



東駿河湾都市圏 総合都市交通体系調査 報告書 【概要版】

第3回東駿河湾都市圏
パーソントリップ調査

平成31年2月

東駿河湾都市圏総合都市交通計画協議会



はじめに

静岡県の東部に位置する東駿河湾都市圏は、沼津市、三島市、御殿場市、裾野市、伊豆市、伊豆の国市、函南町、清水町、長泉町、小山町の6市4町で構成する人口約65万人の都市圏です。

本都市圏では、平成3年度に実施した「第1回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査」以降、概ね10年ごとにパーソントリップ調査を実施し、都市圏の人の動きの実態や状況の変化を踏まえた都市交通マスタープランを策定しています。前回、平成16年度に実施した「第2回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査」以降も、沼津市と戸田村の合併や伊豆の国市、伊豆市の誕生、新東名高速道路、東駿河湾環状道路の開通、富士山、韮山反射炉の世界遺産登録や伊豆半島ジオパークの世界ジオパーク認定に伴う観光客の増加など、交通を取り巻く環境に変化が生じています。加えて、人口減少や少子高齢社会が本格的に到来し、本都市圏においても全国的に取組が進められている「コンパクト＋ネットワーク」の推進が求められています。さらには自動運転技術をはじめとしたICT技術が急激に発展し、本都市圏の交通施策へ活用することも現実的となってきています。

このような状況の変化に対応した新たな都市交通マスタープランを策定すべく、平成27年度に「第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査」を実施したところ、都市圏の人の動きに関する過去の調査からの経年変化や高齢者の移動の特性等を確認することができました。

本報告書は、平成27年度から30年度にかけて実施した総合都市交通体系調査の結果の概要を取りまとめたものです。

本調査により策定した今回の都市交通マスタープランは、本都市圏が目指す都市交通像として「県東部の交通・観光の要衝として 活発な交流を生み出し 活力、安全・安心を支える交通ネットワーク」を掲げ、活力ある都市圏の構築や大規模災害への対応に向けた交通施策の展開を提案しています。

本マスタープランを関係者が相互に連携して展開することで、本都市圏が目指す都市交通像の実現を図っていきます。

最後に、調査にご協力いただいた住民の皆さま並びに複数年にわたる協議会運営の中で、貴重なご意見、ご尽力を賜りました協議会の委員、幹事及び関係各位に対して心から感謝を申し上げます。

平成31年2月
東駿河湾都市圏総合都市交通計画協議会

目次

1. 調査の概要	1
1-1 調査の目的	1
1-2 調査対象地域	1
1-3 調査の流れ	1
1-4 交通実態調査の概要	2
2. 東駿河湾都市圏の概要	3
2-1 都市圏構造	3
2-2 東駿河湾都市圏居住者の交通特性	7
3. 都市交通の課題	13
3-1 東駿河湾都市圏を取り巻く状況	13
3-2 現況分析結果からみた問題点	17
3-3 将来予測結果からみた問題点	21
3-4 計画課題の整理	25
4. 都市交通政策の方向性の検討	27
4-1 都市交通シナリオの比較検討	27
4-2 都市交通政策の大きな方向性	29
5. 都市交通マスタープラン	30
5-1 東駿河湾都市圏が目指す都市交通像と基本方針	30
5-2 交通ネットワーク計画	33
5-3 基本方針に基づく戦略・施策	39
5-4 期待される主な効果	57
6. 推進体制等	58
6-1 計画の展開に向けた取組	58
6-2 推進体制	58
7. PRの実施	59
7-1 PRの目的	59
7-2 主なPRの内容	59
巻末資料 東駿河湾都市圏総合都市交通計画協議会	60

本調査では、年次の表記は和暦（昭和（S）・平成（H））としていますが、西暦との対応は次のとおりです。

第1回東駿河湾都市圏PT調査 | 平成3年（1991年）

第2回東駿河湾都市圏PT調査 | 平成16年（2004年）

第3回東駿河湾都市圏PT調査 | 平成27年（2015年）

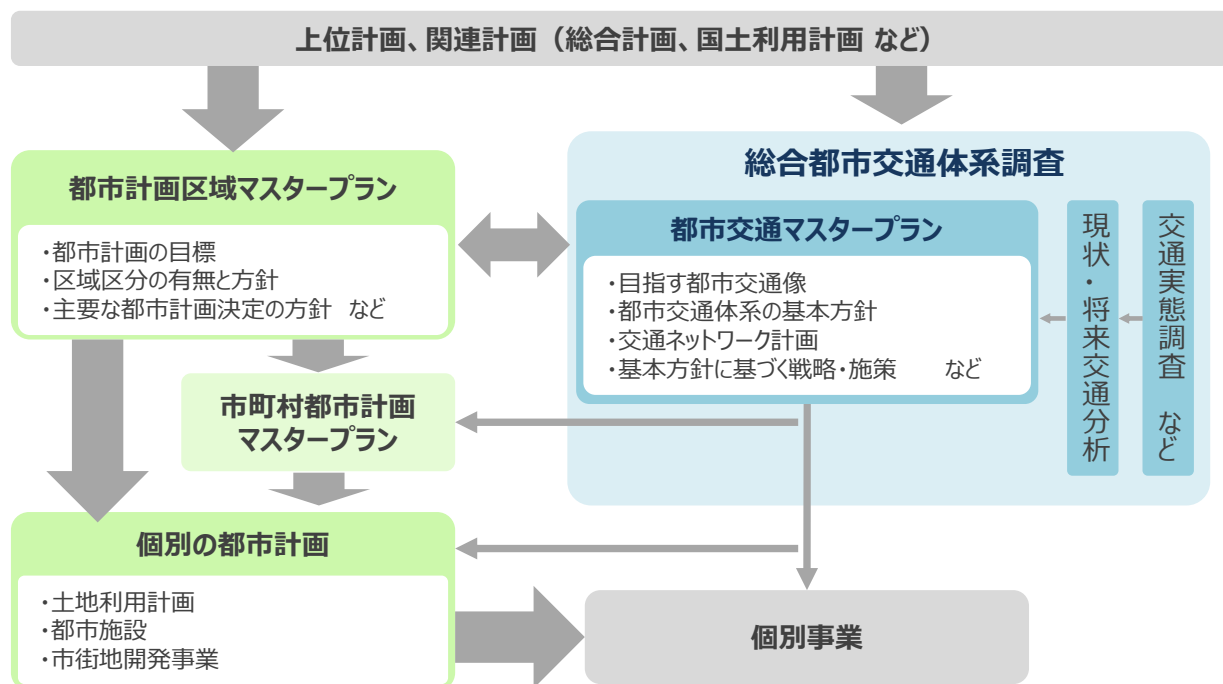
計画目標年次 | 平成47年（2035年）

1.調査の概要

1-1 調査の目的

- 総合都市交通体系調査はパーソントリップ調査などの交通実態調査に基づき、都市圏の将来望ましい交通体系を描いた総合的な交通計画である都市交通マスタープランを策定する取組です。
- 東駿河湾都市圏では、平成16年度（2004）から平成18年度（2006）にかけて実施した前回調査（第2回調査）から10年が経過し、この間都市圏を取り巻く状況も大きく変化したことから新たな都市交通マスタープラン（目標年次：概ね20年後の平成47年（2035））の策定を目的として実施しました。

