

森町地域公共交通法定計画
(案)

令和6年3月

静岡県森町

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	41
第4章 目標達成に向けた施策	42
4-1 基本方針・目標・目標達成に向けた施策・事業の体系	42
4-2 施策・事業の実施内容	43
4-2-1 施策概要の一覧	43
4-2-2 施策の詳細な実施内容	44
第5章 計画目標の評価指標と計画の進行管理	58
5-1 計画目標の評価指標	58
5-2 計画の推進	62
5-2-1 推進・管理体制	62
5-2-2 進行管理	62
5-2-3 多様な関係者との連携・協働	62

参考資料	63
1 策定経過と策定体制	63
2 上位関連計画の整理	64
3 路線の概況(令和5年4月1日現在)	66
4 町民アンケート調査結果の概要	74
5 公共交通利用者アンケート調査結果の概要	95
5 高校生アンケート調査結果の概要	109
6 用語集	117

第1章 はじめに

1-1 策定の経緯

我が国では、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。

このような状況を踏まえ、地方公共団体が先頭に立って、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、ダイヤ等の見直しや、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、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取り組みを推進するため、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。

本町の公共交通としては、掛川市と本町や浜松市を經由して湖西市を結ぶ天竜浜名湖鉄道や、地域間幹線系統の路線バスとして、南北に秋葉線と秋葉中遠線が運行されています。また、町が事業者撤退路線を引き継いだ自主運行バスとして、磐田市及び袋井市との共同運行の磐田線や町営バスの大河内線と吉川線を運行しています。

これらに加えて、個別の移動ニーズに対応するタクシーが運行されている他、もり移動支援調整センター（運営主体：森町社会福祉協議会）によるボランティア移動支援や、無医地区の住民医療の確保を図ることを目的として患者バスが運行されています。

本町における公共交通の役割は、学校統廃合によるバス通学の開始や高齢化等によりその重要性が増しています。一方で、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により利用者が減少し、現在も回復に至っていないなど、既存路線の確保・維持に向けて厳しい状況が続いています。さらに、今後一層の人口減少、少子高齢化が見込まれるため、地域の実情に合った、効果的で効率的な公共交通サービスへと見直しをする必要があります。

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」を策定します。

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

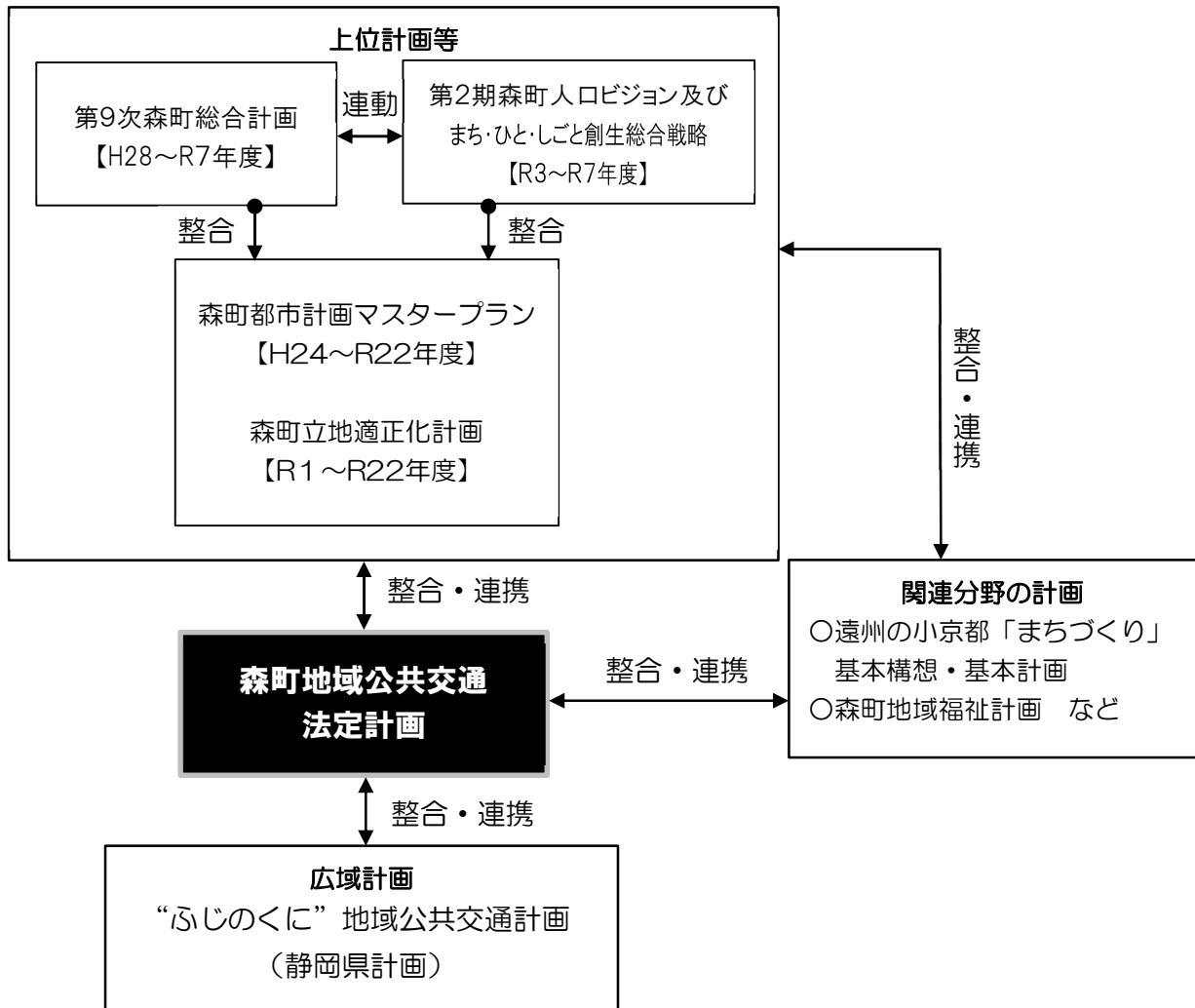
SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



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。

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 地域特性の現状

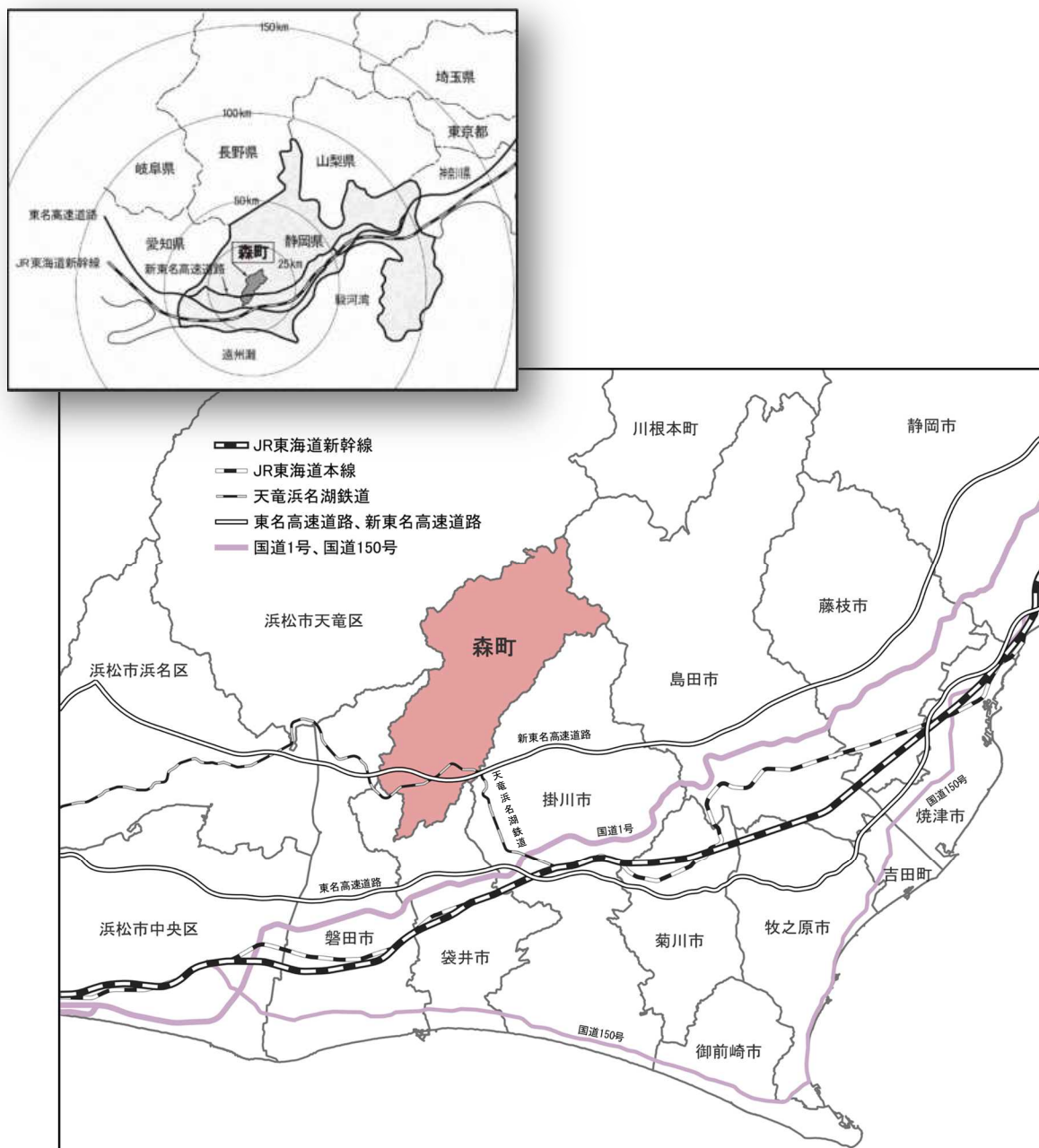
2-1-1 位置等

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ます。

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

静岡市から約60km、浜松市から約25kmに位置しています。

地形は赤石山脈に属し、町域の約70%を山林が占めており、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ます。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。



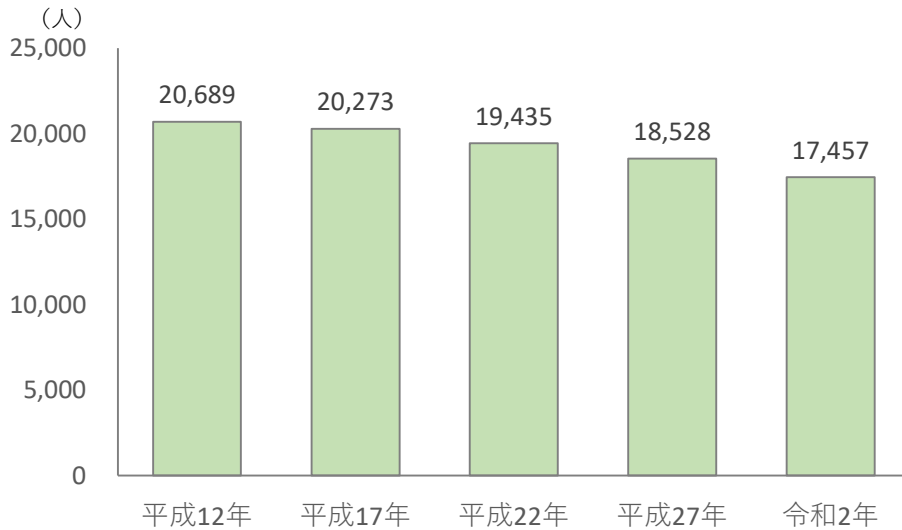
2-1-2 人口動態

(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。

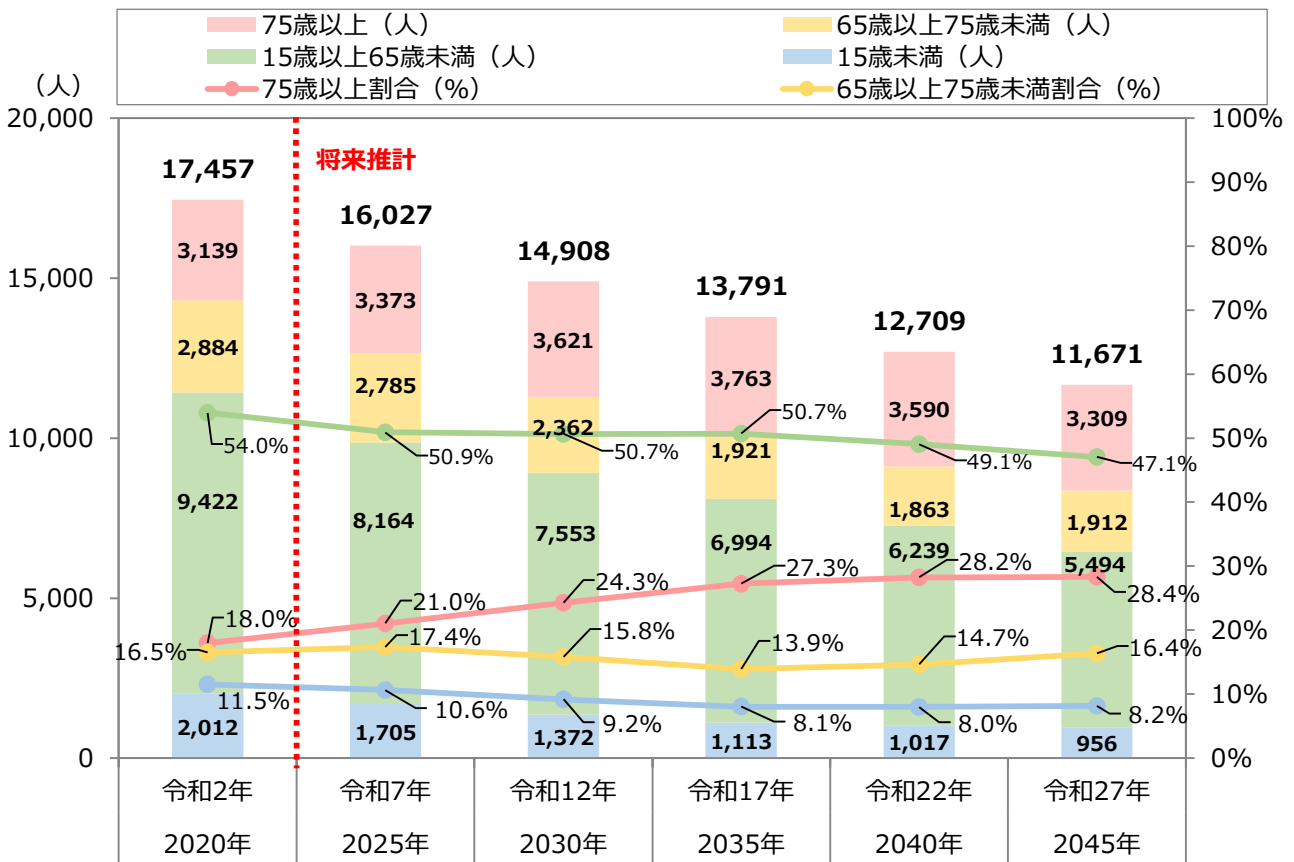
国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、令和27年（2045年）には11,671人まで減少することが予測されています。加えて、75歳以上人口の割合は増加する見込みです。

■人口推移



資料：国勢調査

■将来人口推計

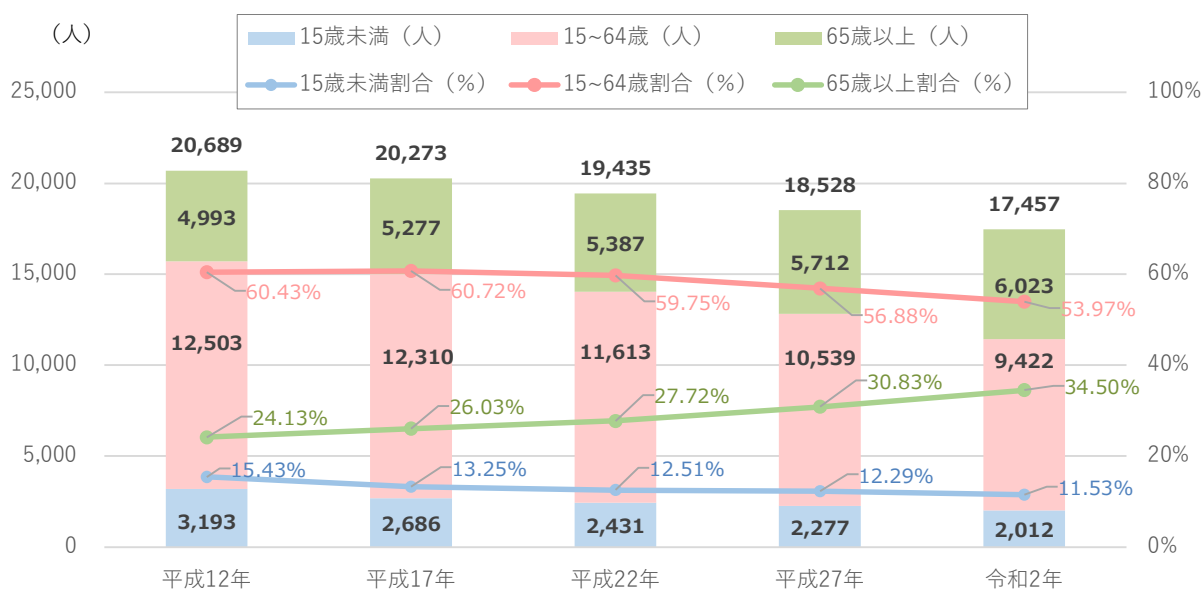


資料：令和2年は国勢調査、令和7年以降は令和5年国立社会保障・人口問題研究所の推計値

(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6,023人、割合で見ると34.50%となっています。

■年齢別人口



※総数は不詳補完値を含むため、各年代の合計と必ずしも一致しない

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。

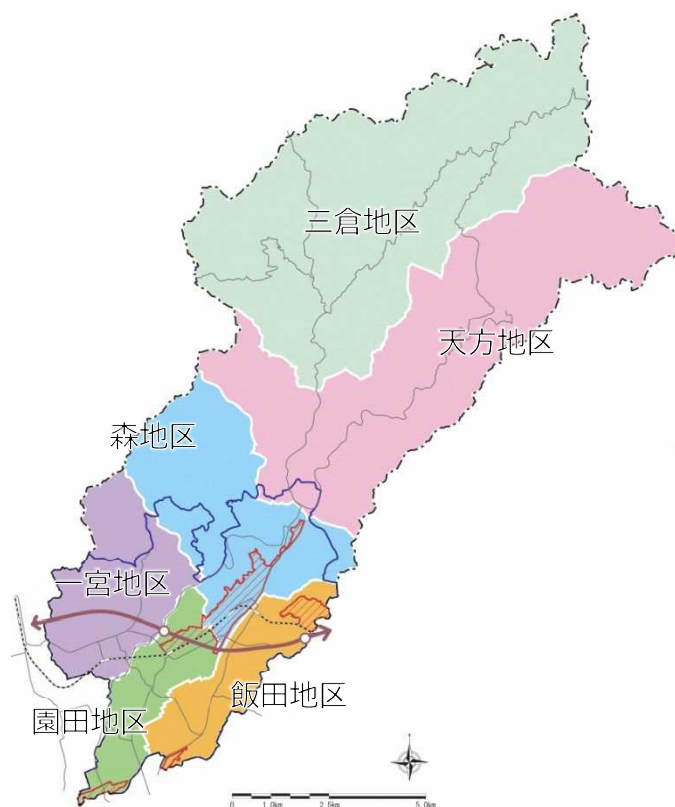
■地区別人口

(単位：人)

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）

■地区区分図

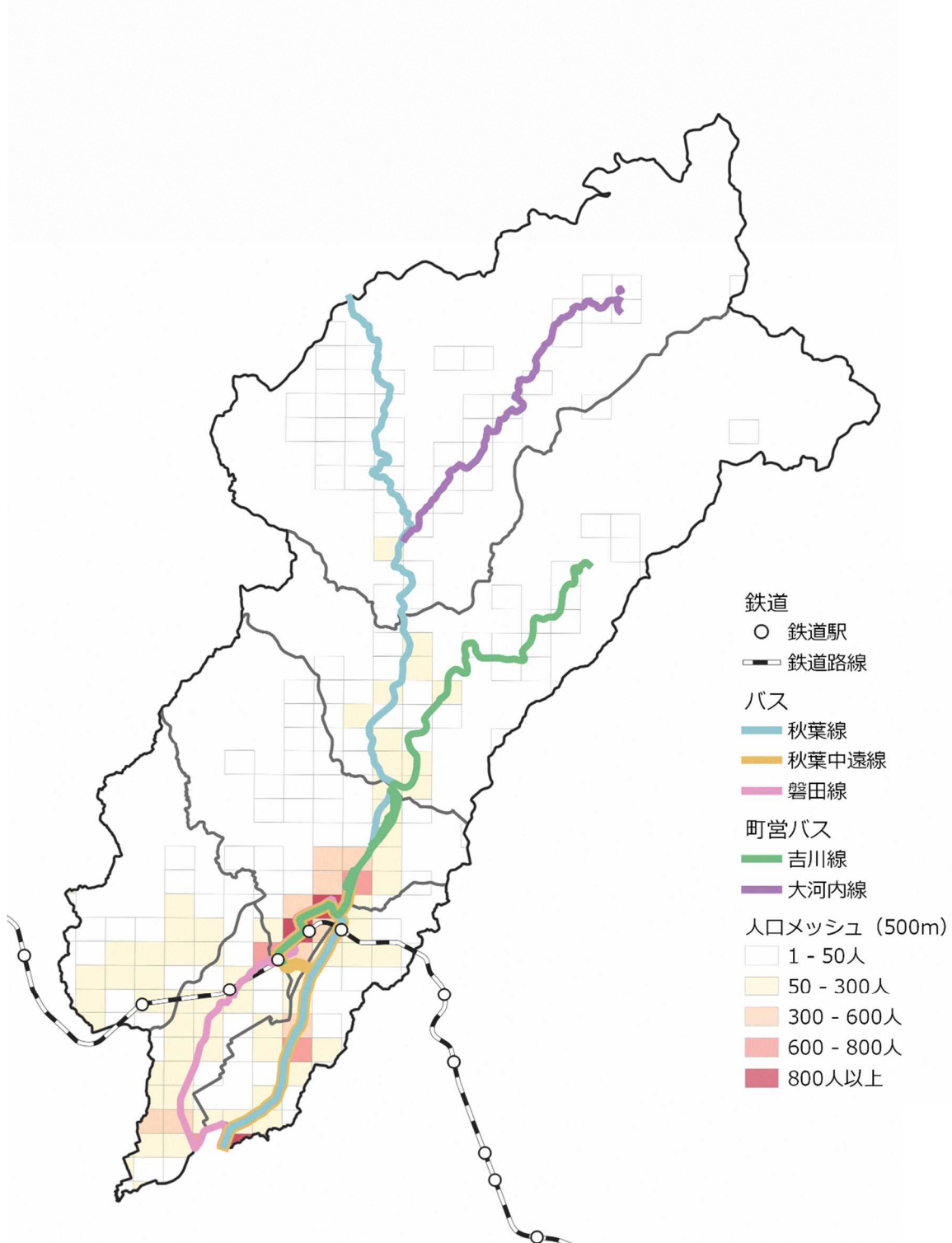


資料：都市計画マスタープラン

(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。

■人口分布



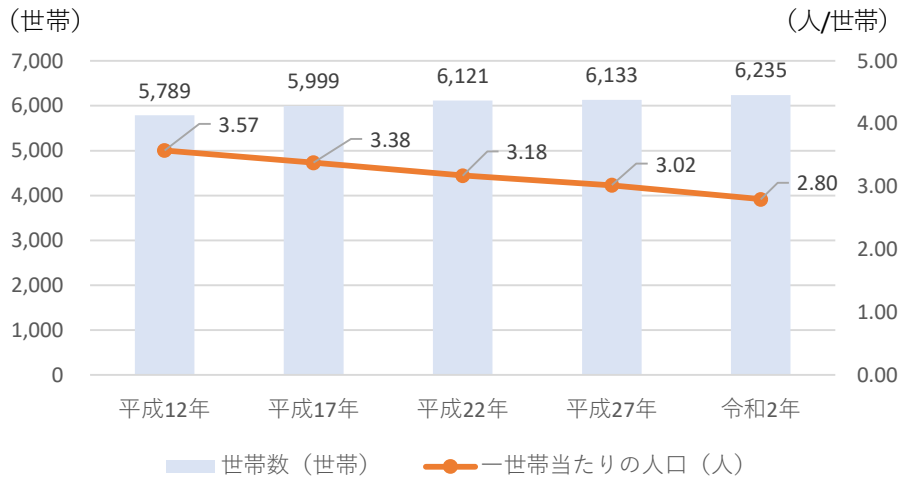
(5) 世帯数

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。

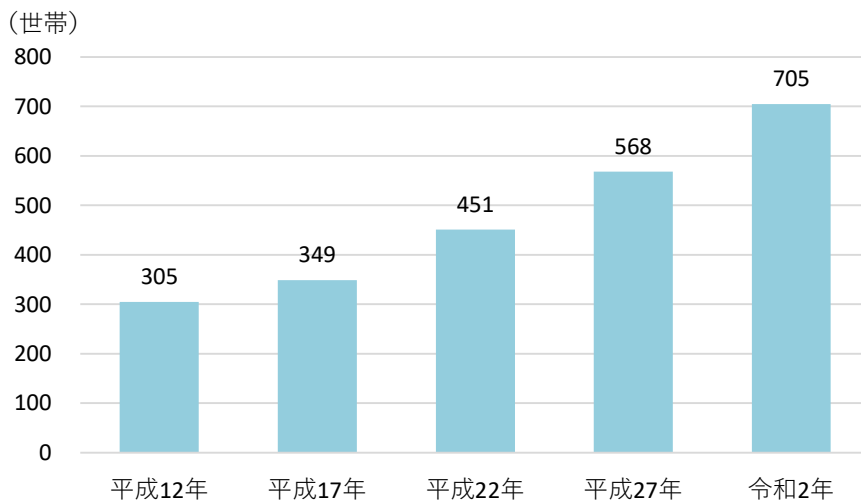
地区別世帯数をみると、高齢単身世帯・高齢夫婦世帯ともに、森地区、飯田地区での分布が多くみられます。

■世帯数



資料：国勢調査

■高齢単身世帯数



資料：国勢調査

■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	44.0%	328	38.3%
一宮地区	806	12.9%	88	12.5%	125	14.6%
園田地区	980	15.7%	76	10.8%	118	13.8%
飯田地区	1,350	21.7%	114	16.2%	173	20.2%
三倉地区	278	4.5%	62	8.8%	62	7.2%
天方地区	363	5.8%	55	7.8%	51	6.0%
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

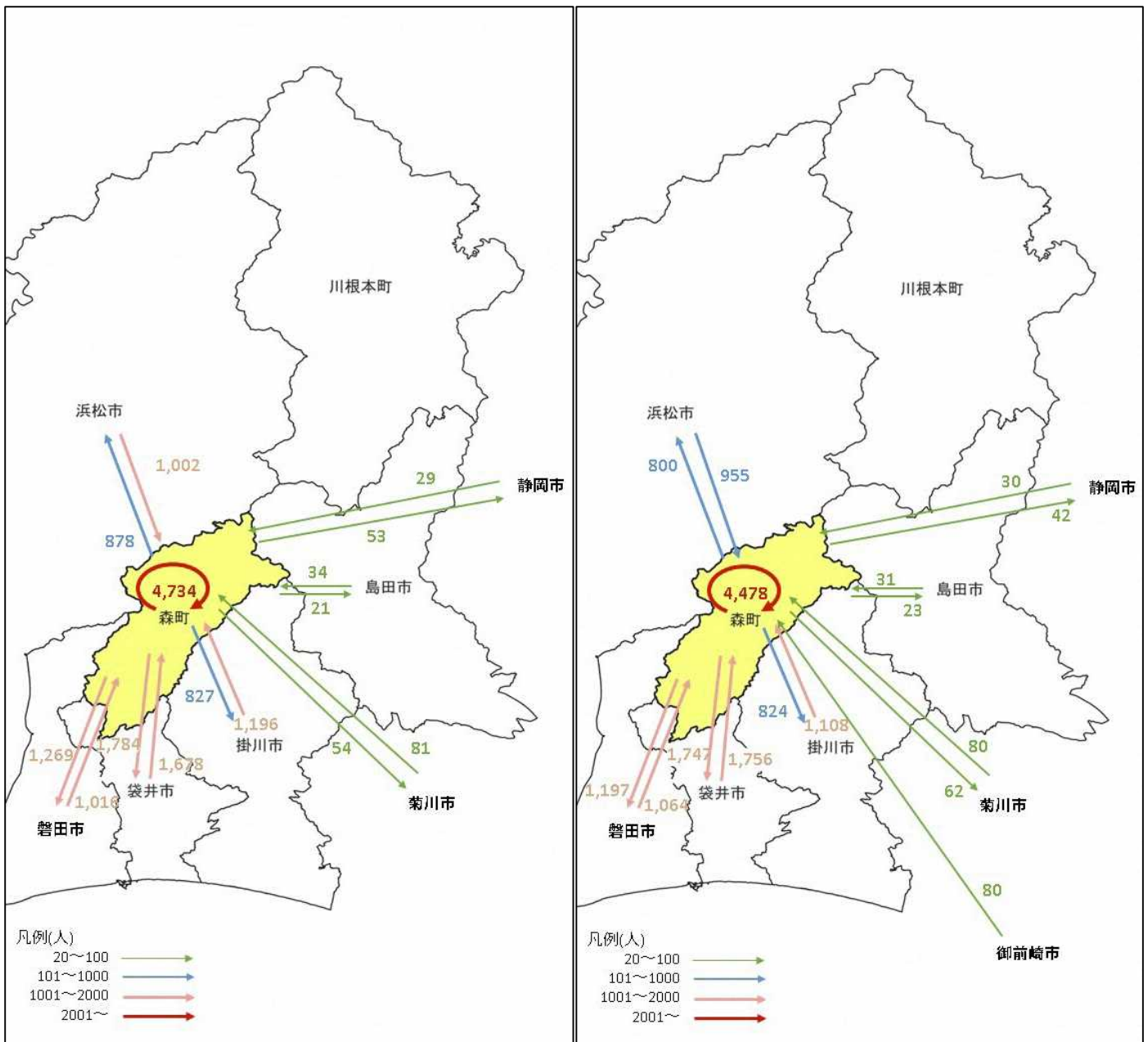
(1) 通勤流動

令和2年の通勤流動をみると、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。

■通勤流動（平成27年）
（※20人以上）

■通勤流動（令和2年）
（※20人以上）



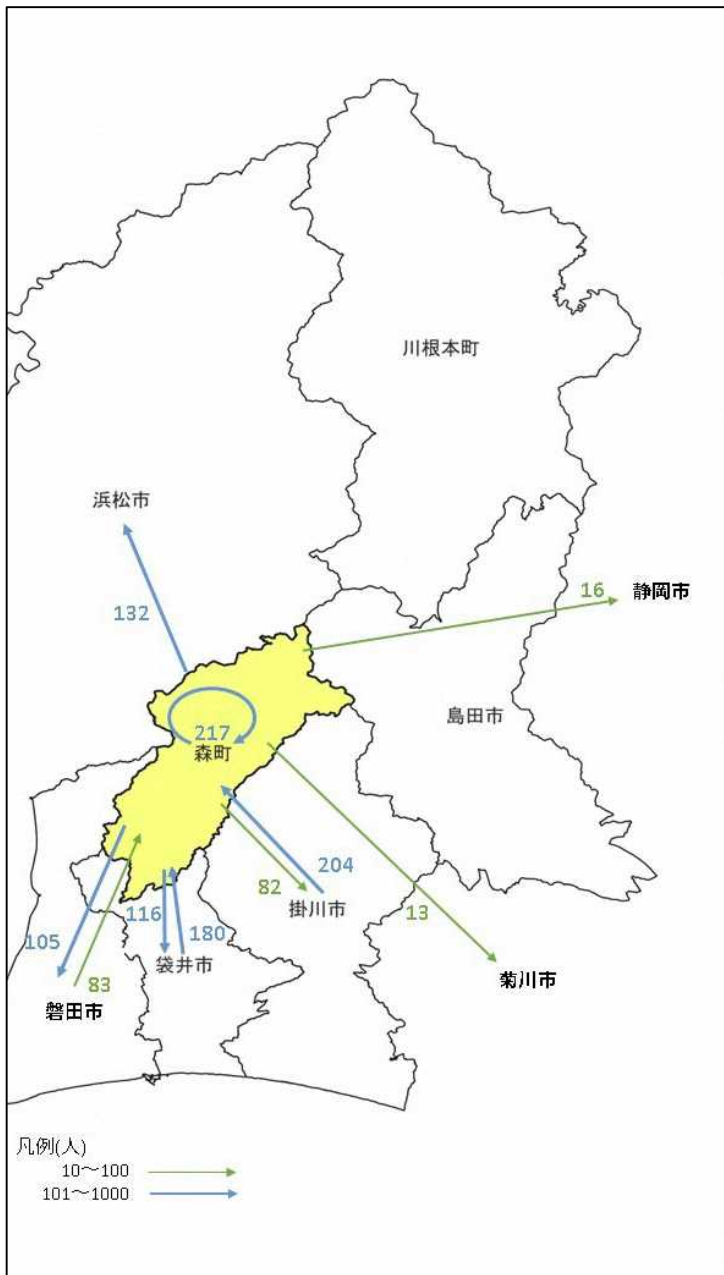
資料：国勢調査

(2) 通学流動

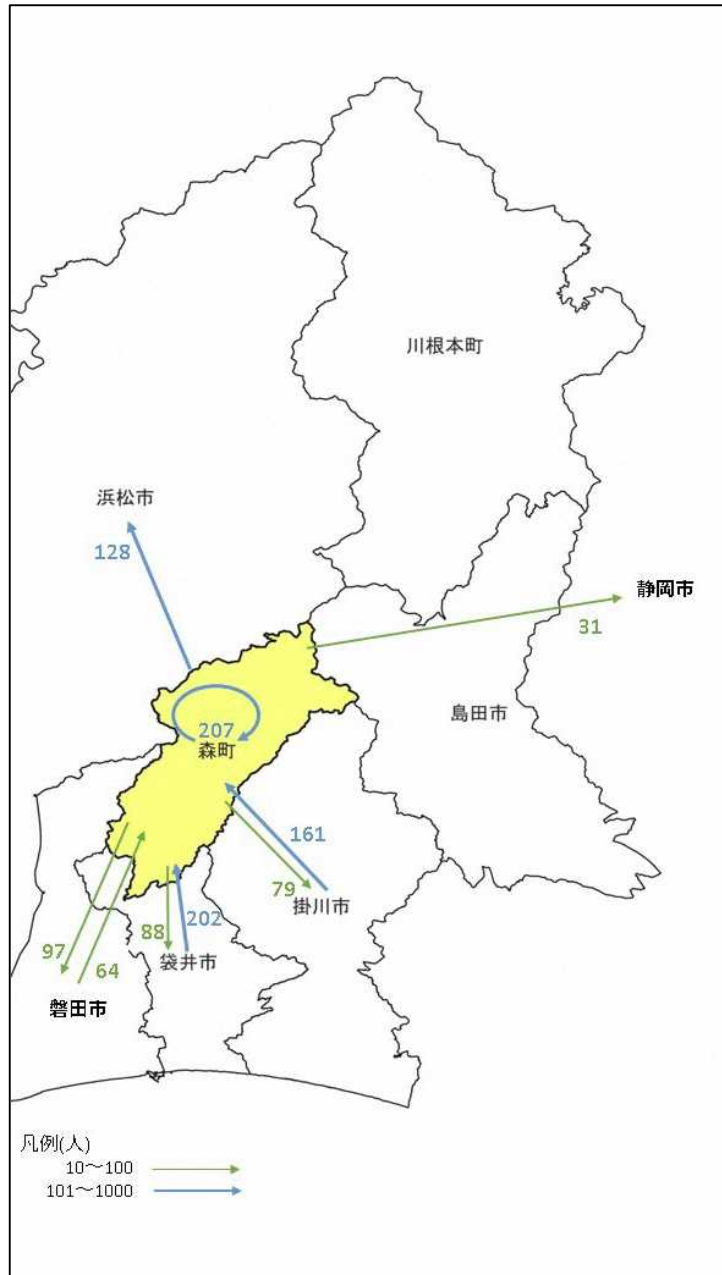
令和2年の通学流動をみると、袋井市(290人)、掛川市(240)、森町内(207人)の通学が多く、浜松市(128人)との流動も多くみられます。

平成27年の流動と比べると、大きな変化はみられません。

■通学流動(平成27年)
(※10人以上)



■通学流動(令和2年)
(※10人以上)



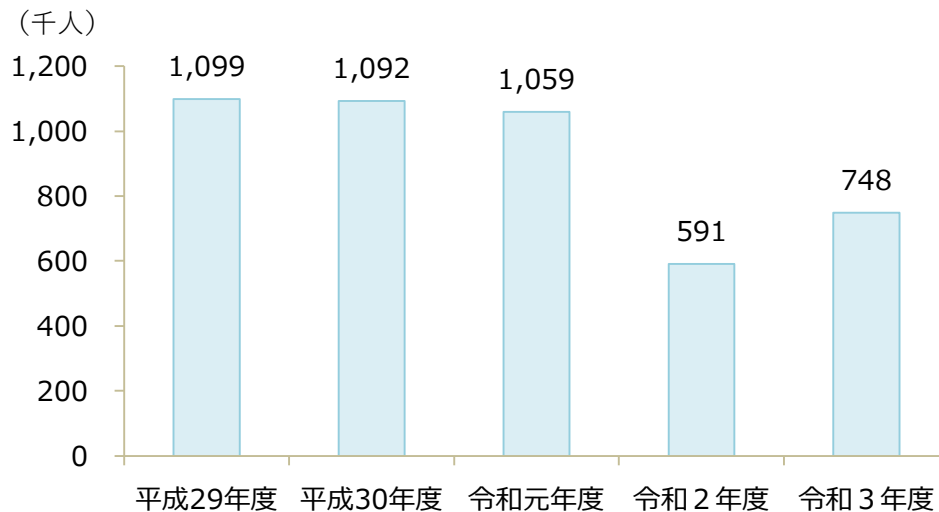
資料：国勢調査

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。

■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。

■施設別観光入込客数

(単位：人)

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

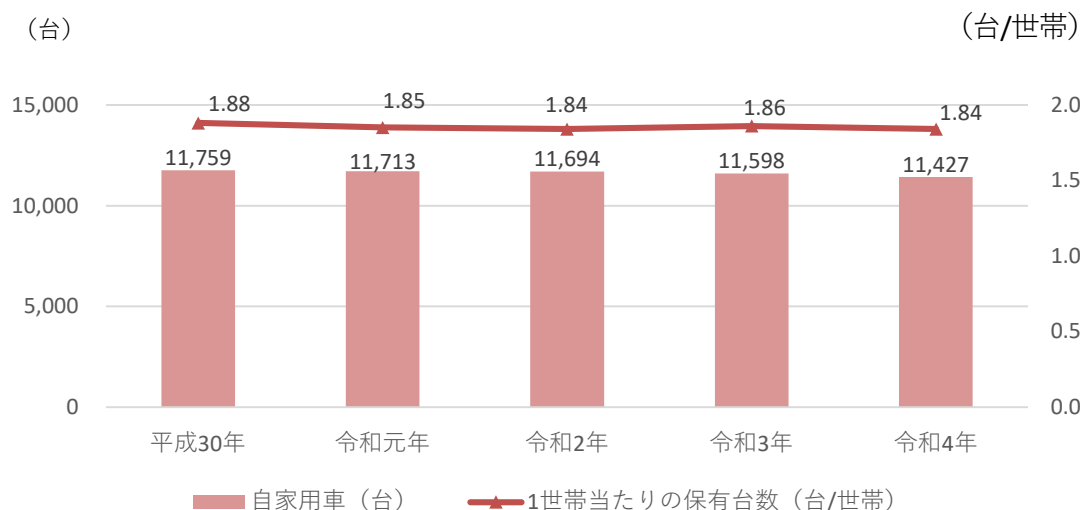
資料：町提供資料

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年では11,427台となっています。
令和4年の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。

■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。

■運転免許の保有数

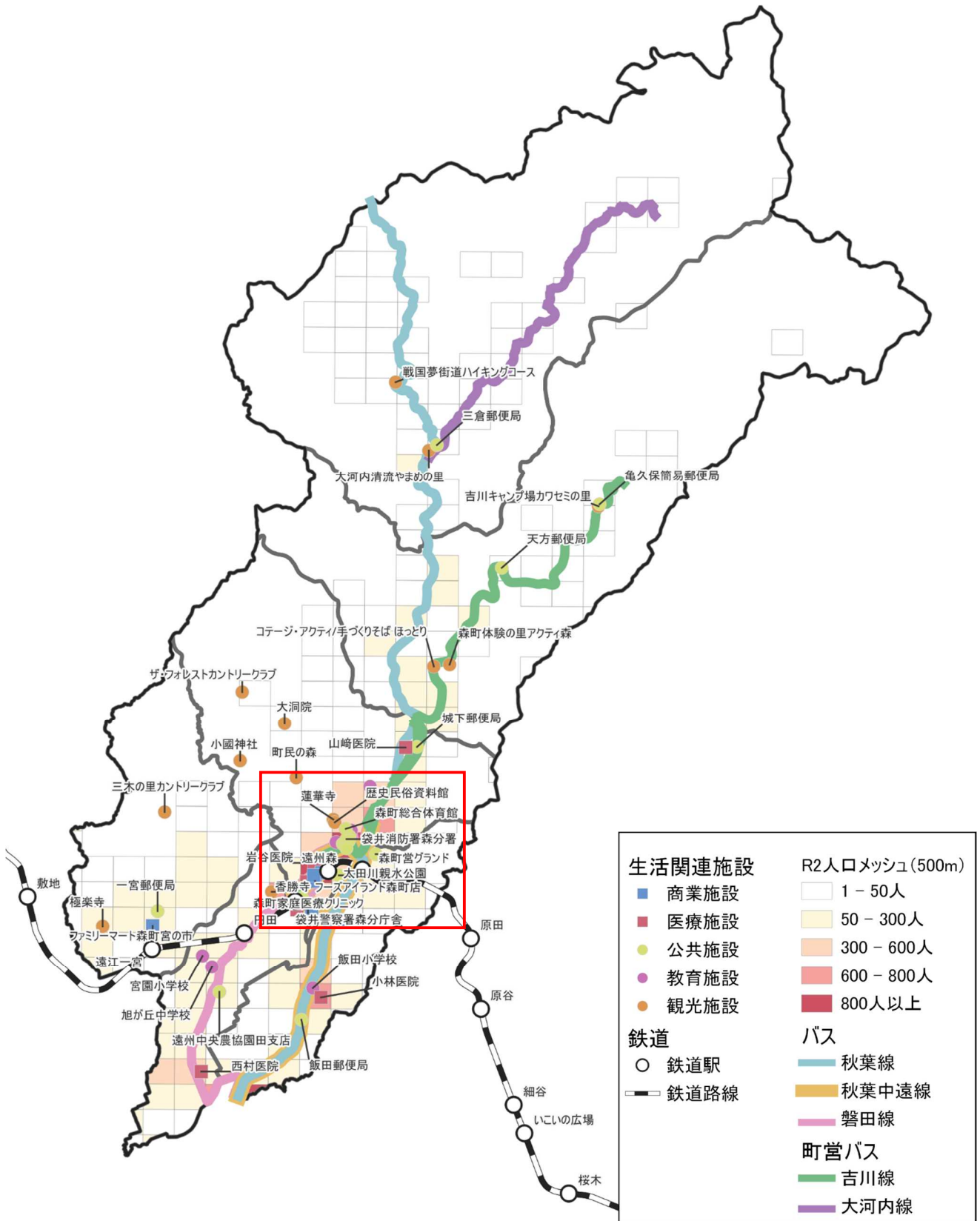
全体 (人)	男女別内訳		その内65歳以上の高齢者		
	男	女	全体	男	女
12,568	6,681	5,887	4,254	2,334	1,920

