

## 第2次袋井市地域公共交通計画（案）について【概要版】

### 1 地域公共交通計画とは（P 4）

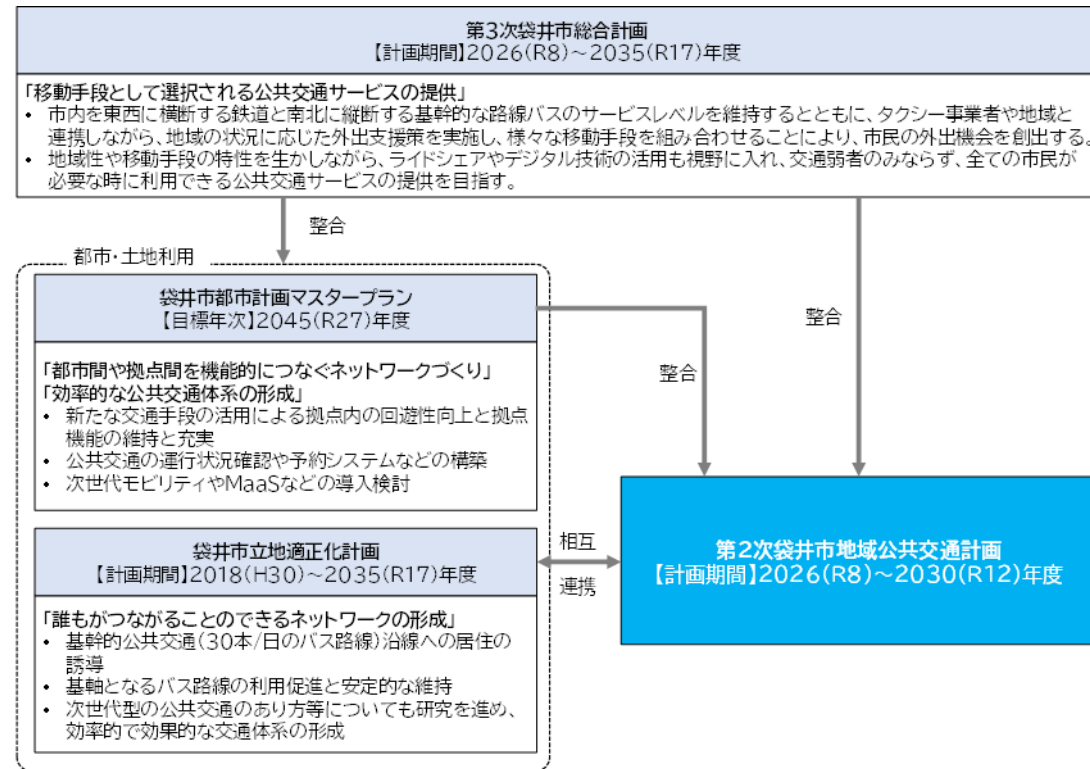
袋井市では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域交通法」という。）の施行に合わせ、平成19年度から袋井市地域公共交通会議を設置し、地域住民の生活に必要な公共交通サービスの確保や利便性の向上について協議をしてきました。

令和3年度からは、「袋井市地域公共交通計画」（以下「前計画」という。）を策定し、バス路線の見直しや地域タクシーの運行などに取り組んできました。

前計画が令和7年度で最終年を迎えたことから、状況の変化に対応しつつ、これまで取り組んできた地域公共交通活性化をさらに推し進めるため、「第2次袋井市地域公共交通計画」を策定します。

### 2 本計画の位置づけ（P 4）

本計画は、市の最上位計画である「第3次袋井市総合計画」や「袋井市都市計画マスタープラン」との整合を図るとともに、「袋井市立地適正化計画」と連携し、コンパクトで持続可能なまちづくりに向けた地域公共交通ネットワークの構築を目指すものです。



