

西遠都市圏  
パーソントリップ調査

令和8年  
3月

# 都市交通 マスタープラン









# 目次

---

都市交通マスタープランの構成 .....	1
<b>1 第5回西遠都市圏総合都市交通体系調査の概要.....</b>	<b>2</b>
(1)取組の背景と目的.....	2
(2)都市交通マスタープラン .....	2
(3)実態調査の体系.....	3
(4)パーソントリップ（本体）調査の概要 .....	4
<b>2 都市圏の都市交通の現状と将来の見通し.....</b>	<b>6</b>
<b>2-1 都市圏の現状及び都市政策・交通政策の潮流.....</b>	<b>6</b>
(1)人口動向 .....	6
(2)土地利用の動向.....	8
(3)社会動向 .....	9
<b>2-2 人の移動・活動の現状 .....</b>	<b>12</b>
(1)広域的な交通行動.....	12
(2)居住者の暮らし.....	19
(3)都市圏の活力.....	22
(4)防災・環境 .....	25
<b>2-3 人の移動・活動の将来動向.....</b>	<b>26</b>
(1)分析の考え方 .....	26
(2)分析結果 .....	29
<b>2-4 これからの西遠都市圏を考える上での課題 .....</b>	<b>37</b>
<b>3 都市の将来像 .....</b>	<b>42</b>
<b>3-1 都市交通の理念.....</b>	<b>42</b>
<b>3-2 都市交通の基本方針.....</b>	<b>43</b>
<b>3-3 将来都市構造 .....</b>	<b>46</b>
(1)拠点の設定 .....	46
(2)都市圏軸の設定.....	47
(3)ゾーンの設定.....	48
(4)将来都市構造 .....	50

<b>4 将来交通計画</b> .....	<b>54</b>
<b>4-1 道路網計画</b> .....	<b>54</b>
(1) 基本的な考え方 .....	54
(2) 骨格幹線道路網（都市圏の基幹となる道路ネットワークの在り方） .....	55
(3) 将来道路ネットワークの構築 .....	61
(4) 将来道路ネットワークの形成に関わるその他の施策提案 .....	62
(5) 地域内道路網づくりの推進 .....	64
<b>4-2 公共交通計画</b> .....	<b>71</b>
(1) 基本的な考え方 .....	71
(2) 幹線公共交通に関する施策 .....	73
(3) 交通結節点に関する施策 .....	79
(4) 幹線公共交通・交通結節点に関する施策の展開のイメージ .....	81
(5) 地域内公共交通に関する施策 .....	82
<b>4-3 多様なモビリティの組合せによる総合交通計画</b> .....	<b>86</b>
<b>5 評価・モニタリング及び推進体制</b> .....	<b>90</b>
(1) 進行管理の手法 .....	90
(2) 評価方法及び目標値の設定 .....	91
(3) 推進体制 .....	97
(4) 公表方法及び内容.....	97
<b>参考資料 用語解説</b> .....	<b>98</b>

都市交通

マスタープランの構成

# 都市交通マスタープランの構成

西遠都市圏都市交通マスタープランは、5章で構成されています。1章では都市交通マスタープランをとりまとめるにあたり、総合都市交通体系調査の実施に至った背景から調査概要を述べます。2章ではパーソントリップ調査を使った“人の移動・活動”に関する分析結果や調査結果より推定したアクティビティベースドモデルを使った将来動向分析の結果について整理し、都市圏が抱える課題について述べます。3章では2章での整理を踏まえ、西遠都市圏が今後目指す将来像について述べます。4章では将来像を実現するために今後実施が期待される施策について、“道路”、“公共交通”、“多様なモビリティの組合せによる総合交通”の3つの視点から述べます。5章では本計画の進捗管理の考え方について述べます。

## 【都市交通マスタープランの構成】





## 第5回西遠都市圏

---

## 総合都市交通体系調査の概要

---

01

# 1 第5回西遠都市圏総合都市交通体系調査の概要

## (1) 取組の背景と目的

西遠都市圏では、第4回総合都市交通体系調査（平成19年～21年）からおおむね10年が経過し、社会情勢をはじめ都市圏構造や都市圏内インフラ整備の進展など、都市圏を取り巻く状況が大きく変化しており、これらの変化に対応した総合的な都市交通体系の見直しが必要になっています。

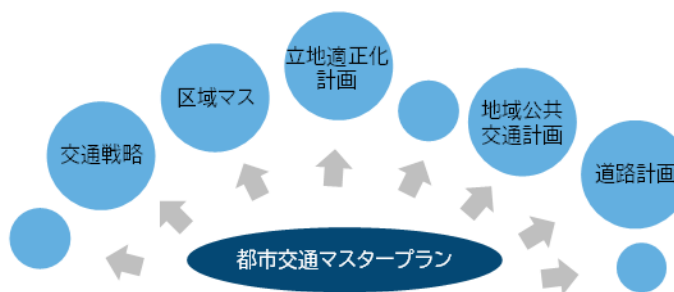
このため、これらの状況の変化及び現状と将来の交通網の問題点を把握した上で、これまでの計画を検証し、財政的諸制約条件下で実現性・実効性がある計画へとアップデートすることを目的に、都市交通マスタープランを策定しました。

## (2) 都市交通マスタープラン

都市交通マスタープランは、都市圏での人の移動や活動の実態を踏まえ、現状及び将来にわたる都市交通の課題に対応するために、目標とする都市圏の将来像実現に向けた長期的・総合的な計画です。

関係機関が協働して策定するもので、都市交通マスタープランは様々な関連分野の計画の土台として機能する計画です。

### 【都市交通マスタープランを基にした政策展開のイメージ】

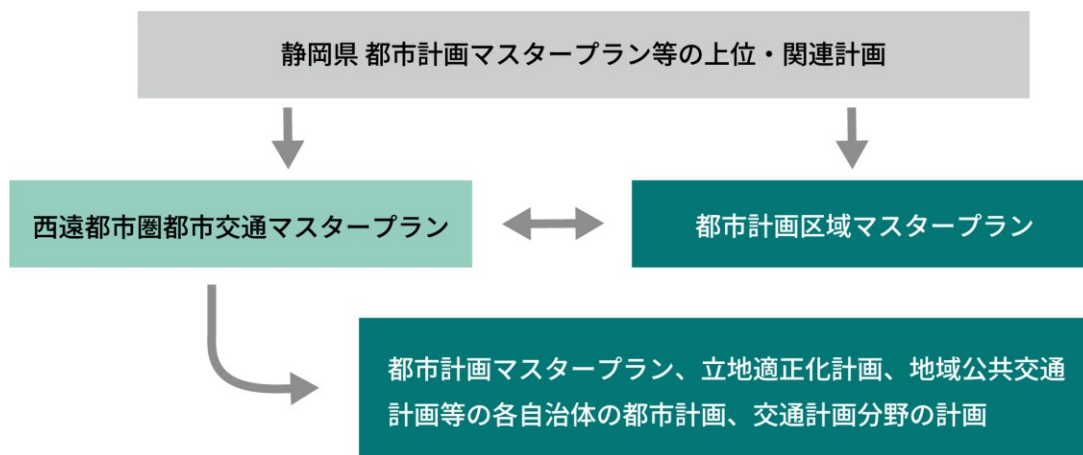


出典：国土交通省、都市交通調査ガイダンス

### 都市交通マスタープランの位置づけ

都市交通マスタープランは、静岡県の都市計画マスタープラン等の上位関連計画を踏まえ、日常的な生活圏として一体的な圏域を形成している西遠都市圏での都市交通の計画です。この計画を踏まえ、各市町の都市計画マスタープラン、立地適正化計画、地域公共交通計画等と連携し、具体的な事業を展開していきます。

### 【都市交通マスタープランの位置づけ】



## 調査対象圏域

第5回調査では、日常的な生活圏としての関連が強い範囲を対象に、一体の都市圏として都市交通マスタープランを策定することが望ましいため、前回の調査から圏域を拡大し、浜松市、磐田市、袋井市、湖西市、森町、掛川市、菊川市を対象として取り組みました。

## 目標年次

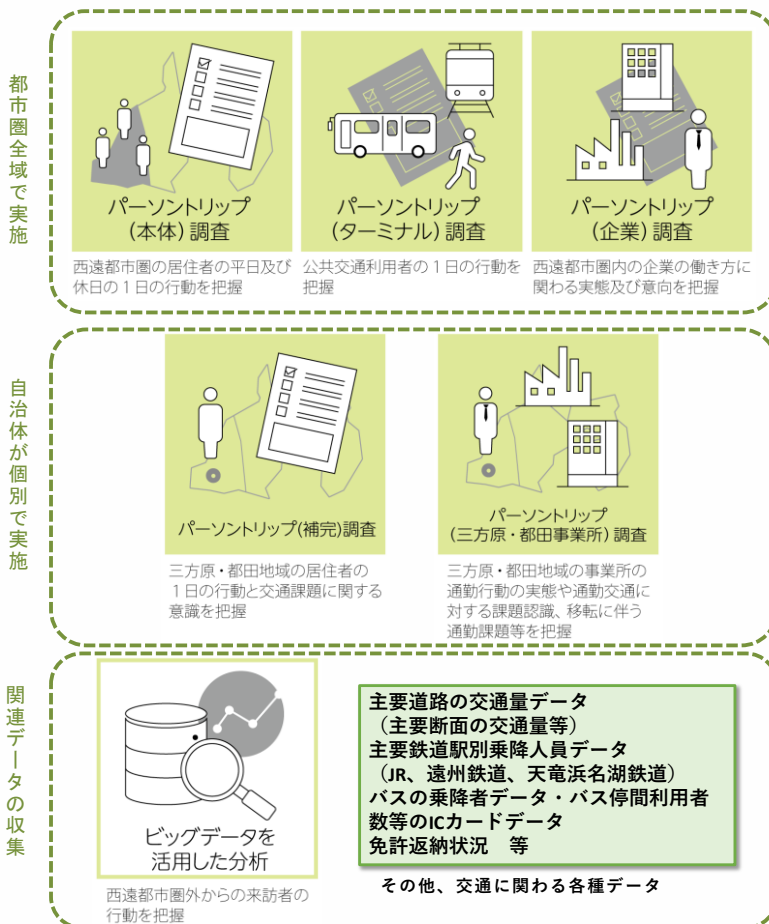
おおむね20年後となる2045年（令和27年）とします。

## (3) 実態調査の体系

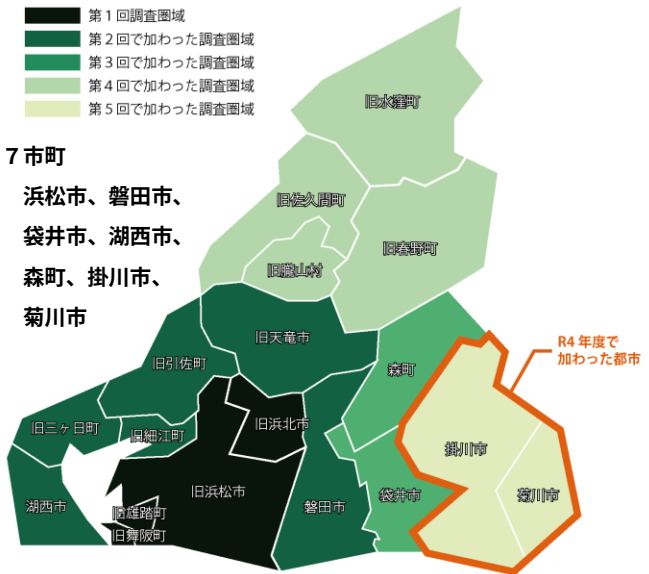
第5回調査では、都市圏全域を対象に平日と休日の1日の交通行動を把握するパーソントリップ調査を基本として、公共交通利用者の1日の行動を把握するターミナル調査と企業の働き方に関する実態及び意向に関する調査を実施しました。

加えて、自治体が個別に実施する調査やビッグデータ、その他の交通関連データを組み合わせて、一体的にデータ収集を実施しました。

### 【第5回調査での調査体系】



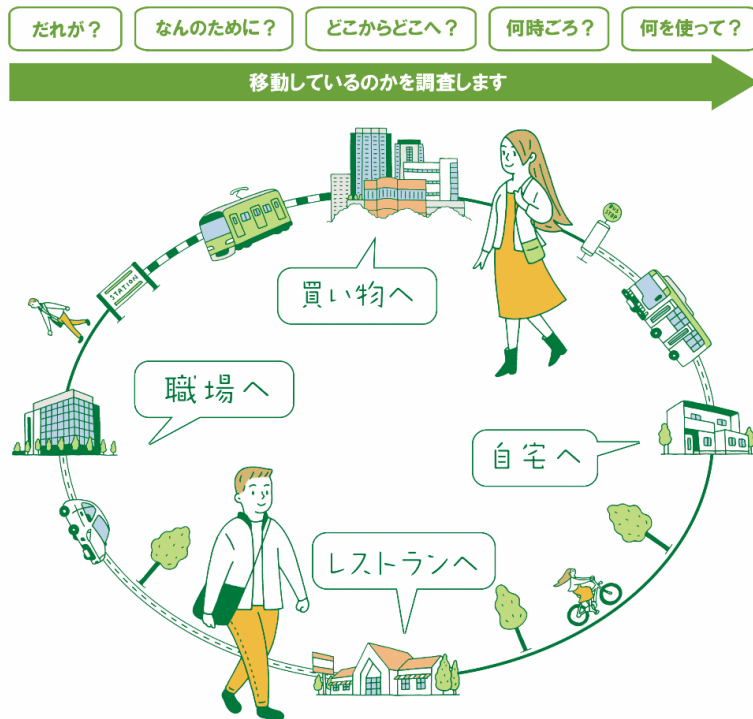
### 【調査対象圏域】



## (4) パーソントリップ (本体) 調査の概要

パーソントリップ調査は、調査対象地域内に住む人々の1日の行動に関して、どのような人（性別、年齢、職業等）が、どのような目的（通勤、通学、業務、買物等）で、どこからどこへ、どのような交通手段（鉄道、バス、自動車、徒歩等）を使って、何時頃に、動いたのかなどについて、総合的に実態を捉えることを目的とした調査です。

### 【パーソントリップ調査のイメージ】



### ○調査対象者

- ・調査対象地域内の居住者約 31,000 世帯（ただし 5 歳以上、外国人を除く）  
※住民基本台帳にある全ての世帯から無作為抽出

### ○調査方法

- ・郵送回収によるアンケート調査
- ・アンケート票は、世帯票と個人のトリップに関する調査票（平日及び休日）の 2 種類をセットで送付

### ○調査時期

- ・令和 4 年 9 月～11 月

### ○調査項目

- ・世帯構成、回答者の基本情報：性別、年齢、職業、居住地など
- ・移動の状況に関する項目：出発地・到着地、目的、交通手段など

### ○回答結果

- ・約 8,200 世帯（回収率 26.4%）から回答を得て、約 14,600 人の有効回答を収集

都市圏の都市交通の  
現状と将来の見通し

02

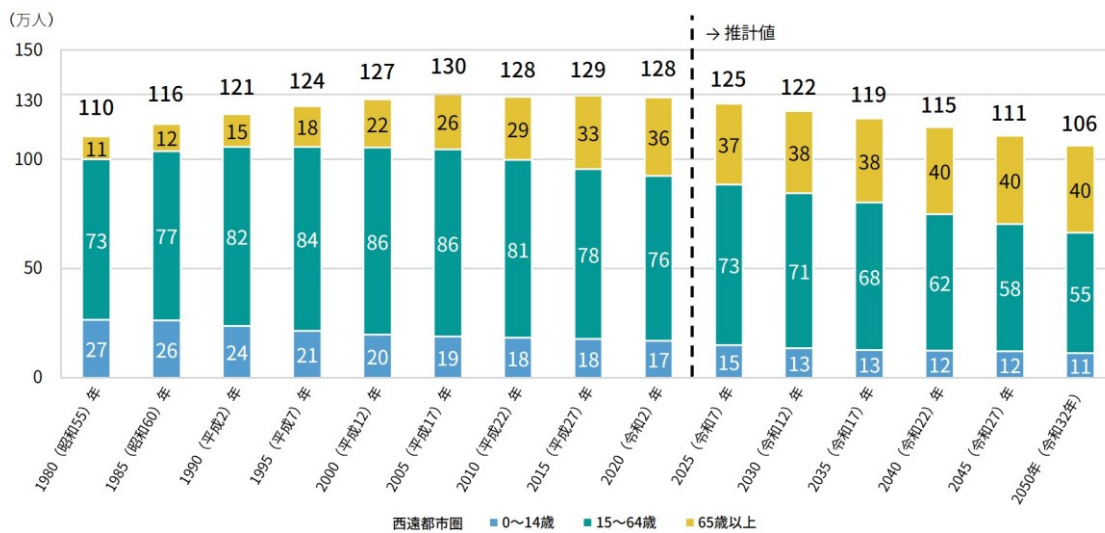
## 2 都市圏の都市交通の現状と将来の見通し

### 2-1 都市圏の現状及び都市政策・交通政策の潮流

#### (1) 人口動向

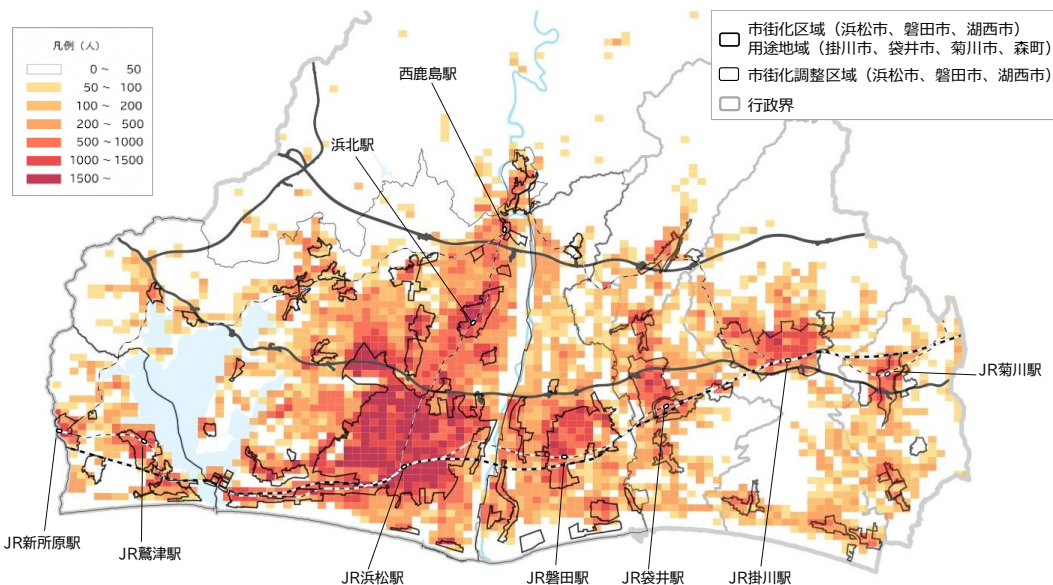
- ・ 西遠都市圏の人口は、2005 年をピークに緩やかに減少傾向となっています。
- ・ 総人口に占める 65 歳以上の割合は、年々上昇しており、今後も上昇すると予想されています。
- ・ 地域別の夜間人口は、各市町の市街化区域又は用途地域内を中心に集まって分布しているものの、市街化調整区域又は用途地域外に広く一定の人口規模で分布しています。

#### 【年齢階層別夜間人口の推移及び将来予測】



資料：国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)より作成

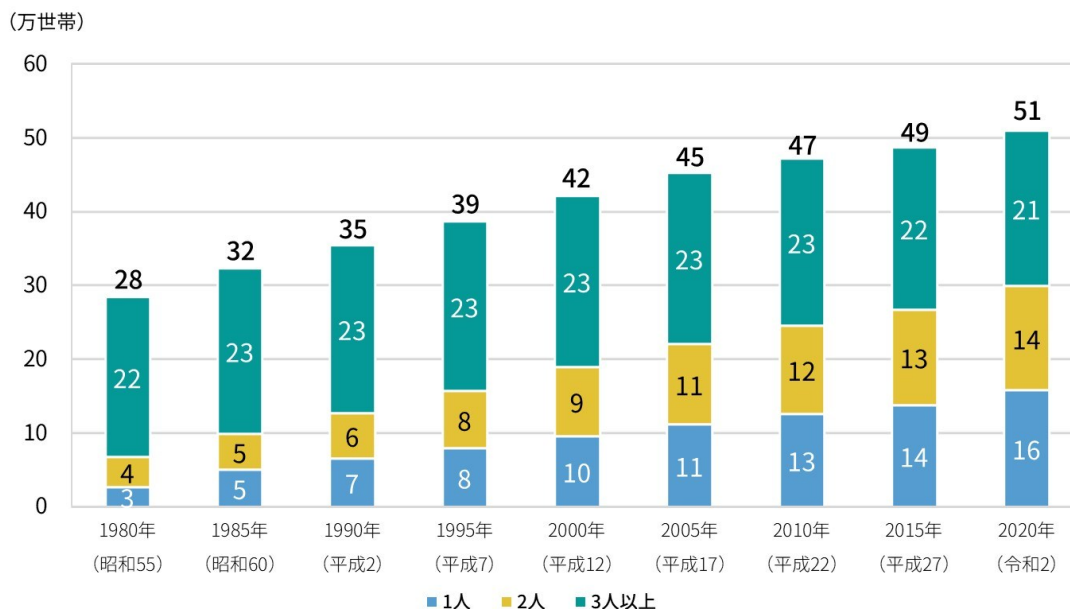
#### 【2020（令和2）年の500mメッシュ別の夜間人口分布】



資料：令和2年国勢調査より作成

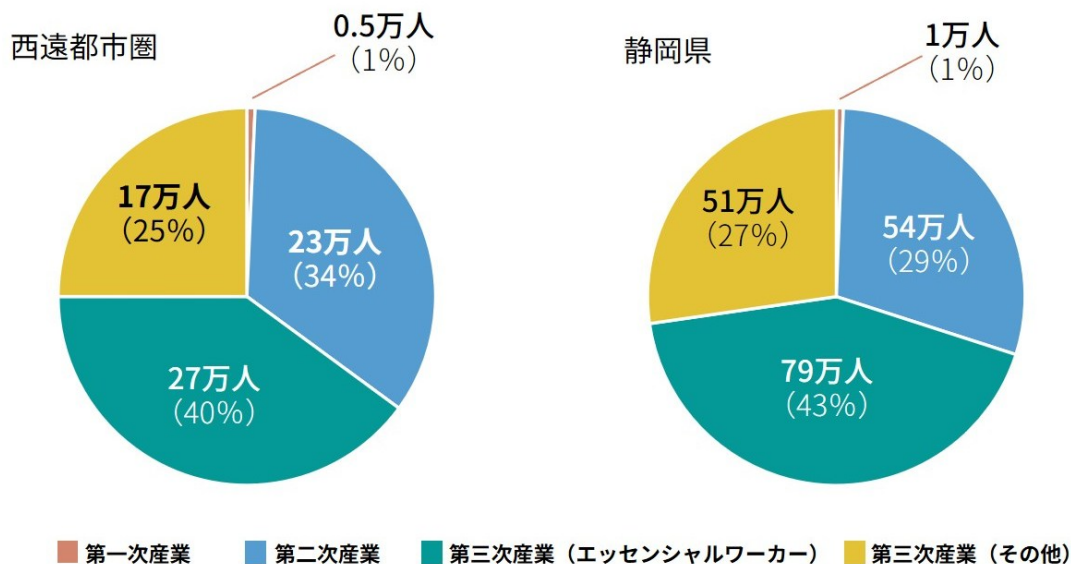
- ・ 西遠都市圏の世帯数は年々増加しています。
- ・ 3人以上の世帯は減少傾向にある一方で、単身世帯は増加しています。
- ・ 西遠都市圏では、約23万人の第二次産業の従業人口を抱えており、全体の約34%を占めています。
- ・ 静岡県全体では、第二次産業の従業人口は約29%であることから、第二次産業従事者が多いことは西遠都市圏の特色となっています。

### 【世帯構成の推移】



資料：令和2年国勢調査より作成

### 【産業別の従業人口】



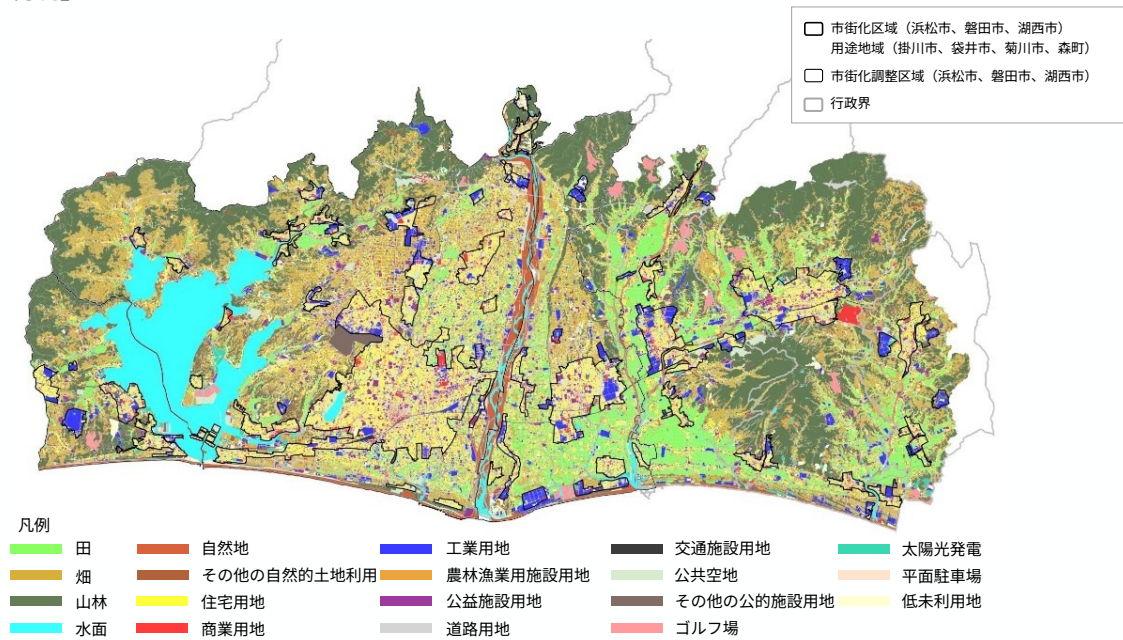
資料：令和3年経済センサスより作成

## (2) 土地利用の動向

- ・ 西遠都市圏では、浜松市の市街化調整区域において住宅用地をはじめとする都市的土地利用が広範囲に分布しています。
- ・ 掛川市、菊川市、袋井市及び森町の用途地域外においては、田、畑などの自然的土地利用と住宅用地といった都市的土地利用がまとまりをもって分布しています。
- ・ 大規模小売店舗及び大規模工場は、幹線道路沿いに多く分布し、一部は市街化調整区域や用途地域外に分布しています。

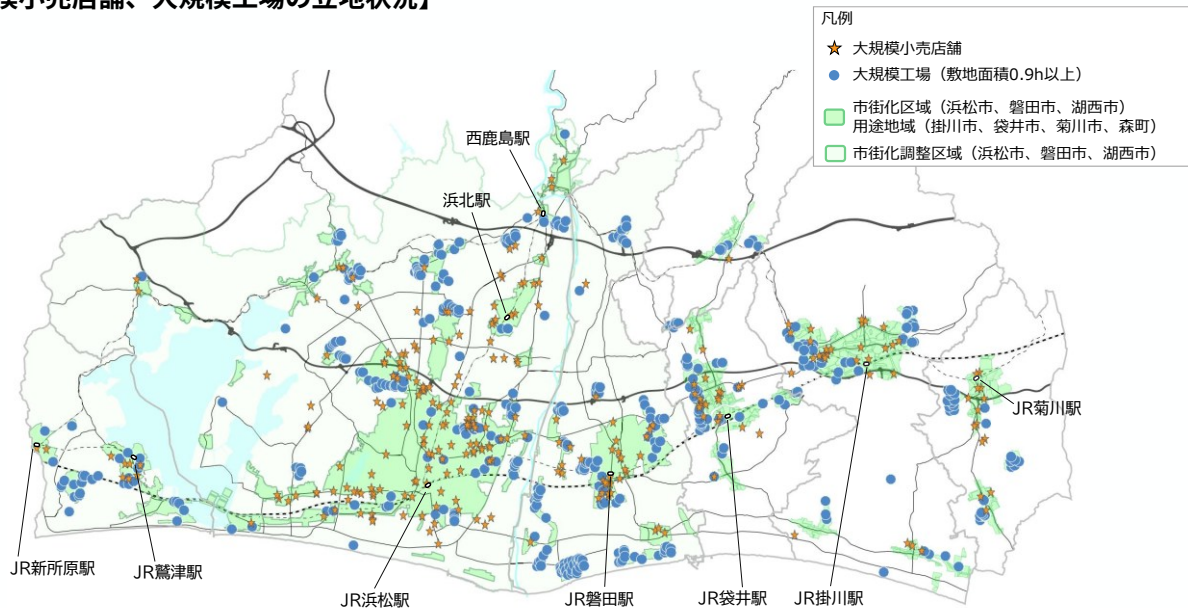
※大規模小売店舗：大規模小売店舗立地法に基づき、県に届けが出されている店舗面積 1,000 m<sup>2</sup>を超える小売店舗

### 【土地利用の現況】



資料：令和3年度都市計画基礎調査より作成

### 【大規模小売店舗、大規模工場の立地状況】



資料：全国大型小売店舗総覧 2022・令和3年度都市計画基礎調査より作成

### (3) 社会動向

#### 1) コンパクト・プラス・ネットワークの深度化・発展

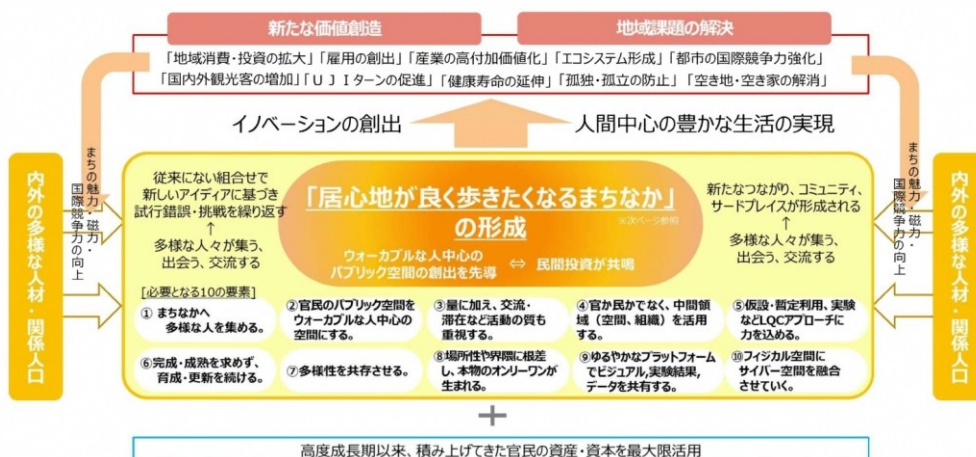
- コンパクト・プラス・ネットワークの取組を進めるための「立地適正化計画」の作成が求められています。
- 今後は、立地適正化計画の実効性をより一層高めるため、市町域を越えた広域連携に関する取組等の強化や日常生活を営む身近なエリアにおいても移動サービスの質の向上を図るため、総合的な都市交通等の形成等を進めることが期待されています。



出典：国土交通省、令和7年度都市局関係予算概算要求概要

#### 2) 自動車から人中心のまちづくりへ

- イノベーションは多様な知の組合せから生まれますが、そのためには「まちなか」への多様なまちの人材の集積・交流が求められています。
- また、都市空間の有効活用や「人間中心のまちづくり」を実現するため、自治体による駐車場のマネジメントについての取組が期待されています。
- そのためには、これまでの都市再生の取組をさらに進化させ、官民のパブリック空間（街路、公園、広場、民間空地等）をウォカブルな人中心の空間に転換・先導し、民間投資と共鳴しながら、人中心の「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を創出していくことが重要になっています。



出典：国土交通省、「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」中間とりまとめ

### 3) 地域交通のり・デザイン

- ・ 官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」、自動運転や MaaS などデジタル技術を実装する「交通 DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通 GX」、を柱とした取組を実施する地域公共交通の「り・デザイン」（再構築）が期待されています。

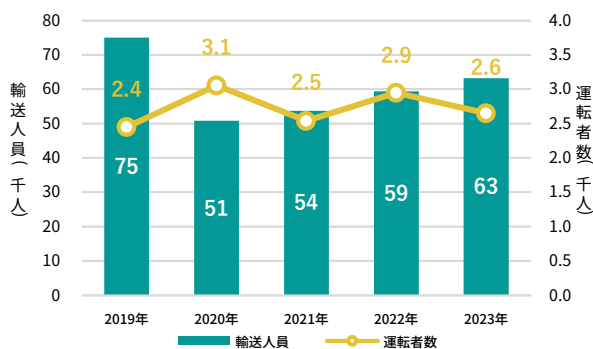


出典：国土交通省、地域交通のり・デザイン

### 4) 公共交通の維持

- ・ 全国的な課題となっている乗合バスの担い手問題について、静岡県内では 2019 年から 2,500 人から 3,000 人の間で運転者数が推移しています。
- ・ 日本バス協会の試算では、2022 年の輸送規模を維持した上で、2024 年問題に対応するためには、2030 年時点で 28%追加で人手を確保することが必要になると示されており、限られた人材の中で、新技術等も活用しながら、効率的・効果的な運行サービスの提供が求められています。

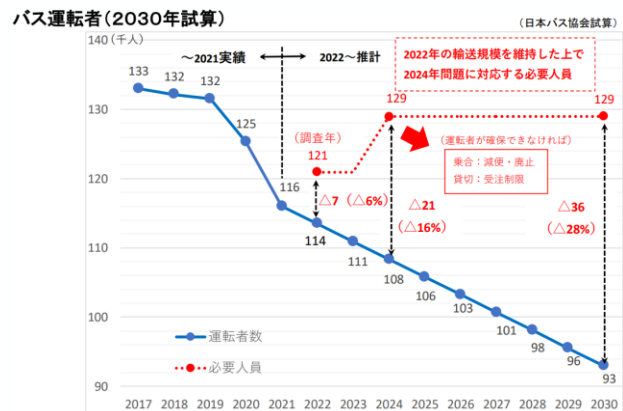
【静岡県内乗合バスの輸送人員と運転者数の推移】



※2019年及び2020年の運転者数が前年を上回ったのは、コロナ禍において、罹患や濃厚接触者となるなどによる運転者不足への備えとして、当時、タクシーの運転手を乗合バス（乗合タクシー）運転手として兼務できるように登録したことなどによる。

出典：国土交通省中部運輸局、数字で見る中部の運輸

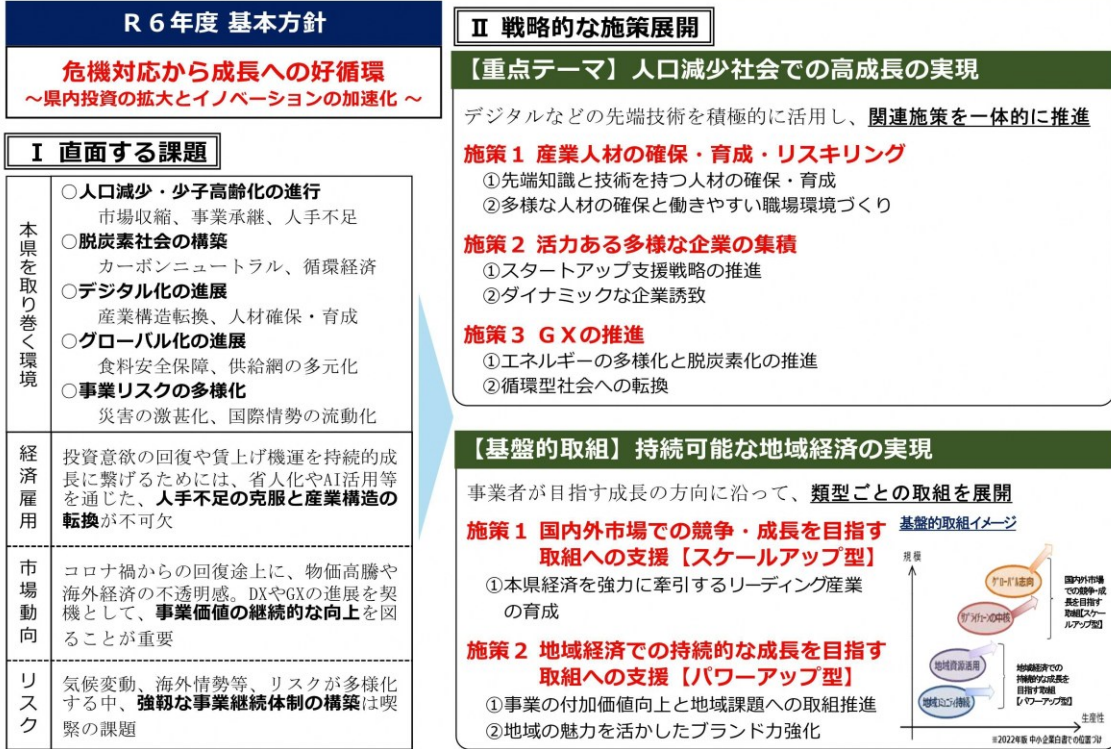
【バス運転者の推移及び今後の不足見込みについて】



出典：国土幹線道路部会 ヒアリング資料、日本バス協会（2023/10）  
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001634143.pdf>

## 5) 持続可能な地域経済の実現

- 静岡県では、持続可能な地域経済の実現に向けて、地域資源を活用しながら、ブランド力を高め、パワーアップしていくことを基盤的な取組として位置づけています。



出典：静岡県産業成長戦略 2024 の考え方

## 6) まちづくり DX

- 地球的・国家的規模の課題である、“気候変動への対応”や“生物多様性の確保”、“Well-beingの向上”等の社会的要請に対応するため、都市政策では都市構造の変革の促進などにより、CO<sub>2</sub>の削減を推進することが求められています。