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

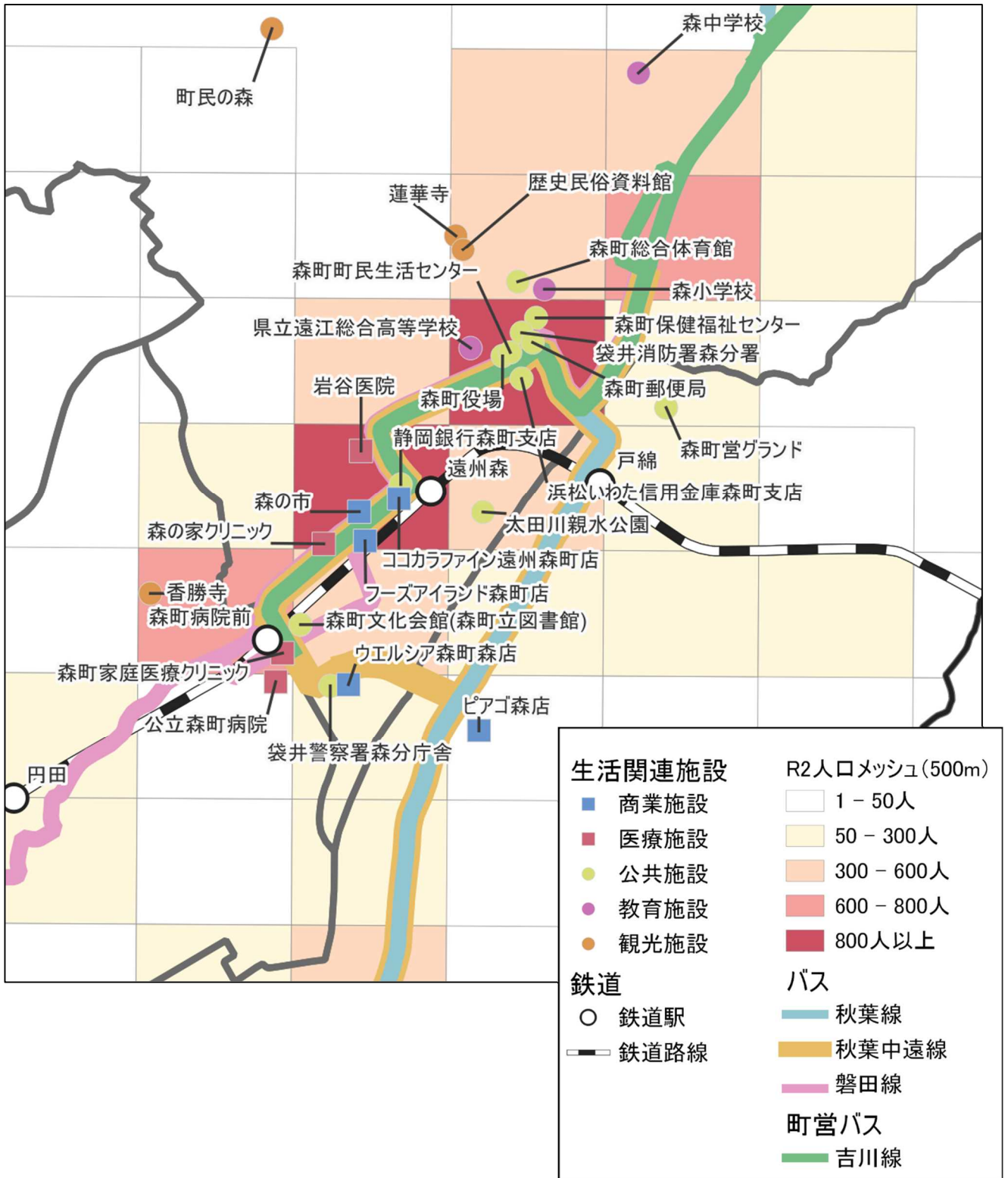
生活関連施設（商業・医療・公共）は、特に遠州森駅周辺に集積しています。山間部においては観光施設の立地が多く、商業施設・医療施設の立地は少ないです。

■施設の立地状況



※令和5年4月現在

■施設の立地状況（中心部拡大図）



※令和5年4月現在

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。

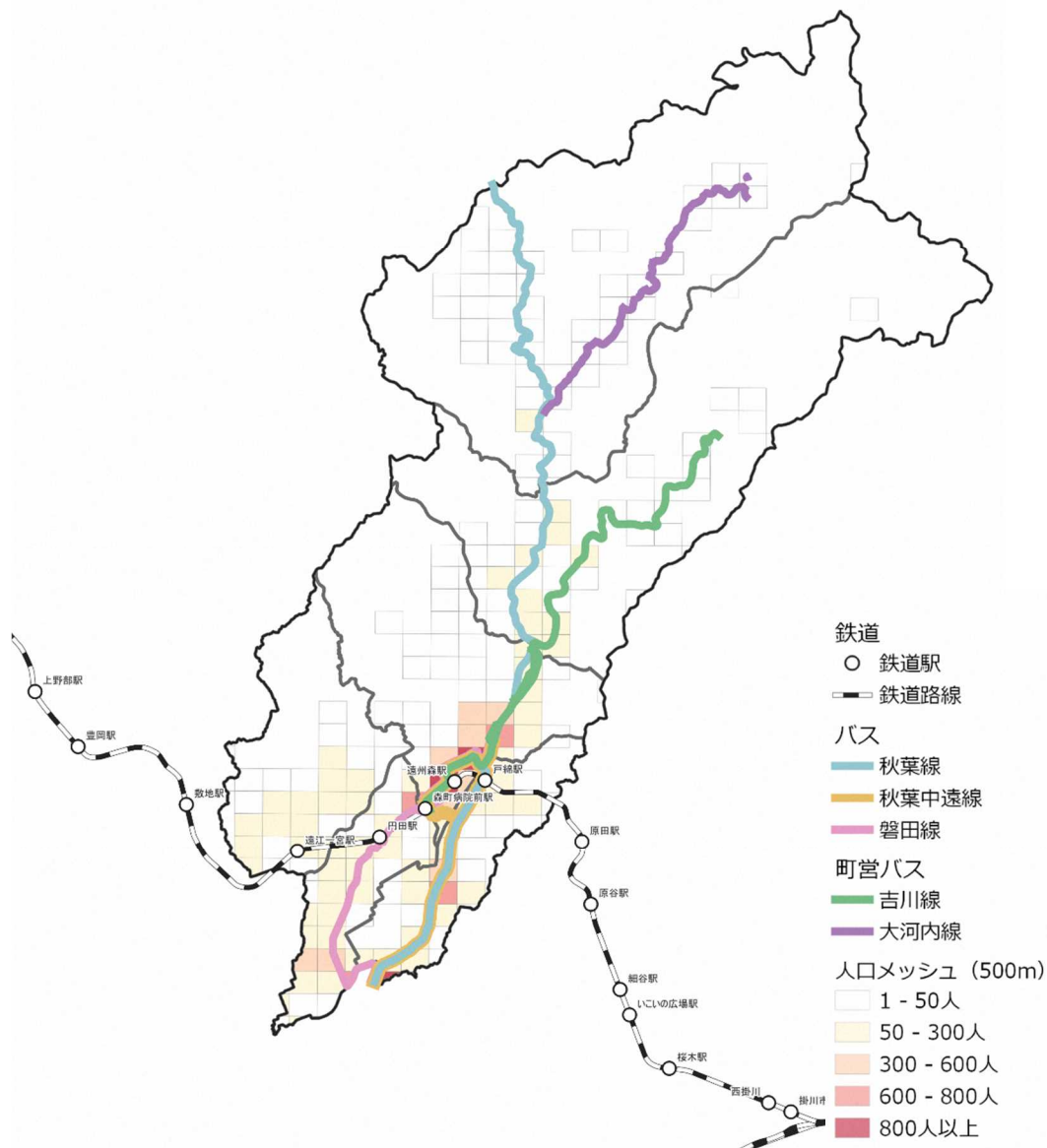
民間路線バスは、秋葉バスサービス㈱により、秋葉線、秋葉中遠線の2路線が運行されています。

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㈱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4月より町全域で実施されています。

■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)。

■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、年度によって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。

■年度別利用者数の推移

区分	路線名	利用人数（人）					H29-R3の
		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	増減率
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

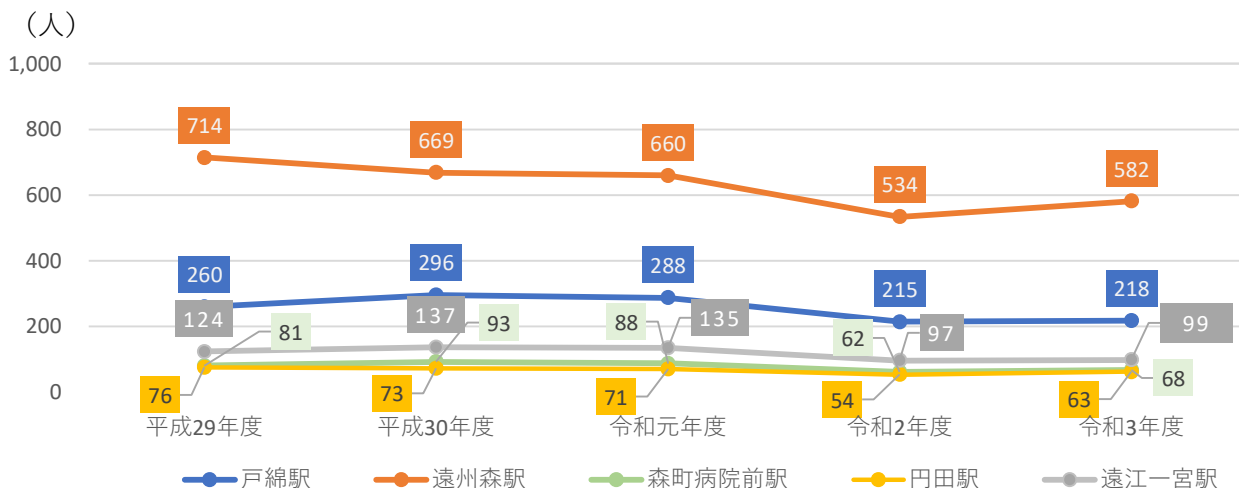
① 鉄道

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。

■一日当たりの駅乗降者数



資料：町提供資料

■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

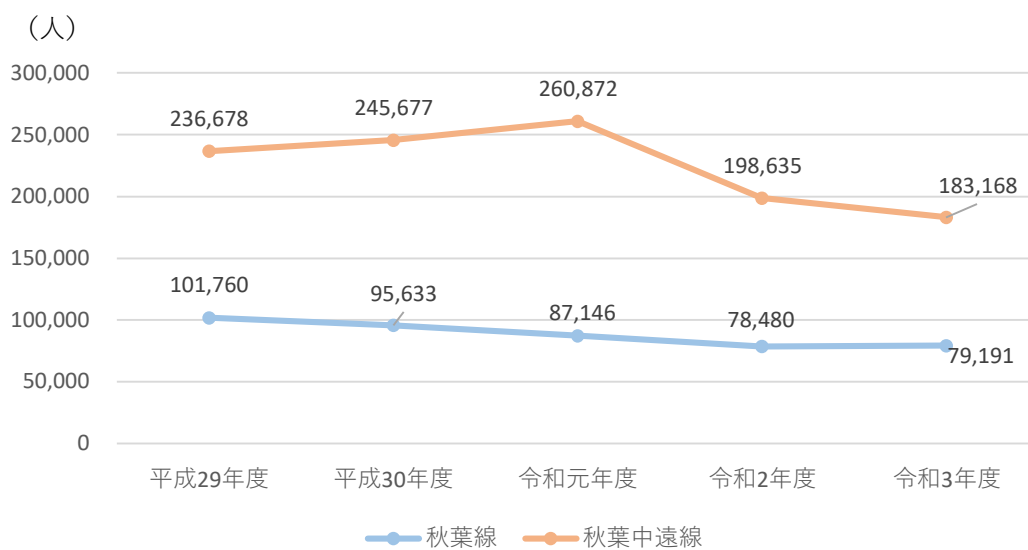
② 民間路線バス

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令和3年度を比較すると、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。

■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

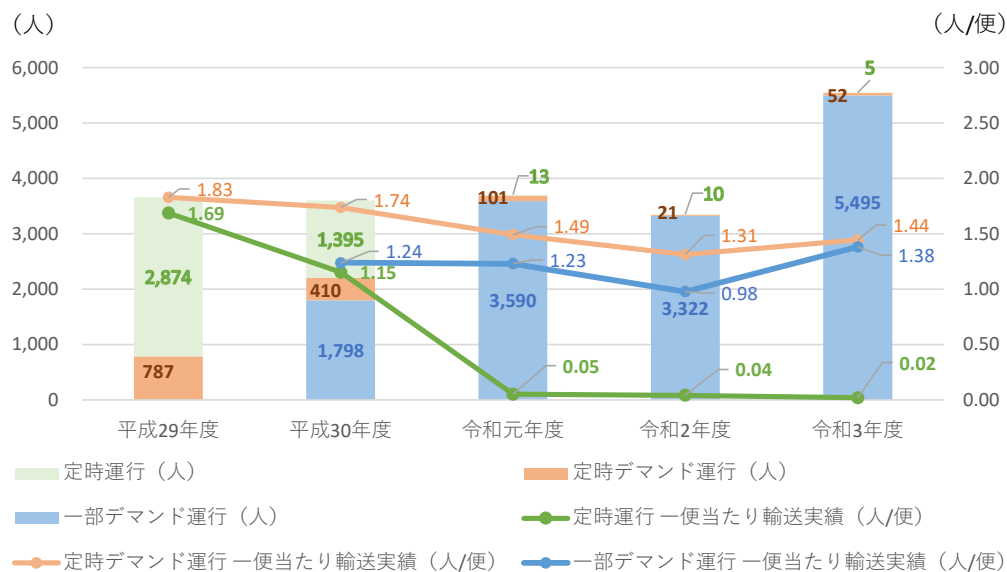
a. 吉川線

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。

平成30年度から一部デマンド運行を開始し、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。

■利用状況



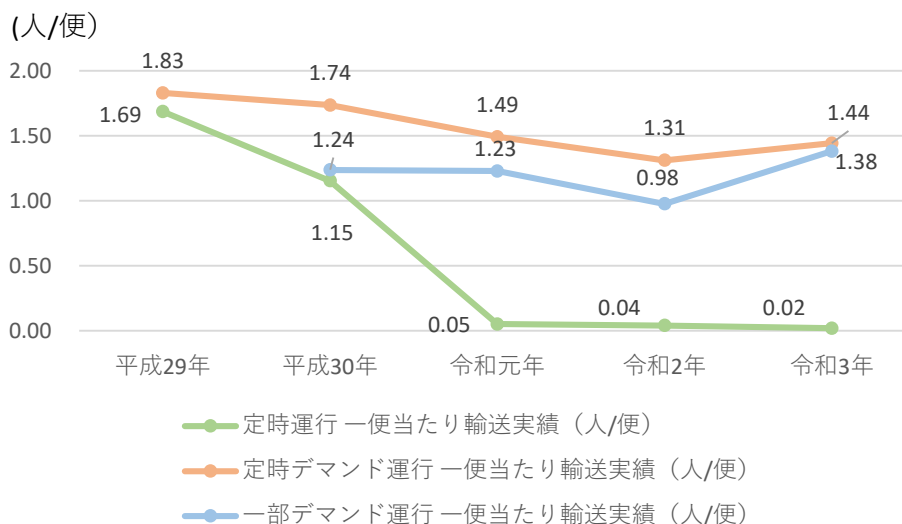
資料：町提供資料

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。

■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。

■利用者の推移



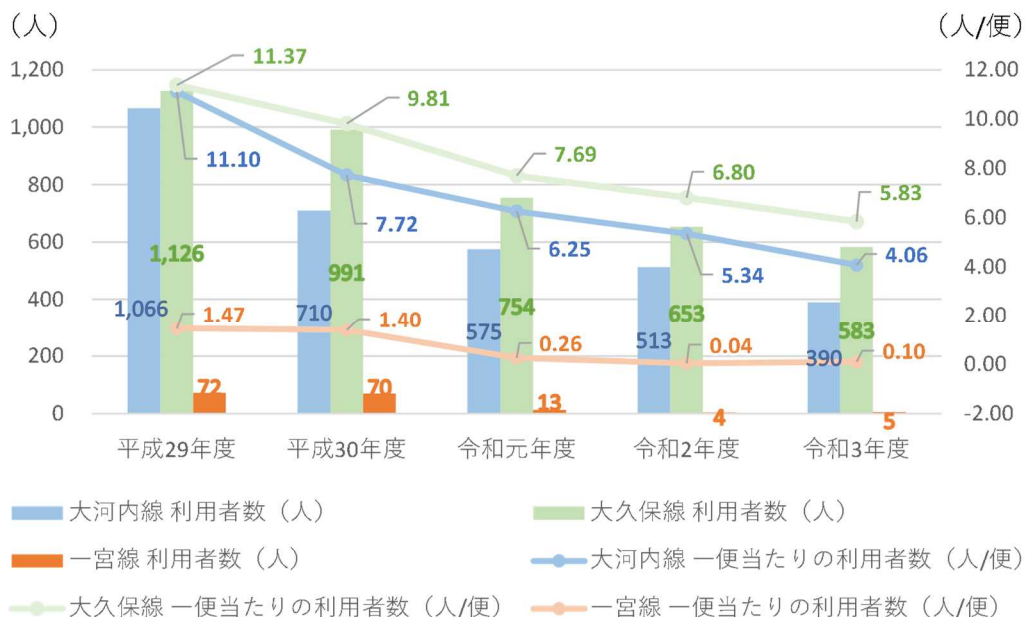
資料：町提供資料

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。

■患者バスの利用状況



資料：町提供資料

(4) 財政負担状況

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が、町負担額は 2,900 千円程度で増減しています。

■路線ごとの財政負担状況

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

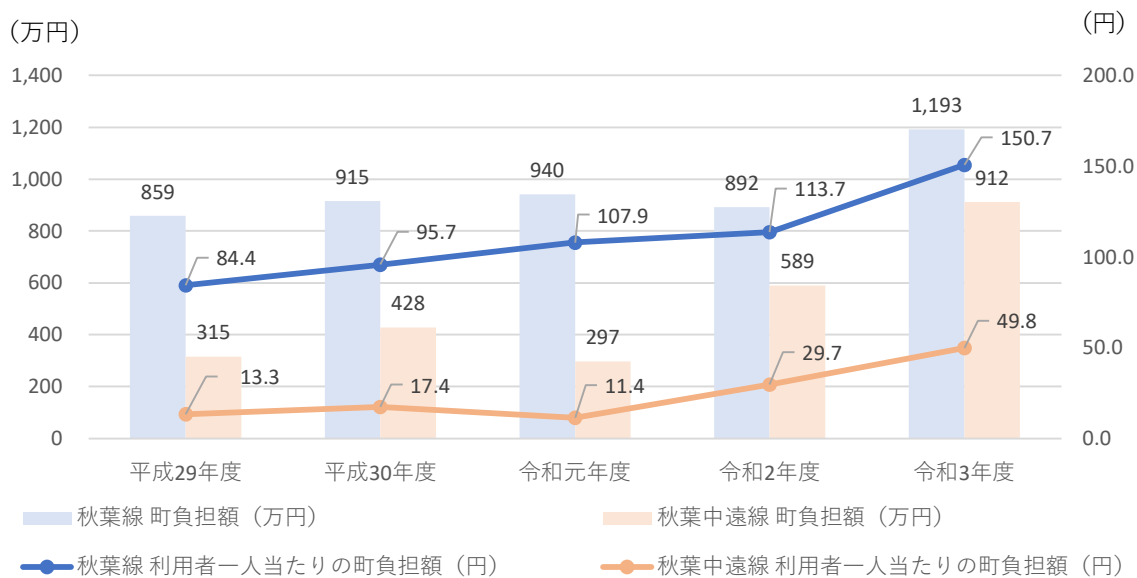
資料：町提供資料

① 民間路線バス（秋葉線、秋葉中遠線）

民間路線バスの財政負担状況を見ると、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。

■ 運行負担額（民間路線バス）



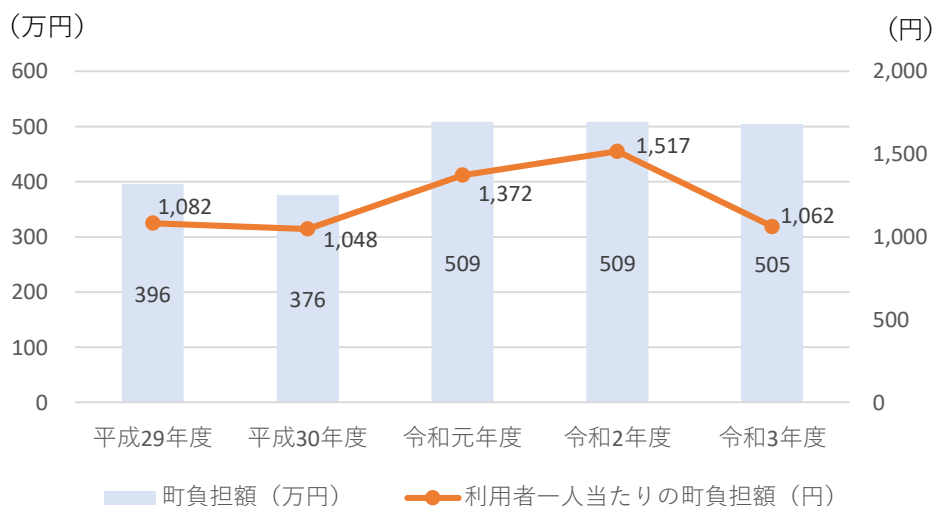
資料：町提供資料

② 町営バス

a. 吉川線

吉川線の財政負担状況をみると、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。

■運行負担額（吉川線）

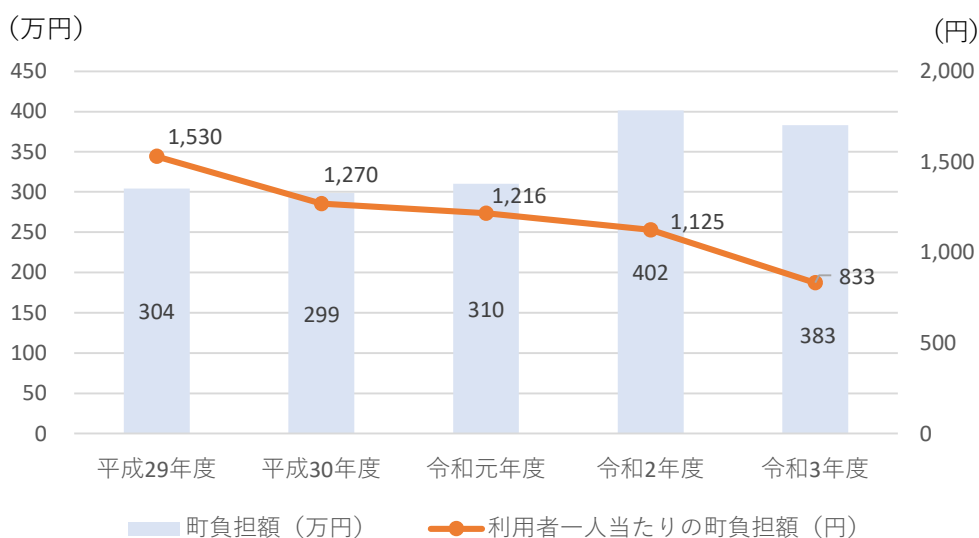


資料：町提供資料

b. 大河内線

大河内線の財政負担状況をみると、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。

■運行負担額（大河内線）

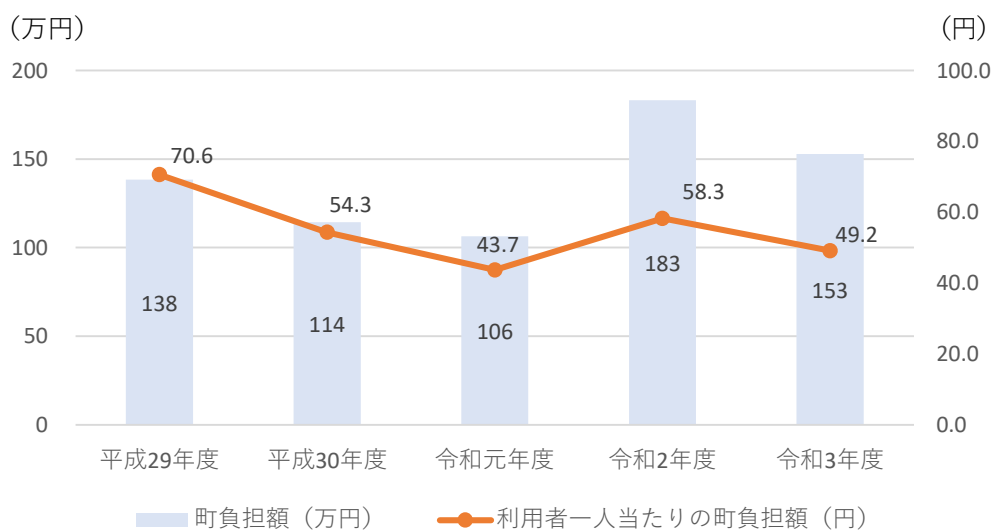


資料：町提供資料

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。

■運行負担額（磐田線）



資料：町提供資料

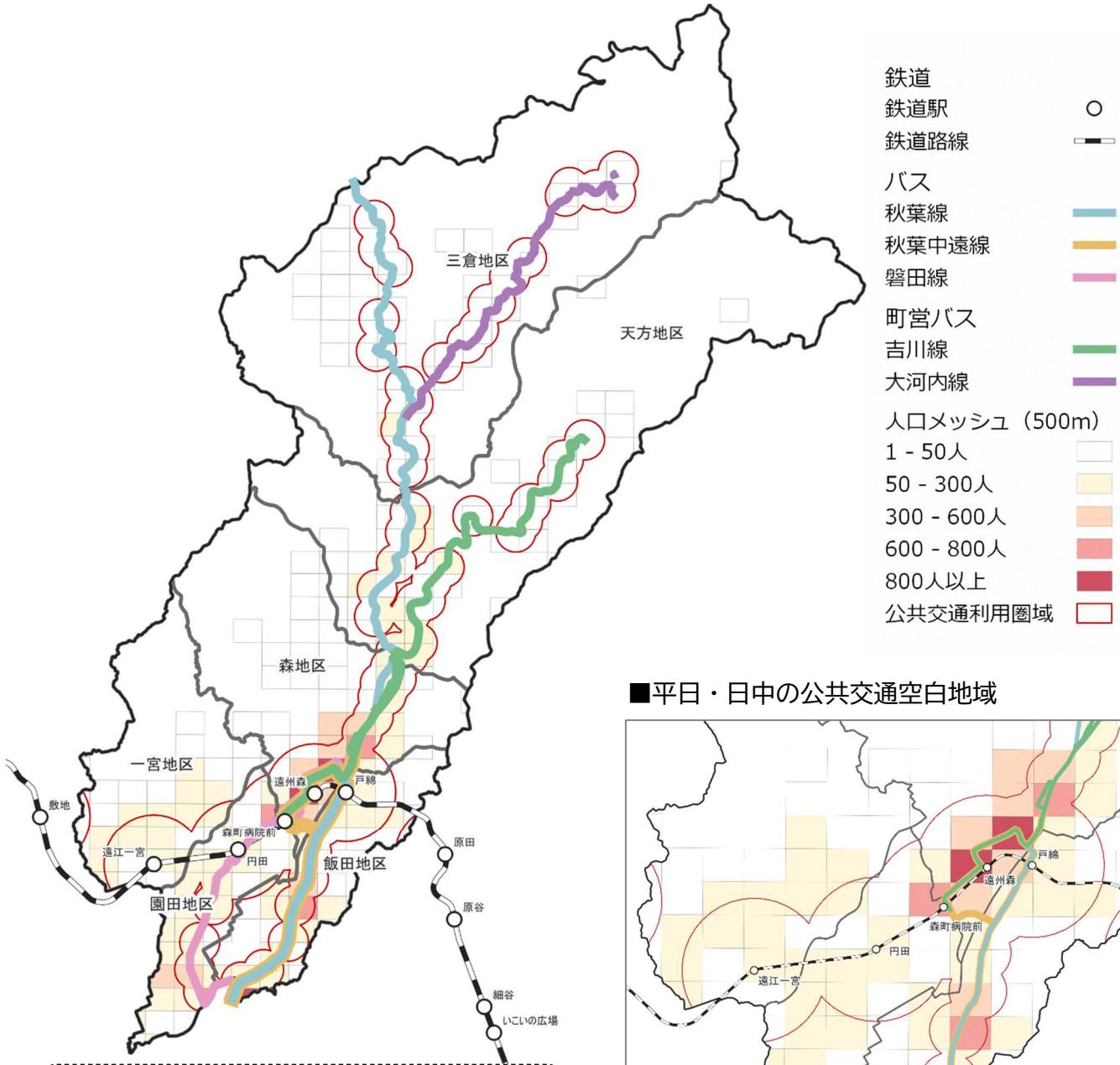
2-2-2 公共交通空白地域の状況

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。

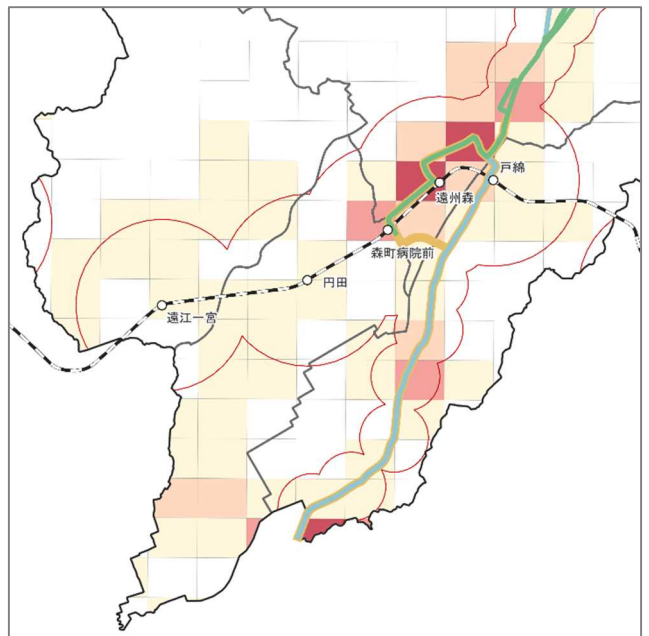
一方で、一宮地区では、一定程度の人口集積がみられるものの、公共交通が利用しにくいエリアが存在しています。

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。

■日中の公共交通空白地域



■平日・日中の公共交通空白地域



「公共交通空白地域」とは、駅やバス停が一定の範囲に存在せず、地域公共交通が利用しづらい地域のことを言います。本計画においては、鉄道駅から1km、路線バスのバス停から400mの範囲より外の地域を指します。

一方で、「公共交通利用圏域」とは、鉄道駅から1km以内、路線バスや町営バスのバス停から400m以内の地域のことを言います。

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	<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%

(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付けました。

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。

■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) 森町社会福祉協議会（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、森町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、連絡の際にも森町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、若年層の利用もみられる。
- ・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。

※令和5年4月から運行日を減らして運行を行っている。

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11,671人まで減少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4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。
- 働き方改革関連法の施行(令和6年4月)に伴う、労働時間に関する制度変更が予定されている。

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。
- 働き方改革関連法の施行(令和6年4月)に伴う、労働時間に関する制度変更が予定されている。
- 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決めました。

～基本理念：目指すべき公共交通の将来像～

持続可能なまちづくりを支える公共交通の構築
～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みにくい町民が一定程度みられます。

全町的な高齢化の進行、高齢単身世帯の増加などがみられることから、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みられます。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

【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。

関係者と連携しながら、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

【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>

<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手の不足など、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。

地域の実情に応じた移動手段の確立・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、地域で支え合い、地域を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

■計画目標③：わかりやすく・利用しやすい公共交通の推進

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等を通して、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、ボランティア移動支援の協力会員登録者数

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。

■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・観光客等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。

■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・観光客等の移動手段として維持 ・観光客等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 ・交通事業者や自治体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、運行を維持・確保する必要がある
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を検討
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 （地域タクシー：乗用タクシーの利活用）	<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 ・鉄道駅や幹線バスへの地域内フィーダーとしての役割を担う

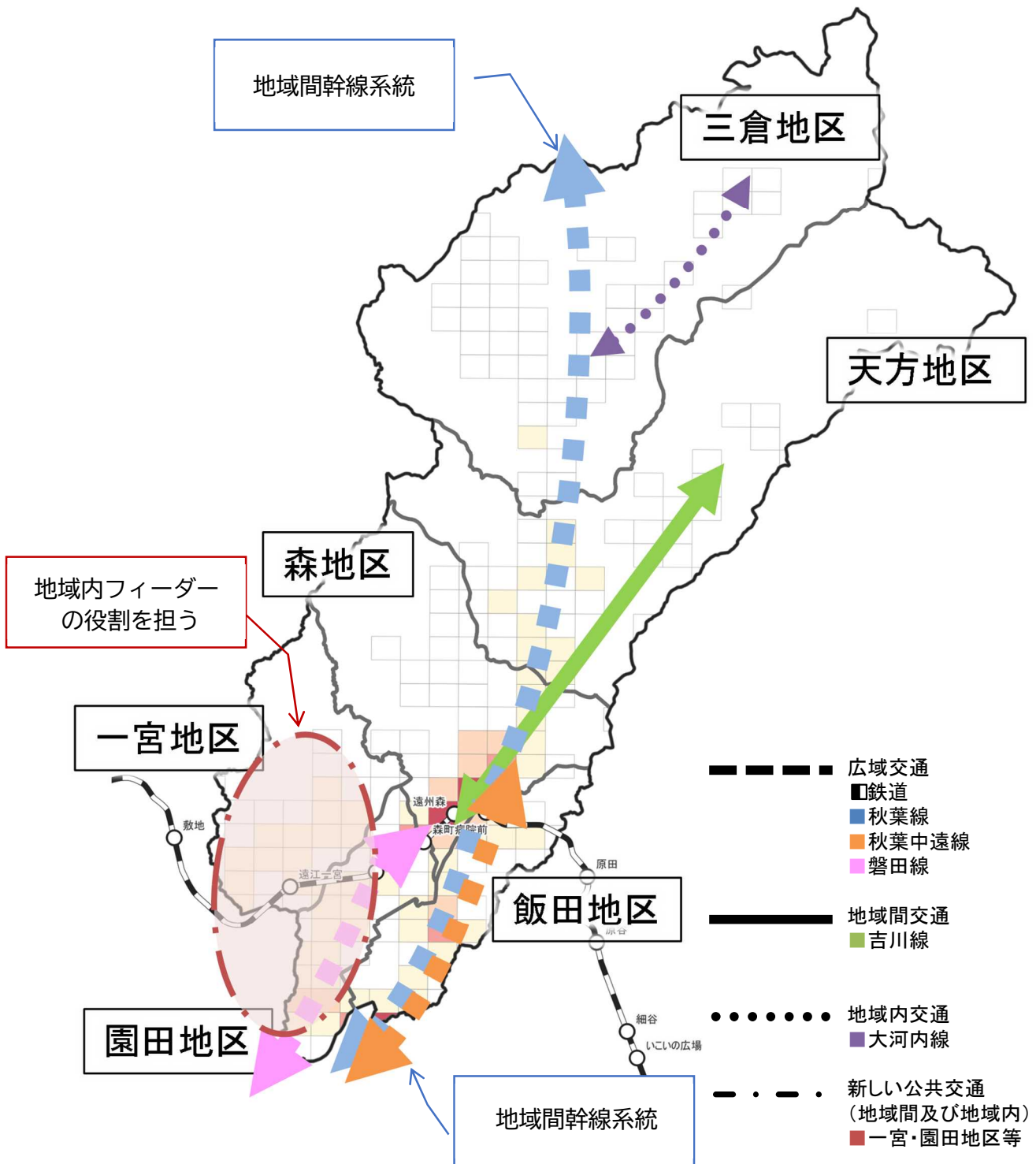
■新たな交通手段の導入に関する検討

新たな交通手段の導入にあたり、各交通手段のメリット・デメリット等を整理して、本町の地域特性を踏まえた新たな交通手段を検討しました。
本町の地域特性においては、地域タクシーの有効性が高いと考えられます。

交通手段	概要(イメージ)	本町の地域特性を踏まえたメリット	本町の地域特性を踏まえたデメリット	運行経費	有効性
地域タクシー (タクシー助成) 【一般乗用旅客自動車運送事業】	<ul style="list-style-type: none"> エリアや運行時間等を設定し、通常のタクシー事業の範囲内で提供するドアツードアの運行サービス。 通常のタクシー事業の範囲内で行うため、利用者は乗り合わない。 自治体が設定した運賃を利用者が支払い、残りの運賃分を自治体からタクシー事業者へ支払う。 通常のタクシー事業の範囲内で運行するため、公共交通会議での協議や新規の運行許可等が不要。 	<ul style="list-style-type: none"> 近隣市で導入しており、既存のタクシー事業者が仕組等を把握している。 自治体側で車両やオペレーター、システム等を新たに用意する必要がないため、導入時の初期経費を抑えることができる。 利用実績に応じた負担となるため、乗合タクシー等への運行委託に比べて、運行経費が掛からない場合が多い。 タクシー助成を活用している自治体の年間運行経費は、4割強が200万円以下、7割は800万円以下であり、他の交通手段と比べて運行経費を抑えることができる。※ 利用者の移動手段の確保だけでなく、タクシー事業者の経営安定化につながる。 静岡県タクシー共通クーポン券が使用可能であり、森町公共交通利用券助成事業との相乗効果が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用が増えると自治体の運行経費が増える。 通常のタクシーと並行して事業を行うため、車両が使用されていると配車が遅くなる。 制度設計によっては、事前登録が必要となるため、自治体や事業者の事務負担や利用者の登録手続き等の負担が発生する。 	<ul style="list-style-type: none"> 運賃補助 	○
デマンド交通 (乗合タクシー) 【一般乗合旅客自動車運送事業】	<ul style="list-style-type: none"> 乗合許可を持つタクシー事業者と自治体が連携して提供する運行サービス。 地域や利用者の需要に応じてルートやダイヤ、ドアツードアでの運行等を設定できる。 利用状況が合えば、利用者同士が乗り合って運行する。 乗合事業の許可や公共交通会議での協議が必要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 他自治体で多く導入されているため、参考となる事例が多い。 乗合率を向上させることにより、運行経費を抑えることができる。 乗合送迎サービスを提供している事業者は多くあるため、AIデマンド等のサービスも併せて検討が可能(運行は交通事業者へ委託)。 利用者の移動手段確保だけでなく、タクシー事業者の経営安定化につながる。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗合率が低い(1人利用)ことが多い。 町内を主に運行しているタクシー事業者との調整が必要になる。 導入に車両購入費やオペレーター委託費、システム委託費等が掛かる場合がある。 制度設計によっては、事前登録が必要となるため、自治体や事業者の事務負担や利用者の登録手続き等の負担が増える。 交通事業者へのヒアリング結果では、業務委託については1日借上方式を希望している事業者が多く、利用者が少ない場合でも多くの経費が掛かる。 森町公共交通利用券助成事業により、町内の高齢者は静岡県タクシー共通クーポン券の使用率が高いが、乗合タクシーには使用できない。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両購入費 オペレーター委託費 システム委託費 運行業務委託費(借上料) 	△
地域バス (町営バス) 【自家用有償旅客運送事業】	<ul style="list-style-type: none"> バス・タクシー事業者での運行が困難であり、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、自治体やNPO等が自家用車(白ナンバー)を用いて提供する運行サービス。 導入の前に、バスやタクシーの既存事業者の活用を十分に検討する必要がある。 既存の町営バスは、定時定路線(一部デマンド)型で運行をしている。 	<ul style="list-style-type: none"> 町で既に自家用有償旅客運送(町営バス)を導入しているため、利用者が受け入れやすい。 民間事業者が運行サービスを提供できない地域において、移動手段を確保することが可能。 タクシー車両に比べ、多くの利用者を一度に運ぶことが可能。 運転手として、2種免許がなくても「1種免許+講習受講」で運転可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 運行に向けた準備を自治体やNPO等が自ら行う必要がある。 導入前に、民間バスやタクシーの既存事業者の活用を十分に検討する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両購入費 オペレーター委託費 運行業務委託費(借上料) 	×

