

浜松市地域公共交通網形成計画 増補版



浜松市
HAMAMATSU CITY

目次

1. はじめに.....	1
1.1 背景と目的	1
1.2 本計画の位置付け	2
2. 補助系統の位置づけ、役割、必要性.....	3
3. 補助系統の指標.....	12

1.はじめに

1.1 背景と目的

本市では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、「地域交通法」という。)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ある「浜松市地域公共交通網形成計画」(以下、「現行計画」という。)を2020(令和2)年度に策定し、取組を進めてきました。

一方で、人口減少、モータリゼーションの進展に加え、新型コロナウイルスの影響による生活様式の変化等により、公共交通の利用者は大きく減少し、地域の公共交通を取り巻く状況はますます厳しさを増しています。

このような中、2020(令和2)年11月に改正された地域交通法では、すべての地方自治体において地域公共交通計画の策定が努力義務となるとともに、補助制度が計画と連動するようになるなど、地方自治体による公共交通への関わりがより一層求められるようになっていきます。持続可能な公共交通を確保・維持していくために、地域バスの本市の公共交通における位置づけや補助事業活用の必要性を本計画に明確に位置付けた浜松市地域公共交通網形成計画の一部を成すものとして「浜松市地域公共交通網形成計画増補版」(以下、「増補版」という)を策定しました。

1.はじめに

1.2 本計画の位置付け

本増補版は、国の定める「地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化」に従い、補助申請に必要な事項を纏めたもので、現行計画の一部を成すものとしします。

