

令和4年度第2回森町地域公共交通会議 次第

日時：令和5年1月24日(火) 14:00～

場所：森町町民生活センター2階 集会室

1 開 会

2 会長挨拶

3 協議事項

(1) 地域間幹線系統に対する今後の取組方針等について

資料1

(2) 単独維持困難及び市町自主運行バス事業の申し出に対する対応方針について

資料2

(3) 掛川市原田地区における自家用有償旅客運送者の更新手続き（案）について

資料3

(4) 森町地域公共交通法定計画の策定について

資料4

(5) 令和4年度地域公共交通確保維持改善事業事業評価及び第三者評価委員会について

資料5

4 報告事項

5 その他

6 閉 会

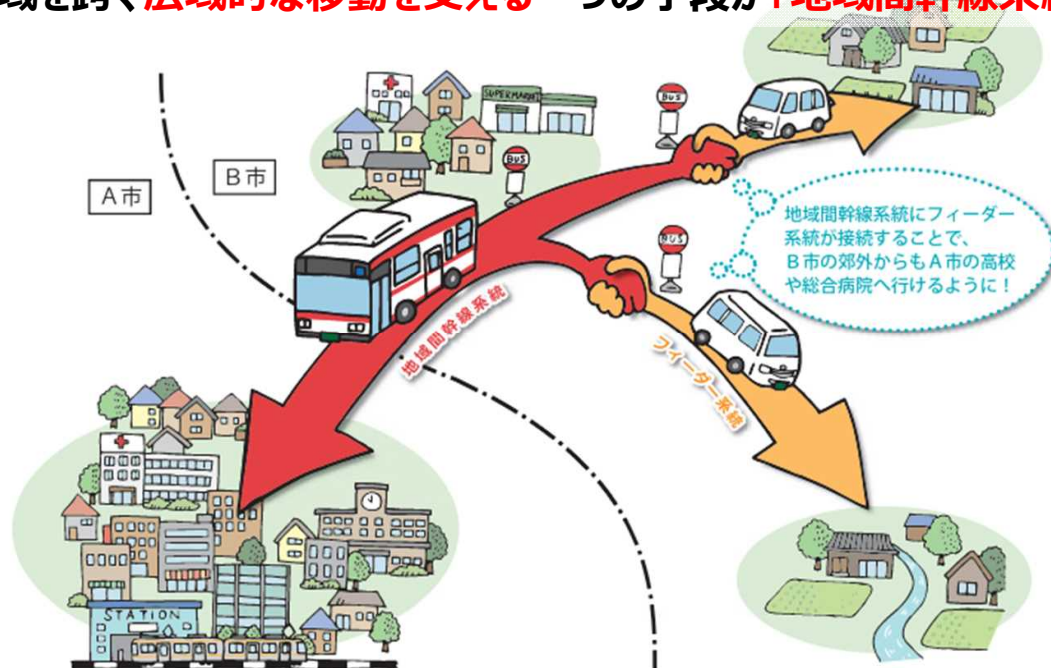
令和 4 年度 地域間幹線系統に関する事業評価

静岡県交通基盤部都市局地域交通課

富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

地域間幹線系統とは

日常生活における通勤、通学、通院の流動実態等から、
結びつきの強い市町の組み合わせを交通圏として設定。(出典：中部運輸局「中部の交通圏」)
圏内や圏域を跨ぐ広域的な移動を支える一つの手段が「地域間幹線系統」です。

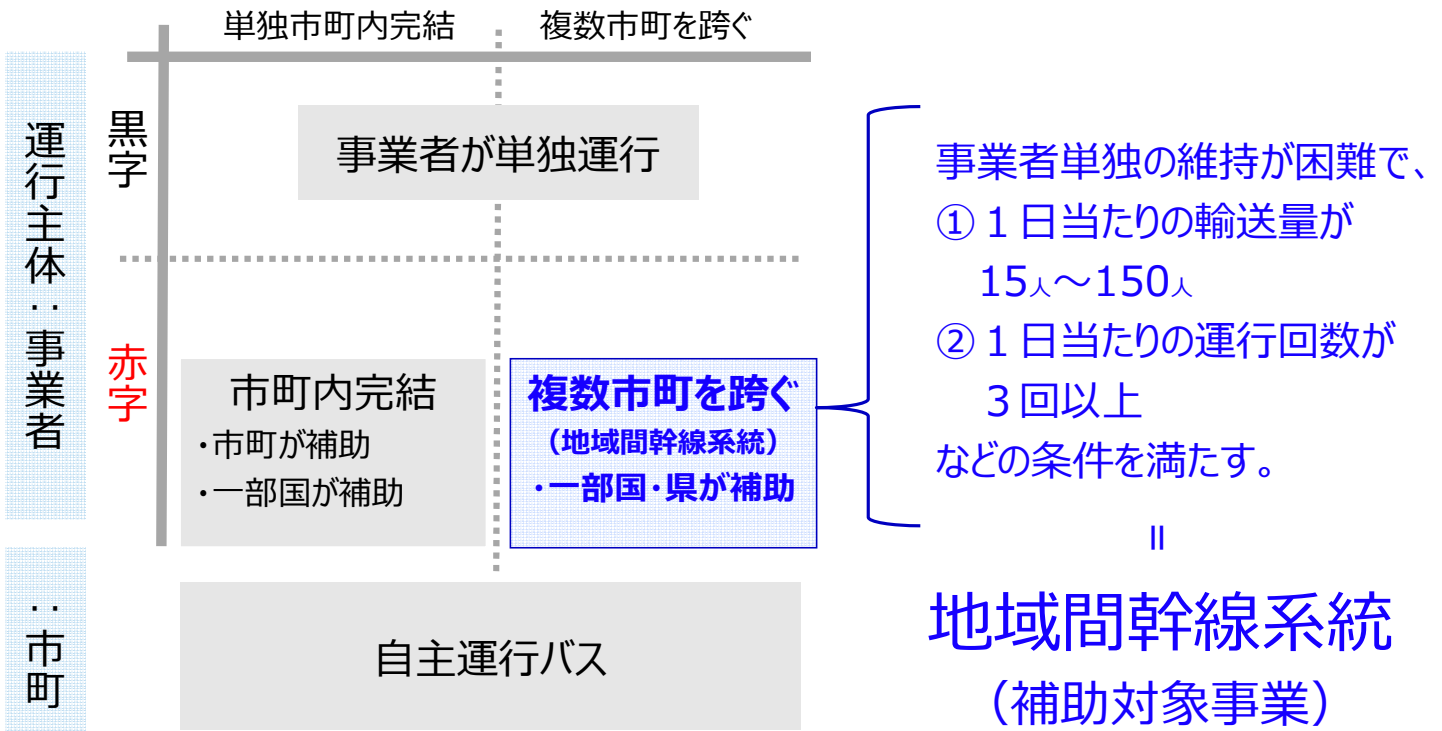


出典：地域間幹線バスが地域で役立つようにするために(監修：中部運輸局)

富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

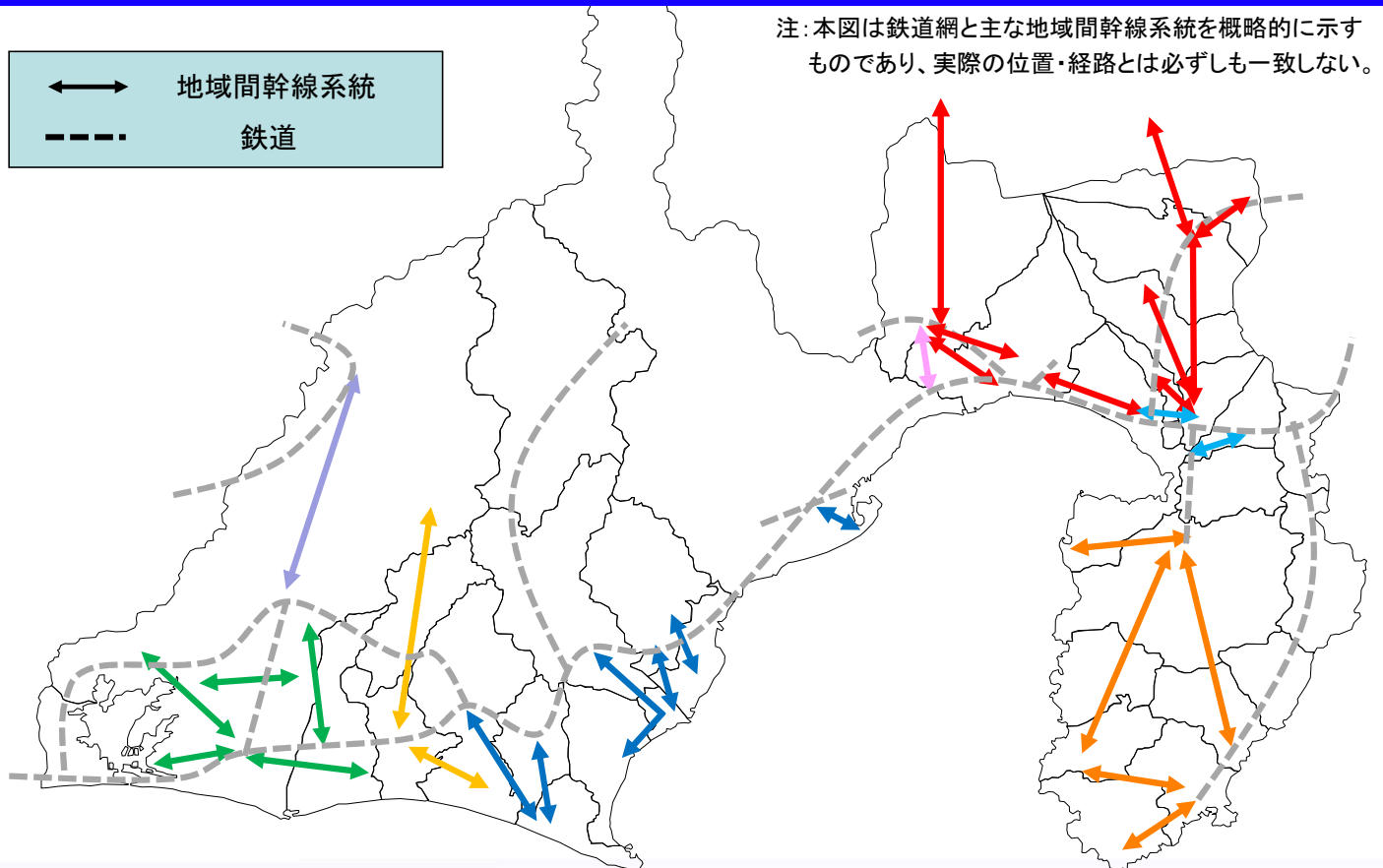
地域間幹線系統に係る国・県の補助対象事業

収支から見る乗合バス事業の全体像と幹線系統の位置付け



富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

県内の地域間幹線系統(概略図)



富国有徳の美しい“ふじのくに”
静岡県

地域間幹線系統の評価(なぜ評価を行うのか)

- 補助対象事業が適切に行われているか確認する
- 評価結果を分析し、事業改善に繋げる
- 補助対象事業をより効果的、効率的に実施するため

(参考) 事業評価実施の根拠

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

第3条

5 協議会※は、補助対象事業ごとに補助対象事業について評価を行い、その結果について地方運輸局又は地方航空局の長に報告しなければならない。

※本県においては静岡県生活交通確保対策協議会を指す。

静岡県の地域間幹線系統評価基準

次の項目を点数化し、合計点をA・B・Cで評価

項目	評価する内容	評価
①運行回数	計画値に対する実績値	計画数以上：3点 計画数未満：0点
②収支率	実績値	30%未満：0点（5%毎に3点加算） 55%以上：18点（満点）
③乗車人員	計画値に対する実績値	5%超：6点、△5%以上5%未満：3点 △5%超：0点
④ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能拠点数	鉄道駅及びバスターミナルでの結節：1箇所2点 その他のバス停での結節：1箇所1点
⑤広域移動状況	市町を跨いで移動する人の割合	5%未満：0点（5%毎に5点加算） 20%以上：20点（満点）
⑥キロ当たり経費	国が示す標準単価との比較	単価以上：0点（△5%毎に5点加算） △15%超：12点
	合計	A評価：52～79点 B評価：26～51点 C評価：0～25点

	A評価	B評価	C評価	系統数
山梨交通	0	1	0	1
秋葉バスサービス	4	0	0	4
遠州鉄道	8	12	2	22
しずてつジャストライン	3	8	0	11
富士急モビリティ	3	1	0	4
富士急バス	1	1	0	2
富士急静岡バス	4	0	0	4
富士急シティバス	3	4	0	7
伊豆箱根バス	2	1	0	3
東海バス	2	4	0	6
水窪タクシー	0	1	0	1
合計	30	33	2	65

富国有徳の理想郷 - しずおか

ふじのくに

6

評価結果内訳(昨年度との比較)

昨年度に比べ、14系統の評価が向上 (平均点は5.2点増加)

事業者名	系統名	R3	R4	比較	事業者名	系統名	R3	R4	比較	事業者名	系統名	R3	R4	比較		
1	山梨交通	富士宮駅～イオン、長山台～護国病院	B	B	-	23	奥山線	B	A	○	45	富士急	曾比奈線	A	A	-
2	秋葉バスサービス	秋葉線	B	A	○	24	志都呂宇布見線	B	B	-	46	静岡バス	大淵線	A	A	-
3		秋葉中遠線	A	A	-	25	志都呂宇布見線	B	B	-	47	大月線	A	A	-	
4		秋葉中遠線	B	A	○	26	浜名線	B	B	-	48	大月線	A	A	-	
5		秋葉中遠線	A	A	-	27	掛塚さなる台線	B	A	○	49	富士急	駿河平線	A	A	-
6	遠州鉄道	大久保線	C	C	-	28	三保草薙線	B	B	-	50	須山線	A	A	-	
7		伊佐見線	C	B	○	29	五十海大住線	B	B	-	51	須山線	A	B	△	
8		浜北医大三方原聖隷線	B	B	-	30	焼津岡部線	B	B	-	52	シテイバス	原線	B	B	-
9		伊平線	A	A	-	31	藤枝吉永線	A	A	-	53	桜堤線	A	B	△	
10		磐田市立病院福田線	B	B	-	32	島田静波線	B	B	-	54	がんセンター線	-	B	/	
11		中ノ町磐田線	B	B	-	33	しずてつジャストライン	島田静波線	B	A	○	55	がんセンター線	-	A	/
12		秋葉線	B	C	△	34	藤枝相良線	B	B	-	56	伊豆箱根バス	大場函南線	B	B	-
13		磐田天竜線	B	B	-	35	菊川浜岡線	B	B	-	57	沼津大岡三島線	-	A	/	
14		磐田天竜線	B	B	-	36	掛川大東浜岡線	B	B	-	58	長岡伊豆三津シーパラダイス線	-	A	/	
15		掛塚さなる台線	B	A	○	37	掛川大東浜岡線	B	A	○	59	東海バス	石廊崎線	B	B	-
16	内野台線	B	A	○	38	掛川大東浜岡線	B	B	-	60	天城峠線	B	B	-		
17	内野台線	B	B	-	39	御殿場線	B	A	○	61	戸田線	B	B	-		
18	磐田市立病院福田線	B	B	-	40	富士急	駿河小山線	B	A	○	62	西海岸線	-	B	/	
19	引佐線	A	A	-	41	モビリティ	十里木線	B	B	-	63	パサラ峠線	-	A	/	
20	萩丘都田線	B	A	○	42	河口湖線	B	A	○	64	パサラ峠線	-	A	/		
21	大塚ひとみヶ丘線	B	B	-	43	富士急バス	河口湖線	B	A	○	65	水窪タクシー	北遠本線	B	B	-
22	気賀三ヶ日線	A	A	-	44	新富士線	B	B	-							

※本年度の評価結果内訳は別添資料参照

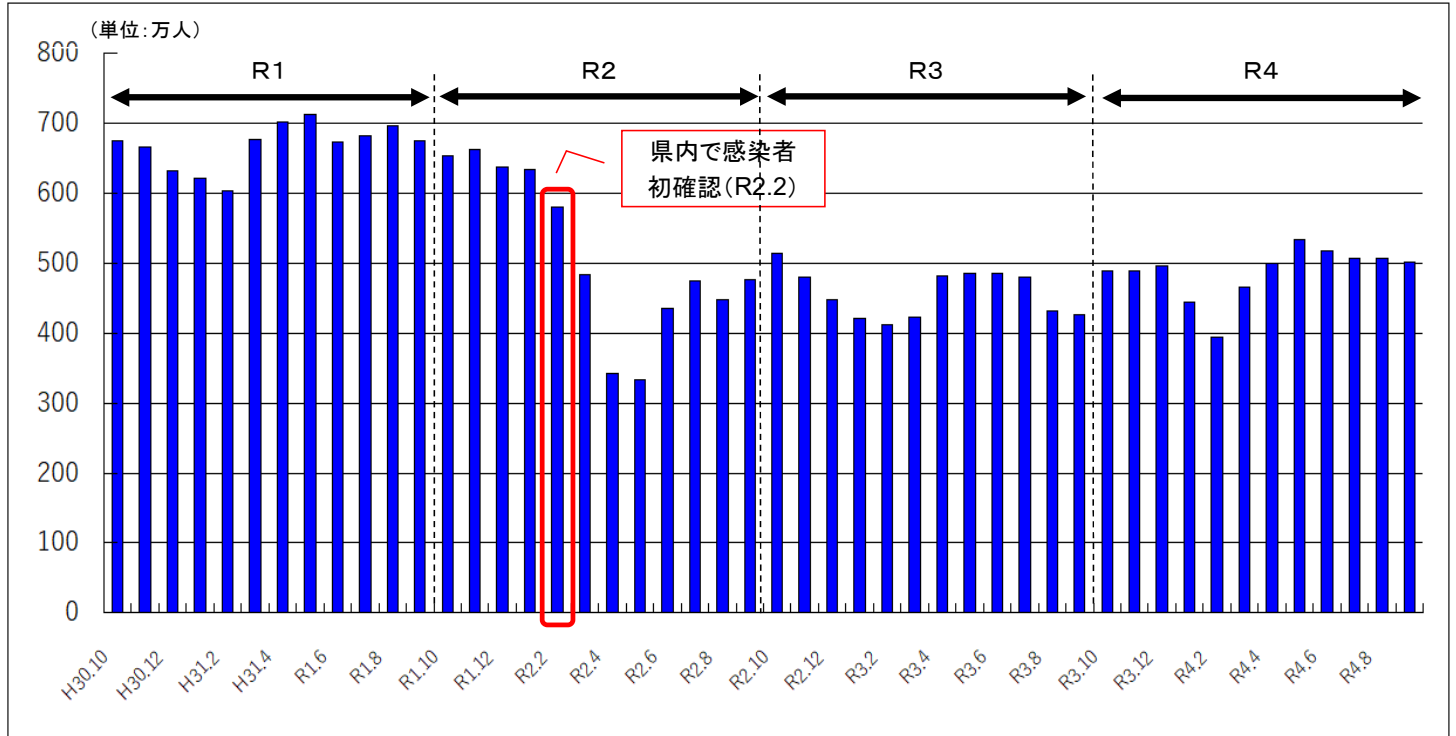
富国有徳の理想郷 - しずおか

ふじのくに

7

新型コロナウイルスの影響

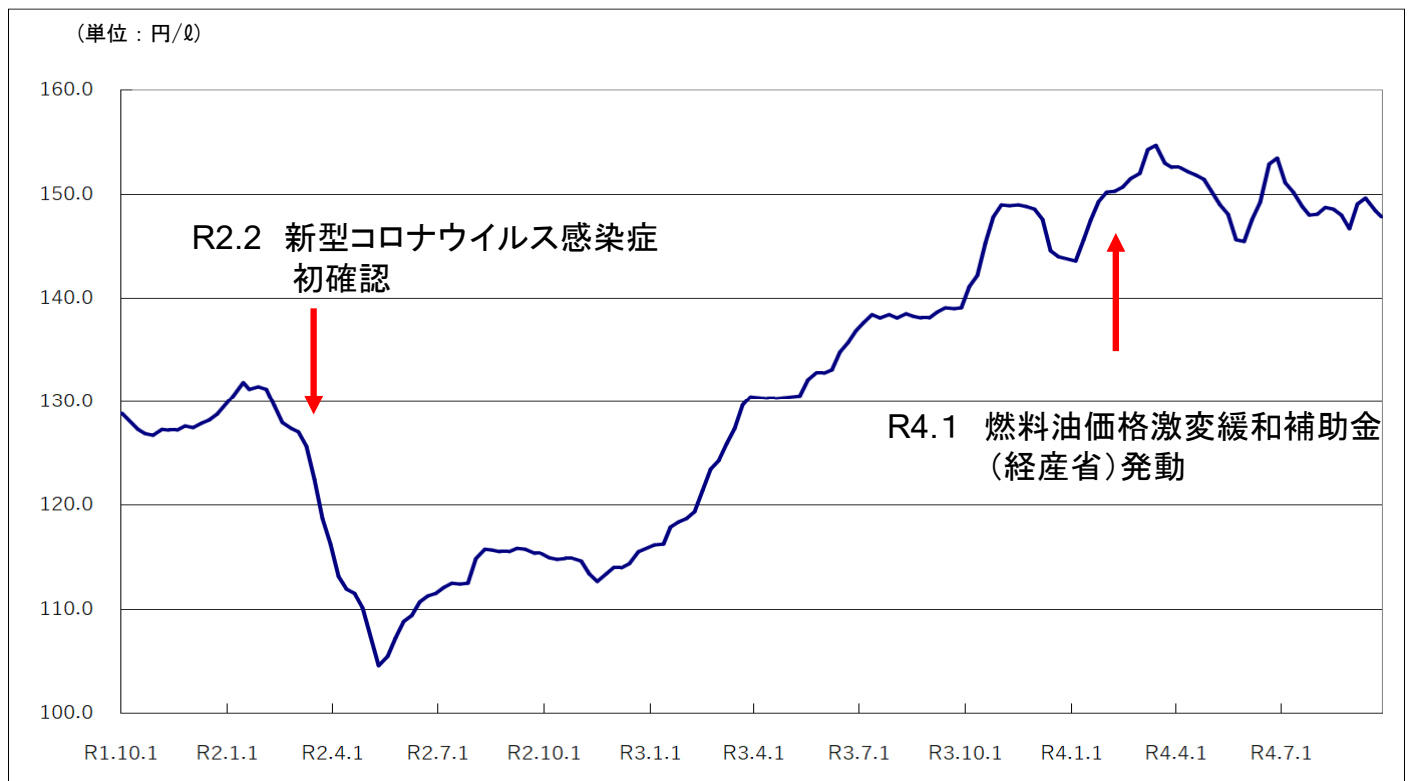
県内の乗合バス利用者数の推移（H30.10～R4.9）



(静岡県地域交通課調査)

