

参 考 資 料

目 次

| | |
|------------------------------------|----|
| 1 上位関連計画における公共交通の位置づけ | 2 |
| 1-1 第2次袋井市総合計画（H27年9月策定）..... | 2 |
| 1-2 袋井市都市計画マスタープラン（H30年3月策定）. . | 3 |
| 1-3 袋井市立地適正化計画（H30年9月策定）..... | 5 |
| 2 袋井市の都市と公共交通の現況 | 6 |
| 2-1 人口..... | 6 |
| 2-2 移動特性..... | 8 |
| 2-3 公共交通サービス..... | 11 |
| 3 移動ニーズ調査 | 40 |
| 3-1 移動ニーズに関するヒアリング調査..... | 40 |
| 3-2 公共交通運行事業者ヒアリング調査..... | 49 |
| 3-3 高校生WEBアンケート調査..... | 52 |
| 3-4 地域協働運行バスヒアリング調査..... | 69 |
| 4 用語集 | 70 |
| 5 【別添資料】旅客自動車運送事業一覧 | 74 |

1 上位関連計画における公共交通の位置づけ

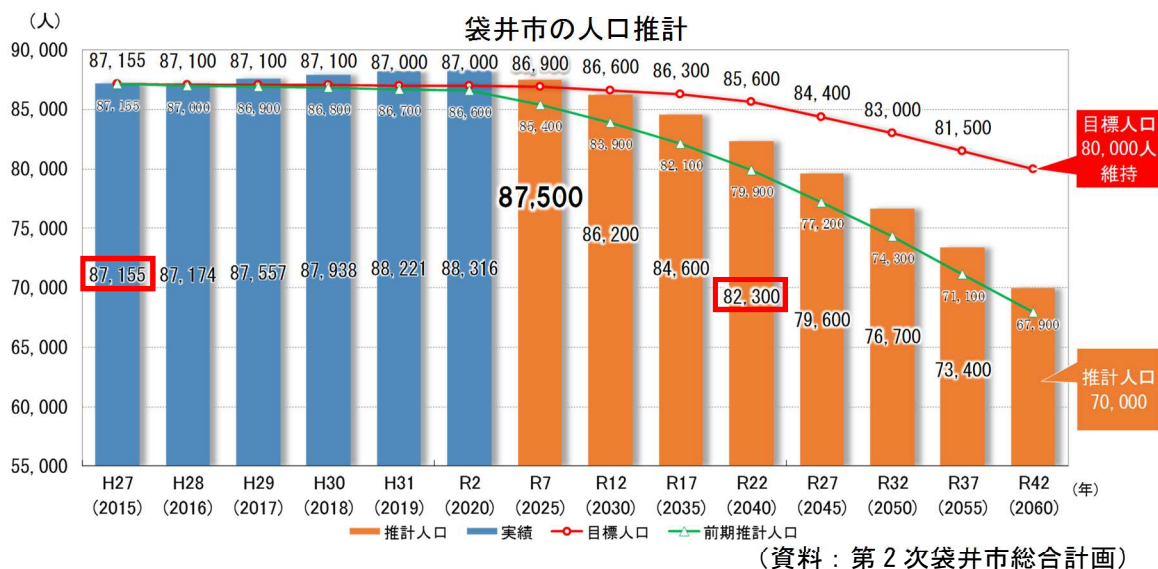
1-1 第2次袋井市総合計画（H27年9月策定）

●計画目的：各分野を網羅した施策群によるまちの将来像の共有と総合的な発展を目指す本市の最上位計画

●目標年次：平成28年度（2016）－ 令和7年度（2025）

●将来像：活力と創造で 未来を先取る 日本一健康文化都市

●目標人口：80,000人維持（令和42年）（推計人口：70,000人）



●関連する取組：

【公共交通に関連する取組】誰もが移動しやすいまちづくり

- ・日常生活の移動を円滑にするため道路整備を行い、利用しやすい公共交通と拠点ネットワークを構築

【公共交通に関連する基本方針】利用しやすい公共交通網の構築

- ・地域公共交通網形成計画に基づく、袋井駅を発着とする路線バスの維持
- ・市民・交通事業者・行政の一層の協力・連携による公共交通の維持・活性化
- ・各地域での地域協働運行バスの導入支援

※本資料内の表中の赤枠 は、計画書で引用している数値を表す

1-2 袋井市都市計画マスタープラン（H30年3月策定）

- 計画目的：本市の都市計画に関する基本的な方針（土地利用、道路・交通、環境・景観、自然災害対策）を定めた計画
- 計画期間：令和元年度（2020）－ 令和17年度（2035）
- 基本理念：住みたくなる 住んで良かったと実感できるまち
活力あふれるふるさと ふくろい
- 目指す姿：都市拠点・地域拠点・集落拠点をネットワーク*でつなぐ
ふくろい版多極ネットワーク都市構造（道路・公共交通・ICT等）

●公共交通に関連する基本目標：

ネットワークを利用し誰もがつながることができる都市づくり

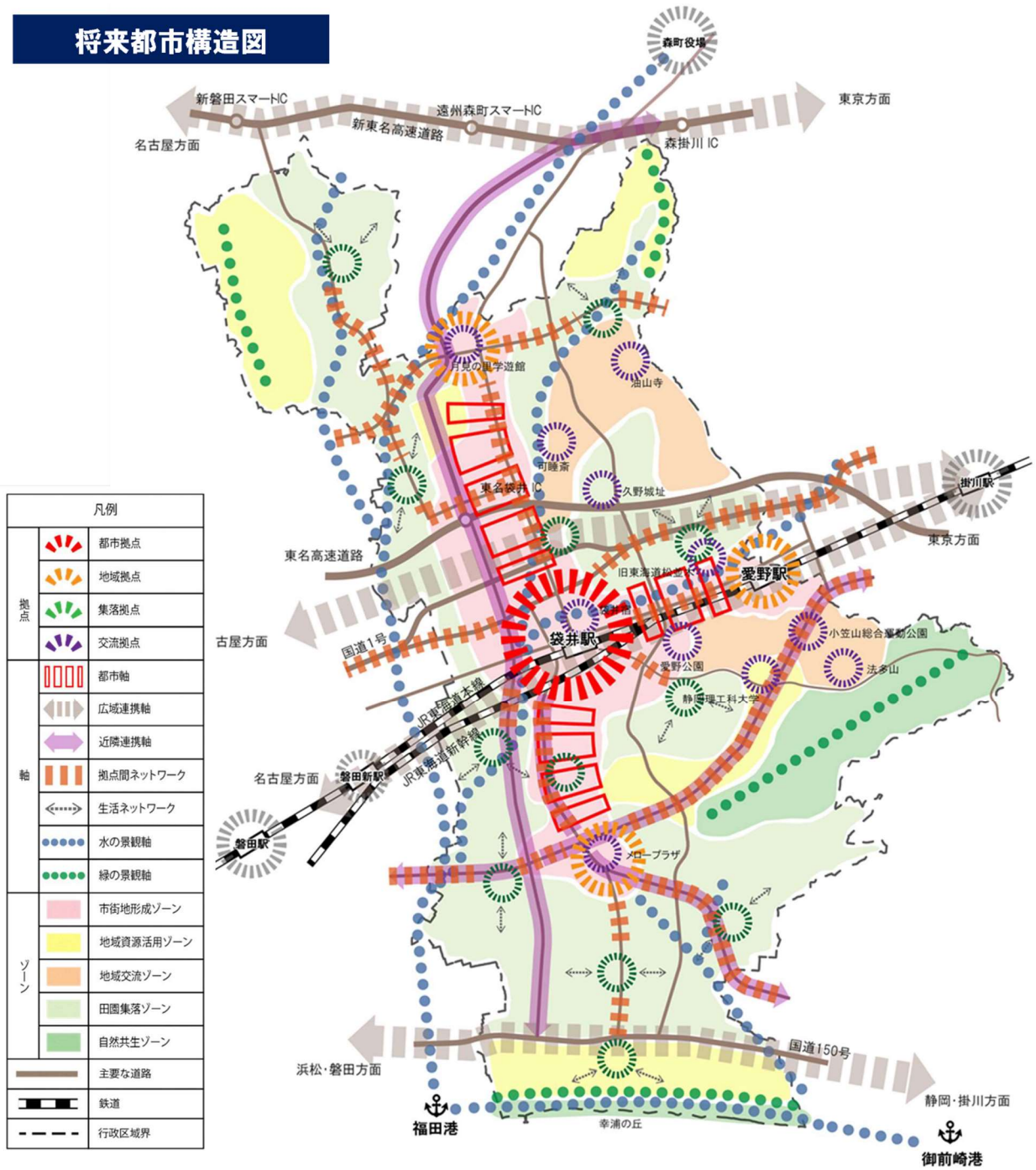
- ・交通ネットワークにより安全・安心に誰もが移動できる都市
- ・JR、民間バス、自主運行バス、デマンドタクシー、地域協働運行バス等の適切な役割分担により、地域にとって効率的で効果的な交通体系の形成
- ・子どもから高齢者まで誰もが安全に安心して移動できる空間・移動手段

●公共交通に関連する方針：

ネットワークの維持と充実

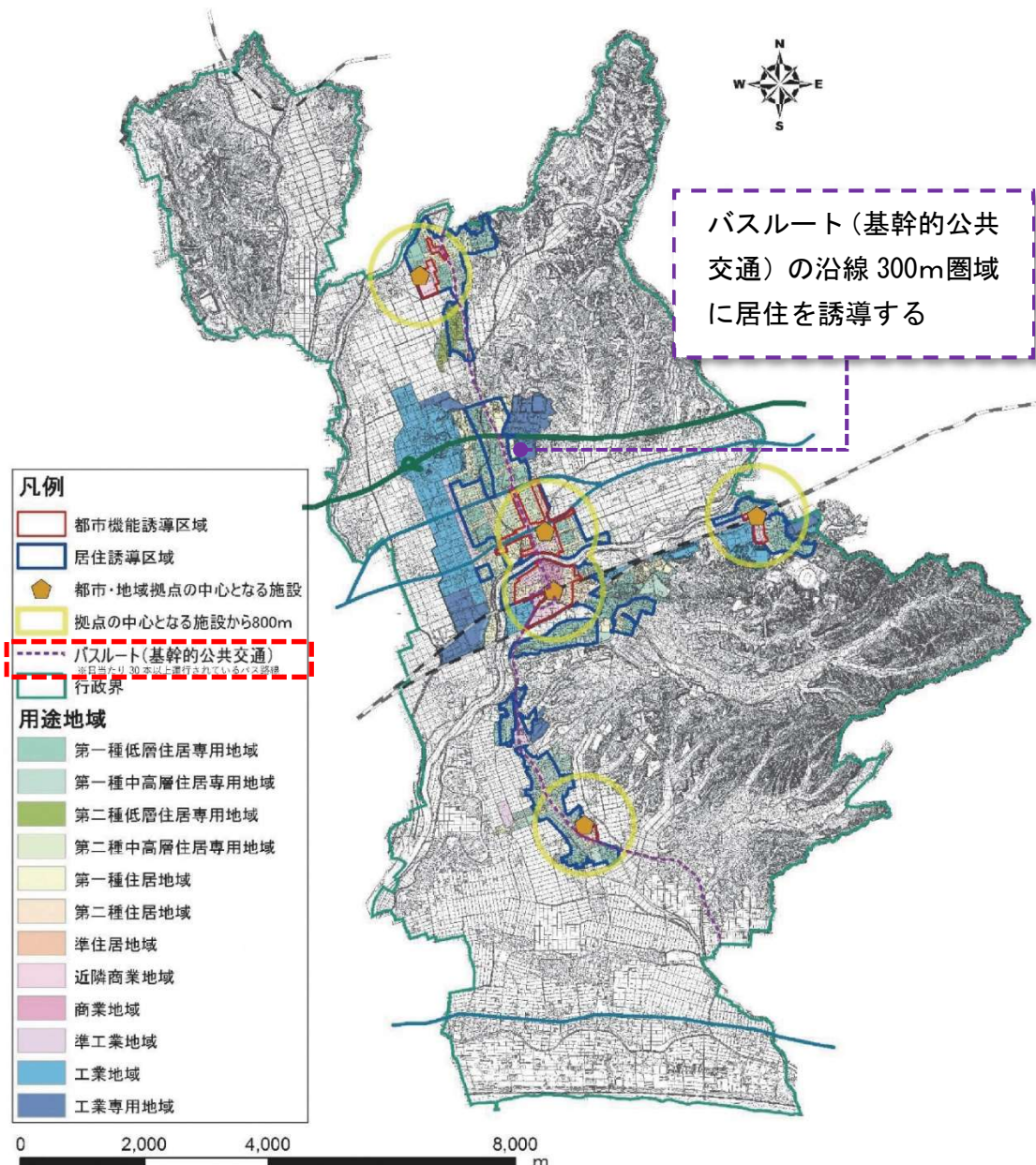
- ・JR東海道本線、民間バス、自主運行バス等との連携
- ・バス路線の検討、公共交通相互の乗り継ぎのしやすさ、運行情報の提供等による公共交通の利便性向上
- ・バスの走行環境の改善による定時制の確保

将来都市構造図



1-3 袋井市立地適正化計画（H30年9月策定）

- 計画目的：「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」（平成26年8月施行）に基づき、中・長期的な視点に立ちコンパクトで持続可能な都市づくりを推進するための計画公共交通ネットワークとの連携が求められている
- 計画期間：平成30年度（2019）－ 令和17年度（2035）
- 基本方針：子どもからお年寄りまで いつまでも健康・快適に 歩いて暮らせる都市づくり

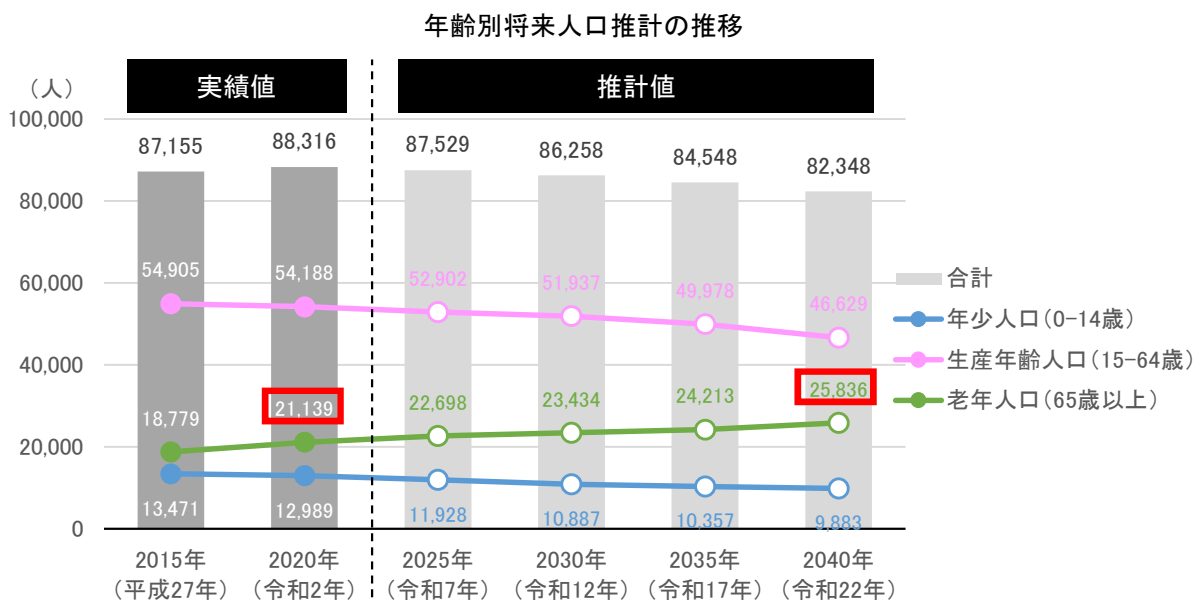


2 袋井市の都市と公共交通の現況

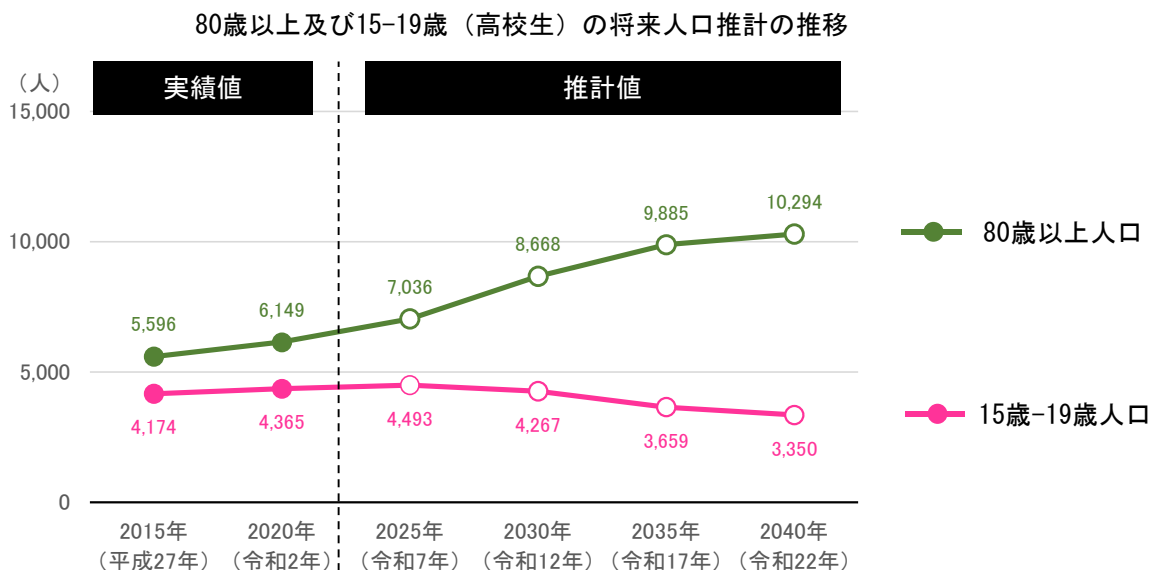
2-1 人口

(1) 人口構成

- ・本市の人口は、現在も微増傾向にあるが、2025年度あたりから減少に転ずると予測されている。
- ・年齢階層別に見ると若者は減少し、高齢者は増加すると予測されている。



(出典：第2次袋井市総合計画及び人口推計値内訳資料)

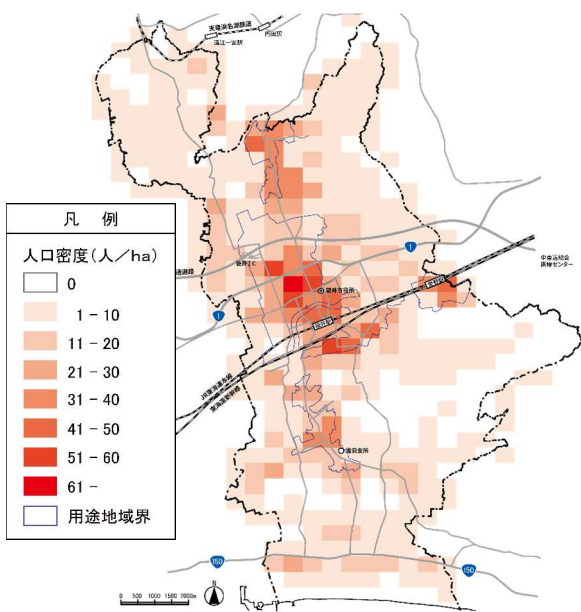


(出典：第2次袋井市総合計画及び人口推計値内訳資料)

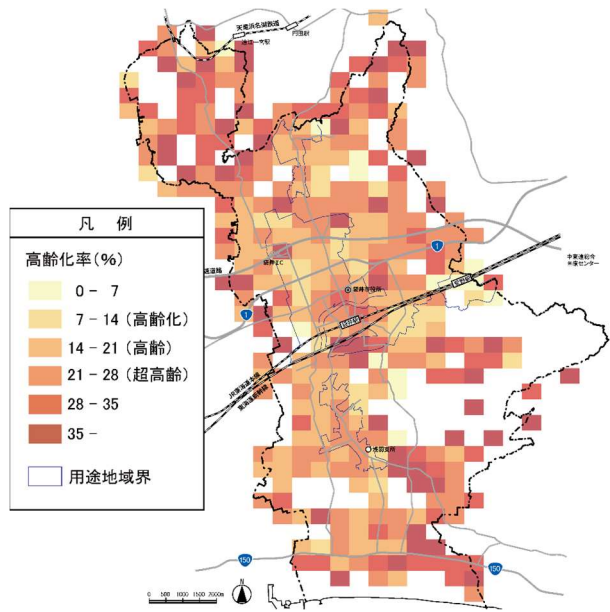
(2) 人口分布

- ・本市の人口は、用途地域周辺（特に袋井駅周辺、愛野駅周辺、上山梨、浅羽支所周辺）に集中している。
- ・市域外縁部に集落が点在しており、用途地域内より高齢化率が高い。
- ・公共交通を必要としている高齢者は、分散する集落地域で割合が高いものの、用途地域内に比べて絶対数は少ない状況である。

【人口密度】

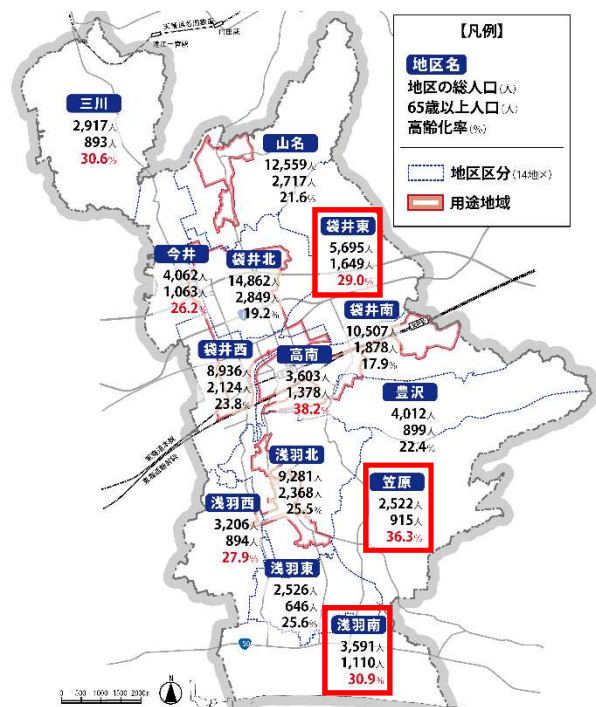


【高齢化率】



(資料：H27年国勢調査)

- ・地区別（コミュニティセンターを中心とした市内14地区）では、「三川」「高南」「笠原」「浅羽南」地区で高齢化率が30%を上回っている。

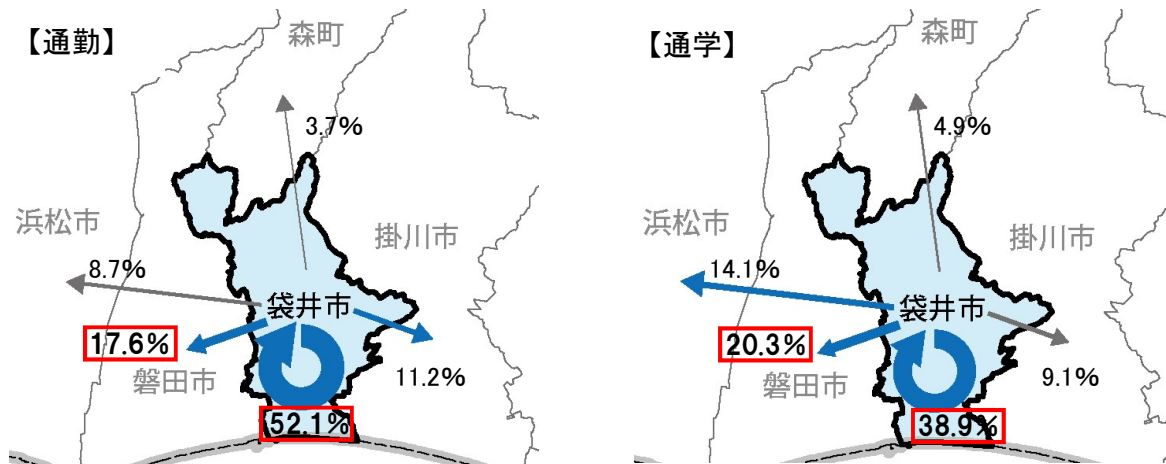


(資料：住民基本台帳、令和2年10月1日現在(外国人含む))

2-2 移動特性

(1) 通勤・通学流動

- ・通勤者は5割以上が袋井市内で、2割が磐田市、1割が掛川市へ通っている。
- ・通学者は4割が袋井市内で、2割が磐田市、1割が掛川市・浜松市へ通っている。

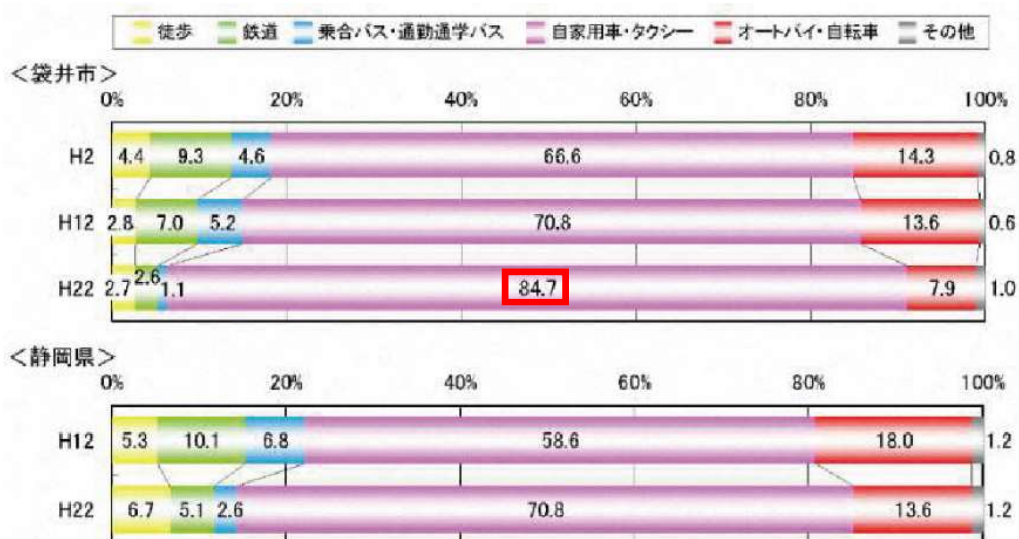


(資料：H27国勢調査)

(2) 代表交通手段

- ・移動手段の8割以上を「自家用車・タクシー」が占めており、県平均と比較しても非常に高い割合である。
- ・逆に、「鉄道」「乗合バス・通勤通学バス」は3%と低く、公共交通の利用者は非常に限定的である。