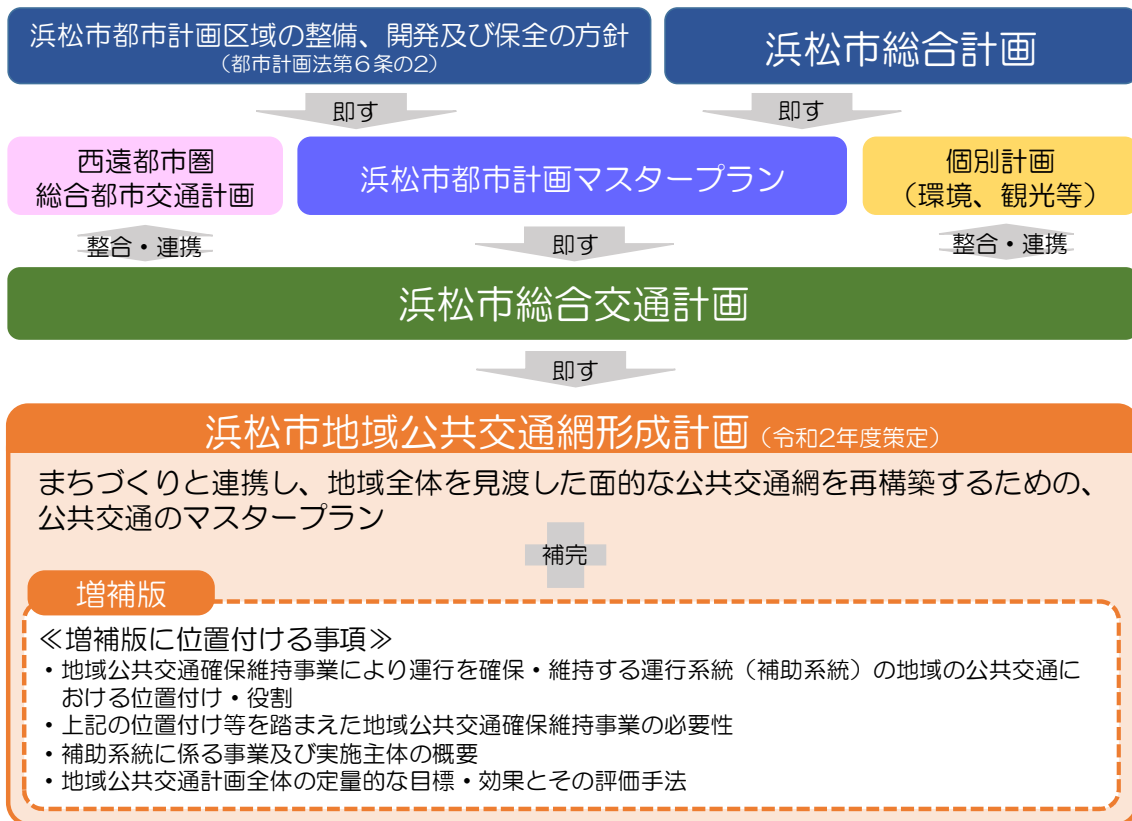


図 1-1 浜松市地域公共交通網形成計画 増補版の位置付け

2. 補助系統の位置づけ、役割、必要性

現行計画において定めた「将来公共交通ネットワーク」の中で、地区内交通に位置付けている地域バスは地域公共交通確保維持事業（補助系統）であることから、将来公共交通ネットワークを構成する路線・区域として詳細に示すとともに、確保・維持策を示します。

なお、市内を運行する地域間幹線系統については、補助申請に必要な事項は静岡県の策定する地域公共交通計画に示しますが、本市においても利用促進策を行い確保・維持に向けて支援してまいります。

(1) 路線の分類と特徴（位置づけ）

公共交通ネットワークを形成する路線は、現行計画において、以下の4つのタイプとされています。

表 2-1 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） ・地域バス（フィーダー系統）は、市内各地域を運行し、軸となる基幹路線や準基幹路線、地域拠点に接続する
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. 補助系統の位置づけ、役割、必要性

(2) 各運行系統の役割及び確保・維持策

表 2-2 各運行系統の役割及び確保・維持策

種別	種類	基幹路線・準基幹路線としての区間	路線名	
基幹 路線	鉄 道	磐田市 ~ 湖西市	JR 東海道本線	
		JR 浜松駅 ~ 西鹿島駅	遠州鉄道	
	民間 路線 バス	JR 浜松駅 ~	JR 舞阪駅	志都呂宇布見線
			佐鳴台団地・医療 センター	掛塚さなる台線・大平台線
				遠州浜蜷塚線
				鶴見富塚じゅんかん・ 伊佐見線・大平台線
			館山寺温泉	館山寺線
			天竜浜名湖鉄道 気賀駅	気賀三ヶ日線
			医科大学	山の手医大線
			イオンモール 浜松市野	蒲線
			中ノ町	中ノ町磐田線
			掛塚	掛塚さなる台線
	芳川	遠州浜蜷塚線		
西鹿島駅 ~ 山東	秋葉線・磐田天竜線・北遠本線			
準基 幹路 線	鉄 道	掛川市・磐田市 ~ 湖西市	天竜浜名湖鉄道	
		愛知県東栄町 ~ 長野県天龍村	JR 飯田線	
	民間 路線 バス	葵町 ~ 桜台ショッピング センター	高台線	
		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	
		追分 ~ 井伊谷	奥山線	
		山東 ~ 春野協働センター	秋葉線(遠鉄バス)	
		春野協働センター ~ 森町・袋井市	秋葉線(秋葉バス)	
自主 運行 バス	山東 ~ JR 水窪駅	北遠本線		

役割	確保・維持策、補助等	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> 骨格的な公共交通として必要と考える路線 都心と市内の各拠点を結び、定時性・速達性の高い路線 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者の経営努力によりサービスレベルを維持・改善する。 	
<ul style="list-style-type: none"> 骨格的な公共交通として必要と考える路線 都心と市内外の各拠点を結び、高い輸送力、サービスレベルを持つ路線 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者の経営努力によりサービスレベルを維持・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。 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を目指す。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間交通事業者
<ul style="list-style-type: none"> 骨格的な公共交通として必要と考える路線 市内外の各拠点を結び、基幹路線に準ずる輸送力、サービスレベルを持つ路線 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者の経営努力によりサービスレベルを維持・改善する。 	
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者の経営努力によりサービスレベルを維持・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。 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を目指す。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 市の補助や運行委託により、地域・交通事業者・市の3者間で協力し、維持・改善する。 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を目指す。 	<ul style="list-style-type: none"> 浜松市 (運行は交通事業者に委託)

