

## 1.はじめに

### 1.1 背景と目的

本市は、2005（平成 17）年 7 月に 12 市町村が合併したことで、全国 2 位の行政区域を有する都市へと生まれ変わり、2007（平成 19）年 4 月には 7 つの区からなる政令指定都市に移行し、都市の社会・経済構造や市民生活の様態が大きく変化しました。

近年では、人口減少社会の到来や少子高齢化の進展などの社会構造の変化に加えて、東北地方太平洋沖地震の発生をきっかけとした南海トラフ地震の懸念が高まり、企業の内陸移転など都市構造の変化が進行し、本市は大きな転換期を迎えています。

本市においては、自動車交通の増加による交通混雑の発生・交通事故の多発・環境負荷の増大などの問題や、社会構造・都市の変化に対応した、自家用車依存の低減に努めていく必要があります。また、自動車を保有していない方や運転することができなくなった方を含め、誰もが自動車に頼ることなく、安心して外出することができる移動手段の確保・維持に取り組むことが求められています。加えて、公共交通の運営環境は厳しさを増しており、利用者数の減少に加えて、運転手の不足が問題となっています。

本計画は、これらの課題に対応し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、暮らしやすく、持続可能でコンパクトなまちづくりと、公共交通を中心とした交通ネットワークの構築を目指すための計画です。

なお、計画の策定にあたっては、本市の総合都市交通のあり方を示した、「浜松市総合交通計画 2010-2030（中間年（2020）改定版）」で定める、総合的な交通体系の将来像を踏まえ、それらを支える公共交通ネットワークの構築を目指します。

1.はじめに  
1.2 計画の区域

1.2 計画の区域

本計画は、市街地の郊外化、自動車交通増大による諸問題の発生、人口減少及び少子高齢化の進展、公共交通の事業環境悪化、環境負荷低減の要請などに対応する交通計画を立案するため、「浜松市全域」を計画の対象区域として設定します。



図 1-1 対象区域

### 1.3 本計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であるとともに、上位・関連計画である、浜松市都市計画マスタープラン及び浜松市立地適正化計画に示される都市・まちづくりの方針・将来像と交通のあるべき姿を示す「浜松市総合交通計画」の分野別計画として、地域公共交通のマスタープランの位置付けとなります。

