

## 参考資料

1. 策定経過
2. 指標と目標の設定
3. 総合交通計画増補版策定時の交通状況の変化への対応方針
4. 用語解説

## 参考資料

### 1 策定経過

## 1. 策定経過

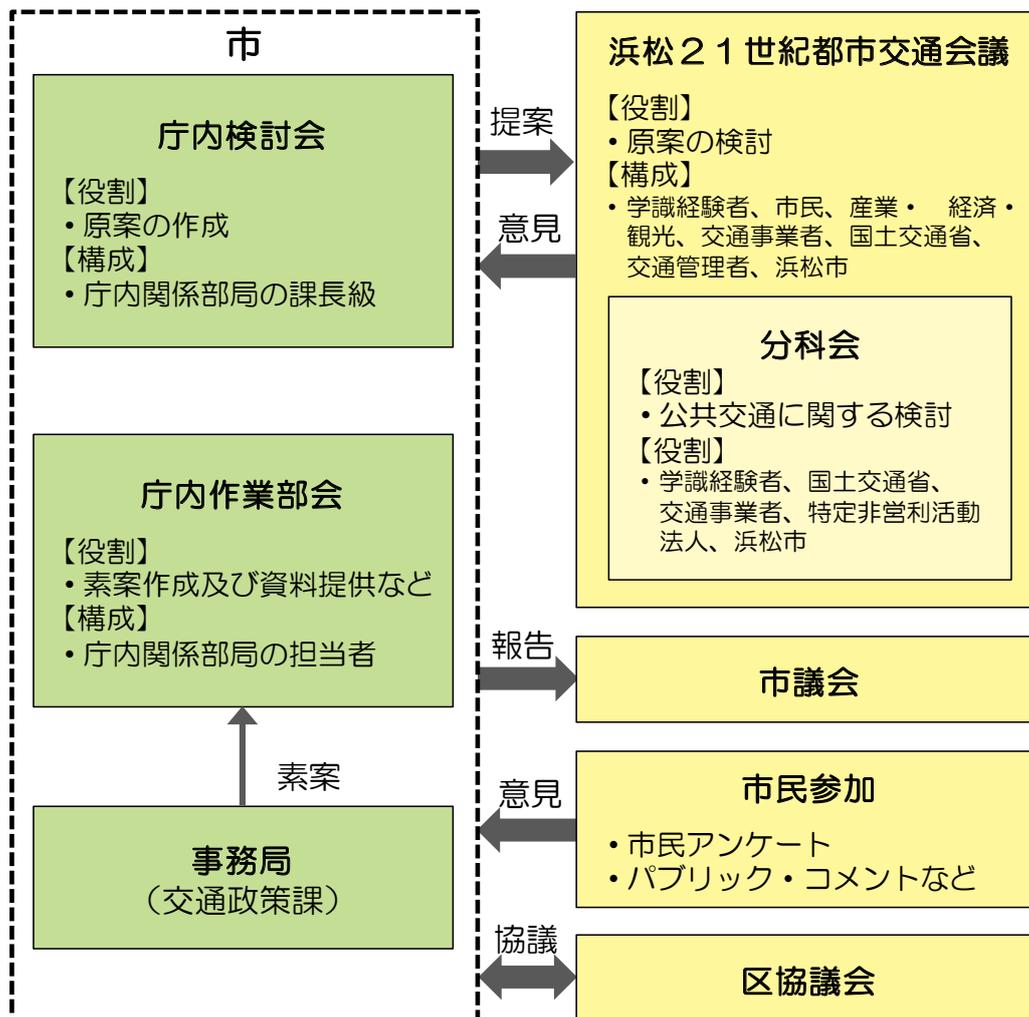
### 1-1 検討体制

本計画の見直しにあたっては、学識経験者、市民、交通事業者、関係行政機関等により構成する「浜松21世紀都市交通会議」において、専門知識や多角的な視野から検討を行いました。

特に公共交通に関しては、各交通主体が抱える課題を共有し持続可能な公共交通サービスの検討を行うため、分科会を設置し、検討を進めました。

市民参加としては、アンケート調査、パブリック・コメントの機会を通じて、市民への情報提供と市民意見の集約に努めました。

また、委員会、分科会の検討に併せ、庁内検討会、庁内作業部会を設置し、各課で所管している関連計画や施策と本計画の整合を図りながら検討を進めました。



## 1-1-1 浜松 21 世紀都市交通会議

※2020（令和2）年4月1日現在

No.	委員	備考
1	浜松市自治会連合会	
2	浜松市身体障害者福祉協議会	
3	浜松いきいきネットワーク	
4	浜松商工会議所	
5	浜松商店界連盟	
6	浜松市中央地区駐車場協同組合	
7	浜松青年会議所	
8	浜松経済クラブ	
9	公益財団法人 浜松・浜名湖ツーリズムビューロー	
10	埼玉大学大学院	会長
11	遠州鉄道株式会社	
12	天竜浜名湖鉄道株式会社	
13	浜松市タクシー協会	
14	国土交通省中部運輸局交通政策部	
15	国土交通省中部地方整備局建政部	
16	国土交通省中部運輸局静岡運輸支局	
17	国土交通省中部地方整備局浜松河川国道事務所	
18	静岡県警察浜松市警察部	
19	浜松市都市計画審議会	
20	浜松市都市整備部	副会長
21	浜松市土木部	

## 1-1-2 浜松 21 世紀都市交通会議分科会

※2020（令和2）年4月1日現在

No.	委員	備考
1	名城大学	会長
2	豊橋技術科学大学	副会長
3	浜松市都市整備部	副会長
4	中部運輸局静岡運輸支局	
5	特定非営利活動法人がんばらまいか佐久間	
6	特定非営利活動法人春野のえがお	
7	浜松市タクシー協会	
8	静岡県タクシー協会浜名湖北遠支部	
9	遠州鉄道株式会社	
10	遠鉄タクシー株式会社	
11	富士タクシー株式会社	
12	有限会社水窪タクシー	

## 参考資料

### 1 策定経過

#### 1-1-3 浜松市総合交通計画庁内検討会

※2020（令和2）年4月1日現在

部局名	委員
危機管理監	危機管理課長
企画調整部	企画課長
財務部	財政課長
市民部	市民協働・地域政策課長
	UD・男女共同参画課長
	創造都市・文化振興課 創造都市推進担当課長
健康福祉部	福祉総務課長
	障害保健福祉課長
	高齢者福祉課長
	健康医療課長
環境部	環境政策課長
産業部	産業振興課長
	商業振興担当課長
	企業立地推進課長
	観光・シティプロモーション課長
	農業水産課長
都市整備部	都市計画課長
	北部都市整備事務所長
	土地政策課長
	交通政策課長(会長)
	市街地整備課長
土木部	道路企画課長
	交通安全対策担当課長
	道路保全課長
学校教育部	教育総務課 就学支援担当課長
デジタル・スマートシティ推進事業本部	デジタル・スマートシティ推進事業本部長
中区	まちづくり推進課長
東区	区振興課長
西区	まちづくり推進課長
南区	区振興課長
北区	まちづくり推進課長
浜北区	まちづくり推進課長
天竜区	まちづくり推進課長

## 1-2 見直しまでの経緯

年	月	会議名称など	主な議題など
平成 22 年度	5 月	浜松市総合交通計画策定	
平成 27 年度	7 月	浜松市総合交通計画増補版策定	
平成 30 年度	5 月	平成 30 年度第 1 回分科会	・計画見直し方針
	8 月	第 40 回浜松 21 世紀都市交通会議	・計画見直し方針
	9 月	平成 30 年度第 2 回分科会	・アンケート調査方針
	12 月	第 41 回浜松 21 世紀都市交通会議 平成 30 年度第 3 回分科会	・現状把握と課題整理、交通施策の 評価 ・アンケート調査方針
	3 月	第 42 回浜松 21 世紀都市交通会議 平成 30 年度第 4 回分科会	・交通ネットワークの見直し方針 ・アンケート調査結果、課題整理
令和元年度	6 月	令和元年度第 1 回分科会	・地域バスの基準・ルール
	8 月	第 43 回浜松 21 世紀都市交通会議 令和元年度第 2 回分科会	・交通ネットワークの見直し検討 ・市民アンケート調査方針
	9 月	市民アンケートの実施	
	10 月	令和元年度第 3 回分科会	・市民アンケート調査速報 ・地域バスの基準・ルール
	12 月	第 44 回浜松 21 世紀都市交通会議 令和元年度第 4 回分科会	・アクションプログラムの更新 ・計画の指標と目標
	1 月	第 1 回庁内作業部会	・計画見直し概要 ・基本となる交通の方針
	2 月	第 1 回庁内検討会 第 2 回庁内作業部会 令和元年度第 5 回分科会	・計画見直し概要 ・基本となる交通の方針 ・交通施策の推進
	3 月	第 2 回庁内検討会	・交通施策の推進
令和 2 年度	4 月	令和 2 年度第 1 回分科会	・計画案
	5 月	第 45 回浜松 21 世紀都市交通会議	・計画案
	6 月	市議会	・計画案
	8 月	パブリック・コメント 区協議会	・計画案
	12 月	令和 2 年度第 3 回分科会 第 46 回浜松 21 世紀都市交通会議	・パブリック・コメントに対する市の考 え方 諮問
	1 月	市議会	・パブリック・コメントに対する市の考 え方及び計画最終案 報告
	3 月	浜松市総合交通計画公表	

