

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

参考 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性について

第2章 目指す将来の交通の姿

2-1 将来の交通を考える視点

第2章 目指す将来の交通の姿

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

2-1 将来の交通を考える視点

(1) コンパクトでメリハリの効いたまちづくり

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

(2) 市内外の活発な交流の促進

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

(3) ものづくり都市の創造と多様な観光資源のバックアップ

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

(4) 都心と拠点に集積する都市機能の有効活用

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

(5) 防災や交通安全に配慮した、安全で安心して暮らせるまちづくり

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

(6) すべての人が暮らしやすい社会づくり

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

(7) グローバルな視点から求められる地球環境への配慮

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

(8) 持続的かつ健全な都市経営を実現する都市のコンパクト化

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

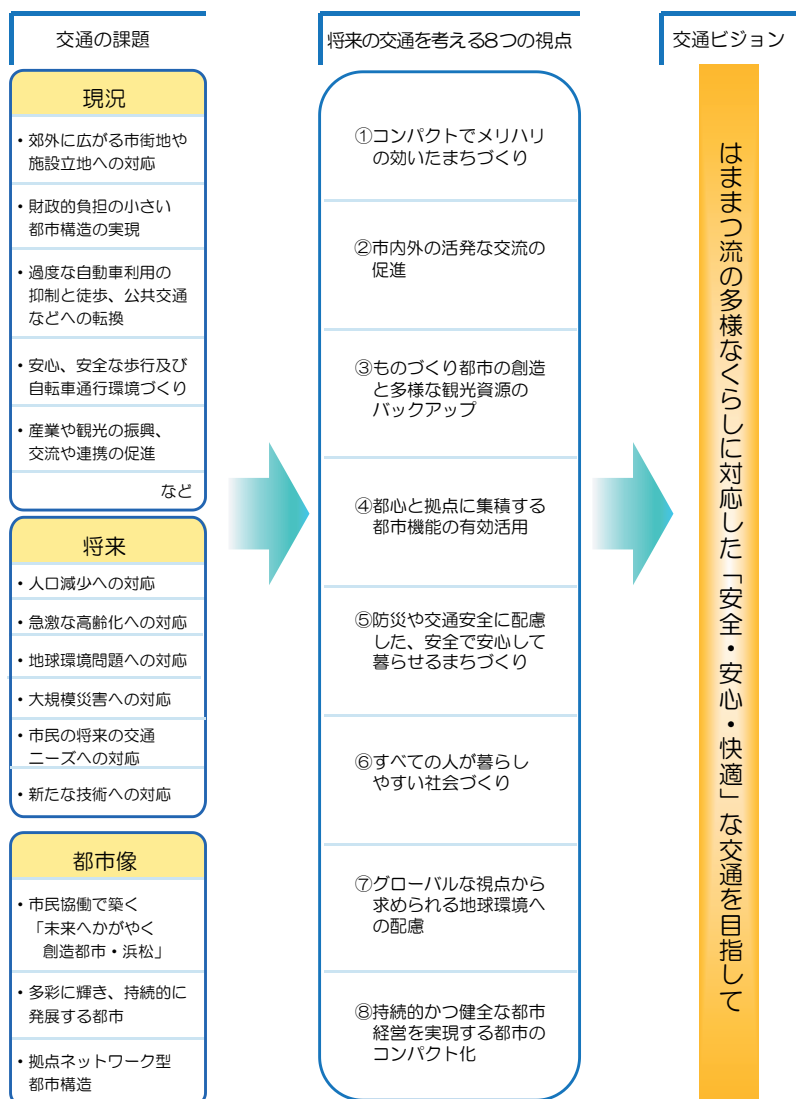
第2章 目指す将来の交通の姿

2-1 将来の交通を考える視点