本計画と上位関連計画との関係

### 3 計画の期間（P 5）

本計画の期間は、令和8年度（2026年度）～令和12年度（2030年度）の5年間とします。

### 4 現況と取り組むべき課題（P 6～P15）

#### （1）前計画の成果と移動ニーズ調査を踏まえた課題（P14～P15）

##### ① 基幹公共交通の維持・利便性向上

本市においても今後、人口減少が進むことや生産年齢人口・若年人口の減少により、通勤通学における公共交通利用者の減少が見込まれます。特に定期利用客の減少は公共交通事業者の収益を悪化させることにつながり、最悪の場合、減便や路線の廃止につながりかねません。一方で、交通事業者は運転手の確保に課題を抱えており、現状のサービスを維持することが近い将来困難となることも予想されます。

そこで、市として適切な施策や補助の実施によって、市内を東西に運行する JR 東海道本線、南北に運行する秋葉バスサービスの秋葉線・秋葉中遠線などの基幹公共交通については、今後もサービスレベルを維持することと利便性向上に取り組むことが必要であり、そのためには運転手確保に向けた支援を行う必要があります。

##### ② 高校生の通学手段の確保

免許を持たない高校生の通学手段として路線バスは重要な役割を担っていますが、通学時間帯の混雑や待合環境などの改善に取り組み、より快適に利用できる環境とする必要があります。また、定期券の購入は家計への負担も大きいため、公共交通利用による通学に対して支援することも求められます。

高校生の通学環境の改善は、公共交通の利用者増だけでなく、市内高校の魅力向上や若年層の定住推進にもつながり、地域の持続性を高めるためにも重要です。

##### ③ 多様な移動手段についてのわかりやすい情報提供

本市には、鉄道、路線バス、自主運行バス、デマンドタクシー、地域協働運行バス、地域タクシーの他、生活支援団体等による外出支援サービスなど、移動に関する各種サービスがそれぞれの地区の状況に応じて運行されていますが、これらの情報提供が個別に行われているため、住民にとっては、自分の住む地区でどのようなサービスが利用できるのかがわかりにくい状況にあります。とりわけ、免許返納を控えた高齢者にとっては、免許返納後の移動手段がわかりづらく、免許返納に踏み切れないという事態も想定されます。

各地区において、高齢者が利用できる移動サービスについて、わかりやすく情報を提供することで、高齢者の移動に対する不安を和らげることが必要です。

高齢者だけでなく、公共交通についての情報提供の充実は市民や市外からの来訪者に対しても有効であり、アナログ・デジタル両面での取組が求められます。

##### ④ 住民協働による移動手段確保とその支援

地域協働運行バスや生活支援団体等による外出支援といった地域のボランティアによる移動手段の提供が各地で取り組まれており、地域社会に根ざした活動として利用者にも喜ばれています。しかしながら、高齢化によってニーズが増大しつつある反面、担い手の確保の課題やボランティアの費用面での負担（燃料代・保険代等）により、これ以上の拡大や今後の継続に課題があることも事実です。

こうした取組を行う団体や個人に対して支援する仕組みや団体同士が意見交換をする場を設けるなどして、住民協働による移動手段確保がよりスムーズに行える仕組みづくりが必要です。

#### （2）前計画やニーズ調査結果からの課題の本計画への反映（P15）

前計画及び移動ニーズインタビュー調査を踏まえた課題については、前計画と同様に、「基幹公共交通の維持・利便性向上」や「多様な移動手段についてのわかりやすい情報提供」など、民間バス路線である秋葉線・秋葉中遠線などの基幹公共交通のサービス維持・利便性向上への取組や幅広い世代へのわかりやすい情報提供が求められています。

また、「高校生の通学手段の確保」や「住民協働による移動手段確保とその支援」に関しては、高校生の通学環境の改善や外出をサポートしている団体に対して更なる支援が必要とされている面が明確になりましたが、今回、整理した課題には、前計画からの大きな変化や急激な変化は見受けられませんでした。

このようなことから、現時点で計画の内容を大きく変更する必要はないと考えました。一方、前計画において目標を達成するために掲げられている事業に関して、実施が部分的に不十分であったり、実施できていないものがあったことから、今計画については、基本的に前計画を踏襲しながらも、前計画の各種事業を精査し見直すことで、実効性の高い内容としていきます。

