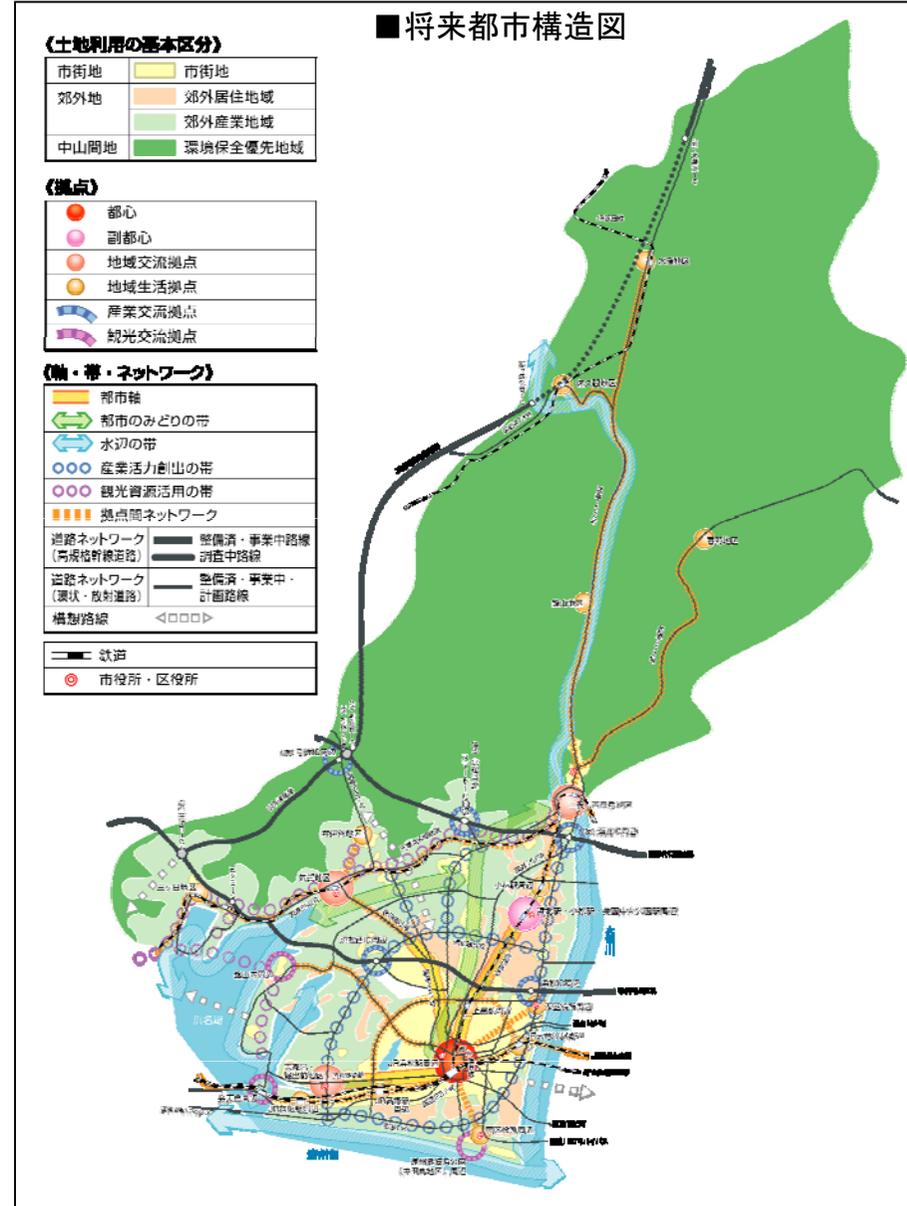


浜松市総合交通戦略

1. 概要

理念 ・ 方針	(基本理念) ～多彩に輝き、持続的に発展する都市～ (交通分野の目指す都市像) はままつ流の多様なくらしに対応した 「安全・安心・快適」な交通を目指して
目標 年次	平成42年

