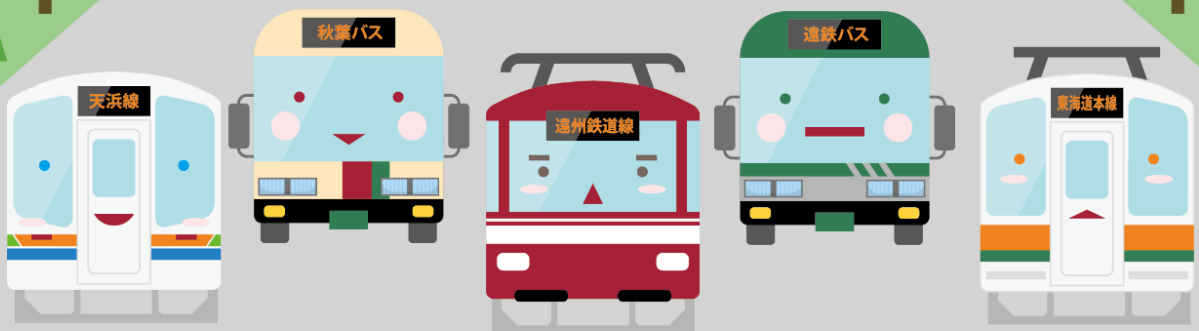


浜松市地域公共交通網形成計画 概要版（案）



1. はじめに

◆ 背景と目的

本市においては、近年、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、大きな転換期を迎えています。

交通についても、自動車交通の増加による混雑や事故の多発、公共交通利用者減少等の交通の問題や、社会構造・都市の変化に対応し、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。

本計画は、これらの課題に対応し、暮らしやすく持続可能なまちを支えるため、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。

◆ 計画の区域・計画の位置付け

本計画の対象区域は、市街地の郊外化、人口減少及び少子高齢化の進展、公共交通の衰退等に対応する交通計画を立案するため、「浜松市全域」とします。

本計画は、浜松市の都市・まちづくりの将来像と交通のあるべき姿の実現を目指し、公共交通分野の方針や目標、取組みを示すマスタープランに位置付けます。



図1-1 計画の区域

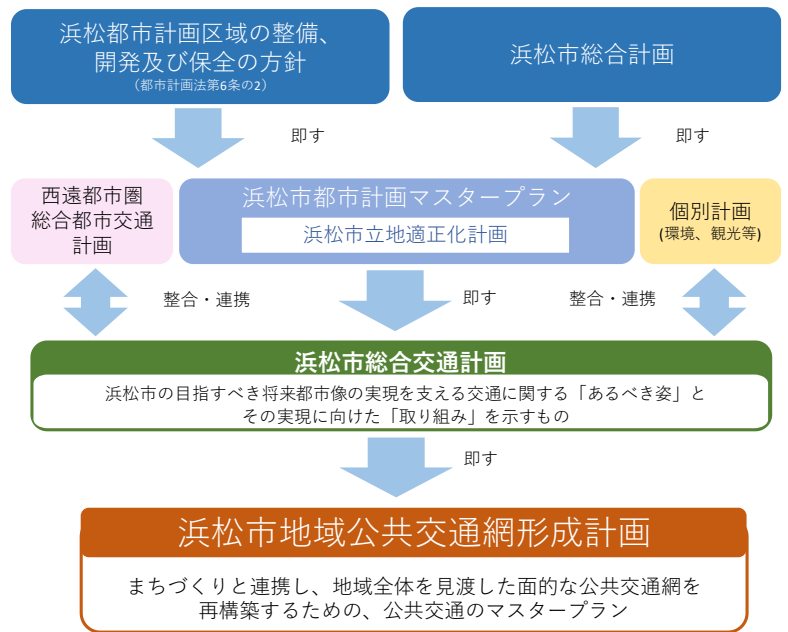


図1-2 計画の位置付け

◆ 計画の期間

本計画の計画期間は「2020～2030年」の10年間とし、計画策定後、概ね5年後に計画の見直しを行います。

2. 公共交通に関する課題

◆ 社会情勢・都市構造の変化から見た問題・課題

● 高齢者の移動を支える交通手段の確保

- 自動車に依存する傾向が高まっており、公共交通の利用者が減少しています。
- 高齢化が進展し、自動車の運転を続けることが困難な方の増加が想定されます。
- 全国的に高齢者による重大事故の発生が問題となっています。
- 市内の交通事故死者は減少傾向ですが、半数以上が高齢者となっています。

