

## 2.公共交通に関する課題

### 2.1 公共交通の現況

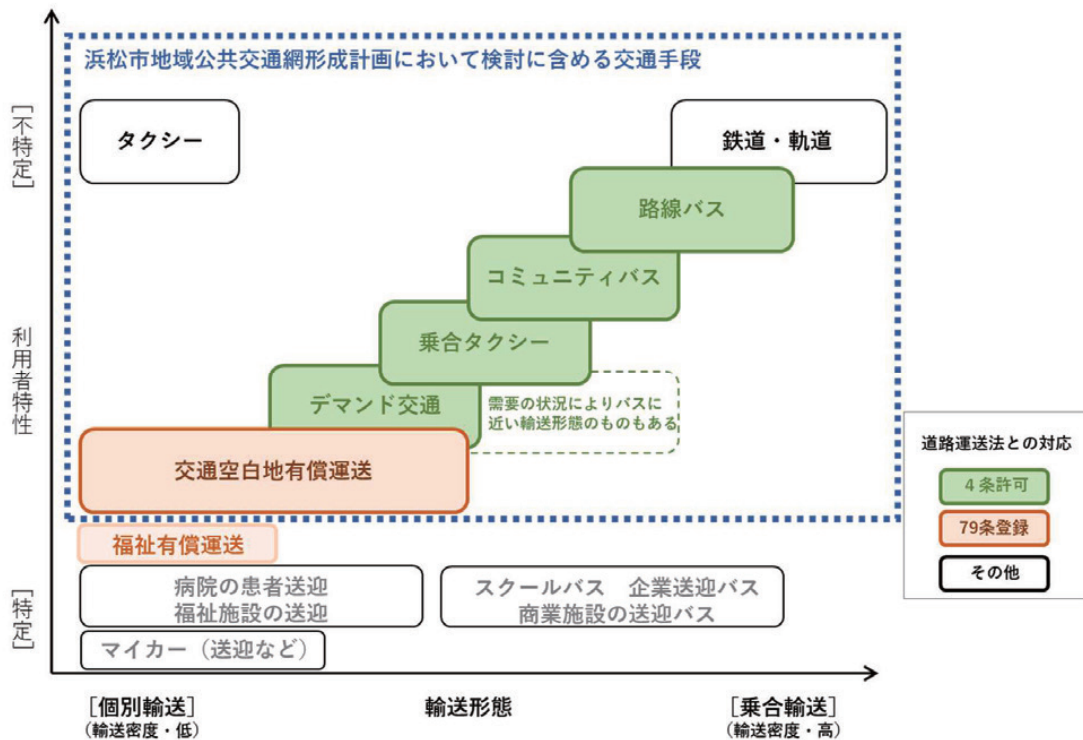
## 2. 公共交通に関する課題

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 13 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。
- 市内外の広域移動手段として、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 10 月末時点の運行状況を記載。

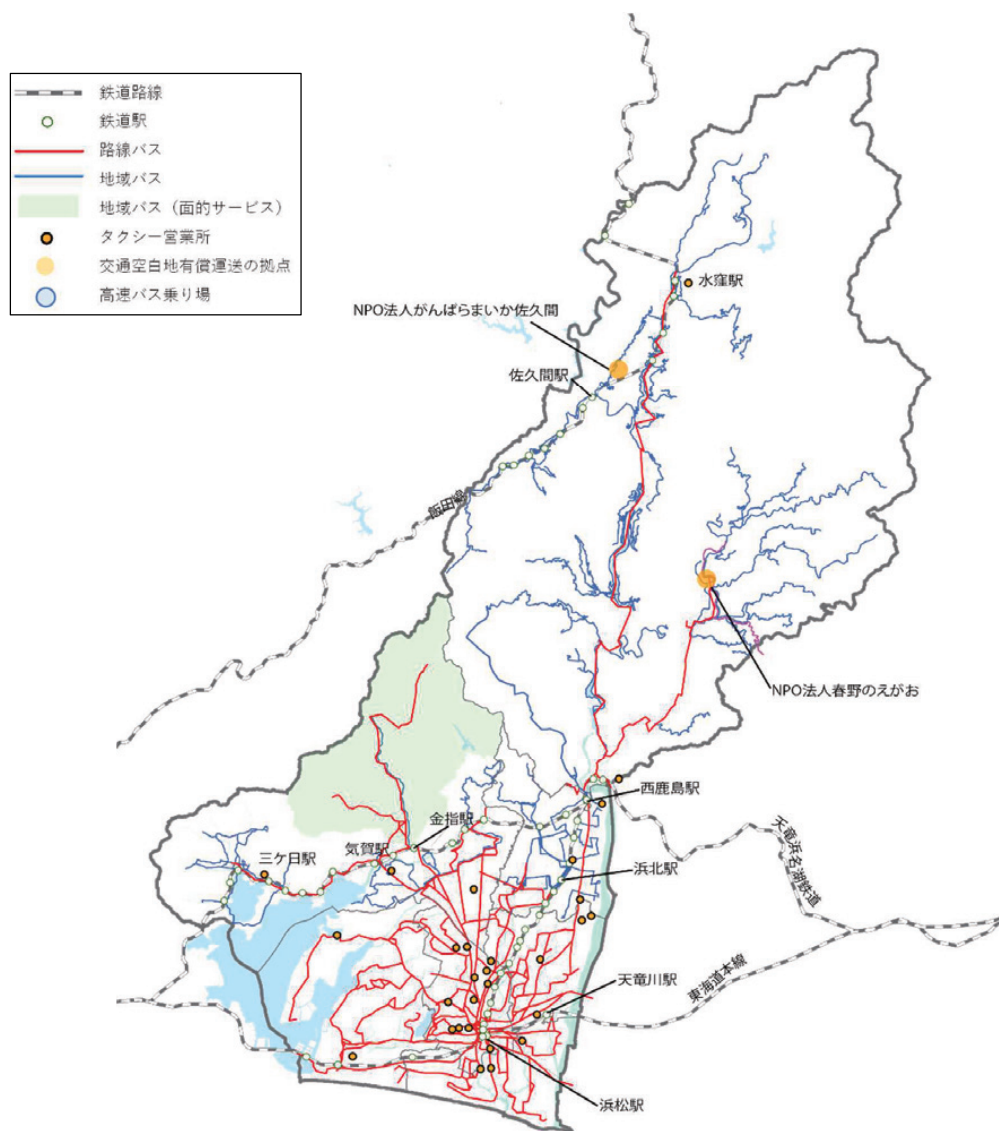


図 2-2 浜松市内の公共交通

## 2.公共交通に関する課題

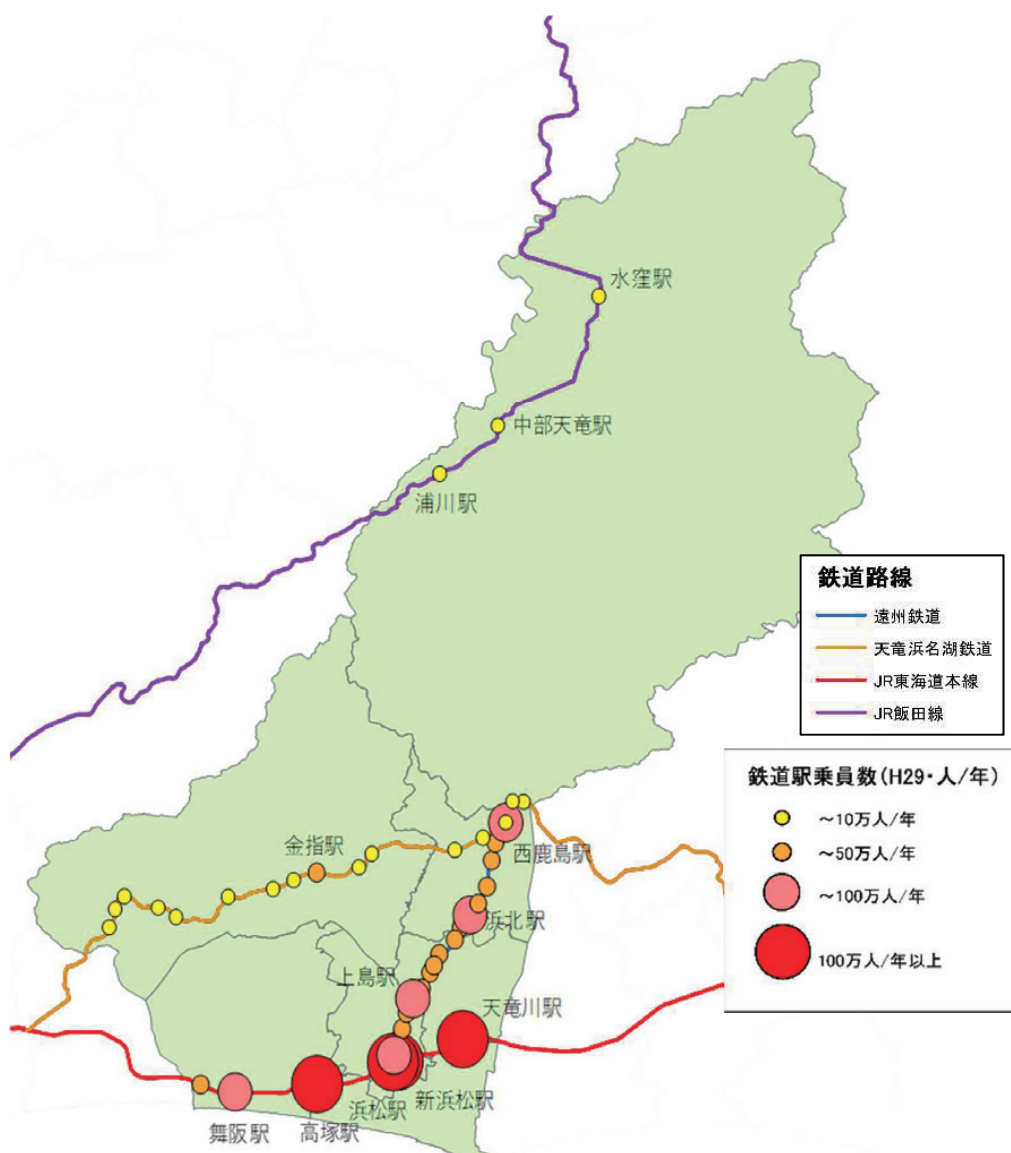
### 2.1 公共交通の現況

#### 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（令和元）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（令和元）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（令和元）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（令和元）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

