

西遠都市圏総合都市交通計画協議会 令和6年度第1回委員会
基本方針（案）

令和6年10月

1. 基本方針の検討フロー

- これまでの分析及び課題の整理を踏まえ、理念及び基本方針を検討する。

第4回調査
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

第5回調査
くらしやものづくりの場面に応じて多様な交通手段でつながることで、新たな価値の創造と持続可能な暮らしを支える人間中心のモビリティサービスを目指して

基本方針

価値創造を支える基本方針

持続性を支える基本方針

理念

課題

テーマ①：交通

- ・市町域を超えた移動への対応
- ・高齢者の多様な移動手段の確保
- ・若者が暮らしやすい移動環境づくり
- ・移動時間の削減による余暇時間の充足

テーマ②：暮らし

- ・活動格差の解消

テーマ③：活力

- ・まちなかの空間再生
- ・空き時間を活用した新たな活動の創出
- ・ものづくり産業を支える地域づくり

テーマ④：防災・環境

- ・災害リスクの低減
- ・持続可能な交通環境の形成

各市町の上位計画、昨今の都市政策・交通政策の方向性

・コンパクトプラスネットワークに向けた取組の推進と深度化
・地域交通のリデザイン
・地域資源を活かした新たな価値創造

・人間中心のまちづくり
・まちづくりGXの推進等

テーマ①：交通

- ・基礎集計（該当部分）
- ・現況分析：交通
- ・趨勢分析（該当部分）
- ・シナリオ分析（該当部分）

テーマ②：暮らし

- ・基礎集計（該当部分）
- ・現況分析：暮らし
- ・趨勢分析（該当部分）
- ・シナリオ分析（該当部分）

テーマ③：活力

- ・基礎集計（該当部分）
- ・現況分析：活力
- ・趨勢分析（該当部分）
- ・シナリオ分析（該当部分）

テーマ④：防災・環境

- ・基礎集計（該当部分）
- ・現況分析：防災・環境
- ・趨勢分析（該当部分）
- ・シナリオ分析（該当部分）

人の移動・活動の現状、将来動向

インフラ・社会情勢の変化

・人口減少、少子高齢化の進展
・工場の内陸移転により、働く場が変化
・三遠南信道路や御厨駅の開業など広域的な交通ネットワークが変化
・コロナ以降急速なオンラインの進展
・公共交通利用者が減少し、担い手も不足も深刻化 など

2. 上位関連計画の整理

(1) 前回調査での目標と将来像

- 前回調査では、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、「拠点・公共交通軸集積型都市構造」を目標として取り組んできた。

●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

●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。

●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。

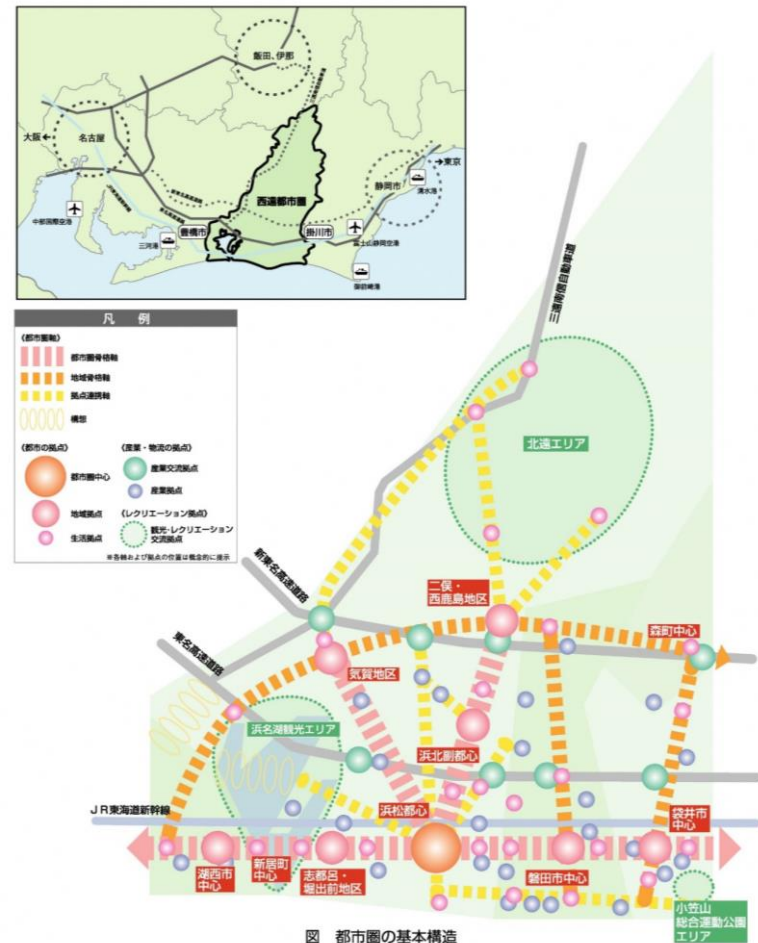


図 都市圏の基本構造

2. 上位関連計画の整理

(2) 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の計画での方向性

- 都市圏中心の「①浜松市」、隣接する「②磐田市・湖西市」、都市圏外縁の「③袋井市・森町・掛川市・菊川市」で、地域構造、施策の傾向が異なることから、3地域で整理する。

①浜松市

【地域構造】

- 浜松駅を中心に、中枢都市機能の集積を図り、周辺部へは都市拠点・地域拠点を配置したコンパクトな形態
- 都市と自然が共生できる適正な土地利用

【主な施策】

- 都心居住促進、地区計画等による郊外の居住環境改善
- 都心部の歩行環境整備、公共交通の活用・各交通機関の適正な機能分担
- 市街地形成、産業活動を支える道路網の整備

②磐田市・湖西市

【地域構造】

- JR鉄道駅、既成市街地の各拠点へのまとまりある市街地形成、拠点間の連携強化
- 周辺都市との交流促進のための交通体系確立

【主な施策】

- 総合特区等による産業立地推進、土地区画整理・宅地開発事業等による居住環境創出
- 公共交通の活用・各交通機関の適正な機能分担、地域公共交通ネットワークの形成・維持
- 拠点間の連携強化、産業活動を支える道路網の整備

