

令和4年度 第2回 磐田市地域公共交通会議 次第

令和4年10月17日（月）9時30分～
磐田市役所西庁舎3階301会議室

1 開 会

2 会長あいさつ

3 協議事項

議案第1号 磐田市地域公共交通計画の策定について

議案第2号 磐田市デマンド型乗合タクシーの運行内容の変更について

4 その他

5 閉 会

磐田市地域公共交通会議委員名簿(事務局用)

令和4年10月現在

No.	職	区分	所属・職		氏名	備考
1	会長	学識経験者	静岡文化芸術大学	名誉教授	川口 宗敏	
2		市議会の議員	磐田市議会	議長	寺田 幹根	
3		関係行政機関の職員	中部運輸局静岡運輸支局	首席運輸企画専門官	原田 光一郎	
4		関係行政機関の職員	静岡県交通基盤部	地域交通課長	平野 隆広	代理出席者 主事 松林 花奈
5		関係行政機関の職員	磐田警察署	交通課長	中村 嘉之	代理出席者 係長 太田 憲一
6		関係行政機関の職員	静岡県袋井土木事務所	企画検査課長	内海 孝久	欠席
7		関係行政機関の職員	袋井市	理事兼総務部長	鈴木 亨	随行者 協働まちづくり課 主幹兼係長 小山 知子
8	副会長	市民の代表者	磐田市自治会連合会	副会長	大澤 房男	
9		市民の代表者	磐田市地域包括支援センター	センター長 (城山・向陽)	大岡 美奈子	
10		市民の代表者	磐田商工会議所	専務理事	平谷 均	
11		市民の代表者	磐田市シニアクラブ連合会	副会長	山下 六機	
12		市民の代表者	磐田市民生委員児童委員協議会	副会長	富田 倫代	
13		市民の代表者	公募委員		山下 建二	
14		公共交通事業者	遠州鉄道株式会社	運輸事業部長	諸井 宏司	随行者 運輸総務課 課長代理 前田 裕介
15		公共交通事業者	秋葉バスサービス株式会社	代表取締役社長	佐野 弘幸	
16		公共交通事業者	静岡県タクシー協会西部会竜東支部	竜東支部代表	藤田 守康	欠席
17		公共交通事業者	遠鉄タクシー株式会社	運行営業部長	榊原 正之	
18		公共交通事業者	遠州鉄道労働組合	副執行委員長	田中 友親	
19		市の職員	磐田市	副市長	高橋 由利子	

任期: 令和2年5月31日～令和5年5月30日

磐田市地域公共交通計画の策定について

磐田市地域公共交通計画の策定について、別紙（案）により協議するものとする。

磐田市地域公共交通計画 (案)

令和5（2023）年3月

磐 田 市

目 次

第1章 趣旨と位置づけ	1
1 計画策定の趣旨.....	1
2 計画の位置づけ.....	1
3 計画の対象区域.....	2
4 計画の期間.....	2
第2章 現況と課題の整理	3
1 現況調査.....	3
2 ニーズ等調査.....	6
3 上位関連計画（公共交通の位置づけ）	9
4 公共交通の課題.....	11
第3章 磐田市地域公共交通計画の基本的な方針と目標	12
1 計画の基本的な方針.....	12
2 計画の目標.....	12
3 事業の体系.....	13
4 基本理念と役割.....	13
5 磐田市が目指す将来の公共交通体系.....	14
6 各公共交通の位置づけ.....	15
第4章 目標を達成するために行う事業及び実施主体	16
1 【目標1 都市間や拠点間を結ぶ公共交通の維持】に関する事業.....	16
2 【目標2 拠点とその周辺地域を結ぶ地域交通の維持】に関する事業.....	19
3 【目標3 公共交通の利便性向上と利用促進】に関する事業.....	21
4 事業スケジュール.....	25
第5章 計画の達成状況と評価	26
1 評価指標と数値目標の設定.....	26
2 数値目標設定の考え方.....	27
3 評価の方法.....	30

第1章 趣旨と位置づけ

1 計画策定の趣旨

本市の公共交通は、JR磐田駅から放射状に運行する路線バスと市内を8地区に分けて運行するデマンド型乗合タクシーなどにより形成されています。路線バスは通勤通学の移動手段、デマンド型乗合タクシーは日中の高齢者等の通院や買物の移動手段として、市民の生活交通を支えています。路線バスの退出や高齢ドライバーの運転免許証返納後の移動手段の確保などの対応が必要となっています。

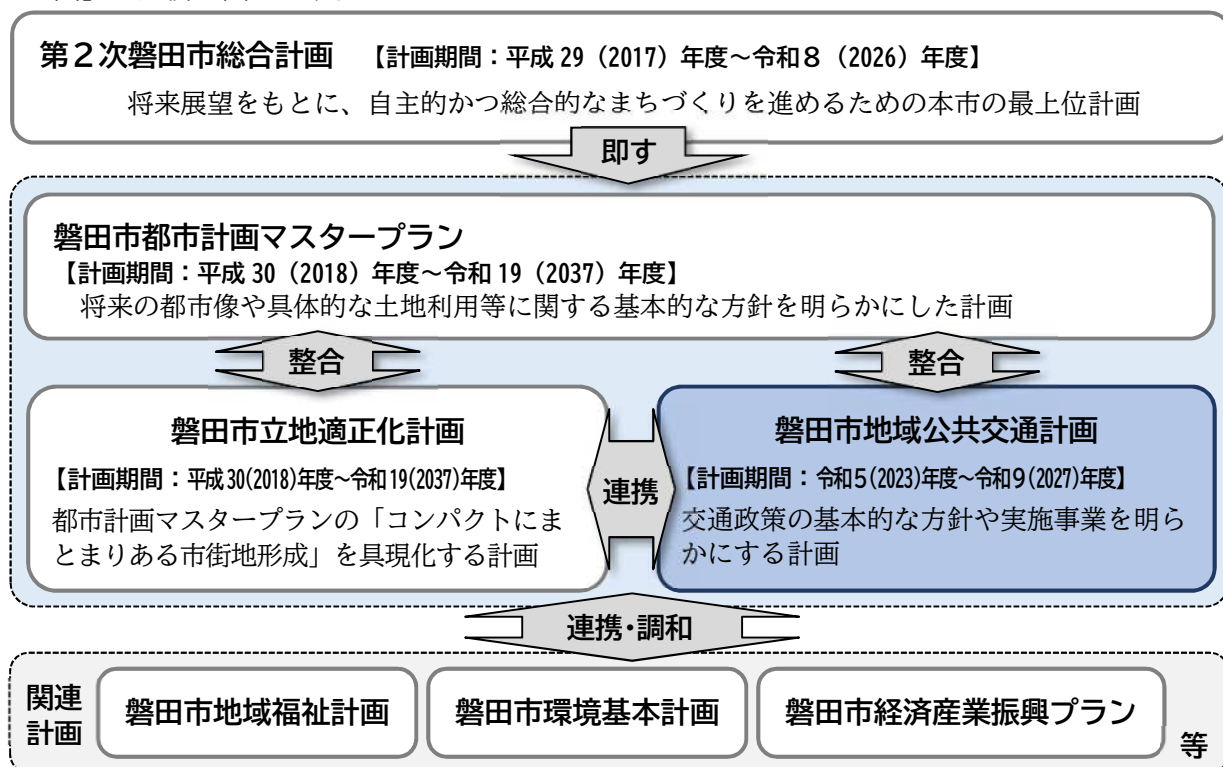
本計画は、市民の移動手段を維持・確保し、公共交通を持続可能なものとしていくため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「活性化再生法」という。）第5条の規定に基づく「磐田市地域公共交通計画」を策定するものです。

「地域公共交通計画」に定める事項（活性化再生法第5条第2項）

1. 基本的な方針（第1号）
2. 計画の区域（第2号）
3. 計画の目標（第3号）
4. 目標達成のために行う事業及び実施主体に関する事項（第4号）
5. 計画の達成状況の評価に関する事項（第5号）
6. 計画の期間（第6号）

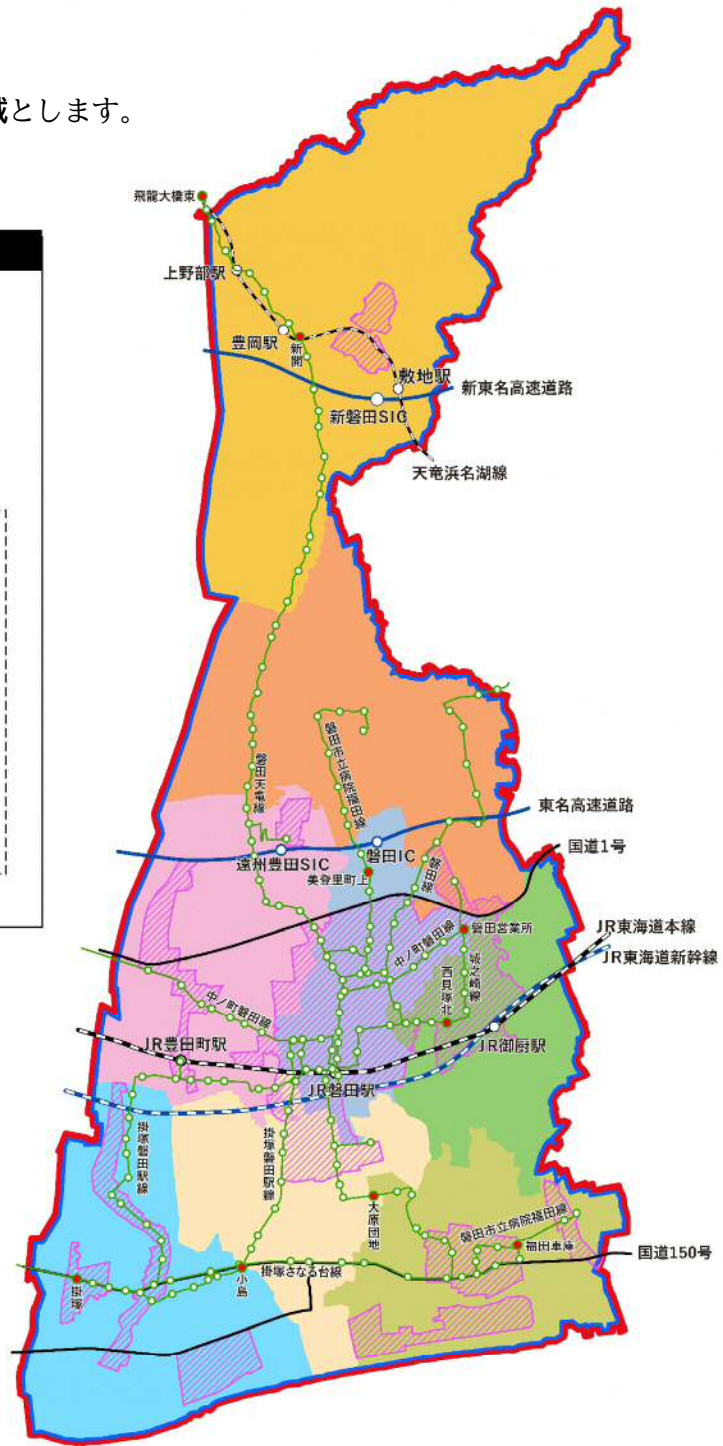
2 計画の位置づけ

本計画は、「本市の交通政策の基本計画」として位置づけ、「第2次磐田市総合計画」に即し、「磐田市都市計画マスタープラン」などの関連計画と整合や調和を保ち、「磐田市立地適正化計画」と連携を図ります。



3 計画の対象区域

本計画の対象区域は、**磐田市全域**とします。



4 計画の期間

本計画の期間は、「第2次磐田市総合計画」、「磐田市都市計画マスタープラン」及び「磐田市立地適正化計画」と整合を図るため、以下のとおりとします。

計画期間

令和5（2023）年度から令和9（2027）年度の5年間

第2章 現況と課題の整理

本計画の策定にあたり、調査した各項目から本市の公共交通の現状と課題を整理します。

1 現況調査

(1) 都市構造

区 分		本市の特性（◆は主な特性）
①	人口	◆人口減少・少子高齢化の進展が続く。 ・2045年の人口は2020年比の約86%となり、生産年齢人口は約80%に減少し、運転免許の高齢者講習の対象となる70歳以上の人口は約110%に増加する。
②	人口分布	◆人口密度や高齢化率が高い地区がバスルートから外れて点在する。 ・人口密度の高い地区は、概ねバスルートの沿線にあるものの、一部地域（池田地区・東部地区など）がバスルートから離れている。 ・高齢化率が高い地区がバスルートから離れて点在している。
③	都市計画	◆鉄道駅と各地域を結ぶ公共交通軸が示されている。 ・市民の日常生活に必要な移動手段となる鉄道駅から拠点を結ぶ基幹的なバス路線の実現を目指している。