自動車を運転しなくても移動が出来る交通手段を確保する必要があります。

● 産業集積地への移動状況を踏まえた対応

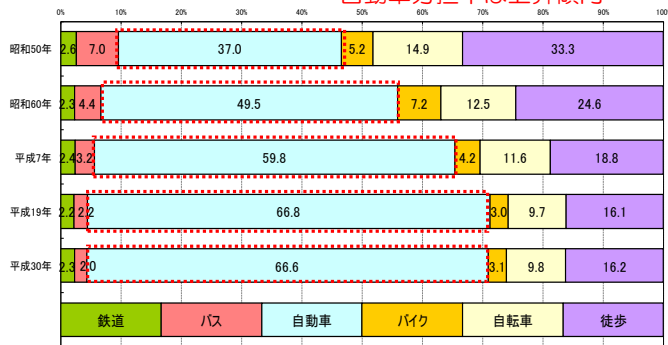
● 都市機能誘導区域や居住誘導区域、基幹的公共交通との整合

- 東北地方太平洋沖地震以降、産業立地などの内陸移転が進んでいます。
- 本市は基幹的な公共交通沿いに複数の拠点を形成する「拠点ネットワーク型都市構造」を目指しています。
- 公共交通は、浜松駅を中心としたネットワークを形成しており、市街地の拠点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。

市内の拠点・居住地域間の移動ニーズへの対応が求められます。

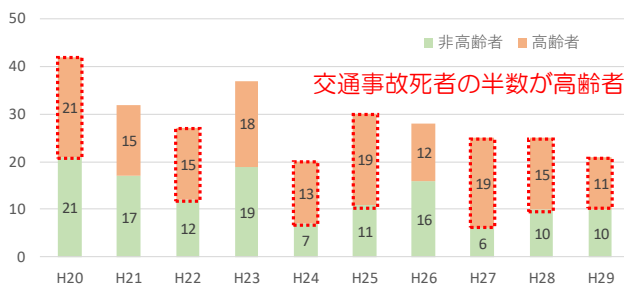
郊外においても、利便性が高い公共交通サービスが求められます。

自動車分担率は上昇傾向



出展：西遠都市圏パーソントリップ調査

図2-1 代表交通手段分担率の推移



出展：浜松市交通事故統計

図2-2 市内の交通事故死者数

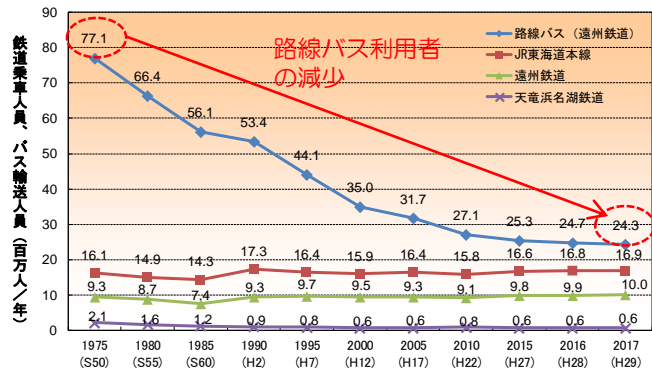


出展：浜松市都市計画マスタープラン（2020（令和2）年度策定）

図2-3 将来都市構造

◆ 公共交通の現状から見た問題・課題

- 基幹・準基幹路線等の公共交通路線の見直し
- 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
- 路線バスの利用者は過去40年で3分の1にまで減少しています。
- バスの運転手不足等により、路線バスの減便や廃止が生じています。
- 事業者の経営努力のみでは、公共交通の維持が困難となっています。
- 近年では、MaaS、ICT等の効率的な交通サービスを提供する技術が進展しています。



