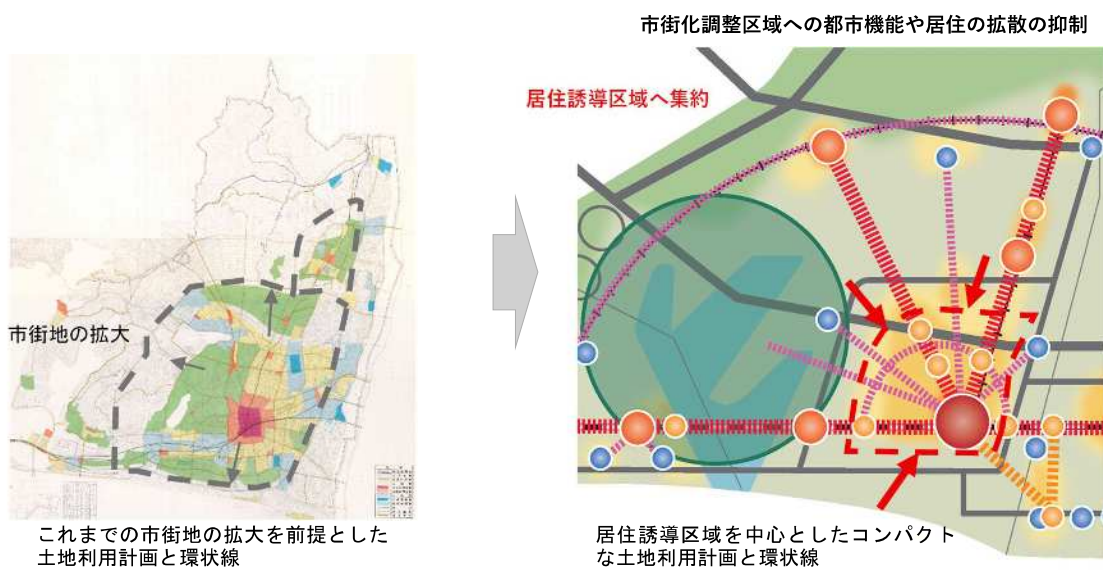


ii.コンパクトな土地利用と一体となったネットワークの構築

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】



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】

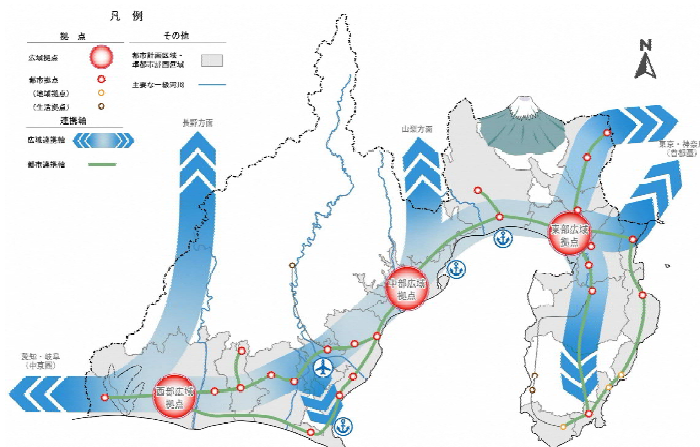
段階構成	定義	対象路線
高規格幹線道路	IC アクセス道路を経て、都市圏と都市圏外の拠点、空港、港湾を結ぶ道路	<ul style="list-style-type: none"> ・新広域道路交通計画における高規格道路（第一東海自動車道、第二東海自動車道、三遠南信自動車道、浜松湖西豊橋道路、豊橋浜松道路）
広域幹線道路	高規格幹線道路と連結し、都市圏と都市圏外周辺の拠点間を結ぶ道路	<ul style="list-style-type: none"> ・新広域道路交通計画における一般広域道路（浜松環状道路、国道1号バイパス） ・静岡県都市計画マスタープランの広域連携軸及び都市圏をまたぐ都市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

