

(1) 都市交通の基本的な考え方

地域の暮らしや土地利用のメリハリに応じた交通ネットワークの形成

コンパクトで暮らしやすい都市を実現するため、自動車に過度に依存することなく、市民が日常生活において公共交通を中心として、徒歩、自転車あるいはこれらを組み合わせた交通手段により、安全かつ快適に移動ができる交通体系への転換を図ります。

このため、公共交通ネットワークは、都心や拠点間を基幹となる公共交通で結び、拠点の役割分担と機能連携に応じてサービスレベルを段階的に構成するとともに、公共交通相互や他の交通手段との乗り換えや乗り継ぎがしやすくなるよう交通結節点の機能強化を図ります。さらに、道路ネットワークは、近くの拠点へアクセスしやすい交通環境を整備するとともに、歩いて暮らせる居住地において、これまでの車中心から人中心のゆとりある空間を形成します。これにより、地域の暮らしや土地利用のメリハリに応じた、最適で誰もが利用しやすい交通ネットワークを形成します。

また、将来的な自動運転技術の普及や MaaS などの新たなモビリティサービスの社会実装にあたっては、コンパクトな都市づくりの観点から、公共交通を主体とした交通体系の構築に向けた活用の検討をします。

ものづくりなどの産業・経済活動を支える交通ネットワークの形成

本市の強みであるものづくり産業をはじめとする産業・経済活動の活性化や、観光資源を最大限に活かした観光交流の促進のため、三遠南信地域や首都圏・中京圏などへの広域交通を担う高規格幹線道路と、市内の都心や産業拠点、観光拠点などへのアクセスを担う主要幹線道路の連携を強化し、ヒトやモノの円滑かつ効率的な移動を支える道路ネットワークを形成します。

また、子育て世代の女性や高齢者などを含めた働く人や国内外から訪れる観光客の移動しやすさを確保するため、産業拠点や観光拠点と都心などの都市機能を集積する拠点を結ぶ公共交通ネットワークを形成します。

(2) 都市交通の基本方針

①公共交通ネットワークの方針

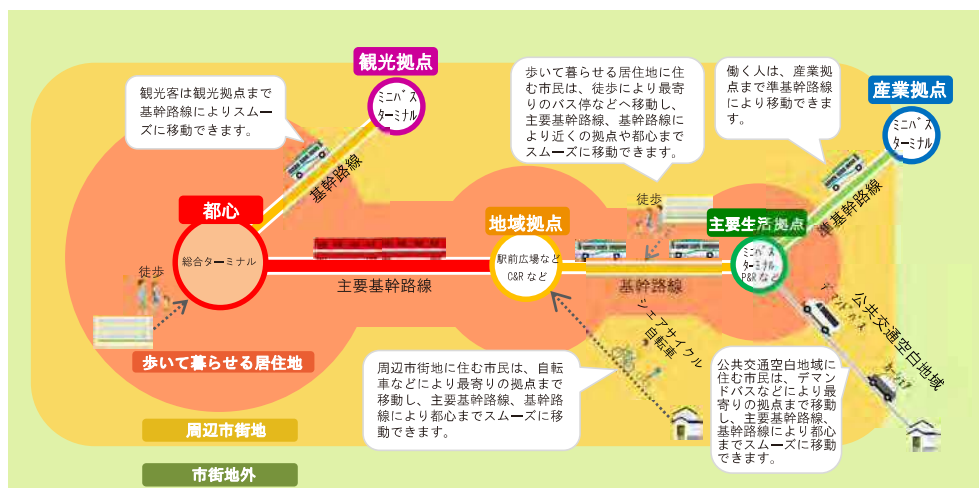
方針1 地域の暮らしに応じた利用しやすい公共交通サービスの提供

- 誰もが公共交通を利用して便利な暮らしができるよう、拠点間を結ぶ基幹的な公共交通を拠点の役割に応じて段階的に構成することにより、地域の暮らしに応じた利用しやすい公共交通サービスを提供します。
- 主要基幹路線、基幹路線は、歩いて暮らせる居住地内の便利な移動や都心と拠点間のスムーズな移動ができるよう、利用しやすい公共交通サービスの維持・充実を図ります。
- 準基幹路線は、周辺市街地の暮らしを支える移動や産業拠点へのアクセスなど主要基幹路線、基幹路線との接続を考慮し、移動目的にあった公共交通サービスの提供を目指します。

- 基幹路線、準基幹路線などから離れた公共交通空白地域では、近くの拠点まで移動ができるように、市民のニーズに対応したデマンドバスなどの活用を検討します。
- 主要基幹路線などについては、定時制や速達性を向上させるため、今後の市民のニーズに応じて、新たな公共交通システムの導入を検討します。

