

5 公共交通利用者アンケート調査結果の概要

(1) 実施概要

項目	内容
実施時期	令和4年11月7日(月)～令和4年11月24日(木)
実施目的	・バス利用者の移動実態の把握 ・バス利用者の利用実態の把握
実施方法	調査票をバス車内に設置(郵送回収及びインターネットでの回答)
対象者	秋葉バス路線、町営バス路線の利用者
回収数	67票(うちインターネット回答30票)

(2) 調査結果

1) 【1-1-1】年代

年代では、「10代以下」が28.4%と最も高く、次いで「40代」が17.9%と続いている。

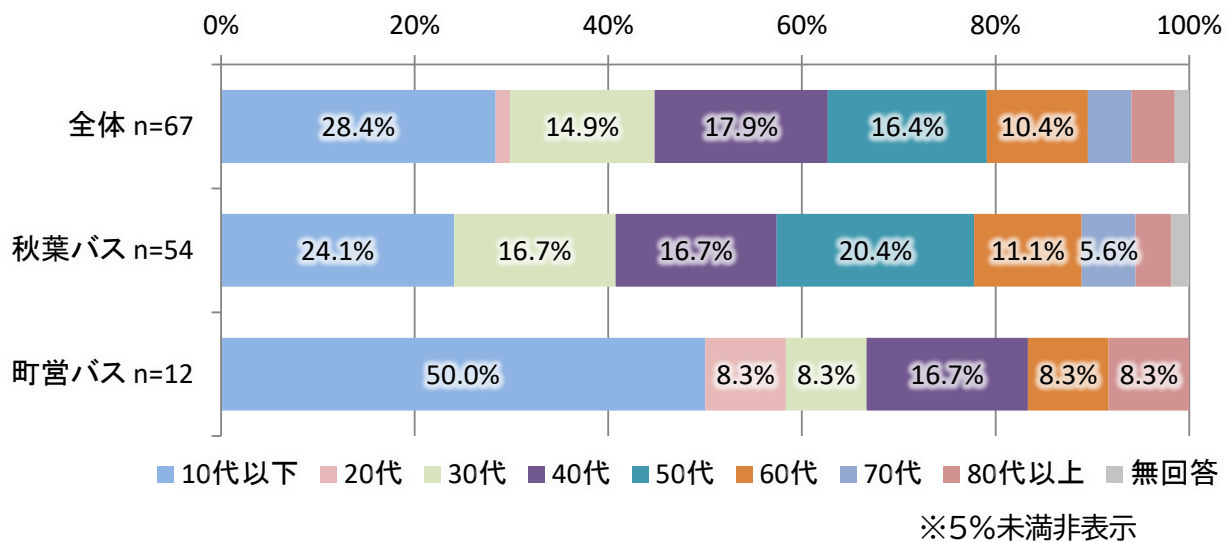


図 年代(運営主体別)

2) 【1-1-2】性別

・性別では、「男性」が 46.3%と最も高く、次いで「女性」が 38.8%と続いている。

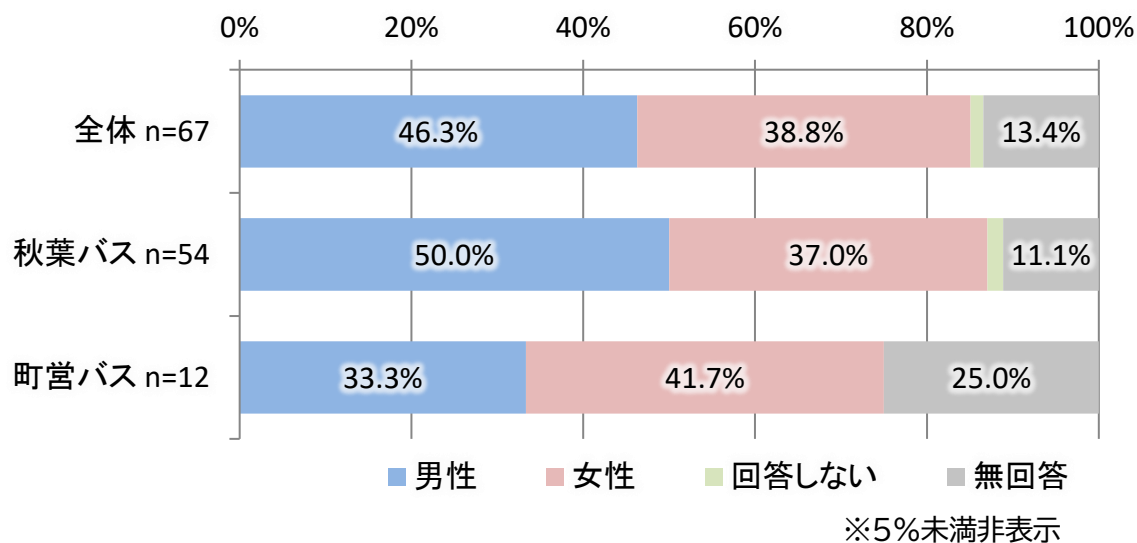


図 性別(運営主体別)

3) 【1-2】職業

・職業では、「会社員・公務員」が 46.3%と最も高く、次いで「高校生」が 13.4%と続いている。

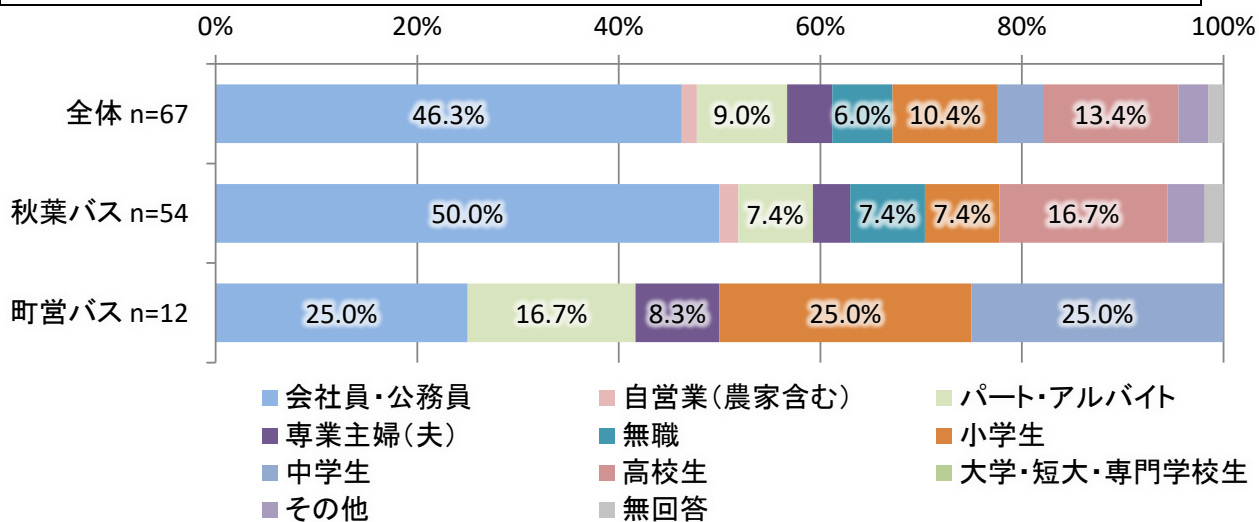


図 職業(運営主体別)

4) 【1-3】居住地域

・居住地域では、「袋井市」が43.3%と最も高く、次いで「三倉地区」が17.9%と続いている。

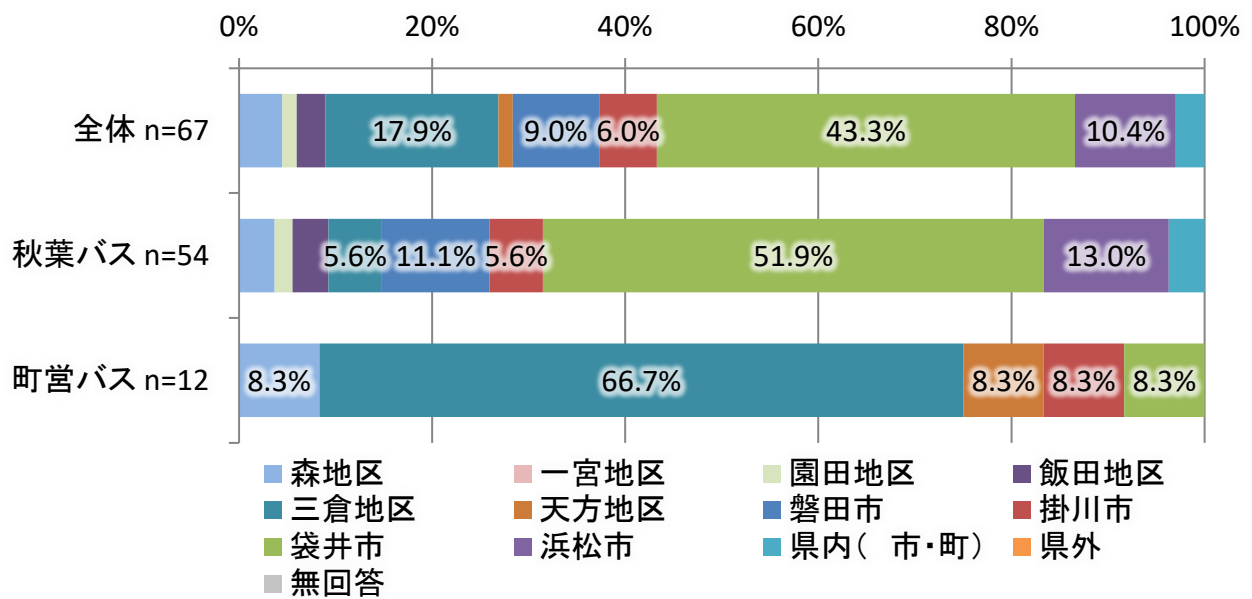


図 居住地域(運営主体別)

※5%未満非表示

5) 【1-4】運転免許の有無

・運転免許の有無では、「持っている」が49.3%と最も高く、次いで「持っていない」が44.8%と続いている。

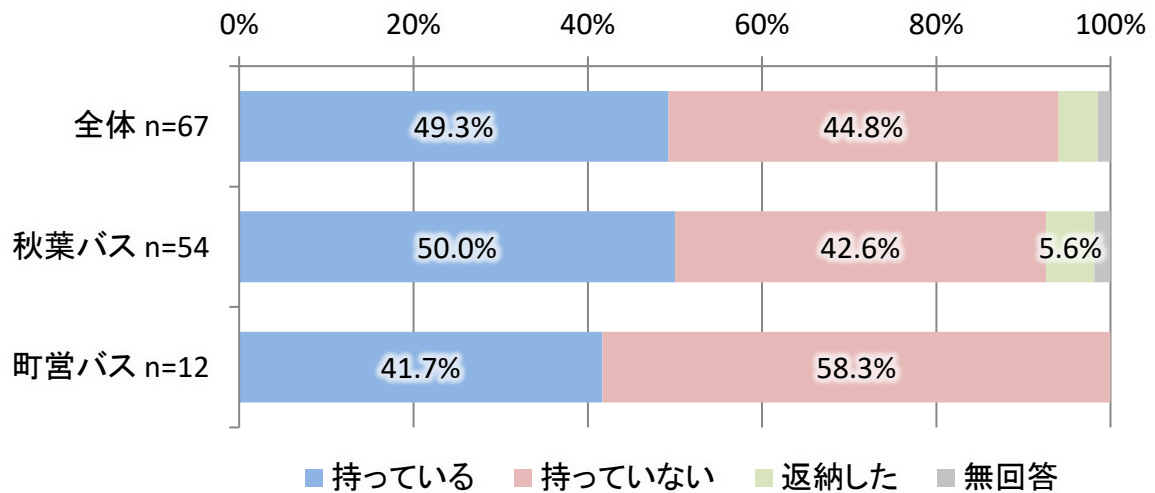


図 運転免許の有無(運営主体別)

