

浜松市総合交通計画 中間年(2020)改定版(案) に対するご意見をお待ちしています!

「パブリック・コメント制度」とは、市が計画や条例などを策定するときに、案の段階で市民の皆さんに公表し、ご意見、ご要望などを聴きながら最終的な案を決定する手続きのことをいいます。

浜松市では、平成15年4月から、この制度を導入しています。



1. 「浜松市総合交通計画 中間年(2020)改定版(案)」とは

本計画は、都市の姿などの変化及び交通の問題に対応するため、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計画として、平成22年に策定されました。

今回、計画目標年次の中間年を迎え、関連計画の変更や交通を取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえた計画とするべく、見直しを行うものです。

2. 案の公表期間及び意見募集期間

令和2年8月3日(月)～令和2年9月1日(火)

3. 案の公表先

交通政策課、北部都市整備事務所、市政情報室、区役所、協働センター、中央図書館、市民協働センター(中区中央一丁目)、パブコメPRコーナー(市役所本館1階ロビー)にて配布

浜松市ホームページ(<https://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp>)に掲載

【トップページ→ご意見・お問い合わせ→パブリック・コメント制度】

4. 意見の提出方法

意見書には、**住所、氏名または団体名、電話番号を記入**して、次のいずれかの方法で提出してください。

(意見書の様式は特に問いませんが、参考様式を添付しています。なお、意見は浜松市ホームページ上にある意見入力フォームからも直接提出できます。)

①直接持参	交通政策課(市役所本館6階)まで書面で提出
②郵便【はがき、封書】 (最終日の消印有効)	〒430-8652 浜松市中区元城町103番地の2 交通政策課あて
③電子メール	kotsu@city.hamamatsu.shizuoka.jp
④FAX	050-3730-5234(交通政策課)

5. 寄せられた意見の内容および市の考え方の公表

お寄せいただいたご意見の内容は、本市の考え方とあわせて、令和3年1月に公表します。公表先は案の公表先と同じです。

6. 問い合わせ先

都市整備部交通政策課(TEL 053-457-2441)

下記の資料をご覧のうえ、ご意見をお寄せください

- パブリック・コメント実施案件の概要
- 浜松市総合交通計画（案）〈概要版〉
- 意見提出様式（参考）

<閲覧用>

●浜松市総合交通計画（案）

序章	.....	P	1	~	8
第1章 交通の現況及び将来の課題	.....	P	9	~	34
第2章 目指す将来の交通の姿	.....	P	35	~	48
第3章 基本となる交通の方針	.....	P	49	~	94
第4章 交通施策の推進	.....	P	95	~	166
おわりに	.....	P	167	~	170
参考資料	.....	参考1		~	参考26

パブリック・コメント実施案件の概要

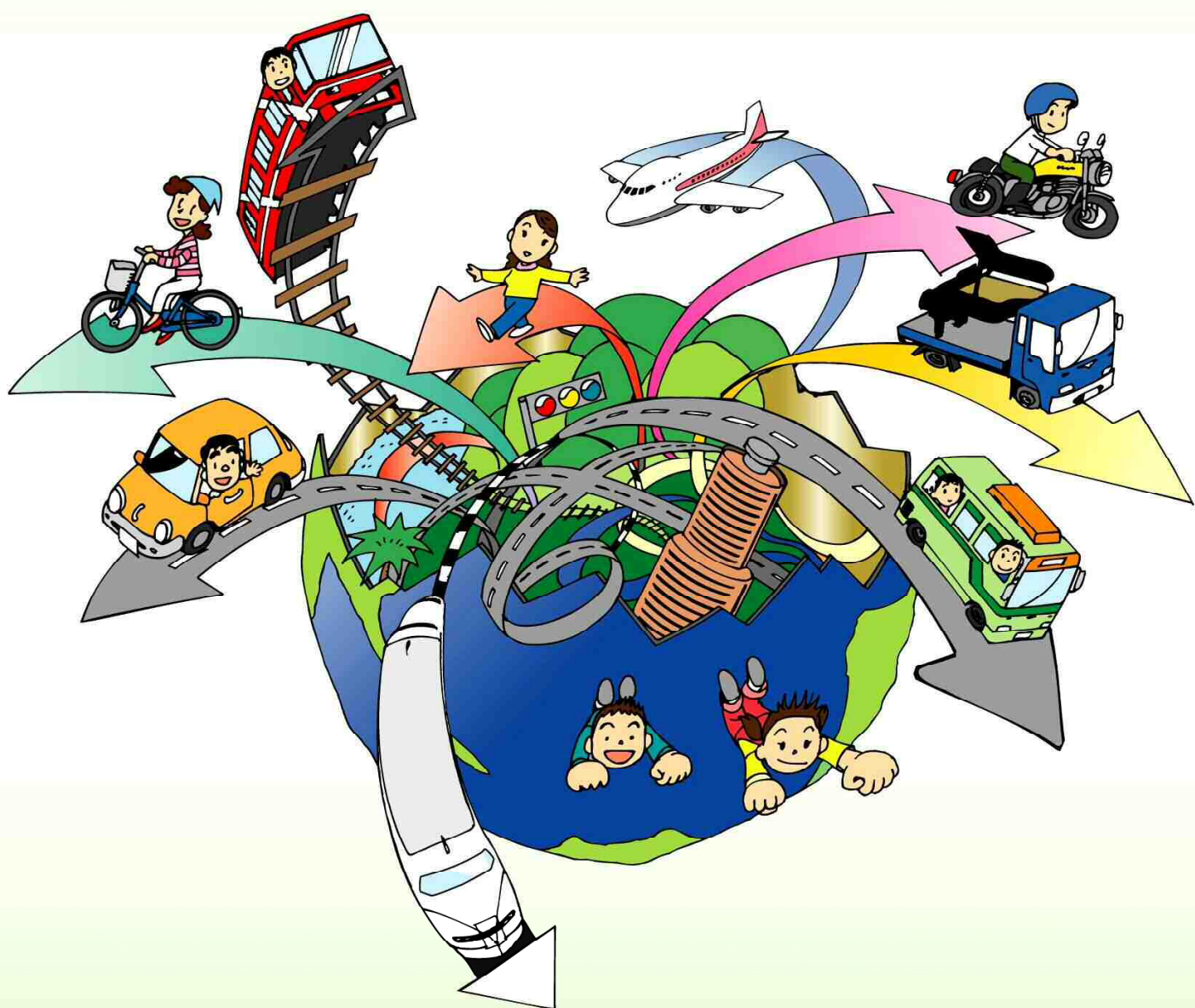
案件名	浜松市総合交通計画 中間年（2020）改定版（案）
趣旨・目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 浜松市総合交通計画は、本市の将来都市構造「拠点ネットワーク型都市構造」の交通に関する「目指す将来の姿」と「取り組み」を示す計画である。 ・ 計画目標年次の中間年を迎え、上位計画の変更や交通を取り巻く環境変化に対応するため、計画を改定する。
策定（見直し）に至った背景・経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来の都市構造や土地利用状況の変化に応じて見直された、都市計画マスタープランなどの上位計画を反映するため。 ・ 「バス運転手不足」や「ICT 等の新技術の活用」など、新たな課題や技術革新などの環境変化に対応するため。
立案した際の 実施機関の考え方 及び論点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本市の基本となる交通の「公共交通」「道路」「都心交通」の基本的な方針を定め、日常生活や産業・経済などの分野について、交通施策を推進することで、市民や来訪者などに対し、交通ビジョンが目指す「安全・安心・快適なくらし」を実現する。
案のポイント （見直し事項など）	<ul style="list-style-type: none"> ○将来の公共交通ネットワークを構築 <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画マスタープランの拠点を基幹的な公共交通で結び、メリハリのある公共交通ネットワークを示す。 ○交通施策の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 上位計画の変更や交通を取り巻く環境変化、ICT などの技術革新などに対応した内容に更新し、目標年次である 2030 年までに重点的に取り組む交通施策を示す。
関係法令・ 上位計画など	<p>上位計画：「浜松市総合計画」、「浜松市都市計画マスタープラン」 関連計画：「浜松市のみちづくり計画」など</p>
計画・条例等の 策定スケジュール （予定）	<p>令和 2 年 8 月 3 日 案の公表、意見募集開始 令和 2 年 9 月 1 日 意見募集終了 令和 3 年 1 月 意見募集結果及び市の考え方を公表</p>

浜松市総合交通計画

2010-2030

中間年（2020）改定版

概要版（案）



浜松市
HAMAMATSU CITY

序章

◆ はじめに

本市では、都市の姿などの変化及び交通の問題に対応するため、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計画として、浜松市総合交通計画を2010（平成22）年に策定しました。

その後、東北地方太平洋沖地震（2011（平成23）年3月）の発生や人口減少社会の到来など社会経済情勢の変化による新たな交通課題に対応するため、「交通施策及びアクションプログラム」を見直した浜松市総合交通計画増補版を2015（平成27）年7月に策定しました。

