袋井市地域公共交通計画

令和３年度－令和７年度

令和6年6月改訂版　袋井市

袋井市地域公共交通計画

目　次

序　章　はじめに.....4

1　地域公共交通計画とは.....4
2　本計画の位置づけ.....5
3　計画の区域.....5
4　計画の期間.....5

第１章　現況と課題の整理.....6

1　現況調査.....6
2　移動ニーズ調査.....7
3　公共交通の課題.....9

第２章　地域公共交通計画の基本的な方針.....10

1　計画の基本方針.....10
2　計画の目標.....10
3　地域公共交通確保維持事業.....12

第３章　目標を達成するために行う事業及び実施主体.....16

1　事業の体系.....16
2　事業内容.....18
3　地域公共交通確保維持事業に係る実施主体の概要.....28

第４章　計画の達成状況の評価.....30

1　数値目標の設定.....30
2　数値目標設定の考え方.....31
3　計画の評価スケジュール.....40
4　事業の進捗管理の考え方.....40

序　章　はじめに

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。しかし、利用者の減少や運転士不足等の要因により路線バスの撤退が相次ぎ、個別対応を繰り返した結果、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、タクシー等の様々な公共交通サービスが存在する複雑な状況になっています。

国は令和２年11月に「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」を施行しました。今回の地域交通法の改正ではまちづくりと連携し、既存公共交通サービスの改善の徹底や輸送資源の総動員による地域の移動ニーズへのきめ細かな対応等により、地域の交通を地域自らデザインすることが求められるとともに、「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。

このような背景を受け、「袋井市立地適正化計画」のコンパクトなまちづくりと連携し、本市の公共交通を持続可能なものとし、市民の移動手段を確保するため、「袋井市地域公共交通計画」を策定します。

【計画に記載すべき事項】

①地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

②地域公共交通計画の区域

③地域公共交通計画の目標

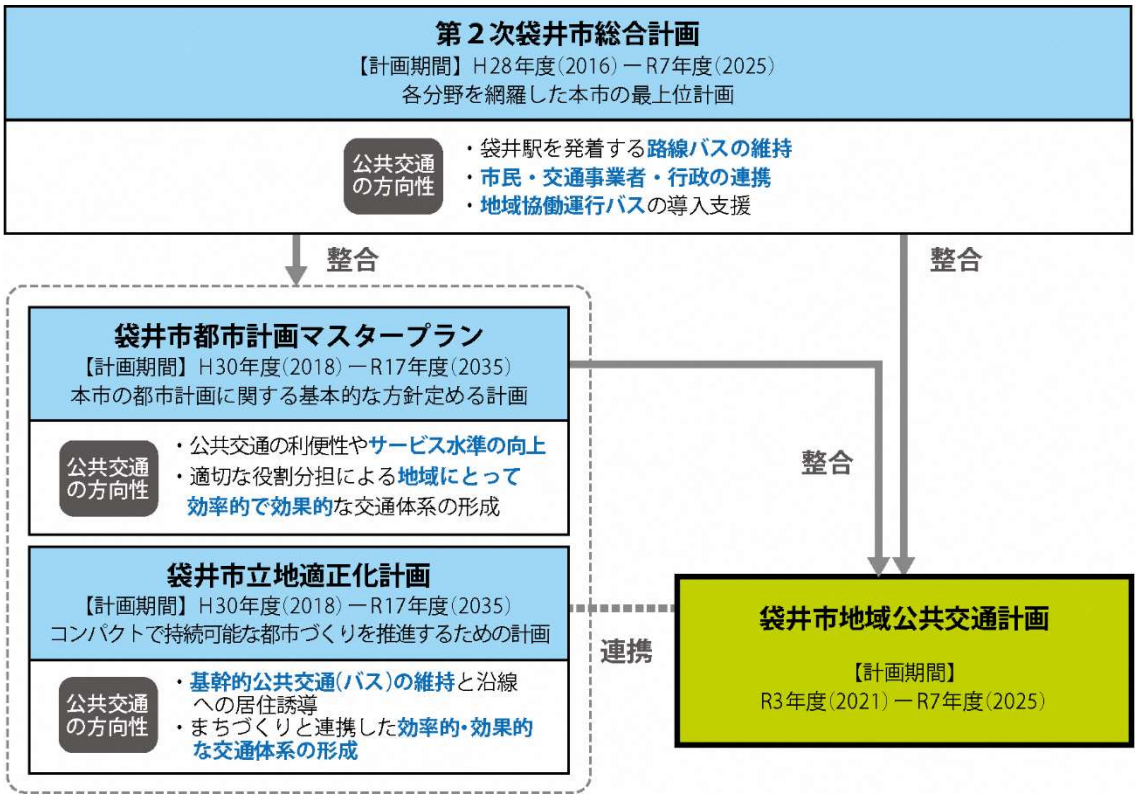
④計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

⑤地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項

⑥計画期間

2 本計画の位置づけ

本計画は、市の最上位計画である「第２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 計画の区域

本計画の区域は、<u>袋井市全域</u>を対象とします。

4 計画の期間

本計画の期間は、上位計画である「第２次袋井市総合計画」の最終年度である令和７年度（2025年度）と整合を図り、令和３年度（2021年度）～令和７年度（2025年度）の５年間として設定します。

【計画期間】令和３年度(2021年度)― 令和７年度(2025年度)の５年間

第1章　現況と課題の整理

現況調査（都市・人口、公共交通サービス）、上位関連計画、移動ニーズ調査の結果概要及び、それを踏まえ抽出した「公共交通の課題」を整理しました。

1　現況調査

区分		都市・人口と公共交通の現況
1－① 都市・人口	人口構成	・人口は今後減少傾向と予測（H27:約8.7万人→R22:約8.3万人） ・高齢者は増加、若者は減少 （65歳以上はH27:約1.9万人→R22:約2.6万人）
	人口分布	・用途地域に人口が集中する一方、市域外縁部に集落地域が点在する都市構造 ・高齢化率は用途地域内より用途地域外の方が高い（三川、浅羽南、笠原等）
	施設分布	・用途地域内に商業施設や病院、高齢者施設、高校等が集中して立地し、用途地域外の集落地域には少ない
	移動特性	・通勤は市内5割、通学は市内4割、磐田市にも各2割程度通う ・自動車依存度が約85%で非常に高く、高齢者の免許保有率も増加傾向（H22:約15%→H27:約20%）
1－② 公共交通 サービス	鉄道	・主に磐田市、浜松市方面への通学通勤利用が多い（市外への移動が多い） ・袋井駅の利用者は減少傾向。愛野駅は周辺開発に伴い利用者が増加傾向
	路線バス	・近年、利用者減や運転士不足に伴い路線バス廃止が相次ぐ （H27:約66.9万人→R1:約31.6万人） ・秋葉線・秋葉中遠線は基幹バス路線の役割を果たすが、系統が多く時刻表が複雑。朝夕の学生利用が多く（6割程度）、昼間の利用が少ない（5路線16系統） ・遠州鉄道(株)の路線はR3年3月で全路線廃止
	自主運行 バス	・4路線とも利用が減少傾向で、路線の一部をデマンド運行に見直し（R3年度もルートの一部見直しを実施） （H27:20,705人→R1:15,691人） ・上りより下りの利用が少なく、帰りは別の手段（タクシー等）で帰宅していると予想される ・一部でデマンドタクシー、地域協働運行バスと役割が重複
	デマンド タクシー	・利用は増加傾向だが、全体の利用者数は他の移動手段と比較して非常に少ない
	地域協働 運行バス	・浅羽東地区の利用は減少傾向、三川地区は横ばい ・利用者は浅羽東地区が、担い手は三川地区が多い ・運転士（ボランティア）の高齢化で安全面・継続性の面で心配がある
	タクシー	・10年前に比べ乗車人数が半減（H20:約6.3万人→R1:約3.4万人）
	行政負担	・公共交通に対する行政負担は横ばい （H29:約1億円→R1:約9千万円）

1－③　上位関連計画（公共交通の位置づけ）

【第２次袋井市総合計画（目標：R7 年度（2025））】

・袋井駅を発着する路線バスの維持

・市民・交通事業者・行政の連携

・地域協働運行バスの導入支援

【袋井市都市計画マスタープラン（目標：R17 年度（2035））】

・公共交通の利便性やサービス水準の向上

・ＪＲ、民間バス、自主運行バス等の適切な役割分担により地域にとって効率的で効果的な交通体系の形成を目指す

【袋井市立地適正化計画（目標：R17 年度（2035））】

・基幹的公共交通（秋葉線、秋葉中遠線）の維持と沿線への居住誘導

・コンパクトなまちづくりと連携した効率的・効果的な交通体系の形成を目指す

2　移動ニーズ調査　（※調査結果の詳細は「参考資料」を参照）

2－①　移動ニーズに関するヒアリング調査（市内 14 コミュニティセンター）

・**【買い物】**北部地域は「上山梨地区（イオン・パティオ、マム）」へ、中央地域は「バロー、ピアゴ」へ、南部地域は「パディ」「イオンタウン大須賀」へ午前中に行く傾向

