

# 第4章

## 交通施策の推進

本章では、「交通ビジョン」の実現に向けた取り組みを示し、進め方、評価や見直しの方法について示します。

### 4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策

#### 4-2 重点施策

- 4-2-1 重点施策①
- 4-2-2 重点施策②
- 4-2-3 重点施策③
- 4-2-4 重点施策④
- 4-2-5 重点施策⑤

#### 4-3 施策の展開(アクションプログラムの策定)

- 4-3-1 アクションプログラム
- 4-3-2 施策の展開

#### 4-4 公共交通の運行に関する基準・ルール

- 4-4-1 路線を維持・改善するための手続き
- 4-4-2 新規路線を導入するための手続き

#### 4-5 施策の評価

- 4-5-1 アウトプット、アウトカム双方の指標を用いた評価方法
- 4-5-2 継続が可能な評価方法
- 4-5-3 施策の評価指標

#### 4-6 アクションプログラムの見直し

- 4-6-1 見直しの留意点
- 4-6-2 見直し方法
- 4-6-3 PDCAサイクルの運用体制

## 第4章 交通施策の推進

### 4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策

## 第4章 交通施策の推進

### 4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策

交通施策とは、「交通ビジョン」が目指す「5つの暮らし」を実現するための取り組みです。このため、交通施策を「暮らし」のイメージから導き出します。

そして、中でも特に重点的に進める施策の抽出、各施策の進め方や評価、さらに、この評価結果や今後の社会経済情勢の変化などに応じた施策の見直しを実施することにより推進します。



図 4-1 「交通ビジョン」が目指す「5つの暮らし」及び「暮らしのイメージ」に基づく交通施策

## 交通施策

1 バス路線の再編	13 渋滞多発ポイントの解消
2 交通結節点の配置	25 モビリティ・マネジメントの実施
3 地域の実情に応じた運行形態の導入	
4 中山間地の生活を支える道路の整備	
5 公共交通の利用を促進する料金設定	
6 交通情報の提供	
7 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生	
8 歩行空間の創出	
9 自転車通行空間などの創出	
10 JR浜松駅駅前広場周辺の都市空間の改善	
11 主要幹線道路の整備	
12 道路沿道環境改善施設の整備	
27 持続可能な公共交通の提供	
13 渋滞多発ポイントの解消	1 バス路線の再編
14 スマートインターチェンジの整備	11 主要幹線道路の整備
15 都心交通の整流化	
26 新東名浜松SIC周辺地域の交通円滑化	
7 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生	6 交通情報の提供
16 観光レンタサイクルの拡充	8 歩行空間の創出
17 浜名湖水上交通の検討	9 自転車通行空間などの創出
18 観光バス用駐車場と送迎レーンの検討	10 JR浜松駅駅前広場周辺の都市空間の改善
19 浜松風景街道づくり	11 主要幹線道路の整備
20 道路の愛護制度による維持・管理	13 渋滞多発ポイントの解消
28 国際的なサイクリング環境の整備	14 スマートインターチェンジの整備
	15 都心交通の整流化
21 交通安全啓発活動の実施	8 歩行空間の創出
22 コミュニティゾーン事業の実施	9 自転車通行空間などの創出
23 交通事故多発交差点の改良	11 主要幹線道路の整備
24 災害に強い道路の構築	13 渋滞多発ポイントの解消
	17 浜名湖水上交通の検討
25 モビリティ・マネジメントの実施	1 バス路線の再編
	2 交通結節点の配置
	5 公共交通の利用を促進する料金設定
	7 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生
	8 歩行空間の創出
	9 自転車通行空間などの創出

※ 灰色の文字は、他の暮らしの分野を実現するための施策と重複している施策

## 第4章 交通施策の推進

### 4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策

表 4-1 交通施策の一覧

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)
日常生活	1 バス路線の再編	1-1 基幹路線の形成 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		1-2 準基幹路線の形成 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		1-3 環状路線の形成 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		1-4 地区内交通の形成 (浜松市地域公共交通網形成計画)
	2 交通結節点の配置	2-1 総合ターミナル整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		2-2-1 乗り継ぎターミナル整備 (市街地・市街地外) (浜松市地域公共交通網形成計画)
		2-2-2 乗り継ぎターミナル整備 (中山間地) (浜松市地域公共交通網形成計画)
		2-3 ミニバスターミナル整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		2-4 P & R 駐車場等の整備、送迎スペースの整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		2-5 駅アクセス道路の整備・駅バリアフリー化の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		2-6 C & R 駐輪場の整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)
	3 地域の実情に応じた運行形態の導入	3-1 高度なバス運行の提供(民間路線バス) (浜松市地域公共交通網形成計画)
		3-2 地域バスの運行検討・実施(地域バス) (浜松市地域公共交通網形成計画)
		3-3 新たな運行形態の検討(新交通) (浜松市地域公共交通網形成計画)
		3-4 タクシーサービスの充実(タクシー) (浜松市地域公共交通網形成計画)
3-5 交通空白地有償運送の強化(NPO タクシー) (浜松市地域公共交通網形成計画)		

第4章 交通施策の推進  
4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)
日常生活	4 中山間地の生活を支える道路の整備	- (浜松市のみちづくり計画)
	5 公共交通の利用を促進する料金設定	5-1 乗継割引施策の導入 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		5-2 既存の割引料金の継続、拡大 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		5-3 新規の割引料金の企画、提案 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		5-4 免許返納者等の割引企画、提案 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		5-5 ICカード共通化の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		5-6 ICカードによるサービスの拡充 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		5-7 新決済システム導入の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)
	6 交通情報の提供	6-1 ビジターセンターの運営 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		6-2 リアルタイム交通情報の提供 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		6-3 バス情報のオープンデータ化の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		6-4 多言語対応の促進 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		6-5 シームレスな目的地検索の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		6-6 路線表示の工夫 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		6-7 JR浜松駅バスターミナルのバス停の工夫 (浜松市地域公共交通網形成計画)
	7 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生	7-1 鉄道結節駅の利便性向上 (天竜浜名湖鉄道地域公共交通総合連携計画)
		7-2 利便性の高い列車運行サービスの提供 (天竜浜名湖鉄道地域公共交通総合連携計画)
		7-3 駅を核とした魅力の向上 (天竜浜名湖鉄道地域公共交通総合連携計画)

## 第4章 交通施策の推進

### 4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)
日常生活	8 歩行空間の創出	8-1 交差点の平面横断化 (浜松市交通バリアフリー基本構想)
		8-2 鍛冶町通り歩行空間快適性の向上 (都心交通の整備方針)
		8-3 歩行空間のユニバーサルデザイン化 (浜松市交通バリアフリー基本構想、浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針)
		8-4 憩いの空間の創出
	9 自転車通行空間などの創出	9-1 自転車通行空間の整備 (浜松市自転車活用推進計画)
		9-2 自転車駐車場の整備
	10 JR浜松駅駅前広場周辺の都市空間の改善	10-1 北口広場の機能改善 (浜松駅周辺改良基本構想)
		10-2 南口広場の機能改善 (浜松駅周辺改良基本構想)
	11 主要幹線道路の整備	11-1 都市計画道路などの整備 (浜松市のみちづくり計画)
		11-2 バスレーン(バス専用レーン、優先区間)の整備、周知・啓発 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		11-3 PTPS(公共車両優先システム)の整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		11-4 バスペイの整備、周知・啓発 (浜松市地域公共交通網形成計画)
	12 道路沿道環境改善施設の整備	- (浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針)
	27 持続可能な公共交通の提供	27-1 持続可能な公共交通提供の取組み (浜松市地域公共交通網形成計画)
27-2 新しい技術の活用に向けた取組み (浜松市地域公共交通網形成計画)		

第4章 交通施策の推進  
4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)
産業・経済	13 渋滞多発ポイントの解消	13-1 主要渋滞箇所の解消 (浜松市のみちづくり計画)
		13-2 遠州鉄道連続・単独立体交差事業の実績 (浜松市のみちづくり計画)
		13-3 交差点改良、信号現示最適化、バス優先交差点の整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)
	14 スマートインターチェンジの整備	-
	15 都心交通の整流化	15-1 都心通過交通の迂回誘導
		15-2 駐車場需要の分散誘導
		15-3 駐車場の立地誘導
15-4 荷捌き場の確保とルール化		
15-5 自動二輪車など駐車場の整備		
26 新東名浜松SIC周辺地域の交通円滑化	-	
観光・交流	7 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生	7-4 鉄道沿線の観光資源の活用 (天竜浜名湖鉄道地域公共交通総合連携計画)
	16 観光レンタサイクルの拡充	- (浜名湖観光圏整備計画)
	17 浜名湖水上交通の検討	- (浜名湖観光圏整備計画)
	18 観光バス用駐車場と送迎レーンの検討	- (浜松駅周辺改良基本構想)
	19 浜松風景街道づくり	-
	20 道路の愛護制度による維持・管理	- (浜松市道路・河川里親制度)
	28 国際的なサイクリング環境の整備	-

## 第4章 交通施策の推進

### 4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策

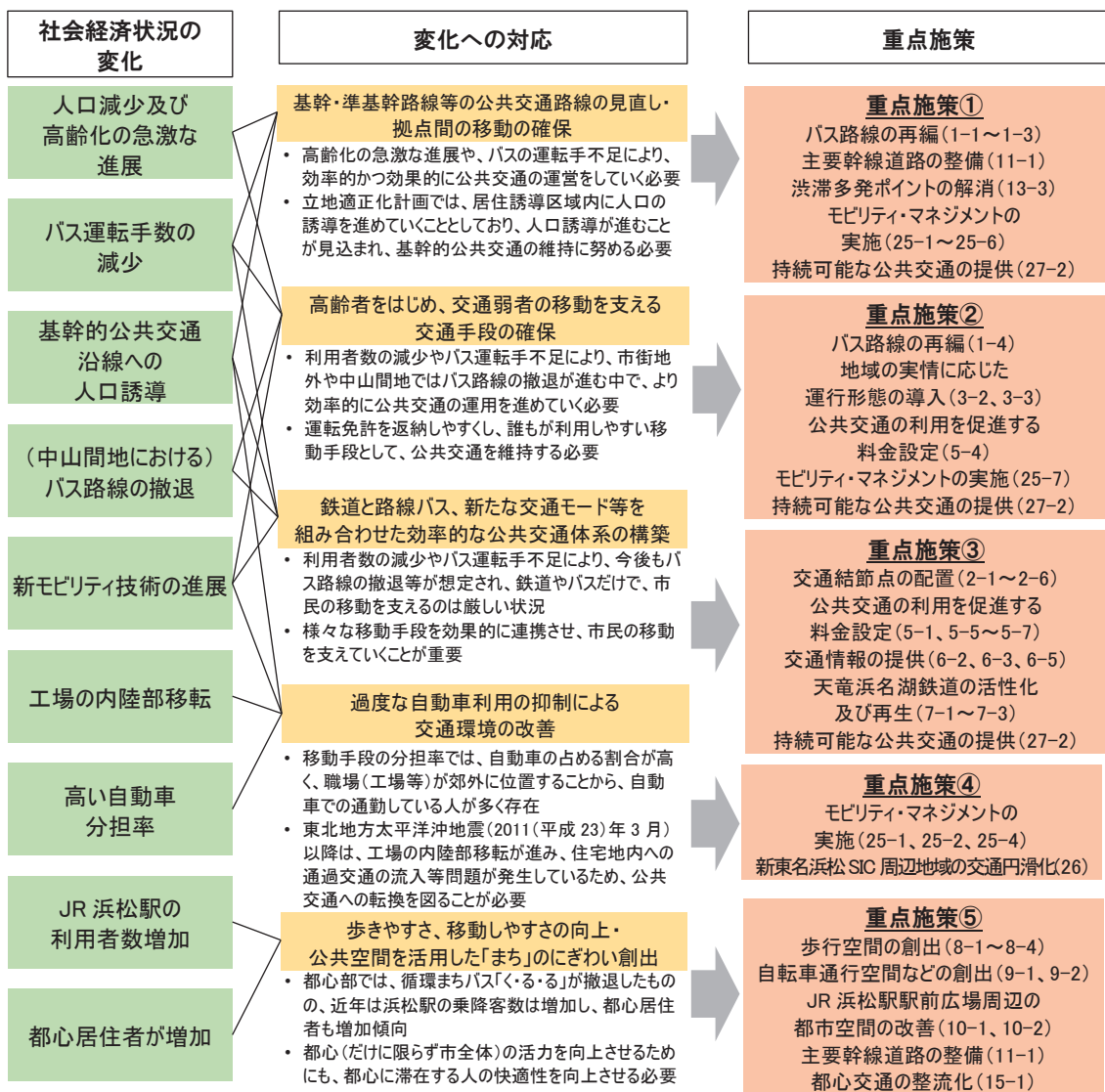
分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)
安心・安全	21 交通安全啓発活動の実施	- (浜松市交通安全条例)
	22 コミュニティゾーン事業の実施	- (浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針 第10次浜松市交通安全計画)
	23 交通事故多発交差点の改良	- (第10次浜松市交通安全計画)
	24 災害に強い道路の構築	24-1 緊急輸送路等道路ネットワークの強靱化
24-2 狭い道路の拡幅事業の実施 (狭い道路の拡幅整備に関する条例)		
地球環境保全	25 モビリティ・マネジメントの実施	25-1 公共交通のPR (浜松市地域公共交通網形成計画)
		25-2 路線維持のPR (浜松市地域公共交通網形成計画)
		25-3 転入者への働きかけ (浜松市地域公共交通網形成計画)
		25-4 企業への働きかけ (浜松市地域公共交通網形成計画)
		25-5 児童、生徒への働きかけ (浜松市地域公共交通網形成計画)
		25-6 体験イベントの実施 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		25-7 高齢者への働きかけ (浜松市地域公共交通網形成計画)
		25-8 公共交通マップの作成 (浜松市地域公共交通網形成計画)



## 4-2 重点施策

計画策定から10年が経過し、人口減少や高齢化の急激な進展といった社会問題が発生しているだけでなく、東北地方太平洋沖地震（2011（平成23）年3月）を境とした工場等の内陸部移転やバス運転手数の減少による路線バスの減便など、交通を取り巻く社会経済情勢が大きく変化してきています。一方で、新たなモビリティ技術の進展や本市の玄関口であるJR浜松駅の利用者数の増加、都心居住者の増加等、交通に良い影響を与える変化もみられます。

これらの本市を取り巻く近年の社会経済状況の変化に対応するため、交通施策一覧の中で特に重点的に行う施策を設定します。重点施策は、各施策を単独で実施するのではなく、連携して取り組めるように複数の施策をパッケージ化し、施策を展開していきます。



※重点施策の括弧内の数字は、表4-1 交通施策の概要施策の細目に対応する

図4-2 重点的に進める施策の設定

## 第4章 交通施策の推進

### 4-2 重点施策

#### 4-2-1 重点施策①:基幹・準基幹路線等の公共交通路線の見直し・拠点間の移動の確保

高齢化の急激な進展や、バスの運転手不足により、効率的かつ効果的に公共交通を維持していくことが必要です。さらに、立地適正化計画では、基幹的公共交通沿線の居住誘導区域内に人口誘導を図っていくことから、基幹的公共交通の維持に努めることが必要です。

このため、以下のキャッチフレーズを設定し、施策を展開していきます。

#### キャッチフレーズ

**拠点間を快適に移動しよう！**

- 1. バス路線の再編
- 11. 主要幹線道路の整備
- 13. 渋滞多発ポイントの解消
- 25. モビリティ・マネジメントの実施
- 27. 持続可能な公共交通の提供

上記の施策を連携して実施することにより、都心及び拠点へのアクセス性が高まり、また定時性、速達性が高まることで、基幹的公共交通の確保・維持が期待されます。



図 4-3 重点施策①の展開イメージ

## 第4章 交通施策の推進

### 4-2 重点施策

#### 4-2-2 重点施策②:高齢者をはじめ、交通弱者の移動を支える交通手段の確保

利用者数の減少やバス運転手不足により、市街地外や中山間地ではバス路線の撤退が進む中で、より効率的に公共交通の運用を進めるとともに、誰もが利用しやすい交通手段を確保することが必要です。

また、高齢者等の運転免許を返納しやすくするため、これまで自動車を利用していた人の移動手段として、公共交通を維持する必要があります。

このため、以下のキャッチフレーズを設定し、施策を展開していきます。

#### キャッチフレーズ

どこに行くにも公共交通を使おう！

- 1. バス路線の再編
- 3. 地域の情勢に応じた運行形態の導入
- 5. 公共交通の利用を促進する料金設定
- 25. モビリティ・マネジメントの実施
- 27. 持続可能な公共交通の提供

上記の施策を連携して実施することにより、基幹路線、準基幹路線ではカバーできない地域について、住民ニーズに合わせた運行形態が実現され、高齢者等の移動手段の確保が期待されます。

