

第3章 将来のまちづくりの方向性と地域公共交通に求められる役割

3-1. 上位・関連計画におけるまちづくりの方針の整理

(1) 人口70万人の維持（第3次静岡市総合計画、静岡市人口ビジョン、静岡市総合戦略）

第3次静岡市総合計画等において、本市の大目標として「平成37年（2025年）に総人口70万人を維持」を掲げている。

本目標に基づく6つの重点プロジェクト、10分野の各種施策に取り組んでおり、交通政策においても本目標に資する政策を展開し、「多様な交流と活動を支える交通環境の充実の推進」を行っている。

地域公共交通に求められる役割

都市拠点*26のさらなる魅力向上

人口減少・高齢化に対応した交通環境への転換

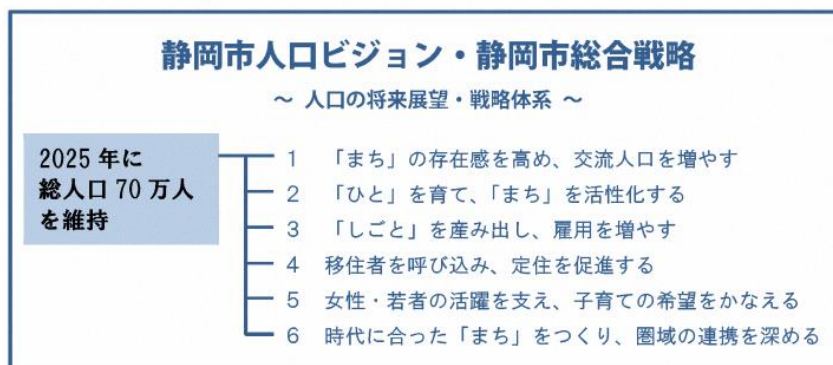
<第3次静岡市総合計画>



<第3次静岡市総合計画、静岡市総合戦略の概要>



人口減少と人口減少に伴う地域経済の規模の縮小に対応し、未来を切り開いていくことを目的に、第3次静岡市総合計画に位置付けられた施策を補強し、さらに加速させるために必要な事業を盛り込み、総合的に人口減少対策に取り組む。