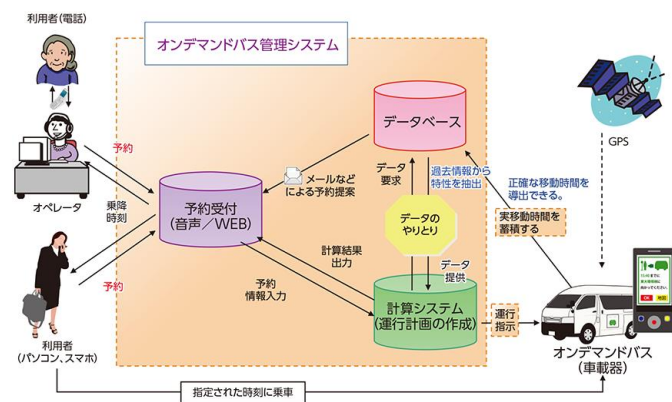
出展：浜松市統計書

図2-4 鉄道、バス利用者数の推移

利用の水準に合わせた路線バスサービスの見直しが必要です。
公共交通を維持するため、効率的な公共交通体系が求められます。



図2-5 浜松市内のバス事業者の運転手数 出展：遠州鉄道、秋葉バスサービス、浜松バス提供データ



出展：平成27年版情報通信白書（総務省）

図2-6 ICTによるデマンド運行のイメージ

◆ 公共交通に対するニーズ

- 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。
- 路線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。
- 利用者はバスのサービスに比較的高い満足度を示しています。

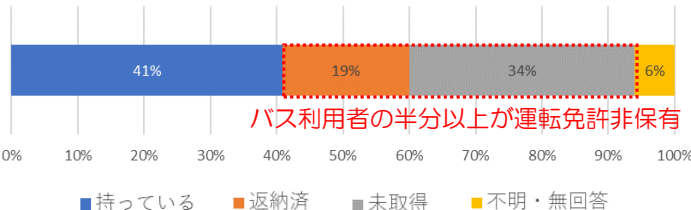


図2-8 バス利用者の運転免許保有状況

高齢者等の移動を支えるために、公共交通の維持が必要です。

今後も継続して、市民のニーズに応えるバスサービスを提供することが求められます。

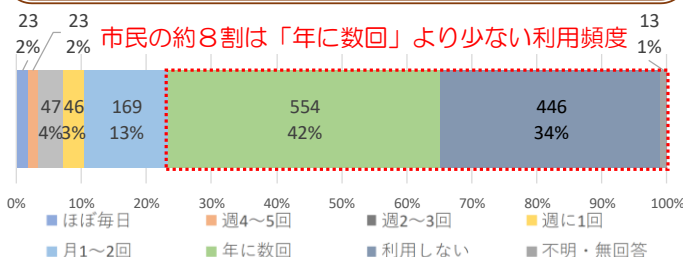


図2-7 路線バスの利用頻度

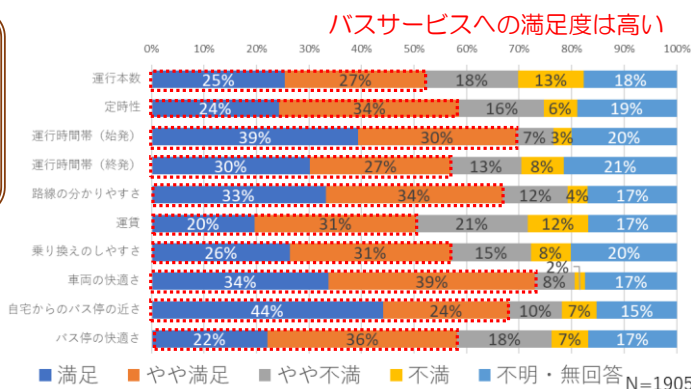


図2-9 バスサービスへの満足度

出展：公共交通に関するバス利用者アンケート（令和元年実施）

3. 公共交通に関する基本的な方針と目標

◆ 公共交通に関する基本的な方針

「浜松市総合交通計画」では、目指す交通の姿を「交通ビジョン」として具体的に描き、日常生活や産業経済活動などの5つの「暮らし」のイメージとして、方向性を示しています。

本計画では、浜松市総合交通計画が目指す交通ビジョンを実現するため、「公共交通サービス」及び「公共交通の運営、維持、管理する仕組み」に関する基本方針を示します。

＜公共交通に関する基本的な方針＞

○公共交通サービス

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

- 地域特性に対応した公共交通サービスの提供
- 市民や来訪者が公共交通を使いやすいと感じる公共交通サービスの提供
- 公共交通を必要とする市民の移動ニーズに対応したサービスの提供

