

3.公共交通に関する基本方針と目標  
3.1 浜松市総合交通計画における基本方針

## 3. 公共交通に関する基本方針と目標

### 3.1 浜松市総合交通計画における基本方針

浜松市総合交通計画では、交通全般について、「交通ビジョン」として目指す交通の姿を、市民や来訪者などの日常生活や産業経済活動などの5つの「暮らし」の場面として設定し、それぞれのイメージを示すとともに、「暮らし」のイメージを具体的に描き、「暮らし」の方向を示しています。

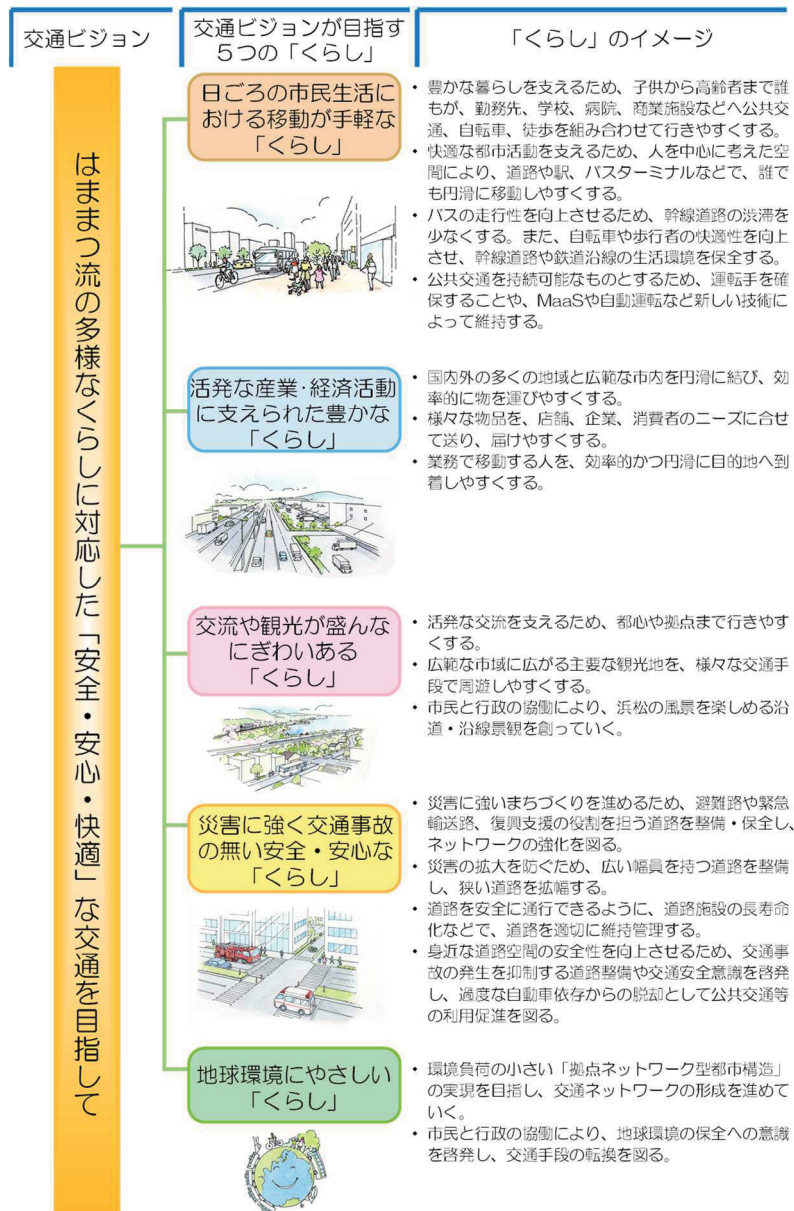


図 3-1 浜松市総合交通計画の「交通ビジョン」が目指す5つの「暮らし」とイメージ

### 3.2 「5つの暮らし」と「基本となる交通」

浜松市総合交通計画が目指す「5つの暮らし」を実現する、暮らしを支える基本となる交通として、公共交通は、様々な地域特性に対応し、市民生活の足としての機能を持つことが期待されています。

