

# 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



## 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。

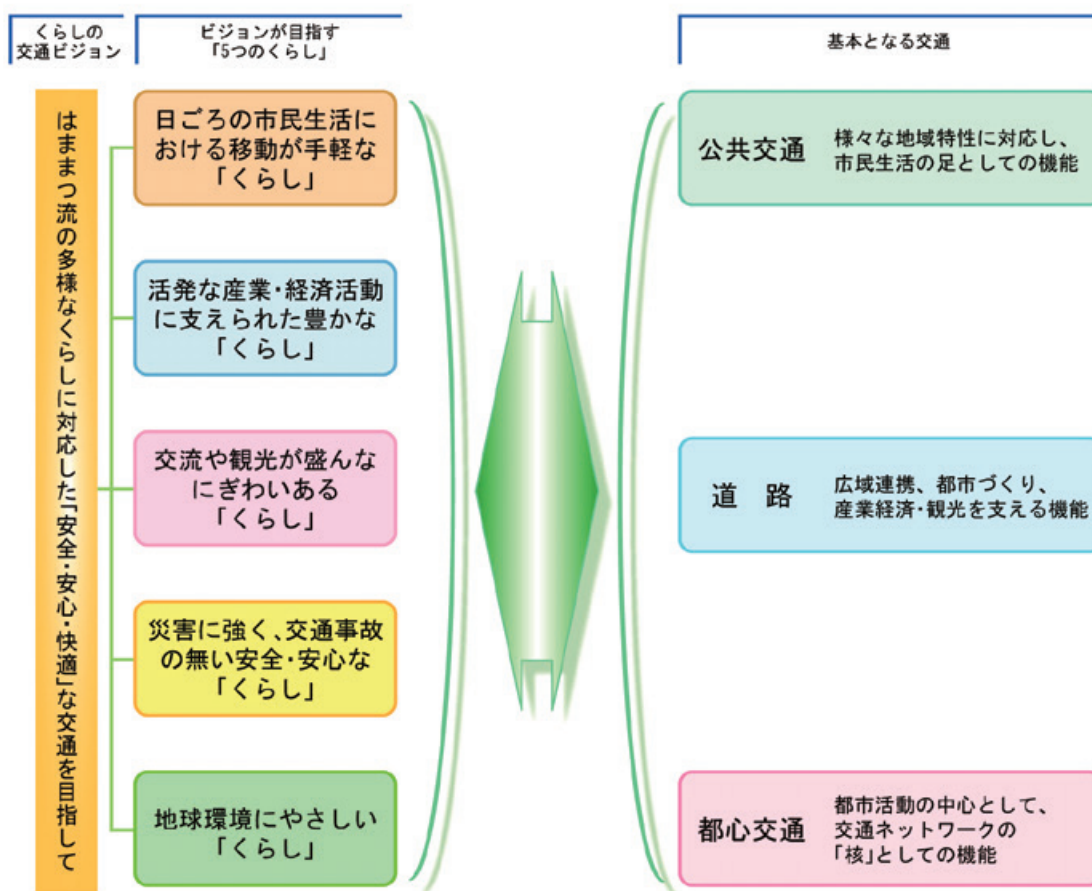


図 3-1 「交通ビジョン」が目指す「5つの暮らし」と「基本となる交通」

## 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。

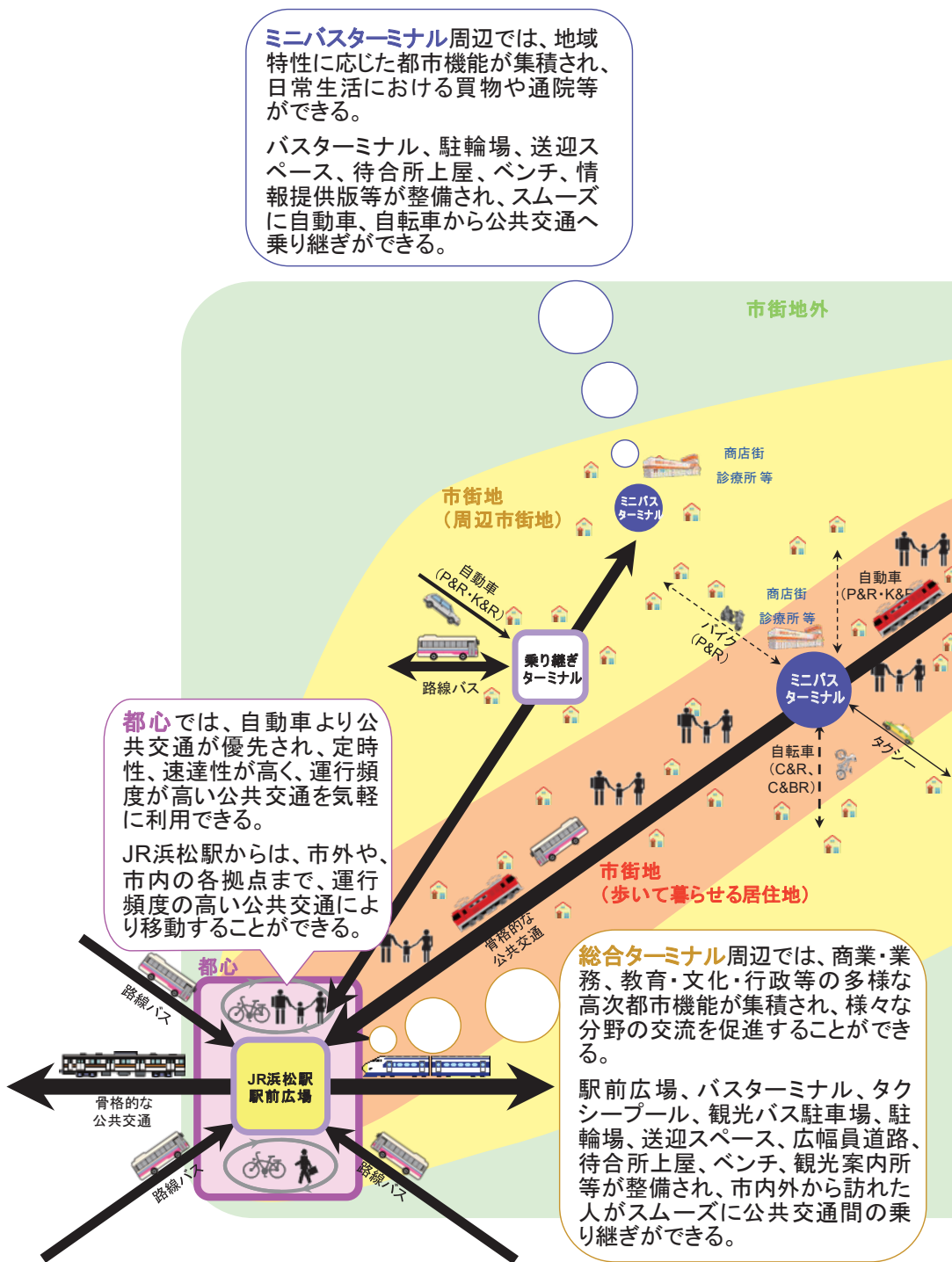
### 第3章 基本となる交通の方針

#### 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。



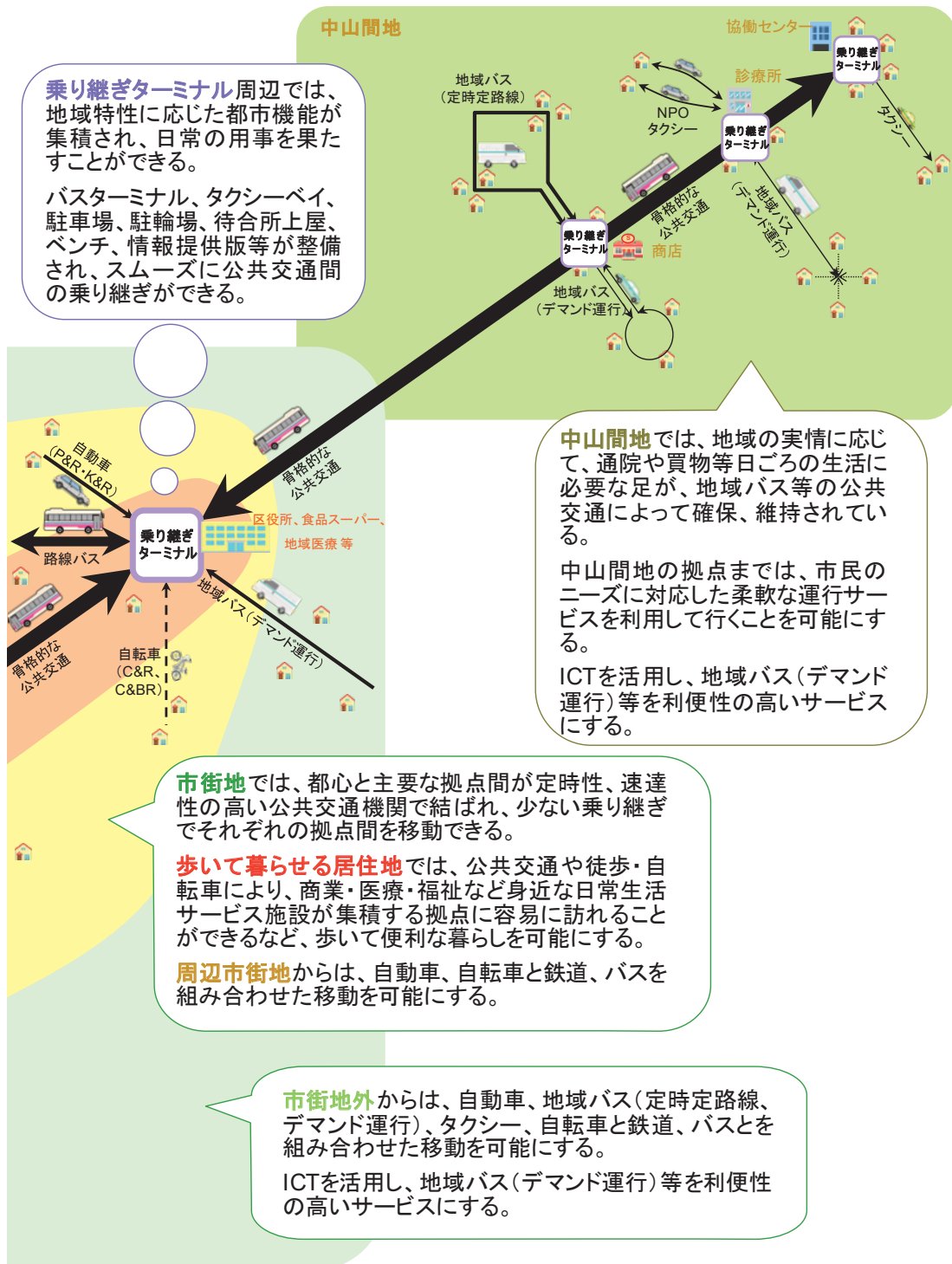


図 3-2 地域別の公共交通のあるべき姿

### 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

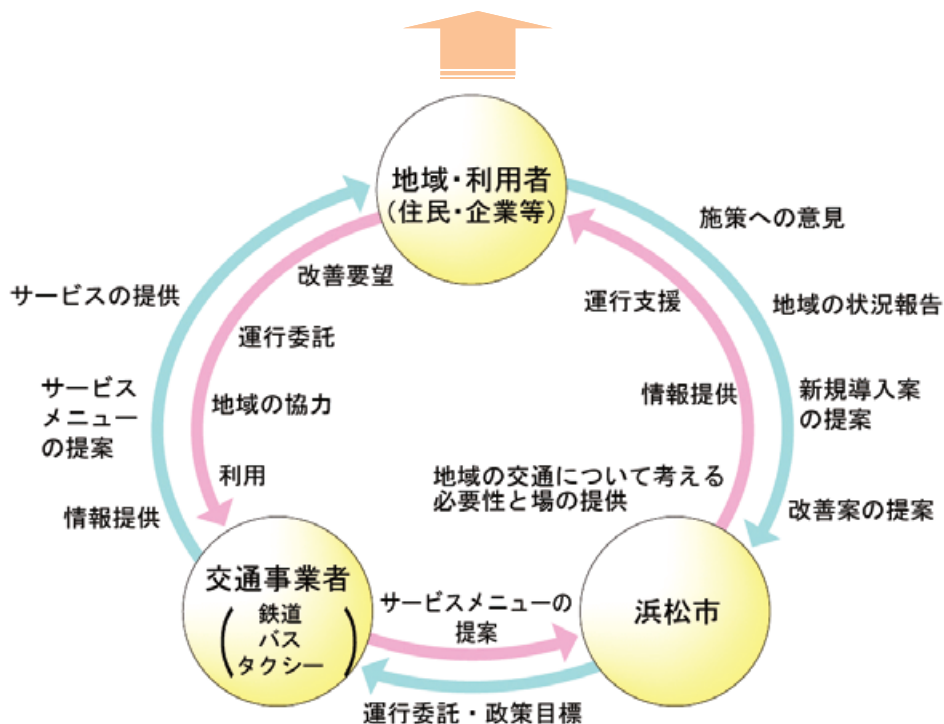


図 3-3 地域・交通事業者・行政の間で支える地域の公共交通



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。

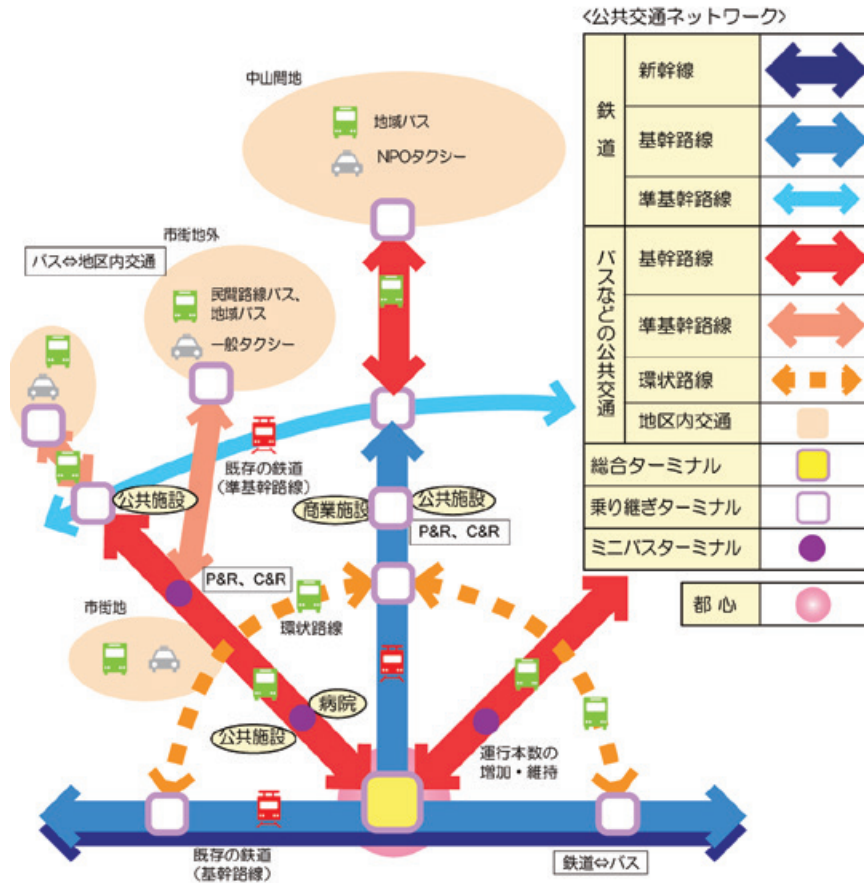


図 3-4 公共交通ネットワークのイメージ

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"> <li>・市が骨格的な公共交通として必要と考える路線</li> <li>・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）</li> <li>・定時性・速達性の高い路線（JR 東海道本線、遠州鉄道）</li> </ul>
準基幹路線 (区間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市が骨格的な公共交通として必要と考える路線</li> <li>・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）</li> </ul>
地区内交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> </ul>
環状路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>

##### (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"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
乗り継ぎターミナル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
ミニバスターミナル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>

