

浜松市地域公共交通網形成計画 (案)



浜松市
HAMAMATSU CITY

目次

1. はじめに.....	1
1.1 背景と目的	1
1.2 計画の区域	2
1.3 本計画の位置付け	3
1.4 上位・関連計画.....	6
1.4.1 浜松市総合計画（2014（平成 26）年 12 月策定）	6
1.4.2 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（2020（令和 2）年度策定）	7
1.4.3 浜松市都市計画マスタープラン（2020（令和 2）年度策定）	8
1.4.4 浜松市立地適正化計画（2019（平成 31）年 1 月策定）	9
1.4.5 浜松市総合交通計画（2020（令和 2）年度策定）	11
1.4.6 持続可能な開発目標（SDGs）	12
1.5 計画期間.....	13
2. 公共交通に関する課題.....	14
2.1 公共交通の現況.....	15
2.1.1 本市で運行する公共交通.....	15
2.1.2 鉄道の現況.....	16
2.1.3 高速バスの現況	18
2.1.4 路線バスの現況	19
2.1.5 地域バス・自主運行バスの現況.....	21
2.1.6 タクシー・公共交通空白地有償運送の現況	23
2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題	27
2.2.1 社会情勢・都市構造の変化から見た問題・課題	27
2.2.2 公共交通の現状から見た問題・課題	37
2.2.3 公共交通に対するニーズ.....	43
2.3 現況の問題・課題の取りまとめ	63
3. 公共交通に関する基本方針と目標	64
3.1 浜松市総合交通計画における基本方針	64
3.2 「5つの暮らし」と「基本となる交通」	65
3.3 浜松市の公共交通に関する基本方針.....	66
3.4 浜松市の公共交通のあるべき姿	70
3.5 数値目標.....	74

4. 将来公共交通ネットワークの構築	79
4.1 公共交通ネットワークの方向性	79
4.2 基幹・準基幹路線・地区内交通の選定及び交通結節点の設定	82
4.3 公共交通ネットワークの設定	89
5. 公共交通（バス等）の維持・改善及び新規導入の基準・ルール	92
5.1 路線を維持・改善するための手続き	93
5.1.1 基幹・準基幹路線を維持・改善するための手続き	93
5.1.2 地区内交通（民間路線バス）を維持・改善するための手続き	93
5.1.3 地区内交通（自主運行バス、公共交通空白地有償運送）を維持・改善するための 手続き	94
5.1.4 地区内交通（地域バス）を維持・改善するための手続き	94
5.2 新規路線を導入するための手続き	113
5.2.1 新規路線の導入にあたっての考え方	113
5.2.2 自主運行バスを新規導入するための手続き	114
5.2.3 地域バスを新規導入するための手続き	115
5.2.4 公共交通空白地有償運送を新規導入するための支援	117
5.2.5 新規路線を導入するための手続きのまとめ	119
6. アクションプログラム	123
6.1 交通ビジョンが目指すくらしを実現するための施策体系	123
6.2 アクションプログラム	125
7. 計画の見直し	146
7.1 計画の評価	146
7.2 計画の見直し	147
【参考資料】公共交通ネットワークの設定	148
1. 現状の確認	149
2. 公共交通軸の設定	151
3. 市民アンケートから求められるサービス水準の確認	156

別紙 施策シート

1.はじめに

1.1 背景と目的

本市は、2005（平成 17）年 7 月に 12 市町村が合併したことで、全国 2 位の行政区域を有する都市へと生まれ変わり、2007（平成 19）年 4 月には 7 つの区からなる政令指定都市に移行し、都市の社会・経済構造や市民生活の様態が大きく変化しました。

近年では、人口減少社会の到来や少子高齢化の進展などの社会構造の変化に加えて、東北地方太平洋沖地震の発生をきっかけとした南海トラフ地震の懸念が高まり、企業の内陸移転など都市構造の変化が進行し、本市は大きな転換期を迎えています。

本市においては、自動車交通の増加による交通混雑の発生・交通事故の多発・環境負荷の増大などの問題や、社会構造・都市の変化に対応した、自家用車依存の低減に努めていく必要があります。また、自動車を保有していない方や運転することができなくなった方を含め、誰もが自動車に頼ることなく、安心して外出することができる移動手段の確保・維持に取り組むことが求められています。同時に、公共交通の運営環境は厳しさを増しており、利用者数の減少に加えて、運転手の不足が問題となっています。

本計画は、これらの課題に対応し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、暮らしやすく、持続可能でコンパクトなまちづくりと、公共交通を中心とした交通ネットワークの構築を目指すための計画です。

なお、計画の策定にあたっては、本市の総合都市交通のあり方を示した、「浜松市総合交通計画 2010-2030（中間年（2020）改定版）」で定める、総合的な交通体系の将来像を踏まえ、それらを支える公共交通ネットワークの構築を目指します。

1.はじめに
1.2 計画の区域

1.2 計画の区域

本計画は、市街地の郊外化、自動車交通増大による諸問題の発生、人口減少及び少子高齢化の進展、公共交通の事業環境悪化、環境負荷低減の要請などに対応する交通計画を立案するため、「浜松市全域」を計画の対象区域として設定します。



図 1-1 浜松市地域公共交通網形成計画の対象区域

1.3 本計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であるとともに、上位・関連計画である、浜松市都市計画マスタープラン及び浜松市立地適正化計画に示される都市・まちづくりの方針・将来像と交通のあるべき姿を示す「浜松市総合交通計画」の分野別計画として、地域公共交通のマスタープランの位置付けとなります。

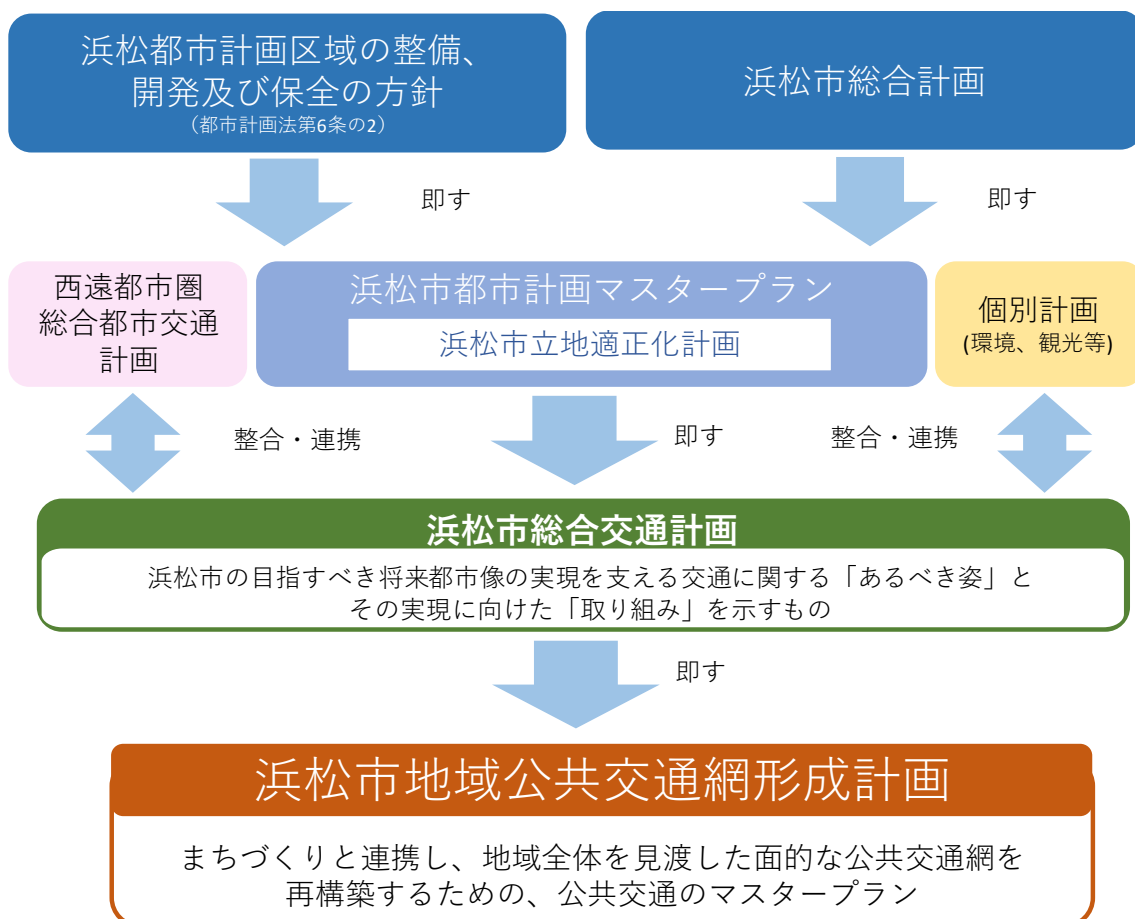


図 1-2 浜松市地域公共交通網形成計画の位置付け

1.はじめに

1.3 本計画の位置付け

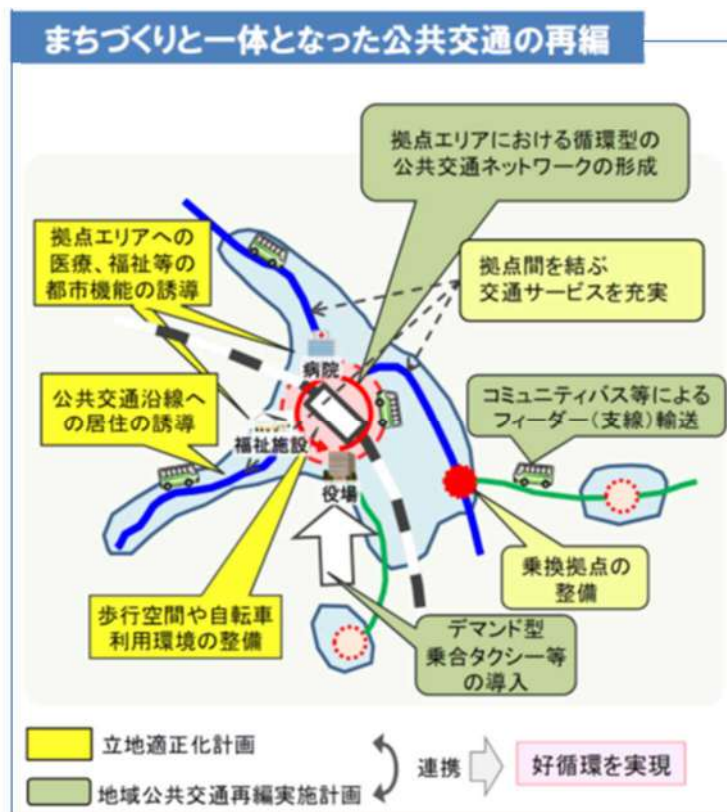
○地域公共交通網形成計画の概要

近年、自動車交通の増加や人口減少、少子高齢化の進展、運転手不足など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。また、事業環境の悪化による公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下は、さらに公共交通利用者を減少させることとなり、このままでは「負のスパイラル」に落ち込んでしまいます。

地域公共交通網形成計画は、2014（平成26）年11月に施行された、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正に伴い、新たに策定することができるようになった法定計画であり、国が定める基本方針に基づき、まちづくりと連携し、かつ地域全体を見渡した面的な公共交通網を再構築する（コンパクトシティ・プラス・ネットワーク）ための、公共交通のマスタープランとして、基本方針や目標、実施施策などについて定めることが求められます。

○国が定める地域公共交通の基本方針

- ・日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保 等
- ・まちづくりの観点からの交通施策の促進
- ・関係者相互間の連携と協働の促進 等



資料：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き入門編（国土交通省）
地域公共交通網形成計画の作成に向けて（国土交通省）

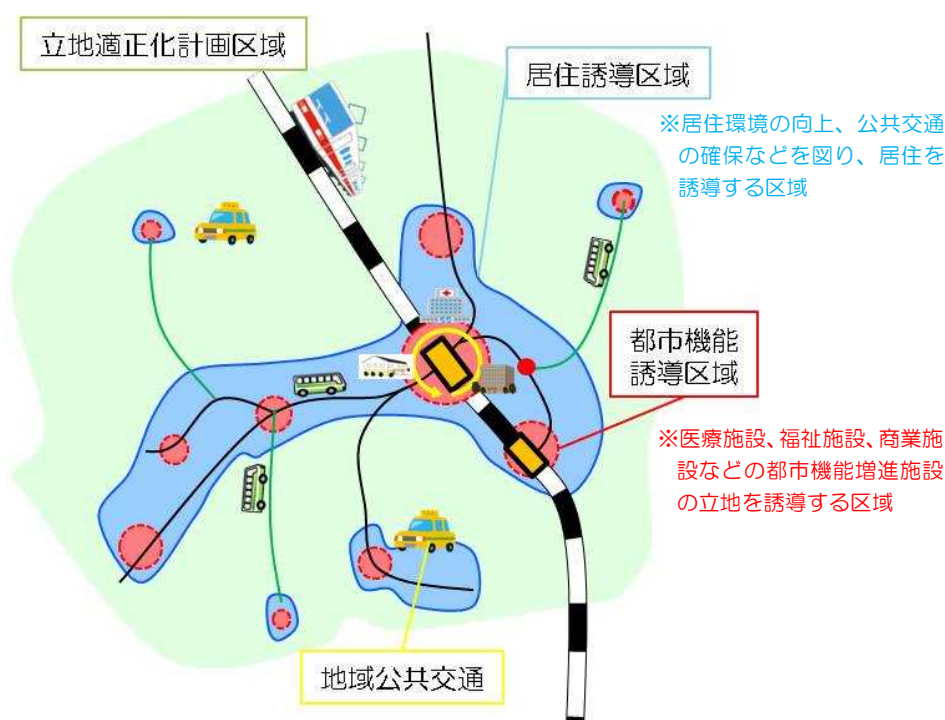
図 1-3 コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ

○立地適正化計画の概要

立地適正化計画とは、都市計画区域を対象とし、市街化区域内の一定の区域に、生活に必要なサービス施設や居住の誘導を図るための計画です。

都市の中心拠点や地域拠点に医療・福祉・商業等のサービス施設を誘導することにより、都市機能誘導区域、誘導施設、居住誘導区域を定めるものになります。

行政と住民や民間事業者が一体となり、居住や都市の生活を支える機能の誘導による、コンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進めていくための役割が期待されています。



資料:立地適正化計画の意義と役割 ～コンパクトシティ・プラス・ネットワークの推進～(国土交通省)

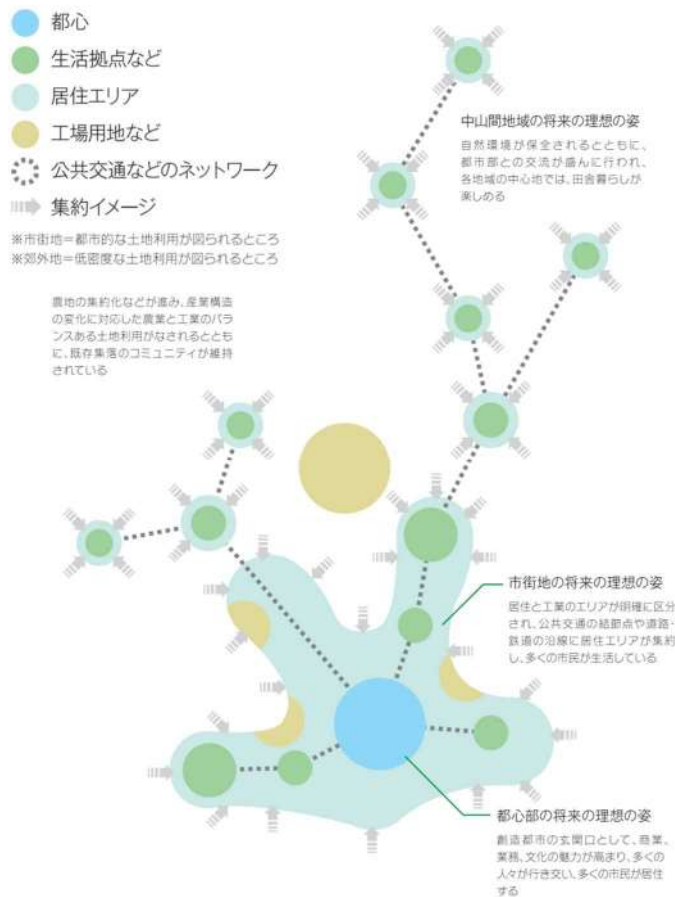
図 1-4 コンパクトシティ・プラス・ネットワークのイメージ

1.4 上位・関連計画

浜松市地域公共交通網形成計画は、「浜松市総合計画」、「浜松市都市計画マスタープラン」、「浜松市総合交通計画」を上位計画とし、「浜松市立地適正化計画」等の関連計画との調和・整合を図る必要があることから、これら上位・関連計画において示される、まちづくりの基本的な考え方や、公共交通ネットワーク構築の方針を整理します。

1.4.1 浜松市総合計画（2014（平成26）年12月策定）

- 浜松市総合計画では、2045（令和27）年を見据え、「市民協働で築く『未来へかがやく創造都市・浜松』」を都市の将来像に掲げています。
- 「コンパクトでメリハリの効いたまちづくり」をまちづくりの基本的な考え方とし、市民が居住するエリアを、公共交通の結節点や道路・鉄道の沿線に集約し、拠点ネットワーク型都市構造を目指すことを示しています。
- 中山間地においても、交通ネットワークの強化によって都市部との交流を促すことを示しています。



資料:浜松市総合計画

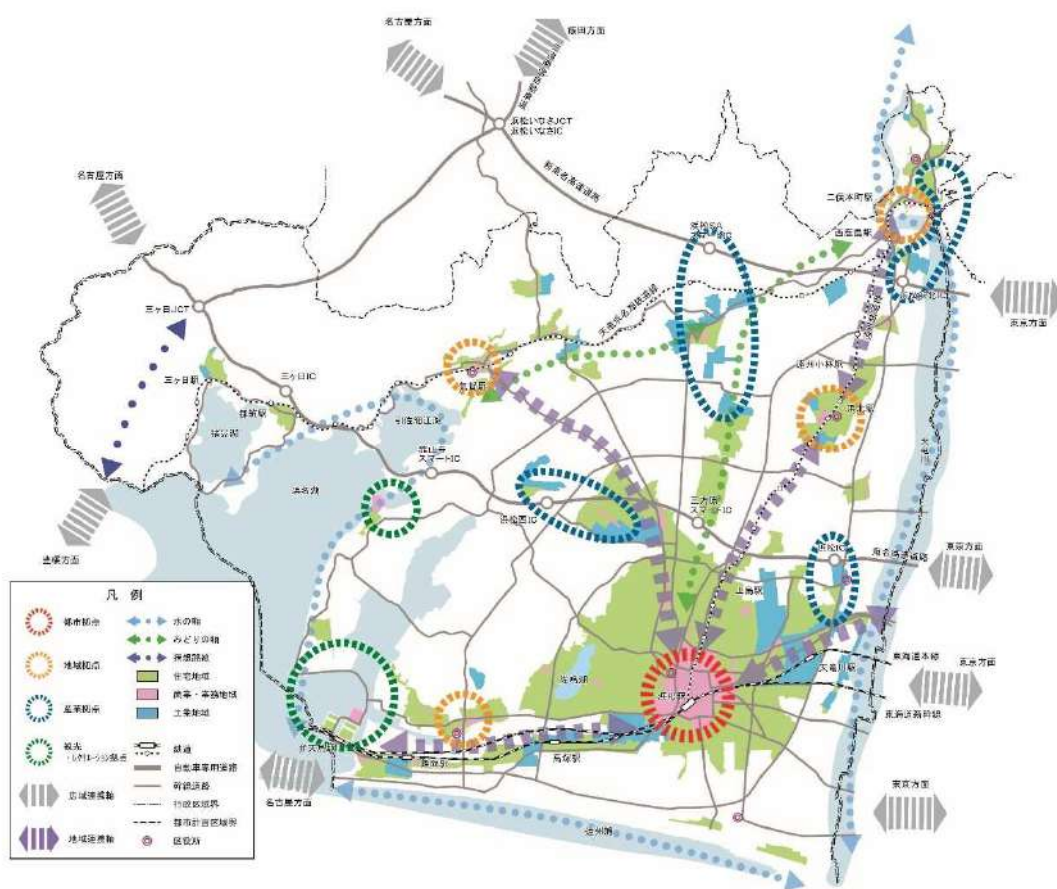
図 1-5 まちづくりの基本的な考え方

1.4.2 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（2020（令和2）年度策定）

○人口、人や物の動き、土地の利用のしかた、公共施設の整備などについて将来の見通しや目標を明らかにし、将来のまちをどのようにしていきたいかを具体的に定めています。

○都市づくりの基本理念として、「市街地の無秩序な拡大の抑制、公共交通優先のまちづくり、中心市街地の再構築によるコンパクトなまちづくり」を示しています。

○本市の市街地における将来像として、JR 浜松駅を中心として、中枢都市機能の集積が図られ、周辺部へは適切に都市拠点、地域拠点を配置したコンパクトな形態とすることを示しています。



資料：都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

図 1-6 本市の市街地における将来像

1.はじめに
1.4 上位・関連計画

1.4.3 浜松市都市計画マスタープラン（2020（令和2）年度策定）

○浜松市都市計画マスタープランは、長期的な見通しをもって総合的・一体的なまちづくりを進めていくための都市計画法第18条の2に定められた、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、本市の目指すべき都市の将来像を定めた上で、その実現に向けたまちづくりについての考え方を明らかにするものです。

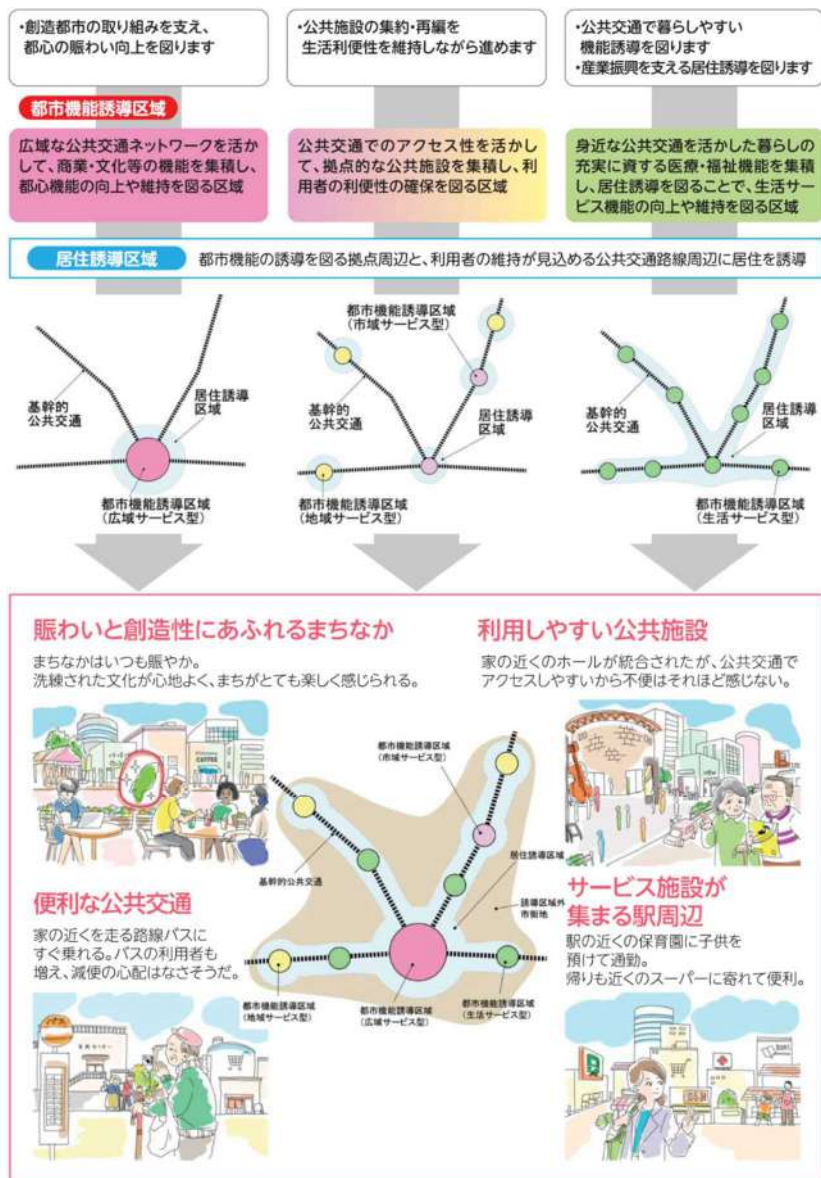
○長期的な見通しをもって総合的・一体的なまちづくりを進めていくための基本的な方針として、基幹的な公共交通沿いに複数の拠点を形成し、その拠点や公共交通を中心に拡大した都市の集約を図ることにより、公共交通を主体としたより便利な暮らしが可能となる「拠点ネットワーク型都市構造」を目指すことを示しています。



図 1-7 将来都市構造図

1.4.4 浜松市立地適正化計画（2019（平成31）年1月策定）

○浜松市立地適正化計画では、立地の適正化に関するまちづくりの方針として、「コンパクトでメリハリの効いたまちづくり」を掲げ、市民が居住するエリアを、公共交通の結節点や道路・鉄道の沿線に集約し、拠点ネットワーク型都市を目指すことを示しています。



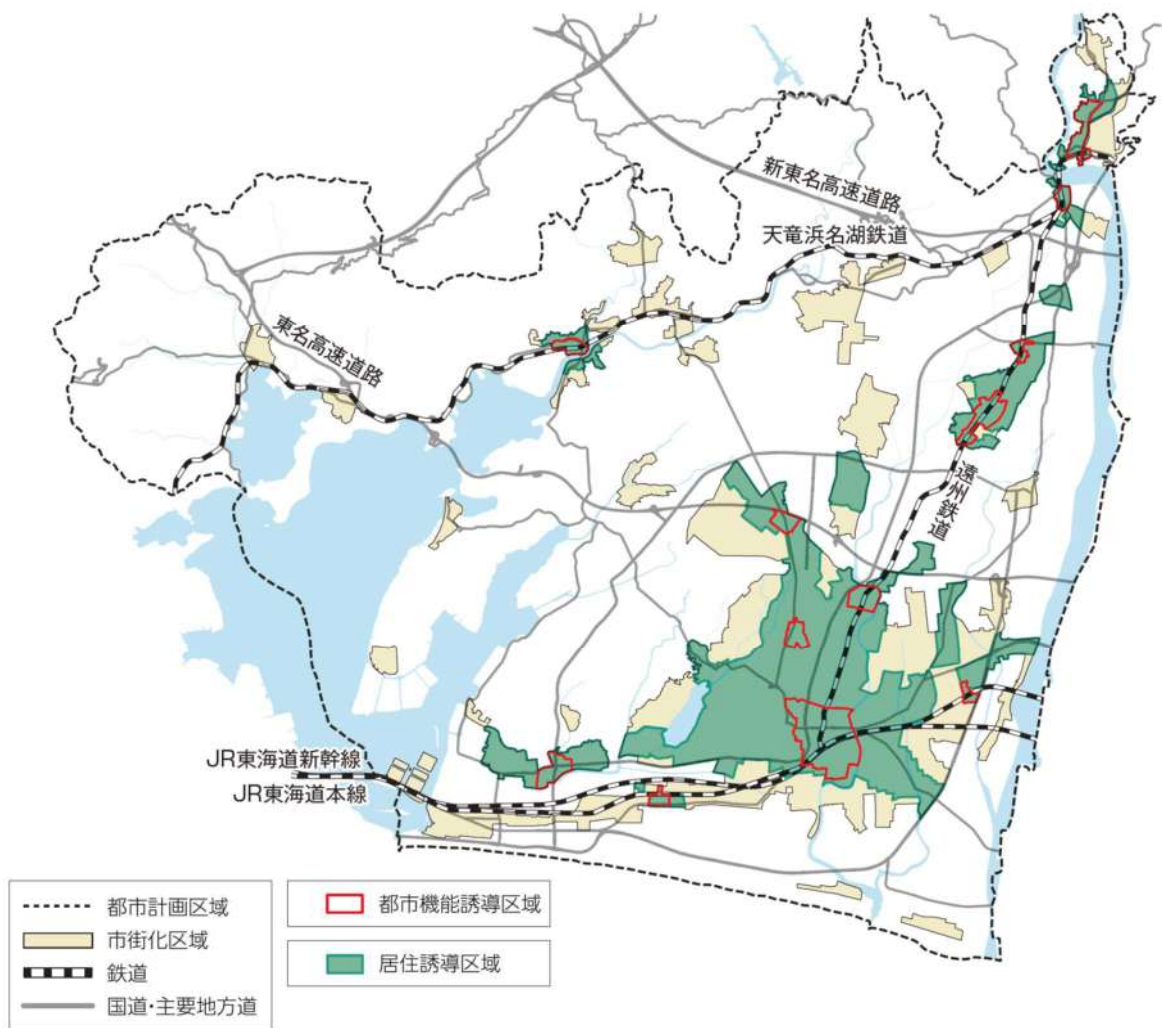
資料: 浜松市立地適正化計画

図 1-8 立地の適正化に関するまちづくりの方針

1.はじめに

1.4 上位・関連計画

- 浜松市立地適正化計画では、市街化区域内に、生活に必要なサービス施設などの都市機能の立地を誘導すべき区域である「都市機能誘導区域」と、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域である「居住誘導区域」が設定されています。
- 市街化区域内の都市機能誘導を図る拠点周辺、又は、都市機能誘導区域への鉄道・バスの運行本数が多く、将来にわたって利用者の維持が見込める公共交通路線周辺において居住の誘導を図ることとしています。

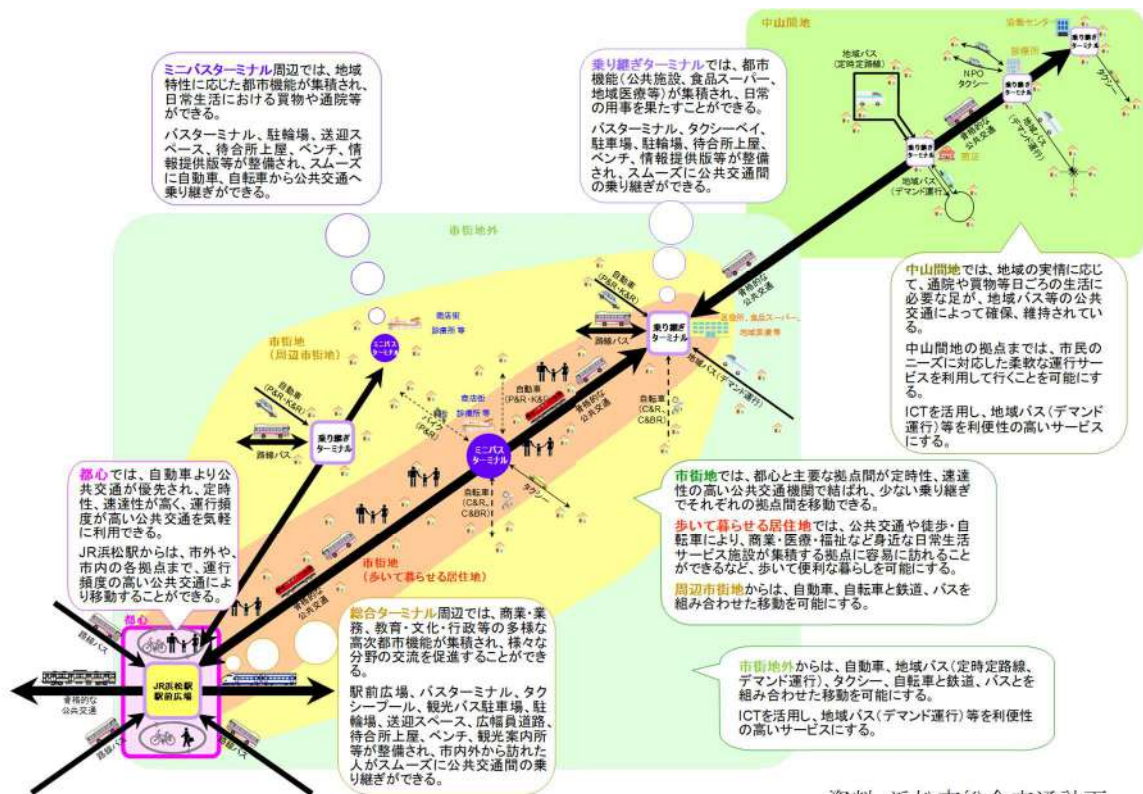


資料:浜松市立地適正化計画

図 1-9 都市機能誘導区域・居住誘導区域

1.4.5 浜松市総合交通計画（2020（令和2）年度策定）

- 浜松市総合交通計画では、都市の姿などの変化及び交通の問題に対応するため、「将来あるべき交通の姿を見据えた上で、地域の特性に対応しつつ、過度に自動車交通へ依存しない、公共交通を基軸とした交通行動への転換を図ること」を基本方針とし、総合的な観点から各交通手段を一体的に捉え、「目指す将来の交通の姿」を実現するための長期にわたる「交通の展望」を示しています。
- 都心や拠点、若しくは主要な施設間を骨格的な公共交通で結び、市民や来訪者が「公共交通が使いやすい」と感じられる公共交通のサービスレベルを目指すこととしています。公共交通ネットワークは、機能的な路線や乗り換えしやすい交通結節点で形成することを示しています。



資料: 浜松市総合交通計画

図 1-10 地域別の公共交通のあるべき姿

1.はじめに
1.4 上位・関連計画

1.4.6 持続可能な開発目標（SDGs）

○「持続可能な開発目標（SDGs）」は、2016（平成 28）年から 2030（令和 12）年までの国際目標であり、国内でも積極的に取り組んでいます。

○政府が定めた「持続可能な開発目標（SDGs）実施指針改訂版（2019（令和元）年 12 月）」では、地方自治体においても積極的な取組を推進するため、様々な計画に SDGs の要素を反映することが期待されています。

○国は、先進的な施策を行う自治体を「SDGs 未来都市」として選定しており、2018（平成 30）年に選定された本市は取組をさらに進めていくことが求められます。

○SDGs では、17 の目標が定められており、本計画を推進することにより、主に以下に示す目標などに貢献することが期待されます。

表 1-1 持続可能な開発目標（SDGs）における目標と対応する取組

SDGs の目標	取組
目標 3 :あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する	年間交通事故死者数および年間交通事故件数の減少
目標 11 :包摂的で安全かつ強靱で持続可能な都市及び人間居住を実現する	公共交通の年間利用者数の増加
目標 13 :気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる	運輸（自動車・鉄道）における二酸化炭素排出量の削減



資料:国際連合広報センター

図 1-11 持続可能な開発目標(SDGs)における 17 の目標

1.5 計画期間

本計画により構築を目指す公共交通ネットワーク体系は、「浜松市総合交通計画」で示す総合交通ネットワークの一部を担うものとなります。

浜松市総合交通計画は、2010～2030（平成 22～令和 12）年の概ね 20 年間の計画期間として策定されており、計画策定から 10 年を迎える中間年として、2020（令和 2）年に公表を行いました。

本計画については、浜松市総合交通計画の計画期間と整合を図るものとし、目標年次は概ね 10 年後となる 2030（令和 12）年とします。

なお、計画の見直しは、将来都市構造などの変化に対応しつつ、概ね 5 年で行います。

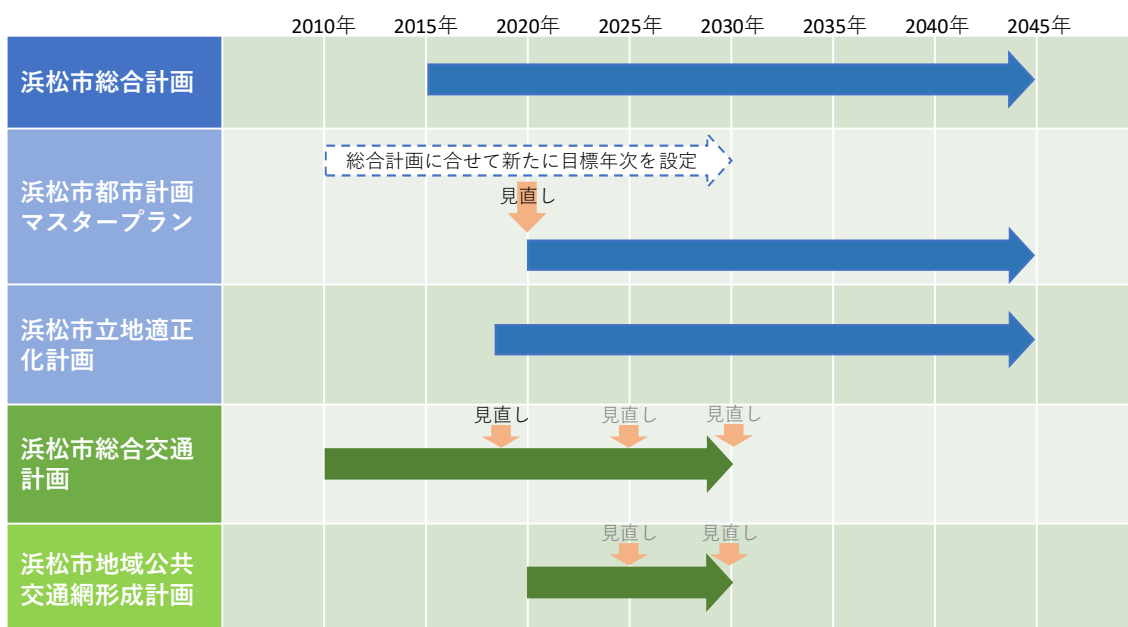


図 1-12 関連する計画の目標年次

2.公共交通に関する課題

2.1 公共交通の現況

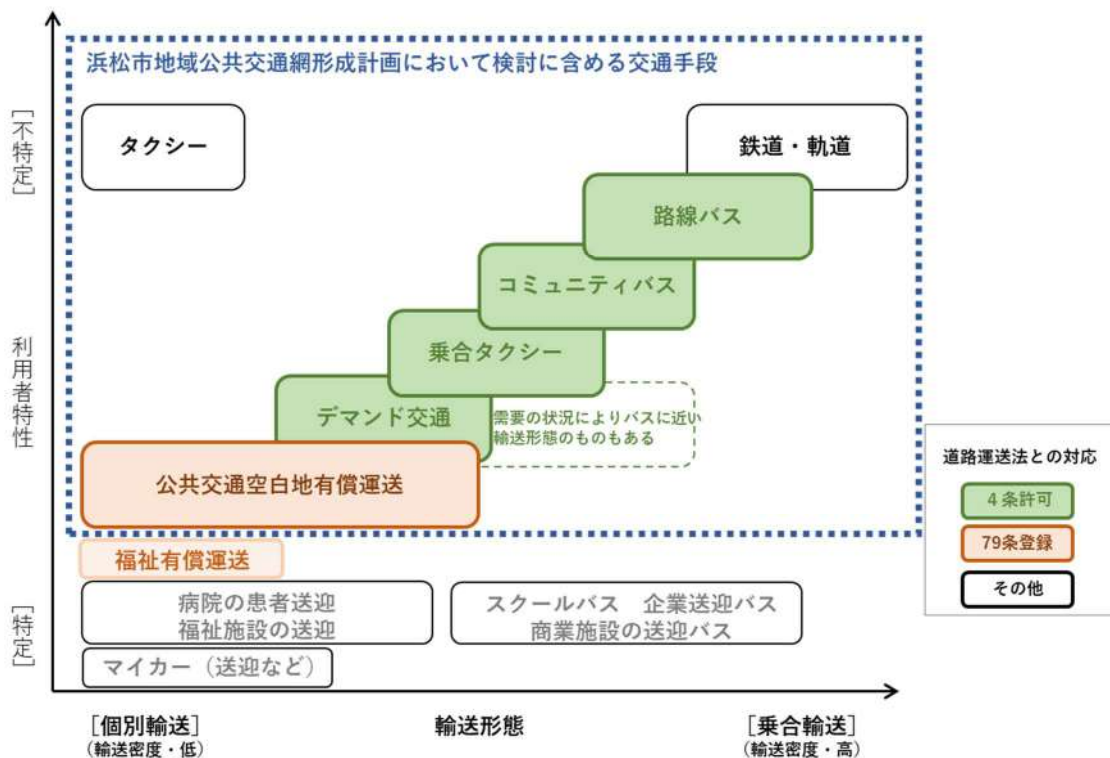
2. 公共交通に関する課題

本計画を策定するにあたり、現況の土地利用や施設立地、市民の移動実態、公共交通の利用状況などのデータから見た、公共交通を取り巻く現状を示します。

その上で、本市の公共交通を取り巻く問題点を整理し、計画において解消を目指す公共交通の課題を抽出します。

なお、本計画で対象とする交通手段は、鉄道や路線バス、タクシー、「新たな市民生活交通導入検討指針 2011 年」にも示される、コミュニティバスや乗合タクシーといった地域のコミュニティ交通等の「地域公共交通」としています。

徒歩や自転車、自家用車等の「私的交通」や学校、企業や福祉施設、病院送迎バス等の「特定目的の送迎システム」等は、地域公共交通と互いに補完・連携しあう対象ではありますが、不特定の旅客を輸送するものではありませんので、今回の計画の対象からは除きます。但し、公共交通を取り巻く環境は大きく変化していることから、計画期間中でもスクールバス、福祉有償運送などその他交通手段との連携は検討し、改善を図ります。



資料：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き(国土交通省)を改変

図 2-1 浜松市地域公共交通網形成計画において検討すべき交通手段の範囲

2.1 公共交通の現況

2.1.1 本市で運行する公共交通

- 本市の地域公共交通は、鉄道 4 路線（JR 飯田線・JR 東海道本線・遠州鉄道・天竜浜名湖鉄道）、路線バス 56 路線（遠鉄バス・秋葉バス）に加えて、市内 12 の地域で地域バスが運行※しているほか、9 事業者によりタクシーのサービスが提供されています。
- NPO 法人により、2 地域（春野地域・佐久間地域）において公共交通空白地有償運送事業が実施されています。
- 市内外の広域移手段として、鉄道その他、高速バス乗り場が浜松駅や高速 IC 周辺等に整備されており、中部国際空港等の空の拠点にも運行が確保されています。

※2020（令和 2）年 2 月末時点の運行状況を記載。

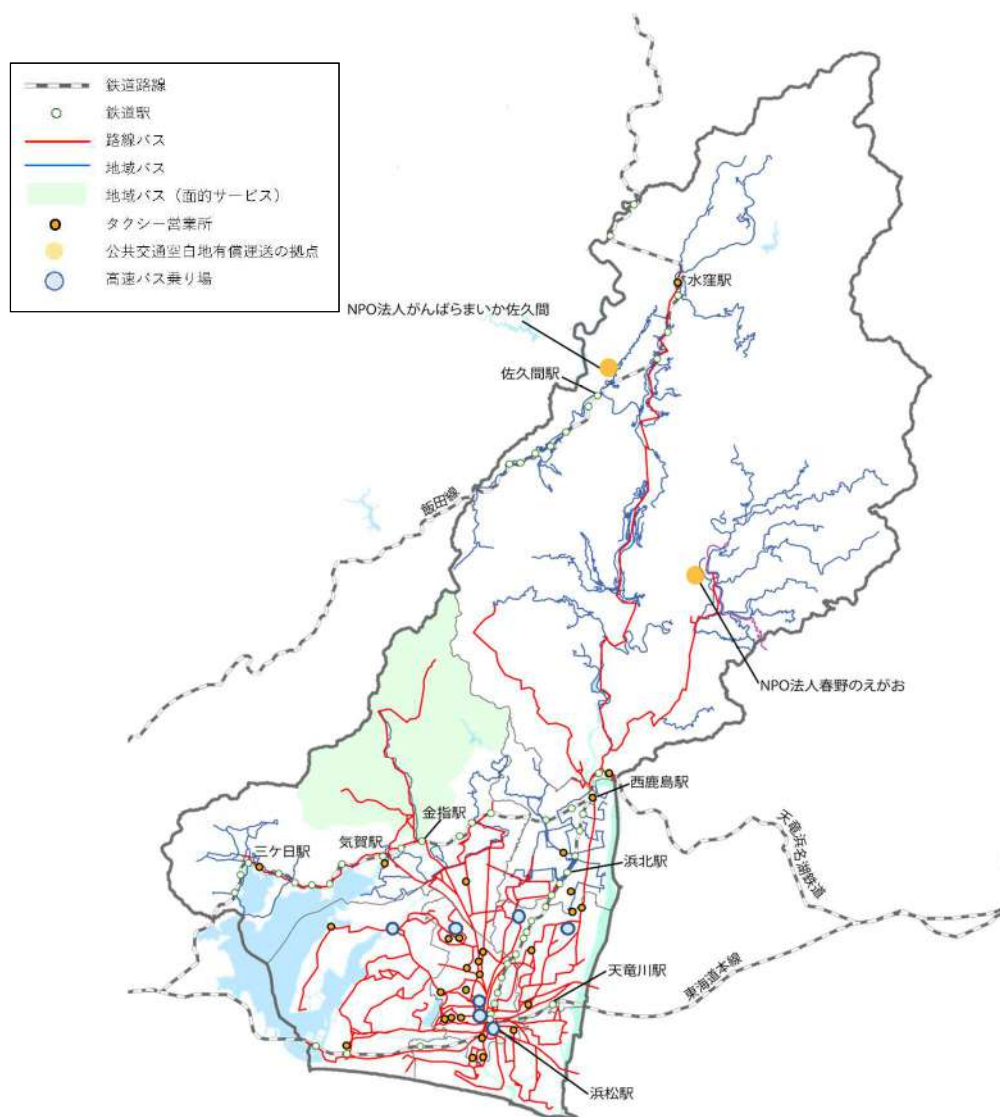


図 2-2 浜松市内の公共交通

2.公共交通に関する課題

2.1 公共交通の現況

2.1.2 鉄道の現況

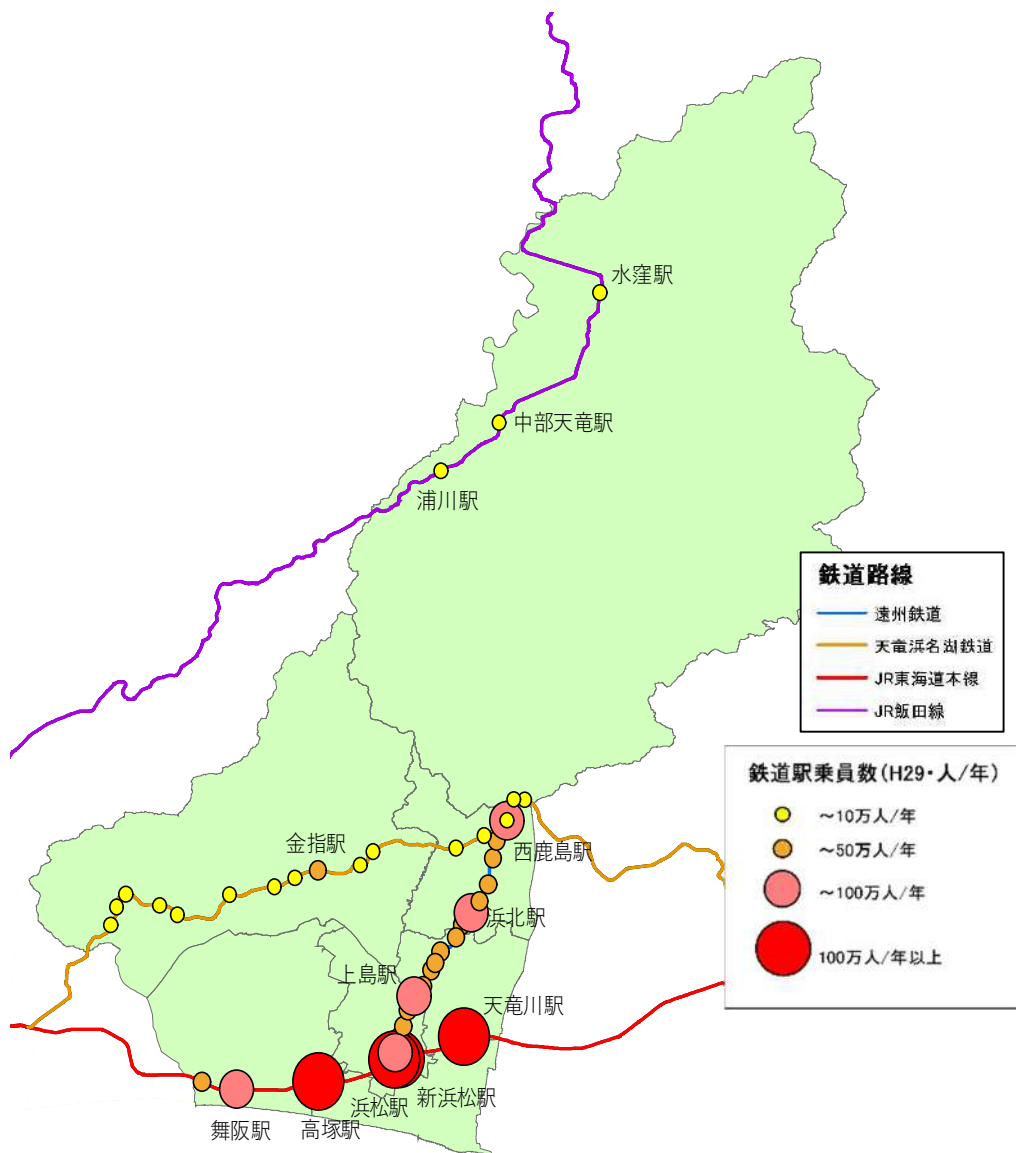
○市内に JR 東海道本線、JR 飯田線、遠州鉄道、天竜浜名湖鉄道が運行しており、鉄道駅は 55 箇所、年間約 2,800 万人の乗車があります。