方針2 便利な公共交通ネットワーク形成のための交通結節点の機能強化

- 乗り換えや乗り継ぎにより誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの形成のため、都心や各拠点への駅前広場、駐車場・駐輪場などの配置・整備により、交通結節点の機能強化を図ります。
- その際、将来の新たなモビリティサービスの導入を見据え、従来の交通手段に対応した即効性のある小規模なハード整備に加えて、カーシェアやシェアサイクルなどの多様な交通手段間での乗り換えが可能な駅前広場などの整備や、商業施設、医療施設などと連携した待合環境の改善など、官民連携による効果的な取組を検討します。
- 都心では、市内外の利用者が多様な交通手段に乗り換えができるよう、総合ターミナルの改善や、駐車需要に応じた駐車場・駐輪場の適正な配置などにより、広域交通結節点としての機能強化を図ります。
- 副都心、地域拠点、主要生活拠点では、ミニバスターミナルの配置・整備により、公共交通の乗り換えや乗り継ぎがしやすくなるよう、交通結節点の機能強化を図ります。また、周辺居住地や市街地外の住民が、自転車や自動車から公共交通に乗り換えて都心や各拠点へ快適に移動できるよう、サイクルアンドライドやパークアンドライドの導入を進めます。
- 歩いて暮らせる居住地にある鉄道駅やバス停では、駐輪場の配置・整備により公共交通ネットワークの利便性を向上させます。
- 主要基幹路線の主要な鉄道駅とその周辺では、ユニバーサルデザインに配慮した整備・改良を推進します。
- 更なる便利な公共交通ネットワーク形成や土地利用と一体となった交通体系の構築のため、今後の市民のニーズに応じて、新たな交通結節点の設置を検討します。



地域の暮らしに応じた公共交通ネットワークのイメージ

②道路ネットワークの方針

方針3 ヒトやモノの円滑な移動を支える道路ネットワークの形成

- 産業・経済活動の活性化や観光交流の促進のため、三遠南信地域や首都圏・中京圏などへの広域交通を担う高規格幹線道路と、市内外の各拠点間のアクセスを向上させる環状道路、放射道路などの主要幹線道路の連携を強化し、ヒトやモノの円滑かつ効率的な移動を支える道路ネットワークを形成します。



- 三遠南信地域におけるヒトやモノの交流の活性化や、災害時における緊急活動を支える高規格幹線道路として、三遠南信自動車道の整備促進を図るとともに、浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）などの計画を検討します。
- 主要幹線道路のうち、特に広域的な移動を目的とした自動車交通量が多い国道1号は、連続立体にすることにより市内の移動を目的とする自動車交通と分離することで、道路交通の円滑化を図ります。
- 観光地への来訪や周遊がしやすくなるよう、観光拠点へ向かう道路ネットワークを確保します。
- 幹線道路では、交通渋滞が発生している交差点などの改良やミッシングリンクの解消などにより、道路交通の円滑化を図ります。

方針4 地域の暮らしに応じた安全で快適な人中心の道路ネットワークの形成

- コンパクトで暮らしやすい都市を実現するため、住区内の通過交通を排除し、良好な居住環境を形成するよう幹線道路を段階構成に基づき配置するとともに、徒歩や自転車ですぐに移動できるような、これまでの車中心から人中心としたゆとりある道路環境の整備を地域の暮らしと土地利用のメリハリに応じて進めます。
- 主要幹線道路以外の幹線道路は、歩いて暮らせる居住地内の通過交通を排除し、日常生活の安全性を確保するための重要な路線として道路ネットワークを形成します。このため、今後、パーソントリップ調査の実施に合わせた検証を行った上で、優先的に整備を進めます。
- 都心では、道路空間の再配分などによりゆとりある歩行・滞在空間を確保するとともに、都心の賑わいづくりのための官民連携による道路空間の利活用を進めます。また、必要に応じて、駐車場の附置義務条例の見直しなどにより歩行・滞在空間における駐車場の立地の適正化について検討します。
- 鉄道駅のある各拠点では、駅前広場の整備に併せて歩行空間・自転車通行空間を確保したアクセス道路の整備を推進し、徒歩や自転車、自動車などによる鉄道駅までのアクセス性を高めるとともに、沿道の土地の高度利用により都市機能を集積します。

- 徒歩や自転車により安全で快適に移動できるように、幹線道路における歩行空間と自転車通行空間の確保を進めます。特に、歩いて暮らせる居住地内のユニバーサルデザインに配慮した歩行空間の確保と、市街地内の都心や各拠点へ向かう自転車ネットワークの形成を優先的に進めます。

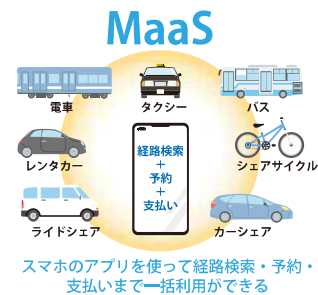


- 観光拠点間や浜名湖周辺などの観光周遊ルートについては、徒歩や自転車などで巡りやすい道路環境の整備を推進します。
- 将来の人口減少、都市のコンパクト化を見据え、地域の暮らしや土地利用のメリハリに応じた道路施設の効率的な維持管理について検討します。

