

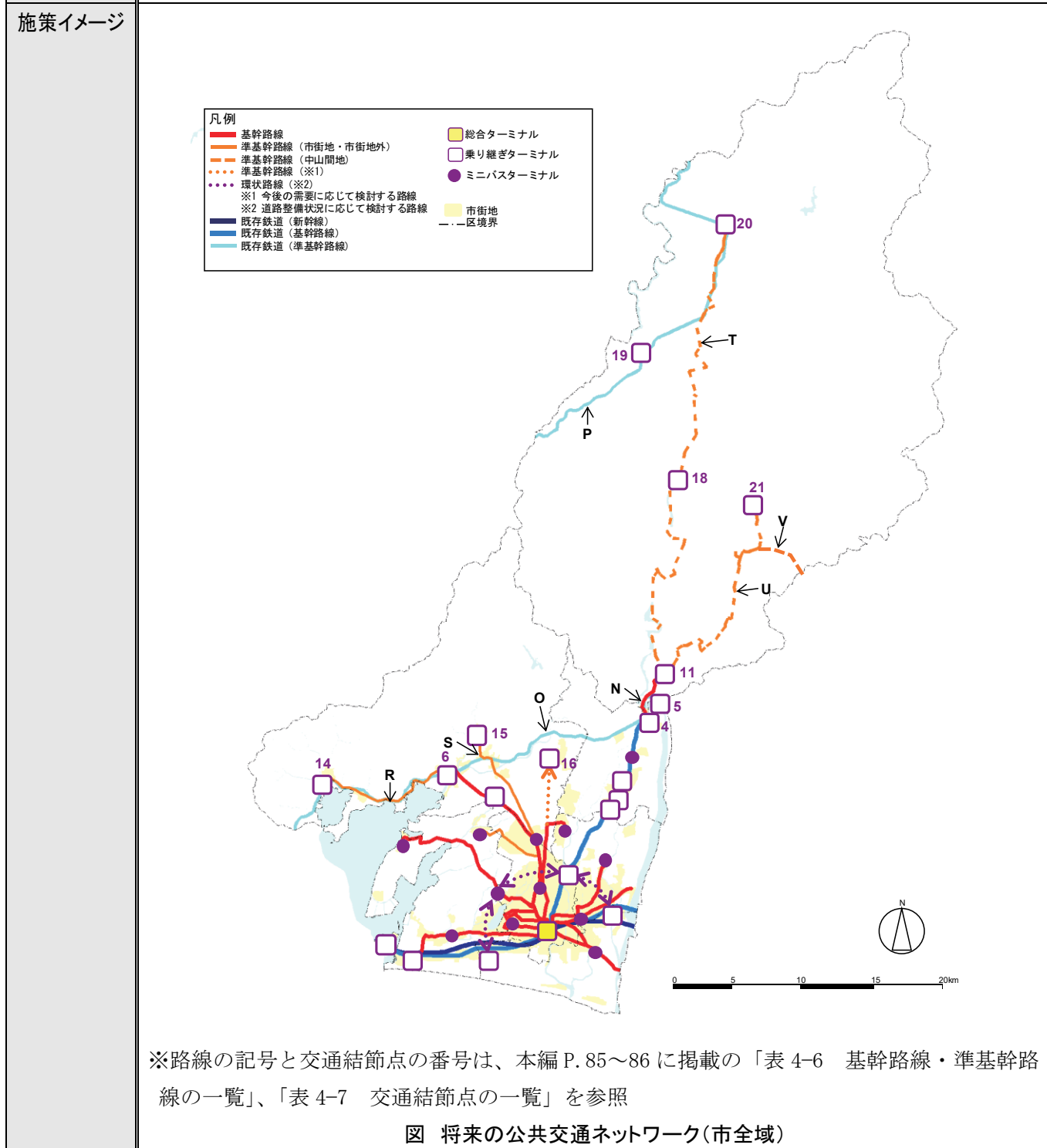
# 浜松市地域公共交通網形成計画

別添「施策シート」

シート 1. 公共交通ネットワークの再編 .....	1
シート 2. バス路線の走行性向上 .....	3
シート 3. 地域の実情に応じた運行形態の検討 .....	6
シート 4. 持続可能な公共交通の提供 .....	11
シート 5. ターミナル整備 .....	16
シート 6. 自動車との連携強化策 .....	19
シート 7. 自転車との連携強化策 .....	21
シート 8. キャッシュレス決済の推進.....	23
シート 9. 乗り継ぎ割引施策の導入 .....	26
シート 10. その他割引施策の導入 .....	28
シート 11. 利用しやすい案内表示の工夫 .....	32
シート 12. 交通情報の提供 .....	35
シート 13. モビリティ・マネジメントの実施 .....	38

対象エリア	広 域	地 域 間	地 区 間	拠点周辺	都心・拠点内
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・12 市町村合併により広大な市域、都心・市街地・市街地外・中山間地を有する特性、少子・高齢化や交通事業者の体力の低下、東北地方太平洋沖地震(2011(平成 23)年 3 月)以降の内陸部への産業立地移転による移動ニーズの変化等の問題へ対応し、市民の生活交通を確保するとともに、持続可能で、使いやすい公共交通の整備が重要な課題となっている</li> </ul>				
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の公共交通網について、路線(拠点間)別の機能やサービスレベルについて見直しを行い、沿線の需要と、市民のニーズに適した公共交通網の再編を図り、目的地へ早く、快適に行くことができるようにする</li> </ul>				
内容	<p><b>【これまでの取組み】</b></p> <p><b>□ 基幹路線の形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松市総合交通計画に基幹路線と位置付けた 7 路線を運行(2020(令和 2)年 2 月末時点)</li> <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> <p><b>□ 準基幹路線の形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松市総合交通計画に準基幹路線と位置付けた 11 路線(都心・市街地 7 路線、市街地外・中山間地 4 路線)を運行(2020(令和 2)年 2 月末時点)</li> <li>・浜北駅～新都田間の実証運行に向け、交通事業者・地域住民等の関係者と協議を実施</li> </ul> <p><b>□ 環状路線の形成</b></p> <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(2012(平成 24)年 12 月～2014(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> <p><b>□ 地区内交通の形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内 12 地域で地域バスを運行中(令和 2 年 2 月末時点)</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> <p><b>【今後の取組み】</b></p> <p><b>□ 基幹路線の形成</b></p> <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> <p><b>□ 準基幹路線の形成</b></p> <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> <p><b>□ 環状路線の形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・需要の検討、情報整理を行い、本市における環状路線の可能性を検討</li> <li>・路線の選定、交通事業者との調整</li> </ul> <p><b>□ 地区内交通の形成</b></p> <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>				


実施主体	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
期待される効果	・公共交通利用者数の増加、バスの利便性の向上、バス運行の効率化
評価指標(アウトプット)	・基幹・準基幹路線の運行本数・利用者数、地域バスの運行地域・利用者数
評価指標(アウトカム)	・公共交通利用者数 ・公共交通に対する市民満足度





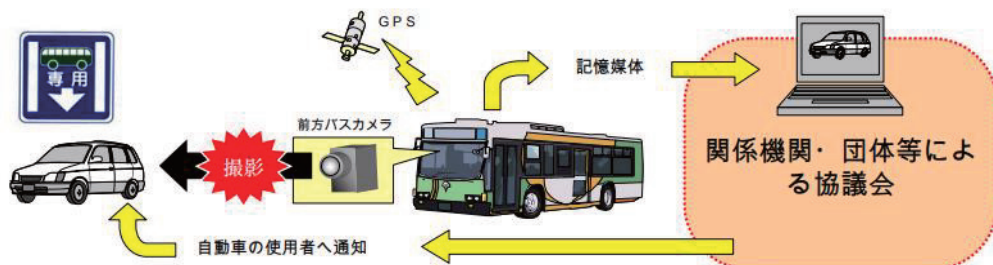
【施策名】 **バス路線の走行性向上**

対象エリア	広 域	地 域 間	地 区 間	拠点周辺	都心・拠点内
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通軸として、鉄道に加えて、バスの基幹、準基幹路線においても、高いレベルの交通サービスを提供する必要がある</li> </ul>				
目的	<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> <li>公共交通による都心へのアクセス性を向上させることにより、活性化を図る</li> </ul>				
内容	<p><b>【これまでの取組み】</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>バスレーンの整備、周知・啓発</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <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> <p><input type="checkbox"/> <b>PTPS の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バスレーンと組み合わせて検討</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> <b>バスベいの整備、周知・啓発</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バスベい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> <p><input type="checkbox"/> <b>交差点改良、信号現示最適化、バス優先交差点の整備</b></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(2011(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(2016(平成 28)年度)</li> <li>石岡交差点(国道 257 号、国道 362 号)事業完了(2016(平成 28)年度)</li> </ul> <hr/> <p><b>【今後の取組み】</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>バスレーンの整備、周知・啓発</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バスレーンマナーキャンペーンなどの市民への周知・啓発活動の実施</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) (伝馬町交差点～成子交差点)</li> <li>新たな啓発事業等を関係機関と調整</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> <b>PTPS の整備</b></p> <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> <p><input type="checkbox"/> <b>バスベいの整備、周知・啓発</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バスベいの周知・啓発策について交通事業者等と協議</li> <li>バスベいの周知・啓発の実施</li> <li>関係機関と調整を行い、道路状況を踏まえ検討</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> <b>交差点改良、信号現示最適化、バス優先交差点の整備</b></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、着工準備が整った交差点から改良</li> </ul>				