○駅別乗車人数では、浜松駅が約 1,400 万人/年と最も多く、次いで遠州鉄道の新浜松駅が 300 万人/年となっています。

○この他、JR 東海道本線の高塚駅、天竜川駅においても、100 万人/年を超える乗車があります。

表 2-1 市内の鉄道駅別乗車人員・運行頻度

	乗車人員 (人/年： 2017 (平成29) 年)	運行頻度	
		(本/日)	備考
JR東海道本線	浜松駅	13,599,351	平日：53本/日（平均2.8本/時） 休日：53本/日（平均2.8本/時） 浜松駅下り（米原方面）の運行本数 2019（平成31）年11月30日現在
	天竜川駅	1,015,802	
	高塚駅	1,029,420	
	舞阪駅	992,327	
	弁天島駅	289,113	
	小計	16,926,013	
JR飯田線	出馬駅	588	平日：10本/日（平均1.1本/時） 休日：10本/日（平均1.1本/時） 出馬駅下り（飯田方面）の運行本数 2019（平成31）年11月30日現在
	上市場駅	2,702	
	浦川駅	22,078	
	早瀬駅	3,425	
	下川合駅	5,446	
	中部天竜駅	47,270	
	佐久間駅	3,961	
	相月駅	2,474	
	城西駅	7,079	
	向市場駅	3,124	
	水窪駅	18,040	
	大嵐駅	7,354	
	小和田駅	2,937	
	小計	126,478	
遠州鉄道	新浜松駅	2,947,487	平日：83本/日（平均4.6本/時） 休日：83本/日（平均4.6本/時） 新浜松駅下り（西鹿島方面）の運行本数 2019（平成31）年11月30日現在
	第一通り駅	518,360	
	遠州病院駅	363,119	
	八幡駅	386,164	
	助信駅	483,417	
	曳馬駅	470,062	
	上島駅	629,977	
	自動車学校前駅	354,516	
	さぎの宮駅	415,418	
	横志駅	331,036	
	西ヶ崎駅	313,440	
	小松駅	379,849	
	浜北駅	622,962	
	奥園中央公園駅	401,331	
	小林駅	487,208	
	芝本駅	240,215	
	岩水寺駅	156,609	
	西鹿島駅	538,481	
小計	10,039,651		
天竜浜名湖鉄道	天竜二俣駅	48,794	平日：27本/日（平均1.6本/時） 休日：26本/日（平均1.5本/時） 天竜二俣駅下り（新所原方面）の運行本数 2019（平成31）年11月30日現在
	二俣本町駅	15,046	
	西鹿島駅	99,057	
	岩水寺駅	16,370	
	宮口駅	43,611	
	フルーツパーク駅	5,228	
	都田駅	12,884	
	常葉大学前駅	11,075	
	金指駅	133,544	
	岡地駅	10,548	
	気賀駅	51,967	
	西気賀駅	13,820	
	守産駅	5,009	
	浜名湖佐久米駅	6,954	
	東都筑駅	12,348	
	都筑駅	20,587	
	三ヶ日駅	76,744	
	奥浜名湖駅	12,049	
	尾奈駅	16,585	
小計	612,220		
市内合計	27,704,362		



※年間乗車人員 50 万人/年以上の駅名を表示。ただし、天竜浜名湖鉄道は 10 万人/年以上、JR 飯田線は 1 万人/年以上の駅名を表示

資料:浜松市統計書(2018(平成 30)年版)

図 2-3 浜松市内鉄道駅の年間乗車人員

2.公共交通に関する課題

2.1 公共交通の現況

2.1.3 高速バスの現況

○本市は、東西に東名高速道路が整備されており、高速道路を利用した高速バスが多く運行されています。

○高速道路上のバス停は、東名高速道路インターチェンジやその周辺に 5 箇所設置されており、自動車アクセスし、パーク&ライド駐車場を利用可能なバス停もあります。

○これらのバス停では、主に東名ハイウェイバスと中部国際空港発着の高速バスに乗車することができます。

○このほかに、浜松駅発着で首都圏や関西圏を結ぶ高速バスが多数運行されてます。



資料:ジェイアールバス関東、遠鉄バスホームページの高速バス運行情報より整理

図 2-4 市内の主な高速バス路線と停留所

2.1.4 路線バスの現況

(1) 路線バスの運行状況

○本市では、バス事業者により市南部の幅広い地域で路線バスが運行されています。主要路線では毎時2本以上の運行頻度が確保され、市中心部では、複数の路線が重複し、高頻度で運行しています。

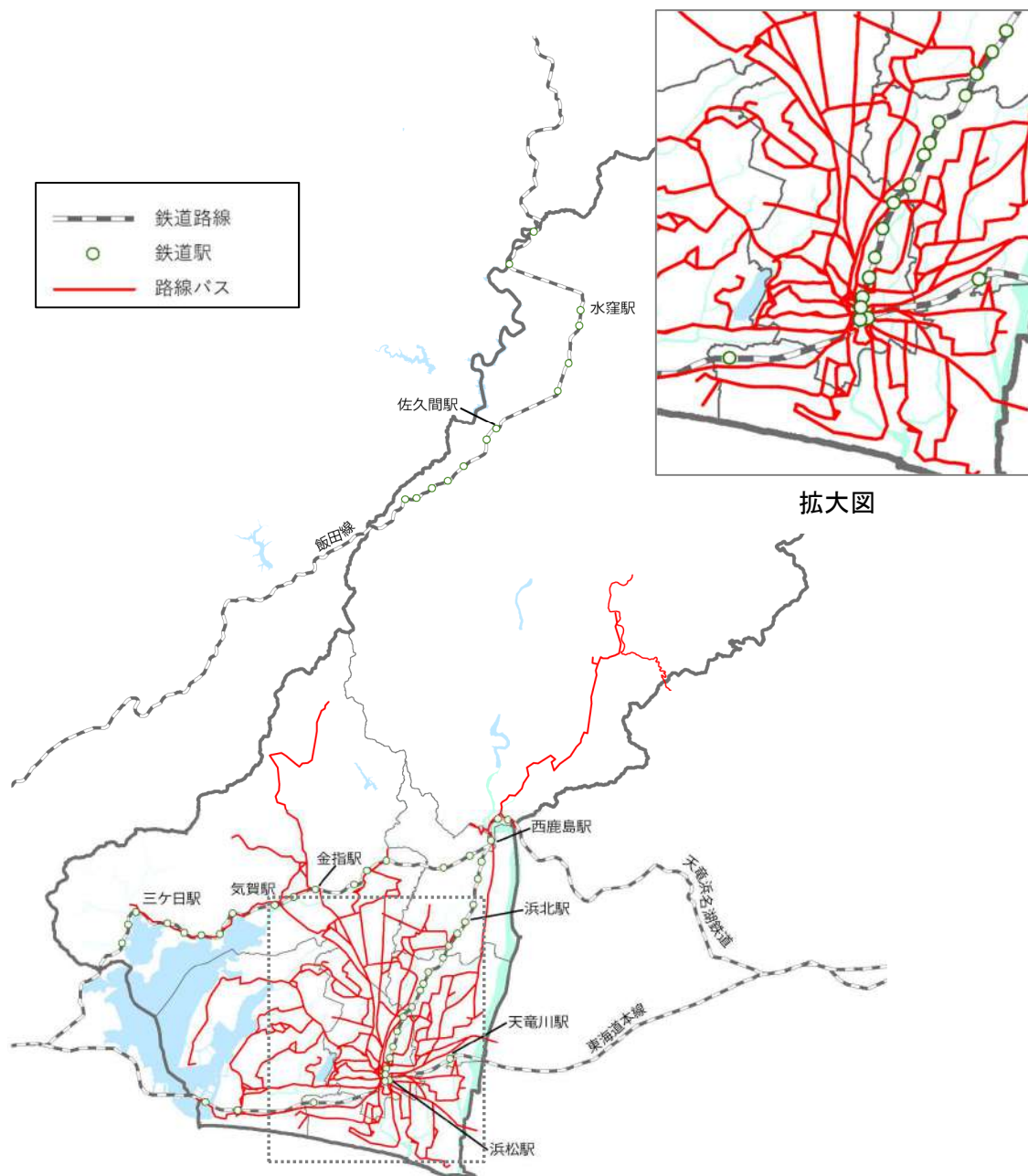


図 2-5 市内のバス路線図

2.公共交通に関する課題

2.1 公共交通の現況

表 2-2 市内路線バス・路線別の運行・利用状況（2017（平成 29）年）

事業者	名称・路線名	運行区間	運行日	運行本数	乗車密度	
				[往復]	(人)	
遠州鉄道株	山の手医大線	浜松駅～医科大学	毎日	5本/h	9.8	
	掛塚さなる台線	浜松駅～医療センター	毎日	7本/h	7.4	
	中ノ町磐田線	浜松駅～磐田営業所	毎日	3本/h	6.1	
	泉高丘線	浜松駅～姫街道車庫	毎日	3本/h	8.7	
	遠州浜鏡塚線	浜松駅～佐鳴台団地	毎日	4本/h	6.0	
	奥山線	浜松駅～奥山	毎日	2本/h	7.7	
	鶴見富塚じゅんかん	浜松駅～富塚車庫～新貝住宅	毎日	4本/h	13.9	
	内野台線	浜松駅～浜北西高	毎日	1本/h	7.1	
	蒲線	浜松駅～イオン市野・産業展示館・笠井上町	毎日	4本/h	8.5	
	上島イオン市野線	浜松駅～上島駅東～イオンモール浜松市野	毎日	2本/h	5.4	
	労災篠ヶ瀬線	浜松駅～磐田営業所	毎日	1本/日	4.4	
	早出さぎの宮線	浜松駅～イオンモール浜松市野	毎日	1本/h	12.2	
	医大じゅんかん	浜松駅～葵町～医科大学・三方原営業所～中央署～浜松駅	毎日	0.5～1本/日	7.7	
	館山寺線	浜松駅～館山寺営業所・浜名湖ガーデンパーク	毎日	4本/h	7.7	
	志都呂宇布見線	浜松駅～舞阪駅・山崎	毎日	6本/h	6.7	
	浜名線	浜松駅～湖西市役所・馬郡車庫	毎日	3本/h	6.3	
	和合西山線	浜松駅～西山	毎日	2本/h	8.2	
	高台線	浜松駅～花川運動公園	毎日	2本/h	8.1	
	ひとみヶ丘線	新貝住宅～浜松駅・湖人見団地、浜松駅～湖人見団地・山崎	毎日	2本/h	7.3	
	大平台線	浜松駅～大平台1丁目	毎日	3本/h	7.3	
	小沢渡線	浜松駅～柏原西・浜松市総合水泳場	毎日	2本/h	6.5	
	伊佐見線	浜松駅～山崎	毎日	0.5～1本/h	4.7	
	大久保線	浜松駅～田端住宅・山崎	毎日	0.5～1本/h	3.7	
	掛塚線	浜松駅～掛塚・豊田町駅・豊浜郵便局・磐田駅・横須賀	毎日	3本/h	5.0	
	遠州浜線	浜松駅～南営業所・遠州浜温泉	毎日	4本/h	7.1	
	中田島線	浜松駅～中田島車庫	毎日	3本/h	6.3	
	三島江之島線	浜松駅～江之島高校・南営業所	毎日	2本/h	5.9	
	鶴見線	浜松駅～鶴見～新貝住宅	毎日	2本/h	6.6	
	大塚ひとみヶ丘線	新貝住宅～浜松駅・湖人見団地、浜松駅～湖人見団地・山崎	毎日	2本/h	5.9	
	浅田米津線	浜松駅～米津神社	平日	4～5本/日	3.0	
	気賀三ヶ日線	浜松駅～三ヶ日車庫	毎日	6本/h	9.0	
	都田線	浜松駅～フルーツパーク	毎日	1本/h	6.6	
	萩丘都田線	浜松駅～都田駅前	毎日	2本/h	6.8	
	渋川線	浜松駅～伊平・渋川儀光	毎日	1本/h	2.8	
	引佐線	浜松駅～気賀駅前	毎日	4～8本/日	9.4	
	浜北医大三方原聖隷線	なゆた浜北・浜北区役所～聖隷三方原病院	毎日	0.5本/h	21.5	
	笠井線	浜松駅～山東	毎日	4本/h	6.8	
	北遠本線	西鹿島駅～水窪	毎日	5本/日	28.1	
		唐沢～厚生会	平日	0.5本/日		
	秋葉線	春野協働センター～西鹿島駅	毎日	2.5本/日	26.0	
		春野車庫～西鹿島駅	毎日	3本/日		
	磐田天竜線	山東～磐田駅	毎日	1～2本/h	37.2	
	鹿島線	山東～西鹿島	毎日	13.5～18本/日	16.6	
		山東～厚生会	毎日	5～5.5本/日		
	秋葉バスサービス株	秋葉線	袋井駅～気多	毎日	8本/日	8.9

2.1.5 地域バス・自主運行バスの現況

○本市は、路線バスが退出した地域などにおいて、地域との協働により、地域バスを北区、天竜区などの12地域※で運行しています。また、生活交通を確保することを目的に自主運行バスを2路線※運行しています。

○地域バスの導入によって公共交通空白地が解消または縮小しているほか、自主運行バスの運行によって広域的な交通不便地域の発生を回避しており、生活交通の確保につながっています。

※2020（令和2）年2月末時点の状況を記載

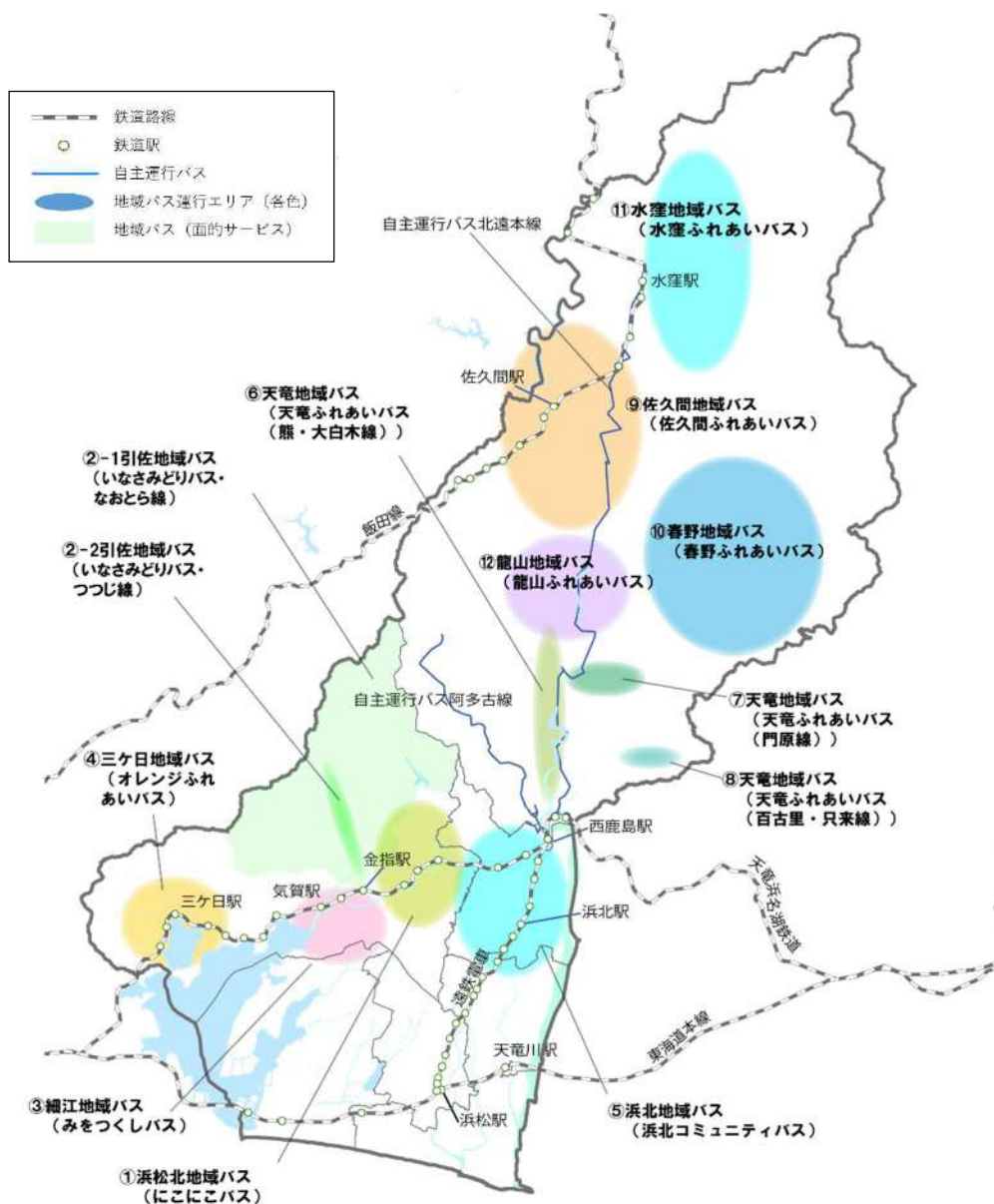


図 2-6 市内で運行している地域バス

2.公共交通に関する課題

2.1 公共交通の現況

表 2-3 自主運行バス・地域バスの現況（2019（令和元）年 10 月時点）

地域	名称	路線名	運行日、便数/日	運行形態	運行開始時期	
北区	浜松北	①にこにこバス	滝沢線	月～金 6便	路線定期型交通	2012(H24).10～
	引佐	②いなさみどりバス	なおとら線	月・水・金・土 (AM8時～PM6時)	デマンド型交通 (事前予約式)	2012(H24).10～
			つつじ線	月～金 6便		2019(R1).10～
	細江	③みをつくしバス	かるがも線	月・水 6便	路線定期型交通	2010(H22).10～
			銅鐸線	火・金 4便	デマンド型交通 (事前予約式)	
	三ヶ日	④オレンジふれあいバス	北線	月～金 1便	路線定期型交通	2012(H24).1～
			北線(スクール系統)	月～金 4便		
南線			月～金 3便			
浜北区	浜北	⑤浜北コミュニティバス	大平堀谷線	火・金 4便	路線定期型交通	2011(H23).10～
			北浜鹿玉線(東・西コース)	月・木 8便		
			赤佐中瀬線	水・土 4便		
天竜区	自主運行バス		北遠本線	日～土 8便	路線定期型交通	—
			阿多古線	平日 16便 土日祝 14便	デマンド型交通 (事前予約式)	—
	熊・竜川	⑥天竜ふれあいバス (熊・大白木線)	熊線	火・金 4便	デマンド型交通 (事前予約式)	2011(H23).10～
			大白木線	火・木 3便		
	門原	⑦天竜ふれあいバス (門原線)	門原線	月・金 4便	デマンド型交通 (事前予約式)	2013(H25).10～
	百古里	⑧天竜ふれあいバス (百古里・只来線)	百古里・只来線	火・金 4便	デマンド型交通 (事前予約式)	2015(H27).10～
	佐久間	⑨佐久間ふれあいバス	浦川方面線	月～金 4～5便	デマンド型交通 (事前予約式)	2010(H22).10～
			竜頭方面線	月・火・木 4便		
			和泉、相月方面線	水・金 4便		
			上平山方面線	月・金 4便		
			瀬戸、横吹方面線	月～木 2～6便		
			羽ヶ庄、野田方面線	火～金 3～4便		
	春野	⑩春野ふれあいバス	杉川上線	火・金 4便	デマンド型交通 (事前予約式)	2011(H23).10～
			清流気田川線	月・金 4便		
			岩嶽線	水・土 4便		
			越木平線	火・金 4便		
			熊切線	水・金 4便		
			春南東線	月・木 4便		
			胡桃平線	月・木 4便		
			中山静修線	水・土 3便		
			気田川循環線	火・金 4便		
	水窪	⑪水窪ふれあいバス	池島遠木沢線	火・木 4便	デマンド型交通 (事前予約式)	2010(H22).10～
			池島桂山線	水 4便		
白倉大嵐線			火・金 4便			
白倉大沢線			月・木 4便			
上村、向島線			水 2便			
門桁線			火・木 2便			
龍山	⑫龍山ふれあいバス	大嶺線	週1回 8便	デマンド型交通 (事前予約式)	2011(H23).10～	
		戸倉線	週1回 8便			
		瀬尻線	週1回 8便			
		下平山線	週1回 8便			
		白倉線	週1回 7便			

2.1.6 タクシー・公共交通空白地有償運送の現況

○タクシーは、終日にわたるサービス提供・ドア to ドアの輸送・個別の旅客の都合に合わせて輸送を行う公共交通です。
○公共交通空白地有償運送は、バスやタクシーなど公共交通が確保できない地域において、NPO 法人などの非営利団体が自家用車などで旅客を運送する運行形態です。

(1) タクシーの現況

○本市では、法人タクシー・個人タクシーを合わせて、約 1,000 台のタクシーが運行しており、年間約 580 万人に利用されています。

表 2-4 静岡県タクシー協会加盟事業者の保有車両

事業者名	保有車両タイプ (台)					合計
	特大	大型	普通	車椅子専用・ 寝台車両	ユニバーサル デザイン	
浜松交通	4	0	66	0	1	71
浜松タクシー	3	0	108	0	3	114
光タクシー	2	0	62	0	3	67
遠鉄タクシー	14	0	305	16	155	490
富士タクシー	2	0	93	0	5	100
西部タクシー	2	0	33	1	5	41
浜松日本タクシー	0	0	31	0	2	33
水窪タクシー	2	0	3	0	0	5
外山タクシー	2	0	22	2	5	31

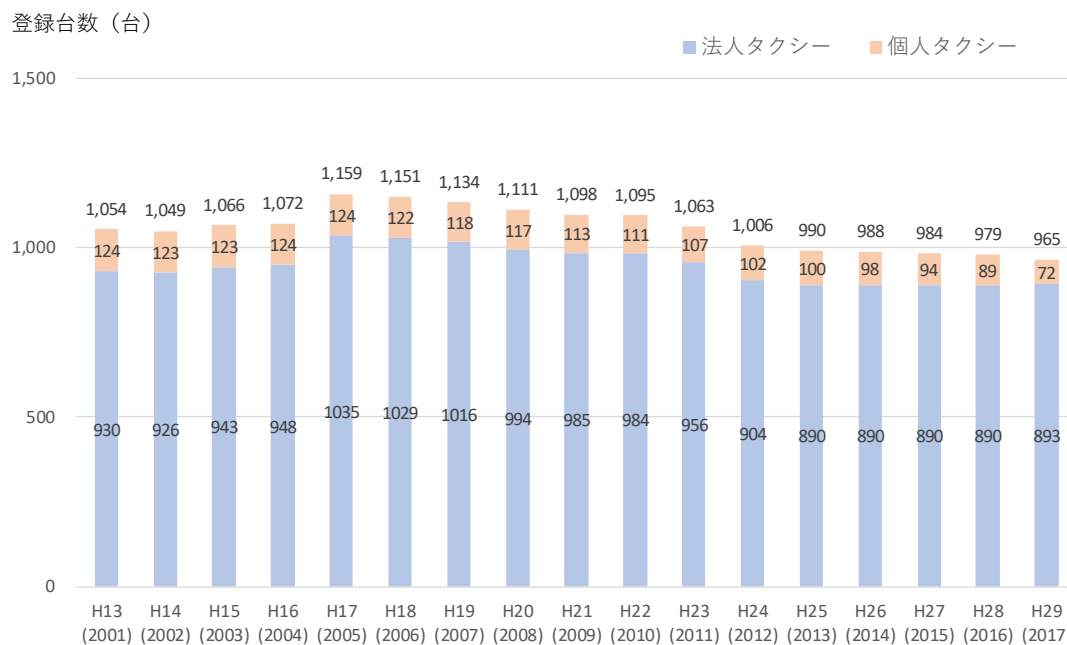
※2020 (令和 2) 年 2 月末時点において最新の公表資料から情報を記載。

資料: 静岡県タクシー協会ホームページ「会員事業者一覧」(2020 (令和 2) 年 2 月 1 日現在)

2.公共交通に関する課題

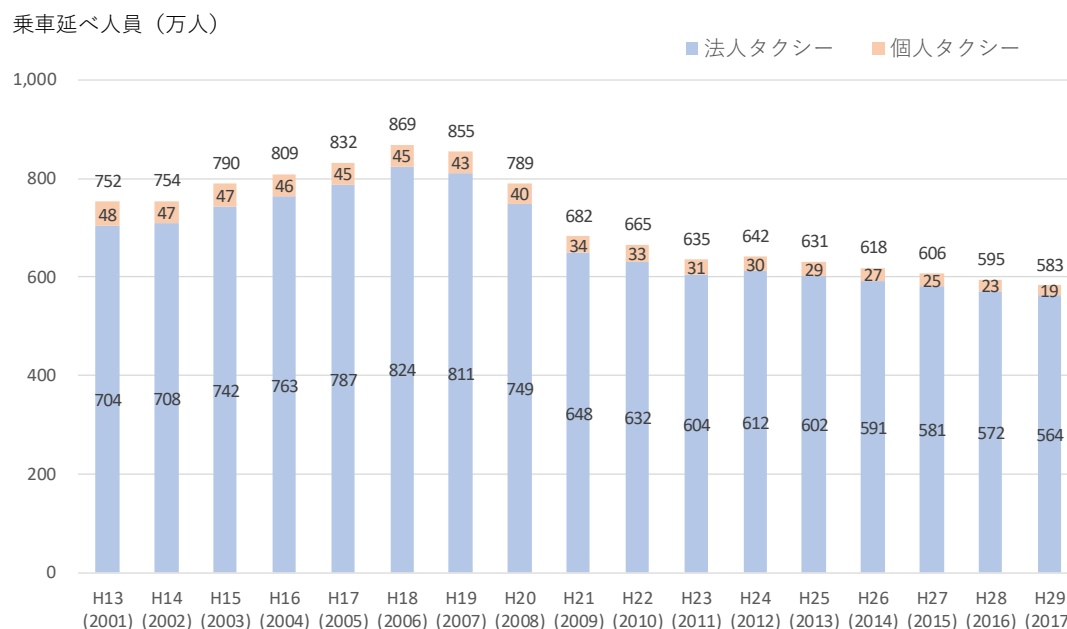
2.1 公共交通の現況

〇市内のタクシー登録台数は、2005（平成 17）年をピークに減少傾向にあり、乗車延べ人員も 2006（平成 18）年をピークに、2016（平成 28）年までの 10 年間で約 270 万人減少しています（約 30%減）。



資料: 浜松市統計書

図 2-7 市内のタクシー登録台数



資料: 浜松市統計書

図 2-8 市内のタクシー乗車延べ人員

(2) 公共交通空白地有償運送の現況

○公共交通空白地有償運送は、日常の移動が不便と感じている交通空白地において、近所での助け合い等の輸送に代わる移動手段を提供しています。
○公共交通空白地有償運送の運送の対価は、当該地域におけるタクシー料金の概ね 1/2 の範囲内であることとしています。
○本市では、公共交通空白地有償運送を行おうとする団体に対し、初期投資の一部を補助するなど、支援を行っています。
○市内では、春野地域・佐久間地域の 2 地域の NPO 法人により、交通空白地域の交通手段が確保されています。

表 2-5 市内の公共交通空白地有償運送の現況

地域	佐久間地域	春野地域
実施団体	NPO 法人がんばらまいか佐久間	NPO 法人春野のえがお
利用者	会員登録された者及びその同伴者	会員登録された者及びその同伴者
運行区域	天竜区佐久間町全域、愛知県北設楽郡東栄町の一部	天竜区春野町地内
車両	普通乗用車 2 台	普通乗用車 2 台
運賃	地域ごとに定額制 (500 円~4,700 円) 迎車料金 100 円	地域ごとに定額制 (500 円~3,100 円)
運行日時	土日祝及び 12 月 29 日から 1 月 3 日を 除く 7 時から 16 時	土日月祝及び 12 月 29 日から 1 月 3 日を 除く 7 時から 17 時
利用方法	利用日の 3 か月前から当日までの 9 時 から 16 時 (土日祝及び 12 月 29 日から 1 月 3 日除く)	利用日の 2 週間前から前日までの 9 時 から 16 時 (土日祝及び 12 月 29 日から 1 月 3 日 除く)
年間 利用者数	2,992 人/年 (2018 (平成 30) 年度実績)	844 人/年 (2018 (平成 30) 年度実績)

2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

2.2.1 社会情勢・都市構造の変化から見た問題・課題

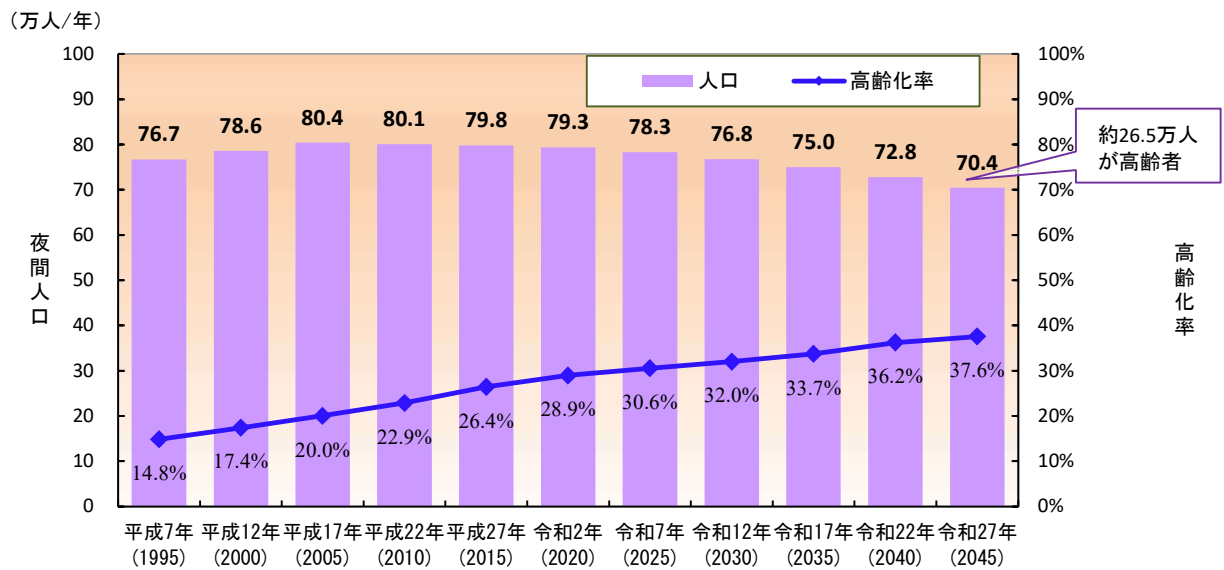
(1) 超高齢社会への対応

1) 人口減少・高齢化の進展

○これまで、本市の人口は増加傾向にありましたが、2005（平成 17）年頃にピークを迎え、その後は減少に転じています。

○国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、概ね 25 年後の 2045（令和 27）年頃には、約 70.4 万人と予測されています。また、全人口は減少している一方で、高齢者の人口は増加傾向にあり、約 26.5 万人（全人口に占める 65 歳以上人口の割合(高齢化率)は 37.6%)になると予測されています。

○増加する高齢者の移動を支えるためには、公共交通を維持し、誰もが利用可能な移動環境の確保、維持が求められます。



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)

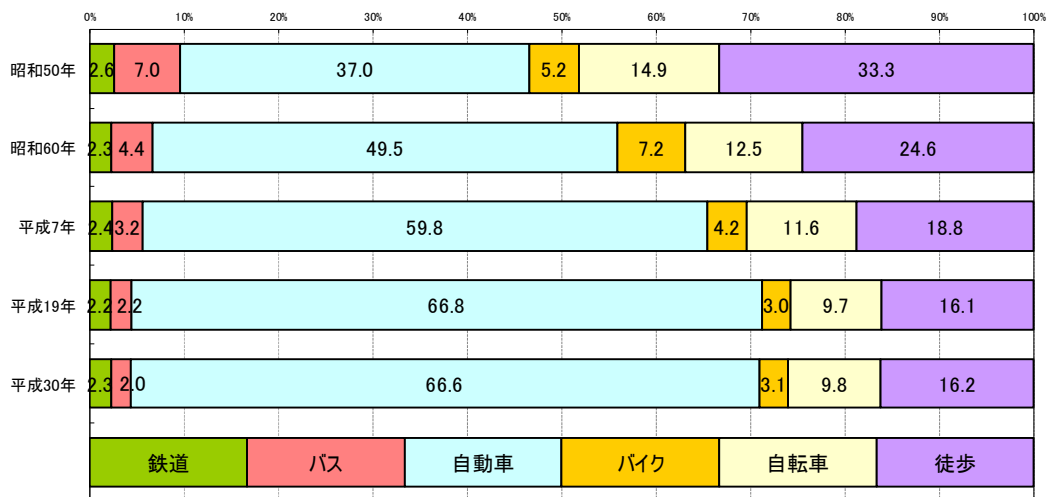
図 2-10 人口及び高齢化率の推移

2.公共交通に関する課題

2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

2) 自動車利用の増加

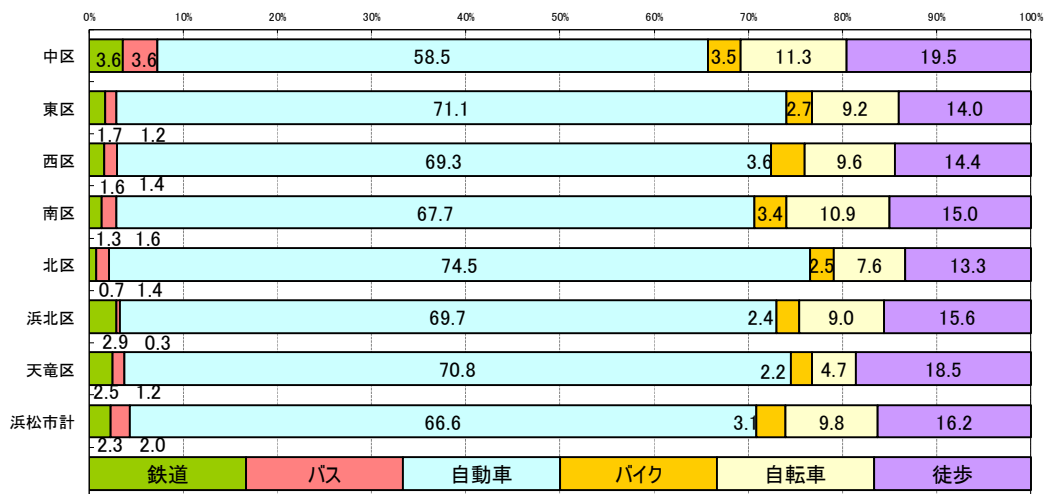
- モータリゼーションの進展による自家用車の保有の増加、都市の郊外化等により、1975（昭和50）年以降、自動車利用は増加傾向にあり、2018（平成30）年時点では自動車の代表交通手段分担率は66.6%となっています。
- 区別に見ると、中区の鉄道・バスの分担率7.2%に対して、他の区は4%に満たない区が多くなっています。
- 本市では、自動車への依存が高く、過度な自動車依存の見直しが求められています。



資料: 第1~4回西遠都市圏PT調査

※2018(平成30)年は推計値(第4回西遠都市圏PT調査の2007(平成19)年値を2018(平成30)年の夜間人口等で補正)

図 2-11 代表交通手段分担率の推移

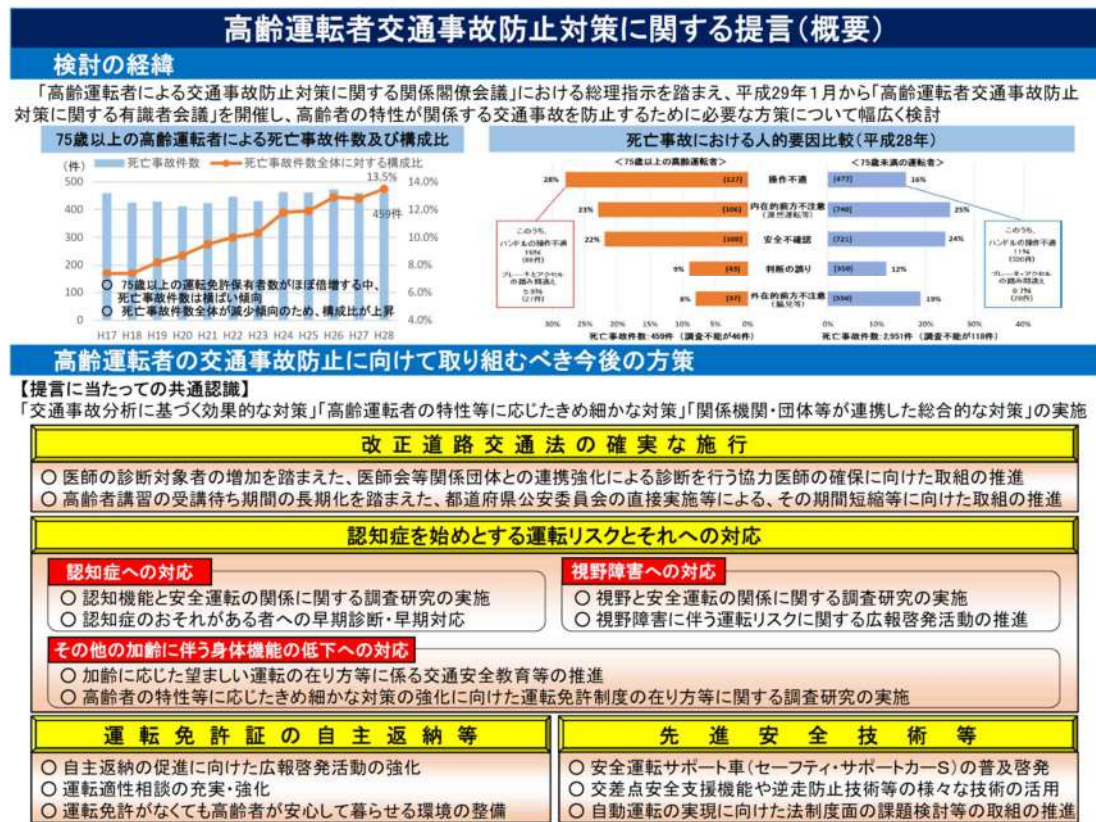


資料: 第4回西遠都市圏PT調査の2007(平成19)年値を2018(平成30)年の夜間人口等で補正し作成

図 2-12 区別の代表交通手段分担率の比較 (2018(平成30)年・推計値)

3) 高齢者の交通事故

○近年、高齢者の運転による重大事故が、全国的に発生しています。
○警察庁においても、高齢運転者による交通事故防止対策について、「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」で検討されており、高齢運転者の交通事故防止に向けた今後の対策に関する提言が公表されるなど、社会的な関心を集めるとともに、深刻な問題となっています。

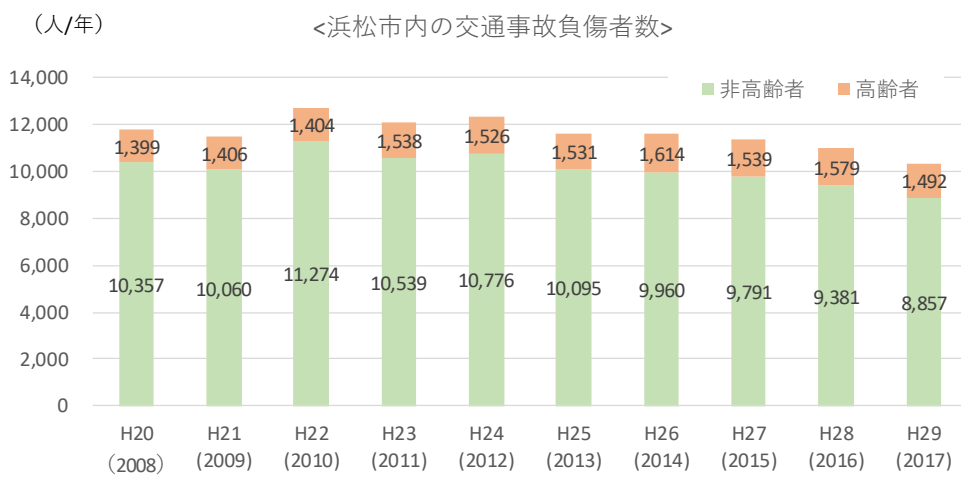
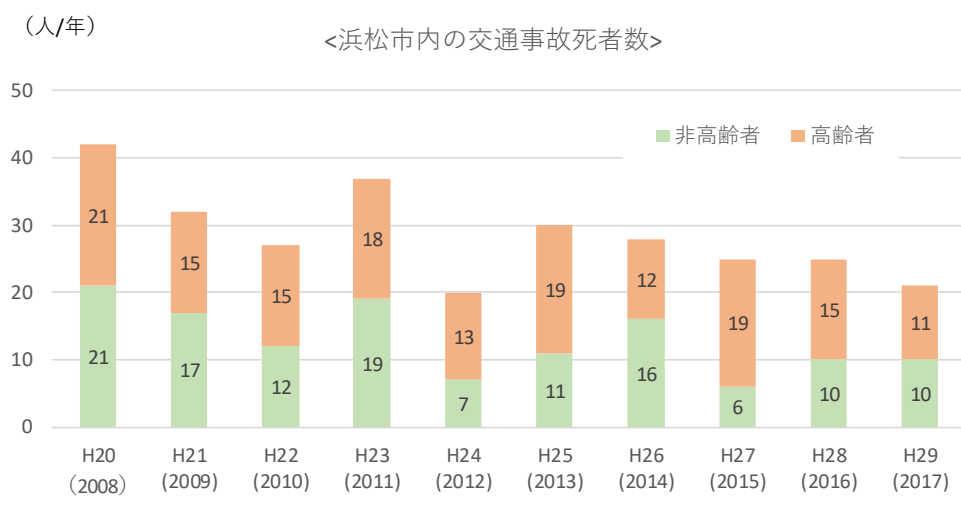


資料: 高齢運転者事故防止対策に関する提言(警察庁: 高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議)

図 2-13 高齢運転者事故防止対策に関する提言(2017(平成29)年6月公表)

2.公共交通に関する課題
2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

○本市の交通事故による死者数、負傷者数はともに減少傾向にあります。一方、人身事故による死者は、高齢者が半数を占めており、今後更なる増加が懸念される高齢者の事故防止が求められます。



資料:浜松市交通事故統計

図 2-14 市内の交通事故による死者・負傷者数

【超高齢社会への対応に関する現況の問題】

- 人口及び高齢化率の推移（P.27）から、高齢化が進展し、自動車の運転を続けることが困難な方が増加することが想定されます。一方、代表交通手段分担率の推移（P.28）からは、本市の交通状況として、自動車依存が高く、公共交通の手段分担率が低下する傾向にあります。
- 高齢者の重大事故が社会的な問題（P.29）となっています。本市においては、交通事故による死者数・負傷者数は減少傾向にありますが、交通事故死者の半数を高齢者が占めています（P.30）。

【超高齢社会への対応に関する課題】

●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

- 人口減少下において、持続可能な交通ネットワークの形成を進めていくとともに、自動車から公共交通等への転換を促す必要があります。
- 現在、路線バスを主要な手段として利用している高齢者を始めとした、交通弱者を支えるために、今後も公共交通を維持することが求められています。
- 高齢者が自動車の運転をやめても日常の移動が確保され、更には、高齢者の自動車事故削減につなげるために、公共交通を維持する必要があります。

2.公共交通に関する課題

2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

(2) 都市構造の変化への対応

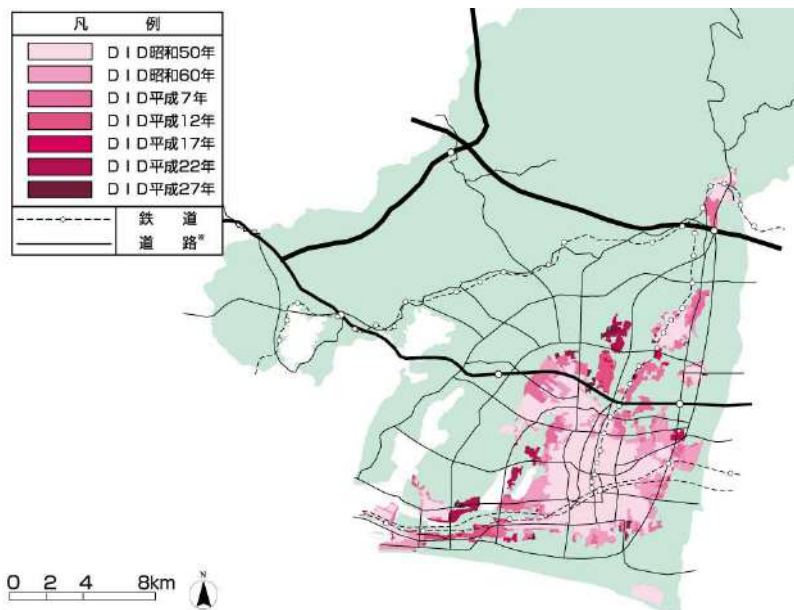
1) 居住地・産業集積の郊外化

○本市の市街地は、合併により市域を拡大してきた経緯から、DID*は拡大を続けており、市街化区域外にも滲みだしが見られる等、居住地の郊外化が進んでいます

○大規模な商業施設や工場についても、市内各地に立地が進んでいます。

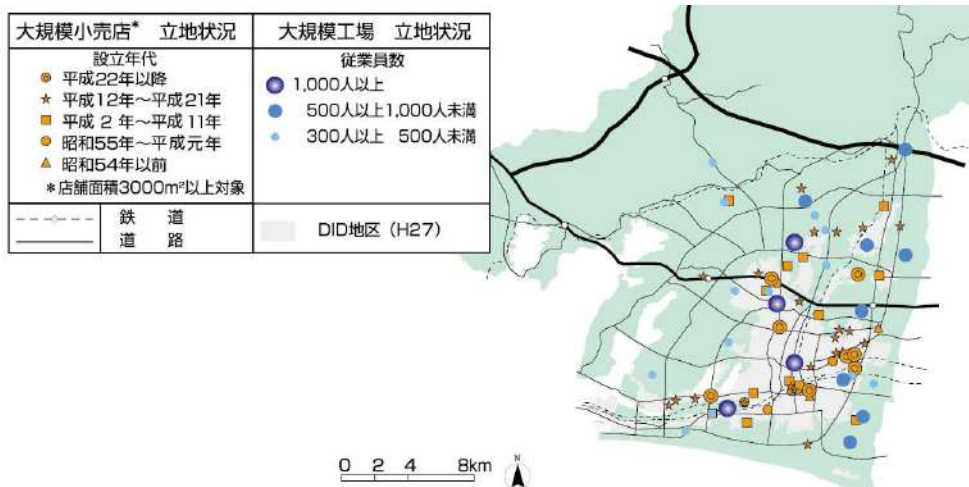
○東北地方太平洋沖地震（2011（平成23）年3月）を機に、津波に対する災害リスクを軽減するため、工場等の内陸移転が進んでいます。

※DID(人口集中地区・Densely Inhabited District)とは、国勢調査において設定される統計上の地区で、市区町村の区域内で人口密度が4,000人/㎢以上の「基本単位区」が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区を、DIDとして設定します。



資料:国勢調査を基に作成

図 2-15 DIDの変遷



資料:浜松市資料を基に作成

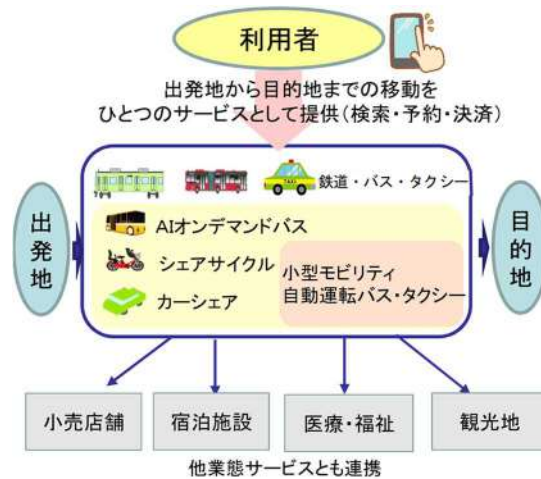
図 2-16 大規模小売店舗及び大規模工場の立地状況（2017（平成29）年度現在）

