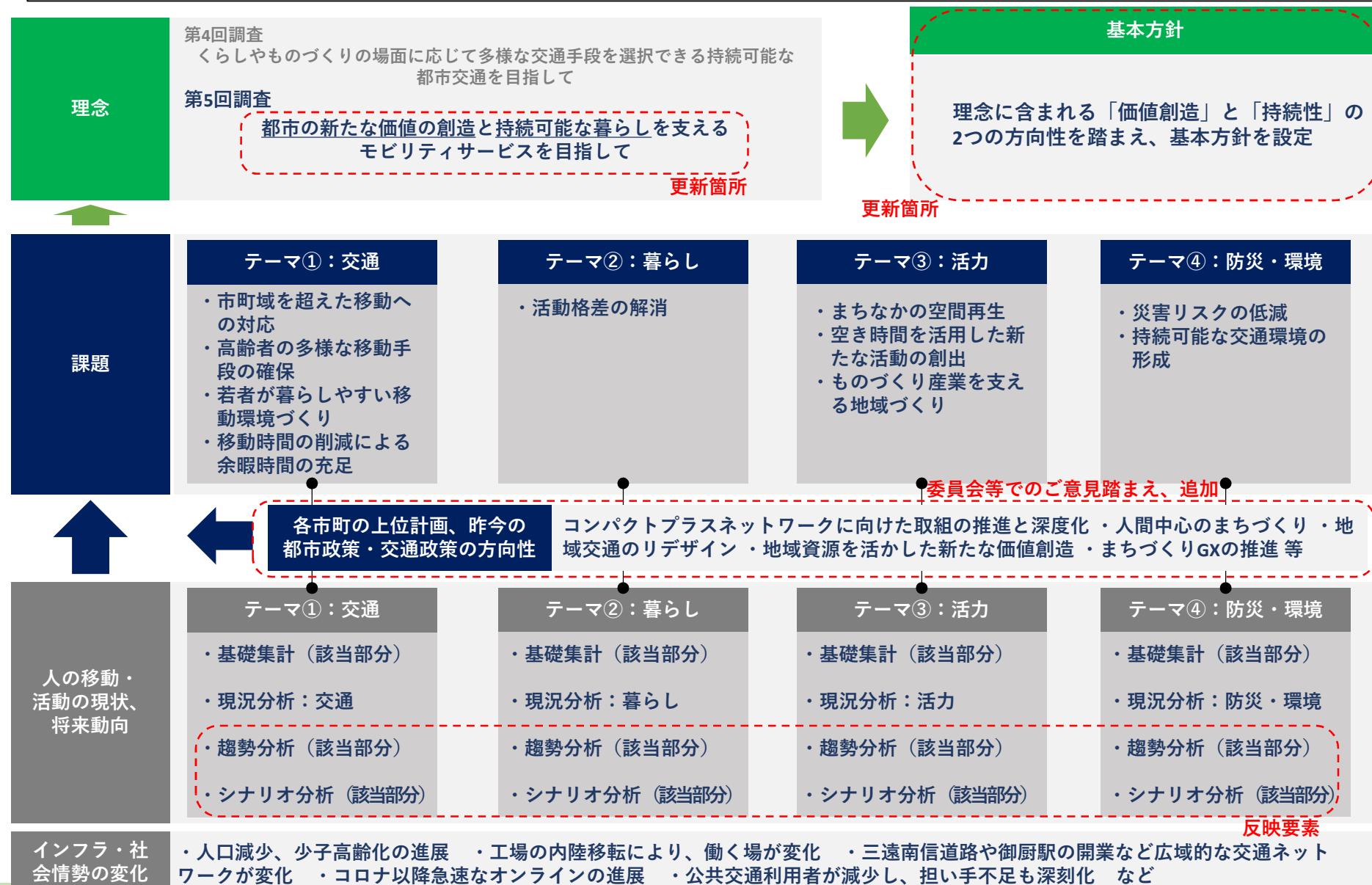


西遠都市圏総合都市交通計画協議会 令和6年度第2回委員会
追加分析等を踏まえた基本方針（案）

令和7年3月

1. 基本方針の検討フロー

- 第1回検討会にて、提示した基本方針をもとに、将来分析やご意見を踏まえ、修正案を検討した。



2. 昨今の都市政策、交通政策の方向性 ～追加～

(1) 追加事項

- 第1回委員会等でのご意見を踏まえ、以下の点を整理。

●公共交通の維持に関する動向

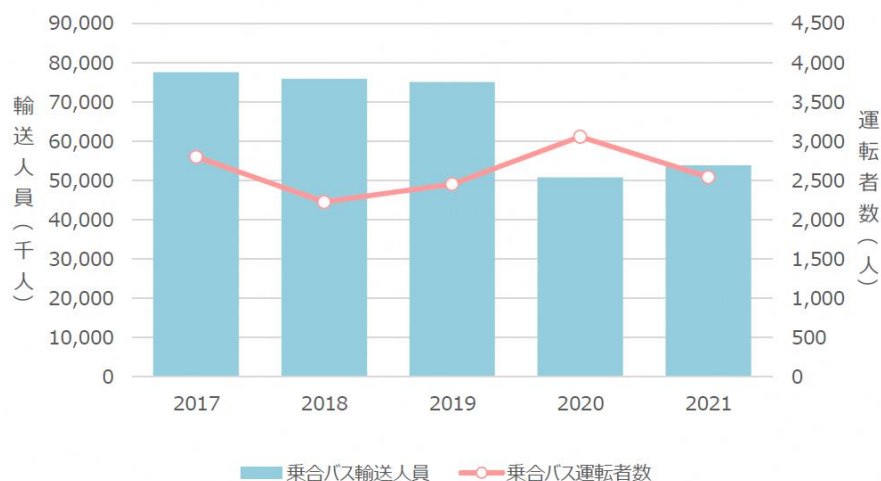
●移動自体への付加価値の提供

●観光政策の動向

2. 昨今の都市政策、交通政策の方向性 ～追加～

(2) 公共交通の維持に関する動向

- 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は、静岡県内でも2018年、2019年にかけて減少し、2020年、2021年にかけては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、再び運転者数が減少した。
- 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%の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る。



※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。

図 静岡県内乗合バスの輸送人員と運転者数の推移

出典：“ふじのくに”地域公共交通計画

バス運転者(2030年試算)

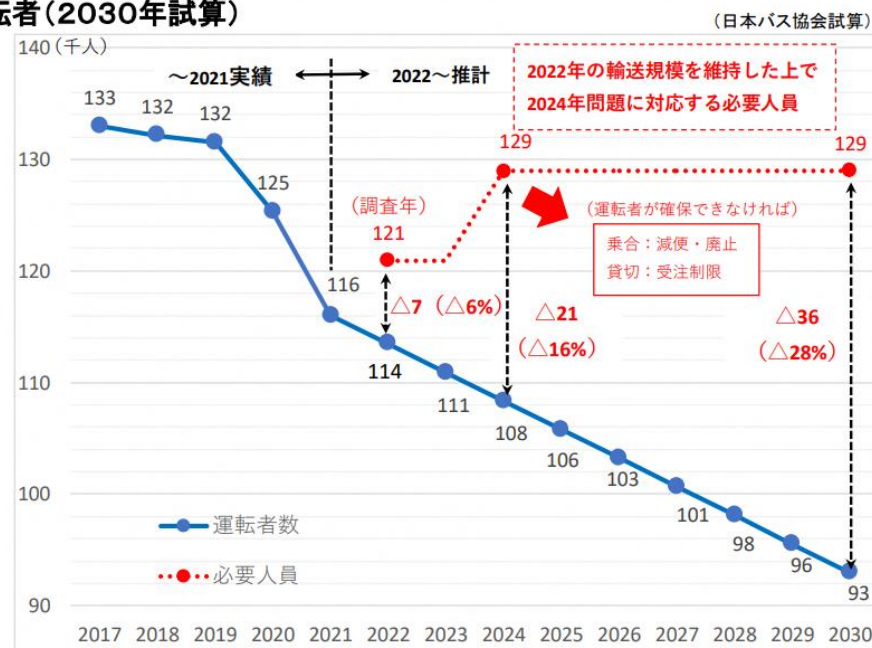


図 バス運転者の推移及び今後の不足見込みについて

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>

2. 昨今の都市政策、交通政策の方向性 ～追加～

(3) 移動自体への付加価値の提供

- 我が国では、地域が抱える様々な交通の課題の解決と、地域での低炭素型モビリティの普及を同時に進められる「グリーンスローモビリティ」の推進を進めている。
- 当該モビリティは、地球環境の観点だけでなく、移動自体を楽しむ効果も期待されており、まちなかでの賑わい創出などの観点からも普及が期待されている。

What's Green Slow Mobility

グリーンスローモビリティとは

グリーンスローモビリティは、「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」であり、その車両も含めた総称です。

- 1 時速 20km未満
- 2 電動車を活用
- 3 小さな移動サービス

ゆっくりと／余裕をもって／近くまで

グリーンスローモビリティの主な特長

1. Green(グリーン)

電動車であるため、二酸化炭素排出を低減できるうえ、再生可能エネルギーによる電力を活用すれば更なる低減効果が見込めるエコな移動サービスです。脱炭素社会を目指す我が国のこれからの地域交通における更なる活用が期待されます。

2. Slow(スロー)

最高速度が時速 20km 未満に設定されているため、長距離の移動や交通量の多い幹線道路での活用には不向きですが、例えば、交通量が少くない道路や、中心市街地の慢速車線道路の第一車線など、速度が低い区間での走行には向いています。ゆっくり走ることによって、街並みや様々な景色をゆっくりと楽しめるので、観光目的にも活用しやすい移動サービスです。

Other(その他)

車両は、サイズが小さく一般的な乗用車の約 8 割の大きさです。そのため、これまでコミュニティバスが通れなかったような道路、乗用車が通るとすれ違いで渋滞してしまうような道路などでも活用できる可能性があります。車両によっては窓ガラスがなく開放感があるので、自然との一体感が心地よく、利用者同士が対面で乗車できたりするなど、利用者のおしゃべりが弾む、乗っていてとても楽しい構造となっています。

グリーンスローモビリティは、多岐にわたる地域課題に対し、交通の視点から最適化(全体最適)を導く、地域課題解決ツールの一つです。

観光 福祉 地域経済 環境

地域交通から考える「まちづくり」、グリーンスローモビリティで、未来を活性化。

●グリーンスローモビリティが持つ付加価値●

乗る人・住む人・運転する人・運営する人が「楽しい」を共有できる！



●グリーンスローモビリティの政策コンセプト●

- 1 従来の公共交通ネットワークを補完する
低速の小さな移動サービス
- 2 運転手と乗客、乗客同士、乗客と歩行者などのコミュニケーションが弾む機能を持つ
乗って楽しい移動サービス
- 3 福祉面での outreach 支援、地域の賑わい創出、観光客の満足度向上、高齢者の見守り、地域防災・防犯のための絆の強化等の多様性効果を持つ
コミュニケーション装置



低炭素型・脱炭素型の持続可能な交通、持続可能な地域社会の実現

Activation Method

グリーンスローモビリティ活用方策

想定される主な活用場面

グリーンスローモビリティは、短距離のきめ細やかなサービスを基本として導入されています。これまでの導入事例では、片道約 1~3km で設定しているものが多いですが、高低差のある地域などでは 1km に満たない区間での移動でも活用されていることがあります。



グリーンスローモビリティ車両タイプ

活用されている車両の例

活用できる車両は、軽自動車、小型自動車、普通自動車といった種別に分かります。車両を運行するためには、一般的な乗用車と同様に自動車税等の納付や定期的な車検・法定点検が必要になります。

車両種別 軽自動車		定員 4名 電源: AC100V AC200V
車両種別 小型車		定員 7名 電源: AC200V
車両種別 普通車		定員 10~16名 電源: AC100V AC200V

近年では、これら以外にも、様々なタイプの電動・低速車両が様々なメーカーにより製造・実用化されています。また、自動運転可能な車両も増えています。

2. 昨今の都市政策、交通政策の方向性 ～追加～

(4) 観光政策の動向

- ・ 静岡県観光基本計画では、将来にわたる経済発展に向けた来訪者の受入体制の強化に向けて、二次交通※の確保と充実が位置付けられている。
- ・ 西遠都市圏の観光施設は、駅周辺だけでなく、駅から離れた地域にも存在しており、ビッグデータにて当該地域に訪れる来街者を確認すると、休日には全体で約15,000人程度存在していることから、公共交通も含めて、これらの地域へのアクセス性の確保が期待される。

※二次交通：複数の交通機関を使用する場合の二種類目の交通機関。主には、鉄道駅から路線バスや自転車又は徒歩などを使って、学校や観光地などに赴く際の交通手段を示す。

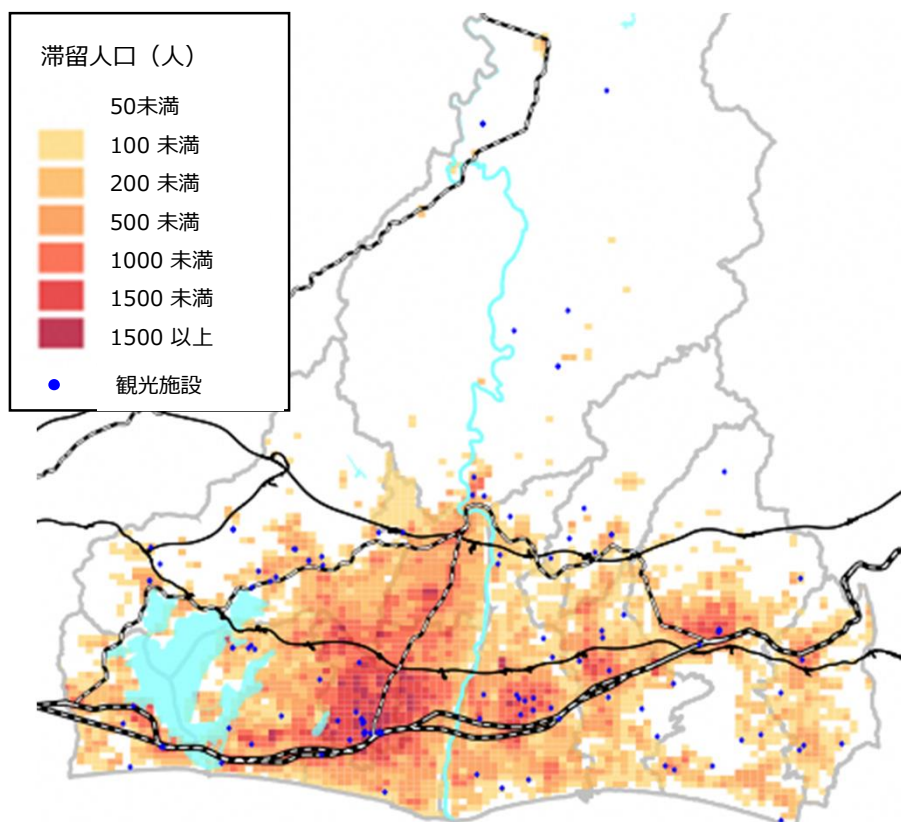


図 休日12時台の滞留人口(都市圏内、都市圏外居住者の合計)

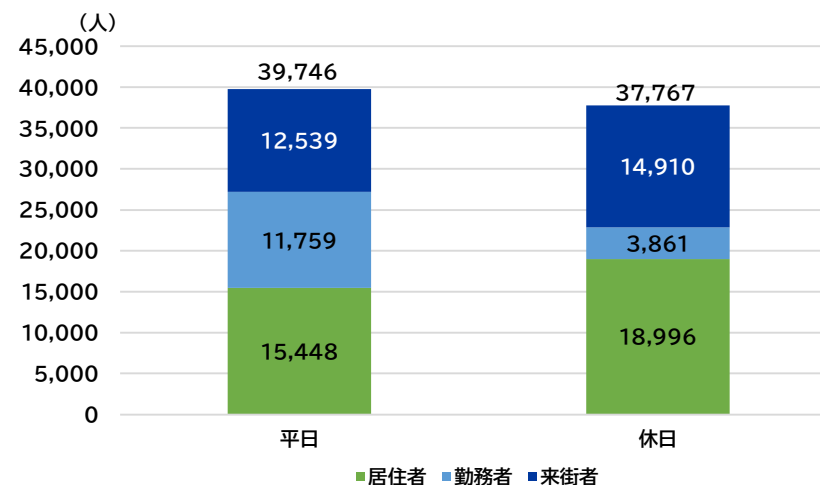


図 観光施設が立地するメッシュへの滞留人口(12時台)
※居住地は合計

2. 昨今の都市政策、交通政策の方向性 ～追加～

参考：ビッグデータ分析で対象とした観光施設

- 国土数値情報の観光資源データをもとに観光施設を設定し、該当する500mメッシュの滞留人口をもとに分析を実施。

【浜松市】 浜松城 茶室松韻亭 浜松科学館 浜松市楽器博物館 浜松市博物館 浜松文芸館 浜松市美術館 アクトタワー展望回廊 浜松市犀ヶ崖資料館 浜松復興記念館 木下恵介記念館 航空自衛隊浜松広報館エアーパーク 賀茂真淵記念館 浜松ジオラマファクトリー 五社神社 本田技研工業(株)浜松製作所 鴨江観音 浜名湖オルゴールミュージアム はままつフラワーパーク 浜松市動物園 浜松市西区いちご狩り 浜名湖口イ্যালホテル(日帰り入浴) 日帰り入浴(館山寺温泉) うなぎパイファクトリー 舞坂宿脇本陣 中村家 浜松まつり会館 スズキ歴史館 はままつフルーツパークときのすみか 浜松市気賀関所	井伊谷宮 方広寺・奥山半僧坊 龍潭寺 ミケ日みかん狩り カナメ神宮 温泉入浴施設(細江温泉地区) 日帰り入浴(三ヶ日温泉地区) 長楽寺 姫街道と銅鐸の歴史民俗資料館 みかん狩り(細江町) 摩訶耶寺 実相寺 金指農村公園 梅の杉山園 初山宝林寺 大福寺 浜北温泉あらたまの湯 秋野不矩美術館 秋葉神社 佐久間電力館 佐久間ダム 足神社 山住神社(通年) 龍山入浴施設やすらぎの湯 内山真龍資料館 秋葉寺 白井鐵道記念館 民俗文化伝承館 水窪町民俗資料館 カモシカと森の体験館(休館中) 本田宗一郎ものづくり伝承館	【磐田市】 府八幡宮 見付天神社(矢奈比売神社) ヤマハコミュニケーションプラザ 旧見付学校 旧赤松家記念館 福田健康福祉会館(リフレU) 竜洋昆虫自然観察公園 磐田市香りの博物館 磐田市新造形創造館 花咲乃庄 ブルーベリー狩り 磐田市埋蔵文化財センター 磐田市竜洋郷土資料館 磐田市農村民俗資料館 医王寺 福王寺 法雲寺 シルクロードミュージアム 【袋井市】 秋葉総本殿可睡斎 法多山尊永寺 医王山油山寺 可睡ゆりの園 香りの丘茶ピア 東海道どまん中茶屋 天然温泉遠州「和の湯」 デンマーク牧場 クラウンメロン支所	【掛川市】 掛川城 資生堂企業資料館・アートハウス 掛川市二の丸美術館 二の丸茶室 森の都温泉ならここの湯 高天神城跡 大東温泉シートピア 横須賀城跡 川坂屋 清水邸庭園 大須賀町民俗資料館 吉岡弥生記念館 大日本報徳社 竹の丸 【湖西市】 豊田佐吉記念館 新居関所史料館 紀伊国屋旅籠資料館 大倉戸観光農園 いちご狩り 本興寺 【菊川市】 ブルーベリーの郷 応声教院 代官屋敷資料館 歴史街道館 常葉美術館	【森町】 極楽寺 小國神社 大洞院 蓮華寺 香勝寺 歴史民俗資料館
---	---	--	---	--

3. 将来分析の設定

(1) 趨勢ケース

- 人口動態や都市機能について、このままの社会情勢が続くと、都市圏の暮らしや移動はどう変わる可能性があるのかを分析。2045年（R27）を想定年次として平日1ケースを実施。
- 公共交通NWは、趨勢変化を見通すことが困難であるため現状と同じとし、人口や都市機能の変化による影響や、維持困難となる地域が生じないか等を確認。
- 公共交通の衰退による影響は外的シナリオ分析で確認。

項目		設定方法
人口	①総人口	社人研推計値（R27）
	②人口分布	想定される大規模開発を加味。都市圏全体の夜間人口と従業人口は一定として、開発分は他の地域から薄く広く減らす
	③就業率	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を用いる（労働力需給の推計2023年度版より）
	④就従比	R2国勢調査の市町別の就従比を将来値と設定
	⑤居住地別の勤務地	第5回PT調査の居住地別勤務地分布を利用
	⑥世帯構成	高齢者を中心とした単身世帯の増加を加味できるように社人研の構成比の変化を加味
	⑦免許保有率	高齢者の免許保有率の経年的な増加傾向を加味できるようにコーホート法により推計した値を設定
交通	⑧道路	現況NWに、R27までに供用予定の区間を追加して設定
	⑨鉄道及びバス	現況と同じ設定
	⑩VTOD（配分）	域内車籍乗用車等：圏域内々は推計マスター、内外は推計マスターの伸び率で補正 圏域外外・域外車籍車・営業用貨物車等：R3センサス交通量を自動車燃料消費量調査の走行台キロの伸び率で補正
土地利用	⑪都市機能	事業所については従業人口の減少率と同率で減少すると想定 その他の施設については夜間人口の減少率と同率で減少すると想定
行動	⑫テレワーク	現状維持とする（通勤の発生はモデル推計値をそのまま用いる）
	⑬オンラインショッピング	現状維持とする（買物の発生はモデル推計値をそのまま用いる）

3. 将来分析の設定

(2) 外的シナリオケース：公共交通衰退シナリオ

- 昨今の公共交通を取り巻く厳しい状況を踏まえ、将来、公共交通のサービスが低下した場合に、高齢者など自動車利用が難しい人の移動機会が失われることが懸念されることから、公平な活動機会の確保に向けて自治体が都市交通政策に積極的に関わることの必要性を示す。

【設定方法】

- 需要減や運転手不足による公共交通のサービス低下（**運行本数減・撤退**）について2種類のパターンを設定
- バスは都市圏全体の走行台キロ（運行距離×運行本数）が現況から約28%減※となるように設定

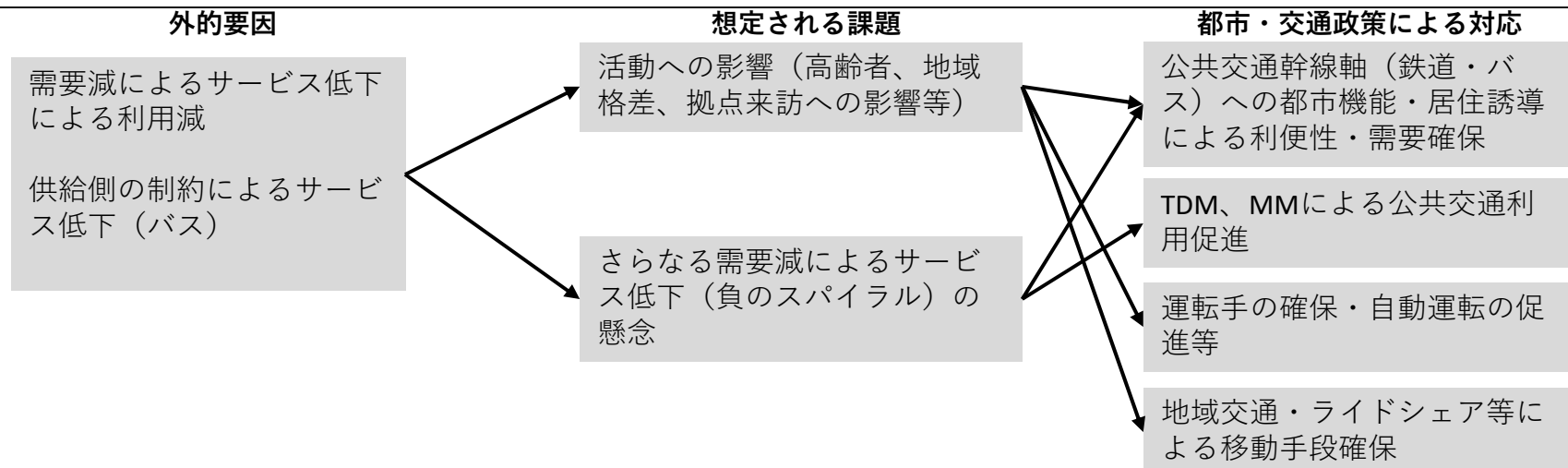
※日本バス協会の試算における、2030年には2024年問題に対応するために追加で28%の人手が必要との試算から、現状から人手の確保が増やすことが出来なかった場合を想定し、走行台キロも同じく28%減少すると設定

① 需要反映ケース（路線別、地域別の利用者の減少率に応じて運行本数減・撤退させるパターン）

- 鉄道：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（概ね20%減、飯田線は60%減）
- バス：需要の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

② 一律減少ケース（現況の路線を維持しつつ、運行本数を一律で減少させるパターン）

- 鉄道：①と同様の設定だが、飯田線も20%減に留める
- バス：現況の路線は維持（最低限1本/日）して都市圏全体でほぼ均等に運行本数減



3. 将来分析の設定

(3) 夜間人口の推移

速報値

- 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る。
- 年少人口は現況より約3万人（-30%）減少、生産年齢人口は約16万人（-22%）減少、高齢人口は約4万人（+11%）増加し、高齢化率が高まっている。

