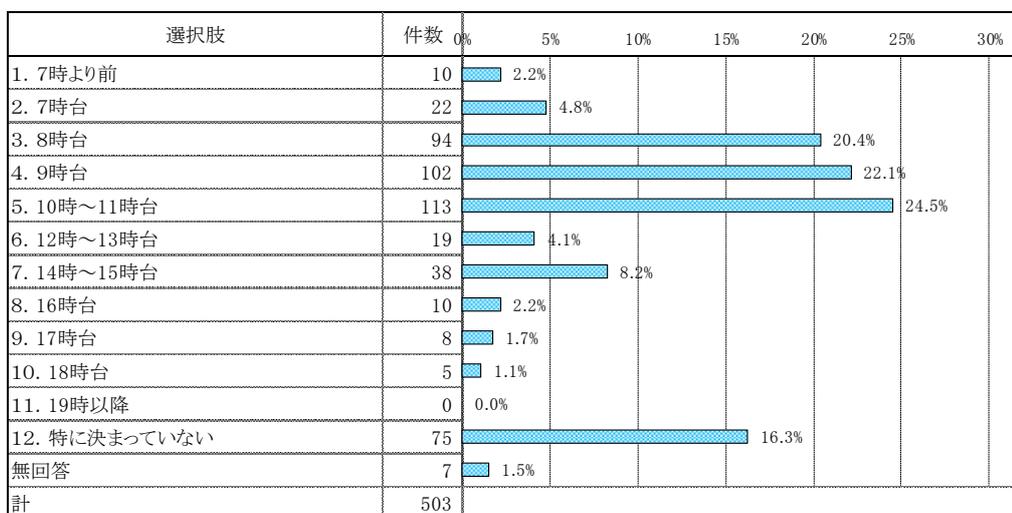


集計母数461名

・通院で外出する頻度としては、「月1～数回」が59.5%で圧倒的に多く、次いで「月1回未満」18.6%、「週1～2回」9.0%となっている。

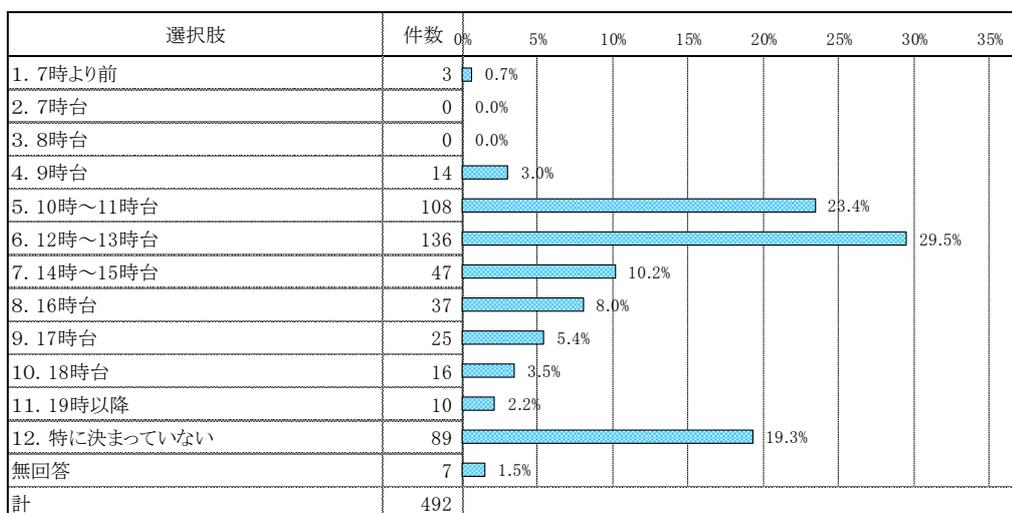


- ・通院で家を出る時間については、「10時～11時台」が最も多く、次いで「9時台」、「8時台」となっている。
- ・8時台から11時台の合計が、回答数の約7割を占めている。



集計母数461名

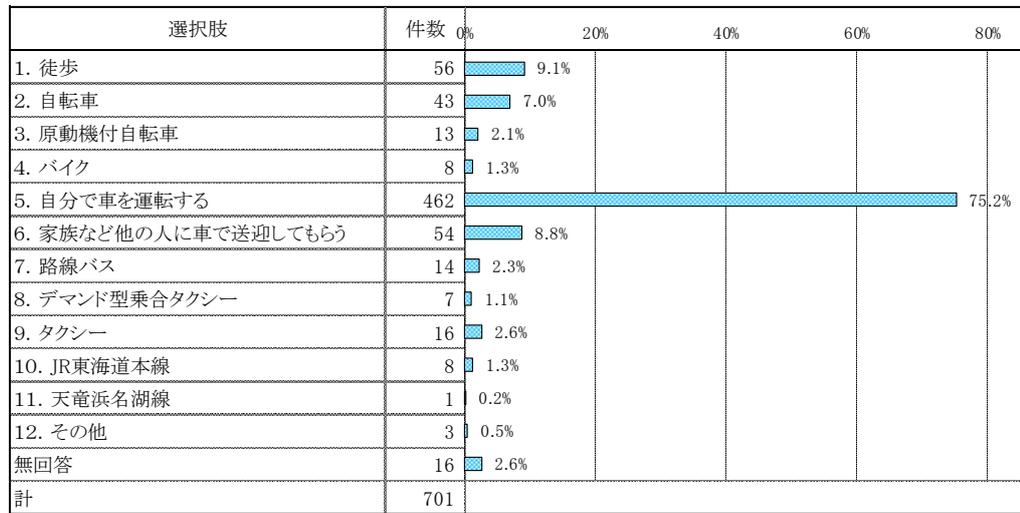
- ・通院から家に帰る時間については、「12時～13時台」が最も多く、次いで「10時～11時台」、「特に決まっていない」となっている。
- ・10時台から13時台の合計が、回答数の約半数を占めている。



集計母数461名

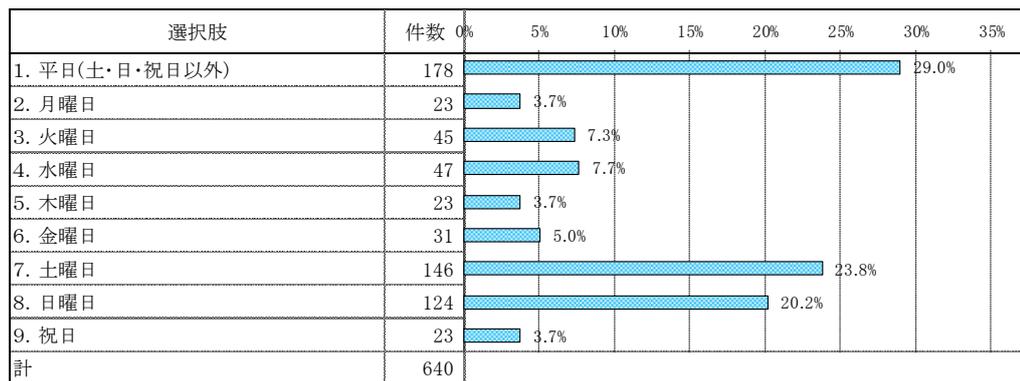
[買い物の実態]