実施主体	浜松市、交通事業者(民間路線バス)、道路管理者、交通管理者
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数の増加、自動車からの転換の促進</li> <li>・バスの速達性、定時性の向上</li> <li>・道路混雑の緩和</li> <li>・自動車から排出されるCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPMの減少</li> </ul>
評価指標 (アウトプット)	・バスレーンなどの整備状況
評価指標 (アウトカム)	・公共交通利用者数
施策イメージ (実施フロー・ 図・表)	<p><b>□ バスレーンの整備、周知・啓発</b></p> <p><b>○バスレーンの整備</b></p> <p>・バス路線が集中する道路・区間にバスレーンを整備することで、バスの停留所での発進・停止時に一般車に妨害されることなく、バスの区間速度、速達性・定時性の向上の効果が見られる</p> <p>専用レーン(カラー舗装化) 総延長 約5.2km 優先レーン 総延長 約9.6km</p> <p>7～9時と17～19時の時間帯で実施。 一般車両の進入を抑制して走行環境を改善。 年に数回、「すいすいバスレーンデー」として警察・行政と連携したキャンペーンを実施。</p>  <p>資料:国土交通省 第2回モーダルコネク特検討会資料「遠州鉄道の路線バスの取り組み」</p> <p style="text-align: center;"><b>図 浜松市内のバスレーン設置箇所</b></p>

### ○バスレーンの整備、周知・啓発

・バスカメラを活用して、バス専用レーン・優先レーンにおいて、バスの前方で違法走行又は違法駐車をしている車両に対して警告すること等により、バスレーンに進入する一般車両や、レーン上への違法駐車等を減らし、バスの走行環境の改善・走行の円滑化を図ることが出来る



資料:国土交通省 今後のバスサービス活性化方策検討小委員会(第6回)資料

図 バスカメラによるバスレーン違反者への警告

### □ PTPS の整備

・PTPS(公共車両優先信号システム)は、バスなどの公共車両が優先的に通行できるよう、停止時間を極力短縮する信号制御を行うことで、バスの区間速度、速達性・定時性の向上の効果が得られる  
 ・本市では、中心部約 5.2kmの区間に 23 箇所の車両感知器が設置されている

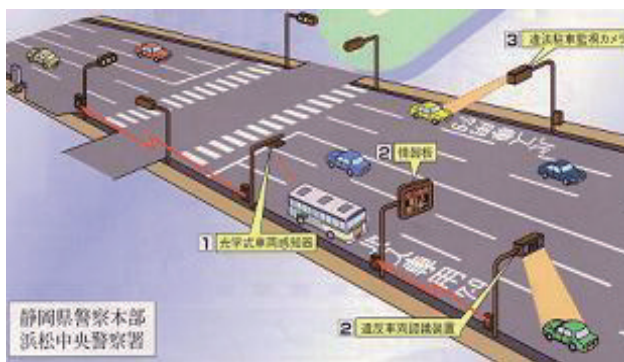


図 PTPS(公共車両優先信号システム)

対象エリア	広 域	地 域 間	地 区 間	拠点周辺	都心・拠点内
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通軸として、鉄道に加えて路線バスにおいても高いレベルの交通サービスを提供する必要がある</li> <li>・地域との協働により、日常生活を支える地区内交通として「地域バス」を運行しているが、人口減少やニーズの変化に合わせて、新たな運行形態を検討する必要がある</li> <li>・ICTの発展により、デマンド型交通の利便性や効率性が向上していることを踏まえ、地域の実情に合わせて、新たな交通手段による移動手段を検討することが必要である</li> <li>・タクシーは24時間365日、ドア to ドアの輸送サービスを提供する、公共交通機関と位置付けられており、タクシー事業者の実施する様々な施策を推進する必要がある</li> <li>・ICTの発展により、配車の利便性や効率性が高まっていることもふまえて、地域の実情に合わせて交通空白地有償運送のサービスを改良していくことが考えられる</li> </ul>				
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来公共交通ネットワークの構築に向け、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するとともに、新たな技術やバス以外の公共交通を組み合わせ、地域の実情に合った、望ましい運行形態を検討する</li> </ul>				
内容	<p><b>【これまでの取組み】</b></p> <p><input type="checkbox"/> 高度なバス運行の提供</p> <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(急行バス)を運行(令和2年2月末時点)</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> 地域バスの運行検討・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内12地域で、地域の実情に応じて地域バスを運行(2020(令和2)年2月末時点)</li> <li>・引佐地域でICTを活用した実証実験を実施(2018(平成30)年3月～2020(令和2)年9月)</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> タクシーサービスの充実</p> <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組みを実施</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> 交通空白地有償運送の強化</p> <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、NPO タクシーを運行(2020(令和2)年2月末時点)</li> <li>・がんばらまいか佐久間において、ICTを活用した実証実験を実施(2017(平成29)年12月～)</li> </ul>				

<p>内容</p>	<p><b>【今後の取組み】</b></p> <p><b>□ 高度なバス運行の提供</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・需要を踏まえ、急行バス路線の追加・延伸等を検討</li> <li>・他市町の情報を収集し、連節バス等高度なバス運行サービス等の本市での導入可能性を検討</li> </ul> <p><b>□ 地域バスの運行検討・実施</b></p> <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> <p><b>□ 新たな運行形態の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域バスの課題・問題点の整理、他市や交通事業者の動向等の調査</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> <p><b>□ タクシーサービスの充実</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存サービスの継続</li> <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> <p><b>□ 交通空白地有償運送の強化</b></p> <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> <li>・自家用車の活用など、柔軟性のある就業を推進</li> <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>
<p>実施主体</p>	<p>浜松市、交通事業者(民間路線バス、地域バス、タクシー、NPO 法人など)、市民</p>
<p>期待される効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数の増加</li> <li>・バスの速達性、定時性の向上</li> <li>・道路混雑の緩和</li> <li>・交通事業者の人件費の削減</li> <li>・バス路線の運営改善</li> <li>・市民生活の活発化</li> </ul>
<p>評価指標 (アウトプット)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・急行バスの運行系統数</li> <li>・地域バスの運行地域</li> </ul>
<p>評価指標 (アウトカム)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数(地域バス利用者数、タクシー利用者数、交通空白地有償運送利用者数)</li> <li>・公共交通に対する市民満足度</li> </ul>



□高度なバス運行の提供

・連節バスの導入により乗務員運用の効率を高めることができる



図 連節バス車両の例

□地域バスの運行検討・実施

・地域バスの改善運行・新設・統合や新しい技術・利用促進などの導入を検討する

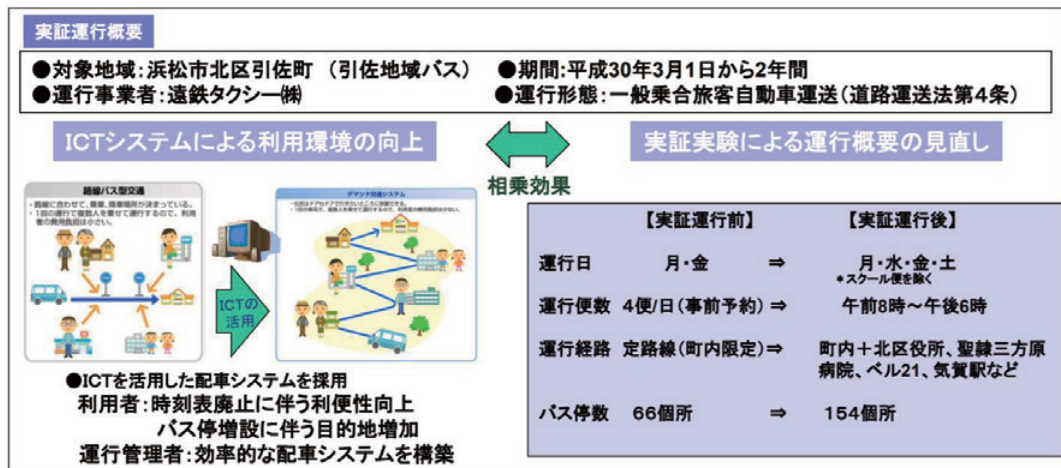


図 浜松市における地域バスの運行改善

□新たな運行形態の検討

・他市や交通事業者の動向、他市の住民主体の運行等を調査し、地域バスの仕組みに囚われない、新たな運行サービス・仕組みを検討し、ニーズに合致した効率的な公共交通の確保を目指す

【参考事例：磐田市デマンド型乗合タクシー「お助け号」】



資料：磐田市ホームページ

図 近隣市のデマンド型交通の事例

□ タクシーサービスの充実

・利用者に応じたサービスの充実や、ユニバーサルデザイン車両の導入促進等、タクシーサービスを充実させる施策を検討する



**マタニティタクシーとは**  
妊婦さんが送られる際や陣痛、出産の高、病院へ向かわれる際に、乗務員が迅速かつ安全にお送りさせていただきます。

**マタニティタクシー登録のメリット**

- ✓ かかりつけ病院もしくは産婦人科への運搬が可能です。
- ✓ 陣痛、出産の場合は、24時間、985円で優先的に配車します。
- ✓ 緊急時の出産で不安を抱えている妊婦さんに安心感を与え、サポートします。

資料：遠鉄タクシーホームページ

図 遠鉄タクシーによる妊産婦支援サービス

<浜松市ユニバーサルデザイン  
タクシー車両導入補助の実績>

- 補助額  
60万円/台
- 補助実績  
・H29年度：15台  
・H30年度：15台



資料：トヨタ自動車ホームページ

図 ユニバーサルデザイン車両

□ 交通空白地有償運送の強化

・交通空白地有償運送への補助等により、運行継続を支援するとともに、ICT を活用したシステム導入等、サービスを高度化することで、利用者の利便性の向上、車両運用の効率化を図る取組みを検討する