## 参考資料

### 1 策定経過

## 1-3 市民参加の記録

### 1-3-1 市民アンケート

本市の公共交通に関する市民ニーズや利用状況を把握することにより、計画検討の基礎材料として活用しました。

	市民アンケート	バス利用者アンケート
実施時期	2019(令和元)年9月	2019(令和元)年9月
実施方法	無作為抽出による市民 3,500 人を対象とした、郵送による配布・回収	市内の路線バス・地域バスを対象に、調査対象便の利用者 2,250 人に調査票を配布し、郵送にて回収
参加人数	回収数: 1,321 回収率: 38%	回収数: 584 回収率: 26%

### 1-3-2 パブリック・コメント

浜松市パブリック・コメント制度に基づいて本計画の案を公表し、市民から計画内容に対する意見・要望などを幅広く伺いました。

また、市民から寄せられた意見・要望をもとに計画内容を見直すとともに、パブリック・コメントに対する市の考え方として公表しました。

実施時期	2020(令和2)年8月3日～9月1日 (「市の考え方」の公表: 2021(令和3)年1月20日)	
実施方法	ホームページへの掲載及び協働センターなどでの配架により、浜松市総合交通計画(案)及び浜松市地域公共交通網形成計画(案)を公表し、意見を募集	
提出された意見数	浜松市総合交通計画	浜松市地域公共交通網形成計画
	184件 (47人・3団体)	198件 (46人・3団体)
意見の内訳	提 案: 102件 要 望: 63件 質 問: 19件	提 案: 118件 要 望: 61件 質 問: 19件
意見の反映度	案の修正: 8件 今後の参考: 7件 盛り込み済: 17件 そ の 他: 152件	案の修正: 12件 今後の参考: 26件 盛り込み済: 41件 そ の 他: 119件

### 1-3-3 区協議会

全ての区協議会において本計画の案について説明し、意見を伺いました。

実施時期	2020(令和2)年8月20日、26日、27日
実施方法	7区全ての区協議会において浜松市総合交通計画(案)及び浜松市地域公共交通網形成計画(案)について説明

## 2. 指標と目標の設定

「将来の交通」が市民や来訪者などの「暮らし」に役立つものとなっているかを示す指標と目標について、設定の内容を示します。

この指標と目標は、

- ・ 目標年次時点における計画全体を対象とする指標と目標
- ・ 目標年次途中時点における『5つの暮らし』ごとの指標と目標

により構成します。

### 【指標】

目標年次の2030（令和12）年時点における計画全体を対象とする指標は、次の2種類とします。

(1) 使いやすい公共交通、地域が支える公共交通へ転換

(2) 「暮らし」やすさ、「住み」やすさの向上

表-1 のとおり(1)については、「使いやすい公共交通」への対応として、需要（利用者数、代表交通手段分担率）に関する指標、また、「浜松市に住んでいて良かった」への対応として市民ニーズ（市政満足度）に関する指標とします。

(2)については、『「暮らし」やすさ、『住み』やすさ』への対応として、移動（道路混雑、移動時間）に関する指標、そして、「地球環境の保全」への対応として、二酸化炭素排出量の削減に関する指標とします。

また、目標年次途中時点における「5つの暮らし」ごとの指標は、本計画に関連する他計画に示す指標とし、本計画策定以降に改訂により、指標が変更され、目標値が設定できない項目については設定し直しました。

### 【目標】

計画全体を対象とする指標に関し目標年次の2030（令和12）年時点の交通環境を予測し、目標とします。

表-1 のとおり各指標に関し実績などの現状を把握し、目標年次についての目標を設定します。

また、「5つの暮らし」ごとの指標の目標は、各関連計画の内容とします。

表-1 計画全体を対象とする指標と目標

指標	計画策定時	現況	目標
(1) 使いやすい公共交通、地域が支える公共交通へ転換 (過度な自動車利用から公共交通などへ転換を誘導)			
① 公共交通の需要に関する指標			
a) 公共交通(鉄道及びバス)の年間利用者数	約5,790万人/年 (平成19年実績値)	約5,196万人/年 (平成29年実績値)	約5,790万人/年 (令和12年値)
b) 公共交通(鉄道及びバス)の代表交通手段分担率	4.40% (平成19年実績値)	4.30% (平成30年推計値)	5.00% (令和12年値)
② 公共交通への市民ニーズに関する指標			
c) 市民満足度 (市政満足度評価「鉄道やバスなどの公共交通機関の利便性」における「満足」及び「やや満足」の割合)	31.00% (平成21年実績値)	15.60% (令和元年実績値)	30.00% (令和12年値)
(2) 「暮らし」やすさ、「住み」やすさの向上 (バス、自動車の移動の円滑化、地球環境の保全)			
① 移動に関する指標			
d) 道路混雑度 1.00未満の道路延長	74% (平成17年実績値)	81% (平成27年実績値)	92% (令和12年値)
e) 都心まで30分圏域 (圏域の面積変化の割合)	— (平成19年推計値)	—	計画策定時より 5%増 (令和12年値)
② 地球環境の保全に関する指標			
f) 二酸化炭素排出量	1,677千 t-CO <sub>2</sub> /年 (平成17年実績値)	1,349千 t-CO <sub>2</sub> /年 (平成28年実績値)	1,120千 t-CO <sub>2</sub> /年 (令和12年値)

## 2-1 公共交通の年間利用者数

公共交通（鉄道及びバス）の年間利用者数の推移を元に試算した推計値より、目標値を設定します。

### ○ 公共交通の年間利用者数の実績

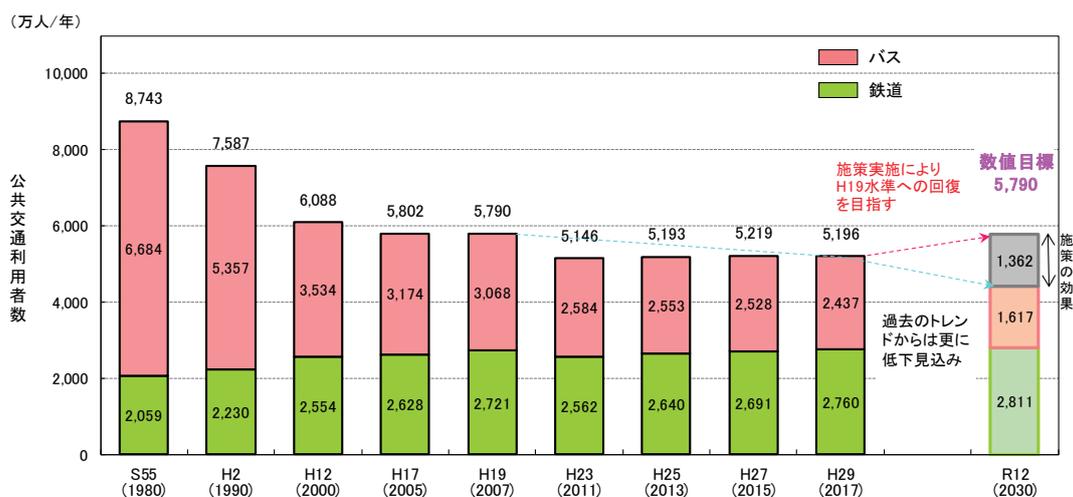
- 公共交通の年間利用者数は大幅な減少が続いており、1980（昭和 55）年の 8,743 万人/年から 2017（平成 29）年には約 5,196 万人/年まで減少しています。

### ○ 公共交通の年間利用者数の目標設定

- 公共交通の年間利用者数と合わせて夜間人口の推移をみると、2005（平成 17）年をピークに人口は減少しており、その間、バスの利用者数も減少しています。また、今後想定される夜間人口の減少と少子化の進展、市街地外における開発、バスの退出や減便等を考慮すると、公共交通の利用者数は、さらに減少していくことが想定されます。
- 将来の公共交通の利用者数は、浜松市総合交通計画策定時の値（2007（平成 19）年）から現況値（2017（平成 29）年）までの 10 年間における利用者数のトレンド（増減の平均値）により将来（2030（令和 12）年）の公共交通の年間利用者数を予測すると、約 5,196 万人/年から約 4,428 万人/年まで減少します。
- 数値目標（2030（令和 12）年値）は、道路整備の推進、バス路線網の再編、モビリティ・マネジメント等を実施することで、浜松市総合交通計画策定時（2007（平成 19）年）の水準まで回復させることを目指します。

