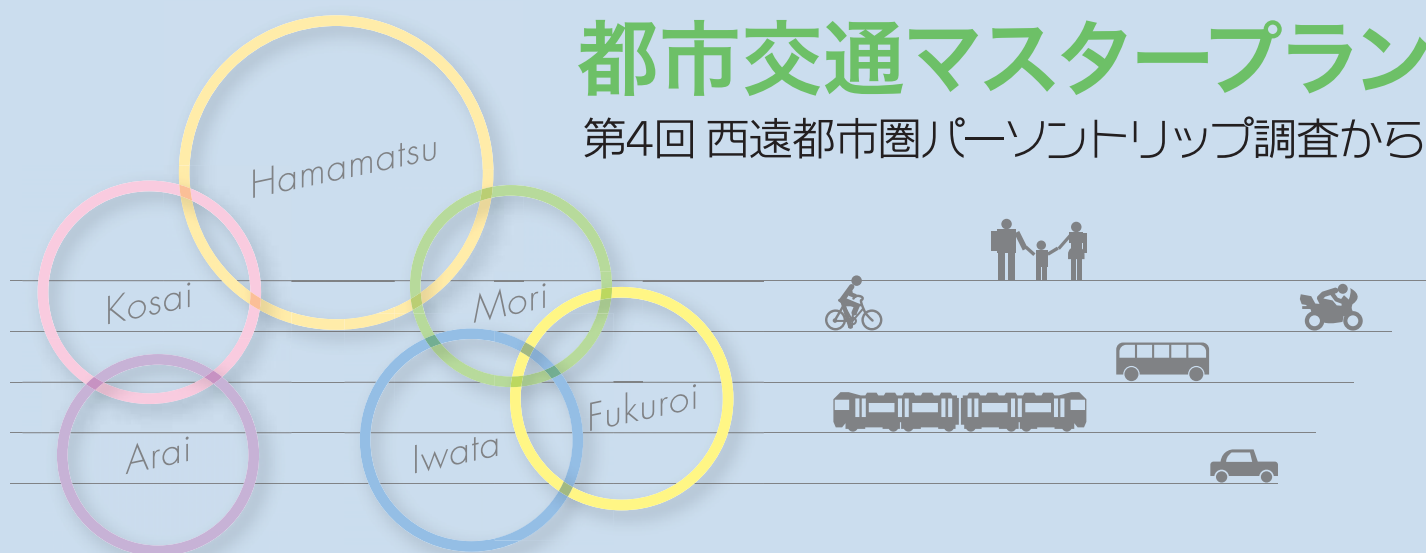


# 都市交通マスタープラン

第4回 西遠都市圏パーソントリップ調査から



平成22年3月  
西遠都市圏総合都市交通計画協議会

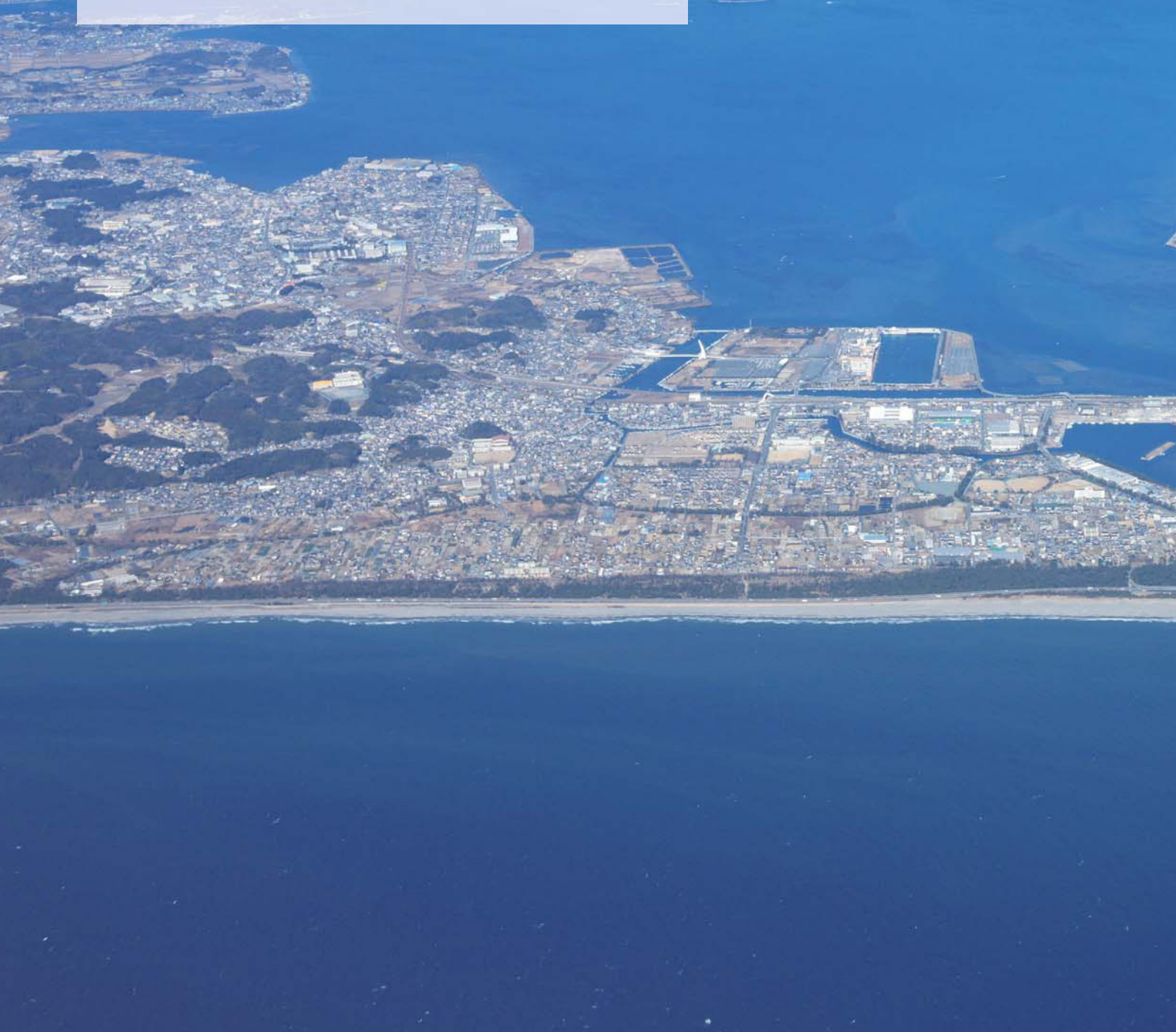
## はじめに

静岡県及び浜松市、磐田市、袋井市、湖西市、森町、新居町の4市2町で構成された西遠都市圏総合都市交通計画協議会では、平成19年度から平成21年度の3年間をかけて、本都市圏4回目となる都市交通マスタープランを策定いたしました。

