

令和5年度第1回森町地域公共交通会議 次第

日時：令和5年7月26日(水) 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) 令和4年度森町地域公共交通会議 事業報告・収支決算について 資料1

(2) 東遠学園組合が実施する市町村福祉有償運送の更新登録について 資料2

(3) 森町地域公共交通法定計画骨子案について 資料3

4 報告事項

(1) 6月上旬の豪雨による町内の公共交通について 資料4

5 その他

6 閉 会

令和 4 年度森町地域公共交通会議 事業報告・収支決算について

令和 4 年度森町地域公共交通会議 事業報告書

令和 4 年度は、森町地域公共交通会議を 4 回開催（対面開催 3 回、書面開催 1 回）し、主な事業として、「森町地域公共交通法定計画」の策定のための事前調査を実施した。

【森町地域公共交通会議事業】

日時	内容
令和 4 年 6 月 3 日	森町地域公共交通法定計画策定調査業務公募型プロポーザル実施 ● 受託候補者：株式会社ケー・シー・エス静岡営業所
令和 4 年 6 月 13 日	株式会社ケー・シー・エス静岡営業所と森町地域公共交通法定計画策定調査業務の委託契約締結 ● 委託契約期間：令和 4 年 6 月 14 日～令和 5 年 3 月 24 日 ● 契約額：6,600,000 円（税込）
令和 4 年 8 月 24 日	第 1 回森町地域公共交通会議の開催（対面開催） ● 町営バス吉川線ダイヤ改正、系統変更について【協議】 ● 森町地域公共交通法定計画策定について【協議】 ● 秋葉線・秋葉中遠線のダイヤ改正について【報告】 ● 三倉地区児童生徒無料送迎バス（夢街道線）の地域住民の利用について【報告】 ● 森町タクシー廃業について【報告】
令和 5 年 1 月 24 日	第 2 回森町地域公共交通会議の開催（対面開催） ● 地域間幹線系統に対する今後の取組方針等について【協議】 ● 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【協議】 ● 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【協議】 ● 森町地域公共交通法定計画の策定について【協議】 ● 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【協議】
令和 5 年 3 月 6 日	第 3 回森町地域公共交通会議の開催（対面開催） ● 森町地域公共交通法定計画の策定（令和 4 年度事業報告）について【協議】 ● 令和 5 年度森町地域公共交通会議事業計画案について【協議】 ● 秋葉線の順路変更について【報告】 ● 夢街道線（三倉地区児童生徒無料送迎バス）一般利用の試験運行について【報告】
令和 5 年 3 月 31 日	第 4 回森町地域公共交通会議の開催（書面開催） ● 令和 5 年度森町地域公共交通会議予算（案）について【協議】

令和4年度森町地域公共交通会議収支決算書

【歳入】

(単位：円)

款	項	目	予算額	決算額	比較増減額	備考
1	負担金	1 負担金	5,000,000	4,976,244	△23,756	森町負担金
2	補助金	1 補助金	3,330,000	1,634,600	△1,695,400	国庫補助金
3	繰越金	1 繰越金	0	0	0	
4	諸収入	1 雑入	0	36	36	預金利息
合計			8,330,000	6,610,880	△1,719,120	

【歳出】

(単位：円)

款	項	目	予算額	決算額	比較増減額	備考
1	運営費	1 会議費	0	0	0	収入印紙代、振込手数料
		2 事務費	10,880	10,880	0	
2	事業費	1 事業費	8,319,120	6,600,000	△1,719,120	森町地域公共交通法定計画策定調査業務委託料
3	予備費	1 予備費	0	0	0	
合計			8,330,000	6,610,880	△1,719,120	

歳入金額 6,610,880円

歳出金額 6,610,880円

差引金額 0円

監査報告書

令和4年度森町地域公共交通会議の歳入・歳出に関する会計（預金通帳、歳入・歳出の証拠書類）を監査したところ、適正であることを認めたので報告します。

令和5年6月27日

監事 浅岡英明 

監事 村松成弘 

東遠学園組合が実施する自家用有償旅客運送の更新登録について

1 有償運送を必要とする理由

- ・知的障害を伴う障害児・者の中には、日常的な会話や移動が困難な方も多く、バスやタクシー等の公共交通機関の利用が難しいこと。(療育手帳保持者)
- ・障害児・者支援に移動支援事業や行動援護等の福祉制度を利用する場合があります、当地域においては、バスや電車等の公共交通機関が日常生活上の移動手段になりにくい地域であること。

2 運送しようとする旅客の範囲

- ・東遠圏域内3市1町<菊川市、掛川市、御前崎市、森町>に在住する障害児・者の中で、東遠地区生活支援センターに登録している方。(令和5年4月現在登録者数92人)
- ・東遠学園青年部(生活介護事業「和」利用者の定期送迎)
本施設は特別支援学校を卒業した自閉症スペクトラム障がいまたは重度知的障害を抱える障害者が通所する施設である。

3 運送しようとする区域

- ・菊川市、掛川市、御前崎市、森町
(旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域にあることを要する)

4 旅客から収受する対価の額

東遠地区生活支援センター

レスパイト(送迎料金表 東遠地区生活支援センター)

時間	料金
30分以内	1,000円
30分を超え45分以内	1,500円
45分を超え60分以内	2,000円
1時間を超える場合	以後15分毎に500円加算した額

東遠学園(通所生活介護事業所「和」)

東遠学園 生活介護事業「和」 送迎料金表

送迎範囲	料金(片道)	現在の利用者数
菊川市西方地区及び掛川市満水地区	1回 100円	利用なし
上記以外の菊川市及び掛川市等	1回 200円	行き2名利用、帰り3名利用

5 年間実績（令和2年度から令和4年度までの3年間の利用実績）

令和2年度

施設名称	利用件数	利用実績数	利用時間数
東遠地区生活支援センター	852件	405人	566.3時間
東遠学園青年部	771件	1,859人	489.8時間

令和3年度

施設名称	利用件数	利用実績数	利用時間数
東遠地区生活支援センター	847件	465人	627.8時間
東遠学園青年部	676件	1,560人	430.9時間

令和4年度

施設名称	利用件数	利用実績数	利用時間数
東遠地区生活支援センター	812件	468人	583時間
東遠学園青年部	431件	1,343人	354.5時間

令和5年度 東遠地区生活支援センターレスパイトサービス登録者数

（令和5年4月30日現在）

掛川市 57名（内訳 児童 32名 大人 25名）

菊川市 26名（内訳 児童 15名 大人 11名）

御前崎市 7名（内訳 児童 3名 大人 4名）

森町 2名（内訳 児童 0名 大人 2名）

合計 92名

生活介護利用状況

令和5年4月1日 契約者数11人（在宅者）

内訳：掛川市5名 菊川市5名 森町1名

実送迎利用者：3名（掛川市）

【東遠学園組合 自家用有償旅客運送更新登録申請 新旧比較資料】

※下線部は変更箇所

事項		前回の更新申請の内容	今回の更新申請の内容
許可期間		令和 2 年10月 1 日から令和 5 年 9 月30日	令和 5 年10月 1 日から令和 8 年 9 月30日
申請者	名称	東遠学園組合	東遠学園組合
	住所	静岡県菊川市西方4345番地の 2	静岡県菊川市西方4345番地の 2
	代表者	菊川市長 長谷川寛彦	菊川市長 長谷川寛彦
運送の区域		菊川市、掛川市、御前崎市、森町	菊川市、掛川市、御前崎市、森町
運送の対価（料金）		資料 2-1 「4 旅客から収受する対価の額」のとおり	資料 2-1 「4 旅客から収受する対価の額」のとおり
事務所の名称及び位置		東遠地区生活支援センター 静岡県菊川市西方4345番地の 2	東遠地区生活支援センター 静岡県菊川市西方4345番地の 2
		東遠学園（通所、入所） 静岡県菊川市西方4345番地の 2	東遠学園（通所、入所） 静岡県菊川市西方4345番地の 2
事務所ごとの自動車の数		東遠地区生活支援センター	東遠地区生活支援センター
		所有 セダン等 5 台（軽車両 4 台） 計 5 台	所有 セダン等 5 台（軽車両 4 台）
		東遠学園（通所・入所）	東遠学園（通所・入所）
		所有 車椅子車 1 台 セダン等 2 台 計 3 台	所有 車椅子車 1 台 セダン等 2 台 計 3 台

変更となる事項	変更理由及び内容
許可期間	事業継続のため登録期間を更新する（3年間）

森町地域公共交通法定計画
(骨子案)

令和5年7月

森町地域公共交通会議

目次

第1章 はじめに	1
1-1 策定の経緯	1
1-2 計画の位置づけ	2
1-3 計画の対象	2
1-4 計画の期間	2
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題	3
2-1 地域特性の現状	3
2-1-1 位置等	3
2-1-2 人口動態	4
2-1-3 通勤・通学流動	9
2-1-4 観光流動	11
2-1-5 自家用車の保有状況	12
2-1-6 施設の立地状況	13
2-2 公共交通の現状	15
2-2-1 町内公共交通の運行状況	15
2-2-2 公共交通空白地域の状況	26
2-3 公共交通に関するニーズ等	27
2-3-1 町民アンケート	27
2-3-2 公共交通利用者アンケート	29
2-3-3 高校生アンケート	30
2-3-4 交通事業者ヒアリング	32
2-3-5 関係事業者ヒアリング	33
2-4 公共交通を取り巻く現状・課題の整理	35
第3章 基本的な方針・目標	36
3-1 計画の基本方針等	36
3-1-1 各交通手段の基本的な考え方とそれぞれの役割	38
3-1-2 各交通手段の将来像	39
3-1-3 再編のイメージ	40
第4章 目標達成に向けた施策	41
4-1 基本方針・目標・目標達成に向けた施策・事業の体系	41
4-2 施策・事業の実施内容	42
4-2-1 施策概要の一覧	42
4-2-2 施策の詳細な実施内容	43
第5章 目標の評価指標と計画の進行管理	44
5-1 目標の評価指標	44
5-2 計画の推進	45
5-2-1 推進・管理体制	45
5-2-2 進行管理	45
5-2-3 多様な関係者との連携・協働	45

第1章 はじめに

1-1 策定の経緯

急速な少子高齢化・人口減少時代の到来や国民の移動手段の多様化等の社会経済情勢の変化に伴い、地域公共交通の利用者は減少傾向にあります。また、近年、地域公共交通を担う運転者不足が深刻化していることや、高齢運転者による交通事故の社会問題化に伴い、高齢者の運転免許証の自主返納が進んでいるため、安心して運転免許証を自主返納できるよう、高齢者が利用しやすい交通サービスを確保する必要があることなど、住民の移動手段の確保が切実な課題となっています。

こうした地域公共交通に対する社会的要請に的確に応えるため、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、路線、ダイヤ及び運賃の見直しや、新たな技術の活用により地域公共交通の改善を図りつつ、公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員しながら、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、その実現に向けて令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「法」という）の一部が改正され、施行されました。

本町の公共交通は、天竜浜名湖鉄道が東西に運行しているほか、民営バス、町営バス、タクシーが運行されています。

これに加えて、「ボランティア移動支援」「森町病院患者バス」等によって町民の皆さんの移動をサポートしています。

地域におけるこうした公共交通は、高齢化の進行等によりその重要性が年々増している一方、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により利用者が減少し、交通事業者を取り巻く環境が厳しい状況となり、その維持が大きな課題となっています。また、今後人口減少が見込まれるなど、公共交通を取り巻く環境は大きく変化してきており、地域の移動状況に合った、効果的で効率的な公共交通サービスへと見直しをしていく必要があります。

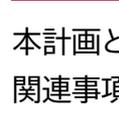
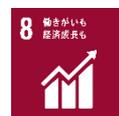
こうした状況を踏まえ、公共交通に関わる様々な主体が相互に協力して、本町にとって持続可能かつ効果的な公共交通網を形成し、公共交通サービスの維持確保を図ることを目的として、法に基づいた公共交通政策のマスタープランとなる「森町地域公共交通法定計画」の策定を行います。

持続可能な開発目標（SDGs）への貢献

森町地域公共交通法定計画の目標達成に向けた施策を実行することで、SDGsの達成にもつなげていけるよう取組を推進します。

SDGs…誰一人取り残さない持続可能でより良い社会の実現を目指す、国際社会共通の目標

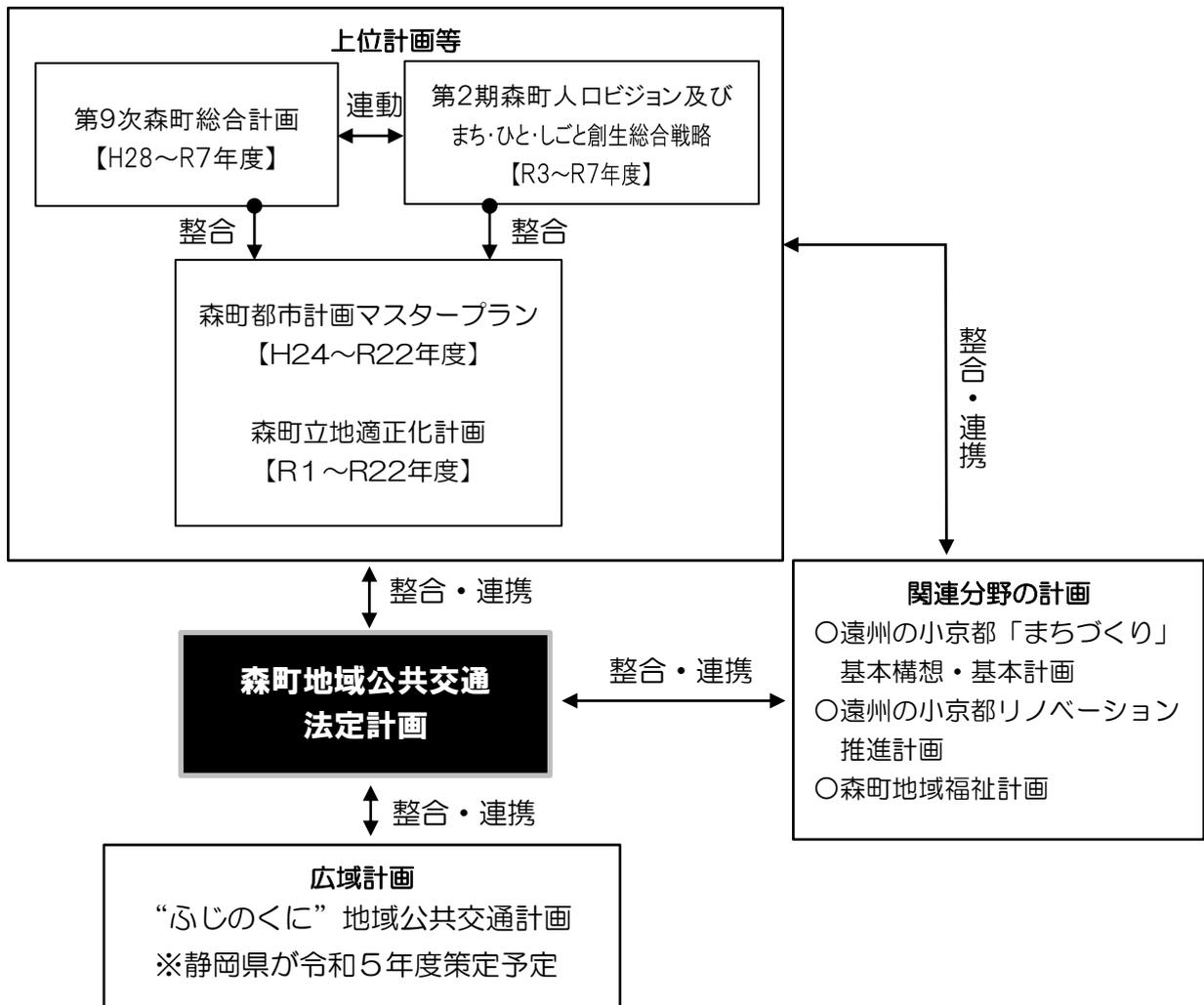
SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