5 地域公共交通計画の基本的な方針（P16）

（1）計画の基本方針

本計画の基本方針は、前計画の方針を踏襲します。

【計画の基本方針】

そうだ!!公共交通があるね！

公共交通が移動手段として選ばれるまち

前計画からの課題や、本市における現在の公共交通の需要や今後の少子高齢化を踏まえ、市民全般はもとより、特に免許を持たない高齢者と高校生を対象として、公共交通に対する認識を高めることで、公共交通を移動手段として選んでもらい、必要となった時に気軽に使える公共交通を維持することを目指します。  
また、地域が主体となった移動手段の確保への取組を積極的に支援するとともに、実施団体との連携を図ります。

（2）計画の目標

計画の基本方針についても、前計画を踏襲し、以下の3つとします。

【目標1】市民に日常から認識してもらえる公共交通

- 必要な時に気軽に利用できる分かりやすい公共交通体系の構築
- 公共交通を認識してもらうための分かりやすい情報発信【強化】
- 総合計画等に示されるコンパクトなまちづくりを実現する公共交通軸(鉄道・基幹バス路線)を維持するため、利用者や地域の声に対応した軸としての質を向上
- 公共交通を身近な存在にしてもらうための地域と連携した仕組みづくり
- 先進技術の活用手法の研究【新規】

【目標2】高齢者や高校生に移動手段として選んでもらえる公共交通

- 高齢者が利用しやすい公共交通の環境づくり【変更】
- 高齢者が必要な外出ができる公共交通サービスの提供【変更】
- 市内高校への公共交通による通学手段の維持・確保
- 高校生や保護者に、自家用車による送迎から転換しても良いと思ってもらえるような公共交通サービスの提供や利用環境の整備【変更】

【目標3】地域で支え合う公共交通

- 基幹路線から離れた地区において、地域が主体となった移動手段を実現するための支援【変更・強化】
- 通院や買い物などの各地区の移動ニーズに合った移動手段の選定と運行【変更・強化】
- 運行方法の再検討や担い手の確保など、持続可能な運行体制の確立【変更・強化】
- 実施団体との連携や情報交換【新規】