今回、計画の目標年次の中間年を迎え、関連計画の変更や近年の公共交通を取り巻く環境など、社会経済情勢の変化を踏まえ、最新の地域特性に対応した総合交通計画とするべく、浜松市総合交通計画の見直しを行うものです。

◆ 役割と位置づけ

本計画は、以下の役割を担い、浜松市都市計画マスタープランの一分野として策定します。

- 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。

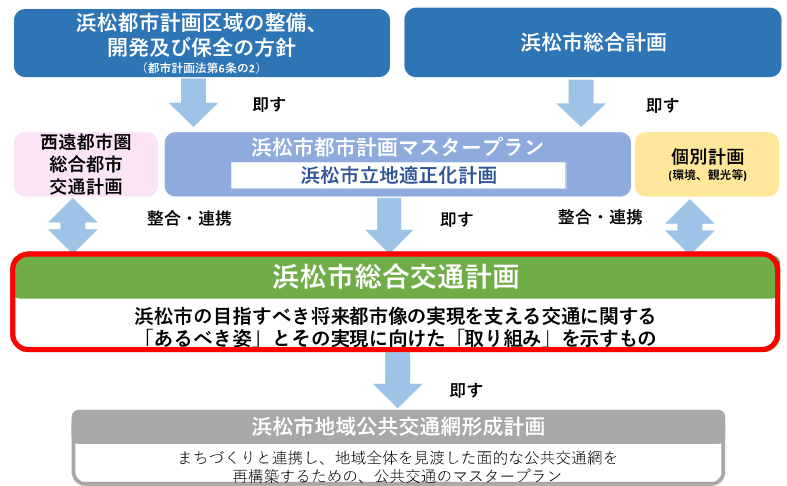


図 計画の位置づけ

◆ 目標年次と対象区域

- 目標年次は、概ね10年後となる2030（令和12）年とします。
- 目標年次（2030年）における将来人口は、「76.8万人」を想定します。
- 計画対象区域は、「市全域」とします。

◆ 計画の構成

第1章	交通の現況及び将来の課題	<ul style="list-style-type: none">● 現況から見た課題● 将来の変化への対応から見た課題● 上位計画に基づく都市の将来像の実現● 交通課題のまとめ
第2章	目指す将来の交通の姿	<ul style="list-style-type: none">● 将来の交通を考える視点● 目指す将来の交通の姿—交通ビジョンの設定—● 交通ビジョンが目指す「暮らし」のイメージ● 将来の交通の指標と目標
第3章	基本となる交通の方針	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通● 道路● 都心交通
第4章	交通施策の推進	<ul style="list-style-type: none">● 「5つの暮らし」を実現する交通施策● 重点施策● 施策の展開（アクションプログラムの策定）● 公共交通の運行に関する基準・ルール● 施策の評価● アクションプログラムの見直し

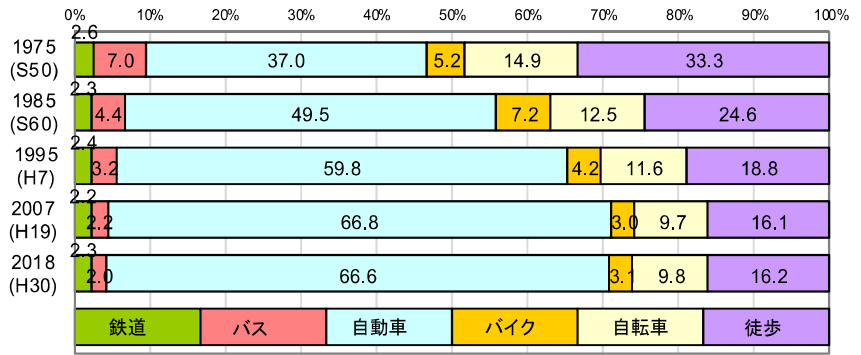
第1章 交通の現況及び将来の課題

◆ 現況から見た主な課題

《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、自動車利用は増加傾向にあり、徒歩、公共交通などの利用は減少傾向にあります。

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。



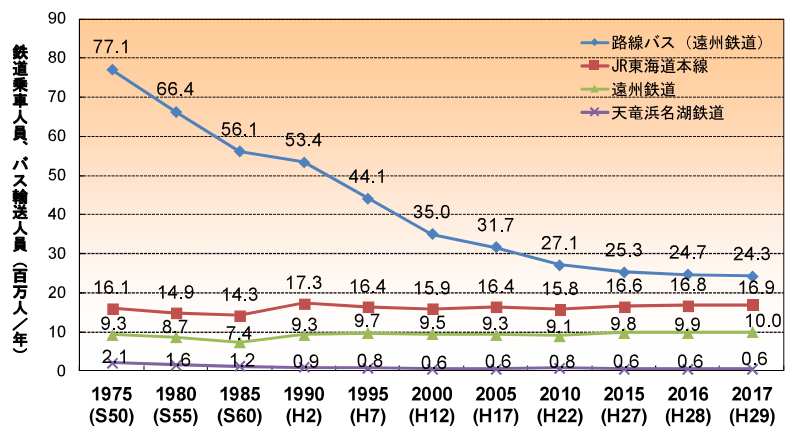
資料：第1～4 回西遠都市圏PT 調査
※平成30年は推計値(第4 回西遠都市圏PT 調査の平成19年値を平成30年の夜間人口等で補正)

図1-1 代表交通手段分担率の推移

《持続可能な公共交通とするための交通ネットワークの形成》

- 路線バスの利用者は、近年は横ばいですが、1975（昭和50）年からは、約3分の1まで減少しています。

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。



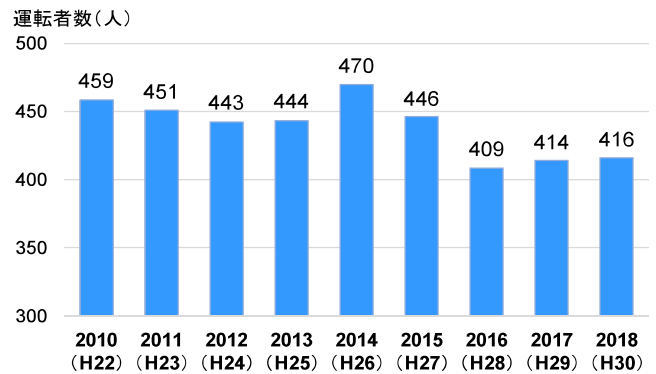
資料：浜松市統計書（平成29年度版）、浜松市資料を基に作成

図1-2 鉄道、バス利用者の推移

《バスサービスの見直し・代替手段の検討》

- 路線バスの運転手数は減少しており、バス運転手不足を理由とした郊外部での路線バスの減便等が発生しています。

利用水準に合わせたメリハリある路線バスサービスの見直しや、地域バスや公共交通空白地有償運送に加えて、新たな公共交通の検討に取り組む必要があります。



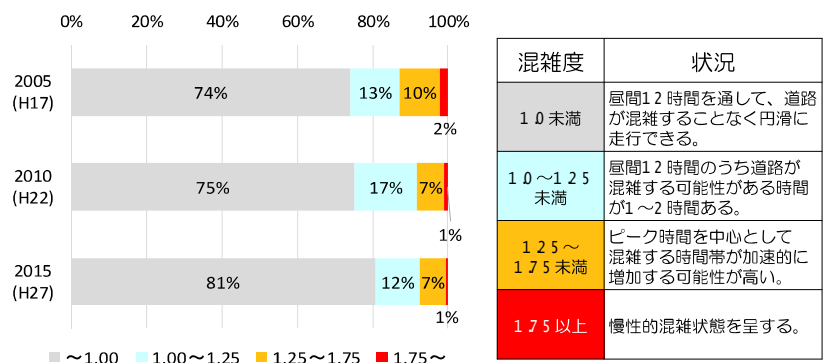
資料：遠州鉄道、秋葉バスサービス、浜松バス提供データ

図1-3 バス会社の運転手数（合計）

《快適に移動できる交通ネットワークの形成》

- 道路の混雑状況をみると、混雑度1.00未満の割合が増加しており、幹線道路の混雑緩和が図られてきていると推察されますが、一方で、混雑度1.00以上の路線も存在しています。

引き続き、混雑区間を解消し、安全で快適に移動できる道路ネットワークを形成していく必要があります。



資料：平成17年・22年・27年道路交通センサス、道路の交通容量（社団法人道路協会、昭和59年）

図1-4 道路混雑度の割合

混雑度	状況
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく円滑に走行できる。
1.0～1.25未満	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性がある時間が1～2時間ある。
1.25～1.75未満	ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性が高い。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