※5%未満非表示

6) 【1-5】自家用車の利用頻度

・自家用車の利用頻度では、「自家用車を持っていない」が 34.3%と最も高く、次いで「ほぼ毎日」が 22.4%と続いている。

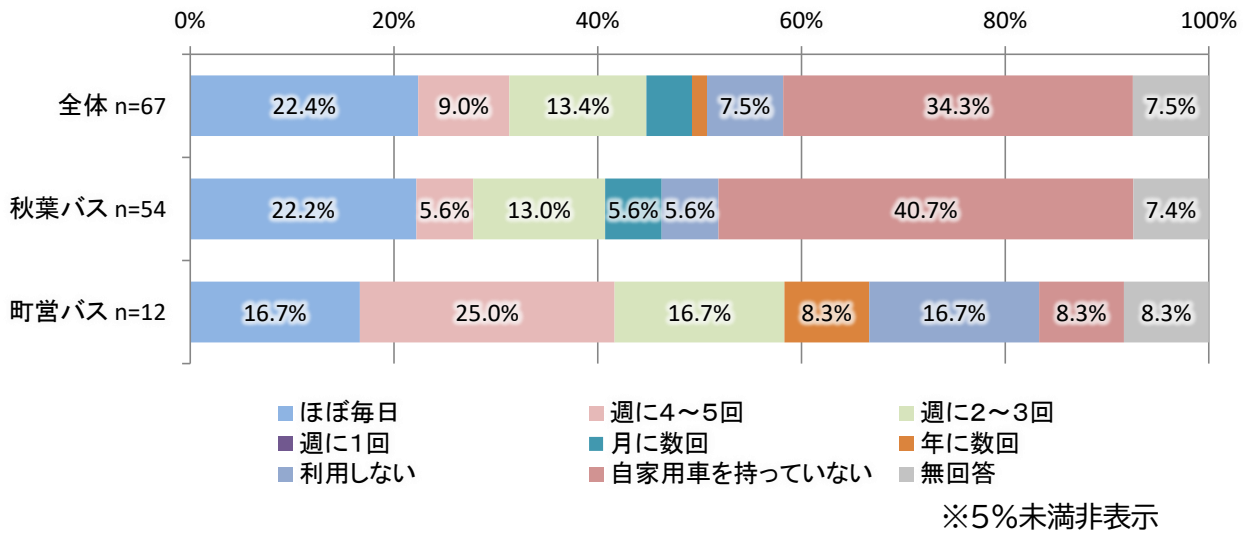


図 自家用車の利用頻度(運営主体別)

7) 【1-6】自家用車を使わなかった理由

・自家用車を使わなかった理由では、「通勤通学はバスを利用しているため」が 26.9%と最も高く、次いで「お酒を飲む予定だから」が 9.0%と続いている。

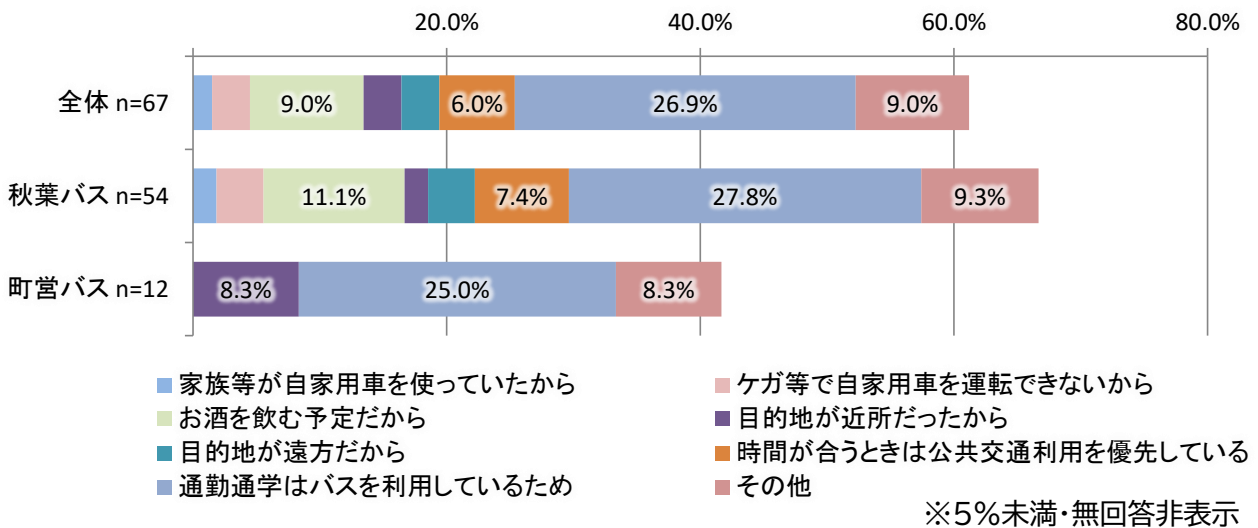
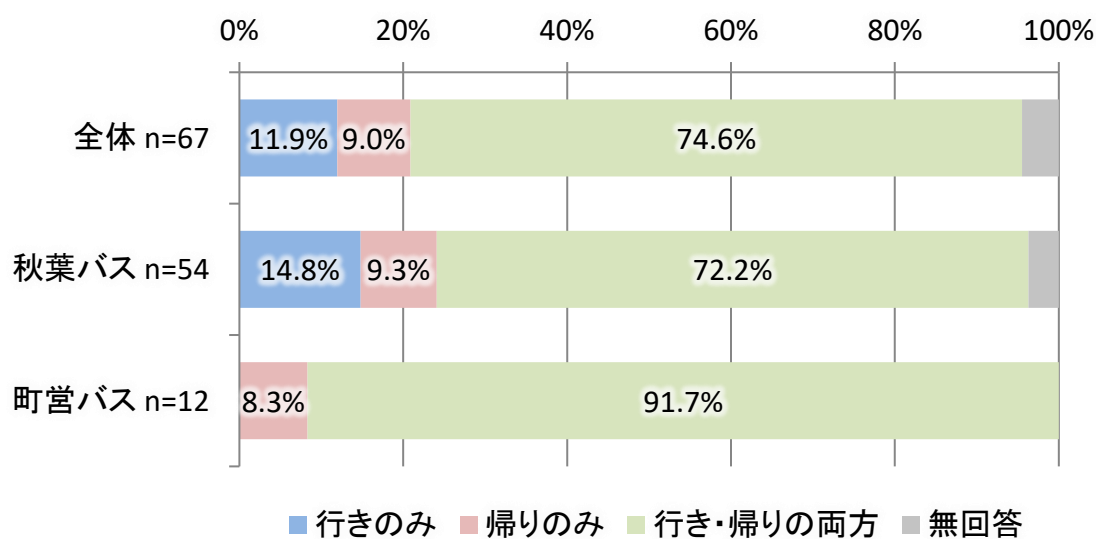


図 自家用車を使わなかった理由(運営主体別)

8) 【2-1】行き・帰りの利用

・行き・帰りの利用では、「行き・帰りの両方」が 74.6%と最も高く、次いで「行きのみ」が 11.9%と続いている。



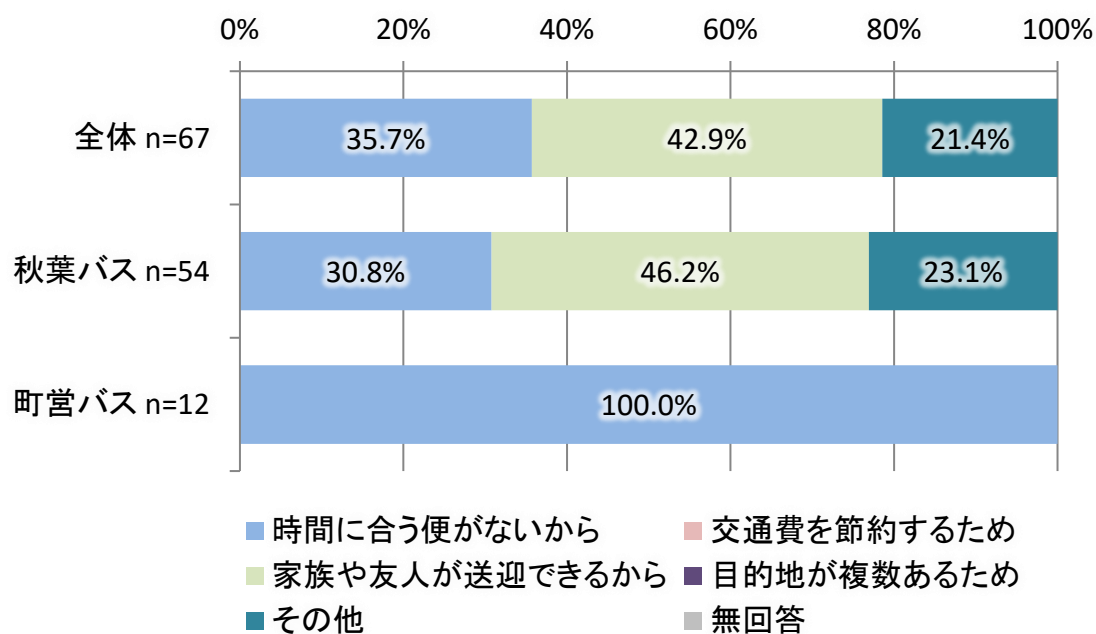
※5%未満非表示

図 行き・帰りの利用(運営主体別)

9) 【2-2】往復で利用しない理由(複数回答)

※【2-1】で「行きのみ」、「帰りのみ」を答えた人のみ

・往復で利用しない理由では、「家族や友人が送迎できるから」が 42.9%と最も高く、次いで「時間に合う便がないから」が 35.7%と続いている。



※5%未満非表示

図 往復で利用しない理由(運営主体別)

10)【2-3】利用した路線名

・利用した路線名では、「秋葉中遠線(秋葉バス)」が 34.3%と最も高く、次いで「秋葉線(秋葉バス)」が 29.9%と続いている。

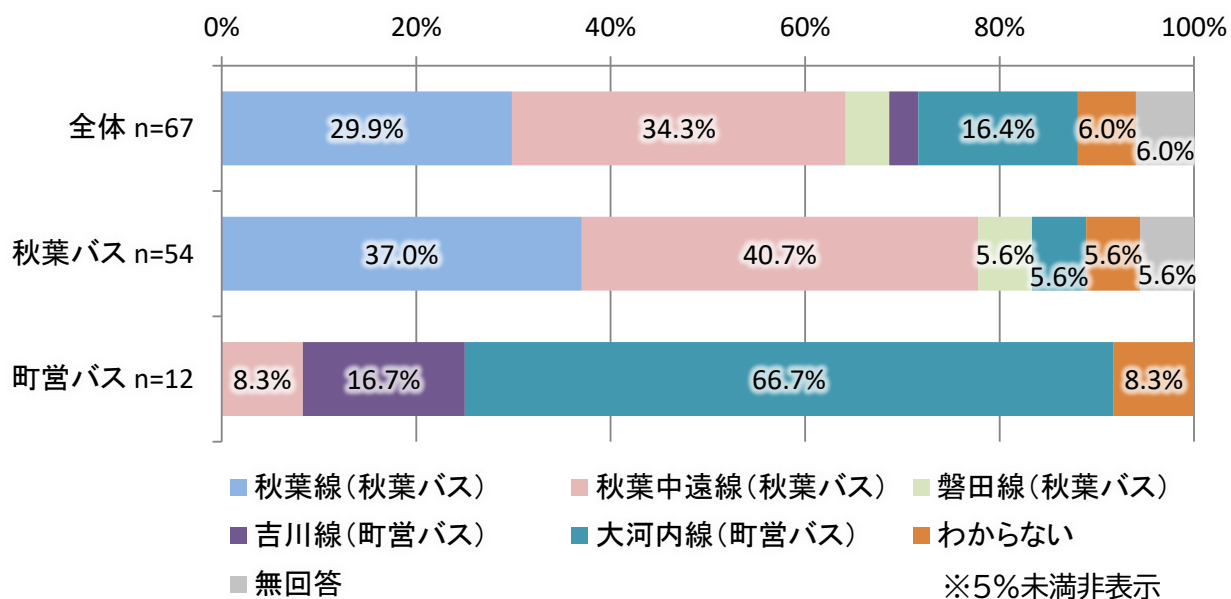


図 利用した路線名(運営主体別)

11)【2-4-1】乗車した時間

・乗車した時間では、「7時台」が43.3%と最も高く、次いで「6時台」が11.9%と続いている。

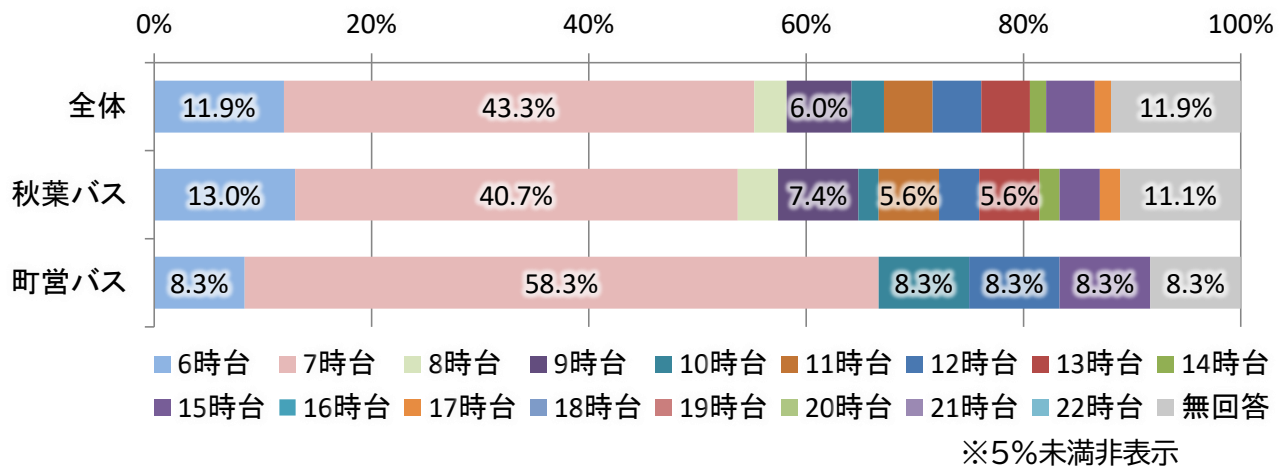


図 乗車した時間(運営主体別)

