

湖西市総合交通ビジョン

平成25年8月

静岡県湖西市

目 次

序 章

- 序-1 背景と目的…………… 1
- 序-2 湖西市総合ビジョンの位置づけ…………… 1

第1章 湖西市の概要

- 1-1 湖西市のあらまし…………… 2
- 1-2 人口…………… 4
- 1-3 市街地の現状…………… 9
- 1-4 産業の動向…………… 15
- 1-5 市の財政状況…………… 18
- 1-6 二酸化炭素の排出について…………… 18
- 1-7 まとめ…………… 19

第2章 湖西市の交通施設の現況

- 2-1 広域交通網…………… 20
- 2-2 鉄道…………… 21
- 2-3 バス…………… 28
- 2-4 道路…………… 31
- 2-5 まとめ…………… 37

第3章 市民の移動実態とニーズ

- 3-1 既往調査からの市民ニーズ…………… 38
- 3-2 アンケート調査による移動実態及び市民ニーズ…………… 41
- 3-3 まとめ…………… 54

第4章 都市の将来像

- 4-1 上位・関連計画…………… 55
- 4-2 将来都市像…………… 59

第5章 都市将来像の実現に向けた課題

- 5-1 拠点形成の課題…………… 63
- 5-2 都市間・拠点間連携の課題…………… 71
- 5-3 まとめ…………… 76

第6章 総合交通ビジョンの設定

- 6-1 湖西市が目指す生活イメージ…………… 80
- 6-2 基本目標の設定…………… 84
- 6-3 施策の方針…………… 86

参考資料

- ・湖西市総合交通ビジョン策定経緯
- ・湖西市総合交通戦略策定協議会要綱
- ・湖西市総合交通戦略策定協議会 委員・オブザーバー一覧
- ・湖西市総合交通戦略策定協議会作業部会 委員・オブザーバー一覧
- ・用語集

序 章

序-1 背景と目的

湖西市は、平成 22 年 3 月に旧湖西市と旧新居町 の合併により、自然、産業、文化、歴史、観光のバランスがとれた、魅力あるまちとして新たに生まれました。

一方で、今後の人口減少、少子高齢化の進展等により市民生活や、行政を取り巻く環境が大きく変わることが予想されます。

湖西市では、こうした状況下において新・湖西市総合計画が掲げる「市民が誇りを持てるまちづくり」を実現するためには、多様な地域特性・地域資源を活かしながら長期的に持続可能な都市を形成していく必要があります。また、これまで拡大傾向にあった都市から、まとまりのある都市への転換を図っていく必要があります。

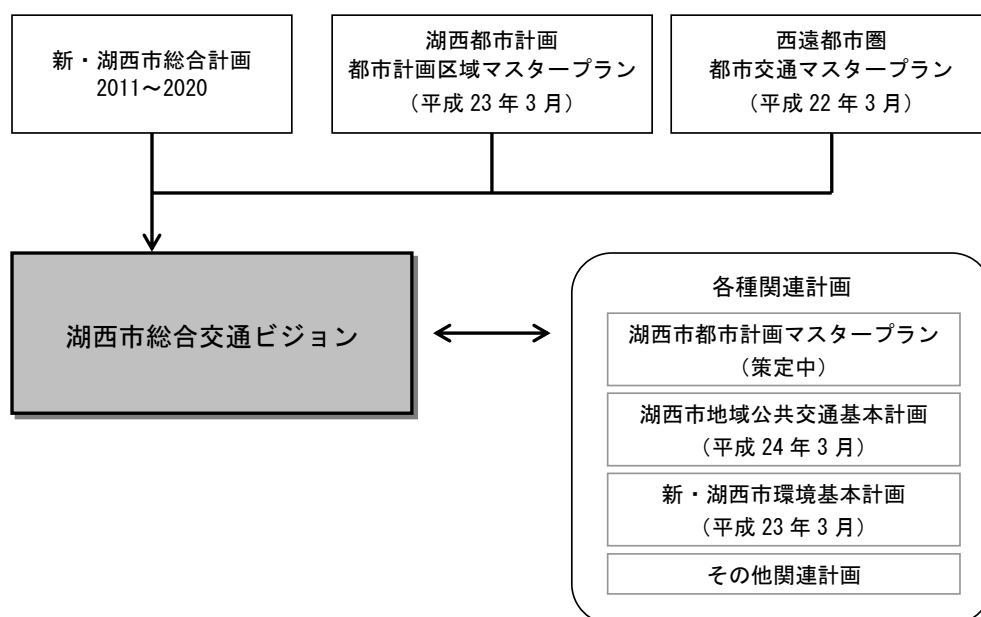
都市形成の方向性の転換を図る取組みを効率的、効果的に進めていくためには、関係主体が目指すべき将来の都市像について共通認識を持ち、協働していくことが求められます。

このため、今回、持続可能な都市の形成を協働で進めていくために必要な、湖西市の将来都市像と実施すべき施策の方針を検討し、湖西市総合交通ビジョンとして示していきます。

序-2 湖西市総合交通ビジョンの位置づけ

湖西市総合交通ビジョンは、新・湖西市総合計画や静岡県が策定する都市計画区域マスタープラン等との整合性を確保しながら、湖西市の概ね 20 年後の目標像と実施すべき施策の方針をとりまとめたものです。

現在策定中の都市計画マスタープランや平成 23 年度に策定された湖西市地域公共交通基本計画など関連する計画とも調整を図りながらとりまとめます。



第1章 湖西市の概要

1-1 湖西市のあらまし

(1)位置

湖西市は、静岡県の最西端に位置し、県西部の政令指定都市である浜松市や、愛知県の中核市である豊橋市に接しています。

東海道ベルトの一端として、自動車産業を中心とした工業が発展し、日常生活において都市間の行き来が多く、両市との繋がりが強い都市となっています。



■ 位置図

(2)都市の沿革

明治 21 年に、市制・町村制が交付され、明治 38 年には新居町が誕生しています。

昭和 30 年に町村合併促進法を受け、鷺津町・白須賀町・新所村・入出村・知波田村の 2 町 3 村が合併し湖西町となりました。町制を施いたことにより、暮らしやすい環境作りのための施策が充実し、自動車産業を中心とした機械工業が盛んとなり産業と人口が集積していきました。

昭和 42 年には人口 3 万人を超え、昭和 47 年に 3 万人市制特例法に基づき、静岡県で 21 番目の市として市制施行に至ります。

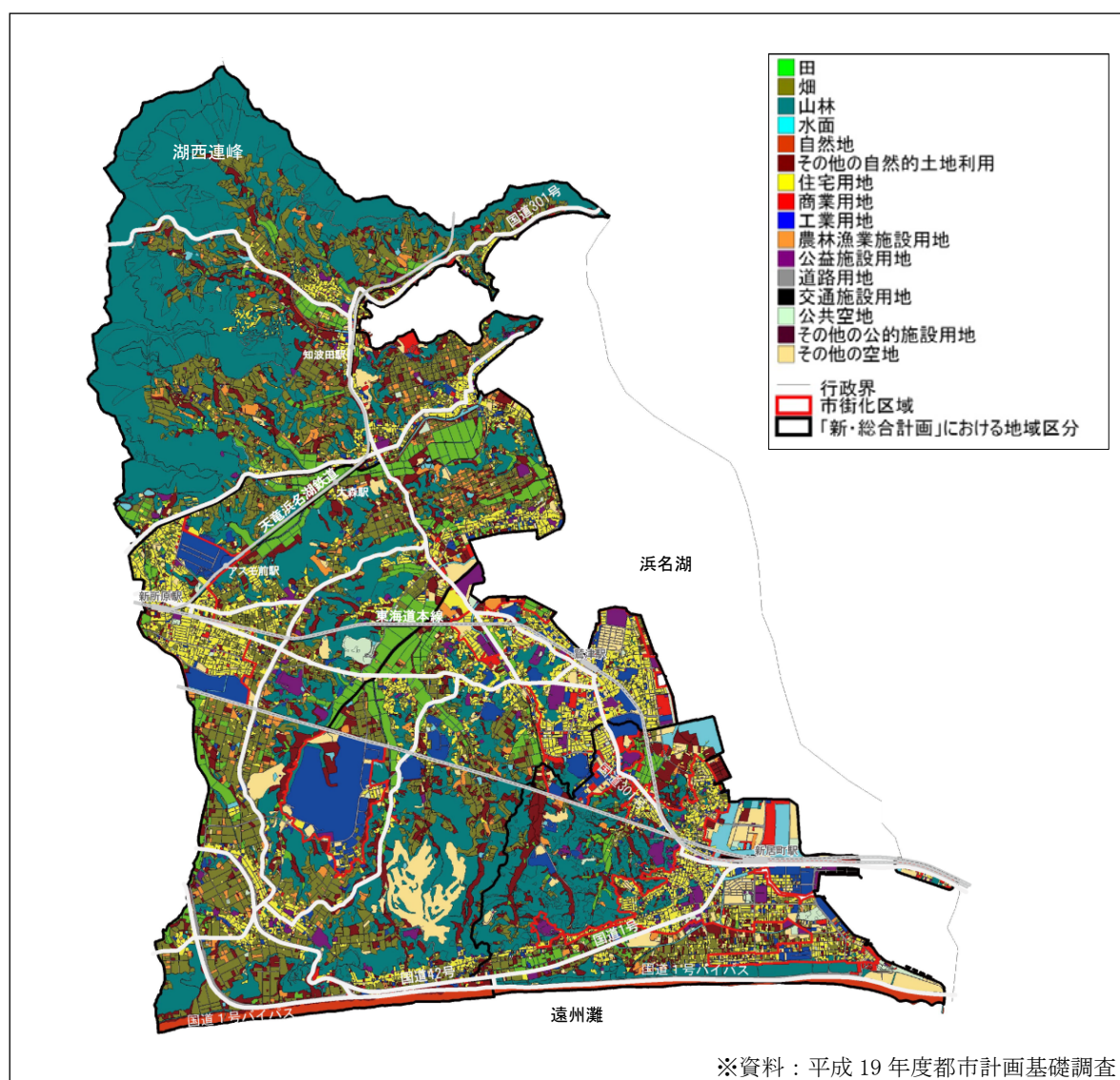
昭和 53 年には、現在の浜松市西区と新居町を結ぶ国道 1 号浜名バイパスが開通し、平成 8 年には豊橋市へと延びる国道 1 号潮見バイパスが完成しました。これにより海岸部を東西に横断する骨格軸が形成され、広域交通環境が大きく改善しました。

平成 22 年 3 月 23 日に湖西市に新居町が編入され、自然、産業、文化・歴史、観光のバランスの取れた魅力ある町として、現在の湖西市が誕生しています。

(3)地形・土地利用

湖西市は、東は浜名湖、南は遠州灘に面し、市の北部には湖西連峰があるなど、豊かな自然に囲まれた環境の中、様々な文化や産業を育んできた田園工業都市です。自動車産業を中心とした工業が発展しており、まとまった工業用地が各所に立地しています。また、合併を繰り返して現在の都市が誕生した経緯から、JR 駅周辺の市街化区域や市街化調整区域の既存集落など、市内各所に住宅用地や商業用地が立地しています。

広域交通網は、東側が浜名湖に面していることから、市の南部に JR 東海道本線や国道 1 号、国道 1 号バイパスが整備されています。また、浜名湖の北側から浜松市と連絡する天竜浜名湖鉄道や国道 301 号が整備されており、これらを基軸とした市内交通網が形成されています。



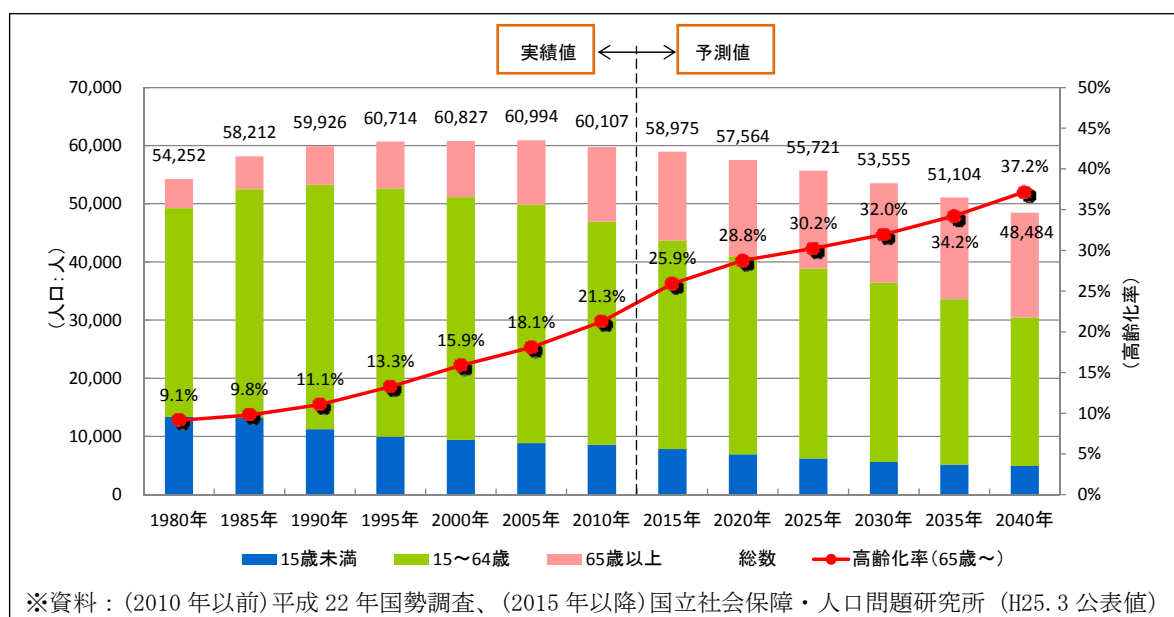
■ 現況の土地利用

1-2 人口

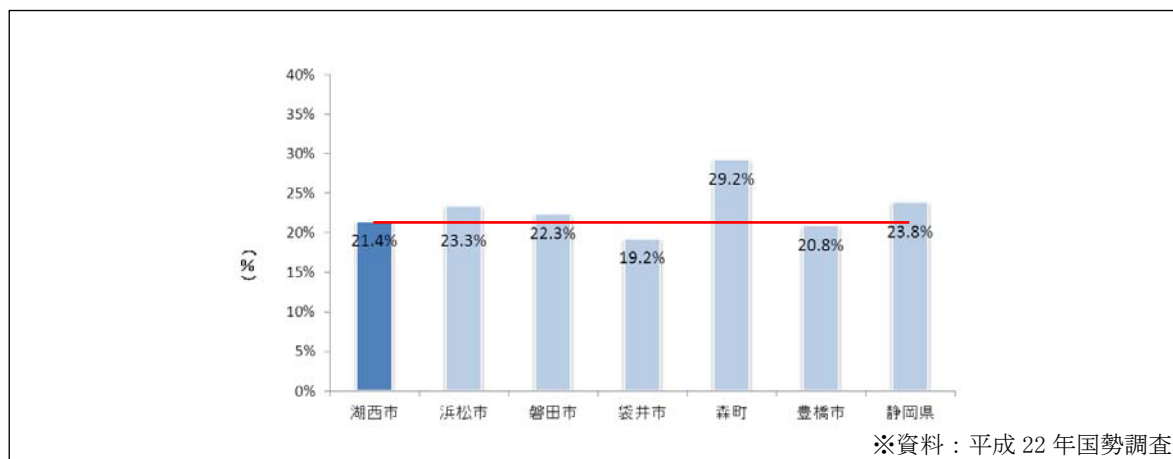
(1)人口と高齢化の推移

湖西市の人口は、2005年（平成17年）以降減少に転じており、2010年（平成22年）に約6万人であった人口は、2040年には約4万8千人となり、概ね30年間で約11,600人（約2割）減少することが予測されています。

65歳以上の高齢化率は2010年時点で21.4%であり、静岡県や周辺市町と同程度の値となっています。高齢化率は増加傾向にあり、2035年には34.2%となり約3人に1人が高齢者となることが予測されています。



■ 湖西市の人口の推移



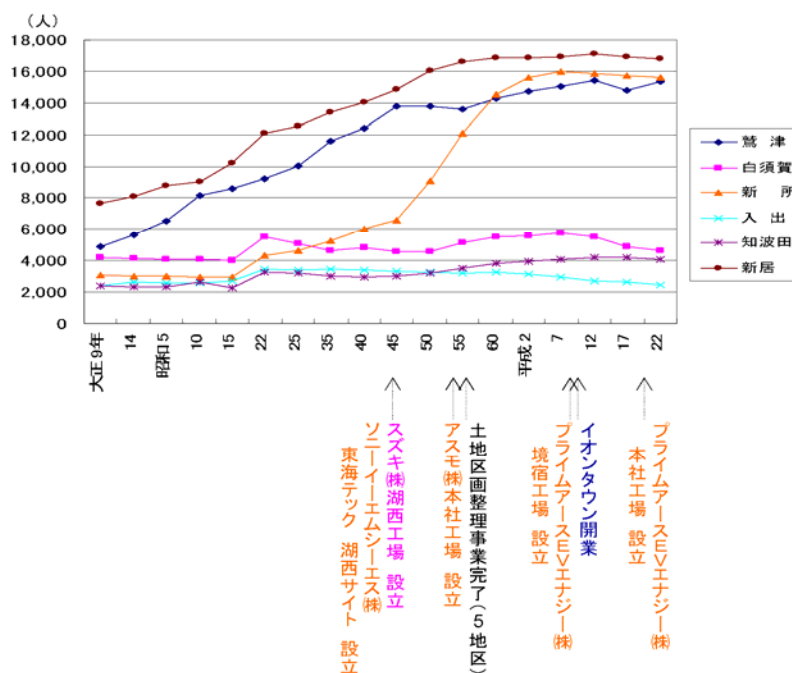
■ 高齢化率の比較（H22）

(2)地域別の人口の動向

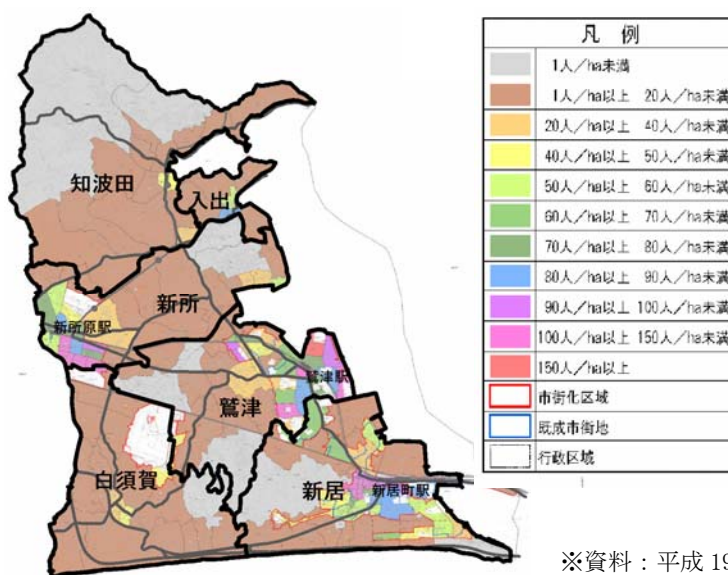
平成 22 年の合併前の市町役場が立地している鷺津や新居は、古くから人口の集積があり、昭和期において増加がみられます。また、新所原駅周辺の市街地を含む新所は、大規模な事業所の立地や住宅地開発に伴い、昭和 50 年前後から急激な人口の増加がみられます。

市街化調整区域であるその他の地域では、古くから概ね同程度の人口規模で推移しています。

◎地域別の人口の推移



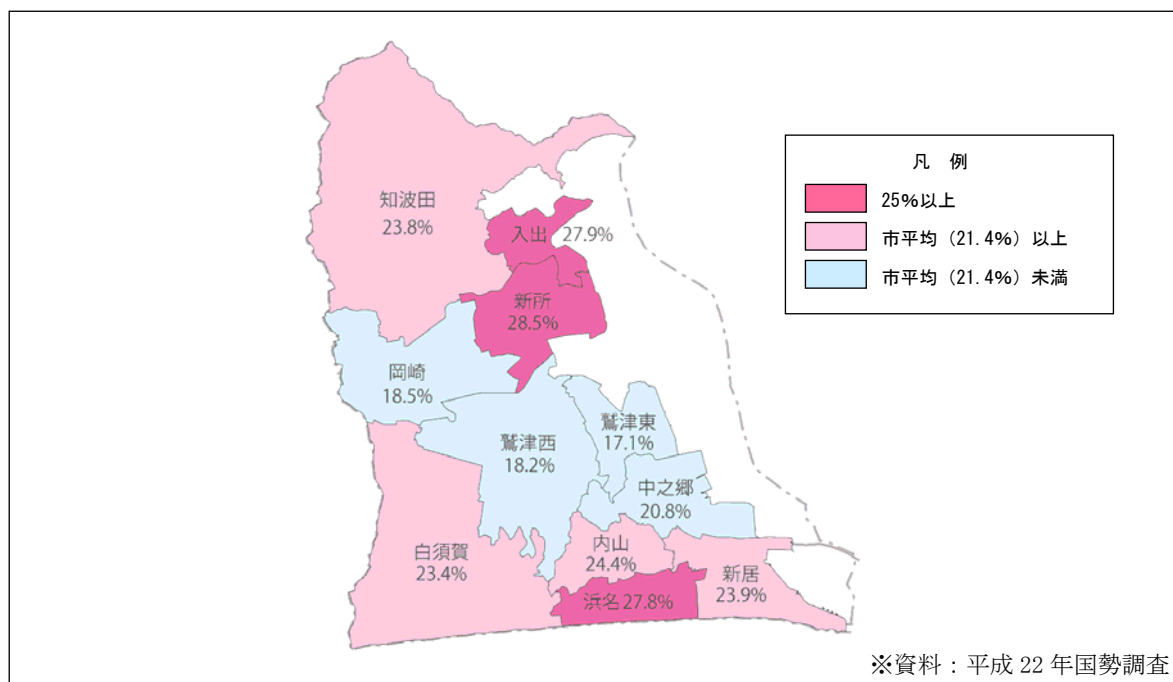
◎地域割りと各地域の人口密度



■ 地域別の人口の動向

(3)地域別の高齢化の状況

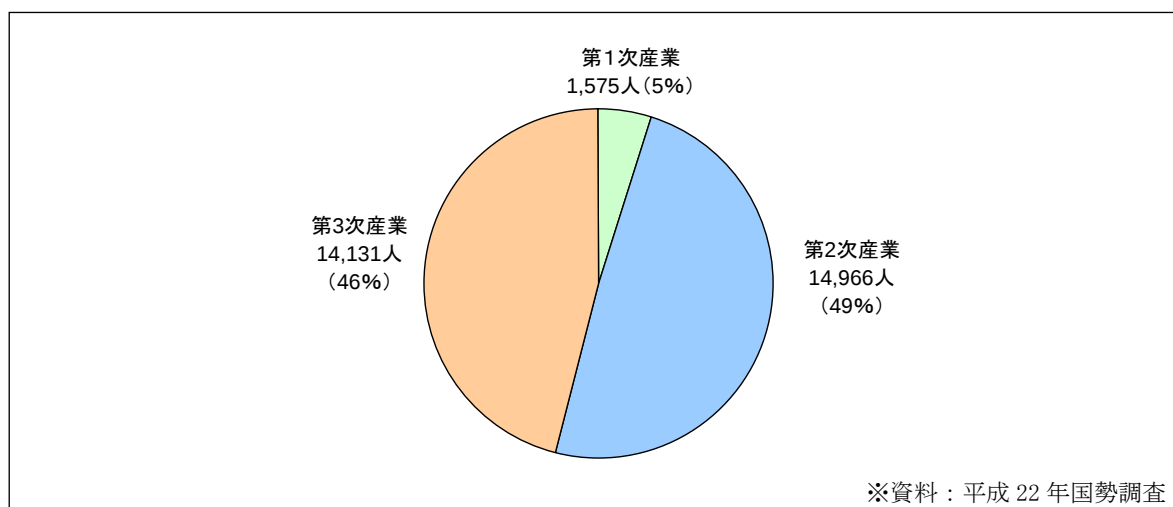
湖西市内の地区別の高齢化の状況をみると、岡崎地域（JR 新所原駅周辺）や鷺津東地域（鷺津駅周辺）等において高齢化率が低く、市北部・南部の地域において高齢化率が高い傾向にあります。



■ 湖西市の高齢化の状況

(4)産業分類別人口

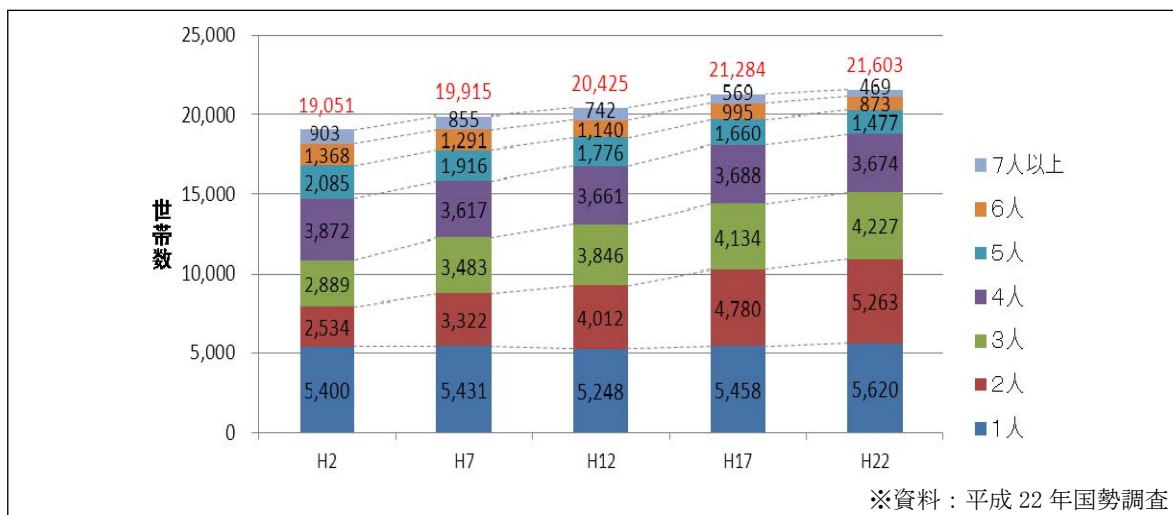
産業分類別人口は、第 2 次産業人口が最も多く、約半数を占めています。第 3 次産業人口も 4 割を超えています。



■ 産業分類別人口

(5)世帯数

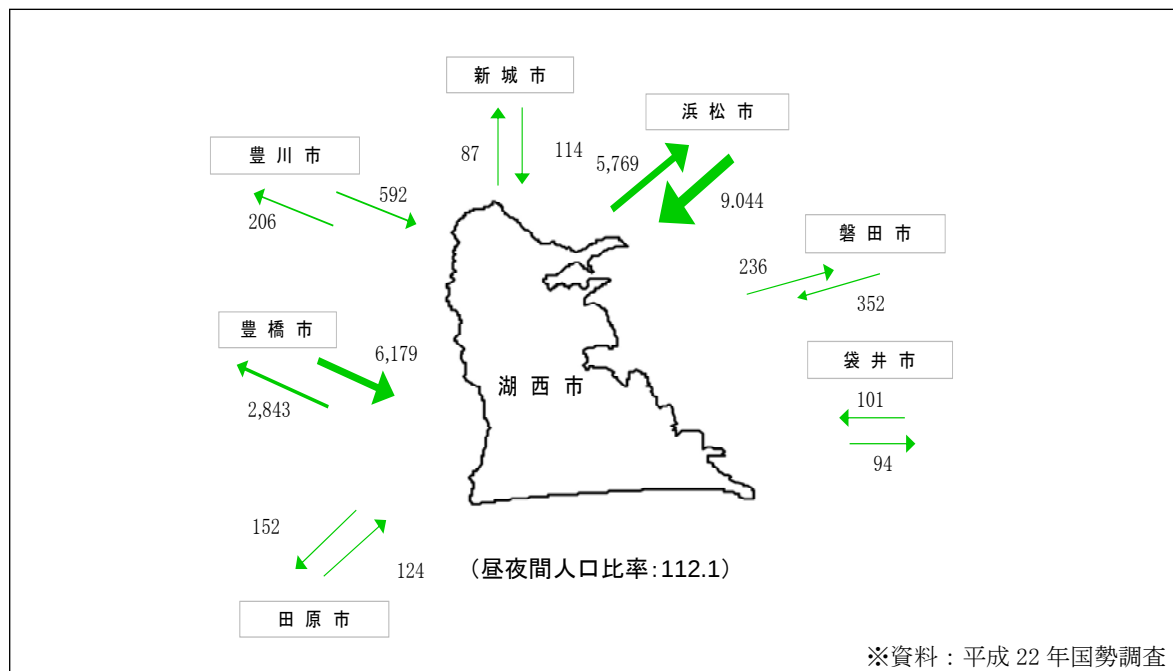
世帯数は増加傾向にあります。特に世帯人員 2～3 人の少人数の世帯が増加傾向にあります。
また、世帯人員が 1 人の世帯も、近年は増加している状況です。



■ 湖西市の世帯数の推移

(6)都市間流動

湖西市は、隣接する浜松市や愛知県豊橋市との流動が多い状況です。
なお、昼夜間比率が 112.1 であり、市外からの流入が多い状況です。

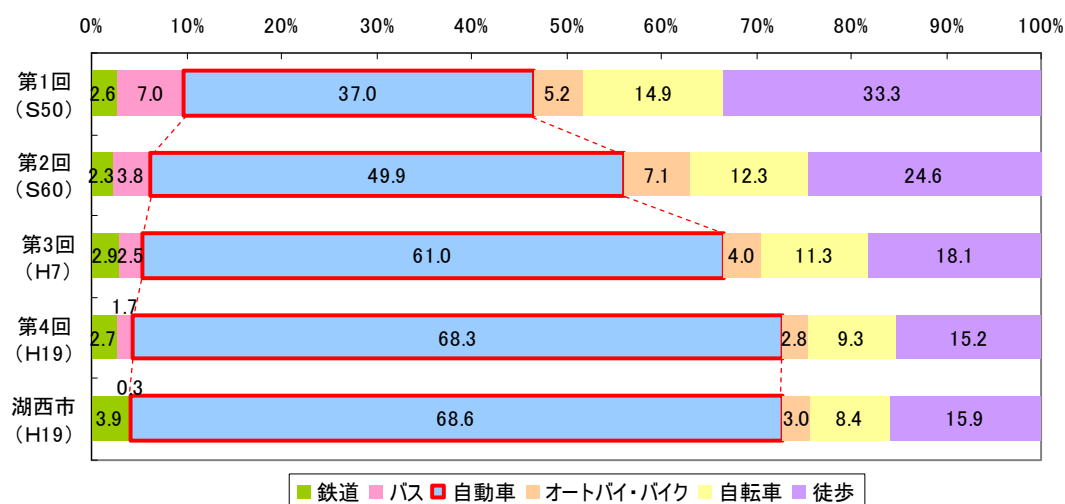


■ 都市間流動（通勤・通学）

(7)代表交通手段別分担率の推移

西遠都市圏において自動車利用の割合は年々増え続けています。

その中でも湖西市は自動車の利用が多く、現在、7割の人が自動車を使って移動しており、自動車中心のライフスタイルとなっています。



※資料：第4回西遠都市圏パーソントリップ調査

■ 西遠都市圏における代表交通手段別分担率の変化

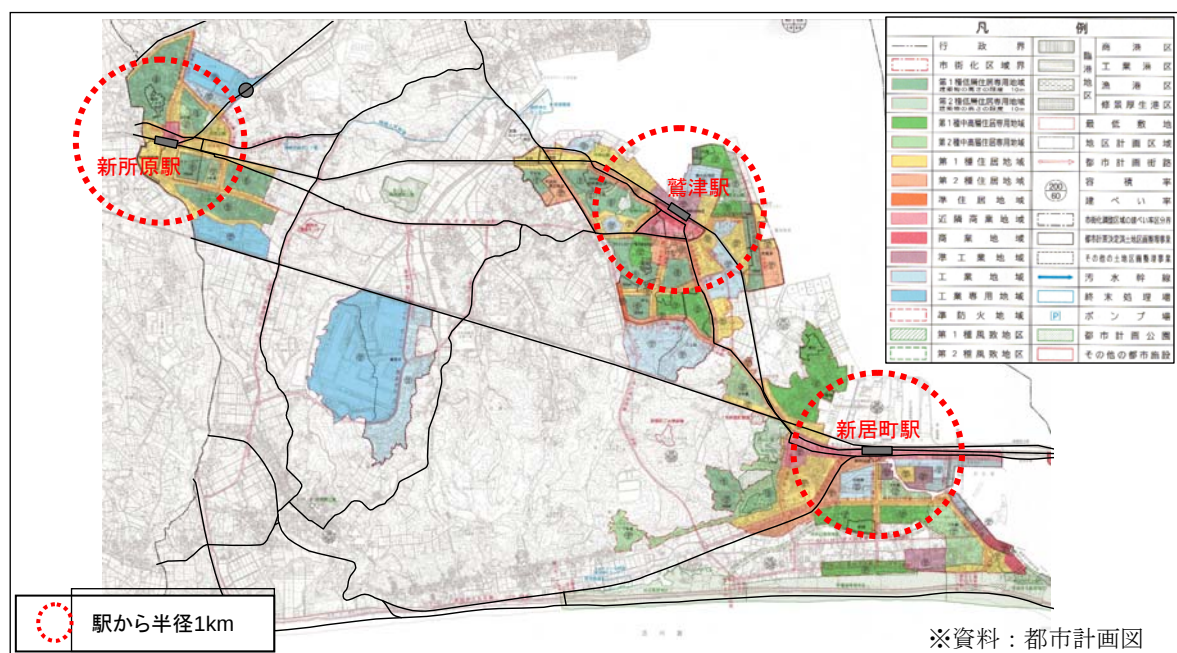
1-3 市街地の現状

(1) 土地利用状況

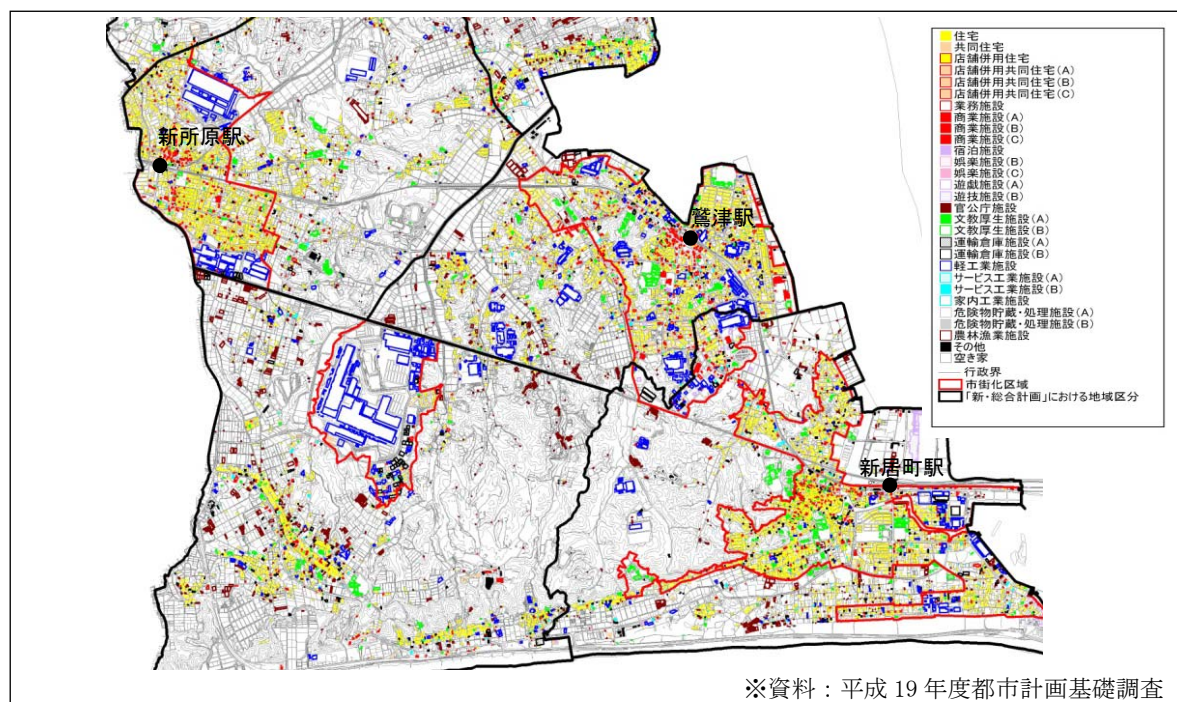
JR 駅周辺の市街化区域は、JR 駅から概ね 1～1.5km 圏内にあり、まとまりのある市街地が形成されています。鷺津駅、新居町駅周辺は、商業系用途や住宅系用途地域の中に、準工業地域を含む工業系用途が分散配置されており、各駅周辺では多様な建物利用が見られます。

一方で新所原駅周辺は、商業系用途、住宅系用途の周辺に工業系用途の指定がされ、居住環境と工業用地が分離された構造となっています。

この他、JR 駅周辺から離れた場所に一団の工業系の用途地域が指定されています。



■ 用途地域（現行計画）



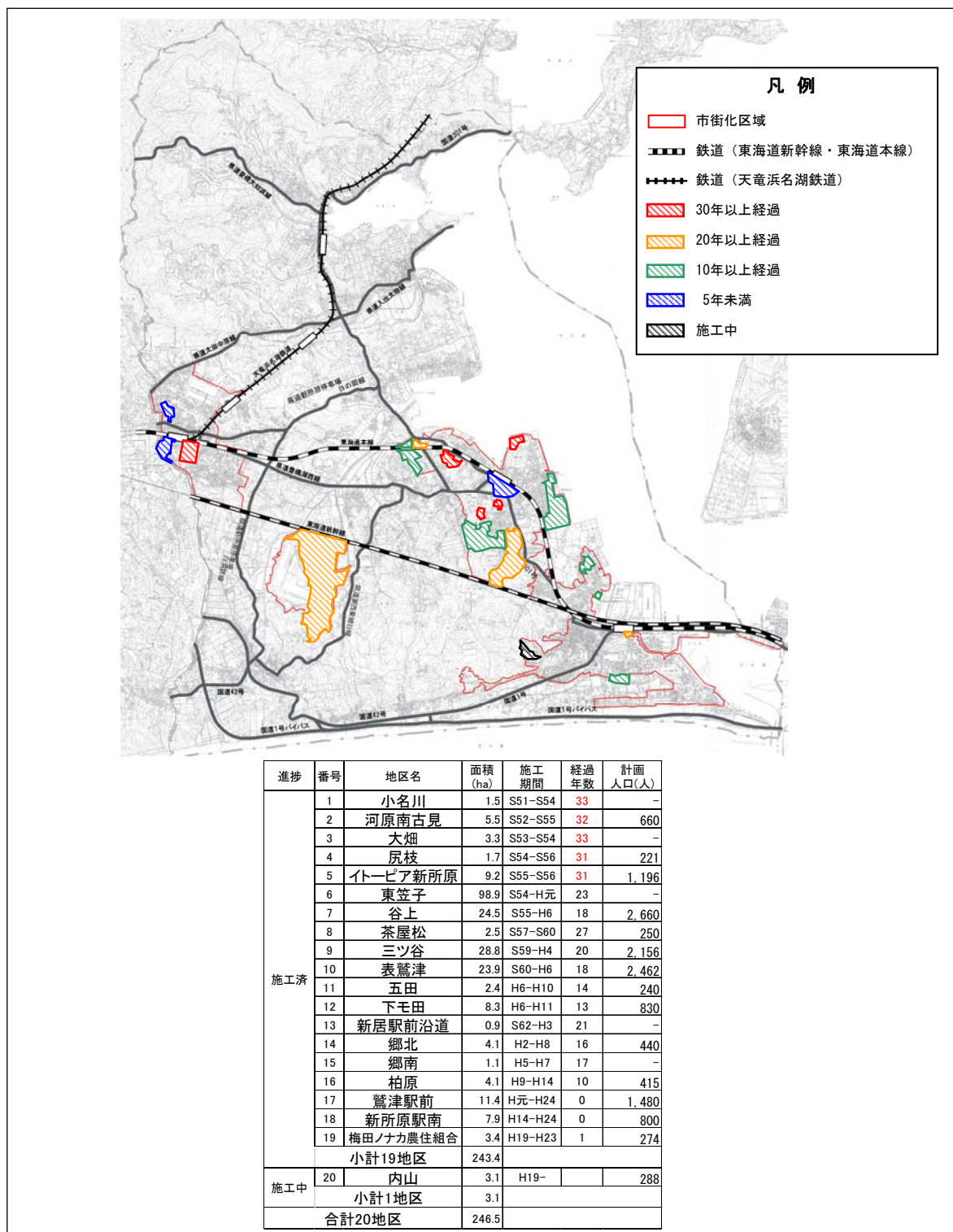
■ 建物立地現況図

(2)市街地整備(土地区画整理事業)の状況

湖西市では、昭和 50 年代以降に土地区画整理事業が進められています。

新所原駅や鷺津駅の南側で実施されていた土地区画整理事業の施行が、昨年度完了しています。

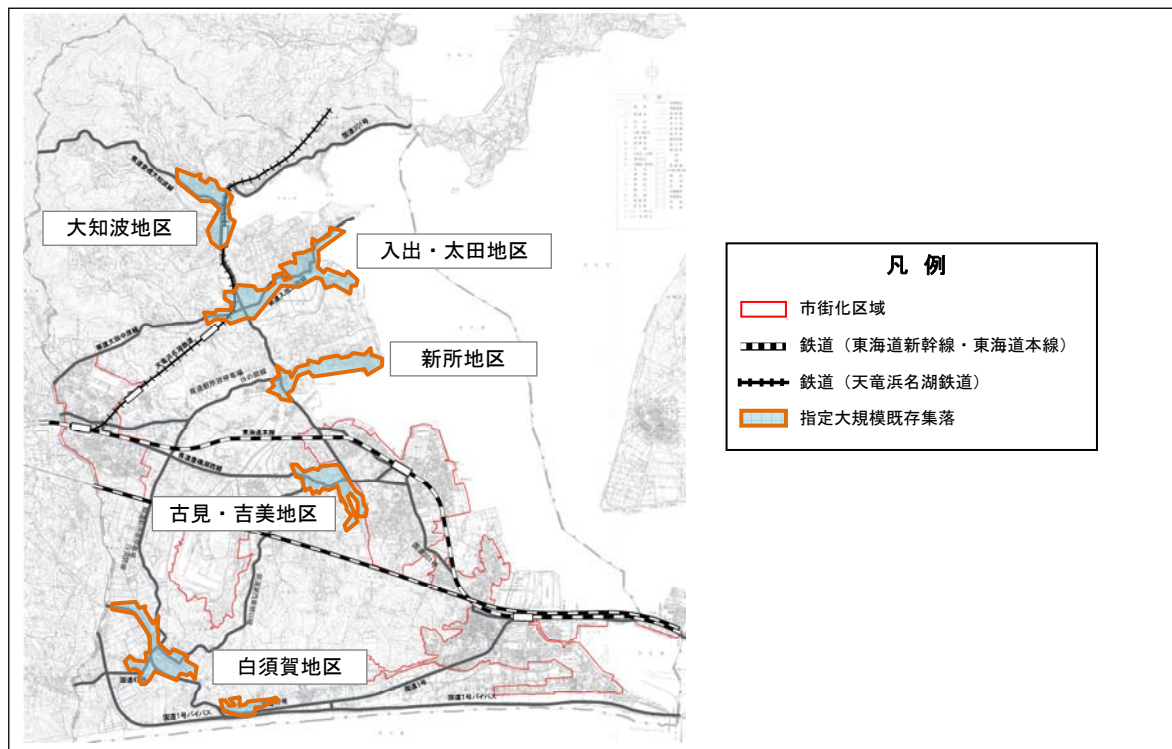
施工中の事業は、新居駅周辺における 1 地区のみとなっており、市内の事業は概ね完了している状況です。



