

中部様式

令和7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)

評価対象の地域公共交通確保維持事業
・地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金

基本方針

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

地域が主役となって育てる、持続可能な公共交通

「浜松市の概要」

- 人口：778,883人（R7.12.1現在）
 - 特徴：本市の公共交通は鉄道4路線、2事業者の路線バスに加えて、市内13地域で地域バスを運行しているほか、NPO法人により2地域で交通空白地有償運送を実施してされている。
市内外の広域手段として、鉄道のほか、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る。

「浜松市が維持・運行する路線」

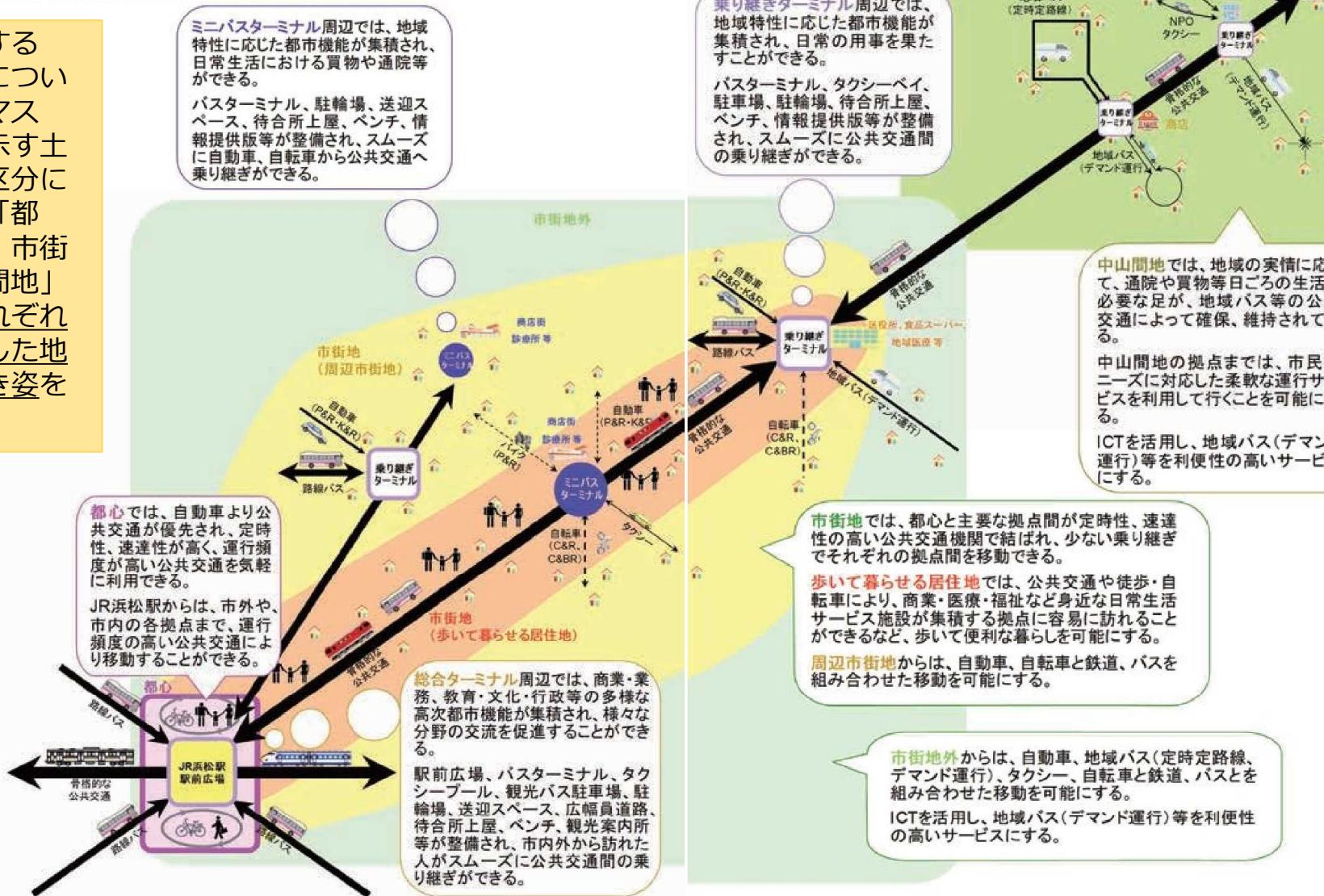
☆浜名区5地域および天竜区8地域、計13地域での地域バスの運行

- 自主運行バス北遠本線の運行
 - 秋葉線（遠州鉄道）、秋葉線（秋葉バス）の支援
 - 空白地有償運送（がんばらまいか佐久間、春野のえがお、ノックカル庄内）の支援
 - 三者協定路線（伊佐見線、大久保線、蒲小沢渡線）の支援



浜松市の公共交通のあるべき姿：地域の特性に応じた公共交通サービスの実現

公共交通に関する「基本方針」について、都市計画マスタープランで示す土地利用の基本区分に従い、市域を「都心」「市街地・市街地外」「中山間地」に分類し、それぞれの特性を考慮した地域別のあるべき姿を示している。



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

4

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

令和7年度までの主な取り組み

☆ フィーダー系統補助を活用した市内13地域での地域バスの運行

- 市が骨格的な公共交通として必要と考える路線（基幹路線・準基幹路線）である遠州鉄道、天竜浜名湖鉄道、遠鉄バス、自主運行バス北線本線等に接続。
- 年間34,987人（令和6年度実績）が利用し、市民の生活の足の確保を図った。

