

浜松市総合交通計画

2010-2030

中間年（2020）改定版

（案）



浜松市
HAMAMATSU CITY

INDEX 目次

序章	1
序-1 はじめに	3
序-2 役割と位置づけ	4
序-3 目標年次と対象区域	5
序-4 構成	6
序-5 都市の将来像	7
序-6 持続可能な開発目標（SDGs）への貢献	8
第1章 交通の現況及び将来の課題	9
1-1 現況から見た課題	11
1-1-1 各種データから見た現況の課題	11
1-1-2 市民生活から見た現況の課題	20
1-2 将来の変化への対応から見た課題	23
1-2-1 人口のピークから減少への対応	23
1-2-2 高齢化の急激な進展への対応	23
1-2-3 地球環境問題への対応	24
1-2-4 強靱で持続的な道路ネットワークの構築	24
1-2-5 市民の将来の交通ニーズへの対応	26
1-2-6 新たな技術の進展	28
1-3 上位計画に基づく都市の将来像の実現	29
1-4 交通の課題のまとめ	32

第 2 章 目指す将来の交通の姿 35

2-1 将来の交通を考える視点36

2-2 目指す将来の交通の姿 ー交通ビジョンの設定ー39

2-3 交通ビジョンが目指す「暮らし」のイメージ40

2-4 将来の交通の指標と目標46

第 3 章 基本となる交通の方針 49

3-1 公共交通52

3-1-1 公共交通の基本方針.....52

3-1-2 基本方針に基づく公共交通ネットワークの方向性57

3-1-3 公共交通ネットワークの設定.....59

3-2 道路78

3-2-1 道路の基本方針.....78

3-2-2 基本方針に基づく道路ネットワークの方向性81

3-2-3 道路ネットワークの設定.....83

3-3 都心交通88

3-3-1 都心交通の基本方針.....88

3-3-2 基本方針に基づく都心交通の方向性.....93

4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策	96
4-2 重点施策	103
4-2-1 重点施策①	104
4-2-2 重点施策②	106
4-2-3 重点施策③	108
4-2-4 重点施策④	110
4-2-5 重点施策⑤	112
4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）	114
4-3-1 アクションプログラム	114
4-3-2 施策の展開	115
4-4 公共交通の運行に関する基準・ルール	148
4-4-1 路線を維持・改善するための手続き	149
4-4-2 新規路線を導入するための手続き	153
4-5 施策の評価	157
4-5-1 アウトプット、アウトカム双方の指標を用いた評価方法	157
4-5-2 継続が可能な評価方法	157
4-5-3 施策の評価指標	158
4-6 アクションプログラムの見直し	164
4-6-1 見直しの留意点	164
4-6-2 見直し方法	164
4-6-3 PDCAサイクルの運用体制	166

1. 策定経過参考- 2
2. 指標と目標の設定参考- 7
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.....参考-16
4. 用語解説参考-20

序章

- 序-1 はじめに
- 序-2 役割と位置づけ
- 序-3 目標年次と対象区域
- 序-4 構成
- 序-5 都市の将来像
- 序-6 持続可能な開発目標(SDGs)への貢献

序章

序-1 はじめに

本市は、2005（平成 17）年7月に 12 市町村が合併したことで、全国第 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するなど、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。

また、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。

このような都市の姿などの変化及び交通の問題に対応するため、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計画として、浜松市総合交通計画を 2010（平成 22）年に策定しました。

その後、東北地方太平洋沖地震（2011（平成 23）年 3 月）の発生や人口減少社会の到来など社会経済情勢の変化による新たな交通課題に対応するため、「交通施策及びアクションプログラム」を見直した浜松市総合交通計画増補版を 2015（平成 27）年 7 月に策定しました。

今回、計画の目標年次の中間年を迎え、関連計画の変更や近年の公共交通を取り巻く環境など、社会経済情勢の変化を踏まえ、最新の地域特性に対応した総合交通計画とするべく、浜松市総合交通計画の見直しを行うものです。

序-2 役割と位置づけ

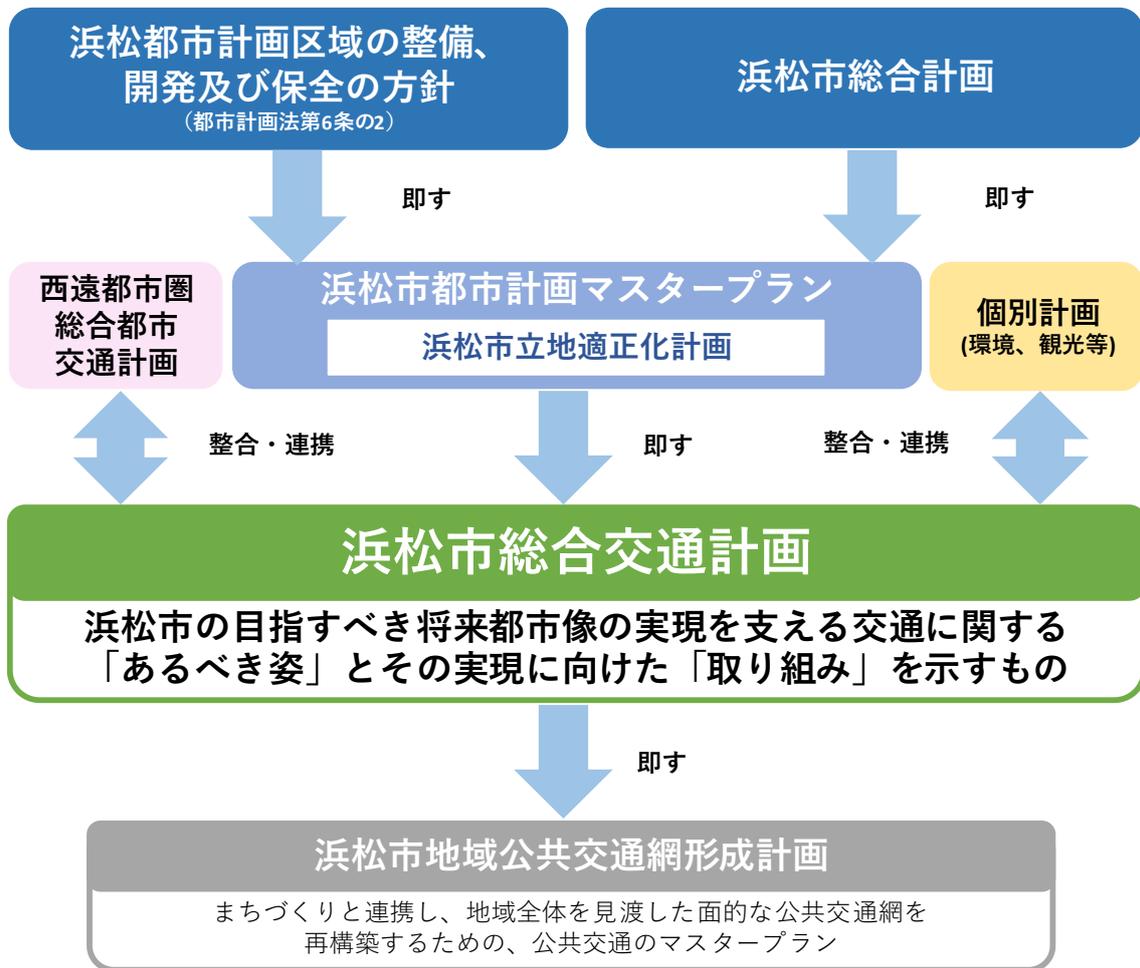
本計画は、以下の役割を担い、浜松市都市計画マスタープランの一分野として策定します。

- 将来都市構造を支える交通体系の構築
 - ・広域圏を結ぶ国土軸と市内の各拠点ネットワーク化

これにより、

- ◆広域圏域との経済・文化活動の連携を促進
- ◆市内外の活発な経済活動を促進
- ◆市民交流活動を促進

します。



図序- 1 計画の位置づけ

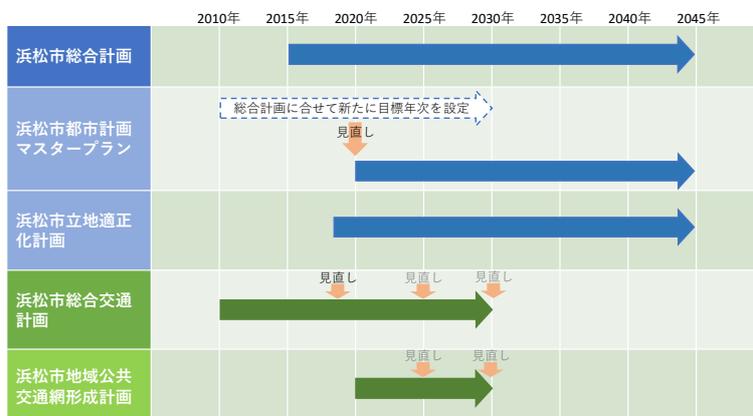
序-3 目標年次と対象区域

浜松市総合交通計画は、2010年～2030年（平成22年～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、今回、計画策定から10年を迎える中間年として計画の見直しを行います。

目標年次は、引き続き、概ね10年後となる2030（令和12）年とします。

また、目標年次における将来人口の見通しを「76.8万人」と想定し、将来都市構造などの変化に対応しつつ、概ね5年ごとに計画の見直しを行います。

計画対象区域については、市街地の郊外化、人口減少及び高齢化の進展、公共交通の衰退、地球規模の環境保全などに対応する交通計画を立案するため、「市全域」とします。



図序-2 関連する計画の目標年次



図序-3 対象区域

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

おわりに

参考資料

序-5 都市の将来像

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、これらが定める都市の将来像の実現を目指します。

序-5-1 浜松市総合計画の都市の将来像

浜松市総合計画（2014（平成26）年12月策定）では、以下の「都市の将来像」を定めています。

市民協働で築く
『未来へかがやく創造都市・浜松』

図序-5 浜松市総合計画の都市の将来像

序-5-2 浜松市都市計画マスタープランの基本理念

都市計画マスタープランでは、浜松市総合計画で掲げる都市の将来像や前都市計画マスタープランの評価と現状の課題を踏まえ、都市づくりに取り組むうえでの規範となる考え方や姿勢を「都市計画の基本理念」として示しています。

多彩に輝き、持続的に発展する都市

- 自然環境と共生した持続可能な都市の実現
- 都市活力の持続と向上
- 地域特性を活かした都市づくりと相互連携の強化
- 市民生活の質の向上
- 市民の参加・協働によるまちづくりの推進

図序-6 浜松市都市計画マスタープランの基本理念

序-5-3 浜松市都市計画マスタープランの将来都市構造

「コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市づくり」をはじめとする都市計画の目標を実現するため、基幹的な公共交通沿線に複数の拠点的形成し、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」を本市の目指すべき将来都市構造とし、都市構造の転換を図っていきます。

序章

序-6 持続可能な開発目標 (SDGs) への貢献

序-6 持続可能な開発目標 (SDGs) への貢献

「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みを推進するため、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。また、国は自治体の取組みを促進するため、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み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、以下に示す目標などに貢献することが期待されます。

表序-1 持続可能な開発目標 (SDGs) における目標と対応する取組み

SDGs の目標	取組み
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 8 : 包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用を促進する	観光交流客数および歩行者交通量の増加
目標 9 : 強靱なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進促進を図る	道路の混雑度の改善
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

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



図序-7 持続可能な開発目標 (SDGs) における 17 の目標

資料: 国際連合広報センター

第1章

交通の現状及び将来の課題

本章では、交通の現状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。

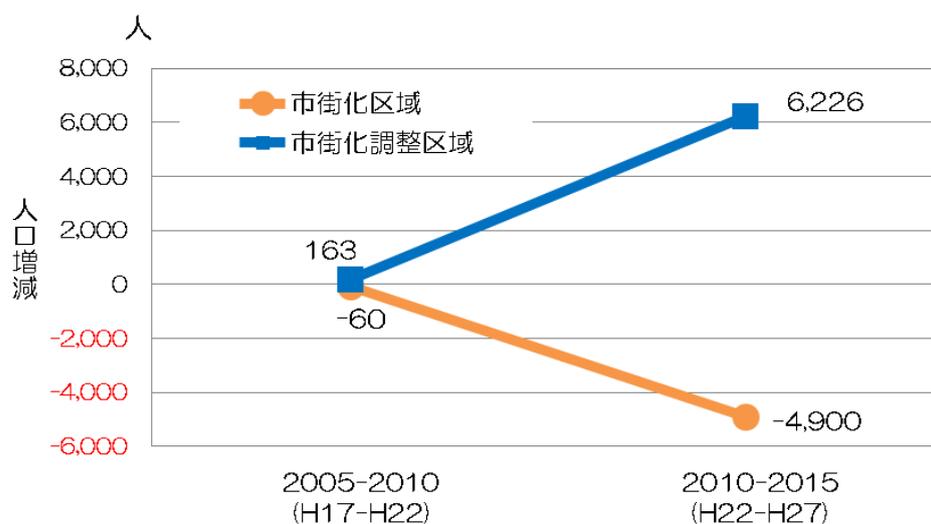
(1) 郊外に広がる市街地や施設立地への対応

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

交通の現況及び将来の課題

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

おわりに

参考資料

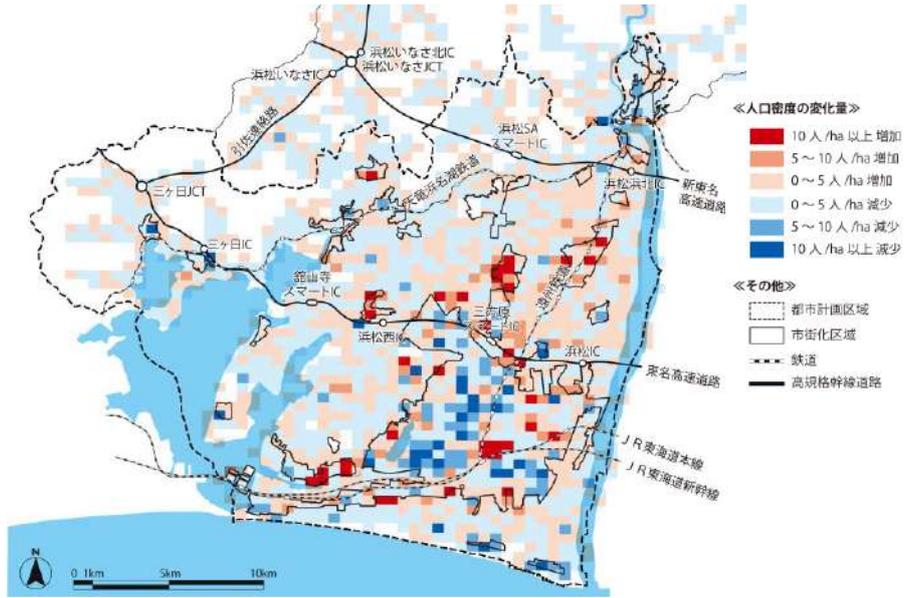


図 1-2 人口密度の変化(2005-2015)

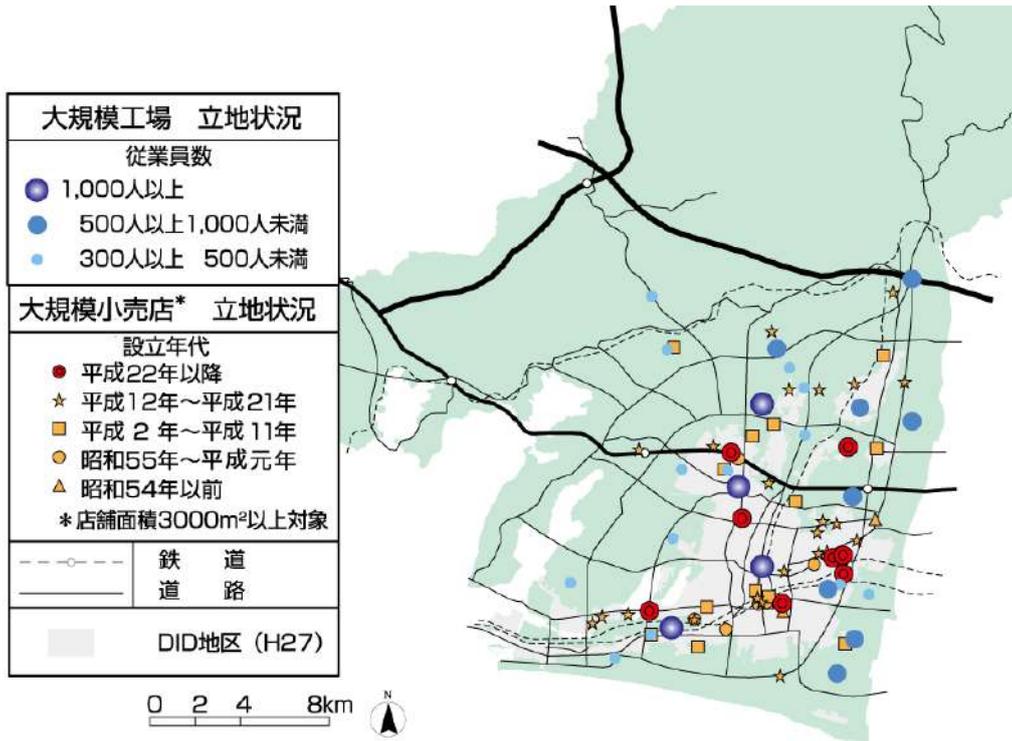


図 1-3 大規模工場及び大規模小売店舗の分布状況(平成 29 年度現在)

(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、自動車利用は増加傾向にあり、2018（平成30）年時点で自動車の分担率は66.6%と推計されます。一方で、徒歩、自転車、公共交通などの利用は減少傾向にあります。

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

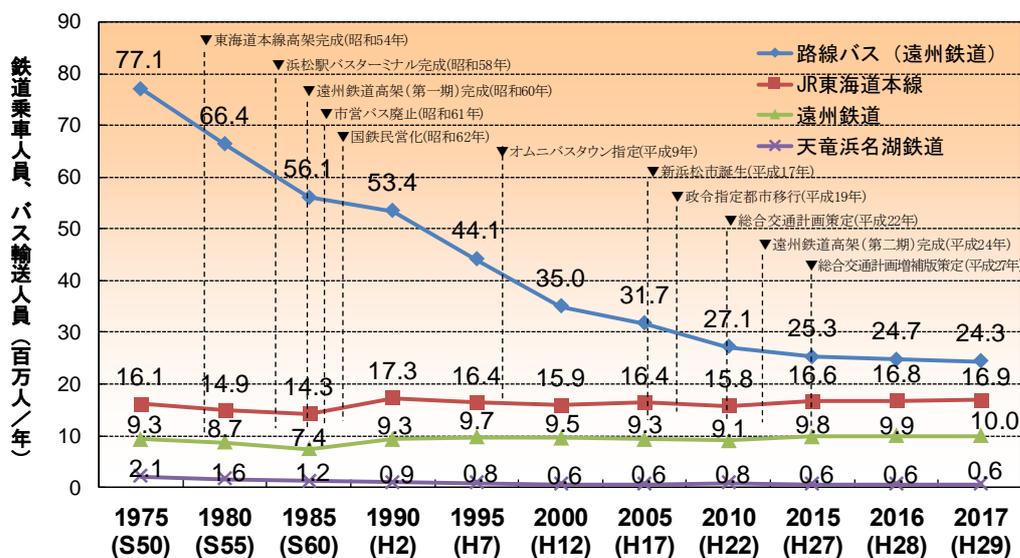
1-1 現況から見た課題

(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。

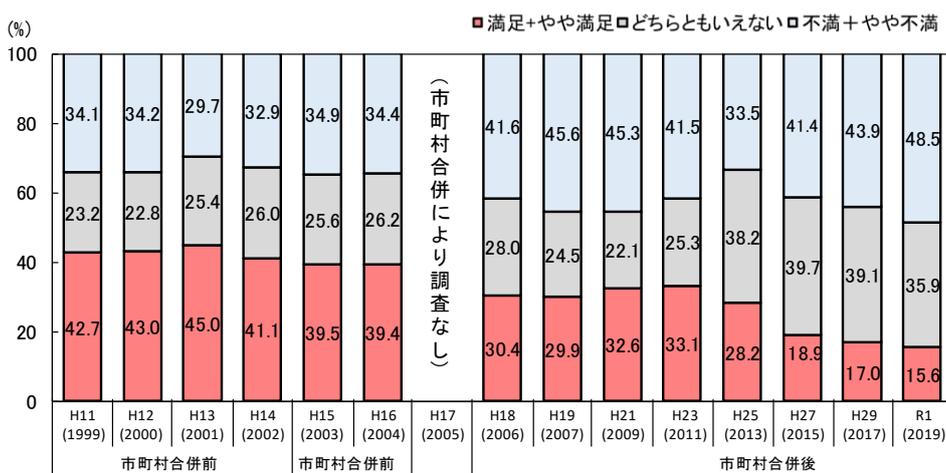
また、公共交通機関の利便性について、「満足」「やや満足」と回答した人は、2011（平成23）年までは30%を超えていたものの、2019（令和元）年では15.6%まで減少しています。

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
※路線バス：遠州路線バス利用者（貸切バス除く）

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

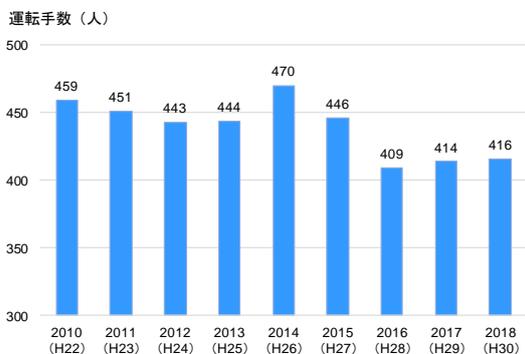
図 1-6 鉄道やバス等の公共交通機関の利便性に関する市政満足度の推移

(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。

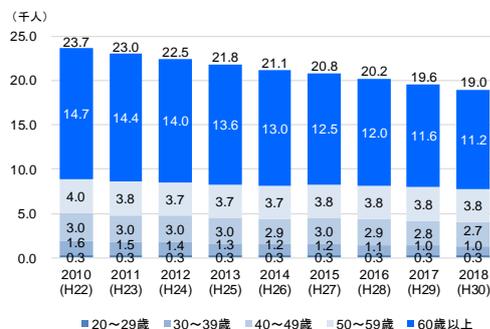
このようなバス運転手不足により、実際に、路線バスの運行本数は、郊外部へ延伸する路線（浜名線、笠井線）や西区北部から北区内の各路線で減少している状況です。

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、公共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。



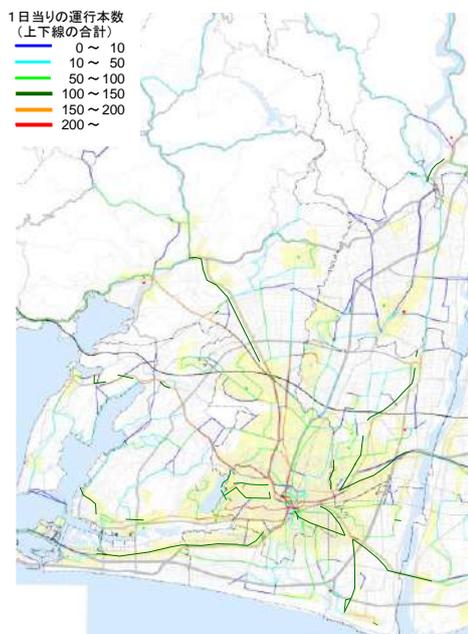
資料: 遠州鉄道、秋葉バスサービス、浜松バス提供データを基に作成

図 1-7 バス会社の運転手数 (合計)

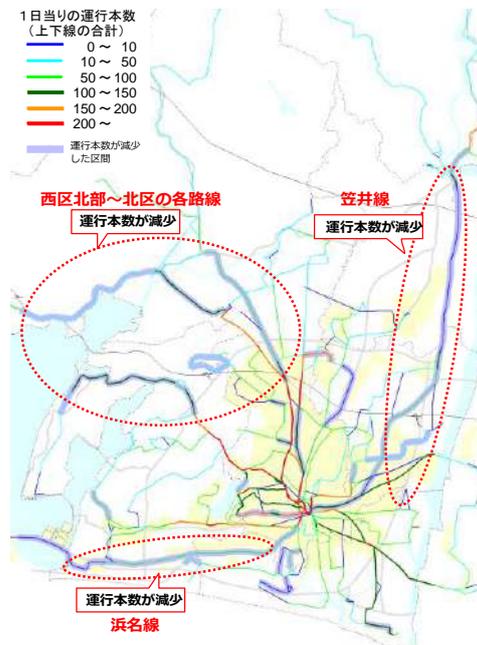


資料: 運転免許統計(警察庁)を基に作成

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: 遠州鉄道提供データを基に作成

図 1-9 バス停間運行本数

第1章 交通の現況及び将来の課題

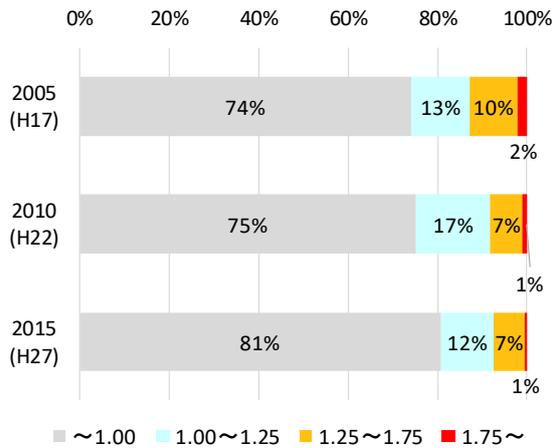
1-1 現況から見た課題

(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。

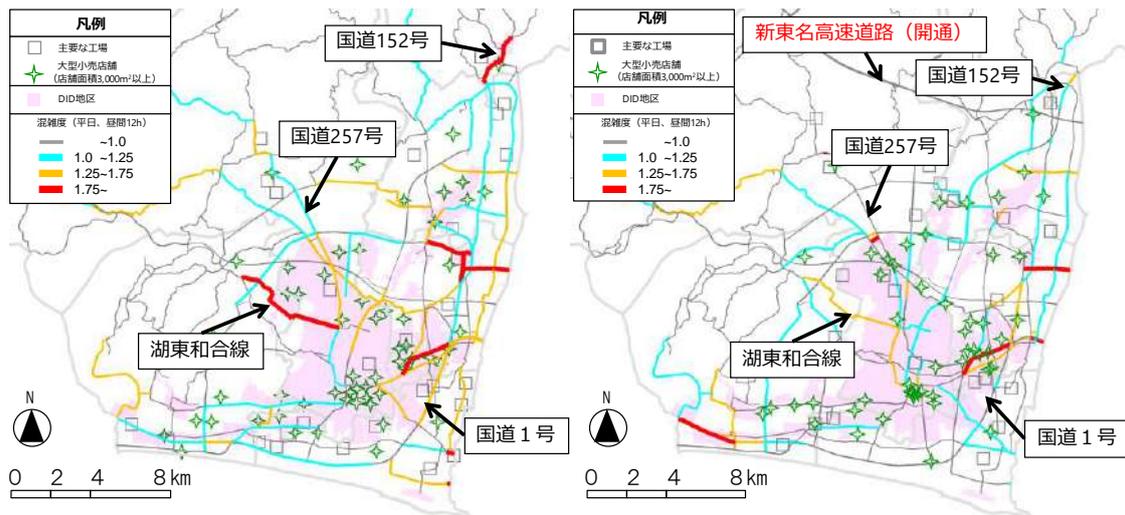


混雑度	交通状況の推定		
	飽和時間	交通量 / 道路容量	状況
1.0未満	なし	1以下	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25未満	1~2時間以下	ほとんどの区間で1以下	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25~1.75未満	0~12時間	1以上の時間が10~15%	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑へ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



2005(平成 17)年

2015(平成 27)年

※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

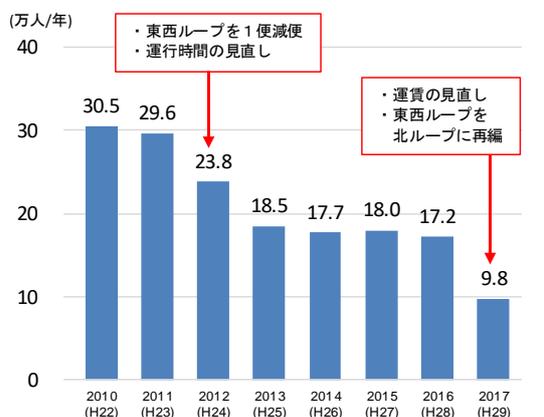
図 1-11 路線別混雑度

(6) 安全で移動しやすい都心の回遊環境の構築

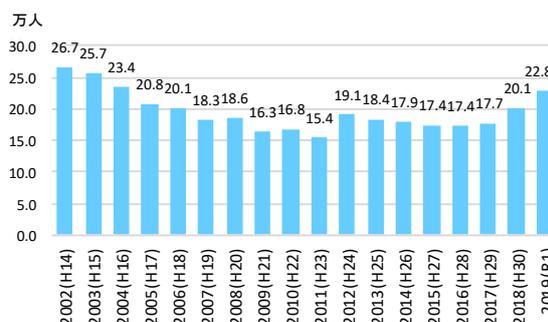
JR 浜松駅を中心に循環まちバス「く・る・る」が「東ループ」「西ループ」「南ループ」の3ルートで運行されていましたが、利用者は2010（平成22）年以降減少し、2019（平成31）年3月31日をもって運行を終了しました。また、中心市街地の休日歩行者通行量も遠鉄百貨店新館が開業した2011（平成23）年以降は概ね横ばいに推移していますが、2002（平成14）年と比較して、減少傾向にあります。

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。

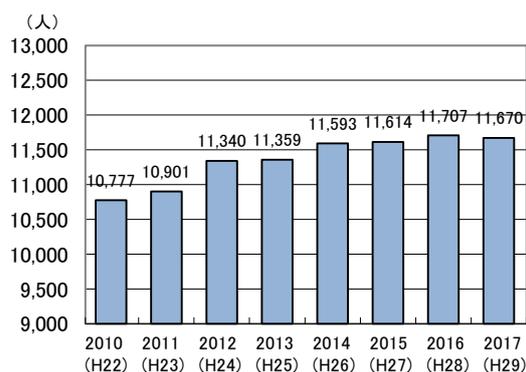
このため、市内外の人々が集まるJR 浜松駅周辺から都心全体への回遊を促すために、都心環状線の整備による都心内の通過交通の抑制や、歩行空間の連続性の確保、快適性を向上させる必要があります。



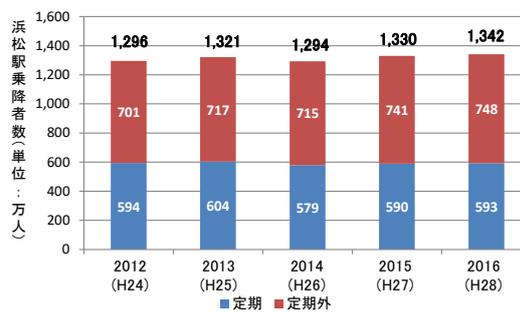
資料：遠州鉄道提供データを基に作成
図 1-12 「く・る・る」の利用者数



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（平成29年度版）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

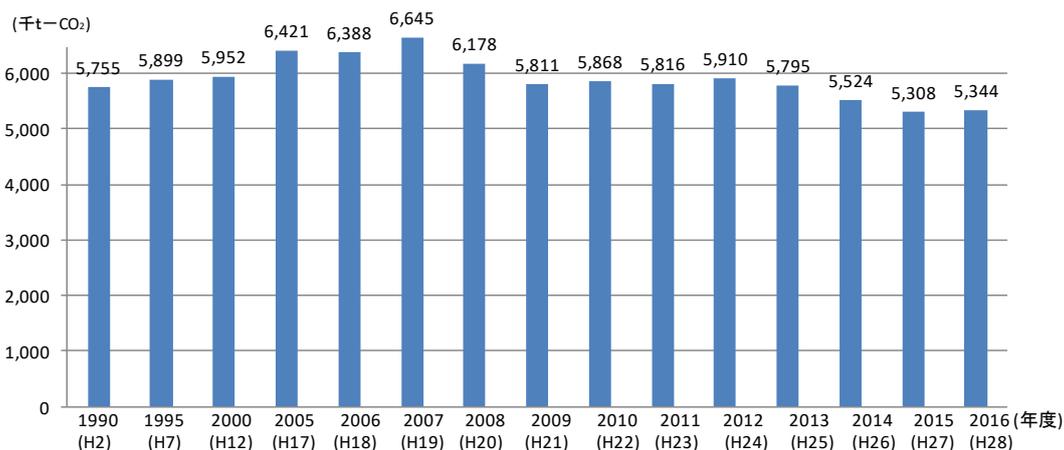
1-1 現況から見た課題

(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5,344千t-CO₂となっており、近年は減少傾向にあります。

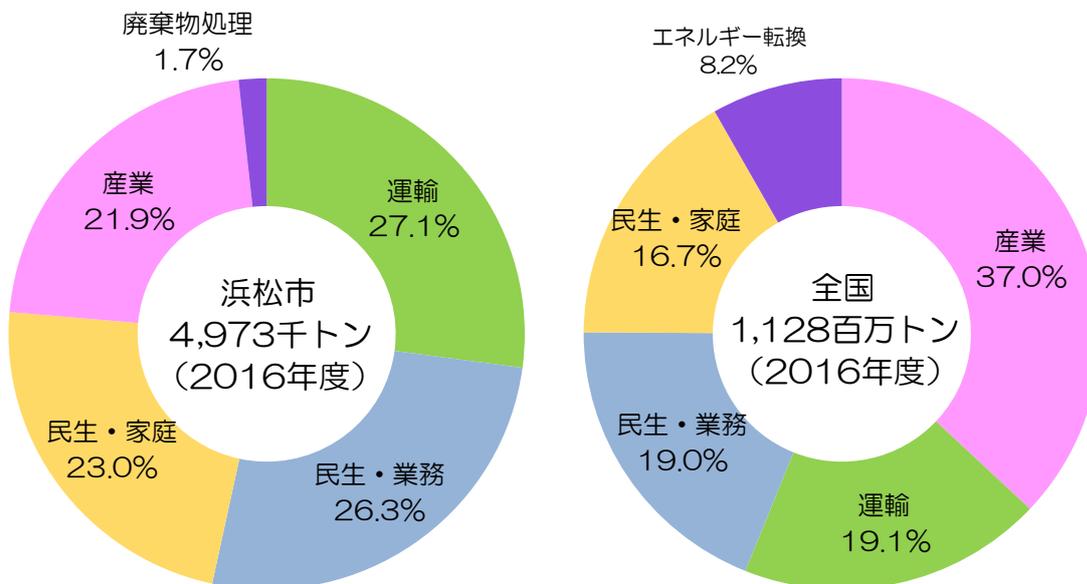
一方、部門別の二酸化炭素排出量は、運輸部門が最も多く27.1%となっており、全国平均値と比較すると8%高い状況にあります。

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: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【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):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【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。

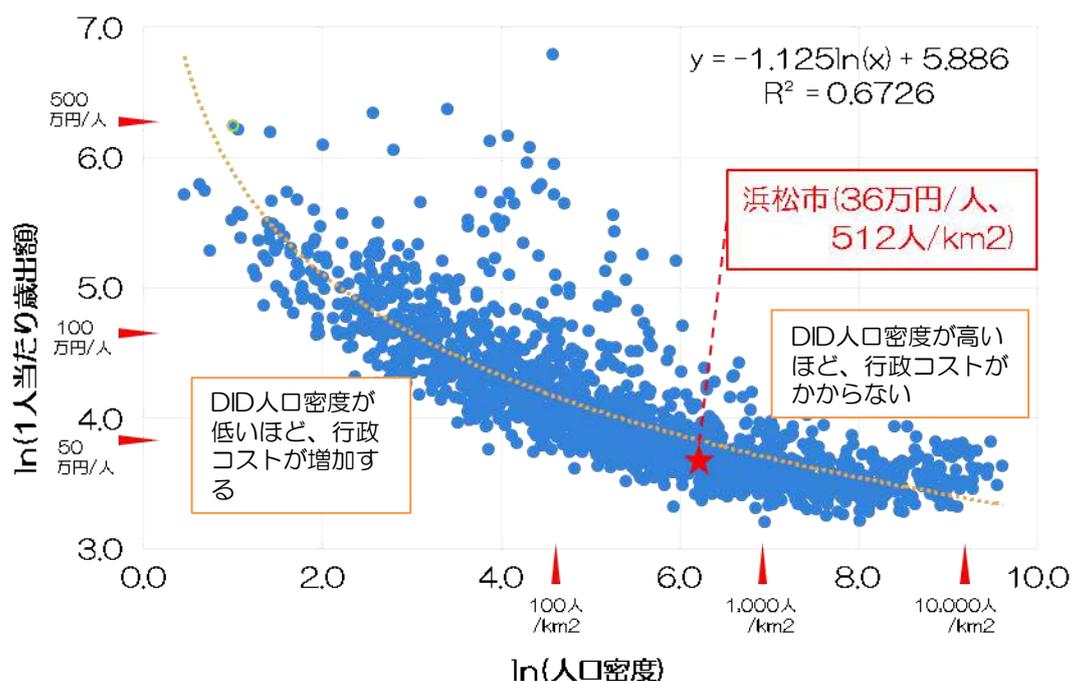
このため、今後もこの都市づくりを継続し、多くの人々が使いやすい交通ネットワークの形成に取り組む必要があります。

(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。

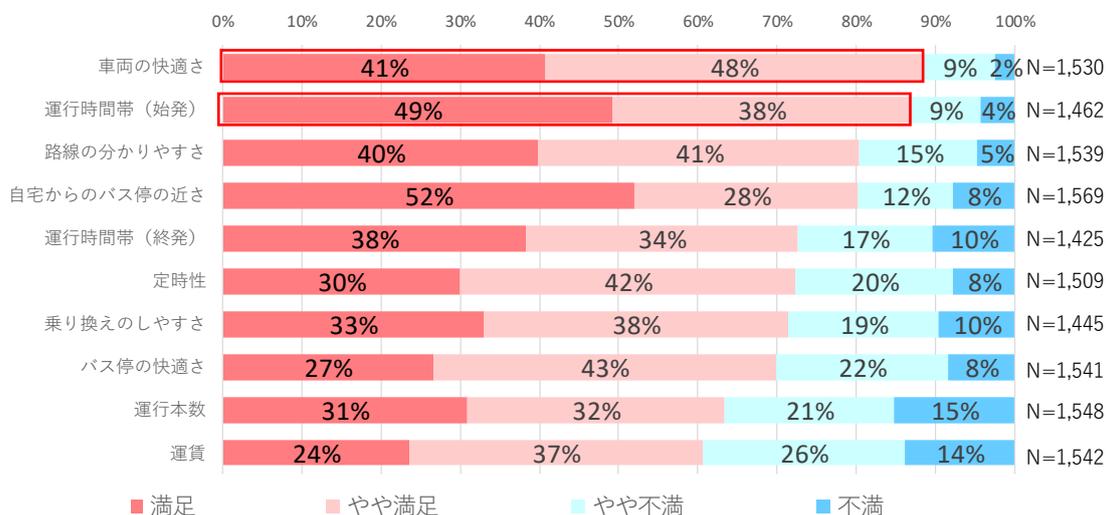
一方で、市内各地では自動車交通の増大による交通渋滞の発生、交通事故の多発、環境負荷の増加、そして公共交通の衰退など、交通に係る様々な問題が生じています。

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」(令和元年)

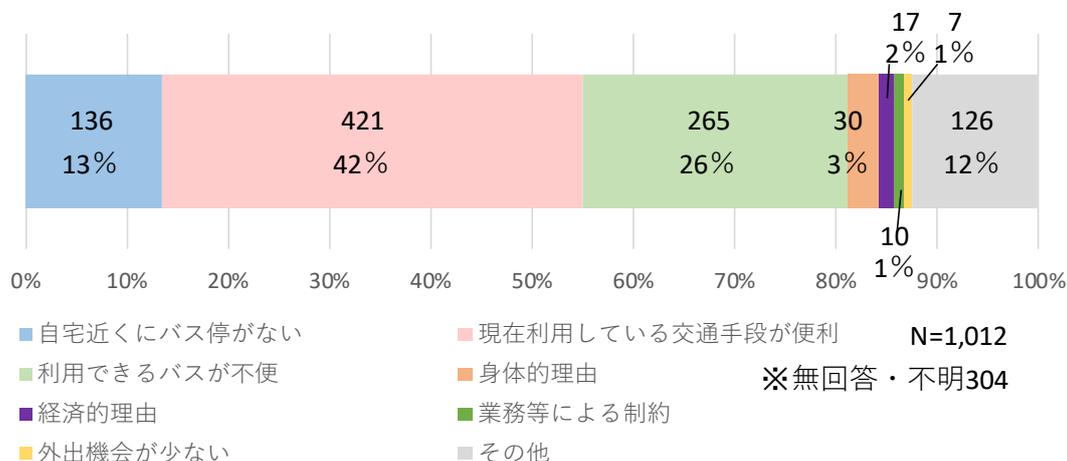
図 1-19 路線バスのサービスに対する満足度

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。



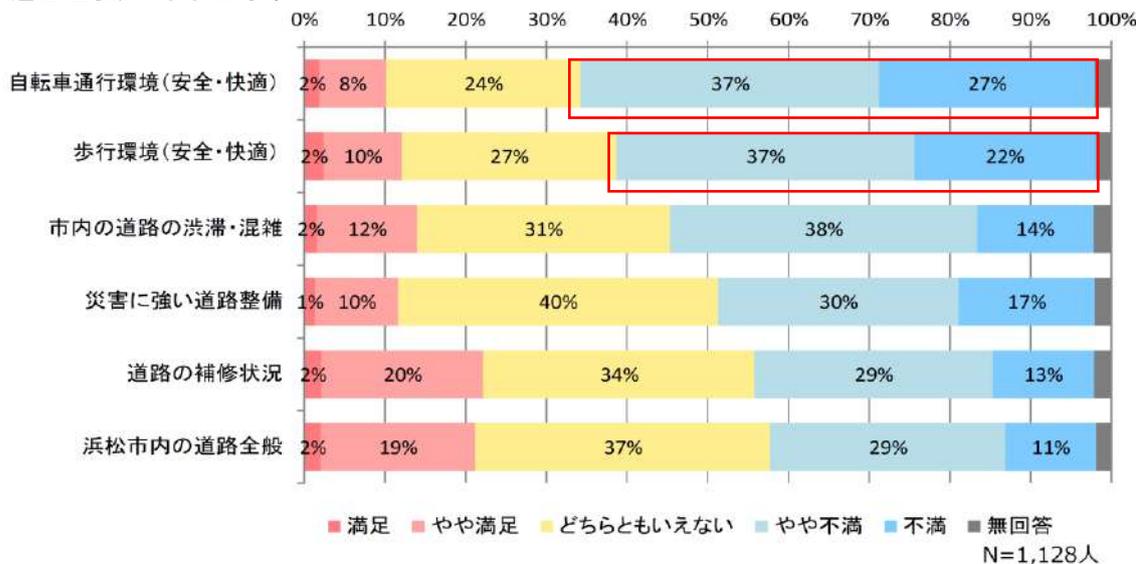
資料:「公共交通に関する市民アンケート」(令和元年)

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(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（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。

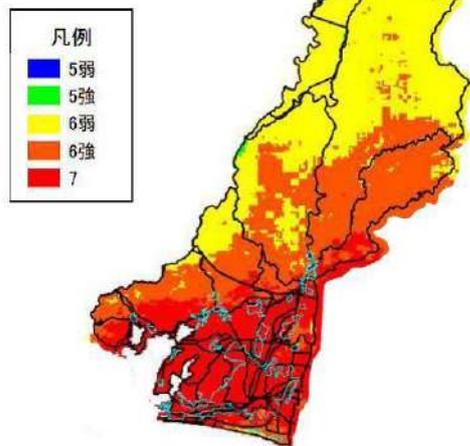
二酸化炭素の排出量は、運輸部門が最も多いことから、目標の達成に向け、移動に要するエネルギー消費量の削減に取り組む必要があります。

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。

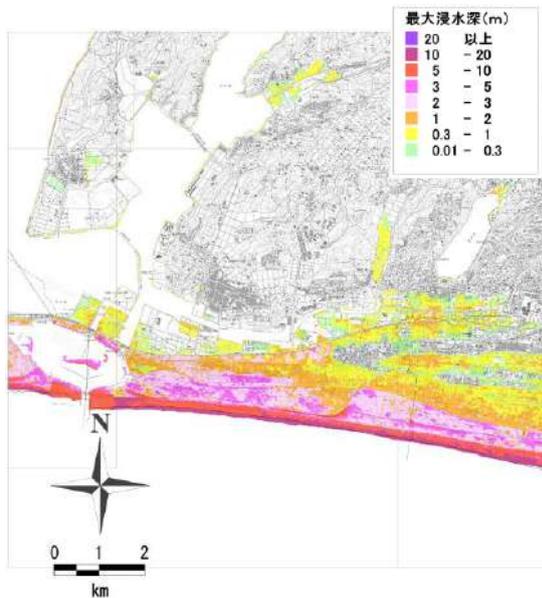
このため、災害時の支援、避難や高次医療施設への短時間の搬送等の観点から、緊急輸送路の整備及び適切な維持管理により、広域のかつ緊急時の道路ネットワークを確保する必要があります。

【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（陸側ケース）

図 1-23 想定震度分布図分布図



資料：静岡県第4次地震被害想定(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

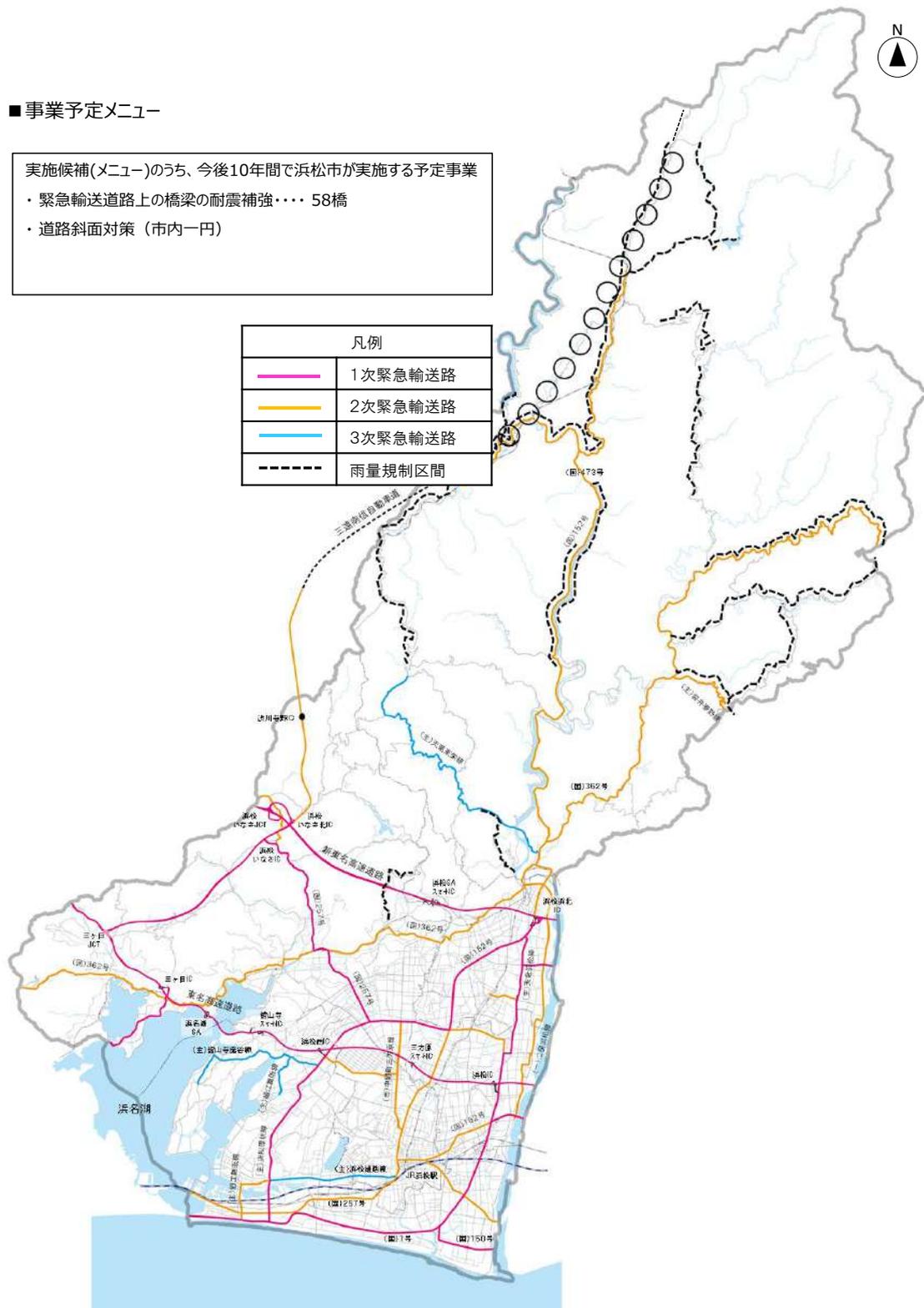
1-2 将来の変化への対応から見た課題

■ 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(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