○公共交通の運営、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、交通事業者、市の3者が協力し、「地域の財産」として、効率的で、より使いやすい、安全・安心な公共交通を提供
 - 様々な地域特性に対応
 - 市民生活の足としての機能

＜交通ビジョンが目指す5つの暮らし＞

日ごろの市民生活における移動が手軽な「暮らし」

- 誰もが、多様な施設へ公共交通、自転車、徒歩を組み合わせ、円滑に移動しやすくする



活発な産業・経済活動に支えられた豊かな「暮らし」

- 国内外の多くの地域と市内を円滑に結び、効率的に物を運びやすく、業務での移動も円滑にする



交流や観光が盛んなにぎわいある「暮らし」

- 都心や拠点まで行きやすく、主要な観光地を様々な交通手段で周遊しやすくする



災害に強く、交通事故の無い安全・安心な「暮らし」

- 道路の適切な維持管理、交通安全意識の啓発等により、災害に強く安全・安心なまちづくりを進める



地球環境にやさしい「暮らし」

- 環境負荷の小さい都市構造の実現を目指し、交通ネットワークの形成を進め、交通手段の転換を図る



◆ 数値目標

本計画では、計画の進捗と施策による効果を把握した上で、計画を評価し、見直すための判断材料として、数値目標を設定します。

鉄道・バスの利用者数の増加を目指します



数値目標
(2030年)
5,790万人/年

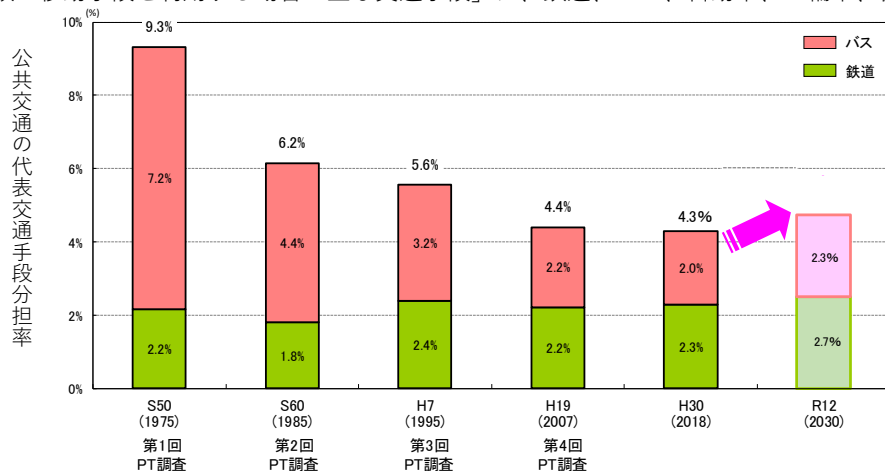
現状 (2018年) : 5,196万人/年

図3-1 鉄道・バス年間利用者の目標設定

出展：浜松市資料

鉄道・バスの代表交通手段分担率の向上を目指します

※代表手段分担率は、人が出発地から目的地へ移動する際に利用する、主な交通手段の割合を意味します。複数の移動手段を利用する場合「主な交通手段」は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の優先順位で集計しています。



