

第1章

交通の現況及び将来の課題

本章では、交通の現況及び将来への対応を整理し、交通に求められる課題を抽出します。

1-1 現況から見た課題

- 1-1-1 各種データから見た現況の課題
- 1-1-2 市民生活から見た現況の課題

1-2 将来の変化への対応から見た課題

- 1-2-1 人口のピークから減少への対応
- 1-2-2 高齢化の急激な進展への対応
- 1-2-3 地球環境問題への対応
- 1-2-4 強靱で持続的な道路ネットワークの構築
- 1-2-5 市民の将来の交通ニーズへの対応
- 1-2-6 新たな技術の進展

1-3 上位計画に基づく都市の将来像の実現

1-4 交通の課題のまとめ

第1章 交通の現況及び将来の課題

1-1 現況から見た課題

1-1-1 各種データから見た現況の課題

本計画を策定するにあたり、現況の土地利用や施設立地、市民の移動実態などのデータから見た現況の課題を示します。

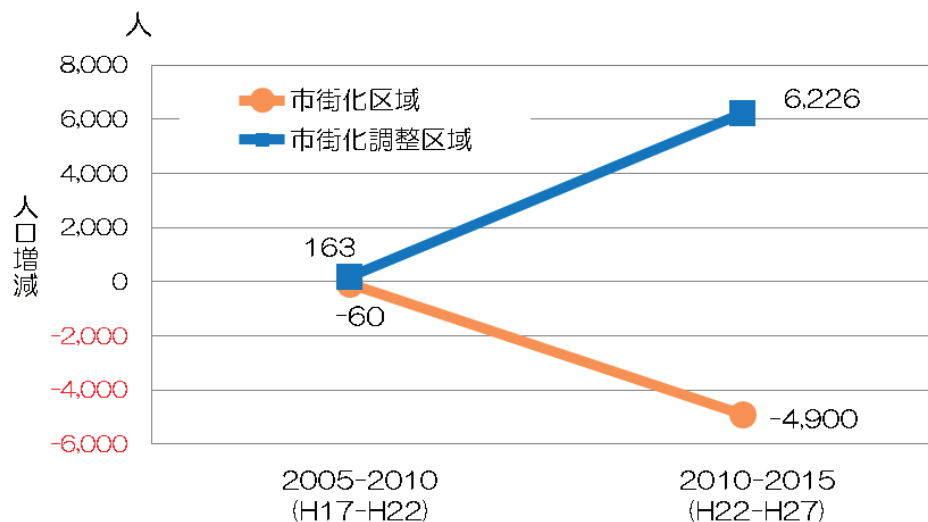
(1) 郊外に広がる市街地や施設立地への対応

JR 浜松駅を中心とする既成市街地に多くの人口が分布しているものの、これまで幾度かの合併により市域を拡大してきた経緯から、合併前の旧市町村中心地周辺にも人口分布が見られます。区域区別の人口をみると、2005（平成 17）年から 2015（平成 27）年にかけて、市街化区域では人口が減少しているものの、市街化調整区域では人口が増加しており、人口密度についても市街化区域の各地域で低下しています。

また、大規模な商業施設や工場などが市内各地に立地したことから、これら施設を行き来するための自動車の利用が増加し、道路混雑や交通事故の発生につながっています。

さらに、東北地方太平洋沖地震（2011（平成 23）年 3 月）の発生により人々の津波に対する意識が高まったことから、特に、産業活動においても安定した施設立地を確保するため、工場等の内陸部移転が進んでいます。この内陸部への施設移転により交通量の分布が変化し、これまで交通量が少なかった道路への通勤時間帯の交通集中が発生しています。

このため、都市構造のコンパクト化を軸とした交通ネットワークの形成とともに、公共交通利用の促進に取り組む必要があります。



資料：国勢調査を基に作成

図 1-1 区域区別人口の増減

第1章 交通の現況及び将来の課題

1-1 現況から見た課題

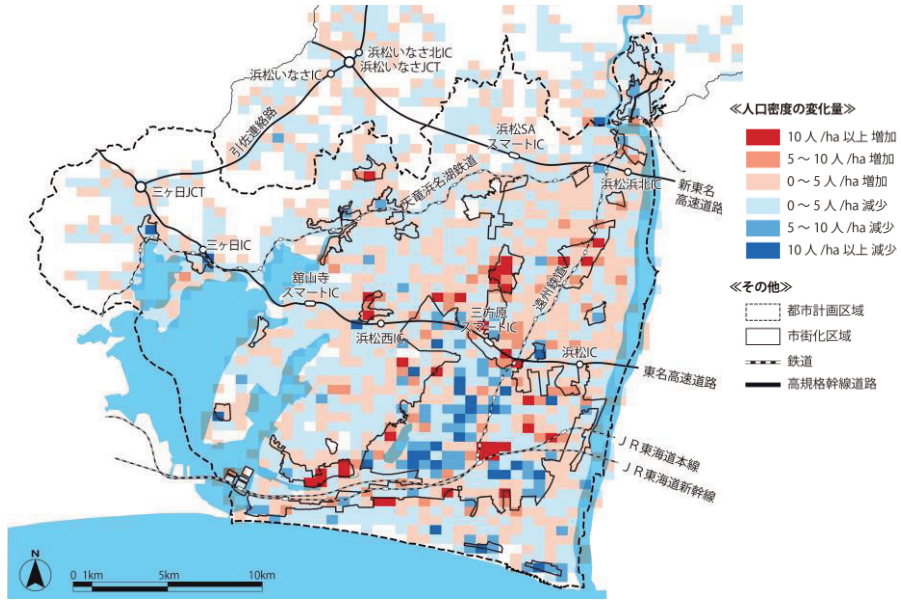


図 1-2 人口密度の変化(2005-2015)

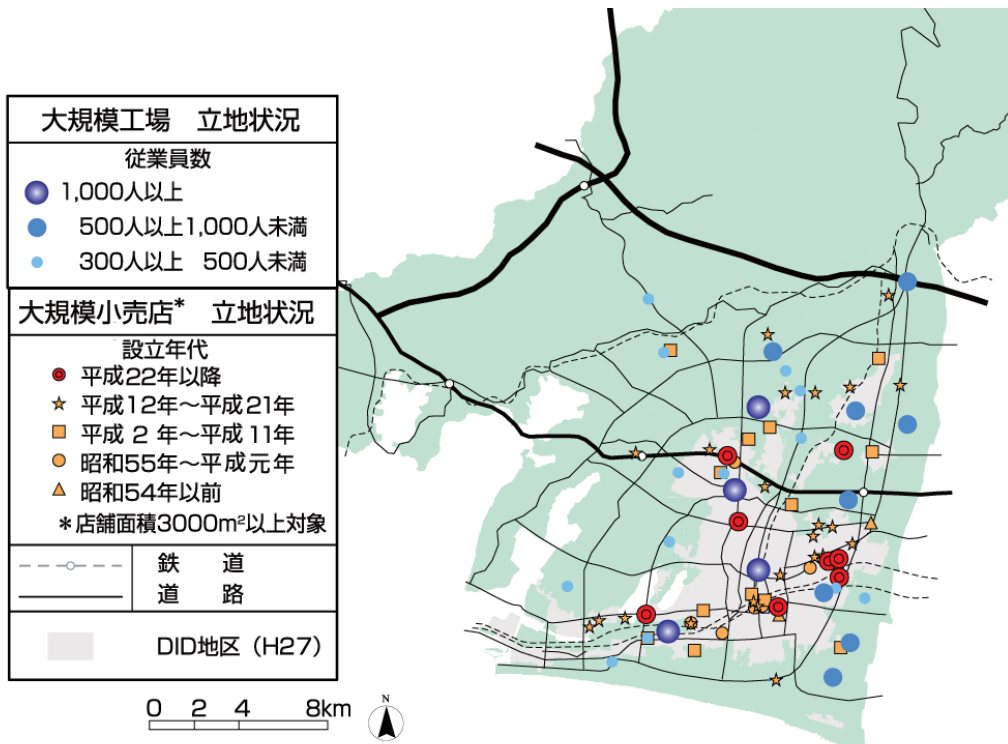


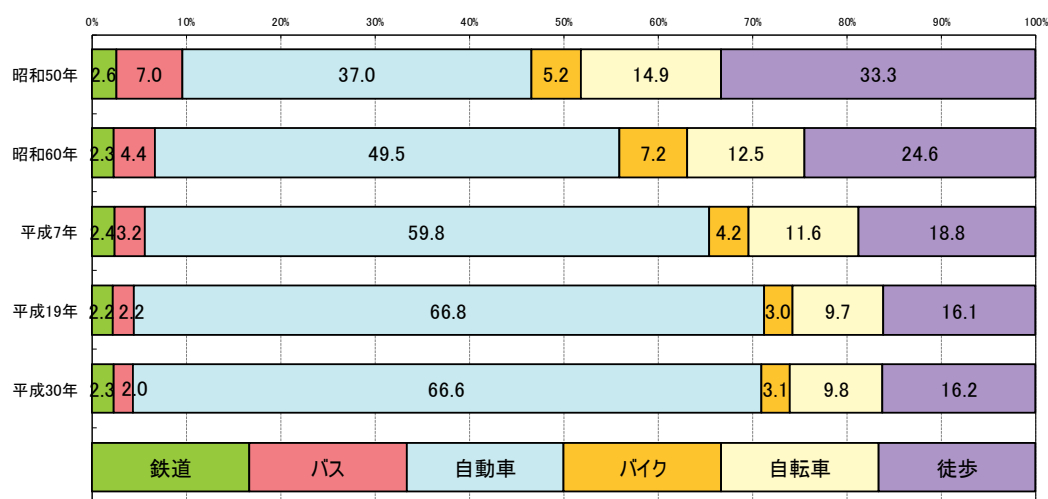
図 1-3 大規模工場及び大規模小売店舗の分布状況(2017(平成29)年度現在)