(2) 集約連携型都市構造の構築（静岡市都市計画マスタープラン）

<静岡市都市計画マスタープラン>

第3次静岡市総合計画に掲げた人口 70 万人の維持に向け、平成 28 年 3 月に改定を行った。

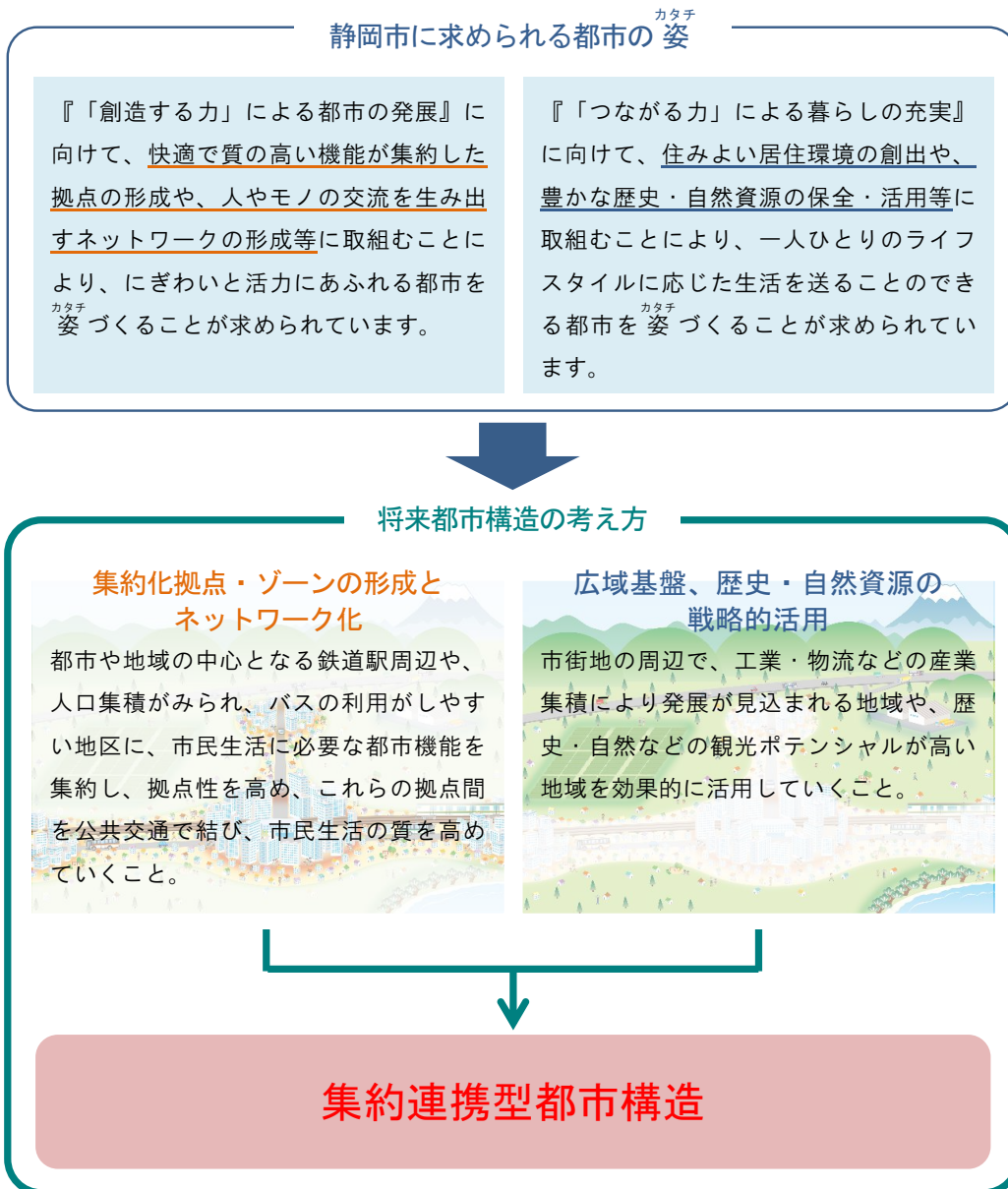
本計画において目指す都市構造として「集約連携型都市構造」を掲げている。その中で多様なライフスタイルに応じたゾーンの設定、集約連携型都市構造の考え方を示している。



地域公共交通に求められる役割

集約拠点^{*27}間のネットワーク化による市民生活の質の向上

本市では、将来都市構造に「集約連携型都市構造」を掲げています。



出典：静岡市都市計画マスタープラン

<集約連携型都市構造の概要図>

『集約連携型都市構造』の概念図



(3) 集約連携型都市構造の実現に向けたコンパクトなまちづくりの推進

(静岡市立地適正化計画)

第3次総合計画に示す「健康長寿のまちの実現（暮らしの充実）」、「歴史文化のまちの実現（都市の発展）」と、総合戦略に示す「人口減少対策」が、市政の方針としての3つの大きな柱となっている。この実現に向けての課題としては、厳しさを増す都市経営や買い物・移動環境の低下などの「安心・安全な生活への懸念」、街なかの求心力低下や地域産業の回復の遅れなどの「地域経済への懸念」、急激な人口減少への直面などの「人口減少への懸念」が挙げられる。

都市計画マスタープランと調和しつつ、将来都市構造として掲げる「集約連携型都市構造」の実現に向けて、コンパクトなまちづくりを推進し、これらの課題解決を図り、実現していくことが本計画のねらいとなっている。

