

令和4年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価  
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

## 浜松市地域公共交通会議 (浜松市)

平成19年6月27日設置

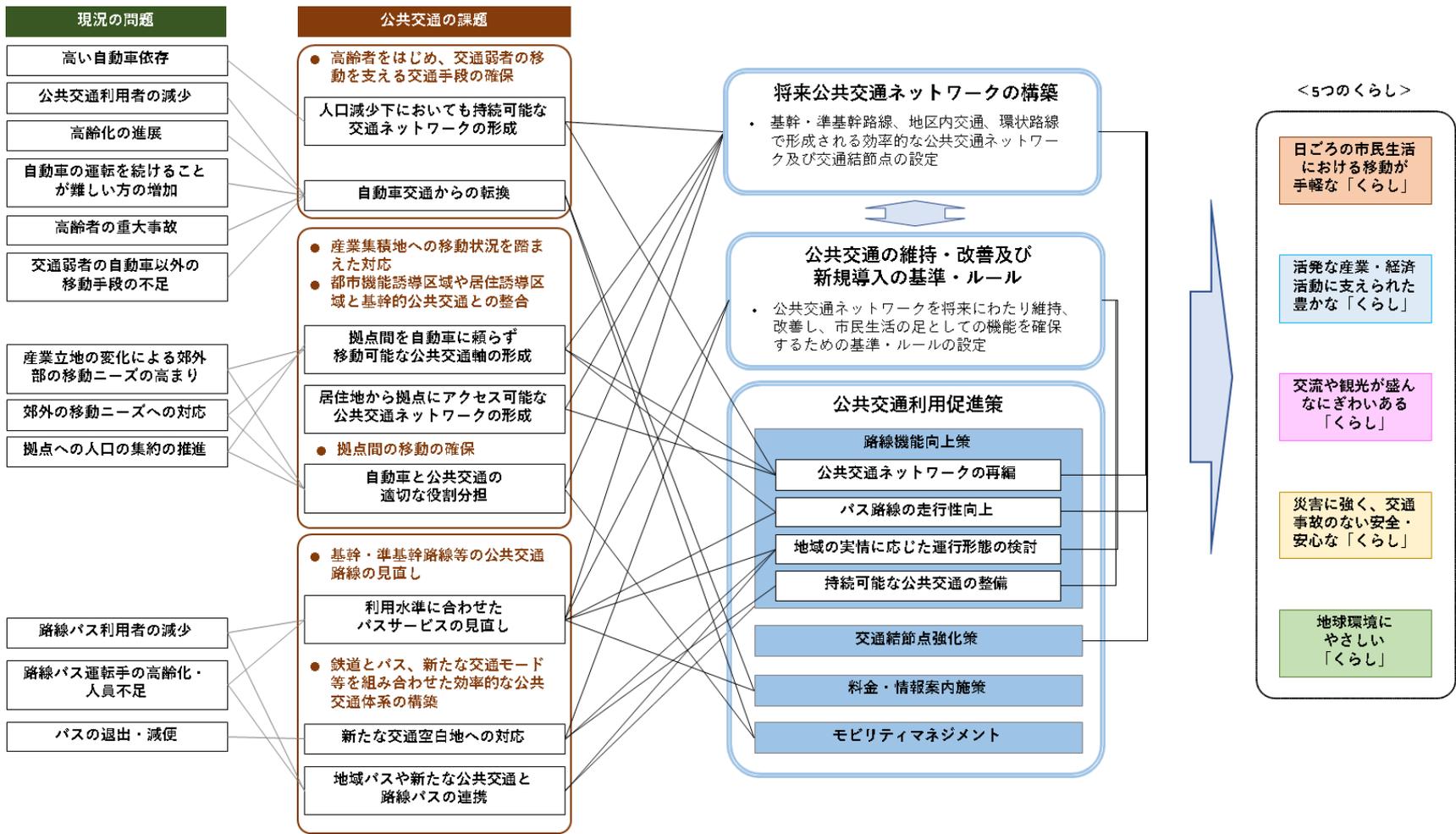
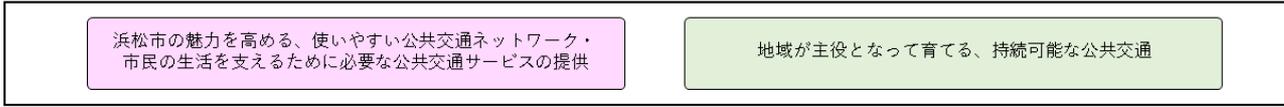
令和3年3月23日 浜松市地域公共交通網形成計画策定  
(計画期間：令和3年4月～令和13年3月)