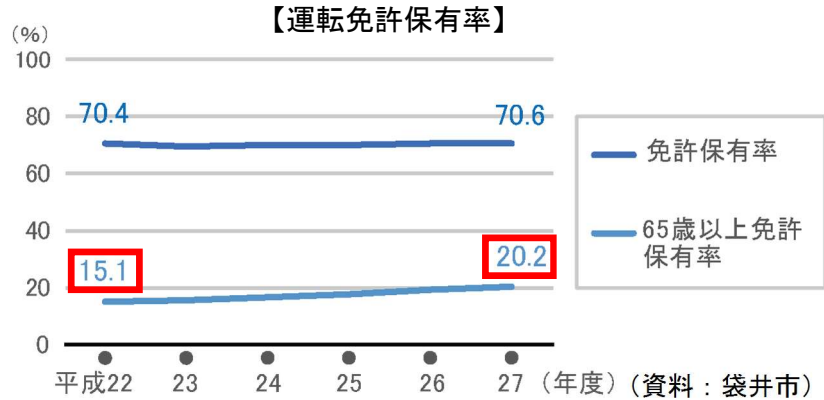
【代表的な交通手段構成比】



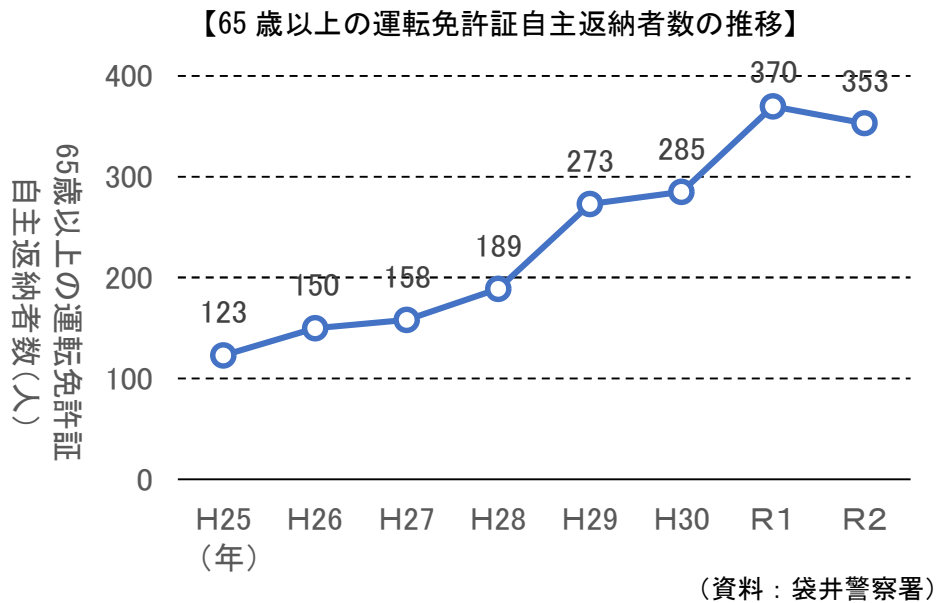
(出典：袋井市立地適正化計画)

(3) 免許保有状況

- ・本市の運転免許保有率は7割以上であるが、そのうち2割以上が65歳以上であり、高齢者の免許保有率は年々増加傾向にある。
- ・今後は高齢者であっても運転できる方が増えることが予想される。



- ・本市における65歳以上の運転免許証自主返納者の推移は以下のとおりである。
- ・平成25年以降増加傾向にあり、近年の自主返納者は350人程度となっている。
- ・今後の人口高齢化に伴い自主返納を希望する人が多くなることが予想される。



- ・運転免許証自主返納者の平均年齢は、約 80 歳となっている。
- ・これを踏まえ、コミュニティセンター地区別（14 地区）における運転免許証自主返納の対象（80 歳）となる高齢者数及び高齢化率は以下のとおりである。
- ・特に、集落地域かつ高齢化率が高い地区として、「袋井東地区」「笠原地区」「浅羽南地区」が抽出される。

■運転免許証自主返納者数と返納時の平均年齢（H30. 4～R2. 9）

| | 男性 | 女性 | 全体 |
|-----------|--------|--------|---------------|
| 人数 | 379 人 | 325 人 | 704 人 |
| 平均年齢（返納時） | 81.1 歳 | 78.4 歳 | 79.8 歳 |

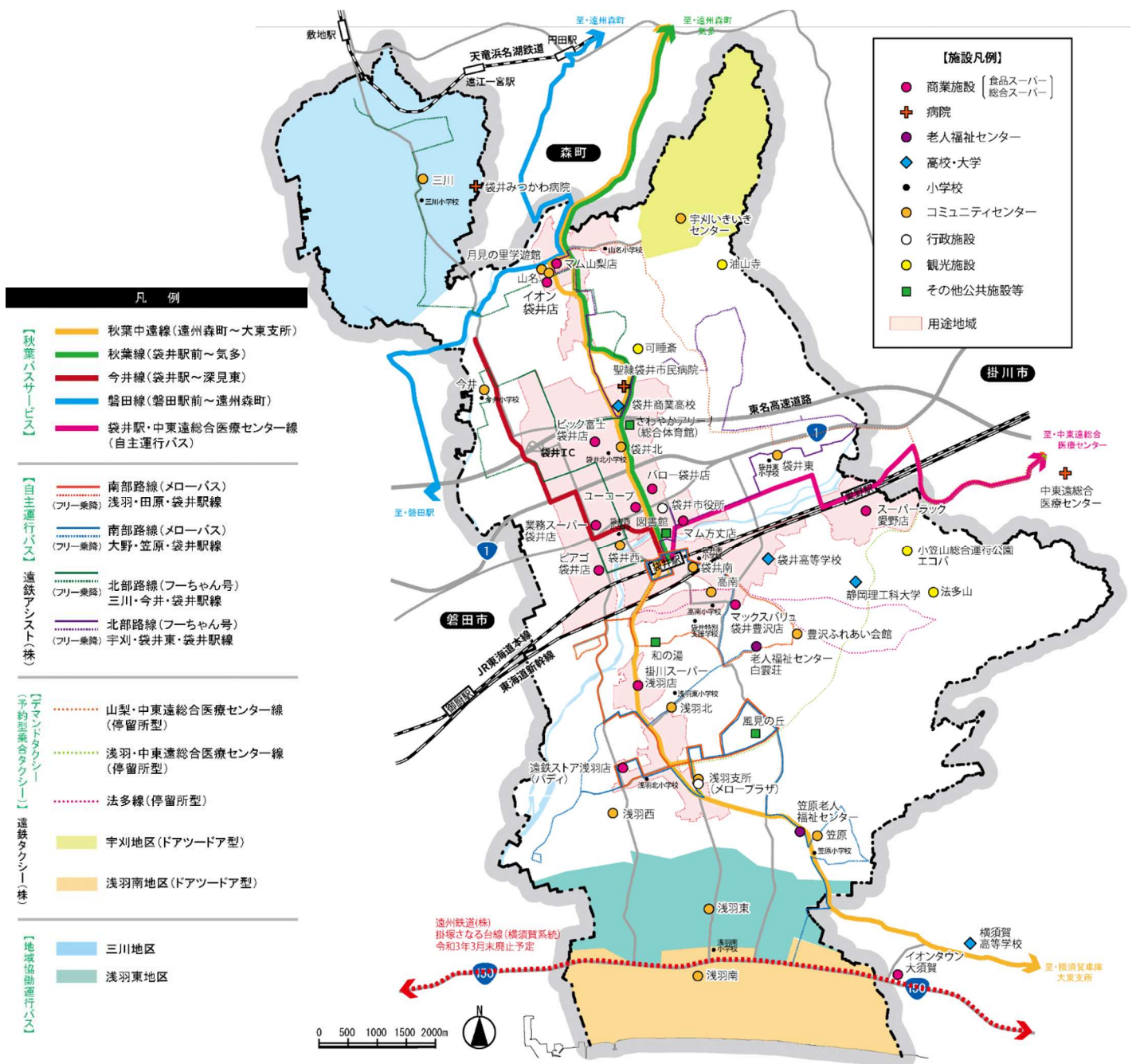
■コミュニティセンター別の高齢者数（R2. 9. 30）

| コミュニティセンター名 | 総人口 | 80歳以上人口 | | 75歳以上人口 | |
|-------------|---------|---------|-------|---------|-------|
| 袋井東 | 5,695人 | 423人 | 7.4% | 716人 | 12.6% |
| 袋井西 | 8,936人 | 682人 | 7.6% | 1,054人 | 11.8% |
| 袋井南 | 10,507人 | 657人 | 6.3% | 994人 | 9.5% |
| 袋井北 | 14,862人 | 784人 | 5.3% | 1,307人 | 8.8% |
| 今井 | 4,062人 | 286人 | 7.0% | 457人 | 11.3% |
| 三川 | 2,917人 | 318人 | 10.9% | 465人 | 15.9% |
| 笠原 | 2,522人 | 308人 | 12.2% | 475人 | 18.8% |
| 山名 | 12,559人 | 848人 | 6.8% | 1,318人 | 10.5% |
| 高南 | 3,603人 | 401人 | 11.1% | 747人 | 20.7% |
| 豊沢 | 4,012人 | 257人 | 6.4% | 424人 | 10.6% |
| 浅羽東 | 2,526人 | 176人 | 7.0% | 288人 | 11.4% |
| 浅羽西 | 3,206人 | 205人 | 6.4% | 348人 | 10.9% |
| 浅羽南 | 3,591人 | 357人 | 9.9% | 548人 | 15.3% |
| 浅羽北 | 9,281人 | 575人 | 6.2% | 965人 | 10.4% |
| 計 | 88,279人 | 6,277人 | 7.1% | 10,106人 | 11.4% |

（資料：運転免許証自主返納者報奨金受付簿（H30. 4～R2. 9））

2-3 公共交通サービス

- ・袋井市における現況の公共交通ネットワークは、以下に示すとおりである。
 - ・本市には、JR東海道本線が市中心部を横断し、袋井駅と愛野駅が立地している。
- 路線バスとしては、秋葉バスサービス株式会社、遠州鉄道株式会社（令和3年3月末に撤退予定）が運行しており、市では自主運行バス、デマンドタクシー、地域協働運行バスを運行している。
- ・各輸送モードについて、次ページから詳細な運行状況・利用状況を整理した。



(1) 鉄道

【運行状況】

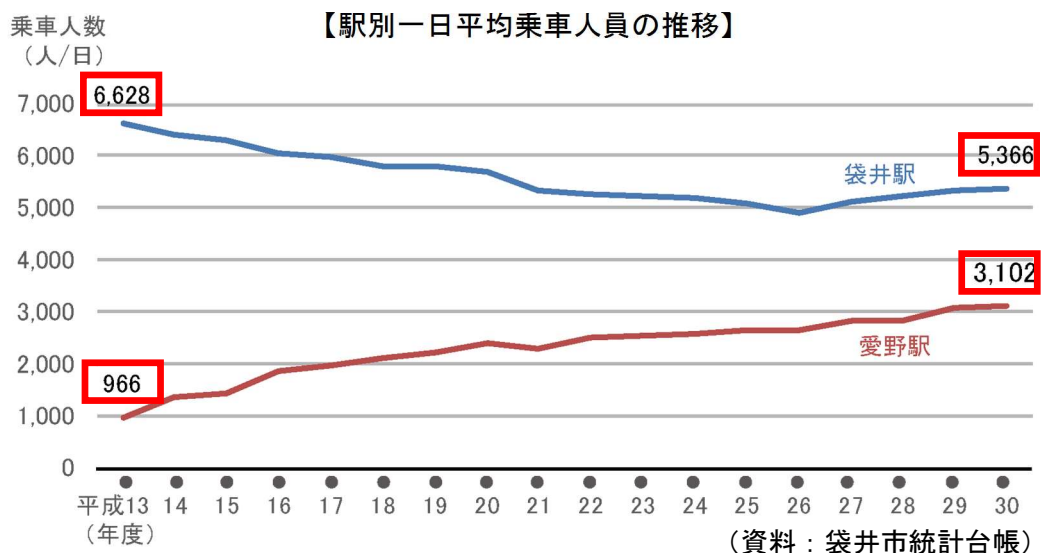
- ・本市中央部を横断するようにJR東海道本線が運行しており、市内に2駅（袋井駅、愛野駅）が立地している。
- ・市域の北端に天竜浜名湖鉄道が運行しているが、市内に駅は立地していない。
- ・袋井駅はホームライナー（朝夕のみ1本/時間）が停車し、愛野駅普通のみ停車である。JR東海道本線の運行状況は、袋井駅で朝夕のピーク時は5本/時間程度が運行しており、主に浜松市、磐田市等への通勤・通学の移動手段として利用されている。

■運行概要

| | 平日 | | 土曜・休日 | |
|-----|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| | 静岡・沼津方面 | 浜松・豊橋方面 | 静岡・沼津方面 | 浜松・豊橋方面 |
| 袋井駅 | 77本(普:73、ホ:4) 【ピーク5本/時】 | 76本(普:72、ホ:4) 【ピーク6本/時】 | 75本(普:73、ホ:2) 【ピーク6本/時】 | 73本(普:72、ホ:1) 【ピーク6本/時】 |
| 愛野駅 | 73本 【ピーク5本/時】 | 72本 【ピーク5本/時】 | 73本 【ピーク5本/時】 | 72本 【ピーク5本/時】 |

【利用状況】

- ・袋井駅の一日平均乗車人数（平成30年度）は約5,400人/日で、平成13年度以降減少傾向であったが、近年は微増傾向にある。
- ・一方、愛野駅は約3,100人/日であり、駅周辺の開発もあり一日平均乗車は増加の一途をたどっている。



(2) 路線バス

【運行状況】

- ・市内には、秋葉バスサービス（株）と遠州鉄道（株）による民間路線バスが運行している。
- ・秋葉バスサービス（株）：市内5路線（秋葉線、秋葉中遠線、磐田線、今井線）を運行している。特に「秋葉中遠線と秋葉線」は、市域中央を縦断し、1日30本以上の運行頻度があることから本市にとって基幹的な役割を果たす。その一方で経由違いなどにより12系統が存在し、非常に複雑な運行となっている。「磐田線」は上山梨地区を運行している。
- ・また、秋葉バスサービス（株）では、通勤通学用の片道定期券やウィークデー定期券を導入しており、山名小学校、袋井西小学校は通学に活用（秋葉中遠線、今井線）している。
- ・遠州鉄道（株）：平成30年度まで市内に7路線が運行していたが、平成31年4月に3路線、令和元年に3路線が廃止となった。令和3年4月には残る「掛塚さなる台線」についても廃止され、遠州鉄道（株）の市内路線は全て廃止となる。それら廃止代替路線として、市が自主運行バスやデマンドタクシー等を導入している。
- ・秋葉バスサービス（株）の車両のバリアフリー化の状況（令和2年7月現在）は、ノンステップバスが約5割であり、ワンステップバスも含めたバリアフリー化率は約9割となっている。国庫補助により、ツーステップバスをノンステップバスへと随時移行している。



■運行概要

(上＝袋井駅方面もしくは磐田駅方面)

| 事業者名 | 路線名 (キロ) | 起点 | 終点 | 経由 | 運行本数 | | 運賃 | 補助 | | | |
|------------------------------------|-----------------|---------------------|------------|--------------|------------------|-------------|-----|-----|---|---|---|
| | | | | | 平日 | 土日祝 | | 国県 | 市 | | |
| 秋葉バス サービス 株式会社 | 秋葉中遠線 (13.0) | 袋井駅前 | 遠州森町 | 市民病院 | 上12 下15 | 上11 下11 | 距離制 | ○ | ○ | | |
| | 秋葉中遠線 (12.0) | 袋井駅前 | 遠州森町 | 横手橋 | 上1 下2 | 上1 下3 | | | | | |
| | 秋葉中遠線 (14.5) | 袋井駅前 | 遠州森町 | 市民病院 森町病院 | 上4 下4 | - | | | | | |
| | 秋葉中遠線 (30.7) | 大東支所 | 遠州森町 | 袋井駅前 市民病院 | 上2 下1 | - | | | | | |
| | 秋葉中遠線 (21.0) | 大東支所 | 市民病院 | 新横須賀 袋井駅前 | 上1 下1 | - | | | | | |
| | 秋葉中遠線 (3.3) | 袋井駅前 | 市民病院 | 永楽町 | 上1 下1 | - | | | | | |
| | 秋葉中遠線 (11.7) | 袋井駅 南口 | 横須賀 車庫前 | 新横須賀 | 上22 下25 | 上11 下13 | | ○ | | | |
| | 秋葉中遠線 (17.7) | 袋井駅 南口 | 大東支所 | 新横須賀 | 上9 下8 | 上9 下8 | | ○ | | | |
| | 秋葉中遠線 (13.5) | 袋井駅前 | 遠州森町 | 市民病院 パティオ | 上7 下6 | 上4 下4 | | | | | |
| | 秋葉中遠線 (5.0) | 袋井駅 南口 | 浅名 | 諸井 | - | 上1 下1 | | | | | |
| | 秋葉中遠線 (5.0) | 浅名 | 袋井駅 南口 | 浅羽支所 諸井 | - | 上1 下1 | | | | | |
| | 秋葉線 (43.5) | 袋井駅前 | 気多 | 市民病院 遠州森町 | 上8 下8 | 上4 下4 | | 距離制 | | ○ | ○ |
| | 磐田線 (22.0) | 遠州森町 | 磐田駅前 | 森町病院 | 上2 下2 | - | | 距離制 | | | ○ |
| | 磐田線 (21.7) | 遠州森町 | 磐田駅前 | 森山入口 | 上3 下3 | - | | | | | |
| | 今井線 (6.6) | 袋井駅前 | 深見東 | 川井・ 土橋 | 上3 下2 (上4 下2) | (上1 下3) | | 距離制 | | | ○ |
| 袋井駅・中 東遠総合医 療センター 線(10.7) | 袋井駅前 | 中東遠総 合医療セ ンター | 愛野駅前 | 上12 下11 | - | 1乗車 200円 | ○ | ○ | | | |
| 遠州鉄道 株式会社 | 掛塚さなる 台線 | 浜松駅 | 横須賀 | 掛塚 福田車庫 | 上5 下3 | 上4 下3 | 距離制 | ○ | | | |
| | 掛塚さなる 台線 | 掛塚 | 横須賀 | 福田車庫 | 下1 | - | | | | | |

■車両のバリアフリー化の状況（秋葉バスサービス（株））

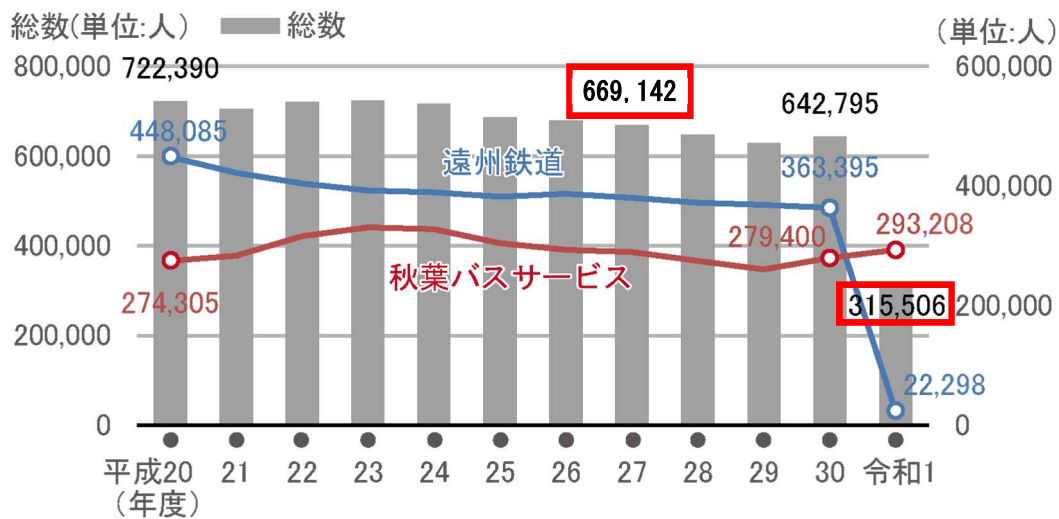
| | ノンステップ バス | ワンステップ バス | ツーステップ バス | 合計 |
|----|--------------|--------------|--------------|------|
| 台数 | 12台 | 8台 | 3台 | 23台 |
| 割合 | 52.2% | 34.8% | 13.0% | 100% |

(資料：袋井市協働まちづくり課)

【利用状況】

- ・秋葉バスサービス（株）：直近10年間ではほぼ横ばいで推移し、近年は微増傾向にある。
- ・遠州鉄道（株）：平成20年度から10年間で乗車人数が減少の一途をたどっていたが、平成31年3月末、令和元年9月末で計7路線が廃止になり乗車人数は激減している。
- ・「袋井駅・中東遠総合医療センター線」は平成25年度以降、利用が増加傾向にある。

【事業者別の年間乗車人数の推移】



(資料：袋井市統計台帳)

【利用実態調査】

- ・秋葉バスサービス（株）が運行する市内3路線（秋葉中遠線・秋葉線、磐田線、今井線）について、既往OD調査データを整理し、利用実態を把握した。
- ・OD調査から得られた利用実態のまとめは以下のとおりである。

《OD調査の結果まとめ》

●秋葉中遠線・秋葉線

- ・袋井駅と袋井商業高校間での利用が最も多く、袋井駅と遠江総合高校間（森町）の利用も多くなっている。高校生の通学利用が6割*程度を占める。（※通学定期＋学生パスカード利用率から算出）

【便別（平日）】

- ・秋葉線（袋井駅前⇄気多）は上り下りいずれも6時台にピークがあり、主に学生の利用である。午後は上り（袋井駅前行き）において、15時台と17時台にピークがありいずれも学生による利用である。
- ・秋葉中遠線（遠州森町→市民病院→袋井駅前）も秋葉線と同様に朝6時と15時台にピークがあり主に学生による利用である。
- ・秋葉線（イオン経由）は、他の系統と異なり、一般利用が多くイオン方面は8時台、17時台、袋井駅前方面は18時台にピークがある。
- ・秋葉中遠線（袋井駅南口⇄横須賀車庫・大東支所）では、下りが7時台、上りが16時、17時台にピークがあり、北側の系統に比べ一般利用の割合が高い。

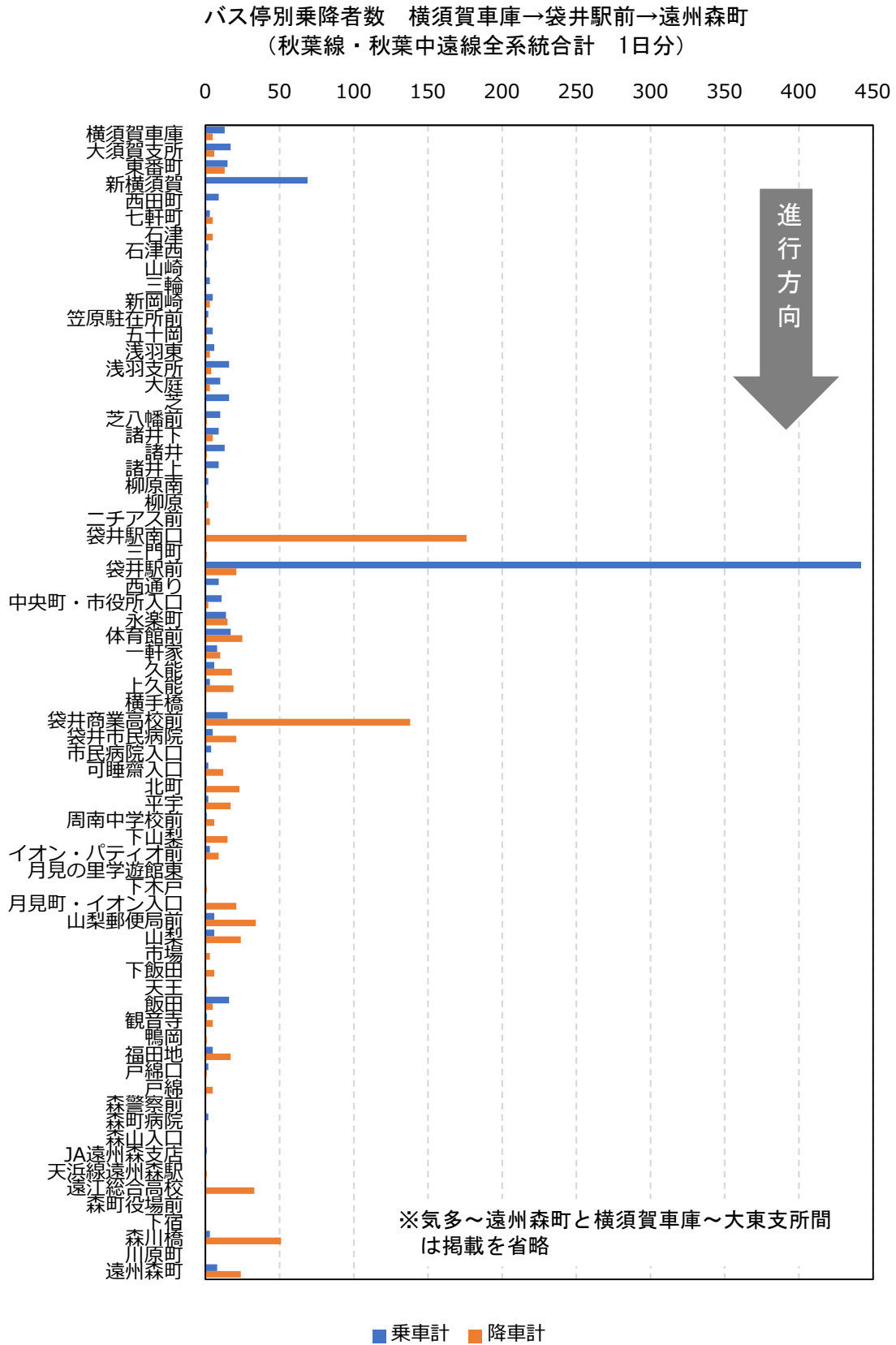
●磐田線

- ・市民の利用としては山梨地区から磐田北高校や磐田南高校、遠江総合高校（森町）への通学利用が中心であり、最も磐田北高校生が多い。
- ・便別（平日）では、上り下りいずれも7時台にピークがあり、主に学生による利用である。