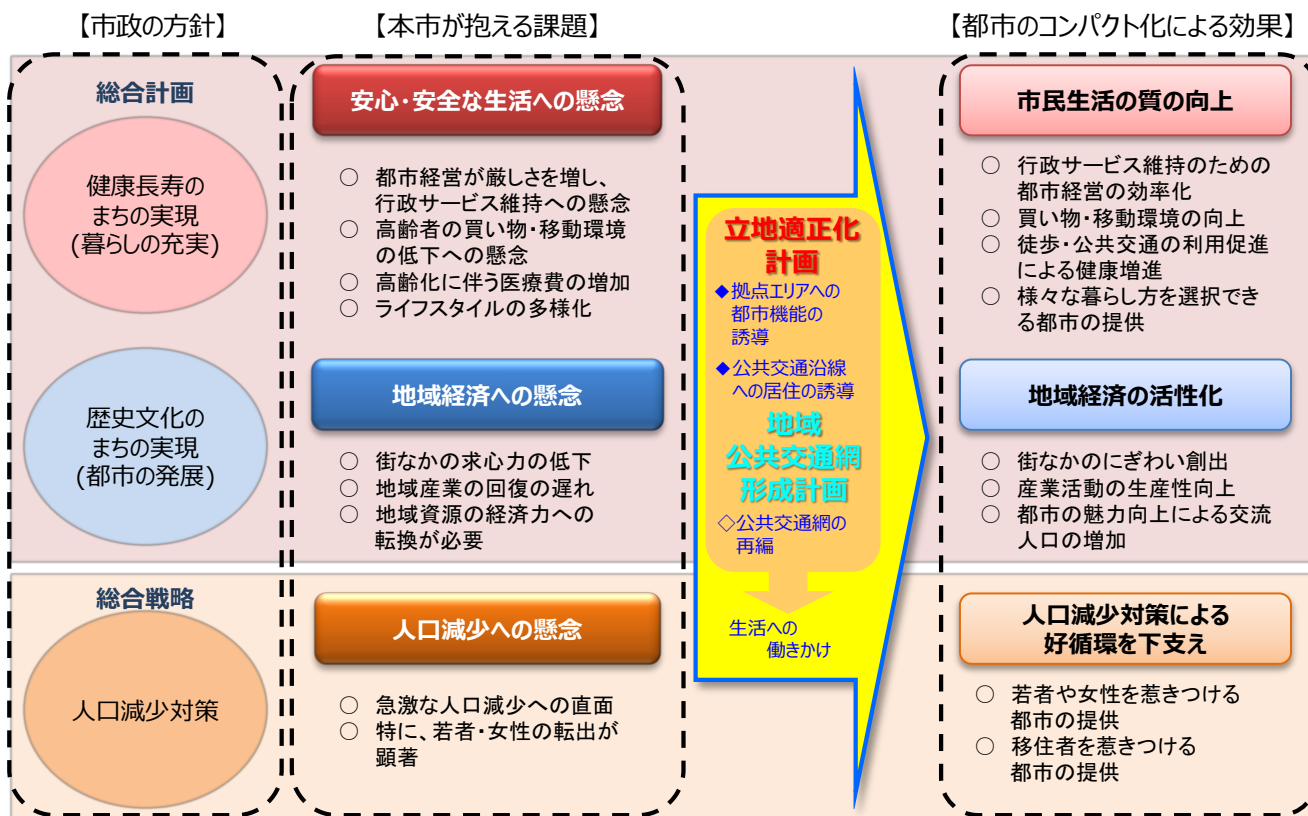
<静岡市立地適正化計画>



地域公共交通に求められる役割

コンパクトなまちづくりと連携した地域公共交通網の再編

<静岡市立地適正化計画の概要>



出典：静岡市立地適正化計画

(4) 集約連携型都市構造をささえる総合的な交通体系の構築（静岡市総合交通計画）

本市における交通政策のマスタープランとして、平成18年2月に策定した静岡市総合交通計画について、第4回静岡中部都市圏総合都市交通体系調査（以下「パーソントリップ調査」）を踏まえ、平成28年3月に改定した。都市計画マスタープランにおいて目指す都市構造として掲げた「集約連携型都市構造をささえる総合的な交通体系の構築」を方針に掲げている。

集約連携型都市構造を目指すため、公共交通の再編として、フィッシュボーン型の地域公共交通網の形成^{*28}（東西軸を鉄道、南北軸を路線バス）、交通結節点^{*29}の整備、路線バスの幹線と支線の区分、多様な交通手段のネットワーク化を示している。