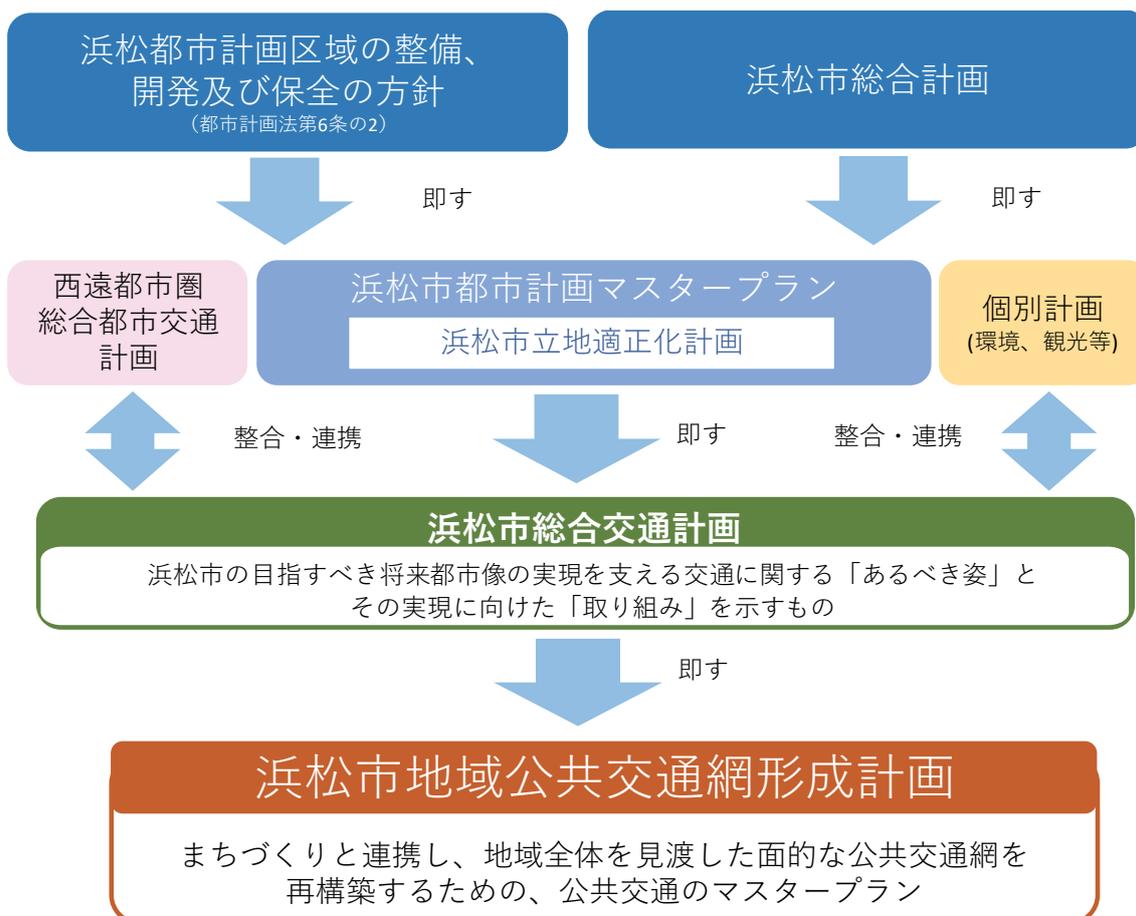


図 1-2 計画の位置付け

## 1.はじめに

### 1.3 本計画の位置付け

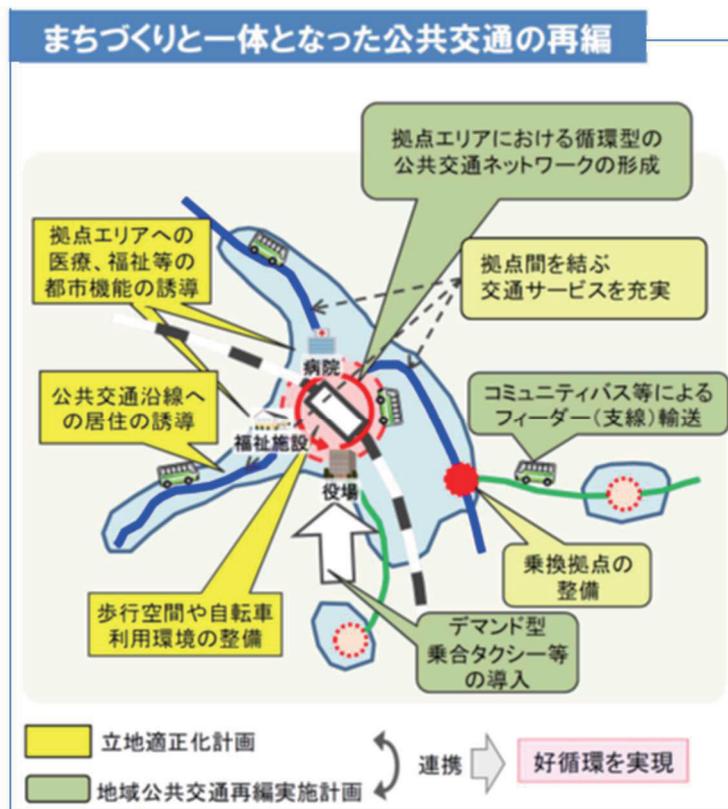
#### ○地域公共交通網形成計画の概要

近年、自動車交通の増加や人口減少、少子高齢化の進展、運転手不足など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。また、事業環境の悪化による公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下は、さらに公共交通利用者を減少させることとなり、このままでは「負のスパイラル」に落ち込んでしまいます。

地域公共交通網形成計画は、2014（平成26）年11月に施行された、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正に伴い、新たに策定することができるようになった法定計画であり、国が定める基本方針に基づき、まちづくりと連携し、かつ地域全体を見渡した面的な公共交通網を再構築する（コンパクトシティ・プラス・ネットワーク）ための、公共交通のマスタープランとして、基本方針や目標、実施施策などについて定めることが求められます。

#### ○国が定める地域公共交通の基本方針

- ・日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保 等
- ・まちづくりの観点からの交通施策の促進
- ・関係者相互間の連携と協働の促進 等



資料：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き入門編（国土交通省）  
地域公共交通網形成計画の作成に向けて（国土交通省）