### 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。

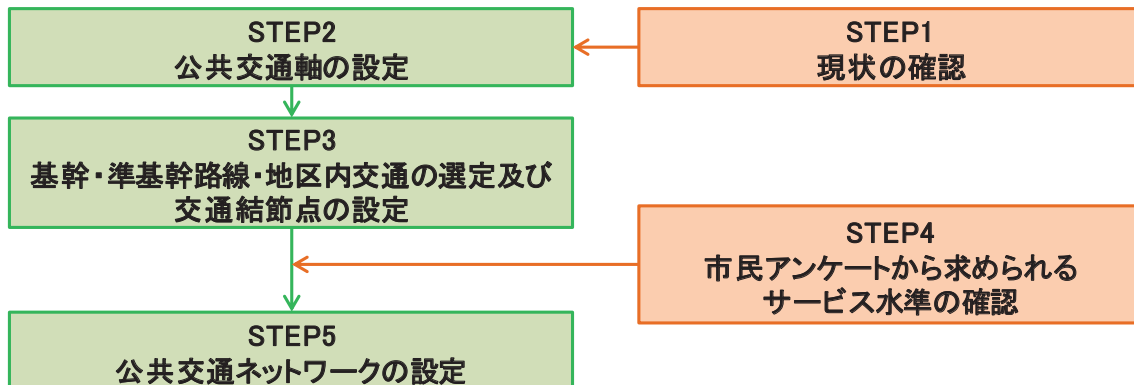


図 3-5 公共交通ネットワーク設定フロー

#### 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

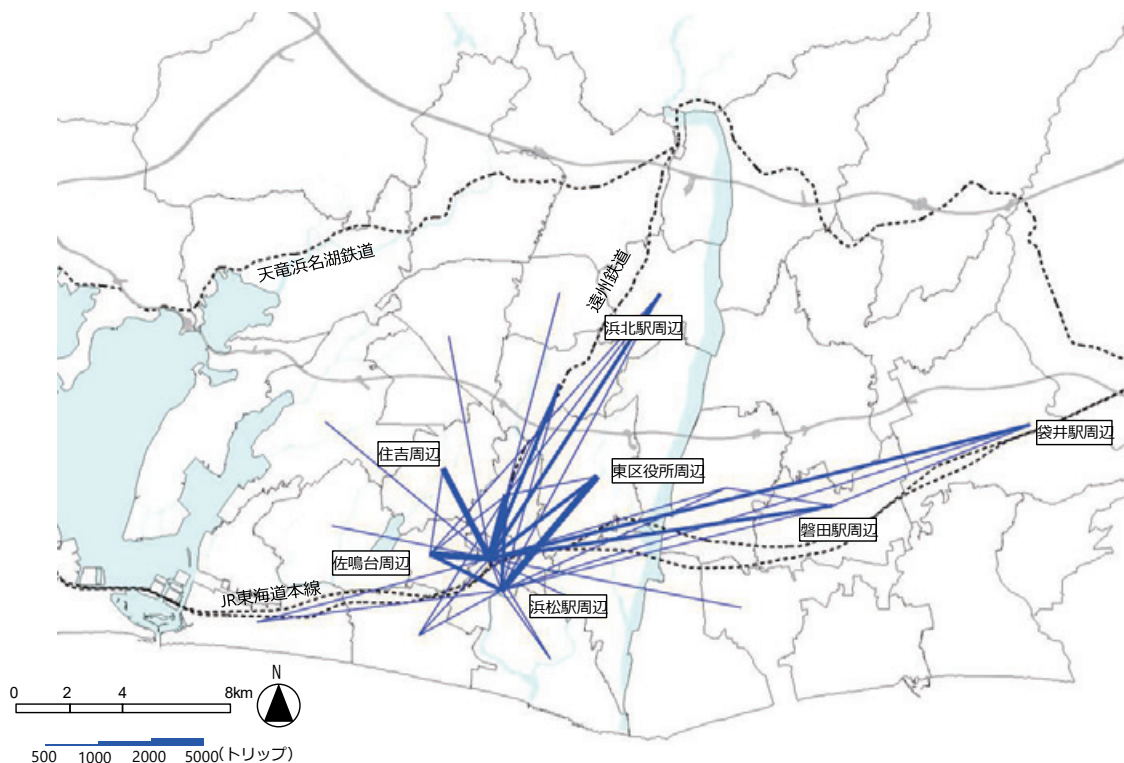
#### 3-1 公共交通

##### (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

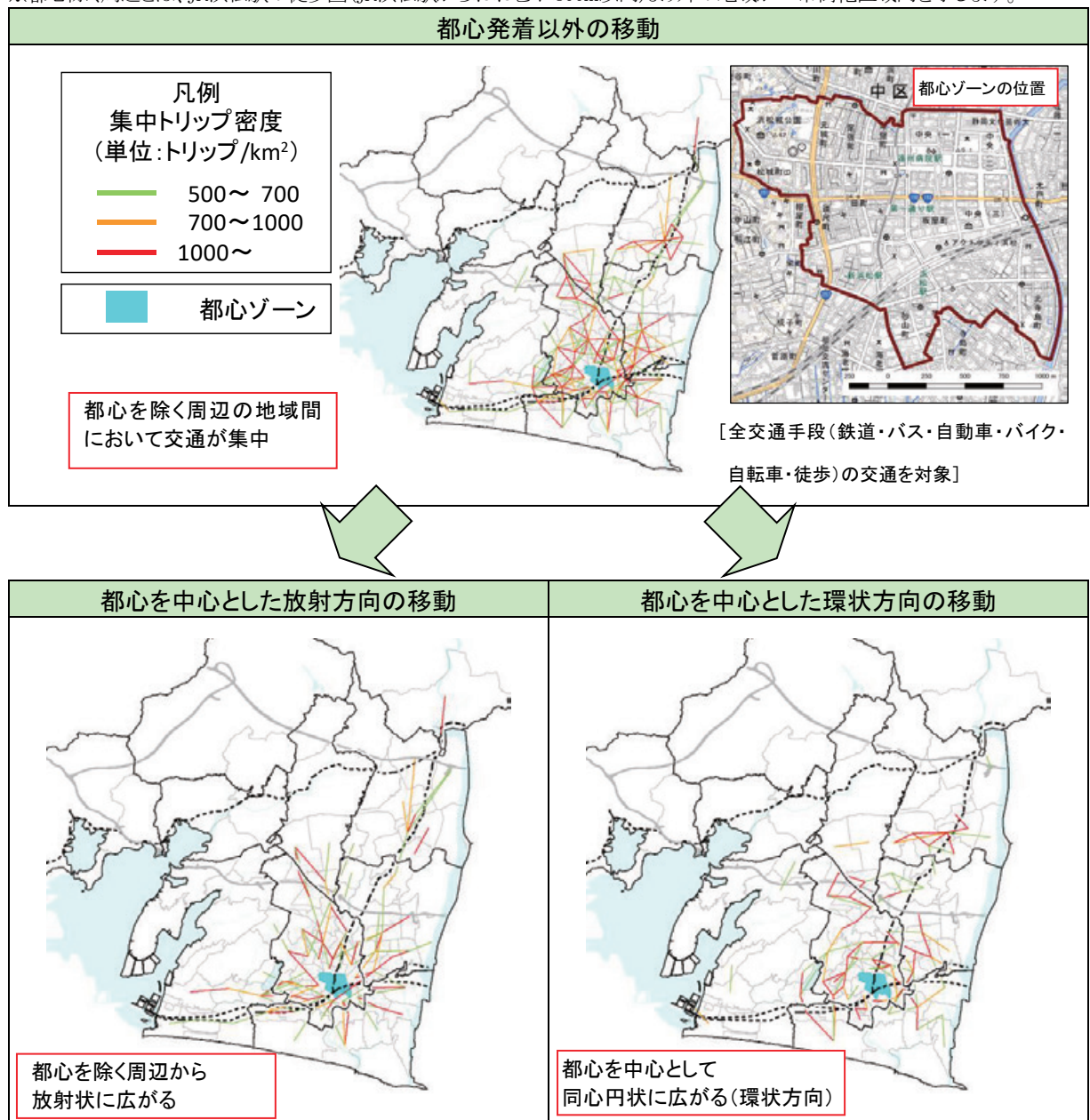
② 都心を除く周辺の移動の実態(環状方向の移動の実態)

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

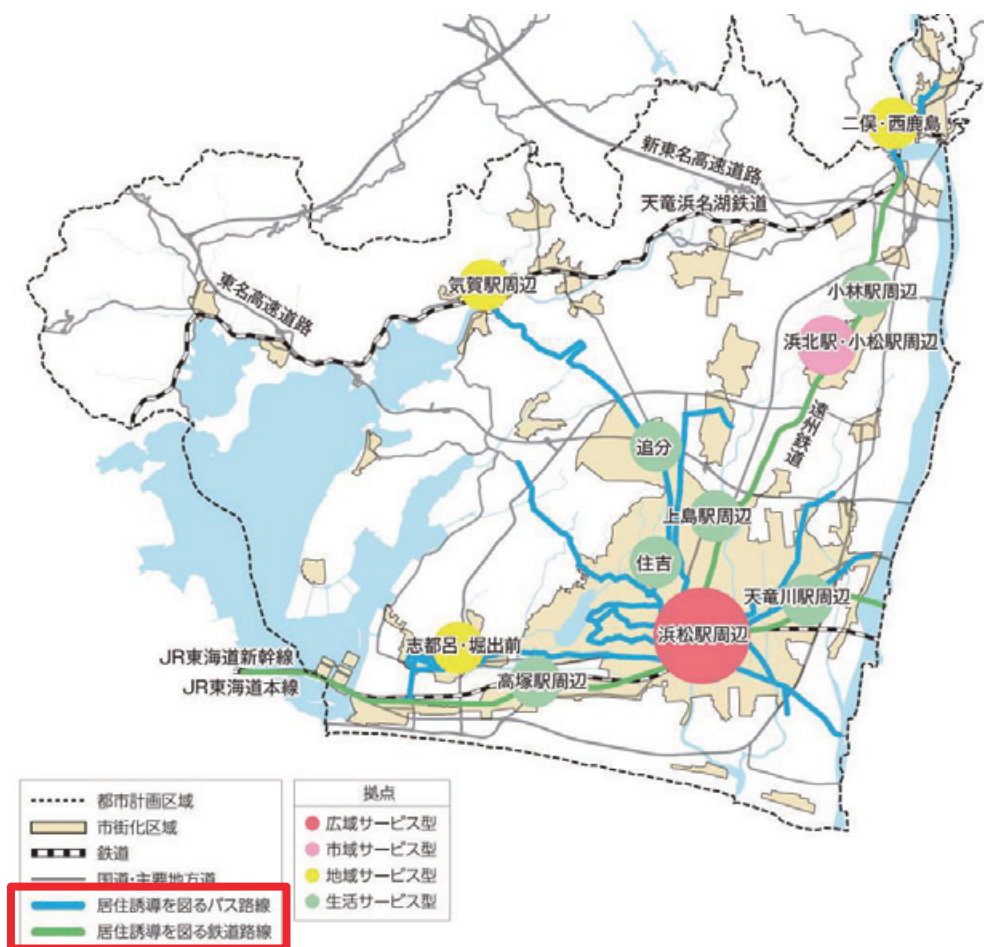
#### 3-1 公共交通

#### (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。



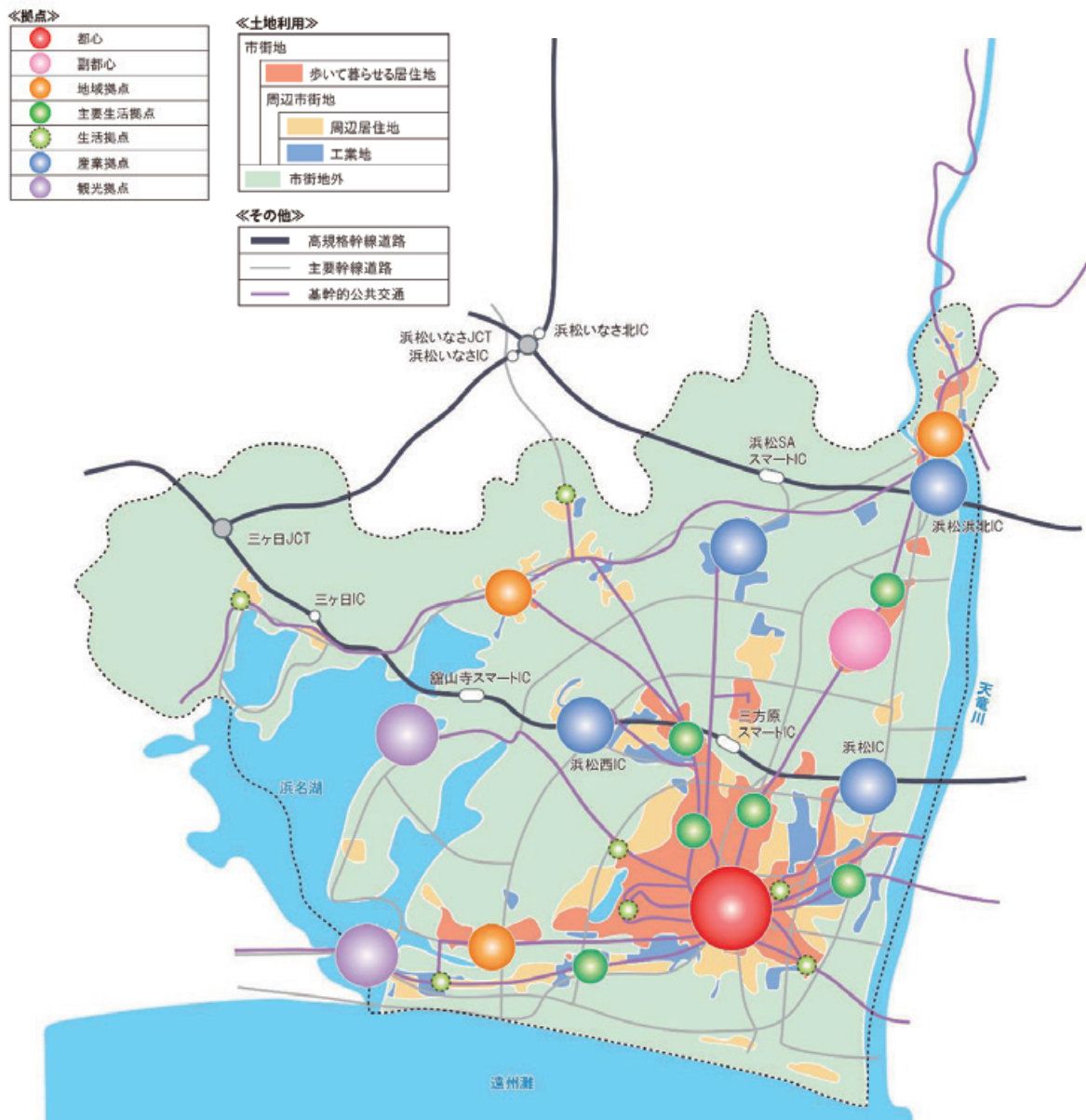
資料：浜松市立地適正化計画（2019（平成31）年）

図 3-8 居住誘導を図る路線

② 都市構造の視点から見た公共交通軸の設定

都市計画マスタープランで示されている拠点（P.30 参照）には、様々な機能が集積しています。市民が効率的にサービスを利用できるようにするには、拠点間を利便性の高い公共交通により相互連携することにより、各拠点の補完機能を高める必要があります。