出典：国土交通省、令和7年度 都市局関係 予算概算要求概要

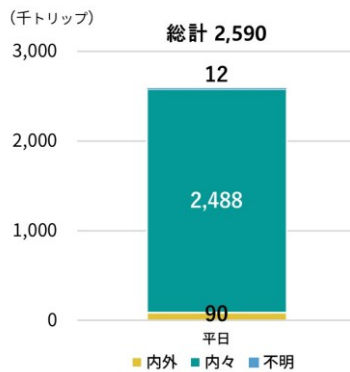
## 2-2 人の移動・活動の現状

### (1) 広域的な交通行動

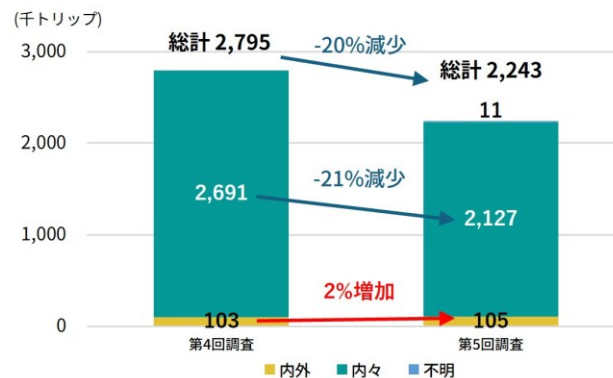
#### 1) 総トリップ

- ・ 総トリップ数は、第4回調査から第5回調査にかけて約55万トリップ（約20%）程度減少しています。
- ・ 内外トリップは約2%増加しているものの、内々トリップでは約21%減少しています。
- ・ 所要時間ランク別のトリップ数は、20分未満での移動が大きく減少している一方で、40分以上の移動は微増しています。
- ・ 以上を踏まえると、生活圏内のような身近な空間での移動は減少しているものの、広域的な移動は微増しており、移動自体は広域化している傾向が見受けられます。

【総トリップ数】



【総トリップ数の変化】



資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

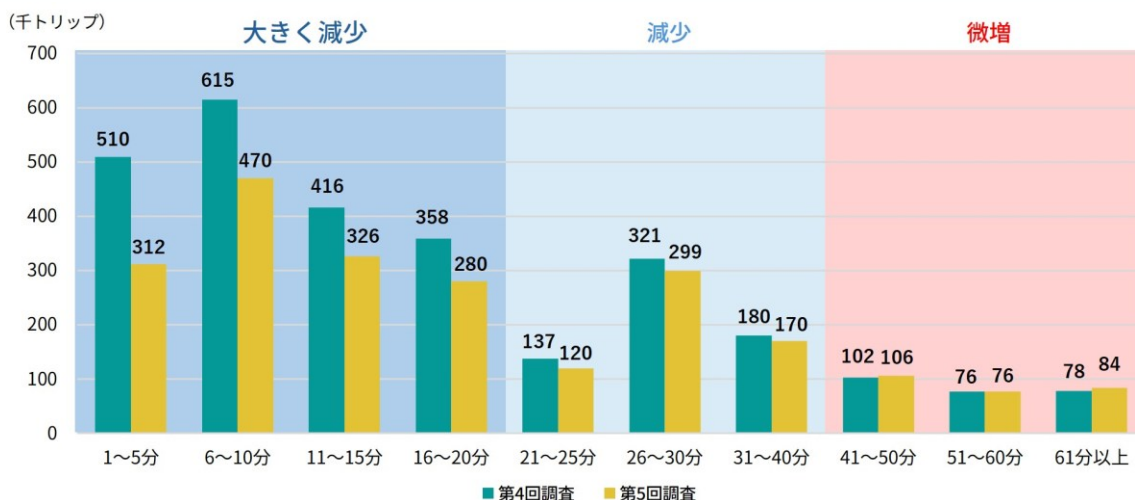
<ご覧いただく上での注意点>

※四捨五入による端数処理の関係で総数と内訳の計とが一致しない場合がある。

※推移のグラフでは、第4回調査の調査圏域と合わせるため、第5回調査で新たに調査対象となった掛川市、菊川市の居住者は除外して集計している。

※図表に示す人口やトリップ数等の数値は、理解しやすいように適宜、四捨五入をして表示している。一方で、図表に示す変化率等は、四捨五入前の算出結果を示しているため、四捨五入後の数値から算出した値と一致しない場合がある。

【所要時間ランク別のトリップ数の変化】

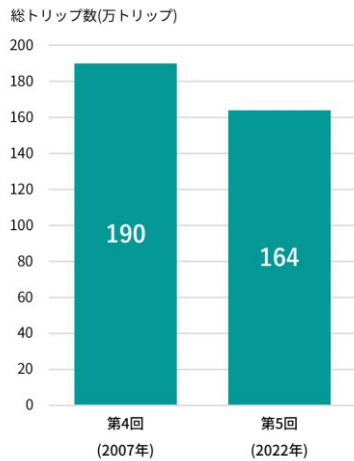


資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

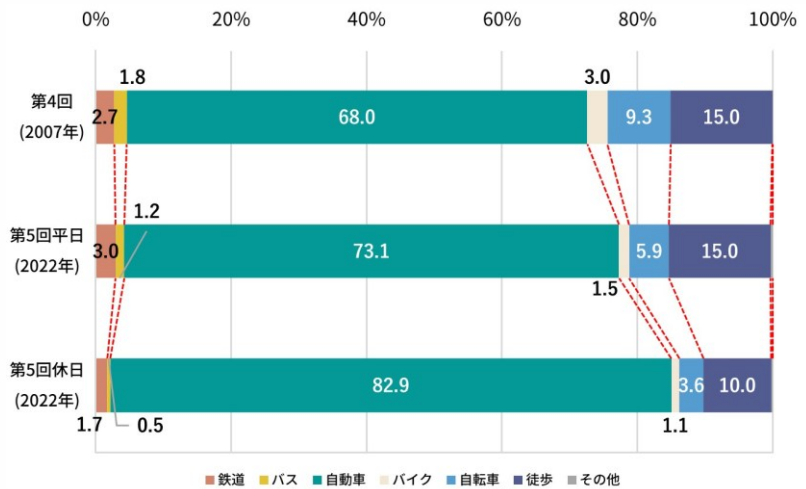
## 2) 自動車利用の状況

- 自動車トリップ数は第4回調査と比べて減少しており、人口減少(p6)、外出率低下(p19)の影響が考えられます。一方、自動車分担率は上昇しており、移動における自動車への依存が拡大しています。

【自動車トリップ数の変化（都市圏計）】



【交通手段分担率の比較（都市圏計）】

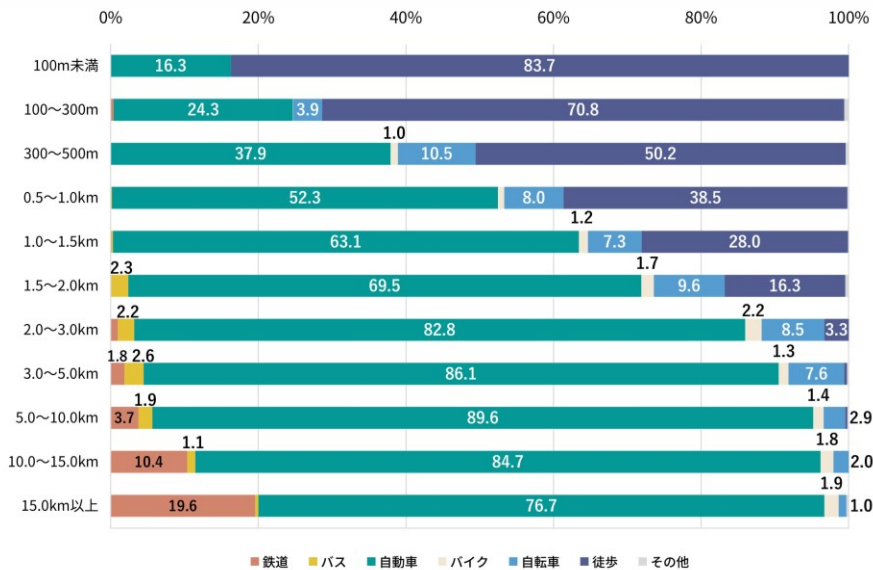


※発地・着地のいずれかが都市圏内であるトリップを対象に集計

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

- 平日は、発着地間が「300～500m」以下では徒歩利用が最も多く、「0.5～1.0km」以上は自動車利用が最も多くなっています。
- 鉄道は「2.0～3.0km」以上の距離帯、バスは「1.5～2.0km」以上で利用がみられます。
- 鉄道利用は距離が遠くなるほど増加し、10km以上においては自動車利用の分担率が低下して、鉄道利用が上昇する傾向にあります。

【平日の発着地間の距離帯別・代表交通手段構成比（自宅発トリップを対象）】（距離は直線距離）



※都市圏発又は着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計

※集計対象とするトリップは自宅発に限定

※ここでの発着地間の距離は直線距離としている

※発着ともに座標のマッチングレベルが字丁目以上となるレコードを対象に集計

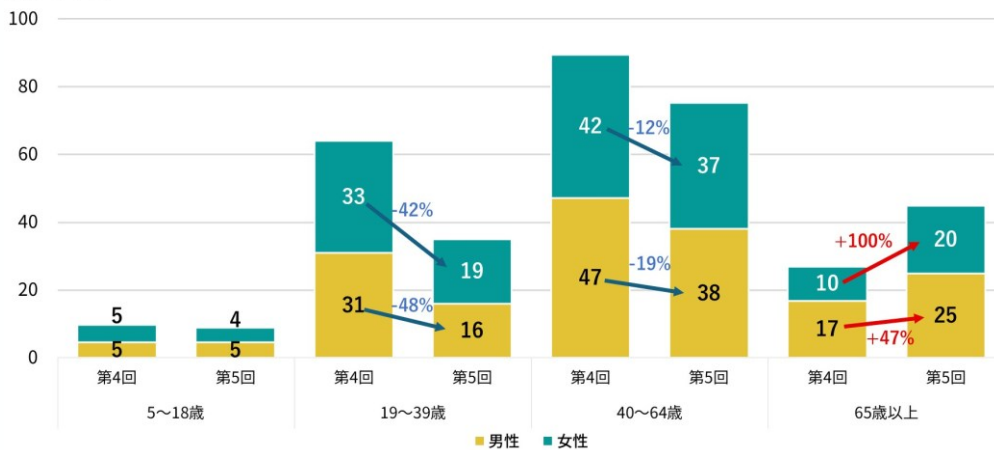
※域外の地域については座標データが無いため、必然的に域外とのトリップレコードは集計の対象外となる

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

- 自動車トリップ数を年齢階層別で見ると、「19～39歳」「40～64歳」は減少、「65歳以上」は増加しています。15～64歳人口の減少と65歳人口の増加（p6）、また、若い世代の外出率の低下（p19）や運転免許保有率の低下等が影響していると考えられます。
- 性別では、「19～39歳」「40～64歳」は女性の減少率が小さく、「65歳以上」は女性の増加率が大きくなっています。

### 【年齢階層別（4区分）の自動車トリップ数の変化】

(万トリップ)



※都市圏発又は着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計

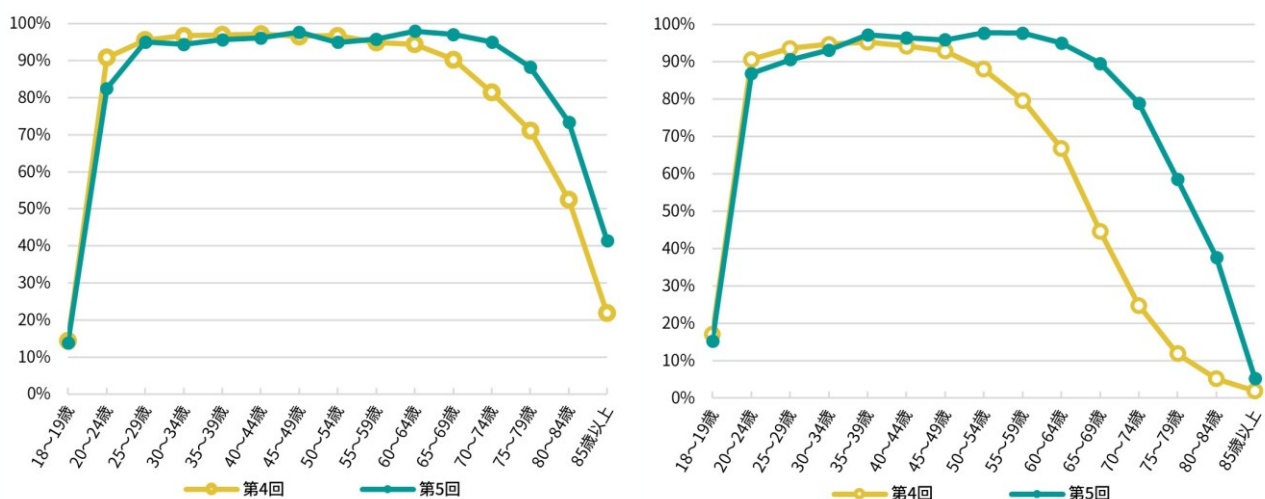
※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

### 【参考】年齢階層別（5歳階級）の運転免許保有率の推移

- 過去15年間で、高齢者、女性は運転免許保有率の上昇が見られ、自動車利用機会が拡大しています。
- 一方、男性の40歳未満、女性の35歳未満は運転免許保有率の低下がみられ、特に「20～24歳」の低下が大きくなっています。

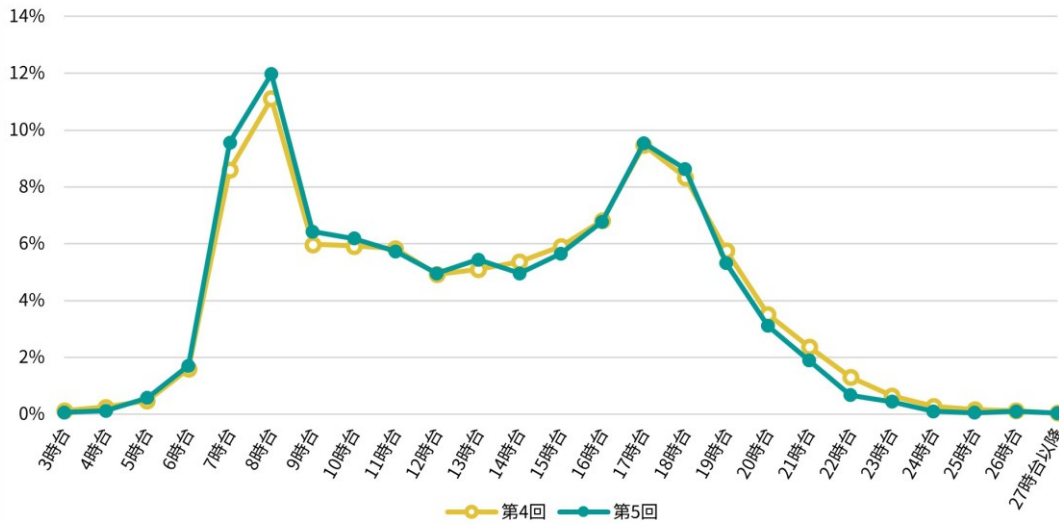
### 【年齢階層別（5歳階級）の運転免許保有率の変化（左：男性、右：女性）】



資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

- ・ 自動車の時間帯別集中量は、第5回調査では第4回調査よりも、7・8時台の構成比が高まり、20時台以降の構成比が低下しています。
- ・ この結果より、朝の通勤時間帯の道路負荷が高まっていることがうかがえます。

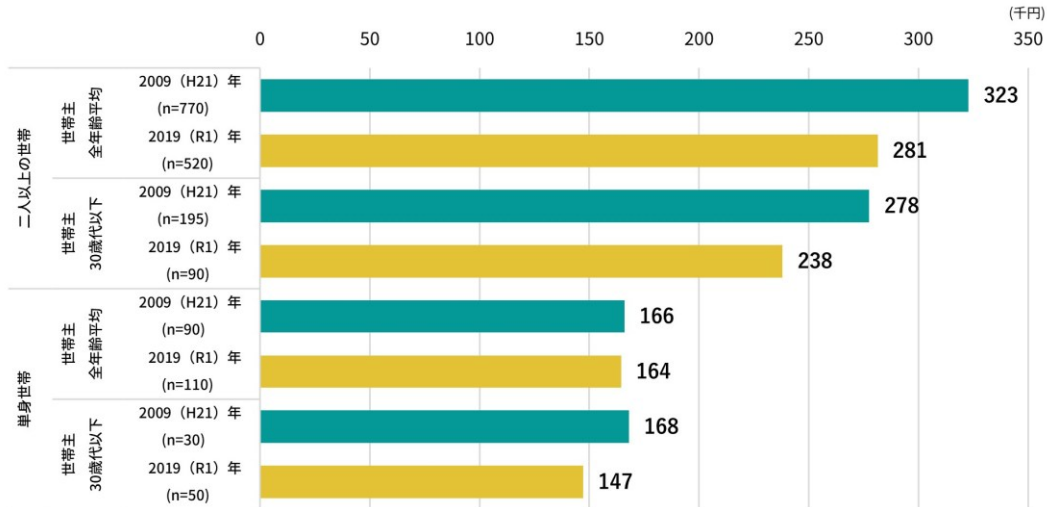
### 【時間帯別・自動車集中トリップ構成比（第4回、第5回）の変化】



資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

- ・ 勤労者世帯1世帯当たりの消費支出額は、「世帯主30歳代以下」で見ると、2009（平成21）年から2019（令和元）年にかけて単身世帯、二人以上の世帯ともに減少しています。
- ・ 項目別に消費支出額の変化率を見ると、生活に必要な衣食住関連費やその他の消費支出と比較して、世帯主が30歳代以下の自動車等関係費の支出額の減少率が大きくなっています。
- ・ 以上から、世帯主が30歳代以下の若い世帯は、全体の消費支出額の減少に対して自動車等関連費の支出を抑えることで対応している状況がうかがえます。

### 【勤労者世帯1世帯当たりの消費支出額（2009年→2019年、静岡県）】



※n値はサンプルとなった世帯数の概数

※H21の値はR1全国家計構造調査の集計方法による遡及集計結果より引用

※勤労者世帯：世帯主が会社、官公庁、学校、工場、商店などに勤めている世帯（世帯主が社長、取締役、理事等の役員である世帯除く）

※自動車等関係費：自動車購入、自動車以外の輸送機器購入、自転車購入、自動車維持（ガソリン、自動車整備、駐車料金等）の費用

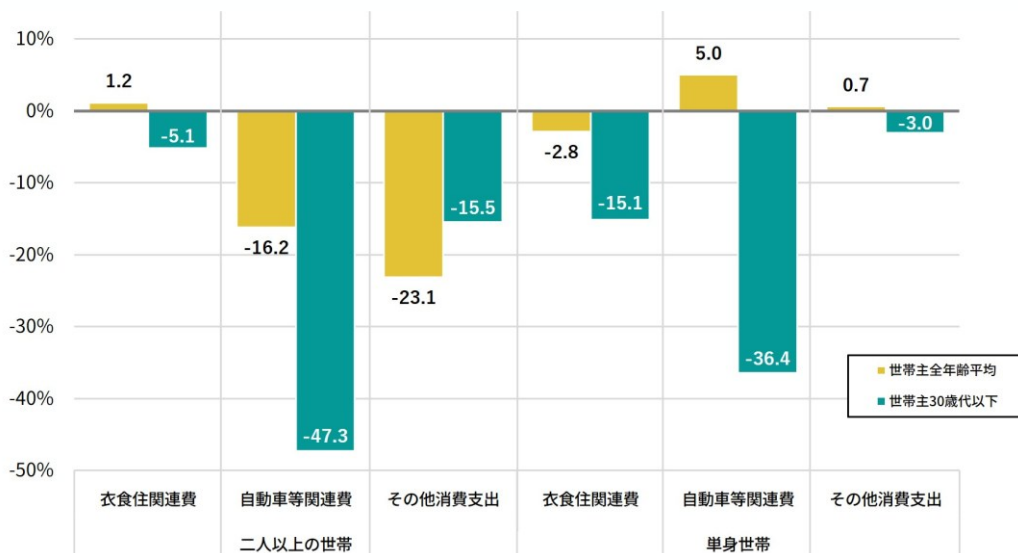
※衣食住関連費：食料、住居、光熱・水道、被服および履物の費用

※その他消費支出：自動車等関係費と衣食住関連費に含めた項目を除く消費支出による費用

※30歳代以下の値は30歳代以下各年齢層別の値に世帯数分布をウェイトとした加重平均により算出

資料：全国家計構造調査（総務省、旧全国消費実態調査）より作成

### 【勤労者世帯1世帯当たりの消費支出額の支出項目別増減率（2009年→2019年、静岡県）】



資料：全国家計構造調査（総務省、旧全国消費実態調査）より作成

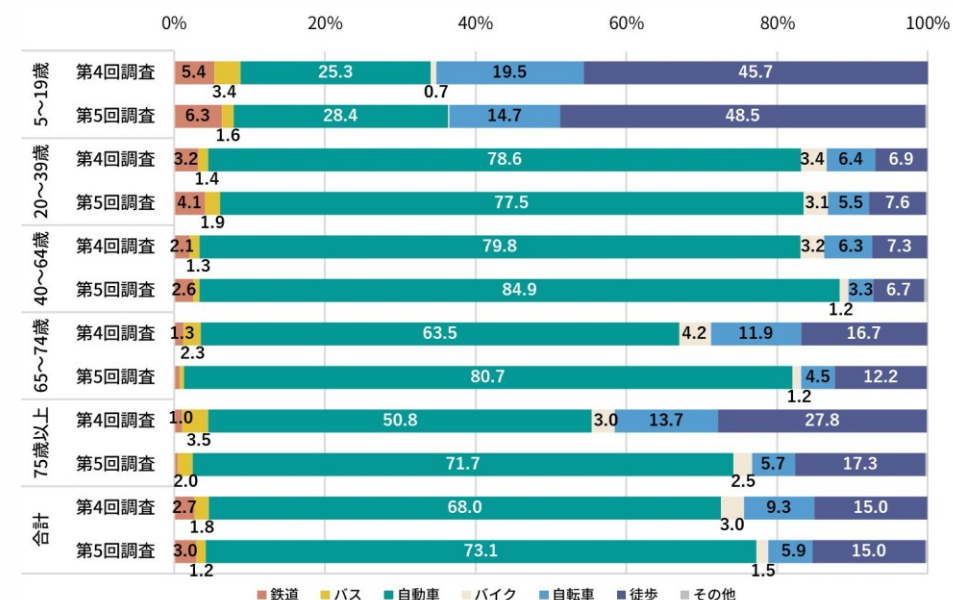
### 3) 公共交通利用の状況

- 第4回調査と比べて、鉄道トリップ数は約11千トリップ（約14%）減少していますが、鉄道の代表交通手段分担率は2.7%から3.0%へ上昇しています。
- 年齢階層別に見ると、39歳以下の若い層で鉄道の代表交通手段分担率が他の世代に比べて上昇幅が大きくなっています。
- 鉄道での移動は、浜松市旧中区と旧浜北区、旧中区と磐田市との間でトリップ数が減少しています。
- 一方で、掛川市・菊川市を含む静岡市方面への移動はトリップ数が増加傾向にあります。

【鉄道トリップ数の変化】



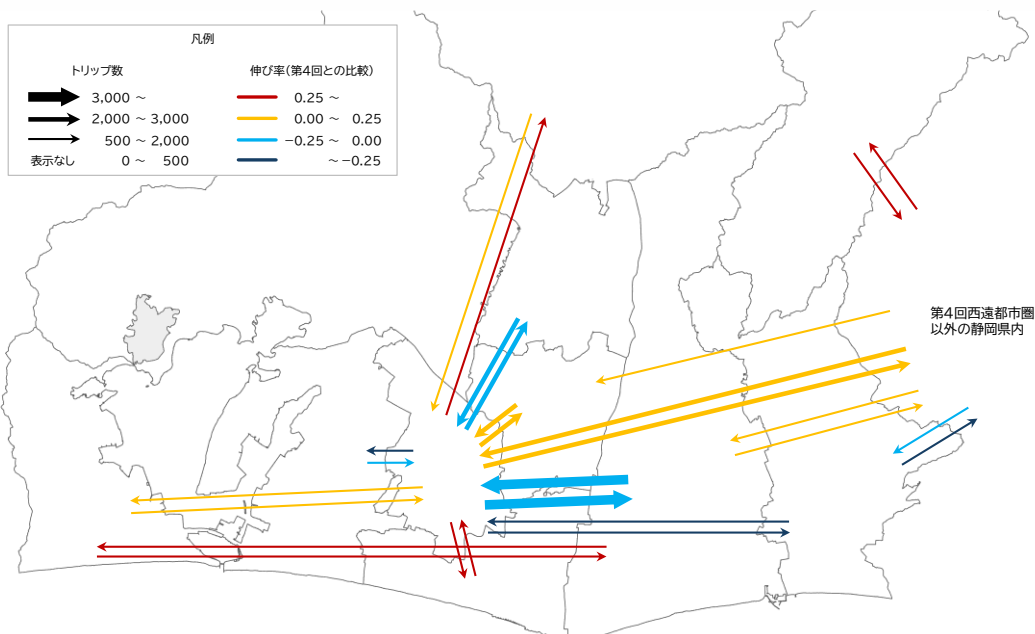
【年齢階層（5区分）別の代表交通手段分担率】



※発地・着地のいずれかが都市圏内であるトリップを対象に集計

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

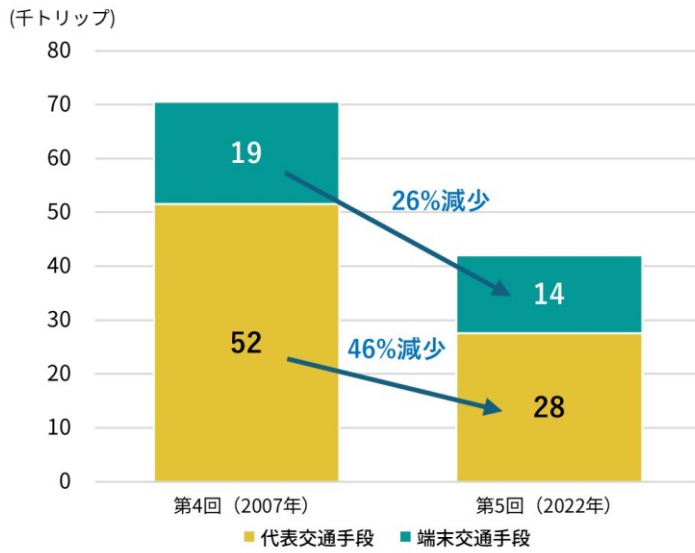
【鉄道での大ゾーン間ODと伸び率】



資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

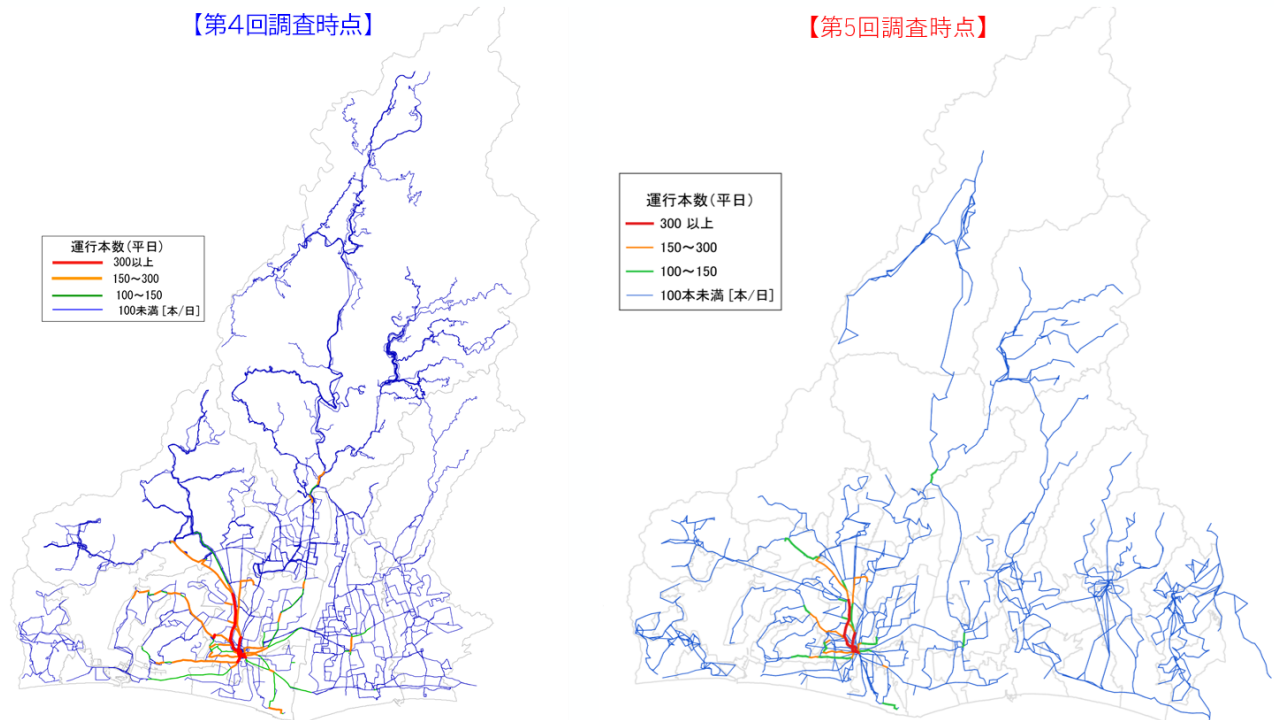
- ・ 第4回調査と比べて、バstriップ数は減少しています。特に、総トリップが約20%減少する中（p12）で、代表交通手段のバstriップ数は約46%減少しています。
- ・ 運行本数を比較すると、多くの区間にて運行本数が減少し、路線が無くなっている地域も存在しています。

### 【都市圏計でのバstriップ数の変化】



資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

### 【西遠都市圏におけるバス運行本数の変化】



資料：(左図) 遠州鉄道利用実績データ (第4回調査時点)

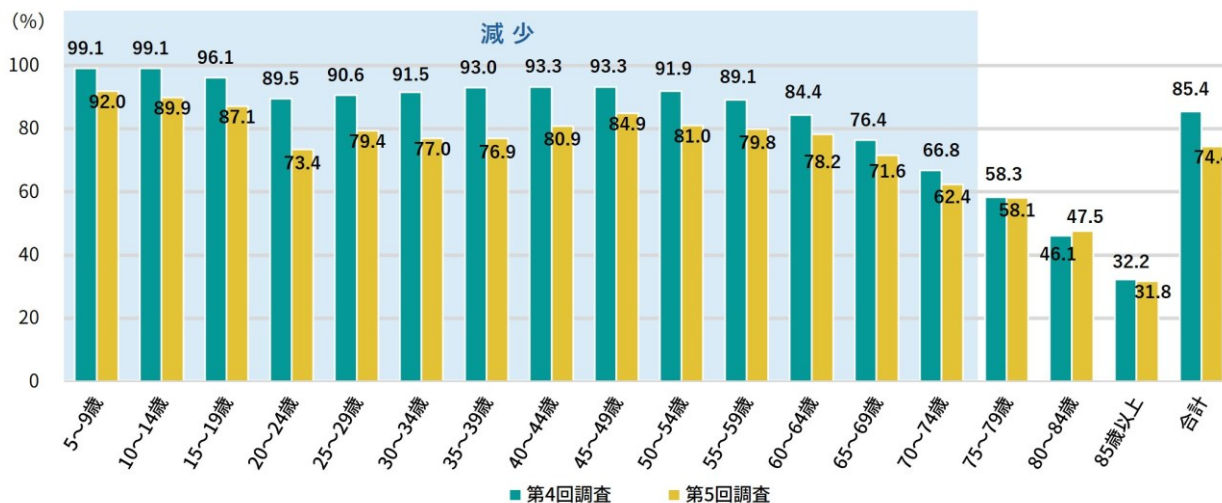
(右図) バス事業者・自治体からの提供データおよび Web 掲載情報を基に作成

## (2) 居住者の暮らし

### 1) 外出機会

- 外出率は、74歳以下の全ての年齢階層で減少傾向となっています。
- 特に20～39歳の若い層で低下しています。

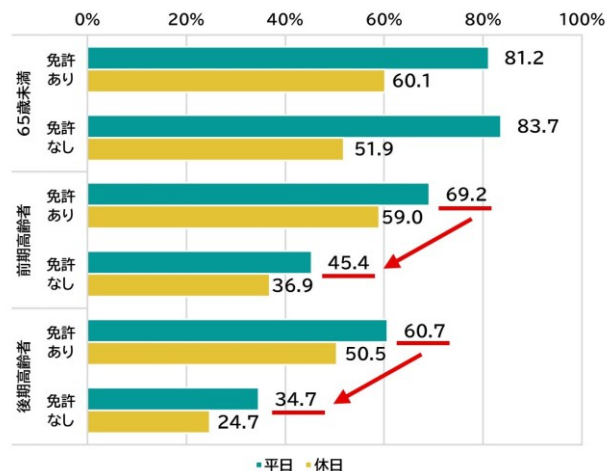
#### 【年齢階層（5歳階級）別の外出率の変化】



資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

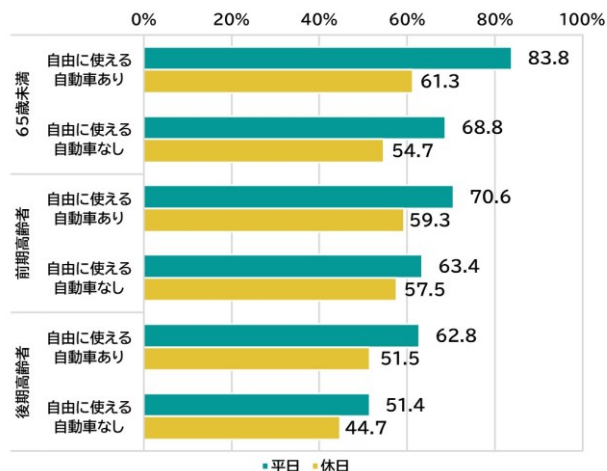
- 50歳以上においては年齢層が高くなるほど外出率は低くなる傾向にあります。高齢の自動車運転免許非保有者は、保有者に対して外出率が低く、免許を保有していることが高齢者の外出機会を促しています。
- どの年齢層も、自由に使える車を保有しているほうが外出率は高く、車保有が外出機会を促しています。

#### 【運転免許有無別・外出率の変化】



資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

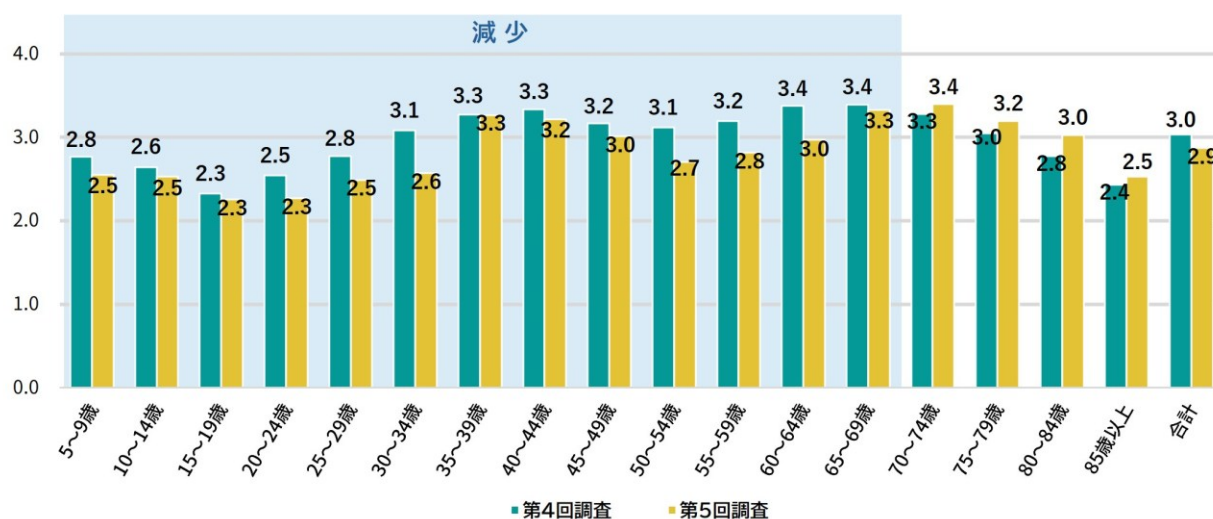
#### 【自由に使える自動車の有無別・外出率の変化】



## 2) 移動回数

- ・ ネット原単位は、70歳未満で低下傾向となっています。
- ・ 特に30～34歳での低下が大きくなっています。

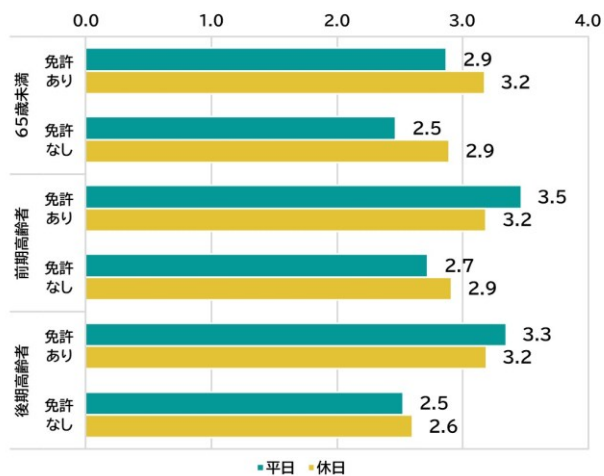
### 【年齢階層（5歳階級）別のネット原単位の変化】



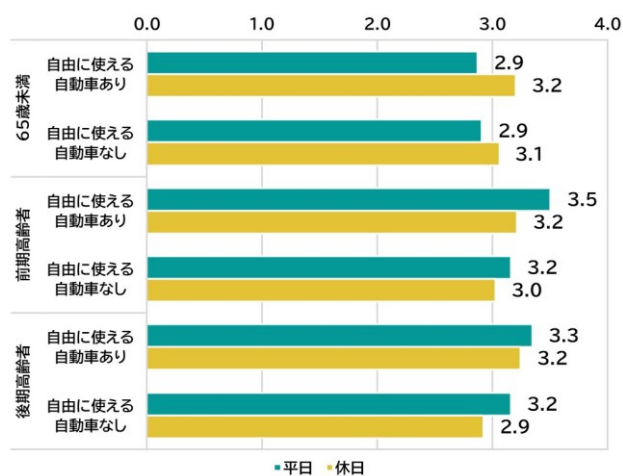
資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