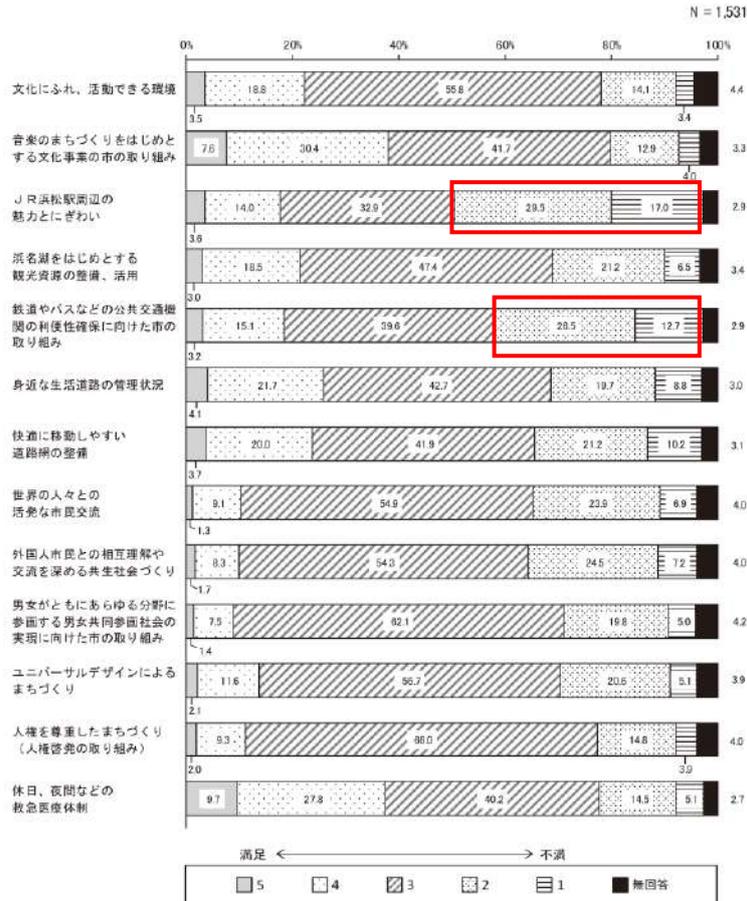
1-2 将来の変化への対応から見た課題

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。



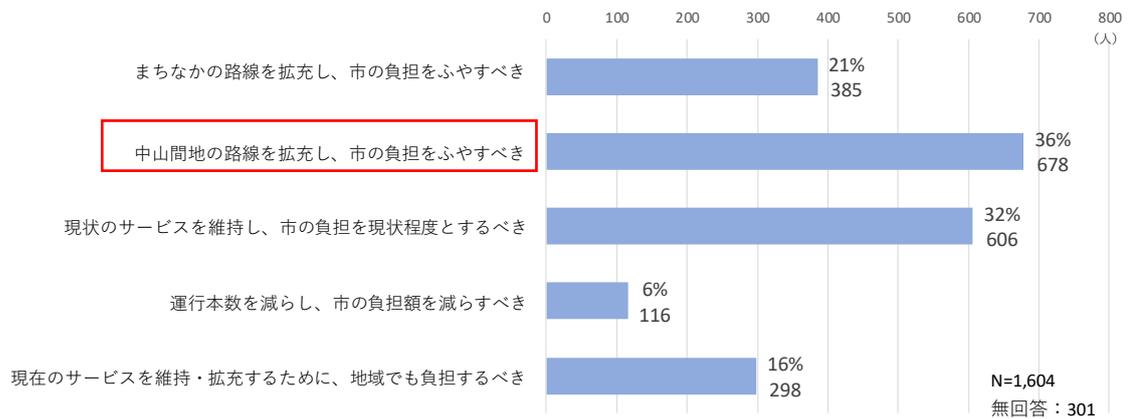
資料:令和元年度市民アンケート調査結果報告書

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」(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

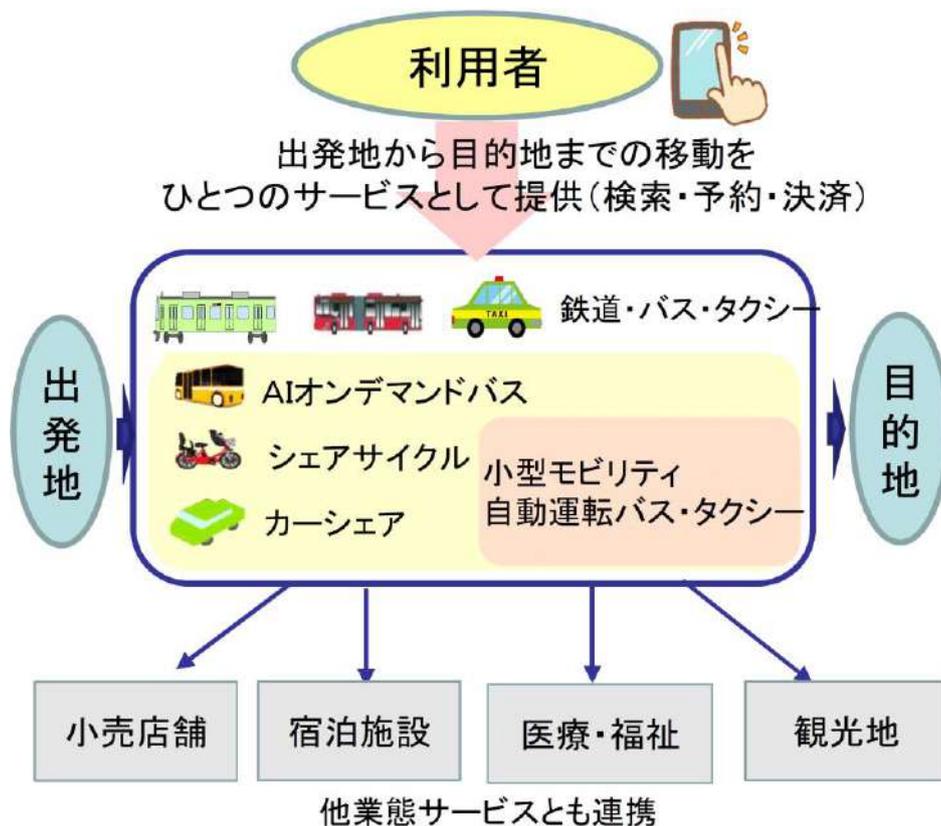
1-2-6 新たな技術の進展

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、政府では、2020（令和2）年を目途とした高速道路での自動運転の実現や、2020（令和2）年までの限定地域での無人自動運転移動サービスの実現等を目標としてかかっています。



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、拠点・軸・土地利用の基本区分・帯の4つ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

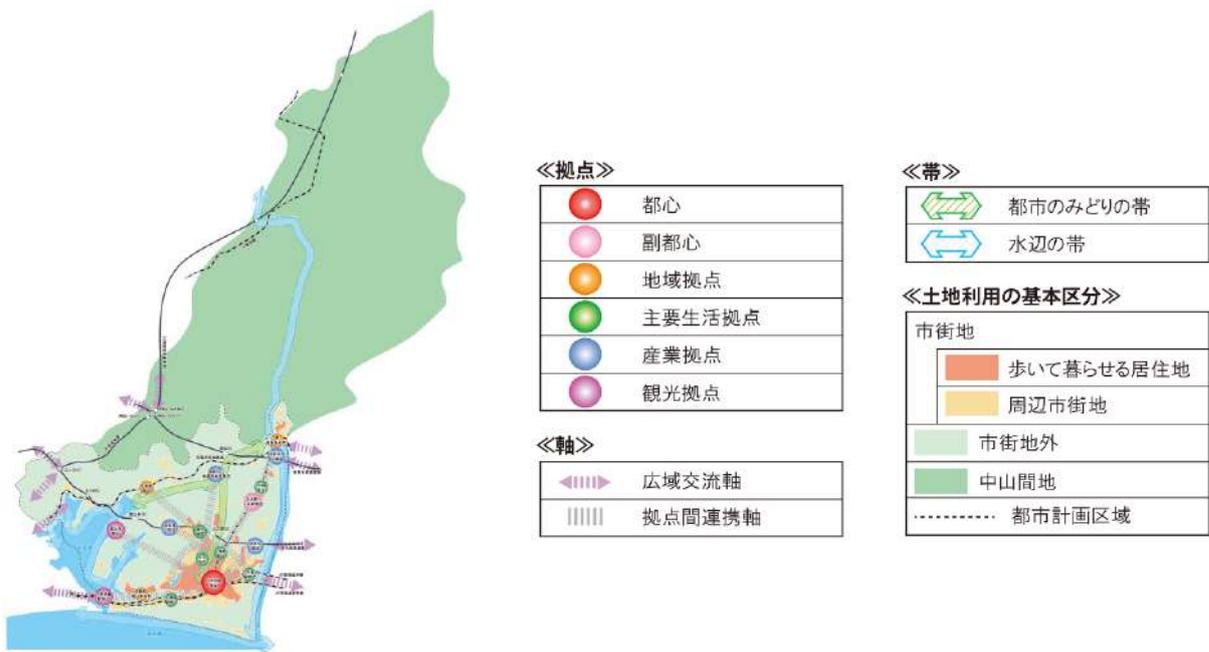


図 1-30 都市計画マスタープランの将来都市構造

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。

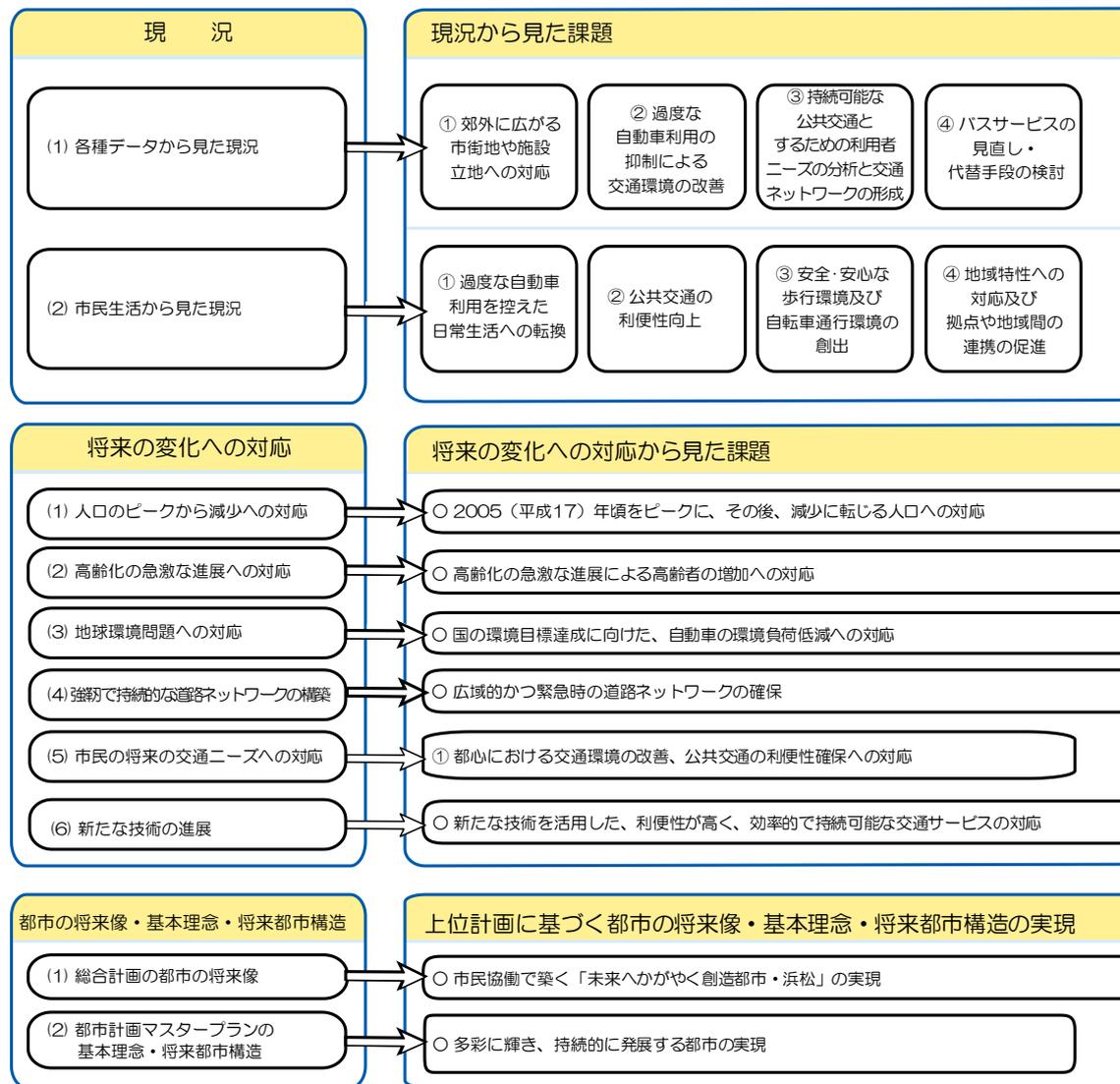
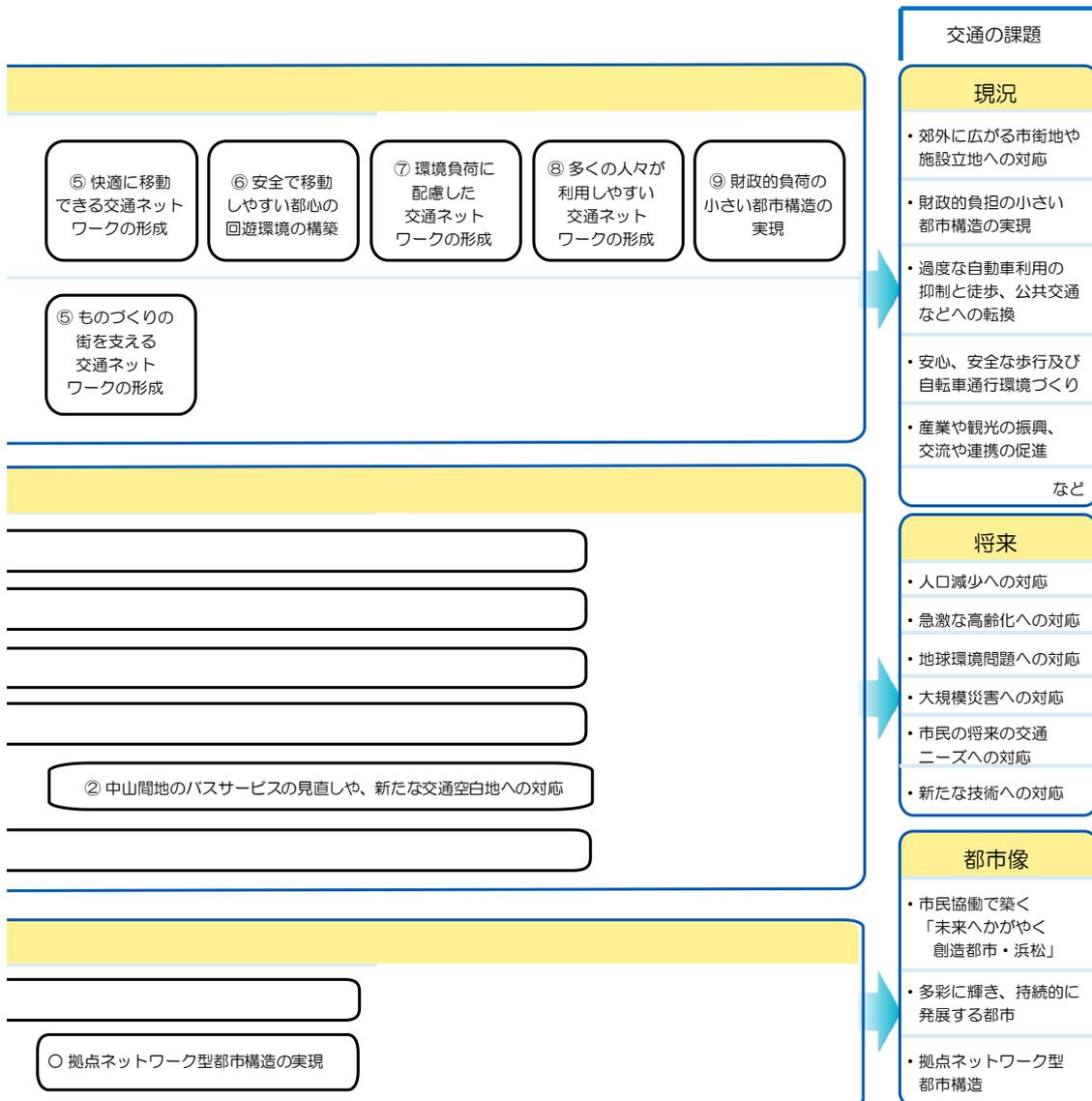


図 1-31 現況及び将来への対応、上位計画から設定した交通の課題

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

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

おわりに

参考資料

第2章

目指す将来の交通の姿

本章では、交通の課題から、将来の交通を考える視点を設定した上で、この視点に基づく「目指す将来の交通の姿—交通ビジョン—」を示します。

- 2-1 将来の交通を考える視点
- 2-2 目指す将来の交通の姿 —交通ビジョンの設定—
- 2-3 交通ビジョンが目指す「暮らし」のイメージ
- 2-4 将来の交通の指標と目標

第2章 目指す将来の交通の姿

2-1 将来の交通を考える視点

第2章 目指す将来の交通の姿

現況及び将来の変化への対応、都市の将来像の実現に向けた交通課題から「将来の交通を考える視点」を整理し、この視点に基づく「目指す将来の交通の姿 —交通ビジョン—」を設定します。

2-1 将来の交通を考える視点

(1) コンパクトでメリハリの効いたまちづくり

- 都市機能が集積した複数の拠点形成や居住の誘導により、メリハリのある土地利用を推進するとともに、その拠点間を、公共交通を基本として有機的に連携した「拠点ネットワーク型都市構造」を構築します。

(2) 市内外の活発な交流の促進

- 市民が自らの意思で自由に移動できるように、使いやすい交通ネットワークを形成します。
- 市外との産業、文化などの交流を促進するため、鉄道駅などの交通結節点やインターチェンジへのアクセス性の向上を図ります。
- 本市を訪れる人々が、都心や拠点のにぎわい、地域固有の歴史、風土を育む文化、産業の基礎となる技術などを体感し、体験することを可能とする交通ネットワークを形成します。

(3) ものづくり都市の創造と多様な観光資源のバックアップ

- 本市の経済は、楽器、オートバイ、繊維などの産業がけん引役となり産業振興を図ってきました。さらに、光産業、花卉栽培など他業種の進展も見据えながら生産性、流通性が向上するよう円滑な物流動線を確認するなど、浜松の経済発展を支える交通ネットワークを形成します。
- 浜名湖や北遠地域の特色ある観光資源や景観を活かした観光産業を振興し、市内外からの多くの交流人口を迎えるため、観光資源までのアクセスや周遊を可能とする交通ネットワークを形成します。

(4) 都心と拠点に集積する都市機能の有効活用

- 都心や拠点では、市内外の多くの交流人口や日常生活に対応するため、道路、駅前広場、バスターミナルなど様々な交通基盤施設が整備されてきました。これにより、様々な社会経済活動の場を創出しており、今後も、これらの都市機能を市民共有の財産として有効に維持・活用し、次世代に引き継いでいきます。

(5) 防災や交通安全に配慮した、安全で安心して暮らせるまちづくり

- 道路施設を適切に維持管理し、長寿命化を推進することで、強靱で持続的な道路ネットワークを構築します。
- 災害時における市民などの迅速な避難、人命救助や支援物資の輸送、復旧・復興活動などができるように、緊急輸送路や避難路となる幹線道路を整備・保全し、ネットワークの強化を図ります。
- 市民活動の活発化に比例して、広い市域の各地域を連絡する自動車交通が増加傾向にあることから、歩行者、自転車、オートバイ、自動車相互の安全性向上を図ります。
- 都心や拠点の中心となる鉄道駅や公共施設等へのアクセス道路や住宅地内の道路では、安全な交通空間の確保や生活環境に配慮した快適な空間を整備します。
- 市民の交通安全意識を高め交通事故を削減するために、交通安全に係る広報や啓発活動の充実を図ります。

(6) すべての人が暮らしやすい社会づくり

- 本市の高齢者人口は増加傾向にあり、一億総活躍社会の実現に向け、高齢者等の移動を支える交通ネットワークを形成します。
- 子供から高齢者、障がい者、妊産婦、外国人など、すべての人々が自らの意思で自立した移動をしやすくするため、交通基盤施設のユニバーサルデザイン化を図ります。

(7) グローバルな視点から求められる地球環境への配慮

- 地球環境問題が顕在化する現在、国レベルから市民レベルまで多様なレベルで様々な環境対策を進めています。
- 本市においても、交通の分野で地球環境に配慮した取り組みを推進するとともに、市民に対して地球環境にやさしい交通手段の転換を促進します。

(8) 持続的かつ健全な都市経営を実現する都市のコンパクト化

- 将来における人口減少が予想から現実のものとなり、今後は、都市の将来像の実現に向けた都市経営の意識を持ち、都市のコンパクト化を図るとともに、投資経費に見合った効果が得られ、真に必要な交通基盤施設の整備を進めます。
- バスの運転手数が減少し、既存の公共交通の維持が厳しい状況のなか、MaaSや自動運転などの新たな技術が実用化に向けて進められています。本市においても、このような新技術を取り入れ、公共交通を維持します。

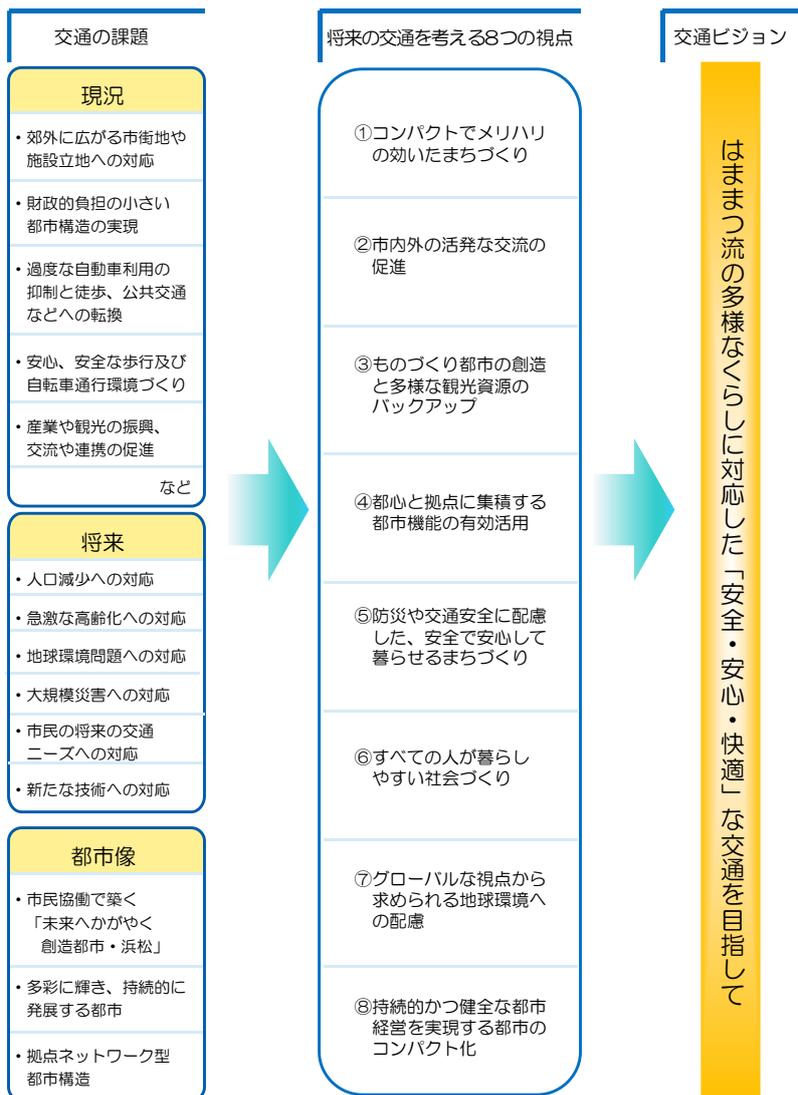
第2章 目指す将来の交通の姿

2-1 将来の交通を考える視点

2-2 目指す将来の交通の姿 –交通ビジョンの設定–

「将来の交通を考える8つの視点」をもとに、「目指す将来の交通の姿」となる交通ビジョンを設定します。

交通ビジョンは、従来のような交通手段別の目標を示すのではなく、「将来の交通」が市民や来訪者などの日常生活や産業経済活動などの様々な場面で役立つものにしていくため、市民の「暮らし」をキーワードとして設定します。



※「はままつ流」とは・・・

本市は、海岸部から都市的機能が集積する都市部、この周囲に広がる平野部、そして、広大な森林を擁する中山間部までと、全国に類を見ない地域の多様性を有しています。また、ものづくりについては、自動車やオートバイ、楽器、光技術などの高度な産業技術を生み出し、農業については、都市近郊型農業が盛んに営まれ、全国へ生産物が流通しています。さらに、文化についても音楽文化から地域に根ざした行事や祭事、伝統芸能などが受け継がれ、地域活動が活発に行われています。

本計画では、これらを総称し、「はままつ流」としています。

図 2-1 「交通ビジョン」

第2章 目指す将来の交通の姿

2-3 交通ビジョンが目指す「暮らし」のイメージ

「交通ビジョン」が目指す交通の姿を、市民や来訪者などの日常生活や産業経済活動などの5つの「暮らし」の場面として設定するとともに、それぞれのイメージを示します。さらに「暮らし」のイメージを具体的に描き、「暮らし」の方向性を示します。

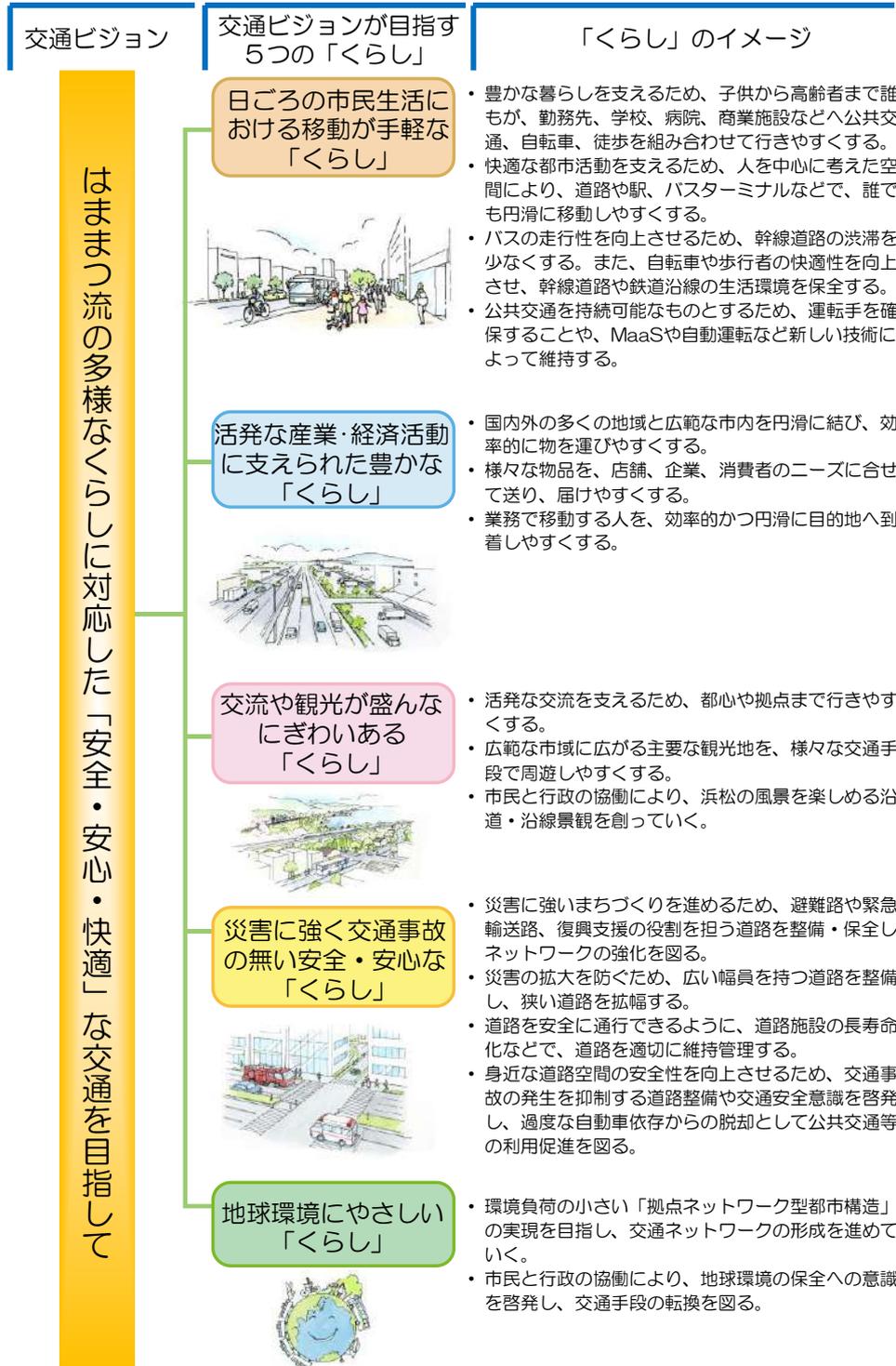


図 2-2 「交通ビジョン」が目指す5つの「暮らし」と「暮らし」のイメージ

「くらし」の方向性

- ・自動車を利用しなくても、日常生活で立ち寄るお店、病院、学校、勤務先などへ行きやすくする。
- ・都心、副都心及び各拠点において、豊かな都市生活を営むことができるように、平日でも休日でも気軽に都心などへ出かけられるようにする。
- ・生活道路及び都心や拠点内の道路の歩道、主要な駅とその駅前広場、バスターミナルやバス停、駐車場や駐輪場といった施設のユニバーサルデザイン化を進め、交通結節点から目的地まで快適に移動しやすくする。
- ・主要な幹線道路の交通渋滞の緩和により、道路交通の円滑化、路線バスの定時性、速達性を向上させる。
- ・幹線道路や鉄道沿線において、快適に自転車に乗ったり、歩いたりできるようにする。
- ・乗務員を確保して公共交通を維持させる。
- ・MaaSや自動運転などの新しい技術などを導入し、効率的、効果的に移動を支える。
- ・市内で生産される様々な工業製品や農産物などを出荷しやすく、原材料や様々な製品を入荷しやすくするために、広範な市内と市外の空港、港湾、工場、消費地などを相互に円滑に結ぶようにする。
- ・市外から運んできた製品などを都心や拠点内に流通しやすくする。
- ・都心や拠点内では、円滑な交通を確保しながら、効率的に荷さばきを行えるようにする。
- ・市内では、目的や状況に応じて、効率的かつ円滑に移動しやすくする。
- ・業務で出かける人が、広域の交通結節点へアクセスしやすいうようにする。また、国内外の人々が業務で本市を訪れやすくする。
- ・業務で来訪した人が、市内の移動や各拠点内を移動する際、目的や状況に応じた手段を選択できるようにする。
- ・文化、技術、学術など多方面にわたる人々の交流を支えるため、人、物、情報が集積する都心や拠点へ行きやすくする。
- ・来訪者が、市内の多彩な自然、歴史、風土、産業などの観光資源を巡りやすくするため、自動車や公共交通、自転車、それらの組み合わせのいずれの手段でも、観光資源へ行きやすくする。
- ・観光地を円滑に巡ることができるように、交通に関する総合的な情報（自動車、公共交通、自転車、徒歩のルートやリアルタイム運行状況など）を把握しやすくする。
- ・市民と行政の協働により、市の内外から来訪する人をもてなす心を取り入れた道路や鉄道沿線の景観づくりや、来訪者を歓迎する意識を育む活動を実施する。
- ・予想される南海トラフ巨大地震や土砂災害などの自然災害に備え、避難地や自宅へ徒歩で移動できるようにネットワークの形成を進めていく。
- ・市全域への物資輸送、復興活動などのため、高規格幹線道路や主要幹線道路のネットワークの形成を進めていく。
- ・災害時に発生する火災等の二次災害を最小限に抑えるため、道路の整備、拡幅を進めていく。
- ・道路幅員が狭く緊急車両が進入できないなどの課題をかかえる地域の道路整備、拡幅を進めていく。
- ・将来にわたって、道路を安全に通行できるように道路を適切に維持管理していく。
- ・住宅地において、交通安全向上のため、自動車のスピード抑制や歩道設置などの道路改良を進めていく。
- ・歩行空間と自転車通行空間をそれぞれ確保するなど、歩行者と自転車の分離を図っていく。
- ・交通マナーの遵守に関する啓発活動の強化を図っていく。
- ・将来にわたってくらしやすい都市の実現に向けて、過度な自動車利用を抑制し、徒歩、自転車、公共交通での移動を促進するような交通ネットワークの形成を進めていく。
- ・温室効果ガス排出量や騒音などの小さい公共交通システムの導入を図っていく。
- ・市民と行政の協働により、地球環境の保全を意識した交通行動について、より多くの人に知ってもらい、徒歩、自転車、公共交通での移動を促すために情報を提供する。
- ・公共交通、低公害車、自転車の利用を促進するため、これらの利用への機会を創出し、楽しみながらこれらを利用できるようにする。

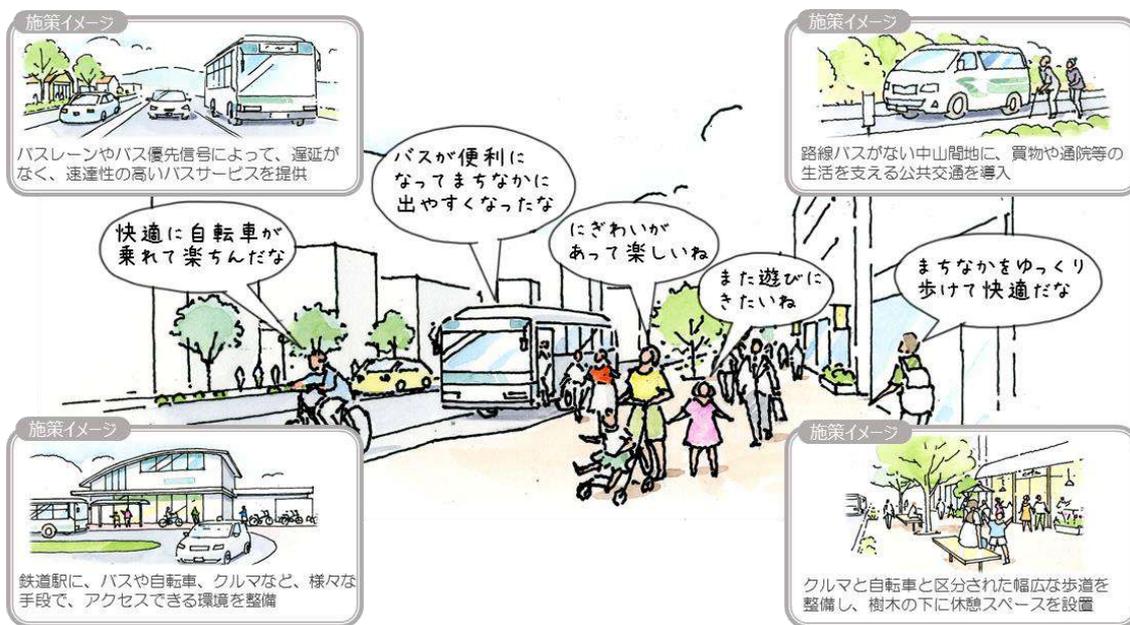
第2章 目指す将来の交通の姿

2-3 交通ビジョンが目指す「暮らし」のイメージ

【交通ビジョンが目指す5つの「暮らし」のイメージ】

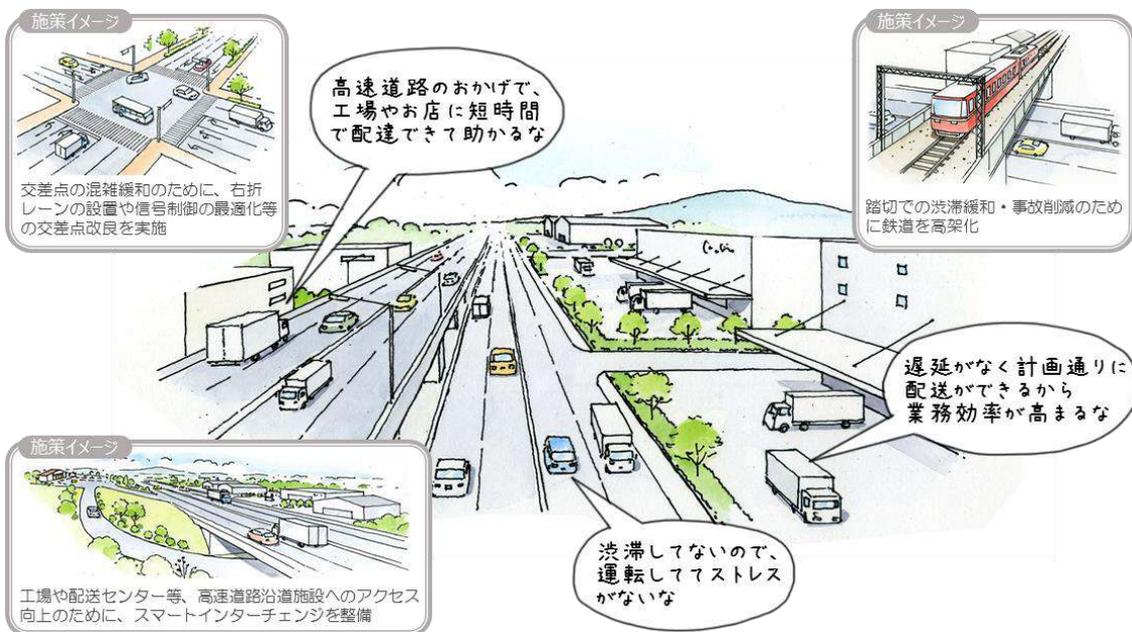
○ 日ごろの市民生活における移動が手軽な「暮らし」

- ・ 豊かな暮らしを支えるため、子供から高齢者まで誰もが、勤務先、学校、病院、商業施設などへ公共交通、自転車、徒歩を組み合わせやすくする。
- ・ 快適な都市活動を支えるため、人を中心に考えた空間により、道路や駅、バスターミナルなどで、誰でも円滑に移動しやすくする。
- ・ バスの走行性を向上させるため、幹線道路の渋滞を少なくする。また、自転車や歩行者の快適性を向上させ、幹線道路や鉄道沿線の生活環境を保全する。
- ・ 公共交通を持続可能なものとするため、運転手を確保することや、MaaS や自動運転など新しい技術によって維持する。



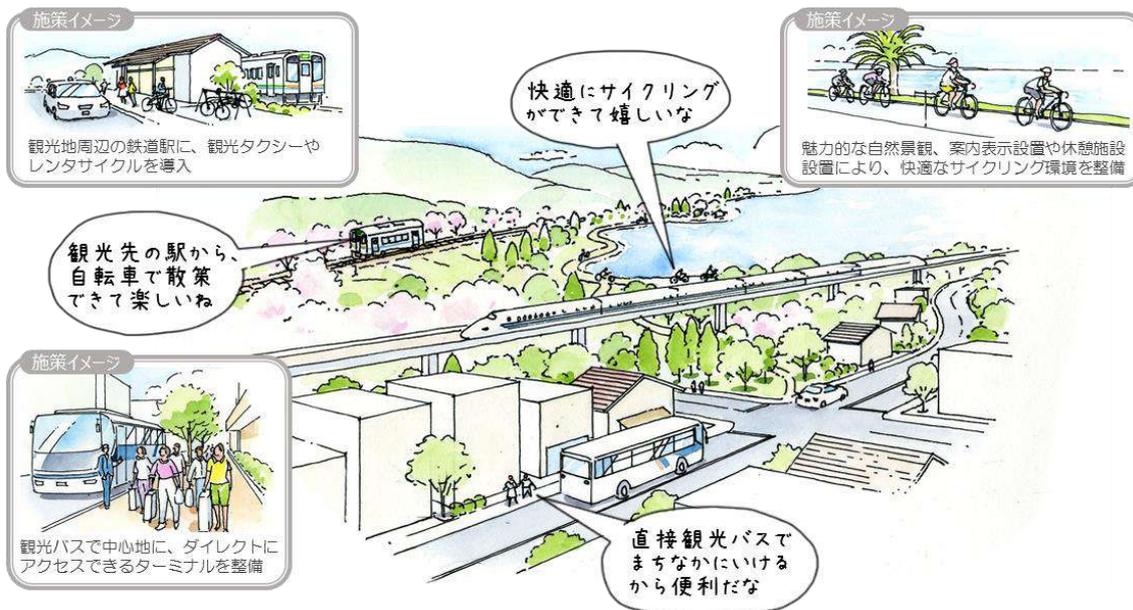
○ 活発な産業・経済活動に支えられた豊かな「暮らし」

- ・ 国内外の多くの地域と広範な市内を円滑に結び、効率的に物を運びやすくする。
- ・ 様々な物品を、店舗、企業、消費者のニーズに合わせて送り、届けやすくする。
- ・ 業務で移動する人を、効率的かつ円滑に目的地へ到着しやすくする。



○ 交流や観光が盛んなにぎわいある「暮らし」

- ・ 活発な交流を支えるため、都心や拠点まで行きやすくする。
- ・ 広範な市域に広がる主要な観光地を、様々な交通手段で周遊しやすくする。
- ・ 市民と行政の協働により、浜松の風景を楽しめる沿道・沿線景観を創っていく。

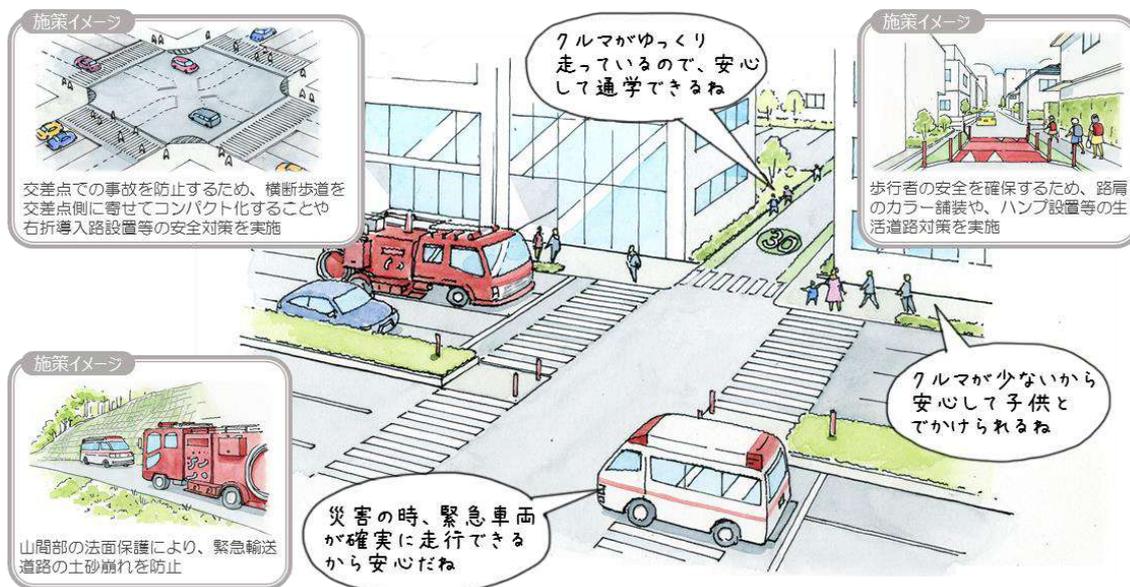


第2章 目指す将来の交通の姿

2-3 交通ビジョンが目指す「くらし」のイメージ

○ 災害に強く、交通事故の無い安全・安心な「くらし」

- ・ 災害に強いまちづくりを進めるため、避難路や緊急輸送路、復興支援の役割を担う道路を整備・保全し、ネットワークの強化を図る。
- ・ 災害の拡大を防ぐため、広い幅員を持つ道路を整備し、狭い道路を拡幅する。
- ・ 道路を安全に通行できるように、道路施設の長寿命化などで、道路を適切に維持管理する。
- ・ 身近な道路空間の安全性を向上させるため、交通事故の発生を抑制する道路整備や交通安全意識を啓発し、過度な自動車依存からの脱却として公共交通等の利用促進を図る。



○ 地球環境にやさしい「くらし」

- ・ 環境負荷の小さい「拠点ネットワーク型都市構造」の実現を目指し、交通ネットワークの形成を進めていく。
- ・ 市民と行政の協働により、地球環境の保全への意識を啓発し、交通手段の転換を図る。



第2章 目指す将来の交通の姿

2-3 交通ビジョンが目指す「暮らし」のイメージ

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

おわりに

参考資料

第2章 目指す将来の交通の姿

2-4 将来の交通の指標と目標

2-4 将来の交通の指標と目標

「交通ビジョン」が目指す5つの「暮らし」の実現により、「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を設定します。

この指標と目標の体系は、表 2-1 に示す「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」と表 2-2 に示す「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」により構成することとします。

この構成により、目標年次途中の目標達成の状況から計画の進捗を確認し、以降は目標年次へ向けた計画の推進を図ることとします。

表 2-1 目標年次(最終年次)時点における計画全体を対象とする指標と目標

《計画の目標》 (目標年次:2030(令和12)年)	
《使いやすい、地域が支える公共交通への転換》	《『暮らし』やすさ、『住み』やすさの向上》
【指標】公共交通の年間利用者数	【指標】混雑度(1.00以下の路線の割合)
【目標】5,790万人	【目標】92%
【現況】5,196万人(2017(平成29)年度)	【現況】81%(2015(平成27)年度)
【指標】公共交通の代表交通手段分担率	【指標】都心まで30分圏域
【目標】5.0%	【目標】2007(平成19)年度より5%拡大
【現況】4.3%(2018(平成30)年度の推計)	【現況】— (2019(令和元)年度)
【指標】公共交通機関の利便性に関する市政満足度	【指標】二酸化炭素排出量
【目標】30.0%	【目標】1,120千t-CO ₂
【現況】15.6%(2019(令和元)年度)	【現況】1,349千t-CO ₂ (2016(平成28)年度)

表 2-2 目標年次途中時点(5年毎)における5つの『暮らし』ごとの指標と目標

交通ビジョン が目指す 「5つの暮らし」	「暮らし」のイメージ	指標・目標・現況
目「この市民生活における 移動が手軽な暮らし」	○ 豊かな暮らしを支えるため、子供から高齢者まで誰もが、勤務先、学校、病院、商業施設などへ公共交通、自転車、徒歩を組み合わせる行きやすくする。	【指標】 公共交通の年間利用者数 【目標】 5,562万人(2025(令和7)年度) 【現況】 5,196万人(2017(平成29)年度)
	○ 快適な都市活動を支えるため、人を中心に考えた空間により、道路や駅、バスターミナルなどで、誰でも円滑に移動しやすくする。	
	○ バスの走行性を向上させるため、幹線道路の渋滞を少なくする。また、自転車や歩行者の快適性を向上させ、幹線道路や鉄道沿線の生活環境を保全する。	
	○ 公共交通を持続可能なものとするため、運転手を確保することや、MaaS や自動運転など新しい技術によって維持する。	

第2章 目指す将来の交通の姿
2-4 将来の交通の指標と目標

交通ビジョン が目指す 「5つの暮らし」	「暮らし」のイメージ	指標・目標・現況
<p>活発な産業・経済活動に 支えられた 豊かな暮らし</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国内外の多くの地域と広範な市内を円滑に結び、効率的に物を運びやすくする。 ○ 様々な物品を店舗、企業、消費者のニーズに合わせて送り、届けやすくする。 ○ 業務で移動する人を、効率的かつ円滑に目的地へ到着しやすくする。 	<p>【指標】 混雑度(1.00以下の路線の割合) 【目標】 88%(2025(令和7)年度) 【現況】 81%(2015(平成27)年度)</p>
<p>交流・観光が盛んな にぎわいある暮らし</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 活発な交流を支えるため、都心や拠点まで行きやすくする。 ○ 広範な市域に広がる主要な観光地を、様々な交通手段で周遊しやすくする。 ○ 市民と行政の協働により、浜松の風景を楽しむ沿道・沿線景観を創っていく。 	<p>【指標】 年間観光入込客数 【目標】 2,200万人(2025(令和7)年度) 【現況】 2,135万人(2017(平成29)年度)</p> <p>【指標】 休日25地点の歩行者通行量 【目標】 251,000人(2025(令和7)年度) 【現況】 228,134人(2019(令和元)年度)</p>
<p>災害に強く、交通事故の無い 安全・安心な暮らし</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 災害に強いまちづくりを進めるため、避難路や緊急輸送路、復興支援の役割を担う道路を整備・保全し、ネットワークの強化を図る。 ○ 災害の拡大を防ぐため、広い幅員を持つ道路を整備し、狭い道路を拡幅する。 ○ 道路を安全に通行できるように、道路施設の長寿命化などで、道路を適切に維持管理する。 ○ 身近な道路空間の安全性を向上させるため、交通事故の発生を抑制する道路整備や交通安全意識を啓発し、過度な自動車依存からの脱却として公共交通等の利用促進を図る。 	<p>【指標】 年間交通事故死者数 【目標*】 17人以下(2020(令和2)年) 【現況】 16人(2019(平成31)年1月～2019(令和元)年12月)</p> <p>【指標】 年間交通事故件数 【目標*】 6,000件以下(2020(令和2)年) 【現況】 6,582件(2019(平成31)年1月～2019(令和元)年12月)</p>
<p>やさしい地球環境に 暮らし</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 環境負荷の小さい「拠点ネットワーク型都市構造」の実現を目指し、交通ネットワークの形成を進めていく。 ○ 市民と行政の協働により、地球環境の保全への意識を啓発し、交通手段の転換を図る。 	<p>【指標】 運輸(自動車・鉄道)における二酸化炭素排出量 【目標】 1,209千t-CO₂(2025(令和7)年度) 【現況】 1,349千t-CO₂(2016(平成28)年度)</p>

※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（平成28年度～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。