本計画との
関連事項

1-2 計画の位置づけ

本計画は、町の最上位計画である「第9次森町総合計画」との整合を図るとともに、「森町都市計画マスタープラン」や「森町立地適正化計画」などの計画についても、整合や連携を図り、地域公共交通を取り巻く課題を解決するため、公共交通政策のマスタープランとして策定します。



1-3 計画の対象

本計画の対象区域は、森町全域とします。

1-4 計画の期間

本計画の期間は、令和6年度から令和10年度の5年間とします。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などの変化や関連計画の見直しなどに適応するよう、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

2-1-2 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人となっています。

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ます。加えて、75歳以上人口の割合は増加する見込みです。

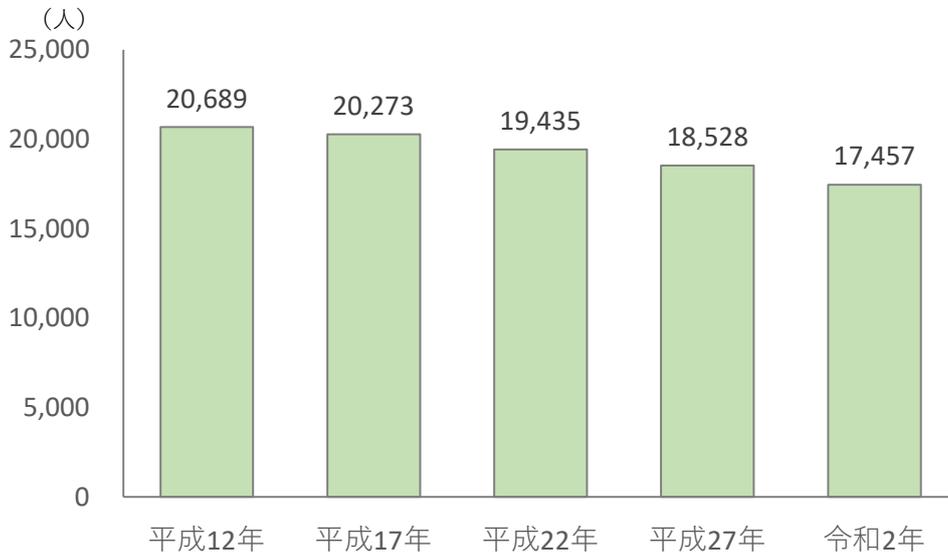


図 人口推移

資料：国勢調査

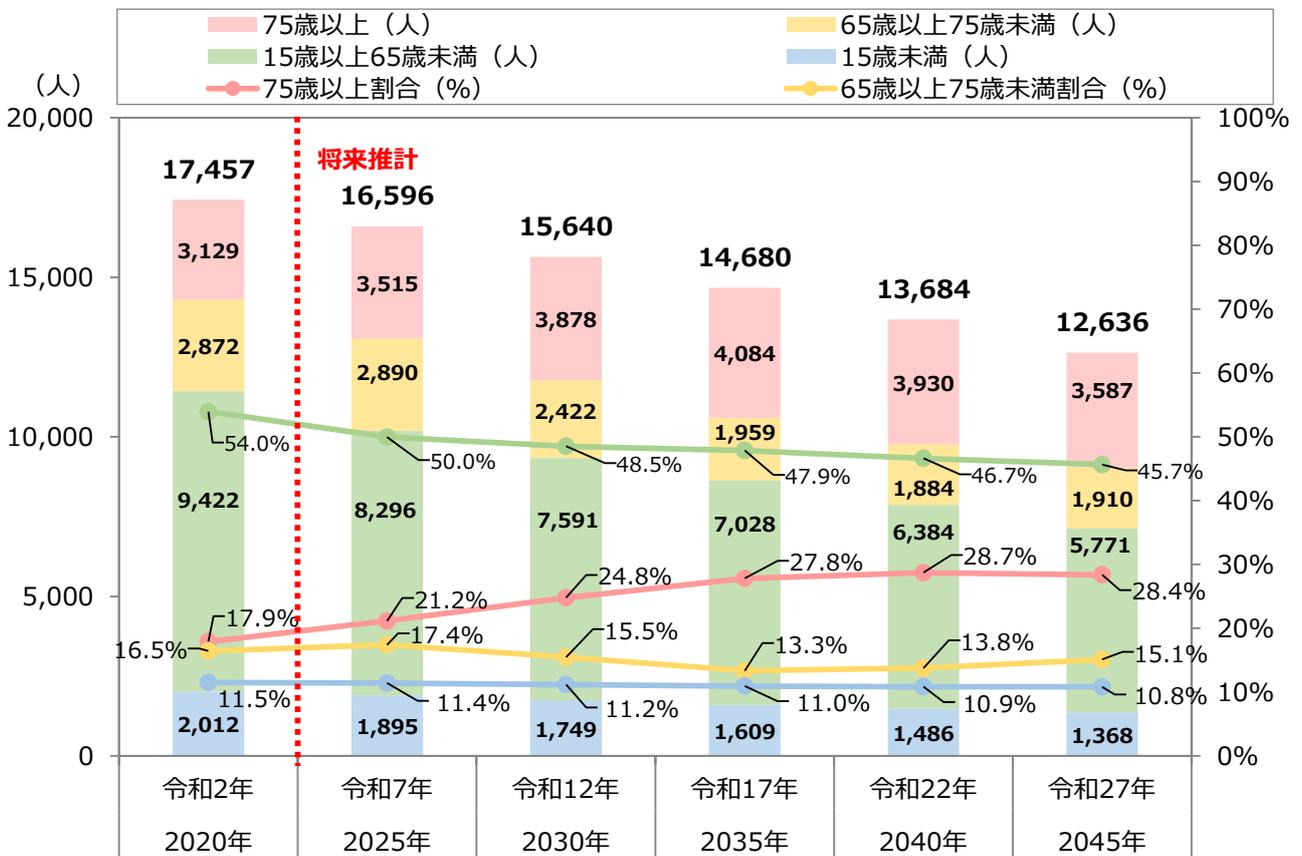


図 将来人口推計

※令和2年は不詳補完値のため、各年代の合計と総人口は一致しない

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

年齢別人口をみると、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%となっています。

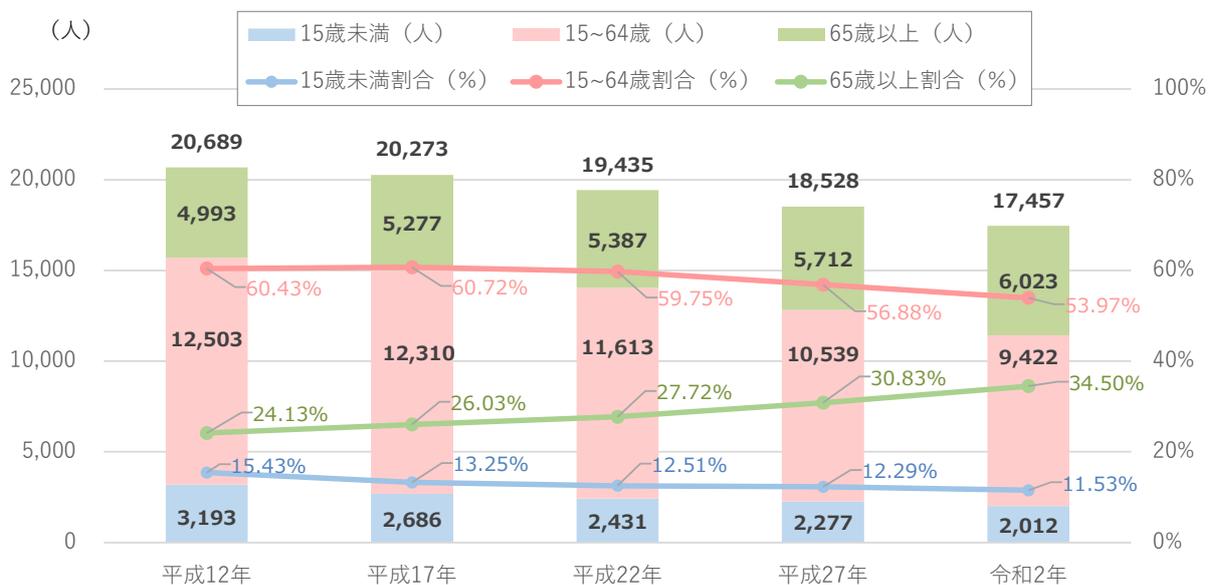


図 年齢別人口

資料：国勢調査

(3) 地区別人口

地区別人口をみると、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ます。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ます。

一方で、山間部の三倉地区や天方地区では、人口が600人～1,000人程度と比較的少なくなっており、減少率も大きくみられます。

表 地区別人口

地区	人口					
	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年	増減率 H12-R2
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）

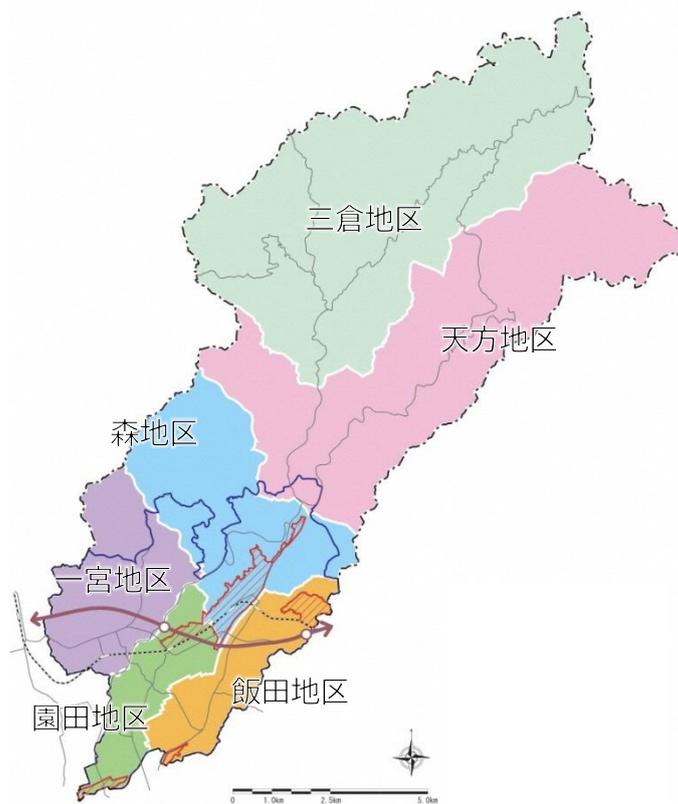


図 地区区分図

資料：都市計画マスタープラン

(4) 人口分布

人口分布をみると、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ます。

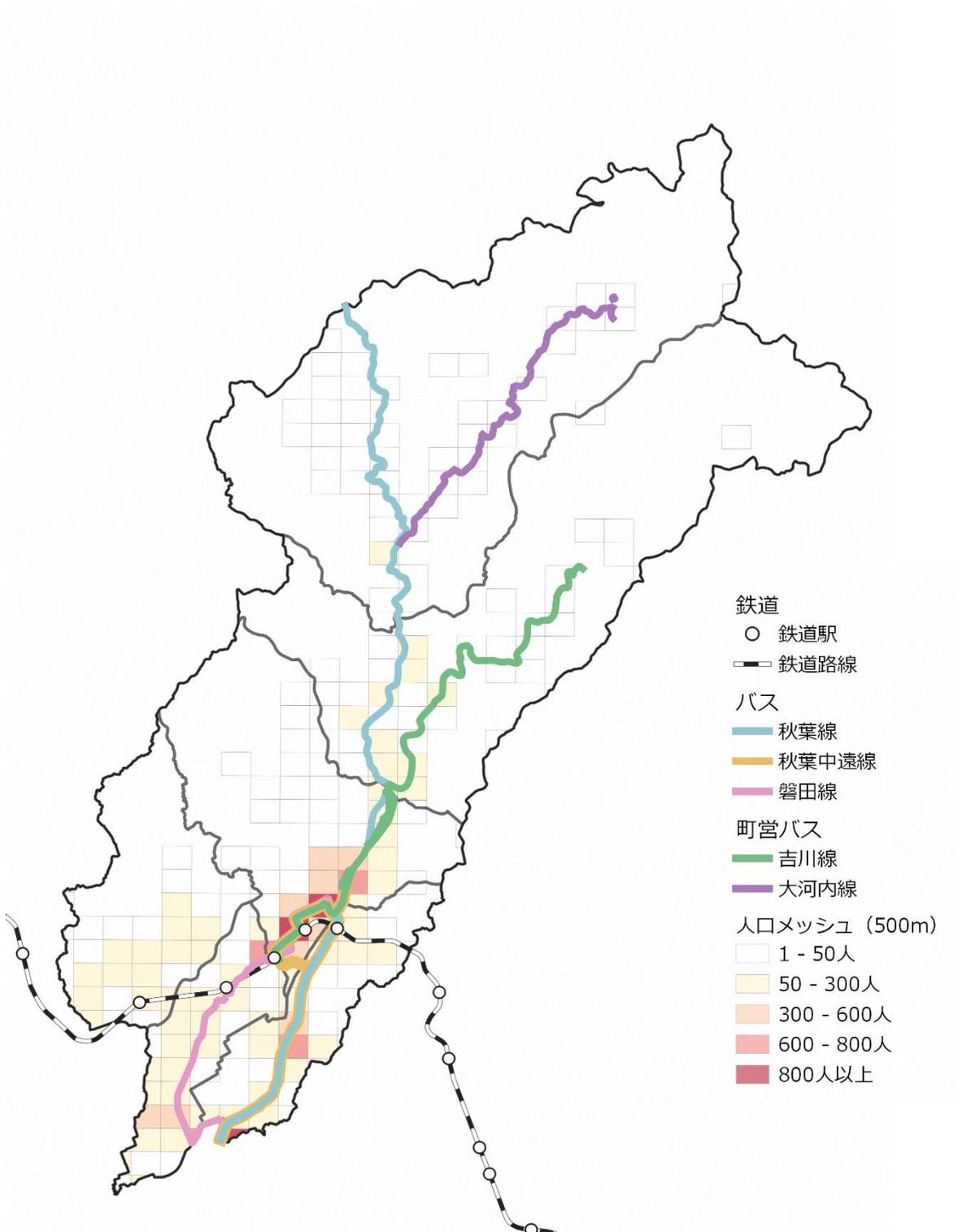


図 人口分布

(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世帯増加しています。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2年で2.80人/世帯となっています。

