

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

4-1-1 交通施策の一覧

4-1-2 交通施策の概要

4-2 重点的に進める施策

4-2-1 将来の交通ネットワークをつくる施策

4-2-2 都心の育成を図る施策

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 施策の評価

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

4-4-2 継続が可能な評価方法

4-5 アクションプログラムの見直し

4-5-1 見直しの留意点

4-5-2 見直し方法

4-5-3 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

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「5つの暮らし」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」、「5つの暮らし」及び「暮らし」のイメージに基づく交通施策

4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策

4-1-1 交通施策の一覧

「5つの暮らし」を実現するための交通施策を「5つの暮らし」のイメージから導き、示します。

交 通 施 策	
1. バス路線の再編	13. 渋滞多発ポイントにおける交差点改良
2. 交通結節点の配置	26. 新たな交通システムの導入
3. 地域の実情に応じた運行形態の導入	27. モビリティ・マネジメントの実施
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. 自転車走行空間などの創出※	
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※	
13. 渋滞多発ポイントにおける交差点改良※	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	
16. 都心回遊システムとの連携	6. 交通情報の提供
17. 観光レンタサイクルの拡充※	7. 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生
18. 浜名湖水上交通の検討※	8. 歩行空間の創出
19. 観光バス用駐車場と送迎レーンの検討	9. 自転車走行空間などの創出
20. 浜松風景街道づくり※	10. JR浜松駅駅前広場周辺の都市空間の改善
21. 道路の愛護制度による維持・管理※	11. 主要幹線道路の整備
	13. 渋滞多発ポイントにおける交差点改良
	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
22. 交通安全啓発活動の実施※	8. 歩行空間の創出
23. コミュニティゾーン事業の実施※	9. 自転車走行空間などの創出
24. 交通事故多発交差点の改良※	11. 主要幹線道路の整備
25. 狭い道路の拡幅事業の実施※	13. 渋滞多発ポイントにおける交差点改良
	18. 浜名湖水上交通の検討
26. 新たな交通システムの導入	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
27. モビリティ・マネジメントの実施	9. 自転車走行空間などの創出
##. ○○○○	※ 既に実施方針、実施計画がある施策

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

4-1-2 交通施策の概要

「5つの暮らし」を実現するためには、数多くの交通施策が必要となります。

また、交通施策の推進にあたっては、各施策の施行者と関係者はもとより、市民・企業など多くの方々まで広がる「市民協働の推進」が必要となります。

このため、各施策の細目、目的、内容を示すことで施策を明らかにし、施行者及び関係者を示すことで施策着手及び進捗など施策の推進を図ります。

表 4-1 交通施策の概要

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	施行者 (関係者)
日常生活	1 バス路線の再編	1-1 基幹路線の形成	交通事業者 (浜松市)
		1-2 準基幹路線の形成	交通事業者 (浜松市)
		1-3 環状路線の形成	浜松市 (交通事業者)
		1-4 支線路線の形成	地域住民 (交通事業者) (浜松市)
	2 交通結節点の配置	2-1 鉄道駅に接する 「交通広場型」の配置	浜松市 交通事業者
		2-2 店舗、病院などを活用した 「交流促進型」の配置	浜松市 交通事業者 (施設所有者)
		2-3 道路に接した「簡易乗換型」の配置	浜松市 交通事業者
		2-4 「交通手段の転換施設」の配置	浜松市 交通事業者
	3 地域の実情に応じた運行形態 の導入		浜松市 交通事業者 地域住民

目 的	施策の内容
・ 都心及び拠点へのアクセス性を高める。 ・ 可能な限り定時性、速達性を高める。	・ 交通軸となる骨格的な路線にバス専用・優先レーンや公共交通車両優先信号などの設置、急行バスの導入などにより、高いサービスレベルを設定して、運行する。
・ 都心及び拠点へのアクセス性を高める。 ・ 定時性、速達性を確保する。	・ 交通軸となる路線に、基幹路線に準ずるサービスレベルを設定して、運行する。
・ 公共交通を乗り継いで、目的地へ行きやすくする。	・ 基幹路線、準基幹路線の間にある主要施設を環状方向に結ぶ路線を設定して、運行する。
・ 地域から交通結節点、拠点、主要施設まで行くことができる。	・ 居住地と地域拠点を結ぶ路線に、地域の需要や住民ニーズに合わせた運行形態、サービスレベルを設定して、運行する。
・ 様々な交通手段へ乗り換えやすくする。	・ 主要な鉄道駅の駅前に鉄道、バス、タクシー、自動車、自転車などの乗り換え利便性を高める駅前広場や乗り換え施設を整備する。
・ バスへの乗り換えやすさを高める。	・ 主要な目的地となる大型商業施設、総合病院、地域自治センター周辺、地域の中心部、観光拠点の中心部などにバスの乗り換え利便性を高める乗り換え施設を整備する。
	・ 主要なバス停のバス待ち環境を改善する施設を整備する。
・ 公共交通へ乗り換えやすくする。	・ P&R、P&BR 用駐車場、送迎車スペース、C&R、C&BR 用駐輪場などの乗り換え施設を整備する。 ・ 鉄道駅やバス停に近接する店舗、病院などの協力を得て整備する。
・ 市が維持している又は今後新規導入するバス路線について、需要やニーズにあった効率的な運行により使いやすく持続性のあるものとする。	・ 市が維持しているバス路線の維持、改善又は新規導入についての手続きや基準を設定する。 ・ この手続きや基準の運用は、地域交通検討会（仮称）が行い、需要やニーズにあった運行や利用促進策などを実施する。

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)	施行者 (関係者)
日常生活	4 中山間地の生活を支える道路の整備		浜松市
	5 公共交通の利用を促進する料金設定	5-1 ICカードによるサービスの拡充	交通事業者 (浜松市)
		5-2 乗継割引施策の導入	交通事業者
		5-3 その他割引施策の導入	交通事業者
	6 交通情報の提供	6-1 ビジターセンターの設置 (浜名湖観光圏整備計画)	浜松市 (交通事業者)
		6-2 リアルタイム交通情報の提供	交通事業者 (浜松市)
		6-3 利用しやすい案内表示の工夫	交通事業者
	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連携計画)	交通事業者 (浜松市)
		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連携計画)	交通事業者 (浜松市)
		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連携計画)	交通事業者 (浜松市)

目 的	施策の内容
- 生活を支える自動車交通、バス交通の通行の円滑化を図る。 - 災害に対応する。	- 主要幹線道路の狭小幅員部分を改善する。 - 緊急輸送路において大型車がすれ違いできる道路幅員を確保する。 - 橋や道路法面を補強する。
公共交通利用料金の負担を軽減し、利用しやすくする。	- バス車両へのICカード読み取り機の設置や交通事業者間のシステム統合など、ICカード利用の可能性について検討する。 - 公共交通沿線や主要施設でICカードのチャージ金額が利用できるなどの促進策を検討する。
	- バスとバスの乗り継ぎやバスと鉄道の乗り継ぎの料金負担を軽減するなどの乗継割引の導入を検討する。 - ICカードによる乗継割引などの簡素化を検討する。
	- 定期券の持参人利用方式の拡充を検討する。 - 昼間割引の導入を検討する。
公共交通に関する情報の即時性を高める。	- JR 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交通情報やイベント情報などを提供できるように機能を拡充し、ビジターセンターとする。 - リアルタイムの交通情報を駅やバス停、ミニバスターミナル、鉄道やバスの車内、携帯電話、インターネットなどで提供する。 - 目的地や運行区間が分かりやすい路線表示、ボディカラーなどを検討
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。	- 天竜浜名湖鉄道の駅にアクセスするバスや遠州鉄道との接続時間を考慮したダイヤを設定する。 - 西鹿島駅のバリアフリー化を検討する。 - 需要に応じ、遠州鉄道との直通運転化を検討する。
	- シャトル運行を実施する。 - サイクルトレインを導入する。
	構内通路の改修、ホームの嵩上げ、ホーム上屋の改修、誘導ブロックの新設、待合室やトイレなどのリニューアル、駅舎のコミュニティ活用の推進、駅前広場の整備などを推進する。

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)	施行者 (関係者)
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)	浜松市 交通管理者
		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)
		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
		8-4 憩いの空間の創出	商業者 (浜松市)
	9 自転車走行空間などの創出	9-1 自転車走行空間の整備 (浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針)	浜松市 (交通管理者)
		9-2 自転車駐車場の整備	浜松市 商業者
	10 JR 浜松駅駅前広場周辺の 都市空間の改善	10-1 北口広場の機能改善	浜松市 交通事業者 (施設所有者)
		10-2 南口広場の機能改善	浜松市
	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
		11-2 バスレーンの設置	交通管理者 (浜松市)
		11-3 公共交通車両優先施策の実施	交通管理者 (浜松市)
		11-4 バスベいの整備	浜松市 交通事業者 (交通管理者)
	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

目 的	施策の内容
都心の回遊性を向上させる。	地下道横断又は歩道橋横断を平面横断化する。
	都心交通の基本方針を支える「回遊」について、鍛冶町通りの歩行空間の確保などにより快適性を向上させる。
	歩行空間のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化を進め、安全で安心な歩行空間を創出する。
都心に滞在し、憩うことができるようにする。	歩行空間にベンチなどの休憩施設を設置し、憩い空間を創出する。
- 自転車走行空間を確保する。 - 歩行空間を保全する。	一定の有効幅員を有する自転車歩行者道において、必要に応じて歩行空間と自転車走行空間を分離する。
- 駐車空間を確保する。 - 歩行空間を保全する。	- 商業者による整備を推進する。 - 一定の構造や機能を有する歩道において、必要に応じて自転車駐車を整備する。 - 駐車需要の集中又は分散に応じて、規模を調整して自転車駐車を設置する。
- 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。	北口広場及び周辺施設の間を移動しやすくする手法について検討する。
- 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。	駅南駐車場の有効利用について検討する。
- 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。	環状道路、放射道路のうち、ネットワークの実現に必要な路線、区間を整備する。
	既存のバスレーンの延伸又は新規バスレーンを設置する。
	バス車両を優先する信号制御や一般車両を並行する幹線道路に誘導する案内板、道路標識の設置などにより、バスの優先通行を確保する。
	道路の混雑している区間に、バス停での円滑な発進停車を行えるような歩道側に切れ込みを入れたバスの停車帯を整備する。
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り、沿道の生活環境改善対策を実施する。