位置 づけ	平成21年に策定した『浜松市都市計画マスタープラン』及びこの分野別計画となる『浜松市総合交通計画』を基に、地域の特性に対応しつつ、過度に自動車交通に依存しない、公共交通を基軸とした交通行動への転換を図ることを目指し、交通基盤施設の整備について、「将来の交通の姿」を実現するためのハード・ソフトの交通施策を総合的・重点的に推進するために策定		
	総合交通体系(PT調査)	○	H19～21
	都市計画マスタープラン	○	H21
	交通マスタープラン	○	H21
戦略 策定 範囲	都市圏		
	市域	○	
	特定エリアのみ		

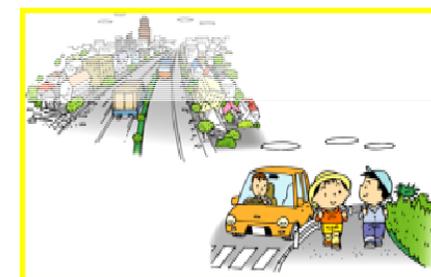
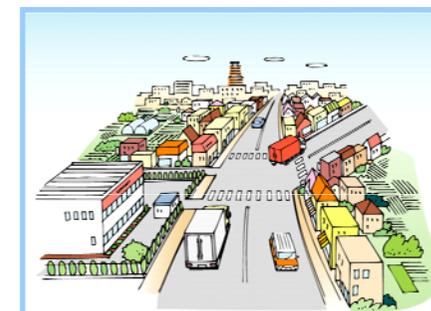
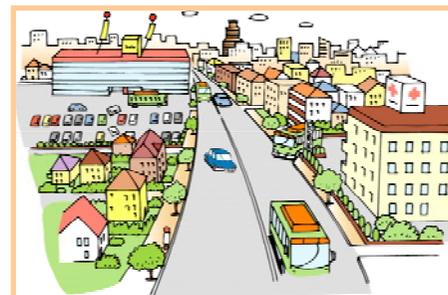


浜松市総合交通戦略

2. 目指す将来の交通の姿

- 「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。

暮らしの交通ビジョン	ビジョンが実現する5つの「暮らし」	目指す「暮らし」のイメージ
はままつ流の多様な暮らしに対応した「安全・安心・快適」な交通を目指して	日ごろの市民生活における移動が手軽な「暮らし」	<ul style="list-style-type: none"> 豊かな暮らしを実現するため、子どもから高齢者まで、駅、公園、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。 快適な移動を実現するため、人を中心に考えた空間により、道路や駅、バイクシェアなどで、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と、幹線道路の渋滞を少なくする。また、自転車や歩行者の歩行性を向上させると、幹線道路や駅周辺の生活環境を保全する。
	活発な産業・経済活動に支えられた豊かな「暮らし」	<ul style="list-style-type: none"> 国内外の多くの地域と広範囲な市町村間に輸送、効率的に物を運ばやすくする。 様々な物品や、店舗、企業、消費者のニーズに合わせて活ったり、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」	<ul style="list-style-type: none"> 活発な交流を支えるため、駅心や拠点まで行きやすくする。 広大な地域に広がる主要な観光資源と、様々な手段で観光しやすくする。 市民と行政の協働により、観光の発展を促し、観光客の滞在体験を向上させる。
	災害に強く、交通事故の無い安全・安心な「暮らし」	<ul style="list-style-type: none"> 災害に強いまちづくりを進めるため、避難路や緊急避難路、被災地復興支援の役割を担う道路を確保する。 災害の拡大を防ぐため、防災備蓄を持つまちづくりを推進し、避難路を確保する。 自然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ルールを改善する。
	地球環境にやさしい「暮らし」	<ul style="list-style-type: none"> 環境負荷の少ない公共交通ネットワーク整備を推進し、交通ネットワークの形成を進める。 市民と行政の協働により、地球環境の保全への意識を高め、交通手段の転換を促す。



浜松市総合交通戦略

3. 指標と目標

- ・「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、「目標年次時点における交通戦略全体を対象とする指標と目標」と「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。