《安全で移動しやすい都心の回遊環境の構築》

- 都心では、循環まちバス「く・る・る」が運行を終了し、中心市街地の休日歩行者数は、2002（平成14）年と比較して減少傾向にあります。
- 一方で、浜松駅への来訪者や駅周辺の居住人口は増加傾向にあります。

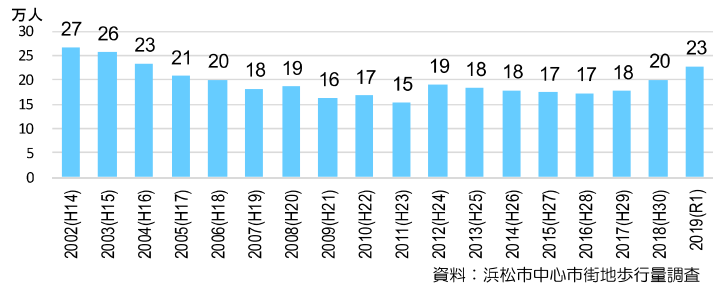


図1-5 中心市街地歩行者交通量調査（休日、主要25箇所）

多くの人々が集まる浜松駅周辺から都心全体への回遊を促すために、都心内の通過交通の抑制や、歩行空間の連続性の確保、快適性を向上させる必要があります。

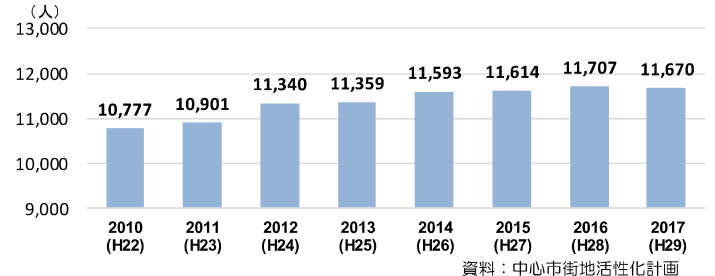


図1-6 中心市街地の居住者数

◆ 将来の変化への対応から見た課題

《高齢化の急激な進展への対応》

- 人口が減少していく中で、高齢者の人口は増加傾向にあり、概ね25年後には、全人口に占める65歳以上人口の割合（高齢化率）は37.6%となることが予測されています。

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。

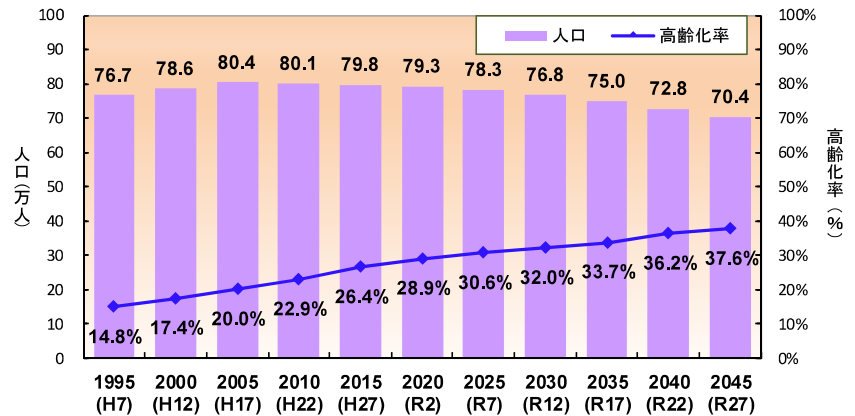
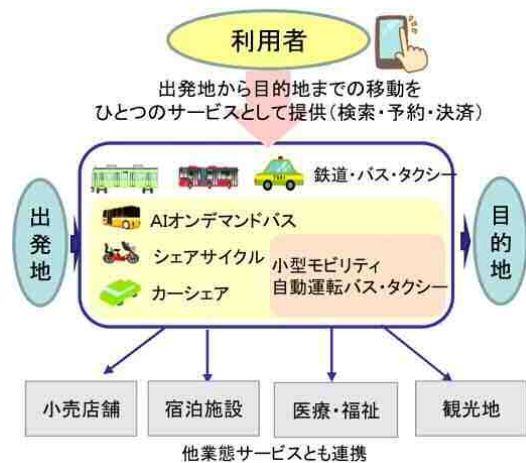


図1-7 人口及び高齢化率の推移

《新たな技術の進展》

- 近年、国内外ではMaaS（Mobility as a Service）、IT等の新たな技術を用いた交通サービスが進展しています。

本市においても、このような新たな技術を活用し、既存の交通サービスをつなげて、利便性が高く、効率的で持続可能な交通サービスの導入が求められています。



資料：新たなモビリティサービスの推進について（国土交通省総合政策局公共交通政策部）

図1-8 MaaSサービスの概要

◆ 上位計画に基づく都市の将来像の実現

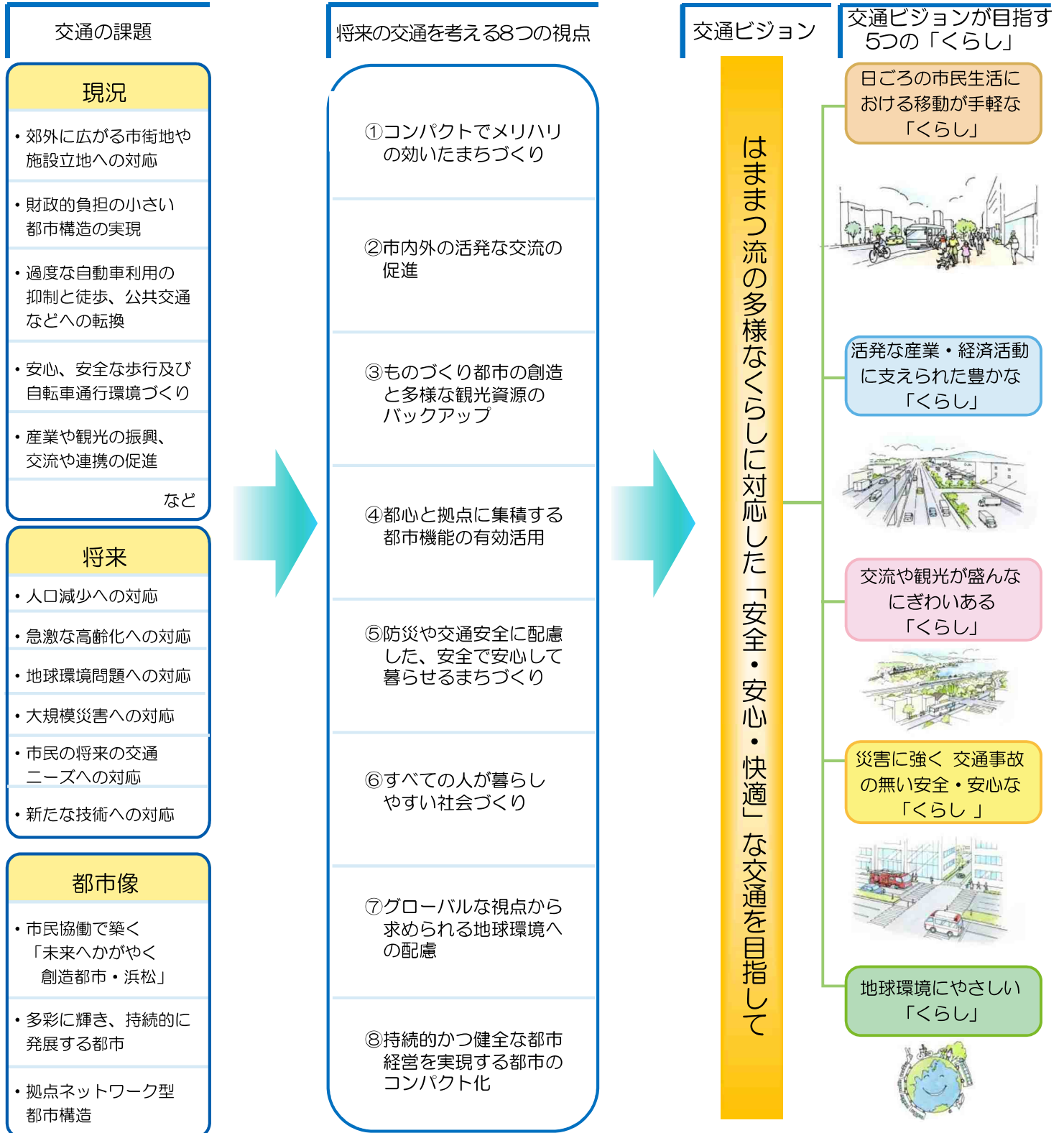
- 本計画は、浜松市総合計画に即して策定する浜松市都市計画マスタープランの一分野となります。
- このため、本計画は、これらが定める都市の将来像の実現を目指します。