【総合都市交通体系調査の位置付け】

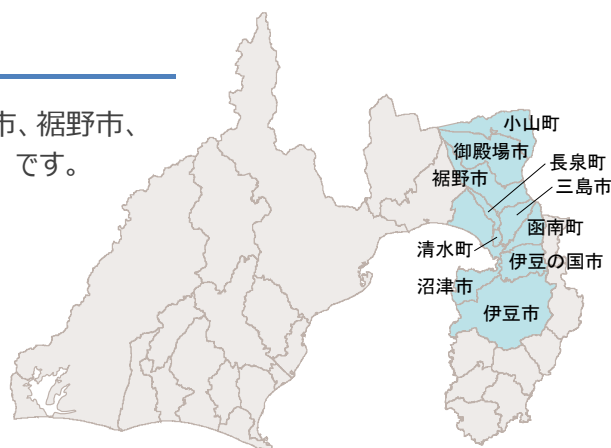


1-2 調査対象地域

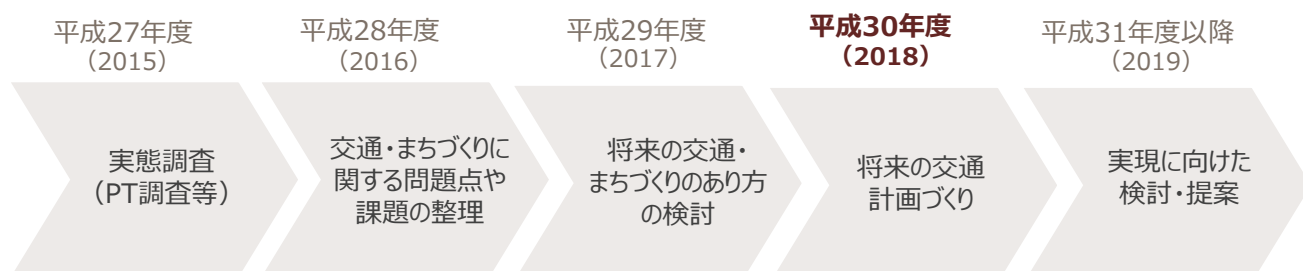
- 対象地域は東駿河湾都市圏（沼津市、三島市、御殿場市、裾野市、伊豆市、伊豆の国市、函南町、清水町、長泉町、小山町）です。

- 対象世帯数は約28万世帯（人口約65万人）です。

※第1回調査（H3）では、旧戸田村、旧土肥町、旧天城湯ヶ島町、旧中伊豆町は対象外



1-3 調査の流れ



1-4 交通実態調査の概要

- パーソントリップ (PT) とは、人 (パーソン) の動き (トリップ) を意味します。
- 『パーソントリップ調査』とは、どのような人が、いつ、どこからどこへ、何の目的で、どのような交通手段で移動したかについて調査し、平日1日の全ての動きをとらえる交通実態調査です。

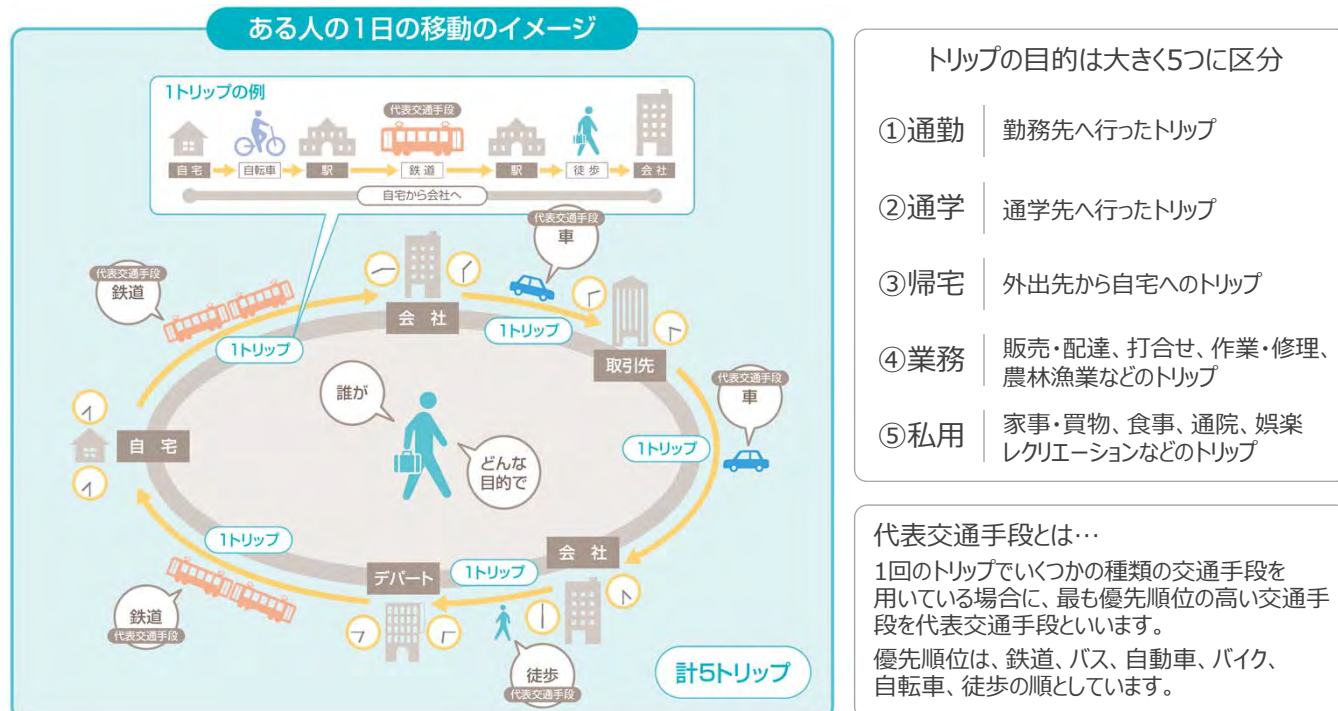


【平成27年度 (2015) に実施した第3回東駿河湾PT調査の概要】

調査日	平成27年12月、平成28年2月
調査方法	郵送配布、郵送・WEB併用回収
調査結果	約28万世帯の中から約8万世帯を無作為抽出し 約2万世帯 (約4万人) から回答

👉 トリップとは…

人がある目的を持って出発地から目的地まで移動した場合の1回の動きをトリップといいます。
例えば、通勤という目的で自宅から勤務先へ行った場合には、通勤トリップとして1トリップになります。
また、勤務先から自宅に帰る動きも帰宅トリップとして1トリップになります。