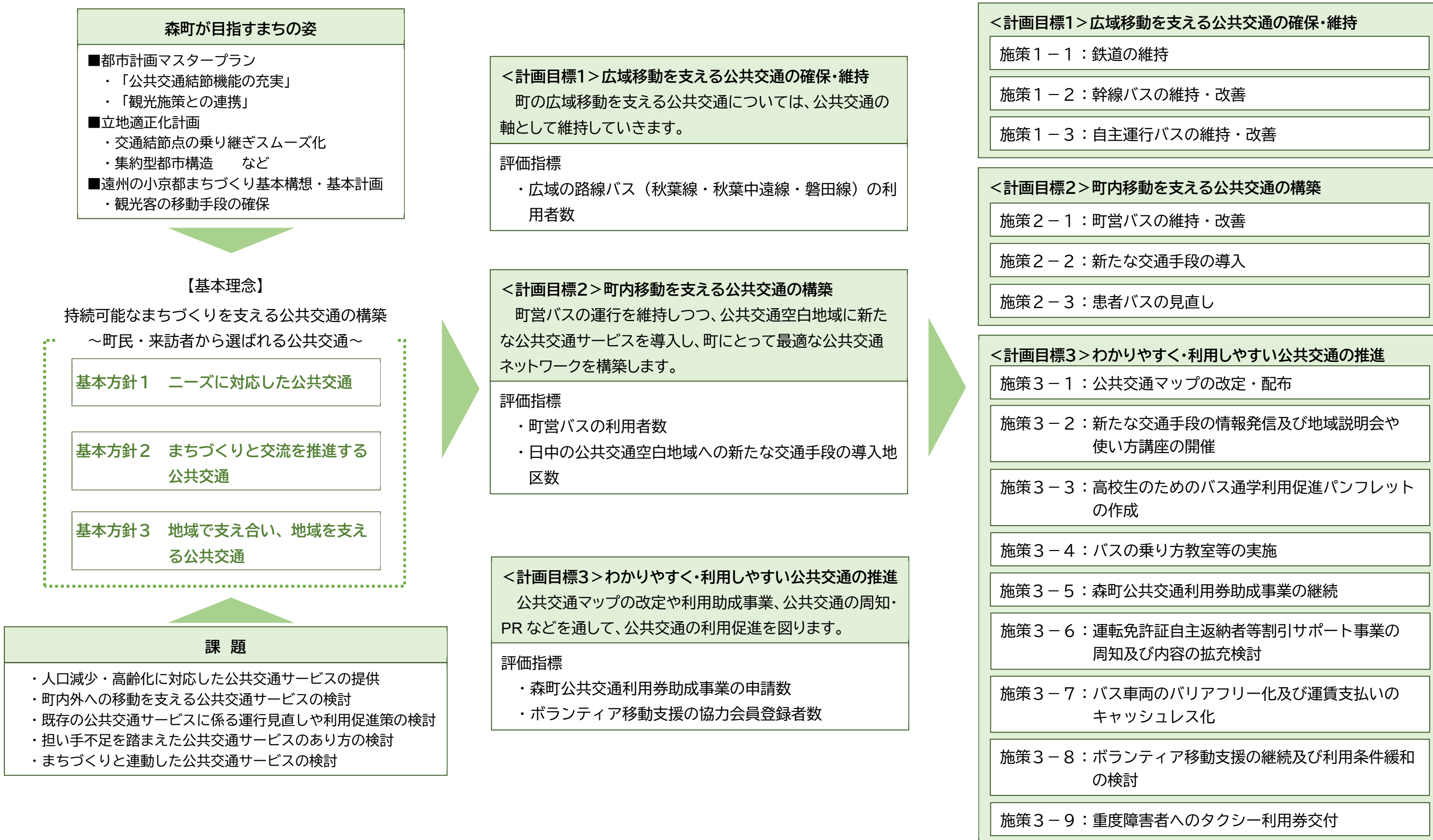
※出典:地域公共交通としての「タクシー助成制度」の活用に向けて(中国運輸局)

3-1-3 再編のイメージ



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				
				R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
<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	天竜浜名湖線の運行維持及び利用促進事業の推進	森町、鉄道事業者	事業の実施				
	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	事業の実施				
	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	事業の実施				
<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・吉川線を維持し、大河内線は秋葉線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	事業の実施				
	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	検討 実証運行	本格運行			
	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	検討	事業の実施			
<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	駅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	検討	事業の実施			
	3-2 新たな交通手段の情報発信及び地域説明会や使い方講座の開催	新たな交通手段の使い方を分かりやすくまとめたチラシやパンフレットを作成・配布等による情報発信及び地域説明会や使い方講座の開催	森町、交通事業者	地域説明会	使い方講座 情報発信			
	3-3 高校生のためのバス通学利用促進パンフレットの作成	高校生がバス通学で主に利用する時間帯や運賃などを記載したパンフレット等を作成し、高校生の公共交通の利用を促進	森町、交通事業者、教育機関	事業の実施				
	3-4 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	事業の実施				
	3-5 森町公共交通利用券助成事業の継続	森町公共交通利用券助成事業の継続	森町、交通事業者	事業の実施				
	3-6 運転免許証自主返納者等割引サポート事業の周知及び内容の拡充検討	運転経歴証明書の提示による公共交通利用の割引制度の導入検討や事業の周知	森町、静岡県警察、交通事業者	運賃割引制度の検討	サポート事業の周知	事業の実施		
	3-7 バス車両のバリアフリー化及び運賃支払いのキャッシュレス化	路線バスのノンステップバス拡充に加え、キャッシュレス決済機器の導入	森町、バス事業者	車両のバリアフリー化 キャッシュレス決済機器の導入検討				
	3-8 ボランティア移動支援の継続及び利用条件緩和の検討	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の実施、協力会員の確保、利用条件緩和の検討	森町、社会福祉協議会、その他関係者	周知・PR、協力会員の確保 利用条件緩和の検討				
	3-9 重度障害者へのタクシー利用券交付	重度の障がいがある方の移動を支援するため、タクシーチケットの交付を継続	森町、タクシー事業者	事業の実施				

4-2-2 施策の詳細な実施内容

本計画で取り組む施策の詳細な実施内容を以下に示します。

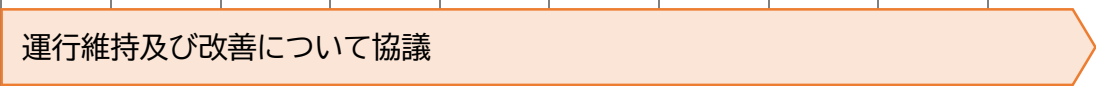
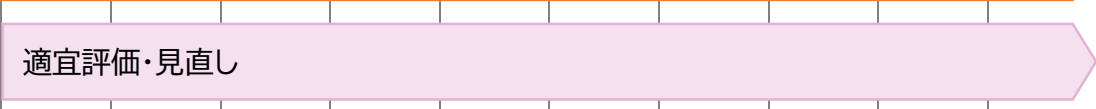
計画目標 1 広域移動を支える公共交通の確保・維持

施策1-1	鉄道の維持				
施策概要	天竜浜名湖線の運行維持及び利用促進事業の推進				
施策内容	<p>取組の背景・方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 天竜浜名湖線は、通勤通学や町民・観光客等の移動手段として利用されており、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。 人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者数は減少傾向にあります。 <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 通勤通学及び観光客等の移動手段の確保のために、現況のサービス水準の維持を要望していきます。 天竜浜名湖線市町会議を通し、沿線市と連携して利用促進事業を実施します。 <p style="text-align: center;">■利用促進事業のイメージ例</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>■ラッピング車両 (天竜浜名湖鉄道)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>■イベントの開催 (天竜浜名湖鉄道)</p> </div> </div>				
実施主体	森町、鉄道事業者				
実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	運行の維持				
	利用促進事業の継続				
	適宜評価・見直し				

施策1-2	幹線バスの維持・改善				
施策概要	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)				
施策内容	<p>取組の背景・方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・秋葉線・秋葉中遠線は、地域間幹線系統として町を南北に縦断するように運行しており、通勤通学や通院等の日常生活の移動手段として利用されています。 <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日中の時間帯については、秋葉線・秋葉中遠線の2路線は、これまでの運行頻度を確保します。 ・系統の見直しやバス停位置の改善、通学に適切なダイヤ調整等を検討します。 ・JR や天竜浜名湖鉄道の鉄道駅で乗り継ぎしやすいよう、ダイヤ調整等により接続を強化していきます。 ・県や沿線市とも連携し、サービス改善及び利用促進に係る取組を継続的に実施し、幹線バスの維持・改善を図ります。 ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域間幹線系統)を活用し、維持・改善を図ります。 				
実施主体	森町、地域公共交通会議、バス事業者				
実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	運行維持及び改善について協議				
	適宜評価・見直し				

施策1-3	自主運行バスの維持・改善				
施策概要	自主運行バス(磐田線)の維持・改善				
施策内容	<p>取組の背景・方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・磐田線は主に朝夕の通勤通学手段として、沿線市と連携して運行しています。 <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線市と連携し、バス路線及び現況のサービス水準を維持します。 ・JR や天竜浜名湖鉄道の鉄道駅で乗り継ぎしやすいよう、ダイヤ調整等により接続を強化していきます。 ・通学利用の利便性を向上させるため、通学に適切なダイヤ調整等を検討します。 				
実施主体	森町、地域公共交通会議、バス事業者				
実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	運行維持及び改善について協議				
	適宜評価・見直し				

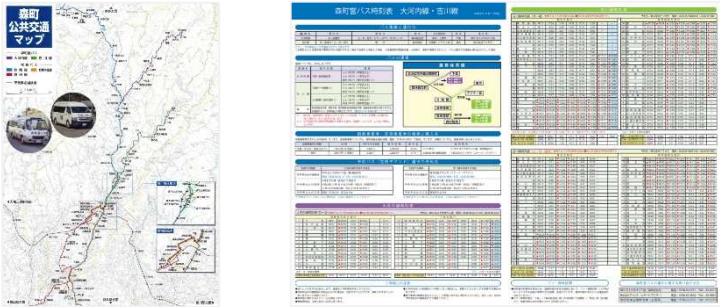
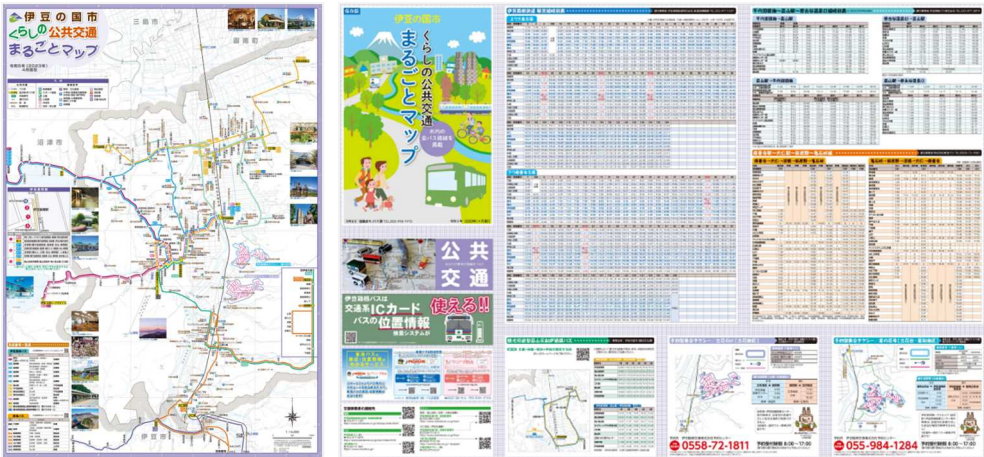
計画目標 2 町内移動を支える公共交通の構築

施策2-1	町営バスの維持・改善				
施策概要	町民等の移動手段として大河内線・吉川線を維持し、大河内線は秋葉線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				
施策内容	<p>取組の背景・方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町営バス大河内線は三倉地区、吉川線は天方地区から町中心部まで運行しており、主に通学利用のほか、吉川線は観光客の移動手段としても利用されています。 ・町営バスは町民等の移動手段を確保するため、町が自主的に運営することで、運行を維持しています。 <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町民等の移動手段として大河内線・吉川線の運行を維持していきます。 ・大河内線は秋葉線とのダイヤ調整等により接続を強化していきます。 ・吉川線は遠州森町バス停などの幹線バスの停留所や、天竜浜名湖鉄道の遠州森駅で乗り継ぎしやすいよう、ダイヤ調整等により接続を強化していきます。 				
実施主体	森町、地域公共交通会議、バス事業者				
実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	 				


施策2-2	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		
施策内容	<p>取組の背景・方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者のニーズに対応し、町内移動を支える公共交通ネットワークの充実が求められています。 ・日中の一宮地区、園田地区に公共交通空白地域がみ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。 ・鉄道駅から観光地までの観光二次交通手段の確保が求められています。 <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の実情に即した新たな交通手段として、地域タクシー(乗用タクシーの利活用)を導入します。 ・運行エリアや運行時間、運賃や利用者等に一定のルールを設けた上で、地区内の自宅と指定目的地間の移動を一般乗用タクシーで行います。(利用登録必須) ・運賃に差額を設けることで、観光客等も円田駅や遠江一宮駅から指定目的地まで利用可能になります。 ・導入にあたっては、鉄道駅や幹線バスへの地域内フィーダーとしての役割を担う公共交通手段とします。 <p style="text-align: center;">■地域タクシーのイメージ図</p> <p style="text-align: center;">登録利用者 (一宮地区、園田地区住民)</p> <p style="text-align: center;">観光客等 (登録外利用者)</p> <p style="text-align: center;">自宅</p> <p style="text-align: center;">STATION</p> <p style="text-align: center;">運賃〇〇〇円</p> <p style="text-align: center;">運賃〇〇〇円+α円</p> <p style="text-align: center;">指定目的地 (鉄道駅・バス停・病院・公共施設・観光施設 等)</p>		
実施主体	森町、交通事業者		
実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8~10年度
運行計画の検討・作成	実証運行		本格運行
運行内容や利用方法の周知・PR	利用状況の分析・運行改善に向けた協議・調整		
適宜評価・見直し			



施策2-3	患者バスの見直し			
施策概要	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			
施策内容	<p>取組の背景・方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 患者バスは一宮線・大河内線・大久保線の3路線が運行されており、無医地区から公立森町病院への通院手段の役割を担っています。 大河内線・大久保線は、利用者が減少傾向にありますが、山間部から森町病院へ直通かつ無料で移動できる通院手段として需要があります。 一宮線は、令和3年度の利用者が5人と著しく減少しており、早急な見直しが必要です。 <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 患者バス一宮線は運行方法を見直し、新たな交通手段に転換します。 患者バス大河内線・大久保線は、利用状況を鑑みながら、運行方法の維持・改善等を検討していきます。 			
実施主体	森町、公立森町病院			
実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8～10年度	
	一宮線の転換に向けた協議・調整	一宮線を新しい交通手段に転換		
	利用状況の分析・運行維持・改善等の検討			
	適宜評価・見直し			

計画目標3 分かりやすく利用しやすい公共交通の推進

<p>施策3-1</p>	<p>公共交通マップの改定・配布</p>				
<p>施策概要</p>	<p>駅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</p>				
<p>施策内容</p>	<p>取組の背景・方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 町では住民や利用者の方のために、路線バス・町営バスのルートに加え、町営バスの時刻表を示した公共交通マップを作成しています。  <p style="text-align: center;">■現在の公共交通マップ (森町)</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の公共交通マップに、駅やバス停周辺の観光施設等の情報を追加し、より体系的な情報提供によって利用促進を目指します。 公共交通マップは紙媒体で希望する住民へ配布するほか、利用希望者が情報にアクセスしやすいよう、デジタル化した公共交通マップを町HPで公開します。  <p style="text-align: center;">■観光情報等も含めた公共交通マップ (伊豆の国市)</p>				
<p>実施主体</p>	<p>森町、交通事業者</p>				
<p>実施期間</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
<p>記載内容の検討</p>		<p>作成・配布・公開</p>		<p>記載内容の見直し</p>	
<p>適宜評価・見直し</p>					



<p>施策3-2</p> <p>新たな交通手段の情報発信及び地域説明会や使い方講座の開催</p> <p>施策概要</p> <p>新たな交通手段の使い方を分かりやすくまとめたチラシやパンフレットを作成・配布等による情報発信及び地域説明会や使い方講座の開催</p> <p>施策内容</p>	<p>新たな交通手段の情報発信及び地域説明会や使い方講座の開催</p> <p>新たな交通手段の使い方を分かりやすくまとめたチラシやパンフレットを作成・配布等による情報発信及び地域説明会や使い方講座の開催</p> <p>取組の背景・方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町では一宮地区、園田地区の日中に公共交通空白地域に、新たな交通手段の導入を予定しています。 ・公共交通空白地域では、公共交通を利用する文化がなかったため、利用に抵抗を持つ人も一定程度いると考えられます。 ・新たな交通手段に身近に感じてもらうため、乗り方や使い方を分かりやすく情報発信する必要があります。 <p>取組内容</p> <p>【情報発信】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町の広報誌やHPのほか、新たな交通手段の広報チラシや使い方を分かりやすくまとめたパンフレットを作成し、実証運行前、実証運行中、本格運行前、本格運行後など、継続的にきめ細かな周知・PRを行います。 ・一宮地区・園田地区在住の世帯には、全戸配布を検討します。 <p>【地域説明会や使い方講座の開催】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新しい交通手段の地域説明会や使い方講座を開催し、地域住民へ直接利用方法を説明することで利用促進につなげます。 <div data-bbox="609 1064 1149 1444" data-label="Image"> </div> <p>■地域タクシーの使い方チラシ (愛知県豊田市)</p>		
<p>実施主体</p>	<p>森町、交通事業者</p>		
<p>実施期間</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8～10年度</p>
<p>実証運行にかかる情報発信</p>	<p>本格運行にかかる継続的な情報発信</p>		
<p>地域説明会の開催</p>	<p>使い方講座の開催</p>		
<p>適宜評価・見直し</p>	<p></p>		

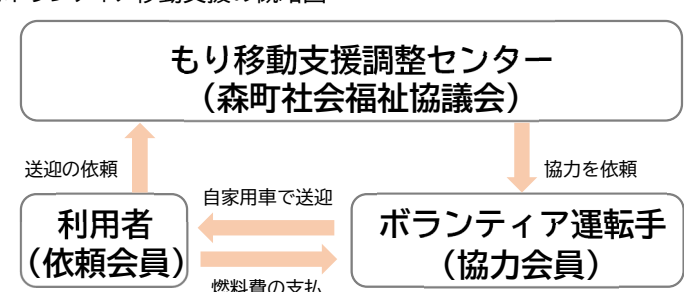


施策3-3	高校生のためのバス通学利用促進パンフレットの作成				
施策概要	高校生がバス通学で主に利用する時間帯や運賃などを記載したパンフレット等を作成し、高校生の公共交通の利用を促進				
施策内容	<p>取組の背景・方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤や通学といった定期的な移動需要は、鉄道やバスの運行維持に大きく関与しています。 ・高校生向けに実施したアンケート結果では、普段、自転車で通学している高校生は雨の日では家族等に送迎してもらう人が多く、公共交通を通学方法の選択肢として選んでもらえるよう、周知や利用促進が必要です。 <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通学利用に公共交通を検討してもらえるよう、高校生がバス通学で主に利用する時間帯や運賃などを記載した高校生(中学3年生)・保護者向けのパンフレット等を作成します。 ・作成したパンフレットは入学希望者に向けた学校説明会等で配布します。 <div style="text-align: center;">  <p>見本 見本 見本 見本</p> <p>■高校生向けのバス通学利用促進リーフレット (茨城県)</p> </div>				
実施主体	森町、交通事業者、教育機関				
実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
パンフレットの作成・配布					
適宜評価・見直し					

施策3-4	バスの乗り方教室等の実施				
施策概要	バスの乗り方教室等を継続的に実施				
施策内容	<p>取組の背景・方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町や秋葉バスサービス(株)では、主に小学生等を対象に、バスの乗り方教室やイベントを実施することで、子どもの頃から公共交通に触れ、利用機運の醸成を図っています。 ・自動車を運転して移動しており、公共交通を利用していない人の中には、将来的な運転や移動に不安を抱える人も見受けられます。 <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小学生等を対象とした楽しいバスの乗り方教室やイベントを実施します。 ・運転免許証の自主返納者等、主に高齢者を対象とした、イベントの開催を検討します。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>■ 児童向けのバスの乗り方教室 (東伊豆町)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>■ 高齢者向けのバスの乗り方教室 (山口県防府市)</p> </div> </div>				
実施主体	森町、交通事業者、教育機関、その他関係者				
実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	バスの乗り方教室やイベント等の開催検討・実施				
	適宜評価・見直し				

<p>施策3-5</p> <p>森町公共交通利用券助成事業の継続</p>	<p>森町公共交通利用券助成事業の継続</p>				
<p>施策概要</p>	<p>森町公共交通利用券助成事業の継続</p>				
<p>施策内容</p>	<p>取組の背景・方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町では、自家用車を運転できない高齢者の日常生活の移動を支援するため、公共交通利用券(路線バスや鉄道の定期券や回数券、タクシークーポン券等)を購入した高齢者の方を対象に、購入費用の一部助成(1人につき1年度あたり上限 3,000 円)を行っています。 ・森町公共交通利用券助成事業は毎年度申請できますが、単年度の申請で終わってしまう利用者が一定数いるため、毎年度継続して申請してもらえるよう周知・PRが必要です。 <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・森町公共交通利用券助成事業を引き続き実施します。 ・町の広報誌やSNS等を活用し、事業の周知・PRを行います。 ・毎年度継続して申請していただけるよう、申請者への案内を行います。 ・高齢者等が集まるイベントや講習会等でチラシを配布し、事業のPRを行います。 ・交通事業者や民生委員・児童委員、社会福祉協議会などへ事業の周知を行います。 ・新しい交通手段として予定している地域タクシー(乗用タクシーの利活用)に、タクシークーポン券が使用できるようにします。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="411 1055 868 1406"> <p>■高齢者への説明会 (藤枝市)</p> </div> <div data-bbox="1023 1021 1286 1406"> <p>■森町公共交通利用券助成事業チラシ(森町)</p> </div> </div>				
<p>実施主体</p>	<p>森町、交通事業者</p>				
<p>実施期間</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
<p>公共交通利用券助成事業の継続的な実施</p>					
<p>説明会や情報媒体を活用した周知 PR 活動の実施</p>					
<p>適宜評価・見直し</p>					

<p>施策3-6</p> <p>運転免許証自主返納者等割引サポート事業の周知及び内容の拡充検討</p>	<p>運転経歴証明書の提示による公共交通利用の割引制度の導入検討や事業の周知</p> <p>取組の背景・方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 静岡県内では、運転免許証自主返納者等が運転経歴証明書等を自治体や店舗等で提示することで、様々な特典やサービスが受けられる「運転免許証自主返納者等割引サポート事業」が実施されています。 町では運転経歴証明書の交付手数料助成や公共交通利用券の購入費用の助成を行っています。 運転免許証自主返納と公共交通の利用促進を図るため、更なる取組の拡大が必要となります。 <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 静岡県警察とも連携し、「運転免許証自主返納者等割引サポート事業」の周知・啓発に取り組みます。 公共交通利用時に運転経歴証明書を提示することで、運賃割引を受けられる制度の導入を検討します。 <p>施策内容</p> <p>■運転免許証自主返納者サポート事業のしくみ (静岡県警察)</p>				
<p>実施主体</p>	<p>森町、静岡県警察、交通事業者</p>				
<p>実施期間</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
<p>実施期間</p>	<p>「運転免許証自主返納者等割引サポート事業」の周知・啓発</p> <p>運賃割引制度の導入検討</p> <p>運賃割引制度の導入</p> <p>適宜評価・見直し</p>				

施策3-7	バス車両のバリアフリー化及び運賃支払いのキャッシュレス化				
施策概要	路線バスのノンステップバス拡充に加え、キャッシュレス決済機器の導入				
施策内容	<p>取組の背景・方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国的に高齢者が増加しており、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が求められています。 ・秋葉バスサービス(株)では、路線バスのノンステップ化やデジタル定期券の発行等、利便増進に取り組んでいますが、運賃の支払い方法は現金のみとなっています。 <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、車両購入時にノンステップバスに切り替えていきます。 ・現金以外でも運賃の支払いができるよう、車両にキャッシュレス決済機器の導入を検討します。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">■ ノンステップバス (秋葉バスサービス(株))</p>				
実施主体	森町、バス事業者				
実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
実施期間	適宜ノンステップバスへの切り替え				
	キャッシュレス機器の導入検討				
	適宜評価・見直し				

<p>施策3-8</p>	<p>ボランティア移動支援の継続及び利用条件緩和の検討</p>
<p>施策概要</p>	<p>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の実施、協力会員の確保、利用条件緩和の検討</p>
<p>施策内容</p>	<p>取組の背景・方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・もり移動支援調整センター(運営主体:森町社会福祉協議会)では、生活に必要な移動手段を持たない高齢者の町内移動を支援するため、ボランティア移動支援を実施しています。 ・もり移動支援調整センターが利用依頼を受け、協力会員(ボランティア運転手)が送迎ドライバーとなり、自家用車で移動支援を行っています。 ・協力会員も高齢化しており、今後の継続的な活動が懸念されることから、協力会員を確保する取組が必要です。 ・ボランティア移動支援は、①65歳以上で運転免許証を有しない人(返納者含む)、②車の乗降が自分でできる人(要介護1までの人)、③町内に移動に関する支援ができる親族等がない人、の3つの利用条件があります。協力会員の担い手に限りがある現状では利用条件を緩和できず、利用希望に応えられないケースがあります。 <p style="text-align: center;">■ ボランティア移動支援の概略図</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>取組内容</p> <p>【周知・PR】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社会福祉協議会等と連携し、町の広報誌やHP等を通してボランティア移動支援の周知・PRを行います。 <p>【協力会員の確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の周知・PRとともに、協力会員募集の広報を実施します。 ・民生委員・児童委員にボランティア移動支援の取組を紹介し、希望者には協力会員への登録を促します。 ・協力会員入会希望者には、移動支援制度や運転の心構え等を学べる講習会を開催します。 <p>【利用条件緩和の検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・園田地区や飯田地区の住民などは、町外近隣の商業施設を日常の生活圏としているため、町外の移動が送迎可能となるよう、利用条件の緩和を検討します。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>■ ボランティア移動支援の周知・PR (森町社会福祉協議会)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>■ 送迎ドライバー募集のチラシ (富士市社会福祉協議会)</p> </div> </div>

実施主体	森町、社会福祉協議会、その他関係者									
実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度					
	ボランティア移動支援の周知・PR									
	協力会員の募集活動の実施									
	利用条件緩和の検討・協議									
	適宜評価・見直し									

施策3-9	重度障害者へのタクシー利用券交付									
施策概要	重度の障がいがある方の移動を支援するため、タクシーチケットの交付を継続									
施策内容	<p>取組の背景・方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町では、身体障害者手帳1級・2級を持っている方等、重度の障がいがある方に対し、日常生活(通院、買い物等)の移動を支援するため、1枚 600 円のタクシーチケットを年間 18 枚交付しています。 <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシーチケットの配布を継続して実施します。 									
実施主体	森町、タクシー事業者									
実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度					
	利用券の交付									
	適宜評価・見直し									

第5章 計画目標の評価指標と計画の進行管理

5-1 計画目標の評価指標

計画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。

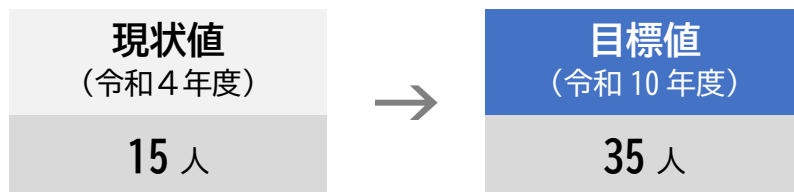
計画目標	評価指標	現状値 (令和4年度実績)	目標値 (令和10年度)
広域移動を支える公共交通の確保・維持	広域の路線バスの利用者数（秋葉線+秋葉中遠線+磐田線）	309,804人	310,000人
町内移動を支える公共交通の構築	町営バスの利用者数	9,098人	9,000人
	日中の公共交通空白地域への新たな交通手段の導入地区数	0地区	2地区
わかりやすく・利用しやすい公共交通の推進	森町公共交通利用券助成事業の申請数	92件	210件
	ボランティア移動支援の協力会員登録者数	15人	35人

■評価指標の考え方

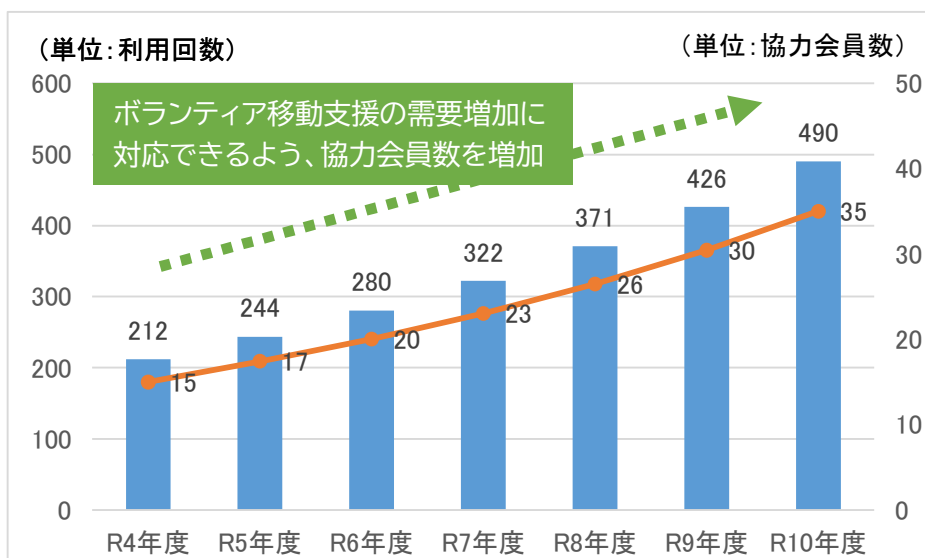
評価指標	評価指標設定の考え方																		
<p>評価指標① 広域の路線バスの利用者数（秋葉線+秋葉中遠線+磐田線）</p>	<div style="text-align: center;"> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #f0f0f0;"> <p>現状値 (令和4年度)</p> <p>309,804 人</p> </div> <div style="font-size: 2em;">→</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #4a7ebb; color: white;"> <p>目標値 (令和10年度)</p> <p>310,000 人</p> </div> </div> </div> <p>・令和4年度の広域の路線バスの利用者数は、約309,800人となっています。今後、人口は減少していくことが見込まれていますが、公共交通の利便性を向上させて、町民一人あたりの利用割合の増加につなげることで、現状維持を目指します。</p> <div style="text-align: center;"> <p>(単位:人)</p> <p style="background-color: #e67e22; color: white; padding: 2px 10px; display: inline-block;">人口減少の中でも利用者数を維持</p> </div> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>年度</th> <td>R3年度</td> <td>R4年度</td> <td>R5年度</td> <td>R6年度</td> <td>R7年度</td> <td>R8年度</td> <td>R9年度</td> <td>R10年度</td> </tr> <tr> <th>利用者数</th> <td>293,441</td> <td>309,804</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>310,000</td> </tr> </table>	年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	利用者数	293,441	309,804						310,000
年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度											
利用者数	293,441	309,804						310,000											

<p>評価指標③ 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</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>現状値 (令和4年度)</p> <p>—</p> </div> <div style="font-size: 2em;">→</div> <div style="text-align: center;"> <p>目標値 (令和10年度)</p> <p>2地区</p> </div> </div> <p>・日中の公共交通空白地域である一宮地区・園田地区に、新たな交通手段の導入を目指します。</p>																
<p>評価指標④ 森町公共交通利用券助成事業の申請数</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>現状値 (令和4年度)</p> <p>92件</p> </div> <div style="font-size: 2em;">→</div> <div style="text-align: center;"> <p>目標値 (令和10年度)</p> <p>210件</p> </div> </div> <p>・令和4年度の森町公共交通利用券助成事業の申請数は92件で、令和2年度申請数52件から、1年度あたり20件伸びています。将来推計人口より、令和2年から令和12年にかけて75歳以上の高齢者数は約1.2倍に増加が見込まれており、今後、事業の周知・PR等を行い、毎年度20件の増加を目指すことで、210件を目標値として設定しました。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>(単位: 申請件数)</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>申請件数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>R4年度</td><td>92</td></tr> <tr><td>R5年度</td><td>112</td></tr> <tr><td>R6年度</td><td>132</td></tr> <tr><td>R7年度</td><td>152</td></tr> <tr><td>R8年度</td><td>172</td></tr> <tr><td>R9年度</td><td>192</td></tr> <tr><td>R10年度</td><td>212</td></tr> </tbody> </table> </div>	年度	申請件数	R4年度	92	R5年度	112	R6年度	132	R7年度	152	R8年度	172	R9年度	192	R10年度	212
年度	申請件数																
R4年度	92																
R5年度	112																
R6年度	132																
R7年度	152																
R8年度	172																
R9年度	192																
R10年度	212																

評価指標⑤
ボランティア移動支
援の協力会員登録者
数



- ・令和4年度のボランティア移動支援利用回数は、212件であり、令和2年度の利用回数183回から15%程度増加しています。令和4年度実績から毎年度15%増加させることで、令和10年度利用回数を490件として想定しました。
- ・令和4年度のボランティア移動支援協力会員登録者数は、15人であり、利用回数212件に対し、1人当たり約14回協力しています。ボランティア移動支援の令和10年度の利用回数を490件に対応できるよう、 $490 \div 14 \text{回} = 35 \text{人}$ の協力会員登録者数を目標値として設定しました。



5-2 計画の推進

5-2-1 推進・管理体制

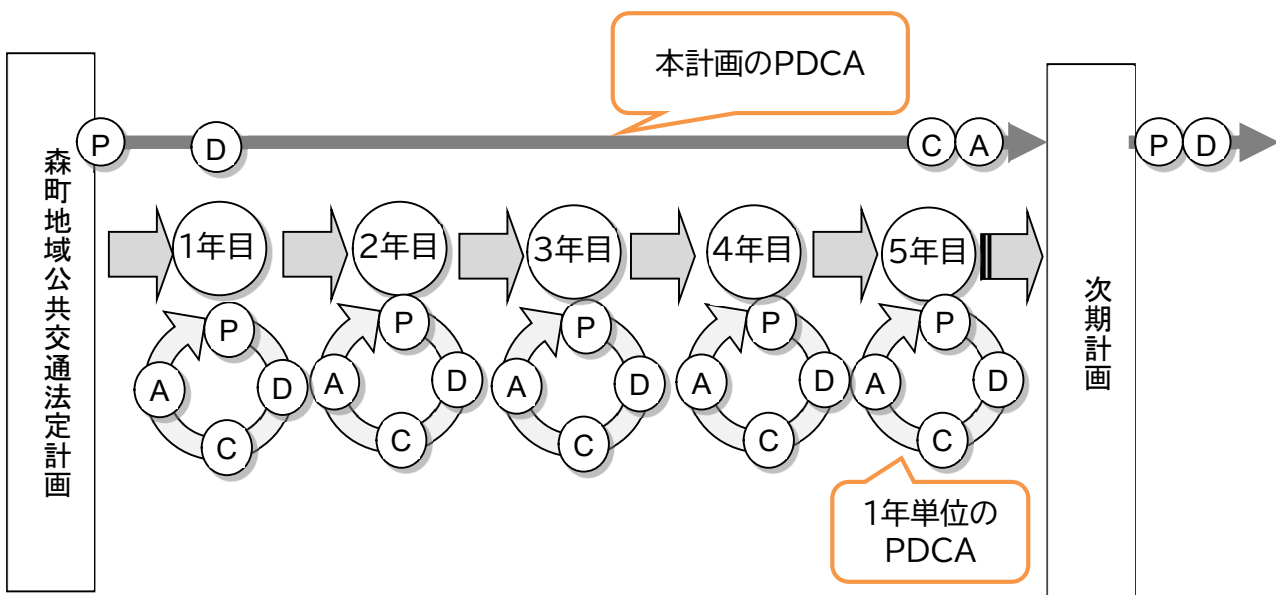
地域公共交通会議において、毎年度、取組の実施状況の確認や効果検証、改善案等について協議を行います。

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

毎年度、計画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。

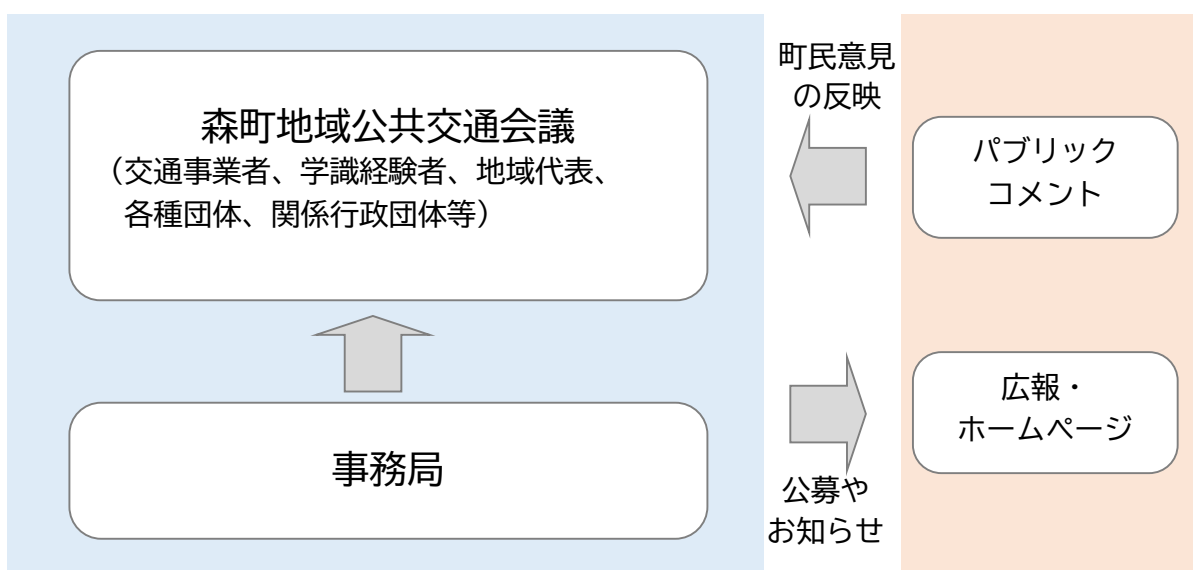
参考資料

1 策定経過と策定体制

(1) 策定経過内容

年月日	内容
令和4年8月	令和4年度 第1回 森町地域公共交通会議
令和4年10月～ 令和5年2月	町民アンケート調査の実施
	公共交通利用者アンケート調査の実施
	高校生アンケート調査の実施
	交通事業者ヒアリング調査の実施
	関係事業者ヒアリング調査の実施
令和5年1月	令和4年度 第2回 森町地域公共交通会議
令和5年3月	令和4年度 第3回 森町地域公共交通会議
令和5年3月	令和4年度 第4回 森町地域公共交通会議
令和5年7月	令和5年度 第1回 森町地域公共交通会議
令和5年12月	令和5年度 第2回 森町地域公共交通会議
令和6年2月	パブリックコメントの実施
令和6年3月	令和5年度 第3回 森町地域公共交通会議
令和6年3月	「森町地域公共交通法定計画」の決定

(2) 策定体制



2 上位関連計画の整理

(1) 第9次森町総合計画

項目	内容
計画期間	平成28年度～令和7年度(2016～2025年度)
計画概要	町民一人ひとりの豊かな暮らしの実現と、多様な交流を育み、誰もが明るい未来を描くことができる環境を整えていくため、今後10年のまちづくりの中長期的な指針。
将来像	住む人も訪れる人も「心和らぐ森町」
基本の柱	基本の柱1:～みんなで助けあう健やかなまち～(保健・医療・福祉) 基本の柱2:～先人に学びみんなで育むまち～(教育・文化) 基本の柱3:～交流が盛んでにぎわうまち～(活力・情報発信) 基本の柱4:～活気あふれる産業のまち～(産業振興) 基本の柱5:～いつまでも暮らせるやすらぎのまち～(安心・安全) 基本の柱6:～豊かな自然があふれるまち～(自然環)
公共交通に関連する施策	【施策の方向性】 町民ニーズに即した地域公共交通の充実を図るとともに、天竜浜名湖鉄道や路線バス、自主運行バスなどの利便性の向上と効率的な運行を促進します。

(2) 第2期森町人口ビジョン及びまち・ひと・しごと・創生総合戦略

項目	内容
計画期間	人口ビジョン:令和2年度～令和42年度(2021～2060年度) まち・ひと・しごと創生総合戦略:令和3年度～令和7年度(2021～2025年度)
計画概要	人口減少や少子高齢化が急速に進む中、地方の人口減少に歯止めをかけるとともに、東京圏への人口の過度の集中を是正し、将来にわたって活力ある社会を維持していくことを目的として、地域の実情に応じ、まち・ひと・しごと創生に関する施策の基本的な計画。
基本の方針、基本目標	<p>■基本の方針</p> <p>○結婚・出産・子育て 若年世代の結婚・妊娠・出産・子育ての希望をかなえ、人口減少に歯止めをかける。</p> <p>○町内定住 家族形成期世帯の定住、一時転出層の呼び戻し、外部からの流入を促す。</p> <p>○地域経済の活性化 産業の振興と地域内での安定的な雇用の確保や、地域資源を活かした新たなにぎわいを創出する。</p> <p>○生活環境の整備 町民誰もが安全・安心に暮らせる生活環境を維持、整備する。</p> <p>■基本目標</p> <p>基本目標1:「ひと」を育む ～“森”に学び育つ～ 基本目標2:「魅力」と「交流」をつくる ～人とふれあう～ 基本目標3:「しごと」をつくる ～人を活かす～ 基本目標4:「安心」をつくる ～“森”との共生～</p>
公共交通に関連する施策	<p>基本目標4:「安心」をつくる ～“森”との共生～</p> <p>■定住環境としての魅力向上と移住促進</p> <p>○交通環境の改善 町内におけるバス、鉄道網の連携等により、総合的な公共交通のあり方について見直します。</p>

(3) 森町都市計画マスタープラン

項目	内容
計画期間	令和元年度～令和 22 年度(2019～2040 年度)
計画概要	町の総合計画やまちづくりの現状、住民意向などを踏まえ、目指すべきまちの将来像を定め、今後のまちづくりの道筋を示すもの。
将来都市像	住む人も訪れる人も「心和らぐ森町」
公共交通に 関連する施策	■基本的な考え方 ・まちづくりや観光施策と併せた、道路・交通ネットワークの構築 ・多様な交通手段を組み合わせ、町民や観光客等の移動手段を確保 ■施策の方向 ○暮らしを支える公共交通ネットワークの維持 ・公共交通の利便性向上 ・公共交通の利用促進 ・地域特性に応じた移動手段の確保