(2) 公共交通

区 分		本市の特性（◆は主な特性）
①	鉄道	◆コロナ禍以前の利用者数は横ばいである。 ・コロナ禍にあって利用者は減少している。 ・磐田駅の利用者の一部が御厨駅に移行している。
②	路線バス	◆コロナ禍以前から利用者は減少傾向にある。 ・磐田駅を中心に放射状に運行している。 ・豊田町駅は1路線乗り入れており、御厨駅に乗り入れる路線はない。
③	タクシー	◆コロナ禍にあって利用者は減少傾向である。 ・コロナ禍以前と比較して利用者は50%以上減少している。
④	デマンド型乗合タクシー	◆利用者は増加傾向である。 ・市内を8つの地区に区分して運行している。 ・高齢者の運転免許証返納後の地区内の買い物・通院などの移動手段となっている。
⑤	公費負担	◆公共交通の公費負担は増加している。 ・デマンド型乗合タクシーは、利用増に伴い公費負担が増加している。 ・路線バスの欠損額に対する補助金は増加している。

(3) 交通手段

区 分		本市の特性（◆は主な特性）
①	交通分担率	<p>◆自家用車移動に依存しており 71%を占める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体は、徒歩 14%、自転車 9%、バス 0.8%、バイク 3%、自家用車 71%となっている。 ・駅端末交通は、徒歩 27%、自転車 22%、バス 17%、バイク 4%、自家用車 30%となっている。
②	運転免許	<p>◆運転免許保有者数は横ばい、高齢運転免許保有者数は増加している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転免許保有者約 12 万人のうち、高齢運転免許保有者は約 3 万 3 千人で 27%を占める。 ・令和 2 年中の 65 歳以上の自主返納者は 733 人で、運転免許保有者に対する割合は 2.2%となっている。
③	通勤・通学	<p>◆市内への通勤・通学が半数を超えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内への通勤 63.5%、通学 54.0%である。 <p>◆通勤・通学の交通手段は、自家用車が 74.4%と突出している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 6.3%と乗合バス 3.1%を合算しても 10%に満たない。
④	人口流動	<p>(鉄道駅)</p> <p>◆7時から8時、17時から18時頃に利用者が多い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍で利用者数は減少したが居住地に大きな変化はなく時間帯は午後の分散利用がみられる。 <p>◆利用者の居住地は、周辺地区及びバスルート沿いが多い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・磐田駅は南部地区・東部地区・福田地区、御厨駅は東部地区・福田地区、豊田町駅は竜洋地区の利用が多い。 <p>(市役所・支所)</p> <p>◆8時から17時までの利用者が多く、来訪者数の推移に大きな変化はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・磐田市役所とアミューズ豊田併設の豊田支所は市内全域から利用があり、その他の支所は周辺地域からの利用が多い。 <p>(ららぽーと磐田)</p> <p>◆午前中から15時までが利用者が多く、それ以降は減少する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の年代は10代から60代までまんべんなく、市内全域及び近隣市町など、利用者の居住地は広範囲に広がる。 <p>(磐田市立総合病院)</p> <p>◆午前中をピークに利用が多く、利用者の居住地は広域に広がっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の年代は20代からまんべんなく、特に福田地区の利用者が多い。

(4) 都市施設

区 分		本市の特性（◆は主な特性）
①	医療施設	<p>◆磐田市立総合病院は鉄道駅から離れて立地しているがバスルートがある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・概ねバスルート沿線に立地している。 ・一部地域（豊田地区など）がバスルートから離れている。
②	高齢者福祉施設	<p>◆概ねバスルート沿線に立地している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通所系施設はバスルートから離れているが送迎がある。
③	子育て施設	<p>◆市の中央部に多く立地しており、他地域では点在している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子育て施設は保護者の送迎となっている。
④	教育施設	<p>◆概ねバスルート沿線に立地している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高等学校・大学はバスルートがある。

⑤	事業所	◆概ねバスルート沿線に立地している。 ・豊岡地区等の北部や竜洋地区ではバスルートから離れた位置に立地がみられる。
⑥	商業施設	◆概ねバスルート沿線に立地している。 ・豊田地区や豊岡地区などではバスルートから離れた位置に立地がみられる。
⑦	金融施設	◆概ねバスルート沿線に立地している。 ・豊田地区や豊岡地区などではバスルートから離れた位置に立地がみられる。
⑧	観光・文化施設	◆各地に点在している。 ・鉄道駅やバスルートから離れている施設が多く、送迎バスを用意する施設もある。
⑨	行政施設	◆概ねバスルート沿線に立地している。 ・豊田支所はバスルートから離れている。 ・交流センターはバスルートから離れている施設が多い。

(5) 路線調査

区分	本市の特性（◆は主な特性）
① 路線バス	◆交通結節点となる駅やバス停のほか、大型商業施設、市立病院、高等学校は、最寄りのバス停の利用が多い。 ・各路線の利用の多い停留所は以下のとおりである。 (磐田市立病院福田線) 磐田駅、市立病院、磐田北小、美登里町上 (中ノ町磐田線) 磐田駅、見付、磐田営業所 (磐田天竜線) 磐田駅、ららぽーと磐田、図書館前 (掛塚さなる台線) 磐田駅、掛塚、竜洋変電所北 (城之崎線) 磐田駅、磐田農業高校東、城之崎 (磐田線) つつじ公園・北高入口、磐田駅 ・現金での利用は30%未満で、概ねIC(定期券含む)での利用となっている。
② デマンド型乗合タクシー	◆医療機関、商業施設(スーパー)、鉄道駅等の利用が多い。 ・各路線の利用の多い目的地は以下のとおりである。 (竜洋線) 磐田市立総合病院、杉山整形外科医院、磐田駅、遠鉄ストア竜洋店 (福田線) 磐田市立総合病院、マックスバリュ福田店、どい整形外科 (豊岡線) 磐田市立総合病院、ベイシア磐田豊岡店、いしざかクリニック (豊田線) 磐田市立総合病院、マックスバリュ豊田店、池田交流センター、豊田町駅 (磐田北部線) 磐田市立総合病院、遠鉄「磐田営業所」バス停、遠鉄ストア見付店 (磐田東部線) 磐田市立総合病院、遠鉄「西貝塚北」バス停、御厨駅、マックスバリュ磐田西貝塚店 (磐田南部線) 磐田市立総合病院、ピアゴ上岡田店、バロー磐田店、磐田駅 (磐田中央線) 磐田市立総合病院、アピタ磐田店、遠鉄ストア見付店 ・利用者の多い時間帯は午前中の自宅発である。 ・午前10時台の便は利用者が多く配車の供給限界に近づいている。 ・午後の時間帯の利用者は少ない。

2 ニーズ等調査

(1) 市民意識調査

	区 分	結果・意見など
①	令和2年度 磐田市市民意識調査	<p>◆総合計画の基本施策のうち「公共交通体系と道路網の整備」については以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年代別で40代以外において満足度が最も低くなっている。 ・満足度が低く重要度が高い「重要課題施策」となっている。
②	<p>令和3年度 磐田市の公共交通に関する調査 (市民アンケート)</p> <p>対象：2,000人 〔18歳以上の市民無作為抽出〕</p> <p>回答：718人 (回答率35.9%)</p>	<p>◆アンケートの主な設問と回答は以下のとおりである。</p> <p>(歩いて移動してもよい距離)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・500m未満(徒歩10分以内)が64.4%である。 <p>(自家用車等)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自分又は家族が運転して利用できる自家用車があるが87.3%である。 <p>(運転免許返納)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証を返納する予定があるが24.1%である。 <p>(運転免許返納後の交通手段)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通(37.2%)、徒歩(22.0%)、家族等の送迎(17.7%)が上位である。 <p>(通勤・通学の実態)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車(78.1%)により、土日祝日以外の平日(55.0%)に7時台まで(48.9%)に自宅を出て17時台から19時以降(54.6%)に帰宅する回答が多い。 <p>(通院の実態)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車(84.4%)により、月に1回程度(59.5%)、8時台から11時台まで(67.0%)に自宅を出て10時台から13時台(52.9%)に帰宅する回答が多い。 <p>(買い物の実態)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車(84.0%)により曜日に問わず週1回から3回(74.9%)、10時台から15時台までに買い物をする回答が多い。 <p>(公共交通を利用する理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他に移動手段がない(38.2%)、バス停が近い(34.5%)、目的にあった経路(32.7%)、利用したい時間に運行(21.8%)が上位である。 <p>(公共交通を利用しない理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要がない(31.3%)、バス停が遠い(20.5%)、利用したい時間に運行していない(19.1%)、目的にあった経路でない(17.4%)が上位である。 <p>(全体的な満足度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体的な満足度は、満足(4.9%)、やや満足(10.0%)、ふつう(52.4%)、やや不満(20.0%)、不満(21.7%)である。 <p>(満足度と重要度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・満足度は便数、ダイヤの順に低く、重要度はバス停の位置、ダイヤ、ルート順に高い。 <p>(存続の在り方)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来も運行を維持するためルートや運行内容の変更を行い、利用者増に力を入れるべきと思う回答が47.5%である。 <p>(利用料金の抵抗感)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス：500円、デマンドタクシー：1,000円となっている。

(2) 利用者調査

区分	結果・意見など
① 令和3年度 磐田市の公共交通に関する調査 (路線バス利用者) 対象：200人 [磐田駅バス停にて配布] 回答：72人 (回答率36.0%)	◆利用者アンケートの主な設問と回答は以下のとおりである。 (利用の目的) ・通勤(38.6%)、通学・習い事(25.7%)、買い物・飲食(21.4%)が上位である。 (利用者) ・10代(36.1%)、65歳以上(25.0%)が上位である。 (バス停からの移動手段) ・自宅からバス停まで、バス停から目的地までのいずれも徒歩が70%程度である。 (バス停との距離) ・自宅からバス停まで、バス停から目的地までのいずれも500m未満(徒歩10分以内)が70%以上である。 (利用頻度など) ・週5日以上の利用者が50%である。運賃の支払い方法はICカードが52.8%、定期券が19.4%を占める。 (公共交通を利用する理由) ・バス停が近い(55.6%)、他に手段がない(47.2%)、目的に合った経路(41.7%)が上位である。 (総合評価) ・全体的な評価は、かなり満足(9.9%)、概ね満足(22.5%)、普通(40.8%)、少し不満(15.5%)、かなり不満(11.3%)である。 (満足度と重要度) ・満足度は運行本数、ダイヤの順に低く、重要度は運行本数、ダイヤの順に高い。
② 令和3年度 磐田市の公共交通に関する調査 (デマンド型乗合タクシー利用登録者) 対象：200人 [利用登録者無作為抽出] 回答：144人 (回答率72.0%)	◆利用登録者アンケートの主な設問と回答は以下のとおりである。 (利用の目的) ・医療機関(42.1%)、商業施設(29.6%)、磐田駅周辺(10.8%)が上位である。 (利用者) ・75歳以上(77.8%)、65～74歳(13.9%)が上位である。 (家族構成) ・一人暮らし(36.9%)、子世代と同居(27.0%)、同世代の夫婦(22.7%)が上位である。 (運転免許) ・返納した(44.4%)、持っていない(31.9%)が上位である。 (利用状況) ・定期的な利用者は77.5%で、利用したことがないは12.7%、利用をやめたは2.8%である。 (利用したことがない・やめた理由) ・利用方法がわかりにくい(31.8%)、目的地が合わない(18.2%)、時間が合わない(13.6%)が上位である。 (全体的な満足度) ・全体的な満足度は、満足(26.2%)、やや満足(27.9%)、ふつう(30.3%)、やや不満(10.7%)、不満(4.9%)である。 (満足度と重要度) ・満足度は便数、運行時間、目的地の順に低く、重要度は目的地、便数、利用方法の順に高い。

(3) 高校生等調査

区分	結果・意見など
<p>① 高校生</p> <p>対象：1,311人 〔市内高校1年生〕</p> <p>回答：1,007人 (回答率76.8%)</p>	<p>◆高校へのヒアリング結果は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車通学が基本的に多く、公共交通を利用しての通学は少ない。 ・雨天時は保護者の自家用車による送迎が多くなる。 ・路線バスは便数が少なく、帰宅時間等に時間的制限を受けるため、移動手段は自転車を選択される。 <p>◆高校生アンケート結果は以下のとおりである。</p> <p>(市内高校への通学者)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内(60.5%)、袋井市(16.7%)、浜松市(8.0%)、掛川市(7.2%)が上位である。 <p>(通学方法)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・晴天時の通学方法は、自転車(60.5%)、鉄道(14.6%)、家族などの送迎(7.2%)、路線バス(5.5%)が上位である。 <p>(駅からの通学方法)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徒歩(45.6%)、自転車(36.7%)、路線バス(17.7%)が上位である。 <p>(利用する・利用しやすい環境)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・便数の増加(50.9%)、利用料金の値下げ(50.9%)、自宅とバス停までの距離の短縮(37.7%)が上位である。
<p>② 高齢者</p>	<p>◆地域包括支援センターへのヒアリング結果は以下のとおりである。</p> <p>(外出目的)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買い物(週1回)、通院(週複数回)が多い。 <p>(移動手段)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行きはデマンド型乗合タクシーを利用して、帰りは一般タクシーを利用することが多い。 <p>(課題・要望など)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・帰りの時間が不定となりデマンド型乗合タクシーは利用しにくい。 ・デマンド型乗合タクシーは区域外目的地追加の要望が多い。
<p>③ 障がい者</p>	<p>◆障がい者支援機関へのヒアリング結果は以下のとおりである。</p> <p>(外出目的)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般企業への通勤、特別支援学校への通学、施設への通所である。 <p>(移動手段)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学者は公共交通機関(路線バス・JR・デマンド型乗合タクシー等)を利用する。 ・施設通所は施設や家族の送迎である。 <p>(課題・要望など)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの退出などにより保護者による送迎が負担となっている。 ・コミュニケーションが苦手な障がい者にとって、デマンド型乗合タクシーは利用しにくい。
<p>④ 中学校</p>	<p>◆中学校へのヒアリング結果は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内高校は自転車通学圏内である。 ・公共交通の有無は、進学先選択の要素となる。 ・路線バスの利用促進には、パーク(サイクル)アンドライド、バス停の環境整備が重要である。

