

地域間幹線「秋葉線」の再編プロジェクトの進捗報告について

1 概要

国の「令和7年度『交通空白』解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（共創モデル実証運行事業）」に採択された、「地域間幹線「秋葉線」の再編プロジェクト」の進捗状況について報告します。

2 報告内容

- (1) 代替バス実証運行計画について
- (2) 秋葉線OD調査結果について

地域間幹線「秋葉線」の再編プロジェクト

応募様式A

(教育×交通) 森町、浜松市、袋井市

事業の基礎情報

実施主体	秋葉バスサービス株式会社
事業実施地域	静岡県 周智郡森町、浜松市（天竜区）、袋井市
共創の類型	官民共創・交通事業者間共創・他分野共創
他分野共創の類型	医療・介護・福祉・子ども・子育て・教育・スポーツ・文化・商業・農業・宅配・物流 エネルギー・環境・地域・移住・金融・保険・観光・まちづくり・その他
共創パートナー	①交通：秋葉バスサービス(株)、②自治体：森町、浜松市、袋井市、③教育関係：静岡県立 天竜高校・春野校舎
運行形態	①交通モード 路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業）、②許可区分 道路運送法4条、21条（代替バス）
運行主体	秋葉バスサービス株式会社

現状・課題

- ① 令和6年度 地域間幹線系統の「欠損補助金の支給条件（輸送量 15人）を下回った」 ※「補助落ちの可能性」（令和6年度14.5人）
- ② 過年度において、自然災害により県道58号線が崩落、長期にわたり運休が生じ、沿線の高校への通学が困難となった ※「通学困難者の発生」
- ・対象路線 秋葉線（地域間幹線道路） 県道58号線の崩落（2カ所） ※運休区間 19.4km
 - ・運休期間 令和4年10月～12月、令和5年6月～令和6年12月 ※ 運休期間 1年8ヶ月
 - ・影響人数 通学困難者（33名） 春野高校29名、遠江総合高校2名、袋井商業高校2名 ※令和5年6月（県道58号線の道路崩落時）
- ③ 「秋葉線」は、各自治体の地域公共交通計画に「幹線」として位置づけられているが、各自治体とバス会社間を超えた課題の共有や解決策の検討をしていない。
- ・課題の例 将来の人口減少率（20年後） 森町 △27.1%、 浜松市天竜区 △42.6%、 ※ 日本の地域別将来人口推計