● 交通結節点強化

- 遠州鉄道第一通り駅1箇所のエレベーター、バリアフリートイレ等のバリアフリー化への補助の実施。
- 遠州鉄道八幡駅に接続する歩道橋のバリアフリー化工事の実施。
- 浜松駅バスターミナルの屋根増設による待合環境整備事業の実施により、雨天時の利用者の利用環境の向上を図る。

● モビリティマネジメントの実施

- 静岡県主催の「ハッピーライドin静岡プロジェクト（小学生バス無料デー）」に地域バス1路線及び自主運行バス1路線が参加。
- 遠鉄電車トレンフェスタへの補助の実施。

● キャッシュレス決済導入補助の実施

- クレジットカードを活用したタッチ決済システムの導入を支援。遠州鉄道全路バス225台ほか空港・高速バス、遠州鉄道鉄道線全駅67台導入。



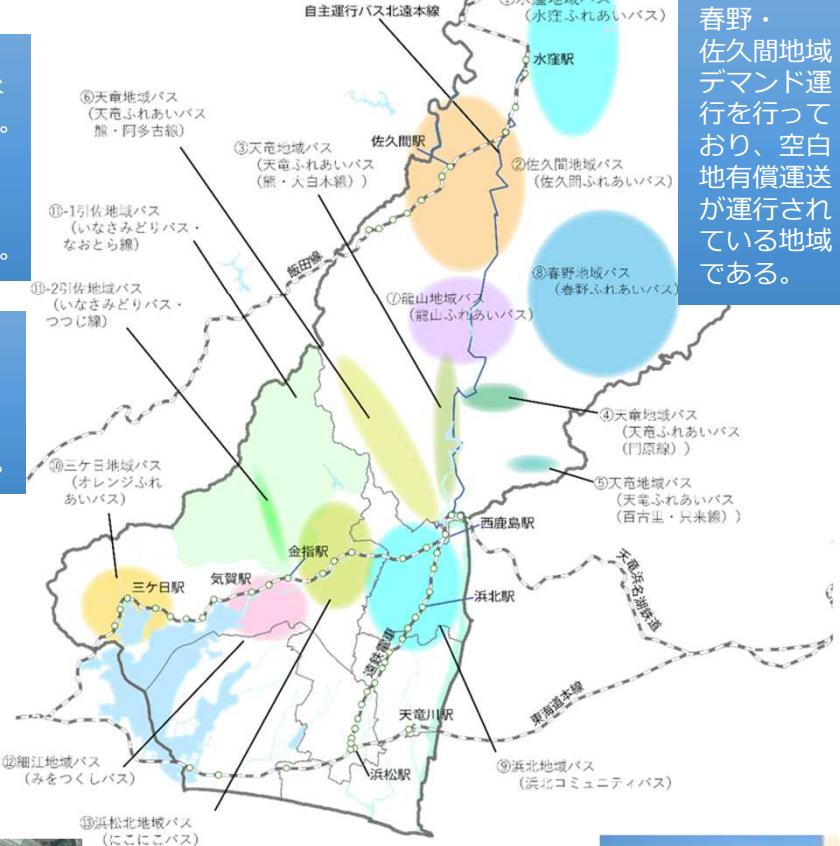
天竜地域
デマンド運行を行っており、通院・買い物等に利用されている。

水窪地域
デマンド運行を行っており、通院・買い物等に利用されている。

引佐地域
ICTデマンドによる運行。
つつじ線は小中一貫校の通学利用が主である。

三ヶ日地域
定時定路線で、主に小学生の通学利用が多い。

細江地域
ICTデマンドによる運行で、通院・買い物等に利用されている。



屋根の増設予定箇所

整備箇所: [blue box]

浜松北・浜北地域
定時定路線で運行されており、通院・買い物等に利用されている。



地域が主役となって育てる、持続可能な公共交通

令和7年度までの主な取り組み

● 「共助型交通」の導入支援

- 市内の交通空白地において、持続可能な地域交通の確立と地域力の向上を目的に、地域住民同士の助け合いによる新たな交通手段である「共助型交通」の導入を促進。
- 庄内地区において運行されている「ノッカル庄内」に対し、事業収支に対する欠損額を補助。

● 「交通空白地有償運送」への運行支援

- NPO法人2団体による佐久間町、春野町での交通空白地有償運送への支援。
- 事業費の欠損額1/2（上限100万円）を支援するほか、新規開設、車両導入等に対しても支援。

● 路線バス運行継続支援事業（三者協定）

- 交通事業者より退出申出があった路線バスについて、地域が主体となって利用者増等の取り組みを行い路線バスの継続を希望する場合、地域住民・市・交通事業者の三者協定を締結し、2年間の路線バス運行を継続する。
- 3者で3か月に1回程度、利用促進の取り組みや利用人数の状況を共有する会合を開き、実態を把握。現在対象路線は3路線。
- 令和7年度は3地区で各4回会合を実施。
- 利用者は90,780人から97,304人、107%増（R5⇒R6）。

[利用人数]

区分	R4	R5	R6
ノッカル庄内	-	38人（R6.1～3）	472人
がんばらまいか 佐久間	2,164人	2,465人	2,102人
春野のえがお	978人	1,262人	1,154人



運行費用の一部を負担
⇒運行赤字の軽減

利用啓発等、利用者増への取り組み
⇒現状より利用者の増加

遠鉄・地元・市で協定（覚書）を締結し、2年間の運行継続

実績を踏まえ、運行継続等の再検討

将来公共交通ネットワークの構築

令和7年度までの主な取り組み

●公共交通網維持支援事業

- ・交通事業者と協定を締結し、既存のバス交通網を維持するとともに、その間に公共交通分担率の向上を図るため、公共交通のリ・デザインや、利便性向上策等の検討を行う
- ・遠鉄は現行路線を維持し、市は年1億円を上限に運行経費の一部を支援する。