《全体の指標・目標・現況》（目標年次：平成42年）

《使いやすく、地域が支える公共交通への転換》

- 【指標】公共交通の年間利用者数
【目標】6,800万人
【現況】5,790万人（平成19年度）
- 【指標】公共交通の代表交通手段分担率
【目標】5.5%
【現況】4.4%（平成19年度）
- 【指標】市民満足度
【目標】40.0%
【現況】32.1%（平成20年度）

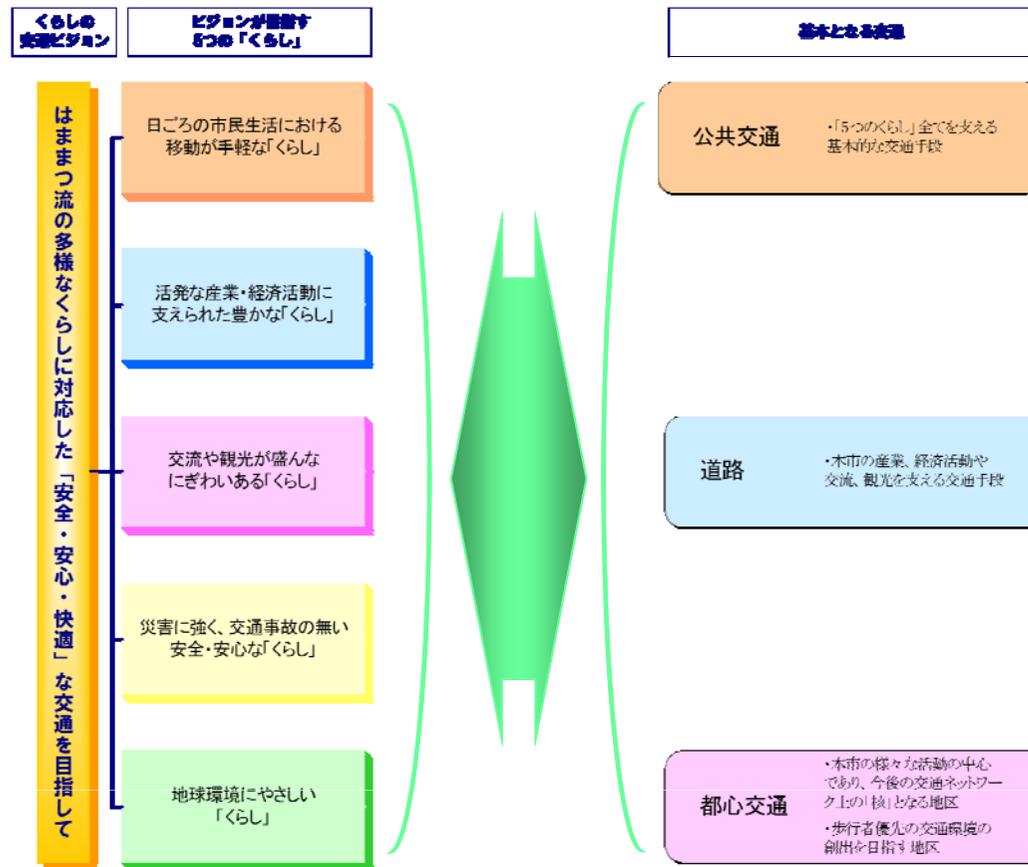
《「暮らし」やすさ、「住み」やすさの向上》

- 【指標】道路交通渋滞
【目標】14地域
【現況】37地域（平成19年度）
- 【指標】都心まで30分圏域
【目標】現況より5%拡大
【現況】－（平成19年度）
- 【指標】二酸化炭素排出量
【目標】630,630t-CO₂/年
【現況】693,000t-CO₂/年（平成17年度）