令和3年1月18日 フィーダー系統確保維持計画策定

令和5年1月20日 令和4年度評価結果送付

## ● 基本方針に基づいた施策の実施

「浜松市の公共交通に関する基本方針」に基づき、様々な公共交通利用促進策を実施することで浜松市総合交通計画が目指す「5つの暮らし」を実現する。



## 2. 【Do】 目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

### ●交通ビジョンが目指すくらしを実現するための施策体系

#### ○路線機能向上策

・将来公共交通ネットワークを構築するため、既存の交通事業者のバス路線を活かしながら、強化する区間、新たにネットワークとして設定する区間の整備を進めます。

#### ○交通結節点強化策

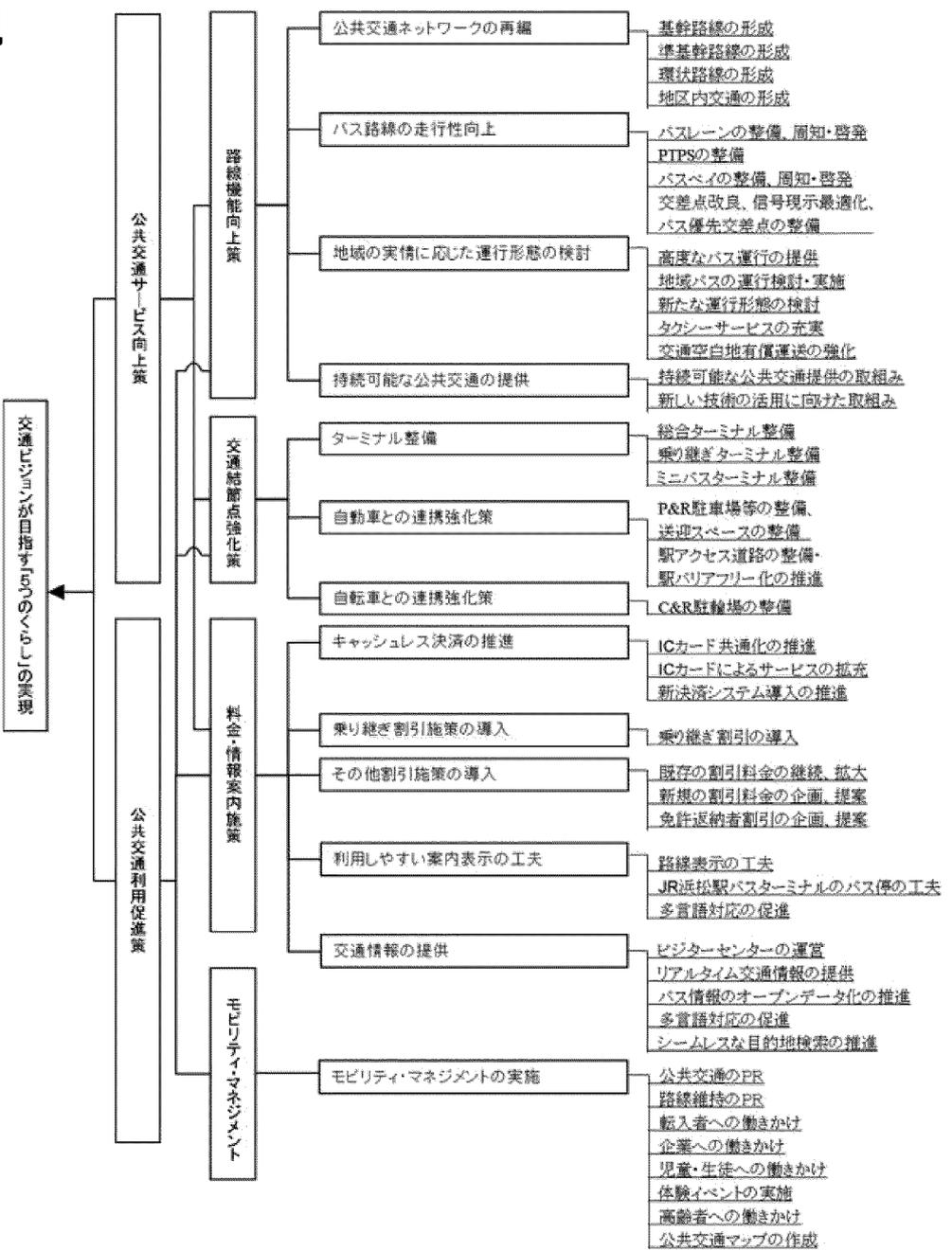
・拠点と位置付けられている総合ターミナルと乗り継ぎターミナル、ミニバスターミナルについて優先的な整備を図るとともに、それ以外の鉄道駅やバス停についても、徒歩以外の交通手段でのアクセスを可能にすることで、公共交通サービスエリアの拡大、利用者数の増加を図ります。