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ます。

地区別世帯数をみると、高齢単身世帯・高齢夫婦世帯ともに、森地区、飯田地区での分布が多く見られます。

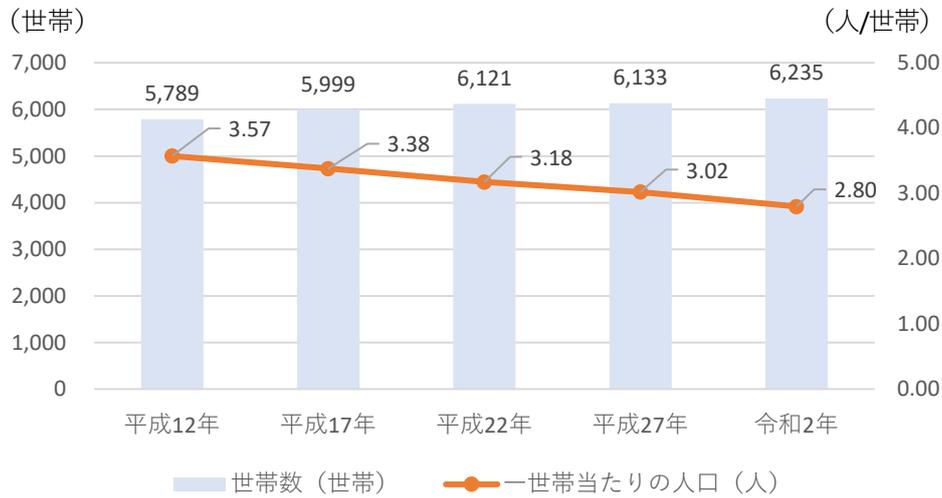


図 世帯数

資料：国勢調査

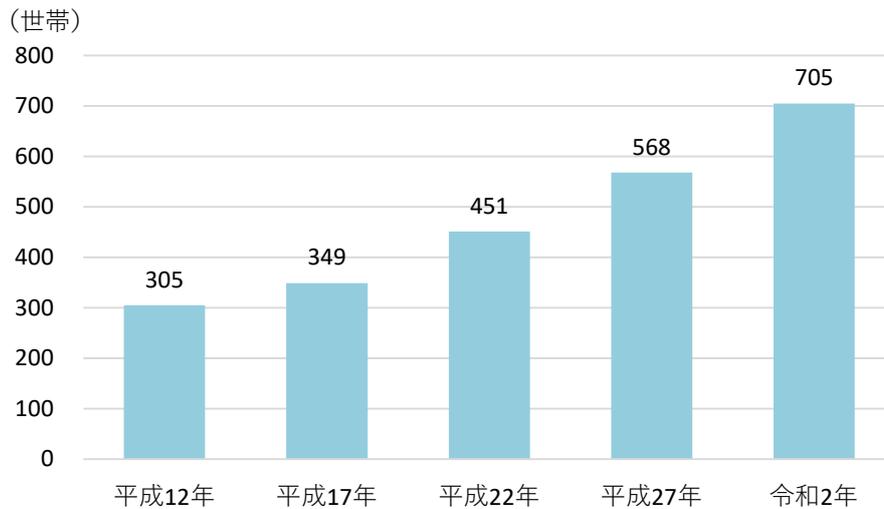


図 高齢単身世帯数

資料：国勢調査

表 地区別世帯数

地区	世帯数					
	総世帯	割合	高齢単身世帯	割合	高齢夫婦世帯	割合
森地区	2,458	39.4%	310	38.3%	328	44.0%
一宮地区	806	12.9%	88	14.6%	125	12.5%
園田地区	980	15.7%	76	13.8%	118	10.8%
飯田地区	1,350	21.7%	114	20.2%	173	16.2%
三倉地区	278	4.5%	62	7.2%	62	8.8%
天方地区	363	5.8%	55	6.0%	51	7.8%
計	6,235	100%	705	100%	857	100%

資料：令和2年国勢調査

2-1-3 通勤・通学流動

(1) 通勤流動

通勤流動をみると、森町内での通勤（4,478人）が最も多くみられます。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）の流動が多くみられます。