第2章 目指す将来の交通の姿

2-4 将来の交通の指標と目標

第3章

基本となる交通の方針

本章では、「交通ビジョン」の実現に向けて、「基本となる交通」の方針を示します。

3-1 公共交通

3-1-1 公共交通の基本

3-1-2 基本方針に基づく公共交通ネットワークの方向性

3-1-3 公共交通ネットワークの設定

3-2 道路

3-2-1 道路の基本方針

3-2-2 基本方針に基づく道路ネットワークの方向性

3-2-3 道路ネットワークの設定

3-3 都心交通

3-3-1 都心交通の基本方針

3-3-2 基本方針に基づく都心交通の方向性

第3章 基本となる交通の方針

「交通ビジョン」が目指す「5つの暮らし」の実現に向けて、「基本となる交通」の方針を示します。

ここで、「基本となる交通」としては、以下のように「5つの暮らし」と関連が強い「公共交通」「道路」「都心交通」とします。

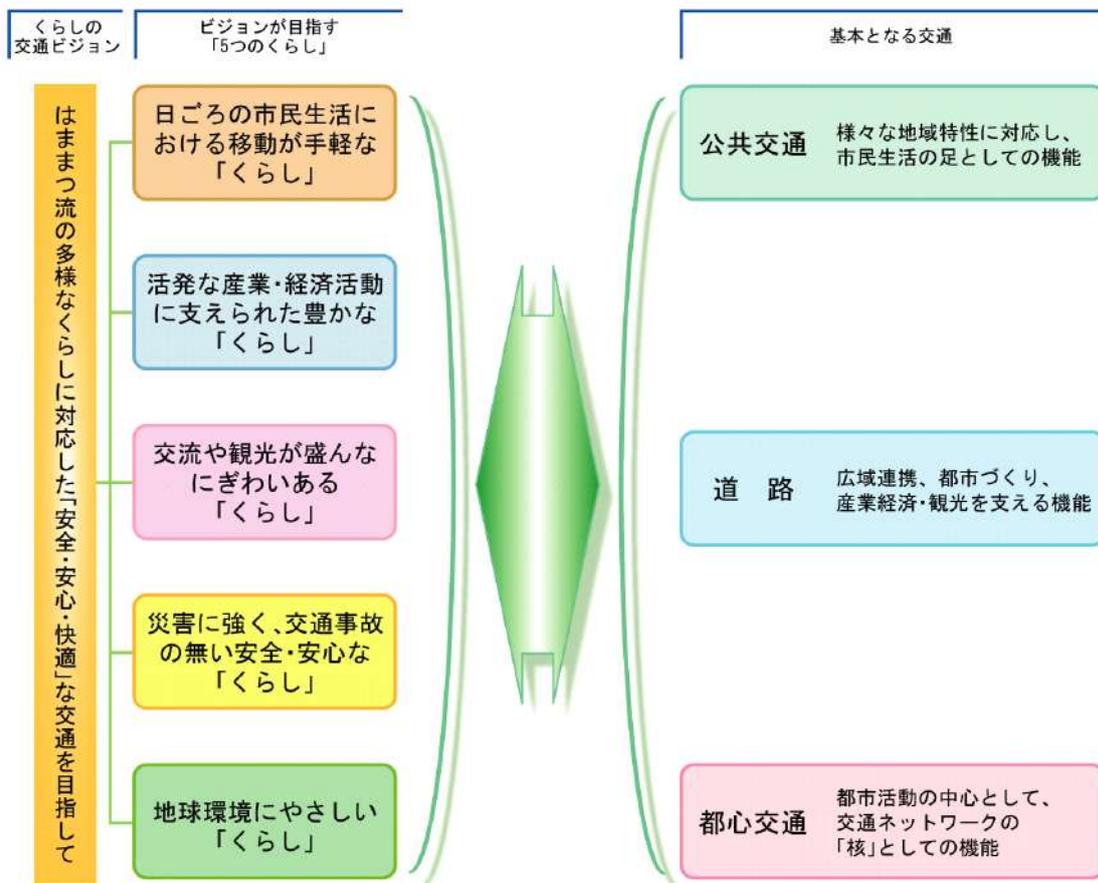


図 3-1 「交通ビジョン」が目指す「5つの暮らし」と「基本となる交通」

第3章 基本となる交通の方針

3-1 公共交通

3-1 公共交通

3-1-1 公共交通の基本方針

「5つの暮らし」と関連が強い公共交通に関し、課題を挙げ、基本方針を示します。

(1) 公共交通の課題

公共交通に関しては、「社会情勢・都市構造の変化」や「公共交通の現状」に関する問題が数多くあります。

これらの問題へ対応するにあたり、公共交通の課題を示します。

■ 高齢者をはじめ、交通弱者の移動を支える交通手段の確保

- ◇ 運転免許を返納しやすくするとともに、運転免許未取得者をはじめ、誰もが利用しやすい移動手段として、公共交通を維持する必要があります。

■ 居住地・産業集積地への移動状況を踏まえた対応

- ◇ 市民の通勤・通学の移動を支えるため、居住地・産業集積地の変化に対応した公共交通ネットワークを構築する必要があります。

■ 都市機能誘導区域や居住誘導区域と基幹的公共交通との整合

- ◇ 拠点ネットワーク型の都市構造を支え、地域間の連携を促す公共交通ネットワークを構築する必要があります。

■ 基幹・準基幹路線等の公共交通路線の見直し・郊外地域内外の移動の確保

- ◇ 将来の人口・都市構造の変化に対応し、公共交通ネットワーク体系を見直す必要があります。

■ 鉄道と路線バス、新たな交通モード等を組み合わせた効率的な公共交通体系の構築

- ◇ 限られた資源を有効活用し、将来にわたり公共交通を維持するため、効率的な交通体系の構築を目指す必要があります。

(2) 公共交通に関する基本方針

公共交通の課題を解決するため、大前提である「交通ビジョン」及び「5つのくらし」を受け、「公共交通サービス」及び「公共交通の運営、維持、管理する仕組み」に関する基本方針を示します。

① 公共交通サービス

浜松市の魅力を高める、使いやすい公共交通ネットワーク ・ 市民の生活を支えるために必要な公共交通サービスの提供

- ・ 市町村合併によって形成された広大な市域の様々な地域特性に配慮し、多様なくらしに対応した公共交通サービスを提供します。
- ・ 都心や都市計画マスタープランで示す拠点を骨格的な公共交通で結び、市民や来訪者が目的地まで移動する際に、公共交通を使いやすいと感じる公共交通サービスレベルを目指します。
- ・ 公共交通を必要とする市民の移動ニーズに対応した公共交通サービスを提供します。
- ・ その結果、市民は「浜松市に住んで良かった」、来訪者は「浜松市（での移動）が便利だった」と感じられるようにします。

② 公共交通の運営、維持、管理する仕組み

地域が主役となって育てる、持続可能な公共交通

- ・ 地域（住民・企業など）、交通事業者、市の3者が、地域の公共交通を望ましい水準となるように協力していきます。
- ・ 地域（住民・企業など）が、居住地域内を走る地域バスなどの公共交通を「地域の財産」と認識し、積極的に支えていきます。
- ・ 交通事業者は、運行計画の検討時における市民へのサポートや地域のための運行を受託し、効率的で、安全・安心な運行を提供していきます。
- ・ 市は、地域のニーズに合った方法を提案し、地域（住民・企業など）にとってより使いやすい公共交通の運行が実現するよう支援していきます。

第3章 基本となる交通の方針

3-1 公共交通

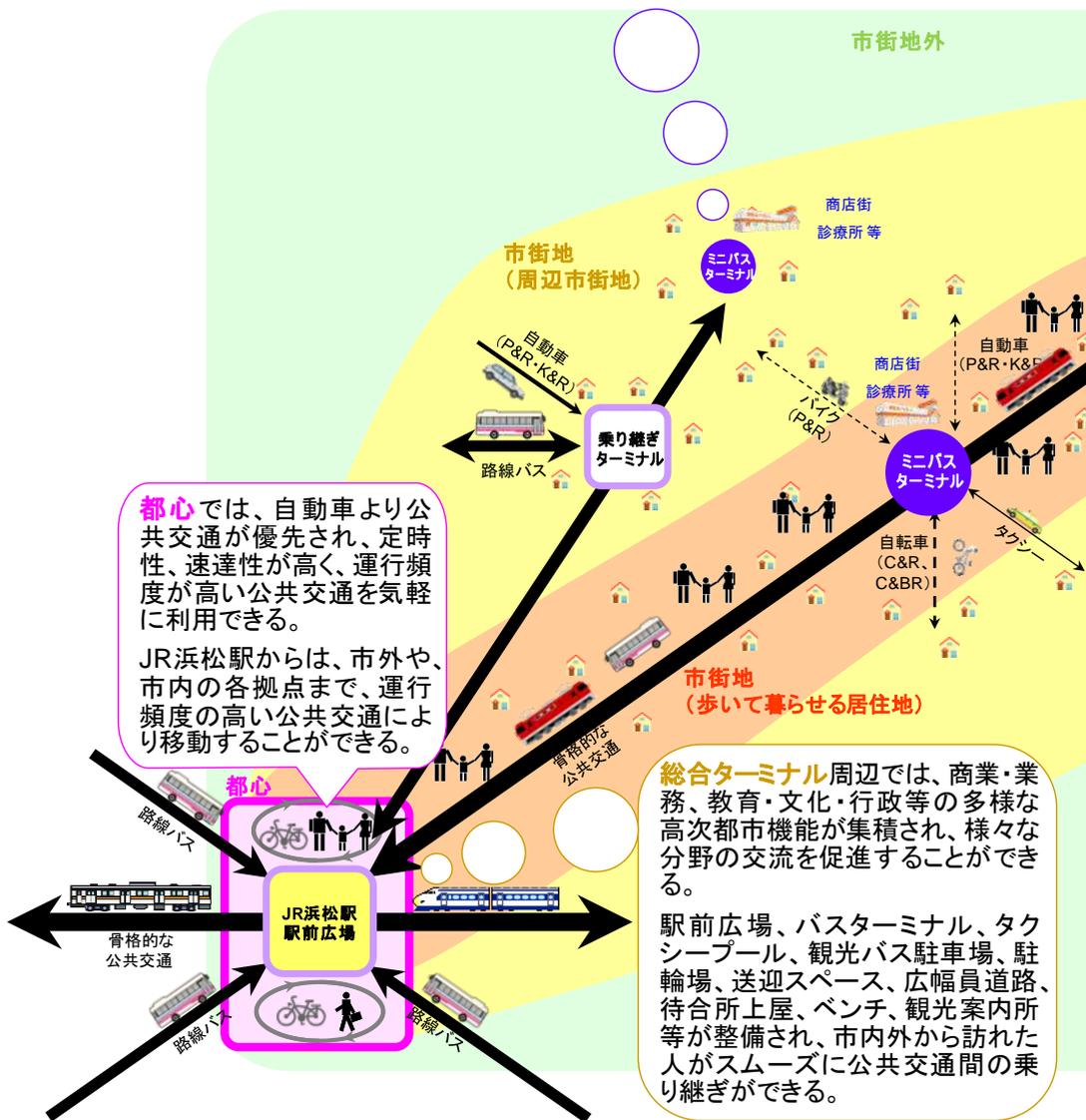
(3) 公共交通のあるべき姿

①地域の特性に応じた公共交通サービスの実現

「公共交通サービス」の基本方針について、都市計画マスタープランで示す土地利用の基本区分（P.30）に従い、市域を「都心」「市街地・市街地外」「中山間地」に分類し、それぞれの特性を考慮した地域別のあるべき姿を示します。

ミニバスターミナル周辺では、地域特性に応じた都市機能が集積され、日常生活における買物や通院等ができる。

バスターミナル、駐輪場、送迎スペース、待合所上屋、ベンチ、情報提供版等が整備され、スムーズに自動車、自転車から公共交通へ乗り継ぎができる。



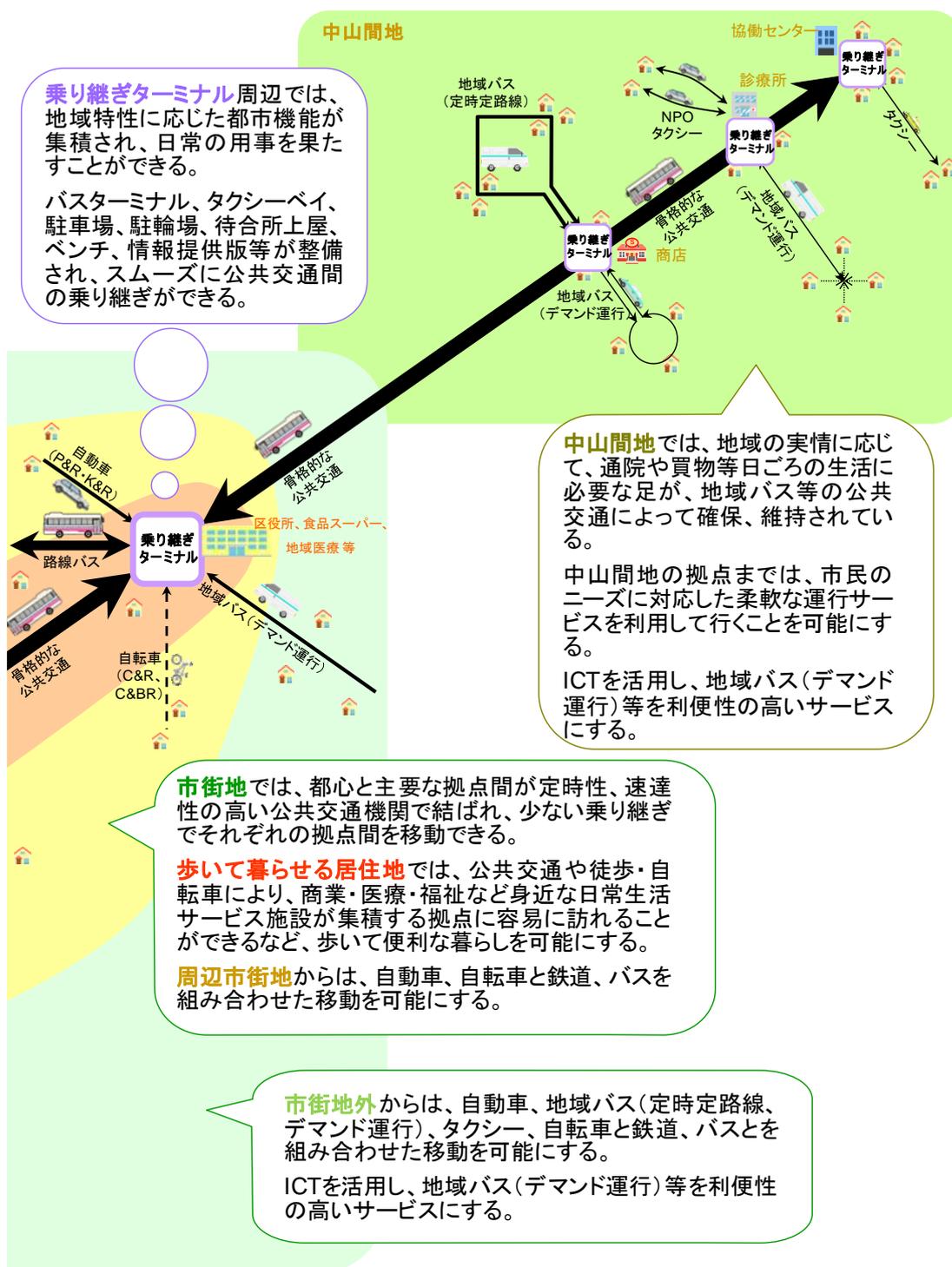


図 3-2 地域別の公共交通のあるべき姿

第3章 基本となる交通の方針

3-1 公共交通

②地域・交通事業者・行政間で支える公共交通システム

「公共交通の運営、維持、管理する仕組み」の基本方針について、関係者間の協力及び役割を明らかにし、地域が支える公共交通の考え方を示します。

通常、鉄道や路線バスなどの公共交通は、交通事業者の経営努力によって運営されています。しかし、交通事業者による存続が困難な路線バスは、運行費用に対する運賃収入の赤字額を公的資金によって補填することや、市が運行主体となる事例が多くなっています。

また、現状、地域（住民・企業など）の意見や情報を収集し、運行計画に反映するような仕組みが成立しているものの、依然として利用者数が伸び悩んでいる地域があり、誰にでも使いやすいサービスが提供できていないことが考えられます。

今後も継続して、利用者となる地域（住民・企業など）が運行や運営に参加・協力し、交通事業者や市とともに支えていく必要があります。その結果、使いやすく、地域の公共交通サービスが経済的かつ効率的に提供されます。

浜松市の魅力を高める、使いやすい公共交通ネットワーク
市民の生活を支えるために必要な公共交通サービスの提供

地域が主役となって育てる、持続可能な公共交通

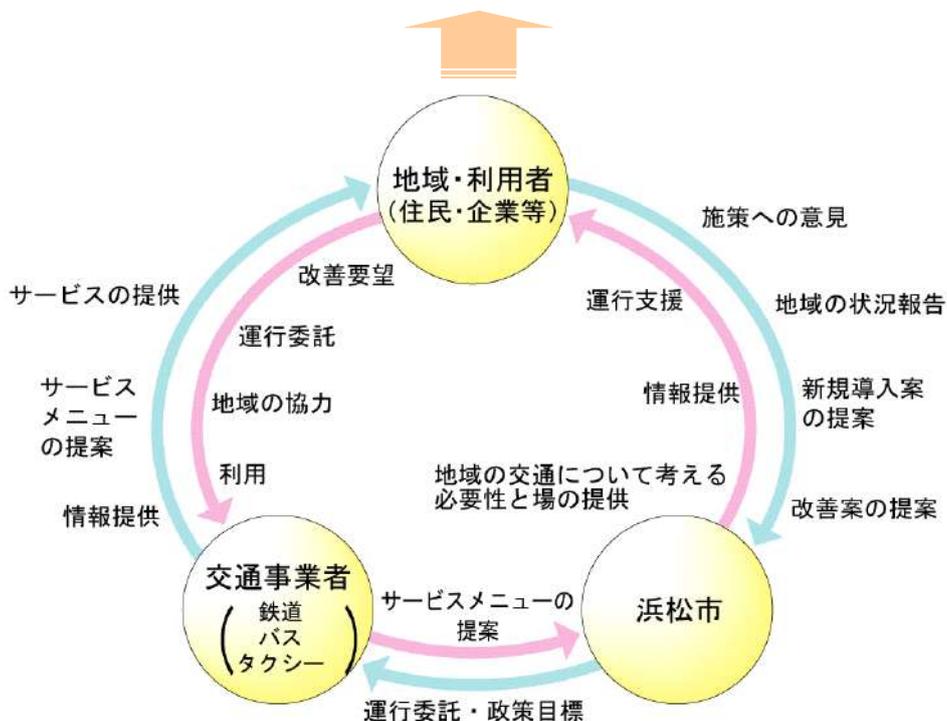


図 3-3 地域・交通事業者・行政の間で支える地域の公共交通

3-1-2 基本方針に基づく公共交通ネットワークの方向性

都心や都市計画マスタープランで示す拠点を骨格的な公共交通で結び、基本方針の示す「浜松市の魅力を高める、使いやすい公共交通ネットワーク」を目指します。

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します。

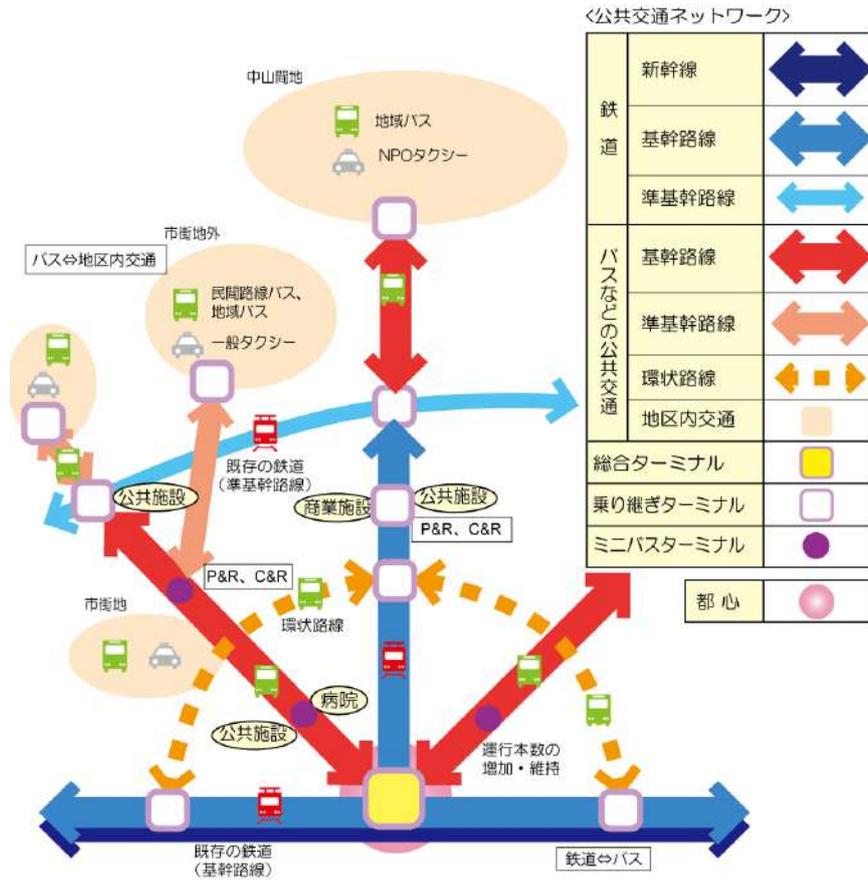


図 3-4 公共交通ネットワークのイメージ

表 3-1 公共交通ネットワークのイメージ

基幹路線	準基幹路線	地区内交通
総合ターミナル	乗り継ぎターミナル	ミニバスターミナル

第3章 基本となる交通の方針

3-1 公共交通

(1) 路線

公共交通ネットワークを形成する路線は、以下の4つのタイプとします。

表 3-2 路線の分類と特徴

分類	特徴
基幹路線 (区間)	<ul style="list-style-type: none"> ・市が骨格的な公共交通として必要と考える路線 ・都心と地域拠点、主要生活拠点、観光拠点を結び、高い輸送力、サービスレベルを持つ路線 (JR 浜松駅～天竜浜名湖鉄道気賀駅間など) ・定時性・速達性の高い路線 (JR 東海道本線、遠州鉄道)
準基幹路線 (区間)	<ul style="list-style-type: none"> ・市が骨格的な公共交通として必要と考える路線 ・生活拠点、産業拠点など基幹路線上に位置しない拠点を結び、基幹路線に準ずる輸送力、サービスレベルを持つ路線 (追分～井伊谷など)
地区内交通	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹路線、準基幹路線ではカバーできないが、市民が居住する地域を支えるために必要な路線 ・市街地・市街地外では、拠点と居住地を結ぶエリア (路線バス、地域バス、タクシーなど) ・中山間地では居住地と各地域で生活する上で必要と考える施設を結ぶエリア (地域バス、NPOタクシーなど)
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、基幹路線及び準基幹路線の間を結ぶ環状方向の路線 ・今後の社会情勢の変化(拠点及び拠点周辺への居住誘導、インフラ整備、交通事業者の運転手不足の解消等)に伴い、必要性が高まれば導入することとし、構想路線として設定

(2) 交通結節点

公共交通ネットワークを形成する交通結節点は、都市計画マスタープランで示す拠点を基に選定し、以下の3つのタイプとします。

表 3-3 交通結節点の分類と特徴

分類	特徴
総合ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ・市内外から訪れた人が、円滑に目的地に行けるよう、わかりやすい情報提供や、乗り継ぎしやすい移動を実現することが可能な拠点 ・周辺には、商業・業務、教育・文化、行政などの多様な高次都市機能が集積され、様々な分野の交流を促進することが可能な拠点
乗り継ぎターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ・バスターミナルやタクシーベイなどの乗り換えしやすい施設の設置を行い、路線バスから鉄道や、タクシーから路線バスなどに円滑に乗り換えることが可能な拠点 ・周辺には、地域特性に応じた都市機能が集積され、買い物や通院などの日常生活が可能な拠点
ミニバスターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場や駐輪場などの乗り換えしやすい施設の設置を行い、自動車から鉄道や、自転車から路線バスなどに円滑に乗り換えることが可能な拠点 ・周辺には、地域特性に応じた都市機能が集積され、買い物や通院などの日常生活が可能な拠点

3-1-3 公共交通ネットワークの設定

以下の手順で公共交通ネットワークを設定します。

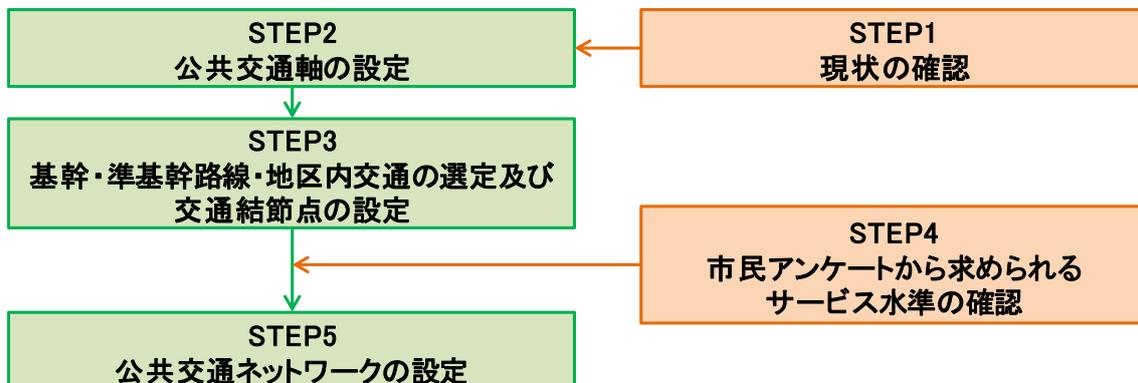


図 3-5 公共交通ネットワーク設定フロー

STEP1 現状の確認

公共交通ネットワークの検討に必要なデータ等の分析、整理を行います。

STEP2 公共交通軸の設定

現在の公共交通の運行・利用状況、移動実態、都市計画マスタープランの都市構造等を踏まえて、公共交通軸を設定します。

STEP3 基幹・準基幹路線・地区内交通の選定及び交通結節点の設定

STEP2 で設定した公共交通軸を踏まえ、基幹・準基幹路線・地区内交通、交通結節点を設定します。なお、設定する際には、都市構造、都市機能誘導区域、居住誘導区域や、路線バス、地域バス、NPO タクシーなどの運行状況、異なる交通手段間の連携などに留意します。

STEP4 市民アンケートから求められるサービス水準の確認

STEP3 までに検討した基幹・準基幹路線等のサービスレベルについては、市民ニーズを踏まえたうえで、交通事業者等と協議を行い、調整します。

STEP5 公共交通ネットワークの設定

STEP4 を踏まえ、公共交通軸及び基幹・準基幹等の設定方針の見直しを行い、公共交通ネットワーク体系を設定します。

第3章 基本となる交通の方針

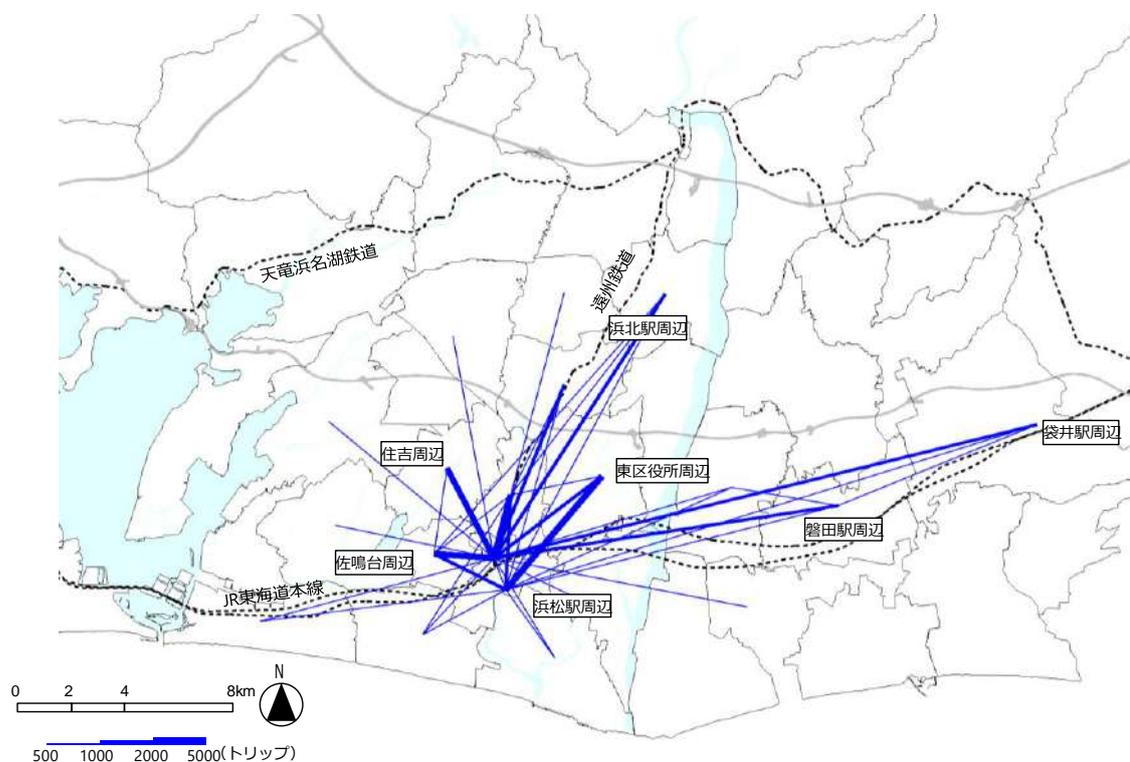
3-1 公共交通

(1) 現状の確認

① 都心を行き来する移動の実態(放射方向の移動の実態)

浜松市とその周辺市町の交通の移動実態を確認するため、第4回西遠都市圏PT調査(2007(平成19)年)を基に最新(2018(平成30)年時点)の人口データ等を用いて算出しました。

浜松市とその周辺市町の鉄道、路線バス等の公共交通を利用した移動の実態をみると、浜松駅周辺⇔住吉、東区役所周辺といった浜松都心の近隣地域の移動が多くなっています。また、浜松駅周辺⇔磐田市、袋井市、浜北駅周辺等の移動も一定程度見られます。



[鉄道・バスの交通を対象]

※第4回西遠都市圏PT調査(2007(平成19)年)を基に最新(2018(平成30)年時点)の人口データ等を用いて算出

図3-6 都心を行き来する移動の実態

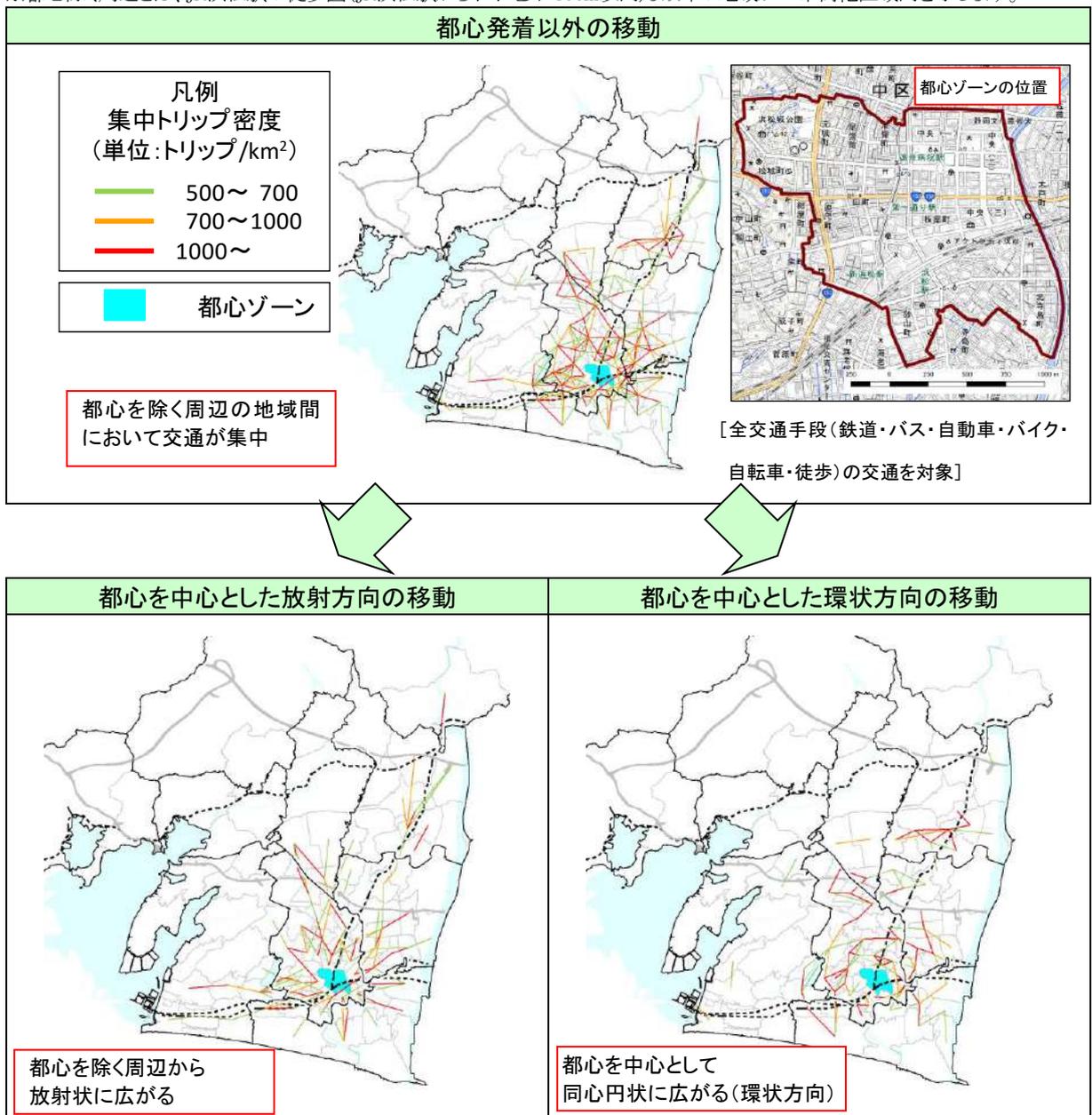
② 都心を除く周辺の移動の実態(環状方向の移動の実態)

都心を除く周辺*の移動の実態を確認するため、都心発着以外の交通(自動車含む全交通手段)に着目し、移動の実態を確認します。都心発着以外の交通は、都心を除く周辺の地域間において交通が集中しています。

また、都心を中心とした放射方向の交通のみ抽出すると、都心を除く周辺から放射状に広がり、①の都心を行き来する移動と同様の交通軸が想定できます。

さらに、都心を中心とした放射方向以外(以降、環状方向とする)の交通のみ抽出すると、都心を中心とする環状方向の交通軸が想定できます。

※都心除く周辺とは、JR浜松駅の徒歩圏(JR浜松駅からおおむね800m以内)より外の地域かつ市街化区域内を示します。



※1 第4回西遠都市圏PT調査(2007(平成19)年)を基に最新(2018(平成30)年時点)の人口データ等を用いて算出

※2 集計するゾーンの面積が異なるため、トリップ数を着地側のゾーンの面積で割り、集中トリップ密度として算出

図3-7 都心発着以外の移動実態

第3章 基本となる交通の方針

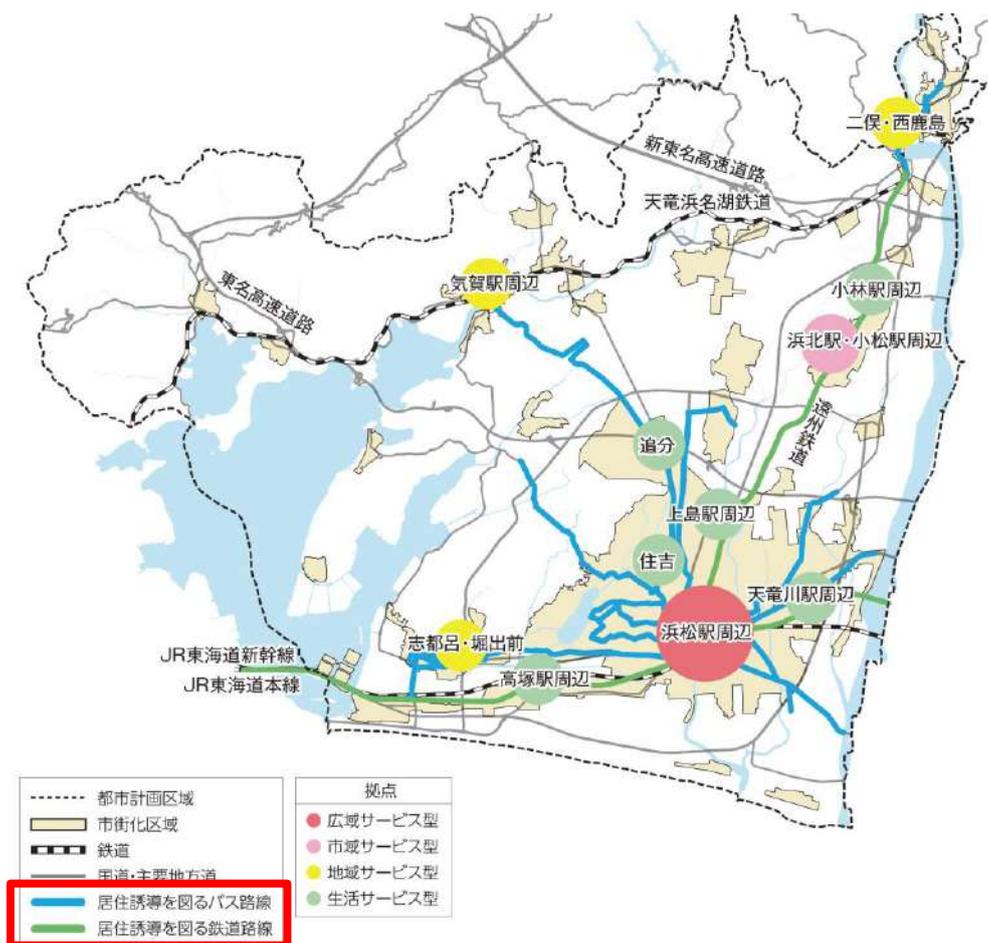
3-1 公共交通

(2) 公共交通軸の設定

① 居住誘導から見た公共交通軸の設定

立地適正化計画では、都市機能誘導区域へ容易にアクセスが可能な路線、また、拠点形成へ寄与、新たな産業集積に関連した居住需要に対応し得る公共交通路線について、「居住誘導を図る公共交通路線」として選定しています。

上記路線は、今後、居住の誘導を図っていくこととなるため、「居住誘導を図る公共交通路線」を公共交通軸として設定します。



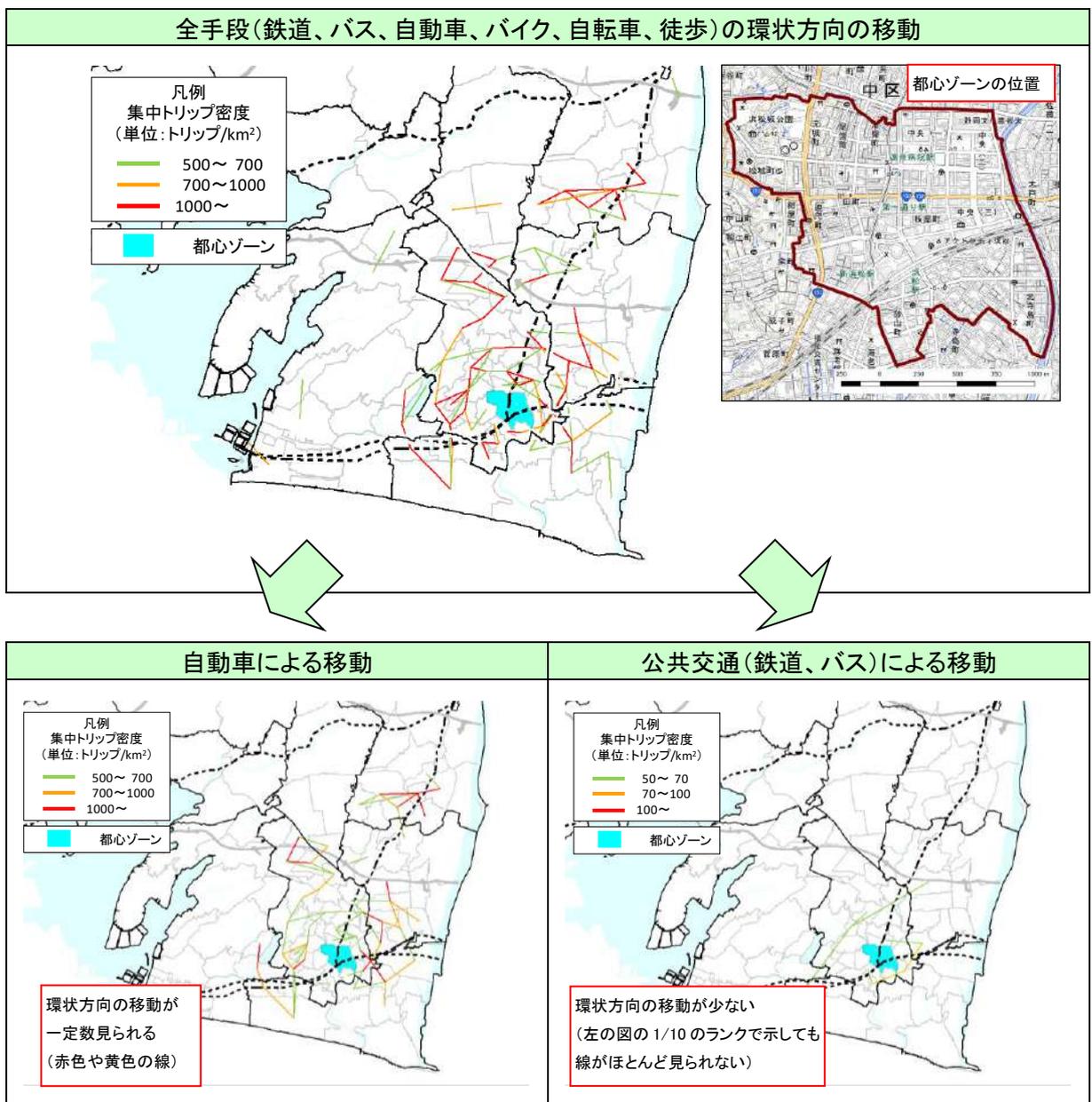
出典：浜松市立地適正化計画（平成31年）

図 3-8 居住誘導を図る路線

b. 環状路線

②で示した拠点を結び、環状方向の交通手段別の移動の状況を確認すると、公共交通（鉄道、バス）による移動は少ない状況です。また、2019（令和元）年に実施した公共交通に関する市民アンケートでは、新規路線を希望する人が少ないことや、採算性の観点、交通事業者の運転手不足などから新規路線の導入は見込めない状況となっています。

しかし、自動車による移動が現状でも一定数見られるため、今後の社会経済情勢の変化（拠点及び拠点周辺への居住誘導、インフラ整備、交通事業者の運転手不足解消など）に伴い、必要性が高まれば都心周辺の拠点を結ぶ環状路線を導入することとし、構想路線として設定します。



※1 第4回西遠都市圏PT調査(2007(平成19)年)を基に最新(2018(平成30)年時点)の人口データ等を用いて算出

※2 集計するゾーンの面積が異なるため、トリップ数を着地側のゾーンの面積で割り、集中トリップ密度として算出

図 3-12 環状方向の移動実態

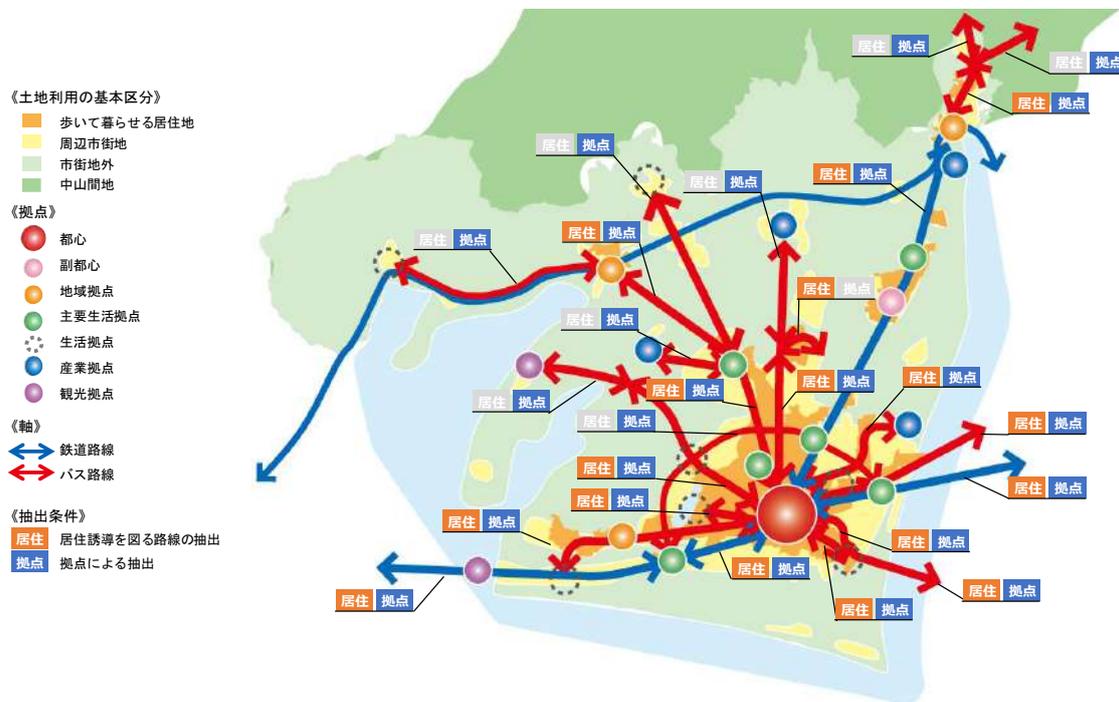
第3章 基本となる交通の方針

3-1 公共交通

④ 公共交通軸の設定

①の居住誘導から見た公共交通軸を踏まえ②の都市構造の拠点から見た公共交通軸と、③の構想路線の検討により、設定される公共交通軸を以下に示します。

なお、基本的には都心と拠点を結ぶ放射路線となりますが、③の検討により、都心と新都田を結ぶ路線と環状方向を結ぶ路線も公共交通軸として設定します。



※図中の「居住」は、①の居住誘導から見た公共交通軸から抽出されたことを示し、「拠点」は、②の都市構造の拠点から見た公共交通軸から抽出されたことを示す

図 3-13 公共交通軸

(3) 基幹・準基幹路線・地区内交通の選定及び交通結節点の設定

路線と交通結節点により形成する公共交通ネットワークは、市民生活にとって効率的なサービスレベルを確保し、一定の基準において生活環境を支えます。

a. 利便性を維持・確保する

市民や来訪者にとって、安定した公共交通サービスの提供を目指すため、目標とする公共交通サービスの視点として、主要な施設までのアクセスと都心や副都心、地域拠点などで滞在可能時間の確保が必要です。

市内の主要な施設※を複数選択できる公共交通サービスを目指す

都心や副都心、地域拠点などにおいて
複数目的の活動ができる滞在時間を確保できるサービスを目指す

- 公共交通のサービスを維持・確保するため、市内の地域拠点などと都心又は副都心や主要な施設間を、骨格的な公共交通で結び、市民と来訪者の両方にとって公共交通による快適な移動を目指します。

※ 主要な施設とは、病院（病床数 200 以上）、大型商業施設（売り場面積 10,000m² 以上）と設定。

b. 地域の生活を支える

都心と比べ、需要が小さい市街地や市街地外、中山間地では、公共交通のサービスレベルが低いことや、必要以上のサービスにより非効率な運行となっています。居住者がそのまま利用者として想定される地域の公共交通は、市民の需要とニーズに対応する適正かつ持続可能なサービスレベルの実現を目指して、利便性を向上させていくことが必要です。

市民の最小限の生活水準を保障すべきとの観点から、一定の基準を設けながら市民の生活環境を提供する公共交通サービスが必要です。

居住地と市民が生活するために必要な施設、骨格的な公共交通軸を結び、地域の需要とニーズに合ったサービスを目指す

居住地から市民が生活するために必要な施設まで往復できる、必要最低限の公共交通サービスを提供する

- 日常生活で必要となる買物や通院などの移動について、目的に合った移動が公共交通の利用によってできるようにします。また、骨格的な公共交通軸との接続も考慮し、より多くの市民の目的に合った公共交通サービスの提供を目指します。
- 高齢者などの生活を支える必要最低限のモビリティを確保するため、市民が少なくとも毎週、生活に必要な施設を往復できる公共交通サービスを提供します。

第3章 基本となる交通の方針

3-1 公共交通

① 路線

各路線の設定方針を示します。

表 3-4 路線の設定方針

分類	設定方針
基幹路線 (区間)	<ul style="list-style-type: none">・都心と市内外の地域拠点の連携を向上させるため、都市計画マスタープランにおける都心と副都心、地域拠点、主要生活拠点、観光拠点を結ぶ路線を抽出・現状で公共交通の利便性が高いエリアにあり、将来にわたっても一定の人口が維持され、公共交通の利用者が維持されるようにするため、立地適正化計画における居住誘導を図る路線を抽出
準基幹路線区間 (区間)	<ul style="list-style-type: none">・基幹路線上に位置しない拠点の連携を向上させるため、都市計画マスタープランにおける都心や地域拠点と生活拠点や産業拠点、生活拠点間を結ぶ路線を抽出・中山間地の拠点を結ぶ主要路線を抽出（JR 飯田線、自主運行バス北遠本線、秋葉線（遠鉄バス、秋葉バス）
地区内交通	<ul style="list-style-type: none">・居住地と各地域で生活する上で必要と考えられる施設を結ぶ路線、エリアを抽出・公共交通空白地域と主要な乗り換え施設や拠点を結ぶ路線、エリアを抽出
環状路線	<ul style="list-style-type: none">・都心を経由せず、目的地に行きやすくするため、都心周辺の拠点を環状方向で結ぶ路線として想定