これまでの都市交通マスタープランは、人口が増加し、社会経済も成長する将来都市像を前提としており、そのために必要となる都市基盤整備などを目指すものでした。しかしながら、近年は人口減少や少子化、高齢化が進むなど社会経済情勢が大きく変化するとともに地球規模の環境問題への対応も求められています。

こういった背景の中、今回策定された都市交通マスタープランは、望ましい将来都市像を構築するために、交通の都市基盤整備だけでなく、今後の公共交通や本都市圏でくらす方々の交通行動についても検討し、施策の提案を行っています。

本パンフレットは、今後の都市交通のあり方を示した都市交通マスタープランの概要をとりまとめたものです。



1.西遠都市圏の現状と課題 .....	1
2.西遠都市圏の将来像 .....	3
3.将来交通計画 .....	7
4.都市交通マスタープランの効果 .....	13
5.都市交通マスタープランの推進 .....	15

## ● パーソントリップ調査の概要

### ■ パーソントリップ調査とは

パーソントリップ調査とは、都市圏にお住まいの方の平日の移動状況(どのような目的で、何を利用して、どこへ移動しているのか)を調査することをいいます。

### ■ 調査の目的

調査の結果明らかになった都市圏の平日の移動状況をもとに、都市交通マスタープランを策定することを目的としています。

### ■ 調査の圏域

調査圏域は、浜松市、磐田市、袋井市、湖西市、森町、新居町を対象としています。

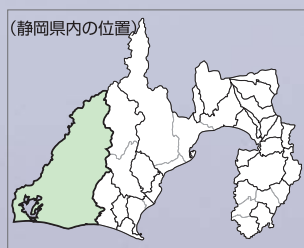


図 調査圏域 (西遠都市圏)

# 西遠都市圏の現状と課題

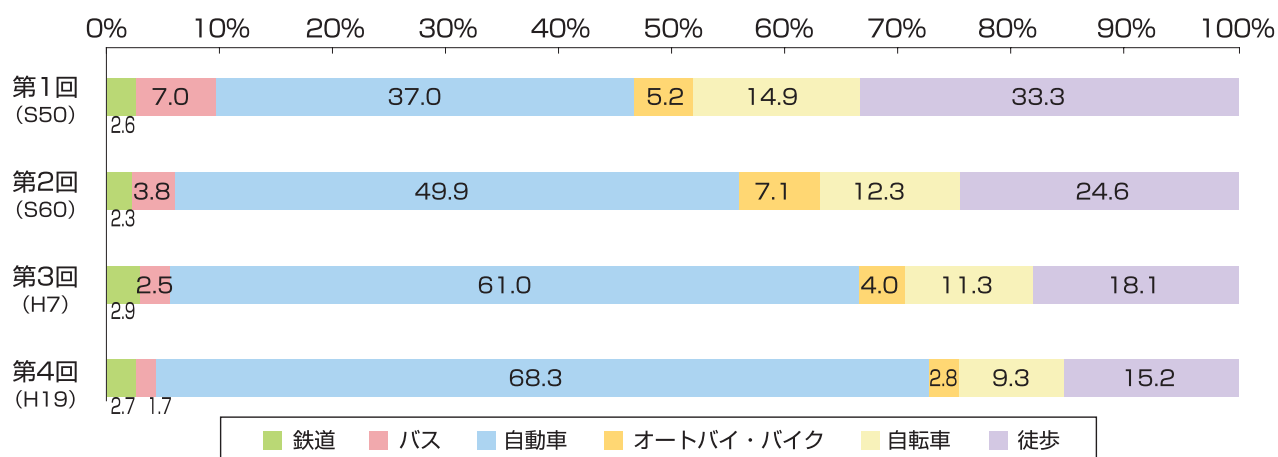
## 現状

### ●都市圏の現状

- 都市圏人口は、2010年まで増加傾向、その後減少傾向にあります。(ピーク人口約115万人)
- 都市圏人口の約3%が外国人です。(約3.5万人、2005年10月現在)
- 都市圏の市街地は拡大傾向にあります。
- 第二次産業の人口比率が高いですが、近年は減少傾向にあります。(人口比率約41%、2005年10月現在)
- 郊外に大規模工場が多く立地しています。

### ●都市交通の現状

- 女性と高齢者の交通行動が活発になり、自動車利用が増加傾向にあります。
- 自動車分担率が一貫して増加傾向にあります。
- 自動車の短時間利用が増加傾向にあります。
- 鉄道の乗車人員数は同水準、路線によっては減少傾向にあります。
- バスの輸送人員数は減少傾向にあります。



資料:第1~4回西遠都市圏PT調査

図 代表交通手段構成比の変化

注)第1回、第2回、第3回、第4回の調査圏域は異なる。

### ●交通特性の現状

- 自由に車を利用できなくとも、駅やバス停の近くに居住する後期高齢者は活動が活発です。
- 前期高齢者は、自分で運転する自動車利用の増加が顕著になっています。
- 運転免許保有者の自動車利用が増加しています。
- 外国人は通勤目的において日本人よりも効率的に移動しています。
- 企業の「エコ通勤・エコ業務交通」への協力意向は多数あります。



## 課題

都市圏の将来都市交通を考える際の課題には次のようなものがあります。

### ■都市圏構造に関する課題

- 既存の都市ストックを有効活用し、鉄道やバスを中心とした公共交通を軸に、中心市街地や主要拠点において、まとまりある市街地（集約型都市構造）の形成誘導が望まれます。
- 都市機能、自然資源が集積する多種多様な拠点の強化と、拠点間の連携強化が望まれます。

### ■交通ネットワークに関する課題

- 都市圏の産業活動を支え、観光客の来訪も支援する、世界や国内との交流を支える交通ネットワークの構築が望まれます。
- 都市圏構造を支える、誰でも自立して環境にやさしく移動可能な交通ネットワークの構築が望まれます。
  - －公共交通の利便性向上による、公共交通の維持・利用促進。
  - －必要な道路を厳選し、効果的・効率的な道路整備を促進することによる、自動車交通の円滑化。
  - －安心・安全な歩行・自転車走行空間の確保による、歩行・自転車の利用促進。
  - －交通結節点の機能強化による、交通手段間の相互連携の向上。
  - －日本語が不自由なことに起因する特有の問題点へ対応することによる、外国人の移動支援。
  - －交通事故対策から災害対策まで、安心・安全な暮らしに配慮したネットワークの構築による、安全で安心な移動環境の創出。

