

浜松市地域公共交通網形成計画



1.3 本計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であるとともに、上位・関連計画である、浜松市都市計画マスタープラン及び浜松市立地適正化計画に示される都市・まちづくりの方針・将来像と交通のあるべき姿を示す「浜松市総合交通計画」の分野別計画として、地域公共交通のマスタープランの位置付けとなります。

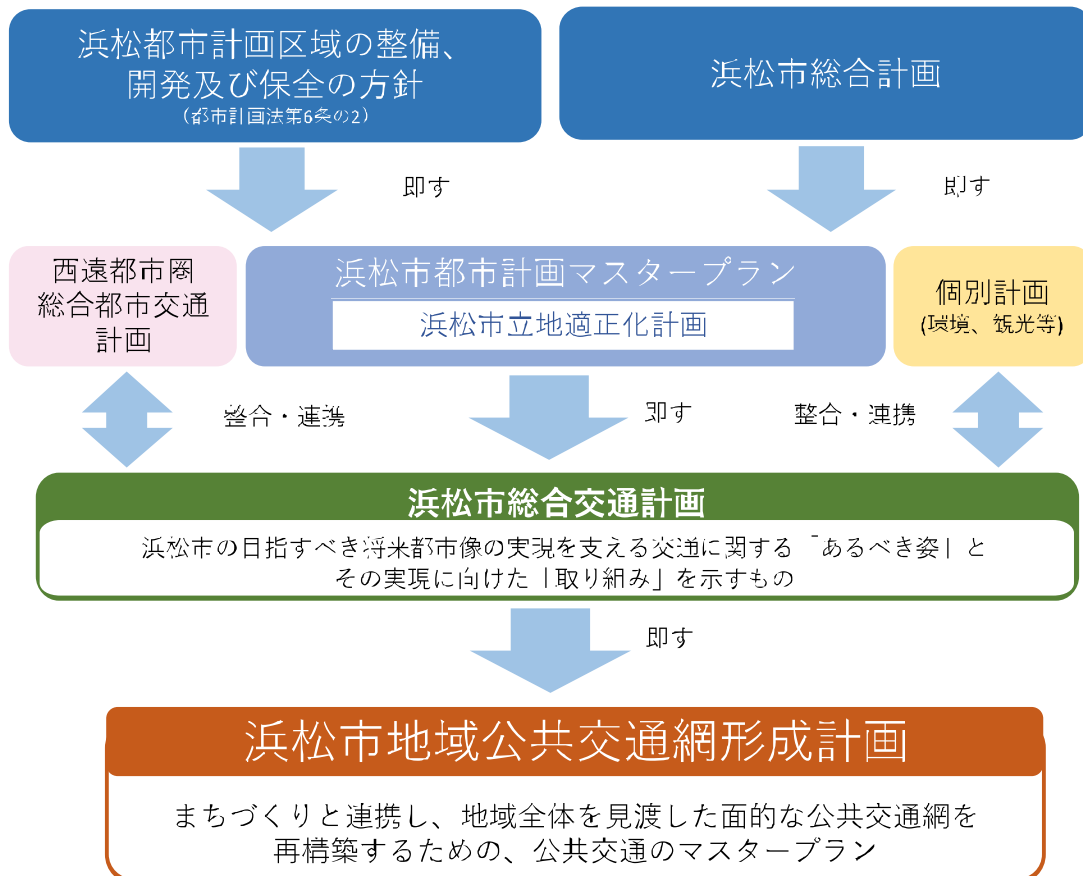


図 1-2 計画の位置付け

3.公共交通に関する基本方針と目標

3.3 浜松市の公共交通に関する基本方針

3.3 浜松市の公共交通に関する基本方針

「2.3 現況の問題・課題の取りまとめ(P.63)」に示す、公共交通の課題の解消を目指すとともに、「交通ビジョン」及び「5つの暮らし」を踏まえ、様々な地域特性に対応した公共交通サービスを提供すること（(1)公共交通サービスの方針）、これらの公共交通を維持し、将来にわたり市民生活の足を確保すること（(2)公共交通の運営、維持、管理する仕組み）、の視点から、本市の公共交通に関する基本方針を定めます。

(1) 公共交通サービスの方針

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

- ・ 市町村合併によって形成された広大な市域の様々な地域特性に配慮し、多様な暮らしに対応した公共交通サービスを提供します。
- ・ 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、市民や来訪者が目的地まで移動する際に、公共交通を使いやすいと感じる公共交通サービスレベルを目指します。
- ・ 公共交通を必要とする市民の移動ニーズに対応した公共交通サービスを提供します。
- ・ その結果、市民は「浜松市に住んで良かった」、来訪者は「浜松市（での移動）が便利だった」と感じられるようにします。

(2) 公共交通体系の運営、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（住民・企業など）、交通事業者、市の3者が、地域の公共交通を望ましい水準となるように協力していきます。
- ・ 地域（住民・企業など）が、居住地域内を走る地域バスなどの公共交通を「地域の財産」と認識し、積極的に支えていきます。
- ・ 交通事業者は、運行計画の検討時における市民へのサポートや地域のための運行を受託し、効率的で、安全・安心な運行を提供していきます。
- ・ 市は、地域のニーズに合った方法を提案し、地域（住民・企業など）にとってより使いやすい公共交通の運行が実現するよう支援していきます。

