

第 2 次袋井市地域公共交通計画（最終案）について

「第 2 次袋井市地域公共交通計画」について、第 3 回地域公共交通会議以降、市議会総務委員会及び市議会全員協議会でいただいた御意見やパブリックコメントを踏まえ、最終案を取りまとめましたので、御協議をお願いします。

1 策定までの経過

会議等	開催日	主な内容
公共交通に係る意見交換会	令和 7 年 5 月 2 日	計画の策定方針等について
第 1 回地域公共交通会議	令和 7 年 5 月 30 日	計画の策定方針等について
第 2 回地域公共交通会議	令和 7 年 10 月 22 日	計画の素々案について
市議会総務委員会	令和 7 年 12 月 3 日	計画の素案について
第 3 回地域公共交通会議	令和 7 年 12 月 8 日	計画の素案について
市議会全員協議会	令和 7 年 12 月 22 日	計画の素案について
パブリックコメント	令和 7 年 12 月 19 日 ～令和 8 年 1 月 19 日	計画の素案について

2 意見等への対応について

(1) 市議会総務委員会（令和 7 年 12 月 3 日）

No.	意見の概要	市の考え方・対応 (◆ゴシック文字は計画への 反映内容)	頁
1	計画の基本方針に、「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」との記載がある。 「子育て世代」の記載も必要である。	現在の利用実態から、利用の多い高齢者・高校生を特出しして記述しているもの。 ◆子育て世代への対応については、親は子どもとセットと考え、P32「2-⑤」の実施内容の対象者に「子ども」を追加する。	16 ほか
2	乳幼児家庭や子育て世代向けの循環型交通または、デマンド型の交通が必要であると考えが、いかがか。	地域の必要に応じ、それぞれの地域の特性に適した運行をする「マイタウンモビリティ」の考え方の中で、地域とともに検討を進める。	全般 32

No.	意見の概要	市の考え方・対応 (◆ゴシック文字は計画への 反映内容)	頁
3	目標を達成するために行う事業の「視点3 利用促進」中、市外からの来訪者や観光客の視点を計画の中でより明確に位置付けるべきではないか。	来訪者の足の確保は重要な課題である。5年間の計画期間の中で、研究・調査を進める。 ◆P35「3-①」に、来訪者及び観光客に向けた、観光案内所での案内を追加する。 ◆P35「3-①」に、袋井駅周辺におけるバス案内表示等の充実を追加する。	22, 35

(2) 第3回地域公共交通会議 (令和7年12月8日)

御意見なし

(3) 市議会全員協議会 (令和7年12月22日)

No.	意見の概要	市の考え方・対応 (◆ゴシック文字は計画への 反映内容)	頁
1	「公共交通が移動手段として選ばれるまち」という基本方針は市民の実情と乖離している。 現状はバス路線が南北の主要路線に偏り、バス利用が困難な地域がある。さらに、公共交通が脆弱であり、当たり前の市民生活を難しくしている。 よって、方針にはより踏み込んだ表現と本気度が必要ではないか。	基本方針は実情との乖離をなくし、目標に近づけるために設定をしている。 地域ごとに事情が異なるため、マイタウンモビリティの考えに基づき、地域・行政が連携して地域の公共交通を検討する。 基本方針は変更せず、個別事業を着実に進めることで、結果的に5年後、公共交通が使いやすくなることを目指す。	16
2	市議会と袋井高校生との意見交換において、中東遠医療センター線の便数や時間帯が合わないことや「袋井高校入口」のバス停に雨よけがないことについて、声が挙がった。高校生の声にどう応えるか。	袋井高校の生徒に対し、計画策定に係り、ニーズ調査として全校アンケートや意見交換を実施済みである。 袋井高校生への対応については、改善が必要と考えるため、改善可能な点は、計画期間の中で検討する。 ◆P31「2-②」の実施内容に、「高校最寄りのバス停」を追記する。	31

No.	意見の概要	市の考え方・対応 (◆ゴシック文字は計画への 反映内容)	頁
3	秋葉バスサービスが運行している路線の運行の維持や最低30分間隔の運行などを、明確な目標を掲げてもらいたい。	P17「基幹バス路線」及びP24「1-②」に記載のとおり、片道で30分に1本程度の運行について記載している。	17, 24
4	バス停の位置及び待合環境の見直しやバス車内に荷物置き場を設けることについて、公共交通会議での議論が必要である。	個別事業を進める中では、利用者や事業者の声を聞き、地域公共交通会議の場でもよく議論しながら、計画期間の中で検討する。 ◆P31「2-②」の実施内容に、「高校最寄りのバス停」を対象として追加する。	31
5	P38の【評価指標1-1】「路線バス等の年間利用回数」については、路線ごとの数値を示してほしい。また、路線ごとの過去のデータも示してほしい。	目標値について、路線別の目標は設定していないが、巻末の「様式3 路線カルテ」により路線ごとの実績を経年で把握し、改善の検討に活用する。 ◆実績値については、路線ごとのデータを把握しており、計画本体とは別に、参考資料等として、実績値の路線別データを整理する。	38
6	企業誘致の効果も移動手段がなければ波及しないため、経済的役割を意識した計画の検討をお願いしたい。	企業の立地が、バス路線沿線である場合には、バス停設置の検討を行う。	全般
7	P15「2.4.」で「大きな変化は見られなかったため計画を大きく変更する必要はない」との記述があるが、過去5年間の取組をもっと正当に評価し、前向きに示してほしい。	毎年、総合的評価を行っている。前計画を踏襲しつつも、未達成事項は見直し、足りない部分は強化する形で計画を作成しており、基本方針については、引き続き「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」とする。	15

(4) パブリックコメント

ア 実施状況

募集期間 令和7年12月19日から令和8年1月19日まで（32日間）

閲覧場所 袋井市ウェブサイト、袋井市役所、浅羽支所、総合健康センター、月見の里学遊館

イ 意見提出

3人、13件（内容の重複（1件）及び直接計画に関連しない御意見（2件）を除く）

No.	意見の概要	回答・対応 (◆ゴシック文字は計画への 反映内容)	頁
1	<p>【計画全体への意見】 人口減少・高齢化や運転士不足、燃料費高騰、地域ボランティアの担い手不足といった構造変化が今後加速することを踏まえ、単なる前計画の踏襲にとどまらず、持続可能性を見据えた質的な転換を明確に打ち出す必要がある。</p>	<p>人口減少や担い手不足といった問題については、現段階で、有効な対策や取組を絞ることができないため、各施策において同問題を念頭に対応していくとともに、国・県などの関係機関や交通事業者等との情報交換を密にし、状況の変化を捉えるよう努める。</p>	全般 15 ほか
2	<p>【基幹公共交通と都市構造の関係性の明確化】 南北軸の基幹バス路線の意義が、現状維持の目的化にとどまる印象がある。 「立地適正化計画」や「都市計画マスタープラン」のコンパクトシティの理念と整合させて、基幹バス路線を居住誘導・都市機能誘導の基盤的インフラとして明確に位置づけることが重要ではないか。</p>	<p>基幹バス路線の位置づけについては、「都市計画マスタープラン」と整合させるとともに、「立地適正化計画」と連携を図っていく。 ◆P17「各移動手段の位置づけ」において、「袋井市立地適正化計画」上で「基幹的公共交通」として位置付けられている旨の記載を追加する。</p>	17, 24 ほか
3	<p>【高校生の通学支援を負担ではなく「将来投資」として再定義してはどうか】 支援の仕方も金銭補助に限らず、定期券のデジタル化や学校・交通事業者・市の連携などを織り込んではどうか。</p>	<p>高校生の通学支援等については、長期的な効果を見据えていくことを示していく。 コストを抑えた効果的な取組については、計画期間の中で検討していく。 ◆P14の「2.3.(2)」に将来投資の観点から、「地域の持続性を高める」の冒頭に「将来的な」を追加する。</p>	14, 34 ほか

No.	意見の概要	市の考え方・対応 (◆ゴシック文字は計画への 反映内容)	頁
4	<p>【高校生の移動手段を公共交通ありきとせず、地域特性を踏まえて捉えては】</p> <p>高校生の移動支援は、公共交通一択とせず、大局的に移動のあり方を捉える視点も必要と考える。</p> <p>輸送機器産業に支えられてきた地域特性を踏まえ、交通安全教育を前提に、高校での原付等の自動二輪抑制を見直して、地域産業への理解に繋がるモビリティ文化への関わり方を検討することを、将来的な投資と捉えてはどうか。</p> <p>また、地元企業と連携した電動アシスト自転車の活用など、地域内経済循環に資する事業を進めてはどうか。</p>	<p>原付等も有効な移動手段と捉えているが、本計画は地域公共交通活性化を目的としていることから、現行のとおり、地域公共交通を移動手段とした記述とする。</p> <p>いただいた御意見は、今後の本市の施策の参考としていく。</p>	14, 34 ほか
5	<p>【「わかりやすい情報提供」を情報提供の「統合設計」の課題として捉えては】</p> <p>自治会別チラシや通学・転入者向け案内など、対象別・手段別の情報提供施策が多面的に提示されているが、課題は情報量不足ではなく、交通手段ごとに情報が分断され、高齢者・高校生・免許返納者など属性別の導線が示されていない点にある。</p> <p>地区・属性別に使える移動手段を整理するなど、個別施策を横断する、情報提供全体の統合設計の方針を示してはどうか。</p>	<p>情報提供全体の統合設計については、計画期間の中で、P35からの「4. 2. (3)」の推進と併せて、個別の情報提供の統合や地区別・属性別の提示方法を検討し、異なる移動手段等を組み合わせたわかりやすい情報提供に努める。</p> <p>◆P36「3-④ 自治会別公共交通利用チラシの作成」の中で、高齢者にも見やすいチラシを作成するという内容を追加する。</p> <p>◆P36「3-⑤ 高齢者のバス利用のきっかけづくり」の中で、バスマップ等の公共交通に関する情報の読み方等を案内していくという内容を追加する。</p>	12, 14, 35, 36 ほか

No.	意見の概要	市の考え方・対応 (◆ゴシック文字は計画への 反映内容)	頁
6	<p>【医療・福祉・教育施策と交通施策の横断的整理について】</p> <p>高齢者や高校生、障害者など対象別の交通課題整理は分かりやすい一方、交通施策が医療・福祉・教育施策とは切り離され独立している印象を受けた。</p> <p>通院・通学・福祉サービス利用といった「移動の目的」に立ち返って、関係部局や関係計画と連動し、「どの施策のどの場面でどの移動が生じるか」を横断的に整理する視点が、交通施策の実効性を高めると考える。</p>	<p>医療・福祉・教育施策と交通施策の横断的な視点については、計画期間の中で、個別事業や運行内容の検討・見直しの際の参考とさせていただく。</p>	27, 32
7	<p>【住民協働を前提としつつ、過度なボランティア依存としない方策の模索】</p> <p>住民協働や地域主体による移動手段が重要な役割として位置づけられている一方、今後さらに深刻化する高齢化や担い手不足に伴い、善意や無償・低報酬が前提のボランティア依存は、地区によっては持続性の面で限界となるおそれがある。</p> <p>行政・事業者・地域の役割分担や負担の見える化、段階的な公的関与の在り方を整理していくことが、地域の取り組みを守り、交通施策の持続性を高めると考える。</p>	<p>本計画のヒアリング等により、地域住民の善意だけに頼る運営では、持続性の高い交通施策とならないことを課題として整理した。</p> <p>行政・事業者・地域の役割分担については、令和3年度に作成した「袋井市マイタウンモビリティ導入ガイドライン」を参考に、事業ごとに調整していく。</p>	15, 32 ほか
8	<p>【次世代モビリティ・MaaSは実証を行わないことがリスクでは？】</p> <p>次世代モビリティ・MaaSを「研究・検討」するとしているが、技術進展の速さを踏まえると、小規模でも実証を行うべき。</p> <p>本市は、市域規模や地域特性・課題の多様性などから、実証フィールドとして適しており、計画期間の中で「必ず1地区以上で実証」を目標とし、定量的な評価よりも「何が分かったか」を重視してはどうか。</p>	<p>次世代モビリティ等については、技術革新など有効な媒体ができた場合には、コストを考慮した上で、実証などを含め、積極的に検討していく。</p>	30

No.	意見の概要	市の考え方・対応 (◆ゴシック文字は計画への 反映内容)	頁
9	<p>【次世代モビリティを織込んだ都市構造創造的なまちづくりプロジェクトへの展開】</p> <p>ウーブンシティのように、民間と連携し、当市が全国的な先進実証フィールドとなる可能性も視野に入れてはどうか。</p>	<p>本計画は、地域公共交通の活性化を目的とした計画であるため、いただいた御意見は、今後の本市の施策の参考とさせていただきます。</p>	30 ほか
10	<p>【免許返納を前提とし過ぎない移動支援】</p> <p>返納時期だけでなく、返納後に生活を維持できる条件や、返納しない期間の安全確保といった視点も必要。</p> <p>返納を目的化せず、多様な選択肢を前提として移動支援の考え方を打ち出すべき。</p>	<p>自家用車が持つ役割を考え、免許返納の促進を目的としていない。</p> <p>必要なときに安心して免許返納できることを基本とし、地域特性に応じた公共交通の確保や、幅広く公共交通の使い方を認知してもらうことが重要であると考えます。</p> <p>地域と運行の検討・見直しをしていくことや、わかりやすい情報提供を行うなどにより、市民に対して公共交通への受容性を育むことに努める。</p>	12, 32 ほか
11	<p>【「やらないこと」を明示する重要性】</p> <p>本計画は、多様な課題に幅広く対応しようとする意欲を感じるが、施策が網羅的すぎて、優先順位や取捨選択の判断軸が見えてこない。</p> <p>限られた人的・財政的資源をどこに集中するかを明確にし、市民にとって現実的な理解に繋げていくためにも、「実施しない施策」や「条件が整った段階で検討する施策」を明示するなどし、優先順位の考え方を計画の基本姿勢として示してはどうか。</p>	<p>本計画をより実効的なものとするため、前計画で実施できなかった事業については、現在の本市状況を鑑みた中で、対象を限定して引き継ぐ等していく。</p> <p>また、現段階で掲載しておらず、実施予定がない施策については、周辺状況に大きな変化が生じた際には、計画変更により検討する。</p> <p>本計画では、各事業の進捗評価及び各路線の事業評価を毎年実施していく中で、必要に応じて人的・財政的資源の配置を見直すことも視野に入れながら、事業を進める。</p>	全般