■ 土地区画整理事業の実施状況

(3)指定大規模既存集落地

昭和 30 年に旧湖西市となる前の町村役場周辺は、指定大規模既存集落地に指定されており、旧来からの集落が形成されています。

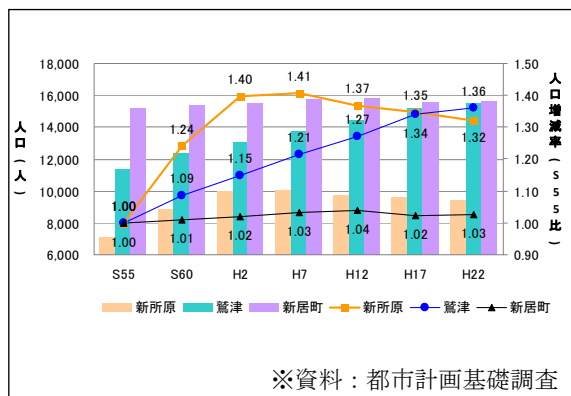


■ 指定大規模既存集落の位置

(4)人口集積地の人口の推移

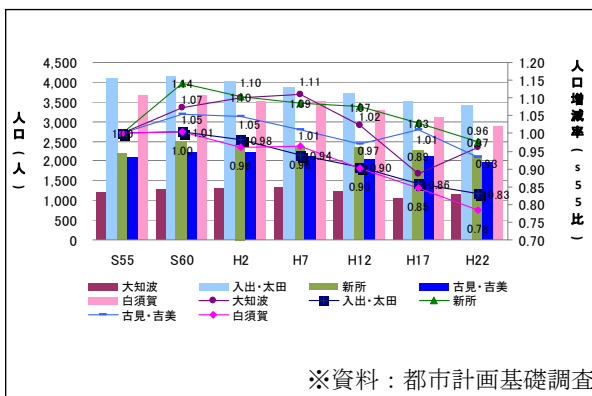
市内の主な人口集積地の人口の推移をみると、鷺津駅周辺の市街化区域では増加傾向にある一方で、新所原駅周辺は平成期以降、減少傾向にあります。新居町駅周辺では、人口は横ばい傾向にあります。

既存集落の人口は、全ての地区において減少傾向にあります。



※資料：都市計画基礎調査

■ 各地域の人口集積箇所の人口の推移
(JR駅周辺市街化区域)



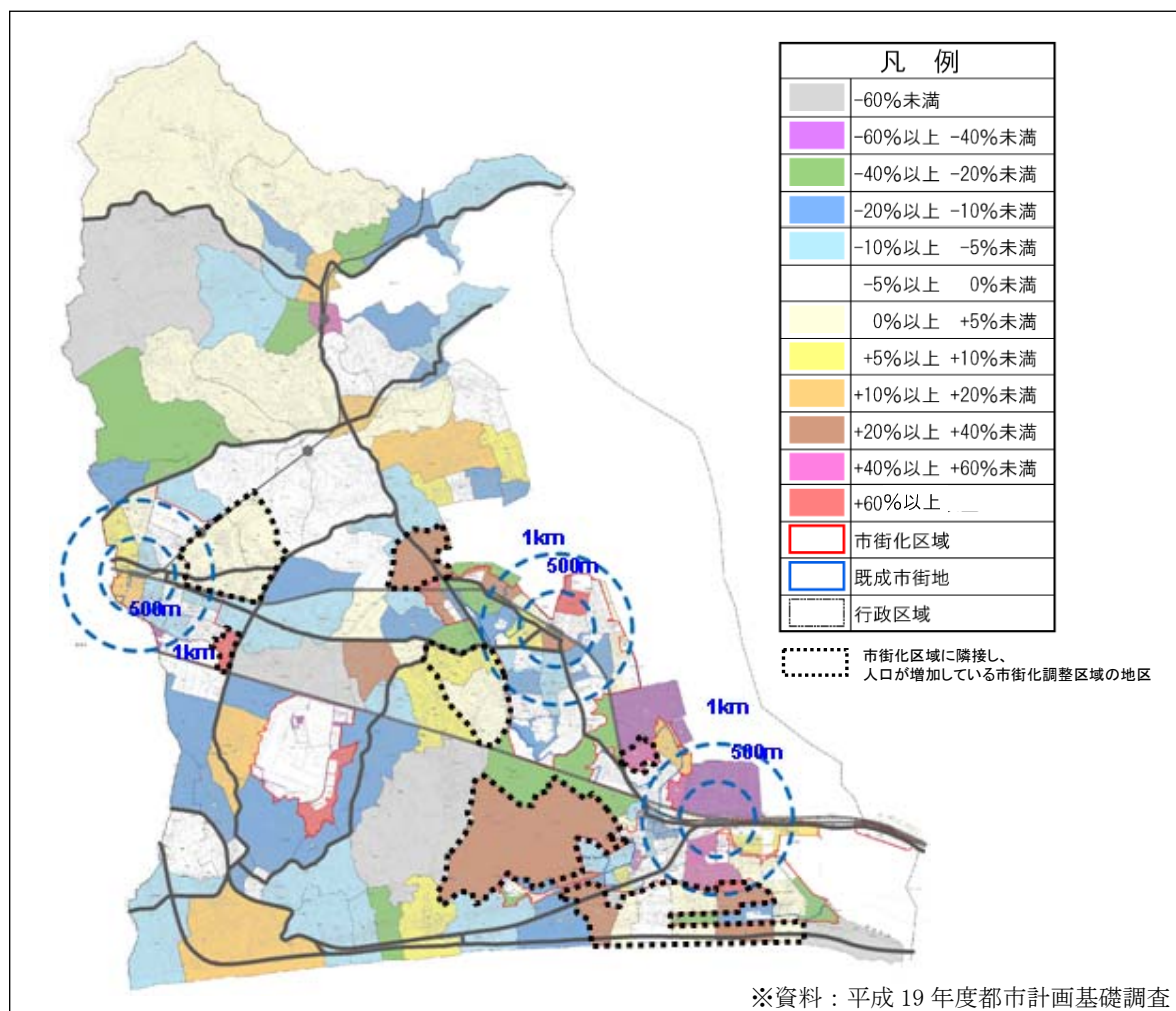
※資料：都市計画基礎調査

■ 各地域の人口集積箇所の人口の推移
(指定大規模既存集落周辺)

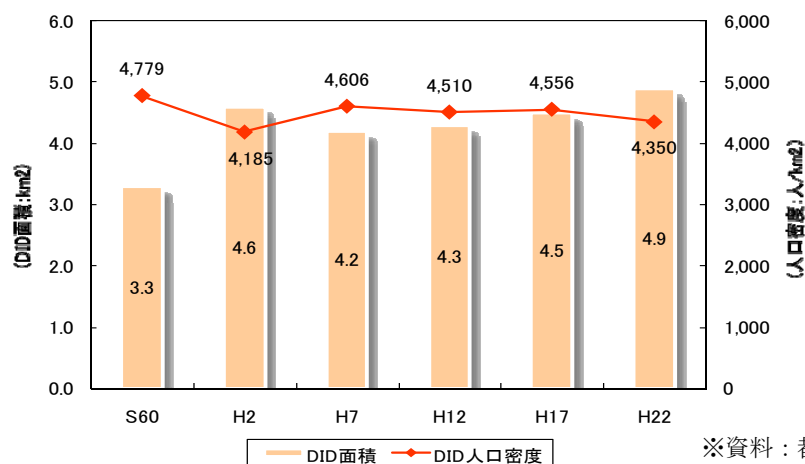
(5)市街地の低密度化

近年の人口の動向を町別にみると、市街化区域内であっても人口密度の低下が見られる地区がある一方で、市街化区域に隣接する市街化調整区域内での人口の増加が見られます。

また、DID 地区面積は拡大傾向にあり、都市が拡大している傾向にあります。



■ 人口の増減 (H22/H17)

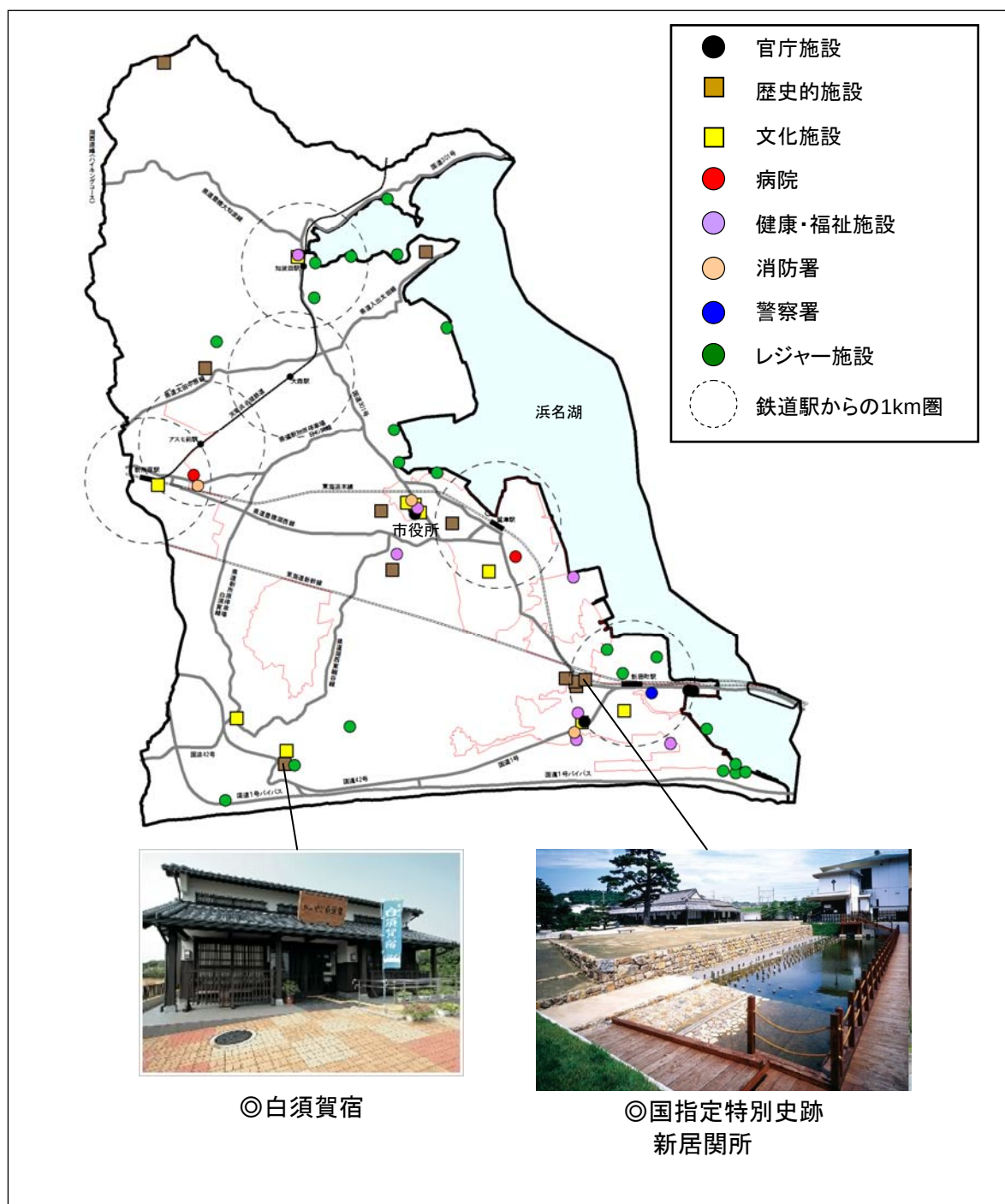


■ D I D地区の変遷

(6)主要施設の分布

文化施設や健康・福祉施設等の各種公共施設が、市内各所に点在しています。なお、市役所は、鉄道駅から1km圏外に立地しています。

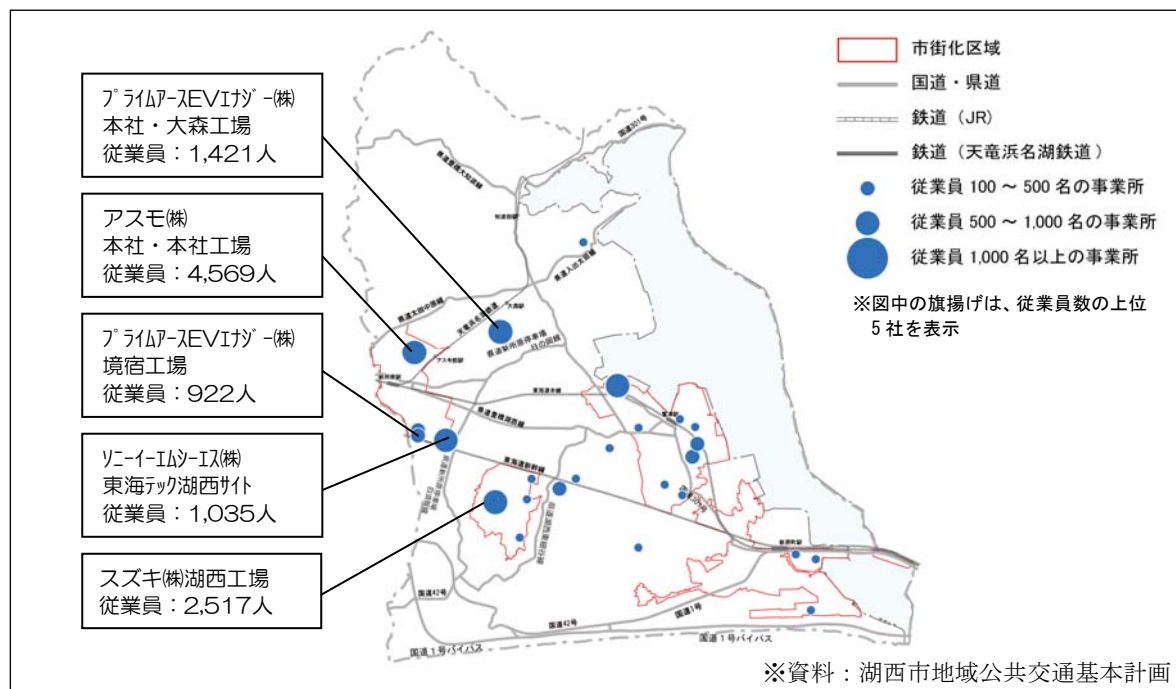
市内外の人が集まり、交流を促進する施設として、浜名湖湖畔にレジャー施設が立地している他、市南部には、白須賀宿や国指定特別史跡新居関所といった全国的に著名な歴史的施設が立地しています。



■ 主要施設の分布状況

(7)主な事業所の分布

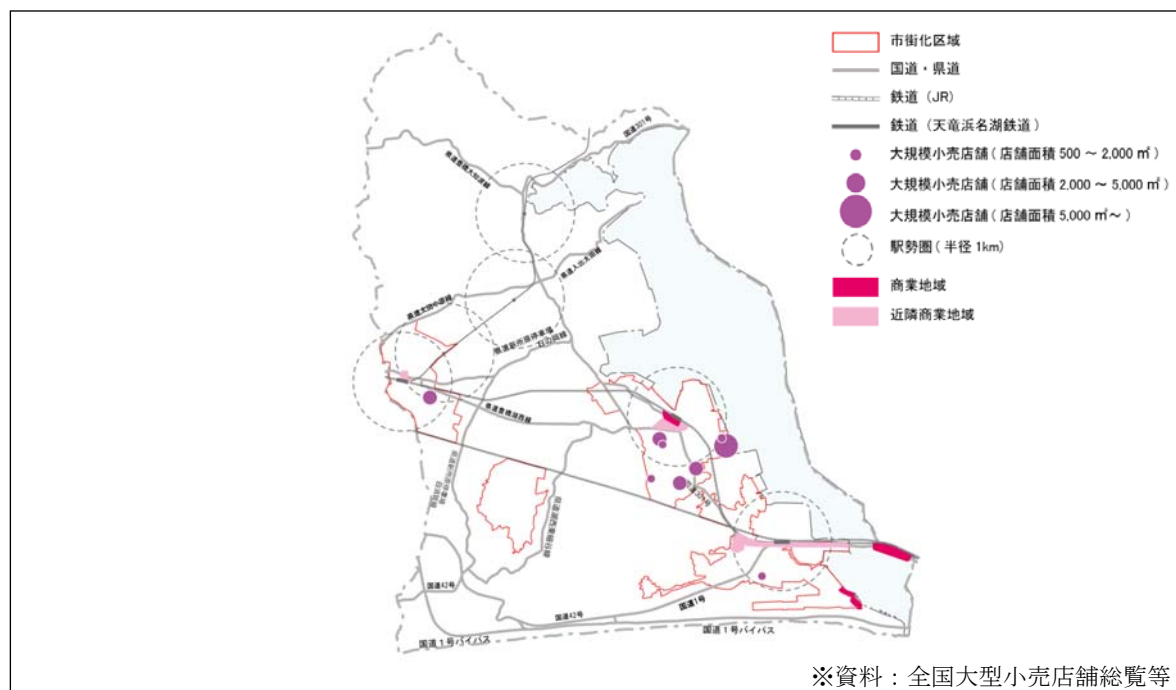
従業員数が 100 人以上の主な事業所が、鉄道駅周辺や新幹線沿線に立地しています。特に市西部に規模の大きい事業所が立地しています。



■ 主な事業所の分布状況

(8)主な商業施設の分布

湖西市の大規模商業施設は、鷺津駅周辺及び新所原駅南側に立地しています。鷺津駅周辺では、主に 1km 圏外に立地しています。

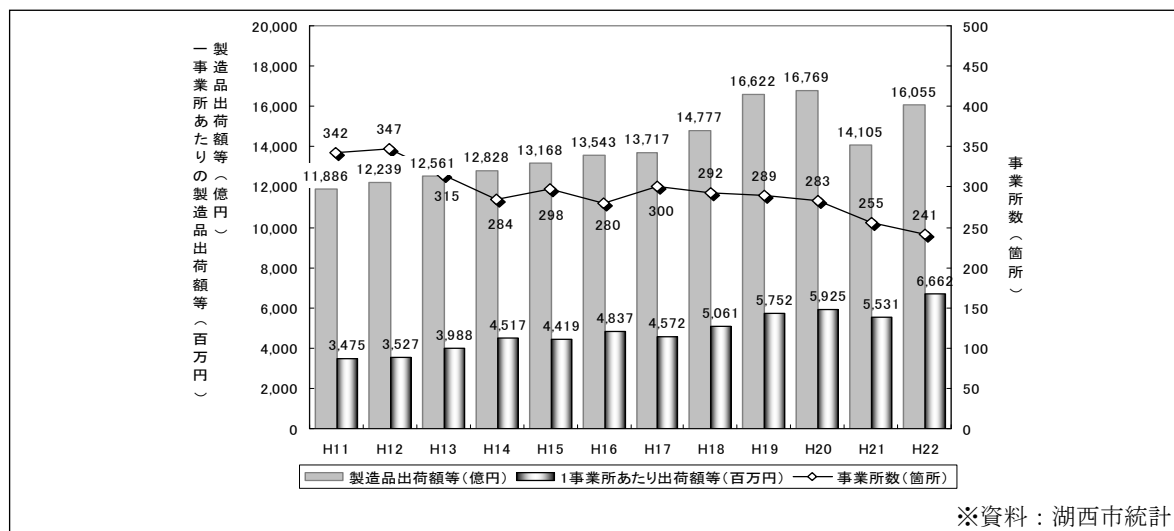


■ 主な商業施設の分布状況

1-4 産業の動向

(1) 工業

湖西市の製造品出荷額等は増加傾向にあり、1 事業所あたりの製造品出荷額は静岡県では第 1 位の水準となっています。また、現状で工業系用途地域面積が飽和状態にあり、更なる産業振興に向けた企業等の立地が困難な状況です。



■ 湖西市内の事業所数、製造品出荷額等の推移

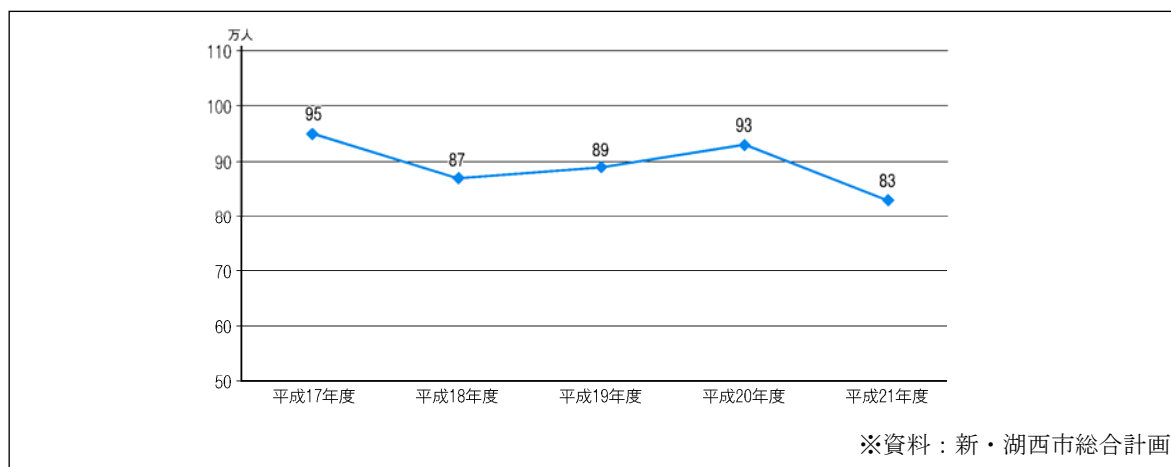
■ 工業用地関連面積の状況

工業系用途地域面積	360.2ha
工業系土地利用（市街化区域・市街化調整区域計）	416.3ha

※資料：都市計画基礎調査

(2) 観光

観光客数は平成 18 年度から 20 年度までは増加傾向にありましたが、その後減少しています。

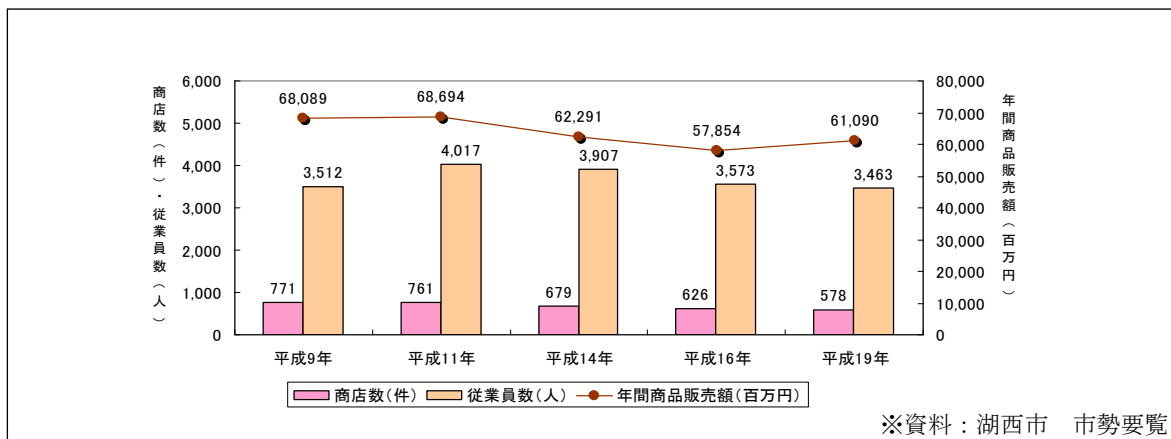


■ 観光交流客数の推移

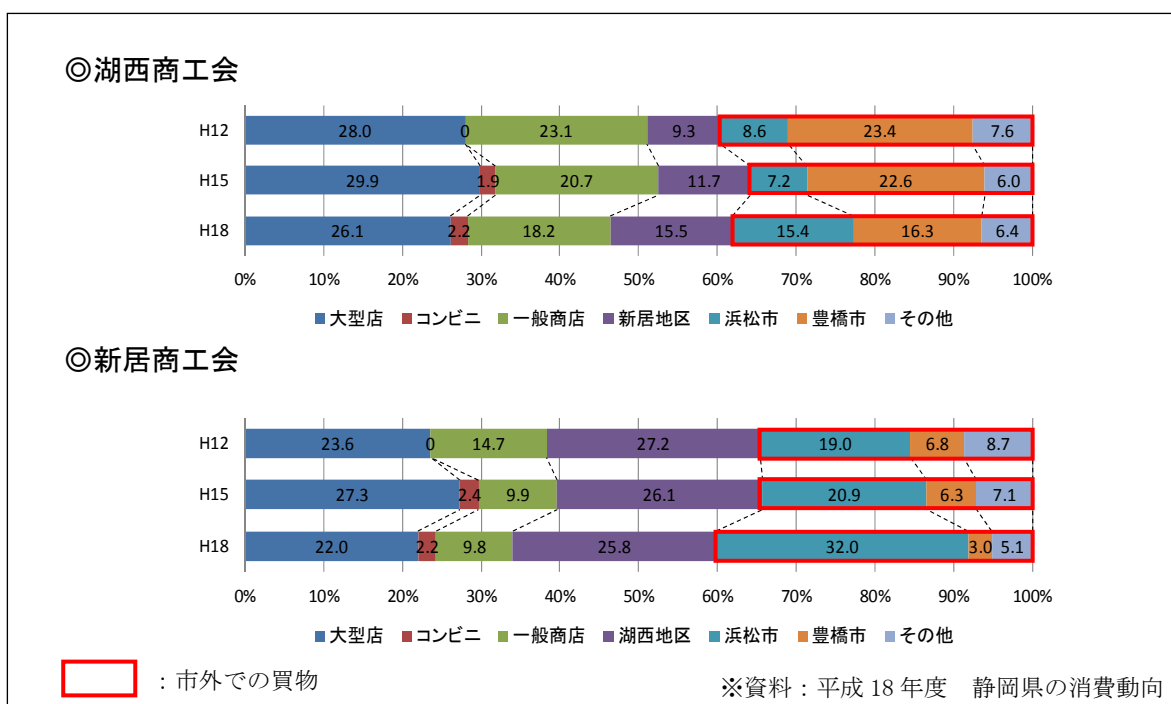
(3)商業

湖西市の商店数、従業員数は減少傾向にあります。また、年間商品販売額は、最新の統計年の平成19年において、10年前の平成9年と比較して低い水準となっています。

湖西市民の商品の購入先をみると、4割程度の市民が市外へ出かけている状況です。この割合は、他の西遠都市圏各市の中心部が約2～3割となっていることと比較し、大きくなっています。



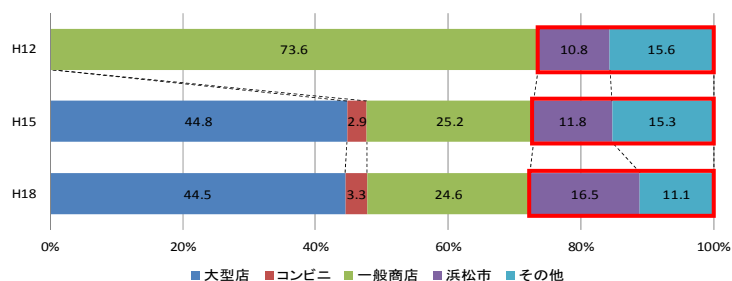
■ 商店数・従業員数・年間商品販売額の推移



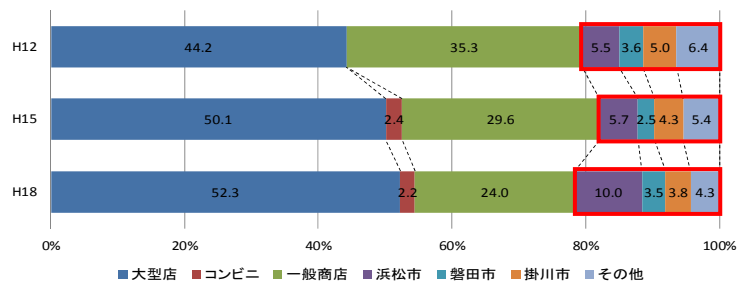
■ 市民の買い物先の推移

【参考資料：他都市の購入先】

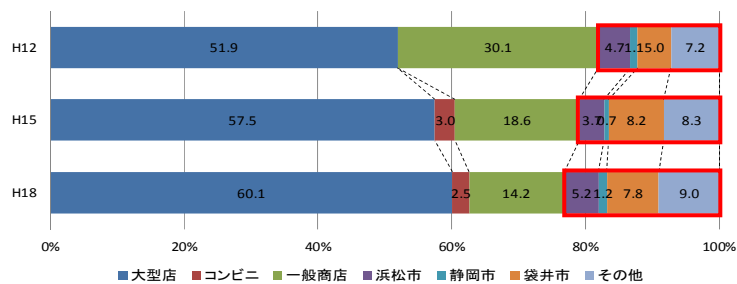
【磐田商工会議所地区〔磐田市〕】 ※選択肢の「一般商店」に平成12年は大型店を含む



【袋井商工会議所地区〔袋井市〕】



【掛川商工会議所地区〔掛川市〕】

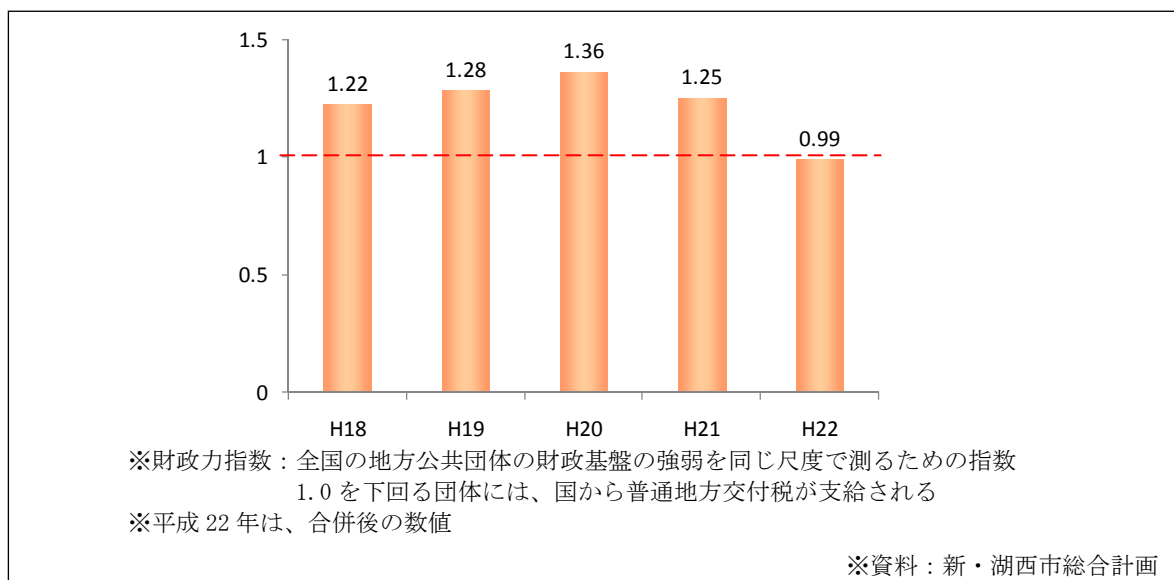


※各市は2005年の合併前の市域

資料：平成18年度 静岡県の消費動向

1-5 市の財政の状況

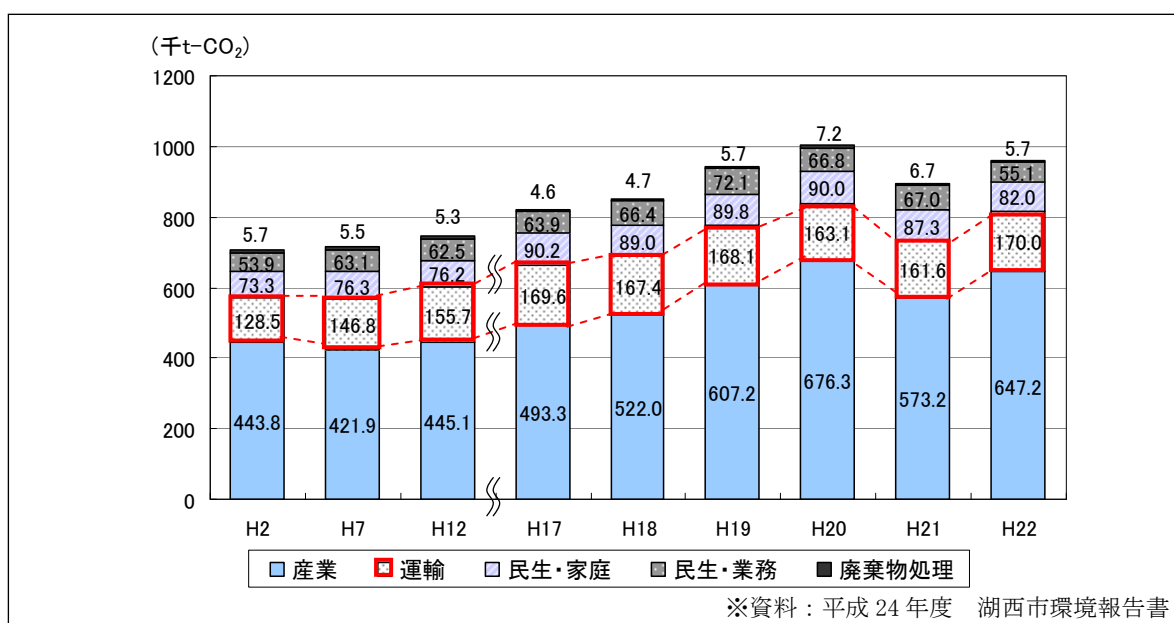
平成 20 年度以降、財政力指数は減少傾向にあり、平成 22 年度には 1.0 を下回っています。
 今後の高齢化に伴う社会保障費の増大等により、将来的に社会資本への投資余力が低下すること
 とも想定されます。



■ 財政力指数の推移（単年度）

1-6 二酸化炭素の排出について

湖西市における二酸化炭素排出量は増加傾向にあります。
 運輸部門からの排出量は産業部門に次いで多く、近年は増加傾向にあります。



■ 湖西市における二酸化炭素排出量の推移

1-7 まとめ

◎人口等の特性

- 事業所の立地等に伴い増加してきた本市の人口は、近年減少傾向にあります。一方で、世帯数は、少人数の世帯を中心に増加傾向にあります。
- 新居町駅周辺や市南北に立地する既存集落では、高齢化率が高い傾向にあります。

◎湖西市の現在の都市構造

- 市街化区域の人口密度は低下しており、湖西市のまちは拡大傾向にあります。
- 都市の形成経緯から、特性の異なる JR 各駅周辺の市街化区域や、既存集落が市内に分散立地しています。
 - ・ 鷺津駅周辺 : 主に鷺津駅南側に市街地が広がり、住宅や商業店舗・大型商業施設、事業所、行政施設等の多様な都市施設が立地しています。
なお、人口は増加傾向にあります。
 - ・ 新所原駅周辺 : 新所原駅の概ね 1km 圏内に商業店舗や中低層の住宅地が立地し、その周辺に事業所が立地しています。事業所は、湖西市内において比較的大規模なものが立地しています。
なお、人口は減少傾向にあります。
 - ・ 新居町駅周辺 : 新居町駅から国道沿いに歴史的施設や商業店舗等が立地し、その他は主に住宅地が立地しています。事業所も分布しています。
人口は横ばい傾向にあります。
- JR 駅周辺から離れた場所に一団の工業系の用途地域が指定されています。

◎産業

- 湖西市は、製造品出荷額等が多い事業所が市内に集積しています。
- 一方で、工業系の用地は不足している状況であり、更なる産業振興に向けた企業等の立地が困難な状況です。
- 市民の買い物先は市外が多く、市内の一般商店は減少傾向がみられます。このため、湖西市の年間販売額は減少しています。

◎財政の状況

- 財政力指数が 1.0 を下回っており、今後社会資本への投資余力が低下することも想定されます。

◎二酸化炭素排出量

- 部門別の二酸化炭素排出量をみると、運輸部門からの排出量は、産業部門に次いで多い状況です。

第2章 湖西市の交通施設の現況

2-1 広域交通網

湖西市には JR 東海道本線と、湖西市と掛川市間を連絡する天竜浜名湖鉄道の 2 路線の在来線が整備されています。なお、東海道新幹線が市域を横断していますが、駅は整備されていません。新幹線を利用するためには、隣接市に立地する浜松駅や豊橋駅を利用する必要があります。

道路網については、最寄りの高速道路 IC が湖西市北部の浜松市内に立地する三ヶ日 IC であり、市東部の国道 301 号・県道 310 号を經由してアクセスしています。

また、市域の南部には、愛知県と静岡県を連絡する広域的な幹線道路である国道 1 号及び国道 1 号バイパスが横断しています。



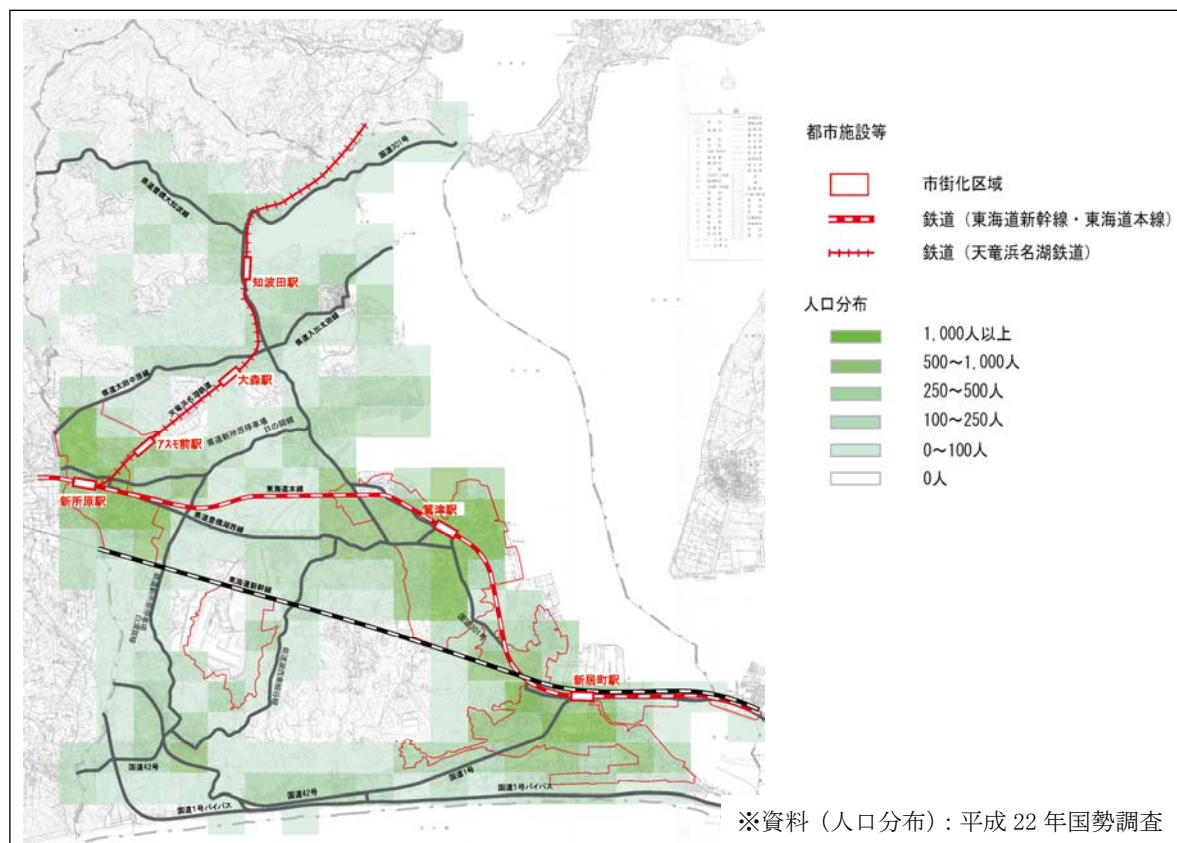
■ 広域交通網

2-2 鉄道

(1)整備状況

湖西市には JR 東海道本線、天竜浜名湖鉄道の 2 路線の在来線が整備され、それぞれ 3 つの駅が整備されています。

JR 東海道本線はピーク時に 8 本運行しており、湖西市の公共交通の基軸となっています。天竜浜名湖鉄道は、ピーク時において 2 本運行しています。



■ 鉄道整備状況図

■ 運行本数（新所原駅）

	JR 東海道本線			天竜浜名湖鉄道
	上り	下り	合計	下り
1 日	52 本/日	51 本/日	103 本/日	24 本/日
ピーク時	4 本/時	4 本/時	8 本/時	2 本/時

※資料：各鉄道事業者 HP

■ 駅間の所要時間

豊橋－新所原	新所原－鷺津	鷺津－新居町	新居町－浜松	新所原－知波田
9 分	5 分	3 分	15 分	8 分

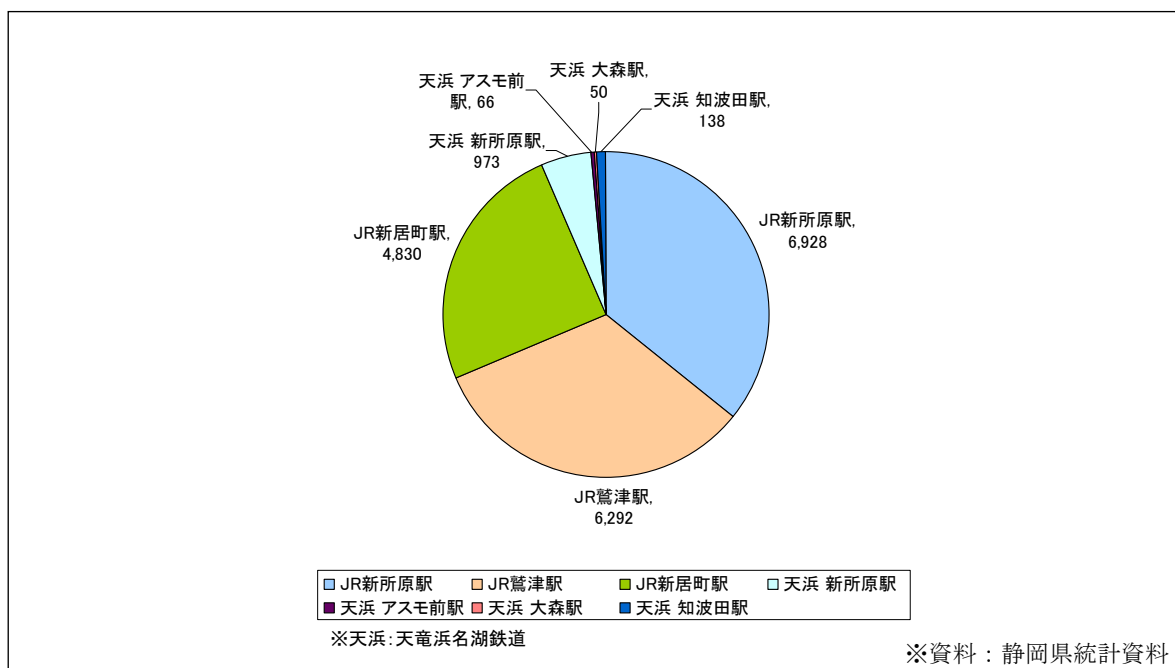
※資料：各鉄道事業者 HP

(2)駅利用状況

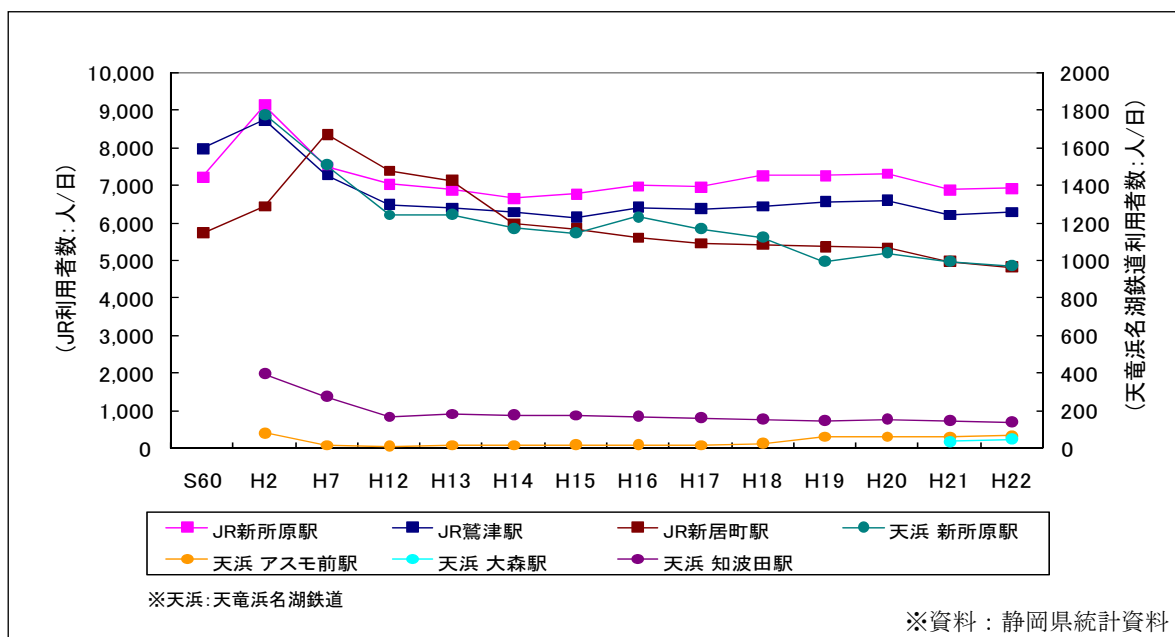
駅別の利用者数を見ると、JR 新所原駅が最も多く約 7,000 人/日が利用しています。JR 鷺津駅は約 6,200 人/日、新居町駅は約 4,800 人/日が利用しています。

天竜浜名湖鉄道の各駅の利用者は、新所原駅が約 1,000 人/日である他は、50～140 人/日の利用となっている。

鉄道駅の利用状況推移は、いずれの駅も概ね横ばい傾向にあります。



■ H22 利用者数 (人/日)