2-2 目指す将来の交通の姿 –交通ビジョンの設定–

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

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



※「はままつ流」とは…

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

本計画では、これらを総称し、「はままつ流」としています。

図 2-1 「交通ビジョン」

第2章 目指す将来の交通の姿

2-3 交通ビジョンが目指す「暮らし」のイメージ

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

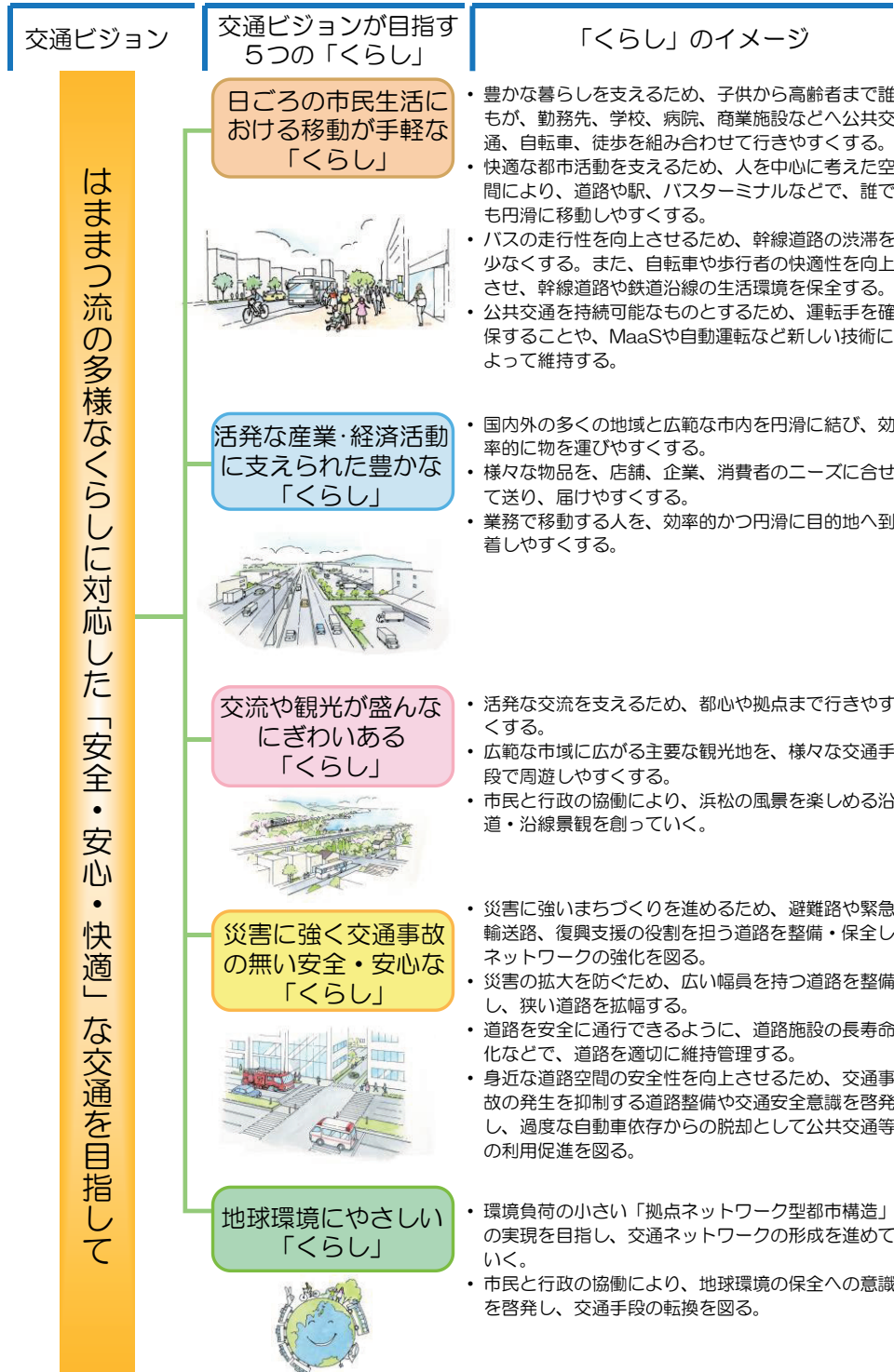


図 2-2 「交通ビジョン」が目指す5つの「暮らし」と「暮らし」のイメージ

「くらし」の方向性

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