燃料価格など物価高騰の影響

県内の軽油小売価格の推移（R1.10～R4.9）



(資源エネルギー庁調査をもとに県地域交通課作成)

事業者による取組の例

区分	事例
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ・車両搭載燃料抑制による燃料使用量削減 ・デジタルタコグラフを活用した指導で燃料費抑制
利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムの導入 ・キャッシュレス決済機器の導入 ・市町と連携したバスの乗り方教室の実施
コロナ対策	<ul style="list-style-type: none"> ・車内の消毒、走行中の換気 ・車内抗菌処理 ・感染防止対策品の配布

県内自治体による支援の例

区分	事例
利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用券の配布 ・バスロケーションシステム導入費用の補助 ・キャッシュレス決済機器導入費用の補助
コロナ対策	<ul style="list-style-type: none"> ・感染防止の衛生対策（車内消毒等） ・感染防止対策品の配布 ・車内の密を防ぐ運行に対する費用の補助
物価高騰対策	<ul style="list-style-type: none"> ・車両維持費への補助 ・燃料費高騰分の補助

令和4年度地域間幹線系統の事業評価結果（概要）

1 事業評価の目的

事業評価は、静岡県生活交通確保対策協議会が定めた静岡県地域間幹線系統確保維持計画に位置づけられた補助対象系統について、事業の実施状況の確認や目標の達成状況等の評価を行い、市町が開催する地域公共交通会議等における評価内容に対する議論・検討の活性化や広く県民に内容を公表することによる理解の促進など、補助対象事業が効果的、効率的に実施されることを目的として実施している。

2 評価項目

項目		内容
前提事項 (点数無)	主な運行目的	利用実態等を含めた当該系統の運行目的
	増収策	路線維持のための増収策
	費用削減策	路線維持のための費用削減策
評価事項	運行回数	計画運行回数に対する実績運行回数を評価(3点満点)
	収支率	実績値を評価(収支率55%以上満点)
	乗車人員	計画値に対する実績値を評価(+5%以上満点)
	ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能な拠点数を評価(上限20点)
	広域トリップ状況	バス利用者の市町を跨ぐ移動割合を評価(20%以上満点)
	キロ当たり経費	国上限単価と事業者単価を比較(国単価比-20%超満点)
	拠点等アクセス状況	バス停から半径500m以内の拠点施設を記載(評価点無)

【各項目に評価点を設定し、合計点に応じて以下のとおり評価】

評価	内容
A (52~79点)	地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B (26~51点)	地域間幹線系統として適した運行となっている
C (0~25点)	地域間幹線系統として改善に努力を要する

3 事業評価結果の概要

全体評価：B（参考：R2：B、R3：B）

- ・ 評価対象系統全65系統中、A評価：30系統、B評価：33系統、C評価：2系統
- ・ 平均点数が49.0点（R3比+5.2点）であることから、全体評価を『B』とした。
- ・ 各系統の評価結果は別添「令和4年度地域間幹線系統総合評価一覧表」のとおり。

令和4年度地域間幹線系統総合評価一覧表

事業者名	系統名	評価項目①	評価項目②	評価項目③	評価項目④	評価項目⑤	評価項目⑥	点数 (A:52~79) (B:26~51) (C: ~25)	評価				事業者 平均	全体評価
		運行回数 満点3点	収支率 満点18点	乗車人員 満点6点	ネットワーク 満点20点	広域トリップ 満点20点	キロ当たり経費 満点12点		A	B	C	計		
山梨交通	1 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	3	3	6	6	20	6	44		○		1	44.0	B [全体評価の理由] ・全65系統中33系統がB評価である。 ・平均評価点数が49.0点である。
秋葉バスサービス	2 秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	3	0	6	11	20	12	52	○			4	54.0	
	3 秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	3	12	3	11	15	12	56	○					
	4 秋葉中遠線(大東支所～袋井駅南口)	3	12	3	6	20	12	56	○					
	5 秋葉中遠線(横須賀車庫～袋井駅南口)	3	12	0	5	20	12	52	○					
遠州鉄道	6 大久保線	0	6	0	12	0	3	21			○	22	45.4	
	7 伊佐見線	3	9	0	14	0	3	29		○				
	8 浜北医大三方原線	3	6	0	17	20	3	49		○				
	9 伊平線	0	18	0	20	20	3	61	○					
	10 磐田市立病院福田線(磐田市立病院～豊浜郵便局)	3	12	0	7	20	3	45		○				
	11 中ノ町磐田線	0	18	6	9	10	3	46		○				
	12 秋葉線	0	0	0	7	15	3	25			○			
	13 磐田天竜線(山東～磐田駅)	0	15	0	8	20	3	46		○				
	14 磐田天竜線(ららぼーと経由)	0	12	0	8	20	3	43		○				
	15 掛塚さなる台線(浜松駅～豊浜郵便局)	0	18	6	9	20	3	56	○					
	16 内野台線(内野台車庫)	0	18	6	10	20	3	57	○					
	17 内野台線(サンストリート浜北)	3	15	0	10	20	3	51		○				
	18 磐田市立病院福田線(磐田駅南口～豊浜郵便局)	0	6	0	5	20	3	34		○				
	19 引佐線	0	18	0	20	20	3	61	○					
	20 萩丘都田線	3	18	3	10	15	3	52	○					
	21 大塚ひとみヶ丘線	0	18	0	13	0	3	34		○				
	22 気賀三ヶ日線	0	18	3	15	20	3	59	○					
	23 奥山線	3	18	0	14	20	3	58	○					
	24 志都呂宇布見線(浜松駅～山崎)	0	18	3	7	15	3	46		○				
	25 志都呂宇布見線(浜松駅～舞阪駅)	0	18	3	8	5	3	37		○				
	26 浜名線	0	18	3	8	0	3	32		○				
	27 掛塚さなる台線(浜松駅～掛塚)	3	18	6	8	20	3	58	○					
しずてつジャストライン	28 三保草薙線	3	12	6	5	5	3	34		○		11	47.4	
	29 五十海大住線	3	12	3	7	20	3	48		○				
	30 焼津岡部線	0	9	0	5	20	3	37		○				
	31 藤枝吉永線	3	18	6	8	20	3	58	○					
	32 島田静波線(島田駅前～静波海岸入口)	3	9	0	9	20	3	44		○				
	33 島田静波線(島田市民病院～静波海岸入口)	3	12	6	13	20	3	57	○					
	34 藤枝相良線	3	6	6	12	20	3	50		○				
	35 菊川浜岡線	3	12	0	4	20	3	42		○				
	36 掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)	3	6	6	7	20	3	45		○				
	37 掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター～浜岡営業所)	3	18	6	9	20	3	59	○					
	38 掛川大東浜岡線(掛川駅前～大東支所)	3	12	6	4	20	3	48		○				
富士急モビリティ	39 御殿場線	3	9	6	15	20	0	53	○			4	52.0	
	40 駿河小山線	3	15	3	11	20	0	52	○					
	41 十里木線	3	6	6	7	20	0	42		○				
	42 河口湖線	3	18	3	17	20	0	61	○					
富士急バス	43 河口湖線	3	15	0	17	20	0	55	○			2	52.0	
	44 新富士線	3	3	6	17	20	0	49		○				
富士急静岡バス	45 曾比奈線	3	18	6	8	20	6	61	○			4	63.0	
	46 大淵線	3	18	6	10	20	6	63	○					
	47 大月線(吉原中央駅～富士宮駅)	3	18	6	10	20	6	63	○					
	48 大月線(新富士駅～静岡県富士山世界遺産センター)	3	18	6	12	20	6	65	○					
富士急シティバス	49 駿河平線	0	18	6	11	20	0	55	○			7	48.5	
	50 須山線(三島駅～須山)	3	12	6	12	20	0	53	○					
	51 須山線(三島駅～下和田)	3	6	0	11	20	0	40		○				
	52 原線	0	18	6	10	5	0	39		○				
	53 桜堤線	0	18	6	7	20	0	51		○				
	54 がんセンター線(沼津駅～がんセンター)	3	18	0	6	20	0	47		○				
	55 がんセンター線(三島駅～がんセンター)	3	18	6	8	20	0	55	○					
伊豆箱根バス	56 大場函南線	3	3	0	7	20	6	39		○		3	54.3	
	57 沼津大岡三島線	3	18	6	11	20	6	64	○					
	58 長岡伊豆三津シーパラダイス線	3	18	6	7	20	6	60	○					
東海バス	59 石廊崎線	3	3	0	7	20	3	36		○		6	49.5	
	60 天城峠線	3	6	0	15	20	3	47		○				
	61 戸田線	3	15	0	7	20	3	48		○				
	62 西海岸線	3	9	0	11	20	3	46		○				
	63 バサラ峠線(下田駅～堂ヶ島)	3	12	6	13	20	3	57	○					
	64 バサラ峠線(下田駅～宇久須)	3	18	6	13	20	3	63	○					
水窪タクシー	65 北遠本線	0	0	6	13	5	12	36		○	1	36.0		
計							平均	49.0	30	33	2	65		

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

秋葉バスサービス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)

計画策定年度

令和3年度

運行期間

R3.10.1～R4.9.30

評価年度

令和4年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	A	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	評価 点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(2432.0)回 (6.6回/日)	(2388.0)回 (6.5回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	22.0%	26.0%	0	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	計画(目標)は令和3年度実績
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	79,191人	88,809人	6	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	計画(目標)は令和3年度実績
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(2)箇所 バス停(7)箇所	11	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	25.52%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外 (バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	別紙		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	293.14円	12	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	
合計				52	評価指標	A

A(52～79点): 地域間幹線系統として優れた役割を果たしている

B(26～51点): 地域間幹線系統として適した運行となっている

C(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項目	内容
主な運行目的	JR袋井駅から森町を経由し浜松市天竜区春野を結ぶ地域間幹線系統で、沿線には高等学校、中学校、幼稚園が多数あり、特に通学に不可欠の系統である。また、通勤や通院の為に必要な系統である。なお天竜区春野から森町、袋井市内に至る唯一の系統でもある。
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ①JRとの接続改善及び覚えやすい統一感のある時刻設定 <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年10月ダイヤ改正 ②上記の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線医療機関、商業施設、学校へ掲示用及び持帰り用時刻表の配付 ・沿線住宅へ最寄バス停及び路線全体時刻表、乗り案内、路線図をポスティング ・回覧板、広報等によるダイヤ改正告知、乗り案内、時刻表入手方法の案内を周知 ③年度初め(4月)のバス乗り方、時刻表等の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・上記②と基本同じ対応実施 ④時刻表等の案内(常時) <ul style="list-style-type: none"> ・HP及びFaxに加えGTFS対応を開始 ⑤沿線小学校等におけるバスの乗り方教室の開催 ⑥バスロケーションシステムの導入
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ①キロ当り経常費用上昇の抑制 <ul style="list-style-type: none"> ・少人数の管理体制維持による一般管理上昇の抑制 ・設備投資の抑制(車両及び車載機の長期使用等) ・効率的な勤務指定及び昇給額の抑制等による人件費の抑制 ・静鉄グループのスケールメリットを活かした廉価な軽油購入 ②エコドライブ取組強化期間の設定(1~4月) <ul style="list-style-type: none"> ・暖気運転の抑制、個人目標の設定等

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>(拠点) JR袋井駅ターミナル、遠州森町ターミナル</p> <p>(バス停) ①他系統分岐バス停: 森川橋、福田地、山梨、下山梨、北町、上久能 ②天竜浜名湖鉄道駅: 戸綿</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>(学校) 春野中学校、気田小学校、天竜高校春野校舎、犬居小学校、森中学校、森小学校、遠江総合高校、飯田小学校、周南中学校、袋井商業高校、袋井北小学校</p> <p>(病院) 袋井市民病院</p> <p>(商業施設) イオン袋井店</p> <p>(官公庁) 天竜区春野協働センター、森町役場、袋井市役所</p> <p>(駅) 天竜浜名湖鉄道戸綿駅、JR袋井駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

秋葉バスサービス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)

計画策定年度 令和3年度

運行期間 R3.10.1～R4.9.30

評価年度 令和4年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	A	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(6690.0)回 (18.3回/日)	(6696.0)回 (18.3回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	48.1%	49.0%	12	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	計画(目標)は令和3年度実績
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	122,736人	121,758人	3	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	計画(目標)は令和3年度実績
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(2)箇所 バス停(7)箇所	11	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	17.93%	15	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	別紙		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	293.14円	12	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	
合計				56	評価指標	A

A(52～79点): 地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B(26～51点): 地域間幹線系統として適した運行となっている
C(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項目	内容
主な運行目的	JR袋井駅から森町中心部を結ぶ地域間幹線系統(主系統)で、沿線には高等学校、中学校、小学校、幼稚園が多数あり、通学に必要な系統である。また、袋井市民病院を経由するとともに、イオン袋井店の側を運行しており、通院、買い物や通勤のためにも必要な系統である。
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ①JRとの接続改善及び覚えやすい統一感のある時刻設定 <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年10月ダイヤ改正 ②上記の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線医療機関、商業施設、学校へ掲示用及び持帰り用時刻表の配付 ・沿線住宅へ最寄バス停及び路線全体時刻表、乗り方案内、路線図をポスティング ・回覧板、広報等によるダイヤ改正告知、乗り方案内、時刻表入手方法の案内を周知 ③年度初め(4月)のバス乗り方、時刻表等の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・上記②と基本同じ対応実施 ④時刻表等の案内(常時) <ul style="list-style-type: none"> ・HP及びFaxに加えGTFS対応を開始 ⑤沿線小学校等におけるバスの乗り方教室の開催 ⑥バスロケーションシステムの導入
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ①キロ当たり経常費用上昇の抑制 <ul style="list-style-type: none"> ・少人数の管理体制維持による一般管理上昇の抑制 ・設備投資の抑制(車両及び車載機の長期使用等) ・効率的な勤務指定及び昇給額の抑制等による人件費の抑制 ・静鉄グループのスケールメリットを活かした廉価な軽油購入 ②エコドライブ取組強化期間の設定(1~4月) <ul style="list-style-type: none"> ・暖気運転の抑制、個人目標の設定等

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>(拠点) JR袋井駅ターミナル、遠州森町ターミナル (バス停) ①他系統分岐バス停: 森川橋、福田地、山梨、下山梨、北町、上久能 ②天竜浜名湖鉄道駅: 戸綿</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>(学校) 森小学校、遠江総合高校、飯田小学校、周南中学校、袋井商業高校、袋井北小学校 (病院) 袋井市民病院 (商業施設) イオン袋井店 (官公庁) 森町役場、袋井市役所 (駅) 天竜浜名湖鉄道戸綿駅、JR袋井駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

秋葉バスサービス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

秋葉中遠線(大東支所～新横須賀・新岡崎～袋井駅南口)

計画策定年度 令和3年度

運行期間 R3.10.1～R4.9.30

評価年度 令和4年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	A	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(3102.5)回 (8.5回/日)	(3104.0)回 (8.5回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	44.3%	49.3%	12	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	計画(目標)は令和3年度実績
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	51,209人	51,579人	3	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	計画(目標)は令和3年度実績
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(4)箇所	6	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	42.45%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外 (バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	別紙		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	293.14円	12	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	
合計				56	評価指標	A

A(52～79点): 地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B(26～51点): 地域間幹線系統として適した運行となっている
C(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項目	内容
主な運行目的	JR袋井駅から掛川市南部の横須賀、大東を結ぶ地域間幹線系統で、沿線の高等学校、小学校等の通学に必要な系統である。また、掛川市南部および袋井市南部からJR袋井駅へ出る主系統であるため他市への通勤、通学のためにも必要な系統である。
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ①JRとの接続改善及び覚えやすい統一感のある時刻設定 <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年10月ダイヤ改正 ②上記の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線医療機関、商業施設、学校へ掲示用及び持帰り用時刻表の配付 ・沿線住宅へ最寄バス停及び路線全体時刻表、乗り方案内、路線図をポスティング ・回覧板、広報等によるダイヤ改正告知、乗り方案内、時刻表入手方法の案内を周知 ③年度初め(4月)のバス乗り方、時刻表等の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・上記②と基本同じ対応実施 ④時刻表等の案内(常時) <ul style="list-style-type: none"> ・HP及びFaxに加えGTFSS対応を開始 ⑤沿線小学校等におけるバスの乗り方教室の開催 ⑥バスロケーションシステムの導入
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ①キロ当り経常費用上昇の抑制 <ul style="list-style-type: none"> ・少人数の管理体制維持による一般管理上昇の抑制 ・設備投資の抑制(車両及び車載機の長期使用等) ・効率的な勤務指定及び昇給額の抑制等による人件費の抑制 ・静鉄グループのスケールメリットを活かした廉価な軽油購入 ②エコドライブ取組強化期間の設定(1~4月) <ul style="list-style-type: none"> ・暖気運転の抑制、個人目標の設定等

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>(拠点) JR袋井駅ターミナル</p> <p>(バス停) 自社他系統および他社系統分岐バス停: 芝、浅羽支所、横須賀車庫前、大東支所</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>(学校) 浅羽北小学校、浅羽中学校、笠原小学校、横須賀高校、横須賀小学校、大須賀中学校、大淵小学校、大浜中学校</p> <p>(官公庁) 袋井市浅羽支所、掛川市大東支所</p> <p>(駅) JR袋井駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

秋葉バスサービス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

秋葉中遠線(横須賀車庫～新岡崎～袋井駅南口)

計画策定年度 令和3年度

運行期間 R3.10.1～R4.9.30

評価年度 令和4年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	A	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(7174.5)回 (19.6回/日)	(7177.5)回 (19.6回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	49.7%	49.3%	12	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	計画(目標)は令和3年度実績
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	85,584人	80,190人	0	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	計画(目標)は令和3年度実績
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(3)箇所	5	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	52.33%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	別紙		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	293.14円	12	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	
合計				52	評価指標	A

A(52～79点): 地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B(26～51点): 地域間幹線系統として適した運行となっている
C(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項目	内容
主な運行目的	JR袋井駅から掛川市南部の横須賀を結ぶ地域間幹線系統で、沿線の高等学校、小学校等の通学に必要な系統である。また、掛川市南部および袋井市南部からJR袋井駅へ出る主系統であるため他市への通勤、通学のためにも必要な系統である。
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ①JRとの接続改善及び覚えやすい統一感のある時刻設定 <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年10月ダイヤ改正 ②上記の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線医療機関、商業施設、学校へ掲示用及び持帰り用時刻表の配付 ・沿線住宅へ最寄バス停及び路線全体時刻表、乗り案内、路線図をポスティング ・回覧板、広報等によるダイヤ改正告知、乗り案内、時刻表入手方法の案内を周知 ③年度初め(4月)のバス乗り方、時刻表等の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・上記②と基本同じ対応実施 ④時刻表等の案内(常時) <ul style="list-style-type: none"> ・HP及びFaxに加えGTFS対応を開始 ⑤沿線小学校等におけるバスの乗り方教室の開催 ⑥バスロケーションシステムの導入
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ①キロ当り経常費用上昇の抑制 <ul style="list-style-type: none"> ・少人数の管理体制維持による一般管理上昇の抑制 ・設備投資の抑制(車両及び車載機の長期使用等) ・効率的な勤務指定及び昇給額の抑制等による人件費の抑制 ・静鉄グループのスケールメリットを活かした廉価な軽油購入 ②エコドライブ取組強化期間の設定(1~4月) <ul style="list-style-type: none"> ・暖気運転の抑制、個人目標の設定等

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>(拠点) JR袋井駅ターミナル (バス停) 自社他系統および他社系統分岐バス停: 芝、浅羽支所、横須賀車庫前</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>(学校) 浅羽北小学校、浅羽中学校、笠原小学校、横須賀高校、横須賀小学校、大須賀中学校 (官公庁) 袋井市浅羽支所 (駅) JR袋井駅</p>