第2章 目指す将来の交通の姿

◆ 目指す将来の交通の姿 —交通ビジョンの設定—

交通の課題から導き出した「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。



◆ 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。

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。

施策イメージ



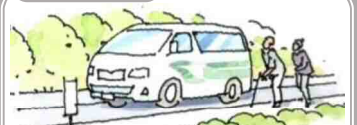
バスレーンやバス優先信号によって、遅延がなく、速達性の高いバスサービスを提供

施策イメージ



鉄道駅に、バスや自転車、クルマなど、様々な手段で、アクセスできる環境を整備

施策イメージ



路線バスがない中山間地に、買物や通院等の生活を支える公共交通を導入

施策イメージ



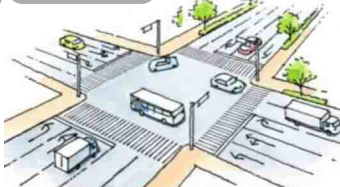
クルマと自転車と区分された幅広な歩道を整備し、樹木の下に休憩スペースを設置



活発な産業・経済活動に支えられた豊かな「暮らし」

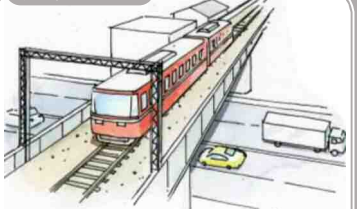
- 国内外の多くの地域と広範な市内を円滑に結び、効率的に物を運びやすくする。
- 様々な物品を、店舗、企業、消費者のニーズに合わせて送り、届けやすくする。
- 業務で移動する人を、効率的かつ円滑に目的地へ到着しやすくする。

施策イメージ



交差点の混雑緩和のために、右折レーンの設置や信号制御の最適化等の交差点改良を実施

施策イメージ

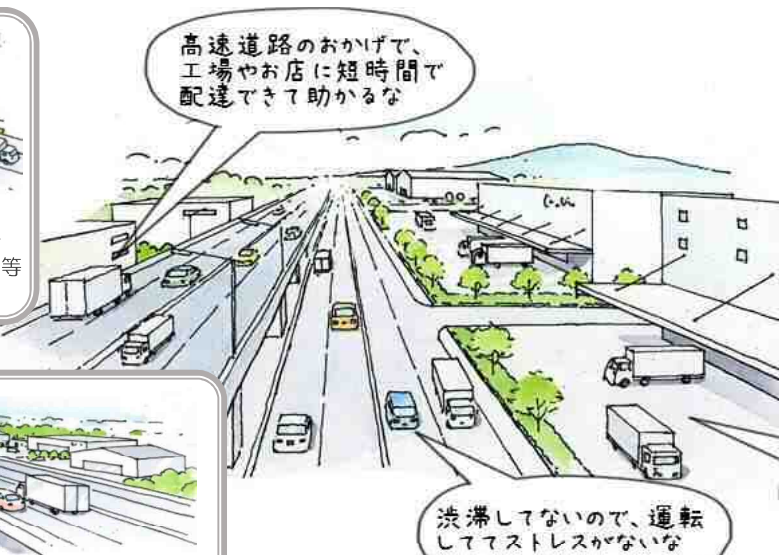


踏切での渋滞緩和・事故削減のために鉄道を高架化

施策イメージ



工場や配送センター等、高速道路沿道施設へのアクセス向上のために、スマートインターチェンジを整備



交流や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。

施策イメージ



観光バスで中心地に、ダイレクトにアクセスできるターミナルを整備

観光先の駅から、自転車で散歩できて楽しいね

快適にサイクリングができて嬉しいな

施策イメージ



観光地周辺の鉄道駅に、観光タクシーやレンタサイクルを導入

直接観光バスでまちなかにいけるから便利だね

施策イメージ



魅力的な自然景観、案内表示設置や休憩施設設置により、快適なサイクリング環境を整備

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。

施策イメージ



山間部の法面保護により、緊急輸送道路の土砂崩れを防止

クルマがゆっくり走っているのだから安心して通学できるね

施策イメージ



歩行者の安全を確保するため、路肩のカラー舗装や、ハンブ設置等の生活道路対策を実施

災害の時、緊急車両が確実に走行できるから安心だね

クルマが少ないから安心して子供とでかけられるね

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。

施策イメージ



イベントやキャンペーンでバスをPRすることで、バス利用を促進

施策イメージ



子供へのバスの乗り方やマナー等の体験学習により、バスを身近に感じることによって、将来的な利用を促進



公共交通、自転車、徒歩の移動は、地球に優しいね

みんなが使える持続可能な交通手段だね

施策イメージ



高齢者向けのバスの乗り方教室で、免許返納後の高齢者をサポート

◆ 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。

表2-1 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

《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 【目標】5,790万人 【現況】5,196万人(2017(平成29)年度)	【指標】混雑度(1.00以下の路線の割合) 【目標】92% 【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 【目標】5.0% 【現況】4.3%(2018(平成30)年度の推計)	【指標】都心まで30分圏域 【目標】2007(平成19)年度より5%拡大 【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 【目標】30.0% 【現況】15.6%(2019(令和元)年度)	【指標】二酸化炭素排出量 【目標】1,120千t-CO ₂ 【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(2025(令和7)年度)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」	指標・目標・現況	SDGsとの関連
日ごろの市民生活における移動が手軽な「暮らし」	【指標】公共交通の年間利用者数 【目標】5,562万人 【現況】5,196万人(2017(平成29)年度)	11 気候変動に脅かされるコミュニティを強める
活発な産業・経済活動に支えられた豊かな「暮らし」	【指標】混雑度(1.00以下の路線の割合) 【目標】88% 【現況】81%(2015(平成27)年度)	9 産業と技術革新の基盤をつくろう
交流・観光が盛んにぎわいある「暮らし」	【指標】年間観光入込客数 【目標】2,200万人 【現況】2,135万人(2017(平成29)年度)	8 働きがいも経済成長も
	【指標】休日の都心主要25地点の歩行者通行量 【目標】251,000人 【現況】228,134人(2019(令和元)年度)	
災害に強く、交通事故の無い安全・安心な「暮らし」	【指標】年間交通事故死者数 【目標*】17人以下 【現況】16人(2019(平成31)年1月~2019(令和元)年12月)	3 すべての人に健康と福祉を
	【指標】年間交通事故件数 【目標*】6,000件以下 【現況】6,582件(2019(平成31)年1月~2019(令和元)年12月)	
地球環境にやさしい「暮らし」	【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-CO ₂ 【現況】1,349千t-CO ₂ (2016(平成28)年度)	13 気候変動に具体的な対策を

※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(平成28年度~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3章 基本となる交通の方針