- ・ 高齢の自動車運転免許保有者は、前期・後期とも65歳未満よりもネット原単位が高く、活動的です。一方、後期高齢の運転免許非保有者はネット原単位が65歳未満と同程度です。
- ・ 高齢者で自由に使える自動車の保有者は、65歳未満よりも平日のネット原単位が高く、活動的です。

### 【免許有無別・ネット原単位】



### 【自由に使える自動車の有無別・ネット原単位】

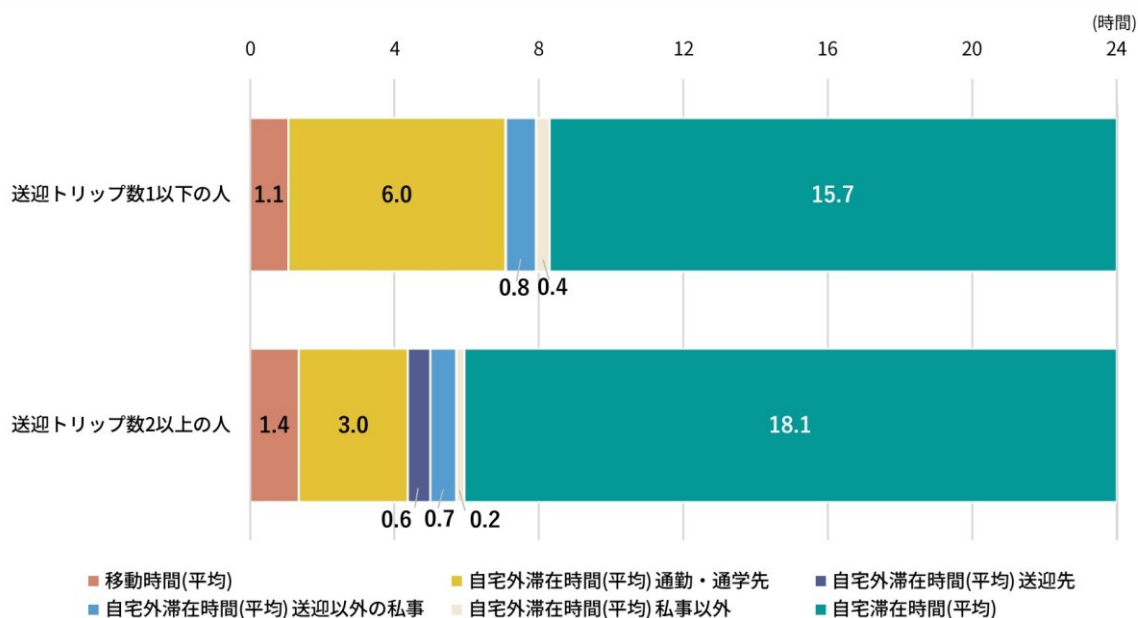


資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

### 3) 送迎

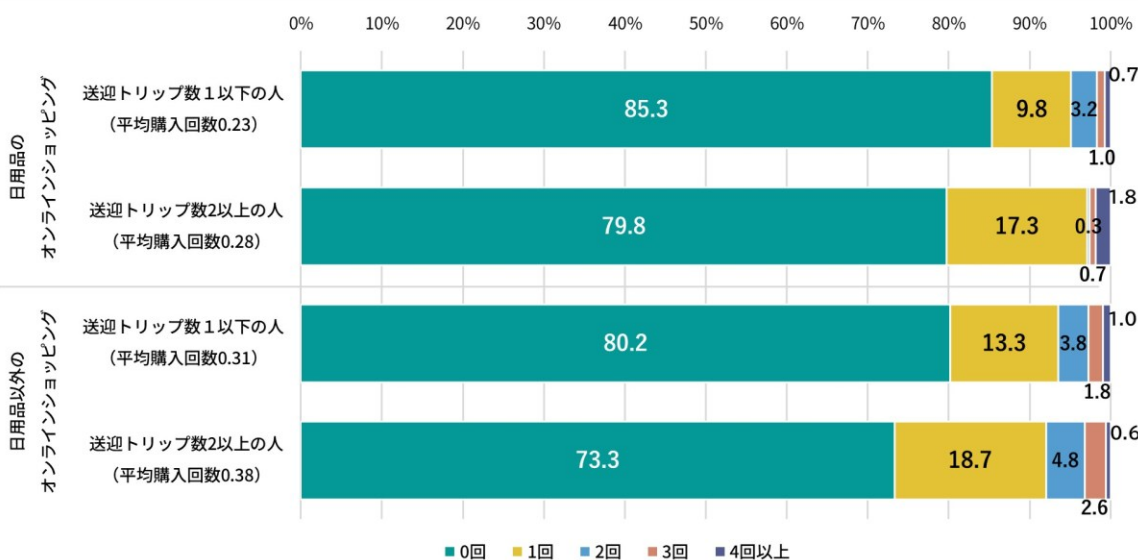
- 送迎が2トリップ以上発生している人は、1トリップ以下の人と比べて移動時間や送迎先で過ごす時間が長く、通勤・通学先などの自宅外における活動時間が短くなっています。
- 送迎が2トリップ以上発生している人は、日用品、日用品以外を問わず、オンラインショッピングの週当たりの利用回数が多くなっています。
- 以上から、送迎トリップが多く発生している人は自宅外での活動時間が限られており、一定数の人はオンラインを活用することで効率的に対応しながら生活している様子がうかがえます。

【送迎トリップ階級別、活動時間（平日、10歳代以下の回答者除く）】



資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

【送迎トリップ階級別、オンラインショッピング利用回数階級（回/週）別構成比（平日、10歳代以下の回答者除く）】



資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

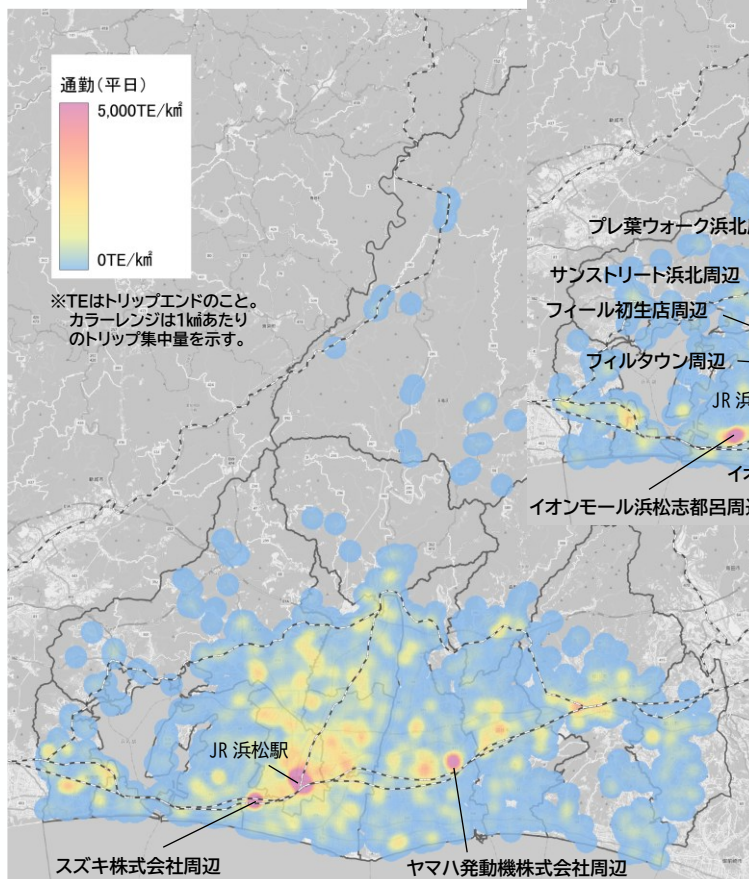
### (3) 都市圏の活力

#### 1) 人の集積

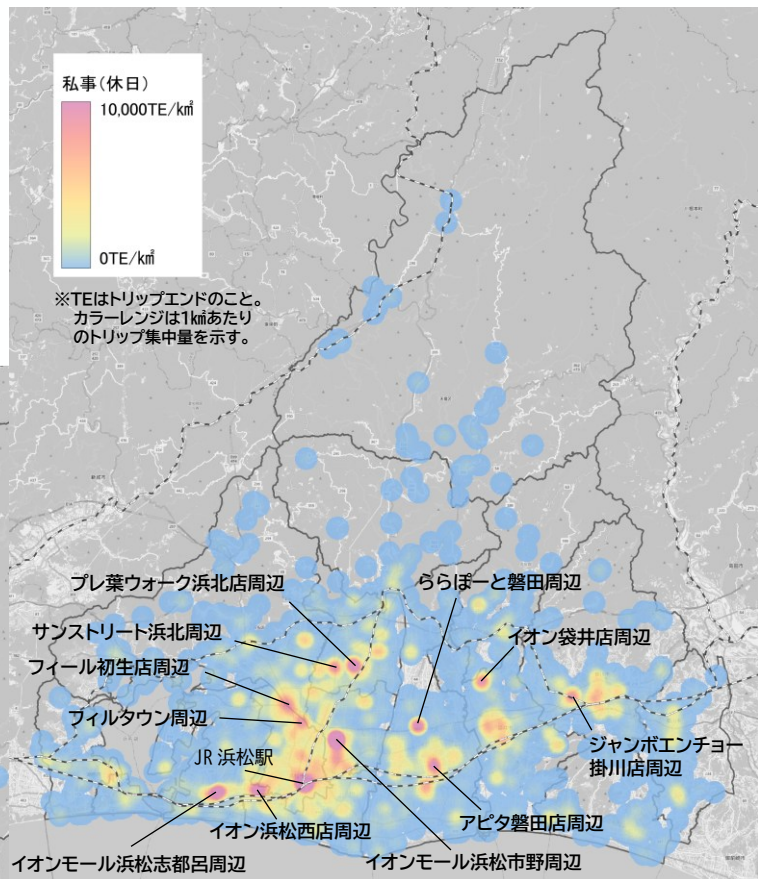
- ・ 平日の通勤目的トリップでは、JR 浜松駅の周辺部やスズキ株式会社本社、ヤマハ発動機株式会社本社に特に集中しています。
- ・ 浜松市や磐田市においては、中心市街地以外にも広く分布しています。
- ・ 休日の私事目的での集中量は、JR 浜松駅周辺や大型商業施設の周辺でも多くなっています。

#### 【集中量ヒートマップ】

##### ▼ 平日の通勤目的



##### ▲ 休日の私事目的

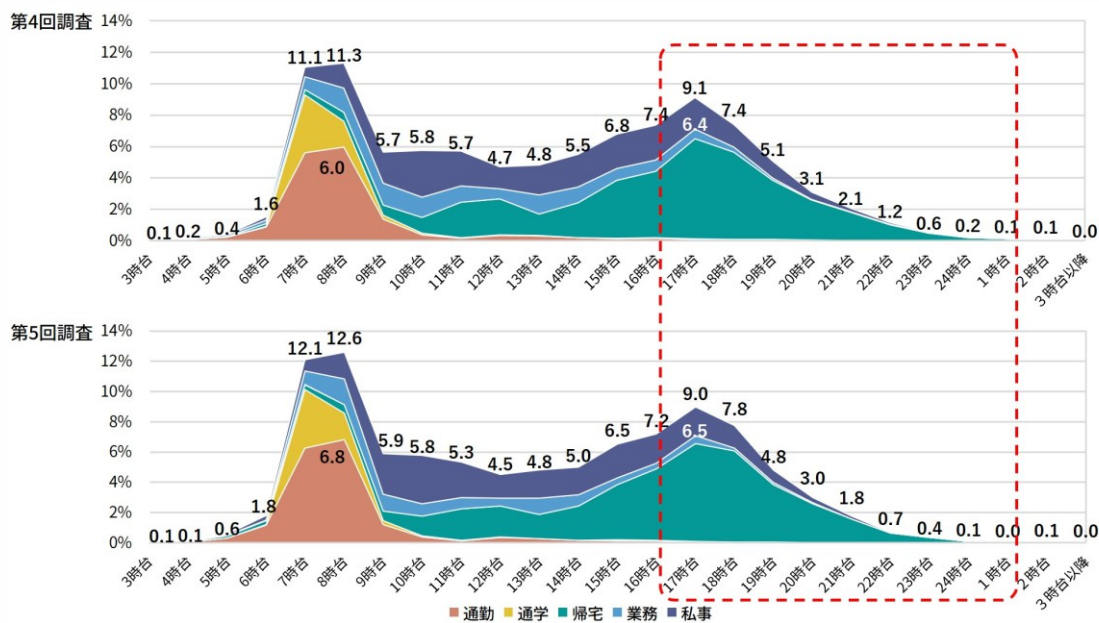


資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成  
※到着地の座標マッチングレベルが字丁目以上であるデータを使用

## 2) 仕事と活動の仕方

- トリップ集中率は、7時台及び8時台の朝ピークが高くなっており、夕方は低下傾向にあります。

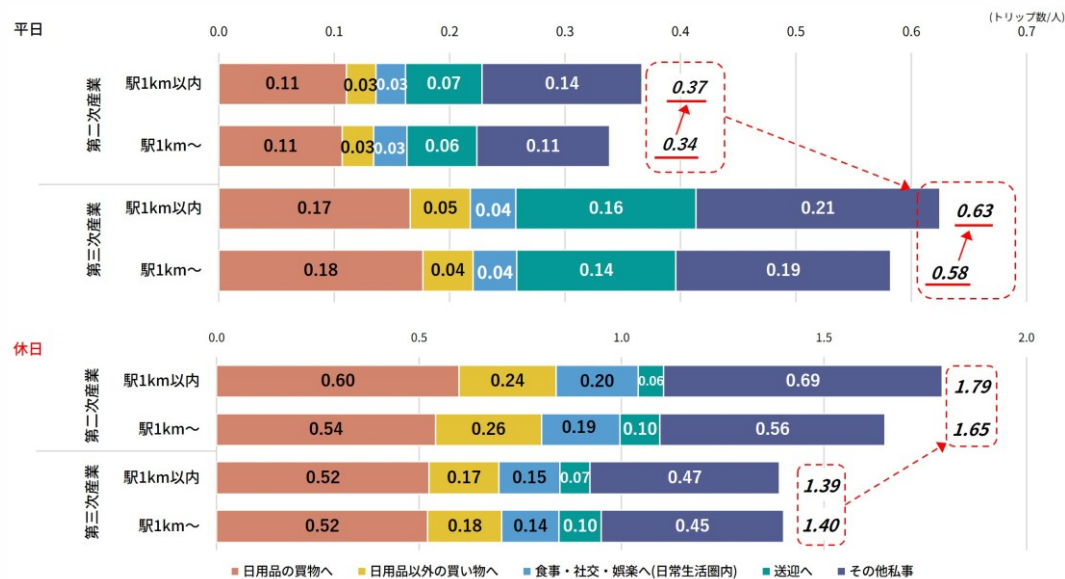
### 【平日の着時間帯別の目的種類別トリップ集中率】



資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

- 平日は第三次産業従事者のほうが第二次産業よりも、また、従業地が駅1km以内のほうが、私事目的トリップ数が多くなっています。休日は平日よりも私事目的のトリップ数は多く、第二次産業従事者のほうが第三次産業よりも多くなっています。
- 以上から、第二次産業従事者は、平日は自宅と勤務先との往復が中心、一方、第三次産業従事者は平日にいくらか私事を済ませるといった行動がうかがえます。

### 【従業産業別・従業地駅1km範囲内外別・私事目的別トリップ数】

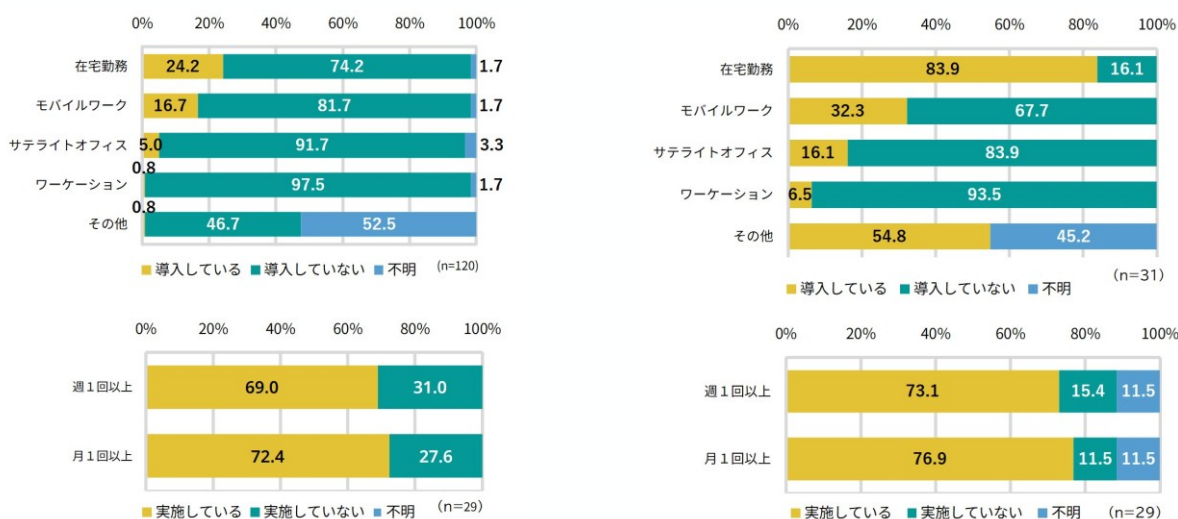


資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

### 3) 業務関連での移動

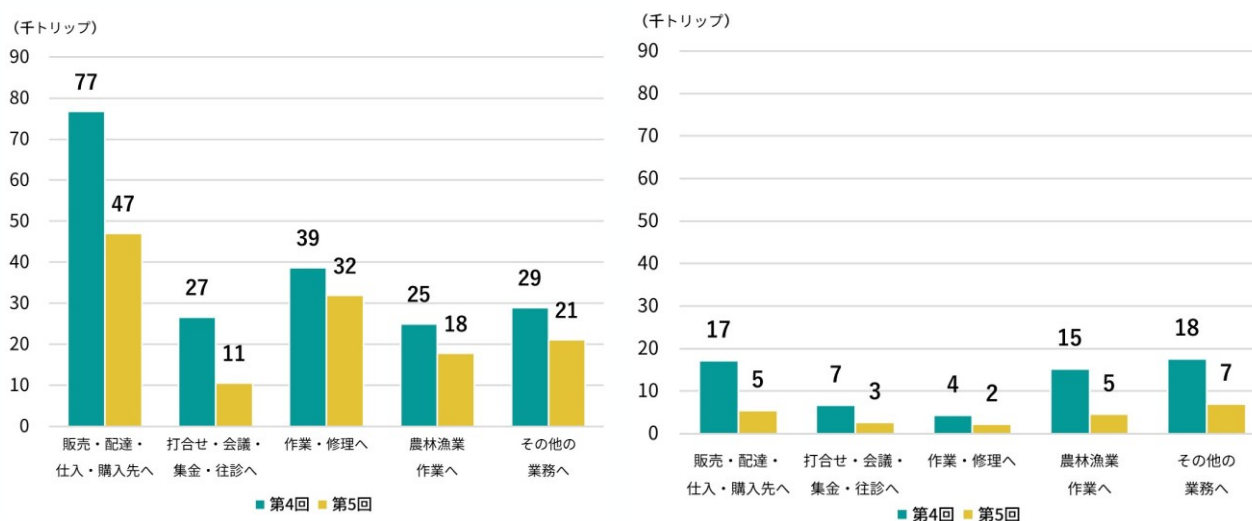
- ・ テレワークの導入状況は、在宅勤務について「導入している」と回答した事業所の割合で見ると、地元資本の企業で約 24%、地域外資本の企業では約 84%となっています。
- ・ モバイルワーク、サテライトオフィス及びワーケーションについても、地元資本の企業は、地域外資本の企業と比べて「導入している」と回答した事業所の割合が低くなっています。
- ・ 業務細目的別のトリップ数は、男性女性ともに「販売・配達・仕入・購入先へ」が大きく減少しており、電子取引の普及など業務の効率化の進展が要因として考えられます。
- ・ また、男性では「打合せ・会議・集金・往診へ」が大きく減少しており、オンライン会議の普及などが要因として考えられます。

【テレワーク等の導入状況と在宅勤務の実施状況（左：地元資本の企業、右：地域外資本の企業）】



資料：西遠都市圏パーソントリップ調査（企業調査）より作成

【業務細目的別のトリップ数の変化（左：男性、右：女性）】



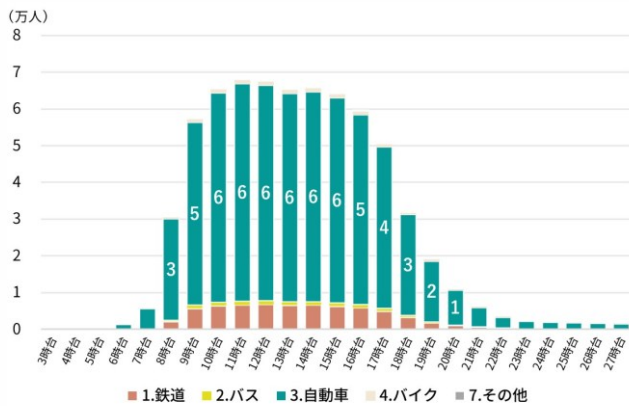
資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

## (4) 防災・環境

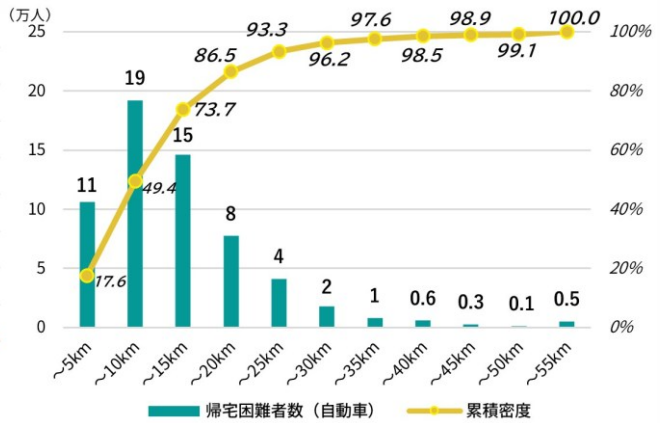
### 1) 帰宅困難者数

- ・ 発災時、鉄道等の交通網の支障により、通学・通勤等の滞在先から帰宅することが困難となる帰宅困難者を推計すると、平日では11時台で最も多く発生すると予想されています。
- ・ 帰宅困難者数の多くは自動車利用者であり、半数が自宅まで10km以内になっています。

【時間帯別帰宅困難者数(平日)】



【自宅までの距離帯別の帰宅困難者数(平日)】



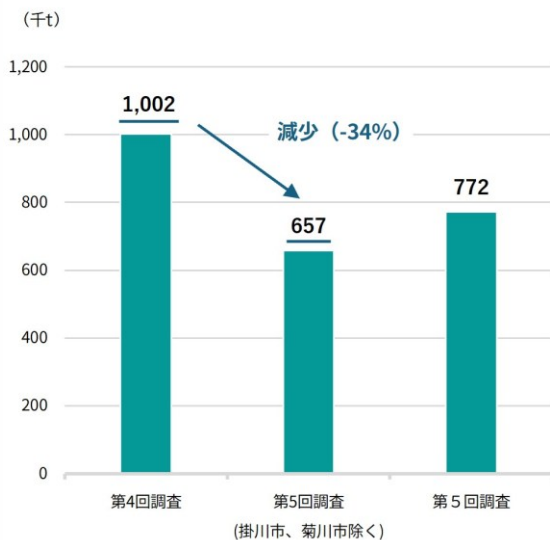
資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

※帰宅困難者数は、自宅から遠距離に外出し、地震により鉄道等の公共交通機関が停止することにより、自力での帰宅が困難となる者であり、代表交通手段が徒歩、自転車以外の滞留人口に帰宅困難率% = (0.0218 × 外出距離 km) × 100 を乗じて算出

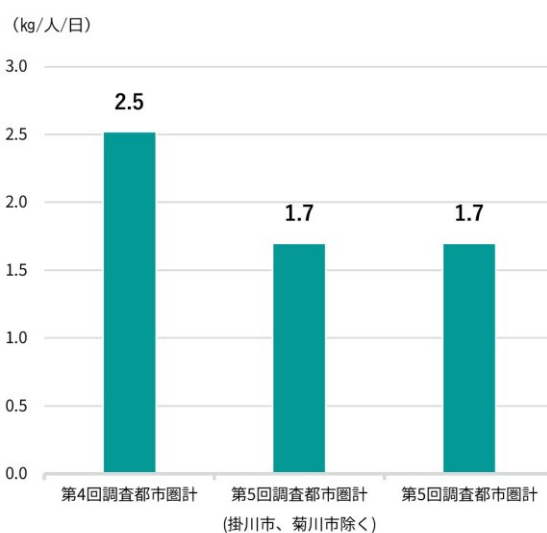
### 2) 人の移動からのCO<sub>2</sub>の排出動向

- ・ 第5回調査の年間のCO<sub>2</sub>排出量は772千tとなっています。第4回調査（第4回調査の調査対象でない掛川市、菊川市を除いた値のもの）と比較すると、排出量は約340千t減少していることがわかります。
- ・ また、1人当たりCO<sub>2</sub>排出量も1日あたり1.7kgとなっています。

【年間CO<sub>2</sub>排出量の変化】



【1人1日当たりのCO<sub>2</sub>排出量の変化】



資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

## 2-3 人の移動・活動の将来動向

### (1) 分析の考え方

人口減少局面に突入した西遠都市圏では、現況分析でも明らかとなったように年齢、職業形態、自動車運転免許の保有状況、モビリティの活用可能性など、個人属性によって交通行動が大きく変わることが明らかとなっています。そのため、将来動向の分析では、これまで以上に属性ごとの分析が必要となっています。また、郊外部を中心にバス路線の減便・退出が発生するケースも見受けられ、公共交通サービスの提供状況については不確実性を有しています。

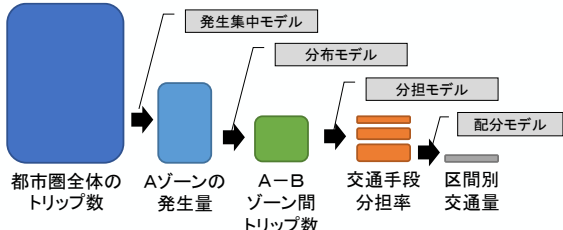
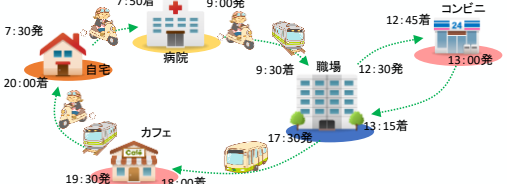
本調査では、こうした状況を踏まえ、従来のような交通需要（量）に着眼した集計型モデルではなく、個人のアクティビティに着眼した非集計型モデルを活用し、2022年の社会情勢のまま人口動向が推移し、かつ、公共交通のサービス水準が低下した場合（トレンドケース）を設定することで将来起こりうる変化について分析を実施しました。

### 参考：アクティビティベースドモデル（ABM）の概要

アクティビティベースドモデルは、個人の1日の移動・活動データを生成するモデルであり、これにより、自宅周辺での活動の変化等の個人の行動に着目した分析が可能になります。本調査では、多様な属性データを有した人口推計モデルを作成した上で、アクティビティベースドモデルで1日の移動・活動データを推計することで、パーソントリップ調査のマスターデータに相当するデータを作成することを可能としました。

なお、アクティビティベースドモデルの推計対象範囲は、都市圏内での移動となり、都市圏内から都市圏外への移動は分析対象に含まれていないことに留意が必要です。

### 【四段階推定法とアクティビティ型交通行動モデルのイメージ】

	四段階推定法	アクティビティ型交通行動モデル
概説	<ul style="list-style-type: none"> <li>○都市圏全体の総トリップ数を、ゾーン及び交通ネットワークに段階的に割り当てる手法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○各個人の様々な属性情報や地区特性、交通条件等を加味し、1人の1日の移動や活動を表現する手法</li> </ul>
手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地区特性やネットワーク特性を考慮して総トリップ数を振り分ける</li> <li>○トリップ単位となり、前後のトリップとの関係性は考慮できない</li> <li>○OD表等を推計可能</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>○属性、居住地、勤務地、交通条件等を考慮して、<b>個人の1日の活動・移動を表現する</b></li> <li>○分析単位は、<b>トリップチェーン</b>で1時間単位や複数時間帯で考慮可能</li> <li>○人の一日の活動データを推計可能（OD表だけでなく外出率や活動時間も算出可）</li> </ul> 
施策検討へ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通の需給バランスの分析に適する <ul style="list-style-type: none"> <li>- 道路や鉄道の混雑対策（新規整備、拡幅、新線整備など）</li> </ul> </li> <li>○交通量（トリップ数）を用いる指標の算出に適する <ul style="list-style-type: none"> <li>- トリップ数</li> <li>- トリップ数に原単位を乗じる指標（事故損失額やCO2排出量など）</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○個人の属性や状況等に影響を及ぼすような<b>多様な施策の評価</b>に適する（乗り継ぎ施策、料金施策など）</li> <li>○1日の活動がわかるため<b>外出率、原単位、活動時間、トリップチェーン</b>などの指標を評価に活用することができる</li> <li>○各地区の<b>滞留人口</b>を評価可能（帰宅困難者対策など）</li> <li>○集計することで<b>交通量も算出</b>可能</li> </ul>

## トレンドケースにおける将来人口及び交通ネットワークの想定

### <設定の考え方>

#### ●人口動向

- ・ 現況を2022年（実態調査時点）とし、約20年後（2045年：令和27年）を将来として設定します。
- ・ 総人口の見込みは国立社会保障・人口問題研究所の推計値（2023年推計値）を用いつつ、地域の分布に関しては実現性が高い開発計画を加味した上で、将来人口を想定します。
- ・ 女性の就業率の増加や働き方改革による高齢者の就業の高まりを一定程度加味した設定値（労働力需給の推計2023年度版）を用います。

#### ●都市開発

- ・ 現時点で実現性が高い開発計画、道路や鉄道のインフラ整備計画を考慮します。

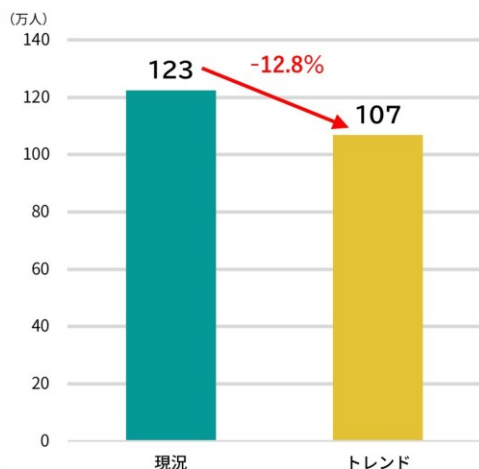
#### ●公共交通のサービスレベル

- ・ 鉄道は路線別に沿線の鉄道トリップ数の減少率に応じて運行本数減（おおむね20%減、飯田線は60%減）と想定し、バスは需要が大きいゾーンでは運行本数維持、小さいゾーンでは運行本数減～路線廃止すると想定します。

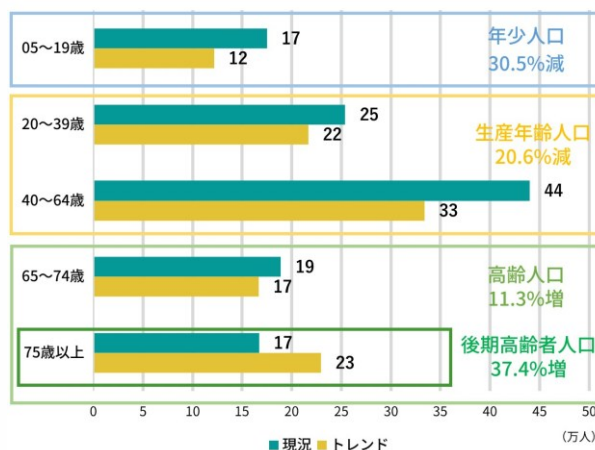
### <想定する将来的な人口変化>

- ・ 夜間人口は、都市圏全体で約16万人（-12.8%）減少すると予想されています。
- ・ 年少人口は現況より約5万人（-30.5%）減少、生産年齢人口は約14万人（-20.6%）減少、高齢人口は約4万人（+11.3%）増加し、高齢化率が高まっています。
- ・ 総人口が減少する中、都市圏全体で65歳以上人口が増えるものの、旧天竜区を始めとした地域では、高齢者も含めて人口減少が進むことが想定されています。
- ・ 就業人口は、都市圏全体で約8万人（-11.5%）減少すると予想されています。
- ・ 現況に比べトレンドケースでは、女性や高齢者の就業率が上昇しています。

【夜間人口の変化（5歳以上）】

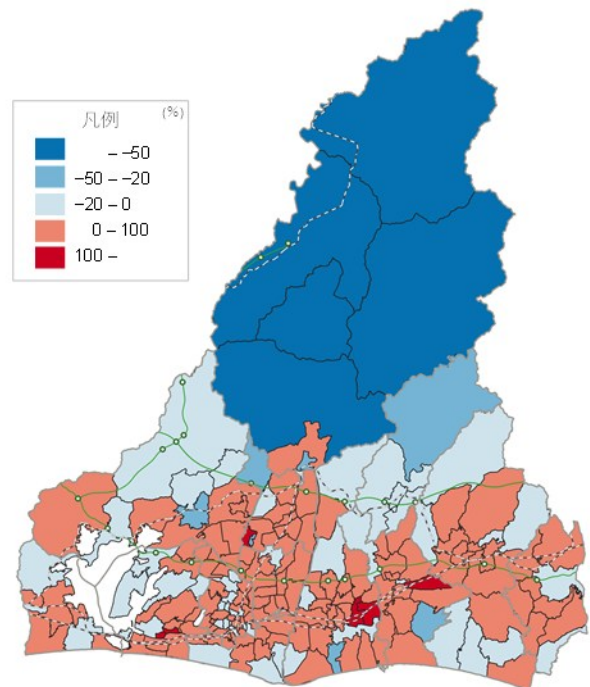


【年齢階層別夜間人口と変化】

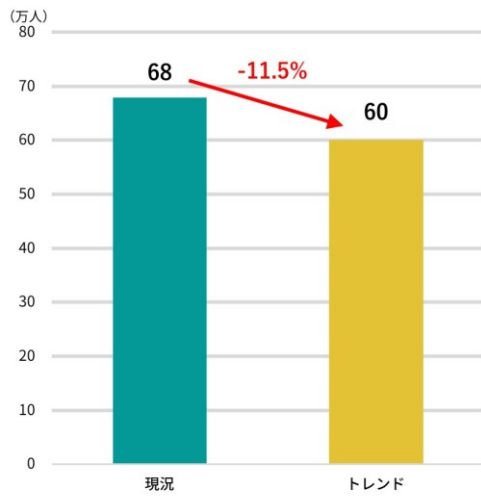


資料：ABMによる推計値

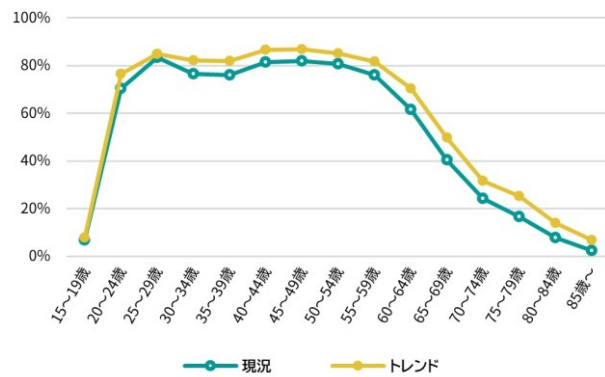
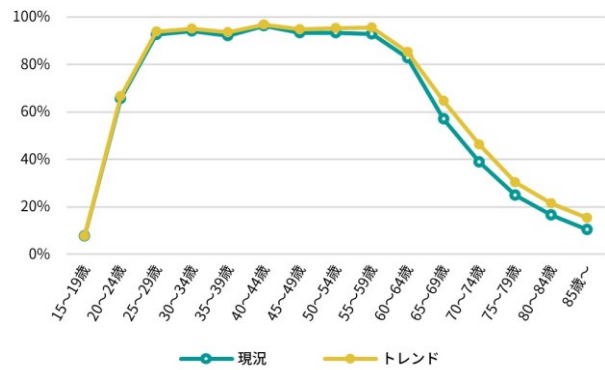
【現況とトレンドの夜間人口密度(65歳～)の差の比率】