③ 総合的な交通政策の方針

方針5 都市活動の効率化に向けた交通施策の推進

- 人の移動の効率化が期待できる MaaS などの新たなモビリティサービスについては、技術の進展状況との折り合いを図りながら社会実装の検討を進めます。
- その際、コンパクトな都市づくりと整合するように、公共交通を主体として、タクシーやオンデマンド交通、カーシェア、シェアサイクルなど、地域の暮らしに応じて多様な交通手段に乗り換え可能な交通体系の構築に向けた活用の検討をします。



- 日常生活における公共交通の利用を促進するため、公共交通サービスに関する情報提供の充実や、モビリティ・マネジメントなどを推進します。
- 自動車の効率的利用や自動車から公共交通への転換などの交通需要マネジメント（TDM）により道路交通の円滑化、効率化を図ります。

○公共交通ネットワーク方針図

公共交通ネットワークは、拠点の役割分担と機能連携に応じて段階的に「主要基幹路線」「基幹路線」「準基幹路線」を構成するとともに、環状方向の拠点間を結ぶ「環状路線」で構成します。また、都心や各拠点には公共交通に乗り換えや乗り継ぎしやすいように交通結節点を配置します。

■路線

構成	解説
主要基幹路線	<ul style="list-style-type: none"> ○西遠都市圏において、都心と市内外の地域拠点の相互連携を強化するために、高いサービスレベルで都心と地域拠点や路線上の主要生活拠点などを結ぶ路線です。 ○定時性・速達性の高いJR東海道本線と遠州鉄道、都心と地域拠点を結ぶ複数のバス路線が重複してサービスレベルが高い区間です。
基幹路線	<ul style="list-style-type: none"> ○主要基幹路線上に位置しない拠点の相互連携を強化するために、高いサービスレベルで都心や地域拠点と歩いて暮らせる居住地にある主要生活拠点及び生活拠点、都心と観光拠点などを結ぶ路線です。 ○都心と主要生活拠点、観光拠点などを結ぶ複数のバス路線が重複してサービスレベルが高い区間です。
準基幹路線	<ul style="list-style-type: none"> ○主要幹線路線又は基幹路線上に位置しない拠点の相互連携を強化するために、基幹路線に準ずるサービスレベルで都心などと生活拠点、産業拠点を結ぶ路線です。 ○都心や地域拠点と生活拠点や産業拠点、生活拠点間を結ぶバス路線や天竜浜名湖鉄道の区間です。
環状路線	<ul style="list-style-type: none"> ○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、拠点や基幹路線及び準基幹路線の間を結ぶ環状方向の路線です。

※サービスレベルの考え方については、浜松市総合交通計画で示します。

■交通結節点

構成	解説
総合ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ○市内外の来訪者が、都心から各拠点や目的地へ行きやすくするために、鉄道やバス、タクシー、自動車、自転車など多様な交通手段に乗り換えることができます。 ○JR浜松駅を中心として、バスターミナル、タクシープール、送迎レーン、駐車場、駐輪場などを配置します。
ミニバスターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ○複数の路線を円滑に乗り継いで目的地へ行きやすくするために、主要基幹路線、基幹路線、準基幹路線、環状路線を相互に乗り換えることができます。 ○鉄道駅を中心とする各拠点では、駅前広場を配置し、鉄道とバス、タクシー、自動車、自転車間の乗り換えができます。 ○バス停を中心とする各拠点では、バスとバス、タクシー、自動車、自転車間の乗り換えができます。

《公共交通路線》

—	主要基幹路線
—	基幹路線
—	準基幹路線
⋯	環状路線(構想)

《交通結節点》

■	総合ターミナル
ミニバスターミナル	
□	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

《土地利用》

市街地	
■	歩いて暮らせる居住地
■	周辺市街地
■	市街地外

《その他》

—	高規格幹線道路
--	---------



- 序
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

第4章

分野別の方針

○道路ネットワーク方針図

ヒトやモノの円滑な移動を支える道路ネットワークは、広域交通を担う「高規格幹線道路」や、市内外の拠点へのアクセスを担う主要幹線道路の「環状道路」「放射道路」で構成します。

構成		解説
高規格幹線道路		○三遠南信地域や首都圏・中京圏などへの広域交通を担い、産業・経済活動の活性化や観光交流の促進などを図るための高速道路及び自動車専用道路です。
主要幹線道路	環状道路	○都心や拠点へ向かう公共交通の定時性、速達性を向上させるため、放射道路に集中する自動車交通を環状方向へ分散させる道路です。 ○都心や歩いて暮らせる居住地内の市民生活の安全性の確保や自動車交通の円滑化を図るため、通過する自動車交通を抑制させる道路です。 ○市内外の各拠点間の連携強化や IC、スマート IC へのアクセス向上を図るため、拠点などを環状方向に結ぶ道路です。
	放射道路	○都心を中心に、市内外の各拠点との連携強化や IC、スマート IC へのアクセス向上を図るため、都心と拠点などを放射方向に結ぶ道路です。

《道路ネットワーク》

—	高規格幹線道路
□□□▷	構想路線
—	環状道路
—	放射道路

《土地利用》

市街地	
■	歩いて暮らせる居住地
■	周辺市街地
■	市街地外

《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