3.公共交通に関する基本方針と目標

3.3 浜松市の公共交通に関する基本方針

「公共交通の運営、維持、管理する仕組み」の基本方針について、関係者間の協力及び役割を明らかにし、地域が支える公共交通の考え方を示します。

通常、鉄道や路線バスなどの公共交通は、交通事業者の経営努力によって運営されています。しかし、交通事業者による存続が困難な路線バスは、運行費用に対する運賃収入の赤字額を公的資金によって補填することや、市が運行主体となる事例が多くなっています。

また、現状、地域（住民・企業など）の意見や情報を収集し、運行計画に反映するような仕組みが成立しているものの、依然として利用者数が伸び悩んでいる地域があり、誰にでも使いやすいサービスが提供出来ていないことが考えられます。

今後も継続して、利用者となる地域（住民・企業など）が運行や運営に参加・協力し、交通事業者や市とともに支えていく必要があります。その結果、使いやすい地域の公共交通サービスが経済的かつ効率的に提供されます。

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

地域が主役となって育てる、持続可能な公共交通

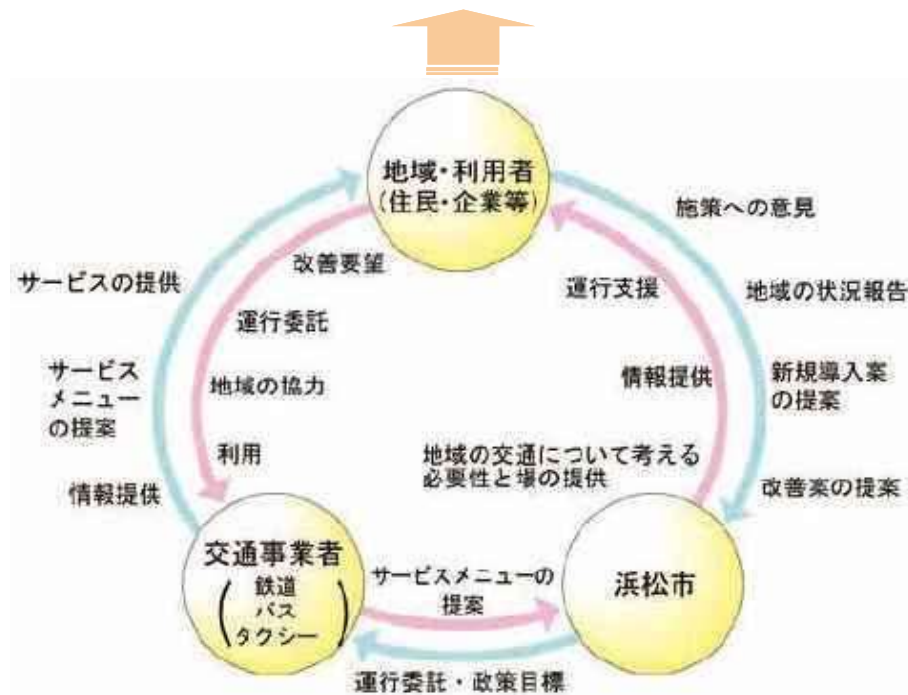


図 3-3 地域・交通事業者・行政の間で支える地域の公共交通

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

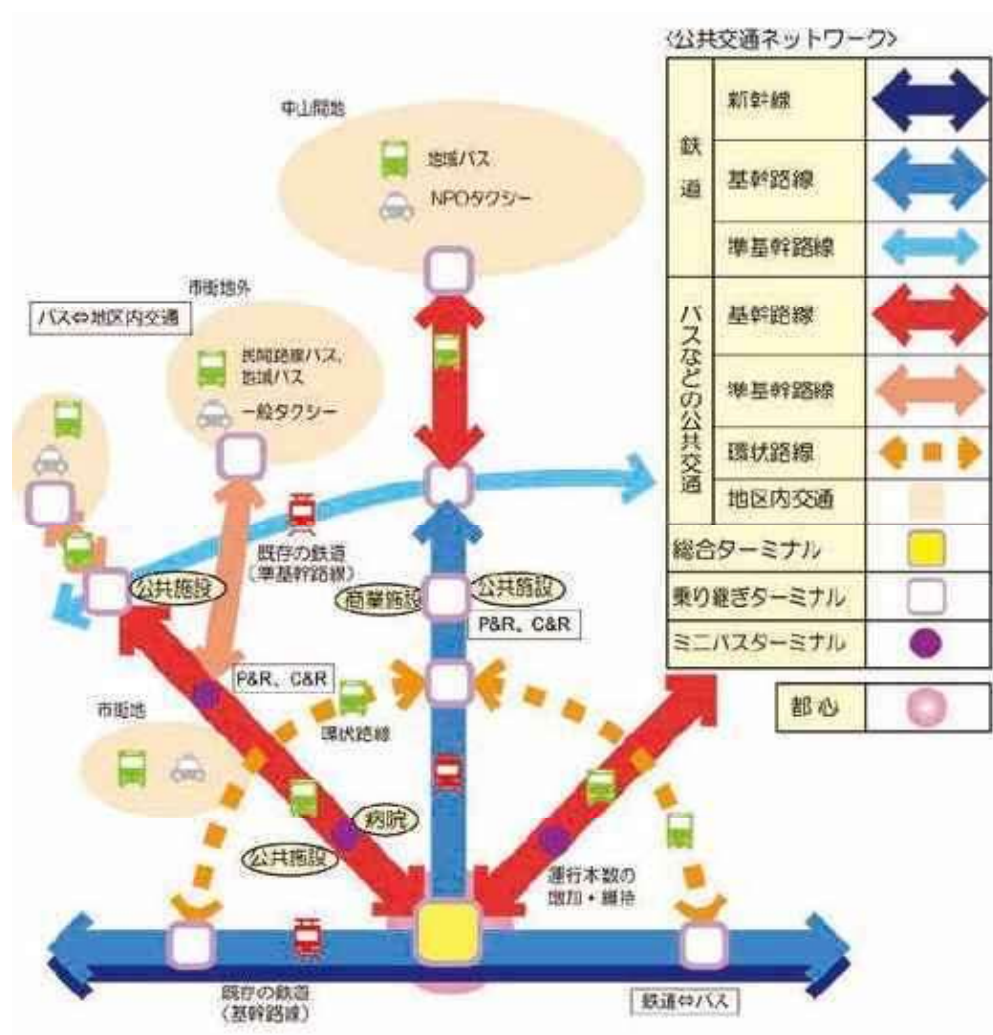


図 4-1 公共交通ネットワークのイメージ
 表 4-1 公共交通ネットワークのイメージ