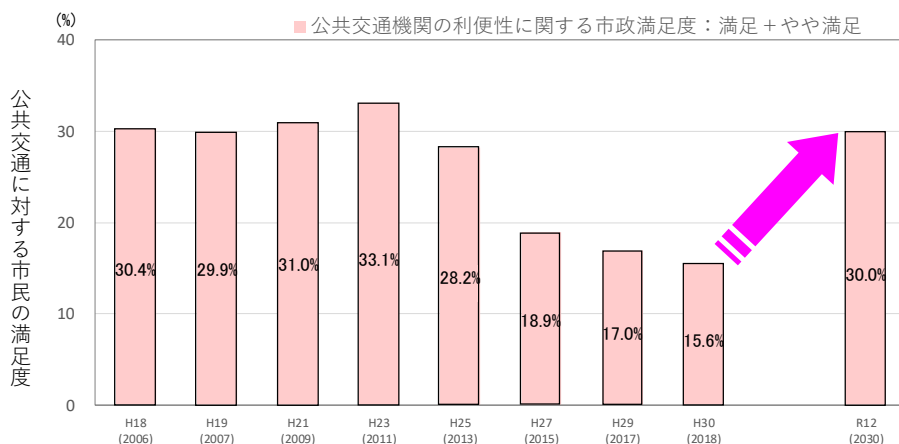
数値目標
(2030年)
5.0%

現状 (2018年) : 4.3%

図3-2 鉄道・バスの交通手段分担率の目標設定

出展：第1回～第4回西遠都市圏パーソントリップ調査

公共交通機関の利便性に関する市政満足度の向上を目指します



数値目標
(2030年)
30.0%

現状 (2018年) : 15.6%

図3-3 公共交通に対する市民の満足度の目標設定

出展：浜松市市民アンケート調査

4. 将来公共交通ネットワークの構築

◆ 将来公共交通ネットワーク

都心や拠点及び居住地を地域の特性に応じたサービスレベルで結ぶことで、効率的なネットワークを形成し、市民生活を支える公共交通サービスを維持することを目指します。

《土地利用の基本区分》

	歩いて暮らせる居住地
	周辺市街地
	市街地外
	中山間地

《拠点》

	都心
	副都心
	地域拠点
	主要生活拠点
	生活拠点
	産業拠点
	観光拠点
	旧市町村の拠点

《公共交通ネットワーク》

既存鉄道	新幹線	
	基幹路線	
	準基幹路線	
バス等の公共交通	基幹路線	
	準基幹路線※	
	環状路線(構想路線)	
	地区内交通	
	バス路線	
	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		

※ 破線の区間は構想路線
(将来の状況に応じて検討)

＜地区内交通＞

- ・ 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



○中山間地



＜準基幹路線＞

- ・ 生活拠点、産業拠点などの拠点を結び、基幹路線に準ずる輸送力、サービスレベルを持つ路線



＜基幹路線＞

- ・ 都心と主要な拠点を結び、高い輸送力、サービスレベルを持つ路線



市民のみんなが使いやすい公共交通をつくるのじゃ



◆ 交通結節点

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や行政サービスを受けられる等、生活と一体化した拠点となることを目指します。

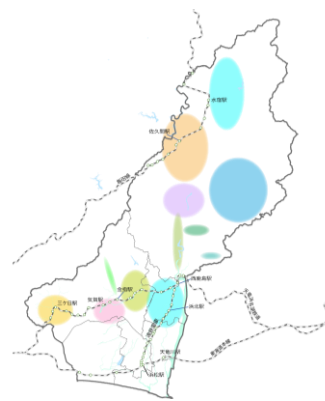
総合ターミナル	乗り継ぎターミナル	ミニバスターミナル
<p>《イメージ》</p>	<p>【市街地・市街地外】</p> <p>【中山間地】</p> <p>《イメージ》</p>	<p>《イメージ》</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内外から訪れた人が、円滑に目的地に行けるよう、わかりやすい情報提供や、乗り継ぎしやすい移動を実現することが可能な拠点 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスから鉄道や、タクシーから路線バスなどに円滑に乗り換えることが可能な拠点 ・ バスターミナルやタクシーベイなどの乗り換えしやすい施設を設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 駐車場や駐輪場などの乗り換えしやすい施設を設置