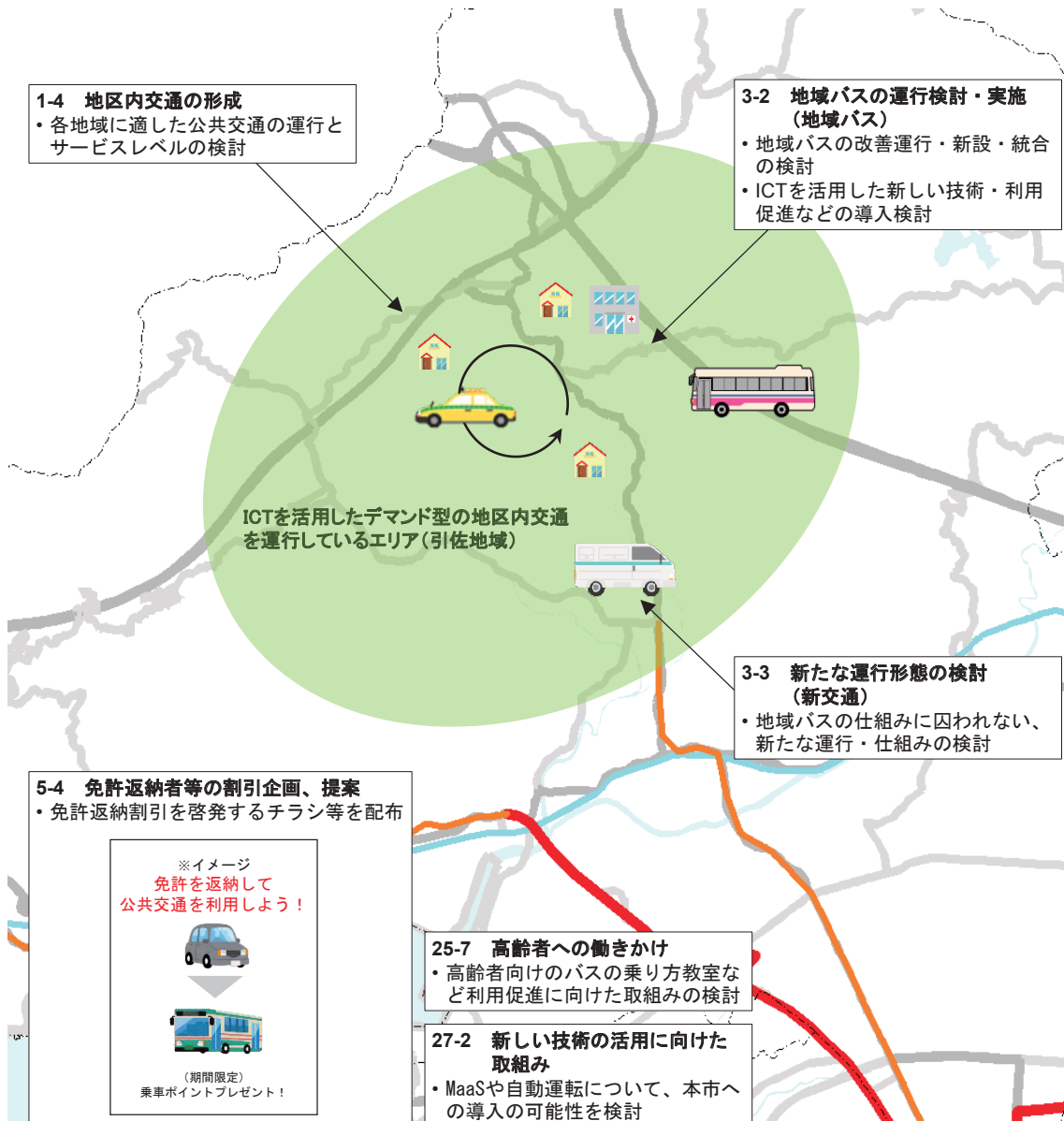


図 4-4 重点施策②の展開イメージ

## 第4章 交通施策の推進

### 4-2 重点施策

#### 4-2-3 重点施策③:鉄道と路線バス、新たな交通モード等を組み合わせた効率的な公共交通体系の構築

利用者数の減少やバス運転手不足により、今後もバス路線の撤退等が想定され、鉄道やバスだけで市民の移動を支えるのは厳しい状況となっています。様々な移動手段を効果的に連携させ、市民の移動を支えていくことが必要です。

このため、以下のキャッチフレーズを設定し、施策を展開していきます。

#### キャッチフレーズ

**交通手段を組み合わせせて使おう！**

- 2. 交通結節点の配置
- 5. 公共交通の利用を促進する料金設定
- 6. 交通情報の提供
- 7. 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生
- 27. 持続可能な公共交通の提供

上記の施策を連携して実施することにより、乗り換え・乗り継ぎしやすい交通結節点が整備・強化され、他モード間の連携強化が期待されます。

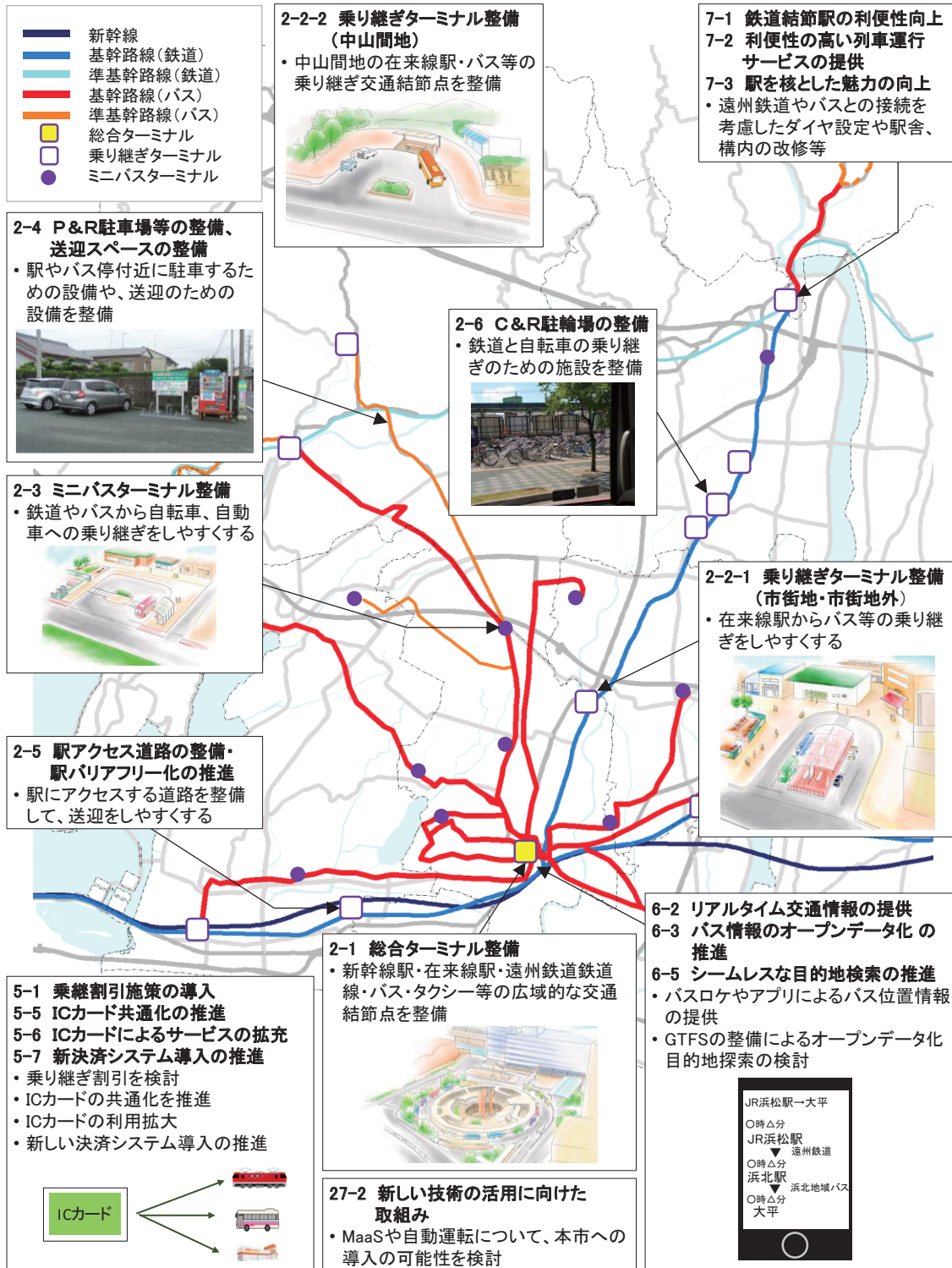


図 4-5 重点施策③の展開イメージ

## 第4章 交通施策の推進

### 4-2 重点施策

#### 4-2-4 重点施策④:過度な自動車利用の抑制による交通環境の改善

「ものづくり都市」を牽引してきた製造業においては、東北地方太平洋沖地震（2011（平成23）年3月）に起因した津波被害や新東名高速道路の開通を受けて、工場の内陸移転が進展しました。2015（平成27）年に策定した増補版では、こうした土地利用の変化に伴う通勤や物流による自動車交通集中に対する混雑緩和を図るため、新東名浜松 SA スマートインターチェンジ周辺地域を交通ネットワーク検証エリアとして位置付けました。

これまでに、工場立地に伴う交通状況の把握、ピーク時の混雑緩和を目的とした交差点改良や周辺生活道路の交通安全対策等のハード整備や一部企業での企業バスの運行等を実施してきました。引き続き、当該地域の交通環境の改善を図るため、以下のキャッチフレーズを設定し、施策を展開していきます。

キャッチフレーズ

**自動車利用を減らそう!**

- 25. モビリティ・マネジメントの実施
- 26. 新東名浜松 SIC 周辺地域の交通円滑化

上記の施策を連携して実施することにより、クルマ依存の緩和・軽減が期待されます。



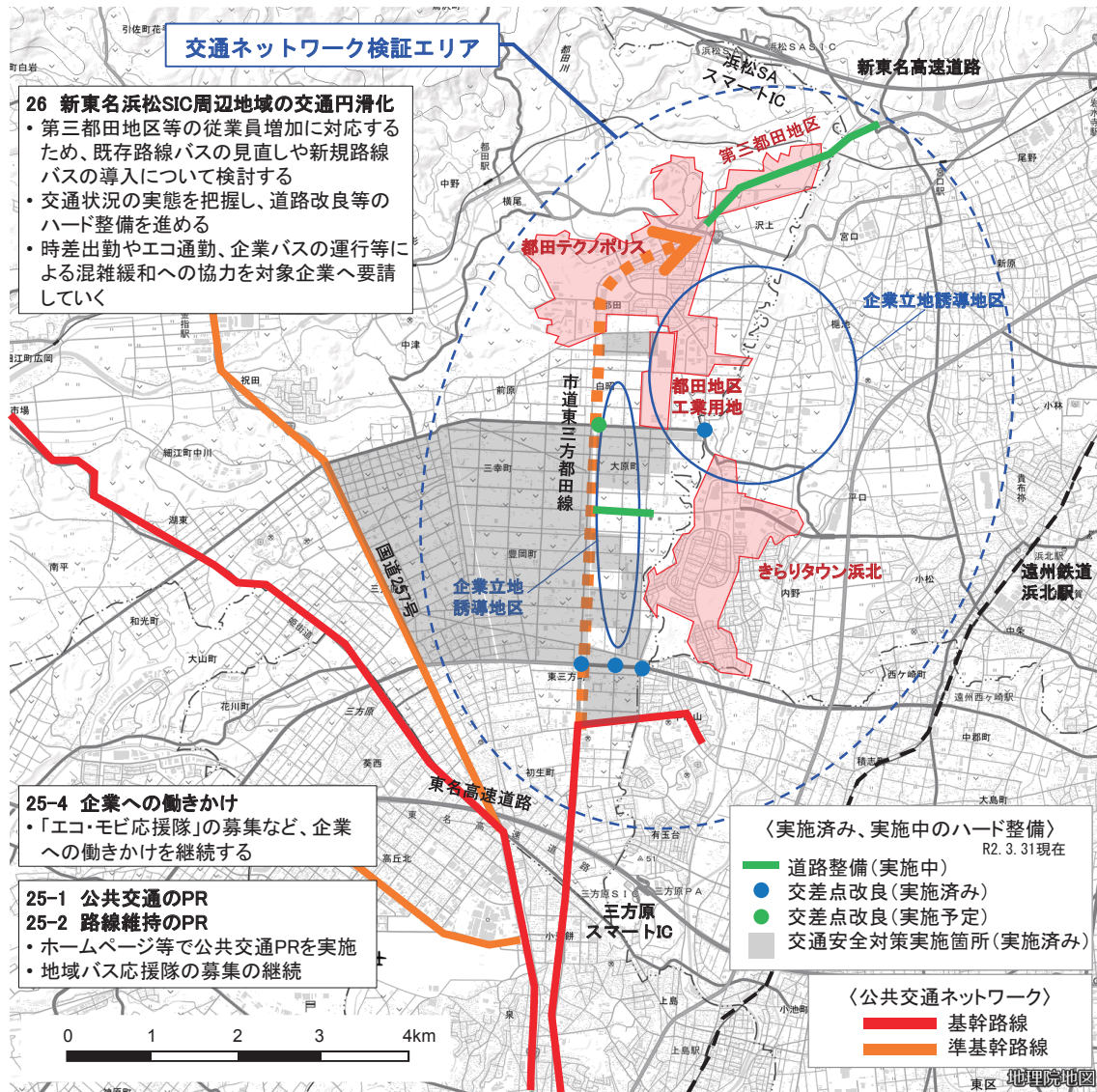


図 4-6 重点施策④の展開イメージ



資料: 浜松市 HP

図 4-7 公共交通啓発資料の配布例

## 第4章 交通施策の推進

### 4-2 重点施策

#### 4-2-5 重点施策⑤:歩きやすさ、移動しやすさの向上・公共空間を活用した「まち」の にぎわい創出

都心部では、循環まちバス「く・る・る」が廃止となり、また中心市街地の歩行者数は減少しており、都心全体への回遊が十分に図られているとは言えない状況です。

一方で、近年は JR 浜松駅の乗降客数が増加し、都心居住者も増加傾向にあることから、市内外の人々が集まる JR 浜松駅周辺から鍛冶町通りの商業施設や中心市街地の商店街などへの回遊を促すことにより、都心全体のにぎわい向上につなげる必要があります。

特に、都心における交通は徒歩が主となるため、都心環状線の整備による都心内の通過交通の抑制や、歩行空間の連続性の確保、快適性向上や官民連携による歩行空間の利活用等により、居心地が良く歩きたくなる都心空間を創出する必要があります。

このため、以下のキャッチフレーズを設定し、施策を展開していきます。

キャッチフレーズ

まちに出て歩いてみよう！

- 8. 歩行空間の創出
- 9. 自転車通行空間などの創出
- 10. JR 浜松駅駅前広場周辺の都市空間の改善
- 11. 主要幹線道路の整備
- 15. 都心交通の整流化

上記の施策を連携して実施することにより、都心内のにぎわいの向上が期待されます。

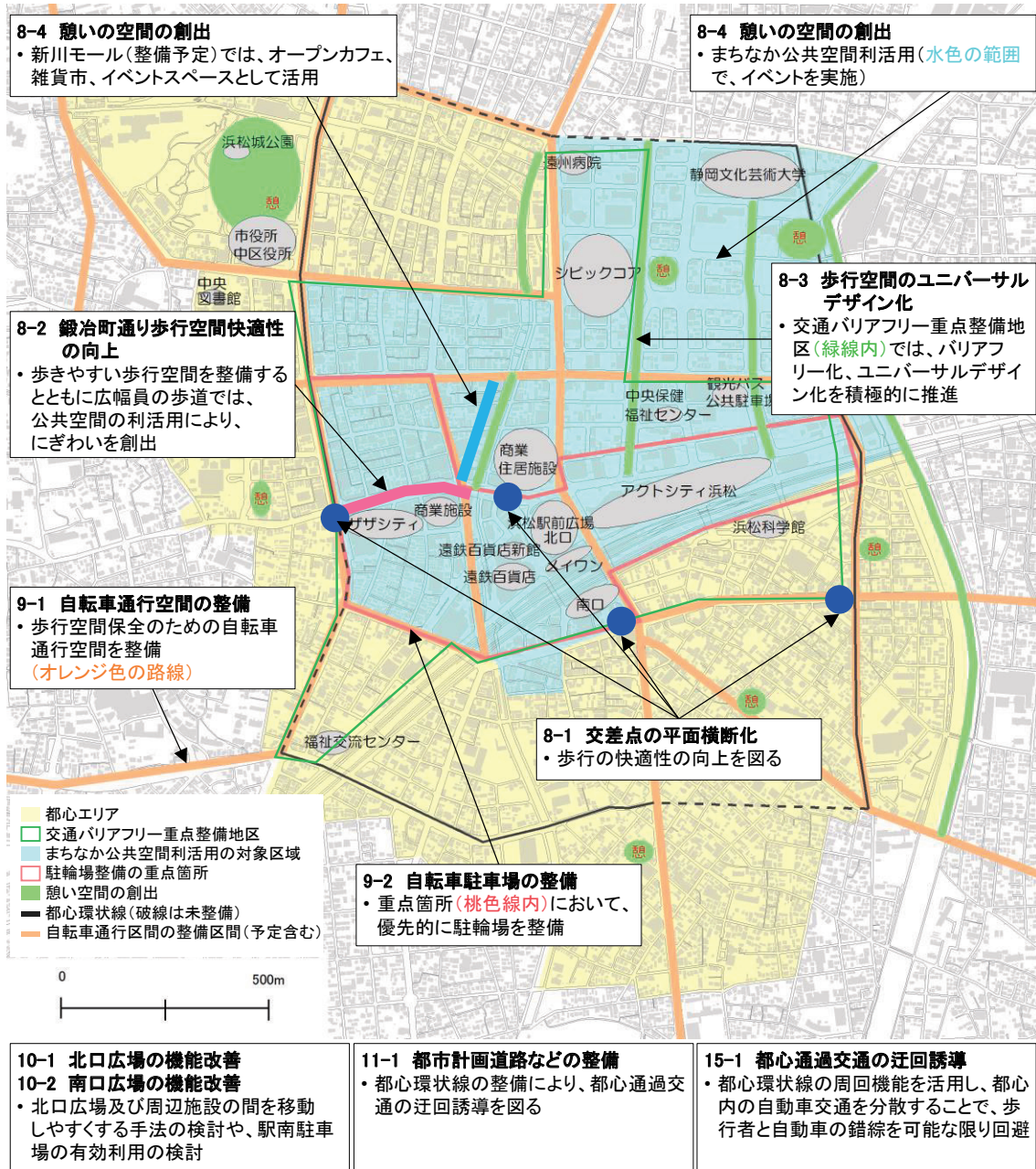


図 4-8 重点施策⑤の展開イメージ



資料：国土交通省ホームページ

図 4-9 まちづくりに関する施策イメージ

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

## 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

### 4-3-1 アクションプログラム

#### (1) アクションプログラムとは

施策は、「5つの暮らし」の実現を目指し、市民ニーズや緊急性、実現性などを考慮して、実施します。

また、施策を効率的かつ円滑に進めるためには、市と市民・市民活動団体・事業者との連携及び市民協働のもと、関係者間の詳細な協議が必要となります。

この関係者間の連携及び協議のもと、それぞれの役割、施策内容、実施時期などについての「共通の行動計画」がアクションプログラムです。

#### (2) 目的

アクションプログラムは、「5つの暮らし」の実現を目指します。

また、施策の時期や内容などを示すことにより、市と市民・市民活動団体・事業者間の施策に関する協議や具体的な協力体制づくりに取り組みます。

#### (3) 内容

アクションプログラムは、「5つの暮らし」の実現を目指し、市と市民・市民活動団体・事業者などとの連携及び市民協働のもと、

- ・「いつ（時期）」
- ・「どこで（場所、範囲）」
- ・「だれが（主体）」
- ・「何を（内容）」

実施するのかを示します。

このうち、アクションプログラムの実施時期は、計画策定後の2010（平成22）年度から5年間を短期、その後の5年間（2015（平成27）年度～2019（令和元）年度）を中期、さらにその後の約10年間（2020（令和2）年度～2030（令和12）年度）を長期に分類し、それぞれの期間において施策を展開してきました。