●リ・デザイン協議会の実施

- ・市と遠州鉄道(株)の2者により、バス路線の鉄道との接続強化や交通結節点の整備、他の交通モードへの転換等を検討するための協議会を設置。
- ・令和7年度4回実施。地域公共交通利便増進実施計画の策定等について協議。

●地域交通庁内検討プロジェクトチームの設置

- ・地域特性に応じた移動手段を考えていく上で、広くスクールバスや福祉有償運送、病院の患者輸送などの特定の目的の送迎システム等を含めた交通を検討するため、庁内9部局を含めた庁内検討PTを設置。
- ・市内における移動手段の現状把握及び整理、移動手段に関する課題の抽出及び課題解決に向けた施策検討を行う。

《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	

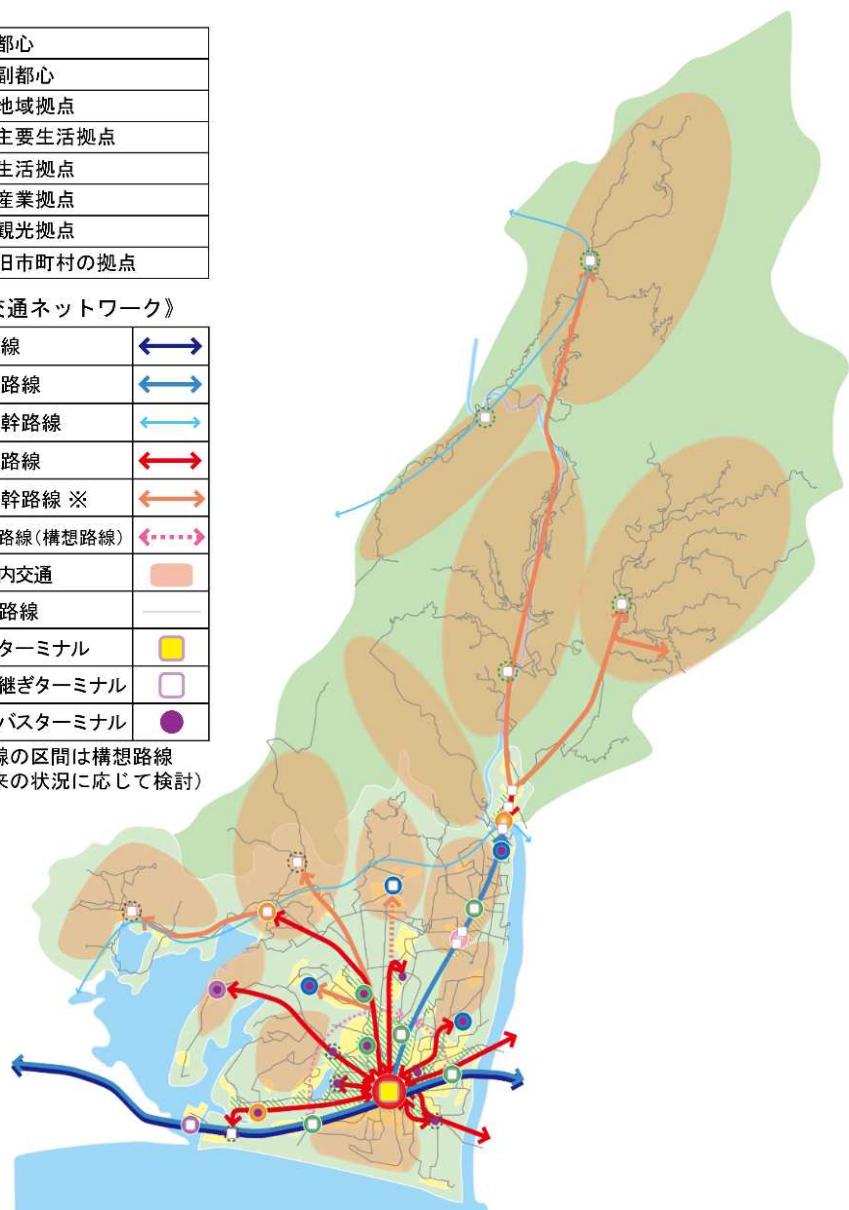
《拠点》

●	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のイメージ]

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)



3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

7

【計画全体】

計画目標	評価指標・目標値	R3	R4	R5	R6	R7	考察
●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 ●地域が主役となつて育てる、持続可能な公共交通	公共交通（鉄道及びバス）の年間利用者数 5,790万人/年 （2030（R12）値） ※1	3,660 万人	4,042 万人	4,383 万人	-	-	コロナ禍が明け外出機会の拡大や観光交流人口の増加などによりR2から右肩上がりで公共交通の年間利用者は増加しているものの、人口減少による公共交通利用者減や免許返納が進まないことによる公共交通への転換者が少ないと要因に、計画策定時の5,196万人（H29）と比較すると公共交通利用者は戻っていない。
	公共交通（鉄道及びバス）の代表交通手段分担率 約5.0% （2030（R12）値） ※2	-	4.5%	-	-	-	前回PT調査（第4回（H19））と比較すると、人口減少、外出率の低下等により総トリップ数が減少する（約20%減）中で、バスはコロナの影響、サービスレベルの低下等によりトリップ数が大幅に減少し（約40%減）、バス分担率は2.2%から1.6%に低下している。 一方で、移動の広域化等の影響により鉄道分担率は1.9%から2.9%に上昇するとともに、若者世代の車離れもあり公共交通分担率は4.1%から4.5%に上昇している。