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

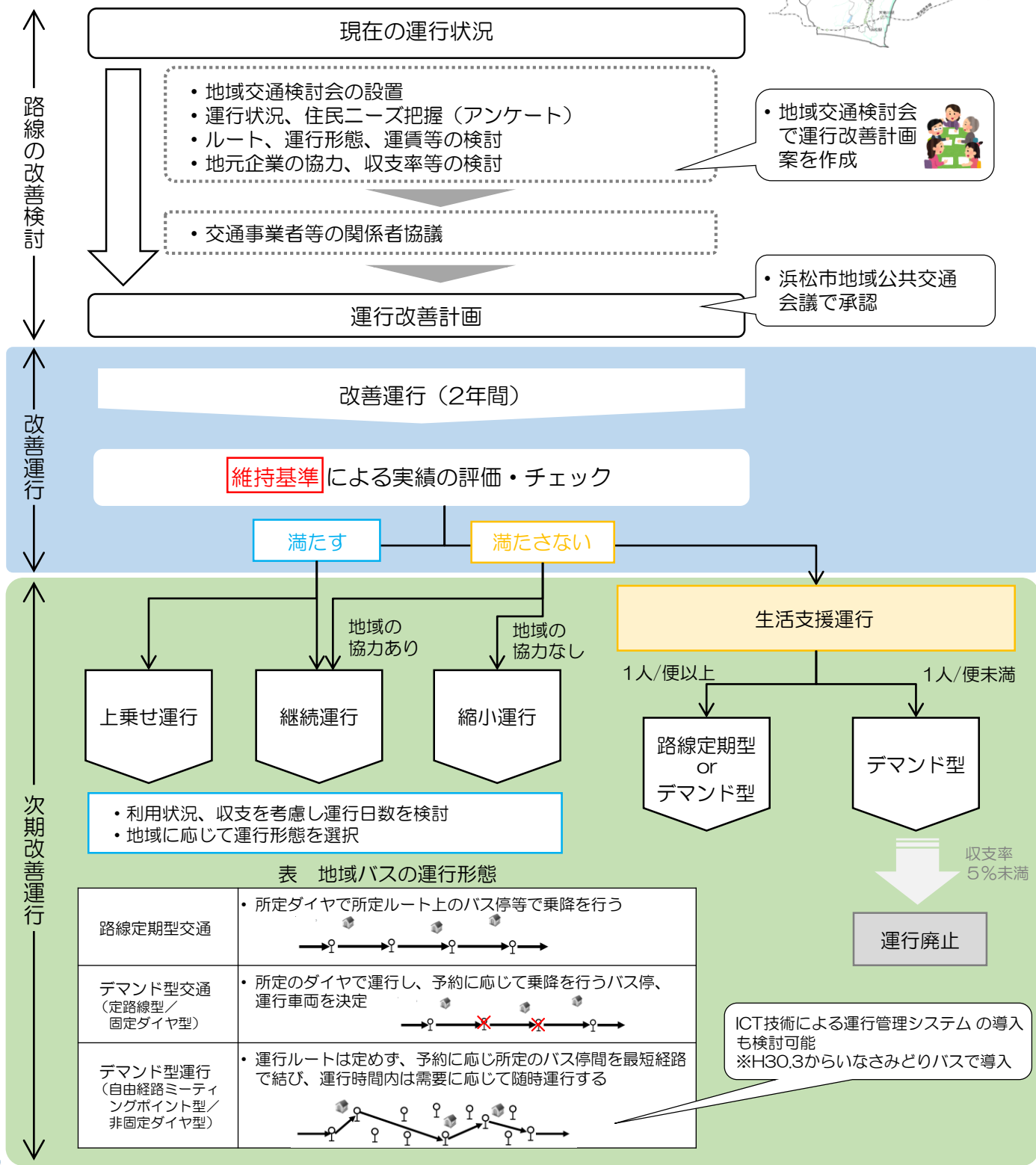
本市では、市街地外や中山間地の民間路線バスが運行していない地域で、地域との協働により、日常生活を支える「地域バス」を運行しています。

<地域バスの運行地域>

地域バスは、持続可能で使いやすい公共交通を目指すため、地域、交通事業者、行政が協力しながら維持・改善するための枠組みを設けており、公共交通を地域が主体となり守り、育てることを目指しています。