計画策定から10年が経過し、実施段階に至った施策は、施行者の実施運用に委ねるとともに、相互に交通環境の向上に向けて協調していきます。また、新たな課題に対応していきます。

### 4-3-2 施策の展開

「5つの暮らし」の実現に向けて、施策を展開します。また、施策の進捗及びその効果を適切に評価し、必要に応じてアクションプログラムの見直しを想定するため、段階的な展開を基本とします。

以下に、短期、中期、長期の各段階に展開する施策の考え方を示すとともに、各施策について、どの段階で、どのように展開していくのかを示します。

#### 短期・中期(実施した施策)

- 計画策定の喫緊の課題に対応するため、早急に施策の具体的内容や実施主体を示し、施策の早期展開を行ってきました。
- 長期の施策展開に向けたデータ収集や課題整理を行ってきました。
- 実施段階に向け、施行者や関係者との協議、調整を行ってきました。

#### 長期(今後約10年間の施策)

- 現時点の状況、短期・中期施策の効果を評価しつつ、新たな課題に対応した展開を目指します。
- 施策実施までの期間は、状況把握や準備作業を行います。
- 実施段階に向け、施行者や関係者との協議、調整を行います。

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

表 4-2 交通施策のアクションプログラム

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	1 バス路線の再編	1-1 基幹路線の形成 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス)	・市民や来訪者が使いやすいと感じられる公共交通のサービスレベルの向上を図る	・基幹路線（区間）の設定とサービスレベルの検討 ・基幹路線維持に向け交通事業者と調整
		1-2 準基幹路線の形成 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス)	・市民や来訪者が使いやすいと感じられる公共交通のサービスレベルの向上を図る	・準基幹路線（区間）の設定とサービスレベルの検討 ・準基幹路線維持に向け交通事業者と調整
		1-3 環状路線の形成 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス) 浜松市	・都心を経由せずに、目的地へ行きやすくする	・環状路線の検証と交通事業者との調整 ・地域意向の確認
		1-4 地区内交通の形成 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、タクシー、NPO、地域バスなど) 浜松市	・居住する地域から、交通結節点まで行きやすくする	・各地域に適した公共交通の運行とサービスレベルの検討 ・地区内交通の維持に向け交通事業者と調整
	2 交通結節点の配置	2-1 総合ターミナル整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、鉄道) 施設所有者	・東海道新幹線と東海道本線が乗り入れ、本市の中心駅であり、市民をはじめ市外から多くの人々が利用し、多様な交通手段に乗り換えが容易にできる、広域的な交通結節点を目指す	・浜松駅を中心とした、新幹線駅・在来線駅・遠州鉄道鉄道線・バス・タクシー等の広域的な交通結節点整備

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期（実施した施策） （平成22年度～令和元年度）	長期（今後約10年間の施策） （令和2年度～令和12年度）
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 計画に基幹路線と位置付けた7路線を運行               <ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性向上のため、急行系統の設定、バス専用・優先レーンやPTPSの区間設定などを実施</li> <li>・通勤通学時間帯を中心に、定時性向上のため、運行実態に応じた所要時分の適正化を実施</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 基幹路線の選定・目指すサービスレベルの検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・目的地までの定時性・速達性向上を目指し、沿線の需要とニーズを踏まえながら路線維持を図る</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 計画に準基幹路線と位置付けた11路線を運行               <ul style="list-style-type: none"> <li>・都心・市街地（7路線）</li> <li>・市街地外・中山間地（4路線）</li> </ul> </li> <li>➢ 浜北駅～新都田間の実証運行               <ul style="list-style-type: none"> <li>・実証運行に向け、交通事業者・地域等の関係者と協議を実施</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 準基幹路線の選定・目指すサービスレベルの検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・目的地までの定時性・速達性向上を目指し、沿線の需要とニーズを踏まえながら路線維持を図る</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 天竜川駅～上島駅ルート（ひがしくん）の実証運行               <ul style="list-style-type: none"> <li>・天竜川駅～イオンモール浜松市野間の実証運行を実施（平成24年12月～平成26年9月）</li> <li>・バスラッピング（広告料収入）、お帰り切符の配布、広告チラシへの時刻表等の掲載、サイクル&amp;ライド駐輪場の新設等の利用促進を実施</li> <li>・利用状況は平均88.2人/日で、目標値の100人/日には未達成</li> <li>・収支率は約25%では運行継続は困難と判断</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 本市における環状路線の可能性の検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・需要の検討、情報の整理</li> <li>・路線の選定、交通事業者との調整</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 地域バスの運行               <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内12地域で地域バスを運行中</li> <li>・地域・交通事業者・行政で組織する地域交通検討会を設置し、地域の実情に応じた地域バスの運行を実施</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 居住地と交通結節点を結ぶ公共交通の検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間路線バス、タクシー、地域バス、NPOタクシー等により、交通結節点までの公共交通の確保を図る</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 浜松駅周辺改良基本構想を策定（平成24年）               <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松駅周辺改良基本構想検討会議を組織し、官民協働により基本構想を策定</li> <li>・基本構想において改良計画を策定し、計画に基づいた整備を推進</li> <li>・駅南地下駐車場及び相生板屋線の改良を実施</li> <li>・駅南地下駐車場の駐車料金の20分間の無料化を実施</li> <li>・砂山菅原線JR高架下の歩道拡幅工事の実施、送迎車両に対する駅南地下駐車場への案内看板の設置</li> <li>・砂山17号線の交通安全対策、バリアフリー化の実施</li> <li>・JR浜松駅北口交差点の平面横断化の実施</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 浜松駅北口のバリアフリー化の実施               <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場に必要とされる機能の選定を始め、改良に向けた手法や改良案を検討し、改良に向けての合意形成を図る</li> </ul> </li> <li>➢ 浜松駅南口のバリアフリー化の実施               <ul style="list-style-type: none"> <li>・改良工事の効果、関係者調整を継続実施</li> <li>・これまで実施した改良の効果を見極めつつ、砂山寺島線、周辺交差点の改良等、関連事業の進捗を踏まえ、関係者との調整を引き続き図る</li> </ul> </li> <li>➢ その他整備の検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域的な交通結節点として、関係者と合意形成を図りながら、整備を検討</li> </ul> </li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	2 交通結節点の配置	2-2-1 乗り継ぎターミナル整備（市街地・市街地外） (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、 鉄道) 施設所有者	・市内の拠点から、目的地へ早く快適に行くことが出来るように、乗り換え・乗り継ぎしやすい交通結節点を整備・強化し、公共交通の利便性向上を図る	・在来線駅からバス等の乗り継ぎ交通結節点整備（一部バスからバスへの乗り継ぎ有）
		2-2-2 乗り継ぎターミナル整備（中山間地） (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス) 施設所有者	・市内の拠点から、目的地へ早く快適に行くことが出来るように、乗り換え・乗り継ぎしやすい交通結節点を整備・強化し、公共交通の利便性向上を図る	・中山間地の在来線駅・バス等の乗り継ぎ交通結節点整備
		2-3 ミニバスターミナル整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス) 施設所有者	・市内の拠点から、目的地へ快適に行くことが出来るように、乗り換え・乗り継ぎしやすい交通結節点を整備・強化し、公共交通の利便性向上を図る	・バス等の交通結節点整備
		2-4 P&R 駐車場等の整備、送迎スペースの整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (鉄道、 民間路線バス) 駐車場事業者 施設所有者	・自家用車からの公共交通へ乗り換えやすくし、公共交通への利用促進を図る	・パーク&ライド駐車場、キス&ライドの送迎スペース等を交通事業者と調整し、整備する



## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期（今後約10年間の施策） (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢上島駅               <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場、ロータリーの供用開始 (平成27年4月)</li> </ul> </li> <li>➢高塚駅               <ul style="list-style-type: none"> <li>・南北自由通路及び橋上駅舎の供用開始 (平成27年3月)</li> <li>・南駅前広場の供用開始(平成29年2月)</li> <li>・北駅前広場の供用開始(平成30年3月)</li> <li>・高塚駅北通り線街路整備事業実施 (平成26年度～)</li> </ul> </li> <li>➢天竜川駅               <ul style="list-style-type: none"> <li>・南北自由通路及び橋上駅舎の供用開始 (平成29年9月)</li> <li>・南北駅前広場の供用開始(平成30年度)</li> </ul> </li> <li>➢西鹿島駅               <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺の整備のあり方について、市民との意見交換を進行</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢西鹿島駅               <ul style="list-style-type: none"> <li>・具体的な事業着手に向けて検討を継続</li> </ul> </li> <li>➢小林駅               <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場の整備</li> </ul> </li> <li>➢高塚駅               <ul style="list-style-type: none"> <li>・高塚駅北通り線街路整備事業の継続</li> </ul> </li> <li>➢その他整備の検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たに乗り継ぎターミナルとする拠点を検討し、地域（施設）でも協力が得られれば整備を推進</li> </ul> </li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢計画に位置付けた交通結節点の整備検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設管理者の理解を得ながら整備を推進</li> </ul> </li> <li>➢その他整備の検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たに乗り継ぎターミナルとする拠点を検討し、地域（施設）でも協力が得られれば整備を推進</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢バスターミナルの整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅や新都田のカインズホーム及び聖隷三方原病院への地域バス乗り入れを実施</li> <li>・パーク&amp;ライド駐車場、サイクル&amp;ライド駐輪場整備・ミニバスターミナル看板設置を実施</li> <li>・整備箇所は、前計画に位置付けた16箇所に加えて、市野周辺のイオンモール浜松市野を整備</li> </ul> </li> <li>➢基幹路線のバス停の「バス待ち環境」を改善               <ul style="list-style-type: none"> <li>・上屋、ベンチ、情報提供板の設置</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢計画に位置付けた交通結節点の整備検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設管理者の理解を得ながら整備を継続</li> </ul> </li> <li>➢その他整備の検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たにミニバスターミナルとする拠点を検討し、地域（施設）でも協力が得られれば整備を推進</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢パーク&amp;ライド駐車場等の整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>・姫街道車庫、三方原墓園、ベル21、JA初生支店、フードワン泉店、浜信可美支店、遠信中川支店、大谷バス停、上島駅、芝本駅、さぎの宮駅、積志駅、西ヶ崎駅、高塚駅にて整備</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢小林駅               <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場の整備</li> </ul> </li> <li>➢西鹿島駅               <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場の整備検討を継続</li> </ul> </li> <li>➢その他整備の検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな地域（施設）でも協力が得られれば整備を推進</li> </ul> </li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	2 交通結節 点の配置	2-5 駅アクセス道路の整備・駅バリアフリー化の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (鉄道)	・公共交通へ乗り換えやすさ、渋滞緩和による、環境負荷を軽減する	・駅アクセス道路・駅バリアフリー化を交通事業者と調整し、整備
		2-6 C&R 駐輪場の整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (鉄道、 民間路線バス) 施設所有者	・自転車から公共交通へ乗り換えやすくし、公共交通への利用促進を図る	・公共交通への乗り継ぎ環境整備
	3 地域の実情に応じた 運行形態の 導入	3-1 高度なバス運行の提供 (民間路線バス) (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス)	・速達性・定時性に優れた公共交通サービスを提供し、暮らしやすい環境を目指す	・急行バスの継続運行 ・連節バス等高度なバス運行サービスの検討
		3-2 地域バスの運行検討・実施(地域バス) (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (地域バス) 市民	・地域に合った市民ニーズに対応し、望ましい運行形態を検討する	・地域バスの改善運行・新設・統合の検討 ・新しい技術・利用促進などの導入検討
		3-3 新たな運行形態の検討 (新交通) (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (地域バスなど) 市民	・地域に合った市民ニーズに対応し、望ましい運行形態を検討する	・地域バスの仕組みに囚われない、新たな運行・仕組みの検討

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢上島駅                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場、ロータリーの供用開始 (平成27年4月)</li> </ul> </li> <li>➢高塚駅                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・南北自由通路及び橋上駅舎の供用開始 (平成27年3月)</li> <li>・南駅前広場の供用開始(平成29年2月)</li> <li>・北駅前広場の供用開始(平成30年3月)</li> <li>・高塚駅北通り線街路整備事業実施 (平成26年度～)</li> </ul> </li> <li>➢天竜川駅                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・南北自由通路及び橋上駅舎の供用開始 (平成29年9月)</li> <li>・南北駅前広場の供用開始(平成30年度)</li> </ul> </li> <li>➢西鹿島駅                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺の整備のあり方について、市民との意見交換を進行</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢天竜川駅                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・(駅北)都市計画道路の整備</li> <li>・(駅南)道路の整備</li> </ul> </li> <li>➢小林駅                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・小林駅前線の整備</li> </ul> </li> <li>➢高塚駅                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・高塚駅北通り線街路整備事業の継続</li> </ul> </li> <li>➢その他整備の検討                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな地域(施設)でも協力が得られれば整備を推進</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢サイクル&amp;ライド駐輪場等の整備                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・上島駅、芝本駅、さぎの宮駅、積志駅、西ヶ崎駅、高塚駅にて整備</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢小林駅                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・小林駅前線の整備</li> </ul> </li> <li>➢計画に位置付けた交通結節点の整備検討                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設管理者の理解を得ながら整備を継続</li> </ul> </li> <li>➢その他整備の検討                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな地域(施設)でも協力が得られれば整備を推進</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢急行バスの運行                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・宇布見線、追分すいすいバス、オレンジエクスプレスを運行</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢急行バスの運行の継続                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・需要を踏まえ、路線の追加・延伸等を検討</li> </ul> </li> <li>➢連節バス等高度なバス運行サービス等の検討                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・他市町の情報を収集し、本市での導入可能性を検討</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢地域の実情に応じて、地域バスを運行                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内12地域で地域バスを運行</li> </ul> </li> <li>➢新たな技術の検討                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・引佐地域でICTを活用した実証実験を実施 (平成30年3月～令和2年9月)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢地域交通検討会における改善運行の実施                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の需要や今後の利用動向を踏まえた、路線の新設・統合の検討</li> <li>・実証実験を踏まえた、ICT技術の活用検討</li> <li>・フリー降車など、地域バスの利用増となる施策の検討</li> </ul> </li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢新たな運行サービスの検討                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域バスの課題・問題点の整理</li> <li>・他市や交通事業者の動向等を調査</li> <li>・地域バスの仕組みに囚われない、新たな運行サービス・仕組みの検討</li> <li>・交通事業者に限らず、住民主体の運行等の調査・検討</li> </ul> </li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	3 地域の実情に応じた運行形態の導入	3-4 タクシーサービスの充実(タクシー) (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (タクシー)	・公共交通に定義されたタクシーサービスの認知拡大を図る	・タクシー事業者が実施するサービスの継続・拡充 ・新たなサービスの導入・検討
		3-5 交通空白地有償運送の強化(NPO タクシー) (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 NPO 法人	・住民主体のNPO タクシーを使いやすく、持続可能性のあるものにする	・交通空白地有償運送のサービス充実等を目的とした施策の検討
	4 中山間地の生活を支える道路の整備	- (浜松市のみちづくり計画)	浜松市	・生活を支える自動車交通、多様な交通手段の通行の円滑化を図る ・災害時、緊急時に対応する	・ネットワークの実現に必要な路線、区間の整備 ・現道の保全、道路斜面对策、すれ違い困難箇所における局所改良
	5 公共交通の利用を促進する料金設定	5-1 乗り継ぎ割引施策の導入 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、鉄道、地域バスなど)	・様々な運賃施策を検討し、公共交通の利用を促す	・公共交通間の乗り継ぎ割引の導入検討
		5-2 既存の割引料金の継続、拡大 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、鉄道など) 商業施設 浜松市	・様々な運賃施策を検討し、公共交通の利用を促す	・企画切符等の割引継続
		5-3 新規の割引料金の企画、提案 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、鉄道など) 商業施設 浜松市	・様々な運賃施策を検討し、公共交通の利用を促す	・既存の企画切符以外の新たな運賃割引の検討
		5-4 免許返納者等の割引企画、提案 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、鉄道、タクシー、地域バスなど)	・様々な運賃施策を検討し、公共交通の利用を促す	・免許返納者等への割引の導入検討