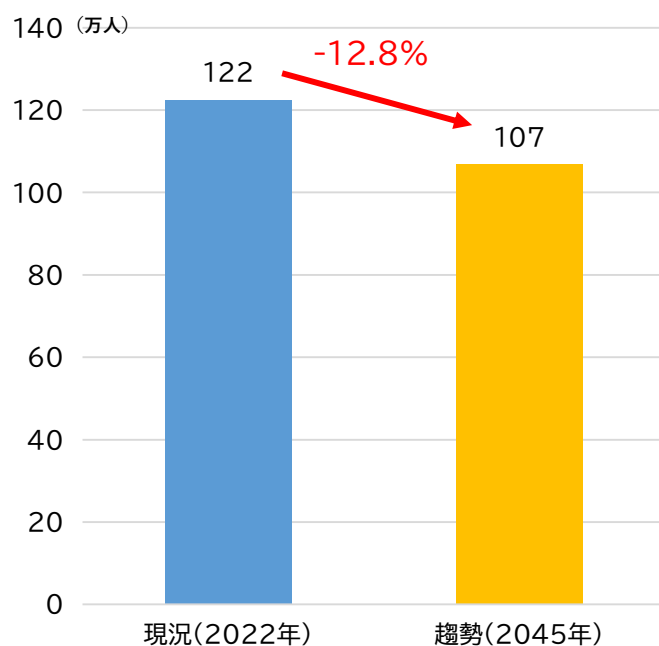


図 夜間人口の推移

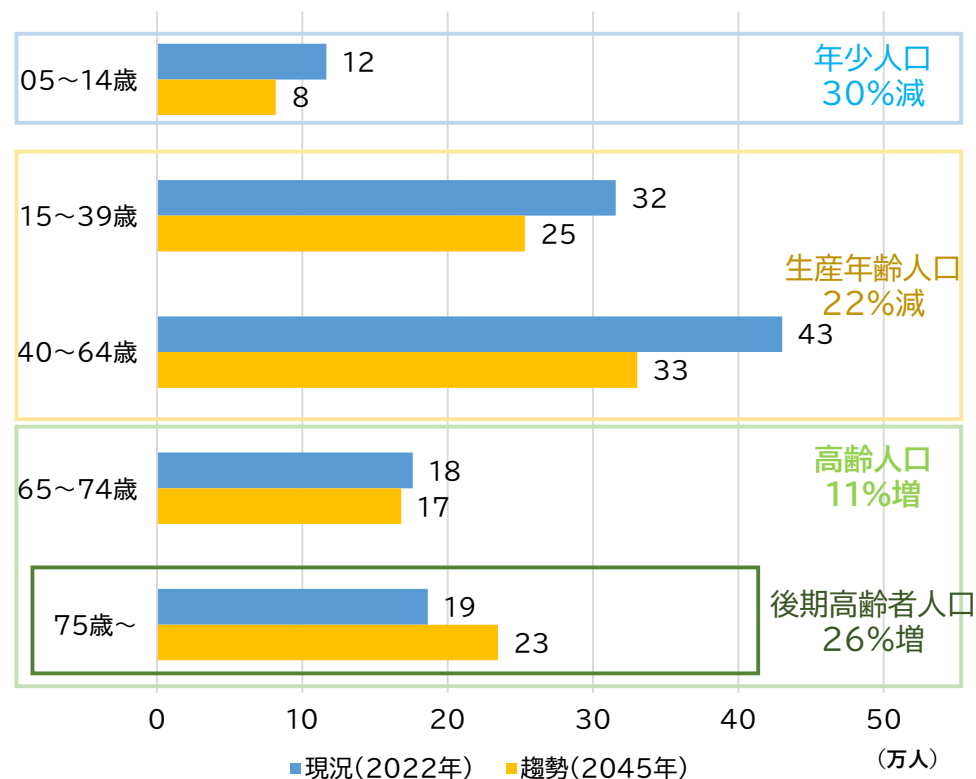


図 性年齢階層別夜間人口と変化

3. 将来分析の設定

(4) 地域別の夜間人口の推移

速報値

- 総人口が減少する中で都市圏全体では、65歳以上人口が増えるものの、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る。

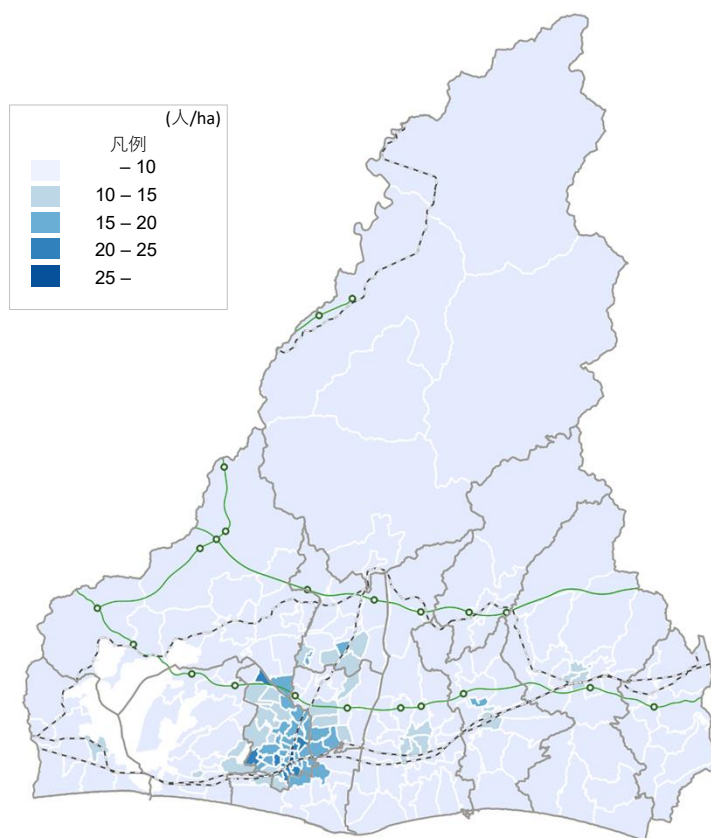


図 趨勢の夜間人口密度(65歳～)

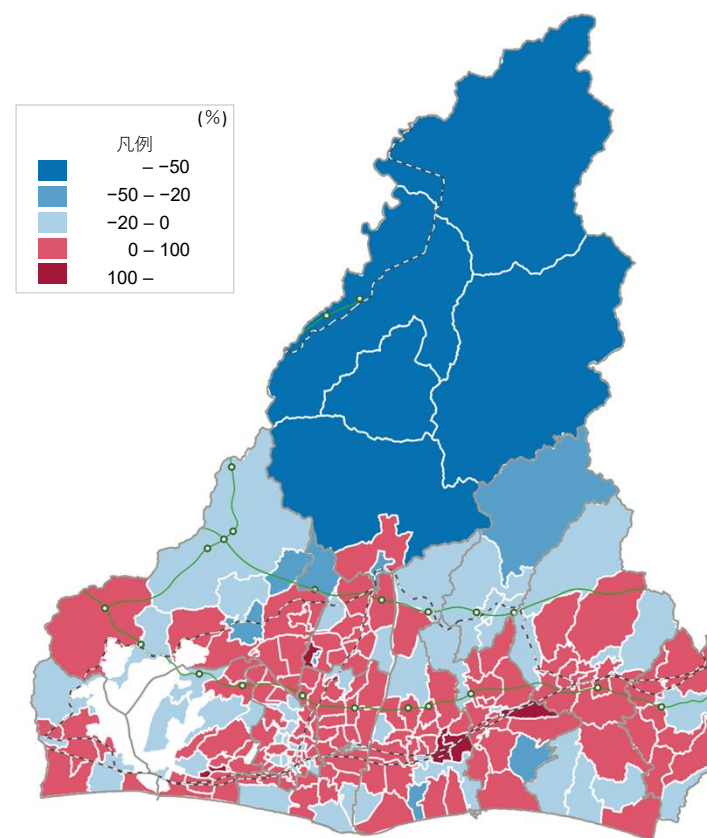


図 現況と趨勢の夜間人口密度(65歳～)の差の比率

3. 将来分析の設定

(5) 就業人口の推移

速報値

- 就業人口は、都市圏全体で約8万人（-11.9%）減少すると予想されている。
- 現況に比べ趨勢では、女性や高齢者の就業率が向上する。

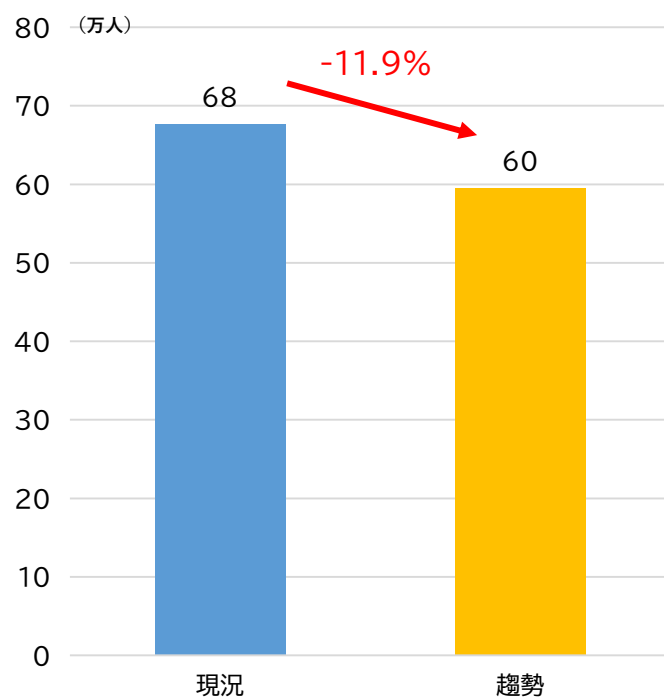


図 従業人口の推移

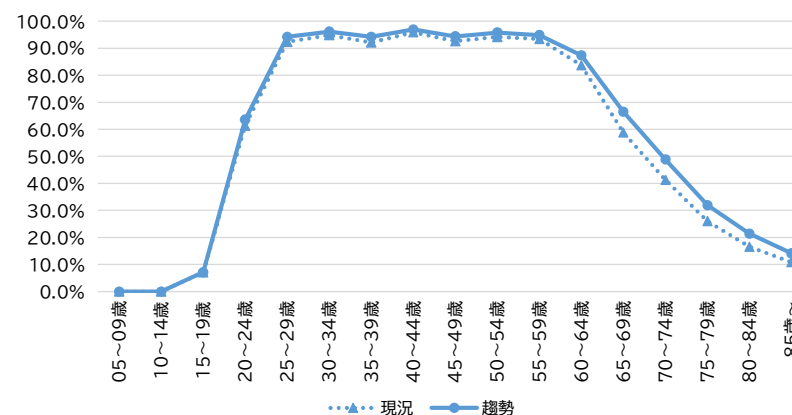


図 年齢階層別就業率(男性)

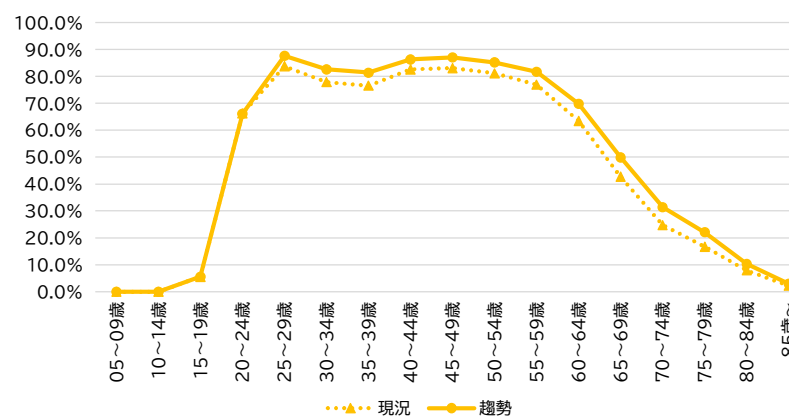


図 年齢階層別就業率(女性)

4. 将来分析からみた課題の整理 ～テーマ交通～

(1) 総トリップ数

速報値

- 総トリップ数は、現況から趨勢にかけて、221万トリップから193.8万トリップへと約12.3%減少している。
- 所要時間別では、全ての時間帯で減少傾向であり、前回調査（H19）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あるものの、市域を跨ぐ移動の割合は変わらないことから、将来も広域的な人の動きが見受けられる。

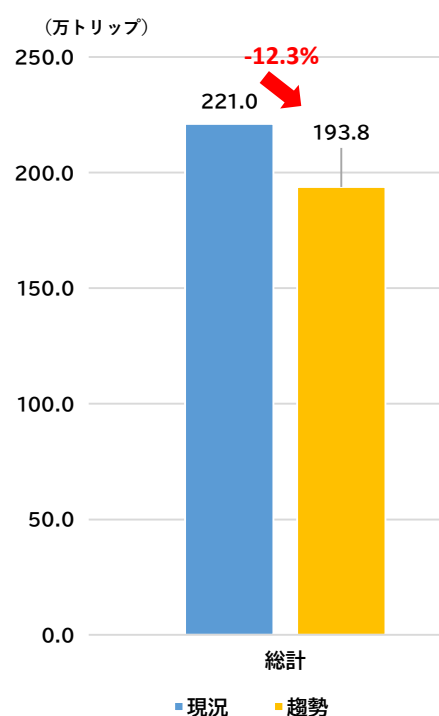


図 現況から趨勢にかけての
総トリップ数の変化

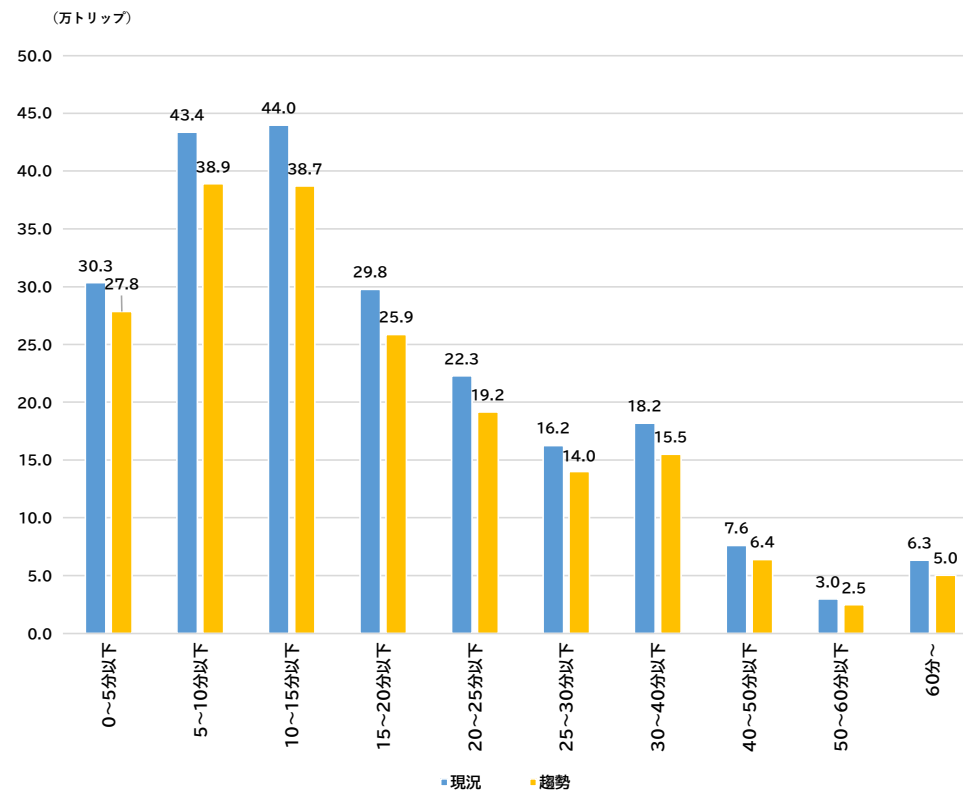


図 所要時間ランク別のトリップ数

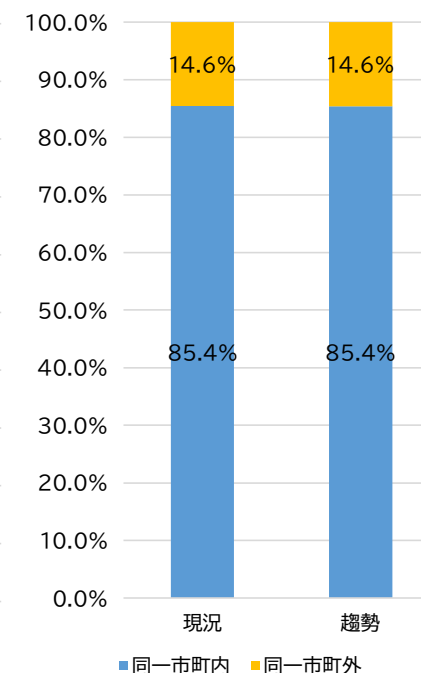


図 ODの内訳

4. 将来分析からみた課題の整理 ～テーマ交通～

(2) 交通手段別トリップ数

速報値

- ・ 趨勢では、自動車は現況から約9%の減少にとどまるのに対し、鉄道は約21%減、バスは約22%減となり、公共交通トリップの減少率がより高くなっている。
- ・ 外的シナリオ（需要反映ケース、一律減少ケース）では、バストリップが趨勢に比べ、需要反映ケースでは約3%、一律減少ケースでは約15%減少している。

単位：万トリップ

現況	221.0	5.2	2.2	159.0	2.9	15.0	36.7
趨勢	193.8	4.1	1.8	144.1	2.5	12.3	29.1

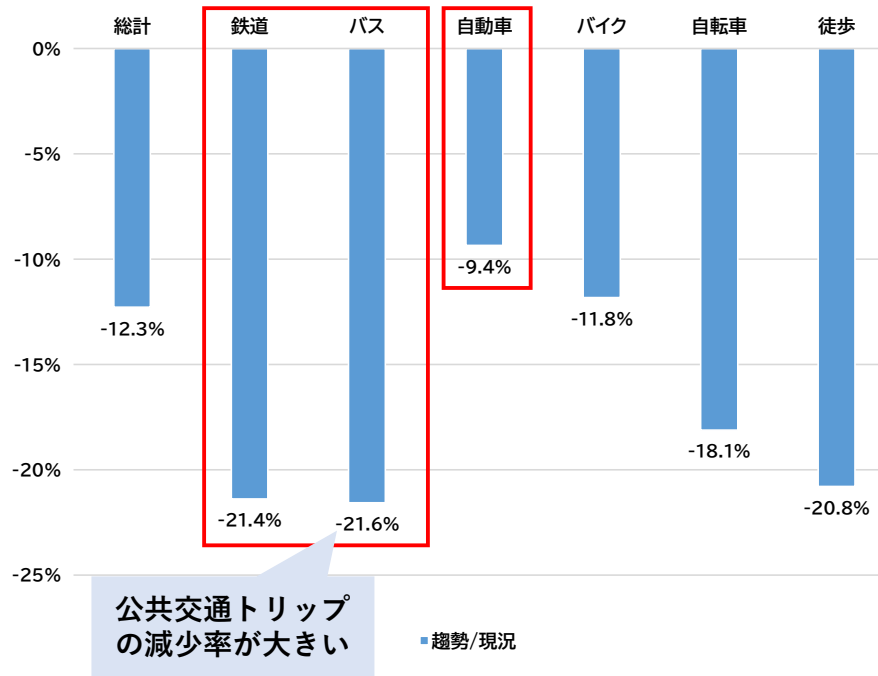


図 現況から趨勢にかけての代表交通手段別トリップ数の変化率

単位：万トリップ

趨勢	4.1	1.8	144.1	2.5	12.3	29.1
需要反映	4.0	1.7	144.2	2.5	12.3	29.0
一律減少	4.0	1.5	144.6	2.5	12.3	29.1

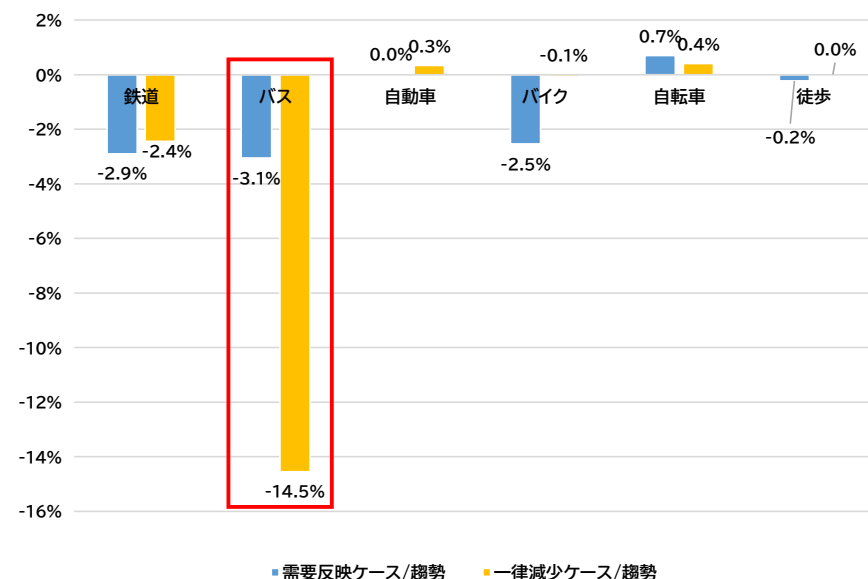


図 趨勢から外的シナリオにかけての代表交通手段別トリップ数の変化率

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ交通~

速報値

- 趨勢では、現況に比べ、自動車の分担率が約2.5ポイント増加している。
- 一律減少ケースでは、趨勢ケースから0.1ポイント自動車分担率が増加している。

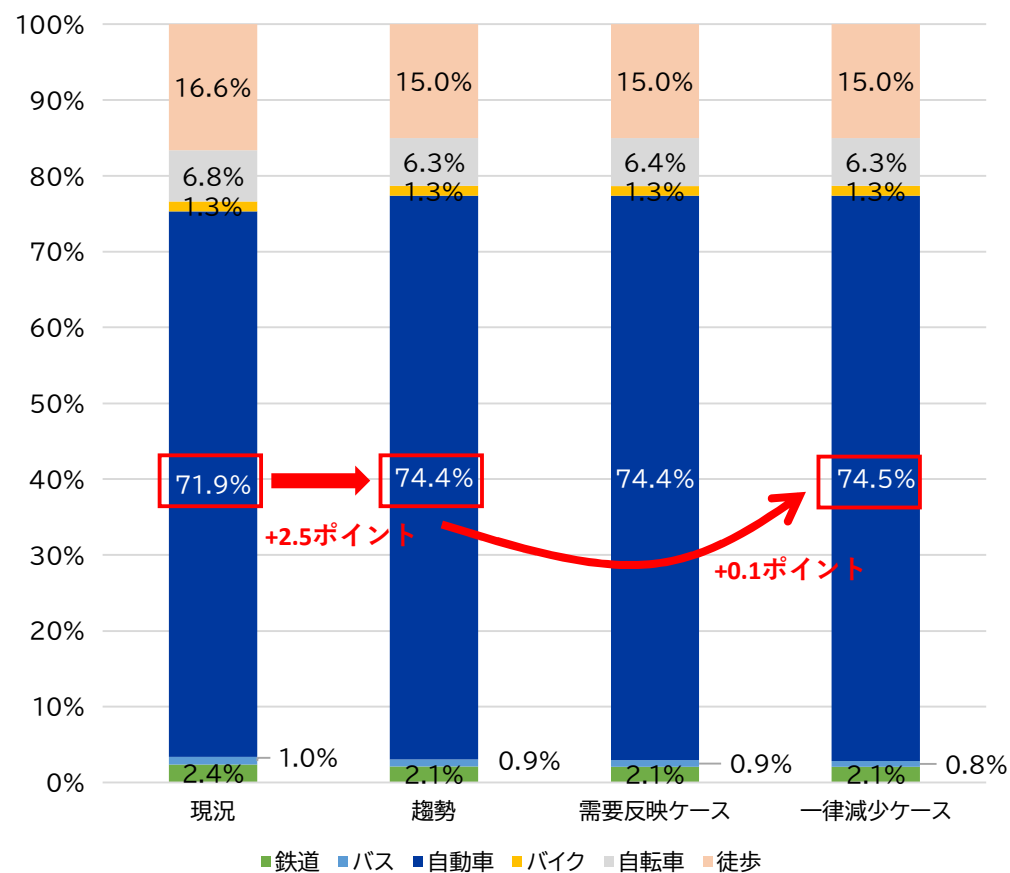


図 代表交通手段分担率

4. 将来分析からみた課題の整理 ～テーマ交通～

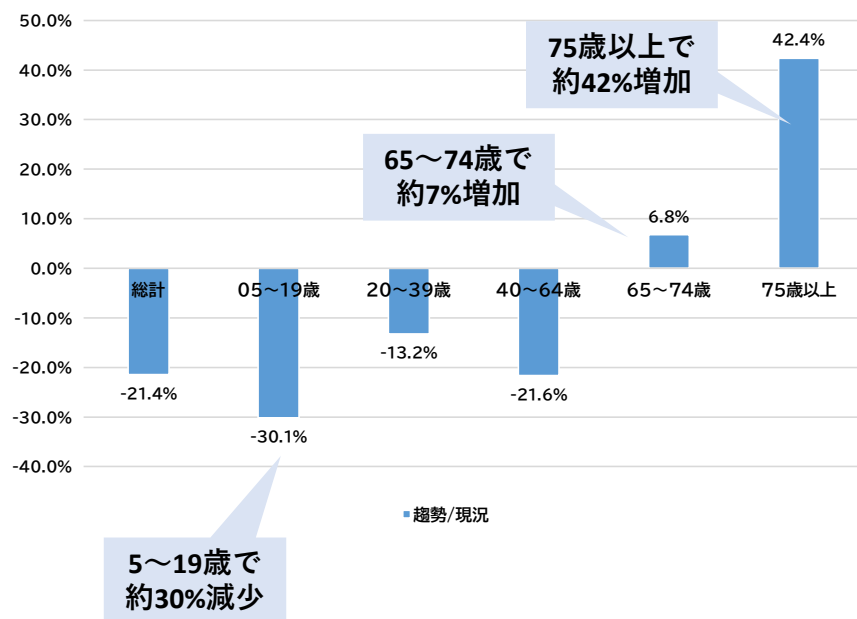
(3) 鉄道トリップ

速報値

- 鉄道トリップ数は、若年層における人口減少に伴い、現況に比べ趨勢では5～19歳では約30%減少する。
- 一方、高齢化により、高齢者の公共交通利用は増加する見込みであり、65～74歳では約7%、75歳以上では、約42%増加する。
- 外的シナリオ（需要反映ケース、一律減少ケース）では、サービスレベルの低下により、趨勢に比べ、鉄道利用の伸びは減少傾向であり、特に75歳以上では一律減少ケースにて約9%減少する。