② 交通結節点

鉄道、バス、自動車、バイク、自転車、徒歩を結ぶ交通結節点は、単なる乗り換えだけでなく、「乗り換えの際に買物ができる」「行政サービスを受けられる」といった「付加価値」を享受できる施設とし、公共交通と生活の一体化、そして目的地検索のシームレス化などを図ることで乗り換え抵抗を軽減します。

交通結節点は、総合ターミナル、乗り継ぎターミナル、ミニバスターミナルで構成し、施設、整備は交通結節点と定めた駅・バス停の周辺を整備します。

各交通結節点の設定方針、設置イメージを示します。

表 3-5 交通結節点の設定方針

分類	設定方針
総合ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線駅であり、浜松市への公共交通の玄関口である JR 浜松駅を設定
乗り継ぎターミナル (市街地・市街地外)	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画マスタープランに位置付けられている拠点で、他の公共交通機関(鉄道⇒路線バス、路線バスの基幹路線・準基幹路線⇒地区内交通等)と乗り換えが可能な拠点 ※路線バス等は始発着であることとし、鉄道駅は、始発着に限らず、路線バスがあれば、全て乗り継ぎターミナルに設定
乗り継ぎターミナル (中山間地)	<ul style="list-style-type: none"> 各種交通手段(鉄道・路線バス等)の乗継場所、路線バスの基幹路線と準基幹路線、その他の路線との乗り換え場所
ミニバスターミナル	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画マスタープランに位置付けられている拠点で、乗り継ぎターミナル以外の拠点

第3章 基本となる交通の方針

3-1 公共交通

表 3-6 交通結節点の設置イメージ

分類		総合 ターミナル	乗り継ぎ ターミナル (市街地・ 市街地外)	乗り継ぎ ターミナル (中山間地)	ミニバス ターミナル
周辺施設 環境	商業施設	●	▲	▲	▲
	文化施設	●	▲	▲	▲
	医療施設	-	▲	▲	▲
交通整備 環境	駅前広場	●	▲	-	-
	バスターミナル	●	●	●	●
	バス停	●	●	●	●
	観光バス駐車場	●	-	-	-
	タクシープール	●	-	-	-
	タクシーベイ	●	●	-	-
	駐輪場	●	●	●	▲
	送迎スペース	●	●	●	▲
	広幅員道路	●	-	-	-
待合環境	待合所上屋	●	▲	▲	▲
	ベンチ	●	▲	▲	▲
	情報提供版	●	▲	▲	▲
	観光案内所	●	-	-	-

●：必要とされる施設、設備

▲：状況により必要とされる施設、設備

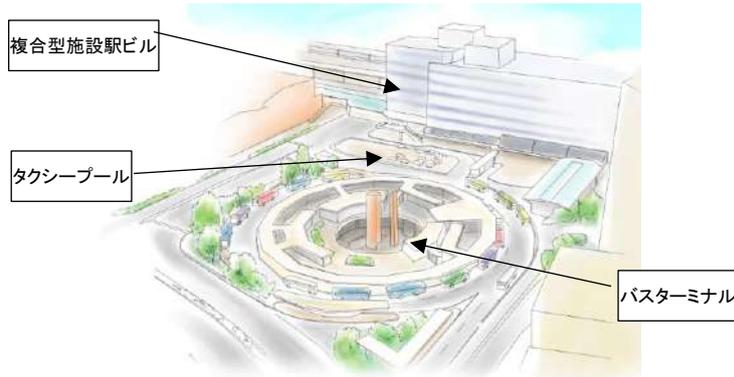


図 3-14 総合ターミナルのイメージ

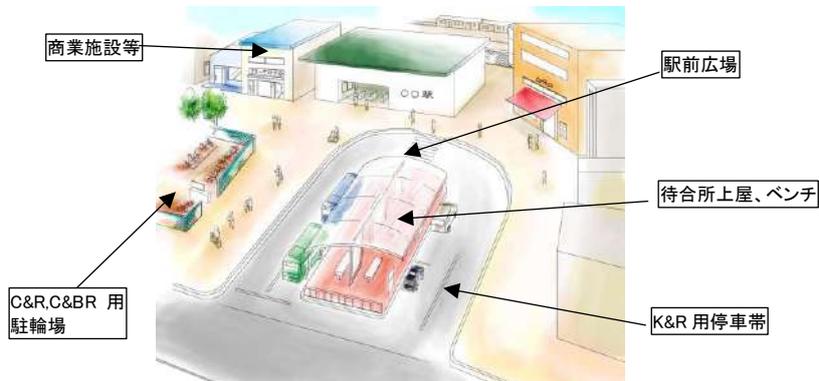


図 3-15 乗り継ぎターミナルのイメージ(市街地・市街地外)

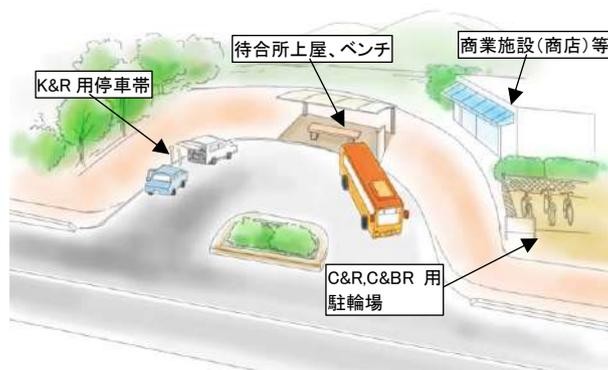


図 3-16 乗り継ぎターミナルのイメージ(中山間地)

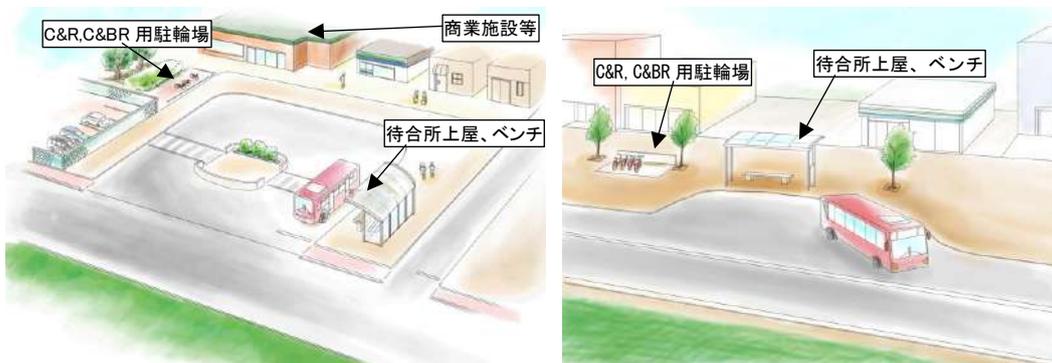


図 3-17 ミニバスターミナルのイメージ

第3章 基本となる交通の方針

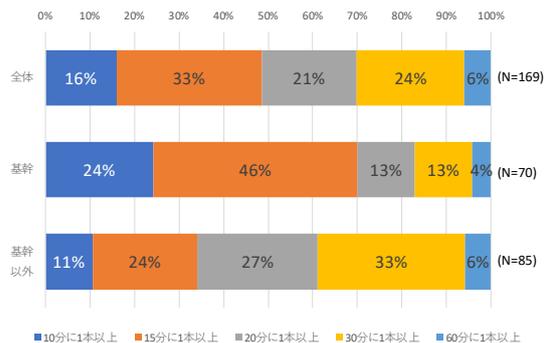
3-1 公共交通

(4) 市民アンケートから求められるサービス水準の確認

(3)までに検討した基幹・準基幹路線等のサービスレベルについては、市民ニーズを踏まえ、交通事業者等と協議し、確保・維持に努めます。

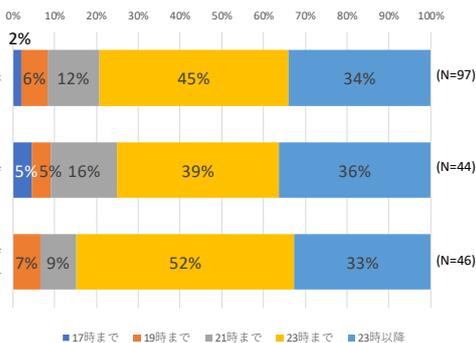
サービスレベルが大きく変化する場合は、運転手不足や交通事業者の経営等を考慮したうえで調整します。

【参考：市民が期待するサービスレベル（市民アンケート結果）】



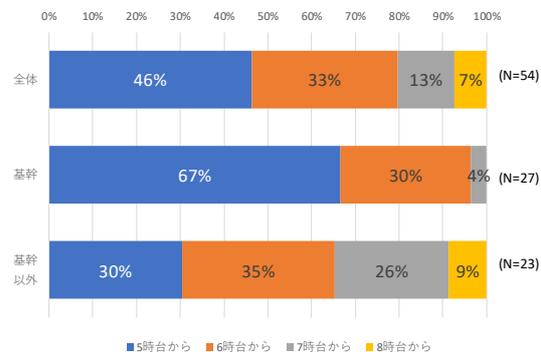
資料：公共交通に関するバス利用者アンケート

図 3-18 各路線の利用者が運行頻度に期待する水準



資料：公共交通に関するバス利用者アンケート

図 3-19 各路線の利用者が終発時刻に期待する水準



資料：公共交通に関するバス利用者アンケート

図 3-20 各路線の利用者が始発時刻に期待する水準

(5) 公共交通ネットワークの設定

将来公共交通ネットワークにおける路線と交通結節点のイメージを示します。

《土地利用の基本区分》

	歩いて暮らせる居住地
	周辺市街地
	市街地外
	中山間地

《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
	旧市町村の拠点

《公共交通ネットワーク》

既存鉄道	新幹線	
	基幹路線	
	準基幹路線	
バス等の公共交通	基幹路線	
	準基幹路線 ※	
	環状路線(構想路線)	
	地区内交通	
	バス路線	
	総合ターミナル	
	乗り継ぎターミナル	
	ミニバスターミナル	

※ 破線の区間は構想路線
(将来の状況に応じて検討)

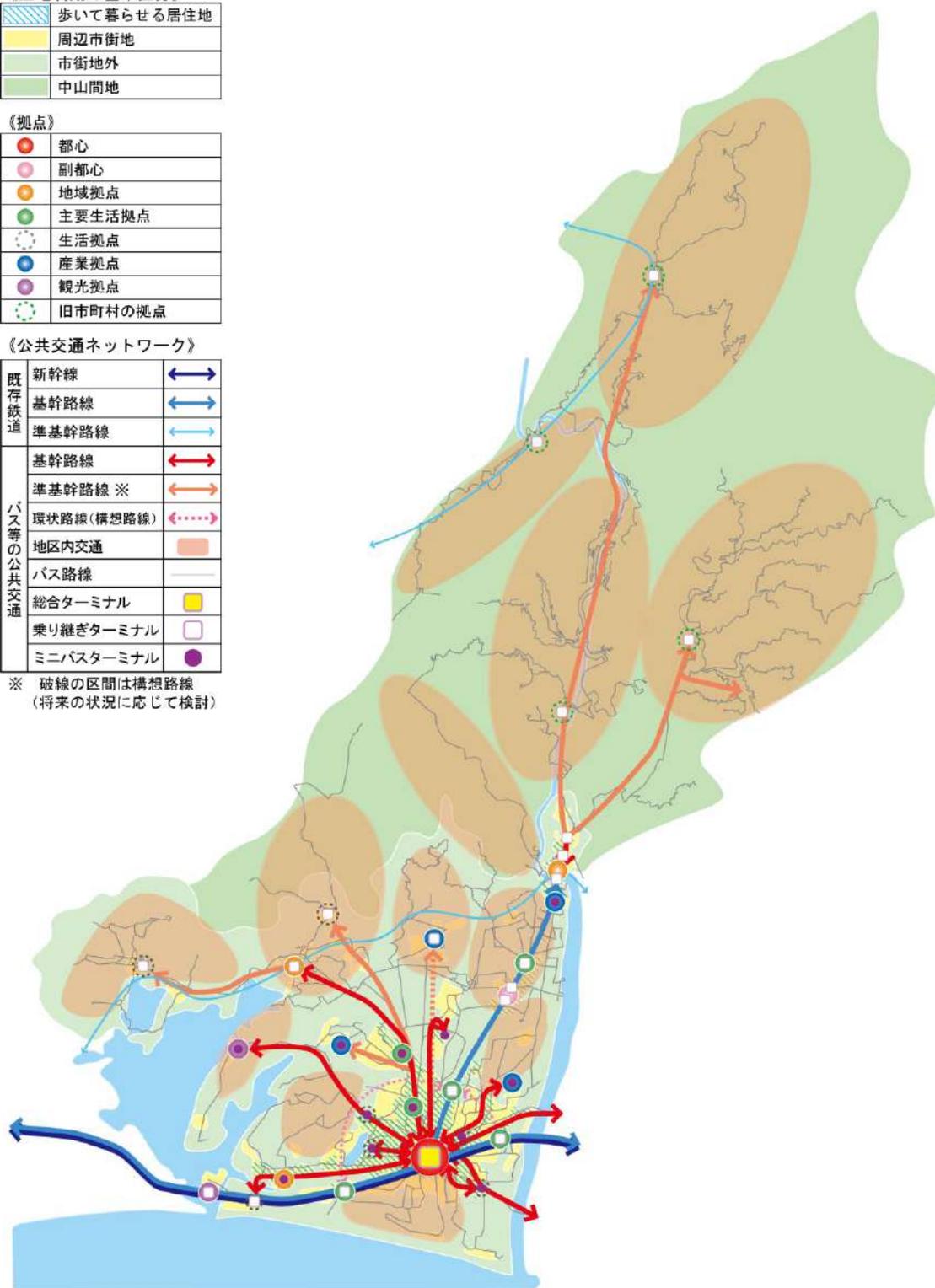
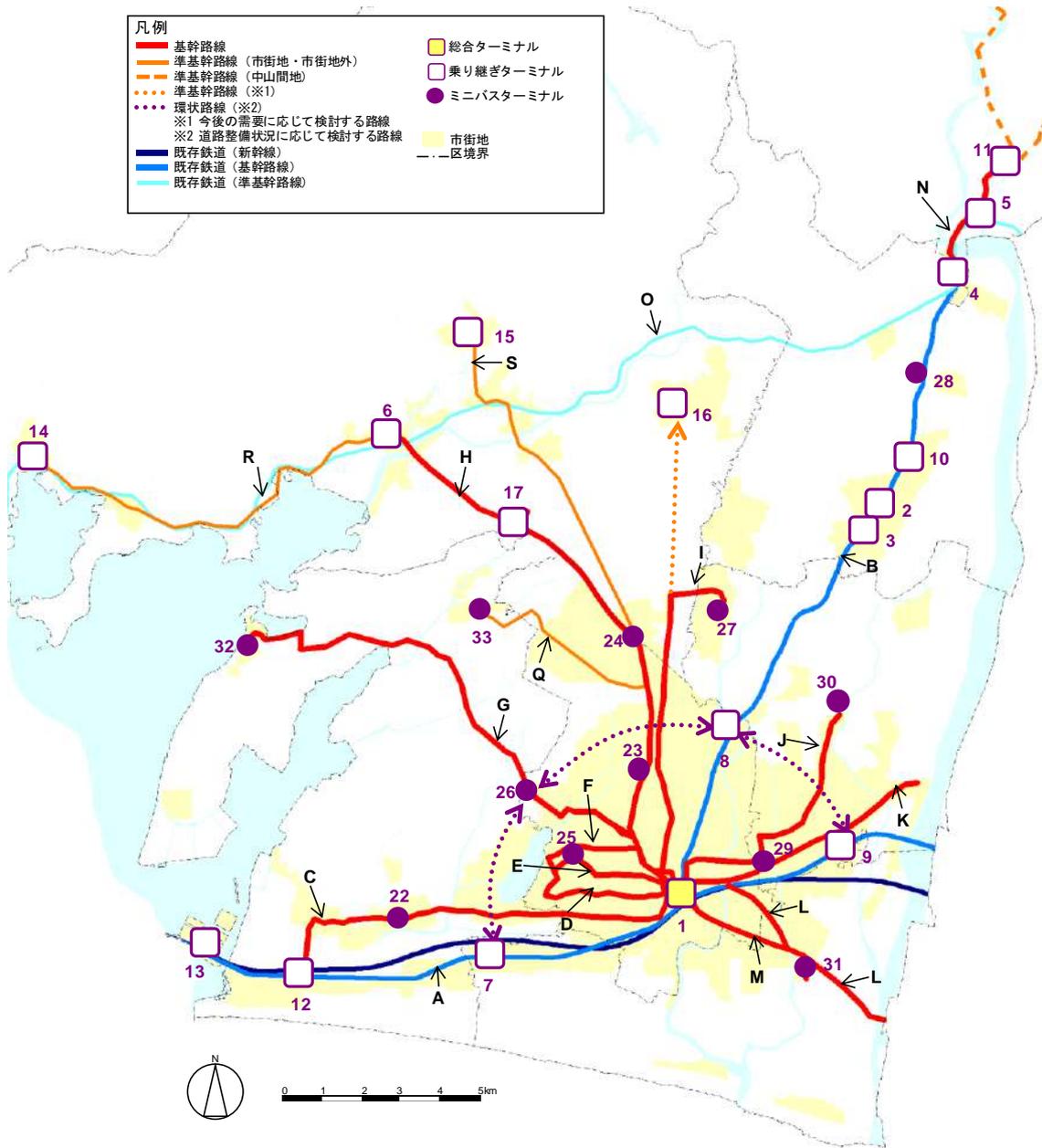


図 3-21 公共交通ネットワークのイメージ

第3章 基本となる交通の方針

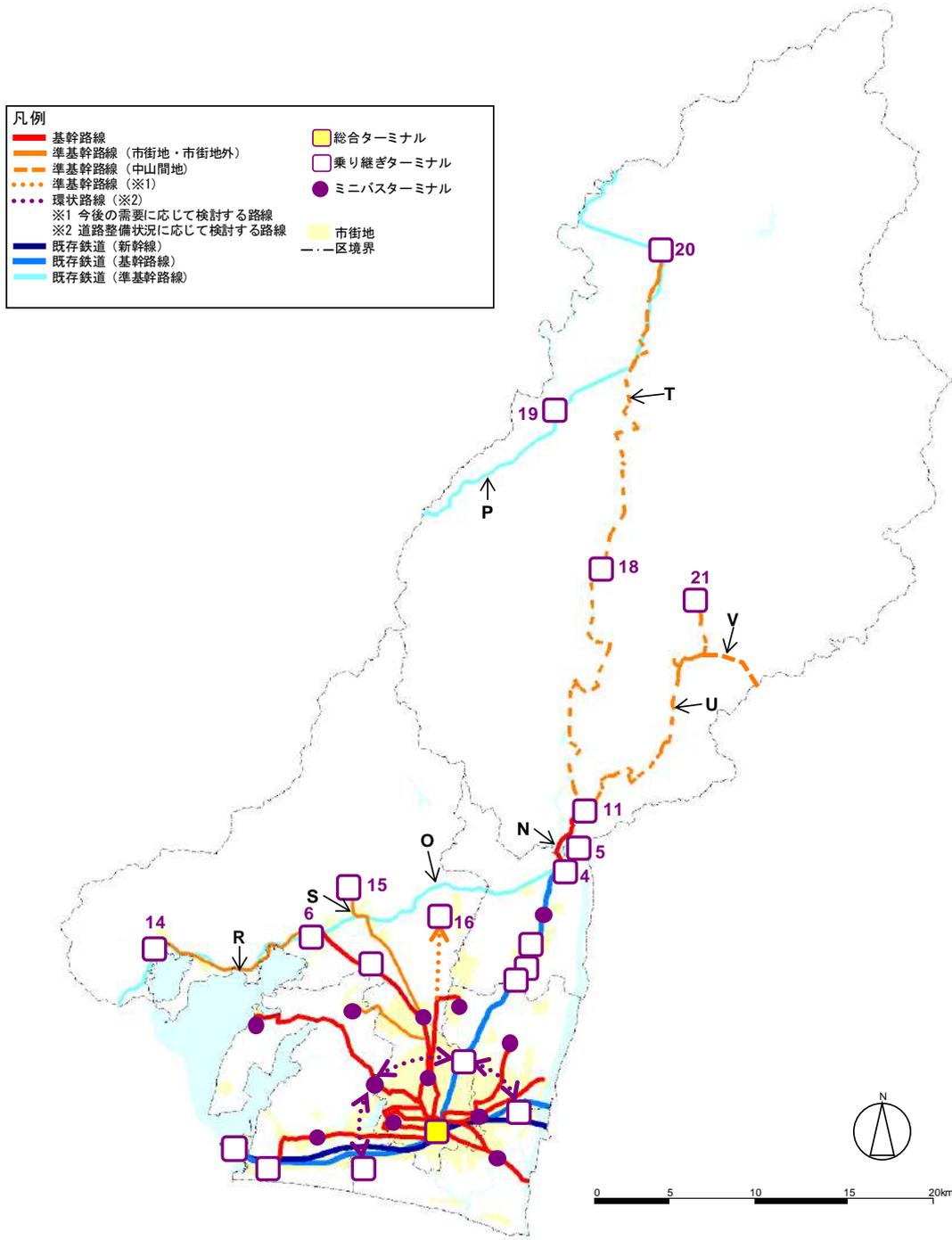
3-1 公共交通

将来公共交通ネットワークにおける路線と交通結節点の位置を示します。



※路線の記号と交通結節点の番号は、次に示す一覧表に対応する

図 3-22 基幹路線、準基幹路線、環状路線及び交通結節点



※路線の記号と交通結節点の番号は、次に示す一覧表に対応する

図 3-23 基幹路線、準基幹路線、環状路線及び交通結節点(市全体)

第3章 基本となる交通の方針

3-1 公共交通

表 3-7 基幹路線・準基幹路線の一覧

種別	図の記号	種類	基幹路線・準基幹路線としての区間	路線名	
基幹路線	A	鉄道	磐田市 ~ 湖西市	JR 東海道本線	
	B		JR 浜松駅 ~ 西鹿島駅	遠州鉄道	
	C	路線バス等	JR 浜松駅 ~	JR 舞阪駅	志都呂宇布見線
	D			佐鳴台団地・医療センター	掛塚さなる台線・大平台線
	E				遠州浜舘塚線
	F				鶴見富塚じゅんかん・伊佐見線・大平台線
	G			舘山寺温泉	舘山寺線
	H			天竜浜名湖鉄道	気賀三ヶ日線
	I			気賀駅	
	J			医科大学	山の手医大線
	K			イオンモール浜松市野	蒲線
	L			中ノ町	中ノ町磐田線
	M			掛塚	掛塚さなる台線
	N			芳川	遠州浜舘塚線
準基幹路線	O			鉄道	掛川市・磐田市 ~ 湖西市
	P	愛知県東栄町 ~ 長野県天龍村	JR 飯田線		
	Q	路線バス等	葵町 ~ 桜台ショッピングセンター	高台線	
	R		天竜浜名湖鉄道 気賀駅 ~ 天竜浜名湖鉄道 三ヶ日駅	気賀三ヶ日線	
	S		追分 ~ 井伊谷	奥山線・渋川線	
	T		山東 ~ JR 水窪駅	北遠本線	
	U		山東 ~ 春野協働センター	秋葉線(遠鉄バス)	
	V		春野協働センター ~ 森町・袋井市	秋葉線(秋葉バス)	

基本となる交通の方針

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

おわりに

参考資料

表 3-8 交通結節点の一覧

種別	図の番号	交通結節点	主な公共交通の路線名	都市マスの示す拠点
総合ターミナル	1	JR 浜松駅	JR東海道新幹線	都心(JR 浜松駅周辺)
乗り継ぎターミナル (市街地・市街地外)	2	遠州鉄道浜北駅	遠州鉄道	副都心(浜北駅・小松駅周辺)
	3	遠州鉄道小松駅	遠州鉄道	副都心(浜北駅・小松駅周辺)
	4	遠州鉄道西鹿島駅 天竜浜名湖鉄道西鹿島駅	遠州鉄道	地域拠点(二俣・西鹿島地区)
	5	天竜浜名湖鉄道 天竜二俣駅	天竜浜名湖鉄道	地域拠点(二俣・西鹿島地区)
	6	天竜浜名湖鉄道気賀駅	天竜浜名湖鉄道	地域拠点(気賀駅周辺)
	7	JR 高塚駅	JR東海道本線	主要生活拠点(JR 高塚駅周辺)
	8	遠州鉄道上島駅	遠州鉄道	主要生活拠点(上島駅周辺)
	9	JR 天竜川駅	JR東海道本線	主要生活拠点(JR 天竜川駅周辺)
	10	遠州鉄道小林駅	遠州鉄道	主要生活拠点(小林駅周辺)
	11	山東	北遠本線	—
	12	JR 舞阪駅	JR東海道本線	生活拠点
	13	JR 弁天島駅	JR東海道本線	観光拠点(JR 弁天島駅周辺)
	14	天竜浜名湖鉄道三ヶ日駅	天竜浜名湖鉄道	生活拠点
	15	井伊谷	渋川線	生活拠点
	16	カインズモール都田	菟丘都田線	産業拠点(浜松 SIC・新都田地区周辺)
	17	聖隷三方原病院	気賀三ヶ日線	—
	乗り継ぎターミナル (中山間地)	18	瀬尻	北遠本線
19		JR 中部天竜駅	JR飯田線	
20		JR 水窪駅	JR飯田線	
21		春野協働センター	秋葉線	
ミニバスターミナル	22	イオンモール浜松志都呂	志都呂宇佐見線	地域拠点(志都呂・堀出前地区)
	23	住吉町	気賀三ヶ日線	主要生活拠点(住吉地区)
	24	追分	気賀三ヶ日線	主要生活拠点(追分地区)
	25	佐鳴台団地・医療センター	大平台線	生活拠点
	26	弥生団地	館山寺線	生活拠点
	27	医科大学	山の手医大線	—
	28	遠州鉄道岩水寺駅	遠州鉄道	産業拠点(浜松浜北 IC 周辺)
	29	将げん町	中ノ町磐田線	生活拠点
	30	イオンモール浜松市野	笠井線	産業拠点(浜松 IC 周辺)
	31	芳川	掛塚さなる台線	生活拠点
	32	館山寺温泉	館山寺線	観光拠点(館山寺周辺)
	33	桜台ショッピングセンター	高台線	産業拠点(浜松西 IC 周辺)

※ 交通結節点は、都市マスの示す拠点の最寄りに位置する主要な駅・バス停名を記載。

※ 11.山東、27.医科大学は、基幹路線の終着点のため交通結節点として設定した。

※ 17.聖隷三方原病院は、基幹路線と複数の地域バスをつなぐことから、交通結節点として設定した。

※ 18～21 は都市計画区域外のため、都市マスの示す拠点ではないが、中山間地の主要な交通結節点として設定した。

3-2 道路

3-2-1 道路の基本方針

公共交通と同様に「5つの暮らし」と関連が強い「道路」についても、課題を挙げ、基本方針を示します。

(1) 道路の課題

道路に関しては、「社会情勢の変化」や「道路機能」に関する問題が数多くあります。これらの問題へ対応するにあたり、道路の課題を示します。

■ 周辺地域とのつながりの強化

- ◇ 建設が進められている三遠南信自動車道の整備促進を図るとともに、高規格幹線道路へのアクセス性を向上させる必要があります。
- ◇ 市域と他地域との連携を強化する道路ネットワークの形成を進める必要があります。
- ◇ 産業振興や交流人口拡大を支える富士山静岡空港、御前崎港、中部国際空港、三河港などへのアクセス確保を図る必要があります。

■ 広大な市域を考慮

- ◇ 公共交通ネットワークを支える道路ネットワークの形成を進める必要があります。
- ◇ 都心を中心とし、また南北に長い市域を結ぶ道路ネットワークの形成を進める必要があります。
- ◇ 地域特性を活かし、都心や主要な施設間の交流・連携を図るために、地域のつながりを強める道路ネットワークの形成を進める必要があります。

■ 渋滞損失時間の縮小

- ◇ 交通量の多い路線における渋滞箇所を削減する必要があります。
- ◇ 道路混雑は、やや解消傾向にあるものの、混雑区間は引き続き存在するため、道路ネットワークの構築を進める必要があります。

■ 産業・観光の支援

- ◇ 東北地方太平洋沖地震(2011(平成23)年3月)後、工場の内陸移転が進むなかで、新たな企業誘致や幅広い産業の振興を支える道路ネットワークの形成を進める必要があります。
- ◇ 都心、浜名湖周辺や中山間地における魅力ある観光資源を連携する道路ネットワークの形成を進める必要があります。

■ 安全な交通空間の確保

- ◇ 交通事故件数は減少傾向にあるものの、依然として憂慮すべき状況にあることから、自動車交通に対応する安全で安心な歩行空間、自転車通行空間を確保する必要があります。
- ◇ 歩行者や自転車などの立場に立った歩道、自転車道などの空間を確保する必要があります。
- ◇ 交通事故の致死率は歩行中が最も高いため、歩道のない生活道路の安全対策を強化する必要があります。

■ 防災への配慮

- ◇ 南海トラフ巨大地震に備え、避難路、緊急輸送路などを整備・保全し、強靱な道路ネットワークの形成を進める必要があります。
- ◇ 中山間地の道路は、連続雨量に応じて通行止めとなる区間があることから、災害に対応できる道路ネットワークの形成を進める必要があります。

■ ユニバーサルデザインへの配慮

- ◇ 子供から高齢者、障がい者、妊産婦、外国人など、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインを採用した道路空間を確保する必要があります。

■ 環境や景観への配慮

- ◇ 自動車交通による騒音や振動を解消するなど住環境に配慮した道路機能を確保する必要があります。
- ◇ 個性豊かな地域づくりのために、各地域に息づく自然や歴史・文化、景観を活かした道路づくりを進める必要があります。

第3章 基本となる交通の方針

3-2 道路

(2) 道路に関する基本方針

「交通ビジョン」及び「5つの暮らし」を受け、また「道路の課題」に対応し、将来の道路ネットワークが果たす役割に関する基本方針を示します。

広域の移動を支える

- ・ 周辺地域とのネットワークを形成し、広域連携の向上を図ります。
- ・ 居住地、勤務地、商業集積地、観光地などを行き来する際に、可能な限り時間をかけずに移動できる道路ネットワークの形成に取り組みます。

将来都市構造を支える

- ・ 公共交通ネットワークと同様、将来の都市構造を実現するため、都心と各拠点及び拠点相互を結ぶ道路ネットワークを形成します。
- ・ 都心や市街地を通過しなくても、目的地まで行くことができるよう交通を分散し、都心や市街地内の生活環境の保全及び産業経済活動の活性化を推進します。

公共交通ネットワークを支える

- ・ 公共交通ネットワークの実現を支えるため、公共交通の基幹路線、準基幹路線に位置づけられた路線では、公共交通の定時性、速達性の向上のため、円滑に、混雑なく公共交通が走行できる空間を確保します。

安全・安心な移動を支える

- ・ 交通事故多発交差点の改良や生活道路の交通安全対策により、交通事故の削減に取り組みます。
- ・ 南海トラフ巨大地震や風水害、土砂災害等の大規模災害に備え、市民の命を守る強靱な道路ネットワークを形成します。
- ・ ゆとりある歩行空間及び自転車通行空間の確保により、歩行者、自転車も安心して移動できる環境づくりを進めます。

産業経済活動や観光を支える

- ・ 産業経済活動や観光目的での広域的な移動を支える道路ネットワークを形成します。

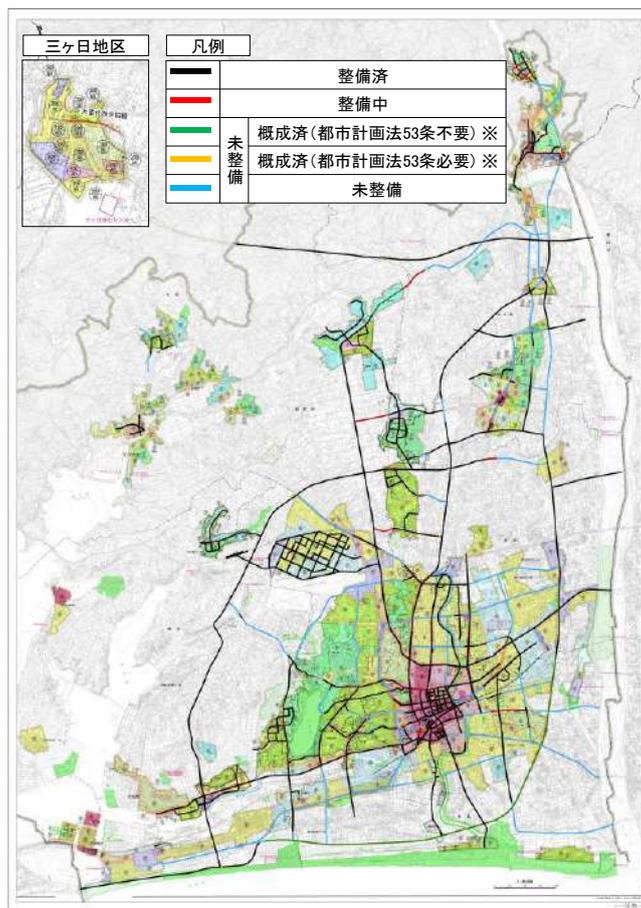
3-2-2 基本方針に基づく道路ネットワークの方向性

都心や拠点及び市内外を結ぶ道路を分類し、道路ネットワークの方向性を示します。

(1) 道路の分類

市民の生活や産業経済活動などの様々な「暮らし」に欠かせない道路には、管理者区分により国道、県道、市道があります。政令指定都市である本市は、東名高速道路などの有料道路と国道1号などを除く全ての既存道路の管理(整備・維持修繕)を行っています。

また、将来都市構造の実現を支える都市計画道路は、拠点間などの連携促進や自動車交通の円滑化を図るため、順次、整備を進めています。現在、本市の都市計画道路は、143路線あり、整備率は67.4%(2019(令和元)年度末時点)となっています。なお、本市における都市計画道路の多くは、高度経済成長期の市街地拡大や自動車交通の増大を前提に計画されており、その後の社会情勢や交通需要の変化に伴い、当初予定されていた役割や整備の必要性に変化が生じてきたため、2010(平成22)年度に都市計画道路見直し計画を策定し、都市計画道路の変更を行いました。



※概成済(都市計画法53条不要)とは、都市計画道路と同程度の機能を果たしうる区間で、幅員は確保されており、都市計画法53条区域が発生しない区間。

概成済(都市計画法53条必要)とは、都市計画道路と同程度の機能を果たしうる区間で、幅員が確保されておらず、都市計画法53条区域が発生する区間。

図 3-24 都市計画道路の整備状況(令和2年3月時点)

第3章 基本となる交通の方針

3-2 道路

(2) 道路ネットワークの方向性

道路ネットワークは、市内の各拠点へのアクセス性を有するとともに、三遠南信地域や首都圏・中京圏などへの広域的な移動を支え、公共交通ネットワークの実現や安全・安心な移動、産業経済活動や観光を目的とした移動を支えることが可能な「主要幹線道路」で形成します。そして、「主要幹線道路」は、機能別に「高規格幹線道路」「環状道路」「放射道路」とし、これらの道路機能により道路ネットワークを形成します。

この道路ネットワークは、市外と市内を「高規格幹線道路」で結び、その出入り口となる市内のインターチェンジを「放射道路」や「環状道路」で結びます。

また、「放射道路」と「環状道路」を結び、放射道路の自動車交通を環状道路へ分散させます。

これらにより、自動車交通の整流化をはじめ、市内外の移動をしやすくするとともに、放射方向の路線バス走行環境の向上や環状方向の新規路線の検討など公共交通ネットワークを支え、また都心や拠点の歩行空間や自転車通行空間、居住空間の保全などを図り、市民生活や産業経済活動などに役立つものとなります。

なお、「主要幹線道路」以外の道路は、主要幹線道路へ接続することで主要幹線道路の機能を補完し、道路交通環境の向上を図るとともに、道路の機能に応じて、ゆとりある歩行空間を確保する等、車中心から人中心とした道路環境整備を進めます。

① 高規格幹線道路

- 市外の都市機能集積地や富士山静岡空港、御前崎港などの国内外へのゲートウェイへのアクセス性を向上させ、交流の促進、観光の振興、業務や物流の効率化などを図るため、市内外を結ぶ高速道路及び自動車専用道路です。

② 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。
- 都心の自動車交通の整流化を図るため、都心を通過する自動車交通を分散させる道路です。
- 拠点、インターチェンジ、観光地、商工業集積地などを環状方向に結ぶ道路です。

③ 放射道路

- 都心と拠点間の連携を向上させるため、都心を中心に拠点、インターチェンジ、観光地、商工業集積地などを放射方向に結ぶ道路です。

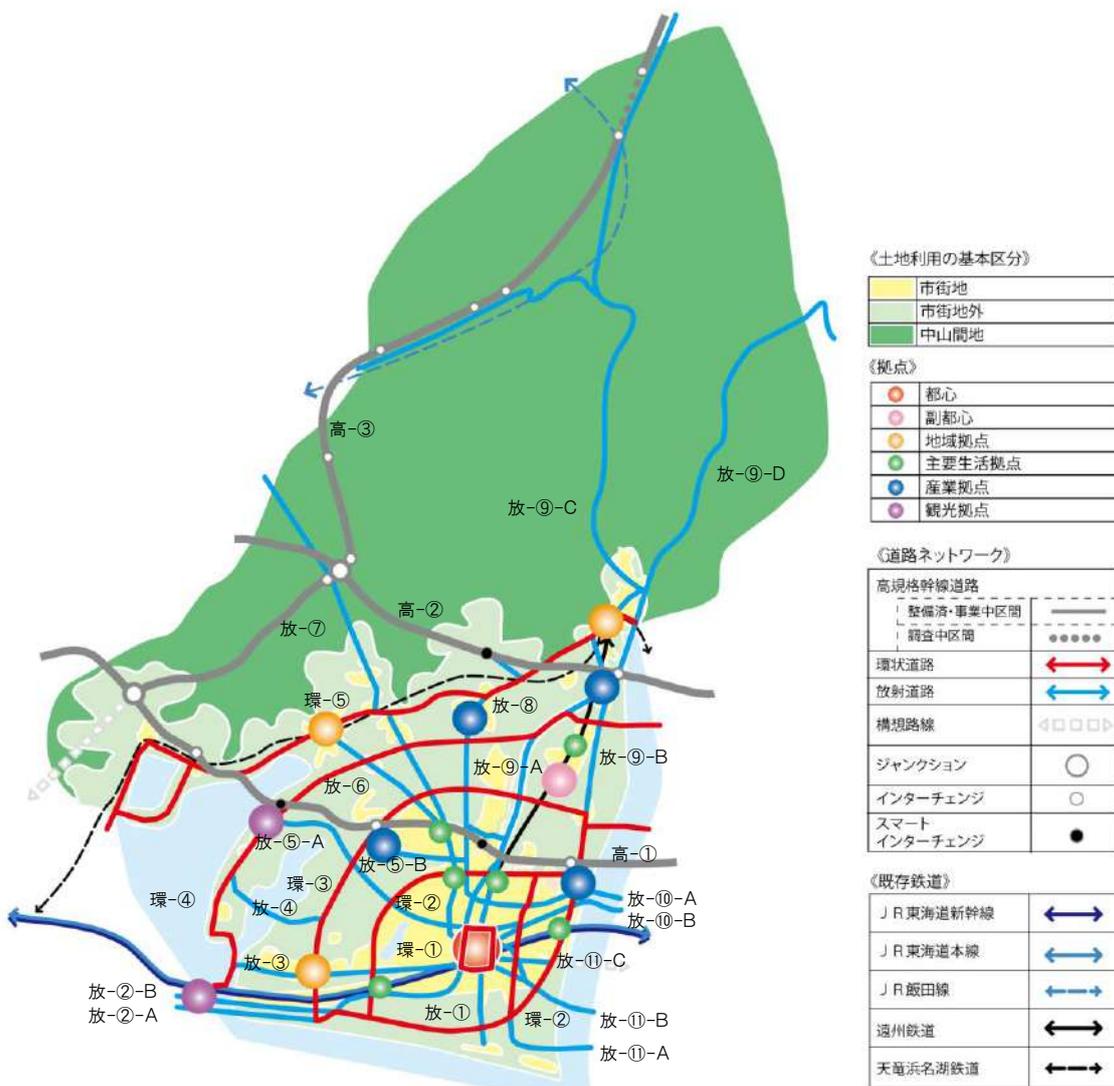
表 3-9 道路ネットワークのイメージ

高規格幹線道路	環状道路、放射道路
	

3-2-3 道路ネットワークの設定

(1)高規格幹線道路、環状道路、放射道路による道路ネットワーク

合併で広がった市域のネットワーク化や市街化の進展、将来の都市構造の形成などに対応するため、3つの高規格幹線道路、5つの環状道路、11の放射道路により主要幹線道路の道路ネットワークを設定します。



[環-①：環状1号線、放-②-A：放射2号線〔A〕を示す]

図 3-25 道路ネットワークのイメージ

第3章 基本となる交通の方針

3-2 道路

なお、道路ネットワークを構成する主な道路は、既存の主要な国道、県道、市道を最大限活用します。また、ネットワークの実現にとって必要不可欠な路線又は区間については、これまでの道路整備の進捗状況、また今後の公共事業の選択と集中の見通しをもとに、順次、整備時期や費用対効果を検証の上、整備を進めます。

表 3-10 道路ネットワークにおける主要幹線道路名称と構成する主な道路

分類	道路名称 ※()は通称	構成する主な道路	現況
高規格幹線道路 (高速道路及び 自動車専用道路)	東名高速道路	—	既存
	新東名高速道路	—	既存
	三遠南信自動車道	—	一部完成
環状道路	環状1号線(都心環状線)	国道152号	既存
		国道257号	一部完成
		(都)掛塚雄踏線	一部完成
		市道早出寺脇線	既存
	(都)植松伊左地線	一部完成	
環状2号線(市街地環状線)	(都)下石田葵西線	一部完成	
	(都)上島柏原線	一部完成	
	(主)天竜浜松線 市道中郡福塚線	既存 既存	
環状3号線(浜松環状線)	(主)浜松環状線	一部完成	
	国道1号	既存	
	県道浜松袋井線	既存	
環状4号線(外環状線)	(主)浜北袋井線	既存	
	国道152号	既存	
	県道細江浜北線	既存	
	県道金指停車場和地線	既存	
	(主)館山寺鹿谷線 県道館山寺弁天島線	既存 既存	
環状5号線(大外環状線)	国道362号	既存	
	(都)中瀬都田線	一部完成	
	国道301号	既存	
	県道瀬戸佐久米線	既存	

※(都): 都市計画道路、(主): 主要地方道を示す。

分類	道路名称	構成する主な道路	現況
放射道路	放射1号線	市道曳馬中田島線	既存
	放射2号線〔A〕	国道1号バイパス	既存
	放射2号線〔B〕	国道257号 国道1号	一部完成 一部完成
	放射3号線	(主)浜松雄踏線 (主)細江舞阪線	既存 既存
	放射4号線	市道大久保古人見線 県道村櫛三方原線	既存 既存
	放射5号線〔A〕	市道植松和地線 (主)館山寺鹿谷線	既存 既存
	放射5号線〔B〕	市道萩湖東線	既存
	放射6号線	県道磐田細江線	既存
	放射7号線	市道中央住吉線 国道257号	既存 既存
	放射8号線 〔国道152号以西〕	国道152号 市道中野町三方原線 市道東三方都田線 (主)浜北三ヶ日線	既存 既存 既存 既存
	放射9号線〔A〕	(都)有玉南中田島線 国道152号	一部完成 既存
	放射9号線〔B〕	(都)浜北馬郡線	一部完成
	放射9号線〔C〕	(都)阿蔵船明線 国道152号 国道473号	一部完成 既存 既存
	放射9号線〔D〕	国道362号	既存
	放射10号線〔A〕 〔国道152号以東〕	市道植松和地線 市道中野町三方原線 国道152号 国道1号	既存 既存 既存 既存
	放射10号線〔B〕 〔国道152号以東〕	国道152号 県道中野子安線	既存 既存
	放射11号線〔A〕	国道150号バイパス	既存
	放射11号線〔B〕	市道掛塚砂山線 国道150号	既存 既存
放射11号線〔C〕	(都)飯田鴨江線	一部完成	

※ (都)：都市計画道路、(主)：主要地方道を示す。

第3章 基本となる交通の方針

3-2 道路

(2) 道路ネットワークの実現

ネットワークの実現に必要な路線の区間を示します。

	高規格幹線道路
	高規格幹線道路 事業中区間
	高規格幹線道路 調査中区間
	環状道路・放射道路
	事業予定区間（事業中区間含む）
	未整備区間
	構想路線
	都市計画区域
	市街化区域



図 3-26 道路ネットワークの実現に必要な路線の区間(拡大)

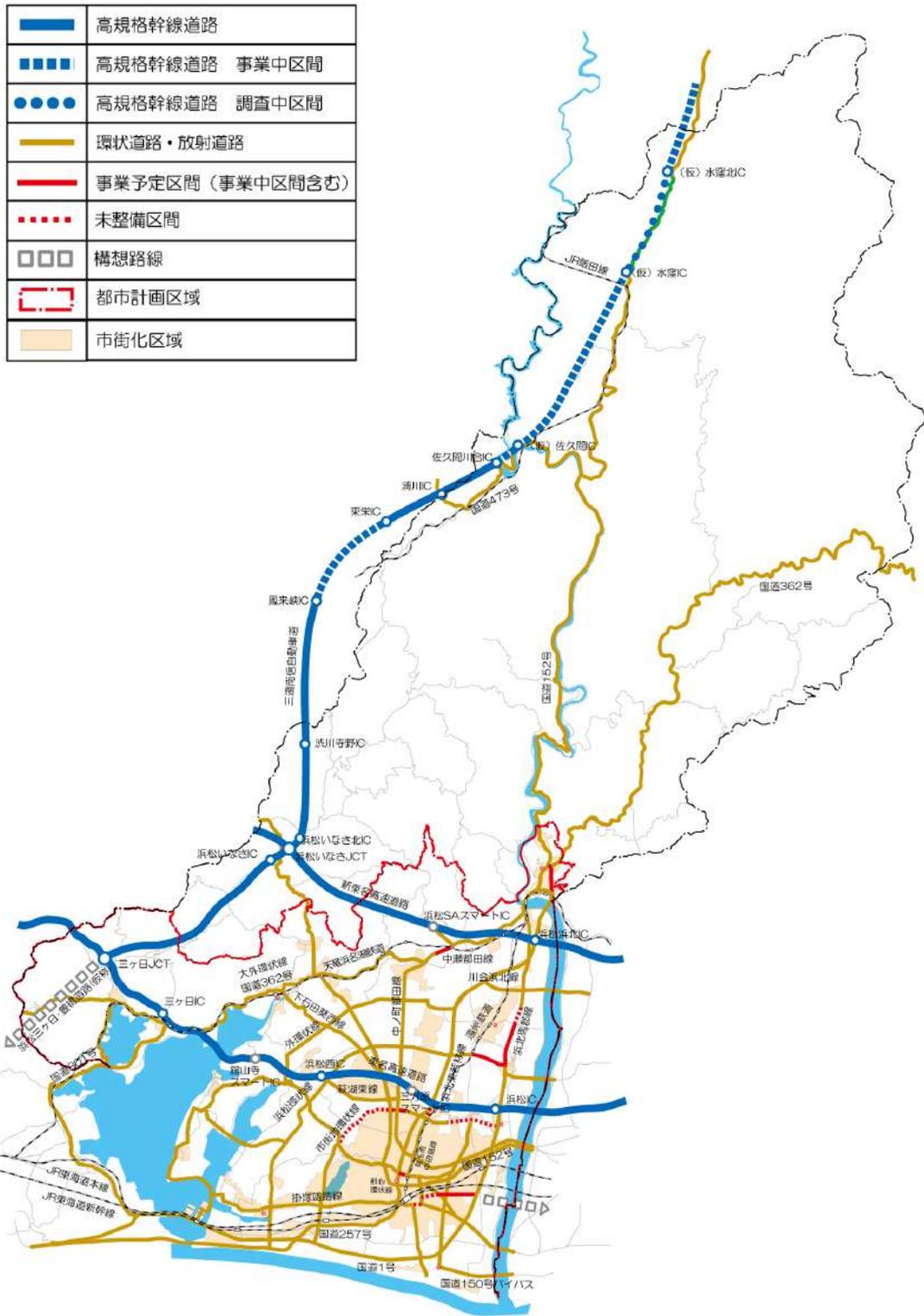


図 3-27 道路ネットワークの実現に必要な路線の区間

第3章 基本となる交通の方針

3-3 都心交通

3-3 都心交通

3-3-1 都心交通の基本方針

都心は、JR 浜松駅周辺において、商業・業務、教育・文化、行政などの高次都市機能の集積を図り、市内外の多くの人が集い賑わう拠点です。

この様々な都市機能を有する都心に関する交通は「5つの暮らし」と関連が強く、都心における交通環境の改善は、様々な都市機能の拡充につながっています。また、都心交通に関する取り組み手法は、副都心や各拠点の取り組みに応用され、交通環境の改善を導くものとなります。

このため、都心に関する計画やこれまでの取り組みをもとに、課題を挙げ、基本方針を示します。

なお、将来の都心交通を示すエリアは、都心に必要な都市機能を集積すべき区域として、現在の商業系用途地域の範囲と土地利用の連続性を考慮しつつ、都心の中心である JR 浜松駅から徒歩で移動できる距離内の図 3-28 の黄色で示した範囲とします。当該範囲は、概ね立地適正化計画の「広域サービス型都市機能誘導区域」に相当します。

