

【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。

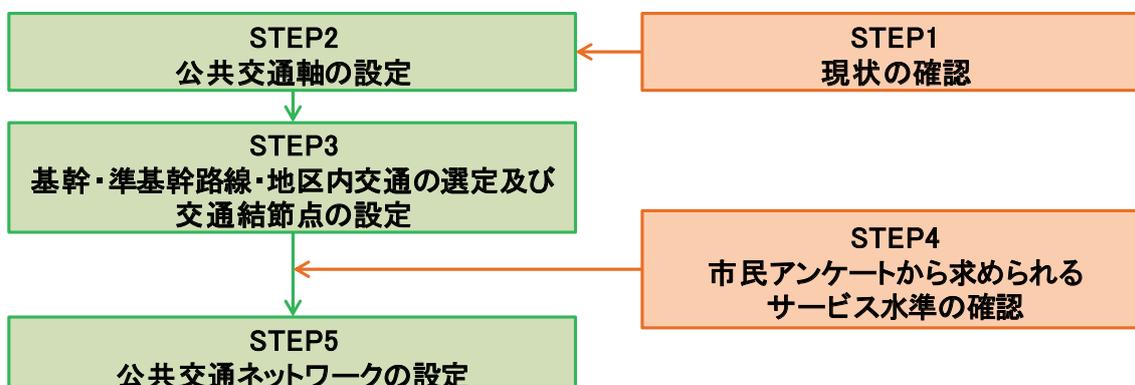


図 公共交通ネットワーク設定フロー

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

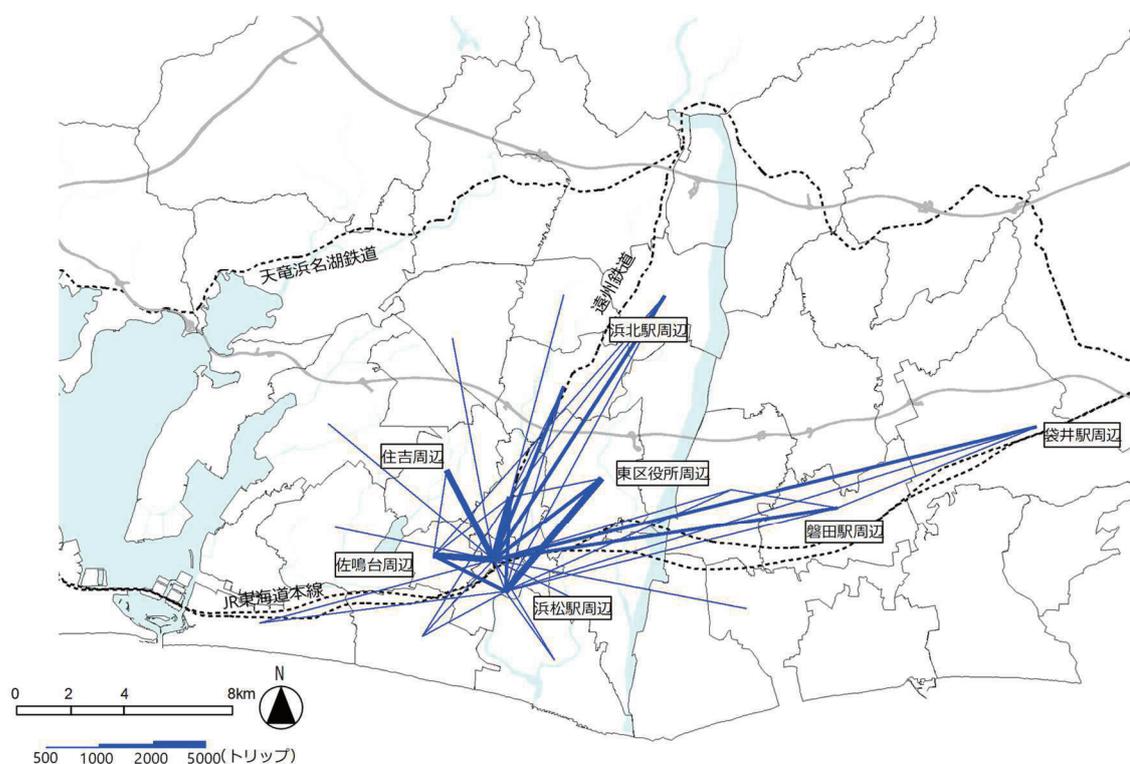
STEP4 を踏まえ、公共交通軸及び基幹・準基幹等の設定方針の見直しを行い、公共交通ネットワーク体系を設定します。

