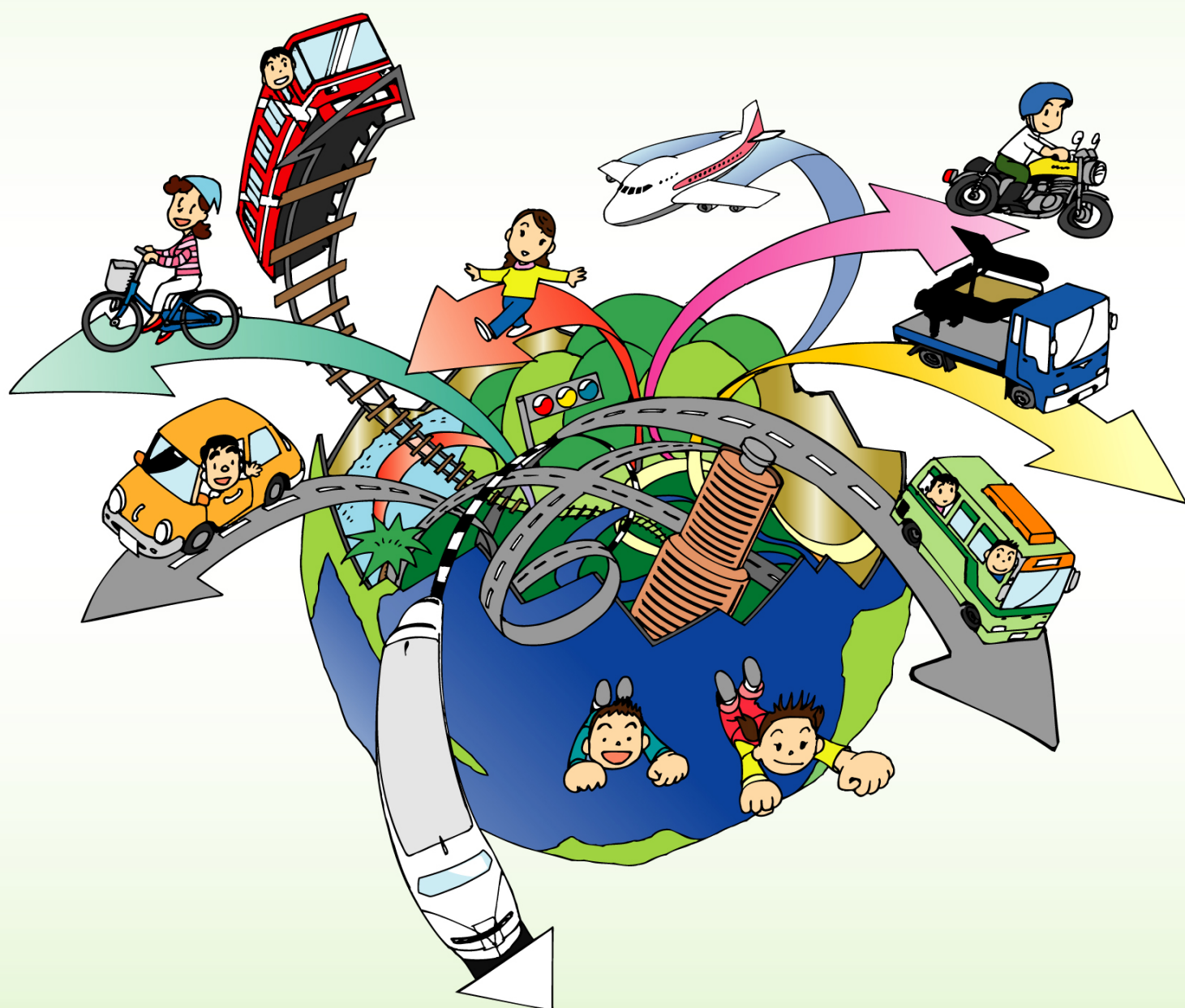


都市・地域総合交通戦略



浜松市
HAMAMATSU CITY

INDEX 目次

序章	1
序-1 はじめに	3
序-2 目標年次と対象区域	3
序-3 役割と位置づけ	4
序-4 構成	5
序-5 都市の将来像	6
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 市民から見た現況の課題	16
1-2 将来の変化への対応から見た課題	19
1-2-1 人口のピークから減少への対応	19
1-2-2 高齢化の急激な進展への対応	19
1-2-3 地球環境問題への対応	20
1-2-4 市民の将来の交通ニーズへの対応	20
1-3 上位計画に基づく将来都市像の実現	22
1-4 交通の課題のまとめ	24

第2章 目指す将来の交通の姿 27

2-1 将来の交通を考える視点	28
2-2 目指す将来の交通の姿 ー交通ビジョンの設定ー	31
2-3 交通ビジョンが目指す「くらし」のイメージ	32
2-4 将来の交通の指標と目標	36

第3章 基本となる交通の方針 39

3-1 公共交通	42
3-1-1 公共交通の基本方針	42
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	47
3-1-3 公共交通ネットワークの設定	52
3-2 道路	54
3-2-1 道路の基本方針	54
3-2-2 基本方針に基づく道路ネットワークの方向性	55
3-2-3 道路ネットワークの設定	57
3-3 都心交通	62
3-3-1 都心交通の基本方針	62
3-3-2 基本方針に基づく都心交通の方向性	65
3-4 基本となる交通の連携	67

第4章 交通施策の推進 69

4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策.....	71
4-1-1 交通施策の一覧	71
4-1-2 交通施策の概要	72
4-2 重点的に進める施策	84
4-2-1 将来の交通ネットワークをつくる施策	84
4-2-2 都心の育成を図る施策.....	87
4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）	92
4-3-1 アクションプログラム.....	92
4-3-2 施策の展開	93
4-4 施策の評価.....	104
4-4-1 アウトプット、アウトカム双方の指標を用いた評価方法.....	104
4-4-2 継続が可能な評価方法.....	104
4-5 アクションプログラムの見直し	105
4-5-1 見直しの留意点	105
4-5-2 見直し方法	106
4-5-3 PDCA サイクルの運用体制	108

参考資料

1. 策定経過	参考- 1
2. 用語解説	参考- 5

第1章

交通の現況及び将来の課題

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

1-1 現況から見た課題

1-1-1 各種データから見た現況の課題

1-1-2 市民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

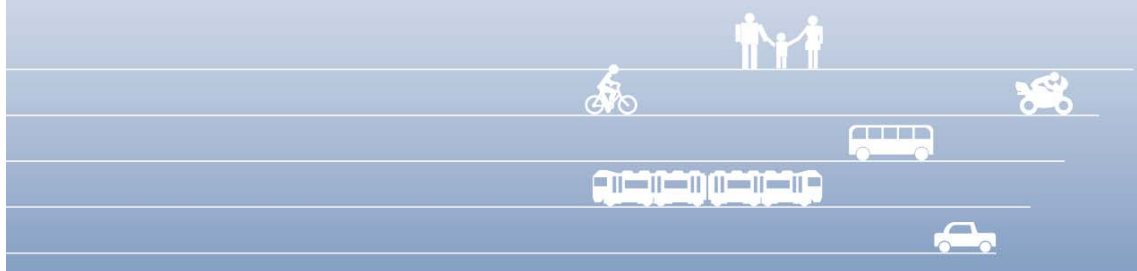
1-2-2 高齢化の急激な進展への対応

1-2-3 地球環境問題への対応

1-2-4 市民の将来の交通ニーズへの対応

1-3 上位計画に基づく将来都市像の実現

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

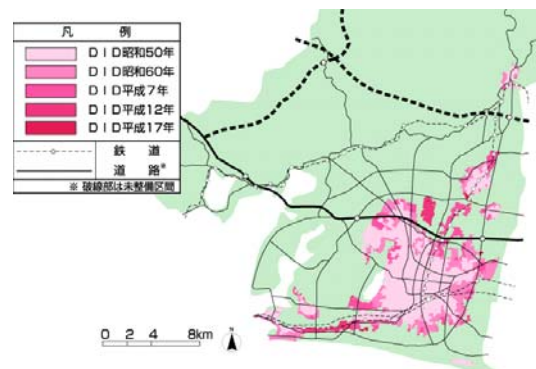
交通戦略を策定するにあたり、現況の土地利用や施設立地、市民の移動実態などのデータから見た現況の課題を示します。

(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。この人口分布の傾向は、市街化区域には人口の約 63%、市街化調整区域には約 33%が居住しており、居住地の郊外化が進んでいます。

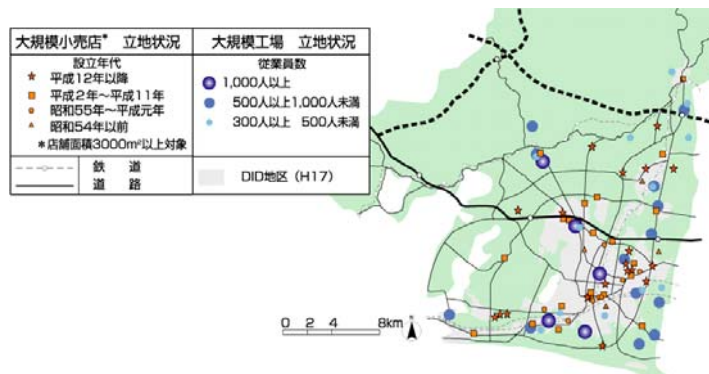
また、郊外の宅地開発に伴い大規模な商業施設や工場などが市内各地に立地したことから、これら施設を行き来するための自動車の利用が増加し、公共交通の維持が難しくなっています。

このため、都市構造のコンパクト化や市内各地に発生する自動車交通を円滑かつ効率的に誘導又は処理する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

図 1-1 DIDの分布状況



資料: 平成 20 年主要企業の立地状況、全国大型小売店総覧 2009

図 1-2 大規模工場及び大規模小売店舗の分布状況

第1章 交通の現況及び将来の課題

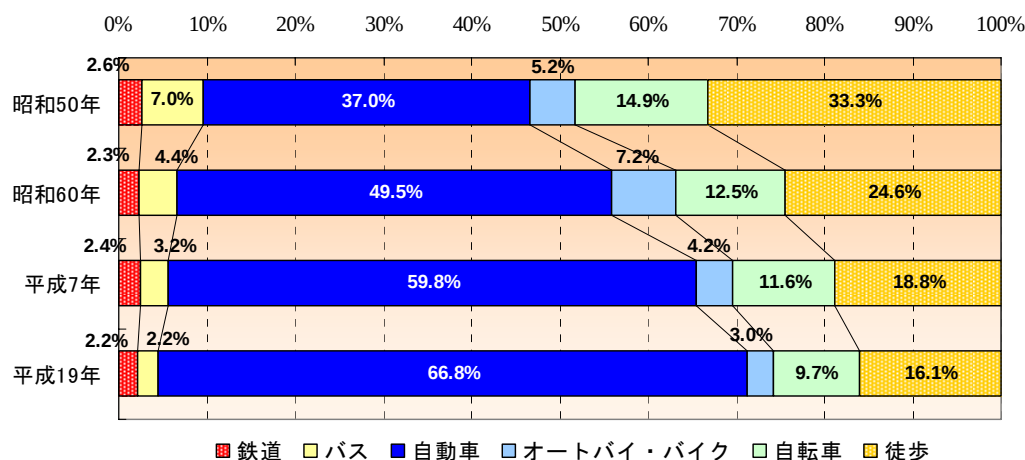
1-1 現況から見た課題

(2) 過度な自動車利用の抑制による交通環境の改善

都市の郊外化を背景とし、昭和50年以降、自動車利用は増加傾向にあり、平成19年時点で自動車の分担率は66.8%となっています。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、特に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。



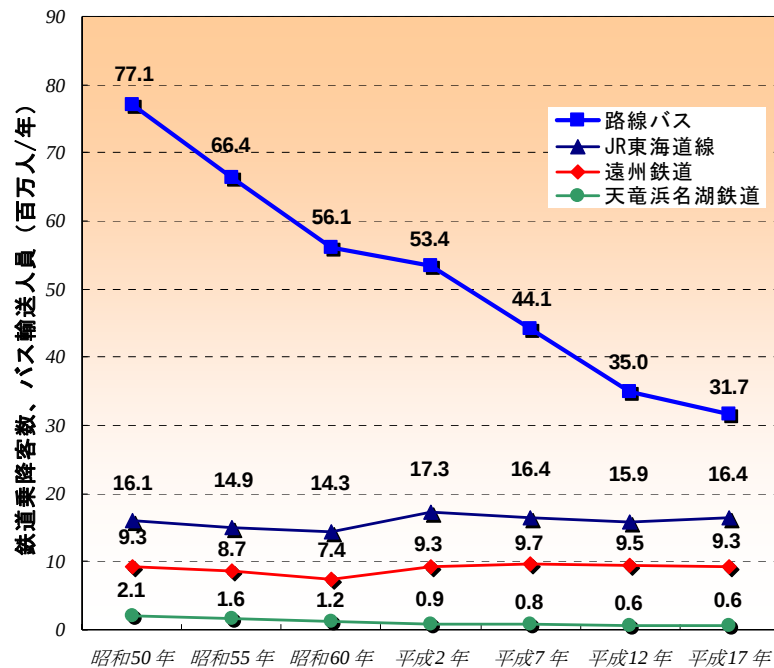
資料：第1～4回西遠都市圏PT調査

図1-3 代表交通手段分担率の推移

(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、鉄道利用は概ね一定数を維持しているものの、路線バスは急激な減少傾向にあります。

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。



出典：静岡県統計年鑑、遠州鉄道資料、浜松市資料

図 1-4 鉄道、バス利用者の推移

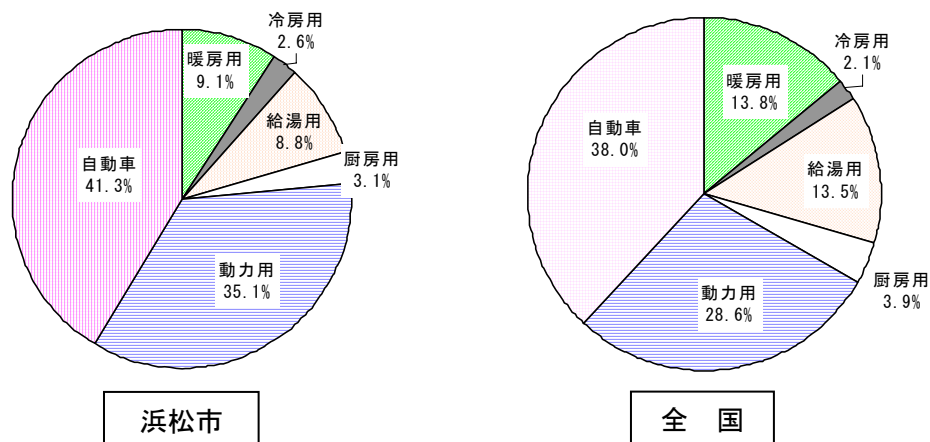
第1章 交通の現況及び将来の課題

1-1 現況から見た課題

(4) 環境負荷に配慮した交通ネットワークの形成

平成17年度の本市における、1世帯当たり年間二酸化炭素排出量は 5.86 t-CO₂ であり、用途別割合は、自動車の割合が最も多く、41.3%となっています。全国における割合の38%より約3%高くなっており、本市における自動車利用による環境への負荷は他の都市と比較して高い状況にあります。