単位：千トリップ

現況	52.2	23.9	12.1	13.2	2.2	0.8
趨勢	41.1	16.7	10.5	10.3	2.4	1.1



単位：千トリップ

趨勢	41.1	16.7	10.5	10.3	2.4	1.1
需要反映	39.9	16.7	9.9	9.9	2.3	1.1
一律減少	40.0	16.9	10.0	9.8	2.3	1.0

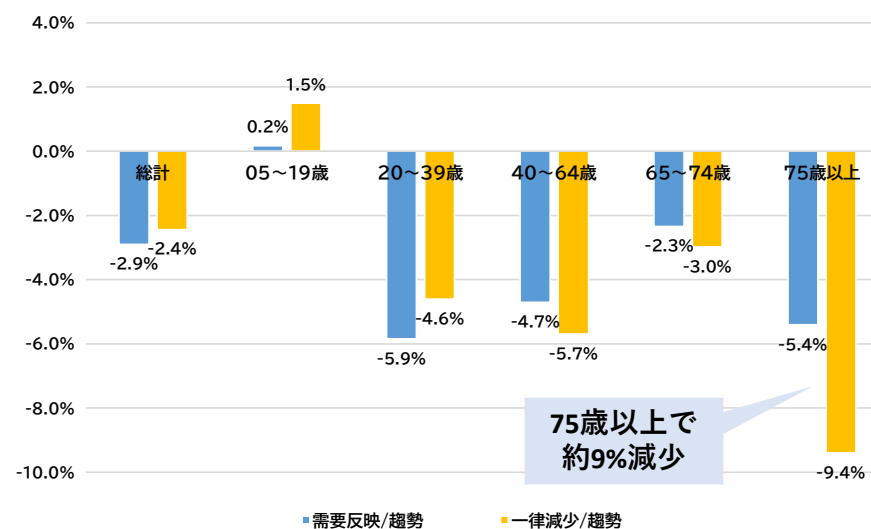


図 年齢別鉄道トリップの変化率

4. 将来分析からみた課題の整理 ～テーマ交通～

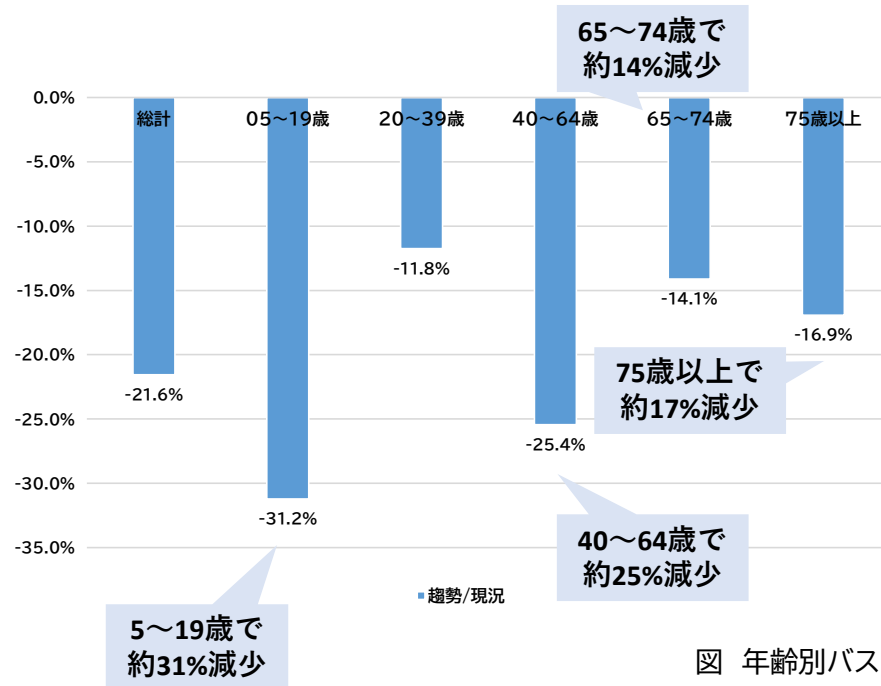
(4) バストリップ

速報値

- バストリップ数は、現況から趨勢にかけ、いずれの年齢階層においても、人口減少や免許保有者の増加により、減少する見込みである。
- 外的シナリオ（需要反映ケース、一律減少ケース）では、サービスレベルの低下により、趨勢と比べ、バス利用の伸びは減少傾向であり、一律減少ケースでは約1割～2割の減少が見込まれている。

単位：千トリップ

現況	22.3	5.7	5.3	6.4	1.8	3.1
趨勢	17.5	3.9	4.7	4.8	1.6	2.6



単位：千トリップ

趨勢	17.5	3.9	4.7	4.8	1.6	2.6
需要反映	17.0	4.0	4.5	4.7	1.4	2.4
一律減少	15.0	3.6	4.1	3.9	1.2	2.2

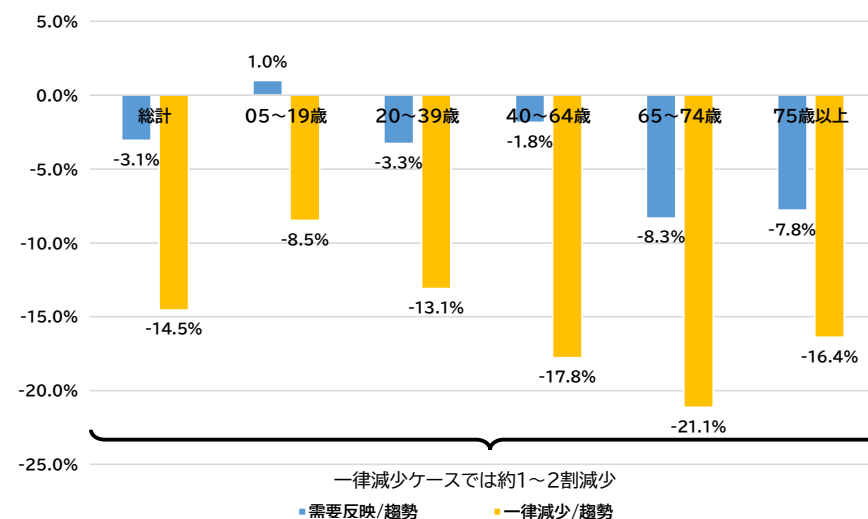


図 年齢別バストリップ数の変化率

4. 将来分析からみた課題の整理 ～テーマ交通～

(5) 基幹バス沿線における代表手段バスのトリップ数

速報値

- 基幹バス※沿線および基幹バス沿線以外におけるバストリップの変化量は、現況に比べ、趨勢では基幹バス沿線で-22%、基幹バス沿線以外で-20%である。
- 外的シナリオ（需要反映ケース、一律減少ケース）では、趨勢と比べ、需要反映ケースの基幹バス沿線で約-3%、基幹バス沿線以外で約-4%、一律減少ケースの基幹バス沿線で約-14%、基幹バス沿線以外で約-16%と、サービスレベルの低下により、特に基幹バス沿線以外でバスが利用されなくなっている。

※基幹バス：各市町の地域公共交通計画にて、軸として位置づけがあるもの

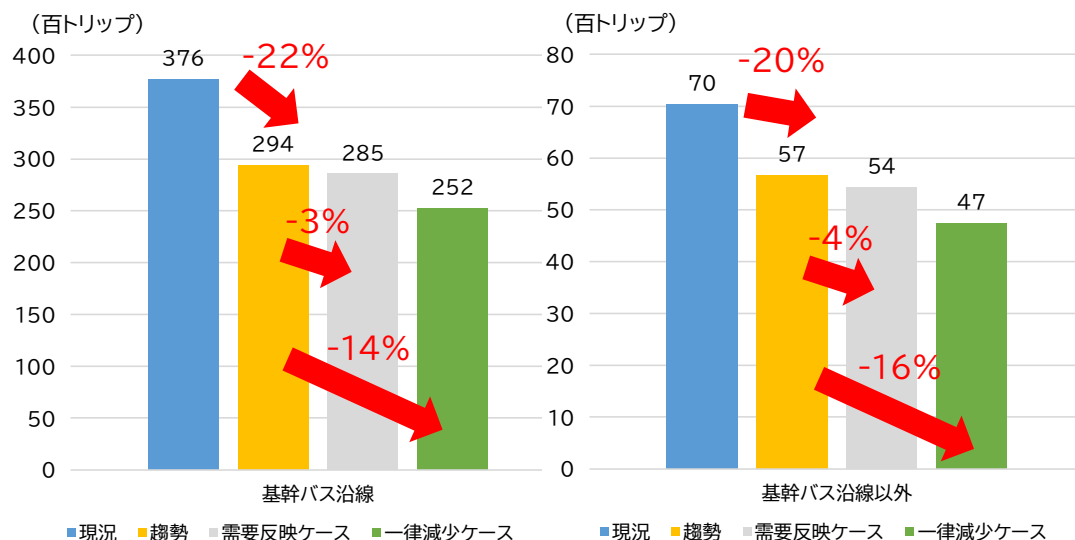
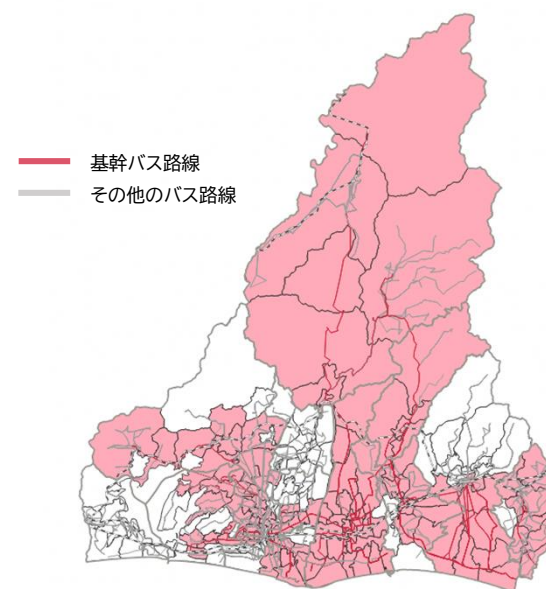


図 基幹バス沿線別の発生集中量(バス)



※基幹バスが走行する小ゾーンを沿線ゾーンとして設定

図 基幹バス沿線ゾーンの設定

4. 将来分析からみた課題の整理 ～テーマ交通～

(6) 自動車トリップ

速報値

- 人口減少に伴い、65歳未満の人において、自動車トリップは減少する。
- 一方で65歳以上の高齢者では、高齢者の増加により、自動車トリップ数は増加する。

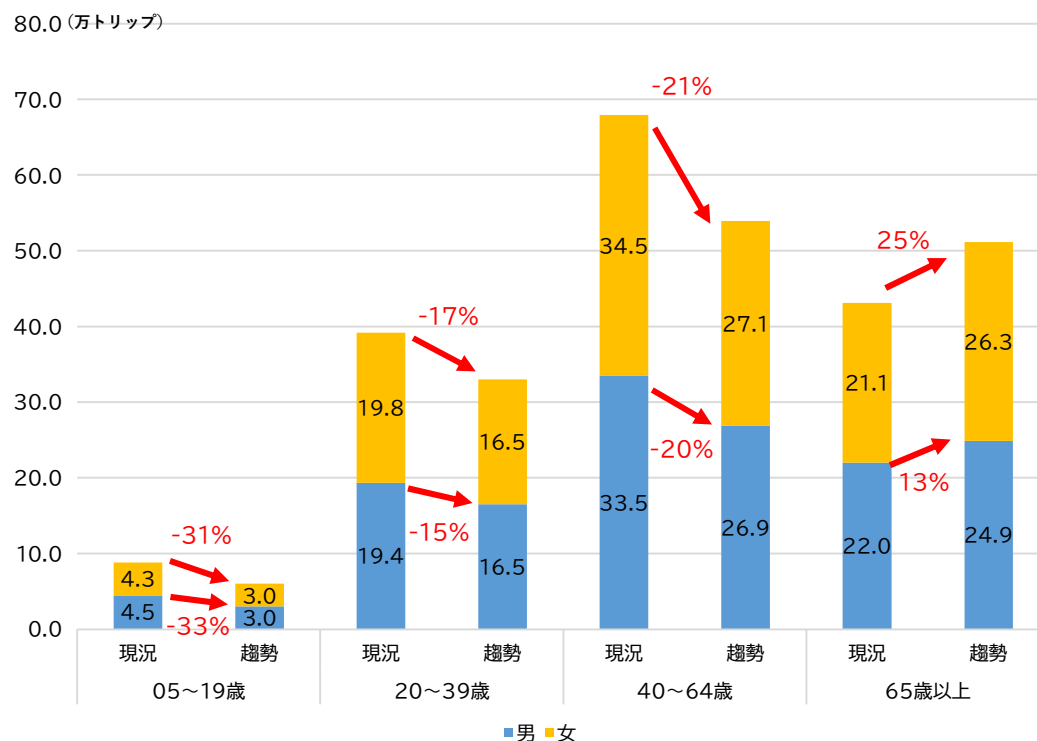


図 年齢別自動車トリップの内訳

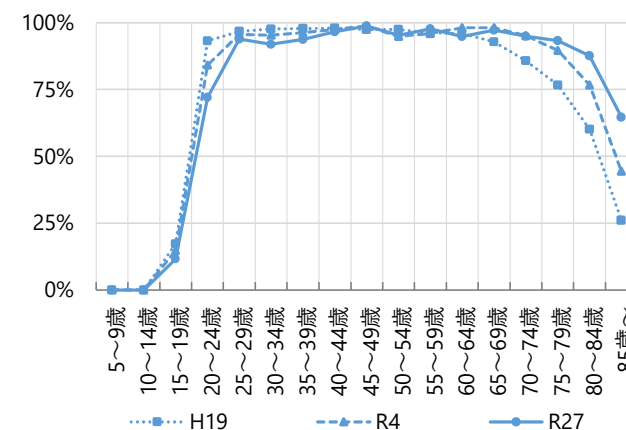


図 5歳階級別免許保有率(男性)

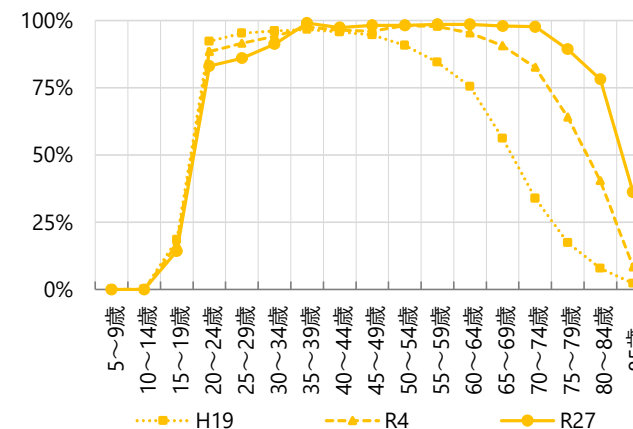


図 5歳階級別免許保有率(女性)

4. 将来分析からみた課題の整理 ～テーマ交通～

(7) 道路の混雑状況

速報値

- 24時間交通量における混雑度は、都市圏全体で現況では0.65であり、趨勢では0.55まで減少すると予想されている。
- また、混雑ランク別にみると、混雑度が1以上の区間は現況で23.5%であるが、趨勢では14.7%まで下がるものの、局所的に混雑度が高い区間が存在する。（参考：p20、21）

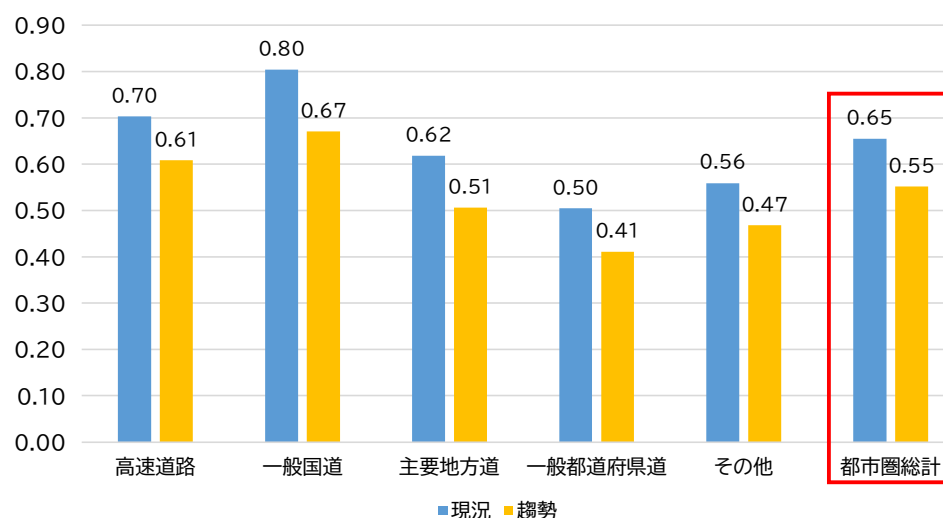


図 道路種別別混雑度

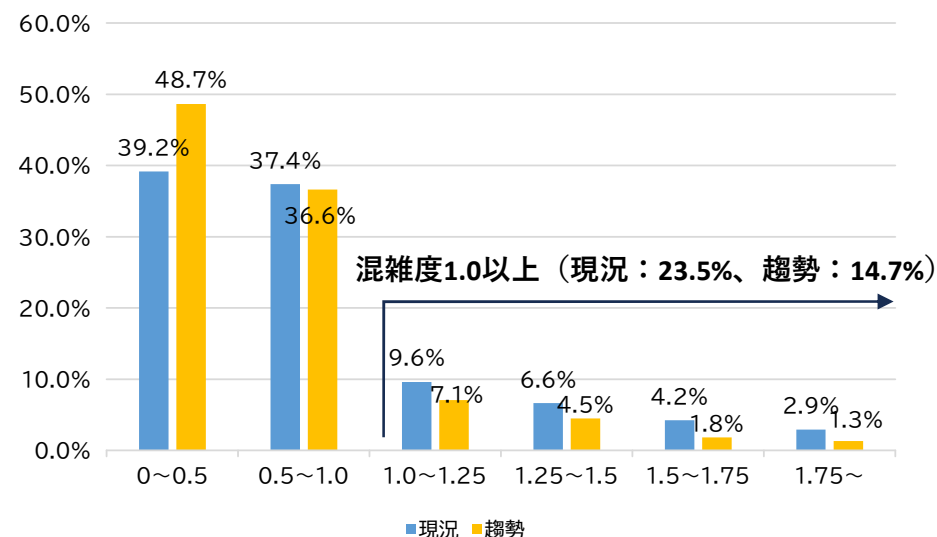


図 混雑度ランク図

4. 将来分析からみた課題の整理 ～テーマ交通～

参考：リンク別の混雑度※

速報値

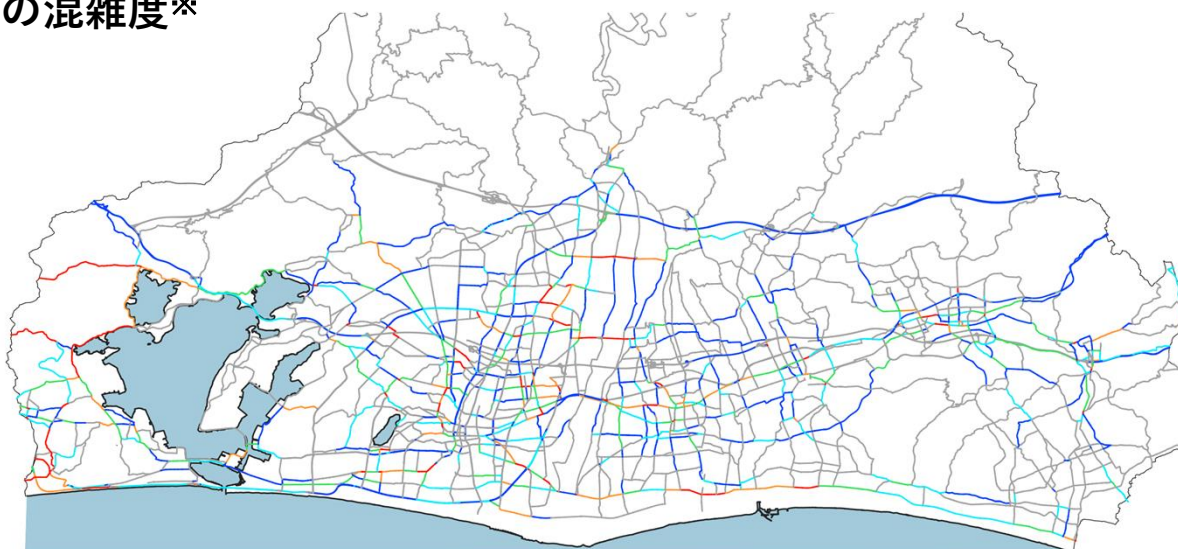


図 現況(平日)の混雑度

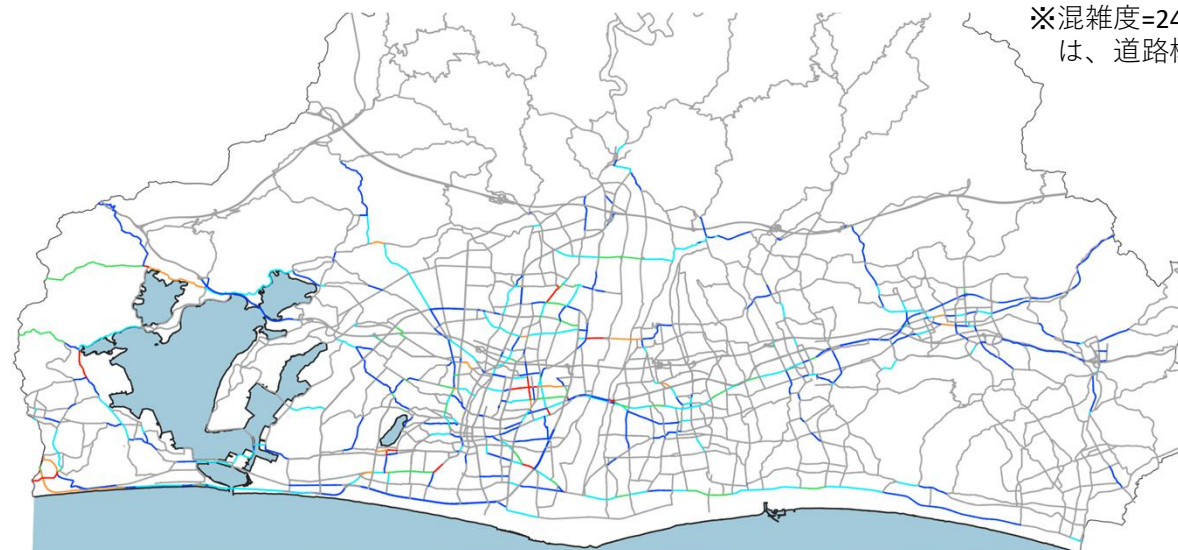


図 現況(休日)の混雑度

※混雑度=24時間交通量/24時間交通容量
は、道路構造令の設計基準容量を使用

4. 将来分析からみた課題の整理 ～テーマ交通～

参考：リンク別の混雑度※

速報値

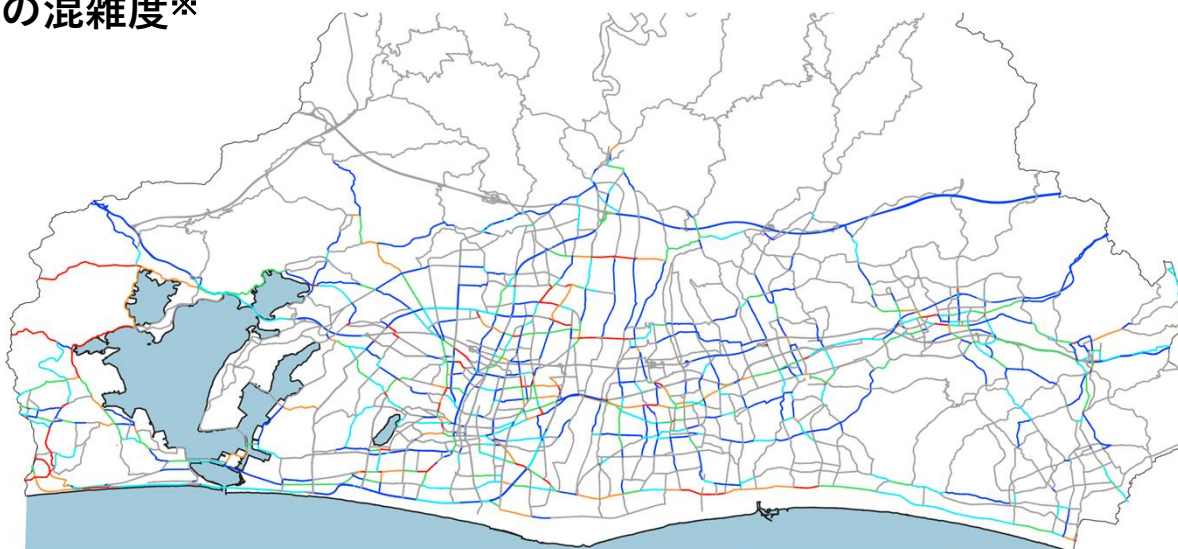


図 現況(平日)の混雑度

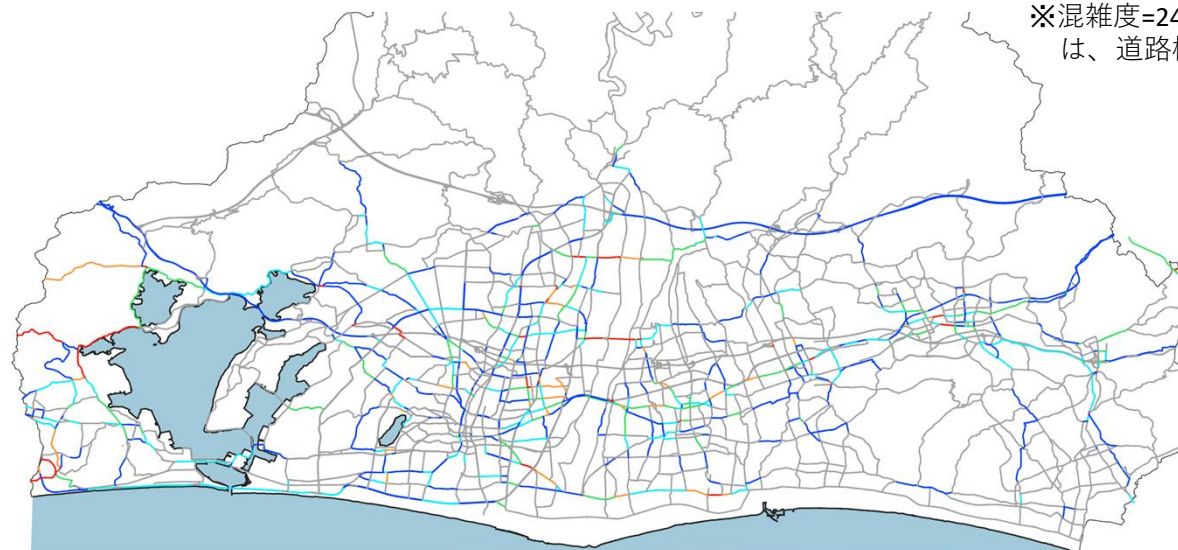


図 趨勢(平日)の混雑度

※混雑度=24時間交通量/24時間交通容量
は、道路構造令の設計基準容量を使用

4. 将来分析からみた課題の整理 ～テーマ交通～

(8) 旅行速度

速報値

- 24時間交通量での旅行速度は、都市圏全体で現況43.6km/hから、交通量の減少に伴い、趨勢では46.1km/hまで向上する。
- 道路種別に見ても、多くの路線で増加傾向である。