No.	意見の概要	市の考え方・対応 (◆ゴシック文字は計画への 反映内容)	頁
12	<p>令和 10・11 年度に計画されている「かわせみ」の検討について、あらためて対応・支援を検討する際には、地域と密に意見交換し、地域に合った移動手段となるよう進めてほしい。</p> <p>また、「かわせみ」は、利用者を「運転免許のない高齢者」に限定しているが、三川地区でも、誰でも使える交通手段を検討してほしい。(例：イオン付近を午前中に一往復する買い物便など)</p>	<p>「かわせみ」においては、本計画のヒアリングの中で、午前中の利用申し込みが多いため、運行計画の作成に苦慮しているなどの課題を把握した。事業を進める際には、現状や課題を棚卸しし、誰でも使える交通手段を含め、地域とともに検討する。</p>	27
13	<p>令和 10・11 年度に計画されている「かわせみ」の検討について、あらためて対応・支援を検討する際には、地域と密に意見交換し、地域に合った移動手段となるよう進めてほしい。</p> <p>また、電話対応や手書き予約表などの事務処理において、デジタル化による効率化への支援をお願いしたい。</p>	<p>三川地区においては、本計画のヒアリングの中で、「かわせみ」の予約受付やドライバーのシフト作成に関する負担感などの課題を把握した。事業を進める際には、現状や課題を棚卸しし、課題解決の手法として、デジタル活用も視野に、地域とともに検討する。</p>	27

3 最終案へのその他の追加や変更

No.	頁	変更内容
1	4	「次世代モビリティ」に関する注釈を追加した。
2	13	袋井高校生へのアンケート結果から、主な意見を追加した。
3	15	「2. 4.」の文書を修正した。
4	16	基本方針中の「市民全般はもとより、」を削除した。
5	16	<p>目標 2 に次の項目を追加した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動手段が限られる高齢者や高校生に利用してもらえる公共交通の充実【新規】
6	18	「将来ネットワークイメージ図」中の「遠江総合高校」の記載位置を修正した。
7	19	「地域間幹線系統」に関する注釈を追加した。
8	22, 30	「1-⑦」事業名、事業概要及び実施内容に、「ライドシェア」に関する記載を追加した。
9	27	「1-④」に、「袋井市マイタウンモビリティ導入ガイドライン」に関する記載及び「三川地区」における課題に関する記載を追加した。
10	38	「評価指標 2-1」の目標値について、端数調整のため修正した。(6, 170 人/年以上 → 6, 200 人/年以上)

第2次袋井市地域公共交通計画（案）

計画期間：令和8年度～令和12年度

令和8年3月（予定）

袋井市

目次

1. はじめに	
1.1. 地域公共交通計画とは	4
1.2. 本計画の位置づけ	4
1.3. 計画の区域	5
1.4. 計画の期間	5
1.5. 計画で対象とする公共交通	5
2. 現況と取り組むべき課題	
2.1. 前計画に基づく取組の評価	7
2.2. 移動ニーズインタビュー調査	12
2.3. 前計画の成果と移動ニーズインタビュー調査を踏まえた課題	14
2.4. 前計画の成果と移動ニーズインタビュー調査を踏まえた課題の 本計画への反映	15
3. 地域公共交通計画の基本的な方針	
3.1. 計画の基本方針	16
3.2. 計画の目標	16
3.3. 目指す将来の地域公共交通体系	17
4. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	
4.1. 事業一覧	22
4.2. 事業内容	24
4.3. 地域公共交通確保維持事業に係る実施主体の概要	37
5. 計画の達成状況の評価	
5.1. 数値目標	38
5.2. 数値目標設定の考え方	39
5.3. 事業の評価	45
5.4. 事業スケジュール	45

1. はじめに

1.1. 地域公共交通計画とは

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」（以下「本計画」という。）を策定します。

1.2. 本計画の位置づけ

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。

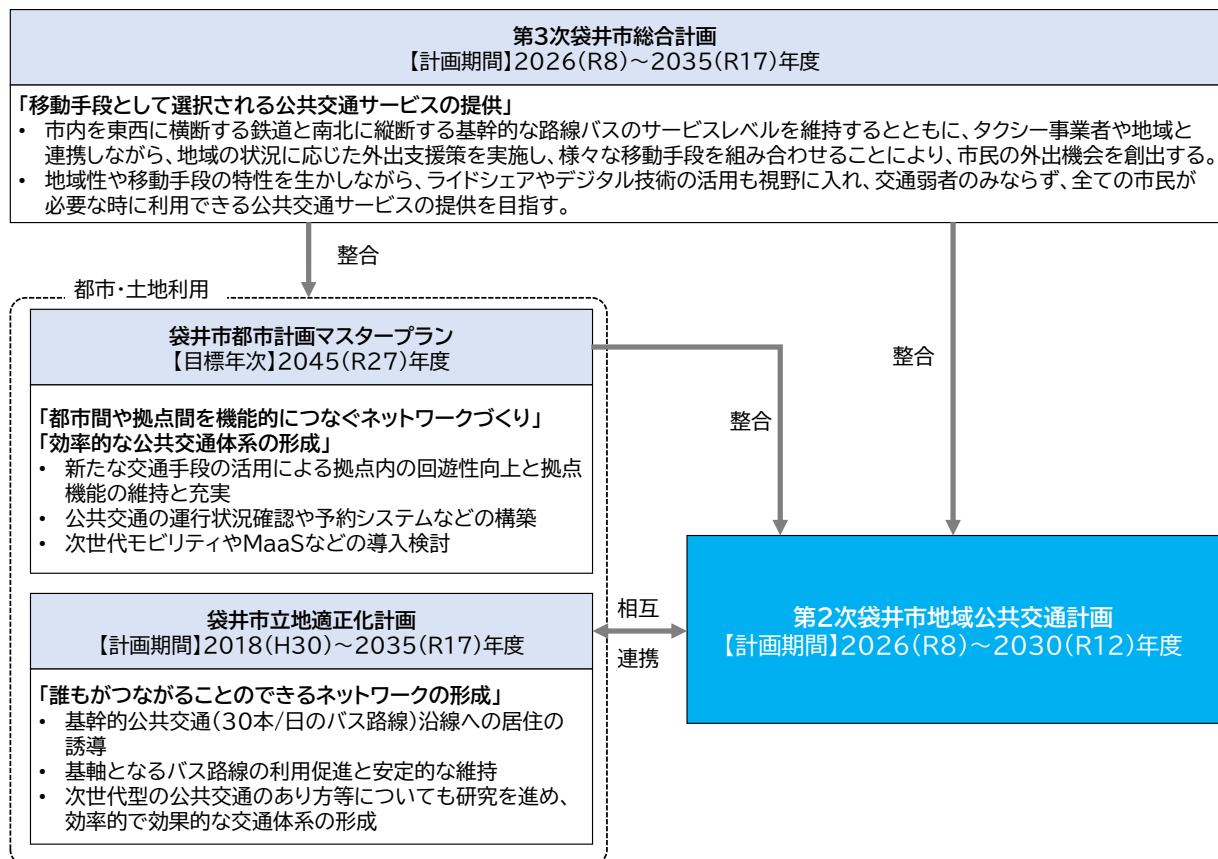


図1 本計画と上位関連計画との関係

※ 次世代モビリティ … 先端技術を活用した新しい移動手段やサービスの総称。自動運転や電動モビリティ、小型モビリティなどが代表例。

※ MaaS … Mobility as a Service. 利用者が自家用車に頼らなくても様々な移動手段を組み合わせ、継ぎ目のない移動が行えるようにする考え方。また、この考え方にに基づき、一人ひとりの移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

1.3. 計画の区域

本計画の区域は、袋井市全域を対象とします。

1.4. 計画の期間

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。

1.5. 計画で対象とする公共交通

本計画で対象とする公共交通は、次の特徴を持つものです。

- ・ 自分で運転しなくてもよい。
- ・ 乗降の介助は行わない。（自分で乗り降りできる。）
- ・ 誰でも利用することができる。

（※ 一部、居住地による制限や年齢による制限がある交通を含めます。）

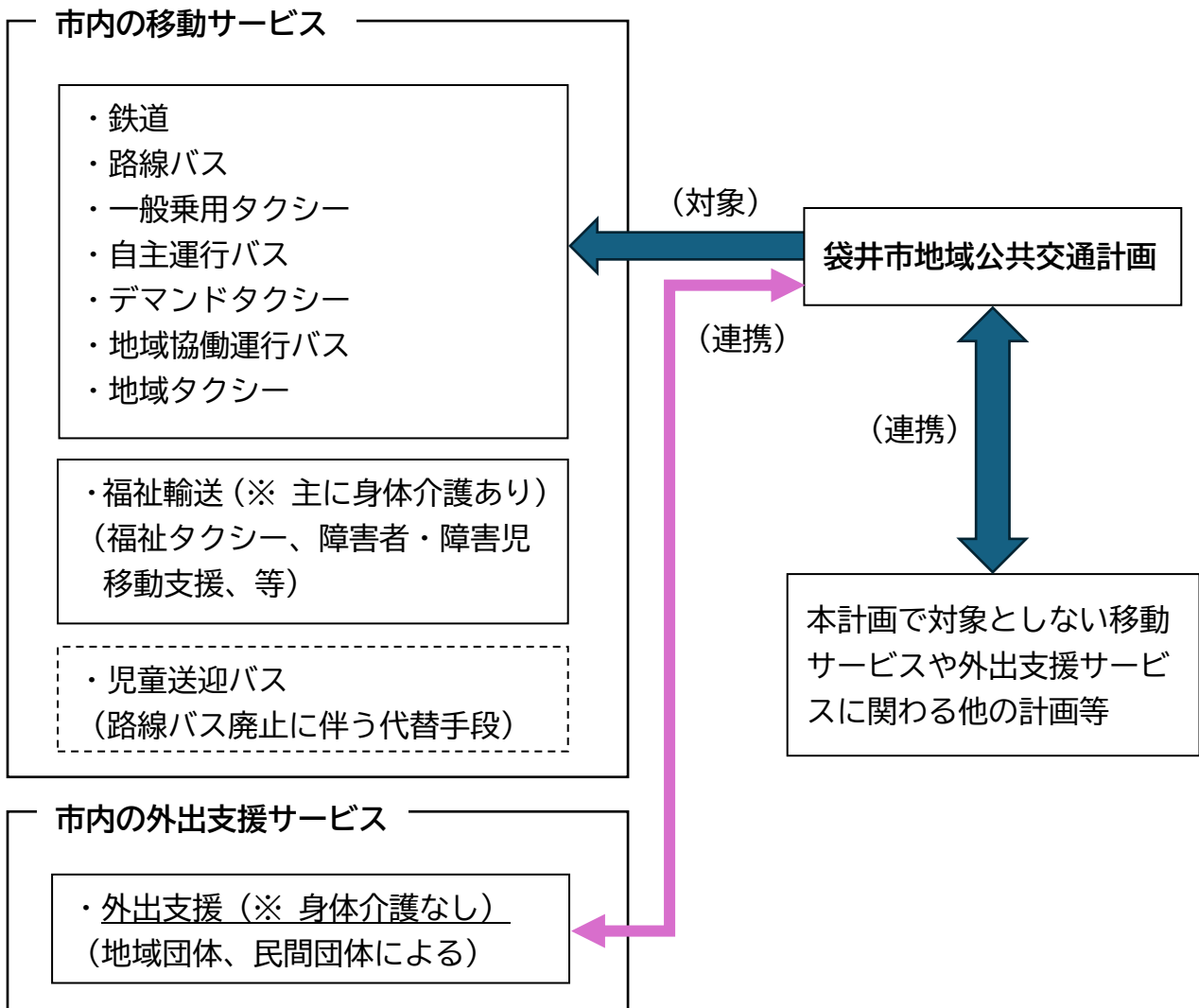


図2 本計画と市内公共交通等の関係図

(空白ページ)

2. 現況と取り組むべき課題

2.1. 前計画に基づく取組の評価

前計画に基づく取組の概要とその評価について整理します。

(1) 前計画の概要

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	
計画の目標	【目標1】 市民に日常から認識してもらえる公共交通 【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 【目標3】 地域で支え合う公共交通	
目標を達成するために 行う事業	運行のレベル アップ	1 基幹路線の質の向上 2 地域の移動手段の確立
	サービスの レベルアップ	3 お得な運賃制度 4 分かりやすい情報提供 5 乗継・待合環境改善 6 UD
	関係者意識の レベルアップ	7 意識変革 8 人材確保・安心確保

(2) 事業の取組結果

前計画に掲げた事業の取組結果は、下表の通りです。全18事業中、13事業を実施しましたが、5事業については実施できませんでした。

- ・ **I 運行のレベルアップ**では、「1 基幹路線の質の向上」について、事業等を継続できましたが、「2 地域の移動手段の確立」「2-①地域主体の移動手段の確保」では、笠原地区での運行ができませんでした。
- ・ **II サービスのレベルアップ**では、「4 分かりやすい情報提供」「4-①路線バスの情報化」において、バスローケーションシステムの導入や袋井駅へのデジタルサイネージを設置しました。
- ・ **III 関係者意識のレベルアップ**では、「7 意識改革」「7-④公共交通ガイドの作成」について、総合ガイドブックの作成には至っておらず、今後、幅広く公共交通の利用啓発を行う必要があります。