交通ビジョンが目指す「5つの暮らし」	【指標】	【目標】	【現況】
日ごろの市民生活における 移動が手軽な「暮らし」	公共交通の年間利用者数	5,802万人 (平成26年度)	5,802万人 (平成17年度)
活発な産業・経済活動に支えられた 豊かな「暮らし」	年間渋滞損失時間	460万人・時間/年を削減 (現況損失時間約2割削減) (平成27年度)	2,300万人・時間/年 (平成17年度)
交流・観光が盛んな にぎわいある「暮らし」	年間観光入込客数	2,000万人（平成28年度）	1,649万人（平成19年度）
	休日の都心主要8地点の 歩行者通行量	142,500人（平成23年度）	102,500人（平成18年）
災害に強く、交通事故の 無い安全・安心な「暮らし」	年間交通事故死者数	29人以下（平成22年度）	49人（平成18年度）
	年間交通事故件数	8,100件以下（平成22年度）	9,936件（平成18年度）
地球環境にやさしい「暮らし」	公共交通機関の利用量改善による 二酸化炭素排出量削減量	9,000 t-CO ₂ (平成21～26年の計) (家庭における自動車の 排出量693,000t-CO ₂ /年)	今後発生すると予測している自動 車の排出量の増加分8,300 t-CO ₂ 家庭における自動車の排出量 693,000t-CO ₂ /年（平成17年度）

4. 基本となる交通

- ・「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。



浜松市総合交通戦略

5. 施策展開(1):①公共交通

様々な地域特性に対応し、市民生活の足としての機能

- 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形成します。
- 市民の生活を支えるために必要な公共交通サービスを保障します。
- 地域が主役となって育てる、維持可能な公共交通とします。

