

袋井市地域公共交通計画の一部改訂について

1 概要

公共交通の補助金であるフィーダー補助（国庫補助）については、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けが補助要件となりました。

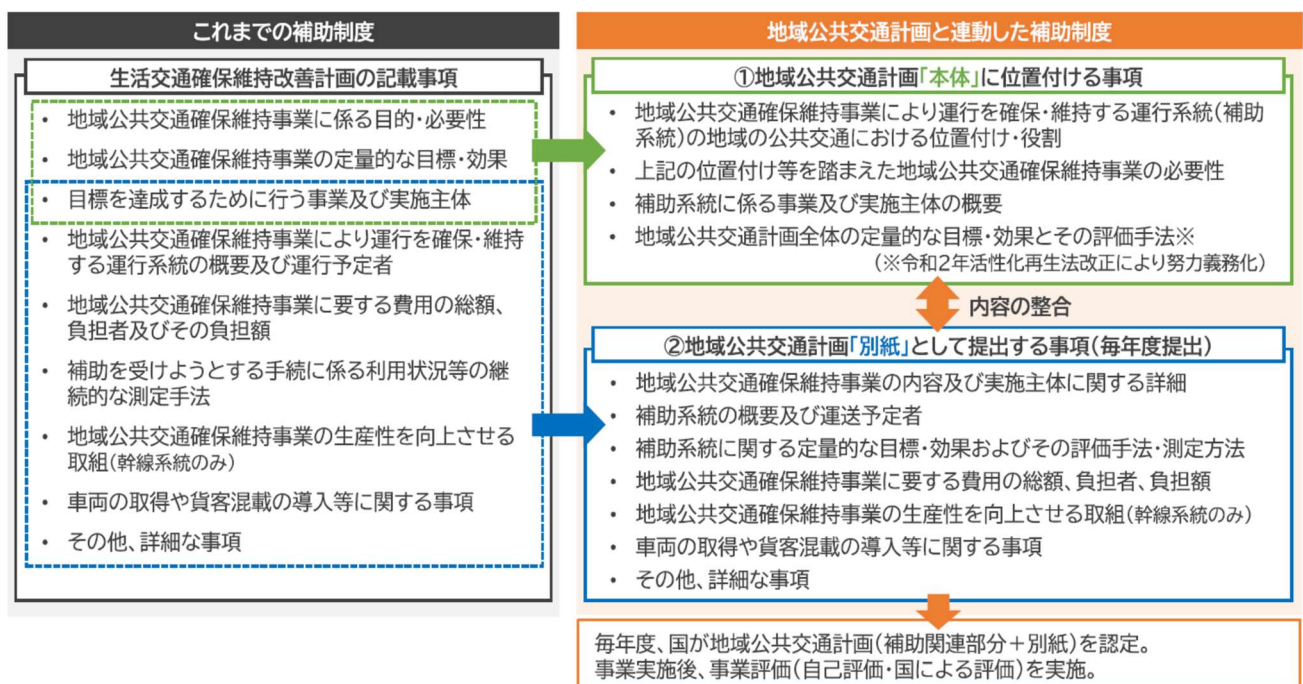
本市においては、令和3年3月に袋井市地域公共交通計画（以下「計画」という。）を策定しましたが、法改正当初の策定期間であり、補助要件の詳細が示されておらず、記載内容に不足が生じております。（経過措置期間は令和6年事業年度（令和6年9月30日運行分まで））

また、袋井東地区で令和6年4月から本格運行を予定している、乗用タクシーを活用した公共交通についてもフィーダー補助の対象見込みであるが、本事業も計画に明確に位置付ける必要があります。

以上のことから、計画における補助系統等の位置づけの補助要件化（計画制度と補助制度の連動化）に対応するため、計画の一部改訂を行うものです。

2 改訂内容（地域公共交通計画「本体」に位置付ける事項）

- (1) 補助系統の地域の公共交通における位置付け・役割
- (2) 地域公共交通確保維持事業の必要性
- (3) 補助系統に係る事業及び実施主体の概要
- (4) 標準指標の追加（収支状況、公的負担額）