平成27年の流動と比較すると、大きな変化はみられません。

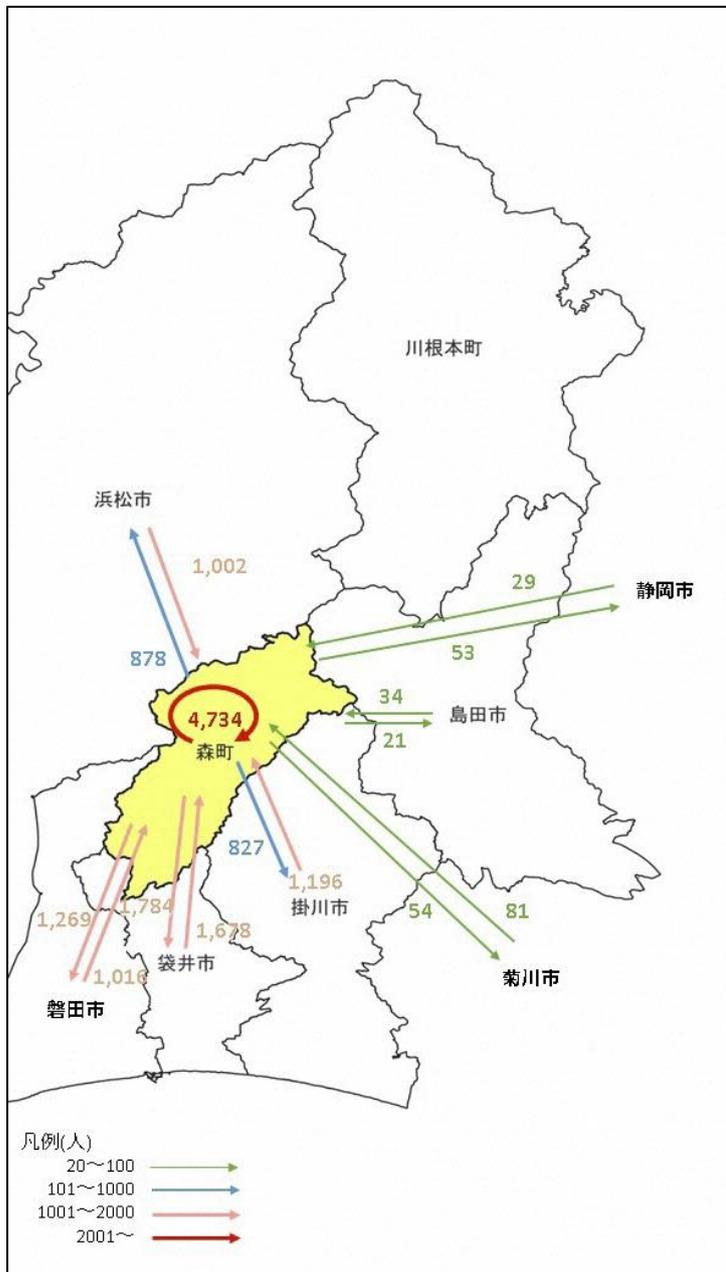


図 通勤流動（平成27年）
（※20人以上）

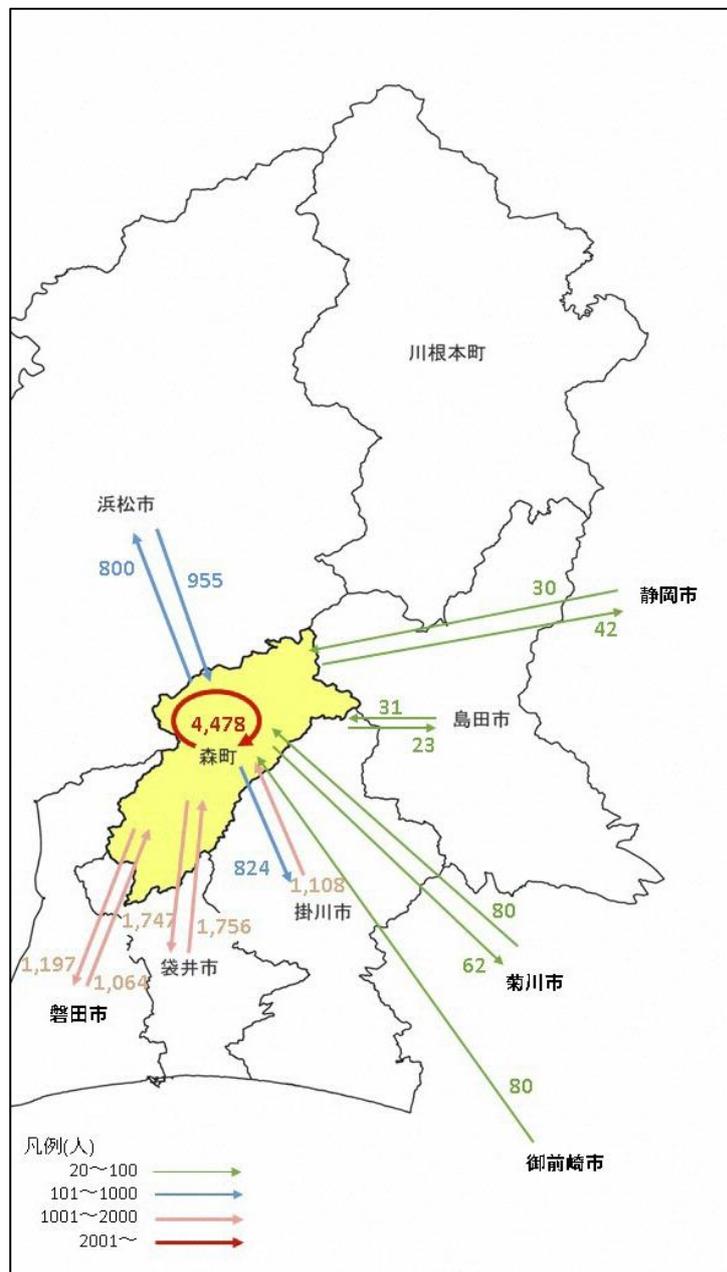


図 通勤流動（令和2年）
（※20人以上）

資料：国勢調査

(2) 通学流動

通学流動をみると、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）との流動も多くみられます。

平成27年の流動と比べると、大きな変化はみられません。

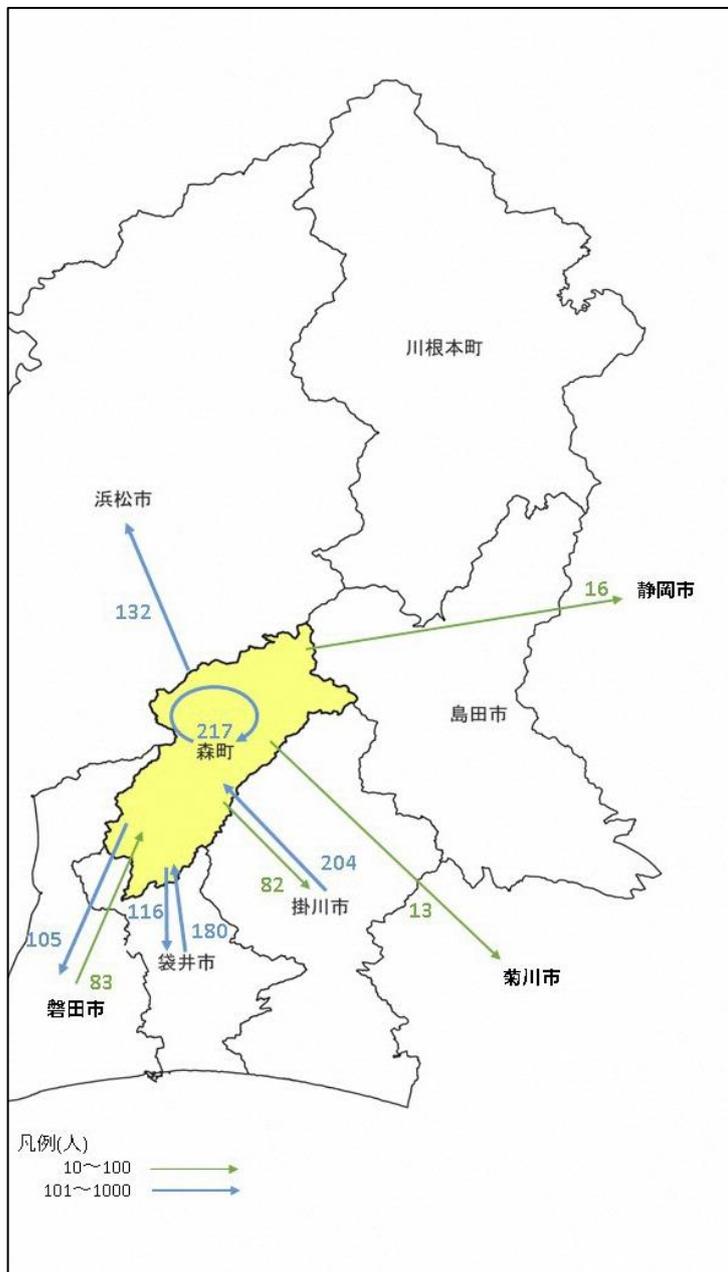


図 通学流動（平成27年）
（※10人以上）

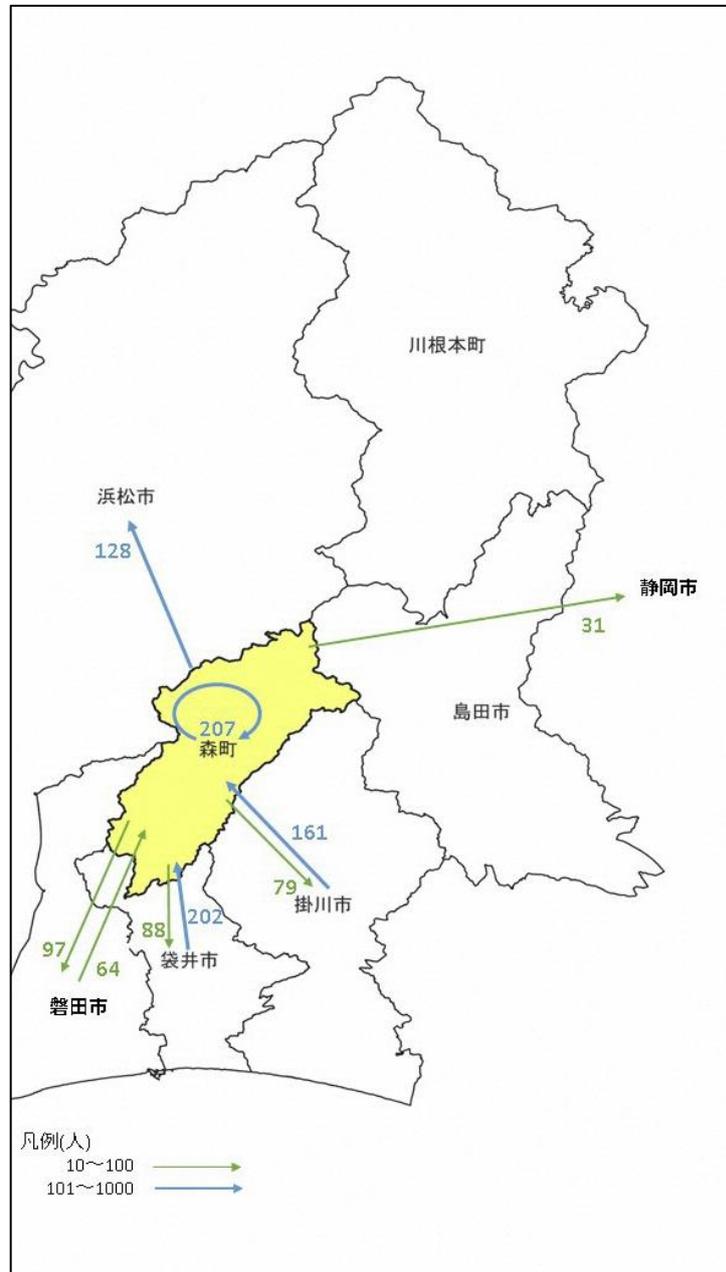


図 通学流動（令和2年）
（※10人以上）

資料：国勢調査

2-1-4 観光流動

(1) 観光入込客数の推移

観光入込客数をみると、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和元年度に比べて令和2年度及び令和3年度は大きく減少していますが、令和元年度までは約110万人程度を推移しています。

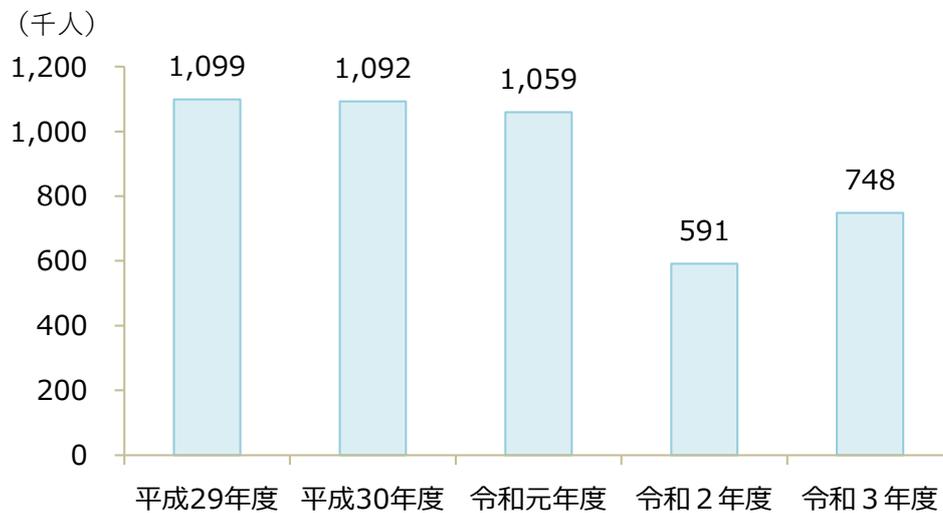


図 観光入込客数

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」が最も多くなっています。その他には、「アクティ森」「極楽寺」への来訪もみられます。

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

2-1-5 自家用車の保有状況

(1) 自家用車の保有台数

自家用車の保有台数は概ね横ばいであり、令和4年時点では11,427台となっています。令和4年時点の1世帯当たりの保有台数は1.84台であり、県内市町で1位と高い状況です。



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ます。

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）

2-1-6 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ます。
山間部においては観光施設の立地が多く、商業施設・医療施設の立地は少ないです。

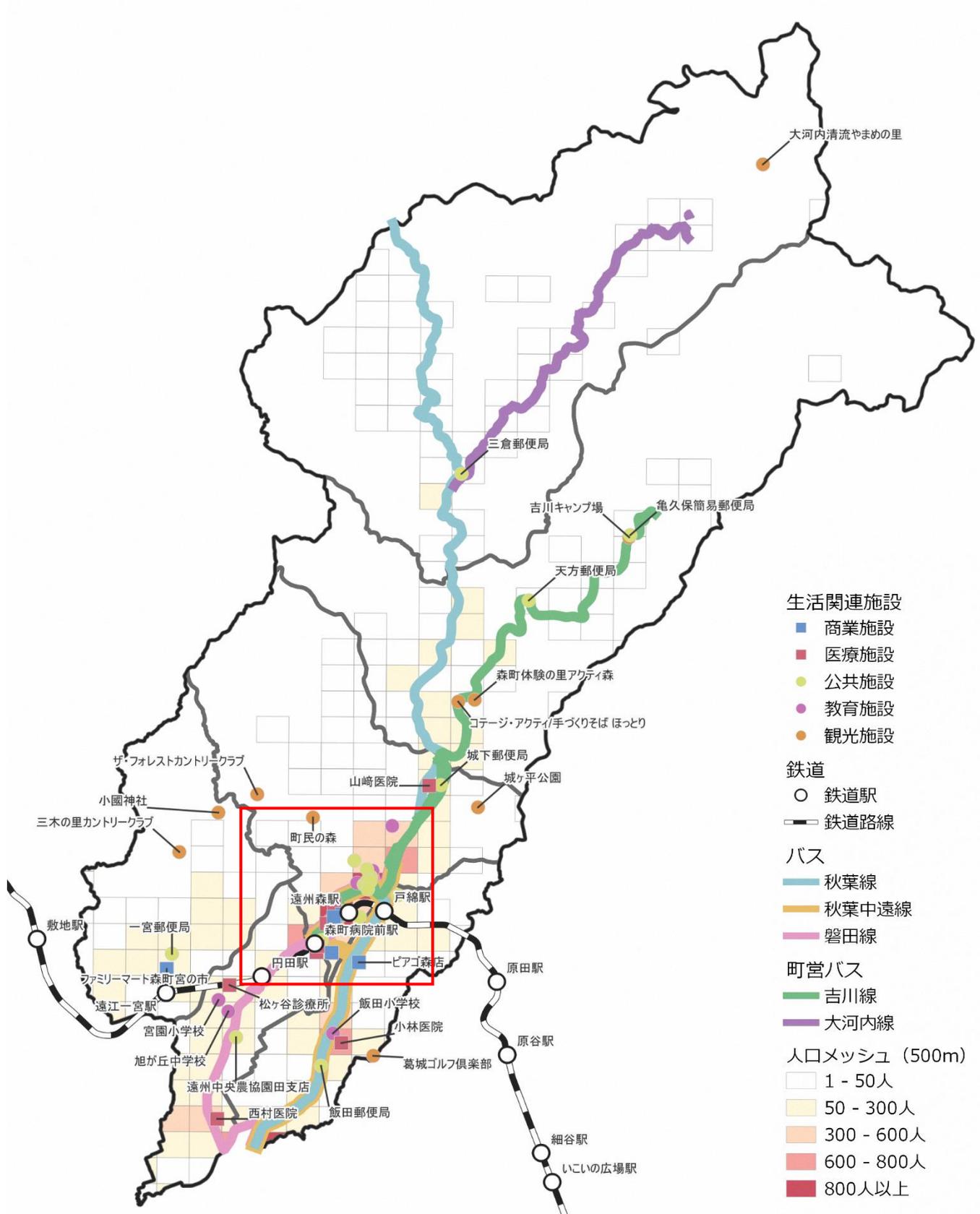


図 施設の立地状況

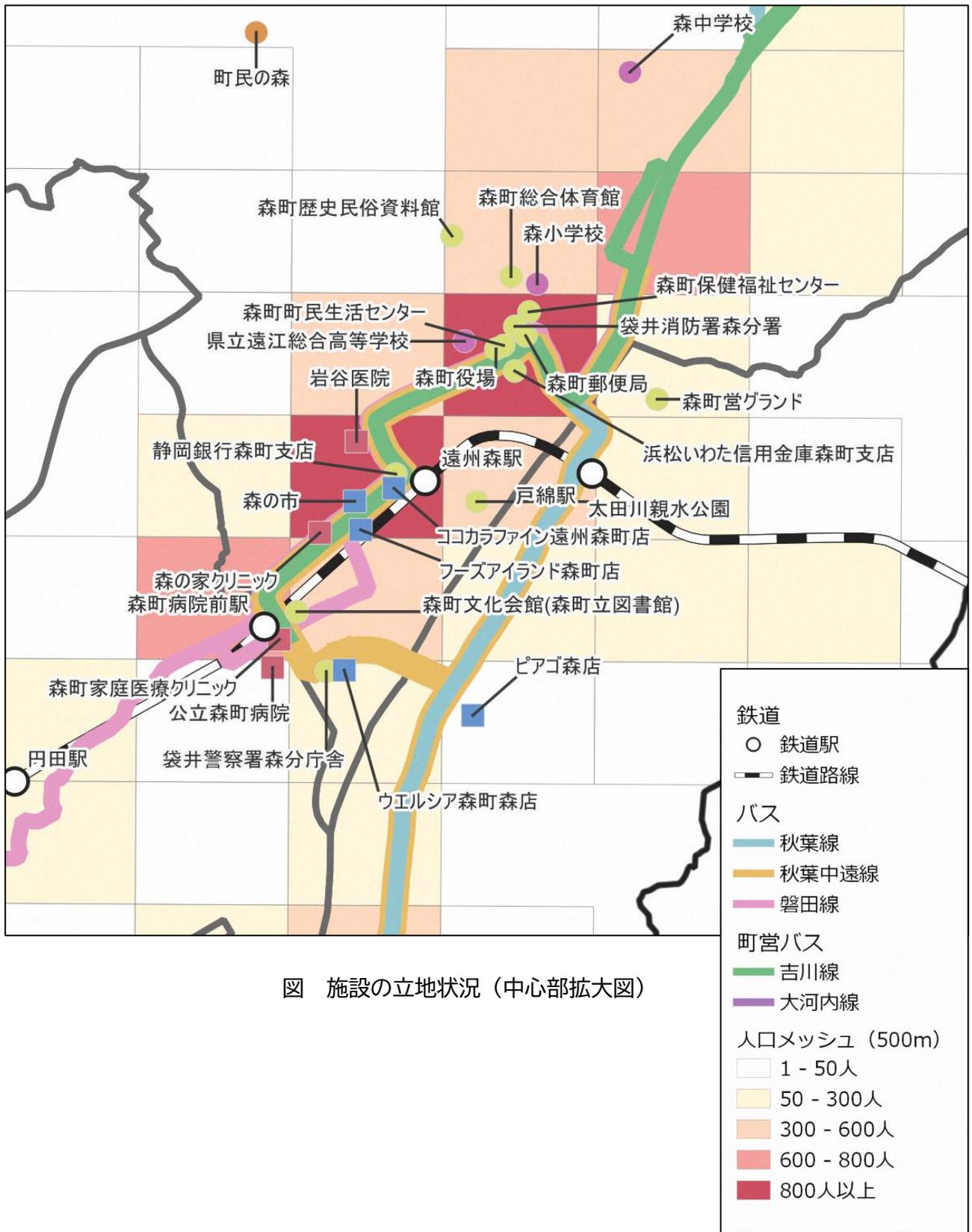


図 施設の立地状況 (中心部拡大図)

2-2 公共交通の現状

2-2-1 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㈱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駅が設置されています。

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ます。

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路線を運行しています。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㈱により運行されています。

患者バスは、公立森町病院が無医地区の住民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ます。

その他、もり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ます。

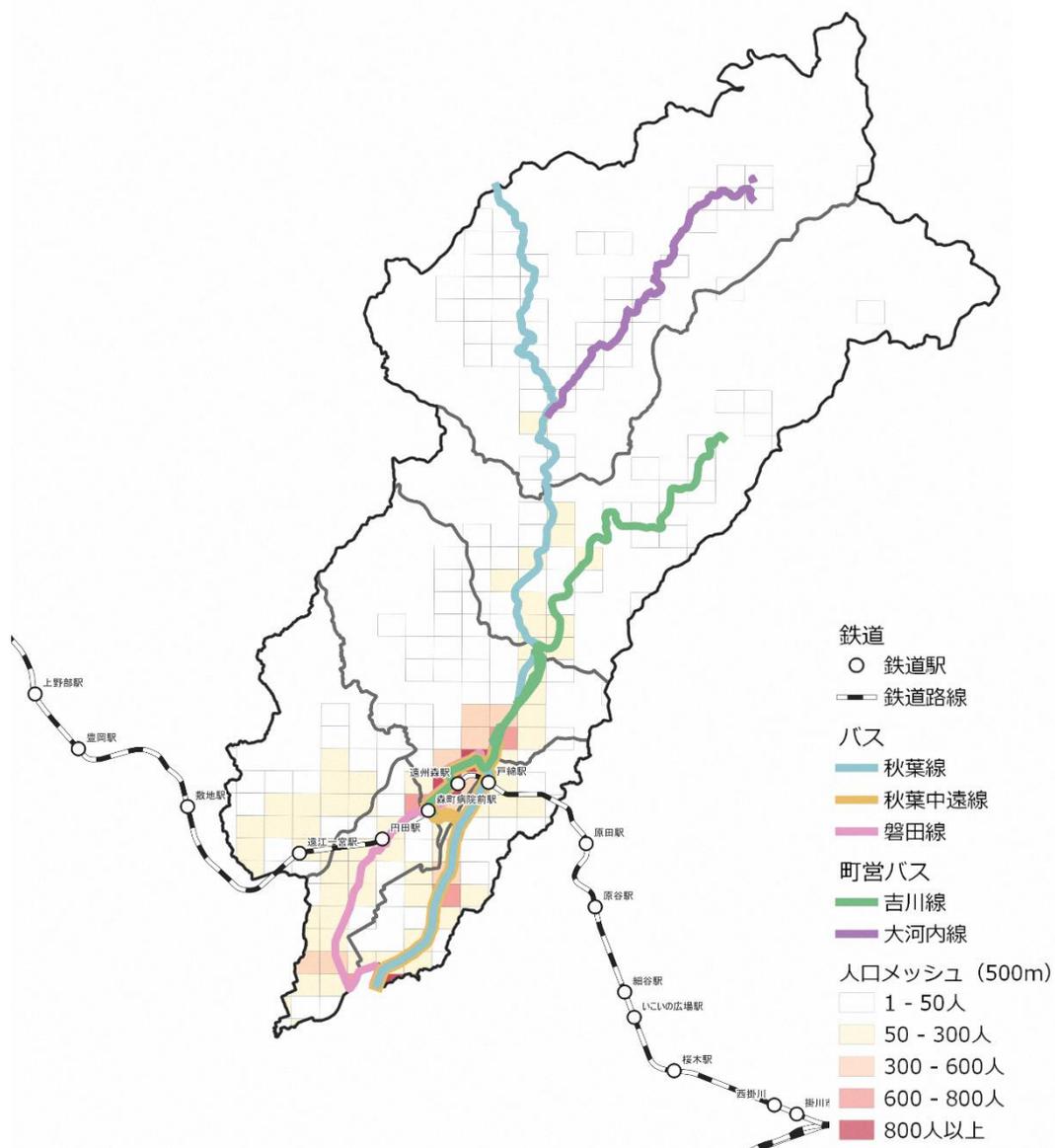


図 公共交通ネットワーク

(2) 運行状況

鉄道は天竜浜名湖鉄道(株)により、天竜浜名湖線が運行されています。

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ます。

自主運行バスは、大河内線と吉川線は町営バス、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ます。

患者バスは、公立森町病院により、大河内線、大久保線、一宮線が運行されています。

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(株)、袋井交通(株)、掛川タクシー(株)、遠鉄タクシー(株)により運行されています。