■ 鉄道駅の利用状況

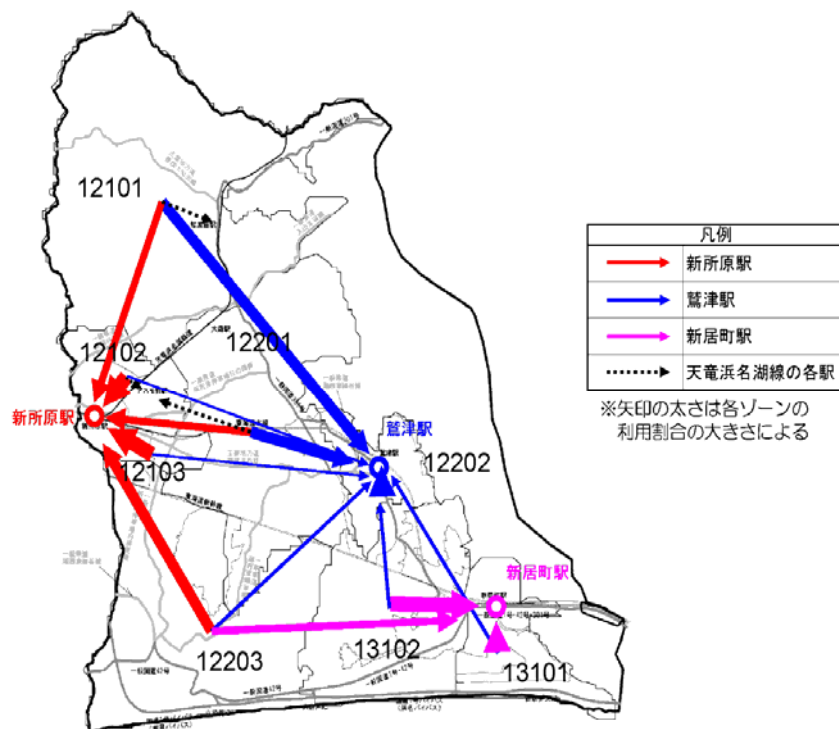
(3) 鉄道駅の利用圏域

鉄道駅の利用圏域を見ると、新所原駅は本市の西部からの利用が多くなっています。

鷺津駅は、本市の北部や中央部からの利用が多く、新居町駅は市南部からの利用が多くなっています。

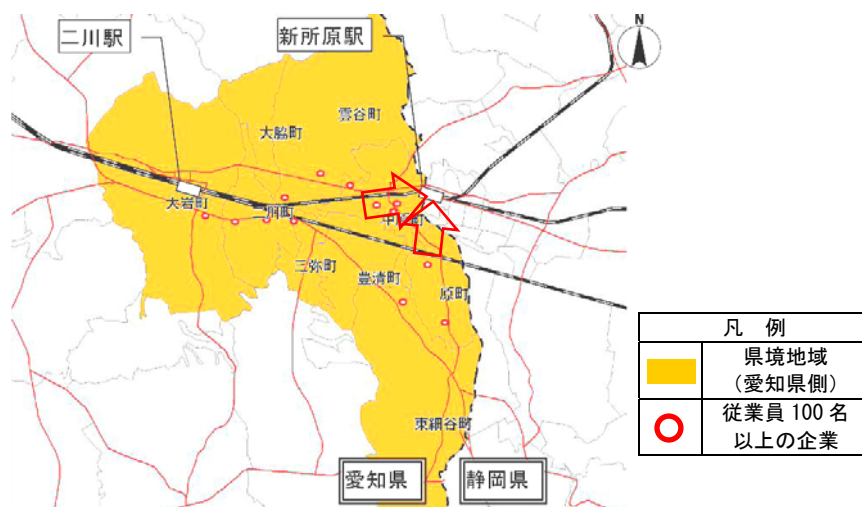
なお、新所原駅は、愛知県豊橋市からも利用されています。

◎湖西市内からの利用



※資料：第4回西遠都市圏パーソントリップ調査

◎豊橋市からの利用



※資料：豊橋市（県境地域通勤環境改善推進協議会）提供資料

■ 鉄道駅へのアクセス状況

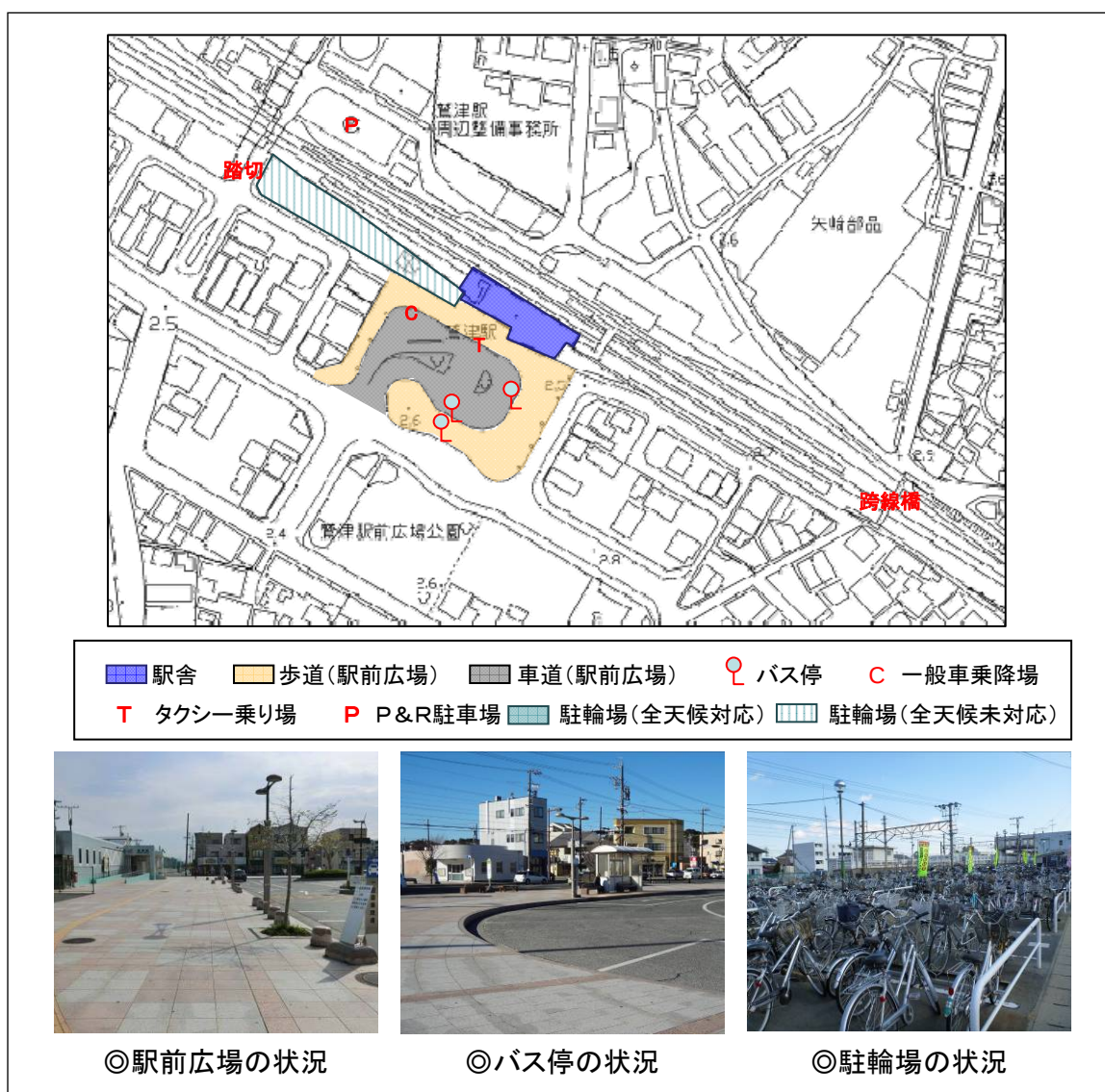
(4)交通結節点の整備状況

① 鷺津駅

鷺津駅の駅前広場は、鷺津駅前地区土地区画整理事業により面整備が完了しています。

南側のみの駅前広場となっていますが、北側からのアクセスは、歩行者の行き来は跨線橋や踏切により可能な状況です。また、自動車交通についても跨線橋が整備されており円滑に行き来することが可能であり、南側のみに整備されていることに対する問題はない状況です。

駅前広場の面整備は完了していますが、バス停や駐輪場などの端末交通手段の乗換え施設や、これらに至る動線上に上屋がなく、雨天時等において利便性が確保されていない状況です。なお、駐輪場は上屋のある雨がっぱの脱衣所が確保されています。



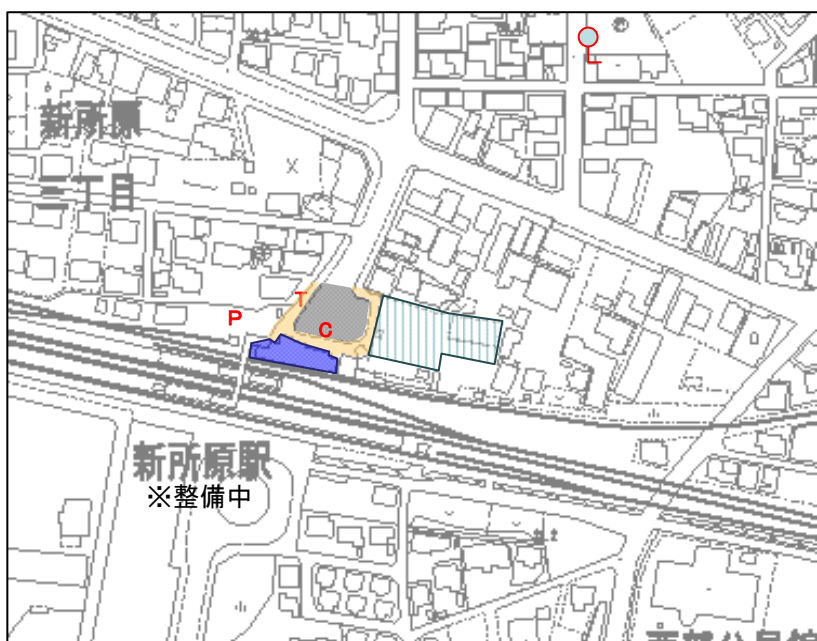
② 新所原駅

新所原駅は東海道本線と天竜浜名湖線の乗り継ぎ駅であり、利用圏域が東海道本線の南北に広がる一方で、北側のみの駅前広場となっています。南からのアクセスは東側の踏切を経由する必要があります。

また、最寄のバス停が駅前広場外にあり、一般車両やタクシーの専用乗降スペースが確保されていないなど、端末交通との乗換え利便性が低い状況です。

その他、駐輪場などの端末交通手段の乗換え施設や、これらに至る動線上に上屋がなく、雨天時等において利便性・快適性が確保されていない状況です。

また、ピーク時は、駅前広場に事業所の通勤バス等の車両が集中し、接続道路での乗降等が見られ安全性等が低下している状況です。



■ 駅舎 歩道(駅前広場) 車道(駅前広場) バス停 C 一般車乗降場
T タクシー乗り場 P P&R駐車場 駐輪場(全天候対応) 駐輪場(全天候未対応)



◎駅舎及び駅前広場の状況



◎駐輪場の状況



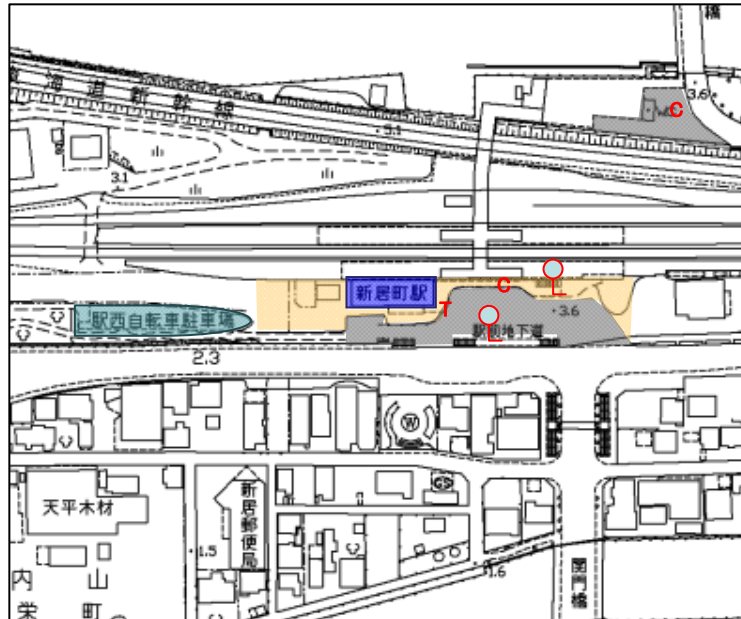
◎駅前面道路でのバスの乗降

■ 新所原駅駅前広場の整備状況

③ 新居町駅

新居町駅は、南北に駅前広場が整備されており各方向からのアクセスが可能な状況になっています。

上屋や休憩施設が整備された乗換え施設が整備されており、利便性は確保されている状況です。なお、南側駅前広場は、広域的な幹線道路である国道 1 号から駅前広場へ直接流入する形状となっており、駅利用車両が集中することにより、安全性が低下すること考えられます。



 駅舎
 歩道(駅前広場)
 車道(駅前広場)
 ○ バス停
 C 一般車乗降場
T タクシー乗り場
P P&R駐車場
 駐輪場(全天候対応)
 駐輪場(全天候未対応)



◎バス停の状況



◎一般車乗降場等の状況



◎駅前広場への流入部の状況

■ 新居町駅駅前広場の整備状況

④ 各駅のバリアフリーの状況

JR各駅は地上駅であり、線路に対し改札口と反対側にあるホームへは跨線橋で連絡しており、昇り降りが必要となります。鷺津駅と新居町駅には、エレベータが整備されバリアフリー対応となっていますが、新所原駅は階段のみの状況です。

また、多機能トイレについても、新所原駅では整備されていない状況です。

視覚障害者誘導用ブロックは、全ての駅においてが整備されている状況です。

■ バリアフリーの状況

	新所原駅	鷺津駅	新居町駅
自動昇降機 (エレベータ等)	×	○	○
多機能トイレ	×	○	○
視覚障害者誘導用 ブロック	○	○	○



■ JR各駅のバリアフリー対応状況

(各駅昇降施設：上段・トイレの整備状況：下段)

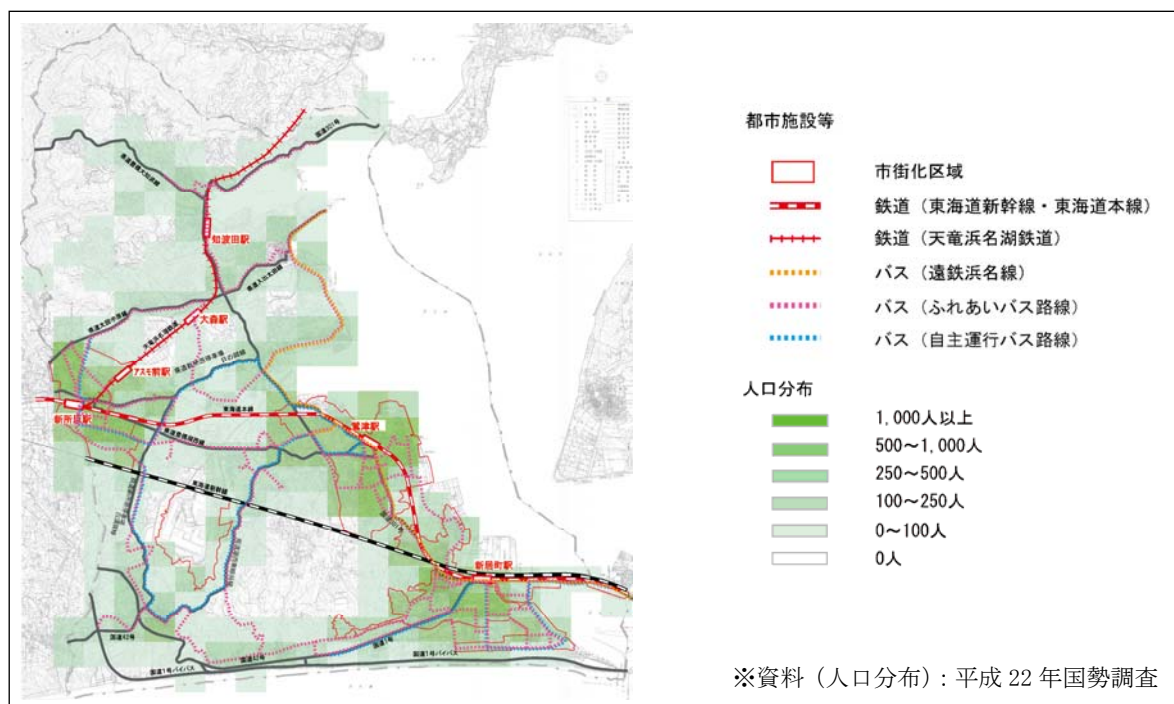
2-3 バス

(1)整備状況、運行状況(平成24年度末時点)

湖西市には、平成24年度末時点では遠鉄浜名線、ふれあいバス、自主運行バスの3つのバス路線が運行されていました。(自主運行バス及びふれあいバスは平成25年4月に路線の再編を行い、「コーちゃんバス」になりました。)

遠鉄浜名線は遠州鉄道株式会社により運行され、自主運行バス・ふれあいバスは湖西市により運行されていました。

各路線の運行本数は、遠鉄浜名線が11本/日、自主運行バスが湖西地区で5～6本/日、新居地区では各1本/日、ふれあいバスが5～7本/日となっていました。



■ バス路線整備状況図 (平成24年度末時点)

■ 遠鉄浜名線

料金	対距離制	
路線	平日	浜松駅行き (11本/日)
		湖西方面行き (11本/日)
	土日祝日	浜松駅行き (11本/日)
		湖西方面行き (10本/日)

※資料: 遠州鉄道(株)HP

■ 自主運行バス

料金	対距離制	
路線	湖西地区	白須賀－鷺津－新所原 (5本/日)
		新所原－鷺津－白須賀 (6本/日)
	新居地区	大蔵戸口－新居支所前 (1本/日)
		新弁天－新居支所前 (1本/日)

※資料: 湖西市 HP

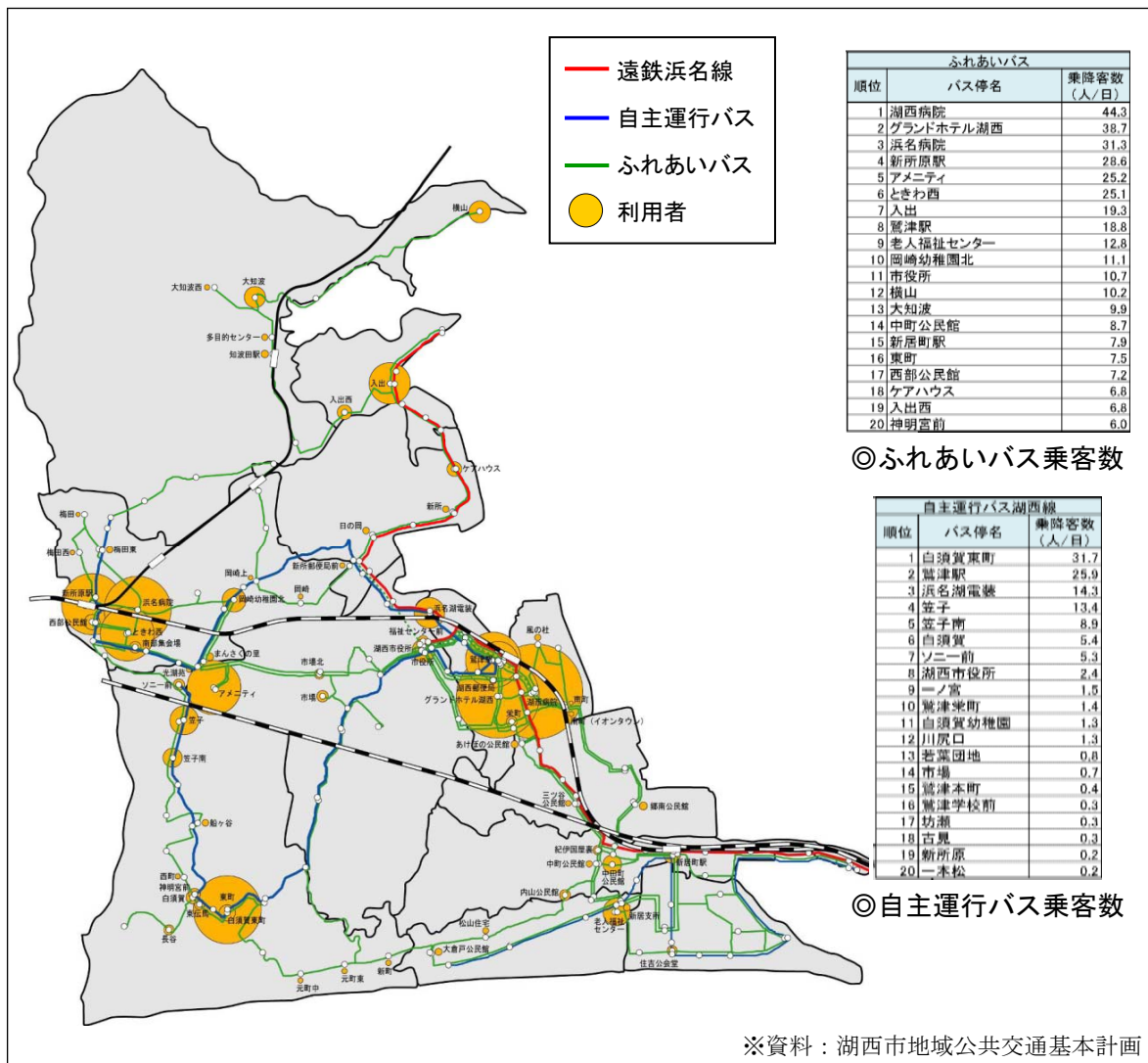
■ ふれあいバス

運行日	月曜日から土曜日 (日曜日、祝日、年末年始は運休)	
乗車できる人	65歳以上の人、障がいのある人	
料金	無料	
路線	北部	横山－知波田－鷺津 (7本/日) 新所原－鷺津－白須賀 (6本/日)
	南部	湖西病院－鷺津駅－新所原駅－湖西病院 (上下各5本)

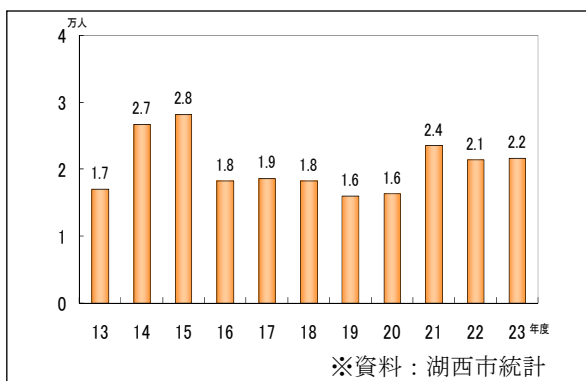
※資料: 湖西市 HP

(2)利用状況(自主運行バス、ふれあいバス)

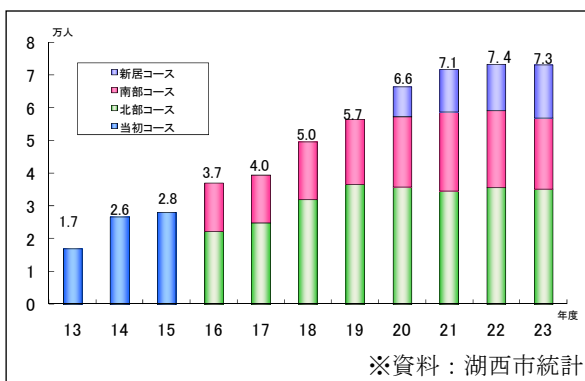
バスの利用者数は、自主運行バス及びふれあいバス共に横ばい傾向にあります（ふれあいバスは、平成 20 年以降に南部コースを集計対象に追加）。バス停別の利用状況を見ると、鷺津駅周辺や新所原駅周辺で多い状況です。また、市南西部の白須賀東町などの既存集落でも多くなっています。



■ 整備状況・利用状況図



■ 自主運行バス利用状況

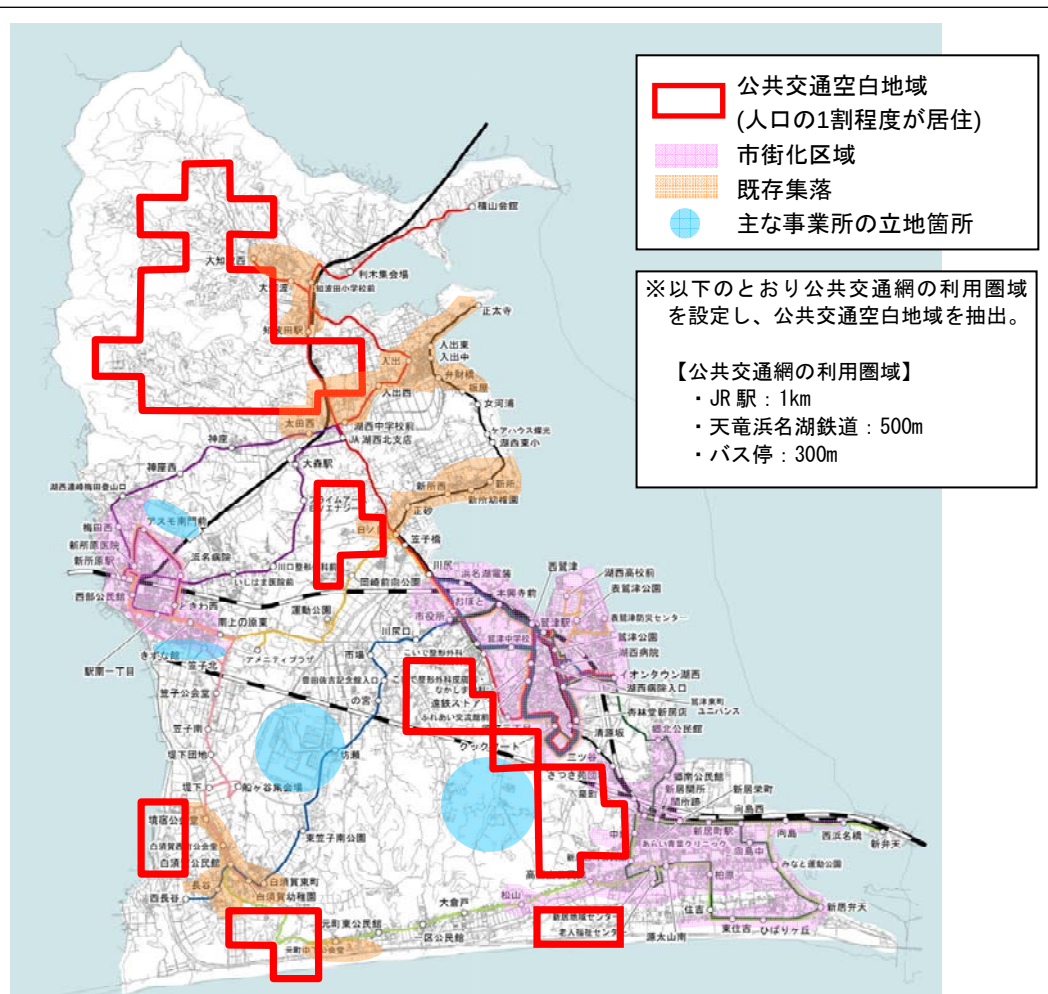


■ ふれあいバス利用状況

(3)サービス改善に向けた取り組み

平成 23 年度に策定された湖西市地域公共交通基本計画に基づき、平成 25 年 4 月に、自主運行バスとふれあいバスを対象とした路線網の再編と運行方法の変更を行い、コーちゃんバスとして運行することにより、公共交通空白地域を縮小するとともに、サービス水準の改善に向けた取り組みを行っています。

なお、公共交通空白地域は、路線網の再編により、再編前の市民の約 3 割から約 1 割に改善されました。



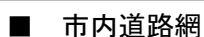
路線名	1 日当たりの 運航便数
白須賀新居線	5便
新居鷺津線	6便
白須賀鷺津線	7便
白須賀岡崎線	7便
岡崎循環線	7便
知波田鷺津線	6便
岡崎鷺津線	6便
遠州鉄道浜名線	往復 16.5 便

■ 再編後バス路線

※バス路線は平成 25 年 4 月現在

(1) 市内道路網

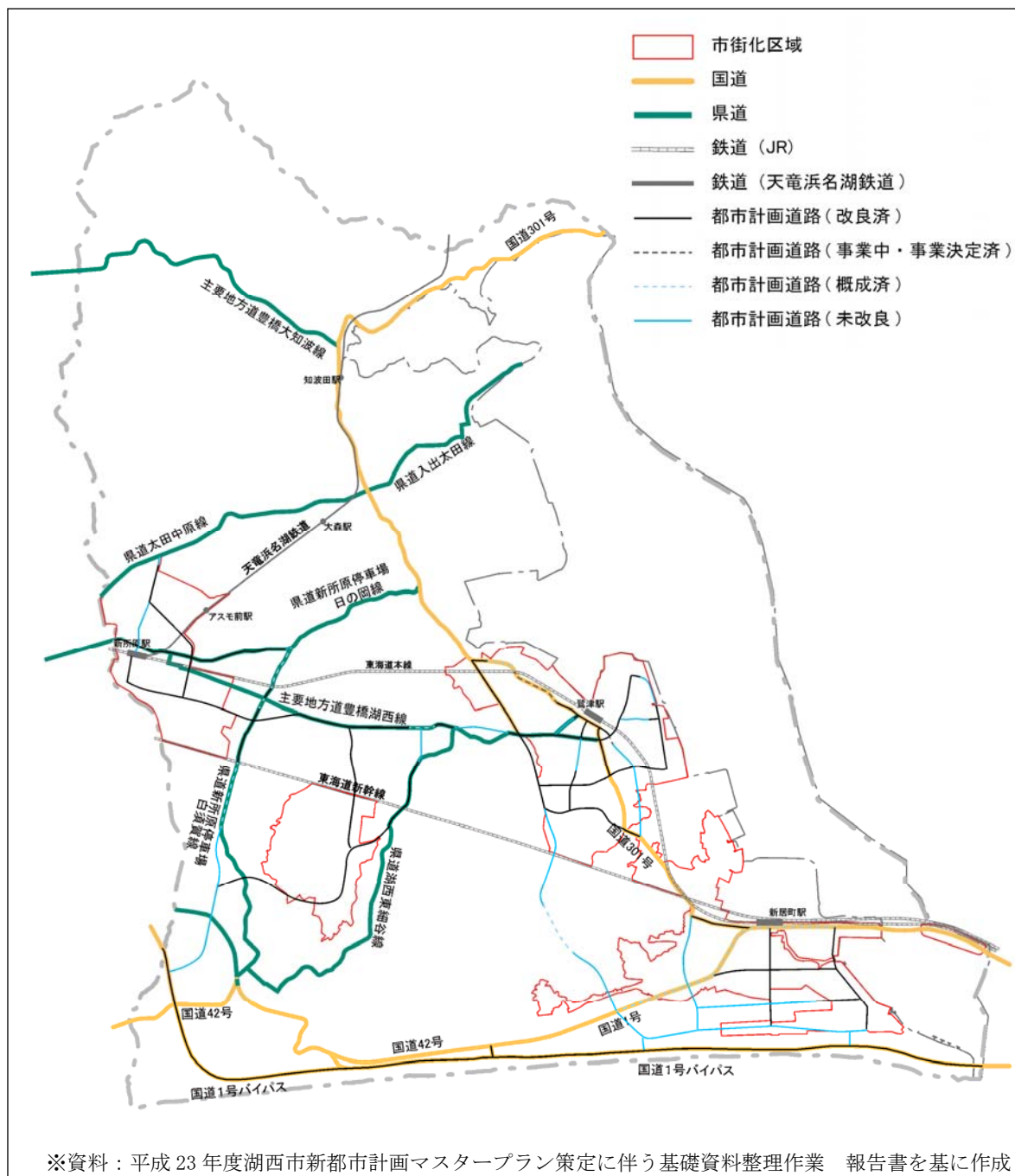
湖西市の東側には浜名湖が立地し、西側の豊橋市は、湖西市との県境部は市街化調整区域のため、隣接市との接続箇所が少ない状況となっています。また、JR 駅周辺の各市街化区域や、既存集落と市街化区域を連絡する幹線道路についても、1～2 本で限定的となっています。



(2)市内都市計画道路網の現況

都市計画道路の整備率は、平成 22 年度末現在で 62%となっています。現在、新所原駅や鷺津駅へのアクセス道路や、JR 駅周辺の市街地と国道 1 号バイパスを連絡する市南部の道路が未整備となっています。

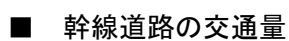
これまでは主に市街化区域内の面整備と共に整備されてきたものですが、現在は面整備が概ね終了しており、今後は路線での整備推進が必要となります。



■ 市内幹線道路網（都市計画道路網）

広域交通を処理する国道 1 号バイパスは、概ね 3～4 万台/日の交通量となっています。

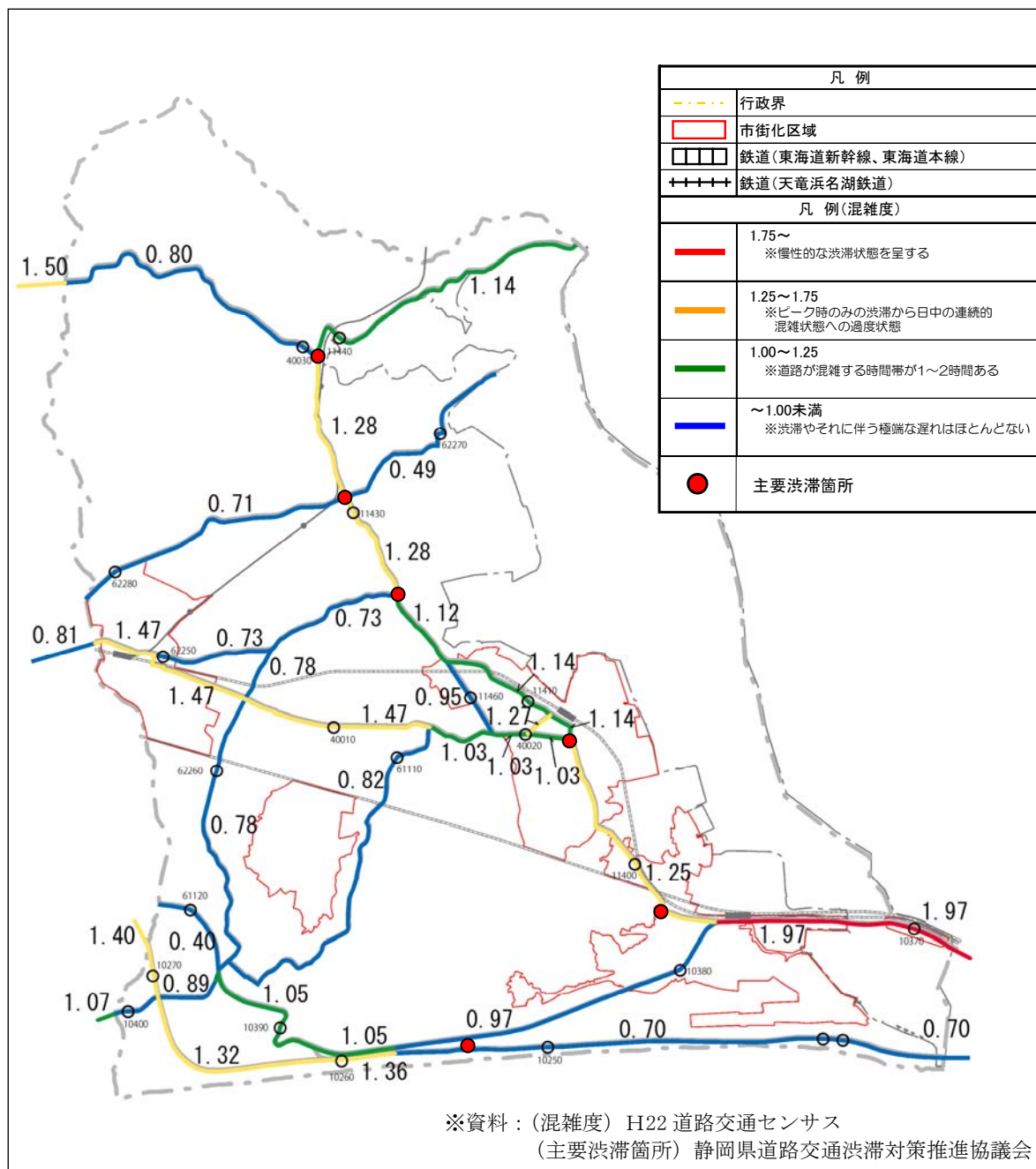
市街化区域内を通過する国道 1 号や国道 301 号、主要地方道豊橋湖西線の交通量が 1 万台/日以上であり、多くの自動車交通が通行している。



(3)混雑状況

新居町駅周辺の国道 1 号の混雑度が 1.75 以上となっており、慢性的な混雑が発生する状況となっています。また、市街化区域相互や既存集落等を連絡する国道 301 号や主要地方道豊橋湖西線では混雑度が高くなっています。これらの路線は、市街化区域を通過する路線でもあるため、移動の円滑性の低下や市街化区域内での沿道環境の悪化等が懸念されます。

その他、混雑度の高い国道 301 号と主要地方道や県道との交差点が、主要な渋滞箇所となっています。

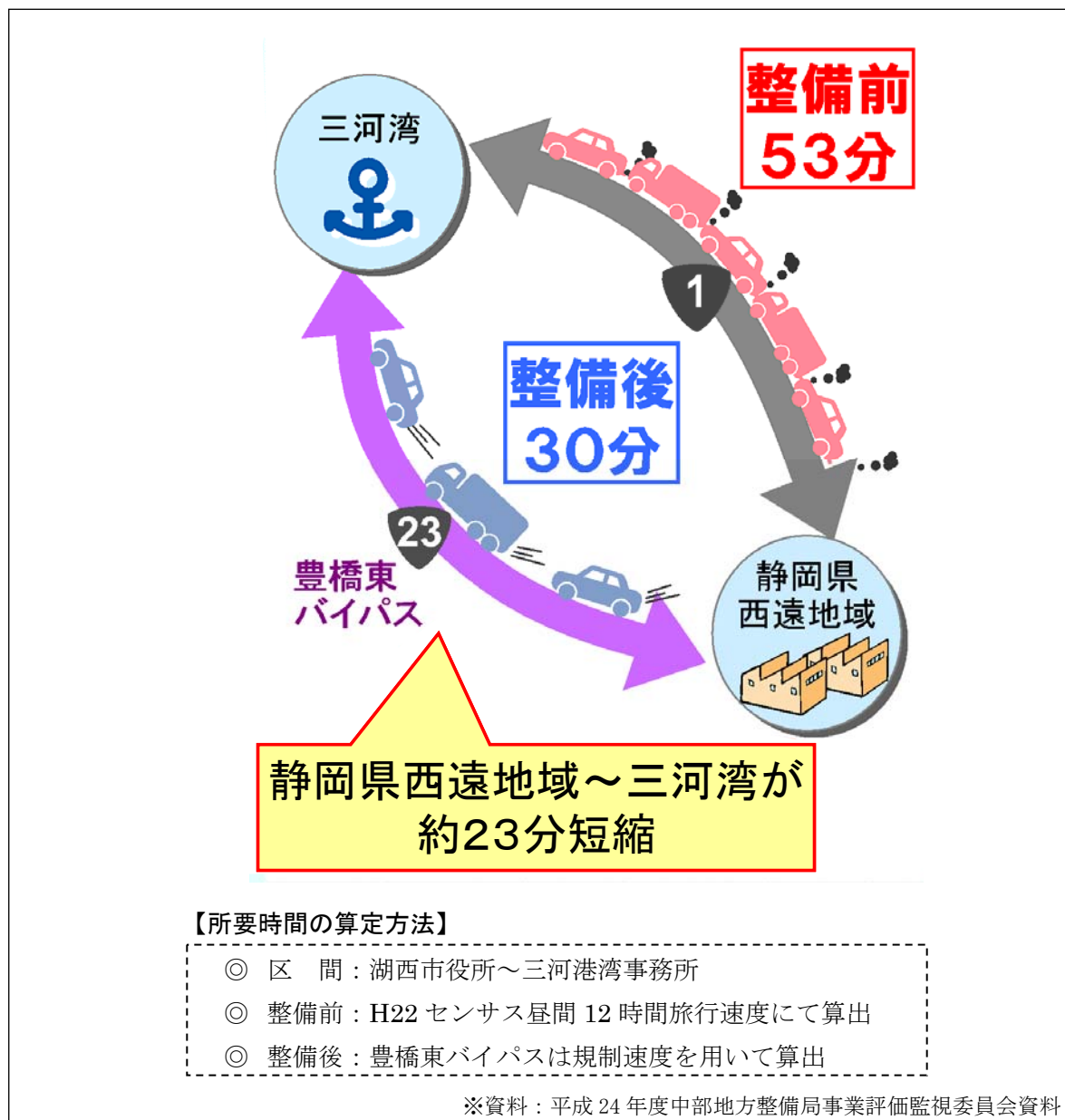


■ 幹線道路の混雑状況

(4)国道23号線豊橋東バイパスの整備状況

隣接市の豊橋市内で整備が進められていた地域高規格道路の国道 23 号豊橋東バイパスが平成 25 年 6 月 23 日全線供用開始されました。

国道 23 号豊橋東バイパスの全線供用により湖西市から三河港間の所要時間の短縮が見込まれます。三河港への物流交通の効率化に大きく寄与することが想定されます。

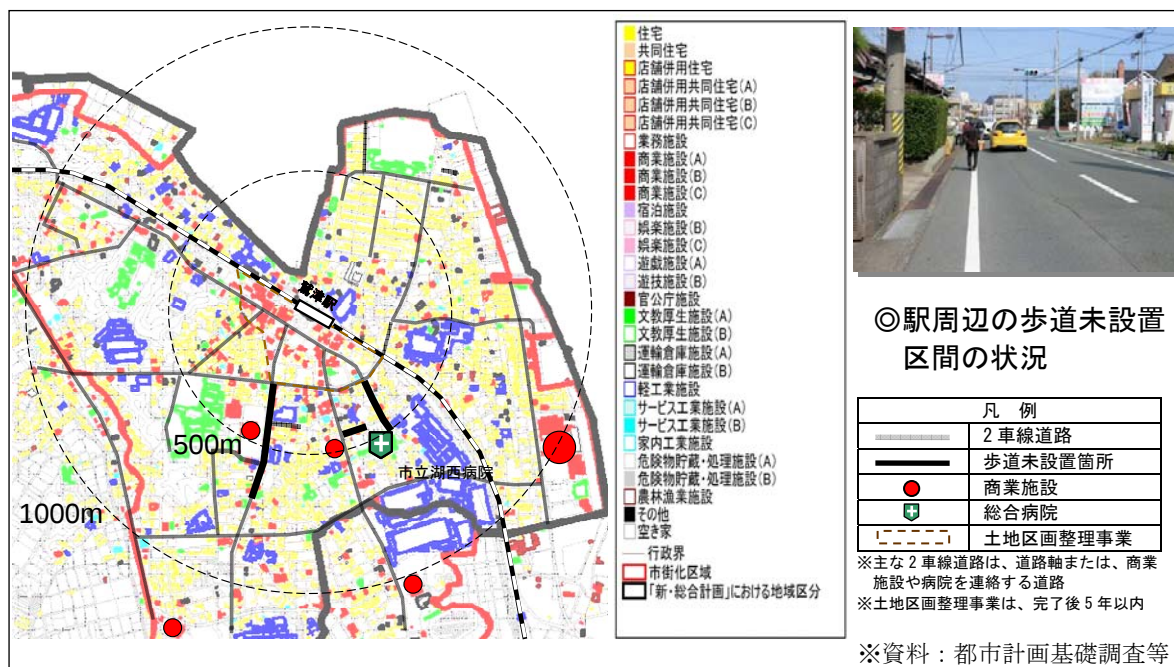


■ 国道 23 号豊橋東バイパスの整備

(5)歩道の整備状況(JR 駅周辺)