事業の取組結果一覧

区分	事業名	目標との対応			事業概要	
		目標 1	目標 2	目標 3		
I 運行のレベルアップ	1 基幹路線の質の向上	1-① 鉄道の維持	●	●		・鉄道の運行
		1-② 基幹バス路線の維持・改善	●	●		・通学・通勤手段として基幹バス路線（秋葉線・秋葉中遠線）の維持・改善（系統・経由地・バス停位置改善等）
		1-③ 市内高校への通学路線の確保・維持	●	●		・市内高校へのバス路線の確保・維持・魅力化
	2 地域の移動手段の確立	2-① 地域主体の移動手段の確保		●	●	・地域主体の新たな移動手段の導入実験・運行 ・地域の移動手段を考える会の設立・支援
		2-② 持続可能な地域協働運行バスの構築		●	●	・持続可能な運行方法の検討・移行
II サービスのレベルアップ	3 お得な運賃制度	3-① 運賃割引制度の導入	●	●		・基幹バス路線等における運賃割引制度の実証実験
		3-② バス通学定期券購入費補助制度の導入	●	●		・高校生のバス通学定期券購入費の一部を補助
		3-③ 運転免許証返納者割引制度の導入	●	●		・高齢者の運転免許証自主返納者に対する運賃割引制度
	4 分かりやすい情報提供	4-① 路線バスの情報化	●	●		・バスデータを活用した情報提供 ・袋井駅や主要施設におけるデジタルサイネージ等の設置
	5 乗継・待合環境改善	5-① バス停におけるサイクル&バスライド駐輪場の整備	●	●		・基幹バス路線のバス停におけるサイクル&バスライド駐輪場の整備
		5-② バス停待合環境の改善	●	●		・利用者の多いバス停や主要施設のバス停の待合環境整備
6 UD	6-① 車両のバリアフリー化	●	●		・ノンステップバスの導入 ・ユニバーサルデザインタクシーの導入	
III 関係者意識のレベルアップ	7 意識変革	7-① 通学を対象とした路線バスの利用促進策の実施	●	●		・バスロケーションシステムによるリアルタイム情報提供 ・高校別時刻表の作成等
		7-② 大人のバス乗り方教室の開催	●	●	●	・運転免許証自主返納者等を対象としたバスの乗り方教室の実施
		7-③ ちびっこバス乗り方教室の開催	●		●	・小学生を対象とした楽しく学べるバスの乗り方教室の実施
		7-④ 公共交通ガイドの作成	●	●		・公共交通総合ガイドブックの作成 ・新たな移動手段の分かりやすい乗り方案内の作成
	8 人材確保・安心確保	8-① 運転士の人材確保	●		●	・交通事業者と連携した就労支援
8-② 公共交通の安心対策		●	●		・感染症拡大防止の取り組みの徹底と啓発活動実施	

実施した取組	結果	自己評価
・継続実施	○	運行を継続できた。
・危険なバス停の安全対策実施 ・袋井駅・中東遠総合医療センター線のバス停追加 ・系統の見直し、バス停名称の統一 ・キャッシュレス決済の導入	○	個別事業を継続できた。
・市内高校体験入学でのチラシ配布 ・袋井駅・中東遠総合医療センター線の経路変更、バス停追加 ・バス停周辺への照明設置	○	個別事業を継続できた。
・地域タクシーの試験運行実施（袋井東地区、笠原地区） ・地域タクシーの本格運行開始（袋井東地区） ・移動手段に関する勉強会を実施（浅羽南地区）	×	1地区（袋井東地区）で本格運行を開始できたが、笠原地区では実施できなかった。
・運行体制の見直し、地区別説明会の実施（三川地区） ・運行委員会の実施、運行の継続（浅羽東地区、三川地区）	○	運行方法、運転手確保などについて、地域で工夫し、検討を継続できた。
	×	財源の確保が難しいため、実施できなかった。
	×	財源の確保が難しいため、実施できなかった。
	×	財源の確保が難しいため、実施できなかった。
・バスロケーションシステムの導入 ・Google マップ等経路検索サイトへの掲載（継続） ・JR袋井駅改札前へのデジタルサイネージの設置	○	個別事業を継続できた。
・浅羽支所入口バス停駐輪場に輪留めを設置 ・浅羽図書館駐輪場の利用状況調査 ・沿線の公共施設や商業施設に協力依頼	○	段階を踏みながら、事業を進めることができた。
・袋井駅南（ノブレスパルク袋井）バス停の新設、上屋設置	○	「ノブレスパルク袋井」バス停に上屋を設置できた。
・自主運行バスの車両更新（手すり+ステップ付き、ハイルーフ仕様）	○	個別事業を継続できた。
・バスロケーションシステムの導入 ・JR袋井駅改札前へのデジタルサイネージの設置 ・市内高校体験入学でのチラシ配布	○	個別事業を継続できた。
・シニアクラブ袋井市を通じて市内各団体へ自主運行バスの時刻表、路線図を配付 ・ふれあい夢市場等の市内イベント出展（バス展示、乗り方チラシ配布） ・今井地区で自主バス乗車体験会実施	○	事業概要とは違う形式ではあるが、目的に沿った事業を進めることができた。
・市内小学校へバスの乗り方教室を実施	○	個別事業を継続できた。
・利用啓発のチラシに乗り方案内を記載	×	地域限定の交通が多く、総合ガイドブックの作成に至らなかった。
・第二種運転免許取得費用助成制度を導入 ・市内イベント出展（バス展示、運転士参加、ポスター掲示、チラシ配布）、市広報紙・HP等への掲載	○	個別事業を継続できた。
・市広報誌や車内掲示により啓発	○	コロナ禍に実施した。

(3) 目標値の達成状況

前計画の目標値の達成状況は、以下のとおりです。全7項目中、目標の達成2項目、未達成は5項目でした。

評価指標1と評価指標2-2は、コロナ禍を経て路線バス等の利用者数が増加してきたことから、目標値を達成しました。

評価指標2-1は、自家用車から公共交通への転換に必要な意識と行動の変化に向け、地区説明会やイベント出展などの事業を実施しましたが、自家用車の利用が広く定着していることもあり、未達成となりました。

評価指標3は、目標5地区のうち2地区（笠原、浅羽南）において、試験運行を実施したが本格運行に至らなかったり、地域での検討の結果、既存の移動手段を組み合わせ活用することとなったことから、未達成でした。

評価指標4-1と評価指標4-2は、運転士確保のための処遇改善や燃料費高騰などに伴う運行経費増大が主な要因となり、未達成となりました。

目標	指標	単位	目標値 (R7)	実績値 (R6)	達成率	達成 状況
【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】 路線バス等の年間利用回数	回/年	321,000	353,823	+10.2%	○
【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】 運転免許証の自主返納者数	人	400	292	-27.0%	×
	【評価指標2-2】 路線バスの通学定期券の 利用人数	人	410	526	+28.3%	○
【目標3】 地域で支え合う 公共交通	【評価指標3】 地域主体による移動手段の 運行地区数	地区	5	3	-40.0%	×
	【評価指標4-1】 公共交通に係る市の財政 負担額	千円	100,000	121,834	-21.8%	×
	【評価指標4-2】 市内路線バス等の収支差 (路線バス)	千円	-160,000	-213,267	-33.3%	×
	【評価指標4-2】 市内路線バス等の収支差 (自主運行バス)	千円	-48,000	-49,015	-2.1%	×

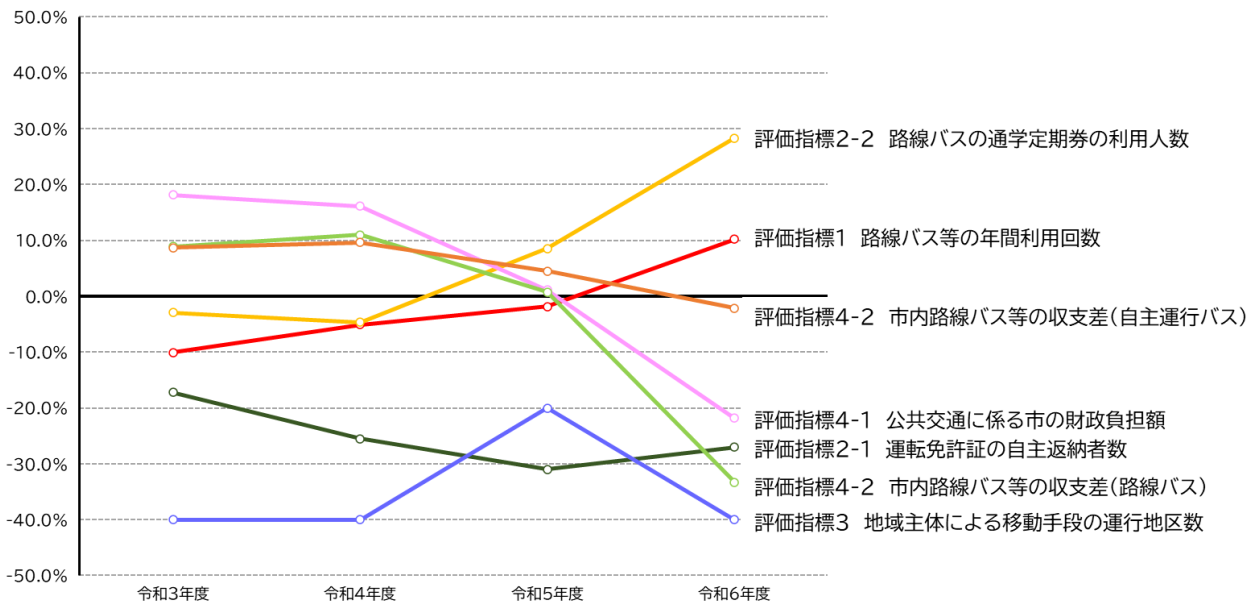


図3 各年の評価指標ごとの達成状況の推移（達成率）

評価指標1は、コロナ禍を経て令和6年度に大きく上昇しています。

評価指標2-1は、緩やかに減少してきています。

評価指標2-2は、コロナ禍を経て令和5年度から大きく上昇しています。

評価指標3は、笠原地区において令和5年度に試験運行を実施したため、達成率はいったん上昇しましたが、令和6年度は継続できなかったため、達成率は令和3～4年度の数値に戻っています。

評価指標4-1と評価指標4-2は、燃料費高騰や、改善基準告示の改正（令和6年4月1日適用）に伴う運転士不足への対応の必要性等から、令和5年度以降、大きく下降しています。

2.2. 移動ニーズインタビュー調査

市内の移動に関するニーズを把握するため、各地域や地域協働運行バス運行団体、高校生などにインタビュー調査を行いました。その結果のうち、主なものを以下に示します。

(1) まちづくり協議会へのインタビュー調査

対象地域 (まちづくり協議会)	実施日時	会場
中部地域 (袋井南、高南、豊沢)	令和7年9月30日 8:45~10:15	袋井南コミュニティセンター
北部地域 (三川、山名、今井)	令和7年9月30日 10:30~12:00	山名コミュニティセンター
南部地域 (浅羽東、幸浦)	令和7年9月30日 13:30~15:00	浅羽南コミュニティセンター
中部北地域 (袋井北、袋井西、袋井東)	令和7年10月1日 13:30~15:00	袋井西コミュニティセンター
中部南地域 (浅羽北、浅羽西、笠原)	令和7年10月1日 15:30~17:00	浅羽西コミュニティセンター

【主な意見】

- ・ 独居高齢者や免許返納後に移動に困っている人が存在しており、これらの人は家族や知り合いに送迎をお願いしているが、気兼ねがあったり、送迎する側の負担がある。
- ・ 自主運行バスやデマンドタクシーの停留所まで歩いて行けない高齢者が存在しており、自宅前で乗り降りできる乗り物が求められている。
- ・ 生活支援や地域協働運行バス、自主運行バス、タクシー、秋葉バスなどさまざまな移動手段が存在していても、その存在や利用方法を知らない人が多い。

(2) 地域協働運行バス等運行団体・外出支援実施団体へのインタビュー調査

対象	実施日時	会場
袋井東地区まちづくり協議会 (袋井東地区タクシー)	令和7年9月19日 9:30~10:30	袋井東コミュニティセンター
三川地域協働バス運行委員会	令和7年9月19日 11:00~12:00	三川コミュニティセンター
浅羽東地区めだか号運行委員会	令和7年9月19日 15:30~16:30	浅羽東コミュニティセンター
外出支援団体※	令和7年9月30日 15:30~17:00	袋井南コミュニティセンター

※ ふくろいファミリーサポートセンター、浅羽・笠原生活支援ネットワーク、袋井南サポートセンター、袋井シニア支援センター、地域包括支援センター

【主な意見】

- ・ 利用者には喜ばれているが、ドライバーの確保が難しい。(三川、浅羽東)
- ・ 予約受け付けやドライバーのシフト作成など、コミュニティセンター職員の負担が大きい。(三川)
- ・ 地域協働運行バスの実施は、地域の負担が大きく実現しなかった。地域タクシーは、タクシー会社が協力可能な仕組みであることが前提条件となっている。(袋井東)
- ・ ボランティア等の自家用車を利用する仕組みであるが、燃料代や保険などはドライバーの負担になることが課題である。(浅羽・笠原生活支援ネットワーク、袋井南サポートセンター)
- ・ 利用は増加傾向にあるが、ドライバーの確保などが課題になっており、大幅に手を広げることが難しい。(各団体)

(3) 高校生へのインタビュー調査

対象	実施日時	会場
袋井特別支援学校	令和7年9月18日 10:00~11:00	袋井特別支援学校
袋井商業高校	令和7年9月29日 16:00~17:00	袋井商業高校
袋井高校	令和7年12月15日 ~令和7年12月19日	—

※ 袋井高校はWEB アンケート方式による

【主な意見】

- ・ バスの車内に荷物を置く場所がほしい。
- ・ バスの待合環境を改善してほしい。(バス停の照明をセンサー式から連続点灯式にしてほしい、ベンチがほしい)
- ・ 「定期代が負担」と父母が言っている。
- ・ 定期券販売窓口の時間が限られているため、希望の時間を買えないことがある。
- ・ 部活終了後の時間に使えるバスがほしい。
- ・ バス停をもっと校門の近くか、せめて坂の上に設置してほしい。
- ・ 鉄道との乗り継ぎをもっと良くしてほしい。

(4) 交通事業者へのインタビュー調査

対象	実施日時	会場
袋井タクシー (株)	令和7年9月19日 14:00~15:00	袋井タクシー (株) 本社
遠鉄タクシー (株)	令和7年9月26日 10:30~11:30	遠鉄タクシー (株) 本社
袋井交通 (株) (交通タクシー)	令和7年9月26日 13:30~14:00	袋井交通 (株) 本社
遠州鉄道 (株)	令和7年9月29日 14:00~15:00	遠州鉄道 (株) 磐田営業所
秋葉バスサービス (株)	令和7年11月25日 10:00~11:00	秋葉バスサービス (株) 本社