・**【通院（総合病院）】**JR 以北地域は「磐田市立総合病院」、JR 以南地域は「中東遠総合医療センター」へ午前中に通院する傾向

・**【通院（診療所）】**JR 以北地域は JR 北側、JR 以南地域は JR 南側の開業医へ午前中に通院する傾向

・**【その他施設】**「袋井駅周辺（乗継・診療所）」や地区内施設（コミセン等）

・自主運行バス、デマンドタクシーは市内の移動に限定されており、市外への移動ニーズがある（南部地域は「横須賀方面」へのニーズあり）

・運行形態はドア・ツー・ドア、市外への移動が可能など「地域協働運行バス」が望まれる

・高齢ドライバーが増加。免許自主返納が進まない（特に交通手段が脆弱な集落地域）

2－②　公共交通運行事業者ヒアリング調査（２社）

・利用は主に高齢者で常連客が多い

・デマンドタクシーから秋葉バスなど目的地まで乗り継ぎが多い、ユニバーサルデザインの車両となっておらず乗降が大変等、現在の公共交通環境は高齢者にとって障壁となっている

・利用者には直接目的地へ行くことが望まれている（特に通院利用）

・南部地域においては車移動が顕著

2－③　高校生ＷＥＢアンケート調査（市内２校、近隣市町５校）

・バスの利用をやめた理由は「時間が合わない」が第１位

・（袋商）通学手段としてバスが選択肢にならない

・市外へ送迎で通う人の 3 割がバス利用から転換

・（袋高）JR 利用者で自転車通学している人の 7 割が「通学に使えるバスが存在しない」と回答

2－④　地域協働運行バスヒアリング調査（浅羽東・三川地区）

・移動を地域課題として積極的に取り組む一方で、運営上の課題は運転士の担い手不足

・公共交通に乗り慣れていない人が多い（特に、浅羽東地区）

鉄道（ＪＲ袋井駅・愛野駅）

- 磐田市、浜松市方面への通学通勤利用が多い
- 袋井駅は利用が減少傾向
- 袋井駅（北口）において公共交通の案内や待合環境等が整っていない

タクシー

- 利用者が減少傾向（特にコロナ禍により顕著に）
- 運転士不足も課題
- 重度障害者に対するタクシー補助制度（市）等あり

秋葉線・秋葉中遠線

- 基幹バス路線として「立地適正化計画」に位置づけられており維持が必要
- 朝夕の学生利用は多いが昼間の利用少なく、昼間も使える運行改善が必要
- 系統が多く初めて利用する場合どれに乗れば良いか分かりにくい
- 当初バスを利用していても送迎や自転車に転換する学生もおり「時間が合っていない」との意見
- 通学手段としては自転車利用が多く、バス利用は選ばれていない
- 病院に行く便でもバリアフリー車両ではない

自主運行バス

- 上り（袋井駅方面）の利用に比べ下り利用が少ない
- 集落地域を一律にカバーする運行形態のため、目的地まで時間がかかる、運行本数が少なく、利用が低調（R3年度に改善）
- 地域協働運行バスや路線バスと一部運行が重複（R3年度に一部改善）
- 車両がユニバーサルデザインになっていない（R3年度に改善）
- バスと認識されない車両

デマンドタクシー

- 高齢な常連客で、通院利用が多い（1 人利用が多い）
- 病院や駅に直接行きたい人が多い
- エリア型と停留所型が存在しているが体系が分かりにくい
- 中東遠総合医療センター線（停留所型）は、帰りの時間が合わない

その他

- 袋井高校への公共交通手段がなく、バス通学を断念している学生が存在

地域協働運行バス

- 浅羽東・三川地区ともに地域での運行継続の意向が強い
- 一方でボランティア運転士の確保が最大の課題
- 中東遠総合医療センターや袋井駅（開業医）へ行く場合は乗り継ぎが必要

3 公共交通の課題

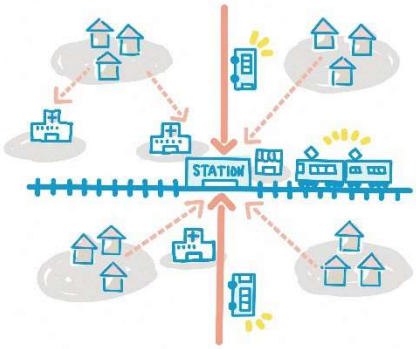
前述の「１現況調査」と「２移動ニーズ調査」の結果を踏まえ整理した、本市における公共交通の課題は以下のとおりです。

① 分散型の都市構造に伴う自家用車依存のライフスタイル

・集落地域が点在する都市構造であるため自家用車依存が非常に高く、公共交通利用者が減少傾向

・現在の公共交通利用者は、車を運転できない人や高校生が中心

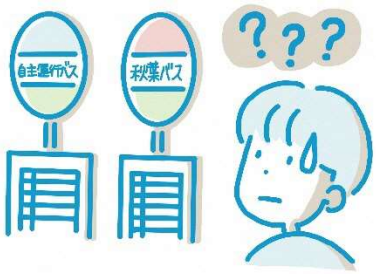
・高齢になっても運転する人が多く免許証返納が地域としても課題であるが、特に集落地域では公共交通手段が脆弱



②非効率で分かりにくい公共交通体系

・様々な公共交通サービスが存在する中、秋葉バス、自主運行バス、地域協働運行バス等の一部役割が重複している

・一方、初めて公共交通を利用する人（免許証返納者、外来者等）に分かりにくい公共交通体系

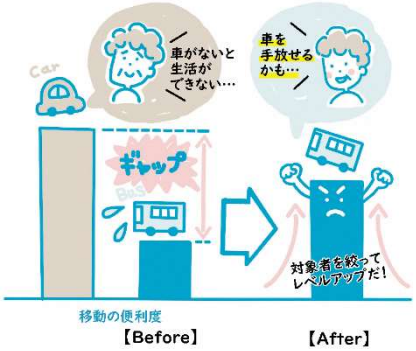


③使い勝手が悪い公共交通サービス

・自主運行バスは、薄く広く同一サービスを提供した結果、運行本数が少なく、目的地までの移動に長時間を有するサービスになっている

・運転できる人とできない人で行ける場所のギャップが大きく（公共交通では市外の移動ニーズに対応できていない等）、現在の公共交通運行形態のままでは免許証返納後の移動が不安

・高校生の通学手段として路線バスが選ばれにくく、バス通学を諦め、自家用車による送迎や自転車へ転換する学生が存在



④コンパクトなまちづくりに向けた基幹公共交通の維持

・民間路線バスの廃止が進む中、鉄道・基幹バス路線（秋葉線、秋葉中遠線）はコンパクトなまちづくりを目指す上で重要な位置づけにあり維持が必要

第2章　地域公共交通計画の基本的な方針

1　計画の基本方針

「第１章　現況と課題の整理」の結果を踏まえ、本計画の基本方針及び将来の地域公共交通体系を以下のように定めます。（将来の地域公共交通体系は次頁参照）

【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

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と高齢ドライバーの増加を踏まえ、特に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、公共交通が必要となった時に気軽に使えるサービスを提供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します。

2　計画の目標

計画の基本方針に基づき、以下のような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
・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、地域の声に丁寧に対応し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

【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

・集落地域において、きめ細かに対応できる高齢者のための移動手段の確保
・高齢ドライバーが、運転を卒業しても必要な外出ができる公共交通サービスの提供
・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

【目標３】地域で支え合う公共交通

・集落地域における高齢者の通院や買い物など、地域ニーズに合った移動手段の構築
・運行方法の再検討や担い手の確保など、持続可能な地域協働運行バスへの転換
・地域が主体となった移動手段を考える組織や仕組みづくり