(4) 森町立地適正化計画

項目	内容
計画期間	令和元年度～令和 22 年度(2019～2040 年度)
計画概要	居住や都市機能の適正な誘導を図ることにより、人口減少・少子高齢時代においても持続可能なコンパクトなまちづくりを進め、豊かな暮らしの維持を図るもの。
まちづくりの テーマ	「医・職・住」×「交流」のまちづくり
公共交通に 関連する施策	○公共交通等の充実 ・公共交通の利用率の向上 ・公共交通の利便性の向上 ・公共交通を補完する多様な移動手段の充実

(5) 「遠州の小京都まちづくり」基本構想・計画

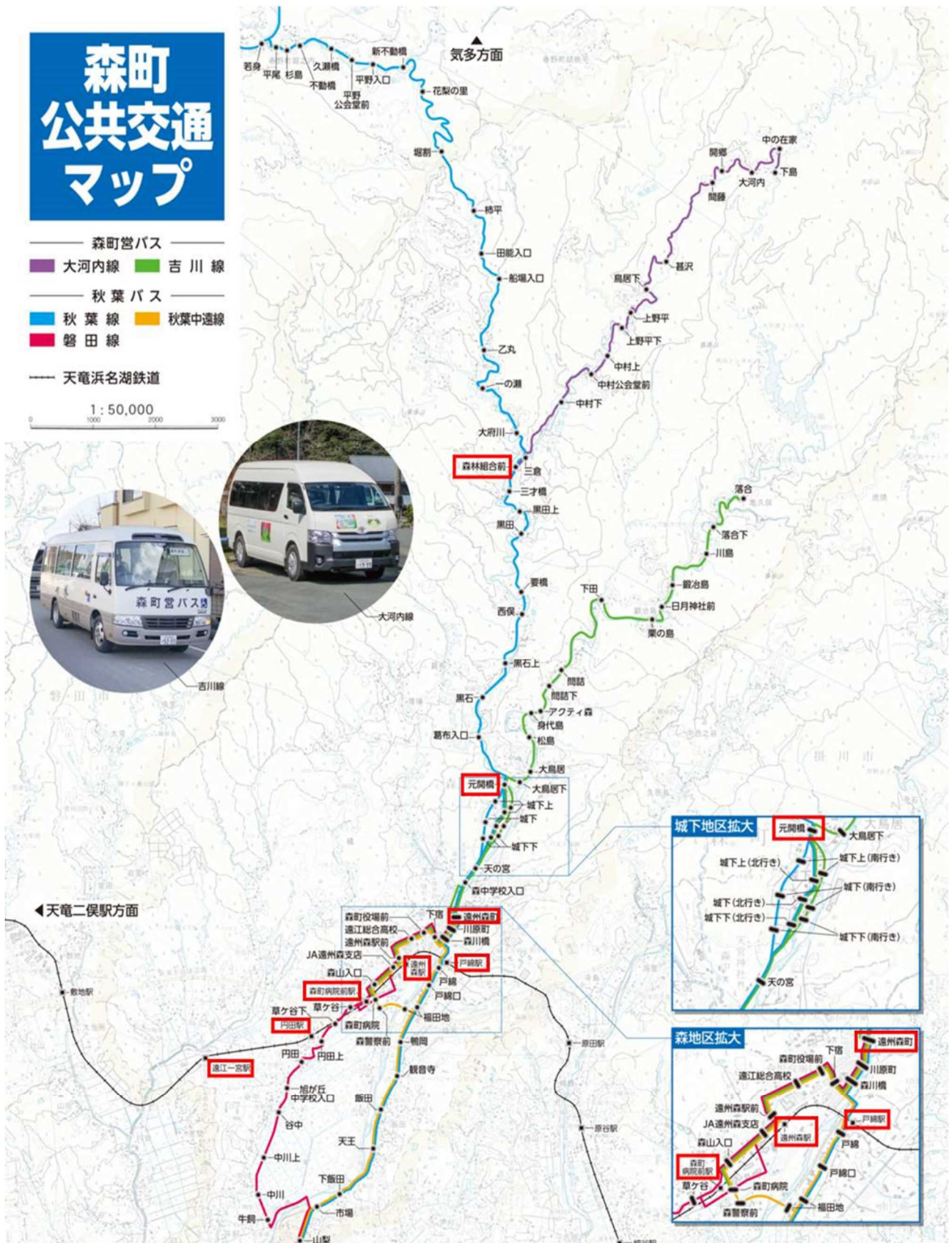
項目	内容
計画期間	基本構想 平成 26 年度～(2014 年度～) 基本計画 平成 28 年度～(2016 年度～)
計画概要	■遠州の小京都まちづくり基本構想 「遠州の小京都・森町」をその由縁から改めて整理し、「遠州の小京都」のまちづくりの方向性を示すもの。 ■遠州の小京都まちづくり基本計画 「遠州の小京都」を”看板”として、今後の町の観光や産業の振興に寄与するために必要な取組等について検討し、とりまとめたもの。

(6) 森町地域福祉計画

項目	内容
計画期間	令和元年度～令和 5 年度(2019～2023 年度)
計画概要	町の今後の地域福祉のあり方や推進に向けての基本的な方向を定めたもの。

3 路線の概況（令和5年4月1日現在）

(1) 森町公共交通マップ及び公共交通結節点



※駅及びバス停の については、交通結節点を示す。

(2)路線バス

■秋葉線

路線名		秋葉線	
運行体系		民間路線バス(地域間幹線系統)	
事業区分		一般乗合旅客自動車運送事業	
事業者		秋葉バスサービス株式会社	
車両		大型バス(乗車定員:最大 79 名)	
運賃	主な区間	袋井駅前～遠州森町:590 円 袋井駅前～気多:770 円	
	森町内	戸綿～遠州森町:180 円 遠州森町～森林組合前:440 円	
運行区間	起点	袋井駅前(袋井市)	
	森町内の主な経由地	遠州森町、元開橋、森林組合前	
	終点	気多(浜松市)	
運行区間内の町内交通結節点	バス停	遠州森町、元開橋、森林組合前	
	天浜線駅(最寄りバス停名)	戸綿駅(戸綿)	
1日あたりの運行便数	便	平日	16 便(06:00～19:59)
		内訳/備考	・袋井駅前→気多:8便 ・気多→袋井駅前:8便
		土日祝日	8便(07:05～19:44)
		内訳/備考	・袋井駅前→気多:4便 ・気多→袋井駅前:4便 ・8月13日～15日及び12月30日～1月3日は、土日祝日ダイヤで運行



■秋葉中遠線

路線名		秋葉中遠線	
運行体系		民間路線バス(地域間幹線系統)	
事業区分		一般乗合旅客自動車運送事業	
事業者		秋葉バスサービス株式会社	
車両		大型バス(乗車定員:最大 79 名)	
運賃	主な区間	袋井駅前～遠州森町:590 円 袋井駅前～大東支所:800 円	
	森町内	森町病院～遠州森町:180 円 戸綿～遠州森町:180 円	
運行区間	起点	大東支所(掛川市)／袋井駅前(袋井市)	
	主な経由地	横須賀車庫前、袋井市民病院、横手橋、山梨郵便局前、イオン袋井店前、森町病院、戸綿	
	終点	遠州森町	
運行区間内の町内交通結節点	バス停	遠州森町	
	天浜線駅(最寄りバス停名)	戸綿駅(戸綿)、遠州森駅(遠州森駅前)、森町病院前駅(森山入口、森町病院)	
1日あたりの運行便数(森町内運行便数)	便	平日	54 便(06:10～22:05)
		内訳／備考	・袋井駅前～山梨郵便局前～遠州森町:27 便 ・袋井駅前～イオン袋井店前～遠州森町:13 便 ・袋井駅前～森町病院～遠州森町:8 便 ・袋井駅前～横手橋～遠州森町:3 便 ・大東支所～袋井駅前～遠州森町:3 便
		土日祝日	34 便(06:15～21:09)
		内訳／備考	・袋井駅前～山梨郵便局前～遠州森町:22 便 ・袋井駅前～イオン袋井店前～遠州森町:8 便 ・袋井駅前～横手橋～遠州森町:4 便 ・8月 13 日～15 日及び 12 月 30 日～1月3日は、土日祝日ダイヤで運行



■吉川線

路線名		吉川線	
運行体系		自主運行バス(町営バス)	
事業区分		自家用有償旅客運送	
事業者		森町	
車両		中型車両(乗車定員:19名)	
運賃	主な区間	①落合～元開橋:200円 ②元開橋～森町病院:200円 ※①と②2つの区間を乗車する場合:400円	
運行区間	起点	森町病院	
	主な経由地	遠州森町、元開橋、アクティ森	
	終点	落合	
運行区間内の交通結節点	バス停	遠州森町、元開橋	
	天浜線駅(最寄りバス停名)	遠州森駅(遠州森駅前)、森町病院前駅(森山入口、森町病院)	
1日あたりの運行便数	便	平日	3月～9月:15便(07:21～19:20) 10月～2月:14便(07:21～17:54)
		内訳/備考	○一部デマンド運行(経由地は定時便の終点) ・森町病院～落合下～落合:2便 ・森町病院～アクティ森～落合:9便 ○デマンド運行 ・遠州森町～アクティ森 3月～9月:3便 10月～2月:2便 ・8月13日～15日及び12月30日～1月3日は、土日祝日ダイヤで運行
		土日祝日	13便(08:32～16:53)
		内訳/備考	○一部デマンド運行(経由地は定時便の終点) ・森町病院～アクティ森～落合:8便 ○デマンド運行 ・森町病院～落合:5便



■大河内線

路線名		大河内線	
運行体系		自主運行バス(町営バス)	
事業区分		自家用有償旅客運送	
事業者		森町	
車両		中型車両(乗車定員:14名)	
運賃	主な区間	森林組合前～下島:200円	
運行区間	起点	森林組合前	
	主な経由地	三倉、開郷	
	終点	下島	
運行区間内の交通結節点	バス停	森林組合前	
1日あたりの運行便数	便	平日	3月～9月:13便(06:51～19:43) 10月～2月:12便(06:51～18:17)
		内訳/備考	○定時運行 ・森林組合前～下島:5便 ・森林組合前～開郷:2便 ○デマンド運行 ・森林組合前～下島 3月～9月:6便 10月～2月:5便
		土日祝日	運休
		内訳/備考	・土日祝日 ・8月13日～15日 ・12月30日～1月3日



■磐田線

路線名		磐田線	
運行体系		自主運行バス	
事業区分		一般乗合旅客自動車運送事業	
事業者		森町・磐田市・袋井市 ※運行者:秋葉バスサービス株式会社	
車両		大型バス(乗車定員:最大 79 名)	
運賃	主な区間	遠州森町～磐田駅前:730 円	
	森町内	遠州森町～森町病院:180 円 遠州森町～牛飼:340 円	
運行区間	起点	遠州森町	
	森町内の主な経由地	森山入口、森町病院	
	終点	磐田駅前(磐田市)	
運行区間内の町内交通結節点	バス停	遠州森町	
	天浜線駅(最寄りバス停名)	遠州森駅(遠州森駅前)、森町病院前駅(森山入口、森町病院)、円田駅(円田上)	
1日あたりの運行便数	便	平日	10 便(06:05～20:05)
		内訳/備考	・遠州森町～森山入口～磐田駅前:6便 ・遠州森町～森町病院～磐田駅前:4便
		土日祝日	運休
		内訳/備考	・土日祝日 ・8月 13 日～15 日 ・12 月 30 日～1月3日



(3)交通結節点

交通結節点(鉄道駅)	主な状況
<p>○戸綿駅</p> 	<p>《駅舎等》</p> <ul style="list-style-type: none"> 無人駅である。 駅舎(待合所)は高架駅だが階段のみであり、バリアフリー化されていない。 <p>《駐車場等の施設》</p> <ul style="list-style-type: none"> 高架下に駐輪場及びトイレが整備されている。しかし、送迎等のための自動車乗降場やタクシー乗降場、駐車場はない。 <p>《路線バスとの接続》</p> <ul style="list-style-type: none"> 秋葉線、秋葉中遠線のバス停(戸綿バス停)まで少し離れている。
<p>○遠州森駅</p> 	<p>《駅舎等》</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅舎(本屋)及び上りプラットホームが国の登録有形文化財に登録されている。 南側ホームに行くためには階段と線路を渡る必要があり、バリアフリー化されていない。 <p>《駐車場等の施設》</p> <ul style="list-style-type: none"> 送迎等のための自動車乗降場やタクシー乗降場、駐車場、駐輪場、トイレが整備されている。 <p>《路線バスとの接続》</p> <ul style="list-style-type: none"> 遠州森駅前バス停まで少し離れている。
<p>○森町病院前駅</p> 	<p>《駅舎等》</p> <ul style="list-style-type: none"> 無人駅である。 平成27年3月開業の駅であり、スロープや点字など、バリアフリーに配慮されている。 <p>《駐車場等の施設》</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車場、駐輪場、トイレが整備されている。 送迎等のための自動車乗降場、タクシー乗降場はないが、駐車場にて乗降可能。 <p>《路線バスとの接続》</p> <ul style="list-style-type: none"> 最寄りの森町病院バス停や森山入口バス停まで少し離れている。 駅利用者は近接の森町病院や森町家庭医療クリニック、森町文化会館の利用が多いことが想定され、バスへの乗り換えを必要とする人は少ないと思われる。
<p>○円田駅</p> 	<p>《駅舎等》</p> <ul style="list-style-type: none"> 無人駅である。 ホームへのスロープが整備されている。 <p>《駐車場等の施設》</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐輪場、トイレ(簡易なもの)は整備されている。 送迎のための自動車乗降場やタクシー乗降場、駐車場はない。 <p>《路線バスとの接続》</p> <ul style="list-style-type: none"> 磐田線の円田上バス停までは少し離れている。
<p>○遠江一宮駅</p> 	<p>《駅舎等》</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅舎(本屋)が国の登録有形文化財に登録されている。 無人駅である。 南側ホームに行くためには階段と線路を渡る必要があり、バリアフリー化されていない。 <p>《駐車場等の施設》</p> <ul style="list-style-type: none"> 送迎等のための自動車乗降場やタクシー乗降場、駐車場、駐輪場、トイレが整備されている。 <p>《路線バスとの接続》</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスとの接続はない。

交通結節点(バス停)	主な状況
<p>○遠州森町バス停</p> 	<p>《待合所等》</p> <ul style="list-style-type: none"> 秋葉バス(株)の営業所となっており、屋根付き、ベンチ有りの待合所が整備されている。 <p>《駐車場等の施設》</p> <ul style="list-style-type: none"> 送迎等のための自動車乗降場やタクシー乗降場、駐車場、駐輪場、トイレが整備されている。 <p>《路線バスとの接続》</p> <ul style="list-style-type: none"> 秋葉線、秋葉中遠線、吉川線、磐田線の接続地点(乗り換えポイント)となっている。
<p>○元開橋バス停</p> 	<p>《待合所等》</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地から三倉、天方方面に向かうためのバス停には簡易の上屋、ベンチが設置されている。三倉、天方方面から市街地に向かうためのバス停には、上屋は設置されていない。 <p>《駐車場等の施設》</p> <ul style="list-style-type: none"> 送迎等のための自動車乗降場やタクシー乗降場、駐車場はない。 <p>《路線バスとの接続》</p> <ul style="list-style-type: none"> 秋葉線、吉川線の接続地点となっている。
<p>○森林組合前バス停</p> 	<p>《待合所等》</p> <ul style="list-style-type: none"> 屋根、ベンチなどがある待合所は整備されていない。 <p>《駐車場等の施設》</p> <ul style="list-style-type: none"> 送迎等のための自動車乗降やタクシー乗降のスペースはある。 <p>《路線バスとの接続》</p> <ul style="list-style-type: none"> 秋葉線、大河内線の接続地点となっている。

4 町民アンケート調査結果の概要

(1) 実施概要

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%

(2) 調査結果

1) 【1-1】居住地域

・居住地域では、「森地区」が112人、「一宮地区」が80人、「園田地区」が80人、「飯田地区」が69人、「三倉地区」が90人、「天方地区」が81人の回答となった。

表 居住地域

	回答数	割合
森地区	112	21.5%
一宮地区	80	15.4%
園田地区	80	15.4%
飯田地区	69	13.2%
三倉地区	90	17.3%
天方地区	81	15.5%
無回答	9	1.7%
合計	521	100.0%

2) 【1-2】性別

- ・性別では、「女性」が 52.8%と最も高く、次いで「男性」が 45.1%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「女性」は三倉地区が 57.8%と最も高く、次いで森地区が 55.4%と続いている。

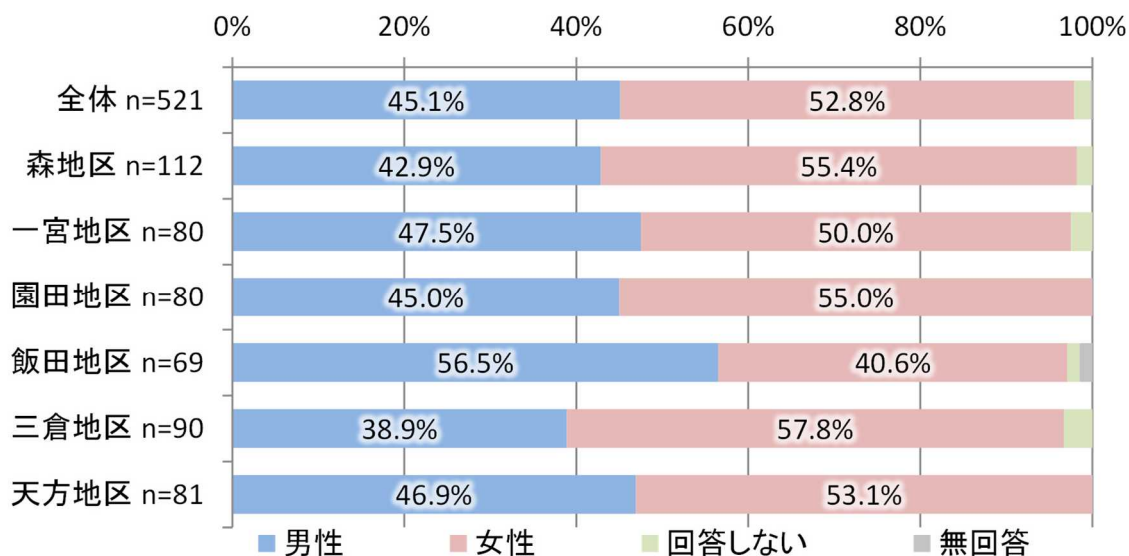


図 性別(地区別)

※5%未満非表示

3) 【1-3】年齢

- ・年齢では、「60代」が 24.4%と最も高く、次いで「70代」が 21.9%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「60代」は一宮地区が 28.8%と最も高く、次いで天方地区が 27.2%と続いている。

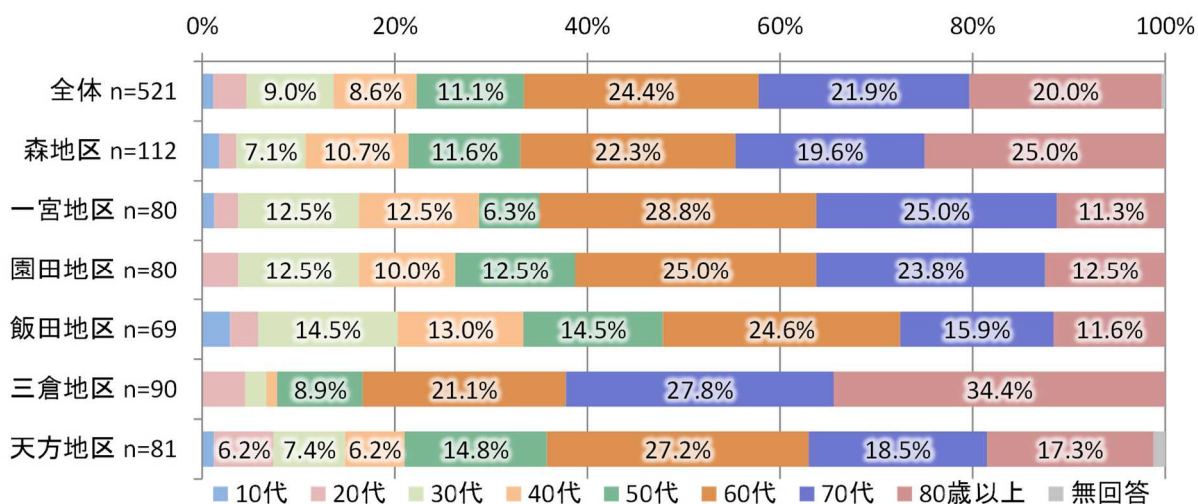


図 年齢(地区別)

※5%未満非表示

4) 【1-4】就業状況

・就業状況では、「パート・アルバイト」が29.2%と最も高く、次いで「会社員・公務員」が28.4%と続いている。
 ・居住地域別にみると、「パート・アルバイト」は三倉地区が37.8%と最も高く、次いで森地区が31.3%と続いている。

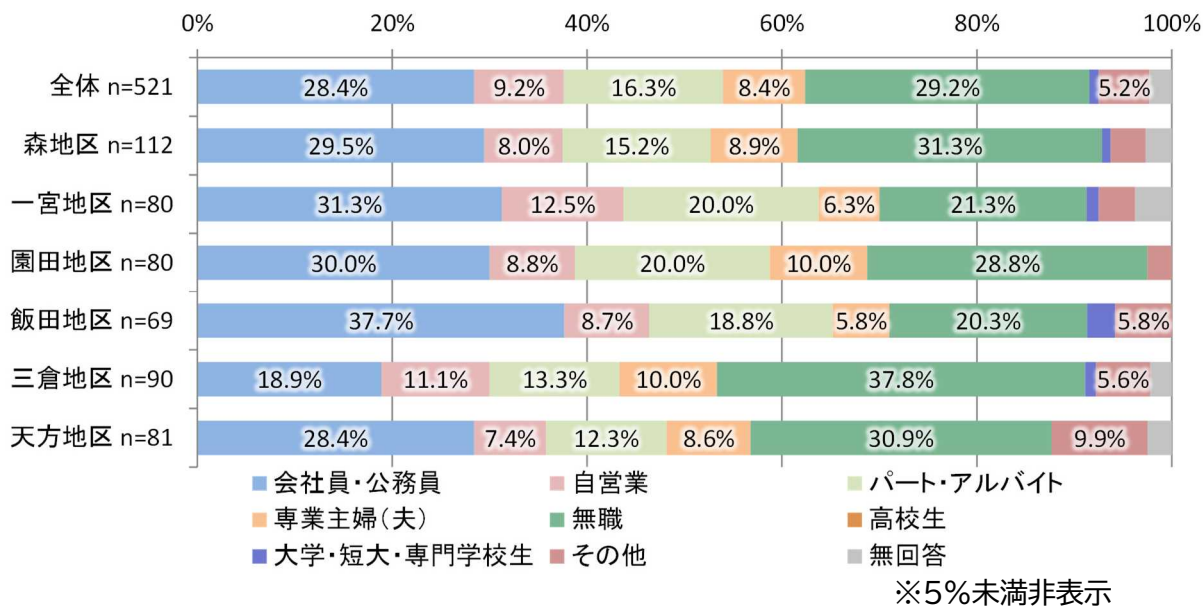
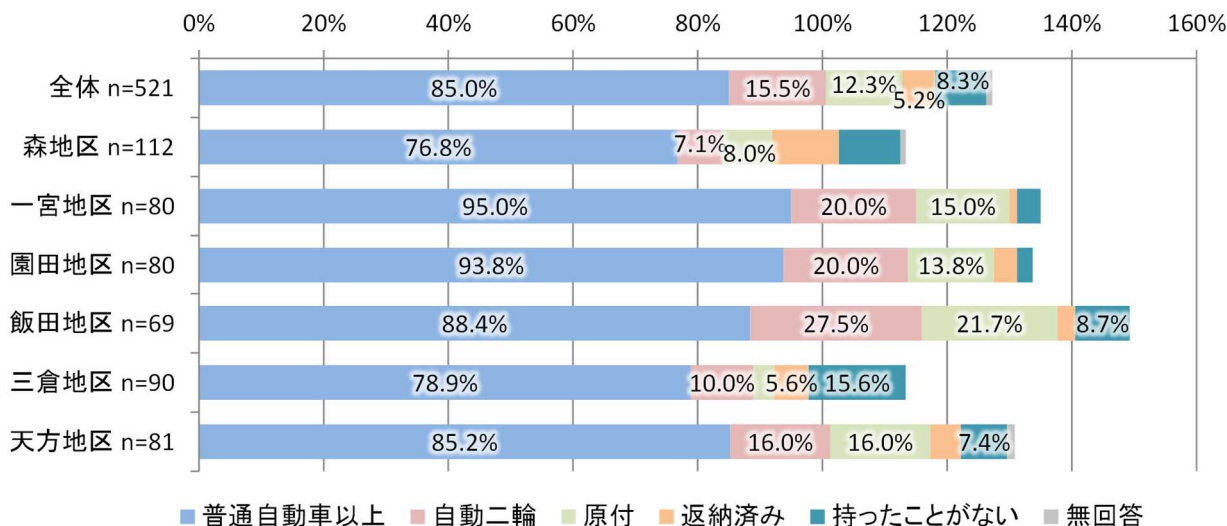


図 就業状況(地区別)

5) 【1-5】運転免許の有無(複数回答)

・運転免許の有無では、「普通自動車以上」が85.0%と最も高く、次いで「自動二輪」が15.5%と続いている。
 ・居住地域別にみると、「普通自動車以上」は一宮地区が95.0%と最も高く、次いで園田地区が93.8%と続いている。



※5%未満非表示

図 運転免許の有無(地区別)

6) 【1-6】免許返納の意思

- ・免許返納の意思では、「現在は返納を考えていない」が 55.3%と最も高く、次いで「返納を考えているが、時期は未定である」が 21.7%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「現在は返納を考えていない」は園田地区が 70.0%と最も高く、次いで一宮地区が 63.8%と続いている。

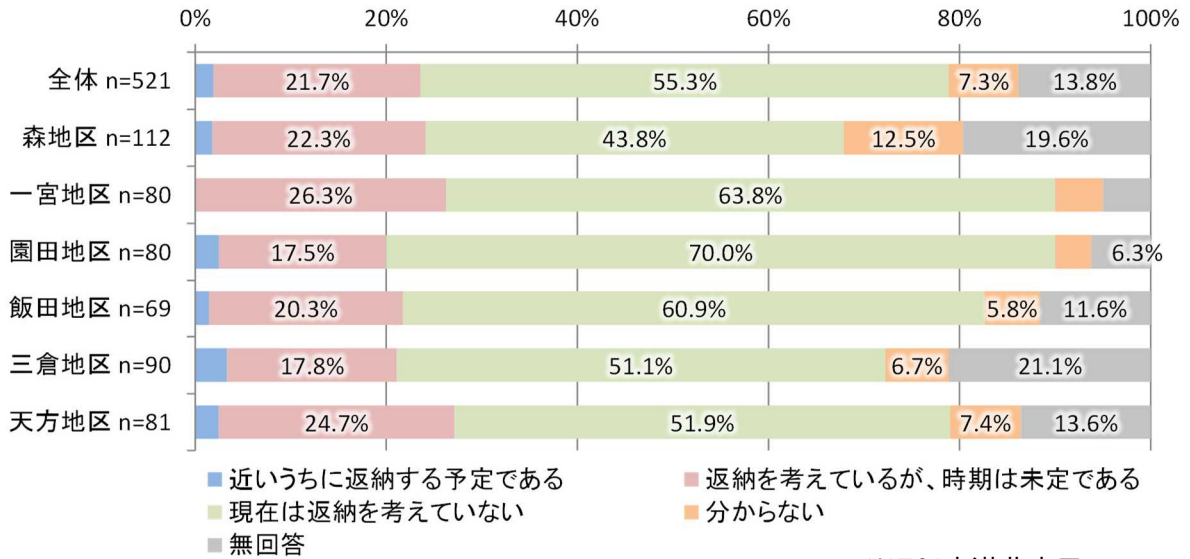


図 免許返納の意思(地区別)

※5%未満非表示

7) 【1-7】免許返納に関する取組み要望

- ・免許返納に関する取組み要望では、「自家用車に代わる公共交通機関の充実」が 45.3%と最も高く、次いで「免許返納者を対象にした公共交通やタクシーの割引制度の充実」が 23.6%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「自家用車に代わる公共交通機関の充実」は一宮地区が 51.3%と最も高く、次いで天方地区が 49.4%と続いている。

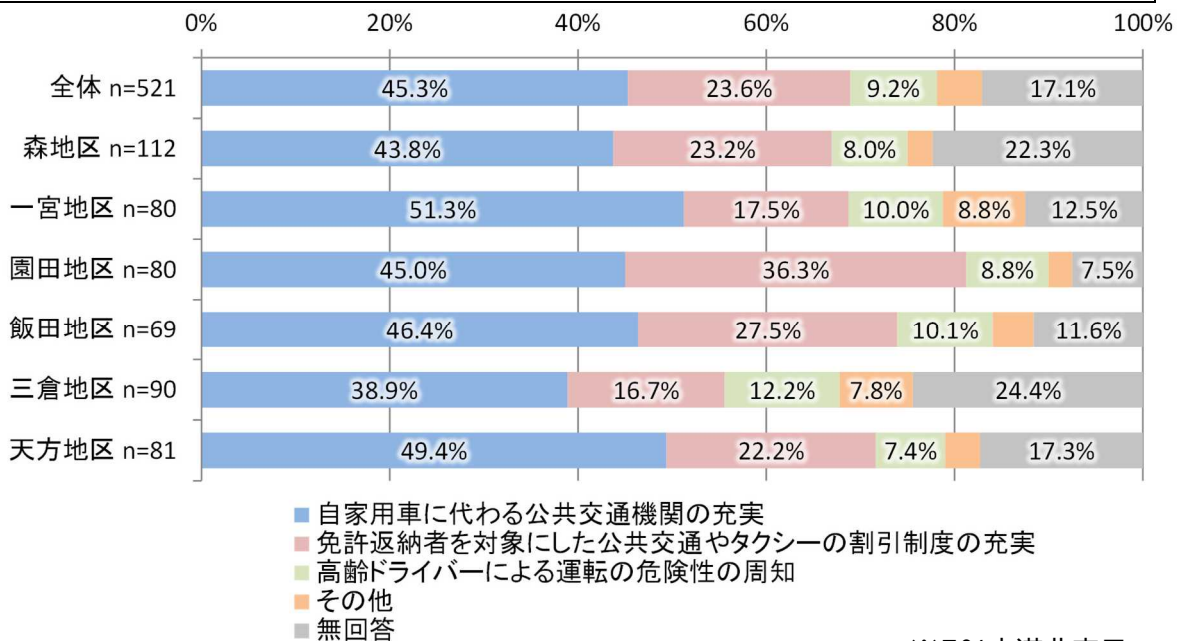


図 免許返納に関する取組み要望(地区別)

※5%未満非表示

8) 【1-8】車両の有無(複数回答)

- ・車両の有無では、「自動車」が83.3%と最も高く、次いで「自転車」が24.6%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「自動車」は一宮地区が95.0%と最も高く、次いで園田地区が90.0%と続いている。

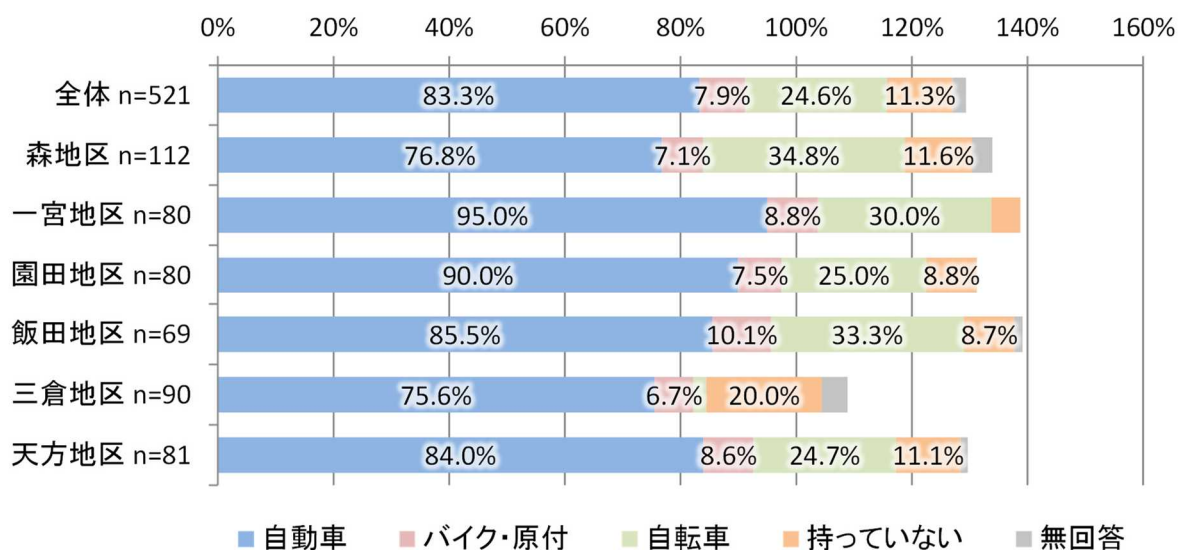


図 車両の有無(地区別)

※5%未満非表示

9) 【1-9】外出頻度の変化(コロナ禍)

- ・外出頻度の変化(コロナ禍)では、「減少した」が65.5%と最も高く、次いで「変化していない」が32.6%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「減少した」は飯田地区が72.5%と最も高く、次いで森地区が72.3%と続いている。

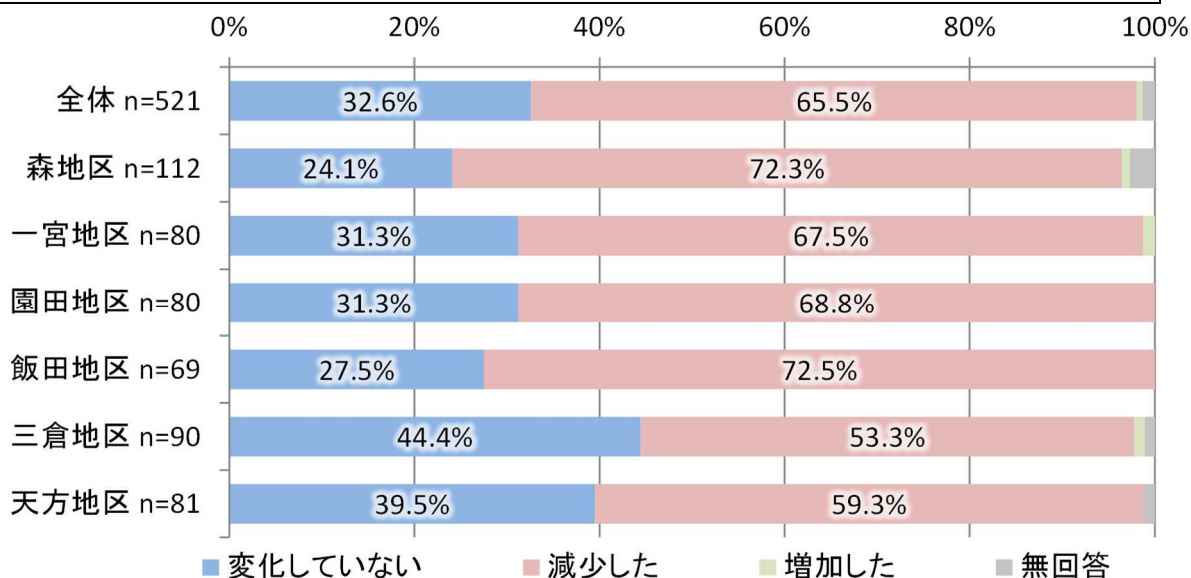


図 外出頻度の変化(コロナ禍)(地区別)

※5%未満非表示

10)【2-1】買い物に出かける回数

- ・買い物に出かける回数では、「週に1~2回」が40.3%と最も高く、次いで「週に3~4回」が28.0%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「週に1~2回」は一宮地区が48.8%と最も高く、次いで園田地区が42.5%と続いている。
- ・頻度の多い「週に5回以上」「週に3~4回」「週に1~2回」を合計した割合については、一宮地区が91.4%と最も高く、次いで園田地区が87.5%と最も多い。

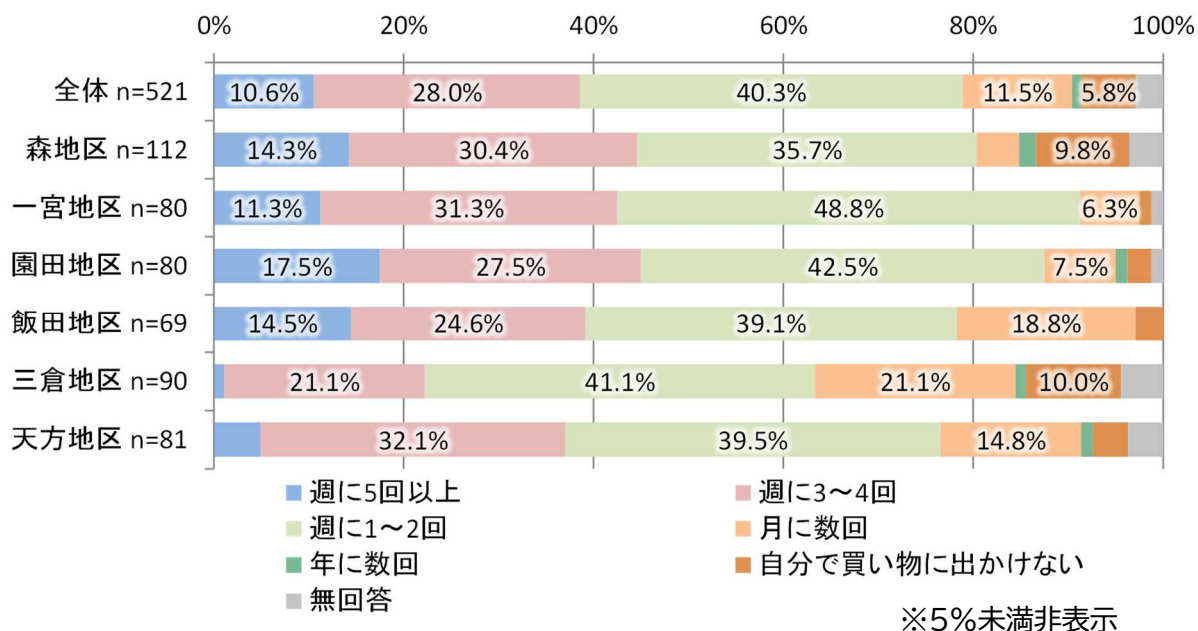


図 買い物に出かける回数(地区別)

11)【2-2】買い物に利用する店舗(複数回答)

※【2-1】で「週に5回以上」、「週に3~4回」、「週に1~2回」、「月に数回」、「年に数回」を答えた人のみ

・買い物に利用する店舗では、「ピアゴ森店」が 64.5%と最も高く、次いで「イオン袋井店」が 48.1%と続いている。
 ・居住地域別にみると、「ピアゴ森店」は三倉地区が 75.3%と最も高く、次いで森地区が 74.2%と続いている。

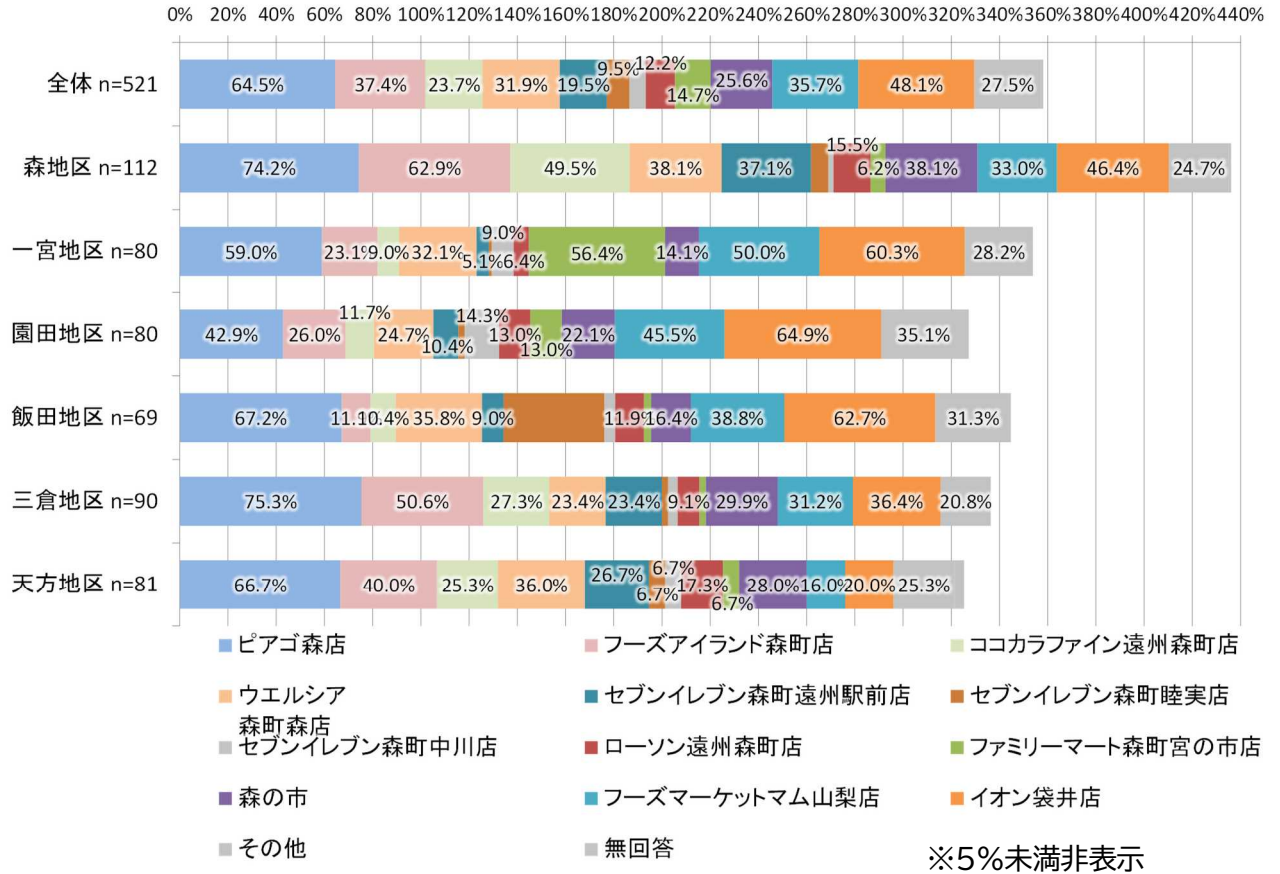


図 買い物に利用する店舗(地区別)