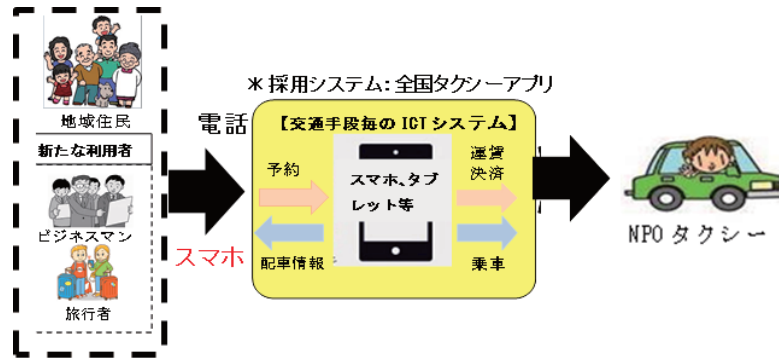


図 ICT を活用したシステム導入イメージ



図 交通空白地有償運送(左:佐久間地区、右:春野地区)

【参考事例:京丹後市の交通空白地有償運送】



資料:NPO 法人気張る！ふるさと丹後町ホームページ

図 交通空白地有償運送の予約・配車・支払にライドシェア・タクシーアプリ(Uber)を用いた例



シート 4

【施策名】 持続可能な公共交通の提供

対象エリア	広 域	地 域 間	地 区 間	拠点周辺	都心・拠点内
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心や市街地と比べ、需要が少ない市街地外や中山間地では、輸送効率が悪く、採算事業としての展開が難しい状況である</li> <li>・近年では、バス運転手の担い手不足が表面化し、運転手の確保が困難となりつつある</li> <li>・乗合許可を持っている交通事業者が少ないことから、地域バスを委託する運行先が限られており、継続性に課題がある。限られた運営資源を有効活用して、市民のニーズに対応し、利便性を向上させていくことが必要である</li> <li>・近年では ICT の発達により、需要と供給の適切なマッチングや、輸送の相乗り化、個人に合わせた情報・サービス提供など、これまで実現しなかったことが技術の進展により可能になってきている</li> <li>・これらの新技術を活かして、効率的・効果的で持続可能な公共交通の実現・確保が期待されている</li> </ul>				
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の効率的な運営が困難な地域において、公共交通の運営資源を確保する</li> <li>・住民の利便性を確保・向上しつつ、持続可能な運営体制を確立する</li> </ul>				
内容	<p><b>【これまでの取組み】</b></p> <p><input type="checkbox"/> 持続可能な公共交通提供の取組み</p> <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> <p><input type="checkbox"/> 新しい技術の活用に向けた取組み</p> <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、自動運転プロジェクトの実証実験を実施(第1回:2017(平成29)年12月 第2回:2019(令和元)年12月)</li> <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(2019(令和元)年10月～)</li> </ul> <p><b>【今後の取組み】</b></p> <p><input type="checkbox"/> 持続可能な公共交通提供の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員確保のための取組みを継続</li> <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を実施</li> <li>・車両の小型化など、普通二種運転免許での運行を検討</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> 新しい技術の活用に向けた取組み</p> <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>				
実施主体	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)				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数の増加</li> <li>・バス路線の運営改善</li> </ul>				
評価指標 (アウトプット)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・4条乗合許可を持つ交通事業者数</li> <li>・交通事業者の第2種運転免許保有者数</li> </ul>				
評価指標 (アウトカム)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数</li> </ul>				

□ 持続可能な公共交通提供の取組み

○ 交通事業者による乗務員確保に向けた取組み

・路線バス、タクシー等の交通事業者は、乗務員の不足・高齢化等の問題に対応するため、多様なメディア、手法で雇用に関する広報活動を実施し、新卒者や女性等をターゲットした乗務員確保の取組みを実施している

【参考事例: 高校新卒者の雇用拡大(宮崎交通)】

・宮崎交通では、高校新卒者を対象に、大型2種運転免許と運行管理者の運転免許取得にかかる費用を会社が負担し、2種運転免許の受験資格が得られるまでの3年間は車体の構造や営業所での接客など、幅広くバス事業の基本を学ぶことが出来る制度を導入し、正社員での雇用拡大を実施している

【参考事例: バス運転手募集イベント(山口運輸支局)】

・山口県では、バス・タクシーの運転体験や現役運転士を交えた座談会等を行う「運転すごいぜ！バス・タクシー運転し体験会」を開催している  
・イベントにより、バス運転士への理解を深め、就業へのきっかけづくりとなることが目指されている



資料: 山口県タクシー協会ホームページ

図 バス・タクシーの運転体験イベント

施策イメージ

【参考事例：SNS を活用した広報活動（遠鉄タクシー）】

・静岡県タクシー協会では、女性や若年層の乗務員募集への広報活動として、乗務員のイメージ向上を目的としたイメージ動画を作成し、YouTube や SNS 等で広く一般に公表している



資料：静岡県タクシー協会ホームページ

図 タクシー乗務員のイメージアップ動画

【参考事例：タクシー車両を活用した広報活動（遠鉄タクシー）】

・遠鉄タクシーでは、年間採用者数を現状の 2.5 倍にする目標を設定し、乗務員を求めるラッピングを施したタクシーを走行する等の対策を実施している



資料：遠鉄タクシーホームページ

図 乗務員募集のラッピング車両

□ 新しい技術の活用に向けた取組み

○ICT を活用したサービスの取り組み例

・本市では、「いなさみどりバス・なおとら線」において、運行経路を ICT の活用により自動生成し、ニーズに合わせたデマンド運行を行うことで、利用者にとって時刻表によらない自由度の高い利用や、バス停による目的地増加等、利便性が高く、運行管理者にとっても効率的な運行を実施している

ICTシステムによる利用環境の向上



- ICTを活用した配車システムを採用
- 利用者：時刻表廃止に伴う利便性向上
- バス停増設に伴う目的地増加
- 運行管理者：効率的な配車システムを構築

図 ICT によるデマンド運行のイメージ

### ○自動運転技術を活用したサービスの取り組み例

- ・本市では、SB ドライブ株式会社、スズキ株式会社、遠州鉄道株式会社と自動運転に関する連携協定を締結し、自動運転技術を活用したスマートモビリティサービスの事業化を図ることを目的に、「浜松自動運転やらまいかプロジェクト」を実施している
- ・将来の自動運転の実用化を見据えた車両の予約・運行管理システムの検証及び、使い勝手等の面におけるユーザーニーズを収集する実証実験を実施している

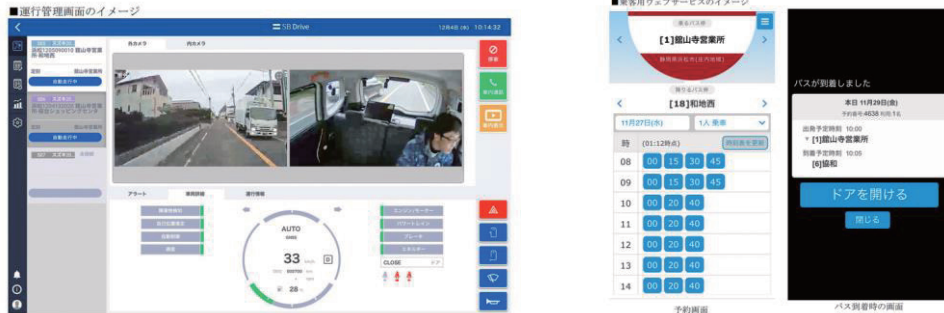


図 自動運転バスの運行管理・利用者のウェブサービスのイメージ

### ○OAIの技術を活用した取り組み例

【参考事例:AI 相乗りタクシー】

- ・静岡県では、「静岡県 MaaS 基幹事業実証プロジェクト」として、AI 相乗りタクシーの実証実験を実施している
- ・AIにより複数の乗車要求をリアルタイムに組み合わせ、効率的な運行を実現させることで、乗降場所を自由に決められるタクシーの長所と、他人と乗り合うことで安価に利用できるバスの長所を組み合わせた利便性の高いサービスが提供できる



資料:国土交通省中部運輸局静岡運輸支局プレスリリース(2019(令和元)年10月)

図 AI 相乗りタクシーの運行イメージ

施策イメージ

【参考事例：観光型 MaaS の取り組み例】

- ・小田急電鉄株式会社は、MaaS アプリにより、複数の交通サービスがセットになったデジタルフリーパスがワンストップで購入可能とするサービスを導入している
- ・購入後は、複合経路検索結果にデジタルフリーパスの購入情報が反映され、パスで利用可能な区間の運賃を 0 円で表示することで、よりお得なルートを検索可能となる他、スマートフォン画面を窓口等で提示することでスムーズに現地での観光を楽しむことが出来るようになる



資料:小田急電鉄「EMot」ホームページ

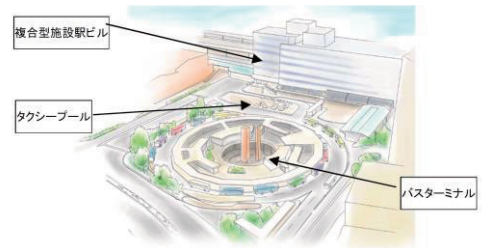
図 EMot のイメージ



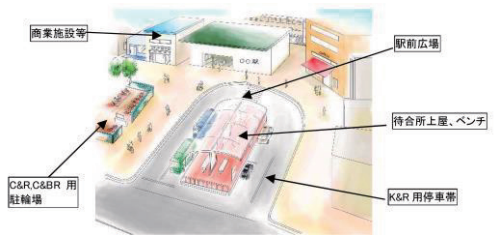
対象エリア	広 域	地 域 間	地 区 間	拠点周辺	都心・拠点内
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市は、基幹的な公共交通沿いに形成される複数の拠点と公共交通を中心に、拡大した都市の集約を図る「拠点ネットワーク型都市構造」を目指している</li> <li>バス路線の再編(シート 1)により市内の主要な拠点では、鉄道、バス、自動車、バイク、自転車、徒歩を結ぶ交通結節点を整備することが求められる</li> <li>交通結節点は、単なる乗り換えだけでなく、「乗り換えの際に買物ができる」「行政サービスを受けられる」といった「付加価値」を享受できる施設であることが重要となる</li> </ul>				
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内の拠点から、目的地へ早く快適に行くことができるように、公共交通ネットワークの再編とともに、乗り換え、乗り継ぎしやすい交通結節点の整備・強化により、公共交通の利便性向上を図る</li> </ul>				
内容	<p><b>【これまでの取組み】</b></p> <p><b>□ 総合ターミナル整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>浜松駅周辺改良基本構想を策定(2012(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>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> <p><b>□ 乗り継ぎターミナル整備(市街地・市街地外)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>上島駅駅前広場、ロータリーの供用開始(2015(平成 27)年 4 月)</li> <li>高塚駅南北自由通路及び橋上駅舎の供用開始(2015(平成 27)年 3 月)</li> <li>高塚駅南口駅前広場の供用開始(2017(平成 29)年 2 月)</li> <li>高塚駅北口駅前広場の供用開始(2018(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> <li>天竜川駅南北自由通路及び橋上駅舎の供用開始(2017(平成 29)年 9 月)</li> <li>天竜川駅南北駅前広場の供用開始(2018(平成 30)年度)</li> <li>西鹿島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> <p><b>□ ミニバスターミナル整備</b></p> <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> <li>基幹路線のバス停に上屋、ベンチ、情報提供板を設置し、バス待ち環境を改善</li> </ul>				