【目指す将来の地域公共交通体系】

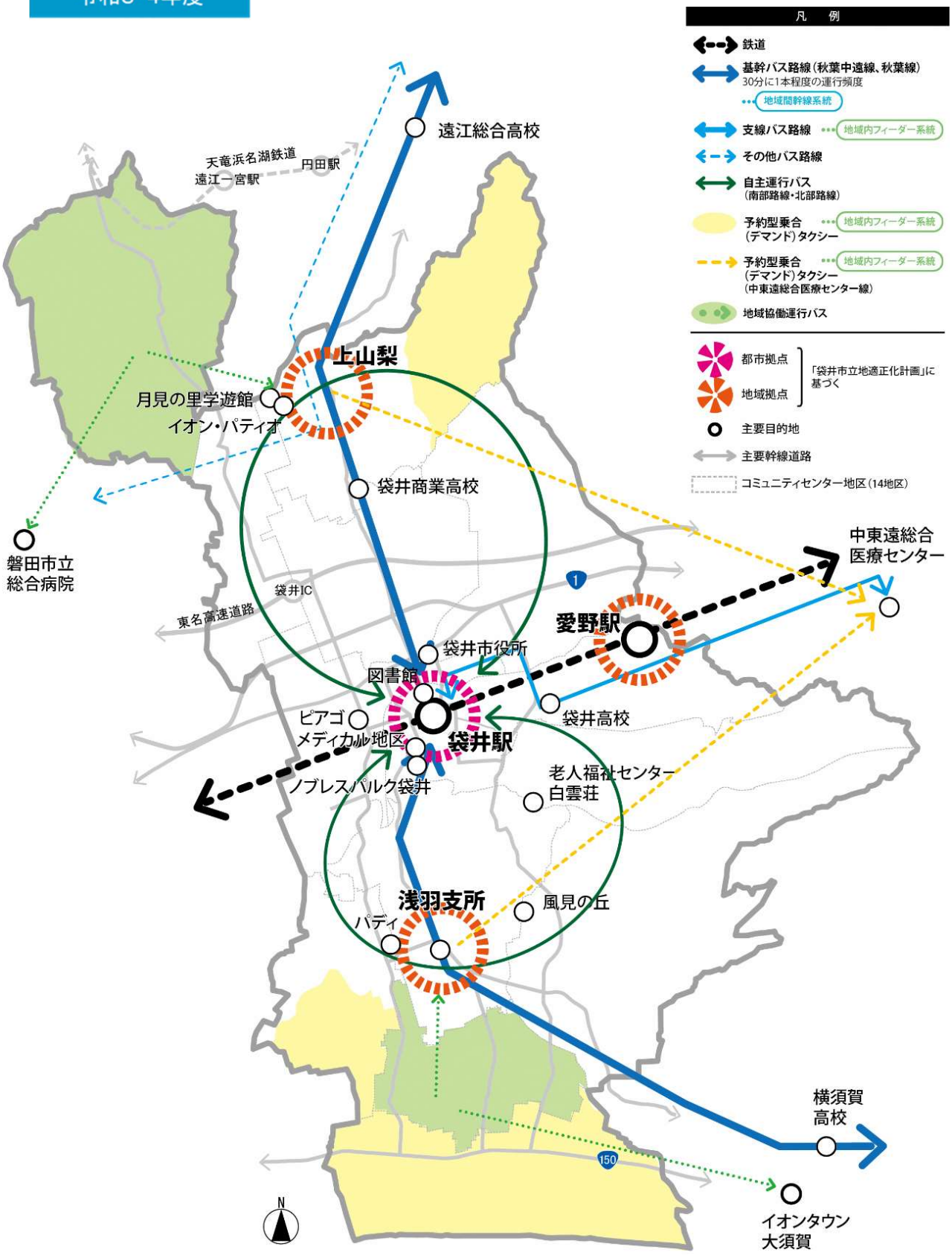
地域公共交通体系における各移動手段の位置づけ及び、地域公共交通体系のイメージを以下のとおり定めます。

なお、地域公共交通体系（次頁参照）は、令和3、4年度と令和5年度以降で段階的に見直しを行っていくものとします。

■各移動手段の位置づけ

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	・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 ※「各集落地域における移動手段」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、集落地域における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 ※「各集落地域における移動手段」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
地域主体による 移動手段	・地域の移動特性に応じた集落地域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、集落地域から市内主要施設への移動手段として確保 ※なお、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
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

令和3・4年度


凡　例
鉄道
基幹バス路線（秋葉中遠線、秋葉線）
30分に1本程度の運行頻度
地域間幹線系統
支線バス路線
地域内フィーダー系統
その他バス路線
自主運行バス
（南部路線・北部路線）
予約型乗合
（デマンド）タクシー
地域内フィーダー系統
予約型乗合
（デマンド）タクシー
（中東遠総合医療センター線）
地域内フィーダー系統
地域協働運行バス
都市拠点
地域拠点
「袋井市立地適正化計画」に基づく
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）
遠江総合高校
天竜浜名湖鉄道
遠江一宮駅
円田駅
上山梨
月見の里学遊館
イオン・パティオ
袋井商業高校
磐田市立
総合病院
袋井IC
東名高速道路
中東遠総合
医療センター
愛野駅
袋井市役所
図書館
ピアゴ
メディカル地区
袋井駅
袋井高校
ノブレスパルク袋井
老人福祉センター
白雲荘
浅羽支所
風見の丘
パディ
横須賀
高校
イオンタウン
大須賀
N

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付け・役割は次のとおりです。

<table>
<tr><th>位置付け</th><th>系　　統</th><th>役　　割</th><th>確保・維持策</th></tr>
<tr><td rowspan="5">支　　線
（市内交通）</td><td>袋井駅・中東遠総合医療センター線
【秋葉バス】</td><td>軸となる幹線と都市拠点で接続し、中東遠総合医療センターへの移動及び市内高校への通学手段としての支線の役割を担う</td><td>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</td></tr>
<tr><td>宇刈地区
デマンドタクシー
【袋井市】</td><td rowspan="3">市内各地域を運行し、軸となる幹線や都市拠点及び地域拠点と接続する</td><td rowspan="3">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</td></tr>
<tr><td>浅羽南地区
デマンドタクシー
【袋井市】</td></tr>
<tr><td>浅羽西地区
デマンドタクシー
【袋井市】</td></tr>
<tr><td>袋井東地区タクシー
（地域タクシー）
【袋井市】</td><td>袋井東地区を運行し、軸となる幹線や都市拠点及び地域拠点と接続する</td><td>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</td></tr>
</table>

令和5年度～

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
地域拠点
「袋井市立地適正化計画」に基づく
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）
遠江総合高校
天竜浜名湖鉄道
遠江一宮駅
円田駅
宇刈地区デマンドタクシー
補助対象フィーダー系統
上山梨
月見の里学遊館
イオン袋井
袋井東地区タクシー
補助対象フィーダー系統
（申請予定）
袋井商業高校
磐田市立
総合病院
袋井IC
東名高速道路
中東遠総合
医療センター
愛野駅
袋井市役所
図書館
袋井駅
袋井高校
袋井駅・中東遠総合医療センター線
補助対象フィーダー系統
ヒアゴ
メディカル地区
ノブレスパルク袋井
老人福祉センター
白雲荘
浅羽支所
パディ
風見の丘
浅羽西地区デマンドタクシー
補助対象フィーダー系統
横須賀
高校
浅羽南地区デマンドタクシー
補助対象フィーダー系統
イオンタウン
大須賀
N

【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、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、高校生の通学における利用促進と運行効率化を図った。

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。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　事業の体系

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、以下のような事業に取り組みます。

区分		事　業　名		事業概要
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
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
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
	福祉関連	参考	重度障害者タクシー料金割引乗車券制度	・重度障害者を対象としたタクシー料金の助成
		参考	障害者・障害児移動支援	・身体障害者手帳または療育手帳所有者を対象とした輸送サービスの提供

実施主体	実施期間					目標1	目標2	目標3
	R3	R4	R5	R6	R7	市民に日常から認識してもらえる公共交通	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	地域で支え合う公共交通
鉄道事業者						●	●	
バス事業者/地域公共交通会議/袋井市						●	●	
バス事業者/地域公共交通会議/袋井市	利用モニタリング				評価・見直し	●	●	
市民（自治会等）/タクシー等交通事業者/地域公共交通会議/袋井市	制度設計・モデル運行		本格運行開始				●	●
地域協働運行バス運営委員会/袋井市	移行検討						●	●
バス事業者/袋井市		制度設計	実証実験		評価・見直し	●	●	
バス事業者/袋井市/教育機関						●	●	
交通事業者/袋井市/警察		制度設計		制度導入		●	●	
バス事業者/袋井市						●	●	
バス事業者/袋井市/道路管理者						●	●	
バス事業者/袋井市/道路管理者						●	●	
バス・タクシー事業者/地域公共交通会議/袋井市						●	●	
バス事業者/袋井市/教育機関						●	●	
コミュニティセンター/シニアクラブ/交通事業者/袋井市	既存手段乗り方講座		新たな移動手段乗り方講座			●	●	●
袋井市/交通事業者/小学校						●		●
袋井市/交通事業者/地域公共交通会議		作成		配布・活用		●	●	
交通事業者/袋井市						●		●
交通事業者/袋井市						●	●	
袋井市								
袋井市社会福祉協議会								

2 事業内容

運行のレベルアップ

（１）基幹路線の質の向上

市内外への通学・通勤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と南北軸を形成する鉄道（ＪＲ東海道線）と南北軸を形成する基幹バス路線（秋葉線・秋葉中遠線）の運行の維持及び質の向上に取り組みます。