(4) 交通事業者ニーズ

区分	結果・意見など
① 路線バス	<p>◆路線バス事業者へのヒアリング結果は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤通学の利用は朝の集中と夕方の分散がみられる。 ・路線バス以外の公共交通との役割分担が必要と考える。 ・バスの運行環境のインフラ改善（バスカット整備、交差点改良など）が求められる。 ・パーク（サイクル）アンドライドに向けた取り組みが求められる。 ・運転手の確保が課題である。
② タクシー	<p>◆タクシー事業者へのヒアリング結果は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日中は主に高齢者の買い物・通院、会社員の出張利用が多い。 ・夕方から夜間は一般利用が多く、特に週末は酔客の利用が多い。 ・一般タクシーとデマンド型乗合タクシーを兼用することで、経営資源が活用できている。 ・タクシー利用の少ない時間帯での新規施策を検討したい。 ・運転手の高齢化及び確保が課題である。

3 上位関連計画（公共交通の位置づけ）

【第2次磐田市総合計画後期基本計画（目標：令和8（2026）年度）】

分野6 都市基盤・環境

基本施策2 公共交通体系と道路網の整備

2 公共交通の充実を図ります

【主な取組】

- ・地域公共交通計画の策定
- ・民間バス事業者や天竜浜名湖鉄道への支援
- ・駐車場などの適正な維持管理の推進
- ・ボランティア運送などの新たな公共交通体系の研究

※後期基本計画とSDGsとの関係性

SDGsの取り組みは、本市のまちづくりと密接に関連する部分が多く、総合計画の推進はSDGsの達成にもつながるものです。施策「公共交通体系と道路網の整備」は、SDGsの17の目標のうち3つの目標との関連が示されており、169のターゲットの中で、公共交通について掲げられています。



ターゲット 11-2

2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

【磐田市都市計画マスタープラン（目標：令和19（2037）年）】

第2章 全体構想

3-3 道路・交通体系の基本方針

(2)方針 ③公共交通機能の充実

- ・公共交通は、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」型の都市づくりを支える重要な路線として維持
- ・駅アクセス道路や駐輪場の整備による交通結節機能の充実
- ・デマンド型乗合タクシーの確保

【磐田市立地適正化計画（目標：令和19（2037）年）】

第4章 磐田市における立地適正化計画の基本的な考え方

① まちづくりの方針

方針3 公共交通の充実

高齢化社会における公共交通は、高齢者をはじめとした交通弱者の移動を支える重要な交通手段であり、高齢者の外出機会の創出にもつながっていることから、拠点を結ぶ既存のバス網の維持を図るとともに、デマンド型乗合タクシーの維持・充実を図るため、JR駅周辺やバス沿線の都市機能の向上による居住の誘導により、公共交通利用者の確保や利用しやすい環境を創出します。

【磐田市経済産業振興プラン（目標：令和8（2026）年度）】

将来像 魅力産業創造都市いわた

基本目標 今を革新し、新たな価値を生む

施策1 ものづくり産業のイノベーションを促進

- ・次世代モビリティサービスの展開を目指す

【第2次磐田市環境基本計画（目標：令和9（2027）年度）】

基本方針5 地球温暖化対策に取り組みます

目標5-1 省エネルギーの推進

④交通の省エネルギー対策

- ・公共交通機関の積極的な活用に関する呼びかけなどを実施する。
- ・公用車の購入・買い替え時には、低燃費・低排出ガス認定自動車など低公害車を購入する。
- ・デマンド型乗合タクシーの利用促進を図る。

【第3次磐田市地域福祉計画（目標：令和4（2022）年度）】

基本目標3 自立した生活が送れる支援体制づくり

3. 安心して住みやすい生活環境の整備

取り組み 移動手段の充実と確保

高齢者や障がい者が安心して外出できる環境整備を進めるため、デマンド型乗合タクシーの運行など日常生活に必要な移動手段の確保に努めます。また、タクシーの利用料金を助成し、医療機関への通院や買い物などの外出を支援します。

【主な事業】

- ☆デマンド型乗合タクシー
- ☆高齢者等タクシー利用料助成事業

4 公共交通の課題

近年、少子化や新型コロナウイルス感染症対策の影響により、公共交通利用者は減少傾向にあり、民間バス事業者はこれによる経営悪化の影響を受け、バス路線の退出が続いています。

また、高齢者の運転免許保有者数が増加する中で、運転免許証返納者も増加しています。

本市はこれまで民間バス路線を維持するとともに、運転免許返納後の高齢者等の通院や買物などの移動手段を確保するため、デマンド型乗合タクシーの運行事業を重点的に取り組んできましたが、利用者の増加に伴い、配車に供給限界がある中で、多様化する移動ニーズへの対応が難しい状況となっています。

また、御厨駅や市民文化会館の新設により公共施設の立地などにも変化があり、幹線バス路線等の交通網の見直しが必要となっています。

本市の公共交通を将来につなげ、持続可能な公共交通とするため、現況調査及びニーズ調査の結果から、本市の地域公共交通の課題を以下のように整理しました。

課題1	<p>◆拠点間ネットワークを担う公共交通の維持等が必要です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ J R 駅周辺と旧来からの地域住民の生活を支えてきた地域を結ぶ公共交通の維持・充実が求められています。 ・ J R 駅周辺と新たな都市施設や交通結節点を結ぶ公共交通網の見直しが求められています。
課題2	<p>◆各拠点と地域を結ぶ地域交通の維持等が必要です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者や交通弱者の移動手段を確保するデマンド型乗合タクシーの維持と利便性向上が求められています。 ・ 細分化する移動ニーズや増加する公費負担への対応として、ボランティア運送などの新たな移動手段への支援が求められています。
課題3	<p>◆公共交通の利便性向上と利用促進等が必要です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通結節機能の充実、インフラの改善、パーク（サイクル）アンドライドの整備など、公共交通の利用環境の向上やわかりやすい情報提供により、利用促進に向けた利便性の向上が求められています。 ・ 持続可能な公共交通の維持に向け、A I や自動運転技術の活用、MaaS 等の新モビリティサービスの導入などの調査・研究が求められています。

第3章 磐田市地域公共交通計画の基本的な方針と目標

1 計画の基本的な方針

本計画の基本的な方針を下記のとおり定めます。

【基本的な方針】

暮らしの安心と人が集まる磐田市の未来を創る公共交通

市内各地の拠点を結ぶバス路線を維持するとともに、各拠点とその地域を結ぶ地域交通を維持・充実します。また、公共交通の利用環境の向上と利用促進に取り組むことにより、市民の生活交通の確保と来訪者の交通利便を将来につなげる持続可能な磐田市の公共交通を創出します。

2 計画の目標

本計画の基本的な方針に基づき、計画の目標を下記のとおり定めます。

目標1	都市間や拠点間を結ぶ公共交通の確保・維持
	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R 東海道本線や天竜浜名湖線により本市と近隣市を結ぶ広域の移動手段を確保・維持します。 ・ 路線バスにより中心都市拠点や都市拠点と地域拠点や集落拠点を結ぶ移動手段を確保・維持します。 ・ 拠点と新たな都市施設等を結ぶ移動手段を検討します。

目標2	拠点とその周辺地域を結ぶ地域交通の確保・維持
	<ul style="list-style-type: none"> ・ デマンド型乗合タクシーにより拠点とその地域を結ぶ地域内の移動手段を確保・充実します。 ・ ボランティア運送などの新たな移動手段を支援します。 ・ 地域の輸送資源（スクールバス、施設送迎車両、企業バス等）活用の調査・研究を進めます。

目標3	公共交通の利便性向上と利用促進
	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス路線やデマンド型乗合タクシーの運行内容の見直しにより利便性の向上を図ります。 ・ バス停等の環境整備により公共交通の利用環境の向上を図ります。 ・ 公共交通に関する情報発信や各種利用者への助成等により利用促進を図ります。 ・ A I や自動運転技術の活用、MaaS 等の新モビリティサービスの調査・研究を進めます。

※拠点、中心都市拠点、都市拠点、地域拠点、集落拠点は、資料編 17 頁を参照して下さい。

3 事業の体系

本計画の目標を実現するために、実施する事業を下記のとおり整理します。

目 標	事 業
目標1 都市間や拠点間を結ぶ 公共交通の確保・維持	① 鉄道運行の維持・支援 ② バス路線の維持・支援 ③ バス路線退出の代替交通検討 ④ 新規路線の検討
目標2 拠点とその周辺地域を結ぶ 地域交通の確保・維持	① デマンド型乗合タクシーの維持 ② ボランティア運送の支援 ③ 地域輸送資源の活用調査
目標3 公共交通の 利便性向上と利用促進	① 運行内容の見直し ② バス停等の環境整備 ③ 利用方法等の情報発信 ④ 運賃の割引等 ⑤ 先端技術の活用

4 基本理念と役割

市民、市民活動団体、事業者、市その他の関係者が連携・協働して、本計画を推進するため、基本理念と役割を下記のとおり整理します。

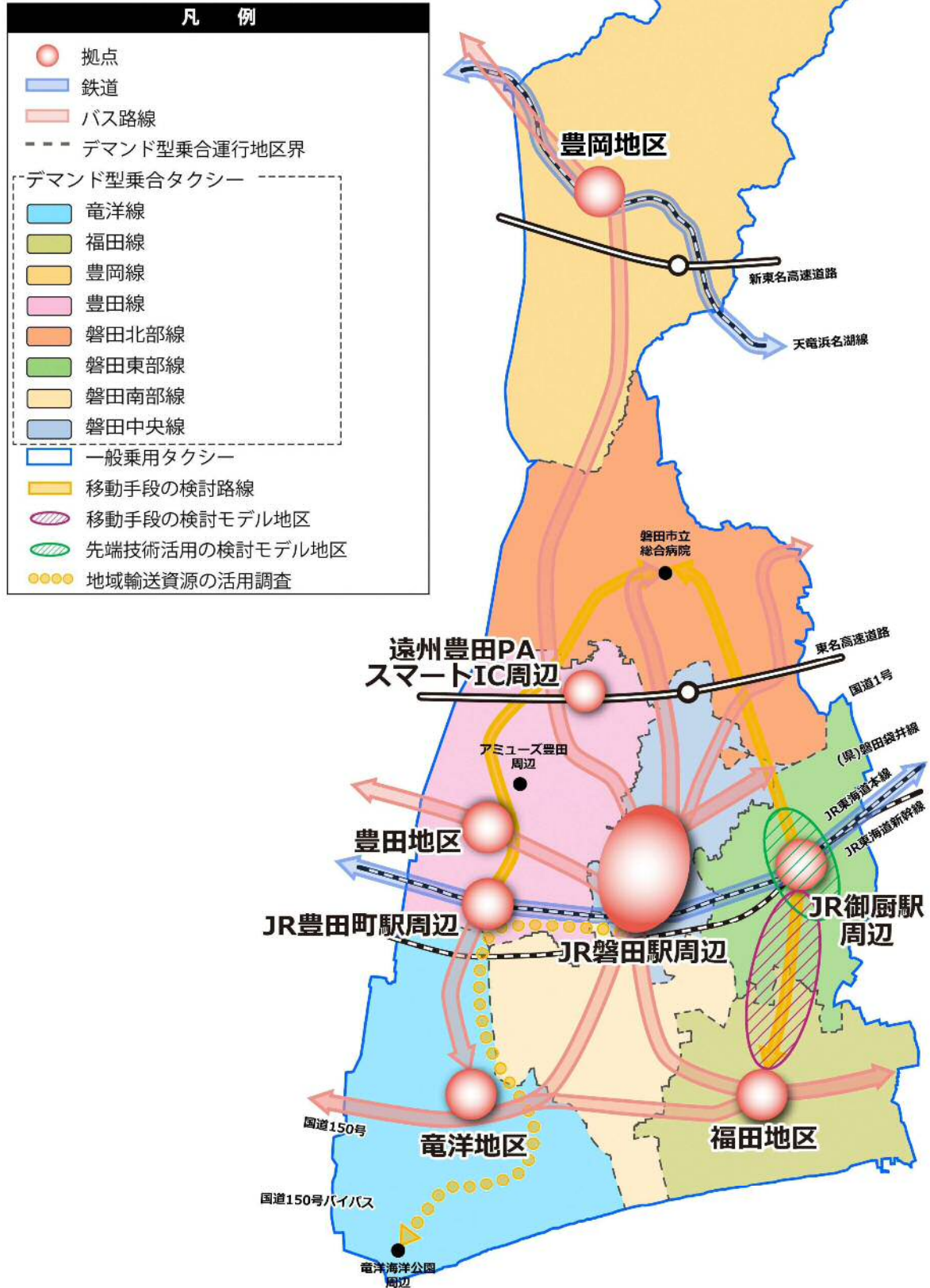
【基本理念】

- 1 公共交通は市民生活の基盤であり、地域の発展に欠くことのできないものであることを認識する。
- 2 少子高齢化の進展、人口減少その他の社会情勢の変化に対応しつつ、公共交通の維持・利便性の向上を図る。
- 3 環境への負荷低減を図りつつ、交通施策を推進する。
- 4 徒歩、自転車、タクシー、バス、鉄道その他の交通手段の特性に応じて役割を分担し効率的な連携により交通施策を推進する。