- ・利用する交通手段については、「自分で車を運転する」が圧倒的に多く、次いで「徒歩」、
「家族など他の人に車で送迎してもらう」となっている。



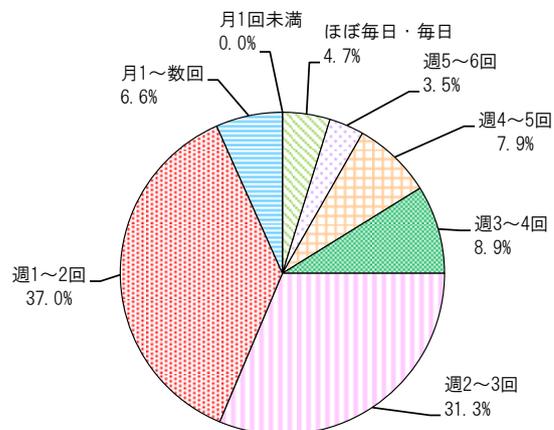
集計母数614名

- ・買い物で外出する主な曜日は、「平日(土・日・祝日以外)」が最も多く、次いで、「土曜日」、「日曜日」となっている。

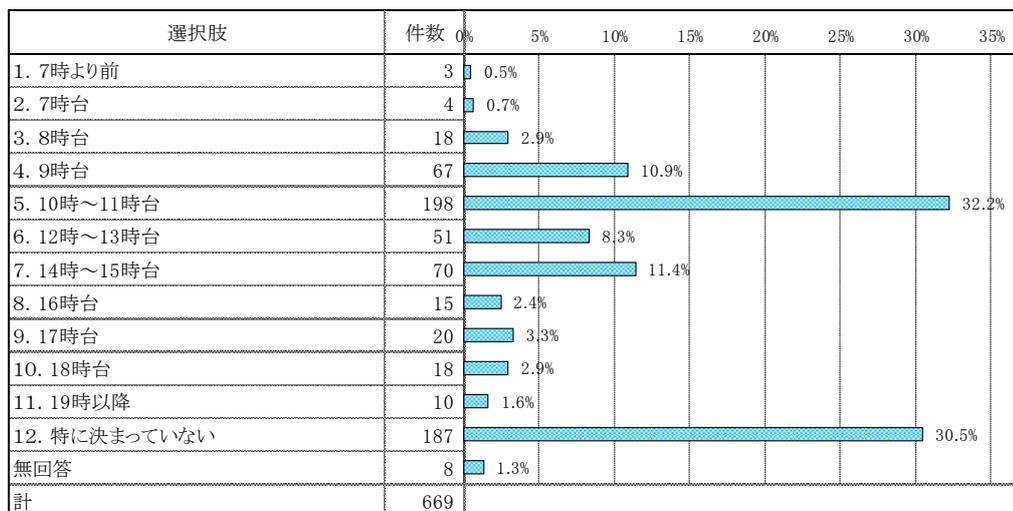


集計母数614名

- ・買い物で外出する頻度としては、「週1~2回」が37.0%で最も多く、次いで「週2~3回」31.3%、「週3~4回」8.9%となっている。

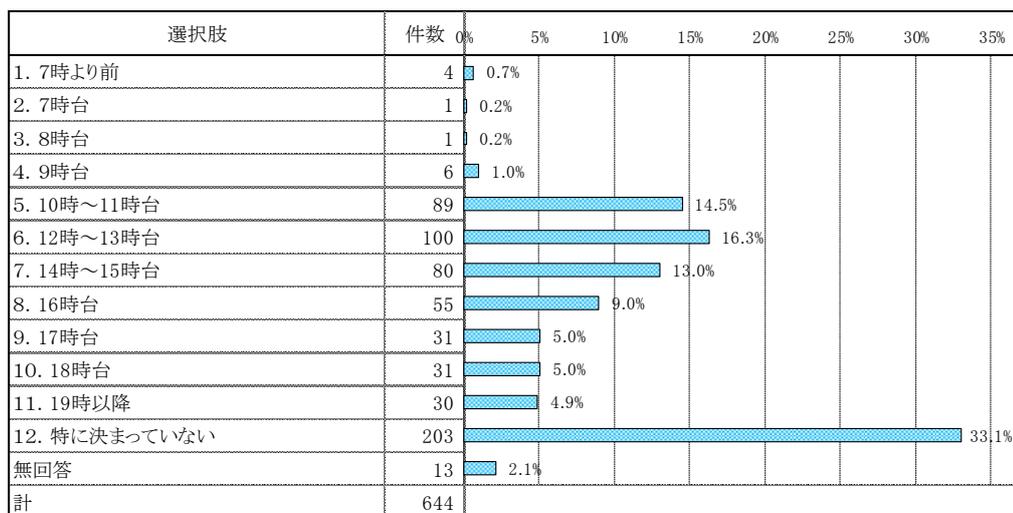


- ・買い物で家を出る時間については、「10時～11時台」が最も多く、次いで「特に決ま
っていない」となっている。



集計母数614名

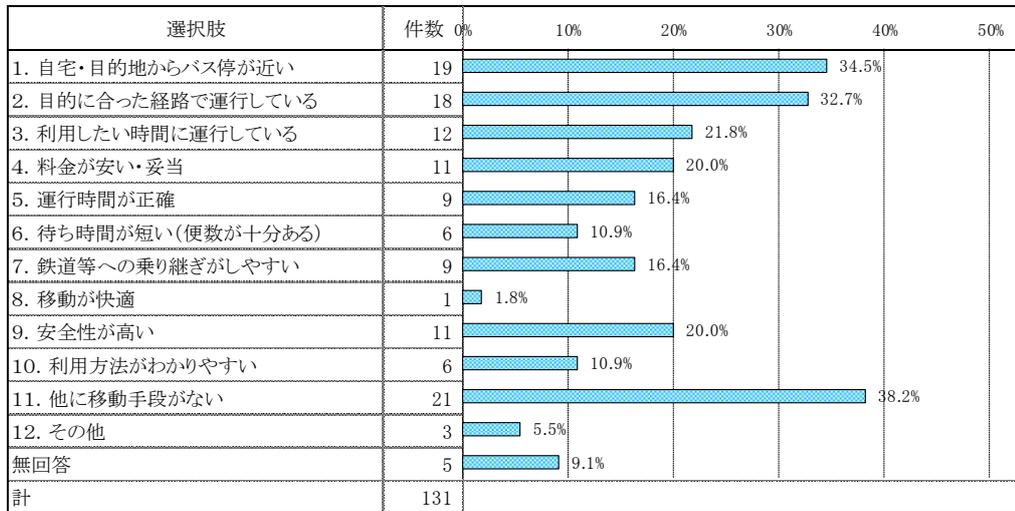
- ・買い物から家に帰る時間については、「特に決ま
っていない」が最も多く、次いで「12
時～13時台」、「10時～11時台」となっている。



集計母数614名

[公共交通を利用する理由]

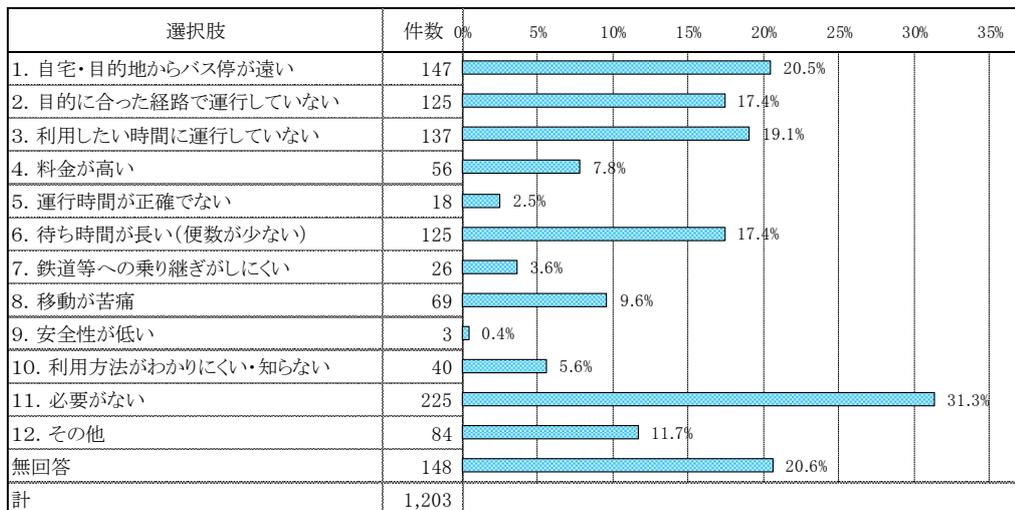
- ・公共交通を利用する理由については、「他に移動手段がない」が最も多く、次いで「自宅・目的地からバス停が近い」、「目的に合った経路で運行している」となっている。



集計母数55名

[公共交通を利用しない理由]

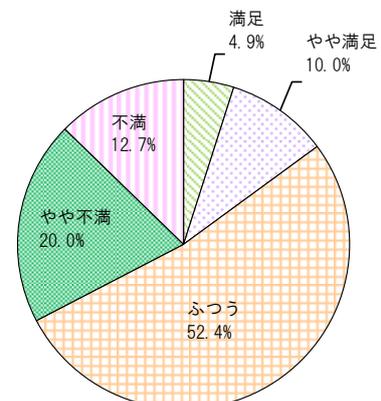
- ・公共交通を利用しない・しなくなった理由については、「必要がない」が最も多く、次いで「自宅・目的地からバス停が遠い」、「利用したい時間に運行していない」となっている。



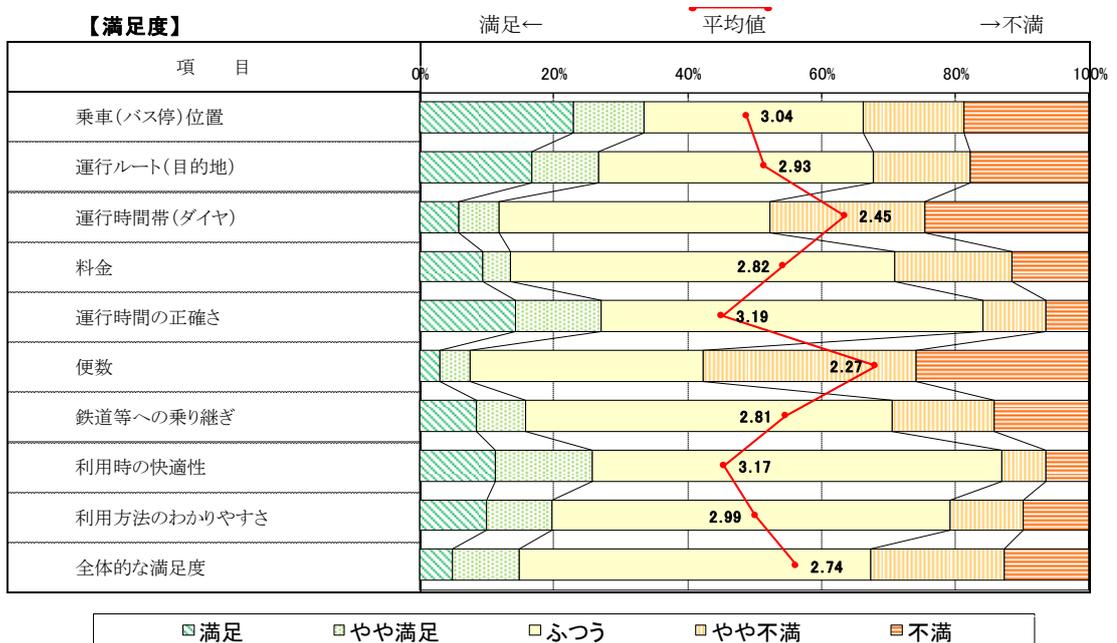
集計母数718名

[満足度と重要度]

- ・現状の公共交通（路線バス・デマンド型乗合タクシー）の全体的な満足度は、低くなっている。
- ・「ふつう」52.4%が最も多く、「不満」・「やや不満」との合計 32.7%と「満足」・「やや満足」の合計 14.9%を上回っている。