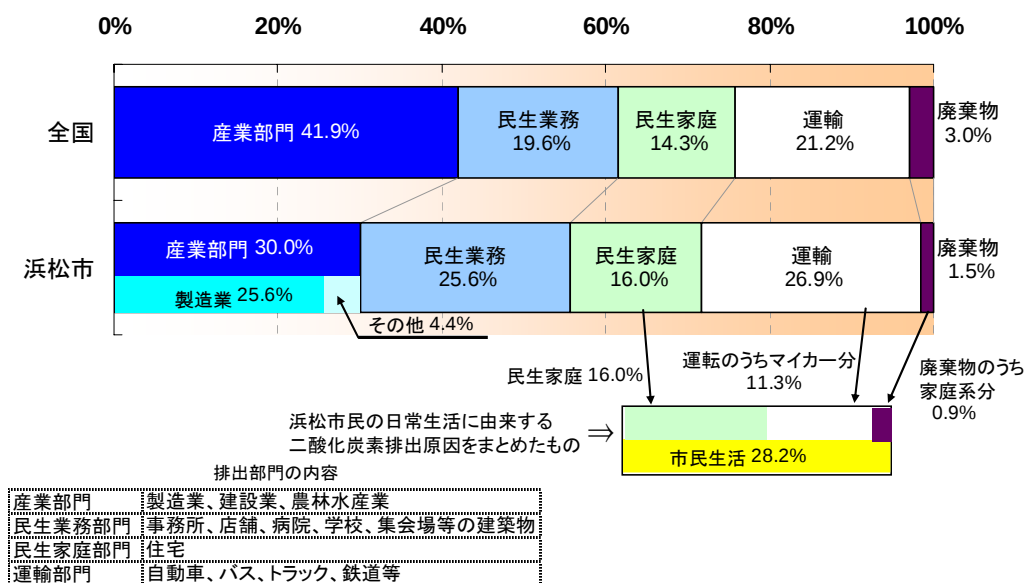
このため、特に都心や拠点などの交通量の多い道路沿道の生活環境を維持、改善するよう、自動車交通の抑制や分散などにより、環境負荷の低減に取り組む必要があります。



暖房用、冷房用：エアコン、ストーブ、ファンヒーターなど用途
給湯用：風呂、洗面所などでの温水供給など用途
厨房用：ガスコンロ、IH 調理器など用途
動力用：照明やテレビ、冷蔵庫など家電製品用途
自動車：自家用自動車用途

資料：浜松市地球温暖化対策推進地域計画（平成 21 年 3 月）

図 1-5 1 世帯当たり年間二酸化炭素排出量の用途別割合（浜松市、全国）



資料：浜松市地球温暖化対策推進地域計画（平成 21 年 3 月）

図 1-6 二酸化炭素の部門別排出割合

(5) 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、市民はもちろん、来訪者、そして子どもから高齢者、障がい者、妊産婦など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、また、世界的な視野をはぐくむ外国人市民との地域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。

(6) 財政的負担の小さい都市構造の実現

今後、人口減少や超高齢社会の進展により、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。

また、昨今の経済情勢の停滞により市税などの歳入の減少が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、財政的負担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。

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 市民から見た現況の課題

交通体系に関する市民アンケート結果から、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

通勤及び買物や娯楽などは、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。

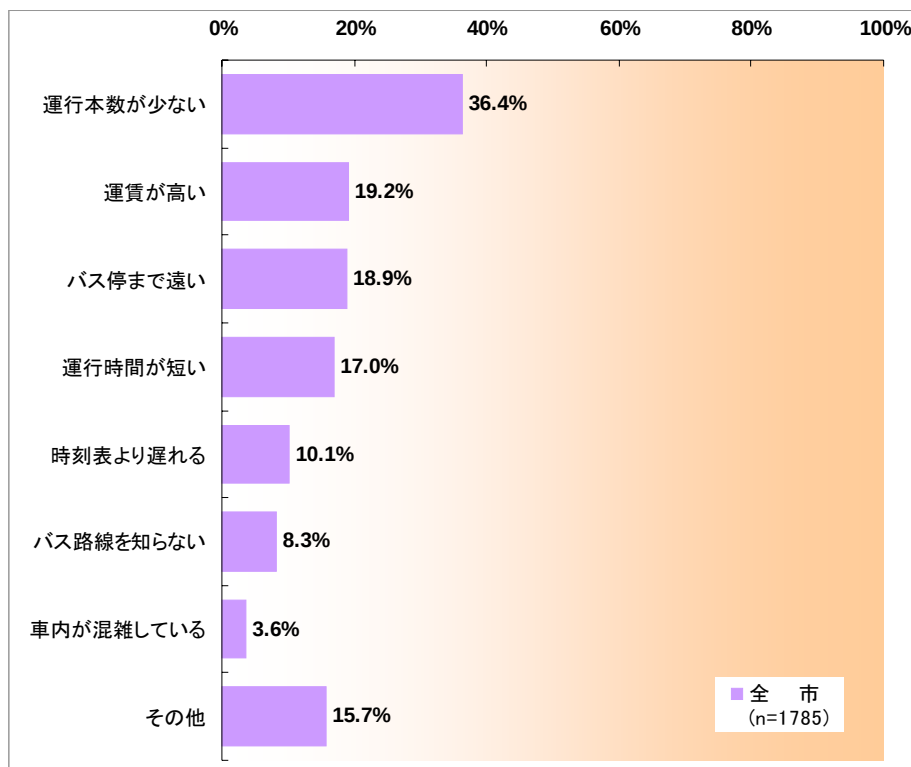
このため、日頃の過度な自動車利用を控え、徒歩、自転車、公共交通利用へと日常生活の転換を誘導する交通ネットワークの形成に取り組む必要があります。

(2) 公共交通の利便性向上

公共交通の中でもバスについては、運行本数や運賃に関する意識が高く、バス停位置や定時性に関する意識もあります。

また、鉄道については、運行本数や駅位置に関する意識が高く、運賃や運行時間に関する意識もあります。

このため、公共交通をより使いやすくするよう運行体制や運賃制度を改善するとともに、バス停や駅を中心とした市街地及び住宅地の誘導を進める必要があります。



資料:「浜松市の交通体系に関する市民アンケート」(平成18年)

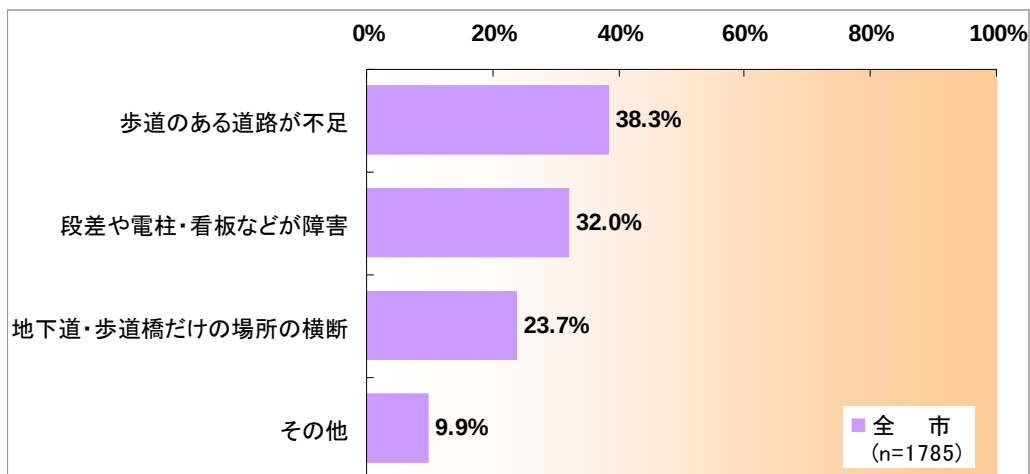
図1-7 バスの問題点

(3) 安全・安心な歩行環境及び自転車走行環境の創出

徒歩は全ての交通手段の基本となることから、歩道の確保はもとより歩行空間として段差解消などの保全や地下道などの横断に関する意識が高くなっています。

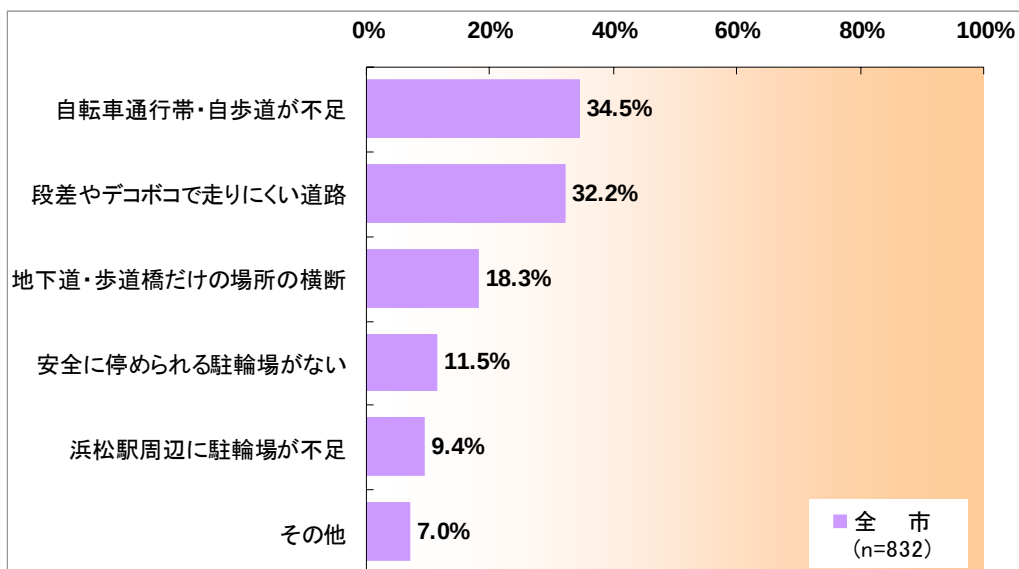
また、自転車は環境にやさしく、健康増進にもメリットがあることから、走行空間の確保、段差解消などの保全や地下道などの横断に関する意識が高くなっています。

このため、都心や拠点、住宅地などでは、歩きやすく、自転車で移動しやすくするよう人や環境にやさしいまちづくりを支える交通環境を創出する必要があります。



資料:「浜松市の交通体系に関する市民アンケート」(平成18年)

図 1-8 徒歩の問題点



資料:「浜松市の交通体系に関する市民アンケート」(平成18年)

図 1-9 自転車の問題点

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、郊外地、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、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、平成22年頃にピークを迎え、その後は減少に転じ、概ね20年後の平成42年頃には、約770,000人と予測されています。

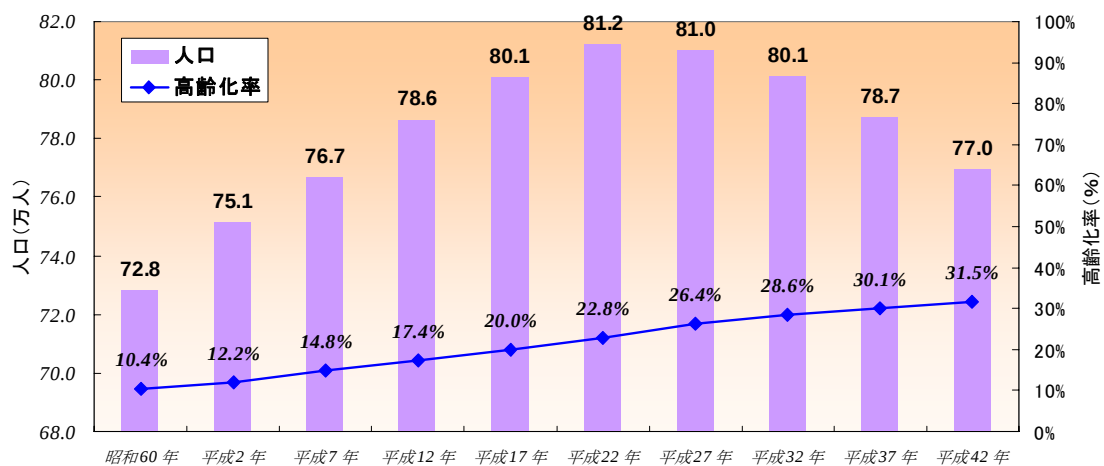
また、国の将来交通需要の予測によると、自動車交通需要は、人口が減少しても、しばらくは微増若しくは現状維持で推移すると予測されています。

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、全人口よりも高い傾向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20年後の平成42年頃には、約240,000人（全人口に占める65歳以上人口の割合(高齢化率)は約32%）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20年12月推計値)