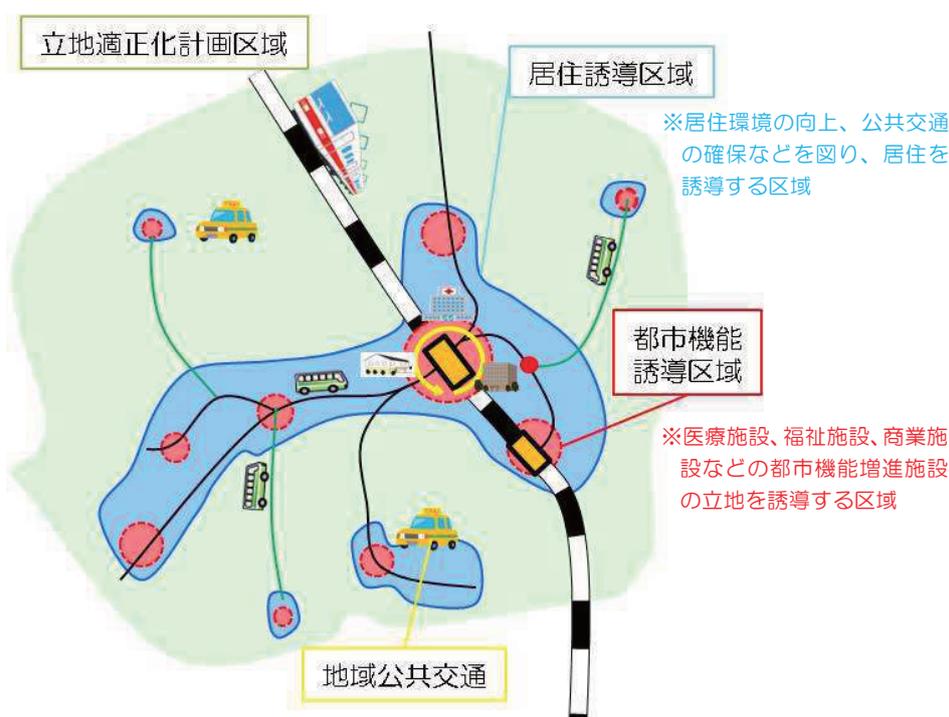
図 1-3 コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ

○立地適正化計画の概要

立地適正化計画とは、都市計画区域を対象とし、市街化区域内の一定の区域に、生活に必要なサービス施設や居住の誘導を図るための計画です。

都市の中心拠点や地域拠点に医療・福祉・商業等のサービス施設を誘導することにより、都市機能誘導区域、誘導施設、居住誘導区域を定めるものになります。

行政と住民や民間事業者が一体となり、居住や都市の生活を支える機能の誘導による、コンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進めていくための役割が期待されています。



資料：立地適正化計画の意義と役割 ～コンパクトシティ・プラス・ネットワークの推進～（国土交通省）

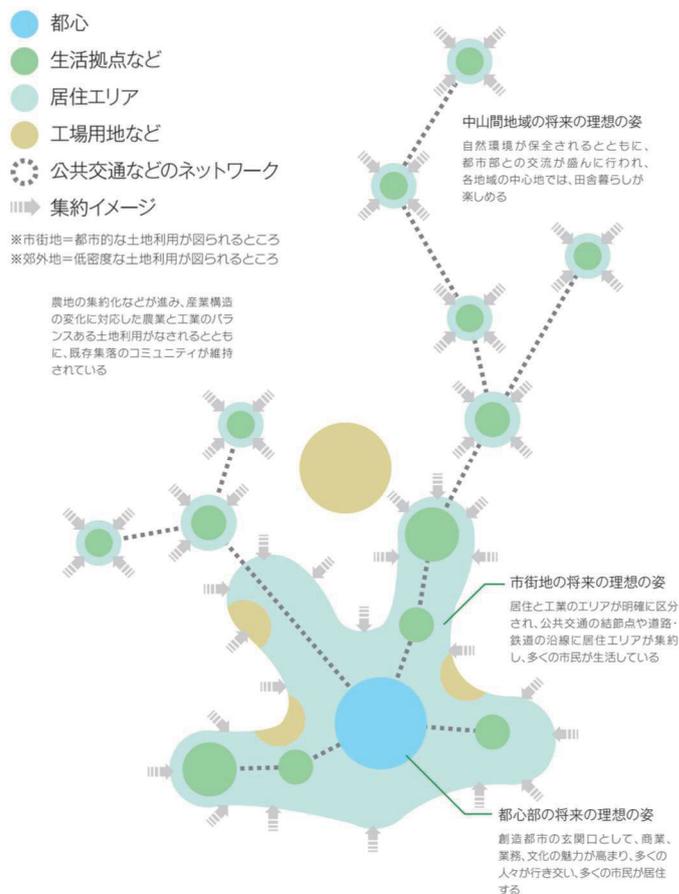
図 1-4 コンパクトシティ・プラス・ネットワークのイメージ

## 1.4 上位・関連計画

浜松市地域公共交通網形成計画は、「浜松市総合計画」、「浜松市都市計画マスタープラン」、「浜松市総合交通計画」を上位計画とし、「浜松市立地適正化計画」等の関連計画との調和・整合を図る必要があることから、これら上位・関連計画において示される、まちづくりの基本的な考え方や、公共交通ネットワーク構築の方針を整理します。