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

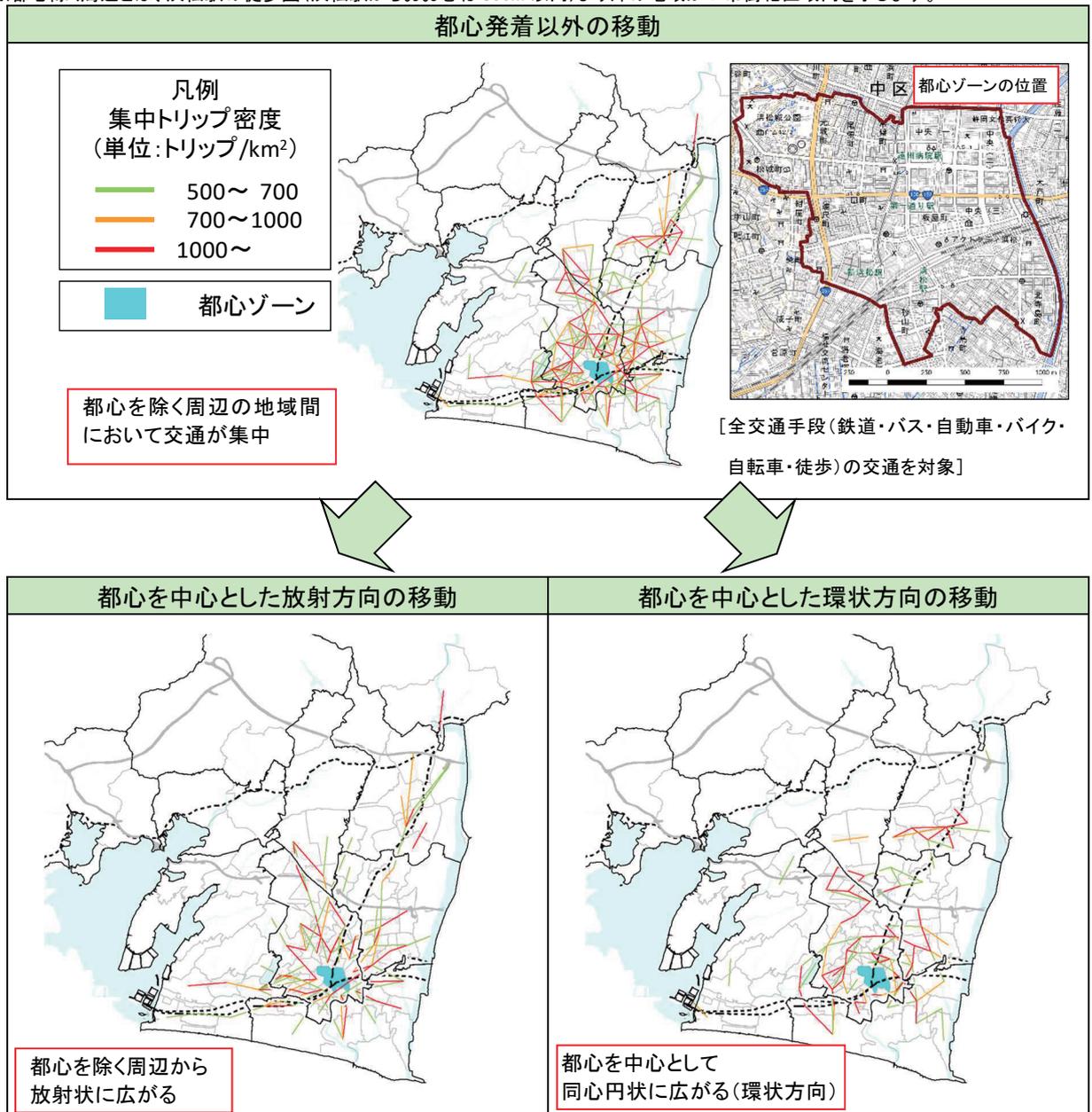
(2) 都心発着以外の移動の実態（環状方向の移動の実態）

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

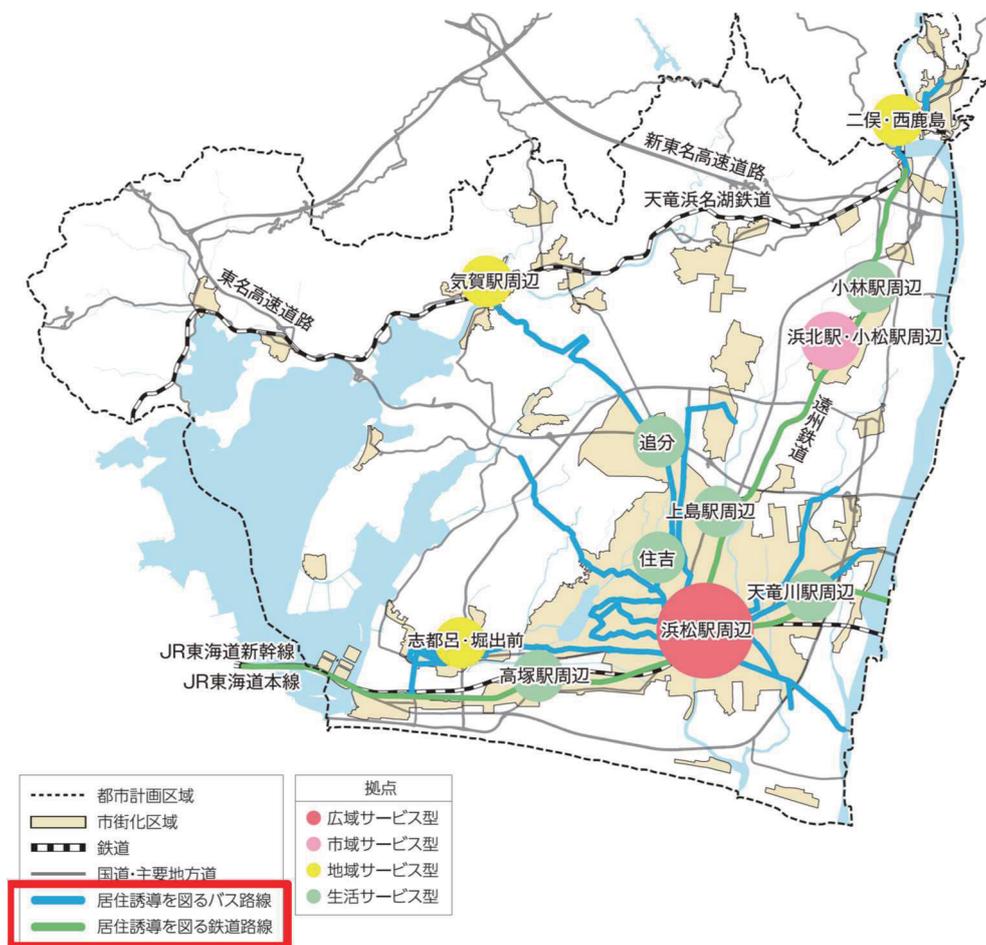
図 都心発着以外の移動実態