6 目指す将来の地域公共交通体系（P17～20）

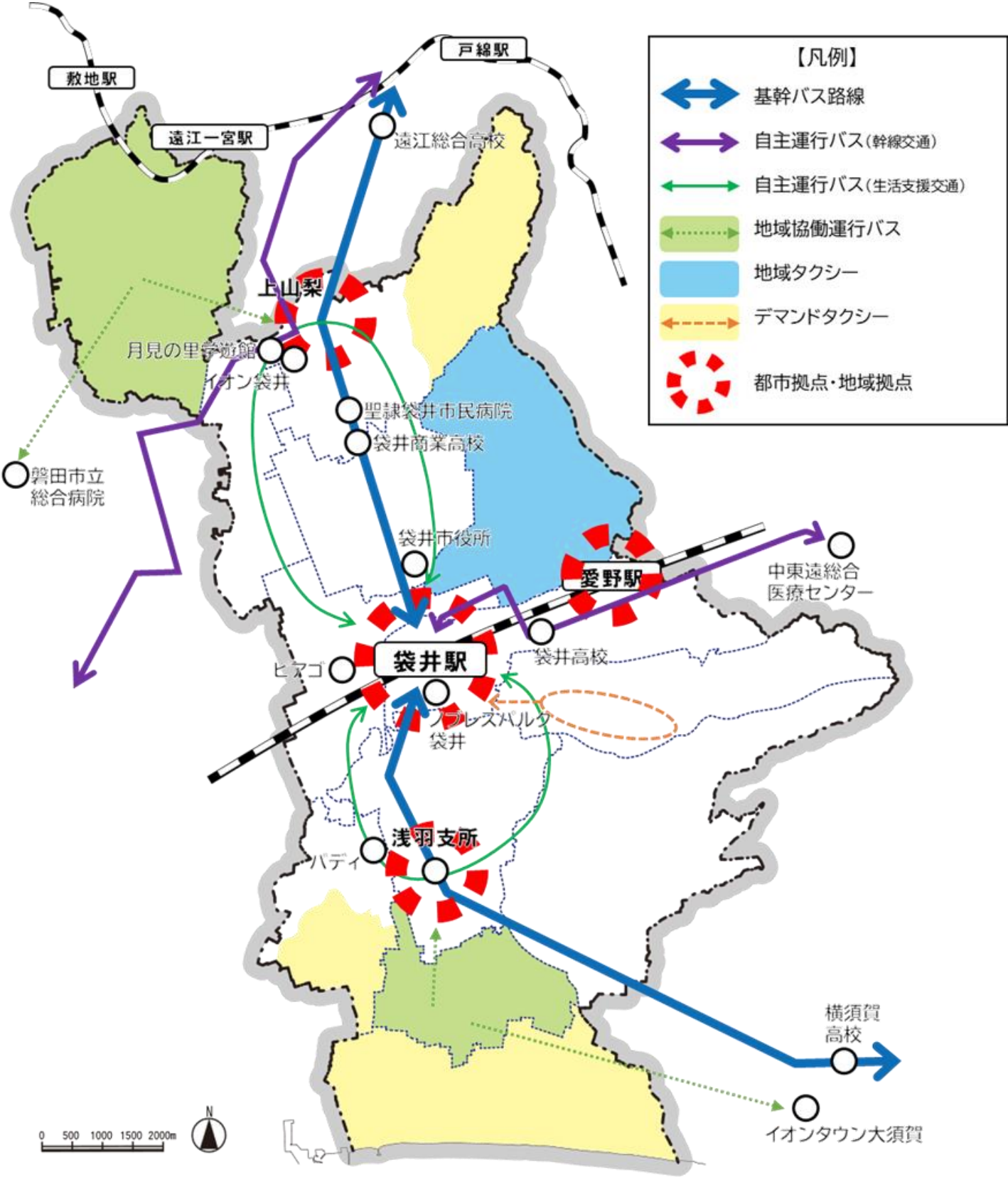
（1）各移動手段の位置づけ（P17）

区分		移動手段	位置づけ
地域公共交通計画	幹線交通	鉄道	・公共交通の東西軸に位置づけ ・通学・通勤手段として維持
		基幹バス路線 (秋葉線・秋葉中遠線)	・公共交通の南北軸に位置付け ・主に朝晩の通学・通勤手段として維持・改善 ・30分に1本程度の運行頻度を確保(1日片道30本以上：袋井市立地適正化計画)
		自主運行バス (袋井駅・中東遠総合医療センター線、磐田線)	・袋井駅・中東遠総合医療センター線：中東遠総合医療センターへの移動手段及び、市内高校(袋井高校)への通学の足として運行 ・磐田線：磐田市内や森町内の高校への通学の足として運行
	生活支援交通	自主運行バス (フーちゃん号、メローバス)	・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・浅羽支所周辺の移動手段として位置づけ ・主に日中の高齢者の買い物・通院等のくらしの足として確保 ※「基幹路線から離れた地区における移動手段」の導入状況により運行を見直し
		デマンドタクシー	・ドア・ツー・ドア型デマンドタクシーは、基幹路線から離れた地区において自主運行バスの代替交通手段として運行 ・停留所型デマンドタクシーは、路線バス等の廃止の代替手段として運行 ※「基幹路線から離れた地区における移動手段」の導入状況や自主運行バスの運行状況により運行を見直し
		地域協働運行バス、地域タクシー等 (地域主体による移動手段)	・基幹路線から離れた地区における、地域の移動特性に応じた移動手段として位置づけ ・主に日中の高齢者の買い物・通院等のくらしの足として、基幹路線から離れた地区から市内主要施設への移動手段として確保 ※具体的な区域や目的地は地域が主体となり協議して決定 ※現在運行している地域協働運行バスは、持続可能な運行方法を検討
	個別交通	一般乗用タクシー	・市内全域への移動手段として位置付け ・上記の公共交通では対応できない目的地や時間帯の移動手段として確保 ※平日かつ日中の時間帯には、地域タクシーの運行手段としても活用
その他	個別交通	福祉輸送サービス (※主に身体介護あり)	・公共交通機関を利用しての移動が困難な方を主な対象としたサービス(福祉タクシー、障害者・障害時移動支援、等)

◎ 一定の方の移動手段を補完できるサービス

その他	外出支援サービス (※身体介護なし)	・一人での外出に不安がある方などを主な対象とした、外出時の見守りと移動が一体となったサービス
-----	-----------------------	--