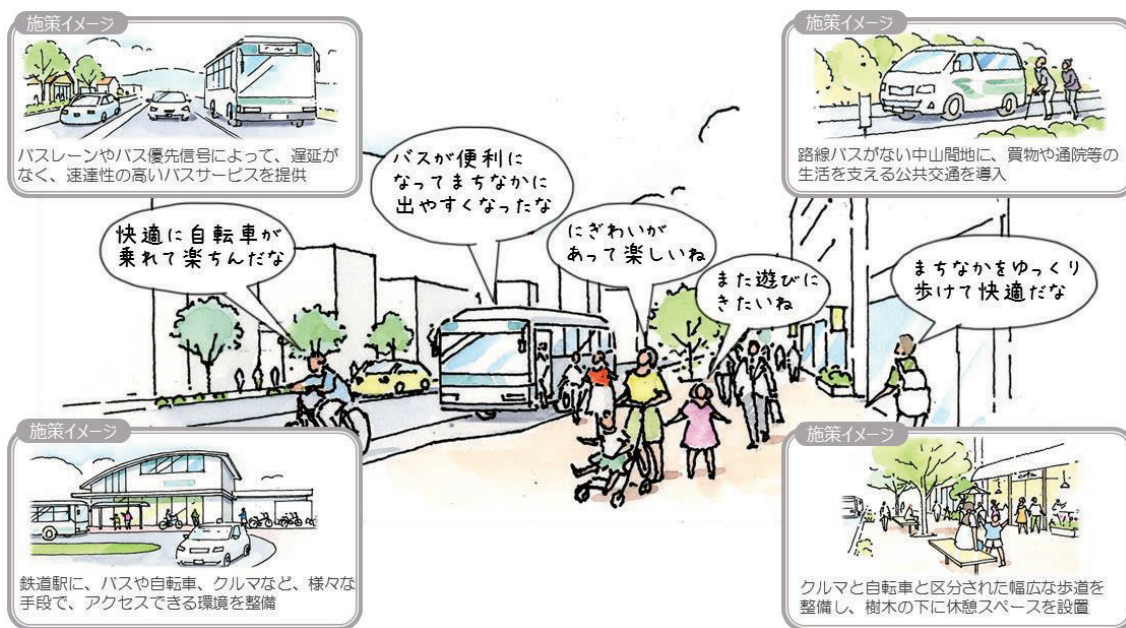
第2章 目指す将来の交通の姿

2-3 交通ビジョンが目指す「暮らし」のイメージ

【交通ビジョンが目指す5つの「暮らし」のイメージ】

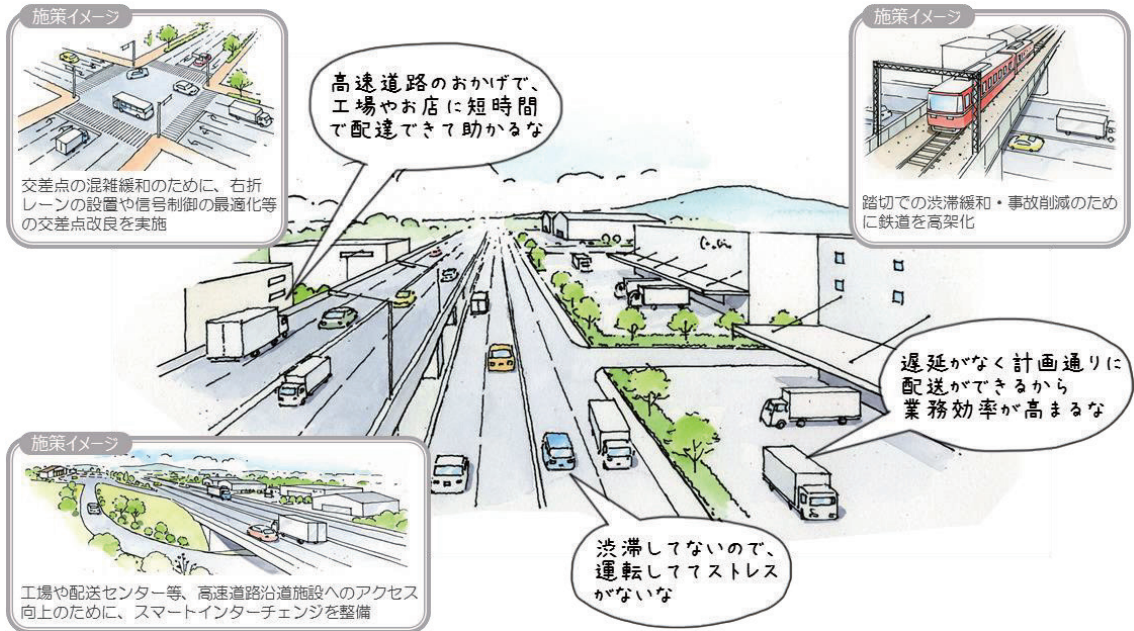
○ 日ごろの市民生活における移動が手軽な「暮らし」

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



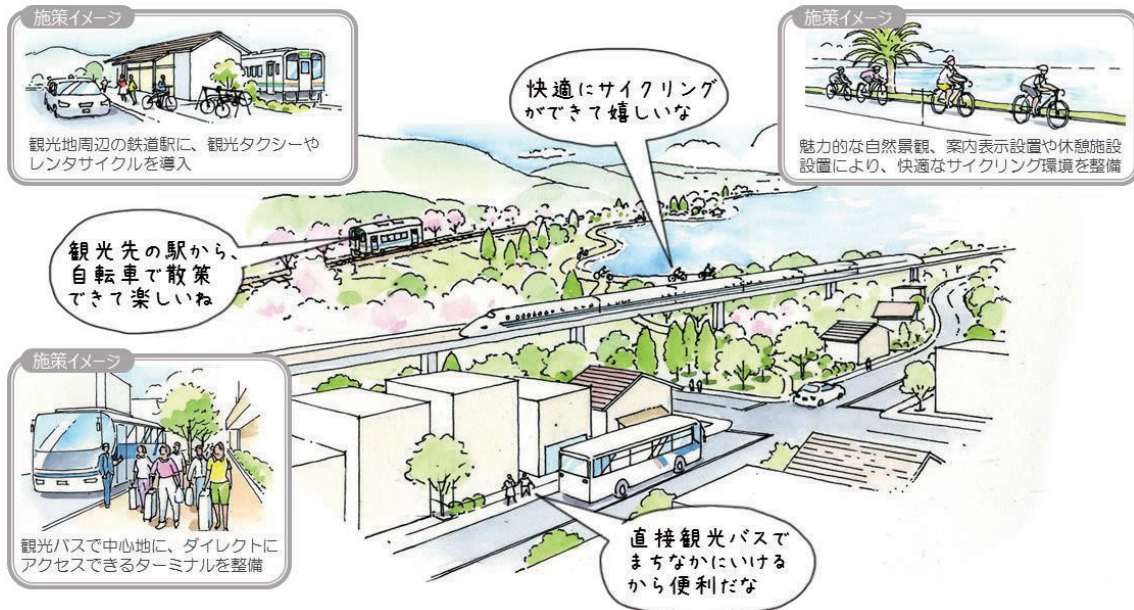
○ 活発な産業・経済活動に支えられた豊かな「暮らし」

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



○ 交流や観光が盛んにぎわいある「暮らし」

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

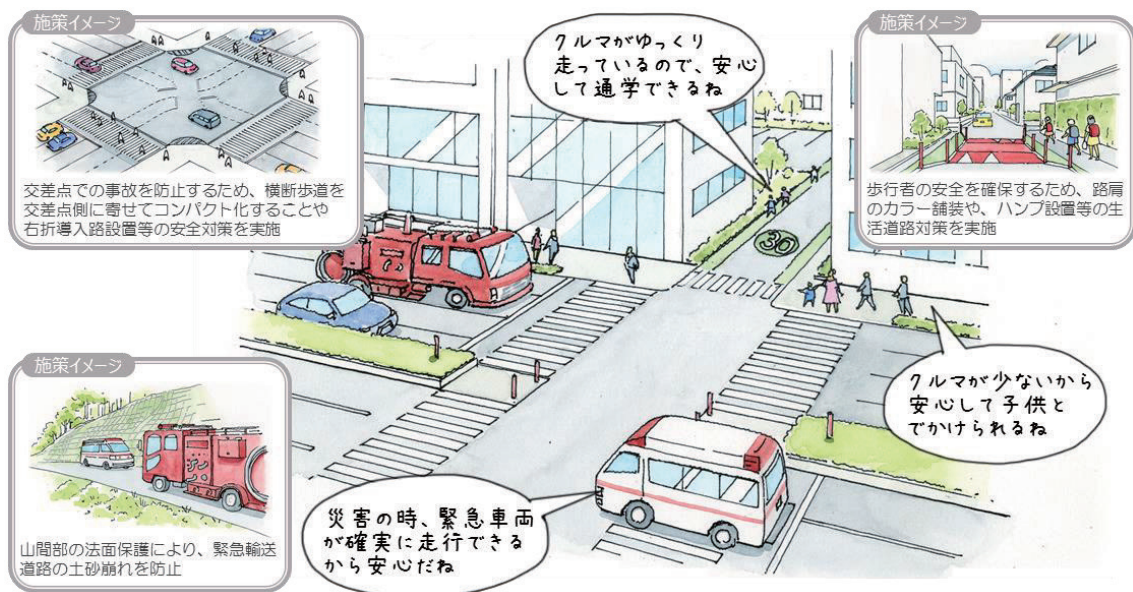


第2章 目指す将来の交通の姿