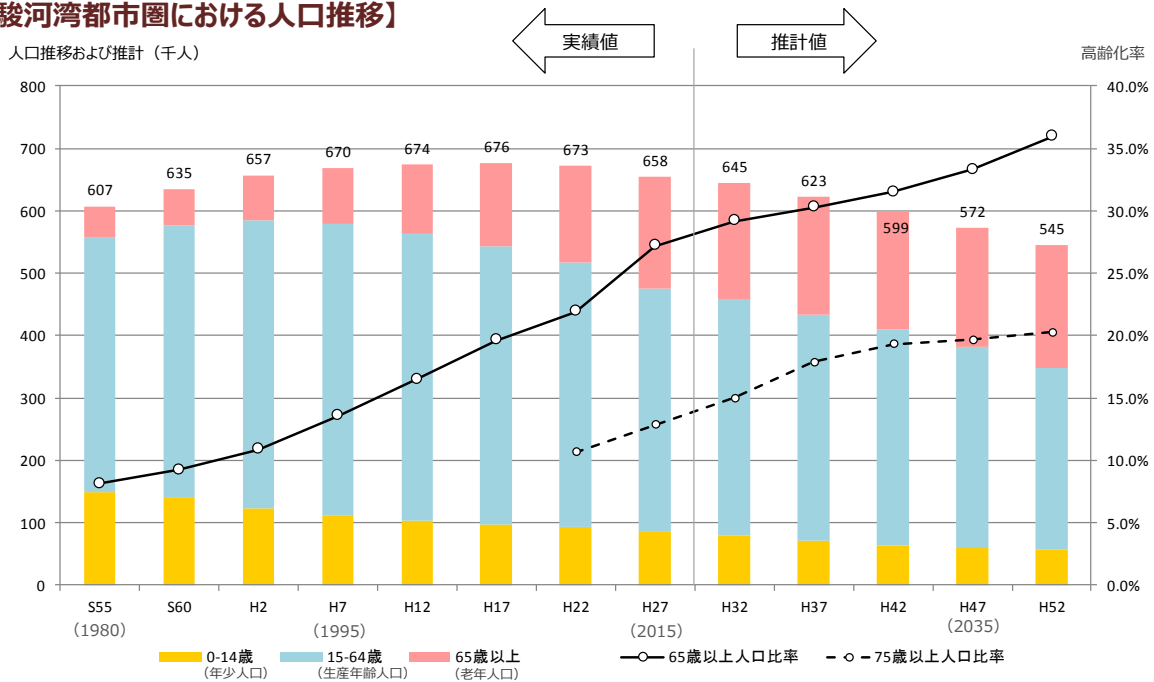
2.東駿河湾都市圏の概要

2-1 都市圏構造

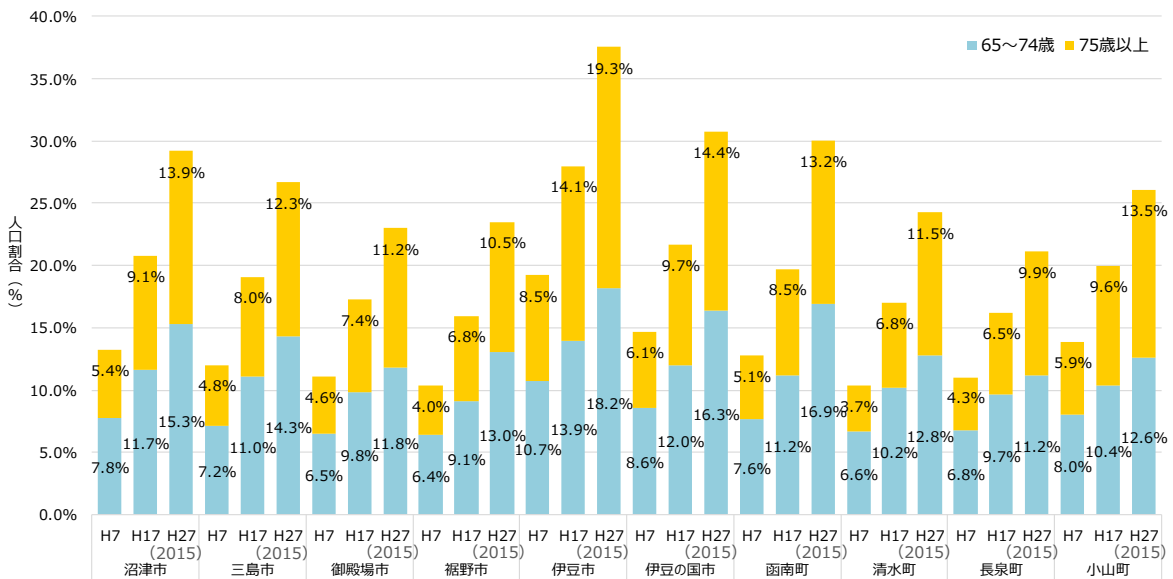
(1) 人口動向

- 東駿河湾都市圏においても全国傾向と同様に人口減少が進んでおり、20年後の平成47年（2035）人口は現状よりも約13%少ない57.2万人になると予測されています。
- 年少人口及び生産年齢人口の減少が進む一方で老年人口は年々増加を続け、20年後には約3人に1人が高齢者となることが予想されます。
- 高齢化率を市町別にみると、都市圏南部の伊豆市、伊豆の国市、函南町では既に高齢化率が30%以上となっています。

【東駿河湾都市圏における人口推移】



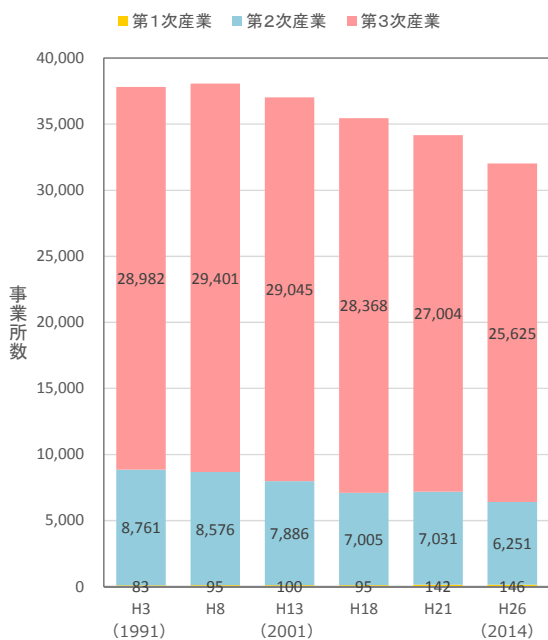
【各市町における高齢化率の推移】



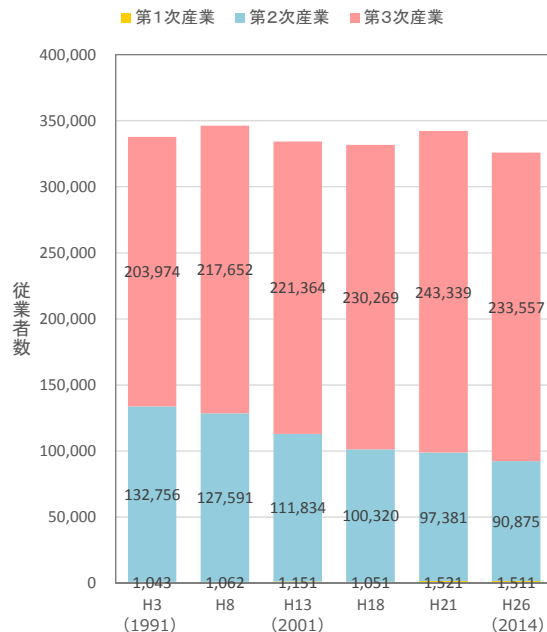
(2) 産業動向

- 事業所数は減少傾向、従業者総数は概ね横ばいで推移しています。
- 第3次産業の従業者数は増加を続けていましたが、平成26年（2014）には減少に転じています。
- 卸売・小売事業所数や製造業事業所数はともに減少傾向となっています。