### ■ソフト施策に関する課題

- P&RをはじめとしたTDM<sup>\*1</sup>やMM<sup>\*2</sup>等、ソフト施策の効果的な導入により、公共交通とクルマのかしこい使い方の導入を広め、自動車から公共交通への利用転換の促進が望まれます。

\*1: Transportation Demand Managementの略。車の利用者の交通行動の変更を促すことで、都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法の体系。円滑な交通の実現により、環境の改善、地域の活性化も図られる。

\*2: P11を参照

## 西遠都市圏の都市交通マスタープランの理念と目標

### ●都市交通マスタープランとは

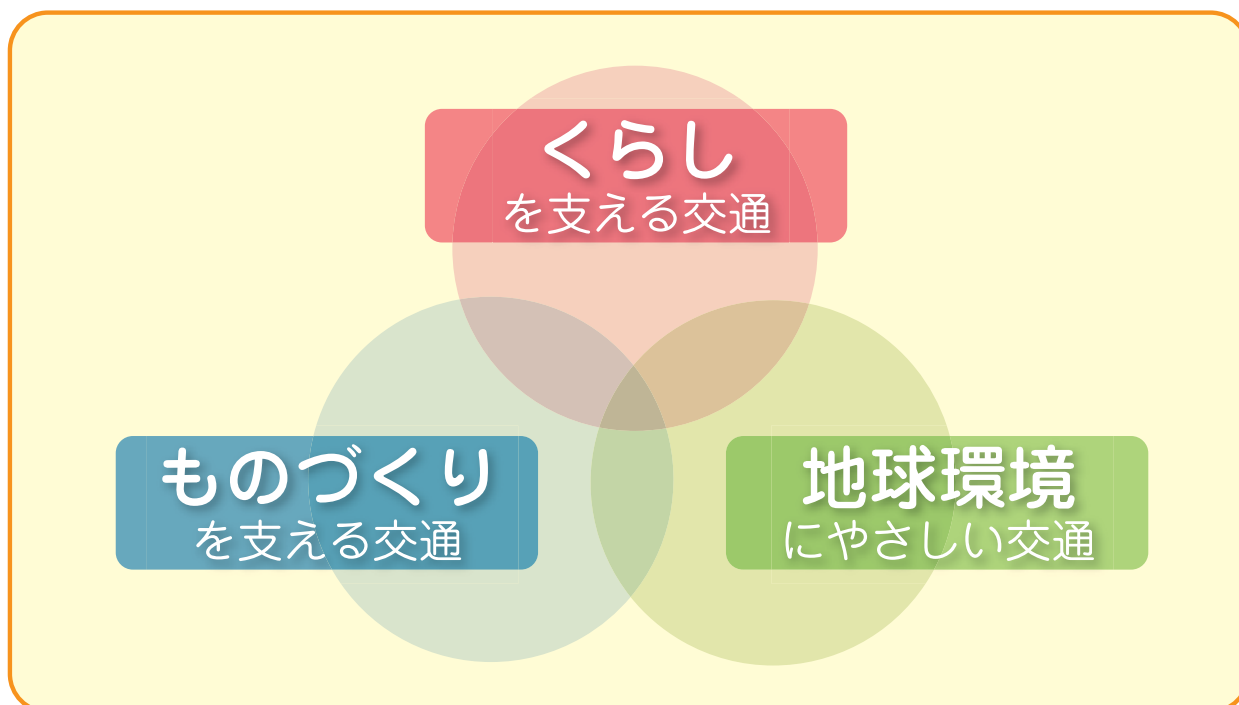
- 目標とする都市の将来像実現に向けての都市交通に関する長期的・総合的な計画をいい、様々な交通に関する個別・具体の計画のよりどころとなるものです。

### ●基本理念

- 以下の理念に基づき、都市交通マスタープランを策定しています。

くらしやものづくりの場面に応じて多様な交通手段を選択できる  
持続可能な都市交通を目指して

基本理念から導き出される交通体系の概念図





## ●目標年次

■概ね20年後の2030年(平成42年)を目標としています。

## ●目標とする将来都市像

### ■拠点・公共交通軸集積型都市圏構造

都市の拠点や公共交通沿線に居住地や商業施設等の都市機能を集積させ、クルマとそれ以外の交通手段をバランスよく利用することができる都市の実現を目標とします。

## ●目標

### ■都市圏構造の目標

- 既存の都市ストックを有効活用し、多種多様な拠点を強化
- 公共交通を軸として、拠点間の連携を強化
- 公共交通を中心として、まとまりある市街地を形成

### ■交通体系の目標

- 公共交通及び交通結節点の利便性を高め、利用を促進
- 効果的・効率的な道路整備を推進し、自動車交通を円滑化
- 交通安全や防災、ユニバーサルデザインに配慮し、安全・安心・快適なくらしを支える移動環境を創出

### ■ソフト施策の目標

- 効果的なソフト施策等を導入し、公共交通やクルマのかしこい使い方を推進
- 「自分たちのモビリティ※は自分たちで守り育てる」という市民の参画意識を醸成

※ 個人の空間的移動の自由度。具体的には、公共交通による移動のしやすさや、快適な歩行・自転車走行空間などを指す。

# 将来都市圏構造

## ●拠点の設定

■都市圏における各機能の集積を図る位置を拠点として設定します。機能に応じて、3つの拠点(都市の拠点、産業・物流の拠点、レクリエーション拠点)を設定しています。

拠点	定義(場所)
都市の拠点	都市圏中心:都市圏中心核 (浜松都心)
	地域拠点:集積度の高い都市圏内の各地域の主要な拠点 (磐田市中心、袋井市中心、湖西市中心、浜北副都心等)
	生活拠点:居住地や商業、行政サービス機能の集積地区 (森町中心、新居町中心等)
産業・物流の拠点	産業交流拠点:広域的な物流機能や交流機能を含む都市圏内の主要な産業拠点 (東名IC周辺地区、新東名IC周辺地区)
	産業拠点:その他の各市町の主要な工業団地等の集積地区
レクリエーション拠点	観光・レクリエーション交流拠点:レクリエーション系の広域的な交流拠点 (浜名湖観光エリア、小笠山総合運動公園エリア、北遠エリア)

## ●都市圏軸の設定

■都市圏の骨格として、各拠点の連携を図る方向を都市圏軸として設定します。連携の規模に応じ、3つの階層の都市圏軸(都市圏骨格軸、地域骨格軸、拠点連携軸)を設定しています。