<静岡市総合交通計画>



地域公共交通に求められる役割

地域区分や交通需要に応じた最適な地域公共交通サービスの提供

【総合交通計画の基本方針と基本目標】	
基本方針	<p>集約連携型都市構造をささえる総合的な交通体系の構築</p> <p>新たな交流と活力を生み出し、活発な経済活動や安心・安全な市民生活を支えるため、快適で質の高いまちの拠点や拠点間等の交通環境を充実させます。</p>
基本目標 1	<p>【活力】 ひとが歩いて楽しいまち (中心市街地の活性化に資する交通体系の構築)</p> <p>快適な移動や滞在ができるにぎわいのある中心市街地とするため、道路空間の活用を進めます。</p>
基本目標 2	<p>【生活】 ひとが公共交通に乗りやすいまち (良好な生活環境の形成に資する交通体系の構築)</p> <p>公共交通を充実させ、移動環境の整備を進めます。</p>
基本目標 3	<p>【環境】 ひとが自転車に乗りやすいまち (環境負荷が小さく健康促進にも寄与する交通体系の構築)</p> <p>環境負荷の低減や健康的な生活のため、交通環境整備を進めます。</p>
基本目標 4	<p>【交流】 ひとが出会えるまち (拠点間の連絡性向上に寄与する交通体系の構築)</p> <p>静岡市内外の交流を促進するため、交通環境整備を進めます。</p>
<p>【計画の進め方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・成果目標を設定し、進捗管理と継続的な改善を図ります。 ・市民・企業・行政の協働により将来都市像の実現を目指します。 	

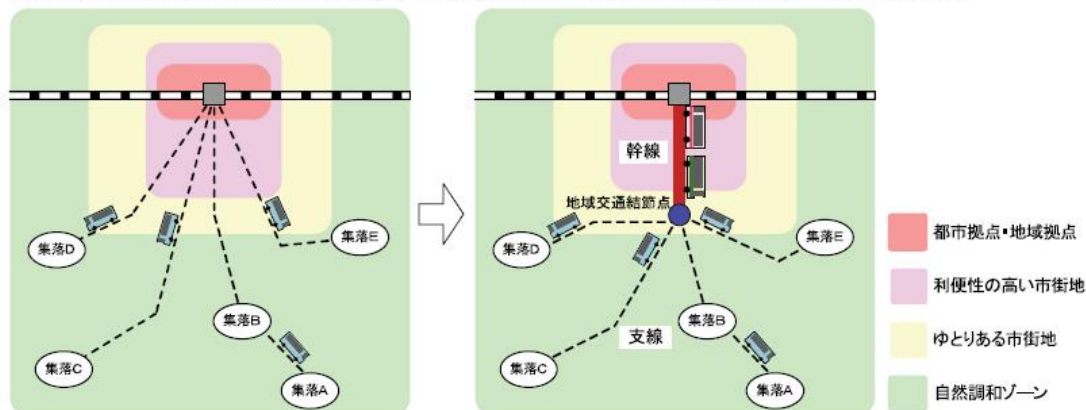
出典：静岡市総合交通計画

<公共交通網再編の考え方>

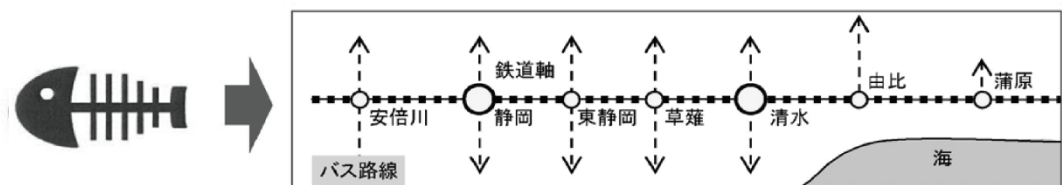
【方針】公共交通網の再編
 地域区別のサービスレベル設定(利用者数に応じた運行)が可能な公共交通網への再編を図ります。

【目標】 (1)公共交通の優先(中心市街地における公共交通の優先等)
 (2)公共交通の利便性向上(鉄道とバスの連携等)
 (3)公共交通の維持(乗換拠点^{*30}の設置、需要に応じた運行等)
 (4)公共交通の利用促進(多様な需要の統合や需要創出等)

(1)(2)(3)結節点設置により「幹線」と「支線」に区分(需要に応じた便数や車両の設定)