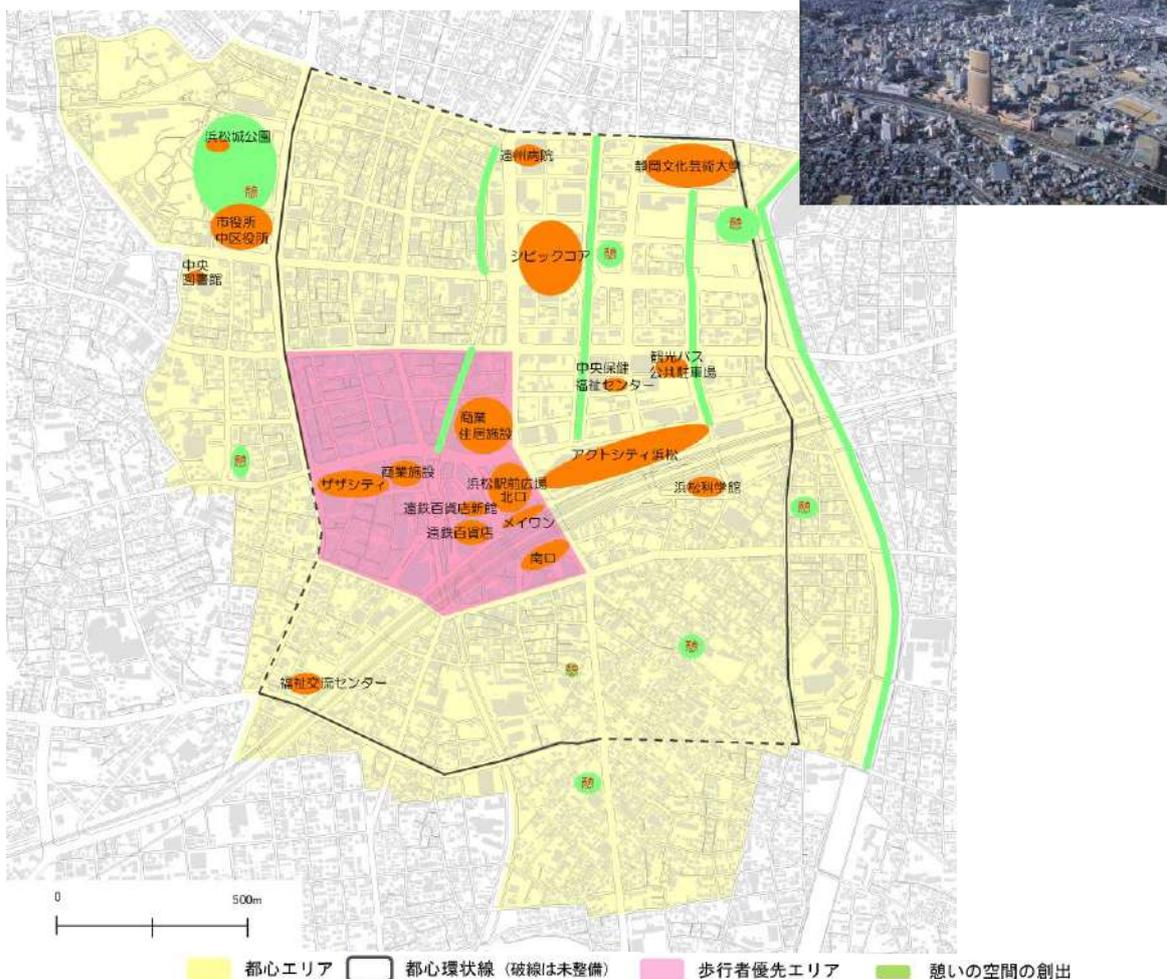


図 3-28 都心の範囲

(1) 都心交通の課題

都心交通に関しては、「回遊性」「交通結節点」「アクセス」や「都市機能」に関する問題があります。

これらの問題へ対応するにあたり、都心交通の課題を示します。

■ 歩きやすさ、移動しやすさの向上

- ◇ 歩行空間の連続性の確保や交通動線の錯綜の緩和、公共交通の利便性向上、情報提供の充実などにより、都心を回遊する際の負担を軽減する必要があります。

■ 交通結節点と「まち」の連続性の向上

- ◇ 多くの来訪者が集まる駅やバスターミナル、送迎レーン、タクシー乗り場などの「交通結節点」と、鍛冶町通り方面の商店街や商業施設などの「まち」への連続性を向上させることにより、「交通結節点」から「まち」への回遊を促す必要があります。

■ 交通手段間の使いやすさ・乗り換えやすさの向上

- ◇ 駅やバスターミナルなどの交通結節点において、交通手段自体の使いやすさとともに、交通手段相互の乗り換えもしやすくすることにより、来訪者のアクセス性を向上させる必要があります。

■ 都心への訪れやすさの向上

- ◇ 公共交通の速達性、定時性を向上させることにより、来訪者のアクセス性、回遊性を向上させる必要があります。

■ 公共空間を活用した「まち」のにぎわい創出

- ◇ 歩きやすい歩行空間の整備を進めるとともに、官民連携などによる公共空間の利活用によりにぎわいを創出し都心エリア内を活性化させていく必要があります。

第3章 基本となる交通の方針

3-3 都心交通

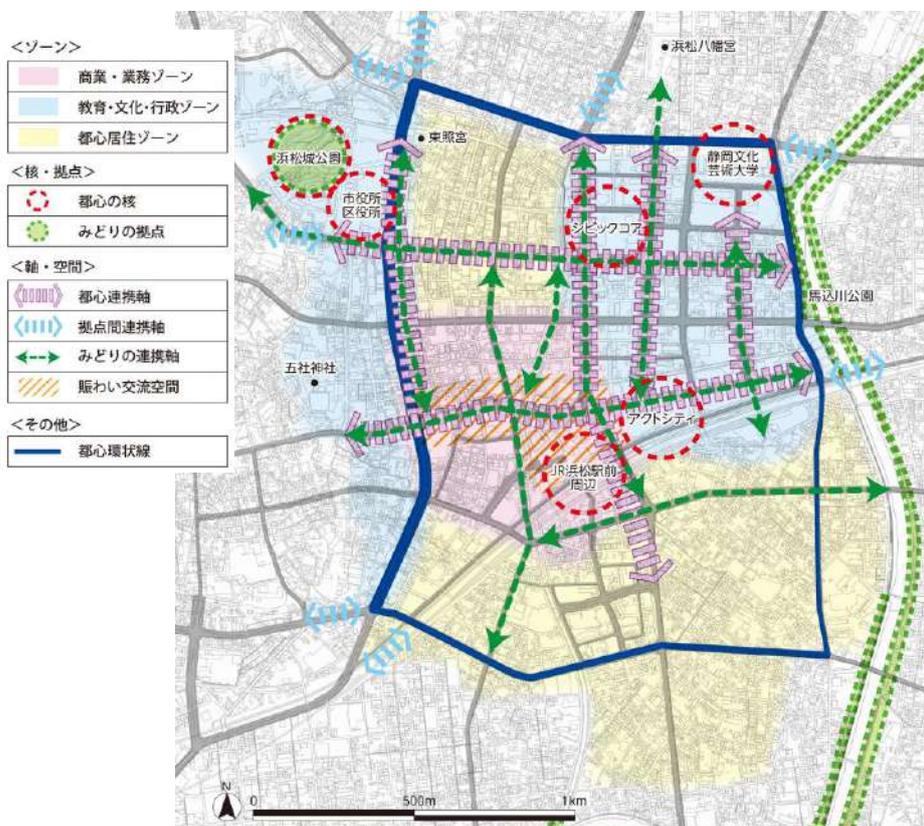
(2) 都心の基本方向

様々な機能を有する都心については、都市計画マスタープランの地域別構想（都心編）において、都心づくりの基本方向を設定し、この基本方向を踏まえた都心の将来都市構造を示しています。

- ① 多様な高次都市機能の集積と連携強化による賑わいと活力ある都心づくり
- ② 多様な資源を活かして新たな価値や交流を生み出す都心づくり
- ③ 創造都市の顔として魅力的な空間形成による歩きたくなる都心づくり
- ④ みどりによる魅力ある空間創出と環境負荷の小さな都心づくり
- ⑤ 安全・安心な災害に強い都心づくり

資料：都市計画マスタープラン（2020（令和2）年度）

図3-29 都心づくりの基本方向



資料：都市計画マスタープラン（2020（令和2）年度）

図 3-30 都心の将来都市構造図

これらの都心づくりの実現には、西遠都市圏や市全域をけん引し、広域な利用者を対象とした多様な「都市機能の集積」と交流の場としての魅力の向上に取り組むことにより、来訪者が活発に都心内を回遊することで、都心の「にぎわい」を増加させることが必要です。

この「都市機能の集積」と「にぎわいの増加」を実現することにより、都心の活性化が図られます。

(3) 都心交通に関するこれまでの取り組み(歩行者優先エリアの創出)

都心交通については、昭和60年代に

- ・多くの来訪者にとってアクセス性が優れている
- ・歩行者などにとって都心内の移動が容易で快適である
- ・都心に集まる市民相互の交流が活発である
- ・人々の活発な交流が都心内の商業、業務、文化などの活動を支え、一層の活性化を誘発する

などの目標を掲げ、以降、この実現を図るため、継続して

- ・都心環状線などの多車線化による自動車交通の円滑化
- ・細街路のモール化などによる歩行者の回遊性向上

などの諸施策を着実に実施し、都心部への自動車交通流の整序や安全でゆとりある歩行空間の創出に取り組んできました。

これらにより、「自動車の流入抑制」「輻輳する自動車交通の整流化」「モール、コミュニティ道路の交通負荷軽減」「公共交通の利用促進」などへ対応する道路整備を施工し、また交通規制が採用され、「歩行者優先エリア」を創出してきました。

将来の都心交通についても、良質な交通環境を維持している「歩行者優先エリア」の創出について継続して取り組むとともに、今後の施設立地や商店街振興などにも対応し、都心交通の整流化を目指します。

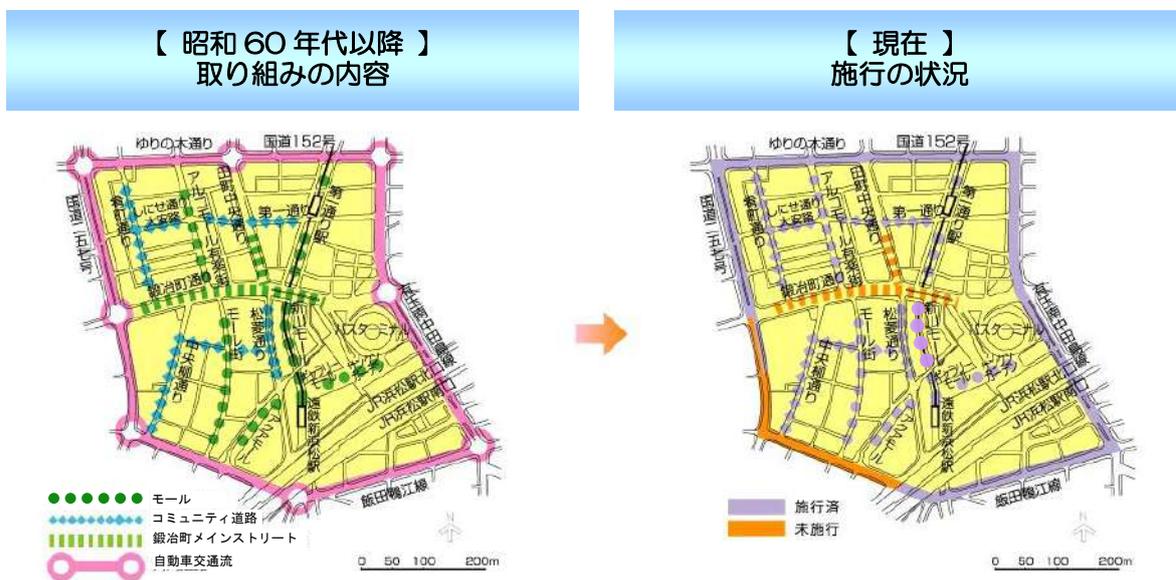


図 3-31 歩行者優先エリアの創出

第3章 基本となる交通の方針

3-3 都心交通

(4) 都心交通に関する基本方針

「交通ビジョン」及び「5つの暮らし」を受け、また「都心交通の課題」に対応するため、将来の都心交通に関する基本方針を示します。

多様な交通手段のサービスレベルが向上した 移動しやすい都心交通

- 都心交通の課題により、都心に関する交通は、都心内で活動する人々又は来訪者の「徒歩」を主とします。
- 公共交通ネットワークの中心となる総合ターミナルのJR浜松駅駅前広場を活用した良質な交通環境を維持します。
- 公共交通を利用して便利に都心にアクセスできる交通体系の構築を推進するとともに、自動車の歩行空間への流入抑制等、自動車交通の整流化により、安全で快適な歩行空間を創出します。
- 通行空間の確保や走行マナーの向上による自転車通行環境の向上を図ります。
- 公共空間を活用した人中心の空間形成により、都心のにぎわいを創出し、居心地が良く歩きたくなる都心空間を目指します。

また、(2)の都心の基本方向を達成するためには、本市の役割はもとより、都心内における積極的な民間活力が必要になります。この本市及び民間の取り組みのうち、都心交通に関連する取り組みが、「都市機能の集積」や「にぎわいの増加」に対する支援として実施されることで、歩行者や土地利用の状況を好転させることとなります。

このため、将来の都心交通においては、都心内を移動しやすくし、人や物の動きを活発化させることが必要であり、安全性や快適性、時間などの視点で交通サービスレベルの向上が求められます。特に、都心においては「歩きやすさの向上」が不可欠であるとともに、様々な交通手段にて「安全・安心・快適」に移動できるようにすることが求められます。

3-3-2 基本方針に基づく都心交通の方向性

都心交通の基本方針とした「多様な交通手段のサービスレベルが向上した移動しやすい都心交通」を実現するため、都心に関する「移動しやすさ」の観点において「回遊」「交通結節点」「アクセス」の3つの交通行動をもとに都心交通の方向性を設定します。

(1) 回遊：回遊したくなる都心の再構築

○「めぐる」「たまる」「憩う」ことのできる、都心での回遊・滞在を促進

- ・都心の魅力溢れる空間や各施設をめぐる際に、ユニバーサルデザイン化された歩行空間で、「安全・安心・快適」に回遊することができる。
- ・公共空間を利活用し、回遊しやすい空間が都心エリア内に張り巡らされ、都心エリア内の回遊性の向上、にぎわい空間を創出する。

(2) 交通結節点：様々な層の交流を促進する交通結節点としての都心の実現

○「アクセス」と「回遊」を「スムーズ」に結ぶ、乗り換えを促進

- ・都心内々を移動する「回遊」と都心内外を移動する「アクセス」を結ぶ交通結節点において、「安全・安心・快適」に乗り換えることができる。
- ・人を中心とした都市空間の創出と様々な交通手段の連携によりスムーズに乗り換えることができる。

(3) アクセス：誰もが訪れやすい都心の実現

○「誰でも」「どこからでも」「スピーディ」な、都心アクセスを促進

- ・公共交通が優先され、定時性、速達性、運行頻度が高い公共交通を利用して「安全・安心・快適」にアクセスすることができる。
- ・都心の自動車交通を整流化することで、円滑にアクセスすることができる。

以上の3つの交通行動は「都心交通の基本方針」を支えます。

また、「都心交通の基本方針」の熟成が歩行者や土地利用の増進を支え、そして「都市機能の集積」や「にぎわいの増加」へとつながります。これにより「都心づくりの基本方向」を実現します。

このため、「都心交通の基本方針」を支える3つの交通行動の質を高め、これを維持していくことが必要となります。

表 3-11 都心交通のイメージ



第3章 基本となる交通の方針

3-3 都心交通

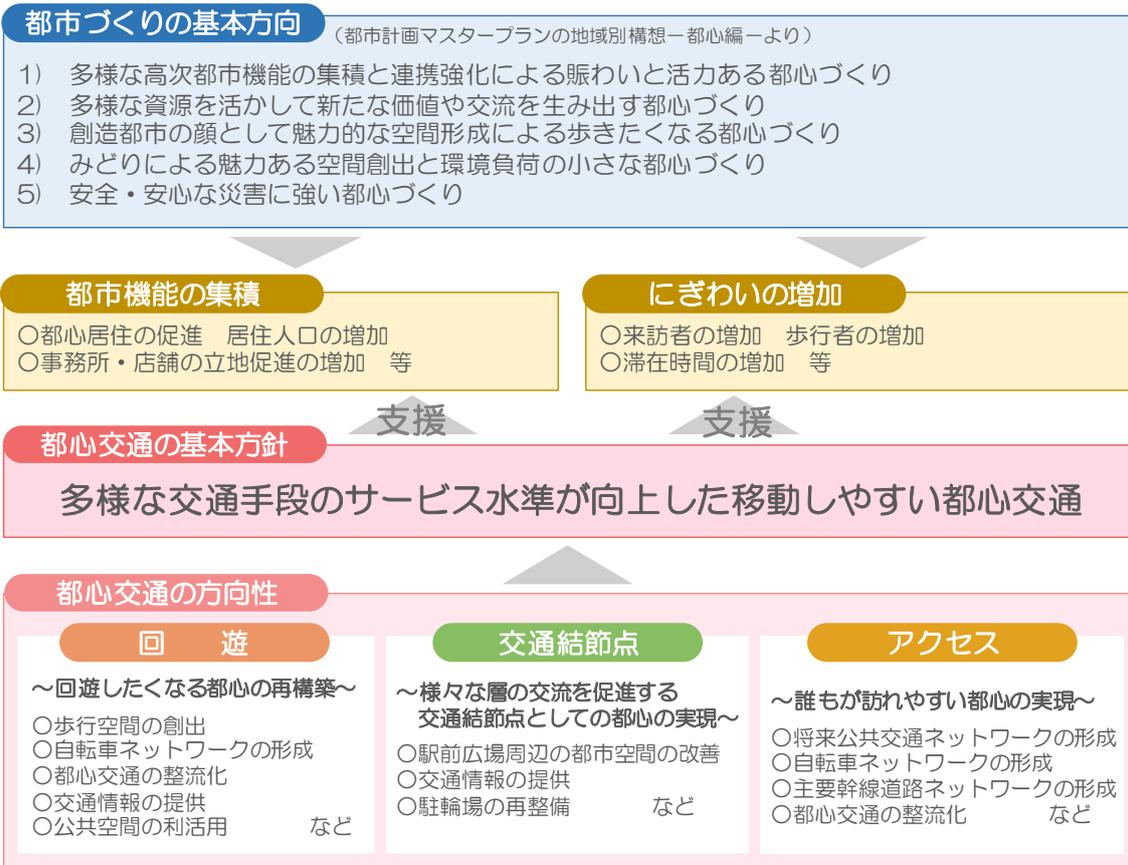


図 3-32 都心交通の基本方針と方向性



図 3-33 都心交通のイメージ

第4章

交通施策の推進

本章では、「交通ビジョン」の実現に向けた取り組みを示し、進め方、評価や見直しの方法について示します。

4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策

4-2 重点施策

- 4-2-1 重点施策①
- 4-2-2 重点施策②
- 4-2-3 重点施策③
- 4-2-4 重点施策④
- 4-2-5 重点施策⑤

4-3 施策の展開(アクションプログラムの策定)

- 4-3-1 アクションプログラム
- 4-3-2 施策の展開

4-4 公共交通の運行に関する基準・ルール

- 4-4-1 路線を維持・改善するための手続き
- 4-4-2 新規路線を導入するための手続き

4-5 施策の評価

- 4-5-1 アウトプット、アウトカム双方の指標を用いた評価方法
- 4-5-2 継続が可能な評価方法
- 4-5-3 施策の評価指標

4-6 アクションプログラムの見直し

- 4-6-1 見直しの留意点
- 4-6-2 見直し方法
- 4-6-3 PDCAサイクルの運用体制

第4章 交通施策の推進

4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策

第4章 交通施策の推進

4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策

交通施策とは、「交通ビジョン」が目指す「5つの暮らし」を実現するための取り組みです。このため、交通施策を「暮らし」のイメージから導き出します。

そして、中でも特に重点的に進める施策の抽出、各施策の進め方や評価、さらに、この評価結果や今後の社会経済情勢の変化などに応じた施策の見直しを実施することにより推進します。

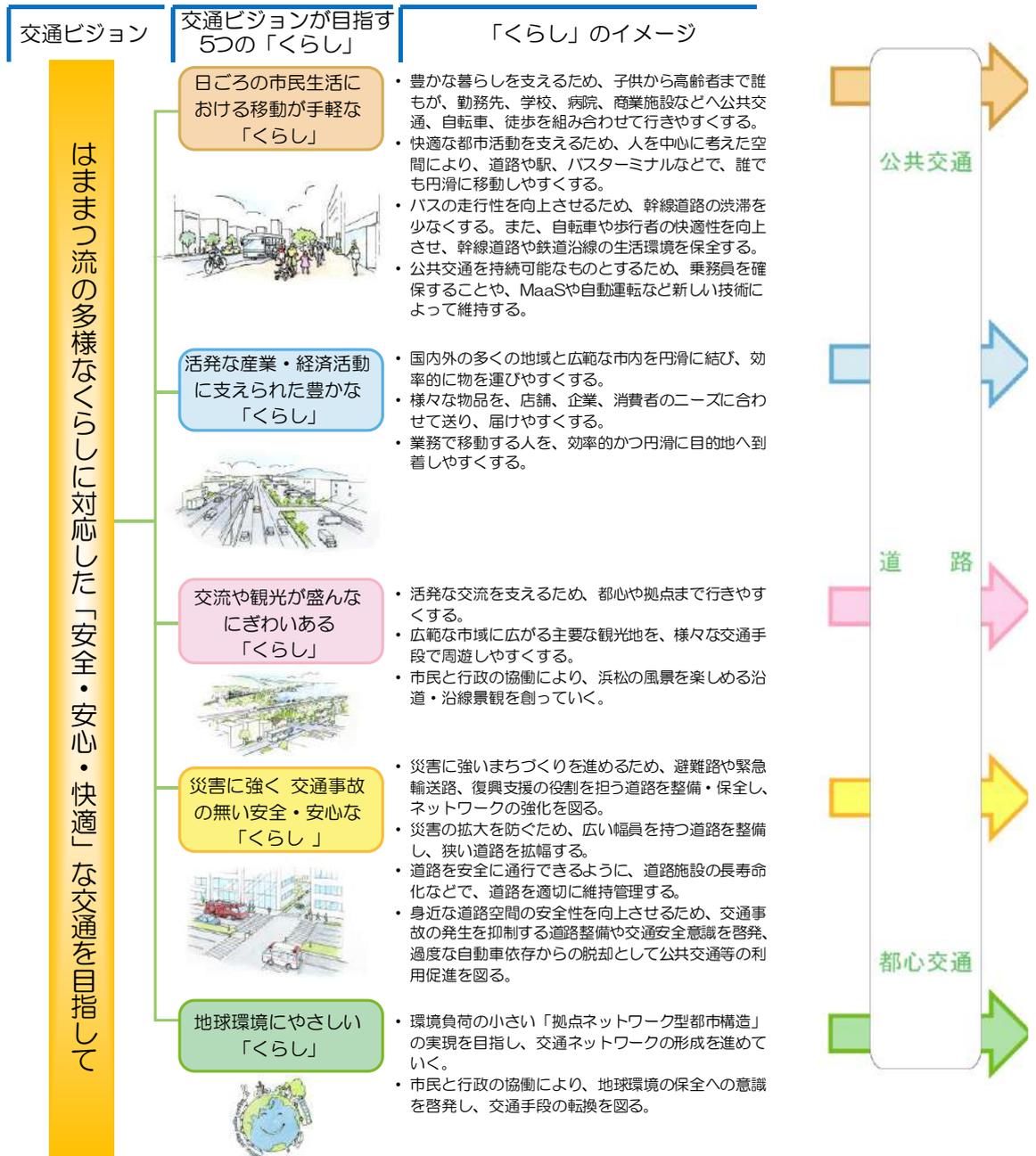


図 4-1 「交通ビジョン」が目指す

「5つの暮らし」及び「暮らしのイメージ」に基づく交通施策

交通施策

1 バス路線の再編	13 渋滞多発ポイントの解消
2 交通結節点の配置	25 モビリティ・マネジメントの実施
3 地域の実情に応じた運行形態の導入	
4 中山間地の生活を支える道路の整備	
5 公共交通の利用を促進する料金設定	
6 交通情報の提供	
7 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生	
8 歩行空間の創出	
9 自転車通行空間などの創出	
10 JR浜松駅駅前広場周辺の都市空間の改善	
11 主要幹線道路の整備	
12 道路沿道環境改善施設の整備	
27 持続可能な公共交通の提供	
13 渋滞多発ポイントの解消	1 バス路線の再編
14 スマートインターチェンジの整備	11 主要幹線道路の整備
15 都心交通の整流化	
26 新東名浜松SIC周辺地域の交通円滑化	
7 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生	6 交通情報の提供
16 観光レンタサイクルの拡充	8 歩行空間の創出
17 浜名湖水上交通の検討	9 自転車通行空間などの創出
18 観光バス用駐車場と送迎レーンの検討	10 JR浜松駅駅前広場周辺の都市空間の改善
19 浜松風景街道づくり	11 主要幹線道路の整備
20 道路の愛護制度による維持・管理	13 渋滞多発ポイントの解消
28 国際的なサイクリング環境の整備	14 スマートインターチェンジの整備
	15 都心交通の整流化
21 交通安全啓発活動の実施	8 歩行空間の創出
22 コミュニティゾーン事業の実施	9 自転車通行空間などの創出
23 交通事故多発交差点の改良	11 主要幹線道路の整備
24 災害に強い道路の構築	13 渋滞多発ポイントの解消
	17 浜名湖水上交通の検討
25 モビリティ・マネジメントの実施	1 バス路線の再編
	2 交通結節点の配置
	5 公共交通の利用を促進する料金設定
	7 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生
	8 歩行空間の創出
	9 自転車通行空間などの創出

※ 灰色の文字は、他の暮らしの分野を実現するための施策と重複している施策

第4章 交通施策の推進

4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策

表 4-1 交通施策の一覧

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)
日常生活	1 バス路線の再編	1-1 基幹路線の形成 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		1-2 準基幹路線の形成 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		1-3 環状路線の形成 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		1-4 地区内交通の形成 (浜松市地域公共交通網形成計画)
	2 交通結節点の配置	2-1 総合ターミナル整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		2-2-1 乗り継ぎターミナル整備 (市街地・市街地外) (浜松市地域公共交通網形成計画)
		2-2-2 乗り継ぎターミナル整備 (中山間地) (浜松市地域公共交通網形成計画)
		2-3 ミニバスターミナル整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		2-4 P & R 駐車場等の整備、送迎スペースの整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		2-5 駅アクセス道路の整備・駅バリアフリー化の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		2-6 C & R 駐輪場の整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		3 地域の実情に応じた運行形態の導入
	3-2 地域バスの運行検討・実施(地域バス) (浜松市地域公共交通網形成計画)	
	3-3 新たな運行形態の検討(新交通) (浜松市地域公共交通網形成計画)	
	3-4 タクシーサービスの充実(タクシー) (浜松市地域公共交通網形成計画)	
3-5 公共交通空白地有償運送の強化(NPO タクシー) (浜松市地域公共交通網形成計画)		

第4章 交通施策の推進
4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)
日常生活	4 中山間地の生活を支える道路の整備	- (浜松市のみちづくり計画)
	5 公共交通の利用を促進する料金設定	5-1 乗継割引施策の導入 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		5-2 既存の割引料金の継続、拡大 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		5-3 新規の割引料金の企画、提案 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		5-4 免許返納者等の割引企画、提案 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		5-5 ICカード共通化の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		5-6 ICカードによるサービスの拡充 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		5-7 新決済システム導入の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)
	6 交通情報の提供	6-1 ビジターセンターの運営 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		6-2 リアルタイム交通情報の提供 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		6-3 バス情報のオープンデータ化の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		6-4 多言語対応の促進 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		6-5 シームレスな目的地検索の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		6-6 路線表示の工夫 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		6-7 JR浜松駅バスターミナルのバス停の工夫 (浜松市地域公共交通網形成計画)
	7 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生	7-1 鉄道結節駅の利便性向上 (天竜浜名湖鉄道地域公共交通総合連携計画)
		7-2 利便性の高い列車運行サービスの提供 (天竜浜名湖鉄道地域公共交通総合連携計画)
		7-3 駅を核とした魅力の向上 (天竜浜名湖鉄道地域公共交通総合連携計画)

第4章 交通施策の推進

4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)
日常生活	8 歩行空間の創出	8-1 交差点の平面横断化 (浜松市交通バリアフリー基本構想)
		8-2 鍛冶町通り歩行空間快適性の向上 (都心交通の整備方針)
		8-3 歩行空間のユニバーサルデザイン化 (浜松市交通バリアフリー基本構想、浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針)
		8-4 憩いの空間の創出
	9. 自転車通行空間などの創出	9-1 自転車通行空間の整備 (浜松市自転車活用推進計画)
		9-2 自転車駐車場の整備
	10. JR 浜松駅前広場周辺の都市空間の改善	10-1 北口広場の機能改善 (浜松駅周辺改良基本構想)
		10-2 南口広場の機能改善 (浜松駅周辺改良基本構想)
	11. 主要幹線道路の整備	11-1 都市計画道路などの整備 (浜松市のみちづくり計画)
		11-2 バスレーン (バス専用レーン、優先区間) の整備、周知・啓発 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		11-3 P T P S (公共車両優先システム) の整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		11-4 バスペイの整備、周知・啓発 (浜松市地域公共交通網形成計画)
	12 道路沿道環境改善施設の整備	- (浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針)
	27 持続可能な公共交通の提供	27-1 持続可能な公共交通提供の取組み (浜松市地域公共交通網形成計画)
		27-2 新しい技術の活用に向けた取組み (浜松市地域公共交通網形成計画)

第4章 交通施策の推進
4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)
産業・経済	13 渋滞多発ポイントの解消	13-1 主要渋滞箇所の解消 (浜松市のみちづくり計画)
		13-2 遠州鉄道連続・単独立体交差事業の実績 (浜松市のみちづくり計画)
		13-3 交差点改良、信号現示最適化、バス優先交差点の整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)
	14 スマートインターチェンジの整備	-
	15 都心交通の整流化	15-1 都心通過交通の迂回誘導
		15-2 駐車場需要の分散誘導
		15-3 駐車場の立地誘導
15-4 荷捌き場の確保とルール化		
15-5 自動二輪車など駐車場の整備		
26 新東名浜松SIC周辺地域の交通円滑化	-	
観光・交流	7 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生	7-4 鉄道沿線の観光資源の活用 (天竜浜名湖鉄道地域公共交通総合連携計画)
	16 観光レンタサイクルの拡充	- (浜名湖観光圏整備計画)
	17 浜名湖水上交通の検討	- (浜名湖観光圏整備計画)
	18 観光バス用駐車場と送迎レーンの検討	- (浜松駅周辺改良基本構想)
	19 浜松風景街道づくり	-
	20 道路の愛護制度による維持・管理	- (浜松市道路・河川里親制度)
	28 国際的なサイクリング環境の整備	-

第4章 交通施策の推進

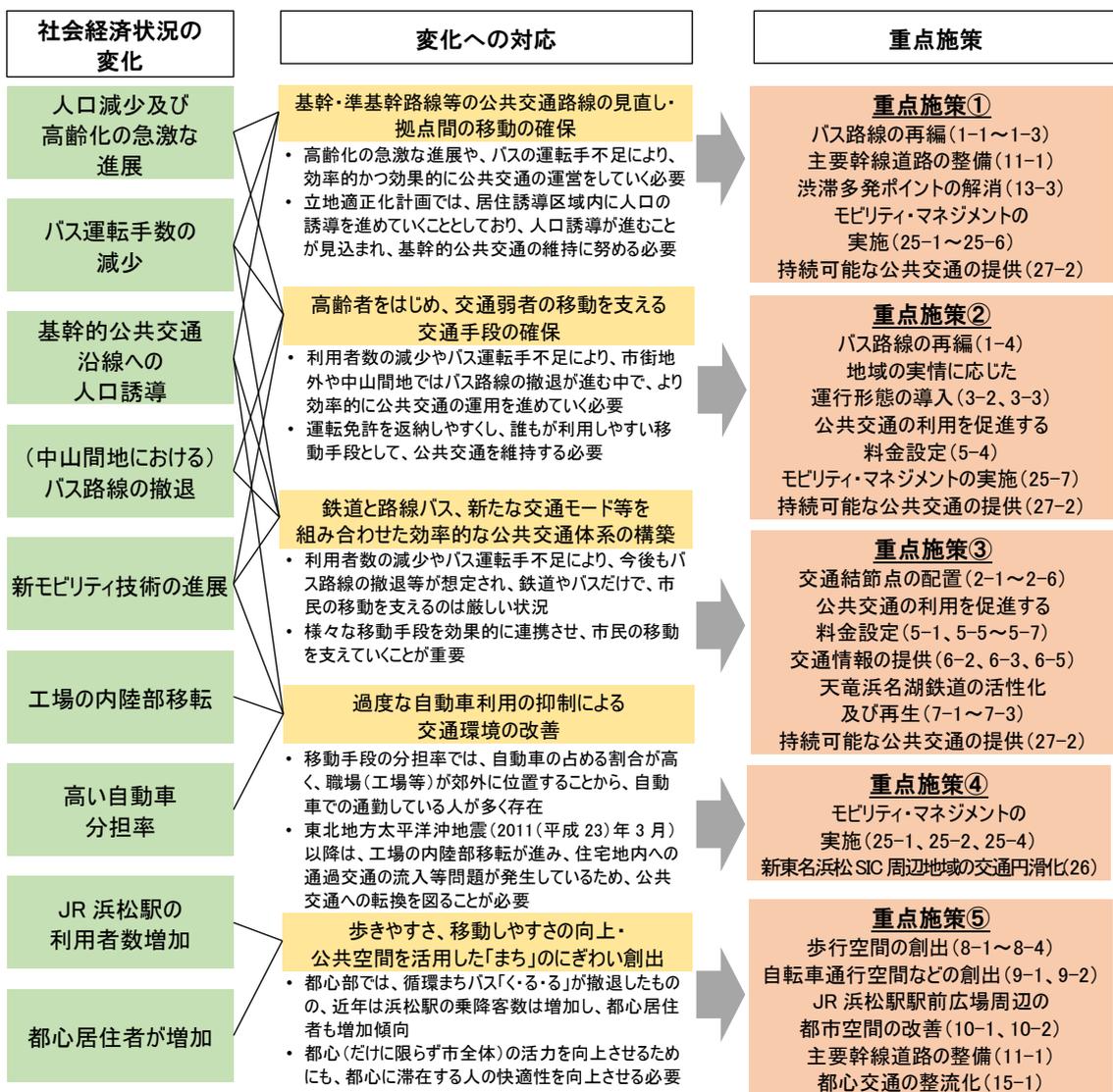
4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)
安心・安全	21 交通安全啓発活動の実施	- (浜松市交通安全条例)
	22 コミュニティゾーン事業の実施	- (浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針 第10次浜松市交通安全計画)
	23 交通事故多発交差点の改良	- (第10次浜松市交通安全計画)
	24 災害に強い道路の構築	24-1 狭い道路の拡幅事業の実施 (狭い道路の拡幅整備に関する条例) 24-2 緊急輸送路等道路ネットワークの強靱化
地球環境保全	25 モビリティ・マネジメントの実施	25-1 公共交通のPR (浜松市地域公共交通網形成計画)
		25-2 路線維持のPR (浜松市地域公共交通網形成計画)
		25-3 転入者への働きかけ (浜松市地域公共交通網形成計画)
		25-4 企業への働きかけ (浜松市地域公共交通網形成計画)
		25-5 児童、生徒への働きかけ (浜松市地域公共交通網形成計画)
		25-6 体験イベントの実施 (浜松市地域公共交通網形成計画)
		25-7 高齢者への働きかけ (浜松市地域公共交通網形成計画)
		25-8 公共交通マップの作成 (浜松市地域公共交通網形成計画)

4-2 重点施策

計画策定から10年が経過し、人口減少や高齢化の急激な進展といった社会問題が発生しているだけでなく、東北地方太平洋沖地震（2011（平成23）年3月）を境とした工場等の内陸部移転やバス運転手数の減少による路線バスの減便など、交通を取り巻く社会経済情勢が大きく変化してきています。一方で、新たなモビリティ技術の進展や本市の玄関口であるJR浜松駅の利用者数の増加、都心居住者の増加等、交通に良い影響を与える変化もみられます。

これらの本市を取り巻く近年の社会経済状況の変化に対応するため、交通施策一覧の中で特に重点的に行う施策を設定します。重点施策は、各施策を単独で実施するのではなく、連携して取り組めるように複数の施策をパッケージ化し、施策を展開していきます。



※重点施策の括弧内の数字は、表4-1 交通施策の概要施策の細目に対応する

図4-2 重点的に進める施策の設定

第4章 交通施策の推進

4-2 重点施策

4-2-1 重点施策①

高齢化の急激な進展や、バスの運転手不足により、効率的かつ効果的に公共交通を維持していくことが必要です。さらに、立地適正化計画では、基幹的公共交通沿線の居住誘導区域内に人口誘導を図っていくことから、基幹的公共交通の維持に努めることが必要です。

このため、以下のキャッチフレーズを設定し、施策を展開していきます。

キャッチフレーズ

拠点間を快適に移動しよう！

- 1. バス路線の再編
- 11. 主要幹線道路の整備
- 13. 渋滞多発ポイントの解消
- 25. モビリティ・マネジメントの実施
- 27. 持続可能な公共交通の提供

上記の施策を連携して実施することにより、都心及び拠点へのアクセス性が高まり、また定時性、速達性が高まることで、基幹的公共交通の確保・維持が期待されます。

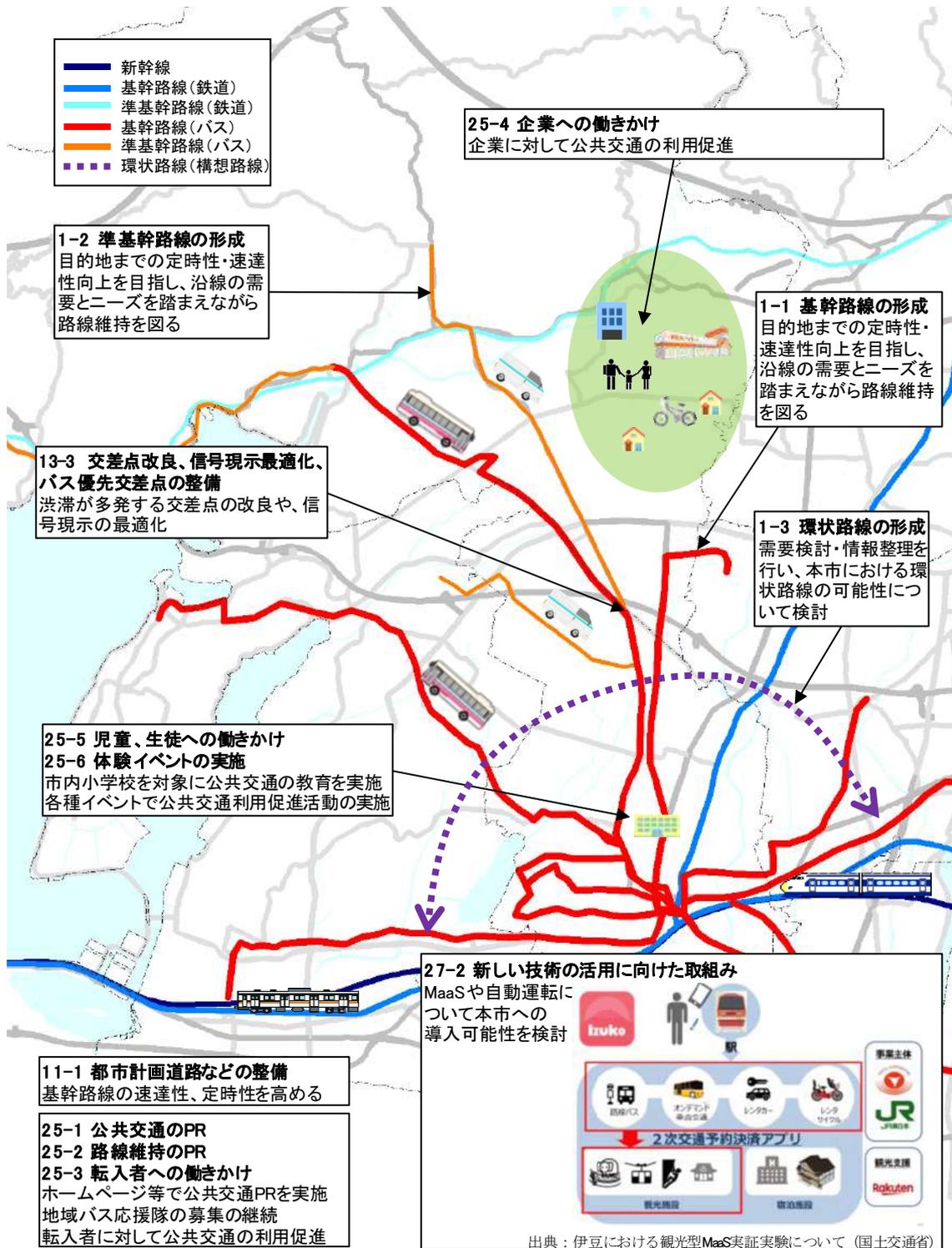


図 4-3 重点施策①の展開イメージ

第4章 交通施策の推進

4-2 重点施策

4-2-2 重点施策②

利用者数の減少やバス運転手不足により、市街地外や中山間地ではバス路線の撤退が進む中で、より効率的に公共交通の運用を進めるとともに、誰もが利用しやすい交通手段を確保することが必要です。

また、高齢者等の運転免許を返納しやすくするため、これまで自動車を利用していた人の移動手段として、公共交通を維持する必要があります。

このため、以下のキャッチフレーズを設定し、施策を展開していきます。

キャッチフレーズ

どこに行くにも公共交通を使おう！

- 1. バス路線の再編
- 3. 地域の情勢に応じた運行形態の導入
- 5. 公共交通の利用を促進する料金設定
- 25. モビリティ・マネジメントの実施
- 27. 持続可能な公共交通の提供

上記の施策を連携して実施することにより、基幹路線、準基幹路線ではカバーできない地域について、住民ニーズに合わせた運行形態が実現され、高齢者等の移動手段の確保が期待されます。

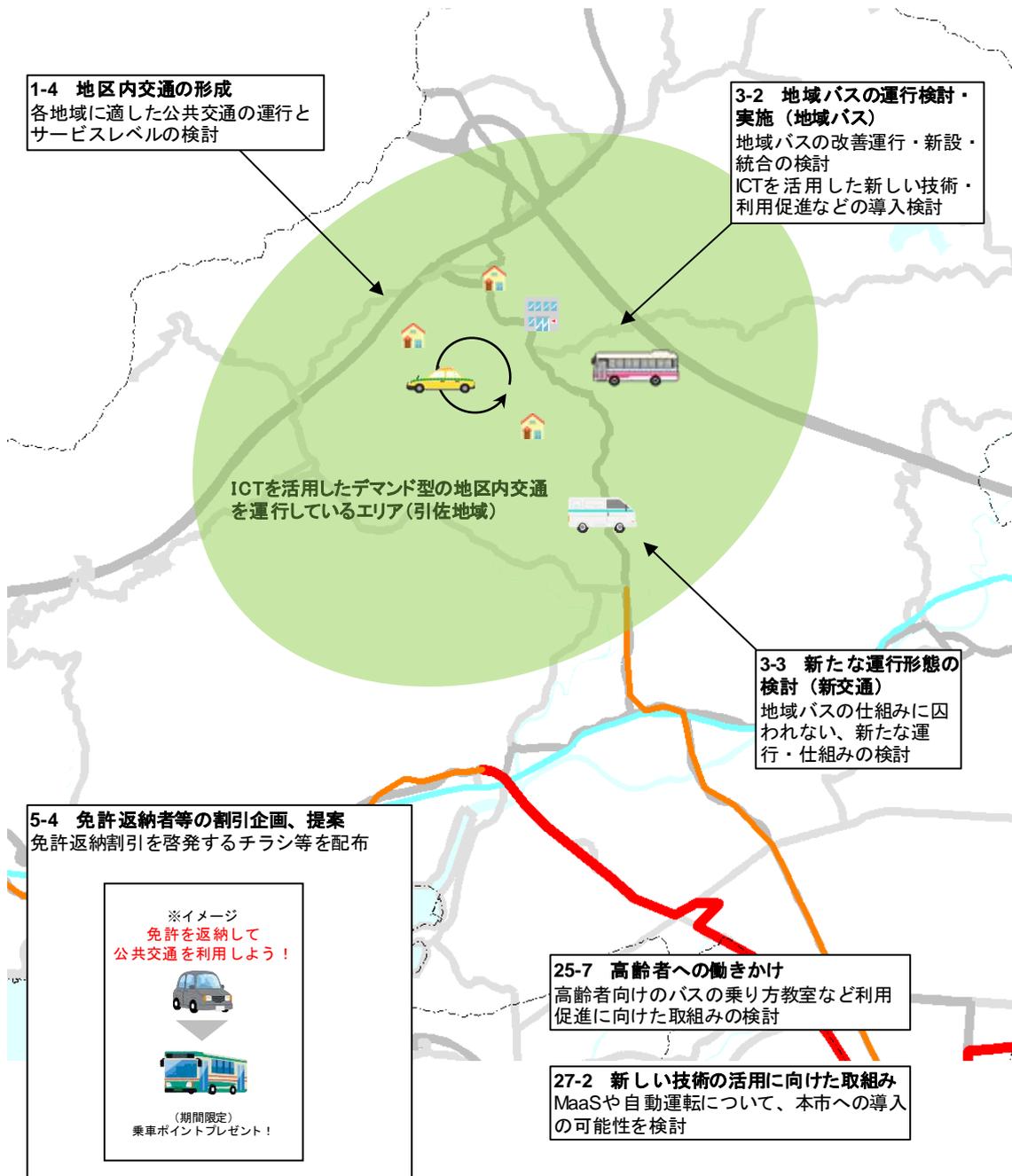


図 4-4 重点施策②の展開イメージ

第4章 交通施策の推進

4-2 重点施策

4-2-3 重点施策③

利用者数の減少やバス運転手不足により、今後もバス路線の撤退等が想定され、鉄道やバスだけで市民の移動を支えるのは厳しい状況となっています。様々な移動手段を効果的に連携させ、市民の移動を支えていくことが必要です。

このため、以下のキャッチフレーズを設定し、施策を展開していきます。

キャッチフレーズ

交通手段を組み合わせよう！

- 2. 交通結節点の配置
- 5. 公共交通の利用を促進する料金設定
- 6. 交通情報の提供
- 7. 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生
- 27. 持続可能な公共交通の提供

上記の施策を連携して実施することにより、乗り換え・乗り継ぎしやすい交通結節点が整備・強化され、他モード間の連携強化が期待されます。

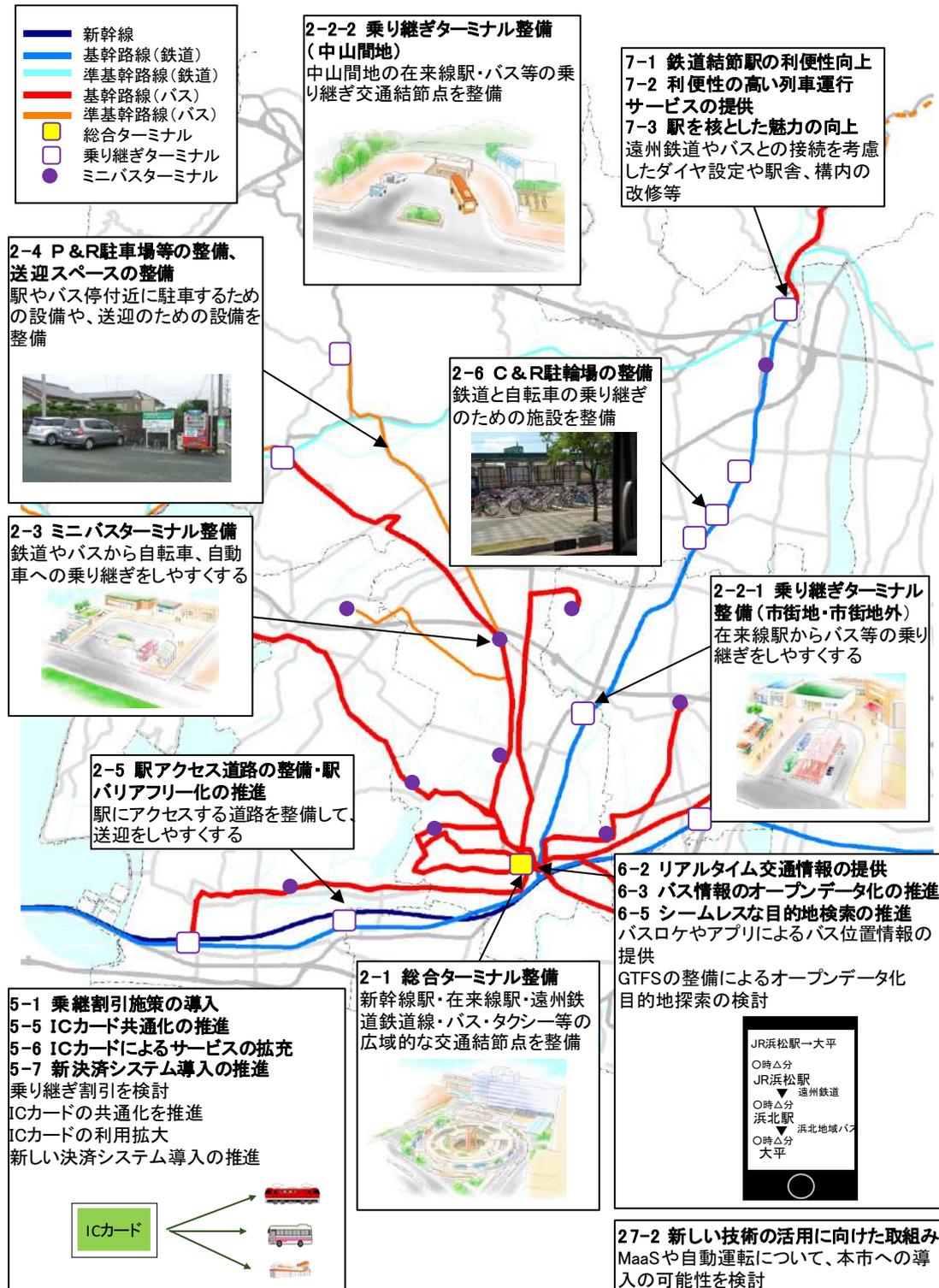


図 4-5 重点施策③の展開イメージ

第4章 交通施策の推進

4-2 重点施策

4-2-4 重点施策④

「ものづくり都市」を牽引してきた製造業においては、東北地方太平洋沖地震（2011（平成23）年3月）に起因した津波被害や新東名高速道路の開通を受けて、工場の内陸移転が進展しました。2015（平成27）年に策定した増補版では、こうした土地利用の変化に伴う通勤や物流による自動車交通集中に対する混雑緩和を図るため、新東名浜松 SA スマートインターチェンジ周辺地域を交通ネットワーク検証エリアとして位置付けました。