### 1.4.1 浜松市総合計画（2014（平成26）年12月策定）

- 浜松市総合計画では、2045（令和27）年を見据え、「市民協働で築く『未来へかがやく創造都市・浜松』」を都市の将来像に掲げています。
- 「コンパクトでメリハリの効いたまちづくり」をまちづくりの基本的な考え方とし、市民が居住するエリアを、公共交通の結節点や道路・鉄道の沿線に集約し、拠点ネットワーク型都市構造を目指すことを示しています。
- 中山間地においても、交通ネットワークの強化によって都市部との交流を促すことを示しています。



資料：浜松市総合計画

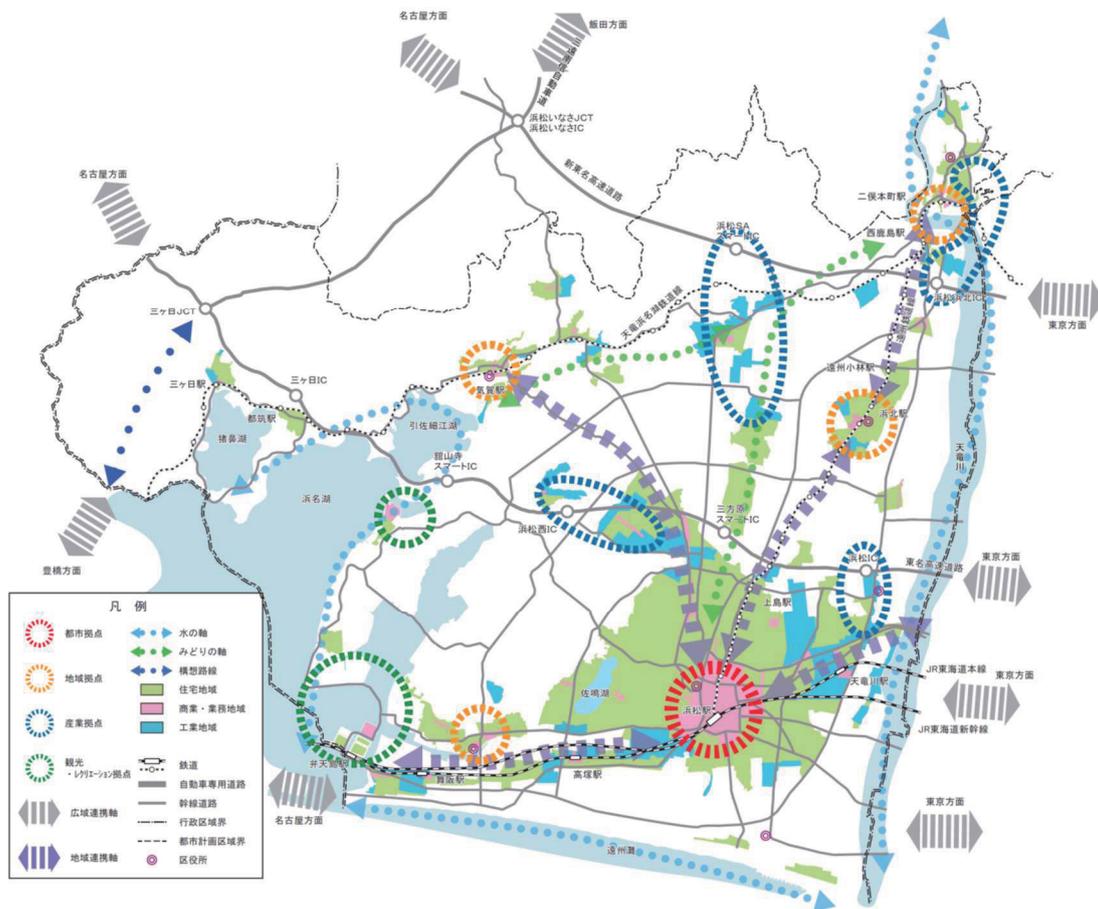
図 1-5 まちづくりの基本的な考え方

1.4.2 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（2021（令和3）年3月策定）

○人口、人や物の動き、土地の利用のしかた、公共施設の整備などについて将来の見通しや目標を明らかにし、将来のまちをどのようにしていきたいかを具体的に定めています。

○都市づくりの基本理念として、「市街地の無秩序な拡大の抑制、公共交通優先のまちづくり、中心市街地の再構築によるコンパクトなまちづくり」を示しています。

○本市の市街地における将来像として、JR 浜松駅を中心として、中枢都市機能の集積が図られ、周辺部へは適切に都市拠点、地域拠点を配置したコンパクトな形態とすることを示しています。