ボランティア移動支援は、運転手として15名が登録されています(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)	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(株)	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 (株)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(株))	磐田線	対距離制	遠州森町～磐田駅前
患者バス	公立森町病院	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

※実際の運送に要したガソリン代については、利用者が負担

(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ります。

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ります。

利用者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人です。一方、利用者が最も少ないのは患者バス一宮線であり、令和3年度で5人となっています。

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

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 ※1	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%

※1 民間路線バスの利用人数は、前年10月から当年9月の集計値（(例)令和3年度：令和2年10月から令和3年9月の集計値）

資料：町提供資料

① 鉄道

一日当たりの駅乗降者数をみると、遠州森駅での乗降者が令和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みられます。

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ます。

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

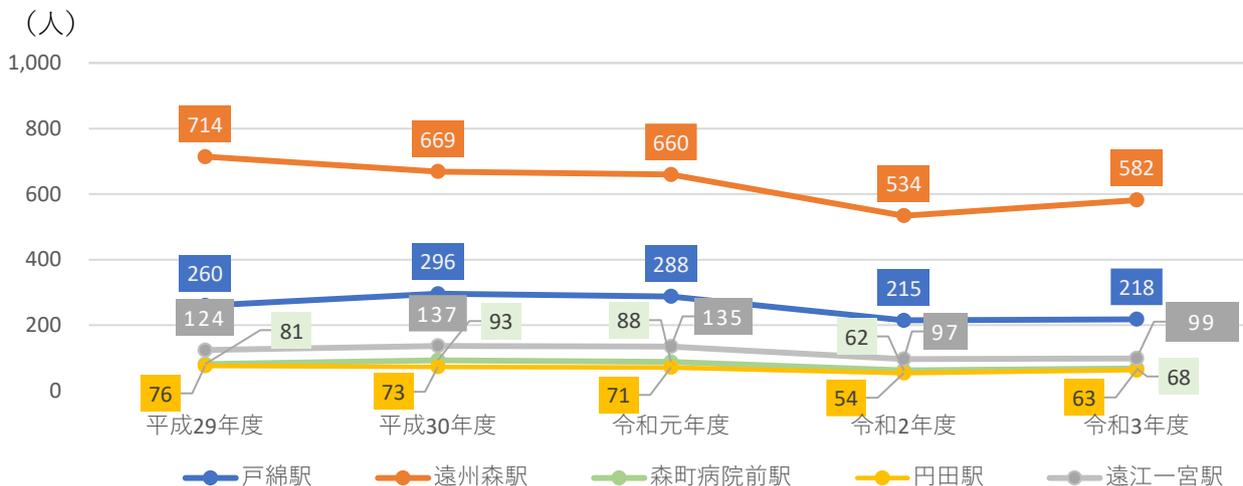


図 一日当たりの駅乗降者数

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りましたが、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人となっています。ピーク時である令和元年度と現在を比較すると、利用者は77,704人減少しています。

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りましたが、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人となっています。

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ます。

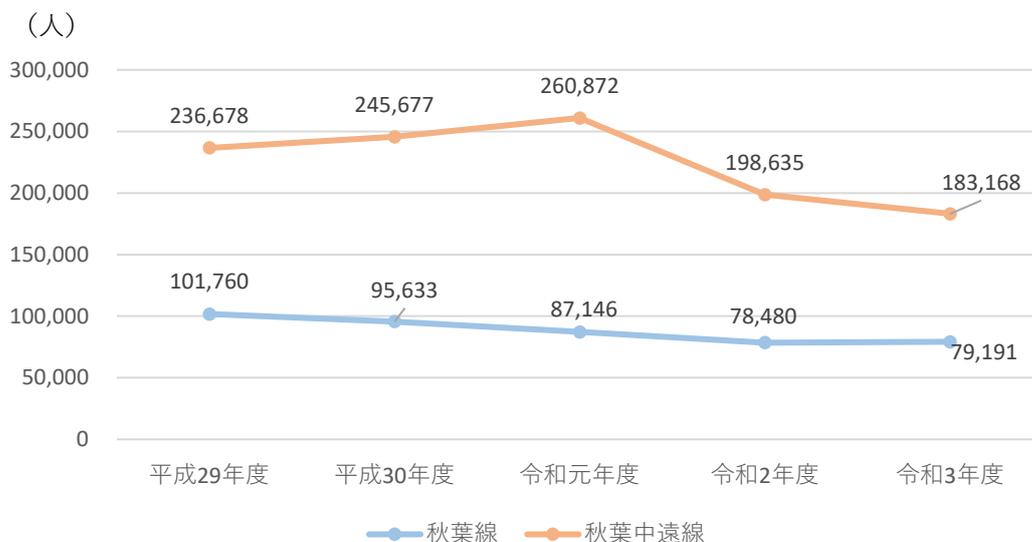


図 利用者数の推移

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人となっています。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ます。

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す。

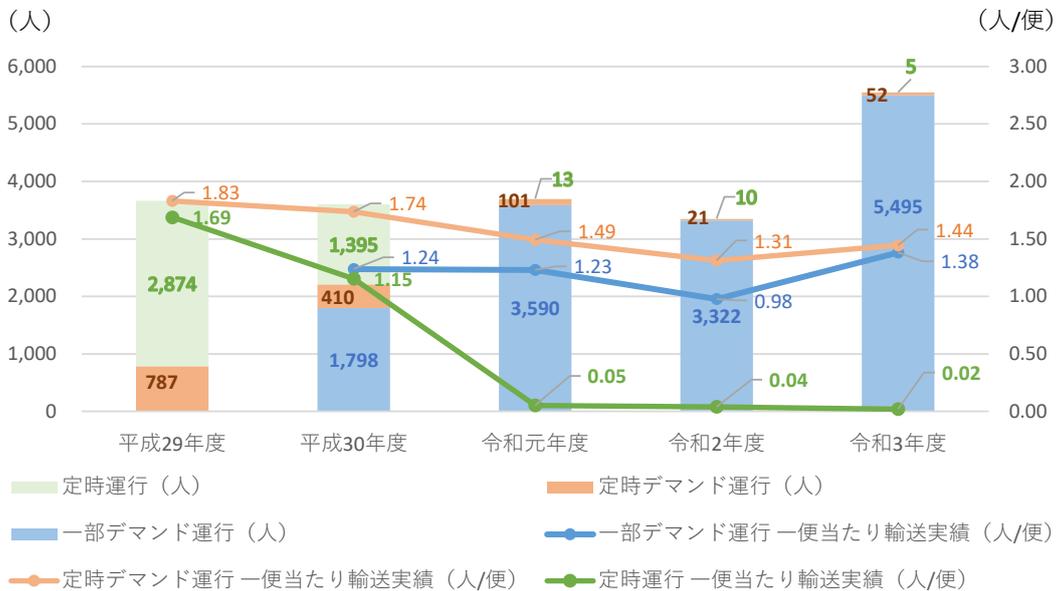


図 利用状況

資料：町提供資料

b. 大河内線

大河内線の利用状況をみると、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人となっています。

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す。

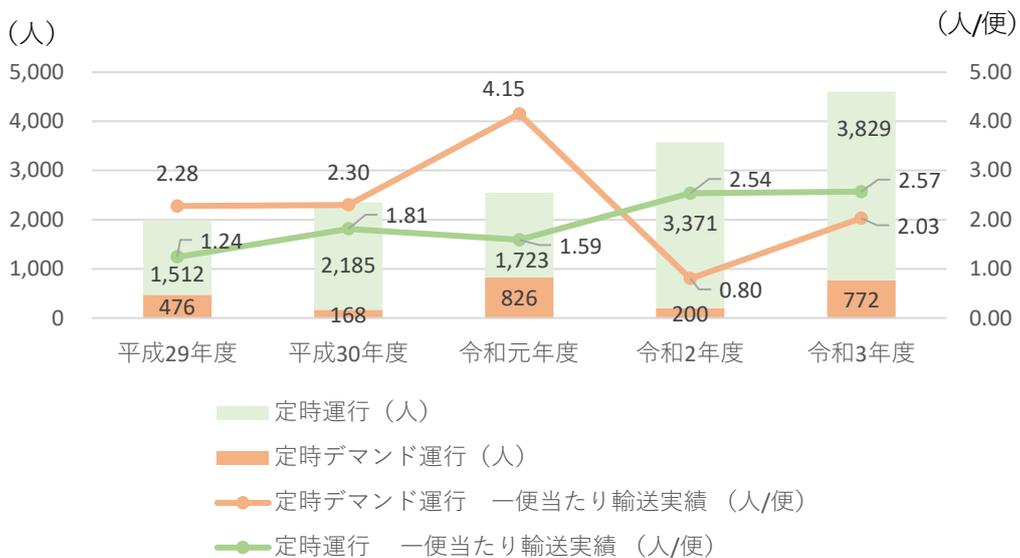


図 利用状況

資料：町提供資料

④ 自主運行バス（磐田線）

磐田線の利用者は令和2年度まで増加傾向にありましたが、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ます。

平成30年度から令和2年度の増加については、令和元年9月に遠州鉄道株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ます。



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みると、全ての路線で利用者は減少傾向にあり、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みられます。

利用者が最も多いのは大久保線であり、令和3年度で583人です。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人となっています。

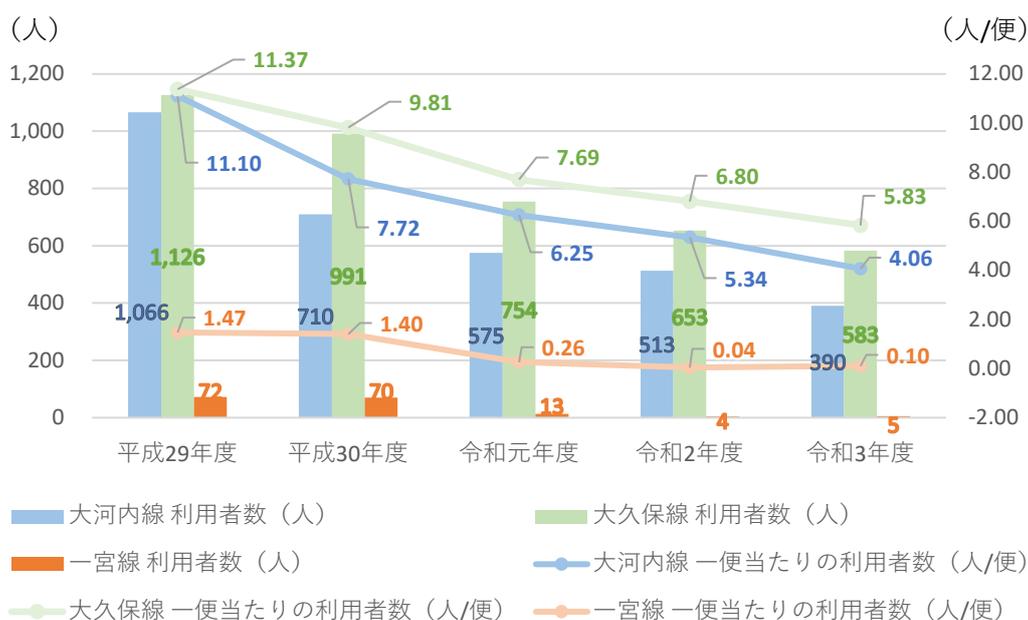


図 患者バスの利用状況

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ます。

民間路線バスは、令和元年度から令和 3 年度の町負担額の増加については、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等の影響と考えられます。

秋葉線（民間路線バス）は、令和 2 年度から令和 3 年度にかけて利用者数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ます。

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みられますが、コロナ禍である令和 2 年度以降大きく増加しています。

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 年度を比べた際、27.42% 増加を示していますが、利用者数についても学校統廃合の影響で 51.65% 増加しています。

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 年度を比べた際、25.96% 増加を示していますが、利用者数についても学校統廃合の影響で 131.44% 増加しています。

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% 増加していますが、事業者撤退路線を引き継いだ影響で利用者数も 58.64% 増加しています。

患者バスは、利用者数が各路線において減少傾向にあります。町負担額は 2,900 千円程度で増減しています。

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 民間路線バスの利用者数は、前年 10 月から当年 9 月の集計値（(例)令和 3 年度：令和 2 年 10 月から令和 3 年 9 月の集計値）

民間路線バスの町負担額は、前年 10 月から当年 9 月の運行に基づく、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りますが、秋葉線、秋葉中遠線ともに増加傾向がみられます。

利用者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倍増加しています。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倍増加しています。