※1：数値は、令和6年度「浜松市統計書」より算出。

※2：R4の数値は、第5回西遠PT調査の浜松市を発又は着とする都市圏内内トリップより算出。
 なお、第5回から都市圏に掛川市及び菊川市が新たに加わっている。

3. 【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

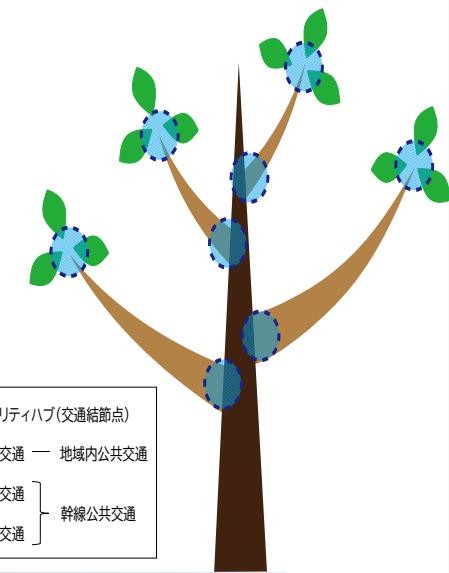
【フィーダー系統】※維持基準である「収支率16%以上」及び地域交通検討会の取り組みで「B評価以上」の両方を達成した場合は、A評価。
どちらかを達成できた場合はB評価。どちらも達成できなかった場合、C評価とする。

補助対象路線	評価※	目標・達成状況	考察
水窪 ふれあいバス	C	利用者実績95.8%に減少し、取組はC評価、収支率は4.7%	1人のヘビーユーザーの定期利用の減による利用者の減。地域の人口減少や新規利用者を開拓出来なかったことから収支率目標も未達。
佐久間 ふれあいバス	B	利用者実績90.1%に減少し、取組はB評価、収支率は3.2%	1人のヘビーユーザーの定期利用の減による利用者の減。地域の人口減少や新規利用者を開拓出来なかったことから収支率目標も未達。
龍山 ふれあいバス	C	利用者実績85.4%に減少し、取組はC評価、収支率は5.7%	1人のヘビーユーザーの定期利用の減による利用者の減。地域の人口減少や新規利用者を開拓出来なかったことから収支率目標も未達。
春野 ふれあいバス	B	利用者実績92.6%に減少し、取組はB評価、収支率は2.1%	運行計画（デマンド化）の変更や地域の高齢化による施設入所等による利用者の減。地域の人口減少や新規利用者の開拓が出来ていないことから収支率目標も未達。
天竜 ふれあいバス（熊・竜川）	C	利用者実績128.6%に増加し、取組はC評価、収支率は2.0%	新たな定期利用者が増加したことによる利用者の増。地域の人口減少やバスの利用意識不足から収支率目標は未達。
天竜 ふれあいバス（門原）	C	利用者実績73.2%に減少し、取組はC評価、収支率は0.9%	1人のヘビーユーザーの定期利用の減による利用者の減。地域の人口減少や新規利用者を開拓出来なかったことから収支率目標も未達。
天竜 ふれあいバス（百古里）	C	利用者実績124.5%に増加し、取組はC評価、収支率は1.6%	新たな定期利用者が増加したことによる利用者は増。地域の人口減少やバスの利用意識不足から収支率目標は未達。
天竜 ふれあいバス（熊・阿多古）	B	利用者実績92.9%に減少し、取組はB評価、収支率は7.1%	利用者の大多数を占める高齢者の施設入所等による利用者の減。地域の人口減少や新規利用者の開拓が出来ていないことから収支率目標も未達。
細江 みをつくしバス	B	利用者実績115.5%に増加し、取組はB評価、収支率は4.4%	地区内住民の高齢化による利用者の増。地域の人口減少等により収支率の目標は未達。
浜松北地域 にこにこバス	A	利用者実績114.9%に増加し、取組はA評価、収支率は16%	定期利用者の増により利用者は増。収支率は地域負担金を加算し、16%を達成。
いなさみどりバス	A	利用者実績91.6%に減少し、取組はA評価、収支率は16%	主に通学利用が多い「つづじ線」の通学利用の減等により利用者は減。収支率は地域負担金を加算し、16%を達成。
三ヶ日 オレンジふれあいバス	A	利用者実績104.7%に増加し、取組はA評価、収支率は16%	通学利用が多い路線である三ヶ日北線の通学利用の児童の増により利用者は増。収支率は地域負担金を加算し、16%を達成。
浜北 コミュニティバス	B	利用者実績112.6%に増加し、取組はA評価、収支率は14.7%	大平堀谷線の小林駅↔あらたまの湯利用の区内だけでなく、区外からの利用による増。収支率は地域の協力金はあるものの未達。

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

- 基幹路線、準基幹路線の維持および市内公共交通のリ・デザインの促進
 - ・引き続き、リ・デザイン協議会を開催し、利便増進実施計画の策定を進め、市内公共交通のリ・デザインを図る。
- 交通結節点整備による乗継環境改善
 - ・バスターミナル整備の実施、P&R、C&R整備等に対する支援および鉄道駅バリアフリー化支援により乗継環境を改善する。
- モビリティマネジメントの実施
 - ・公共交通利用啓発に対する支援等により、公共交通利用者の増加を図る。