市民・市民活動団体の役割	事業者の役割	市の役割
1 公共交通の積極的な利用に努める。	1 公共交通の維持・利便性の向上に努める。	1 国・県と連携して公共交通施策を策定し事業を実施する。
2 地域の公共交通の利用促進や新たな交通手段の検討に努める。	2 市や国・県が実施する交通施策の協力を努める。	2 情報提供その他の活動を通じて公共交通の理解を深め協力を得よう努める。
3 沿線企業、商店、病院等とのパートナーシップを図る。	3 公共交通のクリーンエネルギー化に努める。	3 社会情勢の変化に対応し新たな交通手段の検討に努める。
4 公共交通の現状把握や理解に努める。	4 公共交通の現状や情報の周知に努める。	4 公共交通の現状を評価し改善に努める。

5 磐田市が目指す将来の公共交通体系

本市が目指す将来の公共交通体系のイメージを下図のとおり示します。



6 各公共交通の位置づけ

本市の公共交通体系における各公共交通の位置づけを下記のとおり整理します。

<p style="text-align: center;">鉄 道 (JR東海道本線) (天竜浜名湖線)</p>	<p>都市間の移動手段 主に市民の通勤通学等の日常生活に必要な移動手段として維持する。</p>
<p style="text-align: center;">バス路線 (磐田市立病院福田線、中ノ町磐田線、磐田天竜線、城之崎線、掛塚さなる台線、磐田線、掛塚磐田駅線)</p>	<p>拠点間の移動手段 主に市民の通勤通学等の日常生活に必要な移動手段として維持する。</p>
<p style="text-align: center;">デマンド型乗合タクシー (磐田北部線、磐田東部線、磐田南部線、福田線、竜洋線、豊岡線、豊田線、磐田中央線)</p>	<p>自宅と地域内の拠点等を結ぶ地域内の移動手段 バス路線を補完する拠点までの移動手段 主に高齢者の通院や買い物等の日常生活に必要な移動手段として確保する。</p>
<p style="text-align: center;">ボランティア運送など (ボランティア運送、スクールバス、施設送迎バス)</p>	<p>バス路線やデマンド型乗合タクシーを補完する地域特性に応じた移動手段 地域主体のボランティア運送・スクールバス・施設送迎バス等を活用した地域特性に応じた移動手段を支援・検討する。</p>
<p style="text-align: center;">一般乗用タクシー</p>	<p>市内全域への移動手段 上記の公共交通では対応できない目的地や時間帯での移動手段として確保する。</p>

上記の公共交通は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成 23 年国総計第 97 号）第 2 条第 1 項第 2 号に規定する「地域公共交通確保維持事業」に位置付け、この運行の確保・維持・改善を図ります。

また、上記のバス路線の継続が困難となった場合は、地域旅客運送サービス継続事業（活性化再生法第 2 条第 11 号）の実施により、この運行の確保・維持を図ります。

第4章 目標を達成するために行う事業及び実施主体

1 【目標1 都市間や拠点間を結ぶ公共交通の確保・維持】に関する事業

①鉄道運行の維持・支援 〈継続事業〉

市内外への通勤通学等に必要な移動手段を確保するため、本市と近隣市を結ぶJR東海道本線や天竜浜名湖線の運行を維持・支援します。

【実施事業】

- ・鉄道運行事業者との連携を図ります。
- ・天竜浜名湖線は、沿線市町と連携して、天竜浜名湖鉄道経営計画支援事業による鉄道運営を支援します。

【実施主体】 鉄道事業者、磐田市

【実施時期】 令和5（2023）年度～令和9（2027）年度

②バス路線の維持・支援 〈継続事業〉

市内の通勤通学等に必要な移動手段を確保するため、磐田駅周辺等と市内各地域を結ぶバス路線の運行を維持・支援します。

【実施事業】

- ・路線バス事業者との連携を図ります。
- ・運行に欠損が生じる路線バス事業者のバス路線は、国・県と連携して欠損額を補助し、バス路線の運営を支援してバス路線の維持を図ります。
- ・沿線市町と連携して運行する磐田線は、沿線市町と連携した欠損額の補助により、バス路線を維持します。
- ・市自主運行バス路線は、路線バス事業者に運行業務を委託して、バス路線を維持します。

【実施主体】 路線バス事業者、磐田市

【実施時期】 令和5（2023）年度～令和9（2027）年度

③バス路線退出の代替交通検討 〈継続事業〉

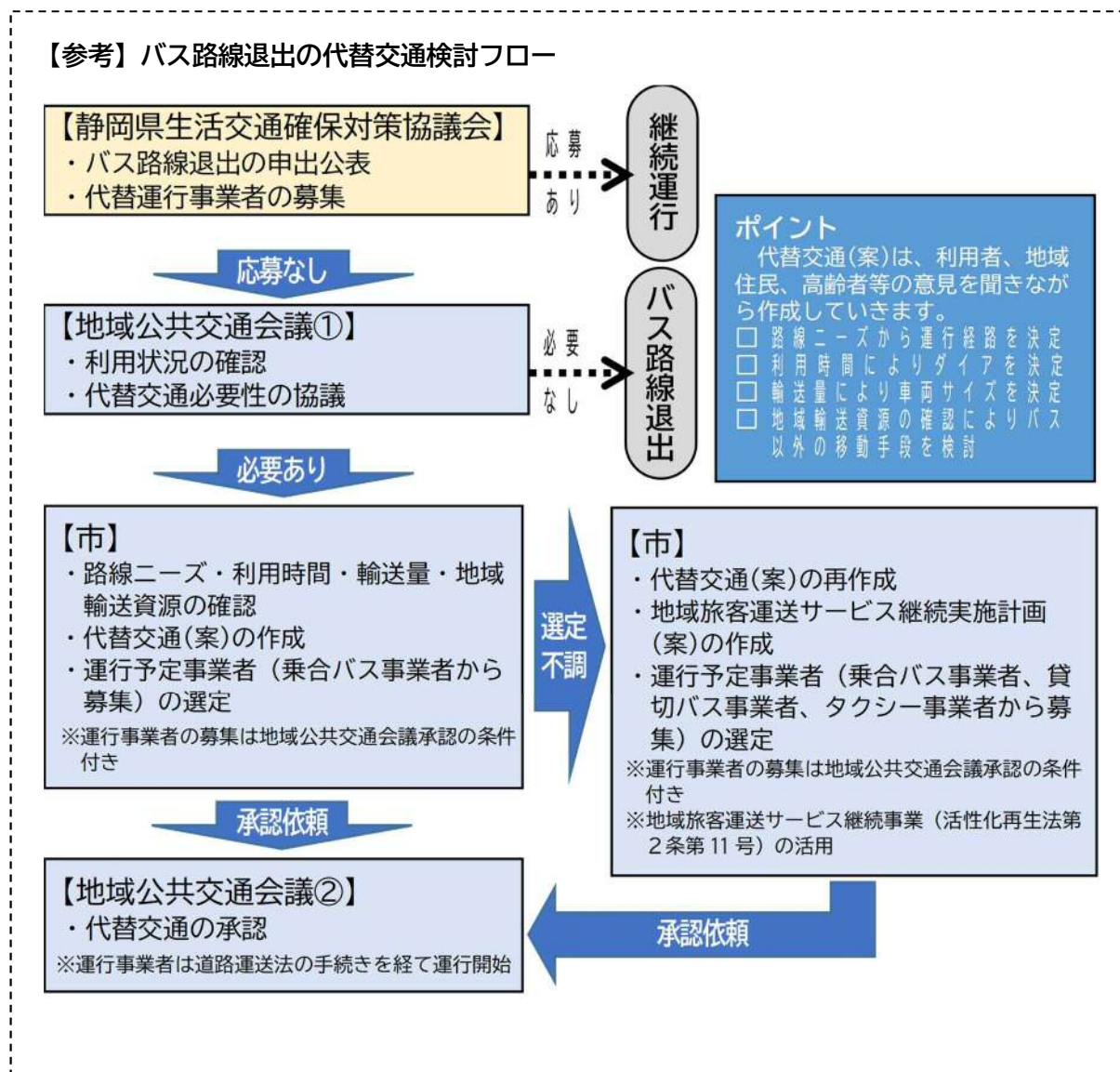
市民の生活に必要な移動手段を維持するため、バス路線の退出の申出があった際は、地域特性や利用状況等に応じて代替交通手段を検討します。