○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。

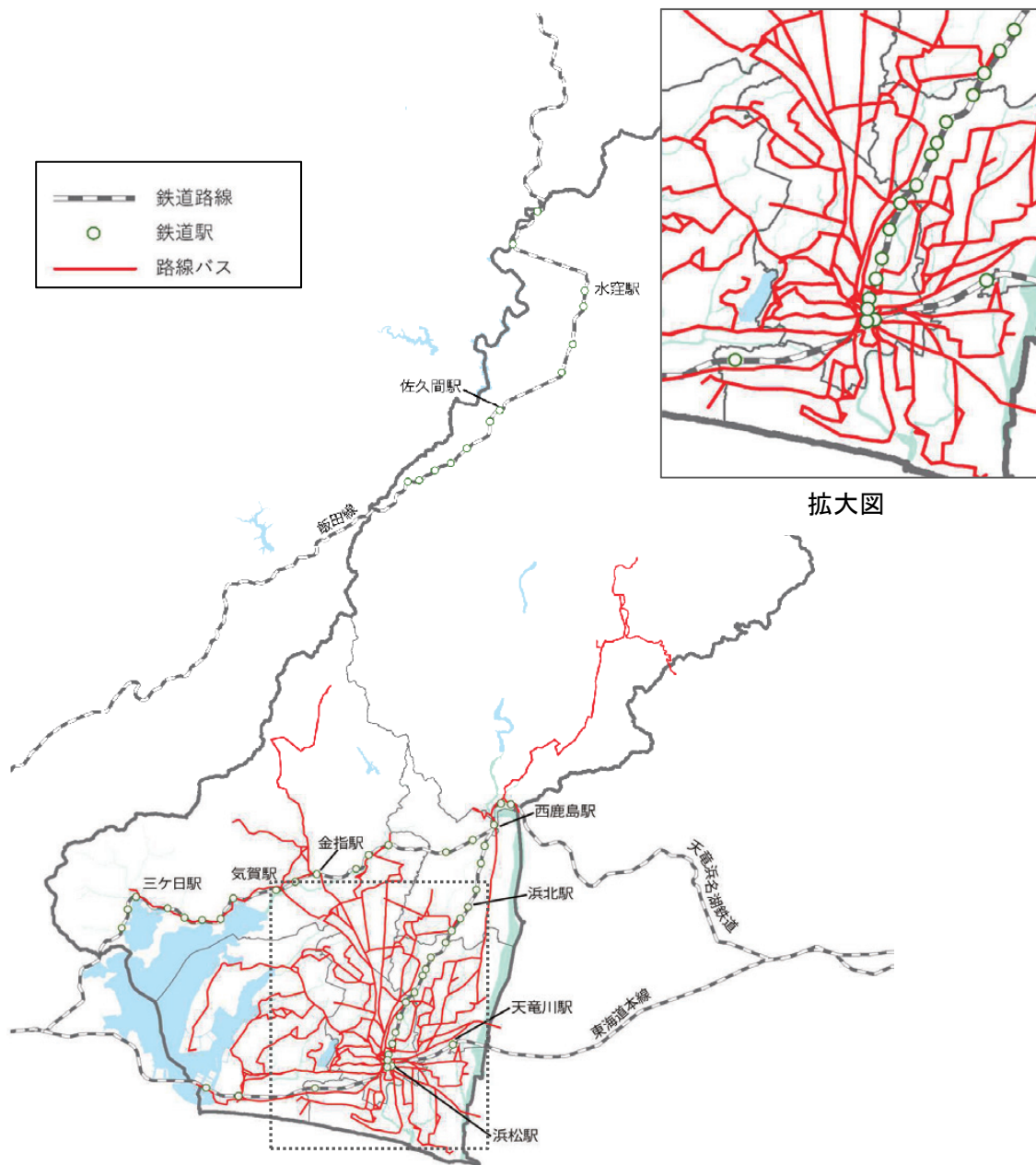


図 2-5 市内のバス路線図

## 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㈱	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
	遠州浜舘塚線	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
	秋葉線	春野協働センター～西鹿島駅	平日	0.5本/日	26.0
			毎日	2.5本/日	
	磐田天竜線	春野車庫～西鹿島駅	毎日	3本/日	37.2
			毎日	1～2本/h	
	鹿島線	山東～西鹿島	毎日	13.5～18本/日	16.6
毎日			5～5.5本/日		
秋葉バスサービス㈱	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13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1路線\*運行しています。

○地域バスの導入によって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10月末時点の運行状況を記載

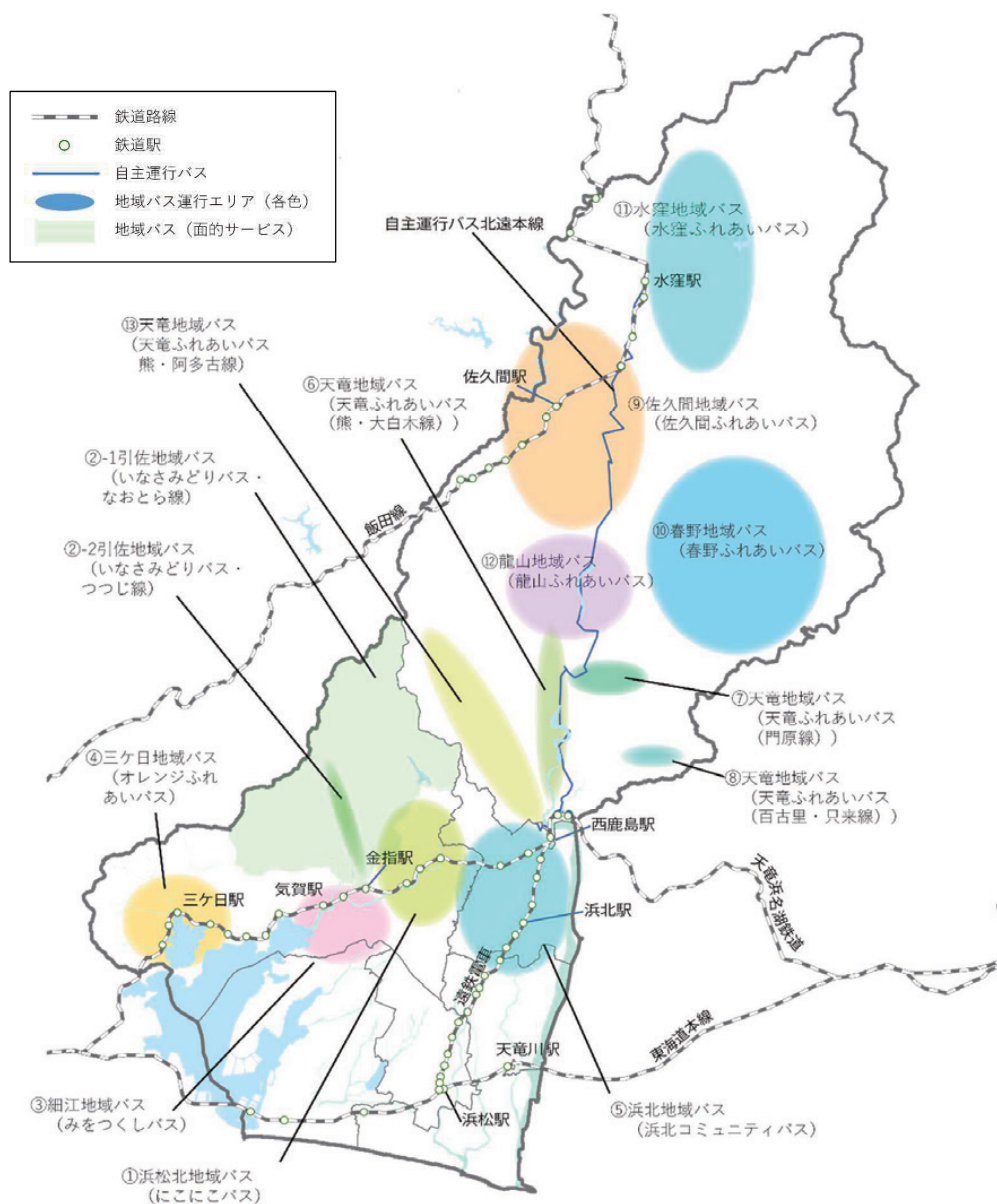


図 2-6 市内で運行している地域バス



## 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	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	西渡方面線	月～土 3～5便	デマンド型交通 (事前予約式)	2011(H23).10～
			杉川上線	火・金 4便		
			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		
水窪	⑪水窪ふれあいバス	中山静修線	水・土 3便	デマンド型交通 (事前予約式)	2010(H22).10～	
		気田川循環線	火・金 4便			
		池島遠木沢線	火・木 4便			
		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			
龍山	⑫龍山ふれあいバス	上村、向島線	水 2便	デマンド型交通 (事前予約式)	2011(H23).10～	
		門桁線	火・木 2便			
		大嶺線	週1回 8便			
		戸倉線	週1回 8便			
		瀨尻線	週1回 8便			
龍山	⑫龍山ふれあいバス	下平山線	週1回 8便	デマンド型交通 (事前予約式)	2011(H23).10～	
		白倉線	週1回 7便			

2.1.6 タクシー・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た輸送を行う公共交通です。
- 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（浜松市）

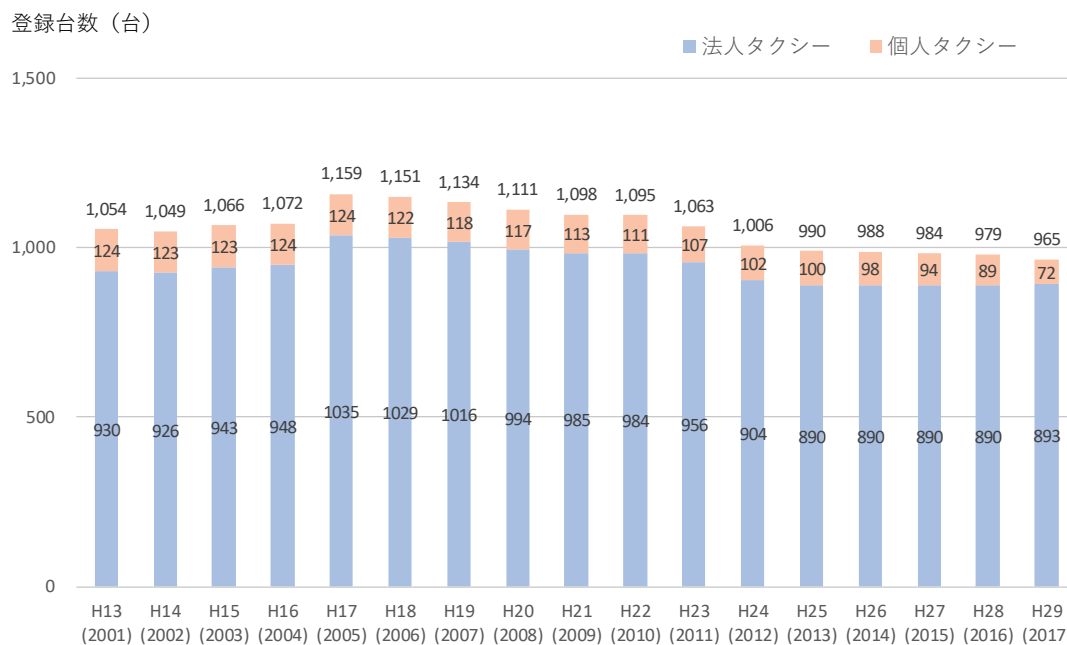
事業者名	保有車両タイプ（台）					合計
	特大	大型	普通	車椅子専用・ 寝台車両	ユニバーサル デザイン	
浜松交通	4	0	66	0	1	71
浜松タクシー	3	0	108	0	3	114
光タクシー	2	0	62	0	3	67
遠鉄タクシー	14	0	305	16	155	490
富士タクシー	2	0	93	0	5	100
西部タクシー	2	0	33	1	5	41
浜松日本タクシー	0	0	31	0	2	33
水窪タクシー	2	0	3	0	0	5
外山タクシー	2	0	22	2	5	31

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

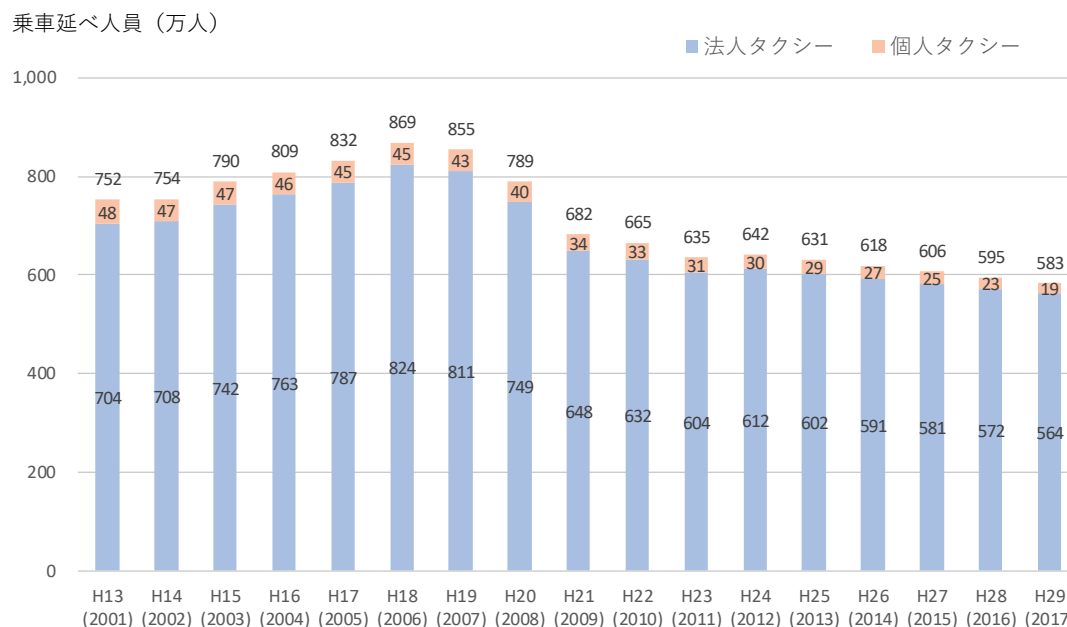
### 2.1 公共交通の現況

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) 交通空白地有償運送の現況

○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。
○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、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	天竜区春野町全域
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.公共交通に関する課題  
2.1 公共交通の現況