#### ○料金・情報案内施策

・キャッシュレス決済などの運賃支払いの簡便化、交通機関の乗換え抵抗を低減する乗り継ぎ割引、各種料金割引などの料金施策により、公共交通の利用促進を図ります。  
 ・新たな技術を活用し、目的地まで迷いなく移動できる案内表示や情報提供を行うことで、来訪者を含む利用者にとって便利でわかりやすい環境整備を進めます。

#### ○モビリティ・マネジメント

・市民全般への公共交通サービスや路線維持のためのPRに加えて、転入者や企業、児童・生徒など利用者層を絞った利用促進、交通事業者と連携したイベントの開催などを行います。  
 ・自家用車中心の生活が主となっている市街地外や中山間地では、地域の公共交通を守り育てる意識を高めるため、体験イベントなどの直接的なコミュニケーションを行うことで、行動変容を促します。



施策体系	主な事業
路線機能向上策	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 地域バスの運行               <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内13 地域で地域バスを運行中</li> <li>・地域・交通事業者・行政で組織する地域交通検討会を設置し、地域の実情に応じた地域バスの運行を実施</li> </ul> </li> <li>➢ NPO タクシーの運行               <ul style="list-style-type: none"> <li>・がんばらまいか佐久間・春野のえがおの2 団体が市の支援を一部受けながら、運行</li> </ul> </li> <li>➢ 新たな技術の導入               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ICT を活用した地域バスの運行を実施</li> </ul> </li> </ul>
交通結節点強化策	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ サイクル&amp;ライド駐輪場等の整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>・上島駅、芝本駅、さぎの宮駅、積志駅、西ヶ崎駅、高塚駅にて整備</li> </ul> </li> </ul>
料金・情報案内施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ QR コード決済等新しい決済システム導入</li> <li>➢ 運転免許返納者等の割引企画、提案               <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者が運転免許返納者に割引を実施</li> </ul> </li> </ul>
モビリティ・マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 公共交通利用促進グッズの配布               <ul style="list-style-type: none"> <li>・転入者を対象にリーフレットやクリアファイルなど、利用促進グッズの配布を実施</li> </ul> </li> <li>➢ 体験イベントの開催               <ul style="list-style-type: none"> <li>・遠鉄トレインフェスタや天浜線フェスタなどの体験イベントの開催</li> <li>・産業まつりなどのイベントを活用した交通施策のPR や啓発活動を実施</li> </ul> </li> </ul>

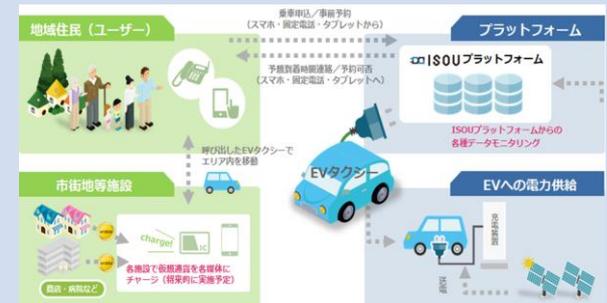
## 2. 【Do】 目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