国土交通省「地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット」から抜粋

3 具体的な修正・追加箇所について

(1) 補助系統の地域の公共交通における位置付け・役割

「第2章 地域公共交通計画の基本的な方針」(計画 P9) の「2 計画の目標」中、目指す将来の地域公共交通体系(計画 P11) 中、令和3年4月からデマンドタクシー(地域内フィーダー系統)を導入している浅羽西地区の一部を着色する。(本資料 P4)

(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

「第2章 地域公共交通計画の基本的な方針」(計画 P9)に「3 地域公共交通確保維持事業」の項目を追加し、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統(補助系統)の地域の公共交通における位置づけ・役割及び地域公共交通確保維持事業の必要性を明記する。(計画 P12 の次に追加、本資料 P5~P7)

(3) 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

「第3章 目標を達成するために行う事業及び実施主体」(計画 P13)に「3 地域公共交通確保維持事業に係る実施主体の概要」の項目を追加する。(計画 P25 の次に追加、本資料 P8)

(4) 標準指標の追加(収支状況、公的負担額)

「第4章 計画の達成状況の評価」(計画 P26)の「1 数値目標の設定」において、地域公共交通確保維持事業の「標準指標」である「公共交通に係る市の財政負担額」及び「市内路線バス等の収支差」を追加する。(計画 P26 及び P30 の次に追加、本資料 P9~P11)

4 スケジュール

	R 5											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
庁内会議										●12月	計画の改訂について(報告)	
地域公共交通会議		●5/31	第1回(計画改訂案協議)						●10月	第2回(計画改訂案協議)		
									●12月	第3回(計画改訂報告)		
静岡運輸支局			●6月末	R 6年度事業計画申請				← (R 6年度事業 : R5.10月~R6.9月)				●2月末
										R 6年度事業計画変更申請		
計画改訂	●素案作成・運輸支局協議									●12月	計画改訂	
											●広報、市HPで 周知	

袋井市地域公共交通計画一部改訂（案）

目 次

序 章	はじめに	3
1	地域公共交通計画とは	3
2	本計画の位置づけ	4
3	計画の区域	4
4	計画の期間	4
第1章	現況と課題の整理	5
1	現況調査	5
2	移動ニーズ調査	6
3	公共交通の課題	8
第2章	地域公共交通計画の基本的な方針	9
1	計画の基本方針	9
2	計画の目標	9 (P11 地域公共交通体系の一部修正)
3	地域公共交通確保維持事業	
第3章	目標を達成するために行う事業及び実施主体	13
1	事業の体系	13
2	事業内容	15
第4章	計画の達成状況の評価	26
1	数値目標の設定	26 (標準指標の追加)
2	数値目標設定の考え方	27
3	計画の評価スケジュール	31
4	事業の進捗管理の考え方	31