●地域バスの運行維持・改善の枠組み



※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

6. アクションプログラム

将来公共交通ネットワークの構築、継続的なサービスの提供を目指し、様々な視点・手法により公共交通の利便性の向上、利用意識の向上を図るための施策を検討、実施します。

路線機能向上策

○公共交通ネットワークの再編

- 既存のバス路線を活かしながら、強化する区間、新たに将来ネットワークとして設定する区間の整備を進めます

○バス路線走行性の向上

- バスレーン等、バスの走行性を向上させるハード整備に合わせて、バスレーン走行ルールの周知・啓発等のソフト施策を進めます

＜バスレーンの設置＞



バスの速度、
定時性が向上

○地域の実情に応じた運行形態の検討

- 地域の需要に適した運行形態の導入推進やタクシーサービスの充実、NPOタクシーの強化等を進めます

＜地域バス＞



地域に適した
車両で運行

＜公共交通空白地有償運送＞



○持続可能な公共交通の整備

- 乗務員確保の取り組みや、複数のモビリティをひとつのサービスとして利用可能とする、MaaS等、新技術の導入を検討します

＜乗務員確保の取組み：特設ホームページ＞



幅広い層に
乗務員募集
を呼びかけ

＜MaaSアプリのイメージ＞

↑ モビリティを組み合わせたルート案内

「早く到着したい」「おトクに行きたい」などの希望に合わせて、モビリティをシームレスにつないで、最適なルートをご提案。例えば、タクシーと電車を組み合わせた効率的なルートや、持っているフリーパスを活用した経済的なルートなど、カンタンに検索することができます。

飲食サブスク

ペーカリーやそば屋さんなどをおトクに利用できる定期制サービス。毎日の食事を自由にセレクトし、キャッシュレスで食べることができます。

PASS デジタルフリーパス

対象エリアの交通機関の利用券、施設優待・料金割引などがセットになったフリーパスがアプリ内で購入可能に。スマホ一つで快適な移動と、おトクな旅行が実現できます。

出展：EMo t ホームページ（小田急電鉄）

交通結節点強化策

○ターミナル整備

- 総合ターミナル、ミニバスターミナル、乗り継ぎターミナルの整備を進めます

○自動車との連携強化策

- 鉄道駅やバス停への、自動車でのアクセス向上を図ります

＜パーク＆ライド駐輪場の整備＞



○自転車との連携強化策

- 鉄道駅やバス停への、自転車でのアクセス向上を図ります

＜サイクル&ライド駐輪場の整備＞



○キャッシュレス決済の推進

- QRコードによるスマートフォンでの決済等、利便性を高める決済システムの導入を検討します

＜施策イメージ：決済機付きタブレット端末＞



支払い方法を選択して料金を決済

出展：遠鉄タクシー株式会社 プレスリリース（2019年8月）

○利用しやすい案内表示の工夫

- 利用者にとってわかりやすく、目的地まで迷うことなく移動できるような案内表示の導入や多言語対応化を検討します

＜施策イメージ：スマートバス停＞



バス到着や目的地案内をお知らせ

出展：西日本鉄道株式会社ホームページ

○乗継ぎ割引施策の導入

- バス同士やバスと鉄道間の乗換え抵抗を低減する乗継ぎ割引の導入を検討します

○その他割引施策の導入

- 各種料金割引により、利用者の料金負担を抑え、公共交通の利用促進を図ります
- 既存の割引を拡充するとともに、免許返納者割引の企画等、新たな割引運賃を検討します

○交通情報の提供

- 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の導入等を検討します

＜施策イメージ：スマホアプリによるバス検索＞



出展：遠州鉄道株式会社ホームページ

モビリティ・マネジメントの実施

- 市民全般への公共交通サービスや路線維持のためのPRを進めます
- 転入者や企業、児童や高齢者等の利用者層を絞った上で、行動変容を促す働きかけ、交通事業者と連携したイベントの開催等の取り組みを行います

＜施策イメージ：動画共有サイト等でのバスの乗り方の周知・広報＞



出展：遠州鉄道株式会社（Youtube公式アカウント）



出世大名 家康くん

7. 計画の見直し

◆ 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、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し、行います。

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、評価内容をもとに、アクションプログラムの修正の必要性を判断します。

◆ 計画の見直し

今後10年の計画期間において、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、計画策定から5年を基本として、基本的な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。