【主な意見】

- ・ 市の施策に協力したいが、ドライバー確保の面で、現状以上の協力は厳しい状況であるものの、運行手法等によっては協力の余地がある。(袋井タクシー、交通タクシー)
- ・ 市の施策への協力については、市内の事業者との調整が必要である。その他、待機場所確保やコスト面での配慮があるとありがたい。(遠鉄タクシー)
- ・ 自主運行バスなどのコミュニティバスの運行は、運転手の確保や運行の判断基準など、業務として難易度が高く、協力したい意向はあるが厳しい状況である。(遠州鉄道)
- ・ 運転手の高齢化により退職予定者が多く、採用活動の強化や運転士の処遇改善を行ってきたが、今後も同様の運行を継続することが難しい状況にある。行政には、運転士確保に向けた間接的な協力を期待したい。(秋葉バスサービス)

2.3. 前計画の成果と移動ニーズインタビュー調査を踏まえた課題

前計画の成果及び移動ニーズインタビュー調査を踏まえ、本計画において取り組むべき課題は次のとおりです。

(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り、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、今後もサービスレベルを維持することや利便性向上に取り組むことが必要であり、そのためには、バス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

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。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ています。

高校生の通学環境の改善は、現在の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、将来的な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

本市では、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、地域タクシーのほか、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か、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ことも想定されます。

各地区ごとに、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ています。

(4) 住民との協働による移動手段の確保とその支援

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ボランティアによる移動手段の提供が各地域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、住民との協働による移動手段の確保がよりスムーズに行える仕組みづくりが必要です。

2.4. 前計画の成果と移動ニーズインタビュー調査を踏まえた課題の本計画への反映

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「住民との協働による移動手段の確保とその支援」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ことが明確になりました。

しかしながら、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ず、現時点では、本計画の方針に関して、前計画から大きく変更する必要はないと判断しました。

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、本計画については、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ました。

3. 地域公共交通計画の基本的な方針

3.1. 計画の基本方針

本計画の基本方針は、次のとおりです。

【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、今後の少子高齢化を踏まえ、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、必要な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。

3.2. 計画の目標

計画の基本方針に基づき、以下の3つの目標を定めます。

【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もらうための地域と連携した仕組みづくり
- ・ 先進技術やライドシェアの活用手法の研究【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

- ・ 移動手段が限られる高齢者や高校生に利用してもらえる公共交通の充実【新規】
- ・ 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公共交通の利活用に転換しても良いと思ってもらえる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】

3.3. 目指す将来の地域公共交通体系

地域公共交通体系における各移動手段の位置づけ及び地域公共交通体系のイメージを以下のとおり定めます。

(1) 各移動手段の位置づけ

区分	移動手段	位置づけ	
地域公共交通計画	幹線交通	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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 ※ 「袋井市立地適正化計画」において、1日(片道)30本以上のバス路線を「基幹的公共交通」として位置付けている
		自主運行バス (袋井駅・中東遠総合医療センター線、磐田線)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 中心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	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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、地域タクシーとしても運行
	その他	福祉輸送サービス (※ 主に身体介護あり)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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

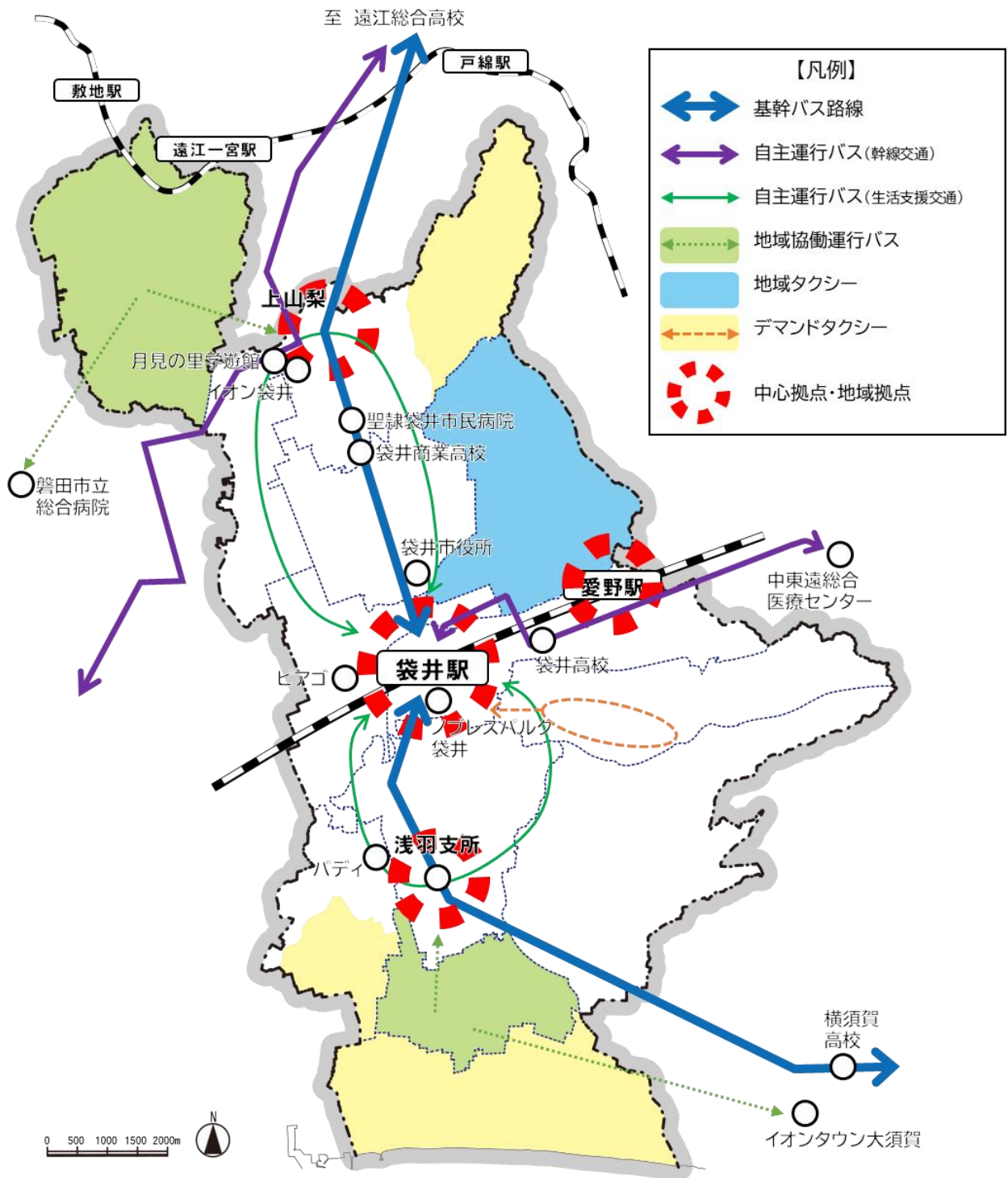


図4 将来ネットワークイメージ図

(3) 地域公共交通（地域内フィーダー系統^{※1}）の確保維持に係る目的と必要性

地域公共交通確保維持事業^{※2}（国補助事業）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付け・役割は、次のとおりです。

袋井駅・中東遠総合医療センター線

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、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おり、中心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行しています。

令和3年4月に、一部経路を変更し、袋井高校生の通学における利用促進と運行の効率化を図りました。

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いため、今後も、国の補助事業である地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

デマンドタクシー（宇刈地区、浅羽南地区、浅羽西地区）

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ます。タクシー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す。

地域拠点や交通結節点（バス停）を結び、地域間幹線系統^{※3}への交通手段確保に寄与しています。

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・維持する必要があります。

袋井東地区タクシー

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、袋井東地区における日中の高齢者等の移動手段を確保するものです。路線定期運行やデマンドタクシーでは輸送が困難であるため、当該地域では一般乗用タクシーを活用するもので、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も寄与しています。

一方で、本市や袋井東地区まちづくり協議会、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・維持する必要があります。

※1 地域内フィーダー系統：国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金により補助される系統の種類の一つ。地域間幹線系統^{※3}に接続するなどの要件を満たす赤字の系統に対して、国が補助対象経費の1/2を補助するもの。

※2 地域公共交通確保維持事業：生活交通の存続が危機に瀕している地域において、地域の特性・実情に応じた移動手段の提供などにより、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的とする国の事業。

※3 地域間幹線系統：複数の市町村にまたがって走り、通学や通院などに重要な役割を果たしている、広域的な路線バスの系統を指す。要件を満たす赤字の系統に対して、国が補助対象経費の1/2を補助する。（※静岡県においては、県が国と同額を補助する。）

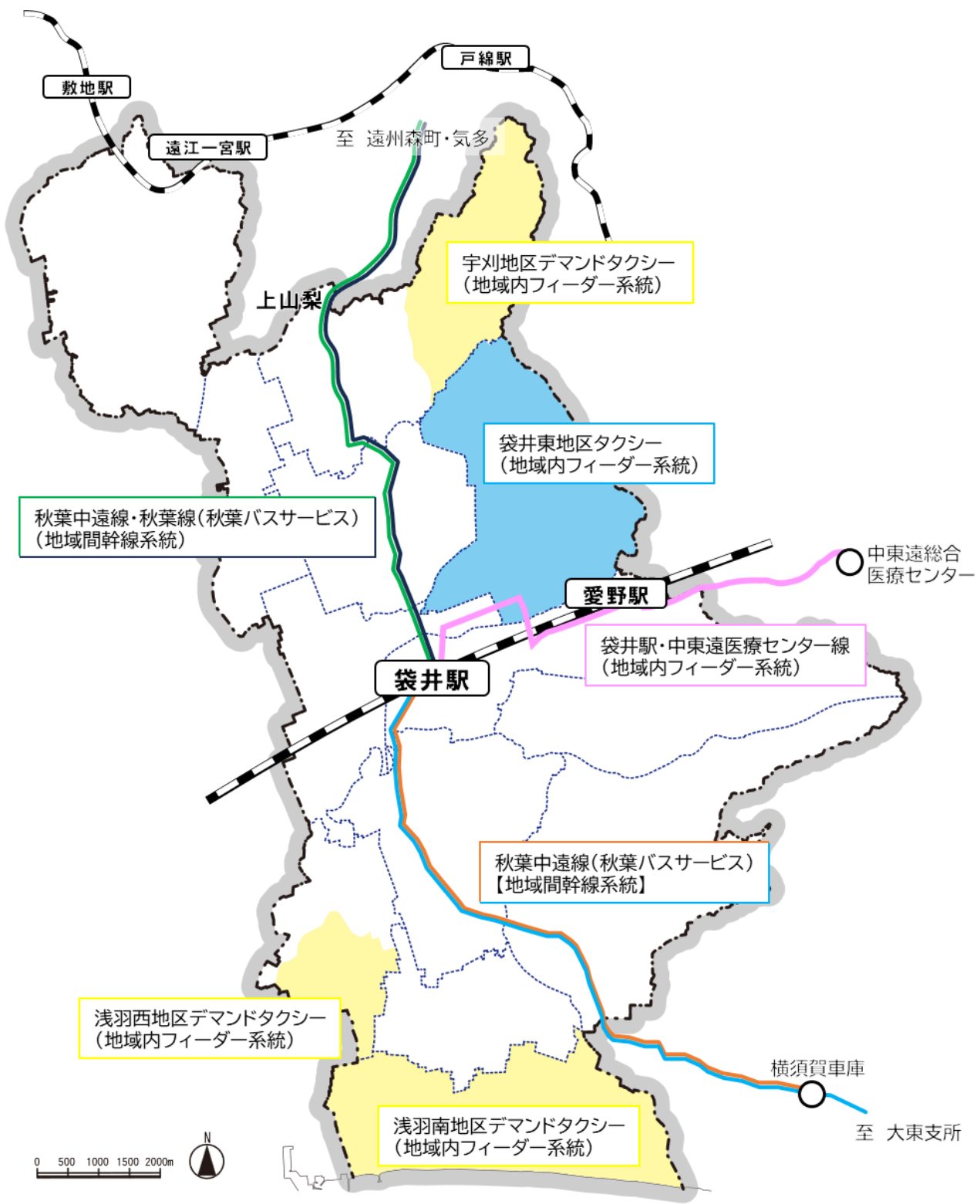


図5 国補助対象系統図

(空白ページ)

4. 目標を達成するために行う事業及び実施主体（目標の詳細は16ページ参照）

4.1. 事業一覧

本市が目指す地域公共交通の姿である「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、以下の表に示す3つの視点により、各事業に取り組みます。(全19事業)

視点	事業	目標との対応			事業概要
		目標1	目標2	目標3	
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
	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 ・ノブレスパルクへの路線延長・バス停新設について検討、調整
	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
	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 ・「袋井市マイタウンモビリティガイドライン」の見直し
	1-⑤ 運転手の確保 <継続 8-①>	●	●	●	・就労環境を改善、求人の支援
	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
	1-⑦ 先進技術やライドシェアの活用手法の研究<新規>	●			・次世代モビリティなどの技術についての情報収集及び研究 ・ライドシェアの有効性と可能性についての研究
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、乗り場情報掲示
	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、ベンチ等の設置) ・公共施設などへのデジタルサイネージ設置
	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
	2-④ 公共交通と自転車の連携施策の検討<新規>	●	●		・中心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
	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
	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制度設計
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)
	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>		●		・高校に進学予定の中学3年生を対象とした、通学方法に関するチラシを作成
	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
	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
	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
	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

→ … 継続実施


実施主体	スケジュール				
	R8	R9	R10	R11	R12
バス・タクシー事業者/袋井市	→				
バス事業者/袋井市	→				
袋井市	2年ごとに運行見直し →				
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/袋井市地域公共交通会議/袋井市	笠原	今井	三川		
バス・タクシー事業者/袋井市	→				
交通事業者/袋井市	調整	運用 開始	→		
交通事業者/袋井市	→				
バス事業者/袋井市	掲示	→			
バス事業者/道路管理者/袋井市			上屋 設計	上屋 工事	
バス事業者/道路管理者/沿線企業/袋井市	→				
袋井市	→				
バス・タクシー事業者/袋井市地域公共交通会議/袋井市	→				
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		
袋井市	マップ 検討	マップ 配布	→		
バス事業者/袋井市/教育機関	→				
袋井市	→				
袋井市	作成①	作成②	作成③	→	
コミュニティセンター/シニアクラブ/バス事業者/袋井市	→				
バス事業者/袋井市/教育機関	→				

4.2. 事業内容


(1) 公共交通サービスの提供

市内外への移動手段を確保するため、本市における地域公共交通の東西軸を形成する鉄道と南北軸を形成する基幹バス路線（秋葉線・秋葉中遠線）の運行の維持をはじめとして、基幹路線を補完する自主運行バス、デマンドタクシー、地域協働運行バス、地域タクシーなどを運行します。

