

湖西市総合交通戦略

平成26年3月
湖西市

目次

序. 湖西市総合交通戦略の背景と目的及び位置づけ……	1
1. 都市における現状 ……………	2
2. 都市における課題 ……………	6
3. 都市が目指す将来像 ……………	7
4. 総合交通戦略の区域 ……………	11
5. 総合交通戦略の目標 ……………	12
6. 目標達成に必要な施策・事業 ……………	15
7. 関係者の役割分担を踏まえた実施プログラム……	21
8. 推進体制……………	32
付. 湖西市総合交通戦略策定協議会要綱・委員名簿、 策定経緯、用語集	

序. 湖西市総合交通戦略の背景と目的及び位置づけ

序-1. 湖西市総合交通戦略の背景と目的

(1) 湖西市総合交通戦略の背景

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『市民協働でつくる「市民が誇れる湖西市」』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。

このため、今後の都市形成における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、湖西市が目指す将来都市像と実施すべき施策の方針を『湖西市総合交通ビジョン』として平成25年8月にとりまとめました。

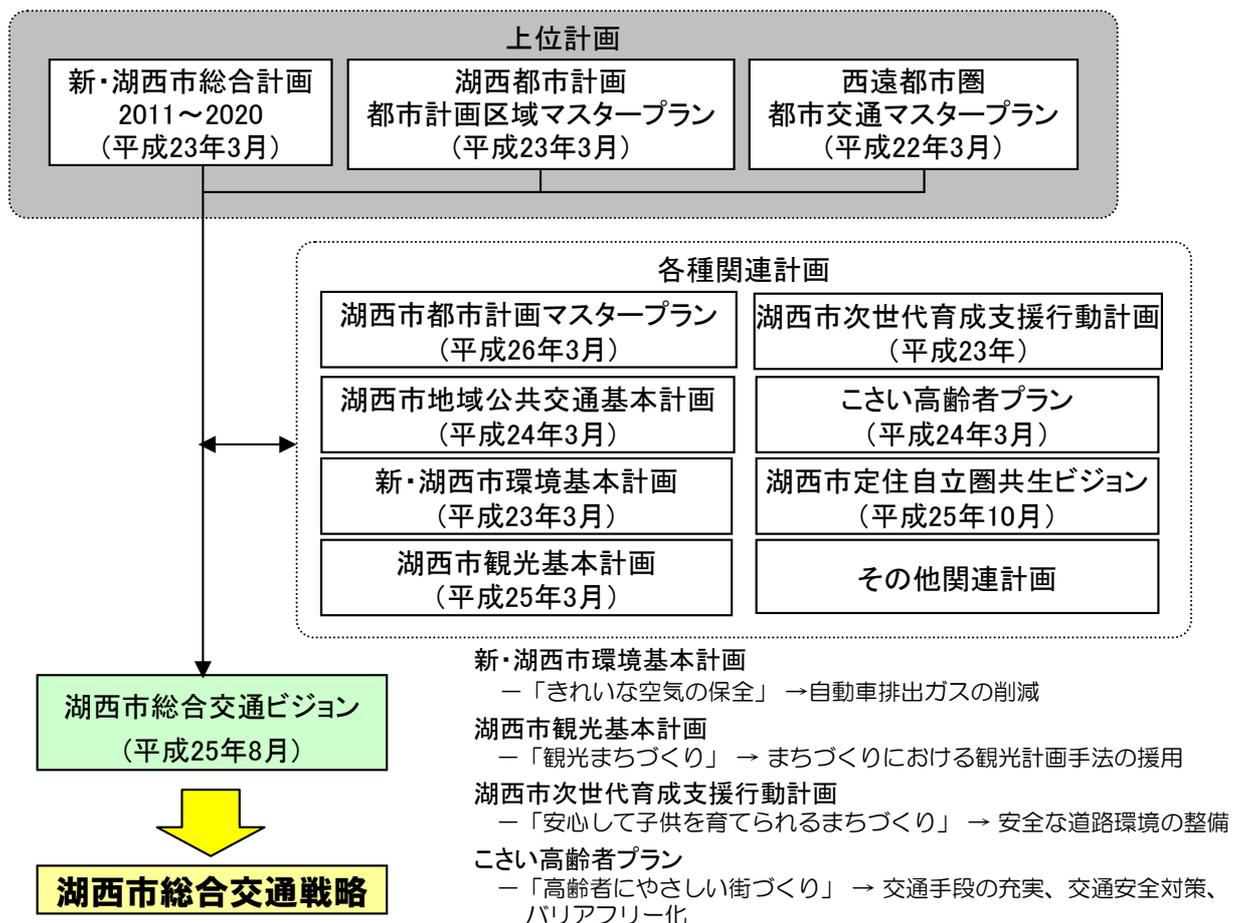
(2) 湖西市総合交通戦略の目的

湖西市総合交通戦略は、湖西市総合交通ビジョンにおいて策定された概ね20年後の目指すべき将来都市像を実現するため、今後10年間ににおける道路基盤整備や公共交通等の都市交通機能の向上に関する施策や、まちづくりに関する施策等について、具体的な内容や整備目標時期を明示した実施プログラムを示すことにより、市民や交通事業者、関係行政機関等、それぞれが役割を担って相互に協力し、総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることを目的としています。

序-2. 総合交通戦略の位置づけ

総合交通戦略には上位計画として、下図に示すように『新・湖西市総合計画』(H23.3)をはじめとする3つの計画があり、また、関連計画として『湖西市都市計画マスタープラン』(H26.3)、『湖西市地域公共交通基本計画』(H24.3)等の計画があります。

湖西市総合交通戦略は、上位計画・関連計画の基本方針に即した湖西市総合交通ビジョンに基づき、湖西市の目指す将来都市像の実現を支える交通に関する「あるべき姿」と、その実現に向けた「取組み」を示すものです。



1. 都市における現状

1-1. 都市の概要

(1) 広域的位置

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おり、日常生活においても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。

広域交通網として、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線の2路線の鉄道線が整備されています。道路網については、最寄りの高速道路ICが東名高速道路の三ヶ日ICであり、市東部の国道301号・県道瀬戸佐久米線（県道310号線）を経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。



■ 湖西市の広域的位置

(2) 沿革

昭和30年に2町3村が合併して誕生した湖西町は自動車産業を中心とした機械工業が盛んとなり、人口・産業の集積が進み、昭和47年に市制施行し、旧湖西市となりました。

平成22年3月23日には旧湖西市と旧新居町が合併し、自然、産業、文化・歴史、観光のバランスの取れた魅力あるまちとして、現在の湖西市が誕生しています。

(3) 人口

湖西市の人口は、国勢調査によると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。

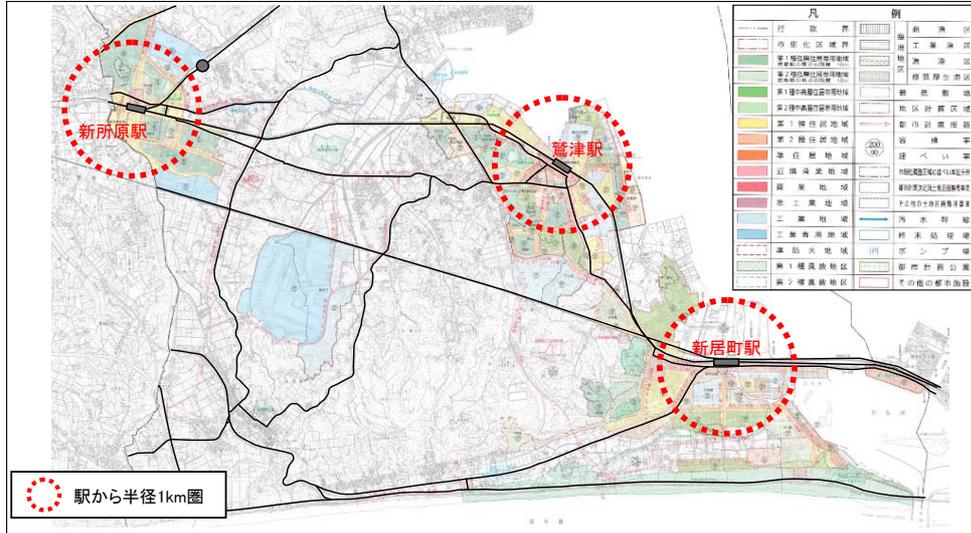
65歳以上の高齢化率は2010年時点で21.4%ですが、2035年には34.2%となり約3人に1人が高齢者となることが予測されています。（国立社会保障・人口問題研究所 H25.3公表値）

(4) 土地利用

湖西市の市街地は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。

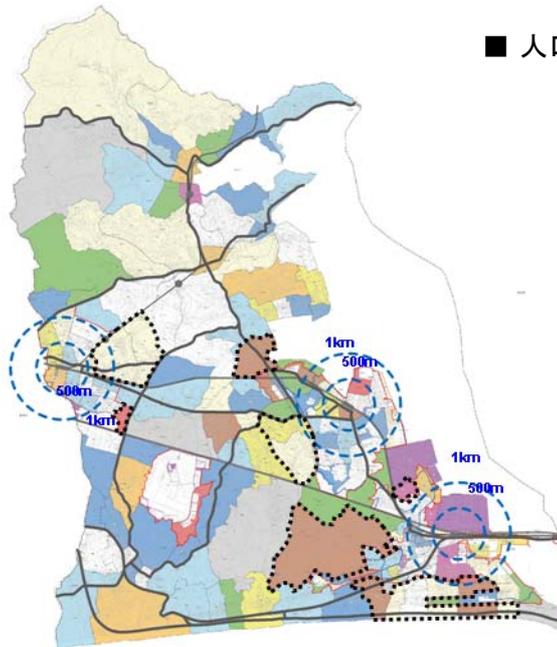
この他、JR駅周辺から離れた場所に一団の工業系の用途地域が指定されています。



■ 湖西市の用途地域
出典：都市計画図

近年の人口の動向をみると、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。



■ 人口増減率(H22/H17)

凡例	
Grey	-60%未満
Purple	-60%以上 -40%未満
Green	-40%以上 -20%未満
Blue	-20%以上 -10%未満
Light Blue	-10%以上 -5%未満
White	-5%以上 0%未満
Yellow	0%以上 +5%未満
Orange	+5%以上 +10%未満
Light Orange	+10%以上 +20%未満
Brown	+20%以上 +40%未満
Pink	+40%以上 +60%未満
Red	+60%以上
Red outline	市街化区域
Blue outline	既成市街地
Grey outline	行政区域

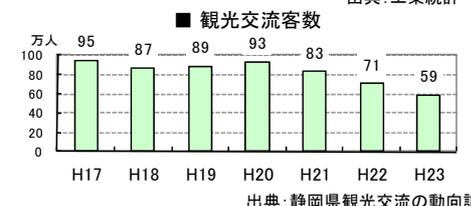
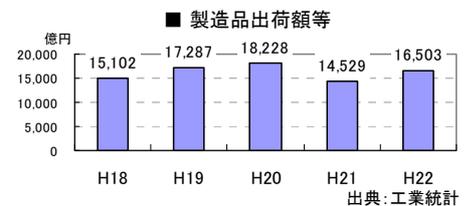
市街化区域に隣接し、人口が増加している市街化調整区域の地区
出典：平成19年度都市計画基礎調査

(5) 産業

(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。

(観光) 湖西市の観光交流客数は平成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。

(商業) 湖西市の商店数・従業員数は減少傾向にあり、平成19年の年間商品販売額は、平成11年と比較して低い水準となっています。また、湖西市民の商品の購入先は4割程度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て大きくなっています。

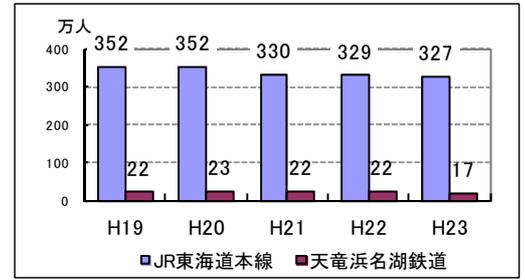


1-2. 交通の現状

(1) 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。
- ・市内の鉄道の利用者数は、概ね横ばいで推移しています。

■ 鉄道乗車人数

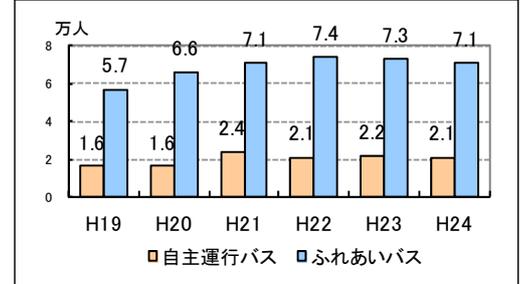


出典：静岡県統計資料

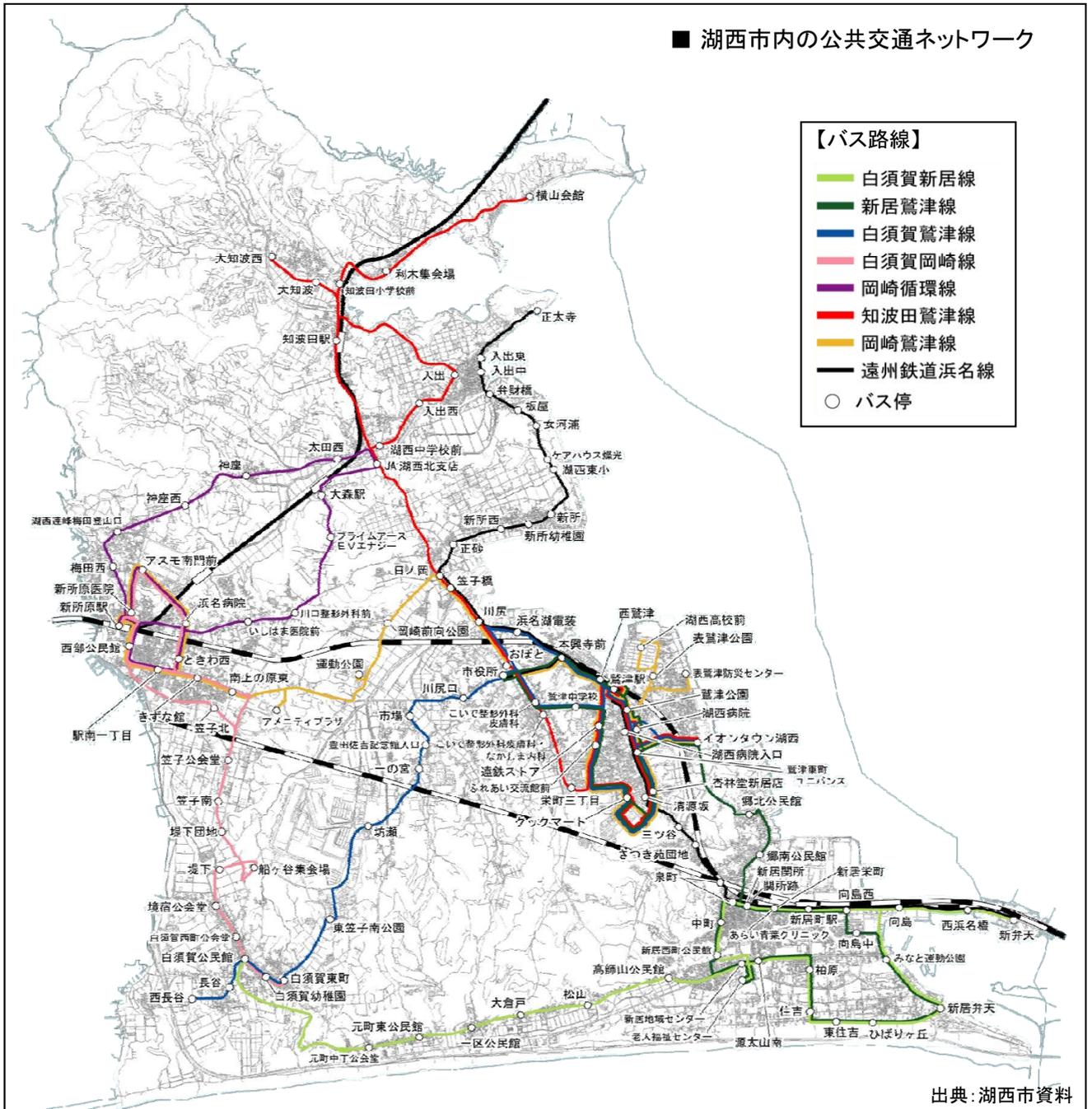
(2) バス

- ・自主運行バス、ふれあいバス（現在はコーちゃんバスに再編）の利用者数は、概ね横ばいで推移しています。
- ・湖西市地域公共交通基本計画に基づくバス路線の再編が平成25年度に実施され、公共交通利用可能地域が拡大しました。（公共交通利用可能地域：約7割→約9割に拡大）