**都市圏骨格軸:**都市圏中心と地域拠点の間の連携を図り、道路と公共交通(JR東海道本線、遠州鉄道鉄道線など)が一体となった都市圏の骨格となる交通軸を表します。

【具体的な区間】

- ・浜松都心と磐田・袋井各市中心
- ・浜松都心と志都呂・堀出前地区、湖西市中心
- ・浜松都心と浜北副都心、二俣・西鹿島地区
- ・浜松都心と気賀地区

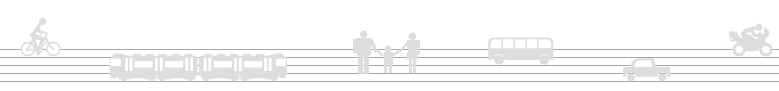
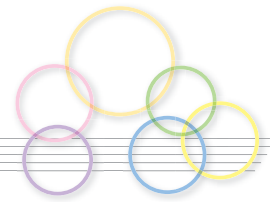
**地域骨格軸:**地域拠点と生活拠点の間の連携や、都市圏内の各産業拠点と広域を結ぶ高速道路ICや産業交流拠点との連携を図る交通軸を表します。

【具体的な区間】

- ・磐田市中心と豊岡地区、福田地区
- ・袋井市中心と森町中心、浅羽地区
- ・天竜浜名湖鉄道沿線地域

**拠点連携軸:**生活拠点や産業拠点、観光・レクリエーション交流拠点等の主要な拠点間の連携を図る交通軸を表します。





## ●都市圏の基本構造

■都市圏の主要な拠点と都市圏軸についての概念図は、以下のとおりです。

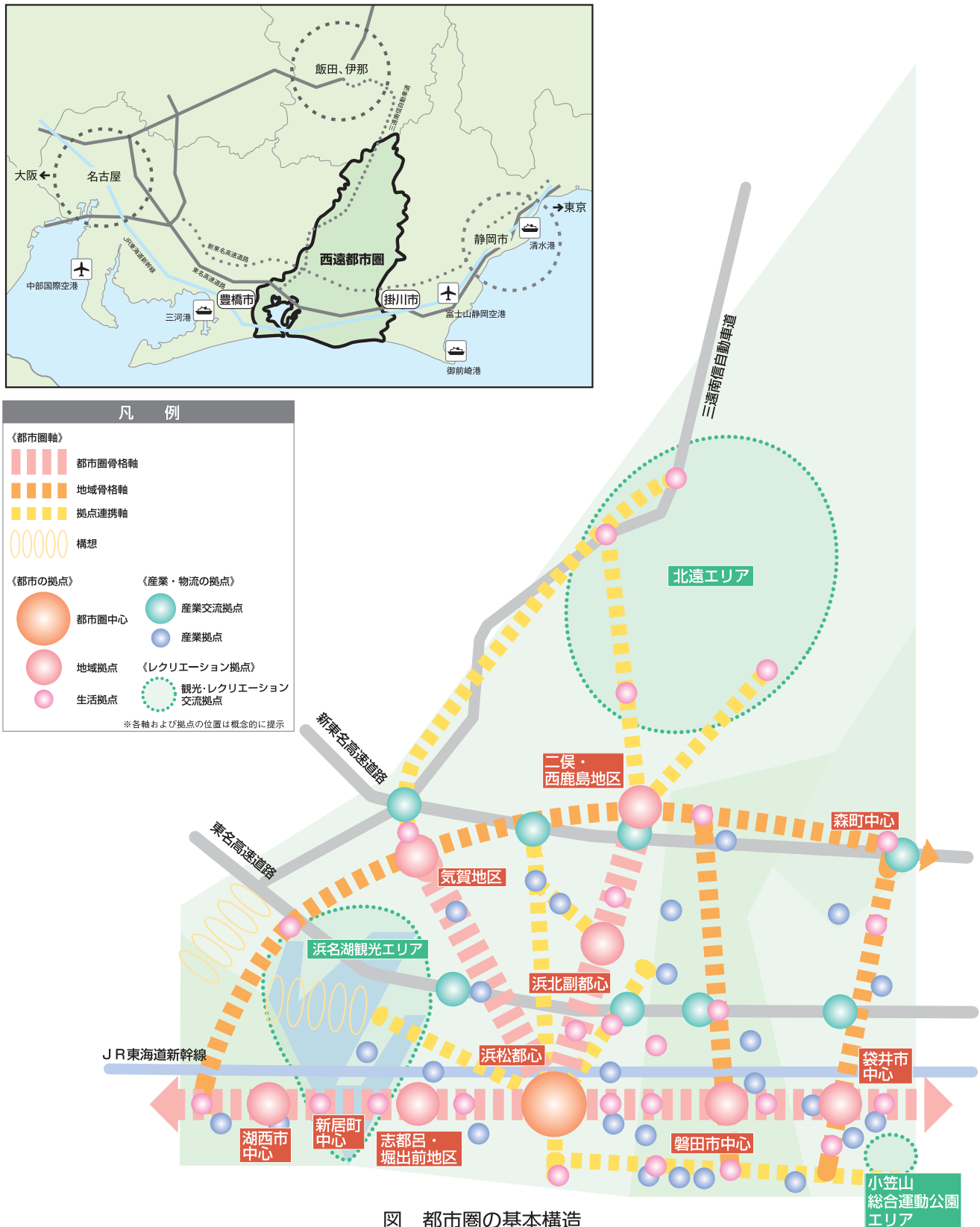


図 都市圏の基本構造

## 道路交通

都市圏構造を形成する都市交通機能のうち、道路交通に関する計画をまとめています。

●骨格幹線道路網を形成する道路と機能分類