◆ 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。

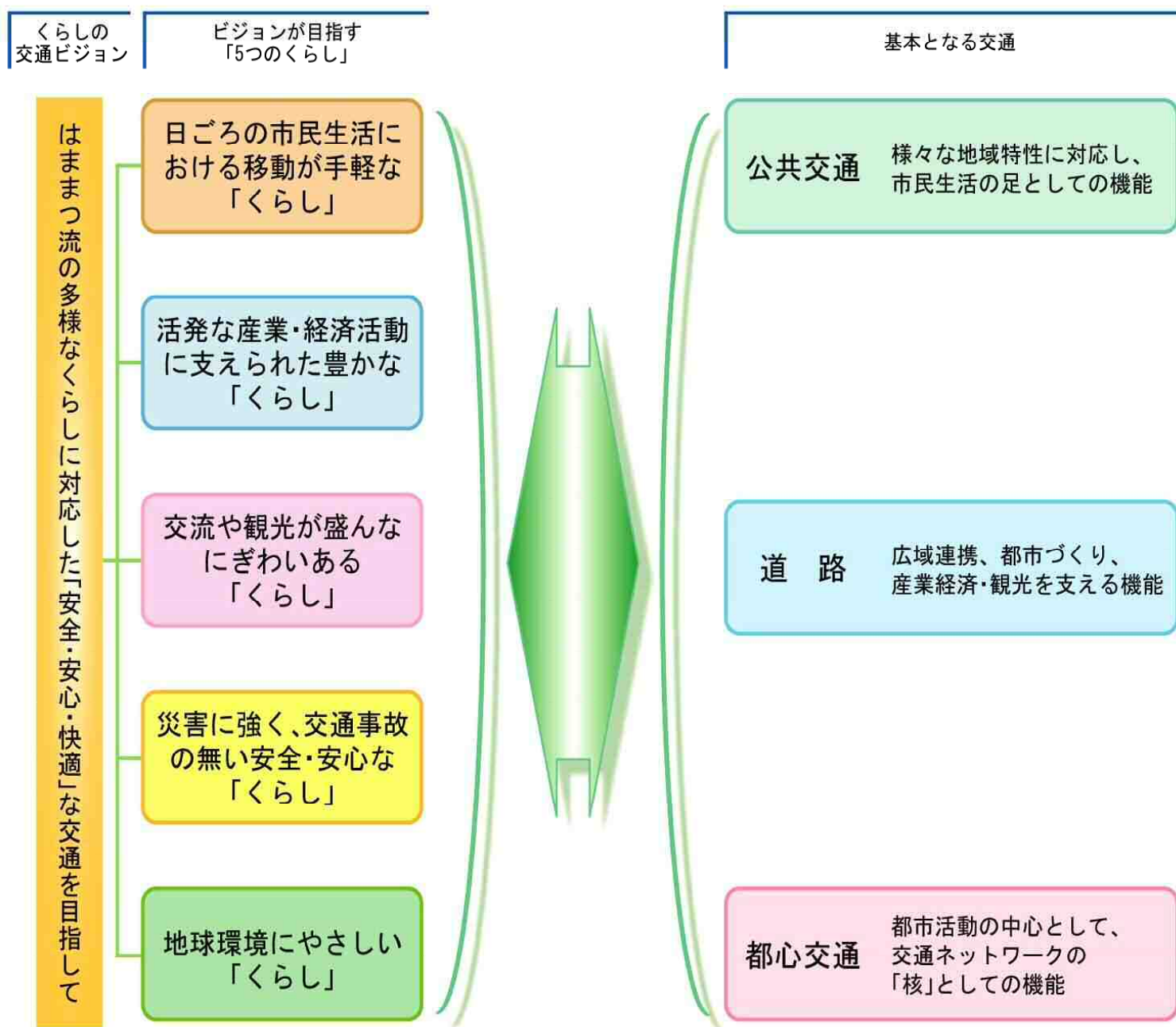


図3-1 「交通ビジョン」が目指す「5つの暮らし」と「基本となる交通」

◆ 公共交通ネットワーク

基本方針

○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

- 地域特性に対応した公共交通サービスを提供します。
- 市民や来訪者が公共交通をしやすいと感じる公共交通サービスを提供します。
- 公共交通を必要とする市民の移動ニーズに対応したサービスを提供します。

○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、交通事業者、浜松市の3者が協力し、地域の特性に合った公共交通となるように協力していきます。

都心や拠点及び居住地を地域の特性に応じたサービスレベルで結ぶことで、効率的なネットワークを形成し、市民生活を支える公共交通サービスを維持することを目指します。

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や行政サービスを受けられる等、生活と一体化した拠点となることを目指します。

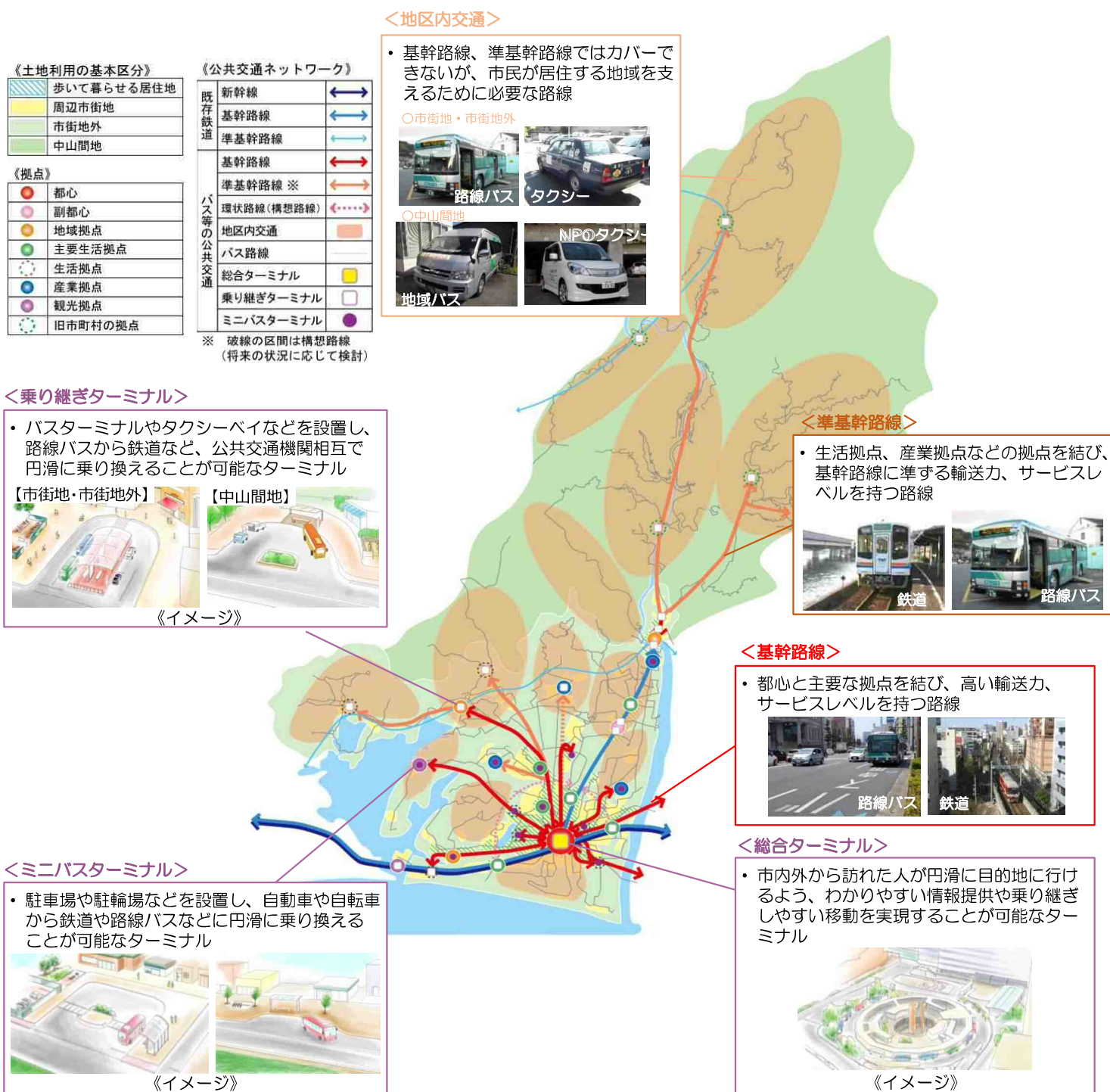


図3-2 公共交通ネットワークのイメージ

◆ 道路ネットワーク

基本方針

◆ 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。

◆ 将来都市構造を支える

- 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。

◆ 公共交通ネットワークを支える

- 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

- 交差点改良や生活道路安全対策、自転車通行空間の確保により、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。

◆ 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。

広大な市域のネットワーク化や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。

<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、観光振興や物流の効率化などを図るための高速道路及び自動車専用道路



《土地利用の基本区分》

	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
	産業拠点
	観光拠点

《道路ネットワーク》

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

《既存鉄道》

J R東海道新幹線	
J R東海道本線	
J R飯田線	
遠州鉄道	
天竜浜名湖鉄道	

<放射道路>

- 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



<環状道路>

- 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
- 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
- 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



※ [環-①：環状1号線、放-②-A：放射2号線 [A] を示す]

図3-3 道路ネットワークのイメージ

◆ 都心交通

基本方針

◆ 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

- 都心内を移動しやすくし、人や物の動きを活発化させるため、回遊、交通結節点、アクセス機能の視点で交通サービスレベルの向上を図ります。

都心交通の基本方針を実現するため、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した。

表3-1 基本方針に基づく都心交通の方向性

回遊	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
アクセス	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。