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（2019(平成 31)年)

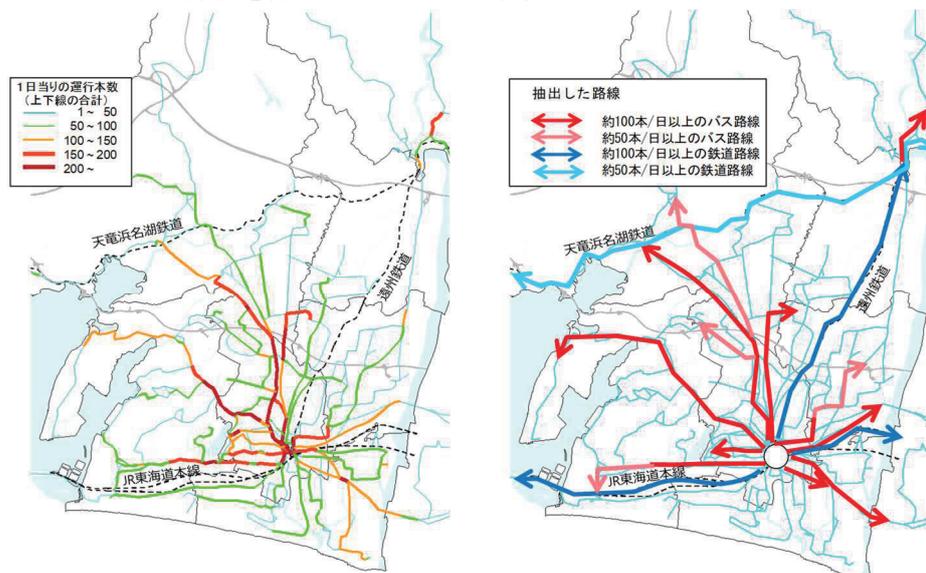
図 居住誘導を図る路線

(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（株）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）