<p>内容</p>	<p><b>【今後の取組み】</b></p> <p><b>□ 総合ターミナル整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松駅北口のバリアフリー化のため、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> <li>・浜松駅南口のバリアフリー化のための改良工事の効果の検証、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> <li>・浜松駅を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> <p><b>□ 乗り継ぎターミナル整備(市街地・市街地外)</b> <span style="float: right;">&lt;乗り継ぎターミナル(市街地・市街地外)のイメージ&gt;</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西鹿島駅における具体的な事業着手に向けて検討を継続</li> <li>・小林駅における駅前広場の整備</li> <li>・高塚駅における高塚駅北通り線街路整備事業の継続</li> <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> <p><b>□ 乗り継ぎターミナル整備(中山間地)</b> <span style="float: right;">&lt;乗り継ぎターミナル(中山間地)のイメージ&gt;</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設管理者の理解を得ながら計画に位置付けた交通結節点の整備を推進</li> <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> <p><b>□ ミニバスターミナル整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設管理者の理解を得ながら計画に位置付けた交通結節点の整備を継続</li> <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> <p style="text-align: center;">&lt;ミニバスターミナルのイメージ&gt;</p>
<p>実施主体</p>	<p>浜松市、交通事業者(民間路線バス、鉄道)、施設所有者</p>
<p>期待される効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数の増加</li> <li>・基幹、準基幹路線、環状路線、支線路線間の乗り換えしやすさの向上</li> <li>・駅やバス停へアクセスの向上</li> <li>・バス停でのバス待ち環境の向上</li> </ul>

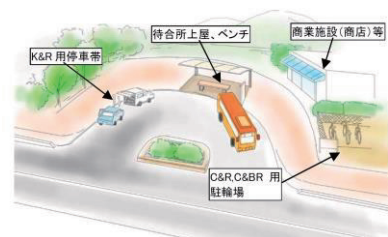
<総合ターミナルのイメージ>



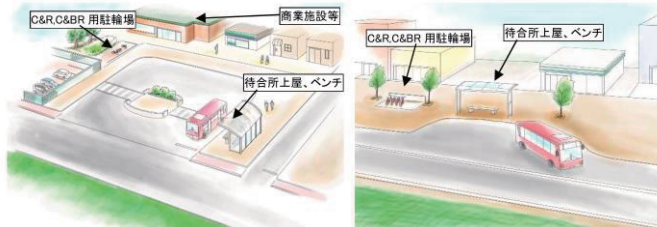
<乗り継ぎターミナル(市街地・市街地外)のイメージ>



<乗り継ぎターミナル(中山間地)のイメージ>



<ミニバスターミナルのイメージ>



<p>評価指標 (アウトプット)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ターミナルの整備状況</li> </ul>
<p>評価指標 (アウトカム)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数</li> <li>・公共交通に対する市民満足度</li> <li>・公共交通の代表交通手段構成比</li> </ul>
<p>施策イメージ</p>	<p><b>□ ミニバスターミナルの整備</b></p> <p>【参考事例:ミニバスターミナルの整備事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・埼玉県ときがわ町では、町営路線と民間路線の混在や路線の重複、料金の違い、ダイヤの連携不足等の課題を解消するため、バス路線の再編を実施し、再編に合わせて、ミニバスターミナルを設置し路線のハブ&amp;スポーク化を図っている</li> <li>・ミニバスターミナルを整備することで、限りある輸送力を需要にあわせて集中させ、複数の交通モードを組み合わせる路線再編が可能となり、交通事業者の事業収益の改善と利便性の向上により、バス利用率の増加につながっている</li> </ul> <div data-bbox="287 884 1029 1176" data-label="Diagram"> </div> <div data-bbox="1045 840 1340 1198" data-label="Image"> </div> <p>資料:ときがわ町ホームページ、平成29年度関東運輸局交通政策部現地レポート第2号</p> <p><b>図 ミニバスターミナル(ときがわ町・せせらぎバスセンター)の整備イメージ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型商業施設において、店舗の協力を得て施設内にバス停を設置しており、バス乗降時に商業施設への立ち寄りが可能となるなど、利用者のバス利用の利便性が向上している</li> </ul> <div data-bbox="630 1534 1093 1881" data-label="Image"> </div> <p><b>図 大型商業施設にバス停を併設した事例(イオンモール浜松市野)</b></p>



対象エリア	広 域	地 域 間	地 区 間	拠点周辺	都心・拠点内
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内の一部駅には、送迎可能な駅前広場が整備されているが、多くの駅には未整備の状況となっている</li> <li>駅付近は、自動車駐車場が少なく、車から鉄道への乗り継ぎが不便（鉄道利用者の約 10%：2007（平成 19）年西遠 PT 調査）</li> <li>駅周辺の道路環境から、一部の駅では自動車でのアクセスが難しく、駅アクセス道路の整備が求められている</li> </ul>				
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地外の駅や、基幹となるバス路線の停留所周辺に、駐車場を整備することによって、交通手段の選択性が高く、移動しやすい交通環境を提供して、日常生活の利便性を高める</li> </ul>				
内容	<p><b>【これまでの取り組み】</b></p> <p>□ P&amp;R 駐車場等の整備、送迎スペースの整備</p> <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、高塚駅にてパーク&amp;ライド駐車場等の整備</li> </ul> <p>□ 駅アクセス道路の整備・駅バリアフリー化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>上島駅駅前広場、ロータリーの供用開始（2015（平成 27）年 4 月）</li> <li>高塚駅南北自由通路及び橋上駅舎の供用開始（2015（平成 27）平成 27 年 3 月）</li> <li>高塚駅南駅前広場の供用開始（2017（平成 29）年 2 月）</li> <li>高塚駅北駅前広場の供用開始（2018（平成 30）年 3 月）</li> <li>高塚駅北通り線街路整備事業実施（2014（平成 26）年度～）</li> <li>天竜川駅南北自由通路及び橋上駅舎の供用開始（2017（平成 29）年 9 月）</li> <li>天竜川駅南北駅前広場の供用開始を予定（2018（平成 30）年度）</li> <li>西鹿島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> <p><b>【今後の取り組み】</b></p> <p>□ P&amp;R 駐車場等の整備、送迎スペースの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>小林駅駅前広場の整備</li> <li>西鹿島駅駅前広場の整備検討を継続</li> <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> <p>□ 駅アクセス道路の整備・駅バリアフリー化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>天竜川駅における、（駅北）都市計画道路の整備、（駅南）道路の整備</li> <li>小林駅前線の整備</li> <li>高塚駅北通り線街路整備事業の継続</li> <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>				
実施主体	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				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用者数の増加</li> <li>都心部の道路混雑の解消</li> </ul>				
評価指標（アウトプット）	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺の市街地開発を踏まえ土地を有効活用した P&amp;R 駐車場の整備状況</li> </ul>				
評価指標（アウトカム）	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用者数</li> <li>公共交通に対する市民満足度</li> <li>公共交通の代表交通手段構成比</li> </ul>				

□ P&R駐車場等の整備

・本市では、現在、交通事業者が駅やバス停付近に P&R 駐車場を整備するほか、大型商業施設や、寺院等の地域の協力を得て、パーク&ライドを推進している

○ 交通事業者による P&R 駐車場の整備



図 交通事業者によるバス停付近への P&R 駐車場(追分(旧三方原交番前))

○ 公共交通利用促進の取組みに賛同した企業等の協力による、P&R 駐車場の整備



図 大型商業施設における P&R 駐車場(西友有玉南店屋上、遠鉄電車)



図 寺院における P&R 駐車場(虚空蔵寺バス停、遠鉄小沢渡線)

対象エリア	広 域	地 域 間	地 区 間	拠点周辺	都心・拠点内
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車は環境にやさしく身近な交通手段であり、「コンパクトシティ+ネットワーク」を支える都市交通の役割を担う</li> <li>・過度な自動車利用からの転換を図り、自転車利用を促進するためには、鉄道駅、バス停等に適切な自転車駐輪場を整備することが必要となる</li> <li>・また、駅周辺は、通勤、通学の混雑時には、自転車、歩行者が輻輳するため、自転車・歩行者の通行空間を確保することが求められる</li> </ul>				
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車は、環境負荷が少なく、コンパクトシティ形成を支える重要な交通手段であり、鉄道、バス利用への有効な交通手段であるため、公共交通利用促進のために推進を図る</li> </ul>				
内容	<b>【これまでの取組み】</b> <input type="checkbox"/> C&R駐輪場の整備 <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、高塚駅にてサイクル&amp;ライド駐輪場等の整備</li> </ul>				
	<b>【今後の取組み】</b> <input type="checkbox"/> C&R駐輪場の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設管理者の理解を得ながら、計画に位置付けた交通結節点の整備を継続</li> <li>・小林駅前線の整備</li> <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>				
実施主体	浜松市、交通事業者(鉄道、民間路線バス)、施設所有者				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数の増加</li> <li>・駅やバス停へのアクセス向上</li> </ul>				
評価指標 (アウトプット)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・C&amp;R 駐輪場の整備状況</li> </ul>				
評価指標 (アウトカム)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数</li> <li>・公共交通に対する市民満足度</li> <li>・公共交通の代表交通手段構成比</li> </ul>				