【産業別事業所数の推移】

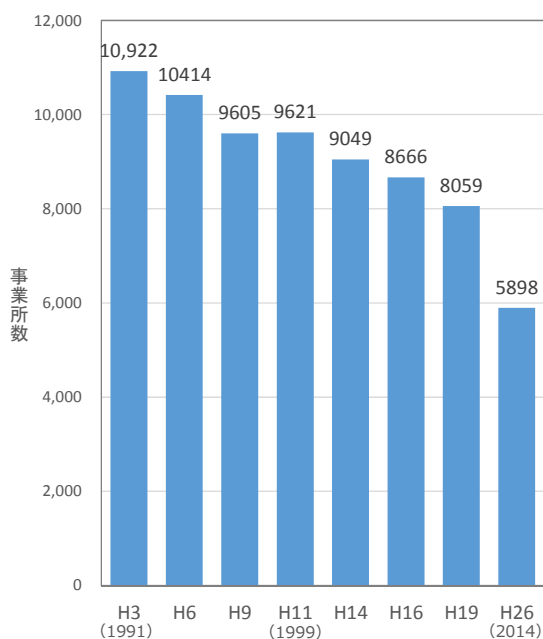


【産業別従業者数の推移】



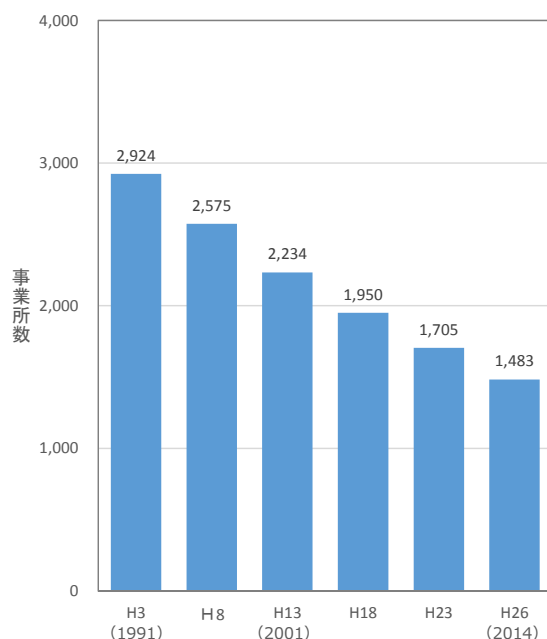
注：各年数値は第3回PT調査圏域及び合併市町に補正した値
 出典）H3、H8事業所調査、H13、H18事業所・企業統計調査、H21、H26経済センサス基礎調査（公務は含まない）