1-①　鉄道の維持

・ＪＲ東海道本線は、市外への通学・通勤手段として重要な役割を担っていることから、その運行の継続。

【実施主体】鉄道事業者
【実施期間】令和3年度－令和7年度

JR 袋井駅（秋葉口）

1-②　基幹バス路線の維持・改善

・市内の通学・通勤の重要な移動手段として、基幹バス路線である秋葉線・秋葉中遠線については1日片道30本（30分に1本程度）のサービス水準の維持。

・基幹バス路線については、複雑な系統の見直しやバス停の位置・名称の見直し、通学に適切なダイヤへ調整。

・運賃支払いの手間を軽減することで路線バスの利便性の向上を図るため、ＩＣカードの導入に向け交通事業者と調整。

・高校生に魅力的な公共交通利用環境を提供するため、バス車内等へのフリー Wi-Fi や充電用コンセントの設置。（特に基幹バス路線を中心に導入）

充電用コンセント搭載のバス（西東京バス）

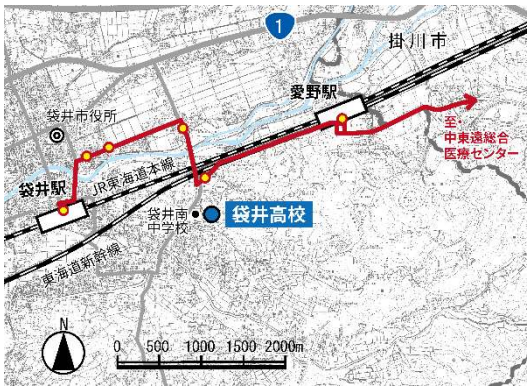
【実施主体】バス事業者/地域公共交通会議/袋井市
【実施期間】令和3年度－令和7年度

1-③ 市内高校への通学路線の確保・維持

・袋井高校については、袋井駅・中東遠総合医療センター線の活用により通学手段の確保。

・袋井商業高校については、基幹バス路線の維持により通学手段の確保。

・高校と連携したＰＲ活動や長期的な視点に立った効果検証・改善。



袋井駅・中東遠総合医療センター線見直し案

【実施主体】バス事業者/地域公共交通会議/袋井市
【実施期間】令和3年度－令和7年度

（２）地域の移動手段の確立

居住誘導区域（次頁参照）外の集落地域において、運転できない高齢者だけでなく、高齢ドライバーの運転免許証自主返納を後押しできる地域主体の公共交通サービスの導入に取り組みます。

2-① 地域主体の移動手段の確保

・集落地域における高齢者の通院や買い物等の移動手段を確保するため、地域を主体とした新たな移動手段の導入に取り組む。

・運行形態は次々頁のような方法が考えられますが、導入にあたっては運転免許証自主返納者の割合が高い集中支援地区（3地区：次頁参照）を対象として試験的に導入し、検証を行った上で本格導入。その後、他地域に展開。

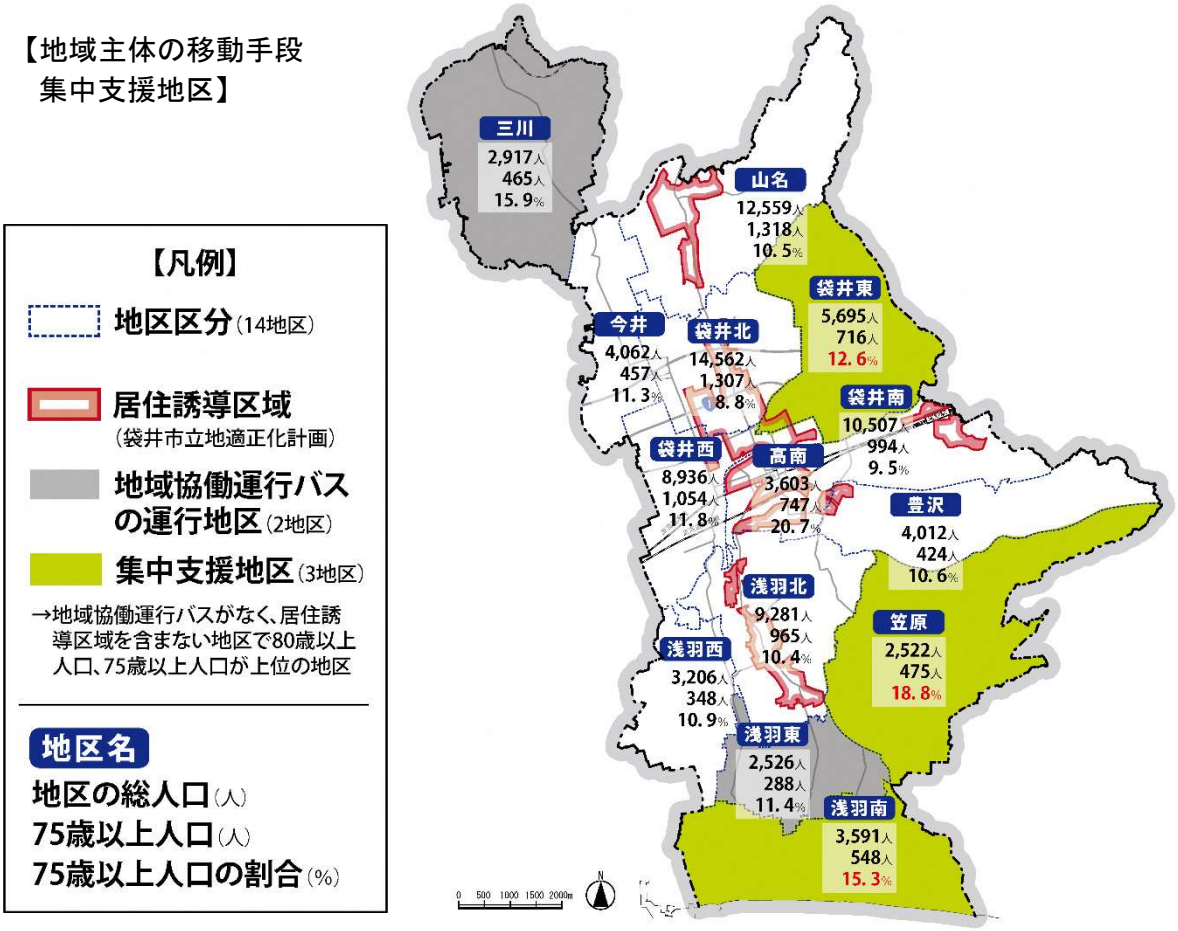
・検討にあたっては、地域が主体となり、公共交通の運行について協議する場として、地域の移動手段を考える組織の設立を支援。

・準備段階から組織とともに検討しながら、新たな移動手段を導入。

・地域組織との協議・運行見直しにあたっては、導入条件を設定した上で検討。

【実施主体】市民（自治会等）/タクシー等交通事業者/地域公共交通会議/袋井市
【実施期間】令和5年度－令和7年度

【地域主体の移動手段
集中支援地区】



2-② 持続可能な地域協働運行バスの構築

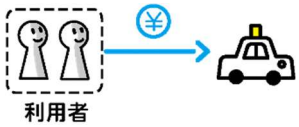
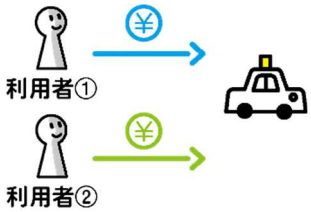
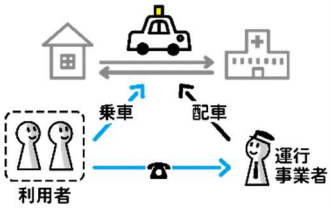
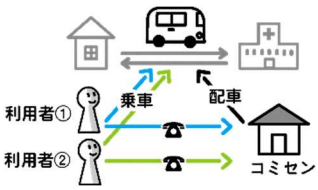
・地域協働運行バスは、今後も持続可能な仕組みとするため、運行方法を検討。

・地域協働運行バス運営委員会と勉強会を行い、地域住民とともに方向性を検討・決定。

【実施主体】地域協働運行バス運行委員会/袋井市
【実施期間】令和5年度－令和7年度

浅羽東地区地域協働運行バス（めだか号）

【地域主体による移動手段メニュー（想定されるメニューの一例）】

		地域タクシー	オンデマンド型乗合タクシー（既存のデマンドタクシー）	オンデマンド地域バス
イメージ		行ける場所・時間が決まったタクシー	タクシー車両を使った自主運行バス	新たな運行形態の地域協働運行バス
道路運送法の位置付け		一般乗用旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業	自家用有償旅客運送事業
仕組みの概要	支払方法	・１組ごとに支払い 	・１人ごとに支払い 	・１人ごとに支払い
	予約方法	【パターン①】  【パターン②】 		 ※現在の地域協働運行バスの運営を基本とした場合
	行政の負担額	（タクシーのメーター運賃）－（運賃収入）の合計	（年間の運行経費）－（年間の運賃収入費）	（年間の運行経費）－（年間の運賃収入費）
公共交通会議		協議は不要	協議が必要（運行区域）	協議が必要
特徴		・【事業者】乗合許可取得が不要のため、委託先に選択肢が増える ・【事業者】市内事業者も参入可能 ・【運行】利用が集中すると配車が遅くなる ・【運行】地域の自主性・主体性が活かされる	・【事業者】確実な配車が可能 ・【事業者】乗合の事業許可が必要 ・【利用】利用者が固定化し、乗合率が低い（１人利用が多い）	・【事業者】地域における既存の運営体制を継続できる ・【事業者】一定の要件を満たす必要あり ・【運行】利用にあった車両が選択できる ・【運行】地域の自主性・主体性が活かされる