地域間幹線系統市町取組シート

様式3

市町名

森町

系統名	取組内容
秋葉線 (袋井駅前～遠州森町～気多)	<ul style="list-style-type: none"> ・今年度については、運行経費の一部負担を実施予定。また、町広報誌にて利用促進のPR、役場庁舎にて時刻表配布を実施した。 ・来年度については、運行経費の一部負担、利用促進のPR、役場庁舎にて時刻表配布を引き続き実施予定。 ・森町地域公共交通法定計画策定調査事業として、秋葉バスサービス(株)に協力いただき、利用者を対象とした利用者アンケートを実施。 ・森町公共交通利用券助成事業の対象利用券に、秋葉バスサービス(株)の定期券を新規に追加した。
秋葉中遠線 (袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	<ul style="list-style-type: none"> ・今年度については、運行経費の一部負担を実施予定。また、町広報誌にて利用促進のPR、役場庁舎にて時刻表配布を実施した。 ・来年度については、運行経費の一部負担、利用促進のPR、役場庁舎にて時刻表配布を引き続き実施予定。 ・森町地域公共交通法定計画策定調査事業として、秋葉バスサービス(株)に協力いただき、利用者を対象とした利用者アンケートを実施。 ・森町公共交通利用券助成事業の対象利用券に、秋葉バスサービス(株)の定期券を新規に追加した。

(*) 当該系統に対するMMなど利用促進に関する取組や金銭的負担等について具体的に記載

資料 2

協議事項

バス事業者単独での維持が困難な旨の申し出があったバス路線の現状（対象期間：R3.10/1～R4.9/30）及び申し出に対する対応方針について

番号	事業者名	路線名	系 統			運行距離(km)		運行回数 (1日あたり・往復回数)		利用者数 (人)	経常収益 (千円)	経常費用 (千円)	経常損益 (千円)	国庫補助額 (内定額)		市町補助予定額				路線の性質	申し出に対する対応方針 (事務局案)
			起 点	経由地	終 点	うち森町	平日	土日祝日	国					県	森町	浜松市	袋井市	掛川市			
1	秋葉バスサービス	秋葉線	袋井駅前	遠州森町	気 多	43.5	20.06	8.0	4.0	88,809	17,453	62,736	△ 45,283	5,664	5,664	15,658	12,520	5,776	0	秋葉線は、主に、森町内外の教育機関への通学に利用されている路線であり、通勤・通院・買い物等にも利用されている。	秋葉線は、生活交通確保の上で重要な役割を担っているため、運行経費の欠損額を補助し、系統を維持していく。
2	"	秋葉中遠線	袋井駅前	袋井市民病院	遠州森町	13.0	5.6	20.0	15.0	121,758	26,409	52,889	△ 26,480	3,826	3,826	7,983	0	10,844	0	秋葉中遠線は、主に、森町内外の教育機関への通学に必要なとなっている路線であり、通勤・通院・買い物等にも利用されている。	秋葉中遠線は、生活交通確保の上で重要な役割を担っているため、運行経費の欠損額を補助し、系統を維持していく。
3	"	"	袋井駅前	森町病院	遠州森町	14.5	7.1	4.0	0.0	37,665	7,800	8,469	△ 669	0	0	327	0	341	0		
4	"	"	袋井駅前	横手橋	遠州森町	12.0	5.6	1.5	2.0	10,260	2,321	4,387	△ 2,066	0	0	964	0	1,101	0		
5	"	"	遠州森町	袋井駅前	大東支所	30.7	5.6	1.5	0.0	14,337	3,293	6,724	△ 3,431	0	0	625	0	1,732	1,072		

注1 千円未満切り捨て

注2 秋葉中遠線の2番の系統については、国庫補助申請の都合上、副系統（イオン・パティオ経由）を含む

注3 国庫補助系統（番号1,2）については、令和6年度（令和5年10月～令和6年9月運行）、令和7年度（令和6年10月～令和7年9月運行）、令和8年度（令和7年10月～令和8年9月運行）の3年間における申し出となっている

協議事項

市町が自主運行バスとして運行する旨の申し出があったバス路線の現状（対象期間：R4.4/1～R5.3/31）及び申し出に対する対応方針について

番号	事業者名	路線名	運行系統			運行距離(km)		運行回数 (1日あたり・往復回数)			利用者数 (人)	経常収益 (千円) ※見込み値	経常費用 (千円) ※見込み値	経常損益 (千円) ※見込み値	市町補助予定額 ※見込み値					路線の性質	申し出に対する対応方針 (事務局案)
			起 点	経 由 地	終 点	うち森町	平日	土日祝日	森町	浜松市					袋井市	掛川市	磐田市				
1	森 町 袋井市 磐田市	磐田線	遠州森町	森山入口	磐田駅前	21.7	6.7		3	0	18,704	6,202	10,299	△ 4,097	1,145	0	906	0	1,658	磐田線は、主に、磐田市及び森町の高校に通う生徒の通学に利用されている路線であり、通勤・通院にも利用されている。	磐田線は、生活交通確保の上で重要な役割を担っているため、運行経費の欠損額を補助し、系統を維持していく。
2	”	”	遠州森町	森町病院	磐田駅前	22.0	7.0		2	0	14,045	2,162	6,961	△ 4,799	1,466	0	1,110	0	2,032		
														森町							
3	森 町	吉川線	森町病院	元開橋	落 合	14.9 / 14.0	14.9 / 14.0		6	6.5	4,358	1,154	7,356	△ 6,202	6,202					吉川線は、主に、小学生の通学に利用されている路線であり、通院・買い物・観光にも利用されている。	吉川線は、生活交通確保の上で重要な役割を担っているため、系統を維持していく。
4	”	”	遠州森町	アクティ森	落 合	11.1	11.1		1.5	0	34	13	20	△ 7	7						
5	”	大河内線	森林組合	三 倉	下 島	10.2	10.2		5.5	0	4,010	503	4,630	△ 4,127	4,127					大河内線は、主に、小中学生の通学に利用されている路線であり、通院にも利用されている。	大河内線は、生活交通確保の上で重要な役割を担っているため、系統を維持していく。
6	”	大河内線	森林組合	三 倉	開郷	8.1	8.1		1	0	554	141	1,300	△ 1,159	1,159						

注1 千円未満切り捨て

注2 吉川線及び大河内線については、定時運行分とデマンド運行分を合計した数値

注3 自主運行バスについては、県補助あり（R4年度分 吉川線 1,533千円、大河内線 1,127千円、磐田線 1,059千円）

掛川市原田地区における自家用有償旅客運送者の更新手続き（案）について

1 趣 旨

掛川市の原田地区で運行実施している自家用有償旅客運送者登録について、有効期間満了に伴う更新手続きを行うにあたり、運行目的地に森町の病院及び商業施設が含まれている。施設の住所地である森町地域公共交通会議でも運行に関する協議を行う必要があるため、掛川市地域公共交通会議事務局（掛川市都市政策課）の申し出により協議するものである。

2 登録有効期間の満了日・運行概要

- ・有効期間の満了日・・・令和 5 年 4 月 29 日
- ・運行形態・・・道路運送法 79 条による「公共交通空白地有償運送」
- ・運行主体・・・原田地区まちづくり協議会
- ・利用対象・・・掛川市原田地区住民
- ・目的地・・・A 近隣指定駅
B 原田地区内及び隣接する地区内の医院・買い物施設等
C 原田地区外及び隣接する地区外の指定医院等（※75 歳以上に限定）
- ・会 費・・・年間 1,200 円
- ・利用料金・・・200 円、500 円、1,000 円
- ・使用車両・・・普通乗用車（10 人乗りハイエース）
- ・運 行 日・・・火・木・金曜日

3 スケジュール

- ・掛川市地域公共交通会議協議（令和 4 年 12 月 27 日）
 - ・森町地域公共交通会議協議（令和 5 年 1 月 24 日）
 - ・運輸支局へ申請（令和 5 年 3 月）
- ※更新後の予定有効期間は、満了の日の翌日から 3 年間の予定

原田地区生活支援車 運行概要

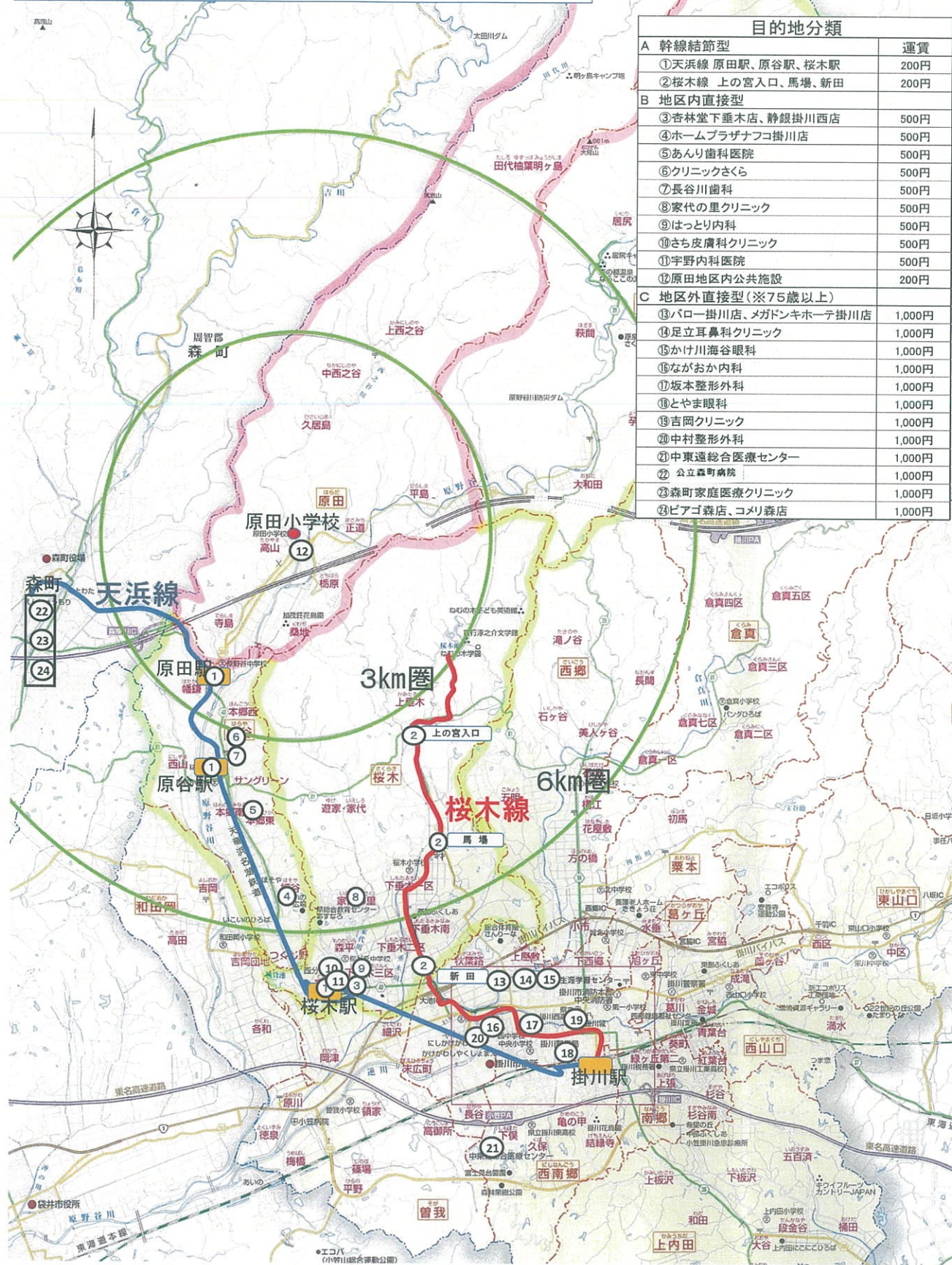
1. 運行形態 道路運送法 79 条による「公共交通空白地有償運送」
2. 運行主体 原田地区まちづくり協議会
3. 車 両 普通自動車 (10 人乗り 1 台)
4. 登録対象要件 ① 原田地区に住所を有する者
② 地区外目的地に限り、75 歳以上
5. 会 費 年間 1, 200 円
6. 運行内容 (目的地、料金、運行日時)

A. 幹線結節型			
①天浜線原田駅、原谷駅、桜木駅	200円	火・木曜日	14 時まで
②桜木線 上の宮入口、馬場、新田			

B. 地区内直接型			
③杏林堂下垂木店、静銀掛川西店	500円	金曜日	14 時まで
④ホームプラザナフコ掛川店			
⑤あんり歯科医院			
⑥クリニックさくら			
⑦長谷川歯科			
⑧家代の里クリニック			
⑨はっとり内科			
⑩さち皮膚科クリニック			
⑪宇野内科医院			
⑫原田地区内公共施設		200円	

C. 地区外直接型(※75歳以上)			
⑬バローオカノ掛川店、メガドンキ掛川店	1,000 円	金曜日	14 時まで
⑭足立耳鼻科クリニック		火・木曜日	
⑮かけ川海谷眼科			
⑯ながおか内科			
⑰坂本整形外科			
⑱とやま眼科			
⑲吉岡クリニック			
⑳中村整形外科			
㉑中東遠総合医療センター			
㉒公立森町病院(森町)			
㉓森町家庭医療クリニック(森町)			
㉔ピアゴ森店、コメリ森店(森町)		金曜日	

原田目的地一覧



目的地分類	
A 幹線結節型	運賃
① 天浜線 原田駅、原谷駅、桜木駅	200円
② 桜木線 上の宮入口、馬場、新田	200円
B 地区内直接型	
③ 杏林堂下垂木店、静銀掛川西店	500円
④ ホームプラザナフコ掛川店	500円
⑤ あんり歯科医院	500円
⑥ クリニックさくら	500円
⑦ 長谷川歯科	500円
⑧ 家代の里クリニック	500円
⑨ はっとり内科	500円
⑩ さち皮膚科クリニック	500円
⑪ 宇野内科医院	500円
⑫ 原田地区内公共施設	200円
C 地区外直接型(※75歳以上)	
⑬ パロー掛川店、メガドンキホーテ掛川店	1,000円
⑭ 足立耳鼻科クリニック	1,000円
⑮ かけ川海谷眼科	1,000円
⑯ ながおか内科	1,000円
⑰ 坂本整形外科	1,000円
⑱ とやま眼科	1,000円
⑲ 吉岡クリニック	1,000円
⑳ 中村整形外科	1,000円
㉑ 中東遠総合医療センター	1,000円
㉒ 公立森町病院	1,000円
㉓ 森町家庭医療クリニック	1,000円
㉔ ビアゴ森店、コメリ森店	1,000円

森町地域公共交通法定計画の策定について

「森町の公共交通を取り巻く現状と課題」

目次

公共交通を取り巻く現状と課題	1
1. 地域の特性.....	1
1.1 位置等.....	1
1.2 人口動態.....	2
1.3 通勤・通学流動.....	7
1.4 観光流動.....	9
1.5 自家用車の保有状況.....	10
1.6 施設の立地状況.....	11
2. 公共交通の実態把握.....	13
2.1 町内公共交通の運行状況.....	13
2.2 公共交通空白地域の状況.....	24
3. アンケート調査.....	25
3.1 町民アンケート調査.....	25
3.2 公共交通利用者アンケート.....	27
3.3 高校生アンケート.....	28
4. 交通事業者ヒアリングのとりまとめ.....	30
5. 公共交通を取り巻く現状・課題の整理.....	31

公共交通を取り巻く現状と課題

1. 地域の特徴

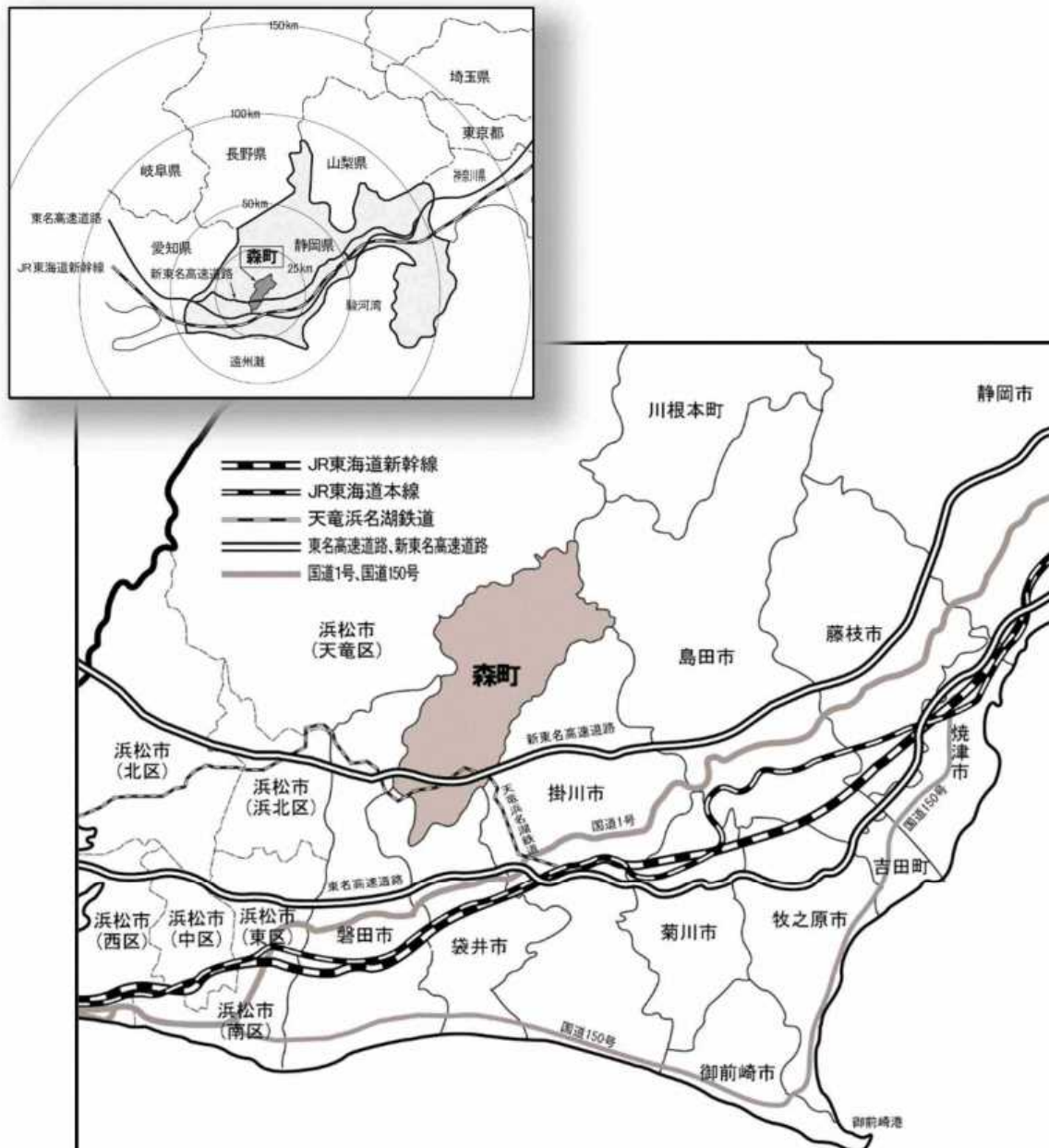
1.1 位置等

本町は、静岡県西部の中東遠地域北部に位置し、北西は浜松市天竜区、南西は磐田市、北東は島田市、南東は掛川市、南は袋井市と接している。

町域は東西約 13 km、南北約 24 kmと南北に長く、面積は 133.91 km²となっている。

静岡市から約 60 km、浜松市から約 25 kmに位置している。

地形は赤石山脈に属し、町域の約 70%を山林が占めている。二級河川太田川が町を南北に流れ、町中心部から南部にかけて太田川流域に平野部が広がり、市街地や田園を形成している。町北部の山間部には、河川沿いの限られた山あいの平坦地に集落地が点在している。



1.2 人口動態

(1) 人口推移および人口推計

本町の人口は減少傾向にあり、令和2年では17,457人となっている。

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、2045年には12,636人まで減少（約3割減）することが予測されている。加えて、75歳以上人口の割合は増加する見込みである。