■ バス利用者数



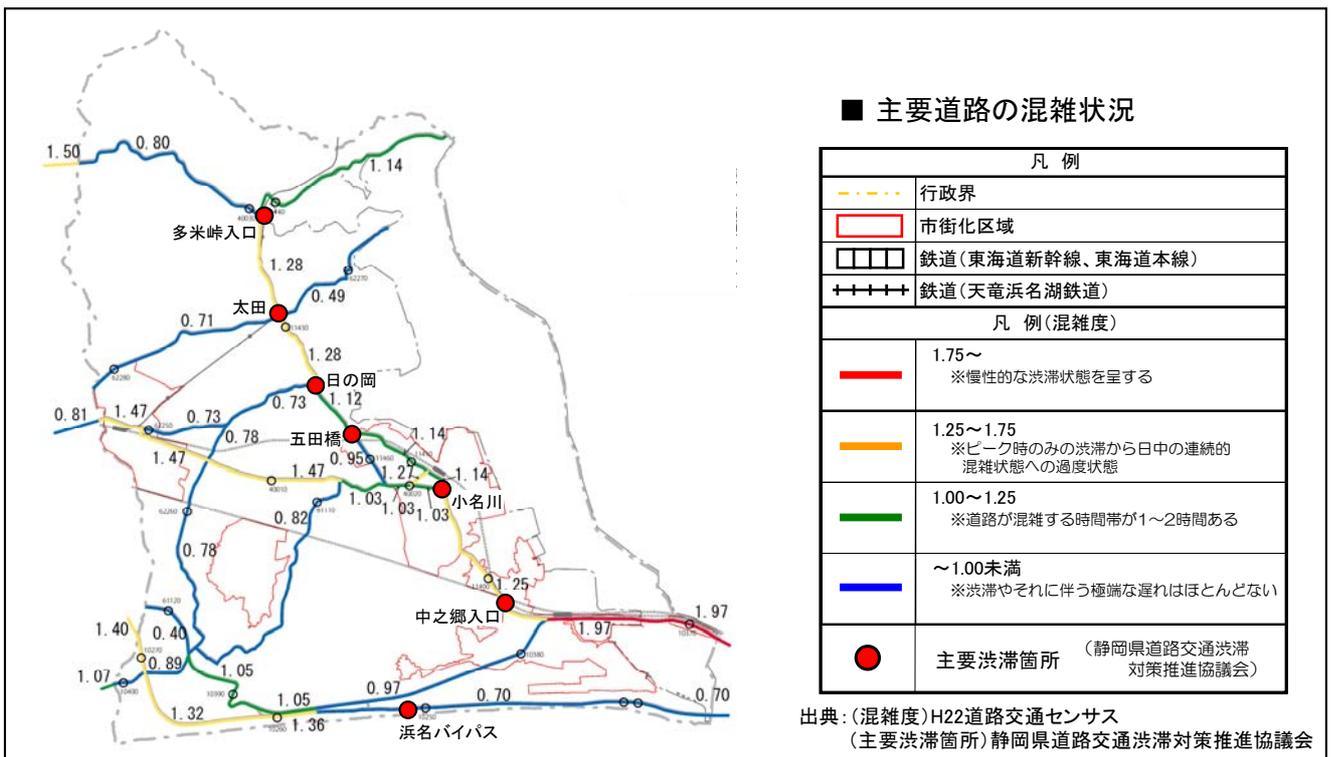
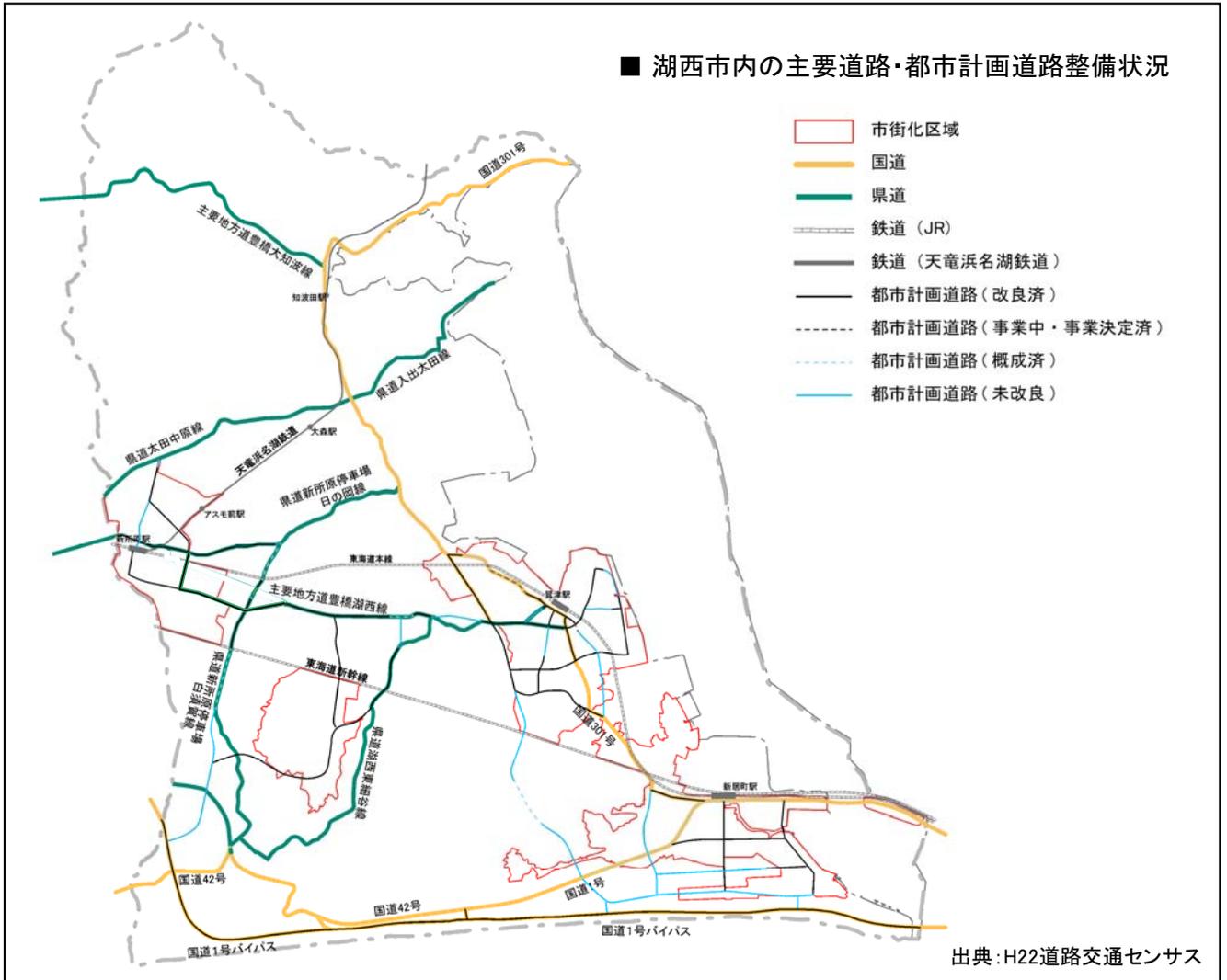
出典：湖西市統計



出典：湖西市資料

(3) 道路

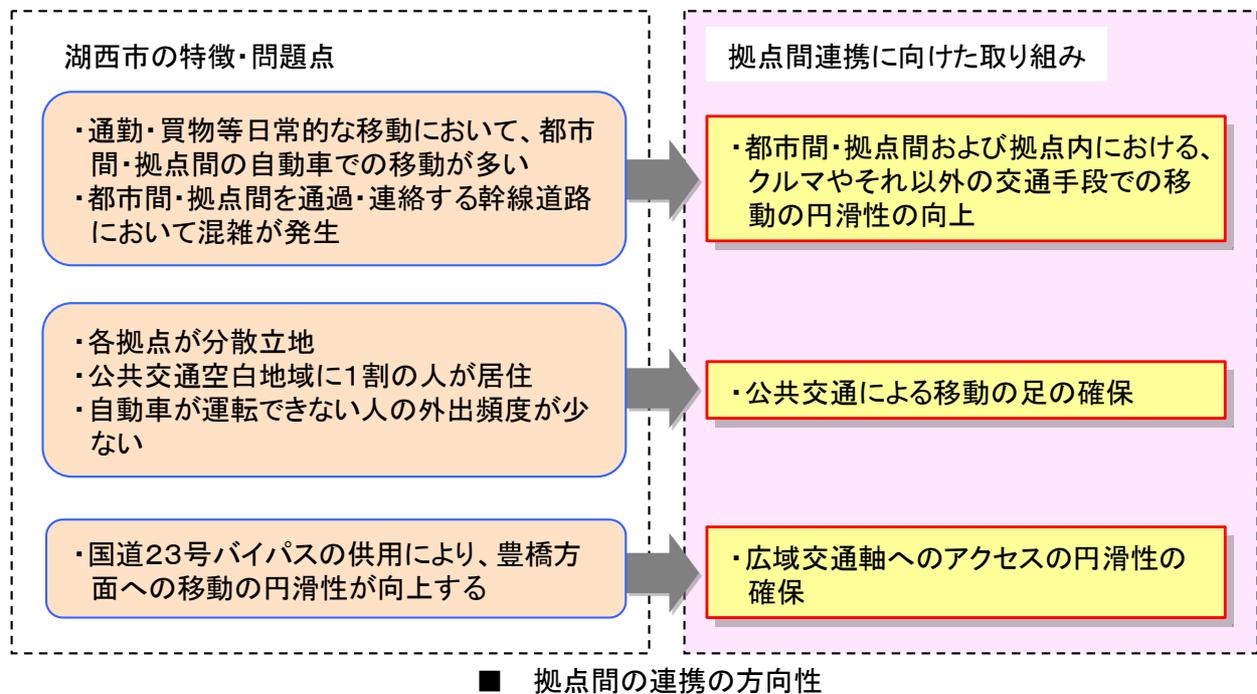
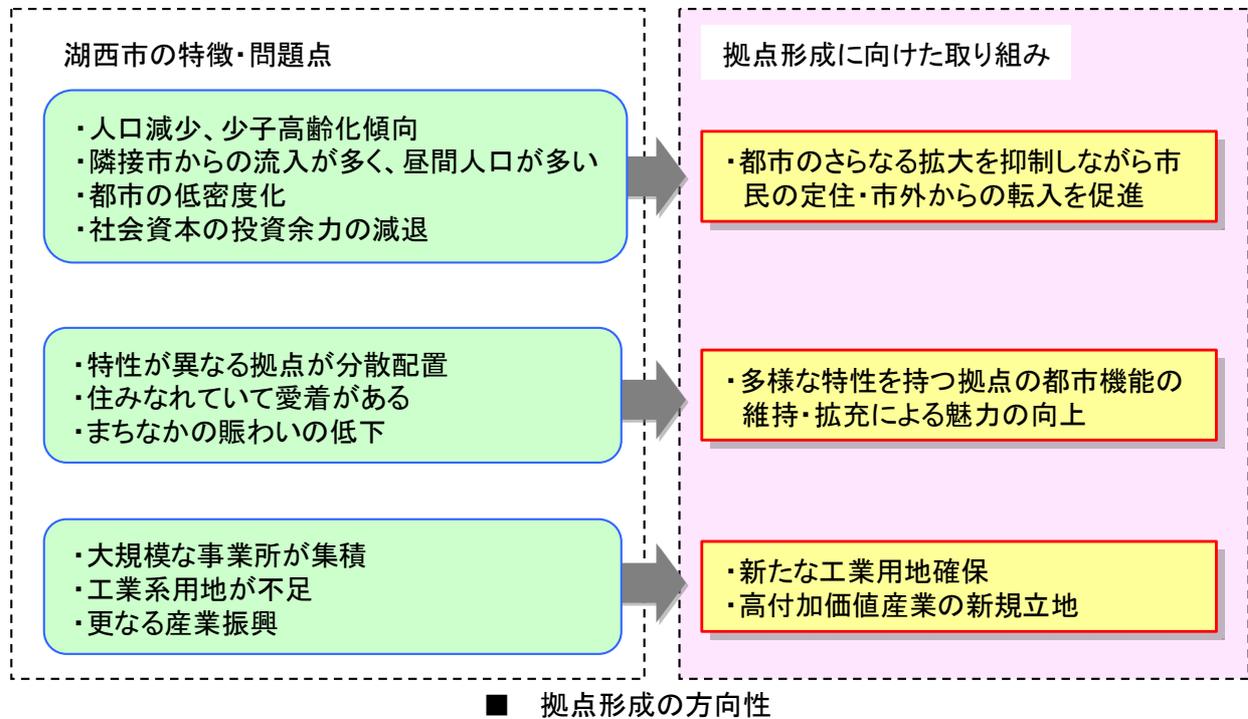
- ・幹線道路は交通が集中しやすい配置となっており、市内に分散立地する市街化区域相互や既存集落を連絡する道路、都市間を連絡する道路で混雑が見られます。



2. 都市における課題

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する必要があります。

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。



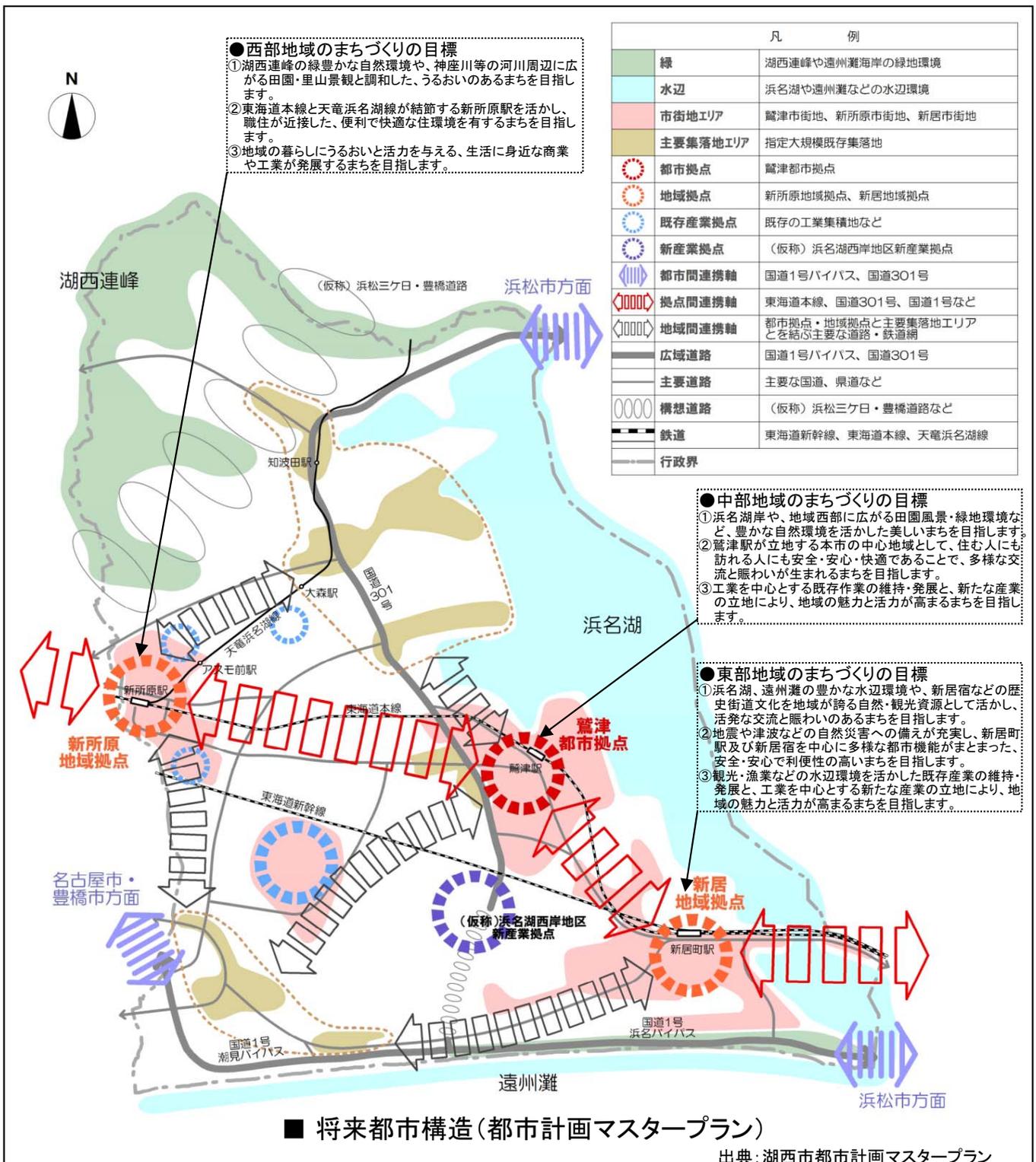
3. 都市が目指す将来像

3-1. 都市計画マスタープランが目指す将来都市構造

湖西市が目指す
将来都市構造

集約・連携型の都市構造

湖西連峰や浜名湖等の豊かな自然環境を保全しながら、基幹的な公共交通である東海道本線沿線に都市機能を集約する拠点配置して機能強化を図るとともに、鉄道や地域公共交通などにより、拠点間、拠点と周辺都市、拠点と大規模既存集落地との連携を促進する「集約・連携型の都市構造」の構築を進めます。