(2) 過度な自動車利用の抑制による交通環境の改善

郊外の都市化を背景とし、1975（昭和50）年以降、自動車利用の割合は増加している一方で、鉄道、バスなどの公共交通の分担率は4.3%まで減少しています。

この代表交通手段分担率の推移から、本市の交通環境は自動車中心へ偏重しており、自動車交通量の増加に伴う道路混雑の発生、歩行者や自転車の安全確保の低下、バスなどの公共交通の維持が困難な状況となっています。

このため、過度な自動車利用を抑制し、道路混雑の解消、交通安全の向上、公共交通の維持などに取り組む必要があります。



資料：第1～4回西遠都市圏PT調査を基に作成

※2018(平成30)年は推計値(第4回西遠都市圏PT調査の2007(平成19)年値を2018(平成30)年の夜間人口等で補正)

図1-4 代表交通手段分担率の推移

第1章 交通の現況及び将来の課題

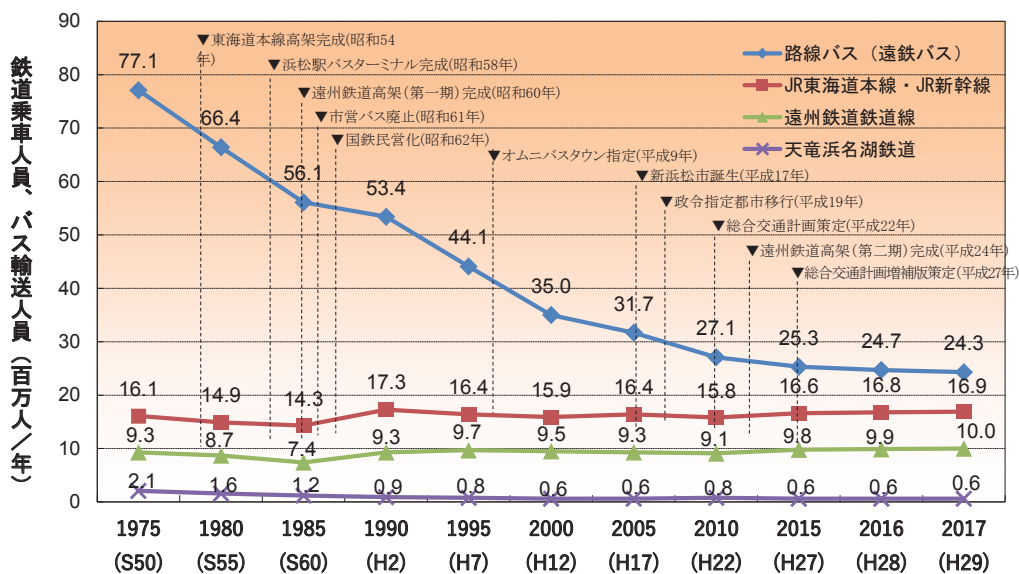
1-1 現況から見た課題

(3) 持続可能な公共交通とするための利用者ニーズの分析と交通ネットワークの形成

公共交通利用の減少は、利用者の推移からも把握でき、鉄道の利用は概ね一定数を維持しているものの、路線バスの利用者は、近年は横ばいですが、1975（昭和50）年からは、約3分の1まで減少しています。

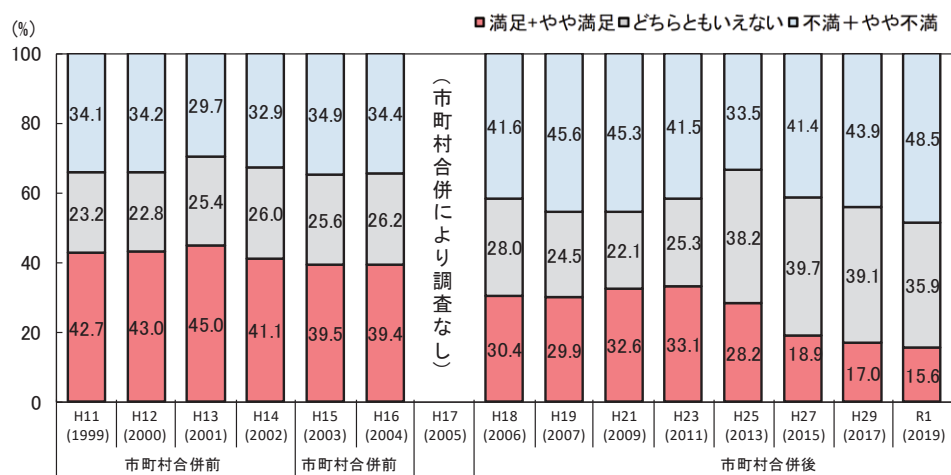
また、公共交通機関の利便性について、「満足」「やや満足」と回答した人は、2011（平成23）年までは30%を超えていたものの、2019（令和元）年では15.6%まで減少しています。

このため、路線バスの課題や利用者ニーズを的確に把握し、これに対応するバス活性化策や交通ネットワークの形成に取り組む必要があります。



資料：浜松市統計書、浜松市資料を基に作成

図 1-5 鉄道、バス利用者の推移



資料：市民アンケート(各年)を基に作成

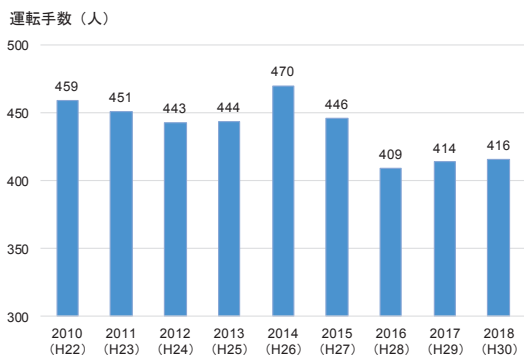
図 1-6 鉄道やバス等の公共交通機関の利便性に関する市政満足度の推移

(4) バスサービスの見直し・代替手段の検討

全国的な課題となっているバス運転手不足ですが、本市においても運転手数が減少しています。また、路線バスの運行に必要な大型第二種免許保有者も、静岡県内では減少傾向にあります。さらに、2010（平成22）年度の時点から60歳以上が半数を占めており、高齢化が続いています。

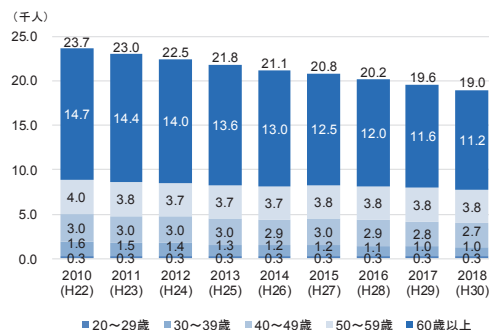
このようなバス運転手不足により、実際に、路線バスの運行本数は、郊外部へ延伸する路線（浜名線、笠井線）や西区北部から北区内の各路線で減少している状況です。

このため、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、路線バス以外の地域と協働で運行する地域バス、交通空白地有償運送に加えて、新たな公共交通の検討に取り組む必要があります。



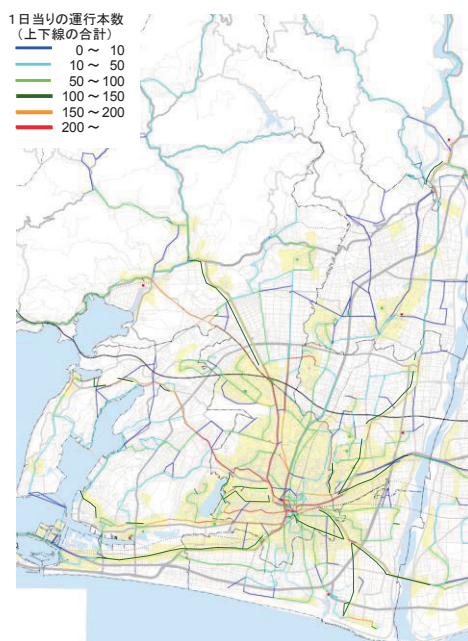
資料:遠州鉄道(株)、秋葉バスサービス(株)、浜松バス(株)提供データを基に作成

図 1-7 市内の乗合バスの運転手数 (合計)