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ タクシー独自のサービスの実施               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ マタニティタクシー、こどもタクシーの普及、UD タクシーの導入拡大などタクシー独自の取り組みを実施</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 取組みの継続               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存サービスの継続</li> </ul> </li> <li>➢ 新たなサービスの検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 相乗り、ダイナミックプライシング、キャッシュレス決済、MaaSの推進などを検討</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ NPO タクシーの運行               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ がんばらまいか佐久間・春野のえがおの2団体が市の支援を一部受けながら、運行</li> </ul> </li> <li>➢ 新たな技術の検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ICTを活用した実証実験を実施(平成29年12月～)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ ICTを活用した事業の継続・拡大               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ICTを活用した実証実験の効果検証を実施し、継続・拡大等を検討</li> </ul> </li> <li>➢ 地域共助の推進               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自家用車の活用など、柔軟性のある就業を推進</li> </ul> </li> <li>➢ 新たな施策の検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 他地域を調査し、サービス向上や業務の効率化に繋がる施策を検討</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 「浜松市のみちづくり計画 平成19年度～平成28年度」に基づき整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道152号</li> <li>・ 国道362号</li> <li>・ 三遠南信自動車道等</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 「浜松市のみちづくり計画 平成29年度～令和8年度」に基づき整備を推進               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路ネットワークに位置付けている国道152号、三遠南信自動車道等の整備を継続</li> <li>・ 現道の保全、道路斜面对策、すれ違い困難箇所における局所改良を継続                   <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道152号</li> <li>・ 国道362号</li> <li>・ 国道473号</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 乗り継ぎ割引の導入               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 遠鉄電車×遠鉄バス(乗り継ぎ定期券)、遠鉄電車×天浜線(フリー切符・フルーツパークセット券)を実施</li> <li>・ 定期券利用者の割引を実施</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 乗り継ぎ割引導入の検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域バス・自主運行バスなど市の維持する路線について、乗り継ぎ割引を実施</li> <li>・ 同一事業者間及び他交通事業者間の乗り継ぎ割引の導入について、交通事業者と協議</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 料金割引の実施               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 遠州鉄道㈱の「通勤ワイドフリー定期券(誰でも遠鉄バス、電車の全線が利用可能)」等を実施</li> <li>・ お帰り切符、1日乗車券、シルバーワイドフリー定期券、複数事業者での周遊切符等を実施</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 既存の割引料金の継続、拡大               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存の割引施策の継続、拡大を交通事業者と調整しながら実施</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 料金割引の実施               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 遠州鉄道㈱のスマホアプリ「EMot」によるデジタルフリーパス販売の実施</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 地域バスの割引料金の企画、提案               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 回数券等を事前購入する施策の検討</li> </ul> </li> <li>➢ 新規の割引料金の企画、提案               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新たな割引施策の検討を交通事業者と調整</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 運転免許返納者等の割引企画、提案               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通事業者が運転免許返納者に割引を実施</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 免許返納者等の割引企画、提案               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通事業者が実施している割引等の継続</li> <li>・ 地域バスでの運転免許返納割引を実施</li> <li>・ 高齢者事故や運転免許返納に対する施策について関係各所との情報共有</li> </ul> </li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	5 公共交通の利用を促進する料金設定	5-5 ICカード共通化の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、鉄道など) 浜松市	・利用者の利便性向上を図る	・ICカードの共通化検討
		5-6 ICカードによるサービスの拡充 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、鉄道など) 浜松市	・利用者の利便性向上を図る	・ICカード利用を活用した、その他サービスの拡大
		5-7 新決済システム導入の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、鉄道など) 浜松市	・利用者の利便性向上を図る	・QRコード決済等新しい決済システム導入検討
	6 交通情報の提供	6-1 デジタルセンターの運営 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市	・行きたい場所にわかりやすく効率的に移動することが可能となることを目指す	・浜松市観光インフォメーションセンターにおける市内全体の交通情報を提供
		6-2 リアルタイム交通情報の提供 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、鉄道など) 浜松市	・行きたい場所にわかりやすく効率的に移動することが可能となることを目指す	・バスロケーションシステム及び交通事業者提供のアプリによるバスの位置情報提供

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期（今後約10年間の施策） (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢全国初の交通系 IC カードである遠州鉄道㈱の「ナイスパス」が運用開始（平成16年）</li> <li>➢JR、大手私鉄の主要 IC カードの相互利用開始には未参加（平成25年）               <ul style="list-style-type: none"> <li>・「ナイスパス」は、先行導入故にカード規格が異なるため、相互利用を見送り</li> <li>・「ナイスパス」は、インセンティブ（1,000円で1,100円分の1割増チャージ）を付与したり、「えんてつカード（ポイント&amp;クレジットカード）」との組み合わせによるオートチャージ機能及びポイント還元機能を備えている</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ICカード共通化の推進               <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者と IC カードの共通化について調整</li> <li>・ICカードの共通化に向けた取組みを実施</li> </ul> </li> </ul>
<p>「5-5 ICカード共通化の推進」に記載</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ICカードによるサービスの拡充               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ICカード利用の拡大について交通事業者と調整</li> <li>・ICカードのサービス拡大の取組みを実施</li> </ul> </li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢新決済システム導入の検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・新しい決済システム導入に向け交通事業者と検討</li> <li>・システム導入に向けた実証実験等を検討</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢観光インフォメーションセンターの運営               <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松駅構内の浜松市観光インフォメーションセンターに遠鉄バスの路線図等を備え、交通機関利用の簡易な案内を実施</li> <li>・詳細な交通情報は、JR 東海または遠州鉄道㈱の案内窓口への案内を実施</li> <li>・大河ドラマの放映に併せ、JR 浜松駅構内に観光情報を提供するブースを設置（平成28～29年）</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢観光インフォメーションセンターの運営               <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松駅構内の浜松市観光インフォメーションセンターを継続して運営</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢情報案内板（バスロケーションシステム）               <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス待ち環境の改善、利便性向上のため、主要施設内にバスロケーションシステムを設置（平成24・平成25年度）</li> </ul> </li> <li>➢インターネット               <ul style="list-style-type: none"> <li>・遠州鉄道㈱ホームページで、リアルタイムバス運行状況の「バスどこ！？マップ」やバス停、時刻などの検索システムを導入</li> <li>・バス停の名称や場所が分からなくても地図上から検索できるシステムとして「ぶらっと地図ナビ」を開発し、運用を開始（平成23年度）</li> <li>・異常気象時等、運行状況の路線別掲載</li> </ul> </li> <li>➢スマートフォン・タブレット               <ul style="list-style-type: none"> <li>・リアルタイム運行状況発信ツール「遠鉄バスどこ！？」アプリをリリース（平成29年）</li> <li>・異常気象時等、運行状況の路線別掲載</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢施設管理者の理解を得ながら整備の継続               <ul style="list-style-type: none"> <li>・「遠鉄バスどこ！？」アプリの周知</li> <li>・他のリアルタイム交通情報提供方法を検討</li> </ul> </li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	6 交通情報の提供	6-3 バス情報のオープンデータ化の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、 鉄道など)	・行きたい場所にわかりやすく効率的に移動することが可能となることを目指す	・市内及び周辺市町まで伸びる路線を運行するバス路線情報のGTFISを作成し、情報提供する
		6-4 多言語対応の促進 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、 鉄道など) 浜松市	・行きたい場所にわかりやすく効率的に移動することが可能となることを目指す	・路線表示等の多言語化
		6-5 シームレスな目的地検索の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、 鉄道など) 浜松市	・行きたい場所にわかりやすく効率的に移動することが可能となることを目指す	・自動車を除くあらゆる交通手段で目的地まで効率的に移動できる検索システムの導入検討
		6-6 路線表示の工夫 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス) 浜松市	・行きたい場所にわかりやすく効率的に移動することが可能となることを目指す	・目的地までの経路がわかりやすい表示の検討 ・新しい技術を活用した表示方法の検討
		6-7 JR浜松駅バスターミナルのバス停の工夫 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、 鉄道) 浜松市	・行きたい場所にわかりやすく効率的に移動することが可能となることを目指す	・JR浜松駅バスターミナルのバス停の表示検討



## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 浜松市地域バスへのGTFS整備</li> <li>・ 交通事業者との相互協力によりバス情報データのオープン化を実施</li> <li>・ オープン化したデータの継続的な更新</li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 現在の路線表示の問題点の整理、改善策の検討</li> <li>・ スマートバス停の設置など、路線表示、時刻表示など改善方法の検討</li> <li>・ 路線表示等、多言語化対応の検討</li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 目的地検索の検討</li> <li>・ 交通情報に関する検索システムの状況を把握し、市内公共交通での対応可否を検討</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ わかりやすい路線表示の検討・実施</li> <li>・ 同じ方面へ向かう路線は、行先番号を連番とし、同色で揃える等の工夫</li> <li>・ バス路線図では、路線カラーとバス乗り場カラーに関連性がなく、浜松駅バスターミナルでは路線番号とバス乗り場の番号及び行先方面毎の番号の関連性が無いため、初めて利用する方にはわかりづらい状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 路線表示の問題・課題の整理</li> <li>・ 現在の路線表示の問題点、課題を整理</li> <li>➢ 路線表示の改善方法の検討</li> <li>・ スマートバス停の設置など、路線表示、時刻表示など改善方法の検討</li> </ul>
「6-6 路線表示の工夫」に記載	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 浜松駅バス停の問題・課題の整理</li> <li>・ 現在のバス停の問題点・課題を整理</li> <li>➢ 浜松駅バス停の改善方法の検討</li> <li>・ 降車位置の固定、案内板の設置、方面別の乗車指定など改善方法の検討</li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	7 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生	7-1 鉄道結節駅の利便性向上 (天竜浜名湖鉄道地域公共交通総合連携計画)	交通事業者 (鉄道) 浜松市	・天竜浜名湖鉄道の活性化と再生について総合的かつ一体的な推進を図る	・遠州鉄道やバスとの接続時間を考慮したダイヤの設定 ・西鹿島駅のバリアフリー化検討
		7-2 利便性の高い列車運行サービスの提供 (天竜浜名湖鉄道地域公共交通総合連携計画)	交通事業者 (鉄道) 浜松市	・天竜浜名湖鉄道の活性化と再生について総合的かつ一体的な推進を図る	・シャトル運行の実施 ・サイクルトレインの導入 ・輪行バッグの実施
		7-3 駅を核とした魅力の向上 (天竜浜名湖鉄道地域公共交通総合連携計画)	交通事業者 (鉄道) 浜松市 市民	・天竜浜名湖鉄道の活性化と再生について総合的かつ一体的な推進を図る	・駅構内（構内通路、ホーム、待合室やトイレ等）の改修 ・駅前広場整備の推進 ・駅舎のコミュニティ活用の推進
	8 歩行空間の創出	8-1 交差点の平面横断化 (浜松市交通バリアフリー基本構想)	浜松市 交通管理者 (民間路線バス)	・都心の回遊性を向上させる	・地下横断歩道、歩道橋の平面横断化
		8-2 鍛冶町通り歩行空間快適性の向上 (都心交通の整備方針)	浜松市 商業者 交通管理者 (民間路線バス)	・都心の回遊性を向上させる	・歩行空間の確保などによる快適性の向上

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢西鹿島駅で遠鉄電車と効率よく接続できるよう、天竜浜名湖線の運行ダイヤを調整</li> <li>・新しい閉塞システムの導入により、西鹿島駅での停車時間の延長が可能となり、遠鉄電車との乗り換えにおいて利用者の利便性が向上(平成29年度)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢西鹿島駅の改修</li> <li>・具体的な事業着手に向けて検討を継続</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢天竜二俣駅～宮口駅の区間でシャトル便を運行(平日で6運用)</li> <li>・列車運行本数を増やし、西鹿島駅での乗継改善を実施</li> <li>➢サイクルトレインの導入</li> <li>・平成25、27年度にサイクルトレインとして貸切車両を運行したが、課題が多くあったため通常の運行車両に導入するのは断念するも、平成29年度に天浜線専用の輪行バッグの運用を開始</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢天竜二俣駅～宮口駅のシャトル便の継続</li> <li>・鉄道の速達性を活かし、朝夕のラッシュ時を中心に遠鉄電車との連携強化を継続</li> <li>➢自転車利用者へのサービス継続</li> <li>・輪行バッグの貸出しサービスを継続</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢駅構内の改修</li> <li>・金指駅に点字ブロックを敷設</li> <li>・天竜二俣駅にスロープに滑り止め加工を実施</li> <li>・三ヶ日駅に階段の滑り止め加工、手すりを増設</li> <li>・浜名湖佐久米駅に階段の滑り止め加工、手すりを増設</li> <li>・待合室などの施設の補修(全39駅のうち11駅が文化財登録済)</li> <li>➢駅舎のコミュニティ活用</li> <li>・宮口駅において、まちおこしの会に一部貸し出しを実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢駅構内や待合室などの施設の改修又は補修</li> <li>・補修に当たっては、外観維持の制約がある中で、必要な対策を実施</li> <li>➢駅舎のコミュニティ活用</li> <li>・住民組織による駅舎の清掃活動や飾り付け等の活動を実施</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢中心市街地の主要交差点の平面横断化(平成25年度～令和元年度)</li> <li>・市役所前交差点</li> <li>・連尺交差点</li> <li>・北寺島町交差点</li> <li>・JR浜松駅北口交差点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢中心市街地の主要交差点の平面横断化(令和2年度～令和12年度)</li> <li>・砂山東交差点</li> <li>・伝馬町交差点</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢鍛冶町交差点のスクランブル化</li> <li>・ユニバーサル世界大会開催に併せてスクランブル化(平成22年10月)</li> <li>➢休日の歩行者専用道路</li> <li>・年3回程度の実施実績</li> <li>・実施主体は民間で、関係機関(交通管理者・地元商店街等)との調整を浜松まちなかにぎわい協議会が支援</li> <li>➢憩い空間の創出</li> <li>・フラワーポット等により「緑の空間」を創出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢歩行空間の確保</li> <li>・「浜松駅周辺自転車等駐車場再整備計画」に基づき、歩行空間内の放置自転車対策として、鍛冶町通りの自転車等駐車場の再整備を検討</li> <li>➢観光情報の提供</li> <li>・浜松城等の観光資源を巡るルートを再検証</li> <li>➢JR浜松駅北口交差点のバリアフリー化</li> <li>・旭・板屋A地区第一種市街地再開発事業地区周辺の歩道をバリアフリー化</li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	8 歩行空間の創出	8-3 歩行空間のユニバーサルデザイン化 (浜松市交通バリアフリー基本構想、浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針)	浜松市 交通管理者	・都心の回遊性を向上させる	・歩行空間のユニバーサルデザイン化の促進
		8-4 憩いの空間の創出	浜松市 商業者	・都心に滞在し、憩うことができるようにする	・ベンチなどの休憩施設の設置等による憩い空間の創出
	9 自転車通行空間などの創出	9-1 自転車通行空間の整備 (浜松市自転車活用推進計画)	浜松市	・自転車通行空間を確保する ・歩行空間を保全する	・自転車ネットワークの形成及び歩行空間保全のための自転車通行空間整備
		9-2 自転車駐車場の整備	浜松市 商業者	・駐車空間を確保する ・歩行空間を保全する	・商業者による整備の推進 ・一定の構造や機能を有する歩道における自転車駐車場の整備 ・駐車需要の集中又は分散に応じた自転車駐車場の整備

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<p>➤特定経路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地（重点整備地区）の特定経路（浜松駅と公共施設を結ぶ主要な歩行者動線）は概ねバリアフリー化を実施</li> </ul>	<p>➤浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針に基づいた整備を継続</p>
<p>➤まちなか公共空間利活用制度の運用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・短期期間中における、まちなか公共空間利活用制度に基づくイベント等実施回数</li> <li>・平成22年度：68件 平成26年度：71件</li> <li>・平成23年度：96件 平成27年度：81件</li> <li>・平成24年度：69件 平成28年度：78件</li> <li>・平成25年度：82件 平成29年度：70件</li> </ul>	<p>➤まちなか公共空間利活用制度の運用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松駅の北口広場の一部を道路区域から除外することにより、イベント開催等を促進することについて検討</li> </ul> <p>➤建物、道路更新時の空間創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・継続して、建物、道路の更新時に歩行空間の創出を促進</li> </ul>
<p>➤浜松市自転車走行空間等整備計画の策定（平成25年）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・段階的ネットワーク整備計画として、短期（概ね10年）・中期（概ね20年）・長期（概ね20年以上）の三段階で整備計画を策定</li> </ul> <p>➤安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月、国土交通省・警察庁）に基づく整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜名湖周遊自転車道</li> <li>・国道152号</li> <li>・国道257号</li> <li>・市道中央住吉線</li> </ul>	<p>➤浜松市自転車活用推進計画の策定（令和元年）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・短期（5年以内）・中期（10年以内）の整備計画を策定し、計画に基づき整備を推進</li> <li>・国道152号</li> <li>・国道257号</li> <li>・主要地方道浜松雄踏線外3線</li> <li>・曳馬中田島線外1線</li> <li>・市道元城鹿谷1号線</li> <li>・太平洋岸自転車道</li> </ul>
<p>➤駐車需要の把握</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都心部及び都心部以外のJR東海道本線駅・遠州鉄道駅周辺に付設されている自転車等駐車場の利用実態を調査（平成22年度）</li> <li>・本市都心部における利用実態調査及びアンケート調査を実施し、都心部における各駐輪場の利用状況や駐輪需要の規模を把握（平成23年度）</li> </ul> <p>➤商業及び業務施設周辺の整備を促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐輪場整備推進基本計画を策定し、重点モデル整備地区の抽出（ザザシティ浜松周辺・第一通り駅周辺・遠州病院駅周辺・遠鉄百貨店西側）</li> <li>・関係者（交通管理者・公園管理者・その他市関連部署）との調整（平成25年度）</li> <li>・「ザザシティ浜松周辺」「第一通り駅周辺」「遠州病院駅周辺」の駐輪場を先行整備（平成26年度）</li> </ul>	<p>➤自転車等駐輪場の再整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「浜松駅周辺自転車等駐輪場再整備計画」に基づき、浜松駅周辺の放置自転車対策として、自転車等駐車場の再整備を実施</li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	10 JR 浜松駅前広場周辺の都市空間の改善	10-1 北口広場の機能改善 (浜松駅周辺改良基本構想)	浜松市 交通管理者 (鉄道、民間路線バス) 施設所有者	<ul style="list-style-type: none"> <li>北口広場と周辺施設との連続性を向上させる</li> <li>にぎわいや交流を促進する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>北口広場及び周辺施設の間を移動しやすくする手法の検討</li> </ul>
		10-2 南口広場の機能改善 (浜松駅周辺改良基本構想)	浜松市 交通管理者 (鉄道、民間路線バス) 施設所有者	<ul style="list-style-type: none"> <li>南口広場へのアクセス交通を処理する</li> <li>道路混雑を緩和する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅南地下駐車場の有効利用の検討</li> <li>道路改良の検討</li> </ul>
	11 主要幹線道路の整備	11-1 都市計画道路などの整備 (浜松市のみちづくり計画)	浜松市	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車交通を円滑にする</li> <li>都心及び拠点などへのアクセス性を高める</li> <li>基幹路線の速達性、定時性を高める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ネットワークの実現に必要な路線、区間の整備（環状道路、放射道路）</li> </ul>
		11-2 バスレーン（バス専用レーン、優先区間）の整備、周知・啓発 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス) 道路管理者 交通管理者	<ul style="list-style-type: none"> <li>速達性・定時性に優れた利便性の高い公共交通サービスを提供し、市民が生活するうえで移動しやすい環境を提供する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス優先区間の整備</li> <li>バスレーンの周知・啓発策の検討・実施</li> </ul>