【従業員人口の変化】



【年齢階層別就業率の変化 (上段：男性、下段：女性)】



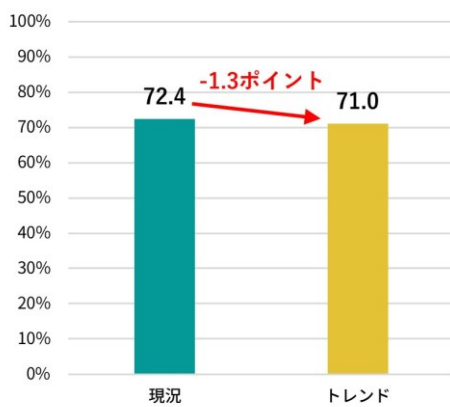
資料：ABM による推計値

## (2) 分析結果

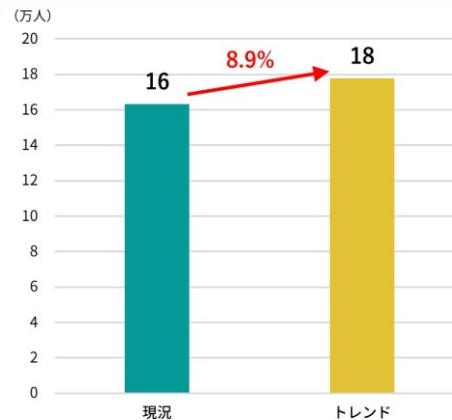
### 1) 外出率

- ・ 現況からトレンドにかけて、外出率は約1ポイント低下しています。
- ・ 外出しない高齢者は約16万人から約18万人へと約9%増加しています。これは、高齢人口の増加（p27）が影響していると考えられます。

#### 【外出率の変化】



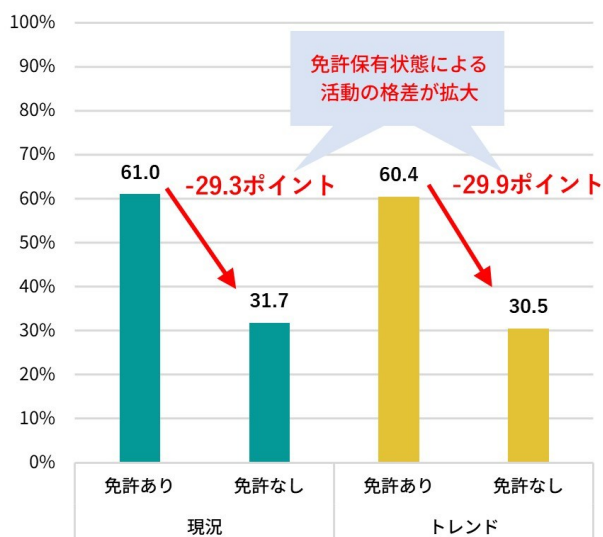
#### 【高齢者（65歳以上）外出なし人口の変化】



資料：ABMによる推計値

- ・ 現況にて、高齢者の自動車運転免許保有者の外出率は61.0%となっていますが、自動車運転免許を持たない人の外出率は31.7%と、29.3ポイントの差があります。
- ・ トレンジケースでは、高齢者の自動車運転免許保有者の外出率は60.4%となっていますが、自動車運転免許を持たない人の外出率は30.5%と、29.9ポイントの差があり、免許有無による活動の格差が広がる傾向にあります。

#### 【高齢者（65歳以上）の自動車免許の有無別外出率の変化】

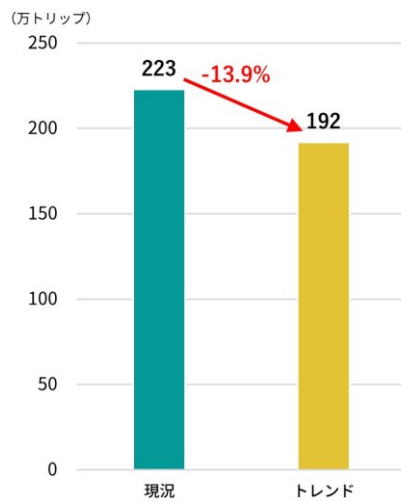


資料：ABMによる推計値

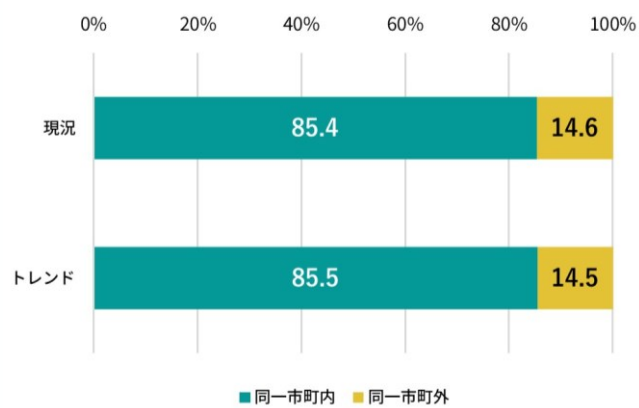
## 2) 総トリップ

- ・ 総トリップ数は、現況からトレンドにかけて、223万トリップから192万トリップへと約13.9%減少しています。
- ・ 所要時間ランク別のトリップ数は、全ての時間帯で減少傾向であり、前回調査（2007（平成19）年）から現況にかけて微増していた長距離移動も減少傾向です。
- ・ 市町の行政界をまたぐトリップの割合はほとんど変わりません。

【総トリップ数の変化】

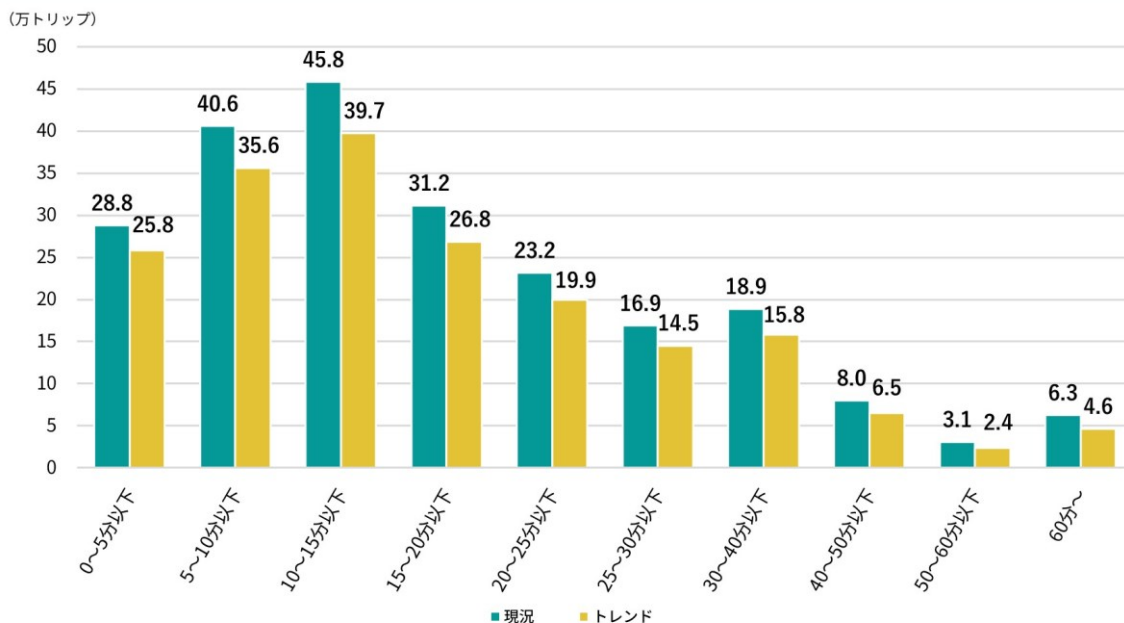


【市町の行政界をまたぐトリップの割合の変化】



資料：ABM による推計値

【所要時間ランク別のトリップ数の変化】



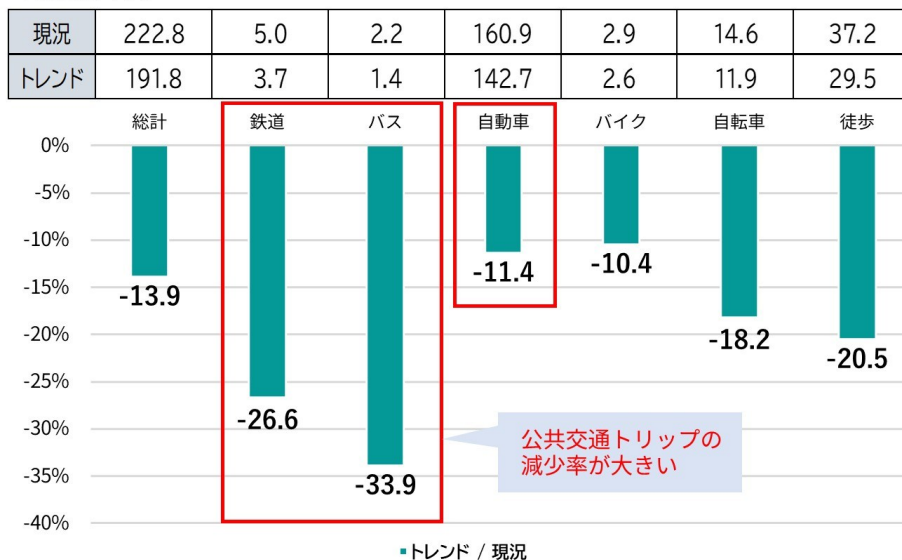
資料：ABM による推計値

### 3) 交通手段別トリップ

- ・ トレンドケースでは、自動車は現況から約 11%の低下にとどまるのに対し、鉄道は約 27%低下、バスは約 34%低下となり、公共交通トリップの減少率がより高くなっています。

#### 【現況からトレンドにかけての代表交通手段別トリップ数の変化率】

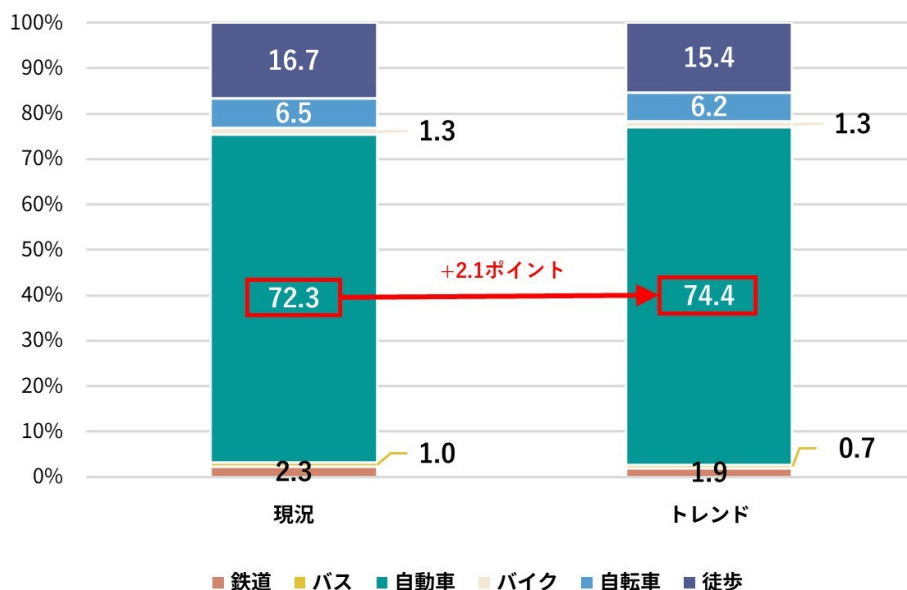
単位：万トリップ



資料：ABM による推計値

- ・ トレンドケースでは、現況に比べ、自動車の分担率が約 2 ポイント上昇しています。

#### 【代表交通手段分担率の変化】



資料：ABM による推計値

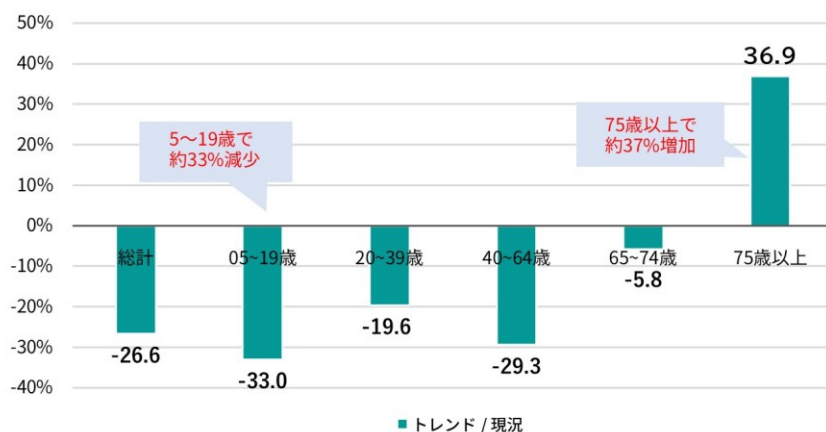
#### 4) 鉄道トリップ

- ・ 鉄道トリップ数は、若年層における人口減少（p27）に伴い、トレンドでは5～19歳では約33%減少しています。
- ・ 後期高齢者の人口増加（p27）に伴い、75歳以上では約40%増加しています。

#### 【年齢別鉄道トリップ数の変化率】

単位：千トリップ

現況	50.5	22.4	11.5	13.5	2.3	0.8
トレンド	37.0	15.0	9.3	9.5	2.2	1.0



資料：ABM による推計値

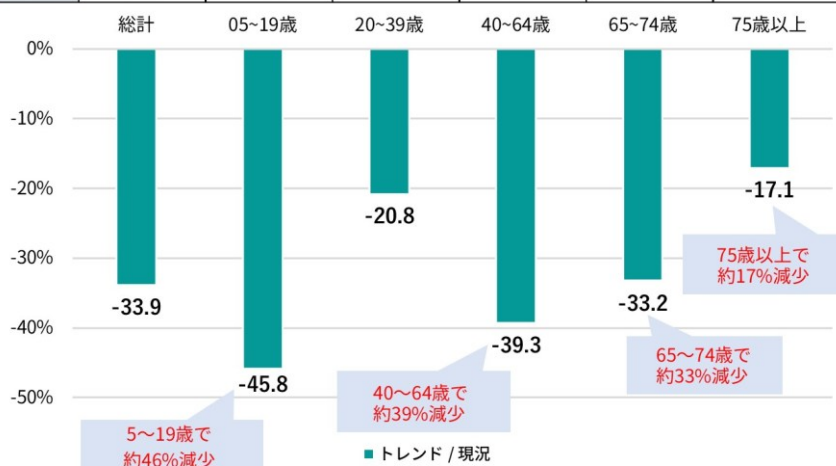
#### 5) バストリップ

- ・ バストリップ数は、現況からトレンドにかけ、人口減少（p27）や運転免許保有率の上昇（p33）により、いずれの年齢階層においても減少する見込みです。

#### 【年齢別バストリップ数の変化率】

単位：千トリップ

現況	21.5	5.9	5.0	6.5	1.8	2.4
トレンド	14.2	3.2	3.9	3.9	1.2	1.9

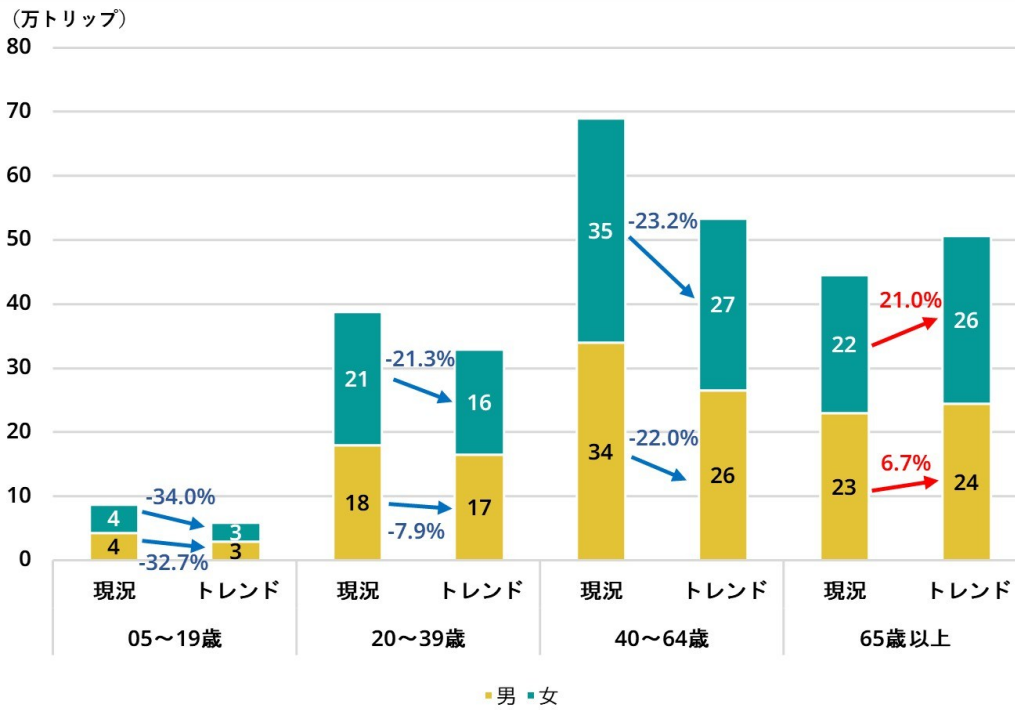


資料：ABM による推計値

## 6) 自動車トリップ

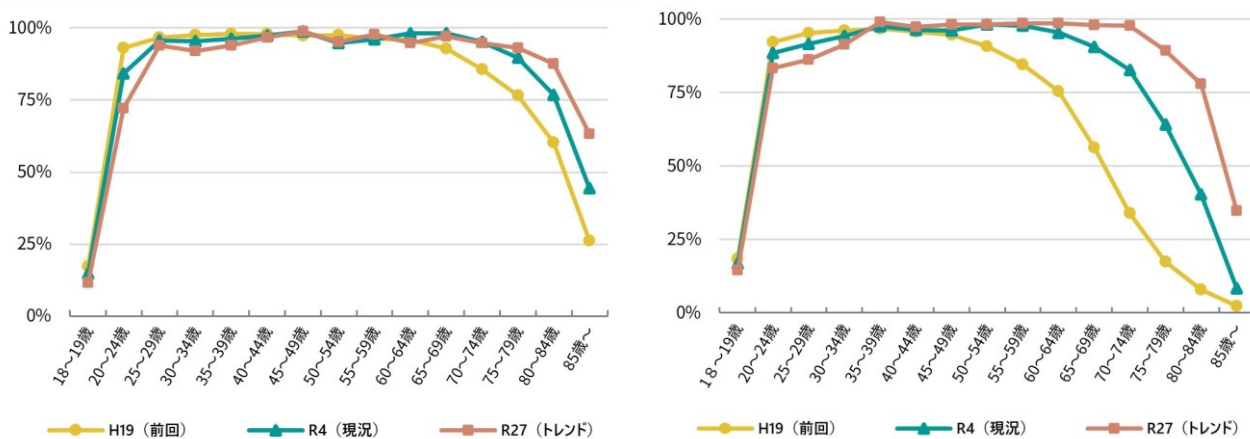
- ・ 人口減少（p27）に伴い、65歳未満の人において自動車トリップ数は減少しています。
- ・ 一方で65歳以上の高齢者では、高齢者人口の増加（p27）により自動車トリップ数は増加しています。

### 【年齢別自動車トリップ数の変化の内訳】



資料：ABMによる推計値

### 【5歳階級別免許保有率の推移（左：男性、右：女性）】

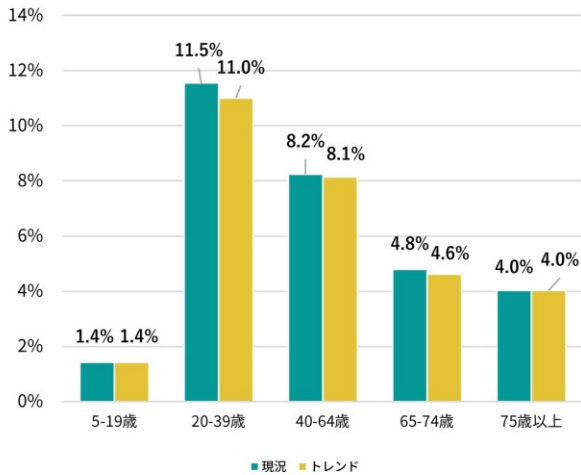


資料：ABMによる推計値

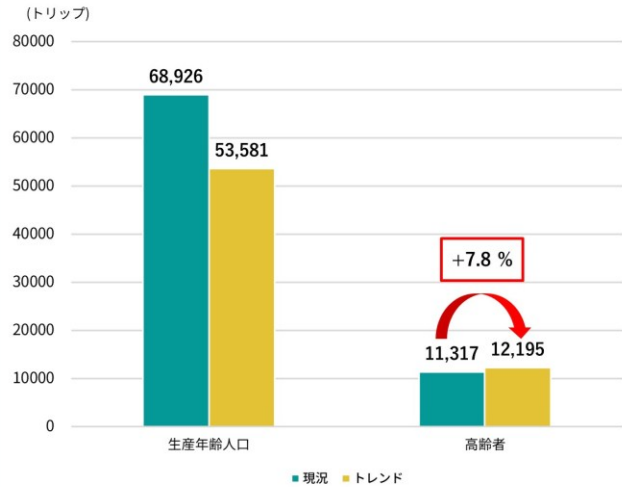
## 7) 送迎トリップ

- ・ 外人口に占める送迎をしている人口の割合が最も高い年齢階層は 20～39 歳、次いで 40～64 歳、65～74 歳、75 歳以上となっています。
- ・ 送迎トリップの総数は、高齢者による送迎トリップの総数が 7.8%増加しています。

【年齢階層別・外人口に占める送迎をしている人口の割合の変化】



【高齢非高齢別・送迎トリップ総数の変化】

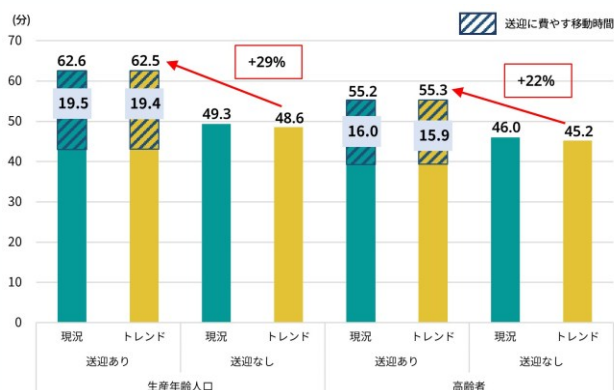


資料：ABM による推計値

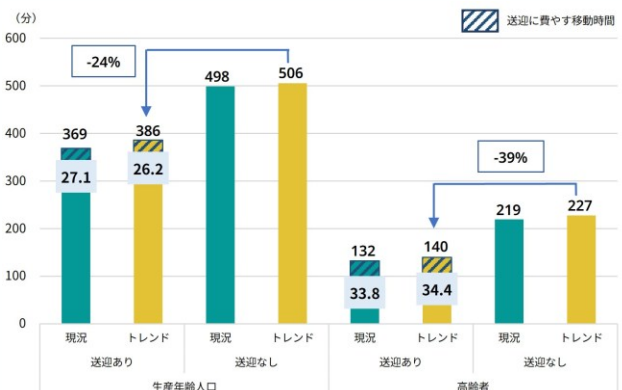
- ・ トレンドケースにおける送迎有無別の総移動時間を比較すると、送迎ありの人は送迎なしの人に対し総移動時間が 29%増（生産年齢人口）、22%増（高齢者）となっています。
- ・ 一方、トレンドケースにおける送迎ありの人の総活動時間は送迎なしの人に対して、24%減（生産年齢人口）、39%減（高齢者）となっています。送迎トリップによる活動時間を除くと 29%減（生産年齢人口）、54%減（高齢者）となります。
- ・ 送迎により移動時間が増加することで、その移動時間以上に活動の機会が減少している可能性があります。

※活動時間：トリップの到着時刻から次のトリップの開始時刻までの時間のことであり、移動時間と区別する

【送迎有無別・高齢非高齢別の総移動時間/日】



【送迎有無別・高齢非高齢別の総活動時間/日】



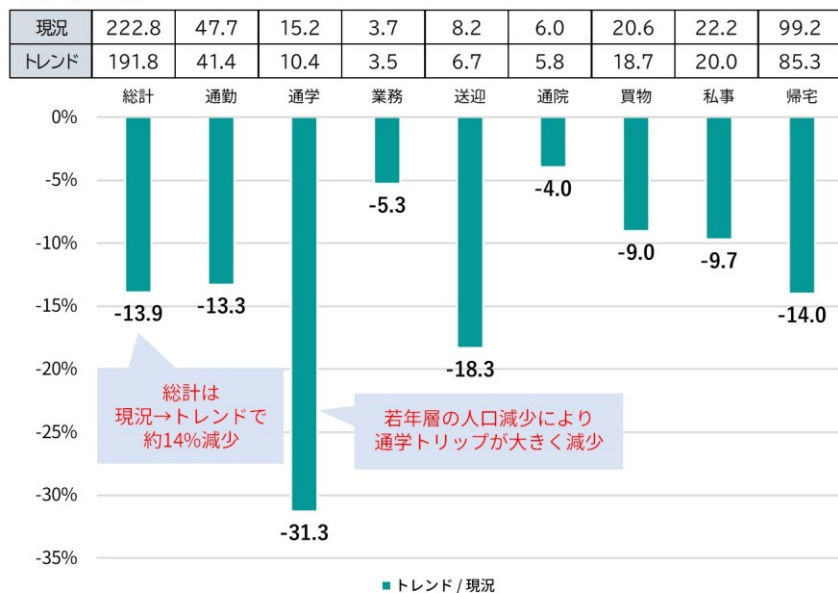
資料：ABM による推計値

## 8) 目的別集中量

- ・ トレンドケースでは現況と比較して31万トリップ程度（約14%）減少し、人口の減少率（約13%減）と同程度の減少率となっています。
- ・ 目的別に見ると、若年層の人口減少（p27）による通学トリップの減少率が約31%と最も大きくなっています。
- ・ 一方、業務、買物や私事目的トリップは、全体の減少率より減少幅が小さくなっています。

## 【目的別トリップの変化の内訳】

単位：万トリップ



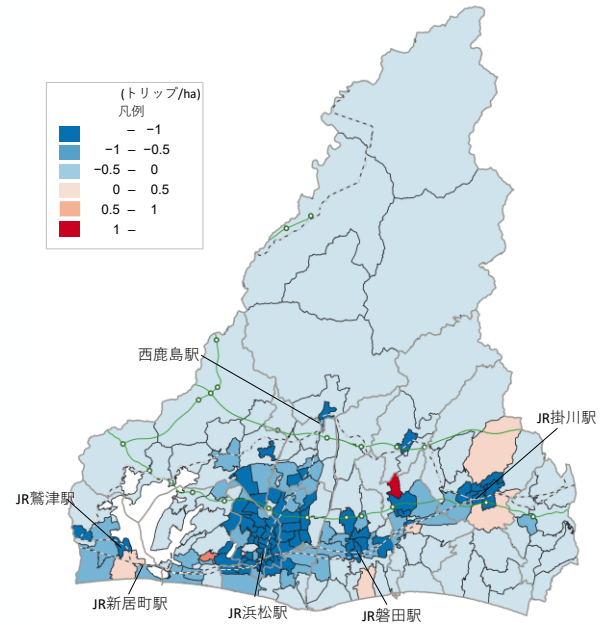
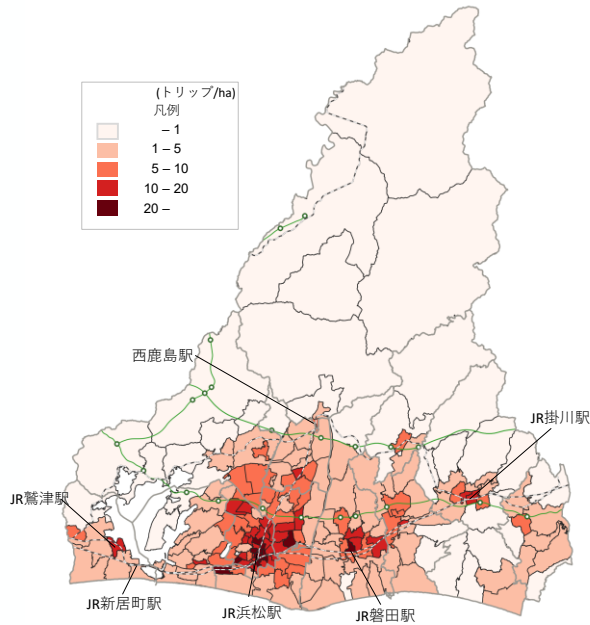
資料：ABM による推計値

## 9) 滞留人口

- ・ 通勤・業務目的では、トレンドケースにおいても JR 浜松駅・JR 磐田駅・JR 掛川駅・JR 袋井駅・JR 鷺津駅周辺、工業用地等で滞留人口密度が高く、人が集まる傾向にあります。
- ・ 現況と比較すると、JR 駅周辺で滞留人口密度が低くなる傾向にあります。

【通勤・業務目的の滞留人口密度（トレンド）】

【通勤・業務目的の滞留人口密度の差分（トレンド-現況）】

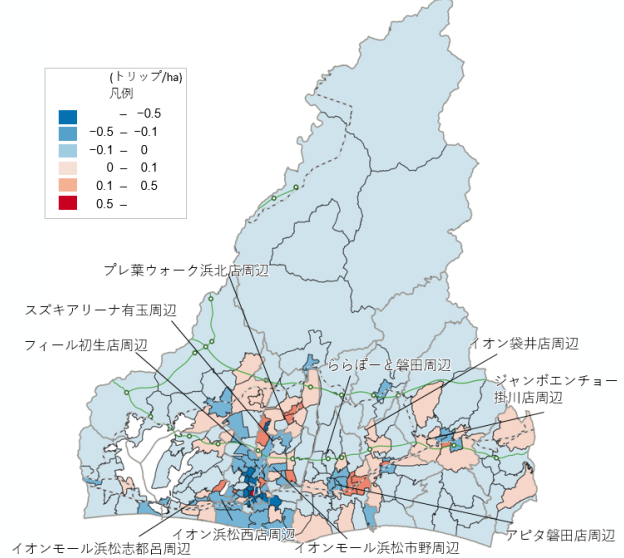
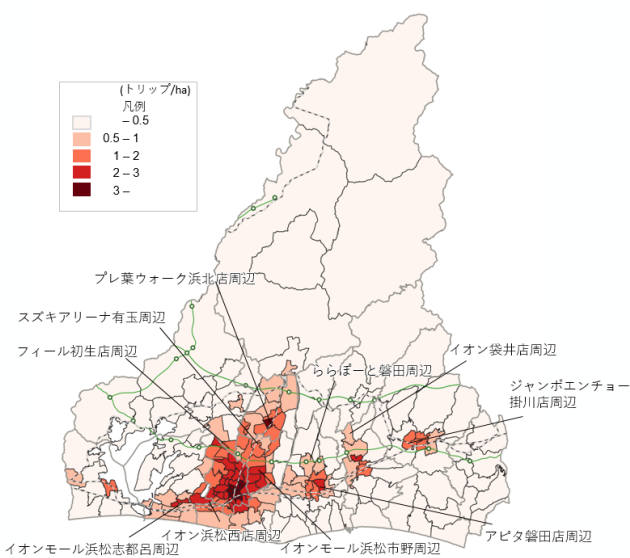


資料：ABM による推計値

- ・ 買物・私事目的トリップは、駅周辺に加えて大型商業施設周辺で滞留人口密度が高く、現況と同様に集中しています。
- ・ 現況ケースと比較すると、多くの地域で滞留人口密度が低下していますが、大型商業施設周辺では低下幅が比較的小さい傾向がうかがえます。