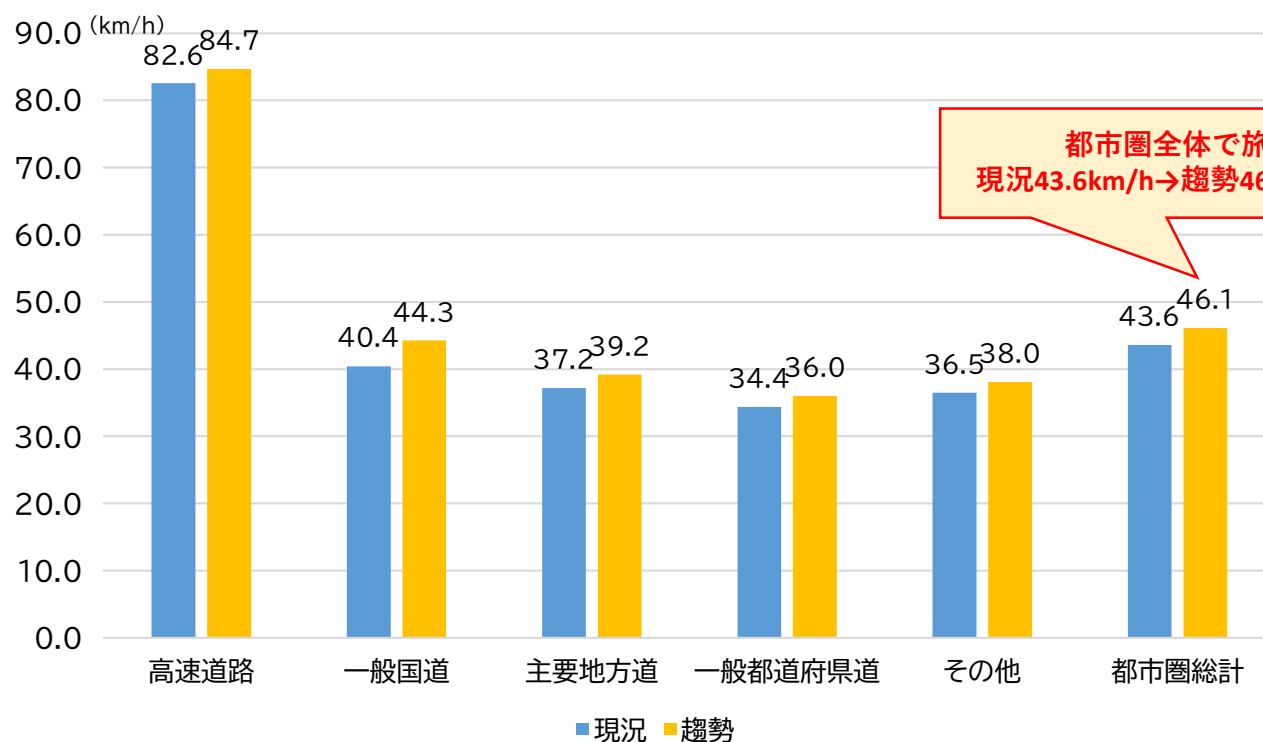


図 平均旅行速度ランク図

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ暮らし~

(1) 外出率

速報値

- ・ 現況から趨勢にかけ、外出率※は約1ポイント減少している。
- ・ 高齢人口が増えているため、外出しない高齢者は、約17万人から約18万人へと約3%増加する可能性がある。
- ・ 一方で、需要反映ケースや一律減少ケースでは、趨勢ケースと差が無く、外出機会への影響は少ないことが想定される。

※外出率：都市圏居住者の内、外出者が占める割合（外出者数/都市圏居住数）

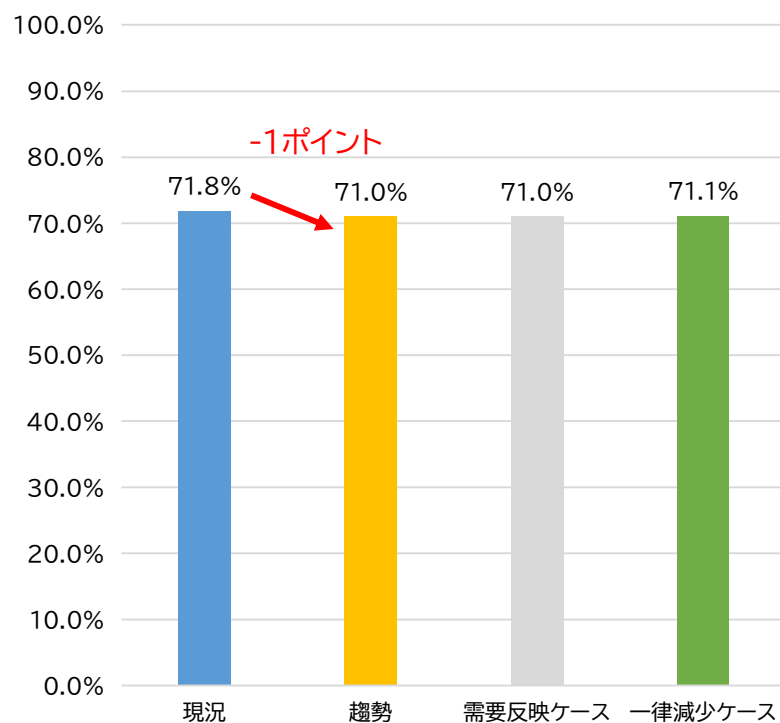


図 外出率

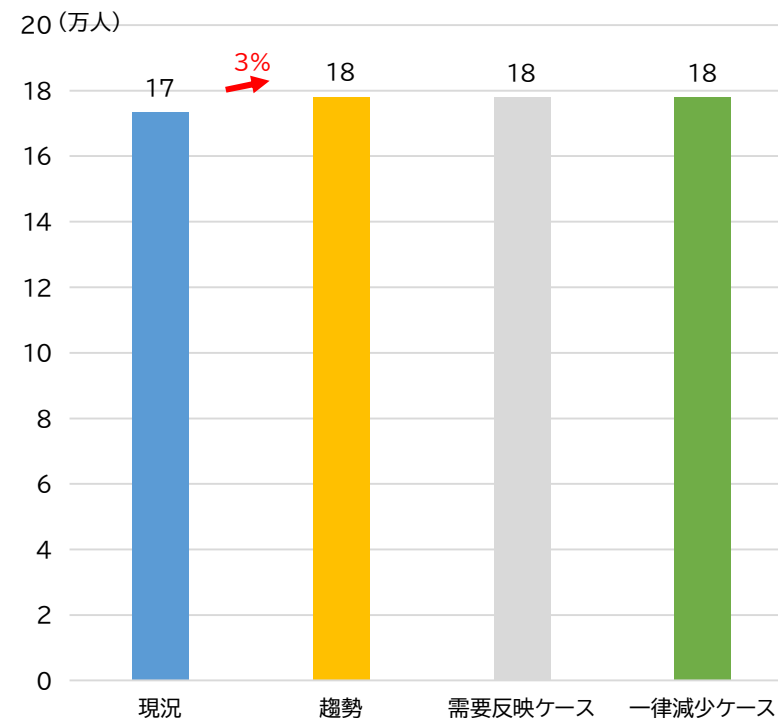


図 高齢者(65歳以上)外出なし人口

資料：ABMによる推計値（現況・趨勢）

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ暮らし~

参考：5歳階級別外出率

速報値

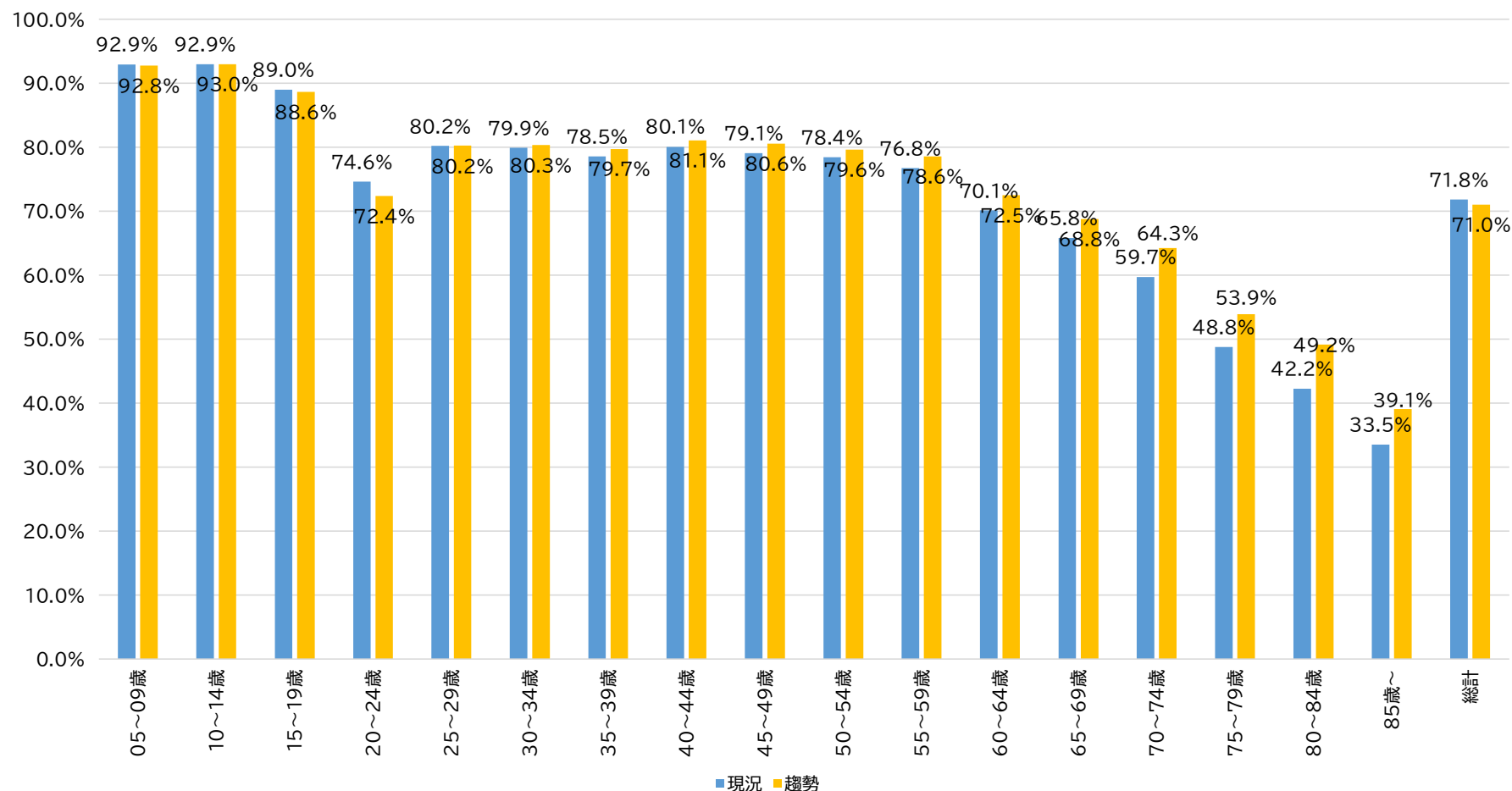


図 5歳階級別外出率

資料：ABMによる推計値（現況・趨勢） 24

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ暮らし~

参考：性別5歳階級別外出率

速報値

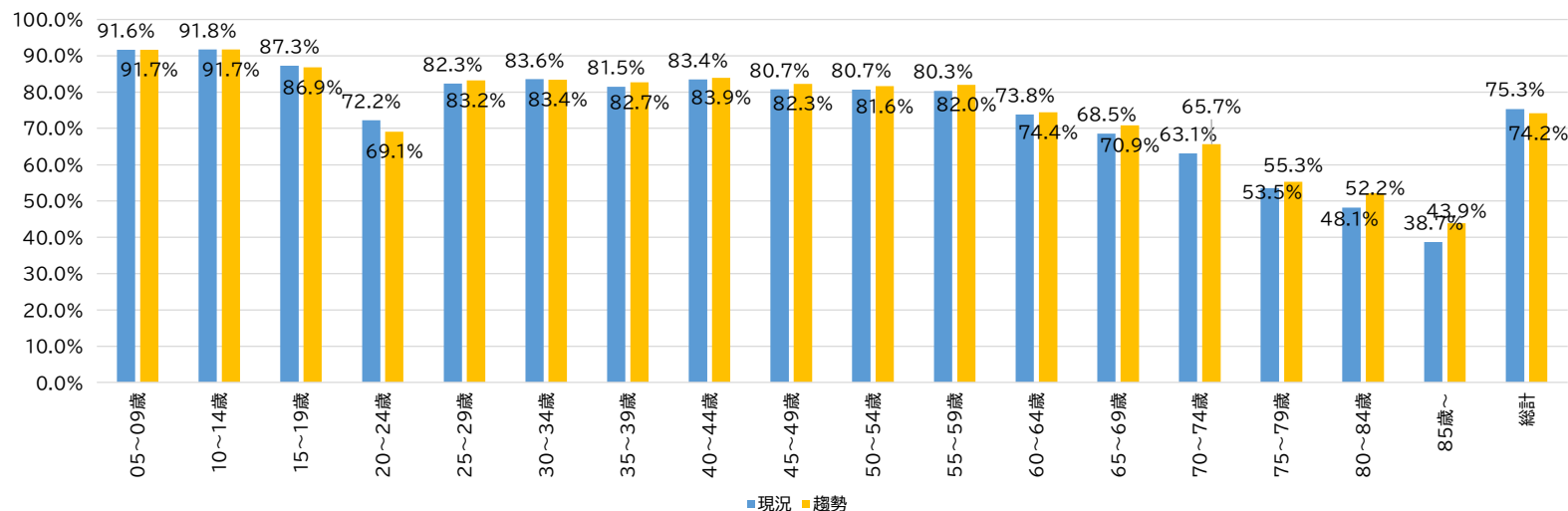


図 5歳階級別外出率(男性)

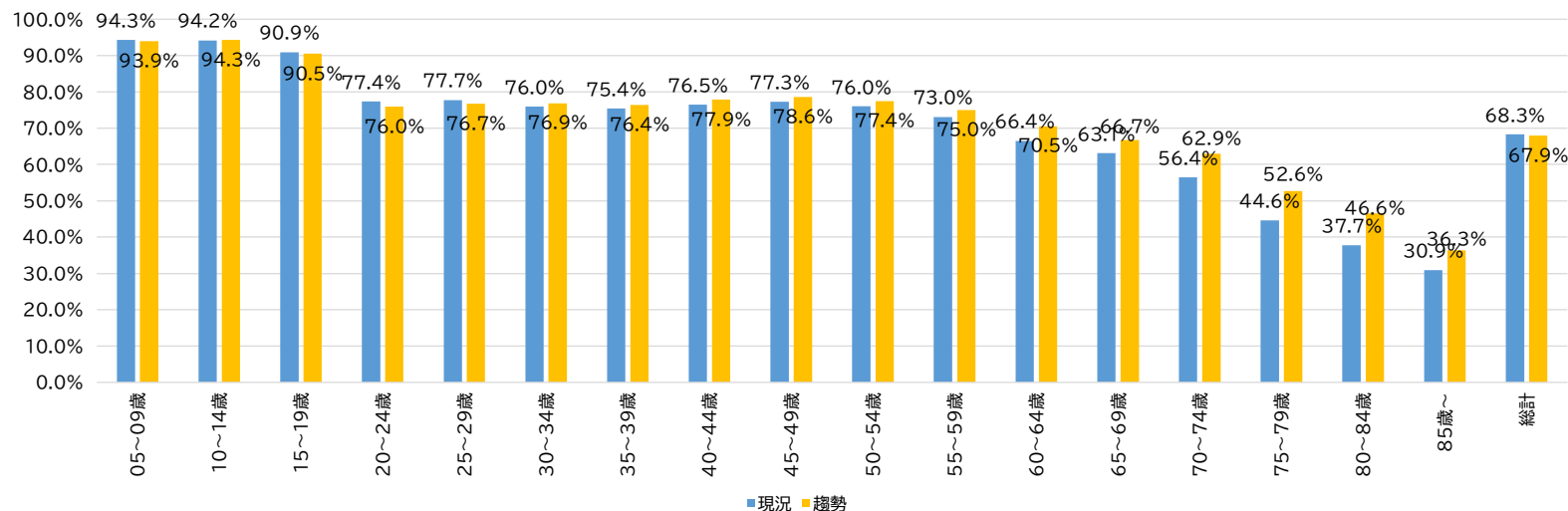


図 5歳階級別外出率(女性)

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ暮らし~

(2) 高齢者の免許有無別外出率

速報値

- 高齢者を対象に免許の保有状況による外出率の差を確認すると、現況では、29.7ポイントの差があったのに対して、趨勢ケースでは30.1ポイントとなり差が拡大している。免許の保有状況による活動の格差が広がる傾向にある。

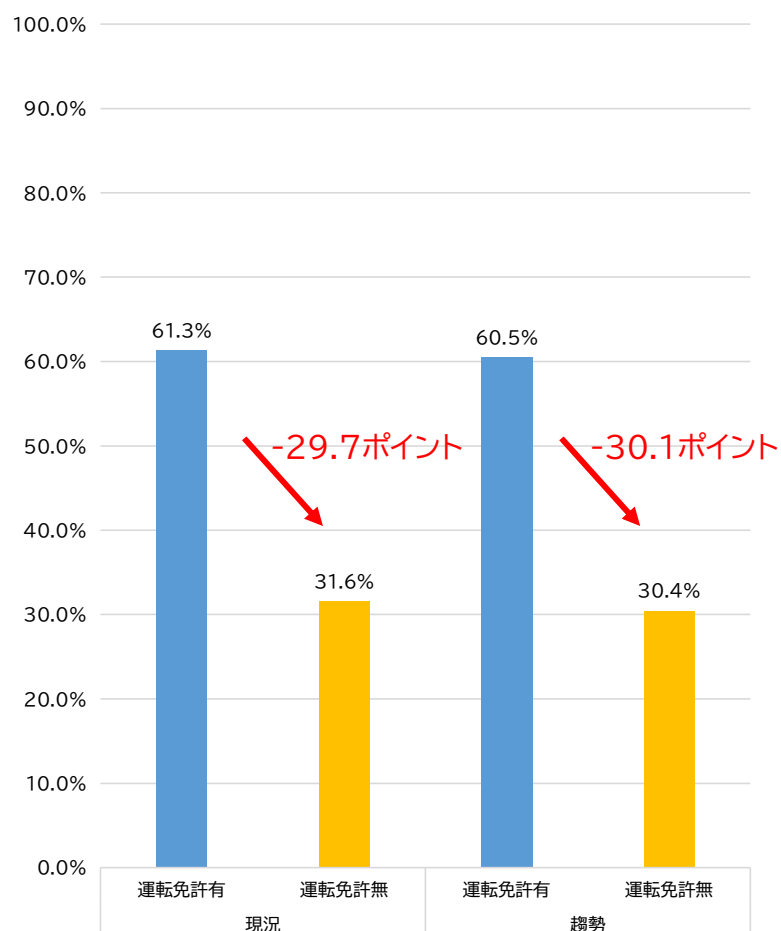


図 高齢者(65歳以上)の運転免許の有無別外出率

資料：ABMによる推計値（現況・趨勢） 26

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ暮らし~

参考：各ケースにおける高齢者の免許有無別外出率

速報値

- 高齢者の免許有無別の外出率について、需要反映ケースや一律減少ケースと趨勢ケースとでは外出率の差はほとんどみられない。

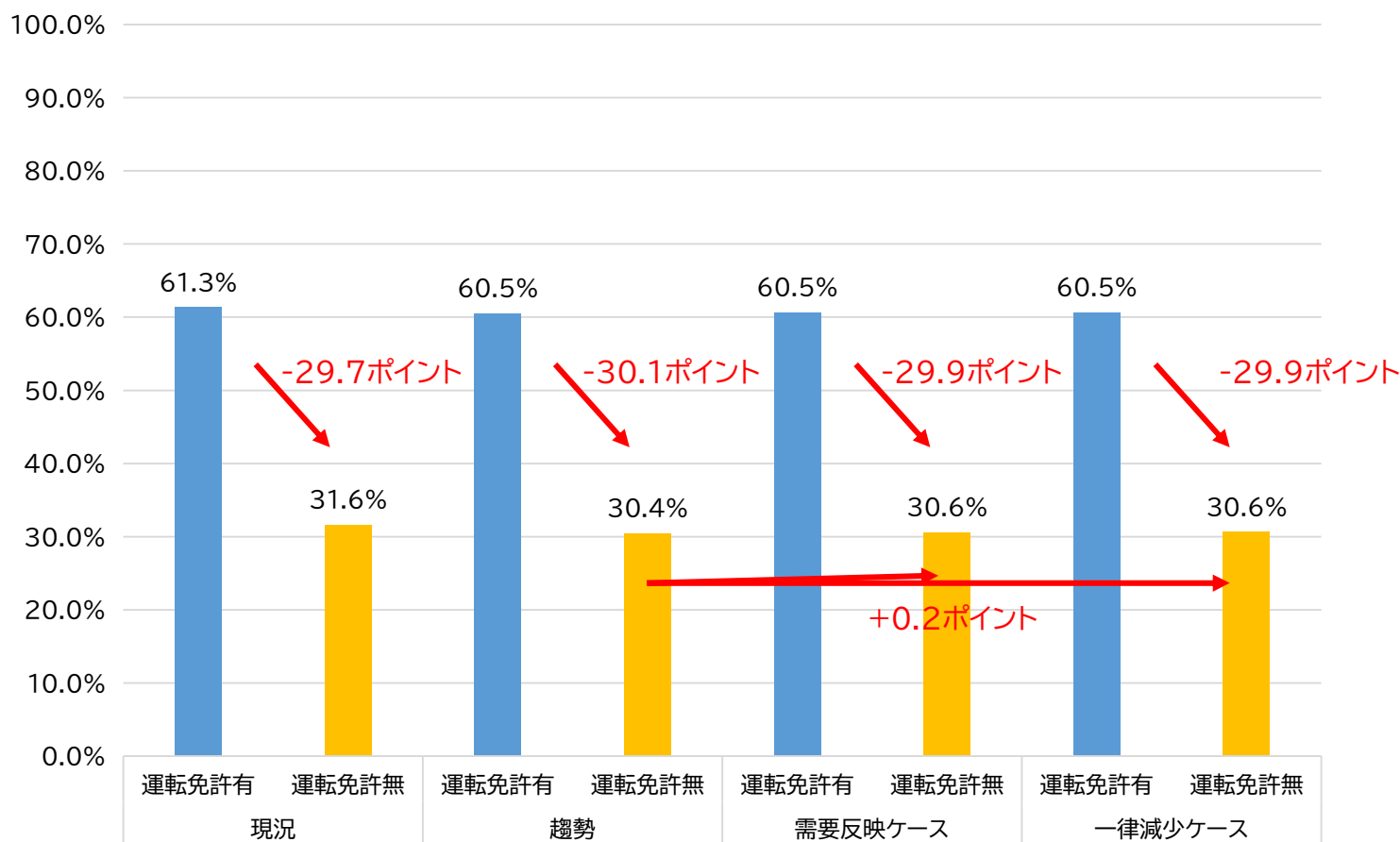


図 高齢者(65歳以上)の運転免許の有無別外出率

資料：ABMによる推計値（現況・趨勢） 27

4. 将来分析からみた課題の整理 ～テーマ暮らし～

(3) ネット原単位（外出者一人あたりのトリップ数）

速報値

- 女性や高齢者の従業率が増加し、20歳以上における通勤目的のネット原単位が増加傾向である。
- 一方で、買物目的でのネット原単位は、20歳以上の年代にて減少傾向である。