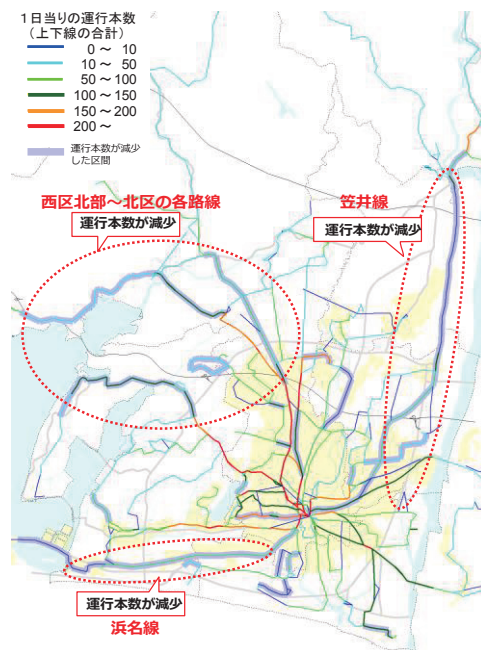


資料:運転免許統計(警察庁)を基に作成

図 1-8 静岡県の年齢別大型第二種免許保有者数



2007(平成19)年



2017(平成29)年

資料:遠州鉄道(株)提供データを基に作成

図 1-9 バス停間運行本数の比較

第1章 交通の現況及び将来の課題

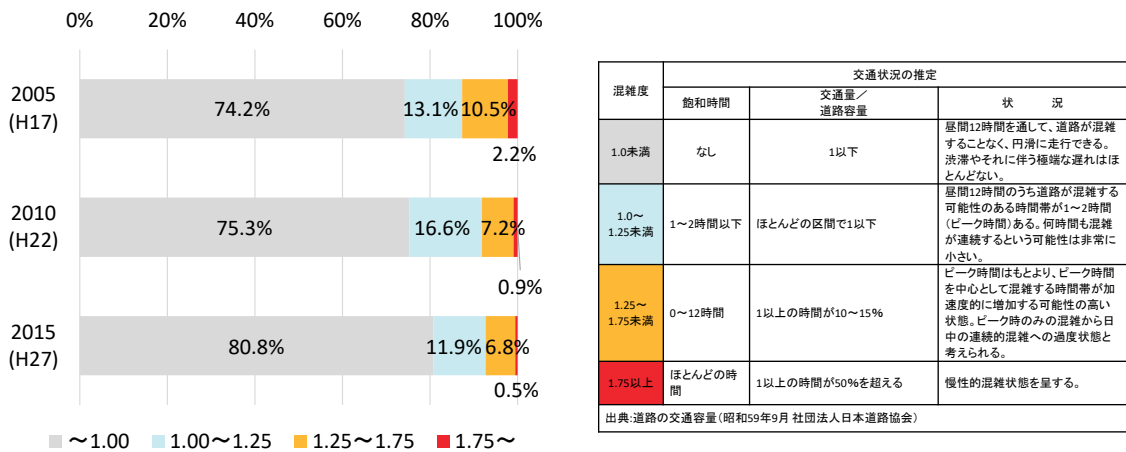
1-1 現況から見た課題

(5) 快適に移動できる交通ネットワークの形成

本市の混雑度ランク別の道路延長の割合をみると、混雑度 1.25~1.75（ピーク時とその周辺時間帯で混雑が生じる可能性が高い）の路線は 10 年間で減少し、1.00 未満（混雑はほとんど生じない）の割合が増加していることから、幹線道路の混雑緩和が図られてきていると推察されます。

一方で、混雑度 1.00 以上の路線も 2 割程度存在しており、引き続き、混雑区間を解消し、安全で快適に移動できる道路ネットワークを形成していく必要があります。

また、過度な自動車依存からの脱却として、公共交通や自転車等の自動車以外の交通手段の利用促進を進めていく必要があります。

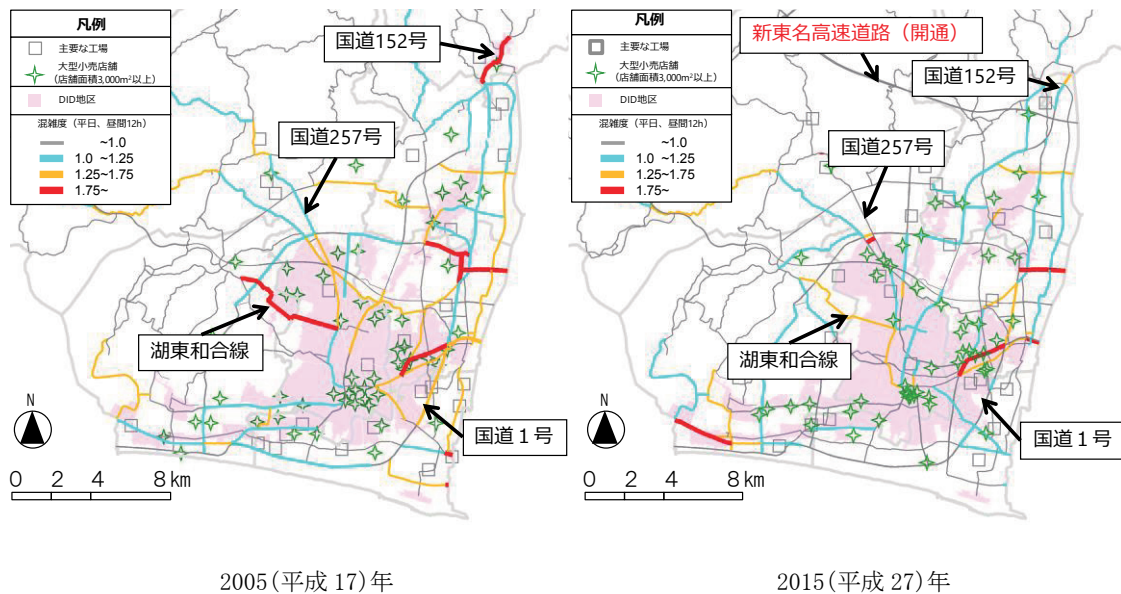


混雑度	交通状況の推定		
	飽和時間	交通量 / 道路容量	状況
1.0未満	なし	1以下	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25未満	1~2時間以下	ほとんどの区間で1以下	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25~1.75未満	0~12時間	1以上の時間が10~15%	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	ほとんどの時間	1以上の時間が50%を超える	慢性的混雑状態を呈する。

出典:道路の交通容量(昭和59年9月 社団法人日本道路協会)

資料:H17・H22・H27 道路交通センサスを基に作成

図 1-10 道路延長の割合(混雑度ランク別)



※路線名を入れた区間は 10 年間で混雑度が解消された区間

資料:H17・H27 道路交通センサスを基に作成

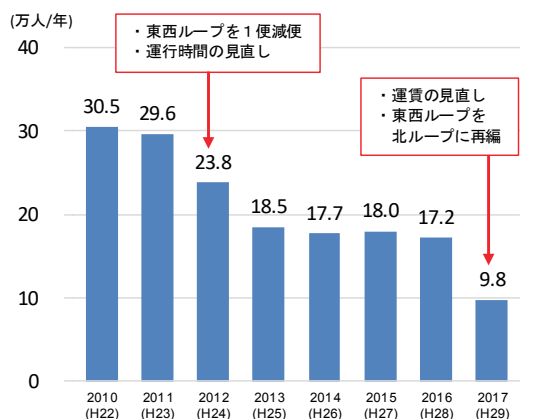
図 1-11 路線別混雑度

(6) 安全で移動しやすい都心の回遊環境の構築

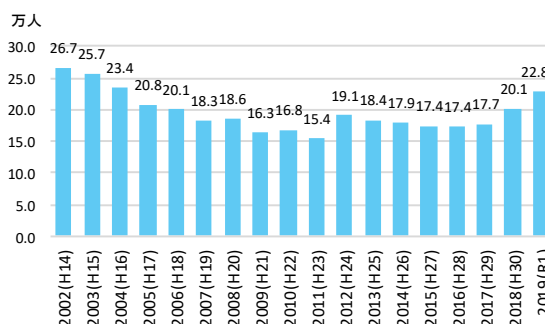
JR 浜松駅を中心に循環まちバス「く・る・る」が「東ルート」「西ルート」「南ルート」の3ルートで運行されていましたが、利用者は2010（平成22）年以降減少し、2019（平成31）年3月31日をもって運行を終了しました。また、中心市街地の休日歩行者通行量も遠鉄百貨店新館が開業した2011（平成23）年以降は概ね横ばいに推移していますが、2002（平成14）年と比較して、減少傾向にあります。

一方で、中心市街地の居住人口は、民間による分譲型集合住宅の開発等により増加傾向にあり、2010（平成22）年から約1,000人程度増加しています。さらに、JR 浜松駅の乗降者数も増加傾向にあります。

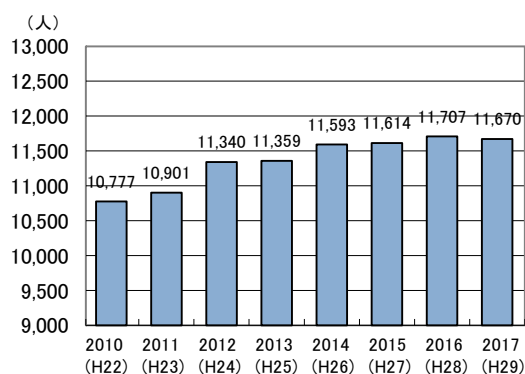
このため、市内外の人々が集まるJR 浜松駅周辺から都心全体への回遊を促すために、都心環状線の整備による都心内の通過交通の抑制や、歩行空間の連続性の確保、快適性を向上させる必要があります。



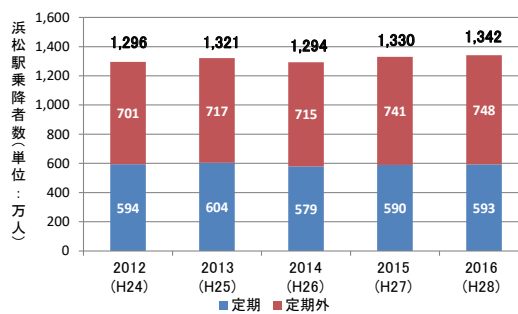
資料：遠州鉄道(株)提供データを基に作成
図 1-12 「く・る・る」の利用者数



資料：浜松市中心市街地歩行者量調査を基に作成
図 1-13 中心市街地歩行者交通量調査 (休日、主要25箇所)