図 1-10 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

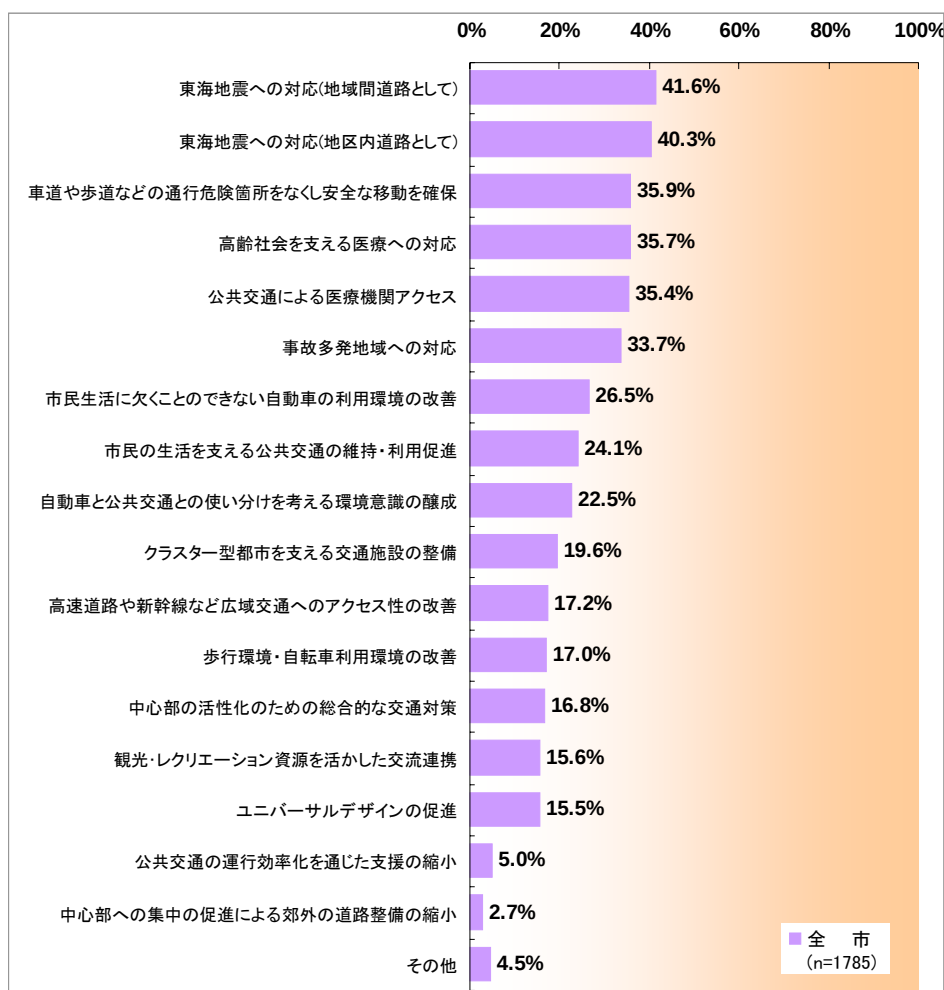
平成9年12月に採択され、平成17年2月より発効した「京都議定書」の目標及び平成20年7月に開催された北海道洞爺湖サミットで合意された長期目標達成に向け、交通部門における環境負荷低減、つまり自動車の環境負荷低減に取り組む必要があります。

1-2-4 市民の将来の交通ニーズへの対応

(1) 安全・安心の確保、自動車利用環境の改善、公共交通の維持への対応

市民の交通に係るニーズは、「安全・安心な歩行環境及び自転車走行空間の整備」「防災、医療のアクセス」「自動車と公共交通の使い分け、公共交通の利用、維持」「生活に欠くことのできない自動車利用環境の改善、事故の多発への対応」「都市構造、都心づくり」「観光、交流のための広域の移動」が高くなっています。

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:「浜松市の交通体系に関する市民アンケート」(平成18年)

図 1-11 今後、改善や対応が必要と思われる浜松市の交通政策

(2) 自動車と公共交通の双方の利便性向上を確保した交通ネットワーク形成への対応

市民の交通に係るニーズは、「クルマと公共交通のバランスを考え、道路整備に加えて、鉄道やバスを便利にするべき」が高くなっています。

このため、自動車とともに、鉄道やバスの利便性も高め、市民や来訪者は、時と場合に応じて自動車や鉄道、バスを使いわけることができるような交通ネットワークの形成に取り組む必要があります。

Aさんの意見

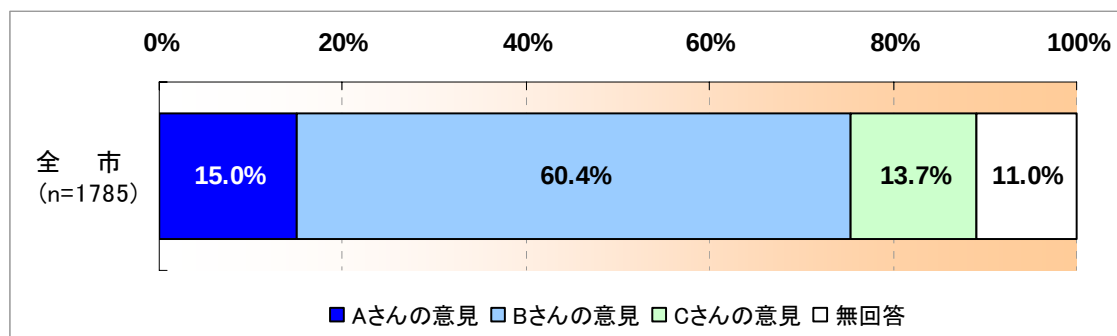
- ・公共の交通機関としての鉄道やバスを中心に考え、もっと使いやすくすべき。
場合によってはクルマの利用を制限するなど、みんなが鉄道やバスをどんどん使えるようにする。

Bさんの意見

- ・いつもクルマを使うのではなく、時と場合に応じて、鉄道やバスも使えるように、バランスを考えるべき。そのためには、道路をつくることに加えて鉄道やバスを便利にすることも大切。

Cさんの意見

- ・自由で快適に移動できるクルマを中心に考え、道路をつくるなど、さらに使いやすくすべき。鉄道やバスは、必要最小限のサービスを提供できれば十分。



資料:「浜松市の交通体系に関する市民アンケート」(平成18年)

図 1-12 自動車と公共交通の使い方の「将来の姿」

第1章 交通の現況及び将来の課題

1-3 上位計画に基づく将来都市像の実現

(3) 全市に一定の交通サービスを確保した上で、拠点性の高い地域の交通サービスを向上させた交通ネットワーク形成への対応

市民の交通に係るニーズは、「市内全ての地域へ一定の交通サービスを提供した上で、特に拠点性の高い地域を選んで利便性を高める」が高くなっています。

このため、市内各地に自動車や鉄道、バスで行くことができるようにするとともに、都心や拠点など人が多く集まる地域では、自動車や鉄道、バスなどの利便性が高いバランスの取れた交通ネットワークの形成に取り組む必要があります。

Aさんの意見

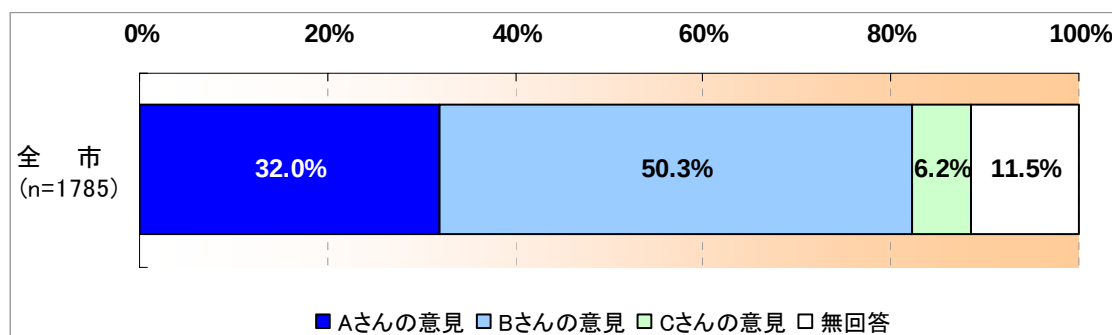
- ・全ての地域へ、等しく手厚い交通サービス（道路や鉄道、バス）を提供する。

Bさんの意見

- ・全ての地域へ、一定の交通サービス（道路や鉄道、バス）を提供する。その上で、特に必要の高い地域を選んで利便性を高める。

Cさんの意見

- ・人や企業が集まる地域へ、集中的に利便性の高い交通サービス（道路や鉄道、バス）を提供する。



資料:「浜松市の交通体系に関する市民アンケート」(平成 18 年)

図 1-13 交通サービスの選択と集中の「将来の姿」

1-3 上位計画に基づく将来都市像の実現

交通戦略は、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交通分野と整合します。

このため、本交通戦略は、これらが定める将来都市像の実現を目指します。

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

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、上位計画における将来都市像の実現の観点から交通の課題を以下に示します。

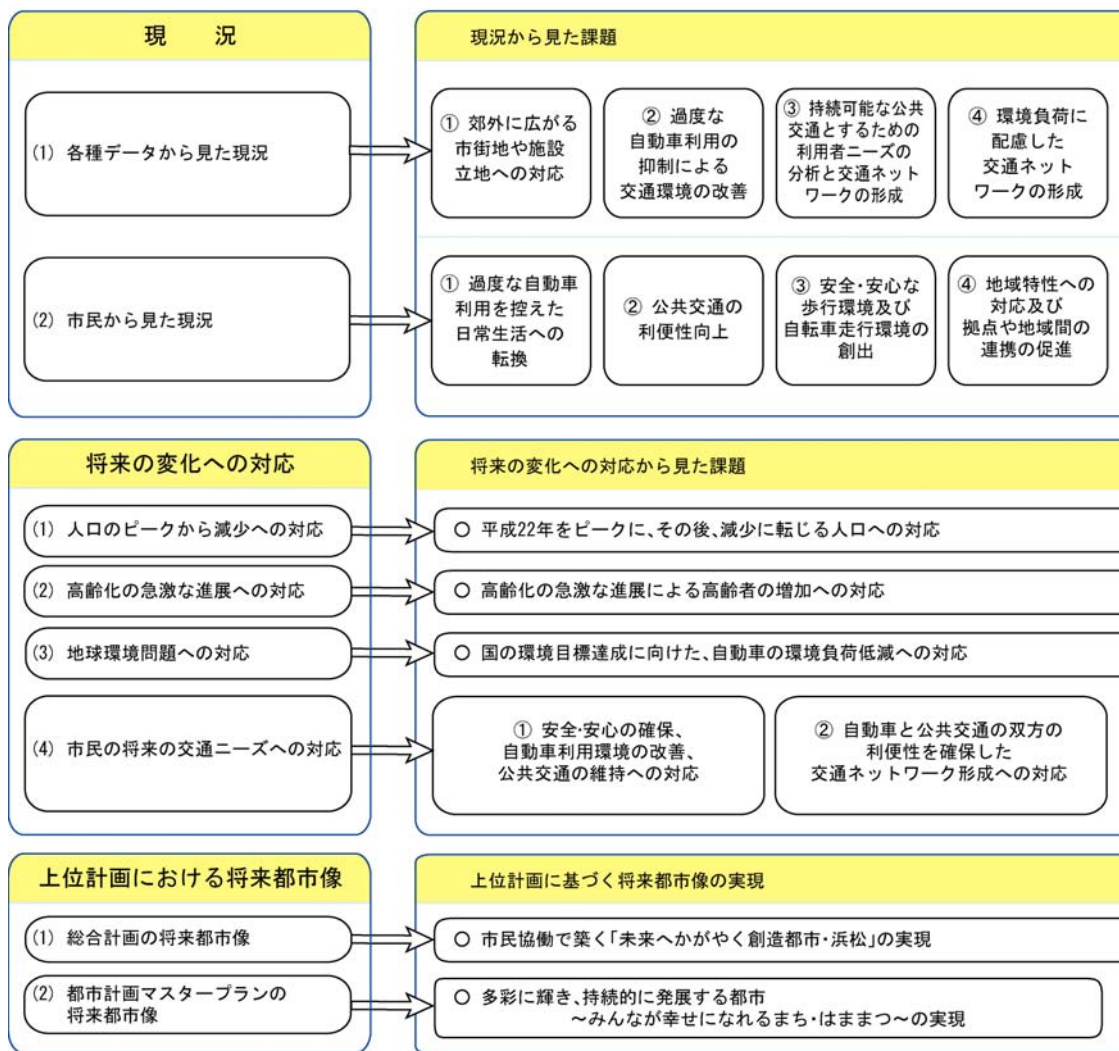
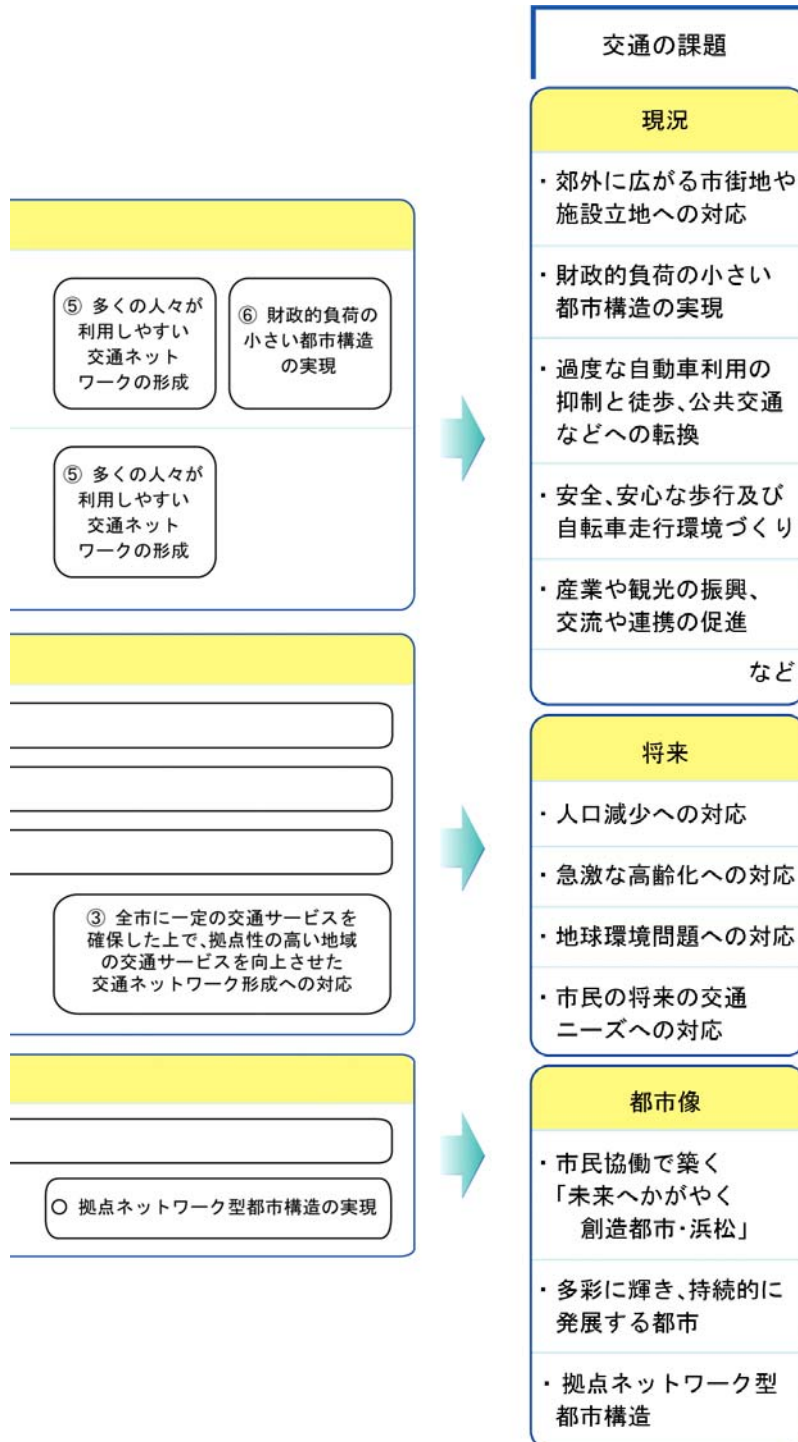