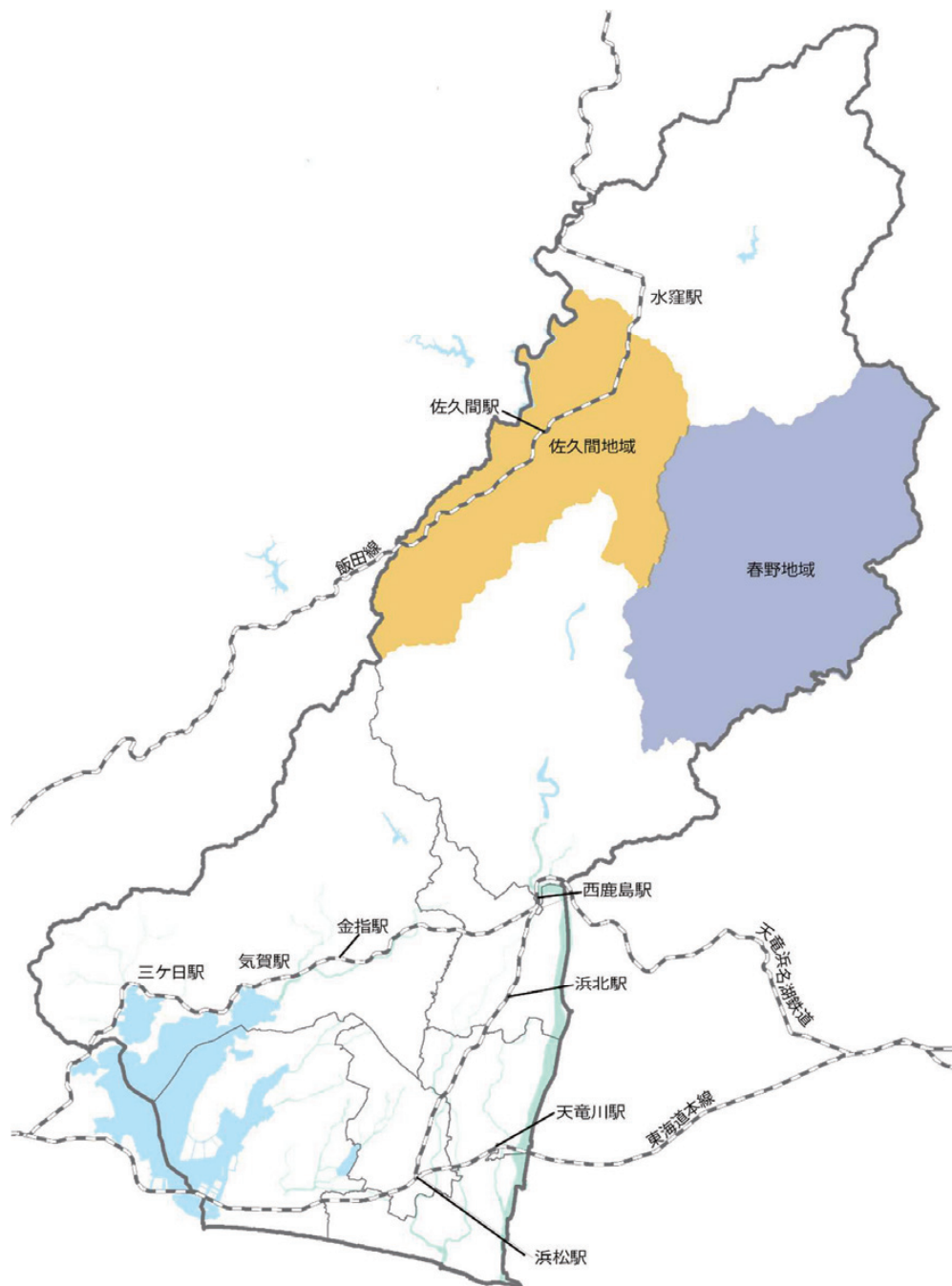


図 2-9 市内の交通空白地有償運送を実施している地域



## 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

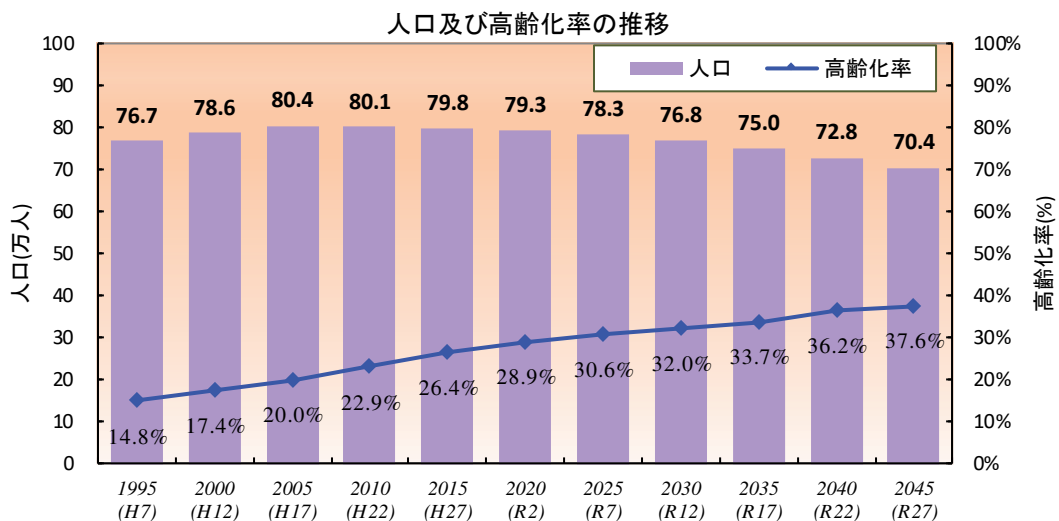
#### (1) 超高齢社会への対応

##### 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)を基に作成

図 2-10 人口及び高齢化率の推移

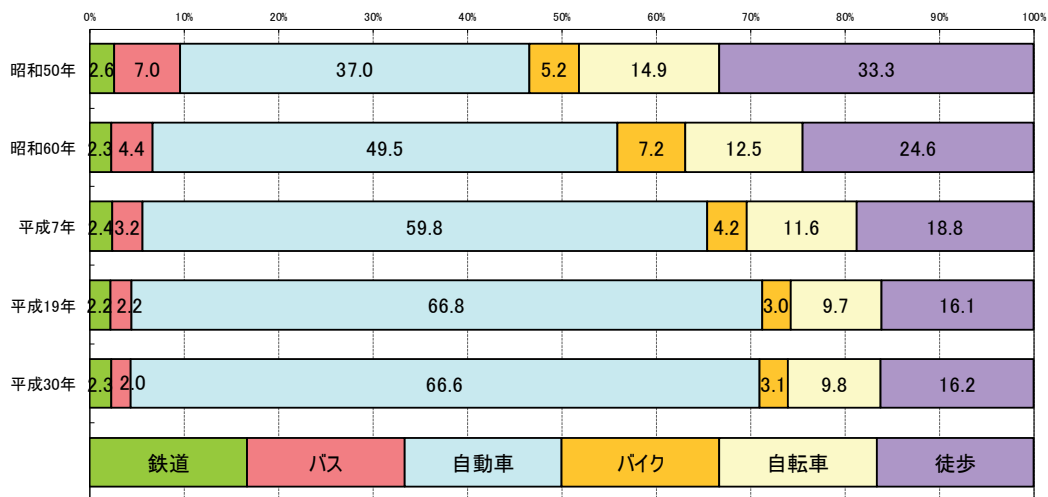
2.公共交通に関する課題  
2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

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。

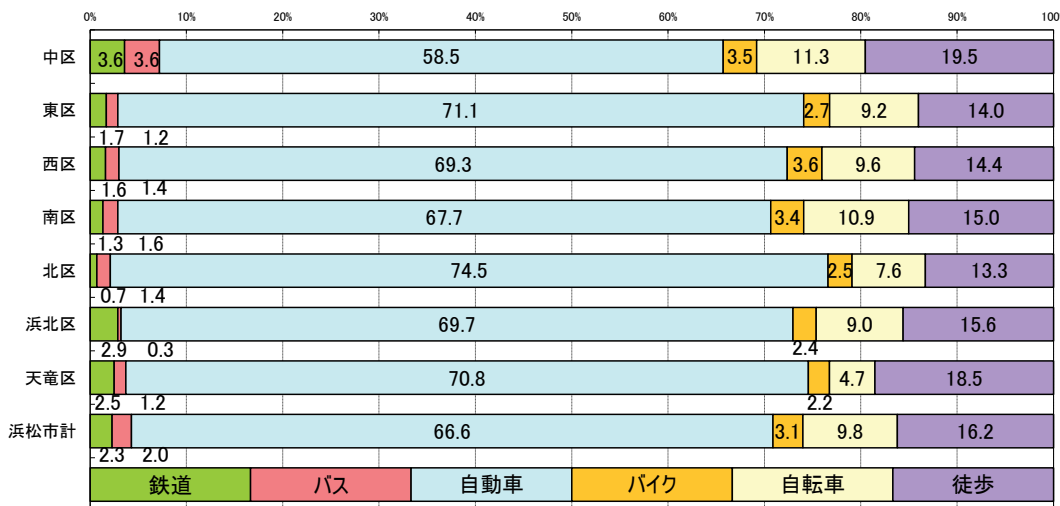
○本市では、自動車への依存が高く、過度な自動車依存の見直しが求められています。



資料：第1～4回西遠都市圏PT調査を基に作成

※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

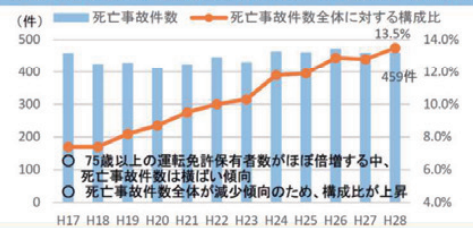
- 近年、高齢者の運転による重大事故が、全国的に発生しています。
- 警察庁においても、高齢運転者による交通事故防止対策について、「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」で検討されており、高齢運転者の交通事故防止に向けた今後の対策に関する提言が公表されるなど、社会的な関心を集めるとともに、深刻な問題となっています。

高齢運転者交通事故防止対策に関する提言(概要)

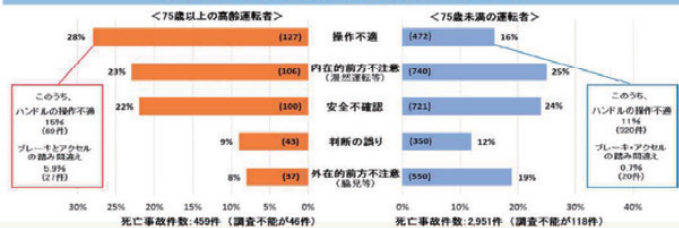
検討の経緯

「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係関係会議」における総理指示を踏まえ、平成29年1月から「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」を開催し、高齢者の特性が関係する交通事故を防止するために必要な方策について幅広く検討

75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数及び構成比



死亡事故における人的要因比較(平成28年)