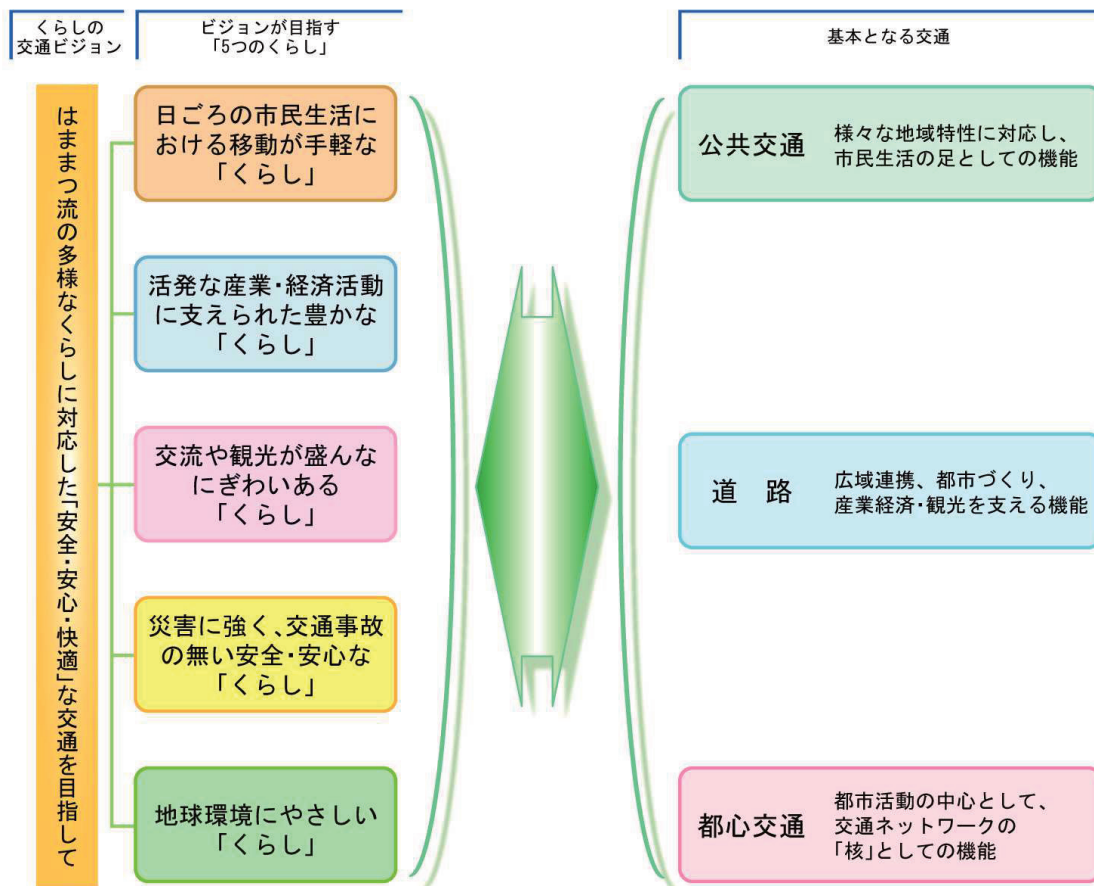


図 3-2 「交通ビジョン」が目指す「5つの暮らし」と「基本となる交通」

### 3.3 浜松市の公共交通に関する基本方針

「2.3 現況の問題・課題の取りまとめ（P.63）」に示す、公共交通の課題の解消を目指すとともに、「交通ビジョン」及び「5つの暮らし」を踏まえ、様々な地域特性に対応した公共交通サービスを提供すること（（1）公共交通サービスの方針）、これらの公共交通を維持し、将来にわたり市民生活の足を確保すること（（2）公共交通の運営、維持、管理する仕組み）、の視点から、本市の公共交通に関する基本方針を定めます。

#### (1) 公共交通サービスの方針

浜松市の魅力を高める、使いやすい公共交通ネットワーク  
・  
市民の生活を支えるために必要な公共交通サービスの提供

- ・ 市町村合併によって形成された広大な市域の様々な地域特性に配慮し、多様なくらしに対応した公共交通サービスを提供します。
- ・ 都心や都市計画マスタープランで示す拠点を骨格的な公共交通で結び、市民や来訪者が目的地まで移動する際に、公共交通を使いやすいと感じる公共交通サービスレベルを目指します。
- ・ 公共交通を必要とする市民の移動ニーズに対応した公共交通サービスを提供します。
- ・ その結果、市民は「浜松市に住んで良かった」、来訪者は「浜松市（での移動）が便利だった」と感じられるようにします。

#### (2) 公共交通体系の運営、維持、管理する仕組み

地域が主役となって育てる、持続可能な公共交通

- ・ 地域（住民・企業など）、交通事業者、市の3者が、地域の公共交通を望ましい水準となるように協力していきます。
- ・ 地域（住民・企業など）が、居住地域内を走る地域バスなどの公共交通を「地域の財産」と認識し、積極的に支えていきます。
- ・ 交通事業者は、運行計画の検討時における市民へのサポートや地域のための運行を受託し、効率的で、安全・安心な運行を提供していきます。
- ・ 市は、地域のニーズに合った方法を提案し、地域（住民・企業など）にとってより使いやすい公共交通の運行が実現するよう支援していきます。

「公共交通の運営、維持、管理する仕組み」の基本方針について、関係者間の協力及び役割を明らかにし、地域が支える公共交通の考え方を示します。

通常、鉄道や路線バスなどの公共交通は、交通事業者の経営努力によって運営されています。しかし、交通事業者による存続が困難な路線バスは、運行費用に対する運賃収入の赤字額を公的資金によって補填することや、市が運行主体となる事例が多くなっています。

また、現状、地域（住民・企業など）の意見や情報を収集し、運行計画に反映するような仕組みが成立しているものの、依然として利用者数が伸び悩んでいる地域があり、誰にでも使いやすいサービスが提供出来ていないことが考えられます。

今後も継続して、利用者となる地域（住民・企業など）が運行や運営に参加・協力し、交通事業者や市とともに支えていく必要があります。その結果、使いやすい地域の公共交通サービスが経済的かつ効率的に提供されます。

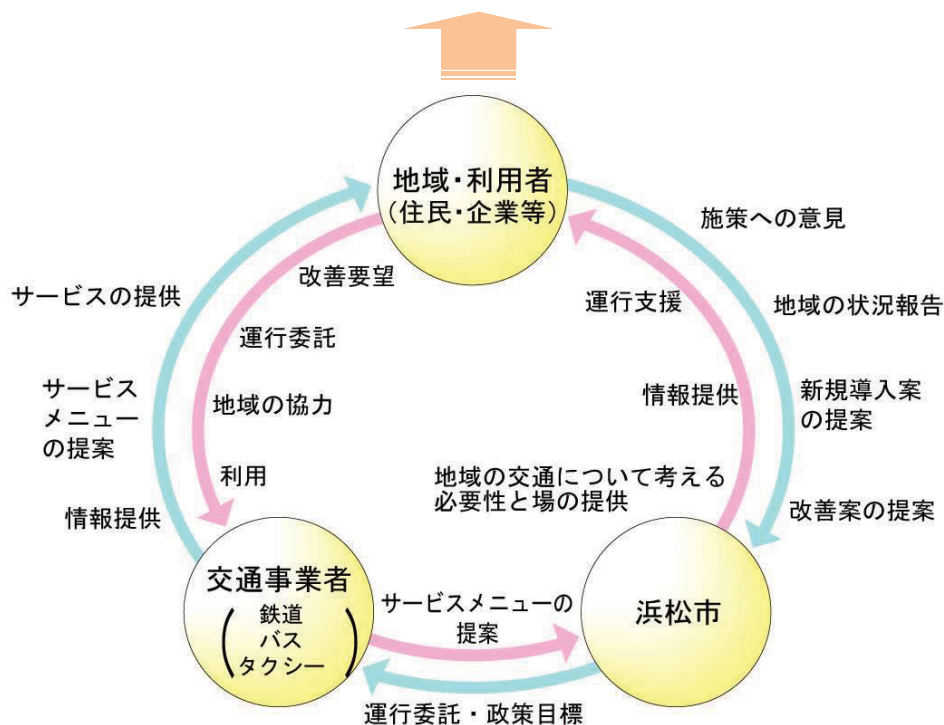
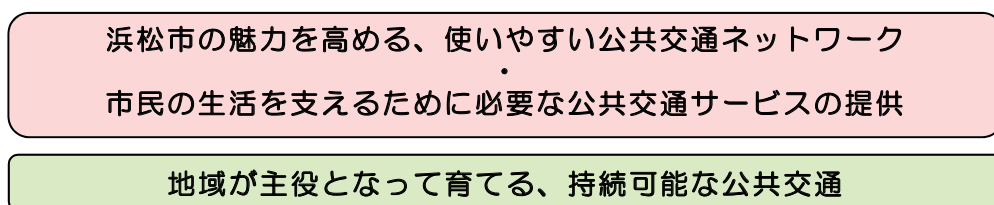