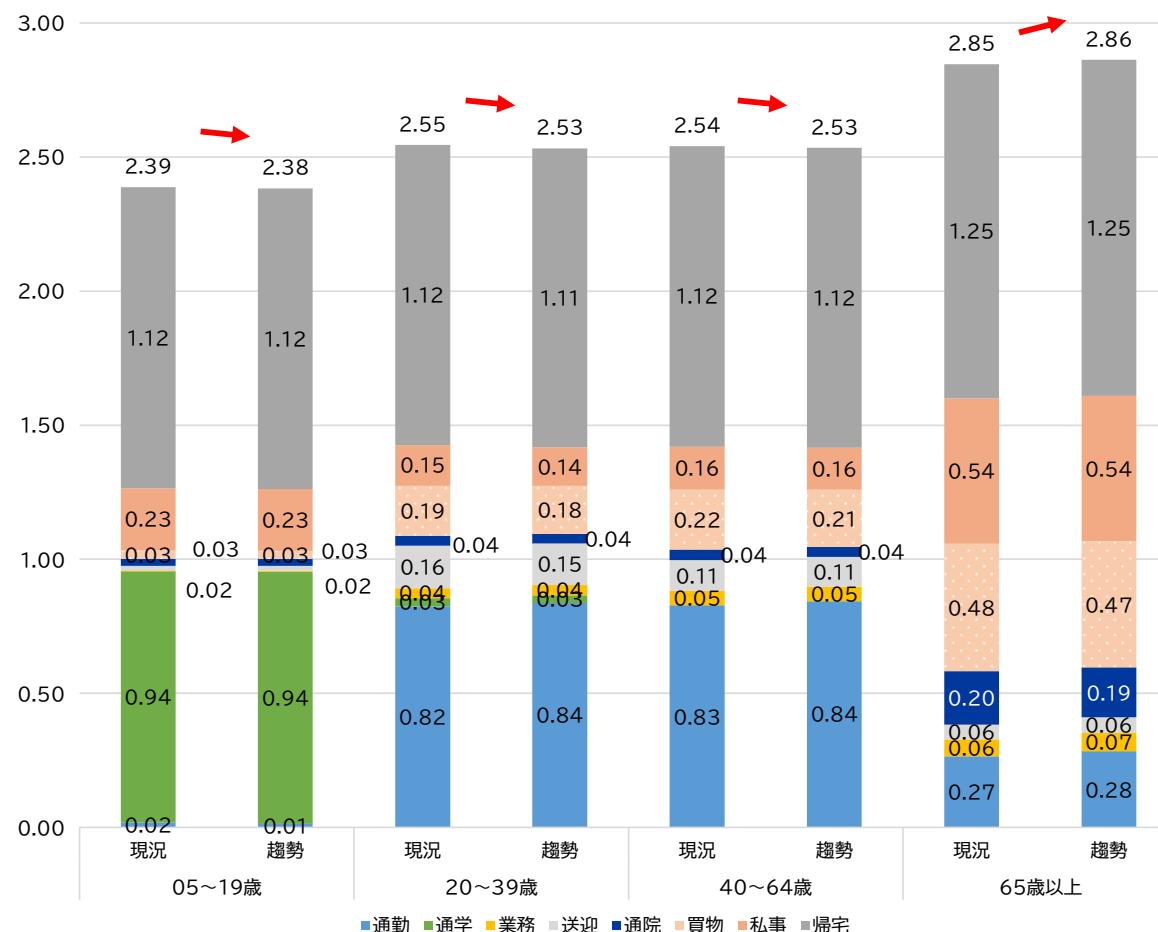


図 年齢階層別目的別ネット原単位

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ暮らし~

(4) 公共交通利用者の目的別平均移動時間の変化（通勤・通学、買物）

速報値

- 需要反映ケースや一律減少ケースでは、サービスの低下に伴い、通勤・通学目的や買物目的における公共交通（鉄道・バス）利用者の移動時間が長くなり、移動の負担がより増加する傾向にある。

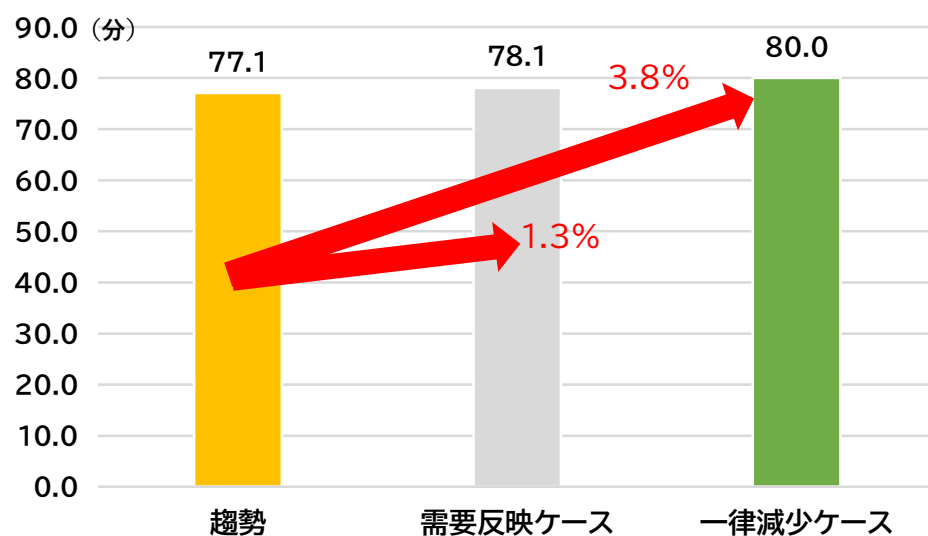


図 通勤・通学目的別移動時間の比較
(公共交通利用者)

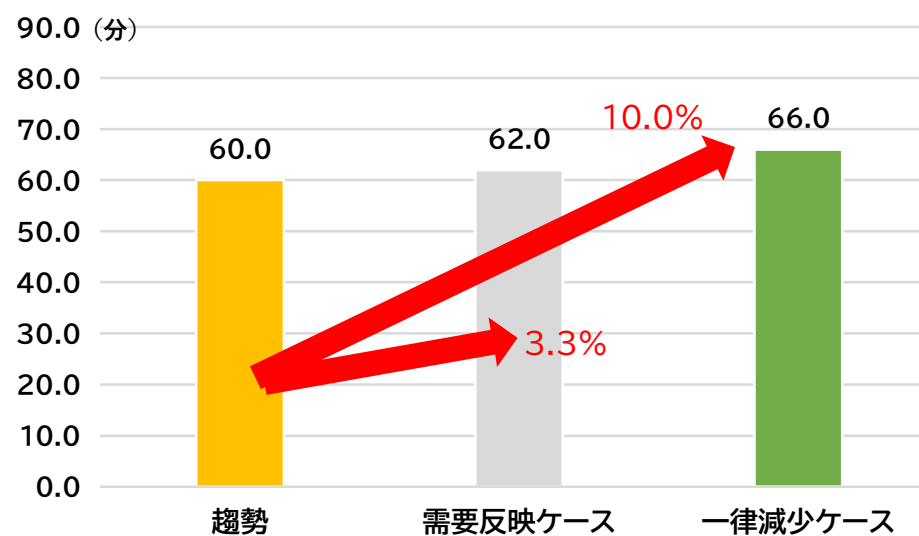


図 買物目的別移動時間の比較
(公共交通利用者)

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ暮らし~

(5) 長時間移動の変化（通勤）

速報値

- 現況から趨勢にかけて、自動車での40分以上の長時間通勤の割合に変化は見受けられない。
- 一方で、公共交通による長時間通勤トリップの構成比は、現況趨勢間および趨勢一律減少シナリオ間で増加し、バスの方が増加率が高い。

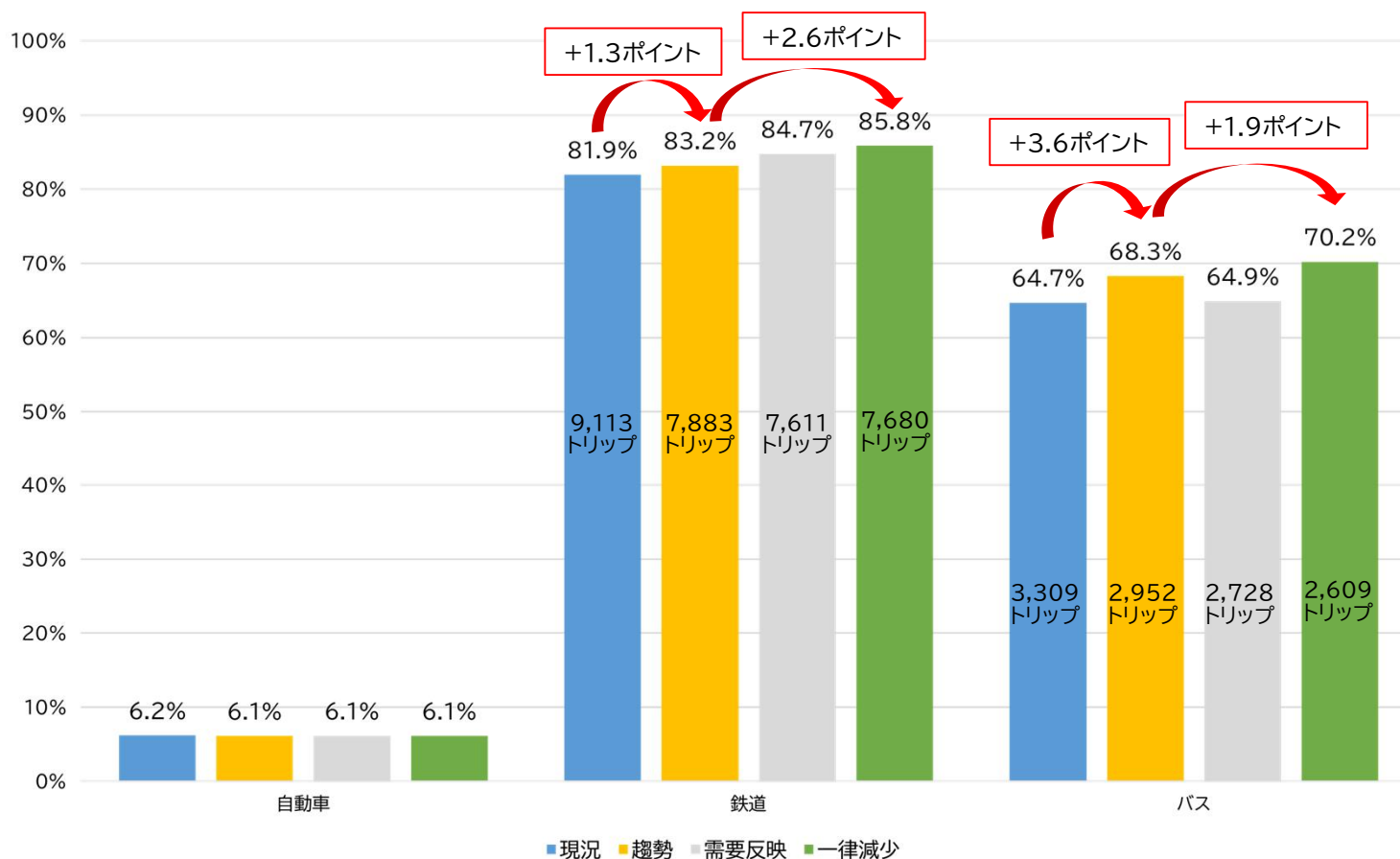


図 代表交通手段別の40分以上の通勤トリップ構成比

資料：ABMによる推計値 30

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ暮らし~

(5) 長時間移動の変化（買物）

速報値

- 公共交通による長時間トリップの構成比が特に一律減少シナリオで高くなる。
- 趨勢と一律減少シナリオ間では鉄道の長時間トリップ数も10%増加する。

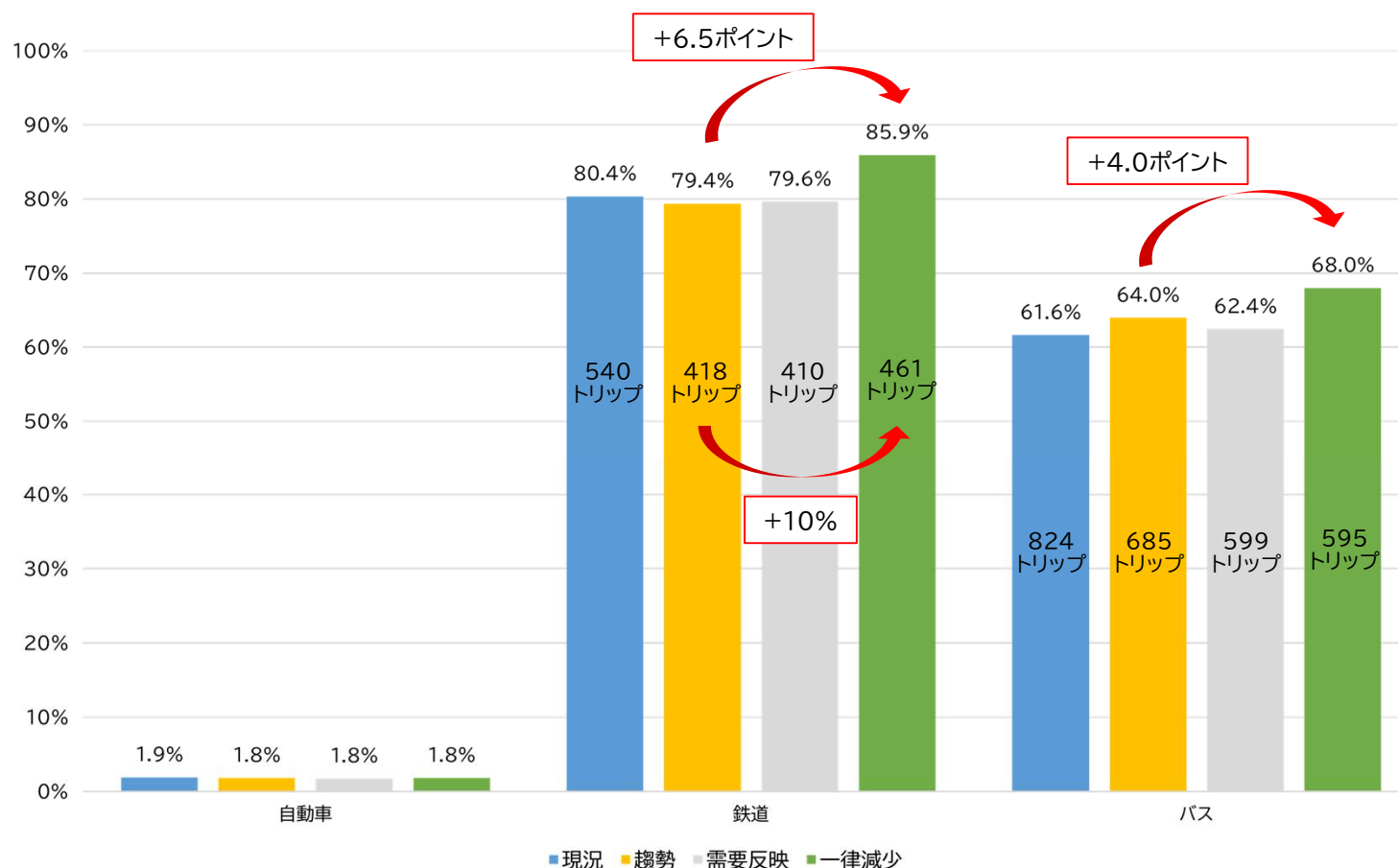


図 代表交通手段別の40分以上の買物トリップ構成比

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ暮らし~

(5) 長時間移動の変化（私事）

速報値

- 私事トリップについても公共交通による長距離トリップの構成比が趨勢と一律減少シナリオ間で増加。
- 趨勢と一律減少シナリオ間では鉄道の長時間トリップ数も2%増加する。

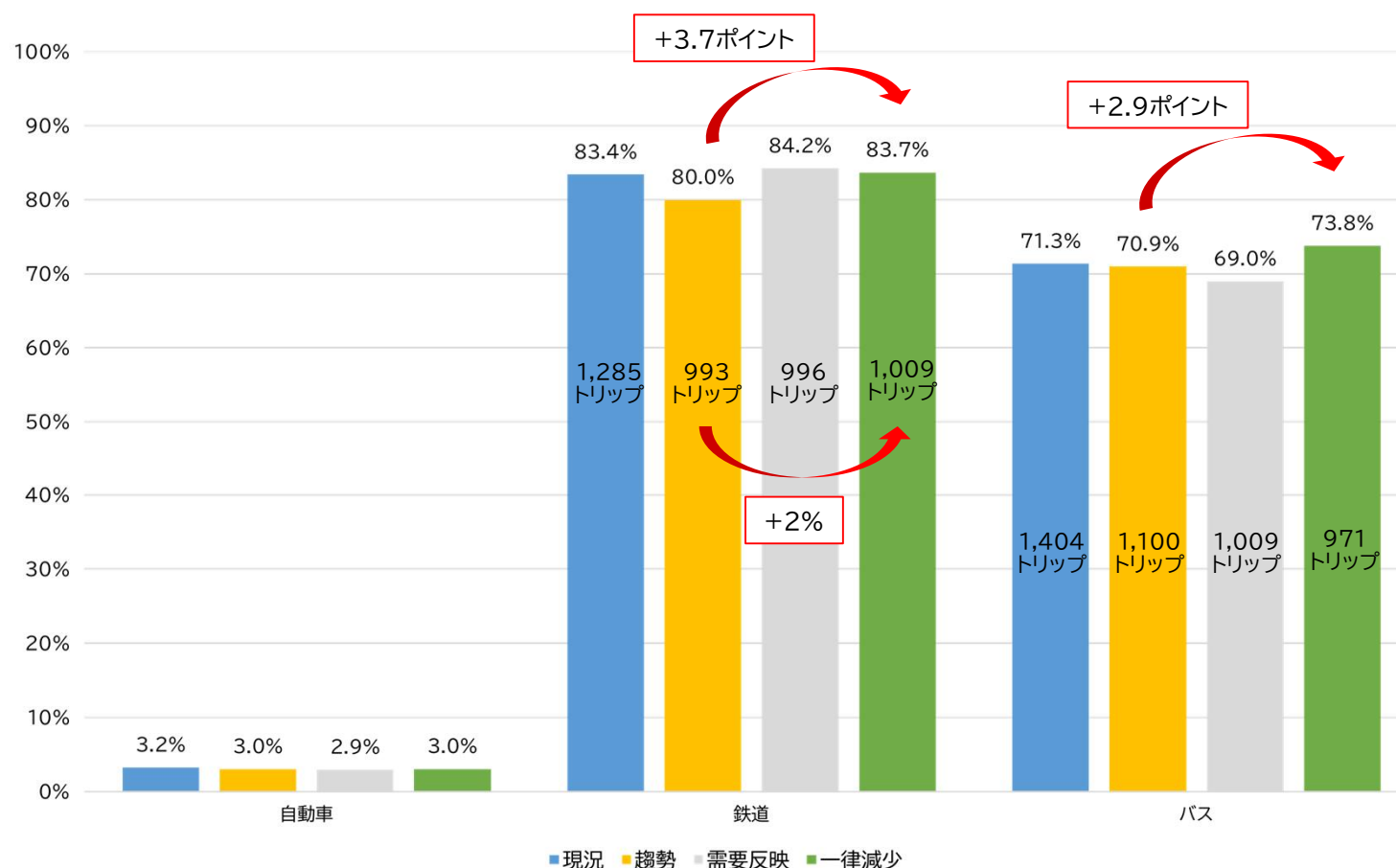


図 代表交通手段別の40分以上の私事トリップ構成比

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ暮らし~

(6) 免許非保有者の自動車トリップ分担率変化

速報値

- 送迎をされて移動していると想定される免許非保有者の自動車利用は、趨勢ケースでは31.4%であったが、需要反映ケース及び一律減少ケースでは31.6%（0.2ポイント増加）へ増加する。

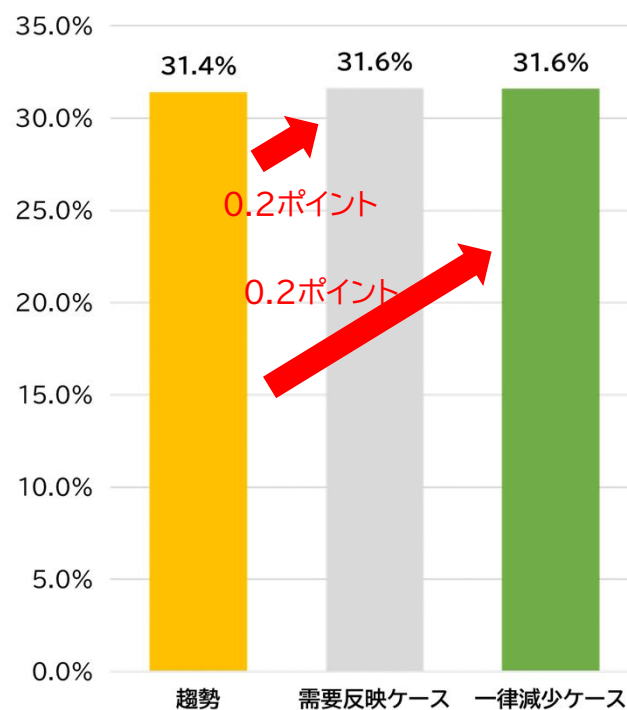


図 各シナリオでの免許非保有者の自動車トリップ分担率

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ暮らし~

(7) 年齢階層別の送迎トリップ数

速報値

- 外出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歳以上である。現況から趨勢間で、特に75歳以上の外出人口に占める送迎をしている人口の割合が増加(3.6%から4.1%に0.5ポイント増)している。
- 送迎トリップの総数は現況趨勢間で減少するが、高齢者による送迎トリップの総数は21%増加する。