そのため、都市計画マスタープラン（土地利用方針図）で示されている拠点と都心を結ぶ放射路線を公共交通軸として設定します。



資料：浜松市都市計画マスタープラン（2021（令和3）年）

図 3-9 土地利用方針図

### 第3章 基本となる交通の方針

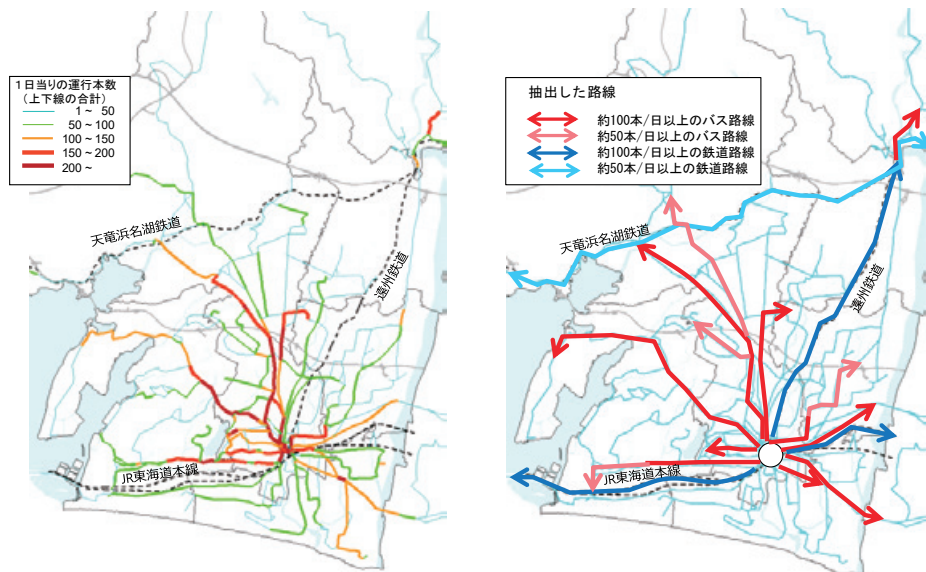
#### 3-1 公共交通

##### ③ 構想路線の検討

##### a. 都心と新都田周辺を結ぶ路線

②で示した都心と産業拠点である新都田周辺を結ぶ、路線バスの1日の本数を確認すると、50本/日未満(日中の運行間隔は30分以上)であり、路線バスによる移動は少ないと想定されます。また、現状では採算性の観点、交通事業者の運転手不足などから高頻度の運行は見込めない状況となっています。

しかし、新都田周辺では、新たに第三都田地区工場用地が供用予定であり、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と新都田周辺を結ぶ路線を準基幹路線に昇格することとし、構想路線として設定します。



資料：遠州鉄道(株)提供データ(2017(平成29)年)を基に作成

図3-10 バス停間運行本数(平日)



資料：第三都田地区工場用地パンフレット

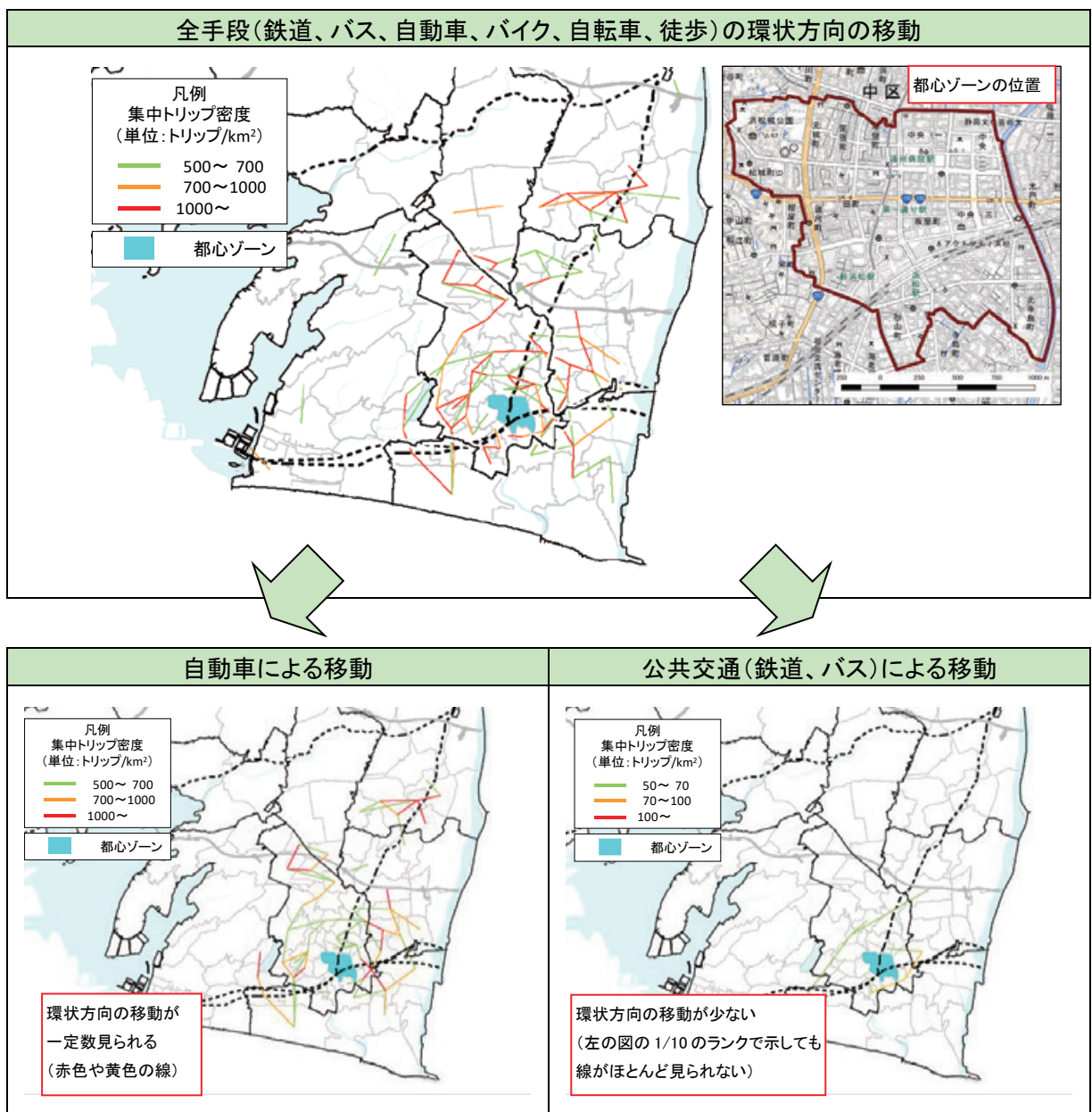
図3-11 第三都田地区工場用地の位置



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

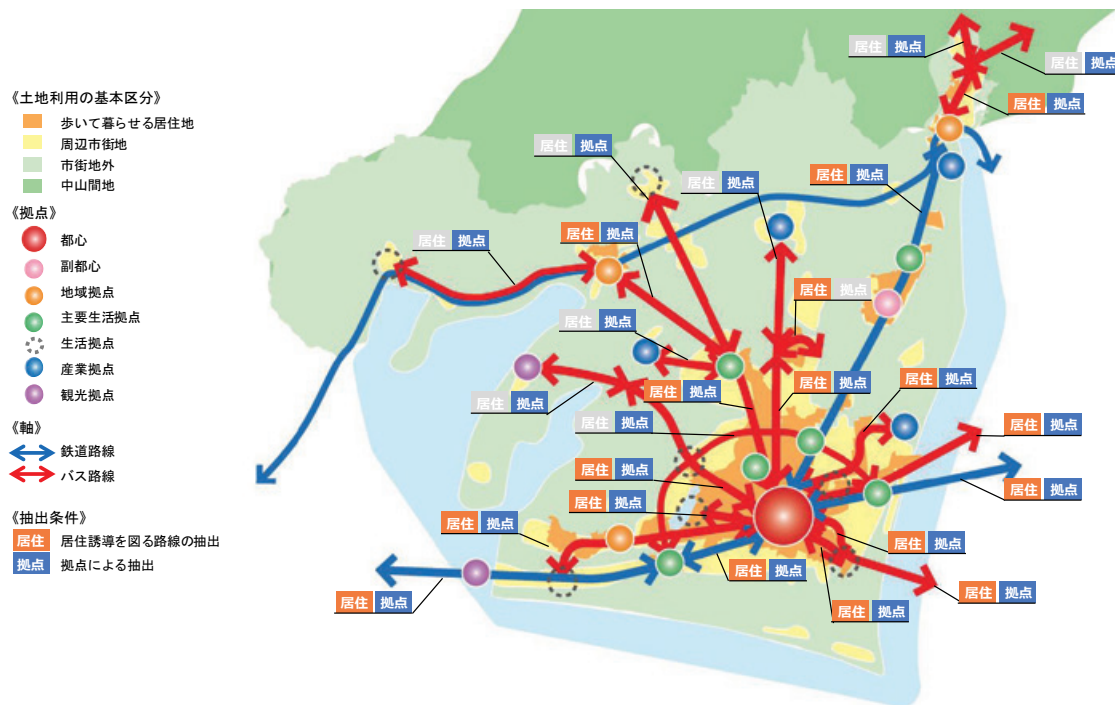
### 第3章 基本となる交通の方針

#### 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 10,000m<sup>2</sup> 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"><li>・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</li><li>・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</li></ul>
準基幹路線区間 (区間)	<ul style="list-style-type: none"><li>・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</li><li>・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））</li></ul>
地区内交通	<ul style="list-style-type: none"><li>・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</li><li>・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</li></ul>
環状路線	<ul style="list-style-type: none"><li>・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</li></ul>