■都市の骨格を形成する幹線道路網は、4種類の道路(高規格幹線道路、広域幹線道路、都市圏主要幹線道路、都市圏幹線道路)で構成しています。

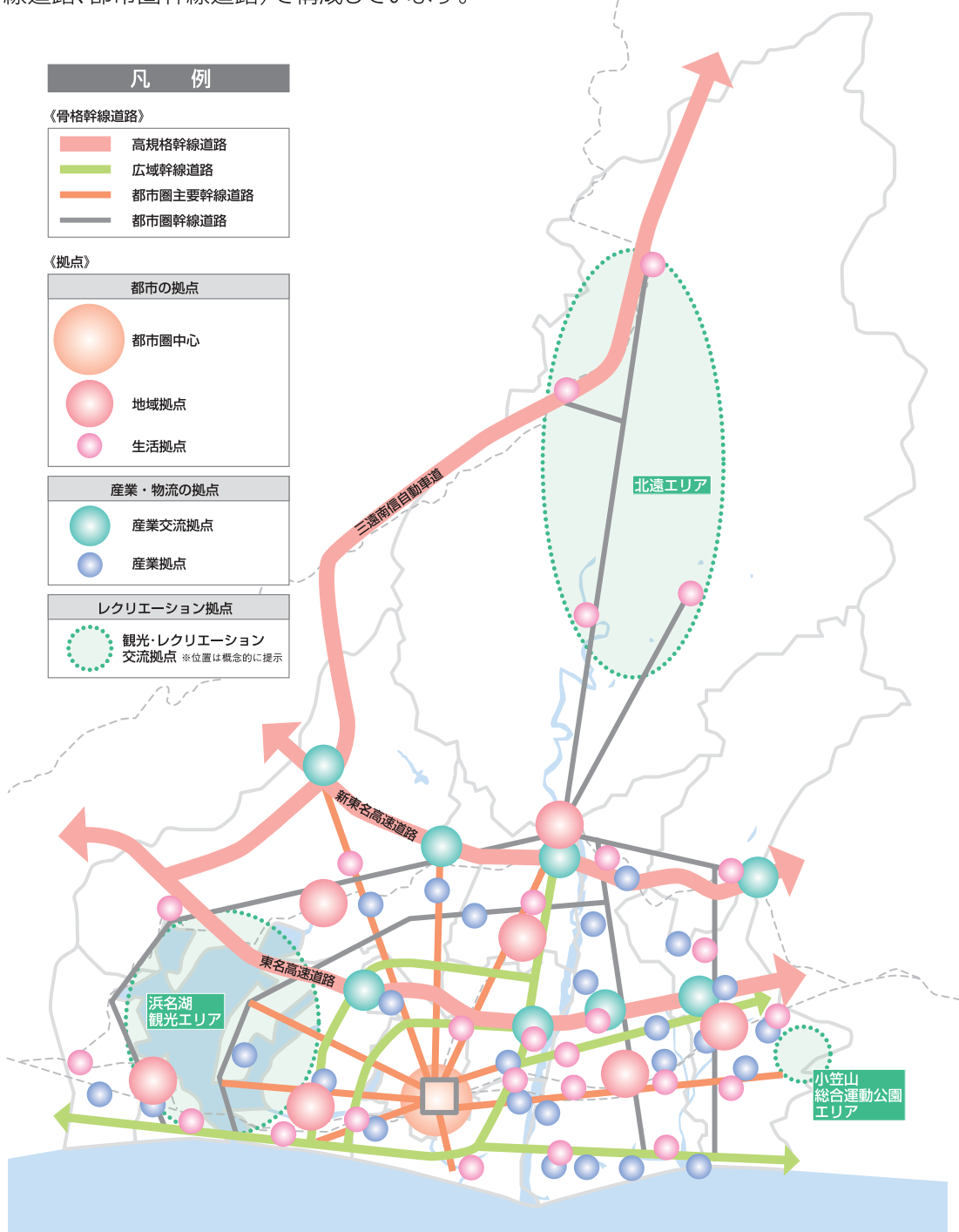
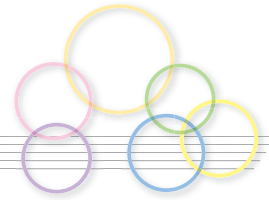


図 骨格幹線道路網



## ●道路に関する施策

施策の種類	施策の内容
幹線道路の将来ネットワーク	○将来道路ネットワークの構築
道路ネットワークに係る その他の施策	○スマートIC設置(高速道路の有効活用)
歩行者・自転車関連の施策	○中心市街地における快適な歩行・自転車走行空間の創出 ○中心市街地における歩行者の回遊を補助する交通システム ○安全・安心・快適な歩行・自転車走行空間の創出



図 新天竜川橋(道路拡幅の例)

出典:浜松河川国道事務所提供



図 主要地方道 浜松環状線(幹線道路整備の例)



図 スマートICのイメージ

出典:国土交通省Web



図 アクト通り(快適な歩行空間の創出の例)

# 公共交通

都市圏構造を形成する都市交通機能のうち、公共交通に関する計画をまとめています。

## ●公共交通の機能の段階構成と規格

■都市の骨格を形成する公共交通網は、4種類の公共交通(広域幹線システム(鉄道、高速バスなど)、都市圏幹線システム、地域幹線システム、地域内システム(小型バス等))で構成しています。