【卸売・小売事業所数の推移】



注：各年数値は第3回PT調査圏域及び合併市町に補正した事業所数
 出典）各年商業統計調査

【製造業事業所数の推移（従業員4人以上の事業所）】

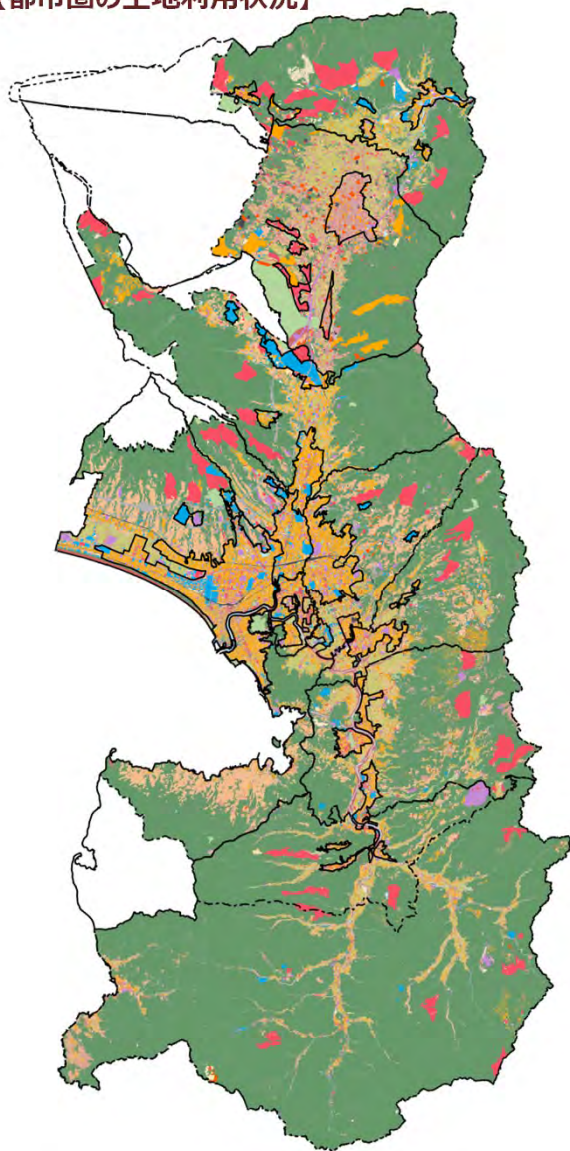


注：各年数値は第3回PT調査圏域及び合併市町に補正した事業所数
 出典）各年工業統計調査

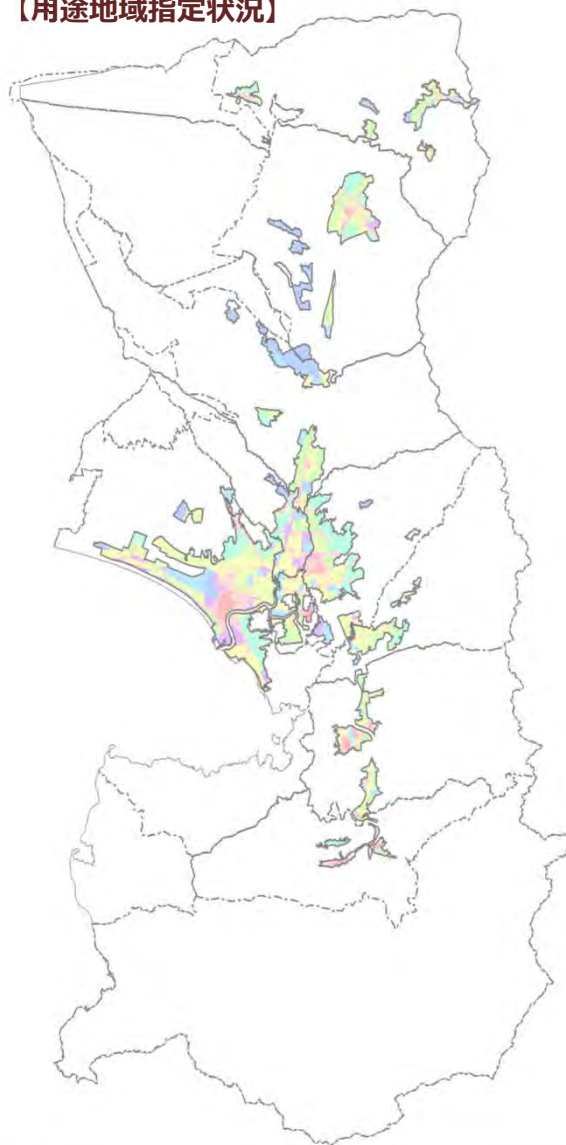
(3) 土地利用動向

- 沼津市、三島市、御殿場市、裾野市の各市町中心部や鉄道駅周辺に住宅用地や商業用地が広がり、その外側に田や畑、山林が広がっています。
- 沼津駅や三島駅、御殿場駅、伊豆長岡駅周辺等の鉄道沿線が商業地域に指定されており、市街化区域の外延部では住居専用系用途が多くを占めています。

【都市圏の土地利用状況】



【用途地域指定状況】



土地利用	
田	公共施設用地
畑	道路用地
山林	交通施設用地
水面	公共用地
自然地	その他の公的施設用地
その他の自然的土地利用	その他の空き地
住宅用地	市街化区域界
商業用地	都市計画区域界
工業用地	行政区域界
農林漁業用施設用地	

第1種低層住居専用地域	商業地域
第2種低層住居専用地域	準工業地域
第1種中高層住居専用地域	工業地域
第2種中高層住居専用地域	工業専用地域
第1種住居専用地域	市街化区域界
第2種住居専用地域	都市計画区域界
準住居地域	行政区域界
近隣商業地域	

出典) 都市計画基礎調査 土地利用現況図
 (東駿河湾広域都市計画区域、田方広域都市計画区域、
 御殿場小山広域都市計画区域、裾野都市計画区域 平成27~28年)

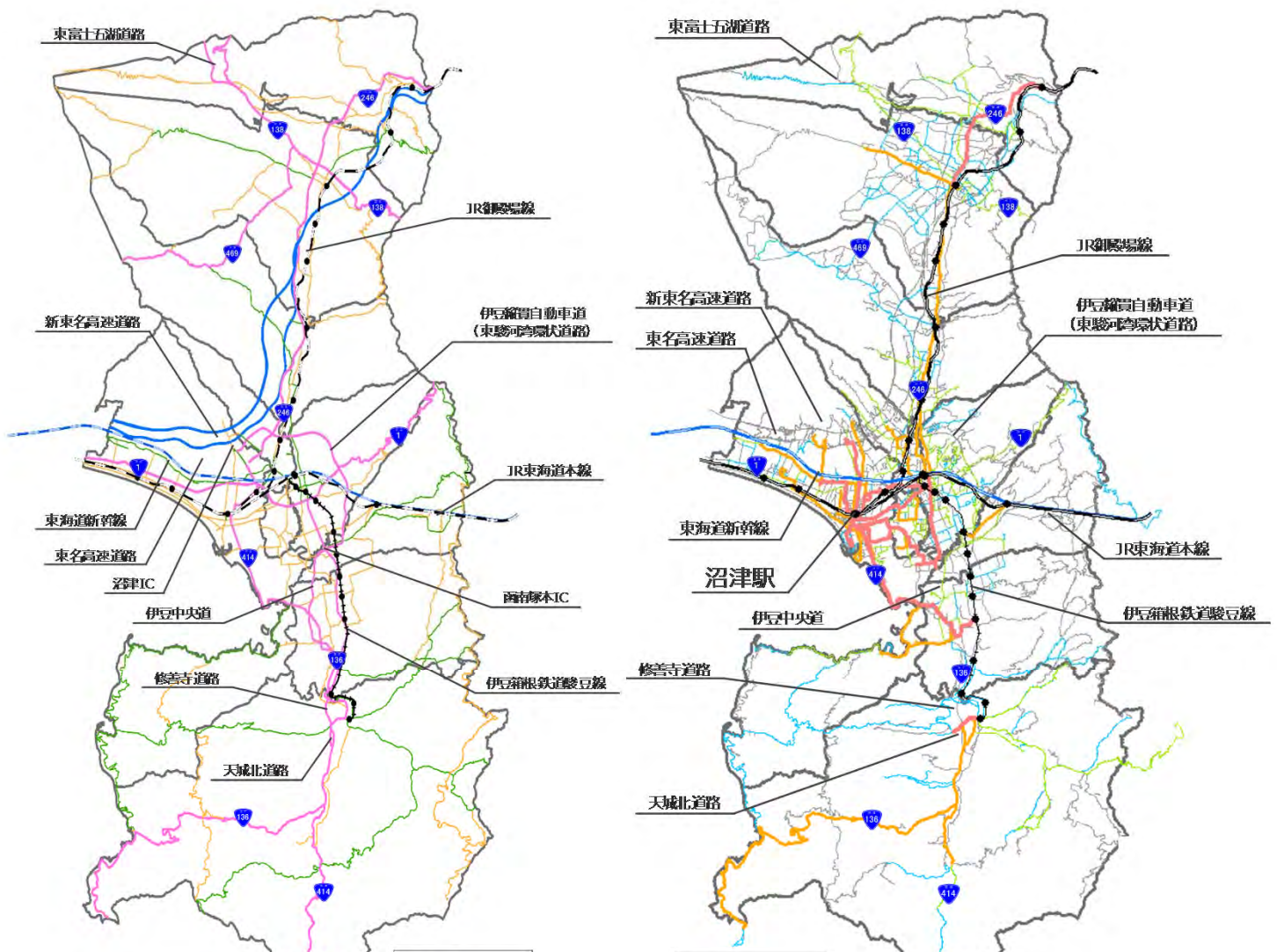
出典) 国土数値情報

(4) 交通網 (道路・鉄道・バス)

- 東名高速道路、新東名高速道路の2つの高速道路が本都市圏を通過しています。
- 国道は、国道1号や国道138号等が東西に通過しており、国道1号は伊豆縦貫自動車道（東駿河湾環状道路）として沼津ICから函南塚本ICまで伸び、連絡路により伊豆中央道に接続しています。
- 南北方向には三島市から下田市に向かう国道136号や、国道246号、国道414号が伸びています。
- 鉄道は、東西方向に東海道新幹線やJR東海道本線、南北方向にはJR御殿場線や伊豆箱根鉄道駿豆線が伸びています。
- バス路線は、運行本数の多い基幹的な路線が沼津駅を中心に放射状に広がる一方で、山間部や沿岸部等ではバス路線は存在するものの、運行本数が少なくなっています。