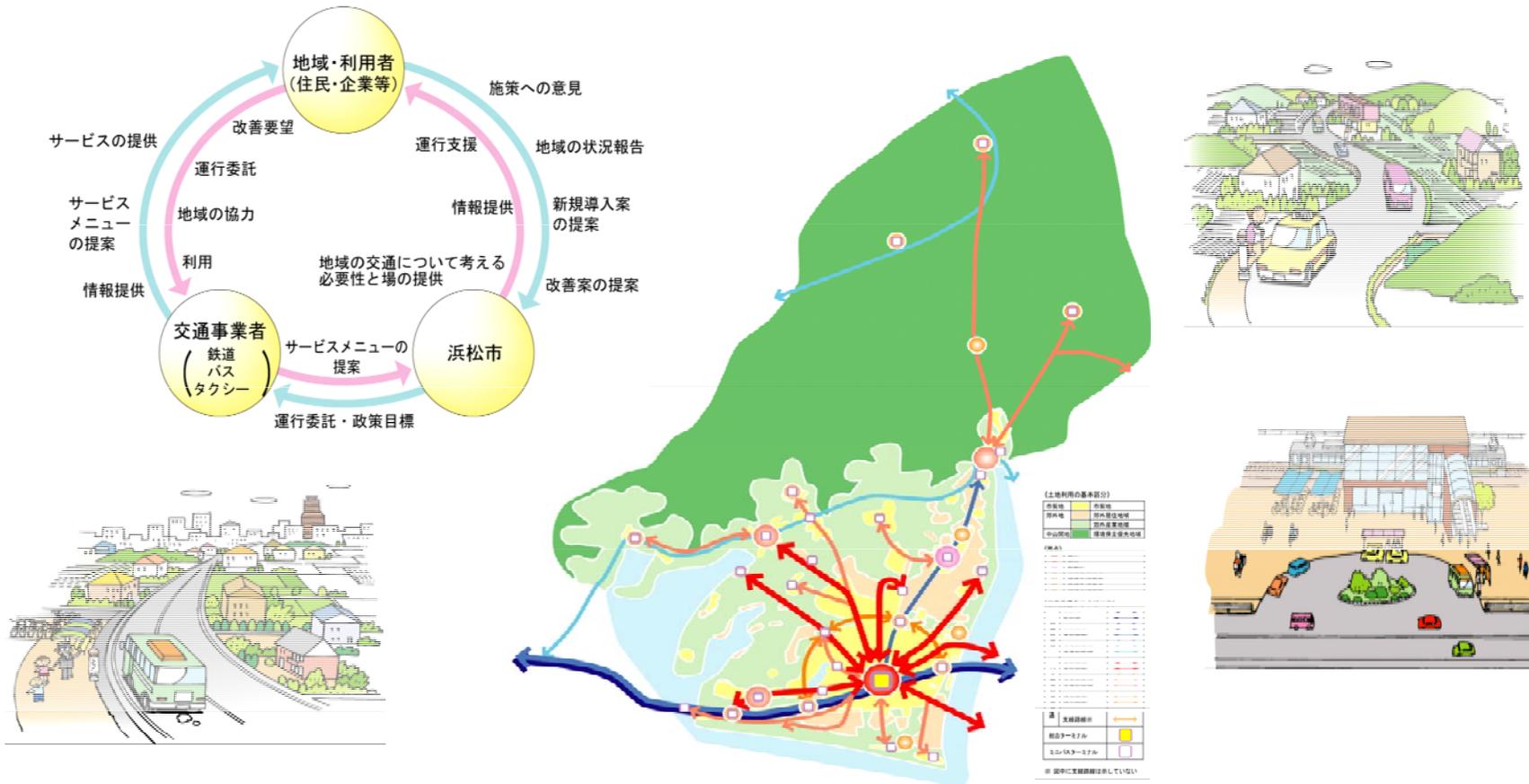


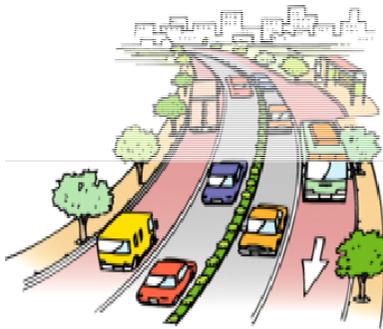
図 公共交通ネットワークのイメージ

浜松市総合交通戦略

5. 施策展開(1):②道路

広域連携、都市づくり、産業経済・観光を支える

- 広域の移動を支えます。
- 公共交通ネットワークを支えます。
- 安全・安心な移動を支えます。
- 産業経済活動や観光を支えます。



《土地利用の基本区分》

市街地	市街地
郊外地	郊外居住地域
	郊外産業地域
中山間地	環境保全優先地域

《拠点》

●	都心
○	副都心
○	地域交流拠点
○	地域生活拠点
○	産業交流拠点
○	観光交流拠点

《道路ネットワーク》

高規格幹線道路	———
整備済・事業中区分	———
調査中区分	●●●●●
環状道路	↔
放射道路	↔
構想路線	◁□□▷
ジャンクション	○
インターチェンジ	○
スマートインターチェンジ	●

《既存鉄道》

JR東海道新幹線	↔
JR東海道本線	↔
JR飯田線	↔
濱州鉄道	↔
天電浜名湖鉄道	↔

図 道路ネットワークのイメージ

5. 施策展開(1):③都心交通

都市活動の中心として、そして、交通ネットワークの「核」としての機能

○ 多彩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

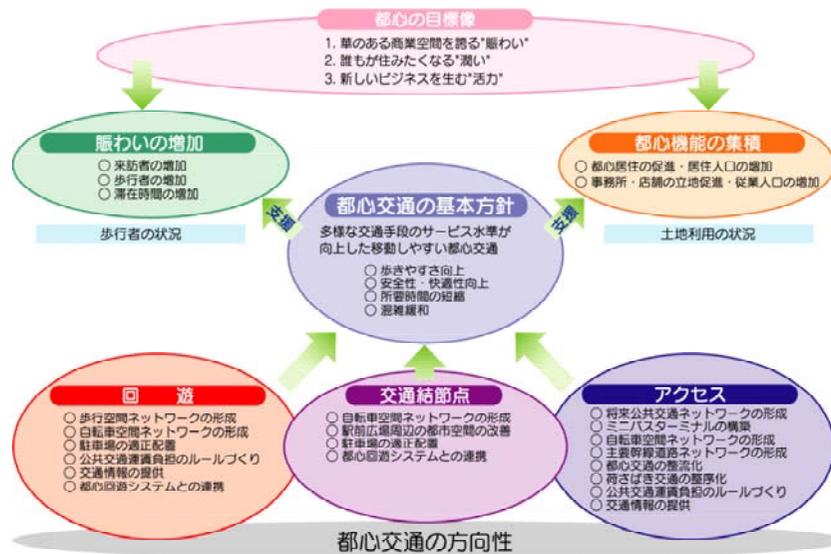


図 都心交通の基本方針と方向性



図 都心交通のイメージ

○「めぐる」「たまる」「憩う」ことのできる、都心での回遊・滞在を促進します。

・都心の魅力溢れる空間や各施設をめぐる際に「安全・安心・快適」に回遊できるようにします。
 ・集い、憩える空間も活用し、長時間にわたって都心に滞在できるようにします。