③袋井市・森町・掛川市・菊川市

【地域構造】

- 幹線道路・鉄道・河川等を軸に自然と調和した市街地を形成

【主な施策】

- 地区計画等による居住環境保全、都市内緑地・都市風致の維持
- 既存公共交通の維持、地域公共交通の確保
- 隣接市・IC・空港と連携する道路網の整備、幹線道路の役割に応じた整備

2. 上位関連計画の整理

		浜松市	磐田市	湖西市
各計画に定める基本方針	都市構造	<ul style="list-style-type: none"> 浜松駅を中心に、中枢都市機能の集積を図り、周辺部へは適切に都市拠点、地域拠点を配置したコンパクトな形態とし、産業・都市活力の創出、農地・自然環境・歴史・文化等の保全を図り、ユニバーサルデザインや防災などに配慮する。 	<ul style="list-style-type: none"> 磐田駅、豊田町駅・磐田新駅、遠州豊田スマートIC、各支所の周辺等、各拠点においてまとまりのある市街地の形成を図り、拠点間の連携強化のために、交通ネットワークを構築し、自立性を高めた都市圏を形成する。 	<ul style="list-style-type: none"> 鷺津・新所原・新居等の既成市街地と産業拠点を中心に、集約・連携型の市街地形成を目指し、周辺都市圏との交流促進のために、交通体系を確立し、合わせて先に示した拠点間の連携強化を目指していく。
	土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点、地域拠点を配置したコンパクトな形態（区域MP） 都市と自然が共生できる適正な土地利用の誘導（都市MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 集約連携型の都市づくり（区域MP） コンパクトシティ・プラス・ネットワーク（都市MP） 人口密度の維持、都市機能の向上（立適） 	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能なコンパクトな都市づくり（区域MP） 市街地の特性に応じた健全かつ機能的な土地利用（都市MP）
	交通分野	<ul style="list-style-type: none"> 土地利用と整合のとれた交通体系の整備（区域MP） 産業・経済・交流・観光活動を支える交通の確立（都市MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 交通ネットワークを計画的に構築（区域MP） 公共交通の充実（立適） 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺都市圏との交流促進のための交通体系の確立（区域MP） 拠点間の連携強化（区域MP）
	安全・快適	<ul style="list-style-type: none"> 安全・安心で暮らしやすい交通の実現（都市MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 安全で安心・快適な住みよい生活環境づくり（区域MP） 安全性の確保（立適） 	<ul style="list-style-type: none"> 安全・安心・快適に移動できる交通環境の充実（網形成）
	その他	<ul style="list-style-type: none"> 自然環境と共生・持続可能な都市（区域MP） 市民の参加・協働によるまちづくりの推進（区域MP） 都市活力の持続と向上（区域MP） 地域特性を活かしたまちづくりと相互連携の強化（区域MP） 市民生活の質の向上（区域MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 環境と共生する都市づくり（区域MP） 歴史・文化が薫る都市づくり（区域MP） 活力にみちた都市づくり（区域MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 自然と共生し歴史を身近に感じる都市づくり（区域MP） 産業の多様な価値と活力を創造する都市づくり（区域MP）

2. 上位関連計画の整理

		浜松市	磐田市	湖西市
主な 施策内容	土地利用	<ul style="list-style-type: none"> • 都心居住の促進（区域MP） • 地区計画制度等の導入（区域MP） • 都市型産業・歴史文化機能の集積（立適） • 子育て支援・福祉施設の立地促進（立適） 	<ul style="list-style-type: none"> • 内陸フロンティア推進区域事業の推進（都市MP） • 総合特別区域制度等の活用（都市MP） 	<ul style="list-style-type: none"> • 地区計画等の制度の活用（都市MP） • 土地区画整理事業、民間による宅地開発事業（都市MP）
	道路	<ul style="list-style-type: none"> • 市街地形成や産業の発展に寄与する道路体系の構築（区域MP） 	<ul style="list-style-type: none"> • 都市拠点間の連携強化に資する道路網整備（区域MP） • 産業活動を促進する道路交通網の形成（都市MP） 	<ul style="list-style-type: none"> • 都市拠点間の連携強化に資する道路網整備（区域MP） • 道路種別ごとの機能確保のための整備（都市MP）
	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通の活用、各交通機関の適正な機能分担（区域MP） 	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通機関の活用、各交通機関の適正な機能分担（区域MP） • 公的交通機能の充実（都市MP） 	<ul style="list-style-type: none"> • 公共輸送機関の活用、各交通機関の適正な機能分担（区域MP） • 交通結節点の機能及び利便性の向上（都市MP） • 地域公共交通ネットワークの形成（網形成） • 地域公共交通を育む仕組みづくり（網形成）
	その他	<ul style="list-style-type: none"> • 都心部の歩行者優先エリアの設定（区域MP） • 公共交通や徒歩・自転車による移動環境の確保（立適） • 道路空間や交通施設のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化（区域MP） 		