【買物・私事目的の滞留人口密度（トレンド）】

【買物・私事目的の滞留人口密度の差分(トレンド-現況)】

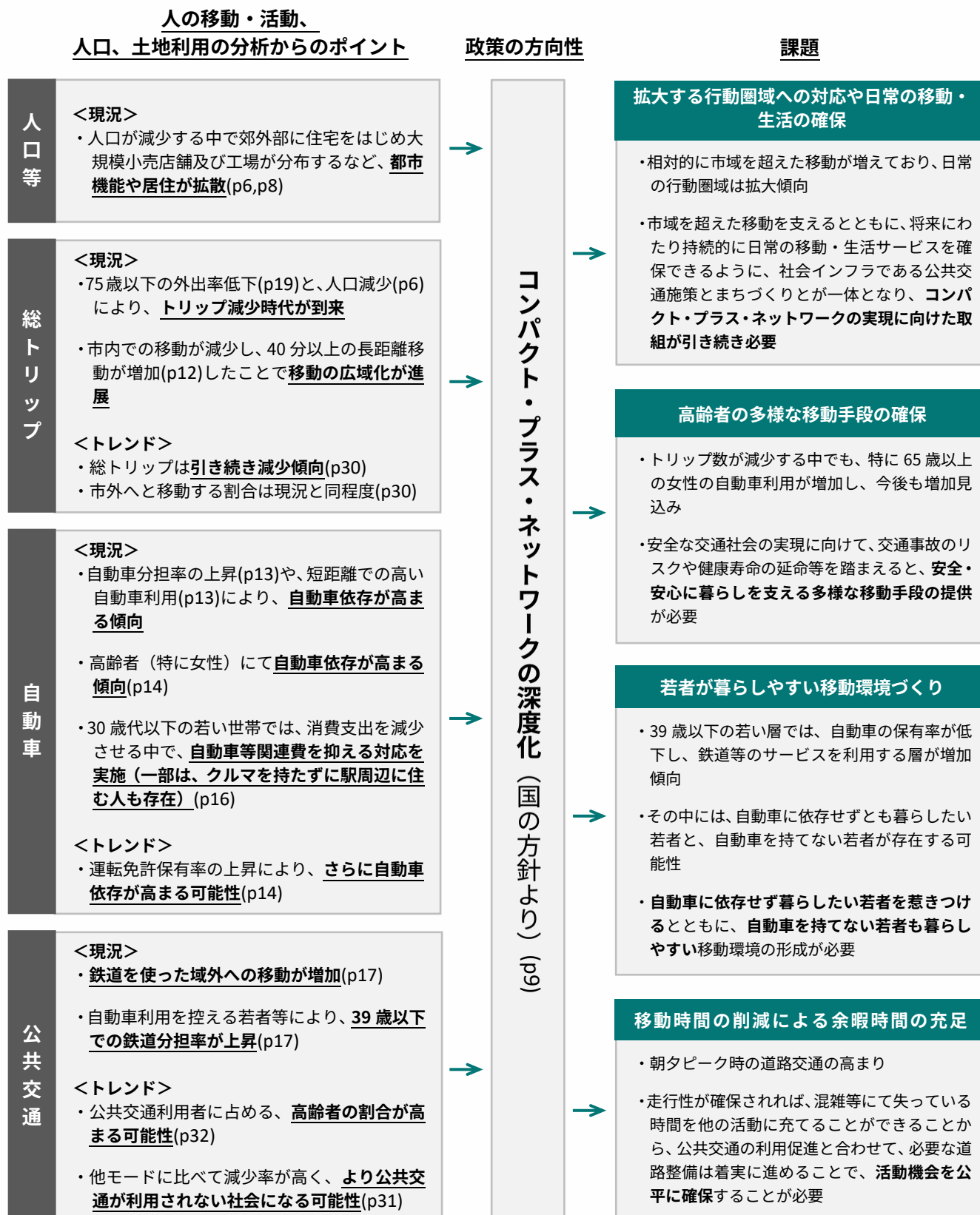


資料：ABM による推計値

## 2-4 これからの西遠都市圏を考える上での課題

人の移動・活動、人口・土地利用の現状・将来動向より、以下の4つの視点からポイントと課題を整理しました。

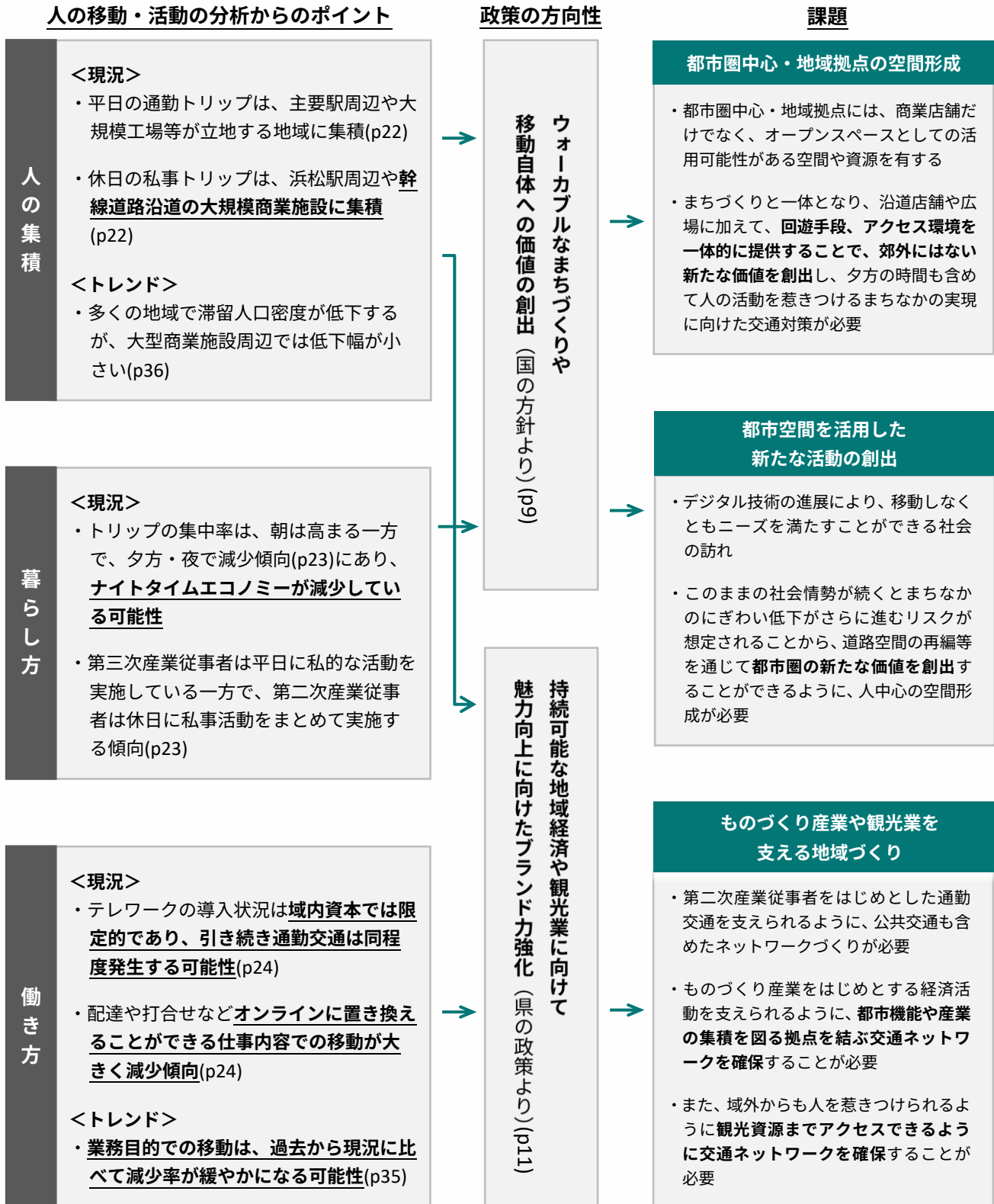
### ① 広域的な交通、人口・土地利用の動向からみた課題



② 地域別、属性別の暮らし方からみた課題



③ 拠点への集積や働き方など都市圏の活力からみた課題

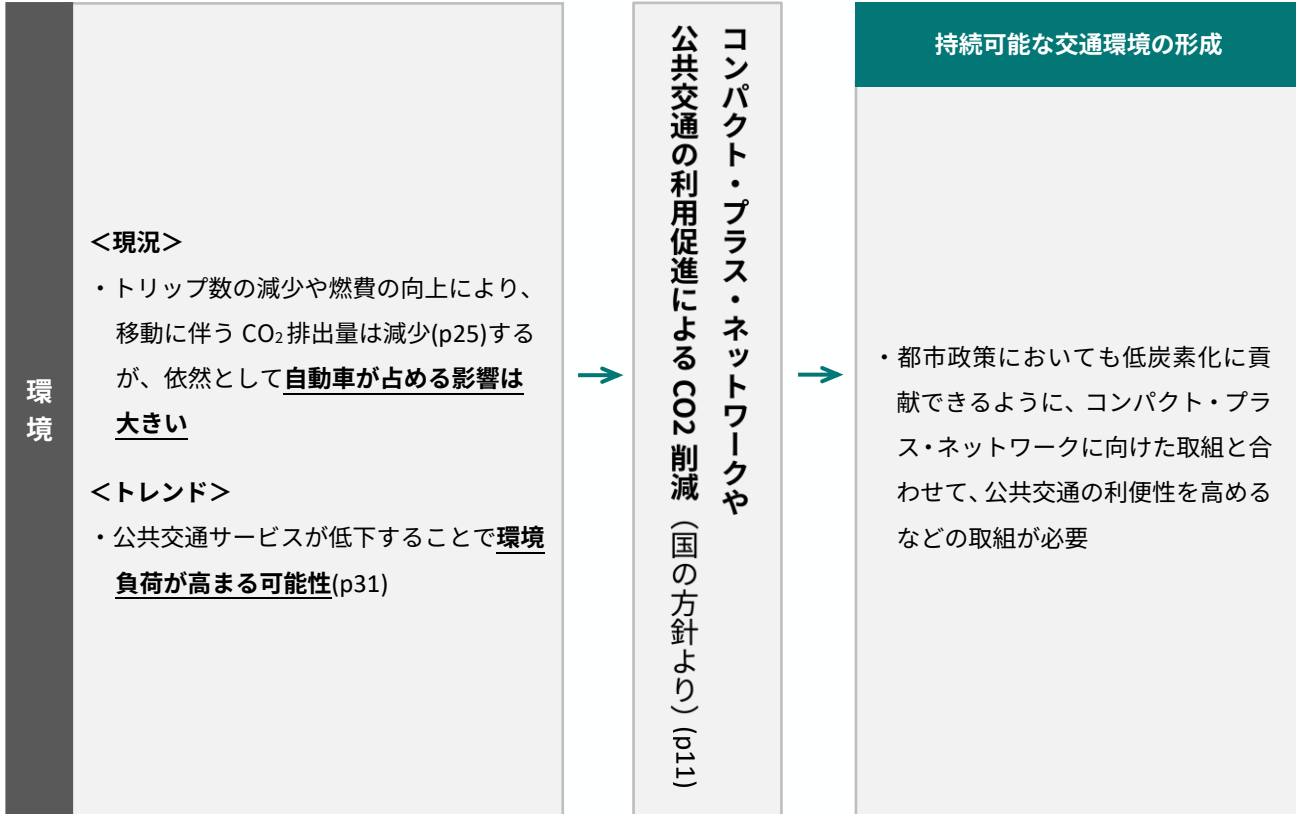
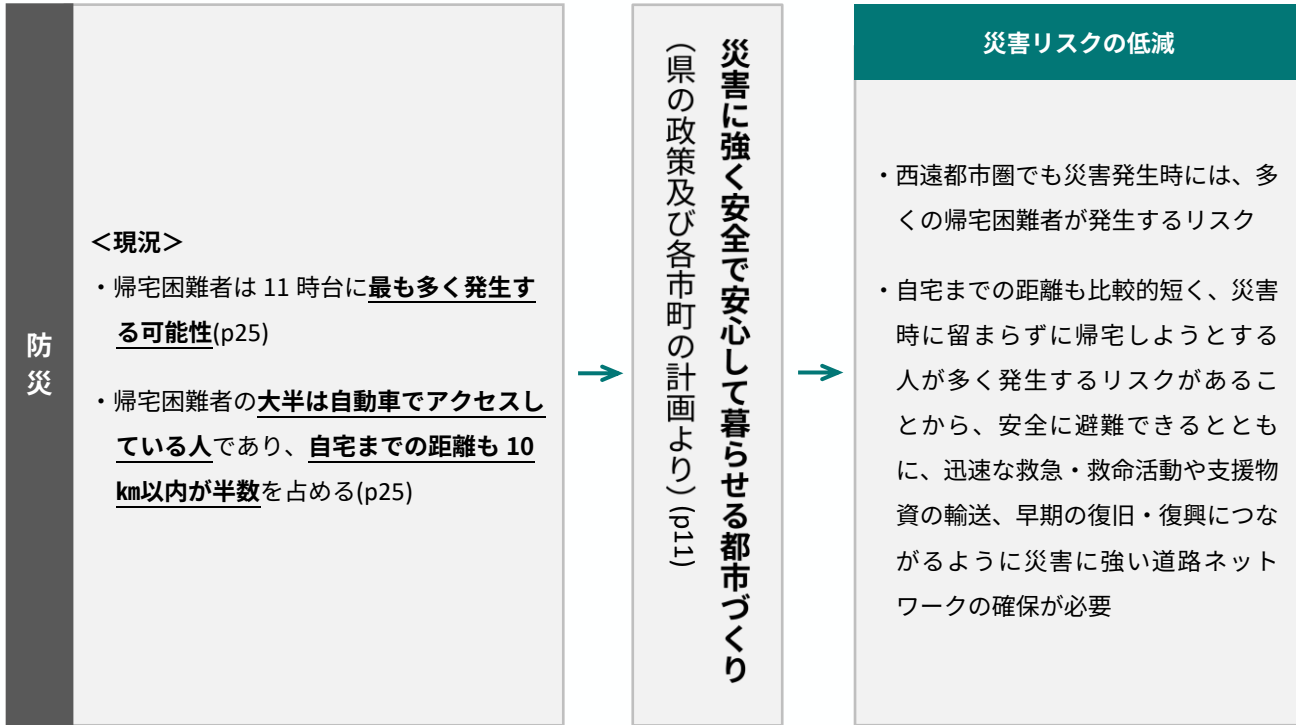


④ 防災や環境など持続性からみた課題

人の移動・活動の分析からのポイント

政策の方向性

課題



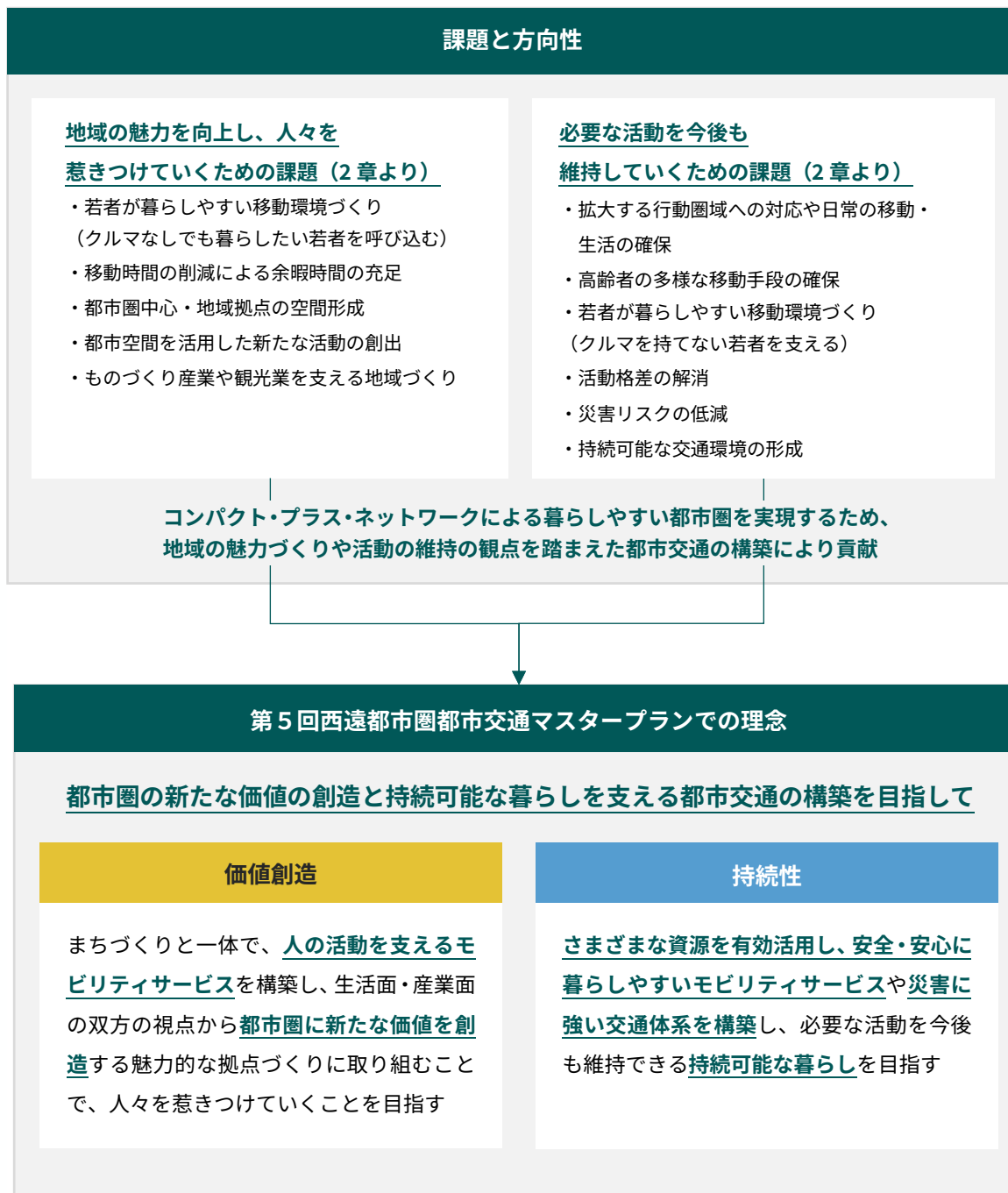
# 都市の将来像

03

### 3 都市の将来像

#### 3-1 都市交通の理念

2章にて整理した課題を踏まえ、以下のとおり都市交通の理念を設定しました。



## 3-2 都市交通の基本方針

西遠都市圏の理念をもとに、5つの都市交通の基本方針を設定します。

### 1. 多様な暮らしを支えるコンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた交通体系の形成

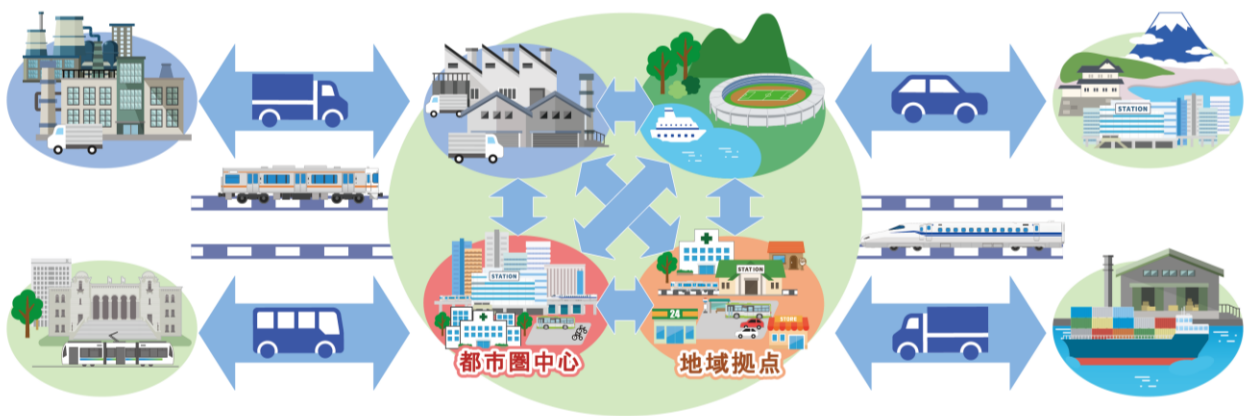
- ・ 拠点や公共交通沿線への居住や都市機能の集積と連携し、公共交通をはじめ徒歩、自転車、自動車等の多様な交通手段の組合せにより、快適に移動できる交通体系への転換を図ることで、コンパクト・プラス・ネットワークの更なる深度化を目指します。
- ・ 公共交通は都市圏の住民の多様な暮らしを支える重要な社会インフラであることを踏まえ、都市圏中心や各市町の拠点間を基幹となる公共交通で結び、拠点の機能に応じて自動運転等の新たな技術を活用しながら高い輸送能力と定時性を備えたサービスを提供するなど、サービスレベルを段階的に構成します。
- ・ また、公共交通相互や他の交通手段との乗換えや乗継ぎがしやすくなるよう交通結節点の機能強化を図ります。
- ・ 交通結節点では、日常生活機能や滞在・交流施設を併設し、地域の活動の場ともなるモビリティハブを形成します。
- ・ 道路ネットワークは、幹線道路の段階構成に基づく整備、拠点へアクセスしやすい道路の整備、安全かつ快適に移動できる歩行者・自転車の通行空間の形成により、多様な暮らしに応じた良好な居住環境を実現します。



※各ゾーンについては p48～に詳細を掲載。

## 2. 都市圏の経済活動を支える個性的な地域の連携による対流促進

- 西遠都市圏の強みであるものづくり産業をはじめとする経済活動の活性化や観光交流の促進のため、都市圏の都市機能・産業・観光・レクリエーション拠点と都市圏外の都市や港湾等を連絡する広域ネットワークの強化を図ります。
- 都市圏が有する様々な地域資源が都市機能や産業の集積を図る拠点に集まり、異業種間の連携による新しい価値の創造と多様な人々が活躍できる環境を支えられるように、都市機能や産業の集積を図る拠点間を結ぶ交通ネットワークを形成します。
- 来訪者が観光・レクリエーション拠点へ容易にアクセスできるように、公共交通等の充実を図ります。



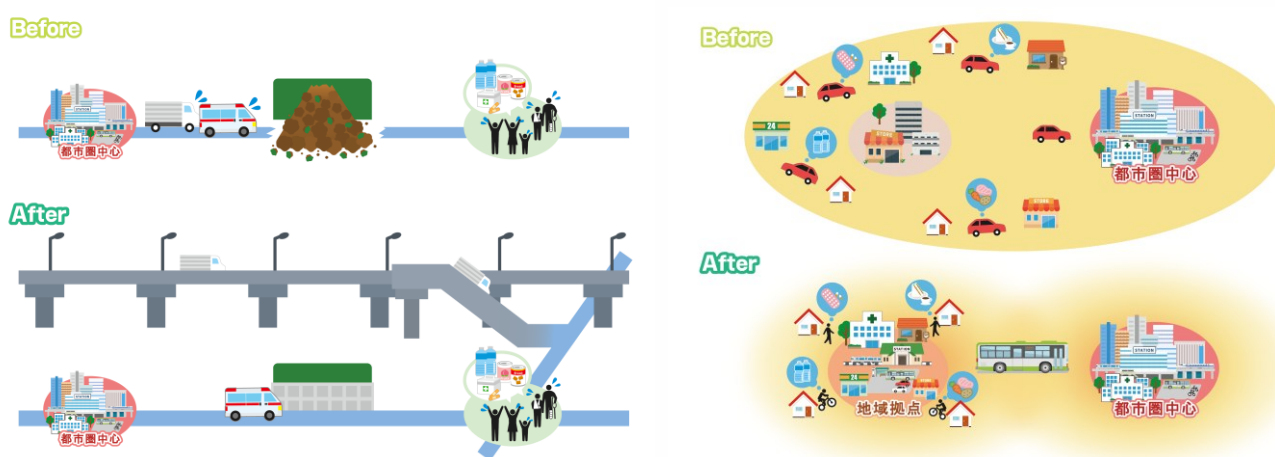
## 3. 多様なモビリティの活用による各地域の特性を活かした暮らし方を 実現する地域内交通の維持・確保

- 各地域の特性を活かした暮らし方を実現するために、路線バスやデマンド交通だけでなく、ライドシェア、シェアモビリティ、自動車、自転車等の多様なモビリティを人の移動・活動に合わせて、安全・快適に移動できる地域内交通を提供します。
- 各モビリティを連携させ、シームレスにつながるとともに、自動運転などの ICT を活用することで必要なサービス水準の確保に向けて官民共創で取り組みます。



#### 4. 災害にも強く、地球環境にもやさしい環境負荷の少ない交通体系の形成

- ・ 南海トラフ地震や激甚化・頻発化する局地的大雨等の災害に備え、迅速な救急・救命活動や支援物資の輸送、早期の復旧・復興につながるように広域的な道路ネットワークの確保や緊急輸送路、避難路の機能強化を図ります。
- ・ 公共交通の確保・充実とともに、コンパクト・プラス・ネットワークの形成により、都市機能の集約化が進み、移動時間が短縮し、道路空間の走行性も改善されることで、公共交通の速達性・定時性も確保され、過度な自動車利用から公共交通を中心とした環境負荷の少ない交通体系への転換を図ります。



#### 5. 居心地が良く歩きたくなるまちなかの実現に向けた交通体系の形成

- ・ 都市圏中心及び地域拠点では、地区内の道路の役割分担、公共交通との連携の観点から踏まえた道路空間の再編、バリアフリー化、歩きやすい歩道や緑陰の創出、にぎわい活動を行う空間の創出等を通じて、クルマ中心から人中心の空間形成を進めることで人々が集い・憩い・多様な活動を繰り広げられる都市空間を実現します。
- ・ まちなかへのアクセス性を向上させるとともに、まちなかでの移動を確保し、楽しむことができるモビリティを提供します。
- ・ 都市空間の有効活用と合わせて、幹線道路の整備などによるまちなかへの通過交通を抑制するとともに、駐車場の配置や出入口の制限等のマネジメントを実施することで、自動車と歩行者との輻輳を避け、安全で快適なまちなかを実現します。



### 3-3 将来都市構造

目指すべき将来都市構造は、本計画が示す都市交通の理念や基本方針を実現するための都市を形作る空間的な構造について示すものであり、長期展望に基づき、着実に実現していくものです。

現状の西遠都市圏は自動車に過度に依存した都市構造ですが、価値創造性・持続性を高めていくために、拠点や公共交通沿線への居住や都市機能の集積と連携し、公共交通でつなぐコンパクト・プラス・ネットワークの都市構造に転換していくことを目指します。

#### (1) 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。

##### 【拠点の設定方針】

<b>都市の拠点</b> 居住地や商業、行政サービス等の都市機能の集積を図る拠点	<b>【レベル①】</b> <b>都市圏中心</b>	<b>■西遠都市圏の中核を担う拠点</b> ・都市圏の玄関口となる広域的な交通結節点である鉄道駅を有し、国・県等の行政機能、大規模集客施設や商店街等の商業機能、一般病院等の医療機能、専門学校や高等専門学校等の教育機能、文化機能、業務機能等の高次都市機能の集積を図る拠点
	<b>【レベル②】</b> <b>地域拠点</b>	<b>■各市町の魅力と活力を牽引する拠点</b> ・地域の代表的な交通結節点である鉄道駅等を有し、地域特性に応じて、市町の行政機能、中心市街地にふさわしい商業機能、一般病院・診療所等の医療機能、その他、教育機能・福祉機能等の集積を図る拠点
	<b>【レベル③】</b> <b>生活拠点</b>	<b>■身近な生活を支える拠点</b> ・身近な生活圏で必要とする都市機能の集積を図る拠点
<b>産業・物流の拠点</b> 都市圏の特徴であるものづくりを担う工業を中心とした産業機能及び流通機能の集積を図る拠点	<b>【レベル③】</b> <b>産業拠点</b>	・工場・研究施設等の産業系施設及び流通施設の集積を図る拠点
<b>レクリエーション拠点</b> 都市圏外との交流も含めた都市圏の主要な自然、歴史、文化資源等の観光機能やレクリエーション機能の集積を図る拠点	<b>【レベル③】</b> <b>観光・レクリエーション交流拠点</b>	・観光施設・観光資源の集積を活かし、関係人口・交流人口の増加を図る拠点

## (2) 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。連携の規模に応じて、3つの階層の都市圏軸（都市骨格軸、地域骨格軸、拠点連携軸）、及び広域ネットワークを設定しています。

### 【都市圏軸の設定方針】

都市の拠点を結ぶ都市圏軸	【レベル①】 都市圏骨格軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「地域拠点」から「都市圏中心」に公共交通で容易にアクセスできる環境を構築する都市圏軸</li> <li>・ 「地域拠点」と「都市圏中心」を結ぶ</li> </ul>
	【レベル②】 地域骨格軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「生活拠点」から上位の拠点（都市圏中心・地域拠点）に公共交通で容易にアクセスできる環境を構築する都市圏軸</li> <li>・ 「生活拠点」と上記の拠点（都市圏中心・地域拠点）を結ぶ</li> <li>■ 同一階層の「都市の拠点」の間を容易に移動できる環境を構築する都市圏軸</li> <li>・ 「地域拠点」間又は「生活拠点」間を結ぶ</li> </ul>
異種間の拠点を結ぶ都市圏軸	【レベル③】 拠点連携軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「都市の拠点」「産業・物流の拠点」の間を容易に移動できる環境を構築する都市圏軸</li> <li>・ 「都市の拠点（都市圏中心・地域拠点）」と「産業・物流の拠点」を結ぶ</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「都市の拠点」から「レクリエーション拠点」に容易にアクセスできる環境を構築する都市圏軸</li> <li>・ 最寄りの「都市の拠点（都市圏中心・地域拠点）」と「レクリエーション拠点」を結ぶ</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 都市圏骨格軸・地域骨格軸の機能強化に資する都市圏軸</li> <li>・ 複数の都市圏骨格軸・地域骨格軸をつなげることで機能強化を図る都市圏軸</li> </ul>
広域交流軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 都市圏・都市圏外を結ぶ広域ネットワーク</li> <li>・ 都市圏内の「都市の拠点」、「産業拠点」又は「レクリエーション拠点」と都市圏外の拠点を結び、都市圏内外の交流促進を図り、災害時の広域ネットワークを支える軸</li> <li>高規格道路、一般広域道路、JR 東海道新幹線、JR 東海道線、国道 150 号（県外・国外へのゲートウェイである御前崎港へのアクセス道路）等</li> </ul>	

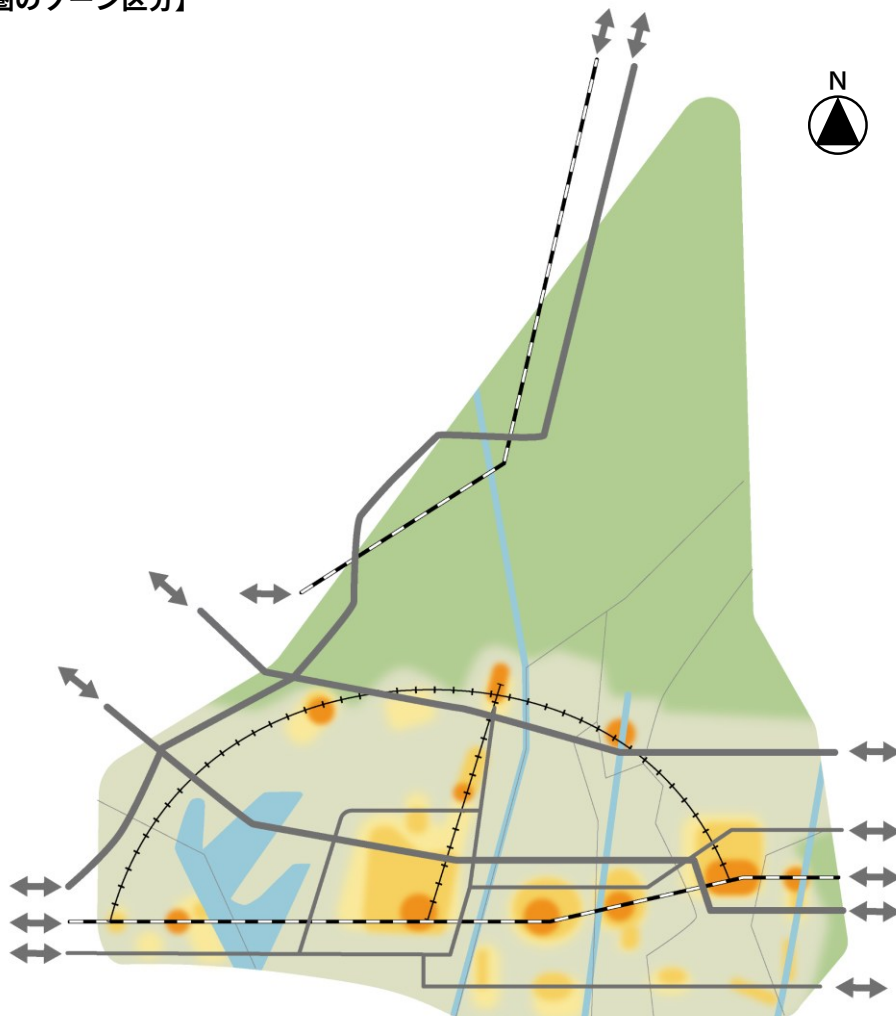
### (3) ゾーンの設定

各市町のゾーニング（都市機能誘導区域、居住誘導区域、市街化区域、都市計画区域等）を踏まえて、以下の区分でゾーンを設定します。

#### 【ゾーン設定の考え方】

		ゾーン設定の考え方	
ゾーン①：まちなかで創造される新たな価値・多様な出来事を体験できる暮らし	都市計画区域内	市街化区域 (非線引き都市計画区域の場合は用途地域)	・都市圏中心・地域拠点の都市機能誘導区域
ゾーン②：まちなかや生活に必要なサービス施設に気軽にアクセスできる便利な暮らし			・居住誘導区域
ゾーン③：職住が隣接したゆとりある暮らし			・居住誘導区域以外
ゾーン④：農地が保全され自然環境に囲まれたやすらぎある暮らし		市街化調整区域 (非線引き都市計画区域の場合は用途地域外)	
ゾーン⑤：森林が保全され自然環境に囲まれた山あいの暮らし	都市計画区域外		

#### 【西遠都市圏のゾーン区分】



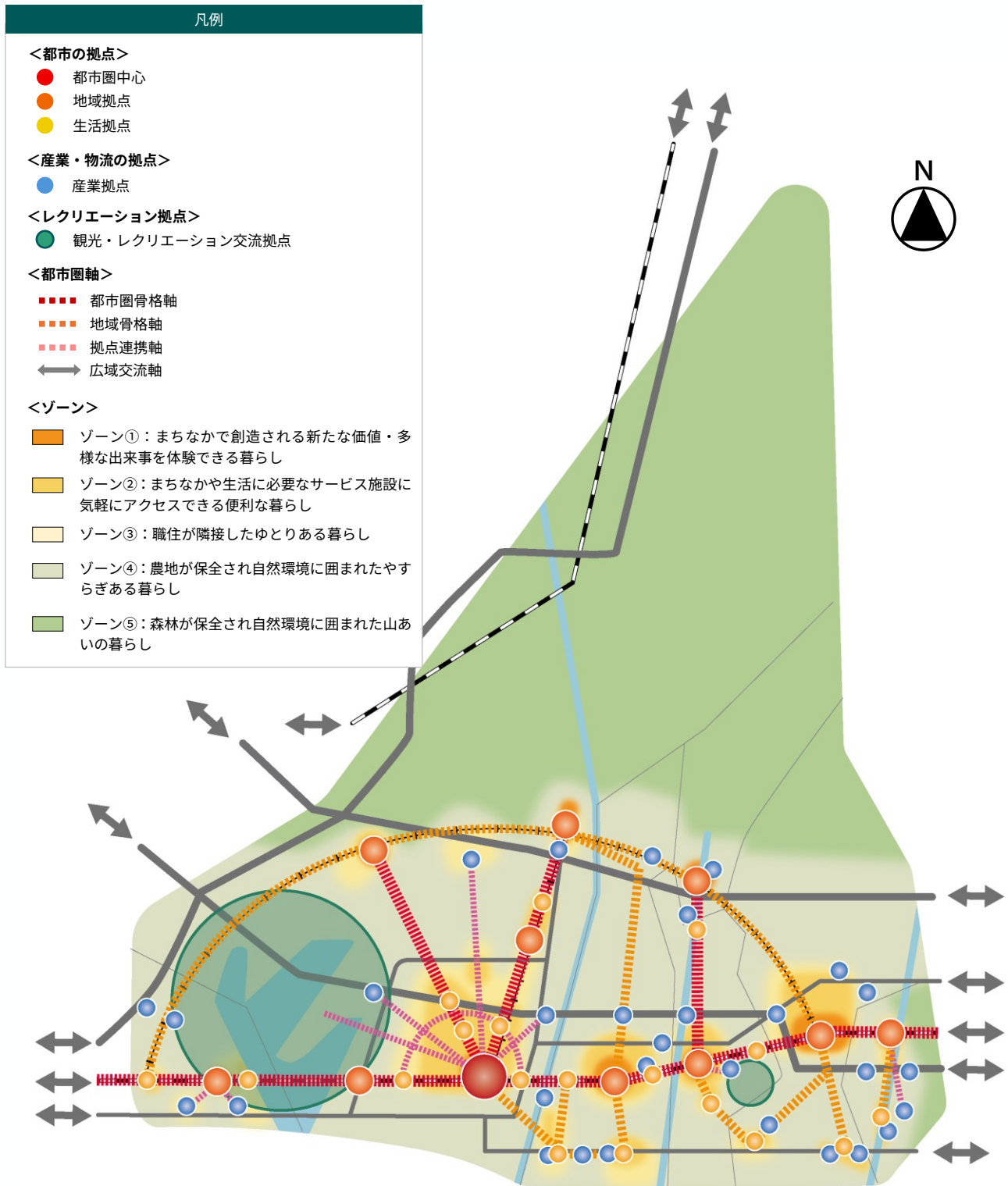
## 【目指すゾーンの交通モード、暮らしの姿】

	目指すゾーンの交通モード、暮らしの姿
ゾーン①：まちなかで創造される新たな価値・多様な出来事を体験できる暮らし	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市圏内外の多様な人々が公共交通を主体として容易にまちなかを訪れ、歩きやすく、楽しく移動できる交通環境を構築することにより、まちなかで創造される新たな価値・多様な出来事を体験できる暮らしを可能とする。</li> <li>定時性、速達性が高く、運行頻度が高い幹線公共交通ネットワーク（鉄道・定時定路線バス）により、拠点間を便利に移動することができる。</li> </ul>
ゾーン②：まちなかや生活に必要なサービス施設に気軽にアクセスできる便利な暮らし	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時性、速達性が高く、運行頻度が高い幹線公共交通ネットワーク（鉄道・定時定路線バス）や、自転車、公共交通サービス（定時定路線バス）等を組み合わせた移動により、まちなかや商業・医療・福祉など身近な日常生活サービス施設が集積する拠点に容易に訪れることができる便利な暮らしを可能にする。</li> </ul>
ゾーン③：職住が隣接したゆとりある暮らし	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車、自転車、公共交通サービス（定時定路線バス）等を組み合わせた移動により、商業・医療・福祉など身近な日常生活サービス施設や勤務先を容易に訪れることができるゆとりのある暮らしを可能にする。</li> <li>定時性、速達性が高く、運行頻度が高い幹線公共交通ネットワークに自動車、自転車、公共交通サービス（定時定路線バス）等を組み合わせた移動により容易にアクセスできるようにすることで、まちなかや商業・医療・福祉など身近な日常生活サービス施設が集積する拠点にアクセスできる暮らしを可能にする。</li> </ul>
ゾーン④：農地が保全され自然環境に囲まれたやすらぎある暮らし	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車、公共交通サービス（定時定路線バス、デマンドバス）等を組み合わせた移動により、自然環境に囲まれた環境の中でも、商業・医療・福祉など身近な日常生活サービス施設や勤務先にアクセスできる暮らしを可能にする。</li> </ul>
ゾーン⑤：森林が保全され自然環境に囲まれた山あいの暮らし	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車の移動に加えて、地域の実情に応じた公共交通サービス（デマンドバス、タクシー）等により、森林が保全された自然豊かな環境においても、通院や買物等日ごろの生活に必要な足が確保、維持されている。</li> </ul>

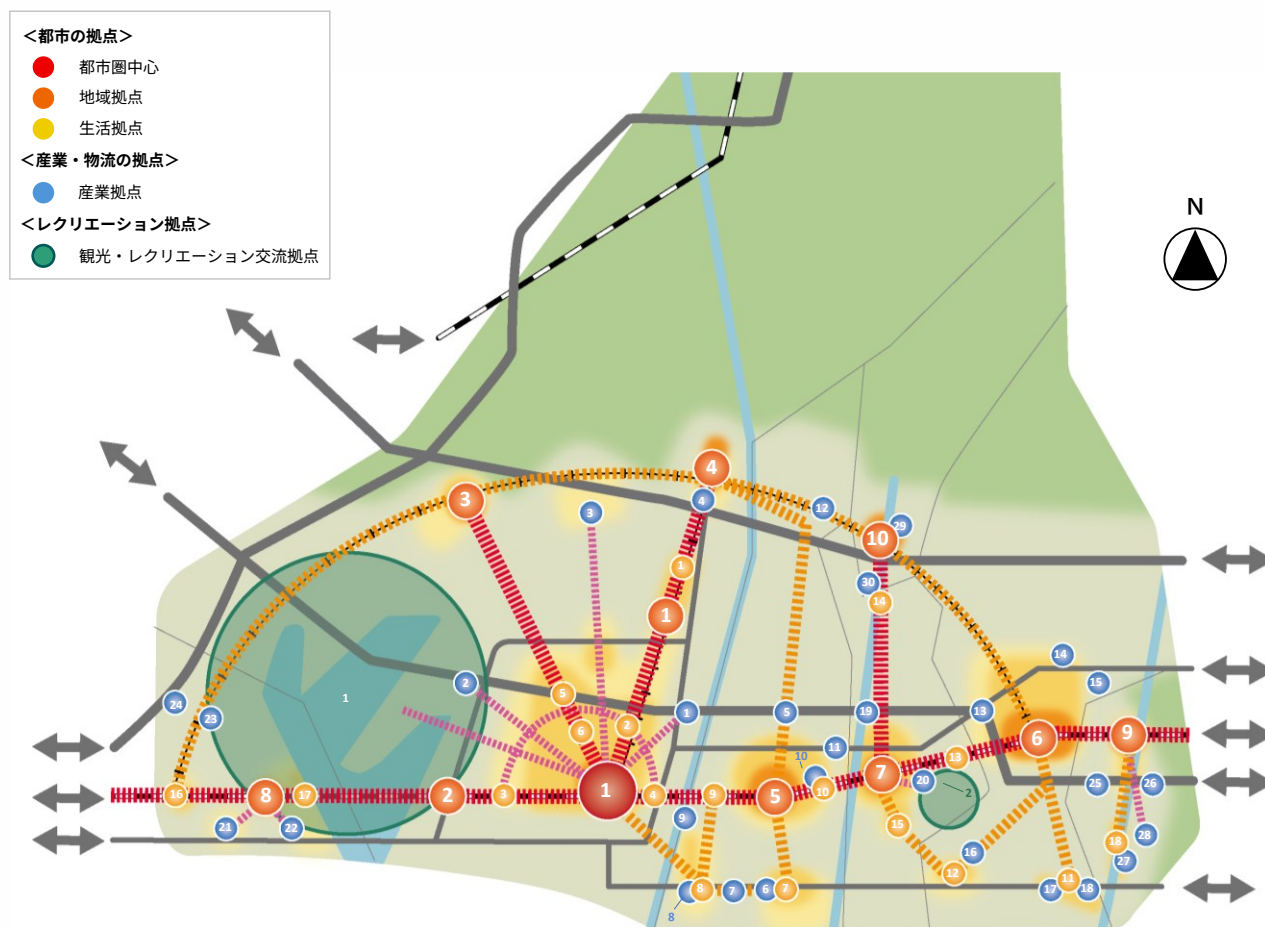
## (4) 将来都市構造

都市圏の主要な拠点と都市圏軸とゾーンについての概念図は、以下のとおりです。

### 【西遠都市圏の将来都市構造】



## 【西遠都市圏の将来都市構造（拡大版）】



### 【都市の拠点：都市圏中心】

No	市町	拠点名
1	浜松市	浜松都心

### 【都市の拠点：地域拠点】

No	市町	拠点名
1	浜松市	浜北副都心
2		志都呂・堀出前地区
3		気賀地区
4		二俣・西鹿島地区
5	磐田市	JR 磐田駅周辺

No	市町	拠点名
6	掛川市	JR 掛川駅周辺
7	袋井市	JR 袋井駅周辺
8	湖西市	JR 鷺津駅周辺
9	菊川市	JR 菊川駅周辺
10	森町	森町役場周辺