【実施事業】

- ・ 検討フローを参考に、代替交通手段を検討します。
- ・ 地域旅客運送サービス継続事業の実施によりバス路線の維持を図ります。

【実施主体】 磐田市地域公共交通会議、磐田市、交通事業者、地域住民

【実施時期】 令和5（2023）年度～令和9（2027）年度



④新規路線の検討 〈新規事業〉

新たな移動手段を確保するため、本計画に位置付ける検討路線は、地域特性や利用見込等に応じて新規路線を検討します。

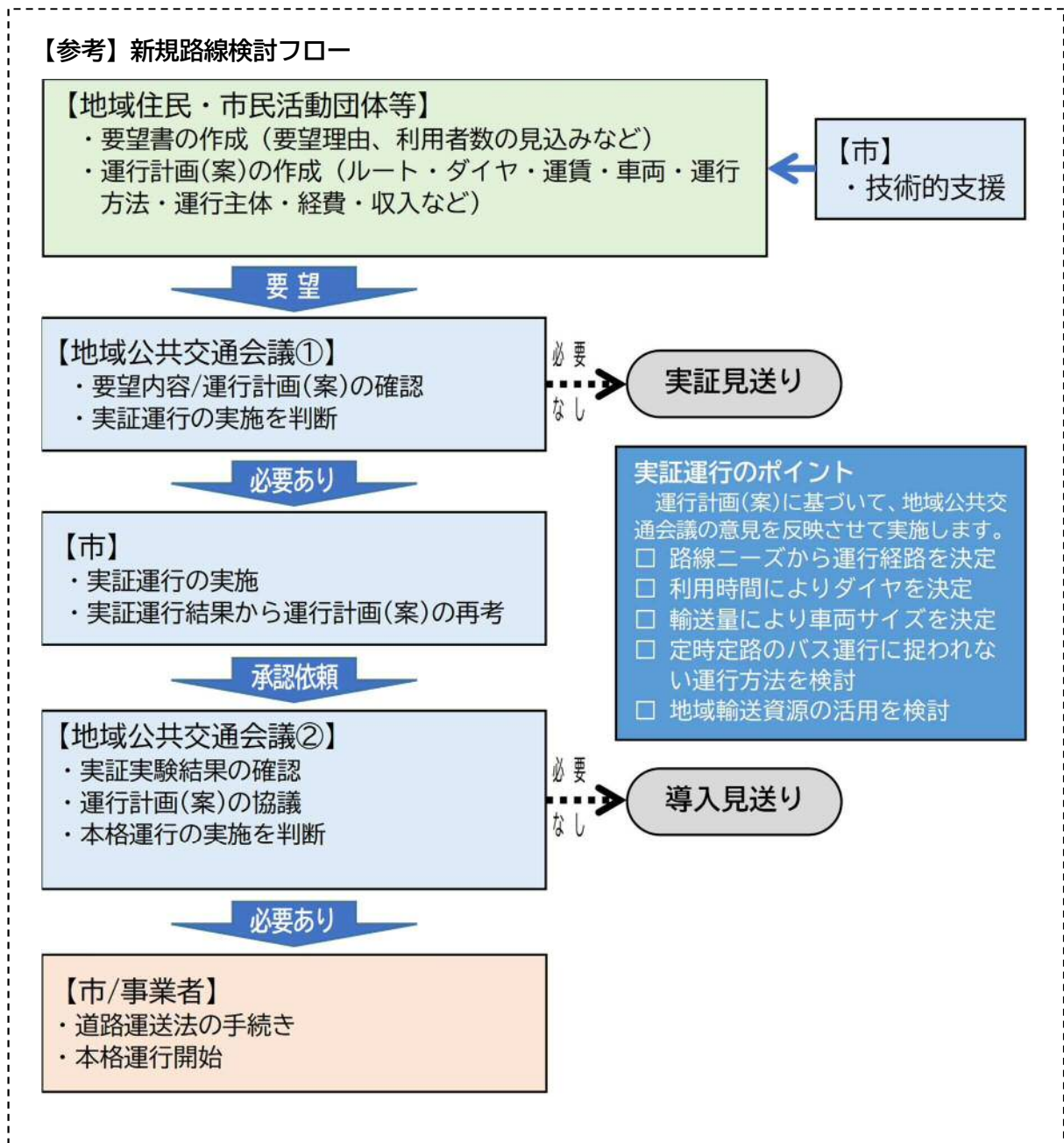
【実施事業】

- ・ 磐田市地域公共交通会議に検討部会を組織します。
- ・ 検討フローを参考に、新規路線の移動手段を検討します。

【実施主体】 地域住民、磐田市地域公共交通会議、磐田市、交通事業者

【実施時期】 令和6（2024）年度～令和9（2027）年度

【参考】新規路線検討フロー



2 【目標2 拠点とその周辺地域を結ぶ地域交通の確保・維持】に関する事業

①デマンド型乗合タクシーの維持 〈継続事業（一部新規事業）〉

高齢者等の日常生活の移動手段を確保するため、自宅と地域内の施設等を結ぶデマンド型乗合タクシーの運行を維持します。

【実施事業】

- ・タクシー事業者との連携を図ります。
- ・タクシー事業者に運行業務を委託して、デマンド型乗合タクシーの運行を維持します。
- ・運行に欠損が生じる路線は、国・県からの欠損補助を受けながら、デマンド型乗合タクシーの運行を維持します。
- ・磐田市地域公共交通会議に検討部会を組織し、利用者負担額と公費負担額の見直しを行い、デマンド型乗合タクシーの運行を維持します。（新規）
- ・午前に集中する利用の分散を図ることで、配車の供給限界への対応を検討します。（新規）

【実施主体】 磐田市、タクシー事業者、磐田市地域公共交通会議

【実施時期】 令和5（2023）年度～令和9（2027）年度



デマンド型乗合
タクシーの乗合所
（JR磐田駅）

【参考】デマンド型乗合タクシーの時間別稼働状況

	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台
車両数(台)	33	36	40	41	40	38	35	31	28
平均稼働数(台)	9	14	19	16	12	7	11	4	6
平均稼働率(%)	27.3	38.9	47.5	39.0	30.0	18.4	31.4	12.9	21.4
最大稼働数(台)	19	27	39	35	25	19	24	15	14
最大稼働率(%)	57.6	75.0	97.5	85.7	62.5	50.0	68.6	48.4	50.0

(令和4年4～8月の平日の状況)

② ボランティア運送の支援 〈新規事業〉

路線バスやデマンド型乗合タクシーでは対応しきれない地域の移動ニーズに対応するため、地域住民を主体とした新たな移動手段を支援します。

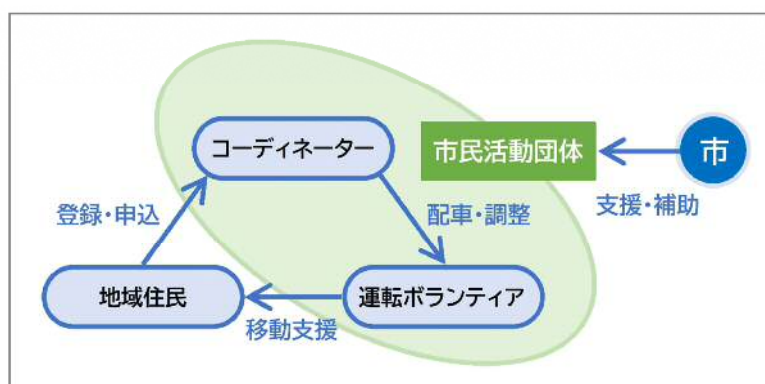
【実施事業】

- ・ 市民活動団体との連携を図ります。
- ・ 市民活動団体の新たな移動手段の運行方法の検討を支援します。
- ・ 市民活動団体の新たな移動手段運営の補助方法を検討します。

【実施主体】 市民活動団体、磐田市地域公共交通会議、磐田市、交通事業者

【実施時期】 令和5（2023）年度～令和9（2027）年度

【参考】 ボランティア運送のイメージ



③ 地域輸送資源の活用調査 〈新規事業〉

本市の公共交通を持続可能なものにするため、地域の輸送資源を調査し、活用の可能性と活用方法の研究を進めます。

【実施事業】

- ・ スクールバス、施設送迎バス、企業従業員送迎バスなどの実態を調査します。
- ・ 関係機関との連携を図ります。
- ・ 活用の可能性や活用方法の研究を進めます。

【実施主体】 磐田市、磐田市地域公共交通会議、学校、施設、企業

【実施時期】 令和7（2025）年度～令和9（2027）年度



スクールバス
(学府バス)



施設送迎バス
(しおさい竜洋)

3 【目標3 公共交通の利便性向上と利用促進】に関する事業

①運行内容の見直し 〈継続事業（一部新規事業）〉

公共交通の利便性の向上を図るため、バス路線やデマンド型乗合タクシーの運行内容の見直しを検討します。

【実施事業】

- ・路線バス事業者やタクシー事業者との連携を図ります。
- ・磐田市地域公共交通会議に検討部会を組織します。（新規）
- ・公共施設等の新設や廃止、市民ニーズの変化等を踏まえながら、ルート、ダイヤ、運賃、利用方法等の見直しを図ります。
- ・定期的な地域公共交通会議での協議を実施します。

【実施主体】 交通事業者、磐田市、磐田市地域公共交通会議

【実施時期】 令和5（2023）年度～令和9（2027）年度

②バス停等の環境整備 〈継続事業（一部新規事業）〉

公共交通の利用促進を図るため、バス待ちや乗り換え環境を改善するバス停等の整備を進めます。

【実施事業】

- ・交通事業者との連携を図ります。
- ・路線バス事業者のバス停の屋根、ベンチ、ロケーションシステム、パーク（サイクル）アンドライド等の施設整備費を補助します。
- ・市自主運行路線のバス停の屋根、ベンチ、ロケーションシステム、パーク（サイクル）アンドライド等のバス停の施設整備を検討します。（新規）

【実施主体】 磐田市、交通事業者

【実施時期】 令和5（2023）年度～令和9（2027）年度



バス停の屋根設置、サイクルアンドライドの実施例
（遠鉄バス・掛塚バス停）



パークアンドライド、サイクルアンドライドの実施例
（遠鉄バス・広瀬バス停）



ロケーションシステムの設置例（遠鉄バス・加茂川バス停）

③利用方法等の情報発信 〈継続事業（一部新規事業）〉

公共交通に関する理解を深めるため、ルート、ダイヤ、利用方法の情報発信と各種イベントの開催等の取り組みを進めます。

【実施事業】

- ・ ホームページやパンフレットにより公共交通に関する情報を発信します。
- ・ 市内の公共交通の路線情報を統合し、目的地や乗り継ぎ等が分かりやすい磐田市バス路線総合マップを作成します。(新規)
- ・ 小学校でのバス利用教室、高齢者サロンでのデマンド型乗合タクシー利用説明、各種イベントの開催等により、地域公共交通に対する理解を深めます。
- ・ 公共交通講演会やシンポジウムなどの開催により、市民の地域公共交通に対する理解を深めます。(新規)

【実施主体】 磐田市、交通事業者

【実施時期】 令和5（2023）年度～令和9（2027）年度

【参考事例】 小山町コミュニティバスマップ

- ・ コミュニティバス・デマンドバスの利用方法、ルート、時刻表などを1冊にまとめた「小山町コミュニティバスマップ」



資料：小山町

④運賃の割引等 〈継続事業〉

公共交通が必要な運転免許証返納者等の日常生活の安心と負担軽減を図るため、高齢者や障がい者等の運賃を補助します。

【実施事業】

- ・ 運転免許を返納した高齢者のタクシー運賃を割引します。
- ・ 要介護や要支援に該当する方や重度の障がいのある方にタクシー料金の助成券を交付します。
- ・ 運転免許を返納した高齢者や重度の障がいのある方のデマンド型乗合タクシーの運賃を割引します。

【実施主体】 磐田市、交通事業者

【実施時期】 令和5（2023）年度～令和9（2027）年度

【参考】 タクシー運賃割引

運転免許を返納された65歳以上の方は **タクシー運賃が1割引**

高齢者「運転免許証返納割引」実施
 静岡県タクシー協会加盟社及び個人タクシー協会事業者では、タクシーが「地域の皆様の重要な公共交通機関」の役割として、増加している高齢運転者による自動車事故の防止に向けて、「安全・安心」への社会貢献に寄与するため運転免許証を自ら返納された65歳以上の方に「運転免許証返納割引」を致します。

割引適用の確認
 タクシー利用時に公安委員会発行の「運転経歴証明書」をお見せ願います。

資料：磐田市パンフレット

【参考】 タクシー利用料金助成（高齢者等）

- ・ 年48枚を限度に、タクシー料金の助成券（1枚600円）を支給します。（1乗車につき2枚まで利用可能）

■対象者：要介護、要支援に該当する方または同程度の方（障がい者タクシー利用料金助成対象者を除く）

※所得制限あり

■利用者負担：タクシー料金のうち、助成券2枚利用の場合、1,200円を超える額

第 号			
【タクシー】高齢者等乗車券（磐田市）			
利用年月日	年 月 日		
利用者氏名	見本		
区 間	白	～	空
料 金	600円	運転者	番号
有効期限	令和4年3月31日		

乗車券（サンプル）

【参考】 磐田市デマンド型乗合タクシー運賃割引

下記の方は、運賃が半額になります。（割引の併用はできません。）

- 障害者割引
 対象：障害者手帳等の所持者（身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳）及びその介助者
- 運転免許証自主返納者割引
 対象：65歳以上で運転経歴証明書を提示された方

乗車の際に提示するもの

資料：磐田市デマンド（予約）型乗合タクシー パンフレット

⑤先端技術の活用 〈継続事業（一部新規事業）〉

本市の公共交通を持続可能なものにするため、企業と連携を図りながらAIや自動運転技術の調査・研究を進めます。

【実施事業】

- ・ AIや自動運転技術の活用の調査・研究を進める企業と連携します。
- ・ MaaS等の新モビリティサービス事業の研究を進めます。（新規）

【実施主体】 情報通信技術開発企業、自動運転技術開発企業、交通事業者、磐田市

【実施時期】 令和5（2023）年度～令和9（2027）年度

【参考事例】御厨駅北側地区での低速自動運転車両の実証実験

■概要：本市とヤマハ発動機株式会社は「低速自動運転車両の実証実験に関する協定」を締結している。

■実証実験の内容：

- ①自動運転システムの機能評価と課題把握
- ②低速自動運転車の社会実装に向けた走行環境の検討

■実験車両：



【参考】MaaSとは（MaaSのサービスイメージ）

・MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、目的地におけるサービスとも連携し、スマートフォンアプリ等を活用して、検索・予約・決済等を一括で行うサービスのことです。

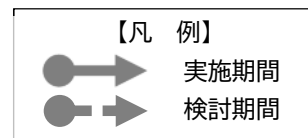


資料：国土交通省 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き【詳細編】（抜粋）

4 事業スケジュール

事業のスケジュールは下記のとおりです。

区分	事業名	事業主体	R5 2023 年度	R6 2024 年度	R7 2025 年度	R8 2026 年度	R9 2027 年度
【目標1】 公共交通の確保・維持 に関する事業	① 鉄道運行の維持・支援 〈継続事業〉	鉄道事業者/磐田市	●	→	→	→	→
	② バス路線の維持・支援 〈継続事業〉	路線バス事業者/ 磐田市	●	→	→	→	→
	③ バス路線退出の代替交通検討 〈継続事業〉	磐田市地域公共交通会議/ 磐田市/ 交通事業者/ 地域住民	●	→	→	→	→
	④ 新規路線の検討 〈新規事業〉	地域住民/磐田市 地域公共交通会議/ 磐田市/ 交通事業者		●	- - -	- - -	- - -
【目標2】 地域交通の確保・維持 に関する事業	① デマンド型乗合タクシーの維持 〈継続事業（一部新規事業）〉	磐田市/タクシー 事業者/磐田市地 域公共交通会議	●	→	→	→	→
	② ボランティア運送の支援 〈新規事業〉	市民活動団体/ 磐田市地域公共交通 会議/ 磐田市/ 交通事業者		●	→	→	→
	③ 地域輸送資源の活用調査 〈新規事業〉	磐田市/磐田市地 域公共交通会議/ 学校/施設/企業			●	- - -	- - -
【目標3】 公共交通の利便性向上 に関する事業	① 運行内容の見直し 〈継続事業（一部新規事業）〉	交通事業者/磐田市/ 磐田市地域公共交通 会議	●	→	→	→	→
	② バス停等の環境整備 〈継続事業（一部新規事業）〉	磐田市/交通事業者	●	→	→	→	→
	③ 利用方法等の情報発信 〈継続事業（一部新規事業）〉	磐田市/交通事業者	●	→	→	→	→
	④ 運賃の割引等 〈継続事業〉	磐田市/交通事業者	●	→	→	→	→
	⑤ 先端技術の活用 〈継続事業（一部新規事業）〉	情報通信技術開発 企業/自動運転 技術開発企業/ 交通事業者/ 磐田市	●	- - -	- - -	- - -	- - -