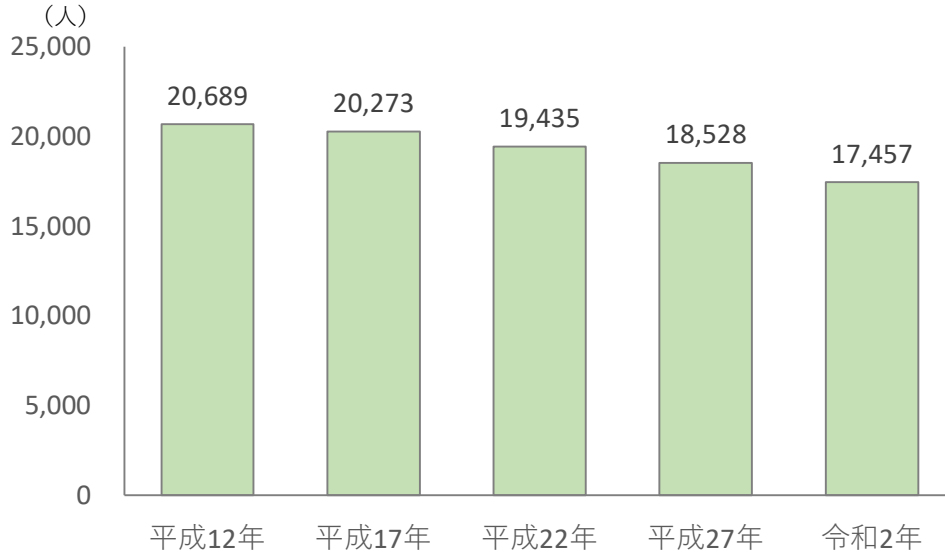


図 人口推移

資料：国勢調査

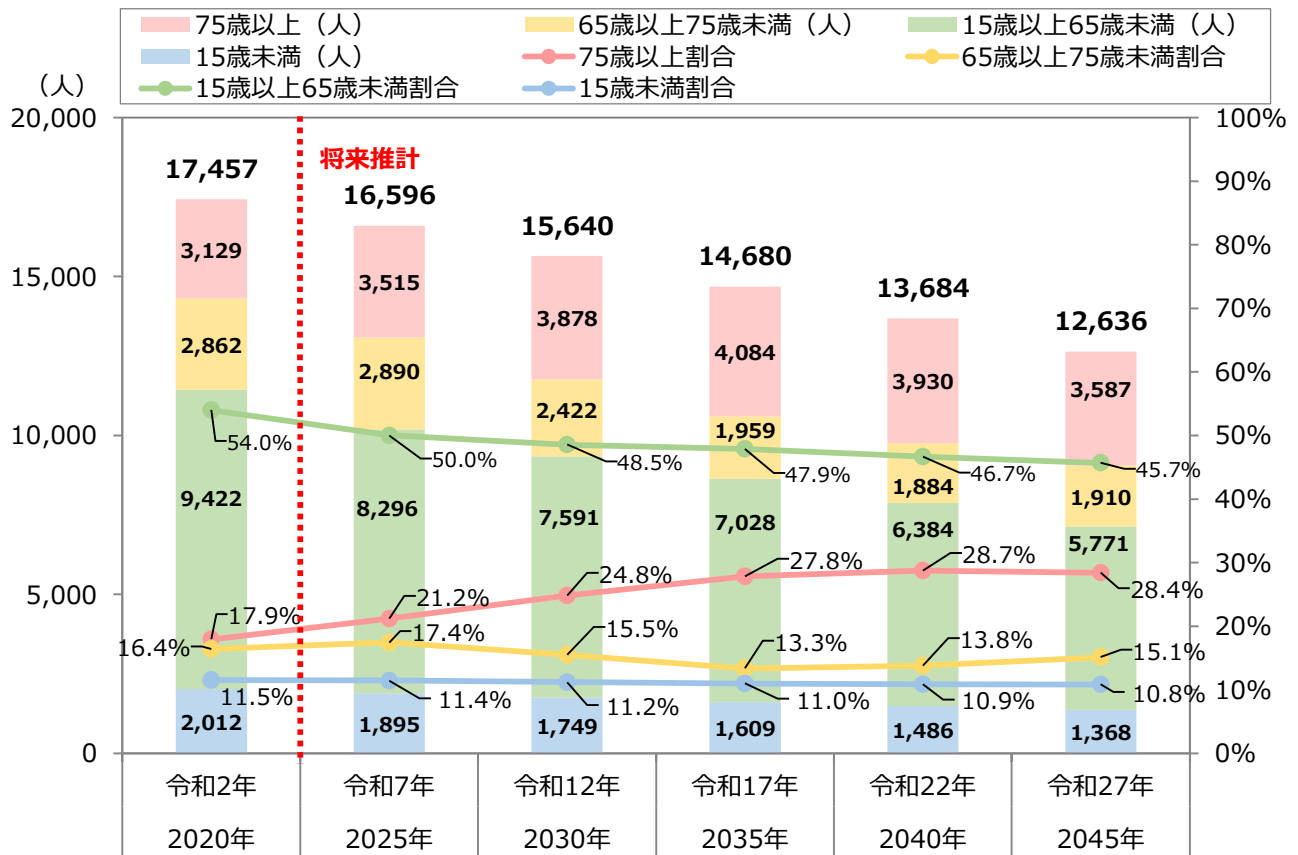


図 将来人口推計

資料：令和2年は国勢調査、令和7年以降は平成30年国立社会保障・人口問題研究所の推計値

(2) 年齢別人口

年齢別人口を見ると、65歳以上の人口は増加傾向にあり、令和2年では6,203人、割合で見ると34.50%となっている。

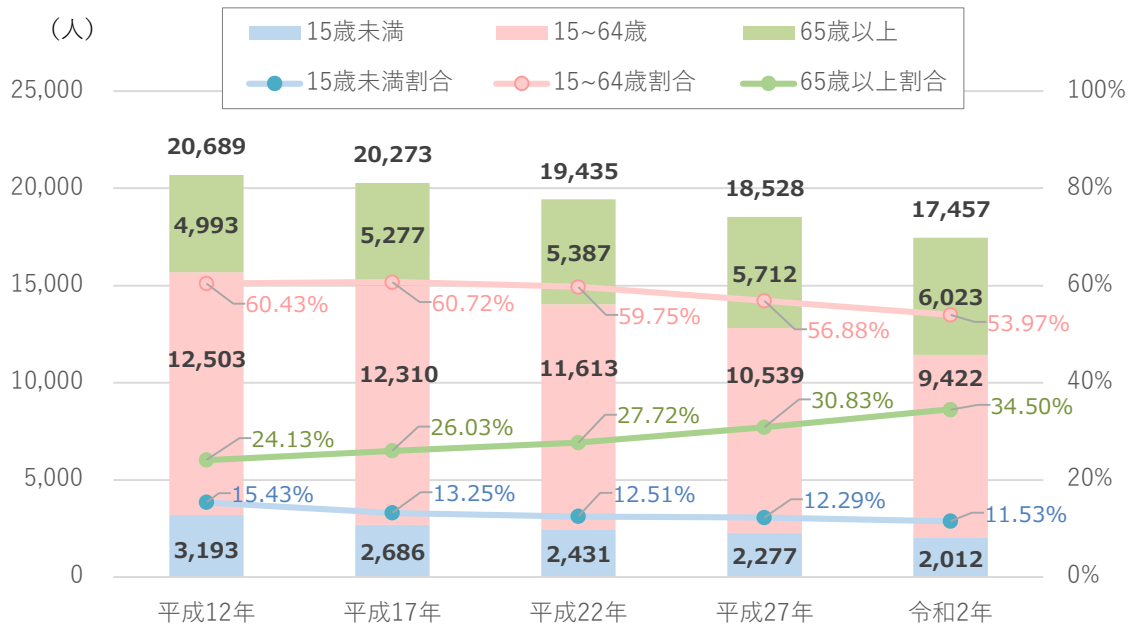


図 年齢別人口

資料：国勢調査

(3) 地区別人口

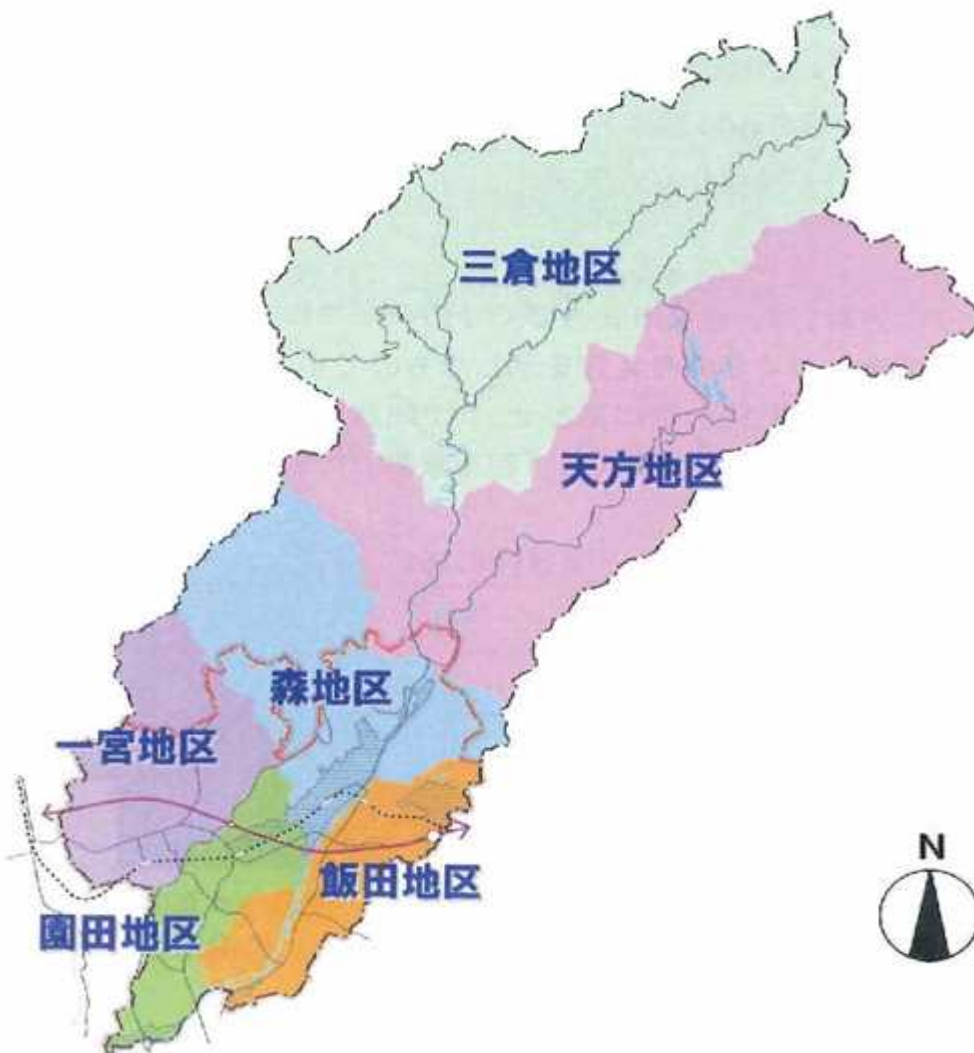
地区別人口を見ると、令和2年で森地区が6,548人と最も多く、森地区に最も人口が集中している。次いで、園田地区、飯田地区にも一定程度の人口集中がみられる。

一方で、三倉地区や天方地区の山間部では、人口が600人～1,000人程度と比較的少なくなっており、減少率も大きい。

表 地区別人口

地区	人口					増減率 H12-R2
	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年	
森地区	7,648	7,663	7,193	6,876	6,548	-14.4%
一宮地区	1,991	1,905	1,891	1,869	1,779	-10.6%
園田地区	4,018	3,920	3,951	3,823	3,647	-9.2%
飯田地区	4,272	4,249	4,122	3,966	3,789	-11.3%
三倉地区	1,239	1,072	943	801	661	-46.7%
天方地区	1,521	1,464	1,335	1,193	1,033	-32.1%

資料：国勢調査（小地域集計）



(4) 人口分布

人口分布を見ると、町内の南側に人口が集中しており、特に中心拠点である遠州森駅周辺に人口集積がみられる。

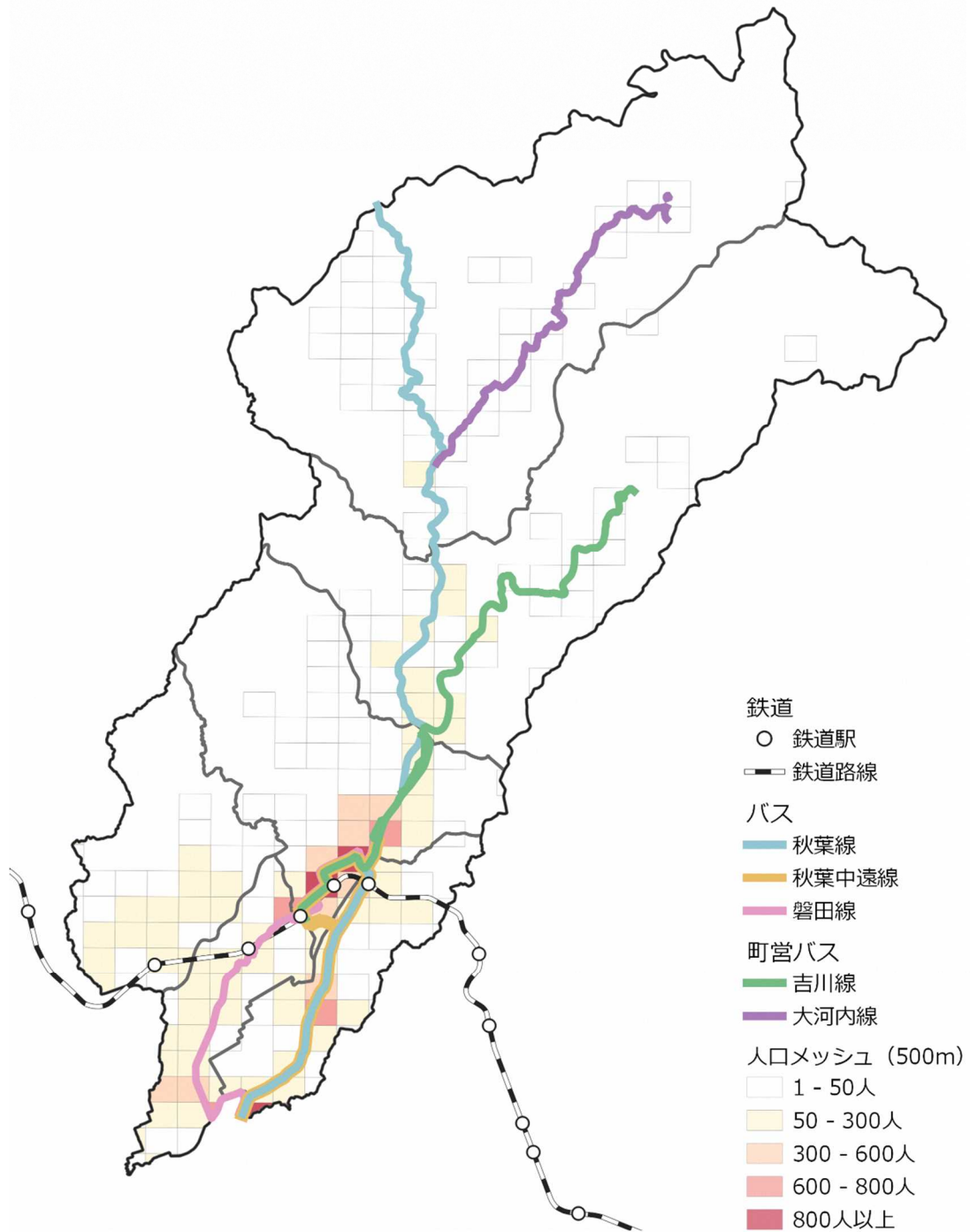


図 人口分布

(5) 世帯数

世帯数は増加傾向にあり、令和2年で6,235世帯と、平成27年と比べて約100世帯増加している。一方、一世帯当たりの人口はゆるやかな減少傾向にあり、令和4年で2.80人/世帯となっている。

高齢単身世帯数をみると、増加傾向にあり、令和2年時点で705世帯となっていることから、今後、公共交通サービスの必要性は高まることが考えられる。

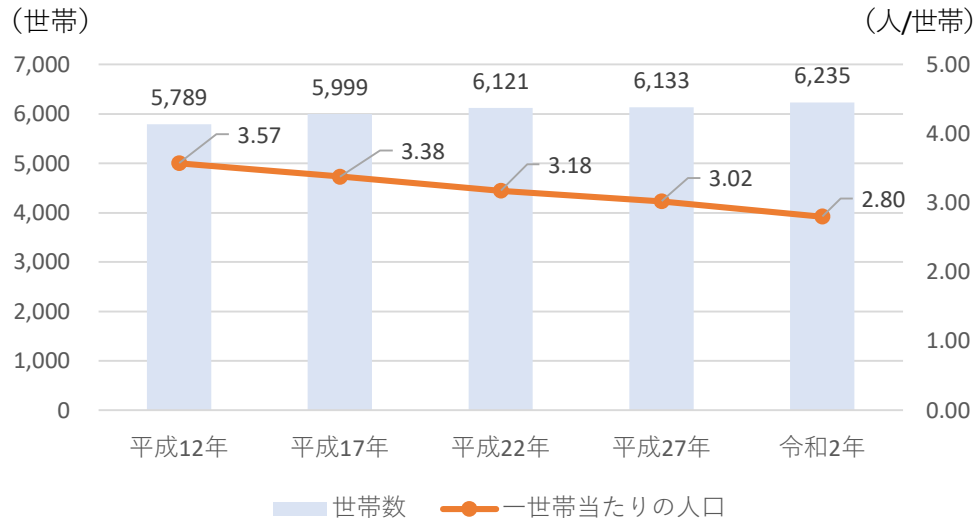


図 世帯数

資料：国勢調査

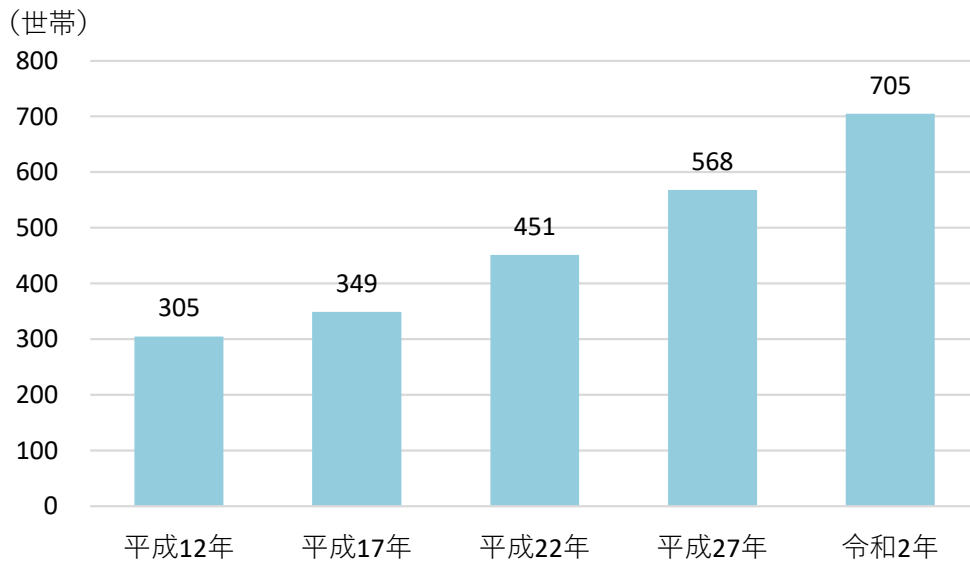


図 高齢単身世帯数

資料：国勢調査

1.3 通勤・通学流動

(1) 通勤流動

通勤流動を見ると、森町内での通勤（4,478人）が最も多い。町外の流動は、袋井市（3,503人）・磐田市（2,261人）・掛川市（1,932人）・浜松市（1,755人）の流動が多い。