(3) 新たな技術の進展

○近年、国内外では MaaS (Mobility as a Service) に代表される、ICT 等の新たな技術を用いたサービスや、自動運転車の開発が進展しています。

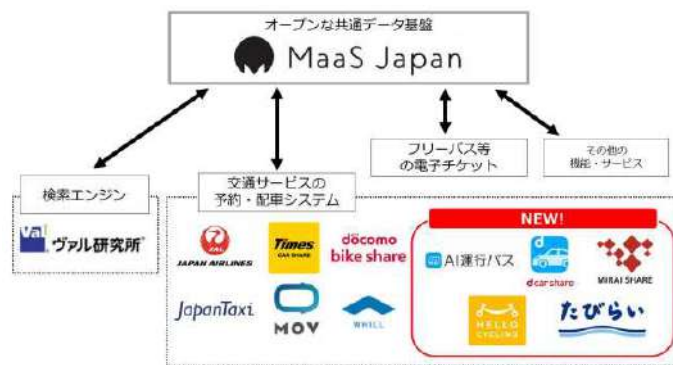
○MaaS とは、出発地から目的地の移動について、複数のモビリティをひとつのサービスのようシームレスに利用できるもので、世界各都市で広がっている新たな交通サービスです。国内でも、システム開発や実証実験が進んでおり、例えば、小田急電鉄株式会社は、オープンな共通データ基盤「MaaS Japan」を開発し、遠州鉄道株式会社等、様々な交通事業者とデータ連携およびサービスの検討を進めています。

○自動運転車は、交通事故の削減、渋滞の緩和、高齢者の移手段の確保等の課題の解決に大きな効果が期待されており、政府では、2020 (令和 2) 年を目途とした高速道路での自動運転の実現や、2020 (令和 2) 年までの限定地域での無人自動運転移動サービスの実現等を目標としてかかげています。



資料: 新たなモビリティサービスの推進について(国土交通省総合政策局公共交通政策部)

図 2-17 MaaS サービスの概要



資料: 小田急株式会社プレスリリース資料(2019(令和元)年10月30日)

図 2-18 共通データ基盤「MaaS Japan」の機能・サービスに関する連携

2.公共交通に関する課題

2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

- 本市は、2019（令和元）年10月に、「デジタルファースト宣言」を行い、都市づくりや市民サービスの提供、自治体運営にAI・ICT等先端技術やデータ活用などデジタルの力を最大限に活かし、持続可能な都市づくりを目指す決意を表明しました。
- 2020（令和2）年度は、国土縮図型都市・浜松の特徴を活かした浜松版MaaS構想を策定するとともに、浜松市モビリティサービス推進コンソーシアムの活動を通じ、地域の移動手段の確立や移動とサービスの連携による地域の活性化を目指した実証実験の実施や社会実装に向けた取組みを推進します。
- ICT等の新たな技術の取組みとして、佐久間地域のNPO法人が運営する公共交通空白地有償運送事業において、配車アプリを活用しています。また引佐地域の、「いなさみどりバス」において、運行経路の設定にICTを活用して効率化を図っています。
- 自動運転の取組みとして、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ており、地域公共交通の課題を解決し、地域及び産業の振興と次世代モビリティサービスの創出に資することが可能な、自動運転技術を活用したスマートモビリティサービスを事業化することを目的として、実証実験を行っています。



資料:浜松市資料

図 2-19 「浜松自動運転やらまいかプロジェクト」第2回実証実験ルート

利用手順

事前登録

「いなさみどりバス利用者事前登録申込書」に必要事項を記入し
北区まちづくり推進課へ提出してください。 ※引佐協働センターへ提出でも可。
下記FAXでも可。

提出先：北区まちづくり推進課 浜松市北区細江町気賀305番地 TEL: 053-523-3120 FAX: 053-523-1217

利用方法

(例)



「☆時◇◇頃に
○○バス停から乗って
□□バス停まで予約を
お願いします！」

「☆時◇◇頃、
○○バス停乗車の
予約を受け付けました」

(1)予約専用ダイヤルへ電話をします。

- ①乗車3日前～30分前までに電話予約してください。’
- ②希望出発時刻、乗車バス停と降車バス停を伝えてください。
- ③帰りの利用があれば合わせて予約してください。
⇒予約受付時に乗車予定時刻を確認する。

(2)指定のバス停にてお待ちください。
※予約状況により、到着時刻が前後する場合があります。

(3)バスが到着したら乗車し、空いている席に座ります。

(4)降りるバス停に着いたら運賃を支払い降車してください。



予約専用
ダイヤル

☎053-472-8451

受付時間：午前8時～午後5時
受付日：月曜日～土曜日
※日曜日・振替休日・祝日・12/29～1/3は休み

利用上の注意

電話予約	<ul style="list-style-type: none"> 先着予約がある場合には、希望どおりの予約ができない場合があります。 往復利用する場合には、帰りの便についても予約が可能です。また、乗務員への車内での直接予約はできません。
乗車にあたって	<ul style="list-style-type: none"> 予約時間にご不在の場合にはお待ちすることなく発車します。 他の利用者の乗降の際、一旦席を移動していただく場合があります。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 未就学児のみの利用はできません。 決められた乗降場所以外での乗降りはできません。また乗車後の目的地変更もできません。 予約時刻を大幅に過ぎても車両が来ない場合には、予約センターまでお問い合わせください。 一人での乗降りが困難な方は、介護者の同乗(電話利用予約必要)が必要です。 予約をキャンセルする場合は、利用する時間の30分前までに予約センターに連絡してください。

図 2-20 ICT を活用したデマンド運行（いなさみどりバス）の利用方法

2.公共交通に関する課題

2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

【社会情勢・都市構造の変化に関する現況の問題】

- 居住地・産業立地が変化し（P.32）、市街地外への移動ニーズが高まっています。
- 本市では、コンパクトシティの一つの形として基幹的な公共交通沿いに複数の拠点を形成し、その拠点や公共交通を中心に拡大した都市の集約を図ることにより、公共交通を主体としたより便利な暮らしが可能となる「拠点ネットワーク型都市構造」を将来目指すべき都市構造と位置付けていますが（P.8、P.9）、現状では市街地は郊外へ拡大を続けています（P.32）。
- 本市の公共交通ネットワークは、浜松駅を中心に放射状のネットワークが形成されており、「拠点ネットワーク型都市構造」において連携が求められる、市街地外部相互間等の移動ニーズに十分に対応できない可能性があります。

【社会情勢・都市構造の変化に関する現況の課題】

●産業集積地への移動状況を踏まえた対応

- 市民の通勤のための移動を支えるため、居住地・産業集積地の変化に対応した公共交通ネットワークを構築する必要があります。

●都市機能誘導区域や居住誘導区域と基幹的公共交通との整合

- 都市構造のコンパクト化とともに、拠点間を自動車に頼らずに移動できる公共交通軸のほか、居住地域から拠点にアクセスできる公共交通等、公共交通ネットワークの形成・維持・強化が必要です。

●基幹・準基幹路線等の公共交通路線の見直し・郊外地域内外の移動の確保

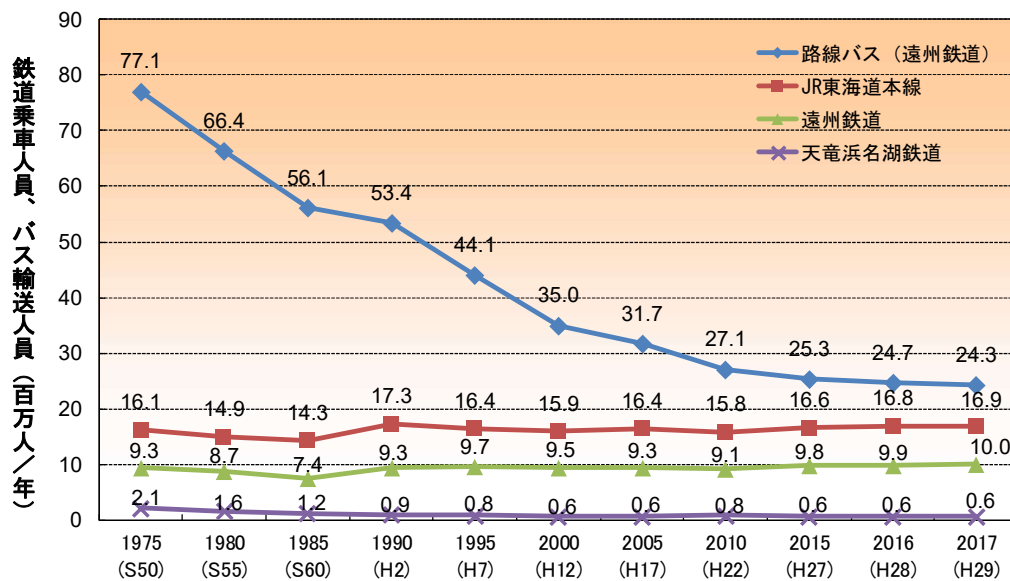
- 将来の人口・都市構造の変化に対応し、公共交通ネットワーク体系を見直す必要があります。
- 鉄道、路線バス等の既存のルートが固定された乗合事業が成立しない地域については、面的なサービスでの補完が必要です。
- 新たな技術の導入等により、それら複数の交通サービスを組み合わせて、利便性が高く、効率的な公共交通サービスを提供するとともに、自動車と適切に役割分担を図っていくことが求められます。

2.2.2 公共交通の現状から見た問題・課題

(1) 公共交通（鉄道、バス）の利用者数の推移

○鉄道の利用者数は概ね一定を維持しているものの、路線バス利用者数は1975（昭和50）年から約3分の1に減少しています。ただし、近年では下げ止まっており横ばいとなっています。

○人口減少が進展し、今後、利用者数の維持が困難になることが想定され、効率的な公共交通ネットワークの形成や利用しやすいサービスの見直しが求められます。



資料: 浜松市統計書

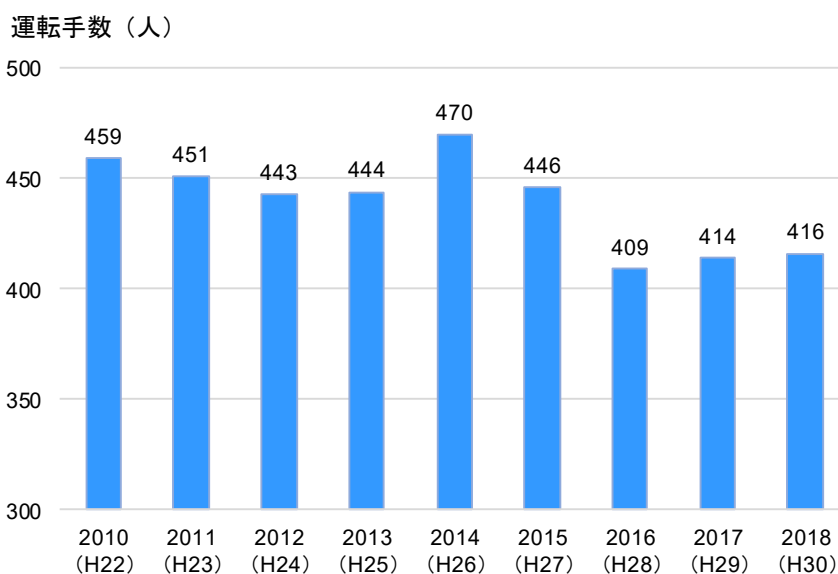
図 2-21 鉄道、バス利用者の推移

2.公共交通に関する課題
2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

(2) 乗合バスの運転手数

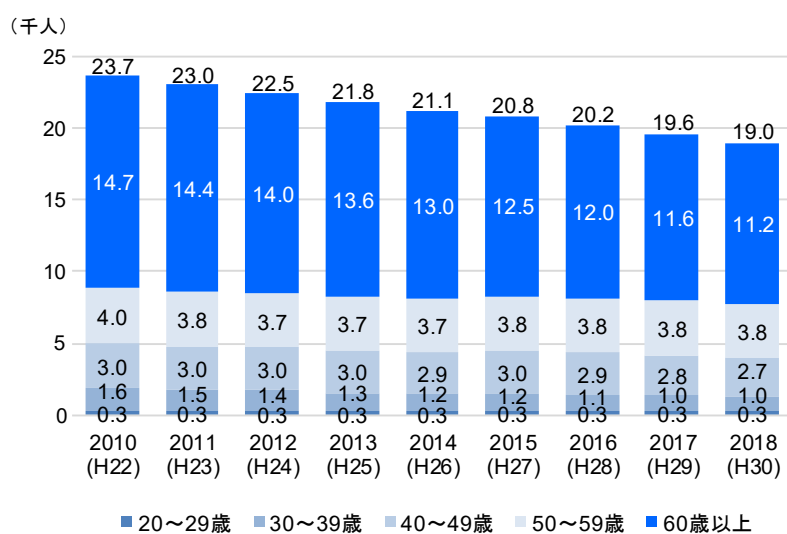
○バスの運転手不足は、全国的な問題となっていますが、本市も同様に、運転手数は減少しています。

○路線バスの運行に必要な大型第二種運転免許保有者も、静岡県内では減少傾向にあります。さらに、2010（平成22）年度の時点から60歳以上が半数を占め、高齢化が続いており、行政が赤字補てんをしても、運転手不足を理由とした路線バスの減便や路線の廃止が生じています。



資料:遠州鉄道、秋葉バスサービス、浜松バス提供データより作成

図 2-22 市内の乗合バスの運転手数（合計）



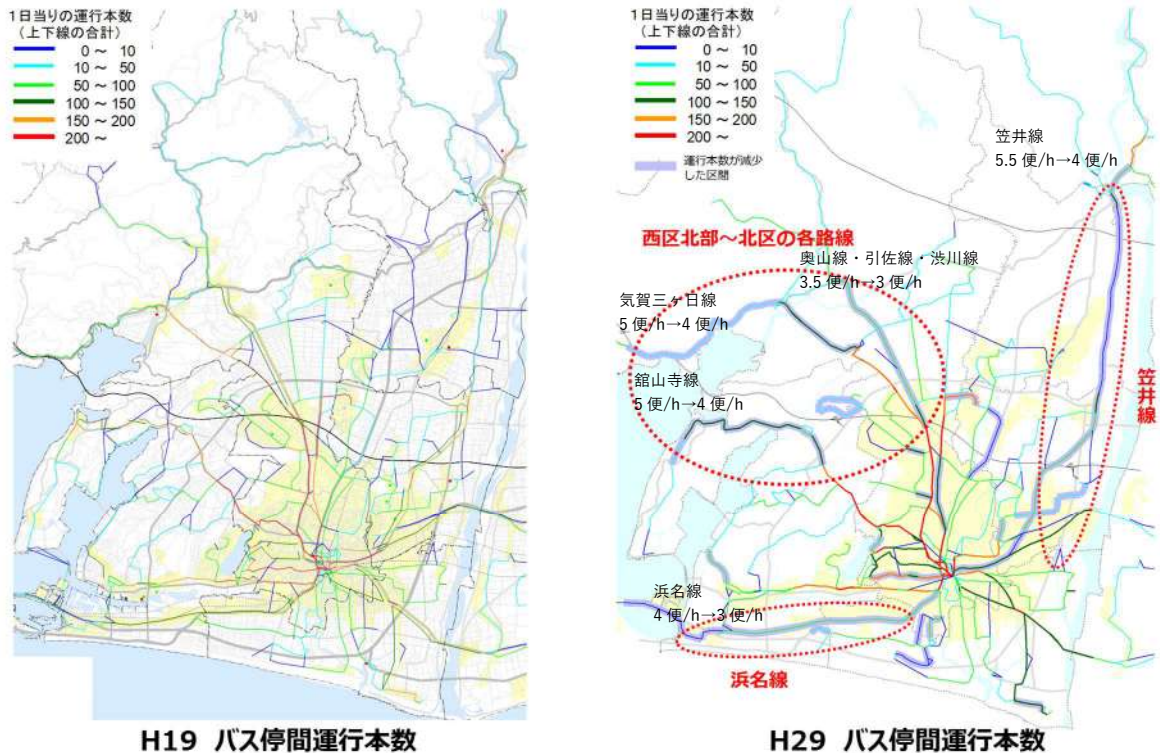
資料:運転免許統計(警察庁)

図 2-23 静岡県の年齢階層別大型第二種運転免許保有者数

(3) 路線バスの運行状況

○路線バスの運行本数は、2007（平成 19）年と比較して、全体として減少傾向にあります。

○市街地外に延びる路線（浜名線、笠井線）で 1～1.5 便/h、西区北部から北区内の各路線（奥山線・引佐線・渋川線・気賀三ヶ日線・館山寺線）で 0.5～1 便/h 減少しています。



資料: 交通事業者提供資料を基に作成

図 2-24 バス停間運行本数の比較（2007（平成 19）年・2017（平成 29）年）

2.公共交通に関する課題

2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

○利用者数の低迷や運転手不足により、2019（令和元）年9月末に「渋川線」や「北遠本線」、「阿多古線」、「あらたまの湯線」で交通事業者より退出の申し出があり、渋川線、北遠本線、阿多古線は本市において代替路線の確保を行いました。

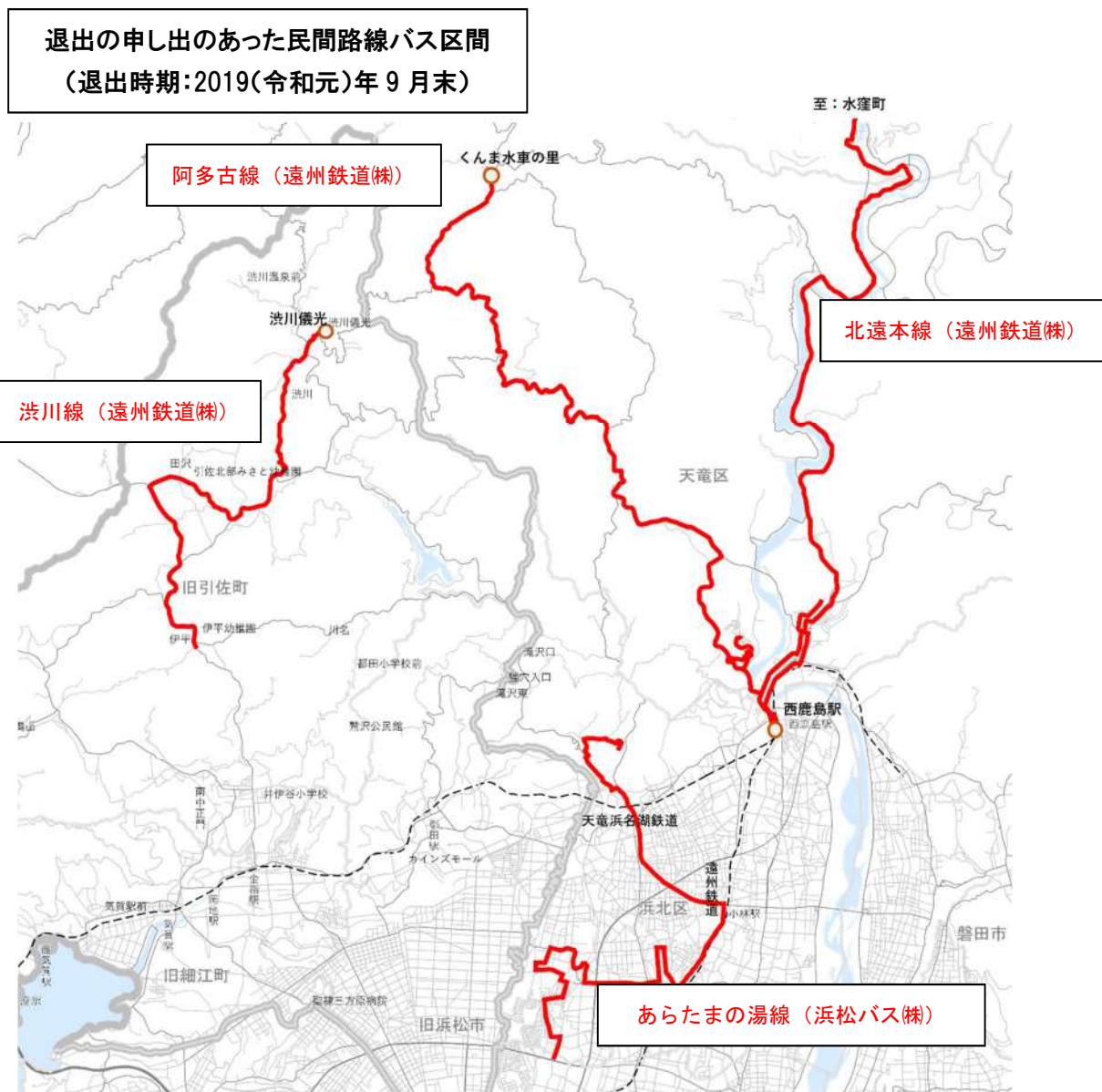


図 2-25 退出の申し出のあった民間路線バス区間

(4) 地域バスの現状

○本市では、生活交通の確保を図ることを目的に、年間約1億円以上の運行費用を地域バスに支援しています。

○収支率（運賃収入/運行経費）2割以上を満たす路線は、学生が多く利用している三ヶ日しかなく、維持基準の見直しや、地域との協働により、実状に応じた運行計画の改善や利用促進が求められます。

○利用者1人当たりに係る運行経費は、地域毎に大きく差があることから、車両や運行形態など地域に合った持続可能な取組みの検討が必要です。

表 2-6 地域バスの利用者数・収支率の現状※1（2017（平成29）年度）

地域		利用者数 (人/年)	一便当たり 利用者数 (人/便)	運行経費 (万円/年)	一人当たり 運行経費 (円/人・年)	運賃収入 (万円/年)	収支率
浜北区	浜北	2,234	1.4	949	4,248	64	7%
北区	浜松北	3,543	2.4	761	2,148	113	15%
	細江	1,515	2.4	413	2,726	36	9%
	引佐	4,702	2.4	1,314	2,795	143	11%
	三ヶ日	23,174	12.2	811	350	315	39%
天竜区	水窪	2,547	1.3	954	3,746	111	12%
	佐久間	9,501	1.9	3,906	4,111	357	9%
	熊	751	2.0	232	3,089	28	12%
	門原	224	1.3	98	4,375	7	7%
	百古里	39	1.0	15	3,846	1	4%
	龍山	1,031	1.7	322	3,123	30	9%
	春野	5,665	2.6	2,040	3,601	203	10%
合計		54,926	—	11,815	2,151※2	1,408	12%

※1: 表示単位未満を四捨五入しているため、内訳と合計が一致しないことがあります。

※2: 一人当たり運行経費の「合計」に記載した値は、利用者数・運行経費の合計値により算出した全地域平均を示す。

資料: 浜松市資料

2.公共交通に関する課題

2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

【公共交通の現状に関する問題】

- 鉄道の利用者数は、横ばいで推移していますが、路線バスの利用者は大きく減少しています（P.37）。
- 路線バスの運転手不足（P.38）や利用者減少により、交通事業者の経営努力のみではサービスを維持することが困難な状況であり（P.39、P.40）、現状のままでは、路線退出や減便等のサービス水準の低下により、新たな交通空白地が生まれる可能性があり、さらなる利用者の減少を招く負のスパイラルに陥ることが見込まれます。
- 生活交通の確保を図ること目的に、市が地域バスを交通事業者に運行委託していますが、利用者数が少なく、運行維持基準を満たしていない路線が多い状況となっています（P.41）。

【公共交通の現状に関する課題】

●基幹・準基幹路線等の公共交通路線の見直し

- 公共交通を将来に向けて持続可能にしていくため、利用水準に合わせたメリハリのある路線バスサービスの見直しや、地域の生活交通を維持するため、地域バスの運行基準の見直しなどが必要です。

●鉄道とバス、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

- 限られた資源を有効活用し、将来に亘り公共交通を維持するため、ニーズに応じて鉄道、路線バス、地域バス等の既存の公共交通と、MaaS等の新たな交通サービスを組み合わせ、効率的な公共交通体系の構築を目指す必要があります。

2.2.3 公共交通に対するニーズ

本市では、2019（令和元）年9月に、市民ニーズや公共交通の利用状況を把握するため、2つのアンケート調査を行いました。

(1) アンケートの概要

1) 市民アンケート

無作為抽出された市民に対して調査票を送付し、郵送で回収しました。回答数は1,321件でした。

表 2-7 市民アンケートの配布・回収状況

区名	住民基本台帳人口 (令和元年8月1日現在)	配布数	回収数	回収率
中 区	237,604	1,035	387	37%
東 区	130,520	569	201	35%
西 区	110,640	482	176	37%
南 区	102,929	448	166	37%
北 区	93,627	408	150	37%
浜北区	99,610	434	180	41%
天竜区	28,397	124	46	37%
不明等			15	
合計	803,327	3,500	1,321	38%

なお、アンケートサンプル数は、本市の人口（803,327人）を母集団に、母比率を50%※とし、下式により、統計的に有意な必要サンプル数を384人として算出した上で、この水準での回答を十分に確保できるものと判断し、設定しました。

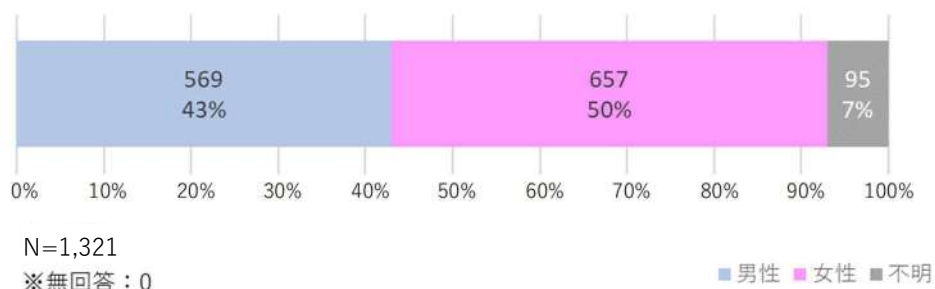
(必要サンプル数) =

$$(\text{母集団}) \div ((0.05 \div 1.96)^2 \text{ 乗} \times ((\text{母集団}-1) / (\text{母比率} \times (1-\text{母比率}))) + 1)$$

※母比率は、アンケート回答項目の選択等、母集団の中で特定の事象が出現する比率であり、一般的なアンケート調査等では、母比率の予測が困難な場合は50%とするのが最も安全側の設定となる（最大値）。

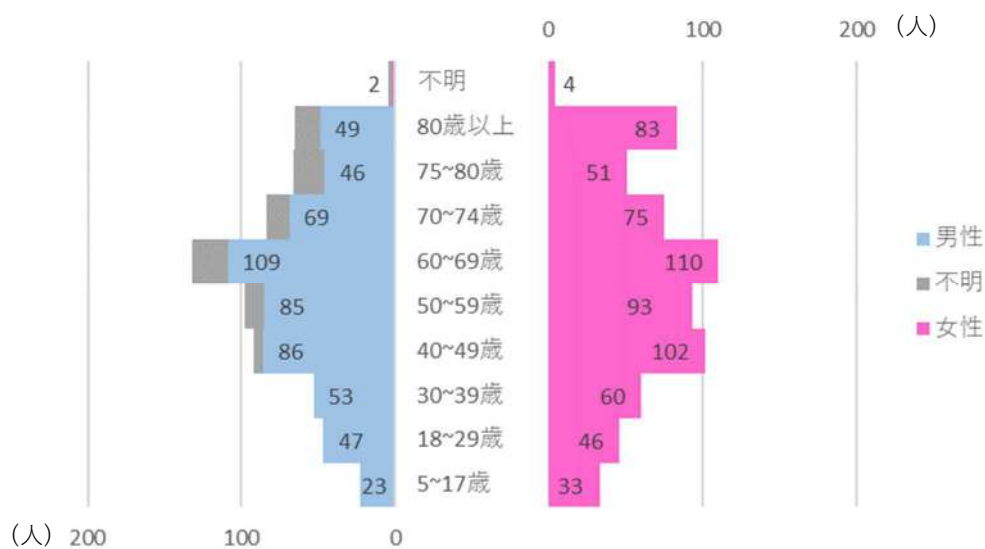
2.公共交通に関する課題
2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

主な個人属性は下記の通りです。



資料:「公共交通に関する市民アンケート」(2019(令和元)年)

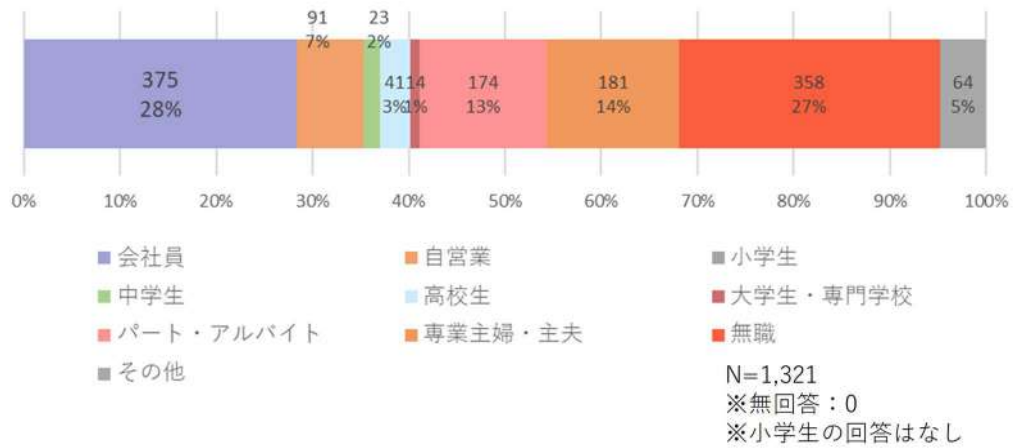
図 2-26 男女構成



資料:「公共交通に関する市民アンケート」(2019(令和元)年)

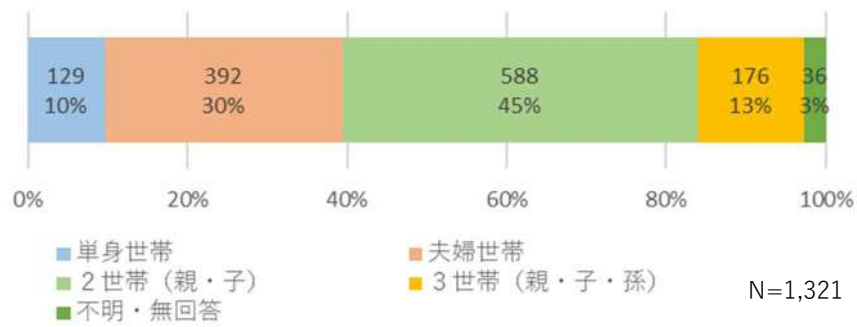
図 2-27 性年齢構成

2.公共交通に関する課題
2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題



資料:「公共交通に関する市民アンケート」(2019(令和元)年)

図 2-28 職業構成



資料:「公共交通に関する市民アンケート」(2019(令和元)年)

図 2-29 世帯分類構成

2.公共交通に関する課題

2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

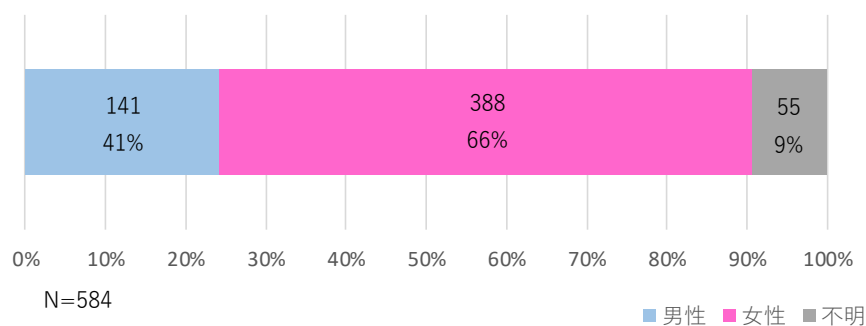
2) バス利用者アンケート

市内の路線バス・地域バスの利用者を対象に、調査対象便の利用者に調査票を配布し、郵送で回収しました。回答数は584件でした。

表 2-8 利用者アンケートの配布状況

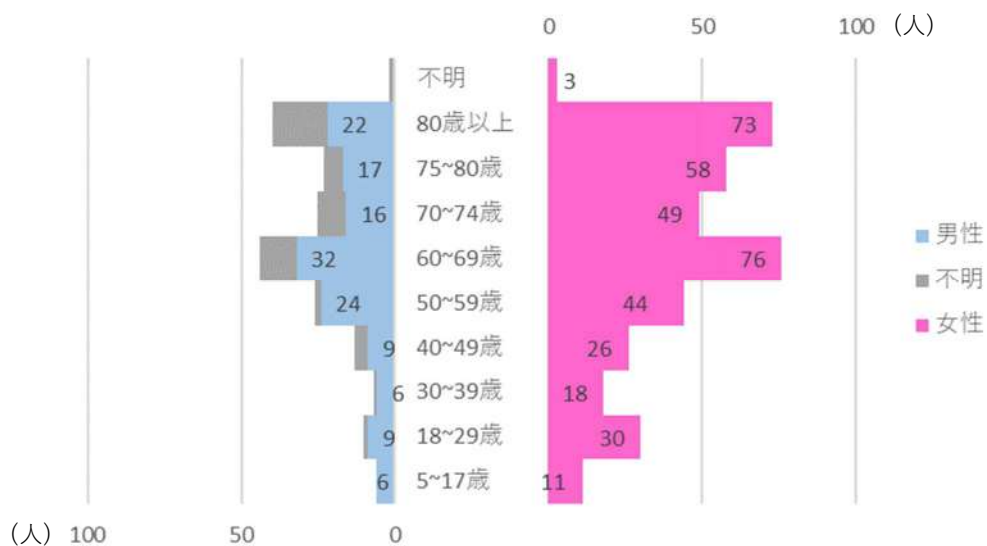
区・地域		系統名	起点	終点	配布数
中区		山の手医大線	浜松駅	医科大学	150
		気賀三ヶ日線	浜松駅	気賀駅前	150
		掛塚さなる台線	浜松駅	医療センター	150
西区		志都呂宇布見線	浜松駅	山崎	150
		志都呂宇布見線	浜松駅	舞阪駅	100
		館山寺線	浜松駅	館山寺営業所	100
東区		中ノ町磐田線	磐田営業所	浜松駅	100
		笠井高台線	笠井上町	浜松駅	50
		中ノ町磐田線	中ノ町	浜松駅	50
南区		浜名線	浜松駅	馬郡車庫	100
		遠州浜蜷塚線	遠州浜温泉	浜松駅	100
		中田島線	中田島車庫	浜松駅	100
浜北区		内野台線	浜松駅	内野台車庫	30
		内野台線	浜松駅	サンストリート浜北	30
		内野台線	浜松駅	西部免許センター	30
		内野台線	浜松駅	浜北西高校	30
北区	浜松北地域	気賀三ヶ日線	浜松駅	三ヶ日車庫	30
		萩丘都田線	浜松駅	都田駅前	30
		引佐線	浜松駅	気賀駅前	30
	細江地域	気賀三ヶ日線	浜松駅	三ヶ日車庫	30
		気賀三ヶ日線	浜松駅	三ヶ日車庫	30
		気賀三ヶ日線	根上り松	三ヶ日車庫	30
	引佐地域	引佐線	浜松駅	気賀駅前	30
		渋川線	浜松駅	伊平	30
		渋川線	浜松駅	渋川儀光	30
	三ヶ日地域	気賀三ヶ日線	浜松駅	三ヶ日車庫	30
		オレンジふれあいバス	福祉センター	福祉センター	30
		気賀三ヶ日線	浜松駅	三ヶ日車庫	30
天竜区	天竜地域	磐田天竜線	磐田駅	山東	50
		磐田天竜線	磐田駅	山東	30
		鹿島線	山東	西鹿島駅	30
	佐久間地域	北遠本線	水窪町	西鹿島駅	30
		北遠本線	唐沢	厚生会	30
		佐久間ふれあいバス	和泉茶工場前	佐久間歴史と民話の郷会館	30
	春野地域	秋葉線	厚生会	春野車庫	30
		秋葉線	西鹿島駅	春野車庫	30
		秋葉線	厚生会	春野協働センター	30
	水窪地域	北遠本線	水窪町	西鹿島駅	30
		北遠本線	唐沢	厚生会	30
		水窪地域バス	小畑	遠木沢	30
	龍山地域	北遠本線	水窪町	西鹿島駅	30
		北遠本線	唐沢	厚生会	30
		龍山ふれあいバス	白倉平沢	協働センター	30
配布数合計					2250
回収数					584
回収率					26.0%

主な個人属性は下記の通りです。



資料:「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

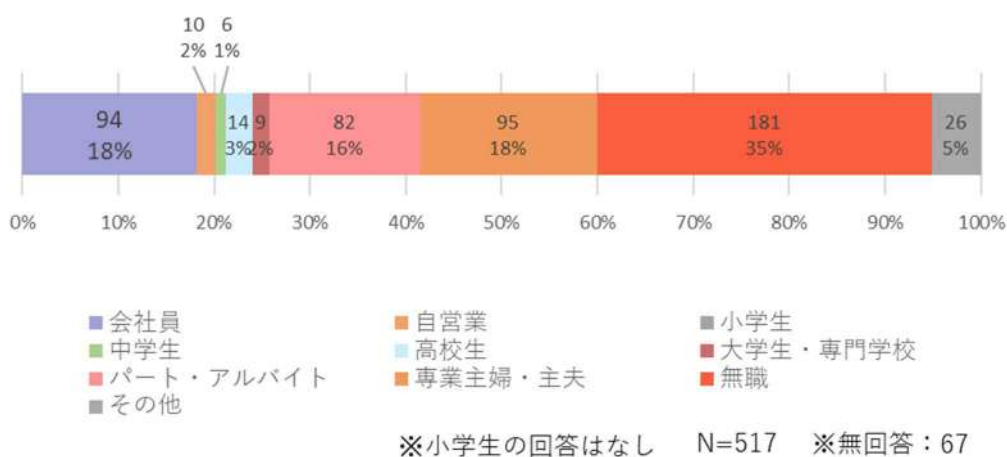
図 2-30 男女構成



資料:「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

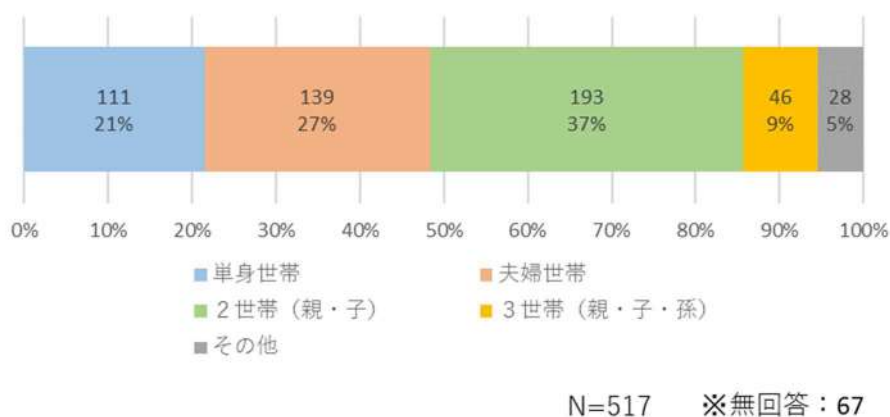
図 2-31 性年齢構成

2.公共交通に関する課題
2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題



資料:「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

図 2-32 職業構成



資料:「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

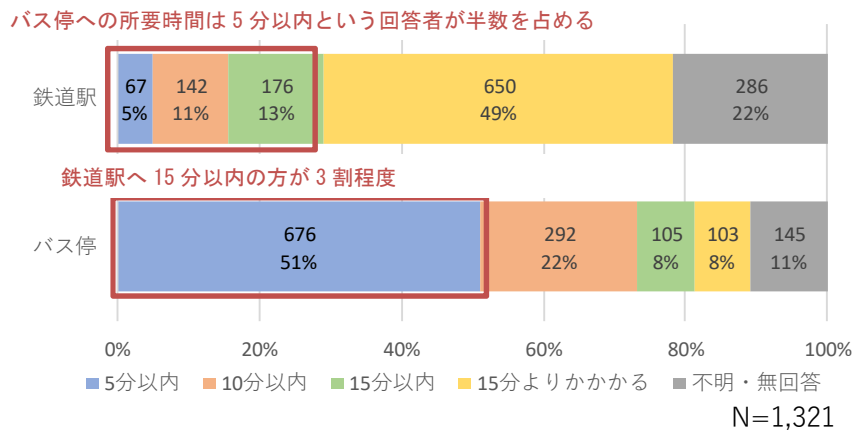
図 2-33 世帯分類構成

(2) 交通手段の利用状況（市民アンケート結果）

市民アンケートから、交通手段の利用状況を確認します。

1) 自宅～鉄道駅・バス停の所要時間

○「鉄道駅への所要時間が15分以内」は合計で3割程度あり、利用を促すため、サイクル&ライドなどの環境整備が求められます。
○「バス停への所要時間が5分以内」は半数を占めており、バス停へのアクセシビリティは高いとみられます。

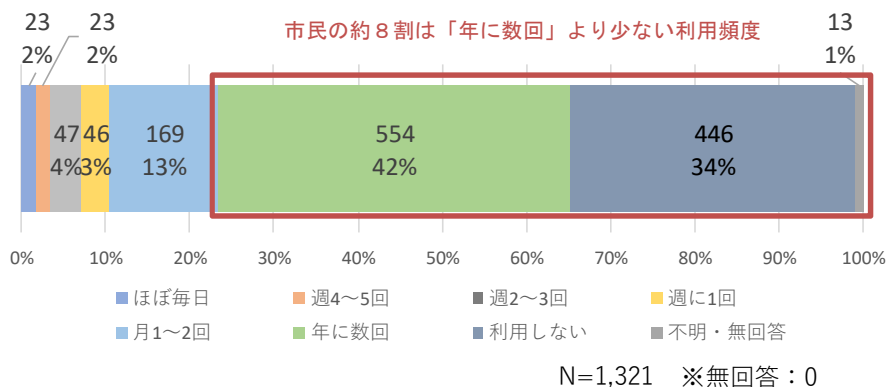


資料:「公共交通に関する市民アンケート」(2019(令和元)年)

図 2-34 自宅～鉄道駅・バス停の所要時間

2) バスの利用頻度

○市民の約8割は「年に数回」より少ない利用で利用者は限定されています。
○バスを日常的に利用している市民が少数にとどまっていることから、公共交通利用促進の取組みが求められていると考えられます。



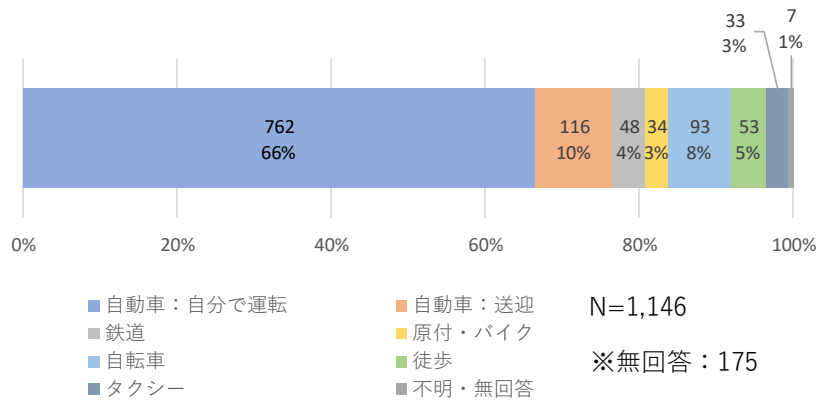
資料:「公共交通に関する市民アンケート」(2019(令和元)年)

図 2-35 バスの利用頻度

2.公共交通に関する課題
2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

3) バスを利用しない方の交通手段

○バスを利用しない方の交通手段は、「自動車：自分で運転」が66%と、2/3 を占めています。
○バスを利用しない方の多くは自動車を利用しており、公共交通利用促進の取組みが求められます。

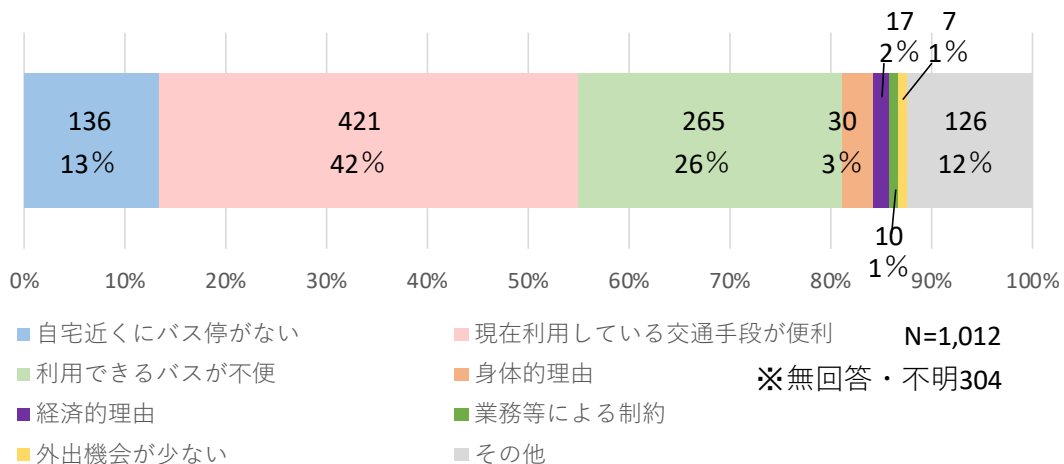


資料：「公共交通に関する市民アンケート」(2019(令和元)年)

図 2-36 バスを利用しない方の交通手段

4) バスを利用しない理由

○バスを利用しない理由は、「現在利用している交通手段が便利」が42%、「利用できるバスが不便」が26%で、合わせると約7割を占めます。
○「自宅近くにバス停が無い」は比較的少数であり、既存のバス路線のサービス改善が求められます。
○バスのサービスを改善し、現在バスよりも他の交通手段が便利と感じている方に、バスサービスの利便性を伝える等の、情報提供を行う取組み等も必要となります。



資料：「公共交通に関する市民アンケート」(2019(令和元)年)

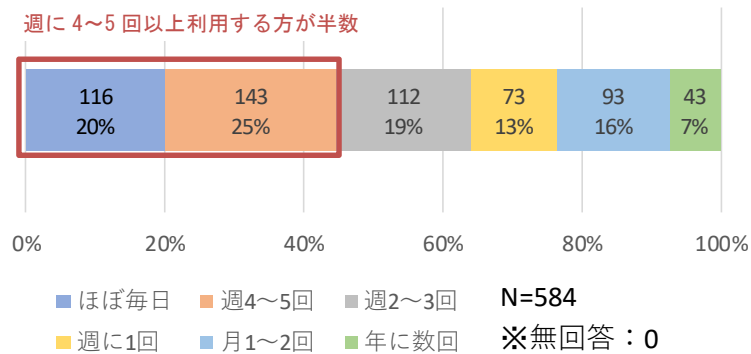
図 2-37 バスを利用しない理由

(3) バスの利用状況（バス利用者アンケート結果）

バス利用者アンケートから、利用状況を確認します。

1) 利用頻度

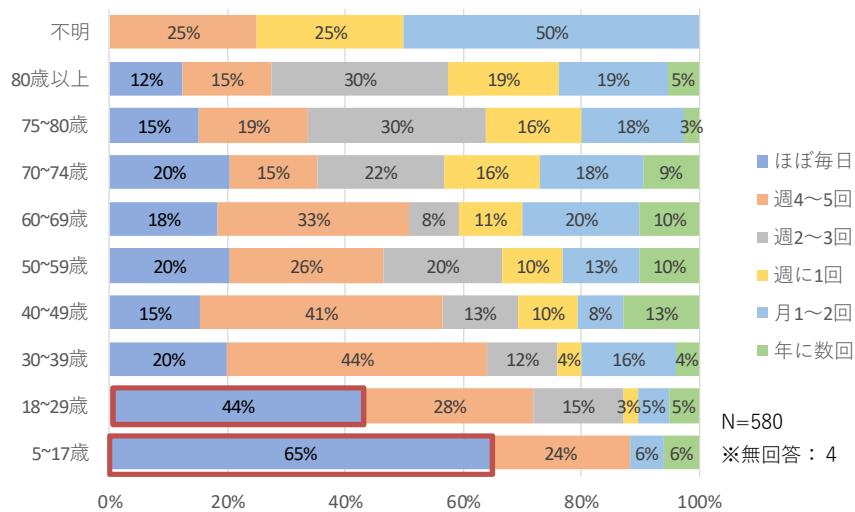
○バス利用者の利用頻度は、半数近くは「週4～5回」以上利用しており、高い頻度で使われています。



資料:「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

図 2-38 バス利用頻度

○バス利用頻度を年齢層別にみたところ、「ほぼ毎日」利用する方の割合は、5～17歳で65%、次いで18～29歳で44%となっており、若年層は利用頻度が高くなっています。