① 鷺津駅周辺

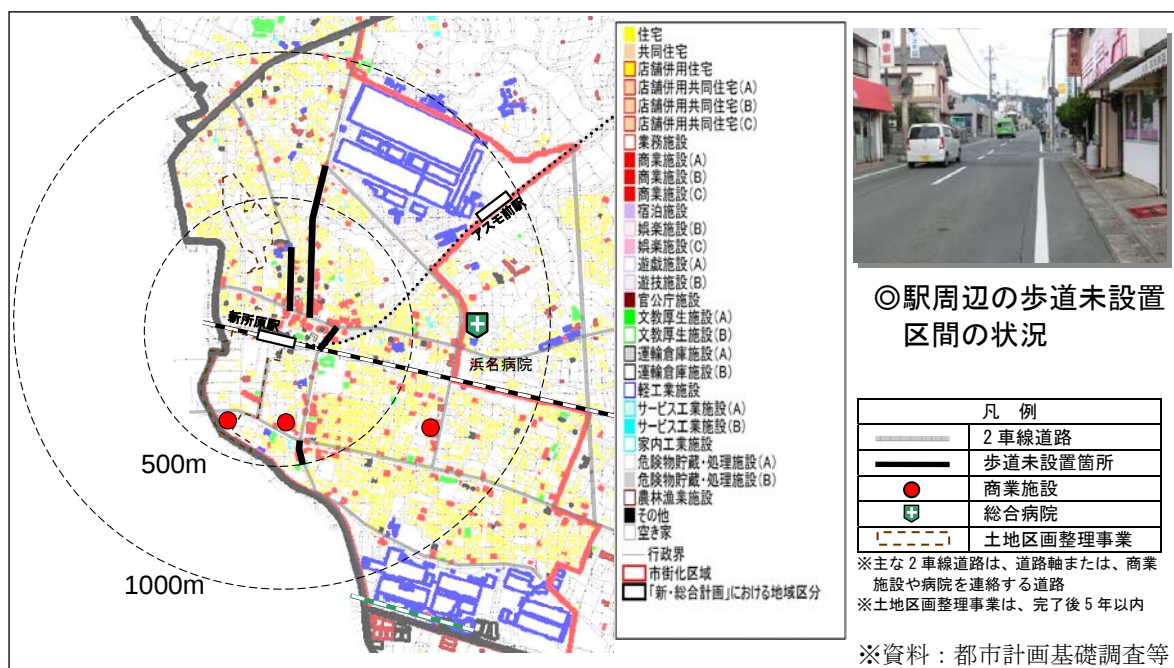
2 車線道路の歩道整備状況を見ると、駅南側の商業施設や、市立湖西病院へのアクセス道路に、歩道が整備されていない区間があります。



■ 歩道未設置箇所（鷺津駅周辺）

② 新所原駅周辺

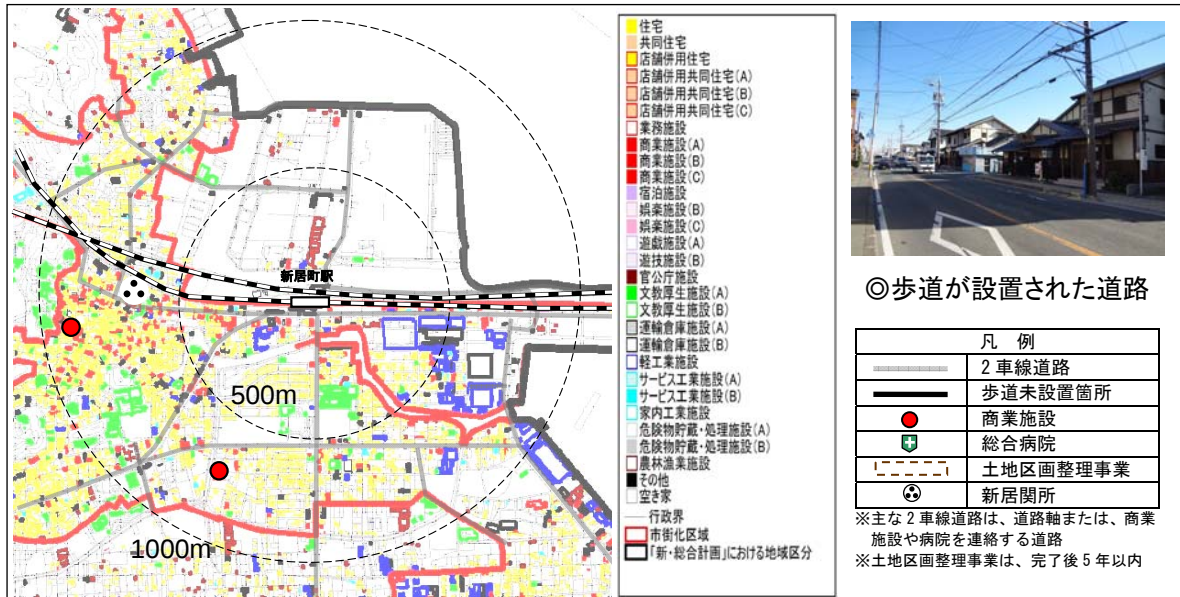
2 車線道路の歩道整備状況を見ると、駅東側の踏切部や、駅前面道路から事業所までの区間であり商業施設沿道となる区間で歩道が整備されていない区間があります。



■ 歩道未設置箇所（新所原駅周辺）

③ 新居町駅周辺

駅周辺の歩道整備は概ね完了しています。国道 1 号沿いの地域は、新居関所周辺地区景観計画が策定されており、沿道の建物と調和し、景観に配慮した歩行空間が整備されています。



■ 歩道未設置箇所（新居町駅周辺）

※資料：都市計画基礎調査等

2-5 まとめ

◎鉄道

- 3 つの市街化区域を東西に連絡する JR 東海道本線が基軸となっており、天竜浜名湖鉄道が、既存集落と新所原駅周辺地域を連絡しています。
- 各駅の利用者数は、概ね横ばいで推移しています。
- 新所原駅は、南北の広い範囲から利用がありますが、北側のみに駅前広場が整備されているなど、南側からのアクセス利便性や乗換えの利便性が低い状況にあります。また、バリアフリーや雨天時の対応が未対応となっています

◎バス

- 路線バスの遠鉄浜名線と、市が運行するコミュニティーバス（コーちゃんバス）が既存集落と市街化区域を連絡しています。
- 湖西市地域公共交通基本計画に基づき、平成 25 年 4 月にバス路線の再編を行い、公共交通空白地域の縮小を行いました。
- 路線再編前の自主運行バス、ふれあいバスの利用者数は、概ね横ばいで推移しました。

◎道路

- 幹線道路は交通が集中しやすい配置となっており、市内に分散立地する市街化区域相互や既存集落を連絡する道路や、都市間を連絡する道路で混雑が見られます。

◎歩道

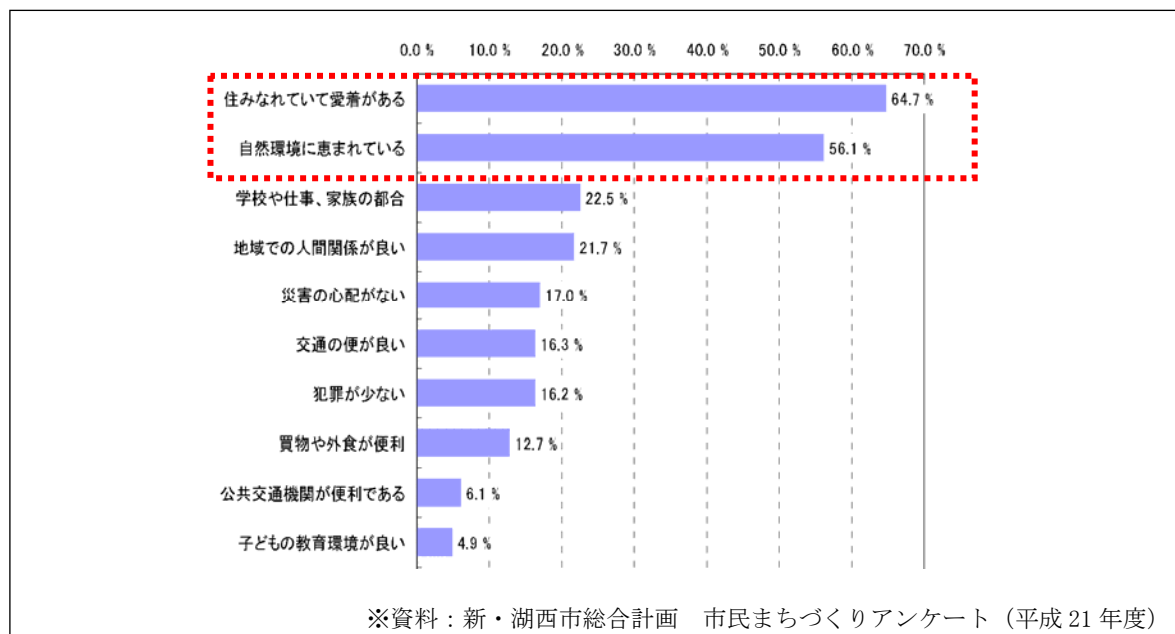
- 鷺津駅や新所原駅周辺において、商業施設や病院、事業所等を連絡する路線に歩道が整備されていない区間が見られます。

第3章 市民の移動実態とニーズ

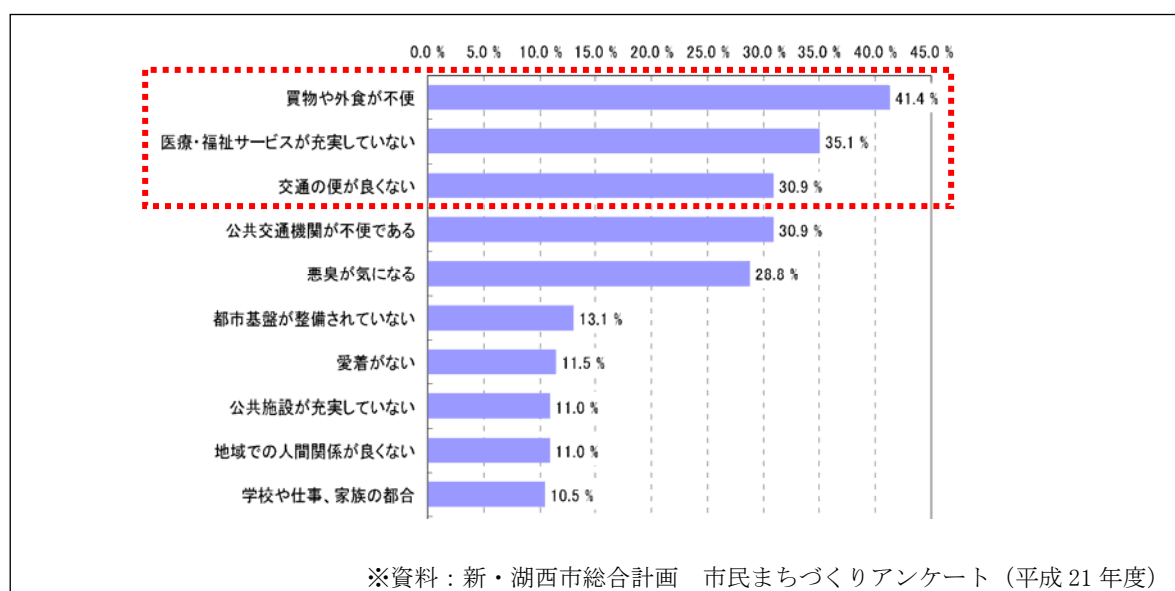
3-1 既往調査からの市民ニーズ

(1) 転入・転出の意向

住み続けたい理由として、「住みなれていて愛着がある」「自然環境に恵まれている」が上位となっています。住み続けたくない理由として、「買物や外食が不便」「医療・福祉サービスが充実していない」「交通の便が良くない」「公共交通機関が不便である」が上位となっています。



■ 住み続けたい理由（上位 10 項目）



■ 住み続けたくない理由（上位 10 項目）

(2)地域別の転入・転出の意向

① 拠点別の定住意向

地区間の比較から、鷺津駅周辺では、交通の便がよい、買物や外食が便利、公共交通が便利であるとの回答が他地区と比較し多い傾向にあります。

新所原駅周辺は、交通の便がよい、買物や外食が便利、公共交通が便利であるとの回答が他の JR 駅周辺拠点と比較し低い傾向にあります。

<属性別>		上段:件数、下段:割合																	
	合計	住みなれていて愛着がある	自然環境に恵まれている	学校や仕事、家族の都合	地域での人間関係が良い	災害の心配がない	交通の便が良い	犯罪が少ない	買物や外食が便利	公共交通機関が便利である	子どもの教育環境が良い	医療・福祉サービスが充実している	子育てしやすい	公共施設が充実している	都市基盤が整備されている	在住外国人との共生が進んでいる	その他	無回答	
全体	1,915	1,239	1,075	431	416	325	313	311	244	116	94	91	76	52	10	9	91	61	
	100.0	64.7	56.1	22.5	21.7	17.0	16.3	16.2	12.7	6.1	4.9	4.8	4.0	2.7	0.5	0.5	4.8	3.2	
地区別	鷺津東地区	231	124	107	71	28	30	58	32	56	33	9	9	11	6	0	5	11	3
	100.0	53.7	46.3	30.7	12.1	13.0	25.1	13.9	24.2	14.3	3.9	3.9	4.8	2.6	0.0	2.2	4.8	1.3	
	鷺津西地区	235	173	117	57	49	54	28	29	39	12	7	8	9	4	4	2	13	7
	100.0	73.6	49.8	24.3	20.9	23.0	11.9	12.3	16.6	5.1	3.0	3.4	3.8	1.7	1.7	0.9	5.5	3.0	
	白須賀地区	156	108	91	32	42	34	3	33	10	1	16	3	1	1	1	0	9	6
	100.0	69.2	58.3	20.5	26.9	21.8	1.9	21.2	6.4	0.6	10.3	1.9	0.6	0.6	0.6	0.0	5.8	3.8	
	新所地区	120	81	66	28	29	18	8	29	13	2	5	4	3	1	1	0	7	4
	100.0	67.5	55.0	23.3	24.2	15.0	6.7	24.2	10.8	1.7	4.2	3.3	2.5	0.8	0.8	0.0	5.8	3.3	
	岡崎地区	409	243	245	114	66	119	83	39	48	34	8	20	19	14	1	0	17	11
	100.0	59.4	59.9	27.9	16.1	29.1	20.3	9.5	11.7	8.3	2.0	4.9	4.6	3.4	0.2	0.0	4.2	2.7	
	入出地区	81	57	49	12	20	17	1	16	5	0	5	3	6	1	0	1	4	10
	100.0	70.4	60.5	14.8	24.7	21.0	1.2	19.8	6.2	0.0	6.2	3.7	7.4	1.2	0.0	1.2	4.9	12.3	
	知波田地区	128	85	92	30	27	15	4	23	5	1	13	4	4	0	0	0	9	2
	100.0	66.4	71.9	23.4	21.1	11.7	3.1	18.0	3.9	0.8	10.2	3.1	3.1	0.0	0.0	0.0	7.0	1.6	
	新居地区	340	228	188	55	100	18	87	60	42	18	20	25	14	17	3	0	7	14
	100.0	67.1	55.3	16.2	29.4	5.3	25.6	17.6	12.4	5.3	5.9	7.4	4.1	5.0	0.9	0.0	2.1	4.1	
	浜名地区	95	68	49	11	28	9	11	25	6	4	5	9	4	4	0	1	8	2
	100.0	71.6	51.6	11.6	29.5	9.5	11.6	26.3	6.3	4.2	5.3	9.5	4.2	4.2	0.0	1.1	8.4	2.1	
	内山地区	31	20	22	3	5	2	11	8	2	3	2	1	1	2	0	0	0	0
	100.0	64.5	71.0	9.7	16.1	6.5	35.5	25.8	6.5	9.7	6.5	3.2	3.2	6.5	0.0	0.0	0.0	0.0	
	中之郷地区	66	37	36	13	19	5	14	12	14	6	3	3	4	1	0	0	4	2
	100.0	56.1	54.5	19.7	28.8	7.6	21.2	18.2	21.2	9.1	4.5	4.5	6.1	1.5	0.0	0.0	6.1	3.0	

※鷺津東地区：鷺津駅周辺、岡崎地区：新所原駅周辺、新居地区：新居町駅周辺

※ ：交通や外出に関連する項目で、地区間の比較における上位3地区

※資料：新・湖西市総合計画 市民まちづくりアンケート（平成21年度）

※鷺津東地区：鷺津駅周辺、岡崎地区：新所原駅周辺、新居地区：新居町駅周辺

※ ：交通や外出に関連する項目で、地区間の比較における上位3地区

※資料：新・湖西市総合計画 市民まちづくりアンケート（平成21年度）

■ 地域別の定住意向

② 地域別の転出意向

新所原駅は、湖西市の中でも「買物・外食が不便」地区として評価されています。既存集落が立地する白須賀、知波田、入出は、公共交通機関が不便なため転出したい意向があります。

<属性別>		上段:件数、下段:割合																		
	合計	買物・外食が不便	医療・福祉サービスが充実していない	交通の便が良くない	公共交通機関が利用できる	悪臭が気になる	都市環境が整備されていない	愛着がない	公共施設が充実していない	地域の人間関係が良くない	学校や仕事、家族の都合	子育てがしにくい	災害の心配がある	居住用土地が求めにくい	子どもの教育環境が良くない	自然環境が損なわれている	在外国との共生が図れている	犯罪が多い	その他	無回答
全体	191	79	67	59	59	55	25	22	21	21	20	14	12	8	7	6	5	3	16	13
	100.0	41.4	35.1	30.9	30.9	28.8	13.1	11.5	11.0	11.0	10.5	7.3	6.3	4.2	3.7	3.1	2.6	1.6	8.4	6.8
地区別	鷺津東地区	30	10	10	5	5	16	4	8	1	3	1	2	0	2	0	1	2	2	3
	100.0	33.3	33.3	16.7	16.7	53.3	13.3	26.7	3.3	10.0	3.3	6.7	0.0	6.7	0.0	3.3	6.7	6.7	6.7	10.0
	鷺津西地区	24	10	9	5	8	13	2	2	5	1	0	2	0	2	1	1	1	0	2
	100.0	41.7	37.5	20.8	33.3	54.2	8.3	8.3	20.8	4.2	0.0	8.3	0.0	8.3	4.2	4.2	4.2	0.0	12.5	8.3
	白須賀地区	25	13	9	13	9	6	1	2	3	3	2	0	1	1	1	1	0	0	2
	100.0	52.0	36.0	52.0	36.0	24.0	4.0	8.0	12.0	12.0	8.0	0.0	4.0	4.0	4.0	4.0	0.0	0.0	8.0	8.0
	新所原地区	14	6	4	5	5	3	4	0	2	0	3	2	2	0	0	1	1	0	1
	100.0	42.9	28.6	35.7	35.7	21.4	28.6	0.0	14.3	0.0	21.4	14.3	14.3	0.0	0.0	7.1	7.1	0.0	0.0	7.1
	岡崎地区	30	15	14	8	9	5	8	4	6	4	2	2	0	1	1	1	0	0	1
	100.0	50.0	46.7	26.7	30.0	16.7	26.7	13.3	20.0	13.3	6.7	6.7	0.0	3.3	3.3	3.3	0.0	0.0	3.3	0.0
	入出地区	10	7	1	6	8	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	100.0	70.0	10.0	60.0	80.0	10.0	10.0	10.0	0.0	0.0	10.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0	0.0
	知波田地区	17	7	5	8	8	3	0	0	1	3	3	4	0	0	1	0	0	0	2
	100.0	41.2	29.4	47.1	47.1	17.6	0.0	0.0	5.9	17.6	17.6	23.5	0.0	0.0	5.9	0.0	0.0	0.0	0.0	11.8
	新居地区	23	9	9	4	3	4	3	2	1	4	3	2	6	1	0	0	1	1	4
100.0	39.1	39.1	17.4	13.0	17.4	13.0	8.7	4.3	17.4	13.0	8.7	26.1	4.3	0.0	0.0	4.3	4.3	17.4	13.0	
浜名地区	8	2	1	3	2	1	0	1	2	2	3	0	2	1	2	0	0	0	0	
100.0	25.0	12.5	37.5	25.0	12.5	0.0	12.5	25.0	25.0	37.5	0.0	25.0	12.5	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
内山地区	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	
中之郷地区	2	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	
100.0	0.0	50.0	50.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	

※鷺津東地区：鷺津駅周辺、岡崎地区：新所原駅周辺、新居地区：新居町駅周辺

※ ：交通や外出に関連する項目で、地区間の比較における上位3地区

※資料：新・湖西市総合計画 市民まちづくりアンケート（平成21年度）

■ 地域別の転出意向

3-2 アンケート調査による移動実態及び市民ニーズ

(1)アンケート調査概要

湖西市民と湖西市内の主な事業所を対象として、アンケート調査を実施し、日常での移動実態や、自動車から他の手段への転換意向について把握しました。

アンケート調査の概要は以下の通りです。

【アンケート調査の概要】

◎市民アンケート調査

実施期間

- ・ 発送：平成 24 年 11 月 22 日（木）
- ・ 回収：平成 24 年 12 月 13 日（木）

調査内容

- ・ 市民の日常の移動実態
- ・ 湖西市の交通の問題点
- ・ 自動車から他の手段への転換意向

回収状況

- ・ 配布数：3,000 票
- ・ 回収数：1,453 票（回収率：48.4%）

◎事業所アンケート

調査内容

- ・ 従業員の通勤実態
- ・ 自動車通勤の減少のための取り組み
- ・ 今後の取り組みに対する意向

回収状況

- ・ 配布数：26 票
- ・ 回収数：14 票（回収率：53.8%）

(2)市民アンケート調査の結果

① 市民の移動実態

1) 市民の目的別流動量

JR 各駅周辺の居住者は、各目的とも市外（特に浜松市）への流動が多くなっています。この他、市内での目的の移動特性は、以下の通りです。

【通勤目的（市内の移動）】

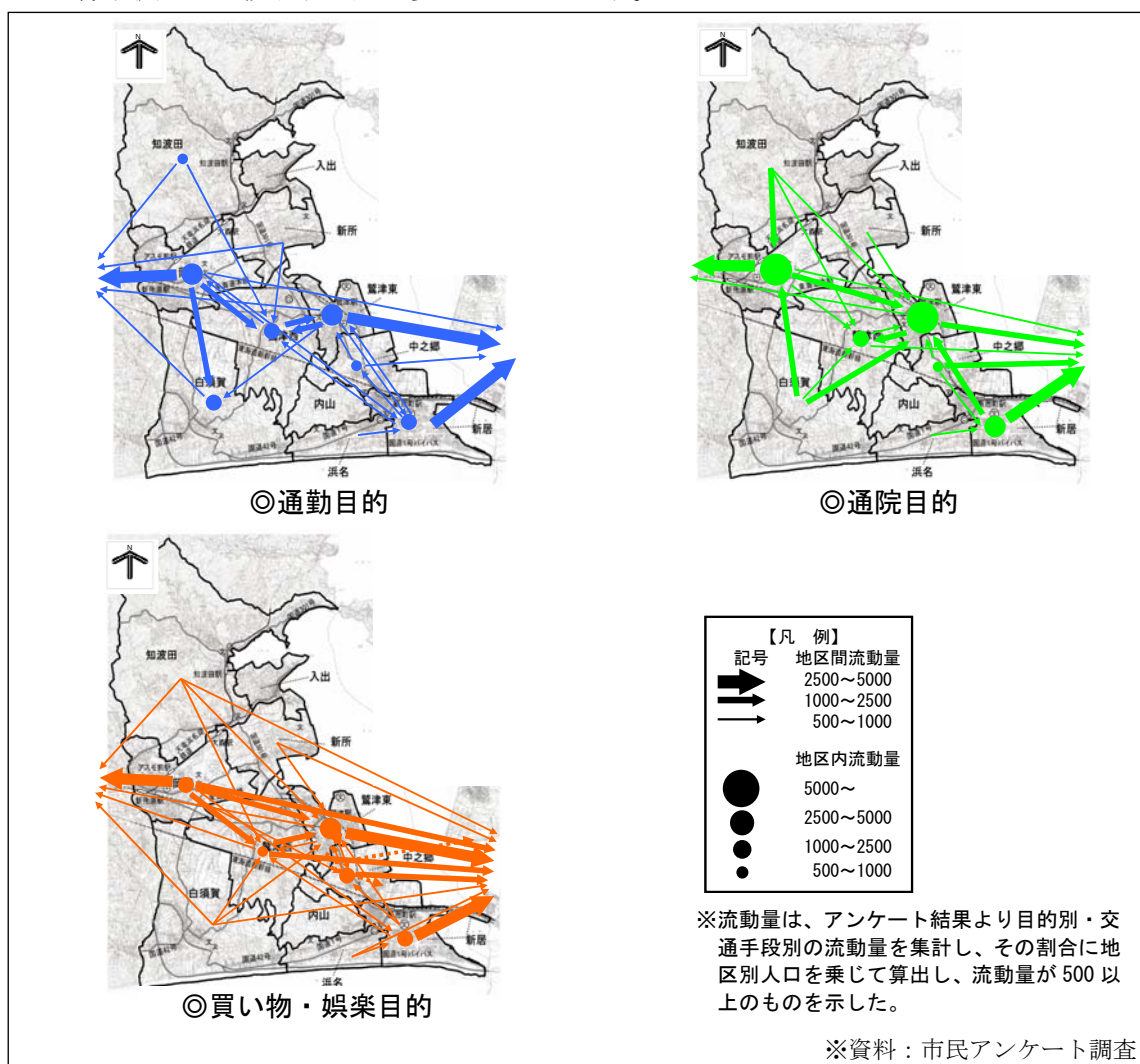
- ・市内での通勤目的の移動は、主な事業所が立地する JR 各駅周辺や白須賀地区や、同一地区内への移動も多くなっています。

【通院目的（市内の移動）】

- ・市内での通院目的の移動は、市立湖西病院や浜名病院等、JR 各駅周辺の地区への移動が多い傾向にあります。

【買い物・娯楽目的（市内の移動）】

- ・市内での買物・娯楽目的の移動では鷺津駅周辺が多い傾向にあります。新所原駅周辺からも鷺津駅周辺へ移動する人が多くなっています。

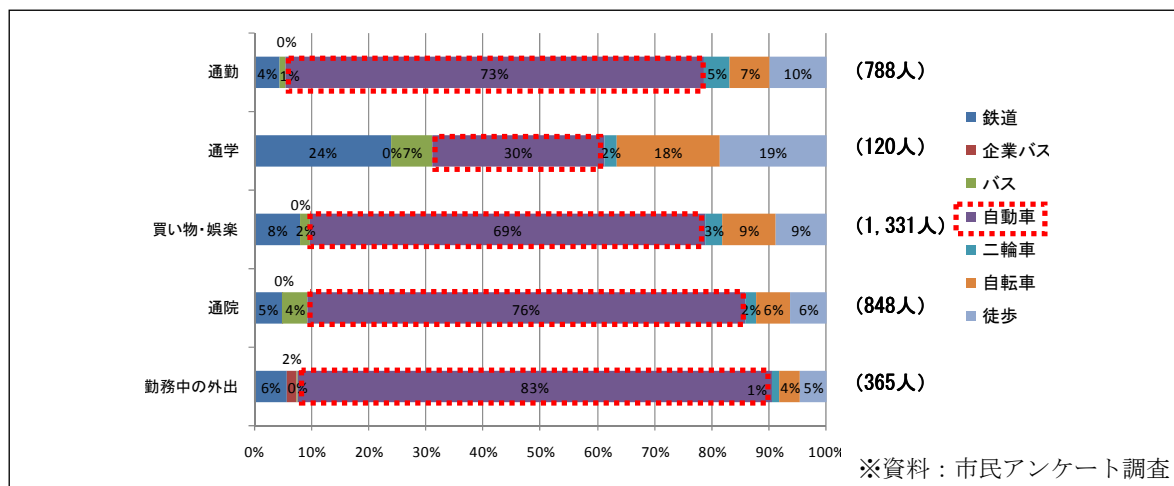


■ 市民の目的別流動図

2) 市民の移動手段

通学以外の全ての目的では約7～8割と高い自動車の分担率となっています。

通学目的でも3割は、送迎等による自動車利用が見られます。

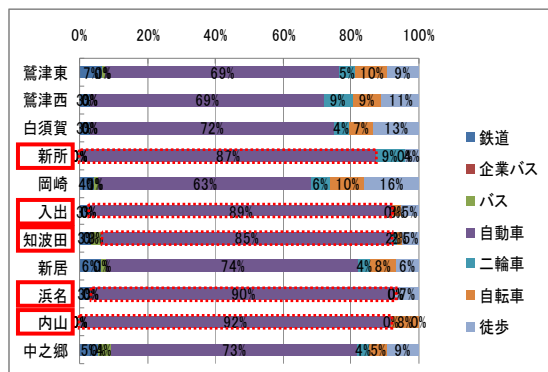


目的別の交通手段

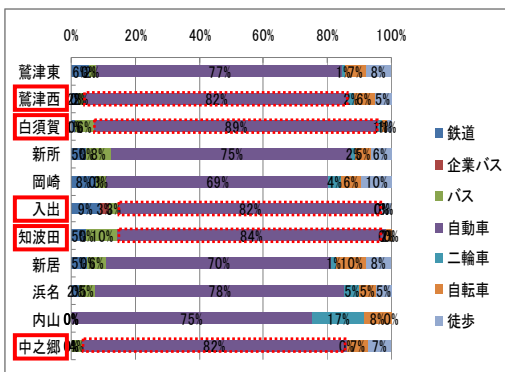
3) 居住地別移動手段

自動車の分担率は、特に市南北の地域において約8～9割と高い傾向にあります。

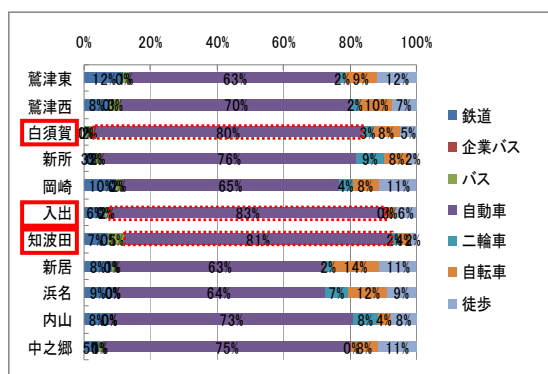
◎通勤目的



◎通院目的



◎買物・娯楽目的



※自動車の利用割合が80%以上の地域を で表示



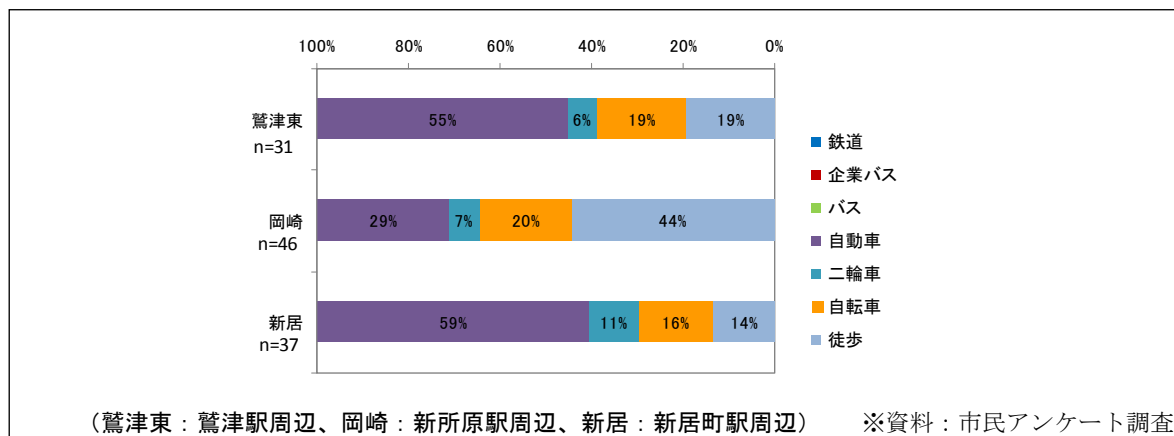
※資料：市民アンケート調査

目的別居住地別の交通手段：通勤

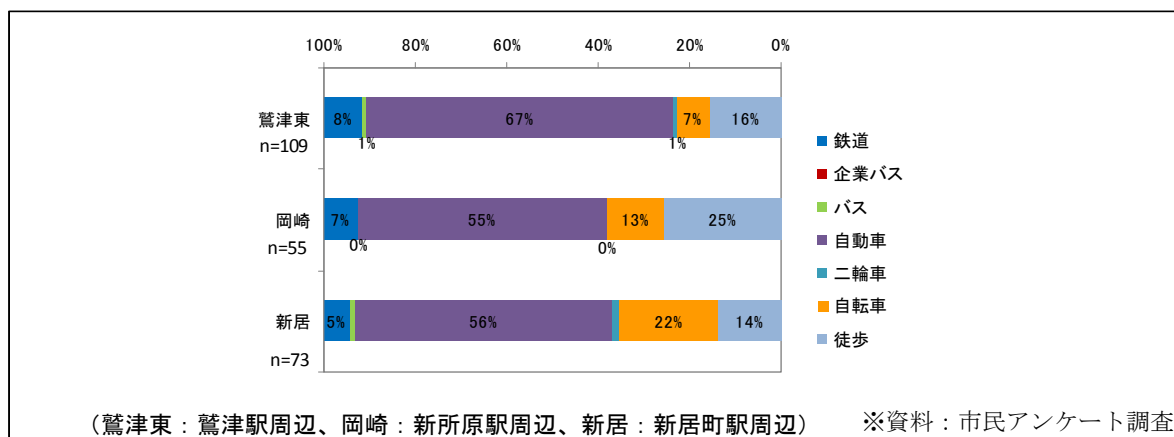
4) 市街地内の流動における移動手段

JR 駅周辺地区の地区内の移動手段をみると、様々な施設が立地する鷺津駅周辺は、通勤目的・買い物・娯楽目的の自動車利用が多い傾向にあります。駅からの概ね徒歩圏内に市街化区域が指定されている新所原駅周辺では、徒歩・自転車での移動が多い傾向にあります。

JR 各駅の徒歩での利用圏域（平均値）は 600m～800m であり、移動時間は概ね 10 分となっています。

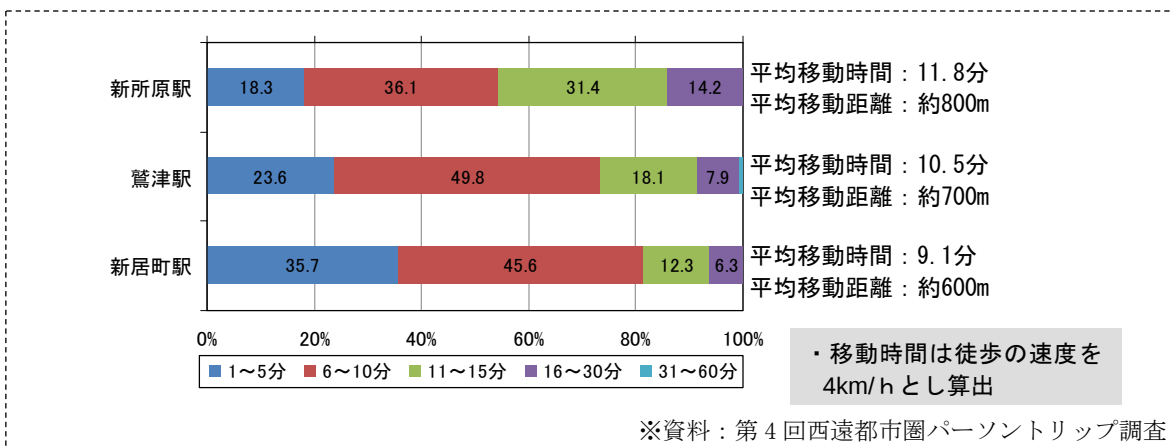


■ 市民の移動手段：市街地内々の通勤目的



■ 市民の移動手段：市街地内々の買い物・娯楽目的

【参考：徒歩での駅までの移動時間】

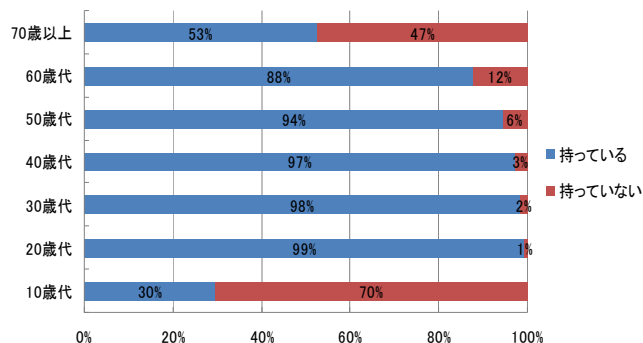


5) 市街地内の流動における移動手段

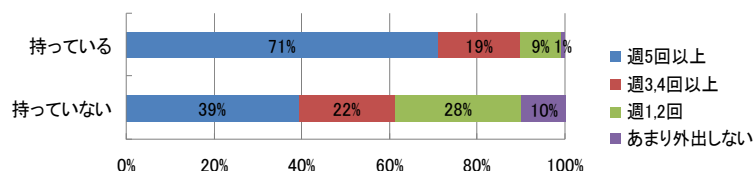
70歳以上の高齢者の約半数は、免許を保有していない状況です。また、免許を持っていない人や自動車を持たない人は、外出頻度が低くなる傾向があります。