2. 上位関連計画の整理

		袋井市	森町	掛川市	菊川市
各計画に定める基本方針	都市構造	<ul style="list-style-type: none"> 袋井駅・森町役場周辺を都市拠点、愛野駅・上山梨地区・浅羽支所周辺を地域拠点として、拠点間を結ぶ幹線道路及び鉄道に沿って都市連携軸を形成し、本区域内外との交流・連携を深めていく。 また、森掛川IC周辺の市街地形成を図り、山地・丘陵地等の田園景観への調和、ユニバーサルデザインや防災へ配慮した市街地の形成を目指していく。 		<ul style="list-style-type: none"> 市街地周辺部を取り巻く自然緑地や、茶畑、田園などの農業地帯、区域内を流下する菊川、逆川などの諸河川を水・緑の軸として機能保全し、これらの中に各地域の中心的な市街地を核としたコンパクトで緑豊かな市街地形成を図ることを基本とする。 	
	土地利用	<ul style="list-style-type: none"> コンパクトな都市づくり（区域MP） 住み続けたいくなる都市づくり（区域MP） 集約的な土地利用（都市MP） 	<ul style="list-style-type: none"> コンパクトな都市づくり（区域MP） 住み続けたいくなる都市づくり（区域MP） 	<ul style="list-style-type: none"> コンパクトな都市づくり（区域MP） 	<ul style="list-style-type: none"> コンパクトな都市づくり（区域MP）
	交通分野	<ul style="list-style-type: none"> 拠点間を結ぶ都市連携軸の形成（区域MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 拠点間を結ぶ都市連携軸の形成（区域MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な公共交通体系の構築（立適） 	<ul style="list-style-type: none"> 各拠点間を連携・連絡する交通体系の確立（都市MP） 持続可能な公共交通網の構築（網形成）
	安全・快適	<ul style="list-style-type: none"> 災害に強く安全で安心して暮らせる都市づくり（区域MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 災害に強く安全で安心して暮らせる都市づくり（区域MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 安全・安心・快適な都市づくり（区域MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 安全・安心・快適な都市づくり（区域MP）
	その他	<ul style="list-style-type: none"> 自然、歴史、文化と調和・共生した都市づくり（区域MP） 住民・企業・行政がともに進める都市づくり（区域MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 自然、歴史、文化と調和・共生した都市づくり（区域MP） 住民・企業・行政がともに進める都市づくり（区域MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 環境と調和・共生した都市づくり（区域MP） 市民・企業・行政等の協働による都市づくり（区域MP） 産業・活力を生み出す都市づくり（区域MP） 地域資源を活かした都市づくり（区域MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 環境と調和・共生した都市づくり（区域MP） 市民・企業・行政等の協働による都市づくり（区域MP） 産業・活力を生み出す都市づくり（区域MP） 地域資源を活かした都市づくり（区域MP）

2. 上位関連計画の整理

		袋井市	森町	掛川市	菊川市
主な 施策 内容	土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 地区計画制度等の導入（区域MP） 歴史的風致の維持及び向上（区域MP） 用途地域内の未利用地有効活用（都市MP） 袋井駅南まちづくり事業（立適） 	<ul style="list-style-type: none"> 地区計画制度等の導入（区域MP） 歴史的風致の維持及び向上（区域MP） 地区計画制度等の適切な運用（都市MP） IC活用地域振興エリア及び土地利用検討エリアの周辺環境との調和（都市MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 掛川駅周辺の土地利用の高度化（区域MP） 地区計画、建築協定、等による居住環境保全（区域MP） 都市内緑地又は都市風致の維持（区域MP） 浸水想定範囲の防災性の向上（立適） 	<ul style="list-style-type: none"> 地区計画、建築協定、等による居住環境保全（区域MP） 都市内緑地又は都市風致の維持（区域MP）
	道路	<ul style="list-style-type: none"> 道路網見直し、自動車に依存しない交通体系の確立（都市MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路の役割や機能に応じた整備（都市MP） 都市計画道路整備プログラムに基づく整備（都市MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 富士山静岡空港や御前崎港等の広域交通拠点及び隣接都市との道路ネットワーク（区域MP） 東名、新東名の相互連絡（区域MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 富士山静岡空港や御前崎港等の広域交通拠点及び隣接都市との道路ネットワーク（区域MP） 東名、新東名の相互連絡（区域MP）
	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を含めた総合的な交通体系の構築（区域MP） 公共交通利用環境の改善（都市MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を含めた総合的な交通体系の構築（区域MP） 既存公共交通機関の維持（都市MP） 利用しやすい公共交通体系の確立（都市MP） 	<ul style="list-style-type: none"> 広域的な公共交通の利便性向上（都市MP） 市街地循環バスの維持・改善（立適） 地域公共交通を守り・育む（網形成） 	<ul style="list-style-type: none"> 拠点と集落を結ぶ生活交通の確保（都市MP） コミュニティバス再編、路線バス・自主運行バスの維持（網形成） 運転手の確保（網形成）
	その他	<ul style="list-style-type: none"> 徒歩、自転車の移動環境向上（都市MP） 袋井駅南北自由通路（立適） 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者や自転車、自動車が安全に利用できる道路環境の整備（都市MP） 		<ul style="list-style-type: none"> 拠点の自転車・歩行者の安全確保（都市MP） 高齢者外出支援（網形成）

3. 昨今の都市政策、交通政策の方向性

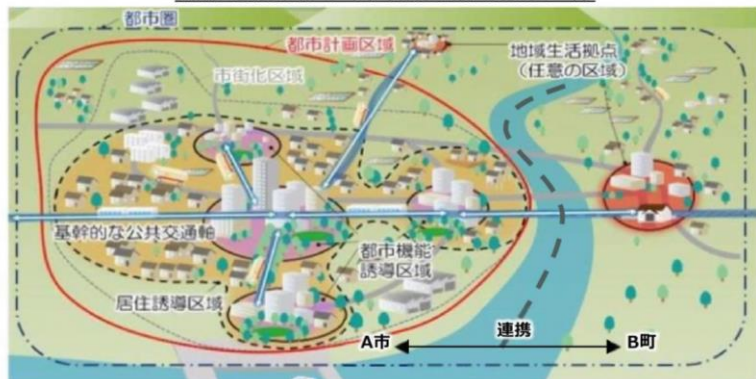
(1) コンパクトプラスネットワークの深化・発展

- 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」作成を進めている。
- 今後は、立地適正化計画の実効性を一層高めるため、市町域を越えた広域連携に関する取組等の強化や、実現に向けて、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、エリアを限定した都市交通戦略に基づく総合的な都市交通システム等の形成等を進めることが期待されている。

立地適正化計画の成果と課題

- 計画作成数は順調に増加
⇒作成の必要性が高い市町村でも取組が進んでいない事例
- 居住と都市機能の誘導区域内への誘導は、概ね2/3の市町村で達成
⇒評価や見直しを実施していない市町村が存在
統一的な評価方法が必要

