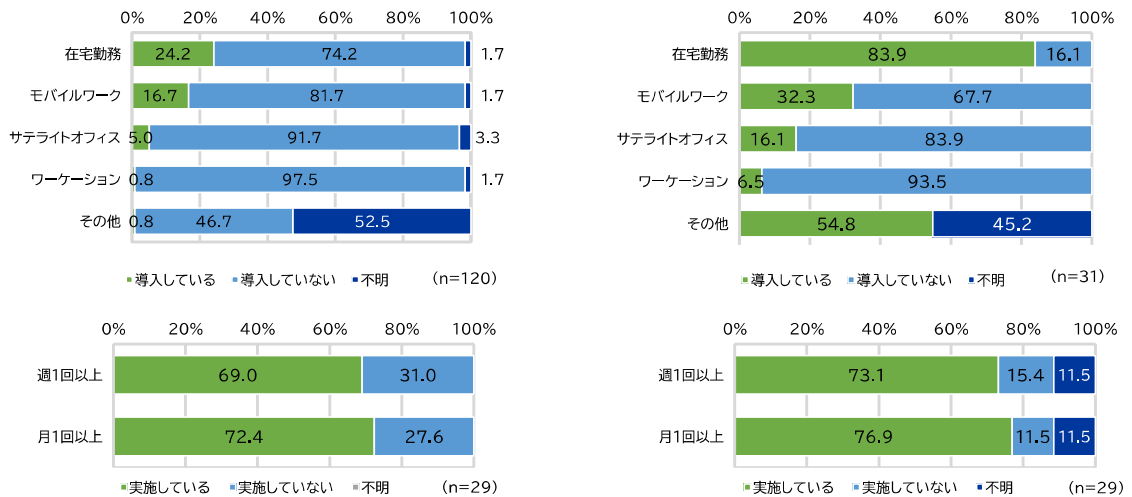


3) 業務関連での移動

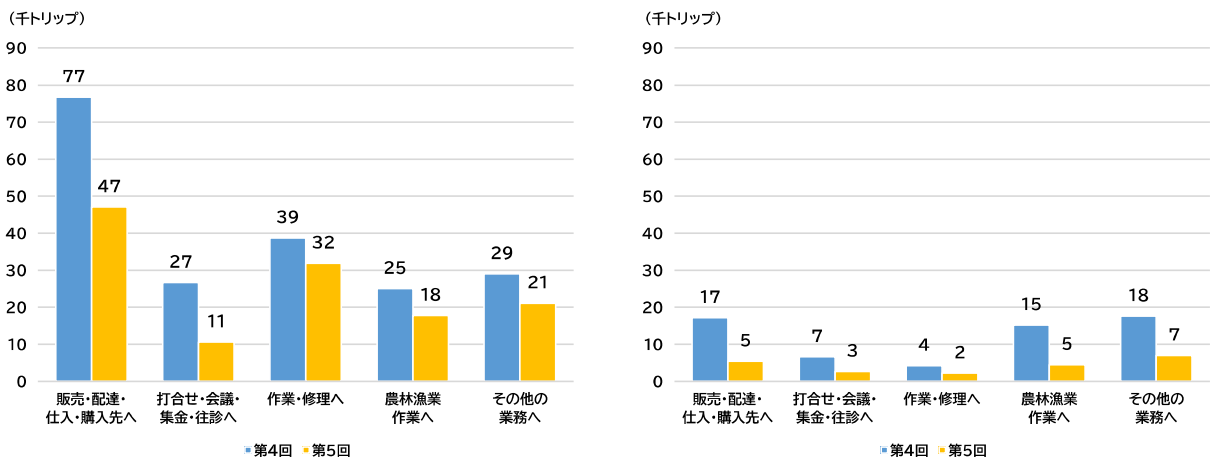
- テレワークの導入状況は、在宅勤務について「導入している」と回答した事業所の割合で見ると、地元資本の企業で約24%、地域外資本の企業では約84%となっています。
- モバイルワーク、サテライトオフィス及びワーケーションについても、地元資本の企業は、地域外資本の企業と比べて「導入している」と回答した事業所数の割合が低くなっている。
- 地元資本の企業及び域外資本の企業ともに、約7割の事業所で週1回は在宅勤務を実施しています。
- 業務細目的別のトリップ数は、「販売・配達・仕入・購入先へ」が大きく減少しており、電子取引の普及など業務の効率化の進展が要因として考えられます。
- また、「打合せ・会議・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）】



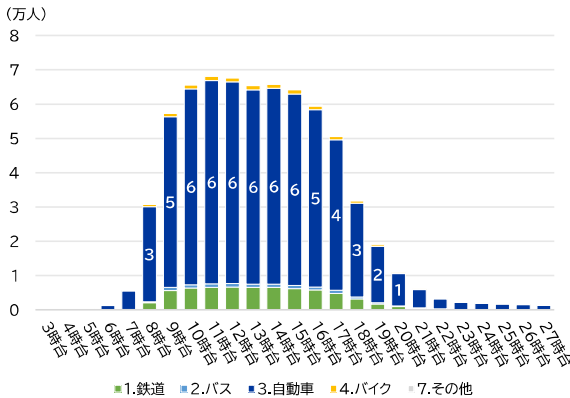
資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

(4) 防災・環境

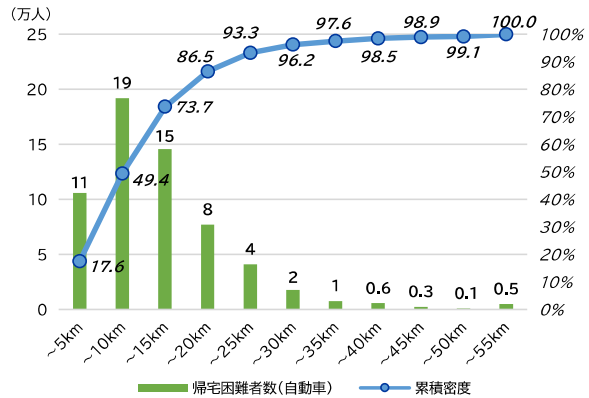
1) 帰宅困難者数

- 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)】



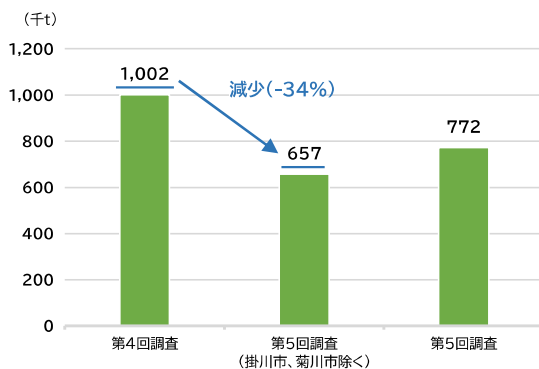
資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