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)	施行者 (関係者)
産業・経済	13 渋滞多発ポイントにおける交差点改良	13-1 渋滞対策交差点の改良 (浜松市のみちづくり計画)	浜松市
		13-2 遠州鉄道連続・単独立体交差事業の実施 (浜松市のみちづくり計画)	浜松市
		13-3 バス路線のボトルネック交差点の改良	浜松市 (交通管理者)
	14 スマートインターチェンジの整備		浜松市
	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
		15-2 駐車場需要の分散誘導	商業者 駐車場事業者 (浜松市)
		15-3 駐車場の立地誘導	浜松市 駐車場事業者
		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)
		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

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

目 的	施策の内容
・ 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。	・ 渋滞が激しい交差点のうち、早急に対応を要する箇所を渋滞対策交差点とし、交差点改良及び道路の拡幅事業などにより渋滞対策を実施する。
・ 交通渋滞や踏切事故の防止を図る。	・ 遠州鉄道鉄道線(助信町～有玉南町)の連続立体交差事業と都市計画道路有玉南中田島線の整備を実施する。 ・ 遠州鉄道鉄道線の2箇所の単独立体交差を推進する。
・ 路線バスの速達性、定時性を確保する。	・ 混雑の激しい交差点(ボトルネック交差点)において、右折レーンの延伸や設置、信号制御の調整を実施する。 ・ バス優先交差点として交差点流入部へのバスレーンやバス優先信号を整備する。
・ 高速道路利用による地域振興、産業振興を図る。	・ 高速道路のサービスエリアやパーキングエリア周辺にスマートインターチェンジを整備する。
・ 自動車交通を円滑化させる。 ・ 歩行空間を保全する。	・ 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する。
・ 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。	・ 商業及び業務施設への来客車両や荷捌き車両を歩行者優先エリア外縁部の駐車場や荷捌きスペースへ誘導する。 ・ 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する。 ・ カーナビや携帯電話と連動した誘導策を検討する。
・ 歩行空間を保全する。 ・ 自動車交通を円滑化させる。	・ 「出入口の設置基準」により、モールなどの歩行者優先空間に面する出入口を抑制し、歩行者と自動車の錯綜を軽減する。 ・ 「駐車場の立地基準」により、歩行者優先エリア内の駐車場立地を抑制し、エリア内の歩行者と自動車の錯綜を軽減する。 ・ 歩行者優先エリア外縁部に駐車場を立地誘導し、駐車需要を分散させるためのソフト施策を検討する。
・ 歩行空間を保全する。 ・ 自動車交通を円滑化させる。	・ 荷捌き場を事業所ごとに確保する。 ・ 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する。
・ 駐車空間を確保する。 ・ 歩行空間を確保する。	・ 商業者による整備を推進する。 ・ 需要に応じた整備を推進する。 ・ 既存の駐車場や駐輪場の自動二輪車など受け入れを促進する。

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)	施行者 (関係者)
観光・交流	7 天竜浜名湖鉄道の活性化及び再生	7-4 天竜浜名湖鉄道と観光タクシーの連携 (天竜浜名湖鉄道地域公共交通連携計画)	交通事業者
	16 都心回遊システムとの連携	16-1 駐車場と「くるる」バス停のセット化 (浜松市循環まちバス交通システム検討会議)	浜松市 (交通事業者)
		16-2 公共交通と「くるる」の乗継利便性向上 (浜松市循環まちバス交通システム検討会議)	浜松市 (交通事業者)
		16-3 駅前広場における「くるる」の乗継利便性向上 (浜松市循環まちバス交通システム検討会議)	浜松市 (交通事業者)
	17 観光レンタサイクルの拡充	(浜名湖観光圏整備計画)	民間
	18 浜名湖水上交通の検討	(浜名湖観光圏整備計画)	民間
	19 観光バス用駐車場と送迎レーンの検討		浜松市 (駐車場事業者)
	20 浜松風景街道づくり		民間 浜松市
	21 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 地域住民
安全・安心	22 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
	23 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8次浜松市交通安全計画)	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
	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)	浜松市 地域住民

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

目 的	施策の内容
・ 天竜浜名湖鉄道沿線の観光資源を巡りやすくする。	・ 各種観光イベントとの連携として、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を設定する。
・ 都心外縁部駐車場から都心全体への回遊を誘導する。 ・ 都心外縁部駐車場の利用促進を図る。	・ 都心外縁部の駐車場周辺に「く・る・る」のバス停を設置することで、「く・る・る」へ乗り換えしやすくし、都心内の目的地へ行きやすくする。
・ バス停や駅からの都心全体への回遊を誘導する。 ・ 公共交通の利用促進を図る。	・ バス停や駅周辺に「く・る・る」のバス停を設置することで、「く・る・る」へ乗り換えしやすくし、都心内の目的地へ行きやすくする。
・ 駅、バスターミナル、都心全体を連続的につなぐ。	・ 駅前広場内において、駅、バスターミナルから「く・る・る」へ乗り換えしやすくし、都心内の目的地へ行きやすくする。
・ 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する。
・ 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する。
・ 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。	・ 都心に観光バスなどの駐車場、送迎レーンの設置を検討する。
・ 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する。 ・ 日本風景街道に位置づけられている浜名湖サイクリングロードを地域資源とした浜名湖の全国発信を継続する。
・ 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。
・ 交通事故削減に向けた市民意識の啓発を図る。	・ 学校教育や生涯学習の場で、交通安全教育を実施する。 ・ イベントなどにおいて、交通事故に関する現状や交通安全についての啓発情報を提供する。 ・ 春夏秋冬の街頭広報を実施する。
・ 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する。
・ 交通事故件数の減少を図る。	・ 人身事故が多発し重点的に対策が必要な交差点において、危険度、地域バランスなどを総合的に判断し、浜松市交差点事故削減対策部会で選定された交差点を改良する。
・ 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。	・ 狭い道路に接した敷地で、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 の幅まで道路を拡げる整備を実施する。

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)	施行者 (関係者)
地球環境保全	26 新たな交通システムの導入		浜松市 交通事業者 (交通管理者)
	27 モビリティ・マネジメントの実施	27-1 公共交通のPR	浜松市 交通事業者 (市民)
		27-2 路線維持のPR	浜松市 交通事業者 (地域住民)
		27-3 転入者への働きかけ	浜松市 交通事業者 (転入者)
		27-4 企業への働きかけ	浜松市 交通事業者 (企業)
		27-5 児童、生徒への働きかけ	浜松市 交通事業者 (学校)
		27-6 市民、学生との連携	浜松市 交通事業者 (市民、大学)
		27-7 体験イベントの実施	浜松市 交通事業者 (市民)

目 的	施策の内容
・ 基幹路線の定時性や速達性の向上を図る。 ・ 将来的な公共交通の需要増に対応する。	・ 基幹路線を高規格化する。 ・ 当面、バスを主体としたシステムとし、バスレーン、公共交通車両優先、急行や高頻度運行、需要増対応型及び環境対応型車両導入などを実施する。 ・ 将来的な公共交通需要の増加に対応して、需要見込みや導入空間などを勘案し、輸送能力の向上を検討する。
・ 市民一人一人の交通行動を、過度な自動車利用から公共交通や徒歩など多様な交通手段の選択を自発的に促し、過度な自動車の利用が引き起こす環境問題や交通渋滞、交通事故などの問題の解消を図る。 ・ 市民とのコミュニケーションや、市民が参画することで、一人一人が、自分の交通行動を見直すきっかけをつくる。 ・ 市民と直接コミュニケーションをとる機会を設け、市民と行政の距離を縮め、信頼関係を醸成する。	・ 市民に対し、広報紙、パンフレット、ニューズレター、ポスター、ホームページなどの多種多様な手段で、市民の関心や地元企業の協賛を喚起し、自動車から公共交通などへの自発的転換を促す。 ・ 交通手段別の二酸化炭素排出量の提示などにより、環境行動の啓発につなげる。
	・ 地域に対し、公共交通の運行状況、利用状況を周知することにより、市民に公共交通の現状や役割について考えてもらうきっかけをつくるとともに、バスを地域の財産として認識し、地域全体で公共交通を守り育てるよう自発的な行動を促す。
	・ 転入者に対し、一人一人の日常生活における様々な交通行動の自発的な転換を促すため、公共交通路線図や時刻表、毎日の移動中の二酸化炭素排出量を記録する日記帳、公共交通利用に関する啓発チラシなどを配布する。
	・ 本市職員の通勤方法について、環境負荷がより小さい通勤方法への変更を促進する。 ・ 公共交通の利便性が高い駅周辺の企業や従業員に対し、通勤や業務での移動を自動車から公共交通などへの自発的な転換を促す。
	・ 児童、生徒に対し、バス体験授業や公共交通利用に関する啓発チラシの配布を通じて、交通行動に関する意識や望ましい交通のあり方などについての教育を行う。 ・ 児童、生徒を通じ、家族への働きかけも実施する。
	・ 自動車を利用しない日を設けることで「人と環境にやさしい持続可能な交通」のあり方について考えるきっかけをつくるノーカーデーなどのイベントを市民や大学と連携しながら、継続的に実施する。 ・ 公共交通を利用する契機として、体験イベントの開催や割引キャンペーンの実施を推進する。 ・ 各種イベントを活用した交通施策のPRや啓発活動を実施する。

第4章 交通施策の推進

4-2 重点的に進める施策

4-2 重点的に進める施策

4-2-1 将来の交通ネットワークをつくる施策

将来交通ネットワークの形成に向け、公共交通の運行を維持・改善し、定時性や速達性を確保するため、「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」の形成を実現していく必要があります。