図 3-3 地域・交通事業者・行政の間で支える地域の公共交通

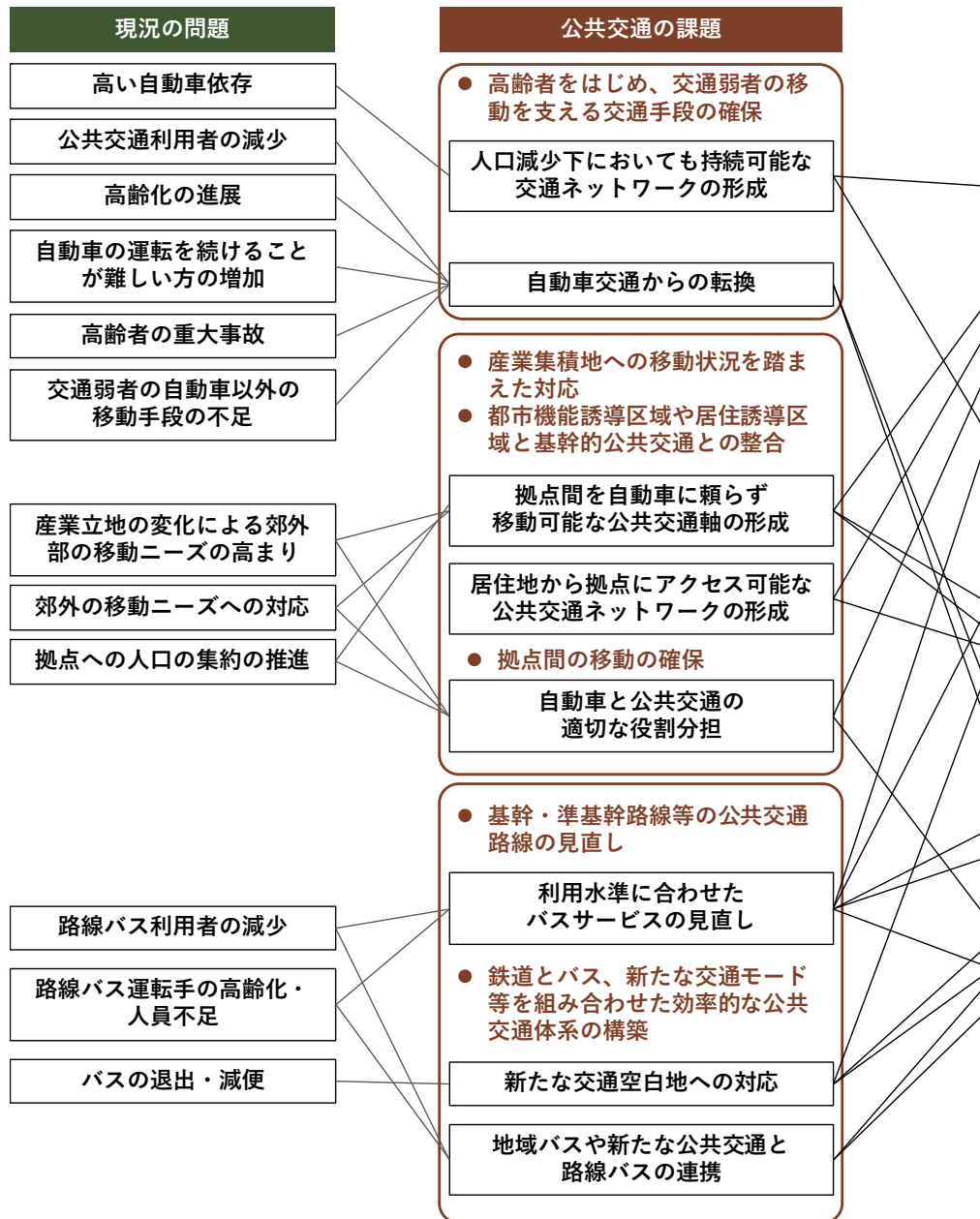
3.公共交通に関する基本方針と目標  
 3.3 浜松市の公共交通に関する基本方針