2. 補助系統の位置づけ、役割、必要性

種別	図の記号	種類	地域名等	路線名等	運行態様
地区内交通	1	地域バス	水窪	水窪ふれあいバス	区域運行
	2		佐久間	佐久間ふれあいバス	
	3		熊・竜川	天竜ふれあいバス(熊・竜川線)	
	4		門原	天竜ふれあいバス(門原線)	
	5		百古里・只来	天竜ふれあいバス(百古里・只来線)	
	6		熊・阿多古	天竜ふれあいバス(熊・阿多古線)	
	7		龍山	龍山ふれあいバス	
	8		春野	春野ふれあいバス	路線定期運行
	9		浜北	浜北コミュニティバス	
	10		三ヶ日	オレンジふれあいバス	区域運行
	11		引佐	引佐みどりバス	
	12		細江	みをつくしバス	路線定期運行
	13		浜松北	浜松北地域にこにこバス	
—	有償運送 公共交通空白地	佐久間	がんばらまいか佐久間	—	
—		春野	春野のえがお		
—		庄内	庄内地区共助型交通		
—	民間路線バス	—	民間路線バス	路線定期運行	

2. 補助系統の位置づけ、役割、必要性

役割	確保・維持策、補助等	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・市内各地域を運行し、軸となる基幹路線や準基幹路線、地域の各拠点に接続する 	<ul style="list-style-type: none"> ・市の補助や運行委託により、地域・交通事業者・市の3者間で協力し、維持・改善する。 ・地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す。 	<ul style="list-style-type: none"> ・浜松市 (運行は交通事業者に委託)
	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の助け合いによる移動手段の確保を市が支援する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・特定非営利活動法人など
	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者の経営努力によりサービスレベルを維持・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間交通事業者