※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

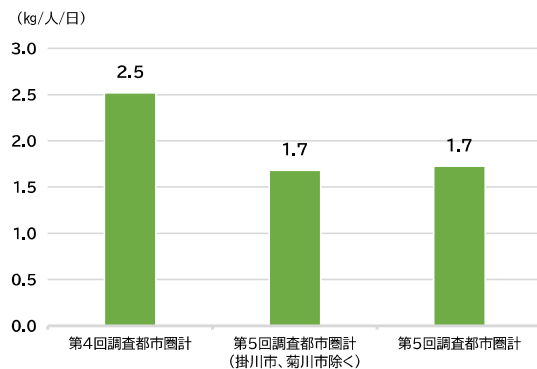
2) 人の移動からのCO₂の排出動向

- 第5回調査の年間のCO₂排出量は772千tとなっています。第4回調査と比較すると、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CO₂排出量も1日あたり1.7kgとなっています。

【年間CO₂排出量】



【1人1日当たりのCO₂排出量】



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や職業形態、自動車運転免許の保有状況や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、西遠都市圏でも郊外部を中心にバス路線の減便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"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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
手法	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 OOD表等を推計可能 	<ul style="list-style-type: none"> 属性、居住地、勤務地、交通条件等を考慮して、個人の1日の活動・移動を表現する 分析単位は、トリップチェーンで1時間単位や複数時間帯で考慮可能 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）
施策検討への活用	<ul style="list-style-type: none"> 交通の需給バランスの分析に適する <ul style="list-style-type: none"> 道路や鉄道の混雑対策（新規整備、拡幅、新線整備など） 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"> トリップ数 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） 	<ul style="list-style-type: none"> 個人の属性や状況等に影響を及ぼすような多様な施策の評価に適する（乗り継ぎ施策、料金施策など） 1日の活動がわかるため外出率、原単位、活動時間、トリップチェーンなどの指標を評価に活用することができる 各地区の滞留人口を評価可能（帰宅困難者対策など） 集計することで交通量も算出可能

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。

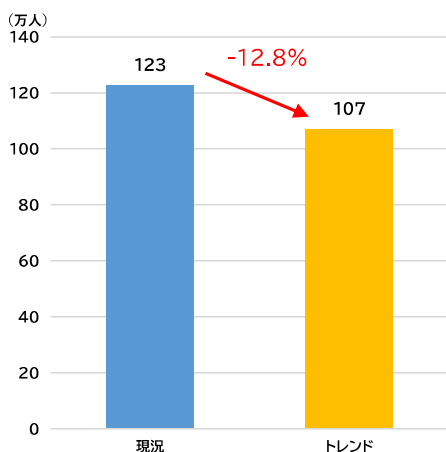
●公共交通のサービスレベル

- 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。

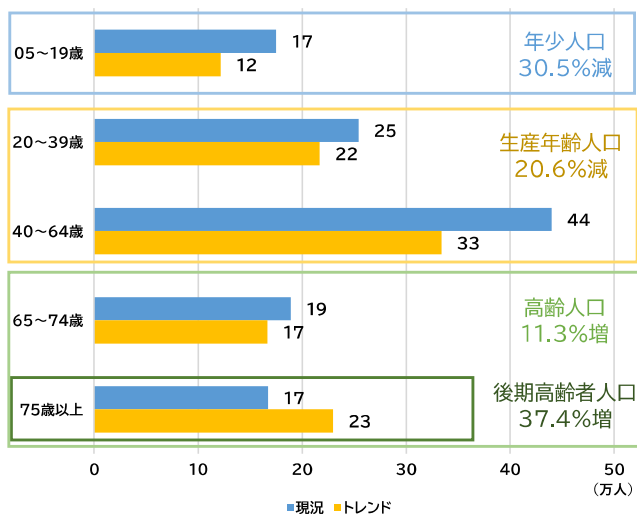
<想定する将来的な人口変化>

- 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（-31%）減少、生産年齢人口は約14万人（-21%）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ます。
- 総人口が減少する中で都市圏全体で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向上しています。

【夜間人口の推移（5歳以上）】

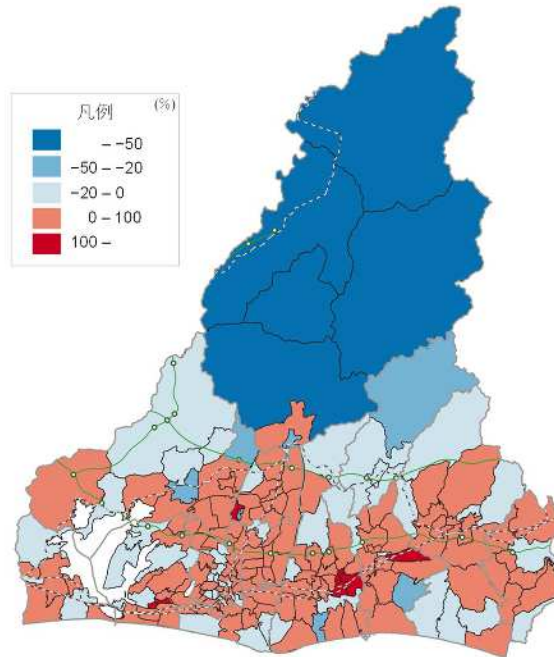


【年齢階層別夜間人口と変化】

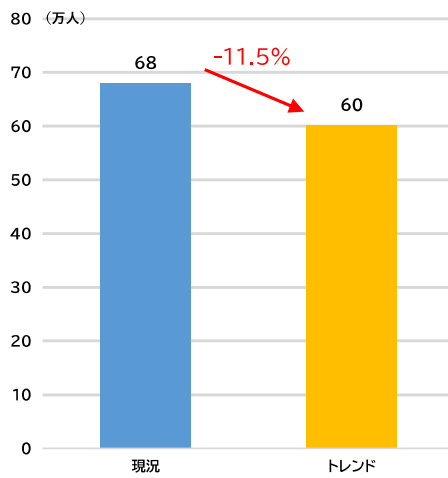


資料：ABMによる推計値

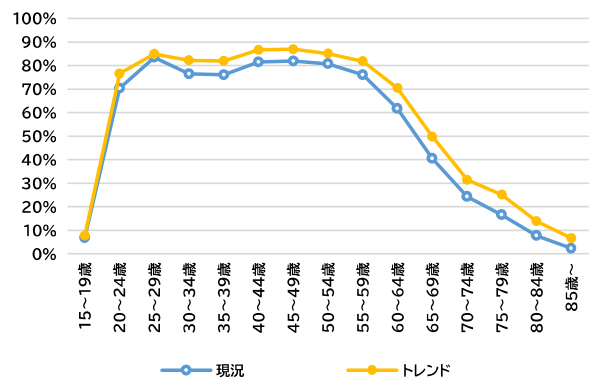
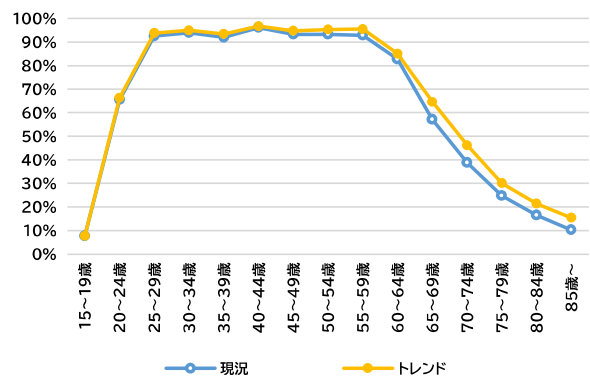
【現況とトレンドの夜間人口密度(65歳～)の差の比率】