第5章 計画の達成状況と評価

1 評価指標と数値目標の設定

本計画で定めた3つの目標の達成状況を評価するため、目標に対応した評価指標と数値目標を設定します。

【基本方針】暮らしの安心と人が集まる磐田市の未来を創る公共交通	目 標	評価指標/数値目標				
	【目標1】 都市間や拠点間を結ぶ公共交通の確保・維持	【評価指標1-1】 バス路線の利用者数 バス路線の運行維持と改善により、利用者の増加を目指します。 <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>現在値：R3(2021)年度</td> <td>目標値：R9(2027)年度</td> </tr> <tr> <td>2,709人/日</td> <td>2,880人/日</td> </tr> </table>	現在値：R3(2021)年度	目標値：R9(2027)年度	2,709人/日	2,880人/日
	現在値：R3(2021)年度	目標値：R9(2027)年度				
2,709人/日	2,880人/日					
	【評価指標1-2】 バス路線の収支率 利用促進や経費削減等により、収支率の改善を目指します。 <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>現在値：R3(2021)年度</td> <td>目標値：R9(2027)年度</td> </tr> <tr> <td>46.8%</td> <td>50.0%</td> </tr> </table>	現在値：R3(2021)年度	目標値：R9(2027)年度	46.8%	50.0%	
現在値：R3(2021)年度	目標値：R9(2027)年度					
46.8%	50.0%					
【目標2】 拠点とその周辺地域を結ぶ地域交通の確保・維持	【評価指標2-1】 デマンド型乗合タクシーの利用者数 デマンド型乗合タクシーの運行維持と改善により、利用者数の増加を目指します。 <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>現在値：R3(2021)年度</td> <td>目標値：R9(2027)年度</td> </tr> <tr> <td>126人/日</td> <td>147人/日</td> </tr> </table>	現在値：R3(2021)年度	目標値：R9(2027)年度	126人/日	147人/日	
現在値：R3(2021)年度	目標値：R9(2027)年度					
126人/日	147人/日					
	【評価指標2-2】 デマンド型乗合タクシーの収支率 乗合率の向上や運行内容の変更等により、収支率の改善を目指します。 <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>現在値：R3(2021)年度</td> <td>目標値：R9(2027)年度</td> </tr> <tr> <td>20.1%</td> <td>22.8%</td> </tr> </table>	現在値：R3(2021)年度	目標値：R9(2027)年度	20.1%	22.8%	
現在値：R3(2021)年度	目標値：R9(2027)年度					
20.1%	22.8%					
【目標3】 公共交通の利便性向上と利用促進	【評価指標3】 市民の満足度 利便性向上や利用促進により、市民の公共交通に対する満足度を高めることを目指します。 <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>現在値：R3(2021)年度</td> <td>目標値：R9(2027)年度</td> </tr> <tr> <td>14.9%</td> <td>19.9%</td> </tr> </table>	現在値：R3(2021)年度	目標値：R9(2027)年度	14.9%	19.9%	
現在値：R3(2021)年度	目標値：R9(2027)年度					
14.9%	19.9%					

2 数値目標設定の考え方

【評価指標1-1】バス路線の利用者数

数値目標は、バス路線の7路線（磐田市立病院福田線、中ノ町磐田線、磐田天竜線、掛塚さなる台線、城之崎線、磐田線、掛塚磐田駅線）における利用者数から設定しました。

現在値は、令和3（2021）年度実績の各路線の1日当たりの平均利用者数2,709人（7路線合計）としました。

目標値は、令和元（2019）年度実績3,837（人/日）の約75%の2,880（人/日）とし、コロナ禍前水準の約75%までの回復を目指すものとしました。

現在値：R3（2021）年度	目標値：R9（2027）年度
2,709人/日	2,880人/日

【評価指標1-2】バス路線の収支率

数値目標は、バス路線の7路線（磐田市立病院福田線、中ノ町磐田線、磐田天竜線、掛塚さなる台線、城之崎線、磐田線、掛塚磐田駅線）における収支率から設定しました。

現在値は、令和3（2021）年度の経常収入合計を経常費用合計で除した収支率46.8%としました。

目標値は、利用者数の増加及び運行経費削減の取り組みにより、収支率50%を目指すものとしました。ただし、路線によって運行状況が異なるため、路線ごとの現在値を参考とします。

現在値：R3（2021）年度	目標値：R9（2027）年度
46.8%	50.0%

【参考：路線ごとの現在値】

路線名	現在値：（R3（2021）年度）				
	利用者数 （人/年）	利用者数 （人/日）	経常費用 （円/年）	経常収入 （円/年）	収支率 （%）
1 磐田病院福田線	192,047	526	85,197,403	37,080,454	43.5
2 中ノ町磐田線	327,357	896	91,951,545	56,181,444	61.1
3 磐田天竜線	304,291	833	169,102,367	76,283,723	45.1
4 掛塚さなる台線	59,756	163	24,425,535	11,844,952	48.5
5 城之崎線	27,924	76	10,109,472	3,145,526	31.1
6 磐田線	31,082	128	16,085,448	7,850,254	48.8
7 掛塚磐田駅線	25,750	87	27,403,640	6,044,476	22.1
合計	968,207	2,709	424,275,410	198,430,829	46.8

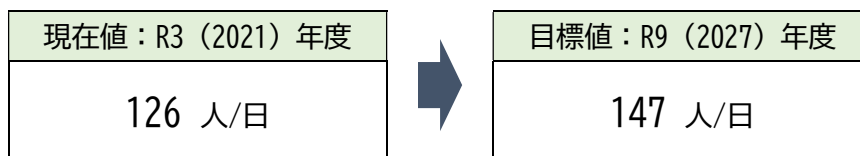
※掛塚磐田駅線はR4（2022）年度の見込み値

【評価指標2-1】 デマンド型乗合タクシーの利用者数

数値目標は、デマンド型乗合タクシー8路線の利用者数から設定しました。

現在値は、令和3（2021）年度実績の各路線の1日当たりの平均利用者数126人（8路線合計）としました。

目標値は、計画期間の5年間で継続して前年比1.03を目指し、147（人/日）としました。

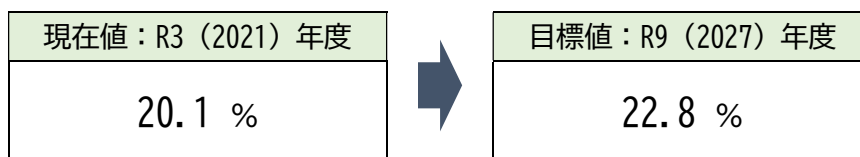


【評価指標2-2】 デマンド型乗合タクシーの収支率

数値目標は、デマンド型乗合タクシー8路線の収支率から設定しました。

現在値は、令和3（2021）年度の経常収入合計を経常費用合計で除した収支率20.1%としました。

目標値は、乗合率の向上や運賃の見直しなどにより、収支率22.8%目指すものとしました。ただし、路線によって運行状況が異なるため、路線ごとの現在値を参考とします。

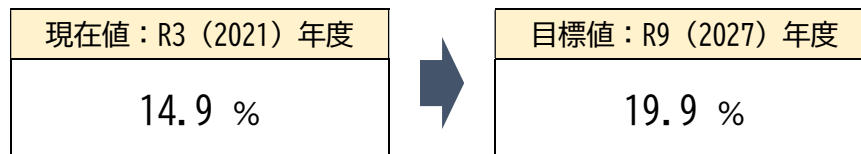


【参考：路線ごとの現在地と目標値】

路線名	現在値：（R3（2021）年度）				
	利用者数 （人/年）	利用者数 （人/日）	経常費用 （円/年）	経常収入 （円/年）	収支率 （%）
1 磐田北部線	1,012	4	2,716,540	450,100	16.6
2 磐田東部線	5,863	20	10,872,560	2,004,900	18.4
3 磐田南部線	3,853	13	8,200,530	1,619,800	19.8
4 磐田中央線	10,152	35	15,467,220	3,288,600	21.3
5 豊岡線	1,724	6	3,784,250	616,500	16.3
6 福田線	2,597	9	5,925,050	1,147,300	19.4
7 豊田線	7,014	24	11,171,290	2,521,200	22.6
8 竜洋線	4,321	15	9,349,080	1,902,700	20.4
合計	36,536	126	67,486,520	13,551,100	20.1

【評価指標3】市民の満足度

数値目標は、計画の策定にあたって実施した市民アンケートにおいて、公共交通の全体的な満足度について、「満足」「やや満足」の占める割合 14.9%に対して、各種利便性向上や利用促進策を進めることにより、年1%の満足度向上を目指し、計画期間5年間の5%を加えた 19.9%を目標値として設定しました。



3 評価の方法

本計画の評価は、PDCAサイクルの考え方にに基づき、モニタリングシートを用いて、磐田市地域公共交通会議にて実施します。

■ PDCAサイクルの考え方



Plan :

磐田市地域公共交通計画を5年ごとに策定します。

Do :

計画期間を通じて目標達成に向けた事業を実施します。

Check :

磐田市地域公共交通会議において、事業実施状況と路線運行状況をモニタリングシートにより評価します。

Action :

評価結果に基づいて、実施事業の検討、路線運行内容の見直しを進めます。

<評価スケジュール>

		計画期間					
		R4 (2022) 年度	R5 (2023) 年度	R6 (2024) 年度	R7 (2025) 年度	R8 (2026) 年度	R9 (2027) 年度
Plan 施策の計画	計画の策定	→				アンケート調査	次期計画の策定
	R5事業の検討		→	→	→	→	→
Do 施策の実施			→	→	→	→	→
Check 施策の評価			○ R4年度の確認 ・事業実施状況 ・路線運行状況	○ R5年度の確認 ・事業実施状況 ・路線運行状況	○ R6年度の確認 ・事業実施状況 ・路線運行状況	○ R7年度の確認 ・事業実施状況 ・路線運行状況	○ R8年度の確認 ・事業実施状況 ・路線運行状況 ○ アンケート結果の確認
	Action 施策の改善		→ 事業改善 見直し	→ 事業改善 見直し	→ 事業改善 見直し	→ 事業改善 見直し	→ 事業改善 見直し

■モニタリングシート

令和 年度 磐田市地域公共交通計画モニタリングシート1【事業実施状況】

事業名	実施状況	令和4年度の実施状況の内容	今後の事業実施の方針
基本方針 暮らしの安心と人が集まる磐田市の未来を創る公共交通			
目標1 都市間や拠点間を結ぶ公共交通軸の確保・維持			
①	鉄道運行の維持・支援		
②	バス路線の維持・支援		
③	バス路線退出の代替交通検討		
④	新規路線の検討		
目標2 拠点とその周辺地域を結ぶ地域交通の確保・維持			
①	デマンド型乗合タクシーの維持		
②	ボランティア運送の支援		
③	地域輸送資源の活用調査		
目標3 公共交通の利便性向上と利用促進			
①	運行内容の見直し		
②	バス停等の環境整備		
③	利用方法等の情報発信		
④	運賃の割引等		
⑤	先端技術の活用		

記載要領

- 1 実施状況は、事業を実施したは◎、実施予定は○、未実施は△を記入する。
- 2 実施状況の内容は、実施した事業の内容、実施予定の内容、未実施の理由等を記入する。
- 3 事業実施の方針は、実施状況を踏まえた今後の事業実施の方針を記入する。

令和 年度 磐田市地域公共交通計画モニタリングシート2【路線運行状況】

路線名	利用者数 (人/年)	利用者数 (人/日)	経常費用 (円/年)	経常収入 (円/年)	収支率 (%)	経常欠損額 (円/年)	公費負担額 (円/年) [国・県] [市]	今後の 路線方針
バス路線① 令和4年度								
1	磐田病院福田線							
2	中ノ町磐田線							
3	磐田天竜線							
4	掛塚さなる台線							
5	城之崎線							
6	磐田線							
7	掛塚磐田駅線							
合 計								
デマンド型乗合タクシー 令和4年度								
1	磐田北部線							
2	磐田東部線							
3	磐田南部線							
4	磐田中央線							
5	豊岡線							
6	福田線							
7	豊田線							
8	竜洋線							
合 計								