●今井線

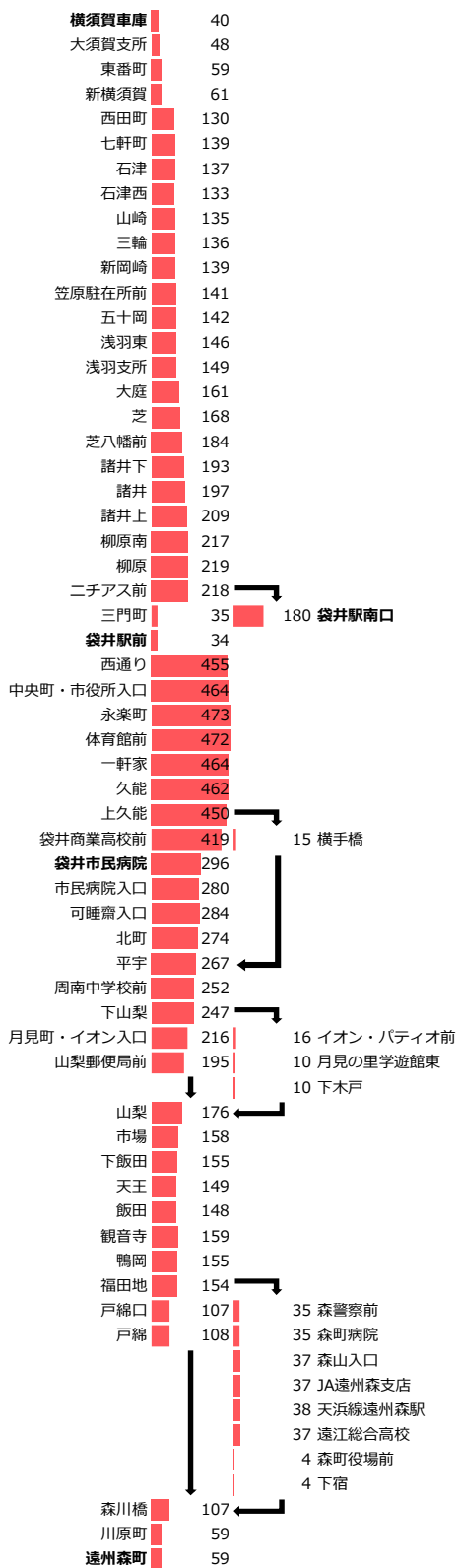
- ・1日あたり15名程度の小学生が往復で利用（袋井西小学校）。一般利用は数名のみである。
- ・便別（平日）では、概ね上り7時台と下り15時台のみの利用となっている

●秋葉中遠線・秋葉線（バス停乗降人数）

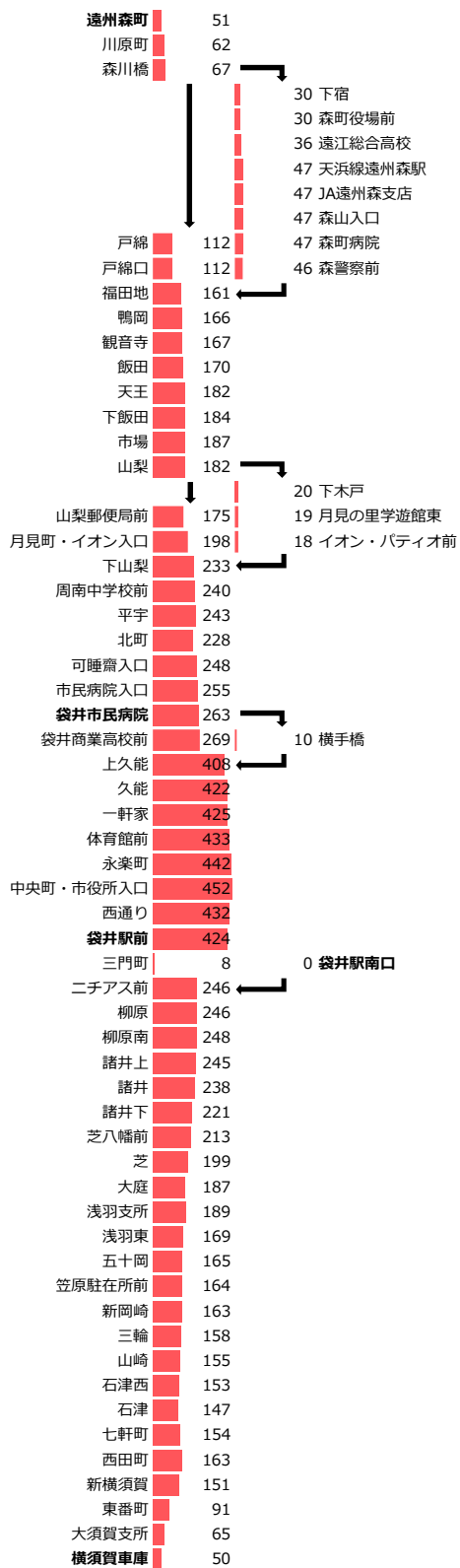


区間別通過人員（秋葉線・秋葉中遠線全系統合計）

横須賀車庫→袋井駅前→遠州森町



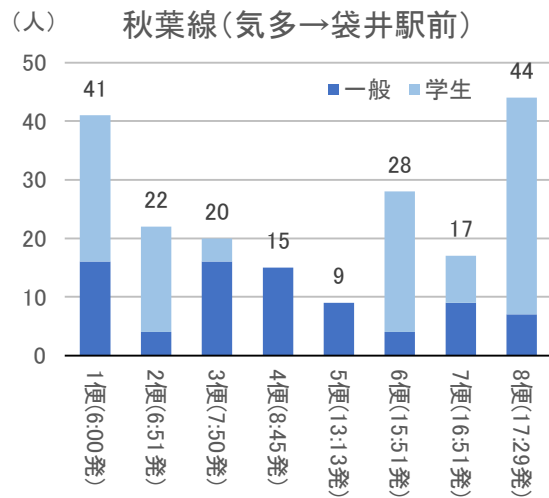
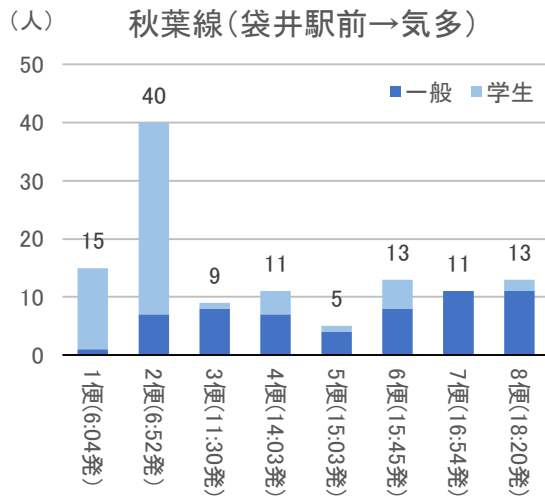
遠州森町→袋井駅前→横須賀車庫



※気多～遠州森町と横須賀車庫～大東支所間は掲載を省略

●秋葉線（便別の乗車人数）

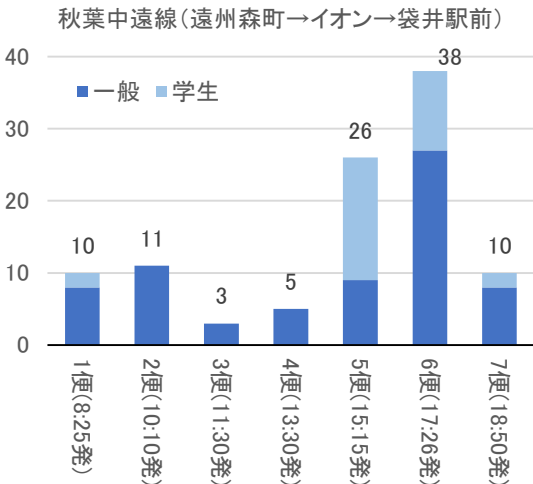
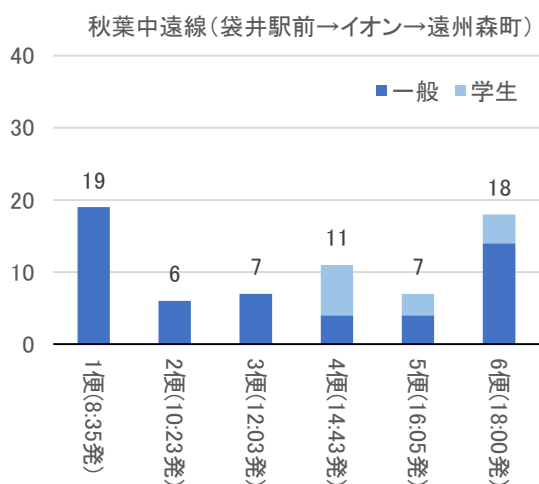
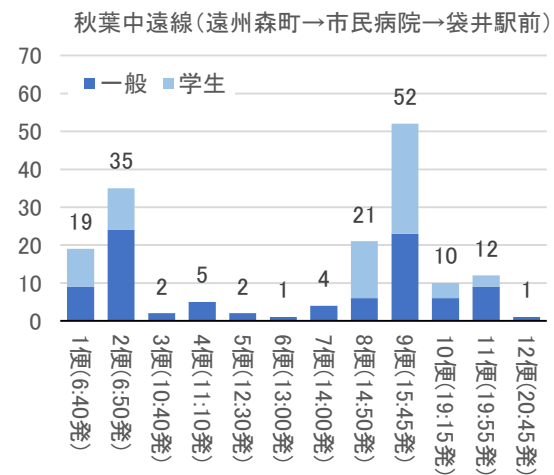
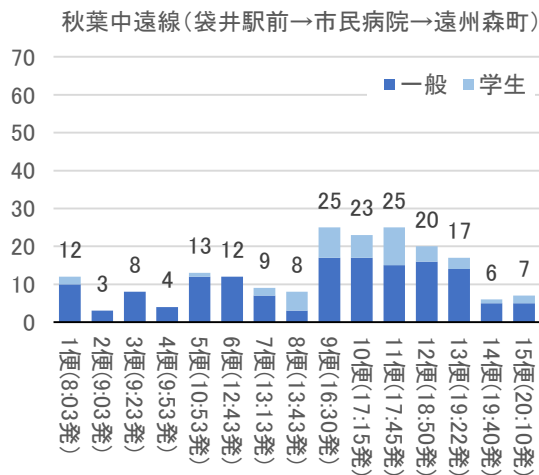
・調査日：令和元年7月1日(月)（天候：雨）



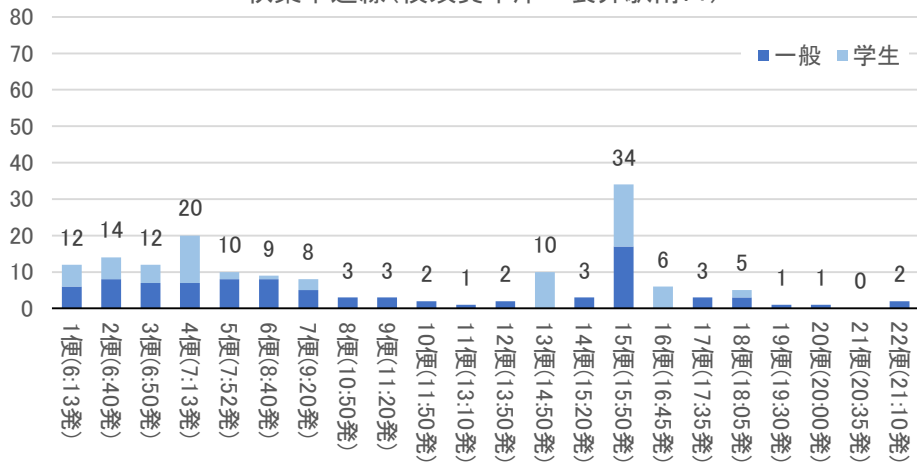
●秋葉中遠線（便別の乗車人数）

・調査日：令和元年7月1日(月)（天候：雨）

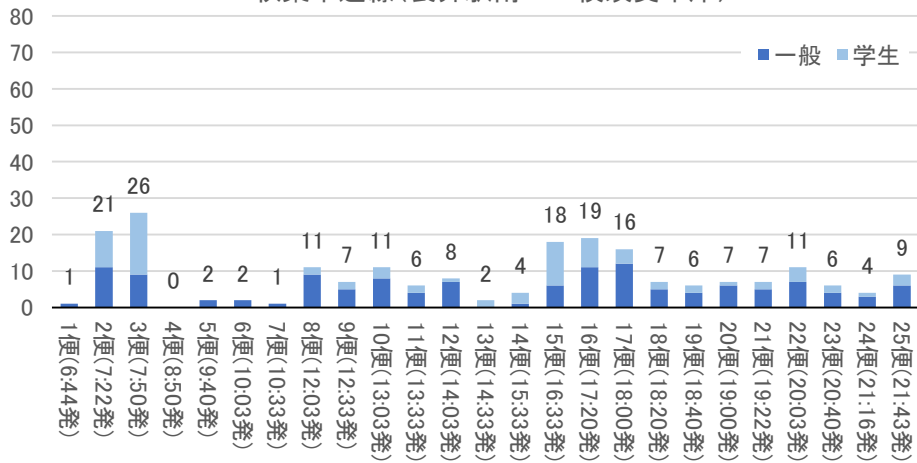
※1日1、2便の系統は省略



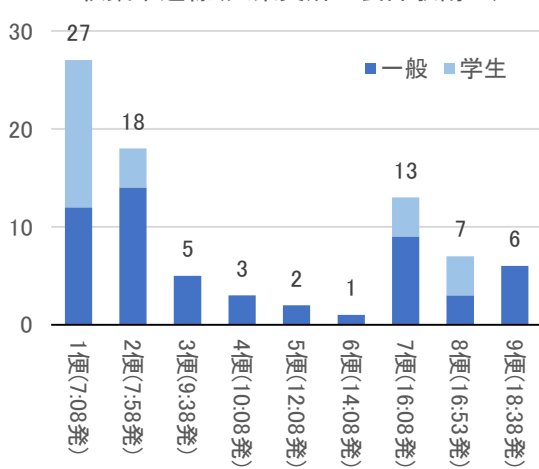
秋葉中遠線(横須賀車庫→袋井駅南口)



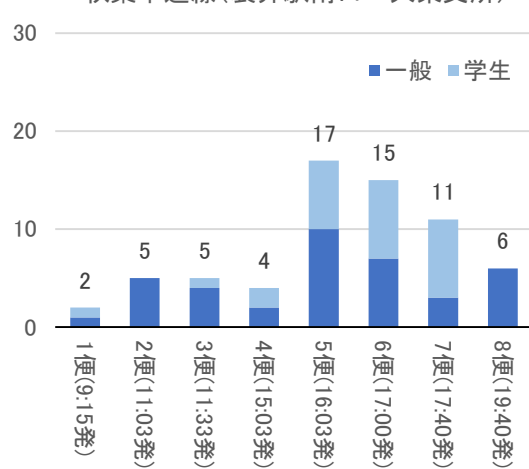
秋葉中遠線(袋井駅南口→横須賀車庫)



秋葉中遠線(大東支所→袋井駅南口)



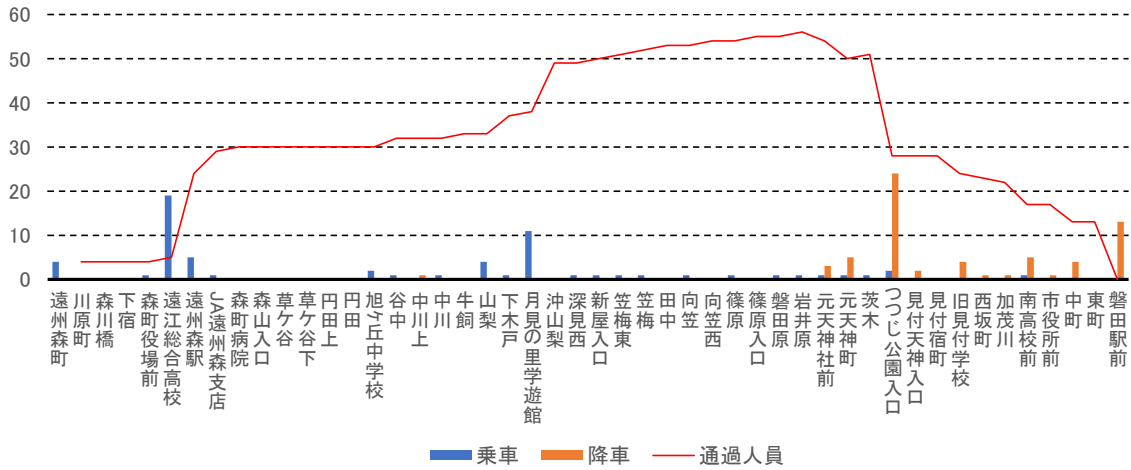
秋葉中遠線(袋井駅南口→大東支所)



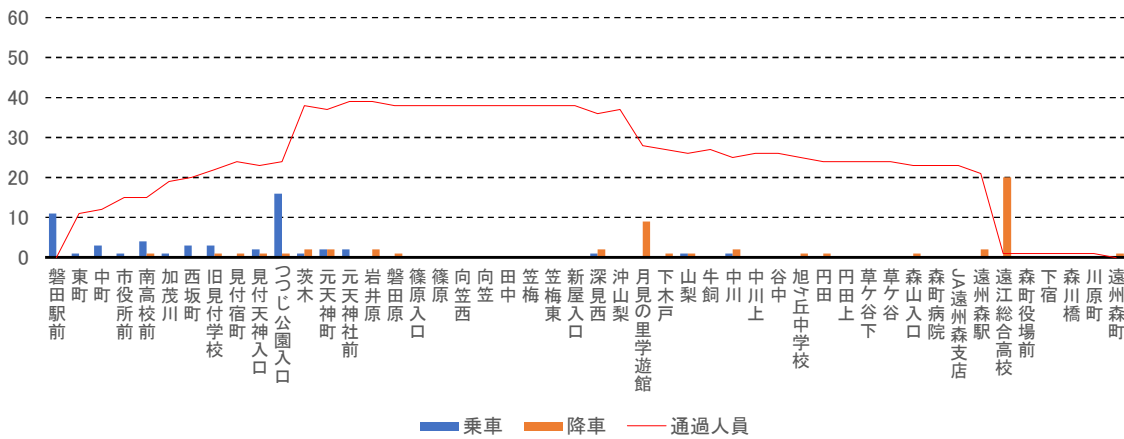
●磐田線（バス停乗降人数）

・調査日：令和2年1月17日(金)終日(天候：曇りのち雨)

【バス停通過人員(磐田駅行き)】



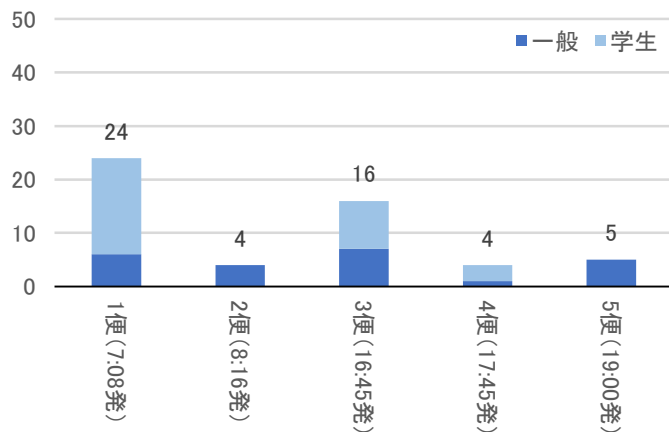
【バス停通過人員(遠州森町行き)】



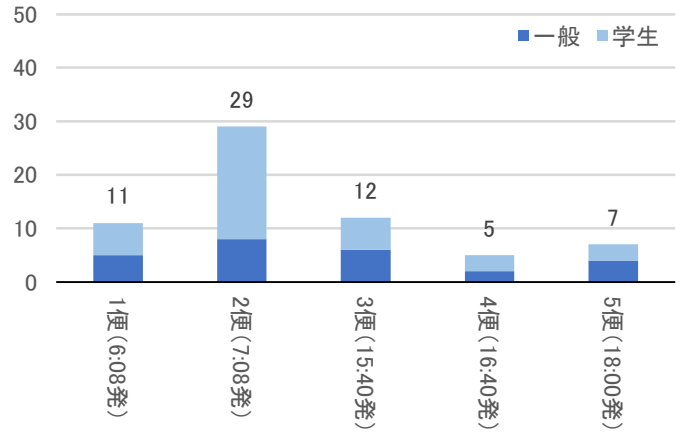
●磐田線（便別の乗車人数）

・調査日：令和2年1月17日(金)終日(天候：曇りのち雨)

磐田線(磐田駅前→遠州森町)



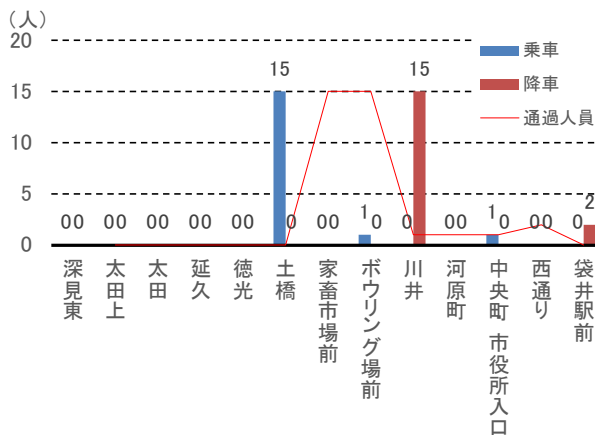
磐田線(遠州森町→磐田駅前)



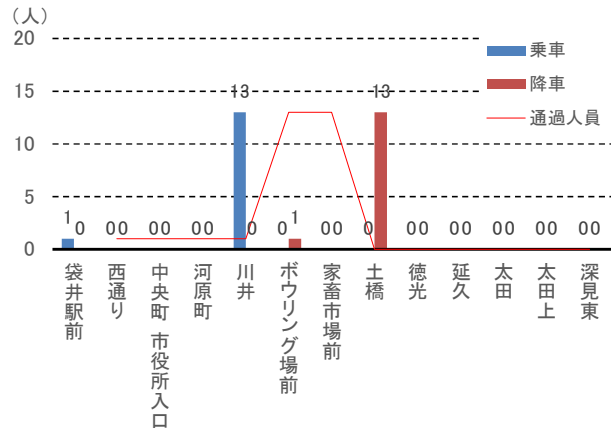
●今井線（バス停乗降人数）

・調査日：令和2年6月23日(水)終日(天候：晴れ)

【バス停通過人員(袋井駅行き)】



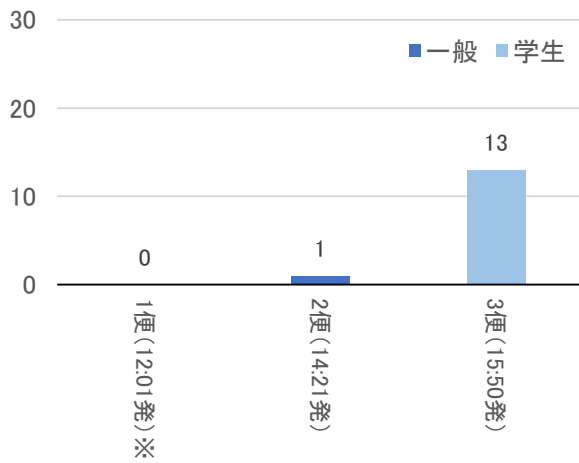
【バス停通過人員(深見東行き)】



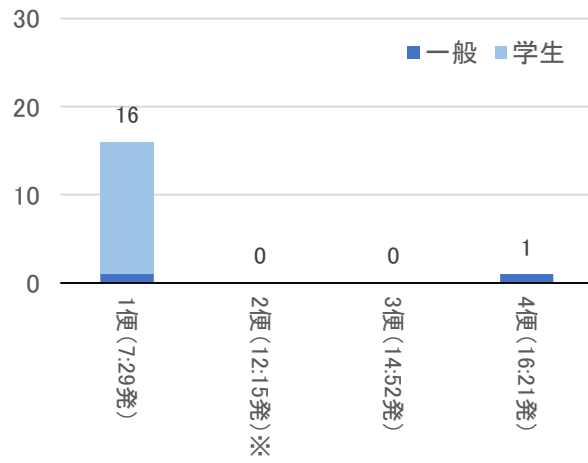
●今井線（便別の乗車人数）

・調査日：令和2年6月23日(水)終日(天候：晴れ)

今井線(袋井駅前→深見東)



今井線(深見東→袋井駅前)



(3) 自主運行バス

【運行状況】

- ・自主運行バスは、北部地域2路線（通称：フーちゃん号）、南部地域2路線（通称：メローバス）を運行（定時定路線型）している。
- ・北部地域と南部地域の路線は一部フリー降車区間を設けており、現在の運行は遠鉄アシスト株式会社に委託している。令和3年4月1日から路線を変更（路線短縮及び増便）する予定であるため、令和2年度と令和3年度以降に区分して運行概要を以下に整理した。
- ・なお、平成30年度まで「山梨・中東遠総合医療センター線」と「浅羽・中東遠総合医療センター線」も自主運行バスとして運行していたが、利用が低調だったこと、運行事業者が確保できなことに伴い「デマンドタクシー」に移行している。

■運行概要（令和2年度）

| 地域(通称) | 路線名 | 起点 | 終点 | 運行本数 | | 運賃 |
|------------------|-------------|-------|-------|-------|-----|------------------|
| | | | | 平日 | 土日祝 | |
| 南部地域 (メローバス) | 浅羽・田原・袋井駅線 | 袋井駅南口 | 浅羽支所 | 上3 下3 | — | 1乗車 100円 ※ |
| | 大野・笠原・袋井駅線 | 袋井駅南口 | 大野北 | 上3 下3 | — | |
| 北部地域 (フーちゃん号) | 三川・今井・袋井駅線 | 袋井駅北口 | 山田公会堂 | 上3 下3 | — | |
| | 宇刈・袋井東・袋井駅線 | 袋井駅北口 | 春岡上 | 上3 下3 | — | |

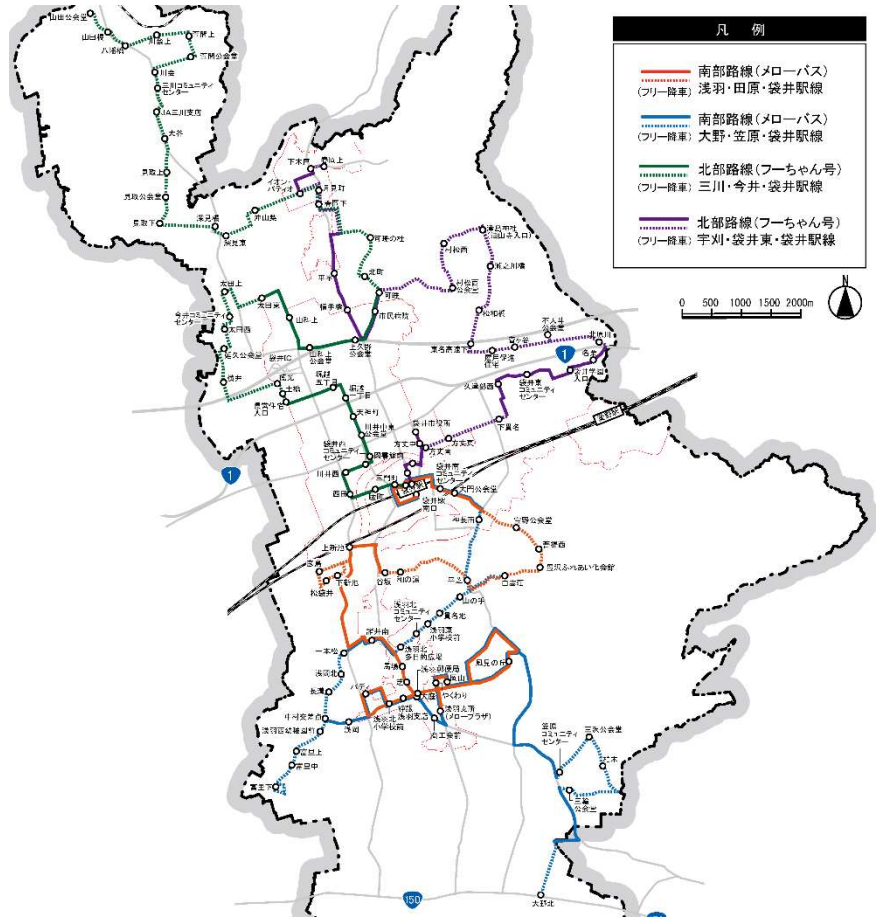
※未就学児、身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳・戦傷病者手帳の保有者は無料