高齢運転者の交通事故防止に向けて取り組むべき今後の方策

【提言に当たっての共通認識】

「交通事故分析に基づく効果的な対策」「高齢運転者の特性等に応じたきめ細かな対策」「関係機関・団体等が連携した総合的な対策」の実施

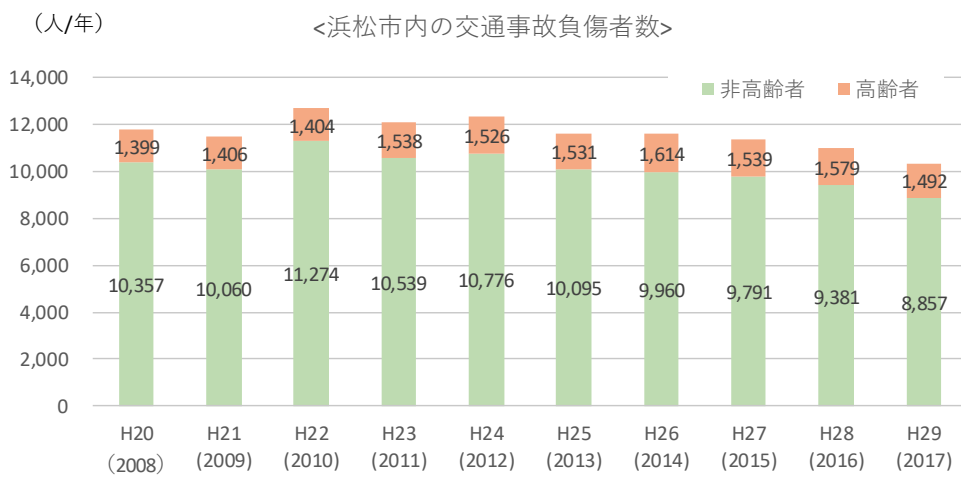
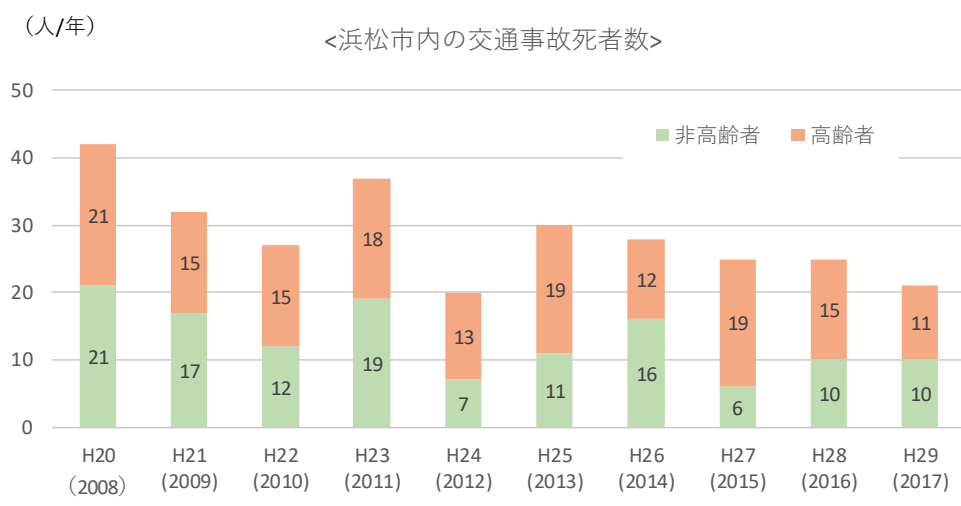
<b>改正道路交通法の確実な施行</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 医師の診断対象者の増加を踏まえた、医師会等関係団体との連携強化による診断を行う協力医師の確保に向けた取組の推進</li> <li>○ 高齢者講習の受講待ち期間の長期化を踏まえた、都道府県公安委員会の直接実施等による、その期間短縮等に向けた取組の推進</li> </ul>	
<b>認知症を始めとする運転リスクとそれへの対応</b>	
<p><b>認知症への対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 認知機能と安全運転の関係に関する調査研究の実施</li> <li>○ 認知症のおそれがある者への早期診断・早期対応</li> </ul>	<p><b>視野障害への対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 視野と安全運転の関係に関する調査研究の実施</li> <li>○ 視野障害に伴う運転リスクに関する広報啓発活動の推進</li> </ul>
<p><b>その他の加齢に伴う身体機能の低下への対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 加齢に応じた望ましい運転の在り方等に係る交通安全教育等の推進</li> <li>○ 高齢者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化に向けた運転免許制度の在り方等に関する調査研究の実施</li> </ul>	
<p><b>運転免許証の自主返納等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自主返納の促進に向けた広報啓発活動の強化</li> <li>○ 運転適性相談の充実・強化</li> <li>○ 運転免許がなくても高齢者が安心して暮らせる環境の整備</li> </ul>	<p><b>先進安全技術等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 安全運転サポート車(セーフティ・サポートカーS)の普及啓発</li> <li>○ 交差点安全支援機能や逆走防止技術等の様々な技術の活用</li> <li>○ 自動運転の実現に向けた法制度面の課題検討等の取組の推進</li> </ul>

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。



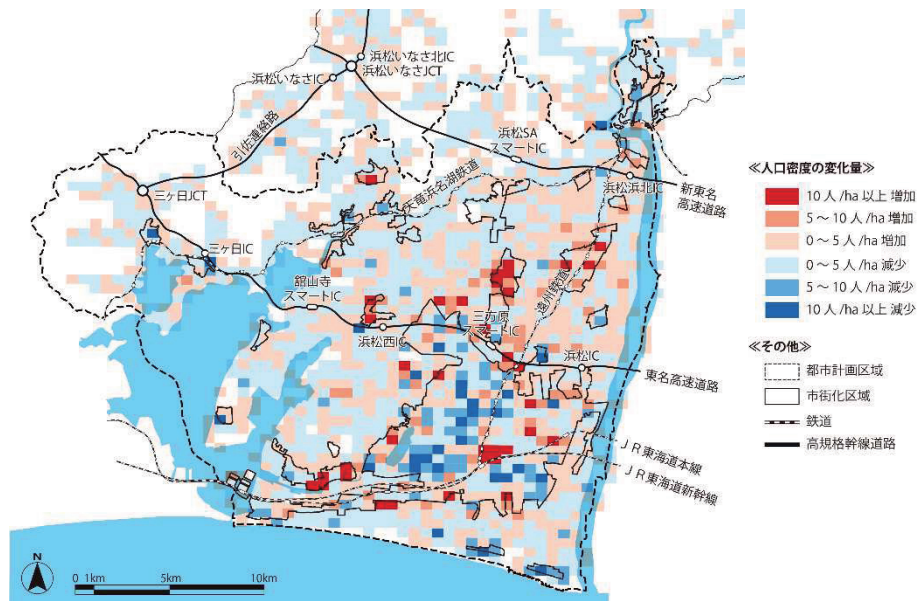
2.公共交通に関する課題  
2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

(2) 都市構造の変化への対応

○本市は、これまで幾度かの合併により市域を拡大してきた経緯から、合併前の旧市町村中心地周辺にも人口分布が見られ、市街化区域では人口が減少しているものの、市街化調整区域では人口が増加しており、居住地の郊外化が進んでいます。

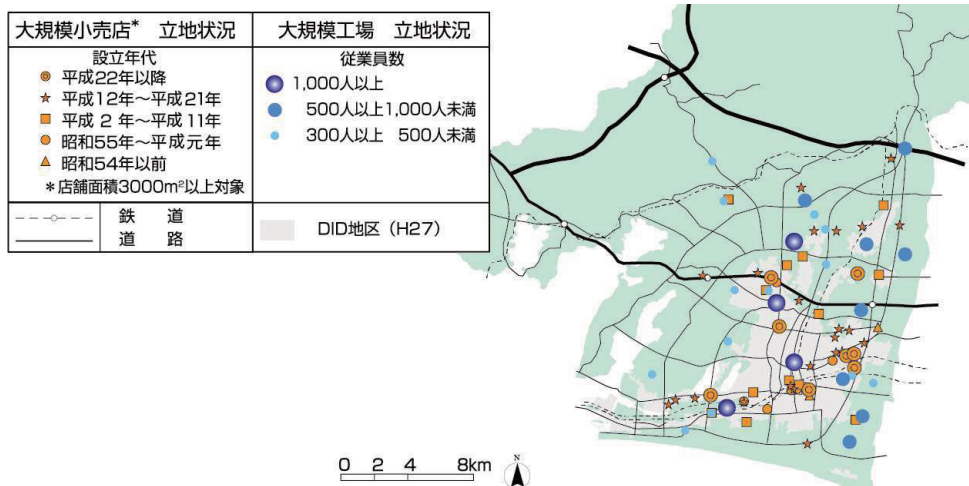
○大規模な商業施設や工場についても、市内各地に立地が進んでいます。

○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。



資料：国勢調査を基に作成

図 2-15 人口密度の変化（2005-2015）



資料：浜松市資料を基に作成

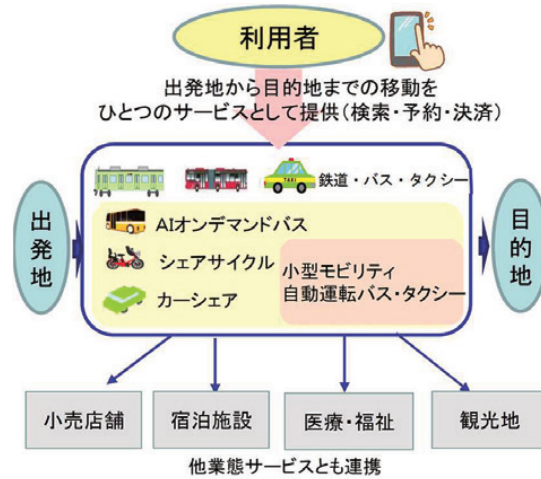
図 2-16 大規模小売店舗及び大規模工場の立地状況（2017（平成29）年度現在）

(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。

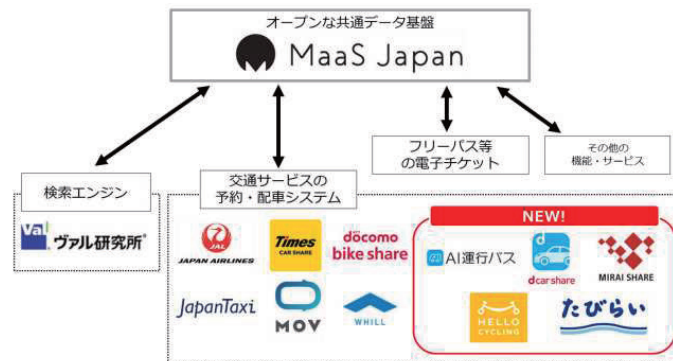
○MaaS とは、出発地から目的地までの移動について、複数のモビリティをひとつのサービスのようシームレスに利用できるもので、世界各都市で広がっている新たな交通サービスです。国内でも、システム開発や実証実験が進んでおり、例えば、小田急電鉄株式会社は、オープンな共通データ基盤「MaaS Japan」を開発し、遠州鉄道株式会社等、様々な交通事業者とデータ連携およびサービスの検討を進めています。

○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、国では、自動運転に関する主な政府方針として、高速道路での自動運転の実現や限定地域での無人自動運転移動サービスの実現などを目標として掲げています。



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)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)

- (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。



「☆時◇〇頃に  
〇〇バス停から乗って  
□□バス停まで予約を  
お願いします！」



「☆時◇〇頃、  
〇〇バス停乗車の  
予約を受け付けました」



予約専用  
ダイヤル

## ☎053-472-8451

※日曜日・振替休日・祝日・12/29～1/3は休み

受付時間：午前8時～午後5時  
 受付日：月曜日～土曜日

利用上の注意

電話予約	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
乗車にあたって	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>未就学児のみの利用はできません。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>

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。

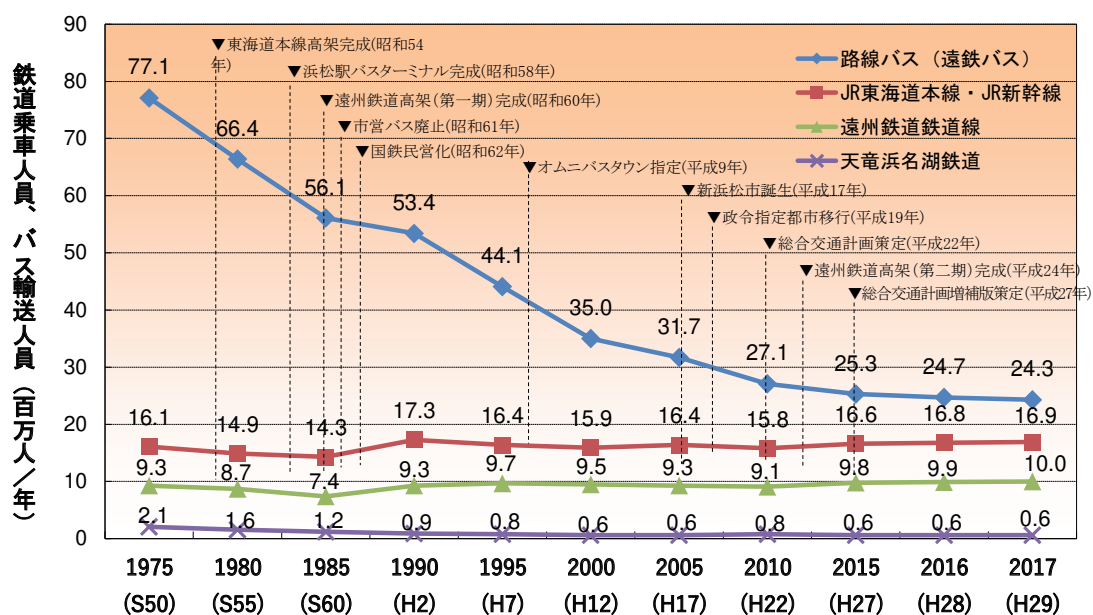


2.2.2 公共交通の現状から見た問題・課題

(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、浜松市資料を基に作成  
※路線バス：遠州路線バス利用者（貸切バス除く）