【公共交通計画の対象範囲イメージ】



地域が主役となって育てる、持続可能な公共交通

- ☆市民が居住する地域を支えるために必要な路線（地区内交通）の確保
- ・地域内フィーダー系統については、新規利用者獲得のため、免許返納をしてない利用者など対象者を絞った利用啓発を行い、利用者の増加を図る。
 - ・地域バスと交通空白地有償運送の連携を強化し、お互いの利便性を向上させる。
 - ・より地域の特性に応じた地区内交通の再構築のため、地区内交通の実態調査を基に地域検討会と府内PTが連携して地域バスの見直しを図っていく。

※各地域バス毎の取組方針は次ページ参照

- 地域住民が主体となった交通空白地域解消の促進
 - ・交通空白地有償運送支援および共助型交通導入支援により地域が主体となった運行を促進する。
- 3者（地域・交通事業者・市）が協力した持続可能な公共交通の確保
 - ・引き続き三者が協力し、利用者増加策を検討し、持続可能な公共交通の確保に努める。

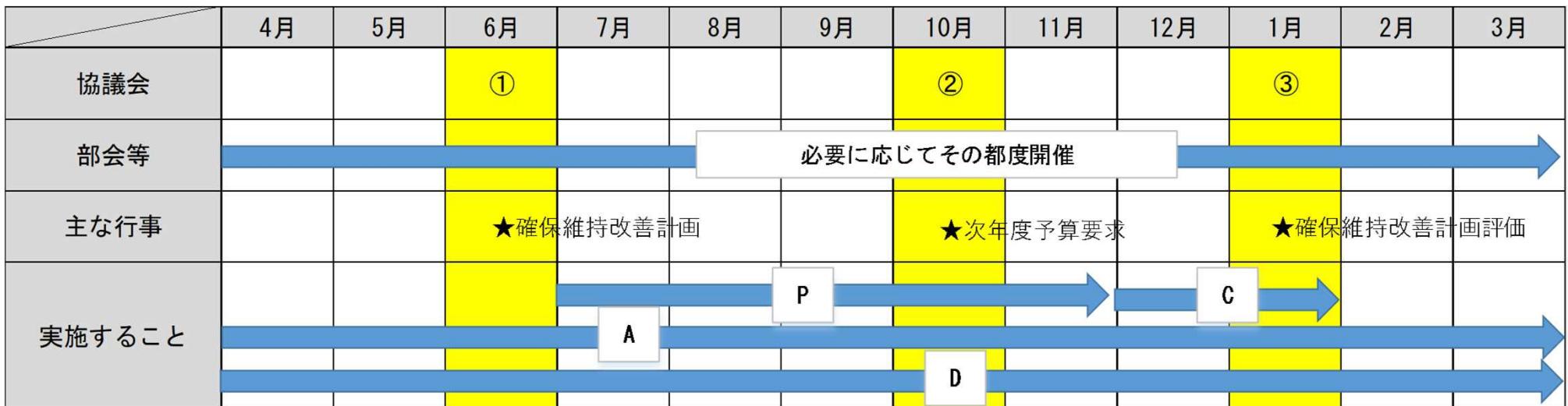
【フィーダー系統（各地域バス毎）の今後の取組方針】

補助対象路線	今後の取組方針
水窪 ふれあいバス	免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発により利用者増を目指す。検討会回数を増やし、マイバス意識を醸成する。今回C評価のため、より一層取組を強化する。
佐久間 ふれあいバス	免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発により利用者増を目指す。検討会回数を増やし、マイバス意識を醸成する。交通空白地有償運送との連携を強化する。
龍山 ふれあいバス	免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発により利用者増を目指す。検討会回数を増やし、マイバス意識を醸成する。今回C評価のため、より一層取組を強化する。
春野 ふれあいバス	免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発により利用者増を目指す。検討会回数を増やし、マイバス意識を醸成する。交通空白地有償運送との連携を強化する。
天竜 ふれあいバス（熊・竜川）	免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発により利用者増を目指す。検討会回数を増やし、マイバス意識を醸成する。今回C評価のため、より一層取組を強化する。
天竜 ふれあいバス（門原）	免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発により利用者増を目指す。検討会回数を増やし、マイバス意識を醸成する。今回C評価のため、より一層取組を強化する。
天竜 ふれあいバス（百古里）	免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発により利用者増を目指す。検討会回数を増やし、マイバス意識を醸成する。今回C評価のため、より一層取組を強化する。
天竜 ふれあいバス（熊・阿多古）	免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発により利用者増を目指す。検討会回数を増やし、マイバス意識を醸成する。検討会回数を増やしマイバス意識を醸成する。
細江 みをつくしバス	利用者が増加した地区におけるICTシステムでの予約方法の個別説明など新規利用者の開拓を地域とともに取り組むとともに運賃改定により収支の改善を目指す。
浜松北地域 にこにこバス	定期利用者の利用目的の分析調査などを行い運行改善を行うほか、運賃改定による収支の改善を目指す。
いなさみどりバス	ICTシステムの予約方法説明会などを新たに実施するほか、運賃改定や新たな企業協賛先を見つけるよう企業回りをするなど収支改善を図る。
三ヶ日 オレンジふれあいバス	子どもの通学利用以外の新規利用者開拓のため、免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発により利用者増を目指すほか、運行利用の少ない便の効率化を図り収支改善を行う。
浜北 コミュニティバス	引き続き利用啓発を行い、新規利用者開拓の取り組みを行うほか、地域からの協賛金の使用用途を検討し、活用を図る。