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)	・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～大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)	・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	・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	・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	・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	・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	・駐市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

4.3 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。

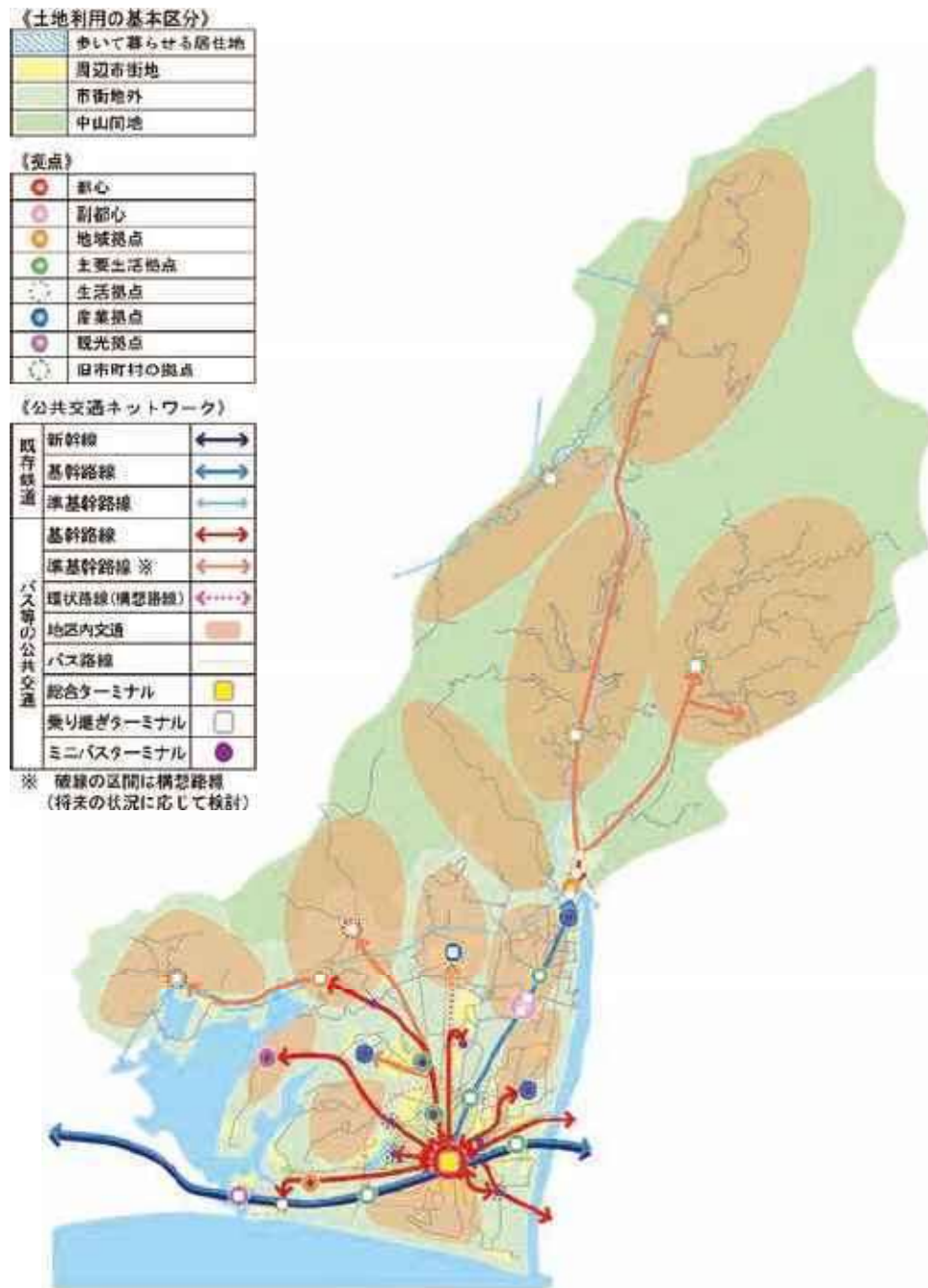


図 4-6 公共交通ネットワークのイメージ

5.1 路線を維持・改善するための手続き

5.1.1 基幹・準基幹路線を維持・改善するための手続き

「基幹・準基幹路線」は、骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線で、基本的には、交通事業者が経営努力により運営します。