平成27年の流動と比較すると、大きな変化は見られない。

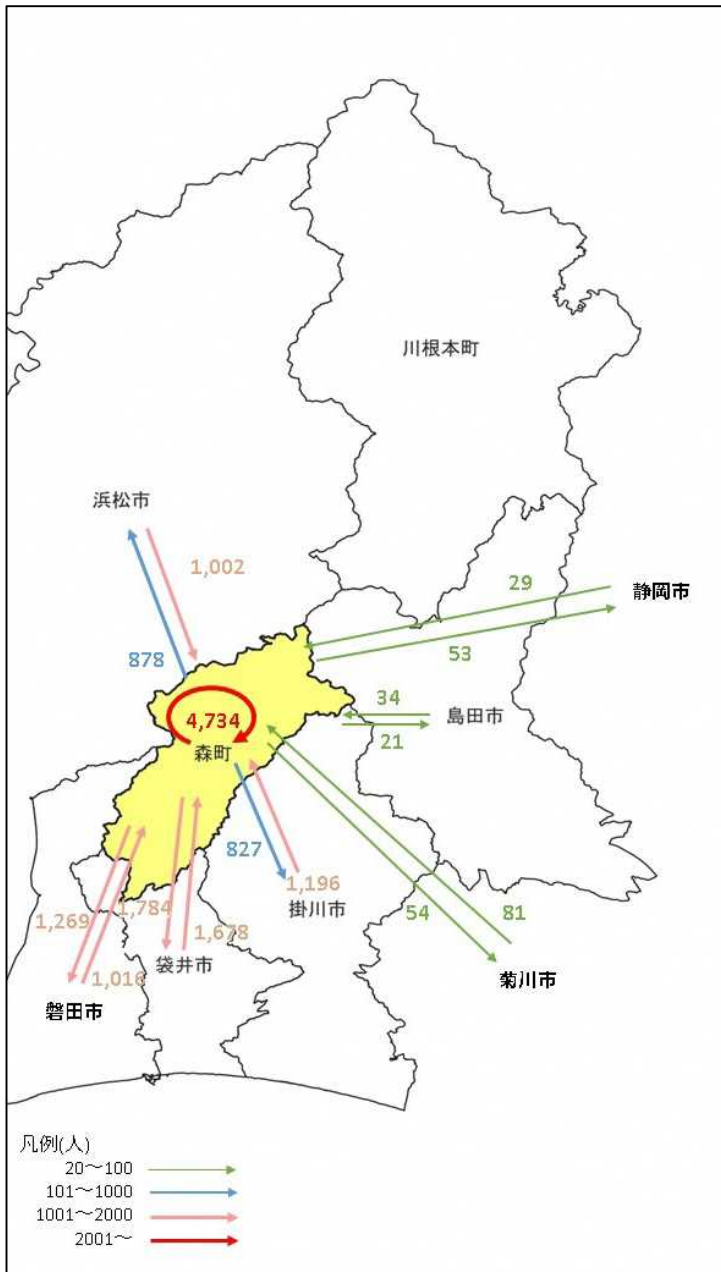


図 通勤流動（平成27年）

（※20人以上）

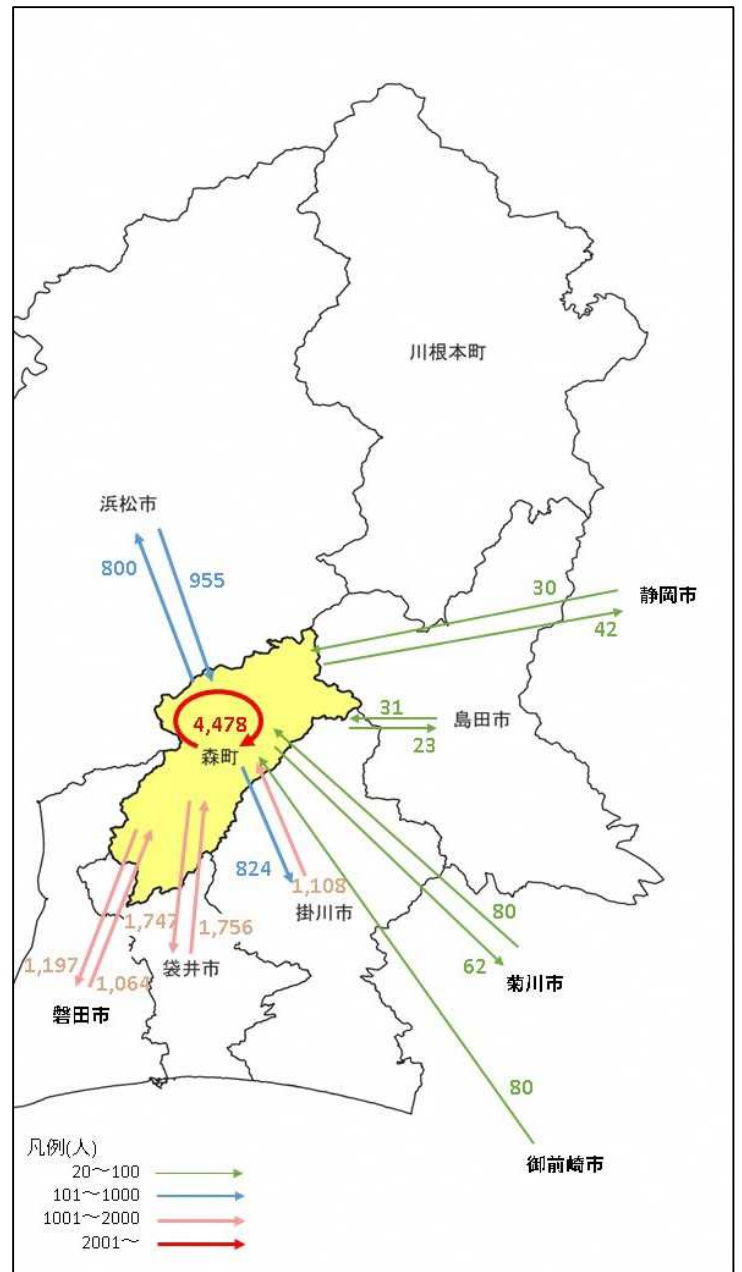


図 通勤流動（令和2年）

（※20人以上）

資料：国勢調査

(2) 通学流動

通学流動を見ると、袋井市（290人）、掛川市（240）、森町内（207人）の通学が多く、浜松市（128人）との流動も多く見られる。

平成27年の流動と比べると、大きな変化は見られない。

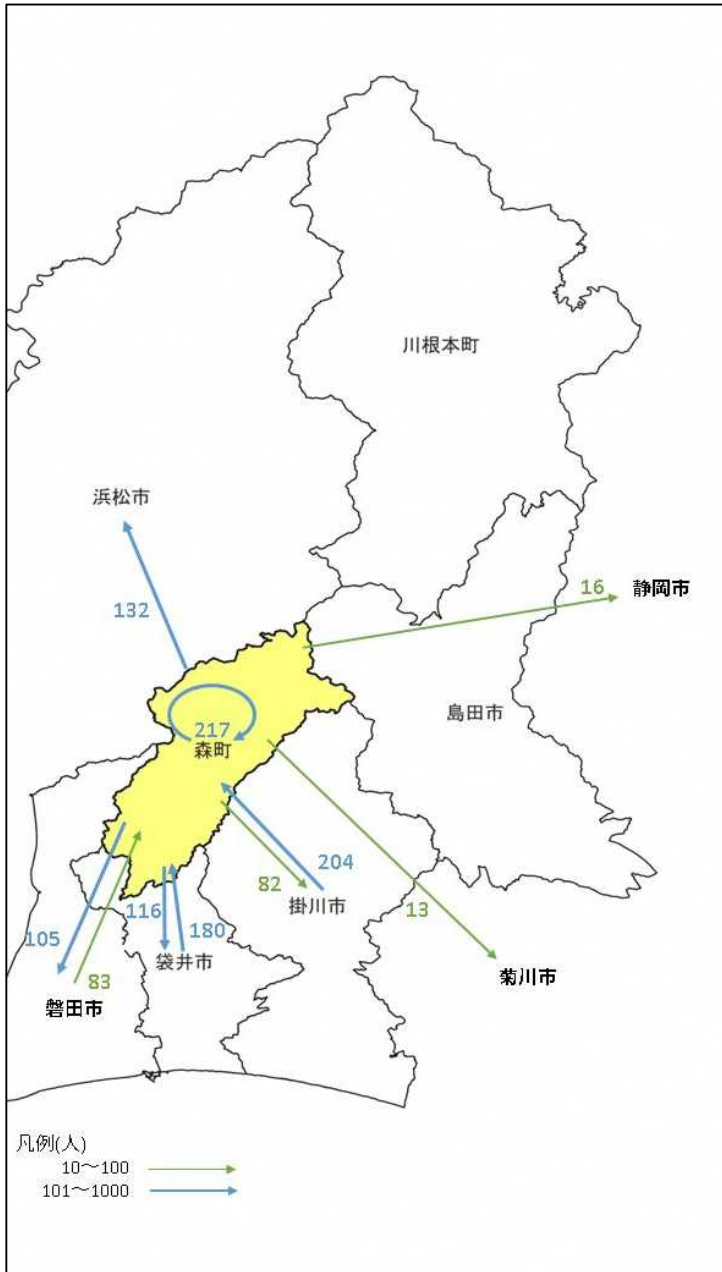


図 通学流動（平成27年）
（※10人以上）

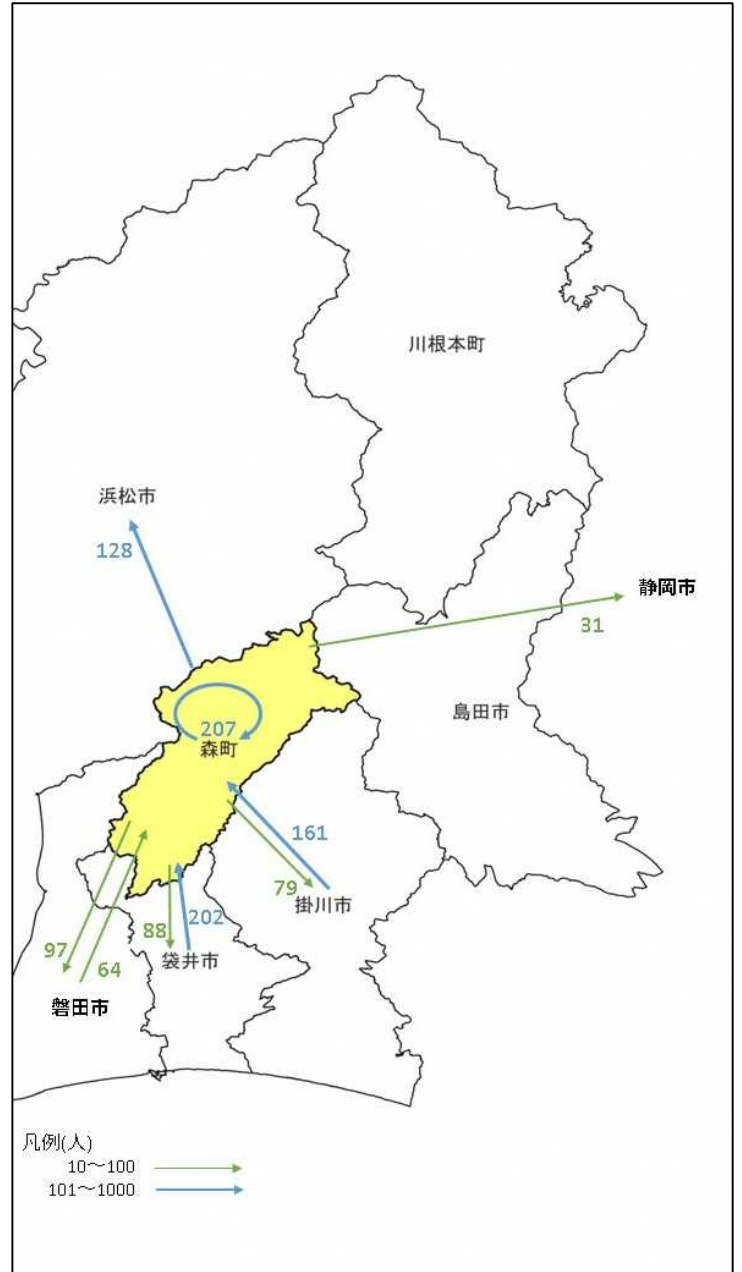


図 通学流動（令和2年）
（※10人以上）

資料：国勢調査

1.4 観光流動

(1) 観光入込客数の推移

観光入込客数をみると、令和元年度まではおおむね横ばいに推移しているが、令和元年度から令和2年度にかけては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、1,059,000 人から591,000 人と大きく減少している。

新型コロナウイルス感染症流行前は、約 110 万人程度を推移している。

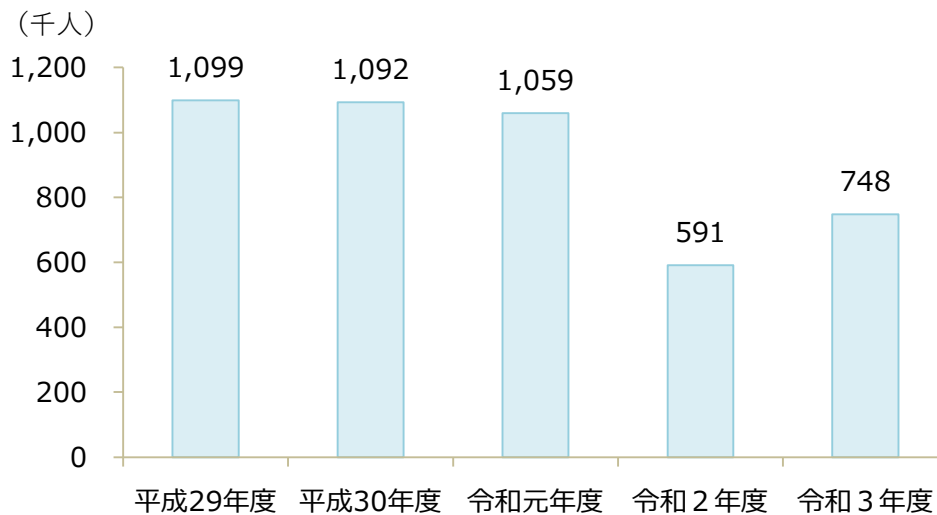


図 観光入込客数

資料：町提供資料

(2) 施設別観光入込客数

施設別観光入込客数をみると、「小國神社」が最も多い。その他には、「アクティ森」「極楽寺」への来訪も見られる。

表 施設別観光入込客数

施設名/年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
極楽寺	19,550	19,650	18,650	14,550	13,450
小國神社	861,000	861,000	860,000	520,000	665,000
大洞院	16,100	12,100	11,200	3,690	3,000
蓮華寺	13,900	15,250	15,250	8,520	8,850
アクティ森	84,148	77,940	75,343	33,289	39,745
香勝寺	15,770	19,410	10,080	5,615	5,985
歴史民俗資料館	2,917	2,359	2,606	2,076	2,198

資料：町提供資料

1.5 自家用車の保有状況

(1) 自家用車の保有数

自家用車の保有数は概ね横ばいであり、令和4年時点では11,427台となっている。

1世帯当たりの保有台数は、令和4年時点で1.84台/世帯であり、一世帯当たりの自家用車依存率は県内市町で1位と高い状況である。

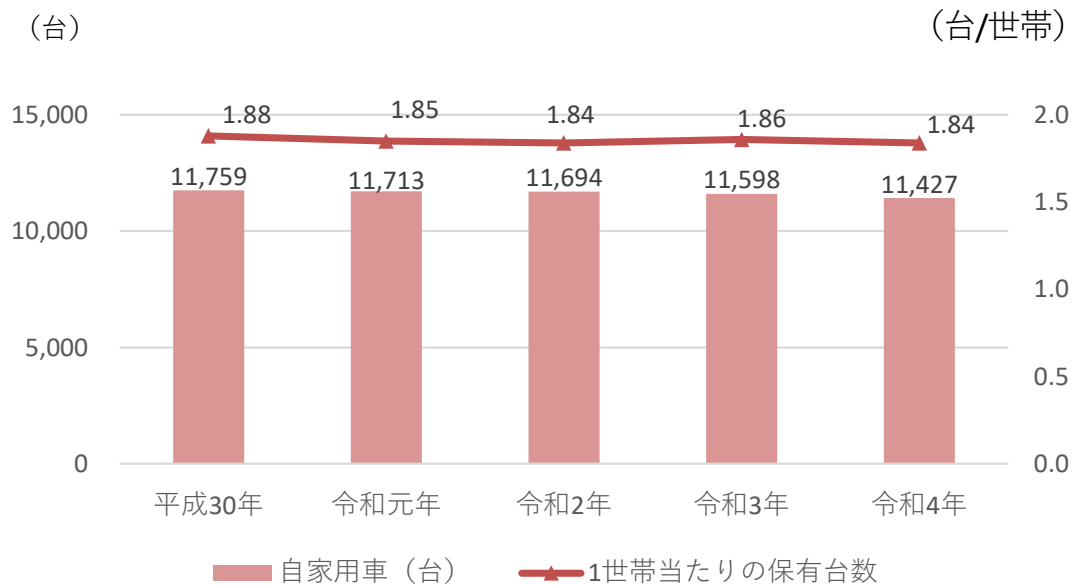


図 自家用車保有台数

資料：静岡県自動車保有台数調査

(2) 運転免許の保有数

運転免許の保有数は、全体で12,568人であり、そのうち65歳以上の高齢者は4,254人となっており、免許保有者の3分の1以上が65歳以上の高齢者となっている。

表 運転免許の保有数

全体 (人)	男女別内訳		その内65歳以上の高齢者		
	男	女	全体	男	女
12,568	6,681	5,887	4,254	2,334	1,920

資料：町提供資料（令和4年8月1日現在）

1.6 施設の立地状況

生活関連施設（商業・医療・公共）は、特に遠州森駅周辺に集積している。
山間部においては観光施設の立地が多く、商業施設・医療施設は極めて少ない。

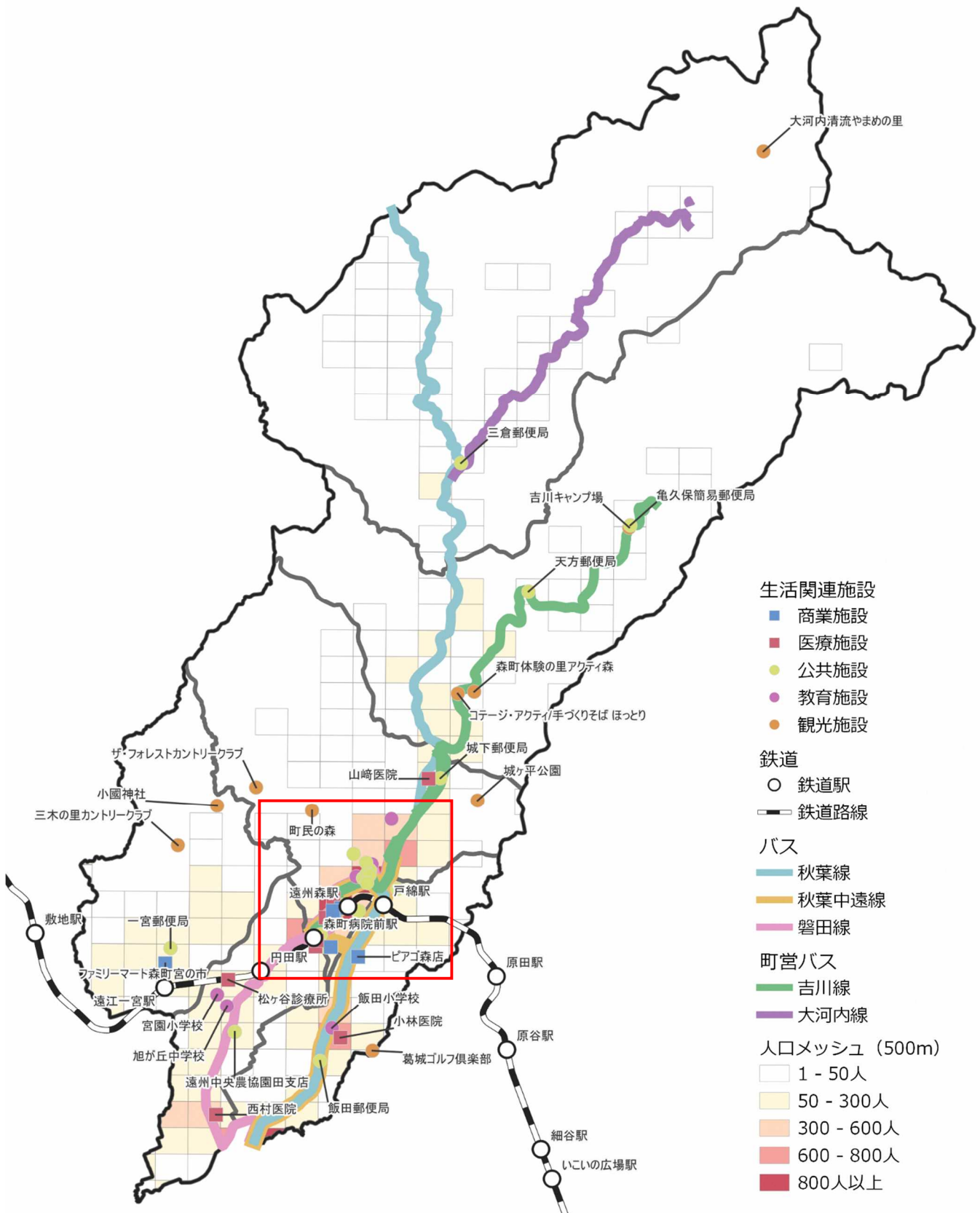


図 施設の立地状況

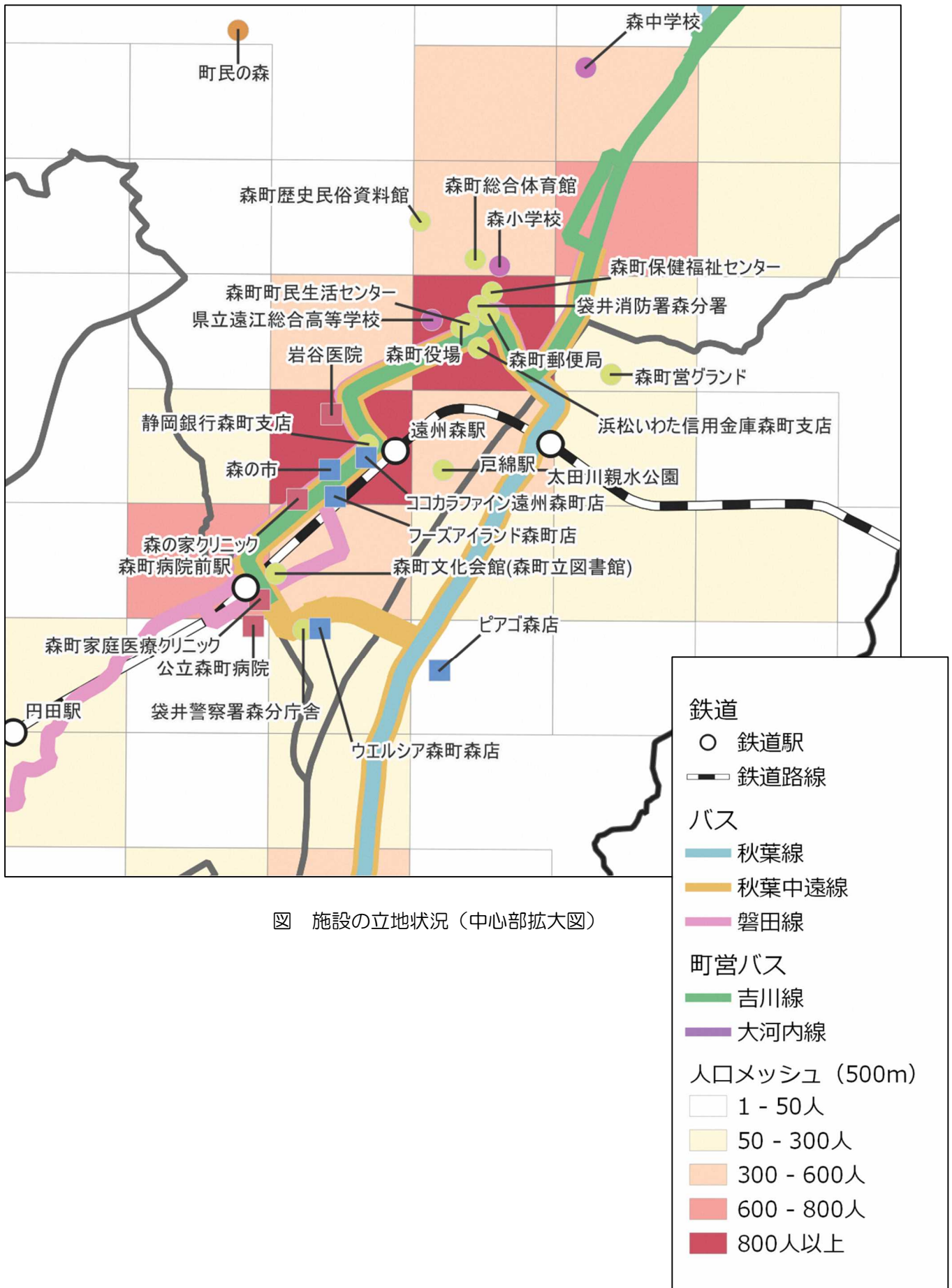


図 施設の立地状況（中心部拡大図）

2. 公共交通の実態把握

2.1. 町内公共交通の運行状況

(1) 公共交通ネットワーク

鉄道は、天竜浜名湖鉄道(株)により、天竜浜名湖線が運行されており、町内には戸綿駅、遠州森駅、森町病院前駅、円田駅、遠江一宮駅の5駅が設置されている。

民間路線バスは、秋葉バスサービス(株)により、秋葉線、秋葉中遠線の2路線が運行されている。

自主運行バスは、事業者撤退路線を引き継ぎ、磐田線、大河内線、吉川線の3路線を運行している。そのうち、大河内線・吉川線は町営バス、磐田線は磐田市・袋井市との共同のもと、秋葉バスサービス(株)により運行されている。