資料：都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

図 1-6 本市の市街地における将来像

1.はじめに  
1.4 上位・関連計画

1.4.3 浜松市都市計画マスタープラン（2021（令和3）年3月策定）

○浜松市都市計画マスタープランは、長期的な見通しをもって総合的・一体的なまちづくりを進めていくための都市計画法第18条の2に定められた、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、本市の目指すべき都市の将来像を定めた上で、その実現に向けたまちづくりについての考え方を明らかにするものです。

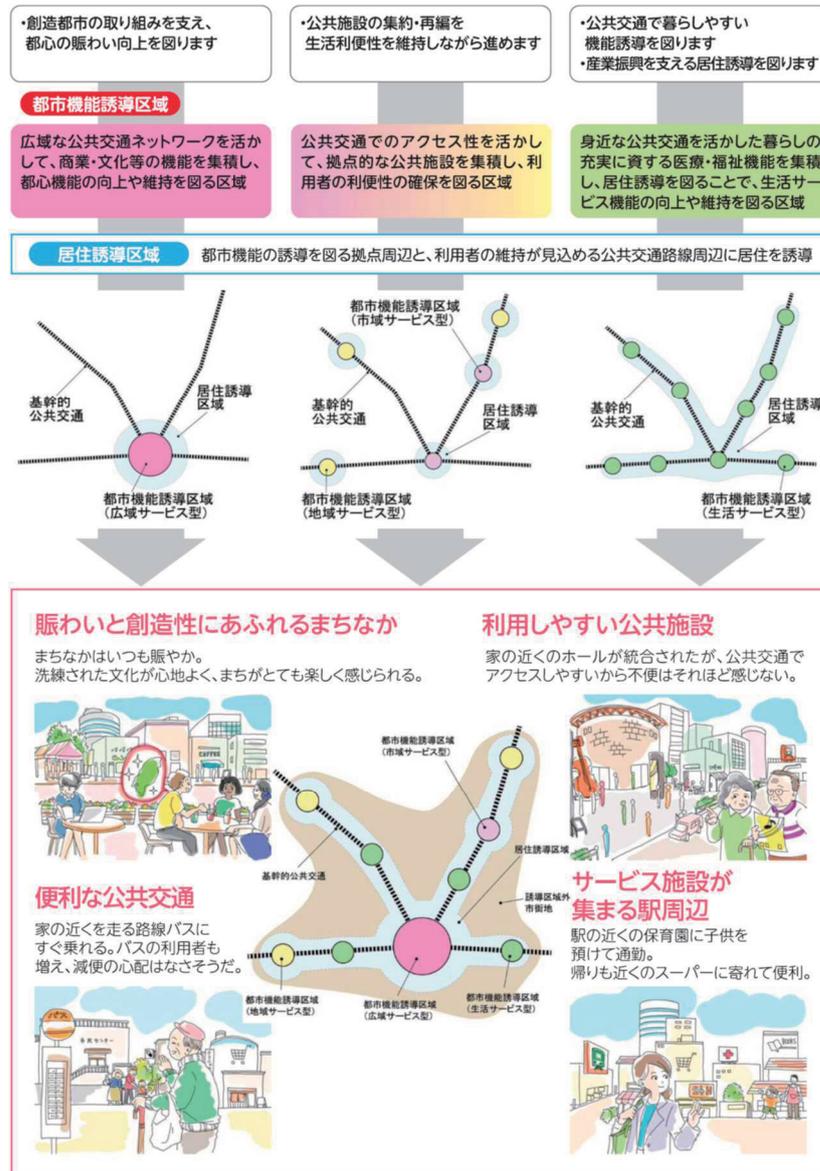
○長期的な見通しをもって総合的・一体的なまちづくりを進めていくための基本的な方針として、基幹的な公共交通沿いに複数の拠点を形成し、その拠点や公共交通を中心に拡大した都市の集約を図ることにより、公共交通を主体としたより便利な暮らしが可能となる「拠点ネットワーク型都市構造」を目指すことを示しています。