一方、基幹・準基幹路線において、交通事業者の経営努力のみでは維持が困難となり、減便・退出が生じた場合は、市が政策上必要と判断したうえで、交通事業者への補助や運行委託により、自主運行バスとして維持・改善を図ります。

維持・改善にあたっては、市全体の交通政策を協議する「浜松市地域公共交通会議」において協議・検討します。

表 5-2 基幹・準基幹路線の維持・改善のための基本的な考え方

○民間路線バス	・交通事業者が経営努力により維持・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。
○自主運行バス	・市が政策上必要なネットワーク形成のために、交通事業者への補助や委託運行を行う。

5.1.2 地区内交通（民間路線バス）を維持・改善するための手続き

地区内交通（民間路線バス）は、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で、基幹・準基幹路線と同様に、交通事業者が経営努力により運営します。

ただし、基幹・準基幹路線よりも沿線の人口密度が低く、路線の距離が長い路線も多く、交通事業者単独での維持・改善が難しくなっています。

維持・改善にあたっては、市全体の交通政策を協議する「浜松市地域公共交通会議」において協議・検討します。

表 5-3 地区内交通（民間路線バス）の維持・改善のための基本的な考え方

○民間路線バス	・交通事業者が経営努力により維持・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。
---------	--

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

5.1 路線を維持・改善するための手続き

5.1.3 地区内交通（自主運行バス、交通空白地有償運送）を維持・改善するための手続き

地区内交通（自主運行バス、交通空白地有償運送）は、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です。

地区内交通（自主運行バス）は、交通事業者の経営努力だけでは維持・改善が困難であり、減便・退出が生じた路線などに対し、市が政策上必要と判断したうえで、交通事業者への補助や運行委託により、維持・改善を図ります。

地区内交通（交通空白地有償運送）は、バス・タクシーのサービスが十分でない交通空白地において、自治会やNPO等の地元に密着した団体が許可を得たうえで、交通空白地有償運送の導入を検討することができます。行政が運行に係る初期投資や運行経費の一部を補助することにより、支援していきます。

運行にあたっては、いずれも交通空白地有償運送運営協議会を兼ねている「浜松市地域公共交通会議」で協議・検討します。

表 5-4 地区内交通(自主運行バス・交通空白地有償運送)の維持・改善のための基本的な考え方

○自主運行バス	・市が政策上必要なネットワーク形成のために、交通事業者への補助や運行委託を行う。
○交通空白地有償運送	・地域(住民、企業など)の助け合いを原則に、地元に密着した団体の旅客運送に対し、市が補助する。

5.1.4 地区内交通（地域バス）を維持・改善するための手続き

地区内交通（地域バス）は、地域（住民、企業など）が日常生活の移動のために必要と考える路線です。

市が交通事業者へ運行委託し、維持・改善を図ります。

「地域が守り、育てる公共交通」を趣旨として、利用者となる地域が運行や運営に参加・協力し、交通事業者や行政と共に維持・改善を行います。

表 5-5 地区内交通(地域バス)の維持・改善のための基本的な考え方

○地域バス	・交通空白地において、地域の要望を元に、市が交通事業者へ運行委託を行う。 ・地域・交通事業者・行政の3者間の協力により、維持・改善する。
-------	---

(1) 維持・改善するための手続き

地域（住民・企業など）・交通事業者・行政の3者によって構成される地域交通検討会を開催し、検討会において維持・改善を行います。

1) 路線改善に向けた検討段階

○ 運行改善計画案の検討

- ・ 運行状況や地域のニーズを把握し、個々のバス路線について、ルートや輸送方法、ICTの導入等の改善計画案を検討します。

○ 運行改善計画の修正及び決定

- ・ 改善計画案を基礎に、交通管理者や道路管理者、国等の関係者、交通事業者との協議を行い、改善計画案を修正します。
- ・ 地域公共交通会議において承認を得て、運行計画を決定し、改善運行に移します。

2) 改善運行の段階（2年間）

- ・ 2年間の実証運行をする中で、維持基準や利用状況、地域のニーズ等を踏まえ、評価・チェックを行い、地域の総意としての継続意向を確認した上で改善運行に向けた検討を行います。
- ・ 概ね半年ごとに、利用状況（利用者数、1便当たり乗車人数等）や運賃収入・運行経費等を確認し、軽微な改善（バス停の移動、時刻、曜日の変更など）も行うことができます。

3) 次期改善運行の段階

○ 維持基準を満たす場合

- ・ 「上乗せ運行」「継続運行」から選択し、更なる改善計画を検討した上で継続運行を行います。

○ 維持基準を満たさない場合

- ・ 地域交通検討会が地域の維持要望の有無を確認し、次の中から選択し、改善計画案を検討した上で継続運行を行います。

「継続運行（協力あり）」地域の協力が得られ、維持基準を満たす場合

「縮小運行（協力なし）」地域の協力を得られず、維持基準を満たさないため運行本数の減少や運行区間の短縮等費用を抑えた場合

「生活支援運行」地域の協力は得られないが、行政がシビルミニマム（地方自治体が住民のために備えなければならない、最低限の生活環境基準）の観点から市民生活の移動を保障する場合