【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

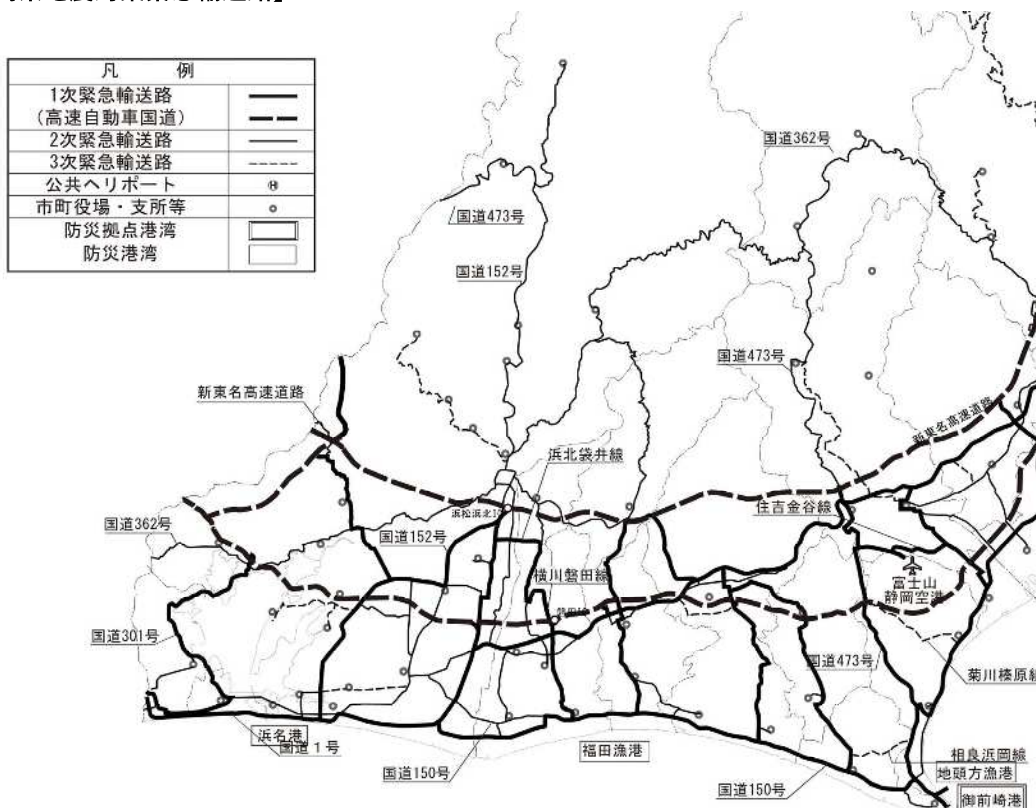
視点④ 災害に強く、迅速な復興を支援するネットワークの構築

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】



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。

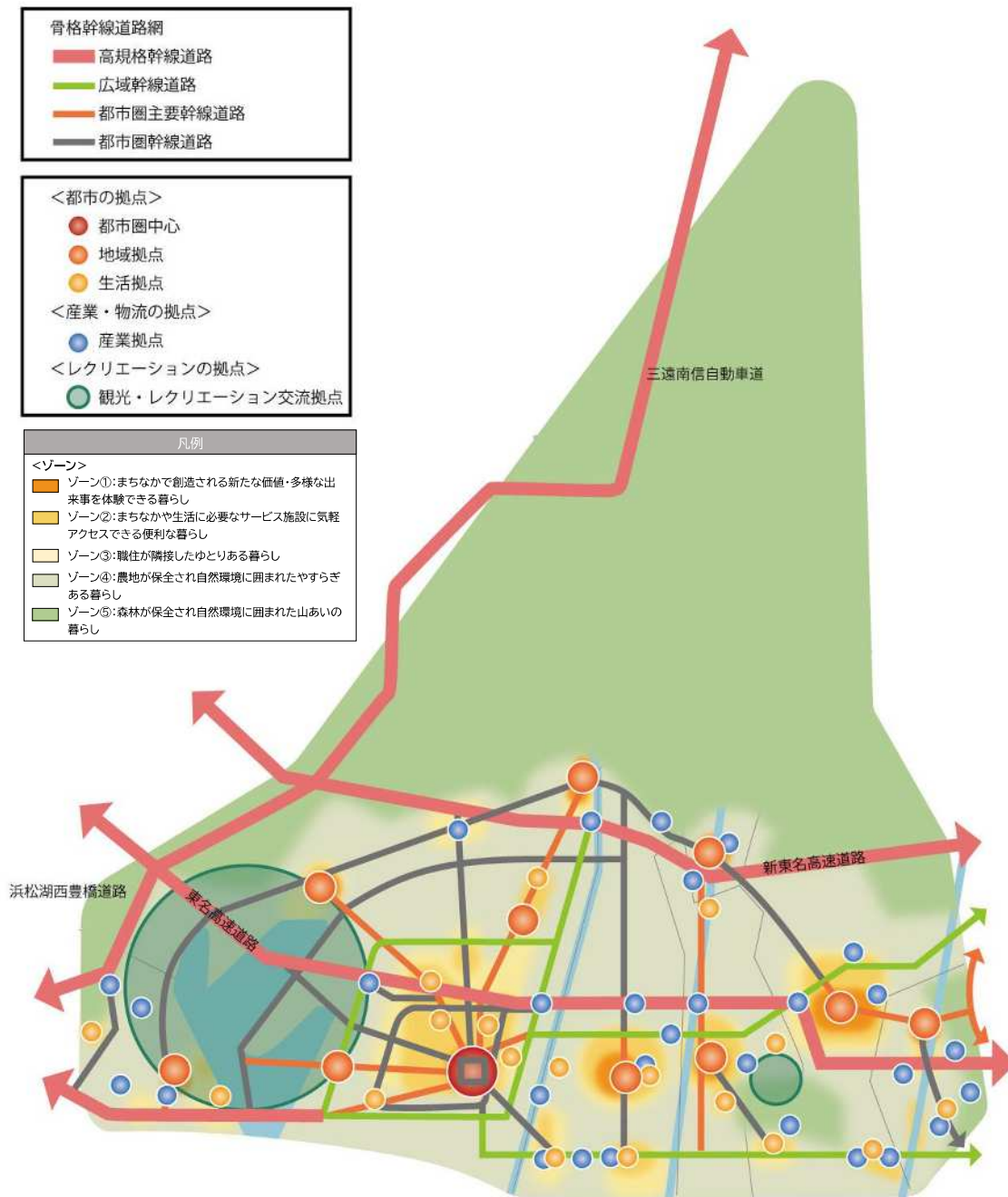
将来道路ネットワーク設定の考え方（地区内）

- ・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。

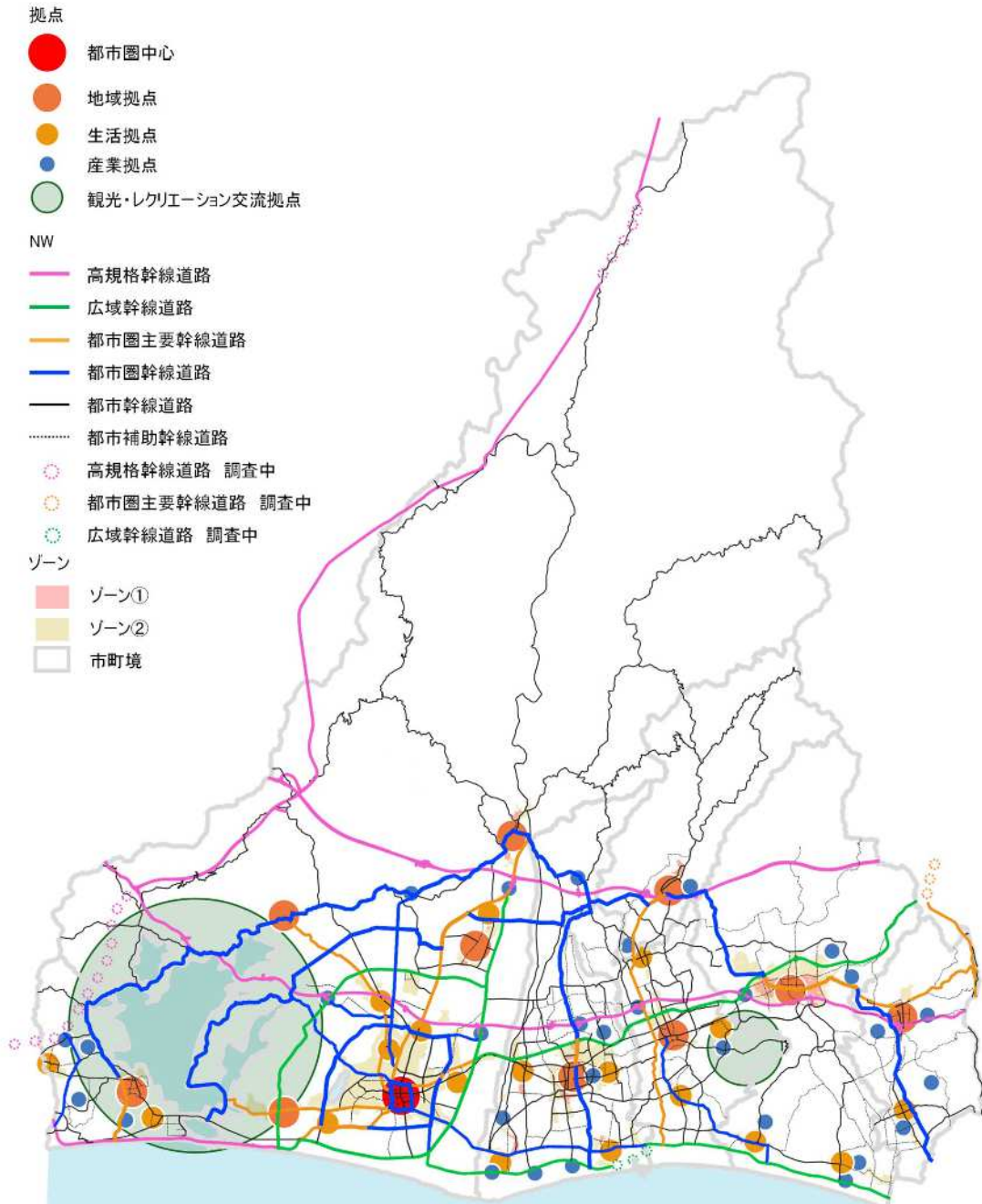
【骨格的な幹線道路網の概念図】



(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走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、自転車での走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走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、斜面对策等を推進します。