資料：中心市街地活性化計画を基に作成
図 1-14 中心市街地の居住者数



資料：浜松市統計書を基に作成
図 1-15 浜松駅の乗降客数

第1章 交通の現況及び将来の課題

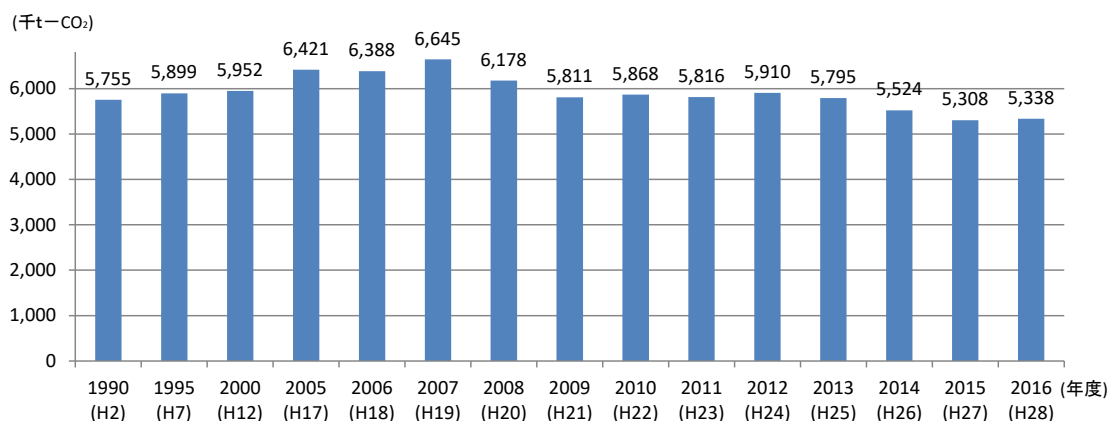
1-1 現況から見た課題

(7) 環境負荷に配慮した交通ネットワークの形成

2016(平成28)年度の本市における、年間温室効果ガス排出量は5,338千t-CO₂となっており、近年は減少傾向にあります。

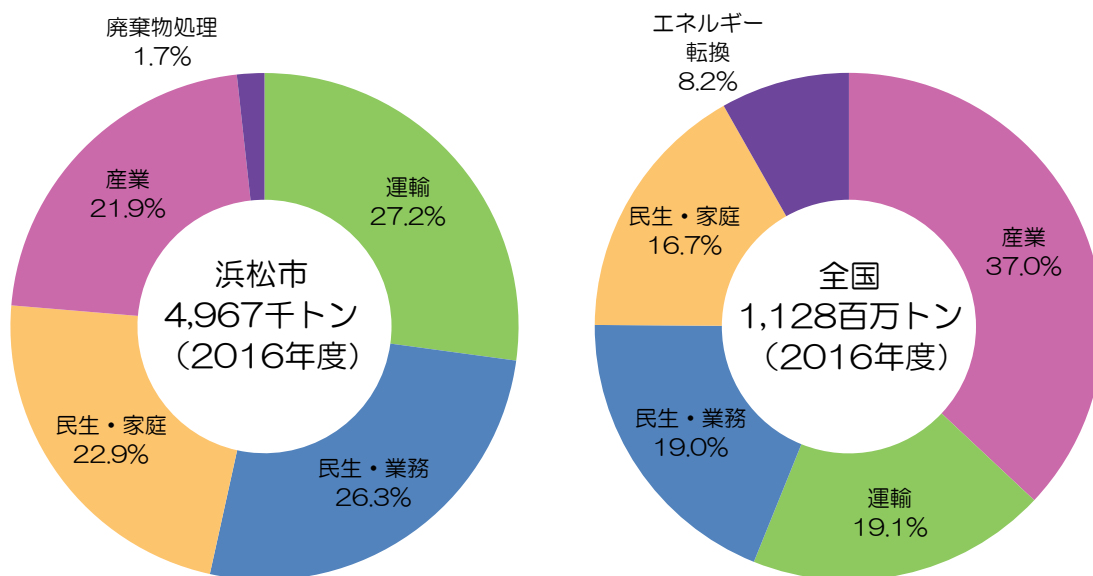
一方、部門別の二酸化炭素排出量は、運輸部門が最も多く27.2%となっており、全国平均値と比較すると8%高い状況にあります。

このため、都心や拠点など公共交通によるアクセスが比較的便利な地域では、自家用車利用からの転換を図り、環境負荷の低減に取り組む必要があります。



資料:2017(平成29)年度の浜松市域の温室効果ガス排出状況について【速報値】を基に作成

図 1-16 温室効果ガスの推移



資料(浜松市):2017(平成29)年度の浜松市域の温室効果ガス排出状況について【速報値】を基に作成

資料(全国):2016(平成28)年度の温室効果ガス排出量(環境省)を基に作成

図 1-17 二酸化炭素排出量の部門別排出割合

(8) 多くの人々が利用しやすい交通ネットワークの形成

本市はこれまで、誰もが自由に社会参加し、快適に暮らすことができる都市づくりやグローバル化の視点から、外国人市民との多文化共生社会づくりを進めてきました。

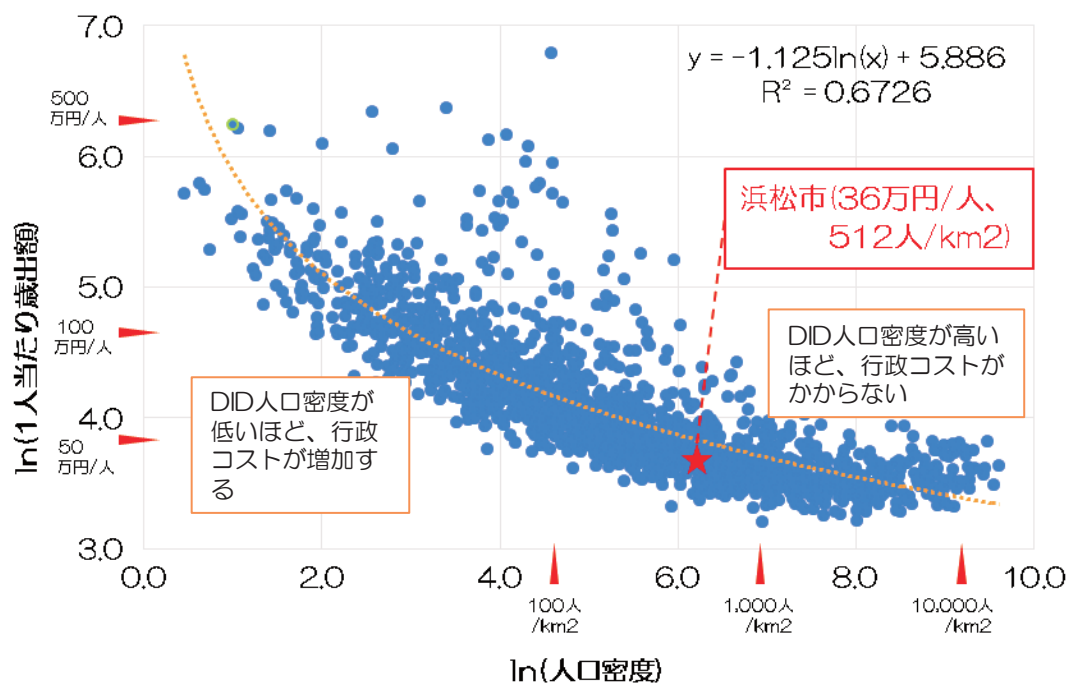
このため、今後もこの都市づくりを継続し、多くの人々が使いやすい交通ネットワークの形成に取り組む必要があります。

(9) 財政的負荷の小さい都市構造の実現

今後、人口減少や高齢化の進展により、交通ネットワークの充実、特に公共交通の活性化や安全・安心な歩行空間の創出などに対する市民の期待が増大すると予測されます。

一方で、人口減少や昨今の経済情勢の停滞により市税などの歳入の減少は避けられない状況です。

このため、交通ネットワークの形成を進める前提として、一定エリアの人口密度を維持・向上させ、財政的負荷をより小さくする都市構造の実現に取り組む必要があります。



資料：都市構造評価指標例データリストを基に作成

図 1-18 行政コストと人口密度の関係

第1章 交通の現況及び将来の課題

1-1 現況から見た課題

1-1-2 市民生活から見た現況の課題

近年の市民生活スタイルの変化について、交通体系に関する市民アンケート結果等から、市民の交通実態、意識を把握し、課題を示します。

(1) 過度な自動車利用を控えた日常生活への転換

通勤、買物、娯楽などは、都心よりも郊外へ訪れる機会が多くなっています。

また、郊外はもちろんのこと、都心へ訪れる場合にも自動車利用が多くなっています。

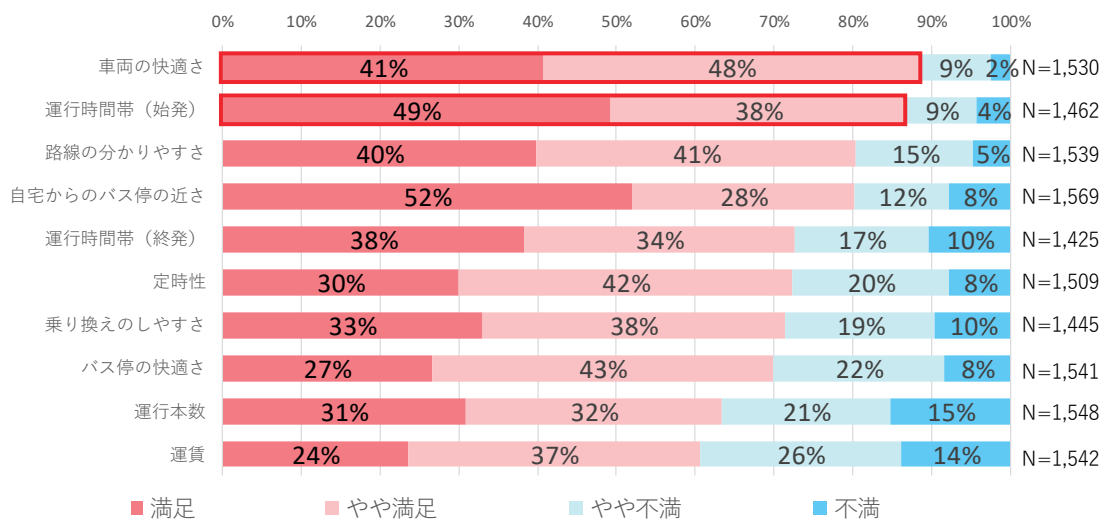
一方で、市内各地では自動車交通の増大による交通渋滞の発生、交通事故の多発、環境負荷の増加、そして公共交通の衰退など、交通に係る様々な問題が生じています。

このため、日頃の過度な自動車利用を控え、徒歩、自転車、公共交通利用へと日常生活の転換を誘導する交通ネットワークの形成に取り組む必要があります。

(2) 公共交通の利便性向上

市民アンケート結果では、路線バスのサービス内容について、「車両の快適さ」、「始発の運行時間帯」等は、約9割の方が満足・やや満足と感じています。

市民は現状のバスのサービスに全般的に高い満足度を示しており、この市民の満足を保つために、現状のバスサービスの縮小、利用者数の減少等に対応した、効率的な公共交通ネットワークを構築し、引き続き市民のニーズに合致したサービスを提供していく必要があります。