12)【2-4-2】降車した時間

・降車した時間では、「17時台」が11.9%と最も高く、次いで「14時台」、「15時台」が10.4%と続いている。

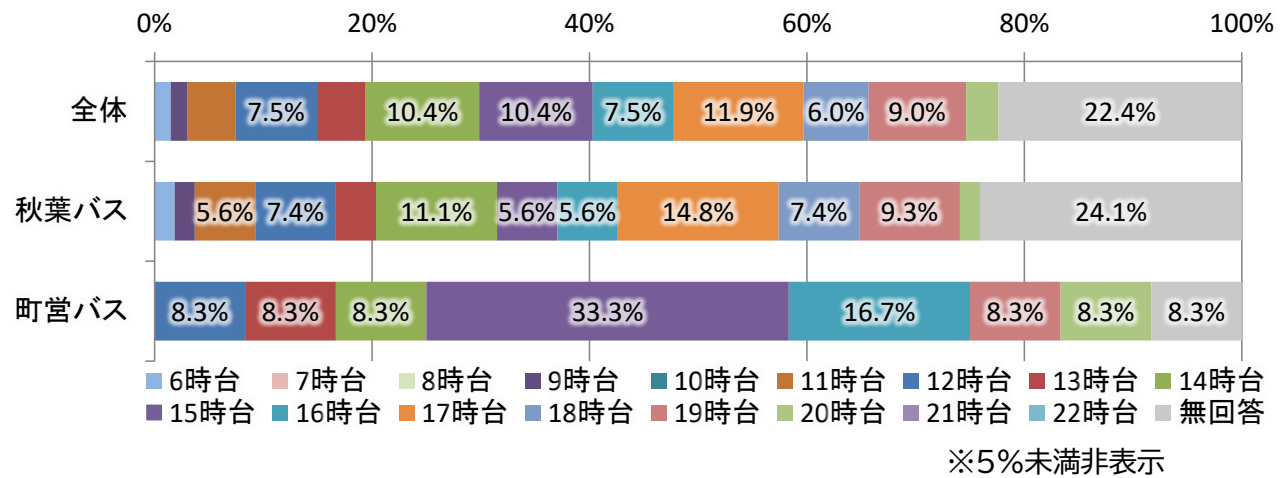


図 降車した時間(運営主体別)

13)【2-5】自宅⇄バス停の距離

・自宅⇄バス停の距離では、「5分以内」が37.3%と最も高く、次いで「20分以上」が22.4%と続いている。

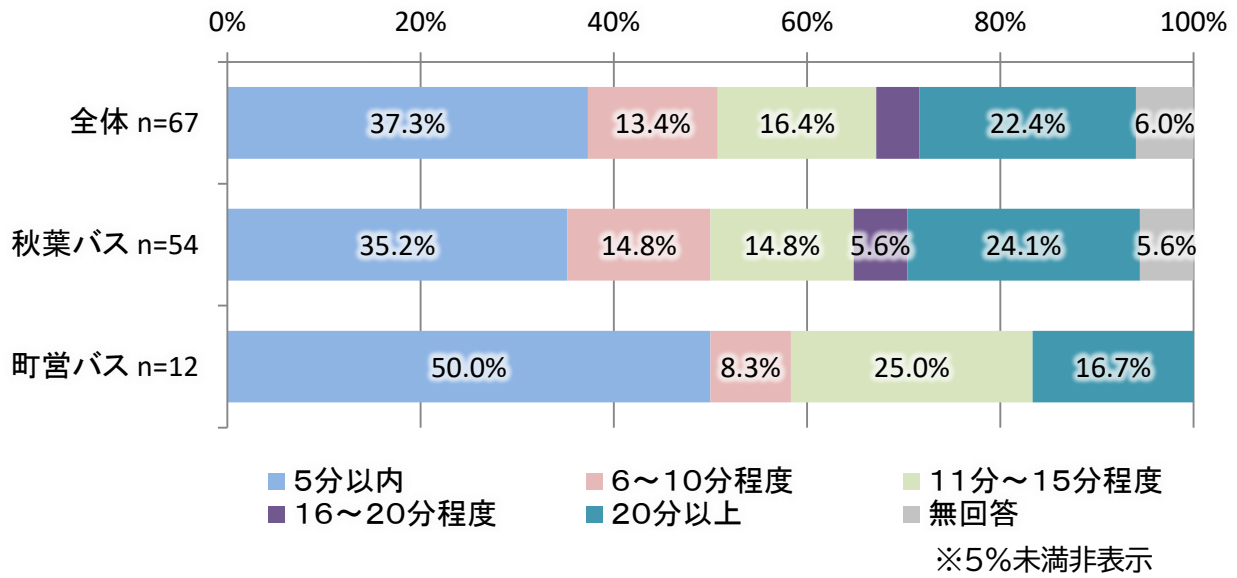


図 自宅⇄バス停の距離(運営主体別)

14)【2-6】外出目的

・外出目的では、「通勤」が29.9%と最も高く、次いで「通学」が28.4%と続いている。
 ・運営主体別にみると、町営バスでは「通学」が66.7%と最も高く、秋葉バスでは「通勤」が35.2%と最も高い。

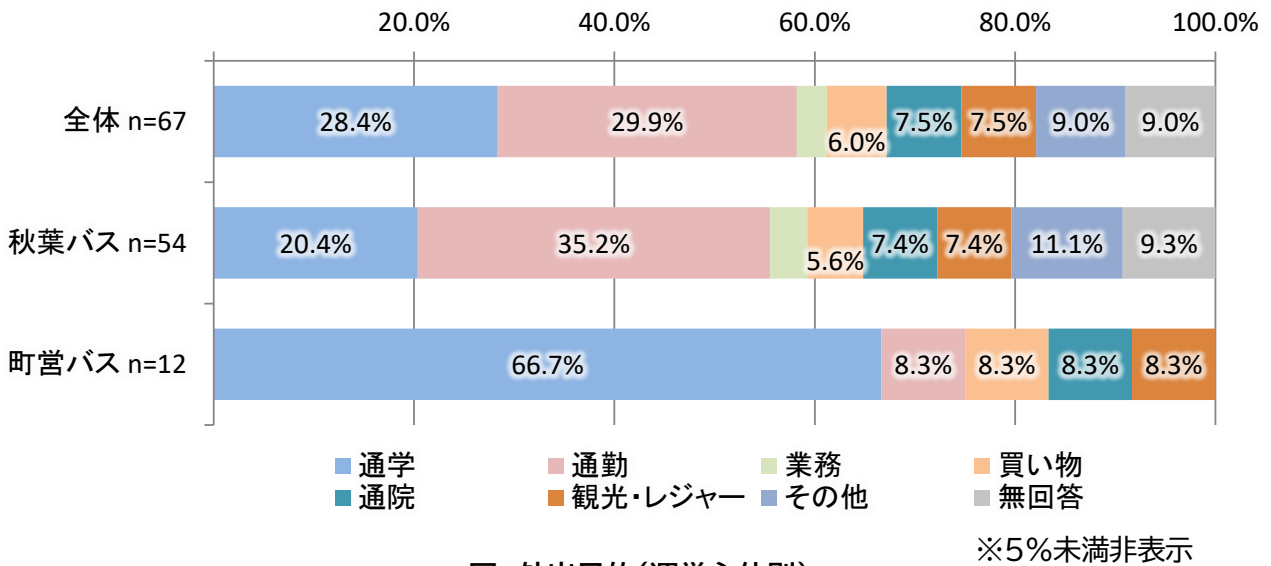


図 外出目的(運営主体別)

15)【2-7】路線の利用頻度

- ・路線の利用頻度では、「週に4～5回」が 37.3%と最も高く、次いで「年に数回」が 17.9%と続いている。
- ・運営主体別にみると、町営バスでは「ほぼ毎日」、「週に4～5回」が7割以上を占めているが、これは通学での利用が主であるためと考えられる。

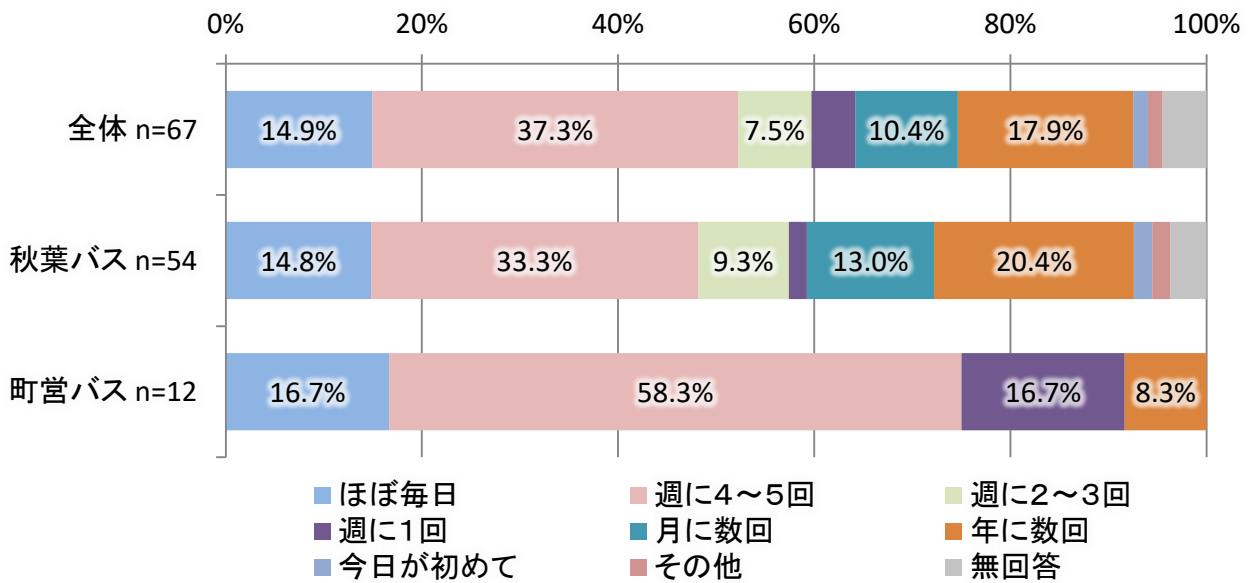


図 路線の利用頻度(運営主体別)

※5%未満非表示

16)【2-8】代わりの移動手段

- ・代わりの移動手段では、「自家用車(知人・家族が運転)」が 25.4%と最も高く、次いで「代わりの交通手段はない」が 20.9%と続いている。
- ・運営主体別にみると、秋葉バスでは「代わりの交通手段はない」が 24.1%と最も高い。