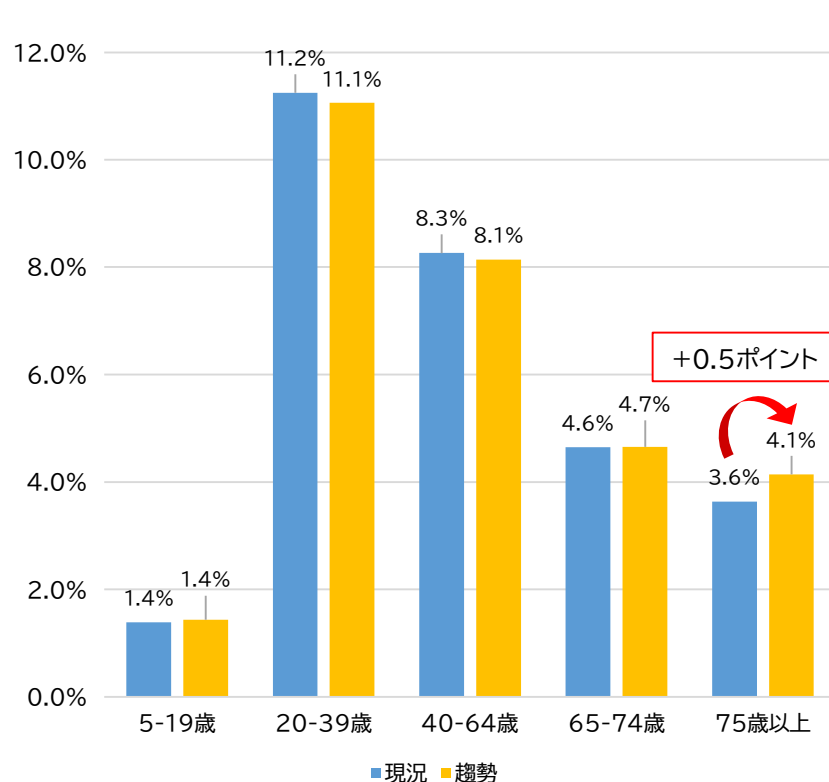


図 年齢階層別・外出人口に占める送迎をしている人口の割合

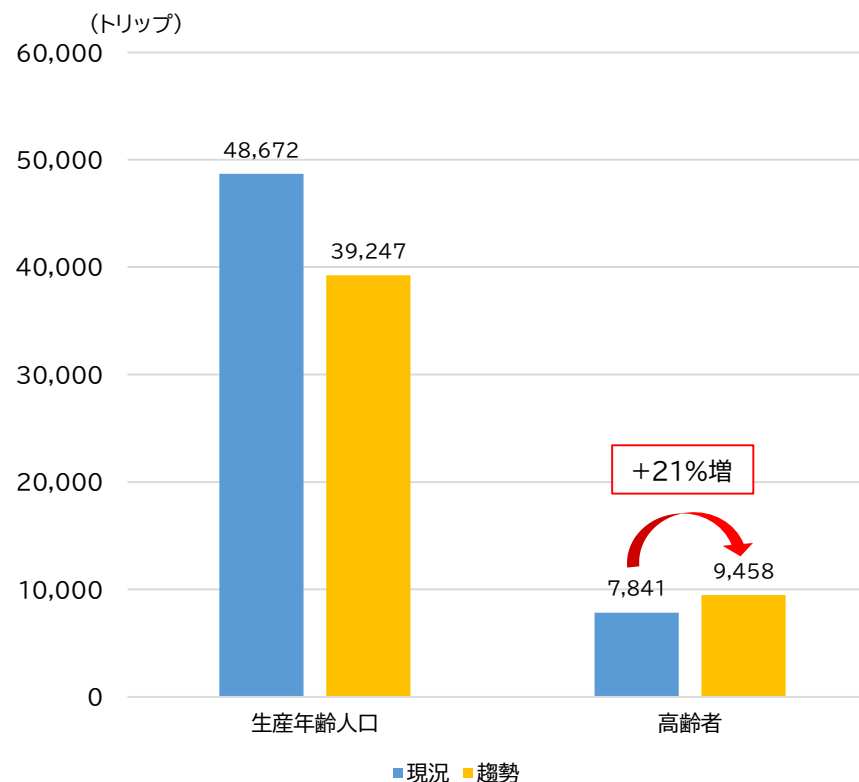


図 高齢非高齢別・送迎トリップ総数

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ暮らし~

(8) 送迎の有無による移動時間・活動時間への影響

速報値

- 趨勢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26%増(生産年齢人口)、19%増(高齢者)である。
- 一方、趨勢における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)である。なお、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)である。
- 送迎によって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る。

※活動時間：帰宅目的を除く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を指し、移動時間を含まない

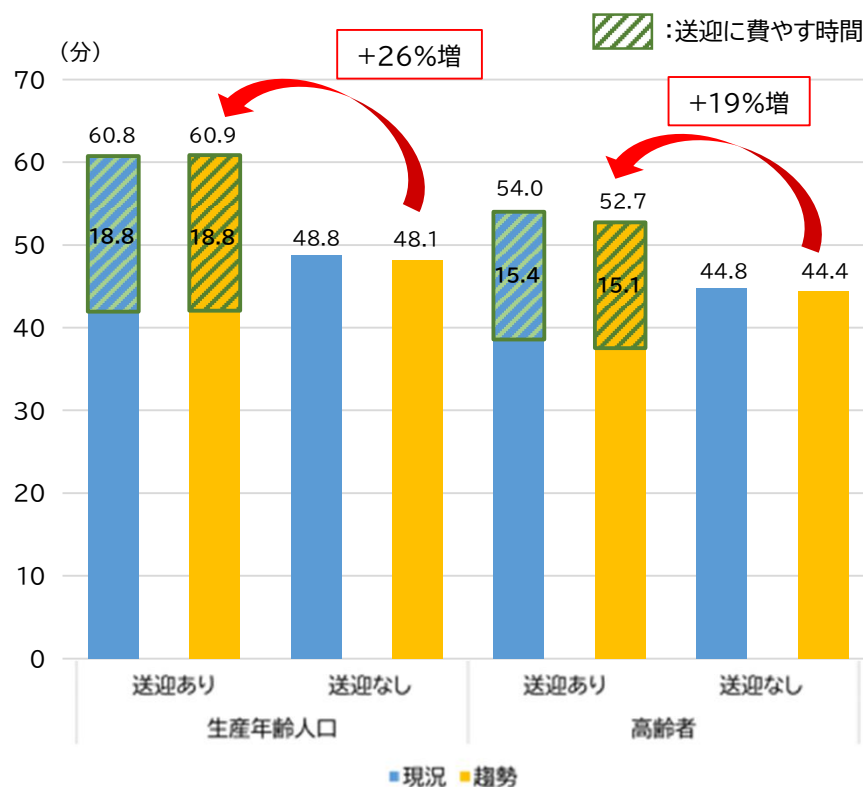


図 送迎有無別・高齢非高齢別の総移動時間/日

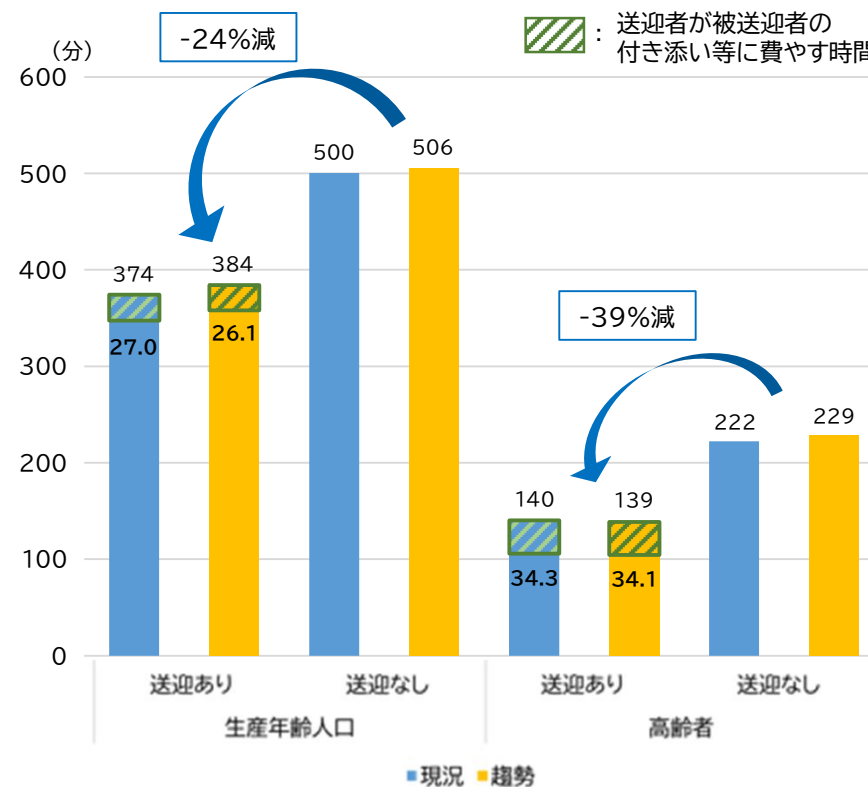


図 送迎有無別・高齢非高齢別の総活動時間/日

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ暮らし~

参考：生産年齢人口の外出者における送迎トリップ有無別での就業形態の比較

速報値

- 送迎トリップの有無によって、就業人口構成比は大きく変わらない。
- 送迎トリップありの82%以上が、就業しながら送迎をする必要がある生活であり、その結果としてツアー数が平均で0.5弱多い結果となっている。
- 送迎ありの人口に占める非正規の割合が高く、介護等のため止むを得ず正規雇用となっていない可能性も示唆される。

※送迎トリップあり：送迎を「している」人を意味する

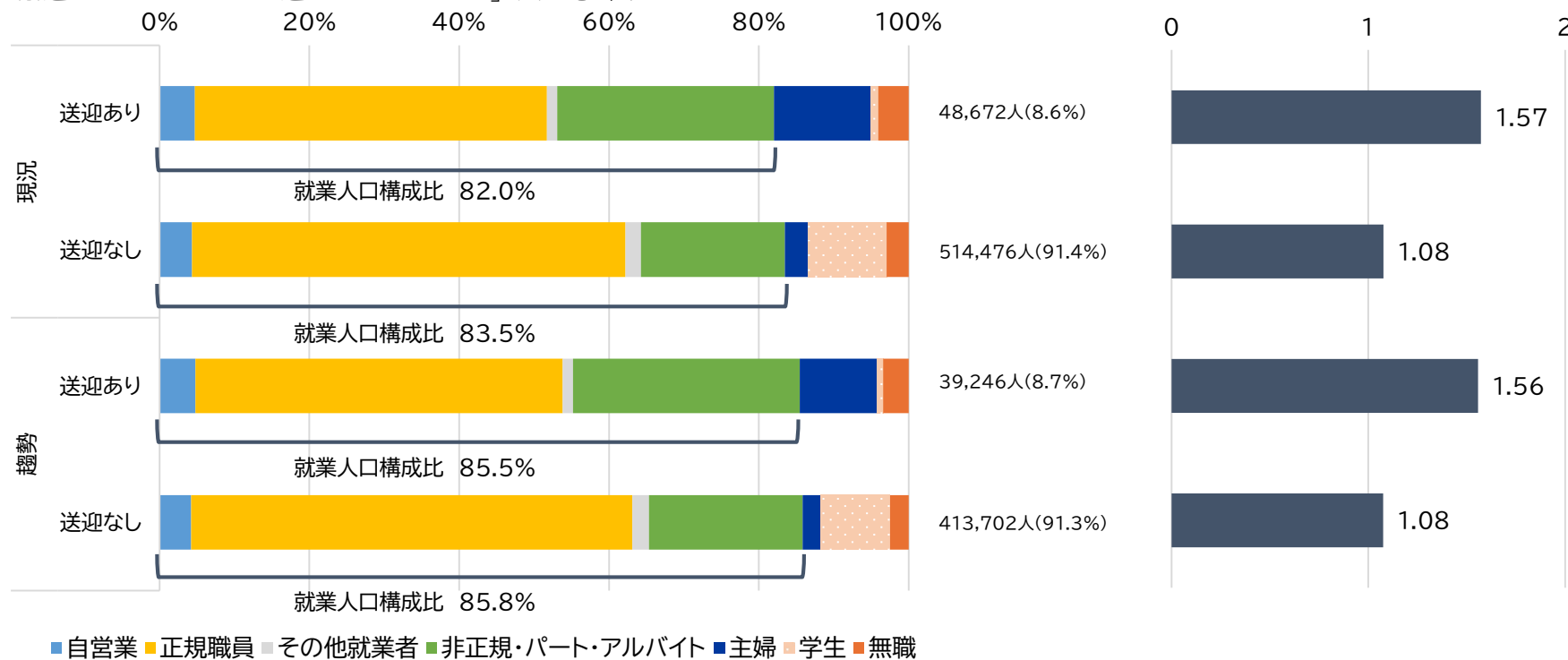


図 生産年齢人口の送迎有無と就業形態の関係

図 送迎有無と平均ツアー数の関係

4. 将来分析からみた課題の整理 ～テーマ活力～

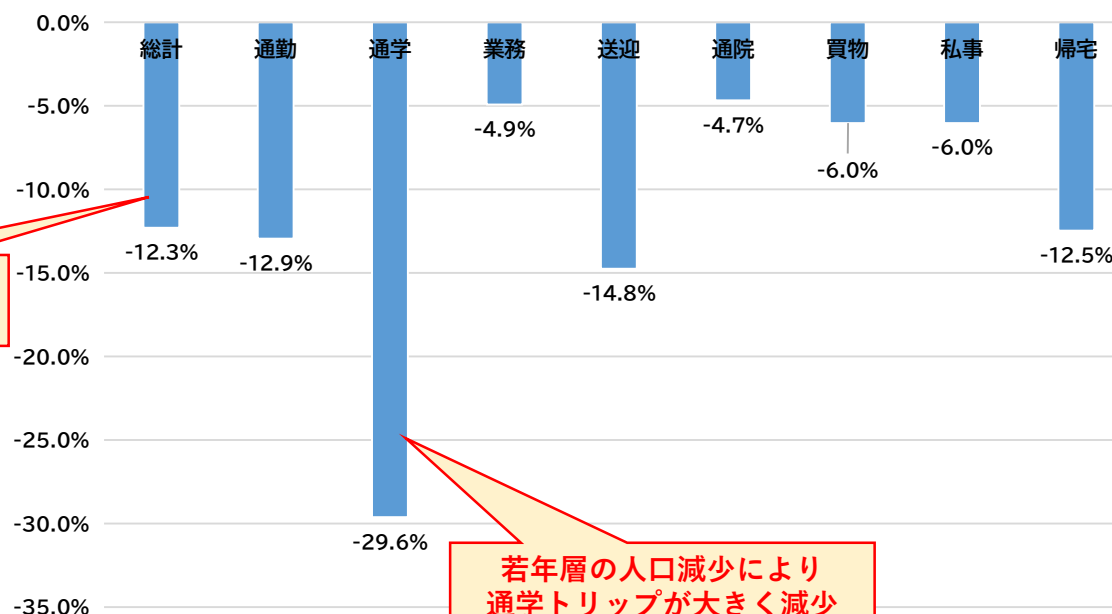
(1) 目的別集中量

速報値

- 集中量は、趨勢は現況と比較して27万トリップ程度減少（約12%減）し、人口の減少率（約13%減）と同程度の減少率となっている。
- 目的別に見ると、若年層の人口が減ることによる通学トリップの減少率が30%と最も大きい。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い。

単位：万トリップ

現況	221.0	47.7	15.3	3.7	8.0	6.1	20.0	21.8	98.3
趨勢	193.8	41.5	10.8	3.5	6.8	5.8	18.8	20.5	86.1



総計で
現況→趨勢約12%減少

若年層の人口減少により
通学トリップが大きく減少

■ 趨勢/現況

図 目的別トリップの内訳

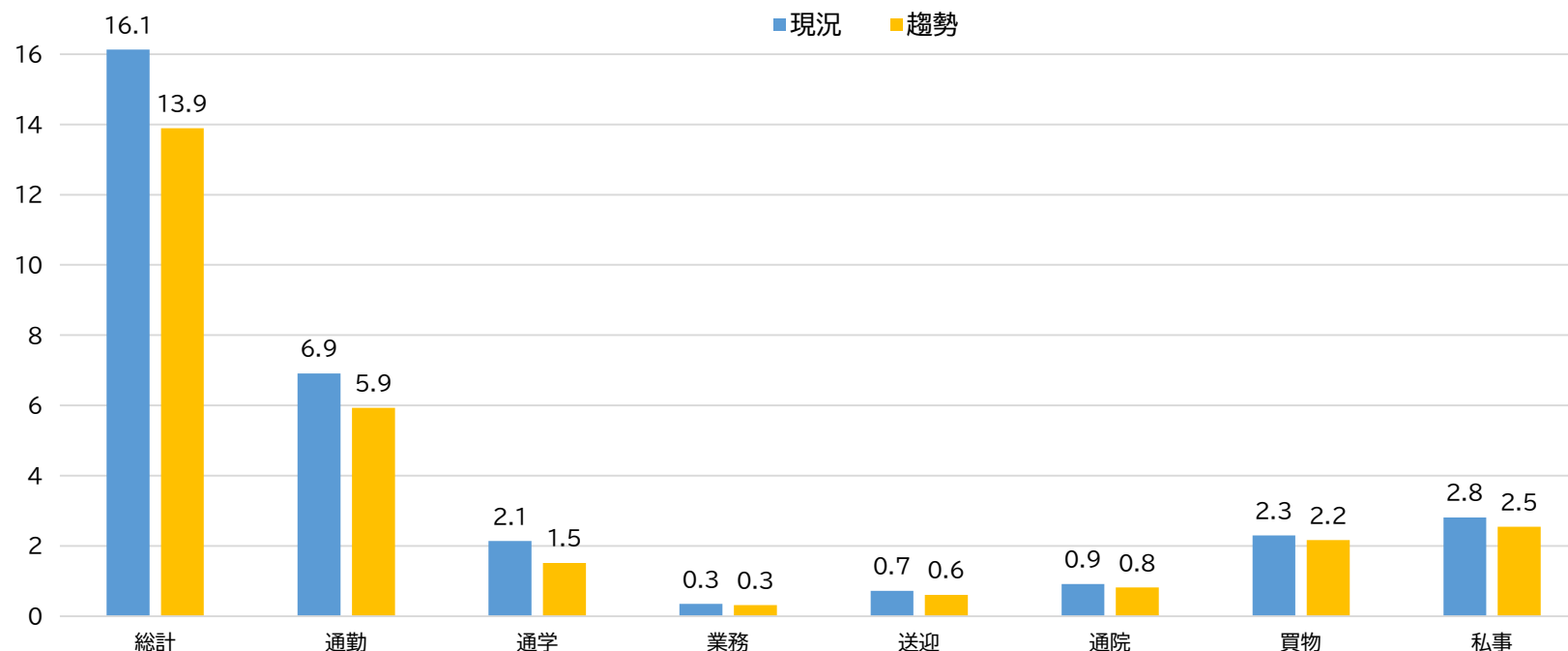
4. 将来分析からみた課題の整理 ～テーマ活力～

(2) 各市町の主要駅周辺※への目的別集中量

速報値

- 7 市町の主要駅周辺への集中量は現況から趨勢にかけて、約2.2万トリップ(14%)減少し、都市圏全体よりも減少率が大きくなっている。
- 目的別にみても通学・私事目的を除く全ての目的において集中量の減少率が都市圏平均よりも大きく、人の活動が薄く広く広がる傾向にある。

※各市町の主要駅周辺：浜松駅、磐田駅、掛川駅、袋井駅、鷲津駅、菊川駅、遠州森駅を含む都市機能誘導区域と重なる小ゾーンの範囲
18 (万トリップ)



主要駅平均	-14%	-14%	-29%	-8%	-15%	-10%	-6%	-10%
都市圏平均	-12%	-13%	-30%	-5%	-15%	-5%	-6%	-13%

図 各市町の主要駅周辺への目的別集中量のシナリオ間比較

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ活力~

(3) 各市町の主要駅周辺※への年齢階層別集中量

速報値

- 7 市町の主要駅周辺への集中量は、都市圏平均と比べて特に20-39歳で減少(18%減)している。
- 高齢者の集中量は増加するものの、都市圏平均と比較すると増加率は大きくなく、高齢者も主要駅以外の地域により集まる傾向にある。

※各市町の主要駅周辺：浜松駅、磐田駅、掛川駅、袋井駅、鷲津駅、菊川駅、遠州森駅を含む都市機能誘導区域と重なる小ゾーンの範囲

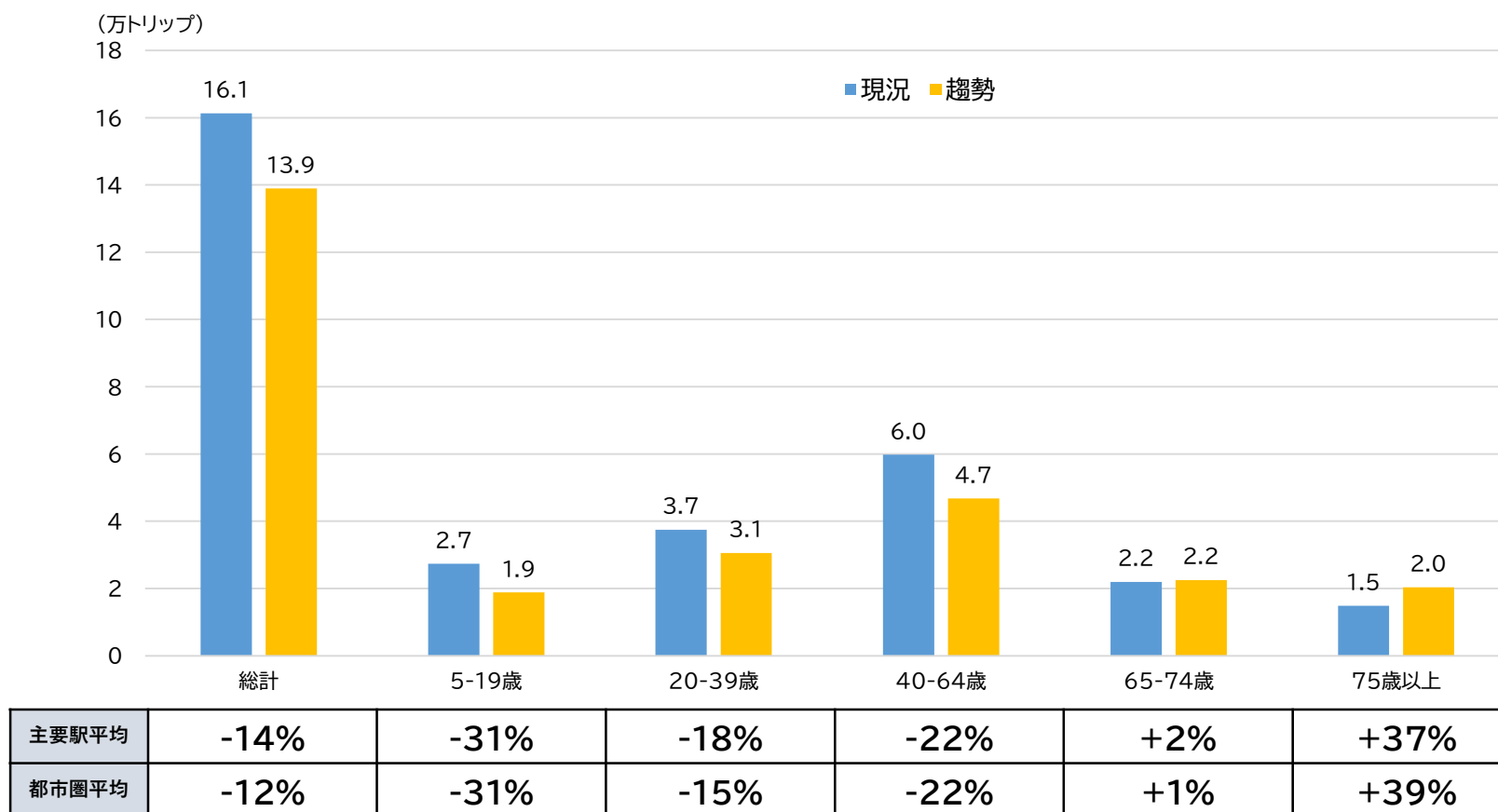


図 各市町の主要駅周辺への年齢階層別集中量

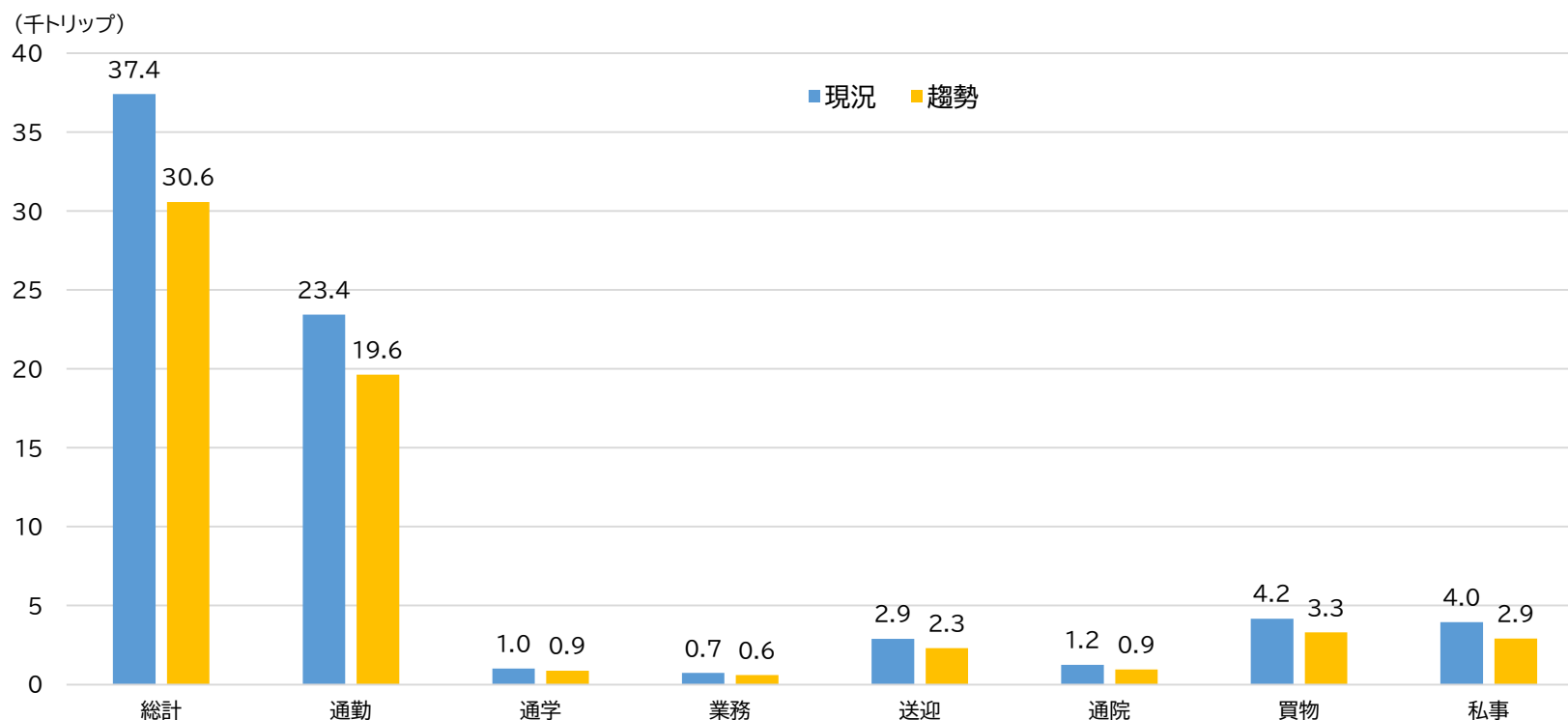
4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ活力~