資料:「公共交通に関する市民アンケート」「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

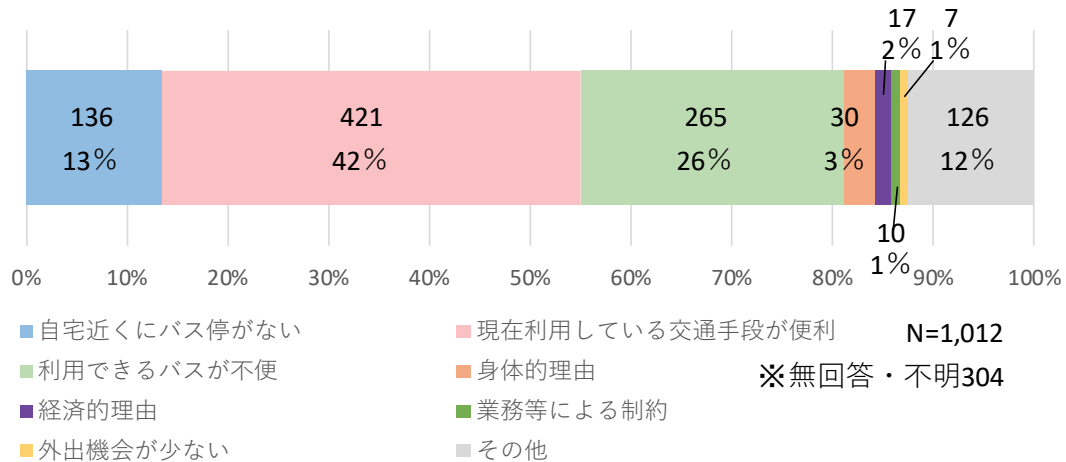
図 1-19 路線バスのサービスに対する満足度

第1章 交通の現況及び将来の課題

1-1 現況から見た課題

また、バスを利用していない方の交通手段の多くは自家用車であり、「バスを利用しない理由」の最も多い回答は、「現在利用している交通手段が便利」となっています。

路線バスのサービスを改善し、現在バスよりも他の交通手段が便利と感じている方に、バスサービスの利便性を伝える情報提供を行い、意識を変える取組みも必要です。



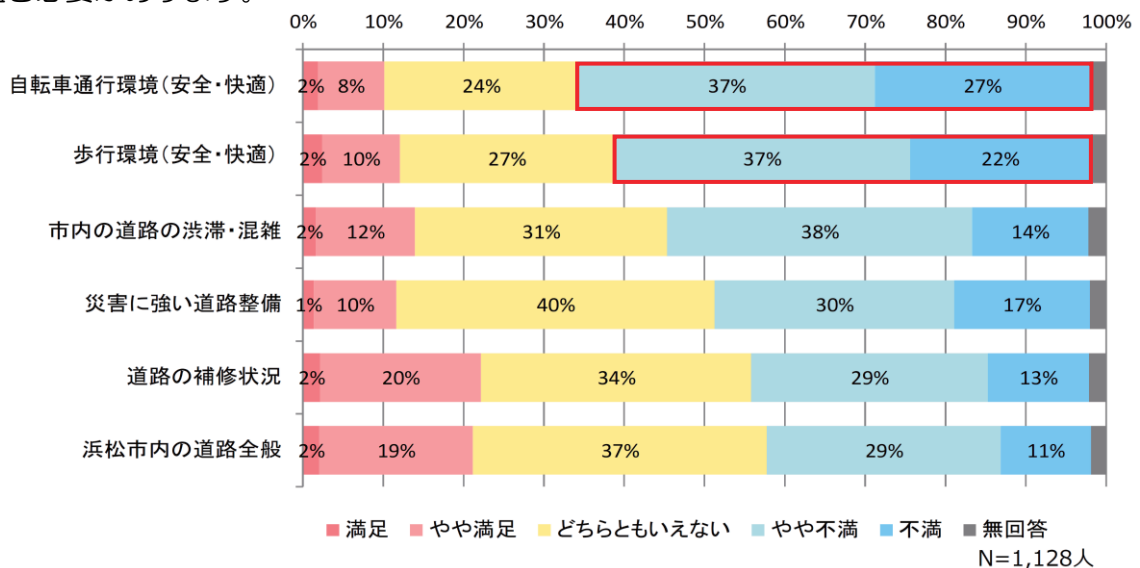
資料:「公共交通に関する市民アンケート」(2019(令和元)年)

図 1-20 バスを利用しない理由

(3) 安全・安心な歩行環境及び自転車通行環境の創出

道路整備に関する満足度では、身近な移動手段である自転車通行環境や歩行環境に関する意見が上位に位置しています。

このため、徒歩や自転車により安全で快適に移動できるよう、ユニバーサルデザインに配慮した歩行空間の確保と、都心や各拠点へ向かう自転車ネットワークの形成に取り組む必要があります。



資料:浜松市のみちづくり計画(2017(平成 29)年)

図 1-21 市内の道路状況に関するもので、不満足の高割合が多い上位 5 項目

第1章 交通の現況及び将来の課題

1-1 現況から見た課題

(4) 地域特性への対応及び拠点や地域間の連携の促進

本市の広い市域に位置する市街地、市街地外、中山間地の交通実態は、人口構成や産業構造などにより異なる状況を示しています。

また、都心をはじめとする各拠点の日常生活や産業・経済活動、交流・観光活動は、各拠点の特色や拠点間の連携を高めることで活発化されます。

このため、各地域の特性への対応や各拠点の求心性を高め、拠点間の連携を強化するよう様々な交通手段の乗り換えや乗り継ぎを向上させた交通ネットワークの形成に取り組む必要があります。

(5) ものづくりの街を支える交通ネットワークの形成

市内各地にはものづくり産業をけん引する工場などの施設立地が進展しており、これら施設を行き来する業務交通や東名高速道路、新東名高速道路のインターチェンジへアクセスする物流などが増加しています。

このため、各施設の業務交通や物流を円滑かつ効率的に誘導又は処理する主要な道路ネットワークの形成に取り組む必要があります。

1-2 将来の変化への対応から見た課題

1-2-1 人口のピークから減少への対応

これまで、本市の人口は増加傾向にありましたが、2005（平成17）年頃にピークを迎え、その後は減少に転じ、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、概ね25年後の2045（令和27）年頃には、約70.4万人と予測されています。

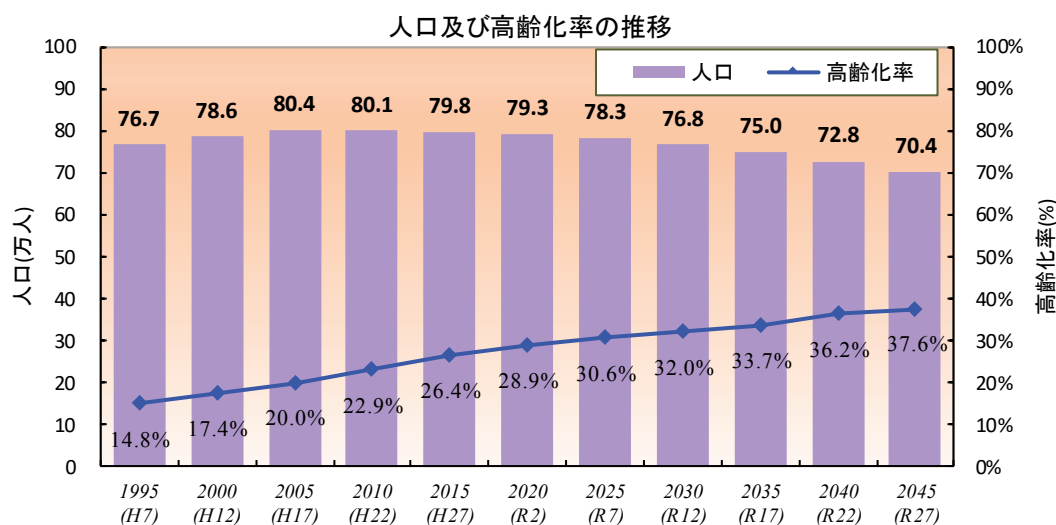
一方、国の将来交通需要の予測によると、自動車交通需要は、人口が減少しても、しばらくは微増若しくは現状維持で推移すると予測されています。

このため、人口減少下においても持続可能な交通ネットワークの形成を進めていくとともに、数年後にピークを迎える自動車交通需要へ対応する必要があります。

1-2-2 高齢化の急激な進展への対応

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、人口が減少していく中で、高齢者の人口は増加傾向にあります。今後もさらに増加し、概ね25年後の2045（令和27）年頃には、約26.5万人（全人口に占める65歳以上人口の割合（高齢化率）は37.6%）と予測されています。

このため、増加する高齢者の移動を支える交通環境を創出する必要があります。



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所市町村別将来人口推計値(2018(平成30)年3月推計値)を基に作成

図 1-22 人口及び高齢化率の推移

第1章 交通の現況及び将来の課題

1-2 将来の変化への対応から見た課題

1-2-3 地球環境問題への対応

2015（平成27）年に我が国が示した国際的な削減目標である「2030（令和12）年度に2013（平成25）年度比で温室効果ガス排出量26%削減」を達成するために、本市においても同様の削減目標を設定しています。

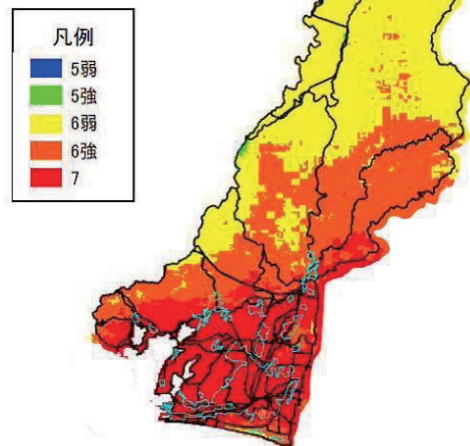
二酸化炭素の排出量は、運輸部門が最も多いことから、目標の達成に向け、移動に要するエネルギー消費量の削減に取り組む必要があります。