これまでに、工場立地に伴う交通状況の把握、ピーク時の混雑緩和を目的とした交差点改良や周辺生活道路の交通安全対策等のハード整備や一部企業での企業バスの運行等を実施してきました。引き続き、当該地域の交通環境の改善を図るため、以下のキャッチフレーズを設定し、施策を展開していきます。

キャッチフレーズ

自動車利用を減らそう！

- 25. モビリティ・マネジメントの実施
- 26. 新東名浜松 SIC 周辺地域の交通円滑化

上記の施策を連携して実施することにより、クルマ依存の緩和・軽減が期待されます。

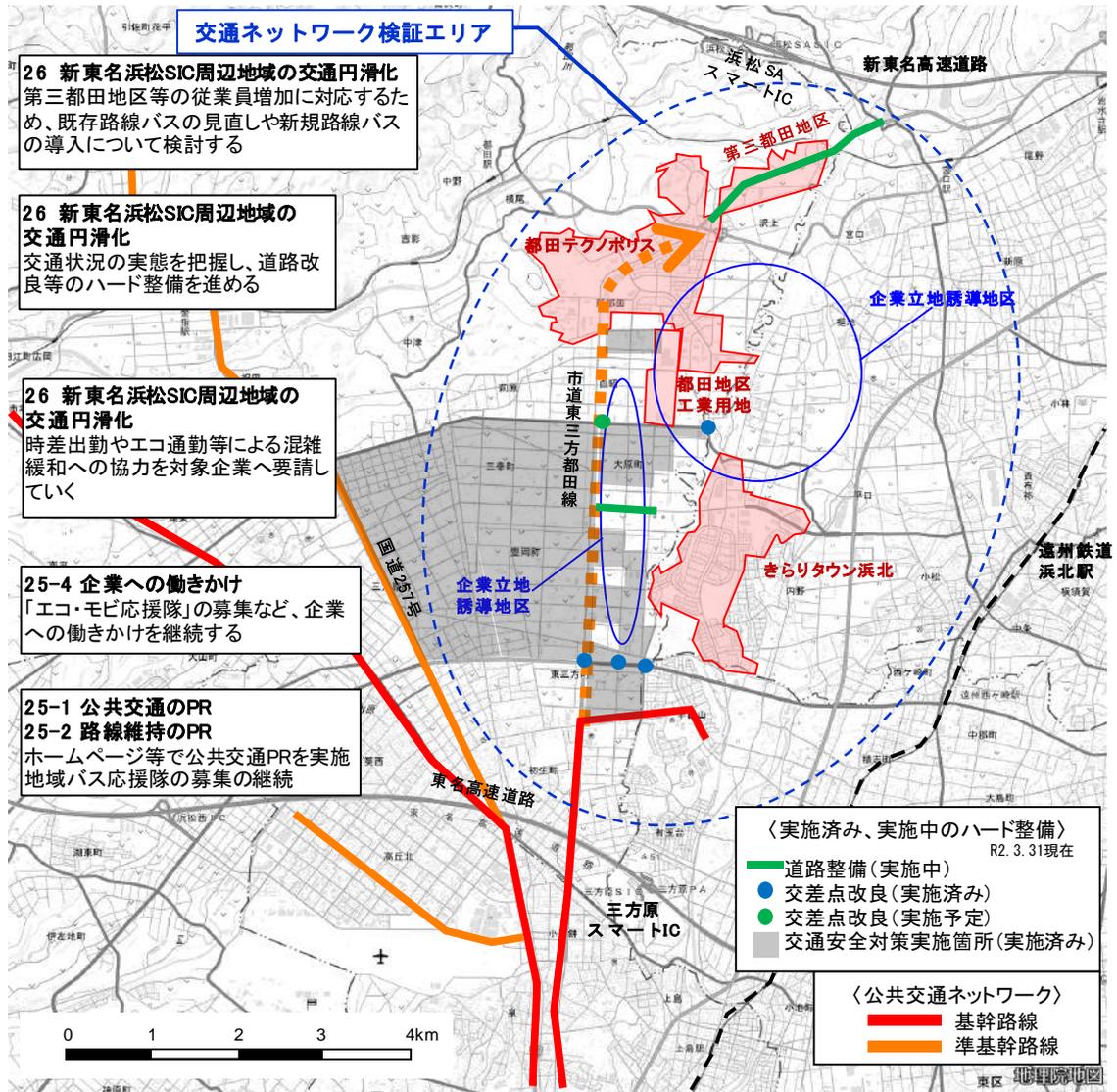


図 4-6 重点施策④の展開イメージ



資料:浜松市 HP

図 4-7 公共交通啓発資料の配布例

第4章 交通施策の推進

4-2 重点施策

4-2-5 重点施策⑤

都心部では、循環まちバス「く・る・る」が廃止となり、また中心市街地の歩行者数は減少しており、都心全体への回遊が十分に図られているとは言えない状況です。

一方で、近年は JR 浜松駅の乗降客数が増加し、都心居住者も増加傾向にあることから、市内外の人々が集まる JR 浜松駅周辺から鍛冶町通りの商業施設や中心市街地の商店街などへの回遊を促すことにより、都心全体のにぎわい向上につなげる必要があります。

特に、都心における交通は徒歩が主となるため、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、快適性向上や官民連携による歩行空間の利活用等により、居心地が良く歩きたくなる都心空間を創出する必要があります。

このため、以下のキャッチフレーズを設定し、施策を展開していきます。

キャッチフレーズ

まちに出て歩いてみよう！

- 8. 歩行空間の創出
- 9. 自転車通行空間などの創出
- 10. JR 浜松駅駅前広場周辺の都市空間の改善
- 11. 主要幹線道路の整備
- 15. 都心交通の整流化

上記の施策を連携して実施することにより、都心内のにぎわいの向上が期待されます。

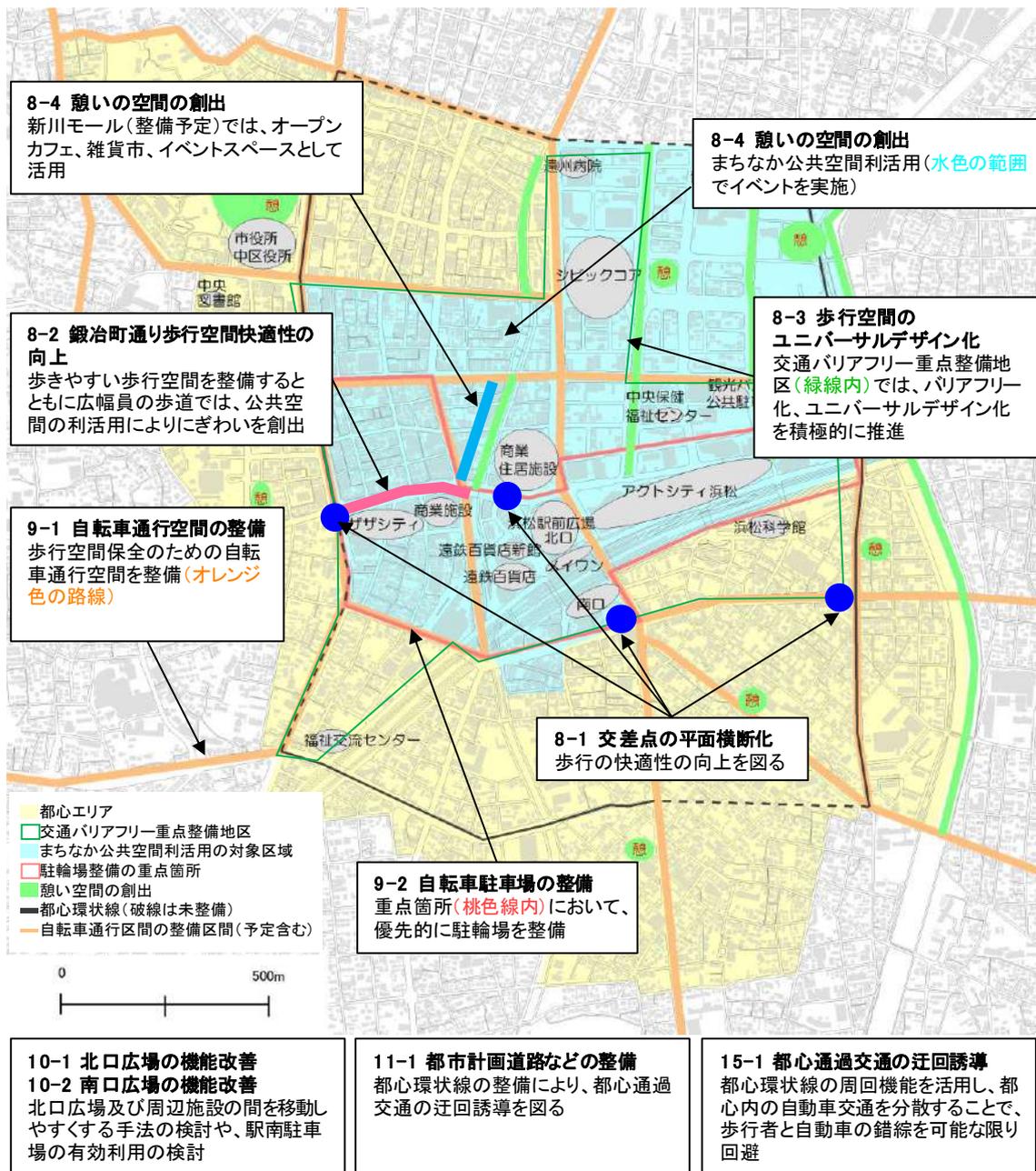


図 4-8 重点施策⑤の展開イメージ

【平面横断化】



【自転車通行空間】



【オープンカフェ】



資料：国土交通省ホームページ

図 4-9 まちづくりに関する施策イメージ

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

4-3-1 アクションプログラム

(1) アクションプログラムとは

施策は、「5つの暮らし」の実現を目指し、市民ニーズや緊急性、実現性などを考慮して、実施します。

また、施策を効率的かつ円滑に進めるためには、市と市民・市民活動団体・事業者との連携及び市民協働のもと、関係者間の詳細な協議が必要となります。

この関係者間の連携及び協議のもと、それぞれの役割、施策内容、実施時期などについての「共通の行動計画」がアクションプログラムです。

(2) 目的

アクションプログラムは、「5つの暮らし」の実現を目指します。

また、施策の時期や内容などを示すことにより、市と市民・市民活動団体・事業者間の施策に関する協議や具体的な協力体制づくりに取り組みます。

(3) 内容

アクションプログラムは、「5つの暮らし」の実現を目指し、市と市民・市民活動団体・事業者などとの連携及び市民協働のもと、

- ・「いつ（時期）」
- ・「どこで（場所、範囲）」
- ・「だれが（主体）」
- ・「何を（内容）」

実施するのかを示します。

このうち、アクションプログラムの実施時期は、計画策定後の2010（平成22）年度から5年間を短期、その後の5年間（2015（平成27）年度～2019（令和元）年度）を中期、さらにその後の約10年間（2020（令和2）年度～2030（令和12）年度）を長期に分類し、それぞれの期間において施策を展開してきました。

計画策定から10年が経過し、実施段階に至った施策は、施行者の実施運用に委ねるとともに、相互に交通環境の向上に向けて協調していきます。また、新たな課題に対応していきます。

4-3-2 施策の展開

「5つの暮らし」の実現に向けて、施策を展開します。また、施策の進捗及びその効果を適切に評価し、必要に応じてアクションプログラムの見直しを想定するため、段階的な展開を基本とします。

以下に、短期、中期、長期の各段階に展開する施策の考え方を示すとともに、各施策について、どの段階で、どのように展開していくのかを示します。

短期・中期(実施した施策)

- 計画策定の喫緊の課題に対応するため、早急に施策の具体的内容や実施主体を示し、施策の早期展開を行ってきました。
- 長期の施策展開に向けたデータ収集や課題整理を行ってきました。
- 実施段階に向け、施行者や関係者との協議、調整を行ってきました。

長期(今後約10年間の施策)

- 現時点の状況、短期・中期施策の効果を評価しつつ、新たな課題に対応した展開を目指します。
- 施策実施までの期間は、状況把握や準備作業を行います。
- 実施段階に向け、施行者や関係者との協議、調整を行います。

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

表 4-2 交通施策のアクションプログラム

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	1 バス路線の再編	1-1 基幹路線の形成 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス)	・市民や来訪者が使いやすいと感じられる公共交通のサービスレベルの向上を図る	・基幹路線（区間）の設定とサービスレベルの検討 ・基幹路線維持に向け交通事業者と調整
		1-2 準基幹路線の形成 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス)	・市民や来訪者が使いやすいと感じられる公共交通のサービスレベルの向上を図る	・準基幹路線（区間）の設定とサービスレベルの検討 ・準基幹路線維持に向け交通事業者と調整
		1-3 環状路線の形成 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス) 浜松市	・都心を経由せずに、目的地へ行きやすくする	・環状路線の検証と交通事業者との調整 ・地域意向の確認
		1-4 地区内交通の形成 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、タクシー、NPO、地域バスなど) 浜松市	・居住する地域から、交通結節点まで行きやすくする	・各地域に適した公共交通の運行とサービスレベルの検討 ・地区内交通の維持に向け交通事業者と調整
	2 交通結節点の配置	2-1 総合ターミナル整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、鉄道) 施設所有者	・東海道新幹線と東海道本線が乗り入れ、本市の中心駅であり、市民をはじめ市外から多くの人々が利用し、多様な交通手段に乗り換えが容易にできる、広域的な交通結節点を目指す	・浜松駅を中心とした、新幹線駅・在来線駅・遠州鉄道鉄道線・バス・タクシー等の広域的な交通結節点整備

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期（実施した施策） （平成22年度～令和元年度）	長期（今後約10年間の施策） （令和2年度～令和12年度）
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 計画に基幹路線と位置付けた7路線を運行 <ul style="list-style-type: none"> ・利便性向上のため、急行系統の設定、バス専用・優先レーンやPTPSの区間設定などを実施 ・通勤通学時間帯を中心に、定時性向上のため、運行実態に応じた所要時分の適正化を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 基幹路線の選定・目指すサービスレベルの検討 <ul style="list-style-type: none"> ・目的地までの定時性・速達性向上を目指し、沿線の需要とニーズを踏まえながら路線維持を図る
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 計画に準基幹路線と位置付けた11路線を運行 <ul style="list-style-type: none"> ・都心・市街地（7路線） ・市街地外・中山間地（4路線） ➢ 浜北駅～新都田間の実証運行 <ul style="list-style-type: none"> ・実証運行に向け、交通事業者・地域等の関係者と協議を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 準基幹路線の選定・目指すサービスレベルの検討 <ul style="list-style-type: none"> ・目的地までの定時性・速達性向上を目指し、沿線の需要とニーズを踏まえながら路線維持を図る
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 天竜川駅～上島駅ルート（ひがしくん）の実証運行 <ul style="list-style-type: none"> ・天竜川駅～イオンモール浜松市野間の実証運行を実施（平成24年12月～平成26年9月） ・バスラッピング（広告料収入）、お帰り切符の配布、広告チラシへの時刻表等の掲載、サイクル&ライド駐輪場の新設等の利用促進を実施 ・利用状況は平均88.2人/日で、目標値の100人/日には未達成 ・収支率は約25%では運行継続は困難と判断 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 本市における環状路線の可能性の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・需要の検討、情報の整理 ・路線の選定、交通事業者との調整
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 地域バスの運行 <ul style="list-style-type: none"> ・市内12地域で地域バスを運行中 ・地域・交通事業者・行政で組織する地域交通検討会を設置し、地域の実情に応じた地域バスの運行を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 居住地と交通結節点を結ぶ公共交通の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・民間路線バス、タクシー、地域バス、NPOタクシー等により、交通結節点までの公共交通の確保を図る
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 浜松駅周辺改良基本構想を策定（平成24年） <ul style="list-style-type: none"> ・浜松駅周辺改良基本構想検討会議を組織し、官民協働により基本構想を策定 ・基本構想において改良計画を策定し、計画に基づいた整備を推進 ・駅南地下駐車場及び相生板屋線の改良を実施 ・駅南地下駐車場の駐車料金の20分間の無料化を実施 ・砂山菅原線JR高架下の歩道拡幅工事の実施、送迎車両に対する駅南地下駐車場への案内看板の設置 ・砂山17号線の交通安全対策、バリアフリー化の実施 ・JR浜松駅北口交差点の平面横断化の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 浜松駅北口のバリアフリー化の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場に必要とされる機能の選定を始め、改良に向けた手法や改良案を検討し、改良に向けての合意形成を図る ➢ 浜松駅南口のバリアフリー化の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・改良工事の効果、関係者調整を継続実施 ・これまで実施した改良の効果を見極めつつ、砂山寺島線、周辺交差点の改良等、関連事業の進捗を踏まえ、関係者との調整を引き続き図る ➢ その他整備の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な交通結節点として、関係者と合意形成を図りながら、整備を検討

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	2 交通結節点の配置	2-2-1 乗り継ぎターミナル整備（市街地・市街地外） (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、 鉄道) 施設所有者	・市内の拠点から、目的地へ早く快適に行くことが出来るように、乗り換え・乗り継ぎしやすい交通結節点を整備・強化し、公共交通の利便性向上を図る	・在来線駅からバス等の乗り継ぎ交通結節点整備（一部バスからバスへの乗り継ぎ有）
		2-2-2 乗り継ぎターミナル整備（中山間地） (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス) 施設所有者	・市内の拠点から、目的地へ早く快適に行くことが出来るように、乗り換え・乗り継ぎしやすい交通結節点を整備・強化し、公共交通の利便性向上を図る	・中山間地の在来線駅・バス等の乗り継ぎ交通結節点整備
		2-3 ミニバスターミナル整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス) 施設所有者	・市内の拠点から、目的地へ快適に行くことが出来るように、乗り換え・乗り継ぎしやすい交通結節点を整備・強化し、公共交通の利便性向上を図る	・バス等の交通結節点整備
		2-4 P&R 駐車場等の整備、送迎スペースの整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (鉄道、 民間路線バス) 駐車場事業者 施設所有者	・自家用車からの公共交通へ乗り換えやすくし、公共交通への利用促進を図る	・パーク&ライド駐車場、キス&ライドの送迎スペース等を交通事業者と調整し、整備する

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> ➢上島駅 <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場、ロータリーの供用開始 (平成27年4月) ➢高塚駅 <ul style="list-style-type: none"> ・南北自由通路及び橋上駅舎の供用開始 (平成27年3月) ・南駅前広場の供用開始(平成29年2月) ・北駅前広場の供用開始(平成30年3月) ・高塚駅北通り線街路整備事業実施 (平成26年度～) ➢天竜川駅 <ul style="list-style-type: none"> ・南北自由通路及び橋上駅舎の供用開始 (平成29年9月) ・南北駅前広場の供用開始(平成30年度) ➢西鹿島駅 <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の整備のあり方について、市民との意見交換を進行 	<ul style="list-style-type: none"> ➢西鹿島駅 <ul style="list-style-type: none"> ・具体的な事業着手に向けて検討を継続 ➢小林駅 <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備 ➢高塚駅 <ul style="list-style-type: none"> ・高塚駅北通り線街路整備事業の継続 ➢その他整備の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・新たに乗り継ぎターミナルとする拠点を検討し、地域(施設)でも協力が得られれば整備を推進
—	<ul style="list-style-type: none"> ➢計画に位置付けた交通結節点の整備検討 <ul style="list-style-type: none"> ・施設管理者の理解を得ながら整備を推進 ➢その他整備の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・新たに乗り継ぎターミナルとする拠点を検討し、地域(施設)でも協力が得られれば整備を推進
<ul style="list-style-type: none"> ➢バスターミナルの整備 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅や新都田のカインズホーム及び聖隷三方原病院への地域バス乗り入れを実施 ・パーク&ライド駐車場、サイクル&ライド駐輪場整備・ミニバスターミナル看板設置を実施 ・整備箇所は、前計画に位置付けた16箇所に加えて、市野周辺のイオンモール浜松市野を整備 ➢基幹路線のバス停の「バス待ち環境」を改善 <ul style="list-style-type: none"> ・上屋、ベンチ、情報提供板の設置 	<ul style="list-style-type: none"> ➢計画に位置付けた交通結節点の整備検討 <ul style="list-style-type: none"> ・施設管理者の理解を得ながら整備を継続 ➢その他整備の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・新たにミニバスターミナルとする拠点を検討し、地域(施設)でも協力が得られれば整備を推進
<ul style="list-style-type: none"> ➢パーク&ライド駐車場等の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・姫街道車庫、三方原墓園、ベル21、JA初生支店、フードワン泉店、浜信可美支店、遠信中川支店、大谷バス停、上島駅、芝本駅、さぎの宮駅、積志駅、西ヶ崎駅、高塚駅にて整備 	<ul style="list-style-type: none"> ➢小林駅 <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備 ➢西鹿島駅 <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備検討を継続 ➢その他整備の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・新たな地域(施設)でも協力が得られれば整備を推進

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	2 交通結節 点の配置	2-5 駅アクセス道路の整備・駅バリアフリー化の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (鉄道)	・公共交通へ乗り換えやすさ、渋滞緩和による、環境負荷を軽減する	・駅アクセス道路・駅バリアフリー化を交通事業者と調整し、整備
		2-6 C&R 駐輪場の整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (鉄道、 民間路線バス) 施設所有者	・自転車から公共交通へ乗り換えやすくし、公共交通への利用促進を図る	・公共交通への乗り継ぎ環境整備
	3 地域の実情に応じた 運行形態の 導入	3-1 高度なバス運行の提供 (民間路線バス) (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス)	・速達性・定時性に優れた公共交通サービスを提供し、暮らしやすい環境を目指す	・急行バスの継続運行 ・連節バス等高度なバス運行サービスの検討
		3-2 地域バスの運行検討・実施(地域バス) (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (地域バス) 市民	・地域に合った市民ニーズに対応し、望ましい運行形態を検討する	・地域バスの改善運行・新設・統合の検討 ・新しい技術・利用促進などの導入検討
		3-3 新たな運行形態の検討 (新交通) (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (地域バスなど) 市民	・地域に合った市民ニーズに対応し、望ましい運行形態を検討する	・地域バスの仕組みに囚われない、新たな運行・仕組みの検討

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> ➢上島駅 <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場、ロータリーの供用開始 (平成27年4月) ➢高塚駅 <ul style="list-style-type: none"> ・南北自由通路及び橋上駅舎の供用開始 (平成27年3月) ・南駅前広場の供用開始(平成29年2月) ・北駅前広場の供用開始(平成30年3月) ・高塚駅北通り線街路整備事業実施 (平成26年度～) ➢天竜川駅 <ul style="list-style-type: none"> ・南北自由通路及び橋上駅舎の供用開始 (平成29年9月) ・南北駅前広場の供用開始(平成30年度) ➢西鹿島駅 <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の整備のあり方について、市民との意見交換を進行 	<ul style="list-style-type: none"> ➢天竜川駅 <ul style="list-style-type: none"> ・(駅北)都市計画道路の整備 ・(駅南)道路の整備 ➢小林駅 <ul style="list-style-type: none"> ・小林駅前線の整備 ➢高塚駅 <ul style="list-style-type: none"> ・高塚駅北通り線街路整備事業の継続 ➢その他整備の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・新たな地域(施設)でも協力が得られれば整備を推進
<ul style="list-style-type: none"> ➢サイクル&ライド駐輪場等の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・上島駅、芝本駅、さぎの宮駅、積志駅、西ヶ崎駅、高塚駅にて整備 	<ul style="list-style-type: none"> ➢小林駅 <ul style="list-style-type: none"> ・小林駅前線の整備 ➢計画に位置付けた交通結節点の整備検討 <ul style="list-style-type: none"> ・施設管理者の理解を得ながら整備を継続 ➢その他整備の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・新たな地域(施設)でも協力が得られれば整備を推進
<ul style="list-style-type: none"> ➢急行バスの運行 <ul style="list-style-type: none"> ・宇布見線、追分すいすいバス、オレンジエクスプレスを運行 	<ul style="list-style-type: none"> ➢急行バスの運行の継続 <ul style="list-style-type: none"> ・需要を踏まえ、路線の追加・延伸等を検討 ➢連節バス等高度なバス運行サービス等の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・他市町の情報を収集し、本市での導入可能性を検討
<ul style="list-style-type: none"> ➢地域の実情に応じて、地域バスを運行 <ul style="list-style-type: none"> ・市内12地域で地域バスを運行 ➢新たな技術の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・引佐地域でICTを活用した実証実験を実施 (平成30年3月～令和2年9月) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢地域交通検討会における改善運行の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・地域の需要や今後の利用動向を踏まえた、路線の新設・統合の検討 ・実証実験を踏まえた、ICT技術の活用検討 ・フリー降車など、地域バスの利用増となる施策の検討
—	<ul style="list-style-type: none"> ➢新たな運行サービスの検討 <ul style="list-style-type: none"> ・地域バスの課題・問題点の整理 ・他市や交通事業者の動向等を調査 ・地域バスの仕組みに囚われない、新たな運行サービス・仕組みの検討 ・交通事業者に限らず、住民主体の運行等の調査・検討

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	3 地域の実情に応じた運行形態の導入	3-4 タクシーサービスの充実(タクシー) (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (タクシー)	・公共交通に定義されたタクシーサービスの認知拡大を図る	・タクシー事業者が実施するサービスの継続・拡充 ・新たなサービスの導入・検討
		3-5 公共交通空白地有償運送の強化(NPOタクシー) (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 NPO 法人	・住民主体のNPO タクシーを使いやすく、持続可能性のあるものにする	・公共交通空白地有償運送のサービス充実等を目的とした施策の検討
	4 中山間地の生活を支える道路の整備	- (浜松市のみちづくり計画)	浜松市	・生活を支える自動車交通、多様な交通手段の通行の円滑化を図る ・災害時、緊急時に対応する	・ネットワークの実現に必要な路線、区間の整備 ・現道の保全、道路斜面对策、すれ違い困難箇所における局所改良
	5 公共交通の利用を促進する料金設定	5-1 乗り継ぎ割引施策の導入 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、鉄道、地域バスなど)	・様々な運賃施策を検討し、公共交通の利用を促す	・公共交通間の乗り継ぎ割引の導入検討
		5-2 既存の割引料金の継続、拡大 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、鉄道など) 商業施設 浜松市	・様々な運賃施策を検討し、公共交通の利用を促す	・企画切符等の割引継続
		5-3 新規の割引料金の企画、提案 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、鉄道など) 商業施設 浜松市	・様々な運賃施策を検討し、公共交通の利用を促す	・既存の企画切符以外の新たな運賃割引の検討
		5-4 免許返納者等の割引企画、提案 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、鉄道、タクシー、地域バスなど)	・様々な運賃施策を検討し、公共交通の利用を促す	・免許返納者等への割引の導入検討

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> ➢ タクシー独自のサービスの実施 ・ マタニティタクシー、こどもタクシーの普及、UD タクシーの導入拡大などタクシー独自の取り組みを実施 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 取組みの継続 ・ 既存サービスの継続 ➢ 新たなサービスの検討 ・ 相乗り、ダイナミックプライシング、キャッシュレス決済、MaaSの推進などを検討
<ul style="list-style-type: none"> ➢ NPO タクシーの運行 ・ がんばらまいか佐久間・春野のえがおの2団体が市の支援を一部受けながら、運行 ➢ 新たな技術の検討 ・ ICTを活用した実証実験を実施(平成29年12月～) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ICTを活用した事業の継続・拡大 ・ ICTを活用した実証実験の効果検証を実施し、継続・拡大等を検討 ➢ 地域共助の推進 ・ 自家用車の活用など、柔軟性のある就業を推進 ➢ 新たな施策の検討 ・ 他地域を調査し、サービス向上や業務の効率化に繋がる施策を検討
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 「浜松市のみちづくり計画 平成19年度～平成28年度」に基づき整備 ・ 国道152号 ・ 国道362号 ・ 三遠南信自動車道等 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 「浜松市のみちづくり計画 平成29年度～令和8年度」に基づき整備を推進 ・ 道路ネットワークに位置付けている国道152号、三遠南信自動車道等の整備を継続 ・ 現道の保全、道路斜面对策、すれ違い困難箇所における局所改良を継続 ・ 国道152号 ・ 国道362号 ・ 国道473号
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 乗り継ぎ割引の導入 ・ 遠鉄電車×遠鉄バス(乗り継ぎ定期券)、遠鉄電車×天浜線(フリー切符・フルーツパークセット券)を実施 ・ 定期券利用者の割引を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 乗り継ぎ割引導入の検討 ・ 地域バス・自主運行バスなど市の維持する路線について、乗り継ぎ割引を実施 ・ 同一事業者間及び他交通事業者間の乗り継ぎ割引の導入について、交通事業者と協議
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 料金割引の継続 ・ 遠州鉄道㈱の「通勤ワイドフリー定期券(誰でも遠鉄バス、電車の全線が利用可能)」等を実施 ・ お帰り切符、1日乗車券、シルバーワイドフリー定期券、複数事業者での周遊切符等を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 既存の割引料金の継続、拡大 ・ 既存の割引施策の継続、拡大を交通事業者と調整しながら実施
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 料金割引の実施 ・ 遠州鉄道㈱のスマホアプリ「EMot」によるデジタルフリーパス販売の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 地域バスの割引料金の企画、提案 ・ 回数券等を事前購入する施策の検討 ➢ 新規の割引料金の企画、提案 ・ 新たな割引施策の検討を交通事業者と調整
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 運転免許返納者等の割引企画、提案 ・ 交通事業者が運転免許返納者に割引を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 免許返納者等の割引企画、提案 ・ 交通事業者が実施している割引等の継続 ・ 地域バスでの運転免許返納割引を実施 ・ 高齢者事故や運転免許返納に対する施策について関係各所との情報共有

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	5 公共交通の利用を促進する料金設定	5-5 ICカード共通化の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、鉄道など) 浜松市	・利用者の利便性向上を図る	・ICカードの共通化検討
		5-6 ICカードによるサービスの拡充 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、鉄道など) 浜松市	・利用者の利便性向上を図る	・ICカード利用を活用した、その他サービスの拡大
		5-7 新決済システム導入の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、鉄道など) 浜松市	・利用者の利便性向上を図る	・QRコード決済等新しい決済システム導入検討
	6 交通情報の提供	6-1 デジタルセンターの運営 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市	・行きたい場所にわかりやすく効率的に移動することが可能となることを目指す	・浜松市観光インフォメーションセンターにおける市内全体の交通情報を提供
		6-2 リアルタイム交通情報の提供 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、鉄道など) 浜松市	・行きたい場所にわかりやすく効率的に移動することが可能となることを目指す	・バスロケーションシステム及び交通事業者提供のアプリによるバスの位置情報提供

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> ➢全国初の交通系 IC カードである遠州鉄道㈱の「ナイスパス」が運用開始(平成16年) ➢JR、大手私鉄の主要 IC カードの相互利用開始には未参加(平成25年) <ul style="list-style-type: none"> ・「ナイスパス」は、先行導入故にカード規格が異なるため、相互利用を見送り ・「ナイスパス」は、インセンティブ(1,000円で1,100円分の1割増チャージ)を付与したり、「えんてつカード(ポイント&クレジットカード)」との組み合わせによるオートチャージ機能及びポイント還元機能を備えている 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ICカード共通化の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者とICカードの共通化について調整 ・ICカードの共通化に向けた取組みを実施
「5-5 ICカード共通化の推進」に記載	<ul style="list-style-type: none"> ➢ICカードによるサービスの拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・ICカード利用の拡大について交通事業者と調整 ・ICカードのサービス拡大の取組みを実施
—	<ul style="list-style-type: none"> ➢新決済システム導入の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・新しい決済システム導入に向け交通事業者と検討 ・システム導入に向けた実証実験等を検討
<ul style="list-style-type: none"> ➢観光インフォメーションセンターの運営 <ul style="list-style-type: none"> ・浜松駅構内の浜松市観光インフォメーションセンターに遠鉄バスの路線図等を備え、交通機関利用の簡易な案内を実施 ・詳細な交通情報は、JR 東海または遠州鉄道㈱の案内窓口への案内を実施 ・大河ドラマの放映に併せ、JR 浜松駅構内に観光情報を提供するブースを設置(平成28～平成29年) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢観光インフォメーションセンターの運営 <ul style="list-style-type: none"> ・浜松駅構内の浜松市観光インフォメーションセンターを継続して運営
<ul style="list-style-type: none"> ➢情報案内板(バスロケーションシステム) <ul style="list-style-type: none"> ・バス待ち環境の改善、利便性向上のため、主要施設内にバスロケーションシステムを設置(平成24・平成25年度) ➢インターネット <ul style="list-style-type: none"> ・遠州鉄道㈱ホームページで、リアルタイムバス運行状況の「バスどこ!?マップ」やバス停、時刻などの検索システムを導入 ・バス停の名称や場所が分からなくても地図上から検索できるシステムとして「ぶらっと地図ナビ」を開発し、運用を開始(平成23年度) ・異常気象時等、運行状況の路線別掲載 ➢スマートフォン・タブレット <ul style="list-style-type: none"> ・リアルタイム運行状況発信ツール「遠鉄バスどこ!?」アプリをリリース(平成29年) ・異常気象時等、運行状況の路線別掲載 	<ul style="list-style-type: none"> ➢施設管理者の理解を得ながら整備の継続 <ul style="list-style-type: none"> ・「遠鉄バスどこ!?」アプリの周知 ・他のリアルタイム交通情報提供方法を検討

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	6 交通情報の提供	6-3 バス情報のオープンデータ化の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、 鉄道など)	・行きたい場所にわかりやすく効率的に移動することが可能となることを目指す	・市内及び周辺市町まで伸びる路線を運行するバス路線情報のGTFISを作成し、情報提供する
		6-4 多言語対応の促進 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、 鉄道など) 浜松市	・行きたい場所にわかりやすく効率的に移動することが可能となることを目指す	・路線表示等の多言語化
		6-5 シームレスな目的地検索の推進 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、 鉄道など) 浜松市	・行きたい場所にわかりやすく効率的に移動することが可能となることを目指す	・自動車を除くあらゆる交通手段で目的地まで効率的に移動できる検索システムの導入検討
		6-6 路線表示の工夫 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス) 浜松市	・行きたい場所にわかりやすく効率的に移動することが可能となることを目指す	・目的地までの経路がわかりやすい表示の検討 ・新しい技術を活用した表示方法の検討
		6-7 JR浜松駅バスターミナルのバス停の工夫 (浜松市地域公共交通網形成計画)	交通事業者 (民間路線バス、 鉄道) 浜松市	・行きたい場所にわかりやすく効率的に移動することが可能となることを目指す	・JR浜松駅バスターミナルのバス停の表示検討

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
—	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 浜松市地域バスへのGTFS整備 ・ 交通事業者との相互協力によりバス情報データのオープン化を実施 ・ オープン化したデータの継続的な更新
—	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 現在の路線表示の問題点の整理、改善策の検討 ・ スマートバス停の設置など、路線表示、時刻表示など改善方法の検討 ・ 路線表示等、多言語化対応の検討
—	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 目的地検索の検討 ・ 交通情報に関する検索システムの状況を把握し、市内公共交通での対応可否を検討
<ul style="list-style-type: none"> ➢ わかりやすい路線表示の検討・実施 ・ 同じ方面へ向かう路線は、行先番号を連番とし、同色で揃える等の工夫 ・ バス路線図では、路線カラーとバス乗り場カラーに関連性がなく、浜松駅バスターミナルでは路線番号とバス乗り場の番号及び行先方面毎の番号の関連性が無いため、初めて利用する方にはわかりづらい状況 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 路線表示の問題・課題の整理 ・ 現在の路線表示の問題点、課題を整理 ➢ 路線表示の改善方法の検討 ・ スマートバス停の設置など、路線表示、時刻表示など改善方法の検討
「6-6 路線表示の工夫」に記載	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 浜松駅バス停の問題・課題の整理 ・ 現在のバス停の問題点・課題を整理 ➢ 浜松駅バス停の改善方法の検討 ・ 降車位置の固定、案内板の設置、方面別の乗車指定など改善方法の検討

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	7 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生	7-1 鉄道結節駅の利便性向上 (天竜浜名湖鉄道地域公共交通総合連携計画)	交通事業者 (鉄道) 浜松市	・天竜浜名湖鉄道の活性化と再生について総合的かつ一体的な推進を図る	・遠州鉄道やバスとの接続時間を考慮したダイヤの設定 ・西鹿島駅のバリアフリー化検討
		7-2 利便性の高い列車運行サービスの提供 (天竜浜名湖鉄道地域公共交通総合連携計画)	交通事業者 (鉄道) 浜松市	・天竜浜名湖鉄道の活性化と再生について総合的かつ一体的な推進を図る	・シャトル運行の実施 ・サイクルトレインの導入 ・輪行バッグの実施
		7-3 駅を核とした魅力の向上 (天竜浜名湖鉄道地域公共交通総合連携計画)	交通事業者 (鉄道) 浜松市 市民	・天竜浜名湖鉄道の活性化と再生について総合的かつ一体的な推進を図る	・駅構内（構内通路、ホーム、待合室やトイレ等）の改修 ・駅前広場整備の推進 ・駅舎のコミュニティ活用の推進
	8 歩行空間の創出	8-1 交差点の平面横断化 (浜松市交通バリアフリー基本構想)	浜松市 交通管理者 (民間路線バス)	・都心の回遊性を向上させる	・地下横断歩道、歩道橋の平面横断化
		8-2 鍛冶町通り歩行空間快適性の向上 (都心交通の整備方針)	浜松市 商業者 交通管理者 (民間路線バス)	・都心の回遊性を向上させる	・歩行空間の確保などによる快適性の向上

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> ➢西鹿島駅で遠鉄電車と効率よく接続できるよう、天竜浜名湖線の運転ダイヤを調整 ・新しい閉塞システムの導入により、西鹿島駅での停車時間の延長が可能となり、遠鉄電車との乗り換えにおいて利用者の利便性が向上(平成29年度) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢西鹿島駅の改修 ・具体的な事業着手に向けて検討を継続
<ul style="list-style-type: none"> ➢天竜二俣駅～宮口駅の区間でシャトル便を運行(平日で6運用) ・列車運行本数を増やし、西鹿島駅での乗継改善を実施 ➢サイクルトレインの導入 ・平成25、27年度にサイクルトレインとして貸切車両を運行したが、課題が多くあったため通常の運行車両に導入するのは断念するも、平成29年度に天浜線専用の輪行バッグの運用を開始 	<ul style="list-style-type: none"> ➢天竜二俣駅～宮口駅のシャトル便の継続 ・鉄道の速達性を活かし、朝夕のラッシュ時を中心に遠鉄電車との連携強化を継続 ➢自転車利用者へのサービス継続 ・輪行バッグの貸出しサービスを継続
<ul style="list-style-type: none"> ➢駅構内の改修 ・金指駅に点字ブロックを敷設 ・天竜二俣駅にスロープに滑り止め加工を実施 ・三ヶ日駅に階段の滑り止め加工、手すりを増設 ・浜名湖佐久米駅に階段の滑り止め加工、手すりを増設 ・待合室などの施設の補修(全39駅のうち11駅が文化財登録済) ➢駅舎のコミュニティ活用 ・宮口駅において、まちおこしの会に一部貸し出しを実施 	<ul style="list-style-type: none"> ➢駅構内や待合室などの施設の改修又は補修 ・補修に当たっては、外観維持の制約がある中で、必要な対策を実施 ➢駅舎のコミュニティ活用 ・住民組織による駅舎の清掃活動や飾り付け等の活動を実施
<ul style="list-style-type: none"> ➢中心市街地の主要交差点の平面横断化(平成25年度～令和元年度) ・市役所前交差点 ・連尺交差点 ・北寺島町交差点 ・JR浜松駅北口交差点 	<ul style="list-style-type: none"> ➢中心市街地の主要交差点の平面横断化(令和2年度～令和12年度) ・砂山東交差点 ・伝馬町交差点
<ul style="list-style-type: none"> ➢鍛冶町交差点のスクランブル化 ・ユニバーサル世界大会開催に併せてスクランブル化(平成22年10月) ➢休日の歩行者専用道路 ・年3回程度の実施実績 ・実施主体は民間で、関係機関(交通管理者・地元商店街等)との調整を浜松まちなかにぎわい協議会が支援 ➢憩い空間の創出 ・フラワーポット等により「緑の空間」を創出 	<ul style="list-style-type: none"> ➢歩行空間の確保 ・「浜松駅周辺自転車等駐車場再整備計画」に基づき、歩行空間内の放置自転車対策として、鍛冶町通りの自転車等駐車場の再整備を検討 ➢観光情報の提供 ・浜松城等の観光資源を巡るルートを再検証 ➢JR浜松駅北口交差点のバリアフリー化 ・旭・板屋A地区第一種市街地再開発事業地区周辺の歩道をバリアフリー化

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	8 歩行空間の創出	8-3 歩行空間のユニバーサルデザイン化 (浜松市交通バリアフリー基本構想、浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針)	浜松市 交通管理者	・都心の回遊性を向上させる	・歩行空間のユニバーサルデザイン化の促進
		8-4 憩いの空間の創出	浜松市 商業者	・都心に滞在し、憩うことができるようにする	・ベンチなどの休憩施設の設置等による憩い空間の創出
	9. 自転車通行空間などの創出	9-1 自転車通行空間の整備 (浜松市自転車活用推進計画)	浜松市	・自転車通行空間を確保する ・歩行空間を保全する	・自転車ネットワークの形成及び歩行空間保全のための自転車通行空間整備
		9-2 自転車駐車場の整備	浜松市 商業者	・駐車空間を確保する ・歩行空間を保全する	・商業者による整備の推進 ・一定の構造や機能を有する歩道における自転車駐車場の整備 ・駐車需要の集中又は分散に応じた自転車駐車場の整備

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<p>➢特定経路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地(重点整備地区)の特定経路(浜松駅と公共施設を結ぶ主要な歩行者動線)は概ねバリアフリー化を実施 	<p>➢浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針に基づいた整備を継続</p>
<p>➢まちなか公共空間利活用制度の運用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・短期期間中における、まちなか公共空間利活用制度に基づくイベント等実施回数 ・平成22年度：68件 平成26年度：71件 ・平成23年度：96件 平成27年度：81件 ・平成24年度：69件 平成28年度：78件 ・平成25年度：82件 平成29年度：70件 	<p>➢まちなか公共空間利活用制度の運用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浜松駅の北口広場の一部を道路区域から除外することにより、イベント開催等を促進することについて検討 <p>➢建物、道路更新時の空間創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・継続して、建物、道路の更新時に歩行空間の創出を促進
<p>➢浜松市自転車走行空間等整備計画の策定(平成25年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・段階的ネットワーク整備計画として、短期(概ね10年)・中期(概ね20年)・長期(概ね20年以上)の三段階で整備計画を策定 <p>➢安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月、国土交通省・警察庁)に基づく整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浜名湖周遊自転車道 ・国道152号 ・国道257号 ・市道中央住吉線 	<p>➢浜松市自転車活用推進計画の策定(令和元年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・短期(5年以内)・中期(10年以内)の整備計画を策定し、計画に基づき整備を推進 ・国道152号 ・国道257号 ・主要地方道浜松雄踏線外3線 ・曳馬中田島線外1線 ・市道元城鹿谷1号線 ・太平洋岸自転車道
<p>➢駐車需要の把握</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心部及び都心部以外のJR東海道本線駅・遠州鉄道駅周辺に付設されている自転車等駐車場の利用実態を調査(平成22年度) ・本市都心部における利用実態調査及びアンケート調査を実施し、都心部における各駐輪場の利用状況や駐輪需要の規模を把握(平成23年度) <p>➢商業及び業務施設周辺の整備を促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場整備推進基本計画を策定し、重点モデル整備地区の抽出(ザザシティ浜松周辺・第一通り駅周辺・遠州病院駅周辺・遠鉄百貨店西側) ・関係者(交通管理者・公園管理者・その他市関連部署)との調整(平成25年度) ・「ザザシティ浜松周辺」「第一通り駅周辺」「遠州病院駅周辺」の駐輪場を先行整備(平成26年度) 	<p>➢自転車等駐輪場の再整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「浜松駅周辺自転車等駐輪場再整備計画」に基づき、浜松駅周辺の放置自転車対策として、自転車等駐車場の再整備を実施

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	10. JR 浜松駅前広場周辺の都市空間の改善	10-1 北口広場の機能改善 (浜松駅周辺改良基本構想)	浜松市 交通管理者 (鉄道、民間路線バス) 施設所有者	<ul style="list-style-type: none"> 北口広場と周辺施設との連続性を向上させる にぎわいや交流を促進する 	<ul style="list-style-type: none"> 北口広場及び周辺施設の間を移動しやすくする手法の検討
		10-2 南口広場の機能改善 (浜松駅周辺改良基本構想)	浜松市 交通管理者 (鉄道、民間路線バス) 施設所有者	<ul style="list-style-type: none"> 南口広場へのアクセス交通を処理する 道路混雑を緩和する 	<ul style="list-style-type: none"> 駅南地下駐車場の有効利用の検討 道路改良の検討
	11. 主要幹線道路の整備	11-1 都市計画道路などの整備 (浜松市のみちづくり計画)	浜松市	<ul style="list-style-type: none"> 自動車交通を円滑にする 都心及び拠点などへのアクセス性を高める 基幹路線の速達性、定時性を高める 	<ul style="list-style-type: none"> ネットワークの実現に必要な路線、区間の整備（環状道路、放射道路）
		11-2 バスレーン（バス専用レーン、優先区間）の整備、周知・啓発 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス) 道路管理者 交通管理者	<ul style="list-style-type: none"> 速達性・定時性に優れた利便性の高い公共交通サービスを提供し、市民が生活するうえで移動しやすい環境を提供する 	<ul style="list-style-type: none"> バス優先区間の整備 バスレーンの周知・啓発策の検討・実施

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 浜松駅周辺改良基本構想を策定(平成24年) ・ 浜松駅周辺改良基本構想検討会議を組織し、官民協働により基本構想を策定 ・ 基本構想において改良計画を策定し、計画に基づいた整備を推進 ・ 令和元年度、JR 浜松駅北口交差点の平面横断化 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 改良規模の設定 ・ 駅前広場に必要とされる機能の選定を始め、改良に向けた手法や改良案を検討 ➢ 改良に向けての合意形成 ・ 市民の合意を得ることが必要 ・ 基本構想の内容について、広く周知を図る ・ 改良に伴って環境の変化を受ける近隣関係者等の意見収集、調整を進める ・ 交通管理者との協議、調整を進める
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 浜松駅周辺改良基本構想を策定(平成24年) ・ 浜松駅周辺改良基本構想検討会議を組織し、官民協働により基本構想を策定 ・ 基本構想において改良計画を策定し、計画に基づいた整備を推進 ➢ 施設改良計画に沿った南口駅前広場の改良 ・ 駅南地下駐車場及び相生板屋線の改良工事を実施(平成26年度) ・ 駅南地下駐車場の駐車料金を20分間の無料化を実施(平成27年度) ・ 砂山菅原線 JR 高架下の歩道拡幅工事の実施、送迎車両に対する駅南地下駐車場への案内看板の設置(平成29年度) ・ 砂山17号線の交通安全対策、バリアフリー化の実施(平成29～30年度) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 改良工事の効果、関係者調整を継続実施 ・ これまで実施した改良の効果を見極めつつ、砂山寺島線、周辺交差点の改良等、関連事業の進捗を踏まえ、関係者との調整を引き続き図る
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 「浜松市のみちづくり計画 平成19年度～平成28年度」に基づき整備 ・ 国道257号 ・ 国道362号 ・ (都) 下石田葵西線 ・ (主) 浜松環状線 ・ (主) 天竜浜松線 など 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 「浜松市のみちづくり計画 平成29年度～令和8年度」に基づき整備を推進 ・ 道路ネットワークに位置付けている主要幹線道路について、着工準備が整った路線から整備を実施 ➢ 道路拡幅改良、バイパス築造 ・ 国道257号 ・ 国道362号 ・ (主) 浜松環状線 ・ (主) 天竜浜松線 ・ (都) 上島柏原線 など
<ul style="list-style-type: none"> ➢ バスレーン導入の検討 ・ 「バス専用レーン」は約5.2km(国道152号・鍛冶町通り・有玉南中田島線)、「バス優先レーン」は約9.7km(国道152号・掛塚雄踏線)が整備済 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 周知・啓発活動の実施 ・ バスレーンマナーキャンペーンなどの市民への周知・啓発を行う ➢ バスレーン導入の検討 ・ 道路整備等と併せた関係者との調整を継続(伝馬町交差点～成子交差点) ➢ 周知・啓発活動の実施 ・ 新たな啓発事業等を関係機関と調整