2-3 交通ビジョンが目指す「暮らし」のイメージ

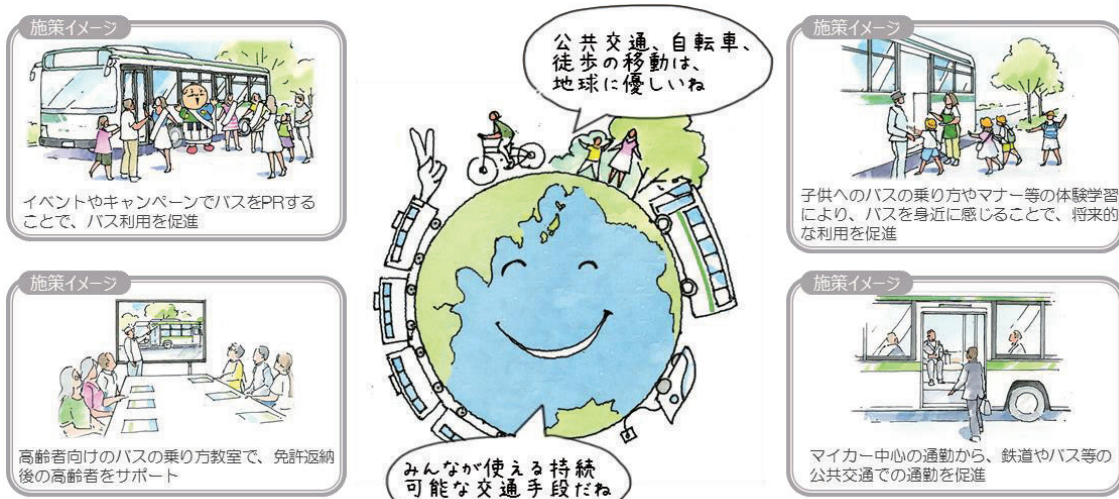
○ 災害に強く、交通事故の無い安全・安心な「暮らし」

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



○ 地球環境にやさしい「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。



序章

第1章

第2章

第3章

第4章

おわりに

参考資料

第2章 目指す将来の交通の姿

2-4 将来の交通の指標と目標

2-4 将来の交通の指標と目標

「交通ビジョン」が目指す5つの「暮らし」の実現により、「将来の交通」が市民や来訪者などの「暮らし」に役立つものとなっているかを示す指標と目標を設定します。

この指標と目標の体系は、表 2-1 に示す「目標年次時点における計画全体を対象とする指標と目標」と表 2-2 に示す「目標年次途中時点における5つの『暮らし』ごとの指標と目標」により構成することとします。