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	秋葉線（袋井駅～森町～浜松市天竜区春野）について、運行が再開されたことから、今後は、路線の確保維持および利用促進のため、事業者および関係市町と連携して取組を実施されるよう期待します。	利用促進のための協議会において、交通事業者・関係市町と協議を行っている。	引き続き、協議会において秋葉線について事業者および関係市町と協議を行う。
	地域内フィーダー系統について、「春野ふれあいバス」、「天竜ふれあいバス」において、目標・効果達成状況がC評価の区域があることから、引き続き事業者や地域住民と連携し、利便性の向上・利用促進に取り組まれることを期待します。	「春野ふれあいバス」は、新規開店した商業施設までの延伸等の運行改善や地域住民による待合環境整備を行い、C評価からB評価に改善した。 「天竜ふれあいバス」は、引き続き地域住民とともに利用促進を実施した。	利用者の新規開拓が進んでいないため、免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発活動を行う。 交通空白地有償運送が運行されている地域では、連携を強化し、利便性を向上させる。
前々回	秋葉線（袋井駅～森町～浜松市天竜区春野）について、運休している区間が長期的になっており、特に通学に不可欠の系統であることから路線維持に向けて、事業者および関係市町と連携して取組を実施されるよう期待します。	利用促進のための協議会において、交通事業者・関係市町と協議を行っている。	引き続き、協議会において秋葉線について事業者および関係市町と協議を行う。
	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、県・市町・事業者間で認識の共有を行うとともに、当該系統の利用促進や系統維持に向け、関係者間で連携して取組を実施されるよう期待します。特に、「北遠本線」は輸送量が15人を割っている状況ですが、地域における当該路線の重要性などを踏まえ、維持のあり方を検討されることを期待します。	公共交通網維持支援事業として、交通事業者と協定を締結し、既存のバス交通網を維持するとともに、その間に公共交通分担率の向上を図るために、公共交通のリ・デザインや、利便性向上策等の検討を行っている。 中山間地域の路線については、欠損額補助を継続し、維持している。 北遠本線については、市が継続維持している。	利便増進実施計画を策定し、基幹路線バスや鉄道への接続強化や交通結節点の整備等の事業を実施することで利便性の高い公共交通を実現し、公共交通利用者の増加を目指す。 引き続き、中山間地域の路線は支援を継続し、北遠本線については、市が必要な路線として運行を維持していく。

※前回：7年3月27日、前々回：6年3月21日

【年間単位の進捗管理、評価スケジュール】



【令和7年度浜松市地域公共交通会議実施状況】

第1回協議会（6月26日）

第1～3回運賃協議部会（6月26日）

第1回活性化研究会〔下部組織〕（9月16日）

第4、5回運賃協議部会（10月20日〈書面〉）

第2回協議会（11月12日〈書面〉）

第3回協議会（翌1月20日）

主な議題：自主運行バス、地域バスの運行計画協議

主な議題：地域バス運賃協議

主な議題：交通空白地有償運送ガイドライン協議

主な議題：「ハッピーライドin静岡プロジェクト」運賃協議

主な議題：生活交通改善事業計画協議

主な議題：幹線・地域内フィーダー系統評価協議

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8年1月20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

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)	
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A ・ B ・ C 評価	【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A ・ B ・ C 評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかつた場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
水窪ふれあいバス (有)水窪タクシー	①水窪:奥領家 ②水窪:奥領家、地頭方、山住	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 1人のヘビーユーザーの定期利用が減少したことにより、利用者実績は1,782人で前年度比95.8%と減少した。 ・収支率は目標16%以上に対し実績は4.7%。 ・臨時便等の運行など利用促進を行ったが、利用者増加につながらなかつた。 ・加えて、地域の人口減少や新規利用者の開拓が出来ていないことなどから収支率の目標についても未達。 ・地域の取組は新に交通検討会後に自治会への周知を行つたが、增收活動を行っていないためC評価。 ・総合C評価。	今後は地域会合での利用啓発に加え、免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発による利用者増を目指すほか、要望の聞き取り等を行い改善運行につなげる。 検討会開催回数が少ないため、開催回数を増やし地域のマイバス意識を醸成する。 本地域は今回C評価だったため、地域と協働してより一層取組を行うよう進めしていく。
佐久間ふれあいバス (有)水窪タクシー	佐久間:佐久間町	佐久間ふれあいバス(有)水窪タクシー	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。	B 1人のヘビーユーザーの定期利用が減少したことにより、利用者実績は3,658人で前年度比90.1%と減少した。 ・収支率は目標16%以上に対し実績は3.2%。 ・自治会連合会等の利用促進を行つたものの利用者増加に至らなかつた。 ・また、地域の人口減少や新規利用者の開拓が出来ていないことなどから収支率の目標は未達。 ・地域の取組は地元中学校による協力金などにより、B評価。 ・総合B評価。	今後は地域会合での利用啓発に加え、免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発による利用者増を目指すほか、要望の聞き取り等を行い改善運行につなげる。 片道利用者が存在するため、がんばらまいか佐久間が運行する交通空白地有償運送との連携を強化する。 検討会開催回数が少ないため、開催回数を増やし地域のマイバス意識を醸成する。