地域公共交通計画への位置づけ
（位置づけ予定を含む）

森町、浜松市、袋井市ともに計画有

運輸局・運輸支局への事前相談

中部運輸局・交通政策部
中部運輸局・静岡運輸支局

令和5・6年度共創事業における補助有無

有・無を記載

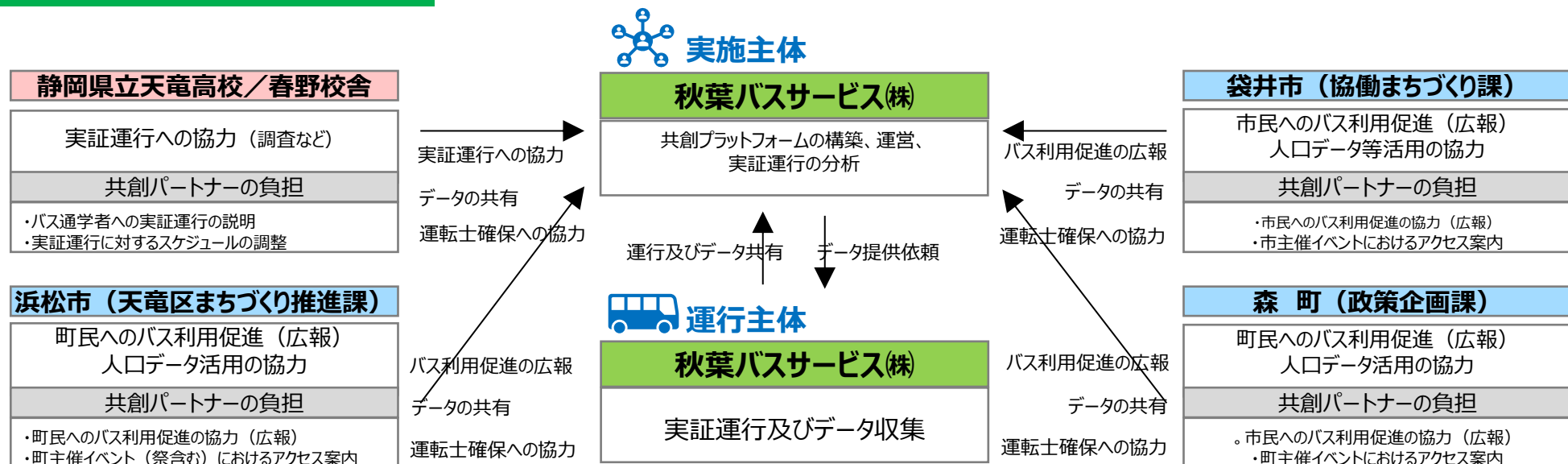
無

地域間幹線「秋葉線」の再編プロジェクト

応募様式A

(教育×交通) 森町、浜松市、袋井市

事業の全体像・共創の仕組み



取組の概要

（事業の概要）

- ① 共創プラットフォームの構築 「秋葉線」の沿線自治体とバス会社が、お互いの「課題とリスク」を相互理解するプラットフォームを作り、共に解決策を見出す仕組みづくり
- ② 外部機関による調査 「課題とリスクの検証」 ※調査（お客様アンケート等）
- ③ 解決策の実施 「利用促進」や「運転士不足解消に向けた支援」
- ④ 代替バスの実証運行 「道路障害による長期運休を想定した実証実験」

（地域の関係者との連携・協働）

- ① バス会社の情報と自治体の情報をお互いに活用することで利用者が増加する ※ 期待する効果 ⇒ 「補助落ちの回避」による市町負担の減少
- ② 今後、道路障害が発生した場合でも「通学の足」を維持できる ※ 期待する効果 ⇒ 「通学困難者の解消」
- ③ 関係者が共創することで、課題とリスクがより可視化され、解決策に優先順位をつけながら取り組み事ができる ※ 期待する効果 ⇒ 「生産性の向上」

（地域公共交通ネットワークや既存交通との関係性）

- ① 「秋葉線」沿線のコミュニティバスや自家有償運送バスとの連携（生産性の向上）（利便性の向上）

地域間幹線「秋葉線」の再編プロジェクト

応募様式A

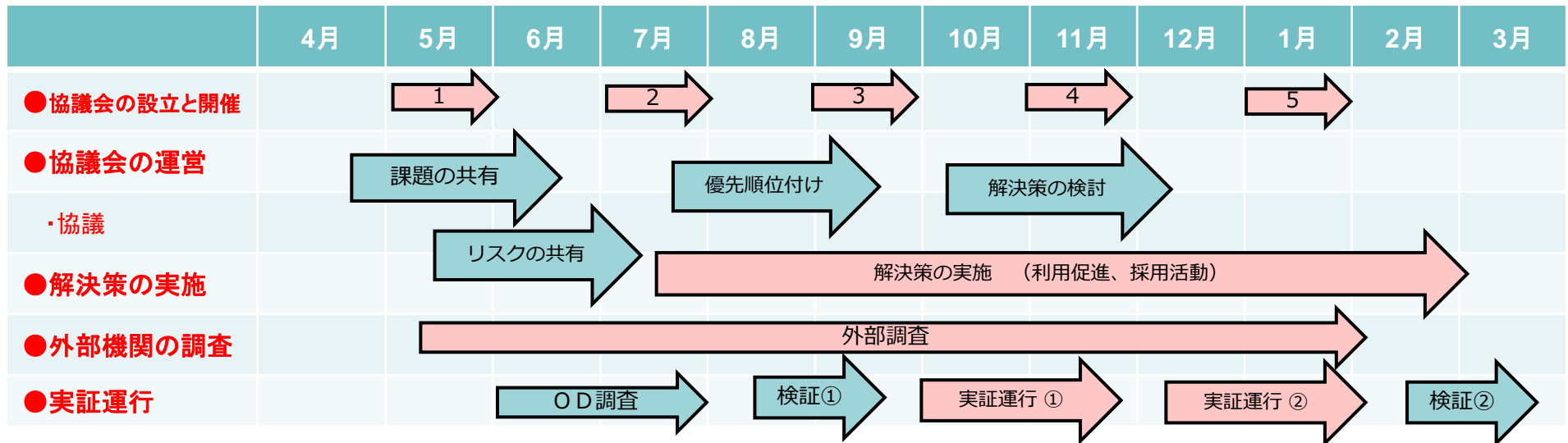
(教育×交通) 森町、浜松市、袋井市

事業実施手順・スケジュール

1. Step 1 共創プラットフォームの構築
2. Step 2 共創メンバーによる会議 ※ 課題とリスクの共有 (相互理解)
3. Step 3 外部機関による調査 ※ 客観的な視点で課題とリスクを可視化する
4. Step 4 解決策を共に考える ※ 短期的な取り組み、中長期的な取り組みの検討
5. Step 5 解決策を実行する ※ 実証実験「代替バス」「利用促進」「採用活動」
6. Step 6 振り返る ※ 検証