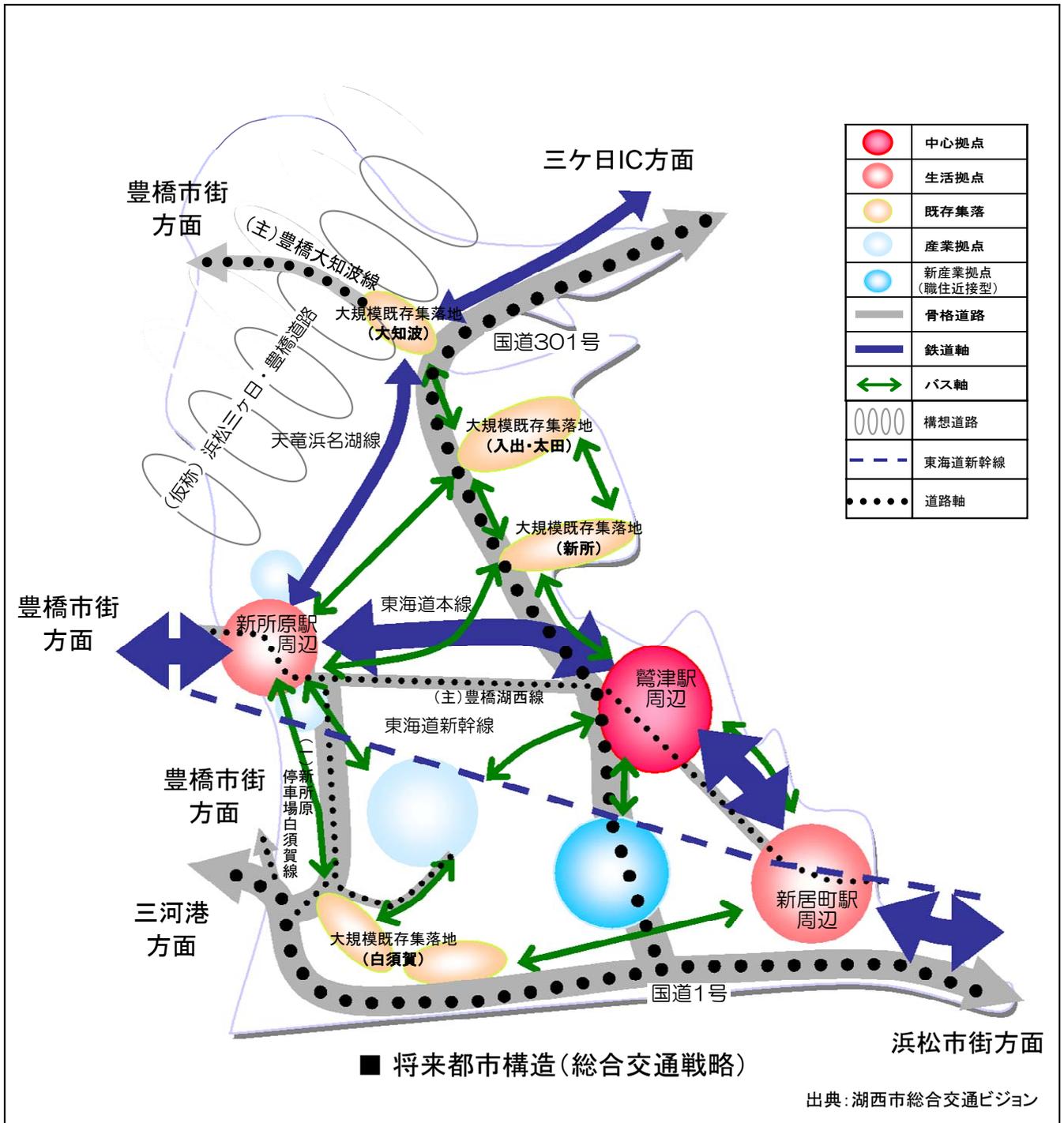


3-2. 総合交通戦略における将来都市構造

総合交通戦略は、都市交通施策と都市機能集約施策が一体となって前頁に示した都市計画マスタープランの将来都市構造の実現を目指すものです。

多様な交通手段を選択できるコンパクトな都市構造

- ◎ 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コンパクトな都市構造を目指します。
- ◎ 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。



3-3. 湖西市が目指す生活イメージと将来都市構造形成に向けた課題

湖西市が目指す生活イメージ

【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。



【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
- ◎大規模既存集落地
 - ・自然と調和した地域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向上、生活拠点内の通過交通の排除）

【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
 - ・通勤時の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
- ◎ 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の公共交通網を維持し、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
- ◎ 都市間・拠点間を連絡・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
 - ・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
- ◎ 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
 - ・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
- ◎ 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ことから、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
- ◎ 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

3-4. 湖西市の交通課題

【湖西市の交通課題の整理】

- (拠点) : ・市街地での歩行者安全・歩行者回遊性の向上
 ・公共交通空白地域(可住地のみ)での移動手段の確保
- (交通) : ・主要道路の混雑緩和(国道1号、国道301号、(主)豊橋湖西線)
 ・高規格幹線道路(東名・新東名・三遠南信自動車道)へのアクセス強化
 ・広域道路ネットワーク(国道1号バイパス等)への円滑なアクセス
 ・鉄道駅における乗り換え利便性・快適性の向上
 ・郊外部の既存集落地への公共交通サービスの維持
- (防災) : ・津波浸水域からの安全・迅速な避難



■ 湖西市の交通課題

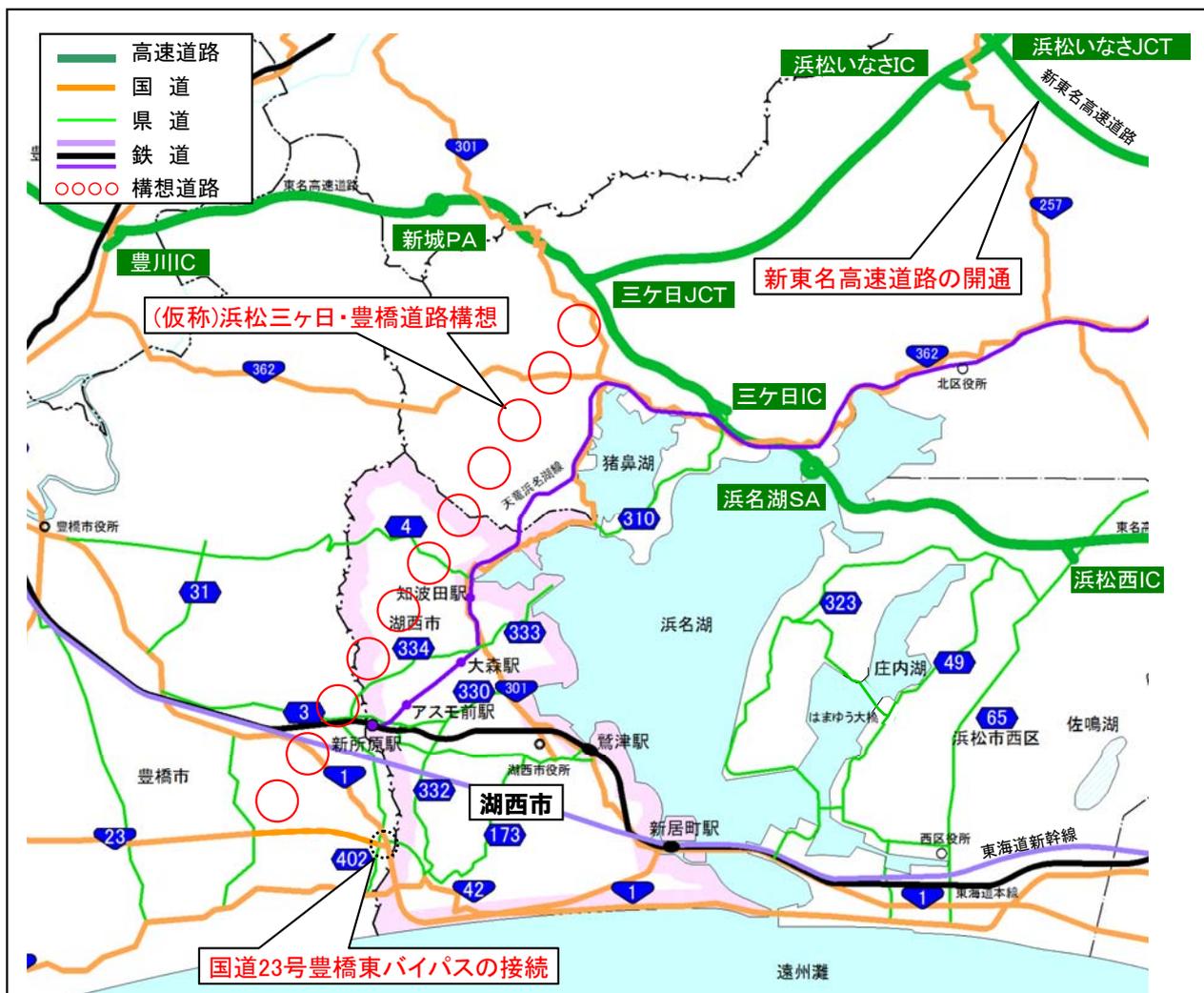
4. 総合交通戦略の区域

合併により市域を拡大してきた湖西市では市街地が分散しており、将来都市構造もこうした本市の地域特性を踏まえ、拠点への都市機能の集積と拠点間の連携によるコンパクトなまちづくりを目指しているため、その実現には全市的な取り組みが必要です。

また、湖西市をとりまく広域交通ネットワークは、新東名高速道路の開通や国道23号豊橋東バイパスの国道1号への接続、(仮称)浜松三ヶ日・豊橋道路の構想など、近年大きく変化しており、本市の交通戦略を検討する上で、これら広域交通ネットワークへの全市的な取り組みは重要な課題となってきます。

さらに、湖西市の公共交通ネットワークはJR東海道本線、天竜浜名湖線で構成される鉄道とJR新所原駅、JR鷺津駅、JR新居町駅から市内各所へ連絡するバス網により構成されています。本総合交通戦略は既存の交通ネットワークを活用し、都市交通の課題へ適切に対応するために湖西市全体を一体として都市交通施策を総合的に実施することが重要と考えます。

これらを踏まえ、**湖西市総合交通戦略の計画区域は湖西市全域を対象**とします。



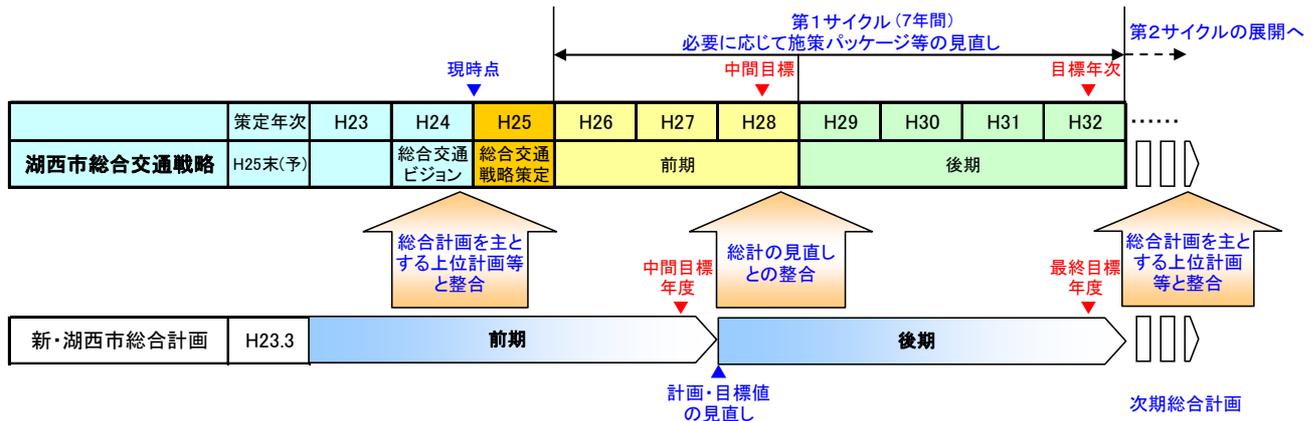
■ 湖西市を取り巻く広域交通ネットワーク

5. 総合交通戦略の目標

5-1. 総合交通戦略の目標年次

総合交通戦略は、湖西市の全計画の基本となる『新・湖西市総合計画』の目標年次が平成32年度（中間目標平成27年度）に設定されていることから、総合交通戦略の目標年次も平成32年度に設定し、平成28年度を中間目標の評価・見直しの時期としました。

目標年次: 2020年(平成32年)〔中間目標: 2016年(平成28年)〕



5-2. 総合交通戦略の基本目標(湖西市総合交通ビジョンより)

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ることでかき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。

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

【基本理念】 全ての人にとって生活しやすく元気なまち

基本目標Ⅰ: 全ての人安全・安心に生活できる交通

- ・全ての人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も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

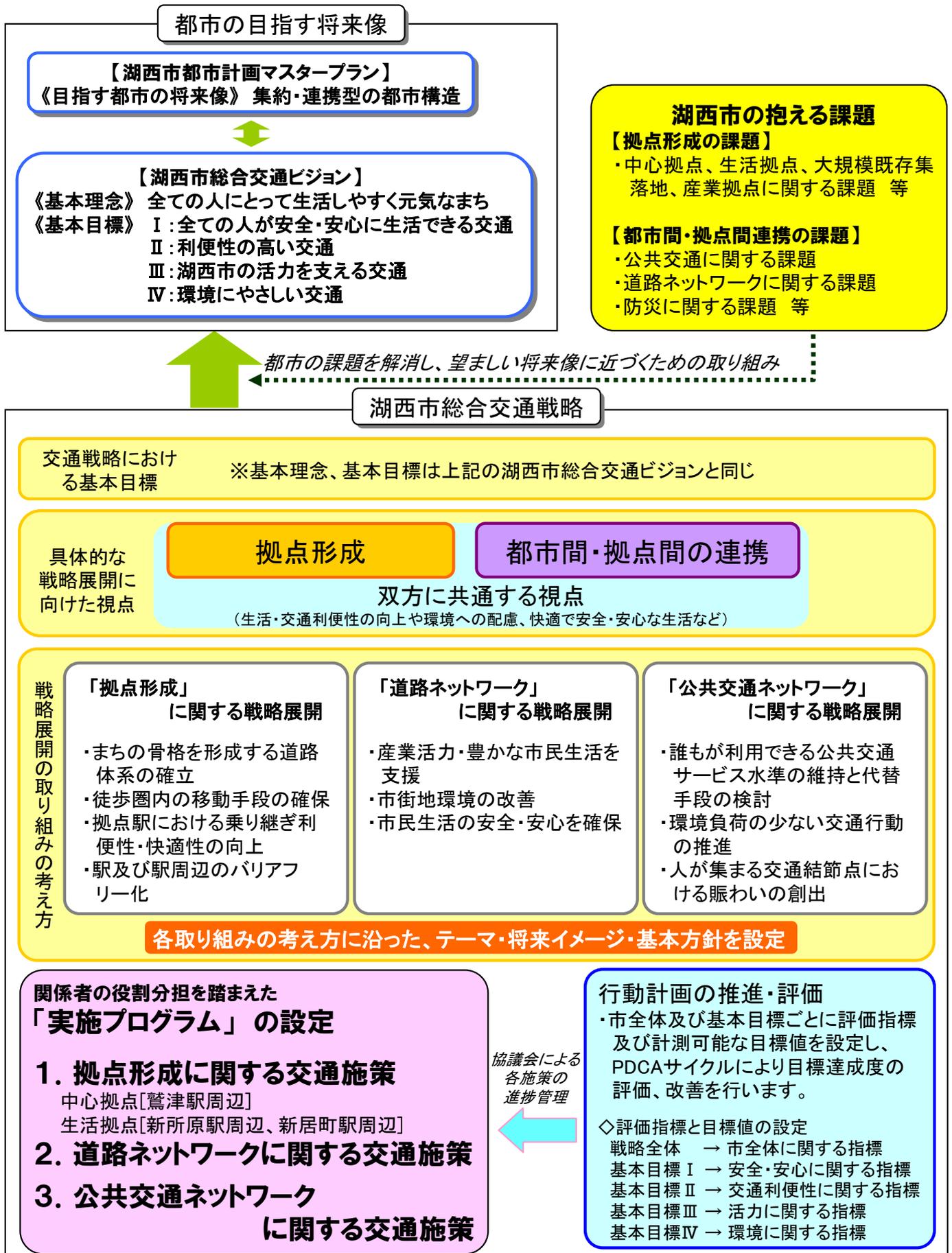
- ・中心拠点や生活拠点における商業、観光機能を高め、賑わいのあるまちで、市民が元気に生活できるような交通環境の形成を目指します。
- ・広域道路へのアクセスを円滑にし、更なる工業の発展に寄与する交通環境の形成を目指します。