龍山ふれあいバス 遠鉄タクシー(株)	龍山:龍山町	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。	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 <ul style="list-style-type: none"> ・1人のヘビーユーザーの定期利用が減少したことにより、利用者実績は415人で前年度比85.4%と減少した。 ・収支率は目標16%以上に対し実績は5.7%。 ・臨時便の運行等により利用促進を図ったものの、利用者の増加には至らなかった。 ・また、新たに自治会の集まりの際に利用を呼び掛けたが、地域の人口減少や新規利用者の開拓が出来ていないことなどから収支率の目標は未達。 ・地域の取組はチラシの店舗掲載などにより、C評価。 ・総合C評価。 	今後は地域会合での利用啓発に加え、免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発による利用者増を目指すほか、要望の聞き取り等を行い改善運行につなげる。 検討会開催回数が少ないため、開催回数を増やし地域のマイバス意識を醸成する。 本地域は今回C評価だったため、地域と協働してより一層取組を行うよう進めしていく。
春野ふれあいバス 遠鉄タクシー(株)	春野:春野町	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。	B <ul style="list-style-type: none"> ・運行計画の変更(デマンド化)や地域の高齢化による施設入所等による利用者減により、利用者実績は1,883人で前年度比92.6%と減少した。 ・収支率は目標16%以上に対し、実績は2.1%。 ・2路線のデマンド運行化や4路線の延伸することで運行改善を図った。 ・さらに、有志による待合所整備等を実施したが利用者の増加には至らなかった。 ・また、地域の人口減少や新規利用者の開拓が出来ていないことなどから収支率の目標は未達。 ・地域の取組は時刻表の商店や公共施設等への掲示などの活動により、B評価。 ・総合B評価。 	今後は地域会合での利用啓発に加え、免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発による利用者増を目指すほか、要望の聞き取り等を行い改善運行につなげる。 片道利用が存在するため、NPO法人春野のえがおが運行する交通空白地有償運送との連携を強化する。 検討会開催回数が少ないため、開催回数を増やし地域のマイバス意識を醸成する。

天童ふれあいバス 遠鉄タクシー株	熊・竜川:熊、横山町、谷山、相津、大川、月、伊砂、船明、次郎八神田、山東	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	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな定期利用者が増加したことにより、利用者実績は112人で前年度比128.6%と約1.3倍に増加した。 ・収支率は目標16%以上に対し、実績は2.0%。 ・事業者による利用者への利用促進案内等の実施により利用者の増加につながった。 ・しかし、地域の人口減少やバスの利用意識の不足などから収支率の目標は未達。 ・地域の取組は地域が主体となつた活動が少ない等によりC評価。 ・総合C評価。 	<p>今後は地域会合での利用啓発に加え、免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発による利用者増を目指すほか、要望の聞き取り等を行い改善運行につなげる。</p> <p>新規利用者の利用目的等を調査分析し、改善運行につなげる。</p> <p>検討会開催回数が少ないため、開催回数を増やし地域のマイバス意識を醸成する。</p> <p>本地域は今回C評価だったため、地域と協働してより一層取組を行うよう進めしていく。</p>
天童ふれあいバス 遠鉄タクシー株	門原:横山町、東雲名、小川		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	<ul style="list-style-type: none"> ・1人のヘビーユーザーの定期利用が減少したことにより、利用者実績は41人で前年度比73.2%と大幅に減少した。 ・収支率は目標16%以上に対し、実績は0.9%。 ・事業者による利用者への利用促進案内を実施したが、利用者の増加には至らなかった。 ・また、地域の人口減少や新規利用者の開拓が出来ていないことなどから収支率の目標は未達。 ・地域の取組は待合所周辺の整備等行ったが、地域が主体となつた活動が少ない等によりC評価。 ・総合C評価。 	<p>今後は地域会合での利用啓発に加え、免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発による利用者増を目指すほか、要望の聞き取り等を行い改善運行につなげる。</p> <p>検討会開催回数が少ないため、開催回数を増やし地域のマイバス意識を醸成する。</p> <p>本地域は今回C評価だったため、地域と協働してより一層取組を行うよう進めていく。</p>

天童ふれあいバス 遠鉄タクシー(株)	百古里・横川、只来、山東、次郎八神田		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	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな定期利用者の増加により、利用者実績は66人で前年度比124.5%と増加した。 ・収支率は目標16%以上に対し、実績は1.6%。 ・事業者による利用者への利用促進案内を実施し、利用者の増加につながった。 ・しかし、地域の人口減少やバスの利用意識の不足などから収支率の目標は未達。 ・地域の取組は新たに自治会総会でのPRを行ったが、地域が主体となった活動が少ない等によりC評価。 ・総合C評価。 <p>今後は地域会合での利用啓発に加え、免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発による利用者増を目指すほか、要望の聞き取り等を行い改善運行につなげる。 検討会開催回数が少ないため、開催回数を増やし地域のマイバス意識を醸成する。 新規利用者が増えた場合は、利用目的等を調査分析し、運行改善につなげる。 本地域は今回C評価だったため、地域と協働してより一層取組を行うよう進めていく。</p>
天童ふれあいバス 遠鉄タクシー(株)	<p>①熊・阿多古(清水線)：石神、青谷、上野、両島、米沢、渡ヶ島、緑恵台、二俣町鹿島、浜名区於呂 ②熊・阿多古(小堀谷線)：石神、青谷、上野、両島、米沢、渡ヶ島、緑恵台、二俣町鹿島、浜名区於呂</p>	<p>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。</p>	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	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の大多数を占める高齢者の施設入所等により、利用者実績は4,566人で前年度比92.9%と減少した。 ・収支率は目標16%以上に対し、実績は7.1%。 ・回数券の斡旋販売や新たに市主催イベントでのチラシ配布を行ったが、利用者の増加に至らなかった。 ・地域の人口減少や新規利用者の開拓が出来ていないことなどから収支率の目標は未達。 ・地域の取組は自治会による募金活動などにより、B評価。 ・総合B評価。 <p>今後は地域会合での利用啓発に加え、免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用啓発による利用者増を目指すほか、要望の聞き取り等を行い改善運行につなげる。 検討会開催回数が少ないため、開催回数を増やし地域のマイバス意識を醸成する。 利用希望があった人の近くにバス停を移設する取組は継続し、定期利用者を増やすよう努める。</p>
細江みをつくしバス 遠鉄タクシー(株)	細江：細江町、引佐町金指、三方原町、根洗町		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	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内住民の高齢化により利用者が増え、利用者実績は552人で前年度比115.5%と増加している。 ・収支率は目標16%以上に対し、実績は4.4%と前回から横ばいでいる。 ・地域要望のあったバス停の新設やICTを活用したデマンド運行を実施し、利便性を向上させていく。 ・しかし、地域の人口減少等により収支率の目標は未達。 ・地域の取組は自治会会合等でのPRや利用促進検討会の開催などにより、B評価。 ・総合B評価。 <p>利用者が増加した地区におけるICTシステムでの予約方法の個別説明など新規利用者の開拓を地域とともに取り組むとともに運賃改定により収支の改善を目指す。</p>