(2) 将来ネットワークイメージ (P18)



7 目標を達成するために行う事業及び実施主体（P22～P37）

（1）事業一覧（P22）

「公共交通が移動手段として選ばれるまち」を実現するため、以下の区分に示す3つの視点により、各事業に取り組みます。（全19事業）

区分	事業	目標との対応			事業概要	実施主体	スケジュール				
		目標 1	目標 2	目標 3			R8	R9	R10	R11	R12
1. 公共交通サービスの提供	1-① 鉄道への接続の確保 ＜継続 1-①＞	●	●		鉄道に接続する公共交通を運行	袋井市					
	1-② 基幹バス路線の維持 ＜継続 1-②・1-③＞	●	●		秋葉線、秋葉中遠線について、1日片道30本（30分に1本程度）のサービス水準を維持 ノブレスパークへの路線延長・バス停新設について調整	袋井市/バス事業者					
	1-③ 自主運行バス・デマンドタクシーの運行＜新規＞	●	●		高校通学のためのダイヤ改善及び、高齢者が利用しやすいダイヤ・ルートへの見直し	袋井市		2年ごとに運行見直し			
	1-④ 地域にあった移動手段の確保 支援＜変更・強化 2-①・2-②＞		●	●	外出支援のため地域が主体となった移動手段導入を支援 地域協働運行バスの持続可能な運行のための支援	市民（まちづくり協議会等）/地域協働運行バス運行委員会/タクシー等交通事業者/地域公共交通会議/袋井市	笠原	今井	三川		
	1-⑤ 運転手の確保＜継続 8-①＞	●	●	●	就労環境を改善、求人の支援	バス・タクシー事業者/袋井市					
	1-⑥ 非常時対応体制の構築 ＜変更 8-②＞	●	●	●	非常時の連絡体制整備	交通事業者/袋井市	調整	運用開始			
	1-⑦ 先進技術の活用手法の研究 ＜新規＞	●			次世代モビリティやMaaSなどの技術についての情報収集、活用の有効性と可能性についての研究	交通事業者/袋井市					
2. 利用環境の改善	2-① 公共交通データの活用 ＜継続 4-①＞	●	●		「標準的なバス情報フォーマット（GTFS）」データ更新、経路検索サービスへの提供 デジタルサイネージ（袋井駅）維持、乗り場情報揭示	バス事業者/袋井市	掲				
	2-② バス待ち環境の改善 ＜継続 5-②＞	●	●		主要施設や利用の多いバス停におけるバス待合環境改善（バス停上屋、ベンチ、バスベイ等の設置） 公共施設などへのデジタルサイネージ設置	バス事業者/道路管理者/袋井市			上屋設計	上屋工事	
	2-③ バス停におけるサイクル&バスライド駐輪場の整備＜継続 5-①＞	●	●	●	主要施設や利用の多いバス停におけるサイクル&バスライド用の駐輪場の整備 民間企業等への駐輪場の設置協力呼びかけ	バス事業者/道路管理者/沿線企業/袋井市					
	2-④ 公共交通と自転車等の連携施策の検討＜新規＞	●	●		都市拠点における端末交通として自転車を活用するための市営駐輪場の運営維持	袋井市					
	2-⑤ 誰もが利用しやすい移動環境の整備＜継続 6-①＞	●	●		高齢者・障害者が外出しやすい公共交通利用環境改善 車両更新時にバリアフリー車両への更新	バス・タクシー事業者／袋井市地域公共交通会議／袋井市					
	2-⑥ 高頻度利用者を対象とした負担軽減策の検討 ＜変更 3-①・3-②・3-③＞		●		高頻度利用者（高校生・高齢者）の運賃負担を軽減策の詳細設計	交通事業者/袋井市地域公共交通会議/袋井市	調査	設計調整	実施		
3. 利用促進	3-① 自主運行バス・デマンドタクシーの利用促進＜新規＞	●	●	●	自主運行バス・デマンドタクシーの利用促進の施策（バスマップ更新など）	袋井市	マップ検討	マップ配布			
	3-② 通学を対象とした公共交通利用促進策の実施＜継続 7-①＞		●		高校新入生（中学3年生）を対象とした、通学方法に関するチラシを作成	バス事業者/袋井市/教育機関					
	3-③ 転入者に対する公共交通利用案内の実施＜新規＞	●	●		転入者への公共交通利用案内チラシ配布	袋井市					
	3-④ 自治会別公共交通利用チラシの作成＜変更・強化 7-④＞	●	●	●	自治会別の公共交通案内チラシの作成、配布	袋井市	作成①	作成②	作成③		
	3-⑤ 高齢者のバス利用のきっかけづくり＜継続 7-②＞	●	●	●	高齢者のバス利用のきっかけ作りのため、バスの乗り方教室や買い物ツアーを実施	コミュニティセンター/シニアクラブ/交通事業者/袋井市					
	3-⑥ 小学生向けバス乗り方教室の実施＜継続 7-③＞	●		●	小学生を対象としたバスの乗り方教室の実施	交通事業者/袋井市/教育機関					