2. 補助系統の位置づけ、役割、必要性

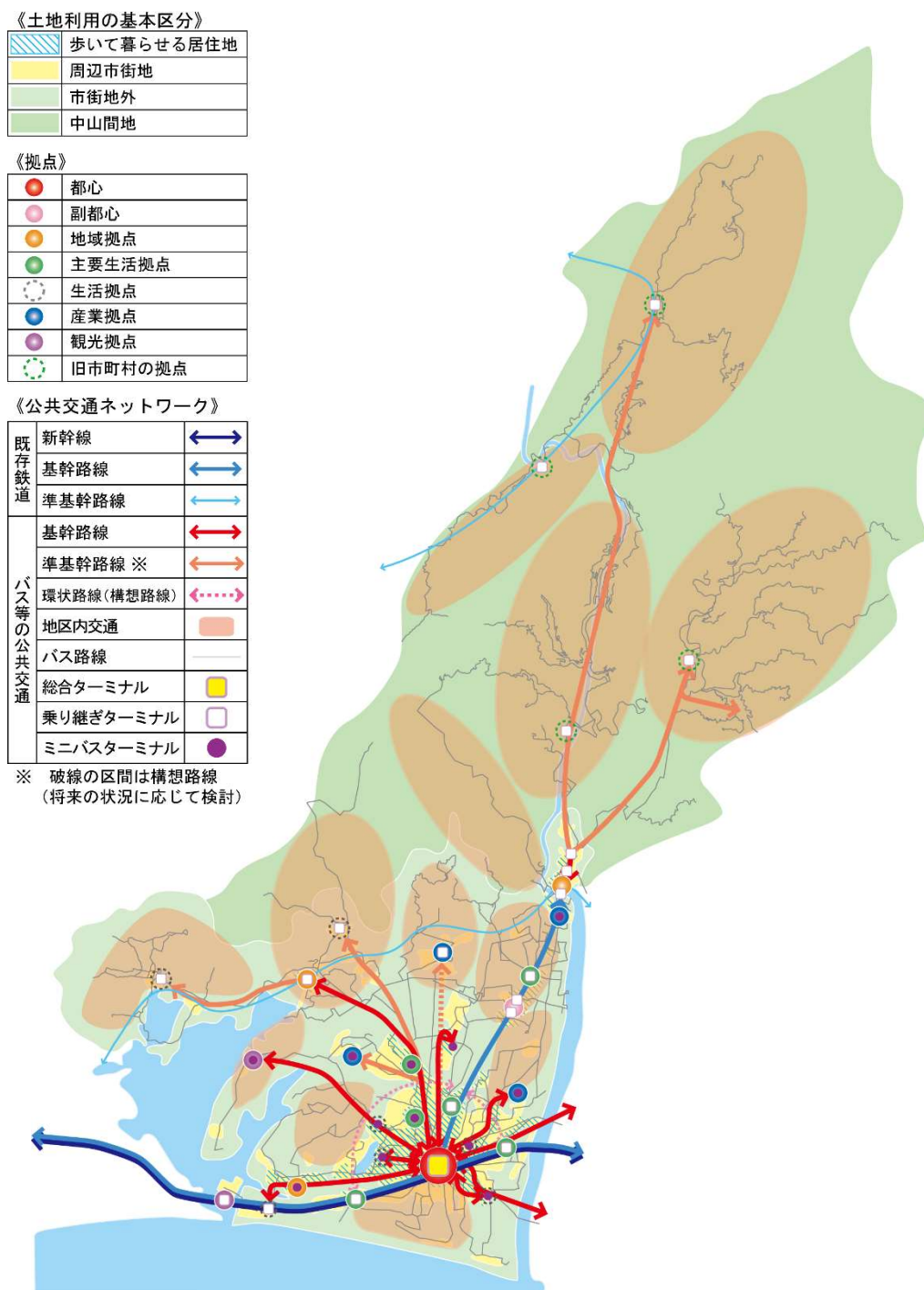


図 2-1 公共交通ネットワークのイメージ

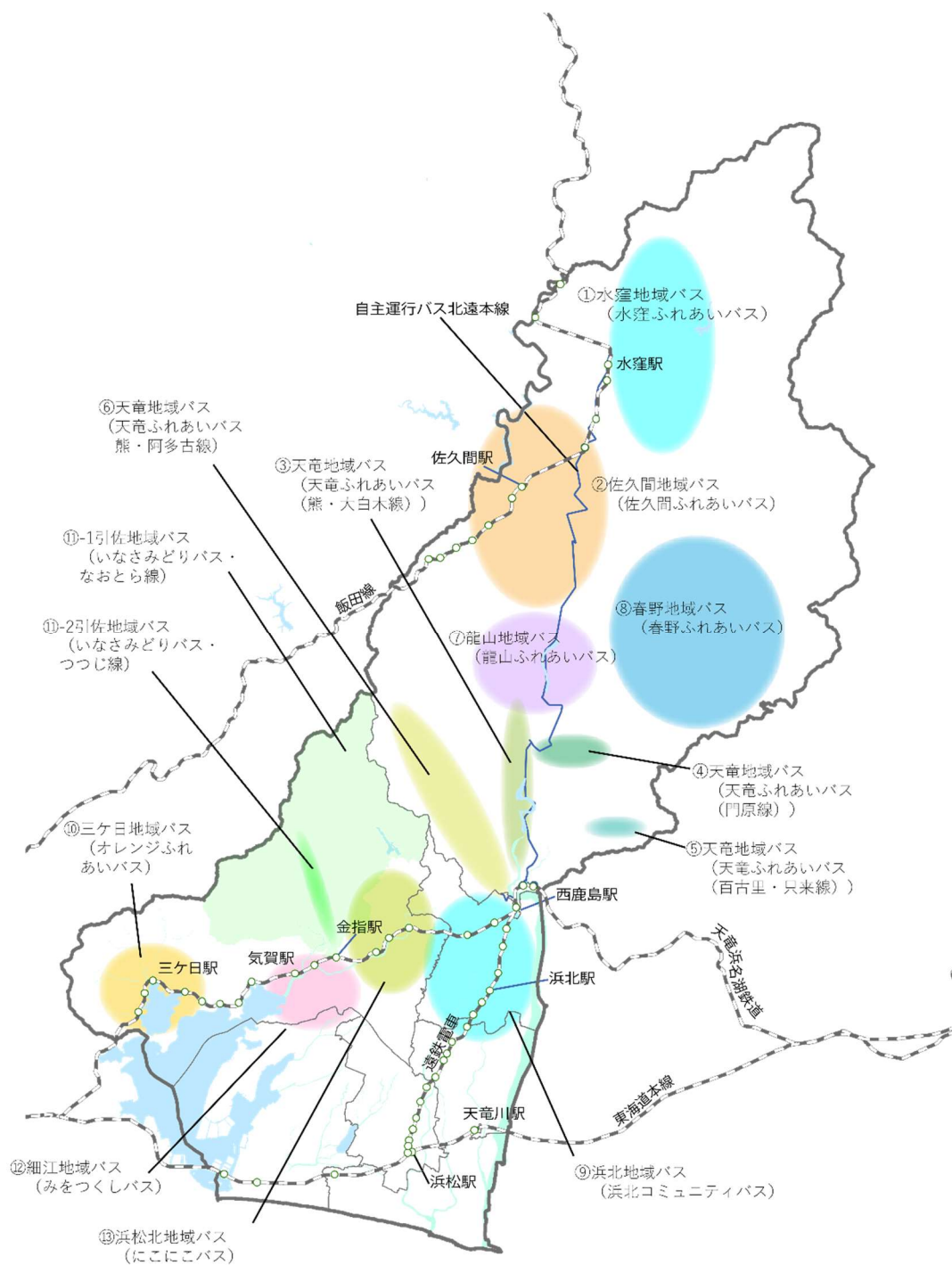


図 2-2 地域バス (フィーダー系統)

2. 補助系統の位置づけ、役割、必要性

(3) 地域公共交通確保維持事業の必要性

市北部に位置する郊外や中山間地域では、山間部の山あい集落が点在し、病院や商店、学校等が付近にはなく、地域内のバスや地域間を結ぶ広域的なバスは、高齢者や通学者等にとって、必要不可欠な公共交通となっています。

バス路線の維持対策については、基幹となる路線は、交通事業者による運行のもと、一部を国、県、市が支援するとともに、地域を運行するバスは、市の定めるルールに基づき、地域交通検討会において協議し地域にとって使いやすく、かつ、身の丈にあった、効率的で持続可能な公共交通を目指して実証または改善運行を実施しています。

一方で、本市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、以下に示す地域バスは地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

表 2-3 地域公共交通確保維持事業の必要性

名 称	補助事業の必要性
水窪ふれあいバス	主な利用者は高齢者で、水窪各地域と病院等の主要施設とを結ぶ生活路線として利用されている。また、水窪駅では JR 飯田線、小畑、大里では北遠本線と接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。