図 1-7 将来都市構造図

1.4.4 浜松市立地適正化計画（2019（平成31）年1月策定）

○浜松市立地適正化計画では、立地の適正化に関するまちづくりの方針として、「コンパクトでメリハリの効いたまちづくり」を掲げ、市民が居住するエリアを、公共交通の結節点や道路・鉄道の沿線に集約し、拠点ネットワーク型都市を目指すことを示しています。



資料: 浜松市立地適正化計画

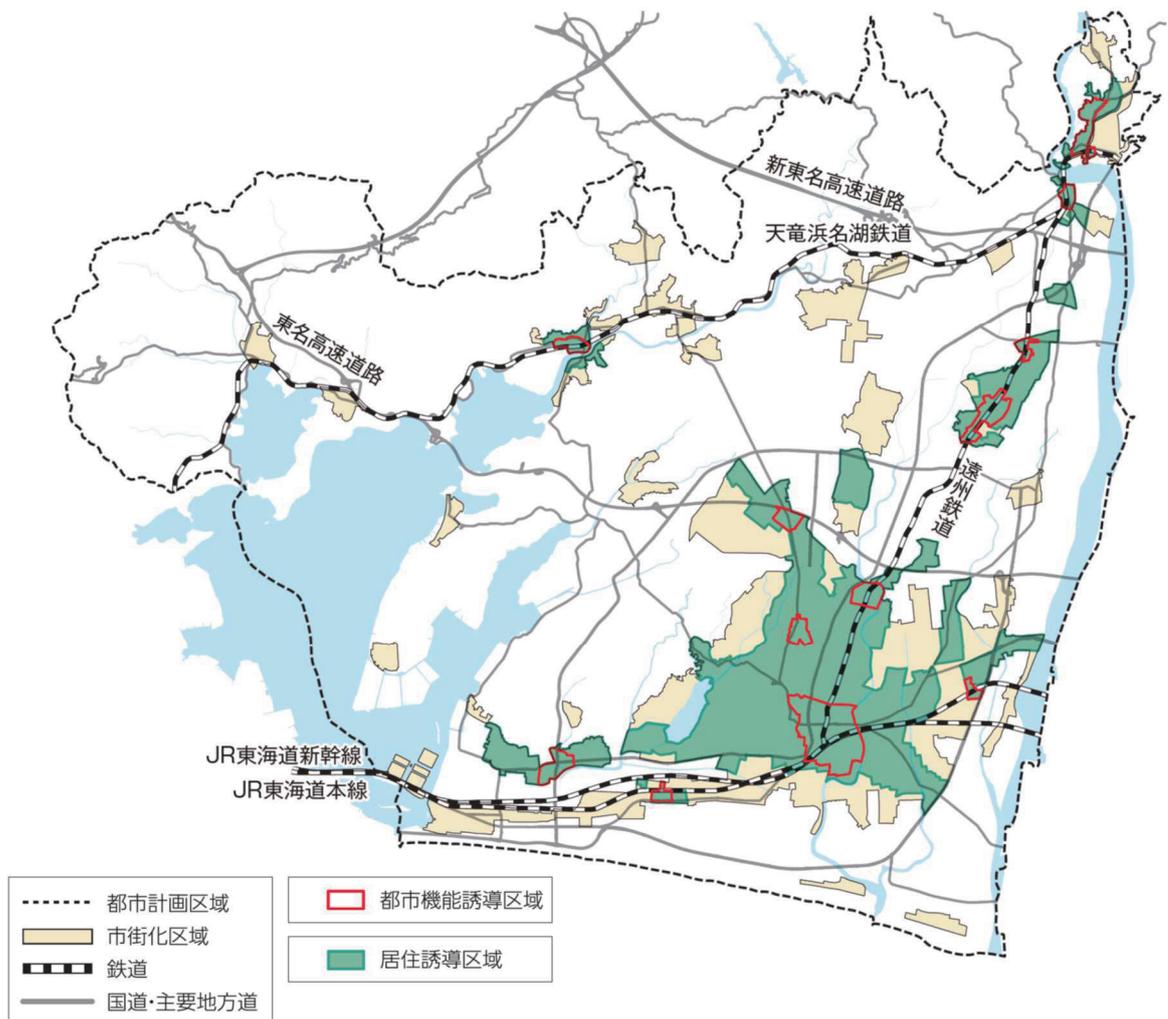
図 1-8 立地の適正化に関するまちづくりの方針

## 1.はじめに

### 1.4 上位・関連計画

○浜松市立地適正化計画では、市街化区域内に、生活に必要なサービス施設などの都市機能の立地を誘導すべき区域である「都市機能誘導区域」と、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域である「居住誘導区域」が設定されています。