12)【2-3】買い物での交通手段(複数回答)

※【2-1】で「週に5回以上」、「週に3~4回」、「週に1~2回」、「月に数回」、「年に数回」を答えた人のみ

・買い物での交通手段では、「自家用車(自分で運転)」が 82.8%と最も高く、次いで「自家用車(家族・知人等による送迎)」が 19.1%と続いている。
 ・居住地域別にみると、「自家用車(自分で運転)」は園田地区が 87.0%と最も高く、次いで飯田地区が 86.6%と続いている。

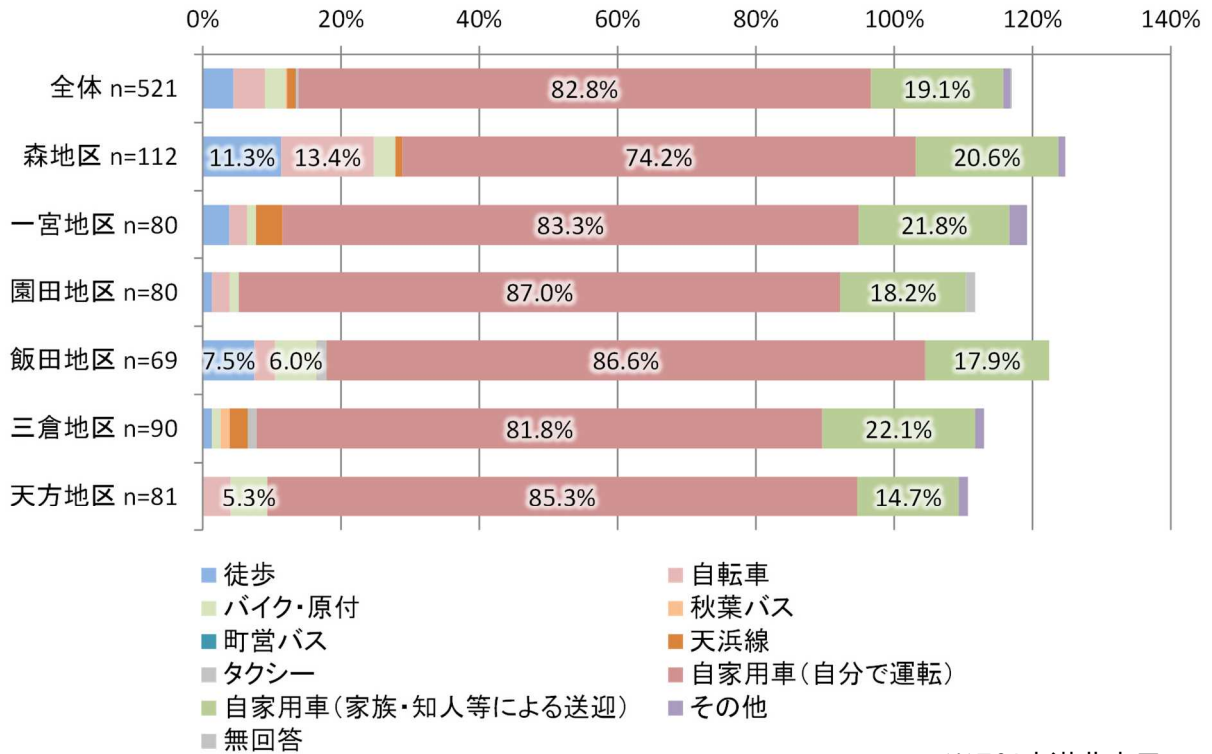


図 買い物での交通手段(地区別)

※5%未満非表示

13)【3-1】通院の回数

- ・通院の回数では、「年に数回」が 37.6%と最も高く、次いで「月に数回」が 31.3%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「年に数回」は園田地区が 45.0%と最も高く、次いで三倉地区が 41.1%と続いている。

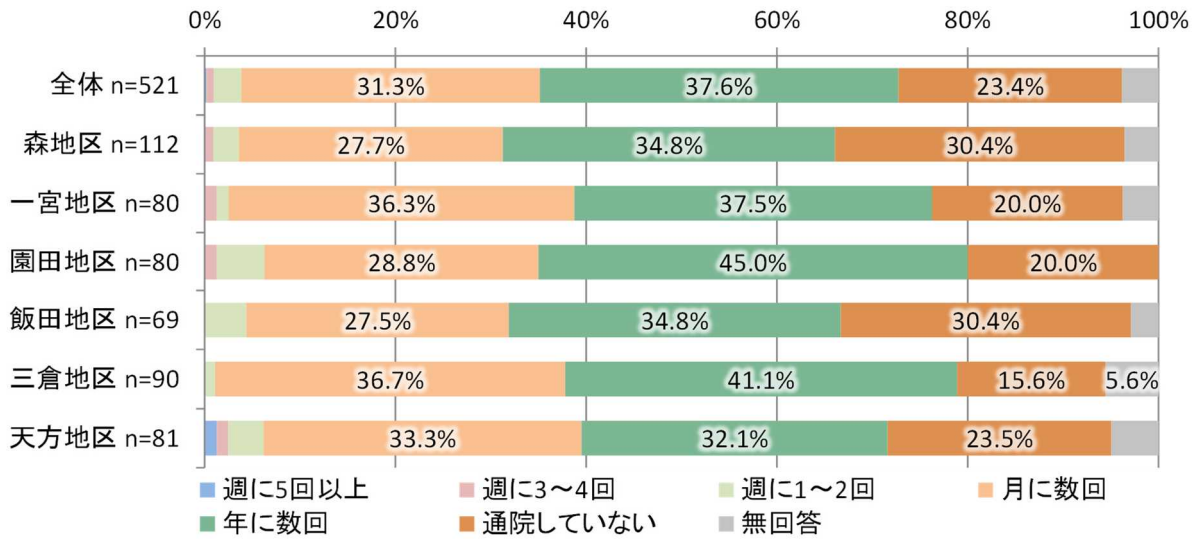


図 通院の回数(地区別)

※5%未満非表示

14)【3-2】通院先の地域

※【3-1】で「週に5回以上」、「週に3~4回」、「週に1~2回」、「月に数回」、「年に数回」を答えた人のみ

- ・通院先の地域では、「森町病院・家庭医療クリニック」が 33.8%と最も高く、次いで「県内(市・町)」が 29.0%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「森町病院・家庭医療クリニック」は三倉地区が 56.3%と最も高く、次いで一宮地区が 32.8%と続いている。

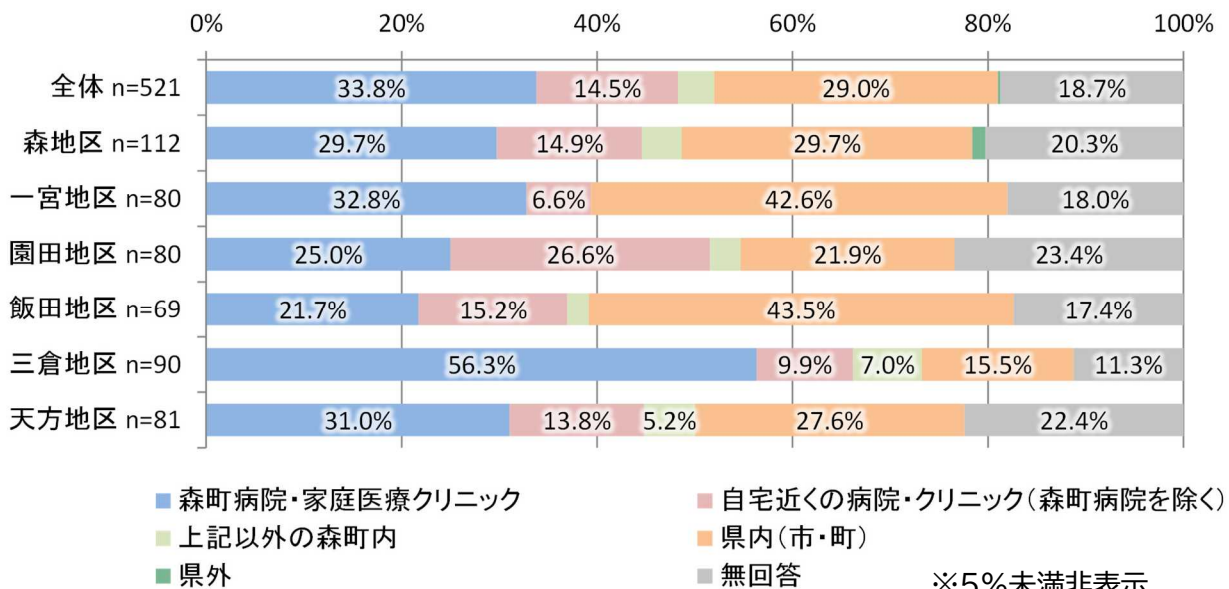


図 通院先の地域(地区別)

※5%未満非表示

15)【3-3】通院での交通手段(複数回答)

※【3-1】で「週に5回以上」、「週に3~4回」、「週に1~2回」、「月に数回」、「年に数回」を答えた人のみ

・通院での交通手段では、「自家用車(自分で運転)」が70.7%と最も高く、次いで「自家用車(家族・知人等による送迎)」が19.3%と続いている。
 ・居住地域別にみると、「自家用車(自分で運転)」は一宮地区が78.7%と最も高く、次いで園田地区が75.0%と続いている。

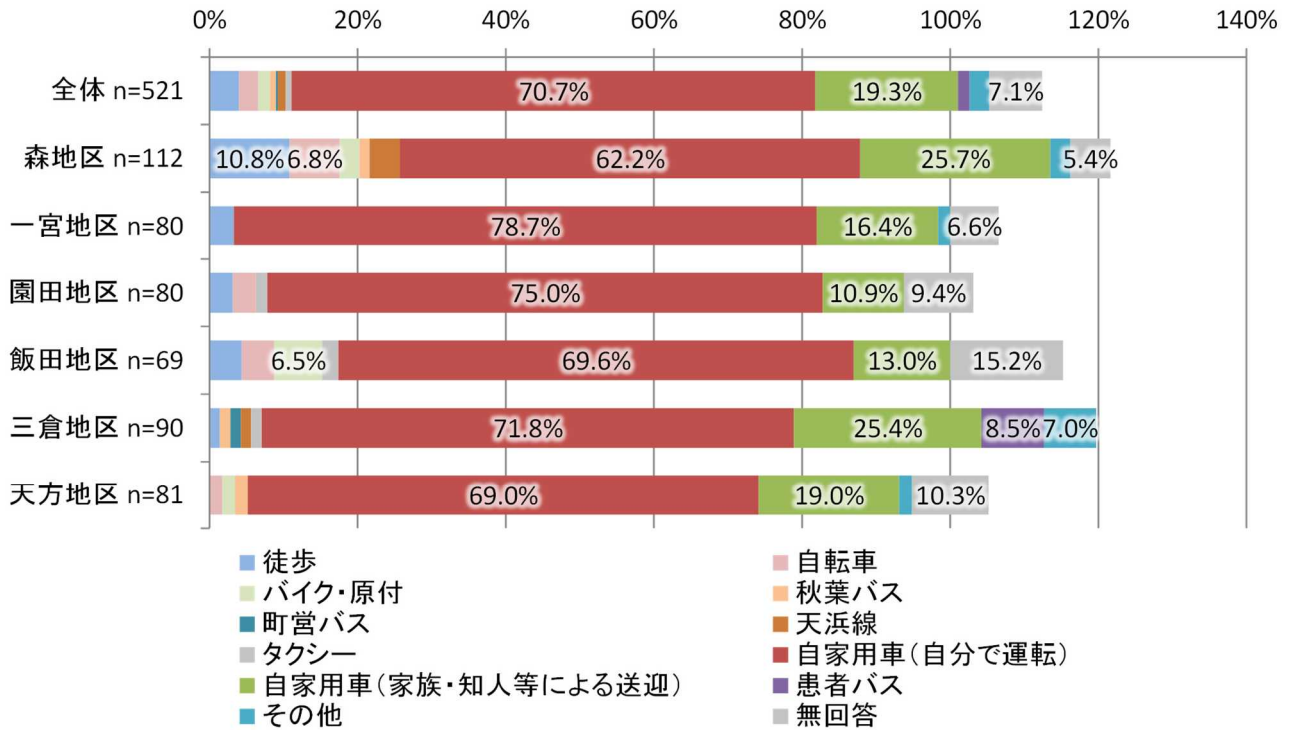


図 通院での交通手段(地区別)

※5%未満非表示

16)【4-1】通勤・通学の有無

- ・通勤・通学の有無では、「通勤している」が 48.0%と最も高く、次いで「通勤・通学していない」が 31.7%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「通勤している」は飯田地区が 59.4%と最も高く、次いで一宮地区、園田地区が 55.0%と続いている。

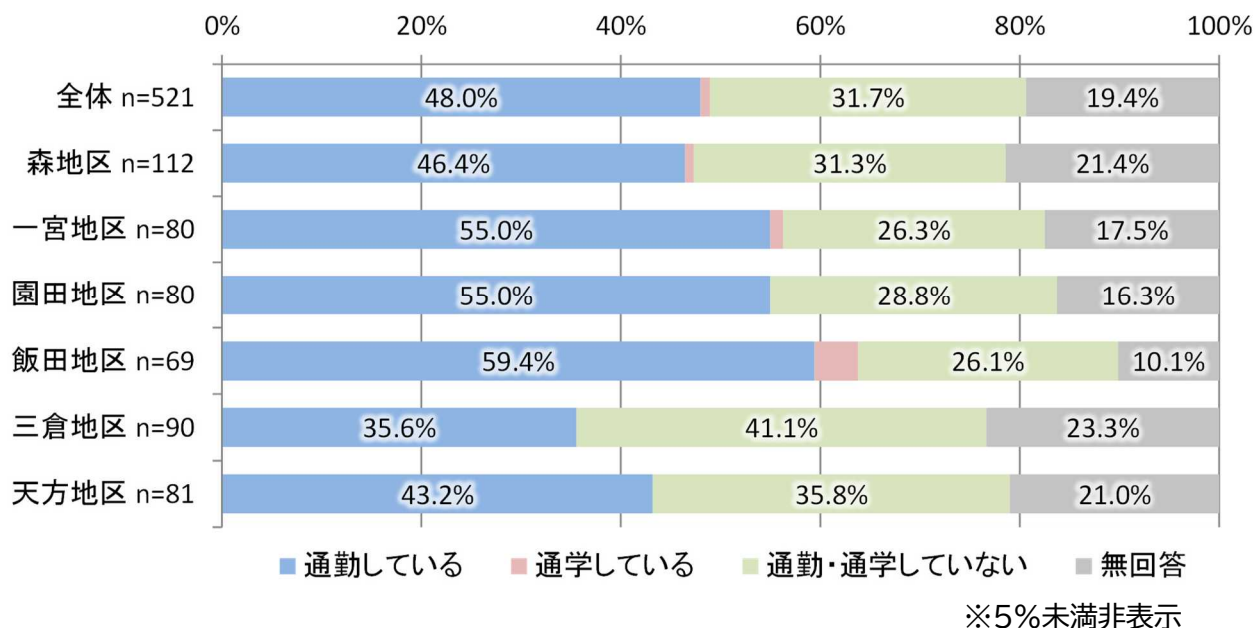


図 通勤・通学の有無(地区別)

17)【4-2】通勤・通学の回数

※【4-1】で「通勤している」、「通学している」を答えた人のみ

- ・通勤・通学の回数では、「週に5回以上」が 76.5%と最も高く、次いで「週に 3~4 回」が 18.0%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「週に 5 回以上」は飯田地区が 86.4%と最も高く、次いで一宮地区が 77.8%と続いている。

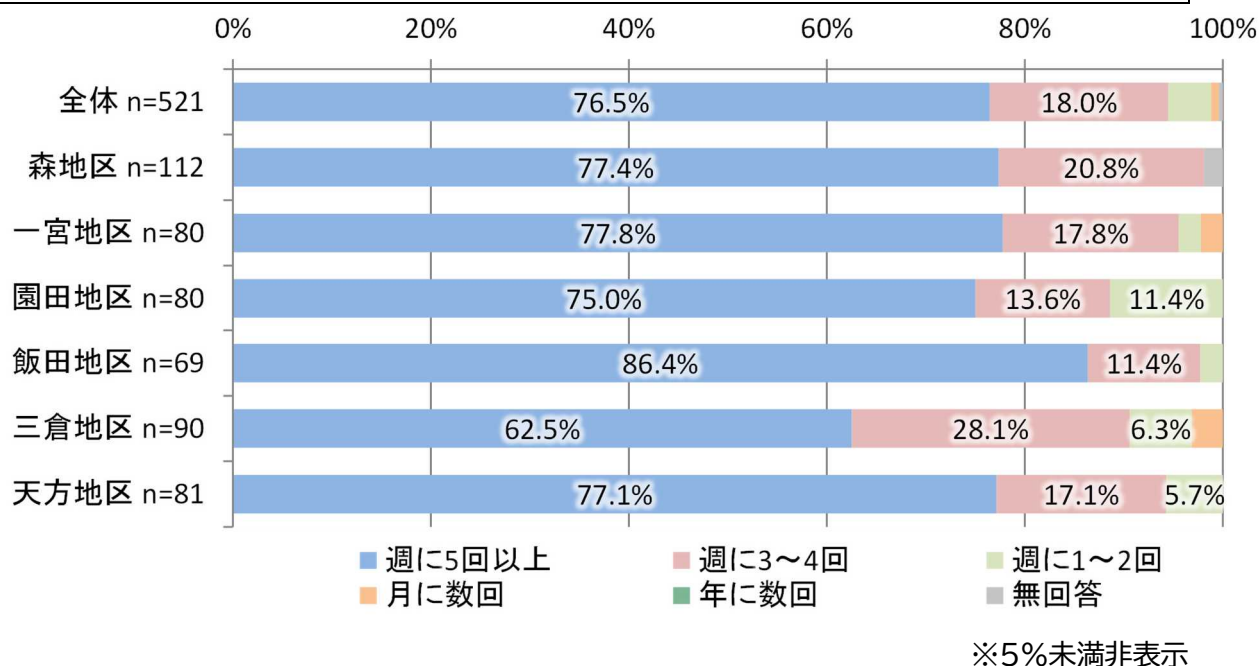
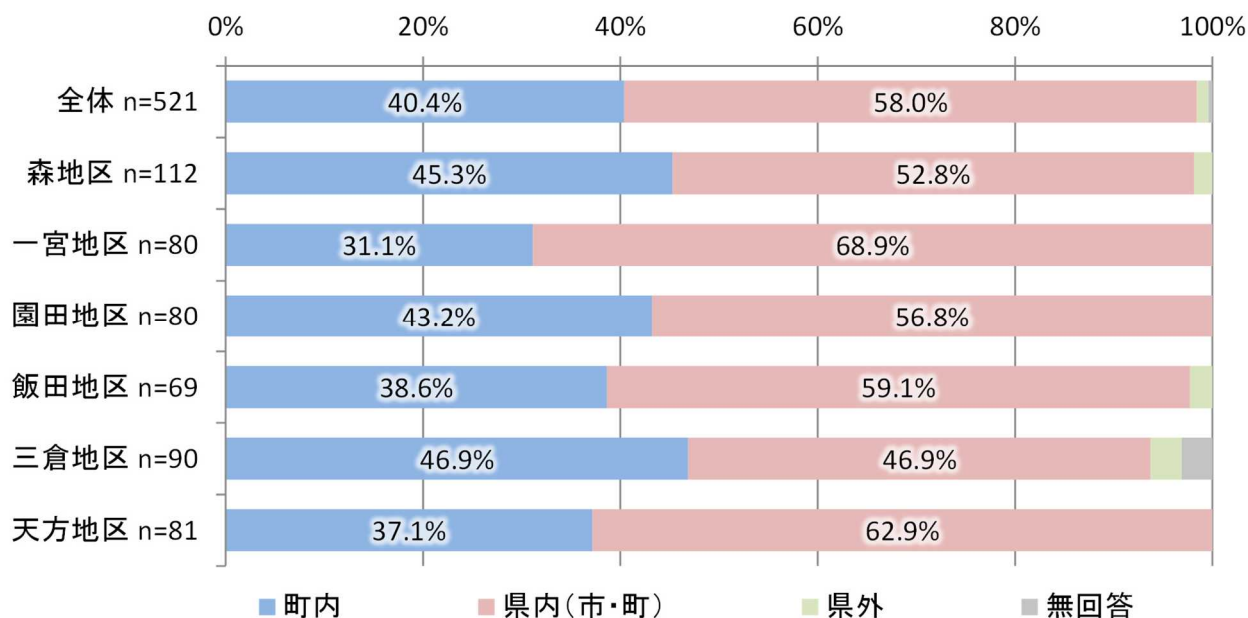


図 通勤・通学の回数(地区別)

18)【4-3】通勤・通学先

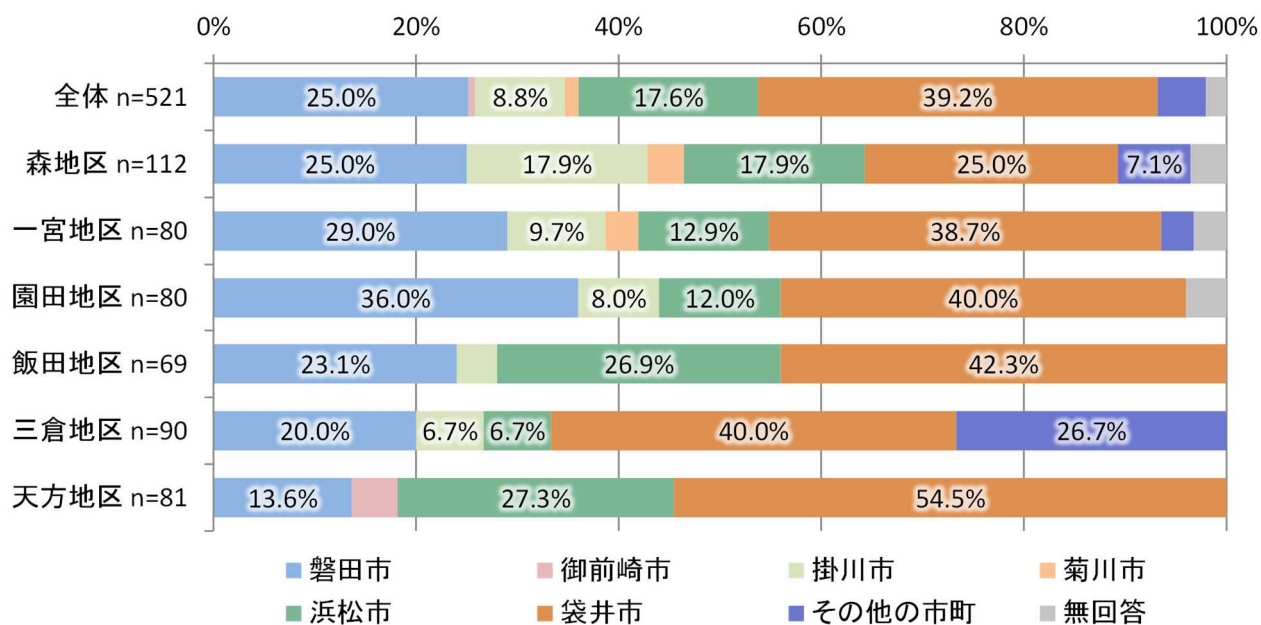
※【4-1】で「通勤している」、「通学している」を答えた人のみ、通勤・通学先の県内市町は「県内(市・町)」を答えた人のみ

・通勤・通学先では、「県内(市・町)」が 58.0%と最も高く、次いで「町内」が 40.4%と続いている。
 ・居住地域別にみると、「県内(市・町)」は一宮地区が 68.9%と最も高く、次いで天方地区が 62.9%と続いている。



※5%未満非表示

図 通勤・通学先(地区別)



※5%未満非表示

図 通勤・通学先の県内市町(地区別)

19)【4-4】通勤・通学での交通手段(複数回答)

※【4-1】で「通勤している」、「通学している」を答えた人のみ

・通勤・通学での交通手段では、「自家用車(自分で運転)」が 88.6%と最も高く、次いで「自家用車(家族・知人等による送迎)」が 5.5%と続いている。
 ・居住地域別にみると、「自家用車(自分で運転)」は天方地区が 97.1%と最も高く、次いで三倉地区が 96.9%と続いている。

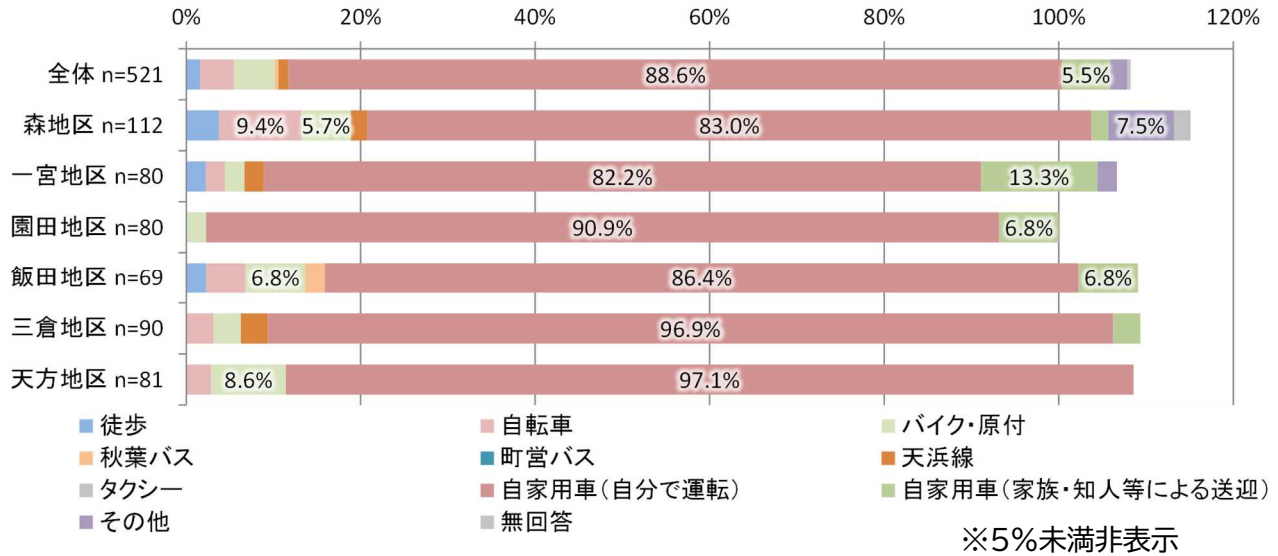


図 通勤・通学での交通手段(地区別)

20)【5-1】買い物、通院、通勤、通学以外の外出先

・買い物、通院、通勤、通学以外の外出先では、「銀行・郵便局等」が 17.3%と最も高く、次いで「外出しない」が 15.4%と続いている。
 ・居住地域別にみると、「銀行・郵便局等」は園田地区が 22.5%と最も高く、次いで一宮地区が 18.8%と続いている。

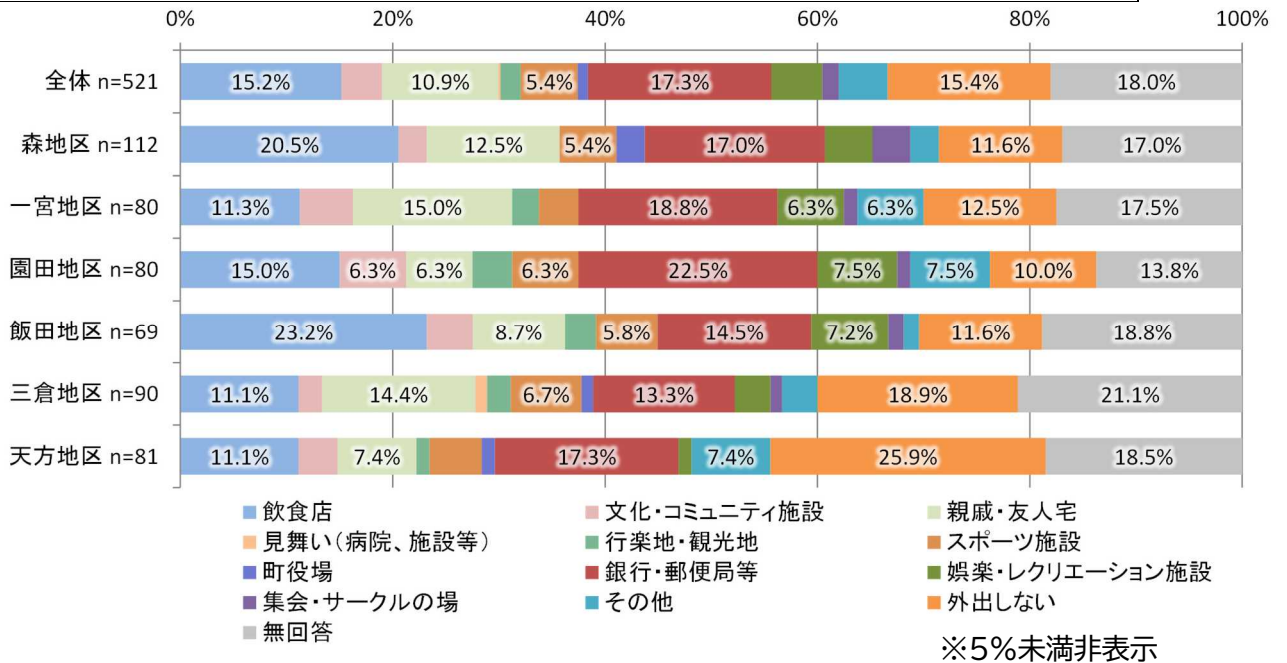


図 買い物、通院、通勤、通学以外の外出先(地区別)

21)【5-2】買い物、通院、通勤、通学以外の外出先での交通手段(複数回答)

- ・買い物、通院、通勤、通学以外の外出先での交通手段では、「自家用車(自分で運転)」が62.6%と最も高く、次いで「自家用車(家族・知人等による送迎)」が10.9%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「自家用車(自分で運転)」は園田地区が72.5%と最も高く、次いで飯田地区が71.0%と続いている。

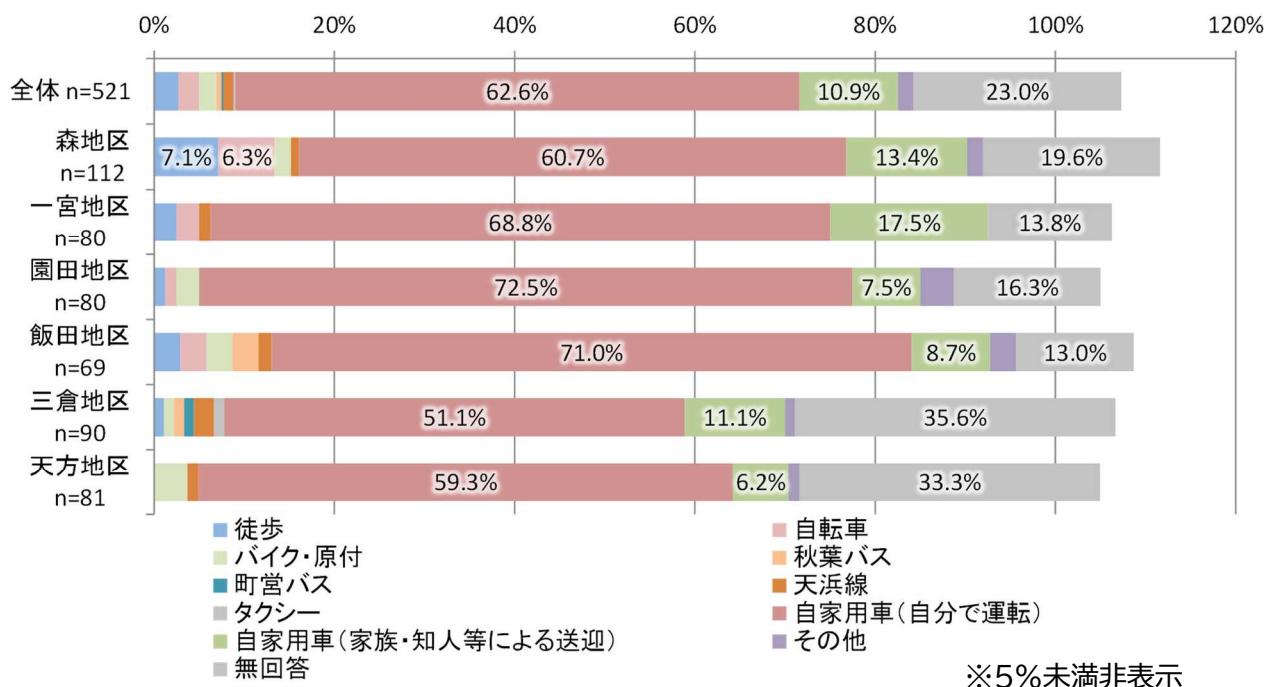


図 買い物、通院、通勤、通学以外の外出先での交通手段(地区別)

22) 【6-1-1】過去 30 日以内の秋葉バスの利用

- ・過去 30 日以内の秋葉バスの利用では、「利用していない」が 93.9%と、ほとんど人は 30 日以内に利用していない。
- ・居住地域別にみると、「利用していない」は園田地区が 100%と最も高く、次いで一宮地区が 97.5%と続いている。

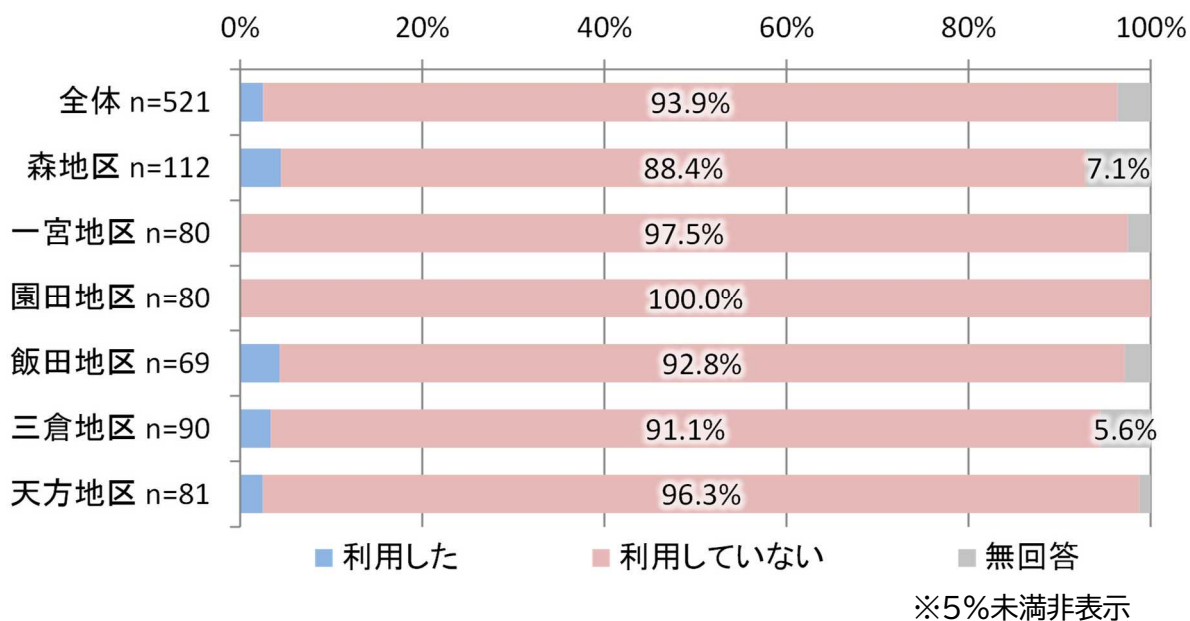


図 過去 30 日以内の秋葉バスの利用(地区別)

23) 【6-1-2】過去 30 日以内の町営バスの利用

- ・過去 30 日以内の町営バスの利用では、「利用していない」が 95.2%と、ほとんど人は 30 日以内に利用していない。
- ・居住地域別にみると、「利用していない」は園田地区が 100%と最も高く、次いで一宮地区が 98.8%と続いている。

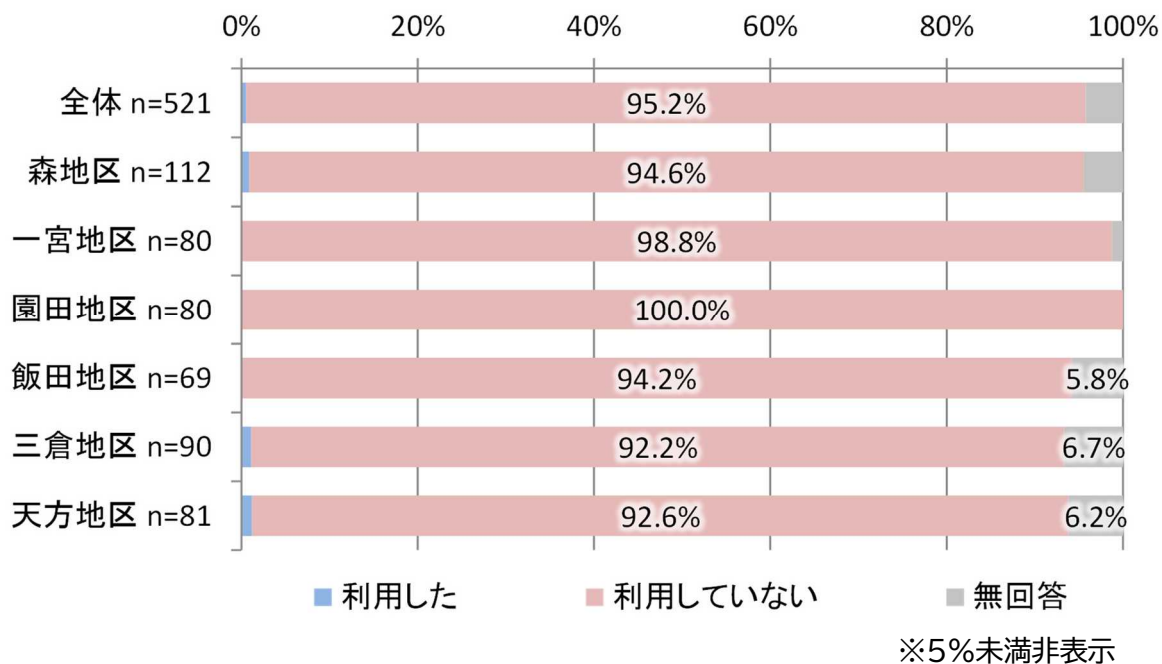
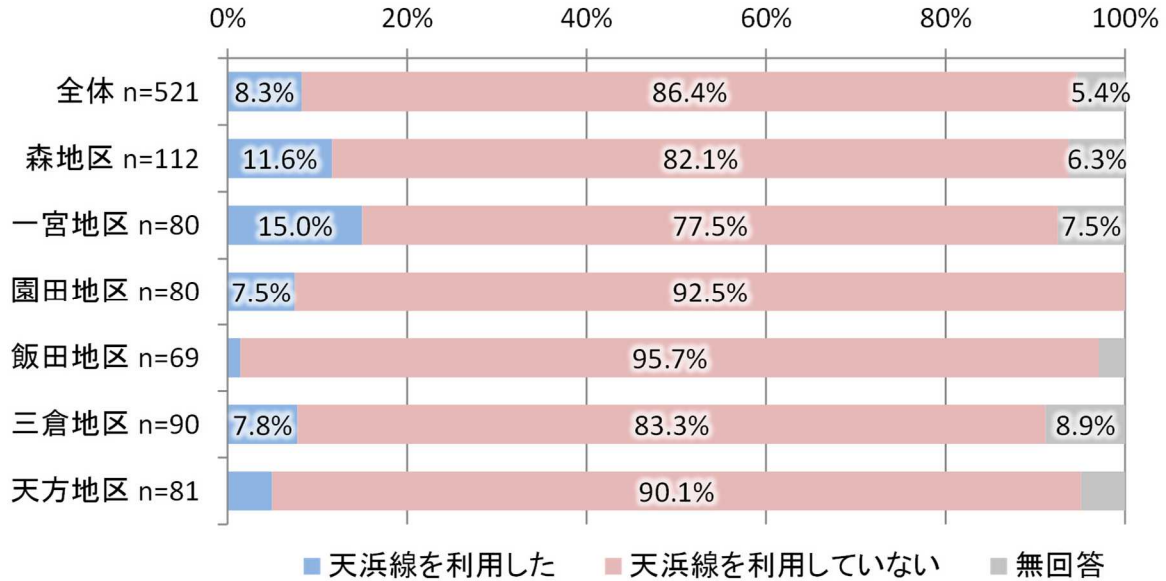


図 過去 30 日以内の町営バスの利用(地区別)

24) 【6-2】過去 30 日以内の天浜線の利用

- ・過去 30 日以内の天浜線の利用では、「天浜線を利用していない」が 86.4%と最も高く、次いで「天浜線を利用した」が 8.3%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「天浜線を利用していない」は飯田地区が 95.7%と最も高く、次いで園田地区が 92.5%と続いている。

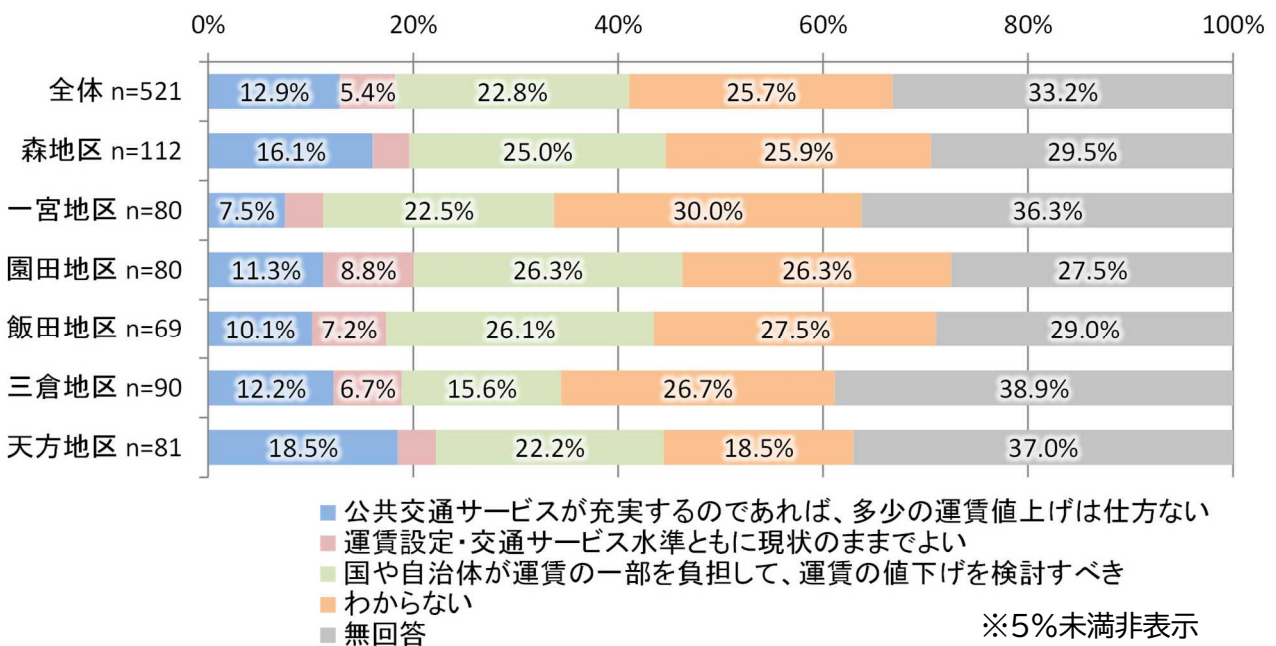


※5%未満非表示

図 過去 30 日以内の天浜線の利用(地区別)