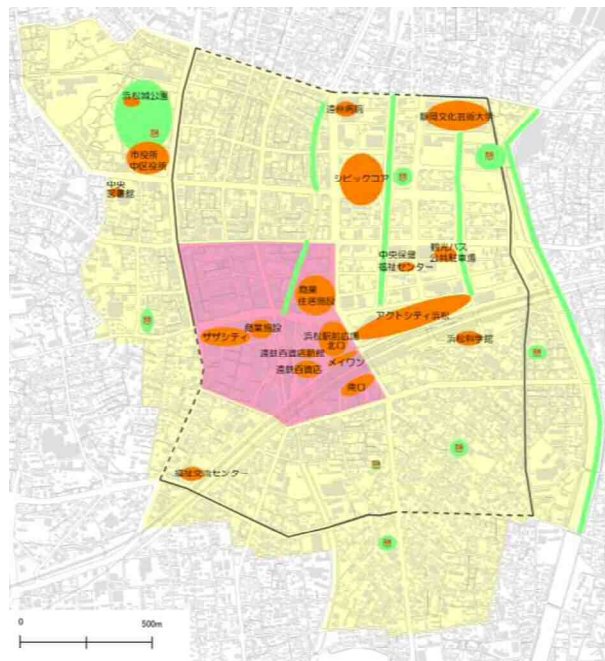
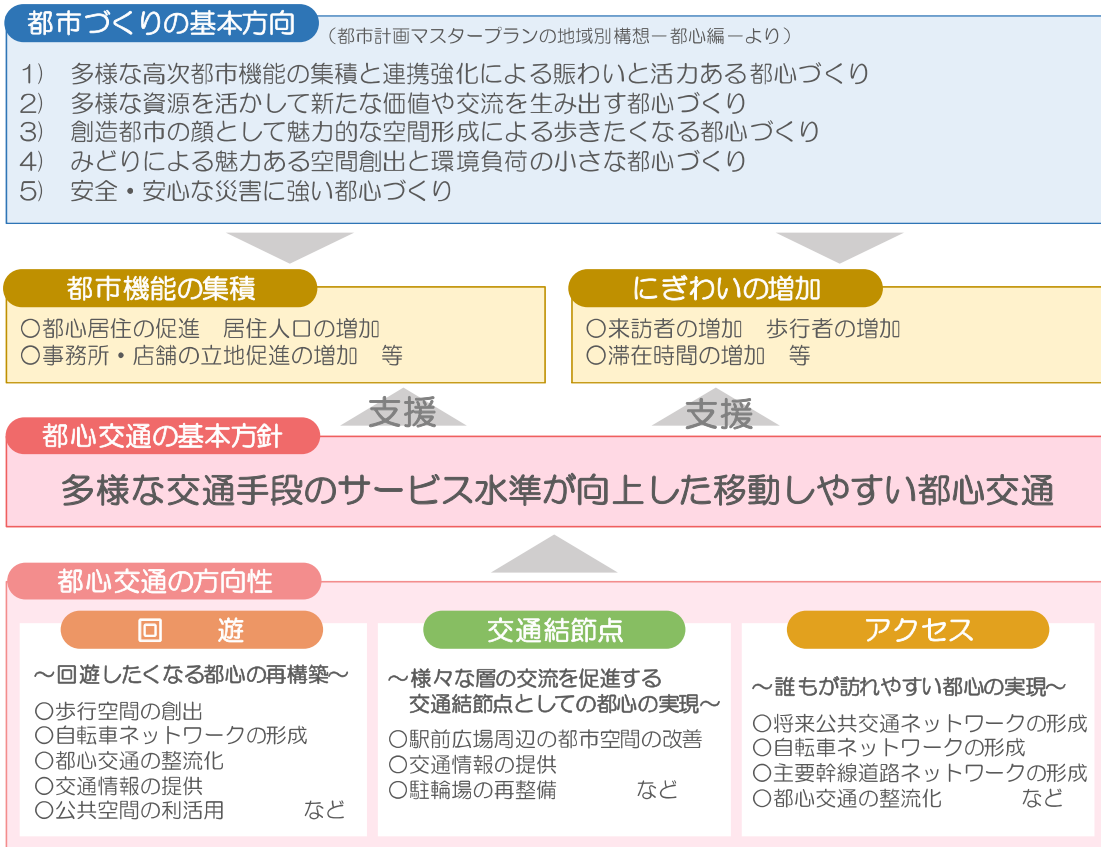


図3-4 都心の範囲

これら3つの交通行動の取り組みが「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につながります。これにより「都心づくりの基本方向」を実現します。