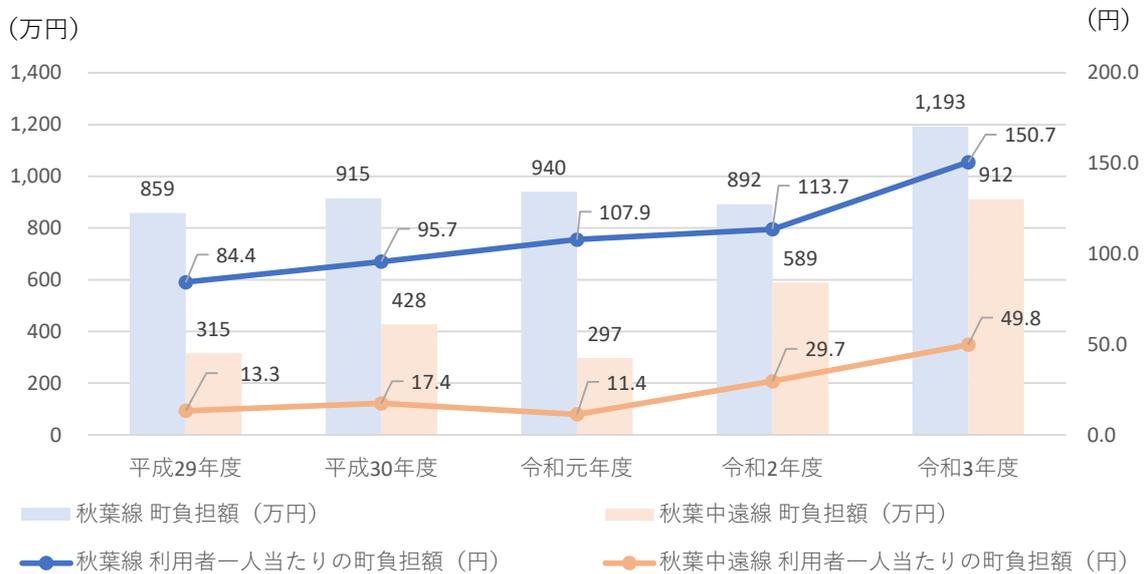


図 運行負担額（民間路線バス）

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度から横ばいであり、令和3年度で505万円となっています。また、利用者一人当たりの町負担額については、令和2年度までは増加傾向にありましたが、令和2年度から令和3年度にかけては減少しています。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ます。



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ますが、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円と減少傾向にあります。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ます。



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したが、令和 2 年度から増加しています。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 円と減少しています。

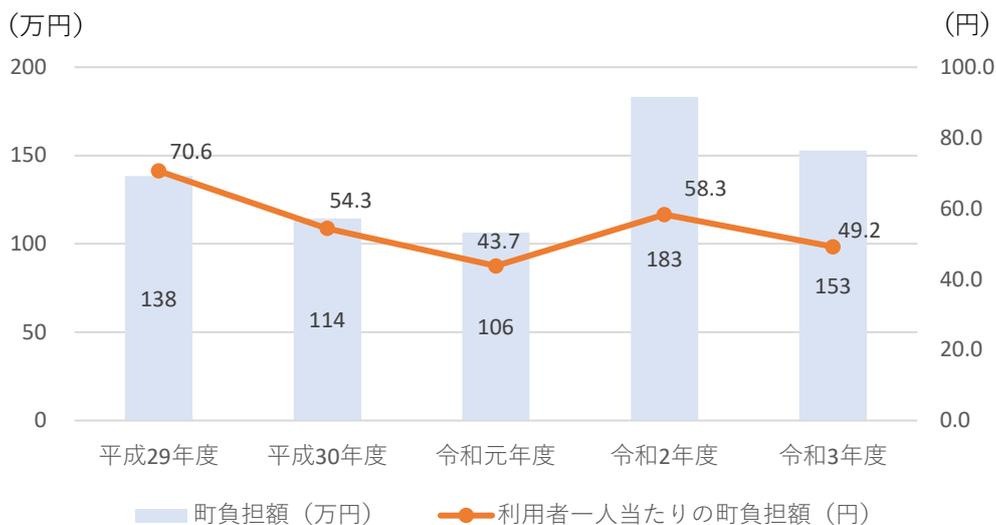


図 運行負担額（磐田線）

資料：町提供資料

2-2-2 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ます。

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ます。

また、園田地区では磐田線が運行されていますが、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ます。

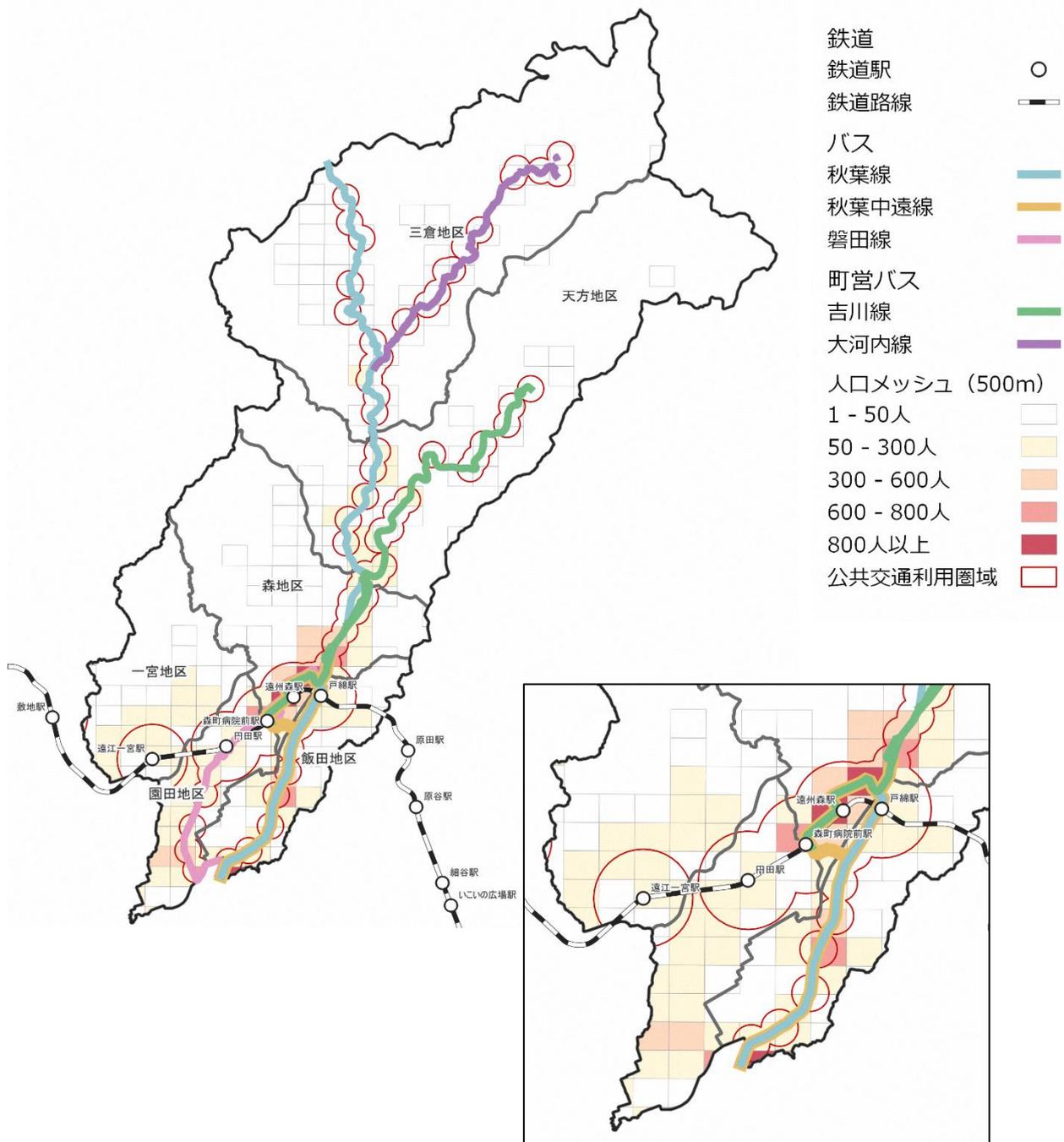


図 平日・日中の公共交通空白地域

図 日中の公共交通空白地域

2-3 公共交通に関するニーズ等

2-3-1 町民アンケート

(1) 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」を実施しました。

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けました。

521 人から回収し、回収率は 52.1%です。

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	・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%

(2) 結果概要

調査結果の概要は次のとおりです。

<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。
- ・「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。

<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みられる。
- ・通院先は公立森町病院・森町家庭医療クリニックなど町内の病院への移動が多くみられるが、一宮地区や飯田地区では町外への通院も多くみられる。
- ・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みられる。

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みられるものの、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「公立森町病院・森町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は、現行の公共交通では十分ではないと考えられる。

2-3-2 公共交通利用者アンケート

(1) 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」を実施しました。

秋葉バス、町営バス利用者を対象にアンケート調査票をバス車内に設置し、郵送回収またはインターネットでの回答を受けました。

アンケートは67人から回収しました。

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	調査票をバス車内に設置(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)

(2) 結果概要

調査結果の概要は次のとおりです。

<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みられない。

<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みられる。
- ・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」の回答も多くみられたことから、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。

2-3-3 高校生アンケート

(1) 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」を実施しました。

静岡県立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けました。

アンケートは 348 人から回収し、回収率は 62.6%です。

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	・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、インターネットでの回答
対象者	静岡県立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%

(2) 結果概要

調査結果の概要は次のとおりです。

<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」が最も多くみられる一方、「自転車」は全体的な減少がみられる。
- ・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。

<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。

これらのことから、晴れの日の通学の主たる交通手段は「自転車」であるが、雨の日は「家族等の送迎」になることから、雨の日の通学に公共交通が選択肢となるよう、周知や利用促進をしていく必要がある。

2-3-4 交通事業者ヒアリング

交通事業者ごとの運行状況、利用状況、課題等を把握し、新たな運行方法を検討するため、訪問等によりヒアリングを行いました。ヒアリングの結果概要は次のとおりです。

ヒアリング日：令和4年10月25日(火)～10月26日(水)

<ヒアリング交通事業者>

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)、秋葉バスサービス(株)

<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。
- ・森町の高齢者は、他自治体の住民に比べて「静岡県タクシー共通クーポン」を使用したタクシー乗車率が高い。森町公共交通利用券助成事業を利用してクーポン券を購入した利用者と思われる。

<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等の運行意向等について【新たな運行方法の検討】>

- ・条件次第ではあるが、デマンドタクシー等の運行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 デマンドタクシー等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	×	×	×	×

2-3-5 関係事業者ヒアリング

関係事業者が実施している事業等を把握し、連携を図るためヒアリングを行いました。ヒアリングの結果概要は次のとおりです。

(1) 社会福祉協議会（ボランティア移動支援）

ヒアリング日：令和5年2月7日（火）

【運行概要・利用状況・課題等】

<運行状況・利用状況>

地域住民がボランティア運転手、社会福祉協議会が運営主体となり実施する高齢者向けの移動支援。利用にあたっては会員登録（条件あり）及び予約が必要となる。

運転手数：15人

運行車両：ボランティア運転手の自家用車

利用費用：なし（実際の運送に要したガソリン代については、利用者が負担）

運行時間：8時30分～17時15分

- ・ 依頼会員登録は増加傾向にある。（令和5年1月時点で38名）
- ・ 通院目的での利用が多いが、買い物や美容院を目的とした依頼もある。
- ・ 利用は原則一人月2回までだが、毎月2回依頼する人は少ない。
- ・ 38人の依頼会員のうち、実際に利用しているのは26人程度である。

<事業上の課題>

- ・ 協力会員（ボランティア運転手）は、仕事を定年退職された70代以上が多く、高齢である。定年退職年齢の引き上げにより、協力会員になっていただけの年齢層が狭くなることで、今後の協力会員減少を危惧している。
- ・ 町内に移動支援できる親族等がないことが依頼会員の登録条件の1つであり、この条件のため登録できないケースがしばしばある。その結果、移動手段がなくサロンやオレンジカフェなど地域の集まりに参加できない方のニーズに応えられない。
- ・ 依頼会員（特に飯田地区や園田地区）から町外への移動ニーズはあるものの、事業上応えることができない。
- ・ 協力会員の自家用車を用いる都合上、ある程度まとまった人数を一度に輸送することができない。
- ・ 送迎時、依頼会員から協力会員への連絡は、電話番号を記載した連絡カードによって直接お願いしているが、電話番号を教えることに抵抗がある協力会員もいる。一部で、連絡の際にも社会福祉協議会が依頼会員と協力会員の間にあってほしいとの声も出ている。

これらのことから、ボランティアによる移動支援だけではカバーしきれない町外への移動ニーズ、多人数の輸送ニーズに応えられる移動手段の提供に需要があると考えられる。また、協力会員増加に係る取組を地域や行政と連携して行う必要がある。

(2) 小國神社（無料送迎バス）

ヒアリング日：令和5年2月7日（火）

【運行概要・利用状況・課題等】

<運行概要・利用状況>

主に天竜浜名湖鉄道を利用する来訪客のため、小國神社～遠江一宮駅間をマイクロバスで送迎している。9～16時の間で、およそ1時間に1便運行されており予約は不要。

運行車両：マイクロバス（27人乗り）

利用費用：なし

運行日：1月7～15日、各月1日・15日、日曜・祝祭日、その他特別期間（紅葉期間やイベント日等）に運行し、年間で120日ほどの運行となっている。

- ・年間で2,000人程度の利用がある。
- ・利用者は高齢層だけでなく、若年層の利用も見られる。
- ・各月1日・15日の運行時は、定期的な参拝客の利用がほとんどである。
- ・定期運行日より特別運行日の利用者が多い。
- ・満車になるような利用が月に1回ほどある場合もある。
- ・遠江一宮駅からの乗降者だけでなく、駅周辺の地域住民の利用もある。

<事業上の課題>

- ・運転士の高齢化及び確保。
- ・運行していても利用客が0人なことも珍しくないが、満車になる場合も踏まえると車両の小型化に踏み切れない。
- ・送迎を利用する人は、主に遠江一宮駅の利用者であるが、天竜浜名湖鉄道を利用して来訪される方が減っている。天竜浜名湖鉄道や行政側で利用促進をしていただきたい。