図 1-14 現況及び将来への対応、上位計画から設定した交通の課題



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、将来都市像への対応の交通課題から「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

交通の課題から、目指す将来の交通の姿を検討する上での視点を設定します。

(1) 「ひとつの浜松」として一体感のある都市づくり

- ・ 「ひとつの浜松」として都市のアイデンティティを確立するため、各地域の特性を尊重しながら一体感のある都市づくりを進め、都心や拠点に商業・業務機能などを集約することで利用効率や財政効率の高い「拠点ネットワーク型都市構造」を構築します。
- ・ 拠点間を連携する公共交通の維持・再編や道路整備を進め、円滑かつ利便性の高い交通ネットワークを形成します。

(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保するなど、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) 都心や各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

- ・ 予想される東海地震への対応として、災害時に道路空間が避難路、緊急輸送路、延焼遮断帯として機能するよう、維持・保全するとともに、緊急輸送の方法として海上交通の確保を目指します。
- ・ 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公益施設の周辺とそれらへのアクセス道路や、住宅地内の道路は、生活環境に配慮した快適な空間や交通安全を確保した空間を形成します。
- ・ 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自立社会づくり

- ・ 今後、わが国では、世界でも類を見ないほど急激な高齢化が進むことが予想されているため、少子高齢社会へ対応する交通ネットワークを形成します。
- ・ 子どもから高齢者、障がい者、妊産婦など、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ることから、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日常の移動の実践を促進します。

(8) 持続的かつ健全な都市経営を実現する都市構造のスリム化

- ・ 少子高齢化、人口減少などの社会動向の変化に伴い、これまでの右肩上がりの時代から、安定成長、成熟の時代に移り変わる情勢の中、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、都市構造全体のスリム化を図るとともに、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。

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

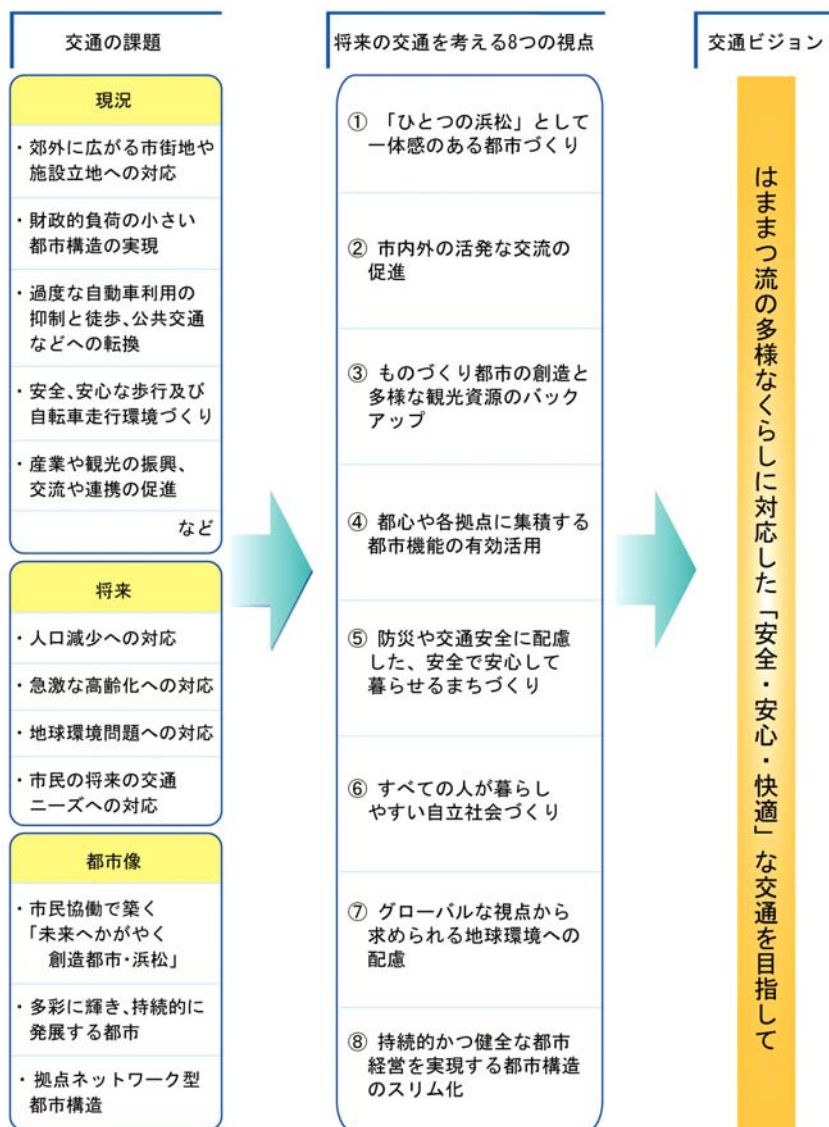
第2章 目指す将来の交通の姿

2-2 目指す将来の交通の姿 ー交通ビジョンの設定ー

2-2 目指す将来の交通の姿 ー交通ビジョンの設定ー

「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「くらし」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「くらし」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「くらし」のイメージを具体的に描き、「くらし」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「くらし」と「くらし」のイメージ

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

「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。
- ・都心や拠点において、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交通結節点から目的地まで快適に移動できるように、ユニバーサルデザイン化を進める。
- ・振動や騒音、排気ガスを低減する施設や構造により、幹線道路や鉄道沿線の生活環境を向上させる。
- ・主要な幹線道路の交通渋滞の緩和により、自動車交通の円滑化、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、自動車や電車の騒音、排気ガスを気にせず、自転車に乗ったり、歩いたりできるようにする。
- ・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し、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。
- ・市内及び都心や拠点内では、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ようにする。また、国内外の人々が業務で浜松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、学術など多方面に渡る人々と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、自動車でも、公共交通でも、自転車でも、それらの組み合わせでも、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ため、幹線道路や鉄道沿線の景観を「はままつ流」に創る意識を育む活動を実施する。
- ・予想される東海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、火災の延焼を防ぐことのできる幅員となるように、道路の整備、拡幅を進めていく。
- ・道路幅員が狭く消防車が進入できないなど消防活動が困難となる地域の道路整備、拡幅を進めていく。
- ・住宅地や拠点内において、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。
- ・歩行空間と自転車走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。
- ・CO2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。

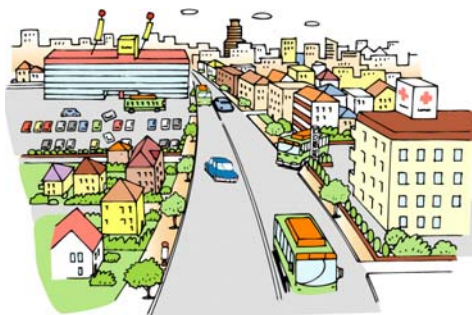
第2章 目指す将来の交通の姿

2-3 交通ビジョンが目指す「くらし」のイメージ

【交通ビジョンが目指す5つの「くらし」のイメージ】

○ 日ごろの市民生活における移動が手軽な「くらし」

- ・ 豊かな暮らしを支えるため、子どもから高齢者まで誰でも、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たり、幹線道路や鉄道沿線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「くらし」

- ・ 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「くらし」

- ・ 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拠点を、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。

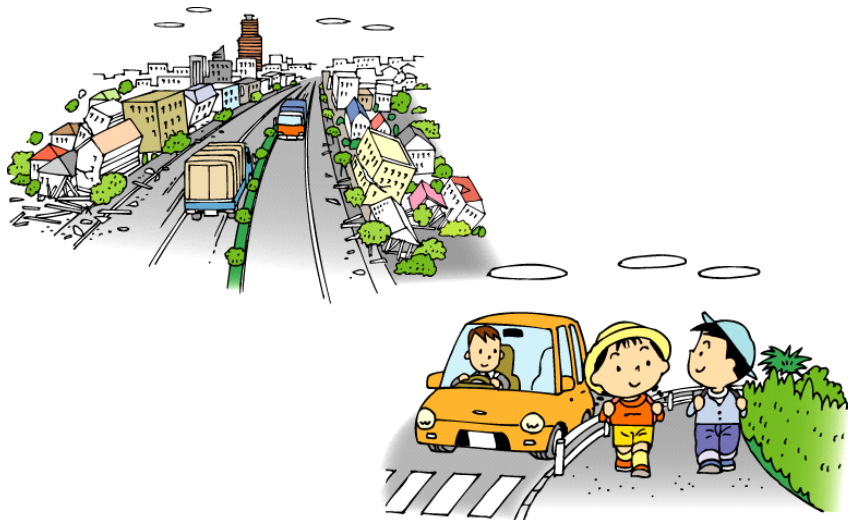


第2章 目指す将来の交通の姿

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、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、広い幅員を持つ道路を整備したり、細街路を拡幅する。
- ・ 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する。



○ 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

2-4 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、「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「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。

《全体の目標》（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》	《『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】道路交通渋滞
【目標】6,800万人	【目標】14地域
【現況】5,790万人（平成19年度）	【現況】37地域（平成19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】5.5%	【目標】現況より5%拡大
【現況】4.4%（平成19年度）	【現況】—（平成19年度）
【指標】市民満足度	【指標】二酸化炭素排出量
【目標】40.0%	【目標】630,630t-CO ₂ /年
【現況】32.1%（平成20年度）	【現況】693,000t-CO ₂ /年（平成17年度）

表 2-1 「5つの暮らし」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
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、子どもから高齢者まで誰でも、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たり、幹線道路や鉄道沿線の生活環境を保全する。	【指標】公共交通の年間利用者数 【目標】5,802万人（平成26年度） 【現況】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」	- 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。	【指標】年間渋滞損失時間 【目標】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） 【現況】2,300万人・時間/年 （平成17年度）

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
交流・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拠点を、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。	【指標】 年間観光入込客数 【目標】 2,000万人（平成28年度） 【現況】 1,649万人 （平成19年度） 【指標】 休日の都心主要8地点の 歩行者通行量 【目標】 142,500人（平成23年度） 【現況】 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」	○ 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、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、広い幅員を持つ道路を整備したり、細街路を拡幅する。 ○ 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する。	【指標】 年間交通事故死者数 【目標】 29人以下（平成22年度） 【現況】 49人（平成18年度） 【指標】 年間交通事故件数 【目標値】 8,100件以下（平成22年度） 【現況】 9,936件（平成18年度）
地球環境に やさしい「へび暮らし」	○ 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。	【指標】 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 【目標】 9,000 t-CO₂/年 （平成21～26年度の推計） （家庭における自動車の排出量 693,000t-CO₂/年） 【現況】 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-CO₂/年(平成21～26年度の推計) 家庭における自動車の排出量 693,000t-CO₂/年（平成17年度）

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 公共交通の基本方針

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

3-4 基本となる交通の連携



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。

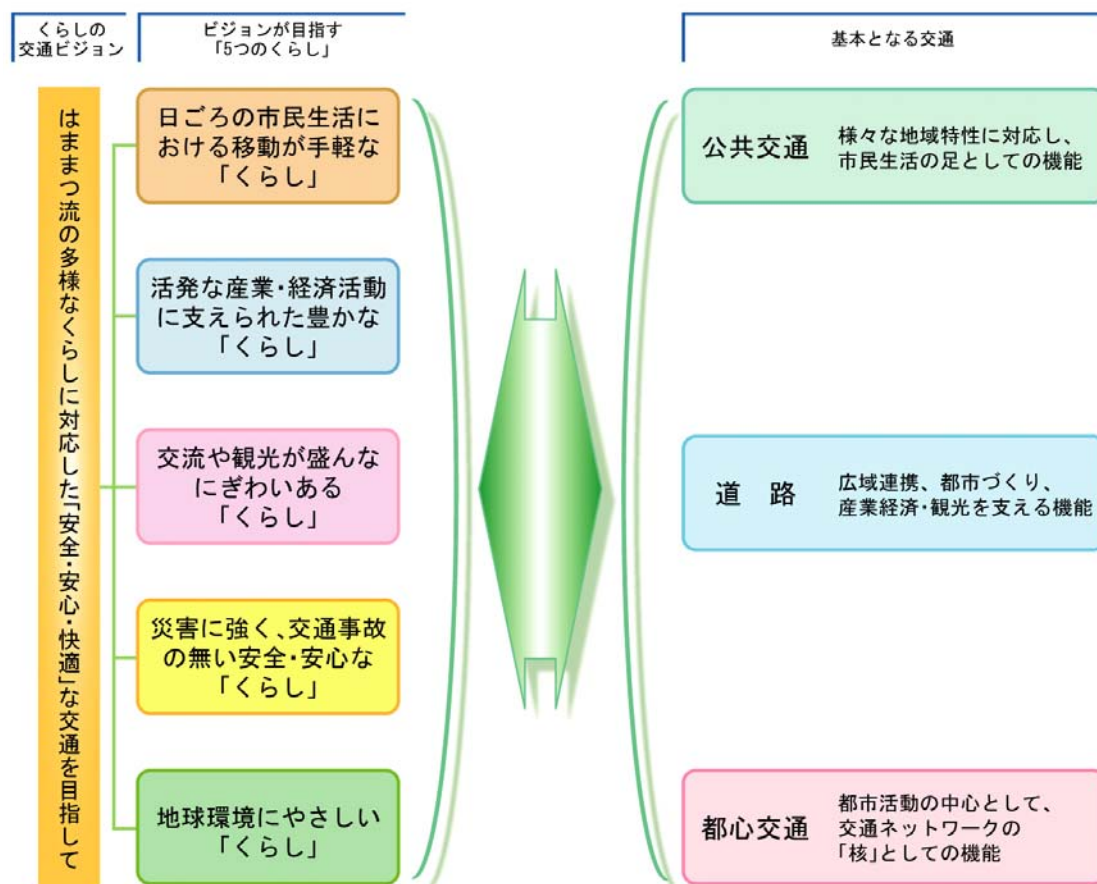


図 3-1 「交通ビジョン」が目指す「5つの暮らし」と「基本となる交通」

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

(1) 公共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、「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保障