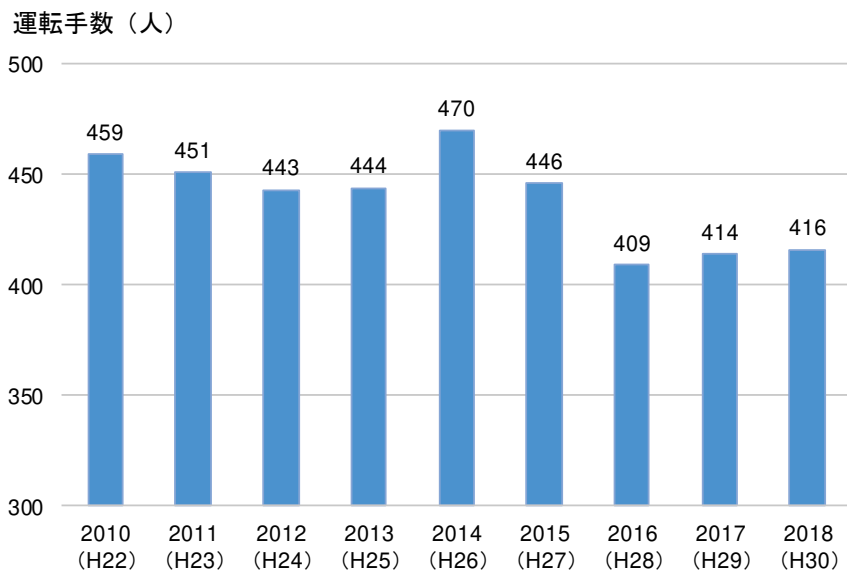
図 2-21 鉄道、バス利用者の推移

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

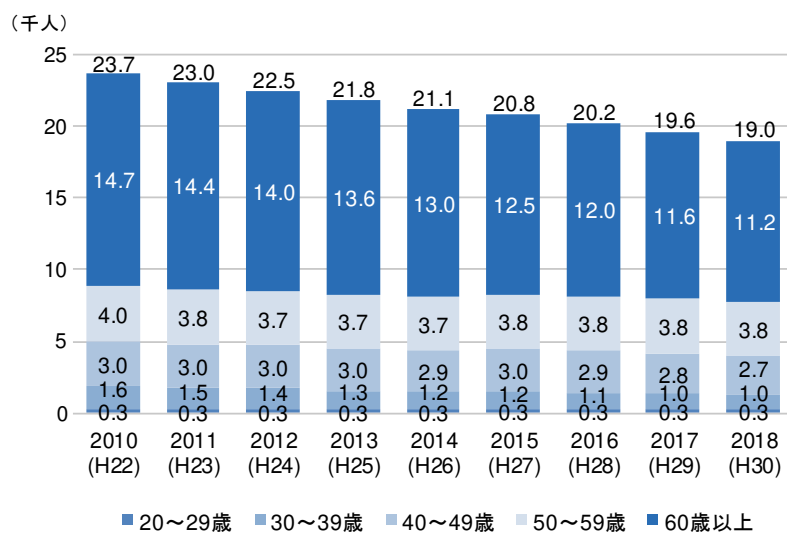
○バスの運転手不足は、全国的な問題となっていますが、本市も同様に、運転手数は減少しています。

○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(株)、秋葉バスサービス(株)、浜松バス(株)提供データを基に作成

図 2-22 市内の乗合バスの運転手数（合計）

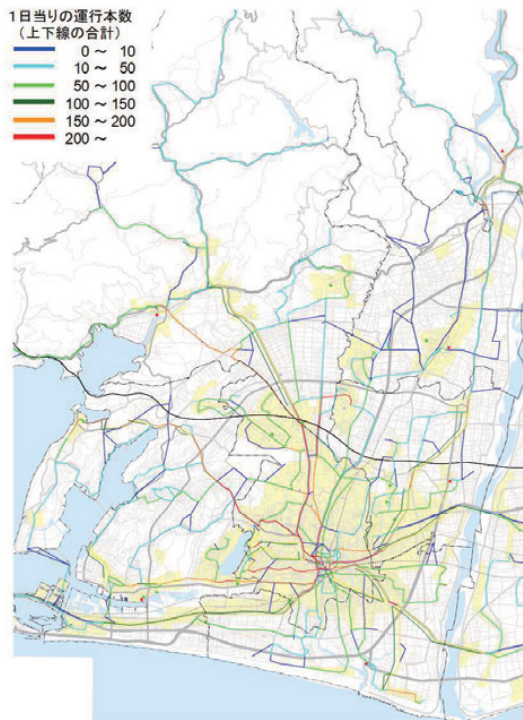


資料：運転免許統計（警察庁）を基に作成

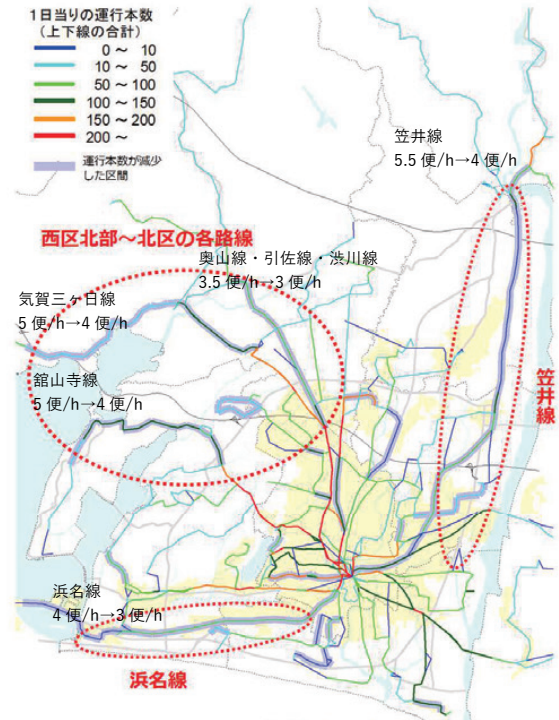
図 2-23 静岡県の年齢別大型第二種運転免許保有者数

(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・舘山寺線）で0.5～1便/h減少しています。



2007（平成19）年



2017（平成29）年

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



(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) =

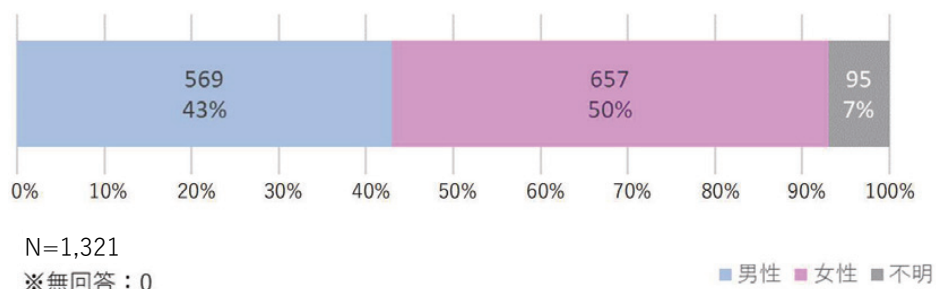
$$(\text{母集団}) \div ((0.05 \div 1.96)^2 \text{ 乗} \times ((\text{母集団}-1) / (\text{母比率} \times (1-\text{母比率}))) + 1)$$

※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

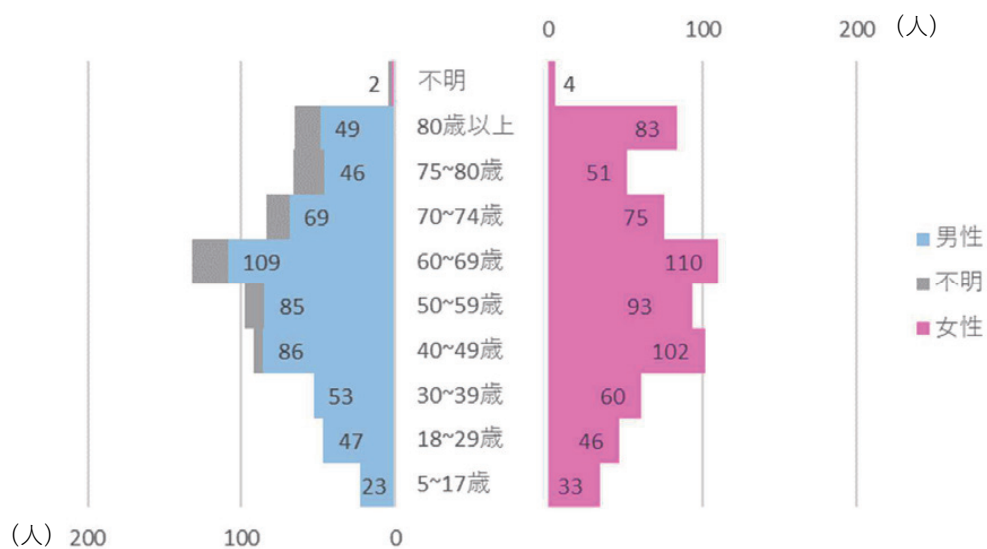
### 2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題

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)

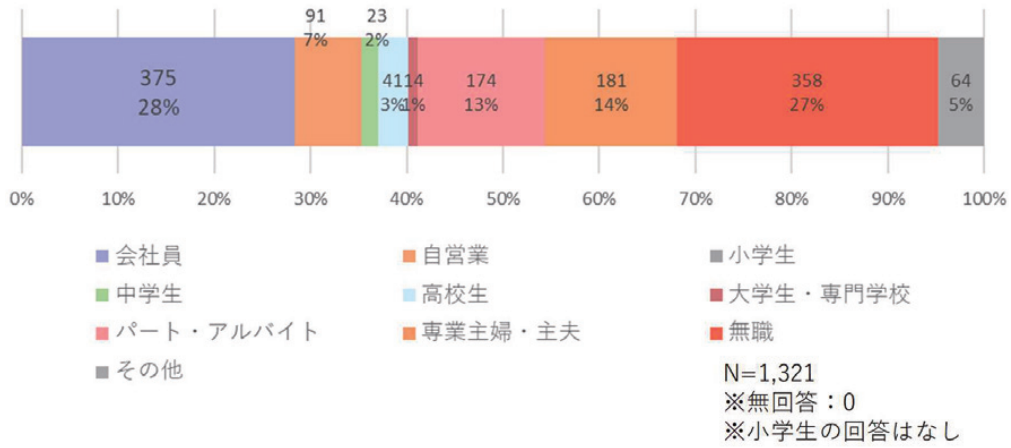
図 2-26 男女構成



資料：「公共交通に関する市民アンケート」(2019(令和元)年)