サービスのレベルアップ

（３）お得な運賃制度

必要な人がお得に公共交通を利用できるよう、高校生や運転免許証の自主返納者等を対象として、公共交通の利用負担額軽減に取り組みます。

3-①　運賃割引制度の導入

・利用の少ない日中や小中学生の長期休暇期間等におけるバス利用を促進するため、市内利用における運賃に上限を設ける制度の導入を検討。

・制度設計にあたっては、実施期間と目標値を設定し、実証実験を行って制度の効果検証を行い本格導入の可否を決定。

・また、路線バスが買い物に利用できるよう日中の経由地を検討。

【実施主体】バス事業者/袋井市
【実施期間】令和4年度－令和5年度

路線バスの運賃低減の例
（資料：上田市）

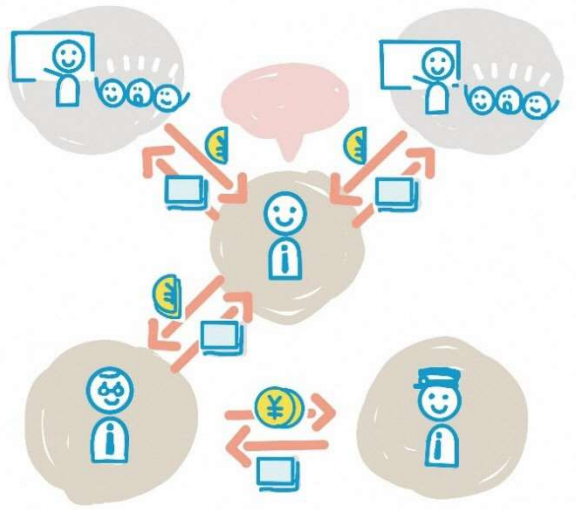
小・中学生 10 円バスキャンペーンの例
（資料：愛知県東浦町）

3-②　バス通学定期券購入費助成制度の導入

・市内高校生の公共交通による通学費用の負担を軽減するため、バスの通学定期券の購入を補助。

・教育機関との連携や電子申請の活用等により、なるべく購入者に手間が掛からない購入方法を検討。

【実施主体】バス事業者/袋井市
【実施期間】令和3年度－令和7年度



バス通学定期券共同購入のイメージ

3-③ 運転免許証自主返納者割引制度の導入

・65歳以上の運転免許証自主返納者を対象として、公共交通の運賃割引制度の導入。

・警察と連携し、運転免許証自主返納時の割引特典等の更なる情報提供。

【実施主体】交通事業者/袋井市/警察
【実施期間】令和5年度－令和7年度

運転免許自主返納者の運賃割引（資料：三重交通）

（４）分かりやすい情報提供

公共交通の認知度の向上及び公共交通利用者の不安を解消するため、バスデータの活用等により袋井駅等の拠点や主要施設において分かりやすい情報提供に取り組みます。

4-① 路線バスの情報化

・路線バスについては、現在も「標準的なバス情報フォーマット（GTFS）」に基づきデータは整備済みであり、インターネットによるルート検索が可能であることから、今後も継続的なデータ更新を行うとともにＰＲの実施。

・また、これらデータを活用し、袋井駅や主要施設において公共交通の運行情報を案内するデジタルサイネージ等の設置に向け調整。

・袋井駅では乗り場案内や誘導サインを設置することで、バスの運行情報提供や認知度をアップ。

標準的なバス情報フォーマットの活用イメージ（中津川市）

駅前のバス乗り場・路線案内例（長野市）

【実施主体】バス事業者/袋井市
【実施期間】令和3年度－令和7年度

（５）乗継・待合環境改善

雨天時や徒歩・自転車でアクセスしてもバスを待てるようにするため、「袋井市立地適正化計画」と連携し、都市拠点（JR袋井駅）や地域拠点（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を中心に待合環境・乗継環境の改善に取り組みます。

5-① バス停におけるサイクル＆バスライド駐輪場の整備

・都市拠点や地域拠点等の基幹バス路線のバス停において、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。

民間施設と連携したサイクル＆バスライド駐輪場設置の事例（資料：山口市）

【実施主体】バス事業者/道路管理者/袋井市
【実施期間】令和3年度－令和7年度

【関連施策】袋井市立地適正化計画
・ＪＲ袋井駅南地区、北部・南部地域拠点（上山梨・浅羽支所）における駐輪場の整備等によりバス事業者と連携した公共交通利用促進

5-② バス停待合環境の改善

・基幹バス路線沿線で特に利用の多いバス停については、上屋やベンチを設置し、バスを待ちやすい環境づくり。

・公共施設や商業施設周辺のバス停については、施設と連携した待合スペースの確保。

・バスロケーションシステムの導入を検討するとともに、都市拠点や地域拠点へバス位置情報表示装置を設置し、バスを待ちやすい環境づくり。

バス停の上屋とベンチイメージ

病院に設置されたバス位置情報表示装置

【実施主体】バス事業者/道路管理者/袋井市
【実施期間】令和3年度－令和7年度

（６）ＵＤ（ユニバーサルデザイン）

今後ますます高齢者が増加することから、高齢者や障がいのある方等、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインに配慮した公共交通の利用環境改善に取り組みます。

6-① 車両のバリアフリー化

・路線バスの車両については、継続的にノンステップバスの導入。

・新たな移動手段を導入の際は、誰もが利用しやすい車両の選定。

・タクシーは、現在も一部ユニバーサルデザインタクシーが導入されているが、今後も順次導入。

出入口がフラットなノンステップバス

ユニバーサルデザインタクシー

【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

【実施期間】令和3年度－令和7年度

【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）

■**実施タクシー会社（袋井内）**：
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、福祉タクシー共生会、　福祉タクシーくるりん、ほがらか福祉タクシー

【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

関係者意識のレベルアップ

（７）意識変革

公共交通に興味を持ってもらうため、高齢者・高校生・小学生を対象とした公共交通の利用促進策に取り組みます。

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の導入を検討し、バスの位置情報をスマホ等でもリアルタイムに確認できる仕組みの構築。

・高校別のバス時刻表を作成し、インターネットの活用により見える化。

・上記のような内容や車内へのフリーWi-Fi設置等、公共交通の魅力を盛り込んだ案内を作成し、公開授業、中学生一日体験入学、オープンスクール等にあわせてＰＲ。

【実施主体】バス事業者/袋井市/教育機関
【実施期間】令和3年度－令和7年度

パソコンやスマホでバスの位置が確認できるバスロケーションシステム（愛知県東浦町）

高校別バス・鉄道時刻表（資料：三重県東員町）

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や自主返納予定者等の高齢者を対象として、交通事業者とともにコミュニティセンターやシニアクラブ等と連携し、バス乗り方教室の継続的な実施。

【実施主体】コミュニティセンター/シニアクラブ/交通事業者/袋井市
【実施期間】令和3年度－令和7年度

老人クラブと連携した高齢者向けバス乗り方教室（資料：北見市）

7-③ ちびっこバス乗り方教室の開催

・小学生を対象として、楽しいバス乗り方教室を継続的に実施。

【実施主体】交通事業者/袋井市/教育機関
【実施期間】令和3年度－令和7年度

小学生バス乗り方教室（資料：多治見市）

7-④ 公共交通ガイドの作成

・市内の各種公共交通手段の情報（時刻・路線等）や乗り継ぎ情報等を分かりやすく提供するため、「公共交通総合ガイドブック」を作成し、利用を促進。

・地域を主体とした新たな移動手段を導入する際は、地域ごとに利用方法や運賃・時刻等が分かりやすい地域ごとのガイドを作成し、利用を促進。

【実施主体】交通事業者/袋井市
【実施期間】令和5年度－令和7年度

市内の各種公共交通手段の時刻を掲載した「公共交通時刻表」（資料：伊勢市）

（８）人材確保・安心確保

近年、バス・タクシー事業における運転士不足が全国的な課題となっています。また、新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通の利用が減少しています。今後の安全で持続可能な公共交通サービス提供のため、運転士の人材確保及び公共交通の安全性の確保に取り組みます。

8-①　運転士の人材確保

・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、就労環境を改善。

・バス・タクシー運転士の確保のため、「高校生と企業を結ぶ合同企業説明会」や「いわた･ふくろい就職フェア」への参加等、バス・タクシー事業者と連携した就職支援を実施。