患者バスは、町が無医地区の住民の医療の確保を図ることを目的に、大河内線、大久保線、一宮線を運行している。

その他、森移動支援調整センターで、町民が自家用車を用いて運転手となるボランティア移動支援が令和元年度4月より町全域で実施されている。

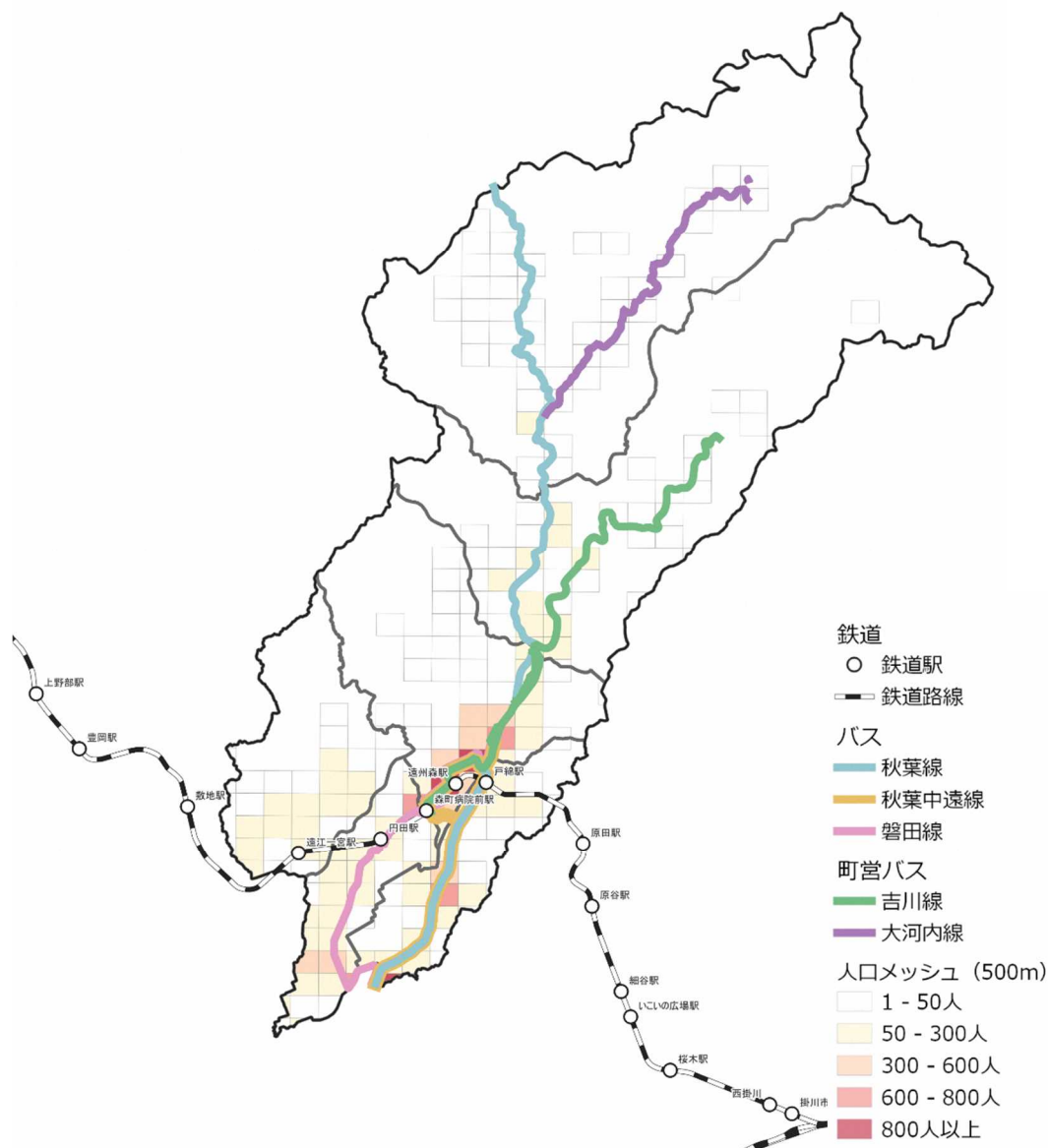


図 公共交通ネットワーク

(2) 運行状況

鉄道は天竜浜名湖鉄道㈱により、天竜浜名湖線が運行されている。

民間路線バスは、秋葉バスサービス㈱により、秋葉線、秋葉中遠線の2路線が運行されている。

自主運行バスは、秋葉バスサービス㈱により磐田線が運行されている。

患者バスは、森町病院により、大河内線、大久保線、一宮線が運行されている。

タクシーは、令和4年度にタクシー事業者が1社廃業したため、町内に営業所はないものの、袋井タクシー、袋井交通、掛川タクシー、遠鉄タクシーにより運行されている。

ボランティア移動支援は、運転手として15名が登録されている(令和4年11月1日現在)。

表 路線一覧

運行体系	事業者等	路線名	運賃	区間
鉄道	天竜浜名湖鉄道株式会社	天竜浜名湖線	対距離制	掛川駅～新所原駅
民間 路線バス	秋葉バスサービス㈱	秋葉線	対距離制	袋井駅前～気多
		秋葉中遠線	対距離制	大東支所～遠州森町
自主運行バス (町営バス)	森町 (㈱アマガタ)	吉川線	大人200円 小人100円 幼児100円	①落合～元開橋
			大人200円 小人100円 幼児100円	②元開橋～森町病院
	森町 (NPO法人やまゆり三倉)	大河内線	大人200円 小人100円 幼児100円	森林組合前～下島
自主運行 バス	森町・磐田市・袋井市 (秋葉バスサービス㈱)	磐田線	対距離制	遠州森町～磐田駅前
患者バス	森町 (森町病院)	大河内線	無償	大河内～森町病院
		大久保線	無償	田能～森町病院
		一宮線	無償	伏間(三叉路)～森町病院
タクシー	袋井タクシー(株) 袋井交通(株) 掛川タクシー(株) 遠鉄タクシー(株)	-	対距離制	町内全域
ボランティア 移動支援	もり移動支援調整センター (森町社会福祉協議会) 運転手は一般ボランティア	-	無償	町内全域

(3) 利用状況

全体の利用者数の推移をみると、年度ごとに増減はみられるものの、民間路線バス、患者バスは減少傾向にあり、自主運行バスは増加傾向にある。

これらのうち、令和元年度から令和2年度については新型コロナウイルス感染症拡大による減少要因や令和2年度に町内の中学校、令和3年度に町内の小学校の学校統廃合によるバス通学利用者の増加要因がある。

利用者数が最も多いのは秋葉中遠線であり、令和3年度で183,168人となっており、次いで秋葉線の79,191人である。一方、利用者数が最も少ないのは患者バス一宮線であり、令和3年で5人となっている。

平成29年度から令和3年度の増減率を見ると、最も増加しているのは町営バス大河内線の131.44%となっている。一方、患者バスは減少が大きく、中でも一宮線では-93.06%となっている。

表 年度別利用者数の推移

区分	路線名	利用人数（人）					H29-R3の増減率
		平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
民間路線バス	秋葉線	101,760	95,633	87,146	78,480	79,191	-22.18%
	秋葉中遠線	236,678	245,677	260,872	198,635	183,168	-22.61%
自主運行バス (町営バス)	吉川線	3,661	3,603	3,704	3,353	5,552	51.65%
	大河内線	1,988	2,353	2,549	3,571	4,601	131.44%
自主運行バス	磐田線	19,593	21,050	24,334	31,427	31,082	58.64%
患者バス	大河内線	1,066	710	575	513	390	-63.41%
	大久保線	1,126	991	754	653	583	-48.22%
	一宮線	72	70	13	4	5	-93.06%

資料：町提供資料

① 鉄道

一日当たりの駅乗降者数を見ると、遠州森駅での利用が令和3年度で582人と最も多く、戸綿駅においても一定程度の利用が見られる。

これらについては、主に遠州森駅は通勤や遠江総合高校への通学、戸綿駅は通勤や通学等に利用されているためと考えられる。

一方で、遠江一宮駅、森町病院前駅、円田駅の乗降者数は少なく100人/日未満となっている。

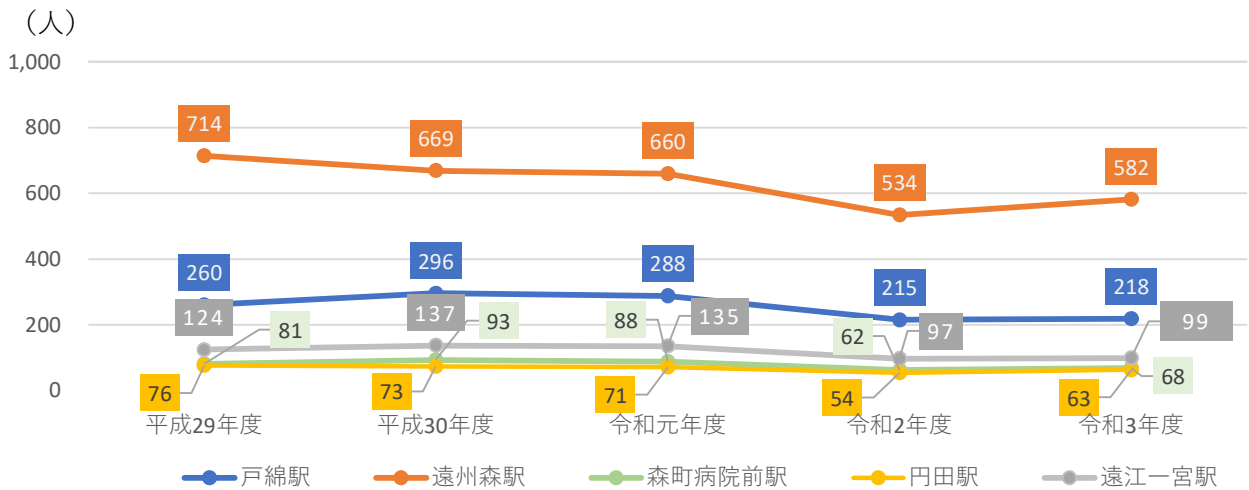


図 一日当たりの駅乗降者数

資料：町提供資料

表 一日当たりの駅乗降者数

駅名	利用人数（人）				
	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
戸綿駅	260	296	288	215	218
遠州森駅	714	669	660	534	582
森町病院前駅	81	93	88	62	68
円田駅	76	73	71	54	63
遠江一宮駅	124	137	135	97	99

資料：町提供資料

② 民間路線バス

秋葉中遠線は、令和元年度まで増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度より大きく減少に転じており、令和3年度の利用者は183,168人となっている。ピーク時である令和元年と現在を比較するとの利用者数は77,704人減少している。

秋葉線は、平成29年度から減少傾向にあり、令和2年度及び令和3年度の小中学校統廃合による増加要因もあったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和3年度で79,191人となっている。

秋葉バスサービス(株)では、バスロケーションシステムが導入され、遠州森町バス停ロータリー内では、運行時刻表のデジタルサイネージが設置されている。

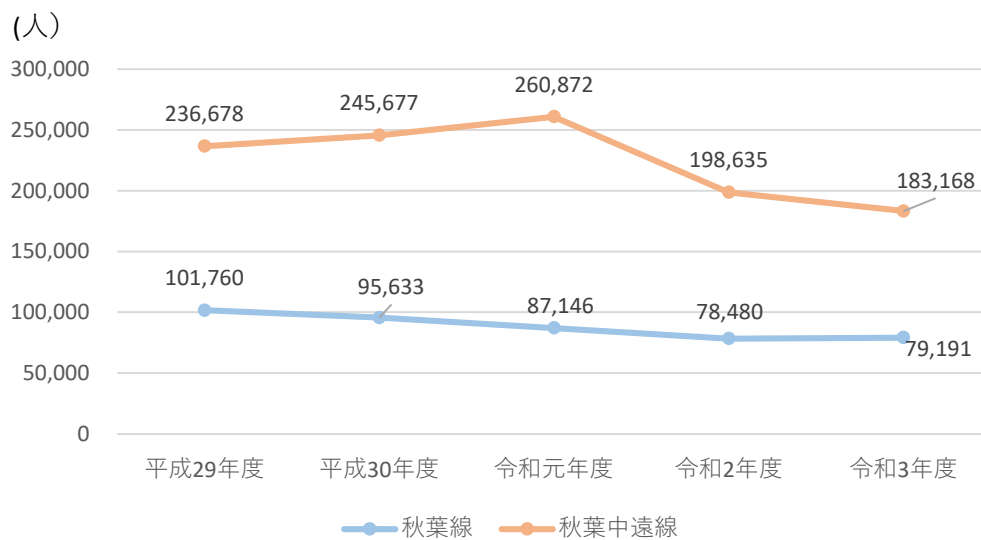


図 利用者数の推移

資料：町提供資料



写真 バスロケーションシステム



写真 デジタルサイネージ

③ 町営バス

a. 吉川線

吉川線は、一部デマンド運行の利用者が多く、令和3年度で5,495人となっている。定時運行及び定時デマンド運行は、系統・ダイヤの見直しにより減少している。

令和2年度及び令和3年度の小中学校統廃合によりバス通学の児童生徒が増え、令和3年度の利用者全体の約7割が児童生徒の通学である。

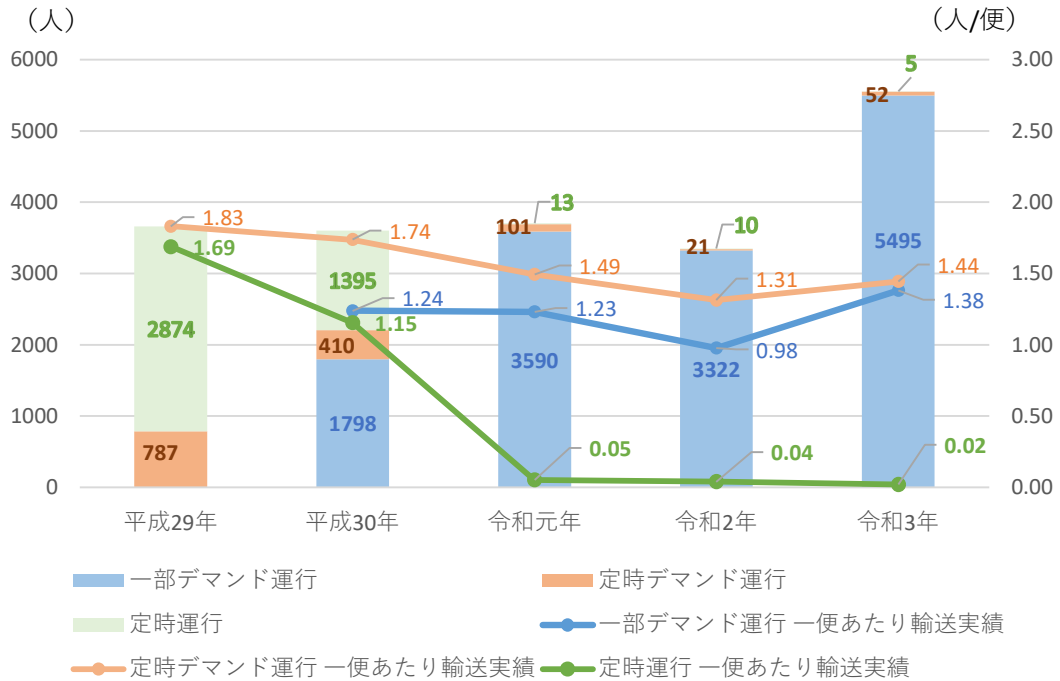


図 利用状況

資料：町提供資料

b. 大河内線

大河内線の利用状況を見ると、利用者は定時運行が定時デマンド運行よりも多く、令和3年度で3,829人となっている。

令和2年度及び令和3年度の小中学校統廃合によりバス通学の児童生徒が増え、令和3年度の利用者全体の約9割が児童生徒の通学である。

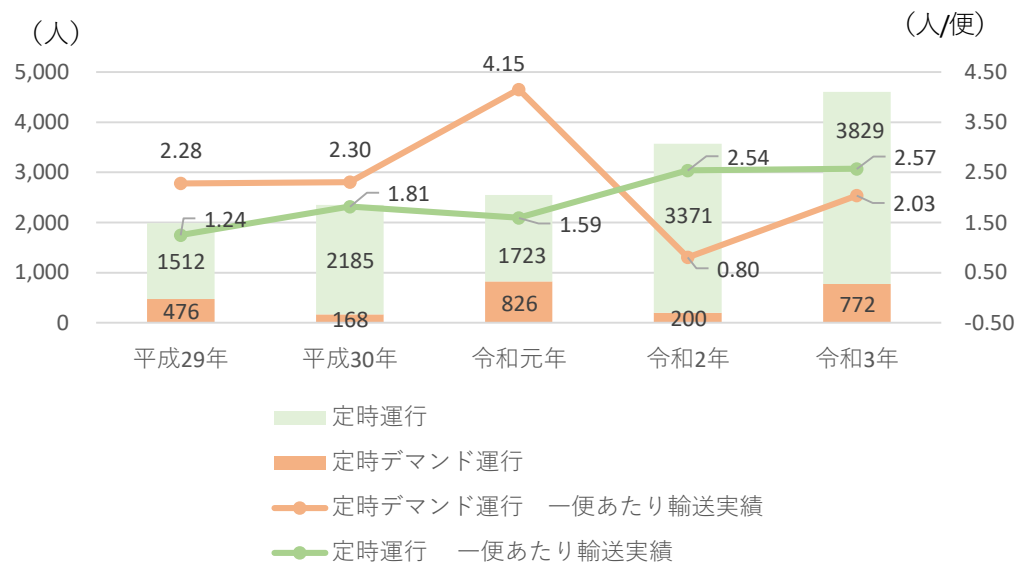


図 利用状況

資料：町提供資料

④ 自主運行バス（磐田線）

磐田線の利用者数は令和2年度まで増加傾向にあったが、令和2年度は31,427人、令和3年度は31,082人と横ばいになっている。

平成30年度から令和2年度の増加については、令和元年度9月に遠州鉄道㈱が運行する磐田市立病院福田線が撤退し、主に高校生の通学利用が磐田線に移行した影響と考えられる。



図 利用者数の推移

資料：町提供資料

⑤ 患者バス

患者バスの利用状況を見ると、全ての路線で利用は減少傾向にあり、特に平成30年度から令和元年度にかけての減少が顕著に見られる。

利用者が最も多いのは大久保線であり、令和3年度で583人である。一方、利用者が最も少ないのは一宮線であり、令和3年度で5人となっている。

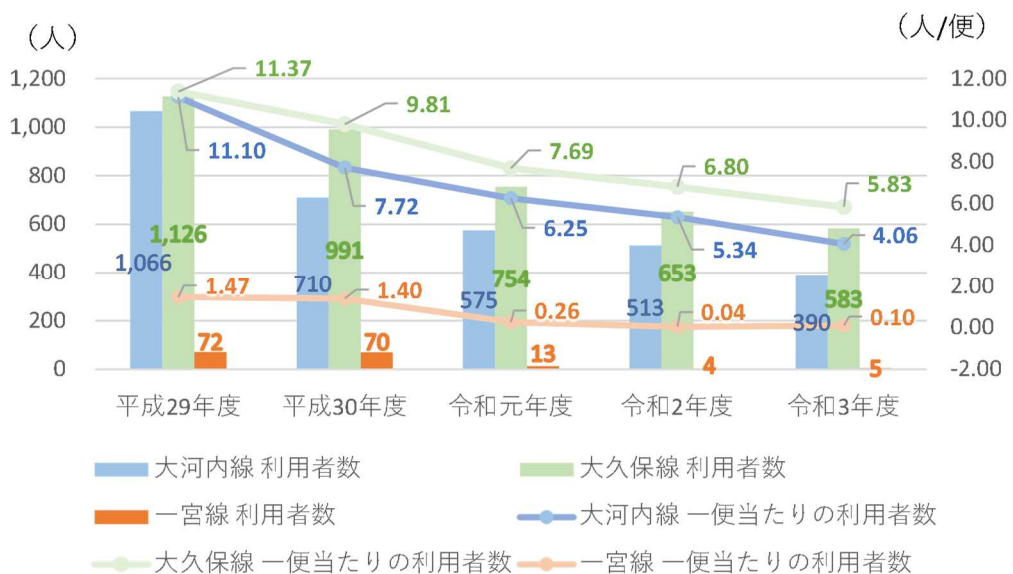


図 患者バスの利用状況

資料：町提供資料

(4) 収支状況

平成 29 年度から令和 3 年度にかけて、いずれの路線においても町負担額は増加している。

民間路線バスは、平成 30 年度から令和 3 年度の町負担額の増減については、新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者の大幅な減少や人件費及び減価償却費の増加、国庫補助金の交付額用件の緩和等の影響と考えられる。