## 主な事業

## 具体的な取組内容

➤NPO タクシーの運行  
・がんばらまいか佐久間・  
春野のえがおの2団体が市の  
支援を一部受けながら運行

令和2年度に佐久間でITを活用したMaaSプラットフォームと電気自動車を導入し、過疎地の地域交通利便性向上等や、エネルギーの地産地消を目的に実証運行を行った。当事業は日本版MaaS推進・支援事業（国土交通省）に選定された。



➤サイクル&ライド駐輪場等の整備

鉄道駅を中心に、自転車からの乗り換えがしやすくなるよう、鉄道事業者が実施するサイクル&ライドの整備に市が補助金を支出した。



➤QRコード決済等新しい決済システム導入

浜北コミュニティバスにおいて、車内にQRコードを貼付し、降車時運転手に決済画面を提示する。新たな決済方法の導入により、利用促進を図る。



➤体験イベントの開催

交通事業者が主催するトレインフェスタの経費の一部を市が補助金を交付した。



## ●年間利用者数の比較

	H 2 9	R 2
公共交通の年間利用者数	5,196万人	3,514万人
（内訳）JR東海道本線・新幹線	1,693万人	1,079万人
遠州鉄道鉄道線	1,004万人	730万人
天竜浜名湖鉄道	62万人	44万人
遠州鉄道路線バス	2,437万人	1,661万人

## ●考察

- ・コロナ禍初年度で緊急事態宣言の発令等により、外出機会が大幅に減ったことによる利用者減少。
- ・タクシー利用についてはH 2 9は583万人（法人・個人）であったが、R 2は322万人（法人・個人）で、大幅な利用者減となった。
- ・市自主運行バスについてもH 2 9は126,521人であったが、R 2は56,245人であった。

### ● 目標における達成状況

- ・ 地域公共交通網形成計画は令和3年3月に策定されたことから、施策の取り組みは始まったばかりで効果が見えていない。
- ・ コロナ禍で生活様式の変更により、コロナ前の水準まで戻るとは相当困難で、今後は一定水準が続くと予想される。

今後の取り組み	内容
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を見直す。
鉄道とバス、新たな交通モード等を組み合わせる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。
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。
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。