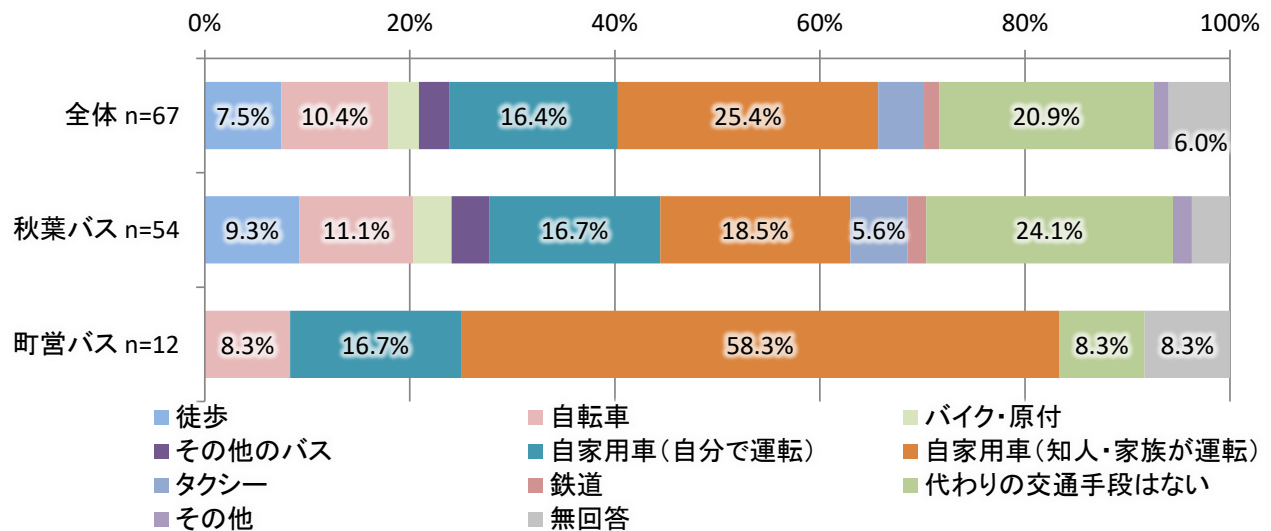
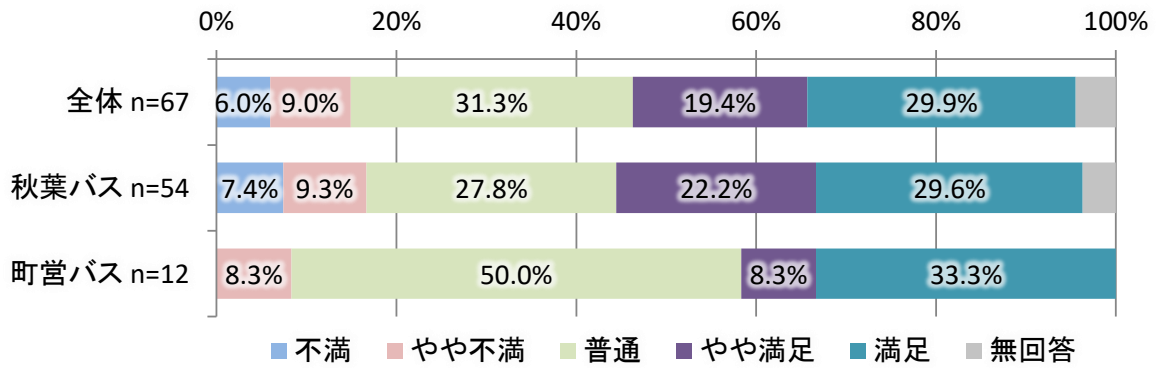


図 代わりの移動手段(運営主体別)

※5%未満非表示

17)【3-1】運行ルートに対する満足度

・運行ルートに対する満足度では、「普通」が 31.3%と最も高く、次いで「満足」が 29.9%と続いている。

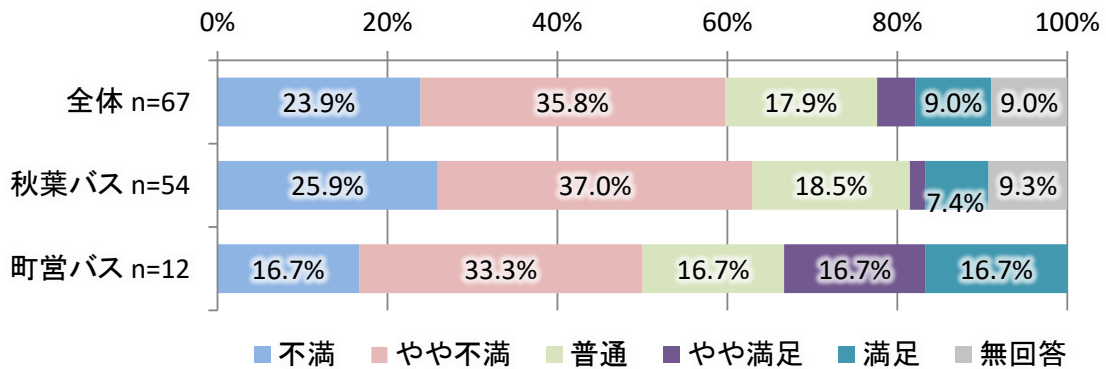


※5%未満非表示

図 運行ルートに対する満足度(運営主体別)

18)【3-2】運行本数に対する満足度

・運行本数に対する満足度では、「やや不満」が 35.8%と最も高く、次いで「不満」が 23.9%と続いている。

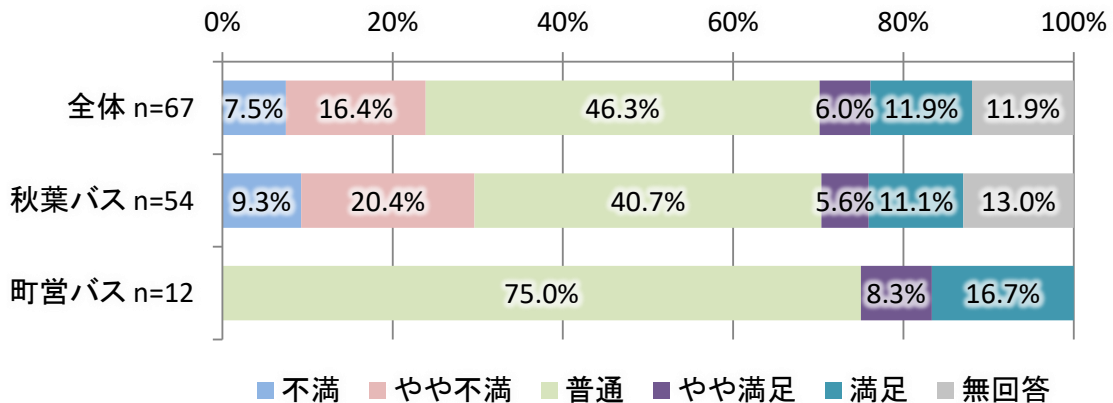


※5%未満非表示

図 運行本数に対する満足度(運営主体別)

19)【3-4】運賃に対する満足度

・運賃に対する満足度では、「普通」が 46.3%と最も高く、次いで「やや不満」が 16.4%と続いている。



※5%未満非表示

図 運賃に対する満足度(運営主体別)

20) 【3-5】始発便の運行時間帯に対する満足度

・始発便の運行時間帯に対する満足度では、「普通」が 44.8%と最も高く、次いで「満足」が 17.9%と続いている。

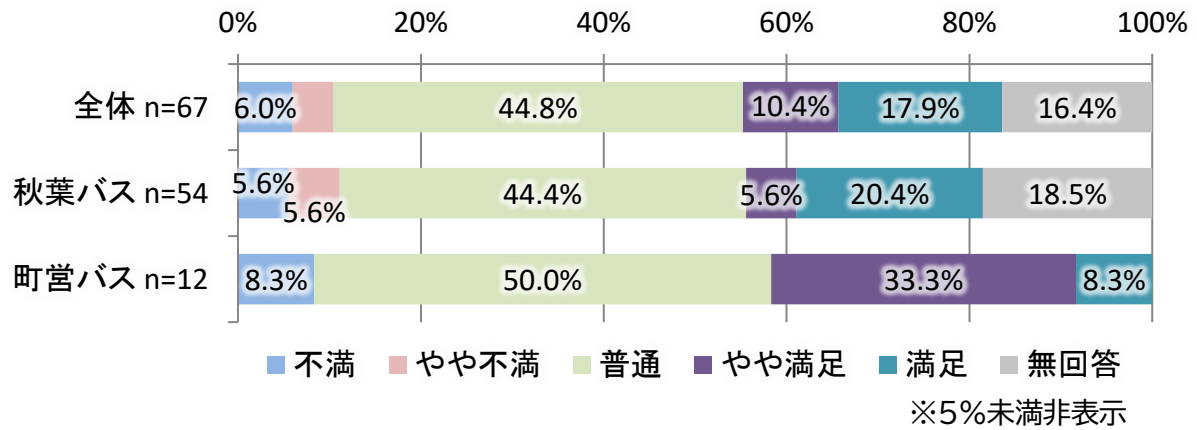


図 始発便の運行時間帯に対する満足度(運営主体別)

21)【3-6】終発便の運行時間帯に対する満足度

・終発便の運行時間帯に対する満足度では、「普通」が 40.3%と最も高く、次いで「やや不満足」が 19.4%と続いている。

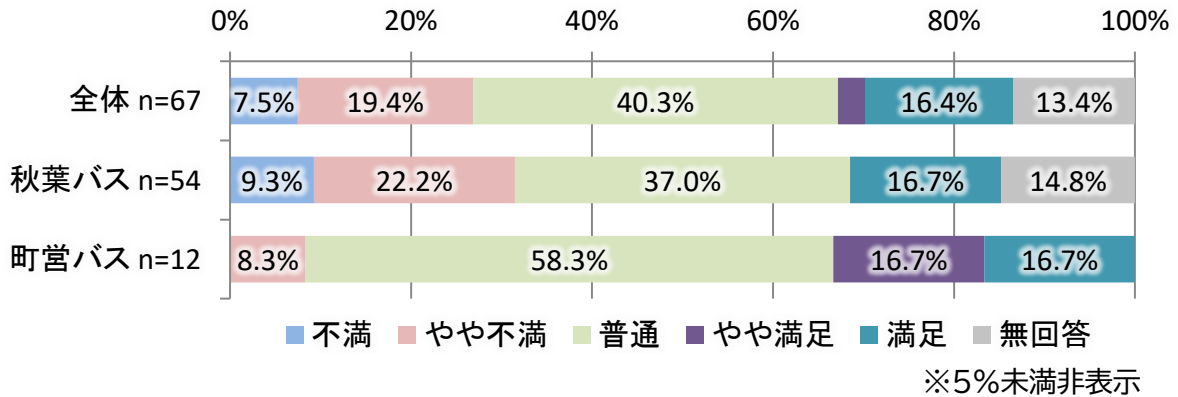


図 終発便の運行時間帯に対する満足度(運営主体別)

22) 【3-7】定時性(時間通りに来るかどうか)に対する満足度

・定時性(時間通りに来るかどうか)に対する満足度では、「普通」が 34.3%と最も高く、次いで「満足」が 29.9%と続いている。

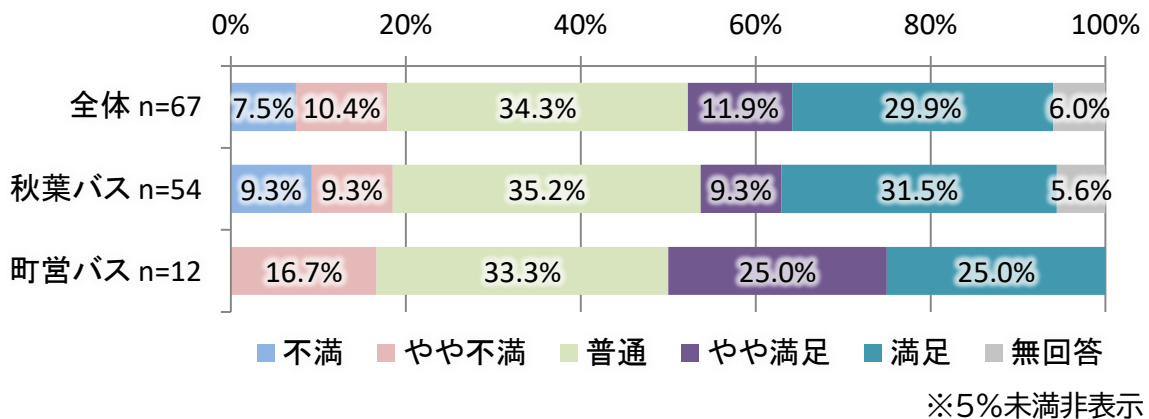
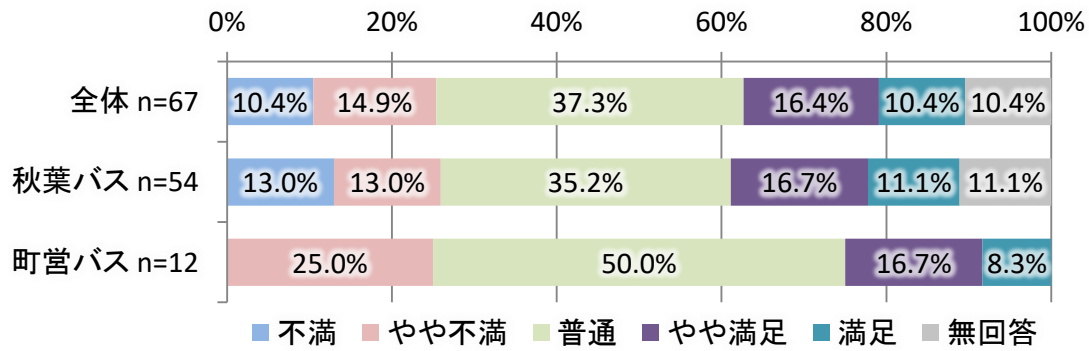