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

表 2-1 目標年次(最終年次)時点における計画全体を対象とする指標と目標

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

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

交通ビジョン が目指す 「5つの暮らし」	「暮らし」のイメージ	指標・目標・現況
目「この市民生活における 移動が手軽な暮らし」	<ul style="list-style-type: none"> ○ 豊かな暮らしを支えるため、子供から高齢者まで誰もが、勤務先、学校、病院、商業施設などへ公共交通、自転車、徒歩を組み合わせて行きやすくする。 ○ 快適な都市活動を支えるため、人を中心に考えた空間により、道路や駅、バスターミナルなどで、誰でも円滑に移動しやすくする。 ○ バスの走行性を向上させるため、幹線道路の渋滞を少なくする。また、自転車や歩行者の快適性を向上させ、幹線道路や鉄道沿線の生活環境を保全する。 ○ 公共交通を持続可能なものとするため、運転手を確保することや、MaaS や自動運転など新しい技術によって維持する。 	【指標】 公共交通の年間利用者数 【目標】 5,562万人(2025(令和7)年度) 【現況】 5,196万人(2017(平成29)年度)

第2章 目指す将来の交通の姿
2-4 将来の交通の指標と目標

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

※年間交通事故死者数と年間交通事故件数の目標値は、第10次浜松市交通安全計画(2016(平成28)年度～2020(令和2)年度)に基づき設定しているため、今後次期計画の策定にあわせて更新する。

第2章 目指す将来の交通の姿

参考 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性について

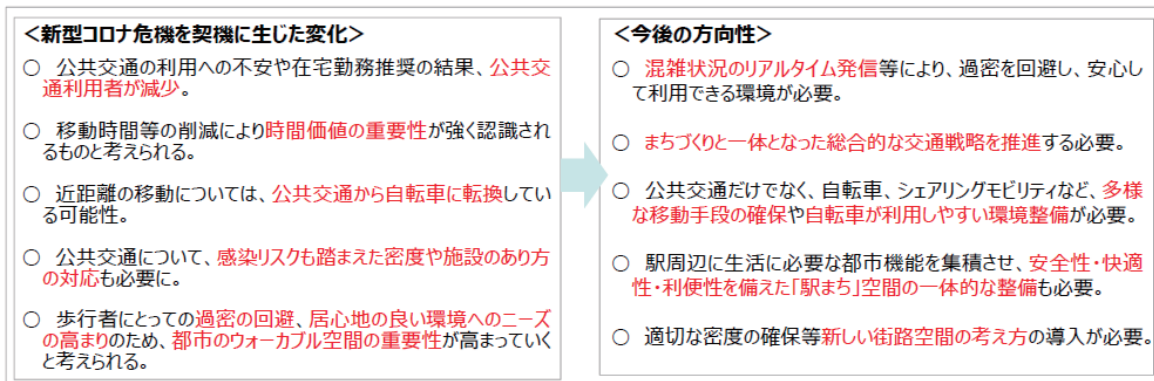
参考 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性について

新型コロナウイルス感染症の流行が世界規模で拡大しており、我が国では、令和2年4月7日から5月25日まで新型インフルエンザ等対策特別措置法（平成24年法律第31号）に基づく初めての緊急事態宣言が発令され、各都道府県が不要不急の外出の自粛要請等の対応を行いました。

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う甚大な影響は、人々の生命や健康を脅かし、日常生活のみならず、経済・社会全体のあり方、さらには人々の行動様式、意識など多方面に波及しつつあり、いわゆる「ニューノーマル」へ移行していくという見方が強くなっています。

新型コロナ危機では、「三つの密」（密閉・密集・密接）を回避することが求められ、大都市中心部への通勤の集中による満員電車の発生など、都市における過密という課題が改めて顕在化し、これまでの都市における働き方や住まいを問い直すことも求められています。

国土交通省都市局では、こうした状況を踏まえ、新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性を検討するため、今後、都市のあり方はどう変化するのか、そうした変化を踏まえ都市政策はどうあるべきかについて、論点の整理を行っています。その中で、都市交通（ネットワーク）の今後のあり方と新しい政策の方向性については、以下のように示されています。本市でもこれらを参考にしながら、コロナ禍における最適なあり方や政策の方向性の検討を進めて参ります。



資料:「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」(論点整理) (2020(令和2)年8月 国土交通省都市局)

図2-3 都市交通(ネットワーク)の今後のあり方と新しい政策の方向性