【都市の拠点：生活拠点】

No	市町	拠点名
1	浜松市	小林駅周辺
2		上島駅周辺
3		JR 高塚駅周辺
4		JR 天竜川駅周辺
5		追分地区
6		住吉地区
7	磐田市	福田地区中心部
8		竜洋地区中心部
9		JR 豊田町駅周辺

No	市町	拠点名
10	磐田市	JR 御厨駅周辺
11	掛川市	大東地区
12		大須賀地区
13	袋井市	JR 愛野駅周辺
14		上山梨地区周辺
15		浅羽支所周辺
16	湖西市	JR 新所原駅周辺
17		JR 新居町駅周辺
18	菊川市	小笠地区

【産業・物流の拠点：産業拠点】

No	市町	拠点名	
1	浜松市	浜松 IC 周辺	
2		浜松西 IC 周辺	
3		浜松スマート IC・新都田地区周辺	
4		浜松浜北 IC 周辺	
5	磐田市	遠州豊田スマート IC 周辺地区	
6		福田南部工専地区	
7		竜洋南部工専地区	
8		駒場工業地区	
9		十束工業地区	
10		磐田東部工業団地地区	
11		岩井工専地区	
12		新磐田スマート IC 周辺	
13		掛川市	掛川市街地西部
14			エコポリス
15	新エコポリス		

No	市町	拠点名
16	掛川市	大須賀市街地北部
17		国浜地区
18		千浜地区
19	袋井市	袋井 IC 周辺
20		豊沢地区
21	湖西市	笠子地区
22		(都) 大倉戸茶松線沿道地区
23		大森地区
24		(仮称) 浜松湖西豊橋道路 IC 周辺地区
25	菊川市	菊川市街地周辺 (西)
26		菊川市街地周辺 (東)
27		小笠市街地南西部
28	森町	横地地区
29		森掛川 IC 周辺
30		中川下地区

【観光・レクリエーション拠点】

No	市町	拠点名
1	浜松市 ・ 湖西市	浜名湖周辺エリア

No	市町	拠点名
2	掛川市 ・ 袋井市	小笠山周辺エリア

# 将来交通計画

04

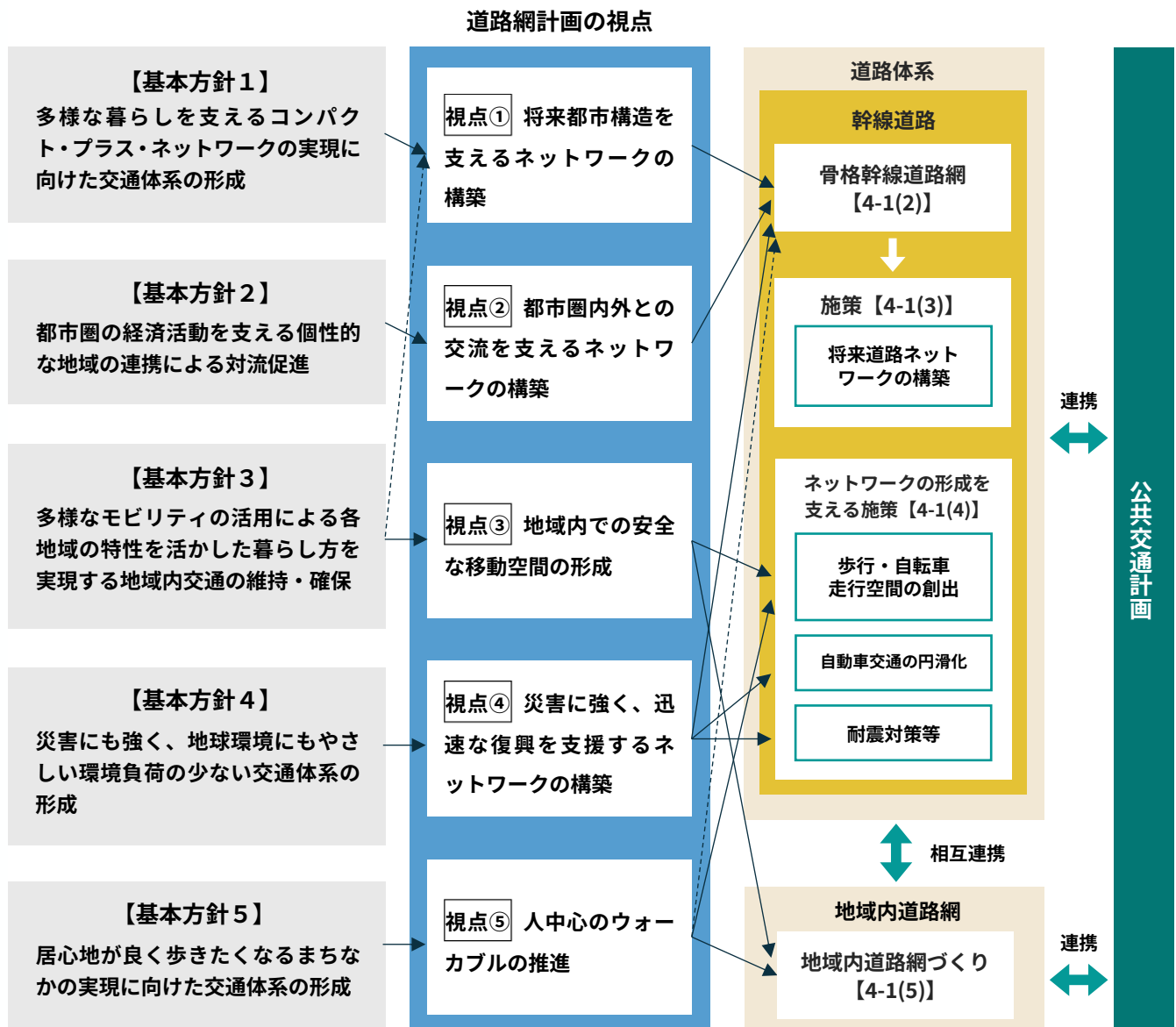
## 4 将来交通計画

### 4-1 道路網計画

#### (1) 基本的な考え方

道路網計画では、基本方針を踏まえ、都市圏が目指す基幹的となる道路網を“骨格幹線道路網”として設定し、この骨格幹線道路網を実現するために必要となる路線を道路ネットワークとして位置づけます。また、道路ネットワークの形成を支える施策として実施が期待される施策を整理します。

#### 【基本方針を踏まえた道路網計画の視点と検討事項との関係性】



## (2) 骨格幹線道路網（都市圏の基幹となる道路ネットワークの在り方）

### 1) 骨格幹線道路網設定の考え方

幹線道路の将来ネットワークは、基本方針を踏まえた道路網計画の視点に基づき、道路の段階構成を再定義した上で、「将来の都市圏の骨格を形成する都市圏軸に対応する骨格幹線道路網」を設定します。

#### 視点① 将来都市構造を支えるネットワークの構築

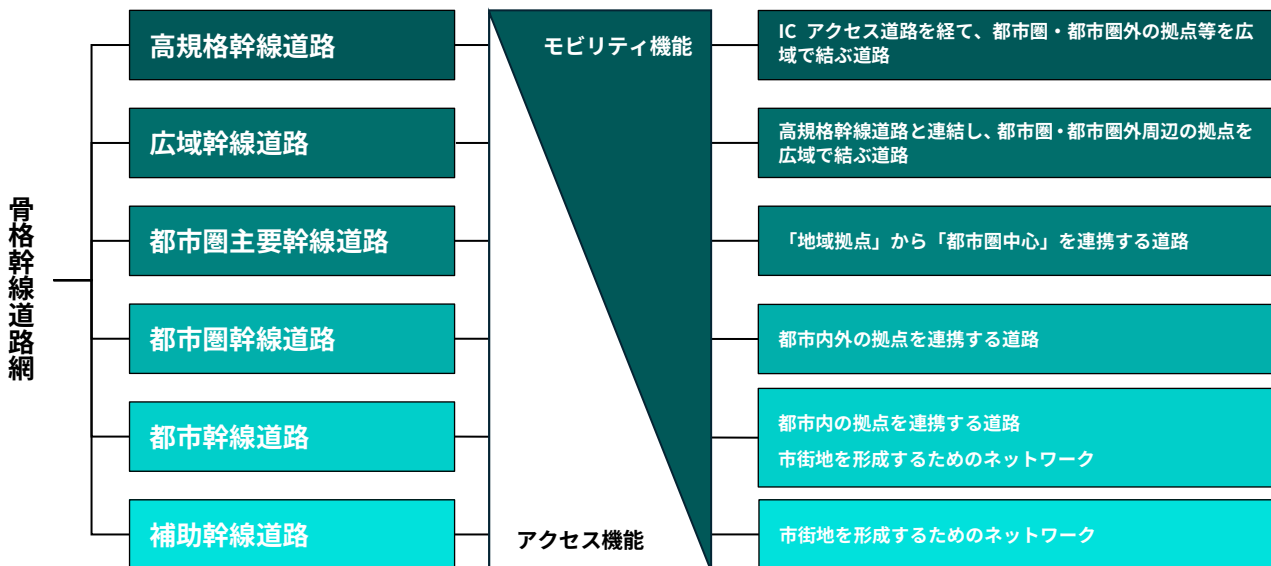
視点①に対しては、4つの事項から設定します。

#### i. 良好な居住環境を実現する段階構成の確立

##### 将来道路ネットワーク設定の考え方

- 都市圏内、市街地内、都心内の通過交通の流入を抑制する環状道路と浜松都心を中心とした放射道路による基幹的ネットワークを構成します。
- そして、都市圏と都市圏外の広域を結ぶ「高規格幹線道路」から、それらを補完し都市圏を結ぶ「広域幹線道路」、都市圏主要拠点相互間を結び都市圏の骨格を形成する「都市圏主要幹線道路」、都市圏主要拠点と都市圏拠点とを結ぶ「都市圏幹線道路」といった骨格幹線道路網を段階構成に応じて設定します。
- さらに、コンパクトで暮らしやすい都市に向けて、居住誘導区域を中心とした住区内の通過交通の流入を抑制し、居住誘導区域内の良好な居住環境の実現に向けて都市幹線道路、補助幹線道路を設定します。

#### 【第5回調査における道路ネットワークの段階構成】

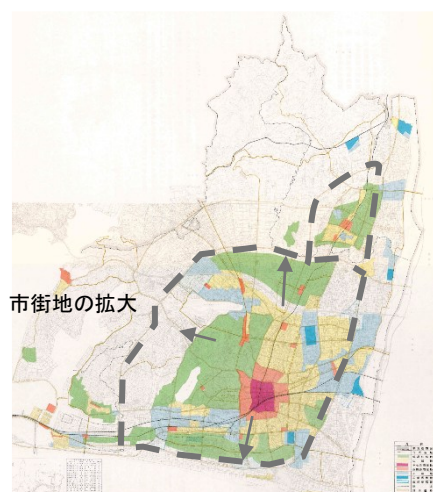


## ii.コンパクトな土地利用と一体となったネットワークの構築

### 骨格幹線道路網の設定の考え方

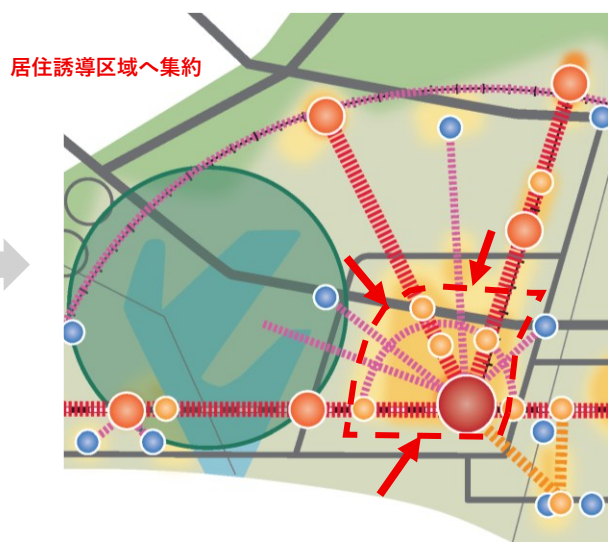
- 土地利用計画におけるコンパクトなまちづくりの動きを踏まえ、市街地の拡大に寄与する路線については位置づけを見直します。
- 浜松市では、これまでの人口増加、市街地拡大を前提とした土地利用計画において浜松環状線内を将来市街地エリアとし、将来市街地への通過交通の流入抑制を目的として将来市街地を囲うバイパス道路として浜松環状線が設定されてきました。
- コンパクト・プラス・ネットワークの深度化の方針を基に、基幹的な公共交通沿線に居住を誘導する土地利用計画への転換と一体となり、その将来市街地エリア（居住誘導区域）を囲うバイパス道路の位置に市街地環状線を設定します。

### 【位置づけ見直しのイメージ】



これまでの市街地の拡大を前提とした土地利用計画と環状線

### 市街化調整区域への都市機能や居住の拡散の抑制



居住誘導区域を中心としたコンパクトな土地利用計画と環状線

## iii.都市圏軸の形成を支えるネットワークの構築

### 骨格幹線道路網の設定の考え方

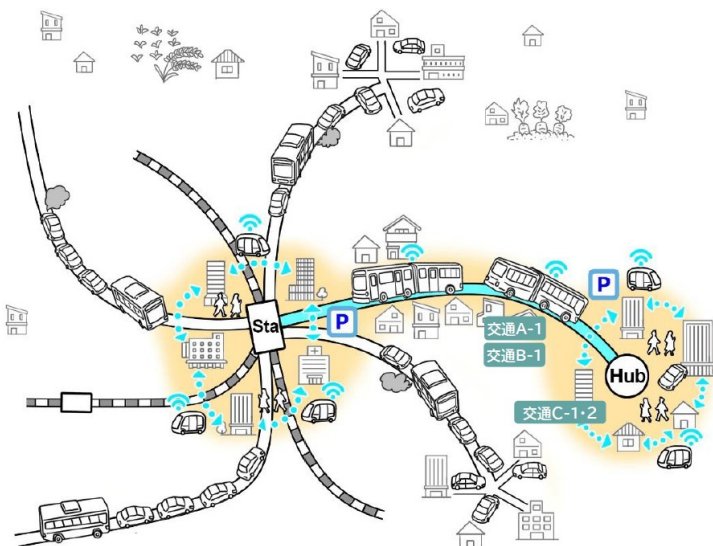
- 将来都市構造に位置づけられた“都市圏骨格軸”、“地域骨格軸”、“拠点連携軸”の形成に該当する路線を位置づけます。

#### iv.自動運転実用化を見据えた公共交通の走行性の支援

##### 将来道路ネットワーク設定の考え方

- ・ 人口減少・急速な少子高齢化、逼迫する労働市場、ICTをはじめとする技術革新の進展等により、自動車の分野については、CASE（C=コネクテッド、A=自動運転、S=シェアリング、E=電動化）と呼ばれる4つの技術革新や、これらの開発を支えるAIの進化により、「100年に一度の大変革期」を迎えています。一部の地域では、自動運転の導入に向けた官民の動きが進められ、実証実験等が進んでいます。
- ・ 概ね20年後を見据えた将来交通ネットワーク計画を考えるにあたっては、自動運転技術がさらに進展し、公共交通等のサービスカーから先行的に導入されることが期待されることから、都市交通政策と連携して、“自動運転技術をどのように活かしていくのか”、そのためのインフラとして道路ネットワークを考える必要があります。
- ・ 第5回調査では、モビリティ革命の動きを活かし、コンパクト・プラス・ネットワークを実現するための1つのツールとして自動運転技術を有効活用できるように将来交通ネットワークを検討する必要があります。
- ・ このことから、コンパクト・プラス・ネットワークの推進に向けて、都市圏骨格軸にて将来的な自動運転の実用化を見据えた公共交通の走行性を高めるために公共交通機関の収容・走行空間を確保できるような道路ネットワークを構築します。対象は、骨格幹線公共交通網の区間のうち4車線以上の都市計画道路等の幹線道路とします。

##### 【都市軸での自動運転を見越した空間確保のイメージ】



出典：国土交通省、都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集

## 視点② 都市圏内外との交流を支えるネットワークの構築

### 骨格幹線道路網設定の考え方

- 都市圏内外を結ぶネットワークについては、以下の2つの既存計画と整合を図り、設定します。
  - 静岡県の新広域道路交通計画における高規格道路及び一般広域道路
  - 静岡県都市計画マスタープランの広域連携軸及び都市圏をまたぐ都市連携軸

### <対象路線>

#### 【広域交流軸を形成する道路ネットワーク】

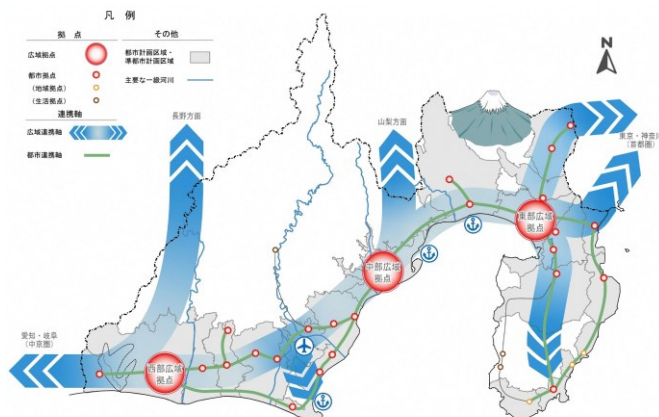
段階構成	定義	対象路線
高規格幹線道路	IC アクセス道路を経て、都市圏と都市圏外の拠点、空港、港湾を結ぶ道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>新広域道路交通計画における高規格道路（第一東海自動車道、第二東海自動車道、三遠南信自動車道、浜松湖西豊橋道路、豊橋浜松道路）</li> </ul>
広域幹線道路	高規格幹線道路と連結し、都市圏と都市圏外周辺の拠点間を結ぶ道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>新広域道路交通計画における一般広域道路（浜松環状道路、国道1号バイパス）</li> <li>静岡県都市計画マスタープランの広域連携軸及び都市圏をまたぐ都市連携軸（国道150号バイパス、国道150号（袋井市－菊川市区間））</li> </ul>

#### 【中部ブロック広域道路ネットワーク計画図】



資料：国土交通省中部地方整備局、広域道路ネットワーク計画図（R7.4.1時点）より作成

#### 【静岡県の将来都市構造図】



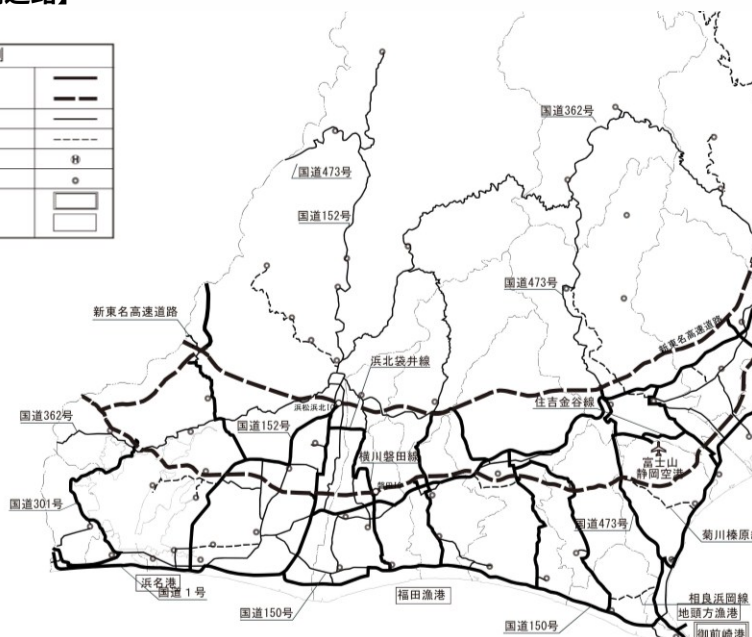
出典：静岡県、静岡県都市計画マスタープラン

**視点④ 災害に強く、迅速な復興を支援するネットワークの構築****骨格幹線道路網設定の考え方**

- ・ 災害時の移動を支える広域道路ネットワークとして1次緊急輸送路を設定します。その際に、都市圏の形成を支えるネットワークとして都市圏主要幹線道路、都市圏幹線道路に位置づけられている路線、都市圏内外との交流を支えるネットワークとして高規格幹線道路又は広域幹線道路に位置づけられている路線については整合性を確認して設定するとともに、都市内を連携する路線については都市幹線道路として設定します。
- ・ なお、都市計画道路等の未整備により現道が位置づけられている路線については、都市計画道路等が整備された道路網として設定します。

**<対象路線>****【静岡県地震対策緊急輸送路】**

凡 例	
1次緊急輸送路 (高速自動車国道)	——
2次緊急輸送路	——
3次緊急輸送路	----
公共ヘリポート	◎
市町役場・支所等	○
防災拠点港湾	□
防災港湾	□



出典：静岡県、静岡県緊急輸送路の見直し

**視点⑤ 人中心のウォークブルの推進****i. ウォークブルを支える道路ネットワークの再編****骨格幹線道路網設定の考え方のまとめ（都市圏）**

- ・ 都市圏中心・地域拠点へ流入又は通過する自動車を抑制するため、環状線を都市圏中心・地域拠点の外周に設定するとともに、都市圏全体を見渡した中で都市圏中心・地域拠点を分断する配置を避け、環状線に接続されるよう骨格幹線道路網を設定します。

**将来道路ネットワーク設定の考え方（地区内）**

- ・ 都市圏中心や中心拠点のにぎわいや都市の活力を創出するため、都市圏中心及び地域拠点の幹線道路等において、公共交通ネットワークの再編と連携しながら、“歩行者中心の道”や“沿道施設と一体となったにぎわいのある道”、“様々な移動手段が利用できる道”などへの道路空間の再編を進めます。

## 2) 骨格幹線道路網の概念図

以上を踏まえ、骨格幹線道路網について概念図を示します。

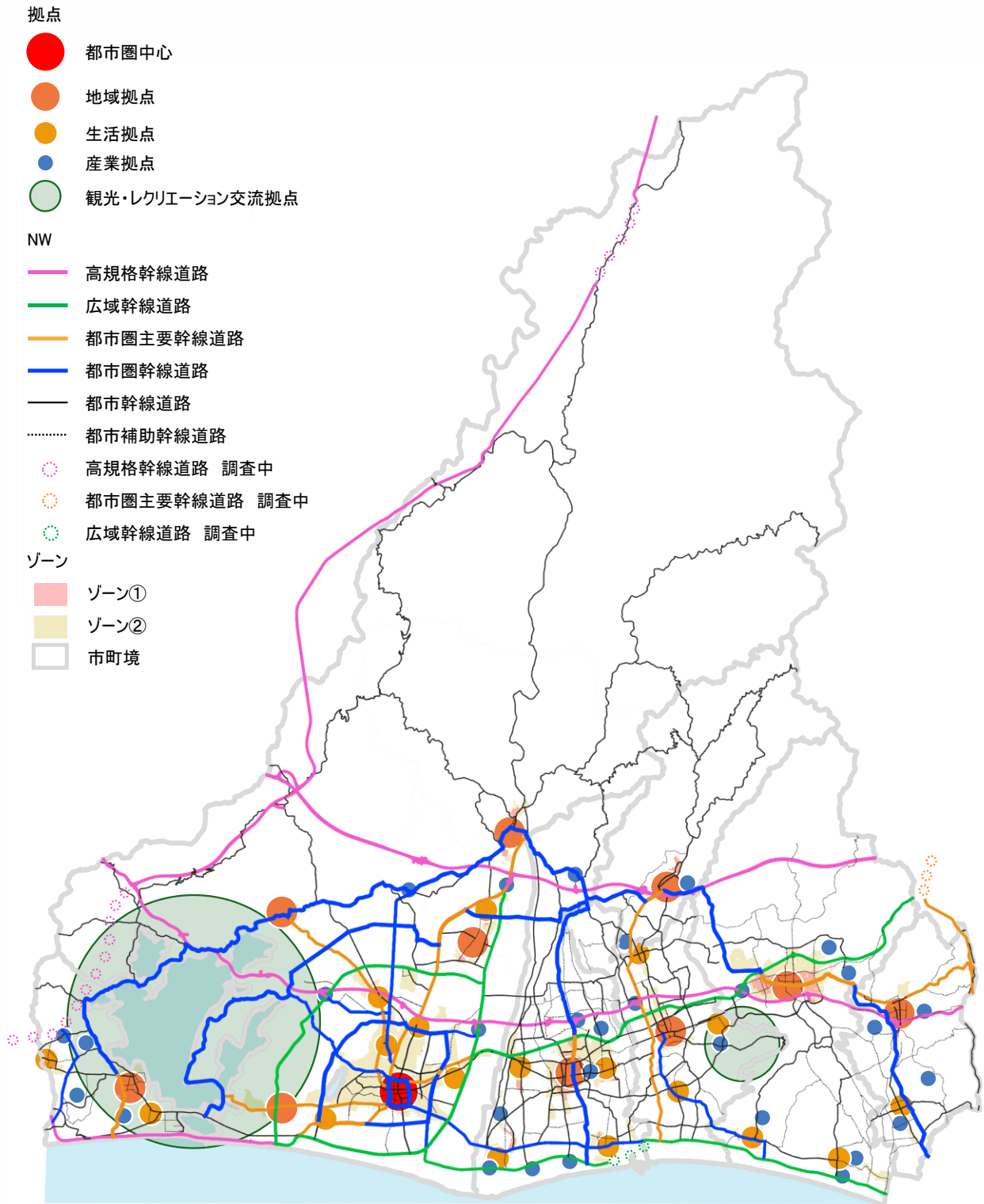
### 【骨格的な幹線道路網の概念図】



### (3) 将来道路ネットワークの構築

骨格的な幹線道路網を踏まえ、将来道路ネットワークを設定します。将来道路ネットワークについては、現況の道路ネットワークをベースに目指す都市圏構造を構築し、支えていくために必要な道路を新たに位置づけることとし、おおむね20年後を目標とした2045（令和27）年の将来交通ネットワークを設定します。

【将来道路ネットワーク（おおむね20年後（2045（令和27）年））の概要図】



#### (4) 将来道路ネットワークの形成に関わるその他の施策提案

骨格幹線道路網を踏まえ、本マスタープランの目標に対応し、その目標を実現するために必要と考えられる具体的な道路ネットワークの実現と合わせて推進することが期待される施策を整理しました。

##### 1) 安全・安心・快適な歩行・自転車通行空間の創出

- ・都市圏において、安全で安心でき、かつ快適な移動環境を実現していくためには、道路や交通施設を単独で整備するのではなく、地域全体で連続性を持ったネットワークとして形成していくことが重要です。
- ・新しく整備する都市計画道路などにおいては、当初の段階から自転車通行空間を整備しつつ、歩道は歩行者が安全な歩行ができるように、十分な空間確保に向けた取組を推進します。
- ・また、既に整備済みの道路についても、利用状況の変化に応じて再配分を進めることが重要です。自動車中心に設計された広い車道の一部を見直し、そこを歩行者や自転車のための空間へと転換する取組を進めます。このような「道路空間の再配分」を通じて、自動車交通のみに偏らない多様な移動手段の共存を可能にし、都市全体の交通環境をより健全で持続可能なものへと変えていきます。

##### 【東八道路（調布市、三鷹市）での幅員の見直しによる整備事例】



整備前



整備後

出典：東京都、東京都自転車通行空間整備推進計画

#### ◇地域別の施策展開の考え方

##### 浜松市域

- ・自転車利用者等が安全・安心に移動でき、自転車の利活用が進むように、浜松市自転車活用推進計画に基づき、自転車ネットワークの整備推進や安全な自転車通行空間の整備等を推進します。

##### 袋井市域

- ・「袋井市自転車を活かしたまちづくりの指針」とも整合を図りながら、通学目的での自転車利用が多い地域等を候補として、自転車での通行空間の確保を検討します。

## 湖西市域

- ・今後、中学校など公共施設の統廃合が進む可能性があり、通学交通としての自転車の重要性が高まる可能性があるとともに、幹線道路では車と自転車の輻輳による危険性が高い箇所も見受けられることから、今後、自転車ネットワーク計画の策定も視野に通行空間の確保を検討します。

### 2) 自動車交通の円滑化

- ・公共交通への転換の支援及び地域における円滑な交通環境の確保と生活利便性の向上を図るため、道路ネットワーク整備と合わせて、交通渋滞の要因となっている主要交差点の改良等を推進するとともに、道路の狭隘部を計画的に解消し、車両や歩行者の安全性を高めます。

### 3) 道路の耐震対策等の推進

- ・地域住民の安全・安心を確保し、災害に強い社会基盤を構築するため、橋梁の耐震補強、無電柱化、斜面対策等を推進します。

## (5) 地域内道路網づくりの推進

### 1) 地域内道路網の考え方

- ・ 人中心のウォークアブルの推進や地域内での安全な移動空間の形成にあたっては、広域での道路網計画とあわせ、各ゾーニングや地域の特性を踏まえた地域内の道路ネットワークづくりを両輪で進めていく必要があります。

【安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路のイメージ】



出典：国土交通省、「2040年、道路の景色が変わる」

- ・ 本計画で示す骨格幹線道路網により地域内への通過交通の流入を抑制するとともに、地域内の交通計画において、目指すべき地域の将来像を定め、その実現に向けた取組が必要です。

- ・ 目指すべき地域の都市像を踏まえ、歩行者交通や自転車交通などのアクティブモビリティ、パーソナルモビリティなどの新たな交通手段を交通手段別に地域ネットワークの形成方針を整理し、広域的なネットワークとの整合を図ることで効果が発揮されます。
- ・ ゾーン①～③の地域を中心に、本計画にて示す骨格幹線道路網の位置づけを踏まえ、地域ごとに取組を進めて、道路利用の方向性が明確になった段階にて、次期都市交通マスタープランにその内容を反映させることで整合性を確保していきます。

### 2) 施策展開の提案

- ・ 拠点内では、地区交通施策の推進を通して、拠点内に人中心の魅力的な空間を創出し、西遠都市圏が目指す将来都市構造であるコンパクト・プラス・ネットワークの構築を推進していきます。
- ・ 具体的には、「ウォークアブルを支える道路ネットワークの再編」により、拠点内の道路ネットワークの一部を自動車中心から歩行者中心に転換し、「人中心のまちづくりを支える交通環境づくり」により、人中心の道路空間を単なる通行空間ではなく、快適に過ごすことができる滞留空間に作り替えていきます。

## 【居心地よく歩きたくなるまちなか形成のイメージ】

※地域特性に応じた取組を、歩ける範囲のエリアで集中的あるいは段階的に推進  
※人口規模の大小等を問わず、その特性に応じた手法で実施可能



**都市構造の改変等**

- 都市構造の改変（通過交通をまちなか外へ誘導するための外周道路整備等）
- 都市機能や居住機能の戦略的誘導と地域公共交通ネットワークの形成
- 拠点と周辺エリアの有機的連携
- データ基盤の整備（人流・交通流、都市活動等に係るデータプラットフォームの構築等）等

**居心地が良く歩きたくなるまちなか**

<b>Walkable</b> 歩きたくなる	居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる。
<b>Eye level</b> まちに開かれた1階	歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで中が見えると、人は歩いて楽しくなる。
<b>Diversity</b> 多様な人の多様な用途、使い方	多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。
<b>Open</b> 開かれた空間が心地良い	歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、アクティビティを可視化  
民間敷地の一部を広場化（宮崎県日南市）



2つの開発の調整により  
一体型開発された複合型商業施設が完成（山口県宇布市）



駅前トランスジットモール化と広場創出（兵庫県姫路市）



道徳の山頂へ夜間オープンスクエア（福岡県北九州市）



公園を芝生や段差で開放し設置で再生活（東京都豊島区）



出典：国土交通省、都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会

### ① 施策展開

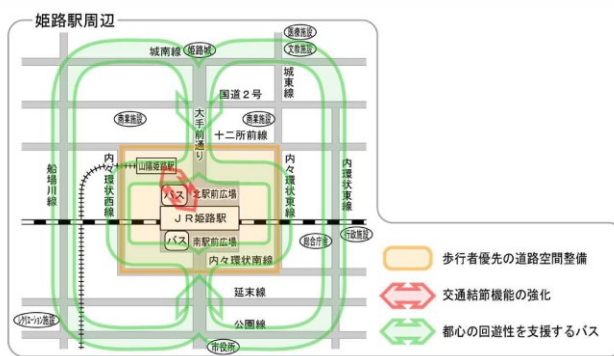
#### ●ウォークブルを支える道路ネットワークの再編

- ・都市の活力の創出に向けて、道路空間を人々が「歩いて楽しい」「歩きやすい」と感じられるような居心地の良い都市空間への再構成を図ります。
- ・再構成に向けて、まちなかを迂回する環状の道路ネットワークを整備することで、まちなかを通過する自動車交通を削減し、自動車中心として利用されていた道路ネットワークの一部を歩行者中心の道路ネットワークに再編します。
- ・その上で、公共交通の再編とも連携しながら、自動車でのアクセス交通だけでなく、公共交通やまちなかでの回遊を支える新たなモビリティが走行するための空間や、人中心のウォークブルな空間をそれぞれ適切に確保できるように道路空間の再構成を推進します。

## 【姫路市・大手前通りの様子と、姫路駅周辺の交通とウォークブル空間の将来像】



出典：国土交通省、ウォークブルポータルサイト



出典：姫路市、姫路市総合交通計画（改訂二版 2016年）

## ●人中心のまちづくりを支える交通環境づくり

### ◇バリアフリー化の推進

- ・ 歩行者中心の道路ネットワークを対象に、バリアフリー化の推進など、回遊性を高める取組を推進します。

#### 【ロープウェイ通り（松山市）における道路空間再編の取組】



出典：国土交通省、良好な道路景観と賑わい創出のための事例集

### ◇ウォークアブル空間の利活用

- ・ 「ほこみち制度」の活用や路肩など道路空間の柔軟な利活用を通じて、車優先ではなく人を中心としたまちの空間づくりに取り組み、歩行者が安心して移動できる環境、憩いや交流が生まれる場を整え、にぎわいや回遊性の向上につなげ、地域の魅力を高めていくことを推進します。

#### 【まちなかでの取組（磐田市・ジュビロード）】



#### 【生活圏での取組（バルセロナ・コンセル・デ・セント通り）】

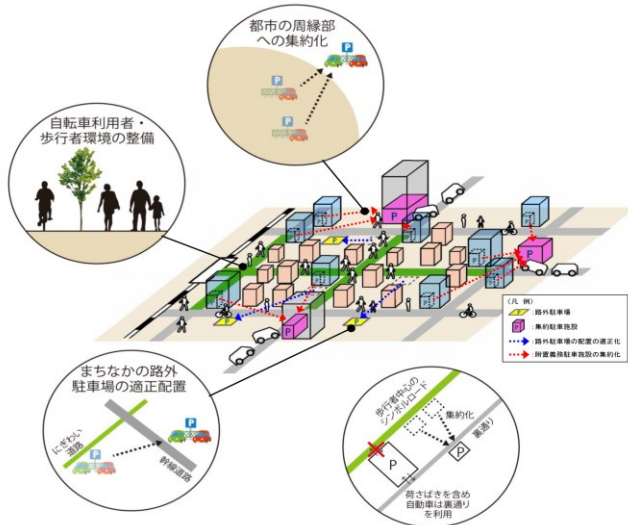


出典：静岡県、美しい“ふじのくに”インフラビジョン推進会議

### ◇ 駐車場の適正配置・出入口コントロール

- ・ 歩行者中心の道路ネットワークを対象に、歩行者と自動車の交錯を無くし、安全・安心に過ごせるように駐車場需給を踏まえた配置の適正化及び出入口のコントロールを推進します。

#### 【駐車場の配置の適正化のイメージ】



出典：国土交通省、まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第2版）

### ② 地域別の施策展開の考え方

#### 浜松都心

- ・ にぎわいの創出に向けて、歩行者や自転車利用者の移動・回遊しやすさの向上、居心地の良い滞在空間の創出に取り組みます。鍛冶町通りについてはトランジットモール化の可能性について検討します。
- ・ 浜松市まちなか公共空間利活用事業を通じて、JR 浜松駅周辺での道路や公園などの公共空間の利活用を促進します。
- ・ 浜松市都市機能誘導方針に基づく容積率緩和制度の容積率緩和の要件化によって、フリンジ駐車場の適正配置を誘導します。

#### 【マルシェ・ド・ソラモ】



出典：浜松まちなかにぎわい協議会 HP

#### 【新川モール BON COFFEE】



出典：浜松市子育て情報サイト HP

## JR 磐田駅周辺地域

- ・ 道路空間と沿道の店舗等が一体の空間となり、様々なイベントの実施など、にぎわいを生み出すための取組を実施しやすい環境づくりに向けて、ジュビロード（(都) 磐田駅天竜線）や駅前広場などの良好な歩行空間の維持・向上を推進します。

### 【多くの買い物客で埋め尽くされたジュビロード】



出典：磐田市提供資料

## JR 掛川駅周辺地域

- ・ JR 掛川駅前から掛川城周辺までのまちなかを対象に、居心地が良く歩いて楽しいウォーカブル空間の形成に向けて道路空間の再整備や利活用に向けた社会実験等を今後も検討し、人中心の空間への転換を推進します。

### 【社会実験時の様子】



出典：掛川市、掛川観光情報 HP

## JR 袋井駅周辺地域

- 都市機能が集積・配置されている JR 袋井駅周辺にて、歩行者や自転車通行者にとって、快適でゆとりのある道路環境の整備を推進し、袋井駅南地区「新幹線南側エリア」土地利用基本構想とも連携しながら、歩いて楽しく、にぎわいある新市街地の形成を図ります。