資料:「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

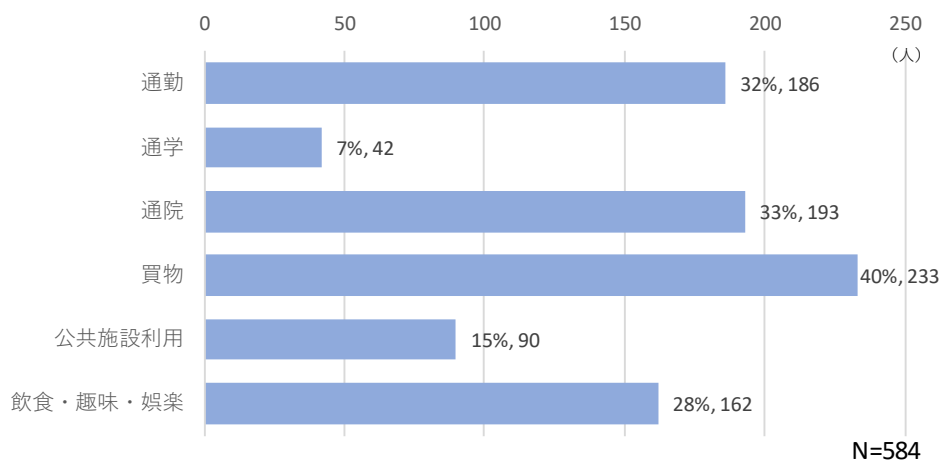
図 2-39 バス利用頻度（年齢層別）

2.公共交通に関する課題

2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

2) 利用目的

○バスの利用目的は、「買物」、「通院」、「通勤」、「飲食・趣味・娯楽」の順に多くなっています。



※複数回答のため、全サンプルに対する回答者割合を表示

※早朝のラッシュ時を除いた9時以降にアンケートを配布

資料:「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

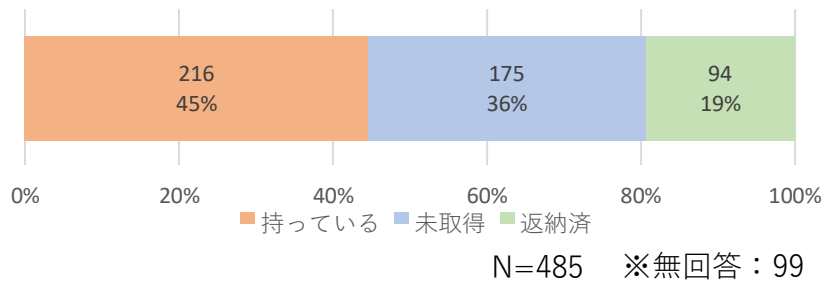
図 2-40 バス利用目的

3) バス利用者の運転免許保有状況

○バス利用者の半数以上が運転免許を保有していません。また、バス利用者の約2割は運転免許の返納を行っています。

○バスは、自動車を運転できない人の貴重な交通手段となっています。

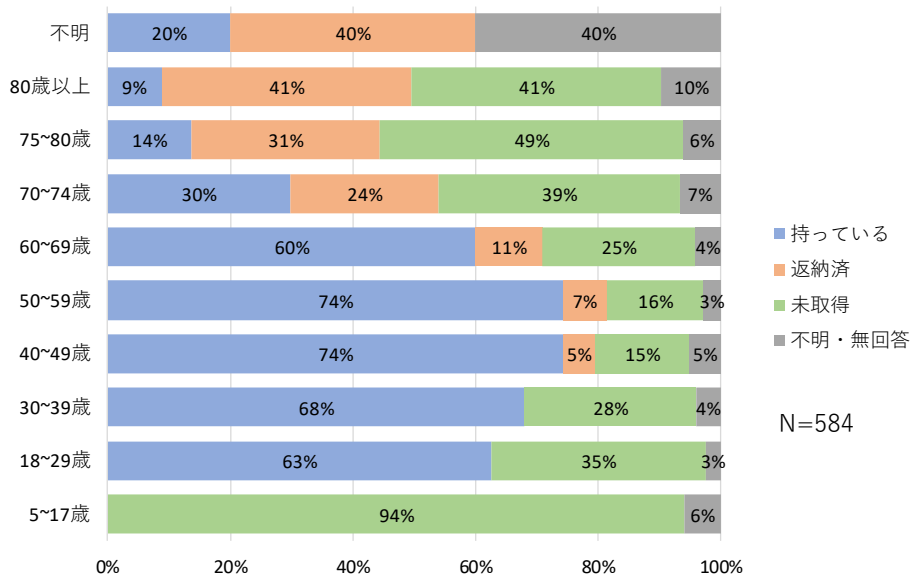
○自動車を運転できる人でもバスを利用するようにさらなる取り組みが求められます。



資料:「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

図 2-41 運転免許の保有状況

○運転免許保有状況を年齢層別にみると、70歳以上の高齢者は、運転免許の保有率が減少していることがわかります。



資料:「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

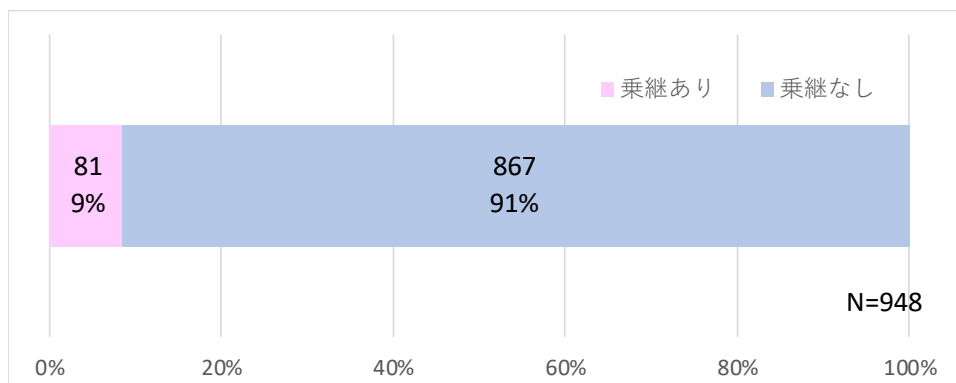
図 2-42 運転免許の保有状況（年齢層別）

2.公共交通に関する課題

2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

4) バスの乗り継ぎ利用の有無

○バス乗り継ぎの有無をみると、乗り継ぎなしで移動している方が 9 割以上となっています。

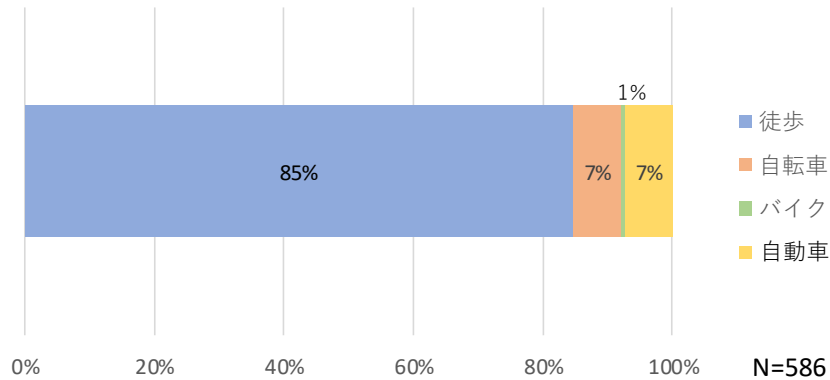


資料:「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

図 2-43 片道移動におけるバスの乗り継ぎ有無

5) バス停アクセス交通手段と所要時間

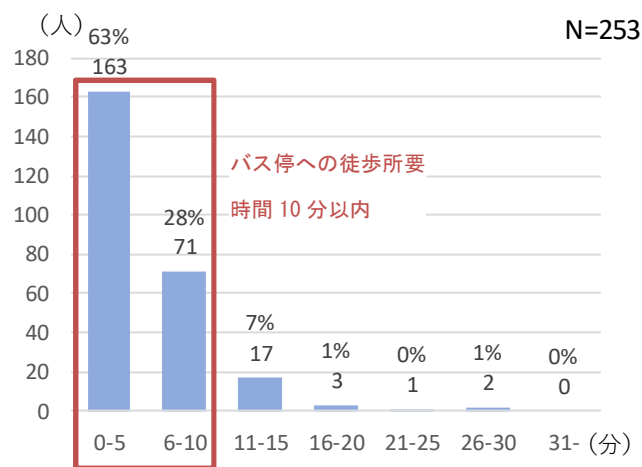
○バス停へのアクセス交通手段をみると、8割以上が「徒歩」となっており、「自転車」と「自動車」もそれぞれ7%です。



資料:「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

図 2-44 バス停へのアクセス交通手段

○「徒歩」の所要時間は、約9割がバス停まで10分以内となっています。



資料:「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

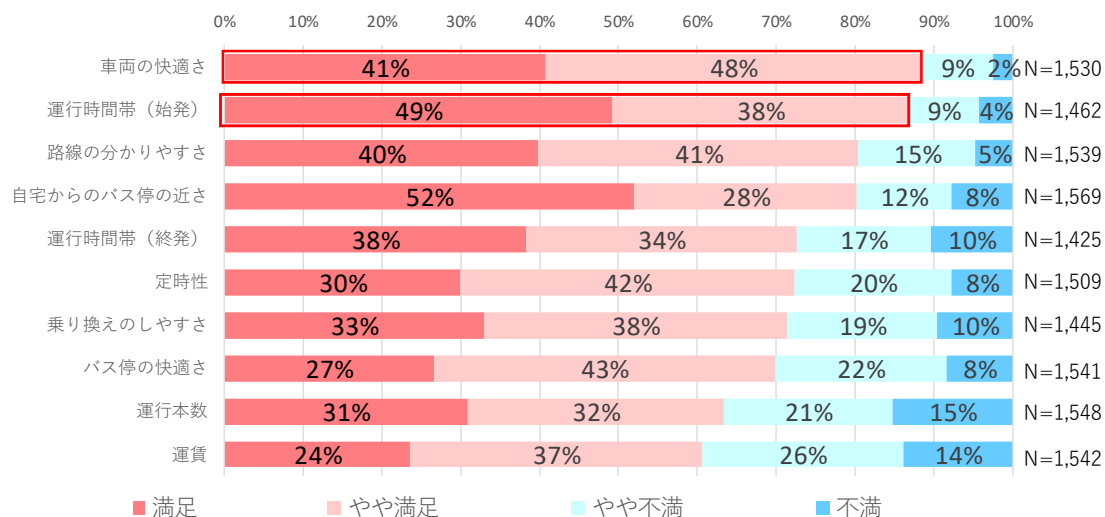
図 2-45 バス停へのアクセス (徒歩) の所要時間

2.公共交通に関する課題
2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

(4) バスサービスへの満足度（市民・バス利用者アンケート）

1) 満足度

○バスサービスは全項目で6割以上の市民が満足・やや満足と感じています。
○「車両の快適さ」「始発の運行時間帯」は、約9割の方が満足・やや満足と感じています。



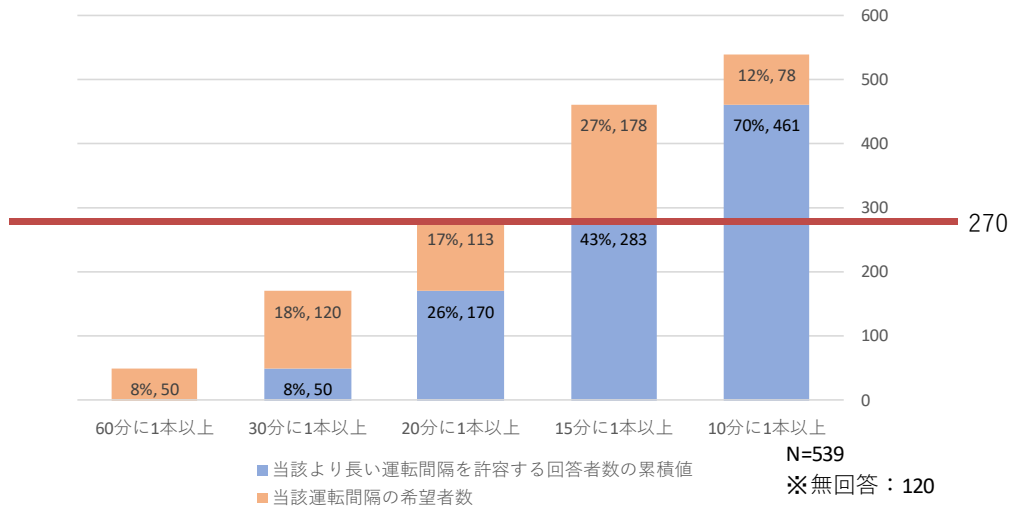
資料:「公共交通に関する市民アンケート」「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

図 2-46 バスサービスへの満足度

2) バスサービスへの希望

a. 運行間隔

○回答者のうち半分以上のニーズを満たすためには、20分に1本＝毎時3本以上の運行間隔が求められます。

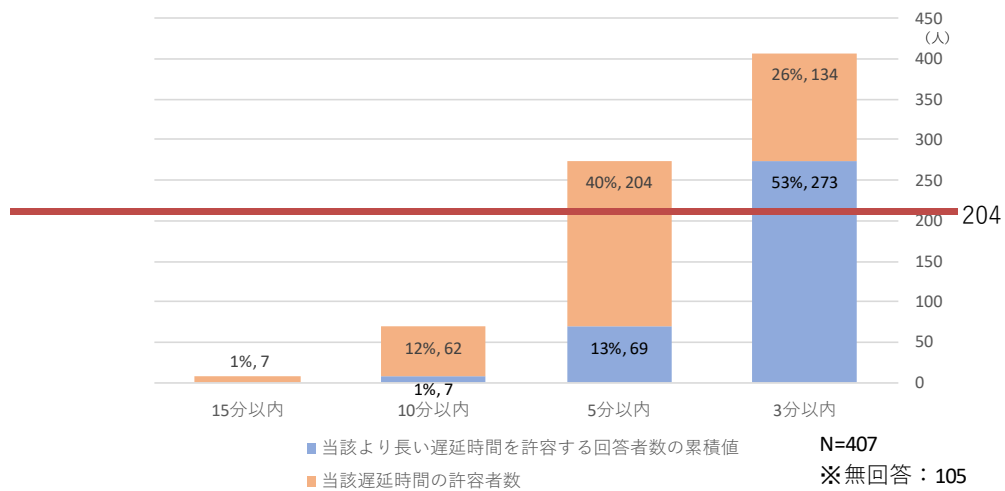


資料:「公共交通に関する市民アンケート」「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

図 2-47 希望する運行間隔 (市民・バス利用者)

b. 運行時刻の正確さ

○回答者のうち半分以上のニーズを満たすためには、遅延時間 5 分以内の運行時刻の正確さが求められます。



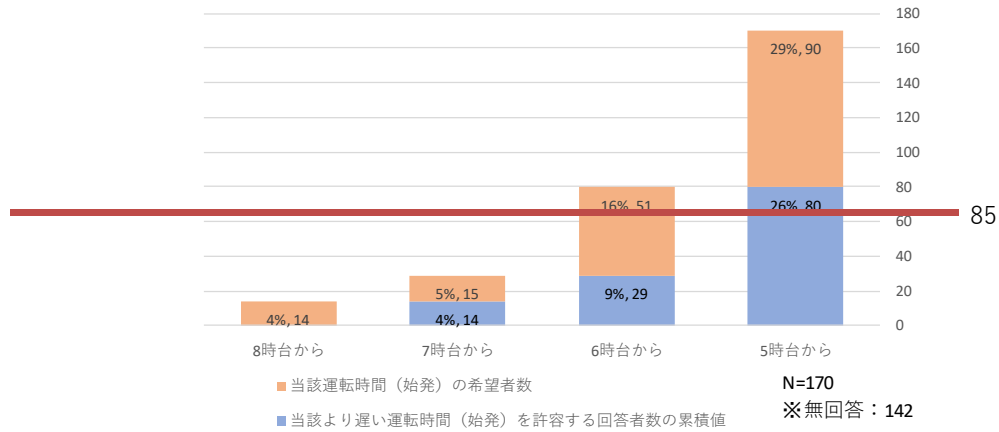
資料:「公共交通に関する市民アンケート」「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

図 2-48 許容する遅延時間 (市民・バス利用者)

2.公共交通に関する課題
2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

c. 運転時間（始発）

○回答者のうち半分程度のニーズを満たすには6時台から運行することが求められます。

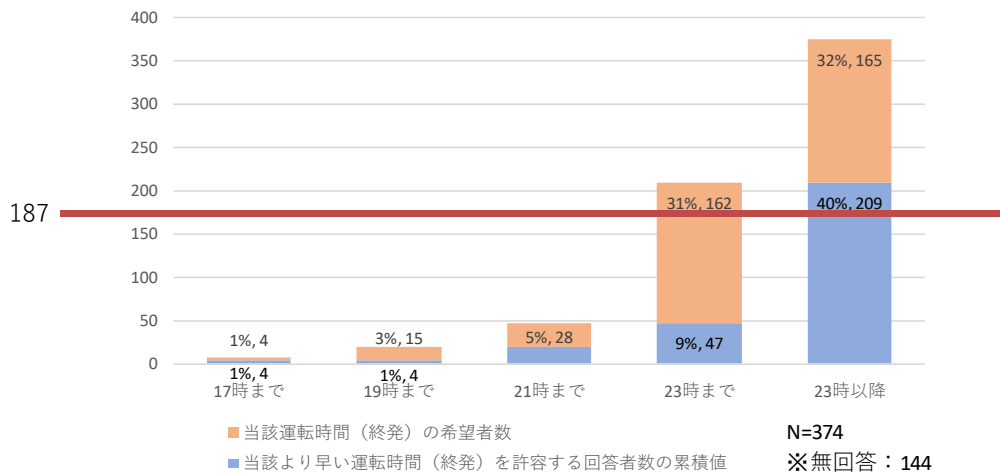


資料:「公共交通に関する市民アンケート」「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

図 2-49 希望する運転時間（始発）（市民・バス利用者）

d. 運転時間（終発）

○回答者のうち半分以上のニーズを満たすためには、23時まで運転することが求められます。

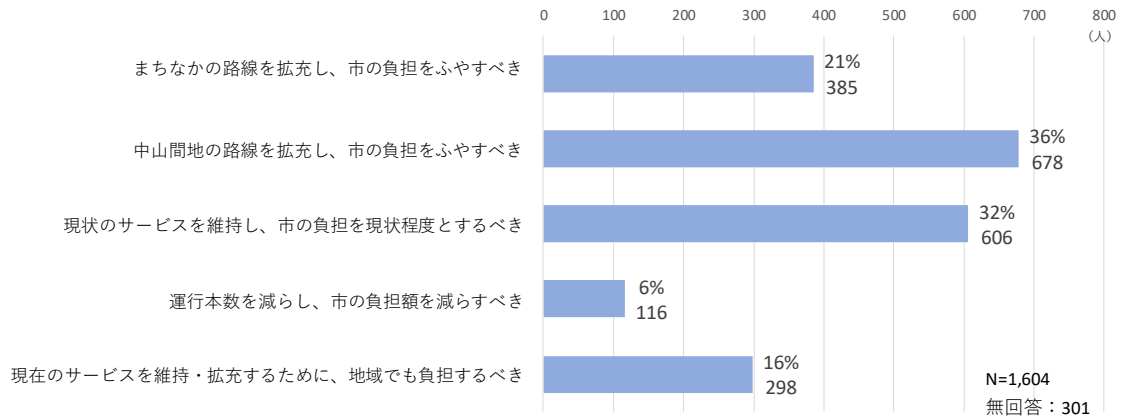


資料:「公共交通に関する市民アンケート」「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

図 2-50 希望する運転時間（終発）（市民・バス利用者）

(5) 将来の公共交通についての意向（市民・バス利用者アンケート）

○公共交通に対する意向は、「バスの退出や高齢社会の進展など課題の多い中山間地では、運行本数の増加や新たな路線を導入し、市の負担額を増やすべき」が、最も多い4割となっています。

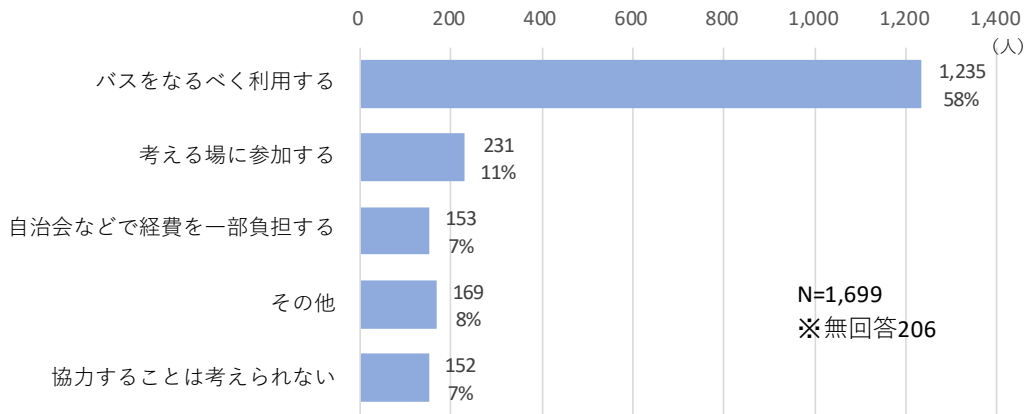


※複数回答のため、全サンプルに対する回答者割合を表示

資料：「公共交通に関する市民アンケート」「公共交通に関するバス利用者アンケート」（2019（令和元）年）

図 2-51 将来の公共交通についての考え方

○協力できる方法は、「バスをなるべく利用する」が最も多い6割となっています。



※複数回答のため、全サンプルに対する回答者割合を表示

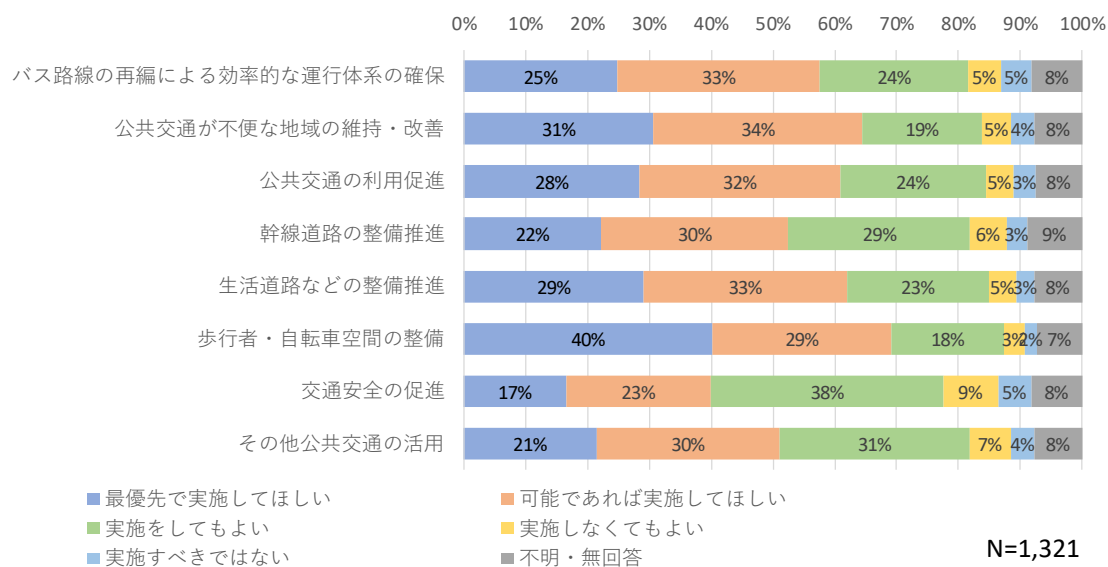
資料：「公共交通に関する市民アンケート」「公共交通に関するバス利用者アンケート」（2019（令和元）年）

図 2-52 公共交通を支えるための協力

2.公共交通に関する課題
2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

(6) 市の交通施策への期待（市民・バス利用者アンケート）

○本市の交通施策に対しては、「歩行者・自転車空間の整備」への期待が最も高く、次いで、「公共交通が不便な地域の維持・改善」、「生活道路などの整備推進」となっています。



資料:「公共交通に関する市民アンケート」「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

図 2-53 市の交通施策への期待

(7) アンケート結果のまとめ

●市民の公共交通利用状況

- 市民の過半数は、バス停への所要時間が5分以内に居住している一方、鉄道駅までは15分以上という方が多くなっています。
- バス利用頻度は、年に数回以下しか利用しない方が8割近くを占めており、日常的にバスを利用する市民は少ない傾向にあります。
- バスを利用しない方は7割近くが自動車を利用しており、バスのサービスに関わらず、便利のため自動車を利用しているという方が多くなっています。

●バス利用者の利用状況

- バス利用者は、日常的にバスを利用しており、若年層では、ほぼ毎日使うという方が多くなっています。
- バス利用者の半数以上は運転免許を保有しておらず、このうち、運転免許返納者は2割を占めています。これより、バスは自動車を運転できない人の貴重な交通手段となっていることが窺えます。
- 自宅から10分以内で最寄りバス停を利用できる方が多く、徒歩でのアクセスが主になっていますが、自転車や車を利用してアクセスしている方も存在しています。

●バスサービスに対する市民ニーズ

- 全てのバスサービスの項目に対して、6割以上の市民は満足を示しており、車両の快適さや始発の運行時間については、約9割の方が満足と感じています。

●将来の公共交通を支えるための市民の意向

- 将来の公共交通に対しては、市が負担を増やしても、中山間地等の公共交通が不便な地域の公共交通を充実させるべきとの考えを持っている方が最も多くなっています。
- 公共交通を支えるために、今後バスをなるべく多く利用するとの意向を持つ市民が多くなっています。
- 市の交通施策に対しては、「歩行者・自転車空間の整備」や「公共交通が不便な地域の維持・改善」、「生活道路などの整備推進」等、より日常生活に根差した施策へ、高い期待が寄せられています。

2.公共交通に関する課題

2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

【公共交通に対するニーズに関する現況の問題】

- バス利用者の過半数は運転免許を保有しておらず、うち、免許返納者は2割を占めている（P.53）等、バスは自動車を運転できない人の貴重な交通手段となっています。
- 中山間地等の公共交通が不便な地域では、市が負担を増やしても、公共交通を充実させるべきと考える方が多い（P.59）等、公共交通を維持するべきとの意識がある一方、より日常生活に根差した交通環境の整備に対する施策への期待が高くなっています（P.60）。
- 路線バスに対するニーズがある一方で、利用者減少（P.37）や路線バスの運転手不足（P.38）により、市民が求めるバスサービスを将来にわたり提供し続けることが困難となる懸念があります。
- 市民の満足を保つためには、市民のニーズに合致した、効率的な公共交通ネットワークを構築し、継続的にサービスを提供することが求められています。

【公共交通に対するニーズに関する現況の課題】

●自動車利用者のバス利用への転換の促進

- 自動車が便利と感じている方が、公共交通を利用するためには、わかりやすい路線表示や情報提供、モビリティマネジメントによる啓発等、公共交通の利便性を実感し、交通手段の転換を促すことが求められます。

●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

- 免許返納者等、高齢者を始めとした、現在バスを主要な手段として利用している方を支えるために、今後も公共交通を維持することが求められています。

●基幹・準基幹路線等の公共交通路線の見直し

- 自動車が便利と感じている方が、公共交通を利用するためには、一定の運行頻度や速度を確保する必要があります。
- 公共交通に投じることのできる資源が限られるため、基幹・準基幹路線等、メリハリのある公共交通ネットワークを構築し、効率的に運営することが求められます。

2.3 現況の問題・課題の取りまとめ

前節までに整理した、バス等の公共交通を取り巻く現況を踏まえて、問題点を整理し、これらの問題を解消するための、公共交通の課題を取りまとめます。



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。

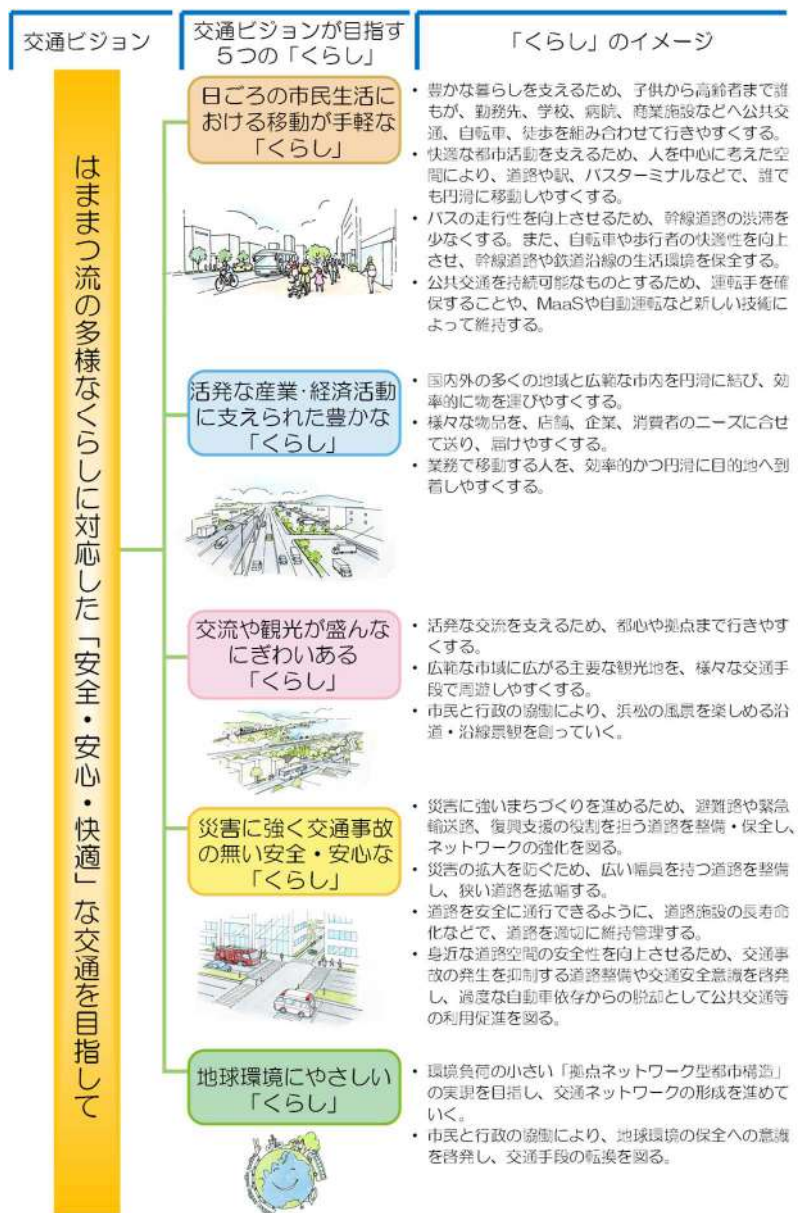


図 3-1 浜松市総合交通計画の「交通ビジョン」が目指す5つの「暮らし」とイメージ

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。

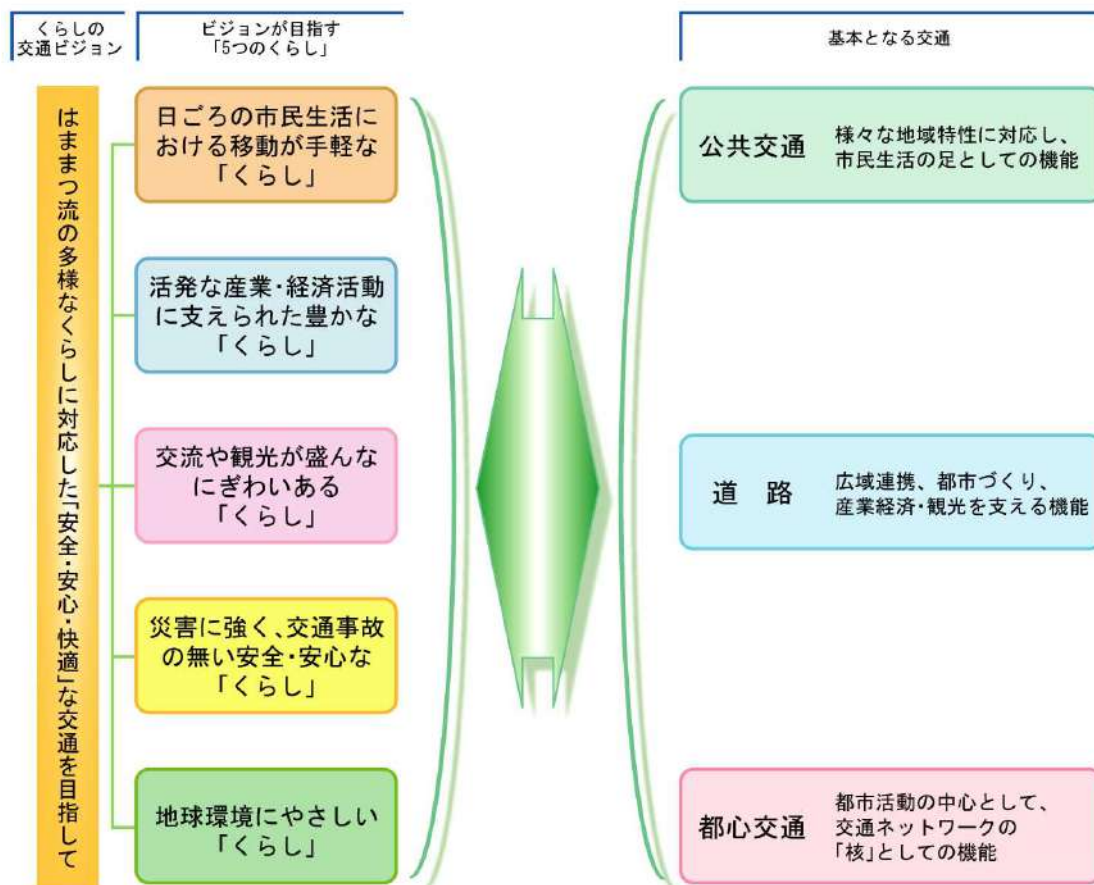


図 3-2 「交通ビジョン」が目指す「5つの暮らし」と「基本となる交通」

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。

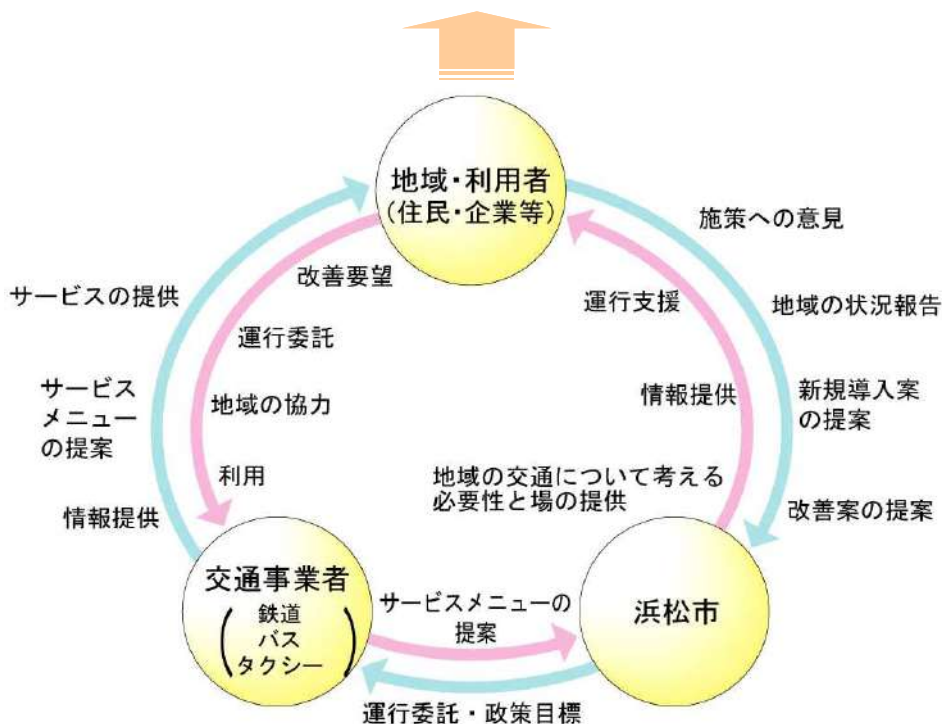
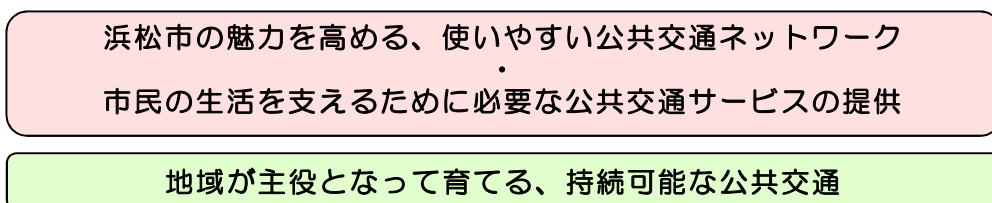


図 3-3 地域・交通事業者・行政の間で支える地域の公共交通

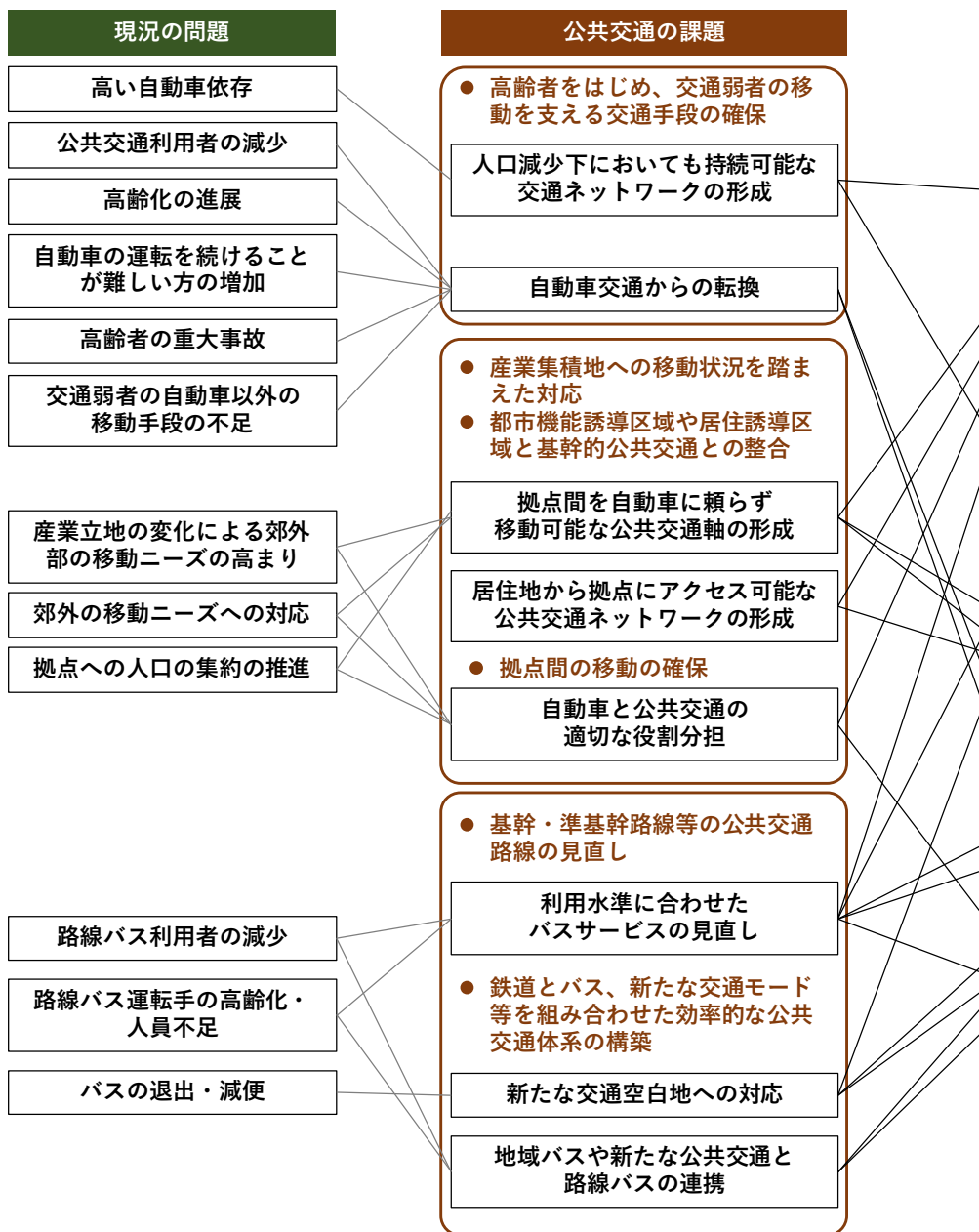
3.公共交通に関する基本方針と目標
3.3 浜松市の公共交通に関する基本方針

(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



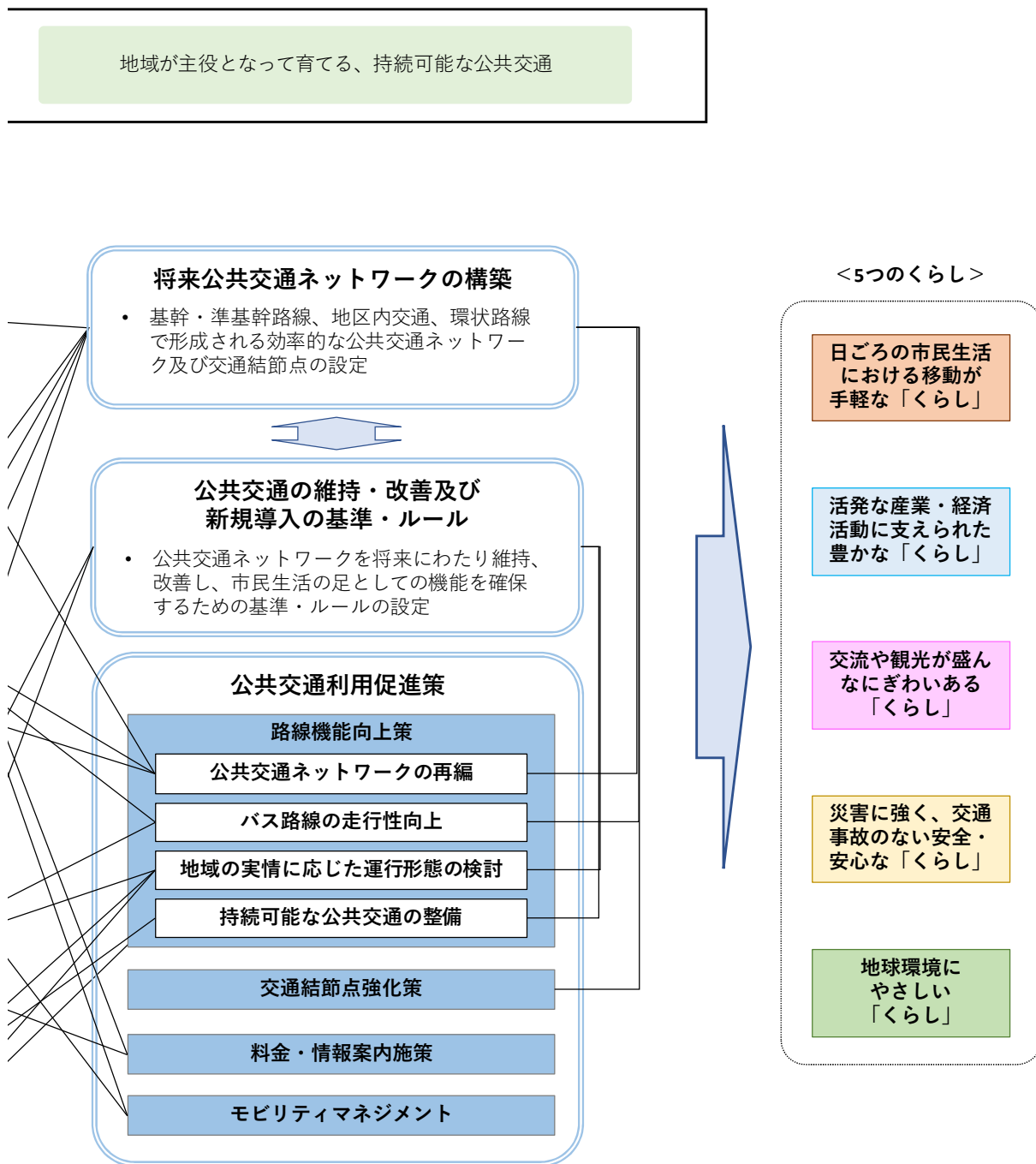


図 3-4 公共交通の課題・基本方針に基づいた施策実施と「5つの暮らし」の実現イメージ

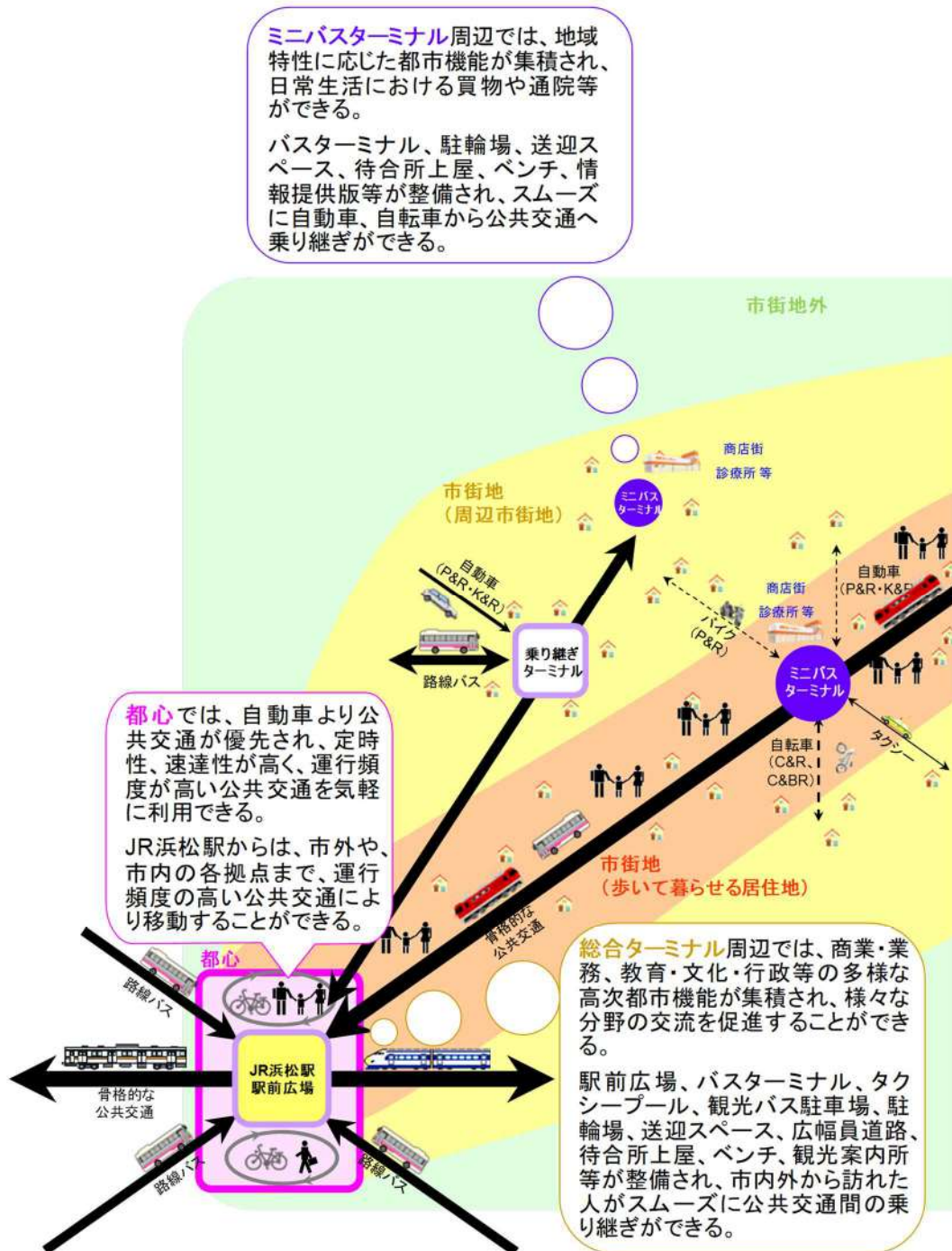
3.公共交通に関する基本方針と目標

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。



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

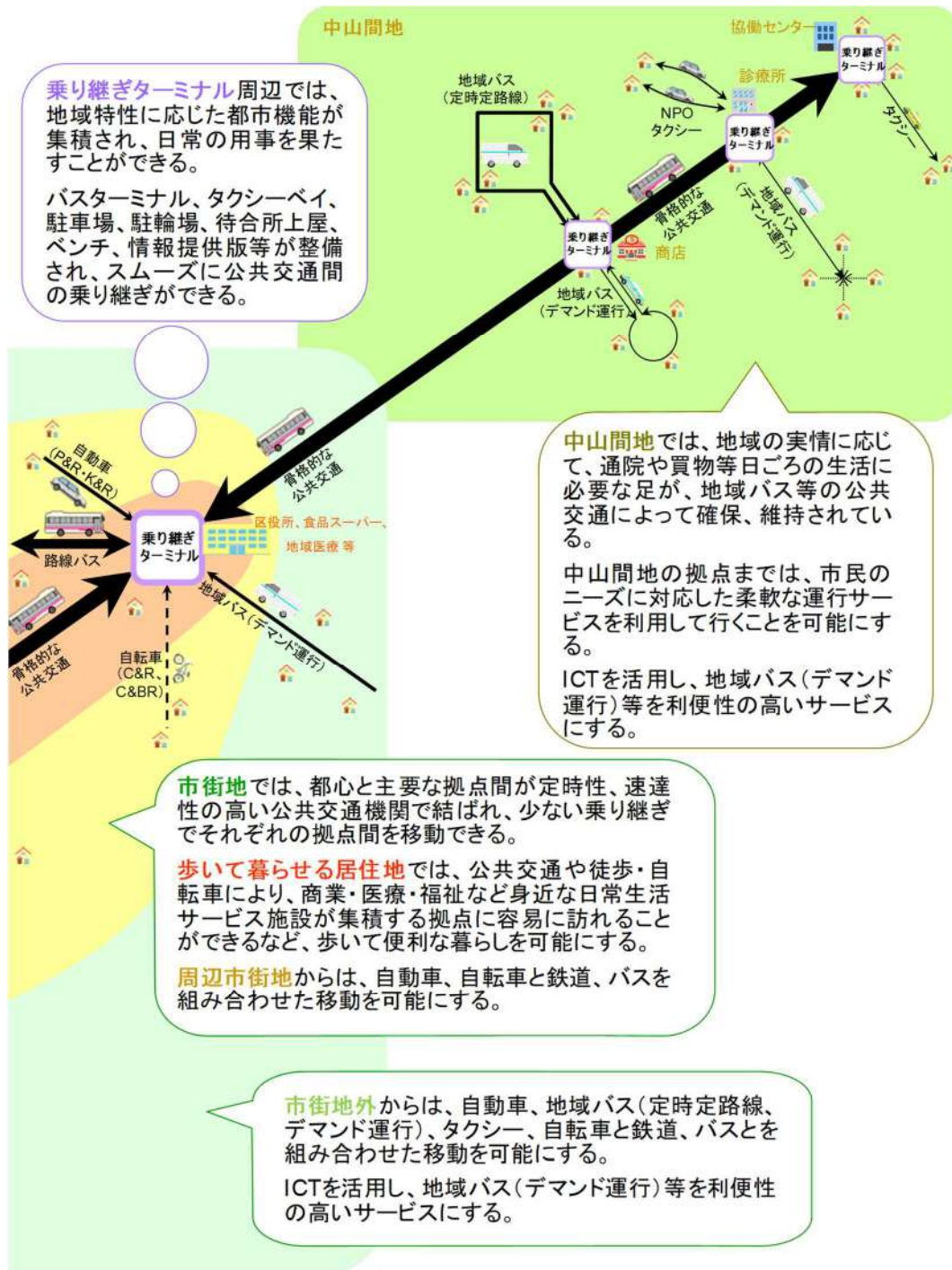


図 3-5 地域別の公共交通のあるべき姿

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 配置 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 配置 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 配置 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 配置 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 配置 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 産業施設の例 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 配置 館山寺地区、JR 弁天島駅周辺 観光施設の例 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