(3) 基本方針に基づいた施策の実施

「浜松市の公共交通に関する基本方針」に基づき、本計画で検討する様々な公共交通利用促進策を実施することで、本市が目指す「5つの暮らし」の実現を目指します。

○公共交通に関する基本方針

浜松市の魅力を高める、使いやすい公共交通ネットワーク・市民の生活を支えるために必要な公共交通サービスの提供





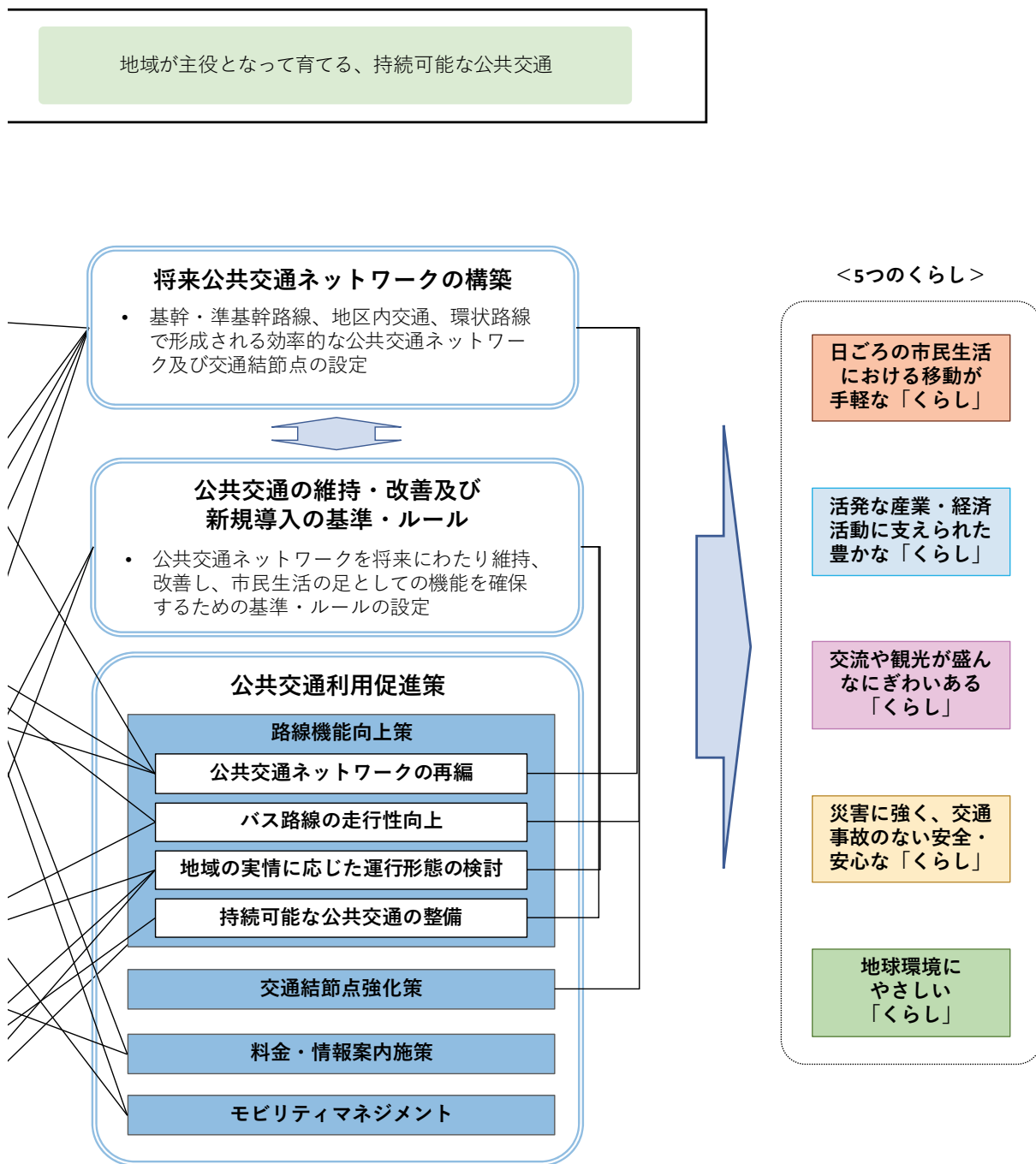


図 3-4 公共交通の課題・基本方針に基づいた施策実施と「5つの暮らし」の実現イメージ

### 3.公共交通に関する基本方針と目標

#### 3.4 浜松市の公共交通のあるべき姿

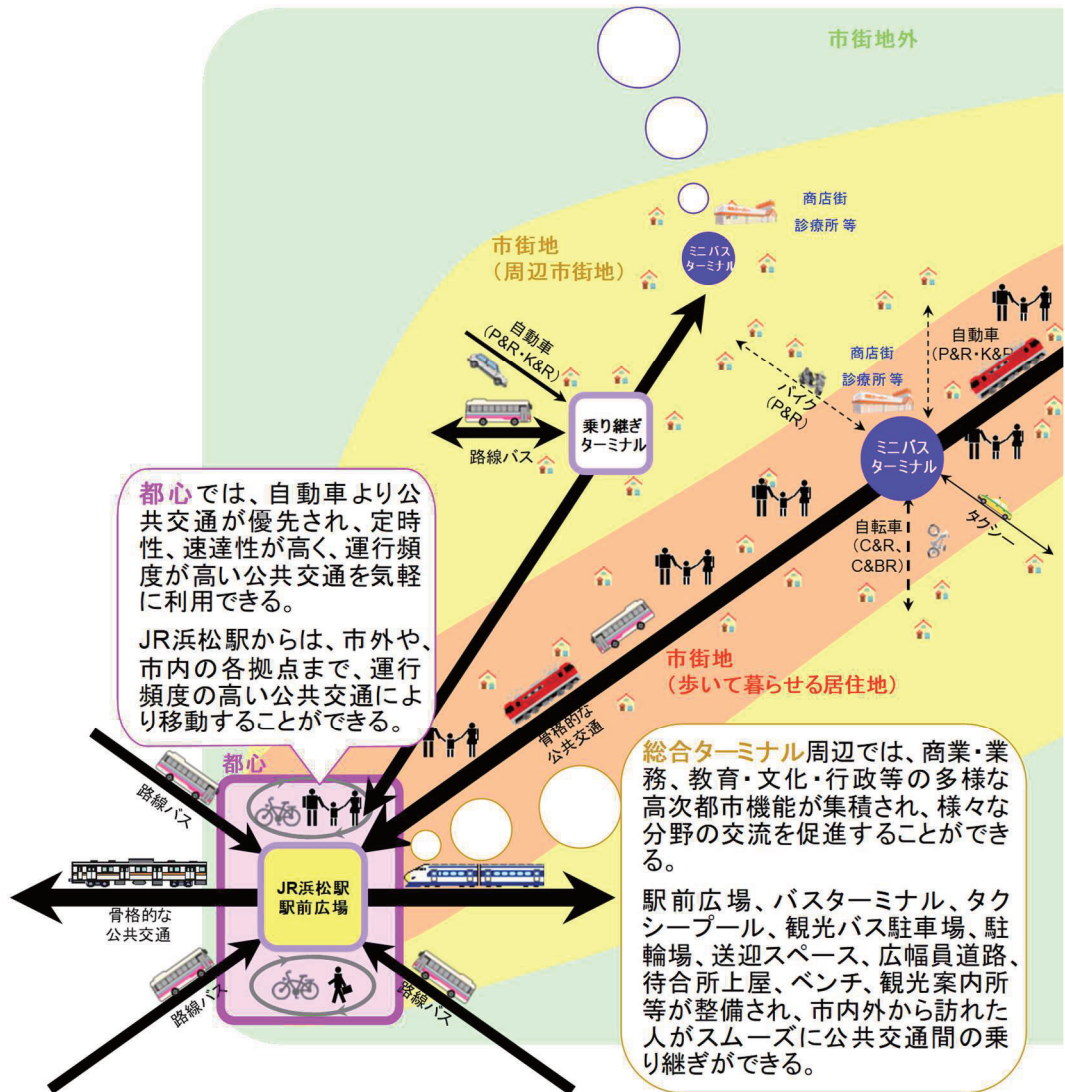
### 3.4 浜松市の公共交通のあるべき姿

#### (1) 地域の特性に応じた公共交通サービスの実現

「公共交通サービス」の基本方針について、都市計画マスタープランで示す土地利用の基本区分（P.72）に従い、市域を「都心」「市街地・市街地外」「中山間地」に分類し、それぞれの特性を考慮した地域別のあるべき姿を示します。