これらのことから、小國神社の自主運行だけではカバーしきれない観光客のニーズに応えられる移動手段の提供に需要があると考えられる。

2-4 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12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。
- 山間部である三倉地区や天方地区では、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。
- 町民アンケート調査の結果から、町民の移動手段は、自家用車(自分で運転)である。また、令和4年時点の1世帯当たりの自家用車保有台数は1.84台であり、県内市町で1位と高い状況である。
- 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3年度にタクシー事業者1社が廃業している。
- 民間路線バスやタクシーの利用者数が、新型コロナウイルス感染症の影響によりコロナ禍前に比べて減少している。
- 町営バスは、令和2年度及び令和3年度の小中学校統廃合の影響により、児童生徒のバス通学利用者が増加している。
- 磐田線は、遠州鉄道(株)の磐田市立病院福田線撤退の影響により、主に高校生の通学利用が磐田線に移行し、利用が増加している。
- 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年度から令和3年度で-93.06%となっている。
- 交通関係事業者へのヒアリング調査によると、多くの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は約2割である。
- 町民アンケート調査によると、路線バスの不満点として「バス停が近くにない」と回答した人の割合が多い。
- 高校生の通学手段は、晴れの日には「自転車」、雨の日には「家族等による送迎」が主であり、公共交通が選ばれていない。
- 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)は公共交通空白地域であり、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)では利便性向上策としてバスロケーションシステムの導入や運行時刻表のデジタルサイネージが設置されている。
- 森町の高齢者は、他自治体の住民に比べて「静岡県タクシー共通クーポン」を使用したタクシー乗車率が高い。公共交通利用券助成事業を利用してクーポン券を購入した利用者と思われる。

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。

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(キャッシュレス決済、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、将来的にはさらに人口減少・高齢化が進むと推計されている。
- 平成12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は、人口減少率が高く、商業施設や医療施設等の立地が少ない。
- 一宮地区や日中の磐田線沿線(園田地区)は公共交通空白地域となっており、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、全庁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導入の検討が必要である。

課題2: 町内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、浜松市の流動が多い。
- 町民アンケート調査によると、日常生活の買い物先は町内店舗に加え、「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、町内外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: 既存の公共交通サービスに係る運行見直しや利用促進策の検討

- 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額が大きい。
- 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ため、廃止を含めた運行見直しを行う必要がある。
- 民間路線バスやタクシーの利用者数が、新型コロナウイルス感染症の影響によりコロナ禍前に比べて減少している。
- 高校生の通学手段として晴れの日には「自転車」、雨の日には「家族等による送迎」が主となっており、公共交通が選ばれていない。
- 森町公共交通利用券助成事業が公共交通を利用するきっかけの一因となっているため、助成事業を周知する取組が必要である。
- 路線バスの利便性向上のため、キャッシュレス決済の導入を交通事業者と調整する必要がある。

以上のことから、既存の公共交通の利用者数の増加を図るため、高校生や高齢者などの車を持っていない層をターゲットとした利用促進策に取り組む必要がある。

また、患者バス一宮線の運行の見直しを行う必要がある。

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

- 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。
- ボランティア移動支援の協力会員増加に係る取組を地域や行政と連携して行う必要がある。
- 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ドライバーの意向があることを示している。

以上のことから、事業者だけでなく、担い手の確保に係る取組を地域や行政と連携して行う必要がある。

課題5: まちづくりと連動した公共交通サービスの検討

- 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。

第3章 基本的な方針・目標

3-1 計画の基本方針等

地域公共交通を取り巻く課題や本町が目指す将来のまちの姿と方向性を踏まえて、森町地域公共交通法定計画の基本理念と基本方針等を以下のように定めました。

～基本理念：目指すべき公共交通の将来像～

まちづくりを支える持続可能な公共交通
～町民・来訪者から選ばれる公共交通～

【基本方針1 ニーズに対応した公共交通】

<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>

<課題2：町内外への移動を支える公共交通サービスの検討>

<課題3：既存の公共交通サービスに係る運行見直しや利用促進策の検討>

<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>

本町には公共交通空白地域が存在しており、公共交通サービスを楽しむににくい町民が一定程度みられています。

全町的な高齢化の進行、高齢単身世帯の増加などが見られていることから、自家用車が運転できない方々の日常的な移動手段となる公共交通サービスの構築を目指します。

また、通勤通学や買い物、通院等における、町民の移動状況をみると、町内だけでなく、町外への移動も多く見られています。そのため、町内移動の利便性と並行して、町外の商業施設までのアクセス性の向上、鉄道駅までのアクセス性の向上などを検討し、移動ニーズに対応した公共交通を目指します。

実現にあたっては、ドライバー不足などを考慮し、実現性の高い交通サービスを検討します。

■計画目標①：広域移動を支える公共交通の確保・維持

町の広域移動を支える公共交通については、公共交通の軸として維持していきます。

⇒評価指標：広域路線バス（秋葉線・秋葉中遠線・磐田線）の利用者数

■計画目標②：町内移動を支える公共交通の構築

町営バスの運行を維持しつつ、公共交通空白地域に新たな公共交通サービスを導入し、町にとって最適な公共交通ネットワークを構築します。

⇒評価指標：町営バスの利用者数、日中の公共交通空白地域への新たな交通手段の導入地区数、ボランティア移動支援協会会員（ボランティア運転手）登録者数

【基本方針2 まちづくりと交流を推進する公共交通】

<課題2：町内外への移動を支える公共交通サービスの検討>

<課題5：まちづくりと連動した公共交通サービスの検討>

本町では「都市計画マスタープラン」「立地適正化計画」を策定しており、本町の都市構造に関する方向性・それを支える公共交通サービスの役割が示されています。

関係各所と連携しながら、町に住む人・町を訪れる人にとって利用しやすい公共交通サービスの検討を進めることで、さらなるまちづくりと交流の推進につながる公共交通サービスを目指します。

■計画目標①：広域移動を支える公共交通の確保・維持（再掲）

町の広域移動を支える公共交通については、公共交通の軸として維持していきます。

⇒評価指標：広域路線バス（秋葉線・秋葉中遠線・磐田線）の利用者数

■計画目標②：町内移動を支える公共交通の構築（再掲）

町営バスの運行を維持しつつ、公共交通空白地域に新たな公共交通サービスを導入し、町にとって最適な公共交通ネットワークを構築します。

⇒評価指標：町営バスの利用者数、日中の公共交通空白地域への新たな交通手段の導入地区数、ボランティア移動支援協力会員（ボランティア運転手）登録者数

【基本方針3 地域で支え合い、地域を支える公共交通】

<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>

<課題3：既存の公共交通サービスに係る運行見直しや利用促進策の検討>

本町の公共交通は、民間交通事業者による鉄道や路線バスの運行に加え、山間部では地域のNPO法人や企業による町営バスの運行、公立森町病院による患者バスの運行、地域住民のボランティアによる高齢者の移動支援など、多様な地域の関係者によって支えられています。

しかし、利用者の減少や運転士の不足などの課題改善には産官民の垣根を越え、地域が一体となった協働が必要です。

地域の実情に適した移動手段の確立・持続を図るため、効率・効果的な運行方法の検討や担い手の確保などのほか、町民・来訪者への公共交通の利用を促すことで、地域を支え、地域で支える公共交通サービスを目指します。

■計画目標②：町内移動を支える公共交通の構築（再掲）

町営バスの運行を維持しつつ、公共交通空白地域に新たな公共交通サービスを導入し、町にとって最適な公共交通ネットワークを構築します。

⇒評価指標：町営バスの利用者数、日中の公共交通空白地域への新たな交通手段の導入地区数、ボランティア移動支援協力会員（ボランティア運転手）登録者数

■計画目標③：わかりやすく・利用しやすい公共交通の促進

公共交通マップの改定や利用助成事業、公共交通の周知・PRなどを通して、公共交通の利用促進を図ります。

⇒評価指標：森町公共交通利用券助成事業の申請数

3-1-1 各交通手段の基本的な考え方とそれぞれの役割

各交通手段の基本的な考え方とそれぞれの役割を以下のとおり定めます。

表 各交通手段の基本的な考え方とそれぞれの役割

天竜浜名湖鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の東西軸に位置づけ ・通勤通学や町民、観光客の移動手段として運行 ・定時定路線の運行
広域バス路線 幹線バス : 秋葉線 秋葉中遠線 自主運行バス : 磐田線	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線バスは地域間幹線系統（※）として公共交通の南北軸に位置づけ ・磐田線は主に朝夕の通勤通学手段として運行 ・定時定路線の運行
町営バス	<ul style="list-style-type: none"> ・主に町民の移動手段として運行 ・定時定路線（一部デマンド）の運行 ・吉川線は観光客の移動手段の役割も担う
患者バス	<ul style="list-style-type: none"> ・特に山間部の無医地区から公立森町病院への通院手段として運行 ・定時定路線の運行
地域主体による移動手段	<ul style="list-style-type: none"> ■ボランティア移動支援（実施主体：森町社会福祉協議会） ・交通手段を有さない高齢者の移動手段 ・ボランティアの自家用車によるドア・ツー・ドア型の運行
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民や観光客等の個別移動ニーズに対応する移動手段 ・ドア・ツー・ドアによる運行

※国の地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用

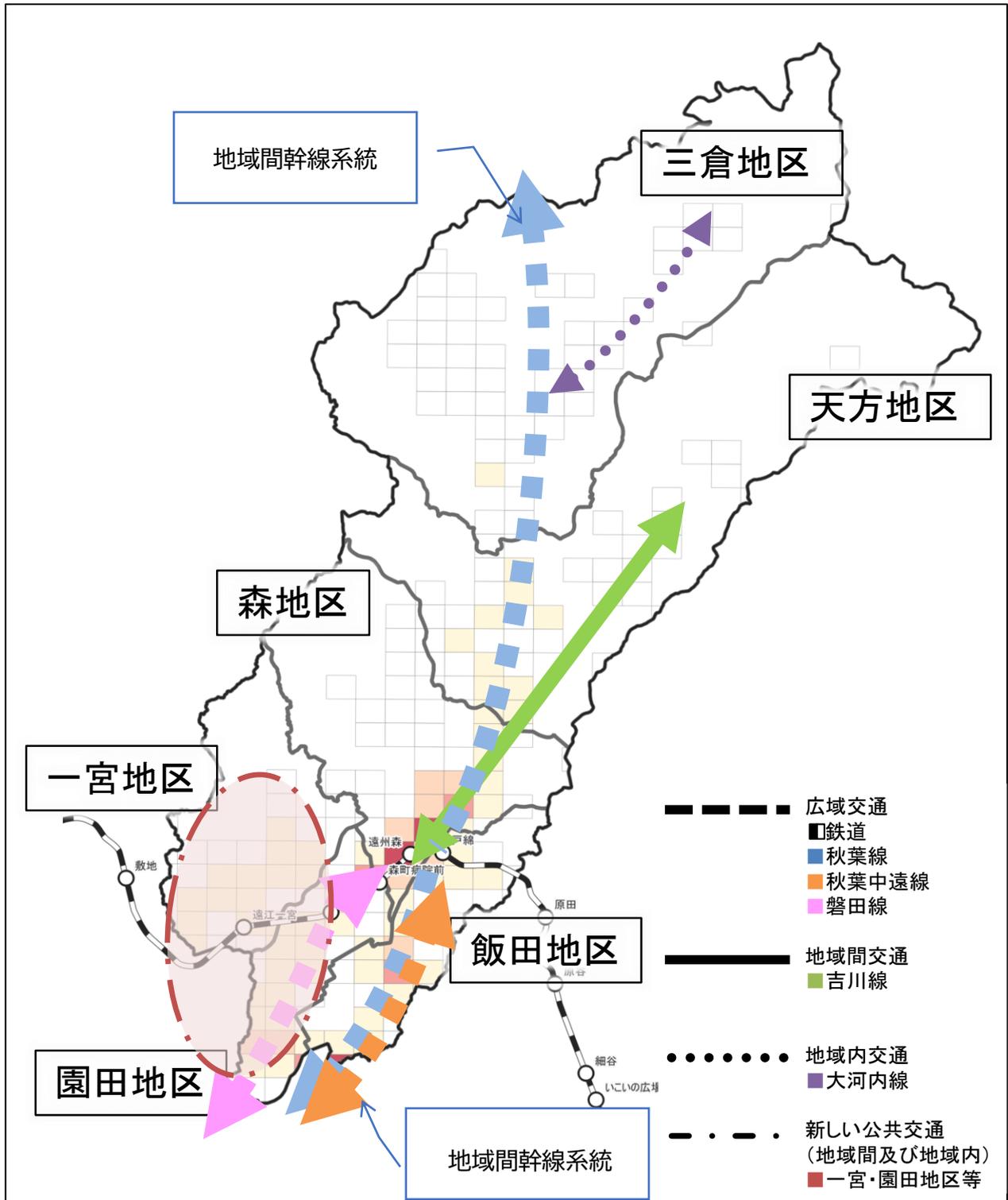
3-1-2 各交通手段の将来像

各交通手段の将来像を以下のとおり定めます。

表 各交通手段の将来像

天竜浜名湖鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤通学や町民、観光客の移動手段として維持 ・観光客の移動手段として利用促進施策を展開
広域バス路線 幹線バス : 秋葉線 秋葉中遠線 自主運行バス : 磐田線	<ul style="list-style-type: none"> ・主に朝夕の通勤通学手段として維持・改善 ・JR や天竜浜名湖鉄道との接続を引き続き強化 ・秋葉線・秋葉中遠線の日中の時間帯については、2路線合わせて 30 分に 1 本程度の運行頻度を確保
町営バス	<ul style="list-style-type: none"> ・町内の移動手段として維持・改善 ・大河内線は秋葉線との接続を引き続き強化 ・吉川線は観光客の移動手段の役割も担う ・吉川線は幹線バス及び天竜浜名湖鉄道との接続を引き続き強化
患者バス	<ul style="list-style-type: none"> ・特に山間部の無医地区から公立森町病院への通院手段として運行 ・一宮線は新たな交通手段へと転換 ・大河内線・大久保線は運行を維持しつつ、必要に応じて見直しを検討
地域主体による移動手段	<ul style="list-style-type: none"> ■ボランティア移動支援（実施主体：森町社会福祉協議会） ・ボランティア移動支援は高齢者の移動支援として事業を継続 ・ボランティア移動支援の利用条件緩和の検討
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民や観光客等の個別移動ニーズに対応する移動手段 ・ドア・ツー・ドアによる運行
新たな交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ・日中の公共交通空白地域をカバーする交通手段として導入 ・観光客の二次交通の役割も担う