### 【袋井駅南口の土地利用構想図】



出典：袋井市、袋井駅南地区「新幹線南側エリア」土地利用基本構想

## JR 鷺津駅周辺地域

- (都) 鷺津駅谷上線での歩道拡幅の事業を推進するとともに、駅前広場等の空間を活用したにぎわいイベントを継続的に展開できるように良好な歩行空間の維持・向上を推進します。

### 【駅前広場でのにぎわいイベントの様子】

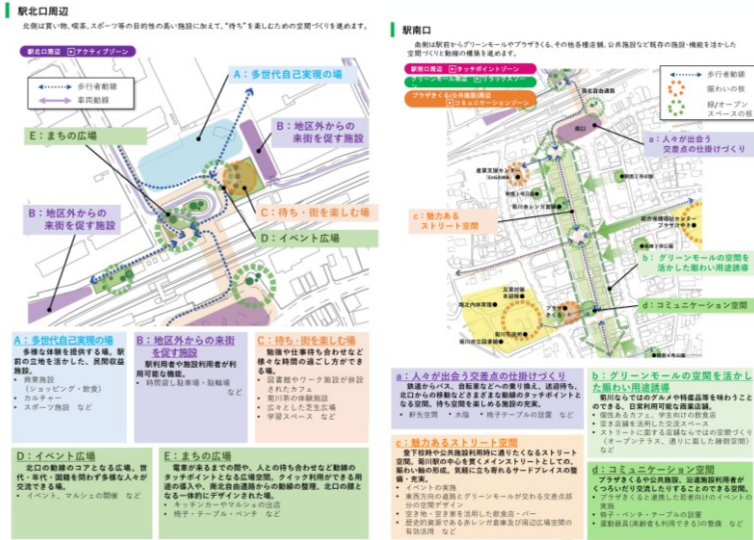


出典：湖西市提供資料

## JR 菊川駅周辺地域

- 今後、菊川駅のリニューアルにより南北自由通路が整備され駅周辺での回遊性向上が高まることを踏まえ、駅周辺土地利用構想とも連携し、グリーンモールなどの主要な路線についてにぎわいを生み出すための空間としての利活用について検討を推進します。

### 【駅周辺の空間活用イメージ】



出典：菊川市、菊川駅周辺空間活用構想

## 森町役場周辺地域

- まちなかでの徒歩による移動が多い特徴を踏まえ、歩行空間確保に向けて検討に取り組みます。
- また、まちなかでの回遊や周辺市街地からのアクセス手段として重要な役割を担っている自転車交通にて、安全に通行できるような空間の確保を検討します。

## 4-2 公共交通計画

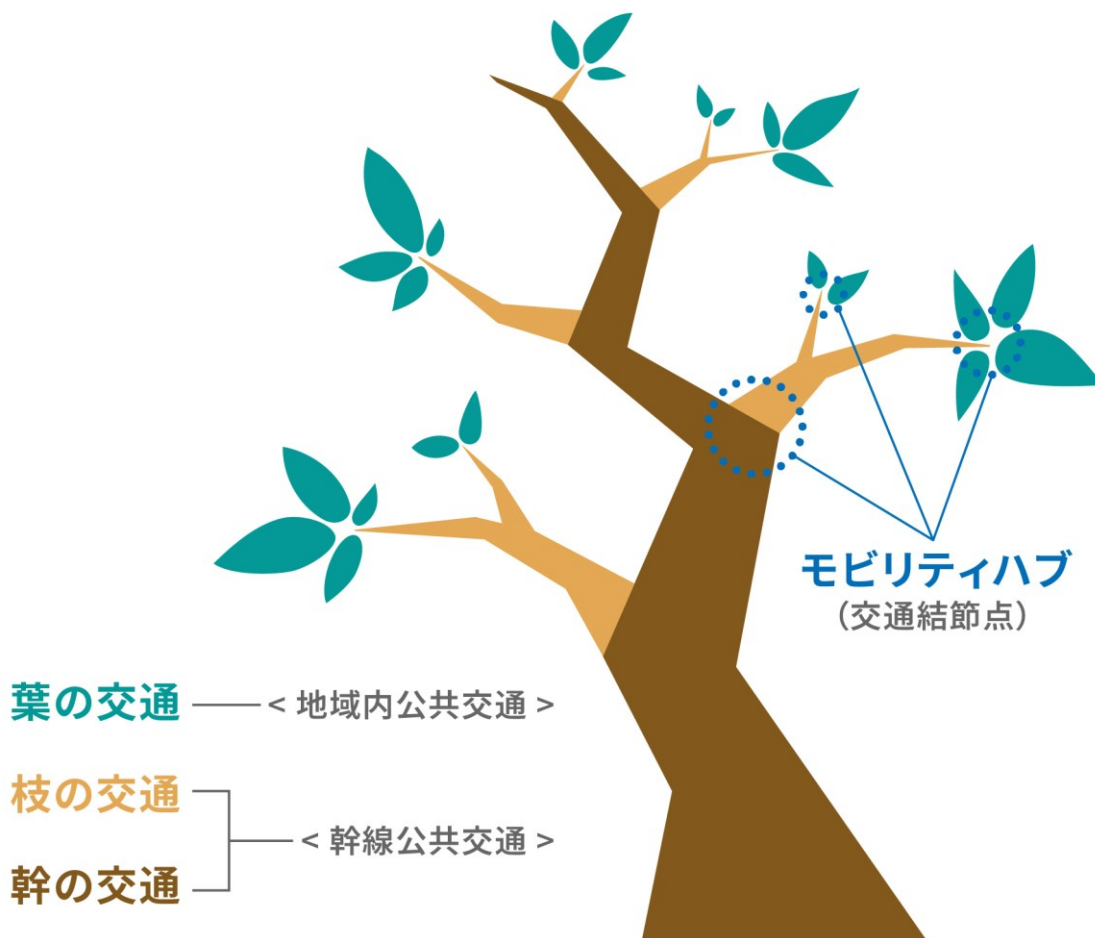
### (1) 基本的な考え方

#### 1) 西遠都市圏の公共交通体系

西遠都市圏では、「都市圏の新たな価値の創造と持続可能な暮らしを支える都市交通の構築を目指して」の都市交通の理念のもと、地域の関係者が連携・協働し、都市機能が集積するまちなかから、自然環境に囲まれた山あいまで、各地域特性に応じて、徒歩、自転車、自動車等の交通手段との組み合わせによって、日常生活サービスを提供する主要な施設や都市機能が集積した拠点に移動できる公共交通体系の構築を目指します。

具体的には、都市圏内外の拠点間の移動を支える公共交通を「幹・枝の交通（幹線公共交通）」、日常生活サービスを提供する主要な施設等への移動を支える「葉の交通（地域内公共交通）」、幹・枝・葉の交通を結ぶ「モビリティハブ（交通結節点）」で構成し、西遠都市圏の新たな価値の創造と人々の持続可能な暮らしを支える「木」となる交通体系を育てあげていきます。

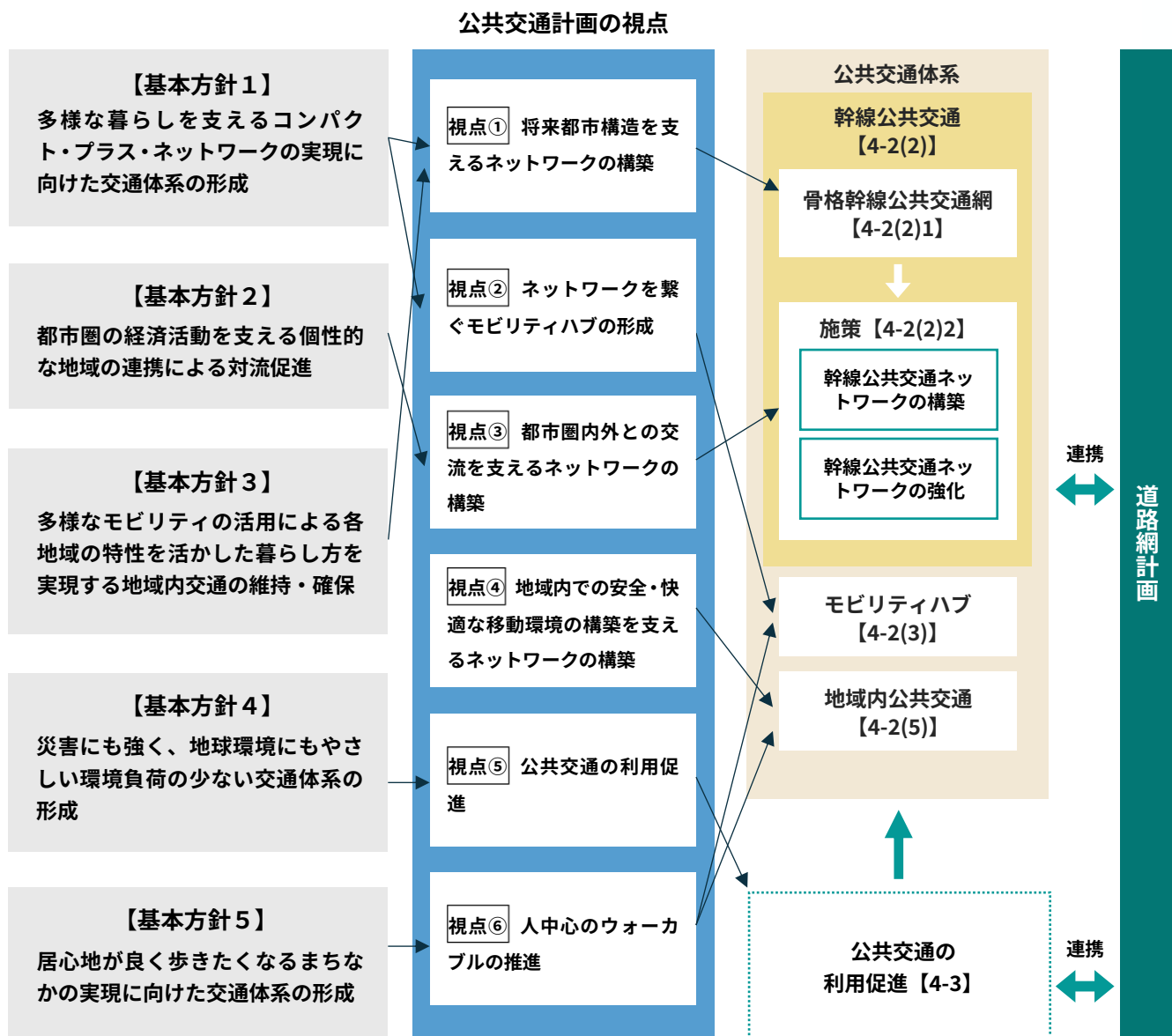
#### 【公共交通計画の対象範囲イメージ】



## 2) 基本方針を踏まえた公共交通施策の展開の考え方

基本方針を踏まえて、以下のとおり視点を設定して公共交通ネットワーク形成の考え方を整理しました。

### 【基本方針を踏まえた公共交通計画の視点と検討事項との関係性】



## (2) 幹線公共交通に関する施策

### 1) 骨格幹線公共交通網

#### a) 骨格幹線公共交通網設定の考え方

公共交通の将来ネットワークの概念図として、基本方針を踏まえた公共交通計画の視点に基づき、「将来の都市圏の骨格を形成する都市圏軸に対応する骨格幹線公共交通網」を設定します。

#### 視点① 将来都市構造を支えるネットワークの構築

##### 将来公共交通ネットワーク設定の考え方

- 骨格幹線公共交通網は、第4回西遠都市圏総合都市交通体系調査における幹線公共交通ネットワークでの階層構造を基本として、都市圏軸との関係性から公共交通路線の階層構造を設定します。
- 都市圏軸に該当しないが都市の拠点と地域を容易にアクセスできる環境を構築する主要な公共交通路線を地域準幹線システムに位置づけます。

#### 視点③ 都市圏内外との交流を支えるネットワークの構築

##### 将来公共交通ネットワーク設定の考え方

- 都市圏外からの多様な来訪者が西遠都市圏の「都市圏中心・地域拠点」に容易にアクセスできる広域的な公共交通ネットワークを構築します。
- 「都市の拠点」から「レクリエーション拠点」や「産業拠点」に容易にアクセスできる環境を構築する都市圏軸を対象に公共交通路線の階層構造を踏まえ、地域準幹線システムとして位置づけます。
- 都市圏軸に該当しないが都市圏内外を結ぶ主要な公共交通路線を地域準幹線システムに位置づけます。

#### 骨格幹線公共交通網設定の考え方のまとめ（都市圏）

- 将来都市構造上の都市圏軸に対応した骨格幹線公共交通網の階層構造を都市圏幹線システム、地域幹線システム、地域準幹線システムとして位置づけ、その他の都市圏軸を支える骨格幹線公共交通網を地域準幹線システムとして位置づけます。

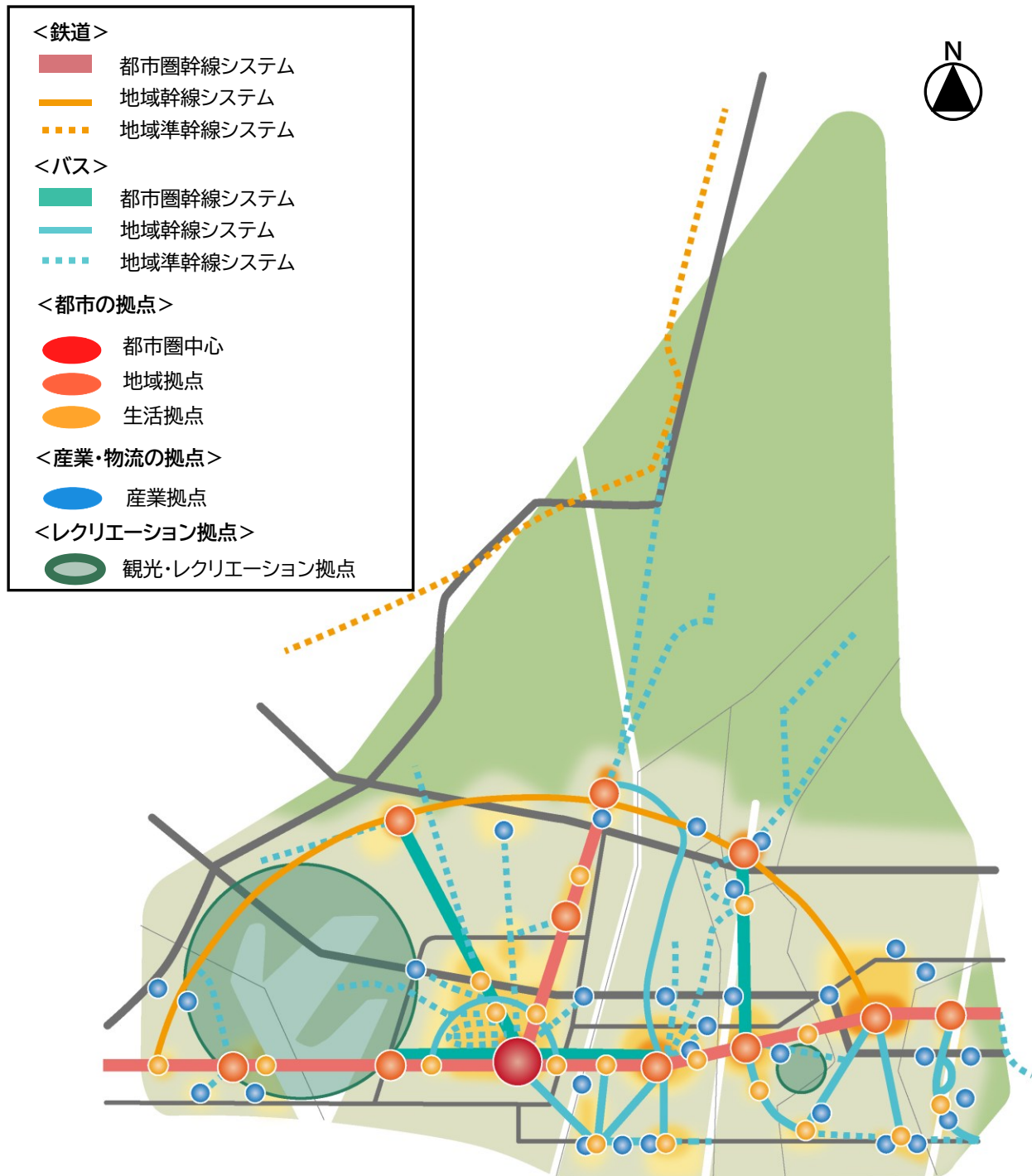
【都市圏軸（将来都市構造）を踏まえた骨格幹線公共交通網の段階構成】

都市圏軸		階層構造	
将来都市構造上の都市圏軸	都市圏骨格軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「地域拠点」から「都市圏中心」に公共交通で容易にアクセスできる環境を構築する都市圏軸</li> </ul>	都市圏幹線システム
	地域骨格軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「生活拠点」から上位の拠点（都市圏中心・地域拠点）に公共交通で容易にアクセスできる環境を構築する都市圏軸</li> <li>・同一階層の「都市の拠点」の間を容易に移動できる環境を構築する都市圏軸</li> </ul>	地域幹線システム
	拠点連携軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「都市の拠点」から「観光・レクリエーション拠点」又は「産業拠点」に容易にアクセスできる環境を構築する都市圏軸</li> <li>・都市圏骨格軸・地域骨格軸の機能強化に資する都市圏軸</li> </ul>	地域準幹線システム
その他の都市圏軸	地域から「都市の拠点」に容易にアクセスできる軸		地域準幹線システム
	都市圏内外を結ぶ主要な軸		

## b) 骨格幹線公共交通網

以上を踏まえ、骨格幹線公共交通網を示します。

### 【骨格幹線公共交通網】



## 2) 骨格幹線公共交通網の実現に向けた施策

### a) 基本的な考え方

基本方針を踏まえた公共交通計画の視点に基づき、幹線公共交通に関する施策の基本的な考え方を以下の①～⑤のとおり整理します。

#### 視点① 将来都市構造を支えるネットワークの構築

##### i. 拠点へのアクセスを支えるネットワーク

コンパクト・プラス・ネットワークの更なる深度化に向けて、将来都市構造に位置づけられた都市圏軸の形成に資する公共交通ネットワークの構築を推進します。

#### 視点③ 都市圏内外との交流を支えるネットワークの構築

##### i. 都市圏外からのアクセスを支えるネットワーク

都市圏外からの多様な来訪者が西遠都市圏の拠点に容易にアクセスできるよう、広域ネットワークを形成するとともに、西遠都市圏のゲートウェイである都市圏中心・地域拠点と観光・レクリエーション拠点、産業拠点を結ぶ公共交通ネットワークを形成します。

##### ii. 都市圏内の価値創造を支えるネットワーク

異業種間の連携による新たな価値の創造や誰もが働きやすい環境を支える都市の拠点と産業拠点を結ぶ公共交通ネットワークを形成します。

#### ■ 幹線公共交通に関する施策の基本的な考え方

- ① 段階構成に応じた公共交通ネットワークの形成
- ② 幹と枝と葉のバスネットワーク再編
- ③ 鉄道・バスの連携強化による定時性・速達性を活用した利便性の高い公共交通ネットワークの構築

#### 視点① 将来都市構造を支えるネットワークの構築

##### ii. 自動運転実用化を見据えた基幹公共交通の強化

コンパクト・プラス・ネットワークの都市圏軸を支える基幹公共交通において、官民共創により将来的な自動運転の実用化を戦略的に導入するとともに、段階的な高規格化を進めることにより基幹公共交通の維持・強化を図ります。

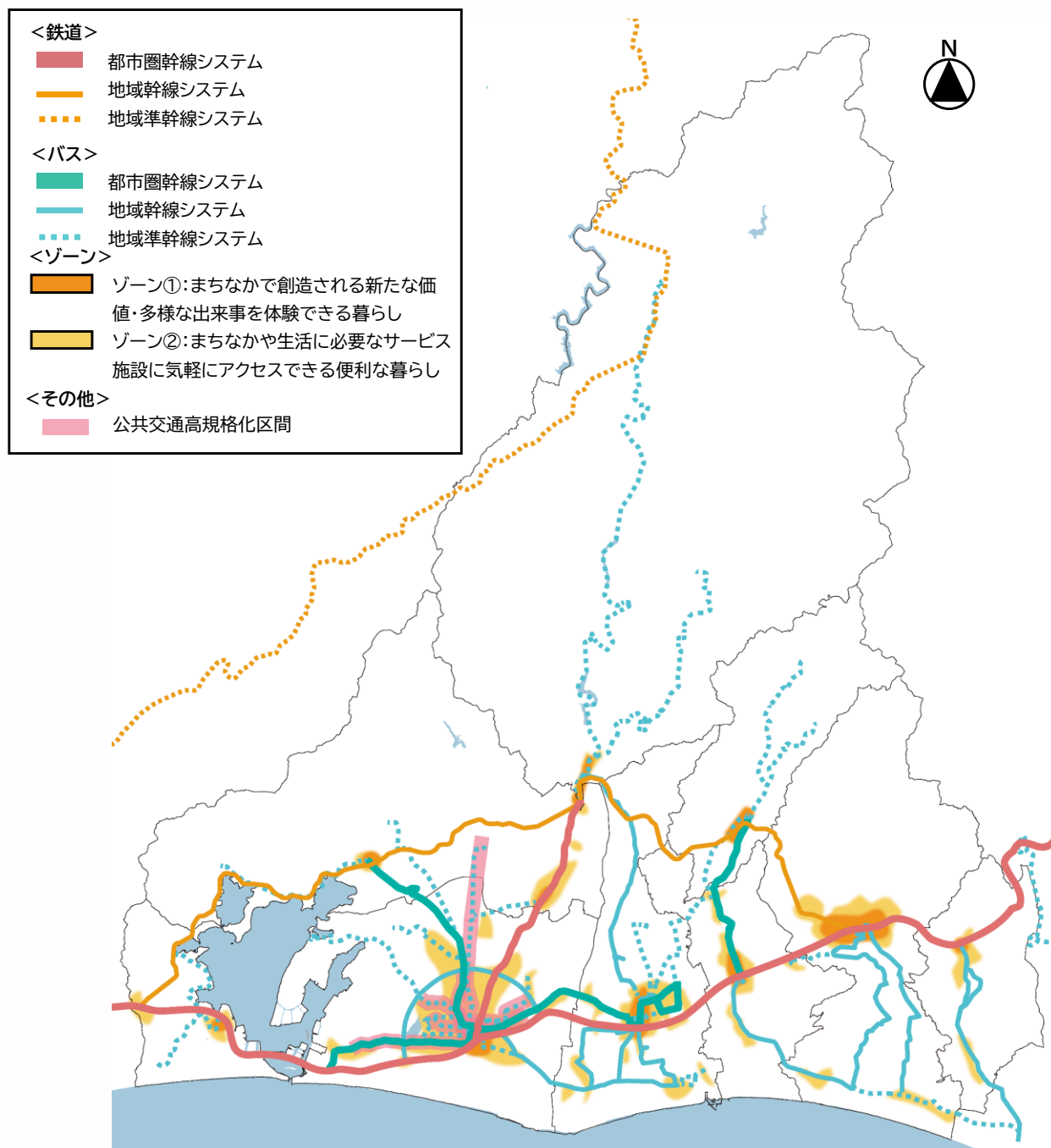
#### ■ 幹線公共交通に関する施策の基本的な考え方

- ④ 基幹的路線の段階的な高規格化
- ⑤ 自動運転技術の導入による基幹的路線の維持・強化

## b) 幹線公共交通ネットワークの構築

骨格幹線公共交通網の具体化として、下図に示すとおり、幹線公共交通ネットワークの構築を図っていきます。

### 【幹線公共交通ネットワーク】



## c) 幹線公共交通ネットワークの強化

### ① 幹線公共交通のサービスレベルの維持・向上

- ・ 西遠都市圏の活動・移動を支える役割を担う幹線公共交通の将来ネットワークに位置づけられる基幹的な公共交通路線については、目指す都市圏構造を構築し支えていくために必要な路線として、官民共創により、目標年次である 2045（令和 27）年に向けて自動運転技術を戦略的に導入し、サービス水準の維持・向上を図っていきます。

### ② 幹線公共交通の定時性・速達性の向上

- ・ 幹線公共交通の将来ネットワークに位置づけられている基幹的な公共交通路線の定時性・速達性の向上を図るため、幹線道路の空間機能を活かす観点から基幹的な公共交通路線が運行する道路又は近接する道路において、現道又は都市計画道路として 4 車線以上で決定されている区間を公共交通高規格化区間として位置づけ、バスレーン・PTPS・バスベイ設置を導入・延伸します。

### ③ バスネットワーク再編による新規バス路線の導入

- ・ 公共交通ネットワークの利便性の向上、効率化を図るため、幹と枝と葉によるバスネットワーク再編において、新規バス路線の導入を検討します。

### (3) 交通結節点に関する施策

#### 1) 基本的な考え方

視点② ネットワークを繋ぐモビリティハブの形成、視点⑥ 人中心のウォークアブルの推進に基づき、幹線公共交通に関する施策の基本的な考え方を以下の a) ～c) のとおり整理します。

- a) 幹と枝と葉の結節点に鉄道間、鉄道・バス間、バス間の乗換え・乗継ぎ機能の強化
- b) モビリティハブとしての交通結節点の機能強化
- c) 段階構成に応じた交通結節点の機能分類

#### 2) 交通結節点の機能強化

##### a) 鉄道駅の乗換え・乗継ぎ機能の強化

- ・ 幹線公共交通のネットワークの主要な交通結節点である鉄道駅において、乗継ぎダイヤの設定、駅舎構内の改修等により、鉄道と鉄道、鉄道とバスといった乗換え・乗継ぎターミナル機能の強化を図っていきます。

##### b) 鉄道駅のパーク＆ライド (P&R)・サイクル＆ライド (C&R)・キス＆ライド (K&R) 機能の強化

- ・ 幹線公共交通のネットワークの主要な交通結節点である鉄道駅において、専用の駐車場・駐輪場・送迎スペースの整備等により、自家用車、自転車と連携するためのパーク＆ライド (P&R)、サイクル＆ライド (C&R)、キス＆ライド (K&R) 機能の強化を図っていきます。

##### c) 鉄道駅へのアクセス機能の強化

- ・ 幹線公共交通のネットワークの主要な交通結節点である鉄道駅において、駅前広場の整備等により、鉄道駅へのアクセス機能強化を図っていきます。

##### d) バスターミナル・バス停での乗継ぎ機能の強化

- ・ 幹線公共交通のネットワークの主要な交通結節点であるバスターミナル・バス停において、乗継ぎダイヤの設定、乗継ぎ環境整備等により、バス間での乗継ぎ機能の強化を図っていきます。

##### e) バスターミナル・バス停のパーク＆ライド (P&R)、サイクル＆ライド (C&R)、キス＆ライド (K&R) 機能の強化

- ・ 幹線公共交通のネットワークの主要な交通結節点であるバスターミナル・バス停において、専用の駐車場・駐輪場・送迎スペースの整備等により、自家用車、自転車と連携するためのパーク＆ライド (P&R)、サイクル＆ライド (C&R)、キス＆ライド (K&R) 機能の強化を図っていきます。

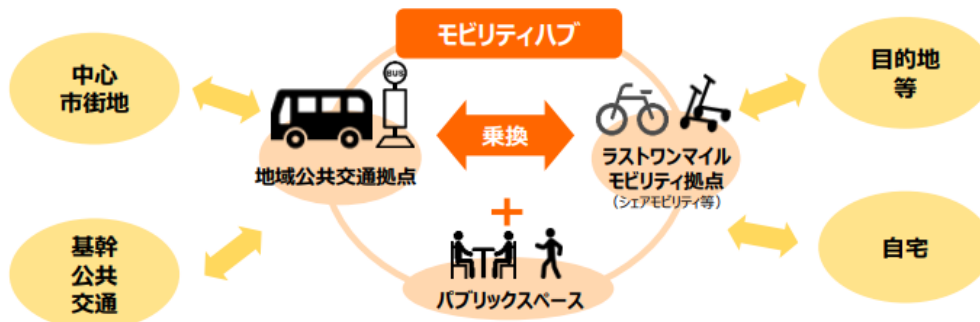
##### f) 停留所・車両の高度化と情報提供

- ・ 幹線公共交通のネットワークの主要な交通結節点であるバスターミナル・バス停において、待合空間の整備、バス近接表示機の設置等の整備等によるバス間の乗換え・乗継ぎ機能の強化を図っていきます。
- ・ 幹線公共交通のネットワークの主要な交通結節点であるバスターミナル・バス停の EV バス用の充電施設を設置することで、EV バスの導入を促進し、環境負荷の低減を図り、カーボンニュートラルの実現を目指します。

### 3) 交通結節点のモビリティハブ化

・幹線公共交通のネットワークの主要な交通結節点において、公共交通間の乗換え・乗継ぎ機能、自家用車、自転車と連携するためのパーク&ライド（P&R）、サイクル&ライド（C&R）、キス&ライド（K&R）機能に加えて、シェアリングモビリティ、電動キックボード等を加えた多様なモビリティへの乗換え、商業施設をはじめとした施設との連携、コミュニティスペースの併設などの機能を備えたモビリティハブとして交通結節点の機能強化を図っていきます。

#### 【モビリティハブのイメージ】



出典：国土交通省 第6回マチミチ会議資料

#### 【モビリティハブの例】

(さいたま市大宮ぷらっと)



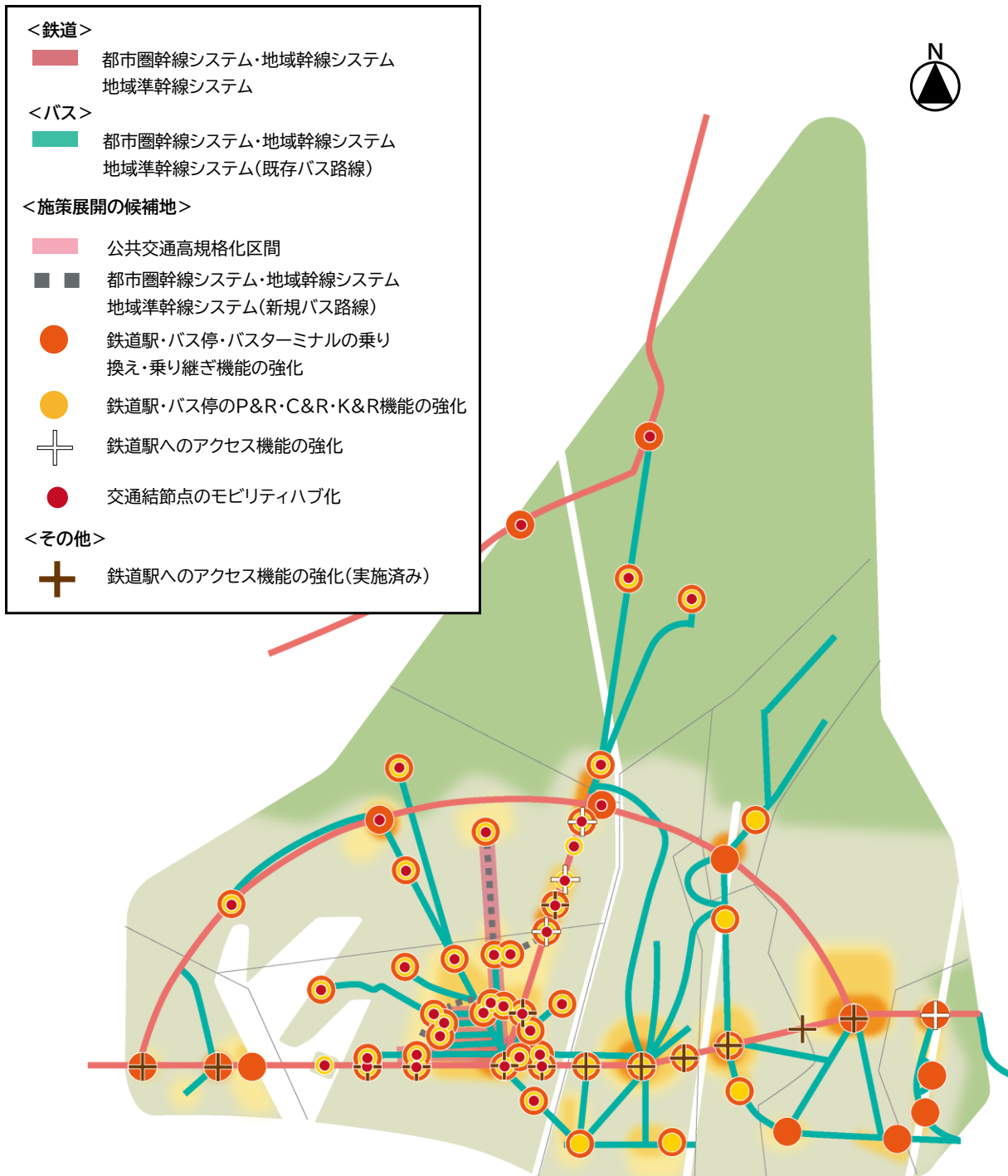
(東急田園都市線駒澤大学駅)



出典：国土交通省 第6回マチミチ会議資料

#### (4) 幹線公共交通・交通結節点に関する施策の展開のイメージ

前述の幹線公共交通の利便性の維持・向上、及び交通結節点の機能強化に関する施策の展開イメージを下图に示します。



## (5) 地域内公共交通に関する施策

### 1) 基本的な考え方

葉の交通については、地域の移動ニーズに基づき、**視点④** 地域内での安全・快適な移動環境の構築を支えるネットワークの構築、**視点⑥** 人中心のウォークブルの推進に向けた取組を各市町で実施していきます。

なお、西遠都市圏をまたぐような活動が行われている地域の場合は、西遠都市圏外の隣接市町との連携を図りながら、活動の実情に即したモビリティ・サービスを検討することが望ましくあります。

### 2) 取組の現状

各市町では地域公共交通計画等を策定し、地域内での暮らしを支えるための取組を展開しています。デマンド型のタクシーや自家用有償旅客運送なども含めて、民間事業にてサービスを提供できない範囲などを中心に地域と協働で取り組んでいる状況にあります。

人口減少、高齢化等が進むなか、葉の交通では、幹・枝となる公共交通ネットワークへのアクセス性の向上と、地域の人々の公平な活動機会の確保の視点から施策展開を実施していきます。

### 3) 施策展開の提案

#### ●車両の小型化や需要に応じてデマンド交通の導入

高齢者をはじめとする移動手段確保が課題となる住民の移動ニーズに的確に対応し、地域社会における生活の安定と活力の維持に向けて、車両の小型化、需要に応じたデマンド運行の導入、さらにはタクシー事業者の活用等、地域の実情や特性に応じた多様な運行形態を推進します。

#### 磐田市における取組

デマンド型乗合タクシー  
「お助け号」



#### 袋井市における取組

地域協働運行バス



#### 掛川市における取組



#### 湖西市における取組



## ●地域の実情に応じてライドシェアの導入

- 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、地域の実情に応じて、移動需要に柔軟かつ的確に対応できるライドシェア（公共ライドシェア、日本版ライドシェア、共助版ライドシェア）の導入を推進します。

### 【各種ライドシェアの概要】

	営業形態	道路運送法の位置づけ	運行主体	登録・許可の要不要
公共ライドシェア	有償	自家用有償旅客運送 (道路運送法第78条第2号)	市町村やNPO法人等	運輸支局などでの「登録」が必要
日本版ライドシェア	有償	自家用車活用事業 (道路運送法第78条第3号)	法人タクシー事業者	運輸支局の「許可」が必要
共助版ライドシェア	無償（謝金・実費の支払いは可能）	無償のため位置づけなし	地域住民、NPOなど	許可・登録不要

## ●まちなかの回遊を支えるモビリティの導入

- まちなかでの回遊促進だけでなく、来訪者にとってもシンボルとなるように、グリーンスローモビリティやシェアモビリティなど、新たなモビリティ・サービスの導入を推進します。

### 【浜松市での電動キックボード】



## ●貨物輸送と旅客輸送を一体的に輸送するモビリティの確保

- 地域における公共交通の持続可能性と効率性の向上を図るため、貨物輸送と旅客輸送を一体的に行う「貨客混載」の取組を推進します。制度改正により適用範囲も拡大したことから、地域の実情を踏まえて適切な活用検討が期待されます。

### 【貨客混載制度の実施区域の見直し】



(※) ただし、貸切バス事業者若しくはタクシー事業者による貨物の運送又はトラック事業者による旅客の運送について、発地及び着地がいずれも過疎地域以外となる場合は、以下に掲げる者による協議が整っていることを許可に付す条件とする。

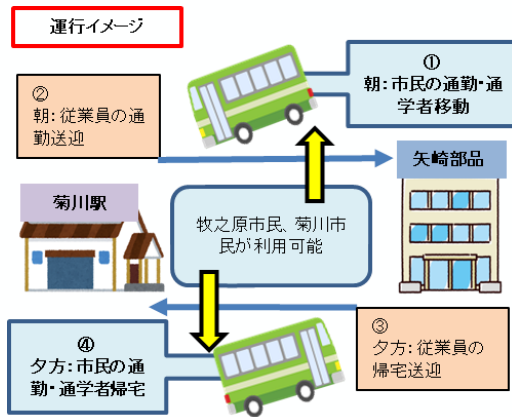
- 1 関係する地方公共団体
- 2 地域の交通網の維持の観点から旅客自動車運送事業者及び旅客をそれぞれ代表し得る者
- 3 地域の物流網の維持の観点から貨物自動車運送事業者及び荷主をそれぞれ代表し得る者

出典：国土交通省、貨客混載制度の実施区域の見直し

## ●企業と連携したモビリティサービスの確保

- ・ 企業バスをはじめとするさまざまな輸送サービスを「地域の貴重な資源」として捉え、これらを新たな公共交通サービスとして活用できないかを、都市圏内の各企業と連携し、実現の可能性を検討します。