1-① 鉄道への接続の確保 <継続>

実施内容	市外への通学・通勤手段として重要な役割を担っている東海道本線や天竜浜名湖線を利用しやすくするため、接続する公共交通の運行を行います。				
実施主体	バス・タクシー事業者/袋井市				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	 継続実施				

1-② 基幹バス路線の維持 <継続>

実施内容	対象路線：「秋葉線」、「秋葉中遠線」 【秋葉線・秋葉中遠線】 秋葉線・秋葉中遠線の遠州森町～袋井駅～横須賀車庫間については、30分に1本程度（1日片道30本以上）のサービス水準を維持します。 袋井駅周辺へのアクセス向上のためのバス停新設などについて検討します。				
実施主体	バス事業者/袋井市				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	 継続実施				

資料：秋葉線・秋葉中遠線の利用状況

秋葉線・秋葉中遠線は、袋井駅の南北方向とも、1日30便以上の運行本数が確保されていますが、利用者数を見ると、袋井駅から北側では上下便とも300人以上の利用があるのに対して、袋井駅から南側では、上下便とも200人前後の利用となっています。このため、袋井駅から南側のエリアにおいて、利用者数を増やす取組が必要です。

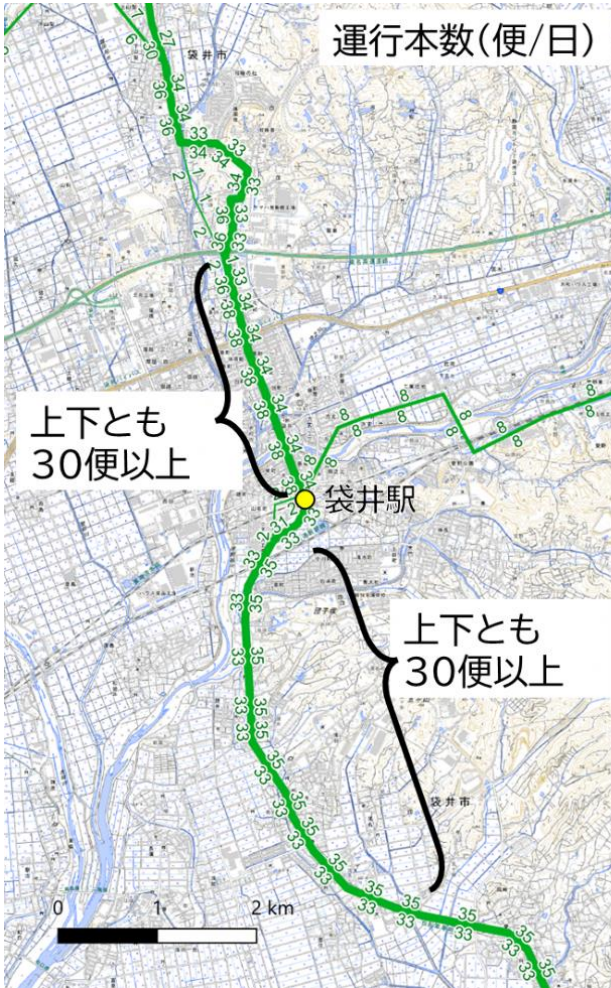


図 6-1 秋葉線・秋葉中遠線の運行本数

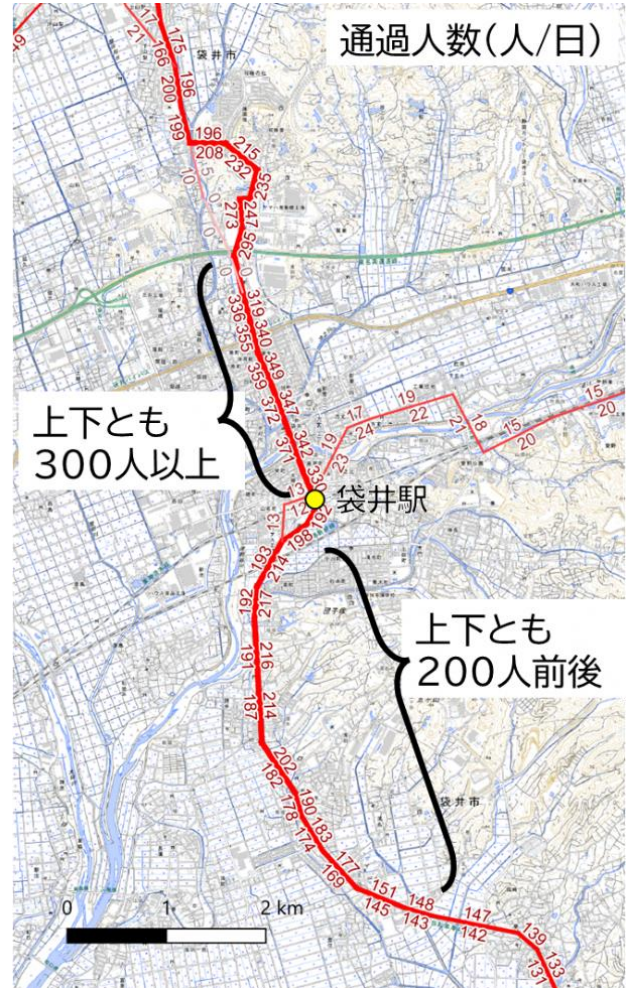


図 6-2 秋葉線・秋葉中遠線の通過人数

1-③ 自主運行バス・デマンドタクシーの運行 <新規>

<p>実施内容</p>	<p>対象路線：「袋井駅・中東遠総合医療センター線」、「磐田線」、「北部循環線」、「南部循環線」、「宇刈地区」、「浅羽南地区」、「浅羽西地区」、「法多線」</p> <p>1 自主運行バス</p> <p>【袋井駅・中東遠総合医療センター線】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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します。 袋井高校にとって、より利用しやすいダイヤへの改善に取り組みます。 <p>【磐田線】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に磐田市内や森町内の高校への通学の足として運行します。（磐田市・森町と共同運行） <p>【北部循環線・南部循環線】</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線の状況の変化に対応して随時、日中の高齢者が利用しやすいようにダイヤの改善、ルートの見直しを行います。 通勤・通学利用に対応した朝の駅行きのを確保します。 <p>2 デマンドタクシー</p> <p>【宇刈地区】【浅羽南地区】【浅羽西地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> 各地区住民の日中の移動手段として運行します。 高齢者が利用しやすいように、地区内及び近隣地区での施設新設等に合わせて、目的地の見直しを行います。 <p>【法多線】</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線地区住民の日中の移動手段として運行します。 高齢者が利用しやすいように、ルートや停留所の見直しを行います。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> スクールバスや企業送迎バスなど、既存の移動手段活用の可能性を検討します。 				
<p>実施主体</p>	<p>袋井市</p>				
<p>実施スケジュール</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>	<p>R11</p>	<p>R12</p>
	<p>運行見直し</p>		<p>運行見直し</p>		<p>運行見直し</p>
	<p style="text-align: center;">→ 継続実施</p>				

1-④ 地域にあった移動手段の確保支援 <変更・強化>

<p>実施内容</p>	<p>基幹路線から離れた地区において、高齢者や自家用車を利用できない人の外出のために地域が主体となって移動手段（地域協働運行バス、地域タクシー、公共ライドシェア等）を導入するための支援を行います。</p> <p>具体的には、「袋井市マイタウンモビリティ導入ガイドライン」の指針に基づき準備段階から地域とともに検討しながら、新たな移動手段を決定し、運営組織の設立や運営を支援します。（ガイドラインは、適時見直しを行います。）</p> <p>地域が取り組む移動手段としては、次ページの表に示すものが挙げられます。これらのうちどのサービスを導入するかについては、地域の状況や運行事業者の意向などを踏まえ、地域との協議の中で決定します。</p> <p>こうした取組を支援するため、外出支援サービスを含めた各実施団体との連携を図り、安全運行のための講習会の実施や団体同士の意見交換会の定期開催、活動に必要な燃料代・保険料などに対する助成等を検討します。</p> <p>既に、地域協働運行バスなどを実施している地域に対しては、持続可能な運行とするための支援を継続します。</p> <p>市外縁部で高齢化率が高い「笠原地区」と「今井地区」を、集中的に支援します。（集中支援地区）</p> <p>また、「三川地区」は、ヒアリングにおいて、予約受付やシフト作成における負担感、利用予約の集中などについて課題の提起があったことから、新たな手法の検討などを支援します。</p> <p>なお、地域主体による移動手段について、わかりやすい案内ができるように、移動手段の種類や地域での愛称とは別に、新たに統一した呼称を設定して周知していきます。</p> <p>■地域協働運行バス 【三川地区・浅羽東地区】 ・ 運行が継続できるように引き続き支援します。</p> <p>■地域タクシー 【袋井東地区】 ・ 運行が継続できるように引き続き支援します。</p> <p>■その他 【笠原地区】 <※集中支援地区> ・ 買い物タクシーの導入に向け、実証運行を行います。</p> <p>【今井地区】 <※集中支援地区> ・ 課題を整理し、新たな移動手段の必要性を検討します。 ・ 必要な移動手段を検討し、導入に向けて支援します。</p> <p>【三川地区】 ・ 現状の課題を整理し、新たな対応の必要性を検討します。 ・ 新たな対応に必要な支援を実施します。</p>
-------------	--

実施主体	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/袋井市地域公共交通会議/袋井市				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	笠原地区 検討	今井地区 検討	今井地区 三川地区 検討	三川地区 検討	
					
既存の運行を継続実施					

【地域主体による移動手段の実施方法】

種類	サービスの内容	市としての支援策
地域タクシー	有償（乗用事業） 市が地域団体及び運行事業者へ委託して運行	<ul style="list-style-type: none"> 運行委託による実施 地域と事業者間の調整
地域協働運行バス	無償（自家用） ※現状 市が地域団体へ委託して運行	<ul style="list-style-type: none"> 車両確保の支援 運行委員会との連携、支援
	有償（公共ライドシェア） 自家用有償旅客運送の登録は市が行い、地域団体へ委託して運行	<ul style="list-style-type: none"> 車両確保、またはその支援 自家用有償運送の届出、またはその支援 運行委員会との連携、支援

【地域主体による移動手段を補完する事業】

種類	サービスの内容	市としての支援策
生活支援団体による外出支援	ボランティア輸送（許可登録不要） 日常生活に手助けが必要な方に対する地域の生活支援活動の一環で、外出時の見守りと移動が一体となったサービス	<ul style="list-style-type: none"> 外出支援団体との連携、支援