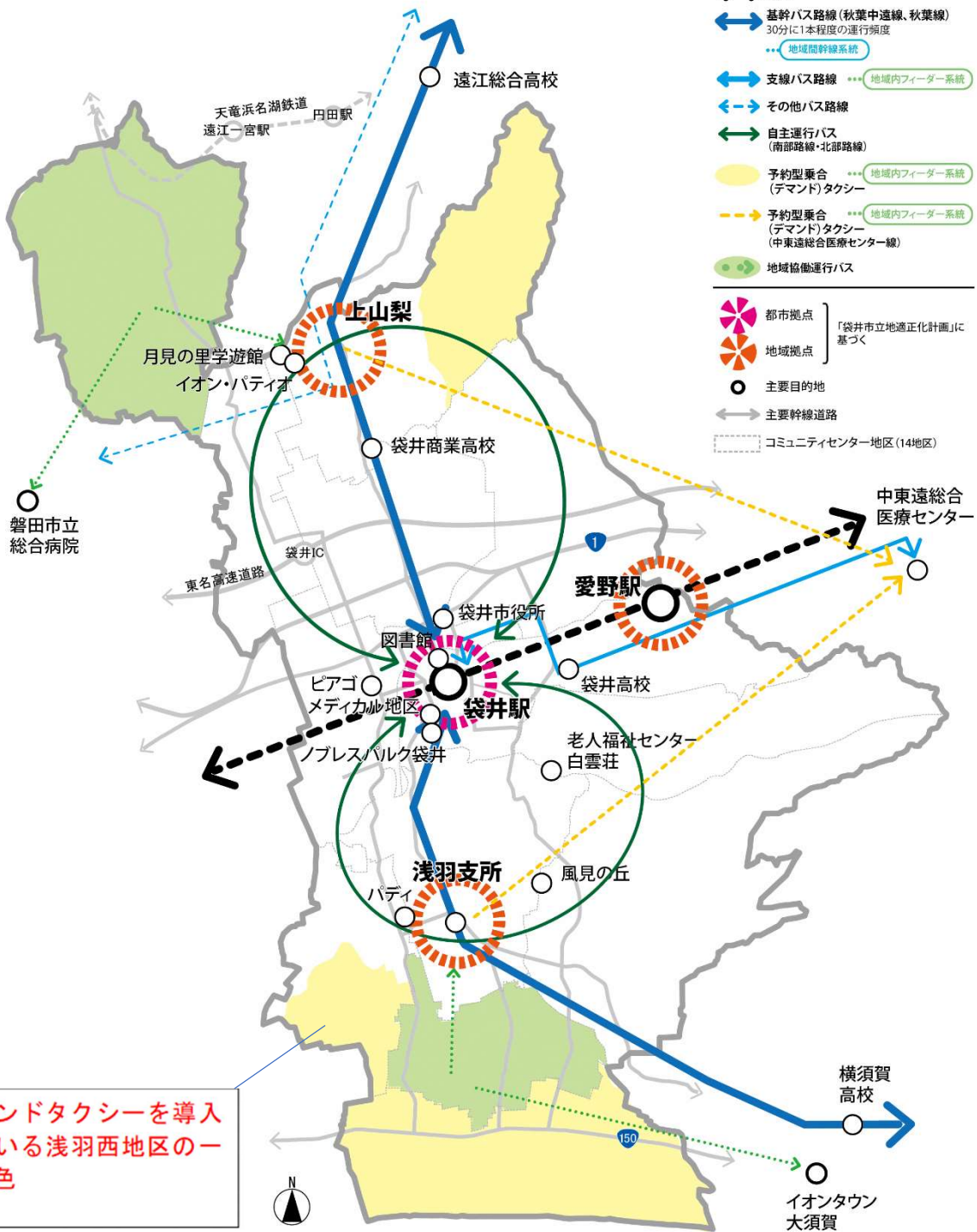
第2章 地域公共交通計画の基本的な方針

1 略

2 計画の目標

【目指す将来の地域公共交通体系】P11

令和3・4年度



3 地域公共交通確保維持事業

【地域公共交通における位置付け・役割】

地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統（補助系統）の地域の公共交通における位置づけ・役割は次のとおりです。

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
支線 (市内交通)	袋井駅・中東遠総合医療センター線 【秋葉バス】	都市拠点から中東遠医療センターへの移動を担う。	幹線及び支線との接続に配慮することで需要を確保するとともに、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	宇刈地区デマンドタクシー【袋井市】	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点と接続する	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	浅羽南地区デマンドタクシー【袋井市】		
	浅羽西地区デマンドタクシー【袋井市】		
袋井東地区タクシー (地域タクシー) 【袋井市】	袋井東地区を運行し、都市拠点や地域拠点と接続する。	地域及び交通事業者と協議の上地域の移動手段を確保するとともに、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。	

凡 例

- ↔ 鉄道
- ↔ 基幹バス路線 (秋葉中遠線、秋葉線) 補助対象幹線系統
- ↔ 支線バス路線
- ↔ 自主運行バス (南部路線・北部路線)
- ⋯ 地域協働運行バス
- 予約型デマンドタクシー
- 予約型デマンドタクシー (停留所型)
- 地域タクシー

- 都市拠点 } 「袋井市立地適正化計画」に基づく
- 地域拠点 }
- 主要目的地
- 主要幹線道路
- コミュニティセンター地区 (14地区)



【地域公共交通確保維持事業の必要性】

上記の位置付けを踏まえた、地域公共交通確保維持事業の必要性は次のとおりです。

・袋井駅・中東遠総合医療センター線は、平成25年5月、掛川市に立地する中東遠総合医療センターの開院に伴い、地域内フィーダー系統として整備したもので、都市拠点である袋井駅から地域拠点である愛野駅を経由し、運転免許を持たない高齢者等の交通弱者が中東遠総合医療センターへ通院するための重要な役割を担っている。