(スケジュール)



地域間幹線「秋葉線」の再編プロジェクト

応募様式A

(教育×交通) 森町、浜松市、袋井市

取組の詳細

(地域交通にもたらされると想定される効果) (地域全体にもたらされると想定される効果)

① 課題とリスクの共有

- ・ 共創パートナー同士の課題の共有
 - ・ 共創パートナー間の課題レベルの擦り合わせ
- ※ 課題の可視化 (課題の種類、大きさ、時間軸)
※ 相互理解 (優先順位)

② 課題解決により想定される効果

- ・ 利用者の増加 = 路線の維持継続
 - ・ 道路障害時 (自然災害) の通学手段の確保
 - ・ 中長期の課題に対する解決策が共有できる
- ※ 補助落ちの回避 ⇒ 路線の維持存続 (輸送量15人の確保)
※ 代替バスの運行 ⇒ 通学困難者の解消
※ 生産性向上 ⇒ 国、静岡県、市町補助金の減少

※特に以下の効果が想定される場合は、その項目に○をつけ(複数選択可)、当該内容について上記に具体的に記載してください。

●	新たな移動手段の創出や各種送迎への地域住民の混乗などによる、地域住民の利便性向上	●	貨客混載や各種送迎の公共交通への集約など、交通事業者や地域の関係者の生産性向上
●	乗降データを取得する等、データを活用して、事業検証ができる環境整備	●	通院者や商業施設の利用者に関する情報など、他分野の移動需要に関するデータの利活用

(補助事業実施後の予定)

- ① 共創プラットフォームの維持 (定期開催)
 - ② 共創パートナーの拡大
 - ③ 道路障害時 (災害など) における「代替バス」の実装へ
- ※ 中長期の課題解決に向けて共創を継続する
※ 自家用有償バスなど他の共創パートナーを召集する
※ 令和8年度以降の自然災害による道路障害時

資金面	共創プラットフォームの維持は、関係者内で行う。 幹線の維持については、現段階では「地域公共交通確保維持改善事業補助金」の活用を前提としている。
人材面 (運転手の確保)	採用活動は、路線維持に最も重要であるため、人材確保の活動を関係自治体 (共創メンバー) にもご支援いただく (免許支援など)

■ 8/1申請に向けたダイヤ案・運行体制等の共有

1. 調査計画

(1) 運休の想定

- ① 遠州森町以北の道路障害により通行不能
- ② 運休期間は、1ヶ月以上
- ③ 対象者は、車を運転出来ない方（学生）
- ④ 学校及び自治体からの要請

(2) 迂回経路 遠州森町～春野校舎（31.5km） + 10.0km

(3) 対象となる運行ダイヤ

・ 袋井駅発

停留所	①	②
袋井駅前	6 : 04	6 : 52
遠州森町	6 : 38	7 : 26
春野校舎	7 : 19	8 : 07
気多	7 : 43	8 : 31

・ 気多発

停留所	①	②	③
気多	15 : 51	16 : 51	17 : 45
春野校舎	16 : 07	17 : 07	18 : 01
遠州森町	16 : 56	17 : 56	18 : 50
袋井駅前	17 : 30	18 : 30	19 : 24



■ 8/1申請に向けたダイヤ案・運行体制等の共有

2. 調査結果

(1) 調査日 2025年6月11日（水） 天候：雨

(2) 調査計画

① 調査時刻

・ 袋井駅前 6：52発 ・ 気多発 15：51発

② 調査方法

・ 上記同時刻で2台走行（乗合バス） ※1台は通常運行

・ 調査は、遠州森町から迂回し気多まで運行（復路は気多～遠州森町間を迂回）

③ 調査結果

往路（袋井→気多）は30分の遅延

停留所	通常経路	迂回経路	増 減
袋井駅前	6：52	6：52	0：00
遠州森町	7：26	7：26	0：00
春野校舎	8：07	8：37	0：30
気多	8：28	8：58	0：30