このためには、今後、各路線の維持や新規導入の基準・ルールに加え、公共交通利用時の負担軽減や意識啓発、そして公共交通の運行を支える主要幹線道路整備や公共交通利用促進のための交通結節点などの交通基盤施設の整備など、ソフト施策とハード施策を総合的に実施する必要があります。

これらのことから、今後、将来交通ネットワークの形成に向けて実施するソフト施策とハード施策を設定します。

なお、実施にあたっては、各施策の施行者と関係者はもとより、市民・企業など多くの方々まで広がる「市民協働の推進」を基礎として協議、調整を行います。

表 4-2 将来交通ネットワークの形成に向けた施策(ソフト施策)①

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	施行者 (関係者)
将来交通ネットワークの形成に向けた施策(ソフト施策)	1 バス路線の再編	1-1 基幹路線の形成	交通事業者 (浜松市)
		1-2 準基幹路線の形成	交通事業者 (浜松市)
		1-3 環状路線の形成	浜松市 (交通事業者)
		1-4 支線路線の形成	地域住民 (交通事業者) (浜松市)
	3 地域の実情に応じた運行形態の導入	・市が維持している又は今後新規導入するバス路線の維持・改善、新規導入についての基準・ルールを設定	浜松市 交通事業者 地域住民
	5 公共交通の利用を促進する料金設定	5-1 ICカードによるサービスの拡充	交通事業者 (浜松市)
		5-2 乗継割引施策の導入	交通事業者
		5-3 その他割引施策の導入	交通事業者
	6 交通情報の提供	6-1 ビジターセンターの設置 (浜名湖観光圏整備計画)	浜松市 (交通事業者)
		6-2 リアルタイム交通情報の提供	交通事業者 (浜松市)
		6-3 利用しやすい案内表示の工夫	交通事業者

表 4-3 将来交通ネットワークの形成に向けた施策(ソフト施策)②

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	施行者 (関係者)
将来交通ネットワークの形成に向けた施策(ソフト施策)	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連携計画) ・駅にアクセスするバスや遠州鉄道との接続を考慮したダイヤの設定	交通事業者 (浜松市)
		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連携計画) ・シャトル運行の実施、サイクルトレインの導入	交通事業者 (浜松市)
	26 新たな交通システムの導入	・路線の高規格化(需要対応型及び環境対応型車両の導入など)を実施	浜松市 交通事業者 (交通管理者)
	27 モビリティ・マネジメントの実施	27-1 公共交通のPR	浜松市 交通事業者 (市民)
		27-2 路線維持のPR	浜松市 交通事業者 (地域住民)
		27-3 転入者への働きかけ	浜松市 交通事業者 (転入者)
		27-4 企業への働きかけ	浜松市 交通事業者 (企業)
		27-5 児童、生徒への働きかけ	浜松市 交通事業者 (学校)
		27-6 市民、学生との連携	浜松市 交通事業者 (市民、大学)
		27-7 体験イベントの実施	浜松市 交通事業者 (市民)

第4章 交通施策の推進

4-2 重点的に進める施策

表 4-4 将来交通ネットワークの形成に向けた施策(ハード施策)

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	施行者 (関係者)
将来交通ネットワークの形成に向けた施策(ハード施策)	2 交通結節点の配置	2-1 鉄道駅に接する「交通広場型」の配置	浜松市 交通事業者
		2-2 店舗、病院などを活用した「交流促進型」の配置	浜松市 交通事業者 (施設所有者)
		2-3 道路に接した「簡易乗換型」の配置	浜松市 交通事業者
		2-4 「交通手段の転換施設」の配置	浜松市 交通事業者
	4 中山間地の生活を支える道路の整備	・主要幹線道路の狭小幅員部分の改善	浜松市
	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連携計画) ・西鹿島駅のバリアフリー化 など	交通事業者 (浜松市)
		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連携計画) ・構内通路の改修、駅前広場の整備など	交通事業者 (浜松市)
	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
		11-2 バスレーンの設置	交通管理者 (浜松市)
		11-3 公共交通車両優先施策の実施	交通管理者 (浜松市)
		11-4 バスベイの整備	浜松市 交通事業者 (交通管理者)
	13 渋滞多発ポイントにおける交差点改良	13-3 バス路線のボトルネック交差点の改良	浜松市 (交通管理者)
	26 新たな交通システムの導入	・路線の高規格化(需要対応型及び環境対応型車両の導入など)に伴う道路施設などの改良	浜松市 交通事業者 (交通管理者)

4-2-2 都心の育成を図る施策

「基本となる交通」として設定した「都心交通」は、「5つの暮らし」全てに関連します。

このため、「都心交通」は、都心内で活動する人々や来訪者の「徒歩」を主とし、公共交通を利用したアクセス、自転車による移動や自動車利用に対応した交通の整流化など様々な取り組みを進めます。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の向上などが必要となります。

さらに、都市計画マスタープランに基づく「拠点ネットワーク型都市構造」への転換を実現するため、拠点配置による都市機能・人口の集積を図っていく上で、特に都心は「市民の暮らしを支える拠点」及び「都市活力を創出する拠点」の中心として、都市全体の求心力と活力をけん引していくことが求められます。

これらのことから、「都心交通」では、人々が歩いて回遊し、憩うことの楽しさを満喫できるとともに、公共交通を利用して来やすくする、適正な駐車場・駐輪場を確保する、都心環状線の整備促進により都心内の自動車流入を抑え車両と歩行者双方の円滑性と安全性を確保するなどの取り組みを進めることにより、「都心の育成」へと導き、都心全体としての社会経済活動や文化交流活動を支えます。

(1) 都心の育成を図る施策

「都心交通の基本方針」である「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」の実現を目指します。

このためには、「都心交通の基本方針」に基づく「回遊」「交通結節点」「アクセス」の3つの交通行動の方向性をもとに、それぞれの交通行動が「移動の手段」として提供され、かつ、その手段が「使いやすい空間」として確保されるなどの質を高め、相互に連携し合い、「移動しやすい都心交通」の実現に向けて施策を展開します。

なお、施策は、「歩行者・歩行支援」「自転車・自動二輪車」「公共交通」「自動車」の移動手段に分類して設定しますが、これらの手段も相互に連携することに留意しつつ施策を展開します。