持続可能な都市の実現に向けたまちづくり



経済財政運営と改革の基本方針2024（令和6年6月21日閣議決定）

また、**広域での住民の意見集約の下での都市圏のコンパクト化**や、東京一極集中の是正等による強靱な国土構造の形成を推進するとともに、地域経済の活性化や広域連携、自治体DX等により地方行財政基盤を強化する。

立地適正化計画の今後の取組の方向性

- 必要性を踏まえた更なる裾野拡大
- 適切な評価に基づく計画見直しの推進
- 市町村域を越えた広域連携の推進
- 更なる施策連携の推進

深化・発展に向けた
取組の展開

立地適正化計画の実効性の向上（国による推進策）

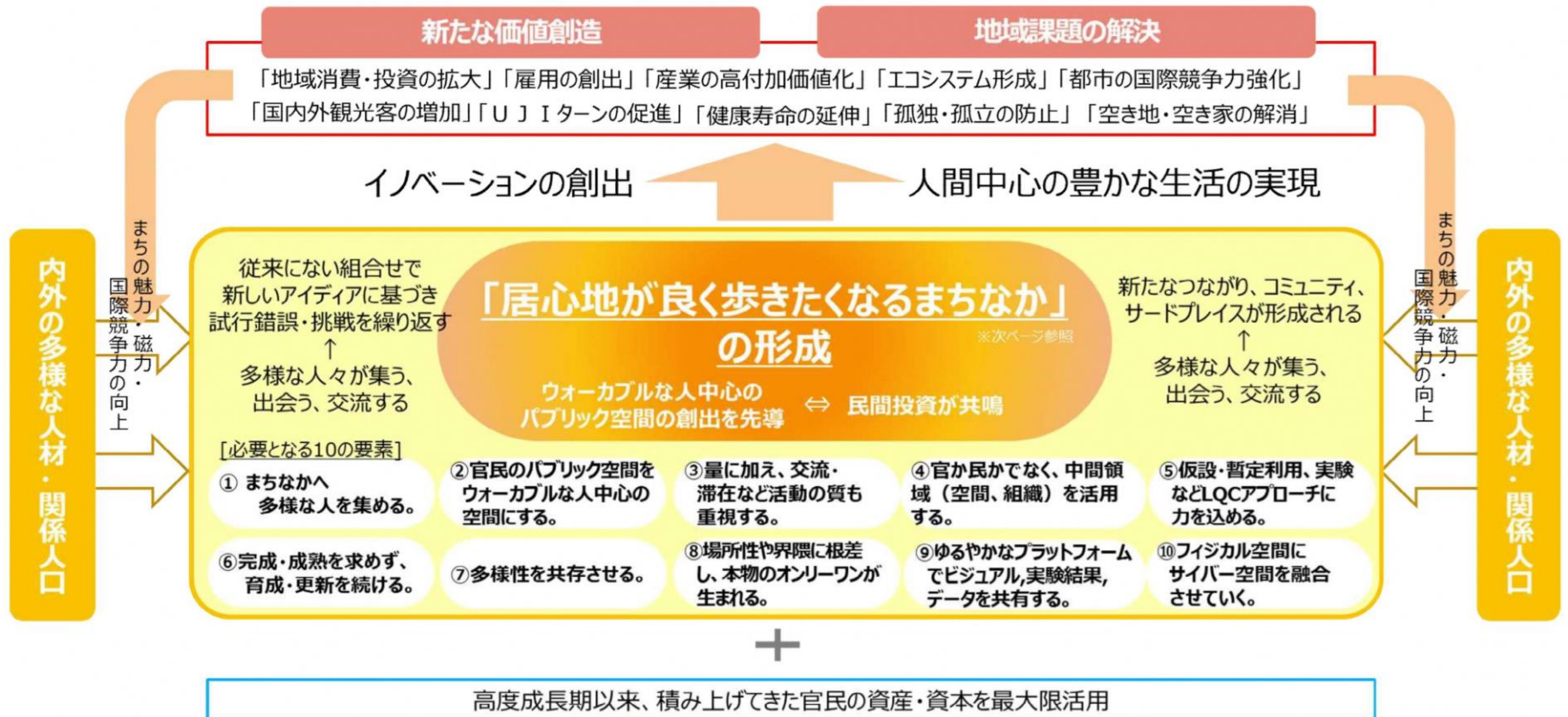
- ①市町村が計画の適切な評価と見直しを行うことができるよう支援
- ②市町村域を越えた広域連携の強力な推進
- ③立地適正化計画の更なる作成
- ④コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた戦略的取組の推進

立地適正化計画は「立適^{プラス}十」へ
～評価・見直しを通じて、実効性をプラスした計画へ～

3. 昨今の都市政策、交通政策の方向性

(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るが、そのためには「まちなか」への多様なまちの人材の集積・交流が不可欠である。
- 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）をウォー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る。
- 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係る取組が期待されている。



3. 昨今の都市政策、交通政策の方向性

(3) 地方都市の再生

- 地方都市では、人口減少、少子高齢化に加え、地域経済の縮小、中心市街地の衰退といった問題に直面し、ヒト・モノ・カネの域外への流出が続いている。これらに対処するには、民間の消費、投資を喚起するようなまちづくりを引き続き強力に進めていくことが重要である。
- 民間開発やマネジメントなど公民連携による取り組みが増えるようになると、各主体が整合性なく独自の取組を進めてしまう可能性が高く、地域全体にとって望ましい姿を実現できるとは限らないことから、官民連携により、地域の将来を見据えたビジョンが重要となる。

<今後更に深化させることが必要な取組>

① 地域資源を活かしたまちなかの形成

伝統的建造物等の地域資源や空き家等の既存ストックを活用し、地域における文化や観光の拠点となる施設の整備等を通じ、賑わいや交流を創出することにより、地域の魅力向上と経済活性化を図る。



旧酒蔵・旧民宿の改修への金融支援
(長野県塩尻市)



空き店舗を改修した創業支援施設
(鳥取県倉吉市)

② まちづくりの立上げ段階における支援の強化

まちづくり初期の官民連携による検討体制の構築や、地域の将来を見据えたまちづくりビジョン策定の取組への支援を強化することにより、まちなかの再生に向けた取組を後押しする。