ミニバスターミナル周辺では、地域特性に応じた都市機能が集積され、日常生活における買物や通院等ができる。

バスターミナル、駐輪場、送迎スペース、待合所上屋、ベンチ、情報提供版等が整備され、スムーズに自動車、自転車から公共交通へ乗り継ぎができる。



3. 公共交通に関する基本方針と目標  
3.4 浜松市の公共交通のあるべき姿

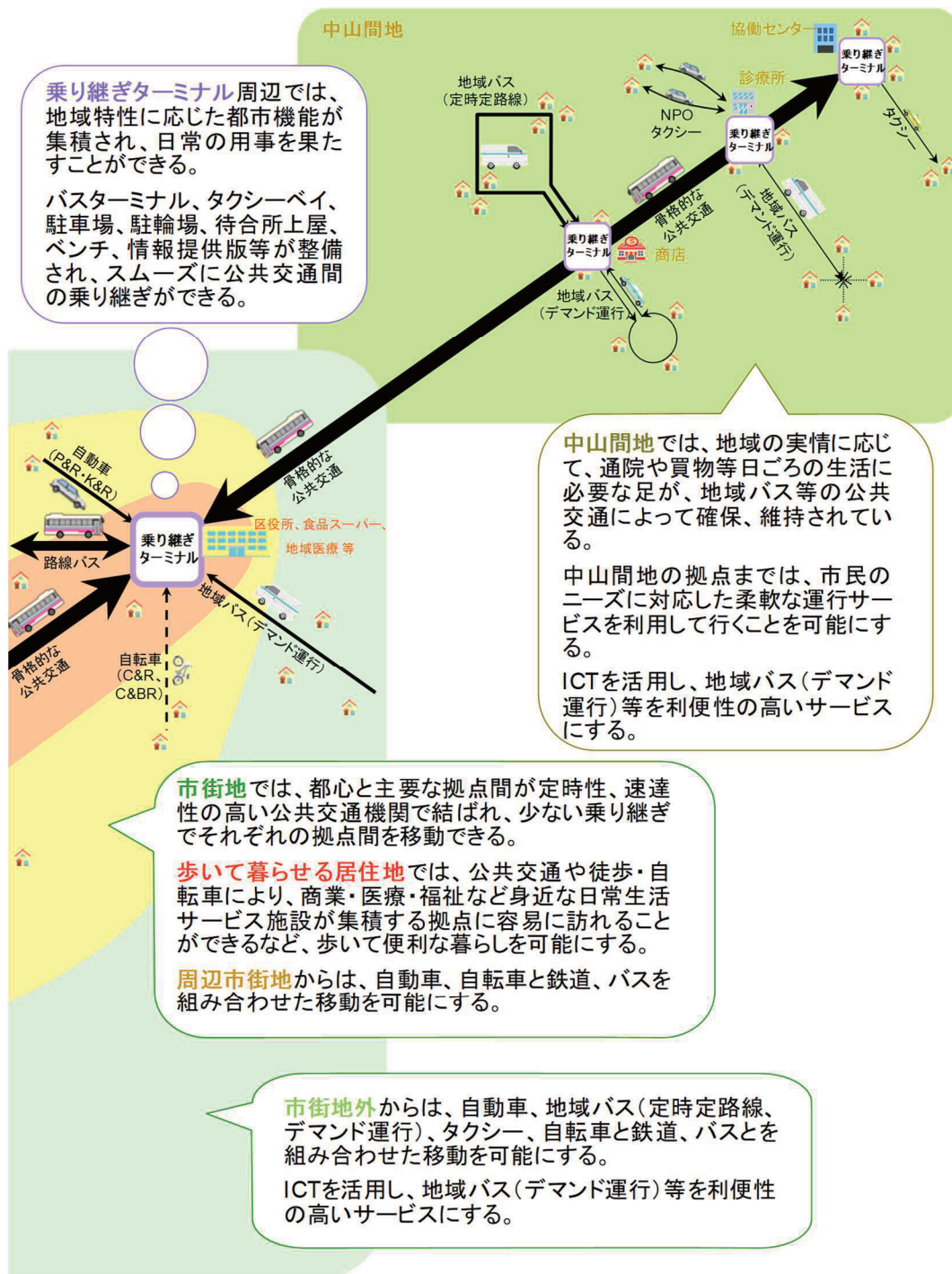


図 3-5 地域別の公共交通のあるべき姿



### 3.公共交通に関する基本方針と目標

#### 3.4 浜松市の公共交通のあるべき姿

#### (参考) 都市計画マスタープランにおける土地利用の概要

##### ■土地利用の基本区分

構成	解説
市街地	概ね現在の市街化区域の範囲において、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を形成する地域
歩いて暮らせる居住地	市街地のうち、都市機能を集積する拠点とその周辺や拠点間を結ぶ公共交通沿線において、歩いて便利に暮らせる人口密度の高い居住地を形成する地域
周辺市街地	市街地のうち、歩いて暮らせる居住地の周辺にあり、ゆとりある暮らしができる居住地と既存工業の維持・再生を図る工業地で構成する地域
市街地外	概ね現在の市街化調整区域の範囲において、市街化を抑制し、自然環境と農地の保全・創出を最優先する地域
中山間地	概ね現在の都市計画区域外の範囲において、豊かな自然環境や生物多様性を保全し、森林や水辺地など自然資源を活かした地域づくりを進める地域

##### ■拠点

構成	解説
都心	創造都市の顔であり、西遠都市圏や市域をけん引する中心として、市内外の多くの人が集い、活発な交流により賑わいが創出されるよう、多様な高次都市機能の集積や魅力ある空間を創出する拠点 <b>配置</b> JR 浜松駅周辺
副都心	都心を補完する多様な都市機能を集積する拠点 <b>配置</b> 遠州鉄道浜北駅・遠州鉄道小松駅周辺
地域拠点	地域の中心として、一定の都市的サービスを提供できる都市機能を地域特性に応じて集積する拠点 <b>配置</b> 天竜浜名湖鉄道気賀駅周辺、志都呂・堀出前地区、二俣・西鹿島地区
主要生活拠点	市民の身近な生活サービスを提供できる都市機能を地域特性に応じて集積する主要な拠点 <b>配置</b> JR 高塚駅周辺、JR 天竜川駅周辺、遠州鉄道上島駅周辺、遠州鉄道小林駅周辺、追分地区、住吉地区
産業拠点	ものづくり産業を中心として、新たな価値や産業創出につなげるための産業を集積する拠点 <b>配置</b> 浜松 IC 周辺、浜松西 IC 周辺、浜松浜北 IC 周辺、浜松スマート IC・新都田地区周辺 <b>産業施設の例</b> 研究開発施設、工場、トラックターミナル、物流倉庫など
観光拠点	浜名湖を中心とした観光資源を活かして、広域圏を対象とした観光施設を集積する拠点 <b>配置</b> 館山寺地区、JR 弁天島駅周辺 <b>観光施設の例</b> リゾートホテル、旅館、民宿、レジャー施設、土産物店、観光案内所、飲食店など