(2)フィッシュボーン型の網形成(東西軸:鉄道+南北軸:幹線バス等)



(4)結節点の多機能化(需要の統合や創出)

小さな拠点、商業施設へのバス乗入れ等



出典:「小さな拠点づくり」ガイドブック実践編 H27.3(国土交通省国土政策局)

(4)多様な交通手段のネットワーク化

- <交通手段>
- ・鉄道
 - ・路線バス
 - ・循環バス
 - ・水上交通
 - ・ロープウェイ
 - ・レンタサイクル 等
- <交通手段間の連携>
- ・乗換ダイヤの調整
 - ・乗継割引
 - ・共通フリーパス 等

出典:静岡市総合交通計画

＜バス路線の考え方＞

■ネットワークの考え方

地域区分や需要に応じたサービスとするため、以下の公共交通（運行形態）を設定します。

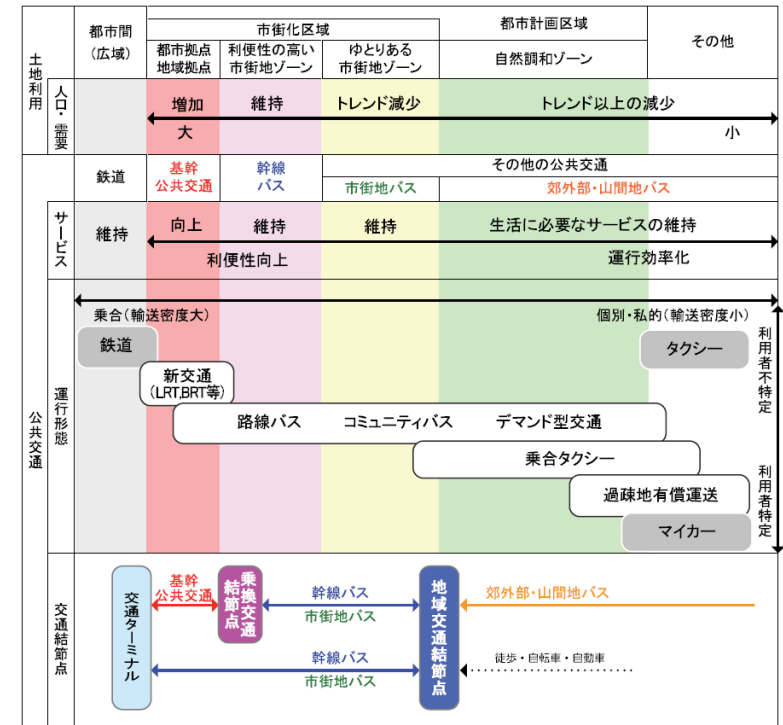
地域区分（需要）		サービス	公共交通（主な運行形態）
市街地	都市拠点・地域拠点	サービス向上・利便性向上	基幹公共交通 （新交通（LRT,BRT等）、基幹的な路線バス等）
	利便性の高い市街地ゾーン	サービス維持・利便性向上	幹線バス （主要な路線バス等）
	ゆとりある市街地ゾーン	サービス維持	市街地バス （路線バス、コミュニティバス等）
自然調和ゾーン		生活に必要なサービスの維持	郊外部・山間地バス （コミュニティバス、デマンド型交通、乗合タクシー等）
その他		〃	（デマンド型交通、乗合タクシー、過疎地有償運送等）

■結節点の考え方

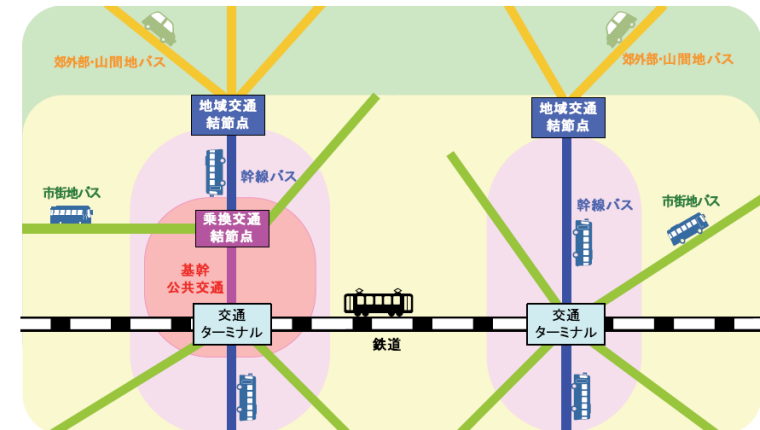
区間の需要に応じたサービスを設定できるようにするため、以下の結節点を設定します。