【従業人口の推移】



【年齢階層別就業率 (上段：男性、下段：女性)】



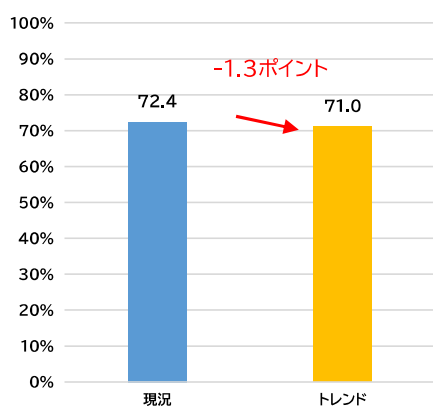
資料：ABM による推計値

(2) 分析結果

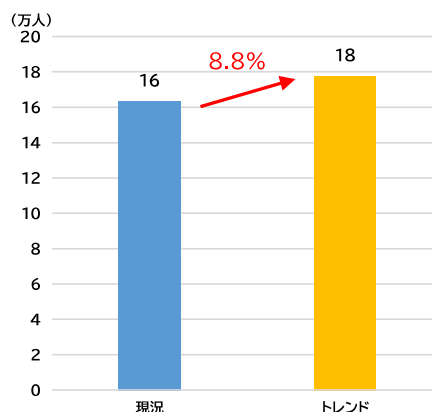
1) 外出率

- 現況からトレンドにかけ、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(p19)が影響していると考えられます。

【外出率】



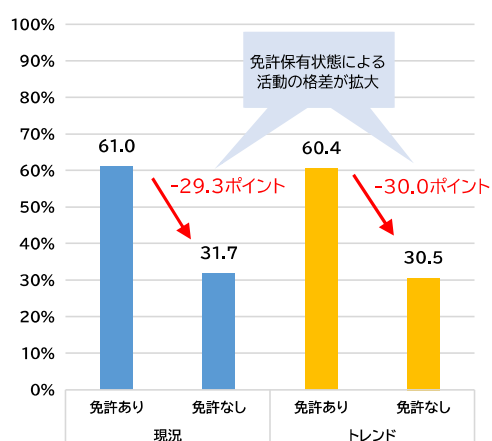
【高齢者（65歳以上）外出なし人口】



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rend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、30.0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】

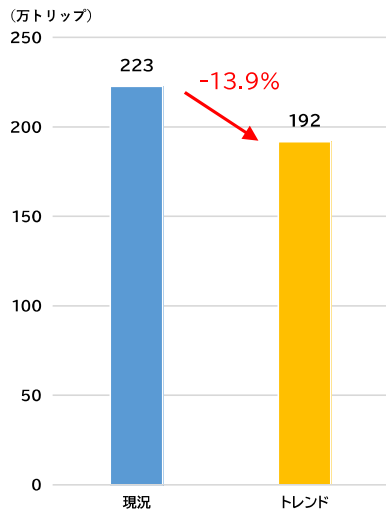


資料：ABM による推計値

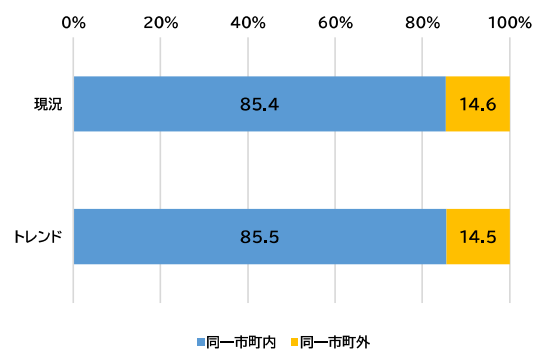
2) 総トリップ

- 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。
- 市域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】