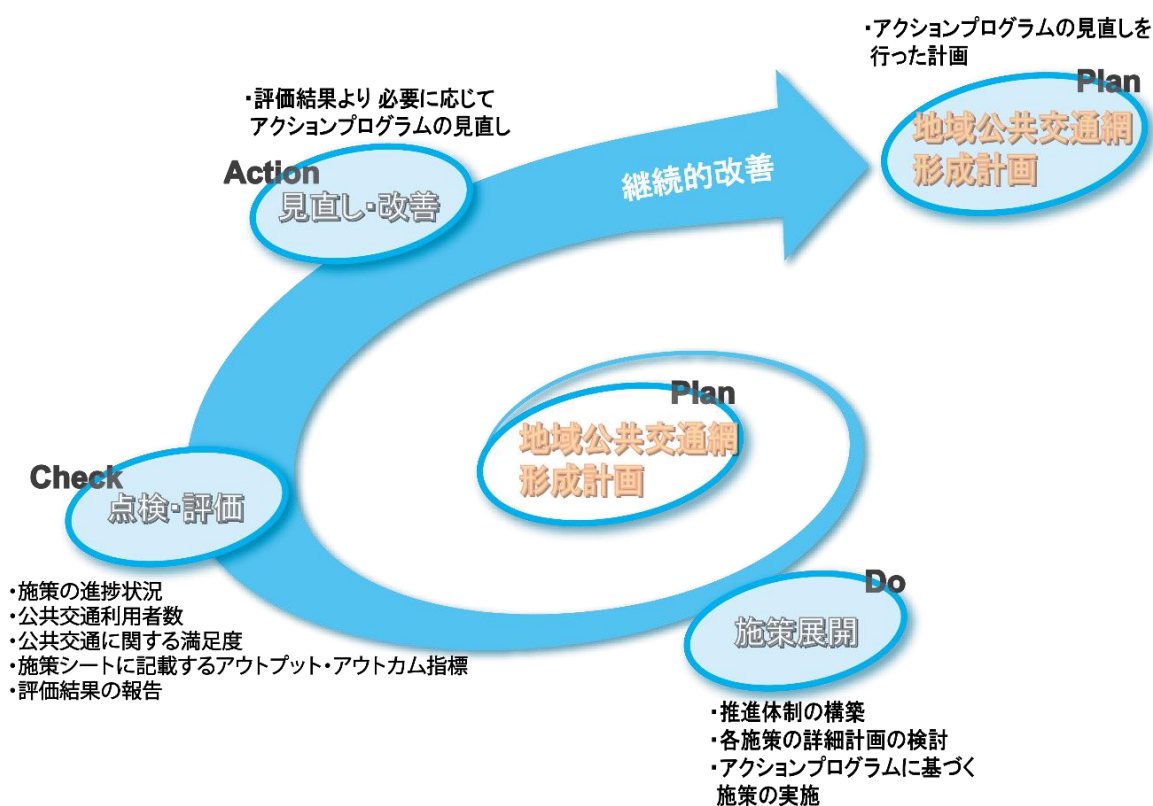


図7-1 計画の見直しのイメージ



飯田線

(東海旅客鉄道株)

天竜区佐久間町・水窪町を走り
愛知県豊橋市から長野県辰野町
までを結び渓谷を走る
車窓風景や、秘境駅も
人気です。



地域バス

(浜松市)

北区、浜北区、天竜区の
12地域で運行し
地域の日常生活を
支えています。



天竜浜名湖線

(天竜浜名湖鉄道株)

通称「天浜線」。
北区、浜北区、天竜区を東西に走り
掛川市と湖西市を結びます。
国の登録有形文化財に指定された
転車台などがあり
観光にもオススメです。



秋葉バス

(秋葉バスサービス株)

天竜区春野町から
JR袋井駅を結びます。



遠鉄バス

(遠州鉄道株)

浜松駅バスターミナルを
中心に、市内全域に
放射線状に
路線が伸びています。

東海道本線/東海道新幹線

(東海旅客鉄道株)

日本の東西を結ぶ
東海道本線と東海道新幹線。
JR浜松駅にはバスターミナルと
遠州鉄道線新浜松駅が隣接し
簡単にアクセス
できます。

遠州鉄道線

(遠州鉄道株)

通称「赤電(あかでん)」
新浜松駅から西鹿島駅まで
南北(約18キロ)に走り
西鹿島駅で天竜浜名湖線と
接続します。

浜松市地域公共交通網形成計画

概要版(案)

(発行)2020(令和2)年●月



出世大名 家康くん ©浜松市



浜松市

都市整備部 交通政策課

〒430-8652 静岡県浜松市中区元城町103-2 TEL.053-457-2441