(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ことが必要です。
- ・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。

【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」

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

居心地よく歩きたくなるまちなか	Walkable	Eye level	Diversity	Open
歩きたくなる	居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたい、歩きたくなる。	歩行者目線の1階部分等に店舗やアトがあり、ガラス張りで見えると、人は歩いて楽しくなる。	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。	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。
まちに開かれた1階				
多様な人の多様な用途、使い方				
開かれた空間が心地良い				

1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、アトや芝生を併設し、夜間照明を併設する（東京都中央区）
2階の階高の調整により、一体感あるまちづくり（東京都中央区）

駅前トランジットモール化と広場創出（兵庫県姫路市）
道路幅と歩道幅の拡大（福岡県北九州市）
公園を芝生や花壇が広がる再生（東京都豊島区）

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街路整備等）
- 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

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

■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）】



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

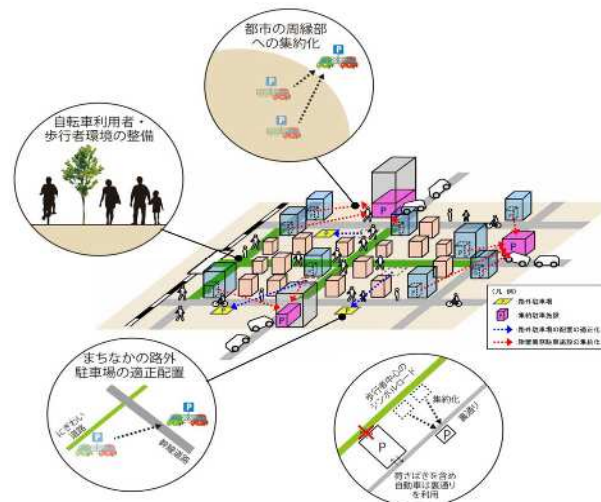
【生活圏での取組（バルセロナ・コンセル・デ・セント通り）】



■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、FRINGE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：潮西市提供資料