○市街化区域内の都市機能誘導を図る拠点周辺、又は、都市機能誘導区域への鉄道・バスの運行本数が多く、将来にわたって利用者の維持が見込める公共交通路線周辺において居住の誘導を図ることとしています。



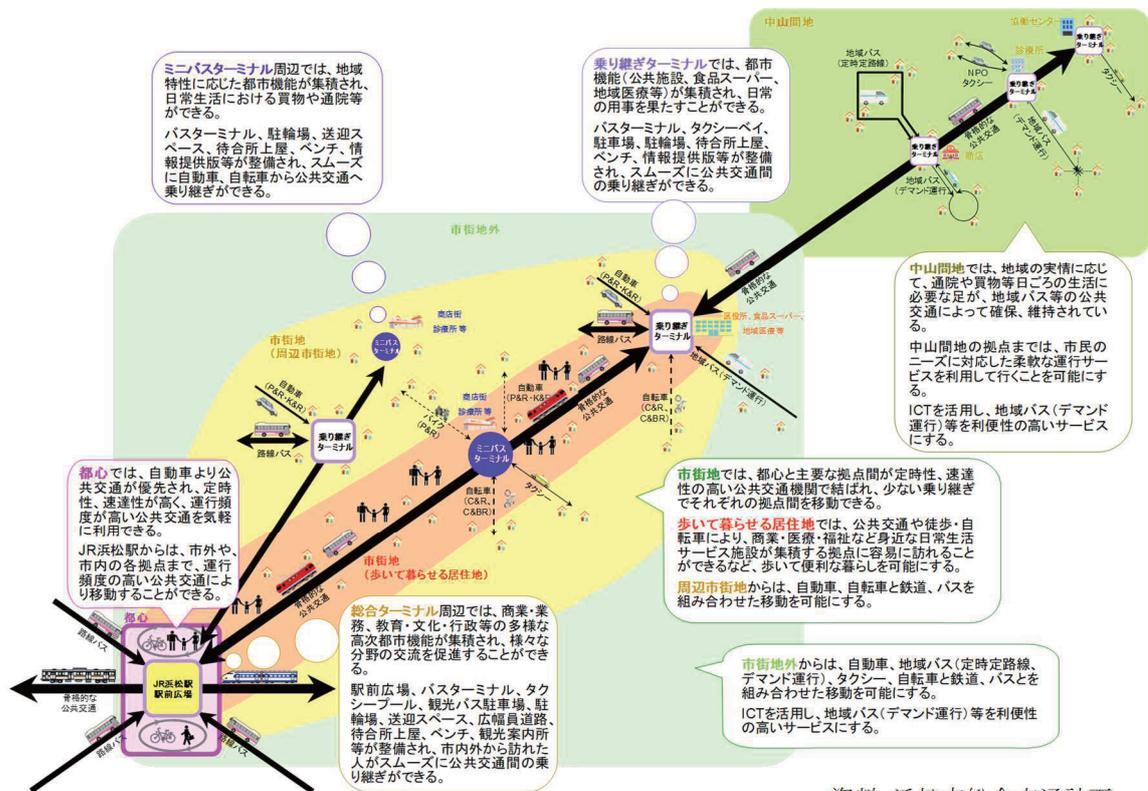
資料:浜松市立地適正化計画

図 1-9 都市機能誘導区域・居住誘導区域

1.4.5 浜松市総合交通計画（2021（令和3）年3月策定）

○浜松市総合交通計画では、都市の姿などの変化及び交通の問題に対応するため、「将来あるべき交通の姿を見据えた上で、地域の特性に対応しつつ、過度に自動車交通へ依存しない、公共交通を基軸とした交通行動への転換を図ること」を基本方針とし、総合的な観点から各交通手段を一体的に捉え、「目指す将来の交通の姿」を実現するための長期にわたる「交通の展望」を示しています。

○都心や拠点、若しくは主要な施設間を骨格的な公共交通で結び、市民や来訪者が「公共交通が使いやすい」と感じられる公共交通のサービスレベルを目指すこととしています。公共交通ネットワークは、機能的な路線や乗り換えしやすい交通結節点で形成することを示しています。