佐久間ふれあいバス	主な利用者は高齢者、小学生で、佐久間各地域と総合病院や小学校等の主要施設を結ぶ生活路線として利用されている。また、中部天竜駅では JR 飯田線、西渡では北遠本線と接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。
天竜ふれあいバス (熊・竜川線)	主な利用者は高齢者で、熊・竜川地域と商店等の主要施設を結ぶ生活路線として利用されている。また、山東で北遠本線、遠鉄バス秋葉線、横山車庫で北遠本線と接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。
天竜ふれあいバス (門原線)	主な利用者は高齢者で、門原・笹合地区を横山地区中心部まで結ぶ路線で、通勤や買物、通院目的で利用されている。また、横山車庫、秋葉橋入口で北遠本線と接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。
天竜ふれあいバス (百古里・只来線)	主な利用者は高齢者で、百古里・只来地域と病院や小学校等の主要施設を結ぶ生活路線として利用されている。また、山東で北遠本線、遠鉄バス秋葉線と接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。
天竜ふれあいバス (熊・阿多古線)	主な利用者は高齢者や沿線の学生等で、熊・上阿多古・下阿多古地区の山間地と天竜区中心市街地を結ぶ生活路線として利用されている。また、西鹿島駅で遠鉄バス秋葉線と接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。