⇒ 公共交通の年間利用者数の数値目標は、5,790 万人/年とします。

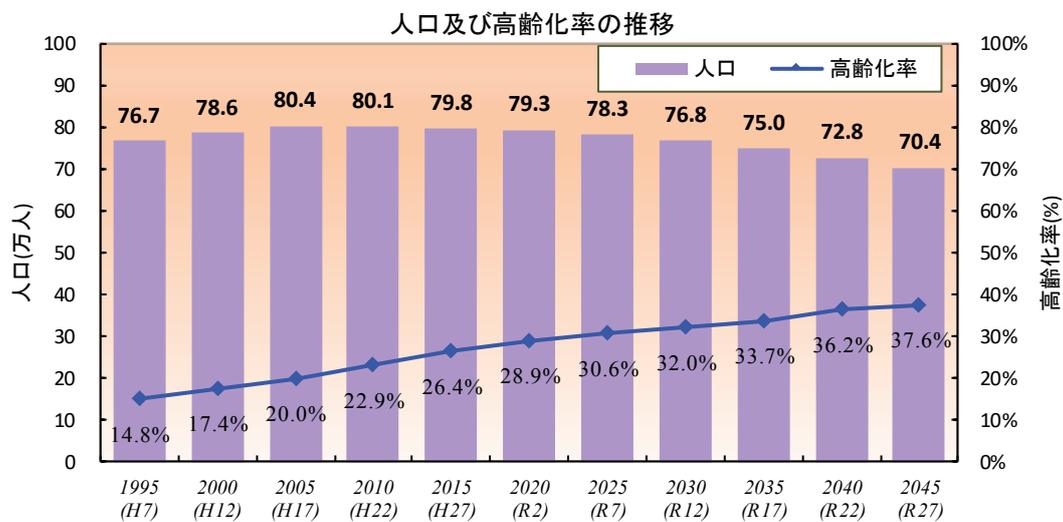
- さらに、本計画よりタクシーも公共交通として位置づけており、年間約 583 万人（2018（平成 30）年実績値）に利用されています。
- 目標達成に向けて、バス・鉄道に加えて、タクシーの利用促進をはじめとした効果的な施策の展開、地域（住民・企業など）・交通事業者・行政が協力して施策を行います。



資料: 浜松市資料

※ 鉄道は、JR 東海道本線と遠州鉄道鉄道線、天竜浜名湖鉄道の乗車人員  
バスは、遠鉄バスと(旧)市営バスの貸切利用を除いた乗車人員

図-1 公共交通の年間利用者数に関する目標設定



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)

図-2 人口及び高齢化率の推移

## 参考資料

### 2 指標と目標の設定

#### 2-2 公共交通の代表交通手段分担率

第1回～第4回西遠 PT 調査結果による、公共交通（鉄道及びバス）の代表交通手段\*構成比の推移及び第4回西遠 PT 調査（2007（平成 19）年度）の結果を元に試算した現況の推計値より、目標値を設定します。

※代表交通手段は、人がある地点からある地点へと移動する際に、いくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を意味します。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としています。

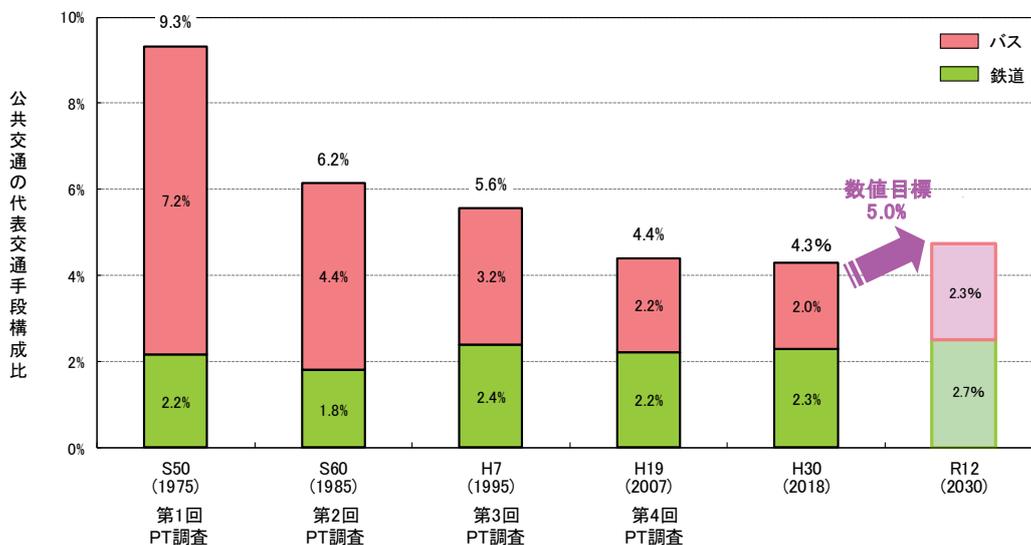
##### ○ 公共交通の代表交通手段構成比の実績

- 西遠 PT 調査の実測値及び推計値によると、本市の公共交通の代表交通手段構成比は、1975（昭和 50）年（S50：実測値）には 9.3%でしたが、2018（平成 30）年（推計値）には 4.3%まで低下しています。

##### ○ 公共交通の代表交通手段構成比の目標設定

- 公共交通利用者数と同様に、これまでの公共交通利用者数と夜間人口の関係、今後想定される夜間人口の減少と少子化の進展、市街地外における開発、バスの退出や減便等を考慮すると、公共交通の代表交通手段構成比は、現況よりも低くなることが想定されます。
- 数値目標（2030（令和 12）年値）は、道路整備の推進、バス路線網の再編、モビリティ・マネジメント等を実施することで、公共交通の利便性を高めるとともに、利用を促進し、公共交通の代表交通手段構成比についても浜松市総合交通計画策定時（2007（平成 19）年）の水準まで上昇することを目指します。

⇒ 公共交通の代表交通手段構成比の数値目標は、5.0%とします。



資料：第1回～第4回西遠 PT 調査

図-3 鉄道及びバスの代表交通手段構成比に関する目標設定

### 2-3 市民満足度

本市では、社会情勢の変化に伴う市民の生活意識や市政に対する関心やニーズ等を把握することを目的とし、年に1回、市民アンケート調査を実施しています。調査結果は、今後の施策の方向性や事業展開に向けた行政の様々な施策の基礎資料として活用しています。

公共交通への市民ニーズに関する目標値については、「市の取組みの満足度評価」の1項目として設定されている「鉄道やバスなどの公共交通機関の利便性」を本計画の評価指標として設定します。

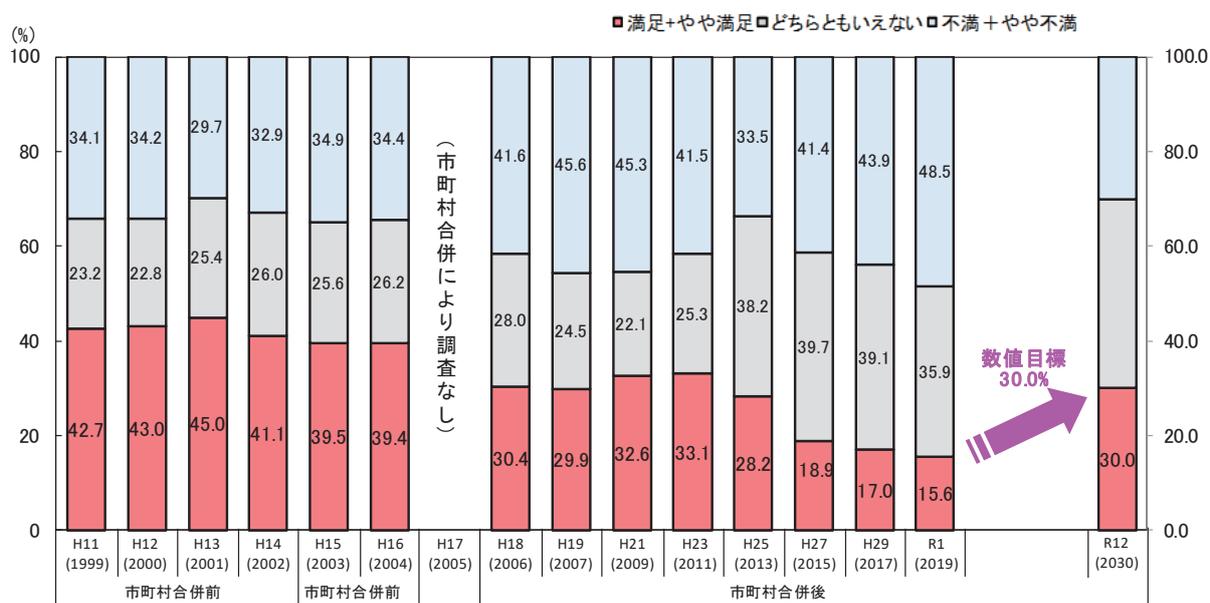
○ 公共交通機関の利便性に関する市政満足度の実績

- 公共交通の利便性に関する満足度は、浜松市総合交通計画策定時（2007（平成 19）年時）は、「満足」+「やや満足」の合計が29.9%であるのに対し、現況は15.6%と大きく低下しています。
- ただし、「不満」+「やや不満」の合計が計画策定時から大きく増大しておらず、「どちらともいえない」と回答している割合が増えています。