このため、高齢化率の高い、市南北の地域では、外出頻度が低くなる傾向があります。

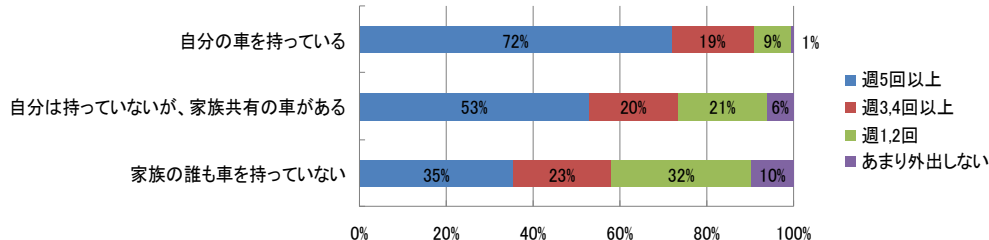
◎年齢別の運転免許保有率



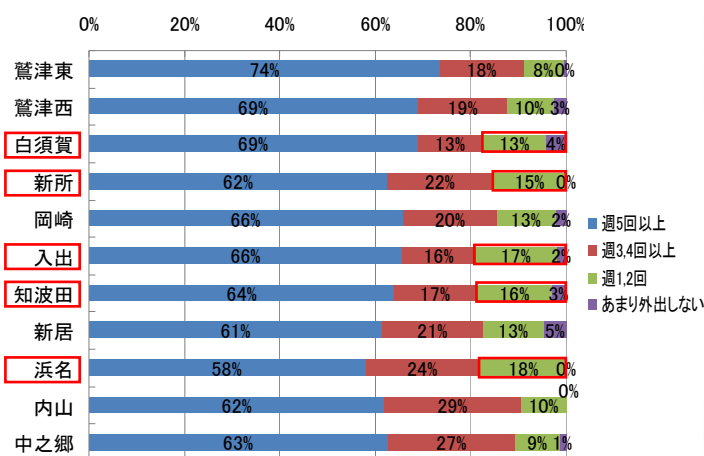
◎運転免許保有別の外出頻度



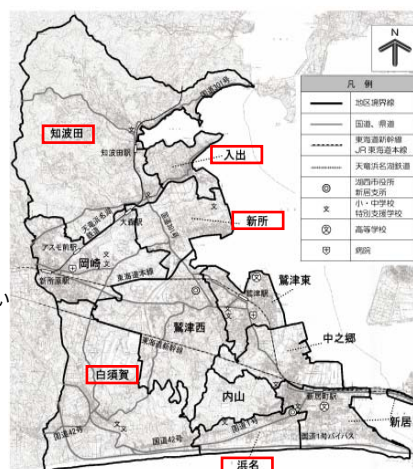
◎自動車の所有形態別の外出頻度



◎地域別の外出頻度



※ 白須賀 新所 入出 知波田 浜名 外出頻度が少ない5地域



※資料：市民アンケート調査

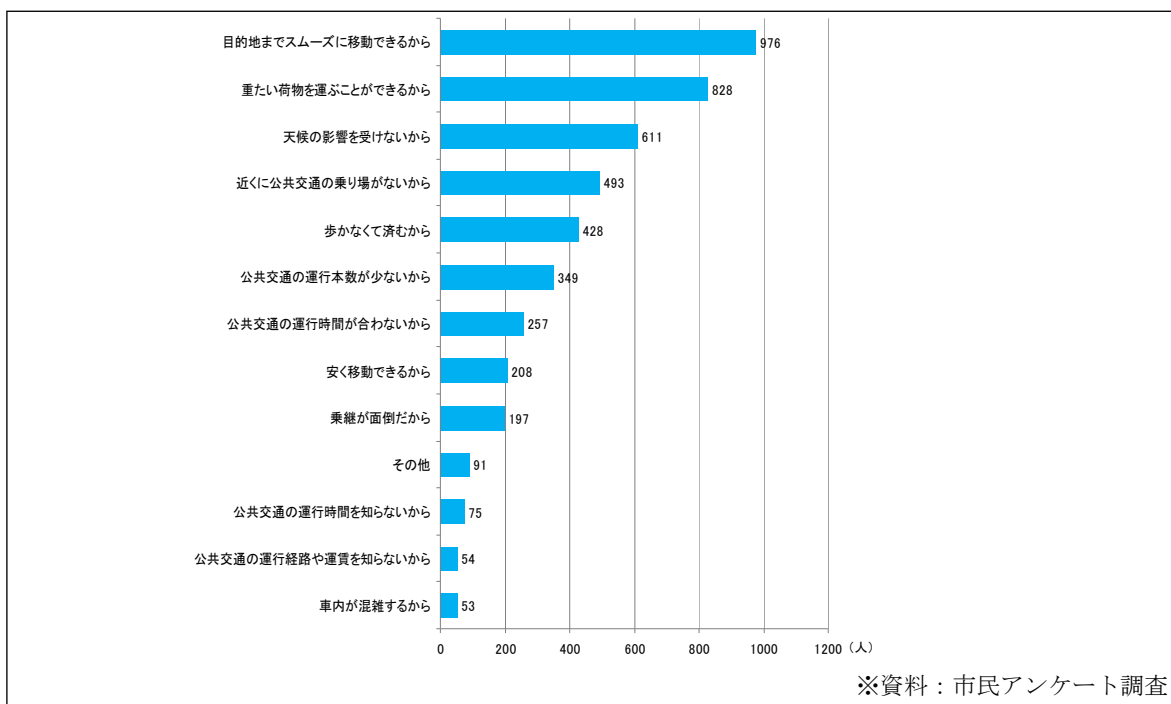
■ 属性別の外出頻度

② 公共交通の利用意向

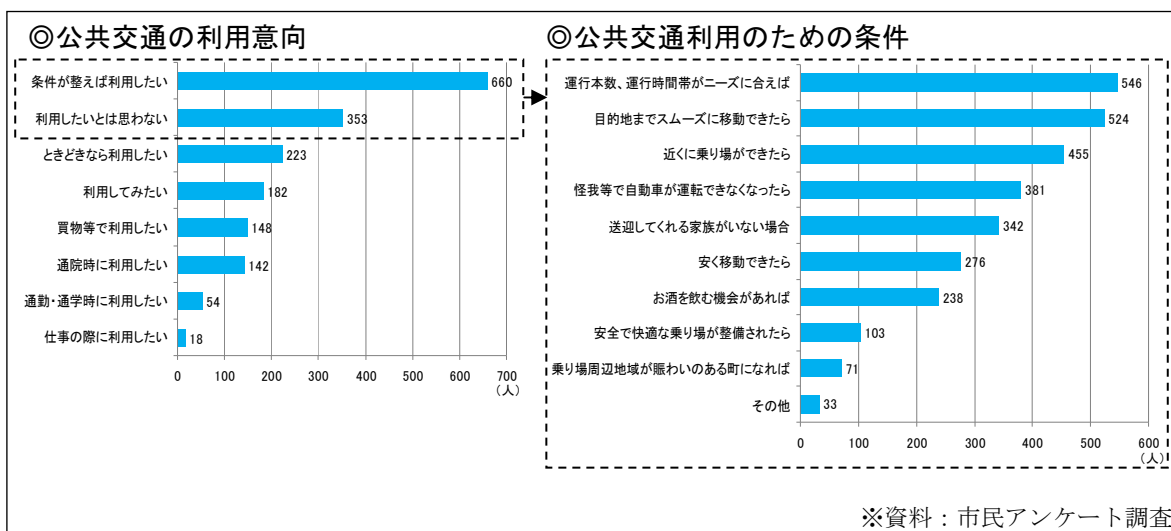
1) 市民全体の傾向

自動車を利用する理由として、「目的地までスムーズに移動できるから」を挙げる人が多くなっています。

公共交通を利用したい意向があるものの、公共交通利用のための条件として「運行本数や運行時間等のニーズに合えば」等、サービス改善を挙げる市民が多くなっています。



■ 自動車の利用理由



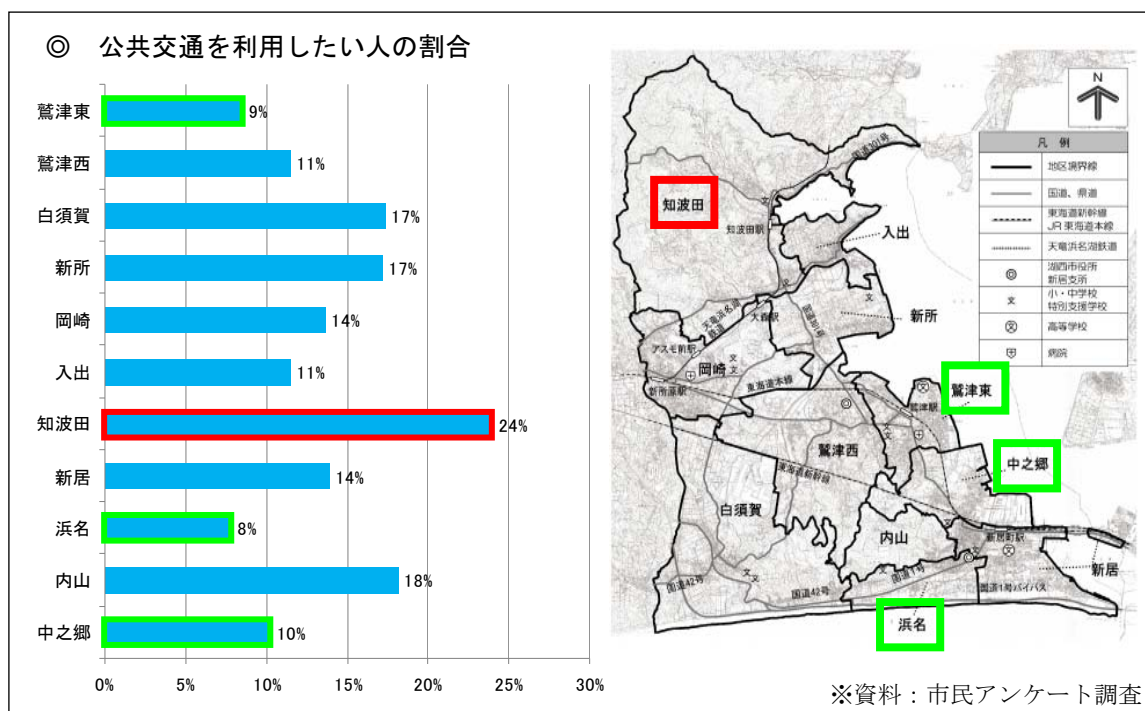
■ 公共交通の利用意向、公共交通利用のための条件

2) 地域別の利用傾向

地域別の公共交通の利用意向をみると、市北部の知波田地区が多い傾向があります。

なお、当該地区は、各目的で自動車利用が多く、また、転出意向の理由として「交通の便が悪い」「公共交通機関が不便である」ことが多く挙げられている地区となっています。

国道 1 号が横断する浜名地区や、国道 301 号が縦断する鷺津東地区、中之郷地区では利用意向が低い傾向にあります。



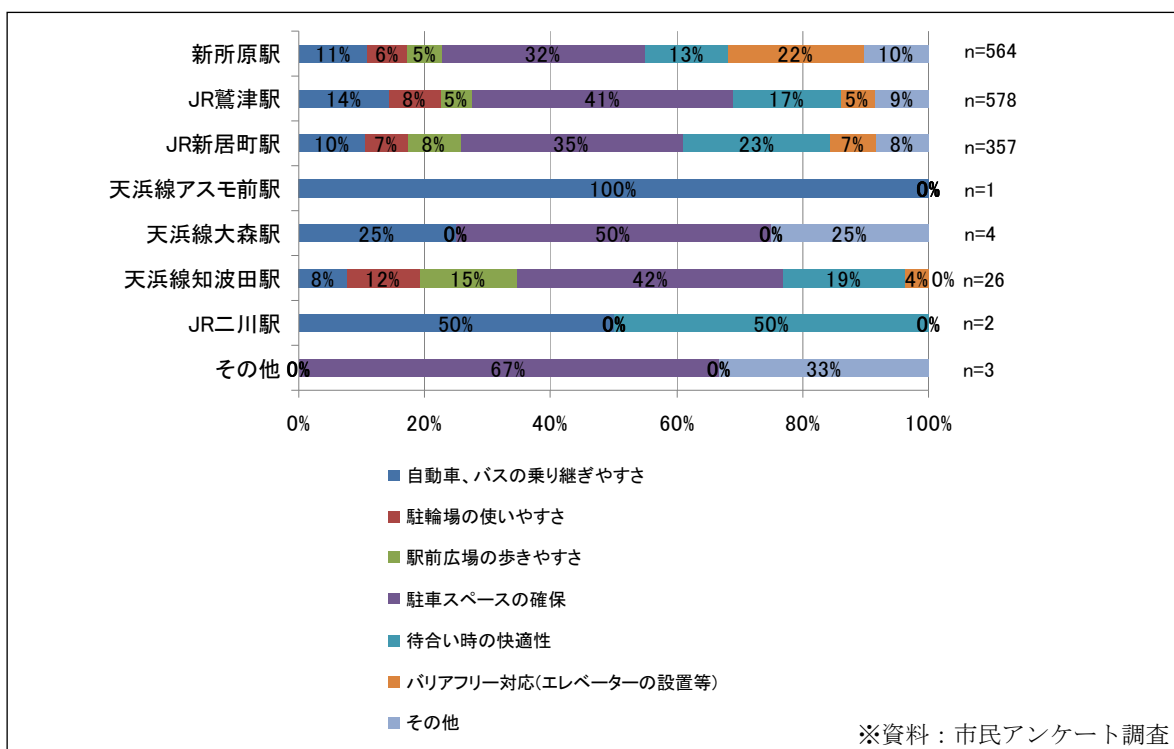
■ 地域別の公共交通の利用意向

3) 鉄道駅及び周辺地域の問題点

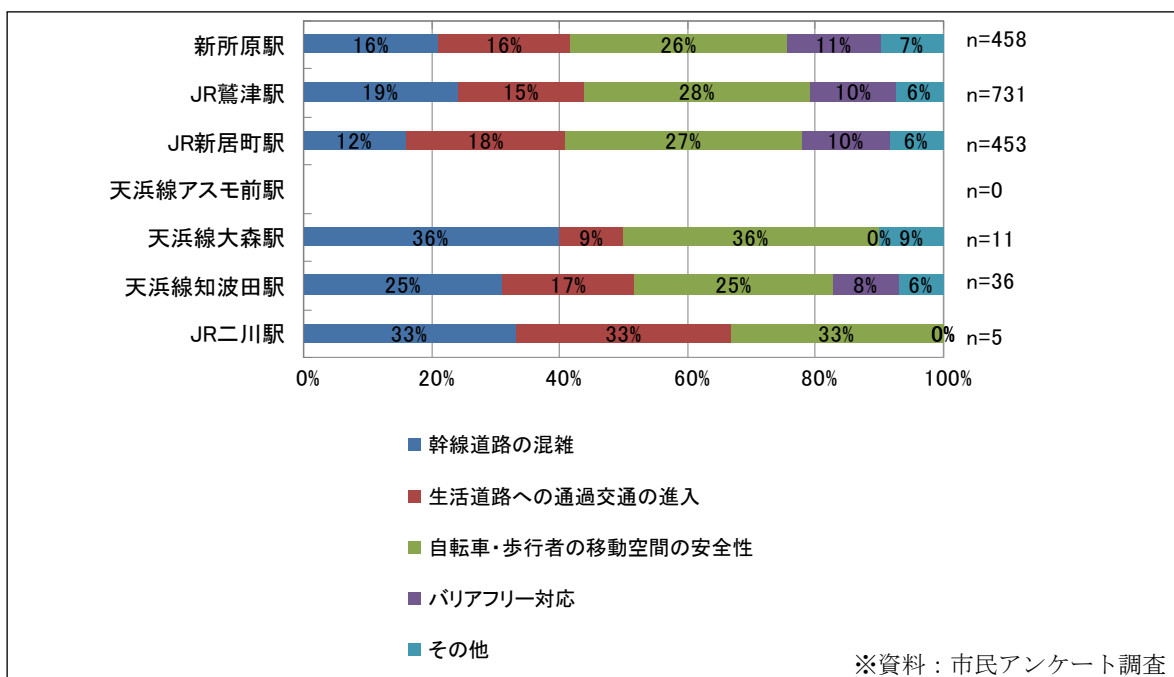
各駅において、駐車スペースの確保へのニーズが多くなっています。

新所原駅は、バリアフリー化へのニーズが多く、鷺津駅は、自動車・バスの乗り継ぎやすさへのニーズが多くなっています。

駅周辺地域の問題点として、各駅とも自転車・歩行者の移動空間の安全性が多くなっています。幹線道路の混雑と生活道路への通過交通の進入は同程度となっています。



■ 鉄道駅に対する問題点



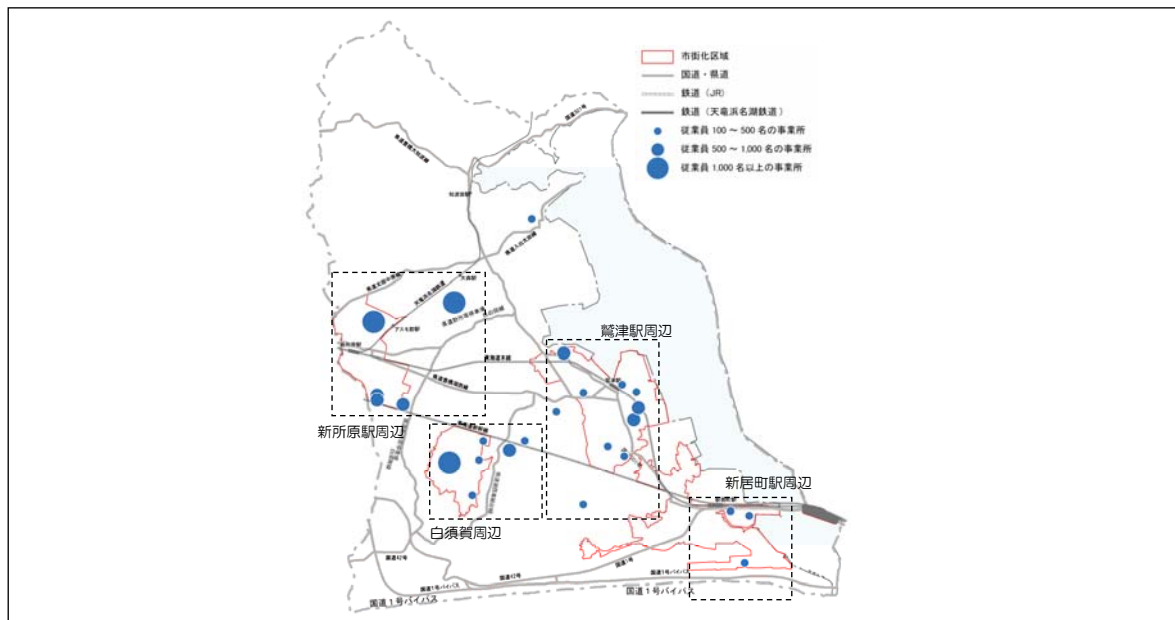
■ 鉄道駅周辺地域における問題点

(3)市内事業所への通勤実態

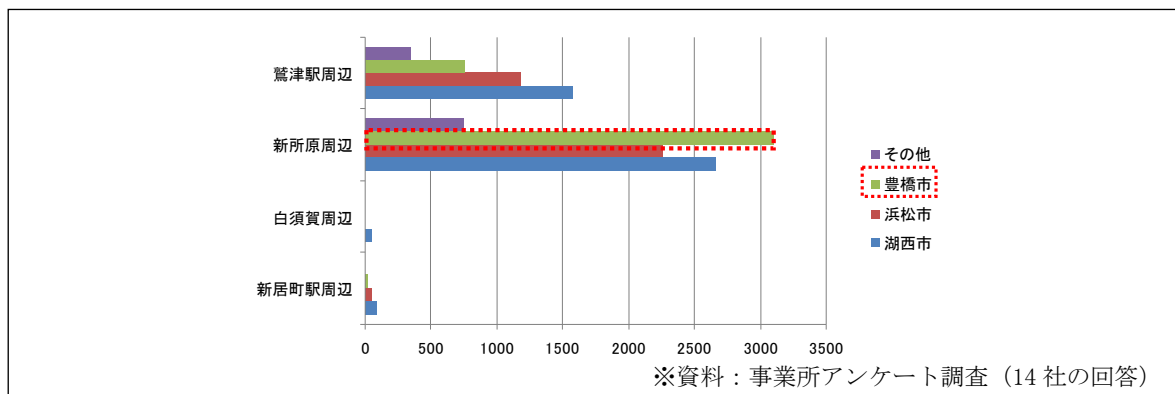
① 事業所への通勤実態

新所原駅周辺は、豊橋市からの従業員が多くなっています。

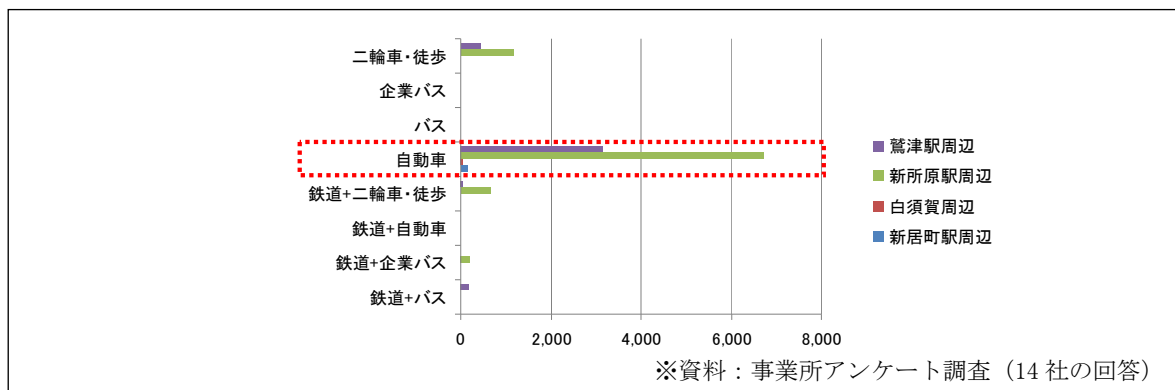
また、従業員の交通手段として自動車の利用が最も多くなっています。



■ 主な事業所の立地



■ 従業員の居住地

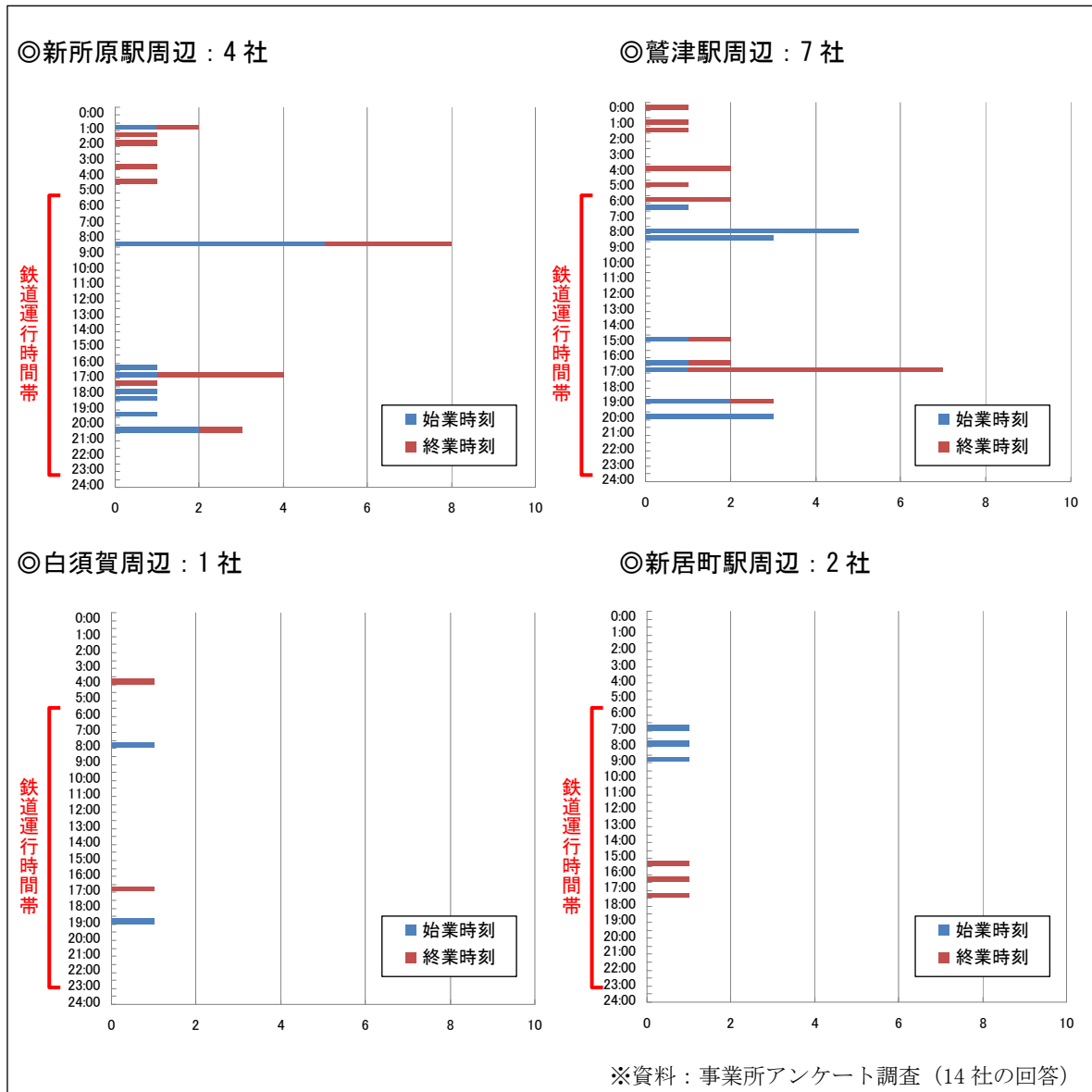


■ 従業員の交通手段

② 事業所の勤務体制

始業時間や終業時間等、事業所から従業員の出入りのある時間帯が、8 時台や 17 時台に集中しています。特に新所原駅周辺の事業所では、全ての事業所が 8 時台に始業し、17 時台に終業する勤務体制があります。

企業によっては、4 交代制の勤務体制を採用しているため、終業時刻が深夜や早朝となり、鉄道が利用できない事業所があります。



■ 勤務体制（始業時間・就業時間）

③ 事業所の取り組み

1) 通勤方法に対する各事業所の現在の取り組み

通勤方法に対する現在の取り組みとして、通勤に対するルールを決めている事業所が2社あり、そのうち1社が「居住地から勤務先まで2km以上の場合は車通勤可」としています。

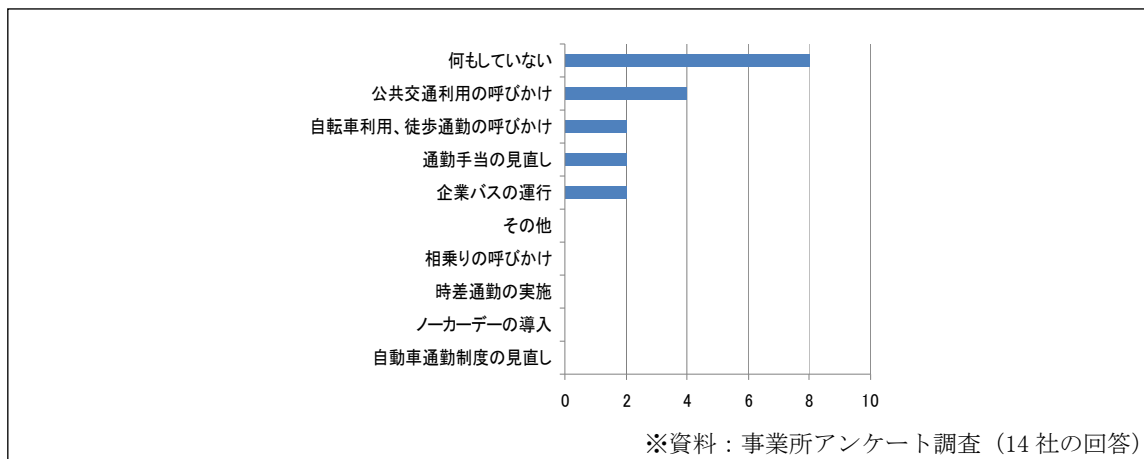
自動車からの他の手段への転換に対する取り組みとして、何も実施していない事業所が8社あります。何もしていない理由として、公共交通と比較し「車の方が短時間で移動でき、便利だから」が最も多くなっています。

一方で企業バス等の運行や公共交通の利用の呼びかけを実施している事業所もあります。

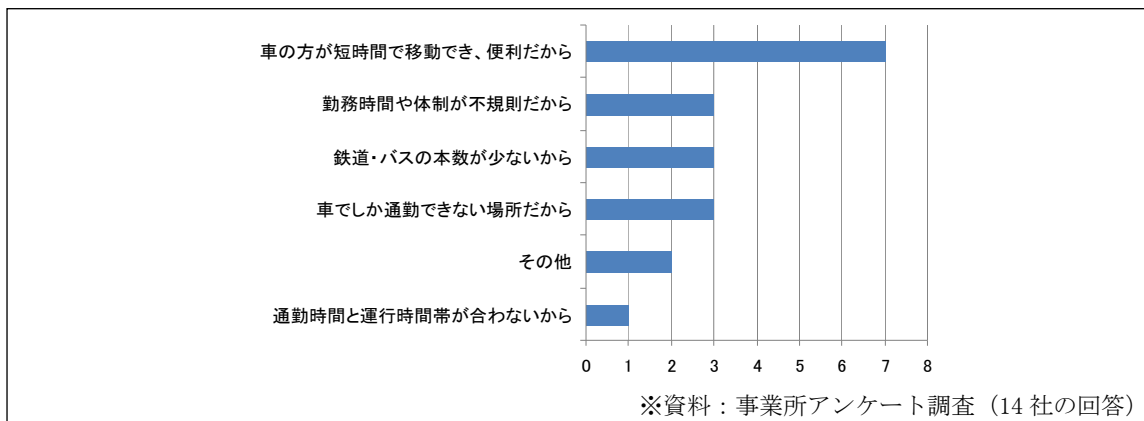
■ 通勤に対するルール

会社で一定のルールを決めている	: 2 社
ルールの内容	・居住地から勤務先まで2km以上 の場合は車通勤可
従業員の自由選択	: 12 社

※資料：事業所アンケート調査（14社の回答）



■ 自動車から他の手段への転換に対する取り組み

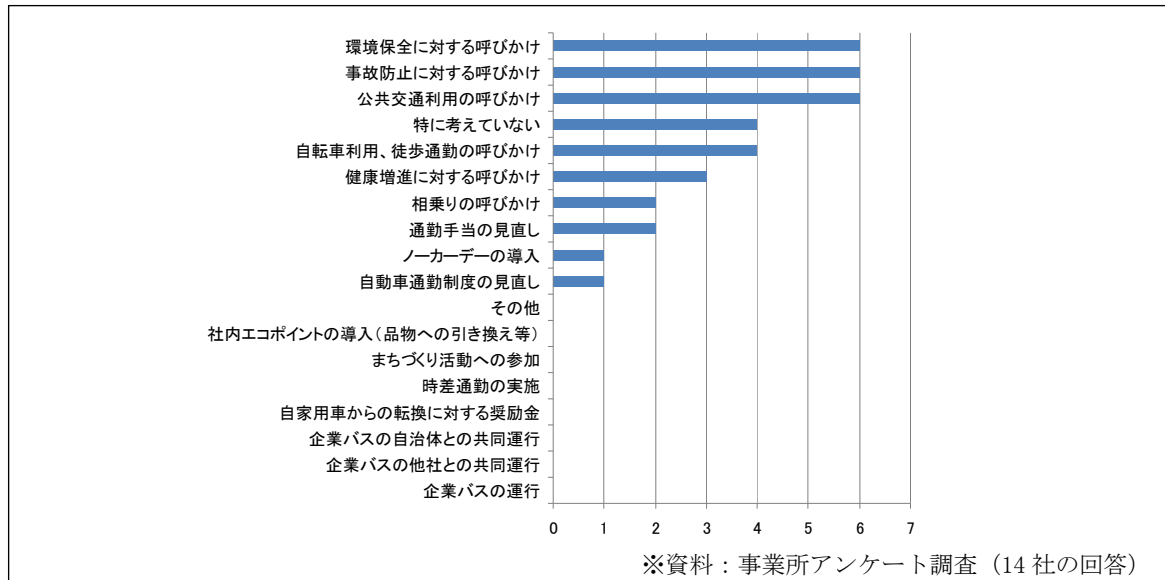


■ 特に考えていない理由

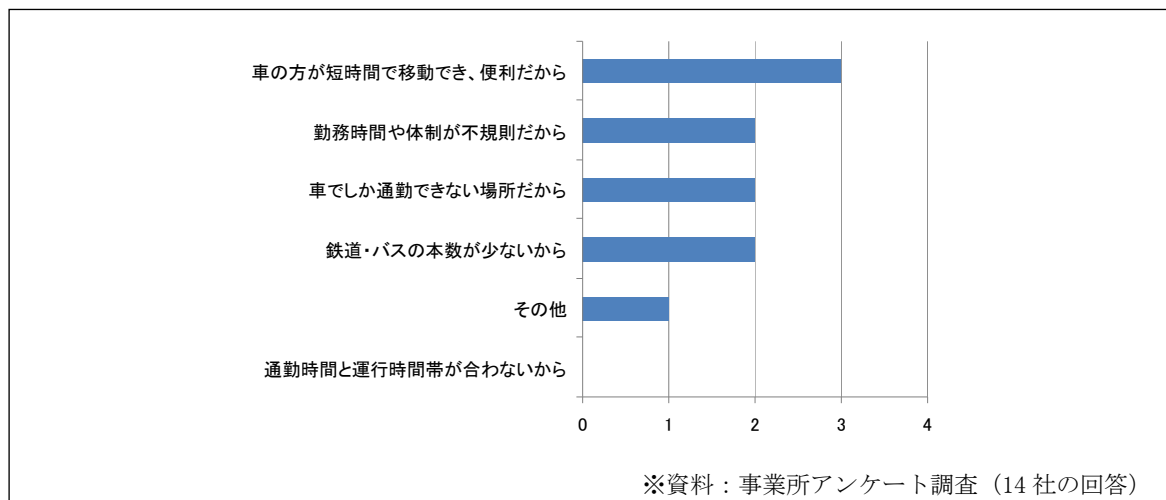
2)通勤方法に対する各事業所の今後の取り組み

通勤方法に対する今後の取り組みとして、環境保全や事故防止、通勤手段の転換への呼びかけを実施する意向のある事業所が多くなっています。

一方で、自動車の利便性の高さや事業所の立地条件から、特に取り組みを考えていない事業所もあります。



■ 自動車から他の手段への転換に対する今後の取り組み



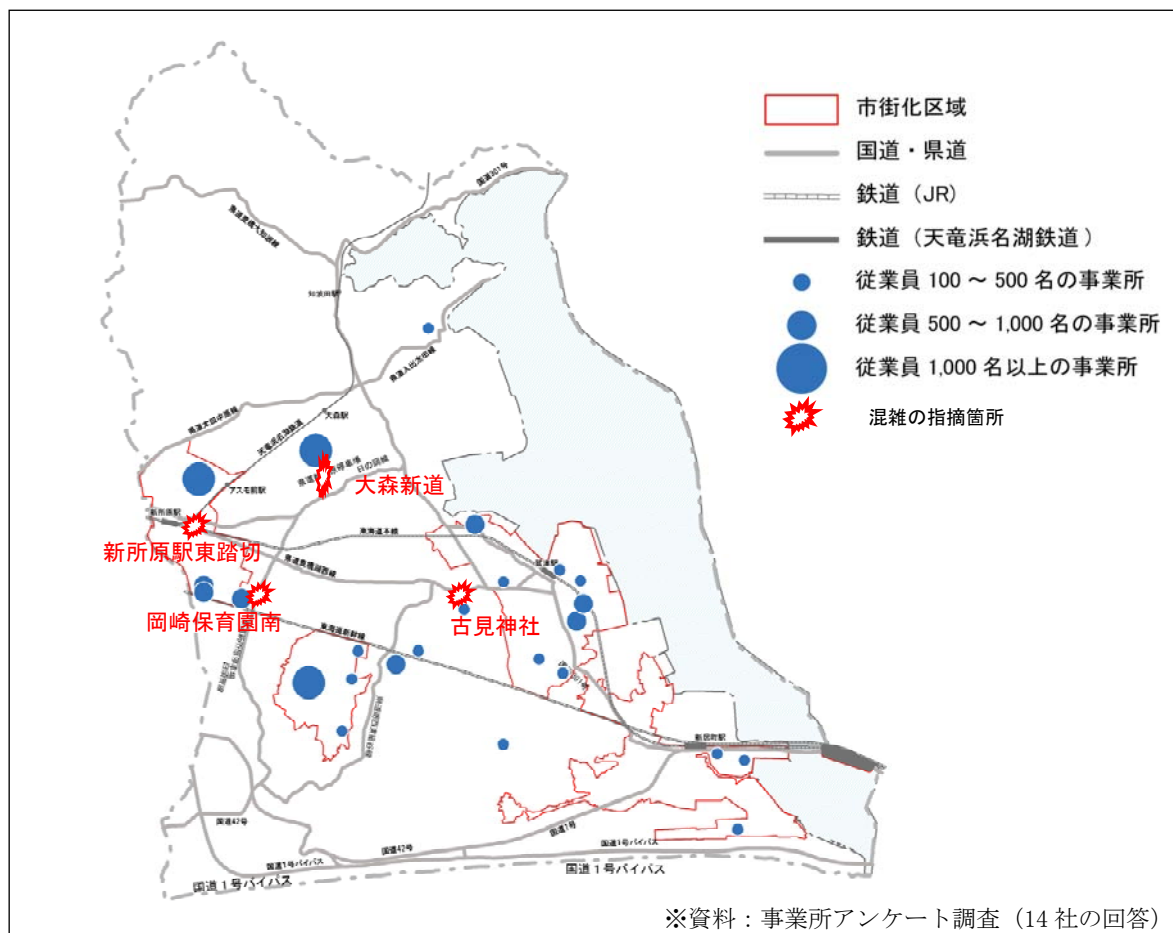
■ 自動車から他の手段への転換に対する今後の取り組みを特に考えていない理由

(5)通勤時の混雑状況

主な事業所周辺において、通勤時間帯の交通集中による混雑が指摘されています。

特に新所原駅周辺において、多くの混雑箇所が指摘されています。

なお、渋滞を指摘した事業所では、企業バスを運行するなど混雑緩和等に向けた取組みが進められている状況です。



■ 通勤交通に対する問題点

3-3 まとめ

◎地域間流動

- 通勤・買物等日常的な移動において、拠点間・都市間の移動多く、市内各地区から浜松市や鷺津駅周辺地域への流動が多くなっています。
- 自動車を利用するライフスタイル・意識が定着しており、高齢者等、自動車が運転できない人の外出頻度が少ない傾向があります。

◎地域内流動

- 多様な施設が立地する鷺津駅周辺地域では自動車の利用が多い傾向にあります。
- 新所原駅周辺は、徒歩・自転車での移動が多い傾向にあります。
- 新居町駅周辺地域は、通勤交通において自動車の利用が多い傾向にあります。
- JR 各駅の徒歩での利用圏域（平均値）は 600m～800mであり、移動時間は概ね 10 分程度となっています。

◎鉄道駅に対するニーズ

- 各駅において、駐車スペースの確保へのニーズが多くなっています。
- 新所原駅は、バリアフリー化へのニーズが多く、鷺津駅は、自動車・バスの乗り継ぎやすさへのニーズが多くなっています。

◎鉄道駅周辺地域に対するニーズ

- 周辺地域の問題点として、各駅とも歩行者自転車の移動空間の安全性が多く指摘されています。

◎公共交通の利用ニーズ

- 現状で公共交通の利便性が低く高齢化率が高い、市北部において利用意向が強い傾向にあります。
- 市内外からの自動車の通勤が多く、特に新所原駅周辺において交通集中による交通渋滞が指摘されています。混雑を指摘している事業所では、通勤バスを運行するとともに、公共交通利用の呼びかけを実施またはこれから実施する予定となっています。
- 公共交通を利用したくないと回答した市民や、自動車から他の交通への転換に対する取組みを実施する意向のない事業所が見受けられます。

第4章 都市の将来像

4-1 上位・関連計画

(1)新・湖西市総合計画

湖西市は、市民協働で創る「市民が誇れる湖西市」を将来像として掲げ、市民が主体となって特徴を活かしたまちづくりを進めていくことが示されています。

また、浜名湖、遠州灘、湖西連峰などの自然、先人から受け継いだ歴史的文化財は本市の魅力であり、自動車関連企業を中心とした工業、基盤整備がされた農業、自然豊かな浜名湖や遠州灘における漁業、駅を中心とした商業などの産業は本市の活力として捉えられています。この魅力と活力を創り出しているのは、ここに住む人[市民]です。本市の魅力や活力を市民が再発見し、認識し、もっと生かしていくことが考え方として示されています。

土地利用については、自然環境を保全しつつ、バランスの取れた土地利用を推進するため、各地域の特性を生かすことが示されています。

【将来像】

◎市民協働で創る「市民が誇れる湖西市」

※資料：新・湖西市総合計画

【基本方針の方針】

◎自然と共生したうのおいのある土地利用

- 浜名湖岸や遠州灘の砂浜、湖西連峰をはじめとする、水と緑に囲まれた貴重な自然や景観を守り、残していきます。

◎快適な生活環境をめざす土地利用

- 市街化区域内の未利用地などの活用を優先的に進めます。

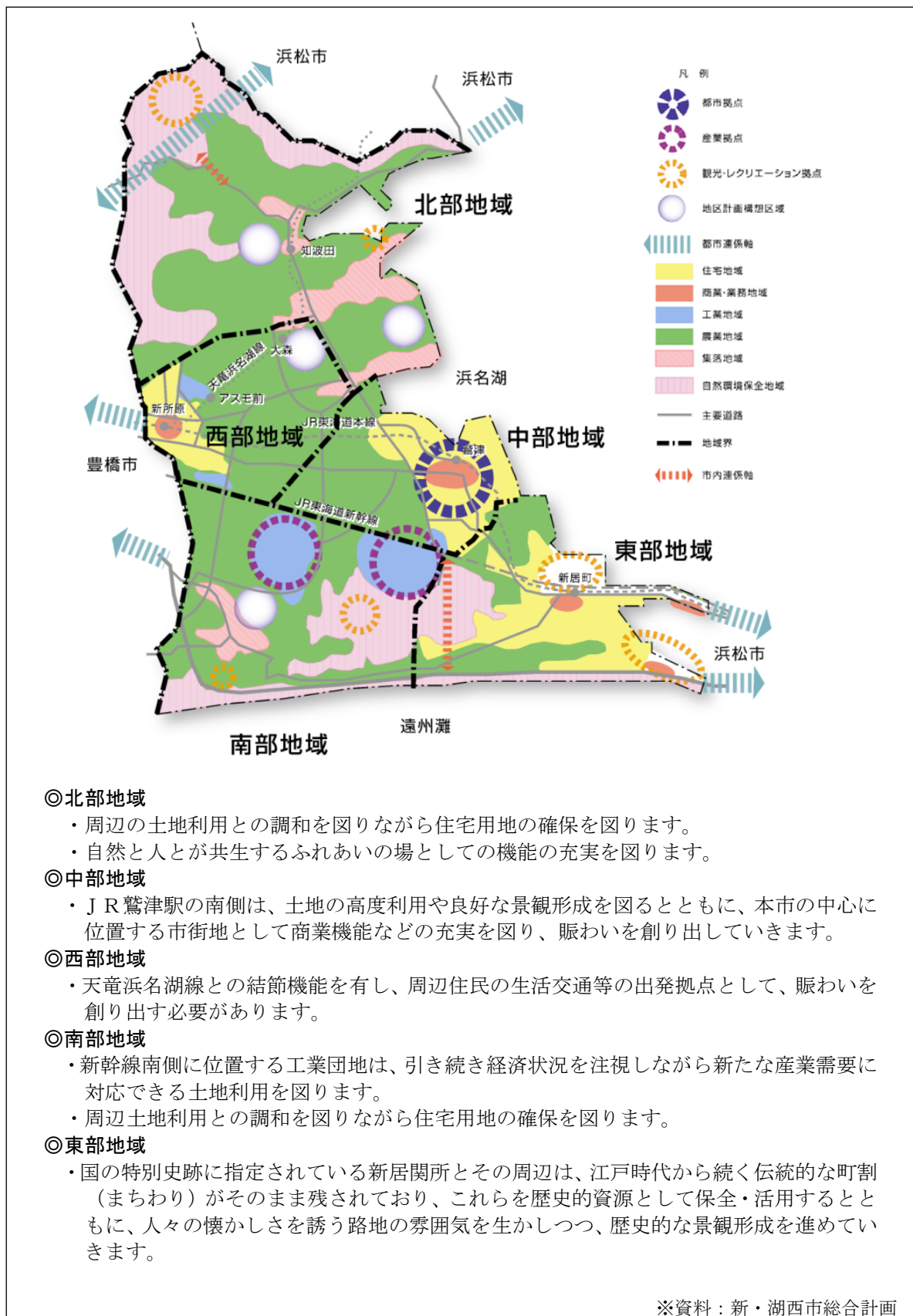
◎活力ある産業振興を図る土地利用

- 耕作が放棄されてしまった農地などの有効活用を図っていきます。
- 周辺の土地利用との調和を図りながら、工業用地の開発を進めます。
- 市街地の核となる場所が、それぞれの特徴を生かした商業機能が発揮できるような土地利用をしていきます。

◎災害に強い安全な土地利用

- 農地・森林の保全や、河川などの整備を図り、災害に強く安全な市となるような土地利用を進めていきます。

※資料：新・湖西市総合計画



■ 将来土地利用概念図

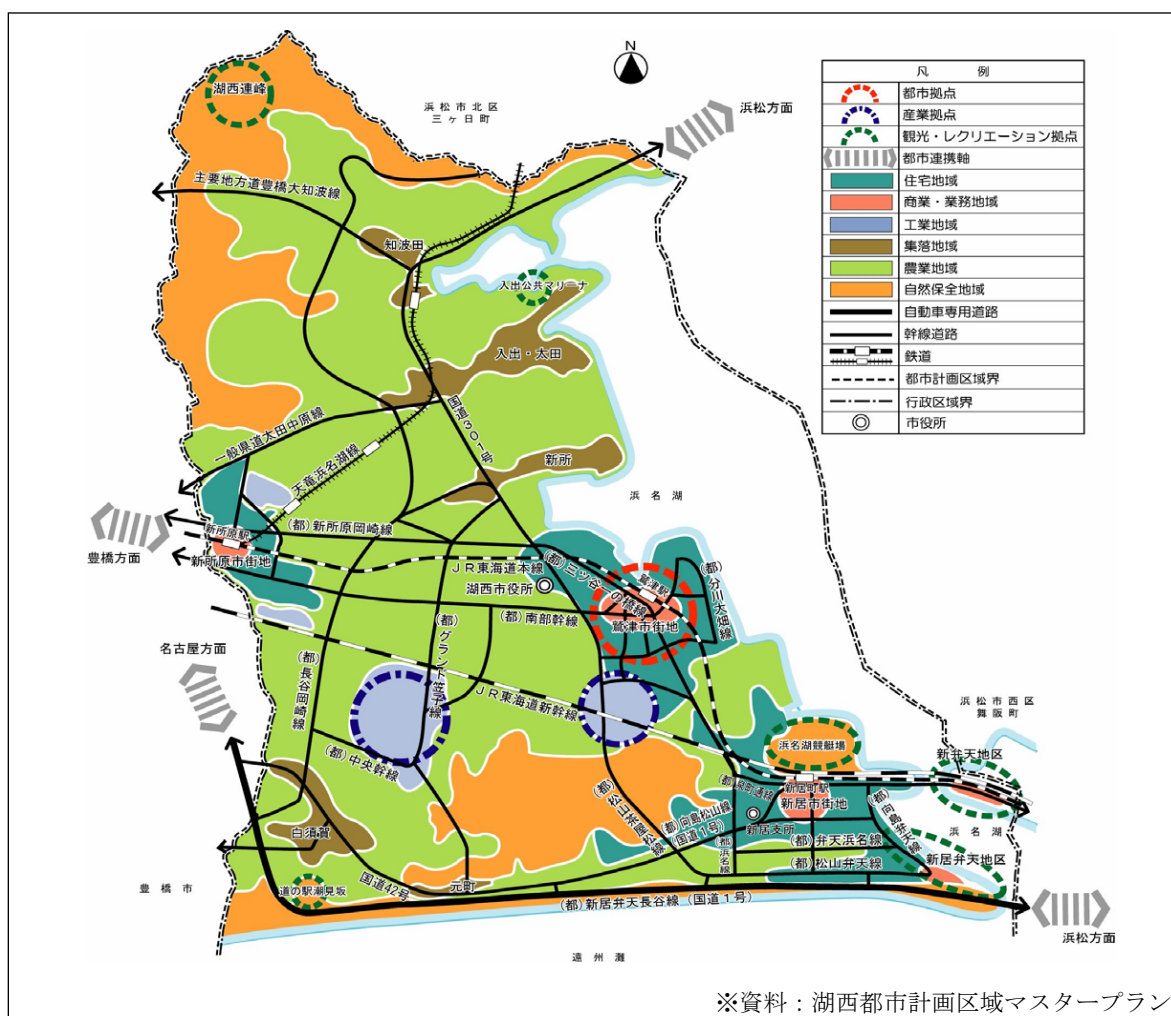
(2)湖西都市計画区域マスタープラン

集約型都市構造の実現及び、静岡県の西の玄関口として、これまでの都市圏活力を支えてきた産業集積のさらなる強化を図るとともに、豊かな自然環境・田園環境と共生した高質でうまいの感じられる安全で安心して暮らせる生活・交流都市圏を形成することを目指すことが示されています。

【都市づくりの目標】

1. 基幹的な公共交通沿いの集約拠点の連携強化
2. 豊かな自然・田園環境や歴史的資源と共生したゆとりある生活環境の形成
3. 都市圏の活力を支えてきた産業基盤のさらなる整備・充実
4. 周辺都市圏との多種多様な交流を促進する広域交通ネットワークの形成
5. 浜名湖と遠州灘に面する緑地環境の保全と観光・レクリエーション空間の充実
6. 安全・安心で豊かさを実感できる生活環境の形成
7. 住民が主体的に参加するまちづくりの実現

※資料：湖西都市計画区域マスタープラン



■ 将来市街地像

(3)西遠都市圏都市交通マスタープラン

西遠都市圏では、「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」を基本理念とし、都市の拠点や公共交通沿線に都市機能を集積させた拠点・公共交通軸集積型都市構造の形成を進めていくことが示されています。

【基本理念】

◎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

※資料：西遠都市圏都市交通マスタープラン

【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

※資料：西遠都市圏都市交通マスタープラン

【目標】

◎都市圏構造の目標

- 既存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

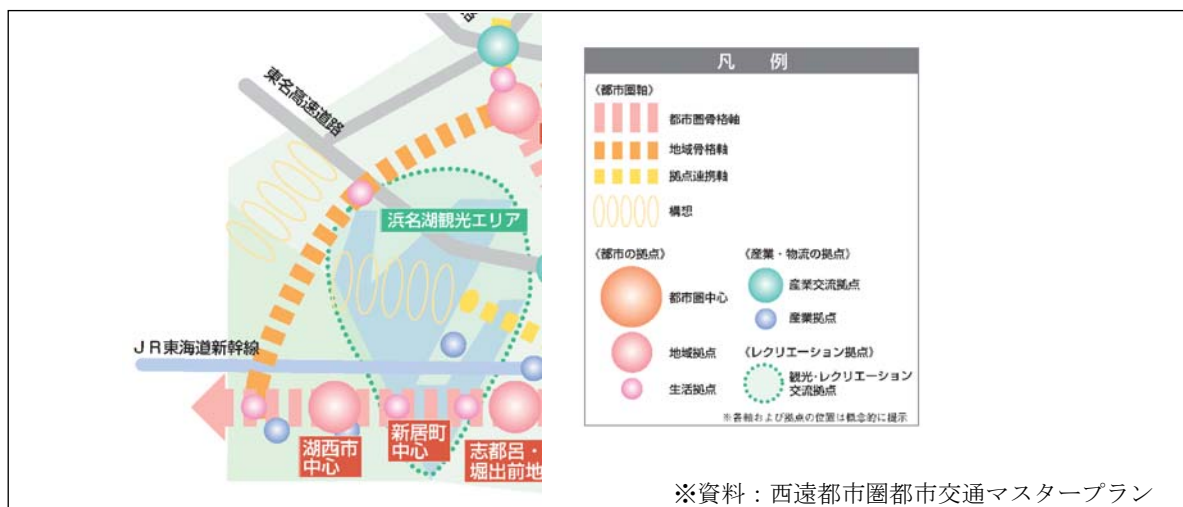
◎交通体系の目標

- 公共交通及び交通結節点の利便性を高め、利用を促進
- 効率的・効果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・快適な暮らしを支える移動環境を創出