施策イメージ

□ C&R 駐輪場の整備

○ 商業施設への C&BR 駐車場の整備

・現在、市では、公共交通活性化事業年度別補助金を活用し、市内 11 か所のバス停に C&BR 駐輪場を整備している



図 C&BR 駐車場(追分(旧三方原交番前))

対象エリア	広 域	地 域 間	地 区 間	拠点周辺	都心・拠点内
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・遠州鉄道、東海旅客鉄道等で、交通系 IC カードが導入されているが、他の交通事業者では導入されていない状況である</li> <li>・また、導入されている交通機関についても、事業者間の相互利用ができない状況である</li> <li>・乗り継ぎ割引施策の導入(シート 10)、その他割引施策の導入(シート 11)等の各種施策を展開する上で、IC カードの導入路線の拡大、IC カードの相互利用が期待される</li> </ul>				
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・IC カード導入により、支払いの簡素化等の利便性の向上を図る</li> <li>・乗り継ぎ割引等の料金施策を実施するために、有効な交通系 IC カードの導入拡大を図る</li> </ul>				
内容	<p><b>【これまでの取組み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ IC カード共通化の推進・IC カードによるサービスの拡充 <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株の「ナイスパス」が運用開始(2004(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(2013(平成 25)年)</li> <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> <p><b>【今後の取組み】</b></p> <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> <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> <li>□ 新決済システム導入の推進 <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>				
実施主体	交通事業者(民間路線バス、鉄道など)、浜松市				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利便性の向上</li> <li>・乗降時間の短縮</li> <li>・様々な利用促進施策への展開</li> </ul>				
評価指標 (アウトプット)	・キャッシュレス決済の導入状況				
評価指標 (アウトカム)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数</li> <li>・公共交通に対する市民満足度</li> <li>・公共交通の代表交通手段構成比</li> </ul>				



□ IC カード共通化の推進・IC カードによるサービスの拡充

○おサイフケータイ

- ・おサイフケータイが異なる IC カードシステムでも一つのスマートフォンで利用できることを活かし、IC カード共通化の代替策として「ナイスパス」のおサイフケータイ対応を検討する
- ・利用者の利便性が高まる他、公共交通間での乗り継ぎ割引への拡張等、サービスの幅を広げることが期待される



**2020 年春、モバイル PASMO が始まります！**  
 ～Android™スマートフォンで、より便利に「PASMO」を  
 ご利用いただけるようになります～

PASMO 協議会は、2020 年春から Android™スマートフォンにて、交通系 IC カード PASMO のサービスがご利用いただけるようにいたします。これまで皆様にご愛顧いただいた交通系 IC カード PASMO の利便性に加え、場所を選ばずチャージや定期券の購入ができるようになり、ますます便利に PASMO をご利用いただけるようになります。



資料: PASMO 協議会ホームページ

図 モバイル PASMO のサービス開始予告

□ 新決済システム導入の推進

○キャッシュレス決済の導入

- ・既存の IC カードの連携や、QR コードによるスマートフォンでの決済等、利用者の利便性を高める新たな決済システムの導入を推進する取組みを検討する
- ・利用者の利便性が高まる他、公共交通間での乗り継ぎ割引への拡張等、サービスの幅を広げることが期待される

■イメージ図

高速バス車両前部（乗降口）付近に  
運賃箱と組み合わせて  
・タブレット端末  
・QRコードリーダ  
を設置しています



資料: みちのりホールディングスプレスリリース

図 キャッシュレス決済（QR コード）のイメージ

○乗車券類のネット販売の推進

・合理化のために出札窓口の数量や営業時間が減少する中、それらに縛られずに販売機会を確保できるスマホ電子チケットのオンライン発売が普及している

【「スマホ定期券」の使用方法】



資料:JR 北海道ホームページ

図 スマホ定期券の実施例

シート 9

【施策名】

乗り継ぎ割引施策の導入

対象エリア	広 域	地 域 間	地 区 間	拠点周辺	都心・拠点内
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市を運行するバスを乗り継ぐ際には、新たに初乗り料金がかかるため(定期券利用者を除く)、利用者にとって、乗り継ぎ利用の障壁となっていることが懸念される</li> <li>・バス路線の再編(シート 1)、ターミナル整備(シート 5)と合わせて、バス同士の乗り継ぎ、バスと鉄道の乗り継ぎの料金負担を抑え、利用促進を図る必要がある</li> </ul>				
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の乗り継ぎ抵抗を低減するために、バスとバスの乗り継ぎや、バスと鉄道の乗換えの料金負担を抑えて、公共交通の利用促進を図る</li> </ul>				
内容	<p><b>【これまでの取組み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 乗り継ぎ割引施策の導入</li> <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> <p><b>【今後の取組み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 乗り継ぎ割引施策の導入</li> <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>				
実施主体	浜松市、交通事業者(民間路線バス、鉄道、地域バスなど)				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数の増加</li> </ul>				
評価指標 (アウトプット)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・割引施策の実施状況</li> </ul>				
評価指標 (アウトカム)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数</li> <li>・公共交通に対する市民満足度</li> </ul>				



□ 乗り継ぎ割引施策の導入

・全ての公共交通機関について、IC カードを利用する際は、出発地から目的地までの乗り継ぎ回数に関わらず、初乗り料金の適用を1回とする方法が考えられる

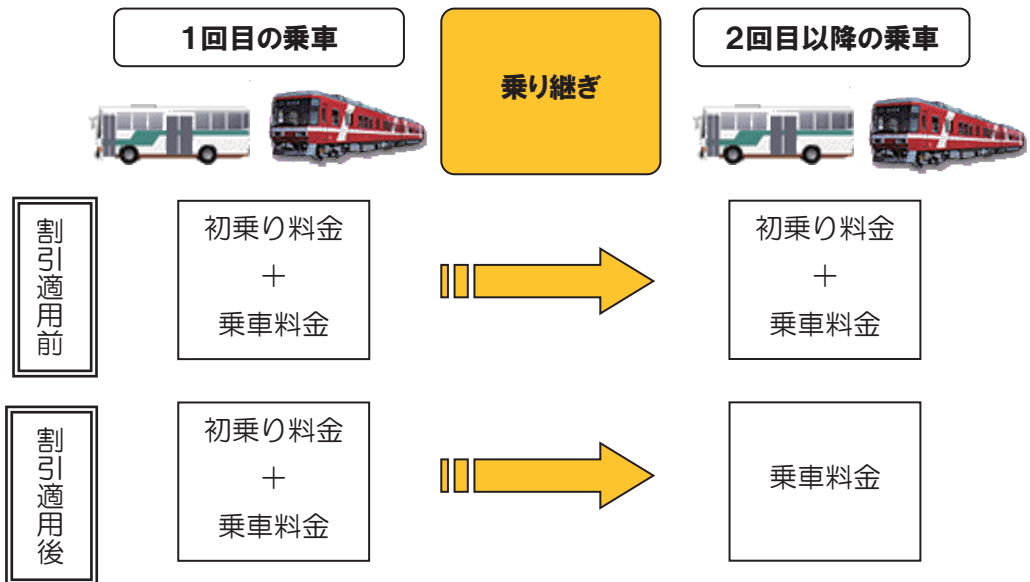
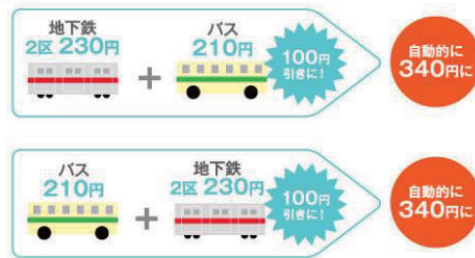


図 乗り継ぎ運賃の考え方

【参考事例:大阪市における乗り継ぎ割引運賃】

・大阪市では、カード乗車券を利用した場合で、バスとバス、バスと地下鉄を乗り継いだ際に運賃を自動的に割引している

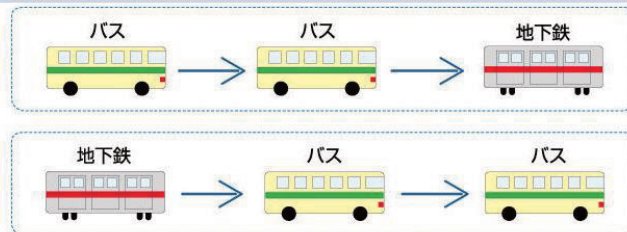
●バス⇄地下鉄乗継



●バス⇒バス乗継(90分以内)