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。

5-3. 総合交通戦略の展開と取り組み

湖西市総合交通戦略では、4つの基本目標達成に向けての具体的な戦略展開にあたり、拠点形成と都市間・拠点間連携の視点から「拠点形成」、「道路ネットワーク」、「公共交通ネットワーク」の3つの取り組みの考え方を示し、それぞれに対応した実施プログラムの設定により、都市の目指す将来像へと近づいていく取り組みを推進します。



5-4. 評価指標の設定

総合交通戦略の取り組みの達成度を測る指標として、基本目標ごとに計測可能な指標を設定します。
それぞれの指標ごとに現況値と目標年度の評価指標・目標値を明示することによって、総合交通戦略の達成度を示します。

基本目標	評価の視点	評価指標	資料・出典	目標基準値 【参考】	(年次)	直近現況値	(年次)	中間目標値 (H28)	目標値 (H32)	参考資料	
全体	総合交通戦略全体について	湖西市が生活しやすくなったか (住みやすくなったか)	人口	住民基本台帳	62,784人	(H21)	61,861人	(H24)	63,500人	64,000人	新・湖西市総合計画
			住みやすい	市民意識調査	73%	(H21)	73%	(H24)	80%	90%	新・湖西市総合計画
			住み続けたい	市民意識調査	82%	(H21)	85%	(H24)	85%	90%	新・湖西市総合計画
基本目標Ⅰ	基本目標Ⅰ 全ての人が安全・安心に 生活できる交通	交通事故は減ったか	交通事故発生件数	湖西警察署資料	383件	(H21)	485件	(H24)	355件	305件	新・湖西市総合計画
		交通事故を減少させる取り組みは進んだか	通学路歩道整備率	湖西市資料	56%	(H21)	56%	(H21)	65%	70%	新・湖西市総合計画
		自動車と公共交通を選択できる環境は整ったか	公共交通が利用しやすくなったと感じる市民の割合	市民意識調査	18%	(H21)	18%	(H21)	20%	30%	新・湖西市総合計画
基本目標Ⅱ	基本目標Ⅱ 利便性の高い交通	公共交通は利用しやすくなったか	公共交通が利用しやすくなったと感じる市民の割合	市民意識調査	18%	(H21)	18%	(H21)	20%	30%	新・湖西市総合計画
			地域公共交通利用圏域	湖西市資料	71%	(H22)	91%	(H25)	95%	中間評価時に設定	湖西市地域公共交通基本計画
			都市内道路ネットワークの円滑性は向上したか	都市計画道路整備率	湖西市資料	60%	(H21)	62%	(H24)	62%	65%
基本目標Ⅲ	基本目標Ⅲ 湖西市の活力を支える交通	拠点の人口は増えたか	拠点における人口動態	住民基本台帳	-	(H21)	923人減	(H24)	H21比 700人増	H21比 1,200人増	新・湖西市総合計画
		産業は活性化されたか	1事業所当たりの製造品出荷額等の県内順位	工業統計	1位	(H21)	1位	(H22)	1位	1位	新・湖西市総合計画
			年間商品販売額	商業統計	611億円	(H19)	611億円	(H19)	640億円	670億円	新・湖西市総合計画
		コンパクトなまちづくりは進んだか	市街化区域内の未利用地面積	都市計画基礎調査	146.7ha	(H23)	146.7ha	(H23)	140.3ha	133.6ha	新・湖西市総合計画
	観光交流は活性化したか	観光交流客数	湖西市資料	826,098人	(H21)	588,158人	(H23)	90万人	100万人	新・湖西市総合計画	
基本目標Ⅳ	基本目標Ⅳ 環境にやさしい交通	環境は改善されたか	運輸部門のCO ₂ の排出量	湖西市資料	168.1千t	(H19)	170.0千t	(H22)	163.6千t ※ (H19比2.7%削減)	160.5千t ※ (H19比4.5%削減)	西遠都市圏総合都市交通体系調査
		市民の環境への取り組みは進んだか	環境に対する意識が高まっていると感じる市民	市民意識調査	8%	(H21)	8%	(H21)	30%	70%	新・湖西市総合計画
			エコアクション21認証取得事業者数	湖西市資料	5社	(H21)	15社	(H24)	18社 ※	20社	新・湖西市環境基本計画

※各計画(参考資料欄)における目標値より算出

6. 目標達成に必要なとなる施策・事業

6-1. 拠点形成に関する戦略展開と交通施策イメージ

拠点形成に関する戦略展開区域はいずれもJR3駅を中心とする概ね徒歩圏の地区であり、各拠点に共通する取り組みとして、次の4項目を展開します。

拠点形成に関する戦略展開に共通する取り組みの考え方	
まちの骨格を形成する道路体系の確立	・道路体系の確立を図り、通過交通を市街地内から排除し、幹線道路の混雑解消によって、バスの定時性向上を図るとともに、歩車分離された道路空間の形成に取り組む。
徒歩圏内の移動手段の確保	・駅を中心に概ね徒歩圏内に展開する地区であり、徒歩・自転車による移動手段を確保することにより、環境負荷の少ない交通行動の促進に取り組む。
拠点駅における乗り継ぎ利便性・快適性の向上	・鉄道駅におけるバス等への乗り継ぎ利便性・快適性、自動車と公共交通の連携を促進する環境を整えることにより、公共交通の利用を促進するとともに、駅周辺における歩行者のにぎわいの創出に取り組む。
駅及び駅周辺のバリアフリー化	・JR3駅の利用者数はそれぞれにおいて3,000人/日を上回っており、交通バリアフリー法の特定旅客施設に該当するため、駅及び駅周辺のバリアフリー化促進に取り組む。

また、3つの拠点はそれぞれ地区特性が異なっており、上記の拠点地区に共通する取り組みを踏まえつつ、各々テーマを掲げて拠点の将来イメージを設定します。

■ 各拠点形成のテーマと将来イメージ

中心拠点(鷺津駅周辺) : 湖西市の中核的な機能が集積する地区のにぎわいづくり

- 【拠点の将来イメージ】
- ・中心拠点にふさわしい人口・都市機能を有している
 - ・市民の誰もがどこからでもアクセスが可能である
 - ・にぎわいを創出する歩行者環境が整備されている

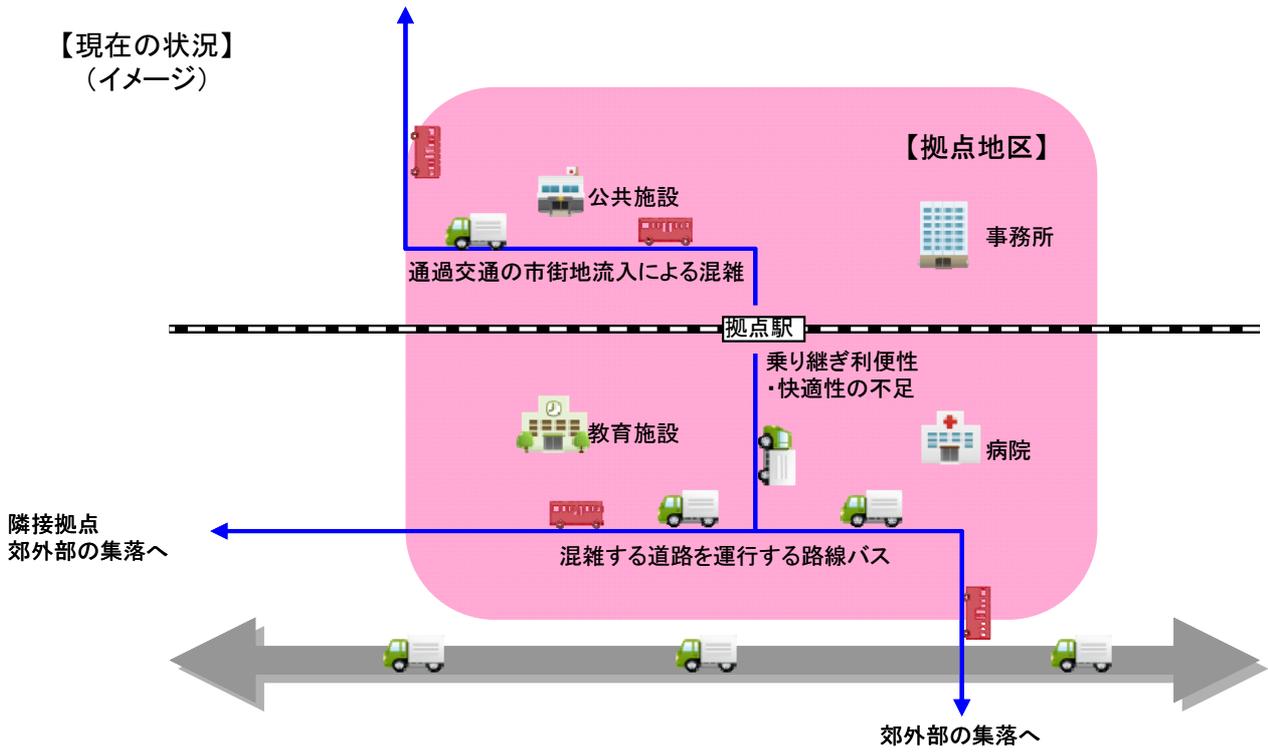
生活拠点(新所原駅周辺) : 公共交通結節点の特性を活かした安全で利便性の高いまちづくり

- 【拠点の将来イメージ】
- ・公共交通・自動車の円滑な乗り継ぎができる交通結節機能が整備されている
 - ・市街地にふさわしい人口・土地利用が形成されている
 - ・駅を中心とした安全な歩行者空間が整備されている

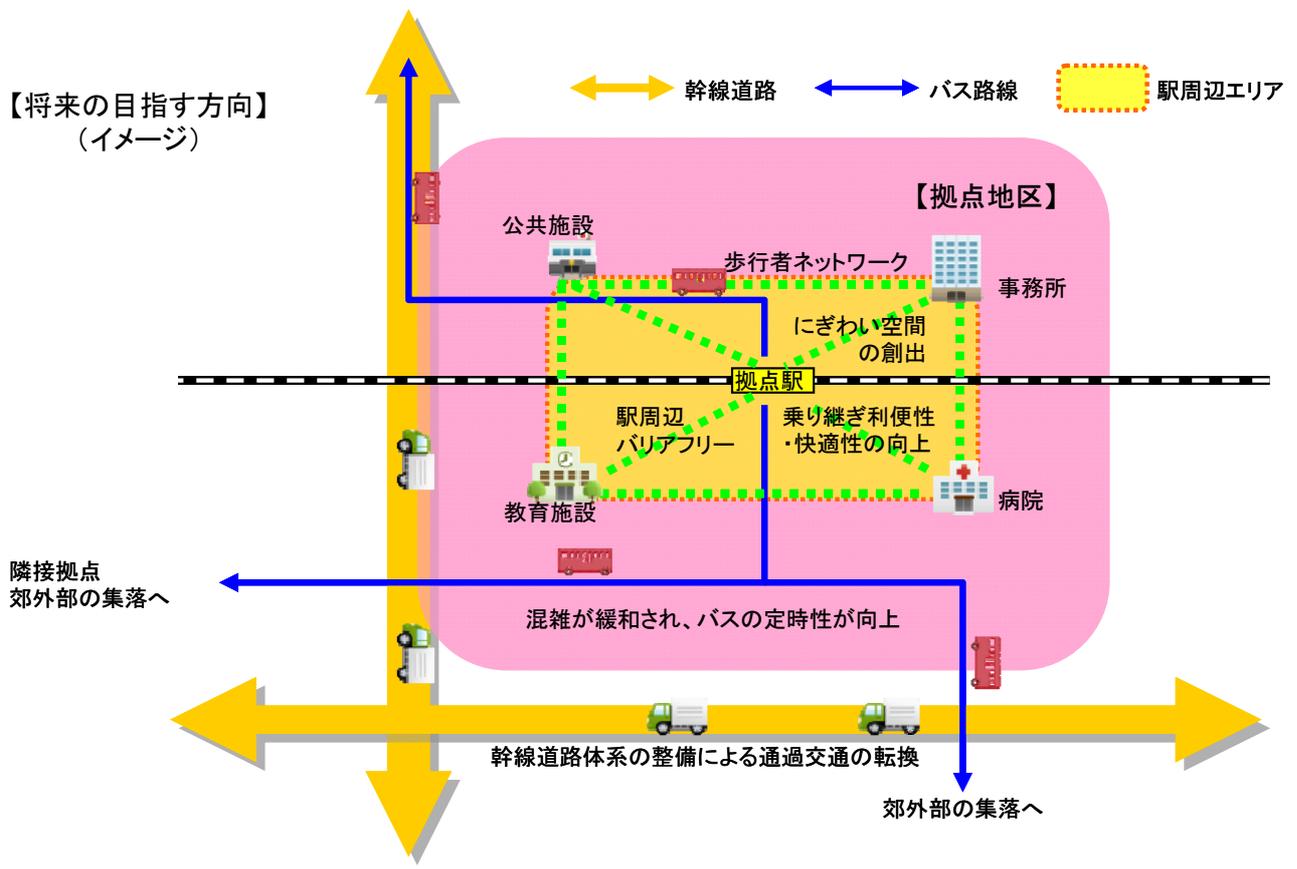
生活拠点(新居町駅周辺) : 歴史的・自然的資源を活用した歩いて楽しい交流空間づくり

- 【拠点の将来イメージ】
- ・交流資源である歴史的・自然的資源が保全・活用されている
 - ・観光客などのにぎわう交流空間が形成されている
 - ・市街地の生活環境が整備されている

【現在の状況】
(イメージ)



【将来の目指す方向】
(イメージ)



■ 拠点における交通施策のイメージ

6-2. 道路ネットワークに関する戦略展開と交通施策イメージ

新東名高速道路や国道23号豊橋東バイパスの接続、(仮称)浜松三ヶ日・豊橋道路構想など、本市をとりまく交通環境は大きく変化しています。これらの広域道路ネットワークへのアクセス性を高めることは、本市の産業活力を向上させるとともに、安心・安全で豊かな市民生活を確保する上で重要です。

一方、湖西市は幹線道路が不足しているため、ピーク時には都市間や拠点間を連絡する国道301号や(主)豊橋湖西線に交通が集中し道路混雑が発生しています。

道路ネットワークは中心拠点、生活拠点、大規模既存集落地、産業拠点を連絡しており、大規模既存集落地や中心拠点等を結ぶ生活利便・安全安心を確保する上で重要な交通要素です。