【実施主体】バス・タクシー事業者／袋井市
【実施期間】令和3年度－令和7年度

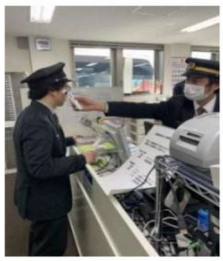
就職フェア･合同企業説明会への出展イメージ

8-②　公共交通の安心対策

・感染症拡大防止のため、交通事業者と連携し、安心して市民に公共交通を利用してもらうための対策を実施。

・感染症に対する公共交通の安全性についてＰＲ活動を実施。

【実施主体】交通事業者／袋井市
【実施期間】令和3年度－令和7年度



乗務員の体調確認
（検温、体調チェック）

車内清掃時
アルコール消毒

交通事業者による感染予防対策（高山市）

行政による感染予防対策PR（豊橋市）

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。

<table>
<tr><th>系統名</th><th>起点</th><th>経由地</th><th>終点</th><th>事業許可区分</th><th>運行態様</th><th>実施主体</th><th>補助事業の活用</th></tr>
<tr><td>袋井駅・中東遠総合医療センター線</td><td>袋井駅</td><td>愛野駅</td><td>中東遠総合医療センター</td><td rowspan="4">第４条乗合</td><td>路線定期運行</td><td>秋葉バスサービス(株)</td><td rowspan="5">フィーダー補助</td></tr>
<tr><td>宇刈地区デマンドタクシー</td><td colspan="3">宇刈地区</td><td rowspan="3">区域運行</td><td rowspan="3">袋井市（運行は交通事業者に委託）</td></tr>
<tr><td>浅羽南地区デマンドタクシー</td><td colspan="3">浅羽地区</td></tr>
<tr><td>浅羽西地区デマンドタクシー</td><td colspan="3">浅羽地区</td></tr>
<tr><td>袋井東地区タクシー（地域タクシー）</td><td colspan="3">袋井東地区</td><td>第４条乗用</td><td>乗用タクシーによる運行</td><td>地域・袋井市（運行は交通事業者に委託）</td></tr>
</table>

第4章　計画の達成状況の評価

1　数値目標の設定

本計画で定めた３つの目標の達成状況を評価するため、目標に対応した評価指標と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**	【評価指標１】 **路線バス等の年間利用回数** 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を目指し、以下の数値目標を設定します。 令和元年度：約31.7万回/年 令和7年度：32.1万回/年
【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** 高齢者に選んでもらえるおでかけ手段を提供することで、増加傾向にある高齢ドライバーの運転免許証自主返納を促進することを目指し、以下の数値目標を設定します。 令和2年：353人/年 令和7年：400人/年 【評価指標２－２】 **路線バスの通学定期券の利用人数** 高校生が使ってみようと思えるサービスを提供することで、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目指し、以下の数値目標を設定します。 令和元年度：394人/年 令和7年度：410人/年以上
【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** 地域ごとに運行する地域協働運行バスなどの取組みを拡大することで、地域での公共交通に対する意識を高めることを目指し、以下の数値目標を設定します。 令和元年度：2地区 令和7年度：5地区

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。

なお、目標値（令和７年度）については、令和６年４月から本格運行を開始した袋井東地区タクシーの数値も見込んでいます。

評価指標		現況値（令和元年度）	目標値（令和７年度）
【評価指標4-1】 公共交通に係る市の財政負担額		90,531千円	100,000千円
【評価指標4-2】 市内路線バス等の収支差	路線バス	▲99,011千円	▲160,000千円
	自主運行バス等	▲43,577千円	▲48,000千円

※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

2 数値目標設定の考え方

（１）評価指標１：路線バス等の年間利用回数

これまで増加傾向にあった本市の人口は、今後は減少に転じますが、路線バスの主な利用者である高校生を含む15～19歳人口は微増となり、また、高齢者人口は増加すると推計されています。また、令和２年度からは、新型コロナウイルス感染症の影響により利用回数は大きく減少しましたが、令和４年度は回復傾向にあります。

このような中、計画の各種事業を実施することで現在より多くの市民に公共交通を意識してもらい、路線バスや自主運行バス等の年間利用回数を増加させることを目指します。公共交通の利用回数の推移は、以下のとおりです。

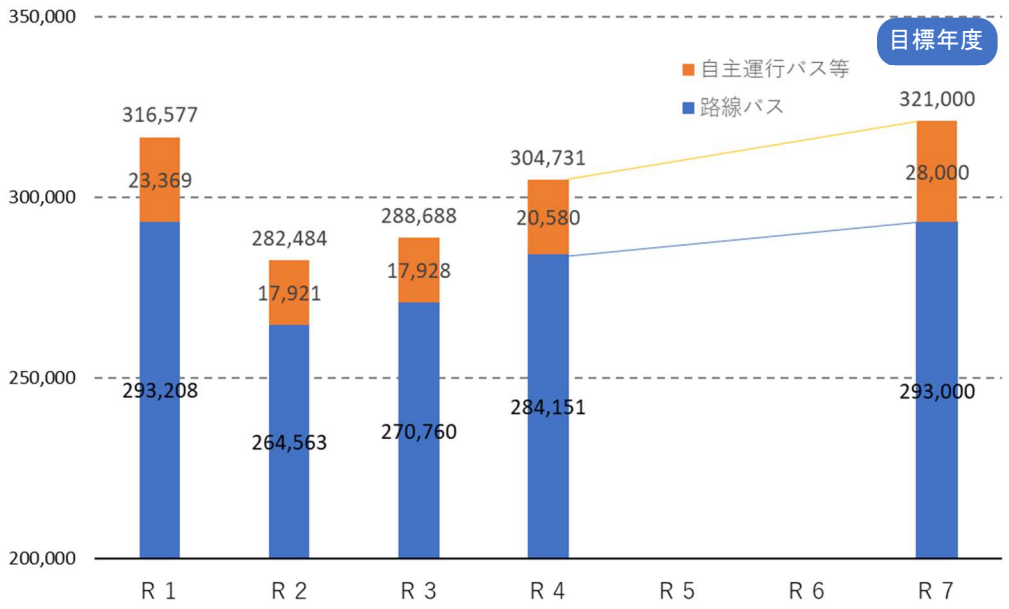
■公共交通の利用回数（回/年）

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
路線バス	293,208 回	264,563 回	270,760 回	284,151 回
自主運行バス等	23,369 回	17,921 回	17,928 回	20,580 回

※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

資料：袋井市統計台帳、袋井市協働まちづくり課

数値目標は、路線バスについては、主な利用者である高校生が利用しやすい運行を実施し、自主運行バス等については、わかりやすい周知によりさらに利用促進に努め、令和５年度の利用実績（見込）も踏まえた上で、令和６年４月から本格運行を開始した袋井東地区タクシーの数値も見込み、32.1万回/年を目標値として設定しました。



（２）評価指標２-１：運転免許証の自主返納者数

高齢者に選んでもらえる移動手段を提供するとともに、地域と連携して公共交通に対する意識向上の取組み等を実施することで、自動車の安全性能が向上する中にあっても高齢運転者が安心して運転免許証を自主返納できる交通環境を整え、年間の運転免許証自主返納者数を増加させることを目指します。