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 浜松駅周辺改良基本構想を策定(平成24年)</li> <li>・ 浜松駅周辺改良基本構想検討会議を組織し、官民協働により基本構想を策定</li> <li>・ 基本構想において改良計画を策定し、計画に基づいた整備を推進</li> <li>・ 令和元年度、JR 浜松駅北口交差点の平面横断化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 改良規模の設定</li> <li>・ 駅前広場に必要とされる機能の選定を始め、改良に向けた手法や改良案を検討</li> <li>➢ 改良に向けての合意形成</li> <li>・ 市民の合意を得ることが必要</li> <li>・ 基本構想の内容について、広く周知を図る</li> <li>・ 改良に伴って環境の変化を受ける近隣関係者等の意見収集、調整を進める</li> <li>・ 交通管理者との協議、調整を進める</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 浜松駅周辺改良基本構想を策定(平成24年)</li> <li>・ 浜松駅周辺改良基本構想検討会議を組織し、官民協働により基本構想を策定</li> <li>・ 基本構想において改良計画を策定し、計画に基づいた整備を推進</li> <li>➢ 施設改良計画に沿った南口駅前広場の改良</li> <li>・ 駅南地下駐車場及び相生板屋線の改良工事を実施(平成26年度)</li> <li>・ 駅南地下駐車場の駐車料金を20分間の無料化を実施(平成27年度)</li> <li>・ 砂山菅原線 JR 高架下の歩道拡幅工事の実施、送迎車両に対する駅南地下駐車場への案内看板の設置(平成29年度)</li> <li>・ 砂山17号線の交通安全対策、バリアフリー化の実施(平成29～30年度)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 改良工事の効果、関係者調整を継続実施</li> <li>・ これまで実施した改良の効果を見極めつつ、砂山寺島線、周辺交差点の改良等、関連事業の進捗を踏まえ、関係者との調整を引き続き図る</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 「浜松市のみちづくり計画 平成19年度～平成28年度」に基づき整備</li> <li>・ 国道257号</li> <li>・ 国道362号</li> <li>・ (都) 下石田葵西線</li> <li>・ (主) 浜松環状線</li> <li>・ (主) 天竜浜松線 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 「浜松市のみちづくり計画 平成29年度～令和8年度」に基づき整備を推進</li> <li>・ 道路ネットワークに位置付けている主要幹線道路について、着工準備が整った路線から整備を実施</li> <li>➢ 道路拡幅改良、バイパス築造</li> <li>・ 国道257号</li> <li>・ 国道362号</li> <li>・ (主) 浜松環状線</li> <li>・ (主) 天竜浜松線</li> <li>・ (都) 上島柏原線 など</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ バスレーン導入の検討</li> <li>・ 「バス専用レーン」は約5.2km(国道152号・鍛冶町通り・有玉南中田島線)、「バス優先レーン」は約9.7km(国道152号・掛塚雄踏線)が整備済</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 周知・啓発活動の実施</li> <li>・ バスレーンマナーキャンペーンなどの市民への周知・啓発を行う</li> <li>➢ バスレーン導入の検討</li> <li>・ 道路整備等と併せた関係者との調整を継続(伝馬町交差点～成子交差点)</li> <li>➢ 周知・啓発活動の実施</li> <li>・ 新たな啓発事業等を関係機関と調整</li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	11 主要幹線道路の整備	11-3 PTPS（公共車両優先システム）の整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス) 道路管理者 交通管理者	・速達性・定時性に優れた利便性の高い公共交通サービスを提供し、市民が生活するうえで移動しやすい環境を提供する	・PTPSの整備
		11-4 バスベ이의整備、周知・啓発 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス) 道路管理者 交通管理者	・速達性・定時性に優れた利便性の高い公共交通サービスを提供し、市民が生活するうえで移動しやすい環境を提供する	・バスベイ（歩道切込み型）の整備、周知・啓発策の検討・実施
	12 道路沿道環境改善施設の整備	- (浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針)	浜松市	・道路沿道の生活環境を維持、向上させる	・高機能舗装の整備や街路樹の配置などによる沿道の生活環境改善対策の実施
	27 持続可能な公共交通の提供	27-1 持続可能な公共交通提供の取組み (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、 鉄道、タクシー、 地域バスなど)	・公共交通を持続可能なものとするための取組みを検討する	・乗務員確保のための取組み推進 ・地域バスの運行事業者確保のための取組み推進
27-2 新しい技術の活用に向けた取組み (浜松市地域公共交通網形成計画)		浜松市 交通事業者 (民間路線バス、 鉄道、タクシー、 地域バスなど)	・新たな技術を検討し、使いやすいものとするための取組みを検討する	・MaaS、自動運転など新しい技術の導入検討	



事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢PTPS導入の検討                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスレーンと組み合わせて検討</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢PTPS導入の検討                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスレーンと組み合わせて関係者との調整を継続(伝馬町交差点～成子交差点)</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢道路整備時の同時整備を想定                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスベイから走行車線への合流が必ずしも円滑にできないなどの課題があり、未実施</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢周知・啓発活動の実施                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスベイの周知・啓発策について交通事業者等と協議</li> <li>・バスベイの周知・啓発の実施</li> </ul> </li> <li>➢バスベイ整備の検討                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係機関と調整を行い、道路状況を踏まえ検討</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針に基づく整備                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・透水性舗装または平板ブロックの整備(市全域で推奨し、原則として交通バリアフリー重点整備地区・人口集中地区(DID)・鉄道駅周辺・公共公益施設周辺・通学路で適用)</li> <li>・歩道への植樹帯設置(原則として市全域で推進)</li> <li>・電線類地中化(静岡県無電柱化推進計画に基づき整備)または景観に配慮した色彩の電柱設置(市全域で推奨)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢整備の継続                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・重点整備地区での道路整備等においては、バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化を積極的に推進</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢運転手確保の取組み                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス、タクシー等における乗務員確保の取組みを推進</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢運転手確保の取組みの実施                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員確保のための取組みを継続</li> </ul> </li> <li>➢持続可能な公共交通の取組み                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域バスを運行する交通事業者拡大のため、タクシー事業者、貸切バス事業者等へ4条乗合許可取得などの働きかけ実施</li> <li>・車両の小型化など、普通二種免許での運行を検討</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢自動運転プロジェクトの実施                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・SBドライブ、スズキ、遠州鉄道、浜松市の4者で連携協定を締結し、実証実験を実施(第1回:平成29年12月 第2回:令和元年12月)</li> </ul> </li> <li>➢MaaSの取組み                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・遠州鉄道は小田急電鉄の開発する「MaaS Japan」のアプリを使った実証実験を開始(令和元年10月～)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢新たな交通システムの導入                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・MaaSや自動運転について、他市や交通事業者の取組みを注視し、導入を検討</li> <li>・交通事業者と協議しながら、実証実験等を検討</li> </ul> </li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
産業・経済	13 渋滞多発ポイントの解消	13-1 主要渋滞箇所の解消 (浜松市のみちづくり計画)	浜松市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞の激しい箇所の解消を図る</li> <li>・路線バスの速達性、定時性を確保する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞対策交差点における交差点改良及び道路の拡幅事業などによる渋滞対策の実施</li> <li>・交通需要マネジメント(TDM)として、公共交通や自転車等の利用促進、企業等への時差出勤の協力要請を実施</li> </ul>
		13-2 遠州鉄道連続・単独立体交差事業の実績 (浜松市のみちづくり計画)	浜松市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通渋滞や踏切事故の防止を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・遠州鉄道鉄道線(助信町～有玉南町)の連続立体交差事業及び都市計画道路有玉南中田島線の整備</li> <li>・遠州鉄道鉄道線の2箇所の単独立体交差の推進</li> </ul>
		13-3 交差点改良、信号現示最適化、バス優先交差点の整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者(民間路線バス) 道路管理者 交通管理者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・速達性・定時性に優れた利便性の高い公共交通サービスを提供し、市民が生活するうえで移動しやすい環境を提供する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞が多発する交差点の改良や、信号現示の最適化、バス優先交差点の整備</li> </ul>
	14 スマートインターチェンジの整備	-	浜松市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路利用による地域振興、産業振興を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路のサービスエリアやパーキングエリア周辺におけるスマートインターチェンジの整備</li> </ul>
	15 都心交通の整流化	15-1 都心通過交通の迂回誘導	浜松市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通を円滑化させる</li> <li>・歩行空間を保全する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心環状線の周回機能を活用し、都心通過のみの自動車交通に対し、標識などを用いて迂回誘導又は自動車交通を分散することで、歩行者と自動車の錯綜を可能な限り回避</li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期（今後約10年間の施策） (令和2年度～令和12年度)
<p>➤道路整備時に信号改良と併せ実施</p> <p>交安事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道152号双竜橋交差点</li> <li>・国道152号下池川町交差点</li> <li>・国道257号連尺交差点</li> <li>・(主)浜松環状線赤松坂交差点</li> </ul> <p>道路整備事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(主)浜松環状線(西ヶ崎)</li> <li>・(都)植松伊左地線(山下-野口)</li> <li>・(都)有玉南中田島線(上島-助信)</li> <li>・(都)下石田葵西線(上島)</li> <li>・(市)小池52号線</li> </ul>	<p>➤改良工事の継続</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・着工準備が整った交差点から改良</li> </ul> <p>交安事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(一)和地山曳馬停車場線 和合町交差点、住吉北交差点</li> <li>・国道257号根洗交差点</li> <li>・(主)浜松雄踏線南九領橋交差点</li> </ul> <p>道路整備事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道257号(伝馬-成子)</li> <li>・(主)浜松環状線(中郡-笠井)</li> <li>・(都)植松伊左地線(山下-野口)</li> </ul>
<p>➤「浜松市のみちづくり計画」に基づき取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・助信駅、曳馬駅、上島駅の立体交差化</li> <li>・国道152号(新原東原北交差点)の単独立体交差点化</li> </ul>	<p>➤「浜松市のみちづくり計画(平成29年度～令和8年度)」に基づき取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・着工準備が整った段階で整備</li> <li>・(主)浜松環状線 西ヶ崎(鉄道立体)</li> </ul>
<p>➤道路整備時に信号改良と併せ実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞対策が急務であった宮竹交差点等の改良</li> <li>・宮竹交差点(国道152号、天竜浜松線)事業完了(平成23年度)</li> <li>・有玉小学校東交差点</li> <li>・鴨江町交差点</li> <li>・連尺交差点(国道257号、国道152号)事業完了(平成28年度)</li> <li>・石岡交差点(国道257号、国道362号)事業完了(平成28年度)</li> </ul>	<p>➤改良工事の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係機関と道路整備に向けた協議の実施</li> <li>・改良工事の準備</li> <li>・着工準備が整った交差点から改良</li> </ul>
<p>➤新東名高速道路の整備に同調した取り組み</p> <p>新東名高速道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松SAスマートIC(平成24年4月14日供用)</li> </ul> <p>➤「浜松地区スマートIC地区協議会」に基づき取り組み</p> <p>東名高速道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三方原スマートIC(平成29年3月18日供用)</li> <li>・舘山寺スマートIC(平成31年3月17日供用)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画に基づく整備は完了し、今後の整備はなし</li> </ul>
<p>➤都心を迂回誘導する案内標識</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・案内標識は未設置</li> <li>・都心を取り巻く環境として、国道257号が拡幅整備中で、都心へ集中する主要な幹線道路毎の交通量は、3万台前後が通過</li> <li>・近年、交通事故が多発していることから、路線毎の対策が急務</li> <li>・公共交通の走行空間改善のため、バスレーンの整備が必要</li> </ul>	<p>➤都心交通流の誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要幹線道路整備、交通安全対策、バスレーン導入等の施策進捗に併せた誘導方策を検討</li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
産業・経済	15 都心交通の整流化	15-2 駐車場需要の分散誘導	商業者 駐車場事業者 浜松市	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者優先エリア外縁部へ駐車需要の分散を図る</li> <li>歩行空間を保全する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心内の時間貸し駐車場で共通駐車券が使用可能となるよう共通駐車券事業への参加を促進</li> <li>カーナビや携帯電話と連動した誘導策の検討</li> </ul>
		15-3 駐車場の立地誘導	浜松市 駐車場事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者優先エリア外縁部へ駐車需要の分散を図る</li> <li>歩行空間を保全する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場の適切な立地誘導のためのソフト施策の検討</li> </ul>
		15-4 荷捌き場の確保とルール化	商業者 運送事業者 浜松市	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行空間を保全する</li> <li>自動車交通を円滑化させる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷捌き場を事業所ごとに確保</li> <li>共同荷捌き場に優位性があると判断する場合は、商業者などの協議により共同荷捌き場を確保</li> </ul>
		15-5 自動二輪車など駐車場の整備	浜松市 商業者 駐車場事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車空間を確保する</li> <li>歩行空間を確保する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業者による整備を推進</li> <li>需要に応じた整備を推進</li> <li>既存の駐車場や駐輪場の自動二輪車などの利用環境の向上を促進</li> </ul>
	26 新東名浜松 SIC 周辺地域の交通円滑化	-	浜松市 民間 交通事業者 (民間路線バス) 市民	<ul style="list-style-type: none"> <li>本地域の交通状況を維持する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現況の自動車交通量を把握し、増加台数を推計</li> <li>交通手段の転換を促進</li> <li>道路改良の必要性を判断した上で、改良を推進</li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 共通駐車券の普及促進               <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成30年4月、PチケはPクーポンへ移行</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 共通駐車券の普及PR活動を推進</li> <li>➢ カーナビや携帯電話、インターネット等と連動した新たな駐車場案内システムについて調査・検討する               <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たなシステムの必要性、先導的な事例について、情報収集</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 駐車場の適切な立地誘導のためのソフト施策の検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・附置義務条例の隔地駐車場の特例基準を緩和</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 駐車場の適切な立地誘導のためのソフト施策の検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・定期的にまちなか(市街地)の駐車場の需給バランス調査を実施し、動向を把握した上で、必要な施策を検討</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 荷捌きルールの検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・附置義務条例には荷捌き駐車場の規定が無い</li> <li>・他都市の状況把握のため、アンケートによる情報収集を実施(平成27年度)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 荷捌きルールの検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・他都市の状況調査を実施、今後状況に応じて必要性について検討</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 既存駐車場との調整               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ザザシティ自動二輪駐車場に原動機付自転車の駐車スペースを整備(平成26年4月～)</li> </ul> </li> <li>➢ 商業及び業務施設周辺の整備の促進               <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松駅周辺に15箇所の公営二輪車駐車を整備</li> <li>・交通安全・バリアフリー等の観点から、利用者の利便性、安全性の向上に資すると認められる場合、隔地駐車場の設置を可能とする駐車場附置義務条例運用要綱の一部改正を実施(平成29年10月)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 駐車需要の把握               <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動二輪車や原動機付自転車の駐車需要を把握</li> </ul> </li> <li>➢ 既存駐車場との調整               <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動二輪車(オートバイ)などの駐車場施策を進める上で、既存駐車場と調整</li> </ul> </li> <li>➢ 商業及び業務施設周辺の整備の促進               <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間駐車場における自動二輪車の整備促進に向けて、啓発を進める</li> </ul> </li> <li>➢ 駅周辺の自動二輪駐車場の再整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>・「浜松駅周辺自転車等駐車場整備計画」に基づき、自動二輪駐車場の再整備を実施</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 土地利用の変化の把握               <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業から立地施設の規模、従業員数等の情報提供を受け、施設立地の動向を把握</li> <li>・施設の規模、従業員数から立地後の従業員の通勤人数、通勤方面の分布を推計</li> </ul> </li> <li>➢ 交通状況の改善に係る施策の推進               <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路の混雑緩和対策の実施(交差点改良、信号現示の調整等)</li> <li>・周辺生活道路の交通安全対策の実施(止まれ表示、グリーンベルト、路肩部白線修繕)</li> <li>・路線バスの実証運行に係る検討、企業バス実現に向けた関係者協議を実施</li> <li>・一部企業での企業バスの運行</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 土地利用の変化の把握               <ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き、企業立地状況、交通量の変化を把握していく</li> </ul> </li> <li>➢ 企業への混雑緩和への協力要請               <ul style="list-style-type: none"> <li>・時差出勤やエコ通勤、企業バスの運行等による混雑緩和への協力を対象企業へ要請</li> </ul> </li> <li>➢ 路線バスの検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の従業員増加に対応するため、既存路線バスの見直しや新規路線バスの導入について、交通事業者と協議</li> </ul> </li> <li>➢ 周辺道路の混雑緩和対策、交通安全対策の実施               <ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き、交通状況の実態を把握し、道路改良等のハード整備を進める</li> </ul> </li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
観光・交流	7 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生	7-4 鉄道沿線の観光資源の活用 (天竜浜名湖鉄道地域公共交通総合連携計画)	交通事業者 (鉄道、タクシー) 浜松市	・天竜浜名湖鉄道沿線の観光資源を巡りやすくする	・天竜浜名湖鉄道と観光タクシーを組み合わせた観光ルートの設定 ・天竜浜名湖鉄道と観光協会によるレンタサイクル事業の実施
	16 観光レンタサイクルの拡充	- (浜名湖観光圏整備計画)	浜松市 民間	・観光地内又は観光ルートを快適に回遊できるようにし、観光地の魅力向上を図る	・観光協会などが、浜名湖周遊などのレンタサイクル事業を実施
	17 浜名湖水上交通の検討	- (浜名湖観光圏整備計画)	民間	・浜名湖一帯の観光地の活性化を図る	・観光協会などが、浜名湖の水上交通についてレジャー・保安・災害対策の各方面より事業性を検討し、航路整備やレジャー運行事業の調査を実施
	18 観光バス用駐車場と送迎レーンの検討	- (浜松駅周辺改良基本構想)	浜松市 駐車場事業者	・観光バスなどの路上駐車による JR 浜松駅や観光施設周辺の道路混雑を軽減する	・都心における観光バスなどの駐車場、送迎レーンの設置の検討
	19 浜松風景街道づくり	-	浜松市 民間	・一体感のある地域環境形成を進める	・美しい沿道環境形成や地域資源を保全・活用することにより、魅力的で心地良い地域環境づくりを促進