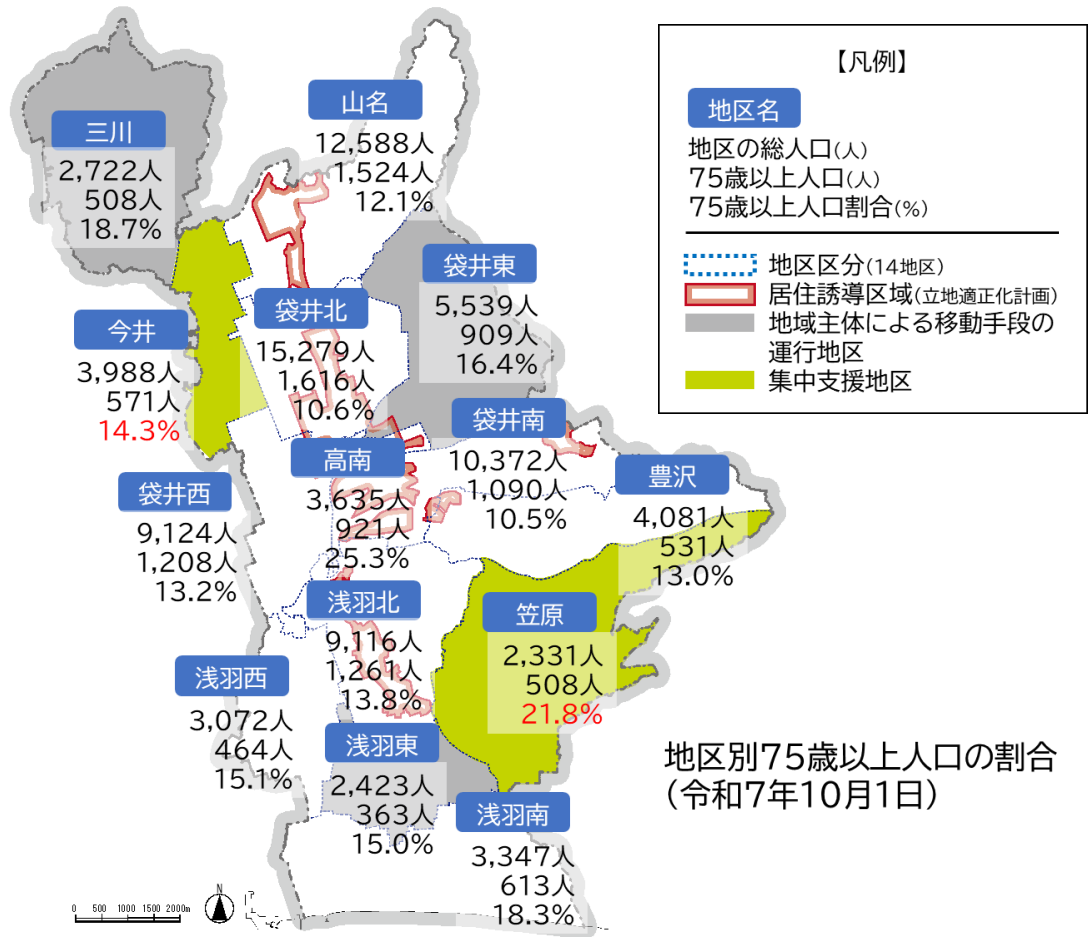


図7 地域主体による移動手段の集中支援地区

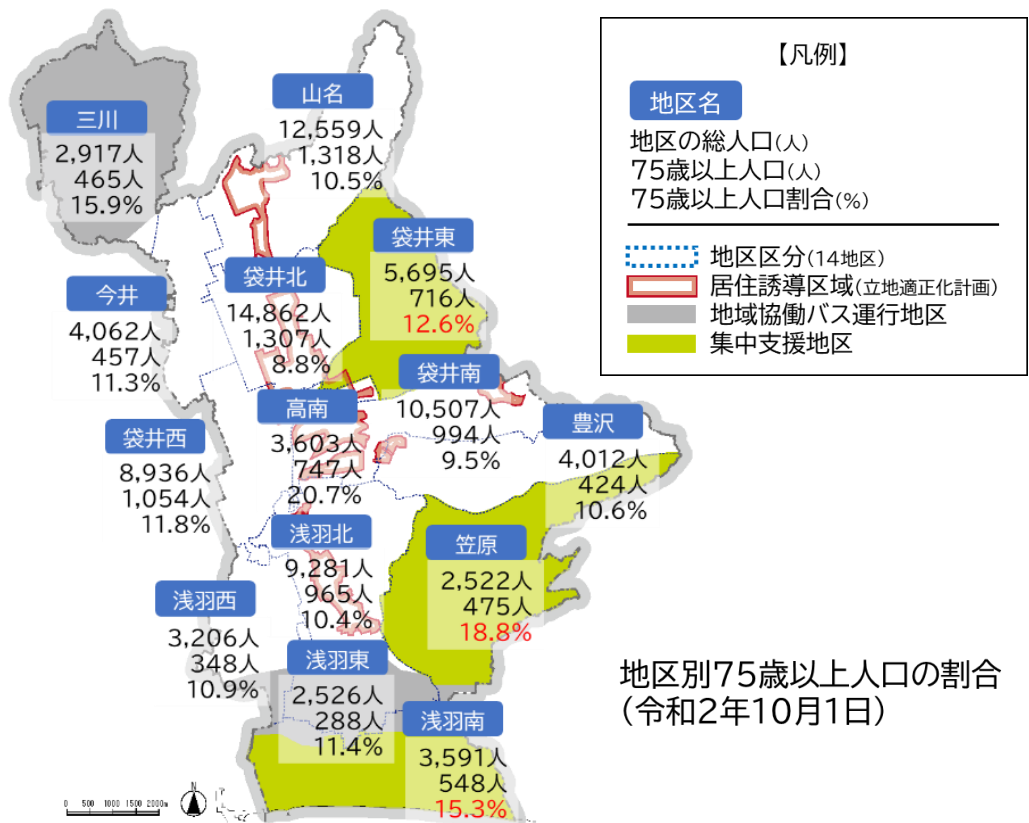

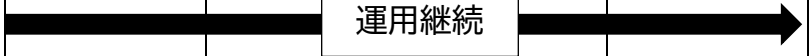


図8 (参考) 前計画における集中支援地区

1-⑤ 運転手の確保 <継続>

実施内容	交通事業者は、「運転免許証取得補助制度」の導入や女性ドライバーが働きやすい環境を整備する等、就労環境の改善に努めます。 市は、説明会・運転体験会の会場提供や移住支援フェアにおける求人情報提供等により、事業者のドライバー確保を支援します。				
実施主体	バス・タクシー事業者/袋井市				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	 継続実施				

1-⑥ 非常時対応体制の構築 <変更>

実施内容	台風、地震や新型コロナウイルスの流行など、非常時の連絡体制について整備し、非常時の際に、市民や利用者への円滑な情報提供ができるようにします。				
実施主体	交通事業者/袋井市				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	運行事業者と調整、マニュアル作成	R9 運行事業者と調整し運用開始	R11 運行事業者と事前調整	 運用継続	


1-⑦ 先進技術やライドシェアの活用手法の研究 <新規>

実施内容	次世代モビリティなどの技術について情報収集及び研究を行います。 また、ライドシェアの有効性及び可能性について研究調査を行います。				
実施主体	交通事業者/袋井市				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	 継続実施（情報収集、可能性の研究）				


(2) 利用環境の改善

公共交通をより利用しやすくするために、ハード・ソフト両面での環境整備を行うことで、市民の公共交通利便性を高めます。


2-① 公共交通データの活用 <継続>

実施内容	<p>引き続き路線バスの「標準的なバス情報フォーマット (GTFS※)」データを更新し、経路検索サービスへ提供します。</p> <p>GTFS データを活用し、整備したデジタルサイネージ (袋井駅) を維持します。</p> <p>併せて、デジタルサイネージ付近にバス・タクシー等の乗り場情報を掲示し、利用者の利便性を向上します。</p> <p>※ GTFS…General Transit Feed Specification の略で、公共交通機関の時刻表や停留所などに関するデータの世界標準のフォーマットのこと。</p> <p>※ デジタルサイネージ…液晶ディスプレイなどの映像表示機器に各種情報を掲載する電子看板を指す。</p>				
実施主体	バス事業者/袋井市				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	乗場情報 掲示	 継続実施			


2-② バス待ち環境の改善 <継続>

実施内容	<p>中心拠点 (袋井駅) や地域拠点 (上山梨地区、浅羽支所周辺) を中心として、基幹バス路線沿線のバス停待合環境を改善します。</p> <p>利用の多いバス停や高校最寄りのバス停を中心として、バス停上屋、ベンチ等の設置を進めます。</p> <p>公共施設や商業施設、病院などでは施設内に待合環境や発車案内のデジタルサイネージを設置するなどの取組を進めます。</p>				
実施主体	バス事業者/道路管理者/袋井市				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	 継続実施 (候補地検討、予算要求、設置)				
			バス停上屋 設計 (上山梨・ 浅羽地内)	バス停上屋 設置工事 (上山梨・ 浅羽地内)	


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>

実施内容	<p>袋井駅や上山梨地区、浅羽支所周辺等、利用の多いバス停や主要施設のバス停において、自転車からバスへ円滑に乗り換えられるようサイクル&バスライド※用の駐輪場の整備に向けた取組を進めます。</p> <p>その他、バス停に近接する民間商業施設等に、バス利用者の駐輪場の利用への協力を呼びかけ、駐輪場の整備を進めます。</p> <p>※ サイクル&バスライド…バス停付近の駐輪場に自転車を止め、バスに乗り換える移動手段のこと。</p>				
実施主体	バス事業者/道路管理者/沿線企業/袋井市				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	 <p>継続実施（協力依頼、設置）</p>				

2-④ 公共交通と自転車等の連携施策の検討 <新規>

実施内容	<p>袋井駅・愛野駅からの公共交通の端末交通として自転車等を活用できるようにするため、市営駐輪場の運営を維持するとともに、民間のシェアサービスや公共交通利用との連携についても検討を進めます。</p>				
実施主体	袋井市				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	 <p>継続実施</p>				

2-⑤ 誰もが利用しやすい移動環境の整備 <継続>

実施内容	<p>高齢者や障害者、子どもなど、誰もが外出しやすい環境を整備するため、公共交通の利用環境改善を進めます。</p> <p>路線バス車両について、車両更新時にバリアフリー車両への更新を進めます。</p> <p>タクシーについても、順次UDタクシー※車両の導入を進めます。</p> <p>※ UD タクシー…ユニバーサルデザインタクシー。車いす利用者、高齢者、妊婦など、誰もが利用しやすいタクシー車両のこと。</p>				
実施主体	バス・タクシー事業者/袋井市地域公共交通会議/袋井市				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	 <p>継続実施（利用環境改善）</p>				

【参考】公共交通の利用環境改善以外にも、高齢者向けの外出支援サービスや、障害者向けのタクシー料金割引制度、移動支援なども合わせて実施し、外出しやすい環境整備を進めます。

【外出支援サービス】

一人での外出に不安がある方などが利用可能な外出時の見守りと移動が一体となったサービスです。

■実施団体：

浅羽・笠原生活支援ネットワーク、袋井南サポートセンター、袋井シニア支援センター、ふくろいファミリー・サポート・センター

【福祉関連事業】 重度障害者タクシー料金割引乗車券

重度障害者の日常生活の利便性と経済負担の軽減のため、「タクシー料金割引乗車券」を交付します。

■対象者：

- ① 身体障害者手帳の障害個別等級が1・2級
- ② 療育手帳A
- ③ 精神障害者保健福祉手帳1・2級

■内容：

タクシー割引乗車券最大48枚を交付（1枚600円分、1乗車で最大4枚利用可）

■対象タクシー会社（市内）：

袋井タクシー、袋井交通タクシー、福祉タクシーえくぼ、ケアタクシーきずな、福祉タクシーくるりん、ほがらか福祉タクシー、介護タクシーここ咲、福祉タクシーまかしよ、おおすぎ福祉タクシー



【福祉関連事業】 障害者・障害児移動支援

歩行困難で家族での送迎が困難な方の通院や各種会合等への移動支援を行います。

■対象者：

袋井市在住で、身体障害者手帳または療育手帳の保持者

■内容：

リフト付きワゴン車による移動支援（無料、事前登録制）

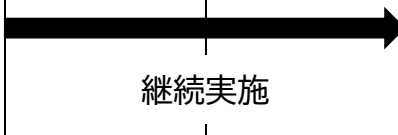
■実施主体：

（社福）袋井市社会福祉協議会



資料：袋井市社会福祉協議会

2-⑥ 高頻度利用者を対象とした負担軽減策の検討 <変更>

実施内容	高校生や免許を持たない高齢者といった公共交通を高頻度で利用する人が、気軽に外出できるように、運賃負担を軽減する施策の実現に向けた制度設計を行います。 定期券や回数券、タクシーチケットの購入に対してどのような助成が可能であるかについて、利用実態調査やシミュレーションなどを行い、施策の実現に向けた調整を進めます。				
実施主体	交通事業者/袋井市地域公共交通会議/袋井市				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	調査	検討、設計 予算要求、 関係者調整	実施		

【参考】通学定期券購入助成制度実施の場合の財政負担シミュレーション結果

高校生の路線バス利用を促進するための方策として、通学定期券の購入助成が考えられます。仮に助成を行うとすれば、どの程度の財政負担が必要となるかについてシミュレーションを行いました。

現在の秋葉バスの通学定期購入者の人数及び購入金額を元に

- ・ シナリオ1：定期券購入額が月額5,000円を超える金額について助成する場合（利用者の負担額が最大で月額5,000円）
- ・ シナリオ2：定期券購入額が月額10,000円を超える金額について助成する場合（利用者の負担額が最大で月額10,000円）

のそれぞれについて、通学定期購入者に対してどの程度の助成を行う必要があるかを算出した結果、次の表のとおりとなりました。

利用者負担上限額	対象人数	対象者の割合	公費負担見込み額
シナリオ1 5,000円上限	1,534人	90.8%	9,672千円
シナリオ2 10,000円上限	905人	53.6%	3,652千円

※負担上限額以下の定期券を購入している場合は、公費負担は行わない

シナリオ1（月額5,000円を上限）の場合、定期券購入者の9割が対象となり公費負担額は約1,000万円程度と見込まれます。



シナリオ2（月額10,000円を上限）の場合、定期券購入者の約半数が対象となり、年間400万円程度の公的負担が見込まれます。

なお、いずれの場合も、現在の定期購入者の人数を前提として計算しており、利用者負担軽減による定期購入者の増加は見込んでいません。


(3) 利用促進

市民が公共交通に対する関心を持ち、利用を促進するための意識醸成を行います。


3-① 自主運行バス・デマンドタクシーの利用促進 <新規>

実施内容	自主運行バス・デマンドタクシーの利用を促進するための施策を行います。 <ul style="list-style-type: none"> ・ バスマップ記載内容の向上（片側バス停など） ・ 観光案内所でのバスマップ配布等による案内 ・ 袋井駅周辺にバス乗場等の案内表示の充実 ・ 沿線主要施設への情報掲示依頼 ・ イベントへの出展（バス展示） ・ 外国語での案内（車内やバス停の掲示、バスマップ等）の調整など 				
実施主体	袋井市				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
					
	継続実施（情報掲示、イベント出展）				
	新バスマップ検討	新バスマップ配布			
	継続実施				


3-② 通学を対象とした公共交通利用促進策の実施 <継続>

実施内容	高校に進学予定の中学3年生を対象として、公共交通による通学方法・時刻表などを知らせるチラシを作成します。 進学先の高校を決定する中学3年生の夏頃を中心に実施することで、公共交通で通学できることを市内高校の魅力としてアピールするとともに、通学手段の選択肢として公共交通が選ばれることを目指します。				
実施主体	バス事業者/袋井市/教育機関				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
					
	継続実施（チラシ作成、配布）				


3-③ 転入者に対する公共交通利用案内の実施 <新規>

実施内容	市外からの転入者に対して、市内の公共交通利用案内チラシを配布します。 また、案内チラシの外国語での提供についても調整します。				
実施主体	袋井市				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	 継続実施				

3-④ 自治会別公共交通利用チラシの作成 <変更・強化>

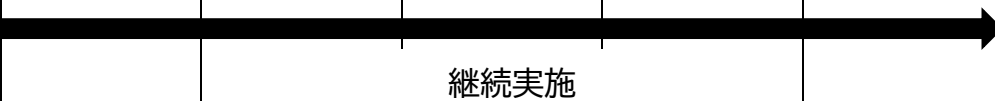
実施内容	自治会別に利用できる公共交通を案内するチラシを作成し、配布します。 地区によって利用できる公共交通や移動サービスが異なるため、地区ごとに利用できる移動手段をわかりやすく案内するとともに、高齢者にも見やすいチラシを作成し、利用者の状況に応じた移動手段を選択できるようにします。 また、案内チラシの外国語での提供についても調整します。				
実施主体	袋井市				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	自主運行バス沿線地区分作成	デマンド地区分作成	その他地区分作成	 継続実施	

3-⑤ 高齢者のバス利用のきっかけづくり <継続>

実施内容	これまでバスを利用したことのない高齢者がバスを利用するきっかけを作るため、バスの乗り方教室やバスを利用した買い物ツアーなどを実施します。 また、これらを実施する中で、バスマップ等の公共交通に関する情報の入手方法、読み方、使い方を案内します。				
実施主体	コミュニティセンター/シニアクラブ/バス事業者/袋井市				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	 継続実施				

3-⑥ 小学生向けバス乗り方教室の実施 <継続>

実施内容	小学生を対象としたバスの乗り方教室を実施します。				
実施主体	バス事業者/袋井市/教育機関				

実施 スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
					

4.3. 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				区域 運行	袋井市 （運行は交通 事業者にて 委託）	
浅羽南地区 デマンド タクシー	浅羽地区						
浅羽西地区 デマンド タクシー	浅羽地区						
袋井東地区 タクシー （地域タク シー）	袋井東地区			第4条 乗用	乗用 タクシー による 運行	地域・袋井市 （運行は交通 事業者にて 委託）	