25) 【7-1】運賃設定の感覚について

- ・運賃設定の感覚については、「わからない」を除くと「国や自治体が運賃の一部を負担して、運賃の値下げを検討すべき」が 22.8%と最も高く、次いで「公共交通サービスが充実するのであれば、多少の運賃値上げは仕方ない」が 12.9%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「国や自治体が運賃の一部を負担して、運賃の値下げを検討すべき」は園田地区が 26.3%と最も高く、次いで飯田地区が 26.1%と続いている。



※5%未満非表示

図 運賃の設定間隔について(地区別)

26) 【7-2】公共交通全体の満足度

- ・公共交通全体の満足度では、「どちらとも言えない」が 38.4%と最も高く、次いで「不満」が 14.0%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「どちらとも言えない」は飯田地区が 47.8%と最も高く、次いで森地区が 43.8%と続いている。

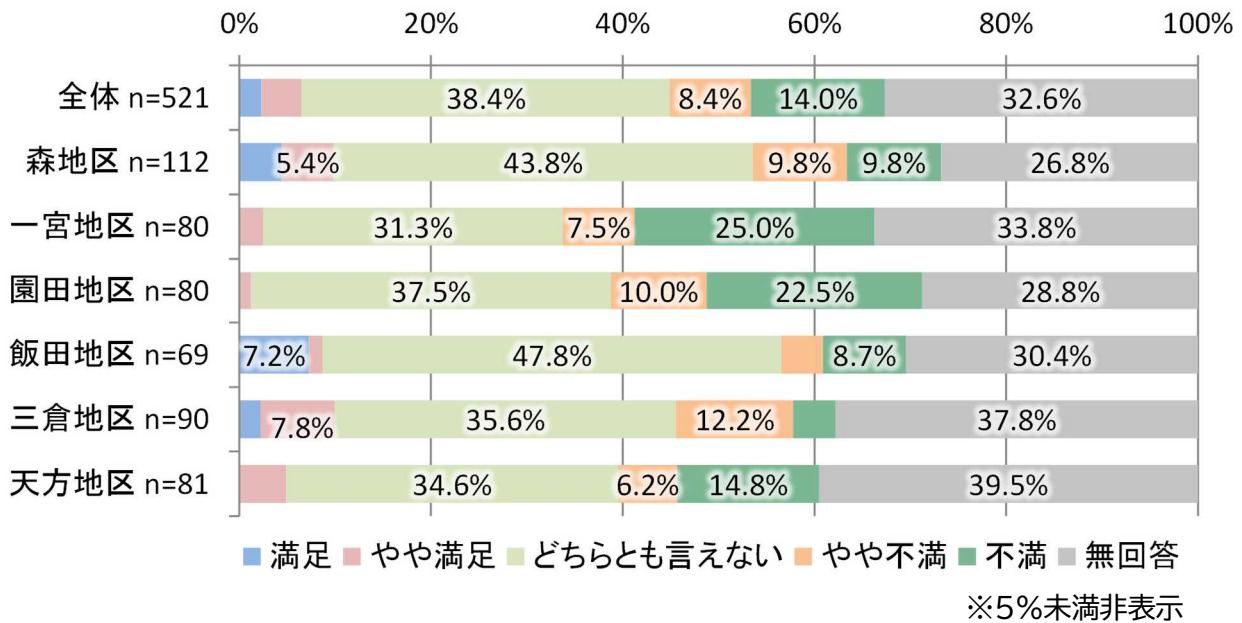


図 公共交通全体の満足度(地区別)

27) 【7-3-1】天浜線の不満(複数回答)

- ・天浜線の不満では、「運行本数が少ない」が 29.0%と最も高く、次いで「駅までの移動が大変」が 20.0%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「運行本数が少ない」は一宮地区が 38.8%と最も高く、次いで飯田地区が 37.7%と続いている。

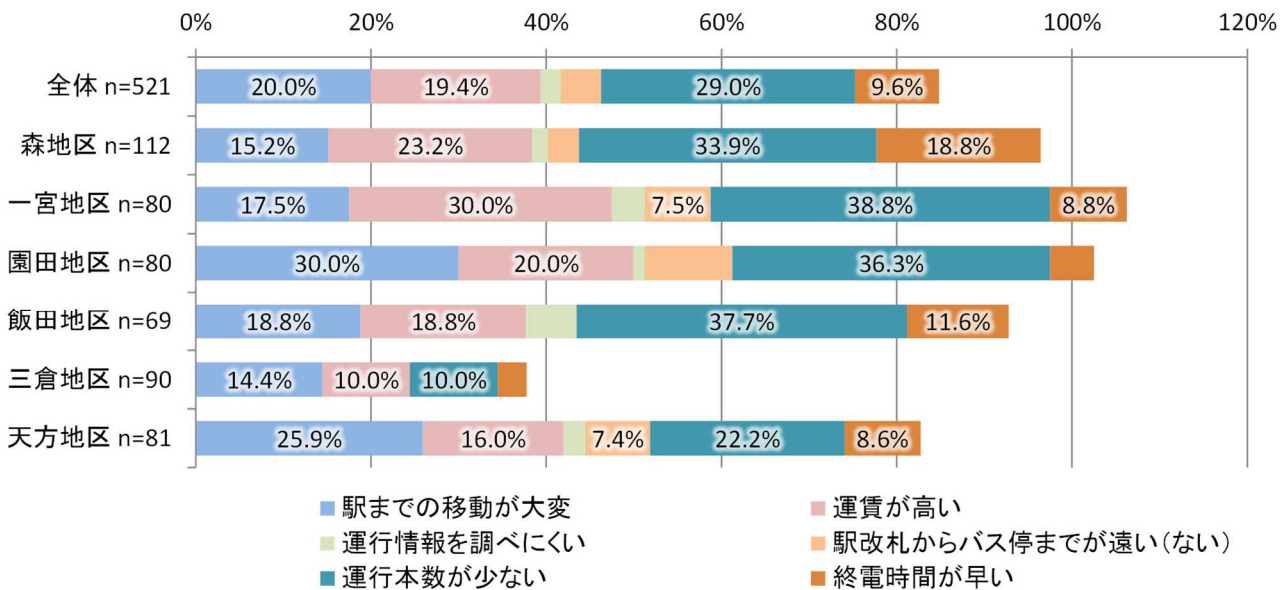
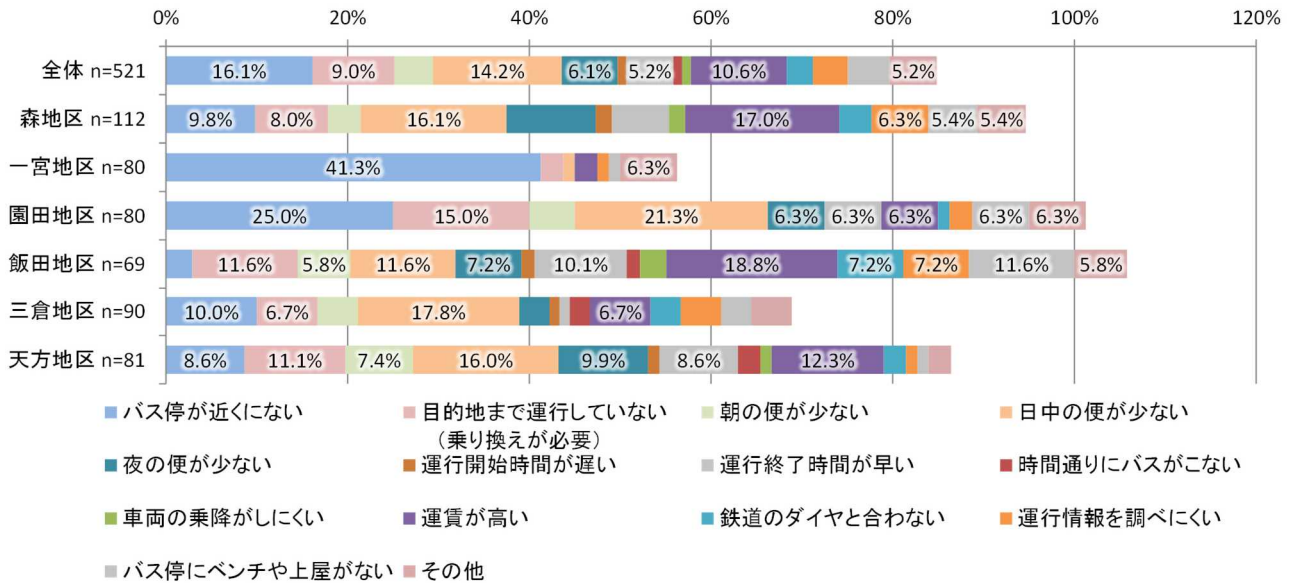


図 天浜線の不満(地区別)

28) 【7-3-2】秋葉バスの不満(複数回答)

- ・秋葉バスの不満では、「バス停が近くにない」が 16.1%と最も高く、次いで「日中の便が少ない」が 14.2%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「バス停が近くにない」は一宮地区が 41.3%と最も高く、次いで園田地区が 25.0%と続いている。

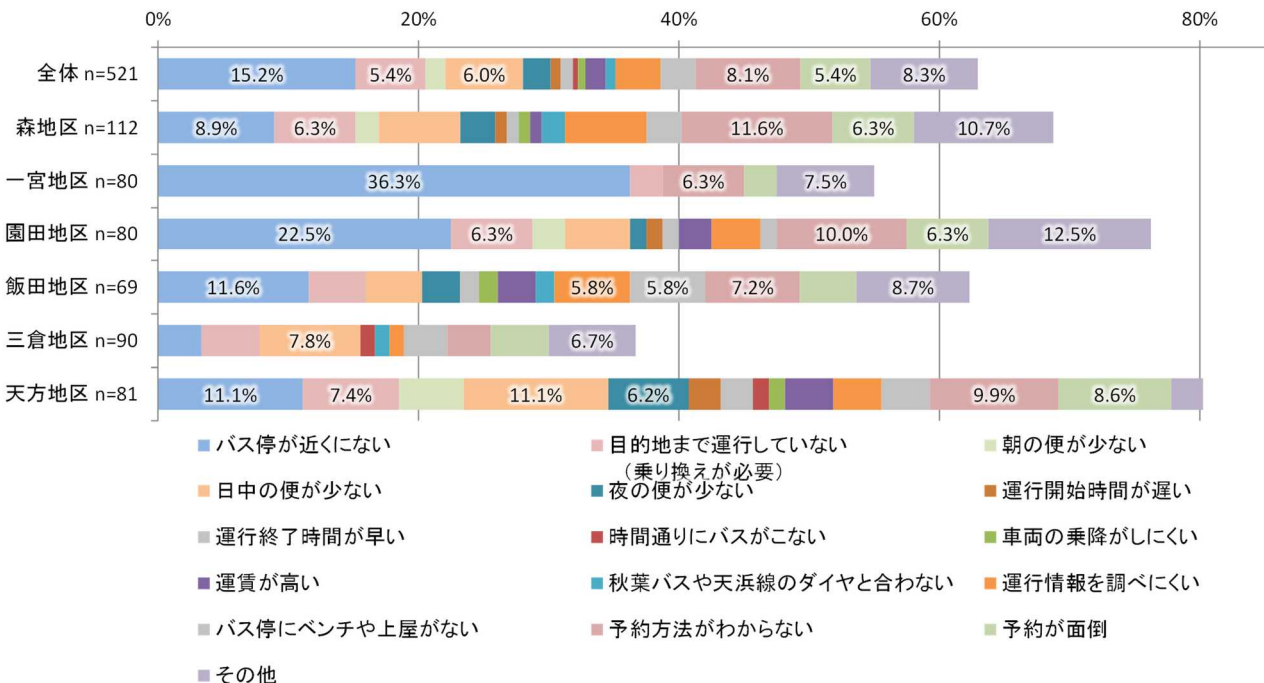


※5%未満・無回答非表示

図 秋葉バスの不満(地区別)

29) 【7-3-3】町営バスの不満(複数回答)

- ・町営バスの不満では、「バス停が近くにない」が 15.2%と最も高く、次いで「予約方法が分からない」が 8.1%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「バス停が近くにない」は一宮地区が 36.3%と最も高く、次いで園田地区が 22.5%と続いている。

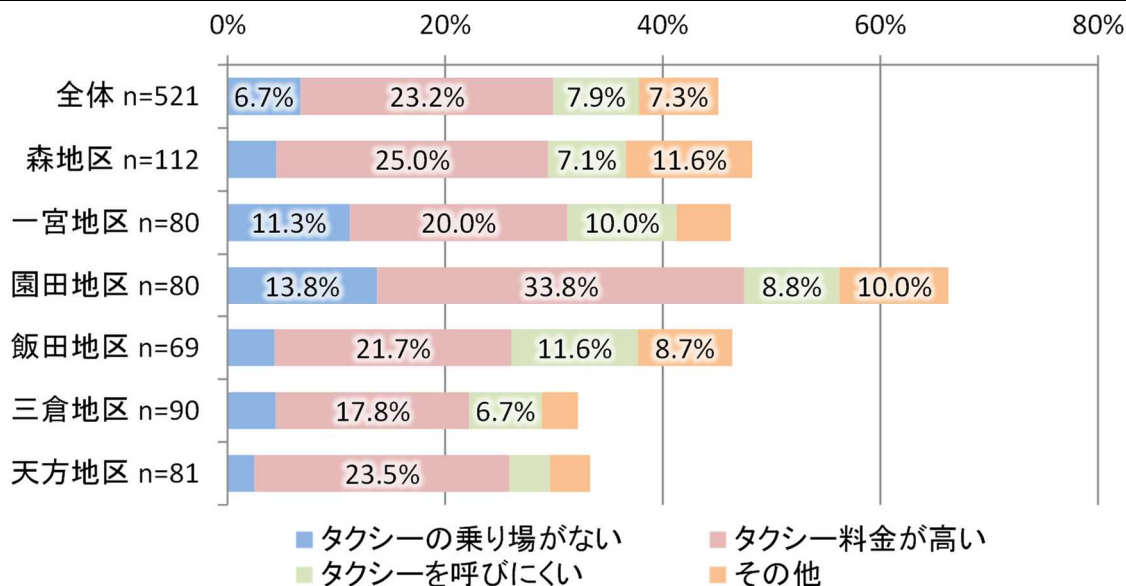


※5%未満・無回答非表示

図 町営バスの不満(地区別)

30) 【7-3-4】タクシーの不満(複数回答)

- ・タクシーの不満では、「タクシー料金が高い」が 23.2%と最も高く、次いで「タクシーを呼びにくい」が 7.9%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「タクシー料金が高い」は園田地区が 33.8%と最も高く、次いで森地区が 25.0%と続いている。

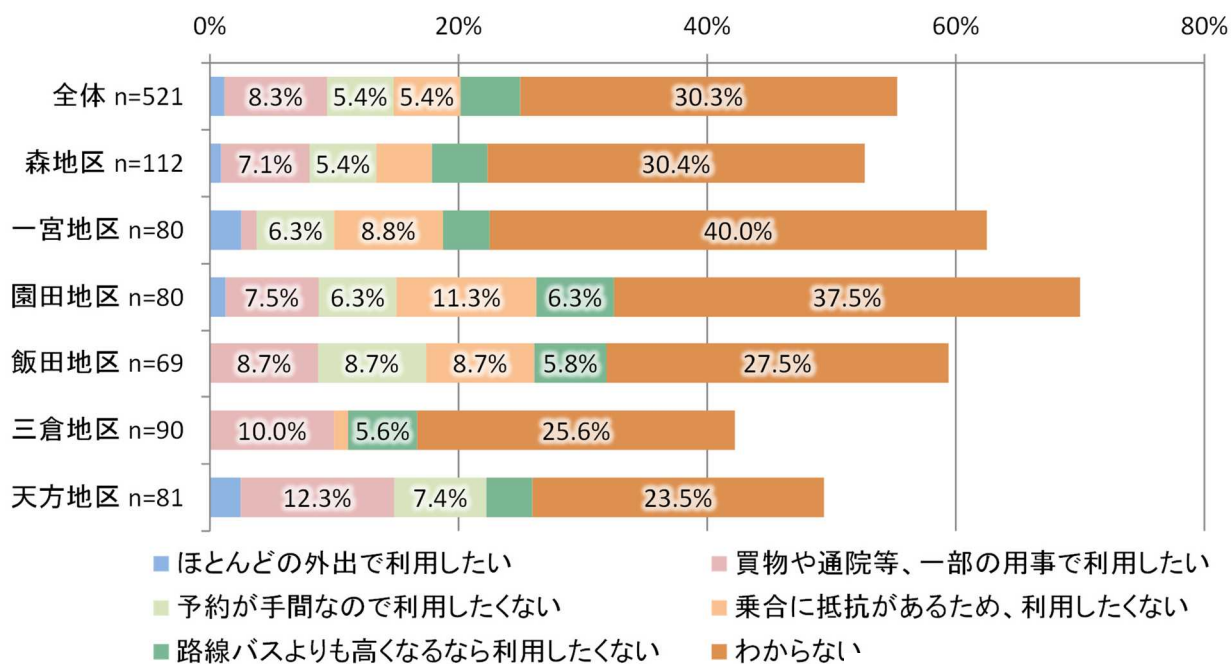


※5%未満・無回答非表示

図 タクシーの不満(地区別)

31) 【7-4】デマンドタクシーの利用意向

- ・デマンドタクシーの利用意向では、「わからない」が 30.3%と最も高く、次いで「買物や通院等、一部の用事で利用したい」が 8.3%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「わからない」は一宮地区が 40.0%と最も高く、次いで園田地区が 37.5%と続いている。

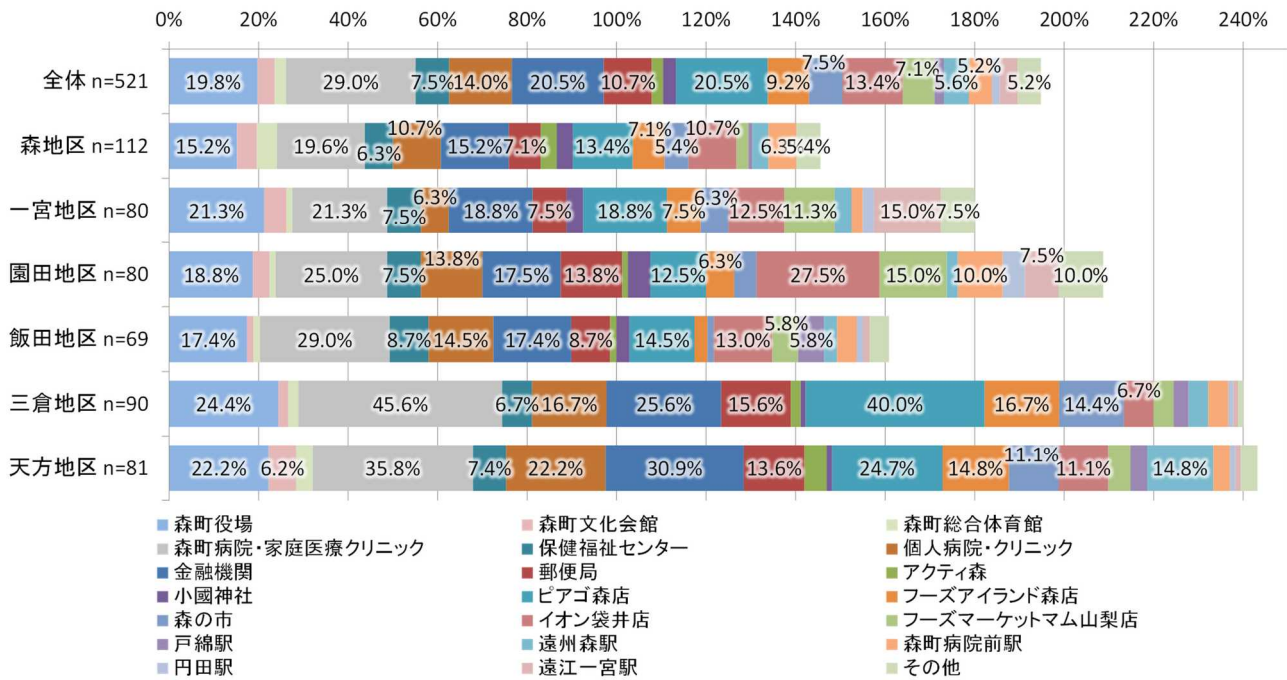


※5%未満・無回答非表示

図 デマンドタクシーの利用意向(地区別)

32) 【7-5】デマンドタクシーで想定される目的地(複数回答)

- ・デマンドタクシーで想定される目的地では、「森町病院・家庭医療クリニック」が29.0%と最も高く、次いで「金融機関」、「ピアゴ森店」が20.5%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「森町病院・家庭医療クリニック」は三倉地区が45.6%と最も高く、次いで天方地区が35.8%と続いている。

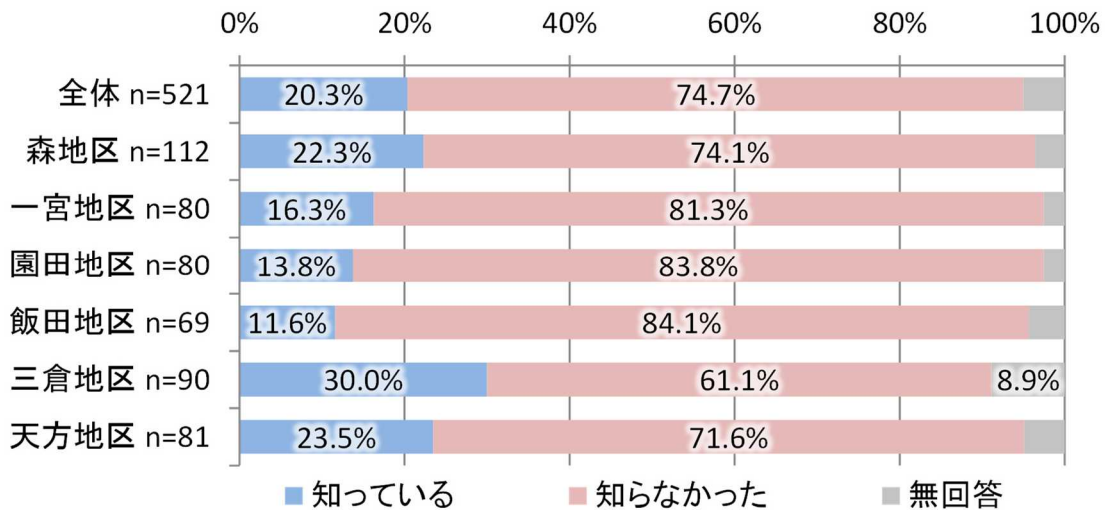


※5%未満・無回答非表示

図 デマンドタクシーで想定される目的地(地区別)

33) 【7-6】ボランティア移動支援の認知度

- ・ボランティア移動支援の認知度では、「知らなかった」が74.7%と最も高く、次いで「知っている」が20.3%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「知らなかった」は飯田地区が84.1%と最も高く、次いで園田地区が83.8%と続いている。



※5%未満非表示

図 ボランティア移動支援の認知度(地区別)

34) 【7-7】運転手としての活動意向

- ・運転手としての活動意向では、「活動してみたいとは思わない」が 58.2%と最も高く、次いで「町から報酬があるなら活動してみたい」が 15.5%と続いている。
- ・居住地域別にみると、「町から報酬があるなら活動してみたい」は飯田地区が 26.1%と最も高く、次いで一宮地区が 20.0%と続いている。

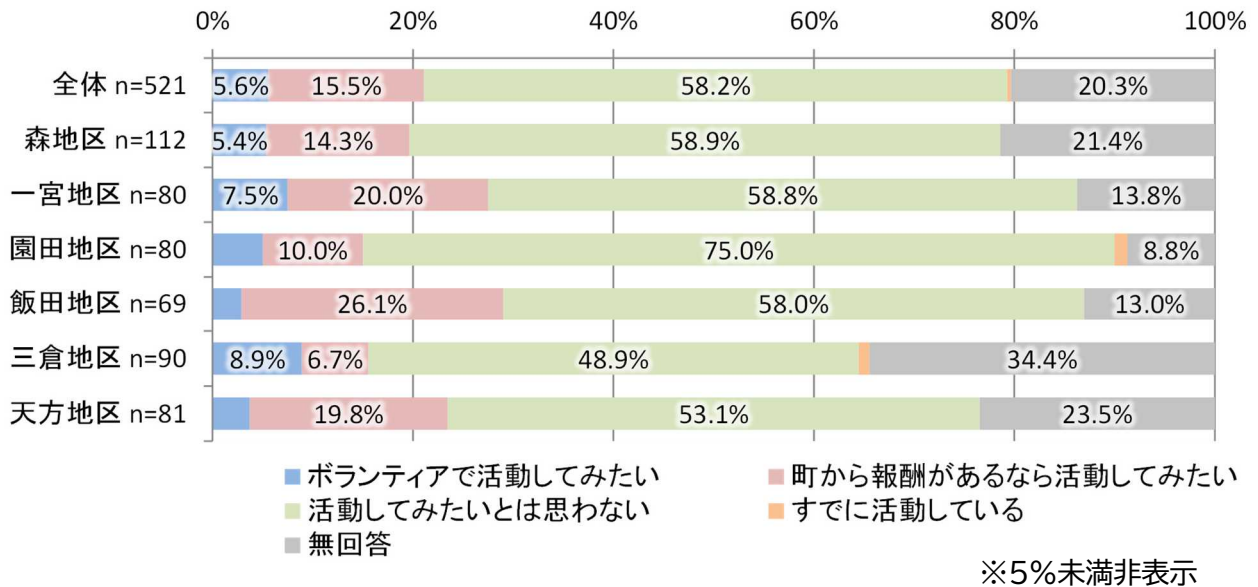


図 運転手としての活動意向(地区別)

35) 【7-8】自由意見

- ・自由意見は、公共交通全体に関する意見が 30 件程度、バスに関する意見が 18 件程度と多くみられた。
- ・公共交通全体に関する意見では、主に利便性向上への要望や、公共交通と連携した施策を要望する意見が多くみられた。
- ・バスに関する意見では、利用人数の少ない時間帯のバス車両の小型化に関する意見や買い物施設や病院など目的地を経由する運行への要望がみられた。
- ・そのほか、ボランティア移動支援に関する意見やデマンドタクシーに関する意見などもみられた。

5 公共交通利用者アンケート調査結果の概要

(1) 実施概要

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) 調査結果

1) 【1-1-1】年代

年代では、「10代以下」が28.4%と最も高く、次いで「40代」が17.9%と続いている。

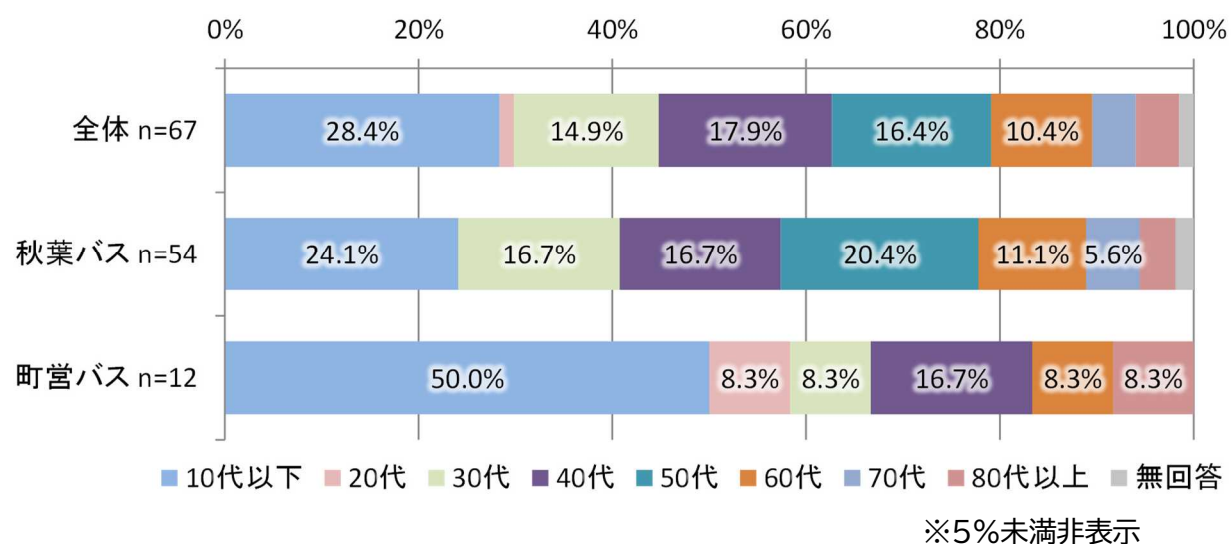


図 年代(運営主体別)

2) 【1-1-2】性別

・性別では、「男性」が 46.3%と最も高く、次いで「女性」が 38.8%と続いている。

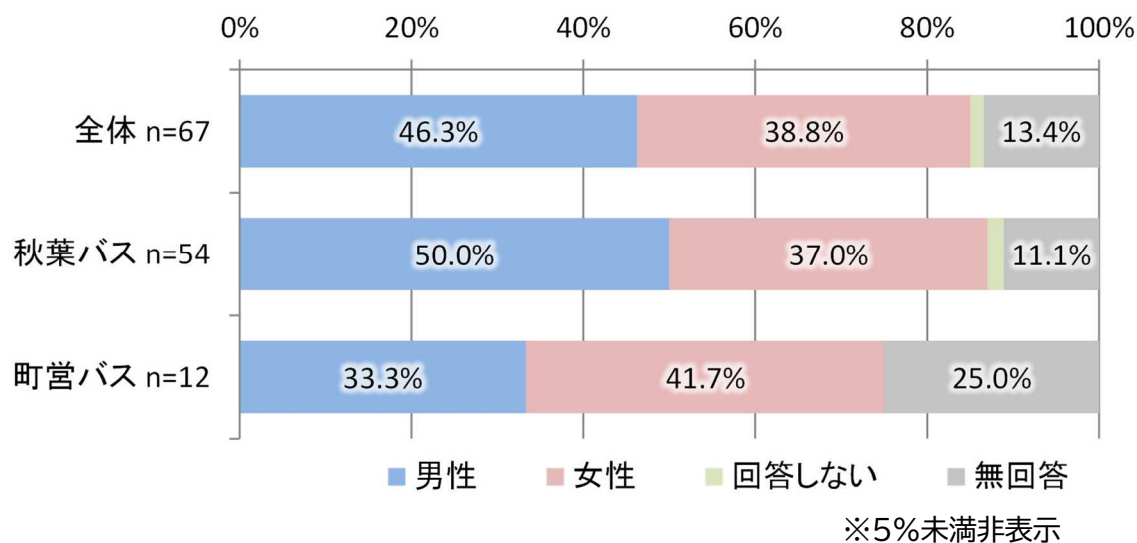


図 性別(運営主体別)

3) 【1-2】職業

・職業では、「会社員・公務員」が 46.3%と最も高く、次いで「高校生」が 13.4%と続いている。

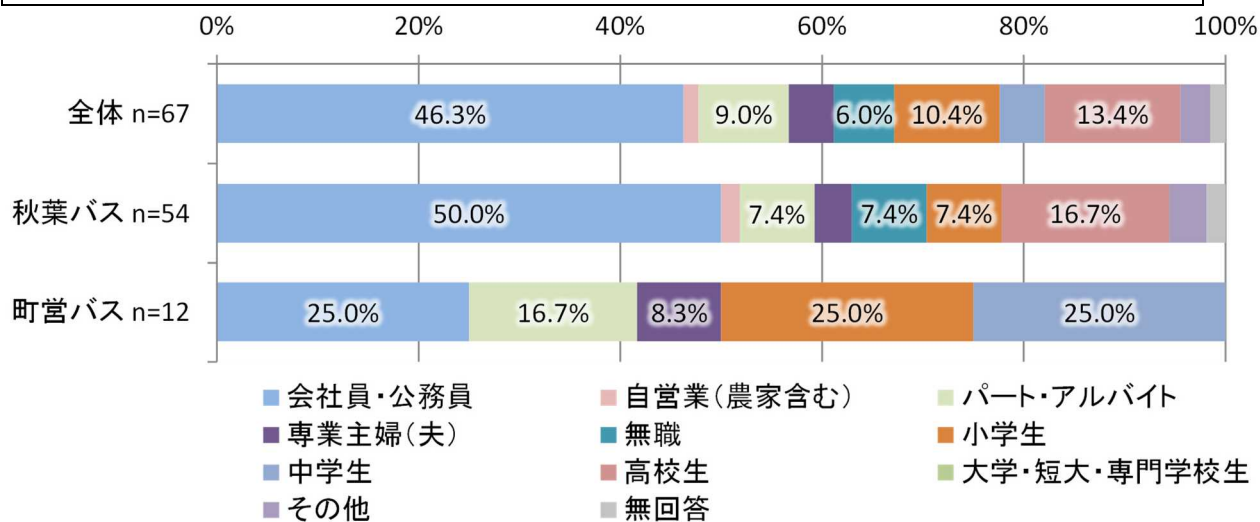


図 職業(運営主体別)

4) 【1-3】居住地域

・居住地域では、「袋井市」が43.3%と最も高く、次いで「三倉地区」が17.9%と続いている。

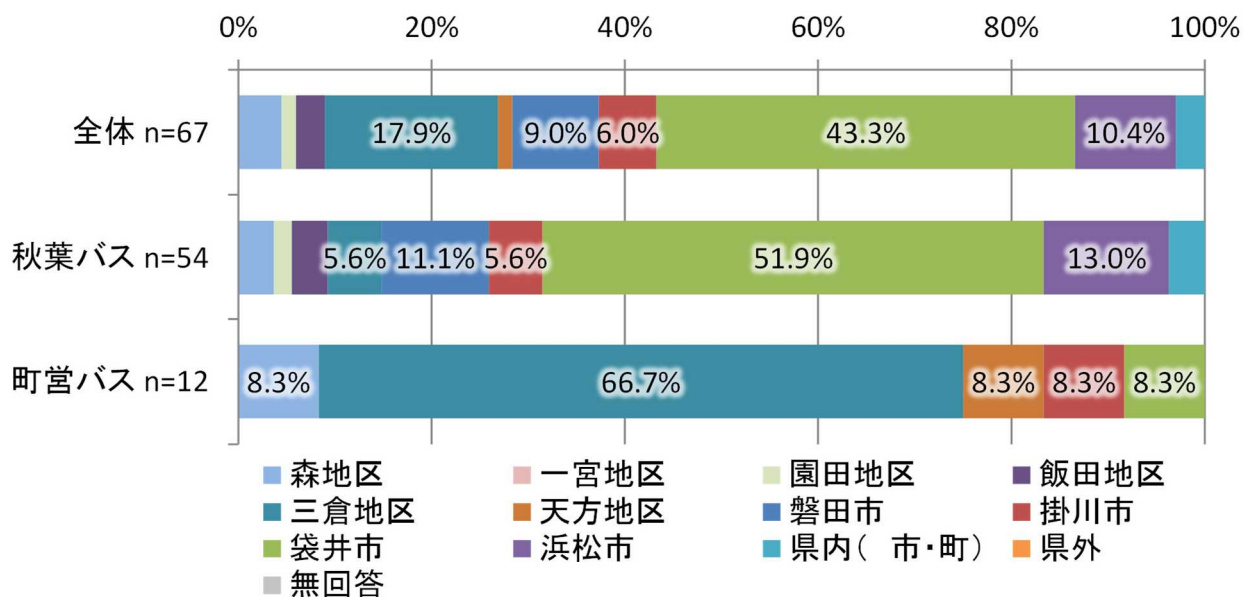


図 居住地域(運営主体別)

※5%未満非表示

5) 【1-4】運転免許の有無

・運転免許の有無では、「持っている」が49.3%と最も高く、次いで「持っていない」が44.8%と続いている。

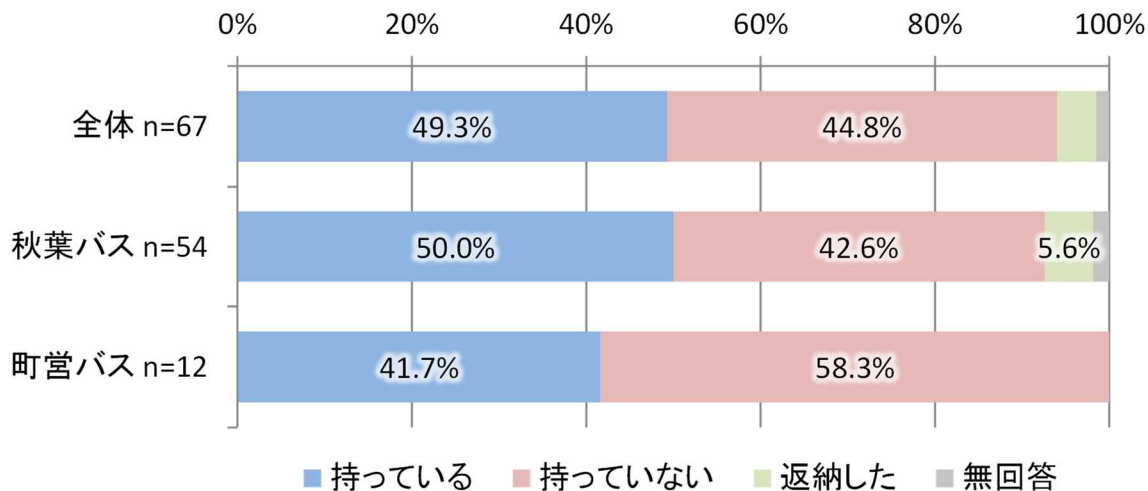


図 運転免許の有無(運営主体別)

※5%未満非表示

6) 【1-5】自家用車の利用頻度

・自家用車の利用頻度では、「自家用車を持っていない」が 34.3%と最も高く、次いで「ほぼ毎日」が 22.4%と続いている。

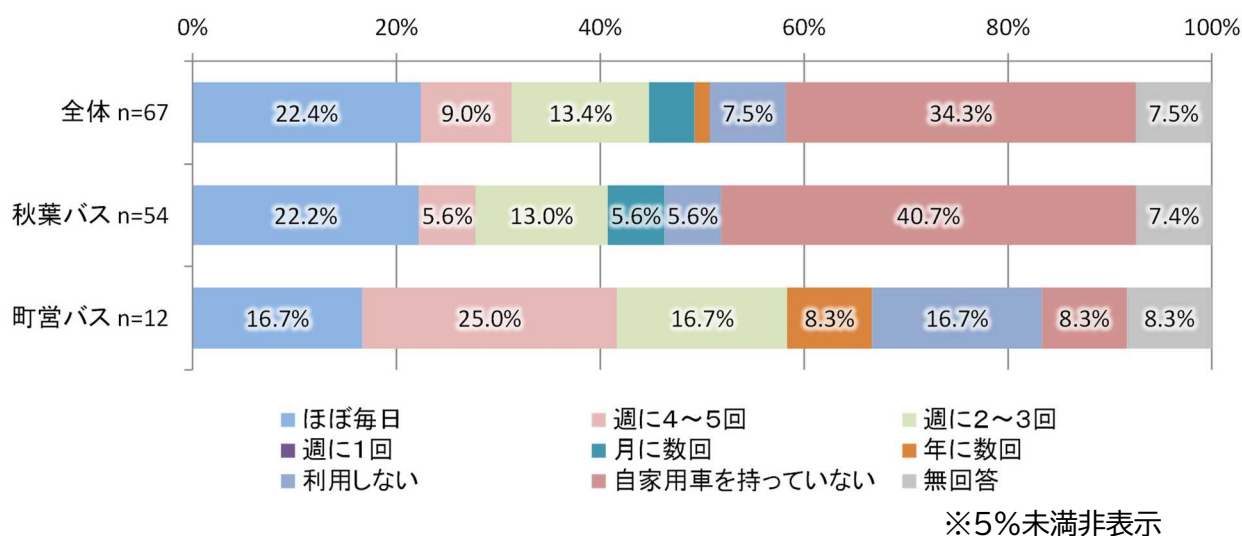


図 自家用車の利用頻度(運営主体別)

7) 【1-6】自家用車を使わなかった理由

・自家用車を使わなかった理由では、「通勤通学はバスを利用しているため」が 26.9%と最も高く、次いで「お酒を飲む予定だから」が 9.0%と続いている。

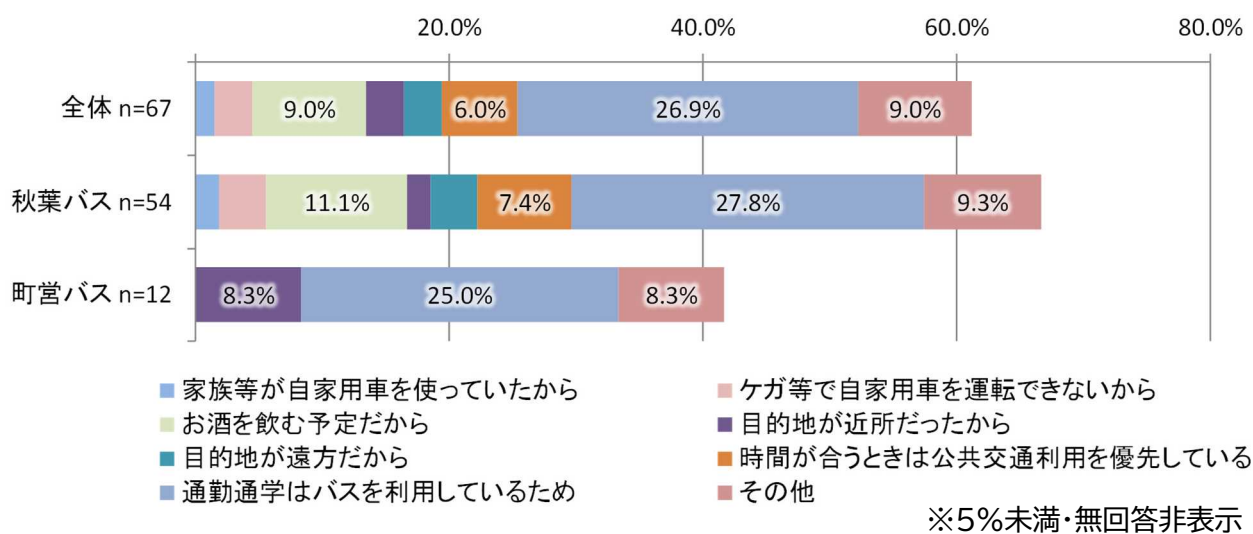


図 自家用車を使わなかった理由(運営主体別)