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢観光タクシーと天浜線の連携</li> <li>・天竜二俣駅・金指駅・三ヶ日駅から計9コースを設定(平成21年度～)</li> <li>・気賀駅からの6コースを設定(平成29年度)</li> <li>➢レンタサイクル事業の実施</li> <li>・三ヶ日駅、気賀駅、金指駅、天竜二俣駅、遠州森駅の5箇所で天浜線、観光協会により運営</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢レンタサイクル事業の実施</li> <li>・レンタサイクルとサイクリストの誘致を継続して実施</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢観光レンタサイクルの実施</li> <li>・浜名湖周辺における観光客の回遊性向上を目的とし、既に浜名湖レンタサイクル事業が実施済</li> <li>・まちなかレンタサイクル実証実験事業の一環として、JR浜松駅東側のJR高架下にレンタサイクルステーションとして、はままつペダルがオープン(平成29年1月～平成30年12月)</li> <li>・2年間の実証実験終了後、民間事業へ移行し、魅力発信館にて新装オープン(平成31年1月～)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢観光レンタサイクルの継続</li> <li>・観光団体・民間企業・自治体等により組織している浜名湖観光圏整備推進協議会が、自転車利用環境の向上・改善に資する施設を試験的に整備し、その効果を明確にした上で浜名湖周辺全体に波及させることを検討</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢水上交通の可能性の検討</li> <li>・平成23年から、浜名湖ガーデンパークに栈橋を設置し、浜名湖周遊船を運航</li> <li>・平成25年10月から12月の期間中の土日祝日(計13日間)、浜名湖サービスエリアに直結する栈橋を設置し、浜名湖を巡る遊覧船の実証運航</li> <li>・平成26年3月～6月にかけて開催される浜名湖花博2014の期間中、浜名湖サービスエリアを拠点とした周遊船の定期運航を実施</li> <li>・平成26年6月の浜名湖花博2014終了後も、2年度間は静岡県との支援により運航</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢事業性の検討の継続</li> <li>・浜名湖観光圏の取り組みとして検討</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢浜松駅周辺におけるバス乗降場の設置についての検討</li> <li>・平成24年に策定した「浜松駅周辺改良基本構想」において、「大型バス乗降場の配置」を喫緊の課題として列挙</li> <li>・「アクトシティ南バスのりば」の供用開始(平成28年2月)</li> <li>※浜松市観光バス公共駐車場として、ハーモニア新町に観光バスの駐車場(有料)あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢駐車、送迎レーンの整備を促進</li> <li>・必要に応じて、駐車、送迎レーンの整備を促進</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢新たな候補地の選定</li> <li>・「浜名湖サイクリングロード」(浜名湖周遊自転車道および浜名湖周辺の道路の周辺)が日本風景街道として国土交通省の認定済</li> <li>・新たな候補地は未検討</li> <li>➢浜名湖周遊自転車道の維持管理</li> <li>・当該道路及び他道路の維持管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢浜松風景街道のPR</li> <li>・引き続き、「浜名湖サイクリングロード」のPRに取り組む</li> <li>➢浜名湖周遊自転車道の維持管理</li> <li>・当該道路及び他道路の維持管理</li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
観光・交流	20 道路の愛護制度による維持・管理	- (浜松市道路・河川里親制度)	浜松市 市民	・道路空間について、「地域の誇り」意識の醸成を図る	・地域住民や事業所などが道路の「里親」となり、ボランティアで清掃・美化活動などを行うことにより、道路管理への参加の機会を増やす ・イベントにおけるPRなどにより、活動団体の増加を図る
	28 国際的なサイクリング環境の整備	-	浜松市 民間	・浜名湖一帯を国内外にPRして、観光資源の強化を図る	・太平洋岸自転車道や浜名湖一周サイクリングルート「ハマイチ」における、快適で安全安心なサイクリング環境の創出に向けた、世界に誇るサイクリングロードの整備を推進する
安心・安全	21 交通安全啓発活動の実施	- (浜松市交通安全条例)	浜松市 市民	・交通事故防止及び削減に向け、交通安全思想の醸成を図る	・年代に応じた交通安全教室の実施 ・関連情報の発信や注意喚起のための広報実施 ・交通安全意識の高揚を図るための啓発を実施 ・春夏秋年末の交通安全運動での街頭広報を実施



## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
>道路里親制度による道路管理 ・本制度に基づき登録される道路里親の団体数・対象道路延長・会員数は増加(平成22年から27団体増加) 平成22年4月現在:29団体 (対象道路延長28,827m、会員数2,182人) ~ 平成30年4月現在:56団体 (対象道路延長90,738m、会員数11,926人)	>制度の継続 ・地域住民のまちづくり団体・NPO法人などによる道路美化・保全活動のほか、企業等が地域貢献のため登録・活動しているケースもあり、登録団体数は年々増加していることから、制度を継続
-	>国際的なサイクリング環境の整備 ・大規模自転車道(太平洋岸自転車道及び浜名湖周遊自転車道線)の整備 ・浜名湖サイクルツーリズム推進会議において、浜名湖観光圏における浜名湖一周サイクリングルート「ハマイチ」を活用した事業の推進
>交通安全啓発活動の実施 ・春・夏・秋・年末の交通安全運動の実施 ・交通安全フェアの実施 ・暴力追放と交通事故・薬物乱用防止大会の実施 ・小学校交通事故ゼロチャレンジの実施 ・自転車マナー向上対策の実施 ・毎月10日を市民交通安全の日として街頭広報を実施 ・幼稚園児・小中学生・高齢者等の交通安全教室の開催 ・運転適性検査器を用いた高齢運転手向け交通安全教室の開催 ・交通安全広報車による広報等 ・イベントやホットメール等で交通安全に関連する情報等を発信	>交通安全啓発活動の継続 ・浜松市交通安全条例及び年次交通安全計画等に基づき、交通安全思想の醸成、交通安全意識の高揚を図るための交通安全教育や広報啓発等を実施

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
安心・安全	22 コミュニティゾーン事業の実施	- (浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針 第10次浜松市交通安全計画)	浜松市 交通管理者 市民	・生活道路の交通安全の確保と生活環境の質の向上を図る	・住居系地区などにおいて、自動車のスピード抑制や歩車分離、歩車共存などを実施
	23 交通事故多発交差点の改良	- (第10次浜松市交通安全計画)	浜松市 交通管理者	・交通事故件数の減少を図る	・浜松市交差点事故削減対策部会で選定された交差点の改良
	24 災害に強い道路の構築	24-1 緊急輸送路等道路ネットワークの強靱化	浜松市	・災害に強い道路ネットワークを構築する	・道路ネットワークに位置付けている国道152号、三遠南信自動車道等の整備を継続 ・緊急輸送路上の橋梁の耐震補強や雨量規制区域等の道路斜面对策の実施により、道路ネットワークの強靱化を継続
24-2 狭い道路の拡幅事業の実施 (狭い道路の拡幅整備に関する条例)		浜松市	・良好な居住環境の確保と災害に強いまちづくりを進める	・建物の新築・改築・増築を行う際に、建築主や関係権利者の協力と承諾を得て、4mの幅まで道路を拡げる整備を実施	

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 通学路交通安全対策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・通学路において、「通学児童・生徒を守る」交通安全対策を実施</li> <li>・生活道路等の事故多発交差点において、即効性のある対策を実施</li> <li>・狭さく、ハンプ等の自動車の走行速度を抑制する対策を実施</li> </ul> </li> <li>➢ ゾーン30対策エリア内の事故防止対策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・最高速度30km/hの区域規制</li> <li>・ゾーン30路面表示の設置</li> <li>・中央線を抹消</li> <li>・交差点カラー化、クロスマーク、路側帯の拡幅、カラー化等</li> </ul> </li> <li>➢ 整備地区                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・本郷地区(平成22年度)、初生地区(平成22年度)、蒲地区(平成23年度)、北浜中央地区(平成24年度)において実施</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 事故防止対策の継続                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ゾーン30など新たな対策方針を加え、対策を継続</li> <li>・第10次浜松市交通安全計画(平成28年度～令和2年度)に基づき対策を推進</li> </ul> </li> <li>➢ 通学路交通安全対策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・通学路において、「通学児童・生徒を守る」交通安全対策を実施</li> </ul> </li> <li>➢ 生活道路安全対策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・狭さく、ハンプ等の自動車の走行速度を抑制する対策を実施</li> <li>・中央線抹消</li> <li>・交差点カラー化、クロスマーク、路側帯の拡幅、カラー化等</li> </ul> </li> <li>➢ ゾーン30対策エリア内の事故防止対策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・最高速度30km/hの区域規制</li> <li>・ゾーン30路面表示の設置</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 交通事故多発交差点の改良                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松市交通事故削減対策部会において、事故件数・地域バランス等を総合的に判断した上で、平成27年度より20箇所の事故多発交差点を選定</li> <li>・この内、事故件数の多さ等を考慮したうえで、ターゲット交差点を5箇所選出</li> <li>・ターゲット交差点は、より詳細な事故原因分析を経た後に対策を実施</li> <li>・ターゲット以外の交差点も、対策を実施</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 改良の継続                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・年度ごとに選定した交差点の対策を継続</li> <li>・第10次浜松市交通安全計画(平成28年度～令和2年度)に基づき対策を推進</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 「浜松市のみちづくり計画 平成19年度～平成28年度」に基づき整備                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道152号</li> <li>・国道362号</li> <li>・三遠南信自動車道等</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 「浜松市のみちづくり計画 平成29年度～令和8年度」に基づき整備を推進                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道152号</li> <li>・国道257号</li> <li>・国道362号</li> <li>・三遠南信自動車道 等</li> <li>・緊急輸送路の橋梁耐震補強、道路斜面对策を継続</li> <li>・国道152号</li> <li>・国道362号</li> <li>・国道473号</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 道路の拡幅整備                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・「浜松市 狭い道路の拡幅整備に関する条例」に基づき、幅員4m未満の狭い道路を拡幅整備</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 事業の継続                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・狭い道路の拡幅整備に関する条例に基づく整備を継続</li> </ul> </li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
地球環境保全	25 モビリティ・マネジメントの実施	25-1 公共交通のPR (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市交通事業者 (民間路線バス、鉄道、タクシー、地域バスなど)	・環境問題や交通渋滞、交通事故などの解消を図る	・市民に対する公共交通の利用促進
		25-2 路線維持のPR (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市交通事業者 (民間路線バス、鉄道、タクシー、地域バスなど)	・環境問題や交通渋滞、交通事故などの解消を図る	・地域全体で公共交通を守り育てる自発的な行動の啓発
		25-3 転入者への働きかけ (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市	・環境問題や交通渋滞、交通事故などの解消を図る	・転入者に対する公共交通の利用促進
		25-4 企業への働きかけ (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市	・環境問題や交通渋滞、交通事故などの解消を図る	・本市職員に対する環境にやさしい通勤方法への変更促進 ・市内企業に対する公共交通の利用促進
		25-5 児童、生徒への働きかけ (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市交通事業者 (民間路線バス、鉄道など)	・環境問題や交通渋滞、交通事故などの解消を図る	・市内小学校を対象にした、公共交通に関する教育の実施
		25-6 体験イベントの実施 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市交通事業者 (民間路線バス、鉄道、地域バスなど)	・環境問題や交通渋滞、交通事故などの解消を図る	・各種イベントを活用した公共交通の利用促進活動の実施
		25-7 高齢者への働きかけ (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市交通事業者 (民間路線バス、地域バスなど)	・環境問題や交通渋滞、交通事故などの解消を図る	・高齢者に対する公共交通の利用促進
		25-8 公共交通マップの作成 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市交通事業者 (民間路線バス、鉄道、タクシー、地域バスなど) NPO 法人	・環境問題や交通渋滞、交通事故などの解消を図る	・市内全域の公共交通マップの作成

## 第4章 交通施策の推進

### 4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期（今後約10年間の施策） (令和2年度～令和12年度)
>公共交通PRの実施 ・ホームページや広報誌などを活用したPRを実施 ・路線バスを活用したスタンプラリーの実施など、交通事業者が主体となった取り組みを実施	>公共交通PRの継続 ・ホームページ等での公共交通PRの継続 ・交通事業者主体のPRの継続 ・高速バスなど広域的な乗り場周知の検討
>公共交通の利用状況、運営状況のPR ・地域に対し、地域交通検討会等で公共交通の運行状況、利用状況を周知 ・地域バスの運行に協力してくれる企業や商店などを「地域バス応援隊」として募集	>公共交通利用促進PRの継続 ・地域に対する周知の継続 ・地域バス応援隊の募集の継続 ・新たなPR方法の検討
>公共交通利用促進グッズの配布 ・転入者を対象にリーフレットやクリアファイルなど、利用促進グッズの配布を実施	>公共交通利用促進グッズ配布等の継続 ・転入者への利用促進の継続 ・新たな働きかけの検討
>浜松市職員への利用促進 ・毎月20日をエコ通勤日として定め、庁内放送やエコ通信の回覧での啓発活動を実施 ・エコ通勤を行っている職員に対して、通勤手当の加算を実施 >企業への利用促進 ・エコ通勤やパーク&ライド等の公共交通活性化の取組に協力してくれる企業を「エコモビ応援隊」として募集	>利用促進の継続 ・浜松市職員に対する利用促進の継続 ・企業への働きかけの継続 >新たな取り組みの検討 ・リニア中央新幹線の2037年の全線開通を見越して、これまで以上に浜松市の公共交通網と連携した利用促進などについて、情報共有する
>児童・生徒への働きかけ ・バスの乗り方体験学習や啓発パンフレット配布、などを実施 ・遠鉄バス、電車の乗り方動画DVDを作成し、浜松市内全小学校に配布	>児童・生徒への働きかけの継続 ・乗り方教室の継続 ・乗り方動画DVD配布の継続 ・新たな取り組みの検討
>体験イベントの開催 ・遠鉄トレインフェスタや天浜線フェスタなどの体験イベントの開催 ・産業まつりなどのイベントを活用した交通施策のPRや啓発活動を実施	>体験イベントの継続 ・体験イベントの開催の継続 ・イベント時のPRの継続
—	>高齢者への働きかけ ・高齢者向けのバスの乗り方教室など利用促進に向けた取組みの検討
—	>公共交通マップ作成 ・交通事業者へマップ作成についての調整 ・デジタルにも対応する、浜松市内の地域バスを含めた公共交通機関の路線マップの作成

## 第4章 交通施策の推進

### 4-4 公共交通の運行に関する基準・ルール

本計画の基本方針である、「地域が主役となって育てる、持続可能な公共交通」を実現するため、本市では、交通事業者や行政とともに、地域が参加し、公共交通の維持・改善について検討するための枠組みを設け、公共交通を地域が主体となり守り、育てることを目指しています。

ここでは、本計画が目指す将来公共交通ネットワークに位置付ける各路線（基幹路線・準基幹路線・地区内交通）について、鉄道・タクシーを除く、路線バス等の維持及び新規導入の維持・基準ルールを取りまとめます。