○ 公共交通の利便性に関する市政満足度の目標設定

- 公共交通の利便性に関する市政満足度は、現行の路線バスの退出や減便等、サービス水準が低下することで、今後も低下することが予想されます。
- 数値目標（2030（令和 12）年値）は、公共交通に対する市民の意識を高めるために、バス路線網の再編やわかりやすいサービスを提供し、利便性を向上するとともに、モビリティ・マネジメント等により公共交通利用を後押しすることで、浜松市総合交通計画策定時（2007（平成 19）年）の水準まで回復させることを目指します。

⇒公共交通機関の利便性に関する市政満足度の数値目標は、30.0%とします。



資料：市民アンケート調査（浜松市）

図-4 鉄道やバスなどの公共交通機関の利便性に関する市政満足度の目標設定

参考資料

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

おわりに

参考資料

### 2-4 道路混雑度

混雑度の数値を確認した結果、計画策定後、様々な施策を実施したことにより、混雑を解消（混雑度 1.00 未満の道路延長の割合が増加）できている状況にあるため、今後も施策を実施し同程度の混雑解消を目指すこととし、混雑度の将来値を算出します。

2005（平成 17）年から 2015（平成 27）年の実績値をもとに、将来値を算出することとし、2005（平成 17）年から 2010（平成 22）年の混雑度 1.00 未満（混雑はほとんど生じない）の道路延長は 1%増加、2010（平成 22）年から 2015（平成 27）年の混雑度 1.00 未満の道路延長は 6%増加していることから、5 年ごとに約 3.5%増加している状況です。

よって、2030（令和 12）年における混雑度 1.00 未満の道路延長の割合は、2015（平成 27）年から約 10.5%増加することとし、92%を目標値とします。

年次		混雑度 1.00 未満の道路延長の割合
実績値	2005(H17)	74%
	2010(H22)	75%
	2015(H27)	81%
予測値	2020(R2)	85%
	2025(R7)	88%
	2030(R12)	92%

※実績値は、H17・H22・H27 道路交通センサスより算出

## 2-5 都心まで30分圏域(公共交通及び自動車による都心までの所要時間)

第4回西遠都市圏PT調査時(2007(平成19)年)の都心まで、公共交通・自動車を利用した際の30分圏域の推計を基に、目標年次(2030(令和12)年)までに計画に位置付けた交通施策を実施した場合の、公共交通・自動車を利用した際の30分圏域を予測すると、都心まで30分圏域面積の変化割合が「現況より5%増」となります。

予測は、本計画の交通施策実施を想定した第4回西遠都市圏PT調査成果の「都心までの所要時間」を採用します。

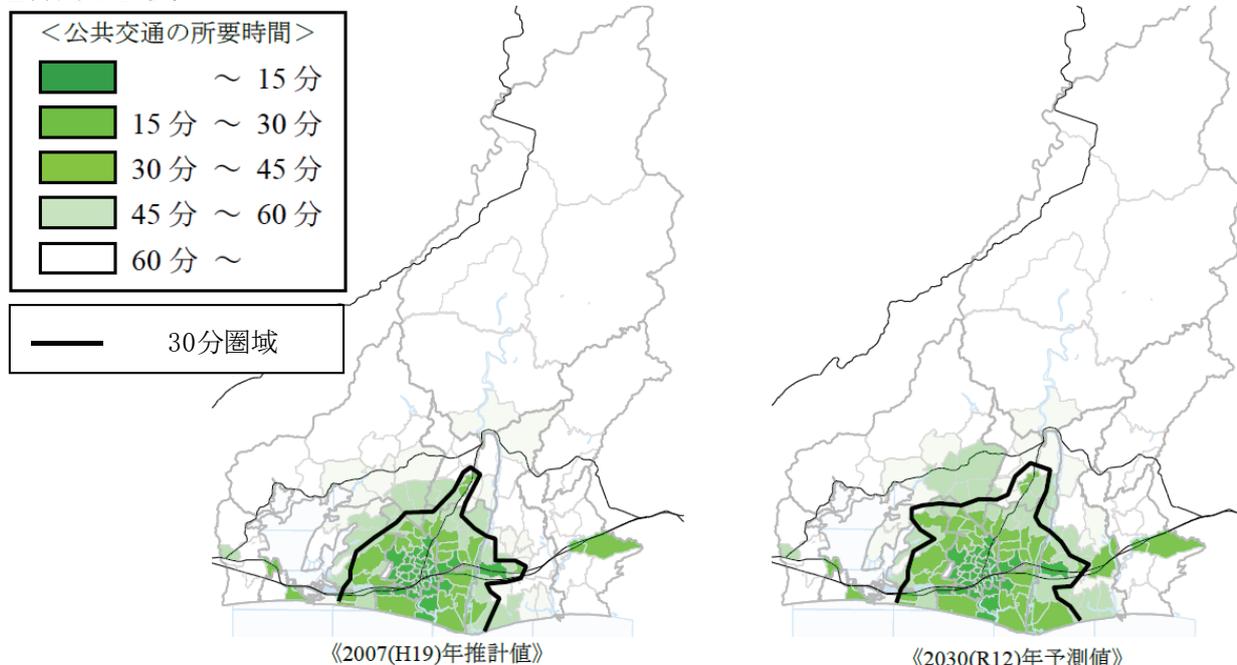


図-5 現況の都心までの公共交通30分圏域・目標年次の都心までの公共交通30分圏域

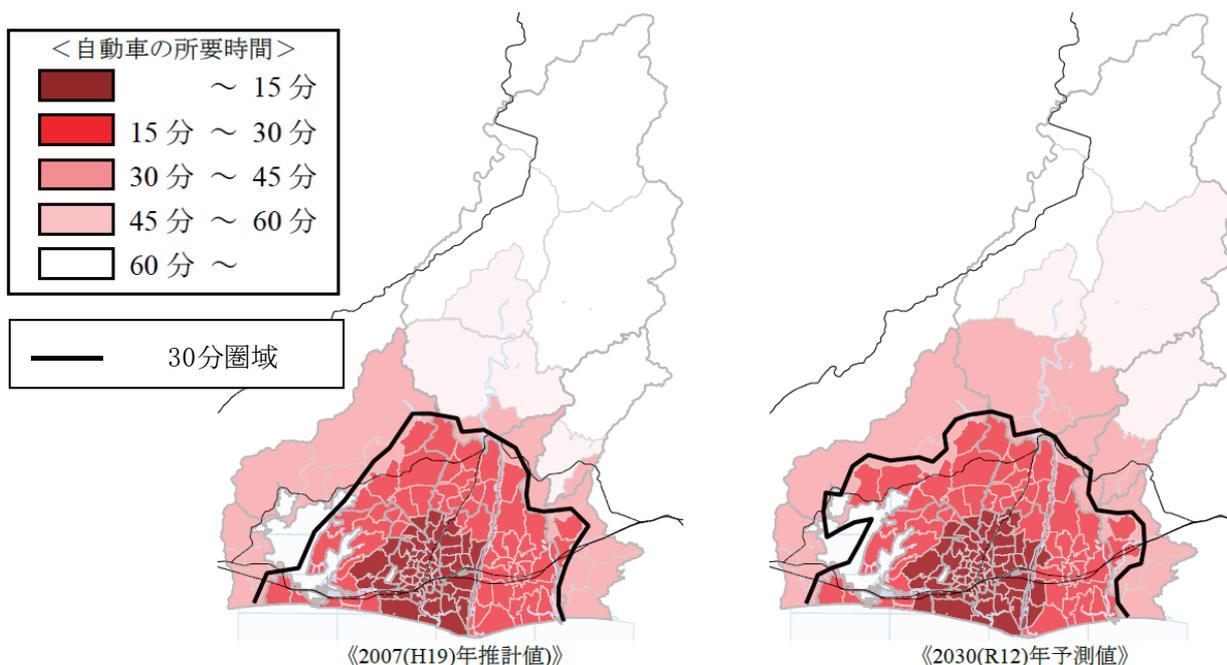


図-6 現況の都心までの自動車30分圏域・目標年次の都心までの自動車30分圏域

※なお、本目標値は、西遠都市圏PT調査の結果を用いて予測したものであり、今回の改定のタイミングにおいては、西遠都市圏PT調査を実施していないため、目標値は変更していない。

参考資料

2 指標と目標の設定

2-6 二酸化炭素排出量

運輸部門における二酸化炭素排出量の目標値は、浜松市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）の中期目標（2030（令和12）年）に従って設定します。