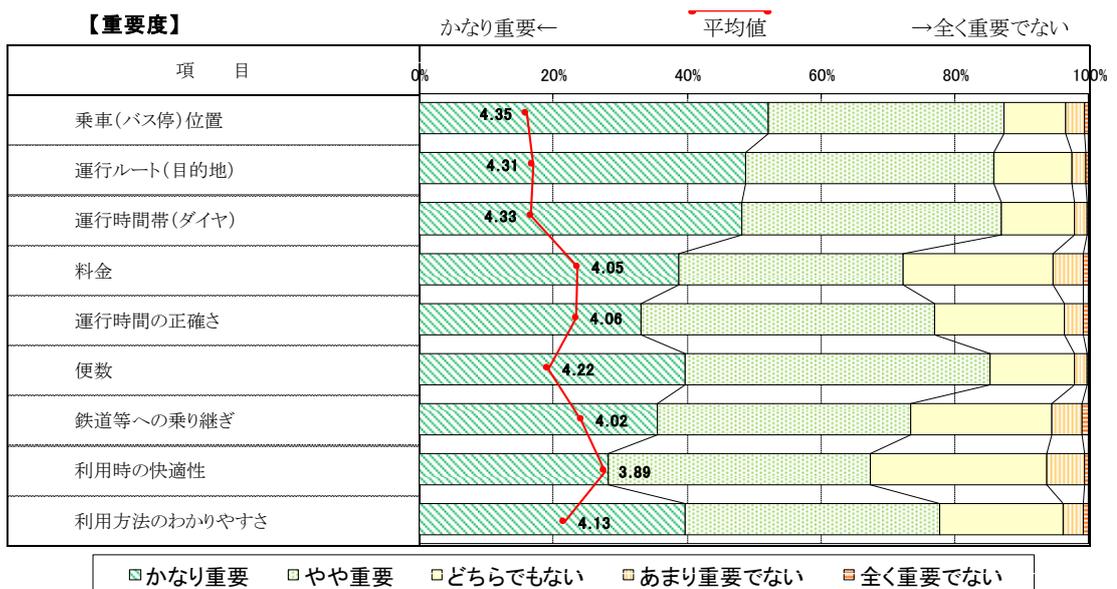


- ・特に「便数」、「運行時間帯(ダイヤ)」の満足度が低くなっている。
- ・他の項目に比べ、満足度がやや高いものとしては、「運行時間の正確さ」、「利用時の快適性」などがあげられている。



※平均値(満足・5、やや満足・4、ふつう・3、やや不満・2、不満・1)無回答は除く。

- ・公共交通(路線バス・デマンド型乗合タクシー)の今後の利用については、「乗車(バス停)位置」、「運行時間帯(ダイヤ)」、「運行ルート(目的地)」などが特に重要度が高くなっている。
- ・逆に、「利用時の快適性」、「鉄道等への乗り継ぎ」などは、他と比べると重要度は低くなっている。



※平均値(かなり重要・5、やや重要・4、どちらでもない・3、あまり重要でない・2、全く重要でない・1)無回答は除く。

※折れ線は平均値。

- ・公共交通（路線バス・デマンド型乗合タクシー）において、特に満足度が低く、重要度が高いのは、「運行時間帯(ダイヤ)」、「便数」となっている。
- ・また、重要度の高いものとして、「乗車(バス停)の位置」、「運行ルート(目的地)」があがっている。

満足度と重要度の分析

【偏差値】

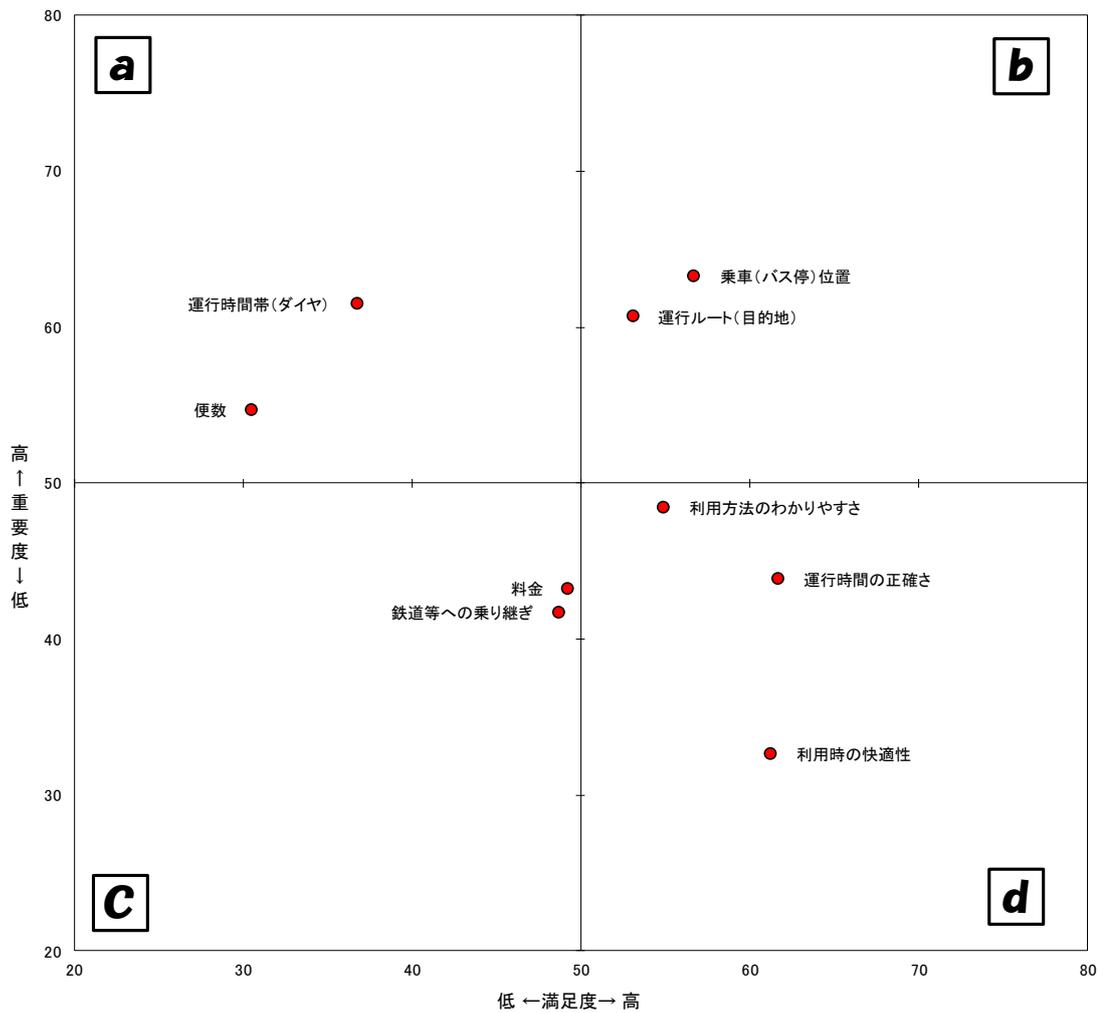
満足度と重要度を点数化して偏差値を算定し、縦軸に重要度、横軸に満足度をとってグラフ化した。

aゾーン：満足度が低く、重要度が高い

cゾーン：満足度・重要度がともに低い

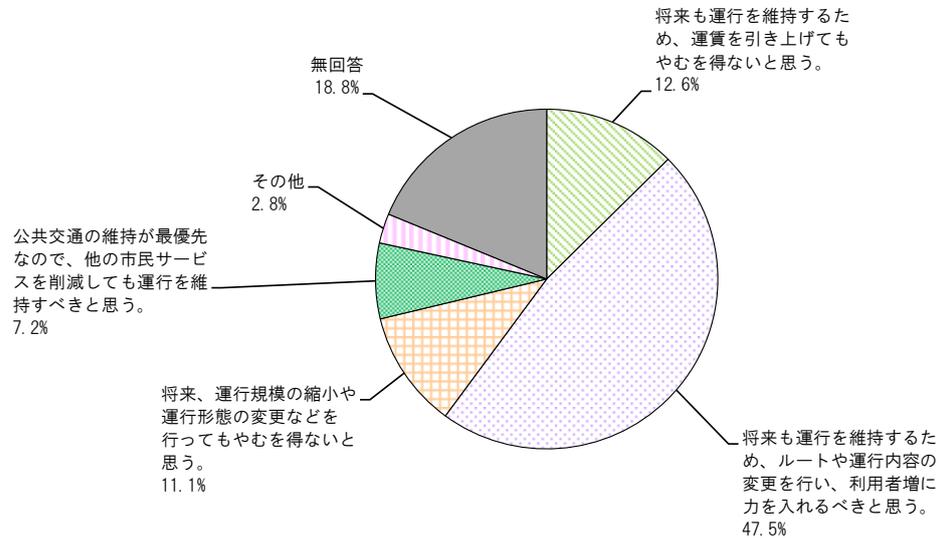
bゾーン：満足度・重要度がともに高い

dゾーン：満足度が高く、重要度が低い



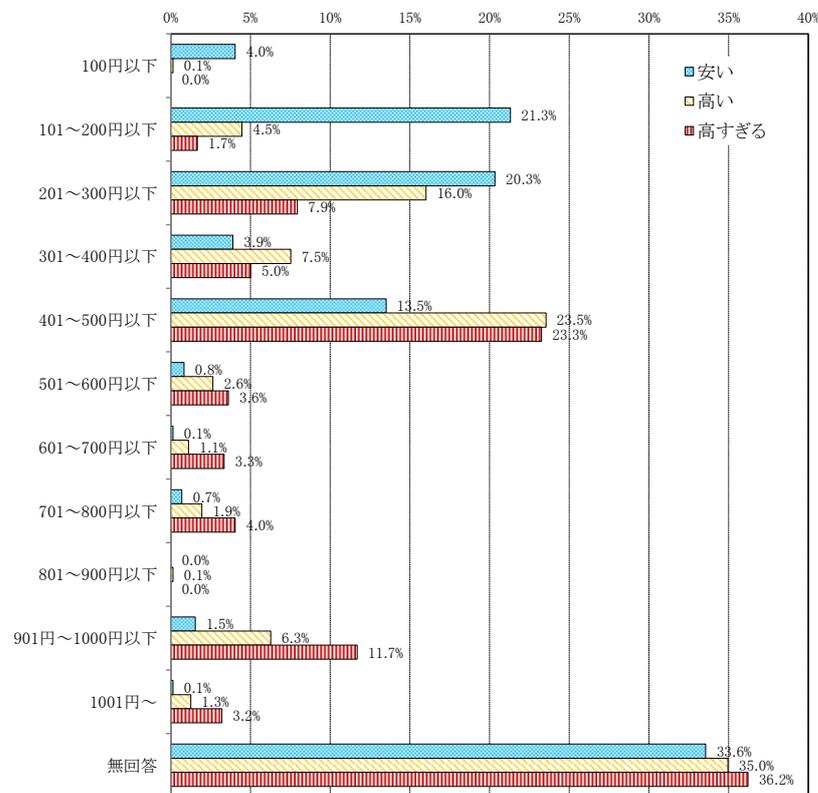
[存続の在り方]