【現況道路網・鉄道網】

【現況バス網】



種別	延長 (km)	割合 (%)
高速道路	60.9	6.7%
一般国道	234.0	25.6%
主要地方道	242.7	26.6%
一般県道	375.2	41.1%
合計	912.8	100%

道路種別
 — H27調査対象外線
 — 高速道路
 — 一般国道
 — 主要地方道
 — 一般道

運行本数
 — 10本日未満
 — 10~19本日
 — 20~29本日
 — 30本日以上

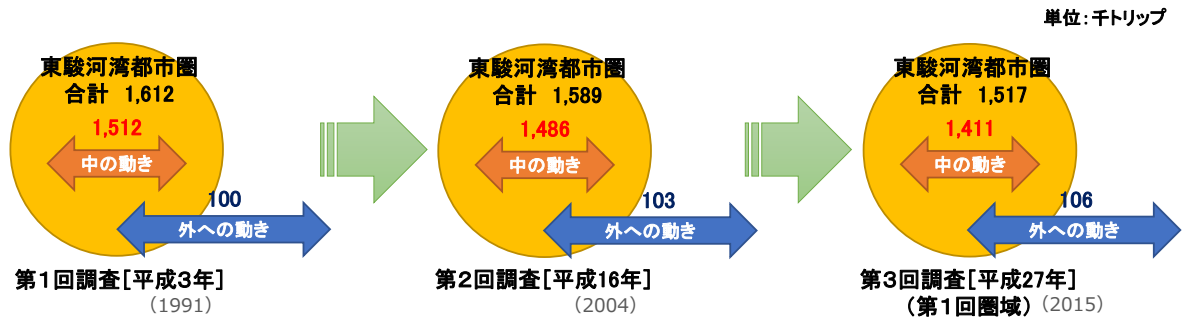
注. 平日の運行状況を示す
 出典) バス事業者HPから作成 (H29.9時点)

出典) H27道路交通センサス (一般交通量調査)

2-2 東駿河湾都市圏居住者の交通特性

(1) 都市圏全体の1日の動き

- 本都市圏のトリップ数は、第1回調査、第2回調査、第3回調査にかけて徐々に減少していますが、都市圏外への動き(内外トリップ)は増加しています。



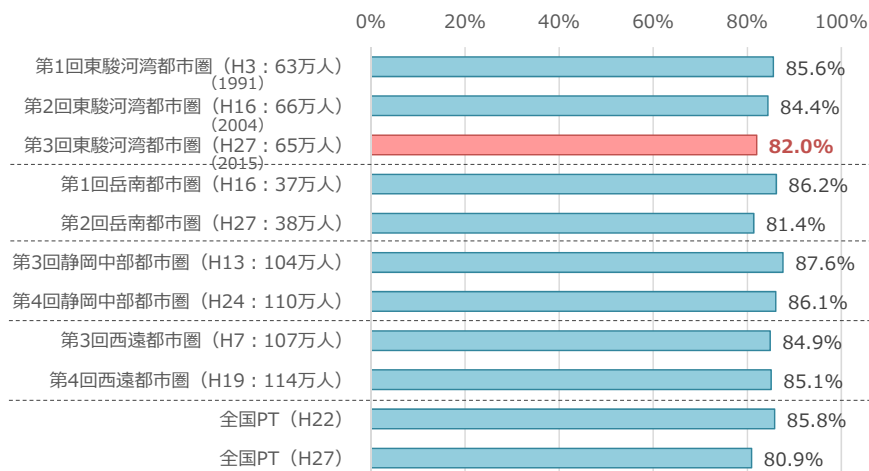
※第3回調査の都市圏は第1回調査設定をベースとする。(旧戸田村を除く、伊豆市は旧修善寺町のみ)

出典) 各回PT調査

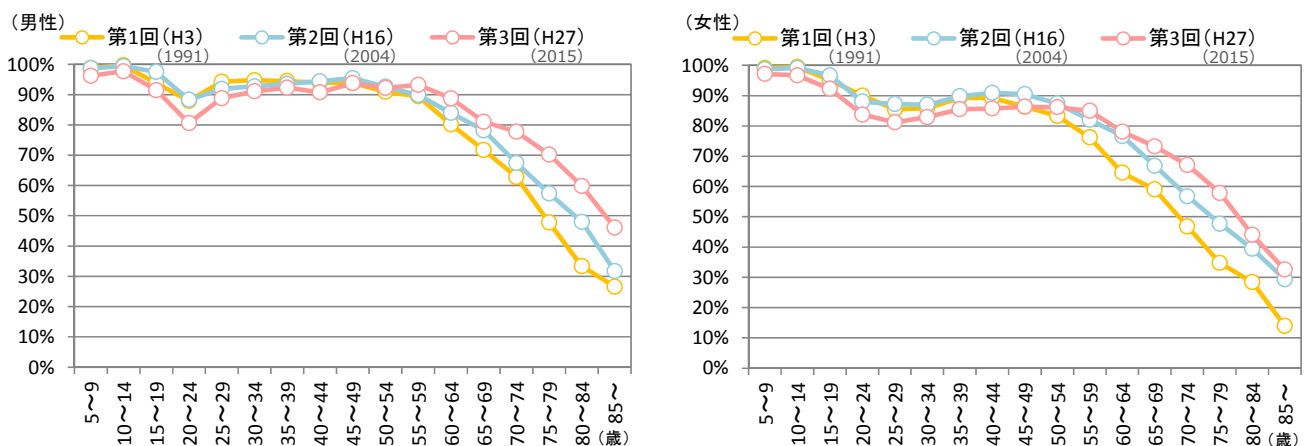
(2) 外出率

- 本都市圏の外出率は他都市圏と比べて若干低くなっているほか、第1回調査(平成3年(1991))以降減少傾向となっています。
- 本都市圏の性年齢階層別外出率は、第1回調査、第2回調査と比べ、第3回調査では男女ともに55歳以上で増加している一方、49歳以下では減少しています。