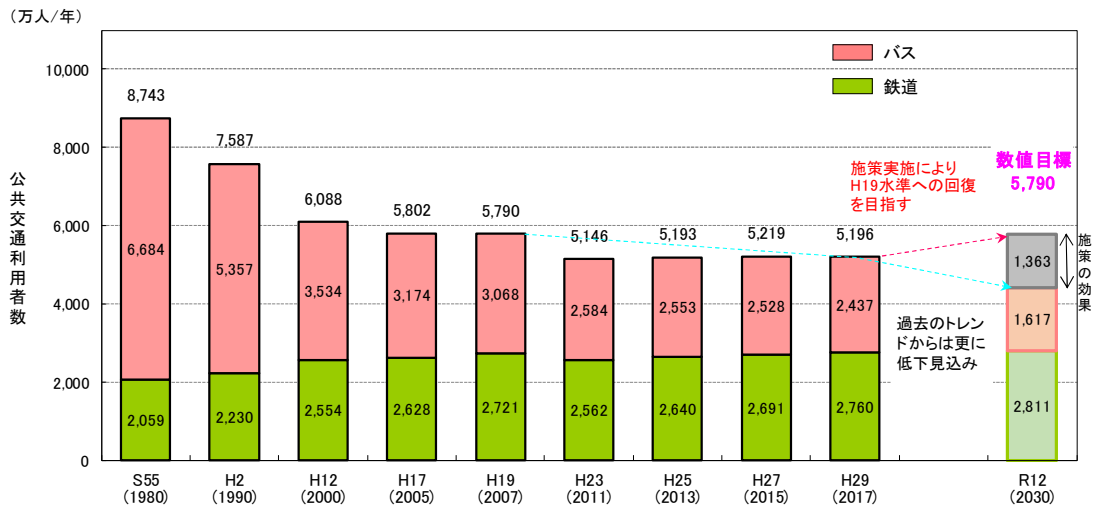
- ・ 公共交通の年間利用者数と合わせて夜間人口の推移をみると、2005（平成 17）年をピークに人口は減少しており、その間、バスの利用者数も減少しています。また、今後想定される夜間人口の減少と少子化の進展、市街地外における開発、バスの退出や減便等を考慮すると、公共交通の利用者数は、さらに減少していくことが想定されます。
- ・ 将来の公共交通の利用者数は、浜松市総合交通計画策定時の値（2007（平成 19）年）から現況値（2017（平成 29）年）までの 10 年間ににおける利用者数のトレンド（増減の平均値）により将来（2030（令和 12）年）の公共交通の年間利用者数を予測すると、約 5,196 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

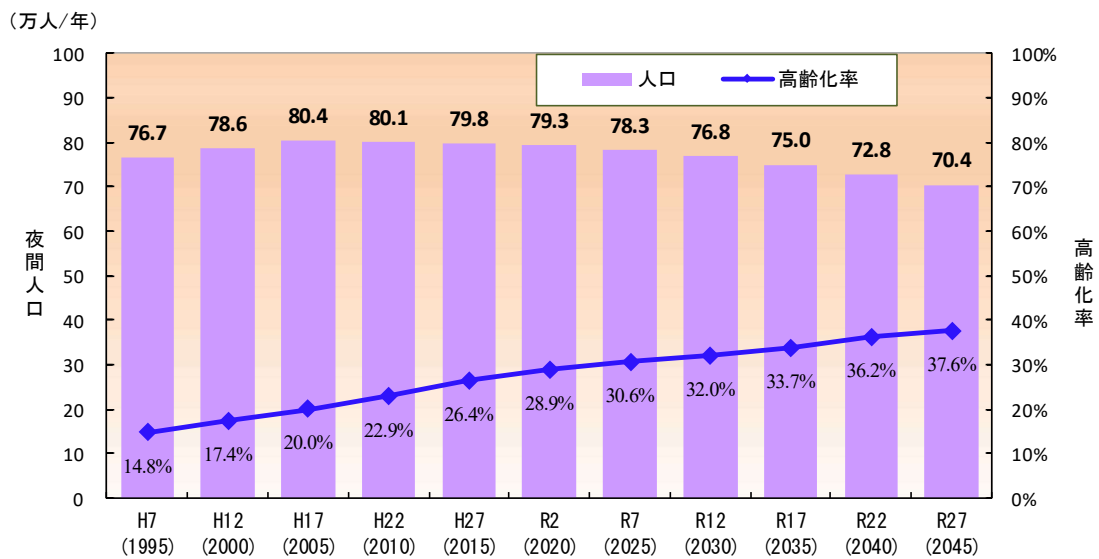
3.5 数値目標



資料: 浜松市資料

※ 鉄道は、JR 東海道線と遠州鉄道線、天竜浜名湖鉄道線の乗車人員
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(平成 30 年 3 月推計値)

図 3-9 夜間人口・高齢化率の推移と将来予測値

(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。

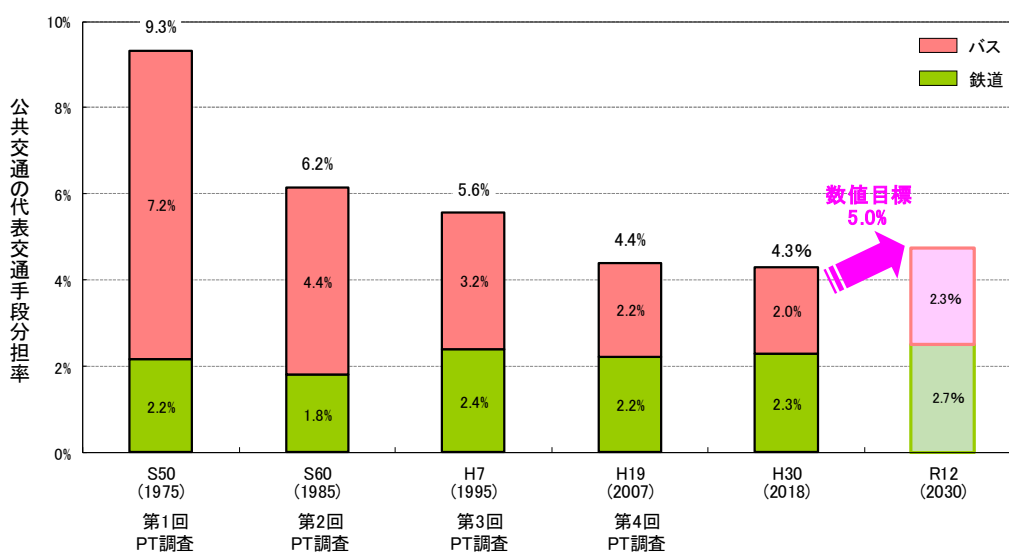
○ 公共交通の代表交通手段分担率の実績

- 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のが想定されます。
- 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。



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。

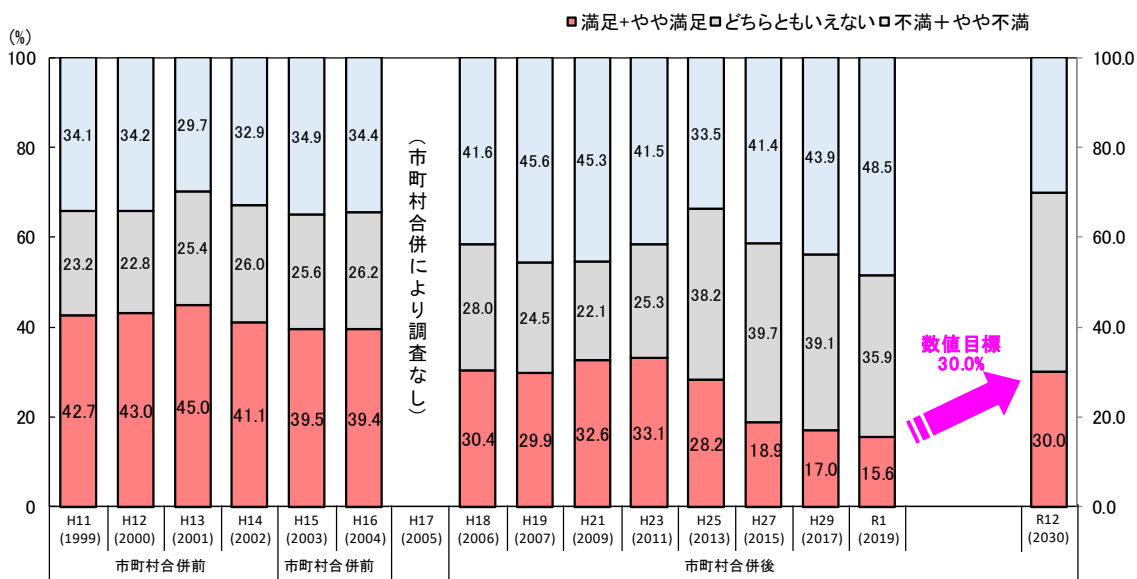
○ 公共交通機関の利便性に関する市政満足度の実績

- 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

4. 将来公共交通ネットワークの構築

ここでは、「3.公共交通に関する基本方針と目標」において定めた、本市の公共交通に関する基本方針に基づき、路線・交通結節点の役割や特徴、位置付けを検討し、「浜松市の交通のあるべき姿」を実現する、将来の公共交通ネットワークの設定を検討します。

4.1 公共交通ネットワークの方向性

本市の将来公共交通ネットワークを構築するためには、「3.3 浜松市の公共交通に関する基本方針」で定めた、公共交通サービスの方針に基づき、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、「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」とすることが求められます。

そのため、公共交通ネットワークは、利用者が使いやすいと感じられるように、機能的な路線や乗り換えしやすい交通結節点により、形成することを目指します。

4. 将来公共交通ネットワークの構築

4.1 公共交通ネットワークの方向性

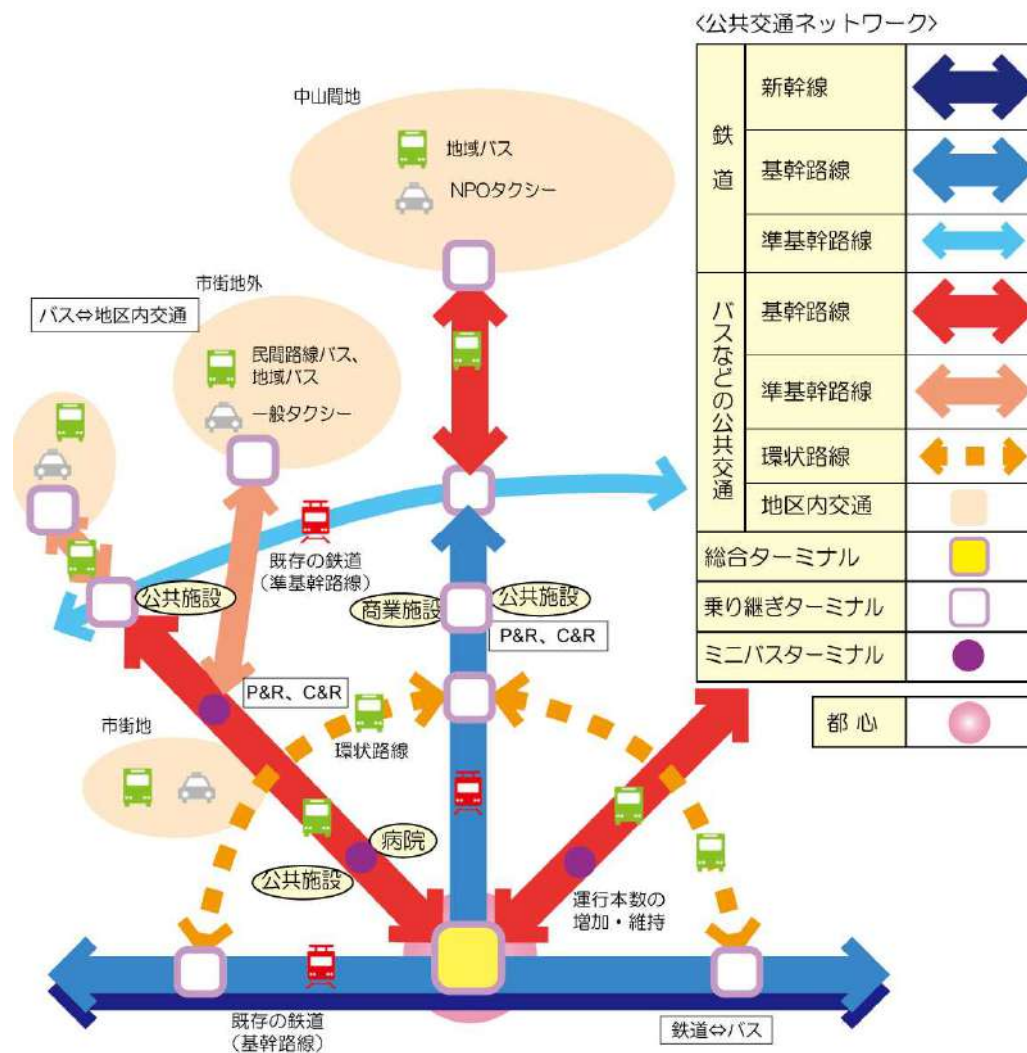


図 4-1 公共交通ネットワークのイメージ
表 4-1 公共交通ネットワークのイメージ

基幹路線	準基幹路線	地区内交通
		
総合ターミナル	乗り継ぎターミナル	ミニバスターミナル
		

(1) 路線

公共交通ネットワークを形成する路線は、以下の4つのタイプとします。

表 4-2 路線の分類と特徴

分類	特徴
基幹路線 (区間)	<ul style="list-style-type: none"> ・市が骨格的な公共交通として必要と考える路線 ・都心と地域拠点、主要生活拠点、観光拠点を結び、高い輸送力、サービスレベルを持つ路線 (JR 浜松駅～天竜浜名湖鉄道気賀駅間など) ・定時性・速達性の高い路線 (JR 東海道本線、遠州鉄道)
準基幹路線 (区間)	<ul style="list-style-type: none"> ・市が骨格的な公共交通として必要と考える路線 ・生活拠点、産業拠点など基幹路線上に位置しない拠点を結び、基幹路線に準ずる輸送力、サービスレベルを持つ路線 (追分～井伊谷など)
地区内交通	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹路線、準基幹路線ではカバーできないが、市民が居住する地域を支えるために必要な路線 ・市街地・市街地外では、拠点と居住地を結ぶエリア (路線バス、地域バス、タクシーなど) ・中山間地では居住地と各地域で生活する上で必要と考える施設を結ぶエリア (地域バス、NPOタクシーなど)
環状路線	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を利用して都心を経由せず、目的地へ行きやすくするために、基幹路線及び準基幹路線の間を結ぶ環状方向の路線 ・今後の社会情勢の変化(拠点及び拠点周辺への居住誘導、インフラ整備、交通事業者の運転手不足の解消等)に伴い、必要性が高まれば導入することとし、構想路線として設定

(2) 交通結節点

公共交通ネットワークを形成する交通結節点は、都市計画マスタープランで示す拠点を基に選定し、以下の3つのタイプとします。

表 4-3 交通結節点の分類と特徴

分類	特徴
総合 ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ・市内外から訪れた人が、円滑に目的地に行けるよう、わかりやすい情報提供や、乗り継ぎしやすい移動を実現することが可能な拠点 ・周辺には、商業・業務、教育・文化、行政などの多様な高次都市機能が集積され、様々な分野の交流を促進することが可能な拠点
乗り継ぎ ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ・バスターミナルやタクシーベイなどの乗り換えしやすい施設の設置を行い、路線バスから鉄道や、タクシーから路線バスなどに円滑に乗り換えることが可能な拠点 ・周辺には、地域特性に応じた都市機能が集積され、買い物や通院などの日常生活が可能な拠点
ミニバス ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場や駐輪場などの乗り換えしやすい施設の設置を行い、自動車から鉄道や、自転車から路線バスなどに円滑に乗り換えることが可能な拠点 ・周辺には、地域特性に応じた都市機能が集積され、買い物や通院などの日常生活が可能な拠点

4.将来公共交通ネットワークの構築

4.2 基幹・準基幹路線・地区内交通の選定及び交通結節点の設定

4.2 基幹・準基幹路線・地区内交通の選定及び交通結節点の設定

路線と交通結節点により形成する公共交通ネットワークは、市民生活にとって効率的なサービスレベルを確保し、一定の基準において生活環境を支えます。

① 利便性を維持・確保する

市民や来訪者にとって、安定した公共交通サービスの提供を目指すため、目標とする公共交通サービスの視点として、主要な施設までのアクセスと都心や副都心、地域拠点などで滞在可能時間の確保が必要です。

市内の主要な施設*を複数選択できる公共交通サービスを目指す
・
都心や副都心、地域拠点などにおいて
複数目的の活動ができる滞在時間を確保できるサービスを目指す

- ・公共交通のサービスを維持・確保するため、市内の地域拠点などと都心又は副都心や主要な施設間を、骨格的な公共交通で結び、市民と来訪者の両方にとって公共交通による快適な移動を目指します。

※ 主要な施設とは、病院（病床数 200 以上）、大型商業施設（売り場面積 10,000m² 以上）と設定。

② 地域の生活を支える

都心と比べ、需要が小さい市街地や市街地外、中山間地では、公共交通のサービスレベルが低いことや、必要以上のサービスにより非効率な運行となっています。居住者がそのまま利用者として想定される地域の公共交通は、市民の需要とニーズに対応する適正かつ持続可能なサービスレベルの実現を目指して、利便性を向上させていくことが必要です。

市民の最小限の生活水準を保障すべきとの観点から、一定の基準を設けながら市民の生活環境を提供する公共交通サービスが必要です。

居住地と市民が生活するために必要な施設、骨格的な公共交通軸を結び
地域の需要とニーズに合ったサービスを目指す
・
居住地から市民が生活するために必要な施設まで往復できる、
必要最低限の公共交通サービスを提供する

- ・日常生活で必要となる買物や通院などの移動について、目的に合った移動が公共交通の利用によってできるようにします。また、骨格的な公共交通軸との接続も考慮し、より多くの市民の目的に合った公共交通サービスの提供を目指します。
- ・高齢者などの生活を支える必要最低限のモビリティを確保するため、市民が少なくとも毎週、生活に必要な施設を往復できる公共交通サービスを提供します。

(1) 路線

各路線の設定方針を示します。

表 4-4 路線の設定方針

分類	設定方針
<p>基幹路線 (区間)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 都心と市内外の地域拠点の連携を向上させるため、都市計画マスタープランにおける都心と副都心、地域拠点、主要生活拠点、観光拠点を結ぶ路線を抽出 現状で公共交通の利便性が高いエリアにあり、将来にわたっても一定の人口が維持され、公共交通の利用者が維持されるようにするため、立地適正化計画における居住誘導を図る路線を抽出
<p>準基幹路線 (区間)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 基幹路線上に位置しない拠点の連携を向上させるため、都市計画マスタープランにおける都心や地域拠点と生活拠点や産業拠点、生活拠点間を結ぶ路線を抽出 中山間地の拠点を結ぶ主要路線を抽出 (JR 飯田線、自主運行バス北遠本線、秋葉線 (遠鉄バス、秋葉バス))
<p>地区内交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> 居住地と各地域で生活する上で必要と考えられる施設を結ぶ路線、エリアを抽出 公共交通空白地域と主要な乗り換え施設や拠点を結ぶ路線、エリアを抽出
<p>環状路線</p>	<ul style="list-style-type: none"> 都心を経由せず、目的地に行きやすくするため、都心周辺の拠点を環状方向で結ぶ路線として想定

4.将来公共交通ネットワークの構築

4.2 基幹・準基幹路線・地区内交通の選定及び交通結節点の設定

(2) 交通結節点

鉄道、バス、自動車、バイク、自転車、徒歩を結ぶ交通結節点は、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」を享受できる施設とし、公共交通と生活の一体化、そして目的地検索のシームレス化などを図ることで乗り換え抵抗を軽減します。

交通結節点は、総合ターミナル、乗り継ぎターミナル、ミニバスターミナルで構成し、施設、設備は交通結節点と定めた駅・バス停の周辺を整備します。

各交通結節点の設定方針、設置イメージを示します。

表 4-5 交通結節点の設定方針

分類	設定方針
総合ターミナル	•新幹線駅であり、本市への公共交通の玄関口である浜松駅を設定
乗り継ぎターミナル (市街地・市街地外)	•都市計画マスタープランに位置付けられている拠点で、他の公共交通機関(鉄道⇒路線バス、路線バスの基幹路線・準基幹路線⇒地区内交通等)と乗り換えが可能な拠点 ※路線バス等は始発着であることとし、鉄道駅は、始発着に限らず、路線バスがあれば、全て乗り継ぎターミナルに設定
乗り継ぎターミナル (中山間地)	•各種交通手段(鉄道・路線バス等)の乗継場所、路線バスの基幹路線と準基幹路線、その他の路線との乗り換え場所
ミニバスターミナル	•都市計画マスタープランに位置付けられている拠点で、乗り継ぎターミナル以外の拠点

4.将来公共交通ネットワークの構築
4.2 基幹・準基幹路線・地区内交通の選定及び交通結節点の設定

表 4-6 基幹路線・準基幹路線の一覧

種別	図の記号	種類	基幹路線・準基幹路線としての区間	路線名	
基幹路線	A	鉄道	磐田市 ~ 湖西市	JR 東海道本線	
	B		JR 浜松駅 ~ 西鹿島駅	遠州鉄道	
	C	路線バス等	JR 浜松駅 ~	JR 舞阪駅	志都呂宇布見線
	D				掛塚さなる台線・大平台線
	E			佐鳴台団地・医療センター	遠州浜舘塚線
	F				鶴見富塚じゅんかん・伊佐見線・大平台線
	G			館山寺温泉	館山寺線
	H			天竜浜名湖鉄道 気賀駅	気賀三ヶ日線
	I			医科大学	山の手医大線
	J			イオンモール 浜松市野	蒲線
	K			中ノ町	中ノ町磐田線
	L			掛塚	掛塚さなる台線
	M			芳川	遠州浜舘塚線
	N			西鹿島駅 ~ 山東	秋葉線・笠井線・北遠本線
準基幹路線	O	鉄道	掛川市・磐田市 ~ 湖西市	天竜浜名湖鉄道	
	P		愛知県東栄町 ~ 長野県天龍村	JR 飯田線	
	Q	路線バス等	葵町 ~ 桜台ショッピングセンター	高台線	
	R		天竜浜名湖鉄道 気賀駅 ~ 天竜浜名湖鉄道 三ヶ日駅	気賀三ヶ日線	
	S		追分 ~ 井伊谷	奥山線・渋川線	
	T		山東 ~ JR 水窪駅	北遠本線	
	U		山東 ~ 春野協働センター	秋葉線(遠鉄バス)	
	V		春野協働センター ~ 森町・袋井市	秋葉線(秋葉バス)	

4.将来公共交通ネットワークの構築
4.2 基幹・準基幹路線・地区内交通の選定及び交通結節点の設定

表 4-7 交通結節点の一覧

種別	図の番号	交通結節点	主な公共交通の路線名	都市マスの示す拠点
総合ターミナル	1	JR 浜松駅	JR東海道新幹線	都心(JR 浜松駅周辺)
乗り継ぎターミナル (市街地・市街地外)	2	遠州鉄道浜北駅	遠州鉄道	副都心(浜北駅・小松駅周辺)
	3	遠州鉄道小松駅	遠州鉄道	副都心(浜北駅・小松駅周辺)
	4	遠州鉄道西鹿島駅 天竜浜名湖鉄道西鹿島駅	遠州鉄道	地域拠点(二俣・西鹿島地区)
	5	天竜浜名湖鉄道 天竜二俣駅	天竜浜名湖鉄道	地域拠点(二俣・西鹿島地区)
	6	天竜浜名湖鉄道気賀駅	天竜浜名湖鉄道	地域拠点(気賀駅周辺)
	7	JR 高塚駅	JR東海道本線	主要生活拠点(JR 高塚駅周辺)
	8	遠州鉄道上島駅	遠州鉄道	主要生活拠点(上島駅周辺)
	9	JR 天竜川駅	JR東海道本線	主要生活拠点(JR 天竜川駅周辺)
	10	遠州鉄道小林駅	遠州鉄道	主要生活拠点(小林駅周辺)
	11	山東	北遠本線	—
	12	JR 舞阪駅	JR東海道本線	生活拠点
	13	JR 弁天島駅	JR東海道本線	観光拠点(JR 弁天島駅周辺)
	14	天竜浜名湖鉄道三ヶ日駅	天竜浜名湖鉄道	生活拠点
	15	井伊谷	渋川線	生活拠点
	16	カインズモール都田	萩丘都田線	産業拠点(浜松 SIC・新都田地区周辺)
	17	聖隷三方原病院	気賀三ヶ日線	—
	乗り継ぎターミナル (中山間地)	18	瀬尻	北遠本線
19		JR 中部天竜駅	JR飯田線	
20		JR 水窪駅	JR飯田線	
21		春野協働センター	秋葉線	
ミニバスターミナル	22	イオンモール浜松志都呂	志都呂宇佐見線	地域拠点(志都呂・堀出前地区)
	23	住吉町	気賀三ヶ日線	主要生活拠点(住吉地区)
	24	追分	気賀三ヶ日線	主要生活拠点(追分地区)
	25	佐鳴台団地・医療センター	大平台線	生活拠点
	26	弥生団地	館山寺線	生活拠点
	27	医科大学	山の手医大線	—
	28	遠州鉄道岩水寺駅	遠州鉄道	産業拠点(浜松浜北 IC 周辺)
	29	将げん町	中ノ町磐田線	生活拠点
	30	イオンモール浜松市野	笠井線	産業拠点(浜松 IC 周辺)
	31	芳川	掛塚さなる台線	生活拠点
	32	館山寺温泉	館山寺線	観光拠点(館山寺周辺)
	33	桜台ショッピングセンター	高台線	産業拠点(浜松西 IC 周辺)

※ 交通結節点は、都市マスの示す拠点の最寄りに位置する主要な駅・バス停名を記載。
 ※ 11.山東、27.医科大学は、基幹路線の終着点のため交通結節点として設定した。
 ※ 17.聖隷三方原病院は、基幹路線と複数の地域バスをつなぐことから、交通結節点として設定した。
 ※ 18～21 は都市計画区域外のため、都市マスの示す拠点ではないが、中山間地の主要な交通結節点として設定した。

4.将来公共交通ネットワークの構築
4.2 基幹・準基幹路線・地区内交通の選定及び交通結節点の設定

表 4-8 交通結節点の設置イメージ

分類		総合 ターミナル	乗り継ぎ ターミナル (市街地・ 市街地外)	乗り継ぎ ターミナル (中山間地)	ミニバス ターミナル
周辺施設 環境	商業施設	●	▲	▲	▲
	文化施設	●	▲	▲	▲
	医療施設	-	▲	▲	▲
交通整備 環境	駅前広場	●	▲	-	-
	バスターミナル	●	●	●	●
	バス停	●	●	●	●
	観光バス駐車場	●	-	-	-
	タクシープール	●	-	-	-
	タクシーベイ	●	●	-	-
	駐輪場	●	●	●	▲
	送迎スペース	●	●	●	▲
	広幅員道路	●	-	-	-
待合環境	待合所上屋	●	▲	▲	▲
	ベンチ	●	▲	▲	▲
	情報提供版	●	▲	▲	▲
	観光案内所	●	-	-	-

●：必要とされる施設、設備

▲：状況により必要とされる施設、設備

4. 将来公共交通ネットワークの構築
 4.2 基幹・準基幹路線・地区内交通の選定及び交通結節点の設定

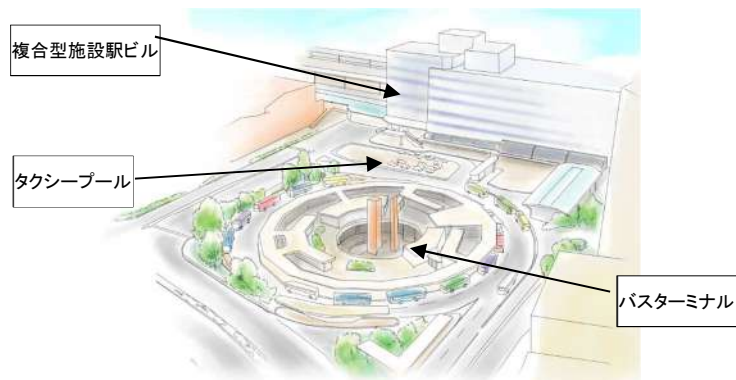


図 4-2 総合ターミナルのイメージ

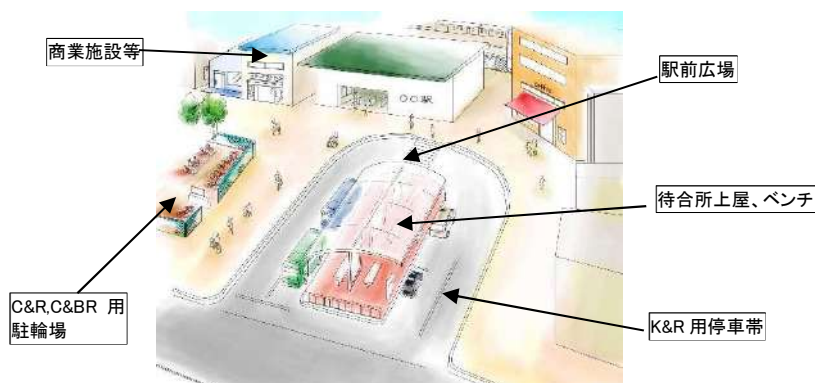


図 4-3 乗り継ぎターミナルのイメージ(市街地・市街地外)

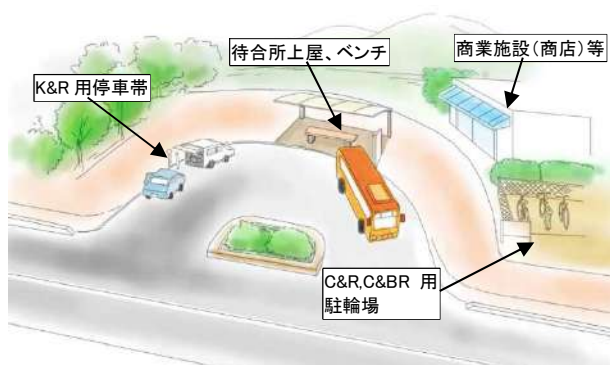


図 4-4 乗り継ぎターミナルのイメージ(中山間地)

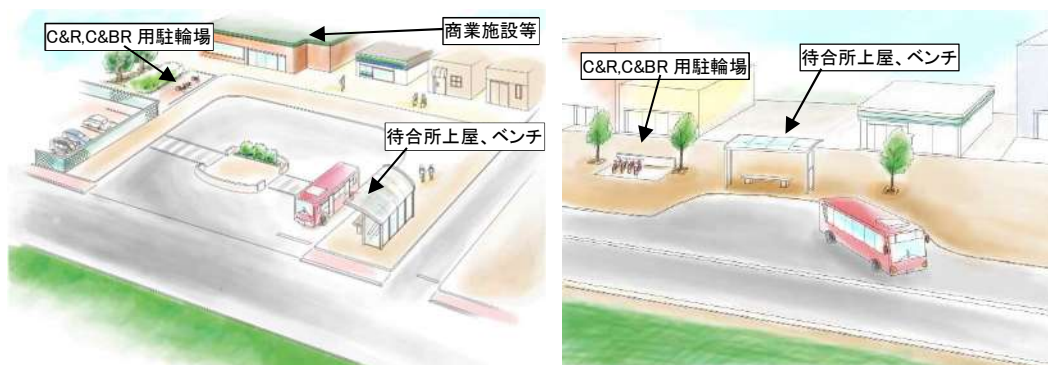


図 4-5 ミニバスターミナルのイメージ

4.3 公共交通ネットワークの設定

将来公共交通ネットワークにおける路線と交通結節点のイメージを示します。

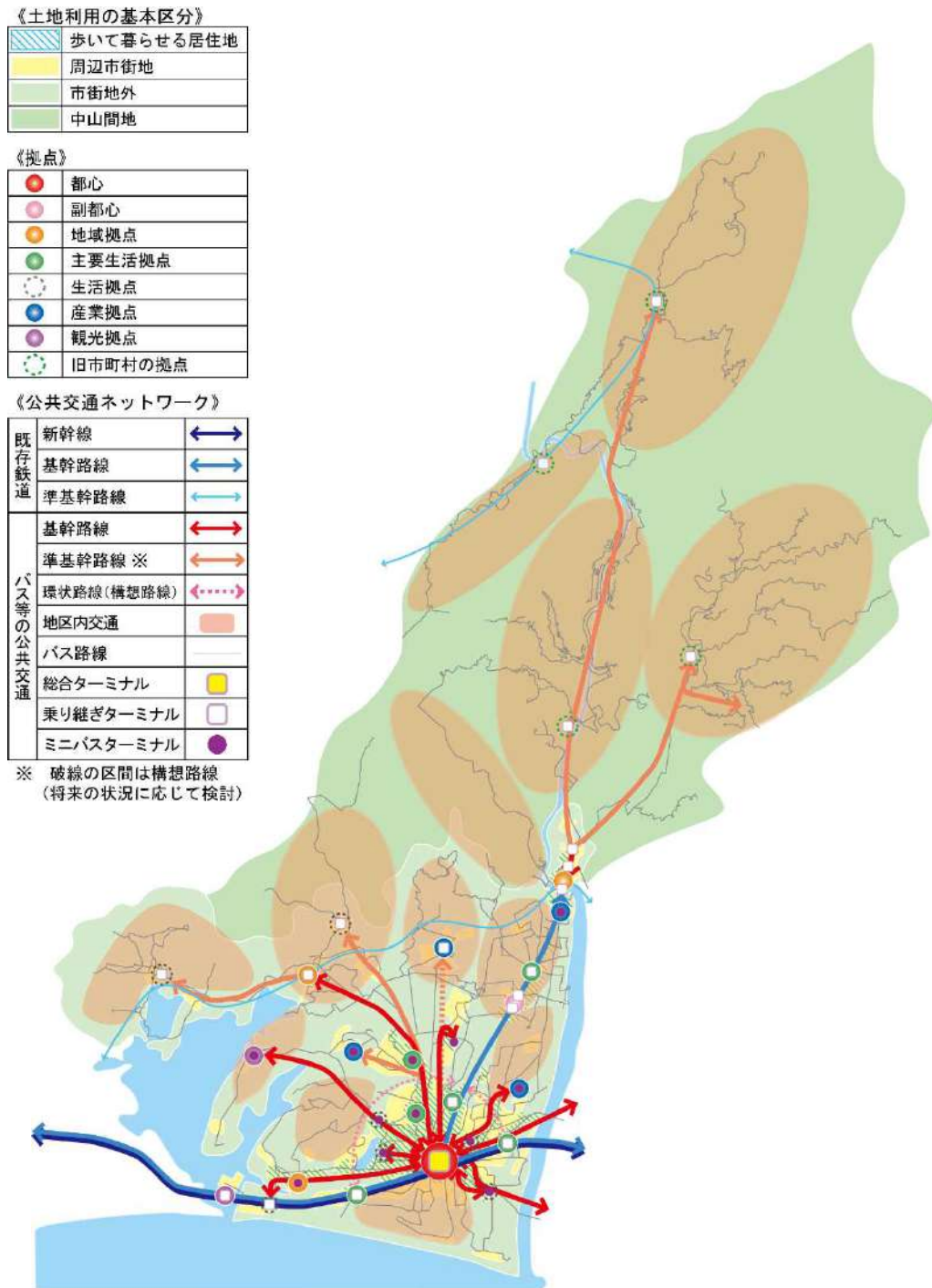
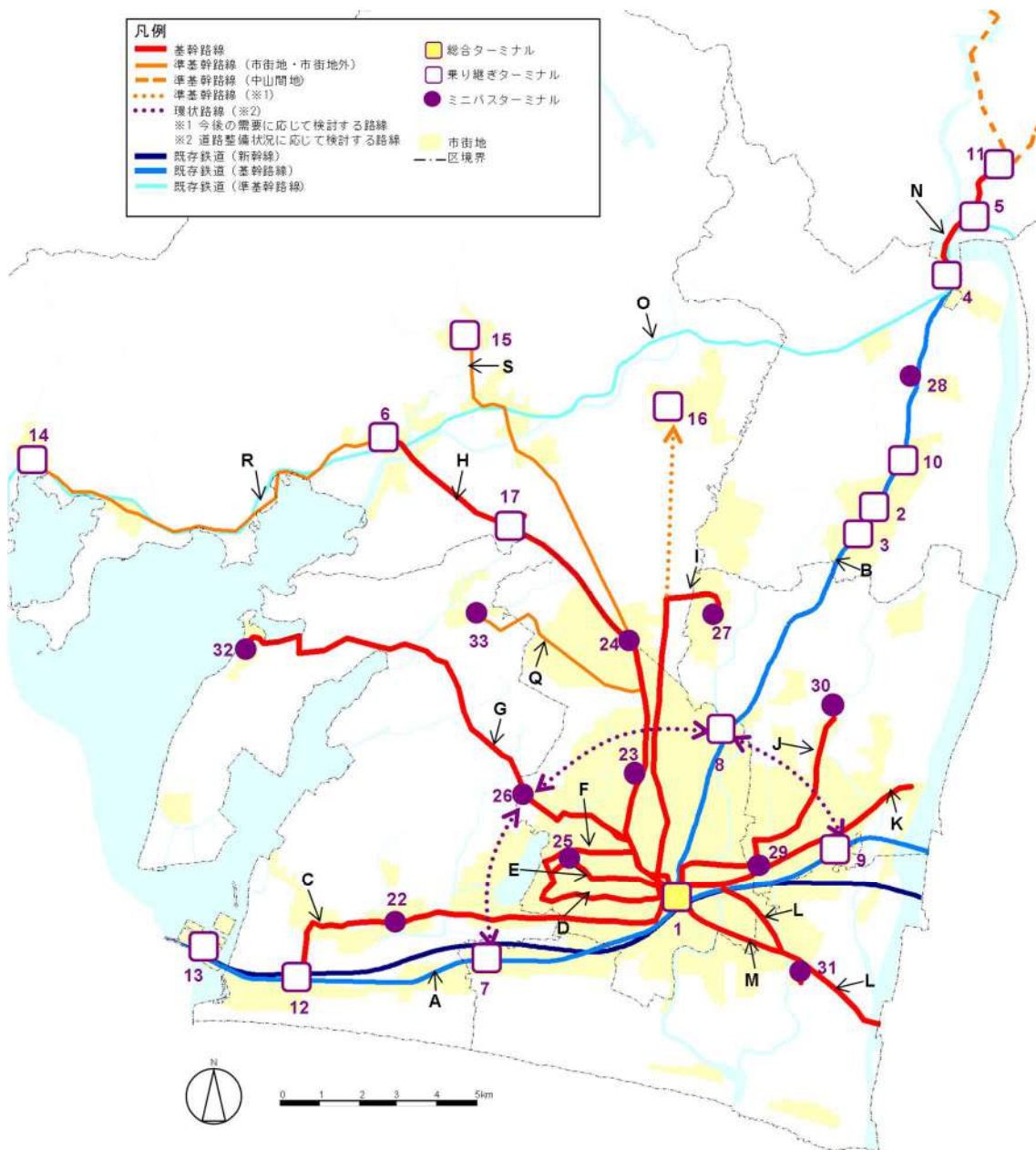


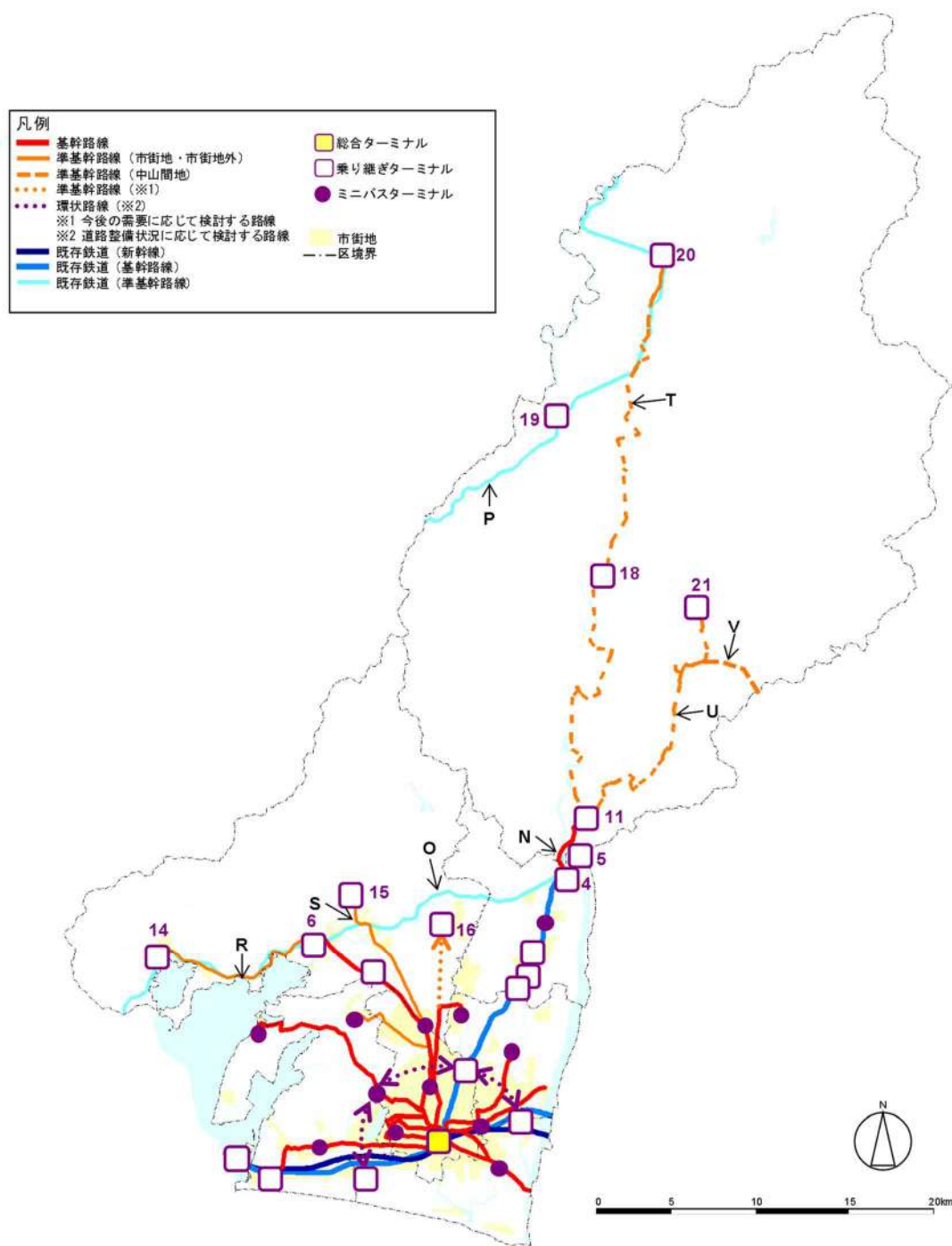
図 4-6 公共交通ネットワークのイメージ

4. 将来公共交通ネットワークの構築

4.3 公共交通ネットワークの設定



※路線の記号と交通結節点の番号は、P.85～86 に示す一覧表に対応する
 図 4-7 基幹路線、準基幹路線、環状路線及び交通結節点



※路線の記号と交通結節点の番号は、P.85～86 に示す一覧表に対応する
図 4-8 基幹路線、準基幹路線、環状路線及び交通結節点 (市全体)

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

5. 公共交通（バス等）の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

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。

また、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」に従い、浜松市地域バスを維持・改善するための手続きも定めています。

路線バス等は、公共交通ネットワークとしての位置付けや路線の役割により、その意義や目的が異なります。

本市では、これらの路線分類に応じた維持・基準ルールを設定しています。

表 5-1 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

※検討の区分欄の括弧内に記載の番号(5.●.●)は、本章の記載箇所を示す。

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	・骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線 ・交通事業者の経営努力による運営を行政・市民が支える	○ (5.1.1に記載)	対象外
準基幹路線	民間路線バス	・骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線 ・交通事業者の経営努力による運営を行政・市民が支える	○ (5.1.1に記載)	対象外
	浜松市自主運行バス	・骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線 ・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	○ (5.1.1に記載)	○ (5.2.2に記載)
地区内交通	民間路線バス	・市民が居住する地域を支えるために必要な路線 ・交通事業者の経営努力による運営を行政・市民が支える	○ (5.1.2に記載)	対象外
	浜松市自主運行バス	・市民が居住する地域を支えるために必要な路線 ・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	○ (5.1.3に記載)	○ (5.2.2に記載)
	公共交通空白地有償運送	・市民が居住する地域を支えるために必要な路線 ・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	○ (5.1.3に記載)	○ (5.2.4に記載)
	浜松市地域バス	・市民が居住する地域を支えるために必要な路線 ・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	○ (5.1.4に記載)	○ (5.2.3に記載)

5.1 路線を維持・改善するための手続き

5.1.1 基幹・準基幹路線を維持・改善するための手続き

「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。

表 5-2 基幹・準基幹路線の維持・改善のための基本的な考え方

○民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が経営努力により維持・改善する。 ・市が政策上必要なネットワーク形成のために交通事業者と協議する。
○自主運行バス	<ul style="list-style-type: none"> ・市が政策上必要なネットワーク形成のために、交通事業者への補助や委託運行を行う。