### 【矢崎アローラインの取組】



出典：菊川市 HP

### 【企業シャトル BaaS】



出典：湖西市 HP

## ●MaaS の活用

- ・ デジタル技術を活用し、幹・枝の交通と葉の交通等の多様な交通手段をシームレスに結び付けることにより、検索・予約・決済といった一連の利用プロセスを一体的に提供し、利用者にとって分かりやすく使いやすい移動環境の実現をつくる MaaS (Mobility as a Service) の導入に向けた検討を実施します。

### 【MaaS のイメージ】

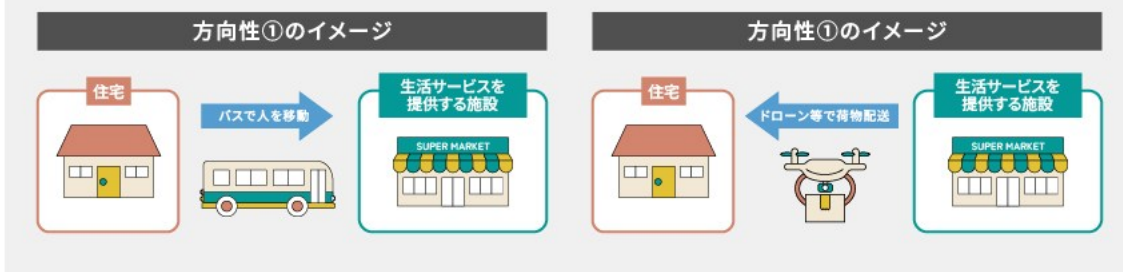


出典：国土交通省、日本版 MaaS の推進について

## <コラム：先進技術を用いた生活サービスの提供の可能性>

日々の充実した暮らしを送る上では、買物、医療、娯楽を始めとした生活サービスを不自由なく受けることができる環境が必要です。この環境構築にあたっては、主に以下の二つの方向性が考えられます。

- 【方向性①】住民が生活サービスを提供する施設（スーパー、病院、集会所等）へアクセスするため移動手段を提供すること（「葉の交通」に該当）
- 【方向性②】生活サービスを住民の住宅へ直接届けること



現時点では方向性①に該当する「葉の交通」の取組を推進しますが、将来的にはエアモビリティ・遠隔操作型配送車等の研究・開発中の先進技術を用いて、「方向性②：生活サービスを住民の住宅へ直接届けること」に関する取組を推進していくことが考えられます。

【方向性②に関する取組事例】	【西遠都市圏で開発・実証中のエアモビリティ】
<p>セイノーホールディングス株式会社 株式会社NEXT DELIVERY による 「物流SkyHub®」</p> <p><b>概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 物流SkyHub®とは、各物流会社による共同配送を推進し、陸配（共同配送）+ドローンの組み合わせで最適な配送システムを組む取組             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 地方創生推進交付金を活用：小幡村、藤岡市</li> <li>- エコノミクス都市圏国家戦略推進交付金を活用：上土曜町、堀町、敦賀市</li> <li>- 二輪化促進基金（出羽県産業振興等補助金）も活用：小幡村、若手町、尖閣村など</li> </ul> </li> <li>■ ドローンで離陸するドローンには、食料品、日用品100品目が店頭販売されている</li> <li>■ お客様は、カタログを見て、TEL、メール、FAXで注文。注文アプリもある</li> <li>■ 1つのドローンを約4.5分で運搬</li> <li>■ 配送費用はエリアによって異なる。             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 300円 + 売上10%</li> <li>- 一律500円 など</li> </ul> </li> </ul> <p><b>事業イメージ</b></p>	
<p>出典：買物弱者支援事業者事例集（経済産業省）</p>	<p>出典：SKYDRIVE HP</p>

【西遠都市圏で開発・実証中の遠隔操作型配送車】	
<p>出典：湖西市・スズキ（株）：LOMBY（株）提供</p>	

## 4-3 多様なモビリティの組合せによる総合交通計画

西遠都市圏において、公共交通、道路ネットワーク、地域別の施策と一緒に、取り組むことが期待される施策を整理しました。

### ●料金施策の導入

- 公共交通の利用促進と利便性の向上を図るため、キャッシュレス決済の普及を推進し、利用者が円滑かつ安心して乗車できる環境を整備します。
- また、交通事業者間の連携を強化し、多様な交通モード間の乗継ぎ時の負担軽減を目的とした割引施策を導入することで、利便性の向上と利用者数の拡大を推進します。

### ●モビリティ・マネジメントの導入

- 第4回調査にて、「クルマと公共交通のかしこい使い方に関する施策」としてモビリティ・マネジメントを5種類について方針を定め、取り組んできています。公共交通指向型のまちづくりに向けて、引き続き、モビリティ・マネジメントに取り組んでいきます。
- 特に通勤時の自動車分担率は高い水準にあることから、事業所・企業とも連携し、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職場（事業所）に対するモビリティ・マネジメントを推進します。

### 【企業への働きかけ「エコ・通勤ポスター」】

**エコ通勤のいいところ**

**時間の有効利用**が出来ます。  
電車やバスでは通勤すれば、車内で読書も出来ます。車通勤の渋滞でイライラからも解放されます。

**健康増進**にもつながります。  
徒歩や自転車通勤は健康的な暮らし。電車やバスでの通勤も、駅やバス停までは徒歩や自転車が勧められます。併用せ、エコ通勤でサイエント

**安全・安心**に通勤できます。  
朝夕の通勤・帰宅の時間帯は交通事故の多発時間帯でもあります。公共交通を利用すれば、交通事故に遭遇する危険性が減りますし、事故の被害者にならないこともありません。

**エコ通勤にご協力を**  
毎日エコ通勤するのは難しい。そんなときは、週1回でもエコ通勤をしてみてください。例えば、浜松市役所のほかの事業所をほんの少しお土産だけで、お土産の代わりにエコ通勤をすることでエコ通勤ができます。

**あなたの「エコ通勤」が地球環境の保全につながっているのです。**

浜松市役所 都市整備部 交通政策課  
〒430-8501 浜松市東区緑町1-16番地4  
電話 053-467-2441 FAX 053-457-3445  
E-mail: kotai@city.hamamatsu.lg.jp

出典：浜松市提供資料

### ●交通需要マネジメントの導入

- ・ 交通量の平準化と混雑緩和を目的として、時差出勤やテレワークの活用を促進し、柔軟な働き方との両立を図ります。
- ・ さらに、その他の交通需要マネジメント（TDM）の導入により、自動車利用の抑制や公共交通利用の促進を進め、持続可能で効率的な交通体系の形成を進めます。

### ●交通手段の適正利用に向けた啓発イベント

- ・ 次世代を含めた幅広い世代に公共交通の利便性や必要性を理解してもらい、将来的な利用拡大と持続可能な地域公共交通体系の確立を図るため、将来の利用者となる小学生を対象とした「バス教室」の開催や、地域住民が公共交通に親しむことができる体験型イベントの実施を促進します。
- ・ 公共交通の魅力を広く発信し、利用意欲を高めるために、バス無料デーの実施や地域行事と連携した乗車体験企画など、多様な啓発イベントを展開します。
- ・ これらの取組にあたっては、交通事業者のみならず、まちづくり団体や教育機関、地域住民組織等との連携を強化し、地域全体で公共交通を支える機運の醸成を図ります。

#### 【静岡県におけるバス無料デー】



出典：静岡県資料

#### 【天浜線フェスタ 2025】

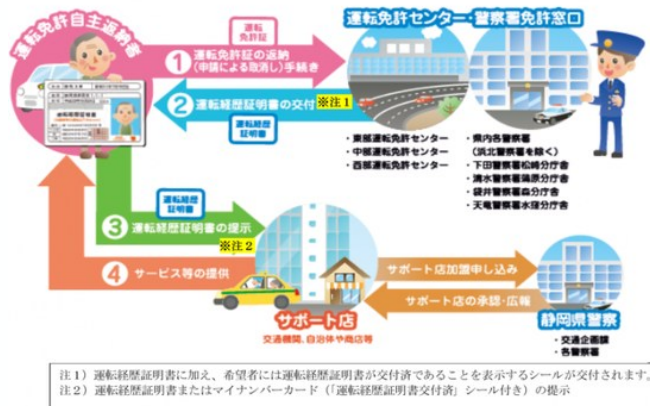


出典：浜松市提供資料

●**運転免許証の自主返納の促進による  
過度な自家用車利用の抑制**

- ・運転免許返納者等、公共交通利用が生活基盤となる層に対しては、追加的な割引制度を講じることにより、移動手段の確保と地域住民の生活の質の向上を図ることが期待されることから、県の運転免許自主返納等サポート事業とも連携し、支援の拡大を推進します。

【**運転免許返納者サポート事業のしくみ**】



出典：静岡県警察、運転免許自主返納者等サポート事業

●**交通データのオープン化**

- ・地域公共交通の利便性向上と利用促進を図るため、標準的な公共交通データフォーマット（GTFS）の整備を推進し、時刻表や運行経路等に関する情報を正確かつ分かりやすい形で提供します。
- ・これにより、民間事業者や研究機関等による新たなサービス開発や分析が進み、新たな公共交通利用を支援するオープンイノベーションの促進を進めます。

評価・モニタリング及び

推進体制

05

## 5 評価・モニタリング及び推進体制

### (1) 進行管理の手法

都市交通マスタープランに位置づけた施策を推進するため、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きます。モニタリング指標を設定して毎年確認し、5年後の中間評価を経て、10年後を目途に都市交通マスタープランの見直し検討を実施することを基本とします。なお、パンデミックなどの想定外の状況変化に対しては OODA ループの考え方を取り入れ、迅速かつ適切に意思決定を図ります。

【PDCA サイクル】



#### ①計画立案（Plan）

総合都市交通体系調査の中で、都市交通マスタープランを策定します。

#### ②施策展開（Do）

策定された都市交通マスタープランに位置づけられた施策を受け、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、実施します。

#### ③・④評価・改善（Check、Action）

モニタリング指標をアウトプット指標とアウトカム指標、それぞれ位置づけ点検評価を実施します。

##### 毎年

「モニタリング指標」をチェック

##### 中間年（5年）

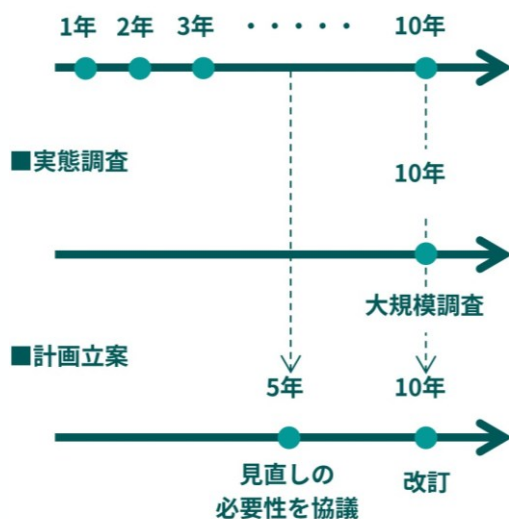
「モニタリング指標」の5年間の推移を確認、課題を整理し、計画見直しの必要性を協議

##### 10年後

「評価指標」から目標の達成状況を確認し、第6回の都市交通マスタープランの見直しに反映

### 【モニタリングの流れのイメージ】

#### ■アウトプット及びアウトカム指標の評価

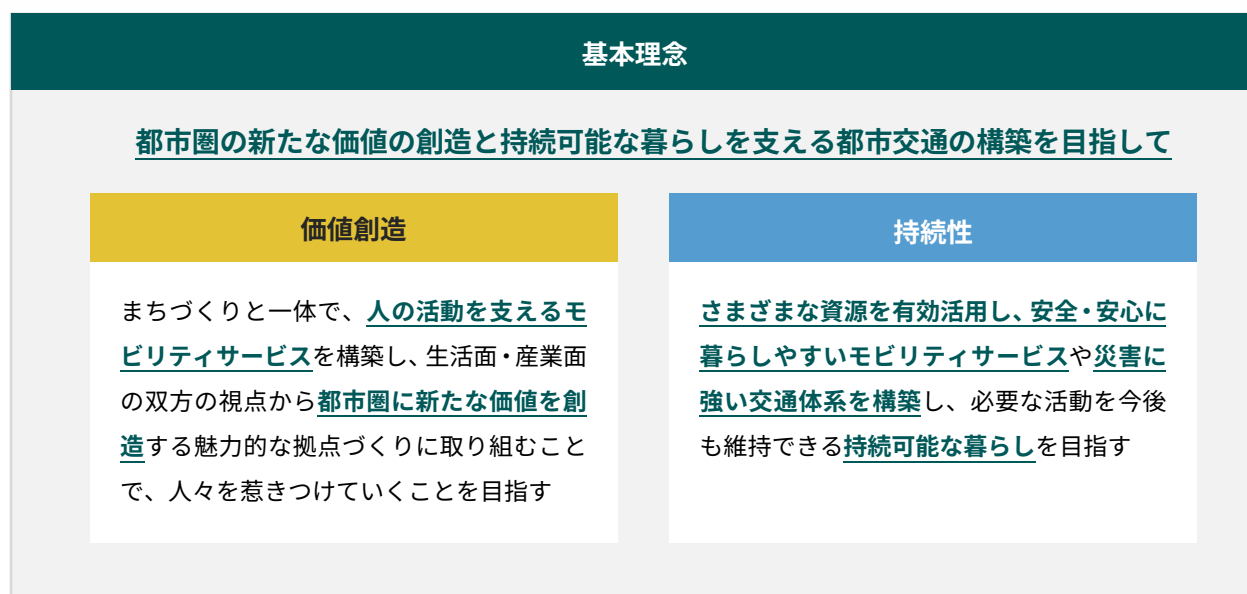


## (2) 評価方法及び目標値の設定

### 1) 評価・モニタリングの指標設定の考え方

第5回調査では、基本方針1~5に対応して、評価・モニタリングを実施するアウトプット指標及びアウトカム指標を設定します。進行管理は、毎年、中間年、10年後に分けて実施することから、アウトカム指標については、10年後にパーソントリップ調査を活用して評価するものと、国県等の統計調査や無償で入手可能なデータを使って毎年モニタリングできる指標の2種類を設定します。中間年（5年後）においては、各市町の必要性に応じて評価指標の状況を把握するための個別調査実施の検討を行います。

#### 【基本理念と評価・モニタリング指標の関係性】



基本方針	モニタリング指標（例）		評価指標
	アウトプット指標	アウトカム指標	
1.多様な暮らしを支えるコンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた交通体系の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>居住誘導区域の都市計画道路の整備率</li> <li>路線バスの実車走行キロ</li> <li>交通結節点強化に向けた施策（乗継拠点、駅前広場、C&amp;R、P&amp;R、K&amp;R）の取組件数（割合）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道利用者数（鉄道事業者データ）</li> <li>バス利用者数（バス事業者データ）</li> </ul>	都市圏の交通手段構成比（PTデータ）
2.都市圏の経済活動を支える個性的な地域の連携による対流促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>高規格幹線道路及び広域幹線道路の整備済延長（割合）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR浜松駅、JR掛川駅での新幹線の乗降客数（鉄道事業者データ）</li> <li>産業拠点の滞留人口（RESAS）</li> <li>産業拠点滞留者の同一市外割合（RESAS）</li> </ul>	拠点（都市圏中心、地域拠点及び産業拠点）への通勤業務目的での集中量（PTデータ）

3.多様なモビリティの活用による各地域の特性を活かした暮らし方を実現する地域内交通の維持・確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域交通に関する取組件数（割合）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の人口カバー率</li> </ul>	中ゾーン内々トリップの交通手段構成比（PTデータ）
4.災害にも強く、地球環境にもやさしい環境負荷の少ない交通体系の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの実車走行キロ</li> <li>・緊急輸送道路の整備済延長（割合）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運輸部門のCO2排出量（国環研の公表値）</li> </ul>	運輸部門のCO2排出量（PTデータ）
5.居心地が良く歩きたくなるまちなかの実現に向けた交通体系の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市圏中心及び地域拠点のバリアフリー化、道路空間再編、新たなモビリティ導入等の取組件数（割合）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市圏中心及び地域拠点の乗降客数（鉄道事業者データ）</li> <li>・都市圏中心及び地域拠点の公示地価（国土交通省公示地価室のデータ）</li> <li>・都市圏中心及び地域拠点の滞留人口（RESAS）</li> </ul>	都市圏中心及び地域拠点への買物私事目的での集重量（PTデータ）

## 2) 将来交通計画の実現により、期待される移動・暮らしの変化

ABMを活用することで、4章の将来交通計画に位置づけた交通ネットワークや施策を展開した場合の移動実態をビジョンケースとして推計しました。その結果から10年後に確認するアウトカム指標を算出し、2章3節で推計したトレンドケースと比較することで、将来交通計画の実現による変化を把握しました。

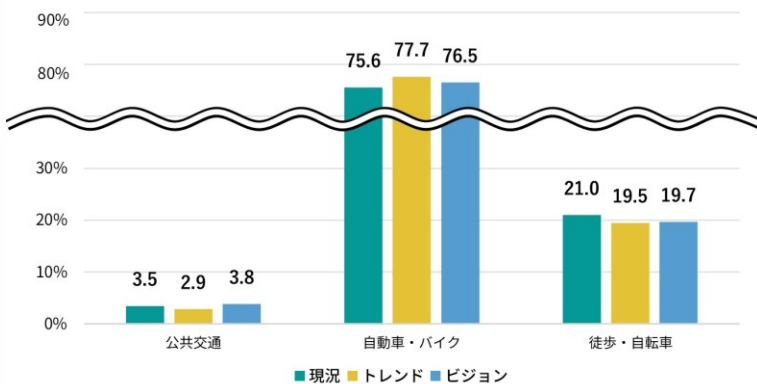
### 【比較ケースの概要】

ケース名称	解説
現況ケース 2022（令和4）年	2022年に実施した都市交通調査の結果
トレンドケース 約20年後 2045（令和27）年	2022年の社会情勢のまま人口動向が推移し、かつ、公共交通のサービス水準が低下した場合 詳細はp27の将来人口及び交通ネットワークの想定を参照
ビジョンケース 約20年後 2045（令和27）年	各市町の立地適正化計画にて掲げる居住誘導区域の人口密度目標を達成し、かつ、4章の将来交通計画に位置づけた交通ネットワークや施策を展開した場合

## a) 都市圏の代表交通手段構成比

現況の都市圏の代表交通手段構成比は、公共交通 3.5%、自動車・バイク 75.6%、徒歩・自転車 21.0%です。トレンドケースでは、自動車の構成比が 77.7%まで上昇するとともに、公共交通の分担率は 2.9%まで低下すると予想されています。ビジョンケースでは、土地利用誘導及び交通政策を実施することで公共交通の利用機会の増加が見込まれています。その結果、公共交通分担率はトレンドケースより 0.9 ポイント上昇、かつ、現況よりも 0.4 ポイント上昇する 3.8%になると予想されています。

### 【都市圏の代表交通手段構成比の比較】



※発地・着地のいずれも都市圏内であるトリップを対象に集計

※現況ケースにおける都市圏内と都市圏外トリップの代表交通手段構成比は、公共交通：4.1%、自動車・バイク：75.7%、自転車・徒歩：20.2%

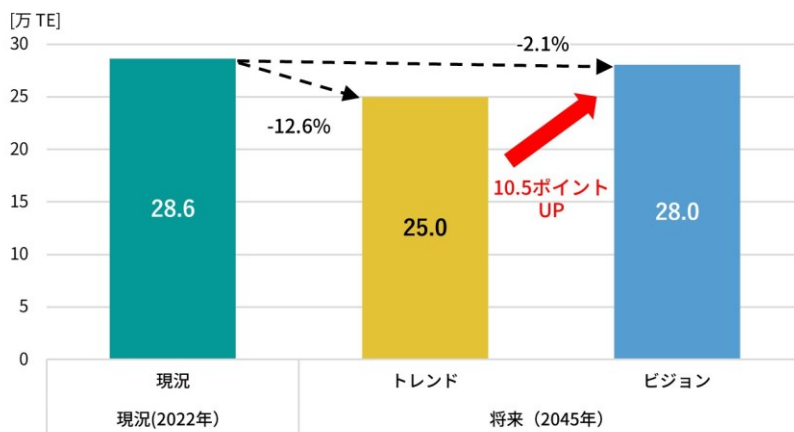
資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査の結果と ABM による推計値より作成

## b) 拠点（都市圏中心、地域拠点及び産業拠点）への通勤業務目的での集中量

現況の拠点への通勤業務目的での集中量は、28.6 万 TE です。ビジョンケースでは、拠点への土地利用誘導を図るとともに、アクセス性を高めることで拠点への通勤業務目的での活動が集積し、現況よりは 2.1%低下するものの、トレンドケースよりも 10.5 ポイント上昇すると予想されています。

※TE：1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれトリップエンドといいます。

### 【拠点（都市圏中心、地域拠点及び産業拠点）への通勤業務目的での集中量の比較】

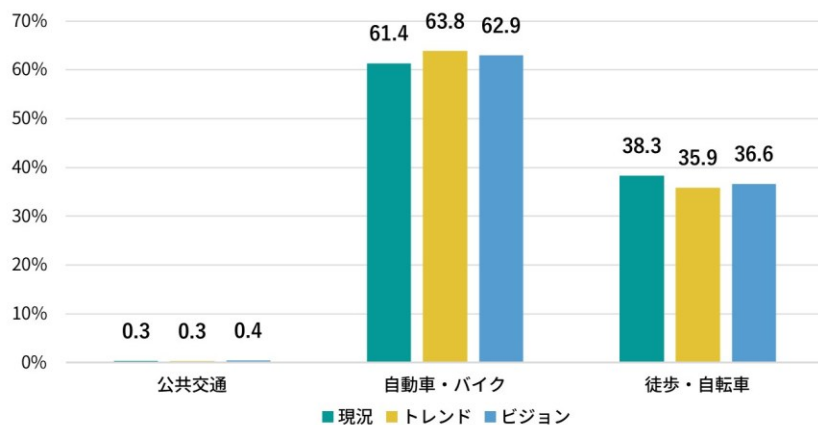


資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査の結果と ABM による推計値より作成

### c) 中ゾーン内々トリップの代表交通手段構成比

現況の中ゾーン内々トリップの代表交通手段構成比は、公共交通 0.3%、自動車・バイク 61.4%、徒歩・自転車 38.3%です。トレンドケースでは、自動車・バイクの構成比が 63.8%まで上昇すると予想されます。ビジョンケースでは、土地利用誘導及び交通政策を実施することで公共交通の利用機会が増加し、トレンドケースから 0.1ポイント上昇するとともに、徒歩・自転車での活動機会も 0.7ポイント上昇すると予想されています。なお、モデルでは推計が困難ではあるものの、まちなか等では、パーソナルモビリティなどの多様な交通手段の普及による変化も発生すると期待されます。

#### 【中ゾーン内々トリップの代表交通手段構成比の比較】

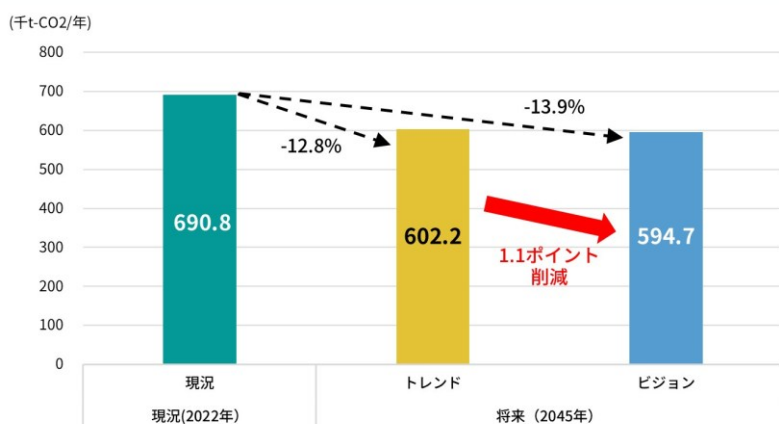


資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査の結果と ABM による推計値より作成

### d) 運輸部門の CO<sub>2</sub> 排出量

CO<sub>2</sub> 排出量は、現況で 690.8 千 t-CO<sub>2</sub>/年であり、人口減少等により移動自体が減少するため、トレンドケースでも目標年次に減少すると予想されます。政府目標である 2050 年のカーボンニュートラルに向けて、更なる削減が期待されており、都市政策、交通政策としても貢献が必要です。ビジョンケースでは、集約型の都市構造への誘導を含めた本マスタープランに位置づける都市交通施策を通じて、エネルギー消費量が削減することで、運輸部門の CO<sub>2</sub> 排出量を 13.9%削減できると予想されています。なお、本検討では、EV など次世代自動車への転換は含まず、都市構造や交通政策によるエネルギー消費量の削減効果のみを対象としています。

#### 【運輸部門の CO<sub>2</sub> 排出量の比較】

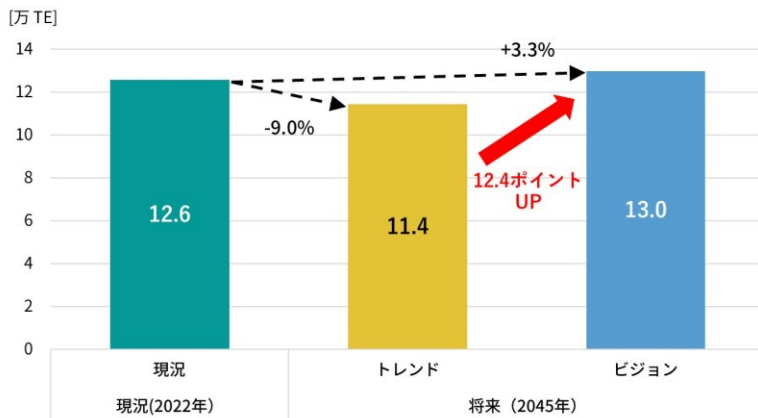


資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査の結果と ABM による推計値より作成

### e) 都市圏中心及び地域拠点への買物私事目的での集中量

現況の都市圏中心及び地域拠点への買物私事目的での集中量は 12.6 万 TE です。ビジョンケースでは、拠点への土地利用誘導を図るとともに、アクセス性を高めることでまちなかを訪れる人が増加し、トレンドケースよりも 12.4 ポイント上昇すると予想されています。

#### 【都市圏中心及び地域拠点への買物私事目的での集中量の比較】



資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査の結果とABMによる推計値より作成

### 3) 目標値の設定

2)でのアクティビティベースモデルを用いた推計結果をもとに以下のとおり、10年後及び目標年次の目標値を設定します。

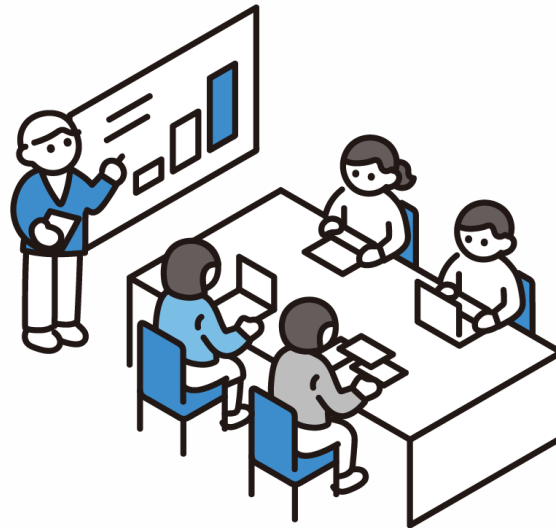
方針	目標指標	目標値		参考： ビジョンケー ス（モデルで の推計値）	目標値設定の 考え方
		10年後 （第6回調査時） 2032（令和14）年	目標年 2045（令和27）年		
基本 方針1	代表交通手段 構成比	公共交通分担率 3.6%	公共交通分担率 3.8%	公共交通 分担率 3.8%	モデルの推計値をも とに目標値を設定
基本 方針2	拠点（都市圏中 心、地域拠点及 び産業拠点）へ の通勤業務目 的での集中量	現状維持（28.6万TE）		28.0万TE	モデルの推計値を参 考に、本MPに加えて 市町の地域公共交 通計画等の施策展開 を通じて、更なる拠点へ のアクセス性を高め ることで集積の増加 を見込み、現状維持と して目標値を設定
基本 方針3	中ゾーン内々 トリップの代 表交通手段構 成比	公共交通・徒歩・自転車分担率を現状維持 （公共交通・徒歩・自転車分担率：38.6%）		公共交通・徒 歩・自転車分 担率：36.9%	モデルの推計値を参 考に、本MPに加えて 市町の地域公共交 通計画等の施策展開 を通じて、地域内交通の 利便性向上が図られ ることを見込み、現状 維持を目標値として 設定
基本 方針4	CO <sub>2</sub> 排出量	現況に対して 6.0% (649.0千t-CO <sub>2</sub> / 年)以下	現況に対して 13.9% (594.7千t-CO <sub>2</sub> / 年) 以下	594.7千t- CO <sub>2</sub> /年	モデルの推計値をも とに目標値を設定
基本 方針5	都市圏中心及 び地域拠点へ の買物私事目 的集中量	現況から1.5%上昇 (12.7万TE)	現況から3.3%上昇 (13.0万TE)	13.0万TE	モデルの推計値をも とに目標値を設定

### (3) 推進体制

(仮称) 西遠都市圏連絡調整会議として年に1回開催し、評価指標の共有を図ります。

#### 【推進体制の概要】

会議名称	(仮称) 西遠都市圏連絡調整会議
開催頻度	年1回
役割	静岡県：事務局（指標データとりまとめ、会議資料作成、会議運営等） 各市町：（指標データの収集、集計）
議題	毎年： <ul style="list-style-type: none"> <li>・モニタリング指標の確認</li> <li>・市町の取組状況の共有</li> </ul> 中間年（5年） <ul style="list-style-type: none"> <li>・モニタリング指標の推移等の確認、課題の整理</li> <li>・計画見直しの必要性等の協議</li> </ul>



### (4) 公表方法及び内容

モニタリングの結果は、静岡県のホームページにて公表します。

#### ■公表する内容

- ・アウトカム指標
- ・アウトプット指標



# 参考資料 用語解説

## 参考資料 用語解説

### <あ行>

ICT	Information and Communication Technology の略称のこと。情報や通信に関する諸分野における技術・産業・設備・サービスなどの総称のこと。
アクティビティベースドモデル (ABM)	個人の1日の活動・移動を表現するモデルであり、都市圏に居住する各個人の1日の活動・移動を推計することができる。
アクティブモビリティ	人力（歩行や自転車）、または動力を用いない移動手段のこと。
ウォークابل	ストリートをクルマ中心から人中心の空間に転換することで、人々が行き交い、様々な出会いと交流が生み出され、イノベーションの創出やまちの求心力の根源となるような、居心地が良く歩きたくなる空間づくりのこと。
LRT	Light Rail Transit の略称のこと。低床式車両（LRV）の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する軌道系交通システムのこと。
OD	「どの場所」から「どの場所」へ移動したかという、移動の起点（Origin）と終点（Destination）の略称のこと。
OODA ループ	OODA とは、4つのプロセスの頭文字をとったもので、Observe（観察）：自分のまわりの状況をよく観察して生データを集め、Orient（状況判断）：集めた生データから状況がどうなっているかを判断し、Decide（意思決定）：状況判断に基づき、やることや計画を決めて、Act（行動）：やると決めたことを計画に沿って行う、プロセスのこと。

### <か行>

外出率	1日に少なくとも1回は外出した人数を人口で除した値のこと。
関係人口	移住した「定住人口」でもなく、観光に来た「交流人口」でもない、地域と多様に関わる人々のこと。
幹線道路	都市の骨格と地区の外郭を形成し、都市内の基本的な道路ネットワークを形成する道路のこと。交通量が多く、原則的には広幅員かつ多車線道路として整備される。
キス&ライド (K&R)	自動車等による送迎から鉄道等の公共輸送機関に乗り換え、都心部にあるいは特定地域に入る形態のこと。都心部の自動車流入を抑制する効果がある。
居住誘導区域	人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、都市機能やコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域のこと。
緊急輸送路	地震が発生した場合における緊急通行車両の円滑な通行を確保するための道路のこと。第1次～第3次まで設定されている。
グリーンスローモビリティ	時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。
グロス原単位	総トリップ数を人口で除した値のこと。
CASE	「Connected（コネクテッド）」「Automated/Autonomous（自動運転）」「Shared & Service（シェアリング）」「Electrification（電動化）」というモビリティの変革を表す4領域の頭文字をつなげた造語のこと。
公共交通車両優先	優先的な信号制御や優先レーン等の設置により公共車両を優先的に運行させるシステムのこと。

<b>システム (PTPS)</b>	PTPS は、Public Transport System の略称のこと。
<b>交通需要マネジメント (TDM)</b>	クルマの利用者の交通行動の変更を促すことで、都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法。円滑な交通流の実現により、環境の改善、地域の活性化も図られる。Transportation Demand Management の略称のこと。
<b>交流人口</b>	外部からある地域に何らかの目的で訪れる人口のこと。
<b>コンパクト・プラス・ネットワーク</b>	居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携によるまちづくりのこと。

### <さ行>

<b>サイクル&amp;ライド (C &amp; R)</b>	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ぎ移動方法のこと。
<b>シェアモビリティ</b>	自動車、バイク、自転車などの移動手段を複数の利用者が共有して利用できるサービスのこと。
<b>市街化区域</b>	都市計画法に基づく都市計画区域の区分の一つであり、既に市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のことであり、市街地として道路、公園、下水道などの都市施設の整備が積極的に進められる区域のこと。
<b>市街化調整区域</b>	都市計画法に基づく都市計画区域の区分の一つであり、市街化を抑制し、自然環境と農地の保全・創出を最優先する区域のこと。
<b>私事目的</b>	買物やレジャー、習い事などの目的。
<b>ゾーン</b>	市区町や複数の町字ごとに区分したエリアのこと。集計・予測・計画などにおいて、都市・交通データを整理するときの単位となる。

### <た行>

<b>代表交通手段</b>	出発地から目的地までの移動（トリップ）が複数の交通手段で構成されるときにおける最も優先順位の高い交通手段のこと。主な交通手段の優先順位は（1）鉄道→（2）バス→（3）自動車→（4）バイク→（5）自転車→（6）徒歩の順である。
<b>デマンド交通</b>	利用者の予約に応じて運行経路やスケジュールが柔軟に変わる、地域に根差した公共交通システムのこと。
<b>都市機能誘導区域</b>	医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のために必要な施設であり、都市機能の増進に著しく寄与するもの（都市機能増進施設）の立地を誘導すべき区域のこと。
<b>都市計画区域</b>	都市計画法その他関係法令の適用を受けるべき土地として指定した区域のこと。市町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口、土地利用、交通量などの現況や推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域のこと。
<b>トリップ</b>	人又は車両が、ある目的を持ってある場所（出発地）からある場所（到着地）へ移動すること。どのような交通手段を使っても、どれだけ時間を費やしても、その移動の目的が達成されるまで続き、1トリップとなる。 目的が達成されれば、そのたびにトリップは終了し、また次の目的に対して次のトリップが始まる。人のトリップと車両のトリップとを区別する場合には前者をパーソントリップ（Person Trip）、後者をビークルトリップ（Vehicle Trip）と呼ぶ。

＜な行＞

内々・内外・ 内外トリップ	内々トリップは、ある地域の中に出発地と到着地を持つトリップのこと。 内外トリップは、ある地域の中に出発地があり、その地域以外に到着地を持つトリップのこと。 内外トリップは、ある地域以外に出発地があり、到着地がある地域の中にあるトリップのこと。
2024 年問題	トラック事業やバス事業などの自動車運送事業においては、2024 年 4 月から働き方改革関連法の施行により、時間外労働の上限（休日を除き年 960 時間）の規制等が適用されている。労働時間が制限されることで、①輸送・運行できる量の減少、②事業者の売上げ・利益の減少、③ドライバーの収入の減少、④収入減少等を背景とした担い手不足などが懸念されている。
ネット原単位	総トリップ数を外出者数で除した値のこと。

＜は行＞

パーク＆ライド (P&R)	自動車を郊外の駐車場に止めて鉄道等の公共輸送機関に乗り換え、都心部にあるいは特定地域に入る形態のこと。都心部の自動車流入を抑制する効果がある。
発生集中量	発生量（あるゾーンを起点とするトリップの合計量）と集中量（あるゾーンを終点とするトリップの合計量）の総和のこと。
PDCA サイクル	PDCA は、Plan-Do-Check-Action の略称のこと。計画（Plan）をたてて、それを実行（Do）し、内容を評価（Check）して、改善（Action）に結びつけ、その結果を次の計画（Plan）に活かす、反復・継続した管理プロセスのこと。
歩行者利便増進 道路制度 (ほこみち制度)	「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すものであり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路として、指定するもの。

＜ま行＞

マスタープラン	個別・具体の計画のよりどころとなる目標像を定めた長期的・総合的な計画のこと。
無作為抽出	住民基本台帳等の標本からサンプル抽出する際に、母集団全体から無作為に抽出すること。
モビリティ	個人の空間的移動の自由度のこと。交通計画・政策の指標となる。モビリティ指標の例としては、交通手段の選択の制約や移動における速達性や快適性、安全性、所要時間の信頼性等がある。
モビリティ デバインド	自動車を保有する人と、保有しない人の生活の格差のこと。
モビリティハブ	公共交通やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節となる拠点のこと。
モビリティ・ マネジメント	1 人ひとりのモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。望ましい方向とは、例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向である。交通渋滞や環境問題、公共交通の衰退等を引き起こす「過度」な自動車利用を適正化することを目的として実施される。



令和8年3月

●お問い合わせ先 西遠都市圏総合都市交通計画協議会

静岡県 交通基盤部 都市局 都市計画課	054-221-2219
浜松市 都市整備部 交通政策課	053-457-2910
磐田市 建設部 都市計画課	0538-37-4907
掛川市 都市建設部 都市政策課	0537-21-1151
袋井市 都市建設部 都市計画課	0538-44-3122
湖西市 都市整備部 都市政策課	053-576-4560
菊川市 建設経済部 都市計画課	0537-35-0932
森町 建設課	0538-85-6322