結節点	設定の考え方	対象箇所
交通ターミナル	鉄道、新交通（LRT、BRT等）、路線バス、駐車場、駐輪場など、多様な交通手段が集まる乗り換え拠点	主要な鉄道駅
乗換交通結節点	新交通（LRT、BRT等）の終点から幹線バスへ乗り換えるための施設	新交通（LRT、BRT等）の終点
地域交通結節点	幹線バスの終点からコミュニティバスやデマンド型交通、自動車や自転車等へ乗り換えるための施設	幹線バスの終点等

■サービスに応じた公共交通の運行形態イメージ



■バス網の再編イメージ



出典：静岡市総合交通計画

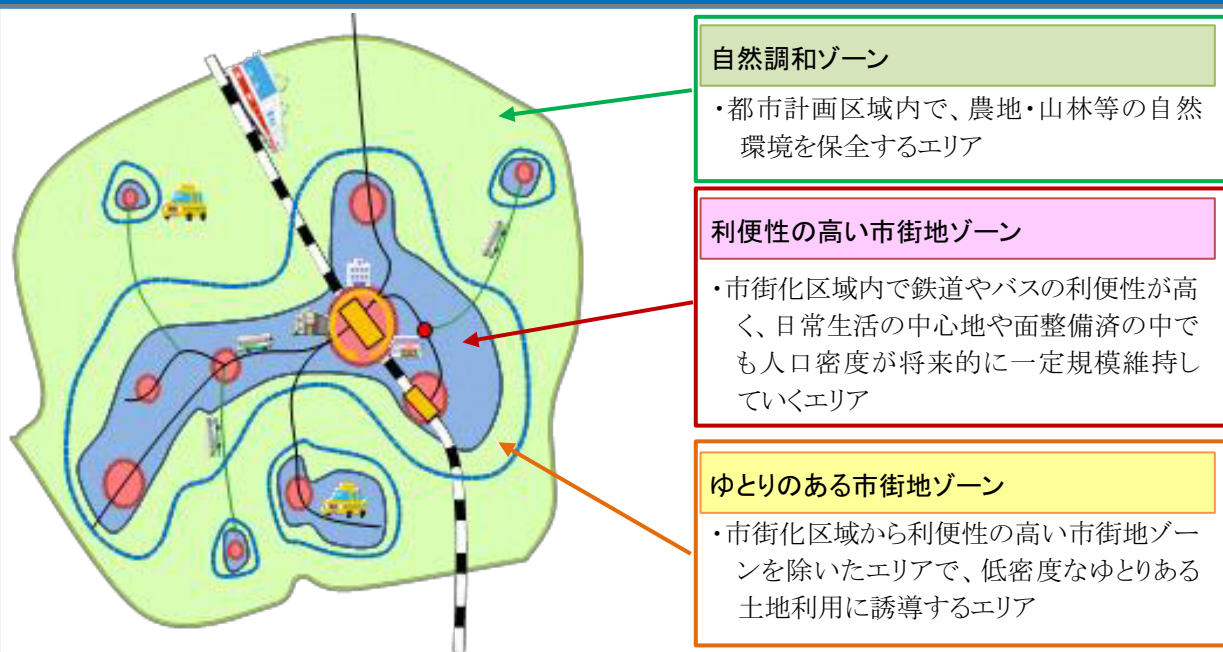
3-2. 上位・関連計画から地域公共交通に求められる役割

地域公共交通に求められる役割は、上位・関連計画の将来都市構造として掲げる「集約連携型都市構造」を支える持続可能な地域公共交通網を構築し、公共交通分野から人口減少・少子高齢化社会に対応し、市民生活の質の向上を図ることである。