5.1.2 地区内交通（民間路線バス）を維持・改善するための手続き

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。

表 5-3 地区内交通(民間路線バス)の維持・改善のための基本的な考え方

○民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が経営努力により維持・改善する。 ・市が政策上必要なネットワーク形成のために交通事業者と協議する。
---------	--

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

5.1.3 地区内交通（自主運行バス、公共交通空白地有償運送）を維持・改善するための手続き

地区内交通（自主運行バス、公共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（公共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公共交通空白地において、自治会やNPO等の地元に着した団体が許可を得たうえで、公共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、いずれも公共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。

表 5-4 地区内交通(自主運行バス・公共交通空白地有償運送)の維持・改善のための基本的な考え方

○自主運行バス	・市が政策上必要なネットワーク形成のために、交通事業者への補助や運行委託を行う。
○公共交通空白地有償運送	・地域(住民、企業など)の助け合いを原則に、地元に着した団体の旅客運送に対し、市が補助する。

5.1.4 地区内交通（地域バス）を維持・改善するための手続き

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。

表 5-5 地区内交通(地域バス)の維持・改善のための基本的な考え方

○地域バス	・公共交通空白地において、地域の要望を元に、市が交通事業者へ運行委託を行う。 ・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。
-------	---

(1) 維持・改善するための手続き

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、検討会において維持・改善を行います。

1) 路線改善に向けた検討段階

- 運行改善計画案の検討
 - ・ 運行状況や地域のニーズを把握し、個々のバス路線について、ルートや輸送方法、ICTの導入等の改善計画案を検討します。
- 運行改善計画の修正及び決定
 - ・ 改善計画案を基礎に、交通管理者や道路管理者、国等の関係者、交通事業者との協議を行い、改善計画案を修正します。
 - ・ 地域公共交通会議において承認を得て、運行計画を決定し、改善運行に移します。

2) 改善運行の段階（2年間）

- ・ 2年間の実証運行をする中で、維持基準や利用状況、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。
- ・ 概ね半年ごとに、利用状況（利用者数、1便当たり乗車人数等）や運行収入・運行経費等を確認し、軽微な改善も行うことができます。

3) 次期改善運行の段階

- 維持基準を満たす場合
 - ・ 「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。
- 維持基準を満たさない場合
 - ・ 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

4) 更なる改善運行の段階

- ・ 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。

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

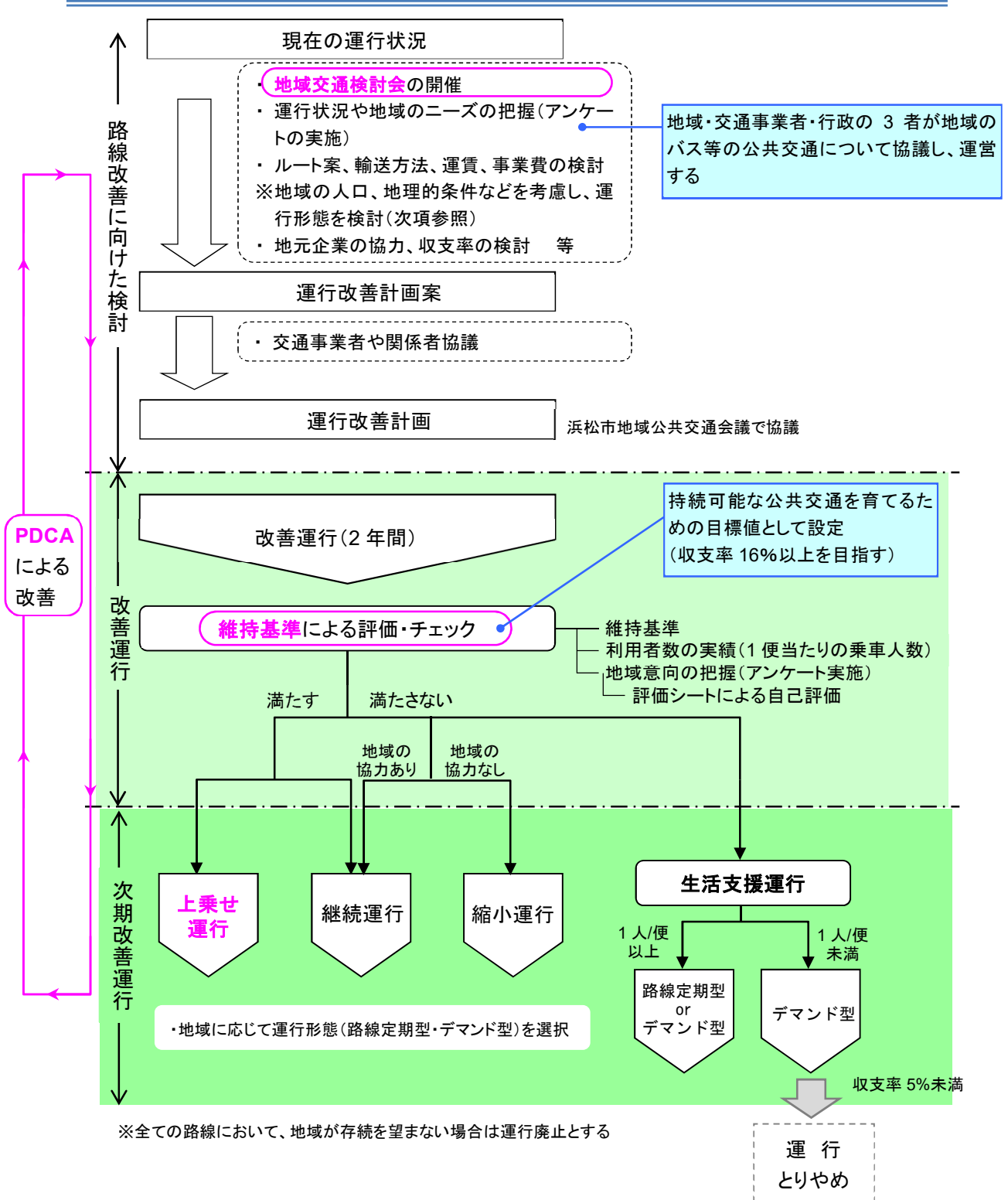


図 5-1 市が維持している地域バスを維持・改善するための手続き

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

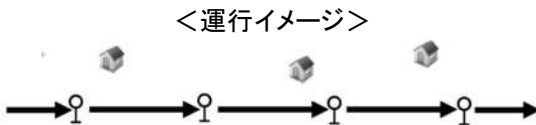
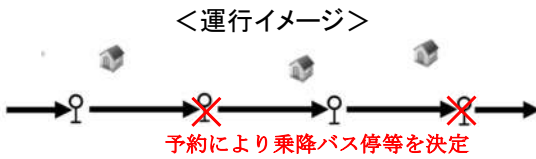
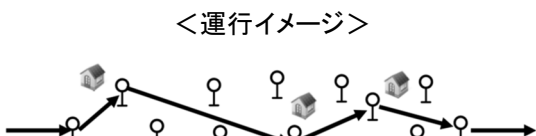
5.1 路線を維持・改善するための手続き

5) 地域バスの運行形態

本市では、居住地や目的施設の分布、人口密度、道路状況、利用者のニーズを踏まえて、下表に示す複数の運行形態で地域バスを運行しています。

地域交通検討会においては、導入・維持に係るコストや交通事業者の運営状況を考慮し、適切な運行形態を検討します。

表 5-6 地域バスの運行形態

区分	運行方式 ／運行ダイヤ	運行概要	市内の導入例 (2020(令和2年3月 末時点))
路線定期 型交通	定路線型 ／固定ダイヤ型	<ul style="list-style-type: none"> ・所定のルート上のバス停等で乗降を行う ・所定のダイヤで運行する <p style="text-align: center;"><運行イメージ></p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・三ヶ日地域バス(オレンジふれあいバス) ・浜松北地域バス(にこにこバス) ・浜北地域バス(浜北コミュニティバス) ・細江地域バス(みをつくしバス・かるがも線) <p style="text-align: right;">…等</p>
デマ ンド 型交通 (事前予 約式)	定路線型 ／固定ダイヤ型	<ul style="list-style-type: none"> ・所定のルート上のバス停等で乗降を行う ・所定のダイヤで運行する ・予約に応じて、乗降を行うバス停、運行車両(マイクロバス、ワゴン車両等)を決定する <p style="text-align: center;"><運行イメージ></p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・水窪地域バス(水窪ふれあいバス) ・佐久間地域バス(佐久間ふれあいバス) ・春野地域バス(春野ふれあいバス) ・細江地域バス((みをつくしバス・銅鐸線) <p style="text-align: right;">…等</p>
	自由経路 ミーティング ポイント型 ／非固定ダイヤ 型	<ul style="list-style-type: none"> ・運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停間をオペレーターが管理する。 ・運行時間内であれば、需要に応じて随時運行する ・ICTの技術を活用したシステムを導入し、運行管理をすることも検討可能 <p style="text-align: center;"><運行イメージ></p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・引佐地域バス(いなさみどりバス・なおとら線)

資料：デマンド型交通の手引きより抜粋（国土交通省 中部運輸局）

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

本市では、引佐地域のいなさみどりバス（なおとら線）において、ICTの技術を活用したシステムを導入し、最短経路での運行による利便性向上や事業効率の向上を図る実証実験を実施しました。

ICTを活用したサービスを導入する場合には、利用者の希望する乗車時間を決められる、自宅から近い停留所を利用できるなどの利便性が高いサービスが提供されます。

ただし、システム導入に係る初期費用、管理経費が追加的に発生することから、初乗り運賃を高く設定する等、他の運行形態とは異なる内容で運行することになります。(P.110、表5-14参照)



図 5-2 ICT を活用したデマンド運行システムのイメージ

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

6) 地域意向把握のためのアンケート例

地域バスの維持・改善にあたっては、地域（住民、企業など）が公共交通を積極的に利用することで、収支の改善を図ることが求められます。

地域に利用される公共交通とするためには、何のために、どこに行きたいかを把握し、地域の意向を踏まえた運行計画（ルート、サービス水準、運行形態等）を検討することが必要になります。

表 5-7 地域意向把握のためのアンケート項目例

項目		設定例
回答者属性	性別	男性、女性
	年齢	10 歳階級、3 区分(18 歳未満・18～64 歳・65 歳以上)等
	職業	会社員、自営業、学生(小中学生、高校生、大学生・専門学校等)、パート・アルバイト、専業主婦・主夫、無職 等
	住所	記述式
日常生活での外出の希望	移動目的	通院、買い物、飲食、習い事、交流、その他 等
	移動したい具体的な施設	勤め先、親戚・知人の家、駅、バス停、学校、病院、金融機関、スーパー等の商業施設、観光施設、公共施設 等 ⇒選択に合わせて、具体の施設名も記述で回答
	移動の頻度	ほぼ毎日、週 4～5 回、週 2～3 回、週に 1 回、月 1～2 回、年に数回 等
交通環境	移動したい施設に行くために利用している交通手段	徒歩、自転車、バイク、タクシー、自動車(自分で運転)、自動車(家族等の送迎)、その他 等
	地域バスの認知	地域バスの運行を知っている、知らない
	地域バスを利用しない理由	停留所が遠い、ルートが合わない、時間帯が合わない、本数が少ない、運賃が高い、現在利用している交通手段の方が便利 等
利用意向	地域バスが改善された場合の利用意向	利用する、将来的には利用する、利用しない
	自由意見	地域バスに求める内容についての自由記述回答

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

7) 評価シートの活用

地域バスの維持・改善を検討するプロセスにおいて、地域（住民、企業など）の活動状況と活動による成果を定期的に把握するとともに、解決すべき課題を見出すことで、継続的な維持・改善に向けた検討を進めることが出来ます。

現在、維持・改善に向けた地域による活動を評価する仕組みとして、「評価シート」を活用しています。

評価シートでは、地域による活動に関する項目を指標として設定し、点数化することで、総合的に評価を行います。

評価シートは、前年度の運行を A（40～50 点）、B（20～39 点）、C（0～19 点）の 3 段階で評価しています（2017（平成 29）年度時点）。

地域の努力により A 評価を受けた場合には、運行日の増加、運行便数の増加等、運行サービスの上乗せを検討することが出来ます（ただし、運行サービスの上乗せは、地域の中で生活支援運行最大 1 路線に限ります）。

表 5-8 評価シートで評価する項目・指標例

評価項目例		評価指標例	評価点	
①協議の実施	地域交通検討会の開催回数	年3回以上を目標	年1回	3点
			年2回	6点
			年3回以上	10点
②地域の活動	地域活動状況	① 維持協力金	活動内容を確認し総合的に評価する。	上限 30 点
		② 増収対策活動		上限 10 点
		③ 啓発等活動		上限 10 点
		④ 運行改善		上限 10 点
③成果	年間利用者数	前年比較	前年値－5%以上	0点
			前年値±5%未満	5点
			前年値＋5%以上	10点

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

地域バス評価シート					評価対象期間		平成29年10月～30年9月	
区・地域名		○○○○地域			評価点数 計		13点	
地域バス名称		○○バス			評価		C	
評価指標					対象		結果	
協議	(1)	地域交通検討会の開催回数【10点】	年3回以上を目標	年1回	3点	地域交通検討会	年1回	3
				年2回	6点		開催年月 H29.12	
				年3回以上	10点		-	
活動	(2)	地域活動状況【上限30点】	① 維持協力金		上限30点	地域事業者行政	なし	0
			② 増収対策活動		上限10点		事業者による利用者への利用促進案内	1
			③ 啓発等活動	活動内容を確認し総合的に評価する。 (※注)	上限10点		利用者カード発行	1
			④ 運行改善		上限10点		バス廃止に伴うルート変更、運賃改定	8
			-		-		※詳細は下表 計 (上限30点)	10
成果	(3)	年間利用者数【10点】	前年比較	前年値-5%以上	0点	933人	743人	0
				前年値±5%未満	5点	H29.10～H30.9	-20.4%	
				前年値+5%以上	10点	-	-	
「(2)地域活動状況」の詳細								
			内容例	具体的な地域活動状況				
			①維持協力金		上限30点	0点		
			・自治会	なし				
			・企業、団体 (広告収入等含む)	なし				
			・個人	なし				
			・その他	なし				
			②増収対策活動		上限10点	1点		
			・自治会 (複数) による各世帯への回数券斡旋	なし				
			・自治会 (単独)、商店会、団体等による回数券割引、斡旋	なし				
			・店舗、商店会等による施設利用の割引	なし				
			・地域イベント等の景品として回数券を購入	なし				
			・自治会、商店会、団体等による利用促進イベントの実施	なし				
			・事業者単独の活動 (利用促進、企業へ協力金依頼など)	利用者への利用促進案内 1点				
			・区役所単独の活動	なし				
			・その他	なし				
			③啓発等活動		上限10点	1点		
			・時刻表、広報、回覧、バス通信、利用者カード等の発行	利用者カード発行 1点				
			・地域懇談会、バス教室等の開催	なし				
			・地域イベント等でのPR	なし				
			・利用促進ポスター等の作製、掲示	なし				
			・ウォーキングコース等の設定	なし				
			・地域等によるバス待合所の整備、提供	なし				
			・その他	なし				
			④運行改善		上限10点	8点		
			・運行形態、運賃、日数、回数、時刻、ルート、バス停など	バス廃止(上沢丸)に伴う運行ルート変更 3点 運賃改定 5点				
			地域間幹線系統利用促進策					
			・下記の路線が走行している地域において、利用促進に関する取り組みや金銭的負担等をしている場合には記載 秋葉線 (秋葉バス)、渋川線、北遠本線、秋葉線 (遠鉄)、引佐線、浜北医大三方原聖隷線、内野台線、萩丘都田線、気賀三ヶ日線	北遠本線に乗り継ぎできるよう運行ダイヤを設定				

図 5-3 評価シートの作成例

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

(2) 地域の公共交通を支えるための場（地域交通検討会の設置）

地域バスを支えていくには、交通事業者・行政のみならず、利用者である地域（住民・企業など）が主体となって公共交通を考える、運行に関わるといった協力「地域が守り、育てる公共交通」が必要不可欠となります。

そのため、関係者（地域、交通事業者、行政）が一体となって協議検討する場として「地域交通検討会」を設置します。

「地域交通検討会」では、地域のニーズの把握をはじめ、運行計画や改善計画を検討します。また、地域が参画することで、ニーズが反映されやすくなるとともに、商業施設や商店街、病院の協力等、各地域の創意工夫により、使いやすい公共交通に維持・改善することができます。更に、地域のバスとして、意識が向上され利用促進も図ることが期待されます。

また、「地域交通検討会」の名称は、親しみやすく、自ら運行する意識を高揚させる観点から、自由に名称を設定できます。

1) 設置の範囲

- ・ 関係する自治会単位で構成します。

2) 設置する時期

- ・ 新たに地域バスの導入を検討する場合に設置します。

3) 役割及びメンバー

- ・ 関係主体別の役割とメンバー（案）を表 5-9 に示します。
- ・ 関係主体は、それぞれの役割を担いながら、円滑な会の運営を行います。

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール
5.1 路線を維持・改善するための手続き

表 5-9 地域交通検討会における各関係主体の役割とメンバー(案)

関係主体	役割	メンバー(案)
地域関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の計画検討から運行まで直接関わり、さらに公共交通を利用することで公共交通を支える。 	区・まちづくり協議委員 自治会 利用者代表 学校・医療・観光関係者 地元企業、市民団体 等
	内容 <ul style="list-style-type: none"> - 準備会における体制づくり、運営 - 地域のバスの必要性と運行の検討 - 運行改善案(新規運行案)作成 - 運営への参加 	
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・専門的立場から、運行計画等、公共交通の運行に関する助言を行うとともに、効率的かつ需要に合った、安全・安心な運行を行う。 	鉄道・バス・タクシー事業者
	内容 <ul style="list-style-type: none"> - 現況の利用状況の情報提供 - 運行案作成のための情報提供、協力 - 運行の準備及び運行 - 運行改善案(新規運行案)作成の支援 	
行政	<ul style="list-style-type: none"> ・地域関係者、交通事業者と関わり、(市財政と公共交通サービス水準のバランスを取りながら、地域(住民、企業など)のニーズに合った)地域に適した運行を協議し、支援していく。 ・区内にある複数の地域交通検討会の調整や区外の地域間と情報交換を行う。 	公共交通担当課 福祉・医療担当課 スクールバス担当課 等
	内容 <ul style="list-style-type: none"> - 準備会、検討会の体制づくり、運営 - 会議や勉強会のための会場の提供、市政策の説明 - 地域交通検討会と外部関係者との調整 	(区役所まちづくり推進課 地域協働センター (交通政策課)※) ※ オブザーバー

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

4) 地域交通検討会の進め方

地域バスの改善や新規にバスを運行するためには、地域交通検討会において、各種手続きが必要になります。参考として、地域交通検討会を進める上での具体的な内容や手順について、地域バスを改善する場合の例を下表に整理します。

表 5-10 地域バスを改善する場合の地域交通検討会の進め方の例

(1/2)

大項目	期間	小項目	内容
1 準備会	1ヶ月 ～3ヶ月	(1)地域での 話し合い①	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の役員会等を通じて、バス等の公共交通に関する問題や課題について話し合う ・関係する交通事業者へ説明し、相談する ・老人クラブ、PTA 関係者等への呼びかけ、地域(住民、企業など)や発起時の状況に応じた体制づくりを行う
		(2)地域での 話し合い②	<ul style="list-style-type: none"> ・市から、公共交通の現状や基本的な考え方、進め方、地域の協力方法等の説明を受け(必要に応じて、交通事業者も参加)。地域・事業者・行政が一体となって取り組むことを理解した上で、地域にバスが必要かどうか話し合う <p>《バス導入の検討をするかどうか決定》</p>
		(3)体制づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・準備会の立ち上げ ・検討メンバーの選定
	2ヶ月	(4)地域の意向把握 調査等の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・意向把握方法を検討する ・住民アンケート調査や地域懇談会の開催 ・取りまとめを行い、集計結果をもとに、地域の移動現況や意向内容を分析し整理する
		(5)勉強会	<ul style="list-style-type: none"> ・市から、バス導入にあたっての考え方や進め方、維持基準、事例等の説明を受け、仕組みや運行方法等を理解する ・具体的な内容を協議する検討会への移行を決定。《地域の合意》
2 検討会	3ヶ月	(1)地域交通検討会 の開催	<ul style="list-style-type: none"> ・住民アンケート調査や地域懇談会などの開催。 ・運行計画案の検討、作成 運行形態や運行サービス(目的、ルート、本数、時刻、バス停等)の検討、需要及び収支の見込み、目標値(便当り利用者数、収支率、サービス満足度等)、市予算反映等の検討 ・利用促進策の検討 ・地域(住民・企業等)の協力やPR 方法検討等
		(2)関係者との調 整	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停設定場所(地権者、警察) ・ルートや時刻等の調整(中部運輸局、警察) ・運行申請の事前調整(中部運輸局)

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール
5.1 路線を維持・改善するための手続き

(2/2)

大項目	期間	小項目	内容
3 運行準備	2ヶ月 (開催月 による)	(3)区・まちづくり協 議会への協議 (4)地域公共交通 会議への協議	・資料作成 ・運行形態、サービス水準、運賃等の協議 《会議の合意＝運行決定》
	5ヶ月 ～6ヶ月	(5)運行事業者の 選定 (6)運行事業者の 準備、PR	・企画提案方式等により運行事業者の決定 ※市予算の決議後 ・乗合免許取得、車両、中部運輸局への許可申請(3ヶ月) ・地域(住民、企業など)へのPR、バス停の設置、時刻表の作成配布
4 運行	2年 (運行・評 価合計)	(7)実証運行 概ね半年ごとに 簡易評価 軽微改善の実施	・2年以内の実証運行を行い、運行状況等を把握しながら、利用促進に努める。 ・運行状況、利用状況、問題・課題等の把握 ・意見、苦情の把握 ・アンケート調査の実施 ・利用促進策の実施 ・地域交通検討会の開催(利用促進策や改善案の検討) ※目標や維持基準と照らし合わせ、軽微改善できるものは改善する。
5 評価	2年 (運行・評 価合計)	(8)評価(基準チェッ ク) 改善案等の検討 実証運行から1年後に 再評価を実施 継続運行 or 運行とりやめ	・運行状況等を分析し、維持基準を満たしているかどうか評価、チェックし、継続運行するのかどうか地域交通検討会において判断する。 維持基準を満たす → 上乗せ運行 〃 → 継続運行 維持基準を満たさない → 継続運行(協力あり) 〃 → 縮小運行(協力なし) 〃 → 生活支援運行 ※どの場合においても、継続運行する場合には、更なる利用促進、必要に応じた改善案の検討を行う。
6 改善	—	(9)改善運行	・3 運行準備 → 4. 運行 → 5. 評価 → 6. 改善 の繰り返し

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

(3) 維持基準の設定

本来、バス等の公共交通は、運賃や広告料等の収入によって維持されるものですが、近年は、それらの収入では運営が難しく、行政が補助や委託により維持している路線が全国的に多くなっています。

本市の地域バスは、地域（住民、企業など）のニーズに合った公共交通に改善を図るための目安として、運行状況を評価・チェックするための維持基準を設定しています。

これまで、維持基準は地域公共交通総合連携計画策定当時、市が維持している路線（2009（平成19）年）の収支率を参考に、収支率20%と設定していました。

一方で、計画の策定から10年が経過し、人口減少などによる利用者の減少や収支率の低下など地域バスを取り巻く環境は大きく変化しています。

持続可能な公共交通を維持するため、本計画の見直しに伴い、維持基準を見直しました。

1) 維持基準

① 維持基準は、「収支率約 16%以上（地域負担や協賛金を含む）」（式 5-1）とする。

$$\text{収支率} = \frac{\text{運送収入(+地域の協力)}}{\text{運行経費}} \geq 0.16 \quad \dots\dots\dots \text{(式 5-1)}$$

維持基準は、前計画と同様に、市が事業者に補助・委託し運行を維持している路線のうち、準基幹路線（北遠本線・秋葉線）を除いた路線の収支率を基に設定しています。

表 5-11 本市が維持している路線の収支率実績値

*2015（平成 27）年～2017（平成 29）年の合計値より算出

地区		路線名	①運行経費 (円)	②運賃収入 (円)	収支率 (②÷①)
天竜区		阿多古線	152,940,407	39,327,967	25.7%
		秋葉線（春野車庫～春野協働センター）	2,917,658	681,234	23.3%
北区	浜松北	にこにこバス	23,157,900	3,260,340	14.1%
	引佐	いなさみどりバス	12,293,818	1,700,400	13.8%
	細江	みをつくしバス	16,293,538	1,513,950	9.3%
	三ヶ日	オレンジふれあいバス	24,248,700	6,842,057	28.2%
天竜区	熊・竜川	天竜ふれあいバス	8,867,035	664,094	7.5%
	龍山	龍山ふれあいバス	13,866,737	1,021,787	7.4%
	春野	春野ふれあいバス	68,629,322	6,718,350	9.8%
	門原	天竜ふれあいバス	15,087,829	1,955,014	13.0%
	百古里	天竜ふれあいバス	112,936	11,500	10.2%
	水窪	水窪ふれあいバス	29,322,729	3,352,660	11.4%
	佐久間	佐久間ふれあいバス	122,774,049	12,130,450	9.9%
浜北区	浜北	浜北コミュニティバス	29,326,644	2,226,212	7.6%
合計			519,839,302	81,406,015	15.7%

なお、過疎地域自立促進特別措置法（過疎法）に指定される「過疎地域（水窪地域、佐久間地域、春野地域、龍山地域）」において運行する地域バスについては、人口減少、高齢化などの地域特性を考慮し、収支率がさらに約 2%程度低いことから 14%を目標値とすることを許容します。

- ② 維持基準はあくまで達成する目標であり、基準を満たしていても、満たしていなくても改善運行の検討を行います。
- ③ 維持基準の値は、改善運行の状況を踏まえ、必要に応じて見直しを図ります。

2) 評価・チェックの方法

- ・ 地域交通検討会において、運行路線の収支率と、維持基準（収支率 16%）を比較し、維持基準を満たしているか、いないかを定期的にチェックします。
- ・ チェックした結果をうけて、利用者数や地域（住民、企業など）のニーズ等を踏まえ、今後の運行について検討します。 等

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

(4) 地域の協力とサービスレベルの上乗せ

1) 基本的な考え方・条件

地域が現行の運行サービスより高い公共交通サービスを望む場合、地域（住民、企業など）が協力することで、バス等の公共交通のサービスレベルを上乗せできます。

地域が運行に協力することで、マイバス意識の向上や利用促進も図られることが期待されます。

表 5-12 上乗せ運行の概要

条件	・運行を増便した場合に、維持基準(収支率 16%以上)を満たす ・運行の結果、維持基準に満たない場合、運行終了時に不足する金額を地域が負担する
サービスレベル	・利用状況等より、地域交通検討会で地域の需要に合った内容を検討。
協力の方法	・各メニュー(表 5-13 参照)等から地域交通検討会で検討 (地域による回数券の購入や負担金、企業からの協賛金 等)
上乗せ運行できない路線	・維持基準を満たしていない路線

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

2) 地域(住民・企業等)の協力の方法

沿線の地域(住民、企業など)が協力する方法としては、サービスレベルの上乗せのための補填以外にも下表に示すような様々な方法が考えられます。

さらには、企業からの協力(協賛)方法としては、「バス停ネーミングライツ(命名権)」「バス車内の広告スペースの使用」「バス路線図への広告掲載」等の方法が考えられます。

表 5-13 地域が協力している事例

	概要	地域	路線名
住民負担	前年度欠損額のうち維持基準に満たない分を地元自治会が負担	浜松市	にこにこバス
	約 1,800 世帯で 100 万円/年の乗合タクシー運行費を負担	石巻市	いない号
	路線バス存続のため、地区の全世帯(60 世帯)が 1 世帯当り 1 ヶ月 1,000 円の回数券を購入の形で費用を負担	弘前市	弘南バス
	市民応援団からの 3,000 円/人の協力金のうち、1,000 円分は回数券として利用可能	津市	ぐるっと・つーバス
会員	「サポート会員制度」があり、家族や企業内で自由に共有利用ができるバスを発行(10,000 円で 1 年間有効)	掛川市	スローライフバス
地元企業等	地元 8 事業者からの協力金を受けている(2017(平成 29)年度実績:86,400 円)	浜松市	佐久間ふれあいバス
	地元 11 事業者からの協力金を受けている(2017(平成 29)年度実績:118,800 円)	浜松市	水窪ふれあいバス
	地元 29 事業者からの協力金を受けている(2017(平成 29)年度実績:183,000 円)	浜松市	龍山ふれあいバス
	周辺地域の企業(パートナーズ)や市民(応援団)が年会費を払う形でコミュニティバスを運営	京都市	醍醐コミュニティバス
	協賛金として、三重交通のほかに、沿線企業から 150 万円(病院 2 万円/口、スーパー 5 千円/口)を出資	津市	ぐるっと・つーバス
	支出額に対して、運賃収入と広告収入で賄いきれなかった額は、商店街の補助金として補填	高松市	まちバス

なお、地域が協力し募る、企業協力金・地域負担金については、地域交通検討会における検討において、上乗せ運行への補填の他、バス停待合所・屋根の設置等、地元の希望する施設の設営・修繕などの整備費用としての活用も検討することが出来ます。

その際には、地域・交通事業者が集めた協力金・負担金を地域交通検討会で報告、使用方法について協議し、協力金・負担金を交通事業者の収入としたうえで、施設の設営・修繕等の実施を依頼する必要があります。

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

(5) 日常生活に必要な移動を支える公共交通サービスの提供

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。

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。

導入の条件と運行サービス等について下表に示します。また、生活支援運行の導入イメージを図5-4(P.112)に示します。

表 5-14 生活支援運行のサービス内容

	生活支援運行	ICT を活用したデマンド運行による生活支援運行
運行回数	・週 2 日 1 日 2 往復まで	・平日(月～金)の中で週2日
運行車両	・セダン型タクシー、ジャンボタクシー等	・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
運賃	・200 円を下限とした距離制運賃を基準とする ・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	・300 円を下限とした距離制運賃を基準とする

表 5-15 生活支援運行の概要

導入条件	<p>① 公共交通空白エリアであること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通サービスエリア外(鉄道駅やバス停の半径 500m^{※1}より遠い) ・ 一定規模以上の集落(概ね 10 人以上^{※2}) ・ 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 <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^{※3}の利用が見込めること</p>
運行サービス	<p>① サービスレベル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 週 2 日 1 日 2 往復まで <p>② ルート</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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のバス停間の運行とする ・ 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 <p>③ 想定運行車両</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ セダン型タクシー、ジャンボタクシー等 <p>④ 運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 200 円を下限とした距離制運賃を基準とする ・ 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
運行サービス (ICTを活用する 場合)	<p>① サービスレベル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日(月～金)の中で週2日 <p>② 想定運行車両</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>③ 運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 300 円を下限とした距離制運賃を基準とする
運行とりやめ	<p>① 利用者数が著しく少ない場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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)

※1 鉄道駅・バス停より徒歩 10 分圏外を想定し、歩行速度 80m/分×10 分=800m に迂回率を考慮して 500m とした。

※2 人口が 10 人未満の集落は、集落自体の維持、運行面の経費や効率の観点から、公共交通サービスを提供することが難しいと考え、それ以外に生活移動を支援する方法を検討していく。また、集落人口が 10 人未満となった場合は、利用状況を踏まえ、地域交通検討会において継続するかを検討する。

※3 「平成 30 年度浜松市地域公共交通網形成計画基礎調査」において実施した、地域バス・NPO タクシー利用者へのアンケート調査結果から、利用者の外出頻度は、月に 1~2 回が最多であった。そのため、導入条件は、乗合交通として、2 人以上が月 1.5 回往復利用する水準として(2 人×(1.5 回×2(1 往復))×12 か月=年間 72 人)、最低限の生活に必要な利用を賄う水準として設定した。

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

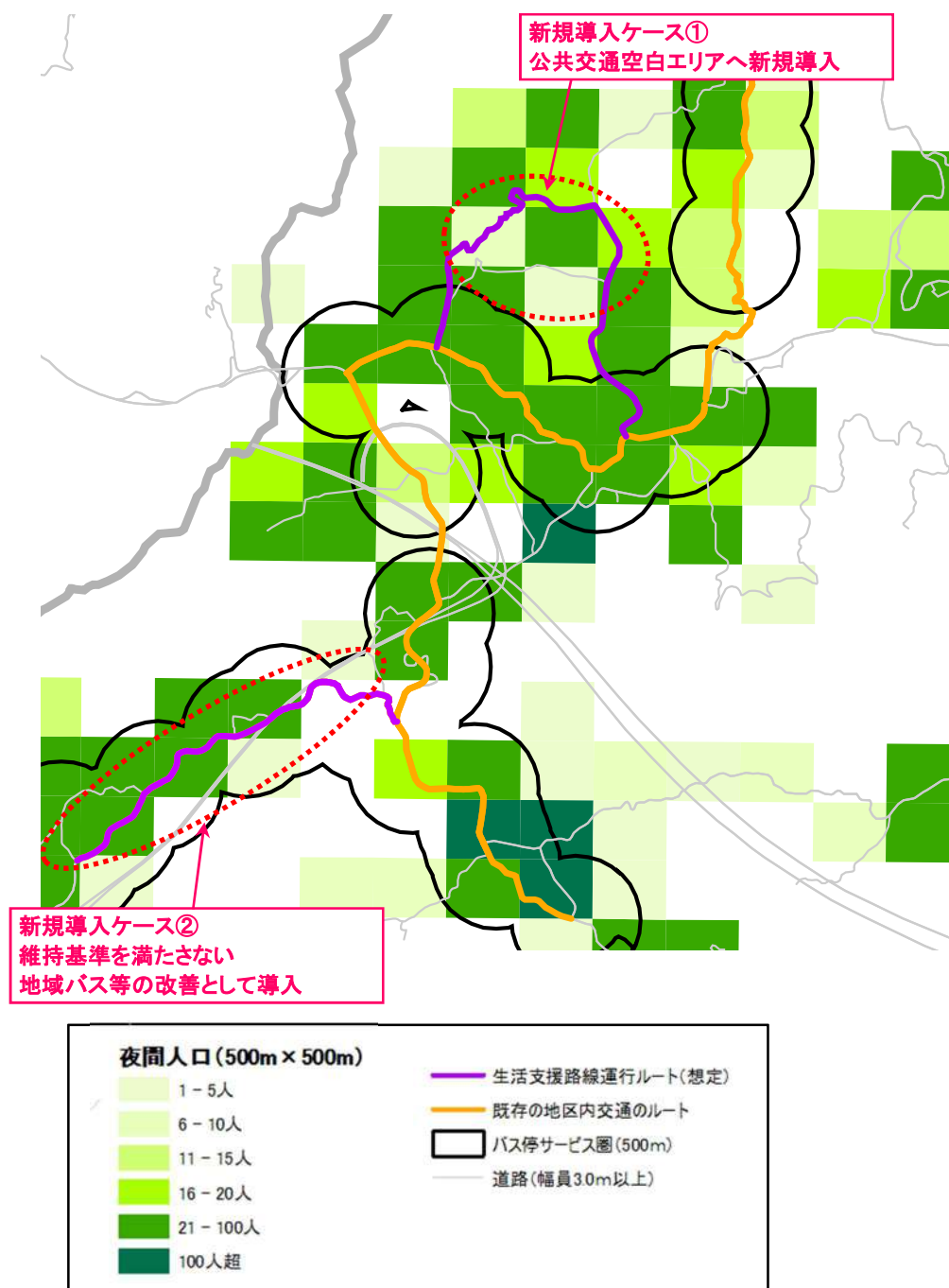


図 5-4 生活支援運行の導入イメージ図

5.2 新規路線を導入するための手続き

以下では、本市が補助・委託する自主運行バス及び地域バス、住民主体の公共交通空白地有償運送について、新規路線を導入するための手続きを整理します。

なお、基幹路線や準基幹路線の民間路線バスの様に、交通事業者が単独で新規路線を導入する場合の手続きは、この限りではありません。

5.2.1 新規路線の導入にあたっての考え方

新規路線を導入する場合、路線の種類や路線を維持・改善する主体によって手続きが異なります。

そのため、路線分類別に新規に導入するケースと条件を整理し、それぞれ設定します(表5-16)。

表 5-16 新規路線の導入にあたっての考え方

路線分類	新規導入の動機	新規導入の考え方
自主運行バス(基幹・準基幹路線、地区内交通)	市の政策(交通政策課)	政策目標 (5.2.2に記載)
地域バス(地区内交通)	市の政策(各区)	新規導入の条件 (5.2.3に記載)
	地域(住民・企業など)からの要望	新規導入の条件 (5.2.3に記載)
公共交通空白地有償運送(地区内交通)	地域自ら	支援の条件 (5.2.4に記載)

※新規導入の考え方欄の括弧内に記載の番号(5.●●)は、本章の記載個所を示す。

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.2 新規路線を導入するための手続き

5.2.2 自主運行バスを新規導入するための手続き

自主運行バスを新規導入する際には、公共交通の骨格的ネットワークを形成する役割（基幹路線・準基幹路線など）、市民が居住する地域を支える役割（地区内交通）など、各路線の役割を考慮しながら、運行の概要を検討します。

自主運行バスは、地域（住民、企業など）の需要や道路整備状況、交通事業者の状況などを踏まえ、市が政策的に必要だと判断した場合に、導入を検討します。

導入ケースとしては、「①交通事業者の退出に伴う代替運行」、「②新たな需要の創出などによる新規運行」の2ケースがあります。

導入にあたっては、地域公共交通会議において運行計画の協議・検討を行います。

(1) 対象路線

- ・ 交通事業者の退出や新たな需要創出など、市が政策的に必要と判断した路線を対象とします。

(2) サービスレベル

①交通事業者の退出に伴う代替運行

- ・ 退出前の運行サービスを参考に、運行可能なサービスレベルを検討します。
- ・ 運行期間は利用状況を見ながら判断し、地域公共交通会議で具体的な運行計画を協議します。

②新たな需要の創出などによる新規運行

- ・ 地域需要などから政策目標を想定し、サービスレベルを検討します。
- ・ 実証運行の期間は原則 2 年間とし、地域公共交通会議で具体的な運行計画を協議します。
- ・ 政策目標などから、運行継続の可否を決定します。

(3) 新規運行の検討にあたっての留意事項

- ・ 交通事業者は、退出を想定している路線（系統）の情報を早い段階で市や地域に提供します。
- ・ 退出から新規導入の間に空白期間が発生しないように対応します。
- ・ 地域は、退出の情報をもとに路線バスの必要性及び新規導入の意向を確認します。
- ・ 特に、準基幹路線や環状路線については、地域のニーズの把握、交通事業者との調整を行い、必要性や需要を踏まえた十分な検討が必要になります。
- ・ 運行区間における走行環境、交通結節点等のハード整備の進捗を考慮しながら進めます。
- ・ 運行区間は、競合する現行路線への影響を考慮し、必要に応じて地域バスの運行改善案も検討します。
- ・ 地域・交通事業者・市のそれぞれが、沿線や地域の企業に対して、運行に関する協議への参加やミニバスターミナル設置のための協力、協賛金等と呼びかけます。

5.2.3 地域バスを新規導入するための手続き

地域バスは、日常生活の移動のために必要と考える公共交通で、市が各区の政策的に必要と判断した場合、または、地域（住民、企業など）からの要望によって、市が必要と判断した場合に導入を検討します。

(1) 対象路線

- 地域の生活を支える路線である地域バスのうち、下記に該当するものを対象とします。
 - 市が各区の政策として、地域交通検討会を立ち上げ、必要と判断した路線（例：市が環状方向の路線等を各区内に導入する場合 等）
 - 地域からの要望が強く、地域が地域交通検討会を立ち上げ、市が必要と判断した路線（例：地域が公共交通空白エリアに導入する場合 等）

(2) サービスレベル

- アンケートなどを行い地域の需要を調査したうえで、地域交通検討会でサービスレベルを検討します。
- 実証運行の期間は原則 2 年間とし、地域公共交通会議で具体的な運行計画を協議します。

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.2 新規路線を導入するための手続き

(3) 条件及び運行内容

- ・ 導入条件及び導入時の運行内容は、下表に示すものとなります。

表 5-17 条件及び運行内容

		内 容
条 件	対象地域	○ 需要の方向に公共交通サービスが対応していないエリア ・ 一定の需要が見込めるにもかかわらず、バス等の公共交通による移動ができない区間
		○ 公共交通空白エリア ・ 公共交通サービスエリア外(鉄道駅やバス停から徒歩 10 分の距離 ^{※2} より遠い)
	地域の合意	○ 地域交通検討会の立ち上げと検討会での合意 ・ 新規導入の必要性 ・ 利用目的(運行ルートとの対応) ・ 利用意向(事前の意識調査による地域(住民、企業など)の需要とニーズの把握) ・ 運行計画、利用促進計画の作成
	地域の協力	○ 回数券の購入、地域負担金・企業協力金など
運行ルート ^{※1}		○ 鉄道や他のバス等の公共交通との乗り継ぎを優先 ・ 経由地は、地域の生活上の移動目的に対応 ・ 地域を運行しているバス事業者、タクシー事業者との調整
		○ 地域の拠点や最寄りのミニバスターミナルまで ・ 経由地は、地域の生活上の移動目的に対応 ・ 地域を運行しているバス事業者、タクシー事業者との調整
実証運行時のサービスレベル		○ 地域の需要とニーズに合ったサービスレベル ・ 利用意向調査を行い、地域の需要とニーズを把握した上で設定
実証運行期間		○ 2 年間 ・ 概ね半年ごとに運行状況をチェックし、軽微な改善
運賃		○ 有料

※ 歩行速度 80m/分×10 分=800m に迂回率を考慮して 500m とした。

(4) 実証運行の計画検討にあたっての留意事項

- ・ 既存路線の運営面への影響やアドバイス等、事前に交通事業者と協議・調整が必要になります。
- ・ 計画検討にあたって、少なくとも実証運行後の評価時には維持基準を達成できるよう、運行計画、収支計画、利用促進計画を立てて、目標値を設定します。
- ・ 具体的な運行方法にあたっては、地域のニーズを意向調査等により十分に把握し、需要に合った効率的な運行を検討します。

5.2.4 公共交通空白地有償運送を新規導入するための支援

全国各地で地域（住民、企業など）自ら、公共交通等の運営・運行を行う事例が増えていきます。本市においても地域自ら運営する公共交通空白地有償運送に対して、生活交通確保のため支援を行います。

また、地域の移動手段を地域自ら確保することで、意識向上を図ることが出来、利用促進や自主性・自律性向上、持続性の確保などが期待されます。

支援内容については、運行事業の立上げに要する経費補助や運行費補助などがあり、地域に適した公共交通サービスの維持に向け、地域の動向を見ながら支援制度を検討します。

(1) 支援の対象

- バス等の公共交通により住民に対する十分な輸送サービスが確保できない区域における公共交通空白地有償運送を基本とします。

(2) 条件及び運行形態等

表 5-18 条件及び運行形態等(公共交通空白地有償運送)

	内 容
対象地域	・ 公共交通空白地域およびそれに類する区域
運行形態	・ 路線定期型、デマンド型など地域の需要に合わせた運行形態
運行ルート	・ 地域の公共交通を補完、または、代替となる運行 ・ 地域と主要な施設(病院、商店、鉄道駅等)を結ぶ
運賃	・ 有料(タクシー料金の概ね 1/2 程度)
その他	・ 道路運送法で定められた、運送主体、運送対象、運送区域、使用車両、運転者、運送の対価の項目についての要件を満たす

表 5-19 運行形態による支援の対象の可否

対象者	運行形態	運行例	支援対象
自治会、商工会、 NPO 法人 等	公共交通空白地域及びそれに類する区域において、地域自ら有料で行う事業(78 条許可)	公共交通空白地有償運送	○
	対象者が乗合交通事業者に委託して、有料で行う事業(4 条許可)		×
	対象者が自ら、または、乗合交通事業者に委託して、無料で行う事業(道路運送法対象外)	商店街、病院・医院を巡回するバス	×
病院、企業、 学校 等	対象者が乗合交通事業者に委託して、有料で行う事業(43 条許可(特定旅客自動車運送事業))	病院バス 通勤バス 通学バス	×
	対象者が自ら、または、乗合交通事業者に委託して、無料で行う事業(道路運送法対象外)		×

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.2 新規路線を導入するための手続き

(3) 支援の概要

- 本市の公共交通空白地有償運送の支援内容は下表の通りです。
- その他の支援として、他地域の状況や周辺交通状況等の情報提供、運行計画作成に係る相談・アドバイス等を行います。
- 公共交通空白地有償運送以外の地域（住民、企業など）自ら運行を行う場合、下表の支援内容を参考にしながら、運行内容を考慮し、支援内容を検討していきます。

表 5-20 公共交通空白地有償運送の支援内容(2020(令和2)年3月時点)

事業区分	項目	補助率
○初度開設事業	車庫整備	経費の 1/2 以内 (上限 80 万円)
	通信関連機器設備	
	その他	
○車両取得事業	車両及び車両装備	経費の 1/2 以内 (上限 270 万円かつ 1 台 135 万円)
○設備更新事業	車庫整備	経費の 1/2 以内 (上限 80 万円)
	通信関連機器設備	
	その他	
○運行事業	前年度の公共交通空白地有償運送に要する経費	欠損額の 1/2 以内 (補助限度額 100 万円)
○運行活性化支援事業	補助金の交付を受けようとする前年度の ICT 機器の導入に要した下準備経費および管理経費	補助対象経費の 10 分の 10 以内

(4) 運行計画検討にあたっての留意事項

- 継続的な運行ができるよう、運行計画の検討には十分時間をかける必要があります（最低 5 年間は運行を続けられるような長期的な運行計画も検討します）。
- 検討にあたっては、地域の需要とニーズの把握、交通事業者や市との協議・調整等を十分に行う必要があります。

5.2.5 新規路線を導入するための手続きのまとめ

路線を維持・改善するための手続きと特に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、ケース別の考え方を表 5-21 に示します。

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.2 新規路線を導入するための手続き

表 5-21 新規路線の導入ケース別の手続きの考え方

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"> 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
対象となる路線分類	<ul style="list-style-type: none"> 基幹・準基幹路線、環状路線、地区内交通 など
新規導入を検討する主体	<ul style="list-style-type: none"> 浜松市
新規導入時の視点	<ul style="list-style-type: none"> ルート案 運行形態 運賃体系 事業費 乗り換えにおける改善策 競合路線の有無 地域(住民、企業など)の協力 <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"> 浜松市地域公共交通会議
運行主体	<ul style="list-style-type: none"> 競争入札によって決定された交通事業者
実証運行期間	<ul style="list-style-type: none"> 原則 2 年間
再評価のタイミング	<ul style="list-style-type: none"> 実証運行開始から 1 年後
維持基準の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 政策目標
維持基準を満たす場合	<ul style="list-style-type: none"> 継続運行(更なる改善)
維持基準を満たさない場合	<ul style="list-style-type: none"> 改善運行、[運行とりやめ]
<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>	<p>導入前検討</p> <p>↑</p> <p>将来の公共交通ネットワーク</p> <p>↓</p> <p>バス路線の運行計画(案) (市作成)</p> <p>↓</p> <p> <ul style="list-style-type: none"> 地元協議、地元企業の協力募集 関係者、交通事業者協議 政策目標の設定 </p> <p>↓</p> <p>バス路線の運行計画 浜松市地域公共交通会議</p> <p>↓</p> <p>実証運行(原則2年間)</p> <p>↓</p> <p>評価・検証 浜松市地域公共交通会議</p> <p>↓</p> <p>目標を満たす 目標を満たさない</p> <p>↓</p> <p> <ul style="list-style-type: none"> 継続運行(更なる改善) 改善運行 運行とりやめ </p> <p>改善運行</p>

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール
5.2 新規路線を導入するための手続き

地域バス	公共交通空白地有償運送
<ul style="list-style-type: none"> 区公共交通計画、もしくは、地域(住民、企業など)からの要望 	<ul style="list-style-type: none"> 地域からの要望(意思)
<ul style="list-style-type: none"> 地域バス 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地有償運送
<ul style="list-style-type: none"> 浜松市 	<ul style="list-style-type: none"> 特定非営利活動法人など
<ul style="list-style-type: none"> ルート案 運賃体系 乗り換えにおける改善策 地域の協力 	<ul style="list-style-type: none"> 対象地域 運転者の確保 地域の協力
<ul style="list-style-type: none"> 運行形態 事業費 競合路線の有無 	<ul style="list-style-type: none"> 運営主体 車両の確保
<ul style="list-style-type: none"> 等 	<ul style="list-style-type: none"> 等
<ul style="list-style-type: none"> 浜松市地域公共交通会議 	<ul style="list-style-type: none"> 浜松市地域公共交通会議
<ul style="list-style-type: none"> 競争入札によって決定された交通事業者 	<ul style="list-style-type: none"> 特定非営利活動法人など
<ul style="list-style-type: none"> 2年間 	
<ul style="list-style-type: none"> 実証運行開始から1年後 	
<ul style="list-style-type: none"> 収支率16%以上 	
<ul style="list-style-type: none"> 上乘せ運行(地域の協力あり)、継続運行 	
<ul style="list-style-type: none"> 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] 	
<ul style="list-style-type: none"> 実証運行(2年間) 	
<ul style="list-style-type: none"> 維持基準による評価・チェック 	
<ul style="list-style-type: none"> 満たす 満たさない 協力あり 協力なし 	
<ul style="list-style-type: none"> 上乘せ運行 継続運行 縮小運行 生活支援運行 路線定期型 or デマンド型 デマンド型 	
<ul style="list-style-type: none"> ※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 	
<ul style="list-style-type: none"> 収支率5%未満 	
<ul style="list-style-type: none"> 運行とりやめ 	