まちなかの賑わい空間の整備
(熊本県熊本市)



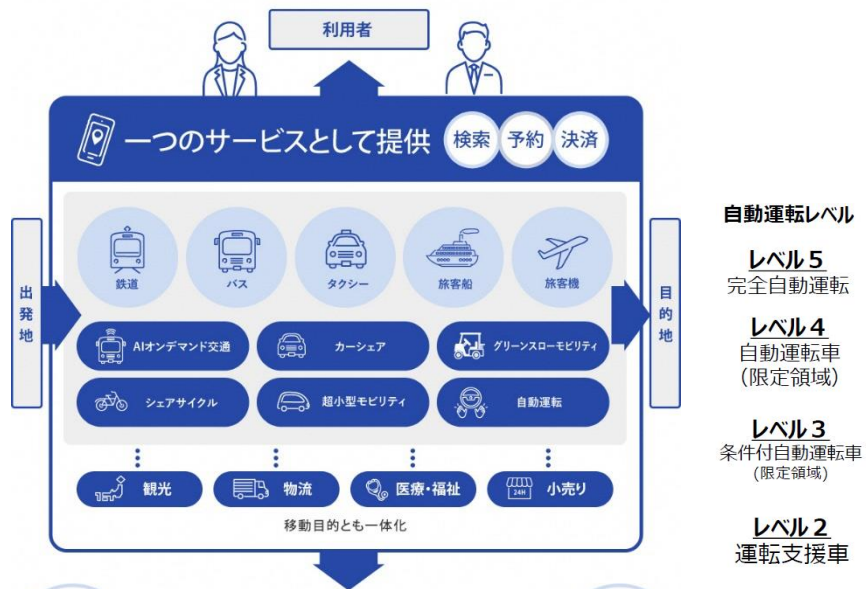
ビジョン策定に向けた会議
(イメージ)

出典: 令和7年度 都市局関係 予算概算要求概要

3. 昨今の都市政策、交通政策の方向性

(4) 新たな交通サービスの展開

- MaaSや自動運転普及などで、誰もがより自由に移動が可能になることが想定され、高齢者の外出率の向上につながるものが想定される。また、電動キックボードやグリーンスローモビリティのような新たなモビリティが登場することで、移動のしやすさが向上すると想定される。
- 一方で自動運転の普及により、自動車交通量の増加による混雑の悪化や新たなモビリティの登場により、道路空間の使い方に変化が生じ、自動車の交通容量を下げる必要が生じる等、道路の交通混雑の発生の原因となる可能性がある。



出典:「RoADto the L4 Project」の全体像について (自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト)

3. 昨今の都市政策、交通政策の方向性

(5) 地域交通のリデザイン

- 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「リ・デザイン」（再構築）が進んでいる。



3. 昨今の都市政策、交通政策の方向性

(6) 静岡県産業成長戦略

- 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る。

R6年度 基本方針

危機対応から成長への好循環
～県内投資の拡大とイノベーションの加速化～

I 直面する課題

本県を取り巻く環境	<ul style="list-style-type: none"> ○人口減少・少子高齢化の進行 市場収縮、事業承継、人手不足 ○脱炭素社会の構築 カーボンニュートラル、循環経済 ○デジタル化の進展 産業構造転換、人材確保・育成 ○グローバル化の進展 食料安全保障、供給網の多元化 ○事業リスクの多様化 災害の激甚化、国際情勢の流動化
経済雇用	投資意欲の回復や賃上げ機運を持続的成長に繋げるためには、省人化やAI活用等を通じた、 人手不足の克服と産業構造の転換 が不可欠
市場動向	コロナ禍からの回復途上に、物価高騰や海外経済の不透明感。DXやGXの進展を契機として、 事業価値の継続的な向上 を図ることが重要
リスク	気候変動、海外情勢等、リスクが多様化する中、 強靱な事業継続体制の構築 は喫緊の課題

II 戦略的な施策展開

【重点テーマ】人口減少社会での高成長の実現

デジタルなどの先端技術を積極的に活用し、**関連施策を一体的に推進**

施策1 産業人材の確保・育成・リスクリング

- ①先端知識と技術を持つ人材の確保・育成
- ②多様な人材の確保と働きやすい職場環境づくり

施策2 活力ある多様な企業が集積

- ①スタートアップ支援戦略の推進
- ②ダイナミックな企業誘致

施策3 GXの推進

- ①エネルギーの多様化と脱炭素化の推進
- ②循環型社会への転換

【基盤的取組】持続可能な地域経済の実現

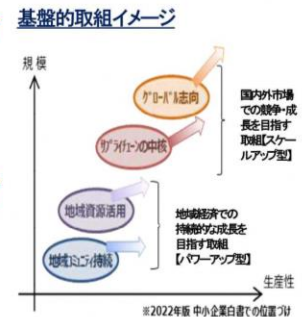
事業者が目指す成長の方向に沿って、**類型ごとの取組を展開**

施策1 国内外市場での競争・成長を目指す取組への支援【スケールアップ型】

- ①本県経済を強力に牽引するリーディング産業の育成

施策2 地域経済での持続的な成長を目指す取組への支援【パワーアップ型】

- ①事業の付加価値向上と地域課題への取組推進
- ②地域の魅力を活かしたブランド力強化



3. 昨今の都市政策、交通政策の方向性

(7) まちづくりGX

- 地球的・国家的規模の課題である①気候変動への対応（CO₂の吸収、エネルギーの効率化、暑熱対策等）や②生物多様性の確保（生物の生息・生育環境の確保等）、コロナ禍を契機とした人々のライフスタイルの変化を受けた③Well-beingの向上（健康の増進、良好な子育て環境等）の社会的要請に対応するため、都市緑地の多様な機能の発揮や、都市におけるエネルギーの面的利用の推進、環境に優しい都市構造への変革を図る取組等を進めるほか、新たに猛暑の中でも安全・快適に暮らせる都市環境づくりを推進する。