浜松北地域にこにバス 遠鉄タクシー(株)	①滝沢：滝沢口～滝沢東・鷺沢公民館～聖隸三方原病院 ②滝沢：聖隸三方原病院～都田駅前～聖隸三方原病院 ③滝沢：聖隸三方原病院～滝沢東・鷺沢公民館～都田駅前	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。	<ul style="list-style-type: none"> ・定期利用者の増により、利用者実績は2,974人で前年度比114.9%と増加している。 ・収支率は目標16%以上に対し、負担金を加算した実績は16.0%。 ・自治会の協力金により、週2日以上の運行を維持している地域であり、地域で守り育てる意識は高い。 ・地域の取組は自治会による協力金や自治会会合でのPR活動などにより、A評価。 ・総合A評価。 	定期利用者の利用目的の分析調査などをを行い運行改善を行うほか、引き続き、地域とともに利用促進に取り組むとともに運賃改定により収支の改善を目指す。
いなさみどりバス 遠鉄タクシー(株)	引佐：引佐町、神宮寺町、細江町、三方原町、根洗町		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。	<ul style="list-style-type: none"> ・主に通学利用の多いつじ線の通学児童の減やなおとら線の公共施設利用者の減により利用者実績は5,414人で前年度比91.6%と減少している。 ・収支率は目標16%以上に対し、地域負担金を加算した実績は16.0%。 ・地域からの要望による新たにバス停設置やICTを活用したデマンド運行を実施し、利便性を向上している。 ・地域の取組は自治会による協力金などにより、A評価。 ・協賛金支出、物販販売による增收活動やPR活動など、地域でバスを守る意識が高い。 ・総合A評価。 	ICTシステムの予約方法説明会などを新たに実施するなど引き続き地域とともに利用促進に取り組むほか、運賃改定を行い収支の改善を目指す。加えて、新たな企業協賛先を見つけるよう企業回りをするなどの取組を実施し、収支改善を図る。
三ヶ日オレンジふれあいバス 浜松バス(株)	①三ヶ日北：本坂～三ヶ日西小・只木西～総合福祉センター ②三ヶ日北：総合福祉センター～三ヶ日駅・本坂・平山公民館～総合福祉センター ③三ヶ日北：総合福祉センター～三ヶ日・只木西・本坂～総合福祉センター ④三ヶ日北：総合福祉センター～本坂～総合福祉センター ⑤三ヶ日北：総合福祉センター～只木西・本坂・三ヶ日駅～総合福祉センター ⑥三ヶ日南：総合福祉センター～三ヶ日駅・尾奈～総合福祉センター ⑦三ヶ日南：総合福祉センター～尾奈・三ヶ日駅～総合福祉センター		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。	<ul style="list-style-type: none"> ・通学利用の多い路線である三ヶ日北線の通学利用の児童の増により、利用者実績は10,302人で前年度比104.7%と増加している。 ・収支率は目標16%以上に対し、負担金を加算した実績は16.0%。 ・高齢者に加え、通勤・通学での利用が多く、また独自の利用促進策にも取り組んでいる。 ・地域の取組は利用体験会の開催、モデルコースチラシの配布や地区社協におけるウォーキングコースの設定などにより、A評価。 ・総合A評価。 	子どもの通学利用以外の新規利用者を開拓するため、免許返納をしていない高齢者など対象を絞った利用促進を取り組むとともに、運行利用の少ない便の効率化を図り、収支の改善を目指す。

浜北コミュニティバス 浜松バス(株)	大平堀谷:浜北駅～大平～堀谷	<p>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。</p>	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 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者実績は、大平堀谷線で小林駅↔あらたまの湯利用の区内だけでなく区外からの乗客も増えたため、前年度比112.6%の2,833人と増加している。 ・収支率は目標16%以上に対し、実績は14.7%。16%を下回っているものの、地域の協力により前回8.5%から大幅に伸びている。 ・利用者限定サービスの実施や企業からの協力金の他、今回新たに地域からの協力金や浜松ケーブルTVによるPR動画放映もあり、地域で守り育てる意識が強い。 ・地域の取組は、公民館や商業施設での広報活動や散策コースの設定なども行っており、地域の取り組みに力を入れているため、A評価。 ・総合B評価。 	<p>今後も啓発活動を行い、新規利用者開拓の取組みを行う他、地域からの協賛金について使用用途を検討し、地域バスへの活用を図っていく。</p>
-----------------------	----------------	--	---	----------------------------	--	--

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8年1月20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)	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化により、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。 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、各施策を開。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。 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。