1-2-4 強靱で持続的な道路ネットワークの構築

本市では、大きな揺れ（最大震度7）と津波を伴う南海トラフ巨大地震の発生確率が高く想定されています。また、山間部では、大雨時に国道152号等の主要な道路の通行規制が頻繁に発生しています。こうした大規模災害が発生した際は、山間部や津波浸水域において、ネットワークの途絶による孤立集落の発生が予想されます。

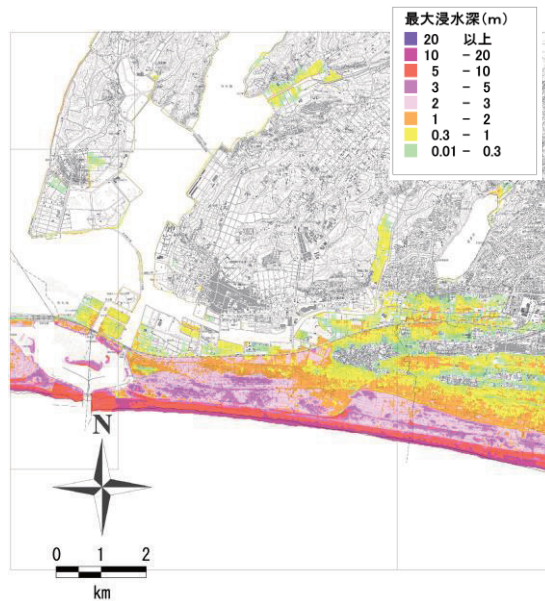
このため、災害時の支援、避難や高次医療施設への短時間の搬送等の観点から、緊急輸送路の整備及び適切な維持管理により、広域的かつ緊急時の道路ネットワークを確保する必要があります。

【想定震度分布図（陸側ケース）】



資料：静岡県第4次地震被害想定(2013(平成25)年6月)想定震度分布図(陸側ケース)

図 1-23 想定震度分布図



資料：静岡県第4次地震被害想定(2013(平成25)年6月)津波浸水(レベル2重合せ図)

図 1-24 津波浸水予想図




第1章 交通の現況及び将来の課題

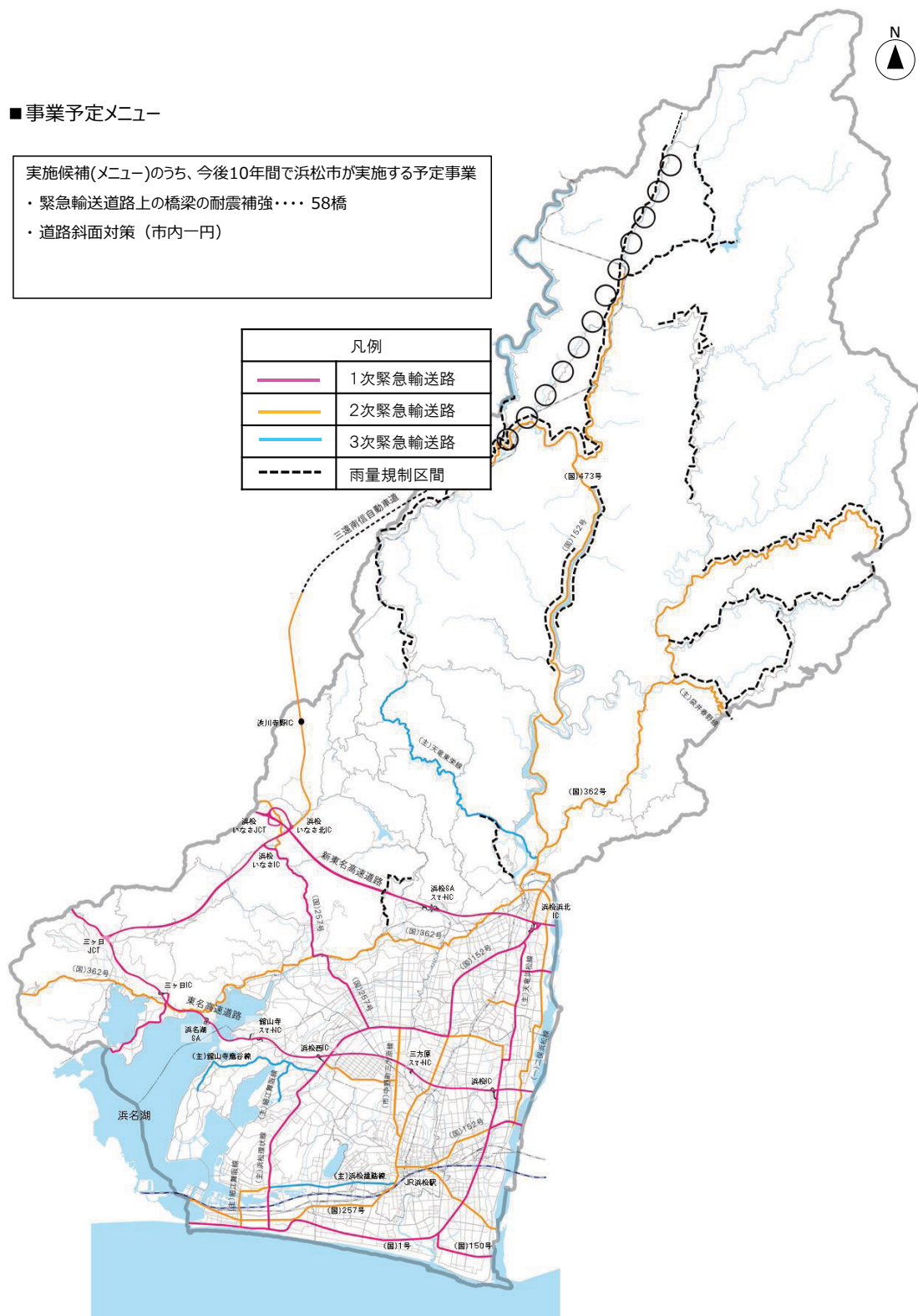
1-2 将来の変化への対応から見た課題

■ 事業予定メニュー

実施候補(メニュー)のうち、今後10年間で浜松市が実施する予定事業

- ・ 緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強…… 58橋
- ・ 道路斜面对策 (市内一円)

凡例	
	1次緊急輸送路
	2次緊急輸送路
	3次緊急輸送路
	雨量規制区間



資料: 浜松市のみちづくり計画(2017(平成 29)年)

図 1-25 緊急輸送道路

第1章 交通の現況及び将来の課題

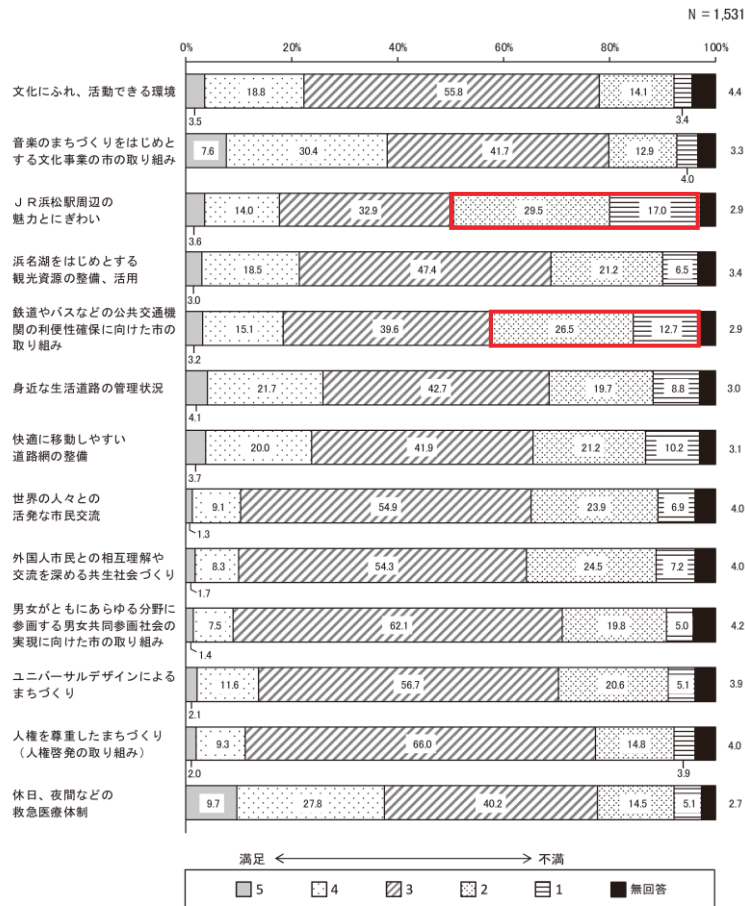
1-2 将来の変化への対応から見た課題

1-2-5 市民の将来の交通ニーズへの対応

(1) 都心における交通環境の改善、公共交通の利便性確保への対応

本市の取り組みに対して、「JR浜松駅周辺の魅力とにぎわい」「鉄道やバスなどの公共交通機関の利便性確保に向けた市の取り組み」で満足しない人が多くなっています。

このため、上記のニーズにそれぞれ対応した交通環境の改善や交通ネットワークの形成に取り組む必要があります。



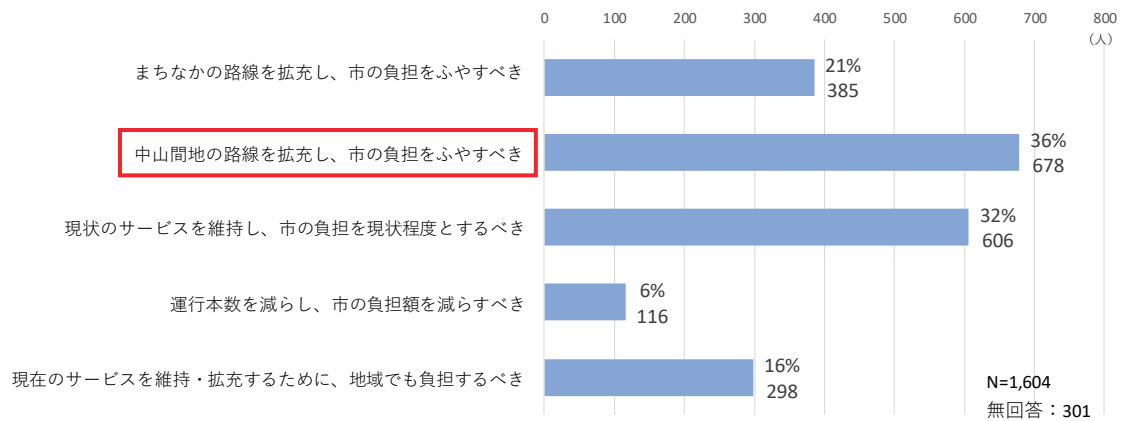
資料: 令和元年度市民アンケート調査結果報告書

図 1-26 市の取り組みの満足度評価について

(2) 中山間地のバスサービスレベルの見直しや、新たな交通空白地への対応

将来の公共交通については、路線バスの退出や高齢社会の進展など課題の多い中山間地では、運行本数の増加や新たな路線を導入し、市の負担額を増やすべきという回答が多くなっています。