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.2 新規路線を導入するための手続き

施策の実施体制について、各種会議の関係を以下に示します。

(1) 浜松 21 世紀都市交通会議（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会）

- 本市の交通に関する意思決定機関として、交通政策を総合的に推進するための協議、提言を行い、総合交通計画の決定・進捗管理をします。
- 地域公共交通網形成計画（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）を策定します。
- 都市・地域総合交通戦略（まちづくりと交通事業が一体となった交通施策）を策定します。

(2) 浜松市地域公共交通会議（道路運送法に基づく協議会）

- 下記に該当する運行の開始または改善をする場合、具体的な運行計画に関する審議を行います。
 - 市が運行補助または委託する一般乗合旅客自動車運送（法 4 条）
 - 一般乗合旅客自動車運送の運賃等（法 4 条）
 - 市町村運営有償運送、公共交通空白地有償運送（法 78 条）
- ※ その他公共交通の維持・活性化に関する事項を協議します。

(3) 地域交通検討会

- 地域を運行する地域バスについて、地域（住民、企業など）のニーズや運行状況（運行形態、ルート、収支、利用数等）を把握し、運行計画や改善計画、利用促進策等の協議を行います。
- 具体的な運行計画は、「浜松市地域公共交通会議」において審議され、合意を得ることとします。
- 必要に応じて、両交通会議に運行状況に関する定期的な報告を行います。

6. アクションプログラム

ここでは、本市の公共交通の課題を踏まえて、浜松市総合交通計画で示す「交通ビジョン」が目指す「5つの暮らし」を実現するため、効率的な交通ネットワークを構築するとともに、公共交通の利用を一層促進する施策方針を取りまとめます。

なお、施策に関する具体的な内容は、別紙1「施策シート」で整理します。

6.1 交通ビジョンが目指す暮らしを実現するための施策体系

現況の公共交通を改善し、サービスを維持するためには、様々な視点、手法によりバス等の公共交通の利用促進策が必要となります。

○路線機能向上策

- ・将来公共交通ネットワークを構築するため、既存の交通事業者のバス路線を活かしながら、強化する区間、新たにネットワークとして設定する区間の整備を進めます。
- ・バスの走行性を向上させるハード整備と運行サービスの高度化、地域バスを対象とした少ない需要に合った運行形態の導入等のソフト施策を合わせて進めます。

○交通結節点強化策

- ・拠点と位置付けられている総合ターミナルと乗り継ぎターミナル、ミニバスターミナルについて優先的な整備を図るとともに、それ以外の鉄道駅やバス停についても、徒歩以外の交通手段でのアクセスを可能にすることで、公共交通サービスエリアの拡大、利用者数の増加を図ります。
- ・交通結節点の整備については、鉄道駅やバス停に近接する公共施設、大型商業施設、病院、商店街等と協議し、実現可能性の高いところから各施設の協力を得ながら進めます。

○料金・情報案内施策

- ・キャッシュレス決済などの運賃支払いの簡便化、交通機関の乗換え抵抗を低減する乗り継ぎ割引、各種料金割引などの料金施策により、公共交通の利用促進を図ります。
- ・新たな技術を活用し、目的地まで迷いなく移動できる案内表示や情報提供を行うことで、来訪者を含む利用者にとって便利でわかりやすい環境整備を進めます。

○モビリティ・マネジメント

- ・市民全般への公共交通サービスや路線維持のためのPRに加えて、転入者や企業、児童・生徒など利用者層を絞った利用促進、交通事業者と連携したイベントの開催などを行います。
- ・自家用車中心の生活が主となっている市街地外や中山間地では、地域の公共交通を守り育てる意識を高めるため、体験イベントなどの直接的なコミュニケーションを行うことで、行動変容を促します。

6.アクションプログラム

6.1 交通ビジョンが目指す暮らしを実現するための施策体系

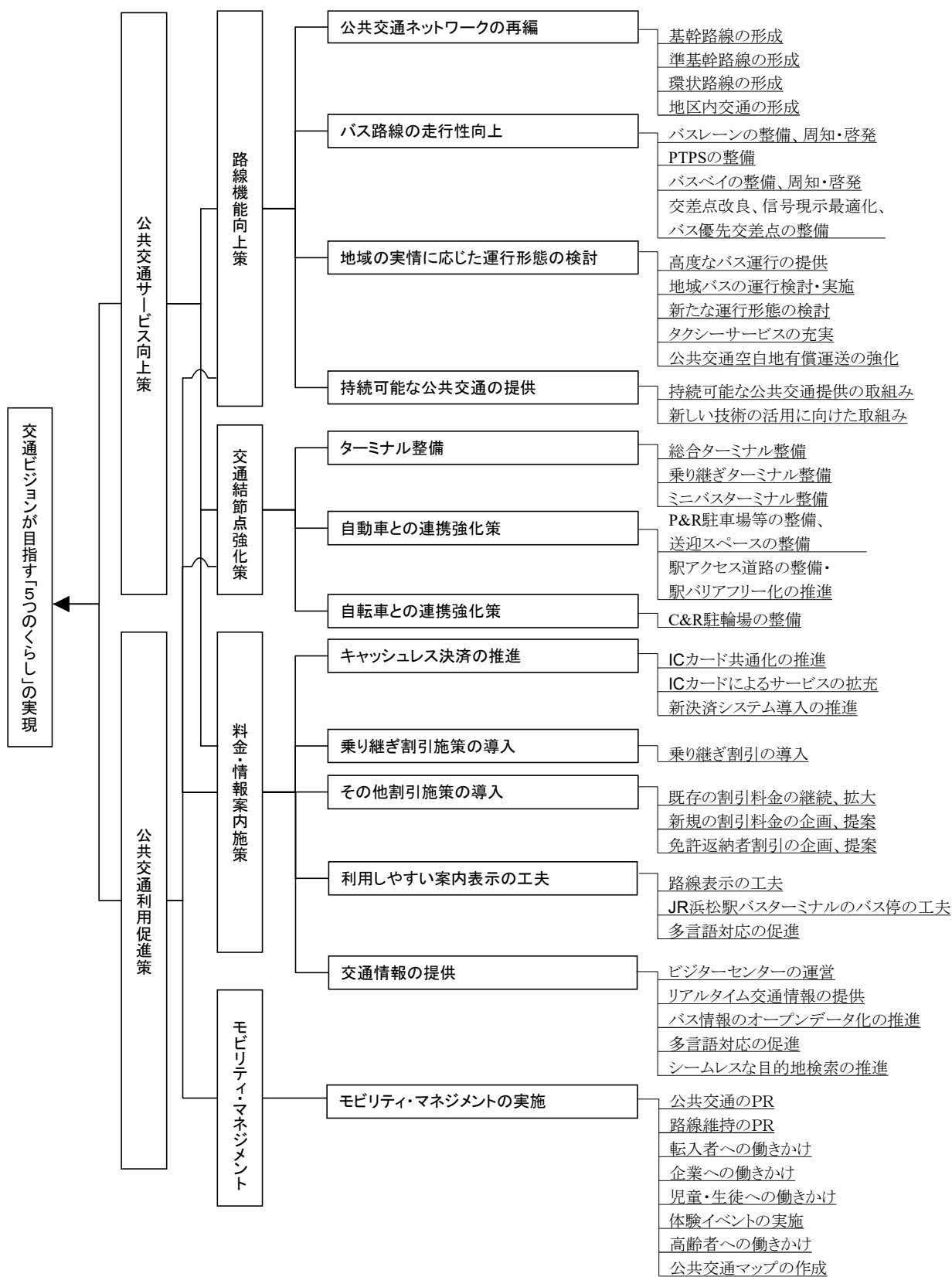


図 6-1 交通ビジョンが目指す暮らしを実現するための施策体系図

6.2 アクションプログラム

計画に基づく適切な事業実施に向け、各施策を実効性の高いものにしていくために、浜松市地域公共交通総合連携計画策定（2009（平成 21）年度）後に実施してきた各種施策の状況を整理し、実施主体や施策内容等を定めたアクションプログラム（事業実施計画）を策定します。

6.アクションプログラム
6.2 アクションプログラム

表 6-1 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通サービス向上策)

区分	交通施策	施策の細目	実施主体	施策の内容
公共交通サービス向上策	路線機能向上策	1 公共交通ネットワークの再編	1-1 基幹路線の形成	交通事業者 (民間路線バス) ・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	交通事業者 (民間路線バス) ・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	交通事業者 (民間路線バス) 浜松市 ・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	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 ・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

表 6-2 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通サービス向上策)

事業実施スケジュール	
地域公共交通総合連携計画で定めた事業の実施 (2010(平成 22)年度～2019(令和元)年度)	計画期間 (2021(令和 3)年度～2030(令和 12)年度)
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 計画に基幹路線と位置付けた 7 路線を運行 ・ 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 ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 長期 ➢ 基幹路線の選定・目指すサービスレベルの検討 ・ 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
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 計画に準基幹路線と位置付けた 11 路線を運行 ○ 都心・市街地 (7 路線) ○ 市街地外・中山間地 (4 路線) ➢ 浜北駅～新都田間の実証運行 ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 長期 ➢ 準基幹路線の選定・目指すサービスレベルの検討 ・ 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
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 天竜川駅～上島駅ルート(ひがしくん)の実証運行 ・ 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) ・ 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&ライド駐輪場の新設等の利用促進を実施 ・ 利用状況は平均 88.2 人/日で、目標値の 100 人/日には未達成 ・ 収支率は約 25%では運行継続は困難と判断 	<ul style="list-style-type: none"> ● 短期 ➢ 本市における環状路線の可能性の検討 ・ 需要の検討、情報の整理 ● 長期 ➢ 本市における環状路線の可能性の検討 ・ 路線の選定、交通事業者との調整
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 地域バスの運行 ・ 市内 12 地域で地域バスを運行中 ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 長期 ➢ 居住地と交通結節点を結ぶ公共交通の検討 ・ 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

※「短期」は 5 年以内、「長期」は 10 年以内での実施を目指す施策を示す。

6.アクションプログラム
6.2 アクションプログラム

表 6-3 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通サービス向上策)

区分	交通施策	施策の細目	実施主体	施策の内容	
公共交通サービス向上策	路線機能向上策	2 バス路線の走行性向上	2-1 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 交通事業者(民間路線バス) 道路管理者 交通管理者	・バス優先区間の整備 ・バスレーンの周知・啓発策の検討・実施
		2-2 PTPS(公共車両優先システム)の整備	浜松市 交通事業者(民間路線バス) 道路管理者 交通管理者	・PTPSの整備	
		2-3 バスベイの整備、周知・啓発	浜松市 交通事業者(民間路線バス) 道路管理者 交通管理者	・バスベイ(歩道切込み型)の整備、周知・啓発策の検討・実施	
		2-4 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 交通事業者(民間路線バス) 道路管理者 交通管理者	・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	

表 6-4 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通サービス向上策)

事業実施スケジュール	
地域公共交通総合連携計画で定めた事業の実施 (2010(平成 22)年度～2019(令和元)年度)	計画期間 (2021(令和 3)年度～2030(令和 12)年度)
>バスレーン導入の検討 ・「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	●短期 >周知・啓発活動の実施 ・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 >バスレーン導入の検討 ・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) ●長期 >周知・啓発活動の実施 ・新たな啓発事業等を関係機関と調整
>PTPS 導入の検討 ・バスレーンと組み合わせて検討	●長期 >PTPS 導入の検討 ・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)
>道路整備時の同時整備を想定 ・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	●短期 >周知・啓発活動の実施 ・バスベイの周知・啓発策について交通事業者等と協議 ・バスベイの周知・啓発の実施 ●長期 >バスベイ整備の検討 ・関係機関と調整を行い、道路状況を踏まえ検討
>道路整備時に信号改良と併せ実施 ・渋滞対策が急務であった宮竹交差点等の改良 ・宮竹交差点(国道 152 号、天竜浜松線)事業完了(2011(平成 23)年度) ・有玉小学校東交差点 ・鴨江町交差点 ・連尺交差点(国道 257 号、国道 152 号)事業完了(2016(平成 28)年度) ・石岡交差点(国道 257 号、国道 362 号)事業完了(2016(平成 28)年度)	●短期 >改良工事の実施 ・関係機関と道路整備に向けた協議の実施 ●長期 >改良工事の実施 ・改良工事の準備 ・着工準備が整った交差点から改良

※「短期」は 5 年以内、「長期」は 10 年以内での実施を目指す施策を示す。

6.アクションプログラム
6.2 アクションプログラム

表 6-5 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通サービス向上策)

区分	交通施策	施策の細目	実施主体	施策の内容	
公共交通サービス向上策	路線機能向上策	3 地域の実情に応じた運行形態の検討	3-1 高度なバス運行の提供(民間路線バス)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス)	・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 交通事業者 (地域バス) 市民	・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 交通事業者 (地域バスなど) 市民	・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
			3-4 タクシーサービスの充実(タクシー)	交通事業者 (タクシー)	・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 公共交通空白地有償運送の強化(NPO タクシー)	浜松市 NPO 法人	・公共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

表 6-6 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通サービス向上策)

事業実施スケジュール	
地域公共交通総合連携計画で定めた事業の実施 (2010(平成 22)年度～2019(令和元)年度)	計画期間 (2021(令和 3)年度～2030(令和 12)年度)
<p>➢急行バスの運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ●短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢急行バスの運行の継続 ・需要を踏まえ、路線の追加・延伸等を検討 ●長期 <ul style="list-style-type: none"> ➢連節バス等高度なバス運行サービス等の検討 ・他市町の情報を収集し、本市での導入可能性を検討
<p>➢地域の実情に応じて、地域バスを運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内 12 地域で地域バスを運行 <p>➢新たな技術の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) 	<ul style="list-style-type: none"> ●短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢地域交通検討会における改善運行の実施 ・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 ・実証実験を踏まえた、ICT 技術の活用検討 ・フリー降車など、地域バスの利用増となる施策の検討
-	<ul style="list-style-type: none"> ●短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢新たな運行サービスの検討 ・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を調査 ●長期 <ul style="list-style-type: none"> ➢新たな運行サービスの検討 ・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 ・交通事業者に限らず、住民主体の運行等の調査・検討
<p>➢タクシー独自のサービスの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ●短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢取組みの継続 ・既存サービスの継続 ➢新たなサービスの検討 ・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
<p>➢NPO タクシーの運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>➢新たな技術の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ICT を活用した実証実験を実施 (2017(平成 29)年 12 月～) 	<ul style="list-style-type: none"> ●短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢ICT を活用した事業の継続・拡大 ・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 ➢地域共助の推進 ・自家用車の活用など、柔軟性のある就業を推進 ●長期 <ul style="list-style-type: none"> ➢新たな施策の検討 ・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

※「短期」は 5 年以内、「長期」は 10 年以内での実施を目指す施策を示す。

6.アクションプログラム
6.2 アクションプログラム

表 6-7 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通サービス向上策)

区分		交通施策	施策の細目	実施主体	施策の内容
公共交通サービス向上策	路線機能向上策	4 持続可能な公共交通の提供	4-1 持続可能な公共交通提供の取り組み	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)	<ul style="list-style-type: none"> 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
			4-2 新しい技術の活用に向けた取り組み	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)	<ul style="list-style-type: none"> MaaS、自動運転など新しい技術の導入検討

表 6-8 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通サービス向上策)

事業実施スケジュール	
地域公共交通総合連携計画で定めた事業の実施 (2010(平成 22)年度～2019(令和元)年度)	計画期間 (2021(令和 3)年度～2030(令和 12)年度)
<p>➢ 運転手確保の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 運転手確保の取組みの実施 ・ 乗務員確保のための取組みを継続 ● 長期 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 持続可能な公共交通の取組み ・ 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 ・ 車両の小型化など、普通二種免許での運行を検討
<p>➢ 自動運転プロジェクトの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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:2017(平成 29)年 12 月 第 2 回:2019(令和元)年 12 月) <p>➢ MaaS の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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～) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 新たな交通システムの導入 ・ 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 ● 長期 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 新たな交通システムの導入 ・ 交通事業者と協議しながら、実証実験等を検討

※ 「短期」は 5 年以内、「長期」は 10 年以内での実施を目指す施策を示す。

6.アクションプログラム
6.2 アクションプログラム

表 6-9 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通サービス向上策)

区分	交通施策	施策の細目	実施主体	施策の内容
公共交通サービス向上策	交通結節点強化策	5-1 総合ターミナル整備	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、 鉄道) 施設所有者	・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
		5-2 乗り継ぎターミナル整備(市街地・市 街地外)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、 鉄道) 施設所有者	・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)
		5-2 乗り継ぎターミナル整備(中山間地)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス) 施設所有者	・中山間地の在来線駅・バス等の乗り 継ぎ交通結節点整備

表 6-10 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通サービス向上策)

事業実施スケジュール	
地域公共交通総合連携計画で定めた事業の実施 (2010(平成 22)年度～2019(令和元)年度)	計画期間 (2021(令和 3)年度～2030(令和 12)年度)
<p>➢ 浜松駅周辺改良基本構想を策定 (2012(平成 24)年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 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 ・ 駅南地下駐車場及び相生板屋線の改良を実施 ・ 駅南地下駐車場の駐車料金の 20 分間の無料化を実施 ・ 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 ・ 砂山 17 号線の交通安全対策、バリアフリー化の実施 ・ JR 浜松駅北口交差点の平面横断化の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ●短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 浜松駅北口のバリアフリー化の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ➢ 浜松駅南口のバリアフリー化の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・ 改良工事の効果、関係者調整を継続実施 ・ 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 ●長期 <ul style="list-style-type: none"> ➢ その他整備の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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
<p>➢ 上島駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場、ロータリーの供用開始 (2015(平成 27)年 4 月) <p>➢ 高塚駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 南北自由通路及び橋上駅舎の供用開始 (2015(平成 27)年 3 月) ・ 南口駅前広場の供用開始 (2017(平成 29)年 2 月) ・ 北口駅前広場の供用開始 (2018(平成 30)年 3 月) ・ 高塚駅北通り線街路整備事業実施 (平成 26 年度～) <p>➢ 天竜川駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 南北自由通路及び橋上駅舎の供用開始 (2017(平成 29)年 9 月) ・ 南北駅前広場の供用開始 (2018(平成 30)年度) <p>➢ 西鹿島駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ●短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 西鹿島駅 <ul style="list-style-type: none"> ・ 具体的な事業着手に向けて検討を継続 ➢ 小林駅 <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場の整備 ➢ 高塚駅 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高塚駅北通り線街路整備事業の継続 ●長期 <ul style="list-style-type: none"> ➢ その他整備の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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
—	<ul style="list-style-type: none"> ●短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 計画に位置付けた交通結節点の整備検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ 施設管理者の理解を得ながら整備を推進 ●長期 <ul style="list-style-type: none"> ➢ その他整備の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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

※「短期」は 5 年以内、「長期」は 10 年以内での実施を目指す施策を示す。

6.アクションプログラム
6.2 アクションプログラム

表 6-11 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通サービス向上策)

区分	交通施策	施策の細目	実施主体	施策の内容	
公共交通サービス向上策	交通結節点強化策	5 ターミナル整備	5-3 ミニバスターミナル整備	浜松市 交通事業者 (民間路線バス) 施設所有者	・バス等の交通結節点整備
		6 自動車との連携強化策	6-1 P&R 駐車場等の整備、送迎スペースの整備	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	・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
			6-2 駅アクセス道路の整備・駅バリアフリー化の推進	浜松市 交通事業者(鉄道)	・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
		7 自転車との連携強化策	7-1 C&R 駐輪場の整備	浜松市 交通事業者 (鉄道、民間路線バス) 施設所有者	・公共交通への乗り継ぎ環境整備

表 6-12 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通サービス向上策)

事業実施スケジュール	
地域公共交通総合連携計画で定めた事業の実施 (2010(平成22)年度～2019(令和元)年度)	計画期間 (2021(令和3)年度～2030(令和12)年度)
<p>➢バスターミナルの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・パーク&ライド駐車場、サイクル&ライド駐輪場整備・ミニバスターミナル看板設置を実施 ・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 <p>➢基幹路線のバス停の「バス待ち環境」を改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上屋、ベンチ、情報提供板の設置 	<ul style="list-style-type: none"> ●短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢計画に位置付けた交通結節点の整備検討 ・施設管理者の理解を得ながら整備を継続 ●長期 <ul style="list-style-type: none"> ➢その他整備の検討 ・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
<p>➢パーク&ライド駐車場等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ●短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢小林駅 <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備 ➢西鹿島駅 <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備検討を継続 ●長期 <ul style="list-style-type: none"> ➢その他整備の検討 ・新たな地域(施設)でも協力が得られれば整備を推進
<p>➢上島駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場、ロータリーの供用開始(2015(平成27)年4月) <p>➢高塚駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南北自由通路及び橋上駅舎の供用開始(2015(平成27)年3月) ・南駅前広場の供用開始(2017(平成29)年2月) ・北駅前広場の供用開始(2018(平成30)年3月) ・高塚駅北通り線街路整備事業実施(2014(平成26)年度～) <p>➢天竜川駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南北自由通路及び橋上駅舎の供用開始(2019(平成29)年9月) ・南北駅前広場の供用開始(2018(平成30)年度) <p>➢西鹿島駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ●短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢天竜川駅 <ul style="list-style-type: none"> ・(駅北)都市計画道路の整備 ・(駅南)道路の整備 ➢小林駅 <ul style="list-style-type: none"> ・小林駅前線の整備 ➢高塚駅 <ul style="list-style-type: none"> ・高塚駅北通り線街路整備事業の継続 ●長期 <ul style="list-style-type: none"> ➢その他整備の検討 ・新たな地域(施設)でも協力が得られれば整備を推進
<p>➢サイクル&ライド駐輪場等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ●短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢小林駅 <ul style="list-style-type: none"> ・小林駅前線の整備 ➢計画に位置付けた交通結節点の整備検討 ・施設管理者の理解を得ながら整備を継続 ●長期 <ul style="list-style-type: none"> ➢その他整備の検討 ・新たな地域(施設)でも協力が得られれば整備を推進

※「短期」は5年以内、「長期」は10年以内での実施を目指す施策を示す。

6.アクションプログラム
6.2 アクションプログラム

表 6-13 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通利用促進策)

区分	交通施策	施策の細目	実施主体	施策の内容
公共交通利用促進策	8 キャッシュレス決済の推進	8-1 ICカード共通化の推進	交通事業者 (民間路線バス、 鉄道など) 浜松市	・ICカードの共通化検討
		8-2 ICカードによるサービスの拡充	交通事業者 (民間路線バス、 鉄道など) 浜松市	・ICカード利用を活用した、その他サービスの拡大
		8-3 新決済システム導入の推進	交通事業者 (民間路線バス、 鉄道など) 浜松市	・QRコード決済等新しい決済システム導入検討
	9 乗り継ぎ割引施策の導入	9-1 乗り継ぎ割引施策の導入	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、 鉄道、地域バスなど)	・公共交通間の乗り継ぎ割引の導入検討

表 6-14 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通利用促進策)

事業実施スケジュール	
地域公共交通総合連携計画で定めた事業の実施 (2010(平成 22)年度～2019(令和元)年度)	計画期間 (2021(令和 3)年度～2030(令和 12)年度)
<p>➢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(2004(平成 16)年)</p> <p>➢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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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 ・「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&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 	<ul style="list-style-type: none"> ●短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢IC カード共通化の推進 ・交通事業者と IC カードの共通化について調整 ・IC カードの共通化に向けた取組みを実施
「8-1 IC カード共通化の推進」に記載	<ul style="list-style-type: none"> ●短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢IC カードによるサービスの拡充 ・IC カード利用の拡大について交通事業者と調整 ・IC カードのサービス拡大の取組みを実施
—	<ul style="list-style-type: none"> ●短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢新決済システム導入の検討 ・新しい決済システム導入に向け交通事業者と検討 ●長期 <ul style="list-style-type: none"> ➢新決済システム導入の推進 ・システム導入に向けた実証実験等を検討
<p>➢ 乗り継ぎ割引の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・定期券利用者の割引を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ●短期 <ul style="list-style-type: none"> ➢乗り継ぎ割引導入の検討 ・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 ・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

※「短期」は5年以内、「長期」は10年以内での実施を目指す施策を示す。

6.アクションプログラム
6.2 アクションプログラム

表 6-15 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通利用促進策)

区分	交通施策	施策の細目	実施主体	施策の内容
公共交通利用促進策	10 その他割引施策の導入	10-1 既存の割引料金の継続、拡大	交通事業者 (民間路線バス、鉄道など) 商業施設 浜松市	・企画切符等の割引継続
		10-2 新規の割引料金の企画、提案	交通事業者 (民間路線バス、鉄道など) 商業施設 浜松市	・既存の企画切符以外の新たな運賃割引の検討
		10-3 免許返納者等の割引企画、提案	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)	・免許返納者等への割引の導入検討
	11 利用しやすい案内表示の工夫	11-1 路線表示の工夫	交通事業者 (民間路線バス) 浜松市	・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
		11-2 JR 浜松駅バスターミナルのバス停の工夫	交通事業者 (民間路線バス、鉄道) 浜松市	・JR 浜松駅バスターミナルのバス停の表示検討
		11-3 多言語対応の促進	交通事業者 (民間路線バス、鉄道など) 浜松市	・路線表示等の多言語化

表 6-16 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通利用促進策)

事業実施スケジュール	
地域公共交通総合連携計画で定めた事業の実施 (2010(平成22)年度～2019(令和元)年度)	計画期間 (2021(令和3)年度～2030(令和12)年度)
>料金割引の継続 ・遠州鉄道(株)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 ・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	●短期 >既存の割引料金の継続、拡大 ・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
>料金割引の実施 ・遠州鉄道(株)のスマホアプリ「EMot」によるデジタルフリーバス販売の実施	●短期 >地域バスの割引料金の企画、提案 ・回数券等を事前購入する施策の検討 >新規の割引料金の企画、提案 ・新たな割引施策の検討を交通事業者と調整
>運転免許返納者等の割引企画、提案 ・交通事業者が運転免許返納者に割引を実施	●短期 >免許返納者等の割引企画、提案 ・交通事業者が実施している割引等の継続 ・地域バスでの運転免許返納割引を実施 ・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
>わかりやすい路線表示の検討・実施 ・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 ・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	●短期 >路線表示の問題・課題の整理 ・現在の路線表示の問題点、課題を整理 ●長期 >路線表示の改善方法の検討 ・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
「11-1 路線表示の工夫」に記載	●短期 >浜松駅バス停の問題・課題の整理 ・現在のバス停の問題点・課題を整理 ●長期 >浜松駅バス停の改善方法の検討 ・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
-	●短期 >路線表示の問題点の整理 ・現在の路線表示の問題点、課題を整理 ●長期 >路線表示等の改善方法の検討 ・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 ・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

※「短期」は5年以内、「長期」は10年以内での実施を目指す施策を示す。

6.アクションプログラム
6.2 アクションプログラム

表 6-17 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通利用促進策)

区分	交通施策	施策の細目	実施主体	施策の内容	
公共交通利用促進策	料金・情報案内施策(情報案内施策)	12 交通情報の提供	12-1 ビジターセンターの運営	浜松市	・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
		12-2 リアルタイム交通情報の提供	交通事業者(民間路線バス、鉄道など) 浜松市	・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	
		12-3 バス情報のオープンデータ化の推進	浜松市 交通事業者(民間路線バス、鉄道など)	・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 GTFS を作成し、情報提供する	
		12-4 多言語対応の促進	交通事業者(民間路線バス、鉄道など) 浜松市	・路線表示等の多言語化	
		12-5 シームレスな目的地検索の推進	交通事業者(民間路線バス、鉄道など) 浜松市	・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	

表 6-18 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通利用促進策)

事業実施スケジュール	
地域公共交通総合連携計画で定めた事業の実施 (2010(平成 22)年度～2019(令和元)年度)	計画期間 (2021(令和 3)年度～2030(令和 12)年度)
>観光インフォメーションセンターの運営 ・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 ・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 ・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)	●短期 >観光インフォメーションセンターの運営 ・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
>情報案内板 (バスロケーションシステム) ・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) >インターネット ・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 ・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) ・異常気象時等、運行状況の路線別掲載 >スマートフォン・タブレット ・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) ・異常気象時等、運行状況の路線別掲載	●短期 >施設管理者の理解を得ながら整備の継続 ・「遠鉄バスどこ!?」アプリの周知 ・他のリアルタイム交通情報提供方法を検討
—	●短期 >浜松市地域バスへの GTFS 整備 ・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 ・オープン化したデータの継続的な更新
—	●長期 >現在の路線表示の問題点の整理、改善策の検討 ・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 ・路線表示等、多言語化対応の検討
—	●短期 >目的地検索の検討 ・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

※「短期」は 5 年以内、「長期」は 10 年以内での実施を目指す施策を示す。

6.アクションプログラム
6.2 アクションプログラム

表 6-19 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通利用促進策)

区分	交通施策	施策の細目	実施主体	施策の内容
公共交通利用促進策	13 モビリティマネジメントの実施	13-1 公共交通の PR	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)	・市民に対する公共交通の利用促進
		13-2 路線維持の PR	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)	・地域全体で公共交通を守り育てる自 発的な行動の啓発
		13-3 転入者への 働きかけ	浜松市	・転入者に対する公共交通の利用促進
		13-4 企業への 働きかけ	浜松市	・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
		13-5 児童、生徒への 働きかけ	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、 鉄道など)	・市内小学校を対象にした、公共交通 に関する教育の実施
		13-6 体験イベントの 実施	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、 鉄道、地域バスな ど)	・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
		13-7 高齢者への 働きかけ	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、 地域バスなど)	・高齢者に対する公共交通の利用促進
		13-8 公共交通マップ の作成	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	・市内全域の公共交通マップの作成

表 6-20 目標を達成するための事業及び実施主体(公共交通利用促進策)

事業実施スケジュール	
地域公共交通総合連携計画で定めた事業の実施 (2010(平成 22)年度～2019(令和元)年度)	計画期間 (2021(令和 3)年度～2030(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	●短期 >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	●短期 >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	●短期 >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	●短期 >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 ●長期 >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	●短期 >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	●短期 >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
—	●短期 >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
—	●短期 >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

※「短期」は 5 年以内、「長期」は 10 年以内での実施を目指す施策を示す。

7.計画の見直し

7.1 計画の評価

7. 計画の見直し

浜松市地域公共交通網形成計画では、浜松市総合交通計画における「5つの暮らし」の実現をうけ、公共交通の分野について、使いやすく、持続可能な公共交通サービスを提供するための施策の展開を図っていきます。

そのため、個別に施策の進捗状況の管理やその効果を計測するとともに、必要に応じて計画自体またはアクションプログラムの見直しを行います。

7.1 計画の評価

計画及び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 7-1 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		
P (計画策定)	R2		
D (施策実施)		R2～ R6	R7～ R12
C (評価)		R2～ R6	R7～ R12
A (見直し)		R4～ R6	R9～ R12
P' (計画策定)		(R7)	(R12)

※ Rは「令和」を意味する。

7.2 計画の見直し

本計画の計画期間は10年間と定めませんが、その間、様々な要因により現状では想定していない社会情勢に変化する可能性があります。

そのような状況の変化にも対応するため、PDCAサイクルの手法を用い、計画策定から5年周期を基本として、「3.5 数値目標」を始めとした基本方針や目標に対する達成状況を確認し、計画の評価とアクションプログラムの見直しの必要性に関する検証を行います。

なお、浜松市総合計画及び都市計画マスタープラン、浜松市総合交通計画等の上位計画が見直される場合についても、計画の代替案（見直し・改善）を検討します。

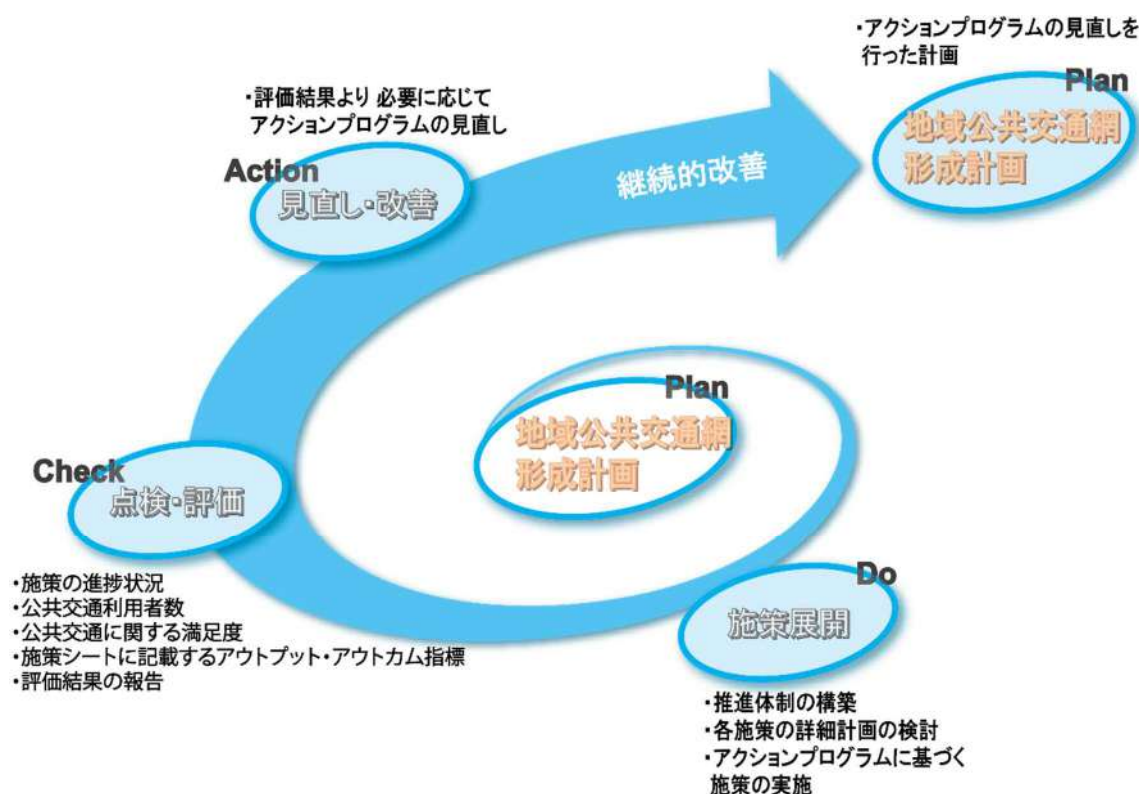


図 7-1 計画の見直しのイメージ

【参考資料】公共交通ネットワークの設定

以下の手順で公共交通ネットワークを設定します。

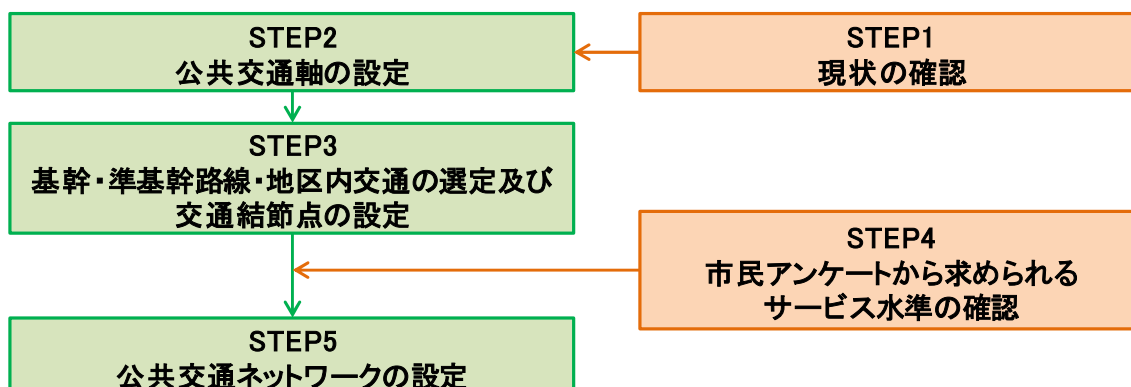


図 公共交通ネットワーク設定フロー

STEP1 現状の確認

公共交通ネットワークの検討に必要なデータ等の分析、整理を行います。

STEP2 公共交通軸の設定

現在の公共交通の運行・利用状況、移動実態、都市計画マスタープランの都市構造等を踏まえて、公共交通軸を設定します。

STEP3 基幹・準基幹路線・地区内交通の選定及び交通結節点の設定

STEP2 で設定した公共交通軸を踏まえ、基幹・準基幹路線・地区内交通、交通結節点を設定します。なお、設定する際には、都市構造、都市機能誘導区域、居住誘導区域や、路線バス、地域バス、NPO タクシーなどの運行状況、異なる交通手段間の連携などに留意します。

STEP4 市民アンケートから求められるサービス水準の確認

STEP3 までに検討した基幹・準基幹路線等のサービスレベルについては、市民ニーズを踏まえたうえで、交通事業者等と協議を行い、調整します。

STEP5 公共交通ネットワークの設定

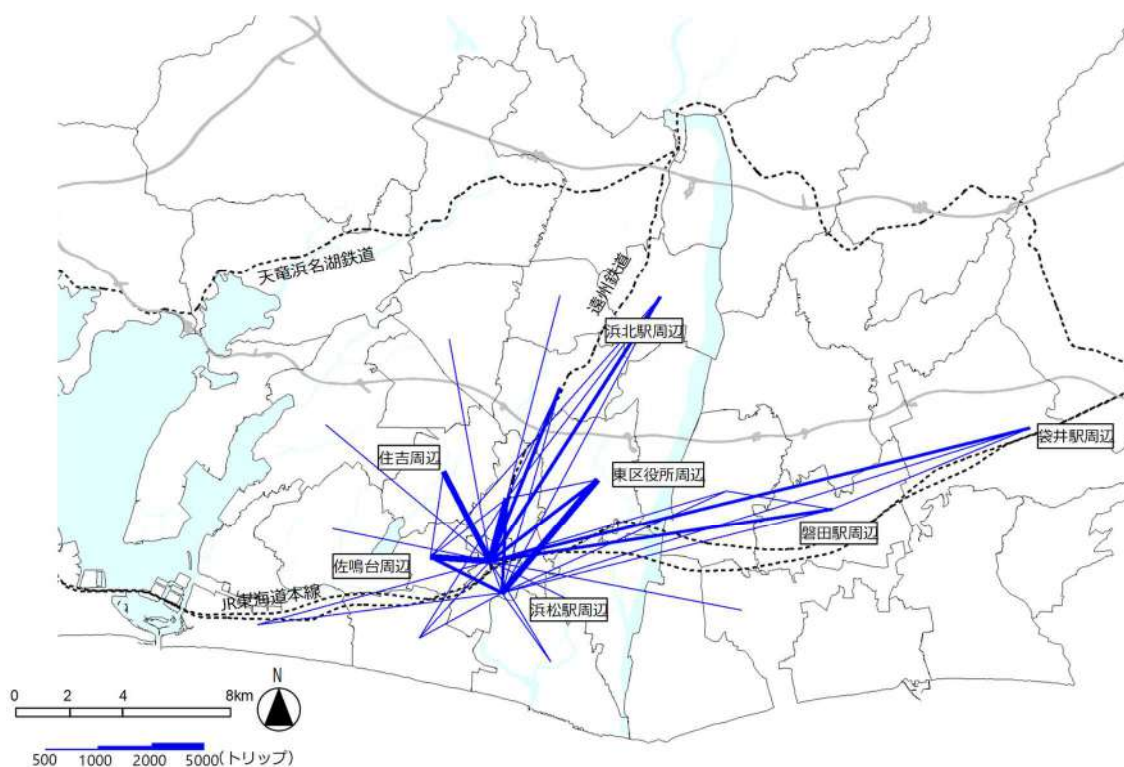
STEP4 を踏まえ、公共交通軸及び基幹・準基幹等の設定方針の見直しを行い、公共交通ネットワーク体系を設定します。

1.現状の確認

(1) 都心を行き来する移動の実態（放射方向の移動の実態）

本市とその周辺市町の交通の移動実態を確認するため、第4回西遠都市圏PT調査（2007（平成19）年）を基に最新（2018（平成30）年時点）の人口データ等を用いて算出しました。

本市とその周辺市町の鉄道、路線バス等の公共交通を利用した移動の実態をみると、浜松駅周辺⇄住吉、東区役所周辺といった浜松都心の近隣地域の移動が多くなっています。また、浜松駅周辺⇄磐田市、袋井市、浜北駅周辺等の移動も一定程度見られます。



[鉄道・バスの交通を対象]

※第4回西遠都市圏PT調査(2007(平成19)年)を基に最新(2018(平成30)年時点)の人口データ等を用いて算出

図 都心を行き来する移動の実態

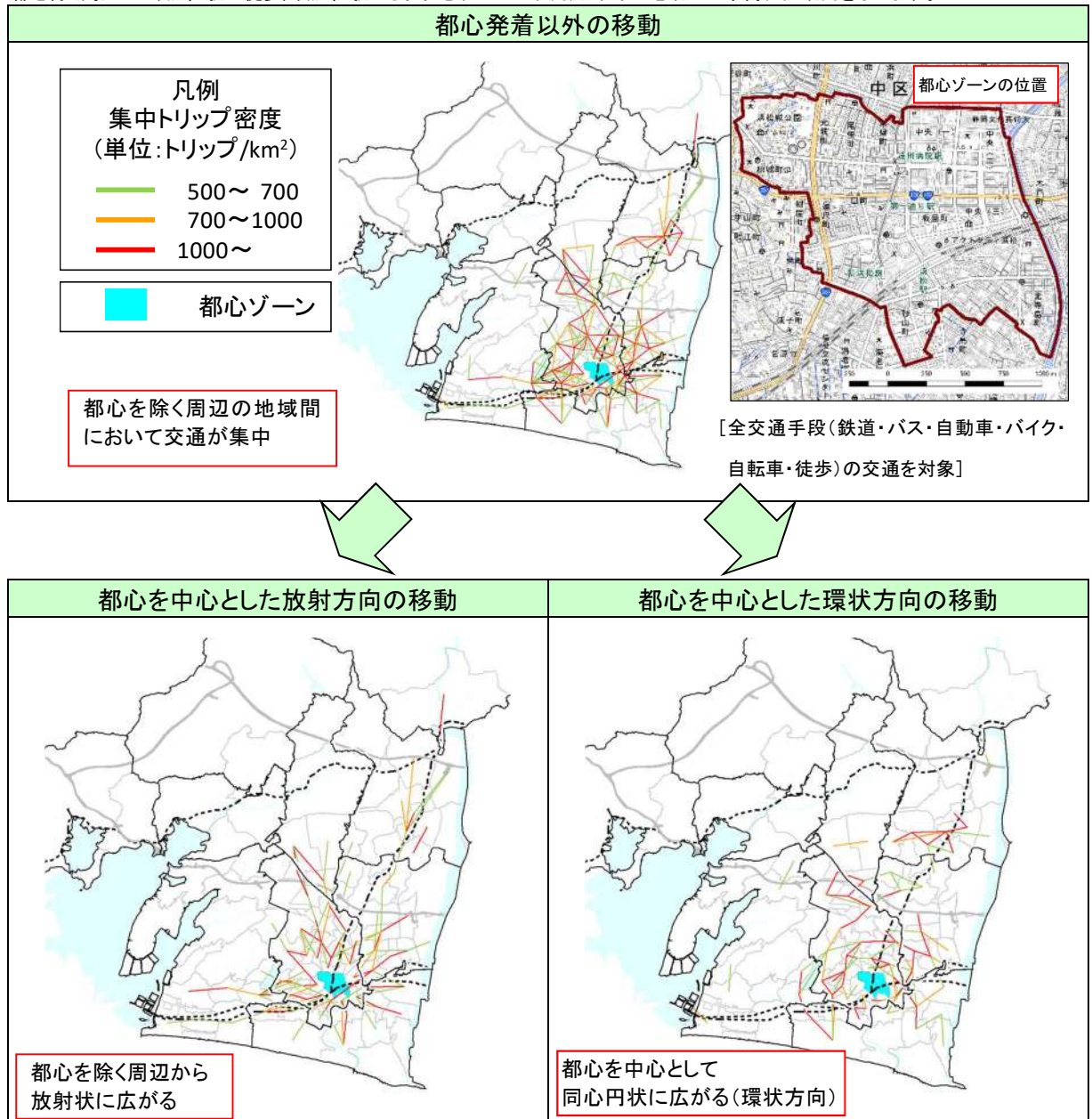
(2) 都心発着以外の移動の実態（環状方向の移動の実態）

都心を除く周辺*の移動の実態を確認するため、都心発着以外の交通（自動車含む全交通手段）に着目し、移動の実態を確認します。都心発着以外の交通は、都心を除く周辺の地域間において交通が集中しています。

また、都心を中心とした放射方向の交通のみ抽出すると、都心を除く周辺から放射状に広がり、(1)の都心を行き来する移動と同様の交通軸が想定できます。

さらに、都心を中心とした放射方向以外（以降、環状方向とする）の交通のみ抽出すると、都心を中心とする環状方向の交通軸が想定できます。

※都心除く周辺とは、浜松駅の徒歩圏(浜松駅からおおむね 800m 以内)より外の地域かつ市街化区域内を示します。



※1 第4回西遠都市圏PT調査(2007(平成19)年)を基に最新(2018(平成30)年時点)の人口データ等を用いて算出

※2 集計するゾーンの面積が異なるため、トリップ数を着地側のゾーンの面積で割り、集中トリップ密度として算出

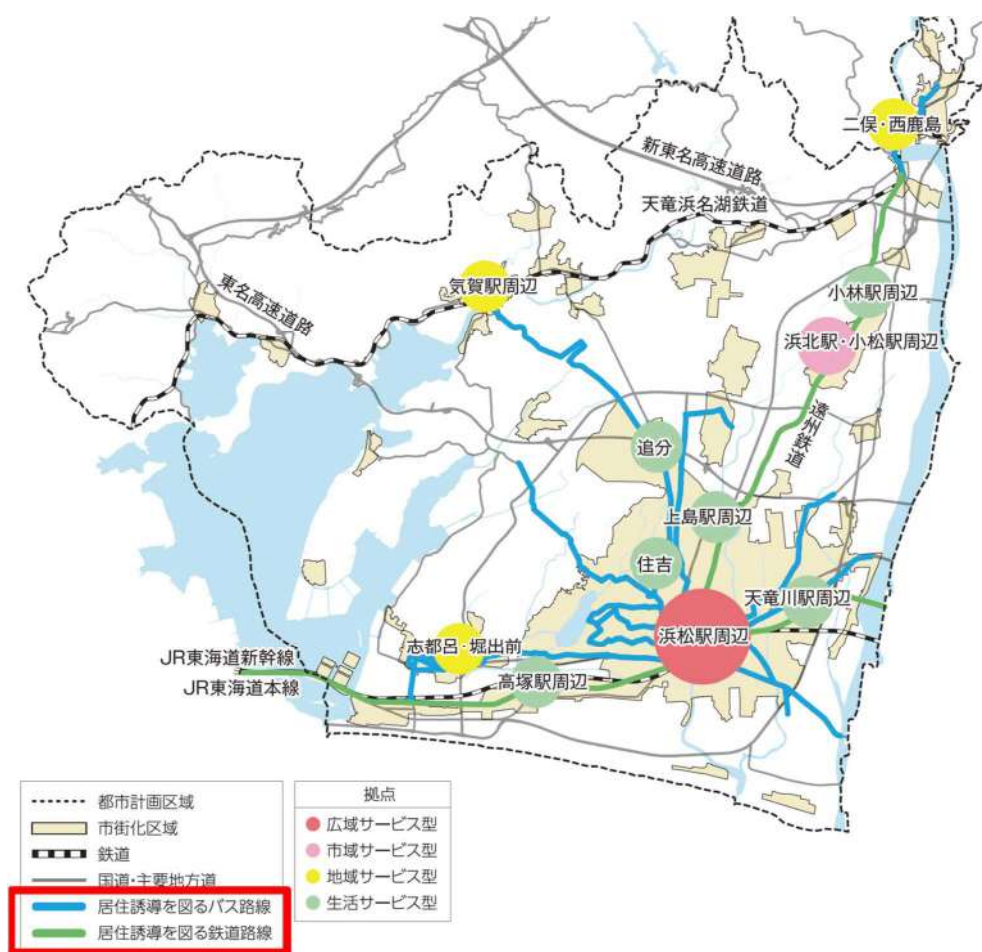
図 都心発着以外の移動実態

2.公共交通軸の設定

(1) 居住誘導から見た公共交通軸の設定

立地適正化計画では、都市機能誘導区域へ容易にアクセスが可能な路線、また、拠点形成へ寄与、新たな産業集積に関連した居住需要に対応し得る公共交通路線について、「居住誘導を図る公共交通路線」として選定しています。