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、安全に走行できるように走行空間の確保を検討します。

4-2 公共交通計画

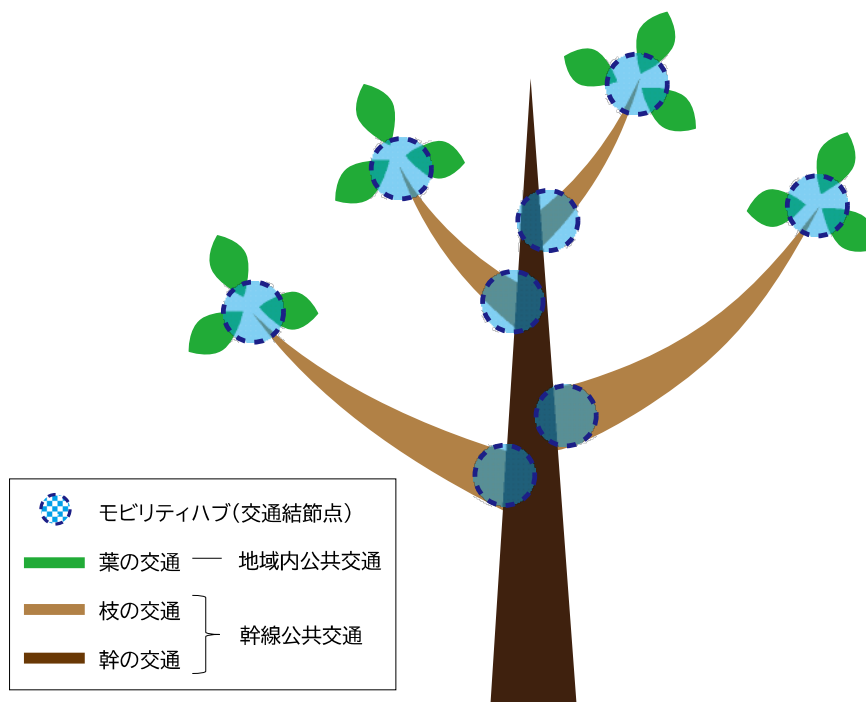
(1) 基本的な考え方

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。

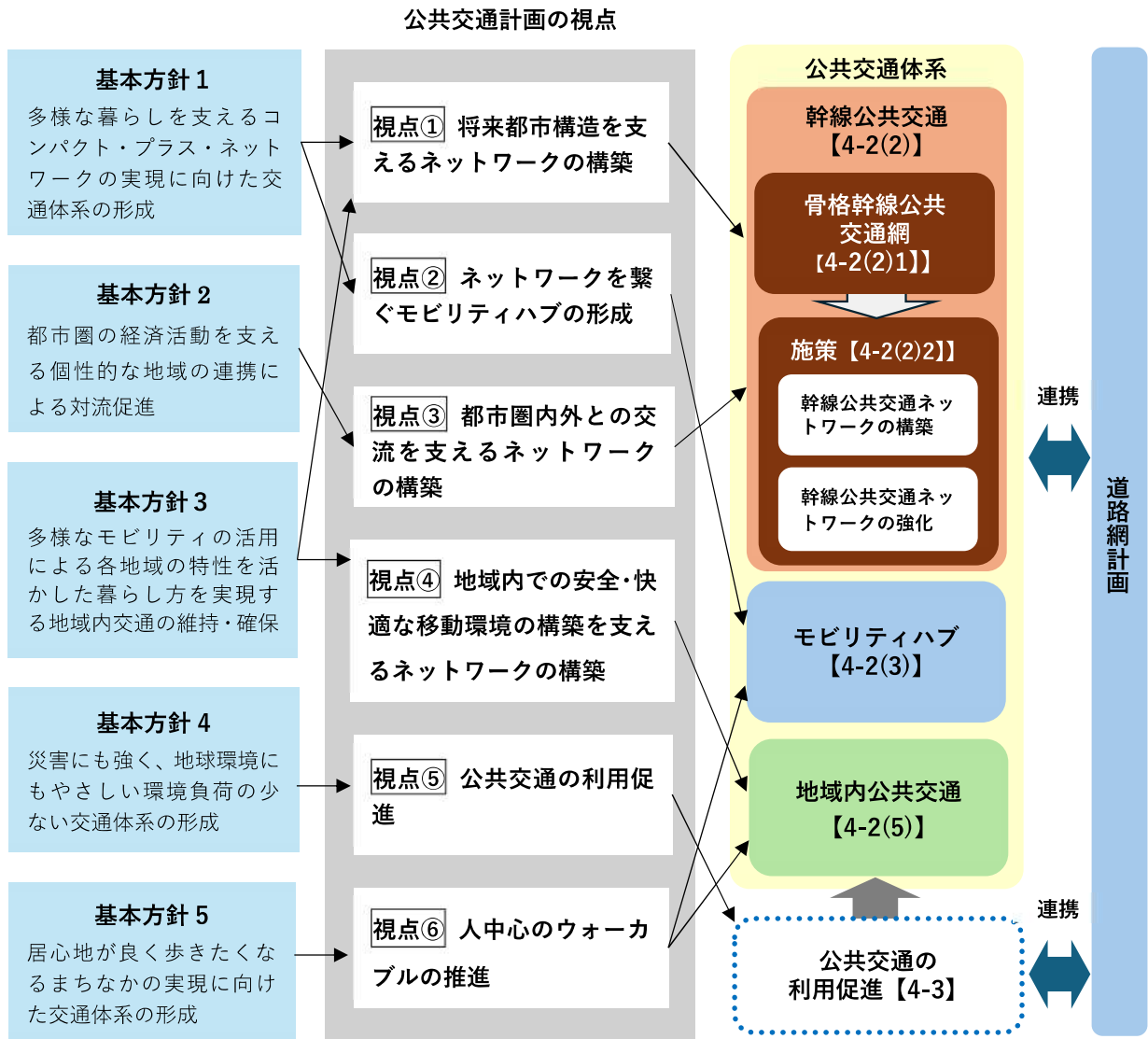
【公共交通計画の対象範囲イメージ】



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。

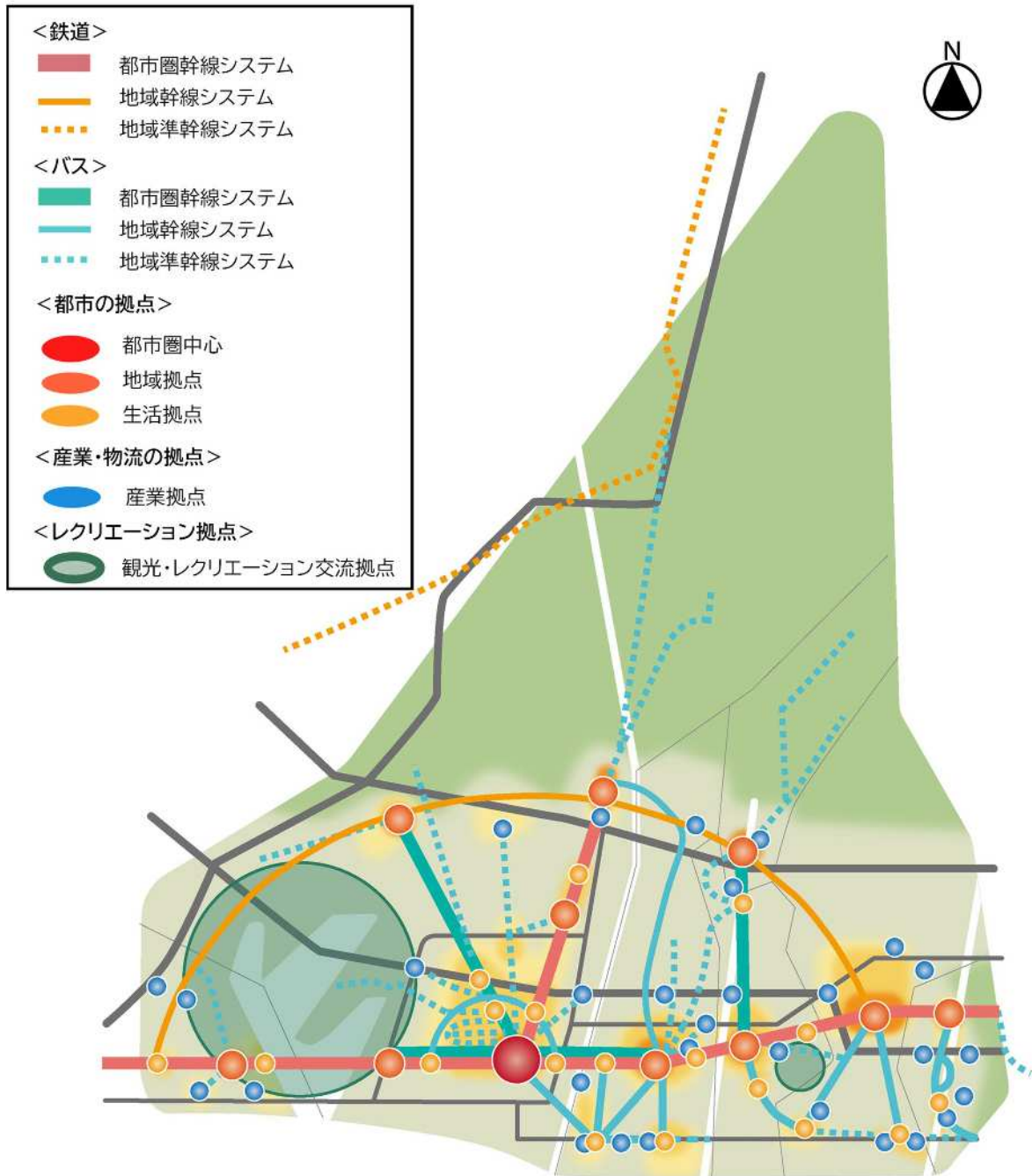
【都市圏軸（将来都市構造）を踏まえた骨格幹線公共交通網の段階構成】

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	・「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	都市圏幹線システム
	地域骨格軸	・「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 ・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	地域幹線システム
	拠点連携軸	・「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 ・都市圏骨格軸・地域骨格軸の機能強化に資する都市圏軸	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。