【外出率】



【性・年齢階層別の外出率】

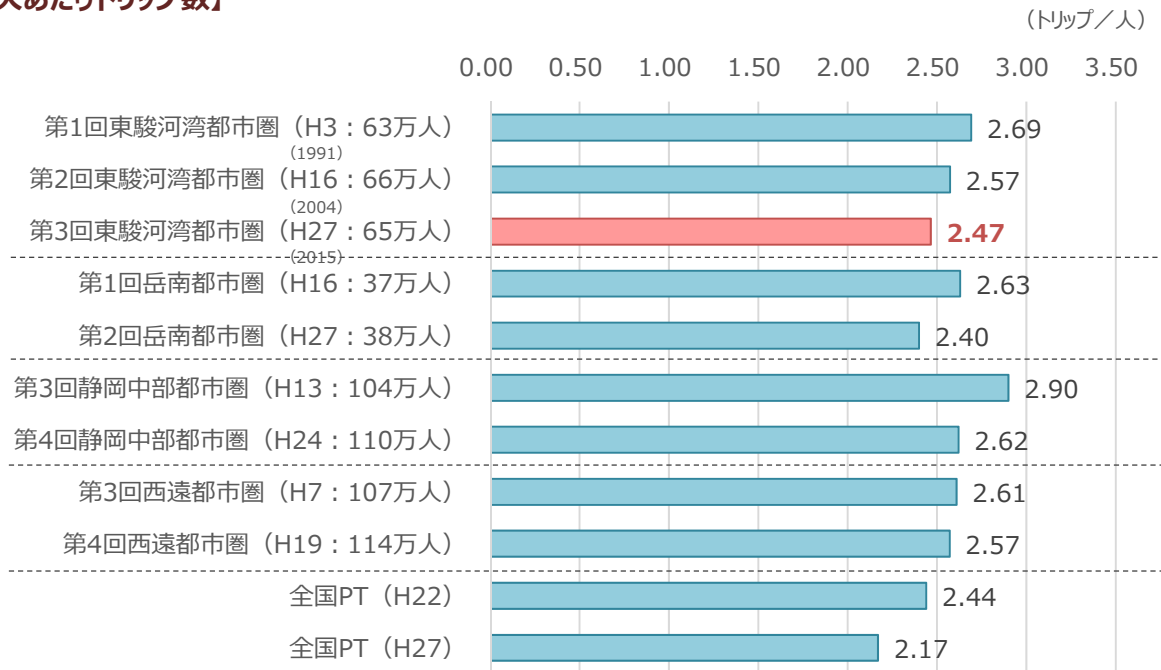


出典) 各回PT調査

（3）一人あたりのトリップ数

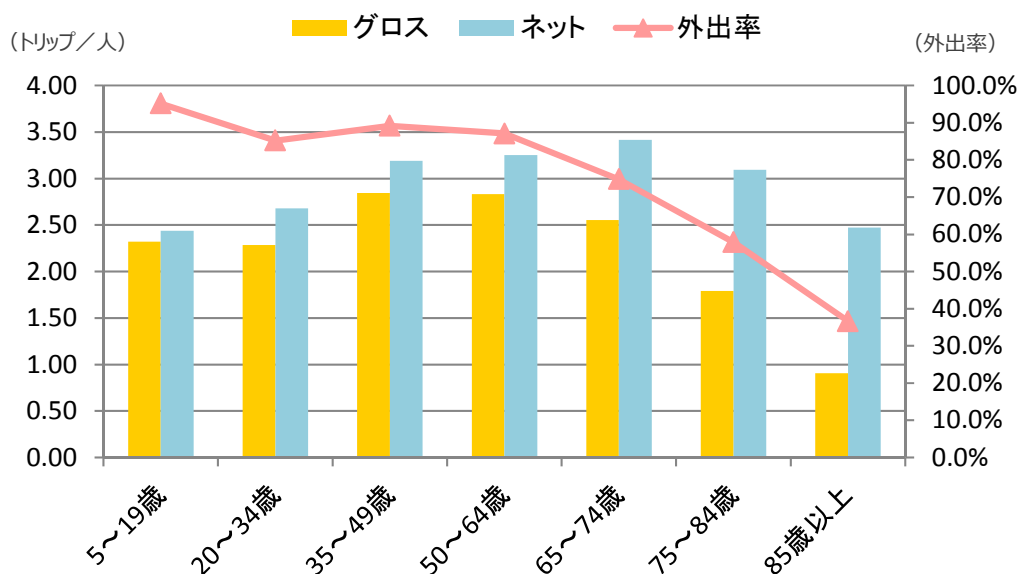
- 本都市圏における一人あたりトリップ数は、2.47トリップ／人と他都市圏と概ね同じですが、第1回調査（平成3年（1991））以降減少傾向にあり、移動回数が減っています。
- 人口あたりのトリップ数（グロス）は高齢になるほど少なくなる一方、外出人口あたりのトリップ数（ネット）は65～74歳がもっとも多く、75歳以上でも若年層と同等以上となっています。

