

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

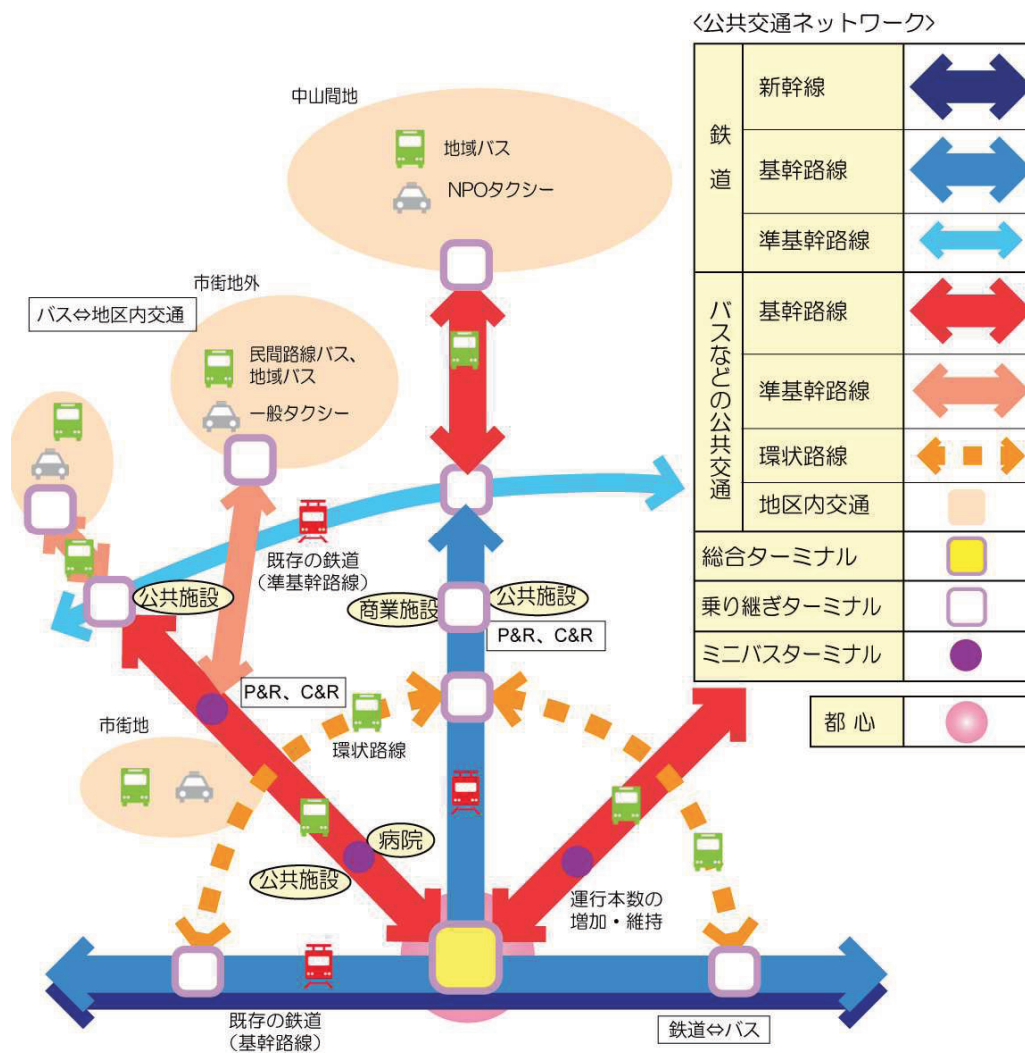


図 4-1 公共交通ネットワークのイメージ
表 4-1 公共交通ネットワークのイメージ

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 10,000 m²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。

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

(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
基幹路線 (区間)	<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
準基幹路線 (区間)	<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））
地区内交通	<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 ・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
環状路線	<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		新浜松駅 ~ 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			舘山寺温泉	舘山寺線
	H			天竜浜名湖鉄道	気賀三ヶ日線
	I			気賀駅	
	J			医科大学	山の手医大線
	K			イオンモール 浜松市野	蒲線
	L			中ノ町	中ノ町磐田線
	M			掛塚	掛塚さなる台線
	N			芳川	遠州浜舘塚線
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東海道本線	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