「運行とりやめ」デマンド型かつ収支率5%の確保を地域が望まない場合

4) 更なる改善運行の段階

- ・ 長期にわたって利用者の需要とニーズに合った運行を維持するには、定期的な改善が必要であり、2年毎の改善運行の見直しを継続的に実施します。

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

5.1 路線を維持・改善するための手続き

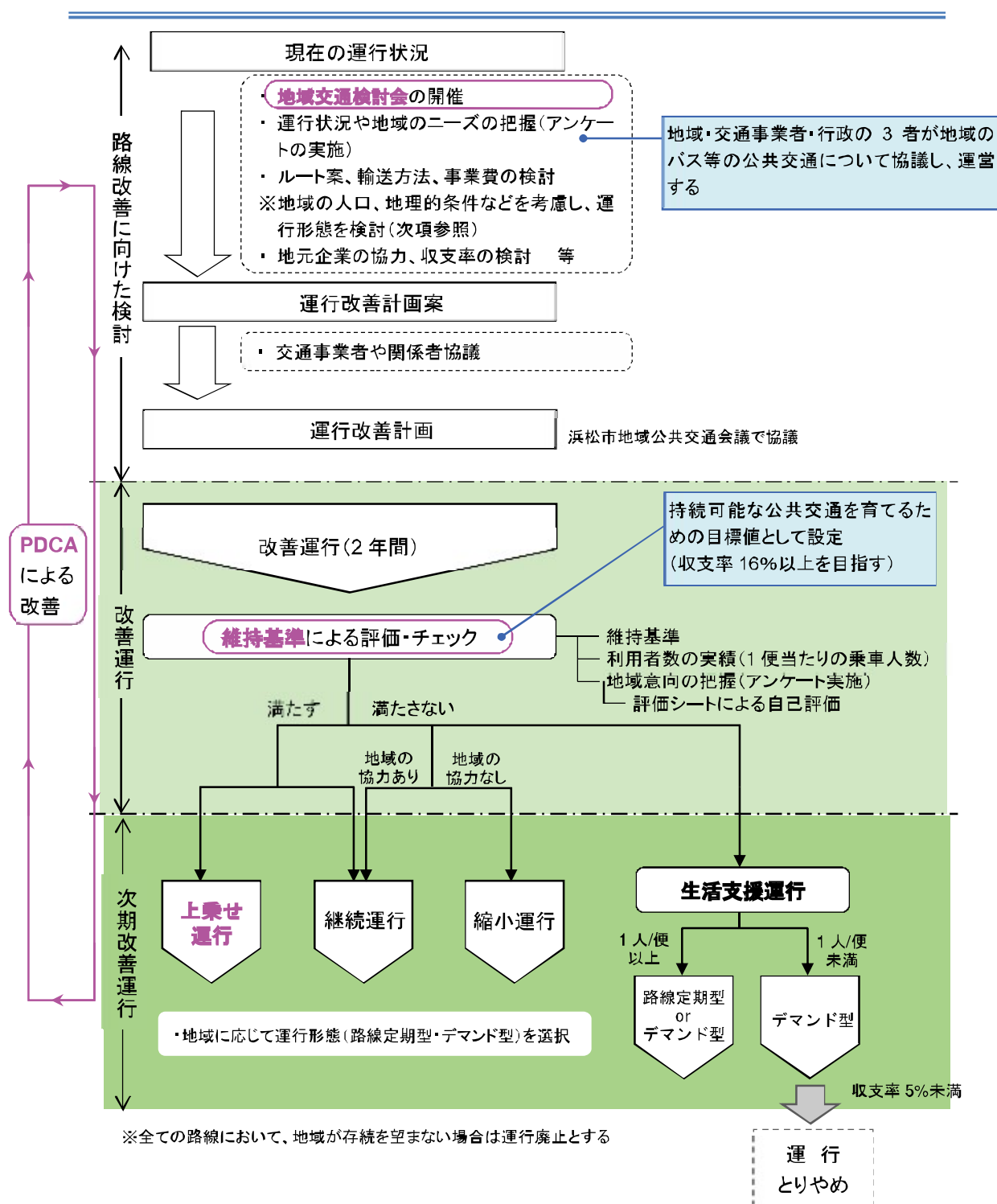


図 5-1 市が維持している地域バスを維持・改善するための手続き

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

5.1 路線を維持・改善するための手続き

(5) 日常生活に必要な移動を支える公共交通サービスの提供

バス等の公共交通を維持するために投入できる市の財源には限りがあり、市民の要望に十分対応したサービスレベルで運行し続けることは難しい一方で、行政として、シビルミニマムの観点から市民の生活環境を保障する必要があると考えます。

高齢者等交通弱者の生活を支え、必要な生活交通を確保するための公共交通サービスとして、「生活支援運行」を運行します。

導入の条件と運行サービス等について下表に示します。また、生活支援運行の導入イメージを図5-4(P.112)に示します。

表 5-14 生活支援運行のサービス内容

	生活支援運行	ICT を活用したデマンド運行による生活支援運行
運行回数	・週 2 日 1 日 2 往復まで	・平日(月～金)の中で週2日
運行車両	・セダン型タクシー、ジャンボタクシー等	・セダン型タクシー、ジャンボタクシー等から、原則1台で運用
運賃	・200円を下限とした距離制運賃を基準とする ・上限については、市内統一距離制運賃に準拠し、路線バスの上限運賃等で設定すること	・300円を下限とした距離制運賃を基準とする