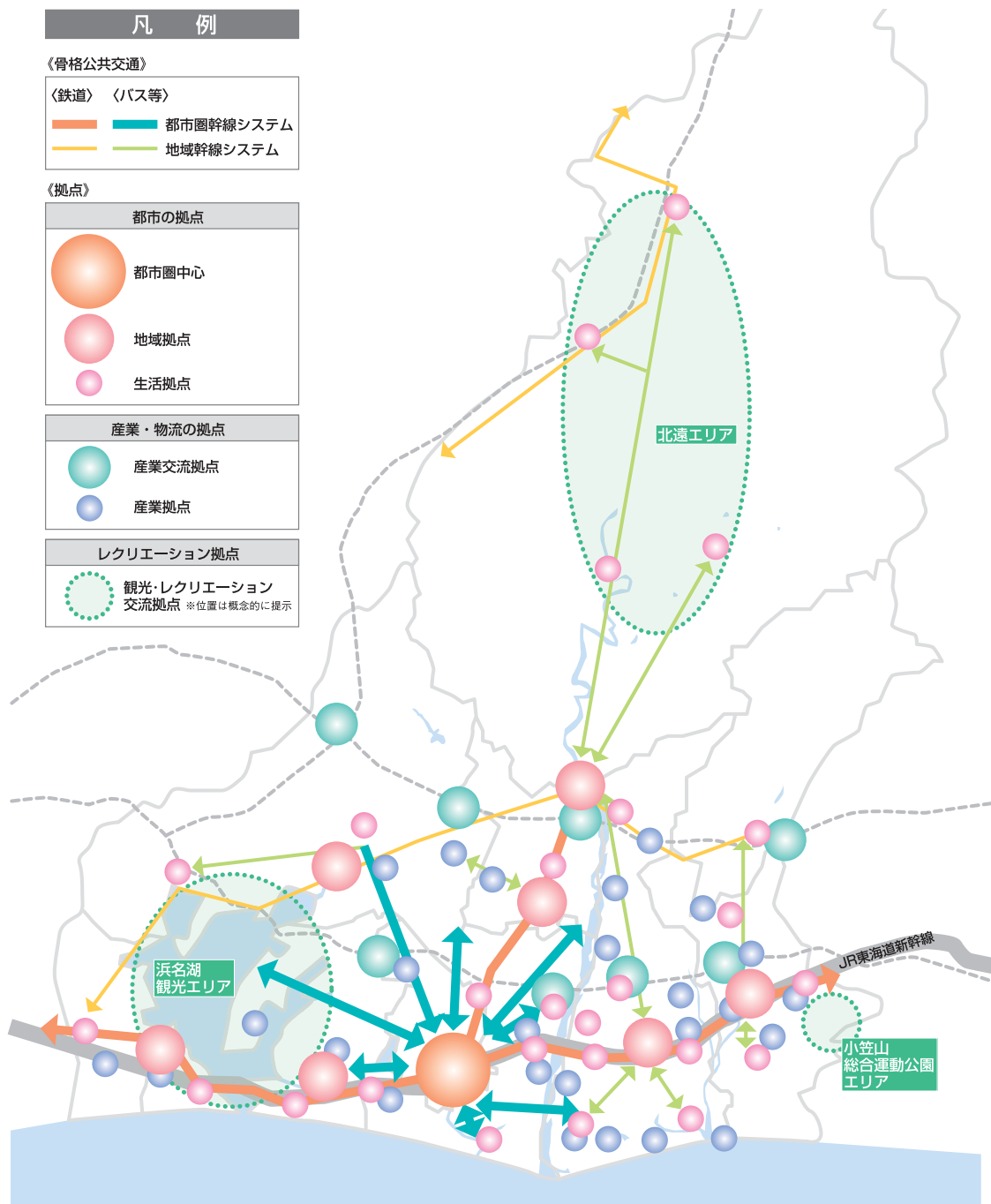
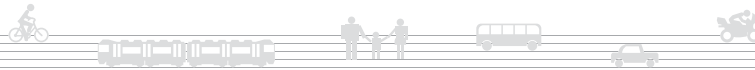
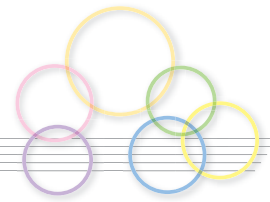


図 骨格公共交通網

※4種類の公共交通システムのうち、本都市圏の公共交通に関する計画で提案しているのは、都市圏幹線システム、地域幹線システムです。



## ●公共交通に関する施策

施策の種類	施策の内容
鉄道交通関連施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○新駅設置</li> <li>○鉄道相互の連携強化</li> <li>○鉄道とバスとの連携強化(Bus&amp;Rideシステム)</li> <li>○鉄道と自動車・二輪車との連携強化(Park&amp;Ride・Cycle&amp;Rideシステム)</li> <li>○駅前広場・自由通路等整備</li> </ul>
バス交通関連施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通サービス(バス等)維持・強化</li> <li>○バスネットワークの再編</li> <li>○乗り換えターミナル整備</li> <li>○高規格な公共交通システムの導入</li> <li>○新規バス路線</li> </ul>
公共交通に係るその他の施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域内の公共交通の維持・向上(地域内システム)</li> <li>○公共交通料金施策</li> <li>○停留所・車両の高度化と情報提供</li> </ul>



図 JR愛野駅(新駅設置の例)



図 JR舞阪駅(駅前広場整備の例)



図 バス専用レーン(高規格な公共交通システムの導入の例)



図 ハイグレードバス停(停留所の高度化の例)

## クルマと公共交通のかしこい使い方に関する施策

クルマと公共交通のかしこい使い方を推進するため、モビリティ・マネジメントとその他のソフト施策の計画をまとめています。

### ●モビリティ・マネジメント

■モビリティ・マネジメント(以降MM)とは、当該地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものです。

出典:国土交通省;モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題の解決にむけて,2007.3

施策の種類	施策の内容
市民とともに取り組む交通施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○職場(事業所)に対するMM</li> <li>○居住者・転入者に対するMM</li> <li>○学校に対するMM</li> <li>○高齢者に対するMM</li> <li>○外国人に対するMM</li> </ul>

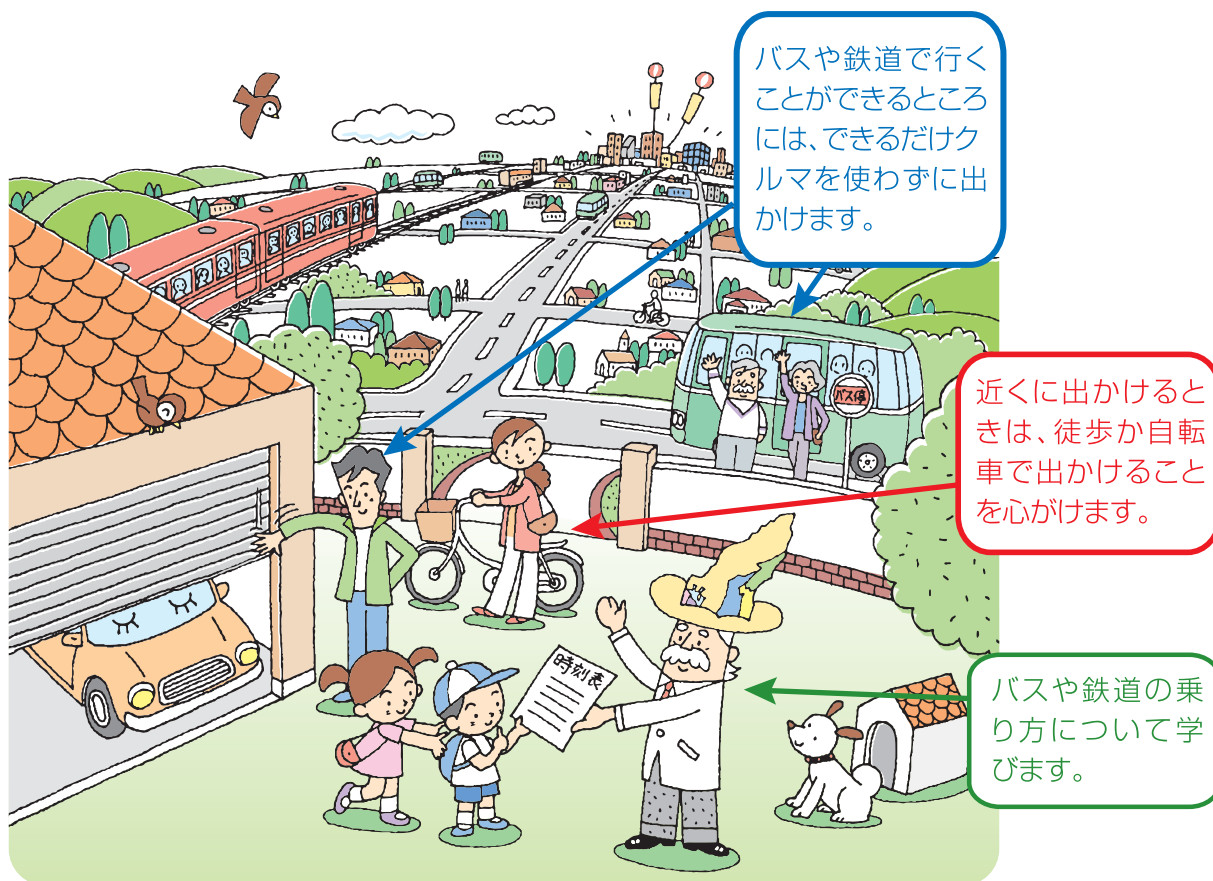
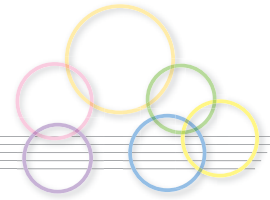