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
日常生活	11. 主要幹線道路の整備	11-3 PTPS（公共車両優先システム）の整備 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス) 道路管理者 交通管理者	・速達性・定時性に優れた利便性の高い公共交通サービスを提供し、市民が生活するうえで移動しやすい環境を提供する	・PTPSの整備
		11-4 バスベ이의整備、周知・啓発 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス) 道路管理者 交通管理者	・速達性・定時性に優れた利便性の高い公共交通サービスを提供し、市民が生活するうえで移動しやすい環境を提供する	・バスベイ（歩道切込み型）の整備、周知・啓発策の検討・実施
	12 道路沿道環境改善施設の整備	- (浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針)	浜松市	・道路沿道の生活環境を維持、向上させる	・高機能舗装の整備や街路樹の配置などによる沿道の生活環境改善対策の実施
	27 持続可能な公共交通の提供	27-1 持続可能な公共交通提供の取組み (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス、 鉄道、タクシー、 地域バスなど)	・公共交通を持続可能なものとするための取組みを検討する	・乗務員確保のための取組み推進 ・地域バスの運行事業者確保のための取組み推進
27-2 新しい技術の活用に向けた取組み (浜松市地域公共交通網形成計画)		浜松市 交通事業者 (民間路線バス、 鉄道、タクシー、 地域バスなど)	・新たな技術を検討し、使いやすいものとするための取組みを検討する	・MaaS、自動運転など新しい技術の導入検討	

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> ➢PTPS導入の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・バスレーンと組み合わせて検討 	<ul style="list-style-type: none"> ➢PTPS導入の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・バスレーンと組み合わせて関係者との調整を継続(伝馬町交差点～成子交差点)
<ul style="list-style-type: none"> ➢道路整備時の同時整備を想定 <ul style="list-style-type: none"> ・バスベイから走行車線への合流が必ずしも円滑にできないなどの課題があり、未実施 	<ul style="list-style-type: none"> ➢周知・啓発活動の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・バスベイの周知・啓発策について交通事業者等と協議 ・バスベイの周知・啓発の実施 ➢バスベイ整備の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・関係機関と調整を行い、道路状況を踏まえ検討
<ul style="list-style-type: none"> ➢浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針に基づく整備 <ul style="list-style-type: none"> ・透水性舗装または平板ブロックの整備(市全域で推奨し、原則として交通バリアフリー重点整備地区・人口集中地区(DID)・鉄道駅周辺・公共施設周辺・通学路で適用) ・歩道への植樹帯設置(原則として市全域で推進) ・電線類地中化(静岡県無電柱化推進計画に基づき整備)または景観に配慮した色彩の電柱設置(市全域で推奨) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢整備の継続 <ul style="list-style-type: none"> ・重点整備地区での道路整備等においては、バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化を積極的に推進
<ul style="list-style-type: none"> ➢運転手確保の取組み <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、タクシー等における乗務員確保の取組みを推進 	<ul style="list-style-type: none"> ➢運転手確保の取組みの実施 <ul style="list-style-type: none"> ・乗務員確保のための取組みを継続 ➢持続可能な公共交通の取組み <ul style="list-style-type: none"> ・地域バスを運行する交通事業者拡大のため、タクシー事業者、貸切バス事業者等へ4条乗合許可取得などの働きかけ実施 ・車両の小型化など、普通二種免許での運行を検討
<ul style="list-style-type: none"> ➢自動運転プロジェクトの実施 <ul style="list-style-type: none"> ・SBドライブ、スズキ、遠州鉄道、浜松市の4者で連携協定を締結し、実証実験を実施(第1回:平成29年12月 第2回:令和元年12月) ➢MaaSの取組み <ul style="list-style-type: none"> ・遠州鉄道は小田急電鉄の開発する「MaaS Japan」のアプリを使った実証実験を開始(令和元年10月～) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢新たな交通システムの導入 <ul style="list-style-type: none"> ・MaaSや自動運転について、他市や交通事業者の取組みを注視し、導入を検討 ・交通事業者と協議しながら、実証実験等を検討

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
産業・ 経済	13 渋滞多 発ポイント の解消	13-1 主要渋 滞箇所の解消 (浜松市のみち づくり計画)	浜松市	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞の激しい箇所の解消を図る ・路線バスの速達性、定時性を確保する 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞対策交差点における交差点改良及び道路の拡幅事業などによる渋滞対策の実施 ・交通需要マネジメント(TDM)として、公共交通や自転車等の利用促進、企業等への時差出勤の協力要請を実施
		13-2 遠州鉄 道連続・単独立 体交差事業の 実績 (浜松市のみち づくり計画)	浜松市	<ul style="list-style-type: none"> ・交通渋滞や踏切事故の防止を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・遠州鉄道鉄道線(助信町～有玉南町)の連続立体交差事業及び都市計画道路有玉南中田島線の整備 ・遠州鉄道鉄道線の2箇所の単独立体交差の推進
		13-3 交差点 改良、信号現示 最適化、バス優 先交差点の整 備 (浜松市地域公 共交通網形成 計画)	浜松市 交通事業者 (民間路線バス) 道路管理者 交通管理者	<ul style="list-style-type: none"> ・速達性・定時性に優れた利便性の高い公共交通サービスを提供し、市民が生活するうえで移動しやすい環境を提供する 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞が多発する交差点の改良や、信号現示の最適化、バス優先交差点の整備
	14 スマ ートイン ターチェ ンジの 整備	-	浜松市	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路利用による地域振興、産業振興を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路のサービスエリアやパーキングエリア周辺におけるスマートインターチェンジの整備
	15 都心交 通の整 流化	15-1 都心通 過交通の迂 回誘導	浜松市	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通を円滑化させる ・歩行空間を保全する 	<ul style="list-style-type: none"> ・都心環状線の周回機能を活用し、都心通過のみの自動車交通に対し、標識などを用いて迂回誘導又は自動車交通を分散することで、歩行者と自動車の錯綜を可能な限り回避

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<p>➤道路整備時に信号改良と併せ実施</p> <p>交安事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道152号双竜橋交差点 ・国道152号下池川町交差点 ・国道257号連尺交差点 ・(主)浜松環状線赤松坂交差点 <p>道路整備事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(主)浜松環状線(西ヶ崎) ・(都)植松伊左地線(山下-野口) ・(都)有玉南中田島線(上島-助信) ・(都)下石田葵西線(上島) ・(市)小池52号線 	<p>➤改良工事の継続</p> <ul style="list-style-type: none"> ・着工準備が整った交差点から改良 <p>交安事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(一)和地山曳馬停車場線 和合町交差点、住吉北交差点 ・国道257号根洗交差点 ・(主)浜松雄踏線南九領橋交差点 <p>道路整備事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道257号(伝馬-成子) ・(主)浜松環状線(中郡-笠井) ・(都)植松伊左地線(山下-野口)
<p>➤「浜松市のみちづくり計画」に基づき取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・助信駅、曳馬駅、上島駅の立体交差化 ・国道152号(新原東原北交差点)の単独立体交差点化 	<p>➤「浜松市のみちづくり計画(平成29年度～令和8年度)」に基づき取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・着工準備が整った段階で整備 ・(主)浜松環状線 西ヶ崎(鉄道立体)
<p>➤道路整備時に信号改良と併せ実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞対策が急務であった宮竹交差点等の改良 ・宮竹交差点(国道152号、天竜浜松線)事業完了(平成23年度) ・有玉小学校東交差点 ・鴨江町交差点 ・連尺交差点(国道257号、国道152号)事業完了(平成28年度) ・石岡交差点(国道257号、国道362号)事業完了(平成28年度) 	<p>➤改良工事の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係機関と道路整備に向けた協議の実施 ・改良工事の準備 ・着工準備が整った交差点から改良
<p>➤新東名高速道路の整備に同調した取り組み</p> <p>新東名高速道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浜松SAスマートIC(平成24年4月14日供用) <p>➤「浜松地区スマートIC地区協議会」に基づき取り組み</p> <p>東名高速道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三方原スマートIC(平成29年3月18日供用) ・館山寺スマートIC(平成31年3月17日供用) 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画に基づく整備は完了し、今後の整備はなし
<p>➤都心を迂回誘導する案内標識</p> <ul style="list-style-type: none"> ・案内標識は未設置 ・都心を取り巻く環境として、国道257号が拡幅整備中で、都心へ集中する主要な幹線道路毎の交通量は、3万台前後が通過 ・近年、交通事故が多発していることから、路線毎の対策が急務 ・公共交通の走行空間改善のため、バスレーンの整備が必要 	<p>➤都心交通流の誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路整備、交通安全対策、バスレーン導入等の施策進捗に併せた誘導方策を検討

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
産業・経済	15 都心交通の整流化	15-2 駐車場需要の分散誘導	商業者 駐車場事業者 浜松市	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者優先エリア外縁部へ駐車需要の分散を図る 歩行空間を保全する 	<ul style="list-style-type: none"> 都心内の時間貸し駐車場で共通駐車券が使用可能となるよう共通駐車券事業への参加を促進 カーナビや携帯電話と連動した誘導策の検討
		15-3 駐車場の立地誘導	浜松市 駐車場事業者	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者優先エリア外縁部へ駐車需要の分散を図る 歩行空間を保全する 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場の適切な立地誘導のためのソフト施策の検討
		15-4 荷捌き場の確保とルール化	商業者 運送事業者 浜松市	<ul style="list-style-type: none"> 歩行空間を保全する 自動車交通を円滑化させる 	<ul style="list-style-type: none"> 荷捌き場を事業所ごとに確保 共同荷捌き場に優位性があると判断する場合は、商業者などの協議により共同荷捌き場を確保
		15-5 自動二輪車など駐車場の整備	浜松市 商業者 駐車場事業者	<ul style="list-style-type: none"> 駐車空間を確保する 歩行空間を確保する 	<ul style="list-style-type: none"> 商業者による整備を推進 需要に応じた整備を推進 既存の駐車場や駐輪場の自動二輪車などの利用環境の向上を促進
	26 新東名浜松 SIC 周辺地域の交通円滑化	-	浜松市 民間 交通事業者 (民間路線バス) 市民	<ul style="list-style-type: none"> 本地域の交通状況を維持する 	<ul style="list-style-type: none"> 現況の自動車交通量を把握し、増加台数を推計 交通手段の転換を促進 道路改良の必要性を判断した上で、改良を推進

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 共通駐車券の普及促進 <ul style="list-style-type: none"> ・平成30年4月、PチケはPクーポンへ移行 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 共通駐車券の普及PR活動を推進 ➢ カーナビや携帯電話、インターネット等と連動した新たな駐車場案内システムについて調査・検討する <ul style="list-style-type: none"> ・新たなシステムの必要性、先導的な事例について、情報収集
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 駐車場の適切な立地誘導のためのソフト施策の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・附置義務条例の隔地駐車場の特例基準を緩和 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 駐車場の適切な立地誘導のためのソフト施策の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・定期的にまちなか(市街地)の駐車場の需給バランス調査を実施し、動向を把握した上で、必要な施策を検討
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 荷捌きルールの検討 <ul style="list-style-type: none"> ・附置義務条例には荷捌き駐車場の規定が無い ・他都市の状況把握のため、アンケートによる情報収集を実施(平成27年度) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 荷捌きルールの検討 <ul style="list-style-type: none"> ・他都市の状況調査を実施、今後状況に応じて必要性について検討
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 既存駐車場との調整 <ul style="list-style-type: none"> ・ザザシティ自動二輪駐車場に原動機付自転車の駐車スペースを整備(平成26年4月～) ➢ 商業及び業務施設周辺の整備の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・浜松駅周辺に15箇所の公営二輪車駐車場を整備 ・交通安全・バリアフリー等の観点から、利用者の利便性、安全性の向上に資すると認められる場合、隔地駐車場の設置を可能とする駐車場附置義務条例運用要綱の一部改正を実施(平成29年10月) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 駐車需要の把握 <ul style="list-style-type: none"> ・自動二輪車や原動機付自転車の駐車需要を把握 ➢ 既存駐車場との調整 <ul style="list-style-type: none"> ・自動二輪車(オートバイ)などの駐車場施策を進める上で、既存駐車場と調整 ➢ 商業及び業務施設周辺の整備の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・民間駐車場における自動二輪車の整備促進に向けて、啓発を進める ➢ 駅周辺の自動二輪駐車場の再整備 <ul style="list-style-type: none"> ・「浜松駅周辺自転車等駐車場整備計画」に基づき、自動二輪駐車場の再整備を実施
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 土地利用の変化の把握 <ul style="list-style-type: none"> ・企業から立地施設の規模、従業員数等の情報提供を受け、施設立地の動向を把握 ・施設の規模、従業員数から立地後の従業員の通勤人数、通勤方面の分布を推計 ➢ 交通状況の改善に係る施策の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路の混雑緩和対策の実施(交差点改良、信号現示の調整等) ・周辺生活道路の交通安全対策の実施(止まれ表示、グリーンベルト、路肩部白線修繕) ・路線バスの実証運行に係る検討、企業バス実現に向けた関係者協議を実施 ・一部企業での企業バスの運行 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 土地利用の変化の把握 <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、企業立地状況、交通量の変化を把握していく ➢ 企業への混雑緩和への協力要請 <ul style="list-style-type: none"> ・時差出勤やエコ通勤等による混雑緩和への協力を対象企業へ要請 ➢ 路線バスの検討 <ul style="list-style-type: none"> ・今後の従業員増加に対応するため、既存路線バスの見直しや新規路線バスの導入について、交通事業者と協議 ➢ 周辺道路の混雑緩和対策、交通安全対策の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、交通状況の実態を把握し、道路改良等のハード整備を進める

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
観光・交流	7 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生	7-4 鉄道沿線の観光資源の活用 (天竜浜名湖鉄道地域公共交通総合連携計画)	交通事業者 (鉄道、タクシー) 浜松市	・天竜浜名湖鉄道沿線の観光資源を巡りやすくする	・天竜浜名湖鉄道と観光タクシーを組み合わせた観光ルートの設定 ・天竜浜名湖鉄道と観光協会によるレンタサイクル事業の実施
	16 観光レンタサイクルの拡充	- (浜名湖観光圏整備計画)	浜松市 民間	・観光地内又は観光ルートを快適に回遊できるようにし、観光地の魅力向上を図る	・観光協会などが、浜名湖周遊などのレンタサイクル事業を実施
	17 浜名湖水上交通の検討	- (浜名湖観光圏整備計画)	民間	・浜名湖一帯の観光地の活性化を図る	・観光協会などが、浜名湖の水上交通についてレジャー・保安・災害対策の各方面より事業性を検討し、航路整備やレジャー運行事業の調査を実施
	18 観光バス用駐車場と送迎レーンの検討	- (浜松駅周辺改良基本構想)	浜松市 駐車場事業者	・観光バスなどの路上駐車による JR 浜松駅や観光施設周辺の道路混雑を軽減する	・都心における観光バスなどの駐車場、送迎レーンの設置の検討
	19 浜松風景街道づくり	-	浜松市 民間	・一体感のある地域環境形成を進める	・美しい沿道環境形成や地域資源を保全・活用することにより、魅力的で心地良い地域環境づくりを促進

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> ➢観光タクシーと天浜線の連携 <ul style="list-style-type: none"> ・天竜二俣駅・金指駅・三ヶ日駅から計9コースを設定(平成21年度～) ・気賀駅からの6コースを設定(平成29年度) ➢レンタサイクル事業の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・三ヶ日駅、気賀駅、金指駅、天竜二俣駅、遠州森駅の5箇所で天浜線、観光協会により運営 	<ul style="list-style-type: none"> ➢レンタサイクル事業の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクルとサイクリストの誘致を継続して実施
<ul style="list-style-type: none"> ➢観光レンタサイクルの実施 <ul style="list-style-type: none"> ・浜名湖周辺における観光客の回遊性向上を目的とし、既に浜名湖レンタサイクル事業が実施済 ・まちなかレンタサイクル実証実験事業の一環として、JR浜松駅東側のJR高架下にレンタサイクルステーションとして、はままつペダルがオープン(平成29年1月～平成30年12月) ・2年間の実証実験終了後、民間事業へ移行し、魅力発信館にて新装オープン(平成31年1月～) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢観光レンタサイクルの継続 <ul style="list-style-type: none"> ・観光団体・民間企業・自治体等により組織している浜名湖観光圏整備推進協議会が、自転車利用環境の向上・改善に資する施設を試験的に整備し、その効果を明確にした上で浜名湖周辺全体に波及させることを検討
<ul style="list-style-type: none"> ➢水上交通の可能性の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・平成23年から、浜名湖ガーデンパークに栈橋を設置し、浜名湖周遊船を運航 ・平成25年10月から12月の期間中の土日祝日(計13日間)、浜名湖サービスエリアに直結する栈橋を設置し、浜名湖を巡る遊覧船の実証運航 ・平成26年3月～6月にかけて開催される浜名湖花博2014の期間中、浜名湖サービスエリアを拠点とした周遊船の定期運航を実施 ・平成26年6月の浜名湖花博2014終了後も、2年度間は静岡県の実証実験により運航 	<ul style="list-style-type: none"> ➢事業性の検討の継続 <ul style="list-style-type: none"> ・浜名湖観光圏の取り組みとして検討
<ul style="list-style-type: none"> ➢浜松駅周辺におけるバス乗降場の設置についての検討 <ul style="list-style-type: none"> ・平成24年に策定した「浜松駅周辺改良基本構想」において、「大型バス乗降場の配置」を喫緊の課題として列挙 ・「アクロシティ南バスのりば」の供用開始(平成28年2月) ※浜松市観光バス公共駐車場として、ハーモニア新町に観光バスの駐車場(有料)あり 	<ul style="list-style-type: none"> ➢駐車、送迎レーンの整備を促進 <ul style="list-style-type: none"> ・必要に応じて、駐車、送迎レーンの整備を促進
<ul style="list-style-type: none"> ➢新たな候補地の選定 <ul style="list-style-type: none"> ・「浜名湖サイクリングロード」(浜名湖周遊自転車道および浜名湖周辺の道路の周辺)が日本風景街道として国土交通省の認定済 ・新たな候補地は未検討 ➢浜名湖周遊自転車道の維持管理 <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路及び他道路の維持管理 	<ul style="list-style-type: none"> ➢浜松風景街道のPR <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、「浜名湖サイクリングロード」のPRに取り組む ➢浜名湖周遊自転車道の維持管理 <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路及び他道路の維持管理

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
観光・交流	20 道路の愛護制度による維持・管理	- (浜松市道路・河川里親制度)	浜松市 市民	・道路空間について、「地域の誇り」意識の醸成を図る	・地域住民や事業所などが道路の「里親」となり、ボランティアで清掃・美化活動などを行うことにより、道路管理への参加の機会を増やす ・イベントにおけるPRなどにより、活動団体の増加を図る
	28 国際的なサイクリング環境の整備	-	浜松市 民間	・浜名湖一帯を国内外にPRして、観光資源の強化を図る	・太平洋岸自転車道や浜名湖一周サイクリングルート「ハマイチ」における、快適で安全安心なサイクリング環境の創出に向けた、世界に誇るサイクリングロードの整備を推進する
安心・安全	21 交通安全啓発活動の実施	- (浜松市交通安全条例)	浜松市 市民	・交通事故防止及び削減に向け、交通安全思想の醸成を図る	・年代に応じた交通安全教室の実施 ・関連情報の発信や注意喚起のための広報実施 ・交通安全意識の高揚を図るための啓発を実施 ・春夏秋冬の交通安全運動での街頭広報を実施

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
>道路里親制度による道路管理 ・本制度に基づき登録される道路里親の団体数・対象道路延長・会員数は増加(平成22年から27団体増加) 平成22年4月現在:29団体 (対象道路延長28,827m、会員数2,182人) ~ 平成30年4月現在:56団体 (対象道路延長90,738m、会員数11,926人)	>制度の継続 ・地域住民のまちづくり団体・NPO法人などによる道路美化・保全活動のほか、企業等が地域貢献のため登録・活動しているケースもあり、登録団体数は年々増加していることから、制度を継続
-	>国際的なサイクリング環境の整備 ・大規模自転車道(太平洋岸自転車道及び浜名湖周遊自転車道線)の整備 ・浜名湖サイクルツーリズム推進会議において、浜名湖観光圏における浜名湖一周サイクリングルート「ハマイチ」を活用した事業の推進
>交通安全啓発活動の実施 ・春・夏・秋・年末の交通安全運動の実施 ・交通安全フェアの実施 ・暴力追放と交通事故・薬物乱用防止大会の実施 ・小学校交通事故ゼロチャレンジの実施 ・自転車マナー向上対策の実施 ・毎月10日を市民交通安全の日として街頭広報を実施 ・幼稚園児・小中学生・高齢者等の交通安全教室の開催 ・運転適性検査器を用いた高齢運転手向け交通安全教室の開催 ・交通安全広報車による広報等 ・イベントやホットメール等で交通安全に関連する情報等を発信	>交通安全啓発活動の継続 ・浜松市交通安全条例及び年次交通安全計画等に基づき、交通安全思想の醸成、交通安全意識の高揚を図るための交通安全教育や広報啓発等を実施

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
安心・安全	22 コミュニティゾーン事業の実施	- (浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針 第10次浜松市交通安全計画)	浜松市 交通管理者 市民	・生活道路の交通安全の確保と生活環境の質の向上を図る	・住居系地区などにおいて、自動車のスピード抑制や歩車分離、歩車共存などを実施
	23 交通事故多発交差点の改良	- (第10次浜松市交通安全計画)	浜松市 交通管理者	・交通事故件数の減少を図る	・浜松市交差点事故削減対策部会で選定された交差点の改良
	24 災害に強い道路の構築	24-1 狭い道路の拡幅事業の実施 (狭い道路の拡幅整備に関する条例)	浜松市	・良好な居住環境の確保と災害に強いまちづくりを進める	・建物の新築・改築・増築を行う際に、建築主や関係権利者の協力と承諾を得て、4mの幅まで道路を広げる整備を実施
		24-2 緊急輸送路等道路ネットワークの強靱化	浜松市	・災害に強い道路ネットワークを構築する	・道路ネットワークに位置付けている国道152号、三遠南信自動車道等の整備を継続 ・緊急輸送路上の橋梁の耐震補強や雨量規制区域等の道路斜面对策の実施により、道路ネットワークの強靱化を継続

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期(今後約10年間の施策) (令和2年度～令和12年度)
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 通学路交通安全対策 <ul style="list-style-type: none"> ・ 通学路において、「通学児童・生徒を守る」交通安全対策を実施 ・ 生活道路等の事故多発交差点において、即効性のある対策を実施 ・ 狭さく、ハンプ等の自動車の走行速度を抑制する対策を実施 ➢ ゾーン30対策エリア内の事故防止対策 <ul style="list-style-type: none"> ・ 最高速度30km/hの区域規制 ・ ゾーン30路面表示の設置 ・ 中央線を抹消 ・ 交差点カラー化、クロスマーク、路側帯の拡幅、カラー化等 ➢ 整備地区 <ul style="list-style-type: none"> ・ 本郷地区(平成22年度)、初生地区(平成22年度)、蒲地区(平成23年度)、北浜中央地区(平成24年度)において実施 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 事故防止対策の継続 <ul style="list-style-type: none"> ・ ゾーン30など新たな対策方針を加え、対策を継続 ・ 第10次浜松市交通安全計画(平成28年度～令和2年度)に基づき対策を推進 ➢ 通学路交通安全対策 <ul style="list-style-type: none"> ・ 通学路において、「通学児童・生徒を守る」交通安全対策を実施 ➢ 生活道路安全対策 <ul style="list-style-type: none"> ・ 狭さく、ハンプ等の自動車の走行速度を抑制する対策を実施 ・ 中央線抹消 ・ 交差点カラー化、クロスマーク、路側帯の拡幅、カラー化等 ➢ ゾーン30対策エリア内の事故防止対策 <ul style="list-style-type: none"> ・ 最高速度30km/hの区域規制 ・ ゾーン30路面表示の設置
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 交通事故多発交差点の改良 <ul style="list-style-type: none"> ・ 浜松市交通事故削減対策部会において、事故件数・地域バランス等を総合的に判断した上で、平成27年度より20箇所の事故多発交差点を選定 ・ この内、事故件数の多さ等を考慮したうえで、ターゲット交差点を5箇所選出 ・ ターゲット交差点は、より詳細な事故原因分析を経た後に対策を実施 ・ ターゲット以外の交差点も、対策を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 改良の継続 <ul style="list-style-type: none"> ・ 年度ごとに選定した交差点の対策を継続 ・ 第10次浜松市交通安全計画(平成28年度～令和2年度)に基づき対策を推進
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 道路の拡幅整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 「浜松市 狭い道路の拡幅整備に関する条例」に基づき、幅員4m未満の狭い道路を拡幅整備 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 事業の継続 <ul style="list-style-type: none"> ・ 狭い道路の拡幅整備に関する条例に基づく整備を継続
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 「浜松市のみちづくり計画 平成19年度～平成28年度」に基づき整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道152号 ・ 国道362号 ・ 三遠南信自動車道等 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 「浜松市のみちづくり計画 平成29年度～令和8年度」に基づき整備を推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道152号 ・ 国道257号 ・ 国道362号 ・ 三遠南信自動車道 等 ・ 緊急輸送路の橋梁耐震補強、道路斜面对策を継続 ・ 国道152号 ・ 国道362号 ・ 国道473号

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容
地球環境保全	25 モビリティ・マネジメントの実施	25-1 公共交通のPR (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市交通事業者 (民間路線バス、鉄道、タクシー、地域バスなど)	・環境問題や交通渋滞、交通事故などの解消を図る	・市民に対する公共交通の利用促進
		25-2 路線維持のPR (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市交通事業者 (民間路線バス、鉄道、タクシー、地域バスなど)	・環境問題や交通渋滞、交通事故などの解消を図る	・地域全体で公共交通を守り育てる自発的な行動の啓発
		25-3 転入者への働きかけ (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市	・環境問題や交通渋滞、交通事故などの解消を図る	・転入者に対する公共交通の利用促進
		25-4 企業への働きかけ (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市	・環境問題や交通渋滞、交通事故などの解消を図る	・本市職員に対する環境にやさしい通勤方法への変更促進 ・市内企業に対する公共交通の利用促進
		25-5 児童、生徒への働きかけ (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市交通事業者 (民間路線バス、鉄道など)	・環境問題や交通渋滞、交通事故などの解消を図る	・市内小学校を対象にした、公共交通に関する教育の実施
		25-6 体験イベントの実施 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市交通事業者 (民間路線バス、鉄道、地域バスなど)	・環境問題や交通渋滞、交通事故などの解消を図る	・各種イベントを活用した公共交通の利用促進活動の実施
		25-7 高齢者への働きかけ (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市交通事業者 (民間路線バス、地域バスなど)	・環境問題や交通渋滞、交通事故などの解消を図る	・高齢者に対する公共交通の利用促進
		25-8 公共交通マップの作成 (浜松市地域公共交通網形成計画)	浜松市交通事業者 (民間路線バス、鉄道、タクシー、地域バスなど) NPO 法人	・環境問題や交通渋滞、交通事故などの解消を図る	・市内全域の公共交通マップの作成

第4章 交通施策の推進

4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）

事業実施スケジュール	
短期・中期 (平成22年度～令和元年度)	長期（今後約10年間の施策） (令和2年度～令和12年度)
>公共交通PRの実施 ・ホームページや広報誌などを活用したPRを実施 ・路線バスを活用したスタンプラリーの実施など、交通事業者が主体となった取り組みを実施	>公共交通PRの継続 ・ホームページ等での公共交通PRの継続 ・交通事業者主体のPRの継続 ・高速バスなど広域的な乗り場周知の検討
>公共交通の利用状況、運営状況のPR ・地域に対し、地域交通検討会等で公共交通の運行状況、利用状況を周知 ・地域バスの運行に協力してくれる企業や商店などを「地域バス応援隊」として募集	>公共交通利用促進PRの継続 ・地域に対する周知の継続 ・地域バス応援隊の募集の継続 ・新たなPR方法の検討
>公共交通利用促進グッズの配布 ・転入者を対象にリーフレットやクリアファイルなど、利用促進グッズの配布を実施	>公共交通利用促進グッズ配布等の継続 ・転入者への利用促進の継続 ・新たな働きかけの検討
>浜松市職員への利用促進 ・毎月20日をエコ通勤日として定め、庁内放送やエコ通信の回覧での啓発活動を実施 ・エコ通勤を行っている職員に対して、通勤手当の加算を実施 >企業への利用促進 ・エコ通勤やパーク&ライド等の公共交通活性化の取組に協力してくれる企業を「エコモビ応援隊」として募集	>利用促進の継続 ・浜松市職員に対する利用促進の継続 ・企業への働きかけの継続 >新たな取り組みの検討 ・リニア中央新幹線の2037年の全線開通を見越して、これまで以上に浜松市の公共交通網と連携した利用促進などについて、情報共有する
>児童・生徒への働きかけ ・バスの乗り方体験学習や啓発パンフレット配布、などを実施 ・遠鉄バス、電車の乗り方動画DVDを作成し、浜松市内全小学校に配布	>児童・生徒への働きかけの継続 ・乗り方教室の継続 ・乗り方動画DVD配布の継続 ・新たな取り組みの検討
>体験イベントの開催 ・遠鉄トレインフェスタや天浜線フェスタなどの体験イベントの開催 ・産業まつりなどのイベントを活用した交通施策のPRや啓発活動を実施	>体験イベントの継続 ・体験イベントの開催の継続 ・イベント時のPRの継続
—	>高齢者への働きかけ ・高齢者向けのバスの乗り方教室など利用促進に向けた取組みの検討
—	>公共交通マップ作成 ・交通事業者へマップ作成についての調整 ・デジタルにも対応する、浜松市内の地域バスを含めた公共交通機関の路線マップの作成

第4章 交通施策の推進

4-4 公共交通の運行に関する基準・ルール

本計画の基本方針である、「地域が主役となって育てる、持続可能な公共交通」を実現するため、本市では、交通事業者や行政とともに、地域が参加し、公共交通の維持・改善について検討するための枠組みを設け、公共交通を地域が主体となり守り、育てることを目指しています。

ここでは、本計画が目指す将来公共交通ネットワークに位置付ける各路線（基幹路線・準基幹路線・地区内交通）について、鉄道・タクシーを除く、路線バス等の維持及び新規導入の維持・基準ルールを取りまとめます。

表 4-3 公共交通(バス等)の維持及び新規導入の維持・基準ルールの体系

位置付け	路線の分類	概要	検討の区分	
			維持・改善	新規導入
基幹路線	民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線 交通事業者の経営努力による運営を行政・市民が支える 	4-4-1 (1) に記載	—
準基幹路線	民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線 交通事業者の経営努力による運営を行政・市民が支える 	4-4-1 (1) に記載	—
	浜松市自主運行バス	<ul style="list-style-type: none"> 骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線 市の補助や運行委託により、地域・交通事業者・行政の3者間の協力により、維持・改善する 	4-4-1 (1) に記載	4-4-2 に記載
地区内交通	民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 市民が居住する地域を支えるために必要な路線 交通事業者の経営努力による運営を行政・市民が支える 	4-4-1 (2) に記載	—
	浜松市自主運行バス	<ul style="list-style-type: none"> 市民が居住する地域を支えるために必要な路線 市の補助や運行委託により、地域・交通事業者・行政の3者間の協力により、維持・改善する 	4-4-1 (3) に記載	4-4-2 に記載
	公共交通空白地有償運送	<ul style="list-style-type: none"> 市民が居住する地域を支えるために必要な路線 地域の助け合いによる移動手段の確保を行政が支援する 	4-4-1 (3) に記載	4-4-2 に記載
	浜松市地域バス	<ul style="list-style-type: none"> 市民が居住する地域を支えるために必要な路線 地域が主役となった公共交通の導入・維持・改善を行政・事業者が支援する 	4-4-1 (4) に記載	4-4-2 に記載

4-4-1 路線を維持・改善するための手続き

(1) 基幹・準基幹路線

「基幹・準基幹路線」は、骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線で、基本的には、交通事業者が経営努力により運営します。

一方、基幹・準基幹路線において、交通事業者の経営努力のみでは維持が困難となり、減便・退出が生じた場合は、市が政策上必要と判断したうえで、交通事業者への補助や運行委託により、自主運行バスとして維持・改善を図ります。

維持・改善にあたっては、市全体の交通政策を協議する「浜松市地域公共交通会議」において協議・検討します。

(2) 地区内交通(民間路線バス)

地区内交通(民間路線バス)は、基幹路線、準基幹路線ではカバーできない、市民が居住する地域を支えるために必要な路線で、基幹・準基幹路線と同様に、交通事業者が経営努力により運営します。

ただし、基幹・準基幹路線よりも沿線の人口密度が低く、路線の距離が長い路線も多く、交通事業者単独での維持・改善が難しくなっています。

維持・改善にあたっては、市全体の交通政策を協議する「浜松市地域公共交通会議」において協議・検討します。

(3) 地区内交通(自主運行バス、公共交通空白地有償運送)

地区内交通(自主運行バス、公共交通空白地有償運送)は、基幹路線、準基幹路線ではカバーできない、市民が居住する地域を支えるために必要な路線です。

地区内交通(自主運行バス)は、交通事業者の経営努力だけでは維持・改善が困難であり、減便・退出が生じた路線などに対し、市が政策上必要と判断したうえで、交通事業者への補助や運行委託により、維持・改善を図ります。

地区内交通(公共交通空白地有償運送)は、バス・タクシーのサービスが十分でない公共交通空白地において、自治会やNPO等の地元に着した団体が許可を得たうえで、公共交通空白地有償運送の導入を検討することができます。行政が運行に係る初期投資や運行経費の一部を補助することにより、支援していきます。

運行にあたっては、いずれも公共交通空白地有償運送運営協議会を兼ねている「浜松市地域公共交通会議」で協議・検討します。

第4章 交通施策の推進

4-4 公共交通の運行に関する基準・ルール

(4) 地区内交通(地域バス)

地区内交通(地域バス)は、地域(住民、企業など)が日常生活の移動のために必要と考える路線です。

市が交通事業者へ運行委託し、維持・改善を図ります。

「地域が守り、育てる公共交通」を趣旨として、利用者となる地域が運行や運営に参加・協力し、交通事業者や行政と共に維持・改善を行います。

地区内交通(地域バス等)の維持・改善は、地域(住民・企業など)・交通事業者・行政の3者によって構成される地域交通検討会を開催し、検討会において、個々の路線について、運行状況や地域住民ニーズを踏まえた、改善計画を策定し、改善運行を行います。

2年間の改善運行の中で、市が支援している路線の維持、改善の目標として設定している維持基準(収支率16%以上)を満たしているかを確認するとともに、利用状況、地域のニーズ等を踏まえ、評価・チェックを行い、地域の総意としての継続意向を確認した上で改善運行に向けた検討を行います。

改善運行に向けた検討では、維持基準を満たしている場合、「上乘せ運行」「継続運行」から選択し、更なる改善計画を検討した上で継続運行を行います。

なお、維持基準を満たさない場合は、地域交通検討会が地域の維持要望の有無を確認し、次の中から選択し、改善計画案を検討した上で継続運行を行います。

「継続運行(協力あり)」	地域からの協力が得られ、維持基準を満たす場合
「縮小運行(協力なし)」	地域の協力を得られず、維持基準を満たさないため運行本数の減少や運行区間の短縮等費用を抑えた場合
「生活支援運行」	地域の協力は得られないが、行政がシビルミニマム(地方自治体が住民のために備えなければならない、最低限の生活環境基準)の観点から市民生活の移動を保障する場合
「運行とりやめ」	デマンド型かつ収支率5%の確保を地域が望まない場合

長期にわたって利用者の需要とニーズに合った運行を維持するには、定期的な改善が必要であり、2年毎の改善運行の見直しを継続的に実施します。

バス等の公共交通を維持するために投入できる市の財源には限りがあり、市民の要望に十分対応したサービスレベルで運行し続けることは難しい一方で、行政として、シビルミニマムの観点から市民の生活環境を保障する必要があると考えます。

維持基準を満たさない場合の改善運行として、高齢者等交通弱者の生活を支え、必要な生活交通を確保するための公共交通サービスとして、「生活支援運行」を運行します。

生活支援運行の導入の条件と運行サービス等については、表 4-4 に示します。

表 4-4 生活支援運行の概要

<p>導入条件</p>	<p>① 公共交通空白エリアであること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通サービスエリア外 ・ 一定規模以上の集落 ・ 現行路線の退出によって、公共交通空白エリアになる地域 <p>② 地域交通検討会が立ち上げられていること</p> <p>③ 地域(住民、企業など)の総意として、地域交通検討会で実施する住民アンケートにより生活支援運行の必要性、利用意向を確認すること</p> <p>④ 概ね年間利用者数 70 人以上の利用が見込めること</p>
<p>運行サービス</p>	<p>① サービスレベル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 週 2 日 1 日 2 往復まで <p>② ルート</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域から基幹路線・準基幹路線・運行頻度が高い地区内交通等の最寄りのバス停間の運行とする ・ 住民アンケートにより把握する、日常生活に必要不可欠なニーズを満たす(買物・通院)施設が最寄りのバス停間に無い場合は、交通事業者と協議し、運行経路を延長することが出来る <p>③ 想定運行車両</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ セダン型タクシー、ジャンボタクシー等 <p>④ 運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 200 円を下限とした距離制運賃を基準とする ・ 上限については、市内統一距離制運賃に準拠し、路線バスの上限運賃等で設定すること
<p>運行サービス (ICT を活用する 場合)</p>	<p>① サービスレベル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日(月～金)の中で週 2 日 <p>② 想定運行車両</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ セダン型タクシー、ジャンボタクシー等から、原則 1 台で運用 <p>③ 運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 300 円を下限とした距離制運賃を基準とする
<p>運行とりやめ</p>	<p>① 利用者数が著しく少ない場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 概ね 1 運行当たりの平均利用者数が 1 人未満/便とする (デマンド運行へ移行かつ収支率 5%の確保を必須とし、地域が望まない場合、運行廃止とする)

第4章 交通施策の推進

4-4 公共交通の運行に関する基準・ルール

交通施策の推進

序章
第1章
第2章
第3章
第4章
おわりに
参考資料

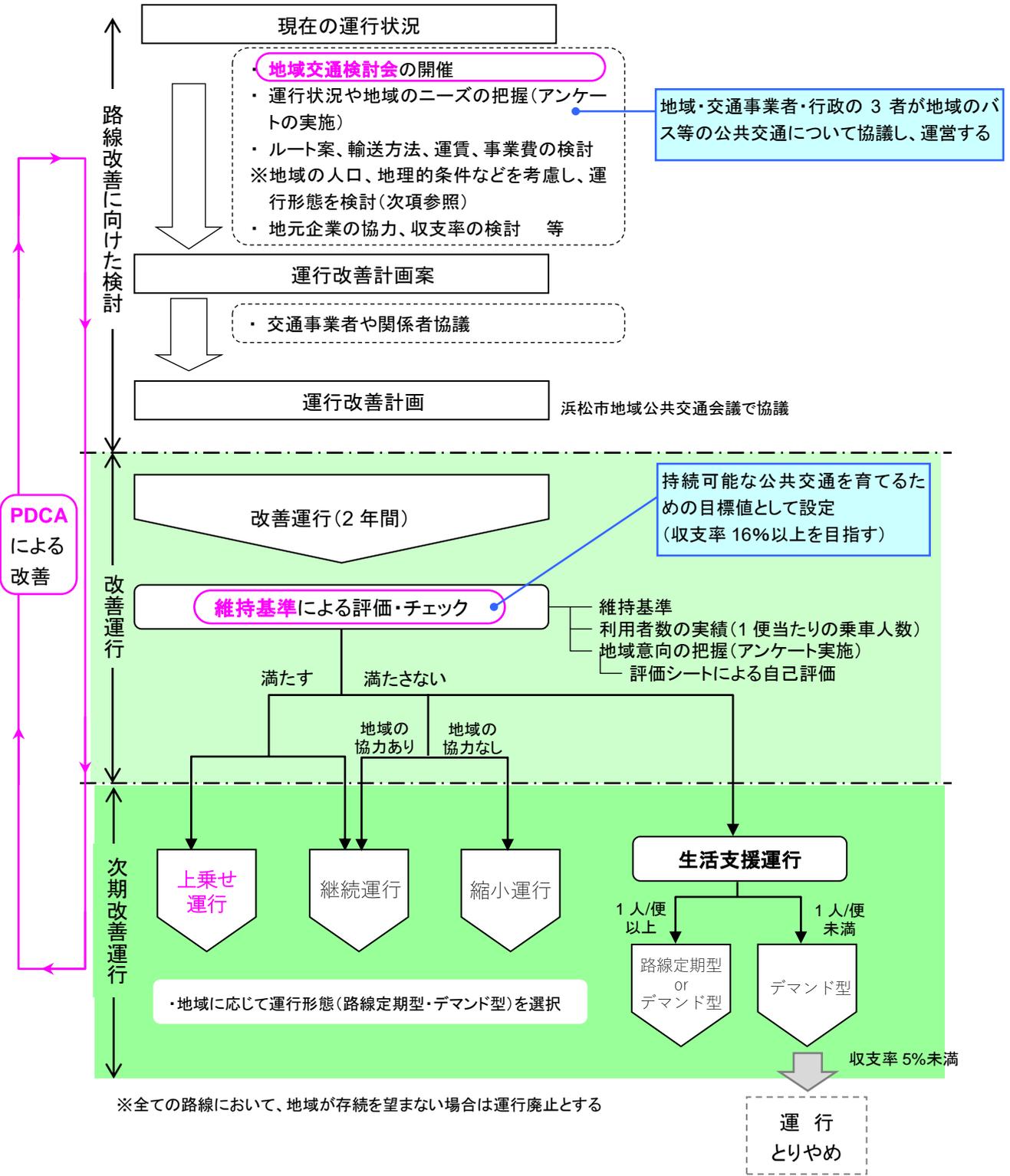


図 4-10 市が維持している地域バス等を維持・改善するための手続き

4-4-2 新規路線を導入するための手続き

新規路線を導入するための手続きについて、路線を維持・改善するための手続き(4-4-1)と異なる点を以下に示します。

- ・ 新規路線は、現行で運行しているバスと異なり、運行実績がないため、持続可能な運営、維持、管理ができるよう運行計画や地域（住民、企業など）の協力等について十分な協議が必要となります。
- ・ 地域のニーズに合った運行に改善するため、既存のバス路線の改善運行よりも期間が短い、概ね半年ごとの評価、改善等が望ましいと考えられます。

なお、改善運行の段階からは、路線を維持・改善するための手続きと同様になり、PDCAサイクルによる更なる改善を目指します。

新規路線の導入手続きについて、ケース別の手続きを表 4-5 に示します。

第4章 交通施策の推進

4-4 公共交通の運行に関する基準・ルール

表 4-5 新規路線の導入ケース別の手続き

新規導入ケース	自主運行バス(新たな需要の創出などによる新規運行)
新規導入の動機	・将来公共交通ネットワークの基幹的な路線として市が必要と判断
対象となる路線分類	・基幹・準基幹路線、環状路線、地区内交通 など
新規導入を検討する主体	・浜松市
新規導入時の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート案 ・運賃体系 ・乗り換えにおける改善策 ・地域(住民、企業など)の協力 ・運行形態 ・事業費 ・競合路線の有無 等
具体的な運行計画について合意する機関	・浜松市地域公共交通会議
運行主体	・競争入札によって決定された交通事業者
実証運行期間	・原則2年間
再評価のタイミング	・実証運行開始から1年後
維持基準の考え方	・政策目標
維持基準を満たす場合	・継続運行(更なる改善)
維持基準を満たさない場合	・改善運行、[運行とりやめ]
導入フロー (1) 導入前検討の段階 (2) 実証運行の段階 (3) 改善運行の段階	

交通施策の推進

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

おわりに

参考資料

第4章 交通施策の推進

4-4 公共交通の運行に関する基準・ルール

地域バス	公共交通空白地有償運送
<ul style="list-style-type: none"> ・区の公共交通計画、もしくは、地域(住民、企業など)からの要望 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域からの要望(意思)
<ul style="list-style-type: none"> ・地域バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地有償運送
<ul style="list-style-type: none"> ・浜松市 	<ul style="list-style-type: none"> ・特定非営利活動法人など
<ul style="list-style-type: none"> ・ルート案 ・運賃体系 ・乗り換えにおける改善策 ・地域の協力 	<ul style="list-style-type: none"> ・対象地域 ・運転者の確保 ・地域の協力
<ul style="list-style-type: none"> ・運行形態 ・事業費 ・競合路線の有無 	<ul style="list-style-type: none"> ・運営主体 ・車両の確保
<ul style="list-style-type: none"> ・等 	<ul style="list-style-type: none"> ・等
<ul style="list-style-type: none"> ・浜松市地域公共交通会議 	<ul style="list-style-type: none"> ・浜松市地域公共交通会議
<ul style="list-style-type: none"> ・競争入札によって決定された交通事業者 	<ul style="list-style-type: none"> ・特定非営利活動法人など
<ul style="list-style-type: none"> ・2年間 	
<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行開始から1年後 	
<ul style="list-style-type: none"> ・収支率 16%以上 	
<ul style="list-style-type: none"> ・上乘せ運行(地域の協力あり)、継続運行 	
<ul style="list-style-type: none"> ・継続運行(地域の協力あり)、縮小運行(地域の協力なし)、生活支援運行(週2日2往復)、[運行とりやめ] 	

交通施策の推進

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

おわりに

参考資料

第4章 交通施策の推進

4-4 公共交通の運行に関する基準・ルール

4-5 施策の評価

「5つの暮らし」の実現に向けて施策を展開していく中で、施策の進捗及びその効果を適切に評価し、必要に応じてアクションプログラムの見直しを行います。

この評価は、以下の評価方法を用います。

4-5-1 アウトプット、アウトカム双方の指標を用いた評価方法

施策の評価は、2つの評価指標を用います。

1つ目は、整備量、供給量などの進捗量を示すアウトプット指標です。

2つ目は、各施策を実施したことによって、交通環境の向上や日々の暮らしが豊かになったことを市民が実感できるようなアウトカム指標です。

また、アウトカム指標は、各施策の効果が「5つの暮らし」の実現にどの程度寄与しているかを評価するために用います。

4-5-2 継続が可能な評価方法

施策実施の効果は、可能な範囲で毎年、継続して評価を行います。

また、「5つの暮らし」の達成状況を継続して把握します。

この継続しての評価又は状況把握には、常に新しいデータ取得が必要となります。

このため、定期的実施している調査データなど入手が可能なデータを用いることによって、継続的に施策実施の効果を把握し、評価を行います。

(例) 自動車交通の状況 ⇒ 国が全国規模で実施する自動車交通量などの調査
公共交通利用状況 ⇒ 交通事業者からの提供

ただし、定期取得データのみでは、「5つの暮らし」の実現を評価することは困難なため、一定期間ごとに（5年に1度など）指標を取得するための最低限の調査を実施します。

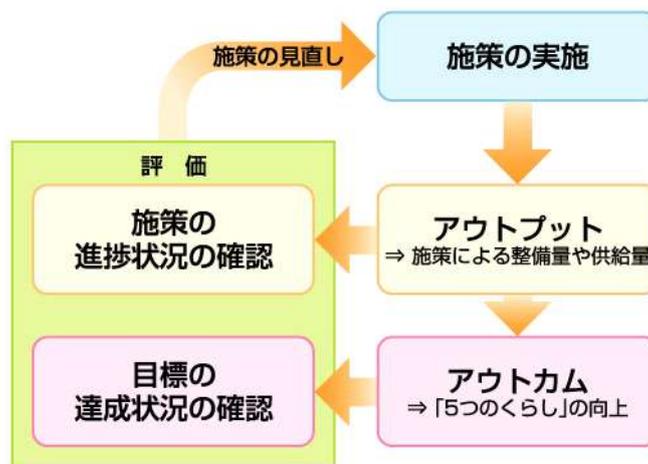


図 4-11 施策の評価、見直しのイメージ

第4章 交通施策の推進

4-5 施策の評価

4-5-3 施策の評価指標

各施策の進捗や施策実施による効果の評価は以下の指標を用います。

表 4-6 「5つの暮らし」別交通施策の評価指標

交通ビジョン が目指す 「5つの暮らし」	「暮らし」のイメージ	交通施策
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">日ごろの市民生活における 移動が手軽な「暮らし」</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 豊かな暮らしを支えるため、子供から高齢者まで誰もが、勤務先、学校、病院、商業施設などへ公共交通、自転車、徒歩を組み合わせやすくする。 ○ 快適な都市活動を支えるため、人を中心に考えた空間により、道路や駅、バスターミナルなどで、誰でも円滑に移動しやすくする。 ○ バスの走行性を向上させるため、幹線道路の渋滞を少なくする。また、自転車や歩行者の快適性を向上させ、幹線道路や鉄道沿線の生活環境を保全する。 ○ 公共交通を持続可能なものとするため、乗務員を確保することや、MaaS や自動運転など新しい技術によって維持する。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. バス路線の再編 2. 交通結節点の配置 3. 地域の実情に応じた運行形態の導入 4. 中山間地の生活を支える道路の整備 5. 公共交通利用を促進する料金設定 6. 交通情報の提供 7. 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生 25. モビリティ・マネジメントの実施 8. 歩行空間の創出 9. 自転車通行空間などの創出 10. JR 浜松駅駅前広場周辺の都市空間の改善 11. 主要幹線道路の整備 12. 道路沿道環境改善施設の整備 27. 持続可能な公共交通の提供 13. 渋滞多発ポイントの解消

※ 灰色の文字は、他の暮らしの分野を実現するための施策と重複している施策

評価指標	
主なアウトプット指標	アウトカム指標 ※（ ）内は評価のタイミング
<ul style="list-style-type: none"> ・ 基幹路線、準基幹路線の運行本数・利用者数 ・ ターミナルの整備状況 ・ 急行バスの運行系統数 ・ 地域バスの運行地域 ・ 中山間地における道路整備延長 ・ キャッシュレス決済の導入状況、割引施策の実施状況 ・ ビジターセンターの利用状況 ・ 天竜浜名湖鉄道に関する施策の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ 公共交通の年間利用者数（毎年） ・ 公共交通に対する市民満足度（毎年） ・ 公共交通の代表交通手段構成比（PT調査に合わせ評価）
<ul style="list-style-type: none"> ・ 都心内の平面横断化した交差点箇所数 ・ 都心内のユニバーサルデザイン化した歩道整備延長 ・ 都心内の憩いのスペース設置数 ・ 都心内の自転車通行空間整備延長 ・ 都心内の自転車駐車場整備台数 ・ JR浜松駅駅前広場周辺整備の実施 ・ 主要幹線道路の整備延長 ・ 環境改善施設整備道路延長 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ 休日の都心主要25地点の歩行者通行量（毎年） ・ 主要幹線道路自動車交通量（5年に1度）