■運行概要（令和3年度～令和4年度）

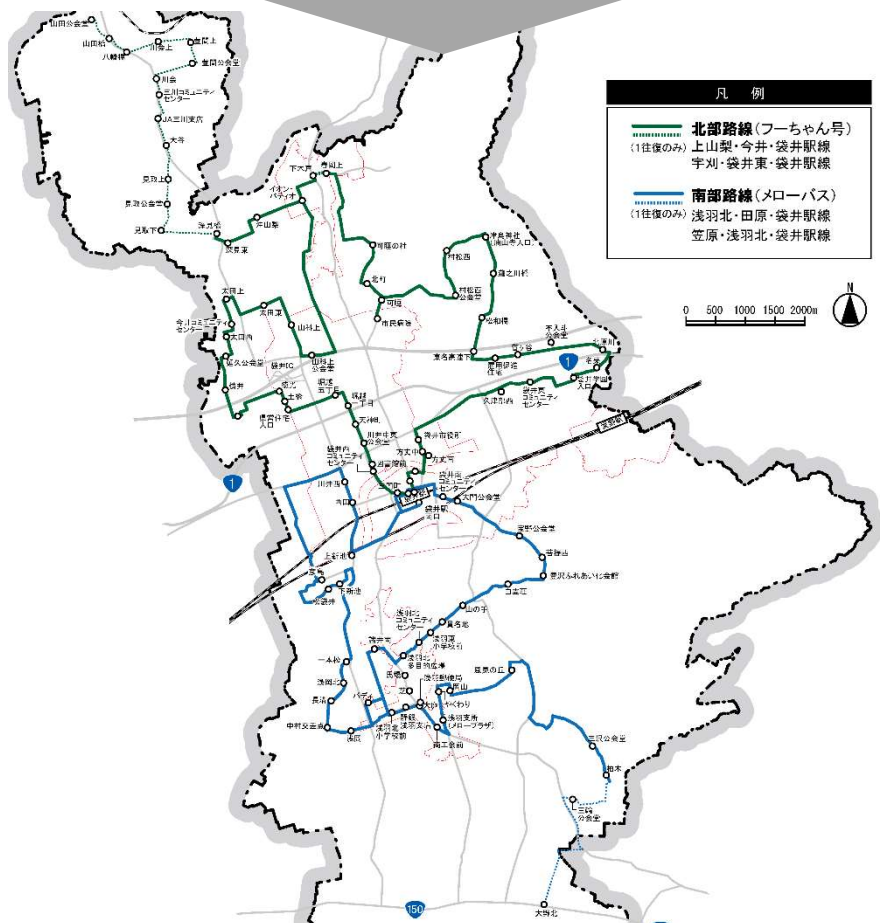
| 地域(通称) | 路線名 | 起点 | 経由 | 終点 | 運行本数 | | 運賃 |
|--------|------------|-------|----------|-------|------|-----|--------------|
| | | | | | 平日 | 土日祝 | |
| メローバス | 南部循環線(右回り) | 袋井駅南口 | 浅羽支所 | 袋井駅南口 | 6便 | — | 1乗車 100円※ |
| | 南部循環線(左回り) | | | | 7便 | — | |
| フーちゃん号 | 北部循環線(右回り) | 袋井駅北口 | イオン・パティオ | 袋井駅北口 | 5便 | — | |
| | 北部循環線(左回り) | | | | 6便 | — | |

※未就学児、身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳・戦傷病者手帳の保有者は無料

■路線図（令和2年度）

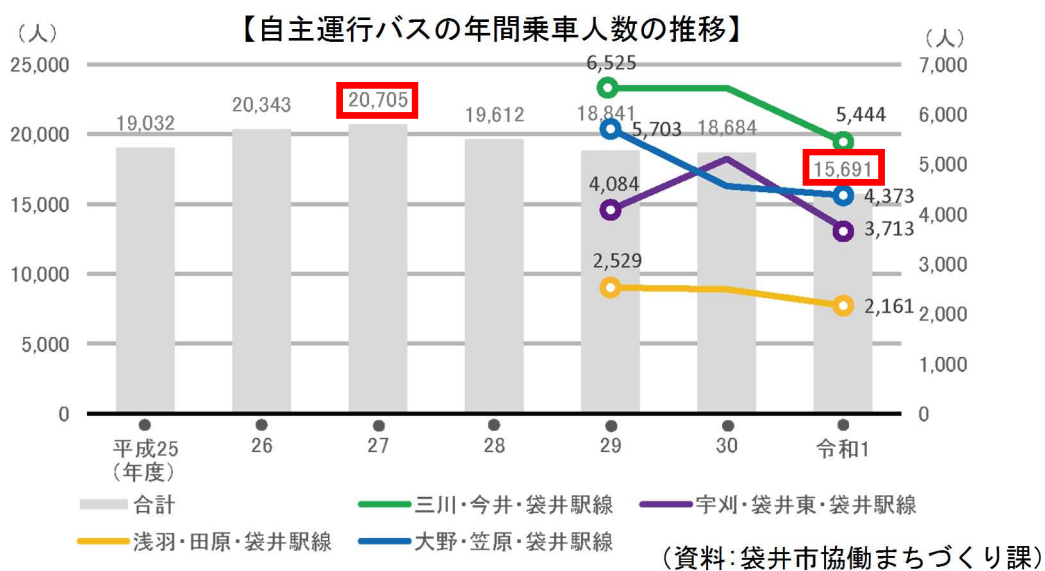


■路線図（令和3-4年度）



【利用状況】

- ・ 自主運行バスの利用状況は平成25年度以降、減少傾向にある。
- ・ なお、平成30年度から令和元年度にかけて乗車人数が減少しているのは、一部路線をデマンドタクシーに変更したためである。また、年度末は新型コロナウイルスの影響により利用が落ち込んだことが予想される。



【利用実態調査】

- ・現行の自主運行バスについて乗降調査データを使用し、バス停ごとの一日平均乗降人数と便別乗車人数を図示(次頁以降)するとともに、利用実態を以下に整理した。
- ・乗降調査データは以下の期間の調査結果を用いた。

【活用データ概要】

- 調査期間：令和元年6月17日(月)－6月21日(金)の平日5日間
- 対象路線：自主運行バス4路線(各路線との1日上り3便、下り3便)
- 整理事項：バス停別の一日平均乗降人数／便別乗車人数

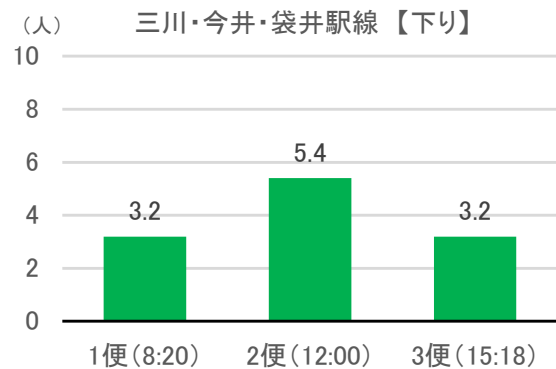
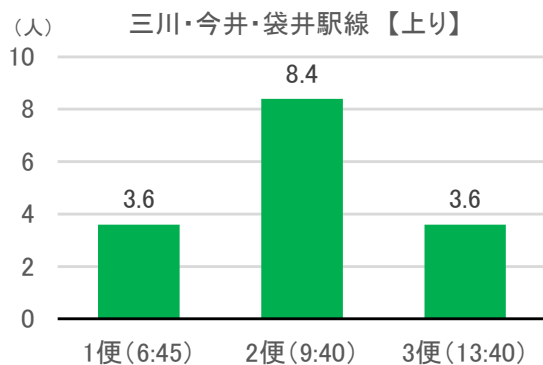
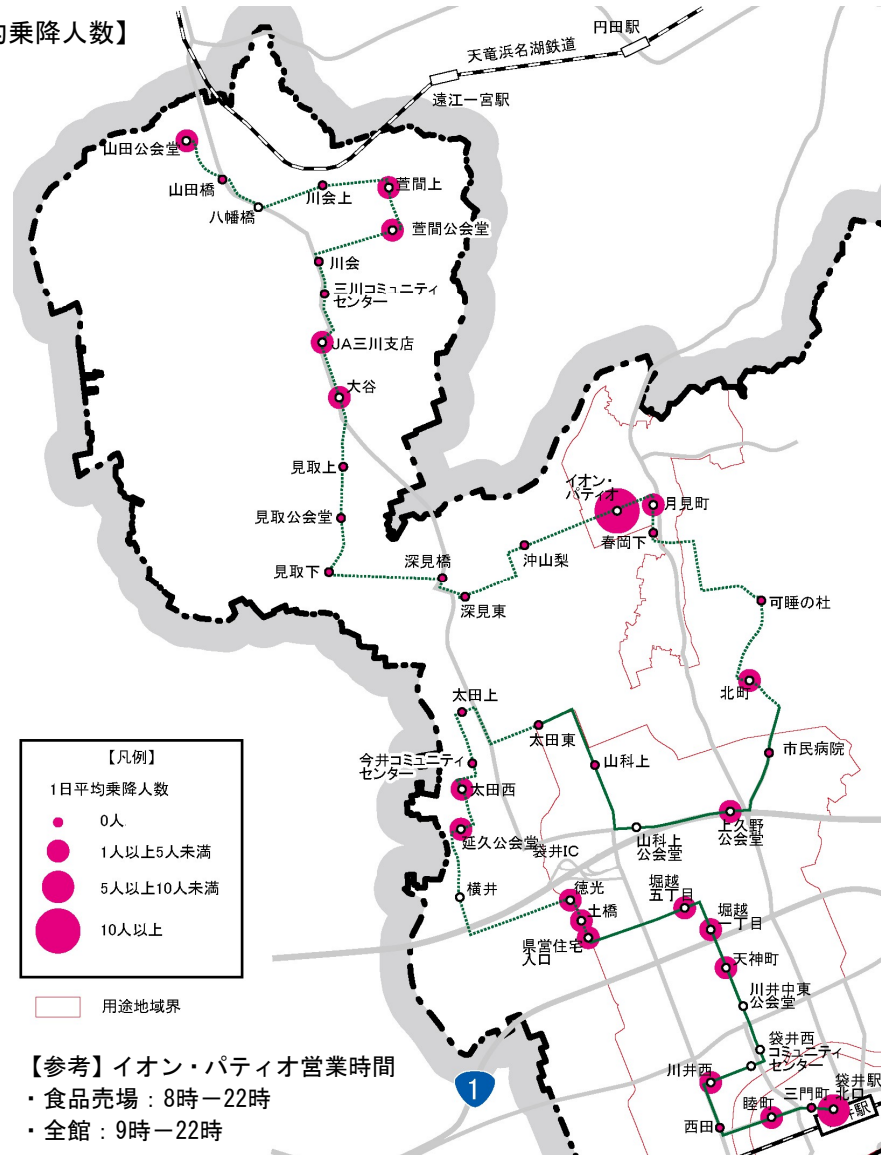
《乗降調査の結果まとめ》

- 全路線とも1便あたりの平均乗車人数は10人未満である。特に、「浅羽・田原・袋井線」は利用のない便も存在している。
- 利用者の主な目的地は、北部路線(フーちゃん号)が「イオン・パティオ」と「袋井駅」、南部路線(メローバス)が「袋井駅」となっている。
- 上り(行き)に比べ下り(帰り)の乗車人数が少ないことから、帰りはバスの時間が合わず別の手段(タクシー等)で帰宅していると予想される。

●路線①：三川・今井・袋井駅線

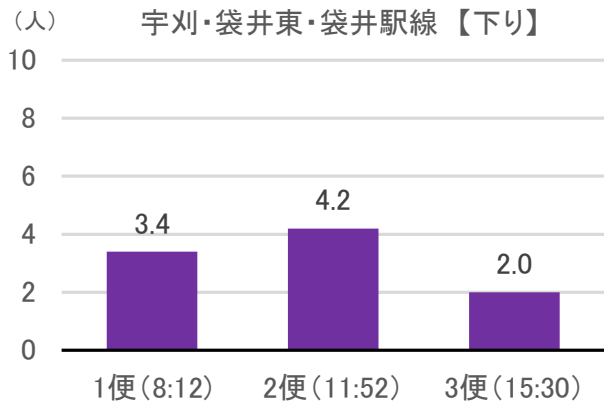
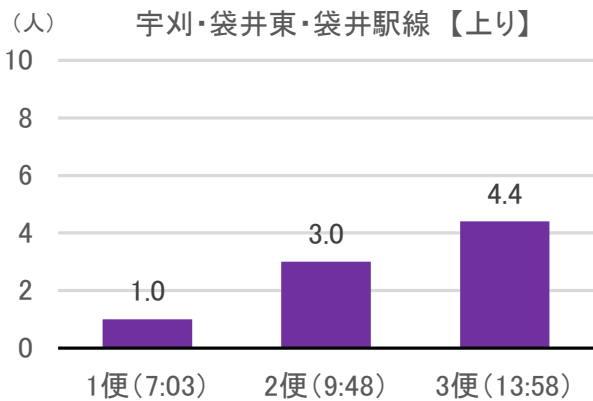
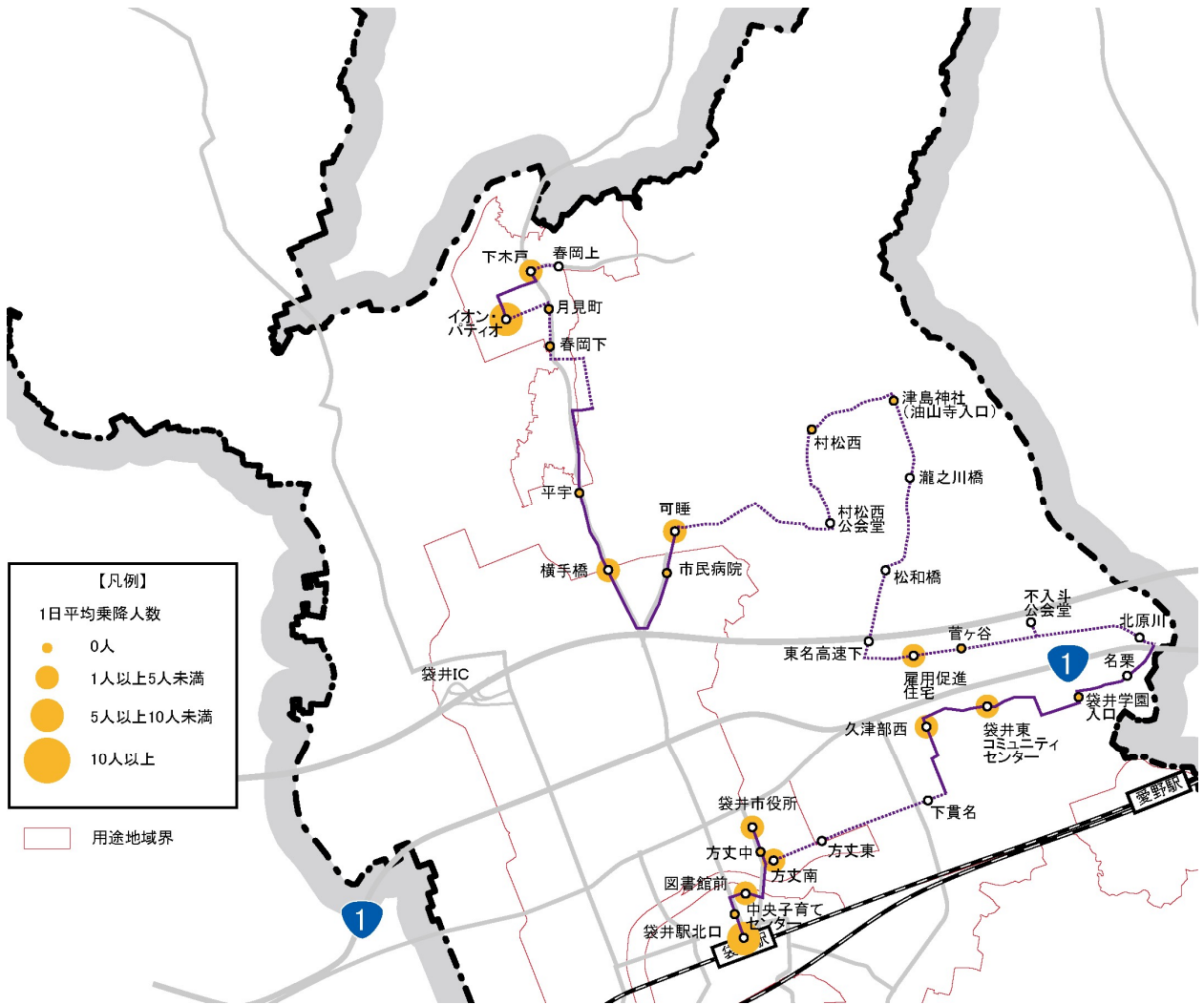
- ・乗降人数が比較的多いバス停は、上位から「イオン・パティオ」約12人/日、「袋井駅北口」5人/日となっている。
- ・「市民病院」は1日1人未満と非常に少ない。
- ・便別乗車人数は上り下りとも2便が最も多く、主にイオンへの買い物利用。

【バス停別の一日平均乗降人数】



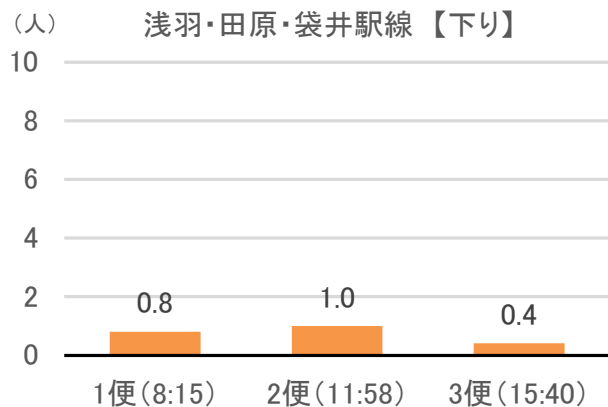
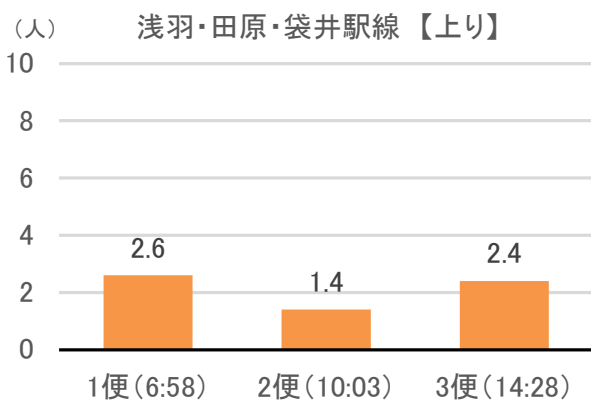
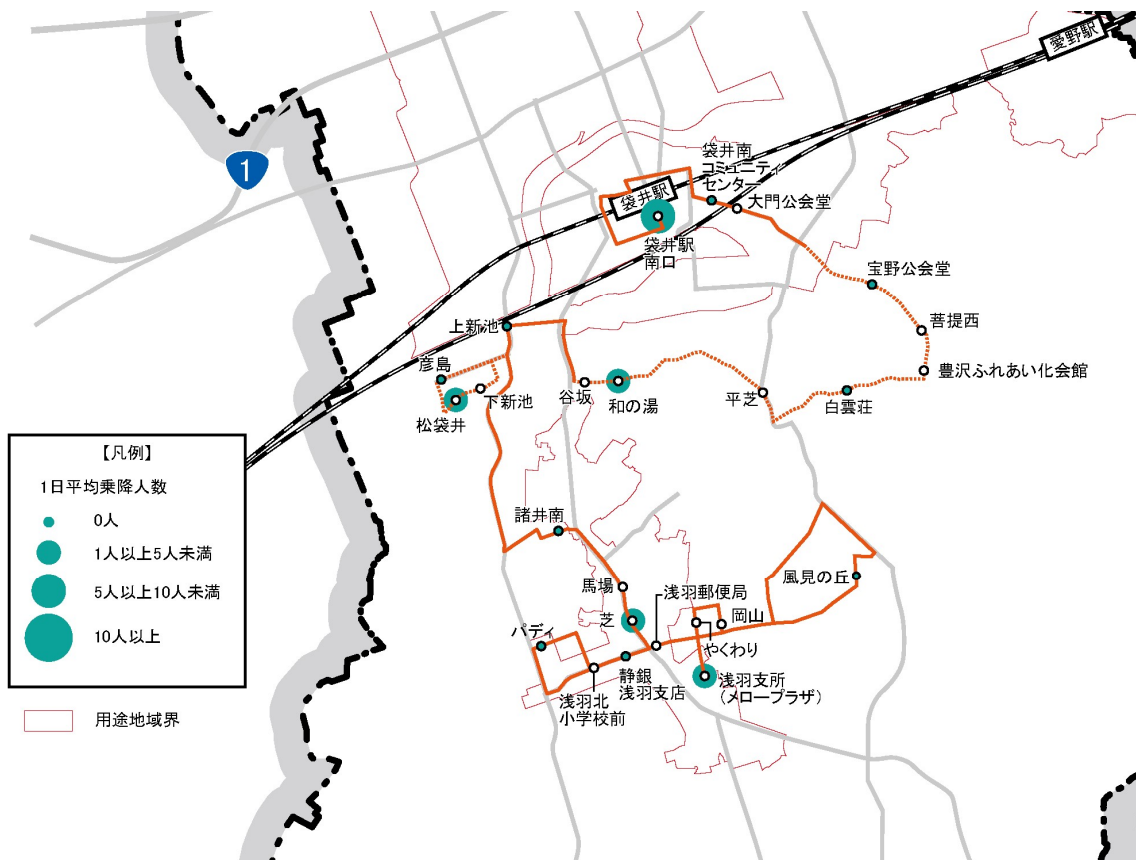
●路線②：宇刈・袋井東・袋井駅線

- ・乗降人数が比較的多いバス停は、上位から「イオン・パティオ」約8人/日、「袋井駅北口」約5人/日、「雇用促進住宅」約4人/日となっている。
- ・便別乗車人数は上り3便(13:58発)、下り2便(11:52発)が最も多く、主にイオンの買い物利用である。



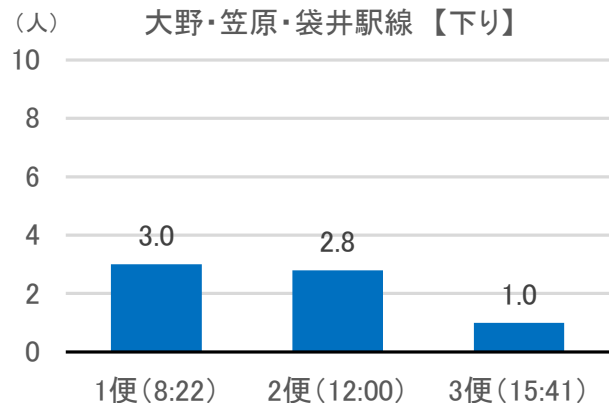
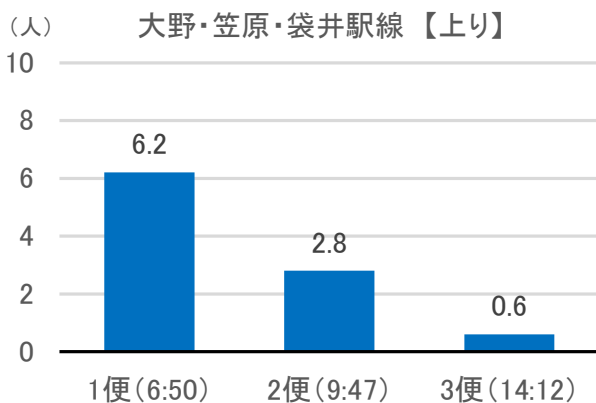
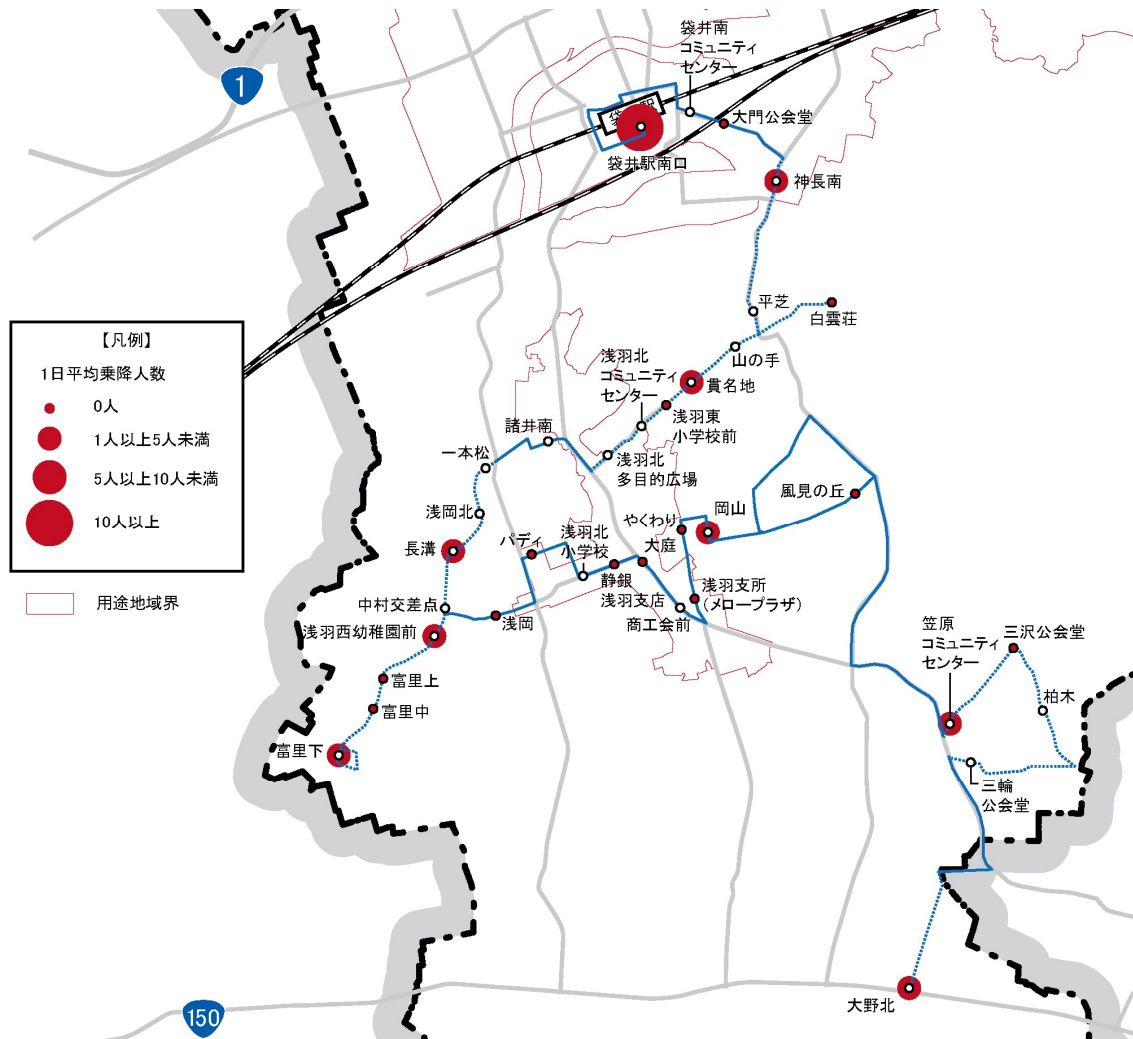
●路線③：浅羽・田原・袋井駅線