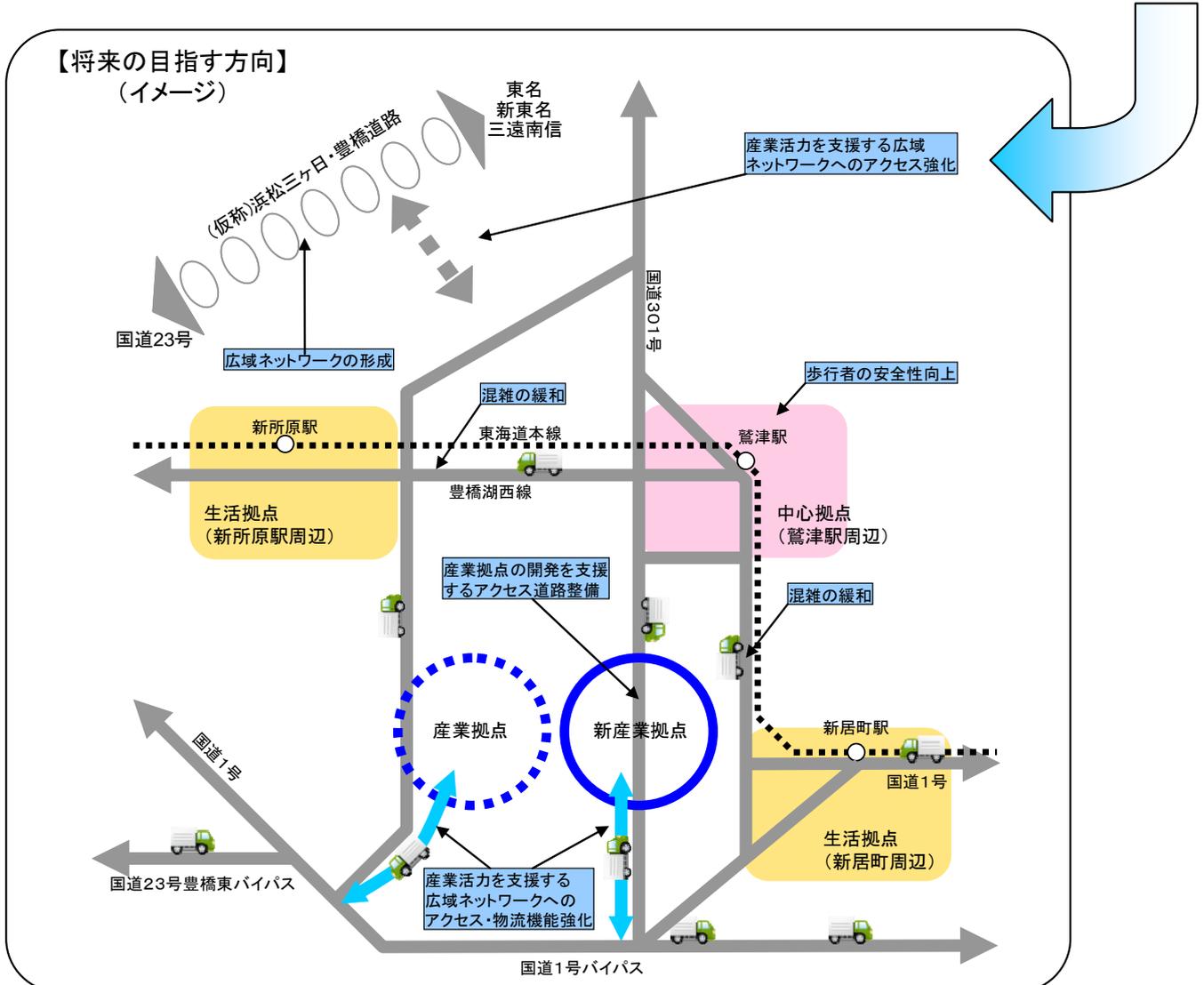
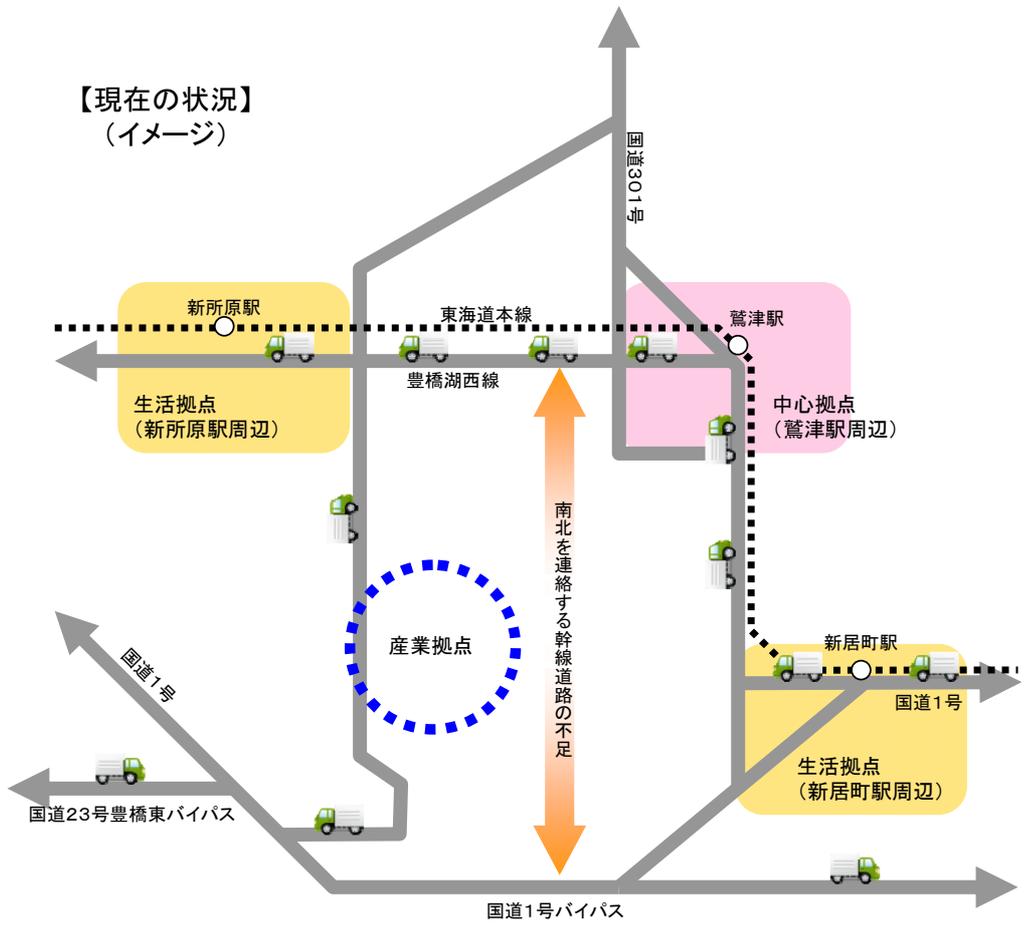
また、本市の活力をさらに高めるための新産業拠点へのアクセス道路としての役割を果たすものです。

以上より、道路ネットワークに関する戦略展開の取り組みとして次の3項目を挙げるとともにテーマを設定します。

道路ネットワークに関する戦略展開における取り組みの考え方	
産業活力、豊かな市民生活を支援する幹線道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・(仮称)浜松三ヶ日・豊橋道路など、広域道路ネットワークの整備計画推進に取り組む。 ・南北方向の幹線道路網の整備により、既存の産業拠点への物流機能の強化を図るほか、新産業拠点の開発を支援するアクセス道路を確保し、産業活力を高める道路整備に取り組む。
市街地環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路網の整備を促進し、市内道路交通の円滑化を進めることで、市街地内の通過交通が排除され、道路混雑も解消されることで、沿道の騒音・振動、排出ガスなど道路のもたらす環境負荷の減少に取り組む。
市民生活の安全・安心を確保する道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ・津波浸水域からの安全・迅速な避難、郊外部の集落地における救急医療の活動の支援など、安全・安心の道づくりに取り組む。

道路ネットワークに関する戦略展開のテーマ

1. 中心拠点・生活拠点間を円滑に相互連絡する道路づくり
2. 産業拠点から広域交通ネットワークへアクセスする道路づくり
3. 産業拠点と他の拠点を連絡する道路づくり
4. 安全・安心の道路づくり



■ 道路ネットワークに関する戦略展開における交通施策のイメージ

6-3. 公共交通ネットワークに関する戦略展開と交通施策イメージ

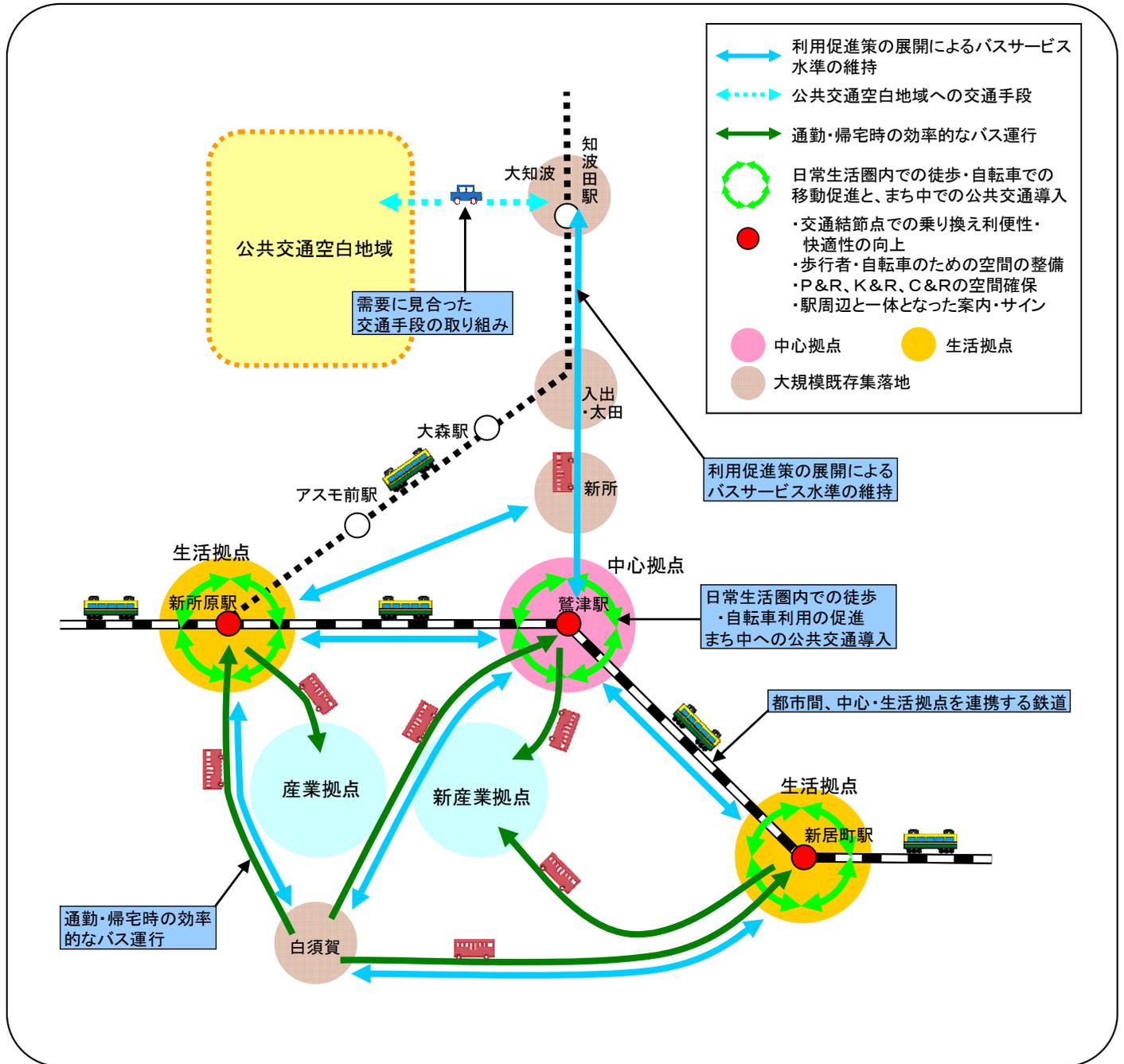
湖西市では移動手段として自動車利用のウェイトが高いものの、高齢者や障がい者、学生など自動車を運転することのできない市民にも利用できる鉄道・バスといった公共交通は欠くことのできない交通機関です。また、CO₂削減による地球温暖化抑制・省エネルギーという視点からも公共交通機関には大きな利点があります。

従って、湖西市の交通ネットワークにおいて、公共交通機関は重要な位置を占め、今後は現在のサービスの維持・向上を図るとともに、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、公共交通ネットワークに関する戦略展開の取り組みとして次の3項目を挙げるとともにテーマを設定します。

公共交通ネットワークに関する戦略展開における取り組みの考え方	
誰もが利用できる公共交通サービス水準の維持と交通手段の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進策の展開にあたっては、持続可能な地域公共交通体系の構築を目指し、地域の関係者と協働・連携した確保・維持に向けた取り組みを推進する。 ・郊外部の集落地については、現行のバスサービスの水準を維持しつつ、デマンド型交通システムなど、効率的な交通システムの検討を進める。 ・公共交通空白地域については、個別輸送との連携など、需要に見合った交通手段を検討する。 ・高齢者・障がい者などが気軽に利用できる移動空間のバリアフリー化、バリアフリー車両導入などを推進する。
環境負荷の少ない交通行動の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・中心拠点・生活拠点は鉄道で連携しており、集落拠点へもバスが運行しているなど、多くの市民の移動は公共交通機関がカバーしているため、公共交通利用の促進による環境負荷の少ない交通行動促進に取り組む。 ・各拠点地区は概ね徒歩圏程度の広がりであり、この圏内では徒歩・自転車での移動促進に取り組む。 ・事業所においては混雑時を避けた通勤時間帯の導入に取り組む。
人が集まる交通結節点におけるにぎわいの創出	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点駅に集散する駅利用者の流れをまち中にひき入れ、まちのにぎわい創出に活用していくため、駅とその周辺が一体となった案内・サインを設置するほか、短距離の移動をカバーするまち中への公共交通の導入など、駅と一体となったまちづくりに取り組む。 ・交通結節点におけるバス利用客のための待合環境の向上に取り組む。

公共交通ネットワークに関する戦略展開のテーマ

1. 市街地における快適で、利便性の高い公共交通づくり
2. 集落など郊外部における公共交通サービスの維持
3. 環境負荷の少ない交通システムづくり
4. 公共交通と一体となったにぎわいのまちづくり



■公共交通ネットワークに関する戦略展開における交通施策のイメージ

7. 関係者の役割分担を踏まえた実施プログラム

中心拠点(鷺津駅周辺)

中心拠点(鷺津駅周辺)【拠点形成のテーマ:湖西市の中核的な機能が集積する地区のにぎわいづくり】

【基本目標】

- I 全ての人が安全・安心に生活できる交通
- II 利便性の高い交通
- III 湖西市の活力を支える交通
- IV 環境にやさしい交通

【基本方針】

- ① 市民の誰もがアクセス可能な移動手段の確保
- ② 道路網の体系化による道路交通の円滑化
- ③ 市民が集まる施設を結ぶ歩行者ネットワークの形成
- ④ 中心拠点としてふさわしい賑わいを演出するまちづくりの推進

【まちづくりの目標(都市計画マスタープランより)】

- ① 浜名湖岸や、地域西部に広がる田園風景・緑地環境など、豊かな自然環境を活かした美しいまちを目指します。
- ② 鷺津駅が立地する本市の中心地域として、住む人にも訪れる人にも安全・安心・快適であることで、多様な交流と賑わいが生まれるまちを目指します。
- ③ 工業を中心とする既存産業の維持・発展と、新たな産業の立地により、地域の魅力と活力が高まるまちを目指します。

取り組み項目	基本目標との関係	基本方針との関係	まちづくり目標との関係	施策【関連計画など】	現在	湖西市総合交通戦略の対象期間								実施関係機関		
					平成25年度 (2013年度)	短期				中期					長期 平成33年度 (2021年度)以降	
						平成26年度 (2014年度)	平成27年度 (2015年度)	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)				
都市交通施策等 拠点形成共通項目 A まちの骨格を形成する道路体系の確立	II			国道301号	事業実施									県		
	II			(都)三ツ谷一の橋線									長期継続	市		
	II			(都)表鷺津漁港線								調整・着手	長期継続	市		
	II			(都)鷺津駅谷上線									長期継続	市		
	II	②③	②③	(都)松山茶屋松線	都市計画の変更(大倉戸ICからの構想区間)							要望・調整・着手	長期継続	県・市		
	II			(都)南部幹線									要望・調整・着手	長期継続	県・市	
	II			都市計画道路の再検証	●ガイドライン策定									長期継続	市	
	II			その他未整備都市計画道路										調整・着手	長期継続	県・市
	B 徒歩圏内の移動手段の確保	I			市道整備(小名川12号線など)、交通安全施設整備【こさい高齢者プラン】 【湖西市次世代育成支援行動計画】									継続実施	長期継続	市
		I			歩行者・自転車空間整備、道路空間の再配分ゾーン30の設定等										継続実施	長期継続
C 拠点駅における乗り継ぎ利便性・快適性の向上	I			鉄道とバスの接続ダイヤ見直しによる乗り継ぎ時間の短縮、連携強化										継続実施	長期継続	市 交通事業者
	I	①③	②	駅・バス停など公共交通機関の高質化(通路シェルター、サイン・案内板(多言語化)等の整備) 【都市再生整備計画(新所原・鷺津地区)】										継続実施	長期継続	市 交通事業者
	II			鷺津駅前駐輪場整備 【都市再生整備計画(新所原・鷺津地区)】	調整								事業実施 ●完成		市	
D 駅周辺のバリアフリー化	I	①③	②③	歩きやすい歩道整備(段差解消等)										継続実施	長期継続	道路管理者
都市機能集約施策等 E 安全で利便性の高い都市基盤の整備(中心拠点の土地利用を促進)	I		②③④	鷺津駅前地区土地区画整理事業	事業実施									●完成		市
	I			基盤未整備区域の面整備誘導(啓発及び誘導支援)										継続実施	長期継続	市
	I	③⑤	②③	開発指導(適正な土地利用誘導)										継続実施	長期継続	市 民間事業者
	III	③		市営住宅整備事業(五田住宅) 【湖西市営住宅長寿命化計画】										調整・着手 ●完成		市
	III	③		保育所等建設事業(民間保育所の誘致・公立保育所の改築) 【湖西市次世代育成支援行動計画】										継続実施	長期継続	市
F 回遊性を生み出す施設誘導・公園等の整備・イベント等の開催	III	④		鷺津駅周辺への商業施設誘導策(湖西市鷺津駅前地区商店街イベント活動強化事業など)										継続実施	長期継続	商業者・市
	III	④	②③	駅前広場を活用したイベントなどの開催(湖西おいでん祭りなど)										継続実施	長期継続	市民・市
	III	④		鷺津駅前広場モニュメント設置	調整・着手									●完成		市