第4章 交通施策の推進

◆ 交通施策一覧

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「暮らし」のイメージから導き出しました。

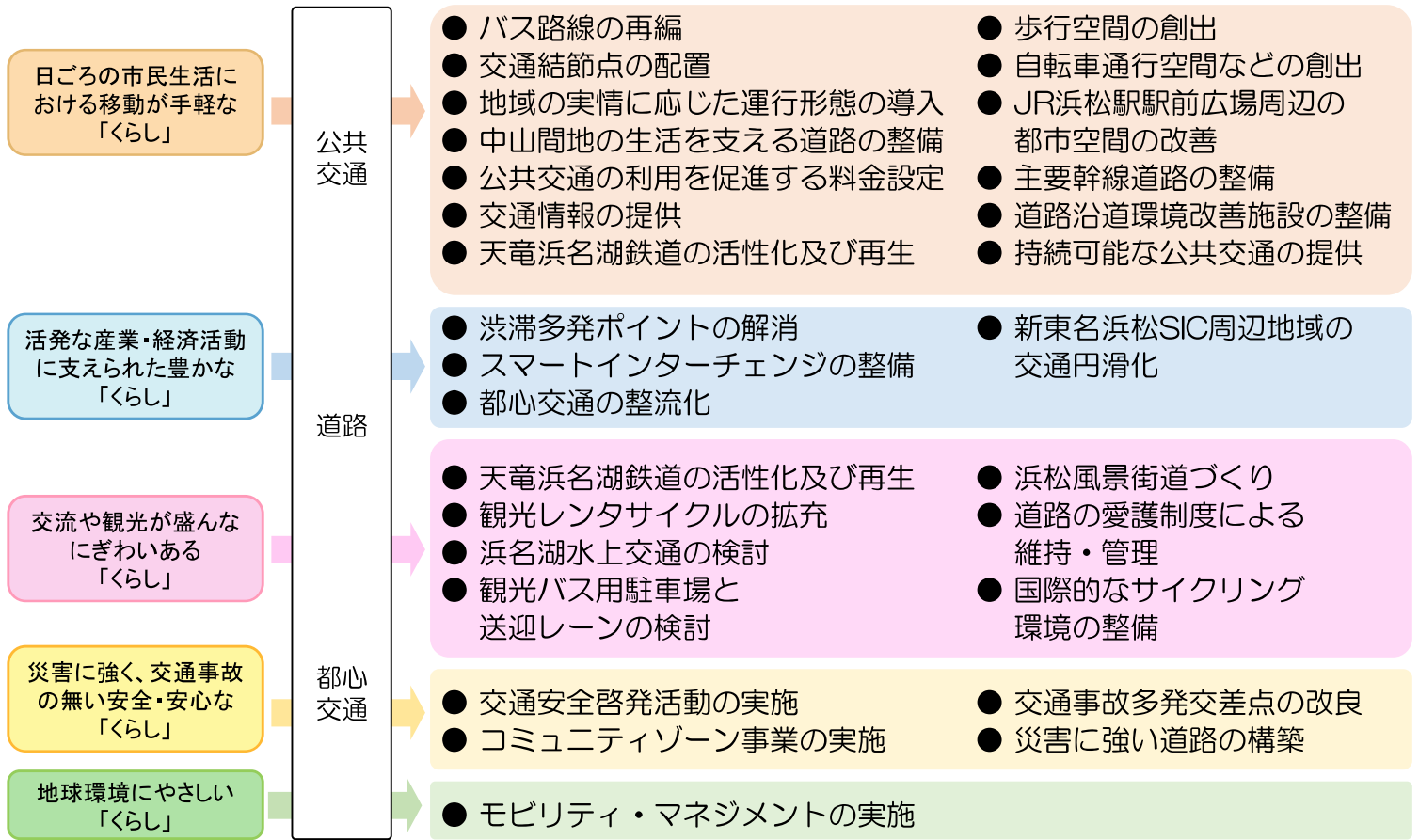


図4-1 交通施策の一覧

◆ 重点施策

重点施策は、近年の社会経済状況の変化に対応するため、交通施策の一覧の中で特に重点的に行う施策を抽出し、複数の施策をパッケージ化し展開していきます。

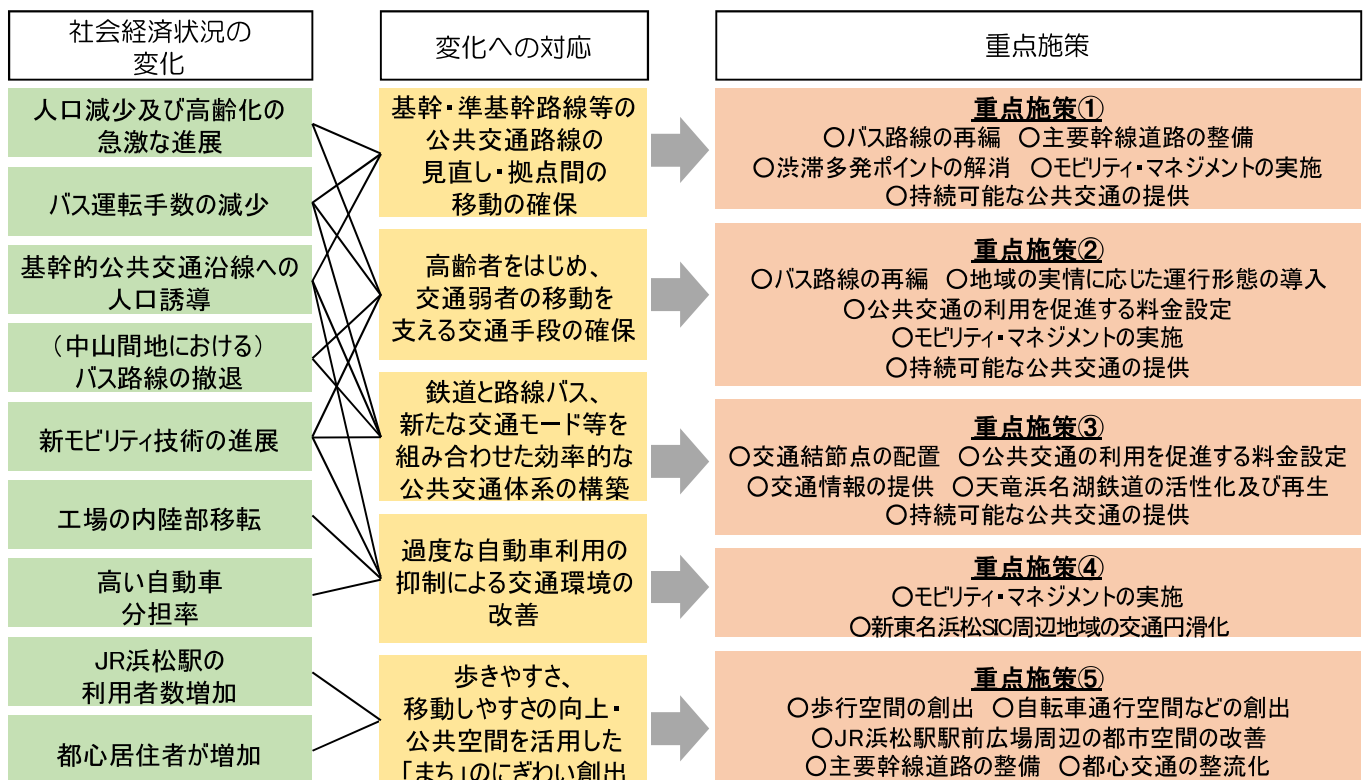


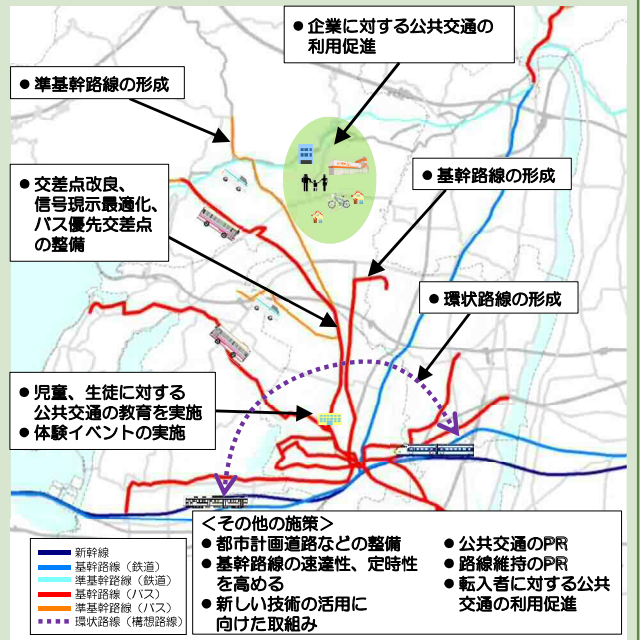
図4-2 重点的に進める施策の設定

重点施策①

拠点間を快適に移動しよう！



高齢化の進展や、バス運転手不足により、効率的かつ効果的に公共交通を維持していくことが必要です。このため、都心及び拠点へのアクセス性や定時性、速達性を高め、基幹的公共交通の確保・維持を目指します。



重点施策②

どこに行くにも公共交通を使おう！



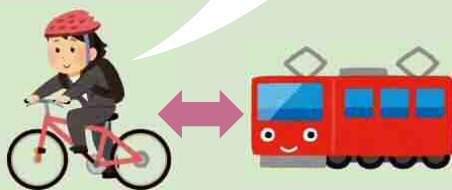
中山間地などで公共交通の撤退が進む中で、より効率的な公共交通の運用を進め、誰もが利用しやすい交通手段を確保することが必要です。

このため、基幹路線、準基幹路線ではカバーできない地域について、住民ニーズに合わせた運行形態を実現し、高齢者等の移動手段を確保を目指します。



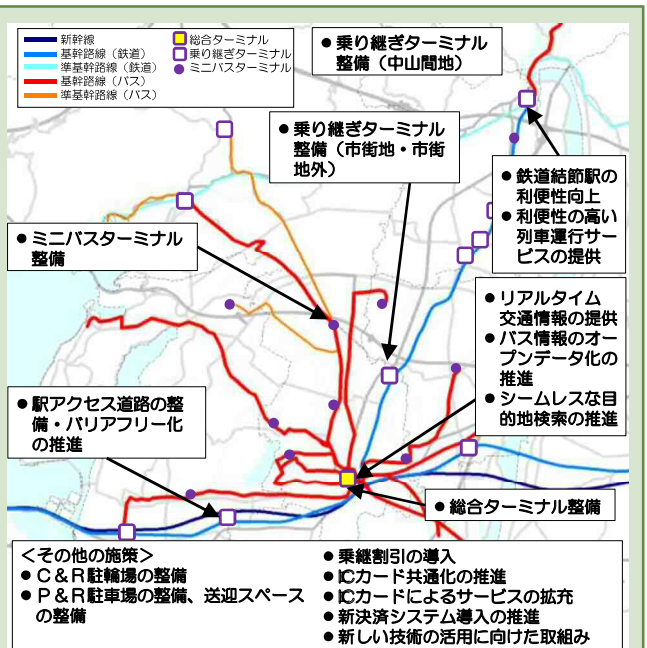
重点施策③

交通手段を組み合わせよう！



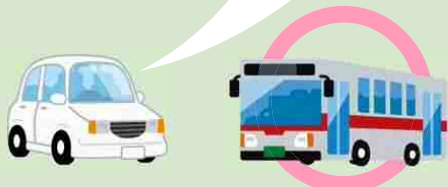
様々な移動手段を効果的に連携させ、市民の移動を支えていくことが必要です。

このため、乗り換え・乗り継ぎしやすい交通結節点を整備・強化し、交通モード間の連携強化を目指します。



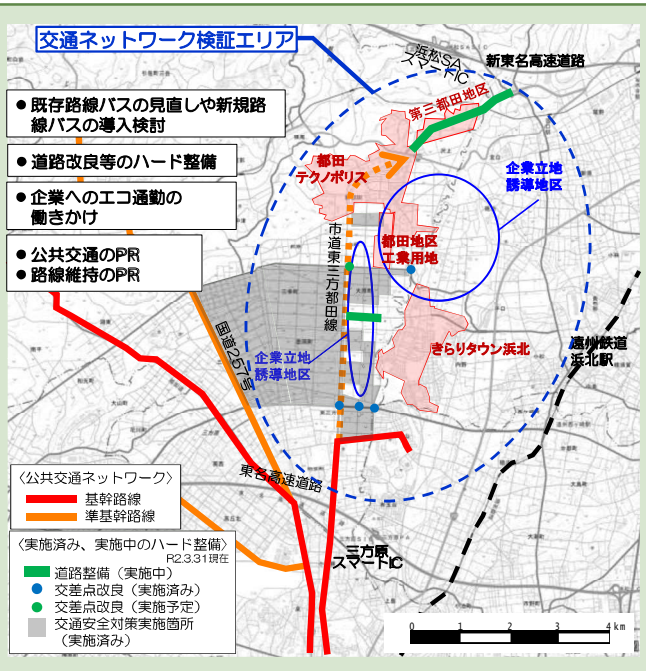
重点施策④

自動車利用を減らそう！



東北地方太平洋沖地震の発生や新東名高速道路の開通を受け工場の内陸移転が進んだことから、周辺道路の自動車交通集中を緩和する必要があります。

このため、ハード、ソフト両面からの対策により新東名浜松SAスマートIC周辺地域（都田・三方原地区周辺）の交通状況改善を目指します。



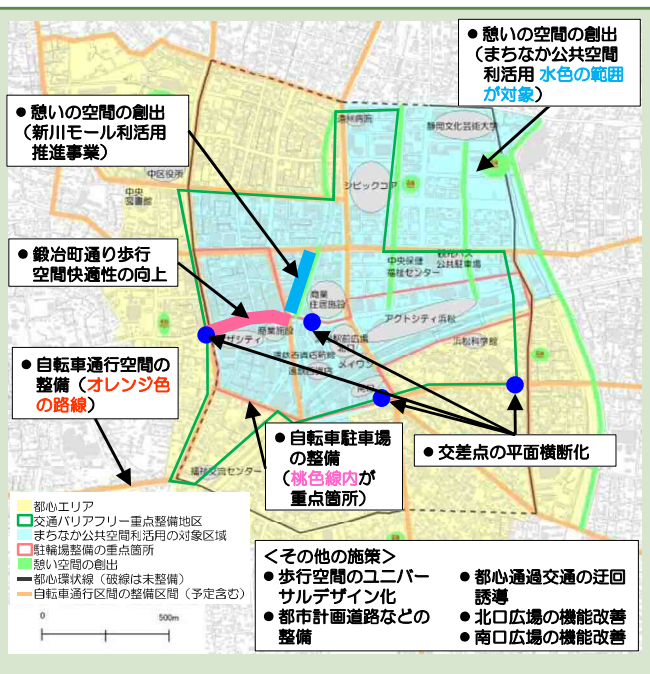
重点施策⑤

まちに出て歩いてみよう！



市内外の人々が集まる浜松駅周辺から都心全体への回遊を促しにぎわい向上につなげる必要があります。

このため、都心内の通過交通の抑制や、歩行空間の連続性の確保、快適性向上や官民連携による公共空間利活用等により、都心内のにぎわいの向上を目指します。



◆ アクションプログラムの見直し

総合交通計画は、交通ビジョンが目指す5つの「暮らし」の実現に向けて、市民や企業等と浜松市が協働し、交通に関する様々な施策を進めます。

計画が予定通り進んでいるか、期待していた効果が得られているかについて、市民・交通事業者・関係機関・浜松市で組織する浜松21世紀都市交通会議において評価し、必要に応じて計画を見直します。