- ・ 自主運行バス4路線の中で最も路線長が短い。
- ・ 乗降人数が比較的多いバス停は、上位から「袋井駅南口」約7人/日、「和の湯」約3人/日
- ・ 商業施設「パディ」の乗降は1日1人未満と非常に利用が少ない。
- ・ 便別乗車人数は、他の路線と比較しても1便あたりの乗車人数が非常に少なく、下りはほぼ0人に近い状況である。
- ・ 行き(上り)に比べ帰り(下り)の乗車人数が少ないことから、帰りは別の手段(タクシー等)で帰宅していると考えられる。



●路線④：大野・笠原・袋井駅線

- ・乗降人数が比較的多いバス停は、上位から「袋井駅南口」約10人/日、「大野北」約4人/日で、大野、富里地域で利用が見られる。一方、商業施設「パディ」の乗降は非常に少ない。
- ・便別乗車人数は上り1便(6:50発)が最も多く、主に「袋井駅南口」で降車しており、袋井駅南側の診療所を目的とした移動と予想される。
- ・行き(上り)に比べ帰り(下り)の乗車人数が少ないことから、帰りは別の手段(タクシー等)で帰宅していると考えられる。



(4) デマンドタクシー

【運行状況】

・デマンドタクシー(予約型乗合タクシー)は、平成29年度から浅羽南地区、宇刈地区に、令和元年度から中東遠総合医療センター線(2路線)と法多線を運行している。



・浅羽南地区、宇刈地区は「ドア・ツー・ドア型」、中東遠総合医療センター線(2路線)と法多線は「停留所型」の運行であり、いずれも事前登録・電話予約制である。

・現在は運行を遠鉄タクシー(株)に委託している。

■運行概要

| 路線名・地区名 | 運行方法 | 起点 | 終点 | 基本ダイヤ・運行時刻 | 運賃 |
|-----------------|-----------|------|---------------|------------|-----------------------|
| 山梨・中東遠総合医療センター線 | 停留所型 | パティオ | 中東遠総合医療センター | 上3 下3 | 1乗車 200円※1 |
| 浅羽・中東遠総合医療センター線 | | 浅羽支所 | 中東遠総合医療センター | 上5 下4 | |
| 法多線 | | 袋井駅 | 法多山 | 上12 下11 | |
| 宇刈地区 | ドア・ツー・ドア型 | — | (目的地設定 ※3) | 1日10便 | 1乗車400円※2 (乗合300円) |
| 浅羽南地区 | | — | | 1日10便 | |

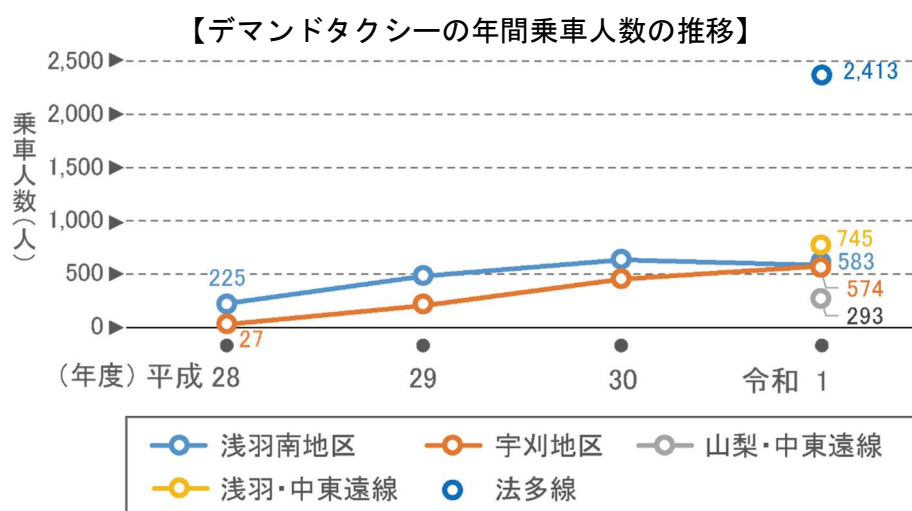
※1) 未就学児は無料(大人1人につき2人まで)、身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健手帳・戦傷病者手帳の保有者は1乗車100円

※2) 身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健手帳・戦傷病者手帳の保有者は1乗車200円(乗り合う場合は150円)

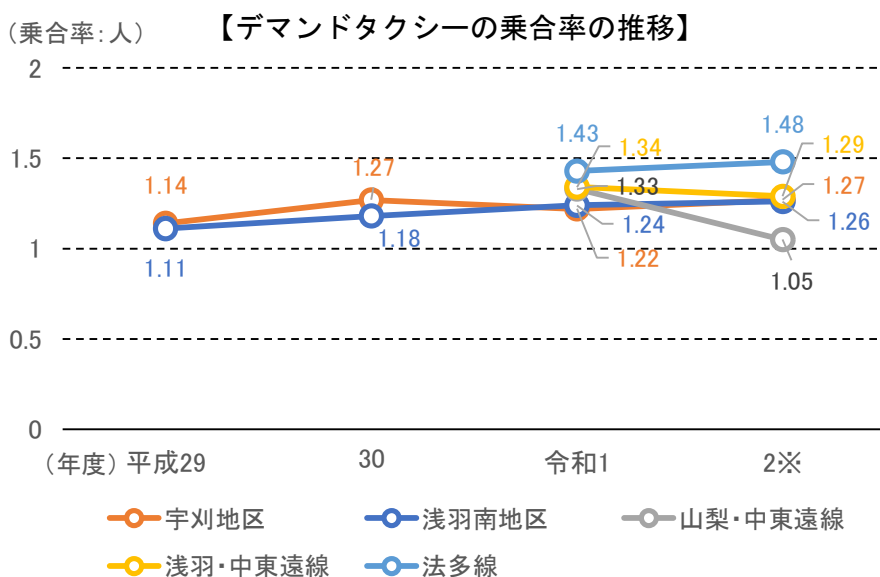
※3) 目的地: 公共施設、金融機関、商業施設、医療機関、バス停(秋葉バス、自主運行バス)

【利用状況】

- ・浅羽南地区、宇刈地区は導入から3年間が経過し、延べ乗車人数は微増している。法多線は運行本数が多いため浅羽南、宇刈地区より延べ乗車人数が比較的多くなっている。
- ・利用者1人あたりの運行経費(令和元年度)は約1,600円/人となっている。
- ・乗合率(乗車人数/運行台数)は1.2~1.5人程度であり、中東遠総合医療センター線の2路線は減少、それ以外は微増もしくは横ばいで推移している。



(資料：袋井市協働まちづくり課)



※令和2年度は4月~12月の平均値 (資料:袋井市協働まちづくり課)

(5) 地域協働運行バス

【運行状況】

・地域協働運行バスは、浅羽東地区(めだか号)が平成22年12月から、三川地区(かわせみ)が平成25年2月から導入している地域ボランティアによる無料の輸送サービスである。



・運行は市が運行委員会に委託(車両貸与、実費、保険代等の必要経費)しており、各地区のコミュニティセンターにて事前登録・事前予約などを行っている。

・運行内容は各運行委員会で異なる(下表参照)。

■運行概要

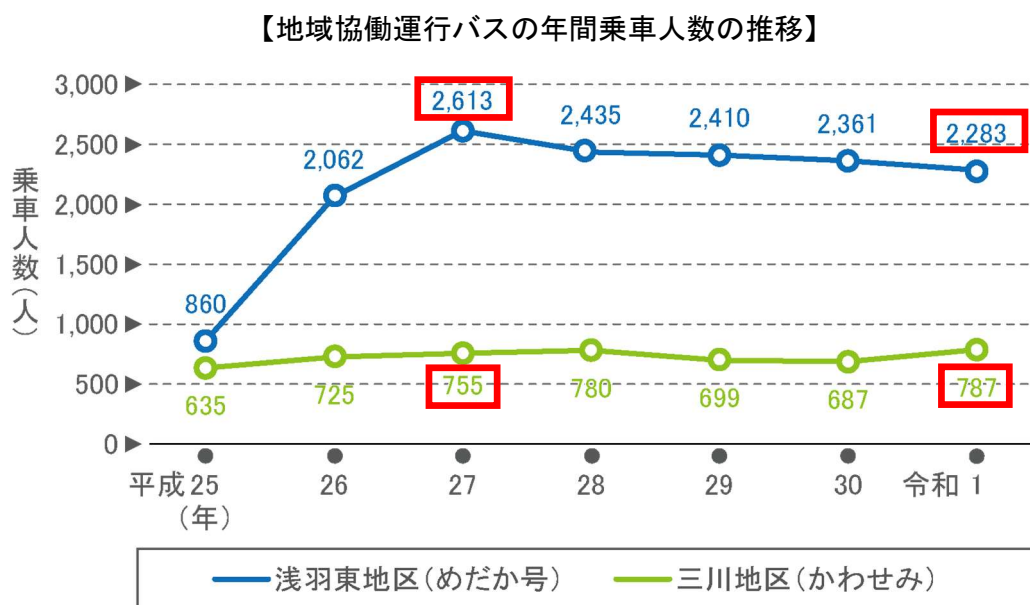
| 地区(愛称) | 運行方法 | 運行日・時間 | 主な目的地※ | 運転登録者 |
|-----------------|-----------|-------------------------|-------------------------|-------|
| 浅羽東地区 (めだか号) | 停留所型 | 火曜日～土曜日 8:30～17:00 | パティ、浅羽支所、コミセンなど | 13人 |
| 三川地区 (かわせみ) | ドア・ツー・ドア型 | 月曜日～土曜日 8:00～17:00程度 | パティオ、月見の里学遊館、磐田市立総合病院など | 26人 |

※市外の目的地にも対応

(資料：袋井市協働まちづくり課)

【利用状況】

- ・年間乗車人数は、浅羽東地区(めだか号)が平成27年度以降、微減傾向にあり、三川地区(かわせみ)はほぼ横ばいで推移している。(注：各地区で年間の運行日数は異なる)
- ・令和元年度の「1日あたりの平均乗車人数」は、浅羽東地区(めだか号)が10.4人、三川地区(かわせみ)は4.1人となっている。
- ・また、令和元年度の「利用者1人あたりの運行経費」は、浅羽東地区(めだか号)が約650円/人、三川地区(かわせみ)が約1,900円/人となっている。



(資料：袋井市協働まちづくり課)

(6) タクシー

【運行状況】

- ・本市には3社のタクシー事業者(袋井交通、袋井タクシー、森町タクシー)が存在しており、袋井交通(株)においては各所に車庫や乗り場を有している。
- ・なお、令和2年度時点で自主運行バスやデマンドタクシーの運行委託は、市外のタクシー事業者2社に行っている。
- ・また、各事業者の保有する車両のうち、ユニバーサルデザインタクシーの割合は1割未満となっている。



■市内タクシー事業者の車両内訳

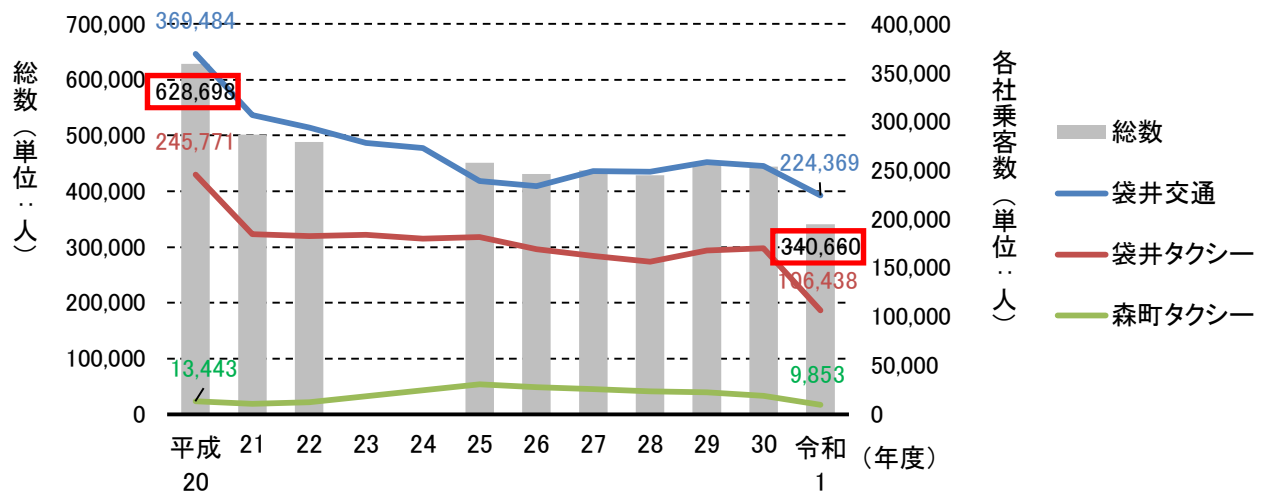
| 事業者名 | 所管営業所 | 特大 | 大型 | 普通 | 福祉 | UD※ |
|------------|---------------------------------------|----|----|-----|----|-----------|
| 袋井交通株式会社 | 本社(新屋)、田町車庫、浅羽車庫、三門町乗り場 他、各所に乗り場あり | 2台 | - | 25台 | 1台 | 2台 |
| 袋井タクシー株式会社 | 本社(山科) | 1台 | - | 26台 | 1台 | - |
| 森町タクシー合資会社 | 山梨営業所 | 1台 | - | 7台 | - | - |

※UD：ユニバーサルデザイン

(資料：静岡県タクシー協会ホームページ)

【利用状況】

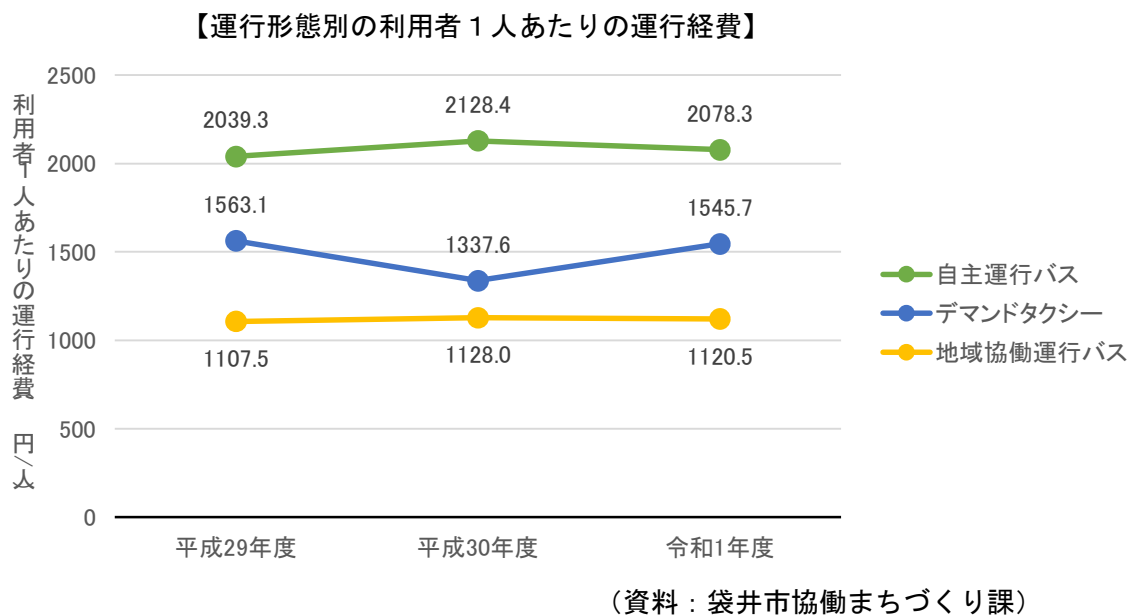
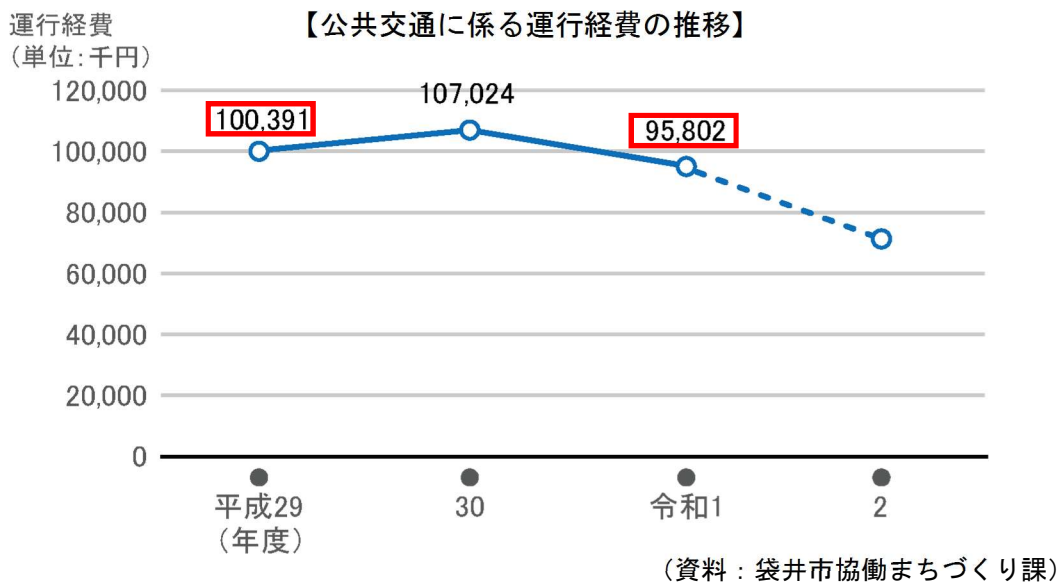
- ・市内3社の年間乗車人数の推移を見ると、直近5年を見るとほぼ横ばいであるが、10年前と比較すると約3割減となっている。
- ・なお、令和1年度は新型コロナウイルスの影響で大幅減となっている。



(資料：袋井市統計台帳)

(7) 公共交通に係る行政負担

- ・公共交通の運行に必要な市が負担する経費は、令和元年度で約1億円を要している。これまで増加傾向にあったが、近年は横ばいで推移している。
- ・令和2年度には遠州鉄道(株)の路線廃止に伴い、経費は減ることが予想される。
- ・公共交通に対する市民1人あたりの負担額は、約1,100円(人口88,221人)となっている。



3 移動ニーズ調査

3-1 移動ニーズに関するヒアリング調査

(1) 調査目的

地域の移動実態及び移動ニーズを把握するため、アンケート調査を実施した。

また、地域協働運行バスを運行する三川地区や浅羽東地区においては、地域協働運行バスの利用実態と今度の継続意向について把握するためヒアリング調査を実施した。(「3-4 地域協働運行バスヒアリング調査」の内容に該当)

(※当初は 7 地区の地域住民代表を対象としたヒアリング調査を予定していたが、新型コロナウイルスの影響により、コミュニティセンター職員を対象としたアンケート調査に変更して実施)

(2) 調査概要

本調査の概要は以下とおりである。

【調査期間】 令和 2 年 7 月末～9 月 15 日(火)

【調査対象】

- ・コミュニティセンターの職員(14 地区)
- ・地域協働運行バス運営委員会・運営事務局(2 地区)

【調査方法】

- ・コミュニティセンターの職員(14 地区)…メールによるアンケート調査
- ・地域協働運行バス運営委員会・運営事務局(2 地区)…ヒアリング調査

【調査内容】

- ・目的別(買い物、通院、その他)の地域の移動傾向(車を運転する方/運転しない方)
- ・既存の公共交通の改善点・意見
- ・地域の移動の課題など

(3) 目的別の移動ニーズの整理

目的別（買い物、通院、それ以外）の移動ニーズ及び、移動手段別の改善点を以下に整理した。

① 買い物

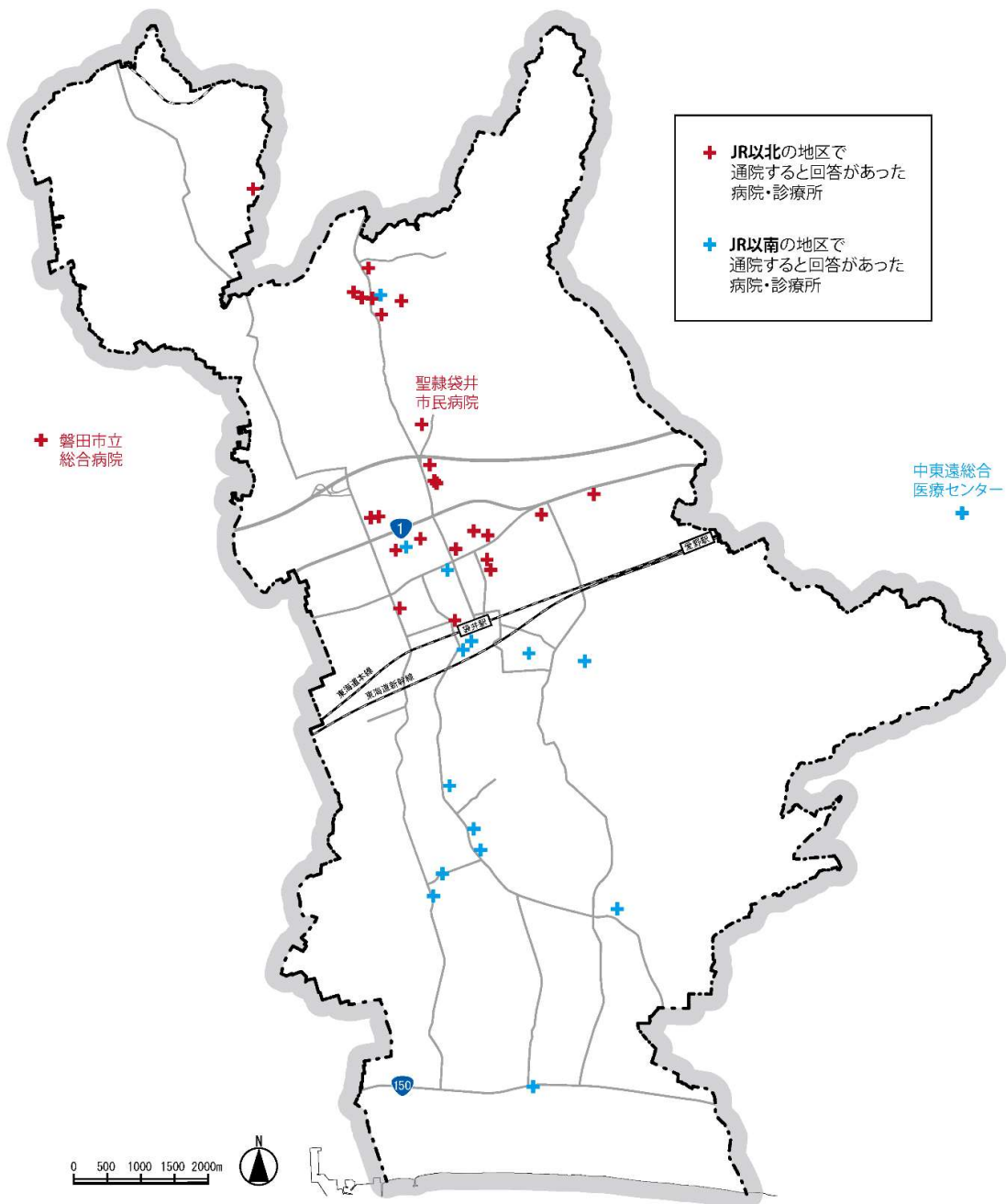
※運転できる人と運転できない人の両方が回答している施設を地区の傾向として整理

- ・ 買い物の時間帯は、多くの地区で比較のお客さんが少ない「午前中」との回答が多い
- ・ 北部地域：三川・山名地区は上山梨の商業施設（イオン・パティオ、マム）へ行く傾向
- ・ 中央地域：袋井駅以北の地区は比較的近くの商業施設（バロー、ピアゴ等）へ行く傾向
- ・ 南部地域：「パディ」や「イオンタウン大須賀」へ行く傾向



②通院

- ・全体の傾向として総合病院へ通院する場合、JR以北の地区は「磐田市立総合病院」、JR以南の地区は「中東遠総合医療センター」へ行く傾向
- ・現在「中東遠総合医療センター」へ行く場合、複数のバスを乗り継いでいる人も存在
- ・診療所については、車を運転できる人は遠くの診療所へ行くケースもあるが、北部地域・中央地域ではJR以北の診療所、南部地域ではJR以南（旧・浅羽町内や袋井駅南口）の診療所へ行く傾向。特に、三川地区と山名地区は、「上山梨」や「森町方面」の診療所へ行く傾向
- ・通院の時間帯は主に「午前中」との回答が多い



③その他の目的（買い物と通院以外）

- ・買い物と通院以外の目的地としては、概ね全地区共通で地区内の「コミュニティセンター」及び「公会堂」へ行く傾向
- ・北部地域・中央地域では、「月見の里遊学館、月見の里公園（グランドゴルフ）」の回答が多い
- ・北部地域・中央地域・南部地域のいずれも「老人福祉センター白雲荘」との回答があったが、近隣地区以外は主に車を運転している人のみの回答
- ・その他、北部地域・中央地域では「市役所・図書館」、南部地域では「浅羽支所・メロープラザ」