2. 補助系統の位置づけ、役割、必要性

龍山ふれあいバス	主な利用者は高齢者で、龍山各地域と診療所等の主要施設を結ぶ生活路線として利用されている。また、瀬尻、西川、鮎釣口で北遠本線と接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。
春野ふれあいバス	主な利用者は高齢者で、春野各地域と診療所等の主要施設を結ぶ生活路線として利用されている。また、春野車庫、ふれあい公園で遠鉄バス秋葉線、舟木、気田で秋葉バス秋葉線と接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。
浜北コミュニティバス	主な利用者は高齢者で、各地区と公共施設・病院、福祉施設等を結ぶ生活路線として利用されている。また、浜北駅等で遠州鉄道、宮口駅で天竜浜名湖鉄道に接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。
オレンジふれあいバス	主な利用者は高齢者や小学生で、各地区と福祉センターや病院等の主要施設、小学校を結ぶ生活路線として利用されている。また、三ヶ日、都筑で遠鉄バス気賀三ヶ日線、三ヶ日駅で天竜浜名湖鉄道と接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。
引佐みどりバス	主な利用者は高齢者、小中学生で、引佐各地域と診療所、小中学校等の主要施設を結ぶ生活路線として利用されている。また、金指で遠鉄バス奥山線、引佐線、金指駅で天竜浜名湖鉄道と接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。
みをつくしバス	主な利用者は高齢者で、細江地域の一部及び北区内の主要施設を結ぶ生活路線として利用されている。また、気賀駅で遠鉄バス気賀三ヶ日線、天竜浜名湖鉄道と接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。
浜松北地域にこにこバス	主な利用者は高齢者で、滝沢・鷲沢・都田地区と病院や商業施設等の主要施設を結ぶ生活路線として利用されている。また、都田駅で天竜浜名湖鉄道、遠鉄バス都田線、萩丘都田線、聖隷三方原病院で気賀三ヶ日線、奥山線と接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。

3. 補助系統の指標

3. 補助系統の指標

補助系統の数値指標は、現行計画の「公共交通の維持・ルール」に基づき、次のとおり設定します。

① 収支率

- ・浜松市総合交通計画・地域公共交通網形成計画による公共交通の維持基準である「収支率 16%」を指標とします。
- ・ただし、維持基準の達成が困難な地域においては、週 2 日、1 日 2 往復を基本とする公共交通を「生活支援運行」として運行します。

② 地域交通検討会の取り組み

- ・地域交通検討会の活動を総合的に評価（検討会の開催状況、利用促進に関する活動状況、年間利用者数を指標として採点し A,B,C の三段階評価）することにより、地域協働による改善に向けた継続的な取り組みへとつなげていきます。

3段階のうち、「B評価以上」を指標とします。

評価シートは、上限を 50 点とし、A（40～50 点）、B（20～39 点）、C（0～19 点）の 3段階で評価します。

維持基準である「収支率 16%」及び地域交通検討会の取り組みで「B評価以上」の両方を達成した場合は総合A評価。どちらかを達成できた場合はB評価。どちらも達成できなかった場合、C評価とします。

収支率の向上を目指すとともに、地域交通検討会の取り組み評価を行うことで、現行計画の定める公共交通の需要に関する指標（年間利用者数、代表交通手段分担率）の達成にも寄与することができます。

表 3-1 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