8 計画の達成状況の評価（P38～P44）

（１）数値目標

目 標	評価指標・目標値	評価指標・目標値の考え方									
【目標 1】市民に日常から認識してもらえる公共交通	【評価指標 1-1】路線バス等の年間利用回数<継続> <table><tr><th>令和 6 年度 (実績値)</th><th>令和 12 年度 (目標値)</th></tr><tr><td>約 35.4 万回/年</td><td>35 万回/年 以上</td></tr></table>	令和 6 年度 (実績値)	令和 12 年度 (目標値)	約 35.4 万回/年	35 万回/年 以上	路線バス等の利用を促進することで公共交通が維持でき、誰もが移動しやすい地域の形成につながることから、今後さらに少子高齢化が進行し、主な利用者である高校生の総数減少が見込まれますが、利用回数の現状維持を目指すこととし、交通事業者や市が有する公共交通の利用回数の合計を評価指標として設定します。  また、第 3 次総合計画前期基本計画の取組指標の目標値とも整合を図ります。  令和 6 年度実績に対して、今井線廃止及び自主運行バス等の運賃改定に伴う利用減少を考慮したうえで、新たな利用者の確保に努めつつ、現状維持を基本として目標値を設定します。					
令和 6 年度 (実績値)	令和 12 年度 (目標値)										
約 35.4 万回/年	35 万回/年 以上										
→現在より多くの市民に公共交通を意識してもらい、実際に利用してもらうことで目標達成を目指します。	【評価指標 1-2】市内路線バス等の収支差<継続> <table><tr><th></th><th>令和 6 年度 (実績値)</th><th>令和 12 年度 (目標値)</th></tr><tr><td>路線バス</td><td>▲213,267 千円</td><td>▲290,000 千円 以内</td></tr><tr><td>自主運行バス等</td><td>▲49,015 千円</td><td>▲52,000 千円 以内</td></tr></table> <small>※路線バス：秋葉バスサービス（株）が運行する路線（袋井駅・中東遠総合医療センター線を含む） ※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</small>		令和 6 年度 (実績値)	令和 12 年度 (目標値)	路線バス	▲213,267 千円	▲290,000 千円 以内	自主運行バス等	▲49,015 千円	▲52,000 千円 以内	路線バス運行のための人材確保や、燃料費等の物価高騰などによる経費の増加により、市内路線バスに係る経費は増加傾向にあり、この傾向が続くことが見込まれます。  このような中、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維持するとともに、運行内容の見直し等による経費節減や運賃改定も視野に入れ、路線バス、自主運行バス等のそれぞれについて収支差を評価指標として設定します。  令和元年度から令和 6 年度までの実績の平均増加率から令和 8 年度推計値を算出し、同程度を超えないよう維持していくことを基本として目標値を設定します。
		令和 6 年度 (実績値)	令和 12 年度 (目標値)								
路線バス	▲213,267 千円	▲290,000 千円 以内									
自主運行バス等	▲49,015 千円	▲52,000 千円 以内									
【目標 2】高齢者や高校生に移動手段として選んでもらえる公共交通	【評価指標 2-1】デマンドタクシー等の高齢者利用数<新規> <table><tr><th>令和 6 年度 (実績値)</th><th>令和 12 年度 (目標値)</th></tr><tr><td>5,953 人/年</td><td>6,170 人/年 以上</td></tr></table> <small>※旧計画では「運転免許証の自主返納者数」</small>	令和 6 年度 (実績値)	令和 12 年度 (目標値)	5,953 人/年	6,170 人/年 以上	本市の高齢者人口は、今後増加する見込みであるため、その外出手段を提供することが求められます。  より多くの高齢者がおでかけ手段として公共交通を利用することを把握するため、予約受け付けにより高齢者の利用者数の把握が可能なデマンドタクシー、地域協働運行バス、地域タクシーを対象として高齢者利用数を評価指標として設定します。  R6 年度現在のデマンドタクシー等の高齢者利用数（65 歳以上）と現在の 65 歳以上人口の関係から、将来の 65 歳以上の推計人口となった場合に見込まれる高齢者利用数を算出し、目標値として設定します。					