表 4-3 公共交通(バス等)の維持及び新規導入の維持・基準ルールの体系

位置付け	路線の分類	概要	検討の区分	
			維持・改善	新規導入
基幹路線	民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線</li> <li>交通事業者の経営努力による運営を行政・市民が支える</li> </ul>	4-4-1(1)に記載	—
準基幹路線	民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線</li> <li>交通事業者の経営努力による運営を行政・市民が支える</li> </ul>	4-4-1(1)に記載	—
	浜松市自主運行バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線</li> <li>市の補助や運行委託により、地域・交通事業者・行政の3者間の協力により、維持・改善する</li> </ul>	4-4-1(1)に記載	4-4-2に記載
地区内交通	民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民が居住する地域を支えるために必要な路線</li> <li>交通事業者の経営努力による運営を行政・市民が支える</li> </ul>	4-4-1(2)に記載	—
	浜松市自主運行バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民が居住する地域を支えるために必要な路線</li> <li>市の補助や運行委託により、地域・交通事業者・行政の3者間の協力により、維持・改善する</li> </ul>	4-4-1(3)に記載	4-4-2に記載
	交通空白地有償運送	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民が居住する地域を支えるために必要な路線</li> <li>地域の助け合いによる移動手段の確保を行政が支援する</li> </ul>	4-4-1(3)に記載	4-4-2に記載
	浜松市地域バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民が居住する地域を支えるために必要な路線</li> <li>地域が主役となった公共交通の導入・維持・改善を行政・事業者が支援する</li> </ul>	4-4-1(4)に記載	4-4-2に記載

### 4-4-1 路線を維持・改善するための手続き

#### (1) 基幹・準基幹路線

「基幹・準基幹路線」は、骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線で、基本的には、交通事業者が経営努力により運営します。

一方、基幹・準基幹路線において、交通事業者の経営努力のみでは維持が困難となり、減便・退出が生じた場合は、市が政策上必要と判断したうえで、交通事業者への補助や運行委託により、自主運行バスとして維持・改善を図ります。

維持・改善にあたっては、市全体の交通政策を協議する「浜松市地域公共交通会議」において協議・検討します。

#### (2) 地区内交通(民間路線バス)

地区内交通(民間路線バス)は、基幹路線、準基幹路線ではカバーできない、市民が居住する地域を支えるために必要な路線で、基幹・準基幹路線と同様に、交通事業者が経営努力により運営します。

ただし、基幹・準基幹路線よりも沿線の人口密度が低く、路線の距離が長い路線も多く、交通事業者単独での維持・改善が難しくなっています。

維持・改善にあたっては、市全体の交通政策を協議する「浜松市地域公共交通会議」において協議・検討します。

#### (3) 地区内交通(自主運行バス、交通空白地有償運送)

地区内交通(自主運行バス、交通空白地有償運送)は、基幹路線、準基幹路線ではカバーできない、市民が居住する地域を支えるために必要な路線です。

地区内交通(自主運行バス)は、交通事業者の経営努力だけでは維持・改善が困難であり、減便・退出が生じた路線などに対し、市が政策上必要と判断したうえで、交通事業者への補助や運行委託により、維持・改善を図ります。

地区内交通(交通空白地有償運送)は、バス・タクシーのサービスが十分でない交通空白地において、自治会やNPO等の地元に密着した団体が許可を得たうえで、交通空白地有償運送の導入を検討することができます。行政が運行に係る初期投資や運行経費の一部を補助することにより、支援していきます。

運行にあたっては、いずれも交通空白地有償運送運営協議会を兼ねている「浜松市地域公共交通会議」で協議・検討します。

## 第4章 交通施策の推進

### 4-4 公共交通の運行に関する基準・ルール

#### (4) 地区内交通(地域バス)

地区内交通(地域バス)は、地域(住民、企業など)が日常生活の移動のために必要と考える路線です。

市が交通事業者へ運行委託し、維持・改善を図ります。

「地域が守り、育てる公共交通」を趣旨として、利用者となる地域が運行や運営に参加・協力し、交通事業者や行政と共に維持・改善を行います。

地区内交通(地域バス等)の維持・改善は、地域(住民・企業など)・交通事業者・行政の3者によって構成される地域交通検討会を開催し、検討会において、個々の路線について、運行状況や地域住民ニーズを踏まえた、改善計画を策定し、改善運行を行います。

2年間の改善運行の中で、市が支援している路線の維持、改善の目標として設定している維持基準(収支率16%以上)を満たしているかを確認するとともに、利用状況、地域のニーズ等を踏まえ、評価・チェックを行い、地域の総意としての継続意向を確認した上で改善運行に向けた検討を行います。

改善運行に向けた検討では、維持基準を満たしている場合、「上乗せ運行」「継続運行」から選択し、更なる改善計画を検討した上で継続運行を行います。

なお、維持基準を満たさない場合は、地域交通検討会が地域の維持要望の有無を確認し、次の中から選択し、改善計画案を検討した上で継続運行を行います。

「継続運行(協力あり)」	地域からの協力が得られ、維持基準を満たす場合
「縮小運行(協力なし)」	地域の協力を得られず、維持基準を満たさないため運行本数の減少や運行区間の短縮等費用を抑えた場合
「生活支援運行」	地域の協力は得られないが、行政がシビルミニマム(地方自治体が住民のために備えなければならない、最低限の生活環境基準)の観点から市民生活の移動を保障する場合
「運行とりやめ」	デマンド型かつ収支率5%の確保を地域が望まない場合

長期にわたって利用者の需要とニーズに合った運行を維持するには、定期的な改善が必要であり、2年毎の改善運行の見直しを継続的に実施します。



バス等の公共交通を維持するために投入できる市の財源には限りがあり、市民の要望に十分対応したサービスレベルで運行し続けることは難しい一方で、行政として、シビルミニマムの観点から市民の生活環境を保障する必要があると考えます。

維持基準を満たさない場合の改善運行として、高齢者等交通弱者の生活を支え、必要な生活交通を確保するための公共交通サービスとして、「生活支援運行」を運行します。

生活支援運行の導入の条件と運行サービス等については、表 4-4 に示します。

表 4-4 生活支援運行の概要

<p>導入条件</p>	<p>① 公共交通空白エリアであること</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通サービスエリア外</li> <li>・ 一定規模以上の集落</li> <li>・ 現行路線の退出によって、公共交通空白エリアになる地域</li> </ul> <p>② 地域交通検討会が立ち上げられていること</p> <p>③ 地域(住民、企業など)の総意として、地域交通検討会で実施する住民アンケートにより生活支援運行の必要性、利用意向を確認すること</p> <p>④ 概ね年間利用者数 70 人以上の利用が見込めること</p>
<p>運行サービス</p>	<p>① サービスレベル</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 週 2 日 1 日 2 往復まで</li> </ul> <p>② ルート</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域から基幹路線・準基幹路線・運行頻度が高い地区内交通等の最寄りのバス停間の運行とする</li> <li>・ 住民アンケートにより把握する、日常生活に必要不可欠なニーズを満たす(買物・通院)施設が最寄りのバス停間に無い場合は、交通事業者と協議し、運行経路を延長することが出来る</li> </ul> <p>③ 想定運行車両</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ セダン型タクシー、ジャンボタクシー等</li> </ul> <p>④ 運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 200 円を下限とした距離制運賃を基準とする</li> <li>・ 上限については、市内統一距離制運賃に準拠し、路線バスの上限運賃等で設定すること</li> </ul>
<p>運行サービス (ICT を活用する 場合)</p>	<p>① サービスレベル</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日(月～金)の中で週 2 日</li> </ul> <p>② 想定運行車両</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ セダン型タクシー、ジャンボタクシー等から、原則 1 台で運用</li> </ul> <p>③ 運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 300 円を下限とした距離制運賃を基準とする</li> </ul>
<p>運行とりやめ</p>	<p>① 利用者数が著しく少ない場合</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 概ね 1 運行当たりの平均利用者数が 1 人未満/便とする (デマンド運行へ移行かつ収支率 5%の確保を必須とし、地域が望まない場合、運行廃止とする)</li> </ul>

# 第4章 交通施策の推進

## 4-4 公共交通の運行に関する基準・ルール

交通施策の推進

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

おわりに

参考資料

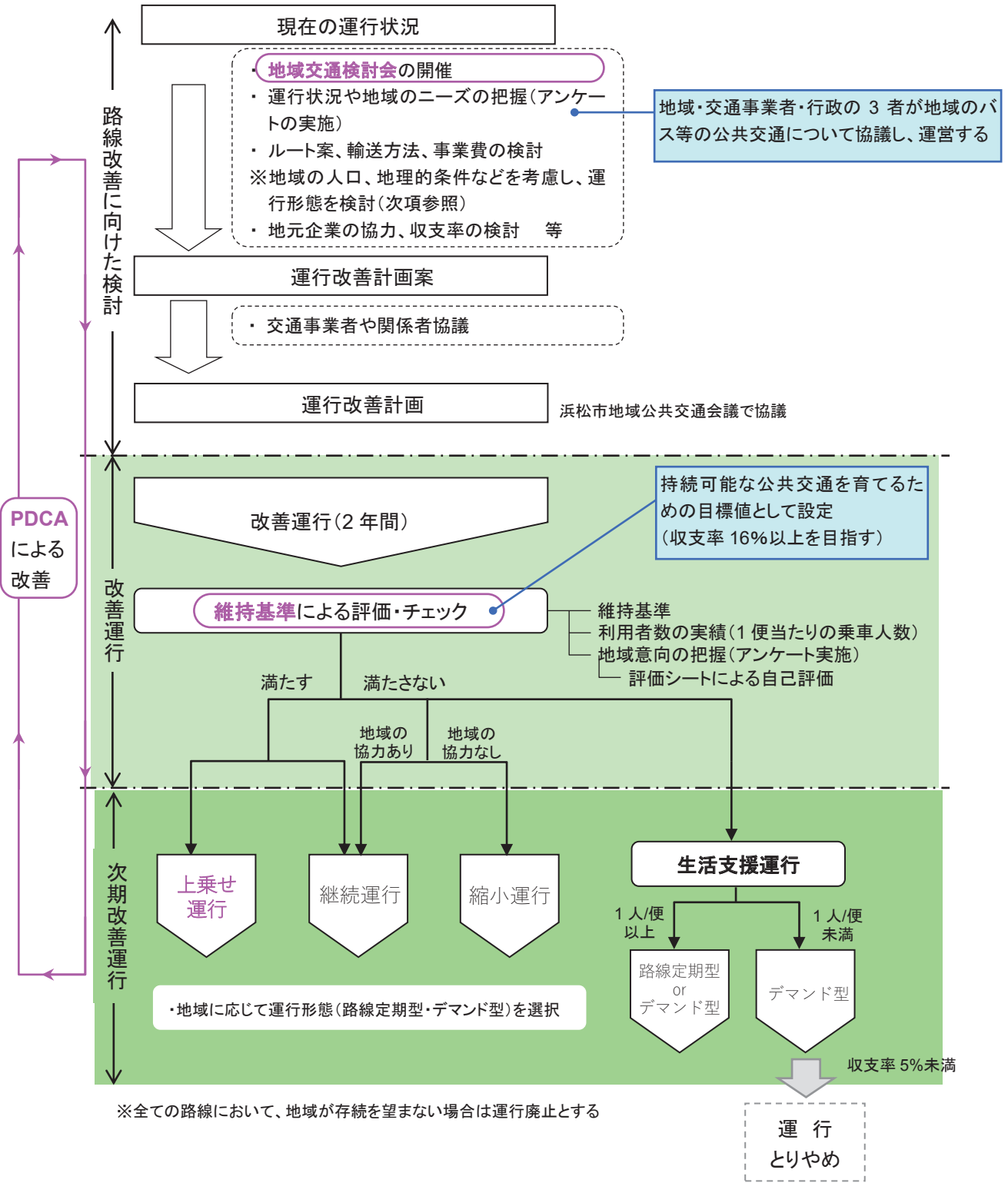


図 4-10 市が維持している地域バス等を維持・改善するための手続き

### 4-4-2 新規路線を導入するための手続き

新規路線を導入するための手続きについて、路線を維持・改善するための手続き(4-4-1)と異なる点を以下に示します。

- 新規路線は、現行で運行しているバスと異なり、運行実績がないため、持続可能な運営、維持、管理ができるよう運行計画や地域（住民、企業など）の協力等について十分な協議が必要となります。
- 地域のニーズに合った運行に改善するため、既存のバス路線の改善運行よりも期間が短い、概ね半年ごとの評価、改善等が望ましいと考えられます。

なお、改善運行の段階からは、路線を維持・改善するための手続きと同様になり、PDCAサイクルによる更なる改善を目指します。

新規路線の導入手続きについて、ケース別の手続きを表 4-5 に示します。

## 第4章 交通施策の推進

### 4-4 公共交通の運行に関する基準・ルール

表 4-5 新規路線の導入ケース別の手続き

新規導入ケース	自主運行バス(新たな需要の創出などによる新規運行)
新規導入の動機	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来公共交通ネットワークの基幹的な路線として市が必要と判断</li> </ul>
対象となる路線分類	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹・準基幹路線、環状路線、地区内交通 など</li> </ul>
新規導入を検討する主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>浜松市</li> </ul>
新規導入時の視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート案</li> <li>運賃体系</li> <li>乗り換えにおける改善策</li> <li>地域(住民、企業など)の協力</li> <li>運行形態</li> <li>事業費</li> <li>競合路線の有無</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>
具体的な運行計画について合意する機関	<ul style="list-style-type: none"> <li>浜松市地域公共交通会議</li> </ul>
運行主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>競争入札によって決定された交通事業者</li> </ul>
実証運行期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>原則2年間</li> </ul>
再評価のタイミング	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証運行開始から1年後</li> </ul>
維持基準の考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標</li> </ul>
維持基準を満たす場合	<ul style="list-style-type: none"> <li>継続運行(更なる改善)</li> </ul>
維持基準を満たさない場合	<ul style="list-style-type: none"> <li>改善運行、[運行とりやめ]</li> </ul>
<p>導入フロー</p> <p>(1) 導入前検討の段階</p> <p>(2) 実証運行の段階</p> <p>(3) 改善運行の段階</p>	

第4章 交通施策の推進  
4-4 公共交通の運行に関する基準・ルール

交通施策の推進  
序章  
第1章  
第2章  
第3章  
第4章  
おわりに  
参考資料

地域バス	交通空白地有償運送
<ul style="list-style-type: none"> <li>・区の公共交通計画、もしくは、地域(住民、企業など)からの要望</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域からの要望</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域バス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通空白地有償運送</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松市</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定非営利活動法人など</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート案</li> <li>・乗り換えにおける改善策</li> <li>・地域の協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象地域</li> <li>・運転者の確保</li> <li>・地域の協力</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行形態</li> <li>・事業費</li> <li>・競合路線の有無</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運営主体</li> <li>・車両の確保</li> </ul>
等	等
<ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松市地域公共交通会議</li> <li>・競争入札によって決定された交通事業者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松市地域公共交通会議</li> <li>・特定非営利活動法人など</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・2年間</li> </ul>	—
<ul style="list-style-type: none"> <li>・実証運行開始から1年後</li> </ul>	—
<ul style="list-style-type: none"> <li>・収支率16%以上</li> </ul>	—
<ul style="list-style-type: none"> <li>・上乗せ運行、継続運行</li> </ul>	—
<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続運行(地域の協力あり)、縮小運行(地域の協力なし)、生活支援運行(週2日2往復)、[運行とりやめ]</li> </ul>	—

**導入前検討**

- 区の政策、地域から区への要望
- 地域交通検討会の立ち上げ
- 現状把握、市民ニーズの把握
- ルート案、輸送方法、事業費の検討
- 地域(住民・企業等)の協力
- 運送区域等の計画(案)
- 地元協議、関係主体間協議
- 新規導入の条件、地域意向の把握、地域の総意
- 運送区域等の計画 (浜松市地域公共交通会議)

**実証運行**

- 実証運行(2年間)
- 維持基準による評価・チェック
- 維持基準、利用者数の実績、地域意向の把握
- 満たす / 満たさない
- 協力あり / 協力なし

**改善運行**

- 上乗せ運行
- 継続運行
- 縮小運行
- 生活支援運行 (1人/便以上 / 1人/便未満)
- 路線定期型 or デマンド型 / デマンド型
- 地域に応じて運行形態(路線定期型・デマンド型)を選択
- ※全ての路線において、地域が存続を望まない場合は運行廃止とする
- 収支率5%未満 → 運行とりやめ

**導入前検討**

- NPO法人等の立ち上げ
- 【市のサポート】
- 地域や周辺交通状況等の情報提供
- 職員派遣による運行計画作成に係る相談、アドバイス
- 支援内容の説明
- 交通空白地有償運送事業による支援
- 運送区域等の計画(案)
- 地元協議、関係主体間協議
- 運送区域等の計画 (浜松市地域公共交通会議)

**運行**

- 運行(5年以上)