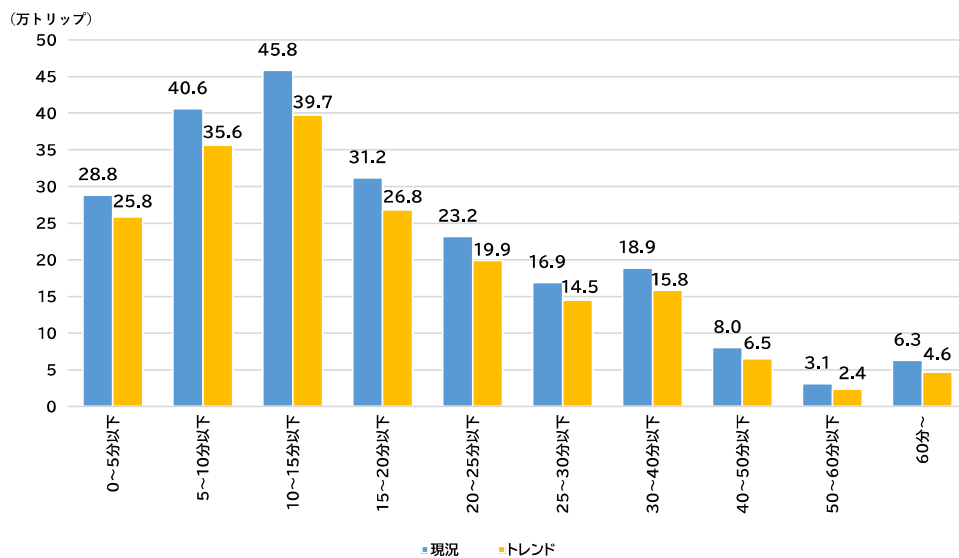


【市域をまたぐトリップの割合の変化】



資料：ABMによる推計値

【所要時間ランク別のトリップ数】

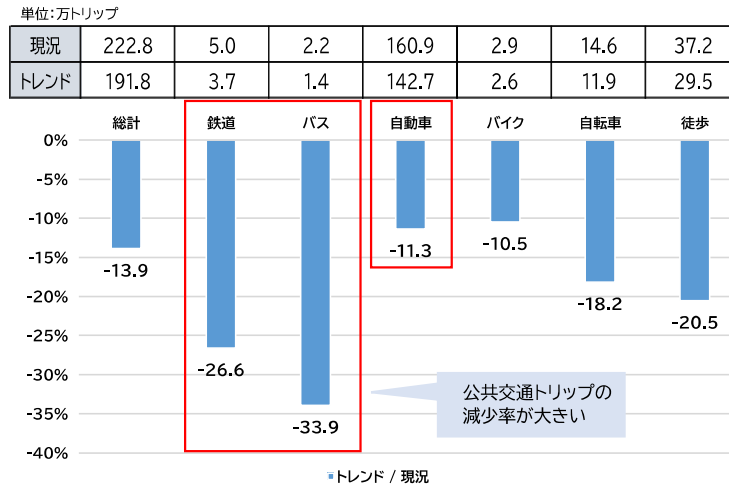


資料：ABMによる推計値

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。

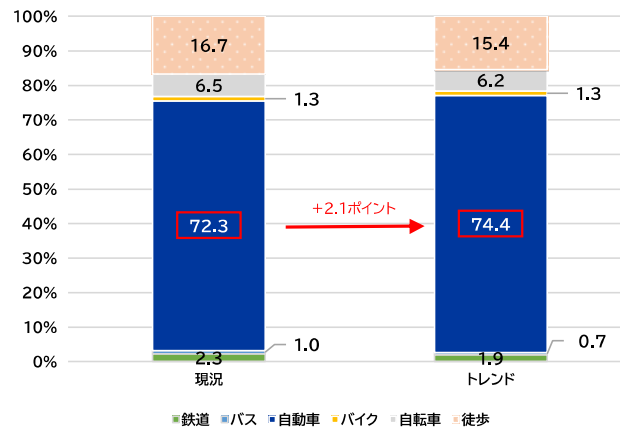
【現況からトレンドにかけての代表交通手段別トリップ数の変化率】



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】

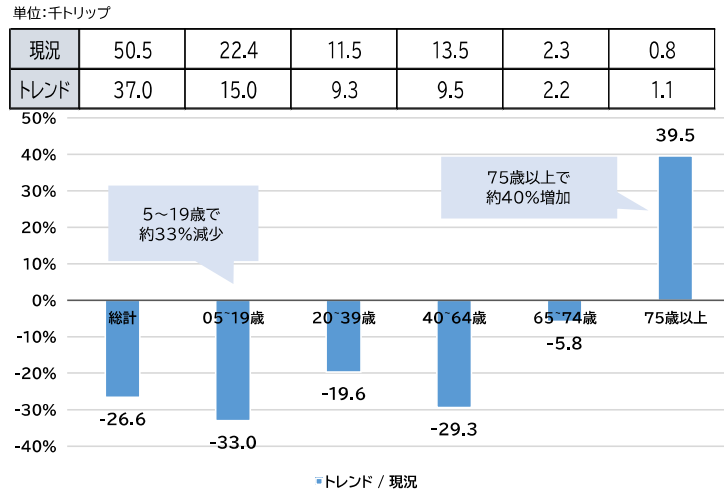


資料：ABM による推計値

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に伴い、トレンドでは5～19歳では約33%減少しています。
- 高齢者の鉄道利用は増加し、75歳以上では約40%増加しています。

【年齢別鉄道トリップの変化率】

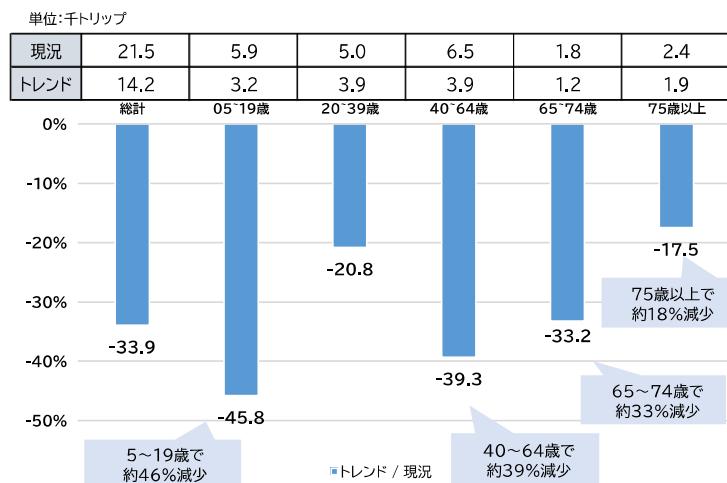


資料：ABMによる推計値

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（p5）や運転免許保有率の上昇（p13）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】

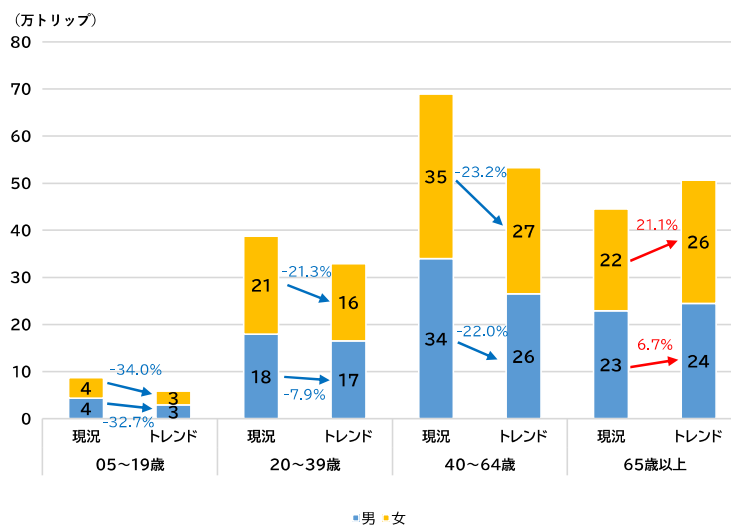


資料：ABMによる推計値

6) 自動車トリップ

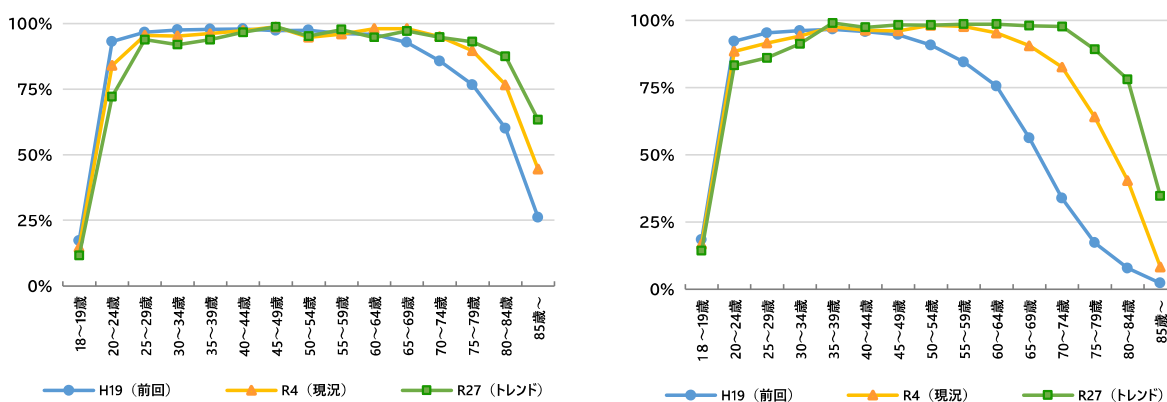
- 人口減少 (p26) に伴い、65 歳未満の人において自動車トリップは減少しています。
- 一方で 65 歳以上の高齢者では、高齢者の増加により自動車トリップ数は増加しています。