表 5-15 市内統一距離制の運賃

乗車距離	運賃
0.0km ～ 2.9km	200 円
3.0km ～ 5.5km	300 円
5.6km ～ 8.6km	400 円
8.7km ～ 11.7km	500 円
11.8km ～	600 円

表 5-16 ICT を活用したデマンド運行の距離制運賃

乗車距離	運賃
0.0km ～ 3.9km	300 円
4.0km ～ 6.3km	400 円
6.4km ～ 8.8km	500 円
8.9km ～ 11.7km	600 円
11.8km ～ 15.4km	700 円
15.5km ～ 19.9km	800 円
20.0km ～ 24.3km	900 円
24.4km ～	1,000 円

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

5.1 路線を維持・改善するための手続き

表 5-17 生活支援運行の概要

導入条件	① 公共交通空白エリアであること - 公共交通サービスエリア外（鉄道駅やバス停の半径 500m^{※1}より遠い） - 一定規模以上の集落（概ね 10 人以上^{※2}） - 現行路線の退出によって、公共交通空白エリアになる地域 ② 地域交通検討会が立ち上げられていること ③ 地域（住民、企業など）の総意として、地域交通検討会で実施する住民アンケートにより生活支援運行の必要性、利用意向を確認すること ④ 概ね年間利用者数 70 人以上^{※3}の利用が見込めること
運行サービス	① サービスレベル - 週 2 日 1 日 2 往復まで ② ルート - 地域から基幹路線・準基幹路線・運行頻度が高い地区内交通等の最寄りのバス停間の運行とする - 住民アンケートにより把握する、日常生活に必要不可欠なニーズを満たす（買物・通院）施設が最寄りのバス停間に無い場合は、交通事業者と協議し、運行経路を延長することが出来る ③ 想定運行車両 - セダン型タクシー、ジャンボタクシー等 ④ 運賃 200 円を下限とした距離制運賃を基準とする - 上限については、市内統一距離制運賃に準拠し、路線バスの上限運賃等で設定すること
運行サービス（ICTを活用する場合）	① サービスレベル - 平日（月～金）の中で週 2 日 ② 想定運行車両 - セダン型タクシー、ジャンボタクシー等から、原則 1 台で運用 ③ 運賃 300 円を下限とした距離制運賃を基準とする
運行とりやめ	① 利用者数が著しく少ない場合 概ね 1 運行当たりの平均利用者数が 1 人未満/便とする（デマンド運行へ移行かつ収支率 5%の確保を必須とし、地域が望まない場合、運行廃止とする）

※1 鉄道駅・バス停より徒歩 10 分圏外を想定し、歩行速度 80m/分×10 分=800m に迂回率を考慮して 500m とした。

※2 人口が 10 人未満の集落は、集落自体の維持、運行面の経費や効率の観点から、公共交通サービスを提供することが難しいと考え、それ以外に生活移動を支援する方法を検討していく。また、集落人口が 10 人未満となった場合は、利用状況を踏まえ、地域交通検討会において継続するかを検討する。

※3 「平成 30 年度浜松市地域公共交通網形成計画基礎調査」において実施した、地域バス・NPO タクシー利用者へのアンケート調査結果から、利用者の外出頻度は、月に 1～2 回が最多であった。そのため、導入条件は、乗合交通として、2 人以上が月 1.5 回往復利用する水準として（2 人×（1.5 回×2（1 往復））×12 か月一年間 72 人）、最低限の生活に必要な利用を賄う水準として設定した。