記載要領

- 1 利用者数は、年間利用者数と年間利用者数を年間運行日数で除した値を記入する。
- 2 経常費用は、年間の運行にかかる経費の合計を記入する。
- 3 経常収入は、年間の運行にかかる収入の合計を記入する。
- 4 収支率は、経常収入を経常費用で除した率を記入する。
- 5 経常欠損額は、経常費用から経常収入を引いた値を記入する。
- 6 公費負担額は、当該路線の国・県・市の補助額等の合計を記入する。
- 7 今後の路線方針は、運行見直し内容等を記入する。

磐田市地域公共交通計画 意見シート

No.	意見等	頁	対応等
1	連携する計画に環境基本計画や高齢者福祉計画なども記載し、調整を図っていることを示した方が良いのでは。	1	「2 計画の位置づけ」に記載しました。 ご意見のとおり、連携する計画との整合を図ります。
2	人口減少、少子高齢化が進む中、人口分布を都市計画でコントロールする必要がある。(=コンパクトシティ化)	1	「2 計画の位置づけ」に記載しました。 ご意見のとおり、コンパクトシティを目指す磐田市立地適正化計画や磐田市都市計画マスタープランとの整合を図ります。
3	対象区域「磐田市全域」が良いのでは。立地適正化計画は市街化区域内が対象となる。	2	「3 計画の対象区域」を修正しました。 ご意見のとおり、対象区域を磐田市全域として計画策定を進めます。
4	ご承知の通り利用者に乗車いただくバス・タクシーの乗務員は不足している状況にある中、地域だけの問題ではなく国も含めて、乗務員確保の施策もしっかりと対策していただく必要があると感じます。企業努力だけでは、路線維持や採用強化も難しい現状であることはお伝えさせていただきます。	9	「(4) 交通事業者ニーズ」をご確認ください。 ご意見と同様に、路線バス事業者とタクシー事業者からのヒアリング結果を課題として整理しました。
5	公共交通従事者の立場からすると地域の皆様のお役に立ちたい思いがあっても、現実厳しい状況にあります。	11	「4 公共交通の課題」をご確認ください。 少子高齢化や新型コロナ対策に伴う公共交通利用者の減少、民間交通事業者の経営悪化を課題として整理しました。
6	「基本的な方針」が難しく、当方では理解ができないため、平易でわかりやすい記載に変更いただけますか。	12	「基本的な方針」の説明部分を修正しました。 磐田市総合計画のまちづくりの基本理念「安心できるまち」「人が集まる磐田市」などから設定しています。
7	EV、ゼロカーボンの導入を検討するに当たっては、沿線に燃料供給施設の整備が必要であり、且つ、安定供給が大前提となる。	13	「基本理念の3」をご確認ください。 環境負荷低減を図りつつ交通施策を推進していきたいと考えています。
8	■デマンドタクシーについて CO2削減の観点からも公共交通利用促進策を考慮し、民間事業者の経営援助と路線撤退を防ぎたいと思います。	13	「4 基本理念と役割」をご確認ください。 市民の公共交通の積極的な利用や、行政の経営援助により路線を維持していきたいと考えます。
9	■公共施設等について（特に市立病院、市民会館等） 歩いて行かれる人が多ければ、行政や個人の総体コストも低下されるものと思います。	13	「4 基本理念と役割」をご確認ください。 基本理念4で、徒歩、自転車についても交通手段の1つとして、交通手段の分担を考えています。
10	免許返納を含め、地球温暖化防止の為にSDGsの推進が必須であり、その為にも「公共交通」の利用を促進するような呼びかけ的な表現が欲しいです。	13	「4 基本理念と役割」をご確認ください。 基本理念3で環境への負荷低減、市民の役割で積極的な公共交通の利用、事業者の役割でクリーンエネルギー化を記載しました。
11	現時点では、利便性に勝る自家用車の方が利用は多く、ディーゼル機関のバスはカーボンニュートラルの実現の観点からは相反するものですが、今後EV化や水素化など技術革新が進捗すれば解決できる問題と考えます。	13	「基本理念の3」をご確認ください。 環境負荷低減を図りつつ交通施策を推進していきたいと考えています。

磐田市地域公共交通計画 意見シート

No.	意見等	頁	対応等
12	カーボンニュートラルと次世代モビリティサービスの取組みを関連付けて、具体例や具体的な数値を計画に記載すべきと考える。	13	「基本理念の3」をご確認ください。 基本理念の環境負荷低減を念頭に、P24⑤「先端技術の活用」の事業を推進します。
13	コンパクトシティを目指す上では、総花的にすべてのエリアに利便性を求めることは諦めるべき (利便性=コスト 公通資源にも税金の使途にも限りがある。)	14	「5 磐田市が目指す将来の公共交通体系」をご確認ください。 コンパクトシティの考え方にに基づき各拠点間のネットワークはバス路線、その他エリアはデマンド型乗合タクシーの区域運行で公共交通体系を構築したいと考えます。
14	交通体系図について、豊田支所の機能移転に伴い、豊田地区の拠点もアミューズ・かたりあ周辺に変更すべきでは。	14	図中に「アミューズ豊田周辺」を記載しました。 磐田市都市計画マスタープランで示されている拠点を図示しています。
15	交通体系図について、ピンク線の公共交通軸（基幹的なバス路線）の表示の中で、(1)JR磐田駅周辺から県道磐田袋井線を経由して袋井市内まで伸びている矢印、(2)JR磐田駅周辺から福田地区を経由して袋井市内まで伸びている矢印、この2路線は、遠州鉄道路線バスが袋井市内から撤退して、磐田市内で終了していますので、矢印の位置を磐田市内に留めておいた方が良いと思いました。	14	「5 磐田市が目指す将来の公共交通体系」の図を修正しました。 ご意見のとおり修正しました。
16	磐田市経済産業振興プランにおいて、次世代モビリティサービスの展開を目指すとしている。市内で実装に向けた実証等を行うには、地域の理解や庁内の意識共有が必要であるため、計画上次世代交通の実証等を目指すエリアを設定し、企業の取組みを促してはどうか。	14	「5 磐田市が目指す将来の公共交通体系」をご確認ください。 ご意見のとおり、先端技術活用の検討モデル地区を設定します。
17	複数の人口集中エリアを基幹（バス）で結び、幹線の枝となるフィーダーをデマンド型乗合タクシーが担って網羅性を高める方向には賛成（合理的）	14	「5 磐田市が目指す将来の公共交通体系」をご確認ください。 コンパクトシティの考え方にに基づき各拠点間のネットワークはバス路線、その他エリアはデマンド型乗合タクシーの区域運行で公共交通体系を構築したいと考えます。
18	いかなる計画を策定することになっても、重視すべき基本は、以下の点であると思う。 ①コンパクトシティ・プラス・ネットワーク型のまちづくりの視点 ②交通弱者対策のみならず、人口減少や人口流出を抑止する視点 ③現在のバスやタクシー等の民間事業者を圧迫しない視点	14	P14「5 磐田市が目指す将来の公共交通体系」をご確認ください。 磐田市都市計画マスタープランのコンパクトシティ・プラス・ネットワーク型のまちづくりの視点と整合を図ります。 P15「6 各公共交通の位置づけ」をご確認ください。 各公共交通の役割を示し相互の運行事業の競合を避けます。
19	次世代モビリティサービスやMaasは、最終的手段とすべきもので、そこに至るまでの暫定的対応としてボランティア輸送や自主運行型循環バスが比較的早期に対応できる現実的な手法ではないか。	14	「5 磐田市が目指す将来の公共交通体系」をご確認ください。 ボランティア輸送はモデル地区で既に検討を開始しています。次世代モビリティサービスはモデル地区での研究を進めていきたいと考えます。
20	■公共施設等について（特に市立病院、市民会館等） 50年100年先を見据えるに、今後も増加し続ける交通弱者である高齢者等の移動につき人口集中地域に一番需要が多い筈です。	14	「5 磐田市が目指す将来の公共交通体系」をご確認ください。 現況調査の結果から、人口集中地域や高齢化率の高い地域を考慮して、移動手段の検討路線等を整理しました。

磐田市地域公共交通計画 意見シート

No.	意見等	頁	対応等
21	<p>高齢者にとって、公共交通は、とても大切な足だと思っています。 今後（今も）高齢者の車の運転について、免許証の返納を呼びかけていくためにも代替となる交通機関は重要です。 デマンドタクシーの利便性を良くしていただくことも大切ですが、市内循環型バスだったり、バスの路線を多くしていただくのも一つの案かなと思います。 ドアからドアではなく、停留所まで歩いていく。歩ける体力、筋力をつけることも、介護予防の基本になると思います。 バスの運行としている企業の方は少し後ろ向きかもわかりませんが、路線の延長も考えていただければ…。 （便数を増やすこと。）</p>	14	<p>「5 磐田市が目指す将来の公共交通体系」をご確認ください。 既存バス路線の維持、移動手段の検討路線、デマンド型乗合タクシーなどにより、公共交通施策を推進していきます。</p>
22	<p>■公共施設等について（特に市立病院、市民会館等） 住民にとって、有った方が良い施設と異なり無いと困る施設は、設置について当然住民の足を考慮すべきです。</p>	14	<p>「5 磐田市が目指す将来の公共交通体系」をご確認ください。 現況調査の結果から、公共施設のバス路線に対する配置を考慮して、移動手段の検討路線等を整理しました。</p>
23	<p>■公共施設等について（特に市立病院、市民会館等） 現状の公共交通網等の活用充実と共に、人口動態に合わせ変化させ、環境や地域性も大事な要件であるも人の生命（病院等）が一番大事だと思います。</p>	14	<p>「5 磐田市が目指す将来の公共交通体系」をご確認ください。 現況調査の結果から、人口動態や病院を含む施設配置を考慮して、移動手段の検討路線等を整理しました。</p>
24	<p>新規基幹バス路線の検討に合わせ、市内全路線を運航継続か困難な路線として、記載のフローに基づく協議をお願いしたい。新規基幹バス路線の検討の前に既存バス路線をどのように守っていくかを考える必要がある。</p>	15	<p>「6 各公共交通の位置づけ」をご確認ください。 既存バス路線は、すべて地域公共交通確保維持事業に位置づけ国や県の補助を受けながら維持していきます。また、P16「バス路線の維持・支援」の中で市の補助事業を示します。なお、路線状況は、P32のモニタリングシートにより確認していきます。</p>
25	<p>将来、高齢者の免許返納などを考慮し、適正なルートづくりなど、路線バスを継続できる仕組みが重要と考えます。</p>	15	<p>「6 各公共交通の位置づけ」をご確認ください。 路線バスの継続を図るとともに、各公共交通の位置づけを明確にし、移動ニーズにあった公共交通の利用を推進していきます。</p>

磐田市地域公共交通計画 意見シート

No.	意見等	頁	対応等
26	<p>■デマンド型乗合タクシーの日曜日・祝日の運行について (需要と供給の関係)</p> <p>1. 需要がありますがどの程度あるのか。 ①令和3年度デマンド型乗合タクシー「お助け号」の利用状況についての目的別利用状況・目的地別内訳のデータによりますと利用者のおよそ50%の方が利用している指定施設(地区内医院・磐田病院・金融機関・公共施設の一部等)が休みになります。 ②デマンド型乗合タクシー利用登録者の調査結果の意見・要望の中で、日曜日・祝日の運行要望者は、132名中6名です。 市民のニーズに(余暇・娯楽)土日が多くとありますが、デマンド型乗合タクシーを使うのかは不明です。</p> <p>2. 供給について、委託会社(遠鉄タクシー株式会社)が、 ①日曜日・祝日のタクシーの稼働台数で賄えるのか。 ②配車センターのオペレーターを確保できるか。(電話5台)</p> <p>3. 磐田市自主運行バスとの整合性 以上の様な問題があると考えます。 私の意見は、 1. 日曜日・祝日の運行は、基本的には下記の方法で運行する。 ①地域ボランティア輸送。(高齢者の移動手段確保のため「相互」による輸送-国土交通省) ②一般タクシー。</p>	15	<p>「6 各公共交通の位置づけ」をご確認ください。 ご意見のとおり、デマンド型乗合タクシーで対応できない移動があります。ボランティア輸送や一般タクシーにより補完していきたいと考えます。</p>
27	<p>福田から御厨駅経由磐田市立総合病院までの路線バス運行は歓迎されると思われませんが、現時点でどのように具体的に検討しているのですか。それによって磐田市立病院福田線の便数などへの影響はありますか。</p>	18	<p>「④ 新規路線の検討」をご確認ください。 現時点で具体的な検討はなく、磐田市立総合病院福田線への影響はあるものと想定されます。新規路線は、検討フローを参考にして、検討部会を組織し、実証実験を実施するなどして検討していきます。</p>