○「アクセス」と「回遊」を「スムーズ」につなぐ乗り換えを促進します。

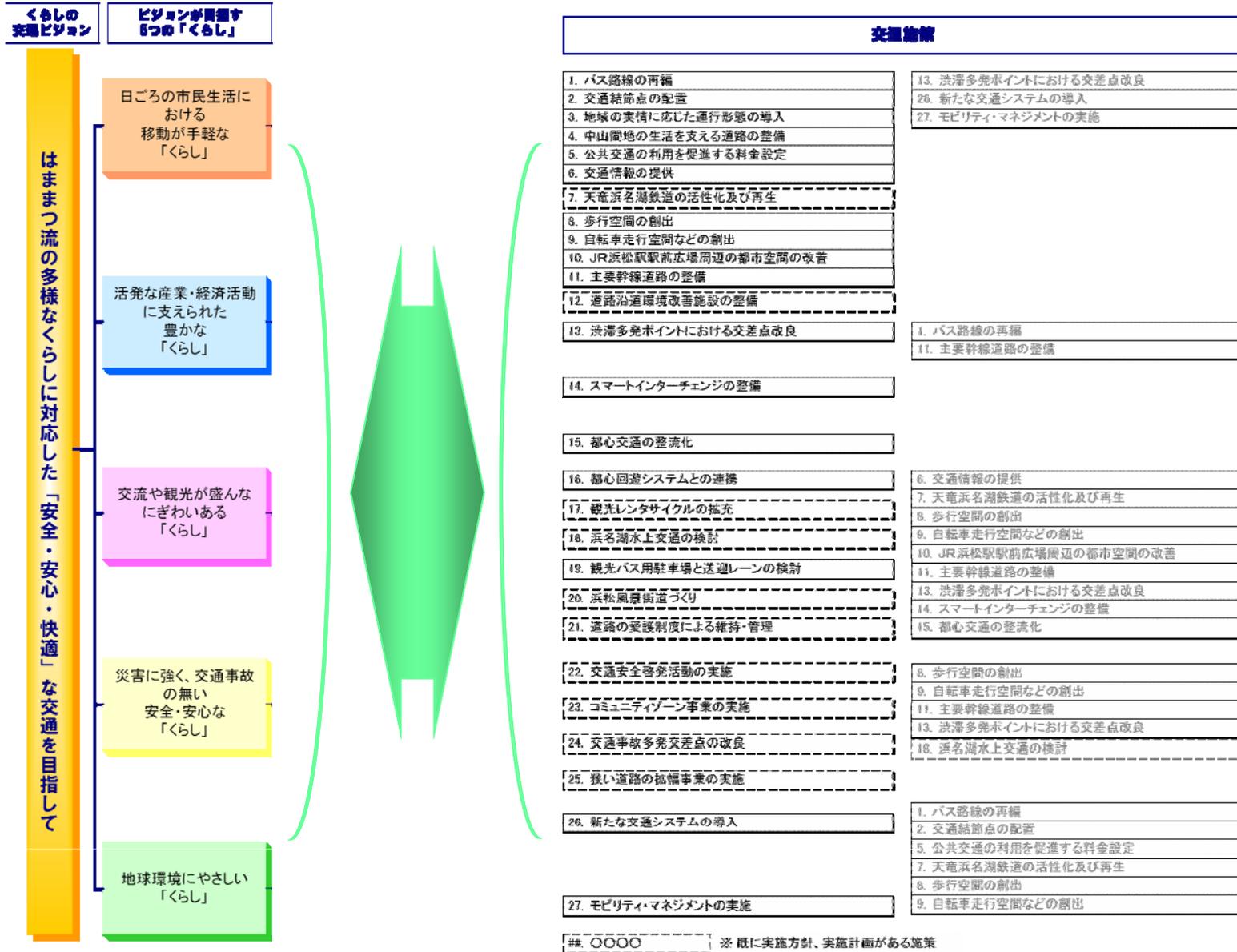
・都心内を移動する「回遊」と都心内外を移動する「アクセス」を結ぶ交通結節点において、「安全・安心・快適」に乗り換えることができるようになります。