浜松市地域公共交通網形成計画 増補版



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。

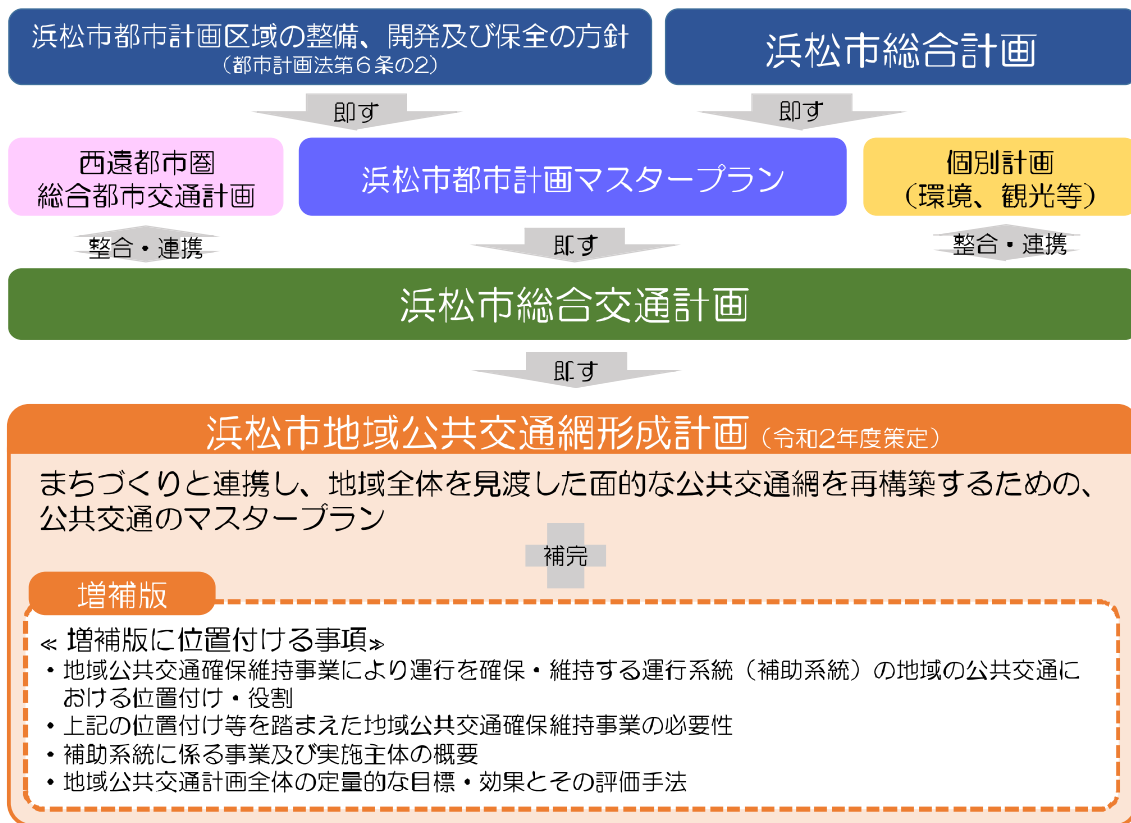


図 1-1 浜松市地域公共交通網形成計画 増補版の位置付け

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つのタイプとしています。

表 2-1 路線の分類と特徴

分 類	特 徴
基幹路線 (区間)	・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)	・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	・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	・公共交通を利用して都心を経山せず、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
			掛塚さなる台線・大平台線
			佐鳴台団地・医療センター 遠州浜蜆塚線
			鶴見富塚じゅんかん・伊佐見線・大平台線
			舘山寺温泉 舘山寺線
			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 遠州浜蜆塚線
		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
・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	・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。	・民間交通事業者
・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	・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。	
・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	・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。	
・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	・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。	・浜松市 (運行は交通事業者 者に委託)
	・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。	

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	
	9		浜北	浜北コミュニティバス	路線定期運行
	10		三ヶ日	オレンジふれあいバス	
	11		引佐	引佐みどりバス	区域運行
	12		細江	みをつくしバス	
	13		浜松北	浜松北地域にこにこバス	路線定期運行
	—	公共交通空白地 有償運送	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

役割	確保・維持策、補助等	実施主体
・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	・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。	・浜松市（運行は交通事業者に委託）
	・地域の助け合いによる移動手段の確保を市が支援する。	・特定非営利活動法人など
	・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。	・民間交通事業者