過年度における高齢者の運転免許証自主返納者数の推移は以下のとおりです。

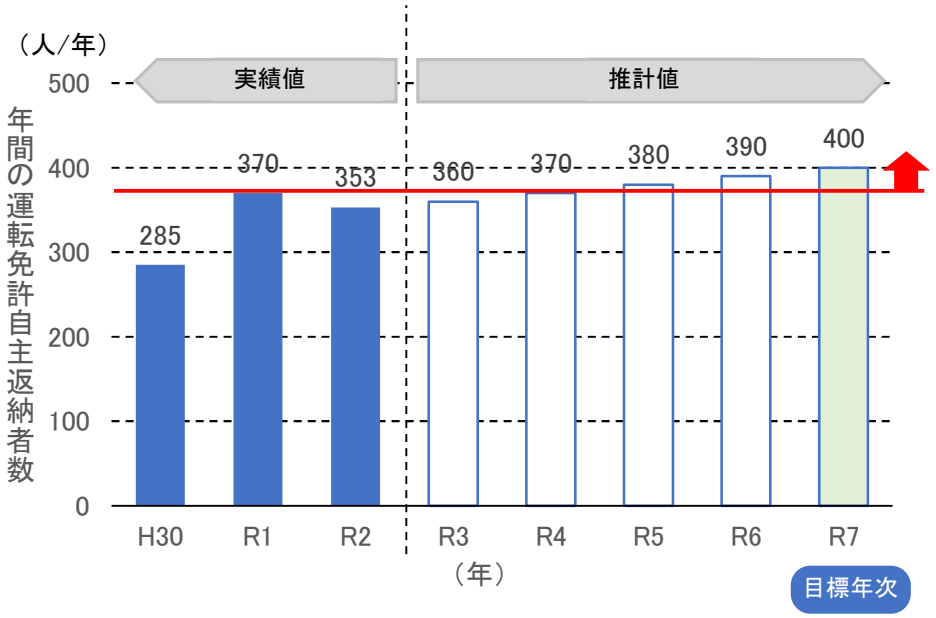
■運転免許証自主返納者数（人/年）

	平成 30 年	令和元年	令和2年
高齢者の運転免許証自主返納者数（65 歳以上）	285 人	370 人	353 人

※袋井警察署の集計方法により、年単位（1 月～12 月）の期間で算出

資料：袋井警察署

数値目標は、令和2年を基準値として毎年前年比2～3%増を目指すことで、過年度で最も多かった370人を上回る400人/年を目標値として設定しました。



（３）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。

高校生の通学定期券の年間利用者数（購入者数）の推移は以下のとおりです。

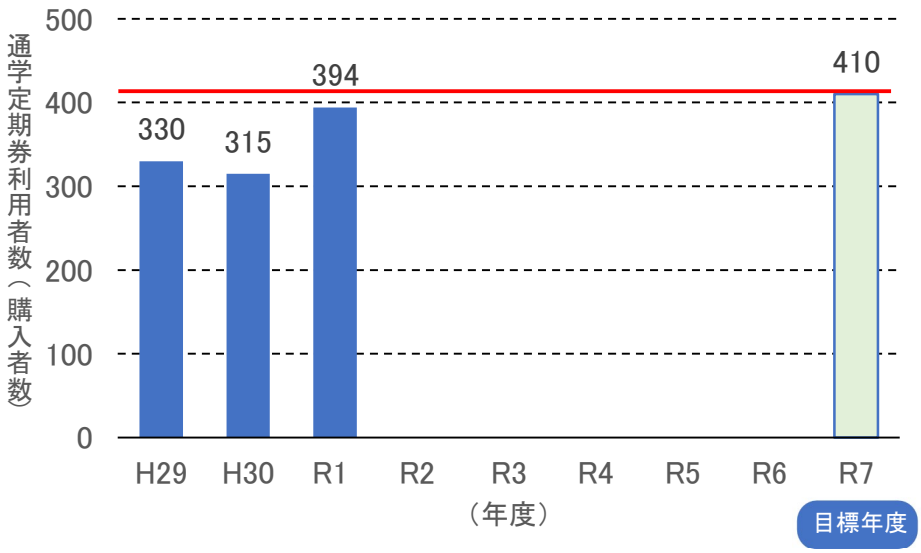
■高校生定期券の利用者数（購入者数）

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
通学定期券利用者数 （通学定期購入者数）	330 人	315 人	394 人

資料：秋葉バスサービス株式会社

数値目標は、今後、高校生の人口が減少する中にあっても、令和元年度における年間の通学定期券購入者数（394人/年）より多くの高校生に利用してもらうことを目標値として設定しました。

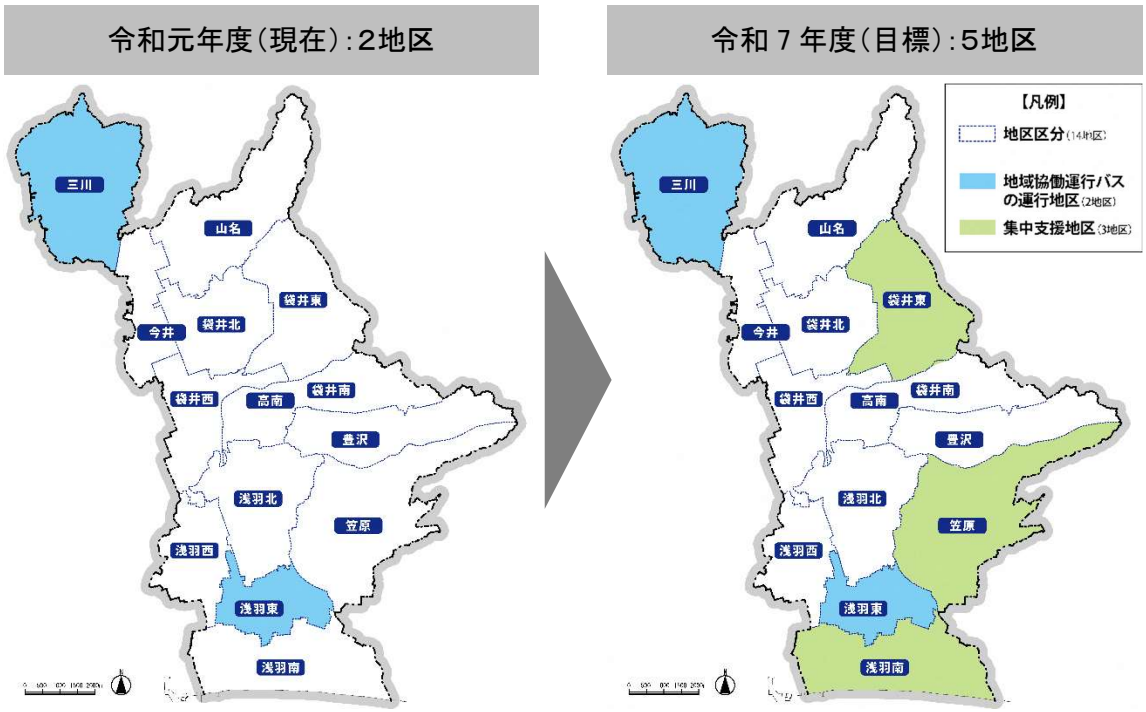
なお、目標値は、廃止前の法多線の定期利用者11名を加えて算出しました。



（４）評価指標３：地域主体による移動手段の運行地区数

公共交通に対する市民の意識を高め、地域ごとに地域主体の移動手段を導入することを目指します。

数値目標は、現在地域主体で運行する地域協働運行バスを導入している２地区（三川地区、浅羽東地区）に加え、先行的に新たな移動手段導入を進める「集中支援地区」の３地区を加えた５地区にすることを目標値として設定しました。



（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。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、今後も市の財政負担額は増加が見込まれます。

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コロナ前の水準に回復し、市の財政負担額を現状見込まれる物価高騰等の影響を踏まえた水準を維持することを目指します。

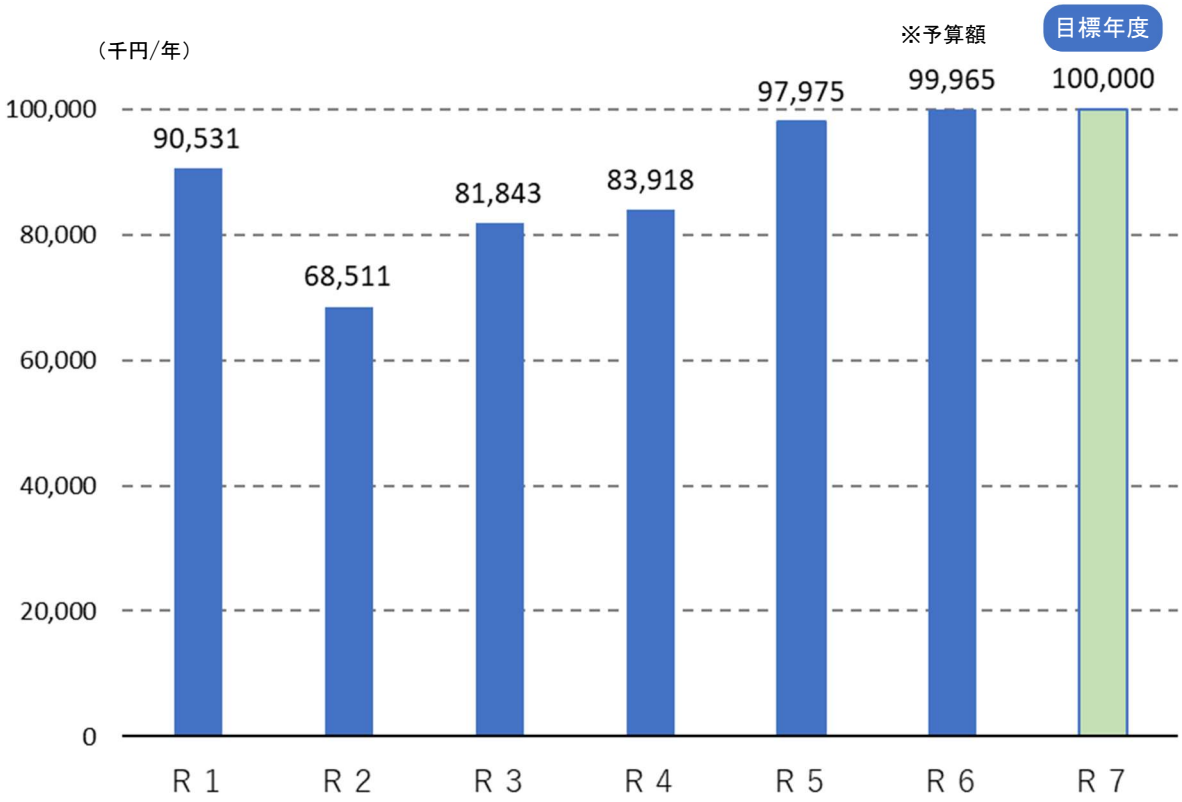
公共交通に係る市の財政負担額は、以下のとおりです。

■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とともに、令和６年度の予算額をベースに、物価高騰等の影響を踏まえ、100,000千円を目標値として設定しました。