《 施策分類 》 都市交通施策 都市機能集約施策
 公共交通の整備 交通結節点の整備 都心(中心市街地)の賑わい空間の創出 道路交通基盤の整備
 公共交通沿線への居住推進 都市機能の集約 市民のライフスタイルを変える取り組み

※ 要望・・・国・県等への要望
 調整・・・関係機関協議、財政計画上の調整、地域への説明等の調整
 着手・・・調整が整い次第、事業を実施すること
 実施関係機関・・・実施主体・推進主体、又は事業化に向け調整が必要な機関を示す

生活拠点(新所原駅周辺)

生活拠点(新所原駅周辺)【拠点形成のテーマ:交通結節点の特性を活かした安全で利便性の高いまちづくり】

【基本目標】

- I 全ての人が安全・安心に生活できる交通
- II 利便性の高い交通
- III 湖西市の活力を支える交通
- IV 環境にやさしい交通

【基本方針】

- ① 公共交通相互の連携強化
- ② 公共交通と自動車交通の連携強化
- ③ 新所原駅周辺におけるバリアフリー化の推進
- ④ 駅南北の協同発展を図るための南北連絡動線の強化
- ⑤ 未利用地の有効利用やまちづくりの推進による賑わいのある駅前空間の創出

【まちづくりの目標(都市計画マスタープランより)】

- ① 湖西連峰の緑豊かな自然環境や、神座川等の河川周辺に広がる田園・里山景観と調和した、うるおいのあるまちを目指します。
- ② 東海道本線と天竜浜名湖線が結節する新所原駅を活かし、職住が近接した、便利で快適な住環境を有するまちを目指します。
- ③ 地域の暮らしにうるおいと活力を与える、生活に身近な商業や工業が発展するまちを目指します。

取り組み項目	基本目標との関係	基本方針との関係	まちづくり目標との関係	施策【関連計画など】	現在	湖西市総合交通戦略の対象期間								実施関係機関	
						短期				中期					長期
						平成25年度(2013年度)	平成26年度(2014年度)	平成27年度(2015年度)	平成28年度(2016年度)	平成29年度(2017年度)	平成30年度(2018年度)	平成31年度(2019年度)	平成32年度(2020年度)		平成33年度(2021年度)以降
都市交通施策	A まちの骨格を形成する道路体系の確立	II	②④⑤	②	(都)新所原駅嵩山線	事業実施(県道太田中原線交差点部分)				調整・着手(新所原南工区)		長期継続(新所原中工区)	市		
					(都)新所原岡崎線	事業実施								県	
					(市)新所原笠子線					調整・着手				長期継続	市
					(市)大森新道線	事業実施(2工区)				調整・着手(3工区)				長期継続	市
					(市)岡崎本線					調整・着手				長期継続	市
					(都)長谷岡崎線					要望・調整・着手				長期継続	県・市
	B 徒歩圏内の移動手段の確保	I	②③⑤	②	市道整備(新所原駅南口連絡通路など)、交通安全施設整備【こさい高齢者プラン】	継続実施				●新所原駅南口連絡通路完成		長期継続	道路管理者		
					【湖西市次世代育成支援行動計画】 歩行者・自転車空間整備、道路空間の再配分 ゾーン30の設定等	継続実施				長期継続				道路管理者・警察	
	C 拠点駅における乗り継ぎ利便性・快適性の向上	II	②	②	北口・南口駅前広場(新所原駅周辺整備事業) 【社会資本整備総合計画(公共交通の利便性の向上と活用による誰もが住み続けたいと思うまちづくり)】	事業実施				●自由通路完成に合わせ暫定整備		●完成	市		
					北口・南口駐輪施設(新所原駅周辺整備事業) 【社会資本整備総合計画(公共交通の利便性の向上と活用による誰もが住み続けたいと思うまちづくり)】	調整		事業実施		●完成				市	
鉄道とバスの接続ダイヤ見直しによる乗り継ぎ時間の短縮、連携強化					継続実施				長期継続				市 交通事業者		
鉄道相互のサービス向上に向けた連携強化					継続実施				長期継続				市 交通事業者		
D 新所原駅及び駅周辺のバリアフリー化	I	③	②	駅・バス停など公共交通機関の高質化(バリアフリー化、多目的トイレ、案内板(多言語化)、防犯施設等) 【社会資本整備総合計画(公共交通の利便性の向上と活用による誰もが住み続けたいと思うまちづくり)】	事業実施				●JR新所原駅のバリアフリー化完了		市 交通事業者				
				歩きやすい歩道整備(段差解消等)	継続実施				長期継続				道路管理者		
E 歩行者の南北自由移動の確保	II	①④	②	【再掲】南北自由通路及び橋上駅舎(新所原駅周辺整備事業) 【社会資本整備総合計画(公共交通の利便性の向上と活用による誰もが住み続けたいと思うまちづくり)】	事業実施				●完成				市		
				駅前広場を活用したイベントなどの開催(新所原夕涼みウォークなど)	継続実施				長期継続				市民・市		
F 安全で利便性の高い都市基盤の整備(拠点としての土地利用を促進)	I	⑤	②③	基盤未整備区域の面整備誘導、生活道路整備(啓発及び誘導支援)	継続実施				長期継続				市		
				市営住宅整備事業(上ノ原住宅) 【湖西市営住宅長寿命化計画】	事業実施		●完成						市		
				開発指導(適正な土地利用誘導)	継続実施				長期継続				市 民間事業者		
				まちづくり誘導(まちづくり研究会) 【都市再生整備計画(新所原・鷺津地区)】	継続実施				長期継続				市民・市		

【施策分類】 都市交通施策: 公共交通の整備, 交通結節点の整備, 都心(中心市街地)の賑わい空間の創出, 道路交通基盤の整備
都市機能集約施策: 公共交通沿線への居住推進, 都市機能の集約, 市民のライフスタイルを変える取り組み

注) 再掲事業を示す

※ 要望…国・県等への要望
調整…関係機関協議、財政計画上の調整、地域への説明等の調整
着手…調整が整い次第、事業を実施すること
実施関係機関…実施主体・推進主体、又は事業化に向け調整が必要な機関を示す

生活拠点(新所原駅周辺)



新所原駅・南口駅前広場(整備イメージ) 出典:湖西市資料



新所原駅・自由通路(整備イメージ) 出典:湖西市資料



市営上ノ原住宅(整備イメージ) 出典:湖西市資料

《拠点全体について》

- 【ハード施策】**
- B.市道整備、交通安全施設整備
 - B.歩行者・自転車空間整備、道路空間の再配分
 - C.駅・バス停など公共交通機関の高質化
 - D.歩きやすい歩道整備(段差解消等)
 - F.基盤未整備区域の面整備誘導
- 【ソフト施策】**
- C.鉄道とバスの接続ダイヤ見直しによる乗り継ぎ時間の短縮、連携強化
 - F.開発指導、まちづくり誘導(まちづくり研究会)

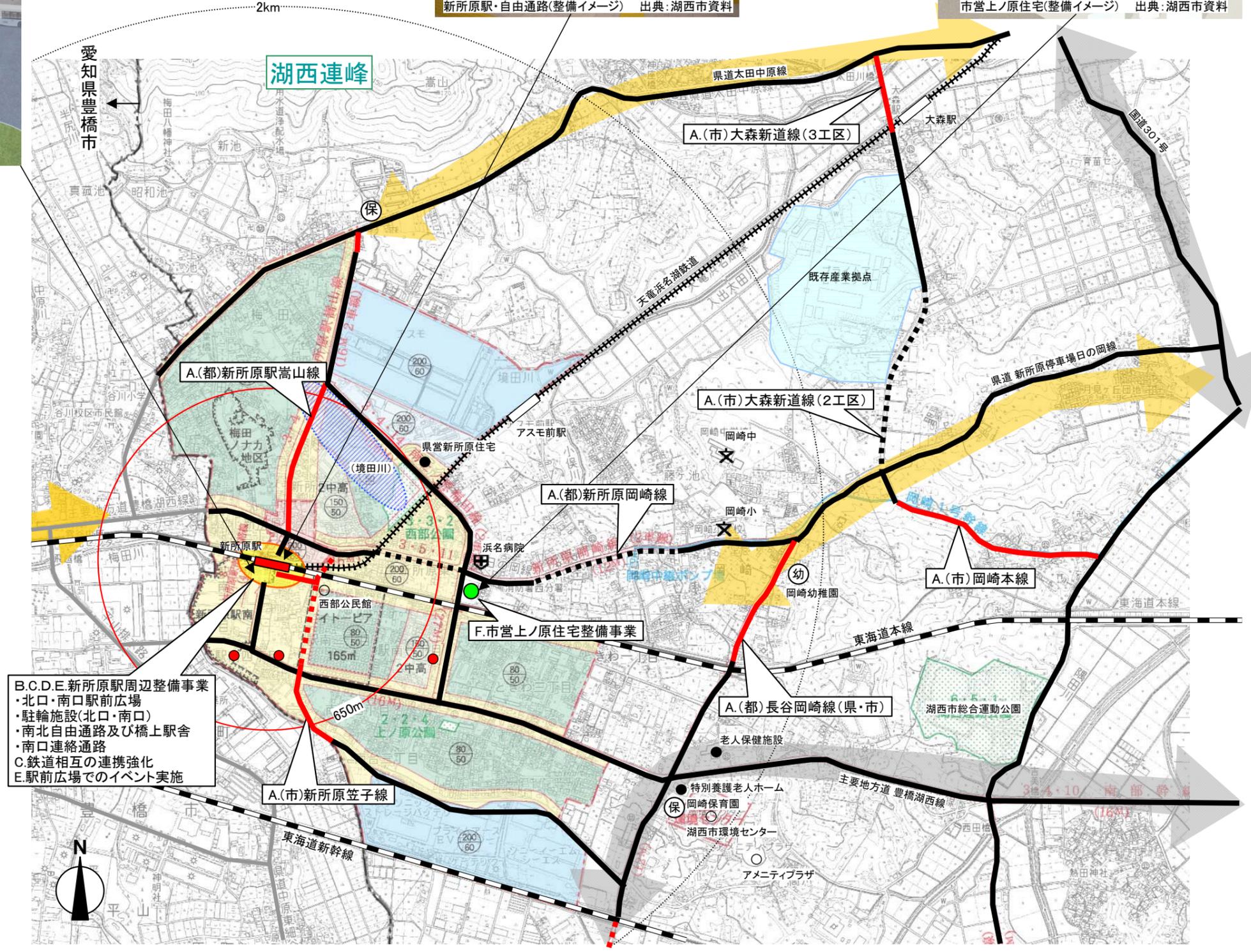
【駅勢圏】

徒歩圏:650m= 徒歩による駅までの平均所要時間9.6分
 × 平均歩行速度4km/h(設定)より算定

自転車圏:2km= 自転車による駅までの平均所要時間13.2分
 × 平均走行速度9m/h(設定)より算定
 (※第4回西遠都市圏パーソントリップ調査より)

- 事業中
- 短・中期(継続含む)
- 長期
- 整備済(概成を含む)
- 駅周辺整備事業
- 土地区画整理事業(計画・誘導)
- その他施設整備
- 主な商業施設
- 公営住宅・主要福祉施設
- ⇄ 骨格道路(都市間ネットワーク)
- ⇄ 拠点間ネットワーク

※戦略目標年次(～H32)までの着手を目指すもの



生活拠点(新居町駅周辺)

生活拠点(新居町駅周辺)【拠点形成のテーマ: 歴史的・自然的資源を活用した歩いて楽しい交流空間づくり】

【基本目標】

- I 全ての人が安全・安心に生活できる交通
- II 利便性の高い交通
- III 湖西市の活力を支える交通
- IV 環境にやさしい交通

【基本方針】

- ① 新居町周辺の歴史的資源、豊かな自然が一体となった歩行者主体の交流空間の形成
- ② 広域的な幹線道路及び地区内幹線道路の整備促進による新居町駅周辺の交通円滑化
- ③ 観光交流客を適正に誘致・誘導する仕組みづくり
- ④ 既成市街地の生活道路整備に併せた歩行者空間の拡充

【まちづくりの目標(都市計画マスタープランより)】

- ① 浜名湖、遠州灘の豊かな水辺環境や、新居町などの歴史街道文化を地域が誇る自然・観光資源として活かし、活発な交流と賑わいのあるまちを目指します。
- ② 地震や津波などへの自然災害への備えが充実し、新居町駅及び新居町を中心に多様な都市機能がまとまった、安全・安心で利便性の高いまちを目指します。
- ③ 観光・漁業などの水辺環境を活かした既存産業の維持・発展と、工業を中心とする新たな産業の立地により、地域の魅力と活力が高まるまちを目指します。