この計画策定、施策展開、見直しをPDCAサイクルにより進めます。

浜松21世紀都市交通会議

- 【役割】 交通政策を総合的に進めるための協議
 【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

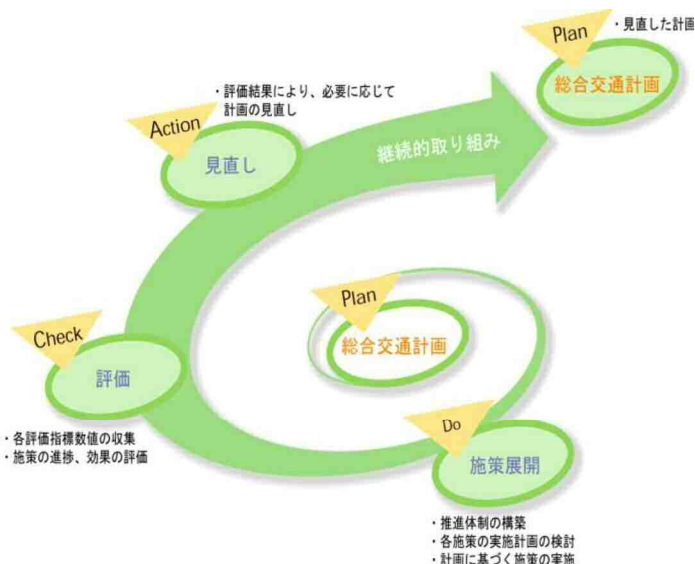


図4-3 取り組みの進め方（PDCAサイクル）

近年、公共交通を取り巻く環境は大きく変化しており、更なる技術革新が想定されます。技術発展、社会実装の動向に注視しながら、新たな技術によって利便性を高め、市民生活を豊かにする魅力的な公共交通サービスを目指していきます。

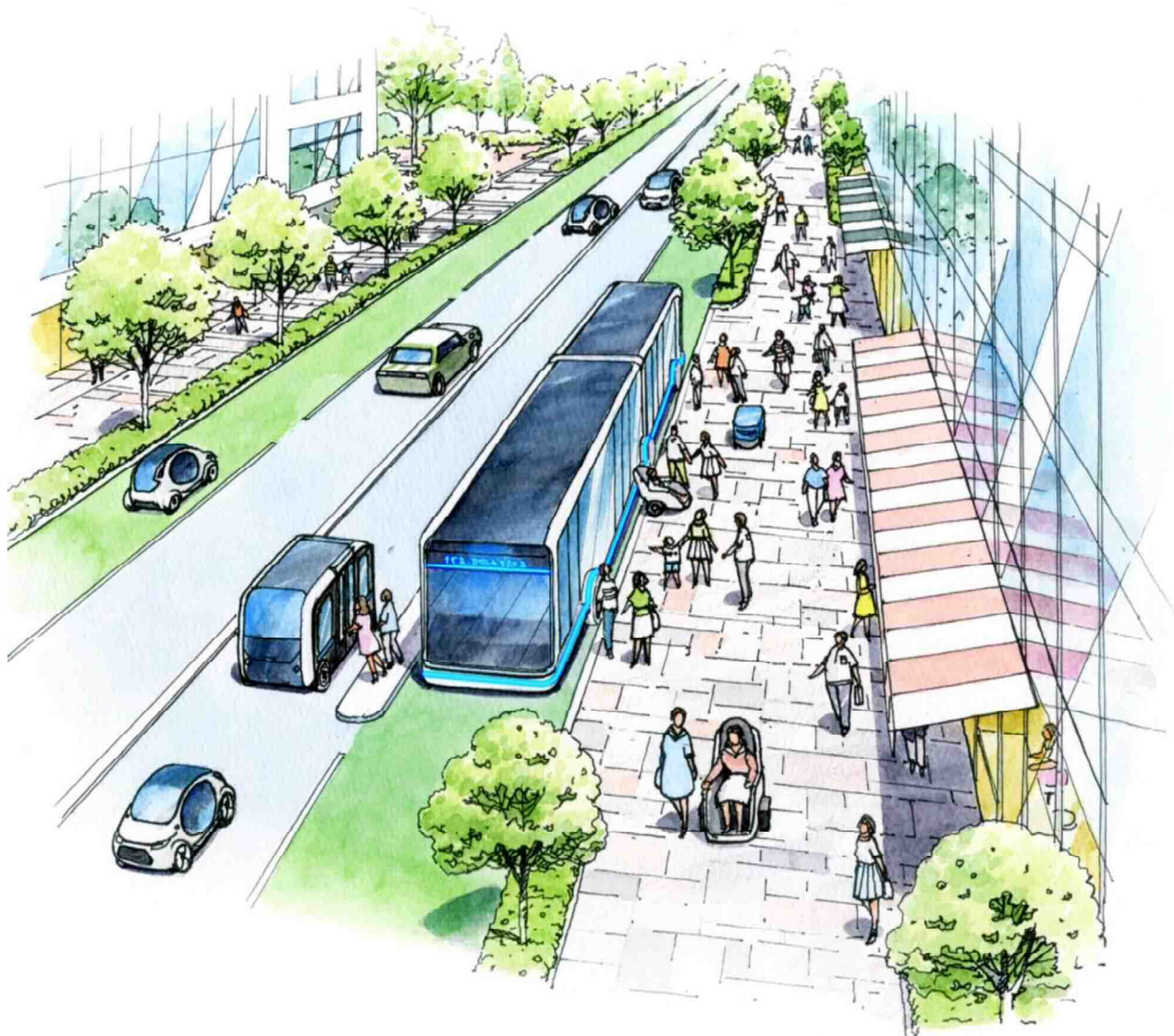


図 公共交通の未来像

浜松市総合交通計画

中間年（2020）改定版 概要版（案）

2010 — 2030

（発行）2021（令和3）年●月

浜松市都市整備部交通政策課

住 所：〒430-8652 浜松市中区元城町103番地の2

T E L：053-457-2441 FAX：050-3730-5234

Email：kotsu@city.hamamatsu.shizuoka.jp

<http://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp>



リサイクル適性 (A)

この印刷物は、印刷用の紙へリサイクルできます。

パブリック・コメント意見提出様式

～あなたのご意見をお待ちしています～

ご住所 (所在地)	
お名前 (法人名・団体名)	
電話番号	
案の名称	浜松市総合交通計画 中間年(2020)改定版(案)
意見募集期間	令和2年8月3日(月)～令和2年9月1日(火)
意見欄	

- ・この様式は参考です。任意の様式でも提出していただくことができますが、その場合でも、上記と同様の内容について記入をお願いします。
- ・この様式は、市ホームページからもダウンロードできます。

【提出先】 交通政策課あて

住所 : 〒430-8652 浜松市中区元城町103番地の2

FAX : 050-3730-5234

E-mail : kotsu@city.hamamatsu.shizuoka.jp

～どうやって意見を書いたらいいの？～

「もっとこうしたらどうか」「もっとこうしてほしい」など、計画や条例の案を見て思ったこと、感じたことを箇条書きや文章にまとめてください。

どうやって書いたらいいかわからない場合には、以下の書き方例を参考にしてみてください。

<書き方例>

- ページにある「〇〇〇〇」という言葉は分かりにくいので、「□□□□」に変えてはどうでしょうか。
- ページの「△△△△」については、「■■■■■」という内容を追加したほうがよい。その理由は……だからである。
- ページに書いてある目標件数ですが、「〇〇件」では少ないので、「□□件」にすべきだと思う。
- ページの「△△△△」という文章は具体的にどういう意味なのか。また、専門用語が多く使われているので、計画の中に用語解説をつけるべき。

出世大名
家康くん



皆さんからの
ご意見を
お待ちしておりますのじゃ！