※本計画では、駅名を通称で示しています。

##### ■軸

構成	解説
広域交流軸	本市と周辺都市とを結び、広域圏におけるヒト・モノ・カネ・情報の交流を支える広域交通軸
拠点間連携軸	各拠点を公共交通で結び、市民の暮らしや働く人、観光客などの移動を支える交通軸

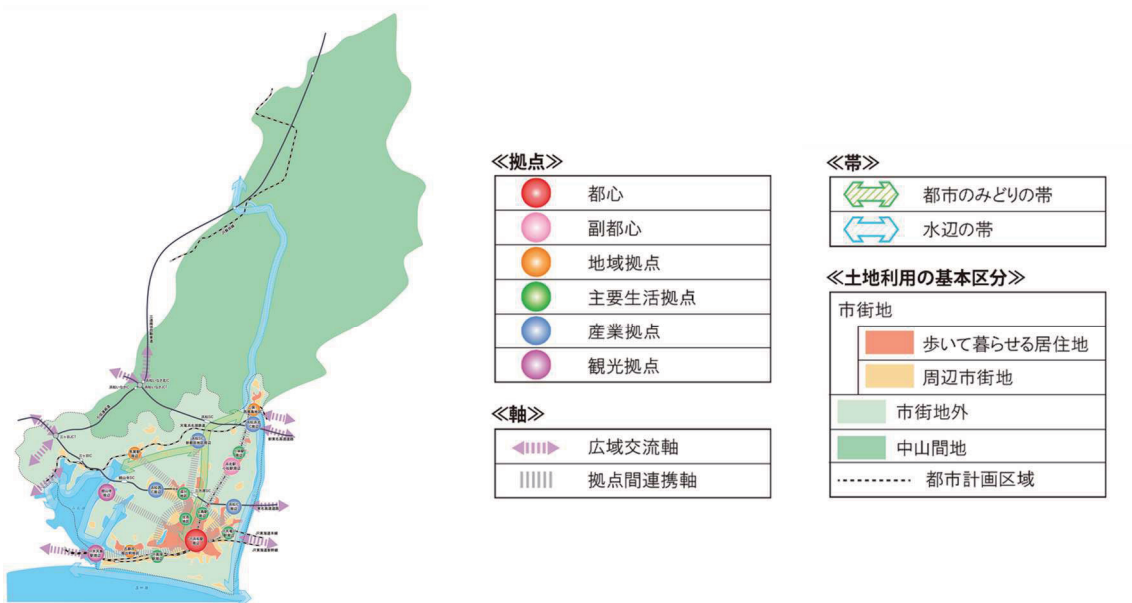
##### ■帯

構成	解説
都市のみどりの帯	天竜川河岸段丘の斜面樹林及び都田川両岸の樹林を保全しつつ、みどり豊かな都市生活や生物多様性を確保する帯
水辺の帯	浜名湖、遠州灘、天竜川の豊かで雄大な水辺地を保全し、観光・レクリエーションの場として活用する帯

図 3-6 都市計画マスタープランの将来都市構造の要素

### 3. 公共交通に関する基本方針と目標

#### 3.4 浜松市の公共交通のあるべき姿



資料：都市計画マスタープラン（2021（令和3）年）

図 3-7 都市計画マスタープランの将来都市構造

### 3.公共交通に関する基本的な方針と目標

#### 3.5 数値目標

#### 3.5 数値目標

数値目標は、方針に基づき、計画の進捗と施策実施による効果を把握し、施策と効果の関係を確認しながら計画を評価・検証するものとして、成果指標とその目標を設定します。

本計画においては、「浜松市の公共交通に関する基本方針」に基づき「浜松市の公共交通のあるべき姿」を実現するために実施する施策について、進捗状況と効果を確認し、計画の見直しの判断材料とするために、数値目標を設定します。

数値目標を設定する評価指標は、公共交通サービスの方針における「使いやすい」への対応として需要（利用者数や代表交通手段分担率）に関する指標、また、「必要な公共交通サービスの提供」、公共交通体系の運営、維持、管理する仕組みの方針「地域が主役となって育てる、持続可能な公共交通」の対応として、市民ニーズ（市政満足度）に関する指標とします。

各数値目標の設定の考え方を次ページ以降に示します。

表 3-1 評価指標と数値目標

評価指標	現状	数値目標
1. 公共交通の需要に関する指標		
(a) 公共交通（鉄道及びバス）の年間利用者数	約 5,200 万人/年 (2017(H29)実績)	約 5,790 万人/年 (2030(R12)値) ※年平均約 46 万人の増加を目指す
(b) 公共交通（鉄道及びバス）の代表交通手段分担率	4.3% (2018(H30)推計値)	約 5.0% (2030(R12)値)
2. 公共交通への市民ニーズに関する指標		
(c) 市政満足度評価「鉄道やバスなどの公共交通機関の利便性」における「満足」及び「やや満足」の割合	16.3% (2019(R1)実績)	30.0% (2030(R12)値)

(1) 公共交通の年間利用者数の目標設定

公共交通（鉄道及びバス）の年間利用者数の推移を元に試算した推計値より、目標値を設定します。

○ 公共交通の年間利用者数の実績

- ・ 公共交通の年間利用者数は大幅な減少が続いており、1980（昭和 55）年の 8,743 万人/年から 2017（平成 29）年には約 5,196 万人/年まで減少しています。