3-1-3 再編のイメージ

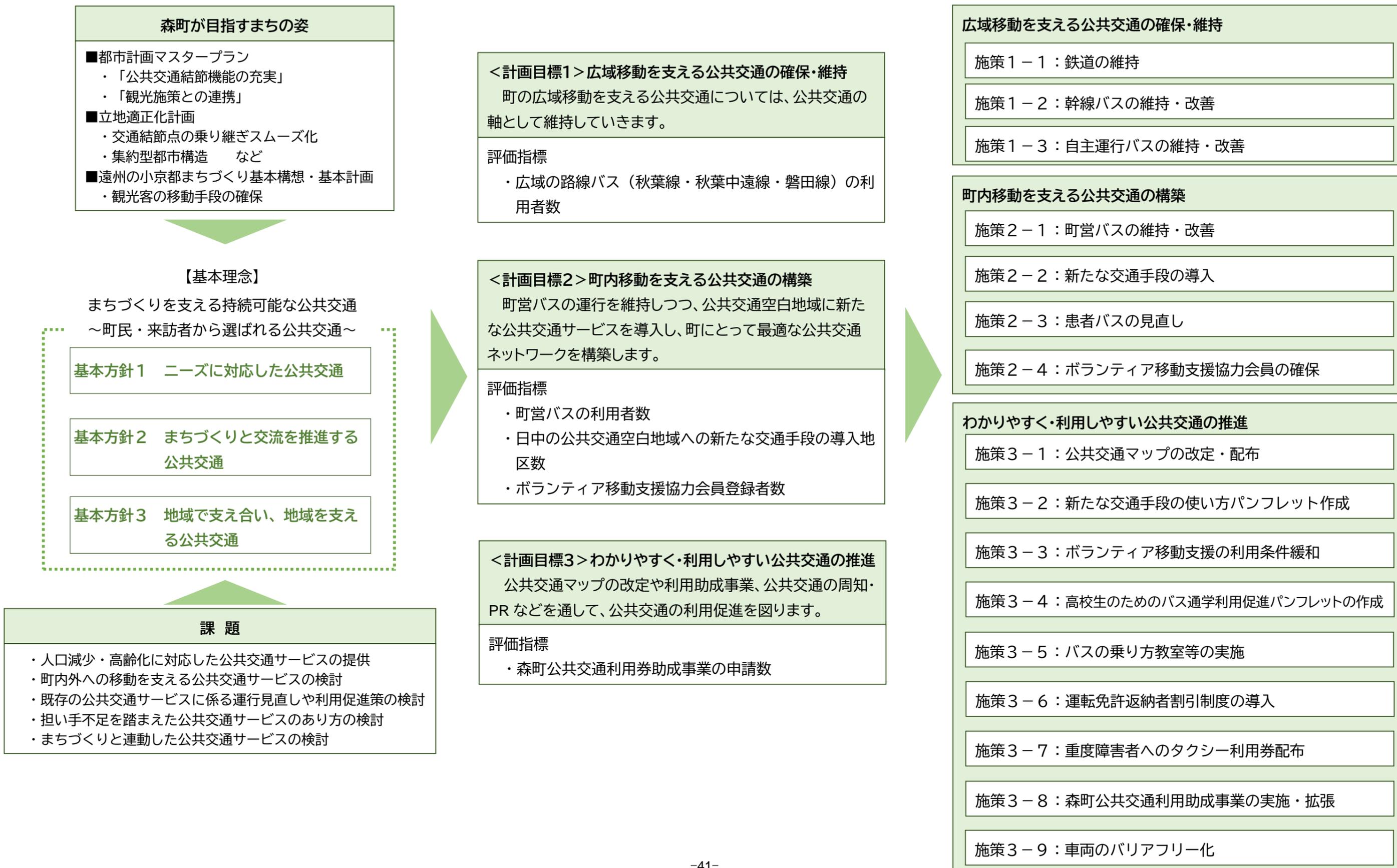


地域間幹線系統：

国の地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用

第4章 目標達成に向けた施策

4-1 基本方針・目標・目標達成に向けた施策・事業の体系



4-2 施策・事業の実施内容

4-2-1 施策概要の一覧

本計画で取り組む施策の概要を以下に示します。

計画目標	施策(事業)名	施策(事業)概要	実施主体	実施期間				
				R6	R7	R8	R9	R10
<1> 広域移動を支える 公共交通の確保・維持	1-1 鉄道の維持	・鉄道の運行	鉄道事業者					
	1-2 幹線バスの維持・改善	・幹線バス路線(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)	森町、地域公共交通会議、バス事業者					
	1-3 自主運行バスの維持・改善	・自主運行バス(磐田線)の維持・改善	森町、地域公共交通会議、バス事業者					
<2> 町内移動を支える 公共交通の構築	2-1 町営バスの維持・改善	・町民等の移動手段として大河内線・吉川線を維持 ・大河内線は秋葉バスとの接続を引き続き強化 ・吉川線は幹線バス及び天竜浜名湖鉄道との接続を引き続き強化	森町、地域公共交通会議、バス事業者					
	2-2 新たな交通手段の導入	・日中の公共交通空白地域に新たな交通手段を導入	森町、交通事業者					
	2-3 患者バスの見直し	・運行方法について見直しを検討し、一宮線は新たな交通手段へ転換	森町、公立森町病院					
	2-4 ボランティア移動支援協力会員の確保	・社会福祉協議会等と連携し、ボランティア移動支援の周知・PR や協力会員募集の広報の実施	森町、社会福祉協議会					
<3> わかりやすく・利用 しやすい公共交通 の推進	3-1 公共交通マップの改定・配布	・新たな交通手段やバス停周辺の観光施設等の情報を含めた公共交通マップに改定し、希望する住民へ配布するほか、町HPで公開	森町、交通事業者、その他の関係者					
	3-2 新たな交通手段の使い方パンフレットの作成	・新たな交通手段の使い方を分かりやすくまとめたパンフレットを作成し、希望する住民へ配布するほか、町HPで公開	森町、交通事業者					
	3-3 ボランティア移動支援の利用条件緩和	・ボランティア移動支援の利用条件を緩和し、より多くの登録者・利用者を増やすことで、高齢者の外出を推進	森町、社会福祉協議会					
	3-4 高校生のためのバス通学利用促進パンフレットの作成	・高校生が通学で主に利用する時間帯や運賃等を記載したパンフレットを作成し、高校生のバス利用を促進	森町、交通事業者、教育機関					
	3-5 バスの乗り方教室等の実施	・バスの乗り方教室等を継続的に実施	森町、交通事業者、教育機関、その他関係者					
	3-6 運転免許返納者割引制度の導入	・路線バス利用時に運転免許経歴証明書を提示することで、運賃割引を実施し、運転免許証自主返納と公共交通利用の促進	森町、交通事業者、警察					
	3-7 重度障害者へのタクシー利用券交付	・重度の障害のある人の移動を支援するため、交付を継続	森町、交通事業者					
	3-8 森町公共交通利用助成事業の継続・拡充	・森町公共交通利用助成事業を引き続き実施し、新しい交通システムにも利用できるなど内容を拡充	森町、交通事業者					
	3-9 車両のバリアフリー化	・路線バスのノンステップバス拡充	森町、交通事業者					

4-2-2 施策の詳細な実施内容

(例)

計画の目標 町内移動を支える公共交通の構築				
施策■ 新たな交通手段の導入				
施策概要	・日中の公共交通空白地域に新たな交通手段を導入			
実施主体	・森町、交通事業者			
【今後の取組内容】及び【他地域の事例】				
<p><取組の背景・方向性></p> <p>・日中の一宮地区、園田地区に公共交通空白地域が見られる状況を踏まえて、公共交通空白地域解消に向けた移動手段の確保が求められています。</p> <p><取組内容></p> <p>・地域タクシーやデマンド交通、コミュニティバスなど、多様な交通手段の中から、メリット・デメリットを考慮しつつ、地域の実情に即した交通手段を検討し、導入します。</p>				
■交通手段の検討例(想定されるメニューの一例)				
手段	概要			
地域タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・通常のタクシー事業(一般乗用旅客自動車運送事業)の範囲内で行う。 ・エリアや利用者等を特定した上で、自宅⇄目的地などの移動を行うが、他の利用者と乗り合うことはない。 			
デマンド交通 (乗合デマンドタクシー)	<ul style="list-style-type: none"> ・通常のタクシーとは区別して運行(一般乗合旅客自動車運送事業)を行う。 ・エリアや利用者等を特定した上で、自宅⇄目的地などの移動を行い、利用状況が合えば、乗り合いで運行する。 			
コミュニティバス (町営バス)	<ul style="list-style-type: none"> ・路線や停留所、ダイヤ等を定めて、定時定路線(一部デマンド)で運行(自家用有償旅客運送事業)を行う。 ・地域タクシーや乗合デマンドタクシーに比べ、多くの利用者を輸送することが可能。 			
■検討する交通手段の例				
 <p>■地域タクシー:乗用タクシーの利活用 (愛知県豊田市)</p>	 <p>■デマンド交通 (鹿児島県志布志市)</p>	 <p>■町営バス (森町)</p>		
【取組スケジュール】				
R6年度	R7年度	R8年度	～	R10年度
導入検討	実証運行	本格運行		
適宜評価・見直し				

第5章 目標の評価指標と計画の進行管理

5-1 目標の評価指標

目標の達成状況を明確化するため、評価指標の目標値を次のとおり設定します。

目標	評価指標	現状値 (令和5年度)	目標値 (令和10年度)
広域移動を支える公共交通の確保・維持	広域の路線バスの利用者数（秋葉線+秋葉中遠線+磐田線）		
町内移動を支える公共交通の構築	町営バスの利用者数		
	日中の公共交通空白地域への新たな交通手段の導入地区数		
	ボランティア移動支援協力会員登録数		
わかりやすく・利用しやすい公共交通の促進	森町公共交通利用券助成事業の申請数		

5-2 計画の推進

5-2-1 推進・管理体制

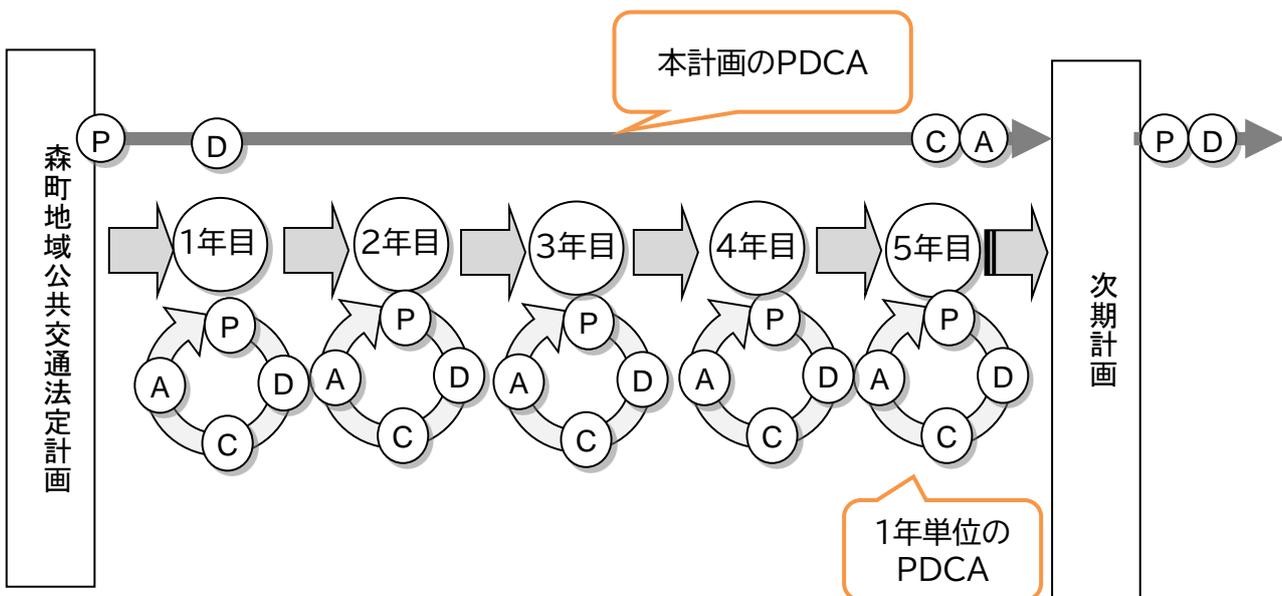
地域公共交通会議において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

推進・管理体制	構成員	役割
森町地域公共交通会議	町民、交通事業者、警察、国の交通施策担当者等	取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。また、必要に応じて、計画の改訂に係る協議を行う。

5-2-2 進行管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画(Plan)→実施(Do)→評価(Check)→見直し(Action)】による計画の進行管理を行います。



5-2-3 多様な関係者との連携・協働

計画を進めるにあたり、本町の目指す公共交通の実現に向けて、町民、交通事業者、行政等が連携・協働し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割を相互に確認しながら、地域が一体となり、持続可能かつ有効な公共交通網の構築を目指します。

6月上旬の豪雨による町内の公共交通について（報告）

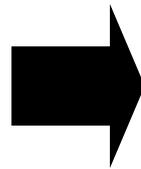
6月2日(金)から6月3日(土)の豪雨の影響による町内公共交通について、影響があった路線の現状と経緯を報告する。

1 吉川線（町営バス）

月日	運行区間	運休区間	対応
6月3日(土)から 6月30日(金)	森町病院 ⇔ 日月神社	日月神社 ⇔ 落合	・ 県道大河内森線(日月神社バス停付近)通行止めのため、一部区間運休
7月1日(土)から	森町病院 ⇔ 落合	なし	・ 県道大河内森線(日月神社バス停付近)通行止め解除(片側交互通行)のため、通常運行で再開



6月3日時点
県道大河内森線 通行止め
(日月神社バス停付近)



7月1日時点
県道大河内森線 片側交互通行
(日月神社バス停付近)

2 秋葉線（秋葉バスサービス）

現在、県道袋井春野線(田能入口バス停付近)大型車両通行止めによる一部区間運休のため、天竜高校春野校舎へ秋葉線で通学している生徒約20人に影響が出ている。該当生徒については、二俣経由の公共交通機関利用か、保護者送迎により通学している。

月日	運行区間	運休区間	対応
6月3日(土)から 6月4日(日)	袋井駅 ⇔ 遠州森町	遠州森町 ⇔ 気多	<ul style="list-style-type: none"> 県道袋井春野線(葛布入口バス停付近、田能入口バス停付近)通行止めのため、一部区間運休 運行区間延伸のため、秋葉バス及び町で協議
6月5日(月)から 6月15日(木)	袋井駅 ⇔ 元開橋	元開橋 ⇔ 気多	<ul style="list-style-type: none"> 旧JA天方支店の駐車場を切り返し場所として使用して、元開橋バス停まで延伸
6月16日(金)から 6月18日(日)	袋井駅 ⇔ 一の瀬	一の瀬 ⇔ 気多	<ul style="list-style-type: none"> 県道袋井春野線(葛布入口バス停付近)の通行止め解除(片側交互通行) 中野不燃ごみ集積所を切り返し場所として使用して、運行区間を一の瀬バス停まで延伸
6月19日(月)から	袋井駅 ⇔ 乙丸	乙丸 ⇔ 気多	<ul style="list-style-type: none"> 乙丸地内の民地を切り返し場所として使用して、運行区間を乙丸バス停まで延伸



県道袋井春野線 通行止め
(葛布入口バス停付近)



元開橋バス停切り返し場所
(旧 JA 天方支店)



県道袋井春野線 大型車両通行止め
(田能入口バス停付近)



乙丸バス停切り返し場所
(㊤山口園前 民地)