図 定時性(時間通りに来るかどうか)に対する満足度(運営主体別)

23) 【3-8】鉄道やその他のバスへの乗り継ぎ利便性に対する満足度

・鉄道やその他のバスへの乗り継ぎ利便性に対する満足度では、「普通」が 37.3%と最も高く、次いで「やや満足」が 16.4%と続いている。

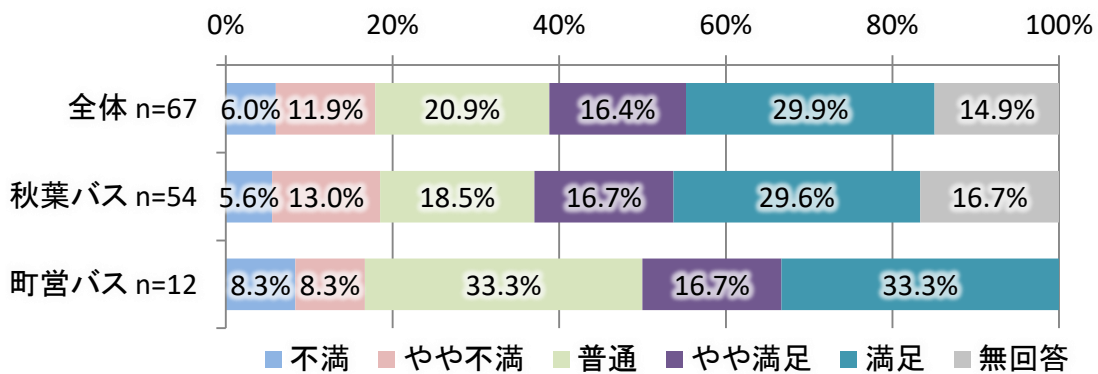


※5%未満非表示

図 鉄道やその他のバスへの乗り継ぎ利便性に対する満足度(運営主体別)

24) 【3-9】自宅からバス停までの近さに対する満足度

・自宅からバス停までの近さに対する満足度では、「満足」が 29.9%と最も高く、次いで「普通」が 20.9%と続いている。

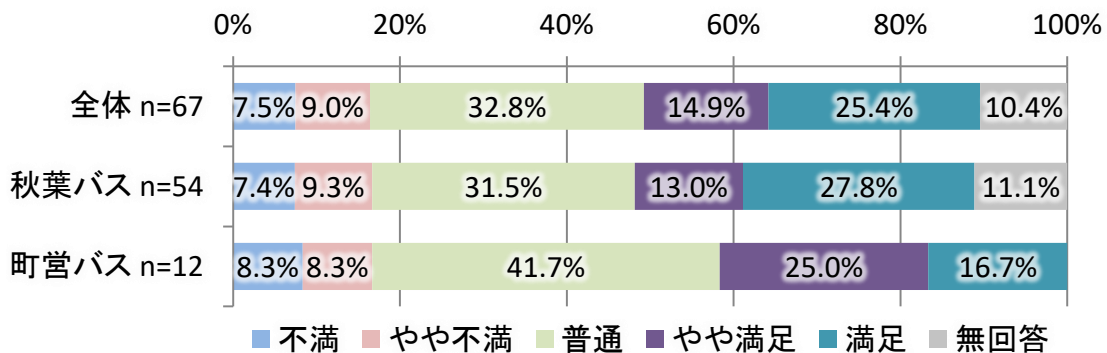


※5%未満非表示

図 自宅からバス停までの近さに対する満足度(運営主体別)

25) 【3-10】目的地からバス停までの近さに対する満足度

・目的地からバス停までの近さに対する満足度では、「普通」が 32.8%と最も高く、次いで「満足」が 25.4%と続いている。



※5%未満非表示

図 目的地からバス停までの近さに対する満足度(運営主体別)

26) 【3-11】待合環境(バス停等)の快適さに対する満足度

・待合環境(バス停等)の快適さに対する満足度では、「普通」が 44.8%と最も高く、次いで「やや不満」が 16.4%と続いている。

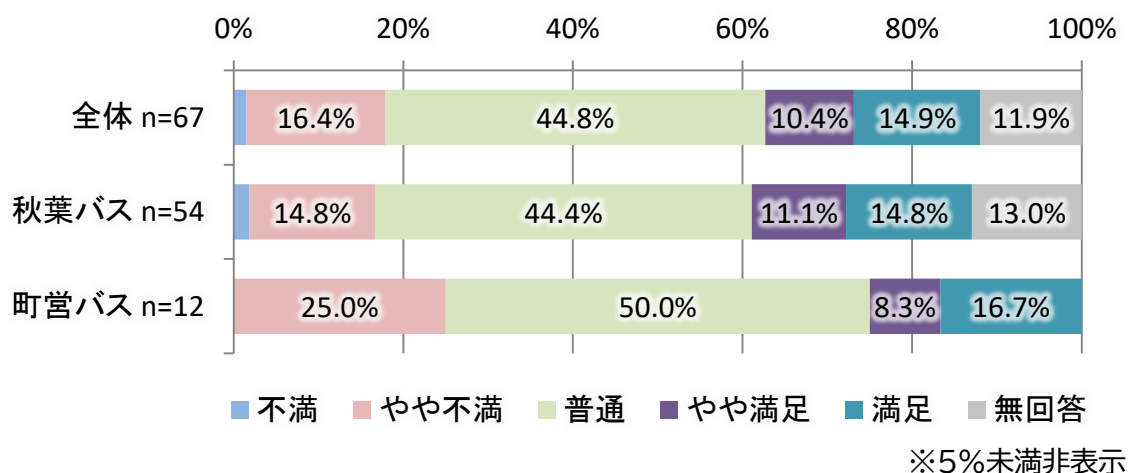


図 待合環境(バス停等)の快適さに対する満足度(運営主体別)

27) 【3-12】時刻や経路検索のしやすさに対する満足度

・時刻や経路検索のしやすさに対する満足度では、「普通」が 37.3%と最も高く、次いで「やや満足」が 19.4%と続いている。

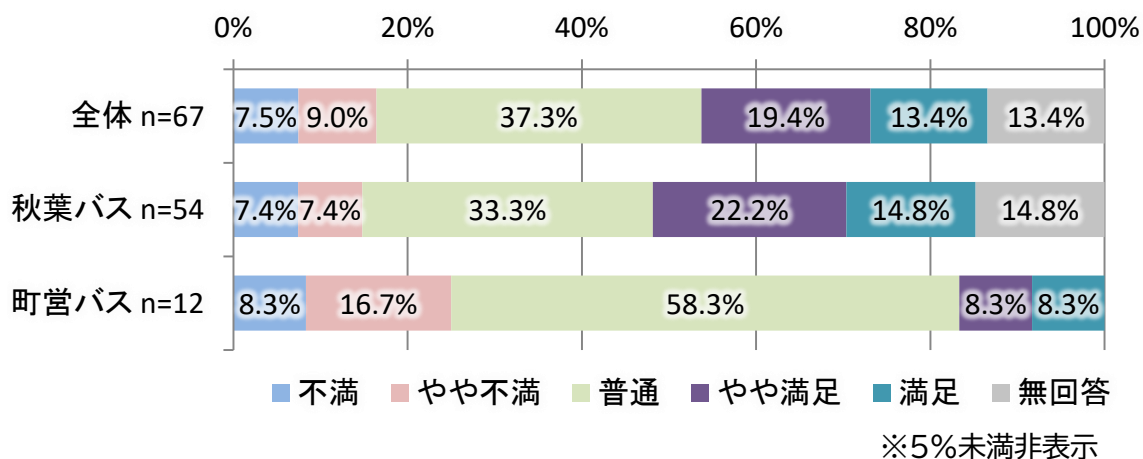


図 時刻や経路検索のしやすさに対する満足度(運営主体別)

28) 【4-1】最も重要だと思う項目

・最も重要だと思う項目では、「運行本数」が 26.9%と最も高く、次いで「運行ルート」が 10.4%と続いている。

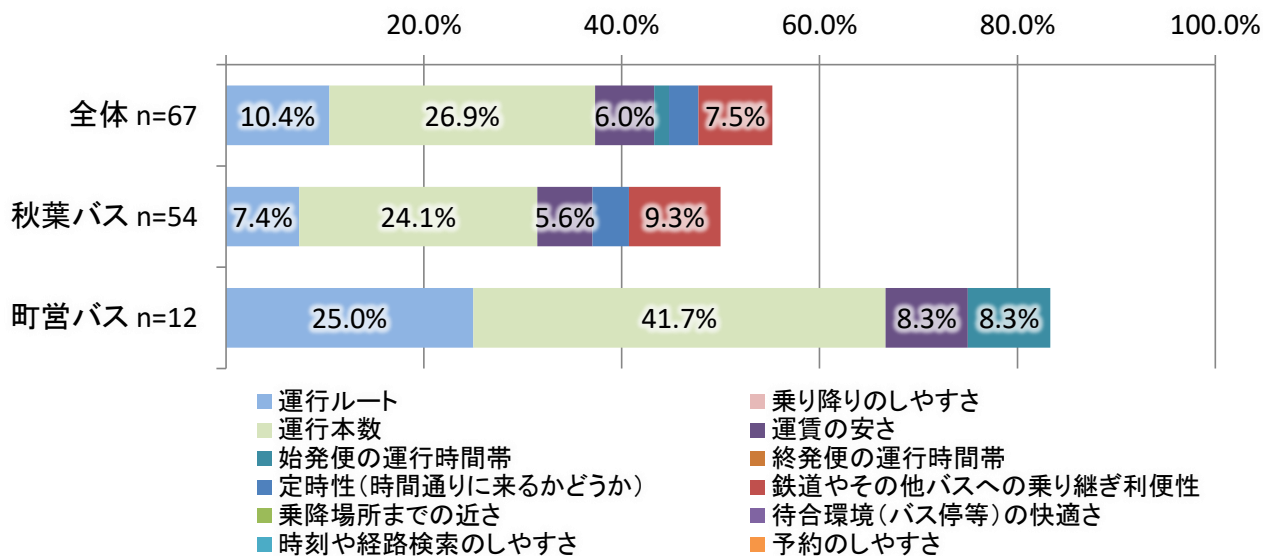


図 最も重要だと思う項目(運営主体別)

※5%未満・無回答非表示

29) 【5-1】自由意見

・主な自由意見としては、バスの運行本数の増便を要望する意見や支払い方法の電子化を望む意見、時間通りの運行を要望する意見が多くみられた。
 ・そのほか、始発便・終発便の追加を要望する意見などもみられた。

6 高校生アンケート調査結果の概要

(1) 実施概要

項目	内容
実施時期	令和4年11月24日(木)～令和4年12月9日(金)
実施目的	・ 高校生の通学における移動実態の把握 ・ 高校生の学校生活以外の公共交通の利用実態の把握
実施方法	学校から生徒にアンケートを依頼し、インターネットでの回答
対象者	静岡県立遠江総合高校の全校生徒
対象者数	556人(1年生190人、2年生163人、3年生203人) ※令和4年11月時点
回収数	348票
回収率	62.6%

(2) 調査結果

1) 【1-1】居住地域

- ・ 住まいの地域では、「袋井市」が 37.1%と最も高く、次いで「掛川市」が 28.4%と続いている。
- ・ 町内よりも近隣市の居住が多くみられる。

表 居住地域

	回答数	割合
森町内	68	19.5%
磐田市	45	12.9%
掛川市	99	28.4%
袋井市	129	37.1%
浜松市	2	0.6%
菊川市	3	0.9%
無回答	2	0.6%
合計	348	100.0%