◎ソフト施策の目標

- 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

※資料：西遠都市圏都市交通マスタープラン

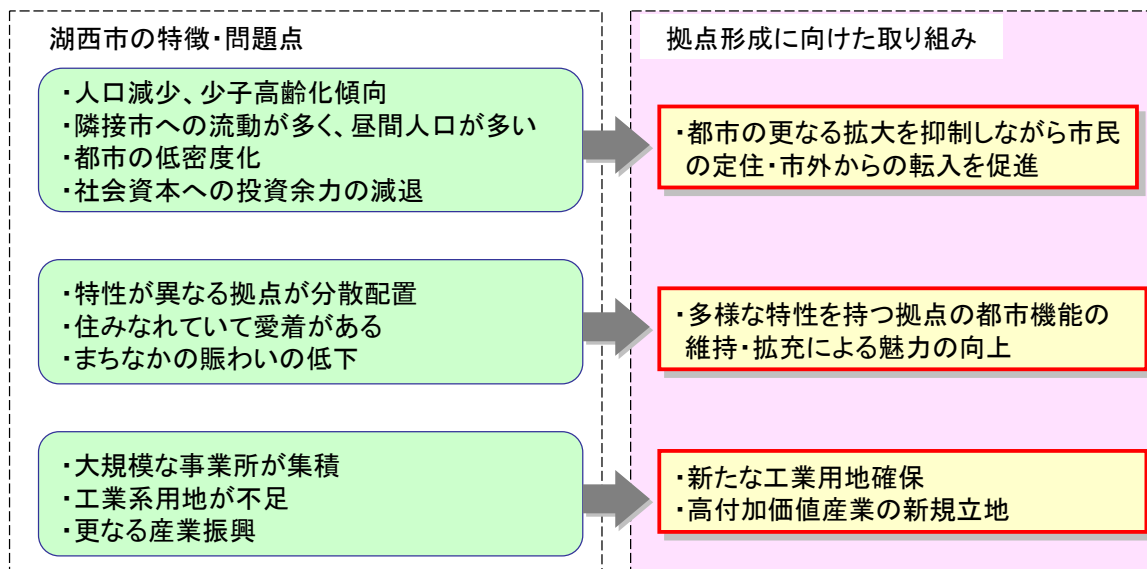


■ 都市圏の基本構造

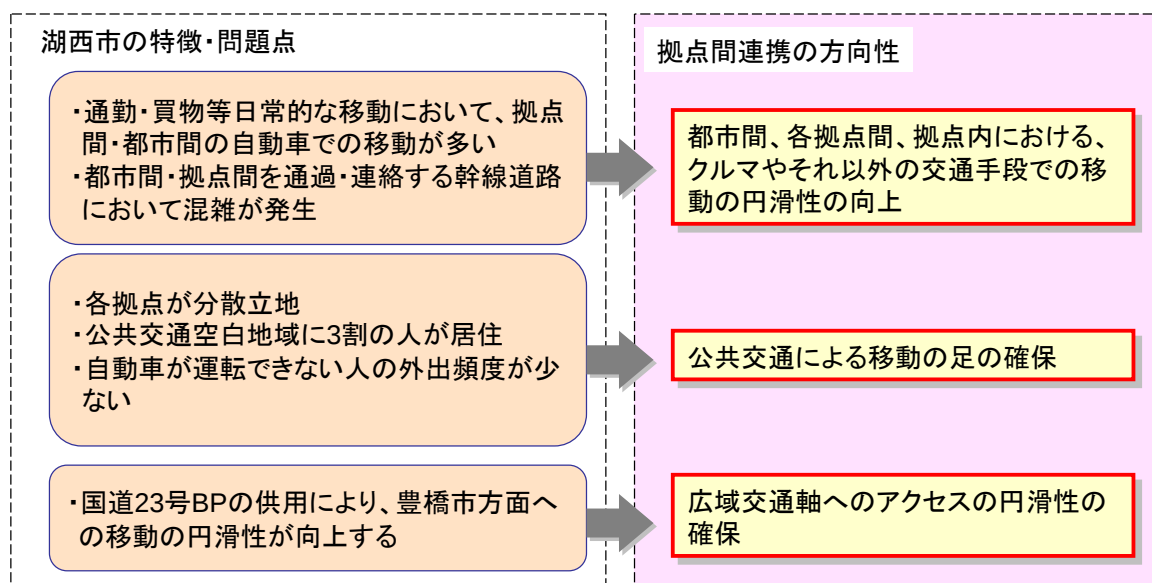
4-2 将来都市像

(1) 設定の考え方

湖西市を取り巻く社会情勢や人口流動、市民ニーズ等を踏まえ、湖西市では、拠点の魅力を高めることで、自発的に拠点への集約を促進する取組みを展開します。また、現在の市民の移動実態等を踏まえ、市民の生活の利便性を維持しながら、将来に渡り産業の発展と人々の生活を支える交通環境の形成を図ります。



■ 拠点形成の方向性

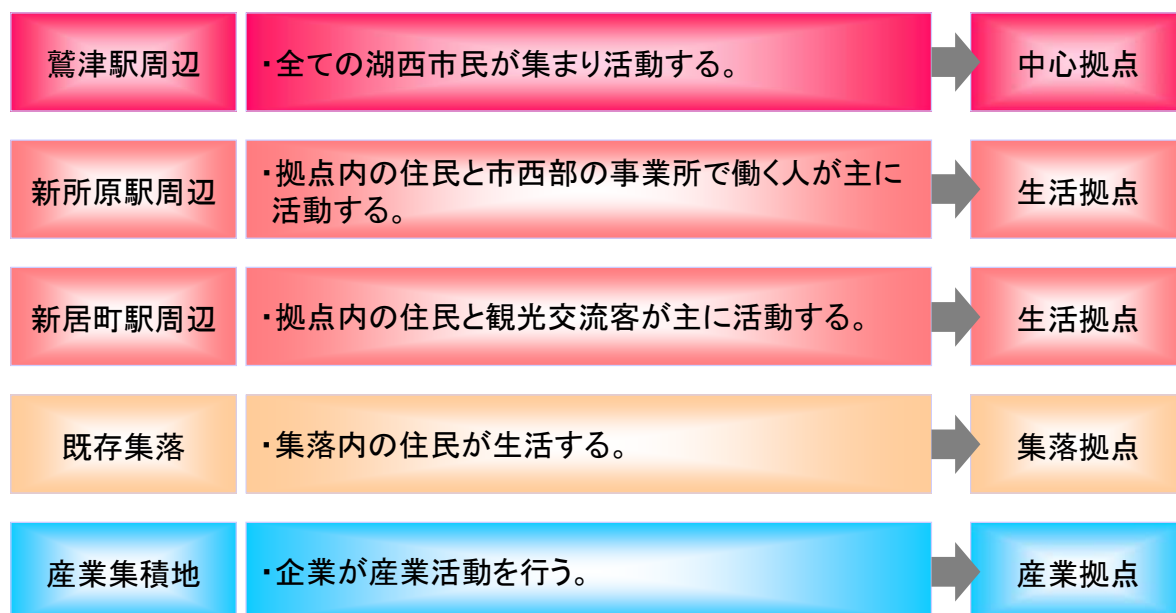


■ 拠点間の連携の方向性

(2)湖西市の将来都市像

① 各拠点の位置づけ

既存の都市機能や人口が集積する地域を拠点として位置づけ、各拠点の強みを活かした、人々の多様な居住志向や活動目的に対応できる、全ての人にとって魅力ある都市を目指します。



■ 各拠点の位置づけ

② 湖西市が目指す都市構造

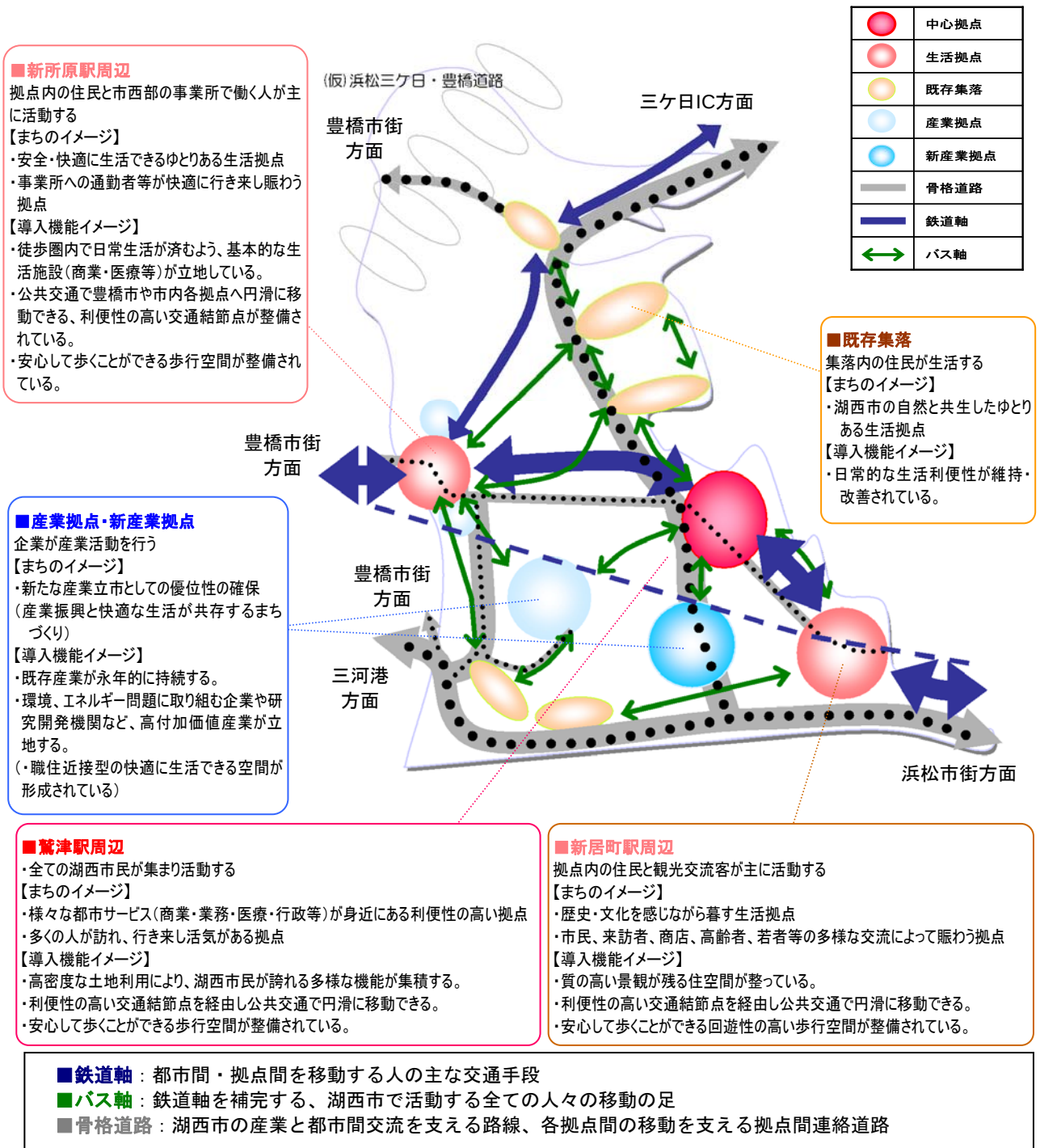
持続可能な都市を形成するためには、拡大傾向にある都市構造からコンパクトなまちへの転換が必要です。また、少子高齢化の進展を踏まえ、自動車を利用しなくても移動しやすい交通環境を整備する必要があります。こうした状況下において、少子高齢化に対応するために、全ての市民が公共交通を利用できる交通環境の形成を目指した場合（シナリオ2）、全ての居住地において移動の利便性は確保される一方で、公共交通の

維持のための費用が増加し、利用者や市民の負担が大きくなることが想定されます。また、拠点への集約が進まないことや新産業拠点からの交通を円滑に処理する道路網の整備が円滑に進まないことが考えられ、持続可能な都市が形成されていないことが考えられます。このため、自動車やバスなど多様な交通環境を選択しながら移動する都市構造（シナリオ3）により、持続可能なコンパクトな都市構造を目指します。

■ 湖西市が目指す将来都市構造の考え方

	現況進行の場合（シナリオ1）	拠点の魅力向上、公共交通拡充型の場合（シナリオ2）	拠点の魅力向上、多様な交通手段を選択できる場合（シナリオ3）
都市構造			
	公共交通のサービス水準が低く、市街地が拡大し、自動車中心となっている。	- JR 駅周辺の各拠点に人口や各都市施設が集積している。 - 拠点間を公共交通により連絡し、利便性の向上を図る。 - 拠点以外の集落においても、公共交通網がきめ細かく整備され、市全域の全ての人に対して高いサービスが提供されている。	- JR 駅周辺の各拠点に人口や各都市施設が集積している。 - 拠点間を公共交通により連絡し、利便性の向上を図る。 - 拠点以外の集落では、関係者が一体となった取組みにより柔軟なサービスが適切に確保されている。 - 広域幹線道路へのアクセス路線が整備され、適切な交通処理が行われている。
各パターンの比較	- 自動車でないと生活しにくい。 - ピーク時において特定路線の道路混雑がみられ、バス、自動車の円滑性が確保できない。 - 公共交通の利用者が確保できず、公共交通のサービス水準が一層低下するため、公共交通の維持・確保ができなくなる。 - 拠点への集約が進まず、中心拠点や生活拠点においても、魅力が確保できず、低密度化した市街地が形成されていく。 - 新産業拠点の物流交通が中心拠点や生活拠点を通過し、非効率であり、沿道環境の悪化も懸念される。	- 自動車が使えなくても、公共交通が充実しており生活しやすい。 - 自動車利用とともに円滑かつ利便性の高い生活ができる。 - 公共交通の維持管理費が増大されるため、利用料金や市民の税金による負担が高くなり、持続可能性が低い。 - 拠点以外の地域においても、移動の利便性が確保されるため、拠点への集約が進まず、低密度化した市街地が形成されていく。 - 新産業拠点の物流交通が中心拠点や生活拠点を通過し、非効率であり、沿道環境の悪化も懸念される。	- 拠点地域では、自動車が使えなくても、公共交通が充実しており生活しやすい。 - 状況に応じて、自動車と公共交通等を選択して生活する。 - 様々な交通手段が市民ニーズを適切に補完し合い、維持されている。 - 拠点への集約が進みやすく、都市経営の効率化が図れる。 - 公共交通を守り、育てる意識が醸成され、公共交通空白地域の移動手段の確保に向けた取組みが進むようになる。 - 新産業拠点の物流交通が円滑かつ適切に処理されており、事業者と生活者にとって魅力的な産業環境が形成されている。

湖西市は、各拠点の特性を活かし、以下のような将来都市構造を目指します。



※各拠点の位置づけやイメージは、第4次地震被害想定(平成25年6月27日公表)に基づき、必要に応じて見直しを行う。
※(仮)浜松三ヶ日・豊橋道路は、現在浜松三ヶ日・豊橋道路建設促進期成同盟会から国に対し事業化を要請中であり、事業化された際は、骨格道路網の見直しを行う。

湖西市における将来都市構造

第5章 将来都市像の形成に向けた課題

5-1 拠点地域の課題

拠点地域の課題を、拠点ごとに整理します。

(1) 中心拠点(鷺津駅周辺)

① 歩行空間の確保

鷺津駅周辺は主に南側に市街地が広がり、駅からの徒歩圏内に多様な都市施設が立地していますが、商業施設や、市立湖西病院へのアクセス道路で、歩道が未整備となっています。

また、市街地内の移動手段が、自動車中心となっており、自転車・歩行者の移動空間の安全性を問題点と指摘する人が多い状況です。

多様な施設の立地を活かして、中心拠点として拠点内の生活しやすさや賑わいを向上させるために、駅南側に面的に分布する商業施設や、徒歩圏内に立地する医療施設等へ、安全で快適に移動できる空間を確保し、まちなかの回遊性を向上させる必要があります。

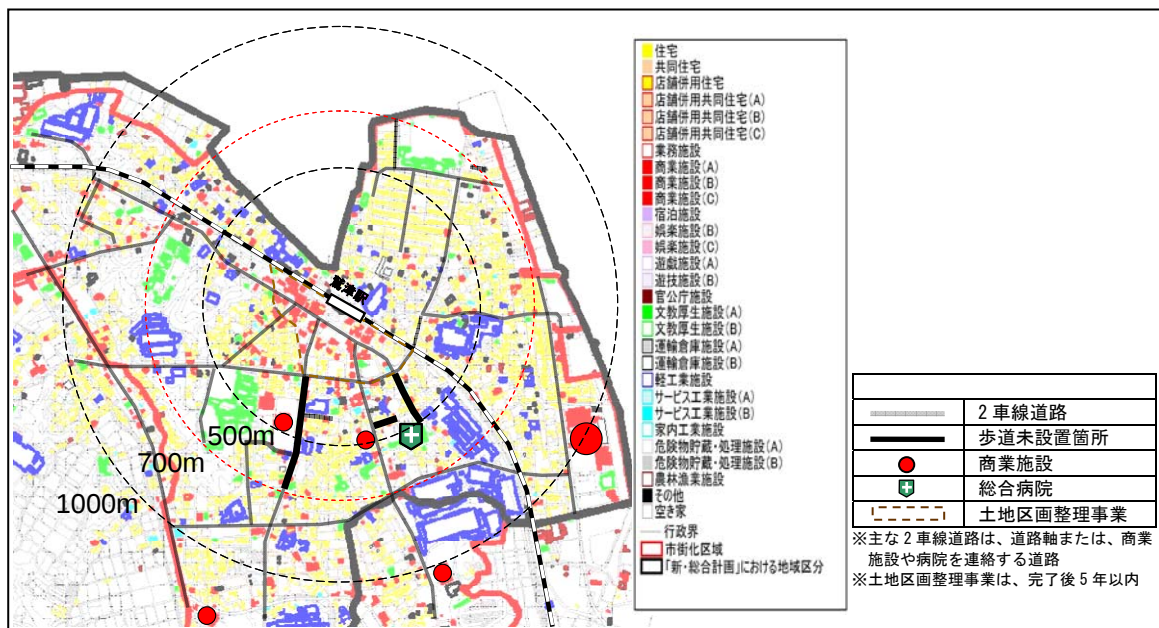
【課題】

・安全で快適に移動できる歩行空間の確保

- 市街化区域内の各所に分布する商業施設や医療施設等へ、自動車を使わなくても徒歩で移動ができるよう、駅からの徒歩圏内の歩行者の安全を確保する。

・回遊性の向上

- 多くの人が訪れ、行き来し活気がある拠点を形成するため、誰もが安心して長時間まちの中に滞在できるような歩行空間を確保する。



■ 歩道未設置箇所（鷺津駅周辺）

② 交通結節機能の向上

鷺津駅は、中心拠点に立地する交通拠点として、湖西市民が誇れる利便性の高い交通結節点が必要となります。

現在、鷺津駅は駅前広場の面整備は完了していますが、バス等の乗り換え動線上や駐輪場・上屋等がなく、雨天時等の利便性や快適性が低くなっています。

このため、湖西市の中心的な交通結節点として、乗換えの利便性や快適性を向上させる必要があります。

【課題】

・雨天時等における乗換えの利便性・快適性の向上

- 湖西市の中心的な交通結節点として、乗換えの利便性や快適性を向上させる



■ 鷺津駅の乗換え動線と駅前広場の状況

(2)生活拠点(新所原駅周辺)

① 歩行空間の確保

新所原駅の周辺概ね 1km 範囲内に商業店舗や中低層住宅が立地し、その周辺に大規模な事業所が立地していますが、商業施設の前面道路や、事業所へのアクセス道路で、歩道が未整備となっています。

市街地内の移動手段は徒歩中心であり、自転車・歩行者の移動空間の安全性確保へのニーズは多い状況です。また、転出意向のある人の理由として、買物や外食が不便であることが、他の地区と比較し、高い割合になっています。また、新所原周辺地域では、人口が減少傾向にあります。

人口の維持・増加を図ると共に、事業所の従業員等の来訪者による賑わいや、商業の振興による活力を創出するためには、生活者にとって安全・快適に生活できる環境を整備し、商業施設や事業所等へ安全で快適に移動できる空間を確保し、まちなかの回遊性を向上させる必要があります。

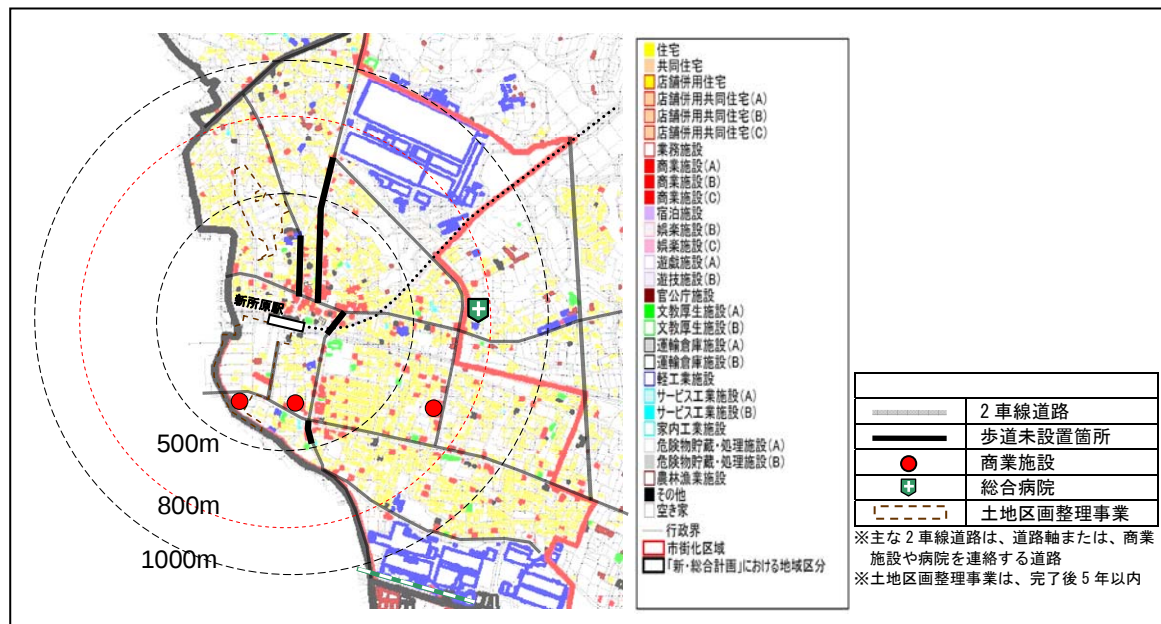
【課題】

・安全で快適に移動できる歩行空間の確保

- 現状の徒歩中心のライフスタイルを今後も維持し、賑わいを創出するため、駅徒歩圏に立地する商業施設や事業所への歩行者の安全を確保する。

・回遊性の向上

- 多くの人が訪れ、行き来し活気がある拠点を形成するため、誰もが安心して長時間まちの中に滞在できるような歩行空間を確保する。



■ 歩道未設置箇所（新所原駅周辺）

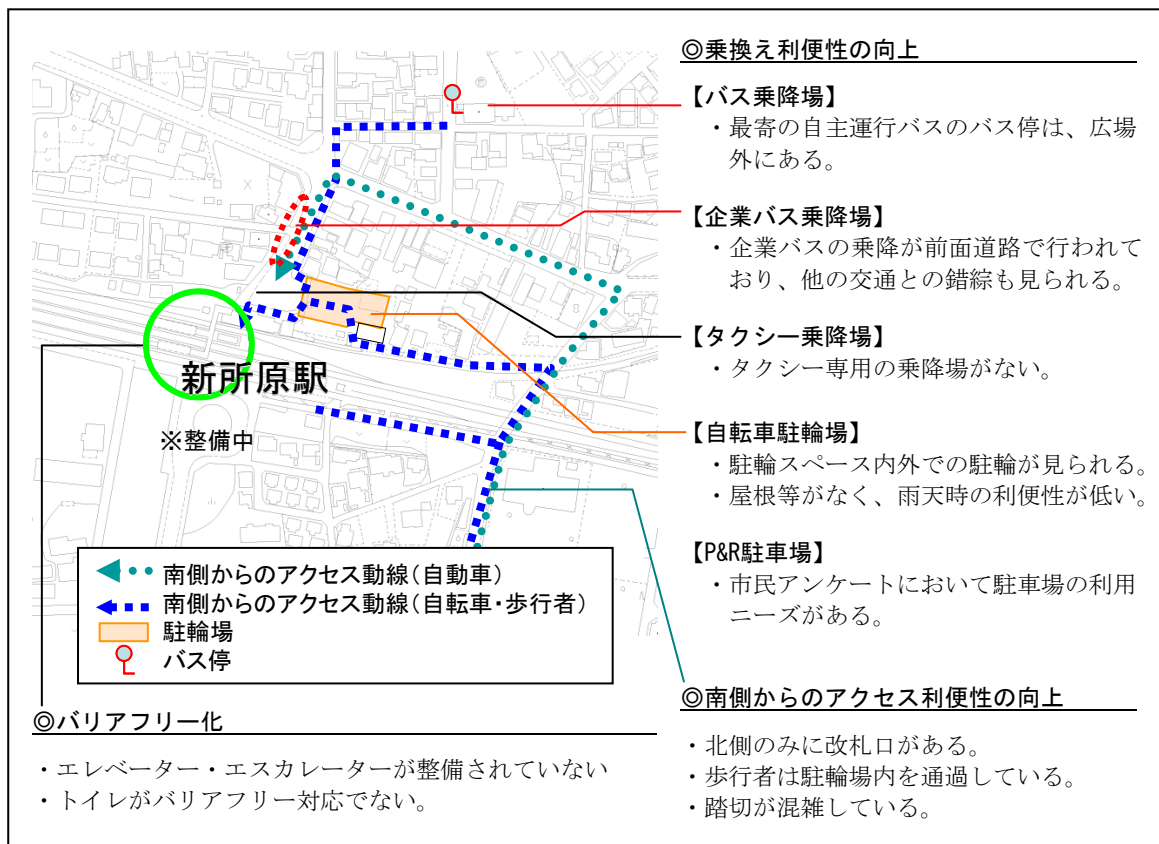
② 交通結節機能の向上

新所原駅は北側にのみ駅前広場がある状況であり、エスカレーター・エレベーターが整備されていません。人口集積を図るためには、誰もが円滑に利用できる交通結節機能を確保するとともに、駅へのアクセス利便性を向上させ、住民が行きたいところへ円滑かつ快適に移動できる移動環境を形成する必要があります。

【課題】

・雨天時における乗換えの利便性・快適性の向上

- 湖西市の中心的な交通結節点として、乗換えの利便性や快適性を向上させる



■ 新所原駅の乗換え動線と駅前広場の状況

③ 市民協働の取り組みの継続:新所原駅周辺まちづくり研究会

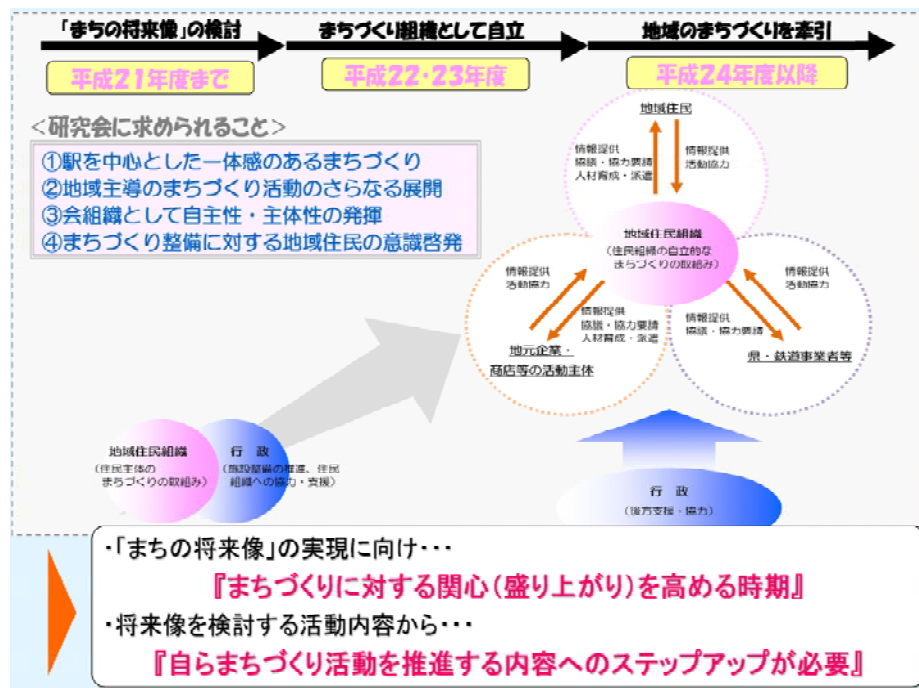
新所原駅のターミナル機能や駅周辺の商業を活用した、住民主体のまちづくりが進められています。平成15年に「新所原駅周辺まちづくり研究会」が組織され「新所原駅周辺まちづくり提言書」の作成や、北側駅前広場の整備に向けた具体的な整備計画の検討等を実施しています。

こうした住民主体の取り組みを今後も継続すると共に、市全体へ市民協働でのまちづくりを展開していく必要があります。

【課題】

・市民協働の取組みの継続実施

- 各交通施設の利用者や、生活者である市民が、行政や地元企業、交通事業者等と協働でまちづくりを継続し、より強力にコンパクトな都市構造の実現に向けた取り組みを進める。



※資料：湖西市資料

■ 新所原駅周辺まちづくり研究会の取組み状況

(3)生活拠点(新居町駅周辺)

① 歩行空間の確保

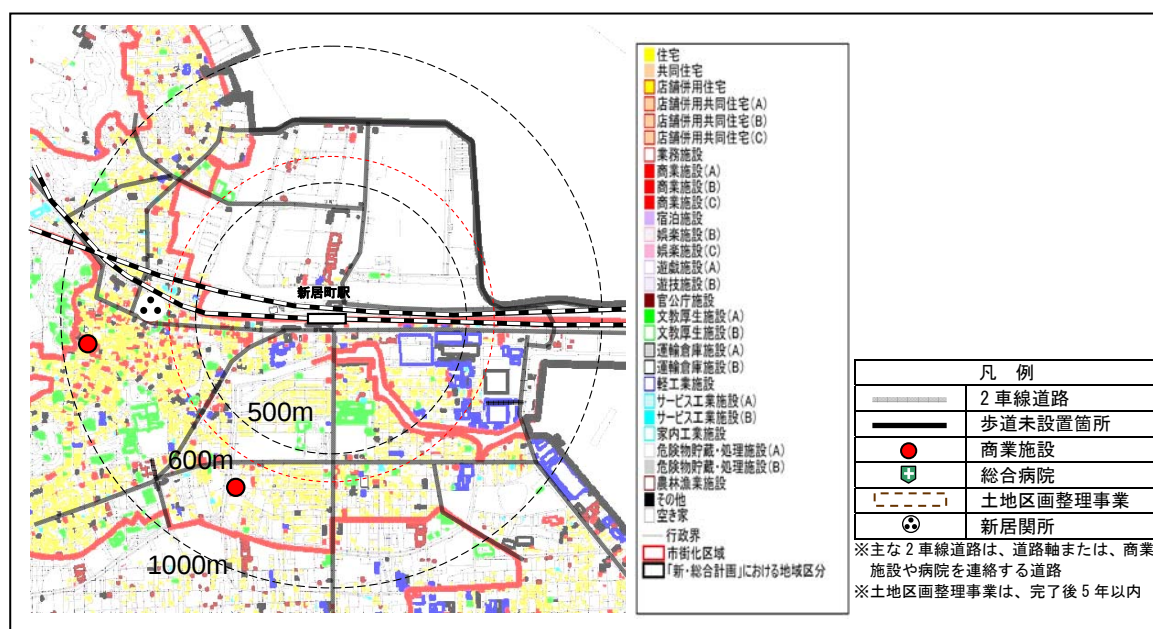
新居町駅では、駅から国道沿いに歴史的施設や商業店舗等が立地し、その他は主に住宅地が立地しています。駅周辺の歩道整備は概ね完了しています。国道1号沿いの地域は、新居関所周辺地区景観計画が策定されており、沿道の建物と調和し、景観に配慮した歩行空間も整備されています。

まちの賑わいの維持に向け、既存ストックを活用した交流人口の維持が必要です。

【課題】

・ 既存ストックを活用した交流人口の維持

- 新居関所や景観に配慮した歩行空間等、既存ストックを有効活用した賑わいを創出する。



■ 歩道未設置箇所（新居町駅周辺）

② 市民協働の取り組みの継続実施：新居まちネット

新居町駅周辺において、新居町駅の歴史・文化を活用したまちづくりが、住民主体で進められています。「新居まちネット」は歴史を活かしたまちづくりに向けて、平成10年に組織された新居関所周辺まちづくりの会が、平成22年1月からNPO法人としてスタートした組織です。町で活動するさまざまな団体との連携を図り、それぞれの活動がより活発になり、元気な町になることを目指しています。

こうした取り組みを今後も継続すると共に、市全体へ市民協働でのまちづくりを展開していく必要があります。

【課題】

・市民協働の取組組織を活用した地域コミュニティの維持

- 新居関所周辺の既存ストックを保全するための地元団体の活動を維持し、地域住民のつながりや、来訪者との交流機会を今後も確保していく。



※出典：新居まちネット

■ 新居宿まち歩きマップ

(4)集落拠点

定住意向の理由として、「住み慣れていて愛着がある」「自然環境に恵まれている」ことなどが上位となっています。一方、転出意向の理由として「交通の便が良くない」「公共交通機関が不便である」ことなどが上位となっています。

集落拠点周辺は豊かな自然に囲まれ、歴史的な遺跡等が残る地域が多く、これらを保全するとともに、少子高齢化による地域活力の減退を抑制する必要があります。このため、自動車を利用しなくても移動できる手段の確保やこれまでに作り上げられた集落に住む人々のつながりを維持する必要があります。

【課題】

・自然と調和した地域コミュニティの維持

- 自動車を利用しなくても移動できる手段を確保し、これまでに作り上げられた集落に住む人々のつながりを維持し、少子高齢化による地域活力の減退を抑制する。



◎既存集落内の住宅地
(知波田駅東側集落)



◎既存集落の街なみ
(白須賀宿周辺集落)

■ 集落の状況

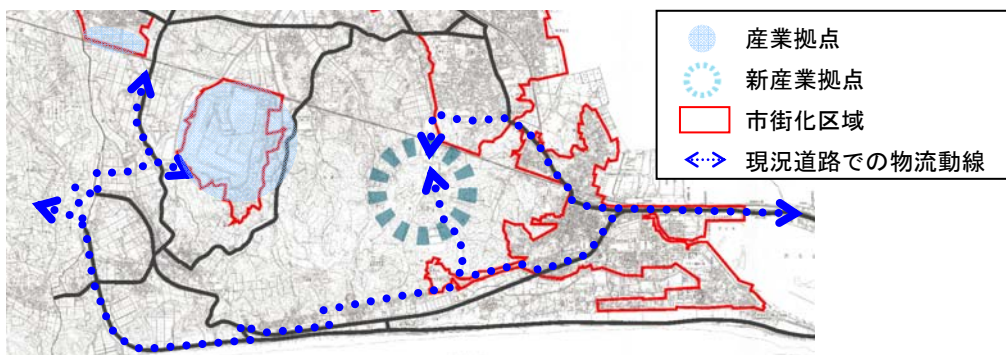
(5)産業拠点・新産業拠点

市民の生活の利便性・快適性を確保しつつ、産業の更なる発展を図るため、産業拠点への移動の円滑性を向上させるとともに、産業拠点や新産業拠点からの自動車が生活拠点を通過しないよう配慮した交通網の配置検討が必要です。

【課題】

・物流交通の適正な処理

- 産業を支える移動の円滑性を確保すると共に、生活拠点への通過交通を排除する。



■ 現況道路での物流動線

5-2 都市間・拠点間連携の課題

都市間、拠点間等を連絡する鉄道・バス・道路に対する課題を以下に整理します。

(1) 公共交通

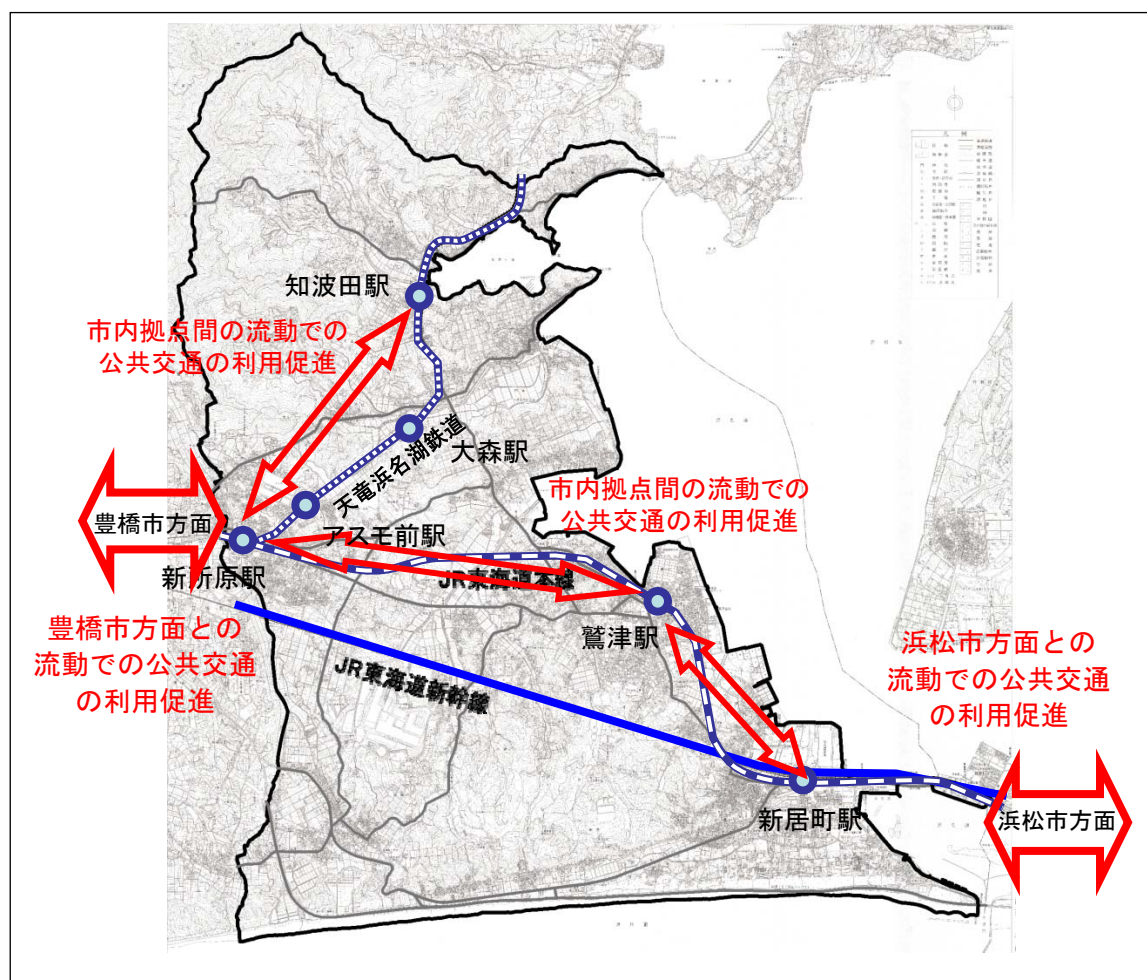
① 鉄道

湖西市では、都市間移動や拠点間移動で自動車利用が多く、ピーク時において幹線道路が日常的に混雑している状況です。混雑の緩和に向けて、公共交通等の他の手段への転換が必要となります。このため、湖西市の公共交通の基軸となる鉄道の利用促進が必要です。

【課題】

・ 鉄道の利用促進

- 市内幹線道路の混雑緩和に向け、都市間や拠点間の移動に対して、自動車だけでなく鉄道を利用した移動へと転換を図る。



■ 鉄道利用が想定される主な動線図

② バス

湖西市地域公共交通基本計画に基づくバス再編では、今後も中心拠点及び生活拠点と集落拠点を連絡する路線が計画されています。

平成 25 年 4 月のバス路線の再編により、バスを利用することが困難な、公共交通空白地域の人口は全体の 3 割から 1 割程度に改善されましたが、バス停の利用圏内の居住者には、バス停までの移動が難しい人もいることが考えられます。

コンパクトな都市構造の形成に向けた拠点間を連絡する路線の維持と、バスの利用が困難な人への対応を含め、新たなネットワークの運営と並行した継続的なニーズの把握や改善に向けた各種検討が必要となります。バスサービスの改善と併せ、利用者の確保に向けた取組みを展開する必要があります。

【課題】

・生活交通の維持と継続的な改善

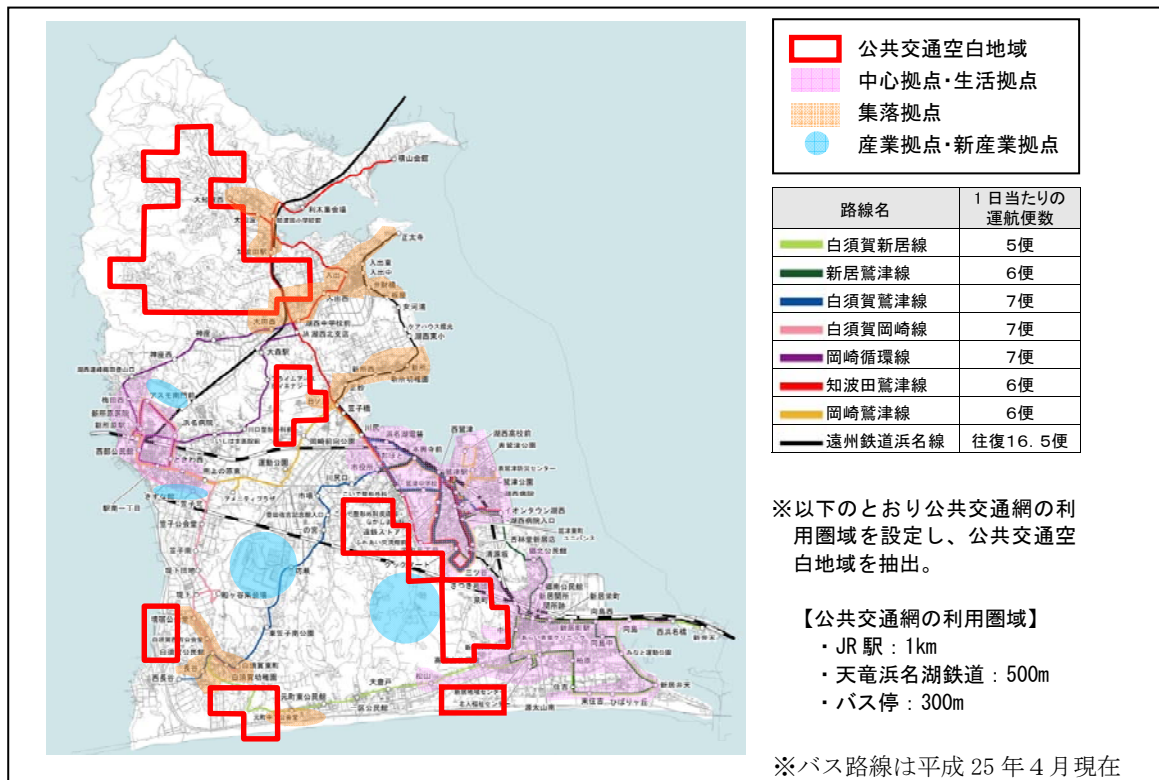
- コンパクトな都市構造の形成に向けて、利用促進を進めながら、継続的にサービスの維持・改善を行い、拠点間の連携を強化する。