参考：各市町の主要駅周辺※への20-39歳の目的別集中量

速報値

- 20-39歳に着目すると、都市圏平均よりも7市町の主要駅周辺の方が集中量を維持できているのは通学目的のみであり、その他の目的では減少率が高い。
- 特に私事目的の集中量が26%減少しており、都市圏平均(19%)よりも7ポイント低い減少率である。

※各市町の主要駅周辺：浜松駅、磐田駅、掛川駅、袋井駅、鷺津駅、菊川駅、遠州森駅を含む都市機能誘導区域と重なる小ゾーンの範囲



主要駅平均	-18%	-16%	-13%	-17%	-20%	-24%	-21%	-26%
都市圏平均	-15%	-13%	-20%	-13%	-16%	-18%	-18%	-19%

図 各市町の主要駅周辺への20-39歳の目的別集中量

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ活力~

参考：各市町の主要駅周辺※への時間帯別集中量

速報値

- 7時台・8時台の通勤・通学ピークによる集中量が7,400トリップほど減少して穏やかになるとともに、17時台の帰宅トリップの集中量についても4,000トリップほど減少する。
- その他の時間帯については、現況趨勢間で大きく集中量に変化していない。

※各市町の主要駅周辺：浜松駅、磐田駅、掛川駅、袋井駅、鷲津駅、菊川駅、遠州森駅を含む都市機能誘導区域と重なる小ゾーンの範囲

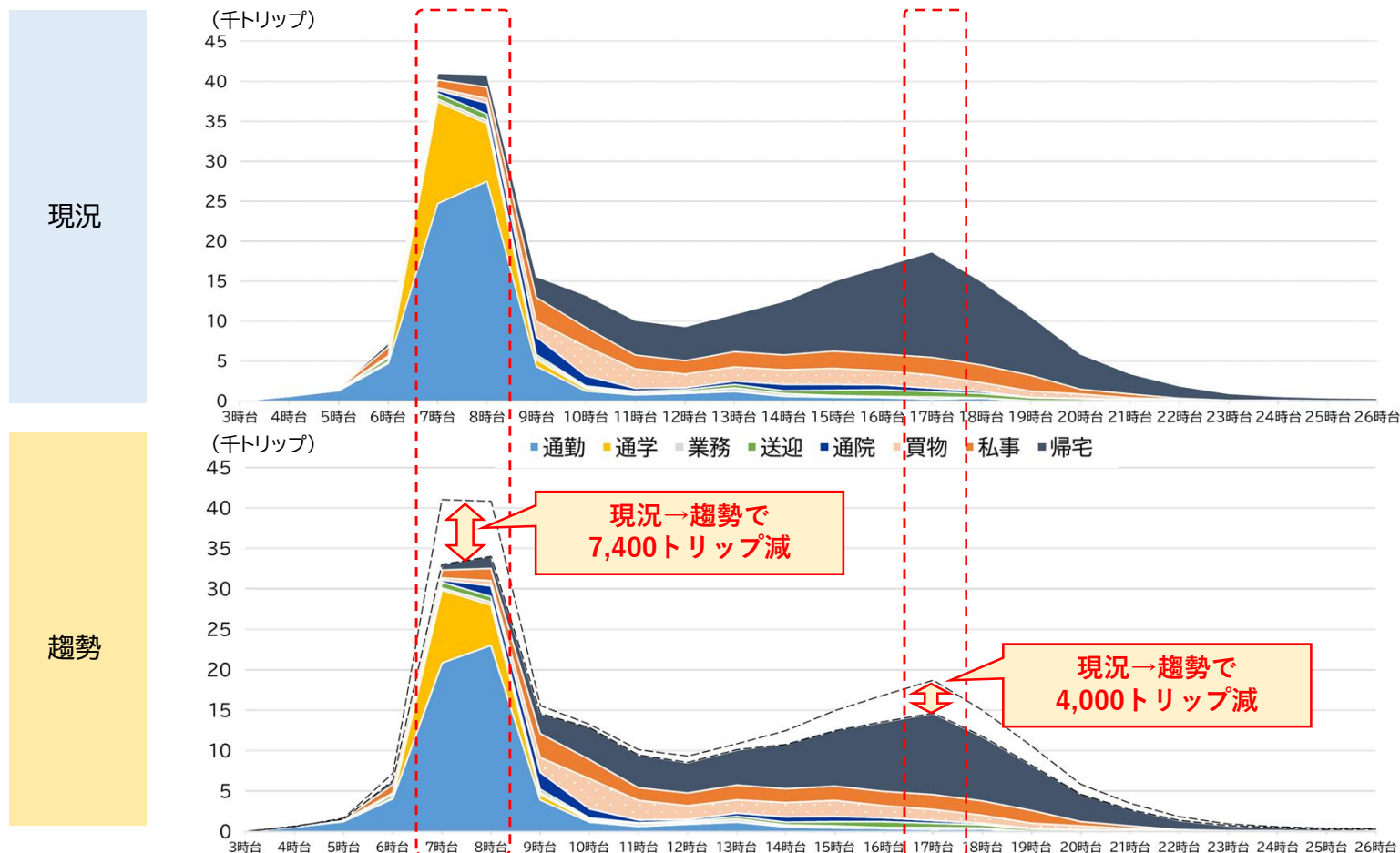


図 各市町の主要駅周辺への時間帯別集中量(上:現況、下:趨勢)

資料：ABMによる推計値（現況・趨勢）

4. 将来分析からみた課題の整理 ～テーマ活力～

(4) 通勤・業務目的の滞留人口(14時台)

速報値

- 通勤・業務目的では、趨勢ケースにおいても浜松駅を中心とした中区・磐田駅・掛川駅・鷺津駅周辺等に人が集まる傾向にある。
- 現況と比較すると、掛川駅・西鹿島駅・新居町駅周辺で滞留人口は維持されている。

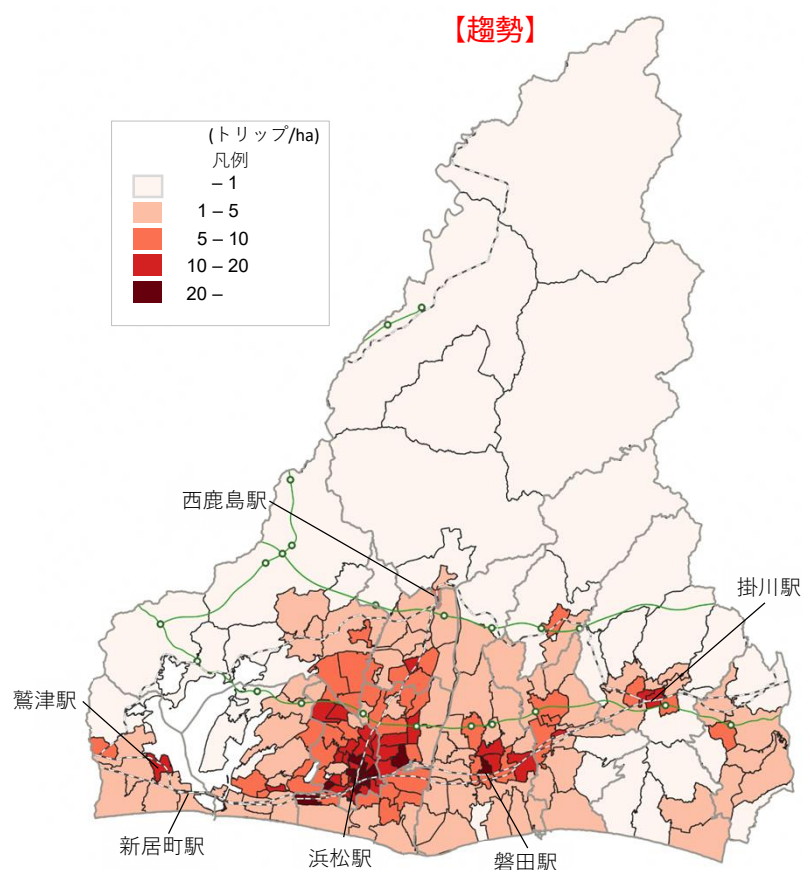


図 通勤・業務目的の滞留人口密度(趨勢)

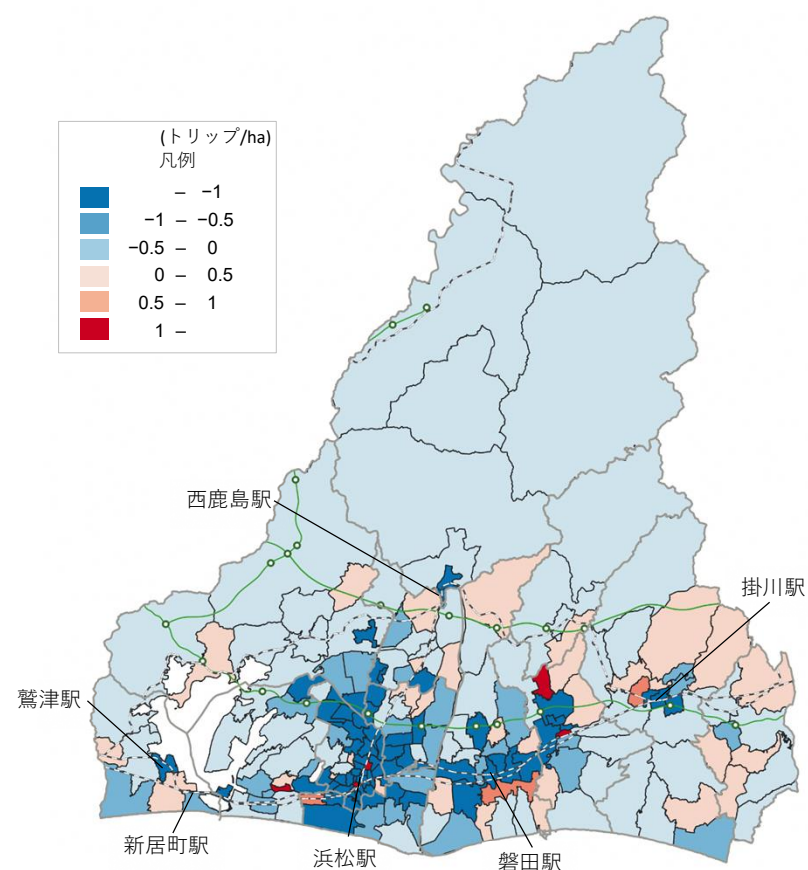


図 通勤・業務目的の滞留人口密度の差分(趨勢-現況)

4. 将来分析からみた課題の整理 ～テーマ活力～

(5) 買物・私事目的の滞留人口（14時台）

速報値

- 買物・私事目的トリップは、駅周辺に加えて大型の商業施設周辺でも引き続き集中している。
- 現況ケースと比較すると、多くの地域で滞留人口密度が減少しているが、大型の商業施設周辺では減少が比較的小さい傾向が伺える。

【趨勢】

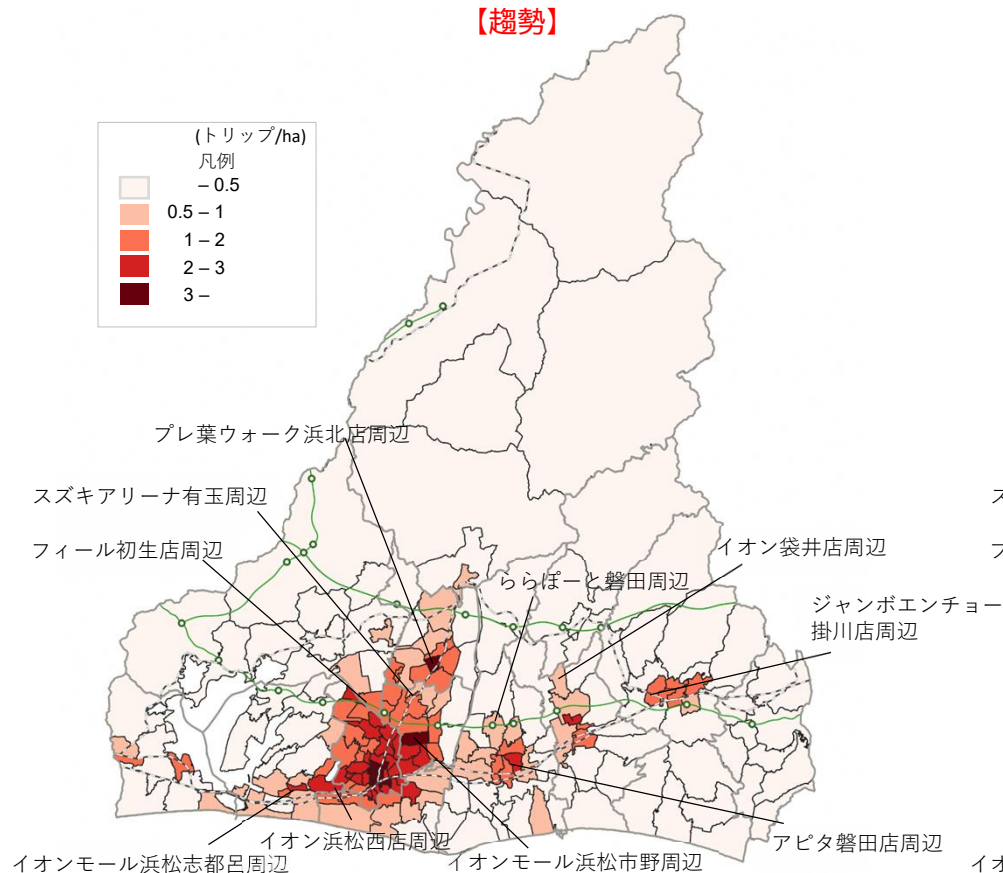


図 買物・私事目的の滞留人口密度(趨勢)

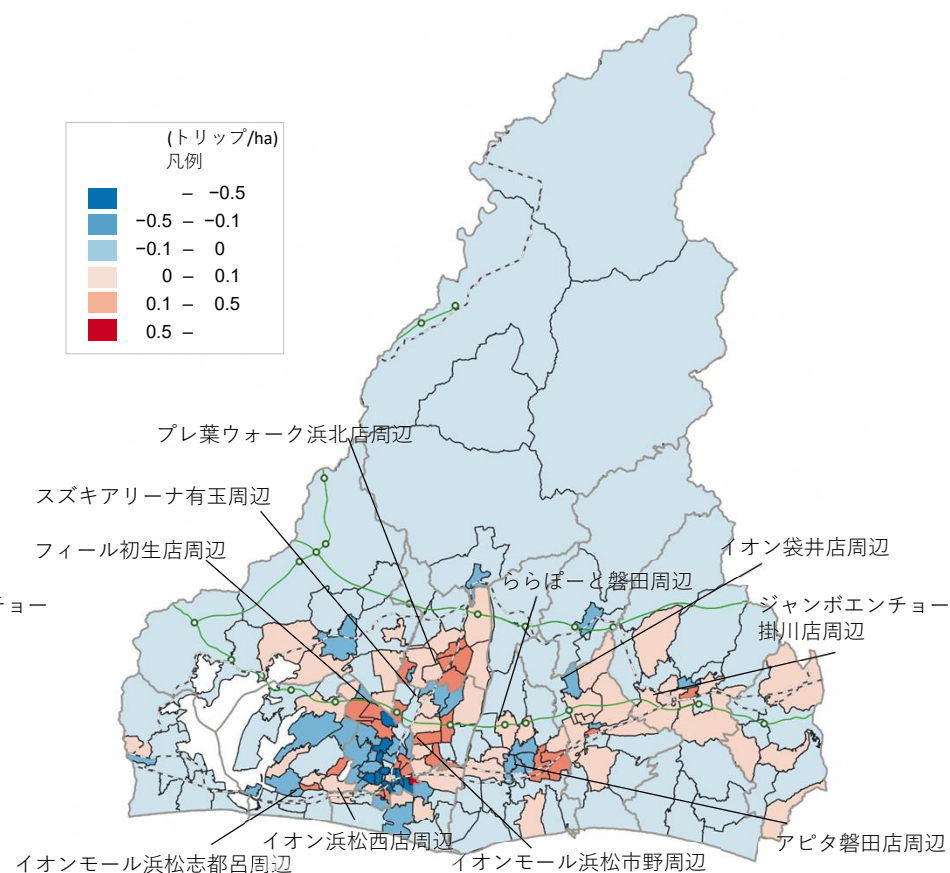


図 買物・私事目的の滞留人口密度の差分(趨勢-現況)

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ防災・環境~

(1) 暴露人口

速報値

- 仮に、ハザードエリアが現況と同じだと仮定すると、趨勢ケースでは、平日の10時台にて約9,200人の暴露人口が発生すると予想される。
- 人口の減少率（-12.8%）と比較すると暴露人口の減少率は大い。
- しかしながら、暴露人口は現況、趨勢のいずれにおいても、浜松市沿岸部で特に多く、浜松駅周辺や掛川駅周辺でも比較的多い状況にある。

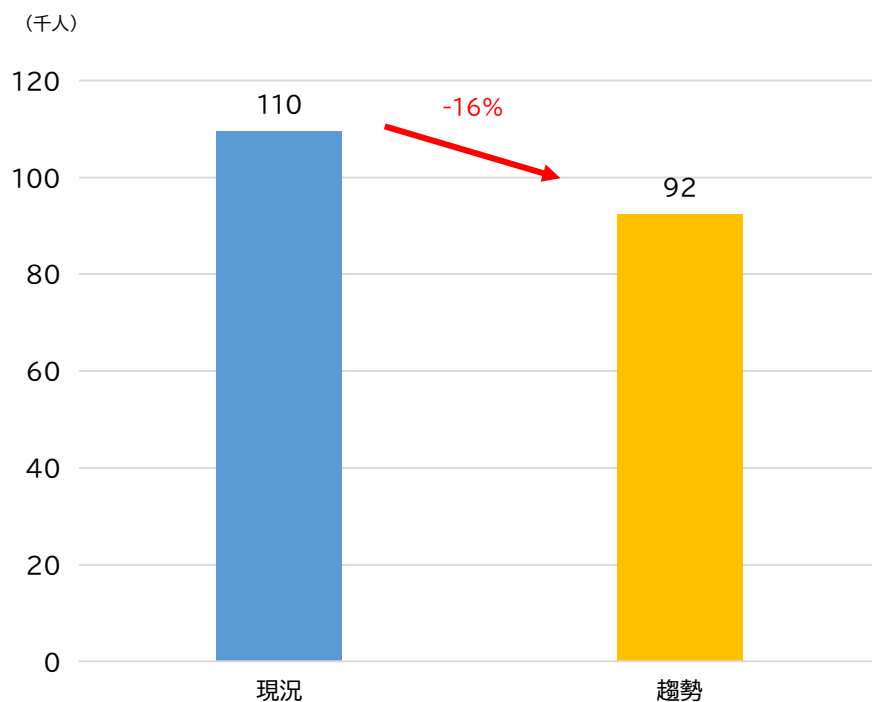


図 時間帯別暴露人口(平日10時)

※暴露人口は次の計算式をもとに算出。暴露人口=小ゾーン別滞留人口×(小ゾーン別土砂災害警戒区域面積+小ゾーン別津波浸水想定区域面積)/小ゾーン別面積

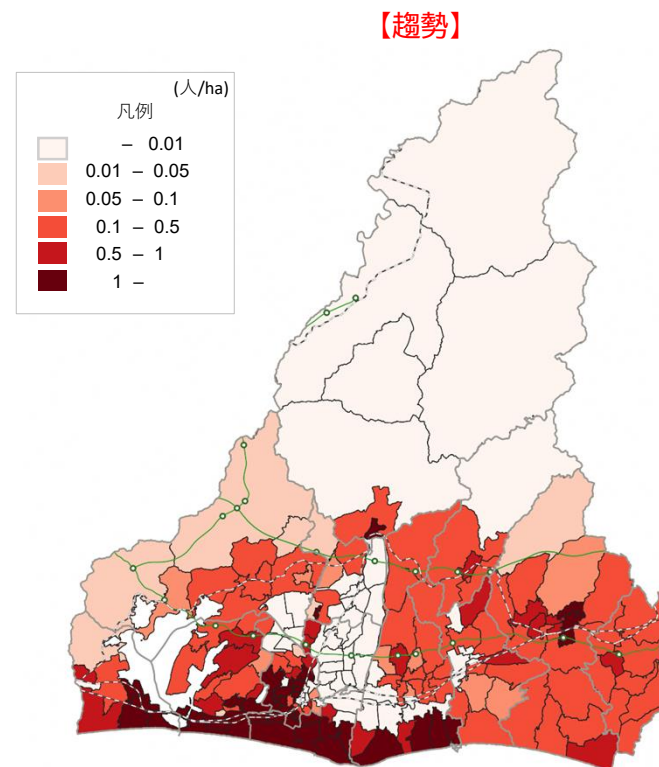


図 趨勢の時間帯別小ゾーン別暴露人口(平日10時)

資料：ABMによる推計値（現況・趨勢）

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ防災・環境~

参考：土砂災害警戒区域および津波浸水想定区域（L2）の分布

速報値

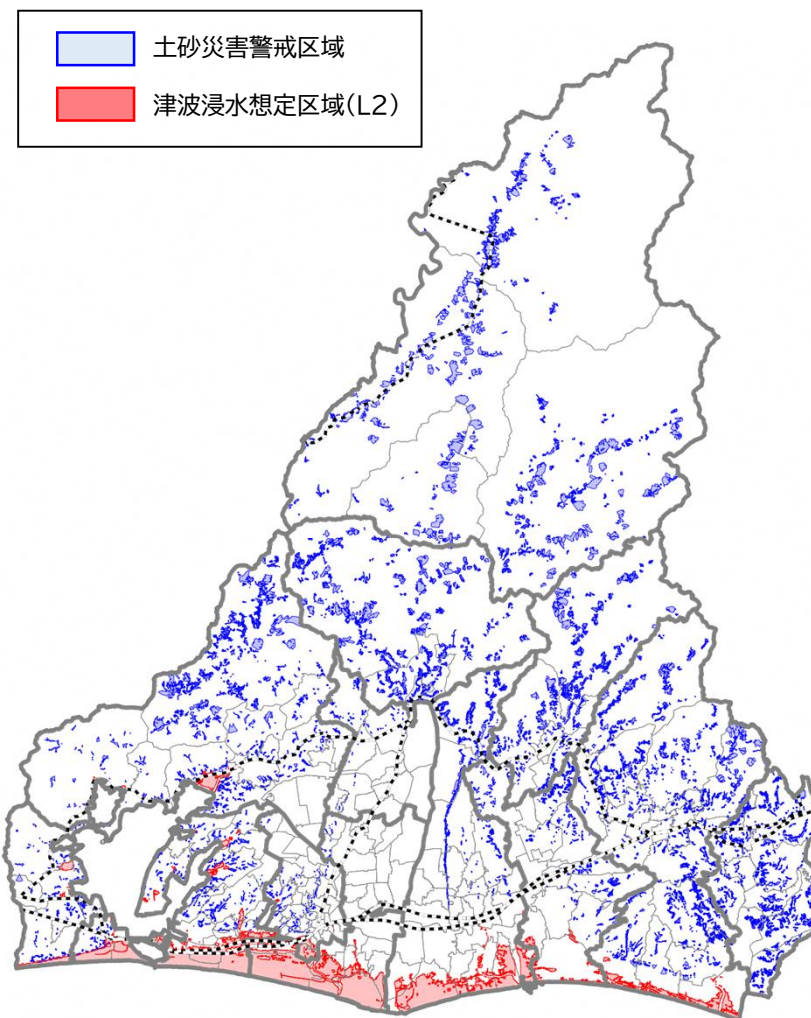


図 土砂災害警戒区域+津波浸水想定区域

4. 将来分析からみた課題の整理 ~テーマ防災・環境~

(2) CO2排出量

速報値

- 仮に、自動車の性能が現況と同じだと仮定すると、都市圏内を走行する自動車から、趨勢ケースでは約761,600t-CO2/年の排出が予想され、現況からは約10.5%の減少となる。
- 地域別にみると、居住地別一人当たりCO2排出量は、中心部で低い。
- 将来にかけ、年間のCO2排出量は減少するが、2050年のカーボンニュートラルに向け、引き続き対策が必要。