【年齢別自動車トリップの内訳】



資料：ABM による推計値

【5 歳階級別免許保有率 (左：男性、右：女性)】

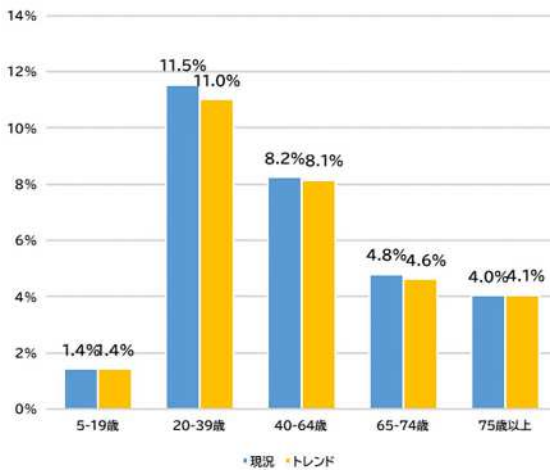


資料：ABM による推計値

7) 送迎トリップ

- ・ 外出入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8.0%増加しています。

【年齢階層別・外出入口に占める送迎をしている人口の割合】



【高齢非高齢別・送迎トリップ総数】

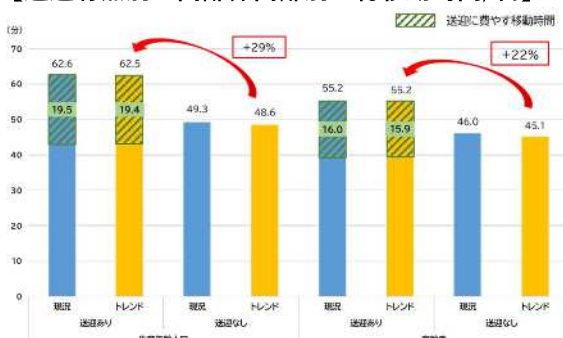


資料：ABMによる推計値

- ・ 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）、38%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】

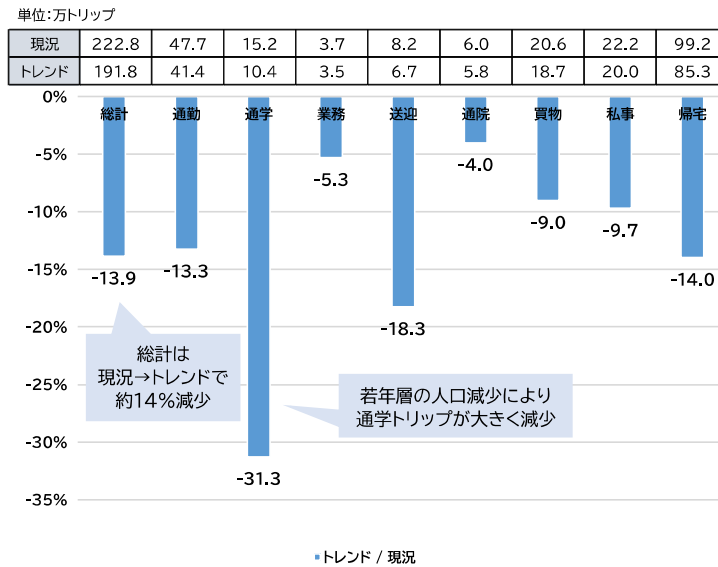


資料：ABMによる推計値

8) 目的別集申量

- 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（p26）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。