上記路線は、今後、居住の誘導を図っていくこととなるため、「居住誘導を図る公共交通路線」を公共交通軸として設定します。



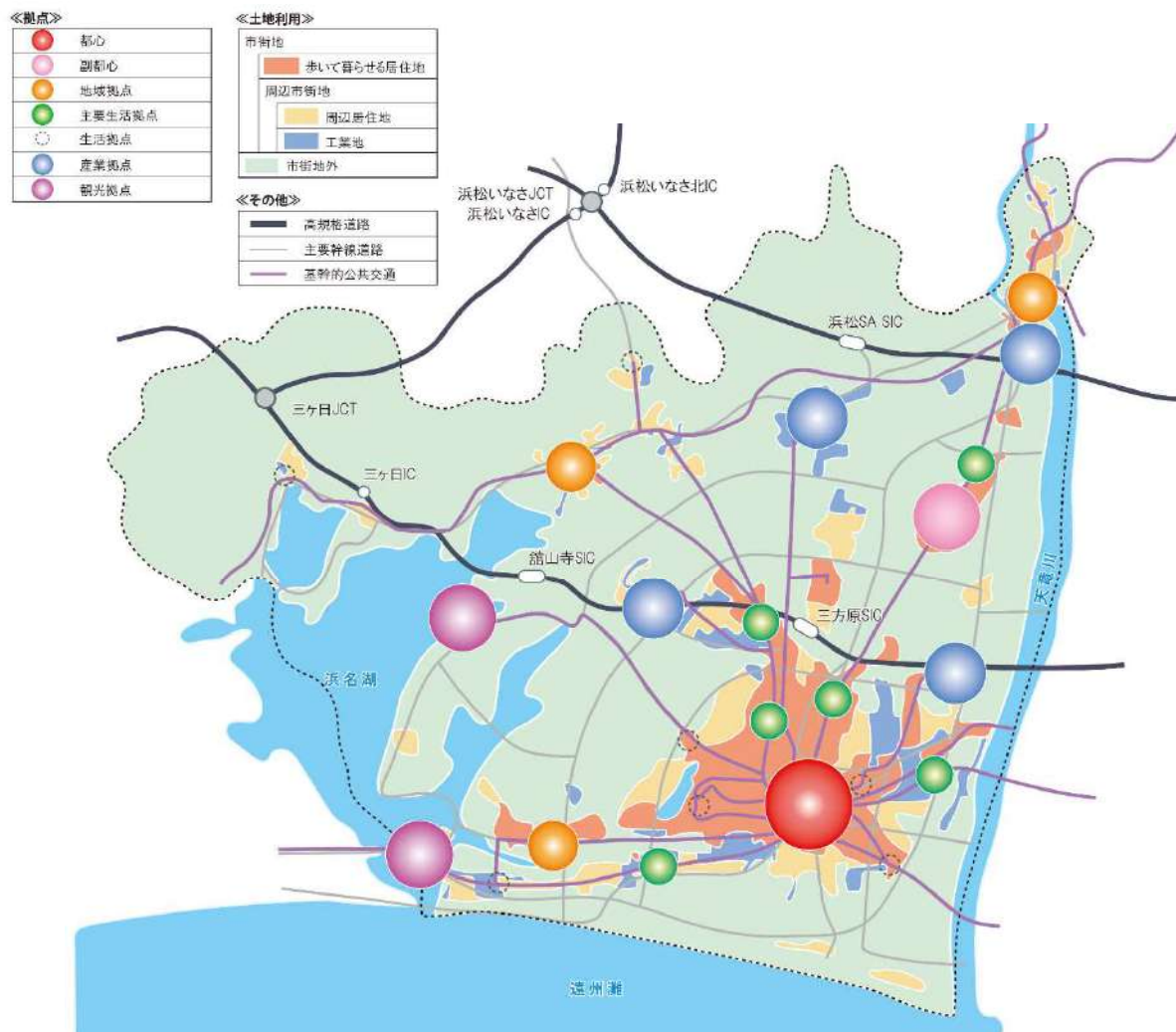
資料：浜松市立地適正化計画

図 居住誘導を図る路線

(2) 都市構造の視点から見た公共交通軸の設定

都市計画マスタープランで示されている拠点（P.73 参照）には、様々な機能が集積しています。市民が効率的にサービスを利用できるようにするには、拠点間を利便性の高い公共交通により相互連携することにより、各拠点の補完機能を高める必要があります。

そのため、都市計画マスタープラン（土地利用方針図）で示されている拠点と都心を結ぶ放射路線を公共交通軸として設定します。



資料：浜松市都市計画マスタープラン（2020（令和2）年度策定）

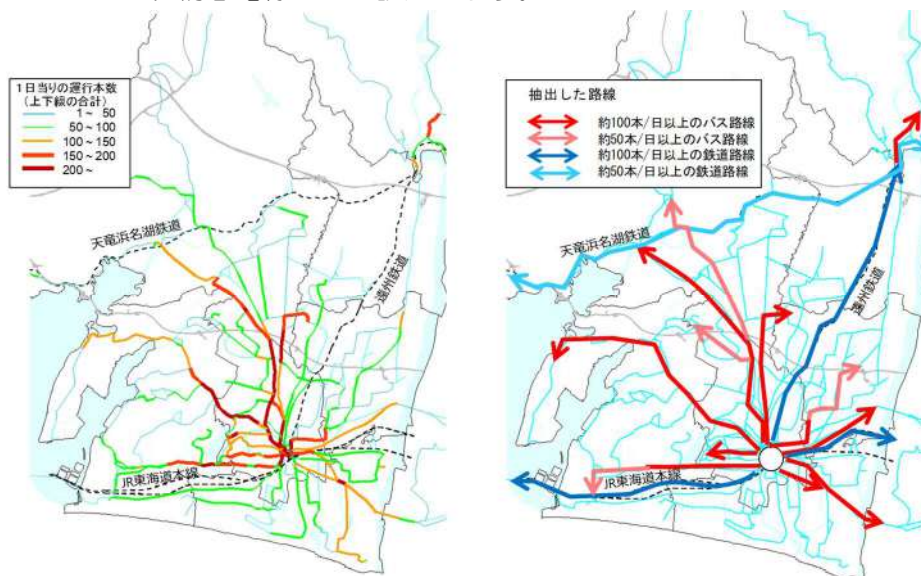
図 土地利用方針図

(3) 構想路線の検討

1) 都心と新都田周辺を結ぶ路線

(2) で示した都心と産業拠点である新都田周辺を結ぶ、路線バスの1日の本数を確認すると、50本/日未満（日中の運行間隔は30分以上）であり、路線バスによる移動は少ないと想定されます。また、現状では採算性の観点、交通事業者の運転手不足などから高頻度の運行は見込めない状況となっています。

しかし、新都田周辺では、新たに第三都田地区工場用地が供用予定であり、今後の社会経済情勢の変化（拠点及び拠点周辺への居住誘導、インフラ整備、交通事業者の運転手不足解消など）に伴い、必要性が高まれば都心と新都田周辺を結ぶ路線を準基幹路線に昇格することとし、構想路線として設定します。



資料：遠州鉄道提供データ（2017(平成29)年）を基に作成

図 バス停間運行本数（平日）



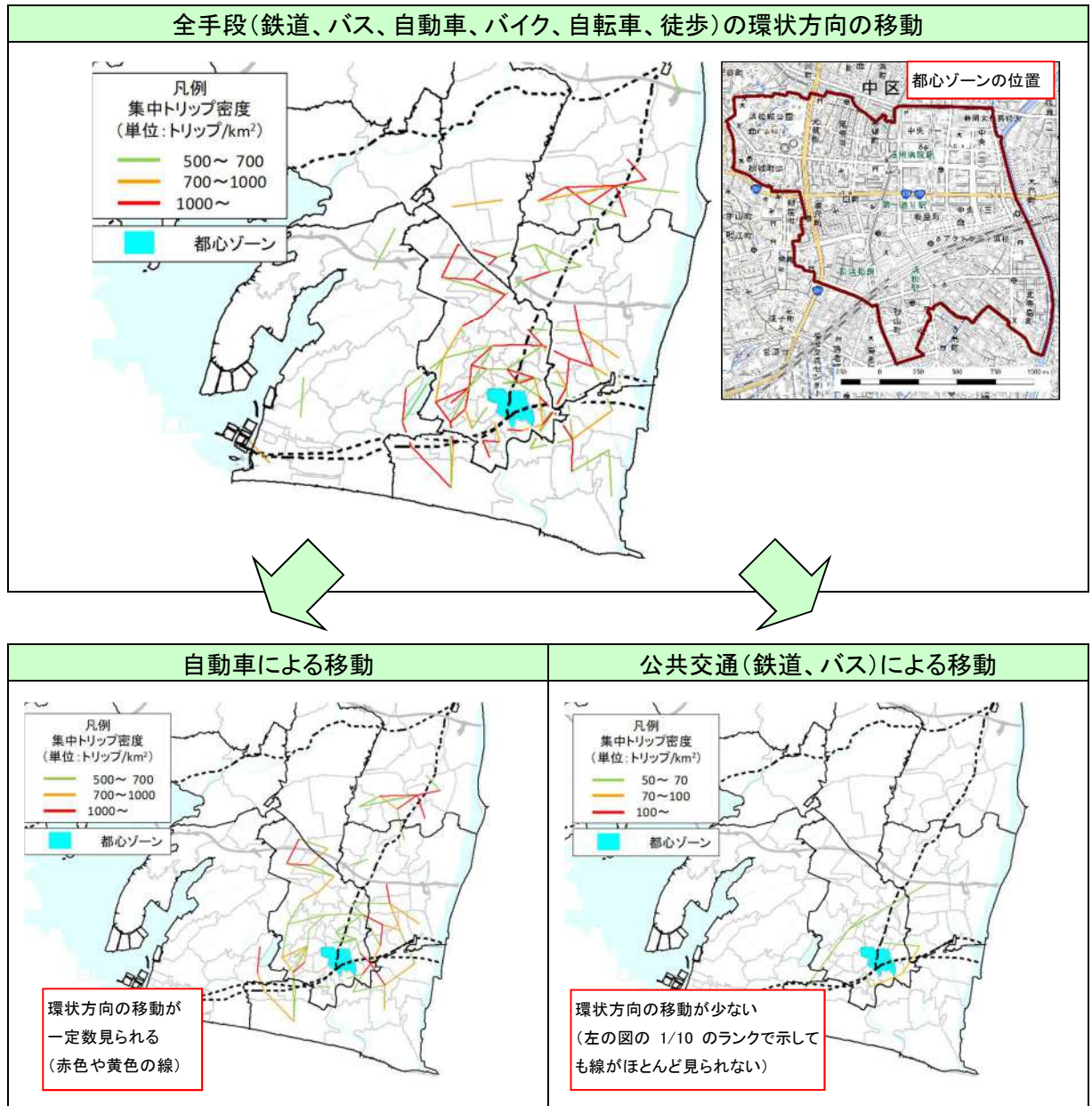
資料：第三都田地区工場用地パンフレット

図 第三都田地区工場用地の位置

2) 環状路線の検討

(2) で示した拠点を結ぶ、環状方向の交通手段別の移動の状況を確認すると、公共交通（鉄道、バス）による移動は少ない状況です。また、令和元年に実施した公共交通に関する市民アンケートでは、新規路線を希望する人が少ないことや、採算性の観点、交通事業者の運転手不足などから新規路線の導入は見込めない状況となっています。

しかし、自動車による移動が現状でも一定数見られるため、今後の社会経済情勢の変化（拠点及び拠点周辺への居住誘導、インフラ整備、交通事業者の運転手不足解消など）に伴い、必要性が高まれば都心周辺の拠点を結ぶ環状路線を導入することとし、構想路線として設定します。



※1 第4回西遠都市圏 PT 調査（2007（平成19）年）を基に最新（2018（平成30）年時点）の人口データ等を用いて算出

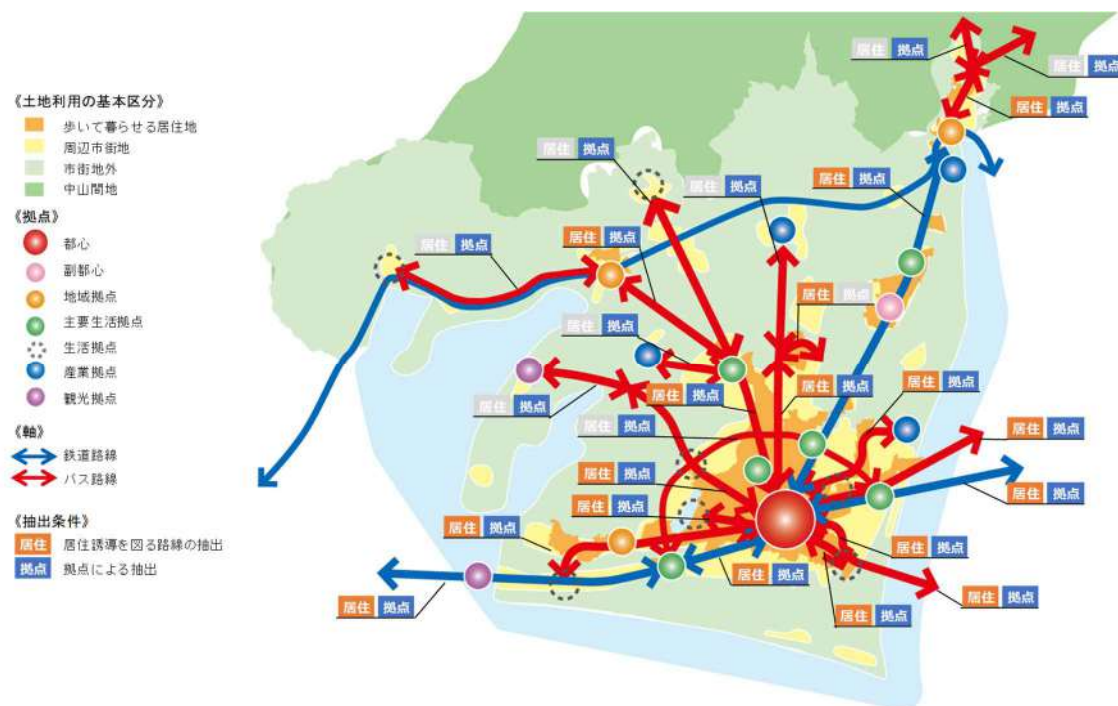
※2 集計するゾーンの面積が異なるため、トリップ数を着地側のゾーンの面積で割り、集中トリップ密度として算出

図 環状方向の移動実態

(4) 公共交通軸の設定

(1) の居住誘導から見た公共交通軸を踏まえ、(2) の都市構造の拠点から見た公共交通軸と、(3) の構想路線の検討により、設定される公共交通軸を以下に示します。

なお、基本的には都心と拠点を結び放射路線となりますが、(3) の検討により、都心と新都田を結ぶ路線と環状方向を結ぶ路線も公共交通軸として設定します。



※図中の「居住」は、(1) の居住誘導から見た公共交通軸から抽出されたことを示し、「拠点」は、(2) の都市構造の拠点から見た公共交通軸から抽出されたことを示す

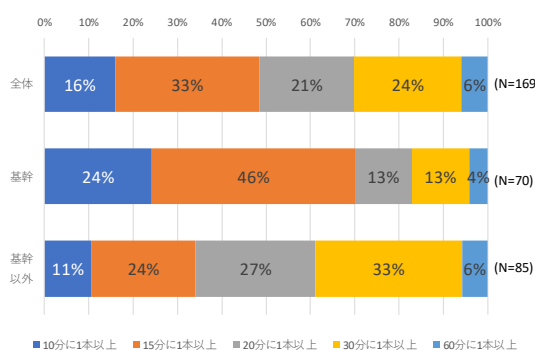
図 公共交通軸

3.市民アンケートから求められるサービス水準の確認

4.2 までに検討した基幹・準基幹路線等のサービスレベルについては、市民ニーズを踏まえたうえで、交通事業者等と協議し、確保・維持に努めます。

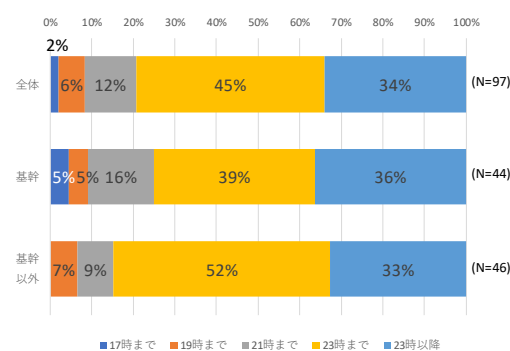
サービスレベルが大きく変化する場合は、運転手不足や交通事業者の経営等を考慮したうえで調整します。

【参考：市民が期待するサービスレベル（市民アンケート結果）】



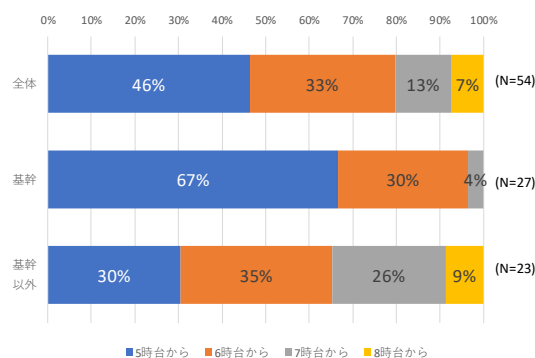
資料：公共交通に関するバス利用者アンケート

図 各路線の利用者が
運行頻度に期待する水準



資料：公共交通に関するバス利用者アンケート

図 各路線の利用者が
終発時刻に期待する水準



資料：公共交通に関するバス利用者アンケート

図 各路線の利用者が
始発時刻に期待する水準

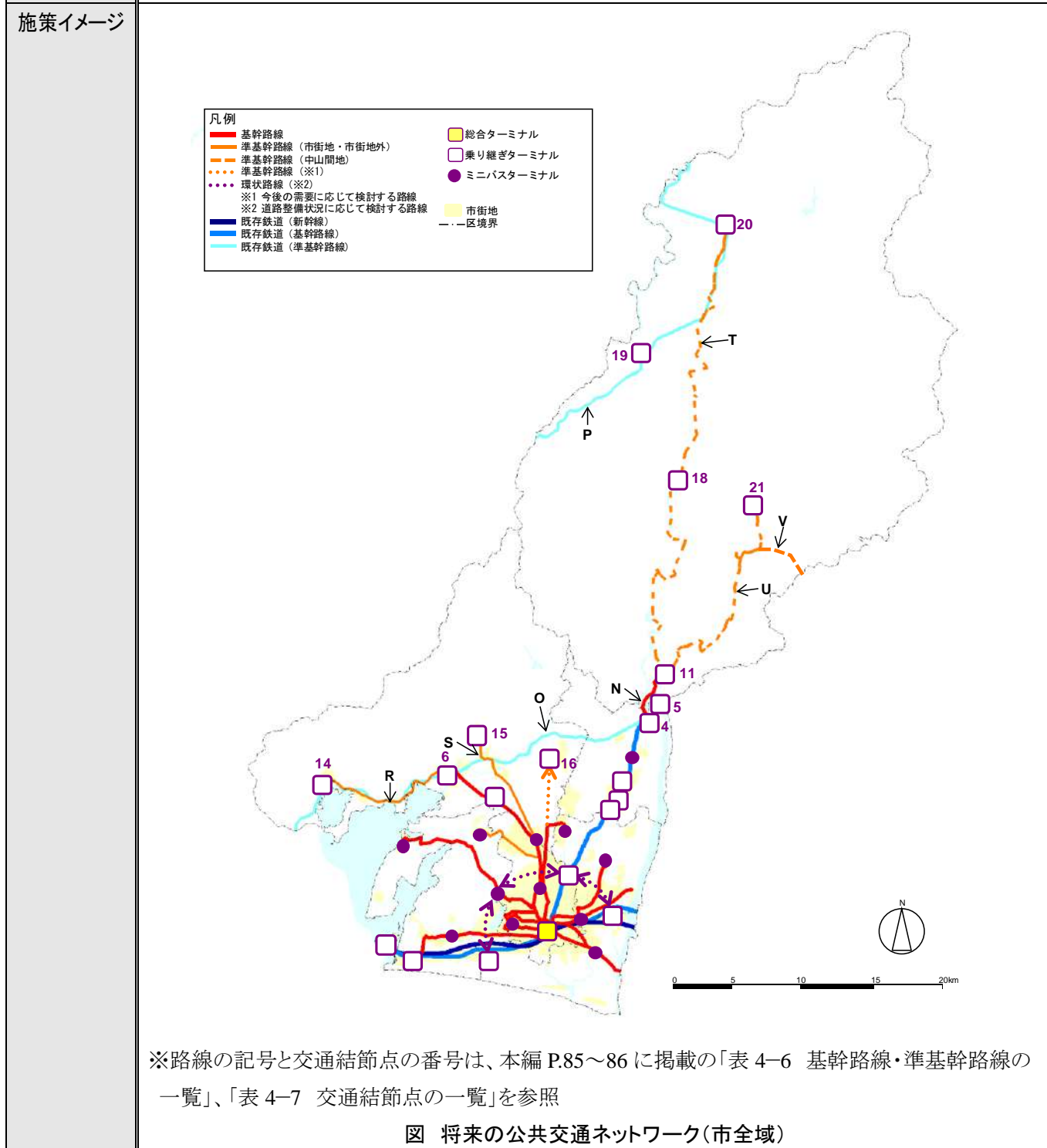
浜松市地域公共交通網形成計画

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"> ・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 				
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・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 				
内容	<p>【これまでの取組み】</p> <p><input type="checkbox"/> 基幹路線の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) ・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 ・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 <p><input type="checkbox"/> 準基幹路線の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) ・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 <p><input type="checkbox"/> 環状路線の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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) ・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&ライド駐輪場の新設等の利用促進を実施 ・利用状況は平均 88.2 人/日で、目標値の 100 人/日には未達成 ・収支率は約 25%では運行継続は困難と判断 <p><input type="checkbox"/> 地区内交通の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内 12 地域で地域バスを運行中(令和 2 年 2 月末時点) ・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 <p>【今後の取組み】</p> <p><input type="checkbox"/> 基幹路線の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p><input type="checkbox"/> 準基幹路線の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p><input type="checkbox"/> 環状路線の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・路線の選定、交通事業者との調整 <p><input type="checkbox"/> 地区内交通の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 				

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

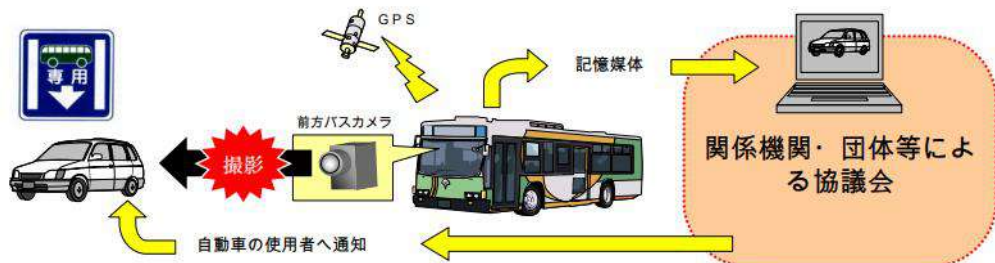


対象エリア	広 域	地 域 間	地 区 間	拠点周辺	都心・拠点内
背景	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通軸として、鉄道に加えて、バスの基幹、準基幹路線においても、高いレベルの交通サービスを提供する必要がある 				
目的	<ul style="list-style-type: none"> 速達性・定時性に優れた利便性の高い公共交通サービスを提供し、市民が生活するうえで移動しやすい環境を提供する 公共交通による都心へのアクセス性を向上させることにより、活性化を図る 				
内容	<p>【これまでの取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> バスレーンの整備、周知・啓発 <ul style="list-style-type: none"> 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 <input type="checkbox"/> PTPS の整備 <ul style="list-style-type: none"> バスレーンと組み合わせて検討 <input type="checkbox"/> バスベイの整備、周知・啓発 <ul style="list-style-type: none"> 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 <input type="checkbox"/> 交差点改良、信号現示最適化、バス優先交差点の整備 <ul style="list-style-type: none"> 渋滞対策が急務であった宮竹交差点等の改良 宮竹交差点(国道 152 号、天竜浜松線)事業完了(2011(平成 23)年度) 有玉小学校東交差点 鴨江町交差点 連尺交差点(国道 257 号、国道 152 号)事業完了(2016(平成 28)年度) 石岡交差点(国道 257 号、国道 362 号)事業完了(2016(平成 28)年度) 				
	<p>【今後の取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> バスレーンの整備、周知・啓発 <ul style="list-style-type: none"> 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 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) 新たな啓発事業等を関係機関と調整 <input type="checkbox"/> PTPS の整備 <ul style="list-style-type: none"> 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) <input type="checkbox"/> バスベイの整備、周知・啓発 <ul style="list-style-type: none"> バスベイの周知・啓発策について交通事業者等と協議 バスベイの周知・啓発の実施 関係機関と調整を行い、道路状況を踏まえ検討 <input type="checkbox"/> 交差点改良、信号現示最適化、バス優先交差点の整備 <ul style="list-style-type: none"> 関係機関と道路整備に向けた協議の実施 改良工事の準備、着工準備が整った交差点から改良 				

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"> ・公共交通利用者数の増加、自動車からの転換の促進 ・バスの速達性、定時性の向上 ・道路混雑の緩和 ・自動車から排出されるCO₂、NO_x、SPMの減少
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>□ バスレーンの整備、周知・啓発</p> <p>○バスレーンの整備</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得られる</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>図 浜松市内のバスレーン設置箇所</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"> ・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 ・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 ・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、地域の实情に合わせて、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 ・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 ・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、地域の实情に合わせて公共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 				
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・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、地域の实情に合った、望ましい運行形態を検討する 				
内容	<p>【これまでの取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 高度なバス運行の提供 <ul style="list-style-type: none"> ・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) <input type="checkbox"/> 地域バスの運行検討・実施 <ul style="list-style-type: none"> ・市内12地域で、地域の实情に応じて地域バスを運行(2020(令和2)年2月末時点) ・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) <input type="checkbox"/> タクシーサービスの充実 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <input type="checkbox"/> 公共交通空白地有償運送の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・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) ・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～) 				

<p>内容</p>	<p>【今後の取組み】</p> <p>□ 高度なバス運行の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・需要を踏まえ、急行バス路線の追加・延伸等を検討 ・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 <p>□ 地域バスの運行検討・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・実証実験を踏まえた、ICT 技術の活用検討 ・フリー降車など、地域バスの利用増となる施策の検討 <p>□ 新たな運行形態の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・交通事業者に限らず、住民主体の運行等の調査・検討 <p>□ タクシーサービスの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存サービスの継続 ・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 <p>□ 公共交通空白地有償運送の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・自家用車の活用など、柔軟性のある就業を推進 ・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
<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"> ・公共交通利用者数の増加 ・バスの速達性、定時性の向上 ・道路混雑の緩和 ・交通事業者の人件費の削減 ・バス路線の運営改善 ・市民生活の活発化
<p>評価指標 (アウトプット)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・急行バスの運行系統数 ・地域バスの運行地域
<p>評価指標 (アウトカム)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者数(地域バス利用者数、タクシー利用者数、公共交通空白地有償運送利用者数) ・公共交通に対する市民満足度

□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

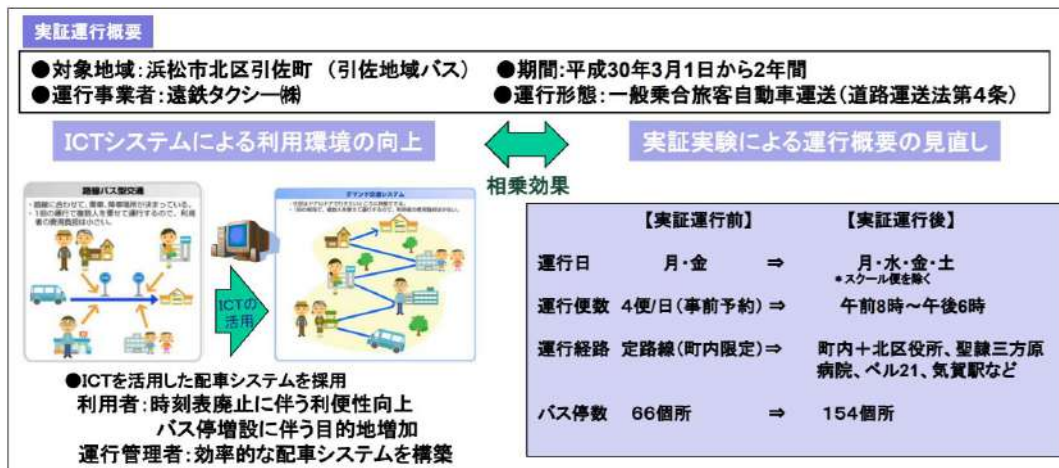


図 浜松市における地域バスの運行改善

□ 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

妊婦さんがお困りなされる際や陣痛、出産の際、病院へ向かわれる際、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

- ✔ カラゾク料軽減しは登録入札への応募が不要です。
- ✔ 陣痛、出産の場合は、04時～08時で優先的に配車します。
- ✔ 緊急時の出産で自宅を離れ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

□ 公共交通空白地有償運送の強化

・公共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

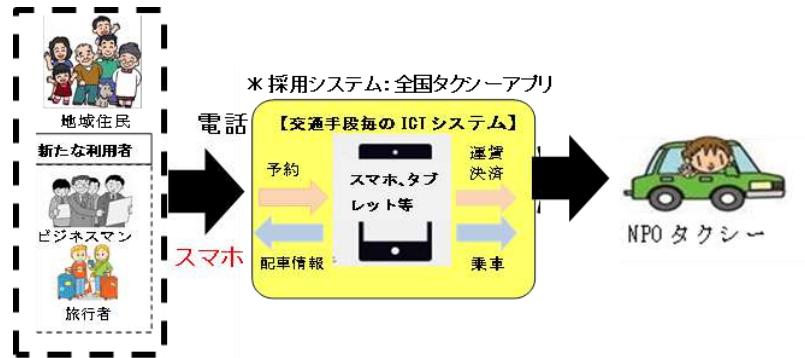


図 ICT を活用したシステム導入イメージ



図 公共交通空白地有償運送(左:佐久間地区、右:春野地区)

【参考事例:京丹後市の公共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 公共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

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"> ・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 ・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 ・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 ・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 ・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 				
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 				
内容	<p>【これまでの取組み】</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"> ・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 <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"> ・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) ・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～) <p>【今後の取組み】</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"> ・乗務員確保のための取組みを継続 ・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 ・車両の小型化など、普通二種運転免許での運行を検討 <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"> ・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 ・交通事業者と協議しながら、実証実験等を検討 				
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"> ・公共交通利用者数の増加 ・バス路線の運営改善 				
評価指標 (アウトプット)	<ul style="list-style-type: none"> ・4条乗合許可を持つ交通事業者数 ・交通事業者の第2種運転免許保有者数 				
評価指標 (アウトカム)	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者数 				

□ 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、「静岡型 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



チケット画面 購入情報を反映した経路検索結果 (料金が0円表示) 割引優待スポットをプロットしたマップ 代替輸送を反映した経路検索結果

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"> 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 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 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 				
目的	<ul style="list-style-type: none"> 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 				
内容	<p>【これまでの取組み】</p> <p>□ 総合ターミナル整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 浜松駅周辺改良基本構想を策定(2012(平成 24)年) 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 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 駅南地下駐車場及び相生板屋線の改良を実施 駅南地下駐車場の駐車料金の 20 分間の無料化を実施 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 砂山 17 号線の交通安全対策、バリアフリー化の実施 JR 浜松駅北口交差点の平面横断化の実施 <p>□ 乗り継ぎターミナル整備(市街地・市街地外)</p> <ul style="list-style-type: none"> 上島駅駅前広場、ロータリーの供用開始(2015(平成 27)年 4 月) 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) 高塚駅南口駅前広場の供用開始(2017(平成 29)年 2 月) 高塚駅北口駅前広場の供用開始(2018(平成 30)年 3 月) 高塚駅北通り線街路整備事業実施(平成 26 年度～) 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) 天竜川駅南北駅前広場の供用開始(2018(平成 30)年度) 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 <p>□ ミニバスターミナル整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 パーク&ライド駐車場、サイクル&ライド駐輪場整備・ミニバスターミナル看板設置を実施 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 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 				

<p>内容</p>	<p>【今後の取組み】</p> <p>□ 総合ターミナル整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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 ・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 <p>□ 乗り継ぎターミナル整備(市街地・市街地外) <乗り継ぎターミナル(市街地・市街地外)のイメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・小林駅における駅前広場の整備 ・高塚駅における高塚駅北通り線街路整備事業の継続 ・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 <p>□ 乗り継ぎターミナル整備(中山間地) <乗り継ぎターミナル(中山間地)のイメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 <p>□ ミニバスターミナル整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 <p style="text-align: center;"><ミニバスターミナルのイメージ></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"> ・公共交通利用者数の増加 ・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 ・駅やバス停へアクセスの向上 ・バス停でのバス待ち環境の向上

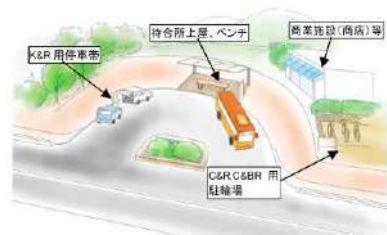
<総合ターミナルのイメージ>



<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"> ・ターミナルの整備状況
<p>評価指標 (アウトカム)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数 ・公共交通に対する市民満足度 ・公共交通の代表交通手段構成比
<p>施策イメージ</p>	<p>□ ミニバスターミナルの整備</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"> ・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&スポーク化を図っている ・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 <div data-bbox="288 887 1034 1182" data-label="Diagram"> </div> <div data-bbox="1046 842 1342 1205" 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>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型商業施設において、店舗の協力を得て駐輪場を設置しており、バス停へのアクセス手段が増えることに加え、バス乗降時に商業施設への立ち寄りが可能となり、利用者のバス利用の利便性が向上している <div data-bbox="392 1585 852 1928" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="863 1581 1334 1928" data-label="Image"> </div> <p>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)</p>

シート 6

【施策名】

自動車との連携強化策

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"> 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 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） 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 				
目的	<ul style="list-style-type: none"> 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 				
内容	<p>【これまでの取り組み】</p> <p>□ P&R 駐車場等の整備、送迎スペースの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 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&ライド駐車場等の整備 <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"> 上島駅駅前広場、ロータリーの供用開始（2015（平成 27）年 4 月） 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） 高塚駅南駅前広場の供用開始（2017（平成 29）年 2 月） 高塚駅北駅前広場の供用開始（2018（平成 30）年 3 月） 高塚駅北通り線街路整備事業実施（2014（平成 26）年度～） 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） 天竜川駅南北駅前広場の供用開始を予定（2018（平成 30）年度） 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 <p>【今後の取り組み】</p> <p>□ P&R 駐車場等の整備、送迎スペースの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 小林駅駅前広場の整備 西鹿島駅駅前広場の整備検討を継続 新たな地域（施設）でも協力が得られれば整備を推進 <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"> 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 小林駅前線の整備 高塚駅北通り線街路整備事業の継続 新たな地域（施設）でも協力が得られれば整備を推進 				
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"> 公共交通利用者数の増加 都心部の道路混雑の解消 				
評価指標（アウトプット）	駅周辺の市街地開発を踏まえ土地を有効活用した P&R 駐車場の整備状況				
評価指標（アウトカム）	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用者数 公共交通に対する市民満足度 公共交通の代表交通手段構成比 				

□ 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&BR 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"> ・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 ・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 ・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 				
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・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 				
内容	【これまでの取組み】 <input type="checkbox"/> C&R駐輪場の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・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&ライド駐輪場等の整備 				
	【今後の取組み】 <input type="checkbox"/> C&R駐輪場の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・小林駅前線の整備 ・新たな地域(施設)でも協力が得られれば整備を推進 				
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"> ・公共交通利用者数の増加 ・駅やバス停へのアクセス向上 				
評価指標 (アウトプット)	<ul style="list-style-type: none"> ・C&R 駐輪場の整備状況 				
評価指標 (アウトカム)	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者数 ・公共交通に対する市民満足度 ・公共交通の代表交通手段構成比 				

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))

シート 8

【施策名】 **キャッシュレス決済の推進**

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"> ・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 ・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 ・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 				
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 				
内容	<p>【これまでの取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 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"> ・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) ・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) ・「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 ・「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&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 <p>【今後の取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> □ IC カード共通化の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者と IC カードの共通化について調整 ・IC カードの共通化に向けた取組みを実施 □ IC カードによるサービスの拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・IC カード利用の拡大について交通事業者と調整 ・IC カードのサービス拡大の取組みを実施 □ 新決済システム導入の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・新しい決済システム導入に向け交通事業者と検討 ・システム導入に向けた実証実験等を検討 				
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"> ・公共交通の利便性の向上 ・乗降時間の短縮 ・様々な利用促進施策への展開 				
評価指標 (アウトプット)	<ul style="list-style-type: none"> ・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"> ・公共交通利用者数 ・公共交通に対する市民満足度 ・公共交通の代表交通手段構成比 				

□ 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



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販売が普及している

【「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"> 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 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 				
目的	<ul style="list-style-type: none"> 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 				
内容	【これまでの取組み】 <input type="checkbox"/> 乗り継ぎ割引施策の導入 <ul style="list-style-type: none"> 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 定期券利用者の割引を実施 				
	【今後の取組み】 <input type="checkbox"/> 乗り継ぎ割引施策の導入 <ul style="list-style-type: none"> 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 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 				
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"> 公共交通利用者数の増加 				
評価指標 (アウトプット)	<ul style="list-style-type: none"> 割引施策の実施状況 				
評価指標 (アウトカム)	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用者数 公共交通に対する市民満足度 				

□ 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

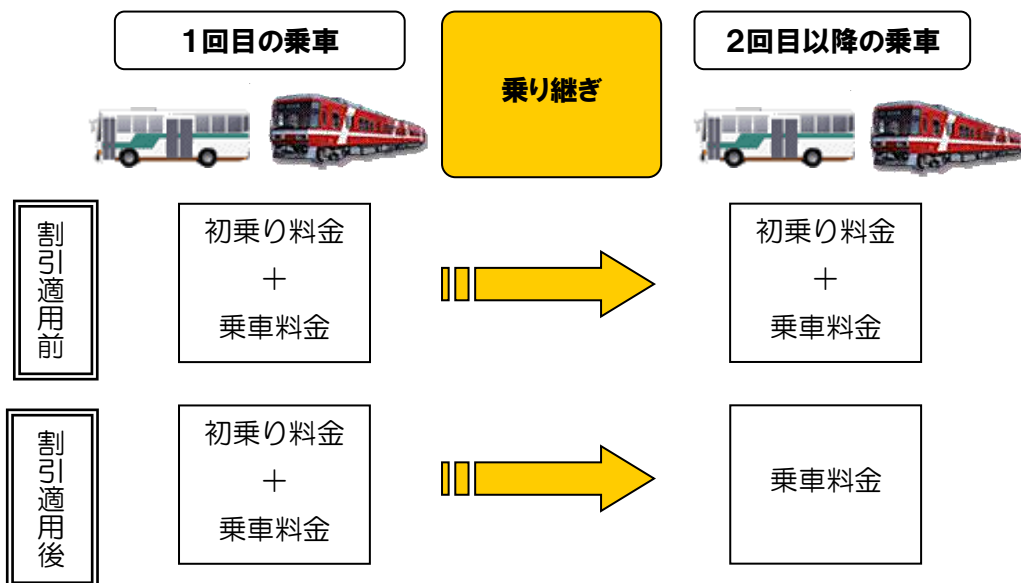


図 乗り継ぎ運賃の考え方

【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

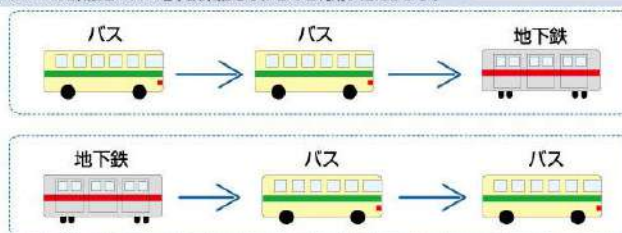
●バス⇄地下鉄乗継



●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"> ・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 ・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 																														
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・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 																														
内容	<p>【これまでの取組み】</p> <p><input type="checkbox"/> 既存の割引料金の継続、拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <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^o</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 ^o	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 ^o	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> <p><input type="checkbox"/> 既存の割引料金の継続、拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p><input type="checkbox"/> 新規の割引料金の企画、提案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回数券等の事前購入等、地域バスの割引料金の企画、検討 ・新たな割引施策の検討を交通事業者と調整 <p><input type="checkbox"/> 免許返納者等の割引企画、提案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が実施している割引等の継続 ・地域バスでの運転免許返納割引を実施 ・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
<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"> ・公共交通利用者数の増加
<p>評価指標 (アウトプット)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ割引以外の割引施策の実施状況
<p>評価指標 (アウトカム)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者数 ・公共交通に対する市民満足度
<p>施策イメージ (実施フロー・ 図・表)</p>	<p><input type="checkbox"/> 既存の割引料金の継続・拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <div data-bbox="400 1211 1318 1503" data-label="Image"> </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"> ・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 ・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 ・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 ・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 ・鉄道においても、英語以外の外国語への対応が望まれる 				
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・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 				
内容	<p>【これまでの取り組み】</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"> ・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 ・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 <p>【今後の取り組み】</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"> ・現在の路線表示の問題点、課題を整理 ・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 ・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 <p><input type="checkbox"/> 多言語対応の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の路線表示の問題点、課題を整理 ・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 ・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 				
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"> ・公共交通利用者数の増加 				
評価指標 (アウトプット)	<ul style="list-style-type: none"> ・よりわかりやすい案内への見直し状況 ・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 				
評価指標 (アウトカム)	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者数 ・公共交通に対する市民満足度 				

□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㈱と㈱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"> ・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 ・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 ・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 				
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 				
内容	<p>【これまでの取り組み】</p> <p>□ ビジターセンターの運営</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・詳細な交通情報は、JR東海または遠州鉄道(株)の案内窓口への案内を実施 ・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) <p>□ リアルタイム交通情報の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) ・遠州鉄道(株)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 ・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)) ・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) ・異常気象時等、運行状況の路線別掲載 <p>【今後の取り組み】</p> <p>□ ビジターセンターの運営</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>□ リアルタイム交通情報の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「遠鉄バスどこ!?」アプリの周知 ・他のリアルタイム交通情報提供方法を検討 <p>□ バス情報のオープンデータ化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浜松市地域バスへの GTFS 整備 ・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 ・オープン化したデータの継続的な更新 <p>□ 多言語対応の促進(再掲)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 <p>□ シームレスな目的地検索の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 				
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"> ・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 ・都心内の回遊性の向上、および公共交通の利便性向上 ・都心でのイベント参加 ・市内外の業務地や観光地へのアクセス性向上 				

評価指標 (アウトプット)	・ビジターセンター利用状況
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

施策イメージ **□ビジターセンターの運営**
 ・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)】



図 東山温泉駅(バス駅に旅館・観光案内所併設)

□リアルタイム交通情報の提供

・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

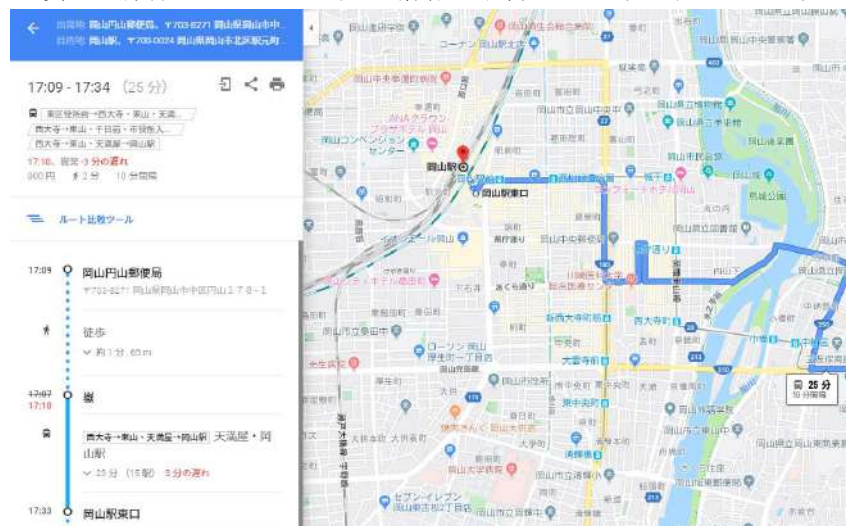


図 GTFS リアルタイムにより Google マップにバス遅延情報が反映された例

□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

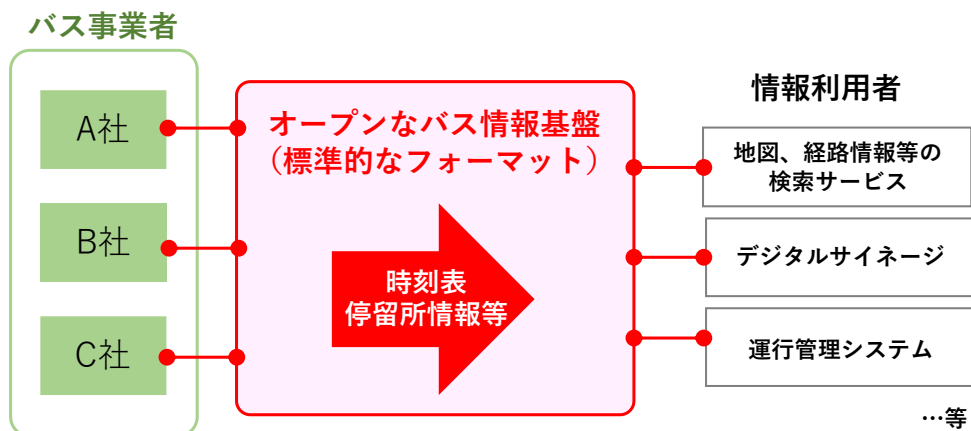


図 オープンな共通データ基盤イメージ

□ 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"> 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 				
目的	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 				
内容	<p>【これまでの取組み】</p> <p><input type="checkbox"/> 公共交通の PR</p> <ul style="list-style-type: none"> 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組みを実施 <p><input type="checkbox"/> 路線維持の PR</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p><input type="checkbox"/> 転入者への働きかけ</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p><input type="checkbox"/> 企業への働きかけ</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 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 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 <p><input type="checkbox"/> 児童・生徒への働きかけ</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、市内全小学校に配布 <p><input type="checkbox"/> 体験イベントの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 				

<p>内容</p>	<p>【今後の取組み】</p> <p>□ 公共交通の PR</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>□ 路線維持の PR</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民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 <p>□ 転入者への働きかけ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・転入者への利用促進の継続 ・新たな働きかけの検討 <p>□ 企業への働きかけ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 <p>□ 児童・生徒への働きかけ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>□ 体験イベントの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・体験イベントの開催の継続 ・イベント時の PR の継続 <p>□ 高齢者への働きかけ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>□ 公共交通マップの作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
<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"> ・公共交通利用者の増加 ・道路混雑の緩和
<p>評価指標 (アウトプット)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティ・マネジメントのイベント開催状況
<p>評価指標 (アウトカム)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者数 ・公共交通の代表交通手段構成比

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)】

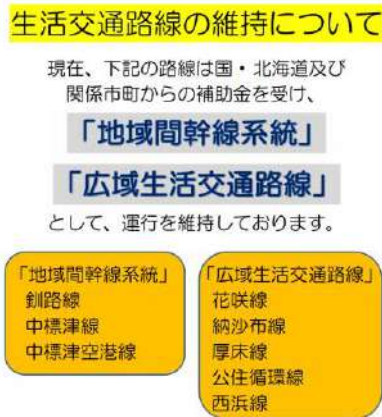


資料:福岡市ホームページ

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)】



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)】



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な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、実際にバスに乗り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

浜松市地域公共交通網形成計画(案)

●発行日 2021(令和3年)●月

●発行 浜松市

●編集 浜松市 都市整備部 交通政策課

〒430-8652 浜松市中区元城町103-2

Tel 053-457-2441 / Fax 050-3730-5234