施策の概要

都市に取組が求められる3つの視点

①気候変動への対応



緑地による冷涼空間の形成 エネルギーの面的利用のイメージ

②生物多様性の確保



生息・生育空間の保全・再生・創出

③Well-beingの向上



緑陰のある居心地の良い歩行空間 環境教育の場

4つの重点取組テーマ

緑とオープンスペースの確保による 良好な都市環境の形成

改正都市緑地法に基づく緑地の保全や緑化の推進、都市公園の整備を含むグリーンインフラの社会実装等を進め、CO₂吸収、生物の生息・生育空間の確保、健康増進等を推進

街区単位での取組支援

エネルギー密度の高いエリアにおいて、再エネ化等の取組を集中的に支援するなど、エネルギーの面的利用を推進し、エネルギー利用を効率化

都市構造の変革の促進

コンパクト・プラス・ネットワークや都市機能の集約による公共交通の利用促進等により、CO₂排出量の削減等を推進

猛暑の中でも安全・快適に暮らせる都市環境の形成

暑熱対策に官・民で取り組む地域に対して、まちなかでのクールスポットの創出に係る先進的な取組等を重点的に支援

4. 人の移動・活動から課題の整理

注) 今後、趨勢及び外的シナリオ分析からポイントを追加し、更新予定

(1) テーマ①：多様な暮らしを支える集約型都市構造の実現に向けたまちづくり施策と交通施策との連携強化

人の移動・活動の現況分析からのポイント（分析結果）

基礎集計

<総トリップ数(資料2のp9,10)>

- ・前回調査から55万トリップ（約20%）減少。一方で、所要時間40分以上の長距離移動は同程度。休日にも長距離移動の割合が高い

<代表交通手段構成(資料2のp13~15)>

- ・自動車の代表交通手段分担率は、平日約72%、休日約81%
- ・平日自動車の分担率は、前回調査から約5%上昇
- ・平日、休日ともに300m未満の移動でも1/4は自動車利用

<自動車トリップ(資料2のp23)>

- ・自動車でのトリップ数は減少傾向であるものの、分担率は増加

<自動車の利用の仕方の変化(資料2のp24~26)>

- ・買物目的や私事目的での65歳以上の自動車利用が増加し、65歳以上の女性による自動車トリップは約2倍に増加
- ・一方で39歳以下の若い層で自動車利用が約4割減少
- ・要因として、高齢者の免許保有率の増加や、自動車等関連費等を抑える若者層の増加が一因

<自動車の集中及び混雑(資料2のp27~28)>

- ・ピーク時の自動車利用率は高まっており、ピーク時とオフピーク時の交通混雑が2極化する傾向にあり
- ・浜松市中心部や大型小売店舗等が立地する場所で速度低下が発生

<鉄道トリップ(資料2のp29~30)>

- ・若者層の分担率は増加傾向。域外への移動が増加

<バストリップ(資料2のp31~34)>

- ・代表交通手段、末端交通手段ともに減少傾向であるものの、バス利用は、免許を持たない65歳以上の買物や通院等での移動を担っている

現況分析
① 交通

政策の方向性

コンパクトプラスネットワークの深度化に向けた市町村域を超えた連携への期待（国の方針より）

利用しやすい公共交通体系の確立や安全・安心で暮らしやすい交通の実現など、若者から高齢者まで暮らしやすい環境づくりへの期待（各市町の計画より）

課題

市町域を超えた移動への対応

自動車、公共交通での移動は減少傾向であるものの、長距離移動は同程度存在しており、休日も含めて、人の活動をまちに惹きつけるためには、多様な活動が選択できる拠点まで、誰もが移動しやすい市町域を超えたネットワークの形成が必要

高齢者の多様な移動手段の確保

トリップ数が減少する中でも、特に65歳以上の女性の自動車利用が増加。交通事故のリスクや健康寿命の延命等を踏まえると、過度に自動車を利用することなく暮らせるモビリティサービスの提供が必要

若者が暮らしやすい移動環境づくり

39歳以下の若い層では、自動車の保有が低下し、鉄道等のサービスを利用する層も発生。その中には、自動車に依存せずとも暮らしたい若者と、自動車を持ってない若者が存在する可能性があることから、自動車に依存せず暮らしたい若者を惹きつけるとともに、自動車を持ってない若者も暮らしやすい移動環境の形成が必要

移動時間の削減による余暇時間の充足

道路混雑は、依然として発生しており、移動に係る負担は地域により異なる。走行性が確保されれば、この失っている時間を他の活動に充てることができることから、必要な道路整備は着実に進めることで、活動機会を公平に確保することが必要

4. 人の移動・活動から課題の整理

注) 今後、趨勢及び外的シナリオ分析からポイントを追加し、更新予定

(2) テーマ②：多様なモビリティの活用による誰もが安全・快適に暮らせる地域公共交通等、交通環境の維持・確保

人の移動・活動の現況分析からのポイント（分析結果）

政策の方向性

課題

基礎集計

<外出率及びネット原単位（移動回数）(資料2のp7,8)>

- ・ 外出率は75歳以下で低下傾向であり、特に20~39歳の若い層で減少
- ・ 移動回数は、70歳未満で減少傾向で、特に30~34歳で減少

<居住環境による影響(資料2のp35)>

- ・ 東海道線沿線や乗換駅周辺などで外出率が高い

<運転免許による影響(資料2のp36)>

- ・ 前期及び後期高齢者では、免許保有状況により、平日・休日ともに外出率に20ポイント以上差がある
- ・ 移動回数もまた、免許を持たない人は平日・休日ともに少ない

<自由に使えるクルマの有無による影響(資料2のp37,38)>

- ・ 65歳未満も含め、自由に使える自動車を持たない人は、持つ人に比べて外出率が大きく低下
- ・ 駅周辺以外にも自由に使える自動車を持たない人の割合が高い地域があり、外出率が低いところも存在