また、この施策展開により、都市計画マスタープランに示す「歩いて楽しめる回遊性の確保」を目指します。

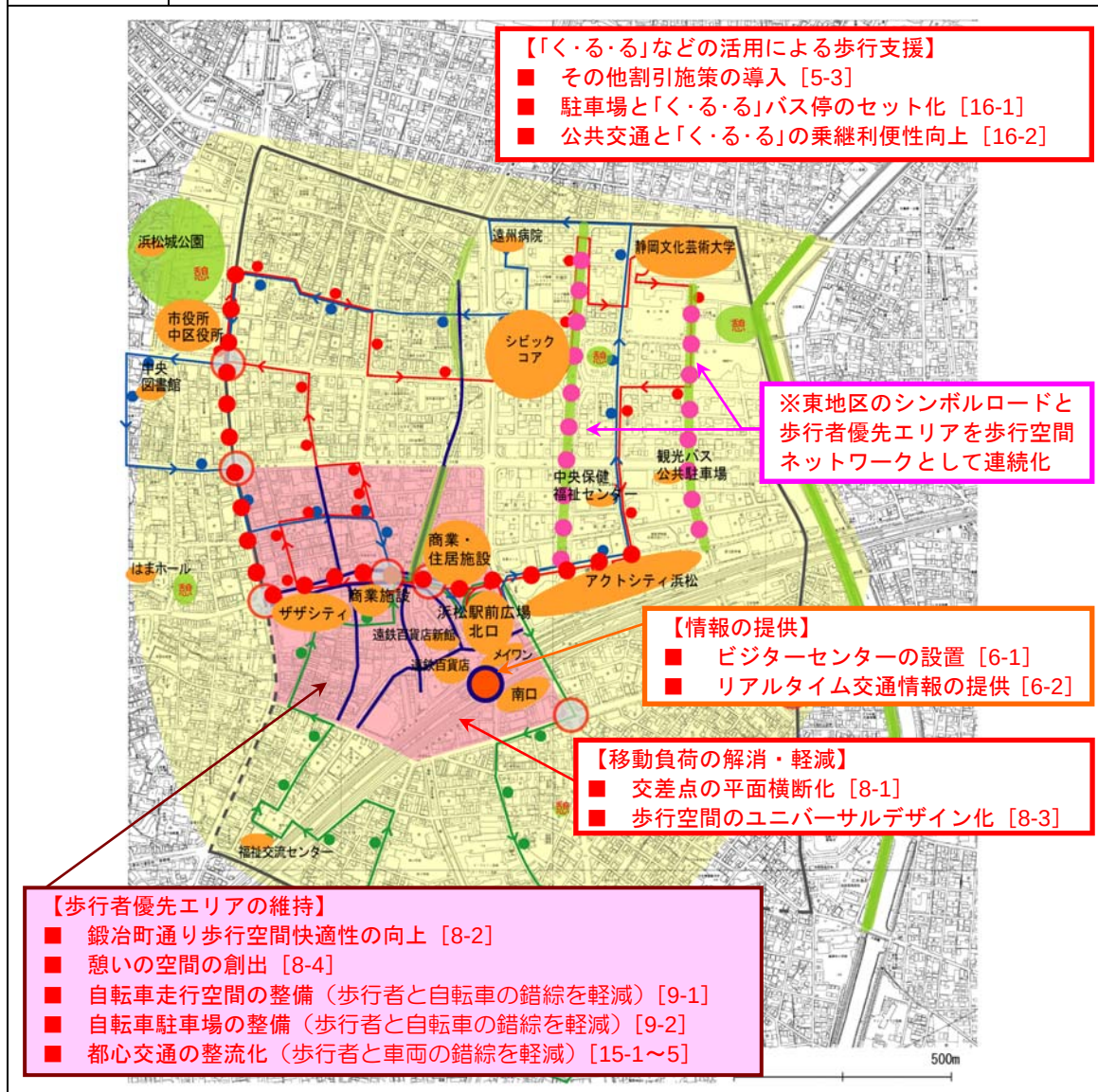
第4章 交通施策の推進

4-2 重点的に進める施策

1) 回遊

表 4-5 「回遊」の施策展開イメージ

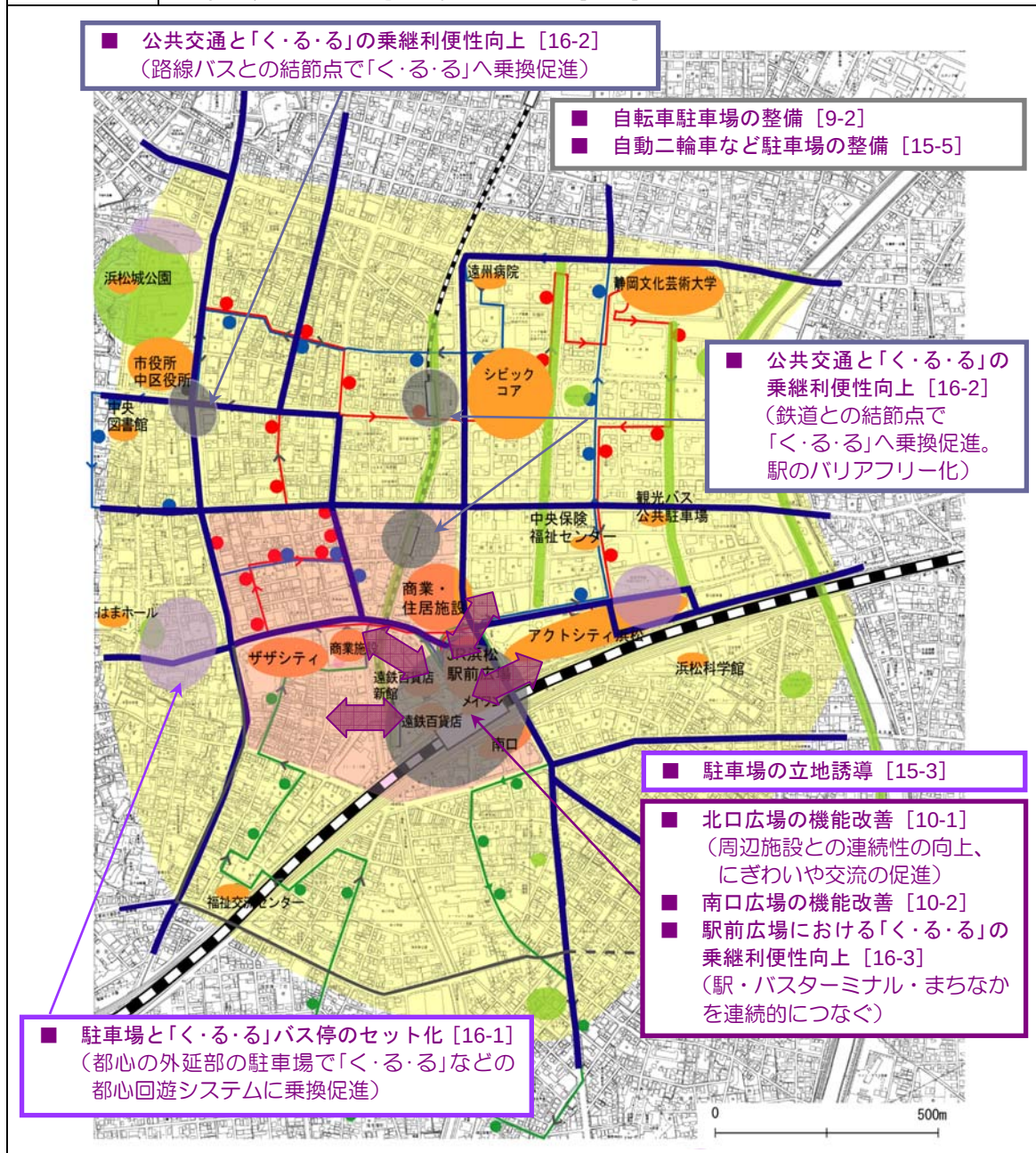
キャッチフレーズ	「巡って憩う！」
基本方針	「めぐる」「たまる」「憩う」ことのできる、都心での回遊・滞在を促進
歩行者・歩行支援	■ その他割引施策の導入 [5-3] ■ 交差点の平面横断化 [8-1] ■ 鍛冶町通り歩行空間快適性の向上 [8-2] ■ 歩行空間のユニバーサルデザイン化 [8-3] ■ 憩いの空間の創出 [8-4] ■ 駐車場と「く・る・る」バス停のセット化 [16-1] ■ 公共交通と「く・る・る」の乗継利便性向上 [16-2]
自転車・自動二輪車	■ 自転車走行空間の整備 [9-1] ■ 自転車駐車場の整備 [9-2]
公共交通	■ ビジターセンターの設置 [6-1] ■ リアルタイム交通情報の提供 [6-2]
自動車	■ 都心交通の整流化 [15-1～5]



2) 交通結節点

表 4-6 「交通結節点」の施策展開イメージ

キャッチフレーズ	「乗り換えて行こう！」
基本方針	「回遊」と「アクセス」を「スムーズ」につなぐ、乗り換えを促進
歩行者・歩行支援	■ 北口広場の機能改善 [10-1] ■ 駅前広場における「く・る・る」の乗継利便性向上 [16-3]
自転車・自動二輪車	■ 自転車駐車場の整備 [9-2] ■ 自動二輪車など駐車場の整備 [15-5]
公共交通	■ 公共交通と「く・る・る」の乗継利便性向上 [16-2]
自動車	■ 南口広場の機能改善 [10-2] ■ 駐車場の立地誘導 [15-3] ■ 駐車場と「く・る・る」バス停のセット化 [16-1]



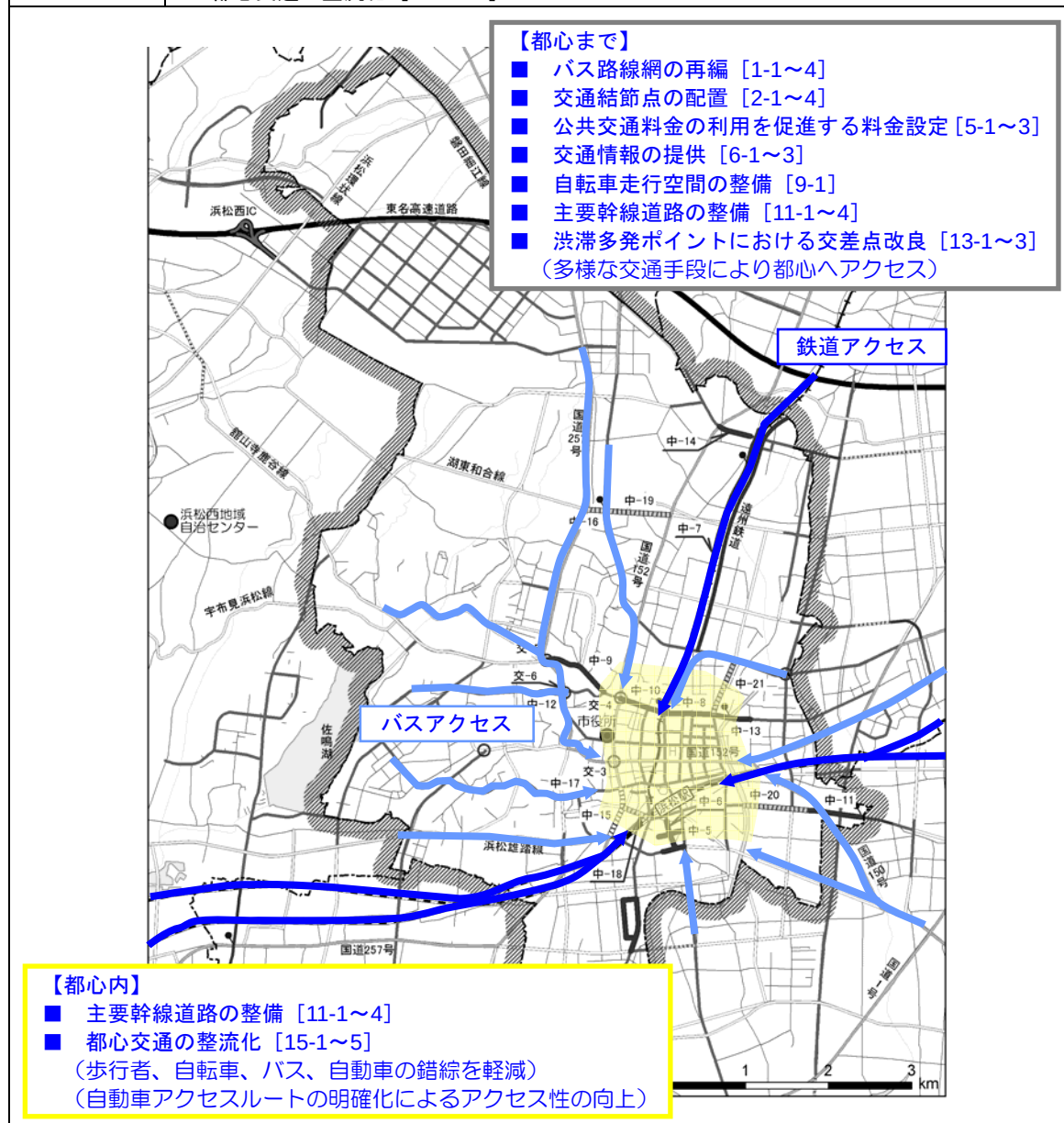
第4章 交通施策の推進

4-2 重点的に進める施策

3) アクセス

表 4-7 「アクセス」の施策展開イメージ

キャッチフレーズ	「快適に行こう！」
基本方針	「誰でも」「どこからでも」「スピーディ」な、都心アクセスを促進
歩行者 ・歩行支援	
自転車 ・自動二輪車	■ 自転車走行空間の整備 [9-1]
公共交通	■ バス路線網の再編 [1-1~4] ■ 交通結節点の配置 [2-1~4] ■ 公共交通の利用を促進する料金設定 [5-1~3] ■ 交通情報の提供 [6-1~3]
自動車	■ 主要幹線道路の整備 [11-1~4] ■ 渋滞多発ポイントにおける交差点改良 [13-1~3] ■ 都心交通の整流化 [15-1~5]