・バスの利用促進

- 生活交通の維持に向けた、バスの利用促進を図る。

・公共交通空白地域での移動の足の確保

- 人々が安心してくらす生活環境を確保するため、公共交通空白地域において、自動車を運転できなくても自ら拠点まで移動できる手段を検討する。



■ 再編後バス路線

(2)自動車交通

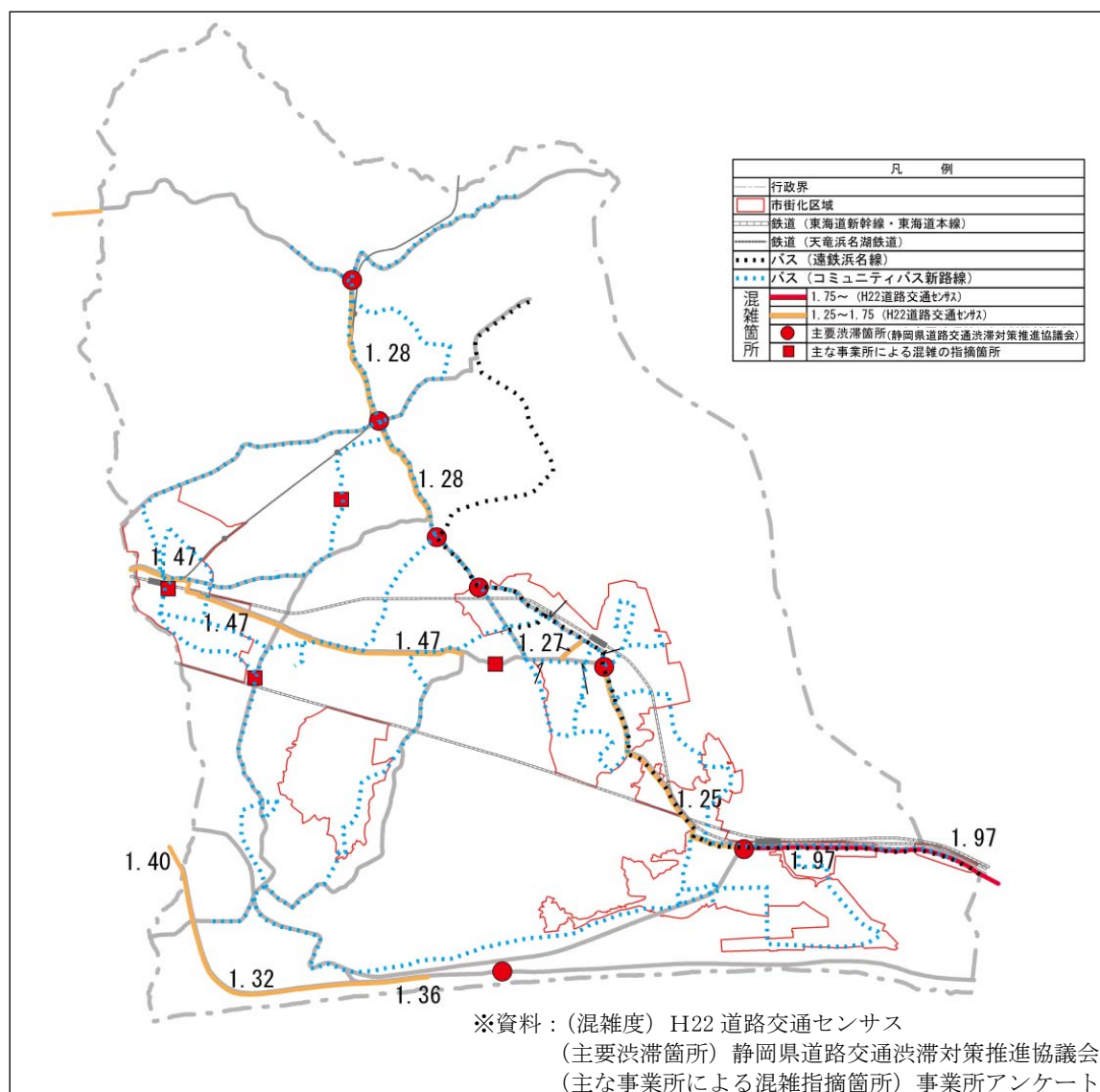
① 混雑緩和・解消

湖西市は、都市間・拠点間を連絡する道路の数が1～2路線と少なく、混雑が発生しやすい道路網となっており、ピーク時は都市間・拠点間を連絡する骨格道路に交通が集中し、日常的に混雑がみられます。混雑している骨格道路には、バス路線に位置づけられている区間があり、自動車での移動に加え、バス交通の利便性も低下しています。また、混雑区間は拠点内を通過する区間でもあり、沿道の安全性や快適性が低下している状況も見られ、骨格道路での混雑の緩和が必要です。

【課題】

・都市間・拠点間を連絡する骨格道路の混雑緩和

- 自動車やバスでの都市間・拠点間の移動を円滑化し、都市間・拠点間の連携を強化する。また、中心拠点、生活拠点の混雑を緩和し、生活空間の快適性を向上させる。



■ 市内混雑区間

② 広域道路ネットワークへの円滑なアクセス

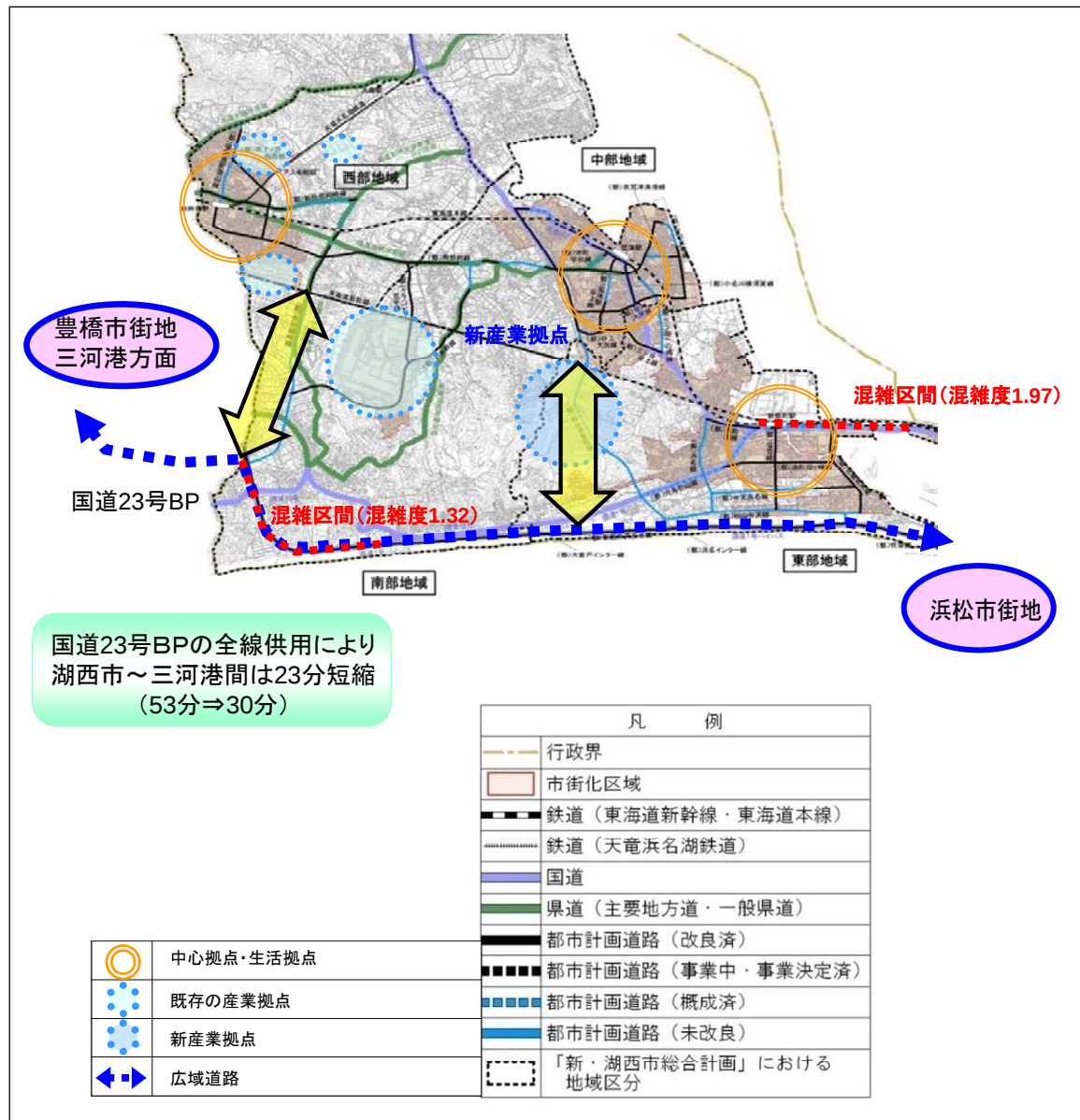
都市間移動による市街地への通過交通を排除し、広域交通を適正に処理するため、湖西市南端を東西に横断し、隣接市と連絡する国道1号バイパスへのアクセス経路を確保する必要があります。

地元産業の振興や豊橋市方面との交流の活性化に向け、国道23号バイパス開通のインパクト等を活用した、都市間移動のさらなる円滑化を図る必要があります。

【課題】

・ 広域道路ネットワークへのアクセス利便性の確保

- 新産業拠点等からの広域交通を適正に処理し、新産業拠点の魅力を向上させる。また、都市間移動による市街地への通過交通を排除し拠点の生活環境の快適性を確保する。



■ 都市間流動

③ 緊急輸送道路の混雑緩和・解消

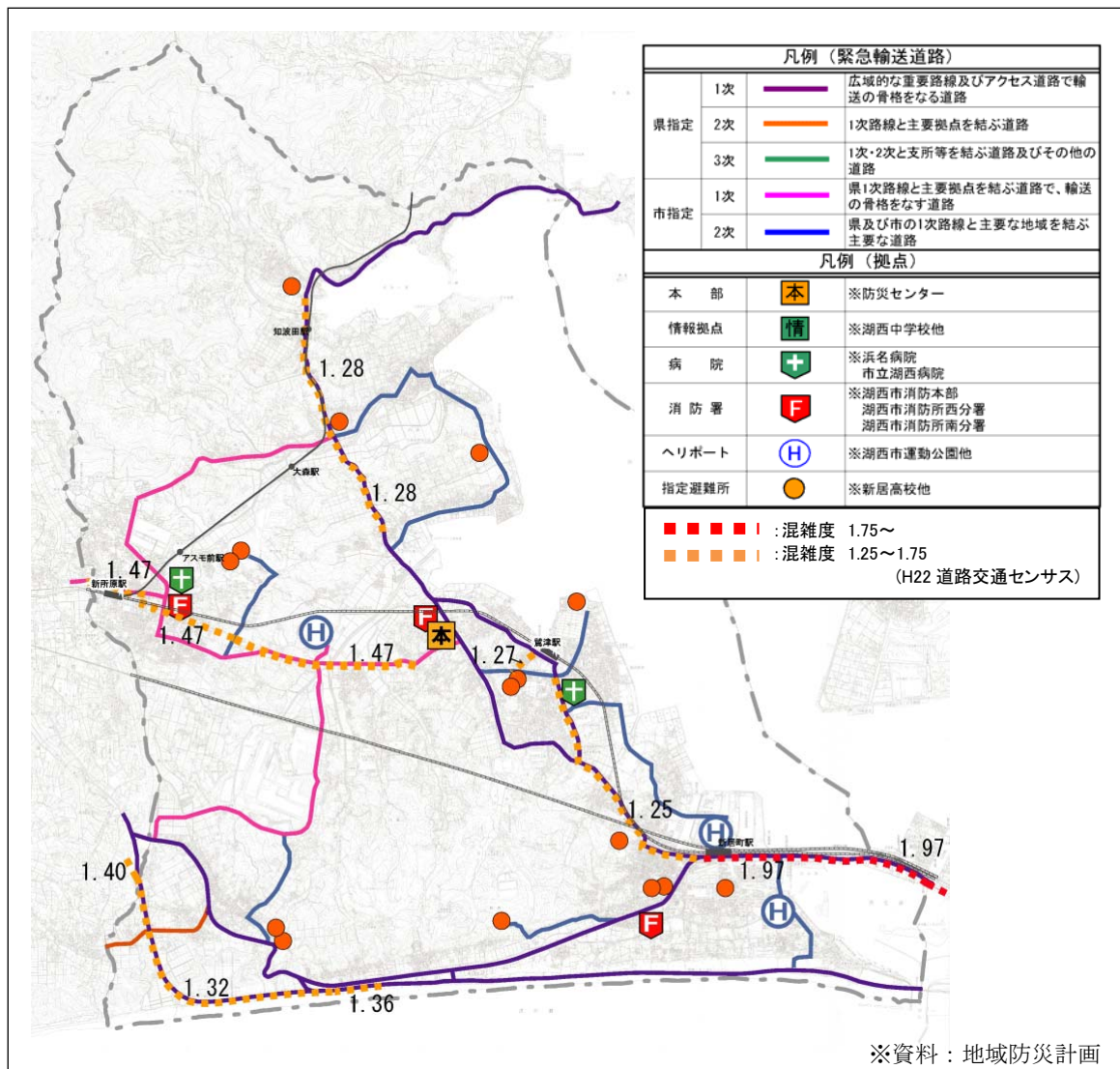
緊急輸送道路に指定されている区間に混雑が見られるため、緊急輸送の初動時において、渋滞車両が円滑な輸送の支障となる可能性があります。

また、国道1号バイパスからの輸送経路として南北軸が脆弱であるため、新たな移動経路の確保を検討する必要があります。

【課題】

・災害時における安全性の向上

- 災害時においても円滑に移動できる道路ネットワークを確保する。



■ 緊急輸送道路網

5-3 まとめ

【拠点形成の課題】

◎鷺津駅周辺（中心拠点）

- 市街化区域内の各所に分布する商業施設や医療施設等へ、安全で快適に移動できる歩行空間の確保、回遊性の向上
- 湖西市の中心的な交通結節点として、鷺津駅の雨天時等の乗換え利便性・快適性の向上

◎新所原駅周辺（生活拠点）

- 駅周辺に立地する商業店舗を活用した賑わいの創出のための安全で快適に移動できる歩行空間の確保、回遊性の向上
- 新所原駅と主な事業所間の安全な移動空間を確保
- 湖西市の中心的な交通結節点として、新所原駅の雨天時等の乗換え利便性・快適性の向上
- 市民協働の取組みの継続実施

◎新居町駅周辺（生活拠点）

- 既存ストックや既存の市民協働の取組み組織を活用した交流人口の確保や地域コミュニティの維持

◎集落拠点

- 自然と調和した地域のコミュニティの維持

◎新産業拠点・産業拠点

- 物流交通の適正な処理（産業を支える移動の円滑性の向上、生活拠点への通過交通の排除）

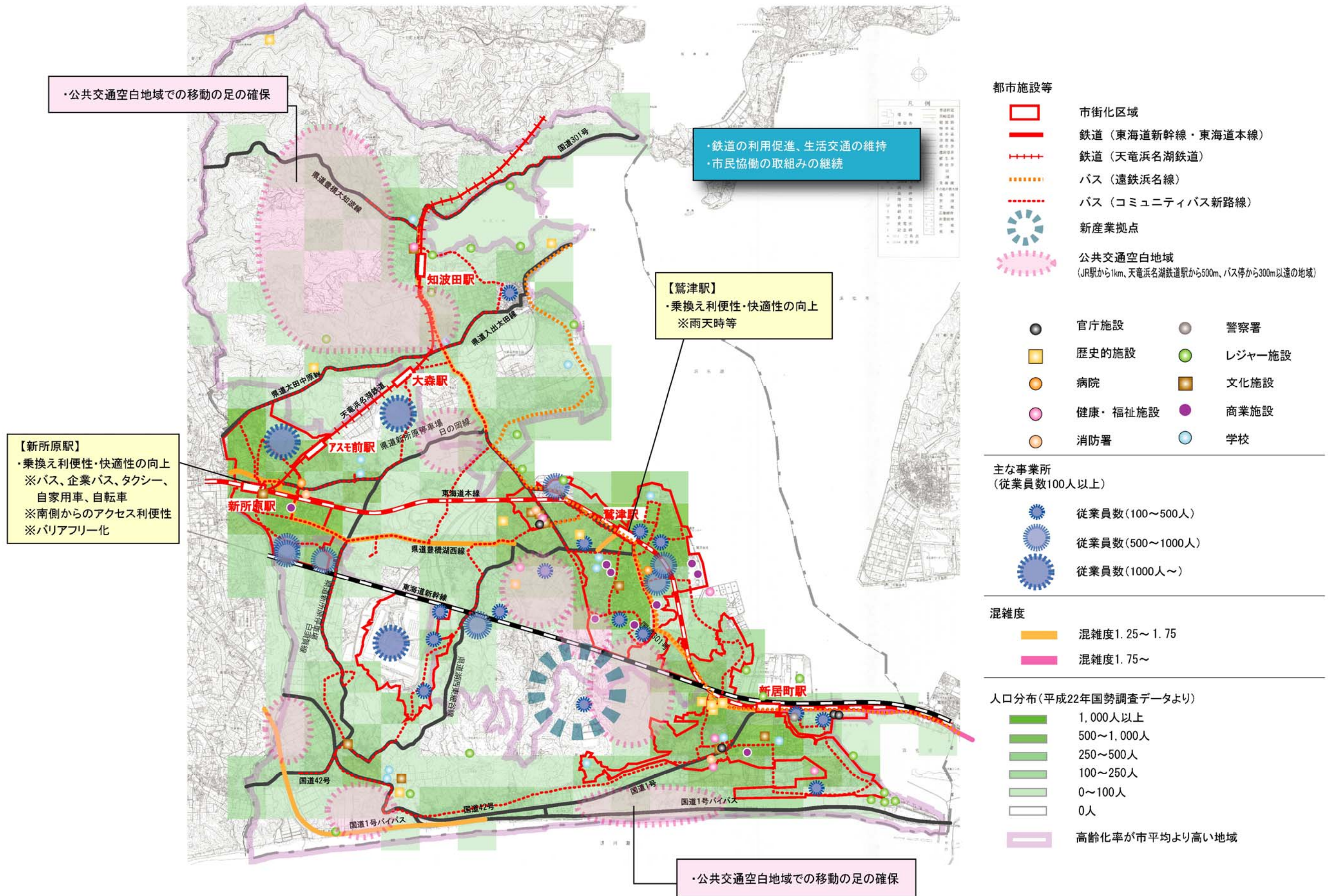
【都市間・拠点間連携の課題】

- 鉄道をはじめとする公共交通の利用促進
 - ・ 交通渋滞の緩和や公共交通サービスの維持及び利便性の向上に向けて、公共交通の利用促進が必要です。
 - ・ 通勤時における交通集中による混雑に対応するため、事業所との協力体制の確立に向けた検討が必要です。

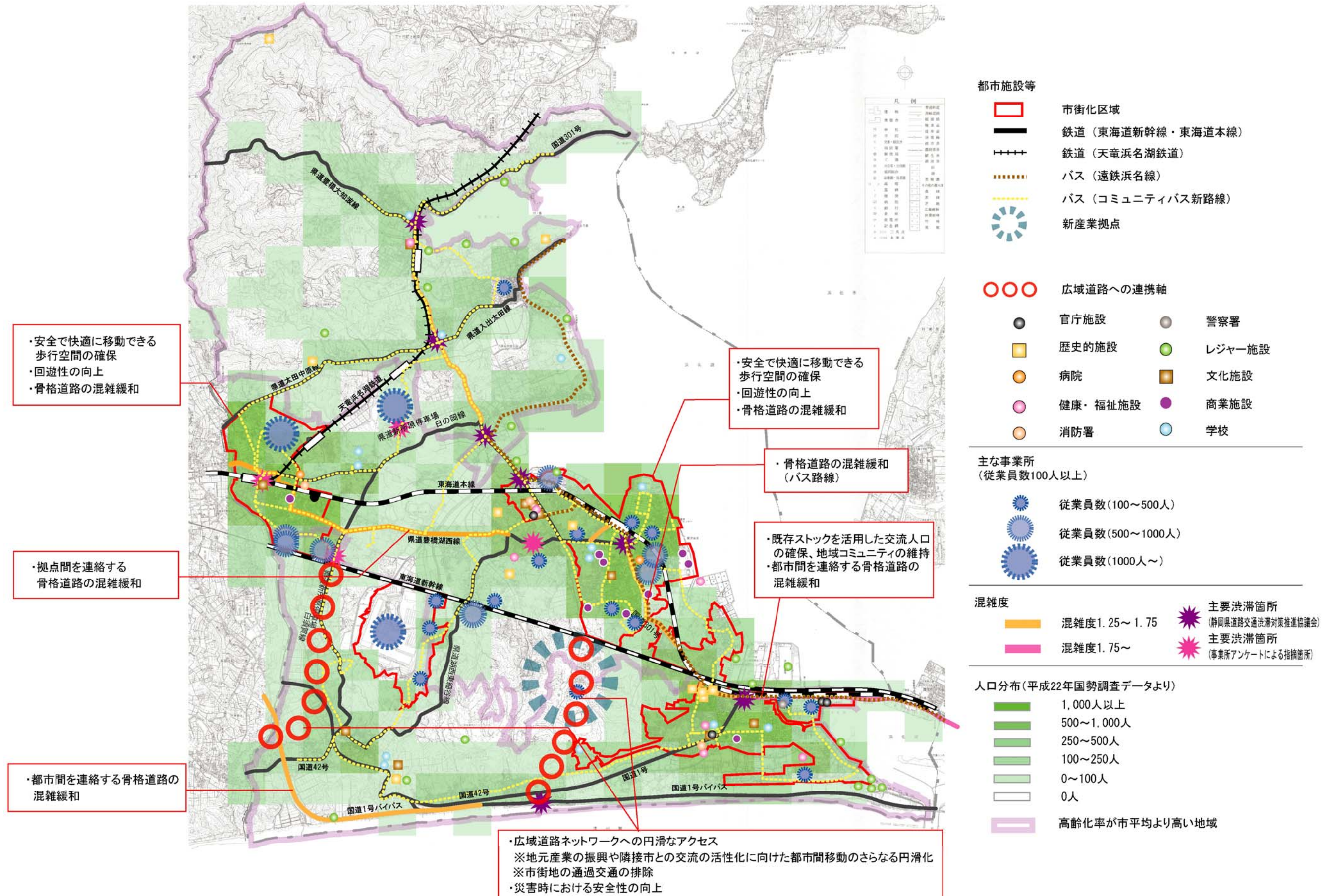
- 生活交通の維持及び継続的な改善
 - ・生活拠点や既存集落等の拠点へは、公共交通網は整備されているため、コンパクトな都市構造の形成に向けて、利用促進を進めながら、継続的にサービスの維持・改善を行い、拠点間の連携を強化する必要があります。
- 拠点間・都市間を連絡・通過する骨格道路の混雑の緩和
 - ・自動車やバスでの都市間・拠点間の移動を円滑化し、都市間・拠点間の連携を強化する必要があります。また、中心拠点、生活拠点の混雑を緩和し、生活空間の快適性を向上させる必要があります。
- 広域道路ネットワークへのアクセス利便性の確保
 - ・地元産業の振興や隣接市との交流の活性化に向け、新産業拠点等からの広域交通を適正に処理し、新産業拠点の魅力を向上させる必要があります。
 - ・都市間移動による市街地への通過交通を排除し拠点の生活環境の快適性を確保する必要があります。
- 公共交通空白地域での移動の足の確保
 - ・拠点以外に公共交通空白地域が残るため、人々が安心してくらせる生活環境を確保するため、公共交通空白地域において、自動車を運転できなくても自ら拠点まで移動できる手段を検討する必要があります。
- 災害時における安全性の向上
 - ・平常時だけでなく災害時にも円滑に移動できる道路ネットワークを確保する必要があります。

また、交通手段別（公共交通及び道路混雑、歩行者）に、将来都市像の形成に向けた課題を、次ページに整理します。

□交通課題図（公共交通）



□交通課題図（道路混雑・歩行空間）



第6章 総合交通ビジョン

6-1 湖西市が目指す生活イメージ

近年の地球環境問題に対する意識の高まりや少子高齢化の進展といった社会情勢の変化の中で、持続可能な都市構造を形成していくためには、自動車中心のライフスタイルから、公共交通をはじめとする多様な交通手段を活用して暮らすことのできるライフスタイルへの転換が必要です。

湖西市では、JR 鉄道駅周辺の中心拠点や生活拠点、旧町村役場を中心とした集落拠点、大規模事業所が立地する産業拠点など、様々な特徴のある各拠点が分散配置されています。また、産業の更なる発展のため、新たな産業立地を目指す新産業拠点の形成が求められています。これら各拠点の特色を活かし、持続可能な都市に向けて都市構造のコンパクト化を目指していきます。

一方で、現在の湖西市は、市街地の賑わいの低下や、自動車以外の手段では移動が困難な公共交通空白地域が存在、各拠点間を連絡する道路において日常的に発生する混雑など、解決すべき交通課題が多くみられます。

このような状況の中、新・湖西市総合計画では、湖西市の自然や歴史・文化を“魅力”とし、鉄道駅周辺の商業機能や県内で有数の工業を“活力”と捉え、「市民が誇れる湖西市」を創ることを市の将来像として掲げています。この将来像を実現し、湖西市民のより良いライフスタイルを実現するためには、「交通とまちづくり」の観点から適切に各課題に対応し、拠点の魅力や活力を高める必要があり、対応にあたっては、市民・地元団体・企業・交通事業者・行政等が一体となった取組みを推進することが特に重要となります。

このため本節では、「市民が誇れる湖西市」の実現に向け、関係者の共通認識のもと一体となった取組みが推進できるよう、湖西市が目指すべき「将来の生活イメージ」のうち、移動に関する内容を整理します。

湖西市の課題

- ◎少子高齢化への対応
- ◎自動車中心のライフスタイルへの対応
- ◎道路混雑の緩和
- ◎拠点間の結びつきの強化
- ◎湖西市の魅力を守る・伸ばす（自然、歴史・文化、商業、工業）
- ◎環境への配慮（CO₂ 排出量の削減）

将来の生活イメージ

【市民の日常生活】

- ◎状況に応じて適切に交通手段を選ぶことができ、誰もが“安全・安心”に移動している。
- ◎利便性が高く円滑な移動環境が確保されており、快適に“暮らし”ている。
- ◎中心拠点・生活拠点の魅力を生かした、“活力”あるまちを歩きながら楽しんでいる。
- ◎より良いライフスタイルを創出し、誰もが“環境”にやさしい移動を心掛けている。

【産業（工業）活動】

- ◎広域交通・物流交通が円滑に処理され、地域全体が“活力”に満ち溢れている。

【将来の生活イメージ（市民の日常生活）】

◎状況に応じて適切に交通手段を選ぶことができ、誰もが**“安全・安心”**に移動している。

少子高齢化が進展することで、高齢者をはじめ自動車が運転できない市民が今後増加することが考えられます。こうした状況において、今後も湖西市に関わる全ての人の目的・状況に応じた移動を支援していくためには、徒歩や自転車、公共交通の安全・安心な交通環境を適切に確保していくことが求められます。

安全・安心な交通環境を創出することで、高齢者をはじめとする全ての人の外出機会を確保し、各拠点で暮らし・働き・楽しむ人々の生活を維持するとともに、まちの賑わいを向上していきます。

＜現在の生活＞

外出手段は自動車が主体となっている。



＜将来の生活＞

状況に応じて適切に交通手段を選ぶことができ、誰もが**“安全・安心”**に移動している。

＜人々の生活とまちへの影響＞

人々の生活	・自動車以外の交通手段が不便で、公共交通等では外出したくない。 ・送り迎えが面倒である。
まち	・外出する人が少なく、賑わいが無い。 ・市街地内の通過交通により、沿道の安全・安心が阻害されている。

＜人々の生活とまちへの影響＞

人々の生活	・移動手段が整い、自動車が運転できなくても拠点内外を安全、安心に移動できる。
まち	・まちの安全・安心が確保される。 ・拠点へ都市施設が立地しやすくなる。

◎利便性が高く円滑な移動環境が確保されており、快適に**“暮らし”**ている。

湖西市では、鉄道やバス路線などの公共交通は整備されているものの、ネットワークや乗換えの利便性の欠如、サービス水準の低さといった要因から、自動車中心のライフスタイルを余儀なくされているのが実情です。また、朝夕ピーク時には、交通集中により日常的に道路が混雑しています。

このため、拠点間の交通ネットワークや交通結節機能の改善等により、利便性の高い多様な手段で円滑に移動できる交通環境を創出し、市民に快適な暮らしを提供します。

＜現在の生活＞

与えられた交通環境の中で、移動に制約を受けながら暮らしている。



＜将来の生活＞

利便性が高く円滑な移動が確保されており、快適に**“暮らし”**ている。

＜人々の生活とまちへの影響＞

人々の生活	・サービス水準の低さや乗換えの不便さにより、公共交通を利用しにくい。 ・自動車やバスは道路混雑により、移動に時間がかかる。
まち	・まちの主要拠点としての魅力に欠ける。 ・自動車中心のまちとならざるを得ない。

＜人々の生活とまちへの影響＞

人々の生活	・多様な交通手段により中心拠点・生活拠点への快適に移動できる。 ・自動車でもスムーズに移動できる。
まち	・公共交通の更なる充実が図られるようになり、拠点としての魅力が高まり、駅周辺に定住者が増える。

◎中心拠点・生活拠点の魅力を生かした、“活力”あるまちを歩きながら楽しんでいる。

現在、買物・娯楽のために、多くの市民が市外に流出しており、この状態が続くと、中心拠点や生活拠点の活力や賑わいが失われていくことも考えられます。持続可能でコンパクトなまちを形成するためには、駅周辺において生活に必要な商業等をはじめとする都市機能を拡充しながら、中心拠点や生活拠点の魅力を高めることが必要となります。

このため、関係者が一体となり各拠点の活力と賑わいの維持・向上に積極的に取り組み、市内外から中心拠点や生活拠点に人を呼びこめるよう、楽しく歩ける拠点形成を目指します。

<現在の生活>

買物・娯楽は、自動車です外に出かけている。



<将来の生活>

中心拠点・生活拠点の魅力を生かした、“活力”あるまちを歩きながら楽しんでいる。

<人々の生活とまちへの影響>

人々の生活	・ 中心拠点・生活拠点の魅力が欠如し、買物・娯楽は隣接都市へ出かける。
まち	・ まちの交流人口が減少する。 ・ 地域経済が衰退し、中心拠点・生活拠点でもの商業店舗の閉店が増える。 ・ 市民・企業・商業関係者など、各拠点の魅力向上に力が入らない。

<人々の生活とまちへの影響>

人々の生活	・ 魅力的な商業店舗を回遊できる。 ・ 市外への移動に比べ移動距離が短く、歩いて暮らす生活ができる。 ・ 活力のあるまちで元気に生活できる。
まち	・ まちの魅力が高まり、交流人口が維持・増加し、賑わいが向上する。 ・ 駅周辺の商業活動が活発化する。 ・ 賑わいのある元気な拠点を創出するための取組みが加速していく。

◎より良いライフスタイルを創出し、誰もが“環境”にやさしい移動を心掛けている。

主な移動手段が自動車である湖西市では、二酸化炭素の排出量のうち運輸部門からの排出量が産業部門に次いで多い状況です。また、朝夕のピーク時には、駅周辺の道路が混雑し、排気ガス等により沿道の快適性が低下しています。

このため、湖西市の豊かな自然や快適な生活環境を守るため、関係者が一体となり誰もが自発的に環境にやさしい手段や方法で移動できる交通環境の形成を目指します。

<現在の生活>

利便性に着目した手段・方法で移動している。



<将来の生活>

より良いライフスタイルを創出し、誰もが“環境”にやさしい移動を心掛けている。

<人々の生活とまちへの影響>

人々の生活	・ 環境に配慮せず行動・移動している。 ・ 環境保全への関心はありながら、自主的な行動を起こせない。
まち	・ 環境の変化により、湖西市の魅力の1つである豊かな自然が維持できない。

<人々の生活とまちへの影響>

人々の生活	・ 環境保全を主体的に取り組む。 ・ 環境保全にみんなで協力し合う。
まち	・ 各拠点を囲む豊かな自然環境が保全され、後世に伝えられる。 ・ 関係者が一体となって取り組むことができる。

【将来の生活イメージ（産業（工業）活動）】

◎広域交通・物流交通が円滑に処理され、湖西市全体が“活力”に満ち溢れている。

湖西市には県内で有数の事業所が立地し、湖西市の活力を支えています。湖西市の活力の維持・向上に向けては、今後も事業者が活動しやすい交通環境を確保するとともに、新たな産業集積を検討していく必要があります。一方で、事業所が立地可能な工業用地が不足しているため、新たな産業集積には、新たな工業用地の確保が必要となります。また、事業者にとって魅力的な新産業拠点を形成するためには、広域交通拠点へ円滑に移動できる利便性の高い拠点配置が求められます。

湖西市全体を活力あるまちにしていけるためにも、広域交通体系やアクセス道路を充実し、中心拠点や生活拠点との連携を図りながら、産業誘致・産業集積を目指します。

＜現在の生活＞

産業集積による一層の活力向上は、道路混雑等により期待しにくい現状



＜将来の生活＞

広域交通・物流交通が円滑に処理され、地域全体が“活力”に満ち溢れている。

＜人々の生活とまちへの影響＞

産業活動	・交通混雑により、広域道路へのアクセス利便性が低く、移動効率が悪い。 ・工業用地が不足しており、新規参入は考えにくい。
まち	・新産業の誘致において、広域交通へのアクセスなど現状のままでは隣接市町との比較において魅力に欠ける。

＜人々の生活とまちへの影響＞

産業活動	・国道1号B.Pへのアクセス利便性を高める道路整備が推進される。 ・生活環境への影響もほとんどなく、気兼ねなく産業活動を実施できる。
まち	・既存の事業所の競争力が高まる。 ・新産業の誘致において新産業拠点の魅力が高まる。 ・産業の集積が進み、活力が高まる

6-2 基本目標の設定

(1) 基本理念

湖西市では、「全ての人にとって生活しやすく元気なまち」を基本理念として掲げ、全ての市民や来訪者が、コンパクトな都市構造の中で、将来にわたり安全・安心に移動できる交通環境を確立させるとともに、自動車や他の交通手段を組み合わせでかしこく移動できるよう、利便性が高く、快適に生活できる交通環境の形成に取り組めます。

また、市民が誇りをもって暮らせるよう、市街地における商業機能の拡充や既存の工業の振興、新たな産業の誘致を促進するとともに、将来にわたり恵まれた自然の中で暮らせる生活環境を維持できる交通環境の形成に取り組めます。

基本理念

全ての人にとって生活しやすく元気なまち

(2) 基本目標

基本理念を踏まえ、目指す生活イメージを実現するための基本目標を以下のとおり定めます。

基本目標

基本目標Ⅰ：全ての人が安全・安心に生活できる交通

- ・ 全ての人が活動する中心拠点や生活拠点において、安全・安心に生活できる交通環境の形成を目指します。
- ・ 集落拠点や産業拠点、新産業拠点から中心拠点、生活拠点へ、自動車と公共交通を選択しながら移動できる交通環境の形成を目指します。

基本目標Ⅱ：利便性の高い交通

- ・ 各拠点間を公共交通や自動車で円滑かつ快適に移動できる交通環境の形成を目指します。

基本目標Ⅲ：湖西市の活力を支える交通

- ・ 中心拠点や生活拠点における商業、観光機能を高め、賑わいのあるまちで、市民が元気に生活できるような交通環境の形成を目指します。
- ・ 広域道路へのアクセスを円滑にし、更なる工業の発展に寄与する交通環境の形成を目指します。

基本目標Ⅳ：環境にやさしい交通

- ・ 地球温暖化や大気汚染等の環境への課題に対して、将来に渡り豊かな自然環境の中で生活し続けるための取組みを交通面から支援します。

6-3 施策の方針

湖西市が目指すコンパクトな都市構造を踏まえ、「拠点形成」、「都市間・拠点間の連携」「拠点形成及び都市間・拠点間の連携共通（協働）」別に、基本目標を達成するための施策の方針を以下のとおり整理します。

	基本目標	施策の方針	主な取組み	鉄道	タクシー	自動車	歩行者	共通	
拠点形成	Ⅰ 全ての人が安全・安心に生活できる交通	Ⅰ-(1) 歩行者・自転車空間ネットワークの形成	①歩道整備による歩車分離				●		
			②自転車走行空間の確保				●		
		Ⅰ-(2) 安全な生活空間の確保	①通過交通の流入抑制			●			
			Ⅰ-(3) バリアフリーな交通環境の形成	①鉄道駅(新所原駅)のバリアフリー化	●				
		②歩きやすい歩行空間の整備					●		
		③ノンステップバスの導入			●				
		④福祉車両タクシーの導入促進			●				
		Ⅰ-(4) 公共交通ネットワークの維持・改善	③拠点内商業施設等への路線網の確保		●				
		Ⅱ 利便性の高い交通	Ⅱ-(1) 交通結節機能の向上	①鉄道駅及び駅前広場の整備・改善	●				
				②駅前広場整備に伴うバス路線の再編		●			
	③駐車環境の改善					●			
	④駐輪環境の改善					●			
	Ⅲ 湖西市の活力を支える交通	Ⅲ-(1) ゆとりある高質な歩行空間の形成	①景観に配慮した道路空間の創出				●		
②道路空間の再配分						●			
③沿道民有地と連携したゆとりある空間形成						●			
④まちづくりと一体となったまちなみ景観の形成						●			
⑤地元市民等と一体となった取組みの推進							●		
都市間・ 拠点間の連携	Ⅰ 全ての人が安全・安心に生活できる交通	Ⅰ-(4) 公共交通ネットワークの維持・改善	①地域鉄道のサービスの維持・改善	●					
			②拠点間バス路線網のサービス改善		●				
			④バス停の高規格化		●				
		Ⅰ-(5) 公共交通空白地域の移動手段の確保	①個別輸送手段との連携		●				
	Ⅱ 利便性の高い交通	Ⅰ-(6) 拠点通過交通の適正処理	①生活拠点を迂回する道路の整備推進			●			
			Ⅰ-(7) 自然災害に強い交通ネットワークの形成	①災害時における移動経路の多重性、代替性の確保			●		
	Ⅲ 湖西市の活力を支える交通	Ⅲ-(2) 広域道路ネットワークへのアクセス強化		①未整備の道路整備の推進			●		
			①広域道路網への接続道路の整備推進			●			
共通	Ⅱ 利便性の高い交通	Ⅱ-(3) かしく自動車を使う交通行動の促進	①隣接市や事業所等と連携した多様な移動手段の確保・改善	●					
			②市民・事業所等と連携した意識高揚			●			
			③交通需要マネジメントの促進					●	
			④即時的な情報提供の実施		●	●			
	Ⅳ 環境にやさしい交通	Ⅳ-(1) 環境に配慮した交通行動の促進	①市民・事業所等と連携した環境保全意識の高揚					●	
Ⅳ-(2) 低炭素・省エネルギーの交通システムの確保			①低公害車の普及促進			●			
	②自動車利用の平準化					●			

■ 施策の方針の体系図

基本目標Ⅰ：全ての人が安全・安心に生活できる交通

(1) 歩行者・自転車空間ネットワークの形成

(ねらい)

中心拠点や生活拠点において、自動車が多く利用される傾向にあり、歩行者・自転車の安全を確保することが求められています。また、鉄道駅周辺の問題点として、自転車・歩行者の移動空間の安全性が確保されていないことが挙げられます。

このため、歩行者・自転車にとって安全な移動空間を形成します。

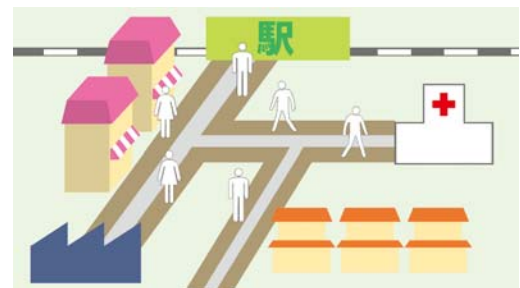
(主な取組み)

① 歩道整備による歩車分離

鉄道駅と徒歩圏内の各種都市施設を連絡する主な移動経路において、連続的な歩道を整備します。

② 自転車走行空間の確保

鉄道駅と徒歩圏内の各種都市施設を連絡する主な移動経路において、連続的な自転車走行空間を整備します。



■連続的な歩道の確保のイメージ

(主な施策例)

- ・鉄道駅からの徒歩圏内の道路、街路整備
- ・自転車の路肩走行の安全性確保



◎路肩をカラー化した事例



◎ピクトグラムを設置した事例

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

■自転車走行空間の確保イメージ

(2) 安全な生活空間の確保

(ねらい)

鉄道駅周辺の問題点として、生活道路への通過交通の進入が挙げられています。

駅周辺の未利用地等を活用して人口の転入を促進するため、通過交通が生活空間に流入すること抑制し、安全・安心な生活空間を確保します。

(主な取組み)

① 通過交通の流入抑制

交差点等の改良やソフト的な規制等により自動車の流入を抑制し、面的に歩行者・自転車の安全性の向上を図ります。

(主な施策例)

- ・コミュニティゾーンの形成



※出典：警察庁HP

■コミュニティゾーンイメージ

(3) バリアフリーな交通環境の形成

(ねらい)

少子高齢化が進展しており、概ね 20 年後の 2035 年には 3 人に 1 人が高齢者となることが予測されています。

こうした社会情勢下において、人々の交流機会を確保するために、子どもや高齢者、障害者等の全ての人が安全・安心に移動できる交通環境を形成します。

(主な取組み)

① 鉄道駅（新所原駅）のバリアフリー化

新所原駅は、利用者数が約 8,000 人/日と多く、周辺には浜名病院など高齢者等が日常的に利用する施設が立地しているため、バリアフリー化を進めます。

② 歩きやすい歩行空間の整備

歩道を整備する際は、バリアフリーの考え方を導入し、子どもや高齢者、車いす等の利用者や障害者等が安全に安心して移動できる、段差等の少ない移動空間とします。

③ ノンステップバスの導入促進

子どもや高齢者、障害者等の全ての人が安全に安心して利用できる、段差等の少ないバス車両の導入を促進します。

④ 福祉タクシー車両の導入促進

子どもや高齢者、障害者等の全ての人が安全に安心して利用できる、タクシー車両の導入を促進します。

(主な施策例)

- ・新所原駅 多目的トイレの整備、エレベーターの設置
- ・駅周辺道路のセミフラット化
- ・コミュニティバスへのノンステップバスの導入促進
- ・ユニバーサルデザインタクシー、福祉タクシー等の導入促進

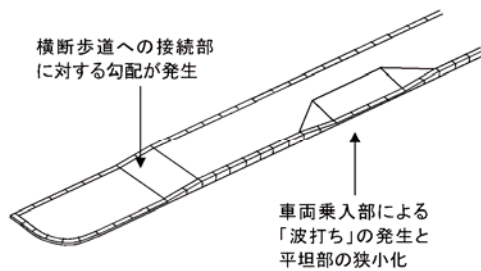


■エレベーター設置事例(鷺津駅)

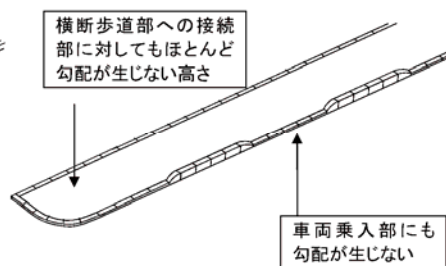


■多目的トイレ設置事例(新居町駅)

◎マウントアップ形式



◎セミフラット形式



※出典：国土交通省「歩道の一般的構造に関する基準」改正のポイント

■歩道のセミフラット化

◎遠鉄タクシー(株)

みんなのタクシー（UDタクシー）

- ・乗車定員は4名
- ・車いすの人が乗車された際は、付き添いの人が2名の、合計3名様乗車可能
- ・年齢性別問わず、一般の人でも快適に移動できるユニバーサルデザインのタクシー
- ・大容量のトランクルームを完備し、旅行での大きな荷物、ゴルフバック等、従来のタクシーに載せることの出来なかった荷物も載せることが可能



※資料：遠鉄タクシー(株)HP

◎遠鉄交通(株)

介護タクシー（小型）

- ・小型タクシー料金で、ドアツードアの移動が可能
- ・1・2級ヘルパーが添乗し、家族で対応出来ない場合の搬送も可能



※資料：遠鉄交通(株)HP

◎社会福祉法人湖西市社会福祉協議会 さわやかサービス

◎移送サービス

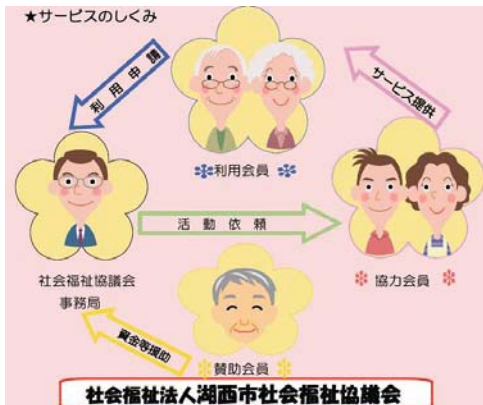
- ・通院・買い物等の送迎サービス。
- ・車いすに乗ったまま乗車可能。
- ※利用の際には付き添いが必要

◎移送車両の貸し出し

- ・車いすのまま乗車できる車両の貸し出し。（運転者は75歳未満の方）

◎利用できる方

- ・常時車いすを利用する方
- ・外出の際に車いすを利用する方
- ・介護保険の認定（介護度1～5）を受けている方
- ・身体障害者手帳を持っている方



※資料：社会福祉法人湖西市社会福祉協議会HP

■ バリアフリー対応のタクシー車両等の導入事例

(4) 公共交通ネットワークの維持・改善

(ねらい)