バス⇒バス乗継とバス⇄地下鉄乗継をあわせてご利用いただけます。



資料: 大阪 Metro ホームページ

図 乗り継ぎ割引運賃の例

# シート 10 【施策名】 その他割引施策の導入

対象エリア	広 域	地 域 間	地 区 間	拠点周辺	都心・拠点内																										
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・モータリゼーションの進展による自家用車の保有の増加、都市の郊外化等により、自家用車の利用は増加傾向にあり、自家用車が便利のため公共交通を利用しない方も見られる</li> <li>・バス利用者は減少傾向が続いており、今後もバスサービスを維持するためには、各種割引施策等の利用促進策により、自家用車が便利と感じている方の目を公共交通に向け、交通手段の転換を図ることが求められる</li> </ul>																														
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで公共交通を利用していない人や、利用が少ない人へ、利用するきっかけとなるよう様々な利用の仕方に応じた割引を行い、更なる公共交通の利用促進を図る</li> </ul>																														
内容	<p><b>【これまでの取組み】</b></p> <p>□ 既存の割引料金の継続、拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、市内の交通事業者、商業施設により、以下の料金割引が実施されている</li> </ul> <p>● 交通事業者による割引(遠州鉄道)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>割引名</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>通学ワイドフリー定期券</td> <td>通学利用者は、21,460 円/1 ヶ月で、遠鉄バス・電車全区間乗り放題</td> </tr> <tr> <td>通学ウィークデイ定期券</td> <td>平日のみ使用可能な割安定期券(28.6%割引)</td> </tr> <tr> <td>シルバーワイドフリー定期券</td> <td>遠鉄バス・電車全区間乗り放題。65 歳以上、または運転免許を返納した 60 歳以上が 6,100 円/1 ヶ月</td> </tr> <tr> <td>遠鉄バス・電車1日フリー乗車券「遠鉄ぶらりきっぷ」</td> <td>遠鉄バス・電車が大人 1,570 円 小人 790 円で1日乗り放題。浜名湖オルゴールミュージアム等の施設利用割引の特典を付与</td> </tr> <tr> <td>団体乗車券</td> <td>15 名以上の団体への割引。一般団体が 1 割引、学生団体が 2 割引</td> </tr> </tbody> </table> <p>● 交通事業者間が連携した割引(遠州鉄道、天竜浜名湖鉄道、浜名湖遊覧船)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>割引名</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>共通1日フリーキップ<sup>o</sup></td> <td>天竜浜名湖線と遠州鉄道が、大人 1,300 円、小人 650 円で、1 日乗り放題</td> </tr> <tr> <td>浜名湖ぐるっとパス</td> <td>2010/3/31 まで、浜名湖周辺の交通機関が、中学生以上 1,500 円、小学生 750 円で、1 日乗り放題。利用できる交通機関は、遠州鉄道(新浜松～西鹿島)、遠鉄バス(舘山寺線等)、天竜浜名湖鉄道(天竜二俣～三ヶ日)、浜名湖遊覧船(舘山寺港～フラワーパーク港～寸座港)</td> </tr> </tbody> </table> <p>● 交通事業者と商業施設が連携した割引(東海旅客鉄道、遠州鉄道、商業施設)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>割引名</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>お買物バス券</td> <td>遠州鉄道は、鉄道・バスを利用して、協賛店舗で一定額以上買い物をした場合に、乗車券の 100 円補助券を配布している</td> </tr> <tr> <td>お帰り切符</td> <td>遠州鉄道は、遠鉄百貨店や、メイワン、ビックカメラ浜松店、イオンモール(浜松市野・浜松志都呂)で買物した場合、一定金額毎に1枚の「お帰りチケット」「お帰りきっぷ」を配布している</td> </tr> <tr> <td>浜松まちなかお買いものきっぷ</td> <td>東海旅客鉄道は、東海道本線島田駅～新所原駅の各駅から浜松駅までの往復乗車券と、浜松駅前地区の商業施設等(メイワン、メイワンエキマチ、遠鉄百貨店、オークラアクトシティホテル浜松、浜松商店界連盟加盟店舗)で利用できる、額面 1,000 円分のお買いもの券をセットにした「浜松まちなかお買いものきっぷ」を販売している</td> </tr> </tbody> </table>					割引名	内容	通学ワイドフリー定期券	通学利用者は、21,460 円/1 ヶ月で、遠鉄バス・電車全区間乗り放題	通学ウィークデイ定期券	平日のみ使用可能な割安定期券(28.6%割引)	シルバーワイドフリー定期券	遠鉄バス・電車全区間乗り放題。65 歳以上、または運転免許を返納した 60 歳以上が 6,100 円/1 ヶ月	遠鉄バス・電車1日フリー乗車券「遠鉄ぶらりきっぷ」	遠鉄バス・電車が大人 1,570 円 小人 790 円で1日乗り放題。浜名湖オルゴールミュージアム等の施設利用割引の特典を付与	団体乗車券	15 名以上の団体への割引。一般団体が 1 割引、学生団体が 2 割引	割引名	内容	共通1日フリーキップ <sup>o</sup>	天竜浜名湖線と遠州鉄道が、大人 1,300 円、小人 650 円で、1 日乗り放題	浜名湖ぐるっとパス	2010/3/31 まで、浜名湖周辺の交通機関が、中学生以上 1,500 円、小学生 750 円で、1 日乗り放題。利用できる交通機関は、遠州鉄道(新浜松～西鹿島)、遠鉄バス(舘山寺線等)、天竜浜名湖鉄道(天竜二俣～三ヶ日)、浜名湖遊覧船(舘山寺港～フラワーパーク港～寸座港)	割引名	内容	お買物バス券	遠州鉄道は、鉄道・バスを利用して、協賛店舗で一定額以上買い物をした場合に、乗車券の 100 円補助券を配布している	お帰り切符	遠州鉄道は、遠鉄百貨店や、メイワン、ビックカメラ浜松店、イオンモール(浜松市野・浜松志都呂)で買物した場合、一定金額毎に1枚の「お帰りチケット」「お帰りきっぷ」を配布している	浜松まちなかお買いものきっぷ	東海旅客鉄道は、東海道本線島田駅～新所原駅の各駅から浜松駅までの往復乗車券と、浜松駅前地区の商業施設等(メイワン、メイワンエキマチ、遠鉄百貨店、オークラアクトシティホテル浜松、浜松商店界連盟加盟店舗)で利用できる、額面 1,000 円分のお買いもの券をセットにした「浜松まちなかお買いものきっぷ」を販売している
割引名	内容																														
通学ワイドフリー定期券	通学利用者は、21,460 円/1 ヶ月で、遠鉄バス・電車全区間乗り放題																														
通学ウィークデイ定期券	平日のみ使用可能な割安定期券(28.6%割引)																														
シルバーワイドフリー定期券	遠鉄バス・電車全区間乗り放題。65 歳以上、または運転免許を返納した 60 歳以上が 6,100 円/1 ヶ月																														
遠鉄バス・電車1日フリー乗車券「遠鉄ぶらりきっぷ」	遠鉄バス・電車が大人 1,570 円 小人 790 円で1日乗り放題。浜名湖オルゴールミュージアム等の施設利用割引の特典を付与																														
団体乗車券	15 名以上の団体への割引。一般団体が 1 割引、学生団体が 2 割引																														
割引名	内容																														
共通1日フリーキップ <sup>o</sup>	天竜浜名湖線と遠州鉄道が、大人 1,300 円、小人 650 円で、1 日乗り放題																														
浜名湖ぐるっとパス	2010/3/31 まで、浜名湖周辺の交通機関が、中学生以上 1,500 円、小学生 750 円で、1 日乗り放題。利用できる交通機関は、遠州鉄道(新浜松～西鹿島)、遠鉄バス(舘山寺線等)、天竜浜名湖鉄道(天竜二俣～三ヶ日)、浜名湖遊覧船(舘山寺港～フラワーパーク港～寸座港)																														
割引名	内容																														
お買物バス券	遠州鉄道は、鉄道・バスを利用して、協賛店舗で一定額以上買い物をした場合に、乗車券の 100 円補助券を配布している																														
お帰り切符	遠州鉄道は、遠鉄百貨店や、メイワン、ビックカメラ浜松店、イオンモール(浜松市野・浜松志都呂)で買物した場合、一定金額毎に1枚の「お帰りチケット」「お帰りきっぷ」を配布している																														
浜松まちなかお買いものきっぷ	東海旅客鉄道は、東海道本線島田駅～新所原駅の各駅から浜松駅までの往復乗車券と、浜松駅前地区の商業施設等(メイワン、メイワンエキマチ、遠鉄百貨店、オークラアクトシティホテル浜松、浜松商店界連盟加盟店舗)で利用できる、額面 1,000 円分のお買いもの券をセットにした「浜松まちなかお買いものきっぷ」を販売している																														

<p>内容</p>	<p>【今後の取組み】</p> <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>・既存の割引料金の継続、拡大を交通事業者と調整しながら実施</li> </ul> </li> <li>□ 新規の割引料金の企画、提案 <ul style="list-style-type: none"> <li>・回数券等の事前購入等、地域バスの割引料金の企画、検討</li> <li>・新たな割引施策の検討を交通事業者と調整</li> </ul> </li> <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>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者(民間路線バス、鉄道、タクシー、地域バスなど)、商業施設、浜松市</p>
<p>期待される効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数の増加</li> </ul>
<p>評価指標 (アウトプット)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎ割引以外の割引施策の実施状況</li> </ul>
<p>評価指標 (アウトカム)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数</li> <li>・公共交通に対する市民満足度</li> </ul>
<p>施策イメージ (実施フロー・図・表)</p>	<p>□ 既存の割引料金の継続・拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の割引における、交通事業者間や商業施設の連携による取り組みの継続、拡大を推進する</li> </ul> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: right;">資料:遠州鉄道ホームページ</p> <p style="text-align: center;">図 通勤ワイドフリー定期券・シルバーワイドフリー定期券</p>