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・市民・事業者など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「3者共通の行動計画」がアクションプログラムです。

(2) アクションプログラムの目的

アクションプログラムは、「5つの暮らし」の実現を目指し、各施策を着実に実施することを目的とします。

また、施策の時期や内容などを示すことにより、市・市民・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などを可能とし、施策実施の環境を整えることも目的とします。

(3) アクションプログラムの内容

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・市民・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、策定後の平成22年度から5年間を短期、その後の5年間を中期（5～10年）に分類し、それぞれの期間において施策を展開します。

(4) 既に実施中、実施方針や詳細計画を策定している施策

交通施策のうち、既に実施中の施策、実施方針や詳細計画を策定している施策は、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。

なお、交通戦略は、都市の姿などの変化及び交通の問題に対応するとともに、安全で円滑な交通の確保と魅力あるまちづくりを進めるための取り組みであり、将来の都市構造や市民にとって使いやすい、持続可能な公共交通や道路交通のあり方を示すものとなります。

また、将来都市像の実現に資する快適で円滑な都市交通を確保するためのものでもあります。

このため、以降の施策の展開では、交通基盤施設の快適性や円滑性を向上させる施策について示すこととします。

(1) 短期(計画策定～5 年)に展開する施策

- 喫緊の課題に対応するため、早急に施策の具体的な内容や実施主体を示し、施策の早期展開を目指します。
- 展開の際は、施行者や関係者との協議、調整を行います。
- 中長期の施策展開に向けたデータ収集や課題整理を行います。

(2) 中期(5 年～10 年)に展開する施策

- 当面は現時点の状況、短期施策の効果を評価しつつ、中期的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。
- 実施段階に至った際は、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 4-8 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)	施行者 (関係者)
日常生活	2 交通結節点の配置	2-1 鉄道駅に接する「交通広場型」の配置	浜松市 交通事業者
		2-2 店舗、病院などを活用した「交流促進型」の配置	浜松市 交通事業者 (施設所有者)
		2-3 道路に接した「簡易乗換型」の配置	浜松市 交通事業者
		2-4 「交通手段の転換施設」の配置	浜松市 交通事業者
	4 中山間地の生活を支える道路の整備	現道拡幅整備など	浜松市

※ 公共交通ネットワークを支える施策

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）

実施箇所・施策内容	事業実施スケジュール										
	継続	短 期					中 期				
		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
上島駅(上島駅停車場線)											
西鹿島駅(双竜橋鹿島線)											
高塚駅											
天竜川駅(天竜川駅前線)											
医科大学前周辺、 聖隷三方原病院周辺 など											
浜工高前周辺、 追分周辺 など											
P&R 用駐車場の整備箇所											
C&R 用駐輪場の整備箇所											
国道 152 号 天竜区											
国道 362 号 天竜区、北区											
国道 301 号 北区											
(主)天竜東栄線 天竜区											
市道拡幅整備 天竜区、北区											

関係者協議などにより進める施策

継続事業又は実施方針に基づき進める施策

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)	施行者 (関係者)
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連携計画)	交通事業者 (浜松市)
		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連携計画)	交通事業者 (浜松市)
	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
		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)
		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
		8-4 憩いの空間の創出	商業者 (浜松市)
	9 自転車走行空間などの創出	9-1 自転車走行空間の整備 (浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針)	浜松市 (交通管理者)
		9-2 自転車駐車場の整備	浜松市 商業者
	10 JR 浜松駅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	浜松市 交通事業者
		10-2 南口広場の機能改善	浜松市

※ 公共交通ネットワークを支える施策

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）

実施箇所・施策内容	事業実施スケジュール										
	継続	短 期					中 期				
		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
西鹿島駅バリアフリー化											
構内通路の改修											
待合室等の施設のリニューアル、 駅前広場の整備											
市役所前、郵便局前											
連尺町、伝馬町交差点											
歩行空間の創出、整備											
自転車走行空間の整備											
道路施設ユニバーサルデザイン 指針に基づき整備を推進											
まちなか公共空間利活用制度の推進											
建物、道路更新時の空間創出											
道路施設ユニバーサルデザイン 指針に基づき整備を推進											
商業者整備の推進により商店街 直近への整備											
JR 浜松駅駅前広場空間の改善		(市民意見収集) (関係者協議) (案の比較) (基本計画の策定)									
駅南地下駐車場の送迎機能追加		(市民意見収集) (関係者協議) (案の比較) (基本計画の策定)									

関係者協議などにより進める施策

継続事業又は実施方針に基づき進める施策

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)	事業主体 (関係者)
日常生活	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
		11-2 バスレーンの設置	交通管理者 (浜松市)
		11-3 公共交通車両優先施策の実施	交通管理者 (浜松市)
		11-4 バスベいの整備	浜松市 交通事業者 (交通管理者)
	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

※ 公共交通ネットワークを支える施策

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）

実施箇所・施策内容	事業実施スケジュール										
	継続	短 期					中 期				
		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
都心環状線の一部 （国道 257 号、植松和地線他）											
市街地環状線の一部 （下石田細江線、上島柏原線他）											
浜松環状線の一部											
環状 5 号線の一部 （国道 362 号、中瀬都田線）											
放射 8 号線の一部 （(主)浜北三ヶ日線）											
放射 9 号線の一部 （浜北米津線、浜北馬郡線、 有玉南中田島線他）											
放射 11 号線の一部 （飯田鴨江線）											
中ノ町都田線他 中沢町～浜工高前											
馬込住吉線 市役所前～公園前交番北											
国道 152 号 板屋町～松江											
植松和地線他 八幡町～宮竹町											
国道 257 号 公園前交番北～元追分											
（主）館山寺鹿谷線 浜松北高前～冨塚町											
西伊場志都呂 1 号線 浜松西郵便局～志都呂											
主要なバス路線へのバスベイの 整備											
道路の新築、改築に併せて整備											

関係者協議などにより進める施策

継続事業又は実施方針に基づき進める施策

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)	施行者 (関係者)
産業・経済	13 渋滞多発ポイントにおける 交差点改良	13-1 渋滞対策交差点の改良 (浜松市のみちづくり計画)	浜松市
		13-2 遠州鉄道連続・単独立体交差事業 の実施 (浜松市のみちづくり計画)	浜松市
		13-3 バス路線のボトルネック交差点の 改良	浜松市 (交通管理者)
	14 スマートインターチェンジの 整備		浜松市

※ 公共交通ネットワークを支える施策

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）

実施箇所・施策内容	事業実施スケジュール										
	継続	短 期					中 期				
		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
有玉小学校東交差点											
鴨江町交差点											
連尺町交差点											
下池川町交差点											
浜松北高前交差点											
鹿谷郵便局前交差点											
市野町交差点											
石岡交差点											
芝本駅入口交差点											
助信駅、曳馬駅、上島駅の高架化											
国道152号(新原東原北交差点)の単独立体交差化											
(主)浜松環状線 西ヶ崎地区											
国道257号 金指西工区											
成子町交差点											
萩丘交差点											
一里塚橋交差点											
城北～元追分区間の主要交差点											
(仮)浜松・浜北スマートICの整備											
その他のスマートIC設置の検討											

関係者協議などにより進める施策

継続事業又は実施方針に基づき進める施策

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)	施行者 (関係者)
産業・経済	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
		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)
		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
観光・交流	16 都心回遊システムとの連携	16-4 駅前広場における「くるる」の 乗継利便性向上 (浜松市循環まちバス交通システム検討会議)	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		浜松市 (駐車場事業者)
安全・安心	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)	浜松市 地域住民
	24 交通事故多発交差点の改良	浜松市交差点事故対策削減部会で選定 した交差点の改良 (第8次浜松市交通安全計画)	浜松市
	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)	浜松市 地域住民
地球環境保全	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	浜松市 交通事業者 (交通管理者)

※ 公共交通ネットワークを支える施策

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）

実施箇所・施策内容	事業実施スケジュール										
	継続	短 期					中 期				
		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
都心迂回誘導標識の設置											
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)									
歩行者優先エリア内で商業者 整備の推進により商業及び 業務施設周辺に整備											
JR 浜松駅駅前広場の施設構造の 改良、改修											
需要に応じた駐車、送迎レーンの整備		(関係者協議)									
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											
船越公園前交差点											
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											
狭い道路の拡幅整備に関する 条例に基づく整備推進											
導入路線における道路施設の 改良、改修 など											

関係者協議などにより進める施策

継続事業又は実施方針に基づき進める施策

4-4 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。

4-4-1 アウトプット、アウトカム双方の指標を用いた評価方法

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。

4-4-2 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。

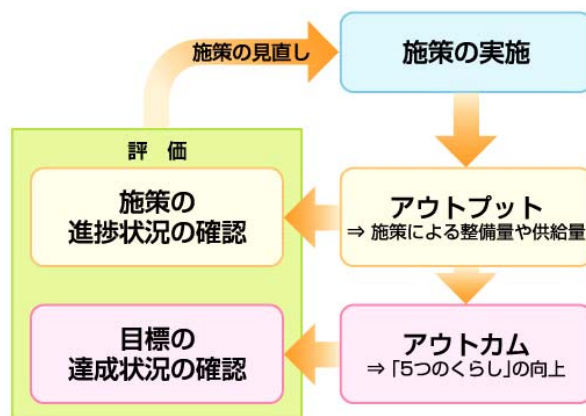


図 4-2 施策の評価、見直しのイメージ

4-5 アクションプログラムの見直し

4-5-1 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。

第4章 交通施策の推進

4-5 アクションプログラムの見直し

4-5-2 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、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、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 4-9 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 (策定)	H21					
D (施策実施)		H22～ H26	H27～ H31	H32～ H36	H37～ H42	
C (評価)		H22～ H26	H27～ H31	H32～ H36	H37～ H42	
A (見直し)		H24～ H26	H29～ H31	H34～ H36	H39～ H42	
P' (策定)		(H26)	(H31)	(H36)	(H42)	