【目的別トリップの内訳】



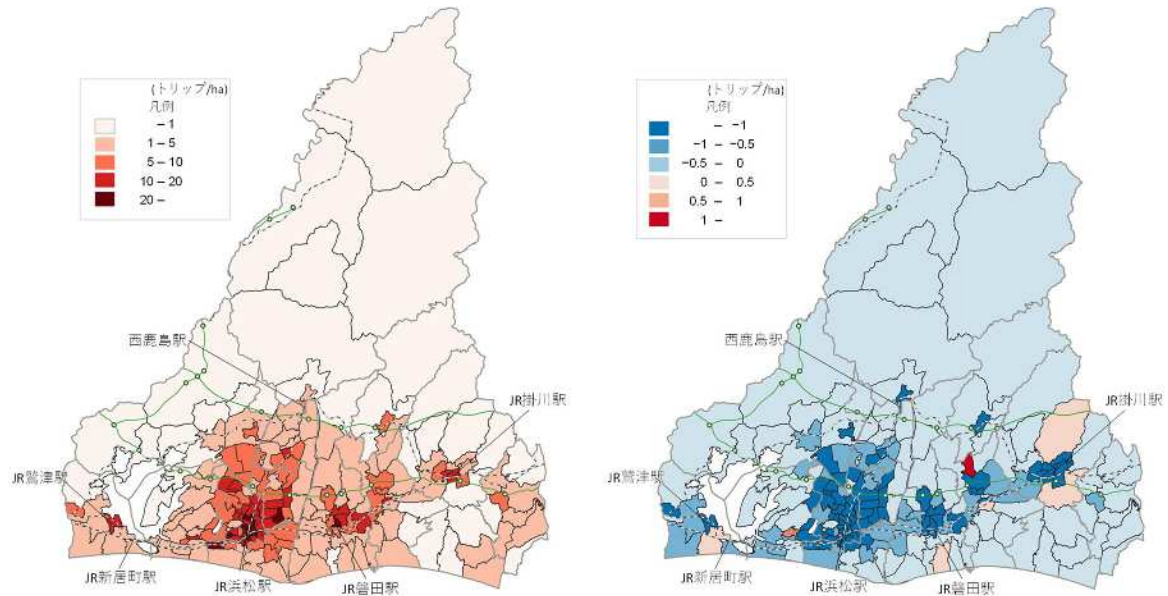
資料：ABM による推計値

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）】

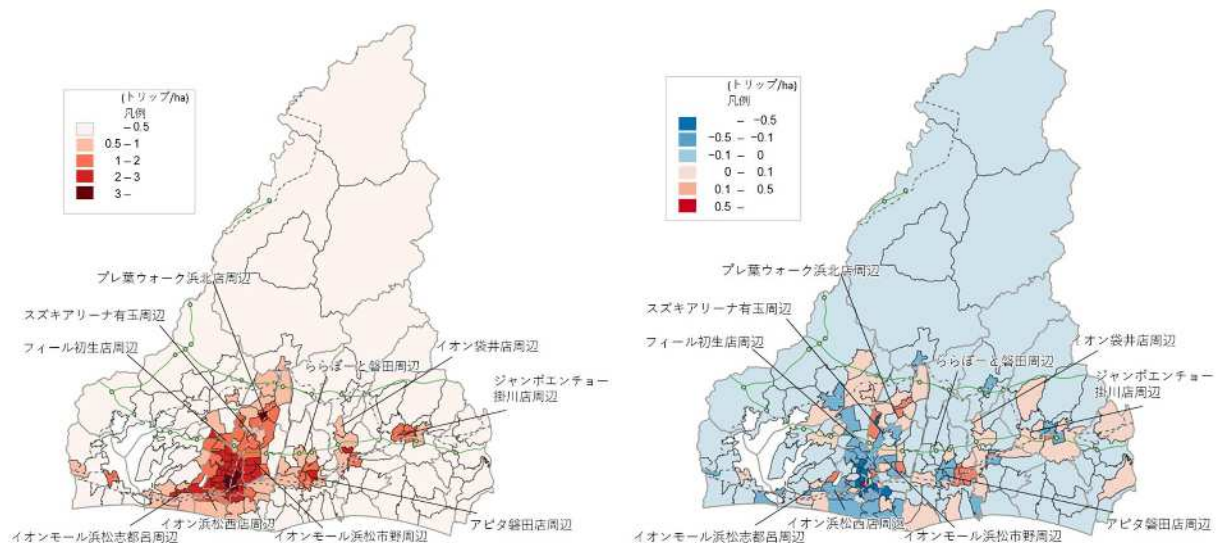


資料：ABM による推計値

- 買物・私事目的のトリップは、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。

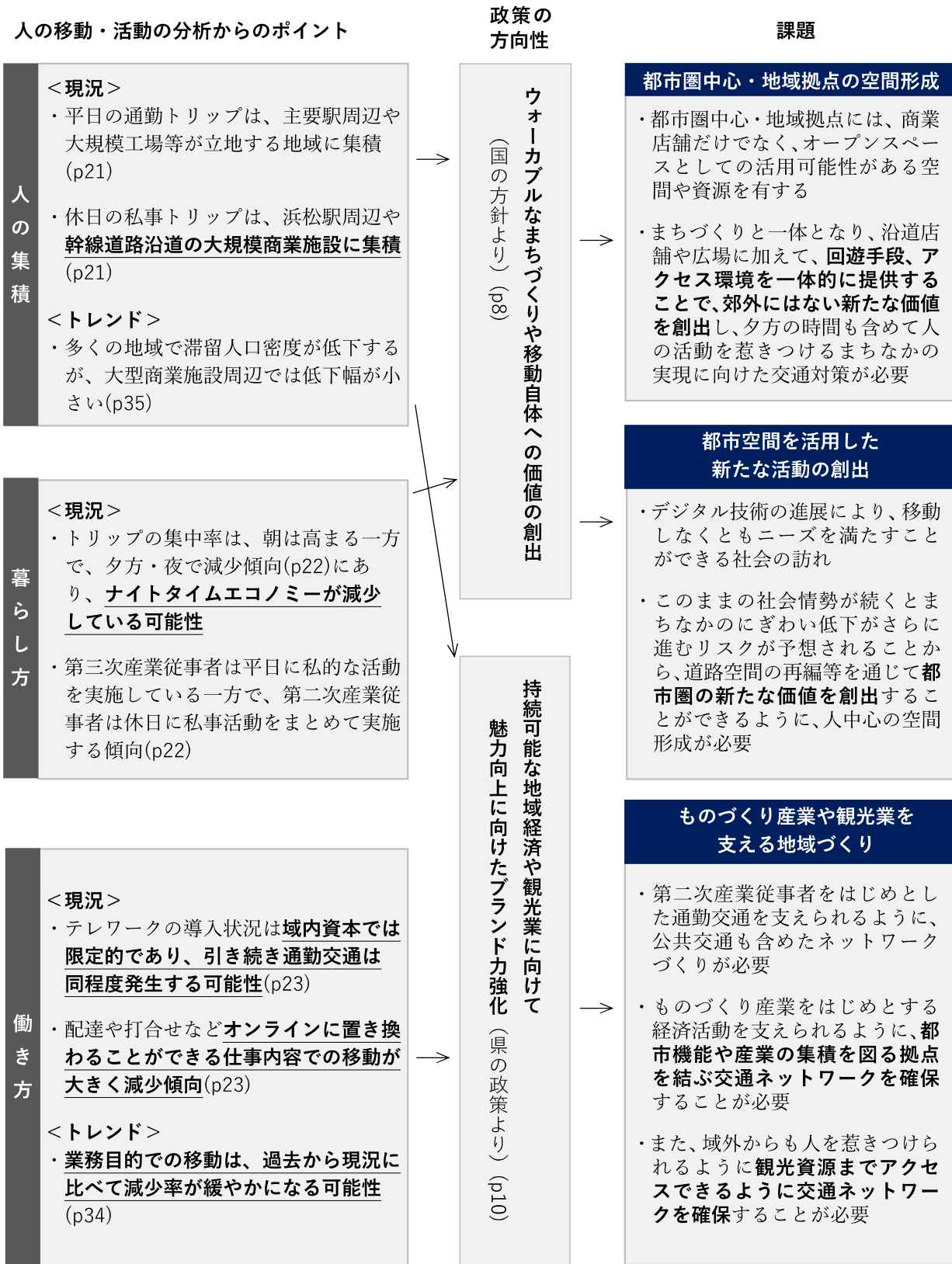
① 広域的な交通、人口・土地利用の動向からみた課題



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



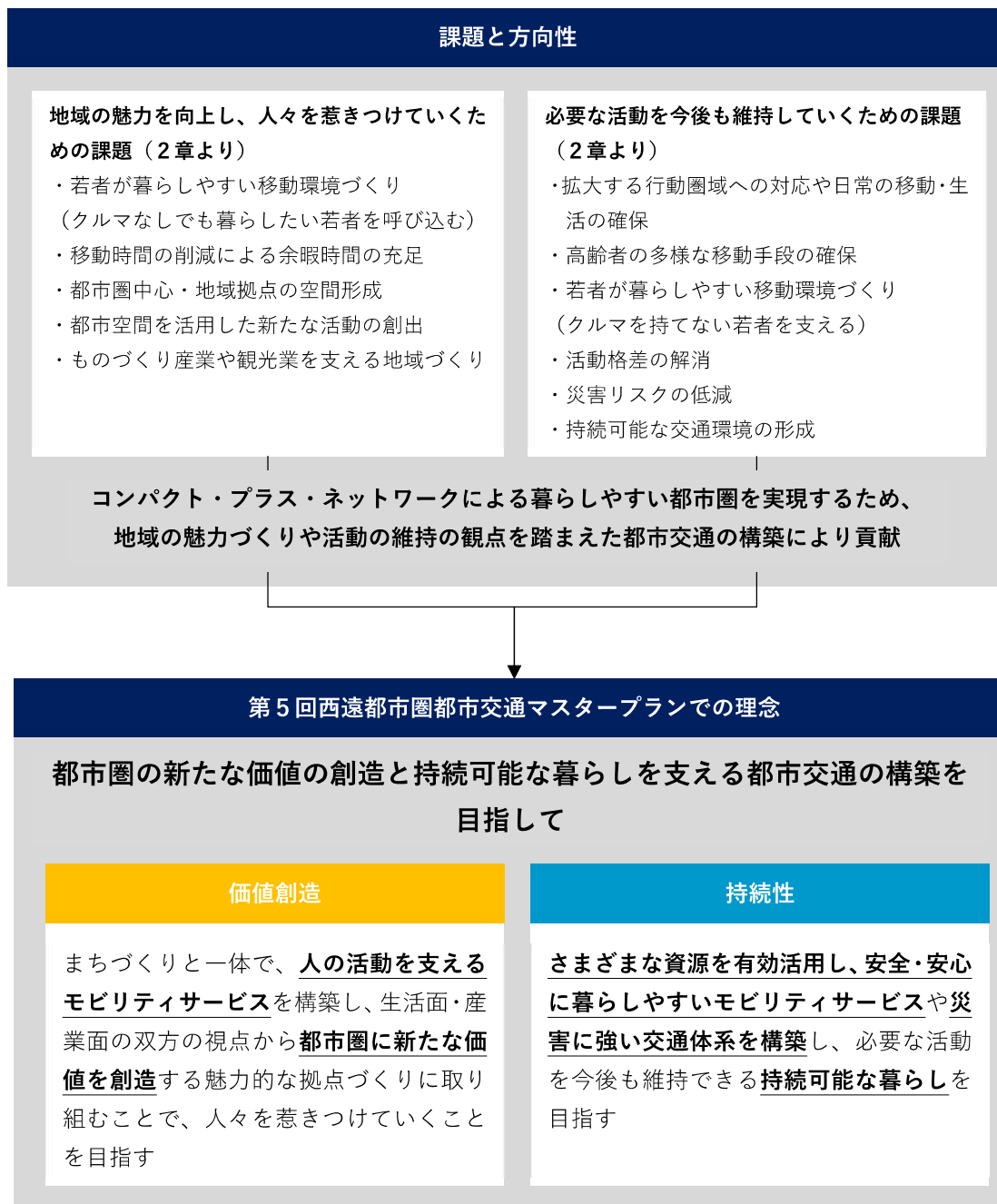
④ 防災や環境など持続性からみた課題



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 p.45～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。