資料: 浜松市総合交通計画

図 1-10 地域別の公共交通のあるべき姿

1.はじめに  
1.4 上位・関連計画

1.4.6 持続可能な開発目標 (SDGs)

○「持続可能な開発目標 (SDGs)」は、2016 (平成 28) 年から 2030 (令和 12) 年までの国際目標であり、国内でも積極的に取り組んでいます。

○政府が定めた「持続可能な開発目標 (SDGs) 実施指針改訂版 (2019 (令和元) 年 12 月)」では、地方自治体においても積極的な取組を推進するため、様々な計画に SDGs の要素を反映することが期待されています。

○国は、先進的な施策を行う自治体を「SDGs 未来都市」として選定しており、2018 (平成 30) 年に選定された本市は取組をさらに進めていくことが求められます。

○SDGs では、17 の目標が定められており、本計画を推進することにより、主に以下に示す目標などに貢献することが期待されます。

表 1-1 持続可能な開発目標 (SDGs) における目標と対応する取組

SDGs の目標	取組
目標 3 :あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する	年間交通事故死者数および年間交通事故件数の減少
目標 11 :包摂的で安全かつ強靱で持続可能な都市及び人間居住を実現する	公共交通の年間利用者数の増加
目標 13 :気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる	運輸 (自動車・鉄道) における二酸化炭素排出量の削減



資料:国際連合広報センター

図 1-11 持続可能な開発目標 (SDGs) における 17 の目標

## 1.5 計画期間

本計画により構築を目指す公共交通ネットワーク体系は、「浜松市総合交通計画」で示す総合交通ネットワークの一部を担うものとなります。

浜松市総合交通計画は、2010～2030（平成 22～令和 12）年の概ね 20 年間の計画期間として策定されており、計画策定から 10 年を迎える中間年として、2020（令和 2）年に公表を行いました。

本計画については、浜松市総合交通計画の計画期間と整合を図るものとし、目標年次は概ね 10 年後となる 2030（令和 12）年とします。

なお、計画の見直しは、将来都市構造などの変化に対応しつつ、概ね 5 年で行います。

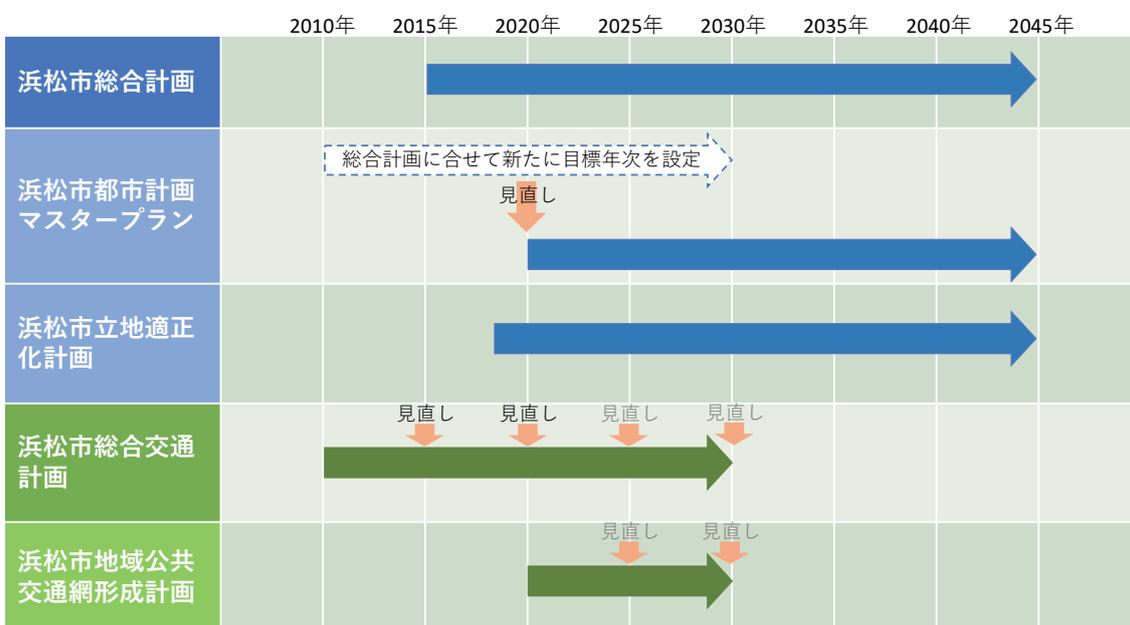


図 1-12 関連する計画の目標年次