磐田市地域公共交通計画 意見シート

No.	意見等	頁	対応等
28	<p>1. 路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高コスト体質（運転者人件費・車両費） ・遠鉄バスの縮小は不可避(コロナ解消しても運転者不足は継続) ・ラスト（ファースト）ワンマイル（自宅～バス停移動）の問題 <p style="text-align: center;">↓</p> <p>定時定路線型は同一時間帯・同一動線の大量輸送（＝通学）に特化するべきで、「高齢者利用が多い病院」や「通常定量利用が見込めないイベント施設」を結ぶ路線は不向き。 「バスがあつたら良い」「新しい施設が出来たらバスを走らせるべき」という安易な発想ではなく、需要予測をした上で、ある程度の採算性を見込んで事業計画を立てるべき。 （過去の旧磐田市・福田町・豊田町の自主運行バスが辿った流れ…「空気を運んでいる」「税金の無駄遣い」といった意見・感情から、車両をダウンサイジングして小回りが利くデマンド型乗合タクシーが導入され、以降毎年利用者数が増えている）</p>	18	<p>「④ 新規路線の検討」をご確認ください。 ご意見の内容は、新規路線検討フローの中に実証実験のポイントとして整理しました。</p>
29	<p>御厨駅を経由する基幹バスのルートについては、市民ニーズに沿ったもので、幅広い年齢層の方が利用できる設定が重要と考える。他方、収支比率は重要なポイントとなることから、持続可能な公共交通軸とするためにも様々な角度で将来の収支比率等を分析し、事業者と協議を進めてほしい。</p>	18	<p>「④ 新規路線の検討」をご確認ください。 ご意見の内容は【参考】新規路線検討フローに整理しました。</p>
30	<p>公共交通における路線バスは、究極の相乗りであり、更なる超高齢社会の先を見据えると、市民の交通手段として有効と思います。</p>	18	<p>「④ 新規路線の検討」をご確認ください。 【参考】新規路線検討フローの実証実験のポイントにより検討していきます。</p>
31	<p>■デマンドタクシーについて 休日、祝祭日の運行を希望します。料金等は平日の50%up程度目処、又目的地の追加について、葬儀所等の追加を希望します。</p>	19	<p>「④ デマンド型乗合タクシーの維持」をご確認ください。 デマンド型乗合タクシーの維持を図る中で検討していきます。</p>
32	<p>「かたりあ」への土日運行や豊岡地区からの料金、ワクチン接種会場への料金について、第1回会議で質問が出ました。課長さんの説明は正直よくわかりませんでした。議案第2号について全体として「賛成」と手を挙げましたが、この運賃では利用してもらえないとは思えず不賛成です。再検討をお願いします。</p>	19	<p>「④ デマンド型乗合タクシーの維持」をご確認ください。 現在のデマンド型乗合タクシーは、走行距離に応じて運賃をいただいています。このため、「かたりあ」から豊岡地区は走行距離が増すため運賃が高くなります。デマンド型乗合タクシーの公費負担は、年々増加しており、配車供給にも課題があります。これらの理由から、検討部会を組織して、公費と利用者の運賃を見直していきます。</p>

磐田市地域公共交通計画 意見シート

No.	意見等	頁	対応等
33	<p>2-1. デマンド型乗合タクシー ドアtoドアの利便性を背景に、現行の本数・エリア網や利用実績は全国トップレベル。但し、以下改善の余地あり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・往路予約締切2時間前 AIを用いた自動乗せ合わせ・ルート生成を行うことにより短縮 ・越境移動 ご高齢の方がよくご利用になる整形外科や眼科を「越境(地区外)指定施設」に ・ダイナミックプライシング 午前集中のご利用を、閑散となる午後へシフトするように運賃割引を 	19	<p>「④ デマンド型乗合タクシーの維持」をご確認ください。 デマンド型乗合タクシーの維持を図る中で検討していきます。</p>
34	<p>2-2. ボランティア輸送 一般乗用(タクシー)への負の影響が見込まれる。 「安全・安心」を担保出来るかがどこまでも不透明。法的にはほぼ無規程だが、担い手(運転者)・運行管理者・車両の責任はどこが背負うか?</p>	20	<p>「② ボランティア輸送の支援」をご確認ください。 ボランティア輸送のイメージを図示しました。市民活動団体が実施主体となり市は運営を補助します。バス路線やデマンド型乗合タクシーを補完するものとして、他の公共交通との競合しないよう導入の検討を進めます。(P15「6 各公共交通の位置づけ」参考)</p>
35	<p>1 事業の体系 目標2 各拠点と地域を結ぶ地域公共交通の維持・充実 (2) 「…ボランティア輸送などの…」に関して、計画中に表現は出来なくても、具体的に実施している例を示して頂きたいです。運転者、保険、運営等々。 P.18に藤枝市の事例が乗っていましたが、詳しい説明もあればイメージが作れると思います。</p>	20	<p>「② ボランティア輸送の支援」をご確認ください。 実施事業とボランティア輸送のイメージを図示しました。</p>
36	<p>(2)-1 地域主体による移動手手段の検討 ⑤ 地域協働運行バス導入支援事業【新規】 経費軽減、受益者負担も含め、運行が継続できる仕組みとしてほしい。 行政支援の減少により運行を見合わせるようにならないものを望みます。</p>	20	<p>「② ボランティア輸送の支援」をご確認ください。 実施事業とボランティア輸送のイメージを図示しました。</p>
37	<p>ボランティア輸送などと関連するかもしれないが、スクールバスや学府バスの空き時間帯の活用を図るべきと思う。ただし、法的・制度的に簡単ではないだろうが…。</p>	20	<p>「③ 地域輸送資源の活用調査」をご確認ください。 活用の可能性や活用方法の研究を進めます。</p>
38	<p>「ボランティア輸送」(相互)は、旅客運送事業一覧では「無償で、自家用自動車等による旅客運送」とあります。市では「地域協働運行バス」の導入として社協や地域づくり協議会などが中心となると考えているのでしょうか。無償でしょうか。検討事項としてもう少し具体的な説明をお願いします。</p>	20	<p>「② ボランティア輸送の支援」をご確認ください。 地域づくり協議会等の市民活動団体を事業主体とした道路運送法の許可等を必要としない運送サービスで、基本的にガソリン代等の実費相当分を除いた無償サービスとなります。</p>

磐田市地域公共交通計画 意見シート

No.	意見等	頁	対応等
39	中心部のＪＲ磐田駅の外に、北部の市立病院や商業施設などを乗り換えの拠点とすることや、他の交通手段との接点を検討する必要があると考えます。	21	「② バス停等の環境整備」をご確認ください。 交通結節点となるバス停等の環境整備を整理しました。
40	2-1 市民ニーズについて 「満足度が低く、重要度が高い」という結果が出ており、計画に具体的な対応策が探れる方向が示されるとよいと思います。	21	「① 運行内容の見直し」をご確認ください。 ご意見の満足度が低く重要度が高いルートやダイヤは、定期的な路線のモニタリング結果と合わせて、運行内容の見直しを検討していきます。
41	東西軸は鉄道路線である為、定時性は確保されている。 鉄道駅に繋げる南北軸が、バス・デマンドの乗り合いタクシーで、時間帯にあわせ本数を増減する等、利用者の利便性とニーズにあわせたダイヤが必要かと思えます。	21	「① 運行内容の見直し」をご確認ください。 運行内容の見直しの際に考慮していきます。
42	バスの利便性向上と利用促進は重要事項と思うので、内容を増やした方が良いのでは。 例) ・時刻表の見直しや増便などの検討。 ・ポイント制により利用回数に応じて運賃等の割引や市内買物券の配付。 ・高校生等の絵画作品をバス内に展示。 などの検討	21	「① 運行内容の見直し」をご確認ください。 運行内容の見直しで検討していきます。 P13の沿線企業、商店、病院等とのパートナーシップを図ることや、P23の運賃割引などの事業と連動して検討していきます。
43	(2)-1 わかりやすい公共交通の利用に関する情報提供 ③ 磐田市公共交通ガイドの作成【新規】 ・印刷物だけでなく、インターネット上で検索できるシステムの構築も望みます。 ・利用者サイドにたった検索サイトとし、料金の掲載も望みます。 ・運用にあたっては、随時アップデートすることを望みます。	22	「③ 利用方法等の情報発信」をご確認ください。 情報発信の中でインターネット上の検索サイトへの反映を検討していきます。
44	■デマンドタクシーについて 既存の公共交通につき、市民への一層のPR活動と利用促進活動の展開も必要と思えます。	22	「③ 利用方法等の情報発信」をご確認ください。 ご意見のとおり、小学生のバス利用教室や高齢者サロンでの利用説明等のPRや利用促進に努めます。
45	素晴らしい交通計画を策定しても、市民や利用者の方に知っていただかないと意味がないものとなってしまいます。 20頁にある磐田市公共交通ガイドの作成で、市民や利用者の方にしっかり情報提供していく必要があると思えます。	22	「③ 利用方法等の情報発信」をご確認ください。 ご意見のとおり、バス路線総合マップの作成や講演会の開催等により、情報発信に努めます。

磐田市地域公共交通計画 意見シート

No.	意見等	頁	対応等
46	磐田市デマンド型乗合タクシー運賃助成事業（乗車の際に提示するもの）でイラストには障害者手帳の写真が掲載されていますが、現在、県では民間で開発された障害者手帳アプリ（「ミライロID」手帳の情報をスマホに取り込み表示させる）の活用を推進しています。活用方法は、これまで手帳（原本）提示により減免を受けていたものを、スマホに表示させて提示すれば同様に減免が受けられるようにするもの。公共施設などでの活用を推進しています。今年度から県立の17施設で利用が可能になっており、県内市町へ同様の利用ができるよう協力依頼があります。現在、市施設でミライロIDの利用できませんが、今年度から市施設での利用ができるか調査を進めていきます。計画策定期間に間に合えば、アプリのイメージ写真の掲載を検討したいと思います。	23	「④ 運賃の割引等」をご確認ください。 現在、デマンド型乗合タクシーの割引にミライロIDの利用は可能となっています。パンフレットの更新時にアプリのイメージ写真の掲載を検討します。
47	タクシー利用料金助成事業（障がい者）の「■対象者」の最後尾に「※自動車税等の減免を受けていないこと」追記願います。	23	「④ 運賃の割引等」をご確認ください。 タクシー券の助成について、高齢者と障害者の2つを掲載していましたが、計画のページ構成の関係で、高齢者のみの参考表示に変更させていただきました。
48	(2)-2 新たな拠点的施設との連携強化 ⑧ 新規基幹バス路線検討事業【新規】 令和5年度から令和9年度までの5年間で検討するとなっているが、速やかに検討を行い早期の運行を望みます。	25	「4 事業スケジュール」をご確認ください。 新規路線の検討は令和6年度からとしています。地域意向や状況等により早期に検討していきたいと考えています。
49	公共交通計画策定にあたり、目標値について、以下の標準的な目標を定めること。 ①利用者数 ②公的負担額 ③収支率	26	「1 評価指標と数値目標」をご確認ください。 バス路線とデマンド型乗合タクシーの利用者数と収支率を設定しました。
50	各「事業の概要」に、概算事業費(補助額)を表示する。 (公費負担額を市民に知って頂く)	27	「【参考：路線ごとの現在地】」をご確認ください。 本計画は交通政策の基本計画であるため各事業の概算事業費は記載ませんが、バス路線とデマンド型乗合タクシーの収支の状況はP27とP28に記載しました。

地域公共交通計画策定のスケジュール

1 進捗状況

【令和3年度】

令和3年5月	策定方針の検討（第1回 磐田市地域公共交通庁内会議）
6月	策定方針の承認（磐田市地域公共交通会議）
9月	事業者選定プロポーザルの実施 国庫補助金の交付決定 業務委託契約の締結
10月	ヒアリング調査の開始 <ul style="list-style-type: none"> ・市内高等学校 ・市内中学校 ・路線バス事業者 ・タクシー事業者 ・高齢者支援機関 ・障害者支援団体 ・多文化共生推進機関 ・路線バス利用者
12月	進捗状況など（第2回磐田市地域公共交通会議）
令和4年1月	アンケート調査の開始 <ul style="list-style-type: none"> ・市民2,000人 ・高校生1,000人 ・デマンド型乗合タクシー登録者 ・路線バス利用者
3月	調査結果の報告など（第3回磐田市地域公共交通会議）

【令和4年度】

令和4年4月	計画案の作成
5月	計画案の協議（第1回 磐田市地域公共交通庁内会議）
6月	計画案の協議（第1回 磐田市地域公共交通会議） 計画案の修正作業（1回目）

2 今後の予定

令和4年10月	修正計画案の協議（第2回 磐田市地域公共交通庁内会議） 修正計画案の協議（第2回 磐田市地域公共交通会議） 計画案の修正作業（2回目）
12月	修正計画案の協議（第3回 磐田市地域公共交通庁内会議） 修正計画案の協議（第3回 磐田市地域公共交通会議） 最終計画案の作成
令和5年1月	市議会への最終計画案の報告 パブリックコメントの実施
令和5年3月	計画の承認（第4回 磐田市地域公共交通会議） 計画の告示