- ・ 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、多様な暮らしに対応した公共交通サービスを提供します。
- ・ 都心や拠点、若しくは主要な施設間を、骨格的な公共交通や環状方向の公共交通で結び、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に対しては、浜松市として市民の最低限の移動ニーズに対応した公共交通サービスの提供を保障します。
- ・ その結果、市民は「浜松市に住んでいて良かった」、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。

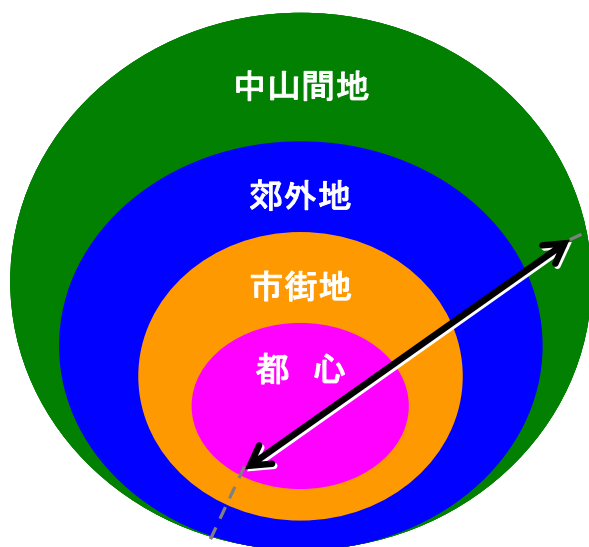
第3章 基本となる交通の方針

3-1 公共交通

(2) 公共交通のあるべき姿

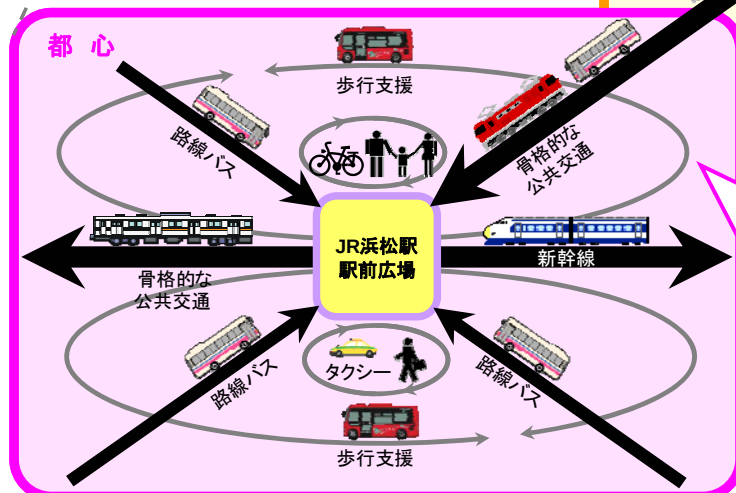
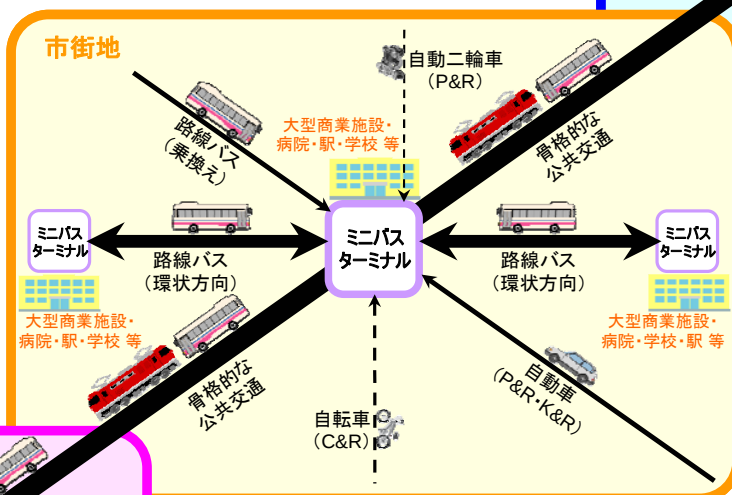
1) 地域の特性に応じた公共交通サービスの実現

「公共交通サービス」の基本方針について、市域を「都心」「市街地」「郊外地」「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。



郊外地では、過度に自動車に頼らず、時と場所と場合に応じて公共交通と自動車、自転車を使い分けることができる。

- 集落が大きく、需要がまとまっている区間では、骨格的な公共交通路線により、拠点まで行くことができる公共交通サービスを構築する。
- バスサービスで対応できない比較的需要の低い地区からは、自動車や自転車などとバスを組み合わせた移動を可能にする。
- ミニバスターミナルには、バスの乗り換え機能（駐車場や駐輪場）の付設や生活機能（商業施設、病院など）が併設され、日常生活における買物や通院などができる。



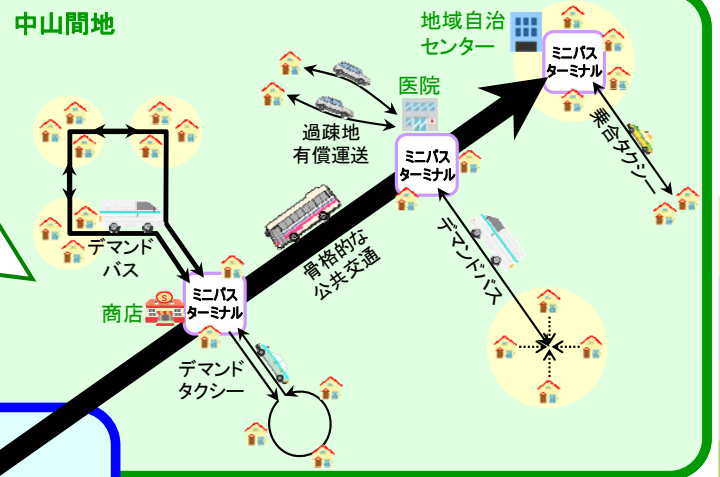
都心では、自動車より公共交通が優先され、定時性、速達性が高く、運行頻度が高い公共交通を気軽に利用できる。

- 骨格的な公共交通路線と短距離移動を支援する交通システムとの組合せにより、地区内の移動がスムーズにできる公共交通サービスを構築する。
- JR 浜松駅駅前広場では、様々な交通手段の連携により、乗り換えがしやすく、市内や市外への快適な移動を可能にする。

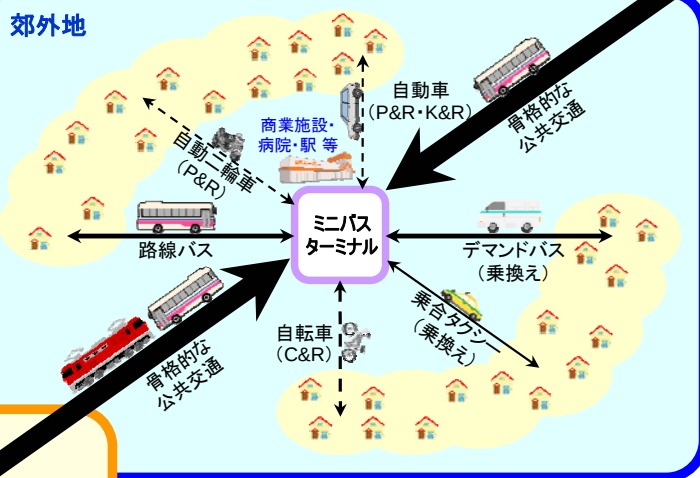
中山間地では、地域の実情に応じて、通院や買物など日ごろの生活に必要な足が、バスなどの公共交通によって確保、維持されている。

- 需要が比較的にまとまっている区間では、骨格的な公共交通路線により、拠点まで行くことができる公共交通サービスを構築する。
- ミニバスターミナルまでは、市民のニーズに対応した柔軟な運行サービスを利用して行くことを可能にする。
- ミニバスターミナルには、生活機能（地域自治センター、商店、医院など）が併設され、日常の用事を果たすことができる。

中山間地



郊外地



市街地では、都心と主要な拠点間が定時性、速達性の高い公共交通機関で結ばれ、1 回程度の乗り継ぎでそれぞれの拠点間を移動できる。

- 全域的に需要が高いため、比較的頻度の高いバスサービスの供給により、都心や拠点まで乗り換えが 1 回程度でスムーズに移動することができる公共交通サービスを構築する。
- ミニバスターミナルからは、市内の主要な都市・生活施設まで直接行くことを可能にする。
- ミニバスターミナルには、拠点形成の促進又は産業・交流を促進する高い機能を持たせる。

※ 地域は「浜松市都市計画マスタープラン」の土地利用、拠点の区分と整合している。

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、関係主体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。しかしながら、交通事業者による存続が困難なバス路線は、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したり、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ないため、地域にとって必ずしも使いやすいサービスが提供できていないことが課題となっています。

今後は、利用者となる地域（住民・企業など）が運行や運営に参加・協力することによって、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「身の丈に合った」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保障

地域が主役となって育てる、持続可能な公共交通

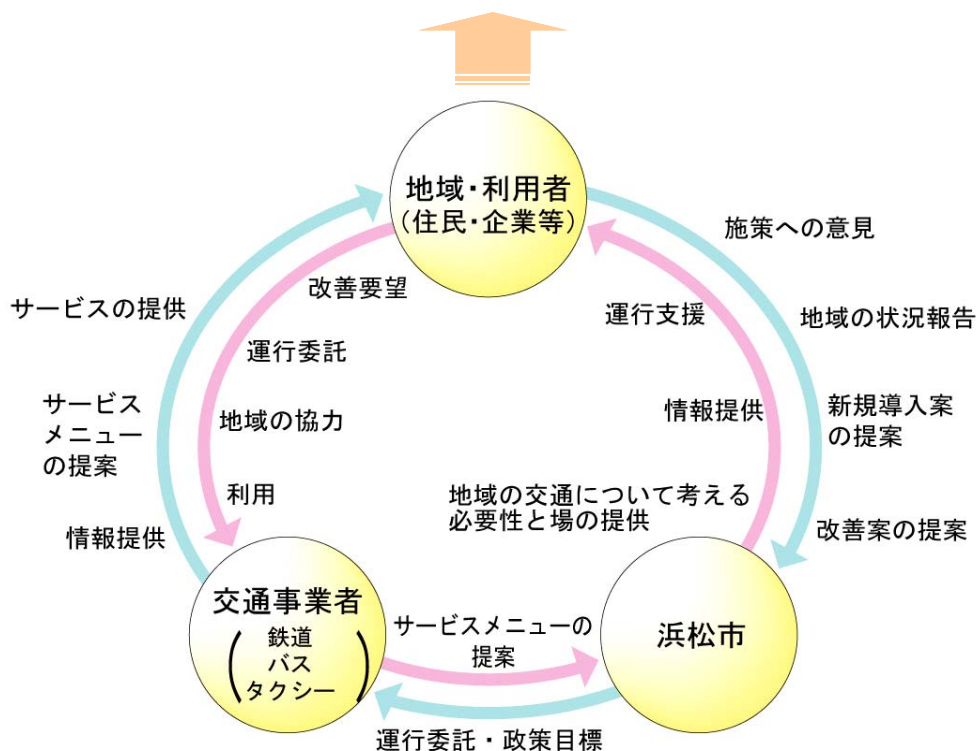


図 3-3 地域・交通事業者・行政の間で支える地域の公共交通

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

都心や拠点、若しくは主要な施設間を基幹となる公共交通や環状方向の公共交通で結び、市民や来訪者が「公共交通が使いやすい」と感じられる公共交通のサービスレベルを目指します。

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。

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 3-1 路線の分類と特徴

分類	特徴
基幹路線	・都心及び拠点間の連携を向上させるために、都心と各拠点などを結ぶ路線 ・輸送力、サービスレベルの高い路線 ・サービスレベルの高い JR 東海道本線や遠州鉄道、都心と各拠点などを結ぶ複数のバス路線が重複している区間
準基幹路線	・基幹路線上に位置しない拠点や主要な施設の連携を向上させるために、これら各拠点などを結ぶ路線 ・基幹路線に準ずる輸送力、サービスレベルを持つ路線 ・天竜浜名湖鉄道、JR 飯田線、拠点間及び居住地と拠点を結ぶバス路線
環状路線	・公共交通を利用して基幹路線及び準基幹路線の沿線以外の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 ・基幹路線及び準基幹路線上の駅やバス停、商業施設や病院などを結ぶバス路線
支線路線	・居住地から基幹路線、準基幹路線などの最寄りの駅やバス停、若しくは地域の生活を支える商業施設や病院を結ぶバス路線

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、以下の2つのタイプとします。

表 3-2 交通結節点の分類と特徴

分類	特徴
総合ターミナル	・市内外から都心への来訪者が、都心から目的地へ行きやすくするために、様々な交通手段へ乗り換えが可能 ・JR 浜松駅、遠州鉄道新浜松駅、バスターミナル、タクシープール、送迎レーンなどで構成
ミニバスターミナル	・複数の路線を円滑に乗り継いで目的地へ行きやすくするために、基幹路線、準基幹路線、環状路線、支線路線相互に乗り換えが可能 ・自転車や自動車、タクシーなどからバスなどの公共交通への乗り換えが可能 ・市内各所の駅やバス停、商業施設や病院などに配置