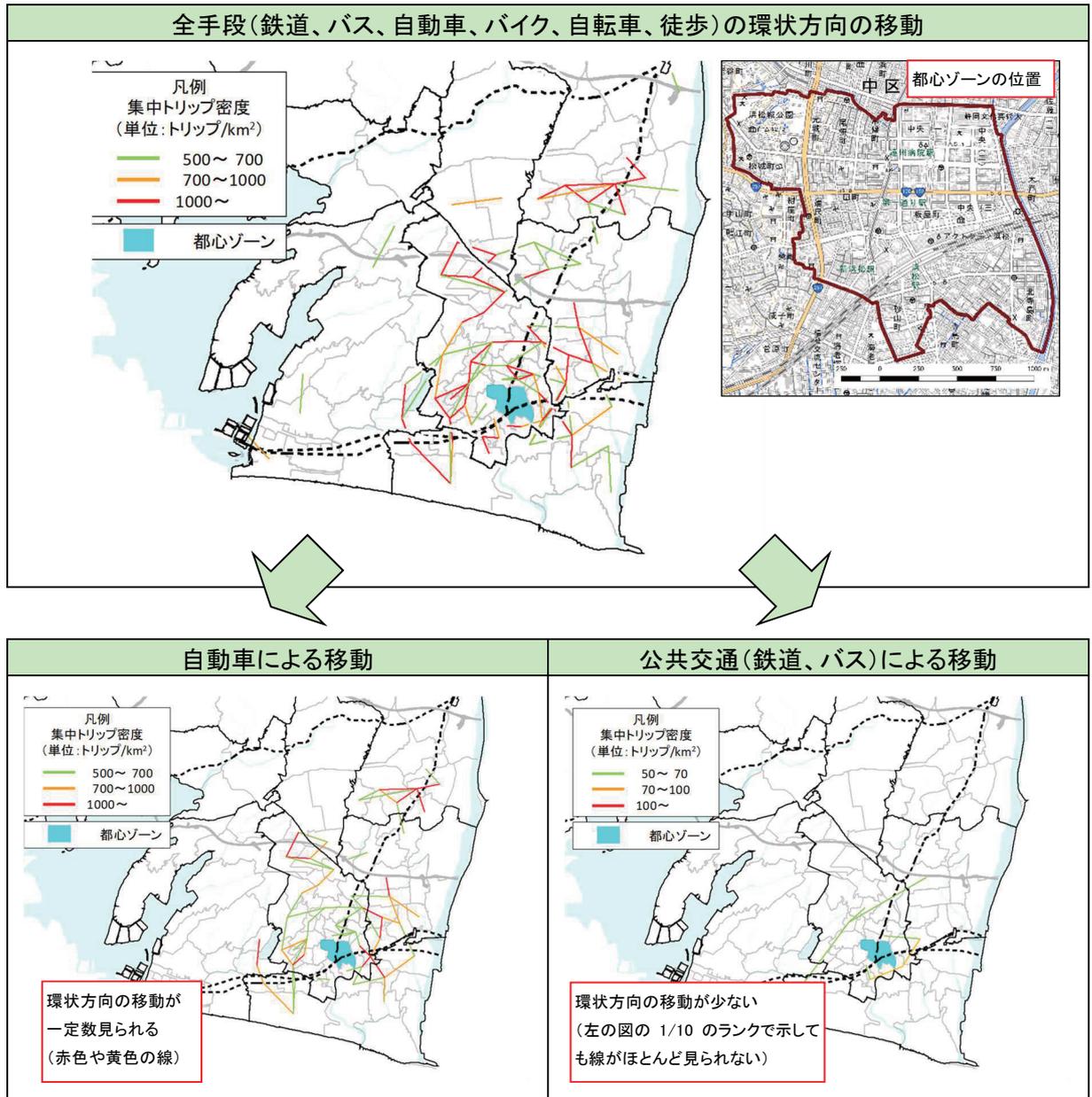
資料：第三都田地区工場用地パンフレット

図 第三都田地区工場用地の位置

2) 環状路線の検討

(2) で示した拠点をつ結び、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

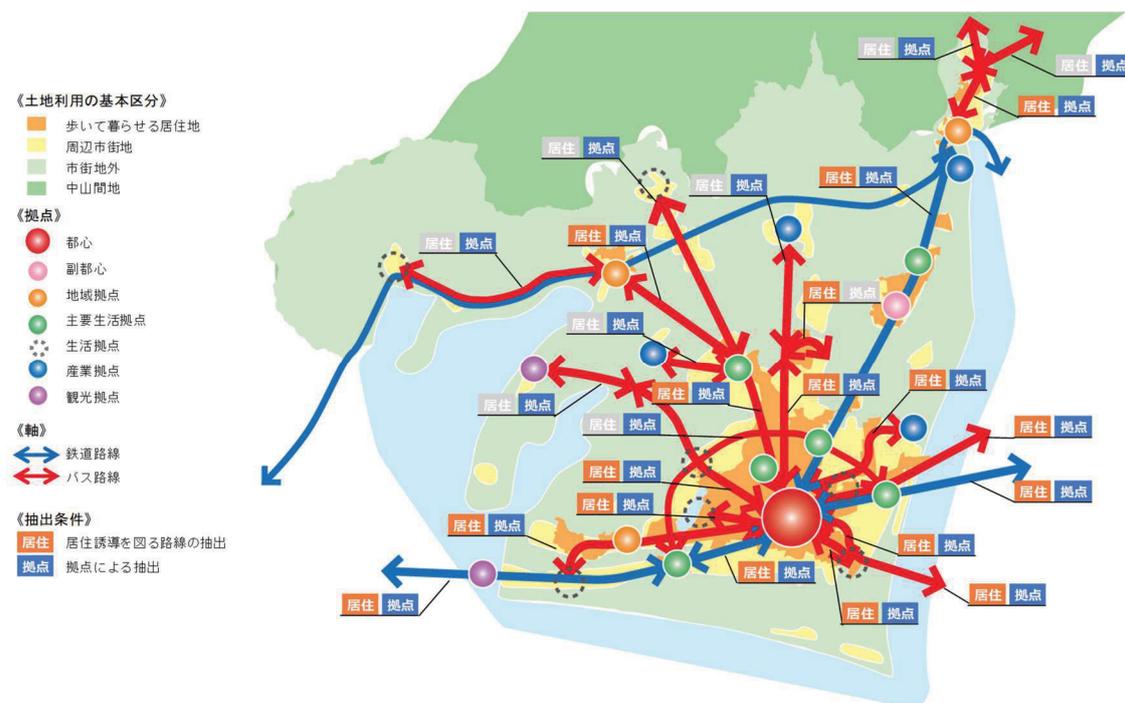
※2 集計するゾーンの面積が異なるため、トリップ数を着地側のゾーンの面積で割り、集中トリップ密度として算出