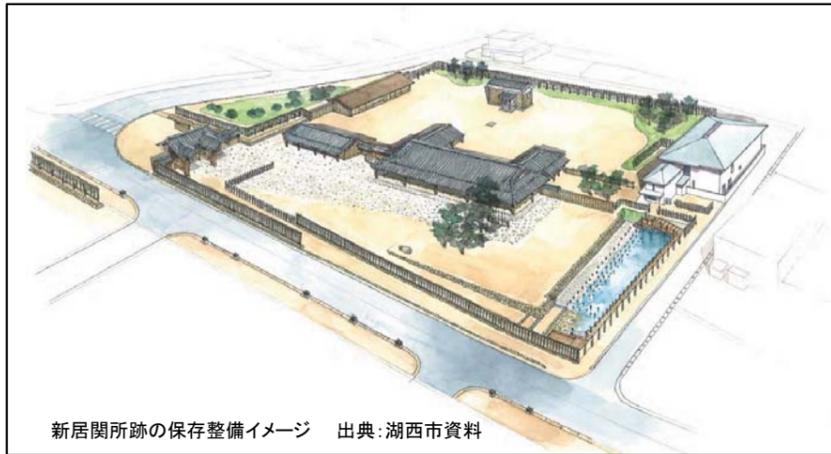
取り組み項目	基本目標との関係	基本方針との関係	まちづくり目標との関係	施策【関連計画など】	現在	湖西市総合交通戦略の対象期間								実施関係機関				
					平成25年度 (2013年度)	短期				中期					長期			
						平成26年度 (2014年度)	平成27年度 (2015年度)	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	平成33年度 (2021年度)以降					
都市交通施策 A まちの骨格を形成する道路体系の確立	II	②④	②	国道1号湖見バイパスの整備促進【(都)新居弁天長谷線】	要望・調整・着手								長期継続	国・県・市				
				国道301号歩道整備【ふじのくにの"みちづくり"(道路重点計画)】	事業実施									県				
				(都)浜名線【都市再生整備計画(新居地区)】	事業実施								調整・着手	市				
				(都)松山弁天線【都市再生整備計画(新居地区)】	事業実施								長期継続	市				
				(都)松山茶屋松線	都市計画の変更(大倉戸ICからの構想区間)								要望・調整・着手	長期継続	県・市			
				都市計画道路の再検証	●ガイドライン策定								継続実施(定期的に再検証を実施)	長期継続	市			
				その他未整備都市計画道路									調整・着手	市				
				市道整備(新居斎場進入道路など)、交通安全施設整備【こさい高齢者プラン】 【湖西市次世代育成支援行動計画】	継続実施								長期継続	市				
				都市交通施策 B 徒歩圏内の移動手段の確保	IV, I, I, III, I, I	①③④	②③	浜名川緑道整備事業【都市再生整備計画(新居地区)】	調整・着手									市
								【再掲】国道301号歩道整備【ふじのくにの"みちづくり"(道路重点計画)】	事業実施									県
歩行者・自転車空間整備、道路空間の再配分ゾーン30の設定等	継続実施								長期継続	道路管理者・警察								
歴史と自然をつなぐ歩行者ネットワークの形成(新居町周辺活性化協議会 新居町まちあるきマップなど)	継続実施								長期継続	市民・市								
国道1号(現道区間)の活用	要望・調整・着手								長期継続	国・県・市								
②③ 基盤未整備区域の面整備誘導(啓発及び誘導支援)	継続実施								長期継続	市								
都市交通施策 C 拠点駅における乗り継ぎ利便性・快適性の向上	II	①③	②	鉄道とバスの接続ダイヤ見直しによる乗り継ぎ時間の短縮、連携強化	継続実施								長期継続	市 交通事業者				
				駅前広場の整備									調整	長期継続	市 交通事業者			
				駅・バス停など公共交通機関の高質化(バリアフリー化、案内板(多言語化)、防犯施設等)	継続実施								長期継続	市 交通事業者				
都市機能集約施策 D 駅周辺のバリアフリー化	I	①③		歩きやすい歩道整備(段差解消等)	継続実施								長期継続	道路管理者				
都市機能集約施策 E まちの景観資源の保全・活用	III, IV	①③	①③	関所地区(新居町景観計画)【都市再生整備計画(新居地区)】	継続実施								長期継続	市				
				風致地区の保全(啓発・指導)	継続実施								長期継続	市				
	I, I	①③	①③	湖西市内山地区土地区画整理事業	事業実施 ●完成									市				
				開発指導(適正な土地利用誘導)	継続実施								長期継続	市 民間事業者				
	III, III	①	③	歩道修景(国道301号関所地区)【都市再生整備計画(新居地区)】	事業実施 ●完成									県・市				
				電線共同溝(国道301号関所地区)【都市再生整備計画(新居地区)】	事業実施 ●完成									県・市				
	III, III	①③④	③	新居町跡保存整備事業【都市再生整備計画(新居地区)】	事業実施 ●完成									市				
				観光レンタサイクル	継続実施								長期継続	市				
	III, III	①③④	③	まちあるき観光プログラム等【湖西市観光基本計画】	調整・着手									市				
				特別史跡新居町所を中心とした地域・商業活性化の仕組みづくり(新居町周辺活性化協議会など)	継続実施								長期継続	市民・市				

【施策分類】 都市交通施策: 公共交通の整備, 交通結節点の整備, 都心(中心市街地)の賑わい空間の創出, 道路交通基盤の整備
都市機能集約施策: 公共交通沿線への居住推進, 都市機能の集約, 市民のライフスタイルを変える取り組み

注) 再掲事業を示す

※ 要望…国・県等への要望
調整…関係機関協議、財政計画上の調整、地域への説明等の調整
着手…調整が整い次第、事業を実施すること
実施関係機関…実施主体・推進主体、又は事業化に向け調整が必要な機関を示す

生活拠点(新居町駅周辺)



- 《拠点全体について》
- 【ハード施策】**
- A.市道整備、交通安全施設整備
 - B.歩行者・自転車空間整備、道路空間の再配分
 - B.歴史と自然をつなぐ歩行者ネットワークの形成
 - B.基盤未整備区域の面整備誘導
 - C.駅・バス停など公共交通機関の高質化
 - D.歩きやすい歩道整備(段差解消等)
 - E.風致地区の保全
- 【ソフト施策】**
- A.都市計画道路の再検証による廃止方針区間
 - 〃 変更方針区間
 - C.鉄道とバスの接続ダイヤ見直しによる乗り継ぎ時間の短縮、連携強化
 - E.特別史跡新居関所を中心とした地域・商業活性化の仕組みづくり
 - E.まちあるき観光プログラム等

..... 事業中

—— 短・中期(継続含む)

..... 長期

—— 整備済(概成を含む)

—— 歩行者系道路整備

□ 関所地区景観計画

□ 景観資源の保全活用(風致地区)

□ 土地区画整理事業

○ 駅前広場の再整備

□ ゾーン30の設定

● その他施設整備

● 主な商業施設

● 公営住宅・主要福祉施設

⇄ 骨格道路(都市間ネットワーク)

⇄ 拠点間ネットワーク

※戦略目標年次(～H32)までの着手を目指すもの

【駅勢圏】

徒歩圏: 650m

- = 徒歩による駅までの平均所要時間9.6分
- × 平均歩行速度4km/h(設定)より算定

自転車圏: 2km

- = 自転車による駅までの平均所要時間13.2分
- × 平均走行速度9m/h(設定)より算定

(※第4回西遠都市圏パーソントリップ調査より)



道路ネットワーク

道路ネットワーク【戦略展開のテーマ：1. 中心拠点・生活拠点間を円滑に相互連絡する道路づくり 2. 産業拠点から広域交通ネットワークへアクセスする道路づくり 3. 産業拠点と他の拠点を連絡する道路づくり 4. 安全安心の道路づくり】

【基本目標】

- I 全ての人が安全・安心に生活できる交通
- II 利便性の高い交通
- III 湖西市の活力を支える交通
- IV 環境にやさしい交通

【基本方針】

- ① 拠点間・都市間を連絡する道路ネットワークの強化
- ② 広域道路ネットワークへのアクセス道路の検討
- ③ 拠点地区内の通過交通の排除
- ④ 災害時の避難路・緊急輸送ネットワークの代替性確保

取り組み項目	基本目標との関係	基本方針との関係	施策【関連計画など】	現在	湖西市総合交通戦略の対象期間								実施関係機関		
					短期				中期					長期	
					平成25年度 (2013年度)	平成26年度 (2014年度)	平成27年度 (2015年度)	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)		平成33年度 (2021年度)以降	
A 幹線道路網(都市計画道路網)のネットワーク・幅員の見直し	II	①③	都市計画道路の再検証	●ガイドライン策定	継続実施(定期的に再検証を実施)								長期継続	市	
	III	①	国道1号(現道区間)の活用		要望・調整・着手								長期継続	国・県・市	
B 湖西市の骨格を形成し、活力を支える都市計画道路未整備区間等の整備	III	①③	国道1号潮見バイパスの整備促進【(都)新居弁天長谷線】		要望・調整・着手								長期継続	国・県・市	
	III		(都)長谷岡崎線		要望・調整・着手								長期継続	県・市	
	II		(都)南部幹線		要望・調整・着手								長期継続	県・市	
	II		(都)松山茶屋松線	都市計画の変更(大倉戸ICからの構想区間)	要望・調整・着手								長期継続	県・市	
	II		【再掲】(都)松山弁天線【都市再生整備計画(新居地区)】		事業実施								長期継続	市	
	III		【再掲】都市計画道路の再検証		継続実施(定期的に再検証を実施)								長期継続	市	
	III		国道301号の整備推進【ふじのくにの"みちづくり"(道路重点計画)】		事業実施									県	
	I		①④	道路施設の長寿命化の推進【湖西市橋梁長寿命化修繕計画】 【湖西市舗装長寿命化修繕計画】 【湖西市道路付属施設長寿命化修繕計画】	●計画策定	継続実施 ●橋梁詳細点検								長期継続	市
C 緊急輸送路の整備	I	④	【再掲】国道301号の整備推進【ふじのくにの"みちづくり"(道路重点計画)】		事業実施									県	
	I		【再掲】国道1号潮見バイパスの整備促進【(都)新居弁天長谷線】		要望・調整・着手								長期継続	国・県・市	
D 津波浸水区域内外を連絡する道路の整備	I	④	【再掲】国道301号の整備推進【ふじのくにの"みちづくり"(道路重点計画)】		事業実施									県	
	I		【再掲】(都)松山茶屋松線	都市計画の変更(大倉戸ICからの構想区間)	要望・調整・着手								長期継続	県・市	
E 構想路線等の計画推進	III	①②③④	(仮称)浜松三ヶ日・豊橋道路(IC誘致)の事業化		計画路線位置づけの要望及びIC設置に向けた可能性の調整								長期継続	国・県・市	
	III		【再掲】(都)松山茶屋松線	都市計画の変更(大倉戸ICからの構想区間)	要望・調整・着手								長期継続	県・市	
	III		新産業拠点における都市基盤整備手法の導入検討(浜名湖西岸地区)		調整・着手								長期継続	市	
F 道路交通安全の啓もう活動	III	①	道の駅情報発信(湖西イベント黒板など) 【湖西市観光基本計画】		継続実施								長期継続	市	
	I		高齢者交通安全教室 【湖西市高齢者プラン】		継続実施								長期継続	警察・市	
	I		③	交通安全教室の開催		継続実施								長期継続	学校・幼稚園 警察・市
	I		交通安全キャンペーン(交通安全等推進事業)		継続実施								長期継続	警察・市	

《 施策分類 》 都市交通施策

公共交通の整備

交通結節点の整備

都心(中心市街地)の賑わい空間の創出

道路交通安全基盤の整備

注) 再掲事業を示す

都市機能集約施策

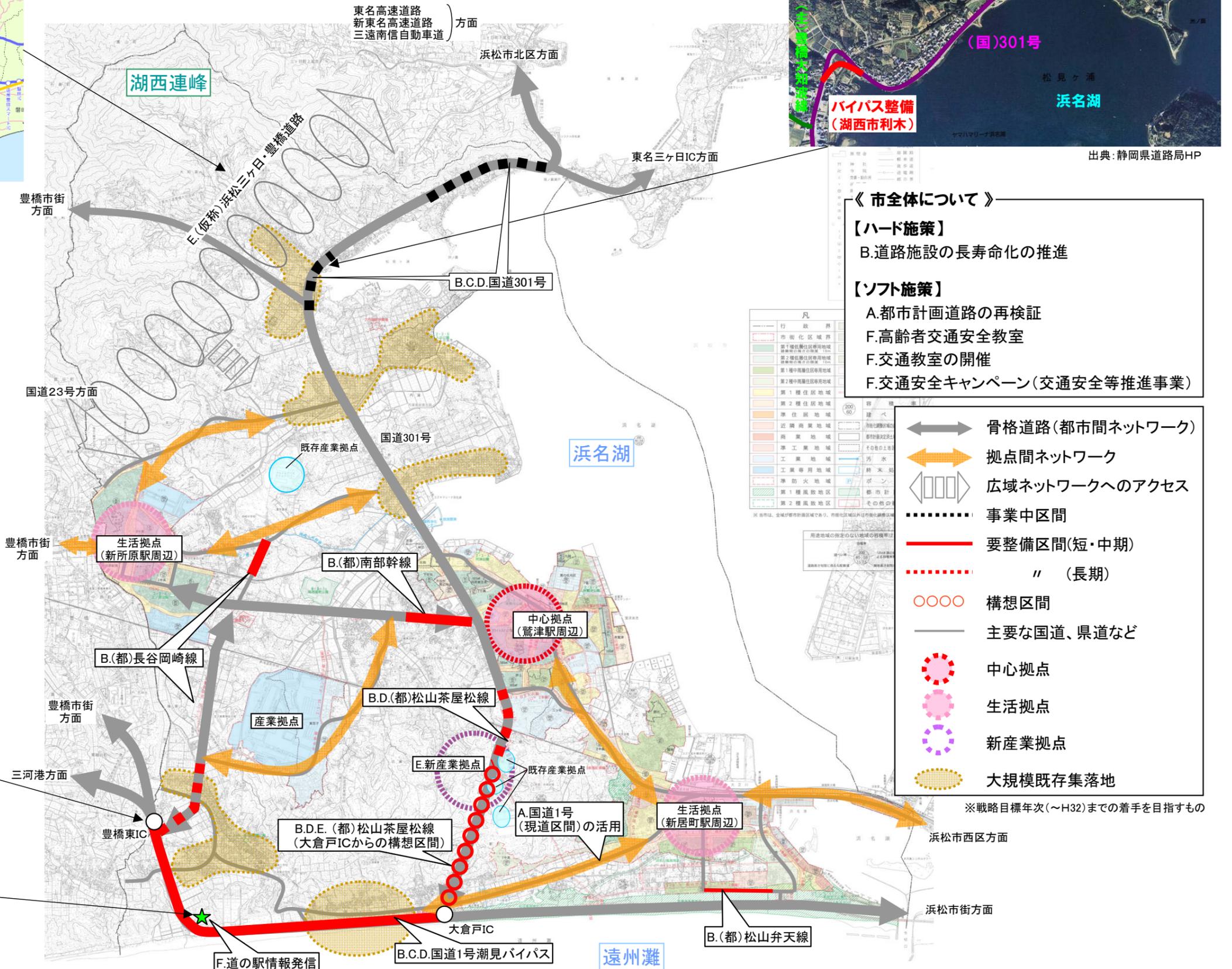
公共交通沿線への居住推進

都市機能の集約

市民のライフスタイルを変える取り組み

※ 要望・・・国・県等への要望
調整・・・関係機関協議、財政計画上の調整、地域への説明等の調整
着手・・・調整が整い次第、事業を実施すること
実施関係機関・・・実施主体・推進主体、又は事業化に向け調整が必要な機関を示す

道路ネットワーク



公共交通ネットワーク

公共交通ネットワーク【戦略展開のテーマ：1. 市街地における快適で利便性の高い公共交通づくり 2. 集落など郊外部における公共交通サービスの維持 3. 環境負荷の少ない交通システムづくり 4. 公共交通と一体となった賑わいのまちづくり】

【基本目標】

- I 全ての人が安全・安心に生活できる交通
- II 利便性の高い交通
- III 湖西市の活力を支える交通
- IV 環境にやさしい交通

【基本方針】

- ①公共交通相互の乗り継ぎ利便性向上
- ②公共交通機関と道路交通の連携強化
- ③公共交通による移動空間の快適性向上
- ④公共交通空白地域における代替手段の検討
- ⑤公共交通利用促進のための市民・事業所・交通事業者・行政が一体となったMM(モビリティ・マネジメント)の推進

取り組み項目	基本目標との関係	基本方針との関係	施策【関連計画など】	現在	湖西市総合交通戦略の対象期間								実施関係機関	
					短期				中期					長期
					平成25年度 (2013年度)	平成26年度 (2014年度)	平成27年度 (2015年度)	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)		
A 鉄道・バスの連携強化	II	①⑤	鉄道とバスの接続ダイヤ見直しによる乗り継ぎ時間の短縮、連携強化	継続実施								長期継続	市 交通事業者	
	II		鉄道相互のサービス向上に向けた連携強化	継続実施								長期継続	市 交通事業者	
	II		鉄道とバスの連絡運賃の検討	調整・着手								長期継続	市 交通事業者	
B 快適に移動できる公共交通	I	③	駅舎・バス停など移動空間の高質化	継続実施								長期継続	市 交通事業者	
	I		公共交通サービスの維持(バス相互の連携強化など)	継続実施								長期継続	市 交通事業者	
	II		地域協働推進事業への取組み 【例:地域の検討会・説明会の開催、公共交通マップの作成など】 【湖西市地域協働推進事業計画】	●計画策定								継続実施	長期継続	市民・交通事業者 国・県・市
	II		ITSの活用検討(新しい交通システムの検討)	調整・着手								長期継続	市	
C 鉄道駅周辺のバリアフリー化	I	③	バリアフリー車両の導入促進	継続実施								長期継続	国・県・市 交通事業者	
	I		南北自由通路及び橋上駅舎(新所原駅周辺整備事業) 【社会資本整備総合計画(公共交通の利便性の向上と活用による誰もが住み続けたいと思うまちづくり)】	事業実施								●新所原駅南北自由通路・橋上駅舎のバリアフリー化完了	市	
D 公共交通機関と道路交通の連携強化	II	②	駅前広場・駐輪場の整備	●鷺津駅前駐輪場再整備完了 ●新所原駅南北駅前広場完成 ●新所原駅南北駐輪場再整備完了 新居町駅前広場再整備の調整								長期継続	市 交通事業者	
	IV		C&R(R&C)、P&Rの推進 【県境地域通勤環境改善実施計画】	継続実施								長期継続	市	
E 市民協働による公共交通利用促進の意識高揚	I	④⑤	公共交通空白地域における代替手段の検討 【湖西市地域公共交通基本計画】	継続実施								長期継続	市民・事業所 交通事業者・市	
	IV		モビリティマネジメントの推進 ・通勤環境改善、道路混雑緩和【県境地域通勤環境改善実施計画】 ・公共交通利用促進【湖西市地域公共交通基本計画】 ・天竜浜名湖鉄道の活用【天竜浜名湖鉄道地域公共交通総合連携計画】 ・環境保全【新・湖西市環境基本計画】	継続実施(バスPR、ノーカーデイ実施、検討協議会への参画、社会実験の実施など)								長期継続	市民・事業所 交通事業者・市	
	III	⑤	公共交通と地域住民を近づける仕組みづくり (マイレール意識の向上促進など)	継続実施								長期継続	市 交通事業者	
	III		ラッピング車両の運行検討	調整・着手								長期継続	市 交通事業者	
	I		さわやかサービス(移送サービス)による地域福祉の推進	継続実施								長期継続	社会福祉協議会	
	I		高齢者運転免許返納支援(交通安全等推進事業)	継続実施								長期継続	市	
	IV		低公害車導入補助(環境にやさしいエネルギー普及事業) 【新・湖西市環境基本計画】	継続実施								長期継続	市	
III	バス停オーナー制度の実施	継続実施								長期継続	市民・市			