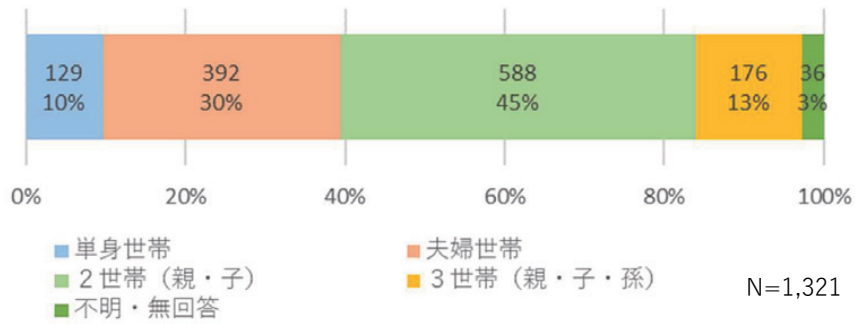
図 2-27 性年齢構成

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

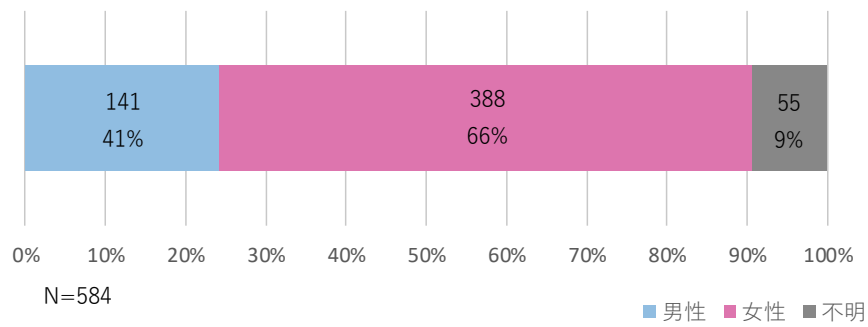
#### 2) バス利用者アンケート

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

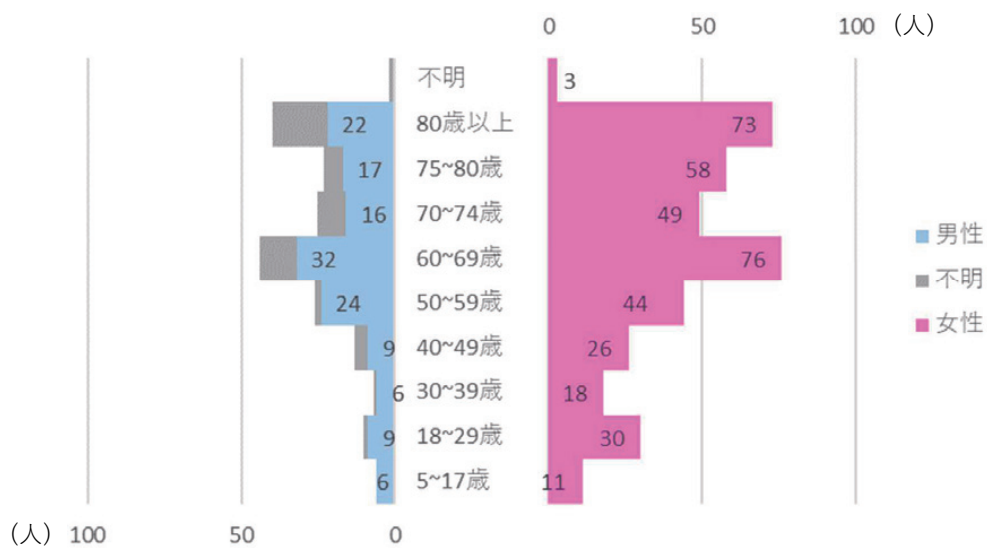
区・地域		系統名	起点	終点	配布数
中区		山の手医大線	浜松駅	医科大学	150
		気賀三ヶ日線	浜松駅	気賀駅前	150
		掛塚さなる台線	浜松駅	医療センター	150
西区		志都呂宇布見線	浜松駅	山崎	150
		志都呂宇布見線	浜松駅	舞阪駅	100
		館山寺線	浜松駅	館山寺営業所	100
東区		中ノ町磐田線	磐田営業所	浜松駅	100
		笠井高台線	笠井上町	浜松駅	50
		中ノ町磐田線	中ノ町	浜松駅	50
南区		浜名線	浜松駅	馬郡車庫	100
		遠州浜蜷塚線	遠州浜温泉	浜松駅	100
		中田島線	中田島車庫	浜松駅	100
浜北区		内野台線	浜松駅	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

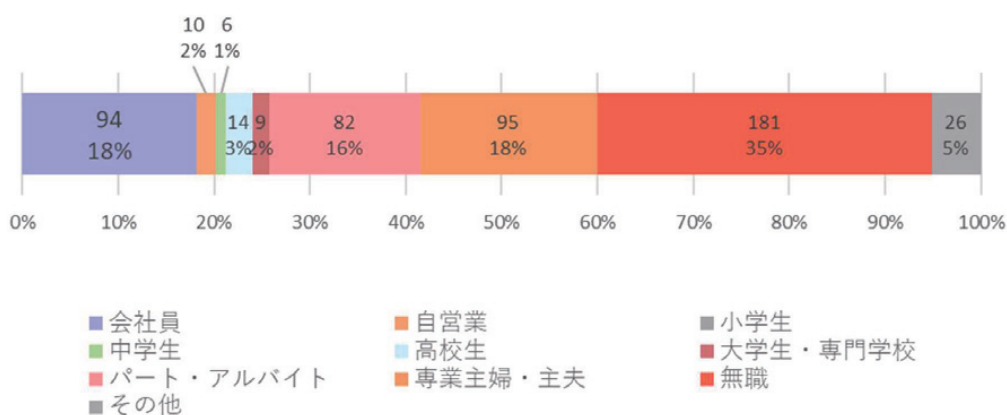


資料:「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

図 2-31 性年齢構成



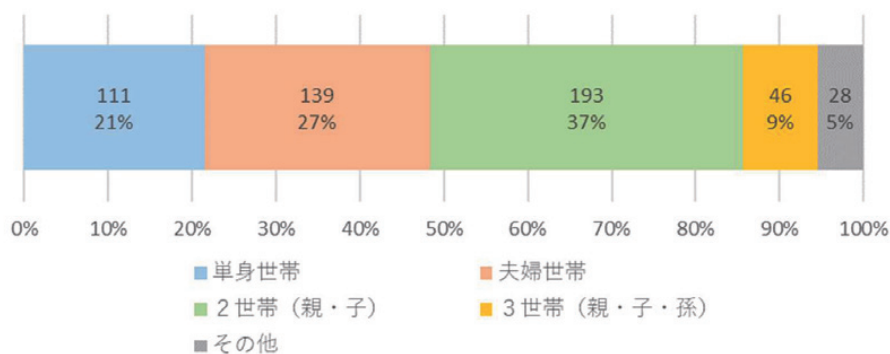
2.公共交通に関する課題  
2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題



※小学生の回答はなし N=517 ※無回答：67

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



N=517 ※無回答：67

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)

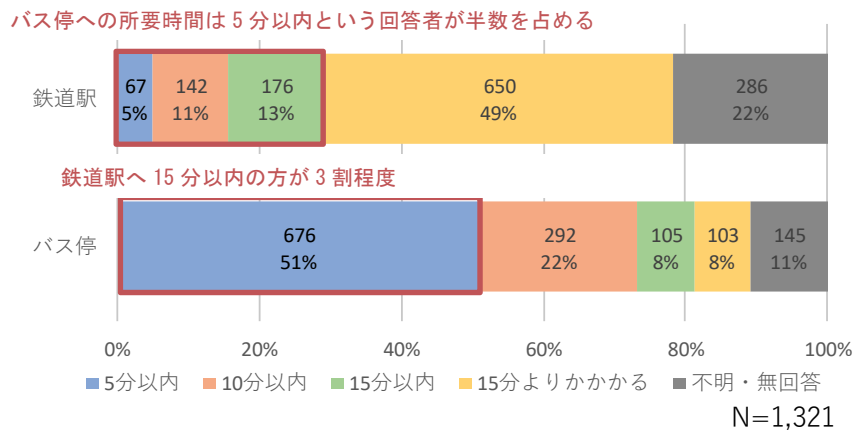
図 2-33 世帯分類構成

(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割程度おり、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。

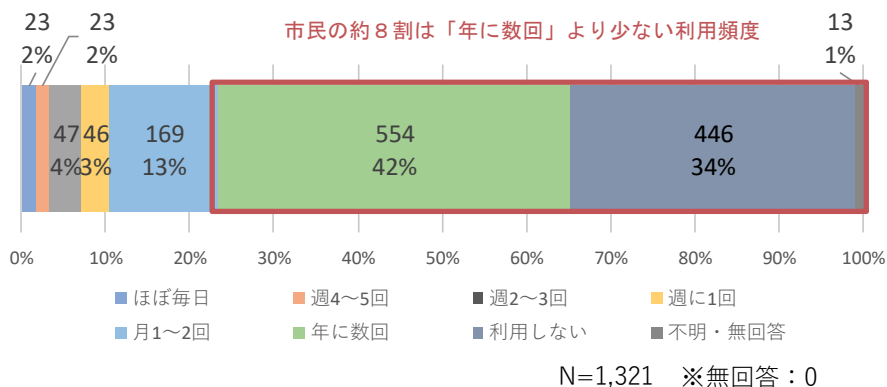


資料:「公共交通に関する市民アンケート」(2019(令和元)年)

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。



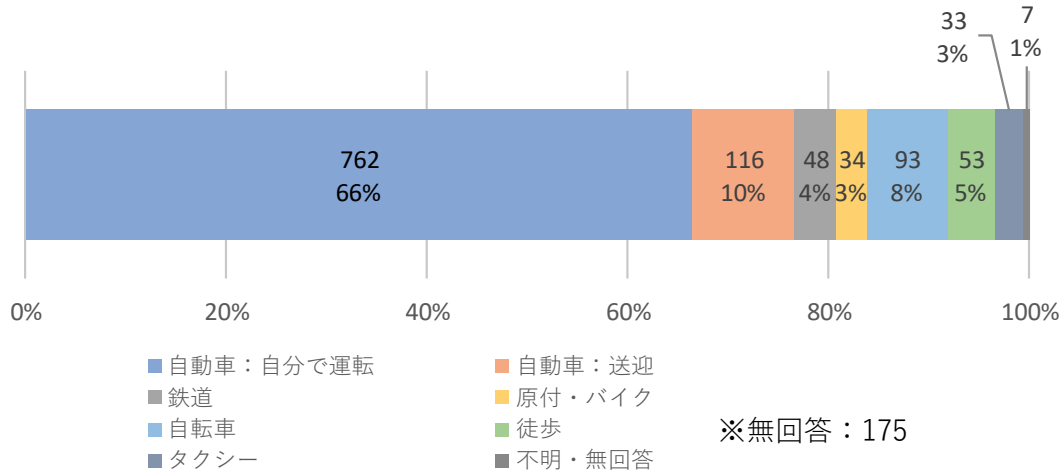
資料:「公共交通に関する市民アンケート」(2019(令和元)年)

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。

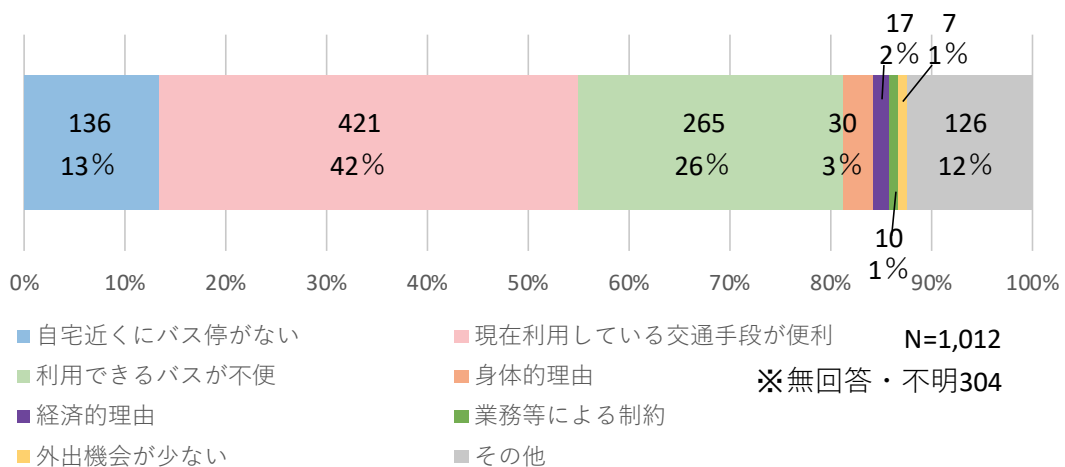


資料：「公共交通に関する市民アンケート」(2019(令和元)年)

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)