※ H は「平成」を意味する。

表 4-10 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	H32⇒H34	H37⇒H39
	道路交通センサス		H22⇒H24	H27⇒H29	H32⇒H34	H37⇒H39
	商業統計調査		H22⇒H24	H27⇒H29	H32⇒H34	H37⇒H39
県	自動車保有台数調査		毎年			
市	都市計画基礎調査	H20	H25	H30	H35	H40
	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」を意味する。

※ ⇒Hxx は想定する調査成果使用可能年次

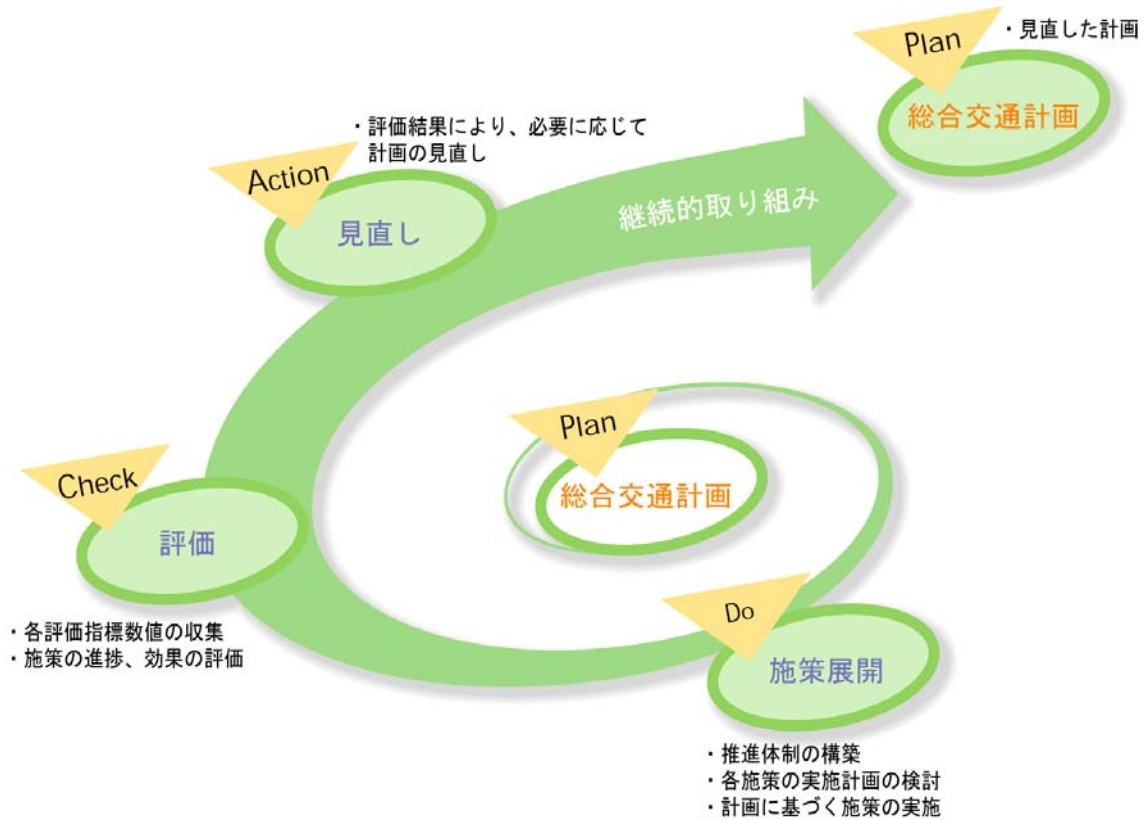


図 4-3 取り組みの進め方 (PDCA サイクル)

第4章 交通施策の推進

4-5 アクションプログラムの見直し

4-5-3 PDCA サイクルの運用体制

本交通戦略の策定後、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、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、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。

【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

○地域公共交通総合連携計画の策定、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

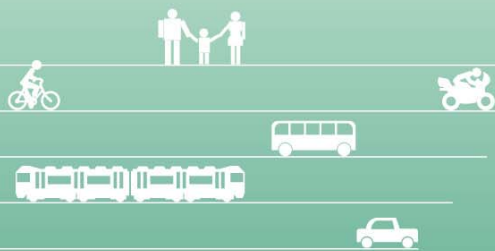
※ 「総合交通計画」は浜松 21 世紀都市交通会議において承認され、策定

※ 「総合交通計画」の内容を反映した「地域公共交通総合連携計画」、
「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	

参考資料

1. 策定経過
2. 用語解説



1. 策定経過

1-1 検討体制

本交通戦略は、本市における交通施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」において検討及び協議を行い、策定しました。

浜松21世紀都市交通会議規約

平成20年3月17日制定
平成20年7月31日改正

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

参考資料

(名称)

第1条 本会は、「浜松21世紀都市交通会議（以下「会議」という。）」と称する。

(目的)

第2条 会議は、浜松市における交通政策を総合的に推進するための協議、提言を行うとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づく、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うこと、並びにまちづくりと交通事業が一体となった交通施策及び事業の展開に資する都市・地域総合交通戦略（以下「交通戦略」という。）の作成に関する協議及び交通戦略の推進に係る連絡調整を行うことを目的とする。

(事務所)

第3条 会議は、事務所を静岡県浜松市中区元城町103番地の2に置く。

(定義)

第4条 この規約における用語の定義は、次の各号に定めるところによる。

- (1) 地域公共交通 法第2条第1項の規定するものをいう。
- (2) 公共交通事業者等 法第2条第2項の規定するものをいう。
- (3) 地域公共交通総合連携計画 法第5条の規定するものをいう。
- (4) 都市・地域総合交通戦略 交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策をいう。

(協議事項)

第5条 会議は、第2条の目的を達成するため、次の各号に掲げる事項について、協議するものとする。

- (1) 総合的な交通計画に関すること。
- (2) 連携計画の策定及び変更に関すること。
- (3) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (4) 連携計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (5) 交通戦略の策定及び変更、推進に係る連絡調整に関すること。
- (6) 前5号に掲げるもののほか、当会議の目的を達成するために関すること。

(組織)

第6条 会議は、別表に掲げる浜松市、公共交通事業者等、道路管理者、関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者、公益的な活動をしている市民団体及び交通関係団体に所属する者、その他必要と認める者をもって組織する。

2 会議は、会長、副会長及び監事2人を置く。

3 会員の任期は2年とする。ただし、やむを得ない事情があると会長が認めた場合は、この限りでない。

参考資料

1 策定経過

（会長、副会長及び監事）

第7条 会長は、構成員の中から互選により決定し、副会長及び監事は、会長が指名する。

2 会長は、会議を代表し、その会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故のあるときは、その職務を代理する。

4 監事は、この会議の会計及び業務の執行状況を監査する。

（運営）

第8条 会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、構成員の過半数の出席がなければ開催することができない。

3 会議の議事は、出席者の過半数で決定し、可否同数の場合には、議長が決定する。

4 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

5 会議は、必要があると認めるときは、会員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

6 前5項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（協議結果の尊重義務）

第9条 会議で協議が整った事項については、会議の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

（分科会）

第10条 第5条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ会議に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（事務局）

第11条 会議の業務を処理するため、会議に事務局を置く。

2 事務局は、浜松市交通政策課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、別に定める。

（経費の負担）

第12条 会議の運営に要する経費は、浜松市からの負担金、公共交通事業者等からの負担金、国からの補助金、繰越金及びその他の収入をもって充てる。

（監査）

第13条 監事は、会議の出納監査を行う。

2 監事は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

（財務に関する事項）

第14条 会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、別に定める。

（会議が解散した場合の措置）

第15条 会議が解散した場合には、会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

（委任）

第16条 この規約に定めるもののほか、会議の事務の運営上必要となる場合の細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成20年3月17日から施行する。

この規約は、平成20年7月31日から施行する。

別表

NO.	名 称
1	浜松市自治会連合会
2	浜松市身体障害者福祉協議会
3	浜松いきいきネットワーク
4	浜松商工会議所地域総合開発委員会
5	浜松商店界連盟
6	浜松市中央地区駐車場協同組合
7	浜松青年会議所
8	浜松経済クラブ
9	財団法人浜松観光コンベンションビューロー
10	埼玉大学大学院
11	遠州鉄道株式会社
12	天竜浜名湖鉄道株式会社
13	浜松市タクシー協会
14	国土交通省中部運輸局企画観光部
15	国土交通省中部地方整備局建政部
16	国土交通省中部運輸局静岡運輸支局
17	国土交通省中部地方整備局浜松河川国道事務所
18	静岡県警察浜松市警察部
19	浜松市都市計画審議会
20	浜松市都市計画部
21	浜松市土木部

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

参考資料

1-2 策定まで

本交通戦略は、「浜松21世紀都市交通会議」を開催し、策定しました。

検討・協議	開催日	テーマ	概要
第1回	平成20年7月31日(木)	交通戦略の策定着手	本会議の目的に「まちづくりと交通事業が一体となった交通施策及び事業の展開に資する交通戦略作成に関する協議及び交通戦略の推進に係る連絡調整を行うこと」を追加し、策定に着手した。
第2回	平成20年12月4日(木)	西遠都市圏の現況交通 公共交通の現状、課題 など	本市を含めた西遠都市圏の都市交通マスタープランの策定状況について確認し、交通戦略と都市圏の交通計画との整合性について検討した。 また、公共交通のネットワークやサービスレベル、交通結節点の状況について確認し、公共交通施策の方向性を検討した。
第3回	平成20年3月26日(木)	交通戦略の策定方針 など	交通戦略策定の方向性として、公共交通利用への転換を促進することとし、交通結節点の機能強化や都心交通の円滑化などについて検討した。
第4回	平成21年6月30日(火)	交通戦略の全体構成（素案） 交通施策の方向性 など	多様な「暮らし」に対応した「安全・安心・快適」な交通を目指す「ソフト施策」と「ハード施策」の構成（素案）について検討した。 また、想定する施策の概要について検討した。
第5回	平成21年10月6日(火)	交通戦略の全体構成（案） 将来の交通ネットワーク（素案） など	交通の課題、「ソフト施策」と「ハード施策」、交通施策の構成（案）について検討した。 また、道路ネットワーク、公共交通ネットワーク（素案）について検討した。
第6回	平成21年12月8日(火)	交通戦略（案）	構成（案）に基づき、交通の現況及び課題、目指す交通の姿、交通施策、アクションプログラムなどを示し、これらについて検討した。
第7回	平成22年3月17日(水)	交通戦略の策定	これまでの検討をとりまとめ、交通戦略を策定した。