(5) 移動手段別の改善点の整理

既存の公共交通の改善点・意見について以下に整理した。

① 路線バス（秋葉バス）

- ・特に、浅羽北地区、笠原地区において、主に朝・夕に通勤通学手段として利用されているが、昼間時は買い物・通院目的は利用できない状況にある

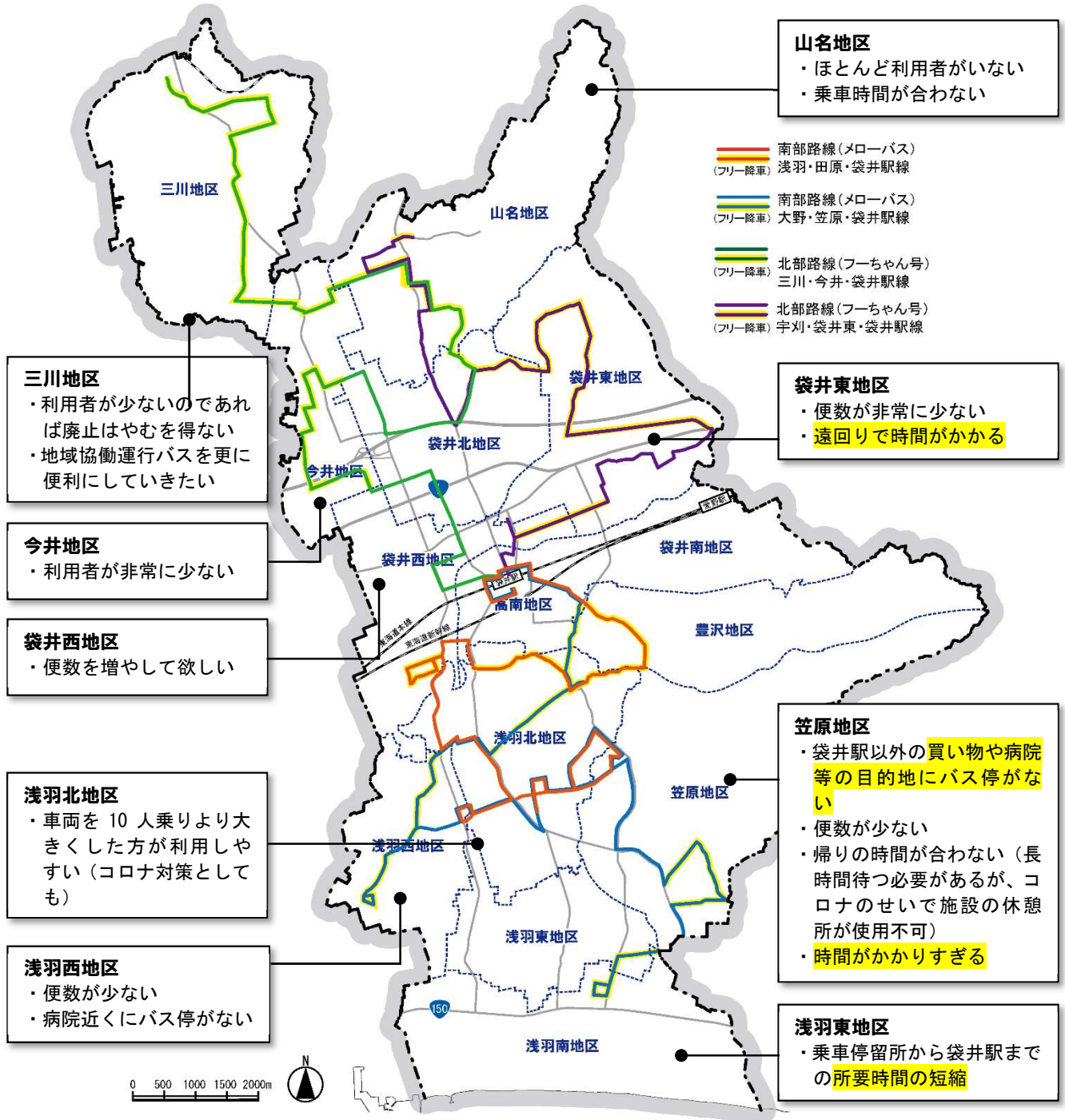


②自主運行バス

- ・目的地までの所要時間が長いこと、便数が少なく帰りのなど時間が合わないことが改善点として挙げられた。

(なお、便数に関しては、令和3年度の運行見直しで増便する予定である)

- ・自主運行バスとデマンドタクシーを混同した回答を見受けられた。



③デマンドタクシー

- ・運行時間が決まっており、病院の帰りなど時間が合わないことが課題となっている。
- ・また、南部地域においては市内の移動に限定されておりニーズ（掛川、磐田方面）に対応できていない。



④地域協働運行バス

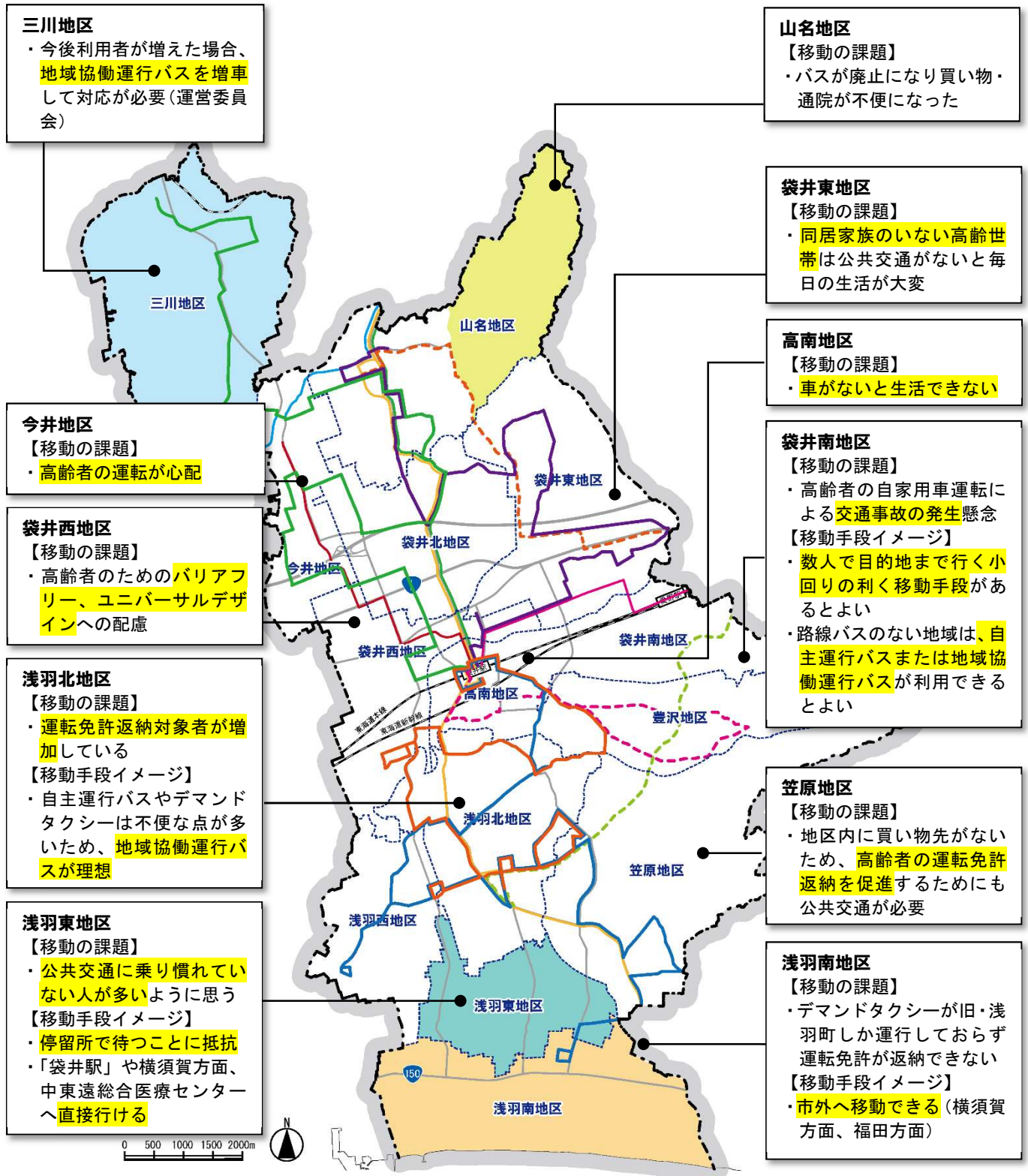
※地域協働運行バス運営事務局（コミュニティセンター）へのヒアリングに基づき整理

- ・運行上の課題としては、現在は目的地まで乗り継ぎが何度か必要なケースもあるため、利用者から**直接目的地へ行きたい**との意見がある。
- ・運営上の課題としては、**運転手の担い手不足**がある。



(6) 地域の移動課題と必要な移動手段のイメージ整理

- ・全体的に高齢ドライバーによる運転を心配するが、移動手段が十分でないとの回答が多かった。
- ・今後必要な移動手段のイメージを中心に以下に整理した。高齢者の移動としては、「地域協働運行バス」の運行形態が望まれている。



3-2 公共交通運行事業者ヒアリング調査

(1) 調査目的

自主運行バスとデマンドタクシーについて利用者の意向を把握するため、運行事業者に対するヒアリング調査を実施した。

(2) 調査概要

本調査の概要は以下とおりである。

【調査日】 令和2年9月29日(火)、9月30日(水)

【調査対象】

- ・自主運行バス受託事業者 : 遠鉄アシスト株式会社
- ・デマンドタクシー受託事業者 : 遠鉄タクシー株式会社

【調査方法】 事前にアンケート調査を実施した上で、ヒアリング調査を実施

【調査内容】

- ・自主運行バスもしくはデマンドタクシーの利用傾向
- ・利用者・運転手それぞれから見た運行の改善点 など

(3) 調査結果

本調査で得られた意見概要を以下に整理するとともに、路線別の意見については次ページに図示した。

■意見概要

| 対象 | 内容 | ヒアリング結果 |
|--------------|------|--|
| 自主運行 バス | 利用傾向 | <ul style="list-style-type: none"> ・全体的に利用が少なく常連客が多い(特定の人の専用車になっている路線もある) ・利用は午前1便に集中 ・北部地域では「イオン・パティオ」へ行く人が多いと思われる ・南部地域ではバスの利用が少ないが、「白雲荘」や「風見の丘」など高台にあり自転車で行きにくい施設はバスが利用されている ・三川地区では行きは利用があるが、帰りは利用されていない |
| | 改善点 | <ul style="list-style-type: none"> ・高齢の利用者が多いため、目的地の前で降車したいという要望を聞く ・袋井駅南にある診療所で降車したいという要望を聞く。現在は袋井駅で降車して歩いて行っている(バス停があるとよい) ・イオン・パティオでの滞在時間は1時間程度が好ましい(現在は30分で1本逃すとかなの待ち時間あり) ・車両の段差が大きく、高齢者の乗り降りが困難である(運転手全員が一致する意見) ・車両が一般車のため、バスと認識されていないように感じる |
| | その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・特に、南部地域はバス利用が非常に少なく、居住者はバスを使わない印象(高齢になっても軽自動車や自転車で移動) ・現在の利用者はバスに合わせて生活しており、現状維持を望む一方、利用できない人からは改善の意見がある。両者半々の意見 |
| デマンド タクシー | 利用傾向 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用は主に高齢者で、常連客が多い ・特に「通院」目的の利用が多い ・時間帯は午前が多く 8:00~10:00 がピークで、午前中で往復利用が多い ・乗り合うことは少なく、多くが1人乗車 |
| | 改善点 | <ul style="list-style-type: none"> ・中東遠総合医療センター線は停留所が決められているが、高齢者が多いため自宅近くから乗車したい人が多いと思われる ・「袋井駅」へ直接行って欲しいとの意見も一部で聞かれる ・中東遠総合医療センター帰りの予約時間が合わない(終了時間わからず) |

調査から得られた自主運行バスとデマンドタクシーの利用傾向と改善点につ

いて、路線別に以下に整理した。



3-3 高校生WEBアンケート調査

(1) 調査目的

高校生の通学時の移動手段や公共交通に対する意向を把握するため、市内在住の高校生を対象にWEBアンケート調査を実施した。

(2) 調査概要

本調査の概要は以下とおりである。

【調査期間】 令和2年9月11日(金)～9月18日(金)

【調査対象】 市内在住の高校1、2年生(対象高校は以下の7校)

- ①袋井高校、②袋井商業高校、③磐田南高校、④磐田北高校、
⑤掛川西高校、⑥横須賀高校、⑦遠江総合高校

注)①、②については市内外の高校生が対象

【調査方法】 WEB アンケート調査

【調査内容】

- ・高校への通学手段
- ・バスの改善点 など

(3) 実施結果

各高校における回収状況は以下のとおりであった。

| 高 校 名 | 配布数 | 回収数 | 回収率 |
|---------|----------|---------|-------|
| ①袋井高校 | 600 票 | 587 票 | 97.8% |
| ②袋井商業高校 | 320 票 | 283 票 | 88.4% |
| ③磐田南高校 | 160 票 | 59 票 | 36.9% |
| ④磐田北高校 | 140 票 | 53 票 | 37.9% |
| ⑤掛川西高校 | 662 票※ | 40 票 | — |
| ⑥横須賀高校 | 328 票※ | 74 票 | — |
| ⑦遠江総合高校 | 480 票※ | 78 票 | — |
| 合計 | 2,690 票※ | 1,174 票 | — |

※袋井市民以外を含めた配布数

(4) 調査結果

①市内通学者(袋井高校、袋井商業高校)、②市外通学者(袋井市民)に大別してアンケート調査結果を整理した。

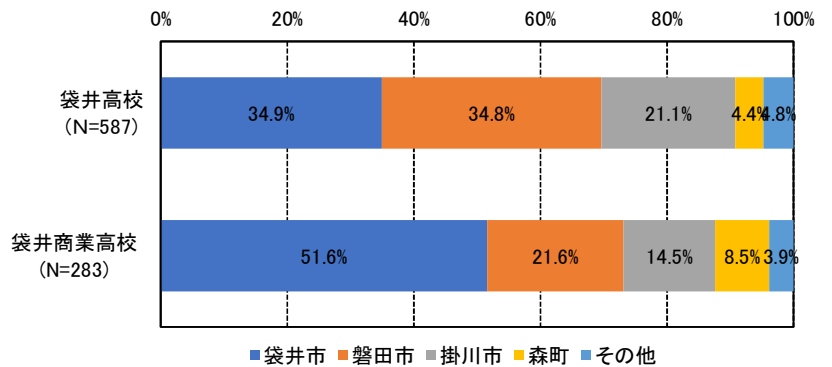
①市内通学者

【居住地】

- ・袋井高校の回答者は、市内と磐田市在住が3割以上を占めた。
- ・袋井商業高校の回答者は、過半数(5割以上)が市内在住者であった。

| 選択肢 | 袋井高校 | 袋井商業高校 |
|-----|------|--------|
| 袋井市 | 205 | 146 |
| 磐田市 | 204 | 61 |
| 掛川市 | 124 | 41 |
| 森町 | 26 | 24 |
| その他 | 28 | 11 |
| 合計 | 587 | 283 |

(単位:人)

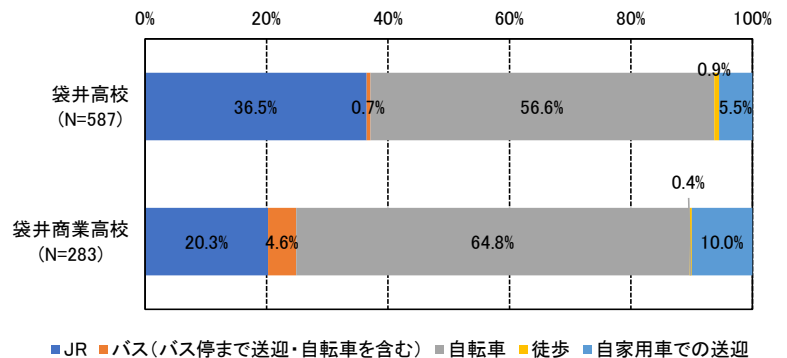


【代表交通手段】(※複数選択の場合は最も上位の移動手段で集計)

- ・代表交通手段は、いずれも「自転車」が最も多い(袋井高校:5割以上、袋井商業高校:6割以上)。
- ・JRの利用は、袋井高校で4割程度、袋井商業高校で2割程度となっていた。
- ・バスの利用は、袋井高校で1%未満、袋井商業高校で4.6%と非常に少ない。
- ・送迎は、ともに1割もしくはそれ以下で、袋井高校より袋井商業高校の割合の方が高い。

| 選択肢 | 袋井高校 | 袋井商業高校 |
|----------|------|--------|
| JR | 214 | 57 |
| バス | 4 | 13 |
| 自転車 | 332 | 182 |
| 徒歩 | 5 | 1 |
| 自家用車での送迎 | 32 | 28 |
| 合計 | 587 | 281 |

(単位:人)

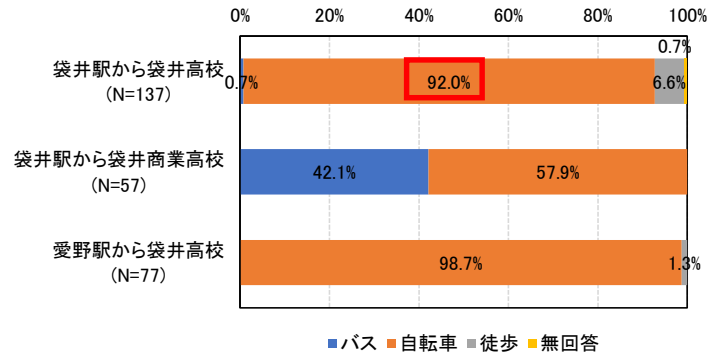


【JR利用者：駅から学校までの交通手段】

- ・高校最寄りのバス路線がない袋井高校は、9割以上が「自転車」となっていた。
- ・袋井商業高校は、「自転車」と「バス」が半々程度の割合となっていた。

| 選択肢 | 袋井駅から袋井高校 | 袋井駅から袋井商業高校 | 愛野駅から袋井高校 |
|-----|-----------|-------------|-----------|
| バス | 1 | 24 | 0 |
| 自転車 | 126 | 33 | 76 |
| 徒歩 | 9 | 0 | 1 |
| 無回答 | 1 | 0 | 0 |
| 合計 | 137 | 57 | 77 |

(単位:人)



【JR利用者：袋井商業高校 (N=24人) で袋井駅から学校までのバスに対する不満な点】

- ・バスの不満な点としては、「ちょうど良い時間にバスがない」との回答が第1位、2位で最も票数を集めた。
- ・その他、点数換算の結果では、「バスが遅れる・時間通りに来ない」「バスが混んでいる・座れない」「バス停に屋根やベンチがない」という回答が高くなっていた。

| 選択肢 | 第1位 | 第2位 | 第3位 | 点数換算 |
|--------------------|-----|-----|-----|------|
| ちょうど良い時間にバスがない | 9 | 5 | 0 | 37 |
| 時間がかかる | 1 | 0 | 3 | 6 |
| バスが遅れる・時間通りに来ない | 4 | 2 | 4 | 20 |
| バス停が学校の近くにない | 0 | 0 | 2 | 2 |
| バスの運賃・定期代が高い | 1 | 1 | 1 | 6 |
| バスが混んでいる・座れない | 3 | 5 | 2 | 21 |
| バス停に屋根やベンチがない | 3 | 2 | 4 | 17 |
| 電車との乗り継ぎが悪い | 1 | 2 | 1 | 8 |
| バスの路線や行先が複雑でわかりにくい | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 駅前にバスを待つスペースがない | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 特にない | 2 | 1 | 2 | 10 |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 0 |

点数換算：第1位＝3点、第2位＝2点、第3位＝1点

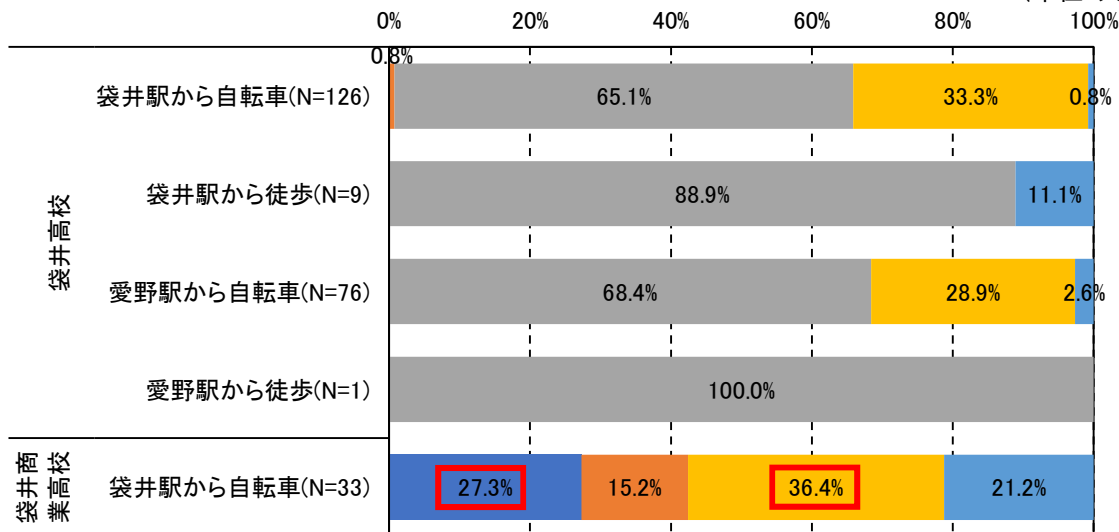
(単位:票)

【JR利用者でバス以外の移動手段：通学にバスを考えたことがあるか】

- ・現在、駅から自転車・徒歩で通学している学生に対して、通学にバスを利用することを考えたことがあるかどうかを尋ねた。
- ・駅からのバスがない袋井高校では、「通学に使えるバス路線が存在しない」の割合がどの手段でも最も高く、「バスの利用は考えなかった」という回答は3割程度であった。
- ・袋井商業高校では、「バスの利用は考えなかった」が4割程度と最も多く、次いで「バスを利用していたが、利用をやめた」が3割程度を占めた。
- ・バスが選択肢になっていないあるいは、選択されても途中で自転車に轉換していることがわかる。

| 選択肢 | 袋井高校 | | | | 袋井商業高校 |
|----------------------------|----------|---------|----------|---------|----------|
| | 袋井駅から自転車 | 袋井駅から徒歩 | 愛野駅から自転車 | 愛野駅から徒歩 | 袋井駅から自転車 |
| バスを利用していたが、利用をやめた | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| バスで通学しようと思っていたが、不便なのであきらめた | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 通学に使えるバス路線が存在しない | 82 | 8 | 52 | 1 | 0 |
| バスの利用は考えなかった | 42 | 0 | 22 | 0 | 12 |
| その他・無回答 | 1 | 1 | 2 | 0 | 7 |
| 近いのでバスに乗る必要がない | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 126 | 9 | 76 | 1 | 33 |

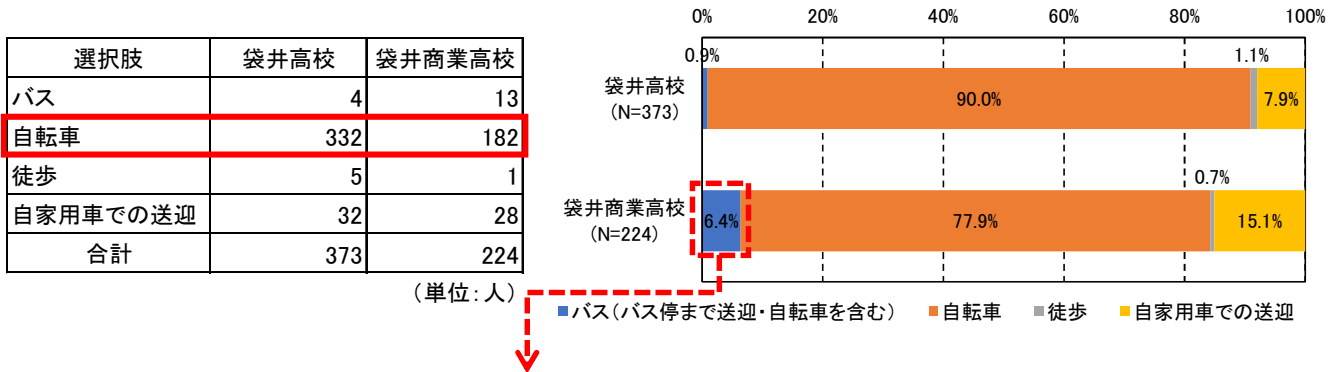
(単位:人)



- バスを利用していたが、利用をやめた
- バスで通学しようと思っていたが、不便なのであきらめた
- 通学に使えるバス路線が存在しない
- バスの利用は考えなかった
- その他・無回答
- 近いのでバスに乗る必要がない

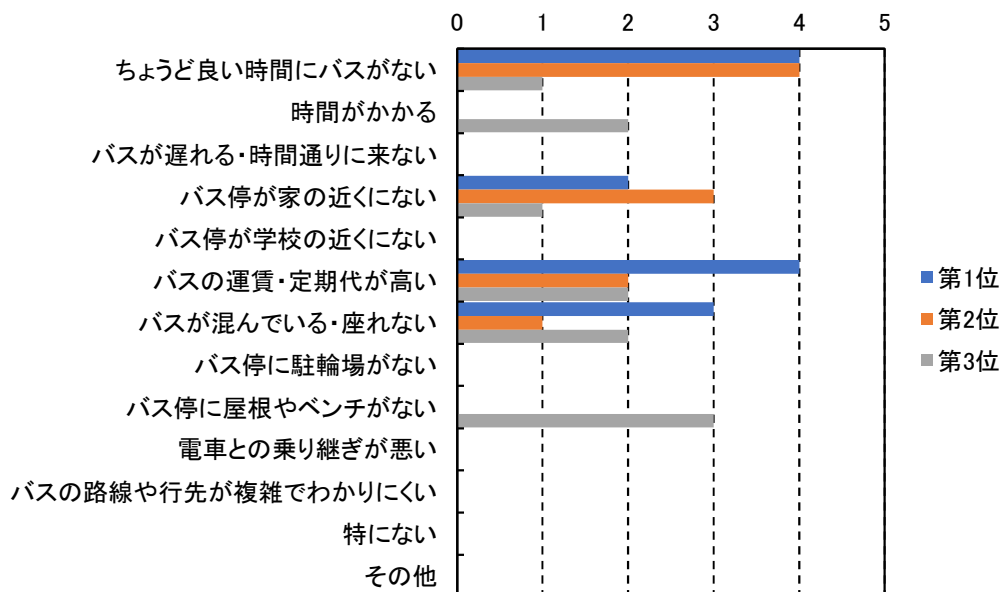
【JR利用者以外：学校までの交通手段】

- ・JR 以外で通学している学生の学校までの交通手段は、袋井高校・袋井商業高校ともに「自転車」が最も多く、いずれも 8、9 割を占めていた。
- ・「自家用車での送迎」は、袋井高校で 1 割程度、袋井商業高校で 2 割程度であった。
- ・「バス」は、袋井高校・袋井商業高校ともに 1 割未満と非常に少ない割合であった。