○「誰でも」「どこからでも」「スピーディ」な都心アクセスを促進します。

・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」にアクセスできるようにします。
 ・都心の自動車交通を整流化することで、円滑にアクセスできるようにします。

浜松市総合交通戦略

5. 施策展開(2):5つの暮らしに対応した交通施策



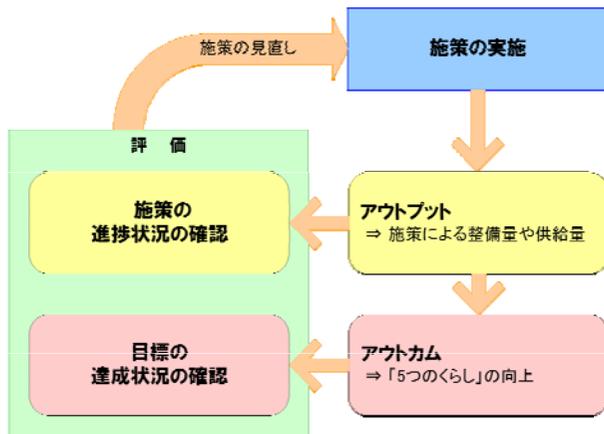
浜松市総合交通戦略

関係者協議により進める施策
 継続事業又は実施方針に基づき進める施策

施策名(施策箇所)	事業実施スケジュール											事業主体
	継続	短期					中期					
		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	
14 スマートインターチェンジの整備												
(仮)浜松・浜北スマートICの整備												浜松市
その他のスマートIC設置の検討												
15 都心交通の整流化												
15-1 都心通過交通の迂回誘導												
都心迂回誘導標識の設置												浜松市
15-4 荷捌き場の確保とルール化												
荷捌きルールや候補地の検討・社会実験の実施を経て運用						関係者協議						事業者・運送業者(浜松市)
15-5 自動二輪車など駐車場の整備												
歩行者優先エリア内で事業者整備の推進により商業及び業務施設周辺に整備												浜松市・事業者・駐車場事業者
16 都心回遊システムとの連携												
16-3 駅前広場における「くるる」の乗継利便性向上												
JR浜松駅駅前広場の施設構造の改良、改修												浜松市(交通事業者)
19 観光バス用駐車場と送迎レーンの検討												
需要に応じた駐車、送迎レーンの整備						関係者協議						浜松市(駐車場事業者)
23 コミュニティゾーン事業の実施												
安全、安心な歩行空間、自転車走行空間を確保(浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針)(第8次浜松市交通安全計画)												
本郷地区、蒲地区、城北地区、初生地区、北浜中央地区、二俣山東地区など												浜松市・地域住民
24 交通事故多発交差点の改良(第8次浜松市交通安全計画)												
浜松市交差点事故削減対策部会で選定した交差点の改良												
船越公園前交差点												浜松市
萩丘バス停南交差点												
九領橋東交差点												
南中瀬交差点												
浜松工業高校前交差点												
25 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)												
狭い道路の拡幅整備に関する条例に基づき整備推進												浜松市・地域住民
26 新たな交通システムの導入												
基幹路線における交通システムの高度化												
導入路線における道路施設の改良、改修など												浜松市・交通事業者(交通管理者)