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"> <li>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</li> </ul>
乗り継ぎターミナル (市街地・市街地外)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>※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</li> </ul>
乗り継ぎターミナル (中山間地)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
ミニバスターミナル	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>

### 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

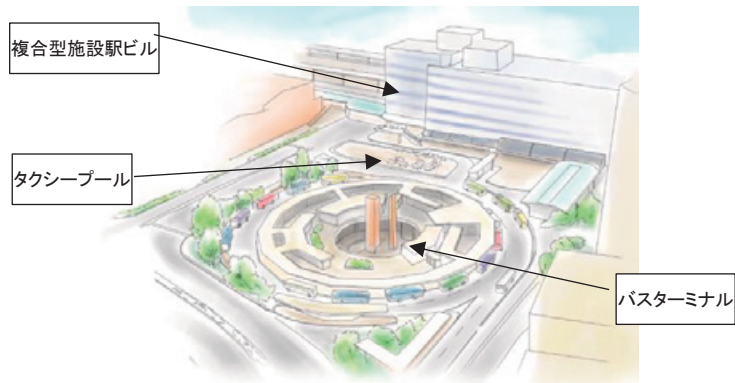


図 3-14 総合ターミナルのイメージ

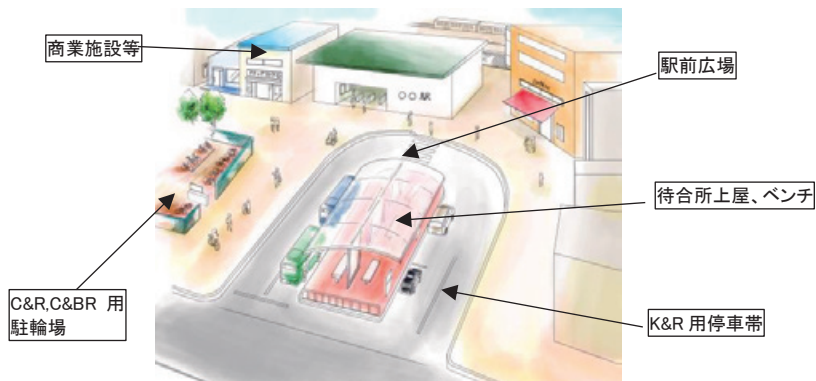


図 3-15 乗り継ぎターミナルのイメージ(市街地・市街地外)

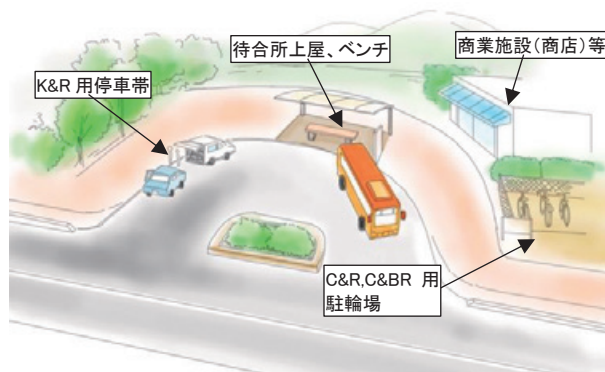


図 3-16 乗り継ぎターミナルのイメージ(中山間地)

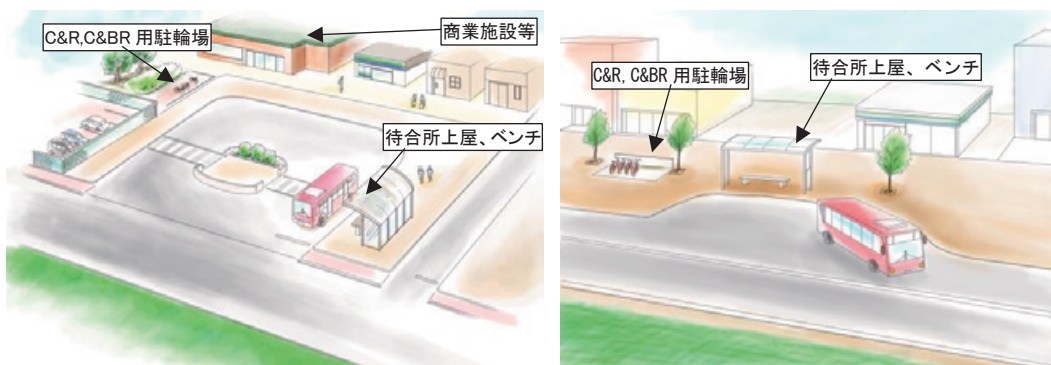


図 3-17 ミニバスターミナルのイメージ(市街地・市街地外/中山間地)

### 第3章 基本となる交通の方針

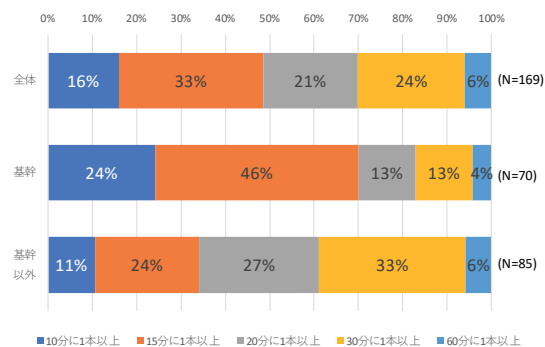
#### 3-1 公共交通

#### (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。

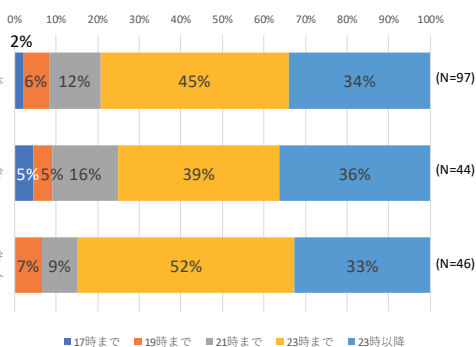
サービスレベルが大きく変化する場合は、運転手不足や交通事業者の経営等を考慮したうえで調整します。

【参考：市民が期待するサービスレベル（2019（令和元）年 市民アンケート結果）】



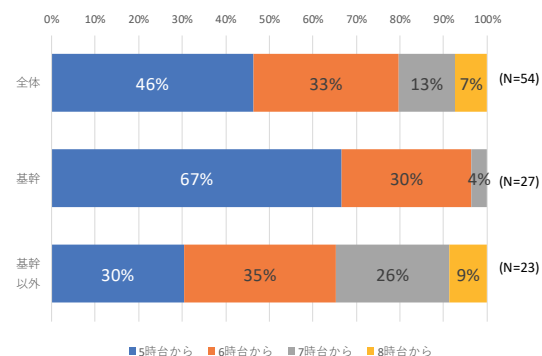
資料：公共交通に関するバス利用者アンケート

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)