このため、利用水準に合わせた路線バス等のバスサービスの見直しや、新たな交通空白地への対応についても検討する必要があります。



資料:「公共交通に関する市民アンケート」「公共交通に関するバス利用者アンケート」(2019(令和元)年)

図 1-27 将来の公共交通についての考え方

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

おわりに

参考資料

第1章 交通の現況及び将来の課題

1-2 将来の変化への対応から見た課題

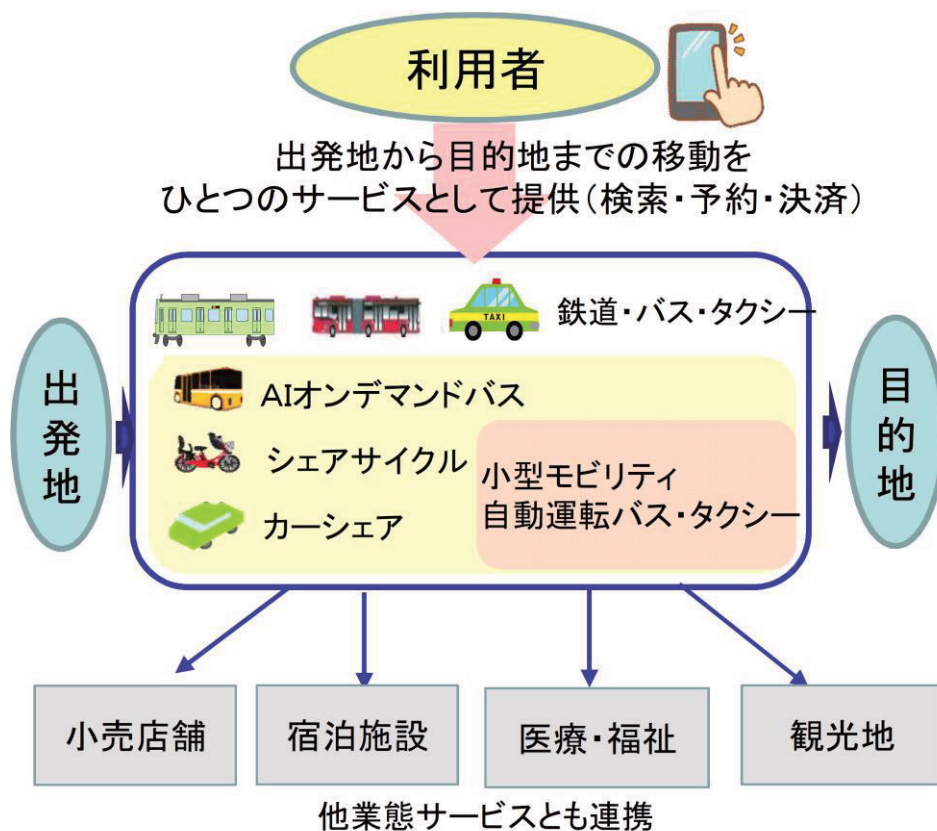
1-2-6 新たな技術の進展

近年、国内外ではMaaS（Mobility as a Service）に代表される、ICT等の新たな技術を用いたサービスや、自動運転車の開発が進展しています。

MaaSとは、出発地から目的地までの移動について、複数のモビリティをひとつのサービスのようにシームレスに利用できるもので、世界各都市で広がっている新たな交通サービスです。

国内でも、システム開発や実証実験が進んでおり、本市においても、このような新たな技術を活用し、鉄道、路線バス、タクシー等の交通サービスをつなげて、利便性が高く、効率的で持続可能な交通サービスの導入が求められています。

自動運転車は、交通事故の削減、渋滞の緩和、高齢者の移動手段の確保等の課題の解決に大きな効果が期待されており、国では、自動運転に関する主な政府方針として、高速道路での自動運転の実現や限定地域での無人自動運転移動サービスの実現などを目標として掲げています。



資料: 新たなモビリティサービスの推進について(国土交通省総合政策局公共交通政策部)

図 1-28 MaaS サービスの概要

1-3 上位計画に基づく都市の将来像の実現

本計画は、浜松市総合計画に即して策定する浜松市都市計画マスタープランの一分野となります。

このため、本計画は、浜松市総合計画が定める都市の将来像、および浜松市都市計画マスタープランが定める基本理念、拠点ネットワーク型都市構造の実現を目指します。

なお、拠点ネットワーク型都市構造とは、都市機能を集積させた複数の拠点を形成するとともにその拠点間を公共交通を基本として有機的に連携することにより、過度に自動車に依存することなく便利で暮らしやすい都市を形成するものです。これにより、高齢者をはじめとする誰もが出歩きやすい健康で快適な生活の確保、財政的・経済的に持続可能な都市経営、都市の低炭素化などが可能となります。

また、将来都市構造は、土地利用の基本区分・拠点・軸・帯の4つの要素で構成しています。

第1章 交通の現況及び将来の課題

1-3 上位計画に基づく都市の将来像の実現

■土地利用の基本区分

構成	解説
市街地	概ね現在の市街化区域の範囲において、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を形成する地域
歩いて暮らせる居住地	市街地のうち、都市機能を集積する拠点とその周辺や拠点間を結ぶ公共交通沿線において、歩いて便利に暮らせる人口密度の高い居住地を形成する地域
周辺市街地	市街地のうち、歩いて暮らせる居住地の周辺にあり、ゆとりある暮らしができる居住地と既存工業の維持・再生を図る工業地で構成する地域
市街地外	概ね現在の市街化調整区域の範囲において、市街化を抑制し、自然環境と農地の保全・創出を最優先する地域
中山間地	概ね現在の都市計画区域外の範囲において、豊かな自然環境や生物多様性を保全し、森林や水辺地など自然資源を活かした地域づくりを進める地域

■拠点

構成	解説
都心	創造都市の顔であり、西遠都市圏や市域をけん引する中心として、市内外の多くの人が集い、活発な交流により賑わいが創出されるよう、多様な高次都市機能の集積や魅力ある空間を創出する拠点 配置 JR 浜松駅周辺
副都心	都心を補完する多様な都市機能を集積する拠点 配置 遠州鉄道浜北駅・遠州鉄道小松駅周辺
地域拠点	地域の中心として、一定の都市的サービスを提供できる都市機能を地域特性に応じて集積する拠点 配置 天竜浜名湖鉄道気賀駅周辺、志都呂・堀出前地区、二俣・西鹿島地区
主要生活拠点	市民の身近な生活サービスを提供できる都市機能を地域特性に応じて集積する主要な拠点 配置 JR 高塚駅周辺、JR 天竜川駅周辺、遠州鉄道上島駅周辺、遠州鉄道小林駅周辺、追分地区、住吉地区
産業拠点	ものづくり産業を中心として、新たな価値や産業創出につなげるための産業を集積する拠点 配置 浜松 IC 周辺、浜松西 IC 周辺、浜松浜北 IC 周辺、浜松スマート IC・新都田地区周辺 産業施設の例 研究開発施設、工場、トラクターミナル、物流倉庫など
観光拠点	浜名湖を中心とした観光資源を活かして、広域圏を対象とした観光施設を集積する拠点 配置 館山寺地区、JR 弁天島駅周辺 観光施設の例 リゾートホテル、旅館、民宿、レジャー施設、土産物店、観光案内所、飲食店など

※本計画では、駅名を通称で示しています。

■軸

構成	解説
広域交流軸	本市と周辺都市とを結び、広域圏におけるヒト・モノ・カネ・情報の交流を支える広域交通軸
拠点間連携軸	各拠点間を公共交通で結び、市民の暮らしや働く人、観光客などの移動を支える交通軸

■帯

構成	解説
都市のみどりの帯	天竜川河岸段丘の斜面樹林及び都田川両岸の樹林を保全しつつ、みどり豊かな都市生活や生物多様性を確保する帯
水辺の帯	浜名湖、遠州灘、天竜川の豊かで雄大な水辺地を保全し、観光・レクリエーションの場として活用する帯