【JR利用者以外：袋井商業高校 (N=13) で学校までのバスに対する不満な点】

- ・自宅から袋井商業高校までバスを利用して通学している学生にバスの不満を聞いたところ、「ちょうど良い時間にバスがない」が最も多く、「バスの運賃・定期代が高い」が続いている。
- ・詳細は次ページの表を参照。



■袋井商業高校へバスを利用している人（JRは不使用）のバスに対する不満ベスト3

| 選択肢 | 第1位 | 第2位 | 第3位 | 点数換算 |
|--------------------|-----|-----|-----|------|
| ちょうど良い時間にバスがない | 4 | 4 | 1 | 21 |
| 時間がかかる | 0 | 0 | 2 | 2 |
| バスが遅れる・時間通りに来ない | 0 | 0 | 0 | 0 |
| バス停が家の近くにない | 2 | 3 | 1 | 13 |
| バス停が学校の近くにない | 0 | 0 | 0 | 0 |
| バスの運賃・定期代が高い | 4 | 2 | 2 | 18 |
| バスが混んでいる・座れない | 3 | 1 | 2 | 13 |
| バス停に駐輪場がない | 0 | 0 | 0 | 0 |
| バス停に屋根やベンチがない | 0 | 0 | 3 | 3 |
| 電車との乗り継ぎが悪い | 0 | 0 | 0 | 0 |
| バスの路線や行先が複雑でわかりにくい | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 特になし | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 0 |

(単位:票)

【JR・バス利用以外：通学にバスを考えたことがあるか】

- ・自転車・送迎による通学者では、「バスの利用は考えなかった」が最も高い割合を占めており、バスが通学の選択肢になっていないと考えられる。
- ・袋井高校の「送迎」による通学者では、「バスで通学しようと思っていたが、不便なのであきらめた」の割合が3割程度を占めた。
- ・バス通学から他の手段に転換した人数は多くはない。

| 選択肢 | 袋井高校 | | | 袋井商業高校 | | |
|----------------------------|------|----|----|--------|----|----|
| | 自転車 | 徒歩 | 送迎 | 自転車 | 徒歩 | 送迎 |
| バスを利用していたが、利用をやめた | 6 | 0 | 2 | 10 | 0 | 1 |
| バスで通学しようと思っていたが、不便なのであきらめた | 7 | 0 | 9 | 11 | 0 | 5 |
| 通学に使えるバス路線が存在しない | 81 | 0 | 8 | 6 | 0 | 3 |
| バスの利用は考えなかった | 232 | 0 | 12 | 142 | 0 | 18 |
| その他・無回答 | 6 | 0 | 1 | 13 | 0 | 1 |
| 近いのでバスに乗る必要がない | 0 | 5 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 合計 | 332 | 5 | 32 | 182 | 1 | 28 |

(単位:人)



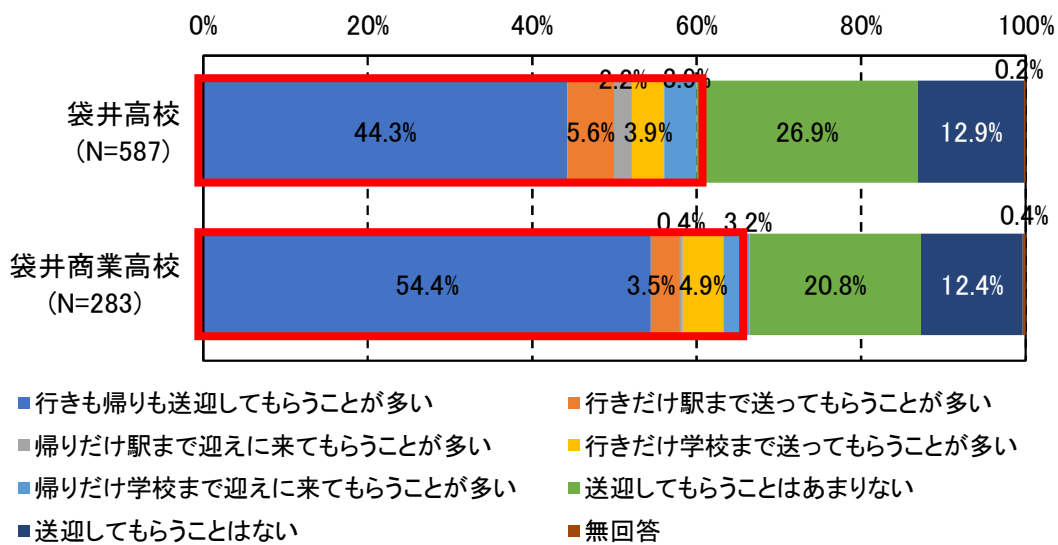
- バスを利用していたが、利用をやめた
- バスで通学しようと思っていたが、不便なのであきらめた
- 通学に使えるバス路線が存在しない
- バスの利用は考えなかった
- その他・無回答
- 近いのでバスに乗る必要がない

【全体：雨の日の送迎】

・雨の日に何らかの形で送迎をしてもらうことがあるとの回答は、袋井高校・袋井商業高校ともに6割以上となっていた。

| 選択肢 | 袋井高校 | 袋井商業高校 | 合計 |
|-----------------------|------|--------|-----|
| 行きも帰りも送迎してもらうことが多い | 260 | 154 | 414 |
| 行きだけ駅まで送ってもらうことが多い | 33 | 10 | 43 |
| 帰りだけ駅まで迎えに来てもらうことが多い | 13 | 1 | 14 |
| 行きだけ学校まで送ってもらうことが多い | 23 | 14 | 37 |
| 帰りだけ学校まで迎えに来てもらうことが多い | 23 | 9 | 32 |
| 送迎してもらうことはあまりない | 158 | 59 | 217 |
| 送迎してもらうことはない | 76 | 35 | 111 |
| 無回答 | 1 | 1 | 2 |
| 合計 | 587 | 283 | 870 |

(単位：人)



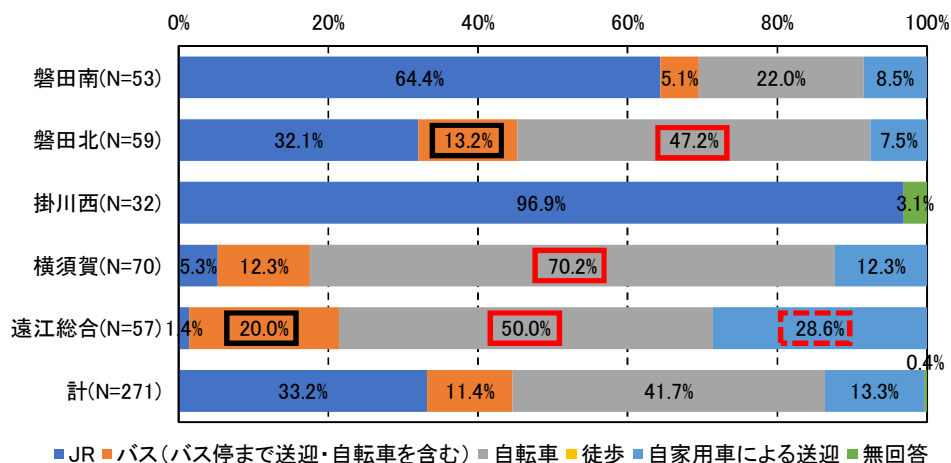
②市外通学者

【代表交通手段】（※複数選択の場合は最も上位の移動手段で集計）

- ・通学時の代表交通手段は、掛川西高校、磐田南高校は「JR」が半数以上を占めた。
- ・磐田北高校、遠江総合高校、横須賀高校では「自転車」の割合が最も高く、横須賀高校では7割以上を占めた。また、磐田北高校は JR より「自転車」の割合が高かった。
- ・「バス」の割合が比較的高い(2割程度)のは、遠江総合高校、磐田北高校である。
- ・掛川西高校を除き、「自家用車による送迎」が1割程度存在しており、中でも「遠江総合高校」では3割程度を占めた。

| 選択肢 | 磐田南 高校 | 磐田北 高校 | 掛川西 高校 | 横須賀 高校 | 遠江総合 高校 | 合計 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----|
| JR | 38 | 17 | 31 | 3 | 1 | 90 |
| バス | 3 | 7 | 0 | 7 | 14 | 31 |
| 自転車 | 13 | 25 | 0 | 40 | 35 | 113 |
| 徒歩 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 自家用車による送迎 | 5 | 4 | 0 | 7 | 20 | 36 |
| 無回答 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 合計 | 59 | 53 | 32 | 57 | 70 | 271 |

(単位:人)



【JR利用者：乗車する駅】

- ・JR利用者の乗車駅はいずれの高校でも「袋井駅」が圧倒的に多い。

| 選択肢 | 磐田南 高校 | 磐田北 高校 | 掛川西 高校 | 横須賀 高校 | 遠江総合 高校 | 合計 |
|-----|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|----|
| 袋井駅 | 36 | 15 | 24 | 2 | 1 | 78 |
| 愛野駅 | 2 | 2 | 7 | 0 | 0 | 11 |
| 無回答 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 合計 | 38 | 17 | 31 | 3 | 1 | 90 |

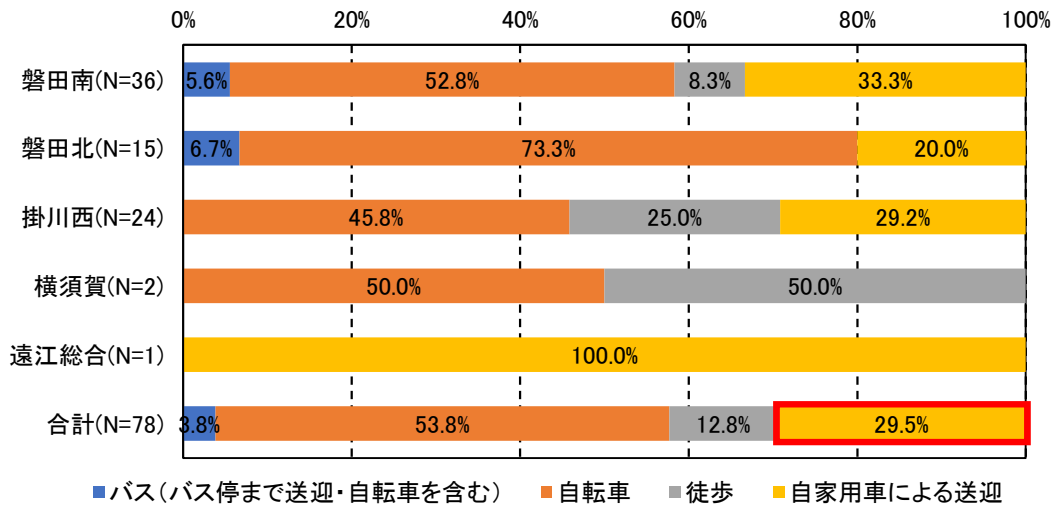
(単位:人)

【JR利用者：袋井駅までの交通手段】

- ・袋井駅利用者の駅までの交通手段は、「自転車」が最も多く全体で 5 割程度を占めていた。次いで、「自家用車による送迎」が全体で 3 割程度を占めている。
- ・「バス」は1割未満にとどまっていた。

| 選択肢 | 磐田南 高校 | 磐田北 高校 | 掛川西 高校 | 横須賀 高校 | 遠江総合 高校 | 合計 |
|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|----|
| バス | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 自転車 | 19 | 11 | 11 | 1 | 0 | 42 |
| 徒歩 | 3 | 0 | 6 | 1 | 0 | 10 |
| 自家用車での送迎 | 12 | 3 | 7 | 0 | 1 | 23 |
| 合計 | 36 | 15 | 24 | 2 | 1 | 78 |

(単位:人)

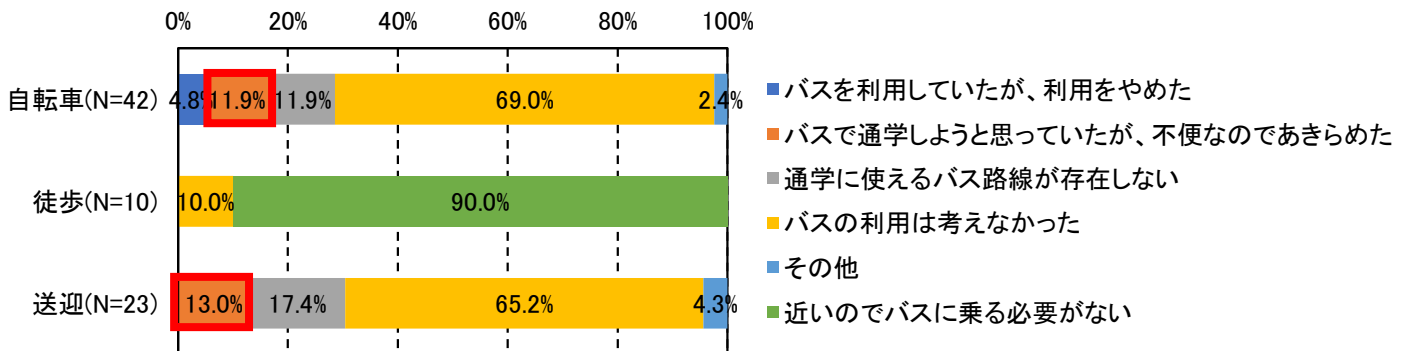


【JR利用者で袋井駅までバス以外の手段：通学にバスを考えたことがあるか】

- ・自転車利用者と送迎利用者の1割はバスの利用意向があったがきらめている。
- ・また、「バスの利用は考えなかった」が7割程度を占めており、バスが選択肢に入っていないと考えられる。
- ・バス利用から転換した人数はあまり多くない。(1割未満)

| 選択肢 | 自転車 | 徒歩 | 送迎 |
|----------------------------|-----|----|----|
| バスを利用していたが、利用をやめた | 2 | 0 | 0 |
| バスで通学しようと思っていたが、不便なのであきらめた | 5 | 0 | 3 |
| 通学に使えるバス路線が存在しない | 5 | 0 | 4 |
| バスの利用は考えなかった | 29 | 1 | 15 |
| その他 | 1 | 0 | 1 |
| 近いのでバスに乗る必要がない | | 9 | |
| 合計 | 42 | 10 | 23 |

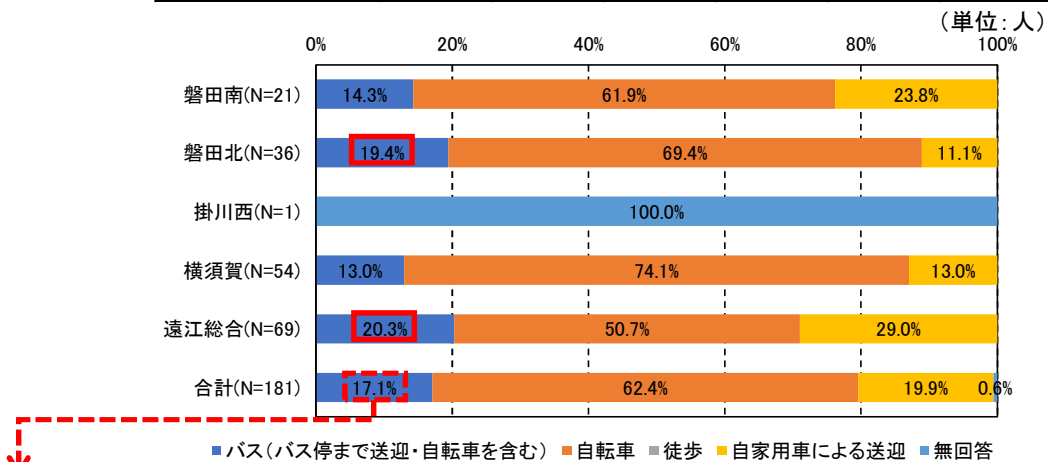
(単位:人)



【JR利用者以外：学校までの交通手段】

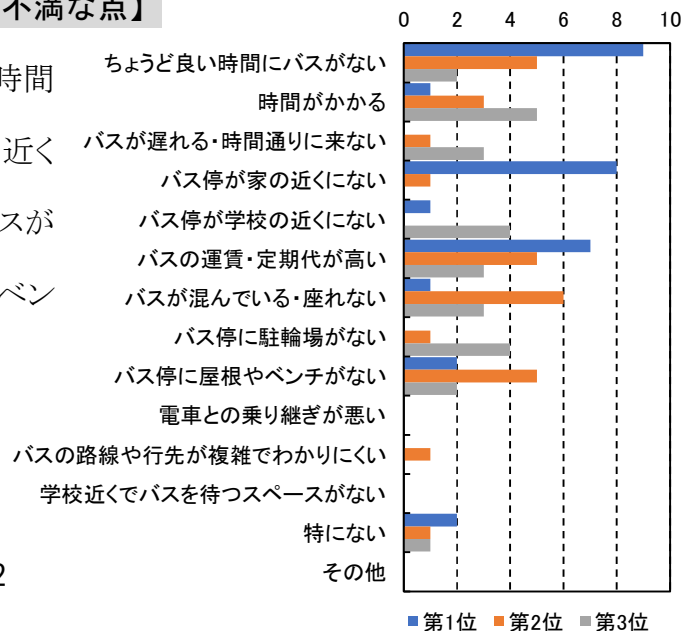
- ・JR利用者以外の通学手段では、「自転車」が全体の6割以上と非常に多い割合を占め、次いで「バス」・「送迎」がそれぞれ2割未満となっていた。
- ・学校別では、磐田北高校、横須賀高校で「自転車」の割合が他校よりも高く、磐田北高校と遠江総合高校では「バス」の割合が2割程度と比較的高かった。
- ・磐田北高校、横須賀高校は「送迎」の割合が低く、遠江総合高校は「送迎」の割合が高かった。(3割)

| 選択肢 | 磐田南 高校 | 磐田北 高校 | 掛川西 高校 | 横須賀 高校 | 遠江総合 高校 | 合計 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----|
| バス | 3 | 7 | 0 | 7 | 14 | 31 |
| 自転車 | 13 | 25 | 0 | 40 | 35 | 113 |
| 徒歩 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 自家用車による送迎 | 5 | 4 | 0 | 7 | 20 | 36 |
| 無回答 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 合計 | 21 | 36 | 1 | 54 | 69 | 181 |



【JR利用者以外：バス利用者のバスの不満な点】

- ・バス利用者の不満な点は、「ちょうど良い時間にバスがない」が最も多く、「バス停が家の近くにない」「バスの運賃・定期代が高い」「バスが混んでいる・座れない」「バス停に屋根やベンチがない」で回答が多くなっていた。
- ・詳細は次ページの表を参照。



■バス利用者（JRは不使用）のバスに対する不満な点ベスト3

| 選択肢 | 第1位 | 第2位 | 第3位 | 点数換算 |
|--------------------|-----|-----|-----|------|
| ちょうど良い時間にバスがない | 9 | 5 | 2 | 39 |
| 時間がかかる | 1 | 3 | 5 | 14 |
| バスが遅れる・時間通りに来ない | 0 | 1 | 3 | 5 |
| バス停が家の近くにない | 8 | 1 | 0 | 26 |
| バス停が学校の近くにない | 1 | 0 | 4 | 7 |
| バスの運賃・定期代が高い | 7 | 5 | 3 | 34 |
| バスが混んでいる・座れない | 1 | 6 | 3 | 18 |
| バス停に駐輪場がない | 0 | 1 | 4 | 6 |
| バス停に屋根やベンチがない | 2 | 5 | 2 | 18 |
| 電車との乗り継ぎが悪い | 0 | 0 | 0 | 0 |
| バスの路線や行先が複雑でわかりにくい | 0 | 1 | 0 | 2 |
| 学校近くでバスを待つスペースがない | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 特になし | 2 | 1 | 1 | 9 |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 0 |

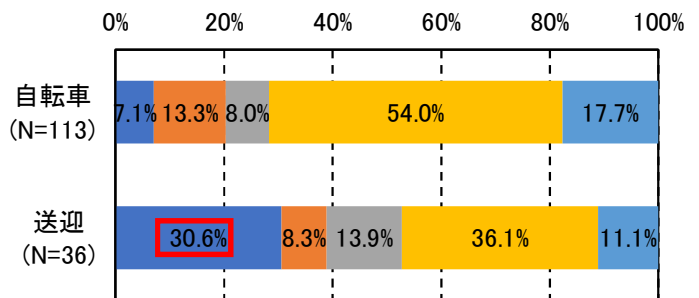
点数換算：第1位＝3点、第2位＝2点、第3位＝1点（単位：票）

【JR利用者以外で学校までバス以外：通学にバスを考えたことがあるか】

- ・送迎利用者の3割程度はバスからの転換（バスを利用していたが、利用をやめた）である。
- ・一方、「バスの利用は考えなかった」が、自転車利用者、送迎利用者とも最も多く（4、5割）、バスが選択肢になっていないことが分かる。

| 選択肢 | 自転車 | 送迎 |
|----------------------------|-----|----|
| バスを利用していたが、利用をやめた | 8 | 11 |
| バスで通学しようと思っていたが、不便なのであきらめた | 15 | 3 |
| 通学に使えるバス路線が存在しない | 9 | 5 |
| バスの利用は考えなかった | 61 | 13 |
| その他・無回答 | 20 | 4 |
| 合計 | 113 | 36 |

（単位：人）



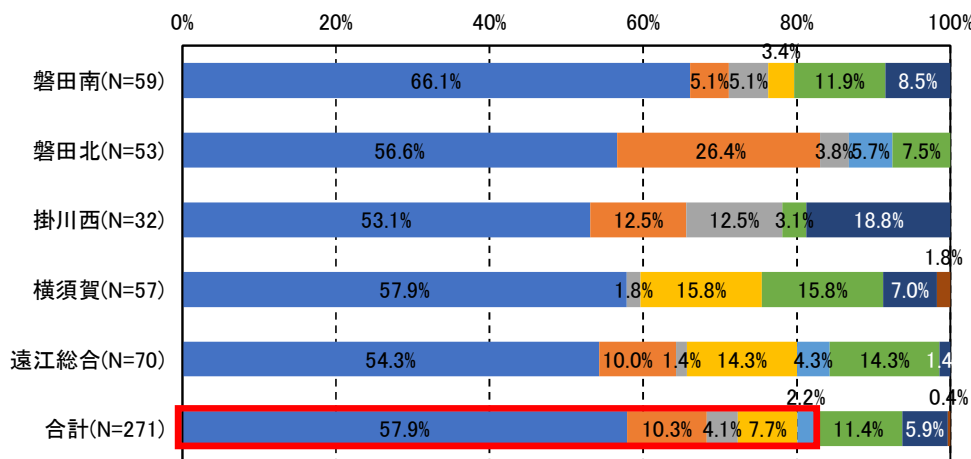
- バスを利用していたが、利用をやめた
- バスで通学しようと思っていたが、不便なのであきらめた
- 通学に使えるバス路線が存在しない
- バスの利用は考えなかった
- その他・無回答

【全体：雨の日の送迎】

- ・雨の日に何らかの形で「送迎」をしてもらっている人が、全体で8割以上を占めていた。
- ・そのうち、「往復での送迎」がいずれの高校も5割以上と高い割合を占めていた。

| 選択肢 | 磐田南 高校 | 磐田北 高校 | 掛川西 高校 | 横須賀 高校 | 遠江総合 高校 | 合計 |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----|
| 行きも帰りも送迎してもらうことがある | 39 | 30 | 17 | 33 | 38 | 157 |
| 行きに駅まで送ってもらうことがある | 3 | 14 | 4 | 0 | 7 | 28 |
| 帰りに駅まで迎えに来てもらうことがある | 3 | 2 | 4 | 1 | 1 | 11 |
| 行きに学校まで送ってもらうことがある | 2 | 0 | 0 | 9 | 10 | 21 |
| 帰りに学校まで迎えに来てもらうことがある | 0 | 3 | 0 | 0 | 3 | 6 |
| 送迎してもらうことはあまりない | 7 | 4 | 1 | 9 | 10 | 31 |
| 送迎してもらうことはない | 5 | 0 | 6 | 4 | 1 | 16 |
| 無回答 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 合計 | 59 | 53 | 32 | 57 | 70 | 271 |

(単位：人)



- 行きも帰りも送迎してもらうことがある
- 行きに駅まで送ってもらうことがある
- 帰りに駅まで迎えに来てもらうことがある
- 行きに学校まで送ってもらうことがある
- 送迎してもらうことはあまりない
- 送迎してもらうことはない
- 無回答

【高校別・居住地別の交通手段】

※左表：実数、右表：割合

袋井高校

【代表交通手段】

| 袋井高校 | JR | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車 | 計 |
|------|-----|----|-----|----|------|-----|
| 三川 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 7 |
| 今井 | 0 | 0 | 14 | 0 | 0 | 14 |
| 山名 | 0 | 0 | 34 | 0 | 4 | 38 |
| 袋井北 | 0 | 0 | 27 | 0 | 2 | 29 |
| 袋井東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 袋井西 | 0 | 0 | 19 | 0 | 0 | 19 |
| 袋井南 | 0 | 0 | 32 | 2 | 0 | 34 |
| 高南 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 5 |
| 豊沢 | 0 | 0 | 6 | 1 | 0 | 7 |
| 笠原 | 0 | 0 | 8 | 0 | 1 | 9 |
| 浅羽北 | 0 | 0 | 36 | 0 | 0 | 36 |
| 浅羽東 | 0 | 0 | 6 | 0 | 2 | 8 |
| 浅羽西 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 6 |
| 浅羽南 | 0 | 0 | 4 | 0 | 1 | 5 |
| 森町 | 4 | 2 | 15 | 0 | 5 | 26 |
| 磐田市 | 144 | 0 | 70 | 0 | 8 | 222 |
| 掛川市 | 61 | 2 | 58 | 0 | 7 | 128 |
| 計 | 209 | 4 | 347 | 3 | 30 | 593 |

【代表交通手段（割合）】

| 袋井高校 | JR | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車 | 計 |
|------------|-----|----|------|-----|------|------|
| 三川(N=7) | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 今井(N=14) | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 山名(N=38) | 0% | 0% | 89% | 0% | 11% | 100% |
| 袋井北(N=29) | 0% | 0% | 93% | 0% | 7% | 100% |
| 袋井東(N=0) | | | | | | |
| 袋井西(N=19) | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 袋井南(N=34) | 0% | 0% | 94% | 6% | 0% | 100% |
| 高南(N=5) | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 豊沢(N=7) | 0% | 0% | 86% | 14% | 0% | 100% |
| 笠原(N=9) | 0% | 0% | 89% | 0% | 11% | 100% |
| 浅羽北(N=36) | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 浅羽東(N=8) | 0% | 0% | 75% | 0% | 25% | 100% |
| 浅羽西(N=6) | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 浅羽南(N=5) | 0% | 0% | 80% | 0% | 20% | 100% |
| 森町(N=26) | 15% | 8% | 58% | 0% | 19% | 100% |
| 磐田市(N=222) | 65% | 0% | 32% | 0% | 4% | 100% |
| 掛川市(N=128) | 48% | 2% | 45% | 0% | 5% | 100% |
| 計(N=593) | 35% | 1% | 59% | 1% | 5% | 100% |