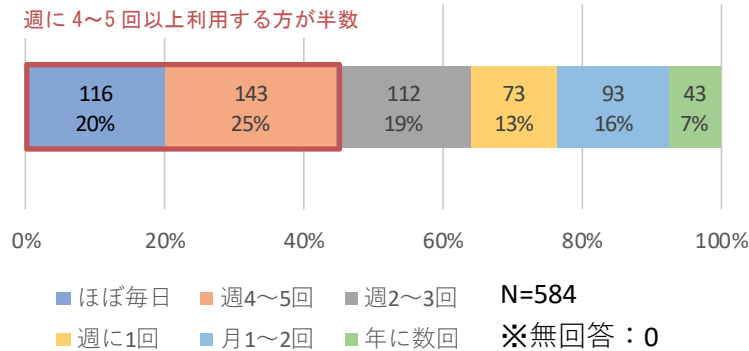
図 2-37 バスを利用しない理由

(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

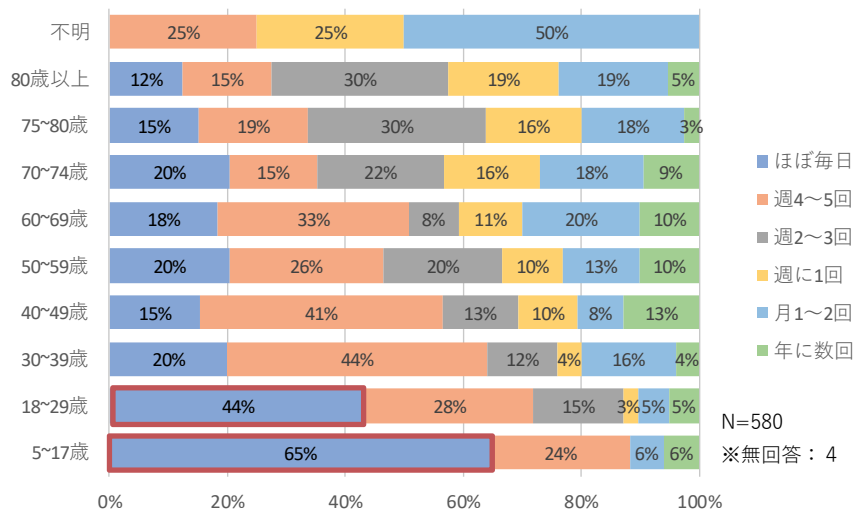
○バス利用者の利用頻度は、半数近くは「週4～5回」以上利用しており、高い頻度で使われています。



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)

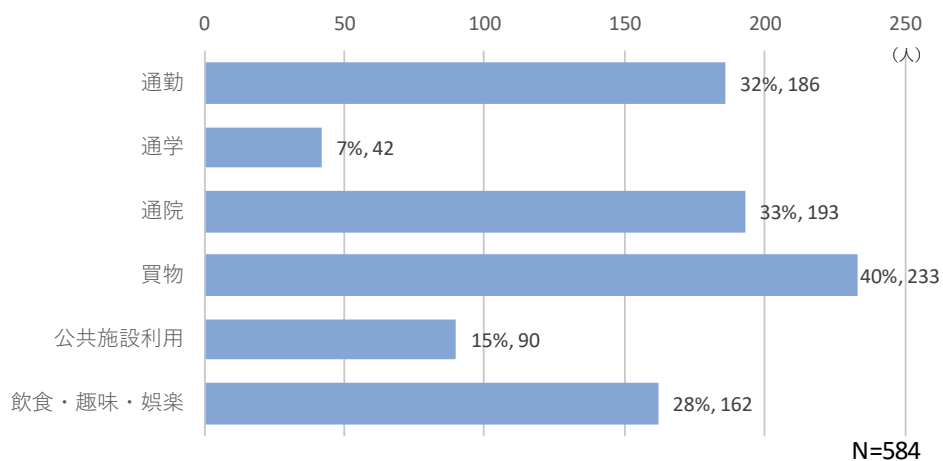
図 2-39 バス利用頻度（年齢層別）

## 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

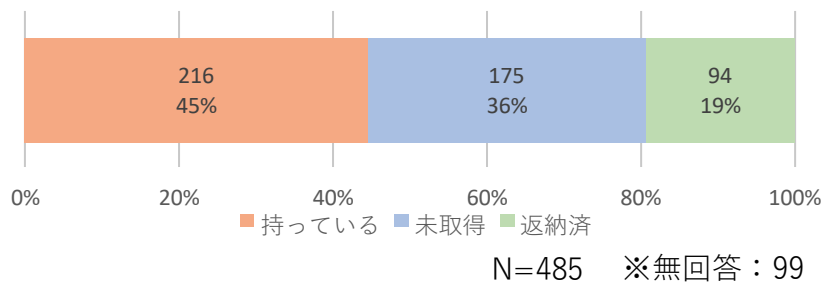
※早朝のラッシュ時を除いた9時以降にアンケートを配布

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

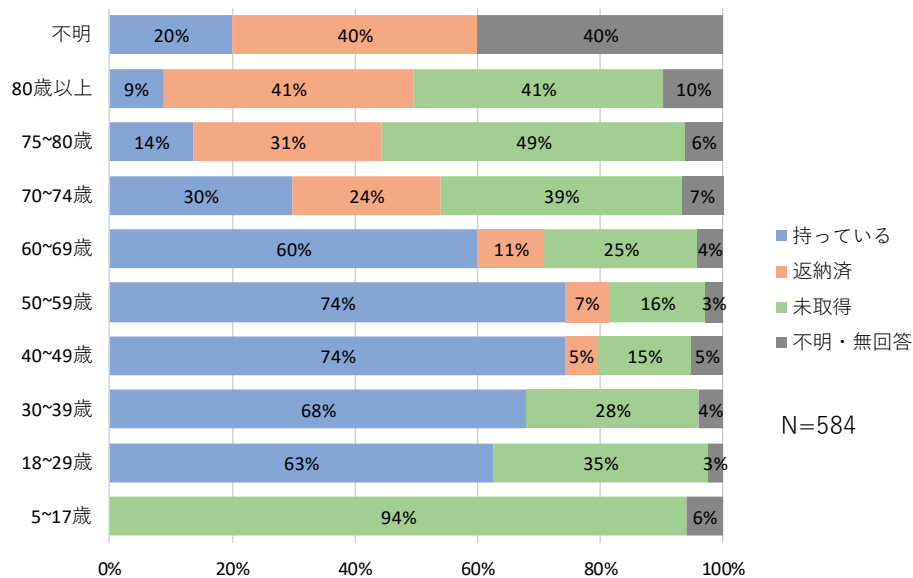
○バス利用者の半数以上が運転免許を保有していません。また、バス利用者の約2割は運転免許の返納を行っています。  
○バスは、自動車を運転できない人の貴重な交通手段となっています。  
○自動車を運転できる人でもバスを利用するようにさらなる取り組みが求められます。



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）

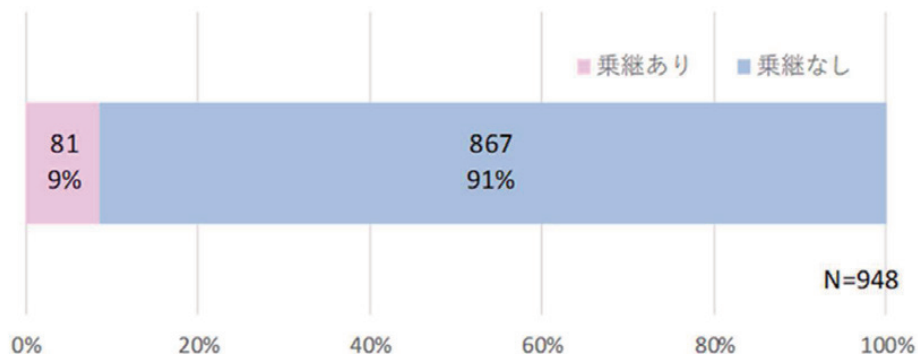


## 2.公共交通に関する課題

### 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。

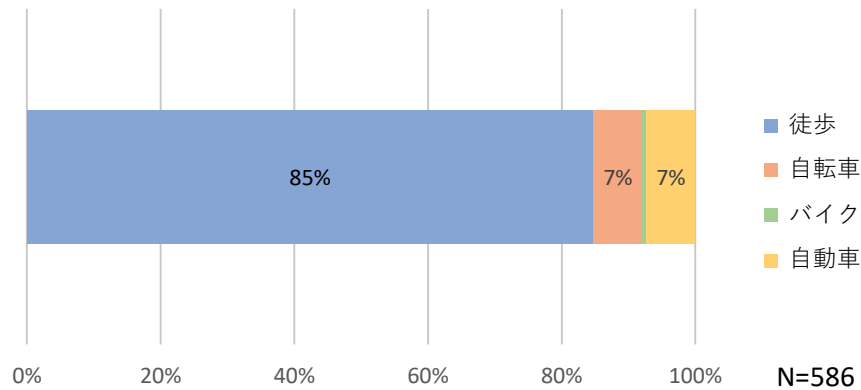


資料:「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

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

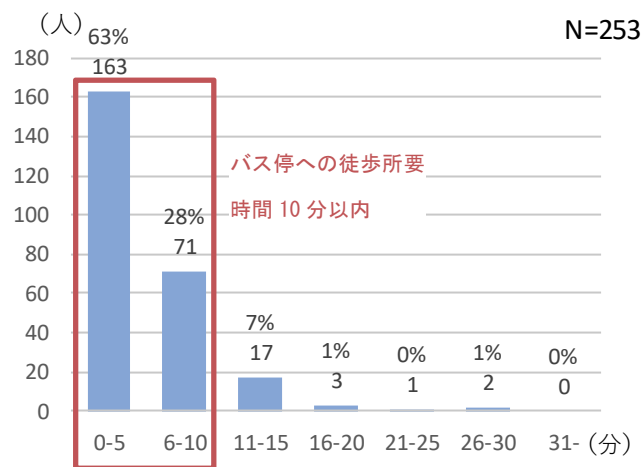
○バス停へのアクセス交通手段をみると、8割以上が「徒歩」となっており、「自転車」と「自動車」はそれぞれ1割未満となっています。



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 2-44 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)

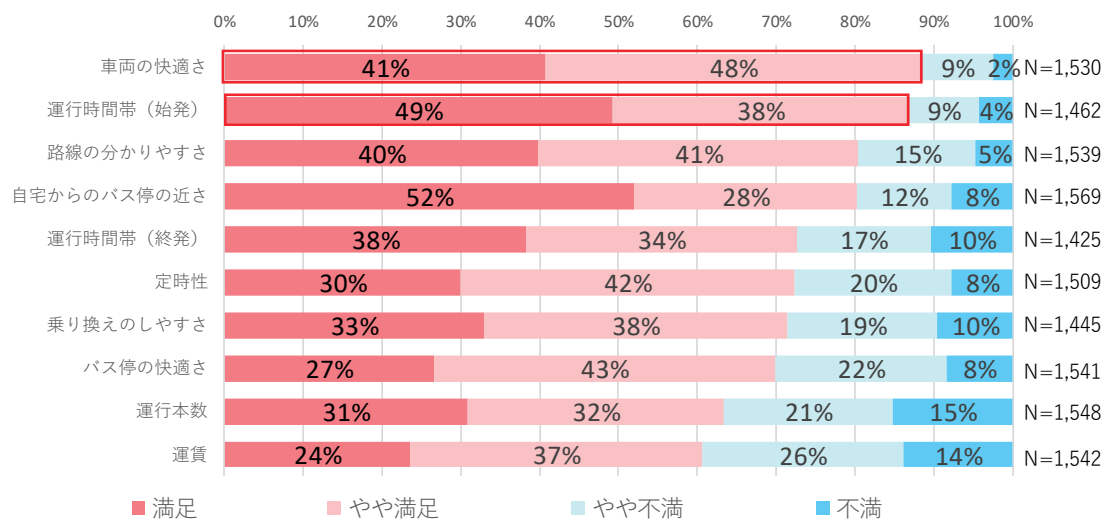
図 2-45 バス停へのアクセス (徒歩) の所要時間

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。



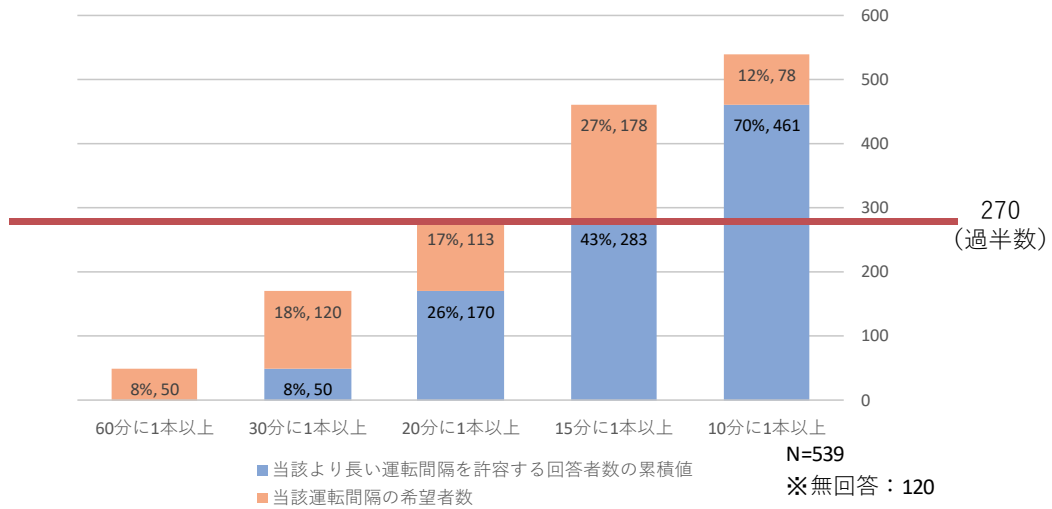
資料:「公共交通に関する市民アンケート」「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

