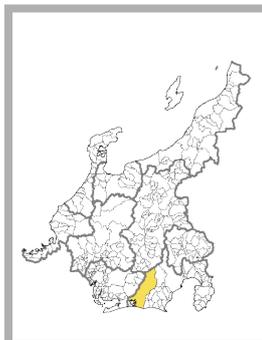


浜松市(静岡県):市内バス路線

事業者との協力による市域全体のバス路線網構築

人口	804,032 人	モード	路線バス
面積	1511.17 km ²	法令	道路運送法 第4条
人口 密度	532.05 人/km ²	運営 主体	遠州鉄道



■ 取組の背景

地域と交通の状況

【自動車中心社会】【広域な自治体】

- ・ JR東海道新幹線で東京にも大阪にも約1時間半で到達でき、大都市圏の中間に位置している。また、平成19年4月には政令指定都市に指定されるなど、東海地方を代表する拠点都市の1つである。
- ・ 自動車利用割合は10年ごとに10%以上も上昇し、クルマ中心の町である(西遠都市圏PT調査より)。逆に、バス、二輪車、徒歩の割合は減少の一途である。
- ・ 平成17年7月の12市町村による合併を経て、浜松市は、高山市に次いで全国で2番目に広い面積を持つ自治体となった。市の南部は比較的温暖な気候であるが、北部は冬季の降雪もあり、地域間で気候の差が大きい。

活用メニュー(制度・協議会等)

【オムニバスタウン整備費総合事業】

- ・ 昭和61年に市営バス路線を民間移管したり、磁気バスカードやバスロケーションシステムを導入したりするなど、市民・事業者・行政の協力体制によるバス施策への取り組み実績が評価されていた。そのような経緯もあり、平成9年12月15日に警察庁・国土交通省(旧運輸省・建設省)によって、全国初の「オムニバスタウン」に指定された。市では、オムニバスタウン計画として、バス走行環境の改善、バス交通円滑化のための交通施設等整備・改善、バス利用性等向上、バスの社会的意義の認識高揚に取り組むこととした。

■ 実現したサービス

サービス内容

【カードシステム】【交通量抑制】

- ・ 浜松市では、主にJR浜松駅を起点とした遠州鉄道のバス路線網が構築されており、その利用促進策として、オムニバスタウンを始めとする様々な施策が導入された。
- ・ 平成16年8月より、遠州鉄道のバス・鉄道で利用できるICカード「ナイスパス」が導入されている。浜松市の人口の約3割に当たる26万枚が発行されており、利用金額に応じて商品券が付与されるなどの特典もある。
- ・ 駅北口の約500m四方の区域は、通過交通緩和、歩行者の安全、中心市街地活性化などを目的として、交通量を抑制している。具体的施策として、外周道路の4~6車線化、ゾーン内道路の歩行空間整備、ゾーン内の交通規制(一方通行化)などが実施されている。

技術

【公共車両優先システム(PTPS)】【ノンステップバス】

- ・ バス専用レーン全線に、バス優先の信号制御(バスが来ると早めに青に、バスが続いているときは青を長く)を行う公共車両優先システム(PTPS)が導入されている。また、バスレーンを走行・駐車している一般車両に対しては、案内板で警告されるシステムになっている。
- ・ 「オムニバス」という愛称のノンステップバスが、平成19年度末で182台導入されている。導入目標は、市域を運行する396台の半数である198台とされている。また、ノンステップバスに合わせた道路改良、ハイグレードバス停の設置、バス停付設駐輪場整備も実施された。

■ 実現したサービス

技術

【バスロケーションシステム】

- ・ 昭和 61 年の時点で、約 400 箇所のバス停でバス接近を知らせるシステムを構築していたが、平成 12 年 10 月より、インターネット・携帯電話などでバスの接近情報を配信するシステムが導入されている。携帯電話によるアクセスは、約 12,000 / 日である。また、遠州鉄道グループの一部マンションでは、マンションに居ながらにしてバスの接近情報が分かるシステムが導入されている。

■ 効果と負担

技術

【利用者数の維持】【時間短縮】

- ・ オムニバスタウン指定前から続いていたバス離れの傾向が食い止められ、近年はほぼ横ばいの利用者で推移している。指定前 5 年間の減少率と比較すると、約 800 万人のバス離れが食い止められた。個別施策の中では、バス停付設駐輪場の設置、初乗り運賃値下げなどが、それぞれ 8～9% 程度の利用者増に結びついた。
- ・ バスレーン及び PTPS の導入効果により、バス走行時間が、平均で 2～3 分短縮したという結果が得られた。
- ・ ナイスバス導入により、一人当たり降車時間が導入前に比べて約 27% 短縮された。IC カードの利用割合は、バス・電車共に 75% 前後 (4 人のうち 3 人程度) に上る。
- ・ バス車両高度化に伴うアイドリングストップにより、約 9% の燃費向上効果があった。

負担

【市町村負担】【都道府県負担】【国負担】

- ・ 平成 18 年現在まで、オムニバスタウンに伴う支出は約 50 億円である。そのうち、市の負担が 5 億円、県・国からの補助が 5 億円で、残りの約 40 億円は事業者負担である。

■ プロセスと調整

ミニバスターミナル構想

【プロセス: フォローアップ】

- ・ 現行の浜松駅を中心とした放射状の路線体系は、渋滞や利用者の乗換不便なども生む結果となっている。市では、市街地から 2～3km の郊外数箇所に大型商業施設を利用したパーク&バスライドを設定することで、これらの問題を解決する「ミニバスターミナル構想」による路線網の再構築を検討している。

事業者とのコミュニケーション

【調整: 対交通事業者】

- ・ バス路線・ダイヤに関しては、遠州鉄道からの素案を市が確認する形で調整が行われている。

■ 創意工夫・知見・教訓

停車時の音楽

【創意工夫: サービスの工夫】

- ・ 浜松市は音楽関係の企業が立地しているなど「楽都」を標榜していることもあり、バス停車時 (アイドリングストップ時) に、車内に自動的にクラシック音楽が流れる仕組みとなっている。アイドリングストップによる急激な静寂に対する違和感の緩和に役立っていると考えられる。

体力のある地元企業の存在

【知見: 主要なプレーヤーの存在】

- ・ 各種施策を実施するに当たって、遠州鉄道の負担は非常に大きなものであった。これを吸収できる企業体力と、地元に貢献したいという企業の高い志が、施策実現の原動力ともなっていた。

商業事業者との調整

【教訓: 連携強化の必要性】

- ・ ミニバスターミナル構想を実現していく上で郊外型大規模商業施設や病院などからの協力が必要不可欠であるが、本構想に協力することによって、商業施設などにどのようなメリットがあるのかを粘り強く訴えていくことや市がどれだけインセンティブ (例えば表彰をするなど) を与えることが出来るかが重要となる。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：浜松市都市計画部交通政策課公共交通グループ 電話 053-457-2441