第3章 基本となる交通の方針

3-1 公共交通

基本となる交通の方針

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

参考資料

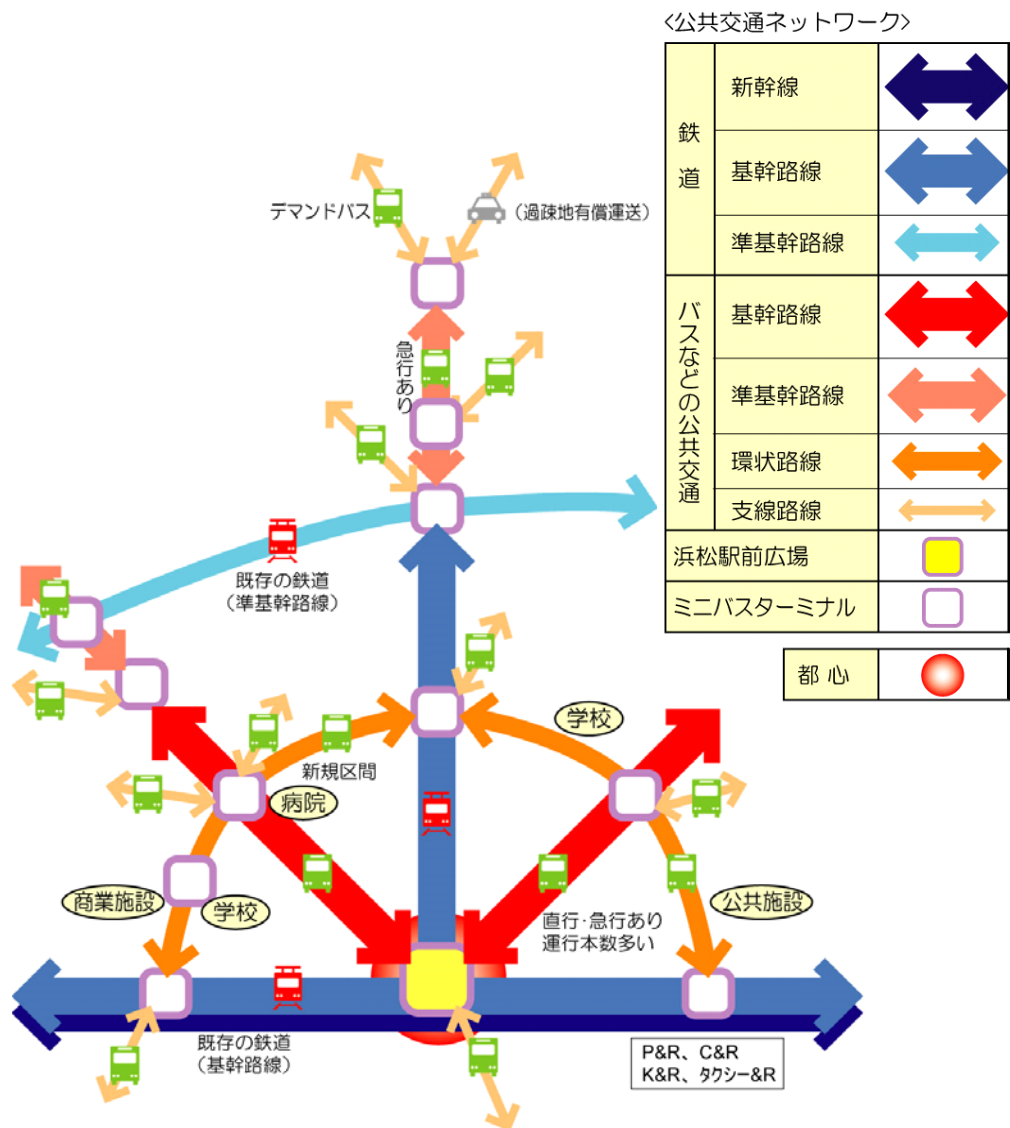


図 3-4 公共交通ネットワークのイメージ

表 3-3 公共交通ネットワークのイメージ

基幹路線	準基幹路線、環状路線	支線路線
 	 	 
総合ターミナル	ミニバスターミナル	
		

(1) 公共交通ネットワークが目指すサービスレベル

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。

1) 利便性の向上を図る

市民や来訪者にとって、より利用しやすい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、地域交流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、地域交流拠点などにおいて
複数目的の活動ができる滞在時間を提供するサービスを目指す**

- ・ 公共交通の利便性を向上させるため、市内の生活拠点と都心又は副都心や主要な施設間を、骨格的な公共交通や環状方向の公共交通で結び、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。

2) 地域の生活を支える

都心や市街地と比べ、需要が小さい郊外地や中山間地では、公共交通のサービスレベルが低かったり、需要よりも過剰な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、サービスレベルが低くても、市民の需要とニーズに対応することで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证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保障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保障する**

- ・ 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保障します。

第3章 基本となる交通の方針

3-1 公共交通

3) 各路線のサービスレベル

1) 及び2) から基幹路線他の機能、想定するサービスレベルを示します。

表 3-4 各路線の機能、想定するサービスレベル

分 類		機 能	交通手段	想定するサービスレベル ① 運行本数 ② 運行時間 ③ 車 両
(公共交通の)利便性向上を図る路線	基幹路線	- 市が骨格的な公共交通として必要と考える路線 - 市内外を結ぶ。 - 都心と市内の交流、観光、生活の各拠点を結ぶ。 - 現状の市民の移動実態から見て、移動の多い区間の移動を支える。	鉄 道	① 3本～5本/h ② 5～23時台～6～23時台
			バスなどの公共交通	① 4～5便/h ② 6～23時台 ③ 大型車（輸送能力の増進）など
	準基幹路線	- 市が骨格的な公共交通として必要と考える路線 - 基幹路線でカバーしきれない市内の交流、観光、生活の拠点を結ぶ。 - 居住地と鉄道駅やバスなどの公共交通の基幹路線との乗り継ぎ施設を結ぶ。 - 現状の市民の移動実態やサービスレベルから見て基幹路線に準ずる区間の移動を支える。	鉄 道	① 0～2本/h～1～2本/h ② 5～20時台～7～22時台
			バスなどの公共交通	① 1～3便/h ② 6～22時台 ③ 中型車 など
	環状路線	- 市が骨格的な公共交通として必要と考える路線 - 基幹路線間や準基幹路線間にある病院、大型商業施設、公共公益施設、高等学校などを結ぶ。 - 現状の市民の移動実態から見て、環状方向の移動の多い区間の移動を支える。	バスなどの公共交通	① 2～3便/h ② 6～22時台 ③ 中型車、小型車 など
	支線路線	- 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路線 - 地域の市民の特性に合わせた路線、運行サービス、車両などを提供する。	バスなどの公共交通	① 通学・通院・買物・娯楽目的、曜日など市民ニーズに対応 ② 市民ニーズや基幹・準基幹・環状路線との乗り継ぎを考慮 ③ 中型車、小型車、タクシー など
地域の生活を支える路線	最低保障運行路線	- 公共交通空白地域と主要な乗り換え施設や拠点を結ぶ。 - 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。	バスなどの公共交通	① 週2日2往復まで ② 午前1往復、午後1往復まで ③ セダン型タクシー、ジャンボタクシー など

(2) 交通結節点

鉄道、バス、自動車、オートバイ、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、そして乗り換え運賃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。

そして、交通結節点は、総合ターミナル（JR浜松駅駅前広場）、ミニバスターミナル（交通広場型、交流促進型、簡易乗換型）で構成します。

各交通結節点の機能、設置イメージを示します。

表 3-5 交通結節点の機能、設置イメージ

分 類		機 能	設置イメージ
総合ターミナル (JR 浜松駅駅前広場)		・市内外から訪れた人が、円滑に目的地に行けるよう、多様な交通手段に乗り換えることができる。 ・JR 新幹線、JR 東海道本線、遠州鉄道線、バス、タクシー、自動車、自転車間の乗り換えを担う。	・複合施設型駅ビル ・駅前広場 ・バスターミナル、タクシープール、タクシーベイ、K&R 用車停車帯、P&R 用駐車場、C&R 用駐輪場 ・バス利用者インフォメーションセンター、観光案内所 など
ミニバスターミナル	【交通広場型】 鉄道駅の駅前広場	・既存鉄道への乗り継ぎにより円滑に移動できる。 ・鉄道とバス、タクシー、自動車、自転車間の乗り換えを担う。	・上屋、ベンチ、情報提供板 ・鉄道駅の駅前広場（バス停、タクシープール、タクシーベイ、K&R 用停車スペース、P&R 用駐車場、C&R 駐輪場） など ※ 設備の内容は駅の需要に応じて異なる。
	【交流促進型】 地域交流拠点や地域生活拠点、商業施設、病院、公民館などに隣接	・生活拠点や地域交流拠点、市内の主要な施設などへ公共交通で行きやすくすることで、市内の交流を促進する。 ・主にバスとバス間、バスと自動車、自転車間の乗り換えを担う。	・上屋、ベンチ、情報提供板 ・バス停、C&R 用駐輪場、確保が可能であれば K&BR 用停車スペース、P&BR 用駐車場 など
	【簡易乗換型】 基幹路線、支線路線の乗り換えポイントなど	・基幹路線、支線路線を結び、広い市内を公共交通で移動しやすくする。 ・バスとバス間、バスと自転車間の乗り換えを担う。	・上屋、ベンチ、情報提供板 ・バス停 1～2 箇所、バスバース 又は路上停車帯、C&BR 駐輪場 など

第3章 基本となる交通の方針

3-1 公共交通

3-1-3 公共交通ネットワークの設定

基本方針に基づく公共交通ネットワークの方向性により、将来の公共交通ネットワークにおける基幹路線、準基幹路線、環状路線を示します。

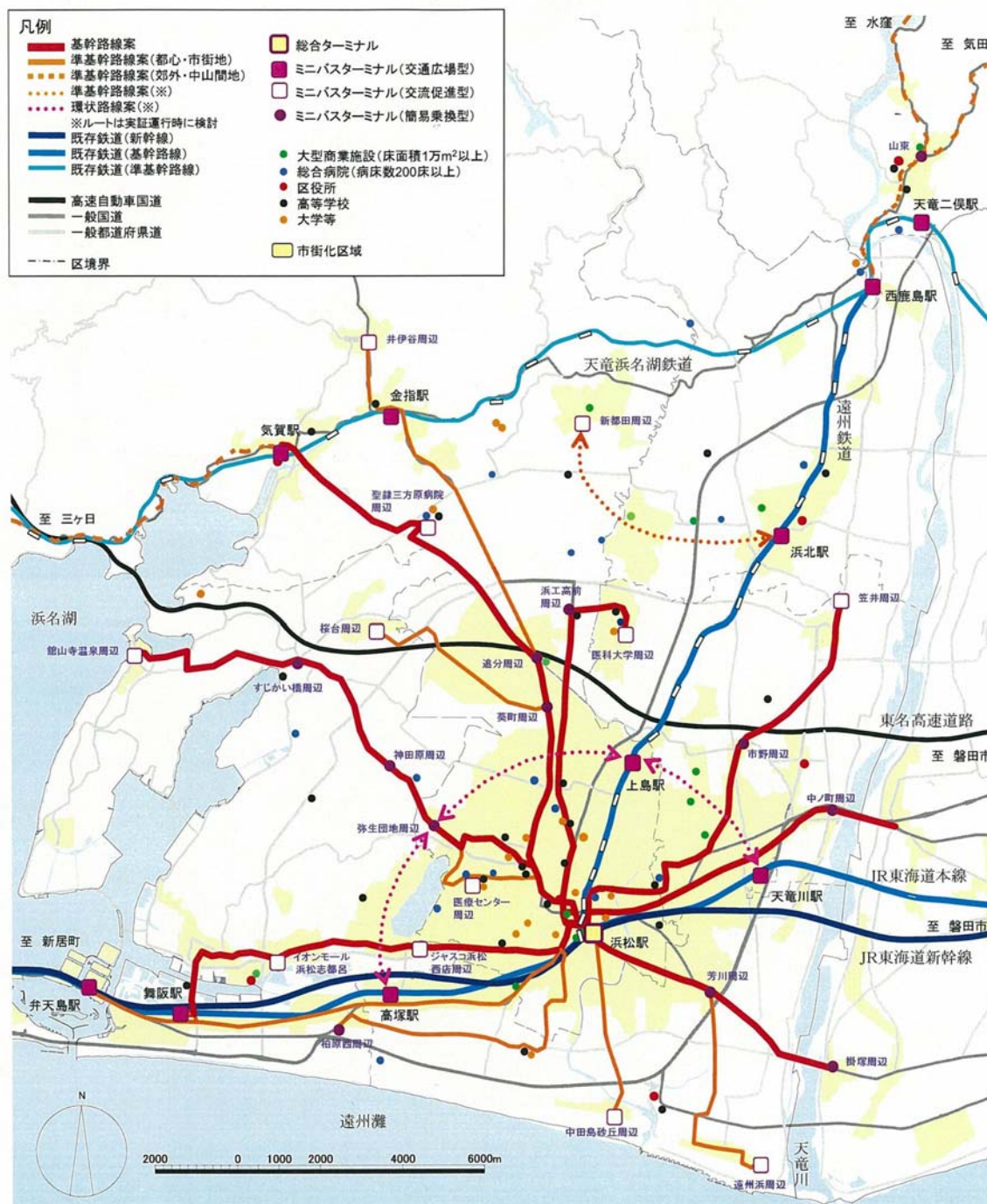


図 3-5 基幹路線、準基幹路線、環状路線及び交通結節点

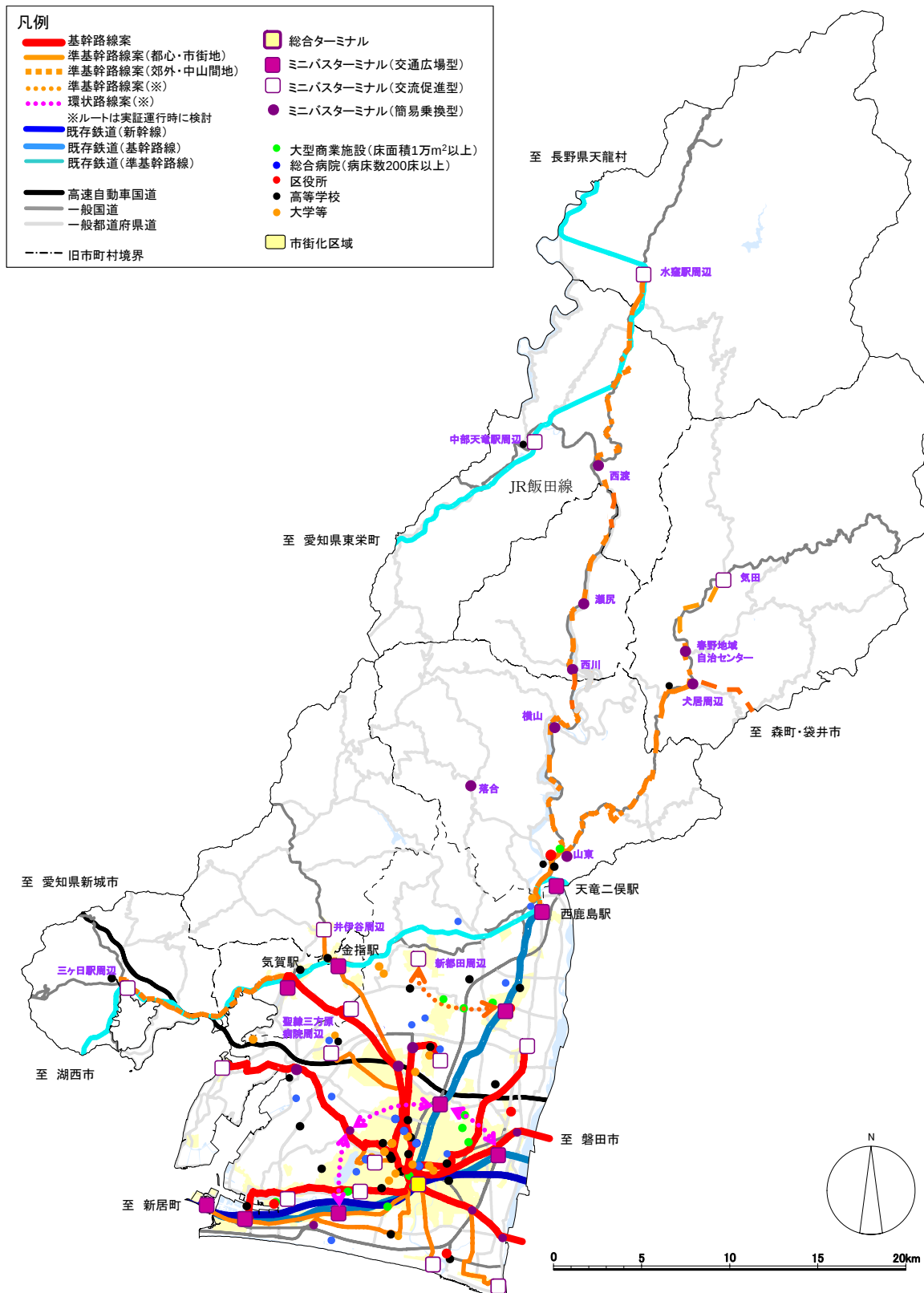


図 3-6 基幹路線、準基幹路線、環状路線及び交通結節点(市全体)