※平成 31 年 4 月に民間バス 3 路線が廃止し、令和 2 年度の生活バス路線補助金（市補助金）が減額となったことから、市の財政負担額は減額となっている。

（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、コロナ前の水準には達していません。路線バスの主な利用者である高校生の将来人口は微増となる見込であり、持続可能な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、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コロナ前の水準に回復するとともに、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、路線バスについては、令和５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６年度の収支見込と同水準の収支差を維持することを目指します。

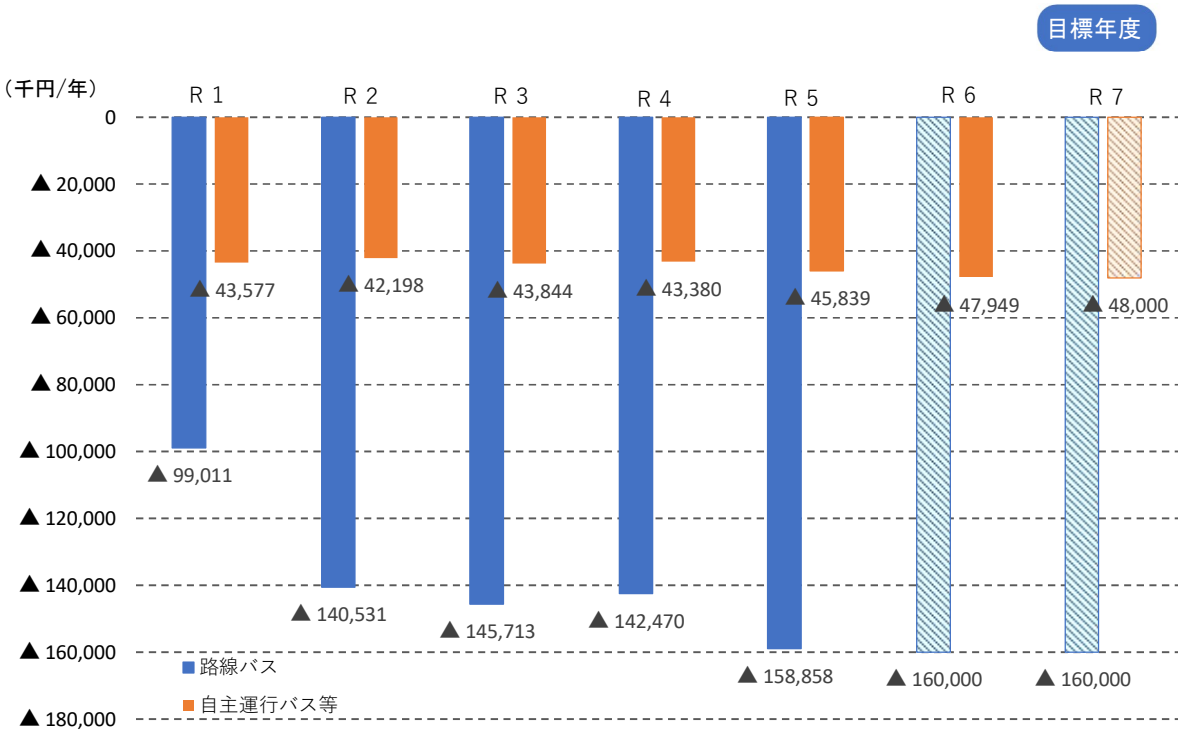
市内バス路線等の収支差は、以下のとおりです。

■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	▲99,011 千円	▲140,531 千円	▲145,713 千円	▲142,470 千円
自主運行バス等	▲43,577 千円	▲42,198 千円	▲43,844 千円	▲43,380 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一定の利用を確保し、路線バスについては、令和５年度の実績と同水準の収支差を維持し、▲160,000千円を目標値とし、また、自主運行バス等については、令和６年度の見込額と同水準の収支差を維持し、▲48,000千円を目指します。

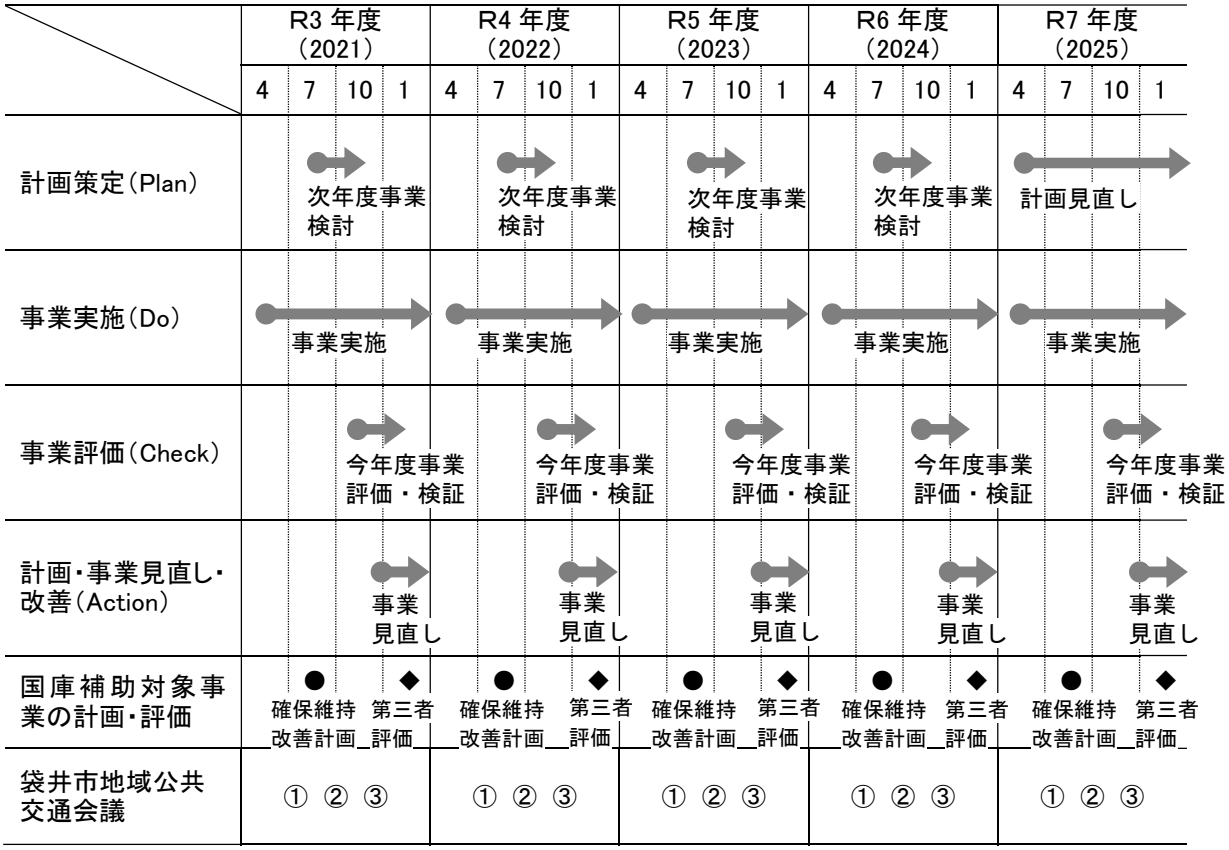


■路線バス　　：令和５年度実績と同水準
■自主運行バス等：令和６年度見込と同水準

3 計画の評価スケジュール

計画の推進にあたっては、事業の実施（Do）→評価（Check）→見直し・改善（Action）→計画反映（Plan）というＰＤＣＡサイクルを毎年行います。計画期間中は以下のような評価スケジュールのもと事業を進めます。

【計画の評価スケジュール】



4 事業の進捗管理の考え方

本計画の事業は、評価スケジュールに基づき「袋井市地域公共交通会議」を定期的に開催し、計画の進捗状況や事業の内容についての確認・協議した上で実施します。

事業評価については、事業の実施状況だけでなく事業を実施したことによる効果をきちんと評価し、計画の見直し・改善につなげていきます。

袋井市地域公共交通計画

令和３年３月策定
令和６年６月一部改訂

袋井市　総務部　協働まちづくり課

静岡県袋井市新屋一丁目１番地の１
TEL.0538-44-3125(直通)　Fax.0538-43-2132
E-mail. shimin-kyodo@city.fukuroi.shizuoka.jp