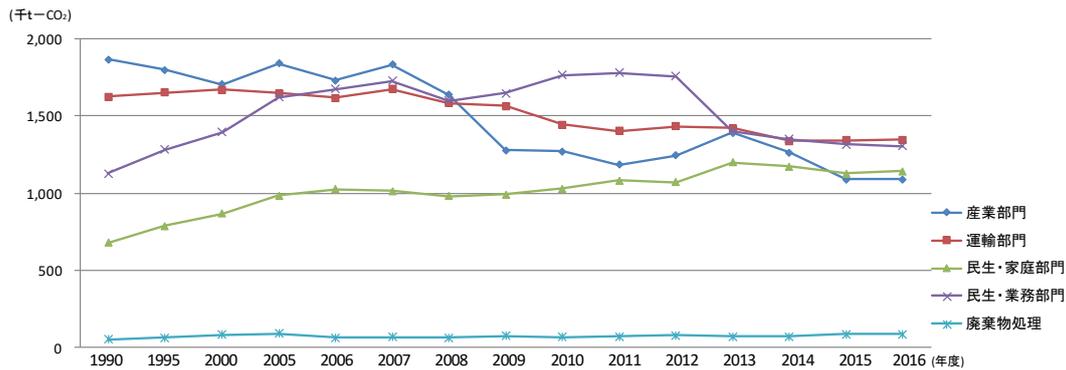
○二酸化炭素排出量の実績

- 本市の二酸化炭素排出量は減少傾向にあるものの、運輸部門の減少率は他部門よりも低く、2013（平成25）年以降は、運輸部門の排出量が最も多くなっています。

○二酸化炭素排出量の予測

- 浜松市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）では、今後追加的な対策をとらず、設備や機器の技術や性能、生活スタイルが現時点のものそのまま推移した場合、令和12（2030）年度における本市の排出量は5,243.1千t-CO<sub>2</sub>となると予測しています。
- ここから国が策定した「地球温暖化対策計画」を基に削減量を算出し、さらに、現時点では対策・施策が不確定なものについても経済性、実行可能性を勘案しつつ、温室効果ガス排出量の削減に向けた施策を最大限導入することとして、1,415.0千t-CO<sub>2</sub>の削減を目指すものとしています。
- 運輸部門では、拠点ネットワーク型都市構造の実現や公共交通の利用促進により302.8千t-CO<sub>2</sub>の削減を目指すものとしています。

⇒ 運輸部門における二酸化炭素排出量の数値目標は、1,120千t-CO<sub>2</sub>とします。



資料: 2016(平成28)年度の浜松市域の温室効果ガス排出状況について

図-7 部門別二酸化炭素排出量の推移

温室効果ガス		年度	【中期目標】	
		【基準年度】 2013	削減量	2030 排出量
二酸化炭素	産業	1,304.9	▲50.6	1,254.3
	運輸	1,422.7	▲302.8	1,119.9
	民生・家庭	1,049.1	▲194.0	855.1
	民生・業務	1,301.4	▲603.4	698.0
	廃棄物処理	70.7	▲13.4	57.3
メタン		12.9	▲3.1	9.8
一酸化二窒素		65.1	▲10.1	55.0
代替フロン類		225.1	11.6	236.7
排出量計		5,451.7	▲1,165.6	4,286.1
森林等吸収量		-	▲249.4	▲249.4
合計		5,451.7	▲1,415.0 (▲26.0%)	4,036.7

資料: 浜松市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)改定版(2017(平成29)年)

図-8 温室効果ガス排出削減量の目標値

## 2-7 「5つの暮らし」ごとの指標の見直し

「5つの暮らし」ごとの指標は、本計画策定時には関連する他計画に示す指標としてきましたが、改訂により、指標が変更され、目標値が設定できない項目が存在します。これらについては、継続して観測が可能、データ収集が容易な指標に設定し直しました。

表-2 計画策定時における「5つの暮らし」ごとの指標

5つの暮らし	指標	関連する既存計画	計画の改訂等
日常生活	公共交通の年間利用者数	-	目標値の更新
産業・経済	年間渋滞損失時間	静岡県第4次渋滞対策プログラム	定期的なデータ取得が困難
観光・交流	年間観光入込客数	浜松市観光ビジョン	計画の改訂による指標の変更
	休日の都心主要8地点の歩行者通行量	浜松市中心市街地活性化基本計画	計画の改訂による指標の変更
安心・安全	年間交通事故死者数	浜松市交通安全計画	-
	年間交通事故件数	浜松市交通安全計画	-
地球環境保全	公共交通機関の利用量改善による二酸化炭素排出削減量	浜松市地球温暖化対策地域推進計画	計画の改訂による指標の変更

### 《5つの暮らし評価指標見直しの考え方》

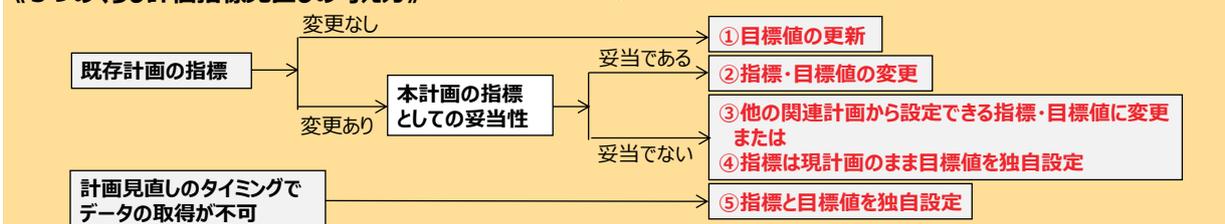


表-3 見直し後の「5つの暮らし」ごとの指標

5つの暮らし	変更案	実績値	目標値 (2025(令和7)年度)	設定の考え方
日常生活	公共交通の年間利用者数	5,196万人 (2017(平成29)年度)	5,562万人	①目標値の更新
産業・経済	混雑度 (1.00未満の路線の割合)	81% (2015(平成27)年)	88%	⑤指標と目標値を独自設定 (参考-12に示す実績値と2030(令和12)年度目標値により、2025(令和7)年度値を算出)
交流・観光	観光交流客数 (年間観光入込客数)	2,135万人 (2017(平成29)年度)	2,200万人	③他の関連計画から設定できる指標・目標値 (第2期やらまいか総合戦略の目標値)
	休日の都心主要25地点の歩行者通行量	228,134人 (2019(令和元)年度)	251,000人	③他の関連計画から設定できる指標・目標値 (浜松市中心市街地活性化基本計画の2024(令和6)年度の目標値を参考に2025(令和7)年度を算出)
安心・安全	年間交通事故死者数	16人 (2019(平成31)年1月～2019(令和元)年12月)	17人以下*	①目標値の更新
	年間交通事故件数	6,582件 (2019(平成31)年1月～2019(令和元)年12月)	6,000件以下*	①目標値の更新
地球環境保全	運輸(自動車・鉄道)における二酸化炭素排出量	1,349千t-CO <sub>2</sub> (2016(平成27)年度)	1,209千t-CO <sub>2</sub>	②指標・目標値の変更 (参考-14に示す実績値と2030(令和12)年度目標値により、2025(令和7)年度値を算出)

※年間交通事故死者数と年間交通事故件数の目標値は、第10次浜松市交通安全計画(2016(平成28)年度～2020(令和2)年度)に基づき設定しているため、今後次期計画の策定にあわせて更新する。

## 参考資料

### 3 総合交通計画増補版策定時の交通状況の変化への対応方針

## 3. 総合交通計画増補版策定時の交通状況の変化への対応方針

### 3-1 土地利用と連携した交通ネットワークの形成

本計画策定後には、東北地方太平洋沖地震の発生や人口減少社会の到来、郊外における交通の発生集中が進行するなど、社会経済情勢及び交通状況の変化が現れてきました。

2015（平成 27）年に策定した浜松市総合交通計画増補版においては、これらの変化に対応するため、交通ネットワークの形成を進めていくとともに、「将来の都市の姿」を明確にした上で市街地の拡散及び内陸移転の進行に的確に対応した都市政策を進める必要があるとして、以下の方向性を示しました。

- ・自動車交通においては、市内各所及び近隣都市からアクセスする自動車を円滑かつ効率的に誘導する道路ネットワークの形成を進める必要
- ・施設立地の際は、立地後の交通量変化の推測を基に、円滑化を要する箇所の選定及び対策を進める必要
- ・自動車交通の総量を減らすため自動車から公共交通等への転換をより一層、促進する必要
- ・将来にわたり公共交通を利用しやすくするため、公共交通沿線の人口を維持・増加すること、鉄道駅や主要なバス停に近接して、日常的に利用頻度が高い施設（学校、病院、会社、店舗等）の立地を誘導する必要
- ・「人口が集積した市街地」と「人口集積に応じたサービスレベルで運行する公共交通」がより連携を進めるためには、都市計画マスタープランが掲げる将来都市構造＝「拠点ネットワーク型都市構造」の構築をより一層、図る必要

この都市政策の方向性については、2015（平成 27）年策定の浜松市都市計画マスタープラン増補版に、「立地適正化計画の策定」を位置付け、この立地適正化計画により「市街地における居住と都市機能の誘導」を的確に進め、「市街地の人口密度」を維持していくとしました。