- ・公共交通の存続には、「将来も運行を維持するため、ルートや運行内容の変更を行い、利用者増に力を入れるべきと思う。」が47.5%で圧倒的に多く、次いで、「将来も運行を維持するため、運賃を引き上げてもやむを得ないと思う。」となっている。

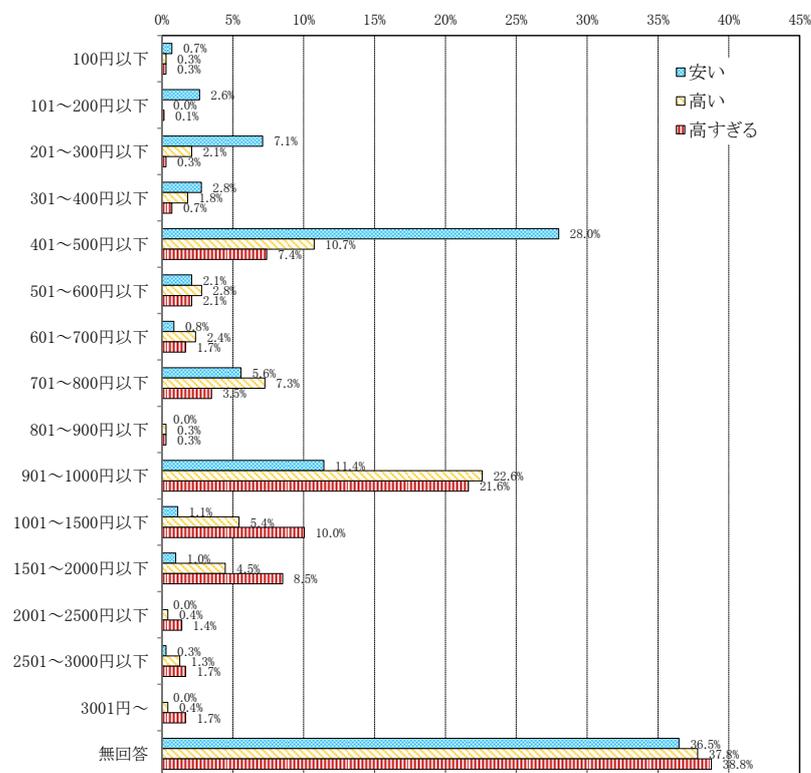


[利用料金の抵抗感]

- ・路線バスについて、「安い」と感じる料金は「101～200円以下」が最も多く、次いで「201～300円以下」となっており、また、「高い」と感じる料金は「401～500円以下」が最も多く、次いで「201～300円以下」となっている。
- ・さらに、「高すぎる、この値段なら利用しない」と感じる料金は、「401～500円以下」が最も多く、次いで「901～1000円以下」となっている。



- ・デマンド型乗合タクシーについて、「安い」と感じる料金は「401～500円以下」が最も多く、次いで「901～1000円以下」となっている。また、「高い」と感じる料金は「901～1000円以下」が最も多く、次いで「401～500円以下」となっている。
- ・さらに、「高すぎる、この値段なら利用しない」と感じる料金は、「901～1000円以下」が最も多く、次いで「1001～1500円以下」となっている。



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（2022）年1月14日（配布）～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（2022）年1月13日～1月31日

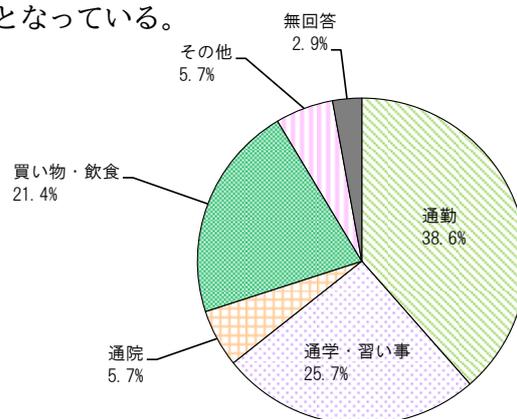
回答：144（回答率：72.0%）

■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）

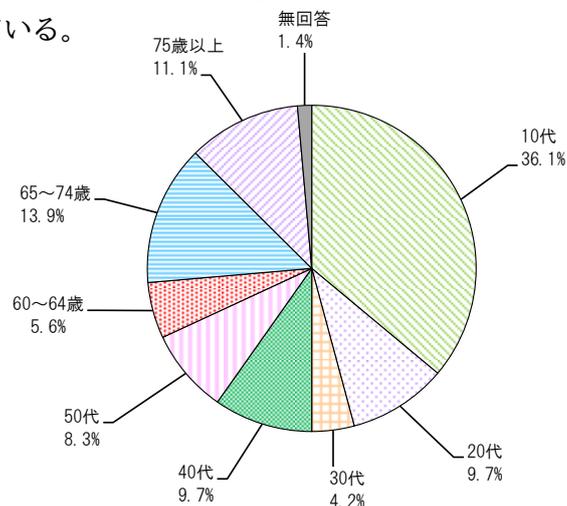
[利用の目的]

・バス利用の目的としては、「通勤」が38.6%で最も多く、次いで「通学・習い事」25.7%、「買い物・飲食」21.4%となっている。



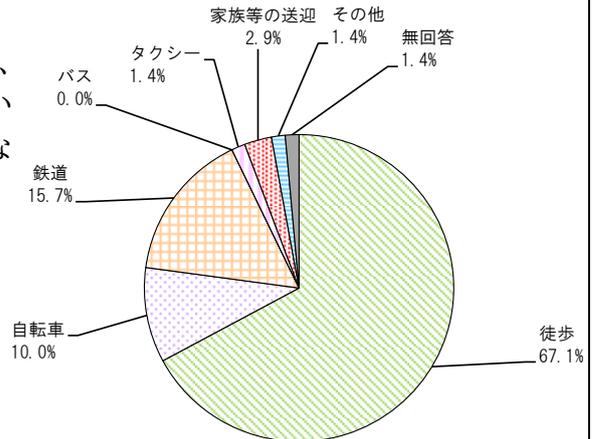
[利用者]

・利用者の年齢については、「10代」が36.1%で最も多く、次いで「65～74歳」13.9%、「75歳以上」11.1%となっている。

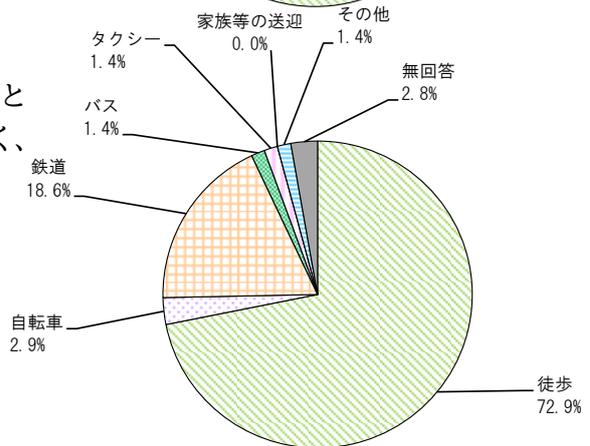


[バス停からの移動手段]

- ・自宅からバス停までの移動手段としては、「徒歩」が67.1%で圧倒的に多く、次いで「鉄道」15.7%、「自転車」10.0%となっている。

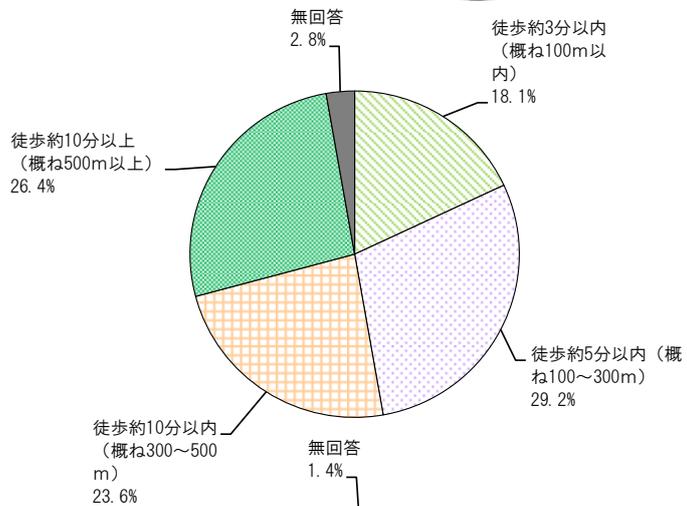


- ・バス降車後から目的地までの移動手段としては、「徒歩」が72.9%で圧倒的に多く、次いで「鉄道」18.6%となっている。

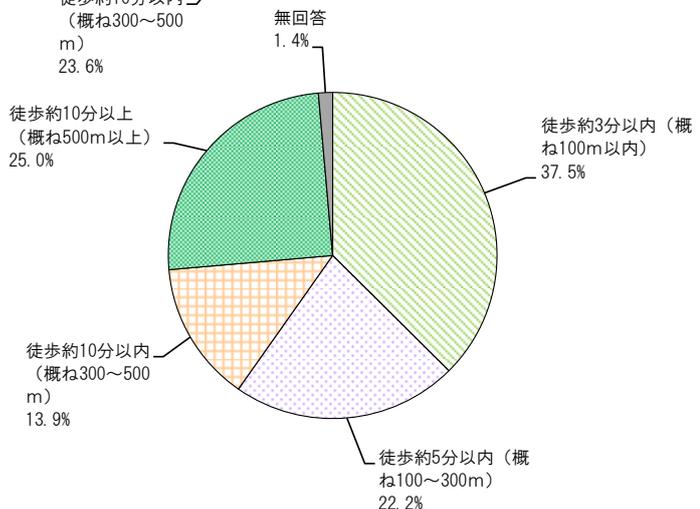


[バス停との距離]