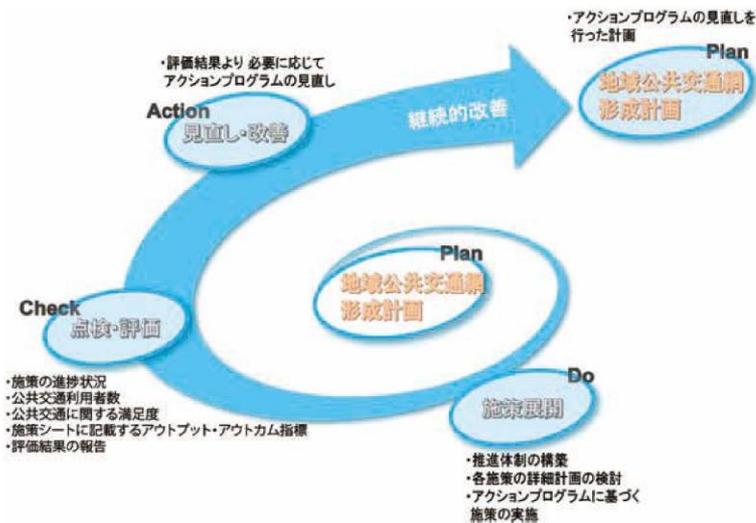
年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	<p>フィーダー系統を運行する各地域に「地域交通検討会」を設置し、運行計画の立案、利用促進の取り組み等を実施していることが確認できました。</p>	<p>地域交通検討会の中には、バス停の位置変更を提案したり、広告部会を作り、バスの応援団ステッカーを作成・販売して収益をバスの運営費に充てたり、バスのカルタを作成して広報活動を実施している所がある。</p>	<p>各地域交通検討会では自治会や子供会でバスを利用してもらったり、買い物支援活動でのバス利用を実施するなど、地域でバスの利用方法を考えて実行しているため、行政として支援しながら、地域交通検討会での積極的な取組を実施していく。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昨年策定された公共交通計画を元に、持続可能な公共交通サービスが維持・改善されていくことを期待します。路線の廃止・減便への対応については、地域が主体的に検討することが浜松市地域公共交通網形成計画に定められていますが、市としても主体的に関与し、必要な公共交通の維持を図っていくことをお願いします。</li> <li>・地域公共交通計画の目標、実施内容、実施結果に関する評価・分析を定期的に行うとともに、必要に応じた見直しが行われることを期待します。</li> <li>・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。</li> </ul>	<p>路線の廃止・減便への対応として、地域バスでの運行や交通空白地有償運送を掲げ、地域バスは市が運行事業者に委託費を支払うが収支率目標を16%と設定して、収支率を達成すれば、地域の望む運行を引き続き実施できるものとした。また交通空白地有償運送を実施する場合でも補助金を設け、地域とともに交通ネットワークの維持に努めている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域バスを運行するにあたり、地域交通検討会を設置して、地域バスの評価を実施している。</li> <li>・輸送量の低迷については、有識者からの指摘を踏まえ、地域公共交通会議で輸送量に関する資料を提供して、議論している。</li> </ul>	<p>地域交通検討会での新たな取組に対して、インセンティブの付与など検討を考えている。</p> <p>地域の様々な利用促進に対して、行政としても何らかの支援をすることによって、公共交通の利用につながっていくことと、地域が公共交通を守る意識が育まれる。</p> <p>地域間幹線系統の路線については、沿線企業にバス利用について企業訪問を実施するなど、定期的な新規利用者の開拓を交通事業者とともに実施していく。</p>
前々回	<p>バス利用促進の取組として、浜松市への転入者を対象に浜松市内の公共交通の案内を行っていること、市庁舎の来庁者を対象に広告等で公共交通利用促進を呼びかけていることを確認できました。今後は特に地域バスの利用促進や新規利用者開拓の取組に期待します。</p>	<p>近年の新たな利用促進として、地元ケーブルテレビによる放映や観光大使に乗車してもらいSNSで拡散するなどしている。</p> <p>また、運賃の一部を自治会が負担することで、利用者は安い運賃で乗車できるようにした。近い距離は100円で乗車でき、気軽に利用してもらう施策を地域が考え、地域とともに利用促進、新規利用者開拓を実施している。</p>	<p>地域バスでは人口減による利用者の減少が著しい地域もあるため、地域交通検討会を活用して、地域主体による利用促進策の提案を求め、地域とともに実施していく。</p>
	<p>現在策定中の地域公共交通計画について令和2年8月に行ったパブリックコメントをふまえ、持続可能な地域公共交通サービスを実現するための計画作成を期待します。</p>	<p>パブコメでは地域バスで設定する維持基準の必要性等に関する意見が多かったため、地域公共交通を将来的にも持続可能なものとするため従来の収支率を下げ、地域での取組を反映させやすくした。</p>	<p>収支率を下げたことにより、収支率が達成しやすくなったことから、地域が協賛金を支出して、収支率目標を達成させている地域があるので、引き続き収支率目標を達成できるよう地域と取り組んでいく。</p>

※前回：令和4年3月10日、前々回：令和3年3月1日

● PDCAサイクルのタイミング

PDCA サイクル	PDCA サイクルの各段階の時期	
<b>P</b> (計画策定)	R2	
<b>D</b> (施策実施)	R2～ R6	R7～ R12
<b>C</b> (評価)	R2～ R6	R7～ R12
<b>A</b> (見直し)	R4～ R6	R9～ R12
<b>P'</b> (計画策定)	(R7)	(R12)

● 計画見直しイメージ



● 直近1年間の協議会の実施日程

- R4.7.4 第1回浜松市地域公共交通会議
- R4.7.27 第2回浜松市地域公共交通会議
- R4.9.6 第3回浜松市地域公共交通会議  
(書面協議)
- R4.11.1 第4回浜松市地域公共交通会議
- R5.1.18 第5回浜松市地域公共交通会議

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 5年 1月18日

協議会名: 浜松市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金(令和4年度: R3.10~R4.9)