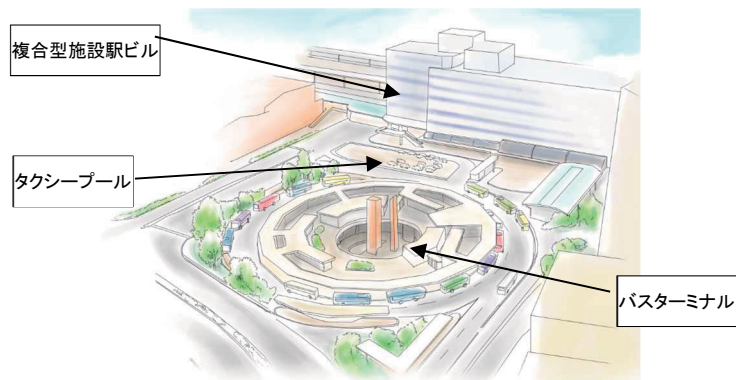


図 4-2 総合ターミナルのイメージ

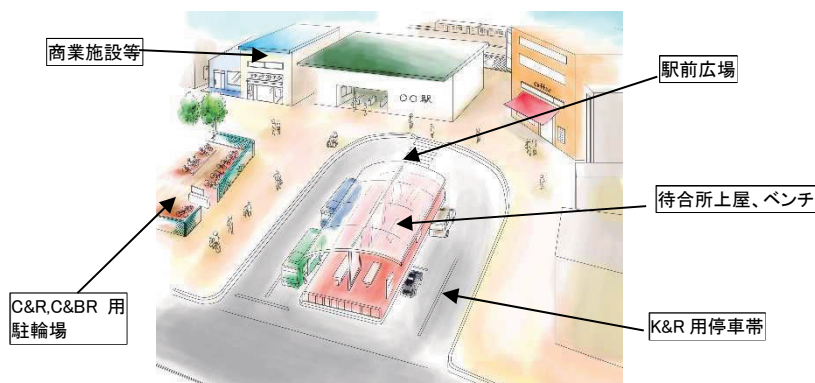


図 4-3 乗り継ぎターミナルのイメージ(市街地・市街地外)

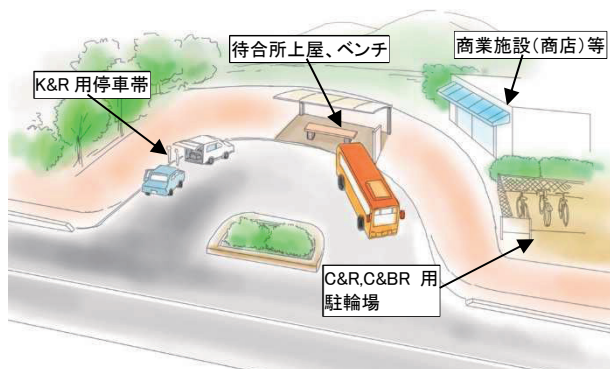


図 4-4 乗り継ぎターミナルのイメージ(中山間地)

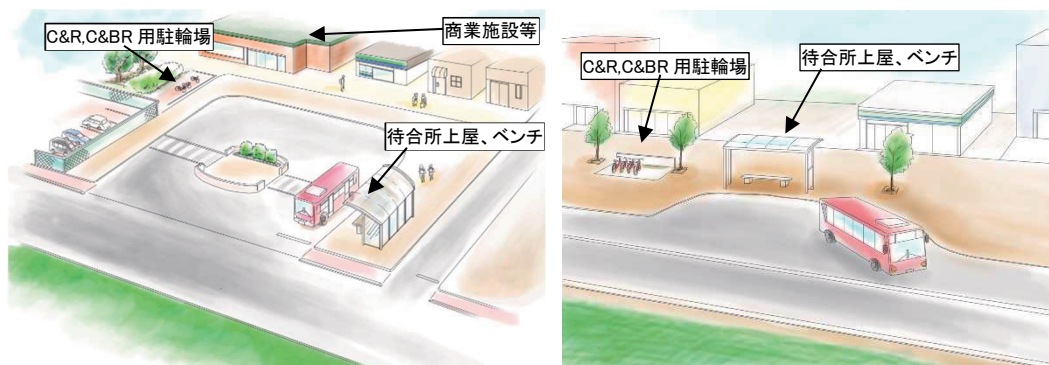


図 4-5 ミニバスターミナルのイメージ(市街地・市街地外/中山間地)