図 クルマと公共交通のかしこい使い方に関するイメージ



## ●その他のソフト施策

施策の種類	施策の内容
時間的な交通需要の平準化	○フレックスタイム※、時差出勤の促進
空間的な交通需要の平準化	○弾力的な有料道路料金施策(有料道路の有効活用) ○混雑区間回避の誘導
輸送効率の向上	○相乗り促進 ○企業シャトルバスの拡大
交通手段のかしこい使い方についての啓発イベント	○イベント等における広報展示の実施 ○体験イベントの実施 ○ノーカーデーの実施 ○市民とともに取り組む仕掛けや企画の実施

※就業時間を特定化せず、ある程度の幅をもたせることにより、ピーク時の交通需要を平準化させ、交通の円滑な流れと交通施設の有効利用を図ること。



図 ノーカーデーのイベント状況(ノーカーデーはまつ秋穫祭)



図 企業シャトルバスのイメージ



図 バス教室

# 4

## 都市交通マスタープランの効果

都市交通マスタープランが実現した場合の効果を、基本理念に掲げる「暮らし」、「ものづくり」、「地球環境」の3つの視点で整理します。

### 暮らし

- 多様な交通手段で都市圏をめぐることができる「暮らし」を実現するためには、公共交通の利便性を高め、公共交通を中心としてまとまりある市街地を形成することが必要です。例えば、公共交通利用者数がそのひとつの尺度となります。
- 本マスタープランが実現したときの公共交通利用者数は、現況より約18%の増加、「事業の見通しが現在の施策レベル程度で推移する場合」より約43%の増加に相当します。

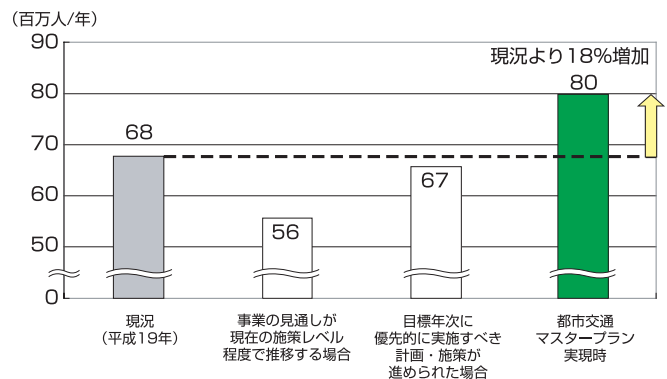


図 公共交通利用者数の変化

### ものづくり

- 活発な「ものづくり」を実現するためには、必要な道路整備を進めるとともに、過度な自動車利用を控え、自動車交通を円滑化することが必要です。例えば、通勤・業務目的の自動車分担率がそのひとつの尺度となります。
- 本マスタープランが実現したときの通勤・業務目的の自動車分担率は、現況より約3ポイントの減少、「事業の見通しが現在の施策レベル程度で推移する場合」より約5ポイントの減少に相当します。

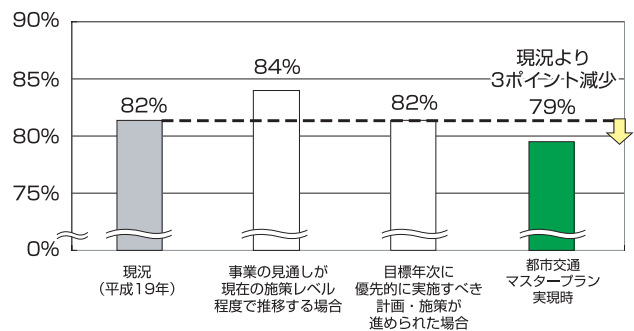


図 通勤・業務目的自動車分担率の変化

### 地球環境

- 「地球環境」にやさしい交通体系を実現するためには、交通による環境負荷を低減することが必要です。例えば、自動車交通のCO<sub>2</sub>排出量がそのひとつの尺度となります。
- 本マスタープランが実現したときの自動車交通のCO<sub>2</sub>排出量は、現況より約9%の削減、「事業の見通しが現在の施策レベル程度で推移する場合」より約4%の削減に相当します。

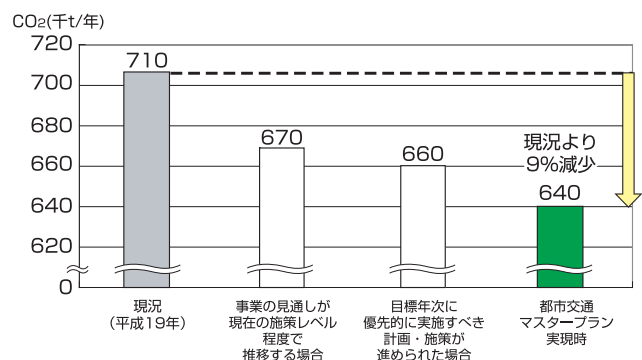


図 都市圏内の自動車交通からのCO<sub>2</sub>排出量の変化





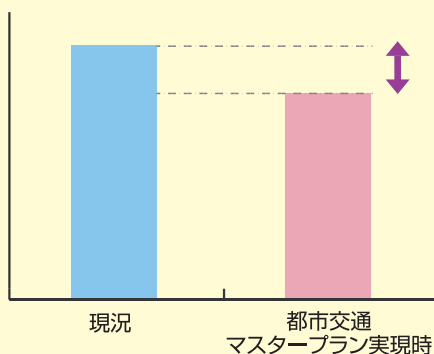
## 都市交通マスタープランの効果のまとめ

- 都市交通マスタープランの実現により、公共交通の利用者数が増加するとともに、公共交通を中心としたまとまりある市街地が形成され、自動車を利用しない人、できない人にも移動しやすい都市環境の実現が期待されます。
- 都市交通マスタープランの実現により、通勤・業務目的の自動車分担率が低下することから、自動車交通が円滑化して人々の移動性(モビリティ)が向上し、都市活動の活発化が期待されます。
- 都市交通マスタープランの実現により、公共交通の利用が促進されるとともに、自動車による効率的な移動が可能となり、都市圏内の自動車交通からのCO<sub>2</sub>排出量が減少することから、地球環境負荷の軽減が期待されます。