□ 既存の割引料金の継続・拡大

・市内交通事業者では、回遊性を高める各種の割引フリーきっぷなどを発売しており、これを継続・拡大する



図 遠鉄バス・電車1日乗車券:遠鉄ぶらりきっぷ



図 デジタルフリーパス



図 天浜線・遠鉄共通フリーきっぷ

資料:遠州鉄道ホームページ

施策イメージ

□ 免許返納者等の割引企画、提案

・シルバーワイドフリー定期券等、既存の高齢者割引の利用促進、普及と合わせた、新たな高齢者の利用を促す運賃施策を検討する



資料:遠州鉄道ホームページ

図 シルバーワイドフリー定期券



シート 11 【施策名】 **利用しやすい案内表示の工夫**

対象エリア	広 域	地 域 間	地 区 間	拠点周辺	都心・拠点内
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスを利用しない要因の一つに、「バスはわかりづらいから」という意見があり、情報提供の不足、複雑な運行体系が問題となっている</li> <li>・鉄道と違ってバスは線路がないため、どの区間を運行しているか認識されにくい</li> <li>・今後、公共交通ネットワークの再編により、新しくなった路線を初めて利用する人が戸惑いを感じずに利用できるような案内表示が求められる</li> <li>・また、インバウンド需要の高まり等、市民のみならず来訪者にとっても、わかりやすく、利用しやすいサービスの提供が求められる</li> <li>・鉄道においても、英語以外の外国語への対応が望まれる</li> </ul>				
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内で、初めてバスを利用する人でも、「目的地がわかっているか、どのバスに乗って、どのバス停で降りればいいのか」が迷わない案内表示を行い、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で、公共交通の利用促進を図る</li> </ul>				
内容	<p><b>【これまでの取組み】</b></p> <p><input type="checkbox"/> 路線表示の工夫・JR 浜松駅バスターミナルのバス停の工夫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・同じ方面へ向かう路線は、行先番号を連番としたり、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> <p><b>【今後の取組み】</b></p> <p><input type="checkbox"/> 路線表示の工夫・JR 浜松駅バスターミナルのバス停の工夫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の路線表示の問題点、課題を整理</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>・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> <p><input type="checkbox"/> 多言語対応の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の路線表示の問題点、課題を整理</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>・車内運賃表示等、多言語化対応に向けた課題、実施方法の検討</li> </ul>				
実施主体	交通事業者（民間路線バス、鉄道など）、浜松市				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数の増加</li> </ul>				
評価指標 (アウトプット)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・よりわかりやすい案内への見直し状況</li> <li>・バスロケ、フルカラーLED 方向表示器などの案内設備の設置状況</li> </ul>				
評価指標 (アウトカム)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数</li> <li>・公共交通に対する市民満足度</li> </ul>				

□路線表示の工夫

・バス路線の再編をした場合においても、基幹路線等が市民に認識されることが求められる

【参考事例:イメージリーダー路線(富山市)】

・富山市では基幹路線を「イメージリーダー路線」に指定し、バスのカラーを統一したり、新車を優先して投入したり、バス停を統一したデザインにするなどの方策を実施している



資料: 富山市ホームページ

図 富山イメージリーダー路線

・液晶ディスプレイを用いて可変的なコンテンツ表示を可能にしたバス停表示板の導入により、時刻やリアルタイム運行状況を反映した情報提供が可能になるほか、ダイヤ改正時の紙時刻表の張り替え作業が削減でき、事業性向上につながるメリットがある

【参考事例:スマートバス停開発事例(西日本鉄道株式会社)】

(参考) スマートバス停について



- ・西鉄エム・テック株と株YE DIGITAL が共同開発(特許取得)した、液晶パネルや電子ペーパー等にリアルタイムに情報を表示できるバス停。
- ・時刻表、系統図、運賃表をはじめ、バス接近情報や災害時の緊急案内、広告等をクラウドから配信。
- ・表示を柔軟に変更でき、現在の時刻表を大きく表示したり、多言語を交互に表示することなどが可能。
- ・インターネットからスマートバス停へ配信された情報コンテンツを周辺店舗に WiFi 転送、表示することが可能。
- ・電源環境の有無に対応し、豊富な情報配信が可能なモデル、情報量を絞ることで消費電力を抑えたソーラーパネルを使ったエコモデルなどをラインナップ。
- ・全国各地への普及を進めており、北九州市で 8 基を試験運用中であるほか、盛岡市や金沢市でも各 1 基を運用中。(順次拡大予定)

資料: 西日本鉄道株式会社ホームページ

図 スマートバス停

□ JR 浜松駅バスターミナルのバス停の工夫

- ・近距離の目的地向けに先発バスの発車案内を複数乗り場を統合した形で行うなどの利便性向上策が考えられる



図 近距離の行先への発車案内を特に掲出した例(群馬県前橋市の前橋駅)

□ 多言語対応の促進

- ・液晶ディスプレイを活用して、柔軟な多言語表示・交通情報の提供を行う



資料:公共交通機関における外国人観光旅客利便増進措置ガイドライン

図 可変式料金案内表示の例



<鉄道駅 可変式情報表示装置を活用した情報提供例>



<張り紙による情報提供例>



<車両内 可変式情報表示装置を活用した情報提供例>

資料:公共交通機関における外国人観光旅客利便増進措置ガイドライン

図 鉄道における多言語案内表示の例



シート 12 【施策名】 交通情報の提供

対象エリア	広 域	地 域 間	地 区 間	拠点周辺	都心・拠点内
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ビジネスや観光目的の来訪者が、JR 浜松駅に到着した際、目的地までの交通手段、所要時間などの情報提供が不十分である</li> <li>・現在、一部のバス停では、バスロケーションシステムが整備されているが、公共交通の時刻表や運行状況の提供をはじめとして、更に改善の余地がある</li> <li>・インバウンド需要の高まり等、市民のみならず来訪者にとっても、わかりやすく、利用しやすいサービスの提供が求められる</li> </ul>				
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ビジネス、観光、交通等の総合的な情報を提供することで、市民や来訪者の利便性向上を図る</li> <li>・特定の路線だけでなく、他路線との乗り継ぎ情報を提供することで、乗り換え利便性を向上させる</li> </ul>				
内容	<p><b>【これまでの取組み】</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>ビジターセンターの運営</b></p> <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(2016(平成 28)～2017(平成 29)年)</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> <b>リアルタイム交通情報の提供</b></p> <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(2012(平成 24)・2013(平成 25)年度)</li> <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(2011(平成 23 年度))</li> <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(2017(平成 29)年)</li> <li>・異常気象時等、運行状況の路線別掲載</li> </ul> <p><b>【今後の取組み】</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>ビジターセンターの運営</b></p> <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の継続運営</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> <b>リアルタイム交通情報の提供</b></p> <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> <p><input type="checkbox"/> <b>バス情報のオープンデータ化の推進</b></p> <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> <p><input type="checkbox"/> <b>多言語対応の促進(再掲)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <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>・車内運賃表示等、多言語化対応に向けた課題、実施方法の検討</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> <b>シームレスな目的地検索の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <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>				
実施主体	浜松市、交通事業者(民間路線バス、鉄道など)				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・訪問者に対する「おもてなし」の向上、および来訪者の機動性の向上</li> <li>・都心内の回遊性の向上、および公共交通の利便性向上</li> <li>・都心でのイベント参加</li> <li>・市内外の業務地や観光地へのアクセス性向上</li> </ul>				

<p>評価指標 (アウトプット)</p>	<p>・ビジターセンター利用状況</p>
<p>評価指標 (アウトカム)</p>	<p>・公共交通利用者数 ・公共交通に対する市民満足度</p>
<p>施策イメージ</p>	<p><b>□ビジターセンターの運営</b></p> <p>・JR 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おいて、市内全体の交通情報やイベント情報などを提供できるように機能を拡充し、ビジターセンターとする 【参考事例:バス・観光を統一した窓口機能(福島県会津若松市)】</p> <div data-bbox="459 571 1264 1108" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">図 東山温泉駅(バス駅に旅館・観光案内所併設)</p> <p><b>□リアルタイム交通情報の提供</b></p> <p>・リアルタイム交通はすでに提供されているが、これを GTFS リアルタイムとしてオープンデータ化し、利用者が使い慣れた媒体でリアルタイム交通情報を取得できるようにすることが考えられる</p> <div data-bbox="438 1294 1289 1818" data-label="Figure"> </div> <p style="text-align: right;">資料:Google マップ</p> <p style="text-align: center;">図 GTFS リアルタイムにより Google マップにバス遅延情報が反映された例</p>

□バス情報のオープンデータ化の推進

・様々な交通事業者間で、共通フォーマットのデータを共有することで、サービスの連携、拡充を図る施策を検討する

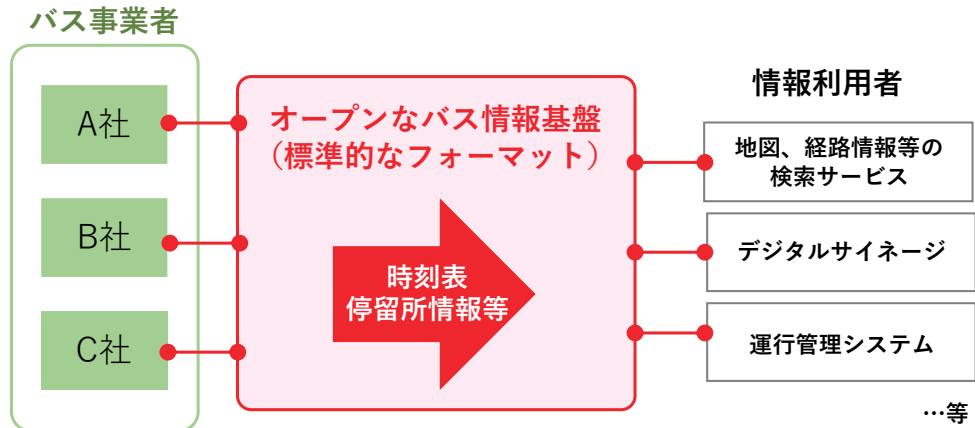
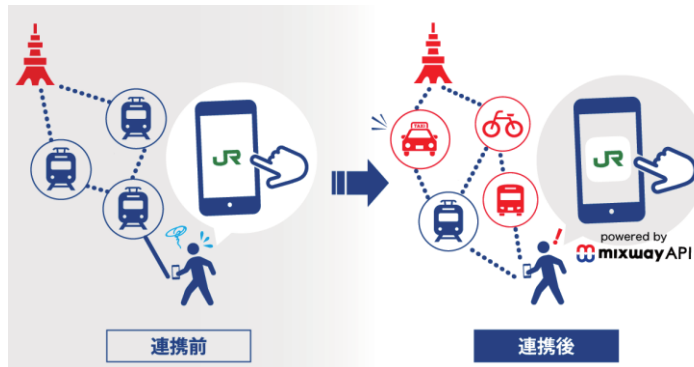