2) 【1-2-1】学年

・「1年生」が47.1%(164人)と最も多い。「2年生」が33.9%(118人)、「3年生」が18.7%(65人)と続いている。

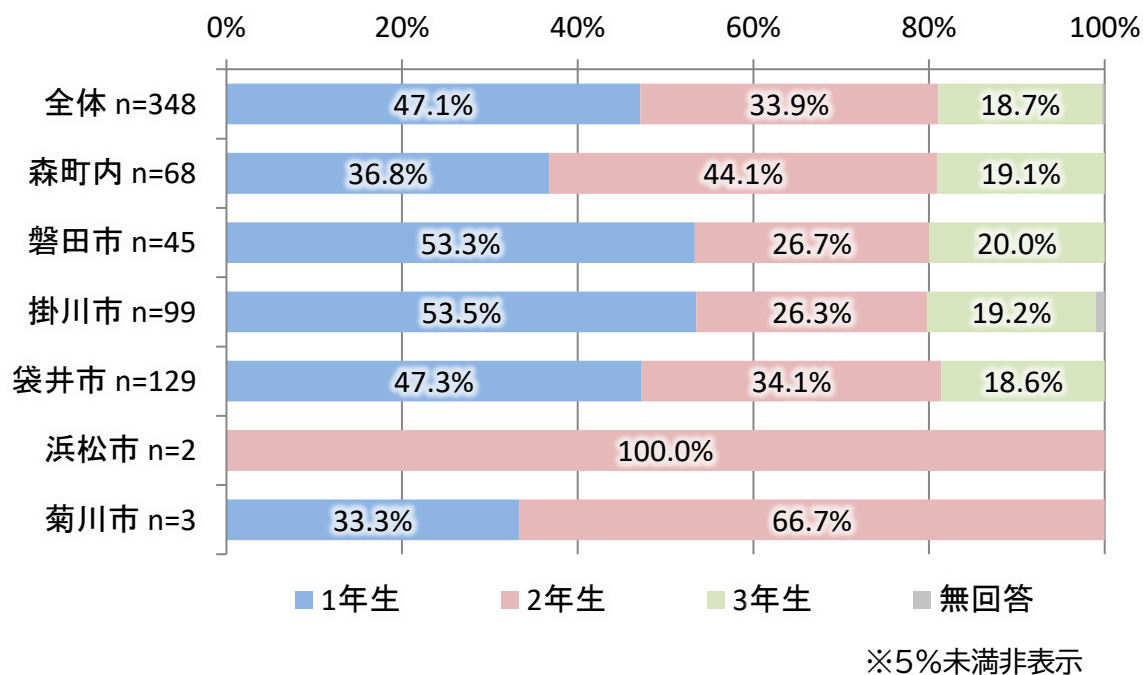


表 学年(居住地域別)

3) 【1-2-1】性別

・性別では、「男性」が59.5%と最も高く、次いで「女性」が37.6%と続いている。

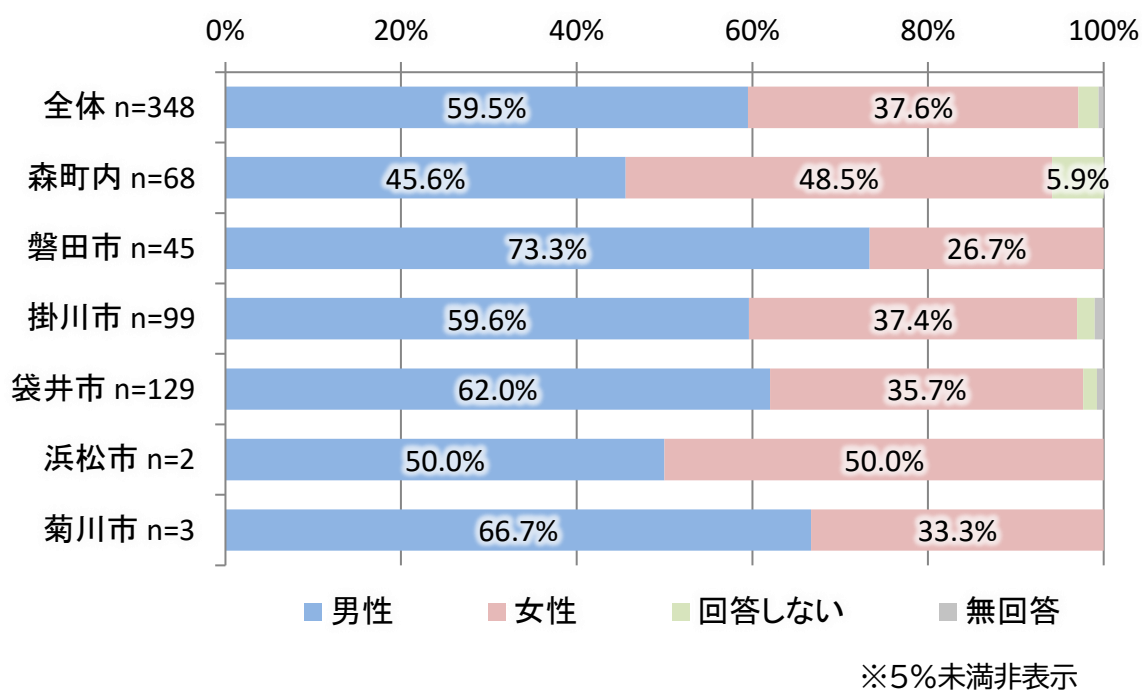
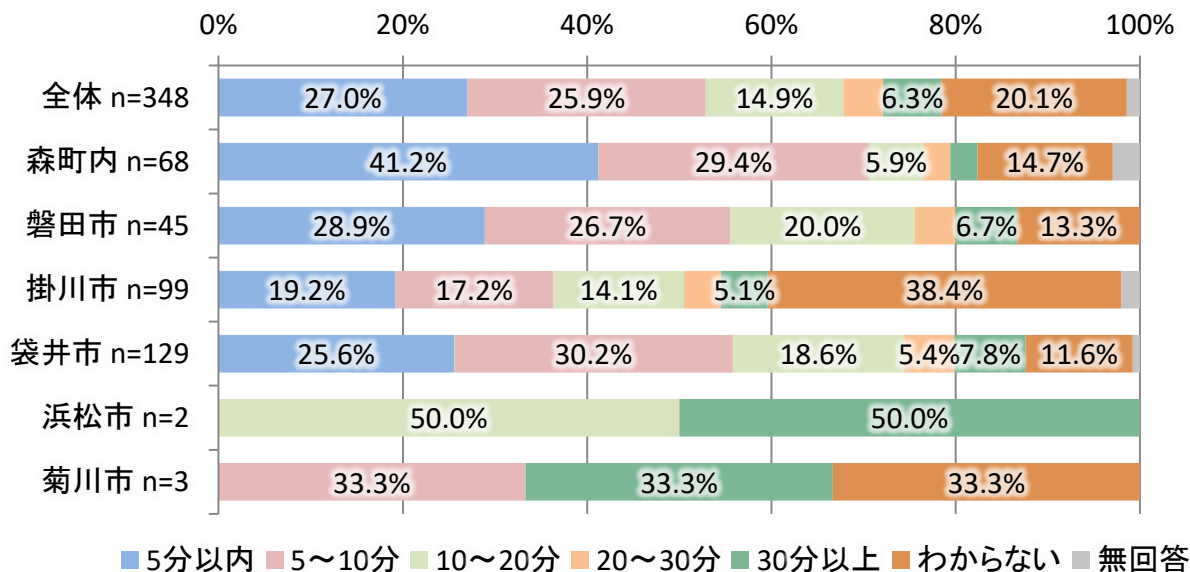


図 性別(居住地域別)

4) 【1-3】バス停までの距離

- ・バス停までの距離では、「5分以内」が27.0%と最も高く、次いで「5分～10分」が25.9%と続いている。
- ・居住地域別にみると、森町内では、「5分以内」が41.2%と最も高く、次いで「5～10分」が29.4%と続いている。

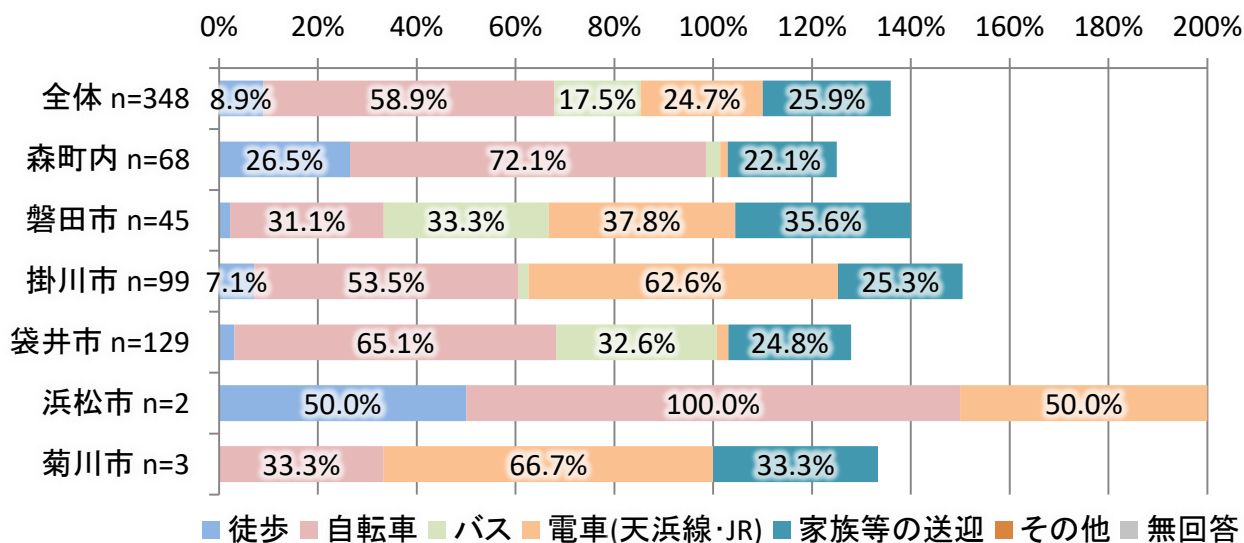


※5%未満非表示

図 バス停までの距離(居住地域別)

5) 【1-4】晴れの日の交通手段(複数回答)

- ・晴れの日の交通手段では、「自転車」が58.9%と最も高く、次いで「家族等の送迎」が25.9%と続いている。
- ・森町内では「自転車」が主である。
- ・磐田市では「自転車」「バス」「電車(天浜線・JR)」「家族等の送迎」が3割程度となっている。
- ・掛川市では「電車(天浜線・JR)」が6割以上、「自転車」が5割程度となっている。
- ・袋井市では「自転車」が6割以上、「バス」が3割程度となっている。



※5%未満非表示

図 晴れの日の交通手段(居住地域別)

6) 【1-5】雨の日の交通手段(複数回答)

- ・雨の日の交通手段では、「家族等の送迎」が 61.8%と最も高く、次いで「バス」が 21.0%と続いている。
- ・居住地域別にみると、掛川市では「電車(天浜線・JR)」が 62.6%と最も高く、次いで「家族等の送迎」が 59.6%と続いている。

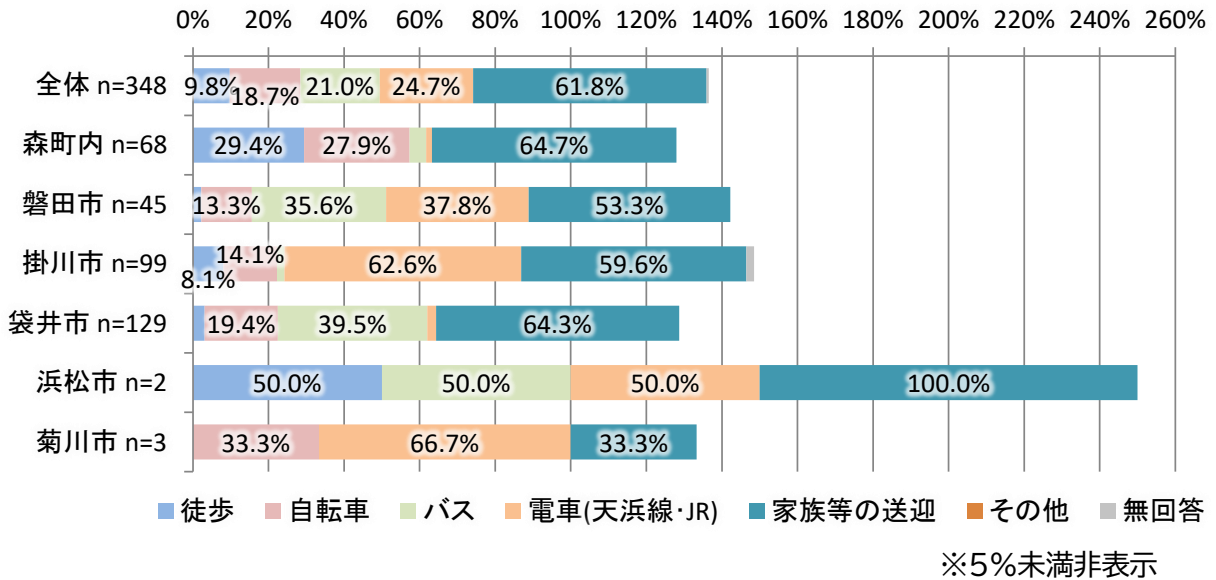


図 雨の日の交通手段(居住地域別)

7) 【1-6】通学のバス利用

※【1-4】【1-5】で「バス」を選択している場合のみ集計

- ・通学のバス利用では、「往復で利用している」が 69.9%と最も高く、次いで「下校時のみ利用している」が 17.8%と続いている。
- ・居住地域別にみると、袋井市では、「往復で利用している」が 74.5%と最も高く、次いで「下校時のみ利用している」が 17.6%と続いている。