### 都市交通マスタープランを実現するために

- 望ましい都市像が実現した場合のクルマの利用回数は、現在よりも少なくなります。
- これは、みなさんが2週間に1日以上クルマの利用を控えることによる減少分に相当すると試算されています。

クルマの利用回数



2週間に1日クルマ利用を控えることによる減少分

※都市交通マスタープラン実現時の自動車トリップ数は、現況の自動車トリップ数と比較して約7%(≒14分の1)減少した値となることから、2週間に1日と表現しています。

## ●将来交通計画の主な施策

基本理念と目標に基づき、望ましい都市像を実現するために、次の施策に取り組んでいきます。

## 新たな整備

- 道路ネットワークに関する施策
- 歩行者・自転車関連施策

## 公共交通のサービス向上

- 鉄道交通関連施策
- バス交通関連施策
- 公共交通に係るその他の施策

ひとり1人が  
交通行動について  
改めて考える

- クルマと公共交通のかしこい使い方に関する施策

## 浜松市域における主な施策

- 将来道路ネットワークの構築
- 鉄道相互の連携強化
- 鉄道とバスとの連携強化
- 鉄道と自動車・二輪車との連携強化
- 駅前広場・自由通路等整備
- バスネットワークの再編
- 乗り換えターミナル整備
- 公共交通料金施策
- 市民とともに取り組む交通施策

## 湖西市域・新居町域における主な施策

- 将来道路ネットワークの構築
- 中心市街地における快適な歩行・自転車走行空間の創出
- 鉄道と自動車・二輪車との連携強化
- 駅前広場・自由通路等整備

## 森町域における主な施策

- 将来道路ネットワークの構築
- 中心市街地における快適な歩行・自転車走行空間の創出
- 地域内の公共交通の維持・向上
- 公共交通料金施策
- 停留所・車両の高度化と情報提供

## 袋井市域における主な施策

- 将来道路ネットワークの構築
- 中心市街地における快適な歩行・自転車走行空間の創出
- 鉄道と自動車・二輪車との連携強化
- 駅前広場・自由通路等整備
- 停留所・車両の高度化と情報提供

## 磐田市域における主な施策

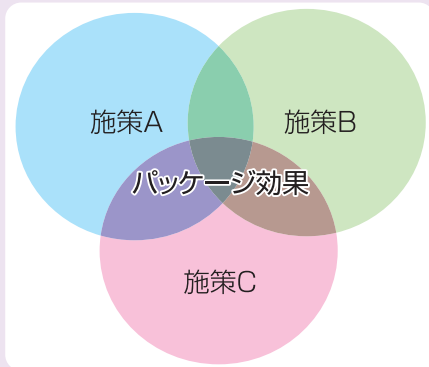
- 将来道路ネットワークの構築
- 中心市街地における快適な歩行・自転車走行空間の創出
- 新駅設置
- 鉄道とバスとの連携強化
- 鉄道と自動車・二輪車との連携強化
- 駅前広場・自由通路等整備
- 地域内の公共交通の維持・向上
- 市民とともに取り組む交通施策





## ●目標を実現するための施策パッケージ

■都市圏の将来像を実現するための目標水準の達成に向けて、効果的と考えるハード施策、ソフト施策、他の関連施策を総合的に組み合わせ、パッケージ化して取り組みます。



※施策のパッケージ効果

様々な施策を個別に行うのではなく、相互に補完し、相乗効果が期待できるハード施策やソフト施策を組み合わせ、総合的に取り組むことで、より効果的な施策展開が可能となります。

## ●地域との連携による推進

■本マスタープランに位置づけた計画・施策は、特定の行政部局だけでなく、行政内の多くの部局はもちろんのこと、交通事業者、市民、企業に関連するものです。本マスタープランを着実に推進するために、都市圏内の交通事業者、市民、企業の協力や参加を得ながら、地域と一体となって連携して進めていきます。

■地域との連携による推進に向けては、本マスタープランの効果等についてPRを行うことにより、都市圏内の交通事業者、市民、企業と本マスタープラン推進の必要性を共有することが重要です。

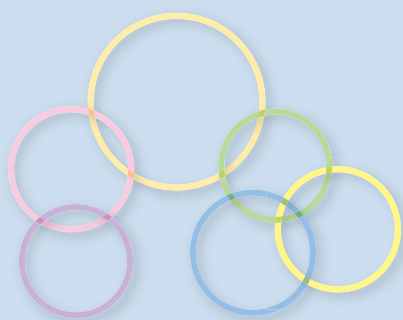
## ●PDCAサイクルによる推進管理と計画推進

■本マスタープランの施策や計画を推進するため、評価・改善の仕組み（PDCAサイクル）を構築し、事業の進捗管理を行っていくことが重要です。

Plan(計画立案)：パーソントリップ調査等の中で、都市交通マスタープランを策定します。

Do(施策展開)：策定された都市交通マスタープランを受け、施策の推進体制を構築するとともに、各施策の詳細な実施計画を検討し、計画に基づく各施策を実施します。

Check～Action：施策を実施しながら、1年毎の進捗管理として、各施策の事業量(アウトプット)による点検評価を行います。また、概ね5年後には、汎用性の高い統計資料やデータ等から算出される簡便な評価指標を用いて施策の進捗や効果の評価を行います。この評価を踏まえ、施策の改善等や見直しについての検討を行います。



## 西遠都市圏総合都市交通計画協議会

静岡県 建設部 都市局 都市計画室

浜松市 都市計画部 交通政策課

磐田市 建設部 都市計画課

袋井市 都市建設部 都市計画課

湖西市 都市整備部 都市住宅課

森 町 建設課

新居町 都市整備課