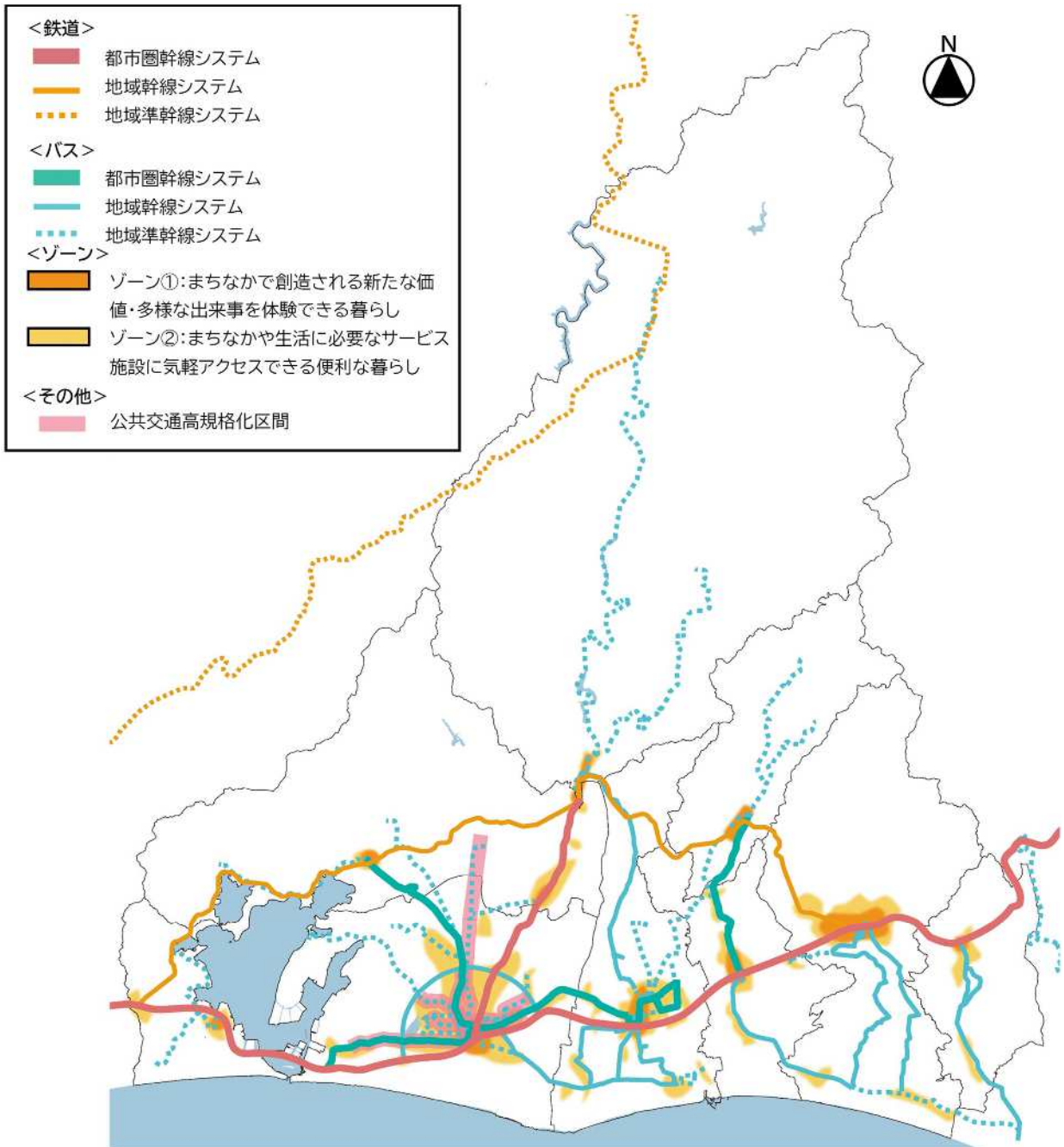
■幹線公共交通に関する施策の基本的な考え方

- 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】
(さいたま市大宮ぶらっと)