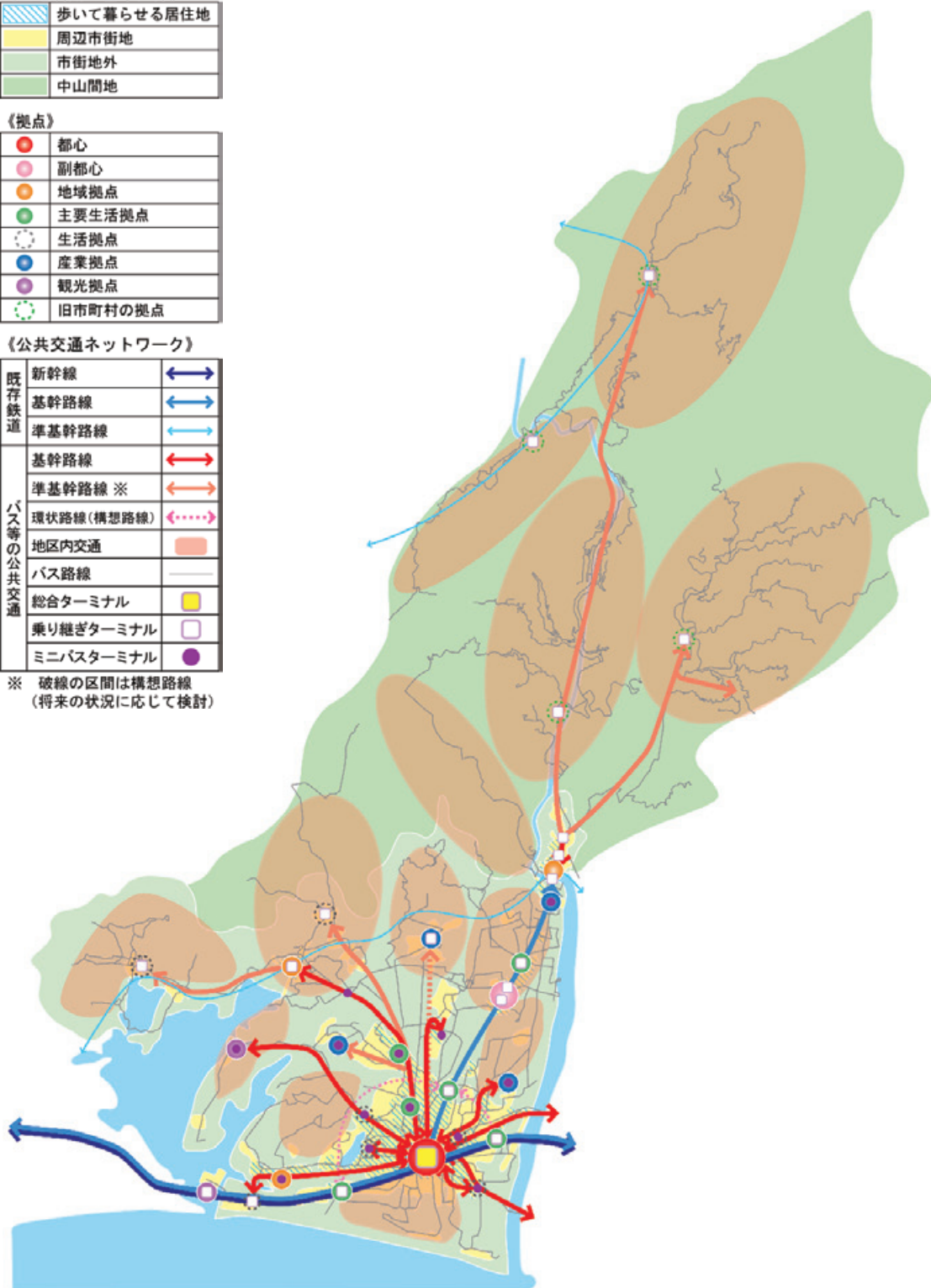
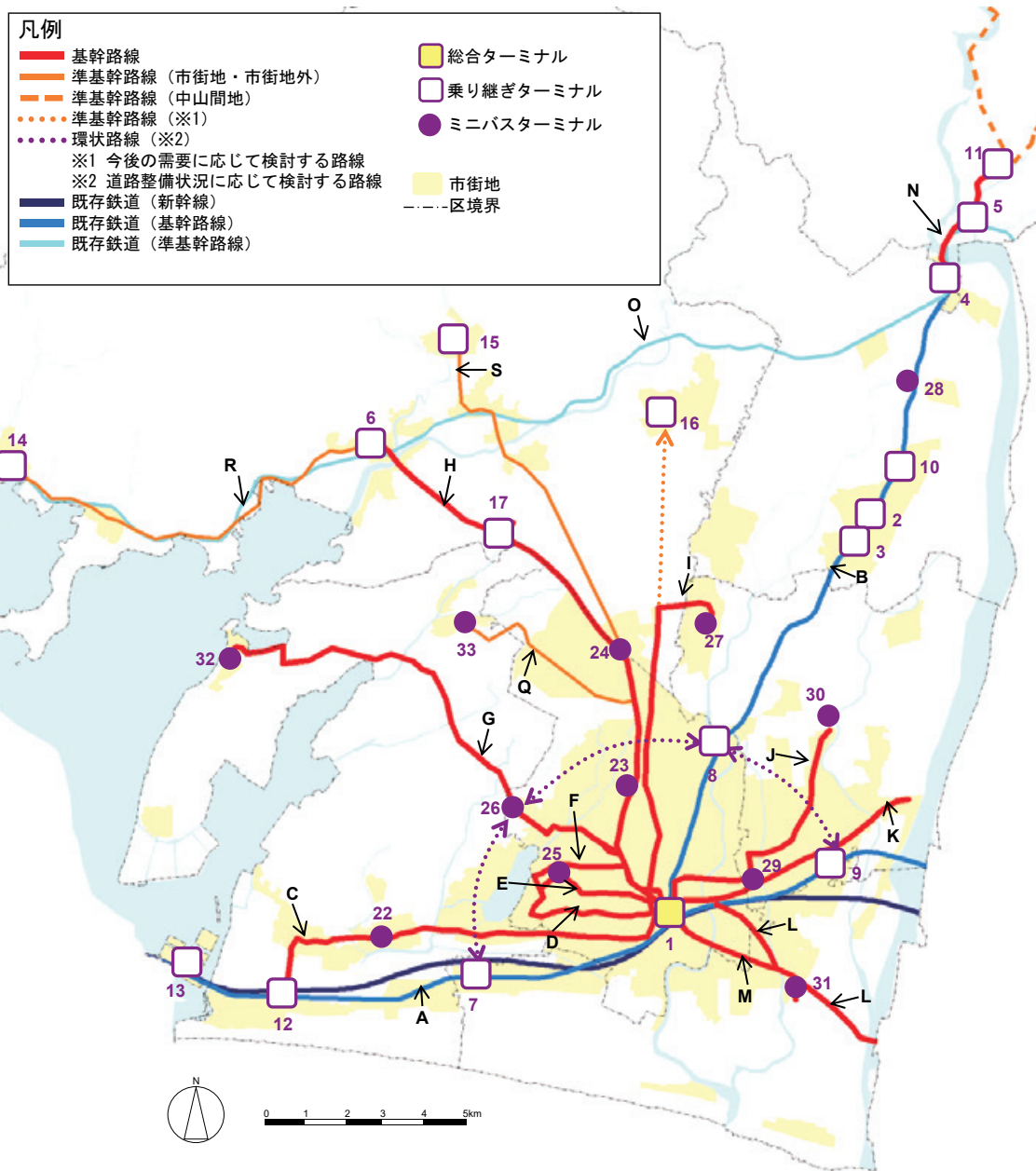


図 3-21 公共交通ネットワークのイメージ

### 第3章 基本となる交通の方針

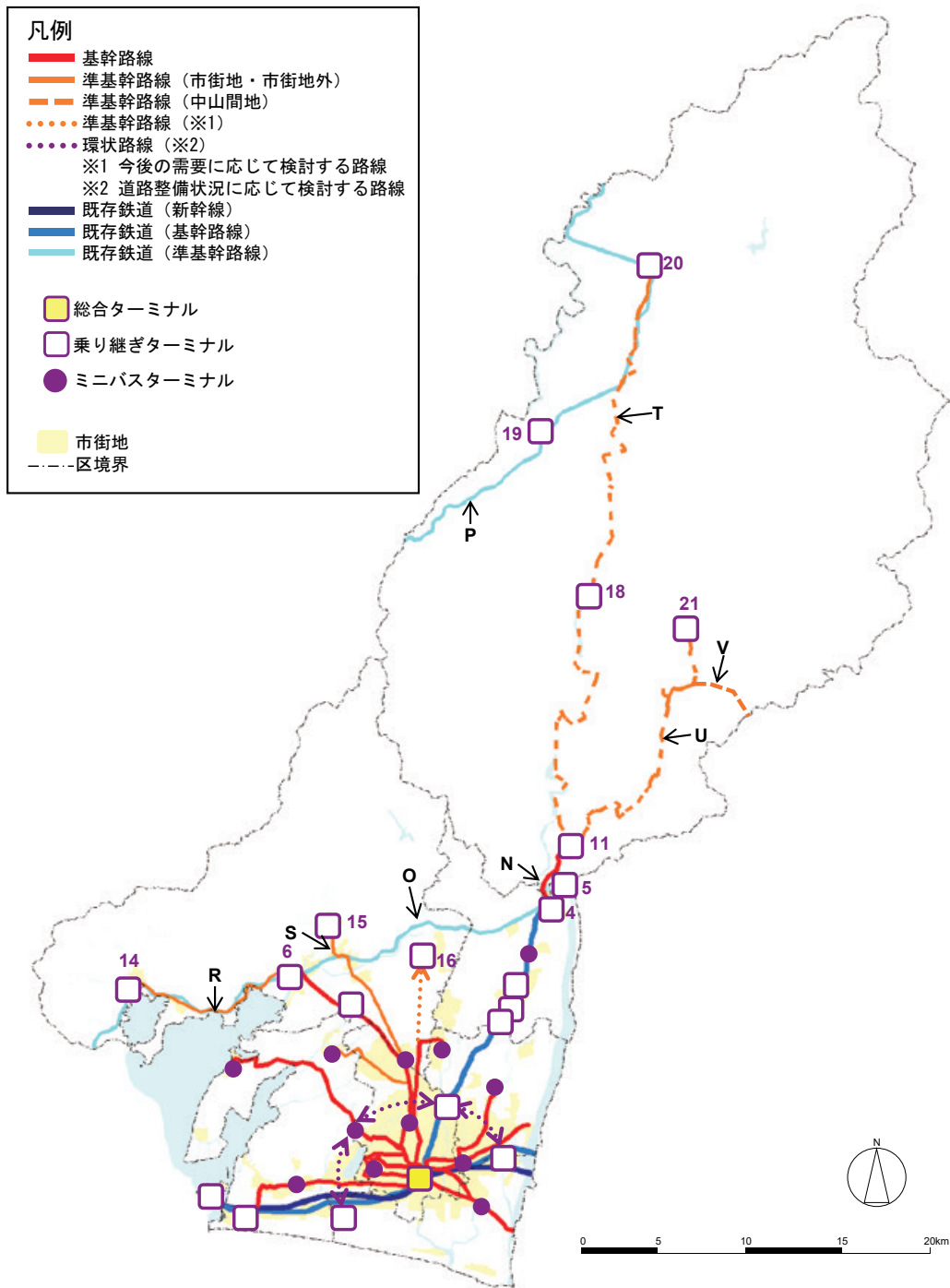
#### 3-1 公共交通

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、P. 76、77 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



序章

第1章

第2章

第3章

第4章

おわりに

参考資料

※路線の記号と交通結節点の番号は、P. 76、77 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		新浜松駅 ~ 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			掛塚さなる台線・大平台線	
	E			佐鳴台団地・医療センター	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 気賀駅	気賀三ヶ日線
	I			医科大学	山の手医大線
	J			イオンモール 浜松市野	蒲線
	K			中ノ町	中ノ町磐田線
	L			掛塚	掛塚さなる台線
	M			芳川	遠州浜舘塚線
	N			西鹿島駅 ~ 山東	秋葉線・笠井線・北遠本線
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・洪川線	
	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)	

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東海道本線	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	萩丘都田線	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。

## 第3章 基本となる交通の方針

### 3-2 道路

## 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」に関しても、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。



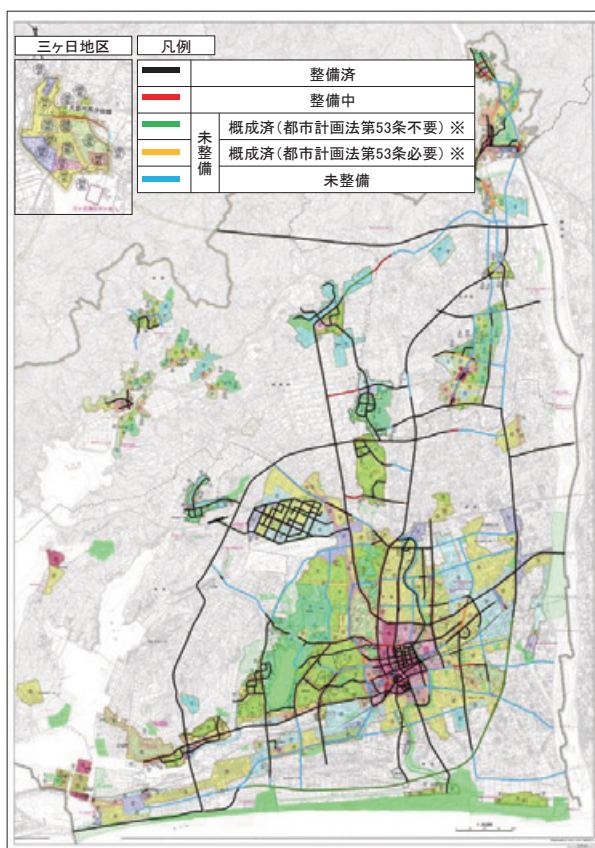
## 3-2-2 基本方針に基づく道路ネットワークの方向性

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（都市計画法第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、都市計画法第53条区域が発生しない区間。