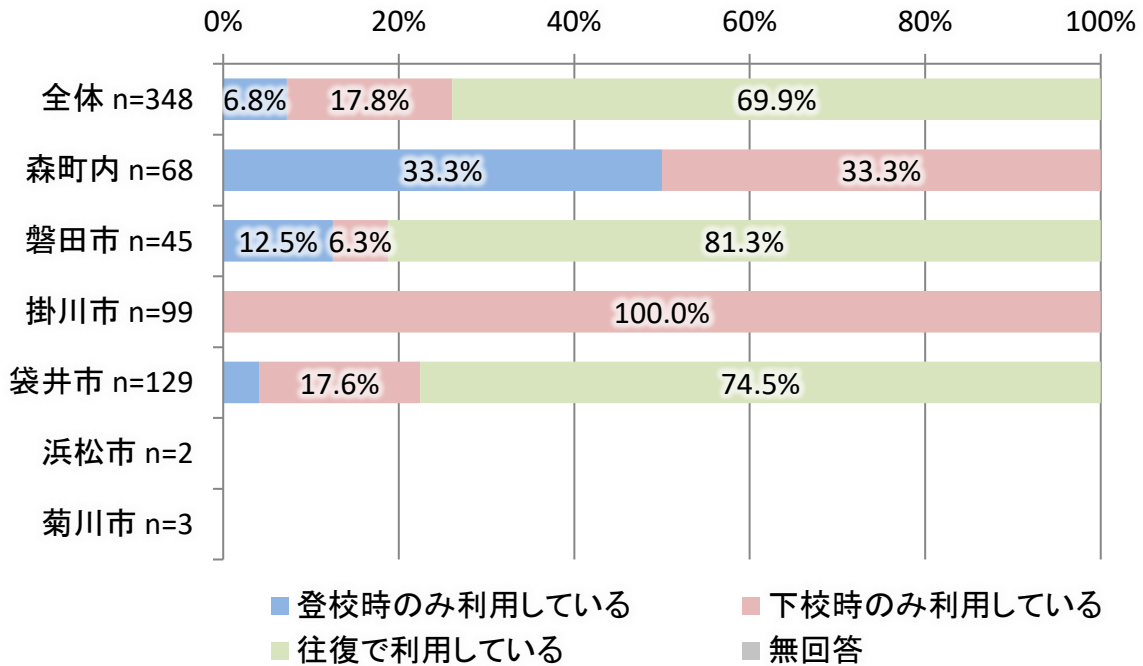


図 通学のバス利用(居住地域別)

8) 【1-7】下校時刻

・下校時刻では、「16 時台」が 30.2%と最も高く、次いで「16 時より前」が 25.9%と続いている。
 ・居住地域別にみると、森町内では、「16 時より前」が 36.8%と最も高く、次いで「16 時台」が 22.1%と続いている。

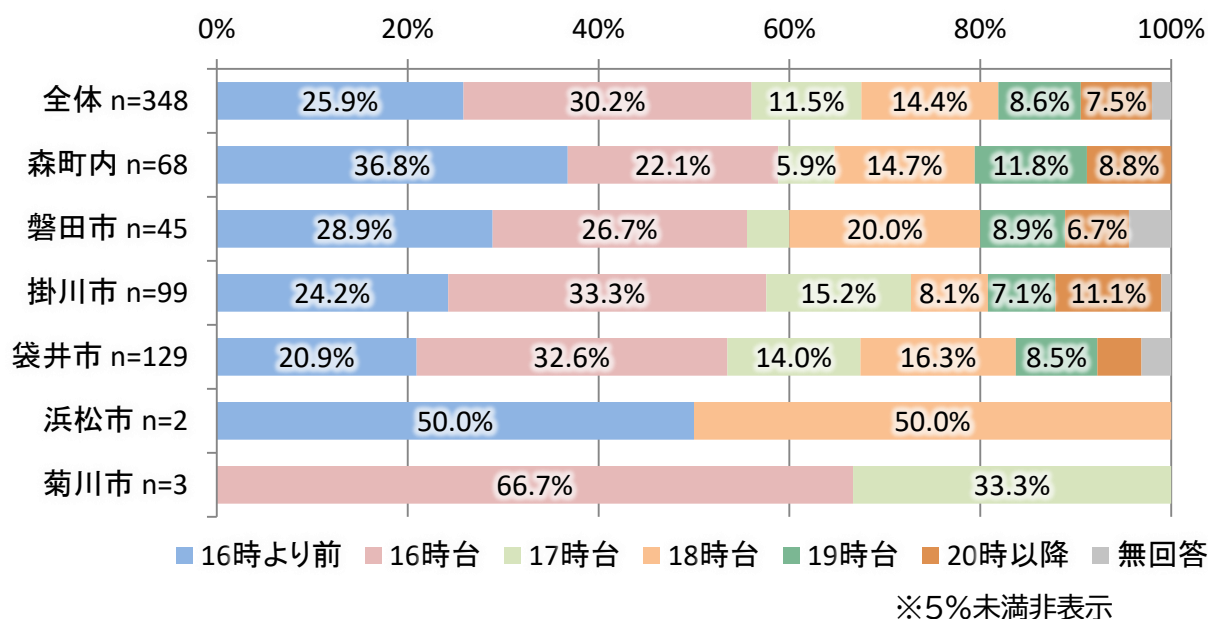


図 下校時刻(居住地域別)

9) 【1-8】通学でバスを利用しない理由(複数回答)

・バスを利用しない理由では、「学校や駅まで徒歩や自転車でいけるため」が 40.2%と最も高く、次いで「家族等の送迎があるため」が 22.7%と続いている。
 ・居住地域別にみると、袋井市では「学校や駅まで徒歩や自転車でいけるため」「家族等の送迎があるため」に次いで「運賃が高い」が 26.4%と続いている。

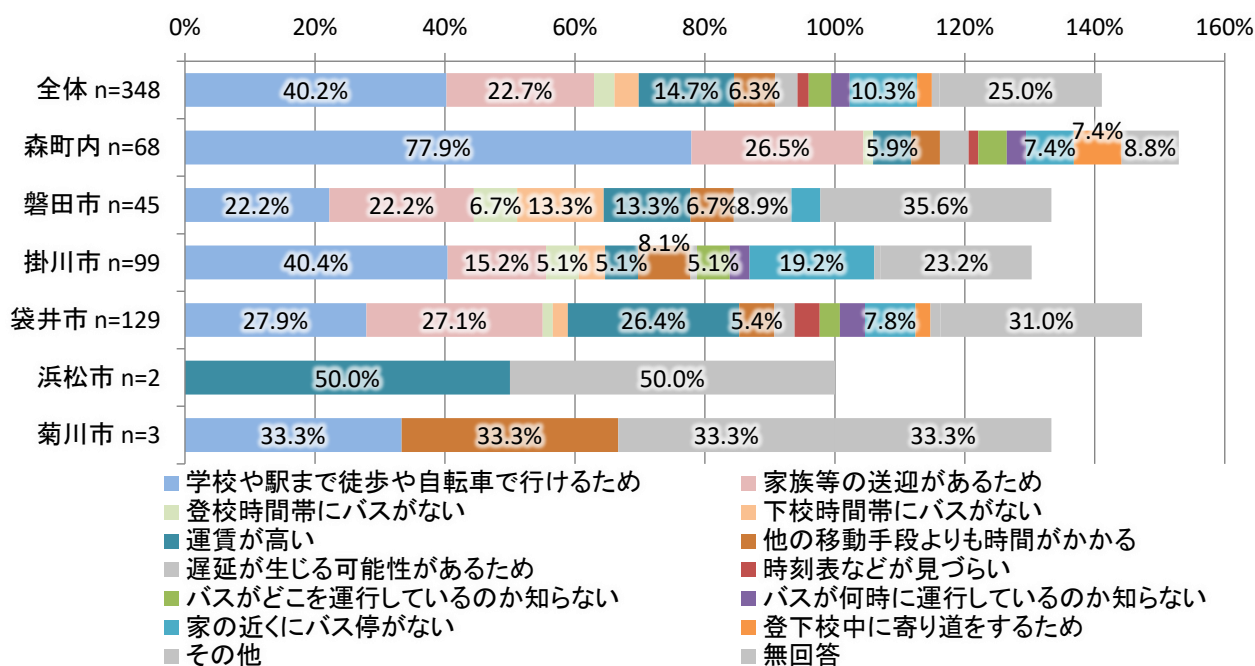


図 通学でバスを利用しない理由(居住地域別)

10)【2-1】学校生活以外の移動場所

- ・学校生活以外の移動場所では、「袋井市」が 29.9%と最も高く、次いで「掛川市」が 27.0%と続いている。
- ・居住地域別にみると、森町内では、「袋井市」が 35.3%と最も高く、次いで「森町」が 25.0%と続いている。

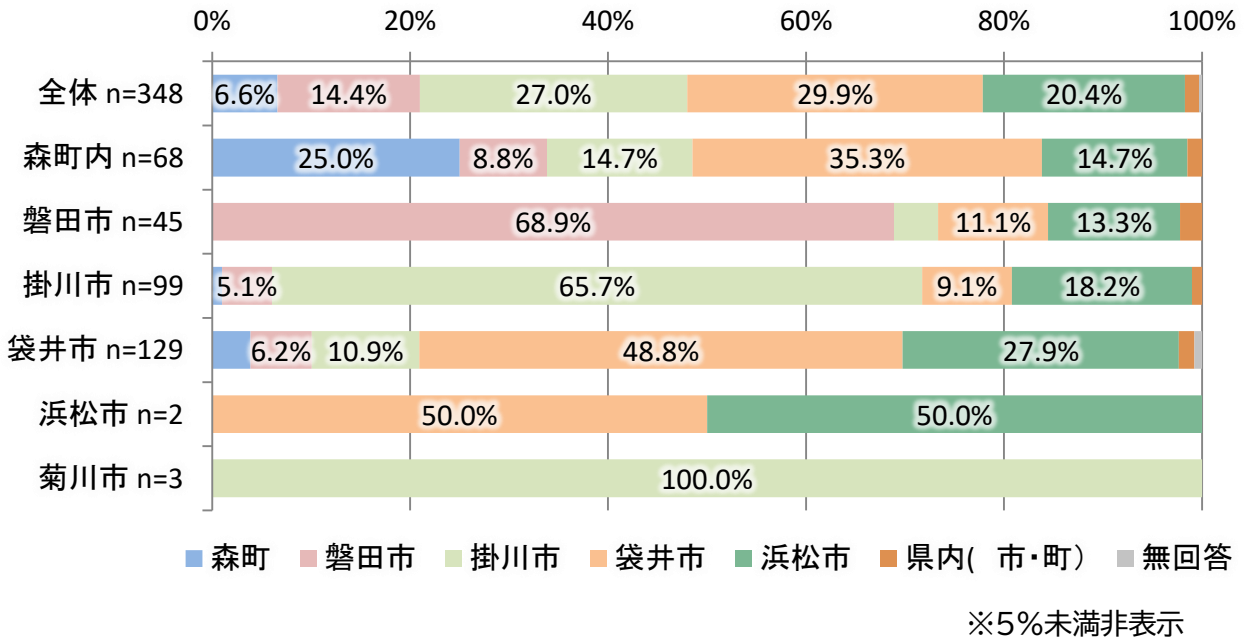


図 学校生活以外の移動場所(居住地域別)

11)【2-2】学校生活以外の移動の目的

- ・移動の目的では、「買い物」が 68.1%と最も高く、次いで「レジャー・娯楽」が 16.4%と続いている。
- ・居住地域別にみると、森町内では、「買い物」が 76.5%と最も高く、次いで「レジャー・娯楽」が 11.8%と続いている。