また、令和3年4月からは、一部経路を変更し、高校生の利用促進と運行効率化を図る一方で、本市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

・デマンドタクシー（宇刈地区、浅羽南地区、浅羽西地区）は、買物、通院等の日常生活行動における地域の移動手段としての役割を担っている。車両が利用者の自宅まで迎えに来てくれることが最大の特徴であり、高齢者など交通弱者の重要な移動手段である。また、地域拠点や交通結節点（バス停）を結び、地域間幹線系統への交通手段確保に寄与している。一方で、本市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

・袋井東地区タクシーは、地域で運営する組織が主体となり、地域、交通事業者及び市の連携と協働により、日中の時間帯の一般乗用タクシーを活用して、市域外縁部における日中の高齢者等の移動手段を確保するものである。高齢者など交通弱者の買物や通院などの移動を担うとともに、交通事業者の日中の需要確保に寄与するものである。一方で、本市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある

第3章 目標を達成するために行う事業及び実施主体

1・2 略

3 地域公共交通確保維持事業に係る実施主体の概要

補助系統に係る事業及び実施主体の概要は次のとおりです。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
袋井駅・中東遠総合医療センター線	袋井駅	愛野駅	中東遠総合医療センター	第4条乗合	路線定期運行	秋葉バスサービス(株)	フィーダー補助
宇刈地区デマンドタクシー	宇刈地区	宇刈地区	宇刈地区		区域運行	袋井市 (運行は交通事業者 に委託)	
浅羽南地区デマンドタクシー	浅羽地区	浅羽地区	浅羽地区				
浅羽西地区デマンドタクシー	浅羽地区	浅羽地区	浅羽地区				
袋井東地区タクシー	袋井東地区	袋井東地区	袋井東地区	第4条乗用		地域・袋井市 (運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助 (申請予定)

第4章 計画の達成状況の評価

1 数値目標の設定

(計画 P26 の「1 数値目標の設定」の次に標準指標を追加する。)

地域公共交通確保維持事業の「標準指標」である「公共交通に係る市の財政負担額」及び「市内路線バス等の収支差」の数値目標は次のとおりです。

評価指標		現況値（令和元年度）	目標値（令和7年度）
4-1 公共交通に係る市の財政負担額		90,531 千円	86,000 千円
4-2 市内路線バス等の収支差	路線バス	▲92,630 千円	▲134,000 千円
	自主運行バス等	▲30,724 千円	▲37,000 千円

(計画 P30 の次に以下を追加する。)

2 数値目標設定の考え方

(5) 評価指標 4-1：公共交通に係る市の財政負担額

公共交通に係る市の財政負担額は、新型コロナウイルス感染症の影響でバス等の利用者が減少したため、令和2年度から増加傾向にあります。また、燃料費等の物価高騰などによる経費の増により、今後も市の財政負担額は増加が見込まれます。

このよう中、計画の各種事業を実施することで、路線バスや自主運行バス等の利用をコロナ前の水準に回復し、市の財政負担額を現状と同水準を維持することを目指します。公共交通に係る市の財政負担額は以下のとおりです。