概成済（都市計画法第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、都市計画法第53条区域が発生する区間。

都市計画法第53条区域とは、都市計画施設等の区域内において建築物を建築する場合に、一定の制限のもと、市長の許可を受ける必要のある区域。

図 3-24 都市計画道路の整備状況（2020（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いとともに、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。

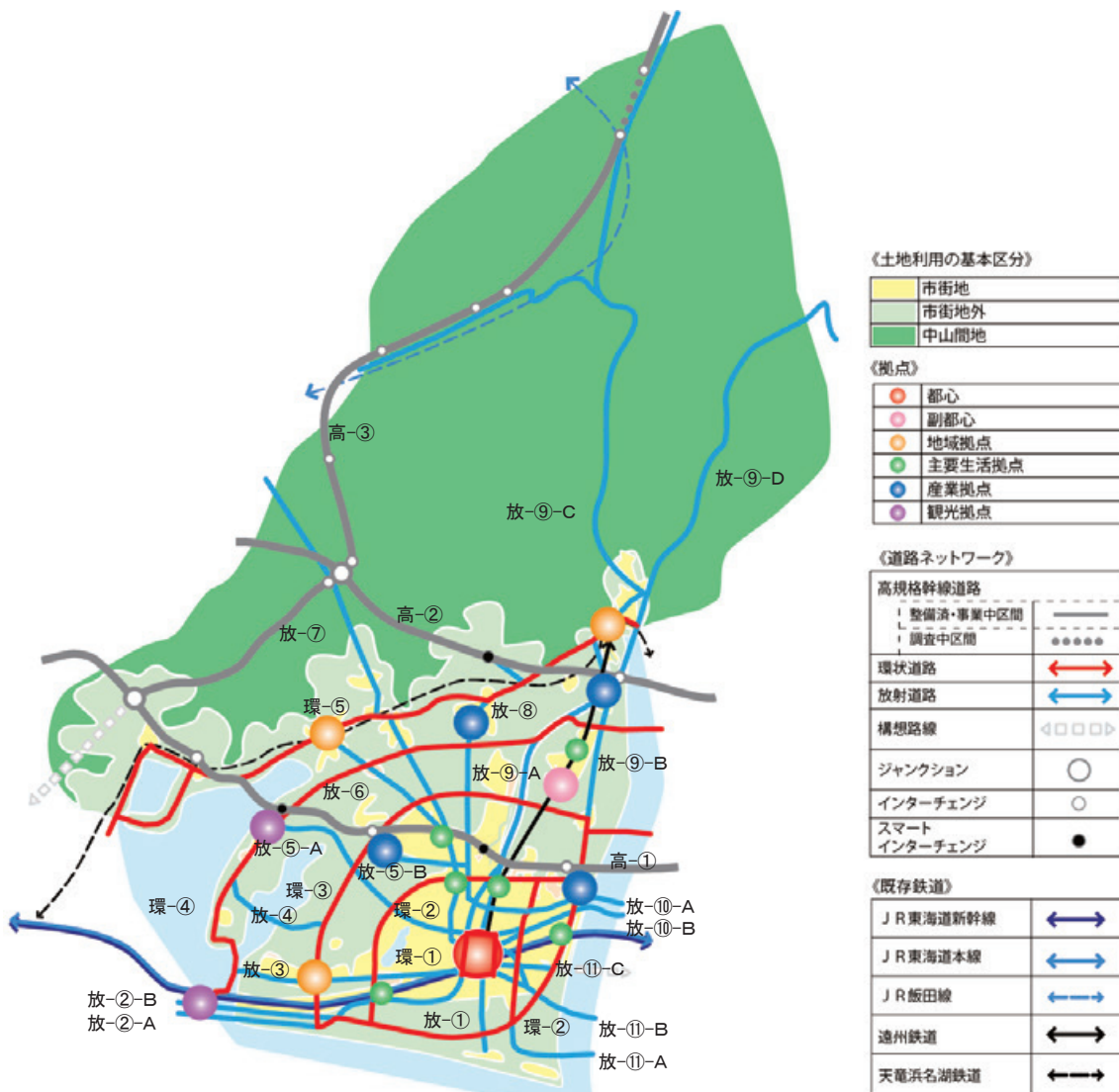
表 3-9 道路ネットワークのイメージ

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考え方をもとに、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	既存	
環状3号線(浜松環状線)	市道中郡福塚線	既存	
	(主)浜松環状線	一部完成	
環状4号線(外環状線)	国道1号	既存	
	県道浜松袋井線	既存	
	(主)浜北袋井線	既存	
	国道152号	既存	
	県道細江浜北線	既存	
環状5号線(大外環状線)	県道金指停車場和地線	既存	
	(主)館山寺鹿谷線	既存	
	県道館山寺弁天島線	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)