令和 6 年度 (実績値)	令和 12 年度 (目標値)										
5,953 人/年	6,170 人/年 以上										
→高齢者のおでかけ手段や高校生の利用につながる施策を行い、路線バスの利用増加を目指します。	【評価指標 2-2】路線バスの通学定期券の利用人数<継続> <table><tr><th>令和 6 年度 (実績値)</th><th>令和 12 年度 (目標値)</th></tr><tr><td>566 人/年</td><td>550 人/年 以上</td></tr></table>	令和 6 年度 (実績値)	令和 12 年度 (目標値)	566 人/年	550 人/年 以上	高校生が通学手段として公共交通を選択できるためのサービスを提供することで、少子化や市内高校のクラス数減少が進む中にあっても現在より多くの高校生に路線バスを利用してもらうことを目指します。  そのため、高校生の路線バスの利用状況を測る指標として、路線バスの通学定期券の利用人数（年間に通学定期券を販売した人数）を評価指標として設定します。  R6 年度現在の通学定期券の利用人数と現在の 15-19 歳人口の関係から、将来の 15-19 歳の推計人口となった場合に見込まれる通学定期券の利用人数を算出し、目標値として設定します。					
	令和 6 年度 (実績値)	令和 12 年度 (目標値)									
566 人/年	550 人/年 以上										
【目標 3】地域で支え合う公共交通	【評価指標 3-1】地域主体による移動手段の運行地区数<継続> <table><tr><th>令和 6 年度 (実績値)</th><th>令和 12 年度 (目標値)</th></tr><tr><td>3 地区</td><td>5 地区 以上</td></tr></table>	令和 6 年度 (実績値)	令和 12 年度 (目標値)	3 地区	5 地区 以上	地域の状況にあった移動手段を導入するため、地域ごとに地域主体の移動手段を導入する取組を支援し、各地域での取組が維持されることを目指します。  このため、地域主体での移動手段確保に取り組む地区数を評価指標として設定します。  現在運行している 3 地区（三川、浅羽東、袋井東）を維持することに加え、集中支援地区（笠原、今井）における地域主体の移動手段の導入を目指します。  目標は、現状の 3 地区に集中支援地区 2 地区を追加し、5 地区とします。					
令和 6 年度 (実績値)	令和 12 年度 (目標値)										
3 地区	5 地区 以上										
→事業者任せではなく、市や地域が積極的に関わることで、持続可能な公共交通を目指します。	【評価指標 3-2】公共交通にかかる市の財政負担額<継続> <table><tr><th>令和 6 年度 (実績値)</th><th>令和 12 年度 (目標値)</th></tr><tr><td>121,834 千円</td><td>138,000 千円 以下</td></tr></table>	令和 6 年度 (実績値)	令和 12 年度 (目標値)	121,834 千円	138,000 千円 以下	近年の燃料費等の物価高騰による影響や市民生活に欠かせない路線バスの持続可能な運行のための人材確保、また安全な運行を維持するための車両更新などの経費の増加により、市の財政負担がますます増加の傾向となることは避けられなくなっています。  このような中、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促進し、運賃収入を増加させることで、市の財政負担が過度な水準とならないことを目指します。  このため、市の公共交通に係る財政負担額を評価指標として設定します。  令和元年度から令和 6 年度までの実績の平均増加率から令和 8 年度推計値を算出し、同程度を超えないよう維持していくことを基本として、目標値を設定します。					
	令和 6 年度 (実績値)	令和 12 年度 (目標値)									
121,834 千円	138,000 千円 以下										