このため、交通政策においては、「立地適正化計画の策定」に合わせ、土地利用と連携した交通ネットワークの形成を目指すこととしました。

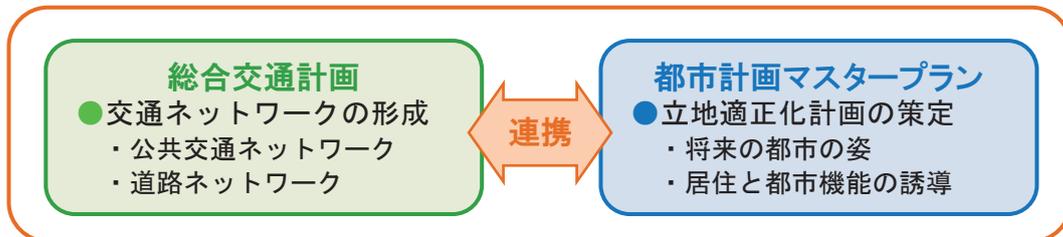


図-9 対応方針

### 3-2 交通ネットワーク検証エリアの設定

計画策定後の社会経済情勢及び交通状況の変化に対応するため、早期に、交通ネットワークの検証を要するエリアを設定しました。

この「交通ネットワーク検証エリア」は、2013（平成25）年から2020（令和2）年にかけて交通の発生及び集中を推測するエリアに設定しました。

#### 3-2-1 将来交通量及び交通密度の推計

エリアは、将来の人口変動や施設立地による「交通量の変化」及び交通の往來の度合いを示す「交通密度の変化」を推計し、設定しました。

まず、「交通量の変化」については、現行計画策定時における移動回数、交通手段、目的、出発地、到着地等のデータを基にした上で、今回の推計対象とする2013（平成25）年及び2020（令和2）年の総人口、年齢別人口、地区別人口、地区別従業人口等の経年変化を反映させて算出しました。

算出結果を地区別に集計し、図に示します。なお、2013（平成25）年から2020（令和2）年の交通状況の変化を示すため、2013（平成25）年の交通量と2020（令和2）年の交通量の顕著な増減を示します。

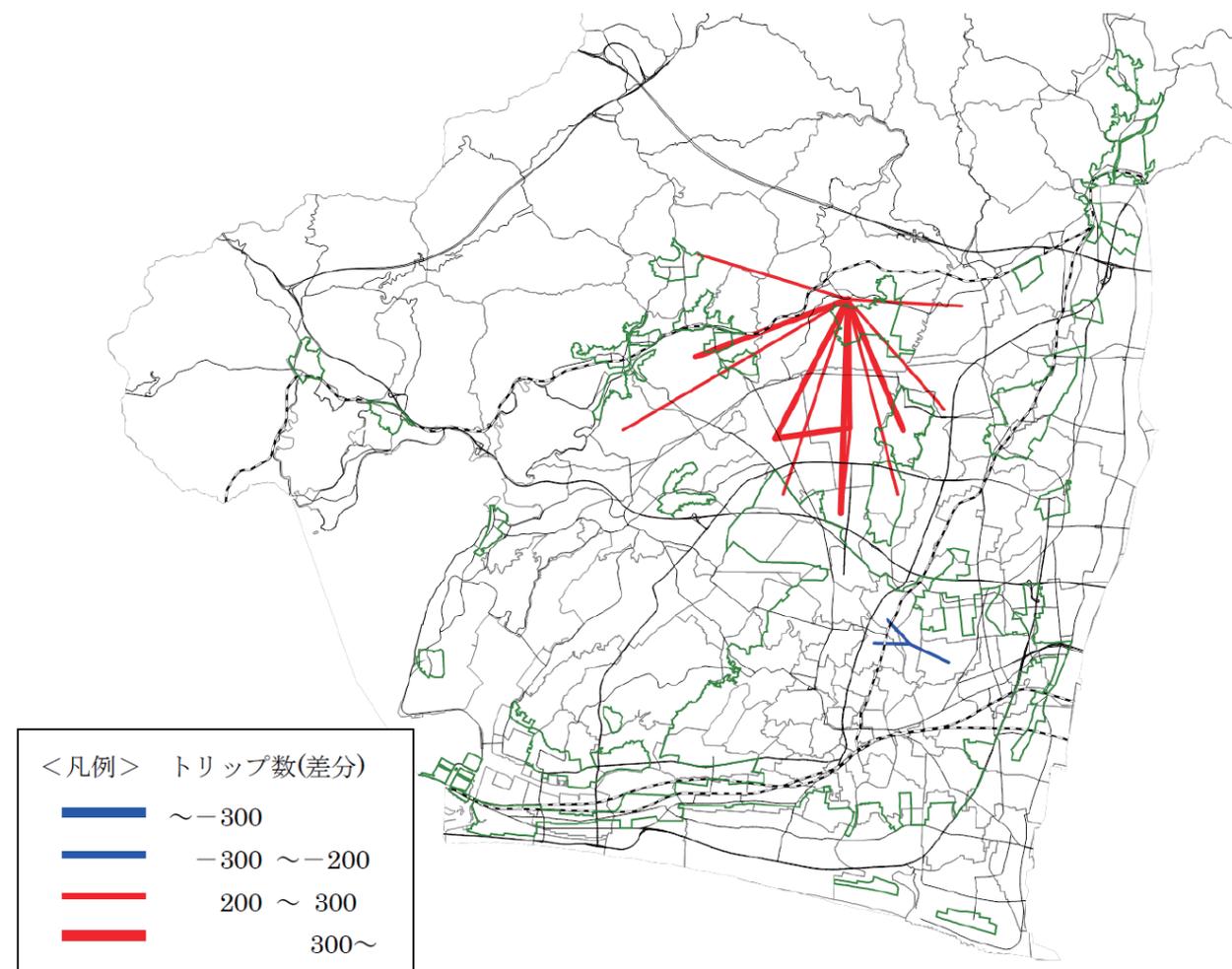


図-10 交通量の増減(2020(令和2)年-2013(平成25)年)

参考資料

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

おわりに

参考資料

## 参考資料

### 3 総合交通計画増補版策定時の交通状況の変化への対応方針

推計の結果、図-10 のとおり都田・三方原地区周辺で交通量増加が示されました。

本地区周辺は、2012(平成24)年4月の新東名高速道路開通と同時に浜松サービスエリアにスマートインターチェンジが開設されたことにより、広域交通ネットワークの利用が可能となった地区です。また、東北地方太平洋沖地震(2011(平成23)年3月)以降の工場の内陸移転ニーズを受けて本市の都市活力向上を牽引する「新・産業集積エリア」「工場立地誘導地区」として位置付けたことから、市街化調整区域内における農業と工業のバランスある土地利用誘導の下に工場立地が進んでいます。

2020(令和2)年時点では、この工場立地が一定程度進むことにより、この「新東名高速道路の浜松SAスマートインターチェンジの周辺地域」(以下「新東名浜松SAスマートインターチェンジ周辺地域」という)での通勤や物流の交通状況の変化が推測されたものと考えました。

次に、新東名浜松SAスマートインターチェンジ周辺地域との往來の度合いが大きくなる地区を「交通密度の変化」により推測しました。

交通密度は、新東名浜松SAスマートインターチェンジ周辺地域を発着する地区別交通量を、当該地区の面積で割ることにより算出しました。この数値が大きいほど、新東名浜松SAスマートインターチェンジ周辺地域と当該地区間を往來する交通が集中することを示します。

算出結果を地区別に集計し、図に示します。なお、2013(平成25)年から2020(令和2)年の交通状況の変化を示すため、2013(平成25)年の交通密度と2020(令和2)年の交通密度の顕著な増減を示します。