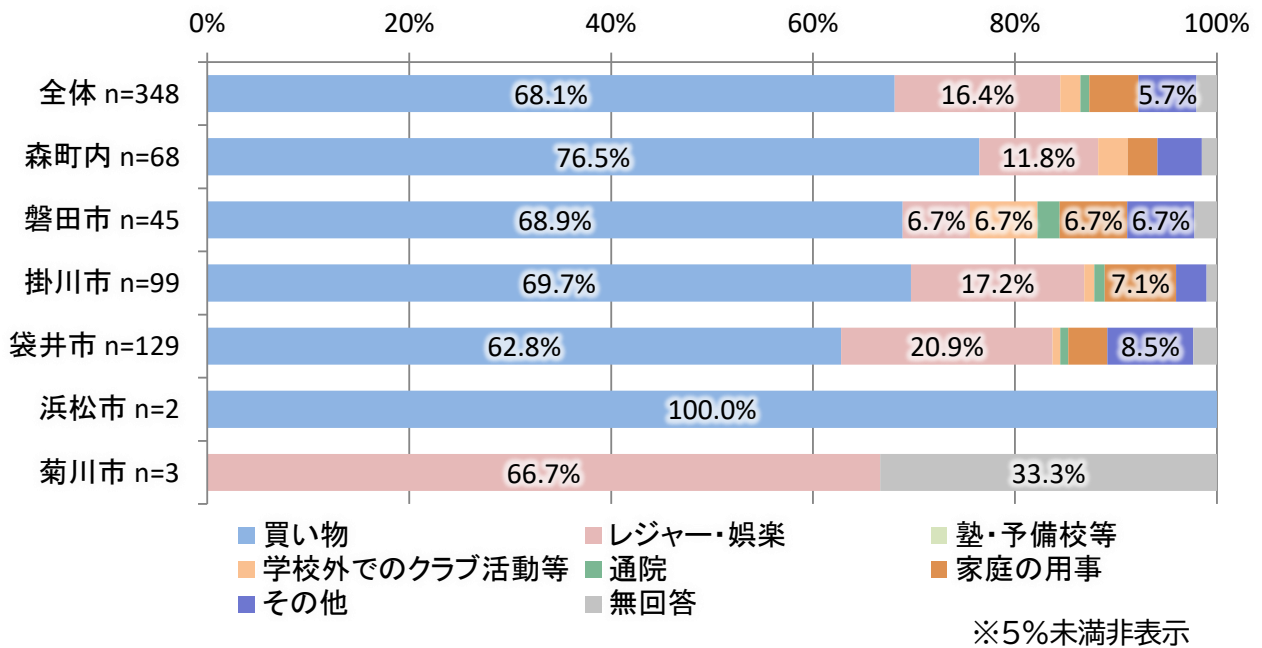
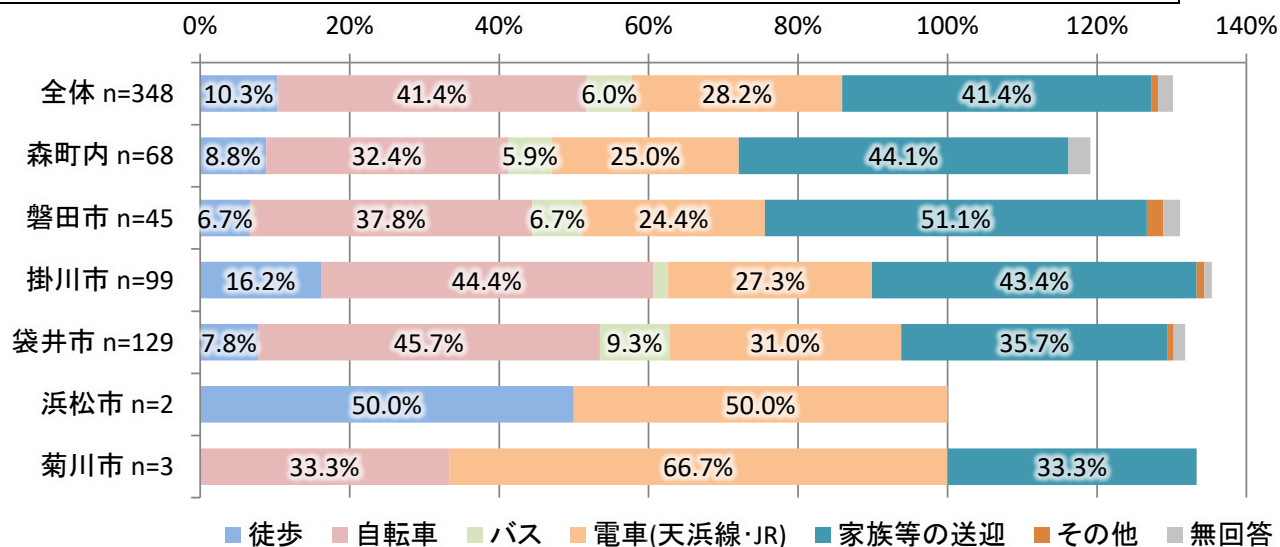


図 学校生活以外の移動の目的(居住地域別)

12)【2-3】学校生活以外の交通手段(複数回答)

- ・学校生活以外の交通手段では、「家族等の送迎」「自転車」が41.4%と最も高い。
- ・居住地域別にみると、森町内では「家族等の送迎」「自転車」に次いで「電車(天浜線・JR)」が25.0%と続いている。



※5%未満非表示

図 学校生活以外の交通手段(居住地域別)

13)【2-4】学校生活以外でバスを利用しない理由(複数回答)

・学校生活以外でバスを利用しない理由では、「駅や目的地までバス以外の手段で行けるため」が44.8%と最も高く、次いで「運賃が高い」が25.9%と続いている。
 ・居住地域別にみると、袋井市では、「駅や目的地までバス以外の手段で行けるため」が40.3%と最も高く、次いで「運賃が高い」が34.1%と続いている。

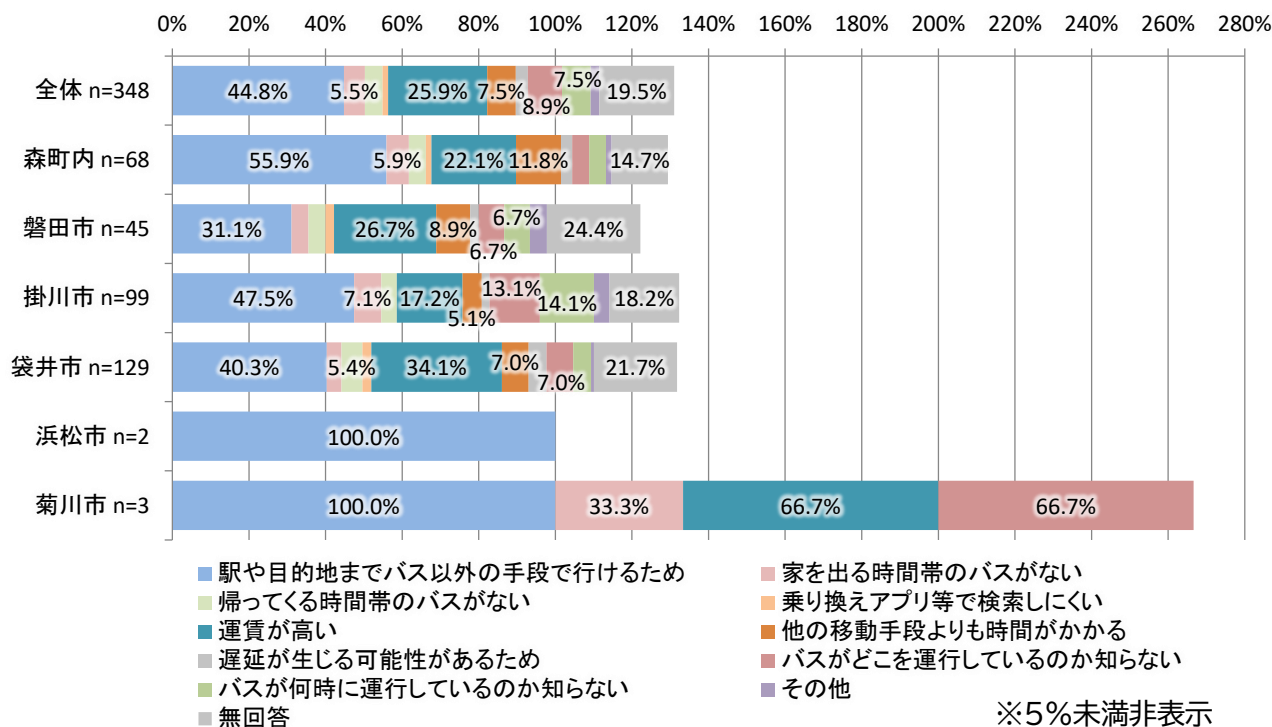


図 学校生活以外でバスを利用しない理由(居住地域別)

14)【3-1】公共交通を利用しやすくなるアイデア・意見

・公共交通を利用しやすくなるアイデアとしては、主に運賃に関する意見(学割、無料化、値引きなど)の意見や運行本数に関する意見が多くみられた。
 ・運賃に関する意見は、主に値引きを要望する意見が42件、無料化を要望する意見が17件、学割を要望する意見が13件と、無料または減額を要望する意見が多くみられた。
 ・運行本数に関する意見は19件あり、主に鉄道またはバスの運行本数の増便を要望する意見が多くみられた。

7 用語集

【あ行】

■一般乗用旅客自動車運送事業

一個の契約により乗車定員 10 人以下の自動車を貸し切って旅客を運送する。タクシーがこれに該当する。

■一般乗合旅客自動車運送事業

個々の旅客の依頼に応じて運賃を収受し、自動車で乗合旅客を運送する。路線バスや乗合タクシーがこれに該当する。

■AI（エーアイ：Artificial Intelligence）

人間の知的ふるまいの一部に関して、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、日本語では「人工知能」と訳される。大量の知識データに関して、高度な推論を的確に行うことを目指したもの。

■NPO（Nonprofit Organization）

民間非営利組織。医療・福祉、まちづくり、教育、女性支援などのあらゆる分野において営利を目的としない活動を行う民間組織のこと。

【か行】

■キャッシュレス化

紙幣・硬貨といった現金を使用せずに支払いを済ませる決済方法に切り替えていくこと。交通系 IC カードやクレジットカード、QR 決済等が該当する。

■交通結節点

鉄道、バス、タクシー等の様々な交通手段の接続が行われる乗換拠点のこと。

■公共交通空白地域

駅やバス停が一定の範囲に存在せず、地域公共交通が利用しづらい地域のことを言う。本町では、鉄道駅から 1 km 以上、バス停留所から 400m 以上離れた地域とする。

■公共交通ネットワーク

鉄道、バス、デマンドタクシーなどの公共交通機関がバラバラに存在するのではなく、網目のように連結する交通網をいう。公共交通網と同義語。

■公共交通網

公共交通ネットワークと同義語。

【さ行】

■自家用有償旅客運送事業

バス、タクシー等が運行されていない過疎地域などにおいて、住民の日常生活における移動手段を確保するため、登録を受けた市町村や NPO 等が自家用車を用いて有償で運送する。

■自主運行バス

住民の日常生活に必要な交通手段を確保するため、市町村等が運行を行う路線バス。

【た行】

■地域間幹線系統

一般的には都市や地域間（複数市町間）にまたがり、多くの人が利用できる公共交通。町を横断し、町内外への移動手段として利用される。

■地域公共交通会議

地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じた公共交通の運行の態様及び運賃・料金、事業計画などについて、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、平成 18 年 10 月の改正道路運送法に位置付けられたもの。

■地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和 2 年 11 月改正）に基づき、目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画。地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら作成する公共交通政策のマスタープランとなる。

■地域内フィーダー（系統）

都市や複数市町をまたがって運行する地域間幹線系統に対し、地域間幹線系統の支線として運行するバス路線。地域内での移動や地域間幹線系統への移動手段として利用される。

■定時定路線

利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを定められた時刻に運行する運行形態。

■デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイ等の電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称。

■デマンド交通及び AI デマンド交通

定時定路線の運行方式ではなく、電話予約など利用者のニーズに応じて、運行ルートや運行ダイヤなどについて、柔軟な運行を行う公共交通の一つの運行形態。AI の機能をデマンド交通に取り入れた交通を AI デマンド交通という。

■ドア・ツー・ドア

自宅や施設の玄関口から目的施設の玄関口まで直行で移動できる運行形態。

【な行】

■ノンステップバス

床面を超低層として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。

【は行】

■バスロケーションシステム

無線通信や GPS（全地球測位システム）を用いてバスの位置情報等を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等にバスの位置情報を提供するシステム。

■バリアフリー

対象者である障がい者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策、又は具体的に障害を取り除いた事物及び状態を指す。

■PDCA サイクル

Plan（計画）、Do（実行）、Check（測定・評価）、Action（対策・改善）の頭文字をとったもので、計画を立て、実行し、検証を行ったうえで対策・改善を練るプロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めるための概念のこと。

■ボランティア輸送

ボランティアや地域の助け合いといった活動によって、「道路運送法上の許可・登録を要しない輸送」として、地域の足の確保を行うこと。その際、地域住民やボランティア団体等と連携し、行政が費用の一部を負担するなどによって、「利用者から運送の対価を得ない形とする」ことで、道路運送法上の許可・登録を受けないで輸送サービスの提供を行うことができる。

【ま行】

■マスタープラン

基本となる総合的な計画のことで、地域公共交通計画の場合、公共交通に関する基本的な方針を定める計画となる。

【や行】

■輸送資源

従来の公共交通サービス（鉄道、バス及びタクシーなど）に加えて、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス及び送迎サービス等も含む運送サービス。

■ユニバーサルデザイン

年齢、性別、人種及び障害の有無等に関わらず、多様な人々が利用しやすいよう、都市や生活環境をデザインする考え方。