また立地適正化計画との連携により、地域公共交通をより利用しやすい環境を整え、都市のコンパクト化と地域公共交通網の持続性向上といった相乗効果を求められている。

上位・関連計画	将来像	地域公共交通に求められる役割
第3次総合計画 H27~34 (2015~2022) 人口ビジョン 総合戦略 H27~31 (2015~2019)	人口70万人の維持 (2025年)	都市拠点のさらなる魅力向上 ・交通結節点の機能強化。 人口減少・少子高齢化に対応した交通環境への転換 ・自動車に頼らない交通体系の構築。
都市計画 マスタープラン H28~47 (2016~2035)	集約連携型都市構造の 構築	集約拠点間のネットワーク化による市民生活の質の向上 ・市民生活に必要な都市機能を集約し、拠点性を高め、これらの拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを構築。
立地適正化計画 H29~47 (2017~2035)	集約連携型都市構造の 実現に向けたコンパクトなまちづくりの推進	コンパクトなまちづくりと連携した地域公共交通網の再編 ・施設や住居等がまとまって立地するよう、ゆるやかな誘導を図り、地域公共交通によりアクセスできるネットワークを構築。
総合交通計画 H28~47 (2016~2035)	集約連携型都市構造を ささえる総合的な交通体系の構築	地域区分や交通需要に応じた最適な地域公共交通サービスの提供 ・人口、施設立地、交通結節点、需要等に応じた効率的で効果的な地域公共交通網を構築。

2025年に総人口70万人の維持
集約連携型都市構造の構築



自然調和ゾーン
 ・都市計画区域内で、農地・山林等の自然環境を保全するエリア

利便性の高い市街地ゾーン
 ・市街化区域内で鉄道やバスの利便性が高く、日常生活の中心地や面整備済の中でも人口密度が将来的に一定規模維持していくエリア

ゆとりのある市街地ゾーン
 ・市街化区域から利便性の高い市街地ゾーンを除いたエリアで、低密度なゆとりある土地利用に誘導するエリア

利便性の高い市街地ゾーン	①中心部で街なか居住 	にぎわいのある街なかの高層住宅などに住み、日常の買い物も便利で、ショッピングや映画なども楽しめる暮らし。	市街地部(交通需要が多いエリア)	
	②主要な公共交通軸沿線の利便性の高い居住 	駅やバス停留所の近くで中層住宅などに住み、日常生活に必要な施設の多くが身近な場所にある便利な暮らし。		◆地域公共交通形態 鉄道、路線バス、タクシー等
	③駅周辺やバス利用圏で多様な居住 	駅やバス停留所の近くで中層住宅や戸建住宅に住み、日常の買い物などができる施設が身近な場所にある便利な暮らし。		
ゆとりのある市街地ゾーン	④郊外住宅地でゆとりある居住 	郊外で庭つきの戸建住宅に子どもたちと住み、車利用でレジャーや買い物などをする暮らし。	郊外部(交通需要が少ないエリア)	
自然調和ゾーン	⑤田園環境の中で居住 	農村部や中山間地で戸建住宅に住み、自然に囲まれた中で農業などを営む暮らし。	山間部(交通需要が著しく少ないエリア)	
	⑥中山間地で居住 			◆地域公共交通形態 コミュニティバス、デマンド交通*4、市町村有償運送、タクシー等

用語の解説（第3章）

*26:都市拠点

商業、業務、行政、文化、交流、レクリエーション等の都市機能と人口が集積し、市民の多様な都市生活の活動を支える場。

*27:集約拠点

医療、福祉、商業施設などの都市機能を集約する拠点のこと。

*28:フィッシュボーン型の地域公共交通網の形成

静岡市の集約連携型都市構造を目指すため、公共交通の再編として魚の骨に見立て、背骨の部分を鉄道（東西軸）、ろっ骨部分を路線バス（南北軸）で形成したイメージ図。

*29:交通結節点

駅前ターミナルや、バスターミナルなど、電車やバスなど異なる交通手段どおしの乗り継ぎをする場所のこと。

*30:乗換拠点

静岡市総合交通計画では、路線バスなど（幹線）とデマンド型交通・乗合タクシーなど（支線）と乗り換える地域交通結節点をいう。