2. 用語解説

【あ行】

ICカード	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。ICは「Integrated Circuit」の略。
アイデンティティ	環境や時間の変化に関わらない独自性。
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。
アクセス	交通の連絡。
インフォメーションセンター	受付や案内所。
NPO	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。「Nonprofit Organization」の略。
延焼遮断帯	市街地における火災の延焼を阻止するための不燃空間。道路、河川、鉄道、公園などの都市施設とその沿道などの不燃建築物を組み合わせることにより構築される。

【か行】

既存ストック	これまでに蓄積されてきた道路・公園・下水道などの都市基盤や住宅・商業・工業などの都市機能。
帰宅目的交通	会社や学校、買物先などから自宅までの移動。
業務目的交通	会社から取引先までの移動など仕事に関係する移動。
拠点	都市や地域の中心として、主要な都市機能が集積する地区。将来都市構造を構成する要素の一種。
ゲートウェイ	交流に関して地域の拠点となる港湾、空港。
郊外	都市の外縁部に位置する地域。
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。
公共交通車両優先施策	優先的な信号制御やバスレーンなどの設定により、公共交通車両を優先的に運行させる施策。
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 （交通結節機能）	交通機関相互の乗り換えや乗り継ぎが行われる場所や施設（その機能）。駅やバスターミナルなど。
交通行動	人が移動すること。
交通需要管理	自動車利用者の交通手段の変更を促すことにより、都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和するための手法。
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。

国土利用計画浜松市計画	国土利用計画法に基づき、浜松市の区域における土地の利用に関する基本的事項について定めた計画。
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】

サイクルアンドライド	パークアンドライドを参照。
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。
私事目的交通	買物やレジャー、習い事などの私的な移動。
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。
システム	方法、方式。又は制度、体系。
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)	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。
スムーズ	円滑。
ソフト施策	制度、仕組み、システムなど運用に関する施策。

【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。
通学目的交通	通学を目的とした自宅から通学先までの移動。
通勤目的交通	通勤を目的とした自宅から通勤先までの移動。
定期的 to 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。

低炭素社会	地球温暖化の主因とされる温室効果ガスの1つの二酸化炭素の最終的な排出量が少ない産業・生活システムを構築した社会。
DID (人口集中地区)	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。 「Densely Inhabited District」の略
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。
天竜浜名湖鉄道 地域公共交通連携計画	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、天竜浜名湖鉄道の具体的な利用促進策を定め、地域が一丸となって着実に実施することにより、利用者の減少に歯止めをかけるとともに、鉄道事業の経営基盤を安定化させ、地域から親しまれる鉄道を目指すための計画。
都市機能	経済、産業活動の機能から衣食住やレジャー機能まで含めた、人が生活するうえで必要とする機能。
都市計画基礎調査	都市計画法に定められた都市計画に関する基礎的調査。概ね5年ごとに人口規模、産業分類別の就業人口規模、市街地の面積、土地利用、交通量などについて、現況及び将来の見通しを調査する。
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。
土地利用	公共の福祉を尊重し、自然環境との保全と調和を図りながら、長期的・総合的観点から土地の利用を行うこと。
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】

ニーズ	必要性、要求、需要。
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。
ネットワーク	現実には網状につながっていること。また、相互に機能をつなげていること。
乗合タクシー	常時、乗車する人数が10人以下といった利用者が少ない地域や、中山間地など道路幅が狭い地域において運行する、乗合型のタクシー。タクシー車両での運行やデマンド運行など、需要に合わせて効率的な運行ができる。

【は行】

P & R (パーク＆ライド)		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。
	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。
	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。
	P & B R K & B R C & B R	乗り継ぐ公共交通機関がバスの場合、それぞれパーク＆バスライド、キス＆バスライド、サイクル＆バスライドという。
ハード施策		道路、建築物、建設物などの施設整備施策。
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、新居町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。
浜松市交通安全計画		交通安全対策基本法に基づき、浜松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		浜松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。
浜松市循環まちバス交通システム検討会議		循環まちバス「く・る・る」の利用増進を図るため、市民、都心事業者、商業者などが連携して、運行ルートの検証及び運行システムを検討する会議。

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。
浜松市総合計画	地方自治法に基づき、浜松市における総合的かつ計画的な行政の運営を図るための基本構想。
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。
浜松市地球温暖化対策推進地域計画	地球温暖化対策の推進に関する法律に基づき、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、市域における地球温暖化対策を総合的かつ計画的に進め、短期的には京都議定書目標の達成、中長期的には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も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、浜松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	浜松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。
バランス	釣り合い、均衡、調和。
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（バリアー）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。
PDCA サイクル	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。
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。
ビジョン	将来の見通し。構想。未来像。
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。
フラット	平らで、起伏がない状態。
ボトルネック交差点	車線数の減少や複数車線の合流により、車両の通行密度が上がる交差点。交通渋滞を招く場合がある。

【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	一人一人の移動が、個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策。例えば、過度な自動車利用から公共交通利用などへの転換を自発的に促す取り組み。

【や行】

ユニバーサルデザイン	すべての人のためのデザインという意味で、能力や年齢・国籍・性別などの違いを超え、ある特定の人のためではなく、すべての人が暮らしやすいように、まちづくり・ものづくり・環境づくりなどを行っていかこうとする考え方。
------------	--

【ら行】

ルート	道、路線。
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。

序章

- 序-1 はじめに
- 序-2 目標年次と対象区域
- 序-3 役割と位置づけ
- 序-4 構成
- 序-5 都市の将来像



序章

序-1 はじめに

本市は、平成 17 年 7 月の 12 市町村による合併によって全国第 2 位の行政区域を有する都市へと生まれ変わり、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、ここ数年で都市の姿及び日常生活や社会経済構造が大きく変化しました。

また、近年の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、策定の基本的な方針を「将来あるべき交通の姿を見据えた上で、地域の特性に対応しつつ、過度に自動車交通へ依存しない、公共交通を基軸とした交通行動への転換を図ること」とし、「総合的な観点から各交通手段を一体的に捉え、『目指す将来の交通の姿』を実現するための長期にわたる『交通の展望』となる都市・地域総合交通戦略（以下「交通戦略」という。）」を策定しました。

序-2 目標年次と対象区域

交通戦略は、「浜松市都市計画マスタープラン」が定める本市の目指すべき将来都市像を支えるものとなるため、本交通戦略の目標年次を「浜松市都市計画マスタープラン」の目標年次と同一の「概ね 20 年後となる 2030 年（平成 42 年）」とします。また、目標年次における将来人口の見通しを「770,000 人」と想定します。なお、本交通戦略の見直しは、将来都市構造などの変化に対応しつつ、概ね 5 年ごとに行います。

対象区域については、市街地の郊外化、人口減少及び超高齢社会の進展、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戦略を立案するため、「市全域」とします。



図序-1 対象区域

序-3 役割と位置づけ

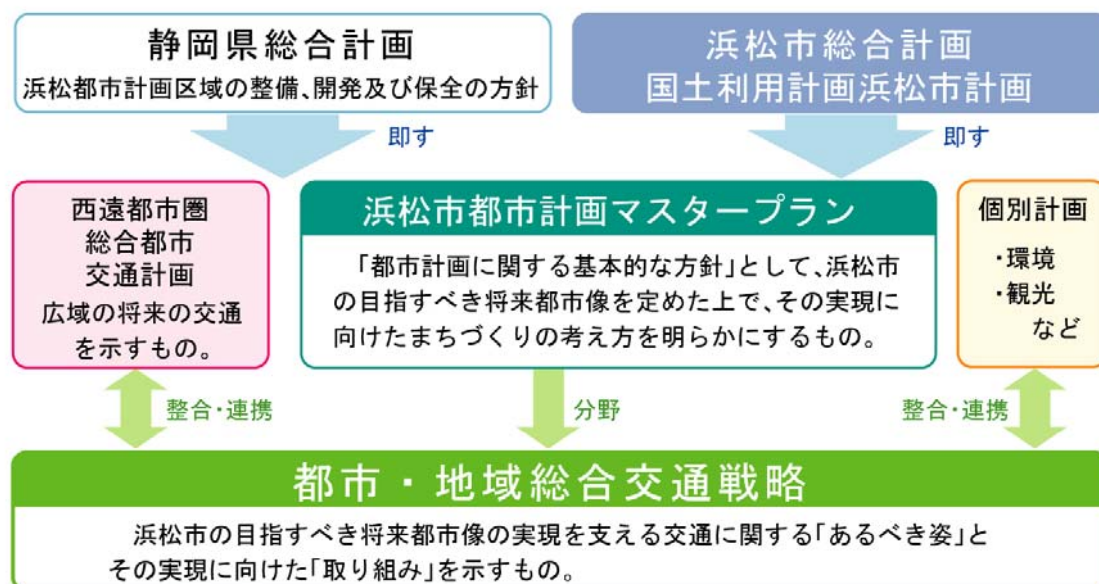
交通戦略は、以下の役割を担い、浜松市都市計画マスタープランの交通分野と整合します。