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。












《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)

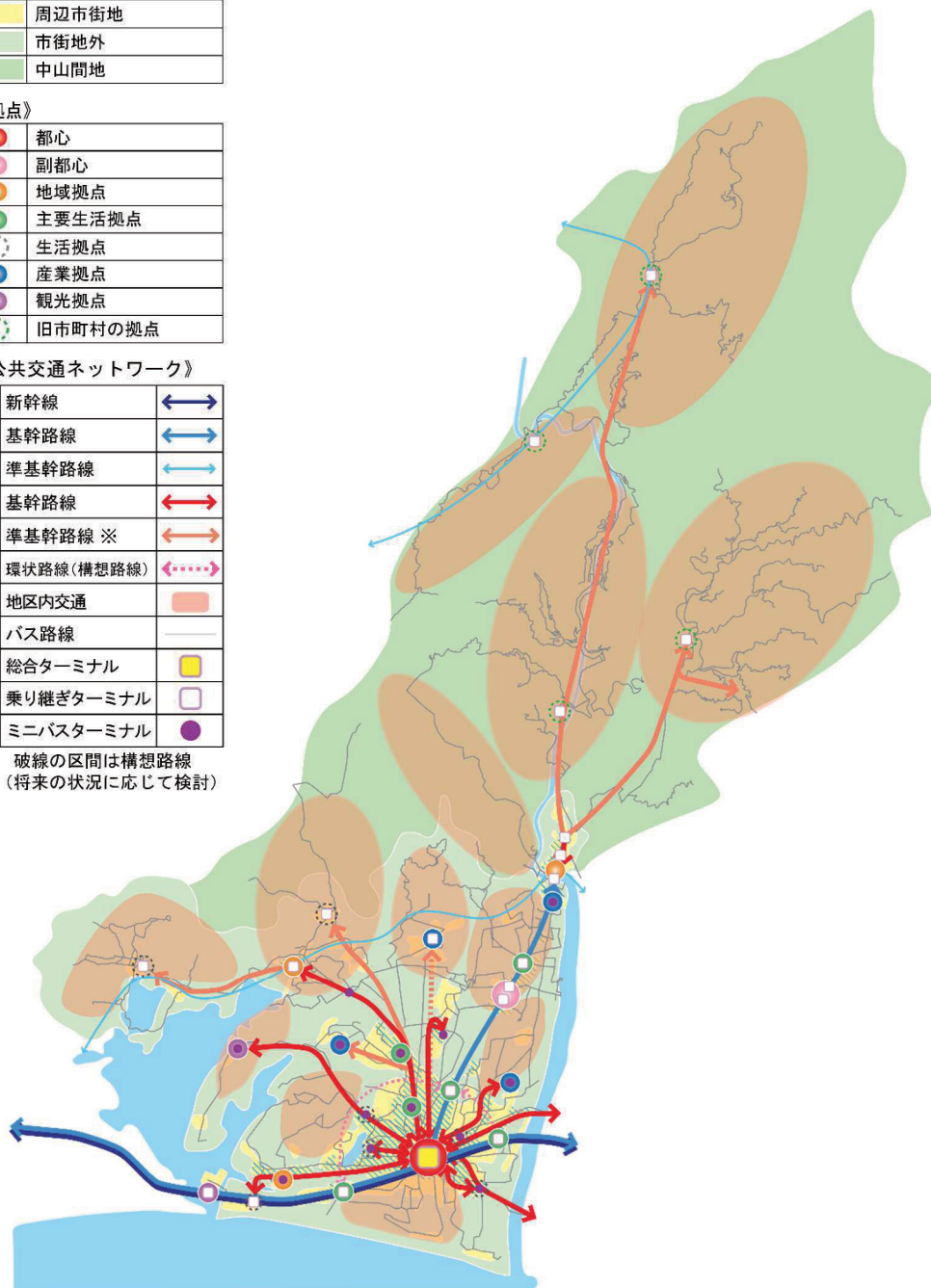
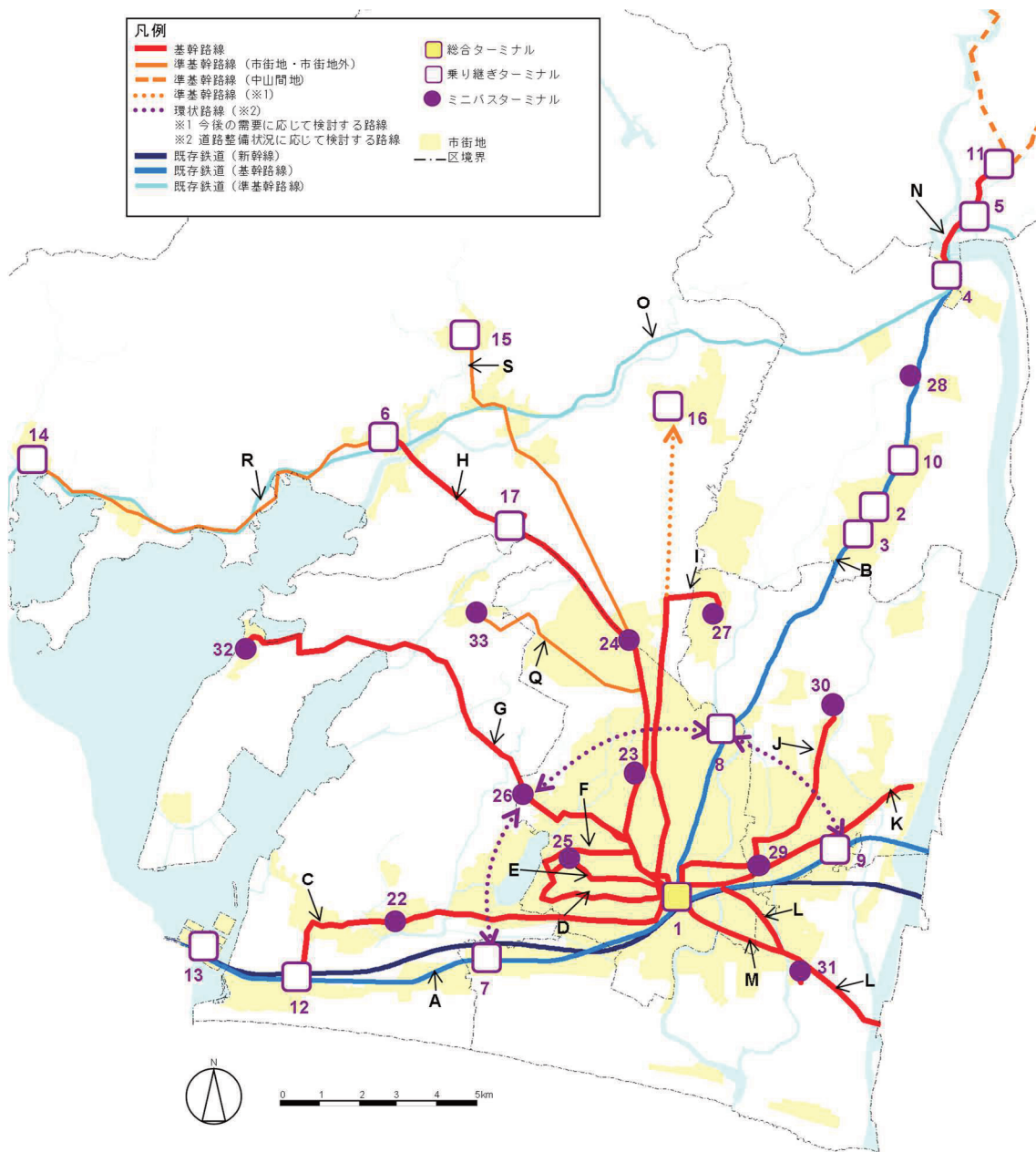