○ 公共交通の年間利用者数の目標設定

- ・ 公共交通の年間利用者数と合わせて夜間人口の推移をみると、2005（平成 17）年をピークに人口は減少しており、その間、バスの利用者数も減少しています。また、今後想定される夜間人口の減少と少子化の進展、市街地外における開発、バスの退出や減便等を考慮すると、公共交通の利用者数は、さらに減少していくことが想定されます。
- ・ 将来の公共交通の利用者数は、浜松市総合交通計画策定時の値（2007（平成 19）年）から現況値（2017（平成 29）年）までの 10 年間ににおける利用者数のトレンド（増減の平均値）により将来（2030（令和 12）年）の公共交通の年間利用者数を予測すると、約 5,196 万人/年から約 4,428 万人/年まで減少します。
- ・ 数値目標（2030（令和 12）年値）は、道路整備の推進、バス路線網の再編、モビリティ・マネジメント等を実施することで、浜松市総合交通計画策定時（2007（平成 19）年）の水準まで回復させることを目指します。

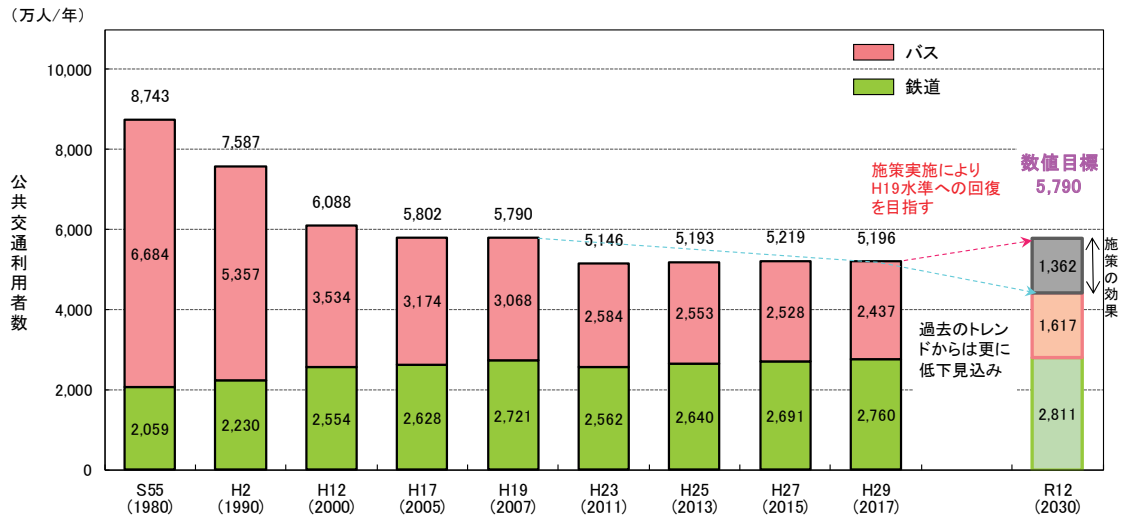
⇒ 公共交通の年間利用者数の数値目標は、5,790 万人/年とします。

- ・ さらに、本計画よりタクシーも公共交通として位置づけており、年間約 583 万人（2018（平成 30）年実績値）に利用されています。
- ・ 目標達成に向けて、バス・鉄道に加えて、タクシーの利用促進をはじめとした効果的な施策の展開、地域（住民・企業など）・交通事業者・行政が協力して施策を行います。



### 3.公共交通に関する基本方針と目標

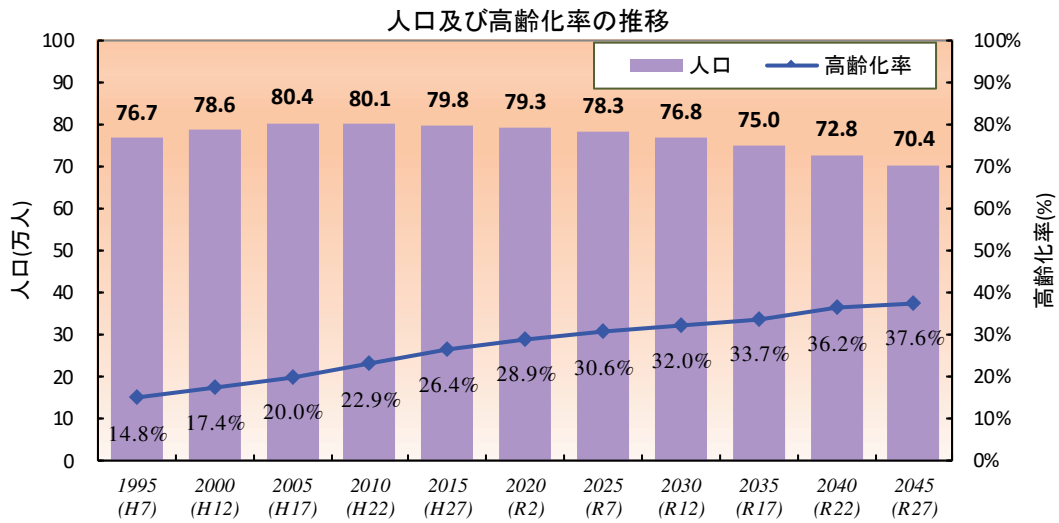
#### 3.5 数値目標



資料:浜松市資料

※ 鉄道は、JR 東海道本線・JR 新幹線と遠州鉄道鉄道線、天竜浜名湖鉄道の乗車人員を基に作成  
バスは、遠鉄バスと(旧)市営バスの貸切利用を除いた乗車人員

図 3-8 公共交通の年間利用者数に関する目標設定



資料:国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所市町村別将来人口推計値(2018(平成30)年3月推計値)を基に作成

図 3-9 人口及び高齢化率の推移

(2) 公共交通の代表交通手段分担率の目標設定

第1回～第4回西遠PT調査結果による、公共交通（鉄道及びバス）の代表交通手段\*分担率の推移及び第4回西遠PT調査（2007（平成19）年度）の結果を元に試算した現況の推計値より、目標値を設定します。

※代表交通手段は、人がある地点からある地点へと移動する際に、いくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を意味します。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としています。