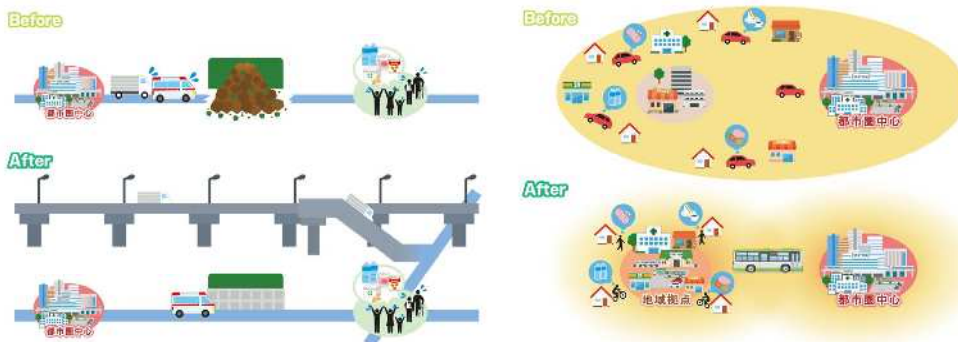
3. 多様なモビリティの活用による各地域の特性を活かした暮らし方を実現する地域内交通の維持・確保

- ・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で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】

都市の拠点 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	【レベル①】 都市圏中心	■西遠都市圏の中核を担う拠点 ・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
	【レベル②】 地域拠点	■各市町の魅力と活力を牽引する拠点 ・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
	【レベル③】 生活拠点	■身近な生活を支える拠点 ・身近な生活圏で必要とする都市機能の集積を図る拠点
産業・物流の拠点 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	【レベル③】 産業拠点	・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
レクリエーション拠点 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	【レベル③】 観光・レクリエーション交流拠点	・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"> ■「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 ・「地域拠点」と「都市圏中心」を結ぶ
	【レベル②】 地域骨格軸	<ul style="list-style-type: none"> ■「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 ・「生活拠点」と上記の拠点（都市圏中心・地域拠点）を結ぶ ■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 ・「地域拠点」間又は「生活拠点」間を結ぶ
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"> ■「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 ・「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
		<ul style="list-style-type: none"> ■「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 ・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
		<ul style="list-style-type: none"> ■都市圏骨格軸・地域骨格軸の機能強化に資する都市圏軸 ・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
広域交流軸	<ul style="list-style-type: none"> ■都市圏・都市圏外を結ぶ広域ネットワーク ・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 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 	

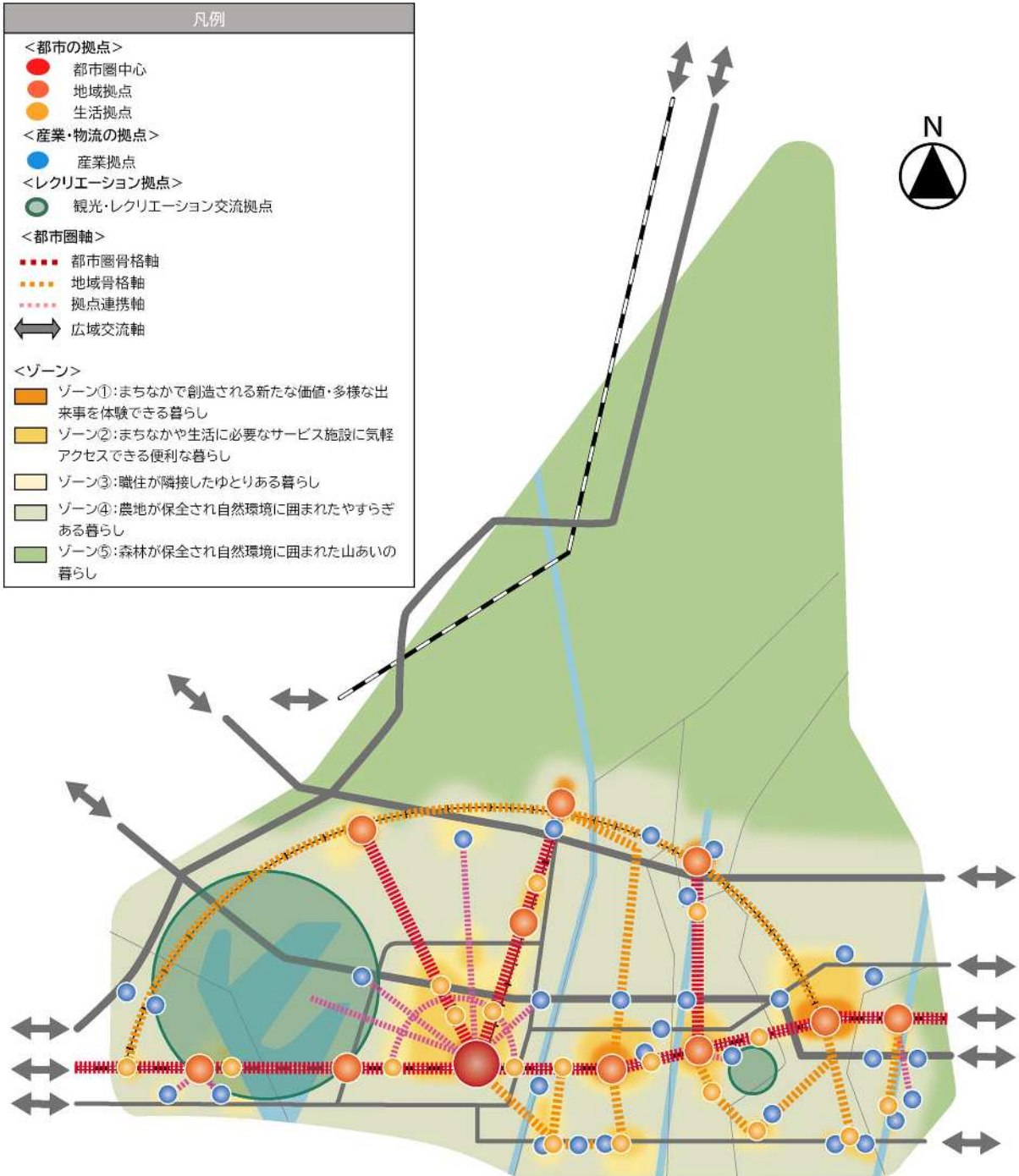
【目指すゾーンの交通モード、暮らしの姿】

	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"> ・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。 ・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。
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"> ・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。
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"> ・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。 ・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。
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"> ・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。
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"> ・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。