秋葉線（民間路線バス）は、利用者数は令和 2 年度から令和 3 年度にかけての変化は大きくないものの、町負担額が 3,012 千円と大きく増加している。

秋葉中遠線（民間路線バス）は、町負担額が令和元年度まではばらつきが見られるが、コロナ禍である令和 2 年度以降大きく増加している。

吉川線（町営バス）は、町負担額の増減率が平成 29 年度と令和 3 年度とを比べた際、27.42%と増加を示しているが、利用者についても学校統廃合の影響で 51.65%増加している。

大河内線（町営バス）は、町負担額の増減率が平成 29 年度と令和 3 年度とを比べた際、25.96%と増加を示しているが、利用者についても学校統廃合の影響で 131.44%増加している。

磐田線（自主運行バス）は、町負担額が平成 29 年度から令和 3 年度にかけて 10.48%増加しているが、事業者撤退路線を引き継いだ影響で利用者も 58.64%増加している。

患者バスは、利用者数がいずれの路線においても減少傾向にあるが、町負担額は 2,900 千円程度で増減している。

表 路線ごとの収支状況

区分	路線名	利用者数（人）	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	H29-R3 の増減率
		町負担額（円）						
民間路線バス ※1	秋葉線	利用者数	101,760	95,633	87,146	78,480	79,191	-22.18%
		町負担額	8,587,000	9,154,000	9,404,000	8,921,000	11,933,000	38.97%
	秋葉中遠線	利用者数	236,678	245,677	260,872	198,635	183,168	-22.61%
		町負担額	3,154,000	4,282,000	2,970,000	5,894,000	9,120,000	189.16%
自主運行バス （町営バス） ※2	吉川線	利用者数	3,661	3,603	3,704	3,353	5,552	51.65%
		町負担額	3,962,190	3,759,779	5,085,029	5,085,799	5,048,477	27.42%
	大河内線	利用者数	1,988	2,353	2,549	3,571	4,601	131.44%
		町負担額	3,041,476	2,987,134	3,100,398	4,016,416	3,831,102	25.96%
自主運行バス ※3	磐田線	利用者数	19,593	21,050	24,334	31,427	31,082	58.64%
		町負担額	1,383,000	1,144,000	1,064,000	1,831,000	1,528,000	10.48%
患者バス ※4	大河内線	利用者数	1,066	710	575	513	390	-63.41%
	大久保線	利用者数	1,126	991	754	653	583	-48.22%
	一宮線	利用者数	72	70	13	4	5	-93.06%
	合計	町負担額	2,755,545	2,920,504	2,928,687	2,930,355	3,040,457	10.34%

※1 民間路線バスの町負担額は、バス事業者への補助金額

※2 町営バスの町負担額は、運行経費から運賃収入と県補助金額を引いた額

※3 自主運行バス磐田線の町負担額は、バス事業者への補助金額から県補助金額を引いた額

※4 患者バスの町負担額は、委託料費と燃料費の合計額

資料：町提供資料

① 民間路線バス（秋葉線、秋葉中遠線）

民間路線バスの収支状況を見ると、町負担額は年度によってばらつきがあるが、秋葉線、秋葉中遠線ともに増加傾向がみられる。

一人当たりの町負担額をみると、秋葉線は増加傾向にあり、平成29年度では84.4円、令和3年度では150.7円と約1.8倍増加している。一方、秋葉中遠線は平成29年度では13.3円、令和3年度では49.8円と約3.7倍増加している。

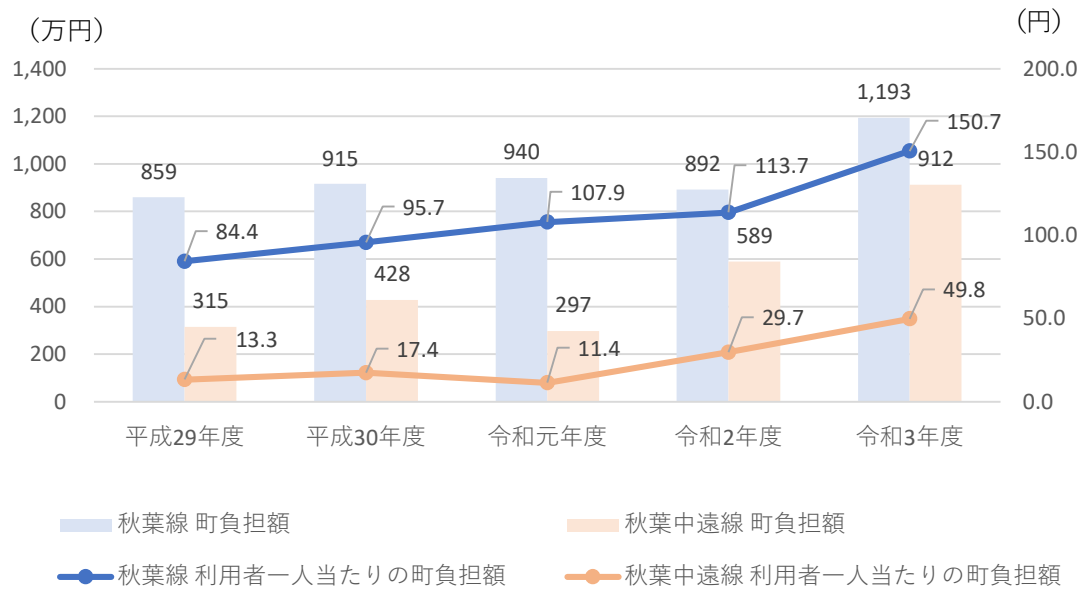


図 運行負担額（民間路線バス）

資料：町提供資料

② 町営バス

a. 吉川線

吉川線の収支状況をみると、町負担額は令和元年から横ばいであり、令和3年度で505万円となっている。また、利用者一人当たりの町負担額については、令和2年までは増加傾向にあったが、令和2年度から令和3年度にかけては減少している。これについては、小学校統廃合による通学利用者増加の影響が大きいと考えられる。

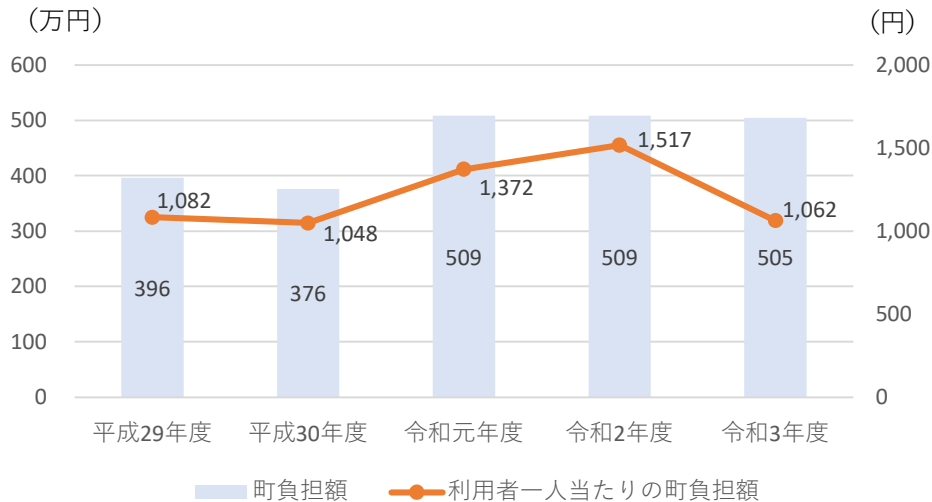


図 運行負担額（吉川線）

資料：町提供資料

b. 大河内線

大河内線の収支状況をみると、町負担額は学校統廃合による運行時間の延長等の影響で令和元年度から令和2年度にかけて増加しているが、利用者一人当たりの町負担額については、令和3年度で833円と減少傾向にある。これについては、小中学校統廃合やバス通学人数の変動による影響が大きいと考えられる。

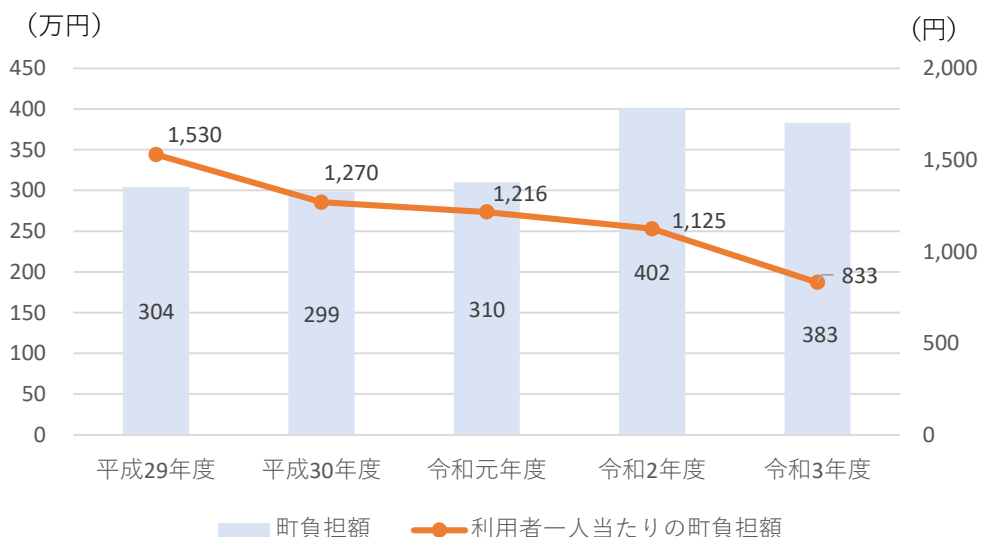


図 運行負担額（大河内線）

資料：町提供資料

③ 自主運行バス（磐田線）

町負担額は、平成29年度から令和元年度については減少傾向であったが、令和2年度から増加している。また、利用者一人当たりの町負担額については、平成29年度では70.6円、令和3年度では49.2円と減少している。

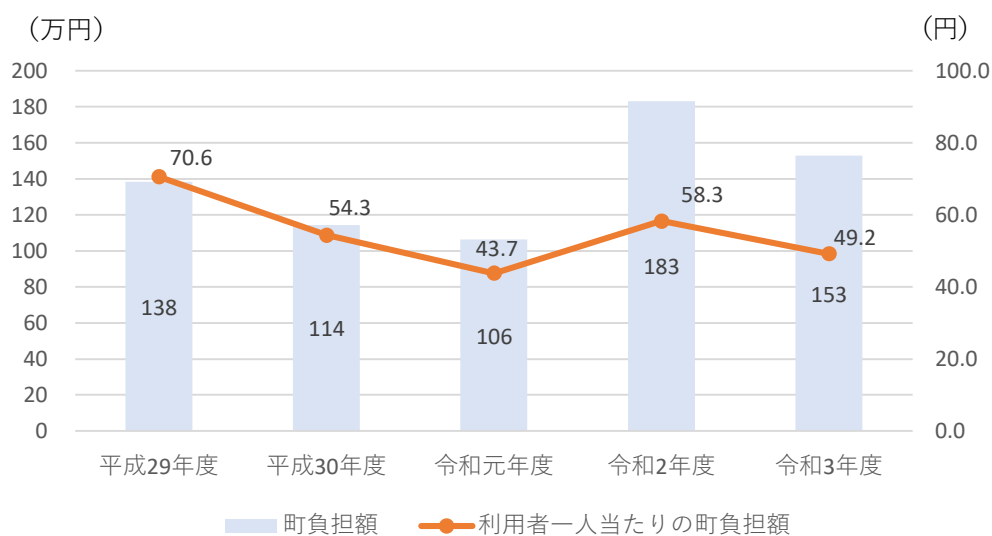


図 運行負担額（磐田線）

資料：町提供資料

2.2. 公共交通空白地域の状況

人口集積がみられるエリアには、概ね公共交通サービスが提供されている。

一方で、一宮地区では、一定程度の人口集積がみられるものの、公共交通が利用しにくいエリアが存在している。

また、園田地区内では磐田線が運行されているが、運行がない日中や休日は実質的に公共交通空白地域となっている。

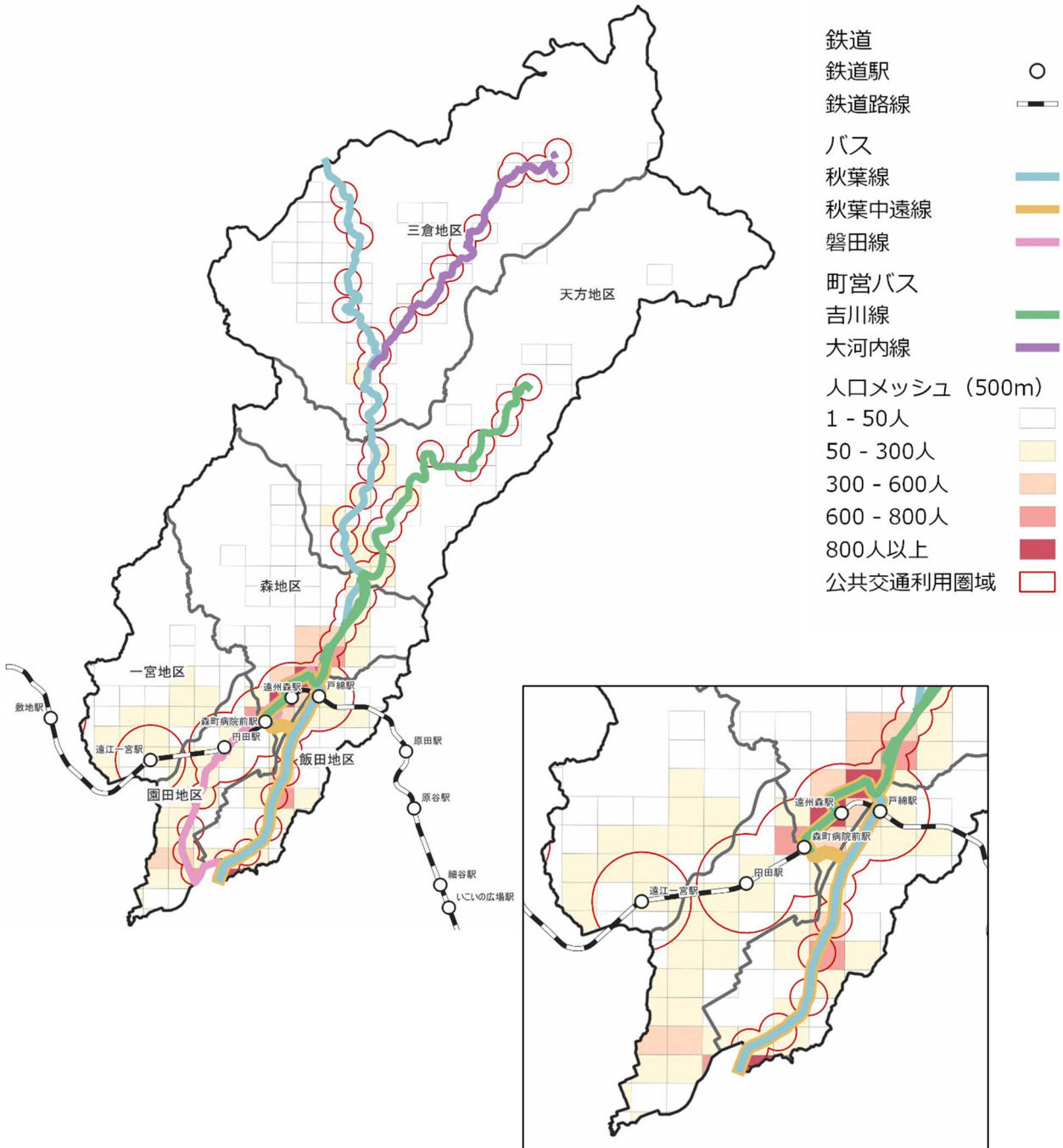


図 平日・日中の公共交通空白地域

図 公共交通空白地域

3. アンケート調査

3.1. 町民アンケート調査

a. 実施概要

日常生活における移動実態や公共交通の利用状況、公共交通全般に対する町民ニーズや地域公共交通の問題点・課題などを把握するため、「日常の外出や公共交通に関する町民アンケート」を実施した。

町民 1,000 人を対象にアンケート票を郵送配布し、郵送回収またはインターネットでの回答を受付した。

521 人から回収し、回収率は 52.1%であった。

項目	内容
実施時期	令和 4 年 11 月 7 日（月）～令和 4 年 11 月 24 日（木）
実施目的	<ul style="list-style-type: none">・日常生活における移動実態の把握・公共交通の利用状況の把握・公共交通全般に対する町民ニーズの把握・地域公共交通の問題点・課題点の整理
実施方法	郵送配布（郵送回収またはインターネットでの回答）
対象者	18 歳以上の町民 1,000 人
対象者抽出条件	森地区 200 人、一宮地区 160 人、園田地区 160 人、飯田地区 160 人、三倉地区 160 人、天方地区 160 人
配布数	1,000 票
回収数	521 票（うちインターネット回答 66 票）
回収率	52.1%

b. 結果概要

調査結果の概要は次のとおり。

<回答者の属性>

- 自家用車の保有率は全体で8割以上と高い状況にあり、特に一宮地区と園田地区では9割以上となっている。
- 免許返納の意思は、園田地区、一宮地区で「現在は返納を考えていない」の回答が多い。

<移動状況>

- 移動手段は自家用車（自分で運転）が最も多い状況にある。
- 日常の買物先は町内店舗への移動が多いものの、フーズマーケットマム山梨店、イオン袋井店など町外店舗への移動も多く見られる。
- 通院先は森町病院・家庭医療クリニックなど町内の病院への移動が多く見られるが、一宮地区や飯田地区では町外への通院も多く見られる。
- 通勤・通学先は町外への移動が多く、町外では袋井市、磐田市、浜松市などへの移動が見られる。

これらのことから、日常生活における移動状況は、通勤・通学では町外への移動が多く見られるものの、買物や通院では町内移動、町外移動どちらも多くある。

<公共交通に対するニーズ>

- 公共交通の運賃設定については、国や自治体の一部負担による運賃の値下げのニーズが高い。
- デマンドタクシーの利用意向については、「わからない」の回答が多いものの、想定される目的地では「森町病院・家庭医療クリニック」や「ピアゴ森店」、「金融機関」が多く、買い物や通院目的などでの利用ニーズが高いと考えられる。
- 町外での買い物先として、イオン袋井店への移動が多く、またデマンドタクシーの目的地としても想定する回答が多い。
- 路線を問わず、バスへの不満は「バス停が近くにない」、「日中の便が少ない」が多く回答されており、「バス停が近くにない」については一宮地区、園田地区で特に不満の回答が多い。

これらのことから、一宮地区、園田地区を中心とした日中の町内外の移動手段の確保は、現行の公共交通では十分ではないと考えられる。

3.2. 公共交通利用者アンケート

a. 実施概要

バス利用者の移動実態や利用実態を把握するため、「公共交通利用者アンケート」を実施した。

秋葉バス、町営バス利用者を対象にアンケート票をバス車内に置き止めし、郵送回収またはインターネットでの回答を受付した。

アンケートは67人から回収した。

項目	内容
実施時期	令和4年11月7日(月)～令和4年11月24日(木)
実施目的	・バス利用者の移動実態の把握 ・バス利用者の利用実態の把握
実施方法	調査票バス車内置き止め(郵送回収及びインターネットでの回答)
対象者	秋葉バス路線、町営バス路線の利用者
回収数	67票(うちインターネット回答30票)

b. 結果概要

調査結果の概要は次のとおり。

<回答者の属性>

- ・居住地域は袋井市民の24人、森町民の19人とで全体の半数以上を占める。
- ・年齢は10代以下が多い。
- ・利用者の運転免許の有無に差は見られない。

<移動状況>

- ・通勤・通学での利用が最も多い。
- ・バスの利用は往復での利用が多いものの、時間に合う便がない、家族や友人が送迎できるからといった理由で片道のみ利用も見られる。
- ・自宅からバス停の距離は、「5分以内」の回答が最も多いが、次いで「20分以上」の回答も多い。加えて、利用したバスの「代替りの移動手段がない」の回答も多く見られたことから、移動手段においてバスが必要不可欠の場合があると考えられる。

<バスについて>

- ・運行本数に対する満足度は「不満」、「やや不満」が多い。
- ・始発便の時間帯よりも、終発便の時間帯に対する不満が多い。
- ・バスに求める重要項目では、「運行本数」が最も重視されている。

3.3. 高校生アンケート

a. 実施概要

高校生の通学における移動実態や学校生活以外の公共交通の利用実態を把握するため、「高校生アンケート」を実施した。

遠江総合高校に協力していただき、全校生徒 556 人を対象に、学校から生徒にアンケートを依頼し、インターネットでの回答を受付した。

アンケートは 348 人から回収し、回収率は 62.6%であった。

項目	内容
実施時期	令和 4 年 11 月 24 日（木）～令和 4 年 12 月 9 日（金）
実施目的	<ul style="list-style-type: none">・ 高校生の通学における移動実態の把握・ 高校生の学校生活以外の公共交通の利用実態の把握
実施方法	学校から生徒にアンケートを依頼し、WEB 回収
対象者	遠江総合高校の全校生徒
対象者数	556 人（1 年生 190 人、2 年生 163 人、3 年生 203 人） ※令和 4 年 11 月時点
回収数	348 票
回収率	62.6%

b. 結果概要

調査結果の概要は次のとおり。

<回答者の属性>

- 居住地域は袋井市が3割強と最も多く、次いで掛川市約2割程度、森町約2割程度、磐田市1割程度、その他市町となっている。

<通学状況>

(晴れ・くもりの日の場合)