①補助対象事業者等	②事業概要		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
水窪ふれあいバス (有)水窪タクシー	池島線、白倉線	遠木沢、大嵐上～水窪～小畑	地域交通検討会において、地域活動の共有を図ると共に、各地域毎に協賛金を募り、賛同いただいた協賛企業に対しては、時刻表等に企業名を記載した。各地域の交通検討会において、活動内容を報告し、地域毎に利用促進に向けた行動するという意識づけとなり、地域バスを継続的な事業としていくことに繋がった。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C ・利用者実績は1,687人で前年度比86.9%であった。収支率は目標16%以上に対し、実績は5.9%であった。 ・地域の取組みはC評価であった。 ・地域の人口減少などによる利用者減少が原因。	催事での臨時運行や企業協力金などで収支の改善を図っているが、改善には繋がらなかった。今後は地域のイベント時における地域バスの活用や商店会との連携による回数券の斡旋を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。
佐久間ふれあいバス (有)水窪タクシー	浦川方面線 外	協働センター 外～佐久間病院 外		A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B ・利用者実績は4,541人で前年度比92.0%であった。収支率は目標16%以上に対し、実績は3.7%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。	統一運賃採用など収支の改善を図ったことで、B評価となった。今後は地域のイベント時における地域バスの活用や商店会との連携による回数券の斡旋を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。
龍山ふれあいバス 遠鉄タクシー(株)	白倉線、大嶺線 外	白倉峡 外～西川 外		A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C ・利用者実績は378人で前年度比90.0%であった。収支率は目標16%以上に対し、実績は4.4%であった。 ・地域の取組みはC評価であった。 ・地域の人口減少などによる利用者減少が原因。	回数券購入や利用促進の実施などで収支の改善を図ったが、改善には繋がらなかった。今後は地域のイベント時における地域バスの活用や回数券の斡旋を引き続き行い、新規利用者開拓の取組みを行う。

①補助対象事業者等	②事業概要		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
春野ふれあいバス 遠鉄タクシー(株)	清流気田川線 外	勝坂 外～福祉センター・図書館前 外	地域交通検討会において、地域活動の共有を図ると共に、各地域毎に協賛金を募り、賛同いただいた協賛企業に対しては、時刻表等に企業名を記載した。 各地域の交通検討会において、活動内容を報告し、地域毎に利用促進に向けた行動するという意識づけとなり、地域バスを継続的な事業としていくことに繋がった。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C ・利用者実績は3,490人で前年度比87.4%であった。収支率は目標16%以上に対し、実績は3.3%であった。 ・地域の取組みはC評価であった。 ・地域の人口減少などによる利用者減少が原因。	商工会青年部や商店が待合所を整備提供し、環境改善を図ったが、利用には繋がらなかった。今後は地域のイベント時における地域バスの活用や回数券の斡旋を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。	
天竜ふれあいバス 遠鉄タクシー(株)	熊線、大白木線	熊 外～山東		A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C ・利用者実績は184人で前年度比65.9%であった。収支率は目標16%以上に対し、実績は1.6%であった。 ・地域の取組みはC評価であった。 ・地域の人口減少などによる利用者減少が原因。	便数を増やすとともに、運行曜日を変更し、利用促進を図ったが、利用には繋がらなかった。今後は地域のイベント時における地域バスの活用や回数券の斡旋を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。	
天竜ふれあいバス 遠鉄タクシー(株)	門原線	笹合～竜川ふれあいセンター		A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C ・利用者実績は72人で前年度比59.5%であった。収支率は目標16%以上に対し、実績は1.0%であった。 ・地域の取組みはC評価であった。 ・地域の人口減少などによる利用者減少が原因。	事業者による利用者への利用促進案内を行い利用促進を実施したが、利用には繋がらなかった。今後は地域のイベント時における地域バスの活用や回数券の斡旋を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。	
天竜ふれあいバス 遠鉄タクシー(株)	百古里線	上すがり～山東		A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C ・利用者実績は10人で前年度比52.6%であった。収支率は目標16%以上に対し、実績は0.4%であった。 ・地域の取組みはC評価であった。 ・地域の人口減少などによる利用者減少が原因。	運行形態・経路の見直し検討を行ったが、利用に繋がっていない。今後は地域のイベント時における地域バスの活用や回数券の斡旋を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。	
細江みをつくしバス 遠鉄タクシー(株)	みをつくし線	細江地域の一部、北区内の主要拠点		A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B ・利用者実績は670人で前年度比89.0%であった。収支率は目標16%以上に対し、実績は5.6%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。	ICTを活用した運行を実施している。地域からの協力が大きいことから、今後も地域と共に回数券の斡旋等を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。	