8) 【2-1】行き・帰りの利用

・行き・帰りの利用では、「行き・帰りの両方」が 74.6%と最も高く、次いで「行きのみ」が 11.9%と続いている。

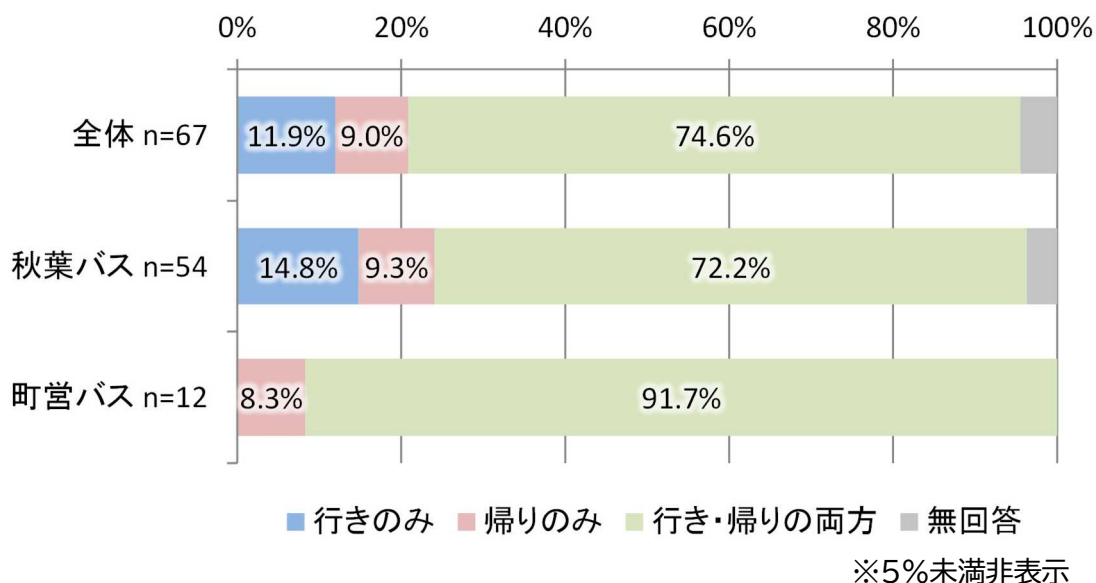


図 行き・帰りの利用(運営主体別)

9) 【2-2】往復で利用しない理由(複数回答)

※【2-1】で「行きのみ」、「帰りのみ」を答えた人のみ

・往復で利用しない理由では、「家族や友人が送迎できるから」が 42.9%と最も高く、次いで「時間に合う便がないから」が 35.7%と続いている。

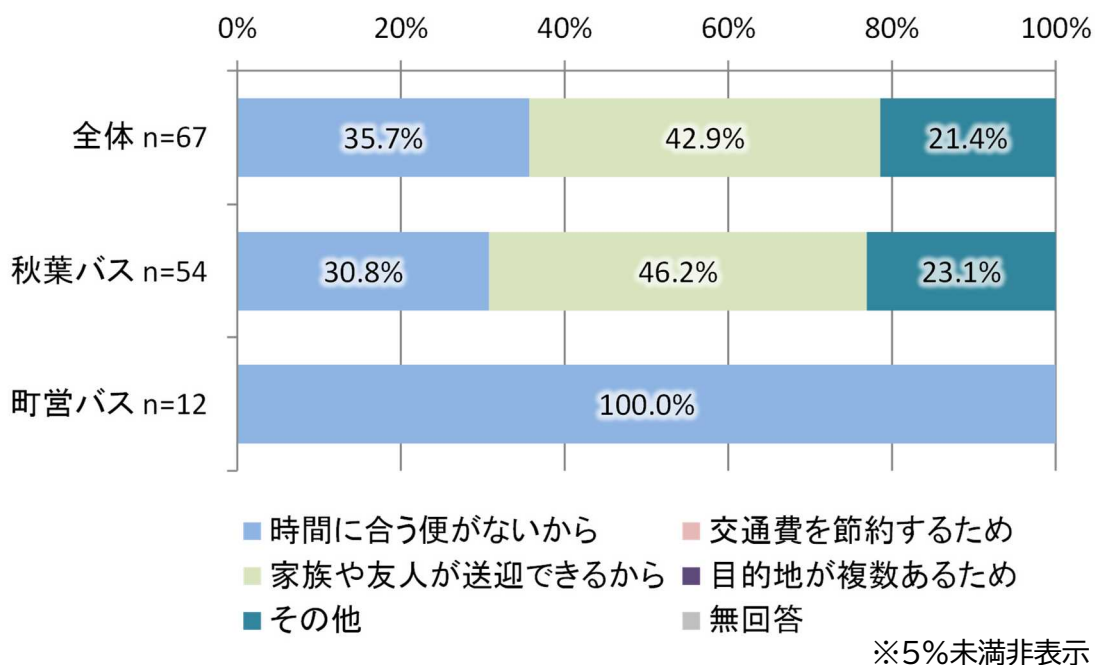


図 往復で利用しない理由(運営主体別)

10)【2-3】利用した路線名

・利用した路線名では、「秋葉中遠線(秋葉バス)」が 34.3%と最も高く、次いで「秋葉線(秋葉バス)」が 29.9%と続いている。

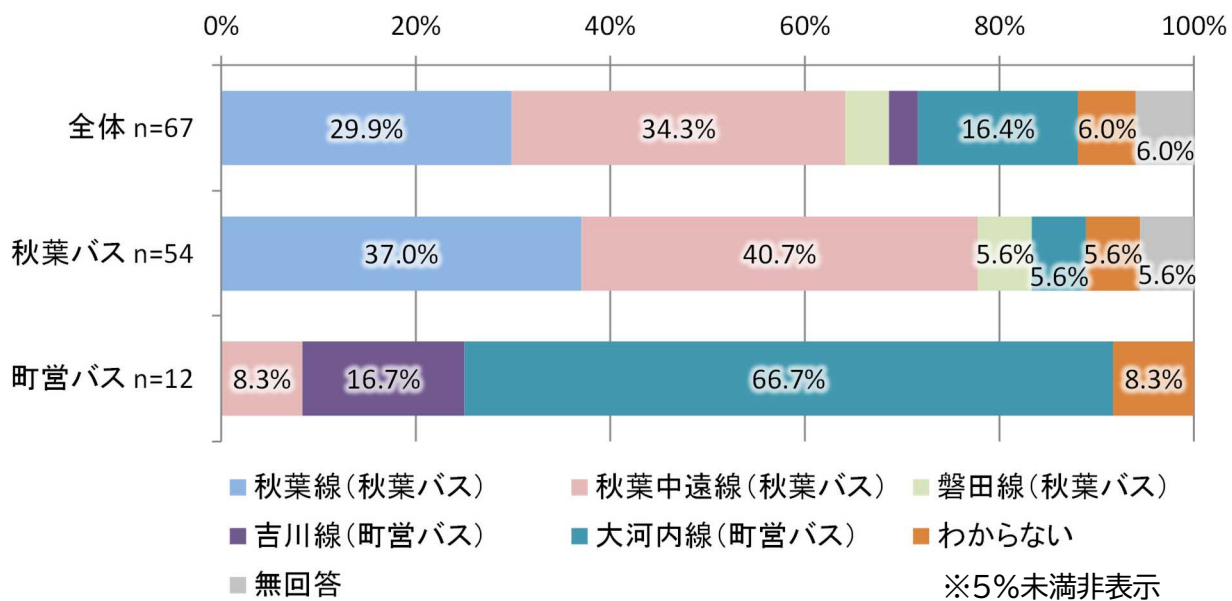


図 利用した路線名(運営主体別)

11)【2-4-1】乗車した時間

・乗車した時間では、「7時台」が43.3%と最も高く、次いで「6時台」が11.9%と続いている。

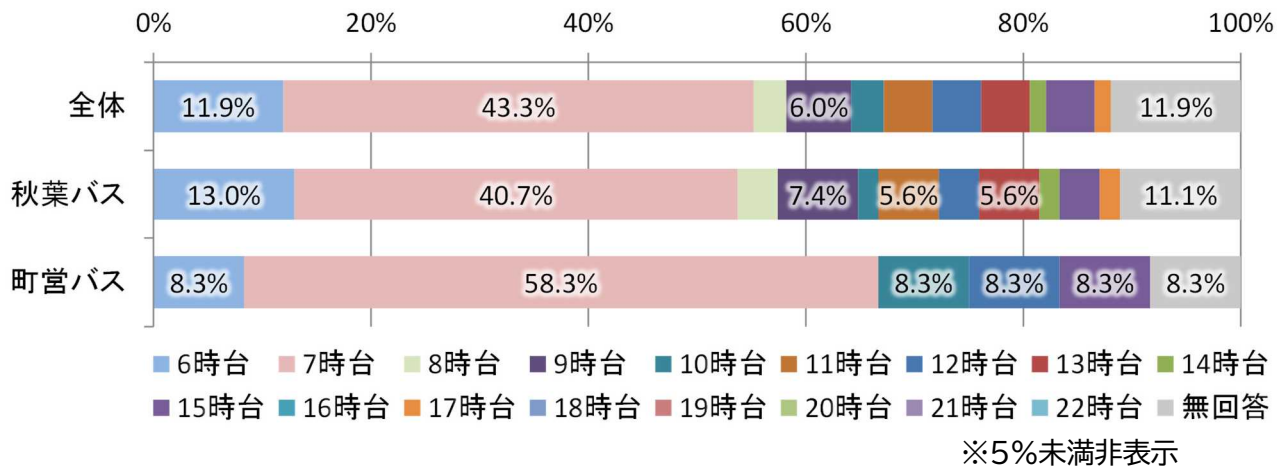


図 乗車した時間(運営主体別)

12)【2-4-2】降車した時間

・降車した時間では、「17時台」が11.9%と最も高く、次いで「14時台」、「15時台」が10.4%と続いている。

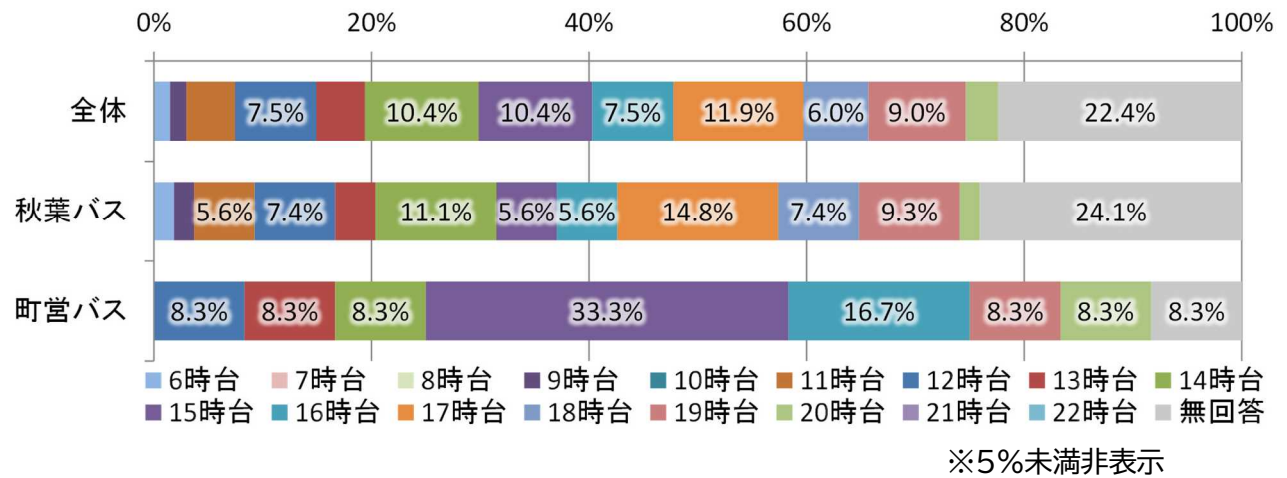


図 降車した時間(運営主体別)

13)【2-5】自宅⇄バス停の距離

・自宅⇄バス停の距離では、「5分以内」が37.3%と最も高く、次いで「20分以上」が22.4%と続いている。

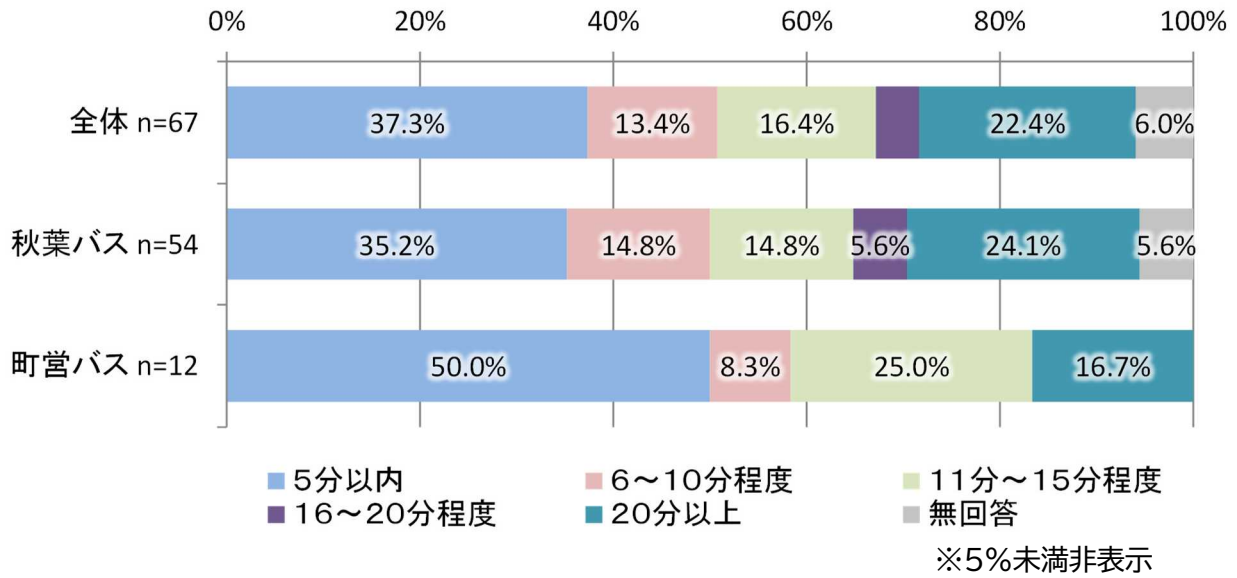


図 自宅⇄バス停の距離(運営主体別)

14)【2-6】外出目的

・外出目的では、「通勤」が29.9%と最も高く、次いで「通学」が28.4%と続いている。
 ・運営主体別にみると、町営バスでは「通学」が66.7%と最も高く、秋葉バスでは「通勤」が35.2%と最も高い。

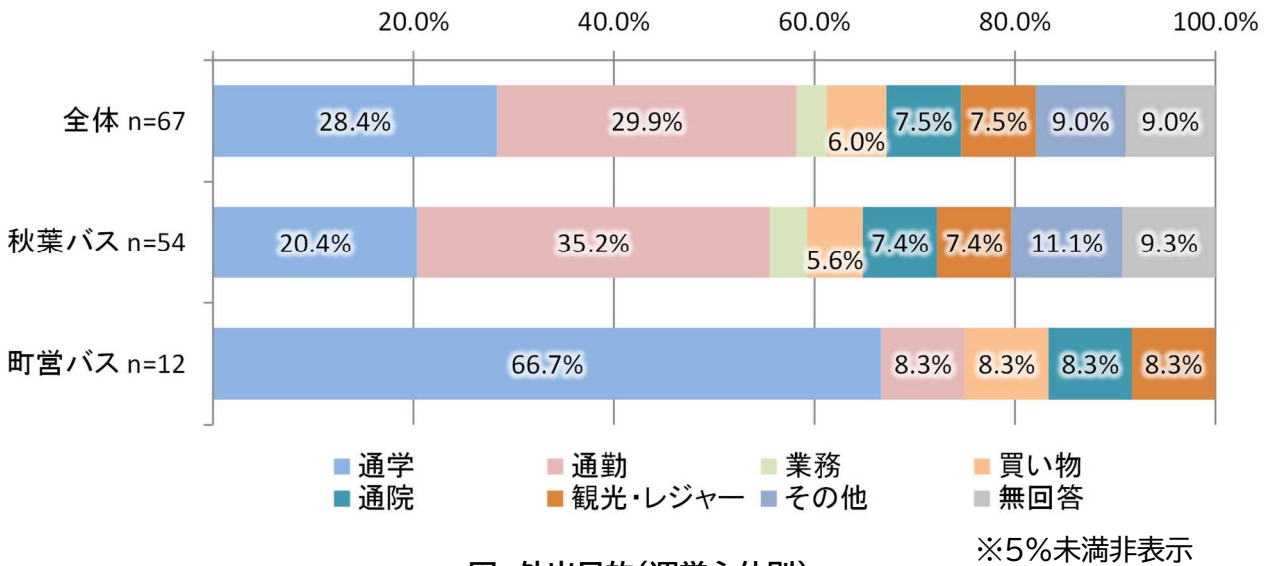


図 外出目的(運営主体別)

15)【2-7】路線の利用頻度

- ・路線の利用頻度では、「週に4～5回」が 37.3%と最も高く、次いで「年に数回」が 17.9%と続いている。
- ・運営主体別にみると、町営バスでは「ほぼ毎日」、「週に4～5回」が7割以上を占めているが、これは通学での利用が主であるためと考えられる。

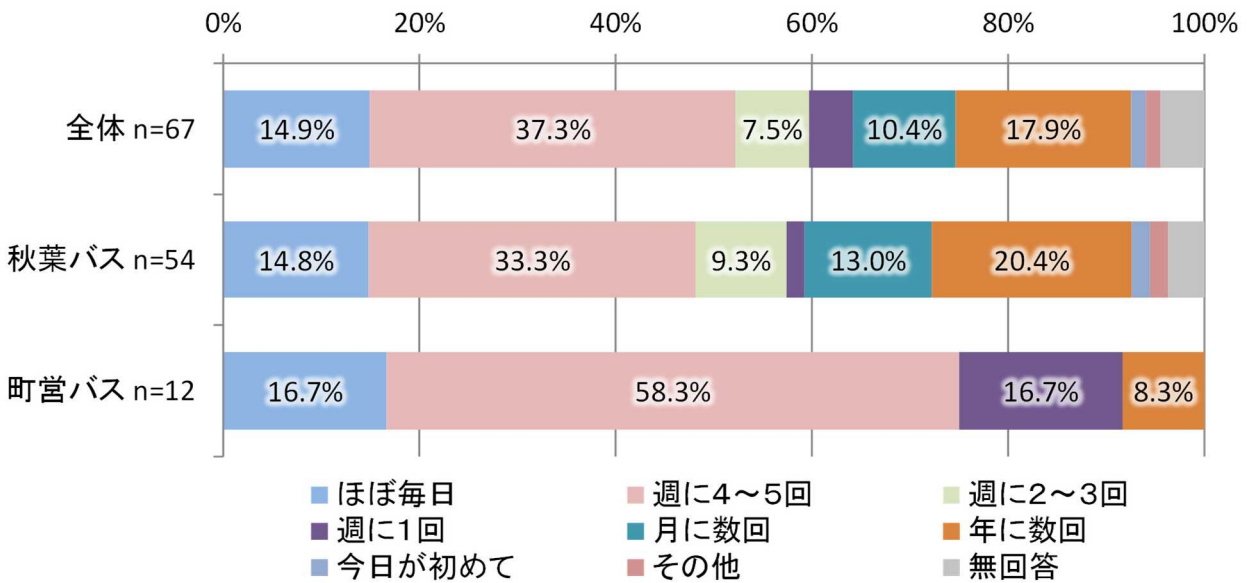


図 路線の利用頻度(運営主体別)

※5%未満非表示

16)【2-8】代わりの移動手段

- ・代わりの移動手段では、「自家用車(知人・家族が運転)」が 25.4%と最も高く、次いで「代わりの交通手段はない」が 20.9%と続いている。
- ・運営主体別にみると、秋葉バスでは「代わりの交通手段はない」が 24.1%と最も高い。

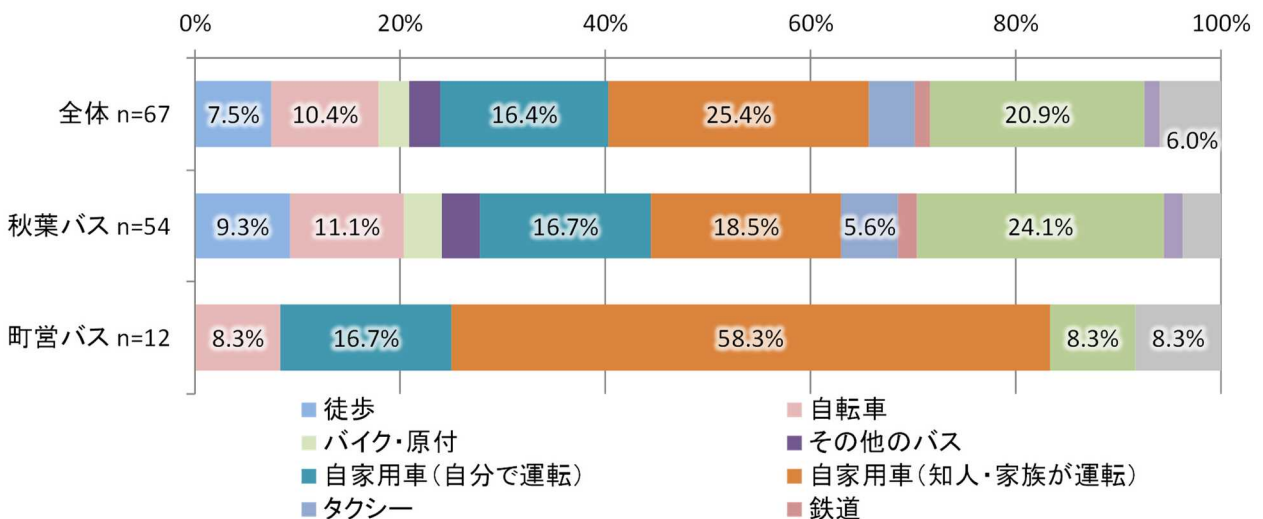
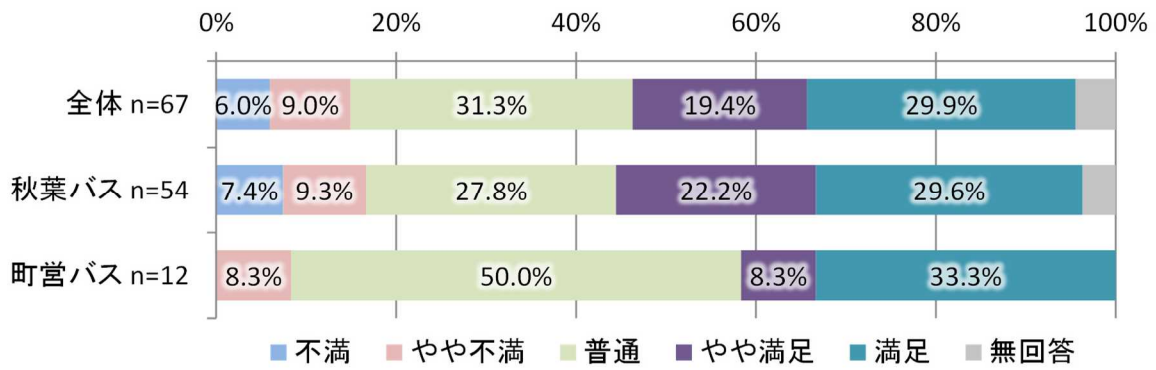


図 代わりの移動手段(運営主体別)

※5%未満非表示

17)【3-1】運行ルートに対する満足度

・運行ルートに対する満足度では、「普通」が 31.3%と最も高く、次いで「満足」が 29.9%と続いている。

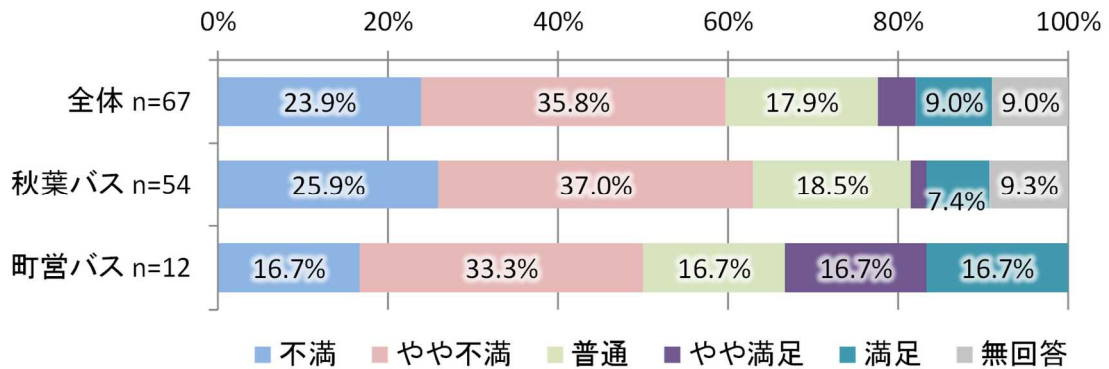


※5%未満非表示

図 運行ルートに対する満足度(運営主体別)

18)【3-2】運行本数に対する満足度

・運行本数に対する満足度では、「やや不満」が 35.8%と最も高く、次いで「不満」が 23.9%と続いている。

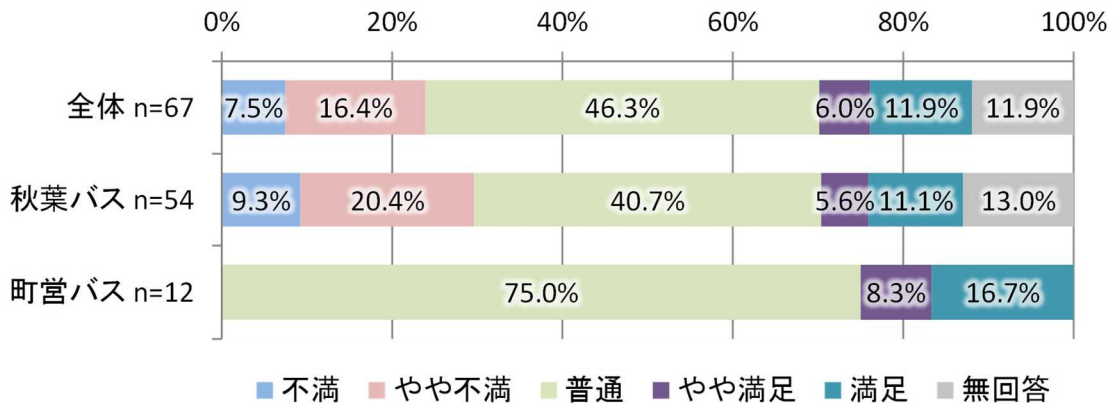


※5%未満非表示

図 運行本数に対する満足度(運営主体別)

19)【3-4】運賃に対する満足度

・運賃に対するでは、「普通」が 46.3%と最も高く、次いで「やや不満」が 16.4%と続いている。



※5%未満非表示

図 運賃に対する満足度(運営主体別)

20) 【3-5】始発便の運行時間帯に対する満足度

・始発便の運行時間帯に対する満足度では、「普通」が 44.8%と最も高く、次いで「満足」が 17.9%と続いている。

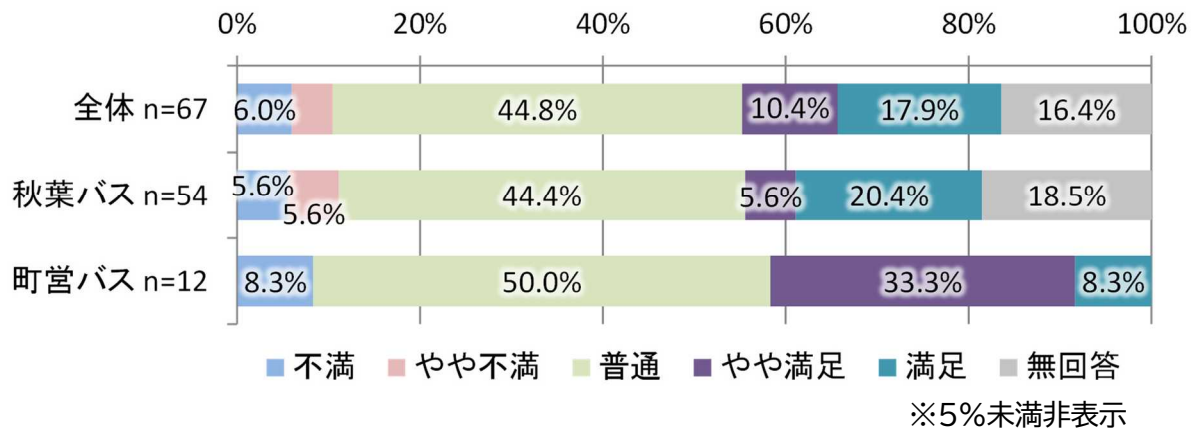


図 始発便の運行時間帯に対する満足度(運営主体別)

21)【3-6】終発便の運行時間帯に対する満足度

・終発便の運行時間帯に対する満足度では、「普通」が 40.3%と最も高く、次いで「やや不満」が 19.4%と続いている。

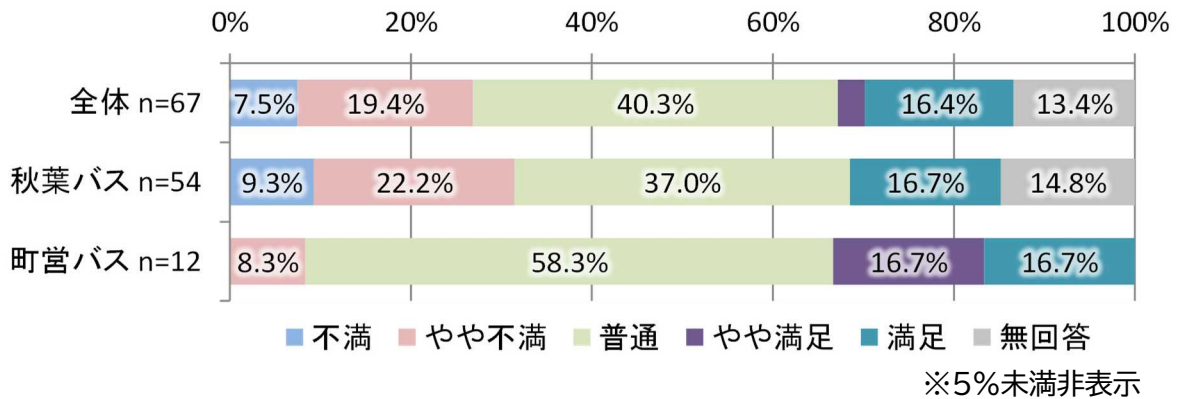


図 終発便の運行時間帯に対する満足度(運営主体別)

22) 【3-7】定時性(時間通りに来るかどうか)に対する満足度

・定時性(時間通りに来るかどうか)に対する満足度では、「普通」が 34.3%と最も高く、次いで「満足」が 29.9%と続いている。

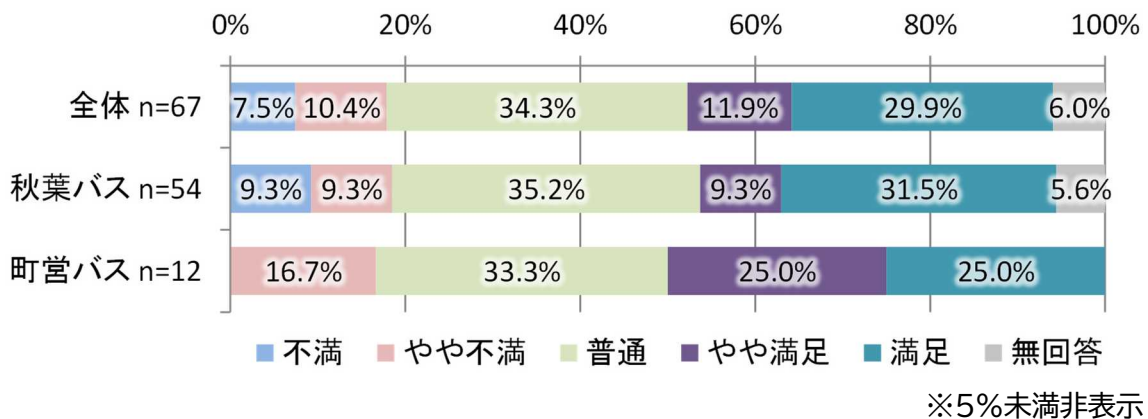
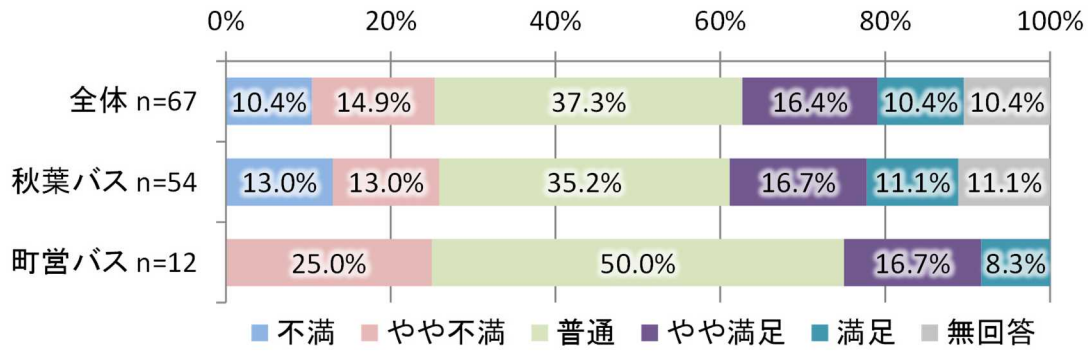


図 定時性(時間通りに来るかどうか)に対する満足度(運営主体別)

23) 【3-8】鉄道やその他のバスへの乗り継ぎ利便性に対する満足度

・鉄道やその他のバスへの乗り継ぎ利便性に対する満足度では、「普通」が 37.3%と最も高く、次いで「やや満足」が 16.4%と続いている。

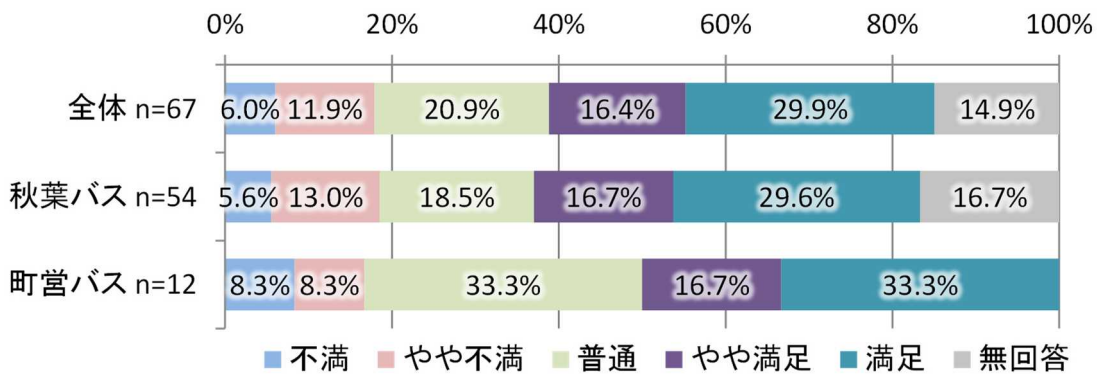


※5%未満非表示

図 鉄道やその他のバスへの乗り継ぎ利便性に対する満足度(運営主体別)

24) 【3-9】自宅からバス停までの近さに対する満足度

・自宅からバス停までの近さに対する満足度では、「満足」が 29.9%と最も高く、次いで「普通」が 20.9%と続いている。

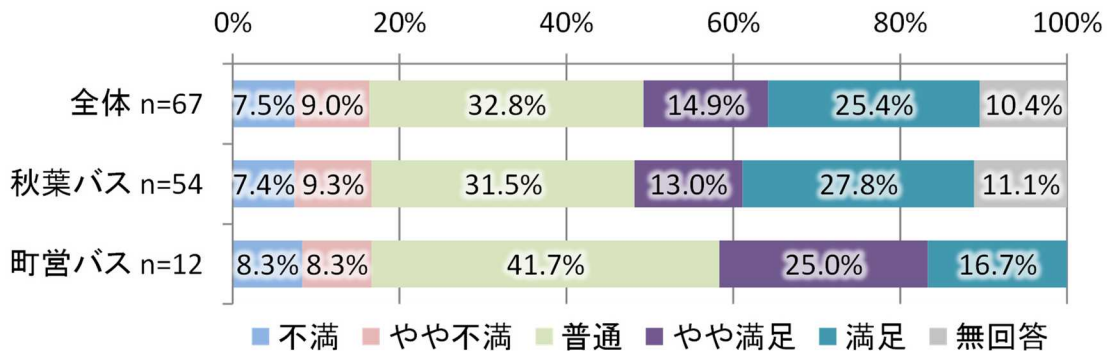


※5%未満非表示

図 自宅からバス停までの近さに対する満足度(運営主体別)

25) 【3-10】目的地からバス停までの近さに対する満足度

・目的地からバス停までの近さに対する満足度では、「普通」が 32.8%と最も高く、次いで「満足」が 25.4%と続いている。



※5%未満非表示

図 目的地からバス停までの近さに対する満足度(運営主体別)

26) 【3-11】待合環境(バス停等)の快適さに対する満足度

・待合環境(バス停等)の快適さに対する満足度では、「普通」が 44.8%と最も高く、次いで「やや不満」が 16.4%と続いている。

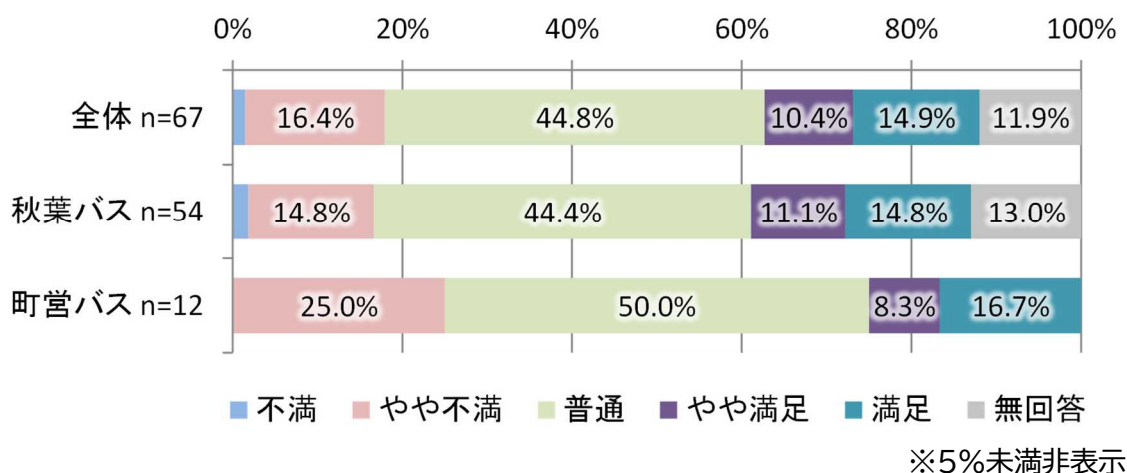


図 待合環境(バス停等)の快適さに対する満足度(運営主体別)

27) 【3-12】時刻や経路検索のしやすさに対する満足度

・時刻や経路検索のしやすさに対する満足度では、「普通」が 37.3%と最も高く、次いで「やや満足」が 19.4%と続いている。

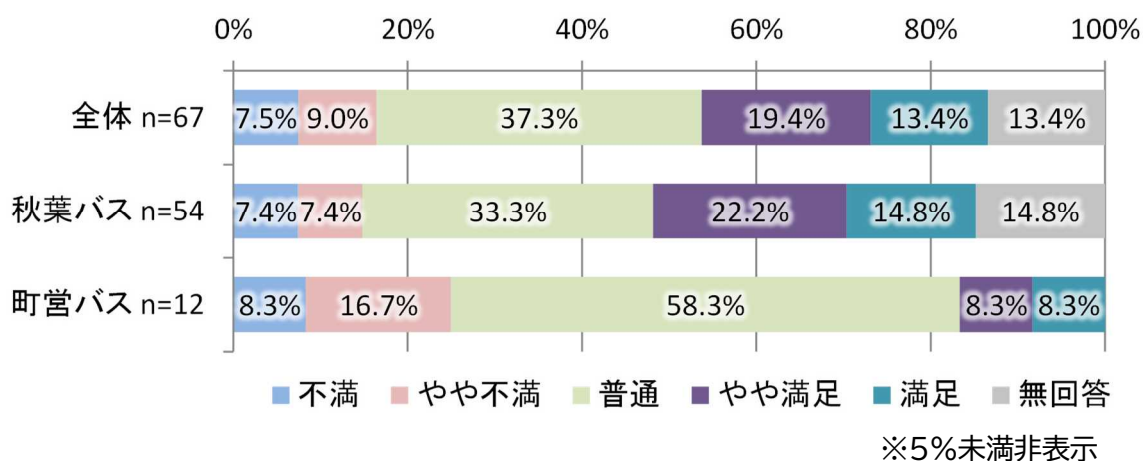
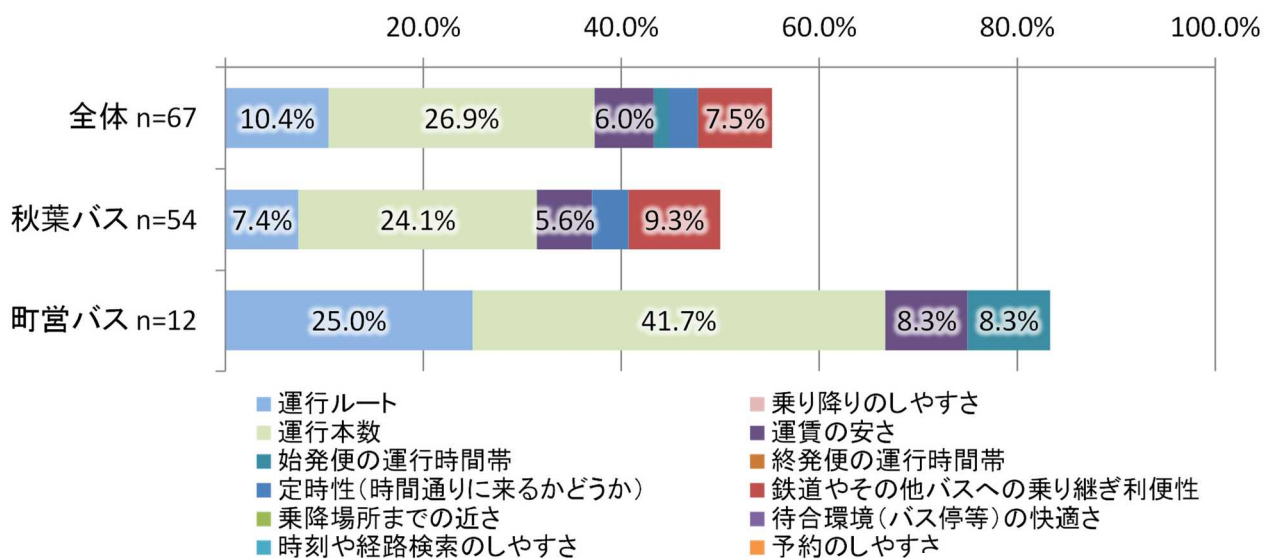