図 4-6 公共交通ネットワークのイメージ

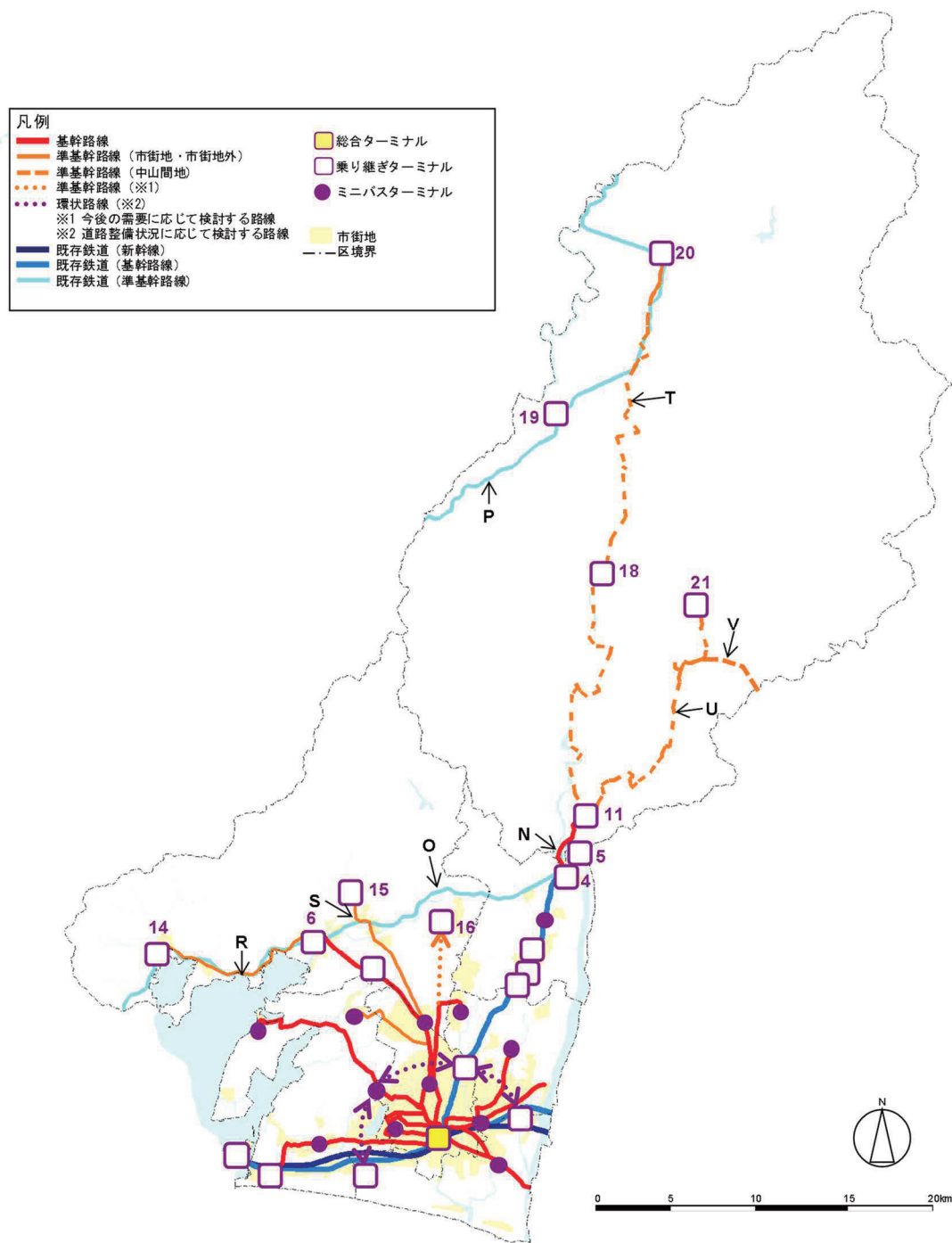
4. 将来公共交通ネットワークの構築

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）