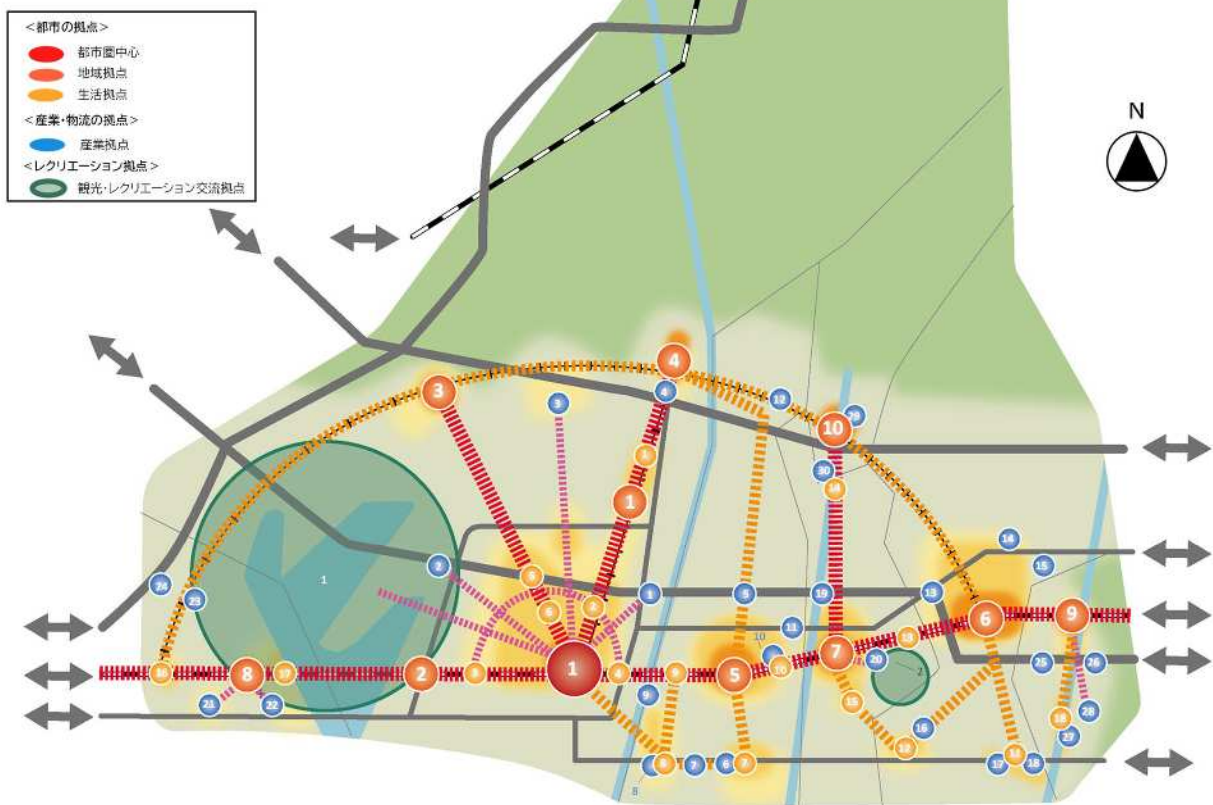
(4) 将来都市構造

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		二保・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		横地地区
29	森町	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

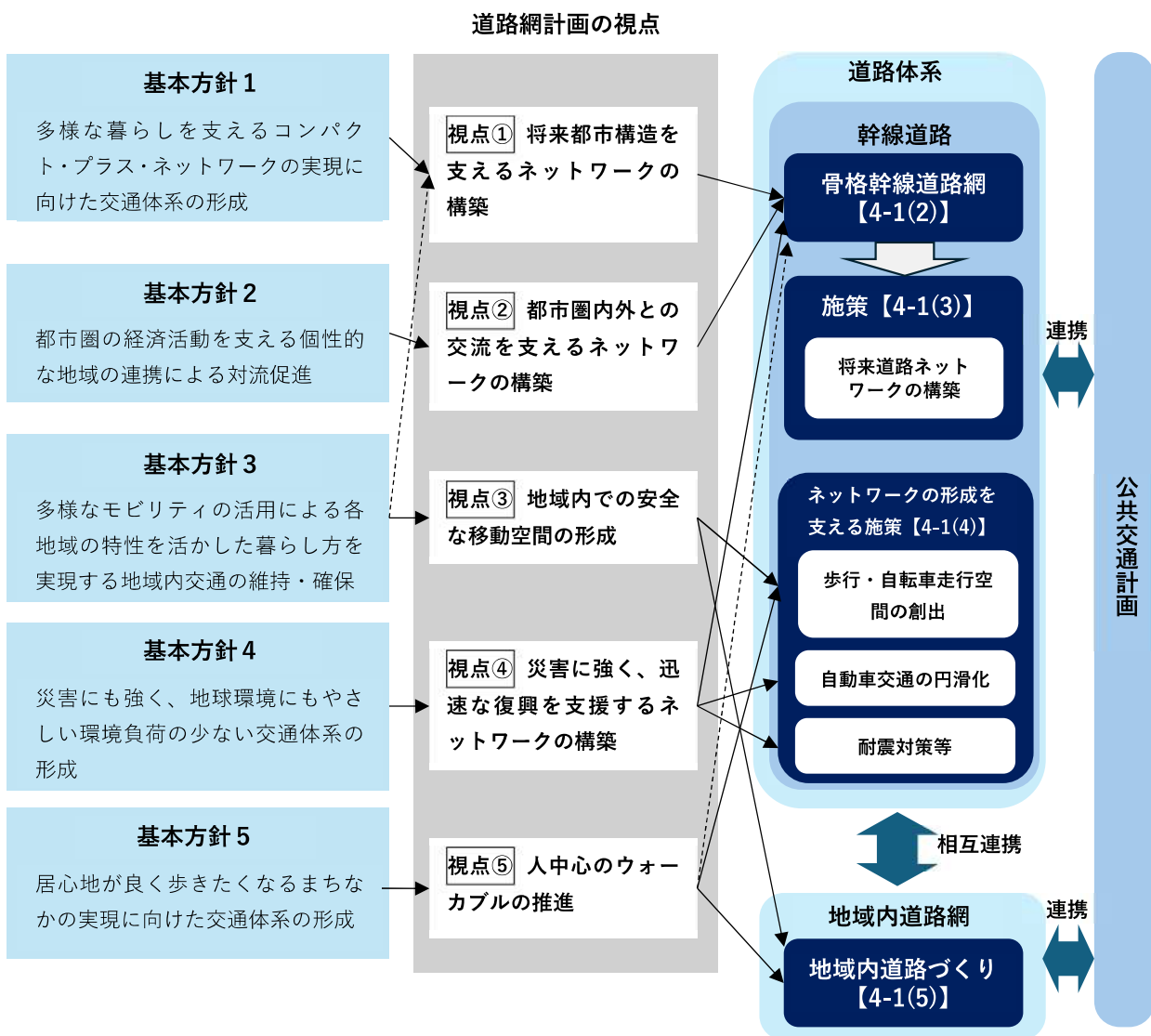
4 将来交通計画

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】