9 事業の評価（P45～48）

（1）計画に基づく事業の進捗評価

個別の事業の実施状況について巻末に示す「事業進捗管理シート」（様式1、様式2）を毎年作成し、各年度における事業実施内容について振り返るとともに、次年度以降の事業実施において改善が図られるようにします。

事業進捗管理シートは、年度中間（12～1月）開催の公共交通会議において中間報告を行った上で、次年度（6月）の公共交通会議において、前年度実績として最終報告を行います。

事業評価シートの中間報告の内容は、国に提出する第三者評価委員会資料の作成にも活用します。

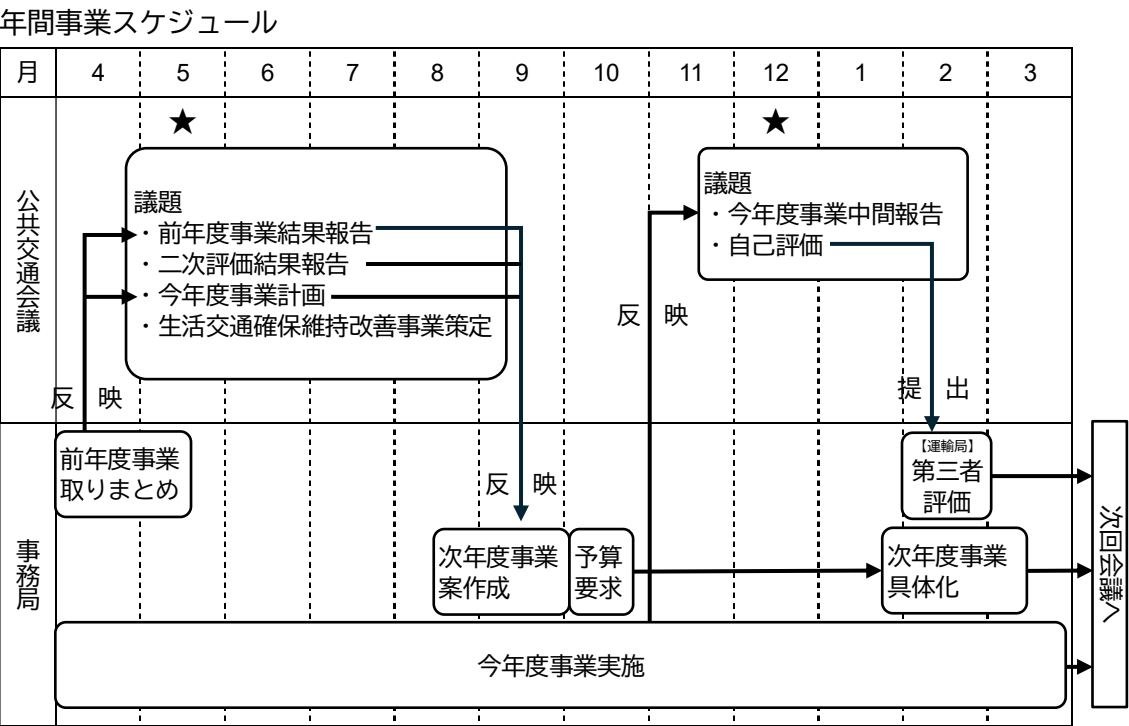
（2）運行路線の事業評価

自主運行バス、地域協働運行バス、地域タクシーなどについては、巻末に示す「路線カルテ」（様式3）を毎年作成し、各年度（バス事業年度）における路線の利用、収支等の状況を把握し、改善策の検討、実施に活用します。

路線カルテにて算出したデータは、国に提出する地域公共交通確保維持改善事業費補助金の申請にも活用します。

（3）事業スケジュール

公共交通会議の年間スケジュール及び協議内容は以下の表を基本とします。ただし、状況に応じて随時開催するなど臨機応変に対応します。



※路線見直し・ダイヤ改正、自家用有償旅客運送の登録更新などの協議は適宜実施