5. 計画の達成状況の評価

5.1. 数値目標

計画で定めた目標の達成状況の評価するため、以下の数値目標を設定します。

【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	【目 標】	【評価指標・数値目標】													
	【目標1】 市民に日常から認識してもらえる公共交通	<p>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。</p> <p>【評価指標 1-1】 路線バス等の年間利用回数 【継続】</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 50%;">令和6年度(実績値)</td> <td style="width: 50%;">令和12年度(目標値)</td> </tr> <tr> <td>353,823 回/年</td> <td>35 万回/年 以上</td> </tr> </table> <p>【評価指標 1-2】 市内路線バス等の収支差 【継続】</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>令和6年度(実績値)</th> <th>令和12年度(目標値)</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table> <p><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、地域タクシー</small></p>	令和6年度(実績値)	令和12年度(目標値)	353,823 回/年	35 万回/年 以上		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
	令和6年度(実績値)	令和12年度(目標値)													
353,823 回/年	35 万回/年 以上														
	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	<p>高齢者のおでかけ手段や高校生の通学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。</p> <p>【評価指標 2-1】 デマンドタクシー等の高齢者利用数 【新規】</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 50%;">令和6年度(実績値)</td> <td style="width: 50%;">令和12年度(目標値)</td> </tr> <tr> <td>5,953 人/年</td> <td>6,200 人/年 以上</td> </tr> </table> <p><small>※デマンドタクシー等：デマンドタクシー、地域協働運行バス、地域タクシー、</small></p> <p>【評価指標 2-2】 路線バスの通学定期券の利用人数 【継続】</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 50%;">令和6年度(実績値)</td> <td style="width: 50%;">令和12年度(目標値)</td> </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)	5,953 人/年	6,200 人/年 以上	令和6年度(実績値)	令和12年度(目標値)	566 人/年	550 人/年 以上						
令和6年度(実績値)	令和12年度(目標値)														
5,953 人/年	6,200 人/年 以上														
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	<p>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。</p> <p>【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】</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 50%;">令和6年度(実績値)</td> <td style="width: 50%;">令和12年度(目標値)</td> </tr> <tr> <td>3 地区</td> <td>5 地区 以上</td> </tr> </table> <p>【評価指標 3-2】 公共交通にかかる市の財政負担額 【継続】</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 50%;">令和6年度(実績値)</td> <td style="width: 50%;">令和12年度(目標値)</td> </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)	3 地区	5 地区 以上	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						
令和6年度(実績値)	令和12年度(目標値)														
3 地区	5 地区 以上														
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														

5.2. 数値目標設定の考え方

(1) 評価指標 1-1 路線バス等の年間利用回数

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。そのため、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。

<目標値の算出方法>

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設定します。

計算式：①秋葉バス利用回数 + ②自主運行バス等利用回数 = 319,974回 + 29,870回 = 349,844回 ≒ <u>350,000回</u> ①秋葉バス利用回数 = R6利用回数 - R6今井線利用回数 + 1日あたりの通学利用増加分 = 323,953回 - 12,379回 + (3.5人 × 2回/人・日 × 通学約200日/年 × 6年) = 319,974回 ②自主運行バス等利用回数 = R6利用回数 = 29,870回 (※ R7運賃改定等による利用減をR6実績まで回復させる)
--

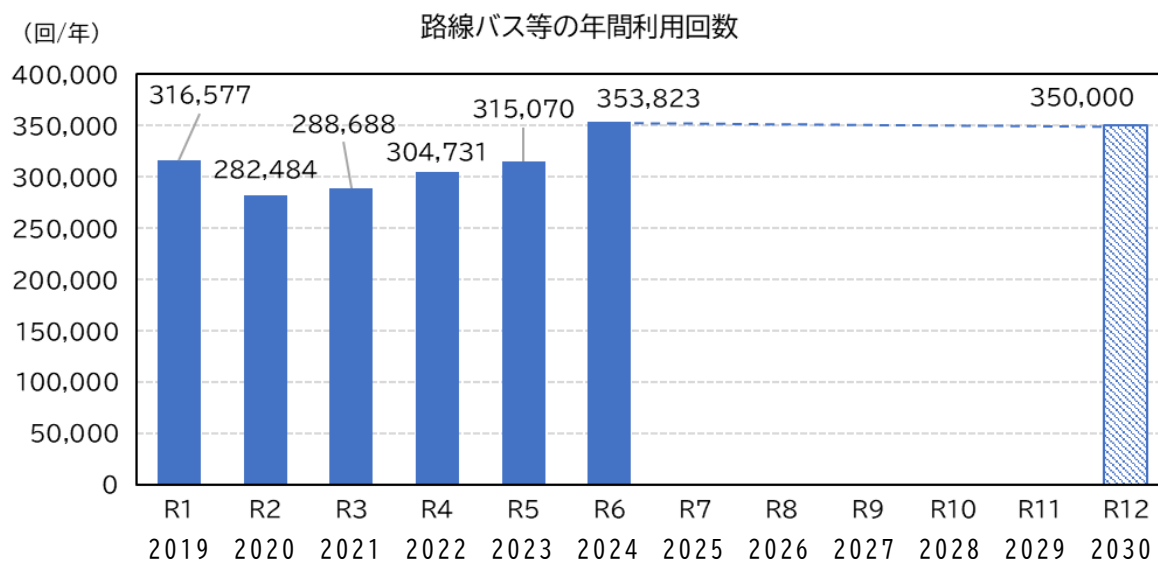


図9 路線バス等の年間利用回数の年度ごと推移と目標値を示すグラフ

(2) 評価指標 1-2 市内路線バス・自主運行バス等の収支差

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、この傾向は今後も続くことが見込まれます。

収支差（経費と収入の差）による欠損額に対しては、国、県、市による補助金がありますが、国、県による補助金には上限があり、市の財政負担を大幅に増加させることは困難な状況です。

このような中、計画の各種事業を実施することで、評価指標 1-1 における路線バスや自主運行バス等の利用を現状程度維持し、運賃収入を確保するとともに、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。（収支差には、国、県、市による補助金は含めません。）

<目標値の算出方法>

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設定します。

なお、運行経費については、社会環境の変化による影響が大きく、変化が見通せないことから、計画期間中の推移を踏まえる中で、必要に応じて推計の見直しを行います。

$$\begin{aligned}
 \text{計算式：①路線バス R8年度推計値} &= \text{R6年度収支差額} \times 1.166 \times 1.166 \\
 &= -213,267 \text{ 千円} \times 1.166 \times 1.166 \\
 &= -289,881 \text{ 千円} \\
 &\doteq \underline{-290,000 \text{ 千円}}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{②自主運行バス等 R8年度推計値} &= \text{R6年度収支差額} \times 1.024 \times 1.024 \\
 &= -49,015 \text{ 千円} \times 1.024 \times 1.024 \\
 &= -51,376 \text{ 千円} \\
 &\doteq \underline{-52,000 \text{ 千円}}
 \end{aligned}$$

※ R1～R6年度 路線バスの収支差の年平均増加率 16.6%
 自主運行バスの収支差の年平均増加率 2.4%

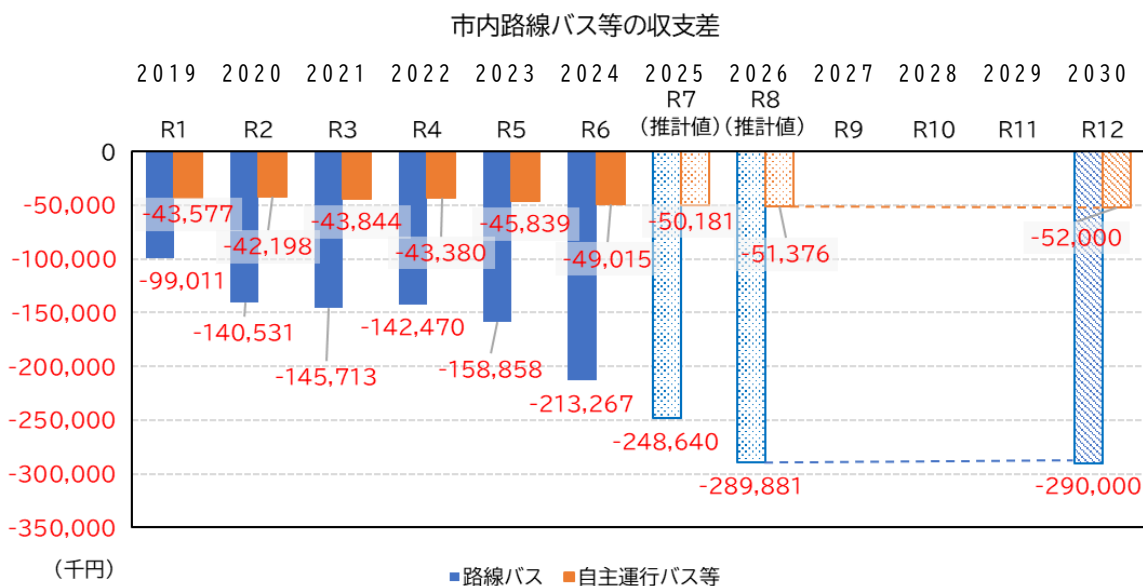


図 10 市内路線バス等の収支差の年度ごと推移と目標値を示すグラフ

(3) 評価指標 2-1 デマンドタクシー等の高齢者利用数

本市の高齢者人口は、今後増加する見込みであるため、高齢者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してい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。

<目標値の算出方法>

令和6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。

$$\begin{aligned}
 & \text{計算式： 現在の高齢者利用数} \div \text{現在の高齢者人口} \times \text{将来の高齢者人口} \\
 & \qquad \qquad \qquad (\text{R6実績値}) \qquad \qquad \qquad (\text{R6推計値}) \qquad \qquad \qquad (\text{R12推計値}) \\
 & = 5,953 \text{ 人} \div 22,300 \text{ 人} \times 23,100 \text{ 人} \\
 & = 6,167 \text{ 人} \\
 & \doteq \underline{6,200 \text{ 人}}
 \end{aligned}$$

[データ出典]

現在 65 歳人口：袋井市人口ビジョン 2060 政策達成シナリオにおける R 6 年推計値
 将来 65 歳人口：袋井市人口ビジョン 2060 政策達成シナリオにおける R 12 年推計値

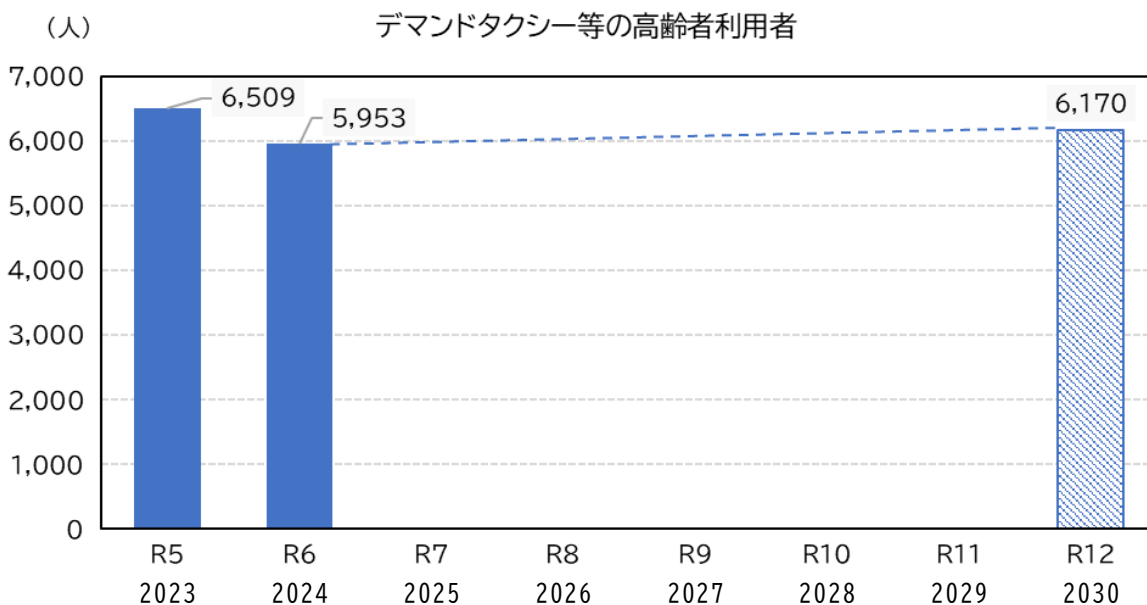


図 11 デマンドタクシー等の高齢者利用数の年度ごと推移と目標値を示すグラフ

(4) 評価指標 2-2 路線バスの通学定期券の利用人数

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で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。

<目標値の算出方法>

令和6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。

$$\begin{aligned}
 \text{計算式：} & \quad \text{現在の通学定期利用人数} \div \text{現在 15-19 歳人口} \times \text{将来 15-19 歳人口} \\
 & \quad \quad \quad (\text{R 6 実績値}) \quad \quad \quad (\text{R 6 推計値}) \quad \quad \quad (\text{R 12 推計値}) \\
 & = 566 \text{ 人} \div 4,478 \text{ 人} \times 4,327 \text{ 人} \\
 & = 547 \text{ 人} \\
 & \doteq \underline{550 \text{ 人}}
 \end{aligned}$$

[データ出典]