- ・自宅と最寄りバス停との距離は、「徒歩約5分以内」が29.2%で最も多く、次いで「徒歩約10分以上」26.4%、「徒歩約10分以内」23.6%となっている。
- ・徒歩10分以内の合計は、70.9%である。

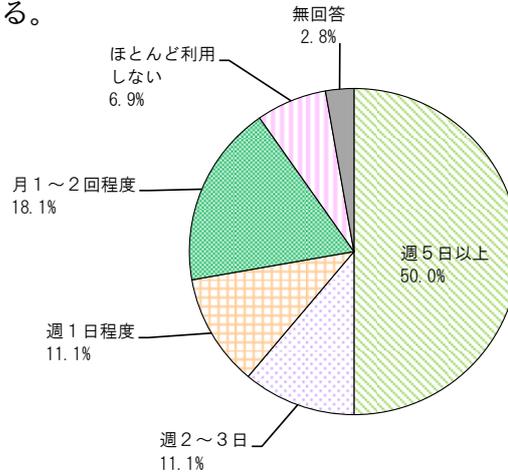


- ・目的地と最寄りバス停との距離については、「徒歩約3分以内」が37.5%で最も多く、次いで「徒歩約10分以上」25.0%、「徒歩約5分以内」22.2%となっている。
- ・徒歩10分以内の合計は、73.6%である。

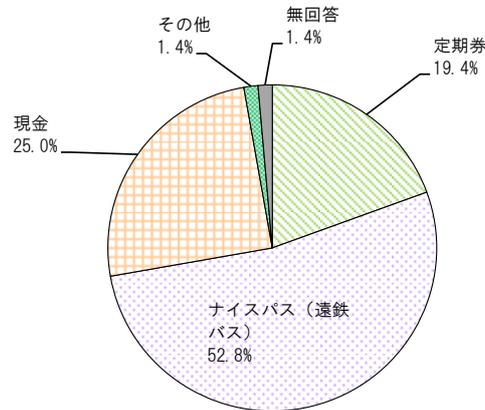


[利用頻度など]

・バスの利用頻度としては、「週5日以上」が50.0%で圧倒的に多く、次いで「月1~2回程度」18.1%となっている。



・バス料金の主な支払方法としては、「ナイスバス(遠鉄バス)」が52.8%で圧倒的に多く、次いで「現金」25.0%、「定期券」19.4%となっている。



[公共交通を利用する理由]

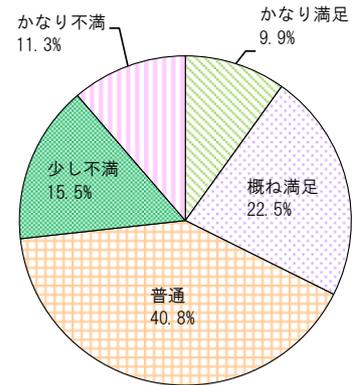
・バス利用の理由としては、「自宅・目的地からバス停が近い」が最も多く、次いで「他に移動手段がない」、「目的に合った経路で運行している」となっている。

| 選択肢 | 件数 | 割合 |
|---------------------|-----|-------|
| 1. 自宅・目的地からバス停が近い | 40 | 55.6% |
| 2. 目的に合った経路で運行している | 30 | 41.7% |
| 3. 利用したい時間に運行している | 13 | 18.1% |
| 4. 料金が安い・妥当 | 10 | 13.9% |
| 5. 運行時間が正確 | 6 | 8.3% |
| 6. 待ち時間が短い(便数が十分ある) | 1 | 1.4% |
| 7. 鉄道等への乗り継ぎがしやすい | 17 | 23.6% |
| 8. 移動が快適 | 9 | 12.5% |
| 9. 安全性が高い | 10 | 13.9% |
| 10. 利用方法がわかりやすい | 10 | 13.9% |
| 11. 他に移動手段がない | 34 | 47.2% |
| 12. その他 | 3 | 4.2% |
| 無回答 | 1 | 1.4% |
| 計 | 184 | |

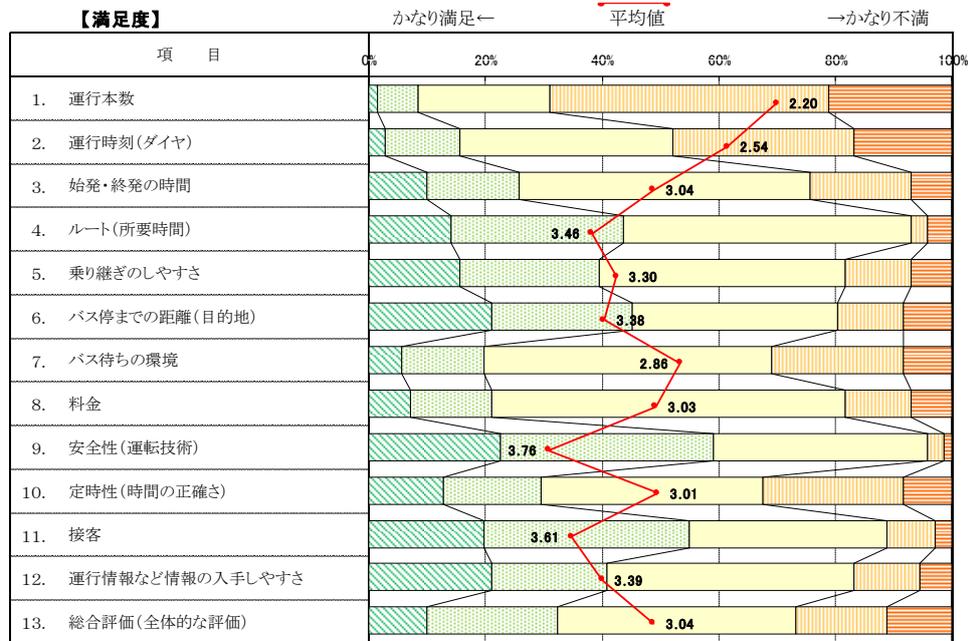
集計母数72名

【満足度と重要度】

- ・路線バスの満足度の総合評価（全体的な評価）は、「ふつう」40.8%が最も多く、「かなり満足」・「概ね満足」の合計 32.4%、「かなり不満」・「少し不満」との合計 26.8%を上回っており、全体的な満足度は、高くなっている。

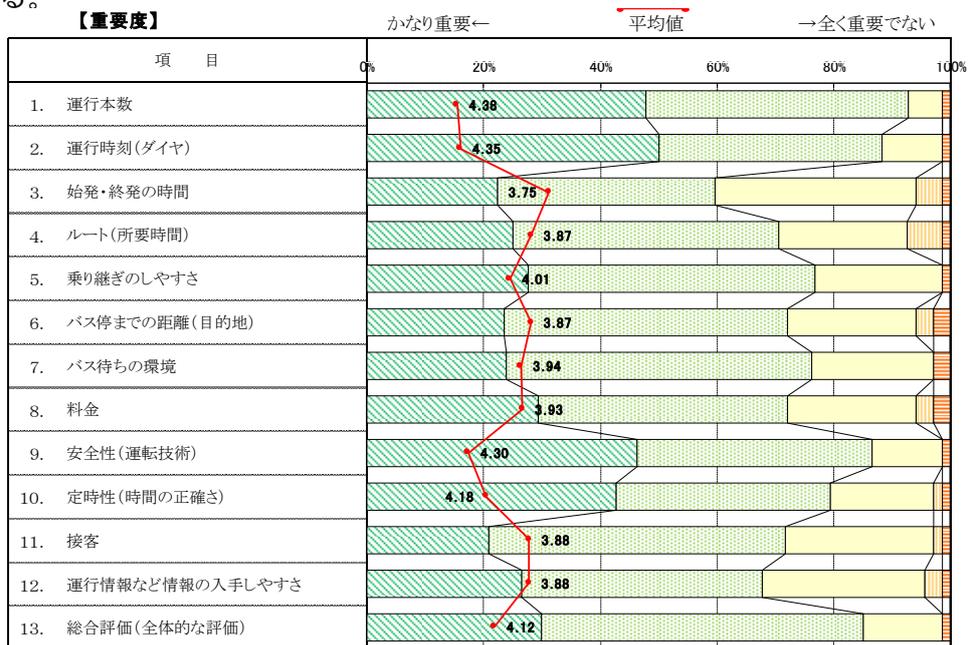


- ・日常利用している路線バスの満足度については、「安全性(運転技術)」、「接客」などの項目において、他の項目に比べ満足度がやや高くなっている。
- ・逆に、「運行本数」や「運行時刻(ダイヤ)」、「バス待ちの環境」、「定時制(時間の正確さ)」については、特に満足度が低くなっている。