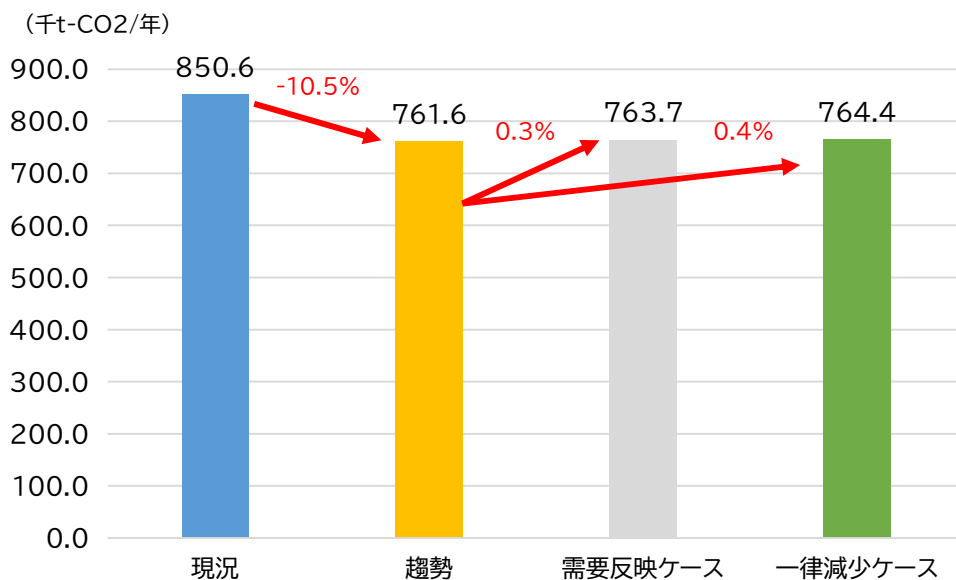


図 年間CO2排出量

※交通量配分による、都市圏内を走行する自動車交通を対象に算出
※自動車のCO2排出原単位は現況の数値を使用

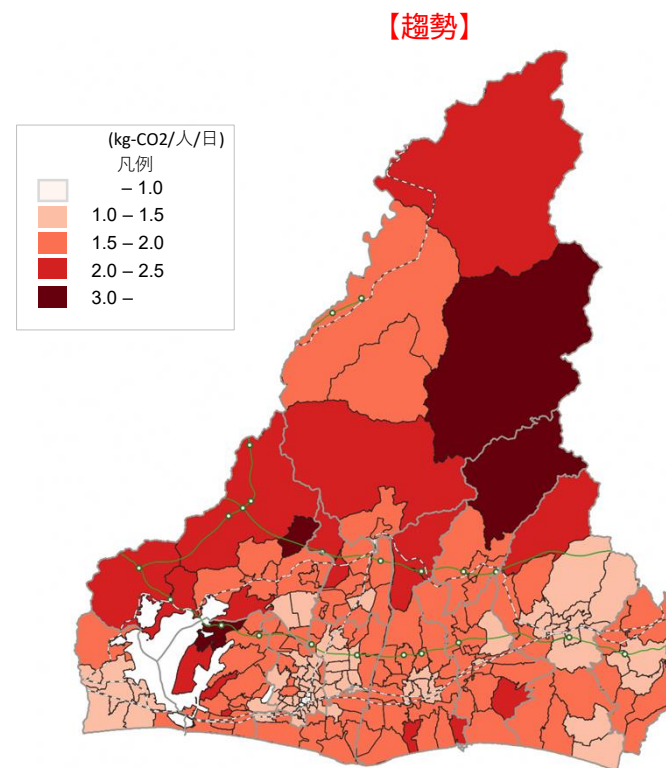


図 趨勢の居住地別一人当たりCO2排出量

資料：ABMによる推計値（現況・趨勢）
※交通手段毎のCO2排出原単位は現況の数値を使用 46

4. 将来分析からみたポイントの整理 ~総括~

- ・ 趨勢分析により、明らかとなった特徴は、以下の通り。

テーマ	概要	主要な指標	現況	趨勢(現況からの変化)	
①交通	総トリップ数が約12%減少する中で、自動車分担率は、約2.5ポイント増加することで、 <u>より一層、自動車への依存が高まる傾向</u> にある。 自動車トリップは、65歳以上で引き続き増加傾向ではあるものの、平成19年から令和4年ほどは増加はせず、免許保有率の高まりによる影響は収束していくと考えられる。	総トリップ数	221.0万トリップ	193.8万トリップ	▼12%
		鉄道 (構成比)	5.2万トリップ (2.4%)	4.1万トリップ (2.1%)	▼21% (▼0.3point)
		バス (構成比)	2.2万トリップ (1.0%)	1.8万トリップ (0.9%)	▼22% (▼0.1point)
		自動車 (構成比)	159万トリップ (71.9%)	144.1万トリップ (74.4%)	▼9% (▲2.5point)
		道路混雑度 1.0以上の割合	23.5%	14.7%	▼8.8point
②暮らし	現況から趨勢にかけても引き続き、外出率は減少傾向であり、1.2ポイント低下している。年齢階層別にみると、各年齢階層では、女性の就業率の向上や高齢者の免許保有率の増加により、高まる傾向にあるが、相対的に外出率の低い高齢者の増加により、外出率が減少している。 また、人口減少に合わせて、買物先等の目的地も減少することで、近場での活動が困難になることから、 <u>高齢者の運転免許の有無別での外出率の差が拡大したと想定される</u> 。 また、公共交通による長時間通勤の割合は、現況から趨勢にかけて増加傾向である。 このままの状況が続くと、 <u>クルマが使えないことでの移動制約が大きい社会になるリスクがある</u> 。	外出率	71.8%	71.0%	▼1.2point
		高齢者の運転免許有無別外出率の差	29.7point	30.1point	▲0.4point
		ネット原単位	2.58トリップ/人	2.61トリップ/人	▲0.03point
		長時間通勤(40分以上)			
		鉄道	81.9%	83.2%	▲1.3point
		バス	64.7%	68.3%	▲3.6point
③活力	現況から趨勢にかけて、通勤・通学、買物など様々な目的で、外出する人が減少し、各市町の主要駅周辺では、都市圏全体よりも減少率が高く、特に20-39歳で減少することから、 <u>まちなかの賑わい低下が懸念される</u> 。 相対的に比較すれば、各市町の主要駅周辺に人が集まる構図は将来も維持されることから、 <u>更なる減少を防ぐために、デジタル時代においても人が集まる魅力的な場づくりが重要である</u> 。	目的別集中量	221.0万トリップ	193.8万トリップ	▼12%
		各市町の主要駅周辺への集中量	16.1万トリップ	13.9万トリップ	▼14%
		通勤目的	6.9万トリップ	5.9万トリップ	▼14%
		買物目的	2.3万トリップ	2.2万トリップ	▼6%
		私事目的	2.8万トリップ	2.5万トリップ	▼10%
		20~39歳	3.7万トリップ	3.1万トリップ	▼18%
		65~74歳	2.2万トリップ	2.2万トリップ	▲2%
		75歳以上	1.5万トリップ	2.0万トリップ	▲37%
		拠点内外での買物・私事の活動時間の差	+0.3分	-0.6分	
④防災・環境	人口減少により、暴露人口は約15%減少するが、引き続き、他分野と連携した防災対策を進めることが重要である。 また、CO2の削減に向けた取組も、2050年のカーボンニュートラルに向けて、引き続き重要である。	暴露人口	110,000人/時	92,000人/時	▼16%
		CO2排出量	850.6千t-CO2/年	761.6千t-CO2/年	▼10.5%

4. 将来分析からみたポイントの整理 ~総括~

- 外的シナリオ分析により、明らかとなった特徴は、以下の通り。

テーマ	概要	主要な指標	公共交通衰退(趨勢からの変化)			
			ケース1 需要反映ケース		ケース2 一律減少ケース	
①交通	公共交通のサービスが低下することで、鉄道トリップ数は趨勢と比べ、需要反映ケース及び一律減少ケースで約2%減少する。 また、バスのトリップ数は需要反映ケースで約3%、一律減少ケースで約15%減少し、基幹的なバス幹線以外では、より、趨勢から減少するなど、 自動車を自由に利用できない人の負担が高まる リスクがある。 ・一方で総トリップ数は変わらず、自動車ヘシフトする傾向にあるため、 バス路線の減少が大きい地域では道路交通への影響が懸念される。	総トリップ数	193.7万トリップ	—	194.0万トリップ	—
		鉄道 (構成比)	4.0万トリップ (2.1%)	▼2.9% (—)	4.0万トリップ (2.1%)	▼2.4% (—)
		バス (構成比)	1.7万トリップ (0.9%)	▼3.1% (—)	1.5万トリップ (0.8%)	▼14.5% (▼0.1point)
		自動車 (構成比)	144.2万トリップ (74.4%)	0.0% (—)	144.6万トリップ (74.5%)	▲0.3% (▲0.1point)
		バスの発生集中量				
		基幹バス沿線	2,85万トリップ	▼3.0%	2.52万トリップ	▼14.0%
		基幹バス沿線以外	0.54万トリップ	▼4%	0.47万トリップ	▼16.0%
②暮らし	送迎にて移動していると思われる非免許保有者の自動車分担率は、公共交通サービスの低下により、益々高くなることが見込まれていることから、 自分の意志で自由に出かけることが困難になる ことが懸念される。 また、買物目的での平均移動時間は、趨勢と比べ、一律減少ケースでは約10%増加することが見込まれ、40分以上の長距離移動の割合も増加傾向であることから、 移動の負担が高まり、経済活動に充てる時間の減少 へとつながるリスクが懸念される。	非免許保有者の自動車分担率	31.6%	▲0.2point	31.6%	▲0.2point
		平均移動時間				
		通勤・通学目的	78.1分	▲1.3%	80.0分	▲3.8%
		買物目的	62.0分	▲3.3%	66.0分	▲10%
		長距離移動(40分以上)				
		買物目的(鉄道)	79.6%	▲0.2point	85.9%	▲6.5point
		買物目的(バス)	62.4%	▼1.6point	68.0%	▲4.0point
④防災・環境	CO2排出量は趨勢と比べ、需要反映ケースで約0.3%、一律減少ケースは約0.4%増加することが見込まれており、公共交通のサービス低下は地球温暖化への影響を与えるリスクが懸念される。	私事目的(鉄道)	84.2%	▲4.2point	83.7%	▲3.7point
		私事目的(バス)	69.0%	▼1.9point	73.8%	▲2.9point
		CO2排出量	763.7千t-CO2/年	▲0.3%	764.4千t-CO2/年	▲0.4%

5. 課題の更新

- 将来分析や追加での都市政策、交通政策の方向性の整理を踏まえ、課題の更新を検討した。

(1) テーマ①交通：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・活動の分析からのポイント

総トリップ

<現況>

- ・75歳以下の外出率低下により、人口減少よりも移動が減るトリップ減少時代の到来
- ・市内での移動が減少したことで、長距離移動の割合が増加し、移動の広域化が進展

<趨勢（このままの社会情勢が続いた場合）>

- ・市外へと移動する広域的移動は、引き続き継続

自動車

<現況>

- ・自動車分担率の増加や、短距離での高い自動車利用による自動車依存の高まり
- ・高齢者（特に女性）の免許の保有率の増加等による自動車依存の高まり
- ・自動車関連費等の増加により、自動車利用を控える若者の増加（一部は、クルマを持たずに駅周辺に住む人も存在）
- ・ピークとオフピーク時の交通混雑の高まり

<趨勢（このままの社会情勢が続いた場合）>

- ・免許保有率の増加によるより一層の自動車依存への高まり

公共交通

<現況>

- ・鉄道を使った域外へ移動の増加
- ・自動車利用を控える若者等による39歳以下での鉄道分担率の増加
- ・免許を持たない高齢者の私事活動を支えるバス交通

<趨勢（このままの社会情勢が続いた場合）>

- ・公共交通利用者に占める、更なる高齢者の高まり

<外的（公共交通のサービスが低下した場合）>

- ・高齢者も含め、多くの年代にて自動車を利用できない人の移動負担が増加
- ・自動車交通への転換による道路交通への影響

政策の方向性

若者から高齢者まで暮らしやすい環境づくり（国の方針より）
コンパクトプラスネットワークの深度化（各市区町の計画より）

課題の更新案 ※赤字が変更箇所

拡大する日常の行動圏域への対応

総トリップ数は減少傾向であるものの、長距離移動が占める割合は高まっており、市域を超えた移動も増加している。将来移動需要が減る中でも、必要な移動を支え、持続的に日常生活を過ごせるように、前回調査で掲げた拠点・公共交通軸集積型都市構造の実現に向けた取組が引き続き必要

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し、今後も増加が見込まれている。また、安全な交通社会の実現に向けて、交通事故のリスクや健康寿命の延命等を踏まえると、安全・安心に暮らしを支える多様な移動手段の提供が必要

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

5. 課題の更新

(2) テーマ②暮らし：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・活動の分析からのポイント

外出機会

<現況>

- ・オンライン化の進展等による都市圏での外出率の低下。特に20～39歳の若い層で減少
- ・自動車免許の保有状況や自由に使えるクルマの有無などによるモビリティデバイト※の発生
- ・運転できない人の公共交通のアクセス性による活動格差

<趨勢（このままの社会情勢が続いた場合）>

- ・人口減少により身の回りの施設が減少する等の変化から、現況から趨勢にかけて高齢者の免許有無による外出率の差は拡大傾向であり、高齢者のモビリティデバイトは更に進展

※モビリティデバイト：自動車を保有する人と、保有しない人の生活の格差

移動回数・時間

<現況>

- ・免許の有無、高齢者での自由に使えるクルマの有無など移動回数でもモビリティデバイトが発生

<趨勢>

- ・公共交通での長時間通勤の増加

<外的（公共交通のサービスが低下した場合）>

- ・私事目的での移動時間増加に伴う移動負担の増加、経済活動に充てる時間が減少

送迎

<現況>

- ・送迎を伴う子育て女性は限られた地域で生活
- ・送迎による移動負担を軽減するためにオンラインを上手く活用

<趨勢>

- ・高齢者の送迎トリップの増加

<外的（公共交通のサービスが低下した場合）>

- ・公共交通サービスが低下することでの更なる送迎負担の高まり

政策の方向性

持続可能な公共交通に向けたリ・デザイン（国の方針より）
（地域公共交通に関する動向より）
若者から高齢者まで暮らしやすい環境づくり（各市町の計画より）
限られた人材の中で、新技術等も活用しながら、効率的サービスの提供

課題の更新案 ※赤文字が変更箇所

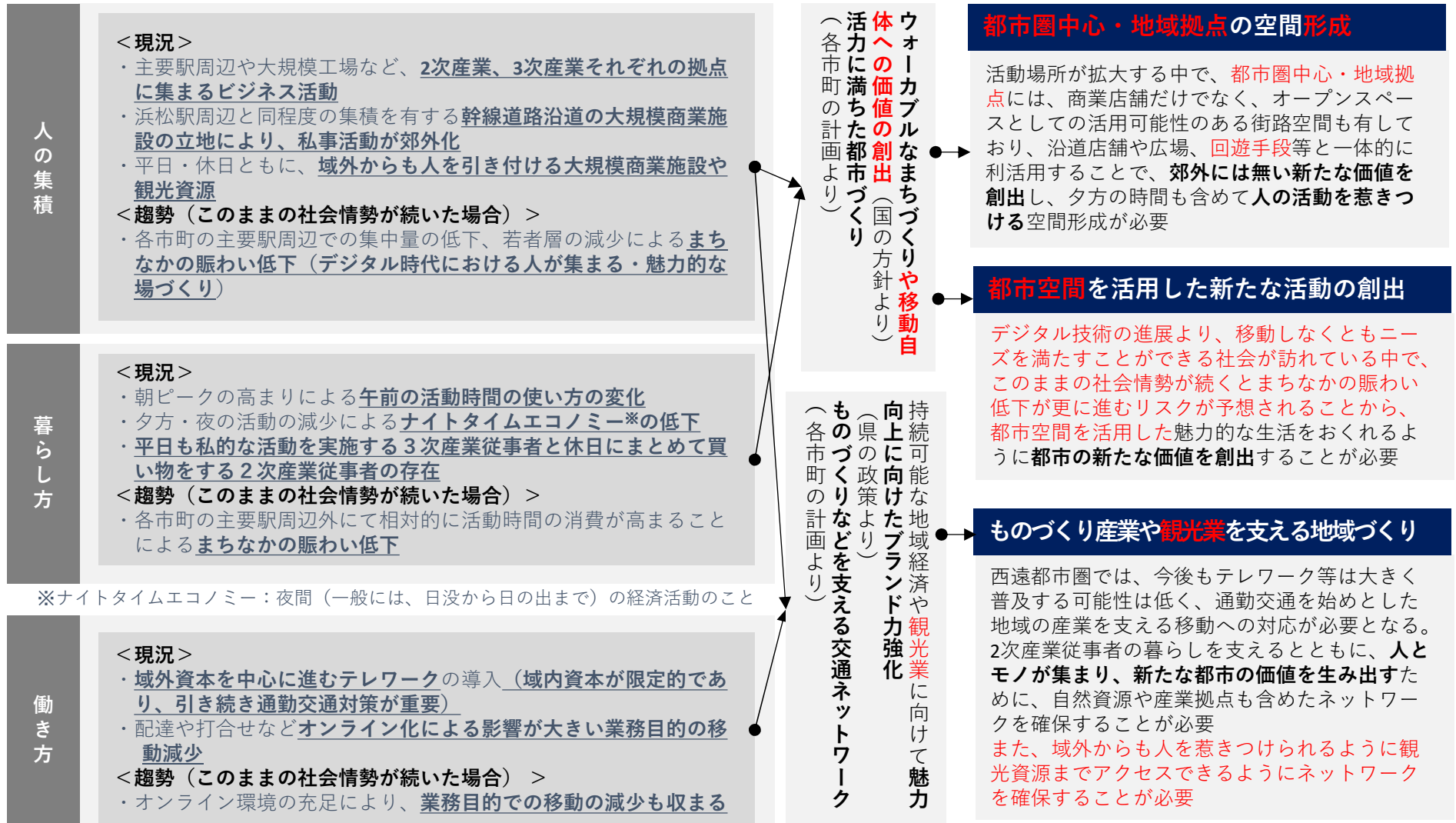
活動格差の解消

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、**今後はより送迎による依存や自動車の利用可能性による活動の格差が高まるリスクがあることから、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**

5. 課題の更新

(3) テーマ③活力：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・活動の分析からのポイント



※ナイトタイムエコノミー：夜間（一般には、日没から日の出まで）の経済活動のこと

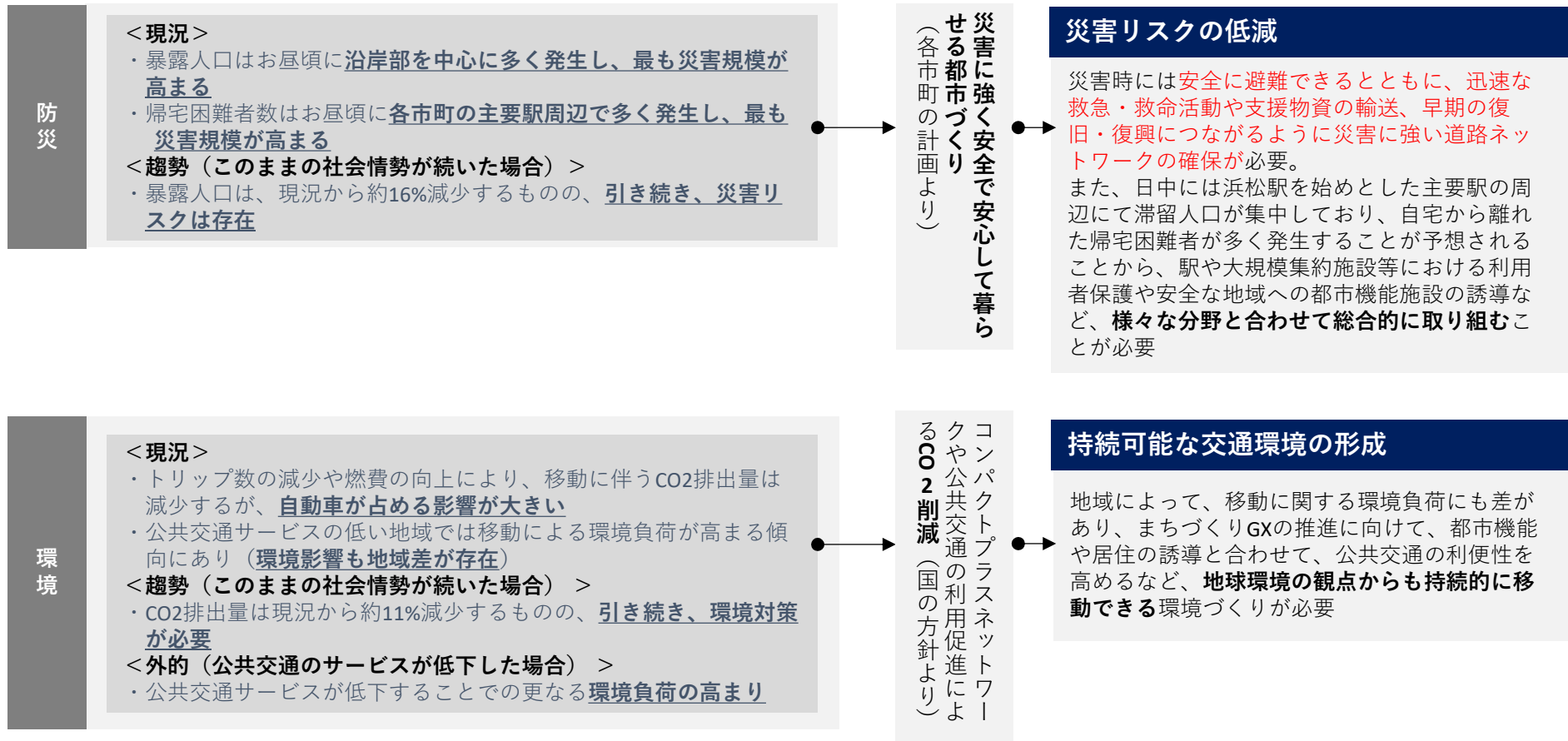
5. 課題の更新

(4) テーマ④防災・環境：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・活動の分析からのポイント

政策の方向性

課題の更新案 ※赤文字が変更箇所



6. 理念（案）

- 変更点を踏まえ、理念についても2つの視点から交通が支えることを表現できる端的なものへと更新する。

課題と方向性

※赤文字が変更箇所

地域の魅力を向上し、人々を惹きつけていくための課題

- ・ **拡大する日常の行動圏域への対応**
- ・ 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)
- ・ **都市圏中心・地域拠点の空間形成**
- ・ **都市空間**を活用した新たな活動の創出
- ・ ものづくり産業や**観光業**を支える地域づくり

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

これまで進めてきたコンパクトプラスネットワークによる暮らしやすい都市基盤整備に向けて、
交通インフラの整備を進めつつ、地域の魅力づくりや活動の維持にモビリティの観点から貢献

第5回西遠PT調査での理念

都市の新たな価値の創造と持続可能な暮らしを支える都市圏交通の構築を目指して

価値創造

まちづくりと一体で、人の活動を支えるモビリティサービスを構築し、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り組むことで、人々を惹きつけていくことを目指す

持続性

さまざまな資源を有効活用し、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を構築し、必要な活動を今後も維持できる**持続可能な暮らし**を目指す

7. 基本方針（案）

- 理念に含まれる「価値創造」と「持続性」の2つの方向性を踏まえ、基本方針を設定する。

※基本方針を価値創造、持続性で区別せず整理

基本方針

1. 多様な暮らしを支える多極ネットワーク型都市圏構造の実現に向けた交通体系の形成
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
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
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実現
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

第5回西遠PT調査での理念

都市の新たな価値の創造と持続可能な暮らしを支える都市圏交通の構築を目指して

価値創造

まちづくりと一体で、人の活動を支えるモビリティサービスを構築し、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り組むことで、人々を惹きつけていくことを目指す

持続性

さまざまな資源を有効活用し、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を構築し、必要な活動を今後も維持できる持続可能な暮らしを目指す

7. 基本方針（案）

今後、基本方針ごとに、取組のイメージが共有できるようにイラストの作成を実施予定

1. 多様な暮らしを支える多極ネットワーク型都市圏構造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動し、公共交通でつなぐコンパクト・プラス・ネットワークの更なる深度化を目指して、徒歩、自転車、自動車等の多様な交通手段の組み合わせにより、快適に移動ができる交通体系への転換を図る。
- ・ 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サービスレベルを段階的に構成するとともに、公共交通相互や他の交通手段との乗り換えや乗り継ぎがしやすくなるよう交通結節点の機能強化を図る。
- ・ 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する。
- ・ 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道路空間の形成により、多様な暮らしに応じた良好な居住環境を実現する。

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、産業・観光・レクリエーション拠点や高規格道路のインターチェンジ・港湾などを連絡する広域道路ネットワークの強化を図る。
- ・ 都市圏が有する様々な地域資源が都市圏中心及び地域拠点に集まり、異業種間の連携による新しい価値の創造を支えられるように、拠点間を結ぶ道路ネットワークの形成を実現する。
- ・ 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進める。

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する。
- ・ 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む。

7. 基本方針（案）

今後、基本方針ごとに、取組のイメージが共有できるようにイラストの作成を実施予定

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実現

- ・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る。
- ・多極ネットワーク型都市圏構造の形成により、移動距離の短縮化や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る。

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、地区内の路線の役割分担を踏まえ、歩きやすい歩道や緑陰の創出、賑わい活動を行う空間の創出等を通じて道路空間の再編やバリアフリー化に取組み、クルマ中心からヒト中心の空間形成に向けたまちづくり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する。
- ・都市空間を活かし、まちなかでの移動を楽しむことができるモビリティを提供する。
- ・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り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する。