- 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をネットワーク化

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

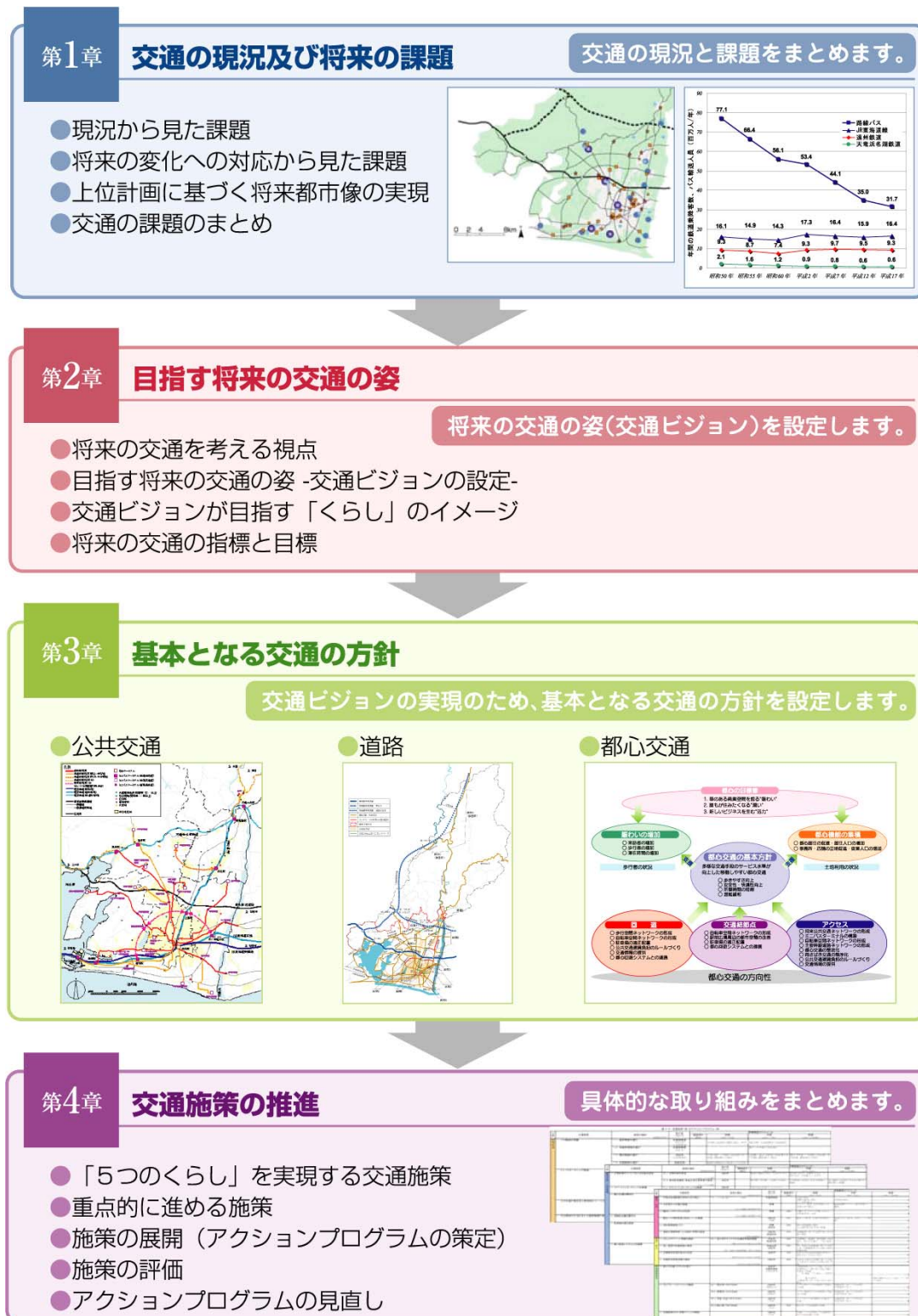
します。



図序-2 交通戦略の位置づけ

序-4 構成

交通戦略は、以下の4つの章で構成します。



序-5 都市の将来像

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。

序-5-1 浜松市総合計画の将来都市像

第1次浜松市総合計画（戦略計画2007）では、以下の「都市の将来像」を定めています。

《都市の将来像》
市民協働で築く「未来へかがやく創造都市・浜松」
 ☆ HAMAMATSU : CITY OF CREATIVITY ☆

図序-4 総合計画の将来都市像

序-5-2 浜松市都市計画マスタープランの将来都市像

都市計画マスタープランでは、自然環境、都市活力、地域特性、市民生活、市民参加・協働などの「都市計画の基本理念」に基づき、目指すべき将来都市像を定めています。

【都市計画マスタープランが目指す“将来都市像”】
多彩に輝き、持続的に発展する都市
 ～みんなが幸せになれるまち・はままつ～

浜名湖、遠州灘、天竜川及び市北部の森林などの豊かな自然環境、工業・農業などの多様な産業及び地域に息づく固有の文化・伝統を本市の貴重な財産として活用することにより、各地域が多彩に輝き、これらが有機的に連携することにより、豊かで活力ある持続的に発展する都市を目指します。

序-5-3 浜松市都市計画マスタープランの将来都市構造

豊かな自然環境との共生と都市活力の向上を図りつつ、市民の快適な暮らしを可能とする拠点ネットワーク型都市構造の構築を図ります。

拠点ネットワーク型都市構造とは、都市機能が集積した複数の拠点形成と公共交通を基本とした有機的な連携による都市構造です。これにより低炭素都市形成や効率的な都市経営が可能となる集約型の都市構造の実現につなげていきます。

また、将来都市構造は、土地利用の基本区分・拠点・軸・帯・ネットワークの要素で構成しています。

《土地利用の基本区分》

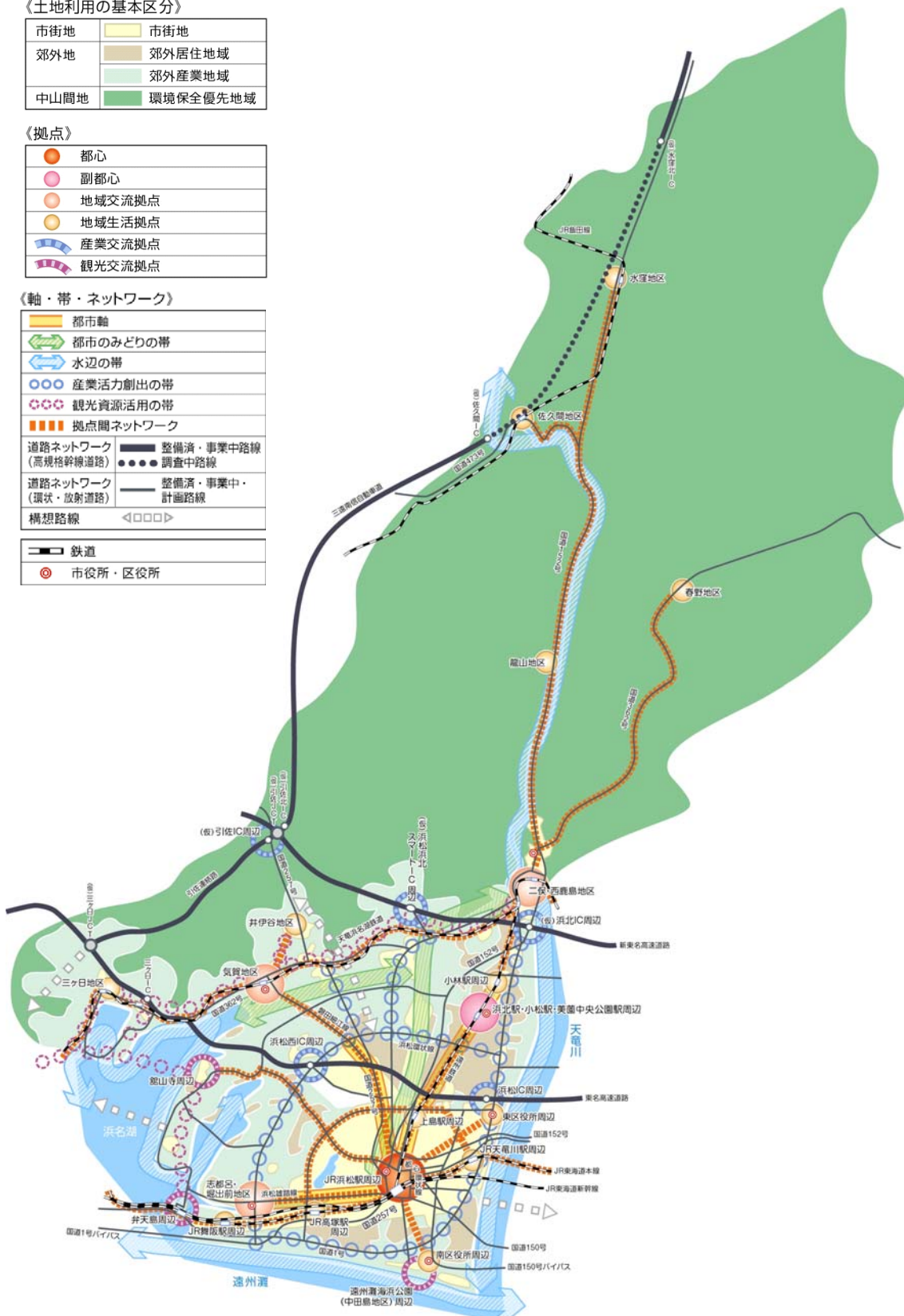
市街地	市街地
郊外地	郊外居住地域
	郊外産業地域
中山間地	環境保全優先地域

《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

《軸・帯・ネットワーク》

—	都市軸
—	都市のみどりの帯
—	水辺の帯
—	産業活力創出の帯
—	観光資源活用の帯
—	拠点間ネットワーク
—	道路ネットワーク (高規格幹線道路)
—	道路ネットワーク (調査中路線)
—	道路ネットワーク (整備済・事業中・計画路線)
—	構想路線
—	鉄道
●	市役所・区役所



図序- 5 都市計画マスタープランの将来都市構造

序章

序-5 都市の将来像

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

参考資料

都市・地域総合交通戦略

(発 行) 平成22年5月

浜松市都市計画部交通政策課

住 所：〒430-8652 浜松市中区元城町103番地の2

T E L：053-457-2441 FAX：053-457-2345

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。