図 1-29 都市計画マスタープランの将来都市構造の要素

第1章 交通の現況及び将来の課題

1-3 上位計画に基づく都市の将来像の実現

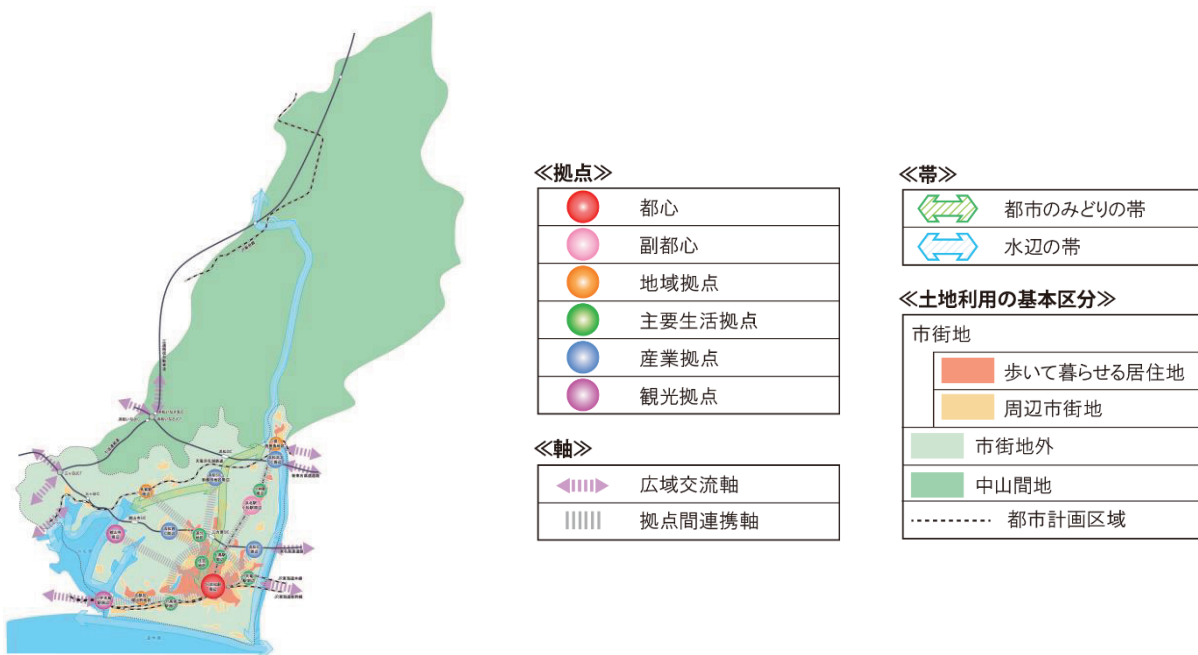


図 1-30 都市計画マスタープランの将来都市構造

第1章 交通の現況及び将来の課題

1-4 交通の課題のまとめ

各種データや市民から見た現況及び将来の変化への対応、また、上位計画における都市の将来像、基本理念、将来都市構造の実現の観点から交通の課題を以下に示します。

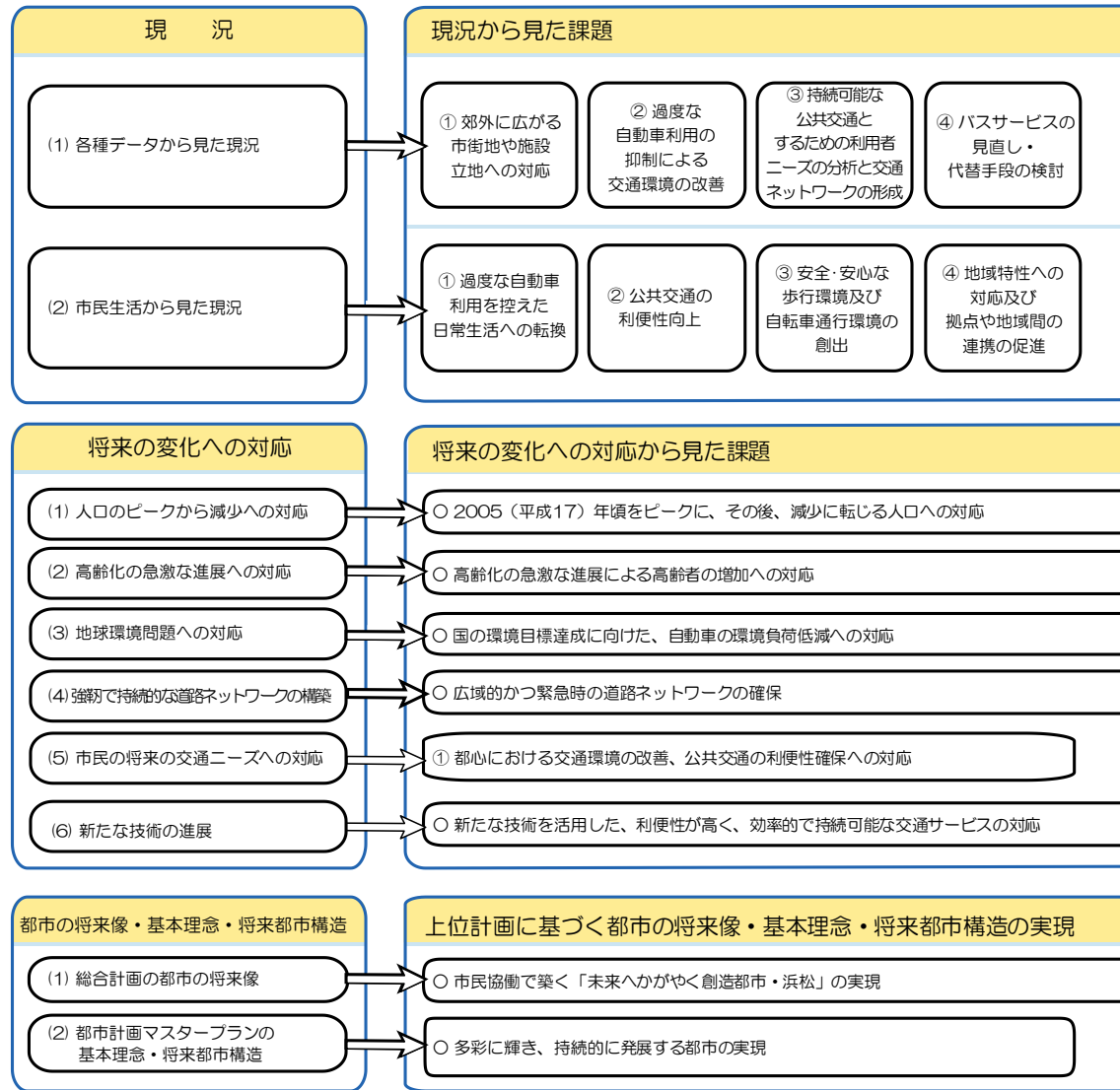
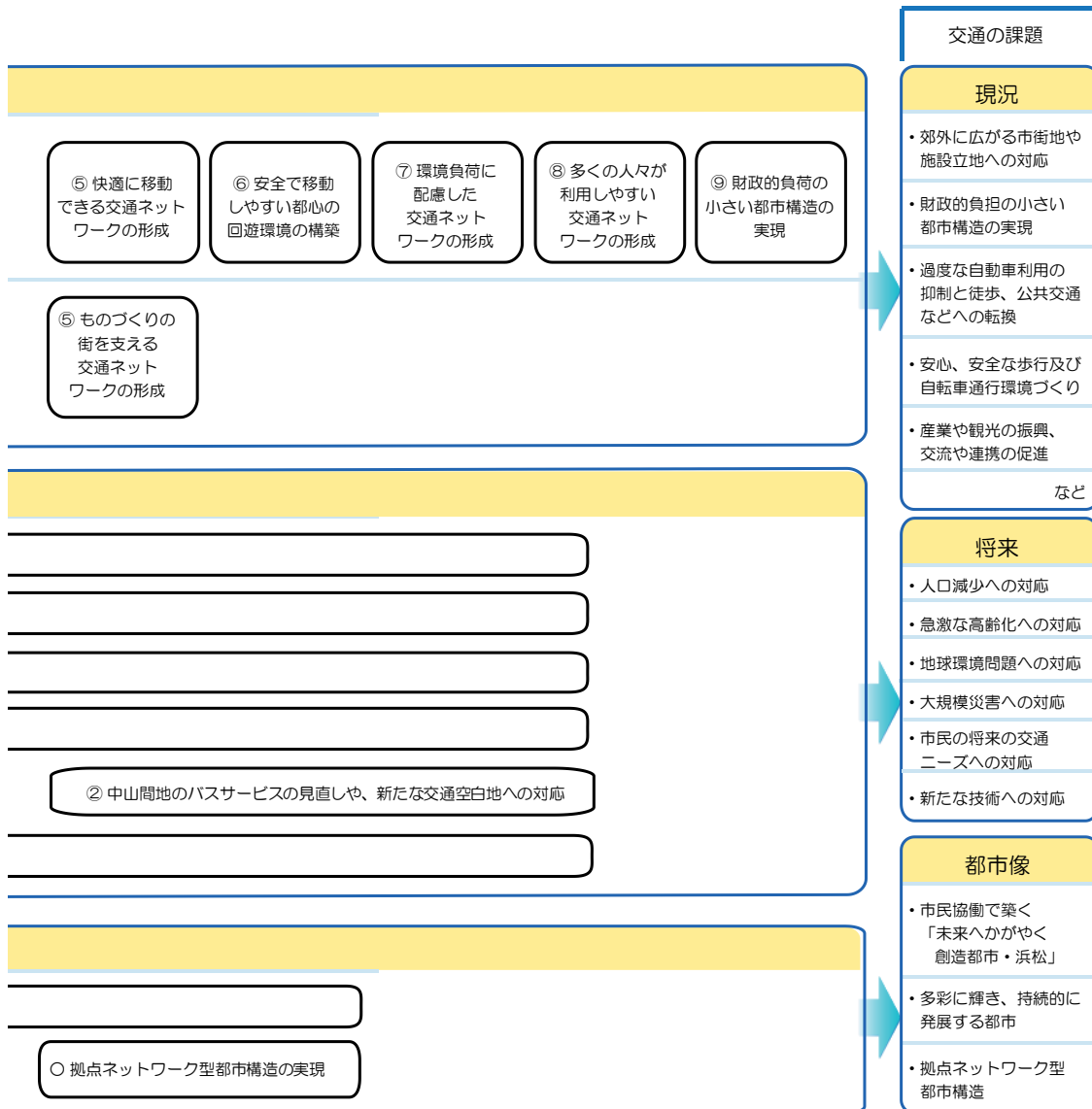


図 1-31 現況及び将来への対応、上位計画から設定した交通の課題

第1章 交通の現況及び将来の課題

1-4 交通の課題のまとめ



第1章 交通の現況及び将来の課題

1-4 交通の課題のまとめ