<送迎トリップ(資料2のp39)>

- ・ 送迎トリップを複数回実施している人は、オンラインショッピングの週当たりの利用回数が多く、オンラインを活用しながら効率的に生活を実施

現況分析 ② 暮らし

地域の関係者が連携・協働して利便性の高い、**持続可能な公共交通に向けたリ・デザイン**への期待（国の方針より）

利用しやすい公共交通体系の確立や安全・安心で暮らしやすい交通の実現など、**若者から高齢者まで暮らしやすい環境づくり**への期待（各市町の計画より）※再掲

活動格差の解消

多くの年代で外出機会が低下しており、公共交通や自動車の利用可能性など、モビリティサービスの状況により、活動機会に差が見受けられることから、**誰もが暮らしやすい**都市づくりに向けて、活動機会を公平に提供するための交通サービスの提供が必要

4. 人の移動・活動から課題の整理

注) 今後、趨勢及び外的シナリオ分析からポイントを追加し、更新予定

(3) テーマ③：都市圏の産業・経済活動を支える個性的な地域の育成と広域的な地域間の対流促進

人の移動・活動の現況分析からのポイント（分析結果）

基礎集計

- <発生集中量(資料2のp18~20)>
 - ・通勤目的では、主要駅周辺や郊外部へ広く分布
 - ・私事目的では、主要駅周辺や大規模商業施設へ分布
- <テレワークの普及動向(資料2のp21,22)>
 - ・導入状況は、地元資本の企業で24%程度で、今後、増やしたい・同程度を希望している企業は21%となっており、今後も通勤交通への対策が重要

現況分析
③
活力

- <人の活動場所(資料2のp40~43)>
 - ・通勤目的では、浜松駅周辺とスズキ・ヤマハ等の企業周辺に集中
 - ・私事目的では、浜松駅周辺同程度の集積が郊外の大規模商業施設に集積
- <域外居住者の来訪先(資料2のp44)>
 - ・域外からも人を惹きつけているのは、大規模商業施設が中心
- <活動時間の変化(資料2のp45)>
 - ・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、夕方は減少傾向（早く家に戻らなくなってきている）
- <業務トリップの変化(資料2のp46)>
 - ・「販売・配達・仕入・購入先へ」の移動や「打合せ・会議・集金・往診へ」など、オンライン化による影響が大きい目的での移動が特に減少傾向
- <職業別の暮らし方の特徴(資料2のp47)>
 - ・3次産業に比べて、2次産業の方が平日の私事目的での移動回数が少ない
 - ・休日では、2次産業の方が私事目的での移動が多くなっている

政策の方向性

- 「まちなか」への多様な人材の集積・交流を生み出す**ウォーカーブルなまちづくり**への期待（国の方針より）
- 官民連携による**まちなか再生**への期待（国の方針より）
- 活力に満ちた都市づくり**への期待（各市町の計画より）
- 持続可能な地域経済に向けて**魅力向上に向けたブランド力強化**への期待（県の政策より）
- ものづくりなどの産業・経済活動を支える交通ネットワーク**の形成への期待（各市町の計画より）

課題

- まちなかの空間再生**

活動場所が郊外化する中で、まちなかには、商業店舗だけでなく、オープンスペースとしての活用可能性のある街路空間も有しており、沿道店舗や広場等と一体的に利活用することで、**郊外には無い新たな価値を創出し、夕方の時間も含めて人の活動を惹きつける空間形成が必要**
- 空き時間を活用した新たな活動の創出**

オンライン化等により、効率的な移動ができるようになっており、空いた時間を新たな活動に当てることができると想定される。より魅力的な生活をおくれるように、人々を惹きつける空間形成をすることで、**都市の新たな価値を創出**することが必要
- ものづくり産業を支える地域づくり**

西遠都市圏では、今後もテレワーク等は大きく普及する可能性は低く、通勤交通を始めとした地域の産業・経済を支える移動への対応が必要となる。
2次産業従事者の暮らしを支えるとともに、**人とモノが集まり、新たな都市の価値を生み出す**ために、まちなかの都市型産業だけでなく、自然資源やものづくり産業拠点も含めたネットワークを確保することが必要

4. 人の移動・活動から課題の整理

注) 今後、趨勢及び外的シナリオ分析からポイントを追加し、更新予定

(4) テーマ4：温暖化のリスク軽減・緩和に寄与し、激甚化・頻発化する災害に強い交通体系の実現

人の移動・活動の現況分析からのポイント（分析結果）

政策の方向性

課題

現況分析
④ 防災・環境

<災害リスク(資料2のp48~52)>

- ・暴露人口は、平日は11時頃がピークで6万人程度が自宅外で被災する可能性あり、平日休日ともに自動車が多く、災害時にも自動車で移動できることが重要
- ・帰宅困難者は、浜松市中心部から浜北区や磐田市中心部、掛川市中心部で特に多い

災害に強く安全で安心して暮らせる都市づくりへの期待（各市町の計画より）

<環境負荷(資料2のp53~56)>

- ・居住地別一人当たりCO2排出量の分布を見ると、中心部で低く、自動車での移動が多い郊外で高い

コンパクトプラスネットワークや公共交通の利用促進によるCO2削減への期待（国の方針より）

災害リスクの低減

自動車利用が多く、災害時にも自動車での避難が想定されることから、**安全に移動できる**道路ネットワークを構築することが必要

また、日中には浜松駅を始めとした主要駅の周辺にて滞留人口が集中しており、自宅から離れた帰宅困難者が多く発生することが予想されることから、駅や大規模集約施設等における利用者保護や安全な地域への都市機能施設の誘導など、**様々な分野と合わせて総合的に取り組む**ことが必要

持続可能な交通環境の形成

地域によって、移動に関する環境負荷にも差があり、まちづくりGXの推進に向けて、都市機能や居住の誘導と合わせて、公共交通の利便性を高めるなど、**地球環境の観点からも持続的に移動できる**環境づくりが必要

5. 理念 (案)