- 全体的な学生の交通手段は、「自転車」が最も多い。
- 森町の学生の交通手段は、「自転車」が7割程度と最も多く、次いで「徒歩」、「家族等の送迎」が2割程度である。
- 磐田市の学生の交通手段は、「自転車」、「バス」「電車（天浜線・JR）」、「家族等の送迎」がそれぞれ3割程度である。
- 掛川市の学生の交通手段は、「電車（天浜線・JR）」が6割程度と最も多く、次いで「自転車」が5割程度である。
- 袋井市の学生の交通手段は、「自転車」が6割程度と最も多く、次いで「バス」が3割程度である。

(雨の日の場合)

- 全体的な学生の交通手段は、「家族等の送迎」が最も多く見られる一方、「自転車」は全体的な減少が見られる。
- バスを利用しない理由は、「学校や駅まで徒歩や自転車で行けるため」が4割程度であり、次いで「家族等の送迎があるため」が2割程度、「運賃が高い」が1割程度となっている。
- これらのことから、学生の主たる交通手段は「自転車」であり、天候による公共交通への移行は小さいと考えられる。

<学校生活以外の移動状況>

- 森町内の高校生は他市への移動が多い一方で、磐田市、掛川市、袋井市の高校生は自市内での移動が多くみられる。
- 移動の目的は主に「買い物」であり、次いで「レジャー・娯楽」が多い。
- バスを利用しない理由は、「駅や目的地までバス以外の手段で行けるため」が4割程度、「運賃が高い」が2割程度となっている。

4. 交通事業者ヒアリングのとりまとめ

交通事業者ごとの運行状況、利用状況、課題等を把握するため、訪問等によりヒアリングを行った。

ヒアリングの結果概要は次のとおり。

<運行状況・利用状況>

- 新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年と比較すると、現在は7割程度での利用となっている。それに伴い、運行台数も減少している。
- 通院での利用者が多い。

<事業上の課題>

- 人員の不足等に伴い、需要に対応しきれないケースがある。
- 一部の事業者では運転手の高齢化が顕著な課題となっている。

<森町でのデマンドタクシーの運行意向等について>

- 条件次第ではあるが、森町でデマンドタクシーを運行すること自体は可能な事業者が多数である。
- 車両や乗務員とも専属での運行が必要となり、1日借り上げ方式を希望する事業者がほとんどである。

表 森町でのデマンドタクシーの運行意向等について

	運行意向	運行資格	人員	車両
A社	△ (※条件次第)	○	○	○
B社	△ (※条件次第)	○	○	○
C社	△ (※条件次第)	×	○	○
D社	△ (※条件次第)	○	△	×
E社	×	×	×	×

5. 公共交通を取り巻く現状・課題の整理

森町の地域公共交通における現状及び課題は以下のとおりです。

視点1:地域特性 からみた現状・問題点

- 本町の人口は減少傾向にあり、令和2年では17,457人となっている。
- 平成7年度から高齢単身世帯は、増加傾向にある。
- 人口推計では、2045年には12,636人まで減少(約3割減)することが予測されている。加えて、75歳以上人口は増加する見込みである。
- 三倉地区や天方地区の山間部では、人口が700人~1000人程度と比較的少なくなっており、減少率も大きい。
- 町外の通勤流動は、袋井市(3,503人)・磐田市(2,261人)・掛川市(1,932人)・浜松市(1,755人)の流動が多い。
- 町外の通学流動は、袋井市(290人)、掛川市(240人)、浜松市(128人)の流動が多い。
- 観光入込客数をみると、令和3年度では約75万人/年が本町を訪れている。
- 町民アンケート調査によると、各地区から「ピアゴ森店」への買い物が多い。また、「イオン袋井店」などの町外商業施設への移動も多くみられる。
- 山間部においては観光施設の立地が多く、商業施設・医療施設は極めて少ない。

視点2:地域公共交通の状況 からみた現状・問題点

- 令和元年度に遠州鉄道(株)の磐田市立病院福田線が撤退し、令和4年度にタクシー事業者1社が廃業している。
- 交通事業者へのヒアリング調査によると、多くの交通事業者がドライバーの高齢化や人手不足などの問題を抱えている。
- 町民アンケート調査によると、「ボランティア輸送のドライバーへの意向がある」と回答した人の割合が約2割である。
- 町民アンケート調査によると、町営バスの不満点として「バス停が近くにない」「予約方法がわかりにくい」と回答した人の割合が多い。
- 患者バスは利用者の減少が大きく、中でも一宮線では平成29年から令和3年で-93.06%となっている。
- 町内を運行するすべての路線で、平成29年度から令和3年度で町の負担額が増加している。中でも民間路線バスに対する負担額が大きく、負担額の増加率も高い。次に町営バスに対する負担が大きい。
- 一宮地区や日中の磐田線沿線(園田地区)は、公共交通サービスを利用しにくい状況である。
- 秋葉バスサービス(株)の路線ではバスロケーションシステムが導入されている。

視点3:上位関連計画における公共交通の位置づけ からみた現状・問題点

- 森町都市計画マスタープランでは、「公共交通結節機能の充実」「観光施策との連携」が求められている。
- 森町立地適正化計画では、目指すべき集約型都市構造の姿が示され、その中で地域公共交通分野においては、「交通結節点(遠州森駅周辺)における乗り継ぎのスムーズ化」等が求められている。
- 「遠州の小京都まちづくり」基本計画では、「観光客の移動手段の確保」が求められている。

視点4:現行計画の事業評価からみた現状・問題点

- 経路検索サービスに代わるサービス検討が必要である。
- 広報誌や町ホームページ等で周知PRを行っているが、住民の利用促進までつながっていない。
- 観光関係者との協働について、事業が進捗していない。
- 交通結節点などを中心に待合環境の整備充実を図る必要がある。

その他:社会動向・まちづくりの変化

- 全国的にデジタル技術を活用し、公共交通の利便性向上や運行効率化を図る取組が推進されている(MaaS、AIオンデマンド、自動運転など)。
- 新型コロナウイルス感染症によって、生活様式に変化が生じている。

課題1:人口減少・高齢化に対応した公共交通サービスの提供

- 本町においては人口減少・高齢化が進んでおり、将来的にも減少が進むと推計されている。
- 平成7年度から高齢単身世帯は、増加傾向にある。
- 三倉地区や天方地区の山間部では、人口減少率も高い状況である。また、商業施設や医療施設等の立地が少ない。
- 一宮地区や日中の園田地区は、公共交通サービスを利用しにくい状況である。
以上のことから、全町的な高齢者の移動支援、一宮地区・園田地区などを中心とした公共交通空白地域への交通サービスのあり方や新たな運行方法の検討が必要である。

課題2:町外への移動を支える公共交通サービスの検討

- 通勤通学流動をみると、袋井市や磐田市、掛川市、浜松市などとの流動が多い。
- 町民アンケート調査によると、「イオン袋井店」などの町外商業施設への移動も多くみられる。
- 町内には観光施設が多く立地しているが、一宮地区など、公共交通サービスが不十分なエリアが存在している。
以上のことから、町外への移動や観光客等の公共交通利便性向上に向けた検討を行う必要がある。

課題3:公共交通サービスに係る町負担額の適正化

- 町内を運行するすべての路線で、町の負担額が増加している。中でも民間路線バスに対する負担額が大きく、負担額の増加率も高い。次に町営バスに対する負担が大きい。
- 患者バスは利用者数が少なく、利用者の減少率も大きく、中でも一宮線の利用者数が少ない。
以上のことから、路線バスの利用促進や町営バス・患者バスの運行見直し等を行い、公共交通に係る町の負担額の適正化を図る必要がある。

課題4:担い手不足を踏まえた公共交通サービスのあり方の検討が必要

- バス路線の撤退や事業者の廃業、ドライバーの高齢化など、地域公共交通の担い手が不足している。
- 町民アンケート結果では、回答者の約2割がボランティア輸送のドライバー意向があることを示している。
以上のことから、地域の協力も視野に入れた、担い手の確保や運行効率の向上を図り、持続可能な公共交通サービスの検討が必要である。

課題5:利用促進・運行効率化に向けたデジタル技術活用の研究

- 本町においても路線バスの利用者数減少や公共交通の担い手不足を抱えており、路線見直し等と並行して、利用促進や運行効率化を検討する必要があると考えられる。
- 全国的に公共交通分野において、デジタル技術を活用した取組が推進されている。
- 秋葉バスサービス(株)ではバスロケーションシステムが導入されており、利用者・事業者にとってもデジタル技術に触れる機会が増えている。
以上のことから、デジタル技術活用の取組事例の整理や本町における導入可能性の検証などを行うことが必要であると考えられる。

課題6:まちづくりと連動した公共交通サービスの検討が必要

- 令和2年3月に「森町立地適正化計画」が策定され、本町が目指す都市構造が示されており、その実現に向けた公共交通サービスの検討が必要である。
- その他、観光施策と連動した公共交通サービスが求められている。
以上のことから、まちづくりや観光施策と連動した公共交通サービスの検討が必要である。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定に係る事業)

令和5年1月24日

協議会名： 森町地域公共交通会議

①事業の結果概要	②事業実施の適切性		③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定に向けた方針
【事業内容及び結果概要を記載】	A・B・C 評価	【事業が適切に実施された(されている)かを記載。適切に実施されなかった(されていない)場合には、実施されなかった事項及び理由等記載】	【補助申請を行う補助対象事業名、事業内容、実施時期等を記載】
【計画の準備・関連計画等の準備】 計画を策定する上で反映すべき、上位計画や関連計画の内容を整理した。	A	事業は適切に実施された。	【補助対象事業名】 地域公共交通調査事業(計画策定事業) 【事業内容】 森町地域公共交通計画策定調査業務 【実施時期】 R6.6.14 ~ R6.3.31 【計画策定に向けた方針】 本調査事業と次年度事業を踏まえて、令和5年度中に計画を策定する予定である。本調査事業により、現状と課題を整理し、基本方針や目標の検討を行っていく。公共交通に関わる様々な主体が相互に協力して、当町にとって持続可能かつ効果的な公共交通網を形成し、公共交通サービスの維持確保を図る。
【現況調査】 地域の特性を整理、公共交通の実態を把握し、分析した。	A	事業は適切に実施された。	
【公共交通に関するニーズ調査、ヒアリング調査】 ・町民アンケートの実施 18歳以上の町民1,000人対象、回収数:521人(52.1%) ・路線バス利用者アンケート(車内留め置き) 対象路線:秋葉バス路線、町営バス路線 回収数:67人 ・高校生アンケート(静岡県立遠江総合高校生徒) 回収数:348人 ・公共交通事業者ヒアリング タクシー会社4社 路線バス会社1社	A	事業は適切に実施された。	
【公共交通のあり方等の検討や課題の整理】 森町の地域公共交通における現状及び課題を整理した。	A	事業は適切に実施されている。	
【基本方針・目標の検討】 現状と課題の整理から基本方針や目標の検討を行う。 (第3回森町地域公共交通会議で協議予定)	A	事業は適切に実施されている。	
【会議の開催】 8月:第1回、1月:第2回、3月:第3回(予定)	A	事業は適切に実施されている。	

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月24日

協議会名:	森町地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域公共交通調査事業(計画策定事業)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本町の公共交通は、令和元年度に路線バスの利用者の減少による遠州鉄道(株)の磐田市立病院福田線が撤退し、人口減少等により、路線バス利用者数が今後さらに減少していくと懸念される。一方で、令和2年度及び令和3年度の小中学校統合によるバス通学の開始や高齢化による免許返納等により、地域の足としての役割はさらに大きくなっている。</p> <p>本町では、コンパクトな市街地の形成を図り「コンパクト＋ネットワーク」のまちづくりの展開を目指している。公共交通についても、コンパクトなまちづくりと連携し、本町の公共交通を持続可能なものとし、町民の移動手段を確保していく必要がある。</p> <p>計画策定のため、上位・関連計画等の整理や現況調査、公共交通空白地域への乗合デマンドタクシー等の新たな運行方法の導入検討や地域公共交通の現状・課題を把握するため、公共交通事業者へのヒアリング調査の実施が必要となる。また、町民や路線バス利用者等の移動状況や公共交通に対する課題・ニーズを調査するため、町民アンケート調査や路線バス利用者アンケート調査、高校生アンケート調査の実施が必要となる。</p> <p>本町の公共交通における現状・課題等を整理し、基本方針や目標を検討して計画を策定していく上で、必要な調査事業である。</p>

中部様式
(調査事業)

令和4年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要 (全体)

森町地域公共交通会議

令和3年11月22日設置

調査事業 (計画策定) 令和6年3月 地域公共交通計画策定予定

調査の背景および必要性

- 町内には鉄道駅が5駅、民間路線バスが2路線、自主運行バスが3路線、タクシー（町内営業所無）、その他に町内3地区から森町病院を結ぶ「患者バス」、ボランティアによる高齢者向けの移動支援によって、住民の移動が確保されている
- 町内を運行する民間路線バス2路線、自主運行バス3路線の維持費用は増大しており、財政負担を軽減する取り組みが必要
- 一宮地区、園田地区（日中）などには交通空白地域があり、その解消に向けた新たな交通体系の構築が必要
- 町民の移動ニーズや交通事業者の運行意向などを把握し、実現性の高い新たな公共交通の導入の検討に活用する

現行の公共交通ネットワークイメージ

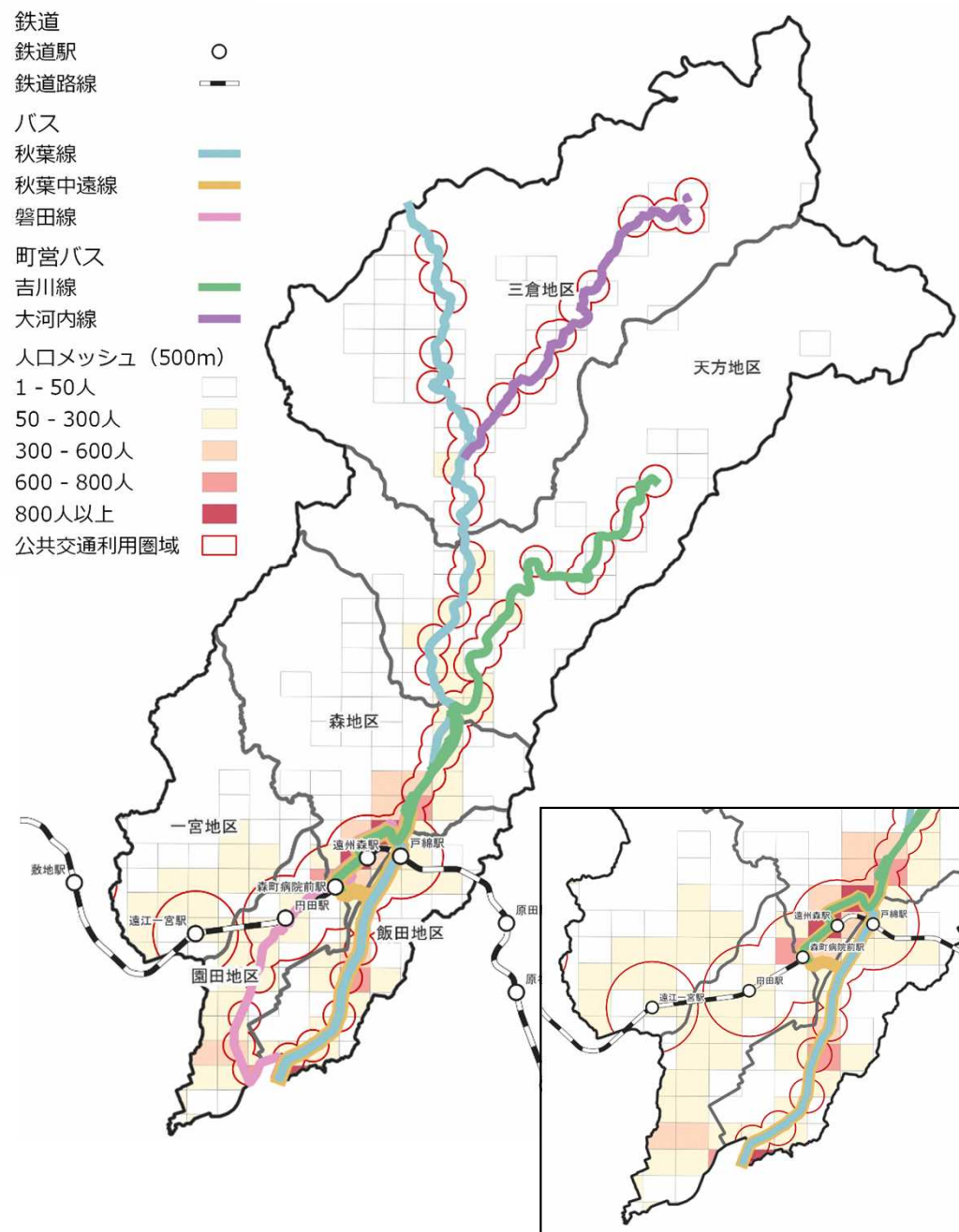


図 平日・日中の公共交通空白地域

実施した調査およびその結果明らかになったこと

事業内容			結果概要
種別	調査目的	調査内容	
町民アンケート	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活における移動実態の把握 公共交通の利用状況の把握 公共交通全般に対する町民ニーズの把握 地域公共交通の問題点・課題点の整理 	<p>時期： 令和4年11月7日～11月25日</p> <p>対象： 18歳以上の町民1,000人（地区ごとに一定程度抽出）</p> <p>回収：521票 回収率：52.1%</p>	<ul style="list-style-type: none"> 外出手段はクルマが多く、公共交通を利用する人の割合は少ない 町内公共交通に満足している人は少ないが、特に一宮地区、園田地区で「バス停が近くにない」ことへの不満が高い 買物は町内店舗だけでなく町外店舗（主に袋井市）への移動ニーズが高い 通勤での公共交通の利用は少ない
公共交通利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者の移動実態の把握 バス利用者の利用実態の把握 	<p>時期： 令和4年11月7日～11月25日</p> <p>対象： 秋葉バス、町営バス利用者</p> <p>回収：67票</p>	<ul style="list-style-type: none"> 秋葉バスは、近隣市町村の住民による利用が多い 運行本数を重視する意見が多い 始発便よりも終発便の早さに不満が多い
高校生アンケート	<ul style="list-style-type: none"> 高校生の通学における移動実態の把握 高校生の学校生活以外の公共交通の利用実態の把握 	<p>時期： 令和4年11月24日～12月9日</p> <p>対象： 遠江総合高校の生徒556名（1年生190名、2年生163名、3年生203名）</p> <p>回収：348票 回収率：62.6%</p>	<ul style="list-style-type: none"> 居住地域は森町、袋井市、掛川市、磐田市がほとんどであり、町外から通学する生徒が多い 主な通学手段は自転車である 公共交通の利用は、袋井市からはバス、掛川市からは電車、磐田市からはバスと電車が多い 学校生活以外の移動目的は買い物が大多数を占めている

実施した調査およびその結果明らかになったこと

事業内容			結果概要
種別	調査目的	調査内容	
交通事業者ヒアリング	交通事業者の事業者の課題や森町内でのデマンドタクシーの運行意向の把握	秋葉バスサービス、遠鉄タクシー、掛川タクシー、袋井交通、袋井タクシーの5社に実施	<ul style="list-style-type: none"> ● コロナ禍前と比べると7割程度の利用 ● 乗務員不足よりも、乗務員の高齢化が深刻な事業者もある。 ● 森町でデマンドタクシーを運行する場合、車両・乗務員ともに専属を希望する事業者がほとんどである。
データの整理・分析	運営主体、路線ごとの利用実態、収支状況の把握	運営主体、路線ごとの利用実態、収支状況の整理・分析	<ul style="list-style-type: none"> ● 一宮地区・園田地区は公共交通空白地域となっている。 ● 患者バスは年々利用者が減少し、特に一宮線は利用が極めて少ない ● 町営バスは小・中学生の通学手段としての利用が主である ● 磐田線は高校生の通学手段として朝・夕の時間帯のみ運行

調査結果の地域公共交通計画への反映

- 「現行の公共交通サービス」と「町民の居住状況」「町民の移動状況・ニーズ」にミスマッチが生じているため、運行内容の見直し・新たな公共交通サービスを検討し、便利で持続可能な公共交通ネットワークを目指す
【ミスマッチの例】
 - ・ 町民が多く居住しているエリアが、公共交通空白地域となっている
 - ・ 移動ニーズがあるが公共交通サービスが不十分であるため移動がしにくい
 - ・ 公共交通サービスが提供されているが、需要がないため利用が低迷

事業イメージ

- 現況整理で明らかとなった公共交通空白地域（一宮地区、園田地区）を中心として、新たな公共交通（デマンドタクシーなど）の導入を検討する。
※新たな公共交通の運行内容の検討にあたっては交通事業者や庁内関係各課などの関係者と協議を進めながら検討する。
- 町外商業施設までの買い物移動が一定数見られたため、当該施設までのアクセス性の向上を検討する
- 患者バス一宮線の利用者低迷のため、廃止を含めた効率化を検討する。
- 町内を運行している全ての公共交通に対する町負担額が増加傾向にあるため、利用促進を推進する