【施策分類】 都市交通施策 都市機能集約施策

公共交通の整備 交通結節点の整備 都心(中心市街地)の賑わい空間の創出 道路交通基盤の整備
公共交通沿線への居住推進 都市機能の集約 市民のライフスタイルを変える取り組み

※ 要望・・・国・県等への要望
調整・・・関係機関協議、財政計画上の調整、地域への説明等の調整
着手・・・調整が整い次第、事業を実施すること
実施関係機関・・・実施主体・推進主体、又は事業化に向け調整が必要な機関を示す



コーちゃんバス(湖西市コミュニティバス)

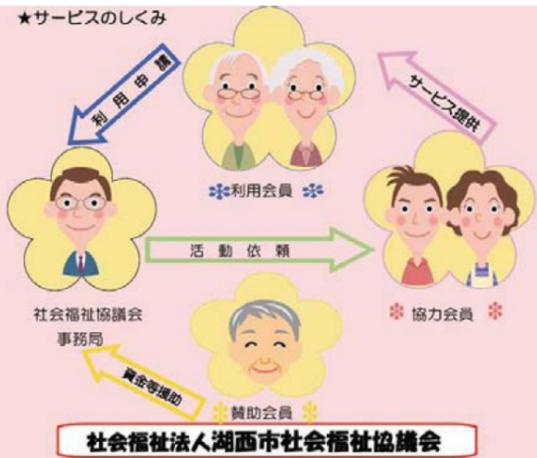


コーちゃんバス(湖西市コミュニティバス)

公共交通ネットワーク

湖西市社会福祉協議会さわやかサービス

★サービスのしくみ



出典: 社会福祉法人湖西市社会福祉協議会HP

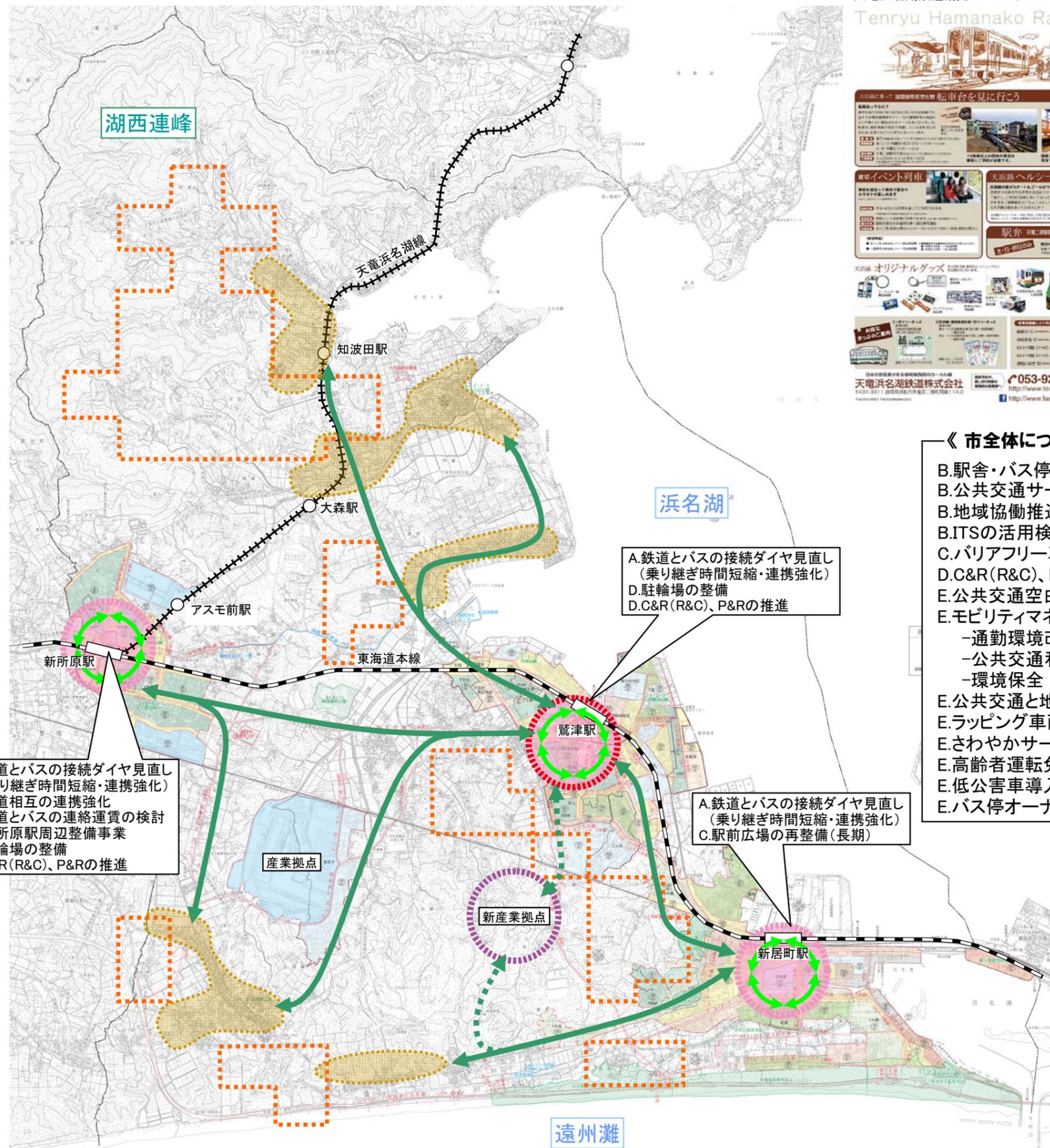
バリアフリー車両の導入促進



出典: 国土交通省中部運輸局静岡運輸支局HP

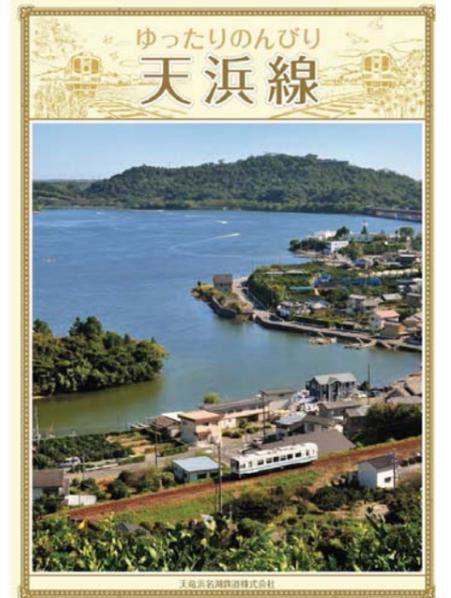


地域の実情に即した輸送サービスの実現
 (湖西市地域公共交通会議による討議)
 出典: 湖西市資料



天竜浜名湖鉄道観光パンフレット

Tenryu Hamanako RailRoad



出典: 天竜浜名湖鉄道株式会社HP

《市全体について》

- B. 駅舎・バス停など移動空間の高質化
- B. 公共交通サービスの維持
- B. 地域協働推進事業への取り組み
- B. ITSの活用検討(新しい交通システムの検討)
- C. バリアフリー車両の導入促進
- D. C&R(R&C)、P&Rの推進
- E. 公共交通空白地域における代替手段の検討
- E. モビリティマネジメントの推進
 - 通勤環境改善・道路混雑緩和
 - 公共交通利用促進
 - 環境保全
- E. 公共交通と地域住民を近づける仕組みづくり
- E. ラッピング車両の運行検討
- E. さわやかサービス(移送サービス)による地域福祉の推進
- E. 高齢者運転免許返納支援(交通安全等推進事業)
- E. 低公害車導入補助(環境にやさしいエネルギー普及事業)
- E. バス停オーナー制度の実施

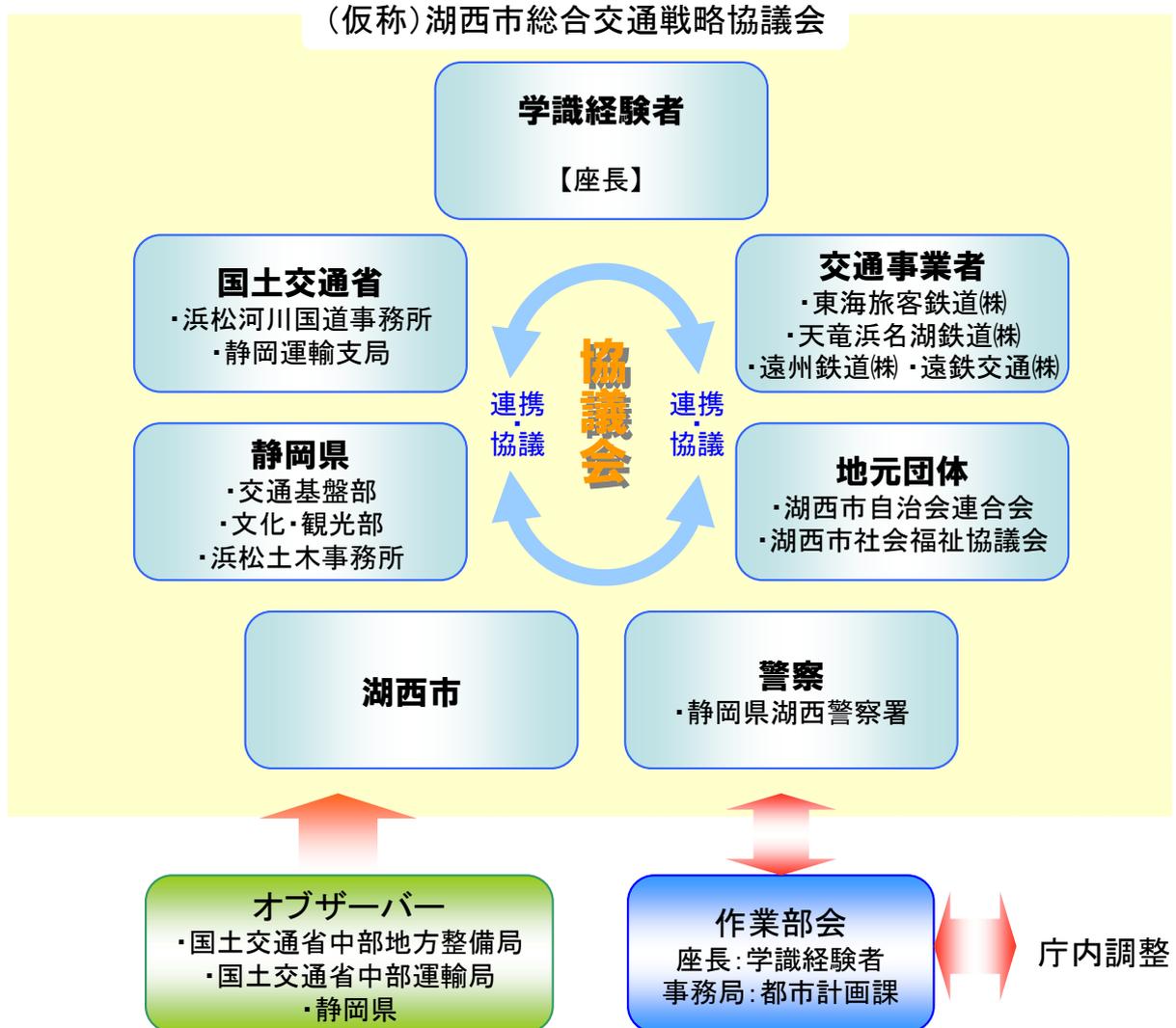
- 公共交通空白地域
- 中心拠点
- 生活拠点
- 新産業拠点
- 大規模既存集落地
- バス路線のイメージ
- まち中での公共交通導入

※戦略目標年次(～H32)までの着手を目指すもの

8. 推進体制

8-1. 推進組織の運営体制

学識経験者を座長として、地元団体・交通事業者、行政で構成する「（仮称）湖西市総合交通戦略協議会」（以下、「協議会」と称す）を設置し、関係者が協議・連携して総合かつ戦略的な交通施策の推進を図ります。



8-2. PDCAサイクルによる行動計画の推進・評価

各種事業の進捗状況については、協議会で計画(Plan)→実施(Do)→点検・評価(Check)→見直し(Action)のPDCAサイクルにより、目標達成に向けた取り組みを適切に評価・改善していきます。

尚、点検・評価にあたっては、5-4に示した評価指標を用いて各施策の進捗の達成度を評価します。

中間目標の評価時に目標値に達成しない場合については、達成できなかった要因、達成するための方針を検討し、場合により目標値の見直し等を行います。



付. 策定経緯・用語集

付-1. 策定経緯

【平成24年度】

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

【平成25年度】

平成25年8月1日	●湖西市総合交通ビジョン策定
平成25年8月9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8月21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条件設定 ・目標と基本方針の設定
平成25年10月18日	●湖西市総合交通戦略策定協議会 第2回作業部会
平成25年10月29日	●第2回湖西市総合交通戦略策定協議会 ・施策パッケージ及び事業プログラムの設定 ・推進体制の設定
平成26年1月20日	●湖西市総合交通戦略策定協議会 第3回作業部会
平成26年1月28日	●第3回湖西市総合交通戦略策定協議会 ・パブリックコメントの修正対応

付-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25年度)

付-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		静岡県 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 運輸業務部長	委員
10		遠鉄交通株式会社 代表取締役社長	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25年度)

付-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		静岡県 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 土木建設課長	委員
9		都市整備部 土木管理課長	委員
10		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	

付-5. 用語集

【あ行】

用語	解説
ITS	ITS (Intelligent Transport Systems : 高度道路交通システム) とは、人と道路と自動車の間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステム
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。
新居宿	東海道五十三次の31番目の宿で、浜名湖西岸に位置する。
エコアクション21	全ての事業者が、環境への取り組みを効果的、効率的に行うことを目的に、環境に取り組む仕組みを作り、取り組みを行い、それらを継続的に改善し、その結果を社会に公表するための方法について、環境省が策定したガイドラインに基づく認証・登録制度
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
K&R (キスアンドライド)	通勤・通学の際に家族の一人が車で、近くの駅まで送り迎えすることで、乗り降りのときにキスをするところから生まれた言葉
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。
交通結節点	鉄道・バスなどの複数あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所
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
C & R、R & C (サイクルアンドライド 、ライドアンドサイクル)	主な移動手段を公共交通機関とし、駅・バス停と出発地・目的地間の移動において自転車を利用すること。
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。
市街化区域	都市計画区域のうち、同法第7条の規定に基づき定められている、すでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域
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。
総合計画	地方自治体が策定する自治体のすべての計画の基本となる、行政運営の総合的な指針となる計画
ゾーン30	生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。

【た行】

用語	解説
長寿命化	橋梁やトンネル、道路舗装などの構造物の維持管理において、予防保全を行うことで、耐用年数をできるだけ長くすること。
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。
デマンド型交通システム	特定の路線・時刻表を持たず、利用者の要求（デマンド）に応じて運行する形式の交通システム
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。
都市計画道路	自治体により都市計画法に基づいて決定され、都市の骨格を形成する道路であり、市町村道から国道までが対象となる。
都市計画マスタープラン	市区町村が都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を明らかにするために定める計画。
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。
バス停オーナー制度	バス路線の医療施設、医療施設や金融機関等に資金協力を行ってもらう代わりに、バス停の名称に企業・施設名を入れたり、バス車内でPR放送などを行う制度。
バスロケーションシステム	GPS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	全ての人々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。

【ら行】

用語	解説
ラッピング車両	広告を印刷したフィルム（ラッピングフィルム）を車体に貼り付けるラッピング広告を施されたバス・タクシー・鉄道などの車両。
レンタサイクル	旅行者や地域住民に自転車を貸し出すサービスのこと。