6. 総合交通戦略の推進及び評価

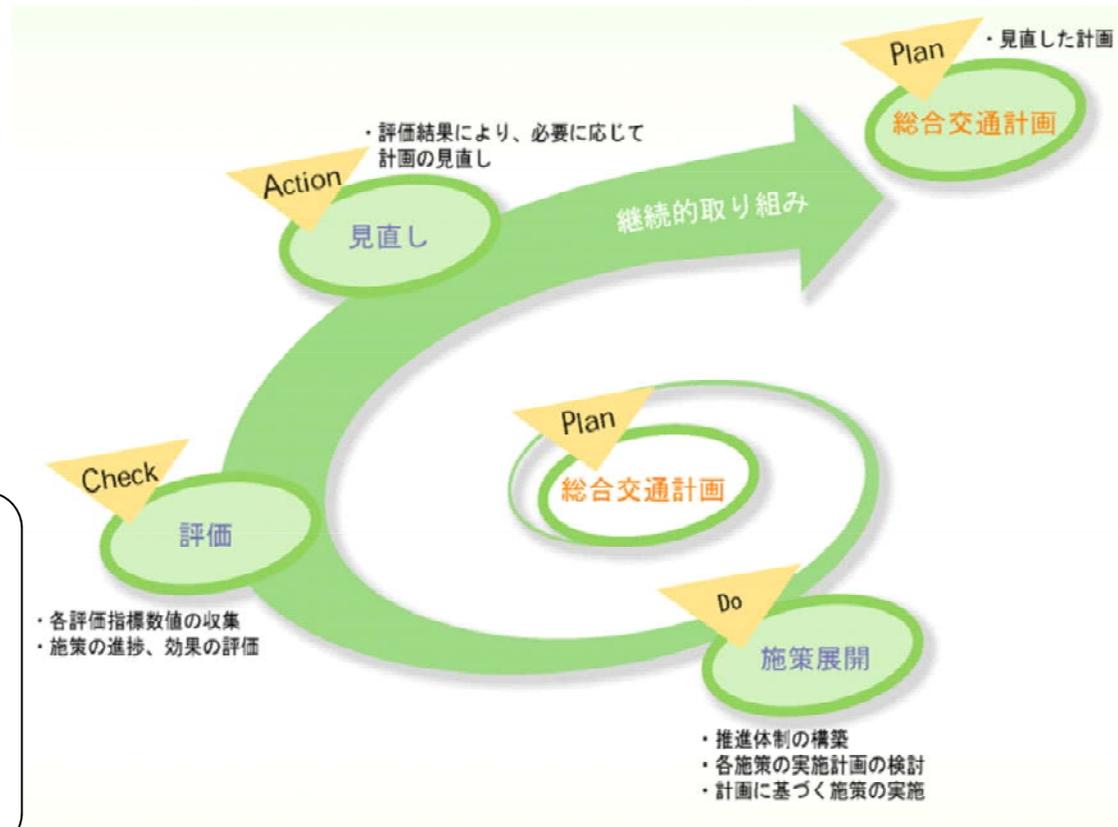
- ・「5つの暮らし」の実現に向けて施策を展開していく中で、施策の進捗及びその効果を適切に評価し、必要に応じてアクションプログラムの見直しを行います。
- ・アクションプログラムの見直しは、PDCAサイクルの手法を用いて、策定から5年周期を基本とし、アクションプログラムの進捗状況や施策実施の効果を評価することで行います。
- ・施策の進捗や想定した効果の評価など、PDCAサイクルを運用していく主体は、本市における交通政策を総合的に推進するための組織である「浜松21世紀都市交通会議」とします。



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
- 都市・地域総合交通戦略の策定
- 地域公共交通総合連携計画の策定、実施

【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



浜松市総合交通戦略

7. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

- 「公共交通」「道路」「都心交通」の各ネットワークなどにより、「公共交通」の運行と「道路」の配置や整備が整合し、これらを利用して都心や副都心、拠点へ訪れることが可能となります。

凡 例		種別	
交通基盤高層	複合ターミナル	■	
	近二バスターミナル	交通広場	□
		交通広場	□
		駅前広場	○
主要なバス路線	都心路線	→	
	主要幹線	→	
	環状路線	↔	
幹線	基幹路線 (F000路線、基幹路線等)	→	
	準基幹路線 (F000+0.5路線)	→	
主要幹線道路	5車線以上道路	——	
	環状幹線 (公共交通に資する道路)	●●●●●	
環状幹線エリア	—	○	
個別公共交通拠点	—	○	

将来の公共交通ネットワーク、道路ネットワーク