現在 15-19 歳人口：袋井市人口ビジョン 2060 政策達成シナリオにおける R 6 年推計値

将来 15-19 歳人口：袋井市人口ビジョン 2060 政策達成シナリオにおける R 12 年推計値

※ 通学定期利用人数の集計の条件が前計画とは異なるため、グラフ上の実績は、前計画における同年度実績とは異なります。

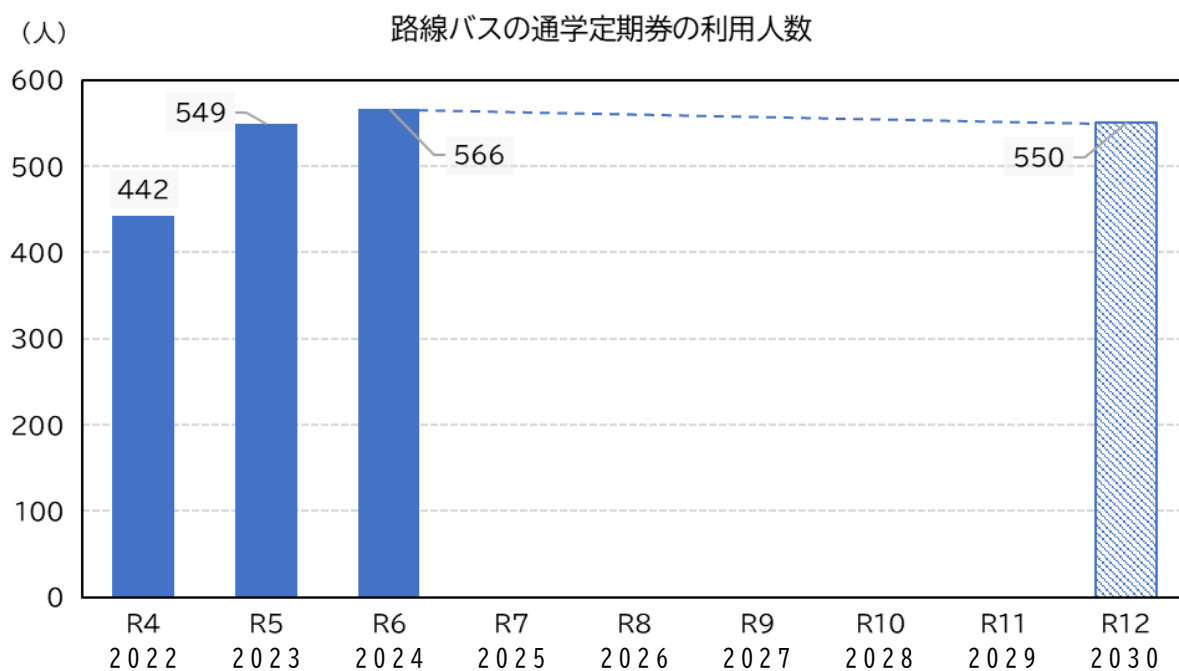


図 12 路線バスの通学定期券利用人数の年度ごと推移と目標値を示すグラフ

(5) 評価指標 3-1 地域主体による移動手段の運行地区数

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。

<目標値の考え方>

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。

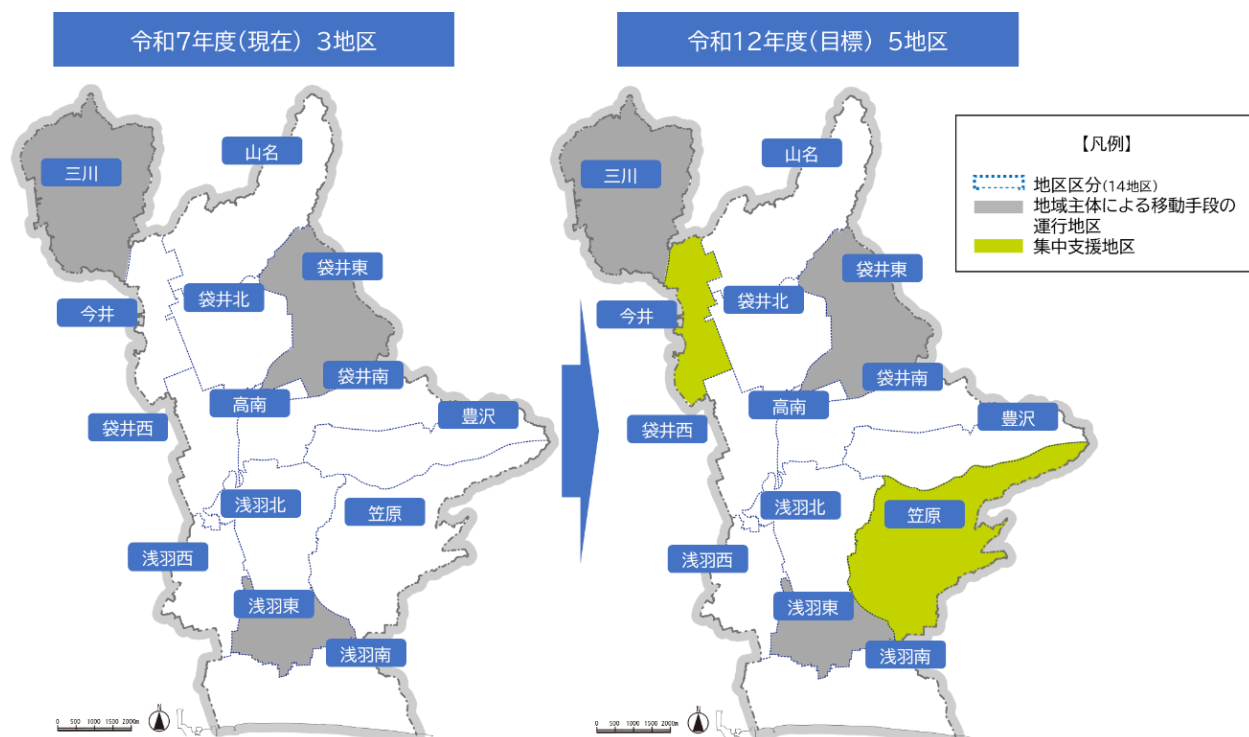


図13 地域主体による移動手段の運行地区（現在と目標）

(6) 評価指標 3-2 公共交通にかかる市の財政負担額

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。

<目標値の算出方法>

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設定します。

なお、財政負担額については、社会環境の変化による影響が大きく、変化が見通せないことから、計画期間中の推移を踏まえる中で、必要に応じて数値目標の見直しを行います。

$$\begin{aligned}
 \text{計算式：R 8 年度推計値} &= \text{R 6 年度財政負担額} \times 1.061 \times 1.061 \\
 &= 121,834 \text{ 千円} \times 1.061 \times 1.061 \\
 &= 137,201 \text{ 千円} \\
 &\doteq \underline{138,000 \text{ 千円}}
 \end{aligned}$$

※ R 1 ~ R 6 年度 公共交通に係る市の財政負担額の年平均増加率 6.1%

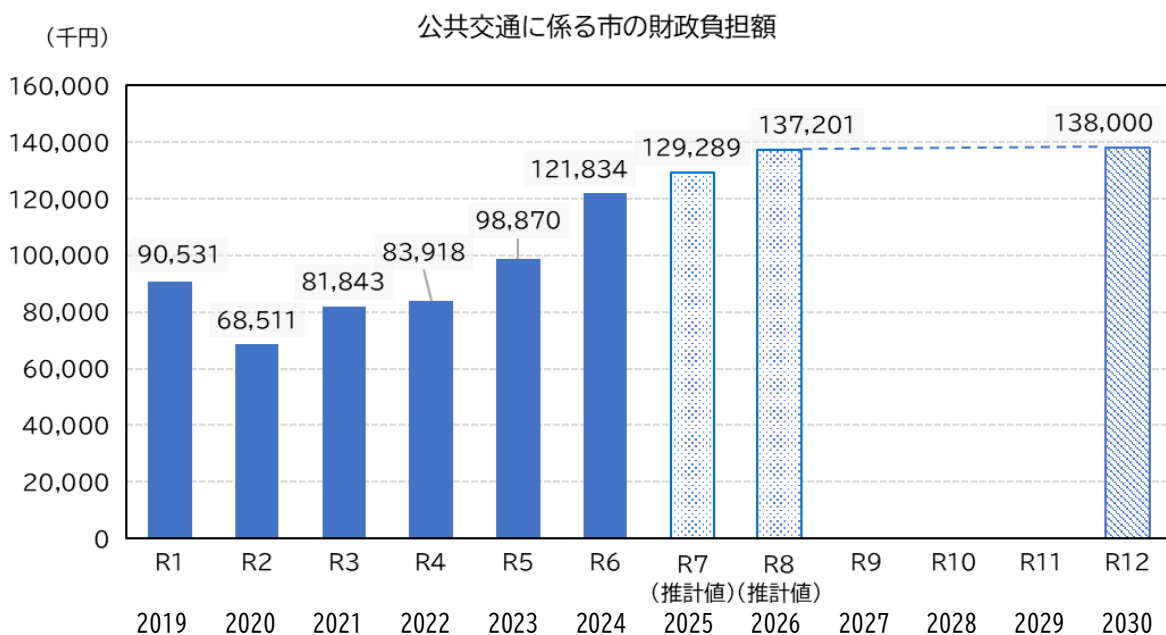


図 14 公共交通に係る市の財政負担額の年度ごと推移と目標値を示すグラフ

5.3. 事業の評価

(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。

5.4. 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次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。

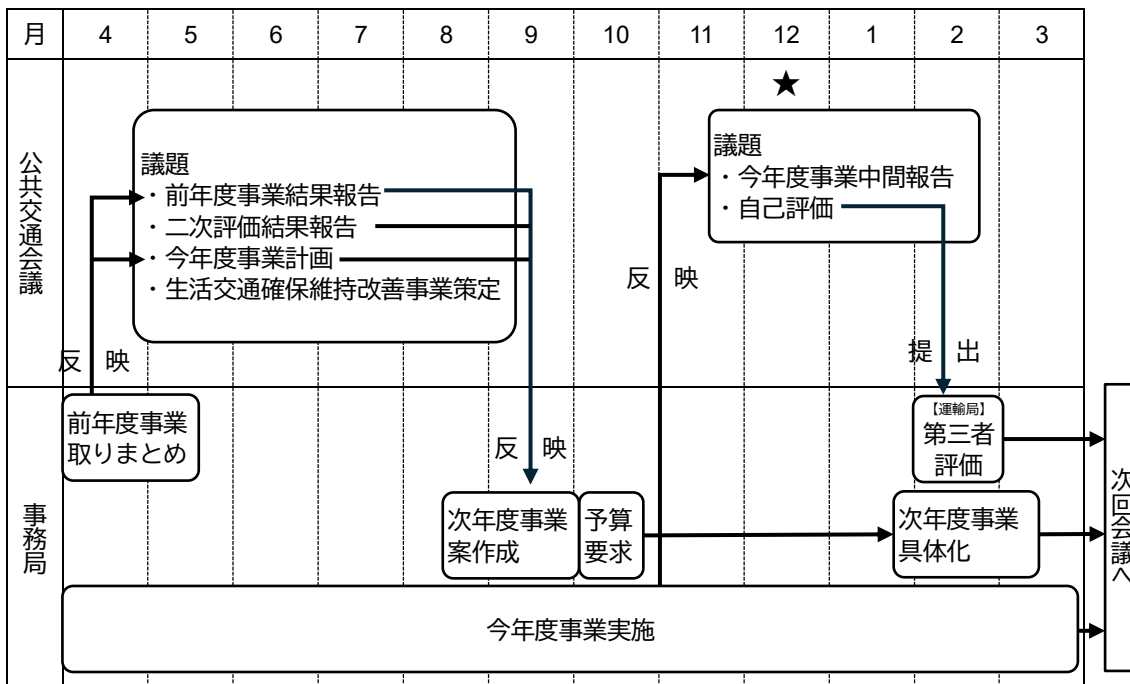


図 15 年間事業スケジュール

様式1 事業進捗管理シート（各年版）

令和 年度 事業進捗管理シート

視点	事業	年度当初計画（6月） 具体的な事業実施内容・実施予定	中間報告（1月） 実施状況・今後の見込み	最終報告（6月） 実施結果の考察・未実施の理由
1. 公共交通サービス提供	1-① 鉄道への接続の確保			
	1-② 基幹バス路線の維持			
	1-③ 自主運行バス・デマンドタクシーの運行			
	1-④ 地域にあった移動手段の確保支援			
	1-⑤ 運転手の確保			
	1-⑥ 非常時対応体制の構築			
	1-⑦ 先進技術の活用手法の研究			
2. 利用環境の改善	2-① 公共交通データの活用			
	2-② バス待ち環境の改善			
	2-③ バス停におけるサイクル&バスライド駐輪場の整備			
	2-④ 公共交通と自転車の連携施策の検討			
	2-⑤ 誰もが利用しやすい移動環境の整備			
	2-⑥ 高頻度利用者を対象とした負担軽減策の検討			
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			
	3-② 通学を対象とした公共交通利用促進策の実施			
	3-③ 転入者に対する公共交通利用案内の実施			
	3-④ 自治会別公共交通利用チラシの作成			
	3-⑤ 高齢者のバス利用のきっかけづくり			
	3-⑥ 小学生向けバス乗り方教室の実施			

様式2 事業進捗管理シート（5カ年版）

第2次袋井市公共交通計画に基づく事業進捗管理シート（5カ年）
各年度における実施結果

視点	事業	各年度における実施結果				
		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					
	1-② 基幹バス路線の維持					
	1-③ 自主運行バス・デマンドタクシーの運行					
	1-④ 地域にあった移動手段の確保支援					
	1-⑤ 運転手の確保					
	1-⑥ 非常時対応体制の構築					
2. 利用環境の改善	1-⑦ 先進技術の活用手法の研究					
	2-① 公共交通データの活用					
	2-② バス待ち環境の改善					
	2-③ バス停におけるサイクル&バスライト駐輪場の整備					
	2-④ 公共交通と自転車の連携施策の検討					
	2-⑤ 誰もが利用しやすい移動環境の整備					
3. 利用促進	2-⑥ 高頻度利用者を対象とした負担軽減策の検討					
	3-① 自主運行バス・デマンドタクシーの利用促進					
	3-② 通学を対象とした公共交通利用促進策の実施					
	3-③ 転入者に対する公共交通利用者内の実施					
	3-④ 自治会別公共交通利用チラシの作成					
	3-⑤ 高齢者のバス利用のきっかけづくり					
3-⑥ 小学生向けバス乗り方教室の実施						

様式3 路線カルテ様式

〇〇線 路線カルテ										
	年間利用者数 (人/年)	便あたり利用者数 (人/便)	利用者1人あたり市負担額 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (円/年)	経常収入 (円/年)	市負担額 (円/年)	県補助 (円/年)	国庫補助 (円/年)	運行便数 (便/年)
R4										
R5										
R6										
R7										
R8										
R9										
R10										
R11										
R12										
R13										
R14										

年間利用者数・利用者1人あたり市負担額の推移

(人/年) 1 (円/人) 1
 1 1
 1 1
 1 1
 0 0
 0 0
 0 0
 R4 R5 R6 R7 R8 R9 R10 R11 R12 R13 R14
 ■ 年間利用者数 ■ 利用者1人あたり市負担額

路線に関する取り組み

利用者数等の変化に対する分析

次年度以降の対応方針