第4章 交通施策の推進

4-5 施策の評価

交通ビジョン が目指す 「5つの暮らし」	「暮らし」のイメージ	交通施策
支えられた豊かな「暮らし」 活発な産業・経済活動に	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国内外の多くの地域と広範な市内を円滑に結び、効率的に物を運びやすくする。 ○ 店舗、企業、消費者のニーズに合わせた物流を整えやすくする。 ○ 業務で移動する人を、効率的かつ円滑に目的地へ到着しやすくする。 	<ul style="list-style-type: none"> 13. 渋滞多発ポイントの解消 14. スマートインターチェンジの整備 15. 都心交通の整流化 26. 新東名浜松 SIC 周辺地域の交通円滑化 1. バス路線の再編 11. 主要幹線道路の整備
交流・観光が盛んなにぎわいある「暮らし」	<ul style="list-style-type: none"> ○ 活発な交流を支えるため、都心や拠点まで行きやすくする。 ○ 広範な市域に広がる主要な観光地を、様々な交通手段で周遊しやすくする。 ○ 市民と行政の協働により、浜松の風景を楽しめる沿道・沿線景観を創っていく。 	<ul style="list-style-type: none"> 7. 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生 16. 観光レンタサイクルの拡充 17. 浜名湖水上交通の検討 18. 観光バス用駐車場と送迎レーンの検討 19. 浜松風景街道づくり 20. 道路の愛護制度による維持・管理 28. 国際的なサイクリング環境の整備 6. 交通情報の提供 8. 歩行空間の創出 9. 自転車通行空間などの創出 10. JR 浜松駅駅前広場周辺の都市空間の改善 11. 主要幹線道路の整備 13. 渋滞多発ポイントの解消 14. スマートインターチェンジの整備 15. 都心交通の整流化

※ 灰色の文字は、他の暮らしの分野を実現するための施策と重複している施策

評価指標	
主なアウトプット指標	アウトカム指標 ※（ ）内は評価のタイミング
<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞多発交差点の改良数 ・ スマートインターチェンジの整備 ・ 駐車場誘導施策の実施 ・ 荷捌きスペース設置数 ・ 自動二輪車駐車場整備台数 	⇒ <ul style="list-style-type: none"> ・ 混雑度（5年に1度） ・ 旅行速度（5年に1度） ・ 都心部幹線道路の交通量（5年に1度）
<ul style="list-style-type: none"> ・ レンタサイクル実施箇所数 ・ レンタサイクル用自転車台数 ・ 浜名湖水上交通の導入 ・ 観光バス用駐車場設置数 ・ 観光バス用送迎レーンの設置 ・ 浜松風景街道指定箇所数 ・ 愛護制度対象路線数、実施主体数 ・ 大規模自転車道の整備延長 	⇒ <ul style="list-style-type: none"> ・ 年間観光入込客数（毎年） ・ 休日の都心主要25地点の歩行者通行量（毎年） ・ レンタサイクル利用者数（毎年）

第4章 交通施策の推進

4-5 施策の評価

交通ビジョン が目指す 「5つの暮らし」	「暮らし」のイメージ	交通施策
<p style="text-align: center;">災害に強く、交通事故の無い 安全・安心な「暮らし」</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 災害に強いまちづくりを進めるため、避難路や緊急輸送路、復興支援の役割を担う道路を持続的に保全し、ネットワークの強化を図る。 ○ 災害の拡大を防ぐため、広い幅員を持つ道路を整備し、狭い道路を拡幅する。 ○ 道路を安全に通行できるように、道路施設の長寿命化などで、道路を適切に維持管理する。 ○ 身近な道路空間の安全性を向上させるため、交通事故の発生を抑制する道路整備や交通安全意識を啓発、過度な自動車依存からの脱却として公共交通等の利用促進を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 21. 交通安全啓発活動の実施 22. コミュニティゾーン事業の実施 23. 交通事故多発交差点の改良 24. 災害に強い道路の構築 8. 歩行空間の創出 9. 自転車通行空間などの創出 11. 主要幹線道路の整備 13. 渋滞多発ポイントの解消 17. 浜名湖水上交通の検討
<p style="text-align: center;">地球環境にやさしい「暮らし」</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 環境負荷の小さい「拠点ネットワーク型都市構造」の実現を目指し、交通ネットワークの形成を進めていく。 ○ 市民と行政の協働により、地球環境の保全への意識を啓発し、交通手段の転換を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 25. モビリティ・マネジメントの実施 1. バス路線の再編 2. 交通結節点の配置 5. 公共交通利用を促進する料金設定 7. 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生 8. 歩行空間の創出 9. 自転車通行空間などの創出

※ 灰色の文字は、他の暮らしの分野を実現するための施策と重複している施策

評価指標	
主なアウトプット指標	アウトカム指標 ※（）内は評価のタイミング
<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全啓発活動回数 ・コミュニティゾーン事業実施数 ・交差点改良数 ・狭い道路の拡幅整備延長 	⇒ <ul style="list-style-type: none"> ・年間交通事故死者数（毎年） ・年間交通事故件数（毎年）
<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティ・マネジメントのイベント開催状況 	⇒ <ul style="list-style-type: none"> ・運輸における二酸化炭素排出量（毎年） ・主要幹線道路自動車交通量（5年に1度） ・公共交通の年間利用者数（毎年） ・公共交通の代表交通手段構成比（PT調査に合わせ評価）

第4章 交通施策の推進

4-6 アクションプログラムの見直し

4-6 アクションプログラムの見直し

4-6-1 見直しの留意点

アクションプログラムは「5つの暮らし」の実現を目指し施策を展開していくことから、実施した施策の進捗や効果をもとに、「5つの暮らし」の実現を高めるための見直しを行います。

この見直しは、

- ・アクションプログラム通りに施策が進み、施策実施の効果が得られている場合は、アクションプログラムの見直しは行わない。
- ・アクションプログラムに位置つけた施策が進まない、又は、期待した効果が得られない場合には、アクションプログラムの見直しを行う。

こととします。

また、浜松市総合計画及び都市計画マスタープランをはじめとする上位計画が見直される場合や社会経済情勢が急変し、当初の予定どおり施策を実施することが困難になった場合は、アクションプログラムの見直しを行い、必要に応じて施策の実施時期、内容などの修正を行います。

4-6-2 見直し方法

アクションプログラムの見直しは、PDCAサイクルの手法を用いて、計画策定から5年周期を基本とし、アクションプログラムの進捗状況や施策実施の効果を評価することで行います。この見直しの事前作業として、計画策定後の2～3年後から各施策の進捗や効果を確認し、見直しの必要性について検討を行います。

また、各年に実施した施策については、1年ごとに進捗や効果を評価します。この1年ごとの評価内容をもとに、5年周期前でもアクションプログラムの微修正が必要であるかの判断をし、必要な修正を行います。

なお、アクションプログラムの見直しは、将来都市構造や土地利用状況の変化に対応する必要があるため、総合計画及び都市計画マスタープランの内容を反映します。

その際は、それらの計画策定に用いる都市計画基礎調査などのデータを活用します。

表 4-7 PDCAサイクルの各段階における概ねのタイミング

PDCAサイクル	PDCAサイクルの各段階の時期					
P (計画策定)	H21					
D (施策実施)		H22～ H26	H27～ R1	R2～ R6	R7～ R12	
C (評価)		H22～ H26	H27～ R1	R2～ R6	R7～ R12	
A (見直し)		H24～ H26	H29～ R1	R4～ R6	R9～ R12	
P' (計画策定)		H27	R2	(R7)	(R12)	

※ Hは「平成」、Rは「令和」を意味する。

表 4-8 見直し検討時に活用する調査の実施年度

調査実施主体及び調査名		実施年度				
国	国勢調査		H22⇒H24	H27⇒H29	R2⇒R4	R7⇒R9
	道路交通センサス		H22⇒H24	H27⇒H29	R2⇒R4	R7⇒R9
	商業統計調査		H22⇒H24	H27⇒H29	R2⇒R4	R7⇒R9
県	自動車保有台数調査		毎年	→		
市	都市計画基礎調査	H20	H25	H30	R5	R10
	市民アンケート		毎年	→		
	中心市街地歩行量調査		毎年	→		

※ Hは「平成」、Rは「令和」を意味する。

※ ⇒Hxx,Rxx は想定する調査成果使用可能年次

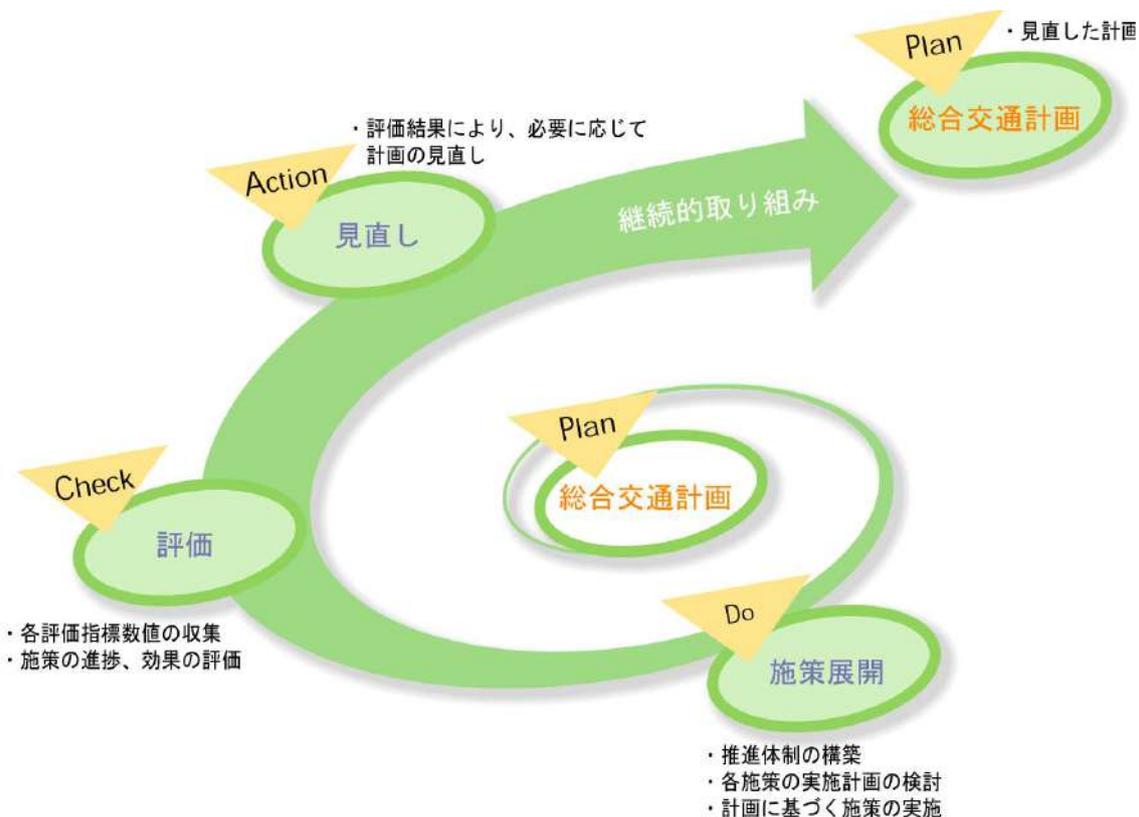


図 4-12 取り組みの進め方(PDCA サイクル)

第4章 交通施策の推進

4-6 アクションプログラムの見直し

4-6-3 PDCA サイクルの運用体制

本計画策定後、施策の進捗や想定した効果の評価など、PDCA サイクルを運用していく主体は、本市における交通政策を総合的に推進するための組織である「浜松 21 世紀都市交通会議」とします。

今後、本会議において、計画策定後から毎年、実施の進捗確認及び実施した施策の効果の評価を行います。また、計画策定後の 2～3 年後からは、各施策の進捗や効果を確認し、アクションプログラム見直しの必要性について検討を行います。

【2000（平成 12）年 11 月 設立】

浜松 21 世紀都市交通会議

- 交通政策を総合的に推進するための協議
 - 地域公共交通網形成計画の策定、実施
(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく交通施策)
 - 都市・地域総合交通戦略の策定
(まちづくりと交通事業が一体となった交通施策)
- ※ 浜松市の交通に関する意思統一を担う組織
- ※ 「総合交通計画」は浜松 21 世紀都市交通会議において承認され、策定
- ※ 「総合交通計画」の内容を反映した「地域公共交通網形成計画」、
「都市・地域総合交通戦略」は、浜松 21 世紀都市交通会議において策定

【会員】 学識経験者 市民 産業・経済・観光 交通事業者
国土交通省 交通管理者 浜松市

おわりに

おわりに

本計画は、人口減少、急激な高齢化、バス運転手不足、バス利用者減少など近年の課題に対応し、持続可能な公共交通、環境負荷の低減を目指すために、2030(令和12)年を目標年次とした総合的な交通計画として、とりまとめました。

近年、公共交通を取り巻く環境は大きく変化しており、国内外で MaaS、ICT 等の新たな技術を用いた交通サービスの進展、自動運転の実証実験やシェアリングの普及等、多くの技術開発が見られ、更なる技術革新が想定されます。

技術発展、社会実装の動向に注視しながら、新たな技術によって利便性を高め、市民生活を豊かにする魅力的な公共交通サービスを目指していきます。

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

おわりに

参考資料

クルマは手放して、
シェアリングカーを
使いたんだ



いつでも好きな時に使え
るし、バスや自転車と
使い分けても便利だね

高速、高頻度で走っ
てるから、電車と同じ
感覚で使えるね



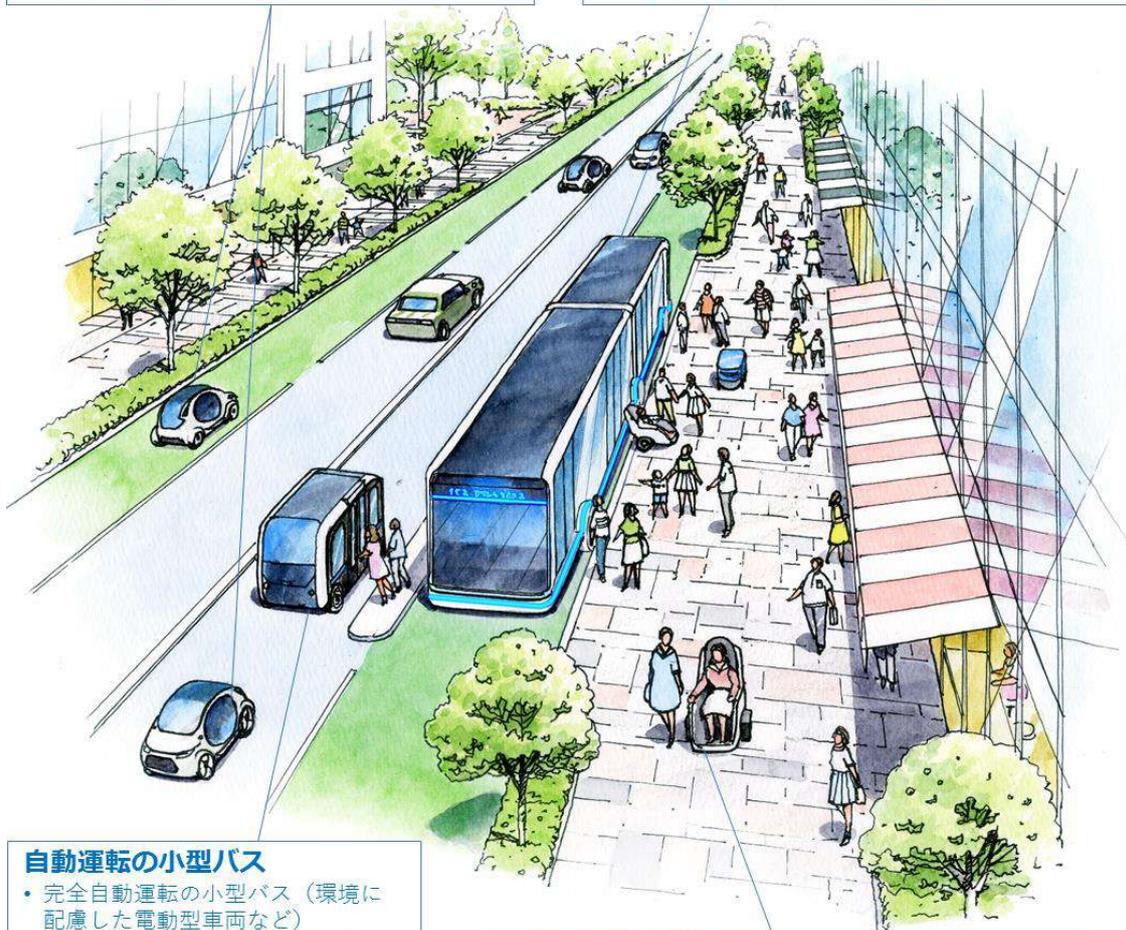
静かで、スペースも広い
から、仕事や買い物
しながら移動できますね

シェアリングカーの普及

- クルマのシェアリングが普及
- クリーンで省スペースで駐車できる小型電気自動車など
- 公共交通やシェアサイクル等、他の交通手段もセットで定額利用可能

自動運転の大型バス

- 完全自動運転の大型バス（環境に配慮した燃料電池型車両など）
- 広々としたフルフラットの乗車スペース・乗降部、開放感のある半透明ボディ
- 中心市街地と郊外を高頻度で運行



自動運転の小型バス

- 完全自動運転の小型バス（環境に配慮した電動型車両など）
- 大型バスに接続し、住宅地から中山間地までシームレスに移動可能

歩行者中心の道路空間

- 道路空間を見直し、広幅員の歩行者空間を整備
- 電動車いす、宅配ロボットも安全に混在可能
- 人と緑があふれる街並みを形成し、オープンカフェなど、建物と道路が一体的なにぎわい空間を創出

スマートフォンで目的地を
入力すれば、初めてでも
迷わずに乗り換えるのよ



子供でも高齢者でも
簡単に使えるから
便利だね

色んなところに一緒に
出掛けられて、嬉しいね



バスも歩道も、ゆとりが
あって段差もないから、
車いすでも移動しやすいな

図 将来の技術発展を想定した公共交通の未来像

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

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

1. 策定経過

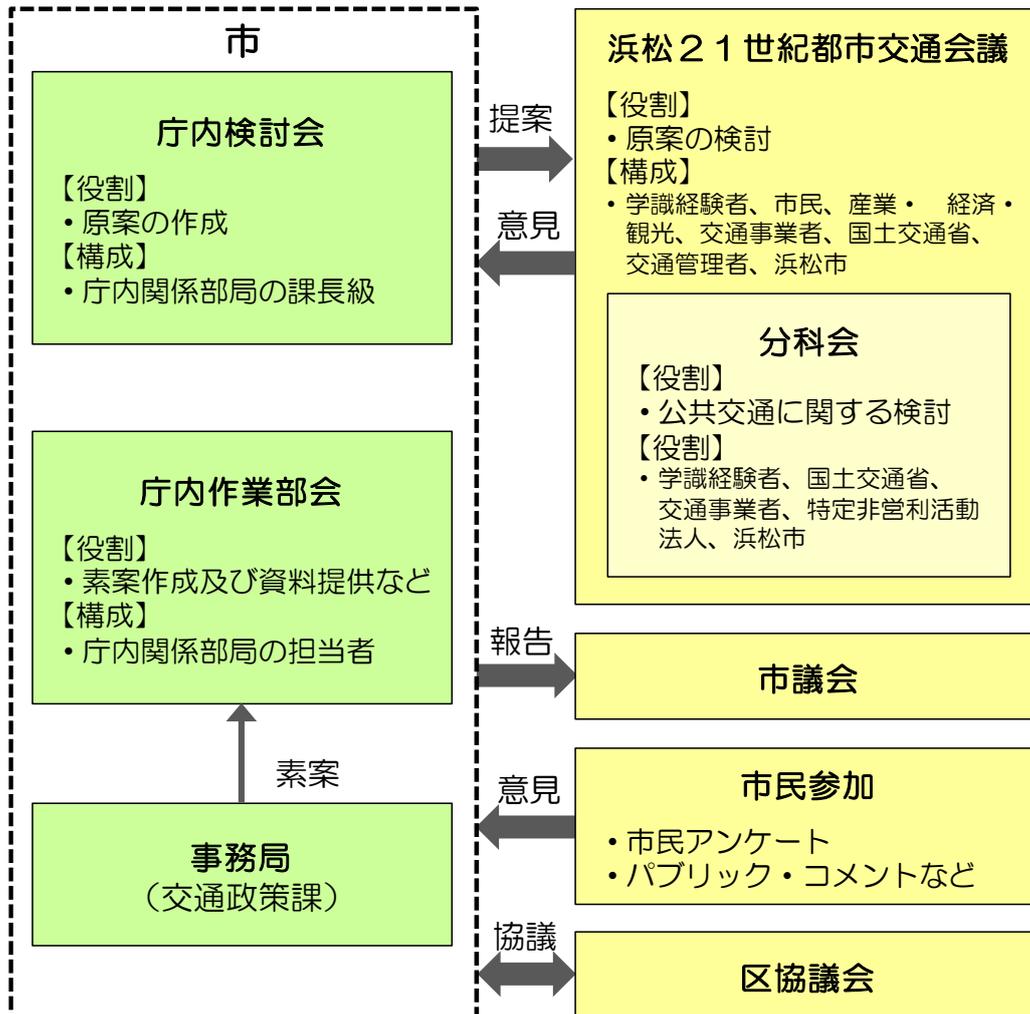
1-1 検討体制

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 委員名簿

※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 副会長	
2	浜松市身体障害者福祉協議会 会長	
3	浜松いきいきネットワーク 代表	
4	浜松商工会議所 運輸部会 部会長	
5	浜松商店界連盟 会長	
6	浜松市中央地区駐車場協同組合 理事長	
7	浜松青年会議所 理事長	
8	浜松経済クラブ 理事長	
9	公益財団法人 浜松・浜名湖ツーリズムビューロー 理事長	
10	埼玉大学大学院 教授	会長
11	遠州鉄道株式会社 取締役運輸事業本部長	
12	天竜浜名湖鉄道株式会社 代表取締役社長	
13	浜松市タクシー協会 会長	
14	国土交通省中部運輸局交通政策部 部長	
15	国土交通省中部地方整備局建政部 部長	
16	国土交通省中部運輸局静岡運輸支局 支局長	
17	国土交通省中部地方整備局浜松河川国道事務所 所長	
18	静岡県警察浜松市警察部 部長	
19	浜松市都市計画審議会（建築士会代表）	
20	浜松市都市整備部 部長	副会長
21	浜松市土木部 部長	

1-1-2 浜松 21 世紀都市交通会議分科会 委員名簿

※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	水窪タクシー	

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

1 策定経過

1-1-3 浜松市総合交通計画庁内検討会 委員名簿

※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 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 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
令和元年度	3 月	第 42 回 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
	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 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 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
令和 2 年度	3 月	第 2 回庁内検討会	・交通施策の推進
	4 月	令和 2 年度第 1 回分科会	・計画案
	5 月	第 45 回 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	・計画案
	8 月	区協議会	・計画案
	12 月	令和 2 年度第 2 回分科会 第 46 回 21 世紀都市交通会議	・計画最終案 諮問
	○月	市議会	・計画最終案 報告
○月	浜松市総合交通計画公表		

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

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
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
参加人数	意見提出者数: 〇〇人 (意見数内訳: 〇〇件)

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)年〇月〇日～〇月〇日
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5790万人/年 (平成19年実績値)	約5196万人/年 (平成29年実績値)	約5790万人/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	1677千 t-CO ₂ /年 (平成17年実績値)	1349千 t-CO ₂ /年 (平成28年実績値)	1120千 t-CO ₂ /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

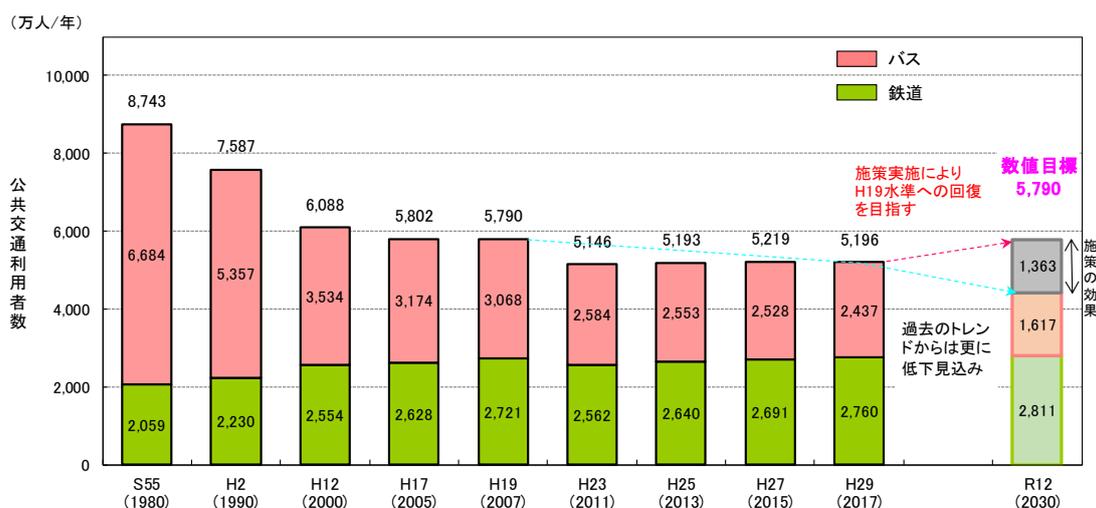
- 公共交通の年間利用者数は大幅な減少が続いており、1980（昭和 55）年の 8,743 万人/年から 2017（平成 29）年には約 5,196 万人/年まで減少しています。

○ 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。

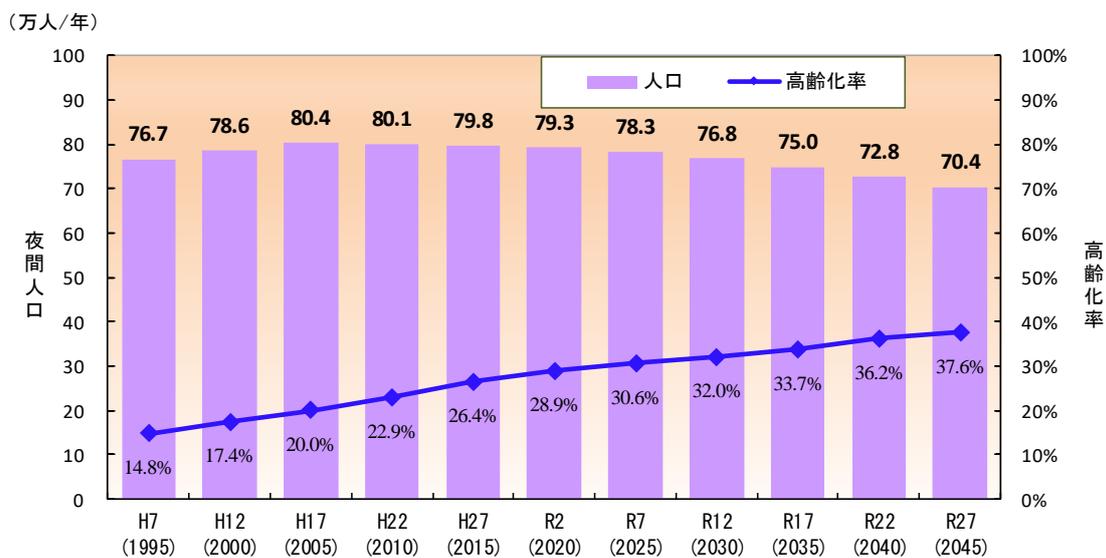
- さらに、本計画よりタクシーも公共交通として位置づけており、年間約 583 万人（2018（平成 30）年実績値）に利用されています。
- 目標達成に向けて、バス・鉄道に加えて、タクシーの利用促進をはじめとした効果的な施策の展開、地域（住民・企業など）・交通事業者・行政が協力して施策を行います。



資料: 浜松市資料

※ 鉄道は、JR 東海道線と遠州鉄道線、天竜浜名湖鉄道線の乗車人員
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(平成 30 年 3 月推計値)

図-2 夜間人口・高齢化率の推移と将来予測値

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。

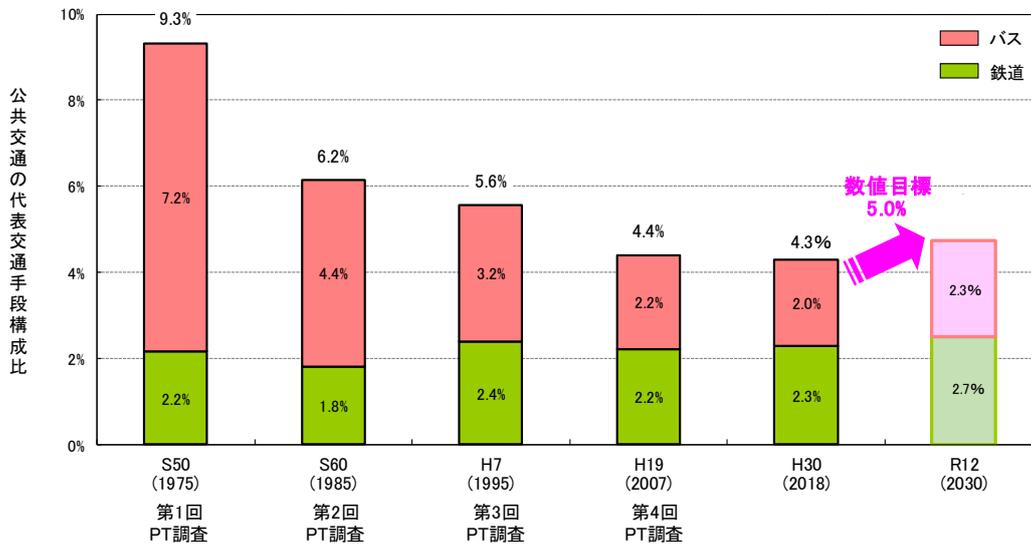
○ 公共交通の代表交通手段構成比の実績

- 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、「市の取り組みの満足度評価」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。

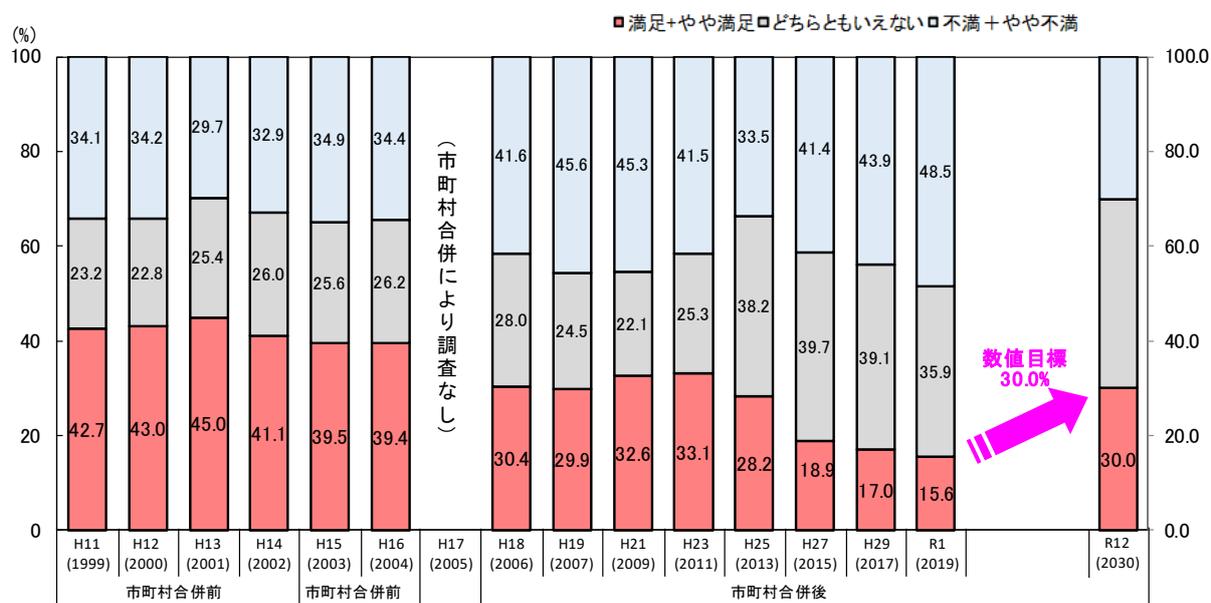
○ 公共交通機関の利便性に関する市政満足度の実績

- ・ 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

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。

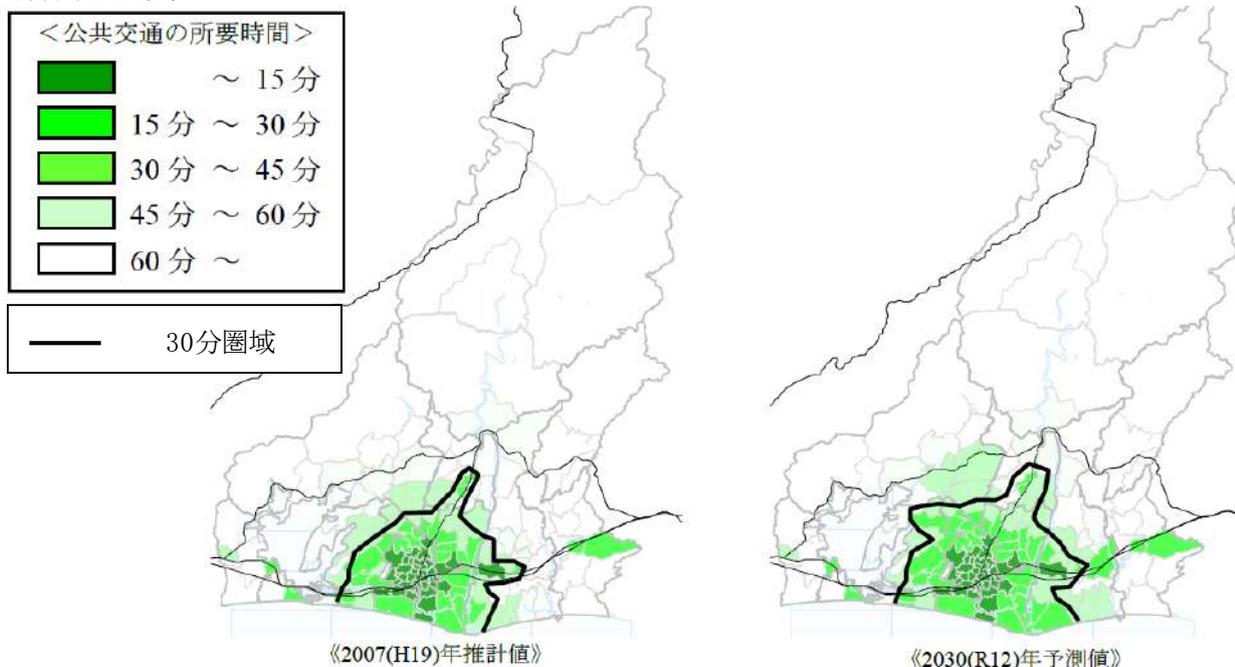


図-5 現況の都心までの公共交通 30 分圏域・目標年次の都心までの公共交通 30 分圏域

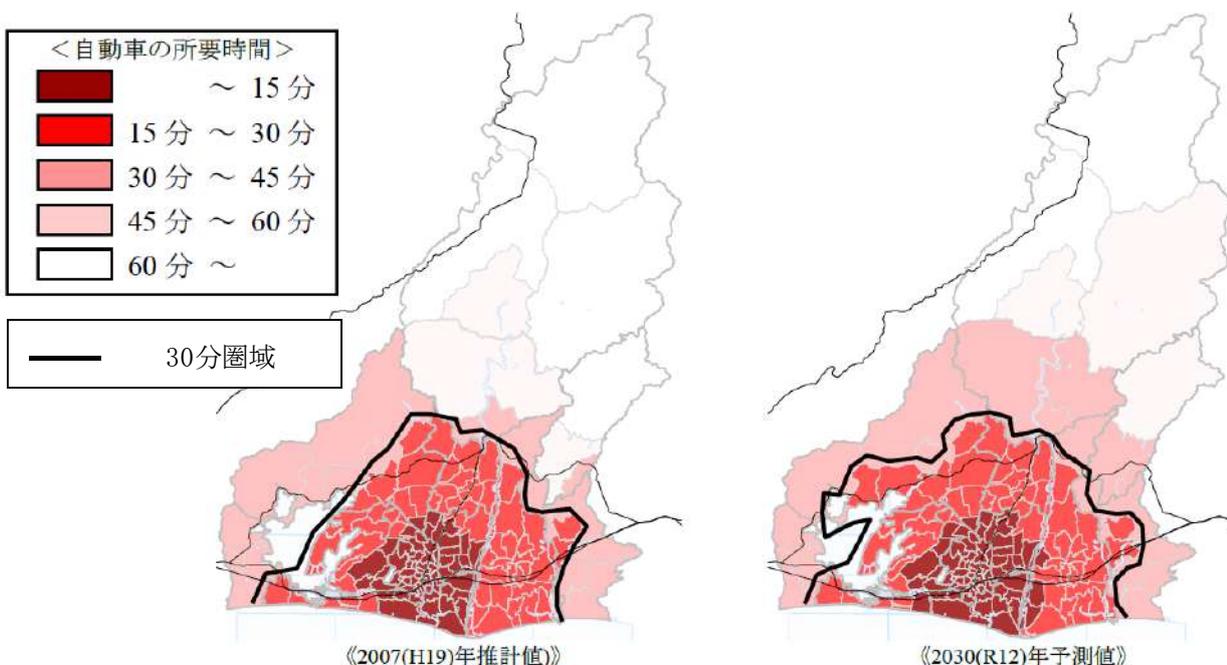


図-6 現況の都心までの自動車 30 分圏域・目標年次の都心までの自動車 30 分圏域

※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。

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

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。

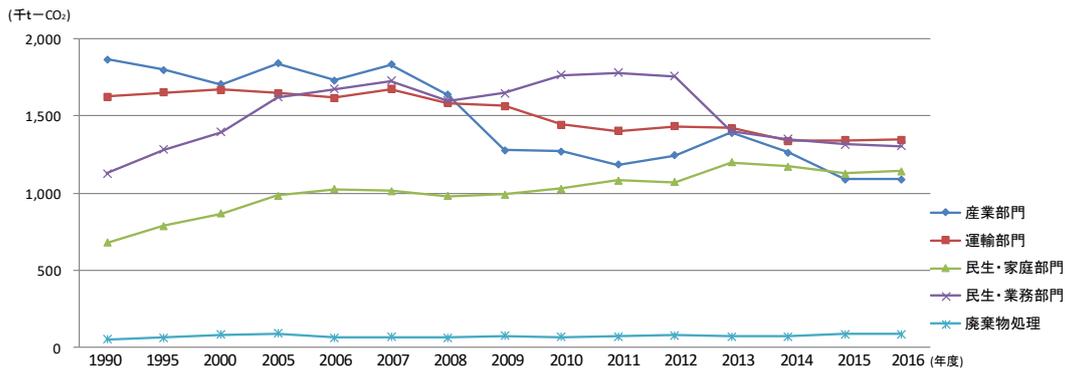
○二酸化炭素排出量の実績

- 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-CO₂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-CO₂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-CO₂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-CO₂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	【基準年度】	【中期目標】	
		2013	削減量	2030
		排出量	削減量	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(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

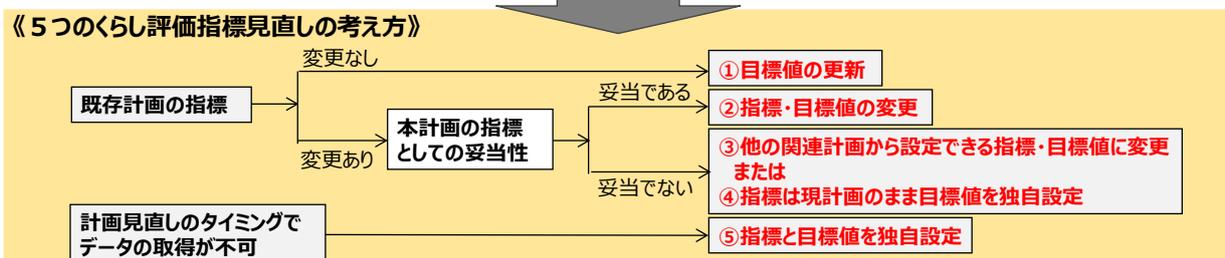


表-3 見直し後の「5つの暮らし」ごとの指標

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以下の路線の割合)	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 ₂ (2016(平成27)年度)	1,209千t-CO ₂	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(平成28年度～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。

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。

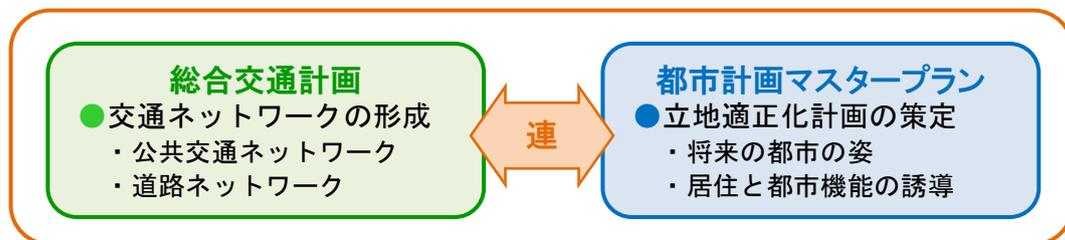


図-9 対応方針

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。

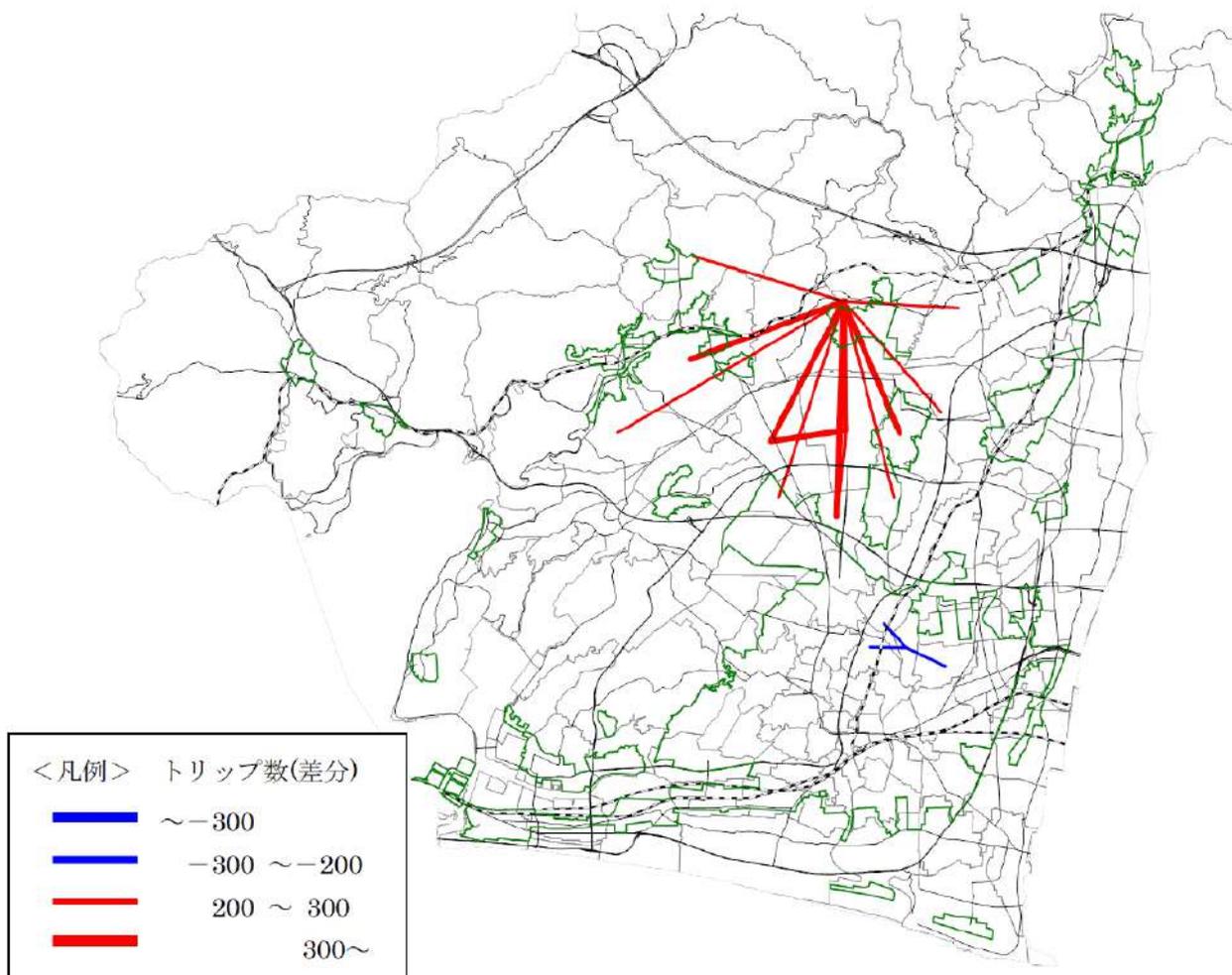


図-10 交通量の増減(2020年-2013年)(令和2年-平成25年)

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。

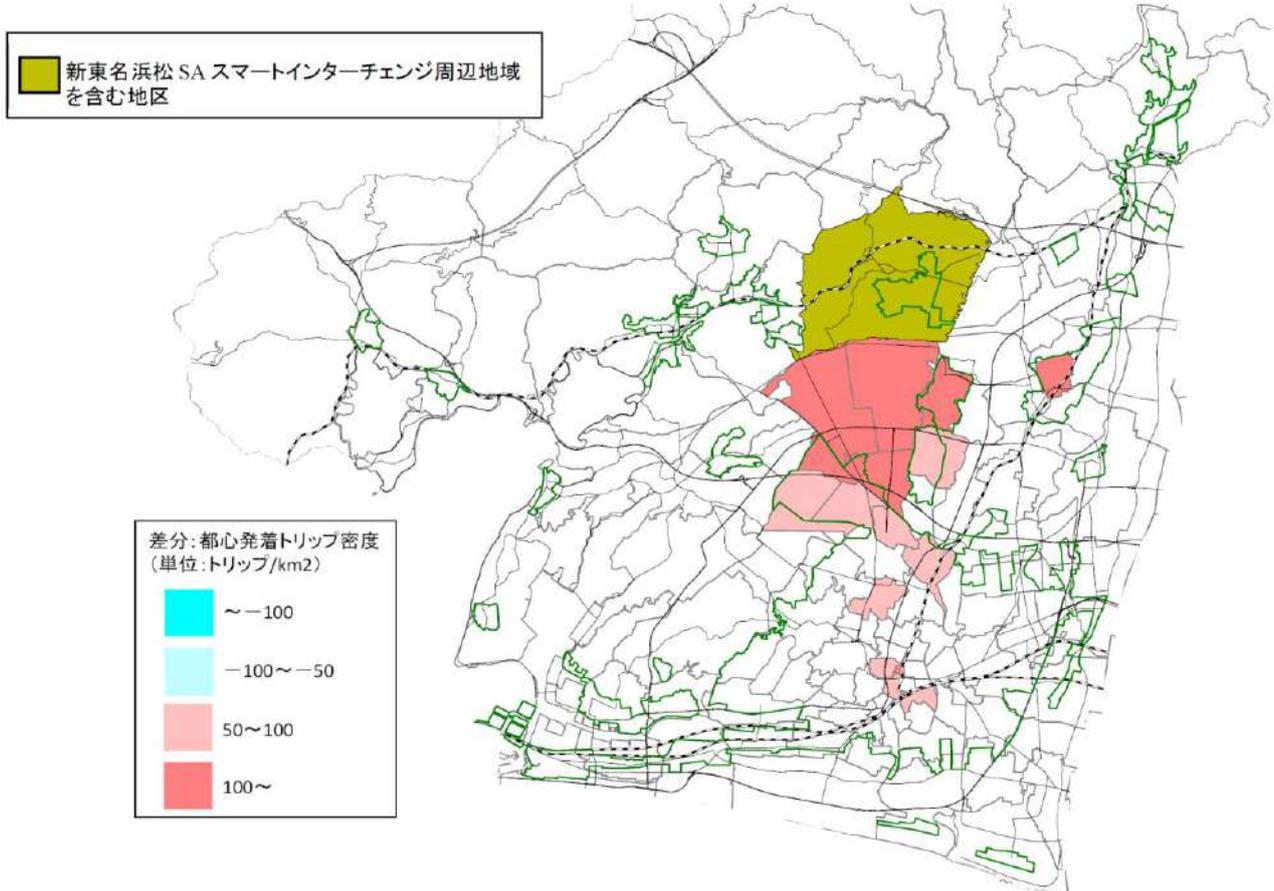


図-11 交通密度の増減(2020年-2013年)(令和2年-平成25年)

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。
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。

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

おわりに

参考資料

<p>P&R(パーク&ライド)</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&ライド（Park&Ride）という。</p>
<p>PDCAサイクル</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>PTPS(公共車両優先システム)</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>SDGs</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>

浜松市総合交通計画

中間年（2020）改定版（案）

2010 — 2030

（発 行）2021（令和3）年●月

浜松市都市整備部交通政策課

住 所：〒430-8652 浜松市中区元城町103番地の2

T E L：053-457-2441 FAX：050-3730-5234

Email：kotsu@city.hamamatsu.shizuoka.jp

<http://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp>



このカタログはリサイクル可能なソイインク
大豆油インクを使用しています。



この印刷物は、印刷用の紙へ
リサイクルできます。