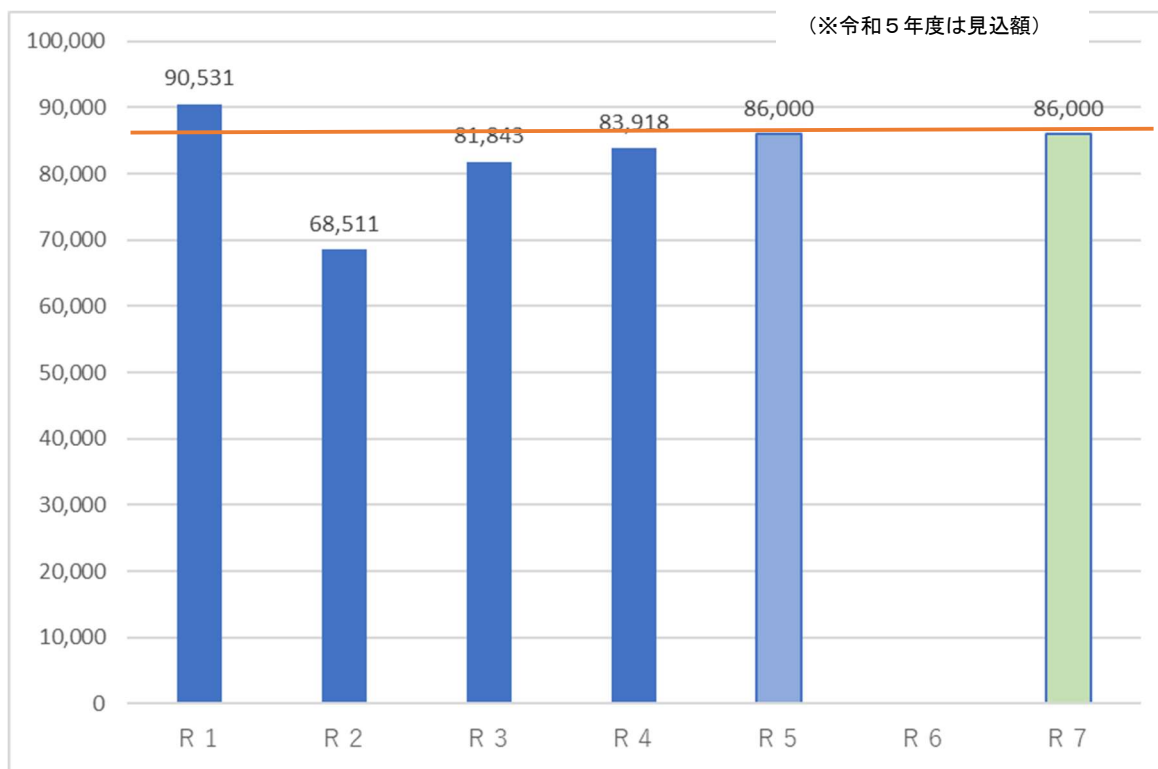
■公共交通に係る市の財政負担額

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
市の財政負担額	90,531 千円	68,511 千円	81,843 千円	83,918 千円

※一般会計決算額から算出

数値目標は、わかりやすい情報提供などにより、多くの市民に公共交通を認識してもらい、利用促進に繋げ、公共交通の利用をコロナ前の水準に回復することで、令和5年度の見込額を維持することとし、86,000 千円を目標値として設定しました。

(千円/年)



※ 平成 31 年 4 月に民間バス 3 路線が廃止したことに伴い、令和 2 年度の生活バス路線維持補助金額が減額となっている。

(6) 評価指標 4-2 : 市内路線バス等の収支差

市内路線バス等の収支差は、新型コロナウイルス感染症の影響でバス等の利用者が減少したため、令和 2 年度から収入不足額が増加傾向にあります。令和 4 年度は、公共交通の利用者数は回復傾向にありますが、路線バスの主な利用者である高校生の将来人口は減少する見込であり、さらに、燃料費等の物価高騰などによる経費の増により、今後も市内路線バスに係る経費は増加が見込まれます。

このよう中、計画の各種事業を実施することで、路線バスや自主運行バス等の利用をコロナ前の水準に回復し、路線バスについては、令和 4 年度の実績と同水準の収支差を維持すること、また、自主運行バス等については、令和 5 年度の収支見込額と同水準を維持することを目指します。市内バス路線等の収支差は以下のとおりです。

■市内路線バス等の収支差

	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
路線バス	▲ 92,630 千円	▲ 134,654 千円	▲ 136,585 千円	▲ 133,849 千円
自主運行バス等	▲ 30,724 千円	▲ 28,858 千円	▲ 33,320 千円	▲ 34,270 千円

※事業者報告書及び一般会計決算額から算出

※路線バス：秋葉バスサービス（株）が運行する路線

※自主運行バス等：自主運行バス、デマンドタクシー、地域協働運行バス

数値目標は、わかりやすい情報提供などより、多くの市民に公共交通を認識してもらい、利用促進に繋げ、公共交通の利用をコロナ前の水準に回復することで、路線バスについては、令和4年度の実績と同水準の収支差を維持し、▲134,000千円を目標値とし、また、自主運行バス等については、令和5年度の見込額から同水準の収支差を維持し、▲37,000千円を目指します。