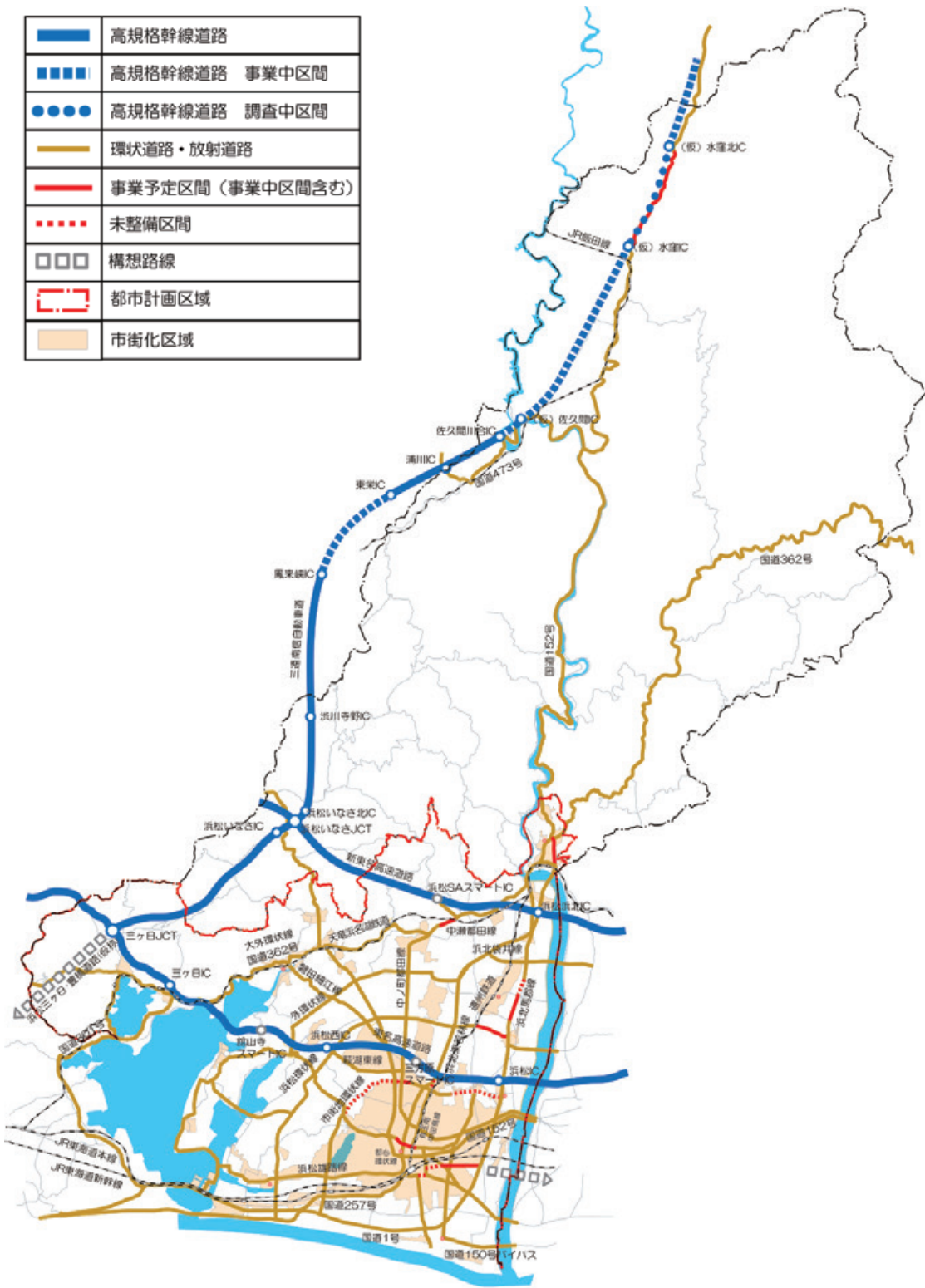


図 3-27 道路ネットワークの実現に必要な路線の区間

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

## 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。

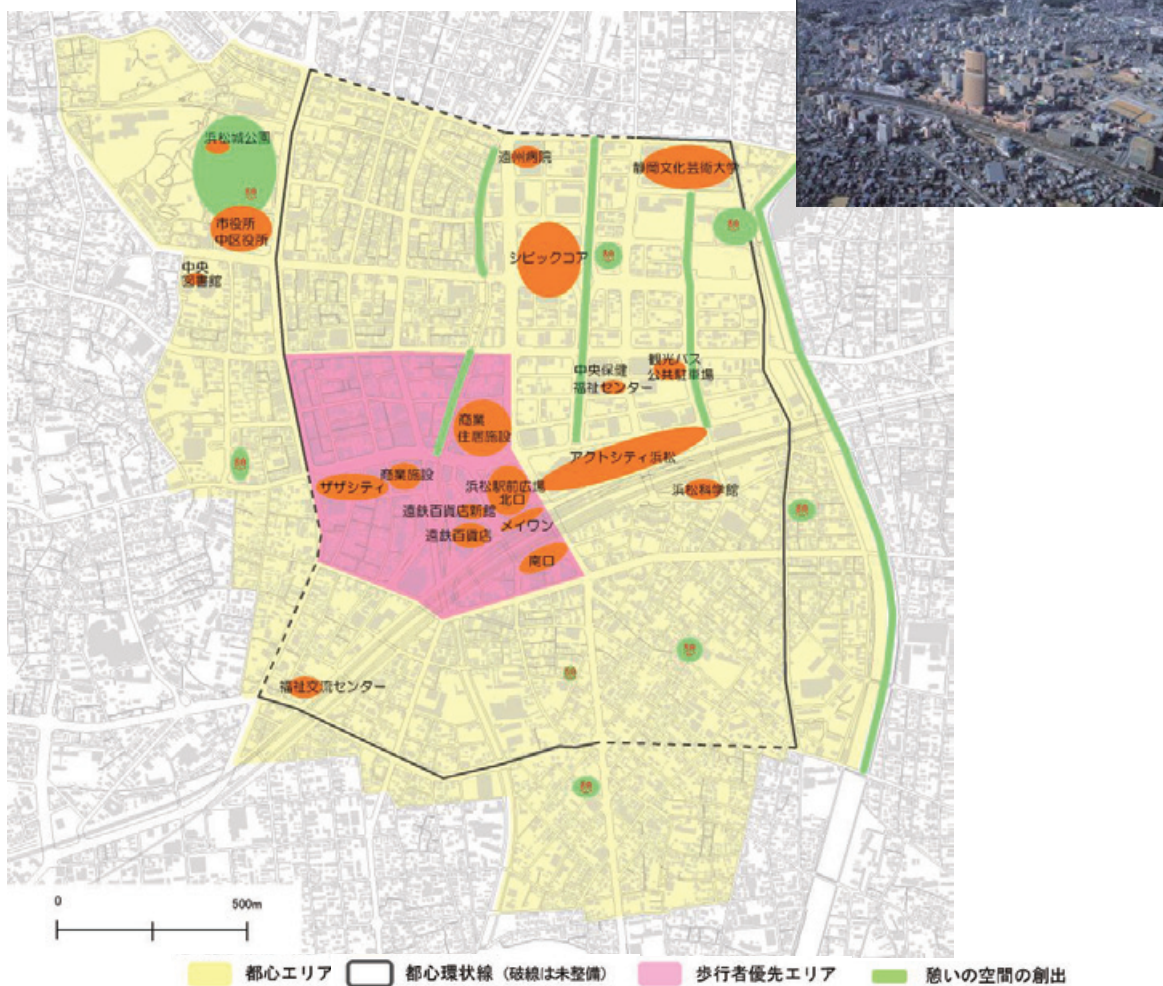


図 3-28 都心の範囲



## (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

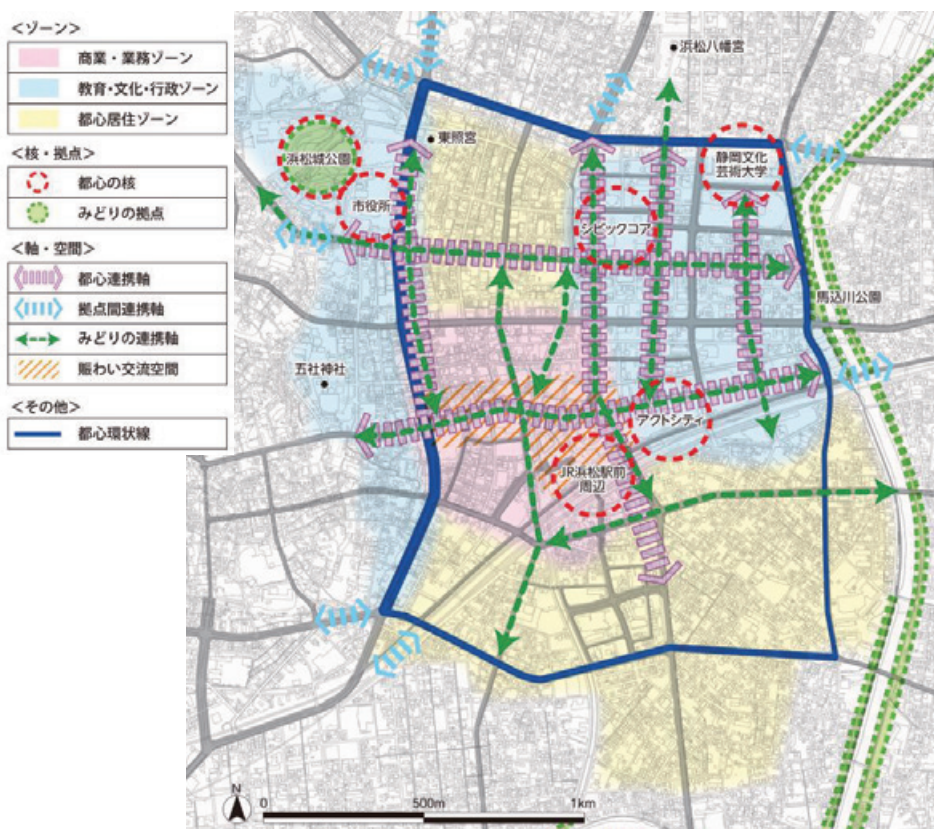
#### (2) 都心の基本方向

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（2021（令和3）年）

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（2021（令和3）年）

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。

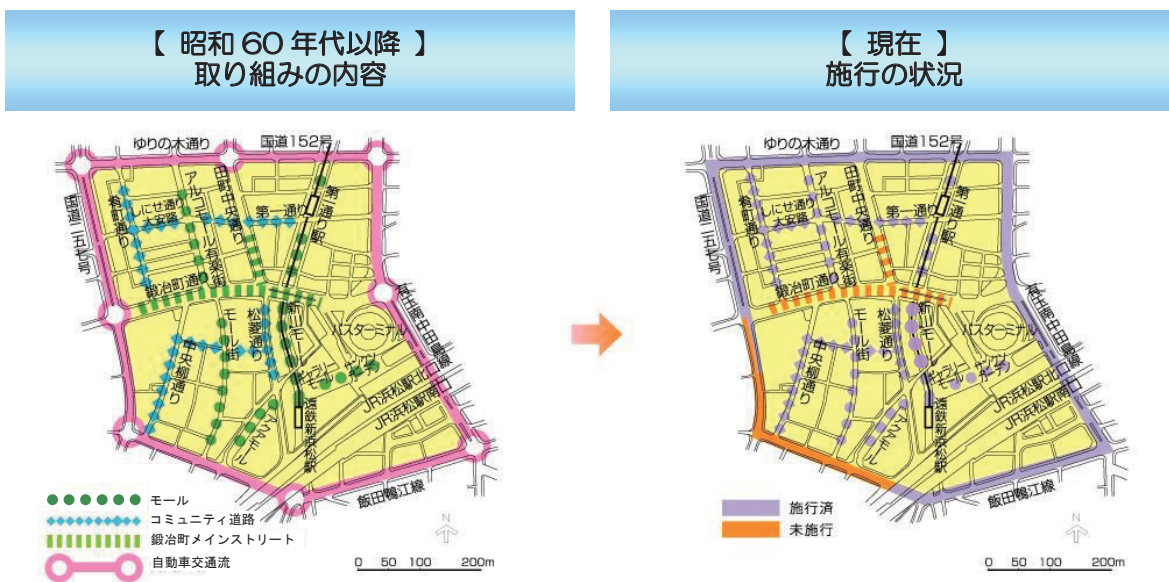


図 3-31 歩行者優先エリアの創出

## 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

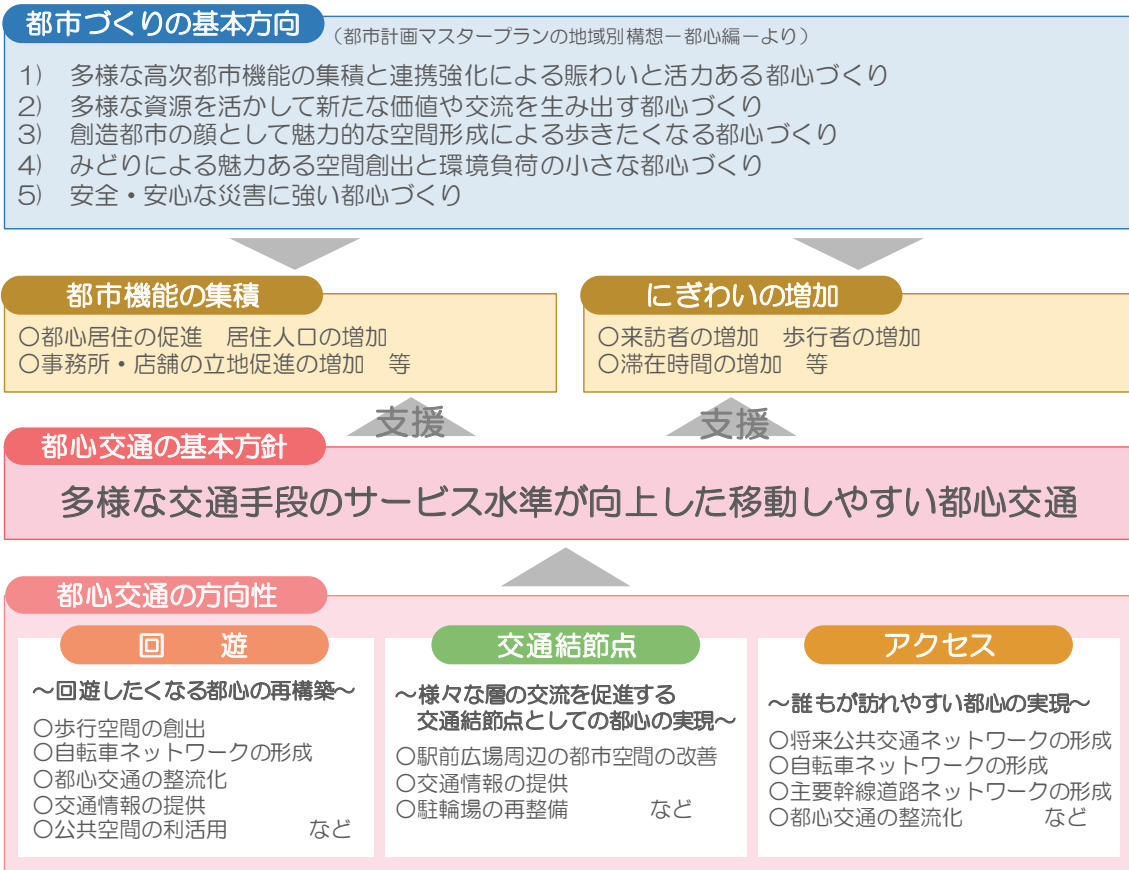


図 3-32 都心交通の基本方針と方向性



図 3-33 都心交通のイメージ