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必要となります。

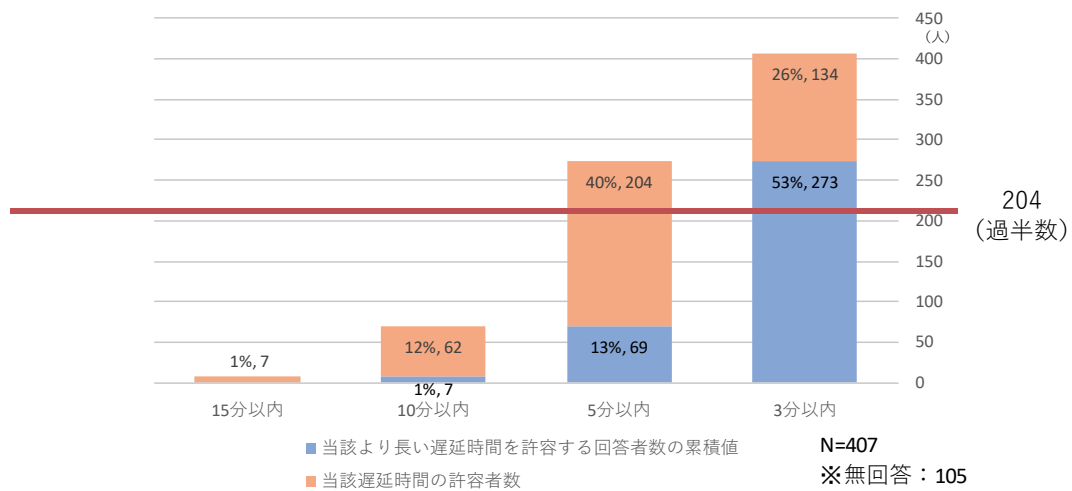


資料：「公共交通に関する市民アンケート」「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

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必要となります。



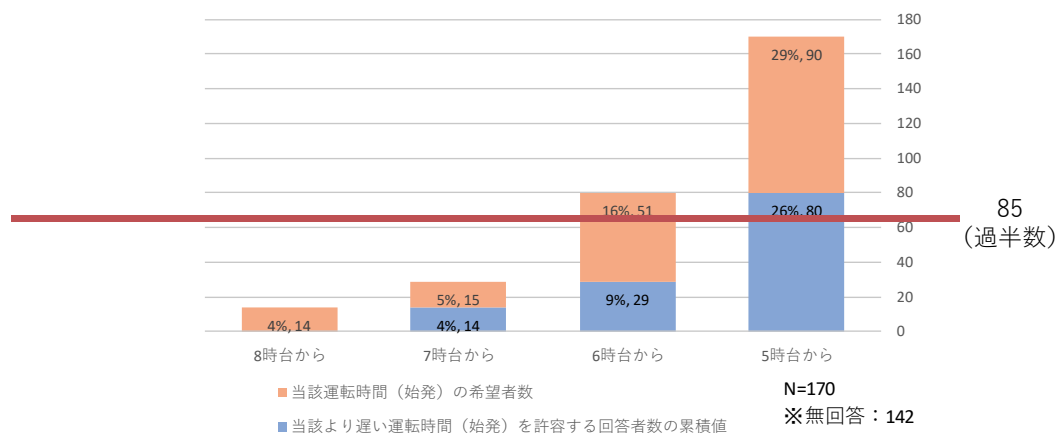
資料：「公共交通に関する市民アンケート」「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

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必要となります。

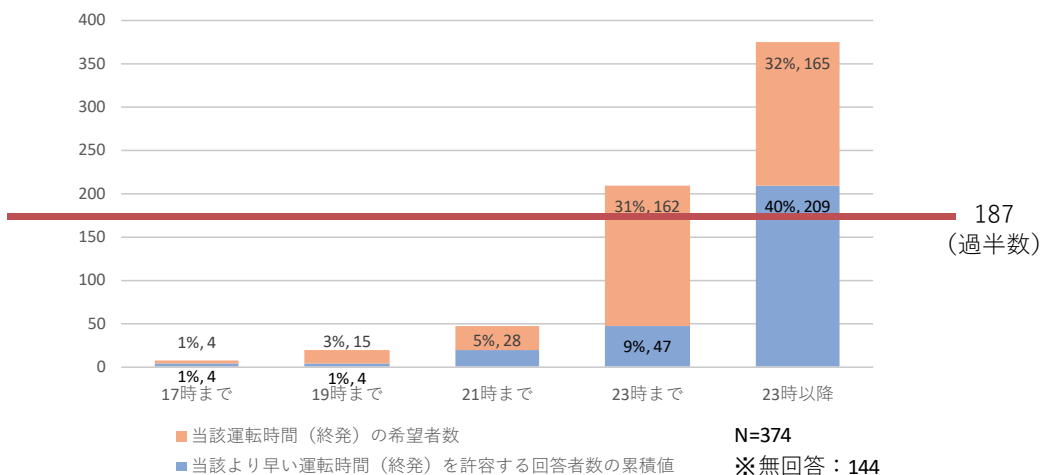


資料：「公共交通に関する市民アンケート」「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

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必要となります。

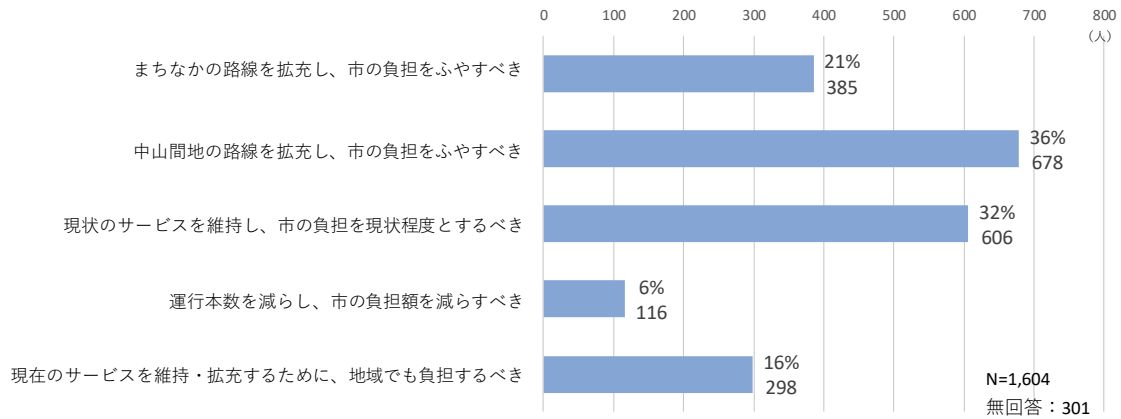


資料：「公共交通に関する市民アンケート」「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

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。

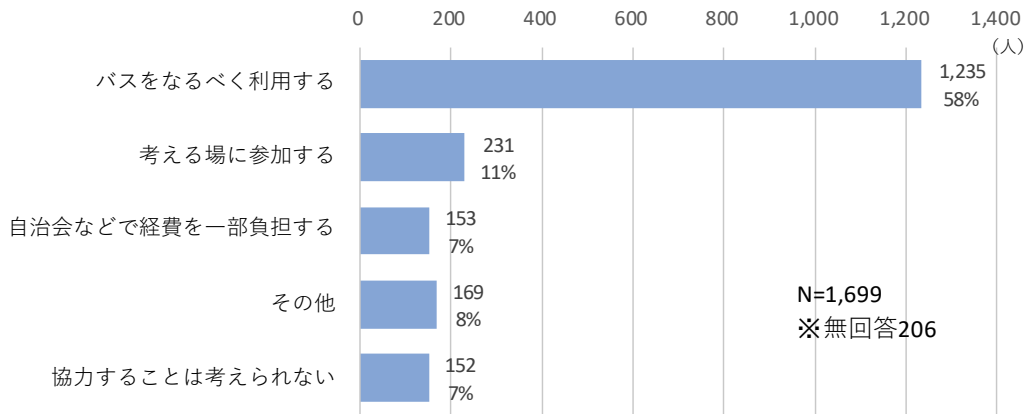


※複数回答のため、全サンプルに対する回答者割合を表示

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）

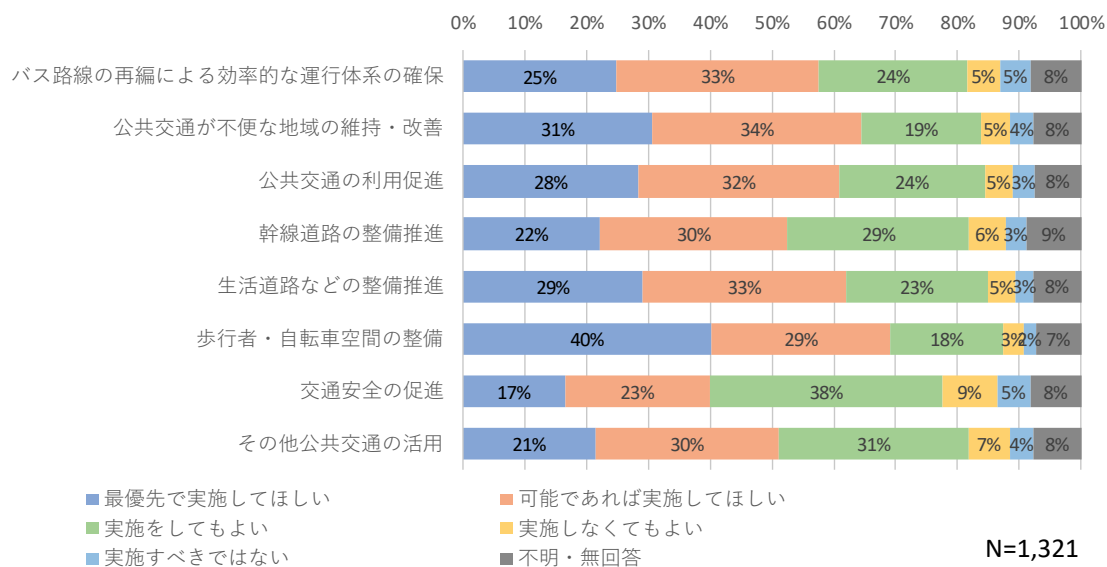
図 2-52 公共交通を支えるための協力



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

- 市民の過半数の方は、バス停への所要時間が5分以内に居住している一方、鉄道駅までには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割以上の方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。
- 本市の交通施策に対しては、より日常生活に根差した「歩行者・自転車空間の整備」など交通環境整備などの施策への期待が高くなっています（P.60）が、将来の公共交通についての意向は「中山間地の路線を拡充し、市の負担をふやすべき」と考える方が多くなっています（P.59）。
- 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道路線の見直し

- 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に限られるため、基幹・準基幹路線等、メリハリのあつ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。