①補助対象事業者等	②事業概要		③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
浜松北地域にこにこバス 遠鉄タクシー(株)	滝沢線	滝沢口～狸穴～都田駅～ 聖隷三方原病院 聖隷三方原病院～都田駅～ 狸穴～都田駅～聖隷三 方原病院 聖隷三方原病院～都田駅 ～狸穴～都田駅		A 事業が計画に位置づけられ たとおり、適切に実施され た。	A ・利用者実績は2,276人で前年度比 97.7%であった。収支率は目標116%以 上に対し、実績は16.0%であった。 ・地域の取組みはA評価であった。 ・協賛金支出など、地域でバスを守る 意識が高い。	自治会の協力金により、週2日以 上維持している地域であり、地域 の守り育てる意識は高いが、近年 は利用者減少により、負担が増加 してきている。今後も地域と共に 利用促進に取り組む。
いなさみどりバス 遠鉄タクシー(株)	デマンド便、スクール便	引佐地域の全部、細江地 域の一部		A 事業が計画に位置づけられ たとおり、適切に実施され た。	A ・利用者実績は5,959人で前年度比 95.6%であった。収支率は目標16%以 上に対し、実績は17.8%であった。 ・地域の取組みはA評価であった。 ・協賛金支出など、地域でバスを守る 意識が高い。	ICTを活用した運行を実施してい る。地域からの協力が大きいこと から、今後も地域と共に利用促進 に取り組む。
三ヶ日オレンジふれあいバス 遠鉄タクシー(株)	北線	本坂～西小・只木～福祉セ ンター 福祉センター～三ヶ日駅・ 平山～福祉センター 福祉センター～まちなか～ 西小～本坂～三ヶ日駅～ 福祉センター 福祉センター～本坂～福祉 センター 福祉センター～西小・只木 ～長根橋～本坂～福祉セ ンター	地域交通検討会において、地 域活動の共有を図ると共に、各 地域毎に協賛金を募り、賛同 いただいた協賛企業に対して は、時刻表等に企業名を記載 した。 各地域の交通検討会におい て、活動内容を報告し、地域毎 に利用促進に向けた行動する という意識づけとなり、地域バ スを継続的な事業としていくこ とに繋がった。	A 事業が計画に位置づけられ たとおり、適切に実施され た。	A ・利用者実績は13,050人で前年度比 71.3%であった。収支率は目標16%以 上に対し、実績は20.5%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。 ・学生の利用が多く、収支の安定は図 られている。	高齢者に加え、通勤・通学での利 用が多く、他地域バスと比較し、 収支が高い。今後も地域と共に利 用促進に取り組む。
	南線	福祉センター～尾奈～ま ちなか～福祉センター 福祉センター～まちなか～ 大谷～尾奈～福祉センター				
浜北コミュニティバス 浜松バス(株)	大平堀谷線	堀谷～大平～浜北駅			A 事業が計画に位置づけられ たとおり、適切に実施され た。	B ・利用者実績は2,320人で前年度比 87.9%であった。収支率は目標16%以 上に対し、実績は7.7%であった。 ・地域の取組みはA評価であった。

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 5年 1月 18日

協議会名:	浜松市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>高齢化・過疎化の進行により、公共交通の必要性は増加しているが、人口減少、モータリゼーションの進展、コロナ禍による生活様式の変更により、バス運行事業を取り巻く環境はますます悪化してきている。</p> <p>これらの課題を踏まえ、目指す将来の交通の姿を示す浜松市総合交通計画(公共交通の詳細計画として、浜松市地域公共交通網形成計画)を策定し、各施策を展開。</p> <p>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、一部は国、県、市が支援し、地域のバスは、維持・ルールに基づき、各地域交通検討会において協議し、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運行を実施している。</p> <p>今後も引き続き、地域住民・交通事業者・行政が一丸となって、地域公共交通の確保維持をすることが重要であり、そのためには、基幹、準基幹、地域内のバスの確保維持、連携を図っていく。</p>