2. 補助系統の位置づけ、役割、必要性

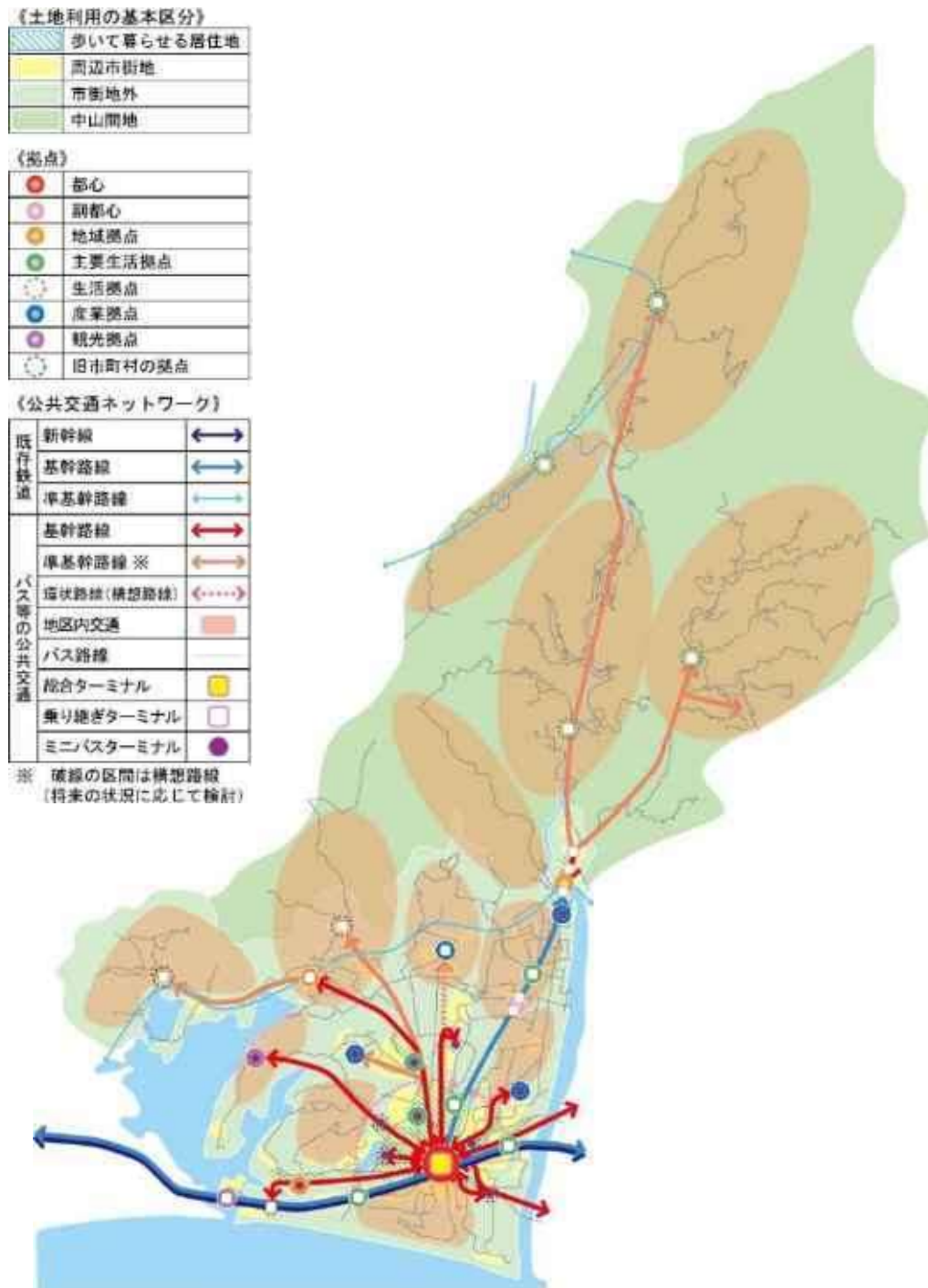


図 2-1 公共交通ネットワークのイメージ

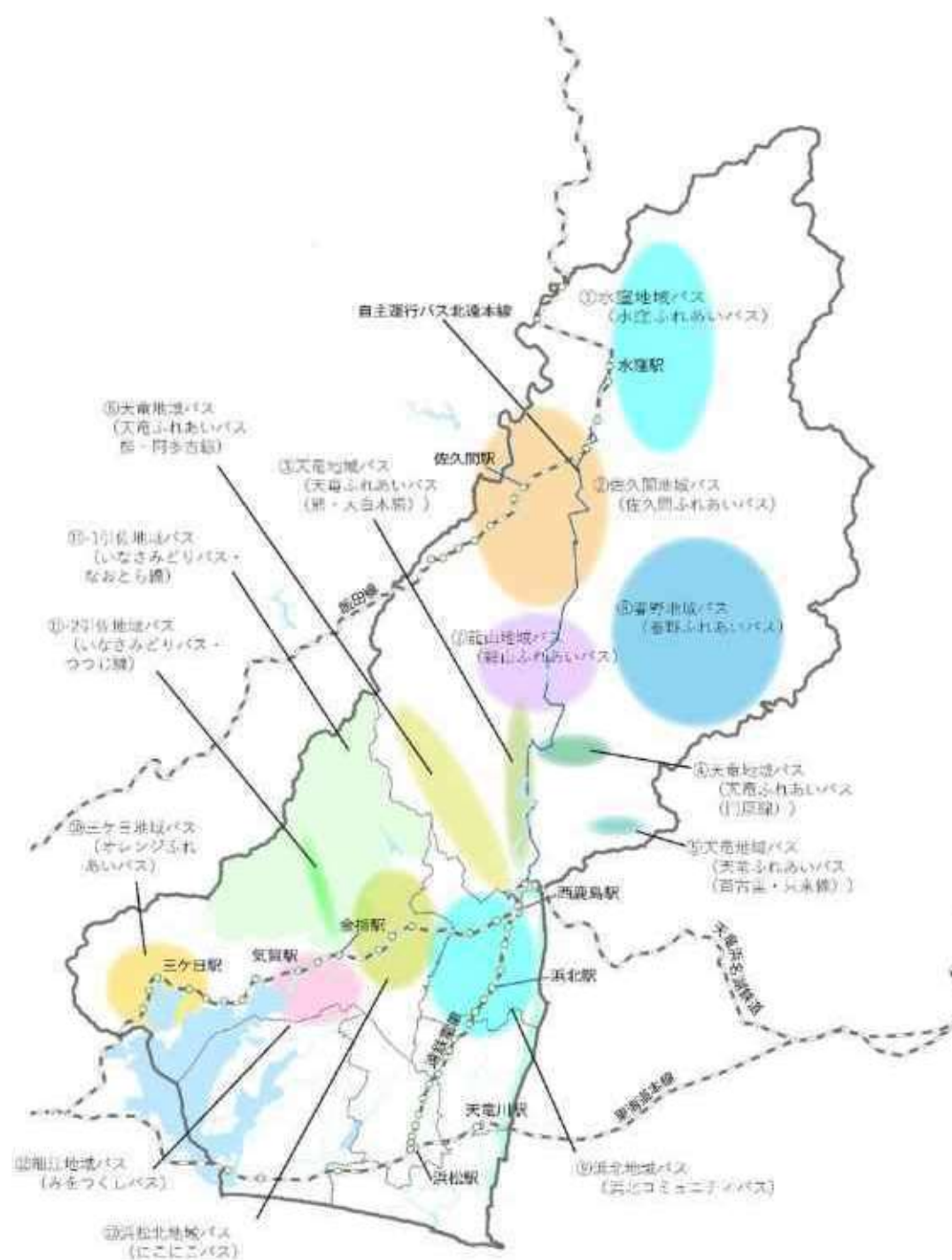


図 2-2 地域バス（フィーダー系統）

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、山間部の山あいには集落が点在し、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飯山線、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飯山線、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・笹倉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。

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・鷺沢・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

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