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

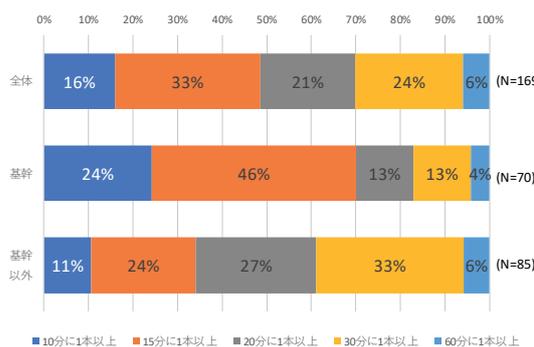
図 公共交通軸

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（2019（令和元）年市民アンケート結果）】



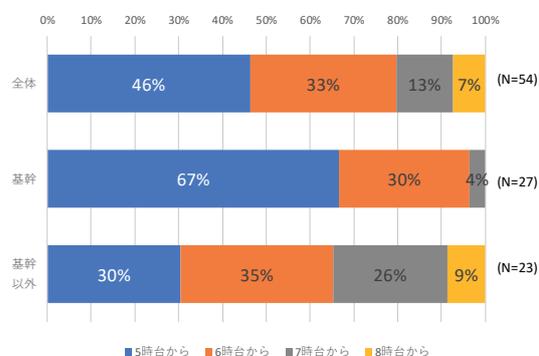
資料：公共交通に関するバス利用者アンケート

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