※平均値(かなり満足・5、概ね満足・4、普通・3、少し不満・2、かなり不満・1)無回答は除く。

・将来の路線バスについては、全体的にすべての項目で重要度は高く、特に「運行本数」、「運行時刻(ダイヤ)」、「安全性(運転技術)」などは、他の項目に比べ重要度が高くなっている。



□かなり重要 □ある程度重要 □どちらでもない □あまり重要でない □全く重要でない

※平均値(かなり重要・5、ある程度重要・4、どちらでもない・3、あまり重要でない・2、全く重要でない・1)無回答は除く。

- ・路線バスについて、特に満足度が低く、重要度が高いのは、「運行本数」、「運行時刻(ダイヤ)」、「定時性(時間の正確さ)」、「総合評価(全体的な評価)」となっている。
- ・また、重要度の高いものとして、「安全性(運転技術)」もあがっている。

満足度と重要度の分析

【偏差値】

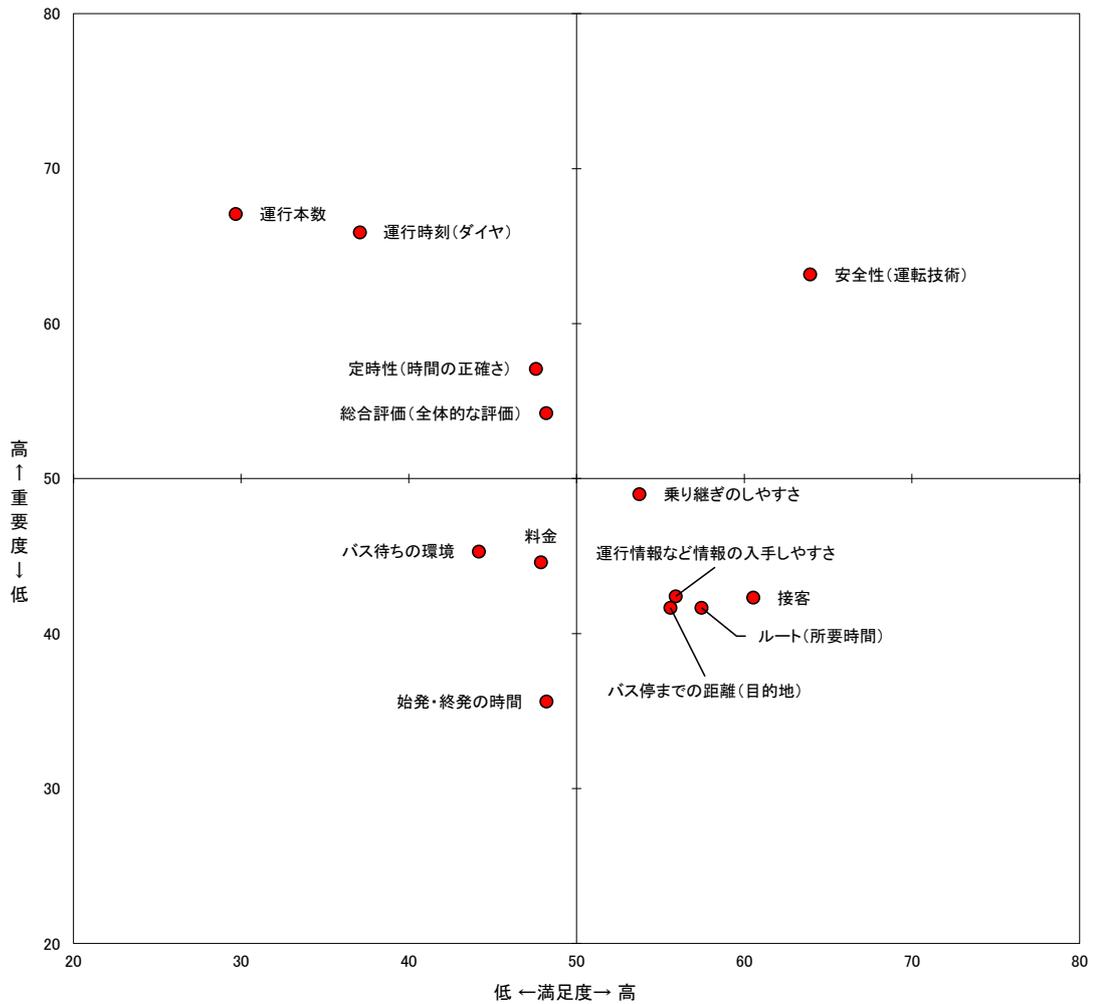
満足度と重要度を点数化して偏差値を算定し、縦軸に重要度、横軸に満足度をとってグラフ化した。