注) 今後、趨勢及び外的シナリオ分析からポイントを追加し、更新予定

- 前段までの検討を踏まえ整理した課題には、2つの方向性が含まれることを踏まえ、第5回西遠PT調査における理念を整理する。

前段までの概要

- 近年の社会経済の動向、個人の嗜好の多様化、ICTの進展等により、都市や交通を取り巻く状況は大きく変化
- 西遠都市圏では移動機会が減少したことで地域公共交通の利用者も減少し、サービスが低下、自動車依存は高まり
- これまでは、中心市街地の賑わい減少等は、かつてはモータリゼーション、人口減少が主要因であったが、近年はオンラインサービスの爆発的な普及が大きく影響
- 西遠都市圏でも、外出率が低下、総トリップ数が減少、65歳以上の女性を中心に高齢者にて自動車利用の高まり、若者の自動車離れ、モビリティサービスの状況による活動機会の差、郊外を中心とした活動の場の形成等の状況を分析結果より確認

課題と第5回西遠PT調査での理念

地域の魅力を向上し、人々を惹きつけていくための課題

- 市町域を超えた移動への対応
- 若者が暮らしやすい移動環境づくり
(クルマ無しでも暮らしたい若者を呼び込む)
- ものづくり産業を支える地域づくり
- まちなかの空間再生
- 空き時間を活用した新たな活動の創出

まちづくりと一体となり、人の活動を支えるモビリティサービスを目指すことで、生活面・産業面の双方の視点から都市に新たな価値を創造する魅力的な拠点づくり

必要な活動を今後も維持していくための課題

- 高齢者の多様な移動手段の確保
- 若者が暮らしやすい移動環境づくり
(クルマを持たない若者を支える)
- 活動格差の解消
- 移動時間の削減による余暇時間の充足
- 災害リスクの低減 ・ 持続可能な交通環境の形成

誰もが安全・安心に暮らしやすいモビリティサービスや災害に強い交通体系の構築を目指すことで、必要な活動を今後も維持できる持続可能な暮らしに向けた取組の方向性

第5回西遠PT調査での理念

くらしやものづくりの場面に応じて多様な交通手段でつながることで、新たな価値の創造と持続可能な暮らしを支える人間中心のモビリティサービスを目指して

参考：第4回西遠PT調査での理念

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

注) 幹事会にて、表現が長いとの指摘があり、端的な表現に修正を検討予定
修正案：「都市の新たな価値の創造と持続可能な暮らしを支えるモビリティサービスを目指して」など

5. 基本方針（案）

注) 今後、趨勢及び外的シナリオ分析からポイントを追加し、更新予定

- 理念の実現に向けた課題に対して、「地域の魅力を向上し、人々を惹きつけていく」こと、「必要な活動を今後も維持していく」ことの2つ方向性が求められることから、それぞれを軸として基本方針を整理する。

課題

- 市町域を超えた移動への対応
- 若者が暮らしやすい移動環境づくり
(クルマ無しでも暮らしたい若者を呼び込む)
- ものづくり産業を支える地域づくり
- まちなかの空間再生
- 空き時間を活用した新たな活動の創出

価値創造を支える基本方針

まちづくりと一体となり、人の活動を支えるモビリティサービスを目指すことで、生活面・産業面の双方の視点から都市に新たな価値を創造する魅力的な拠点づくりに取組むことで、人々を惹きつけていくための方向性

課題

- 高齢者の多様な移動手段の確保
- 若者が暮らしやすい移動環境づくり
(クルマを持たない若者を支える)
- 活動格差の解消
- 移動時間の削減による余暇時間の充足
- 災害リスクの低減
- 持続可能な交通環境の形成

持続性を支える基本方針

誰もが安全・安心に暮らしやすいモビリティサービスや災害に強い交通体系の構築を目指すことで、必要な活動を今後も維持できる持続可能な暮らしに向けた取組の方向性

5. 基本方針（案）

注）今後、趨勢及び外的シナリオ分析からポイントを追加し、更新予定

価値創造を支える基本方針

生活面・産業面で人の活動を支える次世代地域づくり

- ・都市圏の中心となる浜松都心まで利便性の高い公共交通サービスでつながることで、自動車だけでなく、公共交通でも快適に移動できる暮らしを実現する。
- ・居住地を中心にものづくり産業拠点と、まちなか等の活動の拠点の双方へアクセスしやすく、全ての職業の人の新たな活動機会を誘発する都市機能と交通ネットワークのバランスがとれた次世代地域づくりを実現する。

地域資源を活用したブランド力強化を支えるネットワークの形成

- ・都市圏が有する食や資材がまちなか等の活動の拠点やものづくり産業拠点に集まり、異業種間の新結合による新しい価値の創造を支えられるように、道路ネットワークの形成を実現する。

道路空間と市街地の一体的な活用による新たな価値の創出

- ・活動の拠点では、新しい価値の提供が行われるとともに、クルマ中心からヒト中心の空間形成に向けて駅を中心としたまちづくりを進め、沿道と道路空間再編を一体的に実施し、多様な主体の活躍により、人々が集い・憩い・多様な活動を繰り広げられる場を実現する。
- ・都市空間の有効活用と合わせて、駐車場の配置や出入り口の制限等のマネジメントを実施することで、安全・安心なまちなかを実現する。
- ・交通分担を踏まえ、公共交通、自動車、自転車、歩行者、それぞれのため空間を適切に確保する。

持続性を支える基本方針

交通の円滑化に向けた必要な道路整備の推進

- ・従前から取り組んできた交通混雑への対応を引き続き進めることで、移動に関する負担を軽減し、快適な移動を実現する。

多種多様なモビリティや都市機能をつなぐことで公平な活動機会を提供

- ・交通結節点における公共交通相互や他モードとの連携を高めるとともに、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することで、誰もが活動しやすい都市環境を実現する。
- ・地域特性を踏まえ、路線バスやデマンド交通、ライドシェア、シェアモビリティ、自動車、自転車、歩行空間等の多様なモビリティを官民共創で取り組み・連携させ、シームレスにつながるとともに、ICT技術を活用することで利便性の高いモビリティサービスを実現する。実施にあたっては、既存の公共交通ネットワークの再編も念頭に取組む。

災害にも強く、地球環境にもやさしい移動環境の実現

- ・道路及び公共交通ネットワークは災害時にも機能し、持続的でなければならないことから、自動車利用の適正化及びリダンダンシー等を講じることで、災害にも強く、地球環境にも優しい交通体系を実現する。