袋井商業高校

【代表交通手段】

| 袋井商業高校 | JR | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車 | 計 |
|--------|----|----|-----|----|------|-----|
| 三川 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 今井 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 6 |
| 山名 | 0 | 0 | 23 | 0 | 1 | 24 |
| 袋井北 | 0 | 0 | 29 | 2 | 1 | 32 |
| 袋井東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 袋井西 | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 | 16 |
| 袋井南 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 5 |
| 高南 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| 豊沢 | 0 | 1 | 5 | 0 | 0 | 6 |
| 笠原 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 3 |
| 浅羽北 | 0 | 0 | 14 | 0 | 2 | 16 |
| 浅羽東 | 0 | 1 | 6 | 0 | 1 | 8 |
| 浅羽西 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 5 |
| 浅羽南 | 0 | 0 | 3 | 0 | 1 | 4 |
| 森町 | 0 | 5 | 13 | 0 | 2 | 20 |
| 磐田市 | 26 | 0 | 11 | 0 | 7 | 44 |
| 掛川市 | 11 | 5 | 12 | 0 | 6 | 34 |
| 計 | 37 | 13 | 155 | 2 | 21 | 228 |

【代表交通手段（割合）】

| 袋井商業高校 | JR | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車 | 計 |
|-----------|-----|-----|------|----|------|------|
| 三川(N=2) | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 今井(N=6) | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 山名(N=24) | 0% | 0% | 96% | 0% | 4% | 100% |
| 袋井北(N=32) | 0% | 0% | 91% | 6% | 3% | 100% |
| 袋井東(N=0) | | | | | | |
| 袋井西(N=16) | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 袋井南(N=5) | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 高南(N=3) | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 豊沢(N=6) | 0% | 17% | 83% | 0% | 0% | 100% |
| 笠原(N=3) | 0% | 33% | 67% | 0% | 0% | 100% |
| 浅羽北(N=16) | 0% | 0% | 88% | 0% | 13% | 100% |
| 浅羽東(N=8) | 0% | 13% | 75% | 0% | 13% | 100% |
| 浅羽西(N=5) | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 浅羽南(N=4) | 0% | 0% | 75% | 0% | 25% | 100% |
| 森町(N=20) | 0% | 25% | 65% | 0% | 10% | 100% |
| 磐田市(N=44) | 59% | 0% | 25% | 0% | 16% | 100% |
| 掛川市(N=34) | 32% | 15% | 35% | 0% | 18% | 100% |
| 計(N=228) | 16% | 6% | 68% | 1% | 9% | 100% |

磐田北高校

【代表交通手段】

| 磐田北 | JR | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車 | 計 |
|-----|----|----|-----|----|------|----|
| 三川 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 8 |
| 今井 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 山名 | 5 | 4 | 3 | 0 | 2 | 14 |
| 袋井北 | 4 | 0 | 6 | 0 | 0 | 10 |
| 袋井東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 袋井西 | 1 | 0 | 4 | 0 | 0 | 5 |
| 袋井南 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 高南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 豊沢 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 笠原 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浅羽北 | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 | 4 |
| 浅羽東 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 浅羽西 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 |
| 浅羽南 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 計 | 16 | 7 | 27 | 0 | 3 | 53 |

【代表交通手段（割合）】

| 磐田北 | JR | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車 | 計 |
|-----------|------|-----|------|----|------|------|
| 三川(N=8) | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 今井(N=2) | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 山名(N=14) | 36% | 29% | 21% | 0% | 14% | 100% |
| 袋井北(N=10) | 40% | 0% | 60% | 0% | 0% | 100% |
| 袋井東(N=0) | | | | | | |
| 袋井西(N=5) | 20% | 0% | 80% | 0% | 0% | 100% |
| 袋井南(N=1) | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 高南(N=0) | | | | | | |
| 豊沢(N=1) | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 笠原(N=0) | | | | | | |
| 浅羽北(N=4) | 25% | 0% | 75% | 0% | 0% | 100% |
| 浅羽東(N=3) | 33% | 67% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 浅羽西(N=2) | 0% | 0% | 50% | 0% | 50% | 100% |
| 浅羽南(N=3) | 67% | 33% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 計(N=53) | 30% | 13% | 51% | 0% | 6% | 100% |

磐田南高校

【代表交通手段】

| 磐田南 | JR | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車 | 計 |
|-----|----|----|-----|----|------|----|
| 三川 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 3 |
| 今井 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 山名 | 8 | 2 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| 袋井北 | 10 | 0 | 4 | 0 | 2 | 16 |
| 袋井東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 袋井西 | 5 | 0 | 3 | 0 | 0 | 8 |
| 袋井南 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| 高南 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 豊沢 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 笠原 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 浅羽北 | 4 | 0 | 1 | 0 | 1 | 6 |
| 浅羽東 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 浅羽西 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浅羽南 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 4 |
| 計 | 37 | 4 | 12 | 0 | 5 | 58 |

【代表交通手段（割合）】

| 磐田南 | JR | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車 | 計 |
|-----------|------|-----|------|----|------|------|
| 三川(N=3) | 0% | 33% | 67% | 0% | 0% | 100% |
| 今井(N=0) | | | | | | |
| 山名(N=10) | 80% | 20% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 袋井北(N=16) | 63% | 0% | 25% | 0% | 13% | 100% |
| 袋井東(N=0) | | | | | | |
| 袋井西(N=8) | 63% | 0% | 38% | 0% | 0% | 100% |
| 袋井南(N=8) | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 高南(N=1) | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 豊沢(N=0) | | | | | | |
| 笠原(N=1) | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 浅羽北(N=6) | 67% | 0% | 17% | 0% | 17% | 100% |
| 浅羽東(N=1) | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 浅羽西(N=0) | | | | | | |
| 浅羽南(N=4) | 0% | 25% | 25% | 0% | 50% | 100% |
| 計(N=58) | 64% | 7% | 21% | 0% | 9% | 100% |

【代表交通手段】

| 掛川西 | JR | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車に | 計 |
|-----|----|----|-----|----|-------|----|
| 三川 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 今井 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 山名 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| 袋井北 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 袋井東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 袋井西 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 袋井南 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| 高南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 豊沢 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 笠原 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 浅羽北 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 浅羽東 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 浅羽西 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浅羽南 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 計 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 27 |

【代表交通手段（割合）】

| 掛川西 | JR | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車に | 計 |
|----------|------|----|-----|----|-------|------|
| 三川(N=0) | | | | | | |
| 今井(N=0) | | | | | | |
| 山名(N=6) | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 袋井北(N=4) | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 袋井東(N=0) | | | | | | |
| 袋井西(N=2) | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 袋井南(N=7) | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 高南(N=0) | | | | | | |
| 豊沢(N=0) | | | | | | |
| 笠原(N=2) | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 浅羽北(N=3) | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 浅羽東(N=1) | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 浅羽西(N=0) | | | | | | |
| 浅羽南(N=2) | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 計(N=27) | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% |

掛川西高校

【代表交通手段】

| 遠江総合 | JR | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車に | 計 |
|------|----|----|-----|----|-------|----|
| 三川 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 |
| 今井 | 0 | 0 | 4 | 0 | 3 | 7 |
| 山名 | 0 | 0 | 4 | 0 | 2 | 6 |
| 袋井北 | 0 | 4 | 9 | 0 | 3 | 16 |
| 袋井東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 袋井西 | 0 | 1 | 3 | 0 | 3 | 7 |
| 袋井南 | 0 | 2 | 3 | 0 | 0 | 5 |
| 高南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 豊沢 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| 笠原 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浅羽北 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浅羽東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浅羽西 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 浅羽南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 0 | 9 | 27 | 0 | 12 | 48 |

【代表交通手段（割合）】

| 遠江総合 | JR | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車に | 計 |
|-----------|----|-----|------|----|-------|------|
| 三川(N=2) | 0% | 0% | 50% | 0% | 50% | 100% |
| 今井(N=7) | 0% | 0% | 57% | 0% | 43% | 100% |
| 山名(N=6) | 0% | 0% | 67% | 0% | 33% | 100% |
| 袋井北(N=16) | 0% | 25% | 56% | 0% | 19% | 100% |
| 袋井東(N=0) | | | | | | |
| 袋井西(N=7) | 0% | 14% | 43% | 0% | 43% | 100% |
| 袋井南(N=5) | 0% | 40% | 60% | 0% | 0% | 100% |
| 高南(N=0) | | | | | | |
| 豊沢(N=3) | 0% | 67% | 33% | 0% | 0% | 100% |
| 笠原(N=0) | | | | | | |
| 浅羽北(N=0) | | | | | | |
| 浅羽東(N=0) | | | | | | |
| 浅羽西(N=2) | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 浅羽南(N=0) | | | | | | |
| 計(N=48) | 0% | 19% | 56% | 0% | 25% | 100% |

遠江総合高校

【代表交通手段】

| 横須賀 | JR | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車に | 計 |
|-----|----|----|-----|----|-------|----|
| 三川 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 今井 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 山名 | 1 | 2 | 1 | 0 | 1 | 5 |
| 袋井北 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 袋井東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 袋井西 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 袋井南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 高南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 豊沢 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 笠原 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浅羽北 | 0 | 1 | 11 | 0 | 3 | 15 |
| 浅羽東 | 0 | 0 | 6 | 0 | 1 | 7 |
| 浅羽西 | 0 | 1 | 5 | 0 | 0 | 6 |
| 浅羽南 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 6 |
| 計 | 3 | 7 | 29 | 0 | 7 | 46 |

【代表交通手段（割合）】

| 横須賀 | JR | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車に | 計 |
|-----------|------|------|------|----|-------|------|
| 三川(N=0) | | | | | | |
| 今井(N=0) | | | | | | |
| 山名(N=5) | 20% | 40% | 20% | 0% | 20% | 100% |
| 袋井北(N=1) | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 袋井東(N=0) | | | | | | |
| 袋井西(N=2) | 50% | 50% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 袋井南(N=2) | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% | 100% |
| 高南(N=0) | | | | | | |
| 豊沢(N=2) | 0% | 100% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 笠原(N=0) | | | | | | |
| 浅羽北(N=15) | 0% | 7% | 73% | 0% | 20% | 100% |
| 浅羽東(N=7) | 0% | 0% | 86% | 0% | 14% | 100% |
| 浅羽西(N=6) | 0% | 17% | 83% | 0% | 0% | 100% |
| 浅羽南(N=6) | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 計(N=46) | 7% | 15% | 63% | 0% | 15% | 100% |

横須賀高校

【高校別・居住地別 JR 利用者の駅までの交通手段】

※左表：実数、右表：割合

| | 【JR利用者のみ 駅端未交通手段】 | | | | | 【JR利用者のみ 駅端未交通手段（割合）】 | | | | | |
|--------|-------------------|-----|-----|-------|-----|-----------------------|------|------|-------|------|------|
| | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車に | 計 | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車に | 計 | |
| 袋井高校 | 袋井高校 | | | | | | | | | | |
| | 三川 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 今井 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 山名 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 袋井北 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 袋井東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 袋井西 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 袋井南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 高南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 豊沢 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 笠原 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 浅羽北 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 浅羽東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 浅羽西 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 浅羽南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 森町 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 磐田市 | 1 | 132 | 10 | 0 | 143 | 1% | 92% | 7% | 0% | 100% |
| 掛川市 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% | |
| 計 | 1 | 134 | 10 | 0 | 145 | 1% | 92% | 7% | 0% | 100% | |
| 袋井商業高校 | 袋井商業高校 | | | | | | | | | | |
| | 三川 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 今井 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 山名 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 袋井北 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 袋井東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 袋井西 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 袋井南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 高南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 豊沢 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 笠原 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 浅羽北 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 浅羽東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 浅羽西 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 浅羽南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 森町 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 磐田市 | 9 | 17 | 0 | 0 | 26 | 35% | 55% | 0% | 0% | 100% |
| 掛川市 | 6 | 5 | 0 | 0 | 11 | 55% | 45% | 0% | 0% | 100% | |
| 計 | 15 | 22 | 0 | 0 | 37 | 41% | 59% | 0% | 0% | 100% | |
| 磐田北高校 | 磐田北 | | | | | | | | | | |
| | 三川 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 今井 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 山名 | 0 | 3 | 0 | 1 | 4 | 0% | 75% | 0% | 25% | 100% |
| | 袋井北 | 0 | 4 | 0 | 0 | 4 | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| | 袋井東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 袋井西 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| | 袋井南 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| | 高南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 豊沢 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| | 笠原 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 浅羽北 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| | 浅羽東 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0% | 0% | 0% | 100% | 100% |
| | 浅羽西 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | 浅羽南 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| | 計 | 0 | 13 | 0 | 2 | 15 | 0% | 87% | 0% | 13% | 100% |
| | 磐田南高校 | 磐田南 | | | | | | | | | |
| 三川 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| 今井 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| 山名 | | 0 | 6 | 0 | 0 | 6 | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 袋井北 | | 0 | 5 | 0 | 5 | 10 | 0% | 50% | 0% | 50% | 100% |
| 袋井東 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| 袋井西 | | 0 | 0 | 3 | 2 | 5 | 0% | 0% | 60% | 40% | 100% |
| 袋井南 | | 0 | 4 | 1 | 3 | 8 | 0% | 50% | 13% | 38% | 100% |
| 高南 | | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0% | 0% | 0% | 100% | 100% |
| 豊沢 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| 笠原 | | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 浅羽北 | | 0 | 3 | 0 | 1 | 4 | 0% | 75% | 0% | 25% | 100% |
| 浅羽東 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| 浅羽西 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| 浅羽南 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| 計 | | 0 | 19 | 4 | 12 | 35 | 0% | 54% | 11% | 34% | 100% |

掛川西高校

【JR利用者のみ 駅端未交通手段】

| | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車に | 計 |
|-----|----|-----|----|-------|----|
| 掛川西 | | | | | |
| 三川 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 今井 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 山名 | 0 | 6 | 0 | 0 | 6 |
| 袋井北 | 0 | 3 | 0 | 1 | 4 |
| 袋井東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 袋井西 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 袋井南 | 0 | 1 | 6 | 0 | 7 |
| 高南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 豊沢 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 笠原 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 浅羽北 | 0 | 2 | 0 | 1 | 3 |
| 浅羽東 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 浅羽西 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浅羽南 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 計 | 0 | 16 | 6 | 5 | 27 |

【JR利用者のみ 駅端未交通手段】

| | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車に | 計 |
|----------|----|------|-----|-------|------|
| 掛川西 | | | | | |
| 三川(N=0) | | | | | |
| 今井(N=0) | | | | | |
| 山名(N=6) | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 袋井北(N=4) | 0% | 75% | 0% | 25% | 100% |
| 袋井東(N=0) | | | | | |
| 袋井西(N=2) | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 袋井南(N=7) | 0% | 14% | 86% | 0% | 100% |
| 高南(N=0) | | | | | |
| 豊沢(N=0) | | | | | |
| 笠原(N=2) | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 浅羽北(N=3) | 0% | 67% | 0% | 33% | 100% |
| 浅羽東(N=1) | 0% | 0% | 0% | 100% | 100% |
| 浅羽西(N=0) | | | | | |
| 浅羽南(N=2) | 0% | 0% | 0% | 100% | 100% |
| 計(N=27) | 0% | 59% | 22% | 19% | 100% |

遠江総合高校

【JR利用者のみ 駅端未交通手段】

| | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車に | 計 |
|------|----|-----|----|-------|---|
| 遠江総合 | | | | | |
| 三川 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 今井 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 山名 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 袋井北 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 袋井東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 袋井西 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 袋井南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 高南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 豊沢 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 笠原 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浅羽北 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浅羽東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浅羽西 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浅羽南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

【JR利用者のみ 駅端未交通手段】

| | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車に | 計 |
|----------|----|-----|----|-------|---|
| 遠江総合 | | | | | |
| 三川(N=0) | | | | | |
| 今井(N=0) | | | | | |
| 山名(N=0) | | | | | |
| 袋井北(N=0) | | | | | |
| 袋井東(N=0) | | | | | |
| 袋井西(N=0) | | | | | |
| 袋井南(N=0) | | | | | |
| 高南(N=0) | | | | | |
| 豊沢(N=0) | | | | | |
| 笠原(N=0) | | | | | |
| 浅羽北(N=0) | | | | | |
| 浅羽東(N=0) | | | | | |
| 浅羽西(N=0) | | | | | |
| 浅羽南(N=0) | | | | | |
| 計(N=0) | | | | | |

横須賀高校

【JR利用者のみ 駅端未交通手段】

| | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車に | 計 |
|-----|----|-----|----|-------|---|
| 横須賀 | | | | | |
| 三川 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 今井 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 山名 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 袋井北 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 袋井東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 袋井西 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 袋井南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 高南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 豊沢 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 笠原 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浅羽北 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浅羽東 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浅羽西 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浅羽南 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 |

【JR利用者のみ 駅端未交通手段】

| | バス | 自転車 | 徒歩 | 自家用車に | 計 |
|----------|----|------|------|-------|------|
| 横須賀 | | | | | |
| 三川(N=0) | | | | | |
| 今井(N=0) | | | | | |
| 山名(N=1) | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% |
| 袋井北(N=0) | | | | | |
| 袋井東(N=0) | | | | | |
| 袋井西(N=1) | 0% | 0% | 100% | 0% | 100% |
| 袋井南(N=0) | | | | | |
| 高南(N=0) | | | | | |
| 豊沢(N=0) | | | | | |
| 笠原(N=0) | | | | | |
| 浅羽北(N=0) | | | | | |
| 浅羽東(N=0) | | | | | |
| 浅羽西(N=0) | | | | | |
| 浅羽南(N=0) | | | | | |
| 計(N=2) | 0% | 50% | 50% | 0% | 100% |

3-4 地域協働運行バスヒアリング調査

地域協働運行バスヒアリング調査の調査概要及び、調査結果は「3-1 移動ニーズに関するヒアリング調査」において整理している。

4 用語集

| | 語句 | 意味 |
|---|--------------------|--|
| あ | ICカード | 情報(データ)の記録や演算をするために集積回路(IC)を組み込んだカードのことで、キャッシュカードやクレジットカード、プリペイドカードなどに利用される。 |
| か | 基幹的公共交通 ／基幹バス路線 | 都市や市内の都市拠点と地域拠点の間を結び運行し、多くの人々が利用できる公共交通で、市を横断し主に他市への通勤・通学手段として利用されているJR東海道本線や、市を縦断し都市拠点である袋井駅と地域拠点である上山梨地区周辺や浅羽支所周辺を結び、主に通学手段として利用されている秋葉バスサービス(株)が運行する秋葉線や秋葉中遠線を指す。 |
| | 居住誘導区域 | 用途地域内に設定し、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、都市機能やコミュニティが持続的に確保されるよう居住の誘導を図る区域。 |
| | 国庫補助事業 | 公共事業で、一般には国が行う事業に対し地方自治体が行う場合、国が費用の一部を負担する事業。 |
| さ | 自主運行バス | 市民の日常生活に必要な交通手段として、地域住民の福祉の増進や地域の活性化を促進するため運行するコミュニティバスで、本市では平成17年4月の市町村合併以前からフーちゃん号(旧袋井市)、メローバス(旧浅羽町)として運行しており、1乗車100で乗車できる。 |
| | 集落地域 | 人が集まって住んでいる小規模な地域。 |
| | サイクル&バス ライド駐輪場 | 自転車からバスへの乗り継ぎされる方のために、バス停付近に設置された駐輪場まで自転車で行き、そこからバスに乗り換えること。 |
| | 支線バス路線 | 公共交通において、 基幹的公共交通 や 基幹バス路線 と接続して基幹的公共交通を補完する役割をもって運行されるバス等の路線。 |

| 語句 | 意味 |
|---|---|
| 総合計画 | 市と市民が目指すべき市の将来像を共有し、その実現に向かって計画的に行政運営を行っていくための基本的な考え方や目標を示した市の最上位計画。 |
| た | |
| デマンドタクシー (ドア・ツー・ドア型 デマンドタクシー ／停留所型デマ ンドタクシー) | 都市や市内の都市拠点と地域拠点の間を結び運行し、多くの人々が利用できる公共交通で、市を横断し主に他市への通勤・通学手段として利用されているJR東海道本線や、市を縦断し都市拠点である袋井駅と地域拠点である上山梨地区周辺や浅羽支所周辺を結び、主に通学手段として利用されている秋葉バスサービス株式が運行する秋葉線や秋葉中遠線を指す。 |
| 地域協働運行 バス | 地域住民の日常生活に必要な交通手段として、市からの車輛の貸与と事業委託を受けて、平成22年12月から浅羽東地区で「めだか号」を、平成25年2月から三川地区で「かわせみ」を運行しており、両地区の運行委員会が主体となり地域住民の意見を取り入れた運行を行っている。利用料金は無料。 |
| 地域公共交通 会議 | 地域の実情に応じたバス等の旅客輸送の確保やその利便性向上等を協議するため、道路運送法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき設置しているもので、本市では平成19年度から設置している。 |
| 都市拠点 (JR袋井駅周辺及び 袋井市役所周辺) | 医療・福祉・商業施設等の都市機能の誘導・集積により機能強化を図るとともに、地域拠点や集落拠点の都市機能を補完する役割を担う拠点。 |
| 都市計画 マスタープラン | 都市計画法に規定する市町村の都市計画に関する基本的な方針で、人口減少を見据えた中で持続可能な都市を目指し、都市づくりの基本理念や本市が目指す都市構造等の実現に向け、土地利用の仕方、道路や交通の整備や保全、自然等の環境、美しい景観形成、自然災害に備える安全・安心について市域全体と地域ごとの基本方針を示したもの。 |

| | 語句 | 意味 |
|--------|---|--|
| な は | 地域拠点 (上山梨地区周辺、 浅羽支所周辺、 JR愛野駅周辺) | それぞれ地域に応じた都市機能の誘導・集積による機能強化と交通結節点としての機能強化を図り、集落拠点（コミュニティセンター等の地域づくりの拠点）の都市機能を補完する役割を担う拠点。 |
| | デジタルサイネージ | 屋外や店頭などに設置された液晶ディスプレイなどの映像表示装置で、公共交通の運行情報等を案内するもの。 |
| | ノンステップバス | 出入口の段差を無くして乗降性を高めた低床のバス。 |
| | バスロケーションシステム | 車載器を積んだバス等からGPS等を用いて車両の位置を把握し、インターネットを通じバス等の運行状況等を表示するシステム。 |
| | フリーWi-Fi | 公共の場所において誰でも利用できるように無料で提供・開放されているWi-Fi（無線LAN）サービス。 |
| | 標準的なバス情報フォーマット（GTFS） | バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通の書式（フォーマット）で、国土交通省により2016年から標準化が進められている。 公共交通のデータであるGTFSを元に作られた交通事業者と開発者の双方が活用しやすい定型の書式（フォーマット）。 |
| | バス位置情報表示装置 | バスロケーションシステムの情報を表示するコンピュータやモニター等の装置。 |
| | PDCAサイクル | P l a n（計画）→D o（実行）→C h e c k（評価）→A c t（改善）の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する手法。 |
| | バリアフリー | 障がい者や高齢者等が、社会生活に参加する上で生活の支障となる障害や障壁を取り除くこと、または取り除いた状態のこと。 |

| | 語句 | 意味 |
|---|-------------------------------|--|
| や | 用途地域 | 都市計画法により、都市の環境保全や利便の増進のために、地域における建物の用途に一定の制限を行う地域で第一種低層住居専用地域など12地域がある。 |
| | ユニバーサルデザイン／UD | 障害の有無、年齢、性別、国籍、人種等に関わらず、さまざまな人々が気持ちよく使えるよう都市や生活環境を設計（デザイン）することであり、またそれを実現するためのプロセス（過程）である。 |
| | ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー） | 健康な方から足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいタクシー車両。 |
| ら | 立地適正化計画 | 都市再生特別措置法の改正（H26）により創設された計画制度で、市街地へ居住や医療、福祉、商業施設など生活サービス施設の誘導を図り、市街地の拡散抑制や人口密度の維持、そして公共交通ネットワークとの関連によりコンパクトで持続可能な都市の形成に向けた一つの手法。都市機能誘導区域や居住誘導区域といった区域や誘導施設を定め、区域外に誘導施設に定めた施設を建設する場合などに届出が必要な場合がある。 |

5 【別添資料】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 | 対象者 | 参入の手続 | ナンバー色 | 免許種類 |
|--|--|--|--|--|-----|--------|------------|-----------|
| 有償 旅客自動車運送事業 | 一般旅客自動車運送事業 (特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業) | (イ)一般乗合旅客自動車運送事業 (乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業) | ア 路線定期運行 | <ul style="list-style-type: none"> 路線バス コミュニティバス 自主運行バス(～H30) 乗合タクシー(定時定路線運行) 高速バス等 | 不特定 | 法4条許可 | 緑 (事業用) | 2種 |
| | | | イ 路線不定期運行 | <ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシー デマンドタクシー | | | | |
| | | | ウ 区域運行 | <ul style="list-style-type: none"> 貸切バス | | | | |
| | | | (ロ)一般貸切旅客自動車運送事業 (一個の契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って旅客運送する一般旅客自動車運送事業) | <ul style="list-style-type: none"> タクシー (仮称)地域タクシー | | | | |
| 有償 特定旅客自動車運送事業 (特定の者需要に応じ、一範囲旅客を運送する旅客自動車運送事業) | 特定旅客自動車運送事業 | ア 公共交通空白地有償運送 | イ 福祉有償運送 | <ul style="list-style-type: none"> 工場従業員の送迎バス スクールバス | 特定 | 法43条許可 | 白 (家用) | 2種又は1種+講習 |
| | | | | <ul style="list-style-type: none"> 自治体バス 自主運行バス(R1～) (仮称)デマンド型乗合交通 NPO等が行う有償運送 NPO等が行う有償運送 幼稚園送迎バス (義務教育課程までのスクールバス) | | | | |
| | | | | <ul style="list-style-type: none"> 地域協働運行バス | | | | |
| | | | | <ul style="list-style-type: none"> 災害のため緊急を要するときにを行う運送(法78条関係) | | | | |
| 無償 家用自動車による旅客運送 | 無償 家用自動車による旅客運送 | 災害のため緊急を要するときにを行う運送(法78条関係) | 地域協働運行バス | <ul style="list-style-type: none"> 地域協働運行バス | 特定 | — | — | 1種 |

注1：表中の「法」は、道路運送法を指す

注2：無償運送(家用自動車等による輸送等)は、道路運送法の規制対象外