aゾーン: 満足度が低く、重要度が高い

cゾーン: 満足度・重要度がともに低い

bゾーン: 満足度・重要度がともに高い

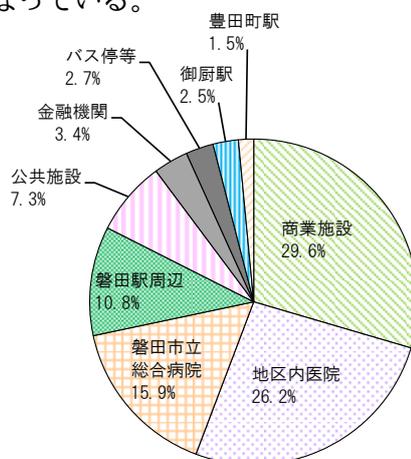
dゾーン: 満足度が高く、重要度が低い



(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）

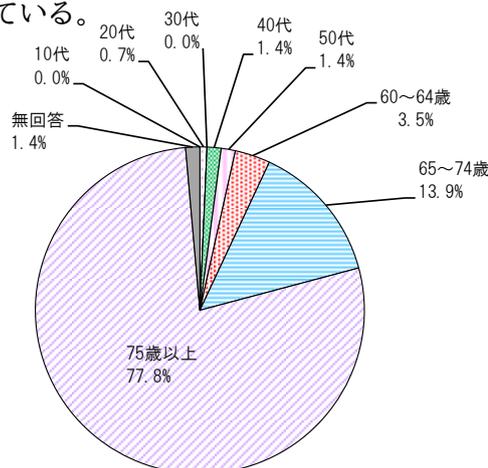
【利用の目的】

・デマンド型乗合タクシー利用の目的としては、「医療機関」が42.1%で最も多く、次いで「商業施設」29.6%、「磐田駅周辺」10.8%となっている。



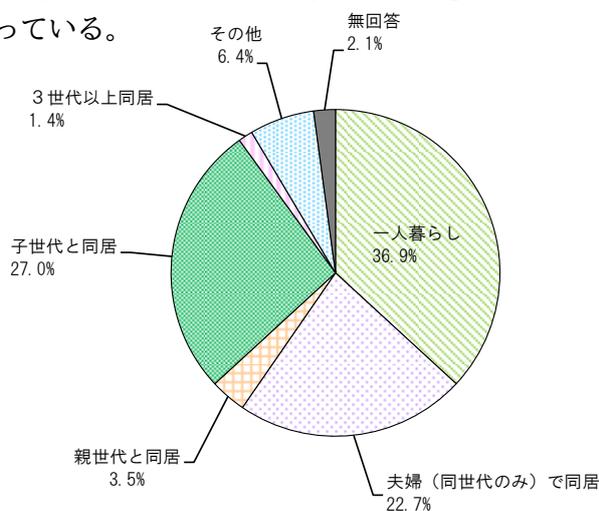
【利用者】

・利用者の年齢については、「75歳以上」が77.8%で圧倒的に多く、次いで多い「65～74歳」を加えると、65歳以上が約9割を占めている。



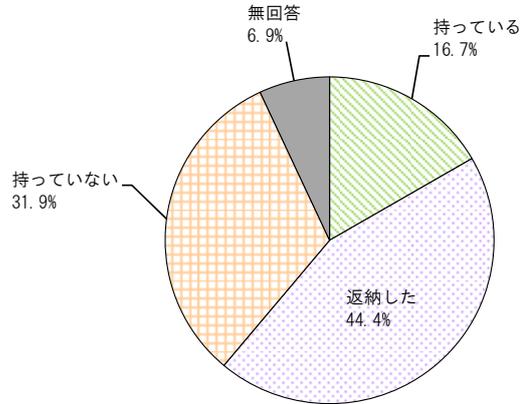
【家族構成】

・家族構成は、「一人暮らし」が36.9%で最も多く、次いで「子世代と同居」27.0%、「夫婦(同世代のみ)で同居」22.7%となっている。



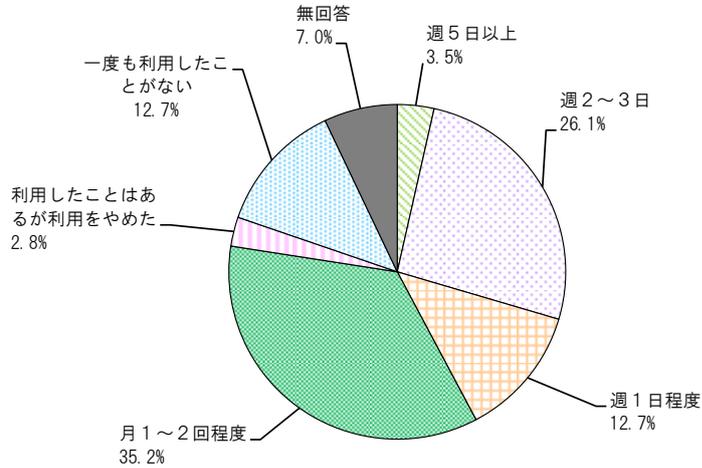
【運転免許】

・運転免許保有状況は、「返納した」が44.4%で最も多く、次いで「持っていない」31.9%となっており、約7割が保有していないと回答している。



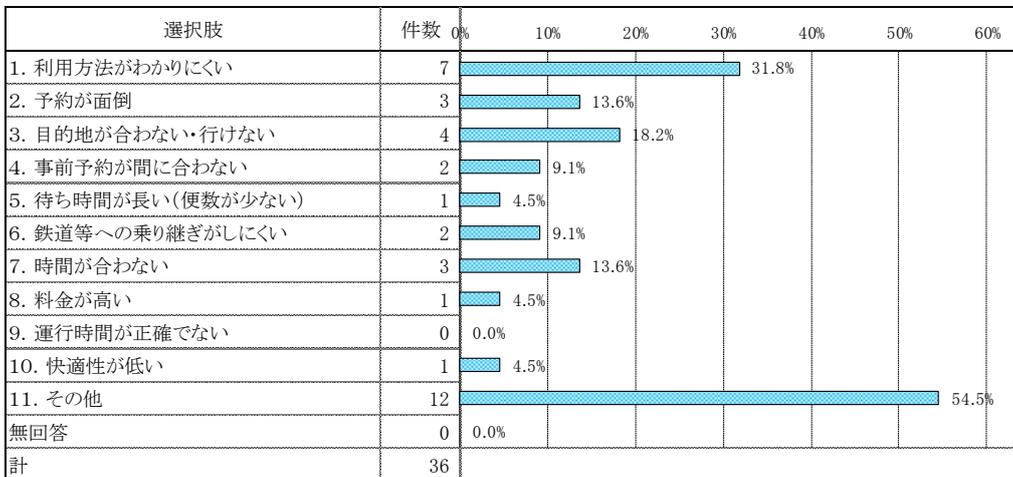
【利用状況】

・デマンド型乗合タクシーの利用については、「月に1~2回程度」が35.2%で最も多く、次いで「週2~3回」26.1%となっており、8割近くが利用していると回答している。



【利用したことがない・やめた理由】

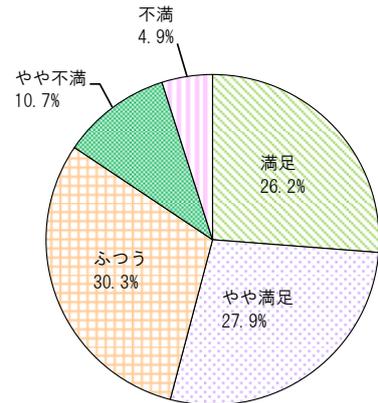
・デマンド型乗合タクシーの利用をしたことがない・やめた理由については、「利用方法がわかりにくい」が最も多く、次いで、「目的地が合わない・行けない」、「予約が面倒」、「時間が合わない」などがあげられている。



集計母数22名

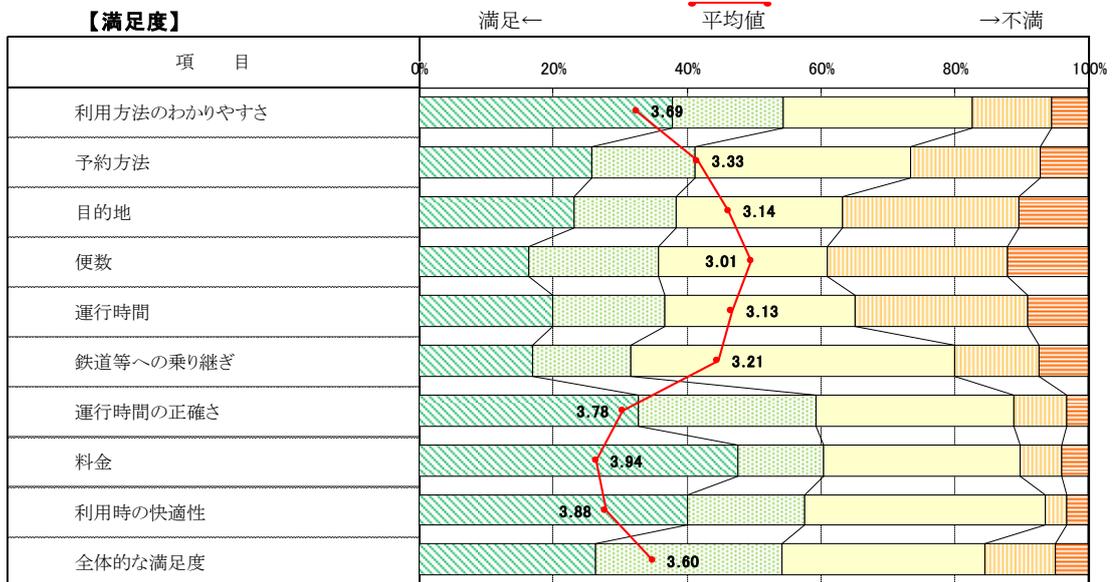
【満足度と重要度】

・デマンド型乗合タクシー「お助け号」の全体的な満足度は、「ふつう」30.3%が最も多く、「かなり満足」・「やや満足」の合計54.1%と半数を超えている。また、「不満」・「やや不満」の合計15.6%となっており、全体的な満足度は、高くなっている。



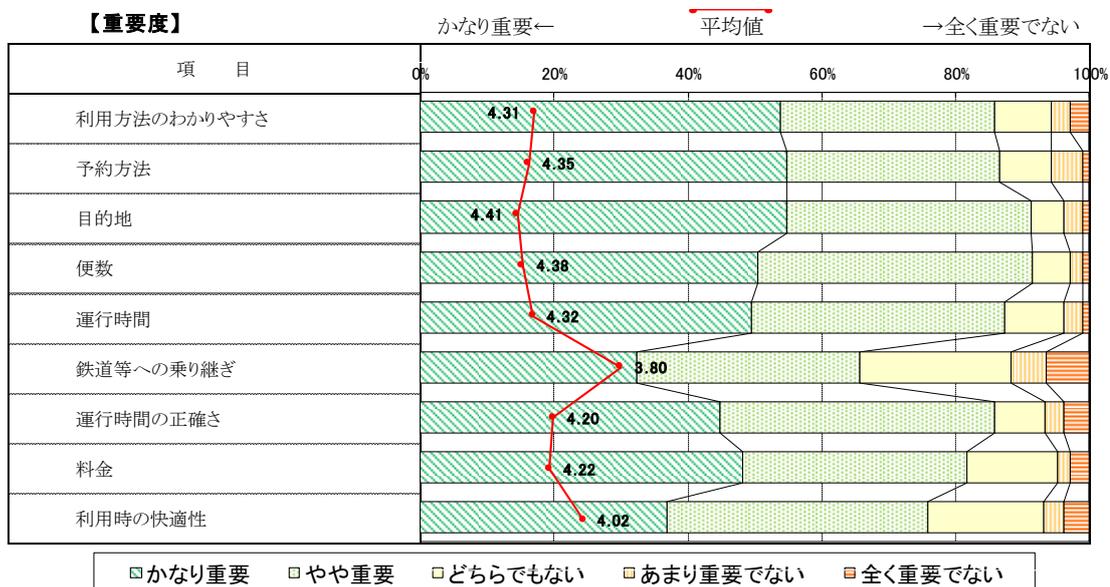
- ・デマンド型乗合タクシー「お助け号」の満足度については、「料金」、「利用時の快適性」、「運行時間の正確さ」などで、満足度がやや高くなっている。
- ・一方で、「便数」、「運行時間」、「目的地」などでは、満足度が低くなっている。

【満足度】



※平均値(満足・5、やや満足・4、ふつう・3、やや不満・2、不満・1)無回答は除く。

- ・デマンド型乗合タクシー「お助け号」の今後の利用については、「目的地」、「便数」、「予約方法」などで特に重要度が高くなっている。
- ・逆に、「鉄道等への乗り継ぎ」、「利用時の快適性」などは、他と比べると重要度は低くなっている。