復路は15分の遅延

停留所	通常経路	迂回経路	増 減
気多	15：51	15：51	0：00
春野校舎	16：07	16：07	0：00
遠州森町	16：53	17：08	0：15
袋井駅前	17：30	17：45	0：15

■ 8/1申請に向けたダイヤ案・運行体制等の共有

3. 実証運行

(1) 運行期間 ※ 調整中

- ① 2025年11月10日（月）～ 11月14日（金） 5日間 ※ 復路のみ
- ② 2025年11月17日（月）～ 11月21日（金） 5日間 ※ 復路のみ
- ③ 2025年12月 8日（月）～ 12月12日（金） 5日間 ※ 往復

(2) 運行計画

① 時刻

・ 袋井駅前 6:04発、6:52発 ・ 気多発 15:51発、16:51発、17:45発

② 対象者

・ 静岡県立天竜高校春野校舎の在校生（定期券保持者及び乗車希望者）

③ 留意点

- ・ 代替バスは、定期券で利用可能とする。乗車希望者は、現金又はQR決済で支払い
- ・ 実証運行期間は、学校と協議の上、校内行事に影響が少ない期間を選定
- ・ 事前に学校側から在校生、父兄に代替バスの説明を行い乗車協力を願う
- ・ 運行後、対象者に調査（アンケート）を行う

■ 8/1申請に向けたダイヤ案・運行体制等の共有

4. 懸案事項

(1) 調査の継続

- ① 別時刻：別の時間帯、土日祝 (遅延時刻を調査)
- ② 車両の変更：貸切バスでの試走 (車両サイズの変更や多客対応を想定)
- ③ 春野校舎以外の利用者への対応 (運休により発生する移動困難者の想定)

(2) 代替バスの運行条件

- ① 運休の想定期間 ※
- ② 運行計画 ※ 便数、時刻、経路
- ③ 運行経費 ※ 試算中 (3ヶ月、6ヶ月、12ヶ月)
- ④ 要望書 ※ 運行を要望する団体から

5. 今後の進め方

- (1) 実証運行の結果 (課題) を関係者に共有する ※ 関係者 (国、静岡県、自治体、教育委員会)
⇒ 2026年度以降の運休対策を提案する
- (2) 災害による長期運休時の対応方を決定する ※ 代替バスの運行開始スキーム

第1回OD調査調査の共有

■ 秋葉線・OD調査の結果

運 行 系 統		年 間 輸 送 実 績					経 常 収 益			1系統当り 経常費用 (円)	平均乗車密度算定			輸 送 量 (A) × (G)
年度	運行 回数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸 送 人キロ (人キロ)	運送収入 (B) (円)	実車走行 キロ(C) (km)	運送雑収 (D) (円)	営業外 収 益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E)		<div>運賃改定前 適用 運賃改定後 適用 の平均賃率 × 日数+の平均賃率 × 日数</div>	平均賃率 (F) (円)	平均乗車 密 度 (B) (C) × (F) (G)	
											総適用日数			
令和7年	6.4	103,992	8.1	856,082.0	19,108,863	179,425.2	265,578	△ 6,793	19,367,648	81,349,591	365	35.30	3.0	19.2
令和6年	6.6	77,685	5.1	396,193.5	9,105,676	116,939.5	265,578	△ 6,793	9,364,461	45,673,060	366	35.30	2.2	14.5
令和5年	6.6	92,751	9.8	908,959.8	17,981,731	164,892.6	358,749	909,216	19,249,696	52,900,843	365	35.30	3.0	19.8
令和4年	6.5	88,809	8.2	728,233.8	15,575,518	208,800.9	341,877	431,244	16,348,639	61,207,895	365	35.30	2.1	13.6
令和3年	6.6	79,191	9.2	728,557.2	13,199,275	210,727.2	474,338	96,863	13,770,476	60,976,022	365	35.30	1.7	11.2
令和2年	6.6	78,480	11.0	863,280.0	18,332,882	210,039.5	589,852	814,257	19,736,991	55,973,426	366	35.30	2.4	15.8
令和元年	6.6	87,146	11.1	967,320.6	20,792,670	209,732.7	718,163	72,590	21,583,423	55,054,833	365	35.50	2.7	17.8

「OD調査」 調査日 令和7年6月6日

- ・輸送量 19.2人 : 国庫補助金の支給要件（15人以上）を達成（2年連続未達の場合は補助落ち）
- ・本年は、1月に運休区間が再開されたことから「通学の利用者」が増加しました
- ・今後、災害などにより運休が発生した場合の補助金要件の緩和を国土交通省などへ要望する