3-2 道路

3-2-1 道路の基本方針

「交通ビジョン」及び「5つの暮らし」を受け、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、準基幹、環状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などにより、交通事故の削減に取り組みます。
- ・ ゆとりある歩行空間及び自転車走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、156路線あり、整備率は53.8%（平成20年度末）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ているため、本交通戦略の道路ネットワークの方向性と整合の上、都市計画道路の見直し作業を進めています。

これらの道路のうち、国道や県道などの主要な路線は既に市内の各拠点へのアクセス性を有しており、未整備都市計画道路などの主要な路線も整備後は高いアクセス性などを有するものとなります。これらの道路を「主要幹線道路」とします。

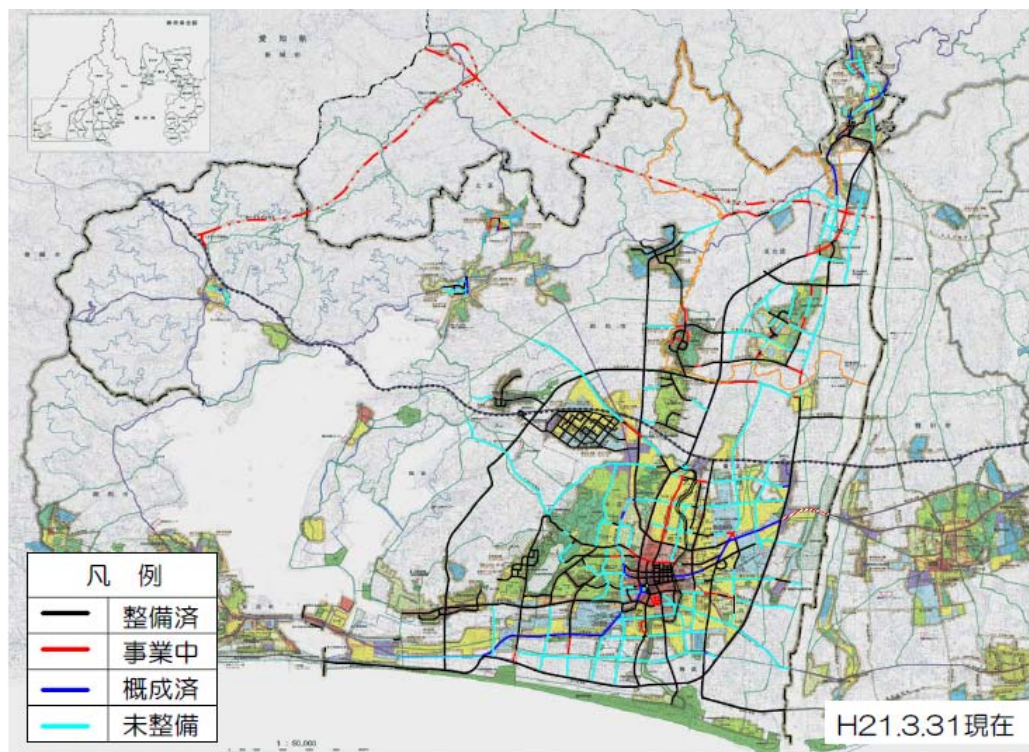


図 3-7 都市計画道路の整備状況

(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、自動車の整流化をはじめ、市内外の行き来をしやすくするとともに、放射方向のバス走行環境の向上や環状方向の新規路線の導入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走行空間、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、自動車交通処理や道路空間保全などを進めます。

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、都心と拠点などを放射方向に結ぶ道路です。
- ・ 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結ぶ道路です。

表 3-6 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
	 

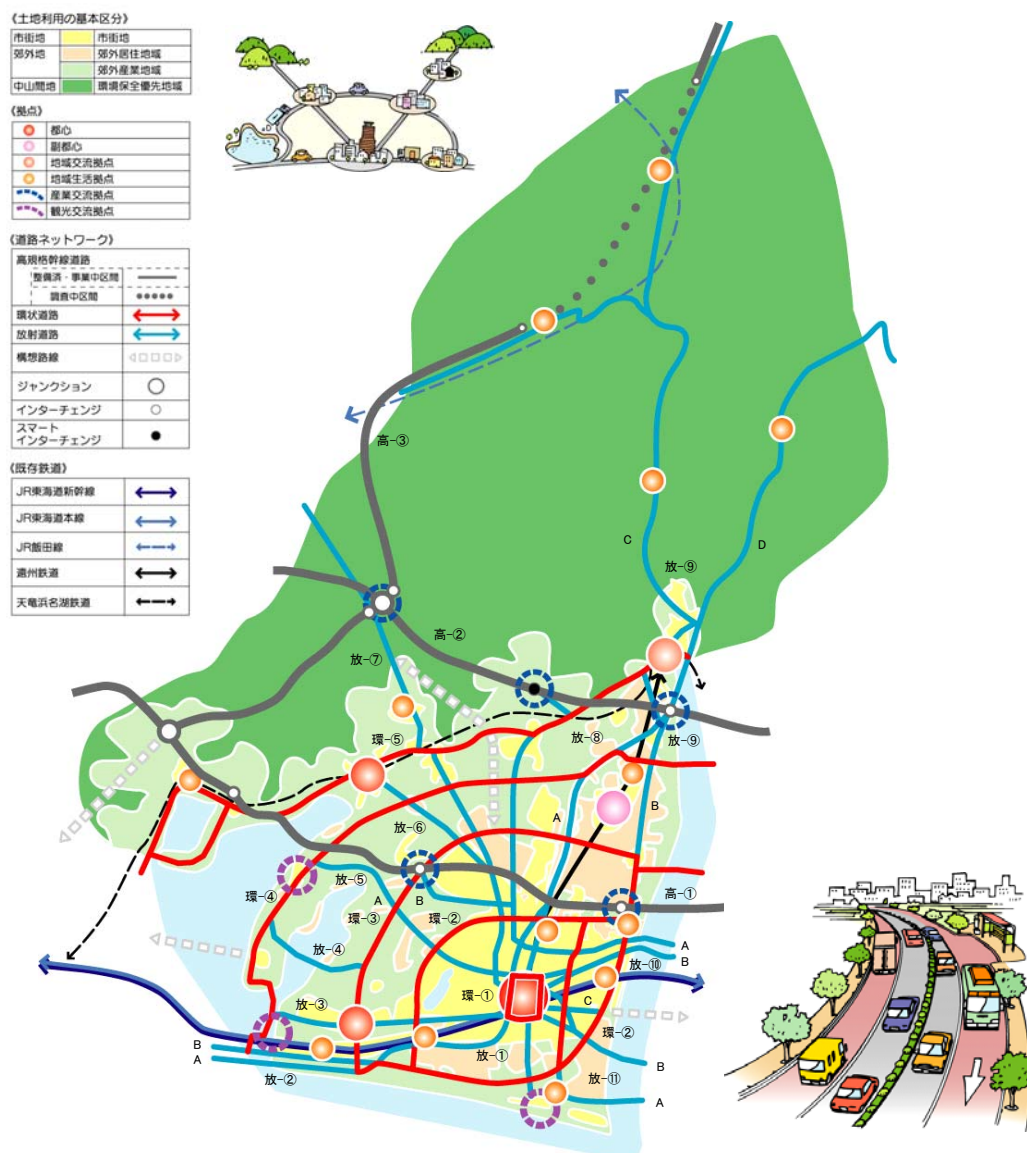
3-2-3 道路ネットワークの設定

基本方針に基づく道路ネットワークの方向性、そして以下により、将来の道路ネットワークを設定します。

(1) 道路ネットワークの設定

1) 3つの高規格幹線道路、5つの環状道路、11の放射道路の道路ネットワーク

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-①：放射1号線を示す]

図 3-8 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 3-7 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	—	事業中
	三遠南信自動車道	—	事業中
環状道路	環状 1 号線 (都心環状線)	国道 152 号 国道 257 号 (都)竜禅寺雄踏線 市道早出寺脇線 (都)植松和地線	既存 一部完成 一部完成 既存 一部完成
	環状 2 号線 (市街地環状線)	(都)下石田細江線 (都)上島柏原線 (主)天竜浜松線 市道中郡福塚線	一部完成 一部完成 既存 既存
	環状 3 号線 (浜松環状線)	(主)浜松環状線 国道 1 号 県道浜松袋井線	一部完成 既存 既存
	環状 4 号線 (外環状線)	(主)浜北袋井線 国道 152 号 県道細江浜北線 県道金指停車場和地線 (主)舘山寺鹿谷線 県道舘山寺弁天島線	既存 既存 既存 既存 既存 既存
	環状 5 号線 (大外環状線)	国道 362 号 (都)中瀬都田線 国道 301 号 県道瀬戸佐久米線	既存 一部完成 既存 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、B]	国道 257 号 国道 1 号バイパス 国道 1 号	一部完成 既存 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、B]	市道植松和地線 (主)舘山寺鹿谷線 市道萩湖東線	既存 既存 既存
	放射 6 号線	県道磐田細江線	既存
	放射 7 号線	(都)馬込住吉線 国道 257 号	一部完成 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、B、C、D]	(都)浜北米津線 (都)有玉南中田島線 (都)浜北馬郡線 (都)阿蔵船明線 国道 152 号 国道 362 号 国道 473 号	一部完成 一部完成 一部完成 一部完成 既存 既存 既存
	放射 10 号線 [A、B] [国道 152 号以東]	市道植松和地線 (都)国吉蜆塚線 市道中野町三方原線 国道 152 号 国道 1 号 県道中野子安線	既存 一部完成 既存 既存 既存 既存
	放射 11 号線 [A、B、C]	(都)掛塚砂山線 国道 150 号 国道 150 号バイパス (都)飯田鴨江線	一部完成 既存 既存 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。

【環状道路】

- ・ 区間1：環状1号線（都心環状線）の2区間
- ・ 区間2：環状2号線（市街地環状線）の2区間
- ・ 区間3：環状3号線（浜松環状線）の1区間

【放射道路】

- ・ 区間4：放射8号線の1区間
- ・ 区間5：放射9号線の5区間
- ・ 区間6：放射11号線の1区間

	高規格幹線道路
	高規格幹線道路 事業中
	高規格幹線道路 調査中区間
	環状道路・放射道路
	ネットワークの実現に必要な区間
	都市計画区域
	市街化区域
	平成28年度までにネットワーク



図 3-9 道路ネットワークの実現に必要な路線の区間(拡大)

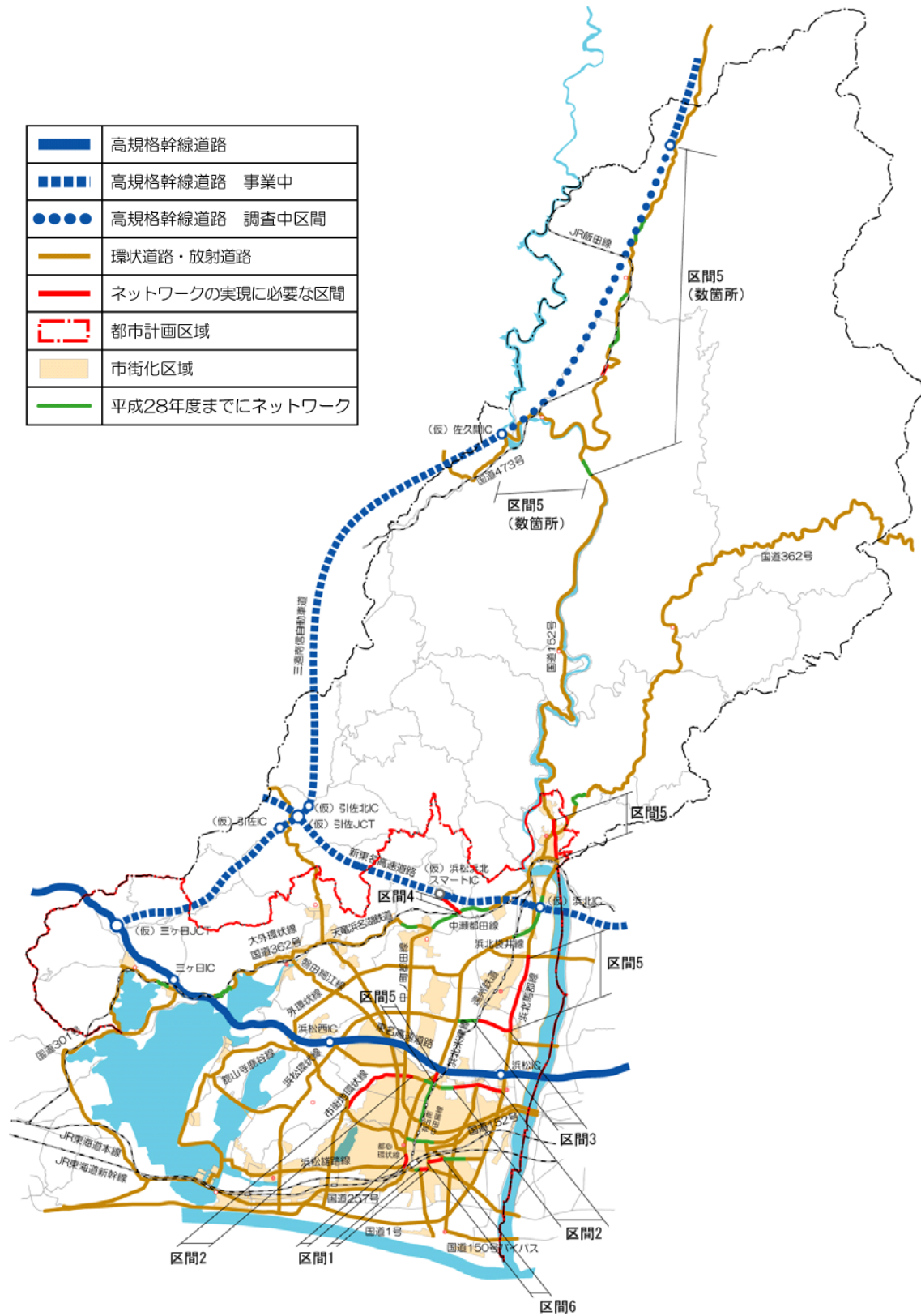


図 3-10 道路ネットワークの実現に必要な路線の区間

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、学術・文化、居住、情報、娯楽、行政などの高次な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。