※平均値(かなり重要・・・5、やや重要・・・4、どちらでもない・・・3、あまり重要でない・・・2、全く重要でない・・・1)無回答は除く。

・デマンド型乗合タクシー「お助け号」について、特に満足度が低く、重要度が高いのは、「便数」、「目的地」、「運行時間」、「予約方法」となっている。

満足度と重要度の分析

【偏差値】

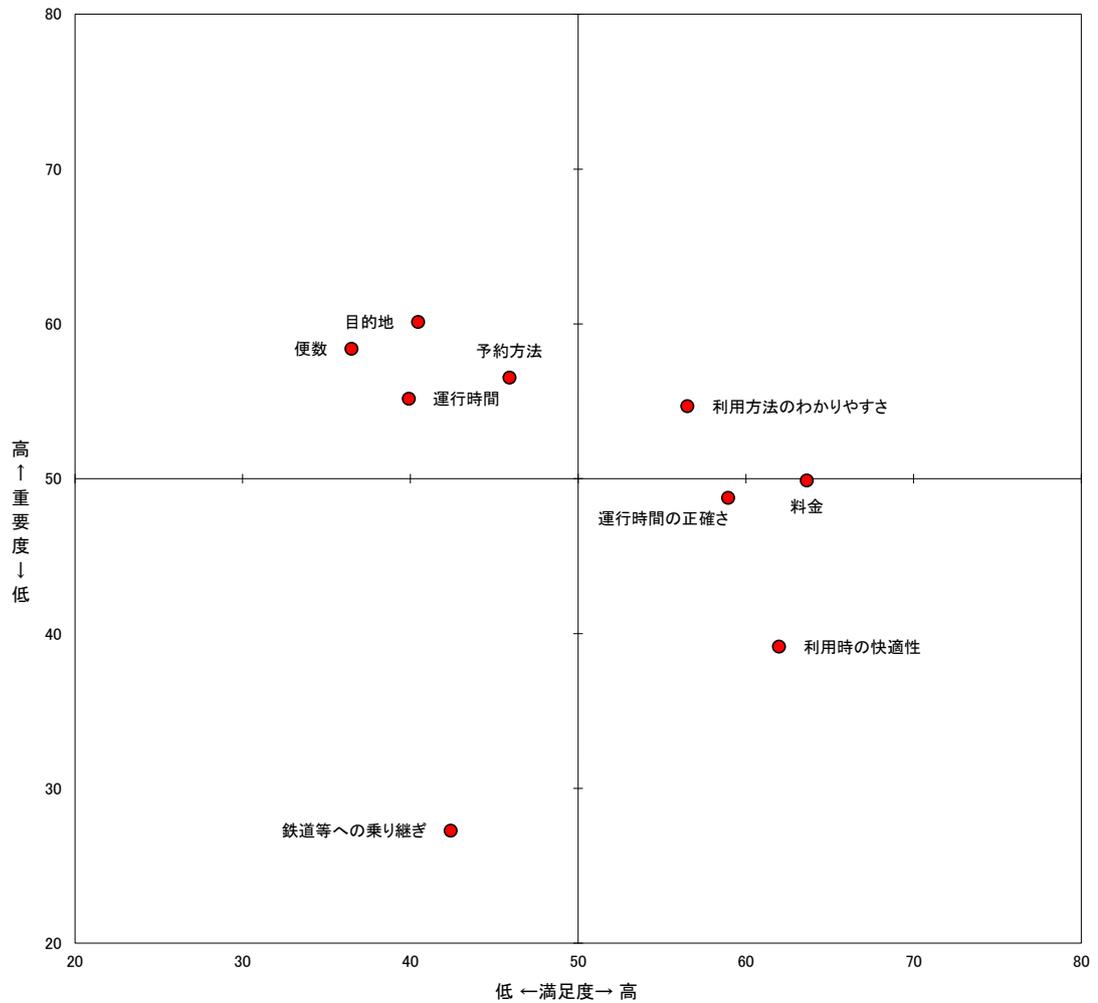
満足度と重要度を点数化して偏差値を算定し、縦軸に重要度、横軸に満足度をとってグラフ化した。

aゾーン：満足度が低く、重要度が高い

cゾーン：満足度・重要度がともに低い

bゾーン：満足度・重要度がともに高い

dゾーン：満足度が高く、重要度が低い



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（2022）年1月13日（配布）

回答：1,007（回答率：76.8%）

(2) 令和3（2021）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

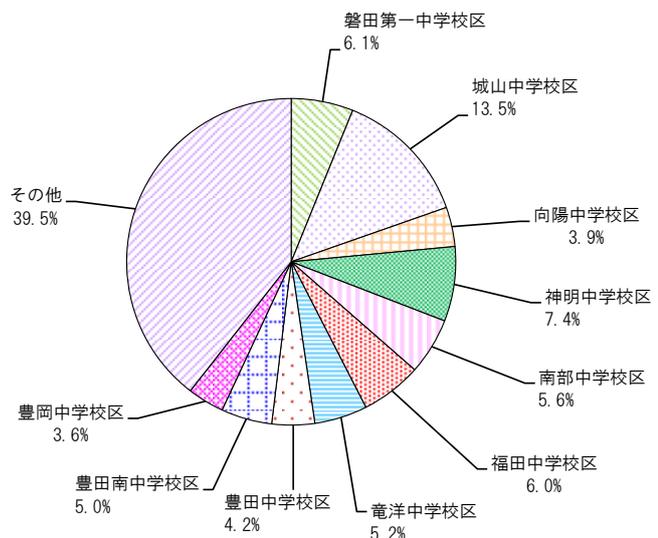
期間：令和3（2021）年10月14日（磐田南/磐田西/磐田北）、15日（磐田農業/磐田東）

■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）

【市内高校への通学者】

- ・「城山中学校区」が13.5%で最も多く、次いで「神明中学校区」7.4%、「磐田第一中学校区」6.2%、「福田中学校区」6.0%となっており、市内からの通学者の合計は60.5%となっている。
- ・また、市外からの通学者として、袋井市16.7%、浜松市8.0%、掛川市7.2%など、「その他」の回答も多くなっている。

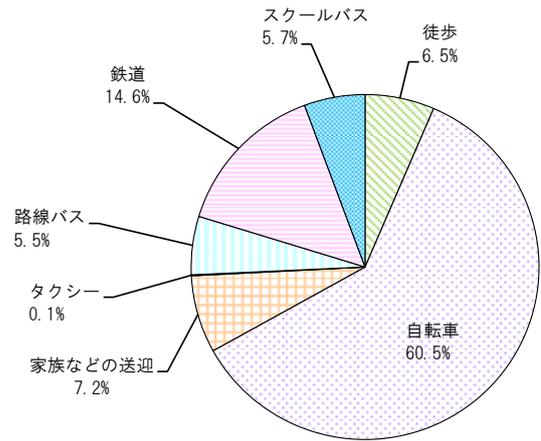


その他の内訳

| | | | | | | | |
|-----|------|-----|-----|------|----|------|------|
| 袋井市 | 168人 | 菊川市 | 17人 | 静岡県外 | 9人 | 島田市 | 1人 |
| 浜松市 | 81人 | 森町 | 35人 | 静岡市 | 2人 | 牧之原市 | 1人 |
| 掛川市 | 73人 | 湖西市 | 10人 | 三島市 | 1人 | 計 | 398人 |

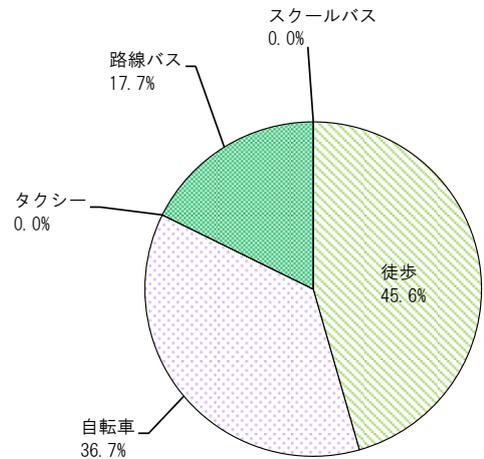
【通学方法】

- ・晴天時の通学方法は、「自転車」が60.5%で圧倒的に多く、次いで「鉄道」14.6%、「家族などの送迎」7.2%となっている。



【駅からの通学方法】

- ・降車駅から学校までの交通手段としては、「徒歩」が45.6%で最も多く、次いで「自転車」36.7%、「路線バス」17.7%となっている。



【利用する・利用しやすい環境】

- ・「便数の増加」、「利用料金の値下げ」が同率で最も多く、次いで「自宅とバス停までの距離の短縮」、「到着時刻の正確さの向上」となっている。

| 選択肢 | 件数 | 割合 |
|--------------------------|-------|-------|
| 1. 自宅とバス停までの距離の短縮 | 380 | 37.7% |
| 2. 便数の増加 | 513 | 50.9% |
| 3. 乗車時間の短縮 | 95 | 9.4% |
| 4. 利用料金の値下げ | 513 | 50.9% |
| 5. 運行時間の延長(始発/最終) | 96 | 9.5% |
| 6. 運行日の増加 | 96 | 9.5% |
| 7. 到着時刻の正確さの向上 | 154 | 15.3% |
| 8. 分かりやすい情報案内(情報発信) | 128 | 12.7% |
| 9. 公共交通機関同士の乗り継ぎのしやすさの向上 | 74 | 7.3% |
| 10. その他 | 22 | 2.2% |
| 計 | 2,071 | |

集計母数1,007名

(2) 令和3（2021）年度市内高等学校ヒアリング調査

| | |
|------------|---|
| 利用実態など | <ul style="list-style-type: none">・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。南部中地域はカバーできていない。 |
| 通学の課題など | <ul style="list-style-type: none">・雨天時は、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つながっている。・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 | <ul style="list-style-type: none">・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） |

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（2021）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（2021）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（2021）年度高齢者支援機関ヒアリング調査

| | |
|------------|---|
| 外出目的・頻度など | <ul style="list-style-type: none">・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 | <ul style="list-style-type: none">・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、一般タクシーを利用するケースが多い。 |
| 公共交通に対する意見 | <ul style="list-style-type: none">・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。 |

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（2021）年度障がい者支援機関ヒアリング調査

対象：障がい者相談支援センター、磐田市手をつなぐ育成会、袋井特別支援学校

期間：令和3（2021）年10月15日（育成会）、20日（支援センター）

■調査結果

(1) 令和3（2021）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伴う負担増。 ・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。 |

6 中学校調査

令和3（2021）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（2021）年度中学校ヒアリング調査

対象：令和3（2021）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（2021）年10月20日

■調査結果

(1) 令和3（2021）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、私学進学の補助金制度により、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、高校選択の要素にもなる。 ・パーク（サイクル）アンドライド、バス待ち環境の整備が必要。 |

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（2021）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（2022）年1月26日（遠州鉄道株）、28日（秋葉バスサービス株）

(2) 令和3（2021）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（2021）年11月26日（磐田タクシー株、株WEST）

令和4（2022）年1月26日（遠鉄タクシー株）

■調査結果

(1) 令和3（2021）年度バス事業者ヒアリング調査

| | |
|--------------|--|
| 利用状況 | <ul style="list-style-type: none"> ・朝/夕は通勤・通学がメイン。夕方は利用が分散される。 ・雨天時は臨時便を運行。 |
| 今後の方針 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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（2021）年度タクシー事業者ヒアリング調査

| | |
|--------------|--|
| 利用状況 | <ul style="list-style-type: none"> ・日中は、主に高齢者の買い物・通院、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 | <p>（デマンド型乗合タクシー受託事業者）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>（その他事業者）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 |