少子高齢化が進展する社会情勢下においては、公共交通サービスを維持・改善し、自動車を運転できない人の移動手段を確保することが求められます。

中心拠点や生活拠点とのつながりが強い本市民の生活において、コンパクトな都市構造を目指すために、自動車を運転しなくても拠点間を移動できる交通環境を確保します。

(主な取組み)

① 地域鉄道のサービスの維持・改善

集落拠点の主要な移動手段である天竜浜名湖鉄道の利用促進に向けた取組みを今後も継続するとともに、新たな取組みについても検討し、鉄道利用者を確保することで現在のサービス水準を維持していきます。

② 拠点間バス路線網のサービス改善

湖西市地域公共交通基本計画に基づき、バス路線の再編を行います。

③ 拠点内商業施設等への路線網の確保

湖西市地域公共交通基本計画に基づき、バス路線の再編を行います。

④ バス停の高規格化

バスの利用促進を図るため、バス停に上屋やベンチを設置し、バス待ちの快適性を高めます。また、バス停への広告掲示に関する規制緩和が平成 15 年に行われており、バス停への広告収入による整備が可能となっています。民間活力による維持管理施策の導入についても検討します。

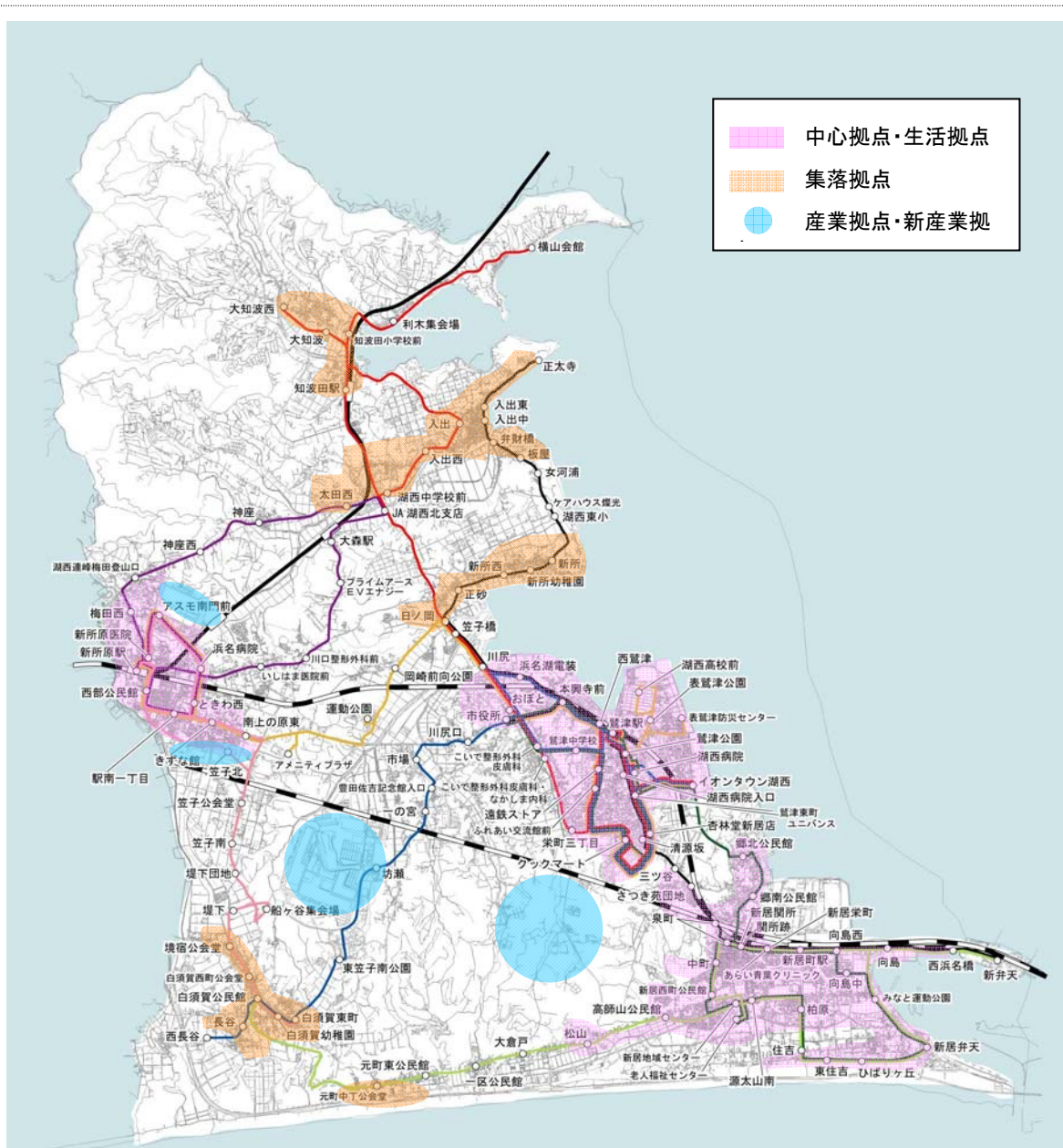
(主な施策例)

- ・バス路線網の再編、運行本数の増便
- ・バス待合所の整備
- ・バスとの乗換え利便性の向上（ダイヤ改善等）
- ・利用促進のための各種イベント



※出典：国土交通省「旬な列車ガイドブック」
天竜浜名湖鉄道株式会社 HP

■天竜浜名湖鉄道 最近の取組み ワイン列車



路線名	1日当たりの 運航便数
白須賀新居線	5便
新居鷺津線	6便
白須賀鷺津線	7便
白須賀岡崎線	7便
岡崎循環線	7便
知波田鷺津線	6便
岡崎鷺津線	6便
遠州鉄道浜名線	往復16. 5便

※平成 25 年 4 月現在

■湖西市地域公共交通基本計画図

(5) 公共交通空白地域の移動手段の確保

(ねらい)

湖西市では、中心拠点や生活拠点、集落拠点など多様な特性をもつ拠点を都市構造に位置づけ、各個人の居住意向にあった拠点への自然誘発的な移転を促進します。一方で、拠点への移転は、短期的に実現されるものではありません。また、湖西市地域公共交通基本計画によるバス路線網の再編後も公共交通空白地域が残る状況です。

このため、現在、公共交通空白地域に住んでいる人を対象として、自家用車以外の交通手段の確保についても検討する必要があります。

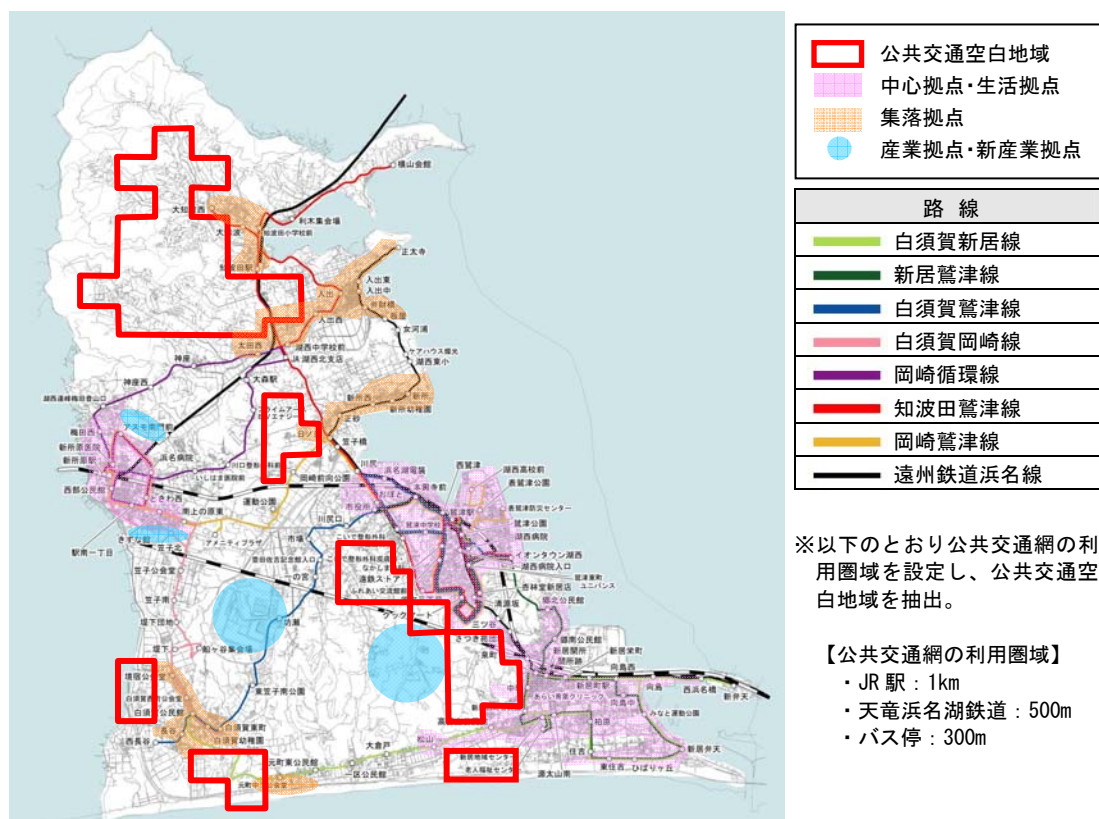
(主な取組み)

① 個別輸送手段との連携

公共交通空白地域において、前述のタクシーなどの個別輸送との連携を図り、自動車を運転できない人の移動手段を確保します。

(主な施策例)

- ・鉄道・バスなどの公共交通機関とタクシーなど個別輸送手段との連携



※バス路線は平成 25 年 4 月現在

■バス路線網再編後の公共交通空白地域

(6) 拠点通過交通の適正処理

(ねらい)

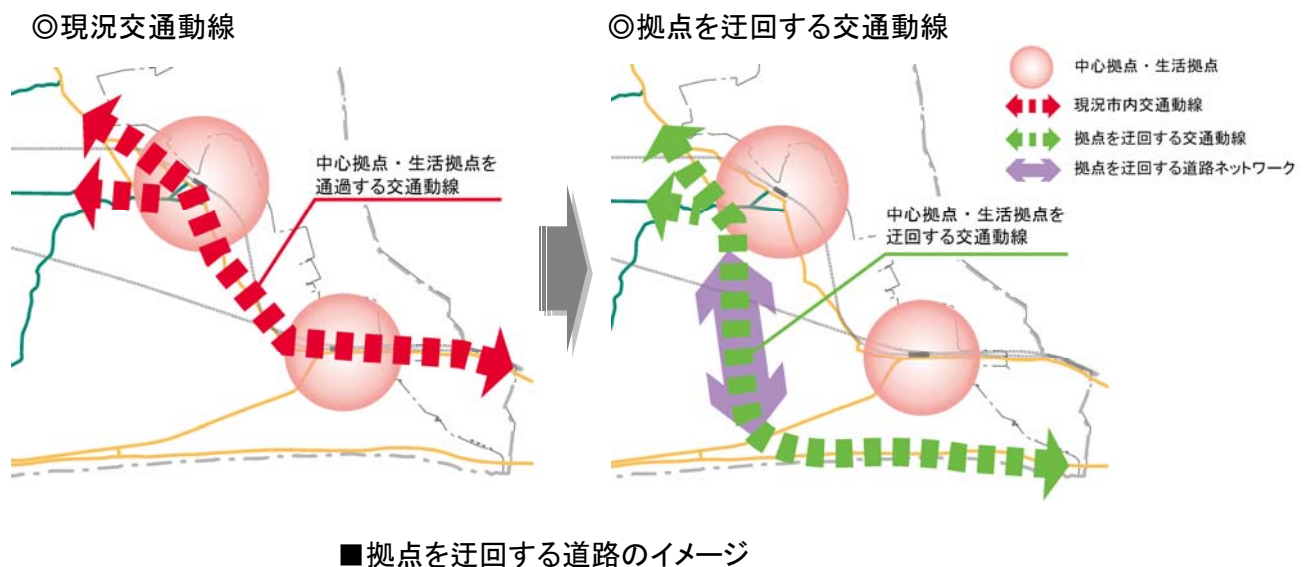
隣接市との自動車での交通軸として国道 1 号や国道 301 号があり、これらはいずれも中心拠点や生活拠点を通過する路線となっています。隣接市との流動において自動車利用が多いため、各路線は慢性的に混雑し、沿道の快適性等が低下しています。

このため、各拠点の安全性や快適性を確保し、通過交通の流入抑制を図ります。

(主な取組み)

① 生活拠点を迂回する道路の整備推進

中心拠点、生活拠点への通過交通を適正に処理する道路ネットワークを形成します。



(主な施策例)

- ・都市計画道路の見直し・整備検討

(7) 自然災害に強い交通ネットワークの形成

(ねらい)

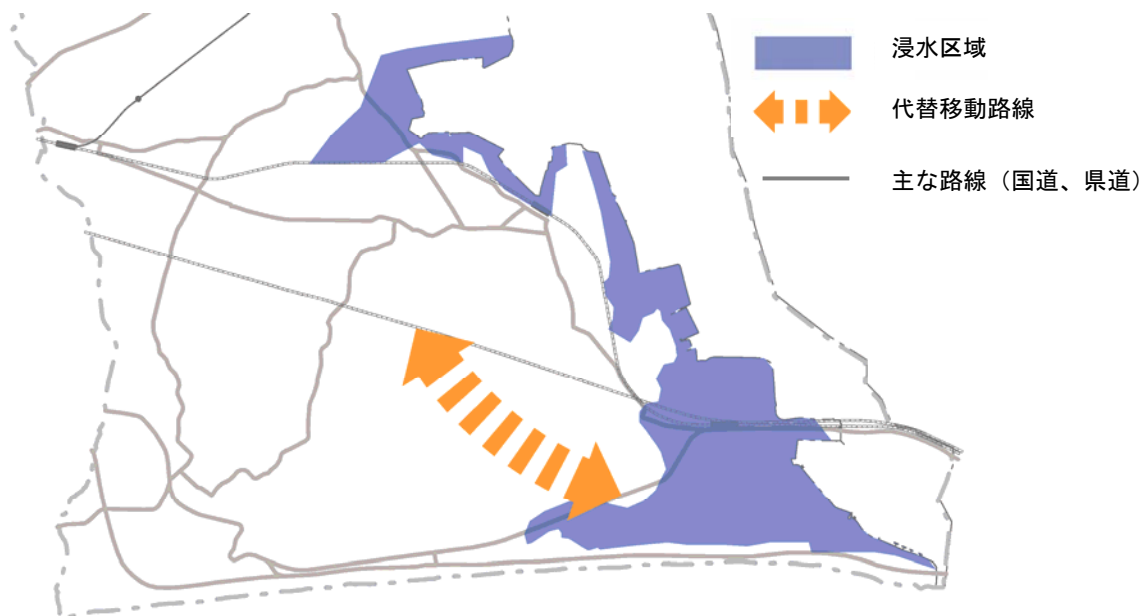
新居町駅周辺の国道 1 号や国道 301 号等の骨格道路は、津波浸水区域に指定されており、災害時には通行不能となることが考えられます。

市民の安全性を向上させるため、災害時に効果的に機能する道路ネットワークを形成します。

(主な取組み)

① 災害時における移動経路の多重性、代替性の確保

災害時における移動経路の多重性を高めるため、国道 1 号、国道 301 号等の骨格道路の代替経路となる道路ネットワークを形成します。なお、具体的な経路等は、第 4 次地震被害想定（平成 25 年 6 月 27 日公表）に基づき、検討を進めます。



資料：湖西市防災マップ

■移動経路の代替性確保のイメージ

(主な施策例)

- ・都市計画道路の見直し・整備検討

基本目標Ⅱ：利便性の高い交通

（１） 交通結節機能の向上

（ねらい）

自動車での都市間・拠点間の流動が多い本市において、公共交通の利用を促進するとともに、中心拠点、生活拠点の魅力を向上させるために、各拠点への主要な通過点として交通結節点の乗り換え利便性を高めることが求められます。

このため、誰もが円滑かつ快適に利用できる交通結節点の形成を進めます。

（主な取組み）

① 鉄道駅及び駅前広場の整備・改善

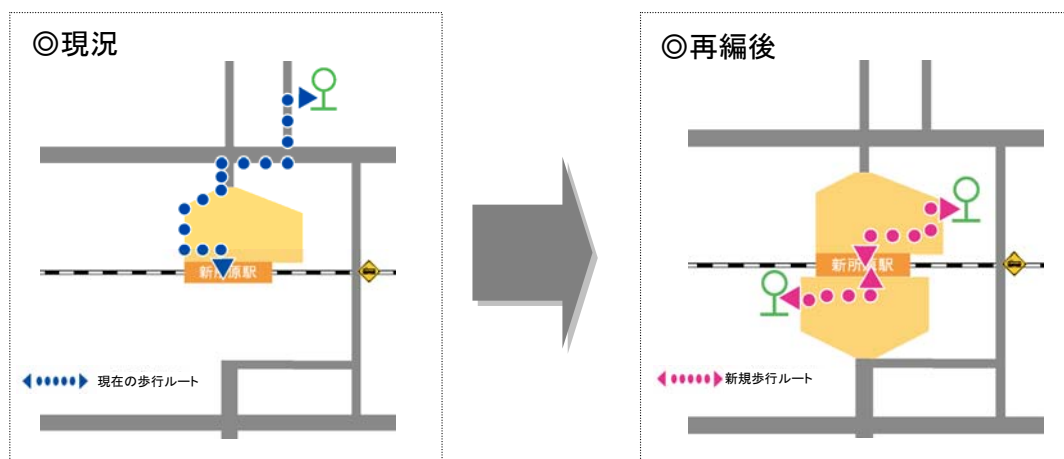
鷺津駅周辺は、様々な都市サービスが集積し、湖西市の中心的な拠点として機能しています。湖西市の主要な交通結節点として、鷺津駅の乗り換え環境の改善を進めます。

また、新所原駅は、本市産業を支える主要な事業所が立地する本市西部の拠点駅として、また、JR 東海道本線と天竜浜名湖鉄道のターミナル駅として機能しています。市南北の地域や市外からの利用が見られる当駅の利用実態に対応し、乗換えやすく都市のシンボルとなる鉄道駅と駅前広場、これらを円滑に連絡する自由通路の整備を進めます。



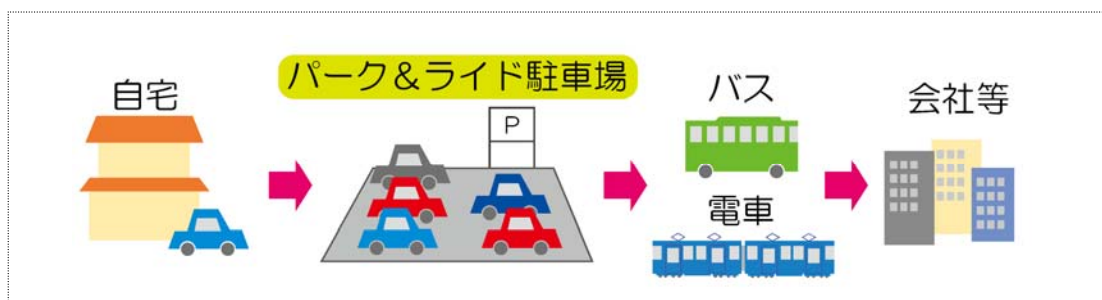
② 駅前広場整備に伴うバス路線の再編

新所原駅周辺においては、新所原駅に乗り入れるバス路線を整備します。



③ 駐車環境の改善

公共交通への転換を促進するため、P&R 駐車場の確保に努めます。



■P&Rイメージ

④ 駐輪環境の改善

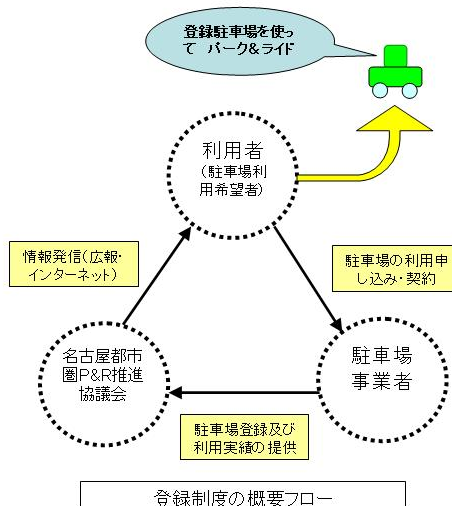
新所原駅と鷺津駅において、全天候対応の駐輪場の整備を進めます。

（主な施策例）

- ・新所原駅の橋上駅化
- ・新所原駅駅前広場の整備（北口、南口）
- ・新所原駅南北連絡通路の整備
- ・鷺津駅駅前広場のシェルター整備
- ・駅前広場整備に伴うバス路線の再編
- ・民間事業者と連携した P&R 駐車場の確保
- ・全天候型の駐輪場の整備（新所原駅、鷺津駅）

■P&R駐車場登録制度（名古屋市）

一定の基準に適合する民間駐車場等を P&R 駐車場として「認定」し、市民に対し、認定 P&R 駐車場に関する情報を、様々な広報媒体を利用して市が提供していく制度。



※資料：名古屋市 HP

(2) 都市内道路ネットワークの円滑性の向上

(ねらい)

湖西市は、中心拠点、生活拠点をはじめ、人々が生活する拠点が分散配置されていますが、拠点間を接続する都市計画道路には、未改良のままとなっている路線があります。

拠点を連絡する路線が限られる中で、拠点間の連携を強化するため、自動車やバスが走りやすい道路ネットワークを形成します。

(主な取り組み)

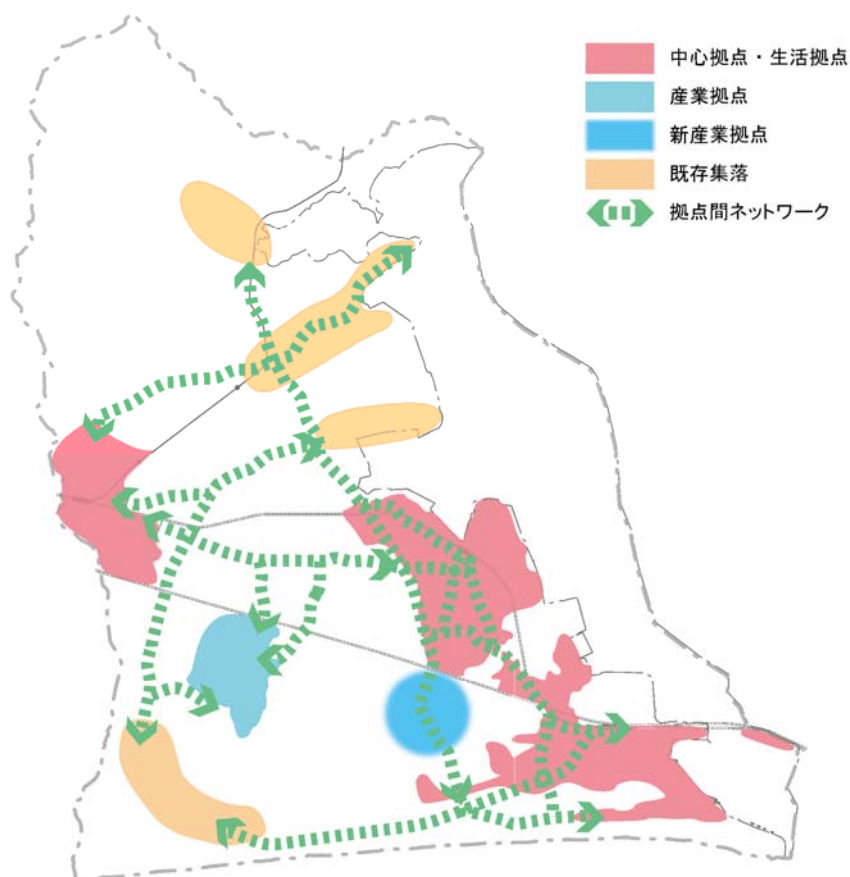
① 未整備の道路整備の推進

財政の状況を踏まえ、効率的・効果的にコンパクトな都市構造を形成するために、優先性を見定めながら道路整備を推進します。

具体的には、鷺津駅周辺と新所原駅周辺を連絡する（都）南部幹線や、集落拠点と新所原駅周辺を連絡する（都）新所原岡崎線といった未改良の都市計画道路の整備を推進します。

(主な施策例)

- ・都市計画道路の見直し・整備検討



■都市内道路ネットワークイメージ

(3) かしこく自動車を使う交通行動の促進

(ねらい)

湖西市は、公共交通が未発達であり、自動車中心のライフスタイルが定着しており、朝夕の自動車通勤により日常的に混雑が発生しています。

また、今後の少子高齢化に伴い、自動車を運転できない人が増えることが想定されます。

このため、公共交通サービスを維持するとともに、さらに利便性を向上させていく必要があります。

(主な取組み)

① 隣接市や事業所等と連携した多様な移動手段の確保・改善

隣接市から本市へ流入する公共交通サービスの改善に向け、隣接市と連携し、利用促進等の取組みについて検討を行います。また、愛知県豊橋市に立地する事業所を含めた各事業所や、交通事業者とも連携し、社会実験等を行いながら通勤バスの導入・改善を促進していきます。

② 市民・事業所等と連携した意識高揚

自動車中心のライフスタイルが定着している市民や事業所の従業員、自動車運転免許を取得する前の学生や新たに湖西市に転入する人などを対象として、各主体が連携して公共交通を守る意識を高揚するために必要な情報提供や、関係者が意見交換を行う仕組みづくりに取り組みます。

③ 交通需要マネジメントの促進

通勤時間の平準化や、鉄道や自転車などの多様な交通手段を組み合わせた移動への転換などの、自動車の集中的な利用を緩和する取組みについて、社会実験等を行いながら、効果的な方法での導入を進めます。

④ 即時的な情報提供の実施

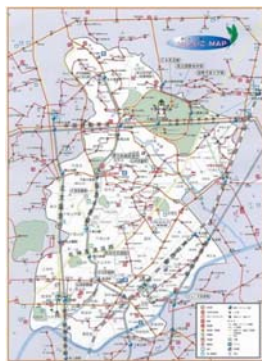
ICT 技術を活用し、鉄道やバス利用者に対して携帯端末やパソコン、電光掲示板等により即時的な運行状況の情報提供を行い、快適に公共交通を利用できる環境づくりに取り組みます。

(主な施策例)

- ・ MM (モビリティ・マネジメント)
- ・ 事業所における通勤バスの運行
- ・ 自動車の乗り合い
- ・ バスロケーションシステム

◎MM (モビリティ・マネジメント)

- ・ 自動車中心の移動から、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する移動への自発的な転換を促進するためのコミュニケーションを中心とした取組み。



大阪府吹田市「いこういこうマップ」

出典：国土交通省MM資料

■転入者へのMM資料



出典：京都府における学校教育
MM普及事業報告書

■学校教育におけるMM資料

基本目標Ⅲ：湖西市の活力を支える交通

（１） ゆとりある高質な歩行空間の形成

（ねらい）

買物・娯楽目的のために多くの市民が市外へ出かけています。特に、新所原駅や新居町駅周辺では、買物等が不便であるなど、まちの活力が低下しています。

まちの活力は、人と人との活発な交流から生まれます。まちあるきは人と人との交流を促すものであることから、市民や来訪者のまちあるきを促進することは、まちの活力を向上するために必要な取組みの1つです。このため、まちあるきを促すような、まちのシンボルとなり、長時間楽しく歩ける歩行空間の創出に取り組めます。

（主な取組み）

① 景観に配慮した道路空間の創出

鉄道駅からの徒歩圏において、まちの魅力を高めるような歩道の修景を行います。

② 道路空間の再配分

各種取組みによる自動車交通需要の変化等を踏まえながら、歩行者、自転車が利用しやすい道路空間への再配分を検討します。

③ 沿道民有地と連携したゆとりある空間形成

鉄道駅からの徒歩圏において、沿道の民間開発を契機として民有地における公共空地の確保や休憩施設の設置を促進します。

④ まちづくりと一体となったまちなみ景観の形成

新居町景観計画の新居関所周辺地区等の歴史的な景観が残る地区については、道路空間と民有地が一体となった景観の保全及び形成を推進し、まちの魅力の維持・向上を図ります。

⑤ 地元市民等と一体となった取組みの推進

新所原駅周辺まちづくり研究会や新居まちネット等の既存の活動と協力し、地域の賑わいを向上させる取組みを実施します。

（主な施策例）

- ・ 舗装の高質化
- ・ 街路樹の設置
- ・ 建物のセットバックによる
滞留空間の確保
- ・ 休憩施設の整備



※出典：幸田町交通マスタープラン

■舗装の高質化イメージ



※出典：東京都目黒区 HP

■セットバック部分のベンチの設置

(2) 広域道路ネットワークへのアクセス強化

(ねらい)

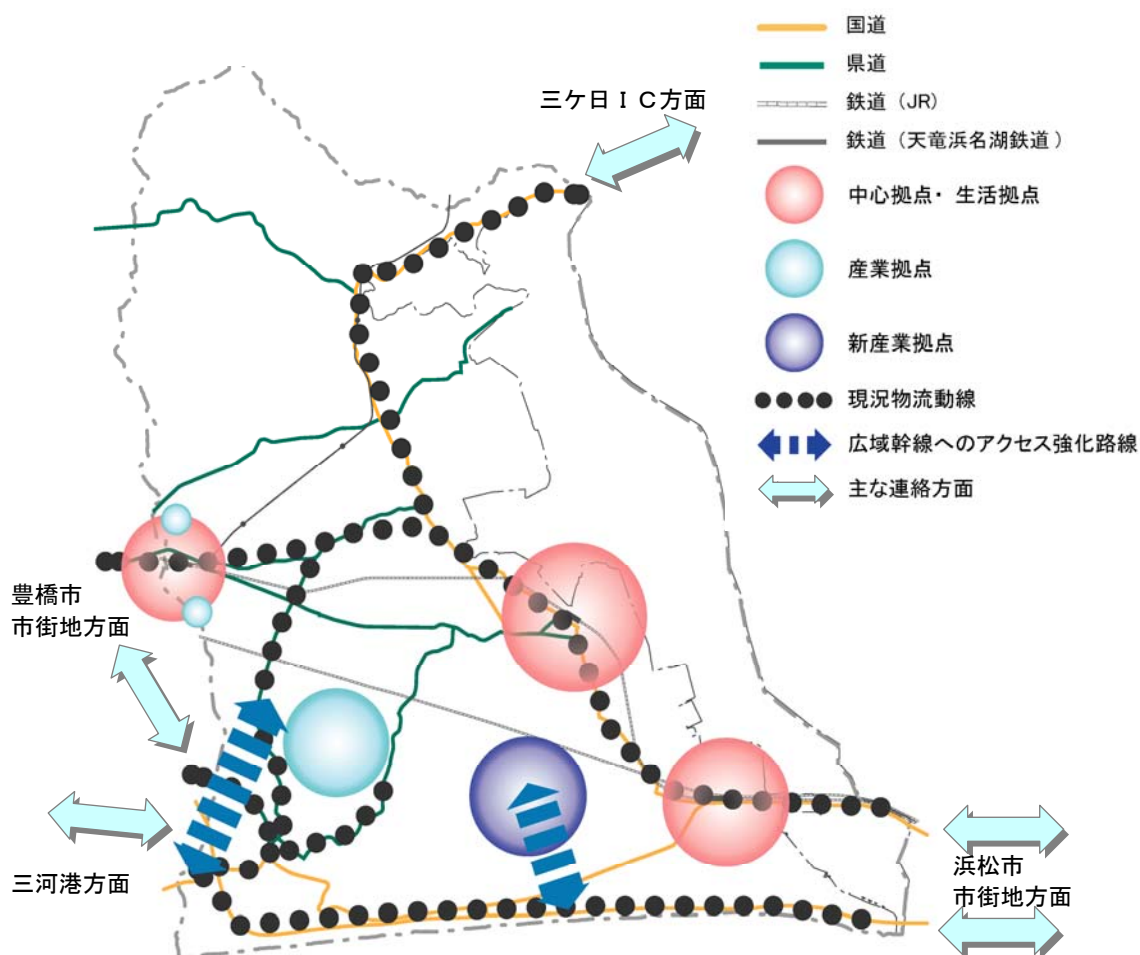
1 事業所あたりの製造品出荷額等が県下第 1 位の水準である地元産業の振興のため、更なる工業用地の確保が求められています。また、国道 23 号豊橋東バイパスが平成 25 年 6 月に開通し、三河港方面等へのアクセス性が向上されました。

地元産業の振興に向け、産業拠点や新産業拠点から広域道路網へのアクセスを強化します。

(主な取組み)

① 広域道路網への接続道路の整備推進

広域的な物流交通を円滑に処理でき、産業拠点の付加価値を高めるような、高い交通処理機能を有した道路整備を推進します。



■ 広域道路網へのアクセス強化

(主な施策例)

- ・都市計画道路の見直し・整備検討

基本目標Ⅳ：環境にやさしい交通

（１） 環境に配慮した交通行動の促進

（ねらい）

世界規模で地球温暖化への対応が進められています。また、湖西連峰や浜名湖等の豊かな自然は、湖西市の魅力であり後世に残していく必要があります。

このため、関係者が一体となり誰もが自発的に環境にやさしい手段や方法で移動できる交通行動を促進します。

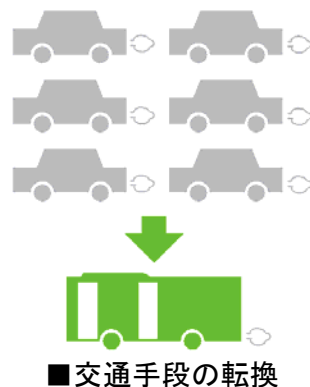
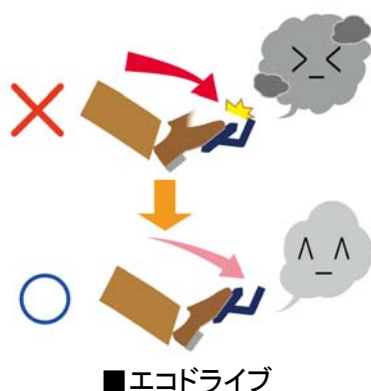
（主な取組み）

① 市民・事業所等と連携した環境保全意識の高揚

自動車を運転する市民や事業所の従業員、自動車運転免許を取得する前の学生等を対象として、環境負荷の少ない交通行動への意識啓発を行います。

（主な施策例）

- ・環境保全関連情報の提供
- ・エコドライブ（省エネ運転）の啓発
- ・公共交通の利用促進



(2) 低炭素・省エネルギーの交通システムの確保

(ねらい)

湖西市は、主な移動手段が自動車であるため、朝夕のピーク時には駅周辺の道路が混雑し、排気ガス等により沿道の快適性が低下しています。また、公共交通の整備状況等から日常的に自動車以外の交通手段を利用することが困難な地域や場面があります。

このため、自動車を含め、温室効果ガス排出が抑制できるような交通行動を支援します。

(主な取組み)

① 低公害車の普及促進

自動車を購入する際に、低公害車の購入に対して補助等を行います。

② 自動車利用の平準化

朝夕ピーク時の混雑を緩和するため、市内及び隣接市の事業者を対象として、移動時間の平準化や通勤時における自動車の以外の交通手段での移動機会の創出を促進します。

(主な施策例)

- ・低公害車購入費補助
- ・公用車の低公害車導入
- ・エコ通勤の促進（フレックスタイムの導入、ノーカーデーの実施等）

周辺地域の渋滞問題や地球温暖化等、様々な問題の原因となり得る自動車による通勤交通に対し、社会的責任(CSR)や効率的な経営の観点から、各事業所が主体的により望ましい通勤交通のあり方を考える取組み。



資料：国土交通省 HP

■エコ通勤

参考資料

- 1 湖西市総合交通ビジョン策定経緯
- 2 湖西市総合交通戦略策定協議会設置要綱
- 3 湖西市総合交通戦略策定協議会 委員・オブザーバー一覧
- 4 湖西市総合交通戦略策定協議会作業部会 委員・オブザーバー一覧
- 5 用語集

1 湖西市総合交通ビジョン策定経緯

平成24年11月 9日	●第1回湖西市総合交通戦略策定協議会 ・湖西市総合交通戦略の概要 ・湖西市の現況について ・アンケート調査の実施について
平成24年11月22日 ～12月10日	●市民アンケート調査、事業所アンケート調査
平成25年 1月10日	●湖西市総合交通戦略策定協議会 第1回作業部会
平成25年 1月24日	●第2回湖西市総合交通戦略策定協議会 ・湖西市の現況分析 ・移動実態とニーズ ・都市の将来像 ・拠点整備の課題 ・交通課題
平成25年 3月 1日	●湖西市総合交通戦略策定協議会 第2回作業部会(書面)
平成25年 3月18日	●第3回湖西市総合交通戦略策定協議会 ・基本理念と基本目標 ・施策の方針

2 湖西市総合交通戦略策定協議会設置要綱

平成24年9月19日湖西市告示第198号

湖西市総合交通戦略策定協議会設置要綱

(目的)

第1条 湖西市の交通のあり方を検証し、都市の将来像を見据えた総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るため、湖西市総合交通戦略策定協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の各号に掲げる事項について協議をする。

- (1) 湖西市総合交通戦略策定に関する事項
- (2) 前号に掲げるもののほか、協議会が必要と認める事項

(組織)

第3条 協議会の委員は、湖西市職員、学識経験者、交通事業者、関係行政機関、関係団体、交通施策についての有識者等から市長が委嘱し、又は任命する。

2 委員は、事故その他やむを得ない事由により協議会に出席できないときは、あらかじめその旨を会長に届け出て、代理人を出席させることができる。

(委員の任期)

第4条 協議会の委員の任期は2年とし、再任を妨げない。

2 委員に欠員が生じた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第5条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 座長 1人

2 会長は、副市長をもって充て、会務を総理する。

3 副会長及び座長は、会長が指名する。

4 副会長は、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代行する。

5 座長は、協議会の議長を務める。

(臨時委員)

第6条 協議会に、特別な事項を協議させるため必要があるときは、臨時委員を置くことができる。

- 2 臨時委員は、市長が委嘱し、又は任命する。
- 3 臨時委員は、当該特別な事項に関する協議が終了したときは、解任されるものとする。

(オブザーバー)

第7条 協議会に、オブザーバーを置くことができる。

- 2 オブザーバーは、市長が委嘱し、その任期は委員の任期の例による。
- 3 オブザーバーは、協議会に出席し、意見を述べることができる。

(会議)

第8条 協議会の会議は、会長が招集する。

- 2 協議会は、委員又はその代理人の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。
- 3 協議会の議事は、出席した委員又はその代理人の過半数で決し、可否同数のときは、座長の決するところによる。
- 4 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、その意見又は説明を求めることができる。
- 5 協議会は、原則として公開とする。

(作業部会)

第9条 協議会は、第2条各号に掲げる事項の詳細についての検討を行うため、作業部会を開催することができる。

- 2 前項の作業部会の委員は、協議会で決定し、市長が委嘱又は任命をする。

(事務局)

第10条 協議会の事務局は、湖西市都市整備部都市計画課に置く。

(委任)

第11条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附 則

この要綱は、公布の日から施行する。

(平成24年度)

3 湖西市総合交通戦略策定協議会 委員・オブザーバー 一覧

番号	分類	所属	役職
1	静岡県	交通基盤部 都市局 都市計画課長	委員
2		文化・観光部 交流企画局 交通政策課長	委員
3		浜松土木事務所 技監	委員
4	警察	静岡県湖西警察署 交通課長	委員
5	国土交通省	中部地方整備局 浜松河川国道事務所 調査第二課長	委員
6		中部運輸局 静岡運輸支局 首席運輸企画専門官	委員
7	交通事業者	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 企画開発部 担当課長	委員
8		天竜浜名湖鉄道株式会社 常務取締役管理部長	委員
9		遠州鉄道株式会社 運輸事業部長	委員
10		遠鉄交通株式会社 取締役社長	委員
11	地元団体	湖西市自治会連合会 会長	委員
12		社会福祉法人 湖西市社会福祉協議会 会長	委員
13	学識経験者	愛知工業大学 客員教授 伊豆原 浩二	委員【座長】
14	湖西市	副市長	委員【会長】
15		企画部長	委員
16		都市整備部長	委員【副会長】
①	国土交通省	中部地方整備局 建政部 都市整備課長	オブザーバー
②		中部運輸局 企画観光部 交通企画課長	オブザーバー
③	静岡県	交通基盤部 道路局 道路企画課長	オブザーバー
事務局	湖西市	都市整備部 都市計画課	

(平成24年度)

4 湖西市総合交通戦略策定協議会作業部会委員・オブザーバー一覧

番号	分類	所属	役職
1	静岡県	交通基盤部 都市局 都市計画課 施設計画班長	委員
2		文化・観光部 交流企画局 交通政策課 交通政策班長	委員
3		浜松土木事務所 企画検査課長	委員
4	国土交通省	中部地方整備局 浜松河川国道事務所 調査第二課 調査係長	委員
5		中部運輸局 静岡運輸支局 運輸企画専門官	委員
6	学識経験者	愛知工業大学 客員教授 伊豆原 浩二	協議会委員【座長】
7	湖西市	企画部 市民協働課長	委員
8		都市整備部 道路河川課長	委員
9		都市整備部 都市計画課長	委員
①	国土交通省	中部地方整備局 建政部 都市整備課 課長補佐	オブザーバー
②		中部運輸局 企画観光部 交通企画課 課長補佐	オブザーバー
③	静岡県	交通基盤部 道路局 道路企画課 計画班長	オブザーバー
事務局	湖西市	都市整備部 都市計画課	

5 用語集

【あ行】

用語	解説
エコ通勤	電車やバス、自転車・徒歩など、環境にやさしい交通手段で通勤すること。
エコドライブ	発進や加速時に急なアクセルやブレーキを使用せず、緩やかに調節するなどの燃費の良い自動車の運転方法。

【か行】

用語	解説
緊急輸送道路	大規模な地震が起きた場合、避難・救助をはじめ、物資の供給等の応急対策活動を広域的に実施するため、非常事態に対応した交通の確保を図ることを目的とした道路。
国指定特別史跡新居関所	全国で唯一現存する江戸時代の東海道の関所。関所役人の取り調べの様子を再現した部屋等を見学することができる。
公共交通空白地域	バスが走行していない地域やバス停や鉄道駅から一定範囲外の地域。
交通需要マネジメント	整備した交通施設の利用方法を工夫し、交通需要を適切に誘導することによって、交通を円滑に処理する手法。パークアンドライド等による公共交通機関の利用促進や時差出勤の実施など。
コミュニティゾーン	歩行者の安全を確保するために、自動車の速度規制や歩道の拡幅、車道に段差をつけるなどの対策を施した地区。
コミュニティバス	公共交通が整備されていない地域等において、地方自治体が運行させる路線バス。
混雑度	混雑の程度を表す指標で、道路の持つ交通容量に対する実際の交通量の比で示される値。数値が大きくなるほど、混雑程度の悪化を示す。

【さ行】

用語	解説
財政力指数	地方公共団体の財政運営の自主性の大きさを示す指数で、標準的な行政需要に自前の財源でどれだけ対応できるかを示す。
指定大規模既存集落	線引き前から旧町村役場周辺に形成された比較的規模の大きい集落で、長期にわたり集落と関わりがあるものの持ち家のない世帯を対象として、市街化調整区域内であっても住宅が建てられる地区。
白須賀宿	東海道五十三次の 32 番目の宿で、遠江国の西端の宿場町。
西遠都市圏	浜松市・磐田市・袋井市・湖西市・森町の 4 市 1 町
セミフラット	歩道等面が車道等面より高く、縁石天端の高さが歩道等面より高い歩道構造。

【た行】

用語	解説
D I D (ディーアイディー)	人口密度が 1 平方キロメートル当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接し、それらの隣接した地域の人口が 5,000 人以上を有する地域。
道路交通センサス	全国の道路と道路交通の実態を把握することを目的とした調査。
都市計画区域マスタープラン	県が都市計画区域ごとに、一市町村を越えた広域的な見地から、区域区分をはじめとした都市計画の基本的な方針を定める計画。

【な行】

用語	解説
ノンステップバス	床面を低床構造として乗換ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。

【は行】

用語	解説
P & R (パークアンドライド)	自宅から最寄りの駅やバス停まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。
バスロケーションシステム	G P S 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンにバスの位置や運行状況に関する情報提供するシステム。
バリアフリー	全ての人が安心して暮らせるために、高齢者や障害者が日常生活を送る上で不便な障害（バリア）となっている段差や仕切りを除去（フリー）すること。
パーソントリップ調査	一定の調査対象地域内において「人の動き」（パーソントリップ）を調べる調査。
ピクトグラム	トイレの表示、道路標識など、さまざまな指示や注意を文字に代わって「絵文字」「絵単語」で表したもの。
福祉有償輸送	NPO 法人や社会福祉法人などの非営利法人が、公共交通機関を利用して移動することが困難な人を対象に、通院、通所、通学等のために行う有償の移送サービス。

【ま行】

用語	解説
マウントアップ	歩道等面と縁石天端の高さが同一である歩道構造。
MM (モビリティマネジメント)	個人の移動が、社会的にも個人的にも望ましい方向（自動車利用から公共交通等を適切に利用する方向）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施策。