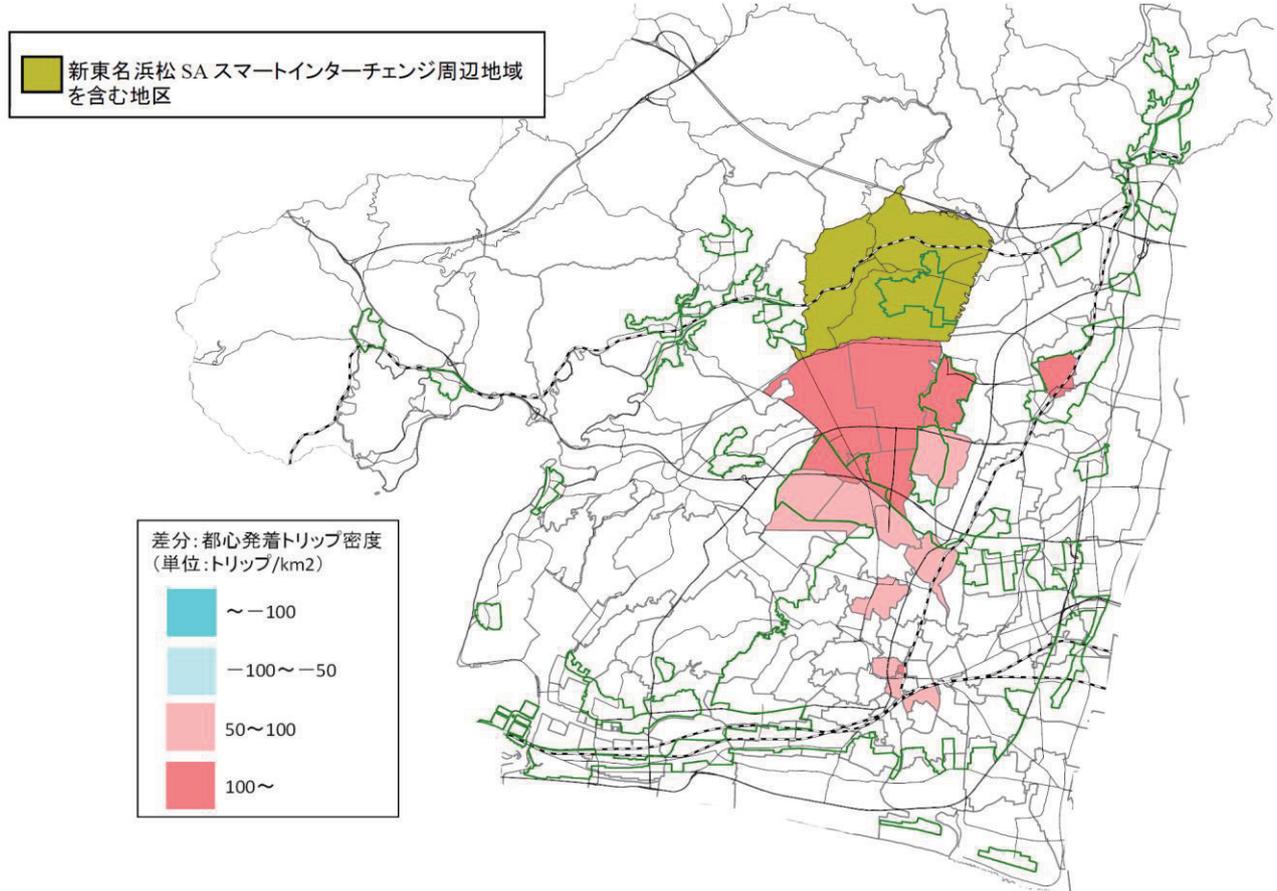


図-11 交通密度の増減(2020(令和2)年-2013(平成25)年)

推計の結果、図-11 のとおり新東名浜松 SA スマートインターチェンジ周辺地域の南側に隣接する地区と、遠州鉄道浜北駅周辺の地区において交通密度が大きくなることが示されました。

### 3-2-2 交通ネットワーク検証エリア

3-2-1 の分析により、新東名浜松 SA スマートインターチェンジ周辺地域において交通の発生及び集中が推測され、本市及び天竜川並びに浜名湖方面の近隣都市間を往来する通勤や物流の交通量及びルートが変化すると推測しました。このため、将来の通勤や物流の交通量推計を基に、自動車交通集中の緩和に向け、交通ネットワークの検証を進めることとしました。

交通ネットワークの検証を行うエリアは、3-2-1 の分析を踏まえ、北は新東名高速道路浜松 SA スマートインターチェンジ、東は遠州鉄道浜北駅、南は東名高速道路三方原スマートインターチェンジ、西は国道 257 号の付近を含む範囲としました。



図-12 交通ネットワーク検証エリア

## 4. 用語解説

### 【あ行】

アウトカム指標	公共交通利便性向上施策や都心の歩行空間整備など施策や対策の実施により、公共交通利用者数の増加数や都心歩行者の増加数など「何がどの程度、実際に改善されたか」を示す指標。
アウトプット指標	公共交通の利便性向上施策や都心の歩行空間整備など「何がどの程度実施できたか」を示す指標。
温室効果ガス	二酸化炭素など、大気中にあり赤外線を吸収、再放出することで温室効果をもたらす、地球温暖化の原因となるガスのこと。

### 【か行】

区域区分	都市計画法に基づき、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、都市計画区域における市街化区域と市街化調整区域とを区分すること。市街地の拡大・縮小の可能性、良好な環境を有する市街地の形成、緑地など自然環境の整備または保全への配慮の視点から行うことが望ましいとされる。
ゲートウェイ	交流に関して地域の拠点となる港湾、空港。
公共交通空白地域	電車、バスなどの公共交通機関が無い地域。
交差点のスクランブル化	交差点をスクランブル交差点にすること。スクランブル交差点とは、歩行者用信号が青のとき、縦、横、斜めのあらゆる方向へ自由に横断できる交差点。
交通基盤施設	道路や鉄道など、交通の基盤を形成する施設。
交通結節点	異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。具体的には、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などが挙げられる。
交通需要マネジメント(TDM)	車利用者が交通行動を変えるよう促すことにより、都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法のこと。道路利用者、民間組織、公的組織が一体となって自動車の利用時間帯の変更や走行経路の見直し、自動車から公共交通への転換などを促す取組を実行する。TDMは、Transportation Demand Managementの略。
国土軸	国土の縦断方向に長く連なり、新幹線、高速道路、高規格通信網によって都市、産業、交通などが有機的につながる圏域。
コミュニティ	一定の地域に居住し、共属感情を持つ人々の集団。地域社会。共同体。

### 【さ行】

サイクルトレイン	自転車を専用の袋やカバーを用いず、そのまま鉄道車両に持ち込める電車。
シームレス	利用者が複数のサービスを同じサービスを利用しているかのように利用できること。

シェアサイクル	相互利用可能な複数のサイクルポートからなる、自転車による面的な都市交通システムのこと。一般的なレンタサイクルと異なり、利用者はどこのポートでも借り出し、返却ができる。
市街化区域	都市計画法に基づく都市計画区域の区分の一つであり、市街地として積極的に開発・整備する区域として、既に市街地を形成している区域及び概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
市街化調整区域	都市計画法に基づく都市計画区域の区分の一つであり、市街化を抑制し、自然環境と農地の保全・創出を最優先する区域。
市街地再開発事業	市街地再開発法に基づく都心などの既成市街地整備の手法の一つであり、土地利用上や防災上の問題を抱えた市街地において、敷地の統合、共同建築物への建て替え、街路、公園などの公共施設やオープンスペースの確保により、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新とを図るための事業。
静岡県渋滞対策プログラム	静岡県内の幹線道路における渋滞の解消、緩和を図るため、静岡県道路交通渋滞対策推進協議会が策定した計画。
シャトル運行	近距離間の同路線を頻繁運行すること。ピストン輸送する運行形態。
渋滞損失時間	渋滞が無い場合の所要時間と実際の所要時間の差。
スマートインターチェンジ (スマートIC・SIC)	E T C を搭載した車両のみが高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りできるインターチェンジ。
西遠都市圏パーソントリップ調査	静岡県と西遠都市圏の 4 市 2 町（浜松市・磐田市・袋井市・湖西市・森町・新居町）（2007（平成 19）年当時）が実施する、都市圏に居住している人（パーソン）のある一日の移動（トリップ）を把握する調査。

【た行】

代表交通手段	出発地から到着地までの移動が複数の交通手段で構成される時における最も優先順位の高い交通手段。主な交通手段の優先順位は、(1) 鉄道→(2) バス→(3) 自動車→(4) 自転車→(5) 徒歩の順。
代表交通手段分担率	代表交通手段のトリップ数が、全交通手段のトリップ数に占める割合。代表交通手段ごとに「自動車分担率」、「公共交通分担率」などという。分担率の増加と交通量の増加は必ずしも同義ではない。
タクシープール	タクシー利用者が多い主要な駅やバス停などの施設に設置されているタクシーの待機スペース。
タクシーベイ	タクシー乗降時の停車による交通渋滞の発生を避けるため、車道の脇に設置された停車帯。
中山間地	平地の周辺部から山間地までの、まとまった平坦な耕地が少ない地域で、平野から山に向かって、平地→中間地→山間地と変化する地形のうち、中間地と山間地を合わせた地域。

## 参考資料

### 4 用語解説

定期的に実施している調査データなど入手が可能なデータ	国が実施する法定調査の成果、県・市が独自で実施した他の調査の成果、個別計画の指標、交通事業者が所有するデータなど。都市計画基礎調査など。
デマンドバス/デマンドタクシー	定時定路線のバスではなく、電話などによる事前予約により運行するバス。定時定路線のバスで利用が少ない区間をデマンド運行したり、利用が少ない地域ではタクシーを使用してデマンド運行したりと、需要に合わせて効率的な運行ができる。
都市機能	都市におけるあらゆる活動主体の多様なニーズに対応した、商業、業務、教育、文化などの機能や、これらを支える交通、ライフラインの機能など、都市の持つ様々な働きやサービスの総称。
都市計画基礎調査	都市計画法に基づき、都市計画区域について概ね5年ごとに実施する都市計画に関する基礎調査。人口規模、産業分類別の就業人口の規模、市街地の面積、土地利用、交通量その他の事項に関する現況及び将来の見通しについての調査を行う。
都市計画区域	都市計画法やその他の関係法令の適用を受けるべき土地として指定した区域。具体的には、市町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口、土地利用、交通量などの現況や推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域。
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	都市計画法に基づき都市計画区域について定める、区域区分の方針のほか、都市計画の目標、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針のこと。
都市計画道路	都市計画法に基づき、都市計画に決定した道路。都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する都市交通における最も基幹的な道路。
都市的サービス	広域的な利用者を対象とした、教育、文化、商業、医療・福祉などの高次なサービス。
都心交通の整備方針	都心を回遊、滞在しやすくするとともに、様々な交通手段で都心にアクセスしやすくするため、ゆとりある歩行空間の創出や自動車交通の整流化などの取り組みを示した方針。
土地区画整理事業	市街地開発事業の一つであり、土地区画整理法に基づき、都市計画区域内の土地について、道路、公園、河川などの公共施設を整備・改善するとともに、土地の区画を整えて宅地の利用の増進を図る事業。
トリップ	人がある目的を持って出発地から到着地へ移動する単位。