図 時刻や経路検索のしやすさに対する満足度(運営主体別)

28) 【4-1】最も重要だと思う項目

・最も重要だと思う項目では、「運行本数」が 26.9%と最も高く、次いで「運行ルート」が 10.4%と続いている。



※5%未満・無回答非表示

図 最も重要だと思う項目(運営主体別)

29) 【5-1】自由意見

・主な自由意見としては、バスの運行本数の増便を要望する意見や支払い方法の電子化を望む意見、時間通りの運行を要望する意見が多くみられた。
 ・そのほか、始発便・終発便の追加を要望する意見などもみられた。

6 高校生アンケート調査結果の概要

(1) 実施概要

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) 調査結果

1) 【1-1】居住地

- ・ 住まいの地域では、「袋井市」が37.1%と最も高く、次いで「掛川市」が28.4%と続いている。
- ・ 町内よりも近隣市の居住が多くみられる。

表 居住地

	回答数	割合
森町内	68	19.5%
磐田市	45	12.9%
掛川市	99	28.4%
袋井市	129	37.1%
浜松市	2	0.6%
菊川市	3	0.9%
無回答	2	0.6%
合計	348	100.0%

n=348

2) 【1-2-1】学年

・「1年生」が47.1%(164人)と最も多い。「2年生」が33.9%(118人)、「3年生」が18.7%(65人)と続いている。

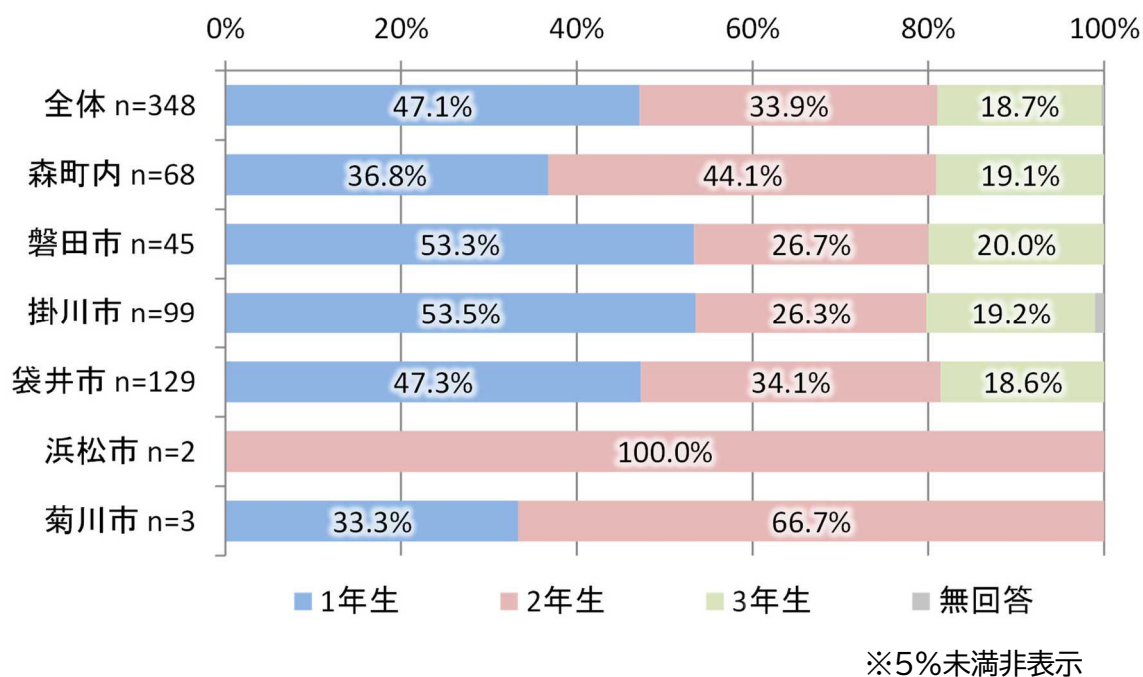


表 学年(居住地域別)

3) 【1-2-1】性別

・性別では、「男性」が59.5%と最も高く、次いで「女性」が37.6%と続いている。

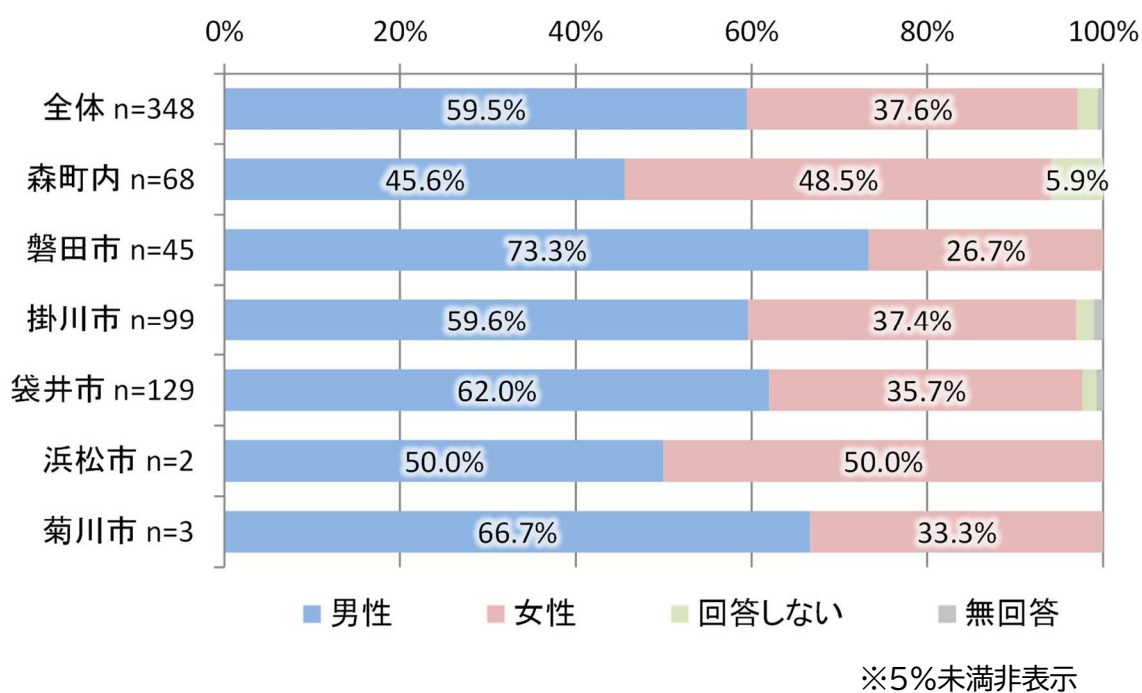


図 性別(居住地域別)

4) 【1-3】バス停までの距離

- ・バス停までの距離では、「5分以内」が27.0%と最も高く、次いで「5分～10分」が25.9%と続いている。
- ・居住地域別にみると、森町内では、「5分以内」が41.2%と最も高く、次いで「5～10分」が29.4%と続いている。

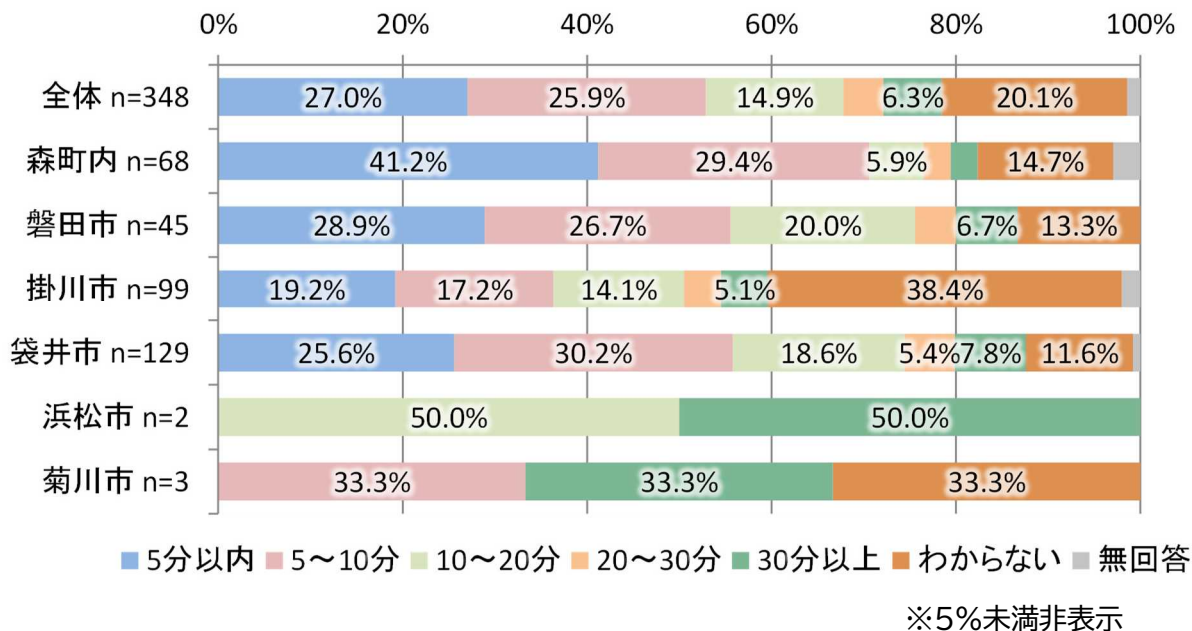


図 バス停までの距離(居住地域別)

5) 【1-4】晴れの日の交通手段(複数回答)

- ・晴れの日の交通手段では、「自転車」が58.9%と最も高く、次いで「家族等の送迎」が25.9%と続いている。
- ・森町内では「自転車」が主である。
- ・磐田市では「自転車」「バス」「電車(天浜線・JR)」「家族等の送迎」が3割程度となっている。
- ・掛川市では「電車(天浜線・JR)」が6割以上、「自転車」が5割程度となっている。
- ・袋井市では「自転車」が6割以上、「バス」が3割程度となっている。

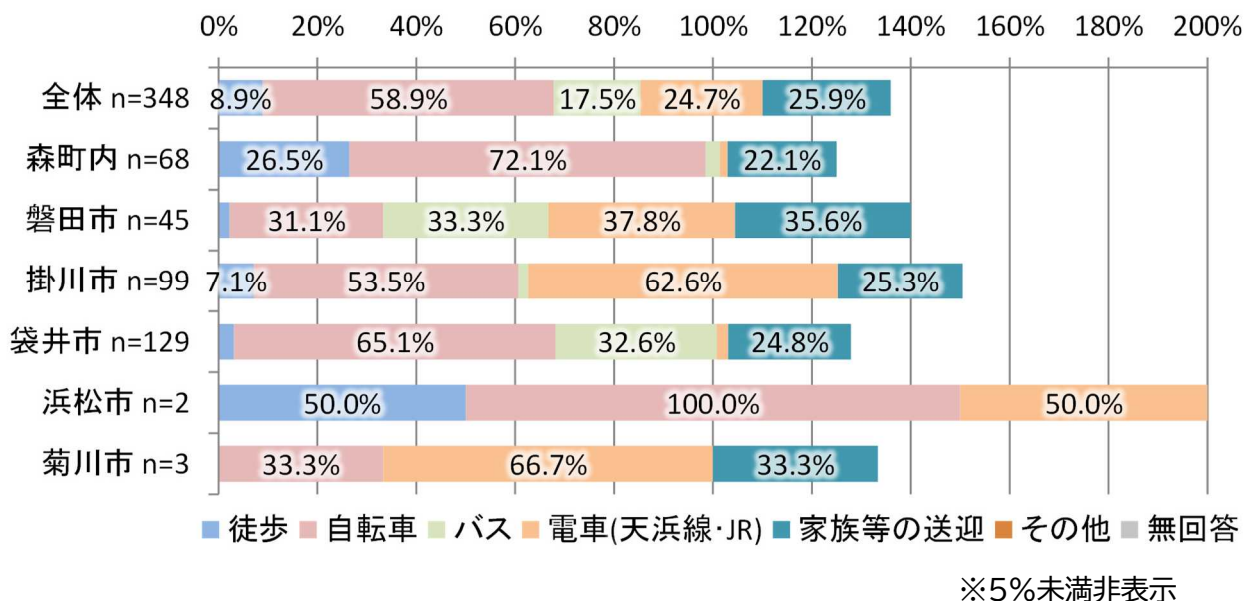


図 晴れの日の交通手段(居住地域別)

6) 【1-5】雨の日の交通手段(複数回答)

- ・雨の日の交通手段では、「家族等の送迎」が 61.8%と最も高く、次いで「バス」が 21.0%と続いている。
- ・居住地域別にみると、掛川市では「電車(天浜線・JR)」が 62.6%と最も高く、次いで「家族等の送迎」が 59.6%と続いている。

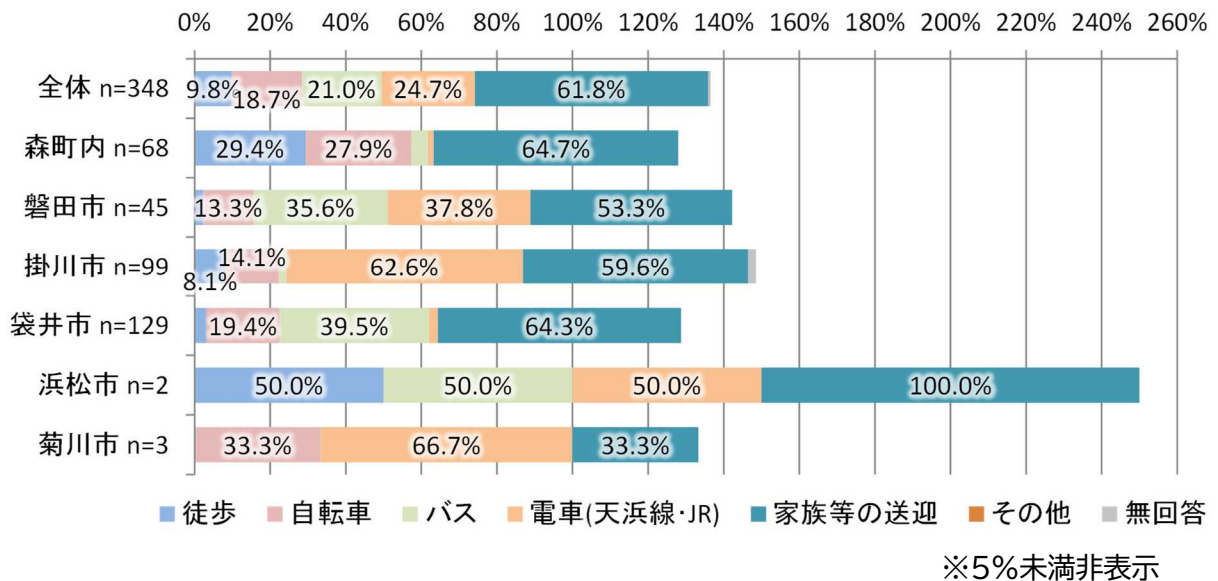


図 雨の日の交通手段(居住地域別)

7) 【1-6】通学のバス利用

※【1-4】【1-5】で「バス」を選択している場合のみ集計

- ・通学のバス利用では、「往復で利用している」が 69.7%と最も高く、次いで「下校時のみ利用している」が 17.1%と続いている。
- ・居住地域別にみると、袋井市では、「往復で利用している」が 73.5%と最も高く、次いで「下校時のみ利用している」が 17.0%と続いている。

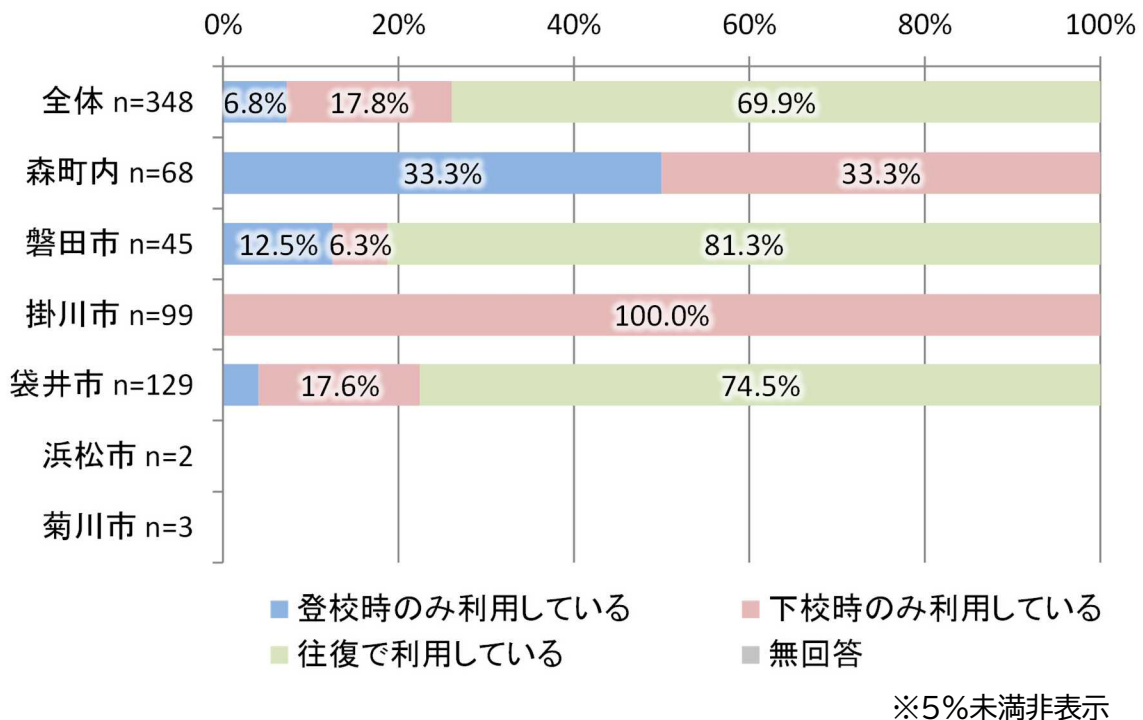


図 通学のバス利用(居住地域別)

8) 【1-7】下校時刻

- ・下校時刻では、「16 時台」が 30.2%と最も高く、次いで「16 時より前」が 25.9%と続いている。
- ・居住地域別にみると、森町内では、「16 時より前」が 36.8%と最も高く、次いで「16 時台」が 22.1%と続いている。

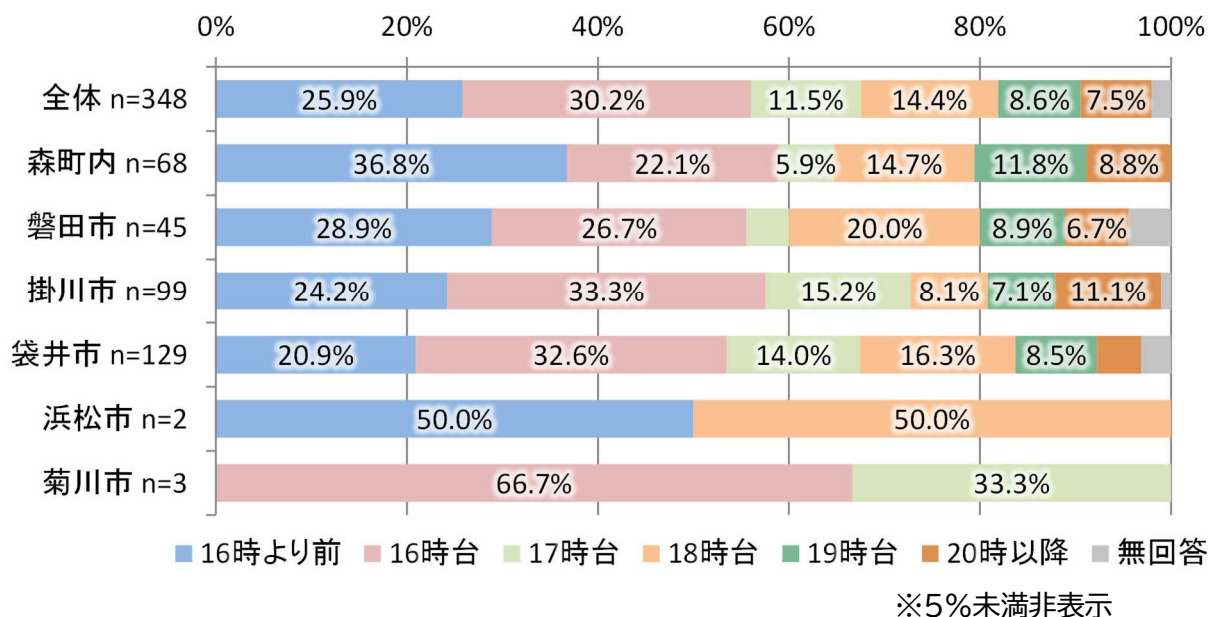


図 下校時刻(居住地域別)

9) 【1-8】通学でバスを利用しない理由(複数回答)

- ・バスを利用しない理由では、「学校や駅まで徒歩や自転車でいけるため」が 40.2%と最も高く、次いで「家族等の送迎があるため」が 22.7%と続いている。
- ・居住地域別にみると、袋井市では「学校や駅まで徒歩や自転車でいけるため」「家族等の送迎があるため」に次いで「運賃が高い」が 26.4%と続いている。

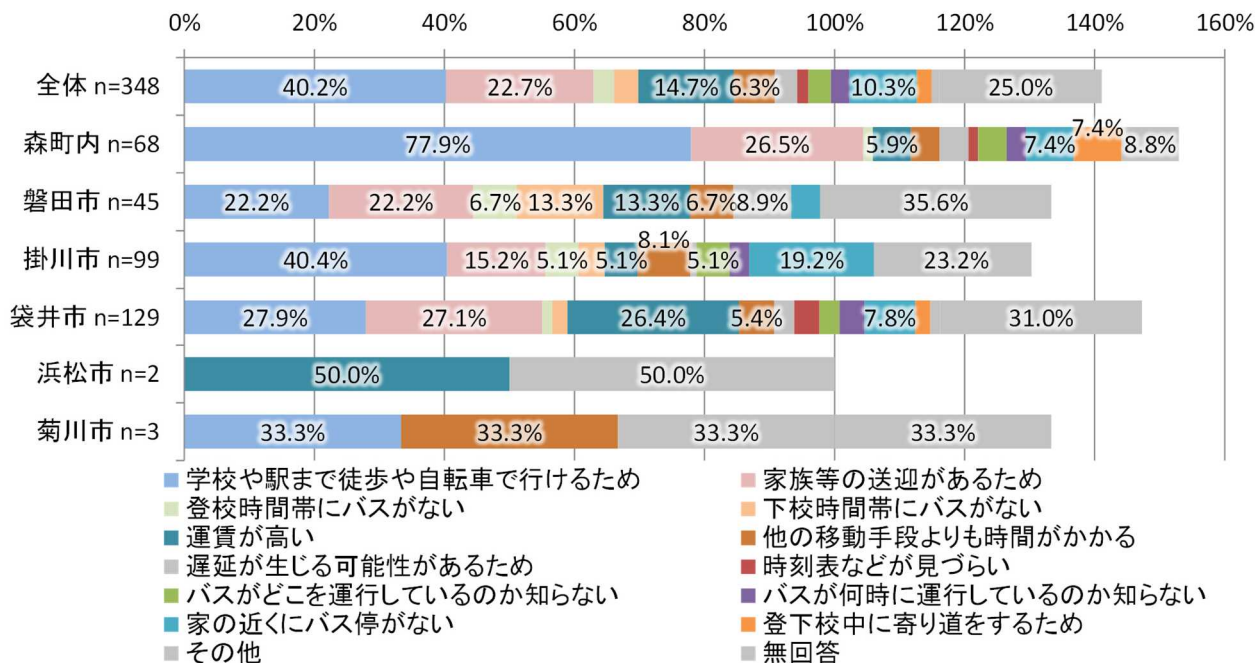


図 通学でバスを利用しない理由(居住地域別)

10)【2-1】学校生活以外の移動場所

- ・学校生活以外の移動場所では、「袋井市」が 29.9%と最も高く、次いで「掛川市」が 27.0%と続いている。
- ・居住地域別にみると、森町内では、「袋井市」が 35.3%と最も高く、次いで「森町」が 25.0%と続いている。

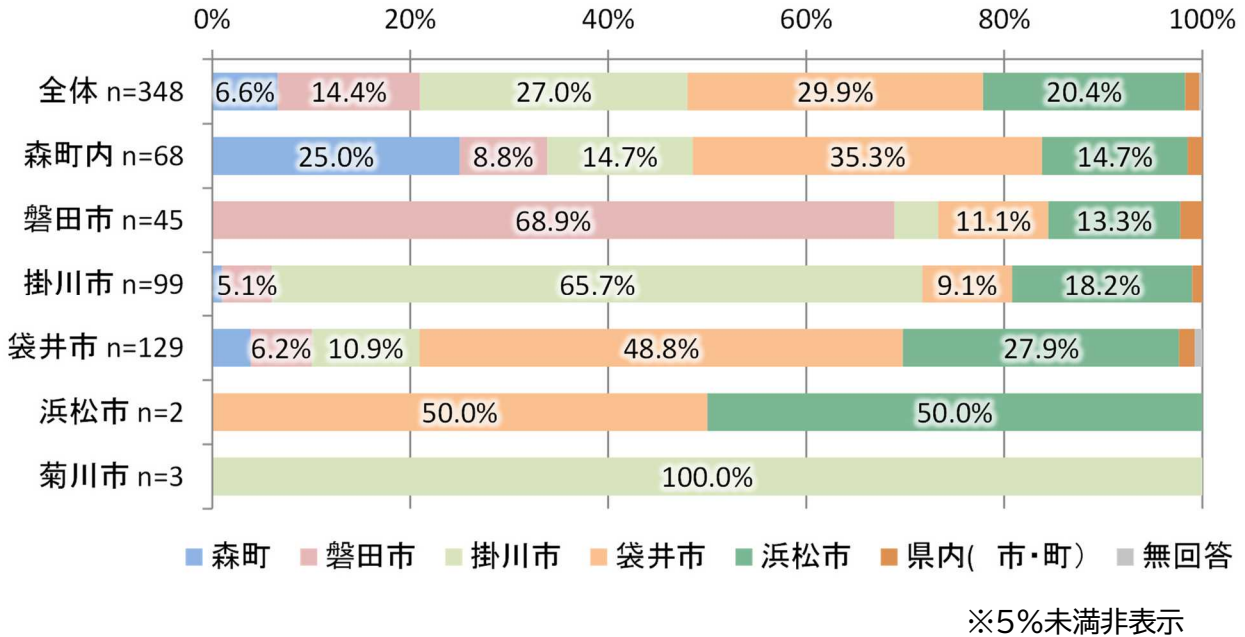


図 学校生活以外の移動場所(居住地域別)

11)【2-2】学校生活以外の移動の目的

- ・移動の目的では、「買い物」が 68.1%と最も高く、次いで「レジャー・娯楽」が 16.4%と続いている。
- ・居住地域別にみると、森町内では、「買い物」が 76.5%と最も高く、次いで「レジャー・娯楽」が 11.8%と続いている。

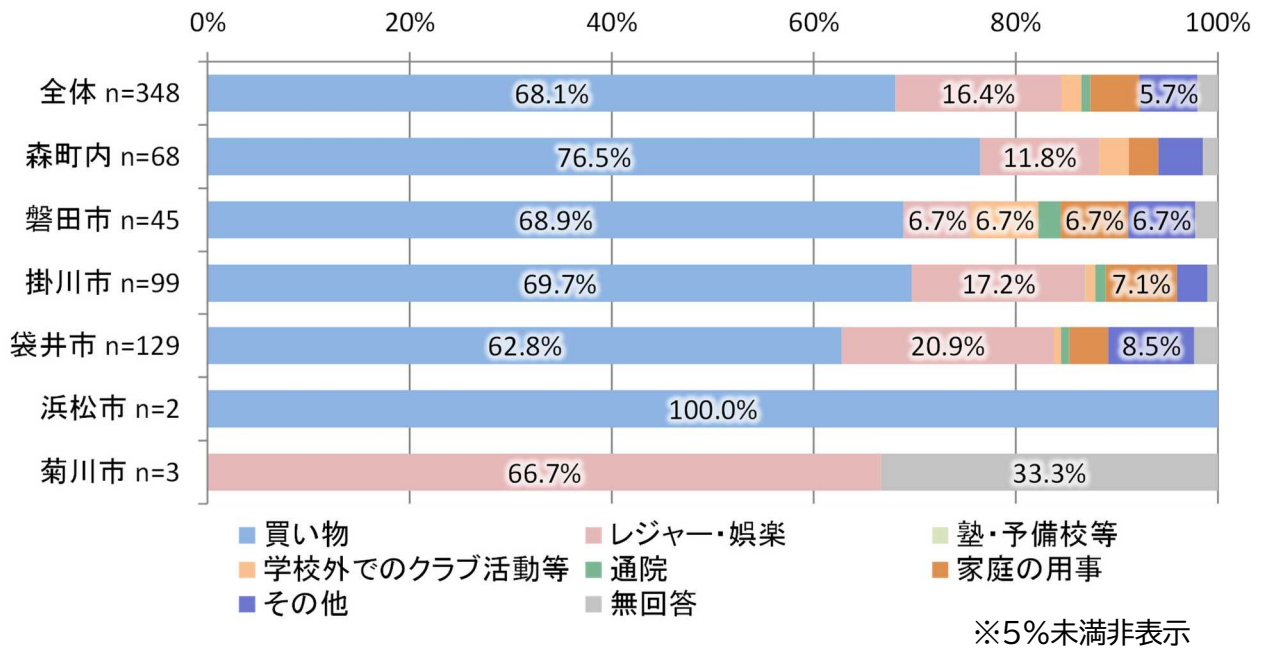
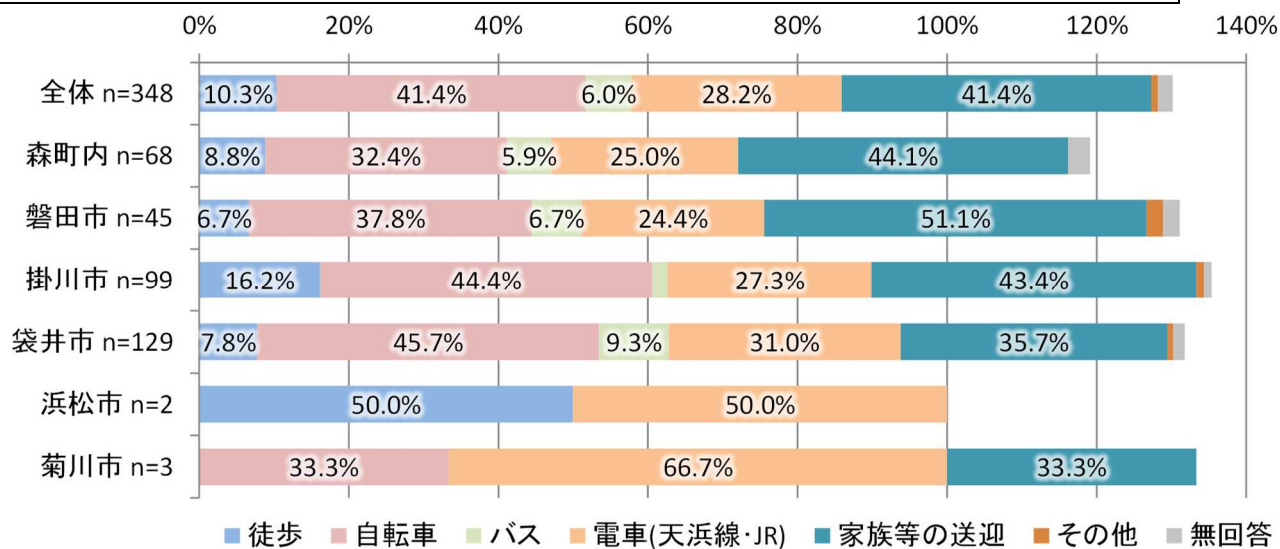


図 学校生活以外の移動の目的(居住地域別)

12)【2-3】学校生活以外の交通手段(複数回答)

- ・学校生活以外の交通手段では、「家族等の送迎」「自転車」が41.4%と最も高い。
- ・居住地域別にみると、森町内では「家族等の送迎」「自転車」に次いで「電車(天浜線・JR)」が25.0%と続いている。



※5%未満非表示

図 学校生活以外の交通手段(居住地域別)

13)【2-4】学校生活以外でバスを利用しない理由(複数回答)

- ・学校生活以外でバスを利用しない理由では、「駅や目的地までバス以外の手段で行けるため」が44.8%と最も高く、次いで「運賃が高い」が25.9%と続いている。
- ・居住地域別にみると、袋井市では、「駅や目的地までバス以外の手段で行けるため」が40.3%と最も高く、次いで「運賃が高い」が34.1%と続いている。

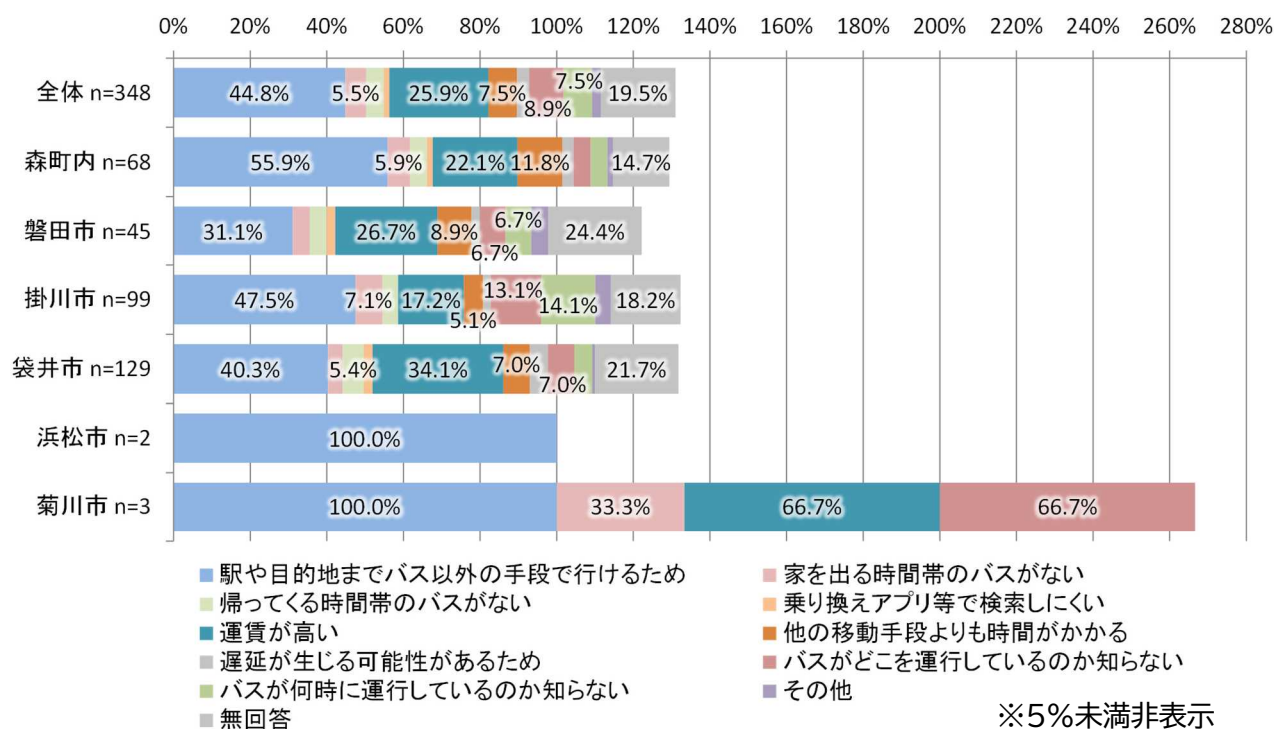


図 学校生活以外でバスを利用しない理由(居住地域別)

14)【3-1】公共交通を利用しやすくなるアイデア・意見

- ・公共交通を利用しやすくなるアイデアとしては、主に運賃に関する意見(学割、無料化、値引きなど)の意見や運行本数に関する意見が多くみられた。
- ・運賃に関する意見は、主に値引きを要望する意見が42件、無料化を要望する意見が17件、学割を要望する意見が13件と、無料または減額を要望する意見が多くみられた。
- ・運行本数に関する意見は19件あり、主に鉄道またはバスの運行本数の増便を要望する意見が多くみられた。

7 用語集

【あ行】

■一般乗用旅客自動車運送事業

一個の契約により乗車定員 10 人以下の自動車を貸し切って旅客を運送する。タクシーがこれに該当する。

■一般乗用旅客自動車運送事業

個々の旅客の依頼に応じて運賃を収受し、自動車で乗合旅客を運送する。路線バスや乗合タクシーがこれに該当する。

■AI (エーアイ : Artificial Intelligence)

人間の知的ふるまいの一部に関して、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、日本語では「人工知能」と訳される。大量の知識データに関して、高度な推論を的確に行うことを目指したもの。

■NPO (Nonprofit Organization)

民間非営利組織。医療・福祉、まちづくり、教育、女性支援などのあらゆる分野において営利を目的としない活動を行う民間組織のこと。

【か行】

■キャッシュレス化

紙幣・硬貨といった現金を使用せずに支払いを済ませる決済方法に切り替えていくこと。交通系 IC カードやクレジットカード、QR 決済等が該当する。

■交通結節点

鉄道、バス、タクシー等の様々な交通手段の接続が行われる乗換拠点のこと。

■公共交通空白地域

駅やバス停が一定の範囲に存在せず、地域公共交通が利用しづらい地域のことを言う。本町では、鉄道駅から 1 km 以上、バス停留所から 400m 以上離れた地域とする。

■公共交通ネットワーク

鉄道、バス、デマンドタクシーなどの公共交通機関がバラバラに存在するのではなく、網目のように連結する交通網をいう。公共交通網と同義語。

■公共交通網

公共交通ネットワークと同義語。

【さ行】

■自家用有償旅客運送事業

バス、タクシー等が運行されていない過疎地域などにおいて、住民の日常生活における移動手段を確保するため、登録を受けた市町村や NPO 等が自家用車を用いて有償で運送する。

■自主運行バス

住民の日常生活に必要な交通手段を確保するため、市町村等が運行を行う路線バス。

【た行】

■地域間幹線系統

一般的には都市や地域間（複数市町間）にまたがり、多くの人が利用できる公共交通。町を横断し、町内外への移動手段として利用される。

■地域公共交通会議

地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じた公共交通の運行の態様及び運賃・料金、事業計画などについて、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、平成 18 年 10 月の改正道路運送法に位置付けられたもの。

■地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和 2 年 11 月改正）に基づき、目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画。地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら作成する公共交通政策のマスタープランとなる。

■地域内フィーダー（系統）

都市や複数市町をまたがって運行する地域間幹線系統に対し、地域間幹線系統の支線として運行するバス路線。地域内での移動や地域間幹線系統への移動手段として利用される。

■定時定路線

利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを定められた時刻に運行する運行形態。

■デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイ等の電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称。

■デマンド交通及び AI デマンド交通

定時定路線の運行方式ではなく、電話予約など利用者のニーズに応じて、運行ルートや運行ダイヤなどについて、柔軟な運行を行う公共交通の一つの運行形態。AI の機能をデマンド交通に取り入れた交通を AI デマンド交通という。

■ドア・ツー・ドア

自宅や施設の玄関口から目的施設の玄関口まで直行で移動できる運行形態。

【な行】

■ノンステップバス

床面を超低層として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。

【は行】

■バスロケーションシステム

無線通信や GPS（全地球測位システム）を用いてバスの位置情報等を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等にバスの位置情報を提供するシステム。

■バリアフリー

対象者である障がい者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策、又は具体的に障害を取り除いた事物及び状態を指す。

■PDCA サイクル

Plan（計画）、Do（実行）、Check（測定・評価）、Action（対策・改善）の頭文字をとったもので、計画を立て、実行し、検証を行ったうえで対策・改善を練るプロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めるための概念のこと。

■ボランティア輸送

ボランティアや地域の助け合いといった活動によって、「道路運送法上の許可・登録を要しない輸送」として、地域の足の確保を行うこと。その際、地域住民やボランティア団体等と連携し、行政が費用の一部を負担するなどによって、「利用者から運送の対価を得ない形とする」ことで、道路運送法上の許可・登録を受けないで輸送サービスの提供を行うことができる。

【ま行】

■マスタープラン

基本となる総合的な計画のことで、地域公共交通計画の場合、公共交通に関する基本的な方針を定める計画となる。

【や行】

■輸送資源

従来の公共交通サービス（鉄道、バス及びタクシーなど）に加えて、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス及び送迎サービス等も含む運送サービス。

■ユニバーサルデザイン

年齢、性別、人種及び障害の有無等に関わらず、多様な人々が利用しやすいよう、都市や生活環境をデザインする考え方。