この様々な都心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、様々な都心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、そして「交通ビジョン」及び「5つの暮らし」を受け、基本方針を示します。

なお、将来の都心交通を示す地区は、都心機能を果たす主要な施設、エリア、空間が位置する範囲とします。



(1) 都心の目標像

様々な機能を有する都心については、中心市街地活性化基本計画において目標像を設定し、この実現に向けた取り組みを進めています。目標像は以下の３点です。

- 1) 華のある商業空間を誇る“にぎわい”
- 2) 誰もが住みたくなる“潤い”
- 3) 新しいビジネスを生む“活力”

この目標像の実現には来訪者が増加し、かつ来訪者が活発に都心内を回遊することで、「にぎわい」を増加させることが必要になります。また、都心内で活動する人々の「居住する場」「働く場」などの都心機能の集積も必要です。この「にぎわいの増加」及び「都心機能の集積」を実現することにより、都心の活性化が図られます。

(2) 都心交通に関する取り組み(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。
- ・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、「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」などへ対応する道路整備を施行し、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。

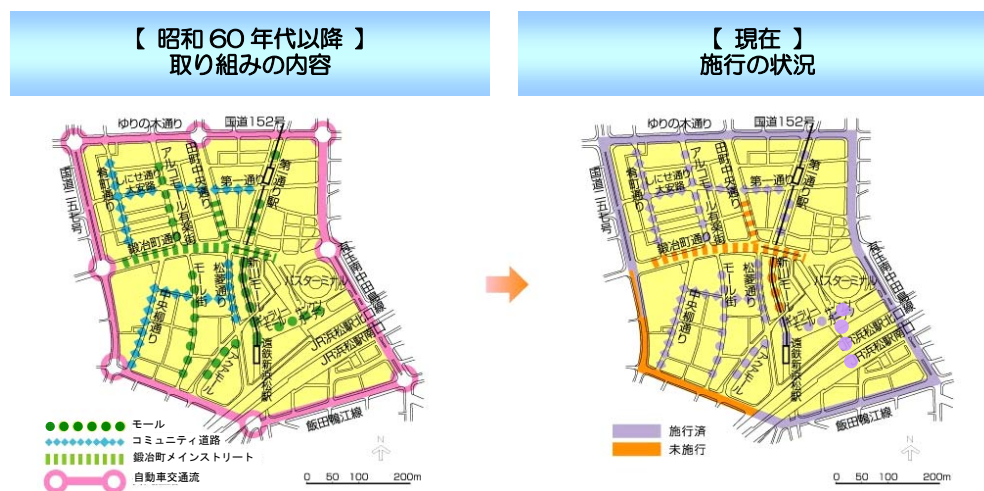


図 3-12 歩行者優先エリアの創出

(3) 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」に対応し、将来の都心交通に関する基本方針を示します。

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。そして、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浜松駅駅前広場を最大限活用した公共交通利用のアクセス、走行空間確保、走行マナーの向上による自転車の利用、自動車アクセスの向上とともに歩行者との共存や歩行空間への流入を抑制する自動車交通の整流化など様々な交通が関連します。

また、これらの交通の空間確保には、都心内の道路空間や交通結節点における安全性や円滑性などが必要となります。

このため、都心交通の基本方針を「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」とします。

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

- 歩きやすさ向上
- 安全性・快適性向上
- 所要時間の軽減
- 混雑緩和 など

また、(1)の3つの「都心の目標像」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、「にぎわいの増加」や「都心機能の集積」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、都心内では「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

○「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、「安全・安心・快適」に回遊することができる。
- ・ 集い、憩える空間も活用し、長時間にわたって都心に滞在することができる。

(2) 交通結節点

○「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「にぎわいの増加」「都市機能の集積」へとつながります。これにより「都心の目標像」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 3-8 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

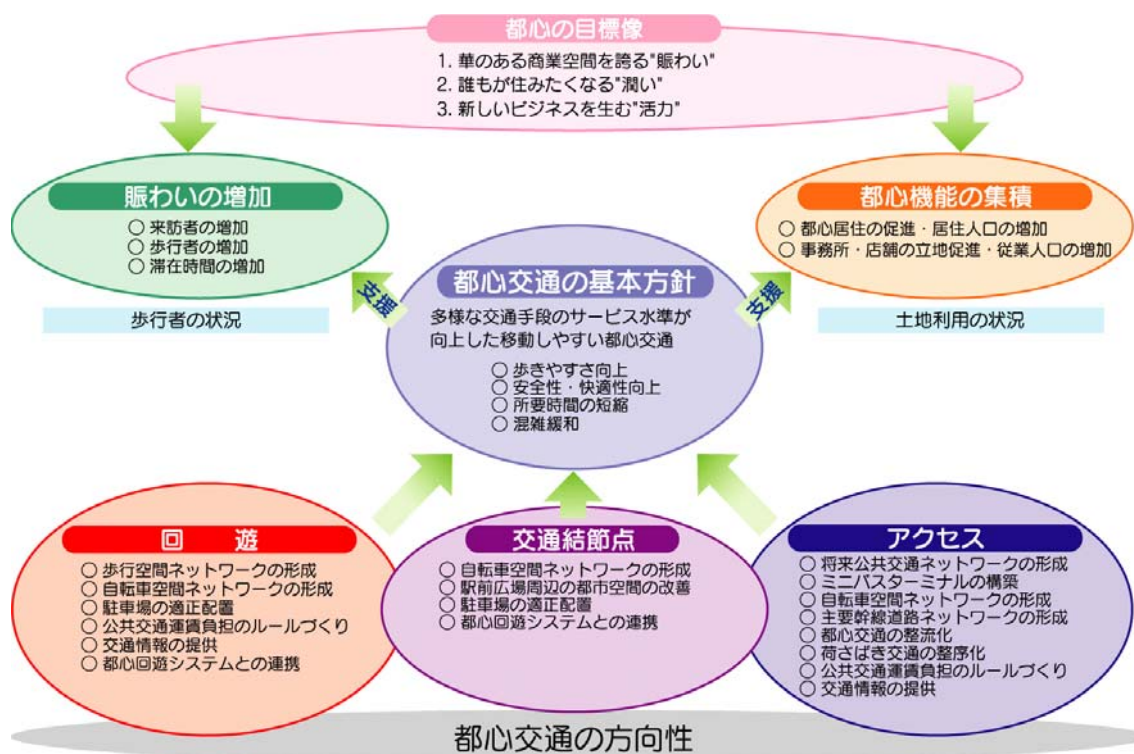


図 3-13 都心交通の基本方針と方向性

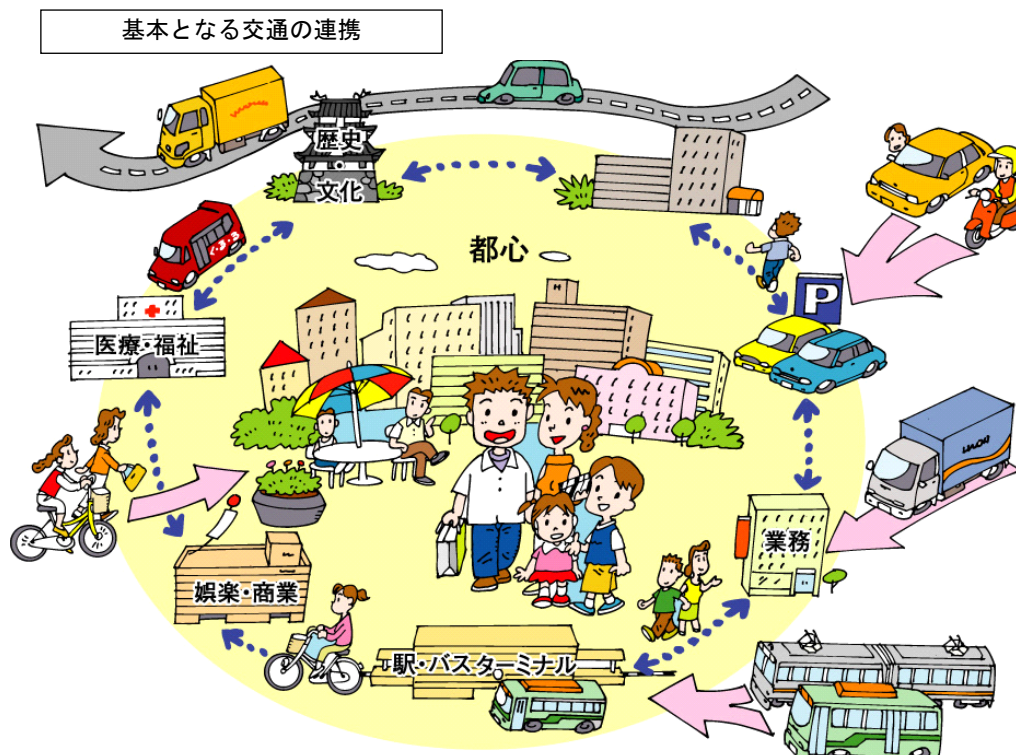


図 3-14 基本となる交通の連携

3-4 基本となる交通の連携

「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。

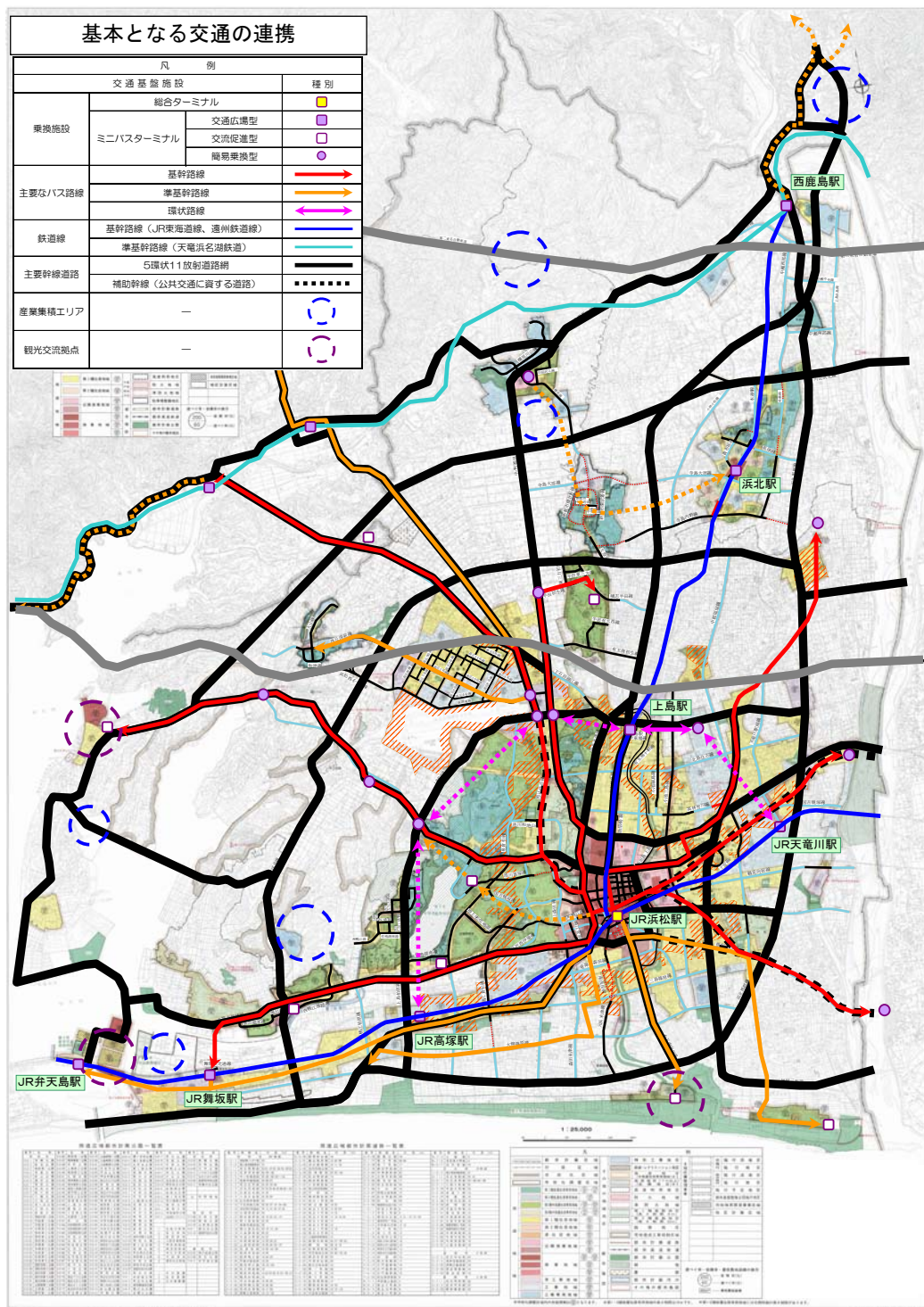


図 3-15 基本となる交通の連携