出典：国土交通省 第6回マチミチ会議資料

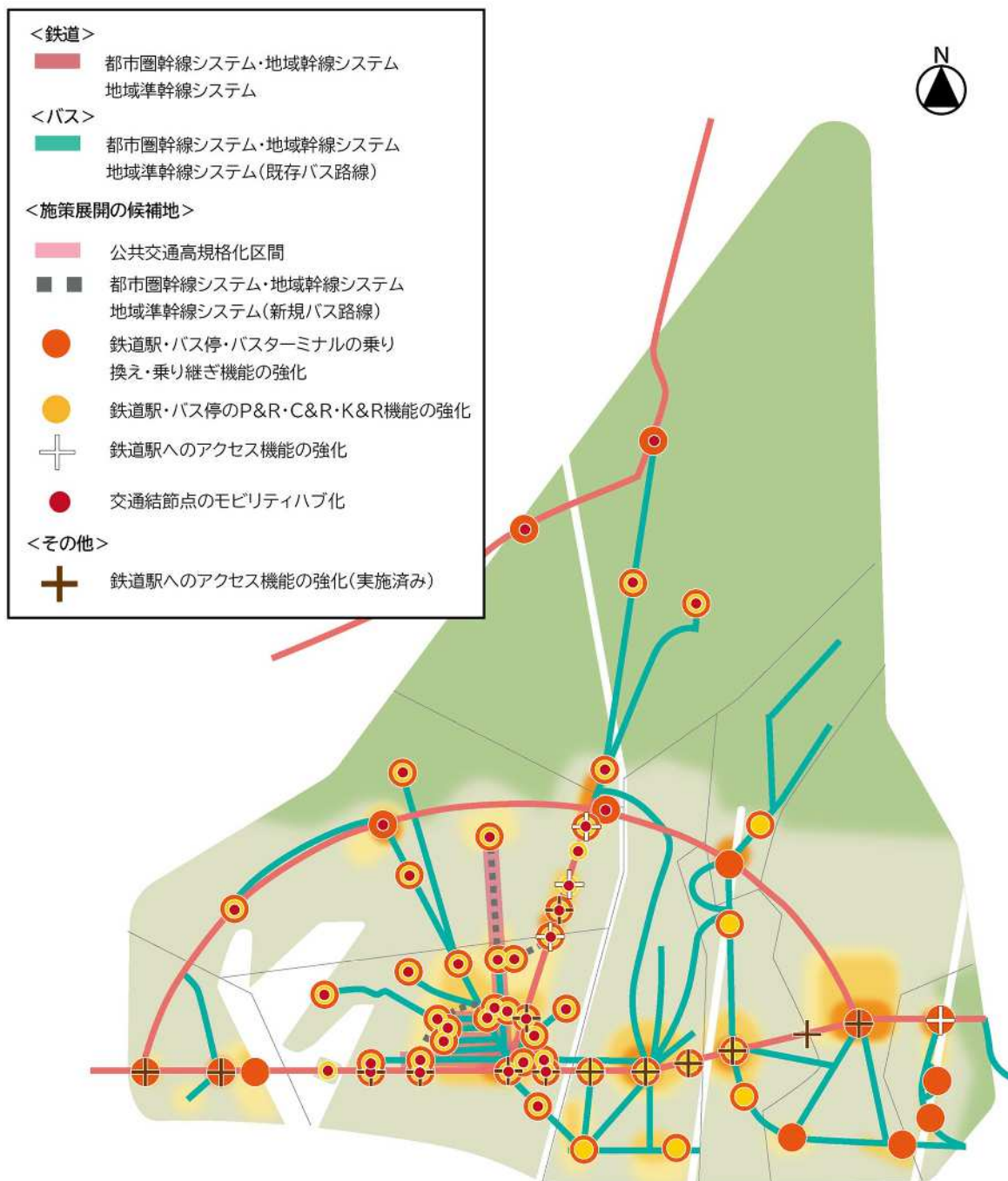
【モビリティハブの例】
(東急田園都市線駒澤大学駅)



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図に示します。



(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** 人中心のウォークア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



掛川市における取組



袋井市における取組

地域協働運行バス



湖西市における取組



●地域の实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、地域の实情に応じて、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。

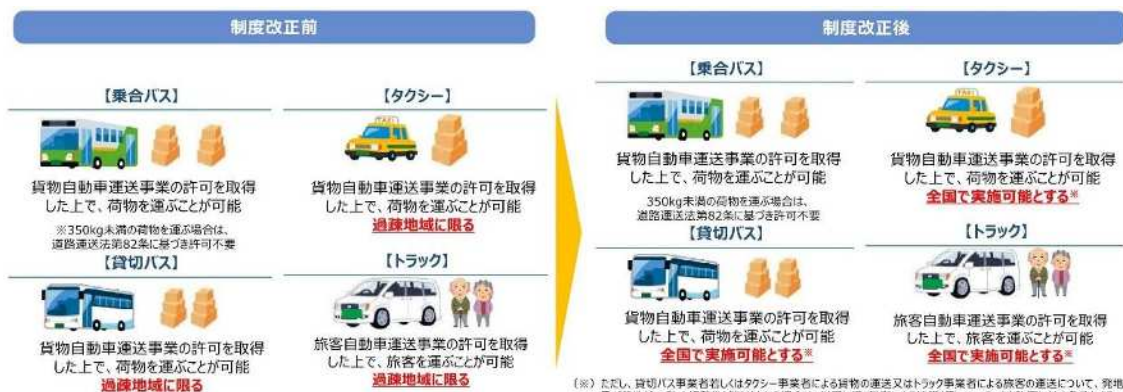
【浜松市での電動キックボード】



●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、地域の实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関係する事業者の団体
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について