#### 【な行】

荷捌き	貨物車両が荷物を搬入するため、積み卸しや仕分けを行うこと。
-----	-------------------------------

## 【は行】

バスターミナル	複数のバス路線などの交通手段を円滑に乗り継いで目的地へ行きやすくする目的で、主要な駅に隣接して配置する交通結節点。
バスベイ	バス乗降時の停車による交通渋滞の発生を避けるため、車道の脇に設置されたバスのための停車帯。
バスレーン	路線バスなどの走行環境を向上させるため、道路交通法により路線バスなど以外の車両の走行を規制した車線。バス専用レーン、バス優先レーンのこと。
浜名湖観光圏整備計画	観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律に基づき、浜松市、湖西市の環浜名湖地域が緊密に連携して観光圏を形成し、新たな観光資源の発掘や魅力向上のための施策を展開することにより、観光客の来訪促進や滞在日数の延長など、交流人口の増加と地域経済活性化を目的とした計画。
浜松駅周辺改良基本構想	JR 浜松駅前の北口及び南口広場について、今後必要とされる機能更新の方向性について検討し、構想としてとりまとめたもの。
浜松市交通安全計画	交通安全対策基本法に基づき、本市における交通安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための計画。
浜松市交通安全条例	本市における交通安全を確保するため、市、市民及び事業者の責務を明らかにするとともに、交通安全に関する市の施策並びに市民及び事業者が主体となって行う交通安全に関する活動などについて必要な事項を定めることにより、交通事故のない安全で安心して暮らせる快適な市民生活を実現することを目的とした条例。
浜松市交通バリアフリー基本構想	高齢者、身体障害者などの公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律に基づき、バリアフリー化に関する基本的な方針を定めるとともに、JR 浜松駅を中心としてバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進する地区や移動経路を定め、バリアフリー化のために実施すべき具体的な内容を示した構想。
浜松市狭い道路の拡幅整備に関する条例	市民の理解と協力の下に、狭い道路の拡幅整備を促進するために必要な事項を定めることにより、良好な居住環境の確保と災害に強いまちづくりに資することを目的とした条例。
浜松市自転車活用推進計画	自転車活用推進法に基づき、本市の実情に応じた自転車の活用に関する基本的な方針や施策などを示した計画。
浜松市総合計画	基本構想、基本計画、戦略計画の3層構造からなる、本市における総合的かつ計画的な行政運営を図るための基本的な指針となる計画。
浜松市地域公共交通会議	道路運送法に基づき、地域の需要に応じた住民の生活に必要な公共交通を確保し、利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する会議。
浜松市地域公共交通網形成計画	まちづくりと連携し、地域全体を見渡した面的な公共交通網を再構築するための、公共交通マスタープラン。

## 参考資料

### 4 用語解説

浜松市地球温暖化対策実行計画 (区域施策編)	地球温暖化対策の推進に関する法律に基づき、また国が地球温暖化対策計画(2016(平成28)年間議決定)で示した、2030(令和12)年度に2013(平成25)年度比で温室効果ガス排出量を26%削減することを達成するために、浜松市が目指すべき温室効果ガスの削減目標の達成に向け推進すべき施策を明らかにし、低炭素社会の実現に地域から貢献していくことを目的とした計画。
浜松市中心市街地活性化基本計画	中心市街地の活性化に関する法律に基づき、政令指定都市として県西部地域をはじめ、広く三遠南信地域の発展をけん引する中心市街地を実現するための計画。
浜松市道路・河川里親制度	道路愛護精神の高揚を図るとともに、きれいな街づくり、地域づくりを進めるため、市民活動団体が道路の美化活動や保全活動を行う制度。
浜松市道路施設 ユニバーサルデザイン指針	すべての人が安全に安心して快適に利用できる道路施設の整備、維持管理をするための指針。
浜松市都市計画マスタープラン	都市計画法に基づき、本市におけるまちづくりを総合的、一体的に進めるための都市計画に関する基本的な方針。
浜松市のみちづくり計画	本市の道路施策の方向性を示した「みちづくりの方針」、事業効果を数値目標化した「道路整備の成果目標」及び整備予定箇所や時期を示した「道路整備プログラム」により構成される、今後の道路整備の指針となる計画。
浜松市“やらまいか”総合戦略	まち・ひと・しごと創生法に基づき、本市の特色を活かした独自性のある人口減少に対する取り組みを定めた計画。
浜松市立地適正化計画	都市再生特別措置法に基づき、都市計画区域内について、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画。
バリアフリー	障害をもつ人や高齢者が行う諸活動に不便な障害(バリア)を取り除くこと。段差などの物理的障壁を除去する意味などで使われる。
ビジターセンター	ビジター(訪問者)へ交通、観光、施設、地勢、自然環境などの情報をわかりやすく提供、解説する施設。
附置義務条例	商業地域及び近隣商業地域の一部において、一定規模以上の建築物を新築等する場合に、駐車施設を設けることを義務付ける条例。
物流動線	生産者から消費者にいたるまでの物資のながれや輸送の動き(物流)を示す道筋。

#### 【ま行】

まちなか公共空間利活用制度	中心市街地の広幅員歩道やモールなどの公共空間を、民間事業者などの経済活動により利活用を図り、にぎわい、憩い、くつろぎなどの魅力ある空間を創出し、来街者の拡大や回遊性の向上を目指す制度。
モール	遊歩道や歩行者専用の街路。
モビリティ	個人の空間的移動の自由度。交通計画・政策の指標の一種。例えば、交通手段選択の自由度、移動の際の速達性や快適性や安全性、所要時間の信頼性。

モビリティ・マネジメント	地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度にかしこく利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組のこと。ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織などに働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が特徴。
--------------	--

【や行】

ユニバーサルデザイン	年齢や障害の有無、体格、性別、能力、国籍などにかかわらず、全ての人にとって安全・安心で利用しやすいように、都市や生活環境、製品などをデザインするという考え方。
用途地域	都市計画法に基づく地域地区の一つであり、地域ごとのまちづくりの将来像を見据え、市街地の大きな土地利用の方向を示した13種類の典型的な地域のこと。市街地の類型に応じた建築規制により、目指すべき市街地像の実現を図る。建築物の用途や建築物の形態制限（容積率、建ぺい率、高さなど）については、地方公共団体が都市計画の内容として決定する。

【ら行】

連節バス	車体が2連以上つながっているバス。2連のバスの場合、通常の路線バスの1.5倍の長さがあり、乗車人員も概ね2倍となるため、大量輸送が可能となる。
------	---

【アルファベット】

C&R(サイクル&ライド)	鉄道駅、バス停の周辺などに整備された駐輪場まで自転車を利用し、そこから公共交通機関に乗り継ぐ移動方法。
DID(人口集中地区)	Densely Inhabited District の略。国勢調査の集計のために設定される統計地域。人口密度が40人/ha以上の国勢調査の調査区が集合し、合計人口が5,000人以上となる地域。
ICカード	ICはIntegrated Circuit の略。キャッシュカード大のプラスチック製カードに極めて薄い半導体集積回路（ICチップ）を埋め込み、情報を記録できるようにしたカード。
ICT	Information and Communication Technology の略。情報や通信に関する諸分野における技術・産業・設備・サービスなどの総称。
K&R(キス&ライド)	鉄道駅、バス停まで送迎してもらい、そこから公共交通機関に乗り継ぐ移動方法。
MaaS	Mobility as a Service の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段を切れ目無く連携させ、一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念のこと。
NPO	Nonprofit Organization の略。政府・自治体や私企業とは独立した存在として、社会的な公益活動を行う営利を目的としない特定非営利活動法人。

<p><b>P&amp;R(パーク&amp;ライド)</b></p>	<p>鉄道駅、バス停の周辺などに整備された駐車場までマイカーを利用し、そこからは公共交通機関へ乗り継ぐという自動車と公共交通機関とを有効に組み合わせた移動方法。自動車利用から公共交通利用へと誘導し、公共交通の活性化・再生を図る手法であるとともに、自動車交通量の抑制を図る交通需要管理の手法の一種。駐車場に車を停めて（Parking：パークして）、乗り換える（Ride：乗る）ことからパーク&amp;ライド（Park&amp;Ride）という。</p>
<p><b>PDCAサイクル</b></p>	<p>計画をたて（Plan）、それを実行し（Do）、内容を評価して（Check）、改善に結びつけ（Act）、その結果を次の計画（Plan）に活かす、反復・継続した管理手法。このサイクルを繰り返すことによって、計画内容の維持、向上及び継続的な実施を推進する。PDCAは「Plan-Do-Check-Act」の略。</p>
<p><b>PTPS(公共車両優先システム)</b></p>	<p>Public Transportation Priority Systemの略。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うシステム。</p>
<p><b>SDGs</b></p>	<p>Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略。「誰一人取り残さない」持続可能で包摂性のある社会の実現のための、2030（令和12）年までに達成すべき17の目標（ゴール）と169のターゲット、232の指標のこと。</p>