○ 公共交通の代表交通手段分担率の実績

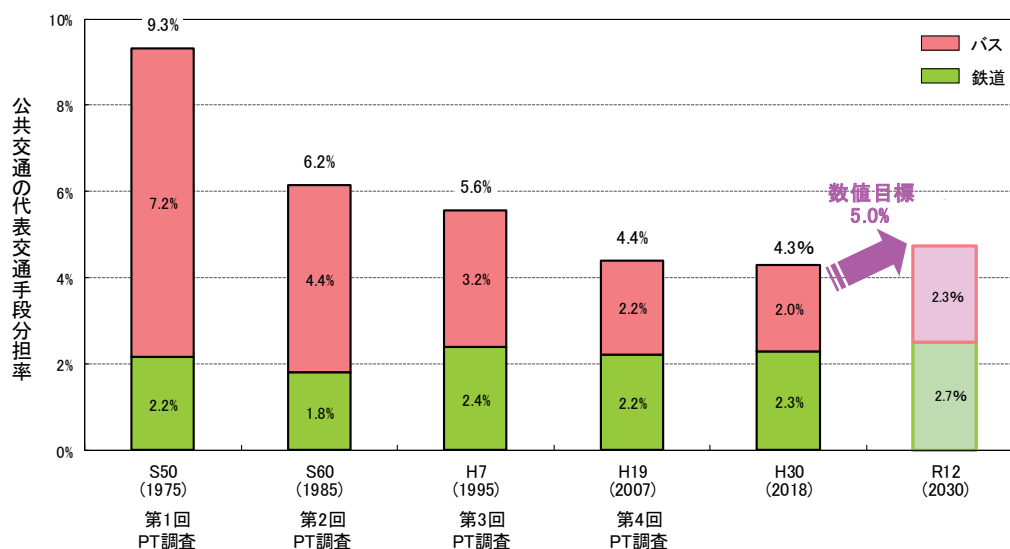
- 西遠PT調査の実測値及び推計値によると、本市の公共交通の代表交通手段分担率は、1975（昭和50）年（S50：実測値）には9.3%でしたが、2018（平成30）年（推計値）には4.3%まで低下しています。

○ 公共交通の代表交通手段分担率の目標設定

- 公共交通利用者数と同様に、これまでの公共交通利用者数と夜間人口の関係、今後想定される夜間人口の減少と少子化の進展、市街地外における開発、バスの退出や減便等を考慮すると、公共交通の代表交通手段分担率は、現況よりも低くなることが想定されます。
- 数値目標（2030（令和12）年値）は、道路整備の推進、バス路線網の再編、モビリティ・マネジメント等を実施することで、公共交通の利便性を高めるとともに、利用を促進し、公共交通の代表交通手段分担率についても浜松市総合交通計画策定時（2007（平成19）年）の水準まで上昇することを目指します。

⇒ 公共交通の代表交通手段分担率の数値目標は、5.0%とします。

※人口減少によりトリップ数も減少することから公共交通の代表交通手段分担率の推計値は4.7%となり、端数を処理することで5.0%とします。



資料：第1回～第4回西遠PT調査

図 3-10 鉄道及びバスの代表交通手段分担率に関する目標設定

### 3.公共交通に関する基本方針と目標

#### 3.5 数値目標

##### (3) 公共交通の利便性に関する市政満足度の目標設定

本市では、社会情勢の変化に伴う市民の生活意識や市政に対する関心やニーズ等を把握することを目的とし、年に1回、市民アンケート調査を実施しています。調査結果は、今後の施策の方向性や事業展開に向けた行政の様々な施策の基礎資料として活用しています。

公共交通への市民ニーズに関する目標値については、「市の取組みの満足度評価」の1項目として設定されている「鉄道やバスなどの公共交通機関の利便性」を本計画の評価指標として設定します。

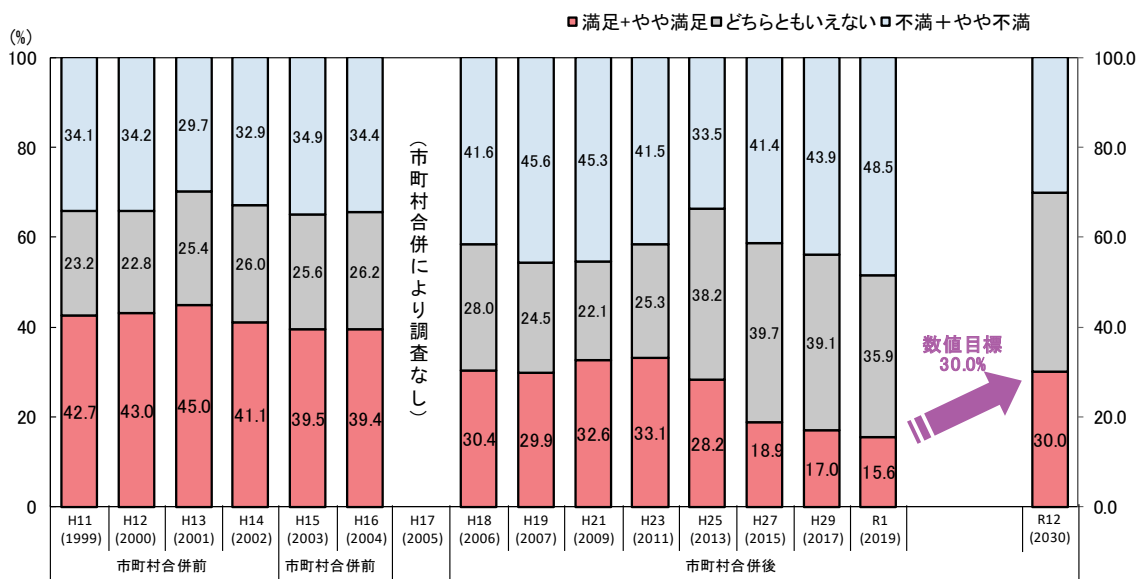
##### ○ 公共交通機関の利便性に関する市政満足度の実績

- 公共交通の利便性に関する満足度は、浜松市総合交通計画策定時（2007（平成19）年時）は、「満足」＋「やや満足」の合計が29.9%であるのに対し、現況は15.6%と大きく低下しています。
- ただし、「不満」＋「やや不満」の合計が計画策定時から大きく増大しておらず、「どちらともいえない」と回答している割合が増えています。

##### ○ 公共交通機関の利便性に関する市政満足度の目標設定

- 公共交通の利便性に関する市政満足度は、現行の路線バスの退出や減便等、サービス水準が低下することで、今後も低下することが予想されます。
- 数値目標（2030（令和12）年値）は、公共交通に対する市民の意識を高めるために、バス路線網の再編やわかりやすいサービスを提供し、利便性を向上するとともに、モビリティ・マネジメント等により公共交通利用を後押しすることで、浜松市総合交通計画策定時（2007（平成19）年）の水準まで回復させることを目指します。

⇒公共交通機関の利便性に関する市政満足度の数値目標は、30.0%とします。



資料：市民アンケート調査（浜松市）

図 3-11 鉄道やバスなどの公共交通機関の利便性に関する市政満足度の目標設定