## 第4章 交通施策の推進

### 4-4 公共交通の運行に関する基準・ルール

---

## 4-5 施策の評価

「5つの暮らし」の実現に向けて施策を展開していく中で、施策の進捗及びその効果を適切に評価し、必要に応じてアクションプログラムの見直しを行います。

この評価は、以下の評価方法を用います。

### 4-5-1 アウトプット、アウトカム双方の指標を用いた評価方法

施策の評価は、2つの評価指標を用います。

1つ目は、整備量、供給量などの進捗量を示すアウトプット指標です。

2つ目は、各施策を実施したことによって、交通環境の向上や日々の暮らしが豊かになったことを市民が実感できるようなアウトカム指標です。

また、アウトカム指標は、各施策の効果が「5つの暮らし」の実現にどの程度寄与しているかを評価するために用います。

### 4-5-2 継続が可能な評価方法

施策実施の効果は、可能な範囲で毎年、継続して評価を行います。

また、「5つの暮らし」の達成状況を継続して把握します。

この継続しての評価又は状況把握には、常に新しいデータ取得が必要となります。

このため、定期的実施している調査データなど入手が可能なデータを用いることによって、継続的に施策実施の効果を把握し、評価を行います。

(例) 自動車交通の状況 ⇒ 国が全国規模で実施する自動車交通量などの調査  
公共交通利用状況 ⇒ 交通事業者からの提供

ただし、定期取得データのみでは、「5つの暮らし」の実現を評価することは困難なため、一定期間ごとに（5年に1度など）指標を取得するための最低限の調査を実施します。

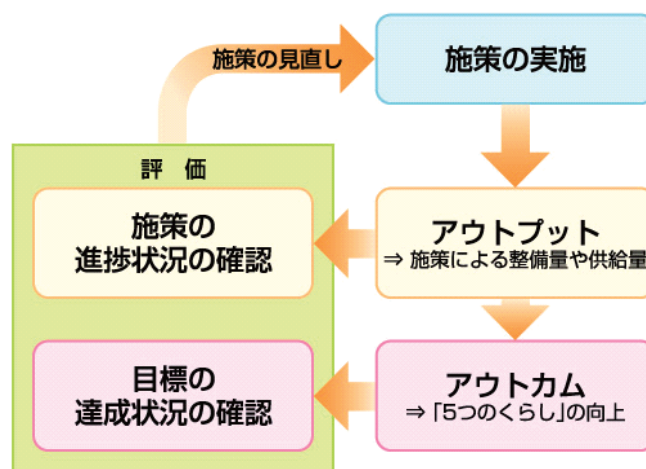


図 4-11 施策の評価、見直しのイメージ

## 第4章 交通施策の推進

### 4-5 施策の評価

#### 4-5-3 施策の評価指標

各施策の進捗や施策実施による効果の評価は以下の指標を用います。

表 4-6 「5つの暮らし」別交通施策の評価指標

交通ビジョン が目指す 「5つの暮らし」	「暮らし」のイメージ	交通施策
日ごろの市民生活における 移動が手軽な「暮らし」	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 豊かな暮らしを支えるため、子供から高齢者まで誰もが、勤務先、学校、病院、商業施設などへ公共交通、自転車、徒歩を組み合わせやすくする。</li> <li>○ 快適な都市活動を支えるため、人を中心に考えた空間により、道路や駅、バスターミナルなどで、誰でも円滑に移動しやすくする。</li> <li>○ バスの走行性を向上させるため、幹線道路の渋滞を少なくする。また、自転車や歩行者の快適性を向上させ、幹線道路や鉄道沿線の生活環境を保全する。</li> <li>○ 公共交通を持続可能なものとするため、乗務員を確保することや、MaaS や自動運転など新しい技術によって維持する。</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. バス路線の再編</li> <li>2. 交通結節点の配置</li> <li>3. 地域の実情に応じた運行形態の導入</li> <li>4. 中山間地の生活を支える道路の整備</li> <li>5. 公共交通利用を促進する料金設定</li> <li>6. 交通情報の提供</li> <li>7. 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生</li> <li>25. モビリティ・マネジメントの実施</li> <li>8. 歩行空間の創出</li> <li>9. 自転車通行空間などの創出</li> <li>10. JR 浜松駅駅前広場周辺の都市空間の改善</li> <li>11. 主要幹線道路の整備</li> <li>12. 道路沿道環境改善施設の整備</li> <li>27. 持続可能な公共交通の提供</li> <li>13. 渋滞多発ポイントの解消</li> </ol>

※ 灰色の文字は、他の暮らしの分野を実現するための施策と重複している施策



評価指標	
主なアウトプット指標	アウトカム指標 ※（ ）内は評価のタイミング
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基幹路線、準基幹路線の運行本数・利用者数</li> <li>・ ターミナルの整備状況</li> <li>・ 急行バスの運行系統数</li> <li>・ 地域バスの運行地域</li> <li>・ 中山間地における道路整備延長</li> <li>・ キャッシュレス決済の導入状況、割引施策の実施状況</li> <li>・ ビジターセンターの利用状況</li> <li>・ 天竜浜名湖鉄道に関する施策の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ ・ 公共交通の年間利用者数（毎年）</li> <li>・ 公共交通に対する市民満足度（毎年）</li> <li>・ 公共交通の代表交通手段構成比（PT調査に合わせ評価）</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都心内の平面横断化した交差点箇所数</li> <li>・ 都心内のユニバーサルデザイン化した歩道整備延長</li> <li>・ 都心内の憩いのスペース設置数</li> <li>・ 自転車通行空間整備延長</li> <li>・ 都心内の自転車駐車場整備台数</li> <li>・ JR浜松駅駅前広場周辺整備の実施</li> <li>・ 主要幹線道路の整備延長</li> <li>・ 環境改善施設整備道路延長</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ ・ 休日の都心主要25地点の歩行者通行量（毎年）</li> <li>・ 主要幹線道路自動車交通量（5年に1度）</li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-5 施策の評価

交通ビジョン が目指す 「5つの暮らし」	「暮らし」のイメージ	交通施策
<b>支えられた豊かな「暮らし」</b> <b>活発な産業・経済活動に</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国内外の多くの地域と広範な市内を円滑に結び、効率的に物を運びやすくする。</li> <li>○ 店舗、企業、消費者のニーズに合わせて送り、届けやすくする。</li> <li>○ 業務で移動する人を、効率的かつ円滑に目的地へ到着しやすくする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>13. 渋滞多発ポイントの解消</li> <li>14. スマートインターチェンジの整備</li> <li>15. 都心交通の整流化</li> <li>26. 新東名浜松 SIC 周辺地域の交通円滑化</li> <li>1. バス路線の再編</li> <li>11. 主要幹線道路の整備</li> </ul>
<b>交流・観光が盛んなにぎわいある「暮らし」</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 活発な交流を支えるため、都心や拠点まで行きやすくする。</li> <li>○ 広範な市域に広がる主要な観光地を、様々な交通手段で周遊しやすくする。</li> <li>○ 市民と行政の協働により、浜松の風景を楽しめる沿道・沿線景観を創っていく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>7. 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生</li> <li>16. 観光レンタサイクルの拡充</li> <li>17. 浜名湖水上交通の検討</li> <li>18. 観光バス用駐車場と送迎レーンの検討</li> <li>19. 浜松風景街道づくり</li> <li>20. 道路の愛護制度による維持・管理</li> <li>28. 国際的なサイクリング環境の整備</li> <li>6. 交通情報の提供</li> <li>8. 歩行空間の創出</li> <li>9. 自転車通行空間などの創出</li> <li>10. JR 浜松駅駅前広場周辺の都市空間の改善</li> <li>11. 主要幹線道路の整備</li> <li>13. 渋滞多発ポイントの解消</li> <li>14. スマートインターチェンジの整備</li> <li>15. 都心交通の整流化</li> </ul>

※ 灰色の文字は、他の暮らしの分野を実現するための施策と重複している施策

評価指標	
主なアウトプット指標	アウトカム指標 ※（ ）内は評価のタイミング
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞多発交差点の改良数</li> <li>・ スマートインターチェンジの整備</li> <li>・ 駐車場誘導施策の実施</li> <li>・ 荷捌きスペース設置数</li> <li>・ 自動二輪車駐車場整備台数</li> </ul>	⇒ <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 混雑度（5年に1度）</li> <li>・ 旅行速度（5年に1度）</li> <li>・ 都心部幹線道路の交通量（5年に1度）</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ レンタサイクル実施箇所数</li> <li>・ レンタサイクル用自転車台数</li> <li>・ 浜名湖水上交通の導入</li> <li>・ 観光バス用駐車場設置数</li> <li>・ 観光バス用送迎レーンの設置</li> <li>・ 浜松風景街道指定箇所数</li> <li>・ 愛護制度対象路線数、実施主体数</li> <li>・ 大規模自転車道の整備延長</li> </ul>	⇒ <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年間観光入込客数（毎年）</li> <li>・ 休日の都心主要25地点の歩行者通行量（毎年）</li> <li>・ レンタサイクル利用者数（毎年）</li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-5 施策の評価

交通ビジョン が目指す 「5つの暮らし」	「暮らし」のイメージ	交通施策
<p style="text-align: center;"><b>災害に強く、交通事故の無い 安全・安心な「暮らし」</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 災害に強いまちづくりを進めるため、避難路や緊急輸送路、復興支援の役割を担う道路を整備・保全し、ネットワークの強化を図る。</li> <li>○ 災害の拡大を防ぐため、広い幅員を持つ道路を整備し、狭い道路を拡幅する。</li> <li>○ 道路を安全に通行できるように、道路施設の長寿命化などで、道路を適切に維持管理する。</li> <li>○ 身近な道路空間の安全性を向上させるため、交通事故の発生を抑制する道路整備や交通安全意識を啓発、過度な自動車依存からの脱却として公共交通等の利用促進を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>21. 交通安全啓発活動の実施</li> <li>22. コミュニティゾーン事業の実施</li> <li>23. 交通事故多発交差点の改良</li> <li>24. 災害に強い道路の構築</li> <li>8. 歩行空間の創出</li> <li>9. 自転車通行空間などの創出</li> <li>11. 主要幹線道路の整備</li> <li>13. 渋滞多発ポイントの解消</li> <li>17. 浜名湖水上交通の検討</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>地球環境にやさしい「暮らし」</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 環境負荷の小さい「拠点ネットワーク型都市構造」の実現を目指し、交通ネットワークの形成を進めていく。</li> <li>○ 市民と行政の協働により、地球環境の保全への意識を啓発し、交通手段の転換を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>25. モビリティ・マネジメントの実施</li> <li>1. バス路線の再編</li> <li>2. 交通結節点の配置</li> <li>5. 公共交通利用を促進する料金設定</li> <li>7. 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生</li> <li>8. 歩行空間の創出</li> <li>9. 自転車通行空間などの創出</li> </ul>

※ 灰色の文字は、他の暮らしの分野を実現するための施策と重複している施策

評価指標	
主なアウトプット指標	アウトカム指標 ※（ ）内は評価のタイミング
<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全啓発活動回数</li> <li>・コミュニティゾーン事業実施数</li> <li>・交差点改良数</li> <li>・狭い道路の拡幅整備延長</li> </ul>	⇒ <ul style="list-style-type: none"> <li>・年間交通事故死者数（毎年）</li> <li>・年間交通事故件数（毎年）</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・モビリティ・マネジメントのイベント開催状況</li> </ul>	⇒ <ul style="list-style-type: none"> <li>・運輸における二酸化炭素排出量（毎年）</li> <li>・主要幹線道路自動車交通量（5年に1度）</li> <li>・公共交通の年間利用者数（毎年）</li> <li>・公共交通の代表交通手段構成比（PT調査に合わせ評価）</li> </ul>

## 第4章 交通施策の推進

### 4-6 アクションプログラムの見直し

## 4-6 アクションプログラムの見直し

### 4-6-1 見直しの留意点

アクションプログラムは「5つの暮らし」の実現を目指し施策を展開していくことから、実施した施策の進捗や効果をもとに、「5つの暮らし」の実現を高めるための見直しを行います。

この見直しは、

- ・アクションプログラム通りに施策が進み、施策実施の効果が得られている場合は、アクションプログラムの見直しは行わない。
- ・アクションプログラムに位置づけた施策が進まない、又は、期待した効果が得られない場合には、アクションプログラムの見直しを行う。

こととします。

また、浜松市総合計画及び都市計画マスタープランをはじめとする上位計画が見直される場合や社会経済情勢が急変し、当初の予定どおり施策を実施することが困難になった場合は、アクションプログラムの見直しを行い、必要に応じて施策の実施時期、内容などの修正を行います。

### 4-6-2 見直し方法

アクションプログラムの見直しは、PDCAサイクルの手法を用いて、計画策定から5年周期を基本とし、アクションプログラムの進捗状況や施策実施の効果を評価することで行います。この見直しの事前作業として、計画策定後の2～3年後から各施策の進捗や効果を確認し、見直しの必要性について検討を行います。

また、各年に実施した施策については、1年ごとに進捗や効果を評価します。この1年ごとの評価内容をもとに、5年周期前でもアクションプログラムの微修正が必要であるかの判断をし、必要な修正を行います。

なお、アクションプログラムの見直しは、将来都市構造や土地利用状況の変化に対応する必要があるため、総合計画及び都市計画マスタープランの内容を反映します。

その際は、それらの計画策定に用いる都市計画基礎調査などのデータを活用します。

表 4-7 PDCAサイクルの各段階における概ねのタイミング

PDCAサイクル	PDCAサイクルの各段階の時期					
<b>P</b> (計画策定)	H21					
<b>D</b> (施策実施)		H22～ H26	H27～ R1	R2～ R6	R7～ R12	
<b>C</b> (評価)		H22～ H26	H27～ R1	R2～ R6	R7～ R12	
<b>A</b> (見直し)		H24～ H26	H29～ R1	R4～ R6	R9～ R12	
<b>P'</b> (計画策定)		H27	R2	(R7)	(R12)	

※ Hは「平成」、Rは「令和」を意味する。

表 4-8 見直し検討時に活用する調査の実施年度

調査実施主体及び調査名		実施年度				
国	国勢調査		H22⇒H24	H27⇒H29	R2⇒R4	R7⇒R9
	道路交通センサス		H22⇒H24	H27⇒H29	R2⇒R4	R7⇒R9
	商業統計調査		H22⇒H24	H27⇒H29	R2⇒R4	R7⇒R9
県	自動車保有台数調査		毎年	→		
市	都市計画基礎調査	H20	H25	H30	R5	R10
	市民アンケート		毎年	→		
	中心市街地歩行量調査		毎年	→		

※ Hは「平成」、Rは「令和」を意味する。

※ ⇒Hxx,Rxx は想定する調査成果使用可能年次

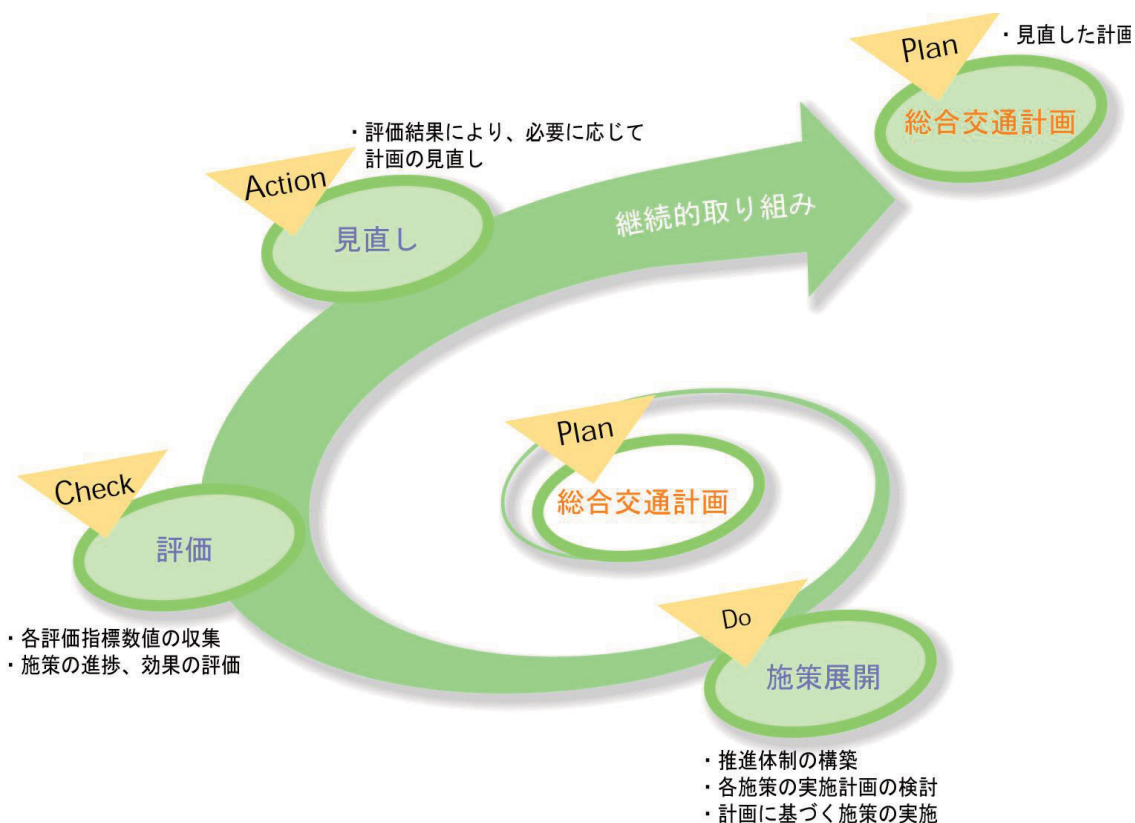


図 4-12 取り組みの進め方(PDCA サイクル)

## 第4章 交通施策の推進

### 4-6 アクションプログラムの見直し

#### 4-6-3 PDCA サイクルの運用体制

本計画策定後、施策の進捗や想定した効果の評価など、PDCA サイクルを運用していく主体は、本市における交通政策を総合的に推進するための組織である「浜松 21 世紀都市交通会議」とします。

今後、本会議において、計画策定後から毎年、実施の進捗確認及び実施した施策の効果の評価を行います。また、計画策定後の 2～3 年後からは、各施策の進捗や効果を確認し、アクションプログラム見直しの必要性について検討を行います。

【2000（平成 12）年 11 月 設立】

### 浜松 21 世紀都市交通会議

- 交通政策を総合的に推進するための協議
  - 地域公共交通網形成計画の策定、実施  
(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく交通施策)
  - 都市・地域総合交通戦略の策定  
(まちづくりと交通事業が一体となった交通施策)
- ※ 浜松市の交通に関する意思統一を担う組織
- ※ 「総合交通計画」は浜松 21 世紀都市交通会議において承認され、策定
- ※ 「総合交通計画」の内容を反映した「地域公共交通網形成計画」、  
「都市・地域総合交通戦略」は、浜松 21 世紀都市交通会議において策定

【会員】 学識経験者 市民 産業・経済・観光 交通事業者  
国土交通省 交通管理者 浜松市