図 オープンな共通データ基盤イメージ

□ シームレスな目的地検索の推進

・「遠鉄バスどこ!？」アプリの利用促進や、鉄道・路線バス・地域バス等の経路を出発地から目的地まで連続で検索可能なシステム導入を検討する



資料:株式会社ヴァル研究所プレスリリース(2019(令和元)年8月)

図 シームレスな目的地検索のイメージ

シート 13 【施策名】 **モビリティ・マネジメントの実施**

対象エリア	広 域	地 域 間	地 区 間	拠点周辺	都心・拠点内
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市は、自動車の分担率が高く、公共交通利用者、特に路線バスの利用者は減少を続けており、将来の公共交通ネットワーク構築の実現に向けて、市民一人ひとりが、自らの交通行動や、公共交通の必要性について考え、意識を変えていくことが必要である</li> </ul>				
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民一人ひとりの交通行動を、過度な自動車利用から公共交通や徒歩など多様な交通手段の選択を自発的に促し、過度な自動車の利用が引き起こす環境問題や交通渋滞、交通事故などの問題の解消を図る</li> <li>市民自らが体験イベント等に参画することで、自らの交通行動がどのような関わりを持つのか理解し、より積極的な意識変容を促すきっかけを作る</li> </ul>				
内容	<p><b>【これまでの取組み】</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>公共交通の PR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ホームページや広報誌などを活用した PR を実施</li> <li>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組みを実施</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> <b>路線維持の PR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> <b>転入者への働きかけ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>転入者を対象にリーフレットやクリアファイルなど、公共交通利用促進グッズの配布を実施</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> <b>企業への働きかけ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市職員への利用促進として、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</li> <li>エコ通勤を行っている市職員に対して、通勤手当の加算を実施</li> <li>エコ通勤やパーク&amp;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</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> <b>児童・生徒への働きかけ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>遠鉄バス、電車の乗り方動画 DVD を作成し、市内全小学校に配布</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> <b>体験イベントの実施</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>				

<p>内容</p>	<p><b>【今後の取組み】</b></p> <p><b>□ 公共交通の PR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームページ等での公共交通 PR の継続</li> <li>・交通事業者主体の PR の継続</li> <li>・高速バスなど広域的な乗り場周知の検討</li> </ul> <p><b>□ 路線維持の PR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民に対する周知の継続</li> <li>・地域バス応援隊の募集の継続</li> <li>・新たな PR 方法の検討</li> </ul> <p><b>□ 転入者への働きかけ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・転入者への利用促進の継続</li> <li>・新たな働きかけの検討</li> </ul> <p><b>□ 企業への働きかけ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松市職員に対する利用促進の継続</li> <li>・企業への働きかけの継続</li> <li>・リニア中央新幹線の 2037(令和 19)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</li> </ul> <p><b>□ 児童・生徒への働きかけ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り方教室の継続</li> <li>・乗り方動画 DVD 配布の継続</li> <li>・新たな取り組みの検討</li> </ul> <p><b>□ 体験イベントの実施</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・体験イベントの開催の継続</li> <li>・イベント時の PR の継続</li> </ul> <p><b>□ 高齢者への働きかけ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p><b>□ 公共交通マップの作成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者へマップ作成についての調整</li> <li>・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</li> </ul>
<p>実施主体</p>	<p>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</p>
<p>期待される効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者の増加</li> <li>・道路混雑の緩和</li> </ul>
<p>評価指標 (アウトプット)</p>	<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>
<p>評価指標 (アウトカム)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数</li> <li>・公共交通の代表交通手段構成比</li> </ul>



施策イメージ

□公共交通のPR

・公共交通のPRとして、HP や SNS 等の多種多様な手段で、市民の関心や地元企業の協賛を喚起し、自動車から公共交通等への自発的転換を促す  
【参考事例:公共交通利用促進のPR運動(福岡市)】



資料:福岡市ホームページ

図 福岡市等が実施する「まち歩かんねクルマ減らさんね運動」

□路線維持のPR

・路線維持のために財政支出が行われていることを地域に向けて明らかにし、利用増による維持や運行改善の議論への参画など、沿線住民の行動を喚起する  
【参考事例:路線維持のPR(北海道根室市)】

生活交通路線の維持について

現在、下記の路線は国・北海道及び関係市町からの補助金を受け、

「地域間幹線系統」

「広域生活交通路線」

として、運行を維持しております。

「地域間幹線系統」

釧路線  
中標津線  
中標津空港線

「広域生活交通路線」

花咲線  
納沙布線  
厚床線  
公住循環線  
西浜線

資料:根室交通ホームページ

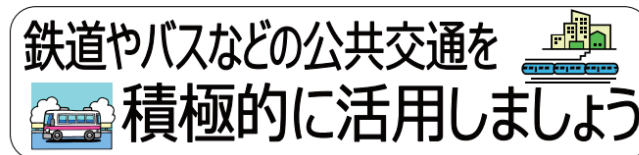
図 補助金交付路線であることのお知らせ

□転入者への働きかけ

・転入者に向けて、公共交通の利用を推奨する旨と、公共交通の情報を知らせる  
【参考事例:転入者への働きかけ(福岡市)】

福岡市へ転入されたみなさまへ

福岡市長 高島 宗一郎  
(住宅都市局公共交通推進課)



福岡市は、鉄道やバスなどの公共交通ネットワークが市内のほぼ全域をカバーしており、公共交通の利便性が比較的高い都市です。  
そこで、みなさまの快適な生活に役立つ公共交通に関する情報をお届けいたします。

資料:福岡市ホームページ

図 転入者 MM の事例

□企業への働きかけ

- ・市内の企業に対し、「エコモビ応援隊」の募集などを実施し、職場の移動を自動車から公共交通等へ自発的に転換すること促す



図 企業にエコ通勤を推奨するチラシ

□児童・生徒への働きかけ

- ・児童や生徒を対象とし、バス・電車の乗り方教室やバスの乗り方 DVD の配布を通じて、交通行動に関する意識や望ましい交通のあり方を伝えていく

【参考事例:小学生向けのバス乗り方教室(山口県)】



資料: 山口県みんなが利用したくなる生活交通推進会議資料

図 小学生向けのバス乗り方教室



施策イメージ

### □体験イベントの実施

・公共交通に親しんでもらうとともに利用促進のメッセージを発信するイベントを実施する

【参考事例:「バス博」の開催(山口県)】



資料: 山口県ホームページ

図 「バス博」の事例

### □高齢者への働きかけの例

- ・佐賀市では、運転免許証を返納してもバスを移動手段として利用してもらえるよう、乗降口をより低く下げるニーリング等のバスの装備や運賃の確認方法、車内マナー等を、実際にバスに乗車し体験するイベントを実施している



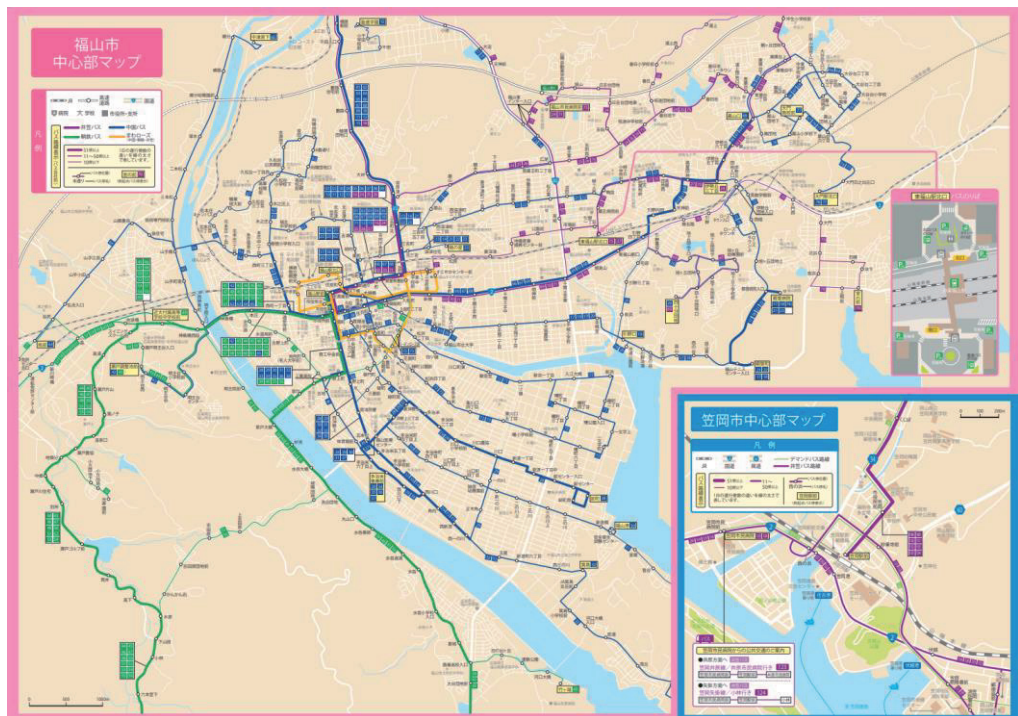
資料:佐賀市ホームページ

図 高齢者向けバスの乗り方教室のイメージ

### □公共交通マップの作成

- ・市内の事業者を統合した公共交通マップや、主要方面別の路線表示等の工夫により、わかりやすく、使いやすい公共交通をPRする施策を検討する

【参考事例:事業者・近隣市を統一したバスマップ(広島県福山市・岡山県笠岡市)】



資料:福山市ホームページ

図 複数の事業者を統合したバスマップの例