【一人あたりトリップ数】



出典) 各回PT調査、都市計画ハンドブック

【年齢階層別の一人あたりトリップ数】



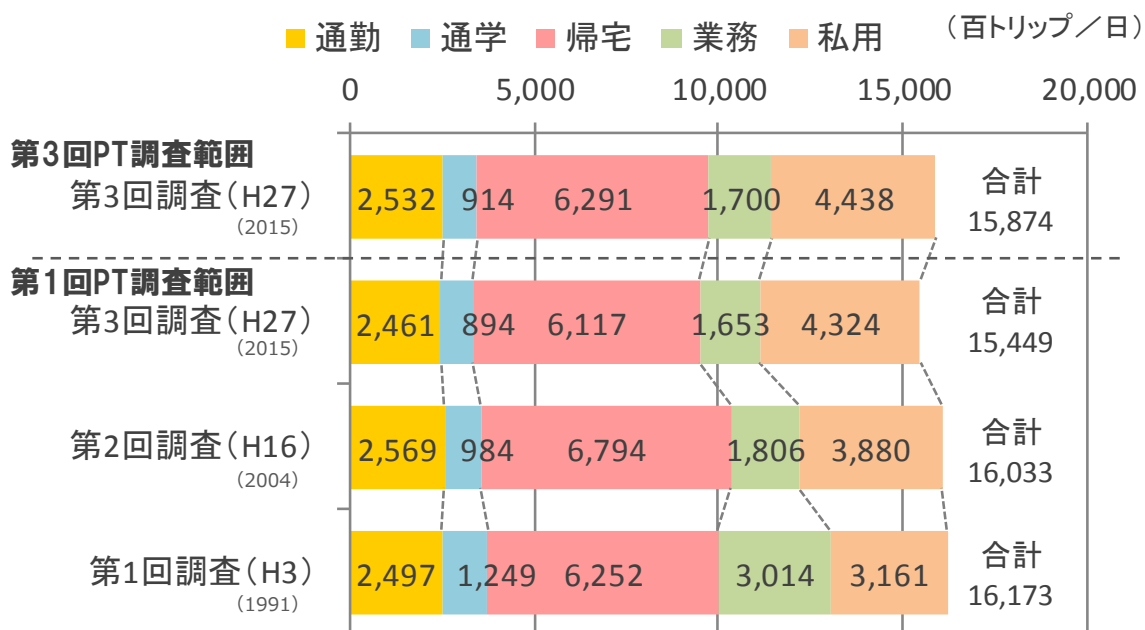
※グロスは人口あたりのトリップ数、ネットは外出人口あたりのトリップ数を示す

出典) 第3回東駿河湾PT調査

(4) 目的構成

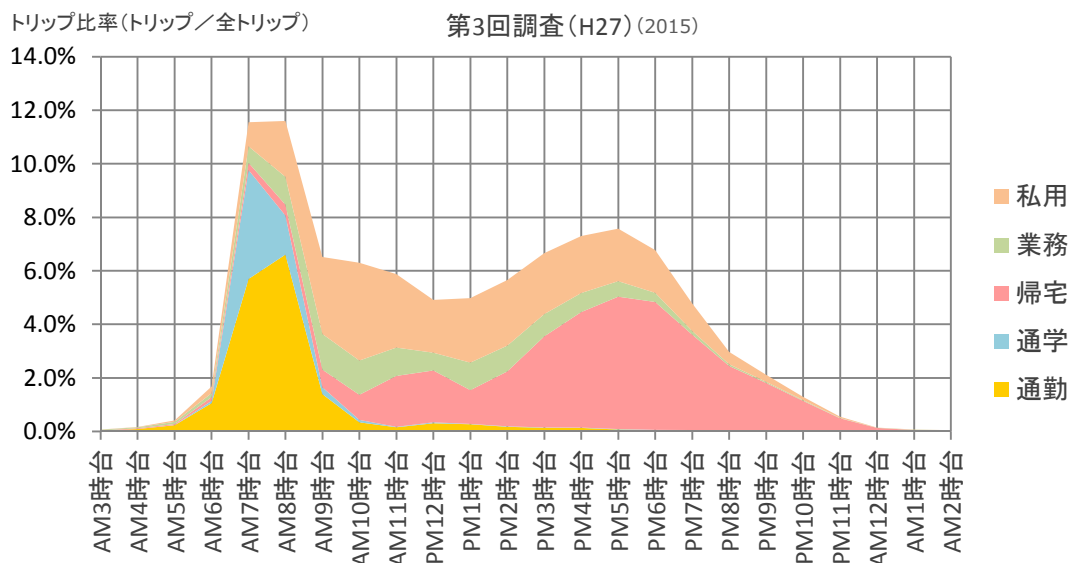
- 目的別トリップ数は、帰宅目的を除くと私用トリップが最も多く、少子高齢化の影響等により私用目的以外ではトリップ数が減少する中で、私用トリップは唯一前回調査から増加しています。
- 目的別の到着時間分布をみると、午前7～8時台に到着するトリップが最も多く、中でも通勤や通学目的のトリップが多くなっています。その他、午後5時台において帰宅目的のトリップが多くなっています。

【目的別トリップ数】



出典) 各回PT調査

【目的別の到着時間分布】

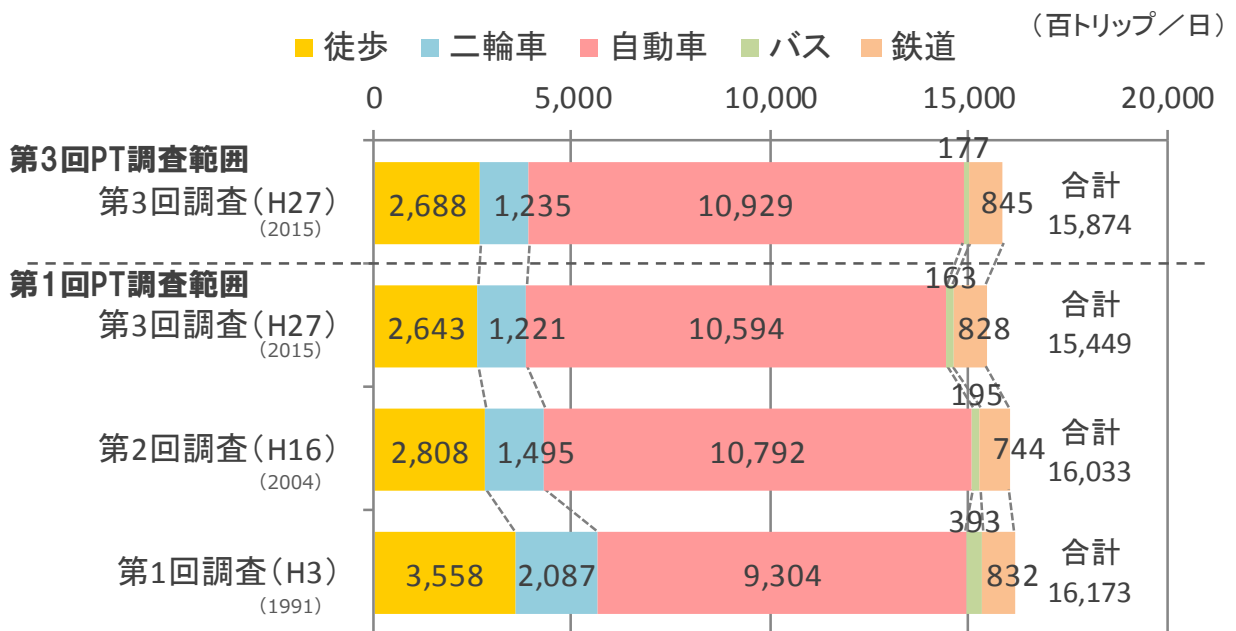


出典) 第3回東駿河湾PT調査

(5) 交通手段構成

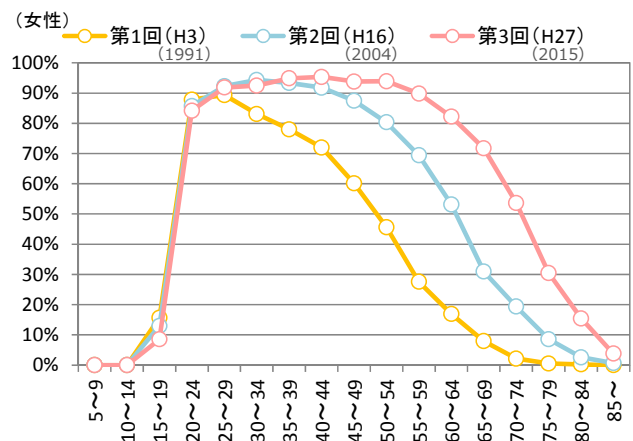
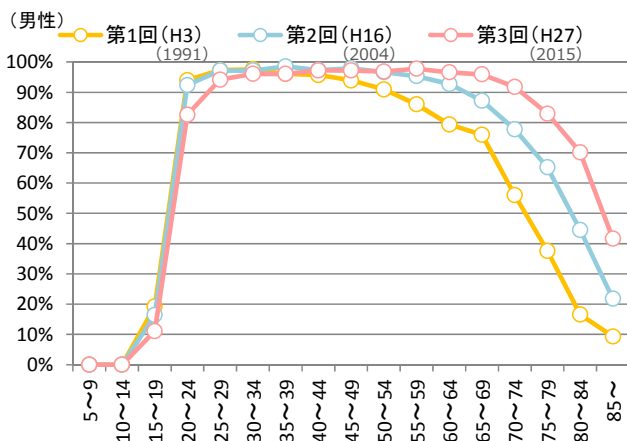
- 代表交通手段別トリップ数は、これまでの調査と同様に自動車トリップが大半を占めています。
- 自動車トリップも含めて全体としてトリップ数が減少する中、鉄道トリップのみ増加となっています。
- 運転免許保有率は、これまでの調査と比べて男性では60歳以上、女性では45歳以上で増加し、70～74歳の方のうち、男性では90%以上が、女性はで50%以上が運転免許を保有しています。

【代表交通手段別トリップ数】



出典) 各回PT調査

【運転免許保有率の変化】

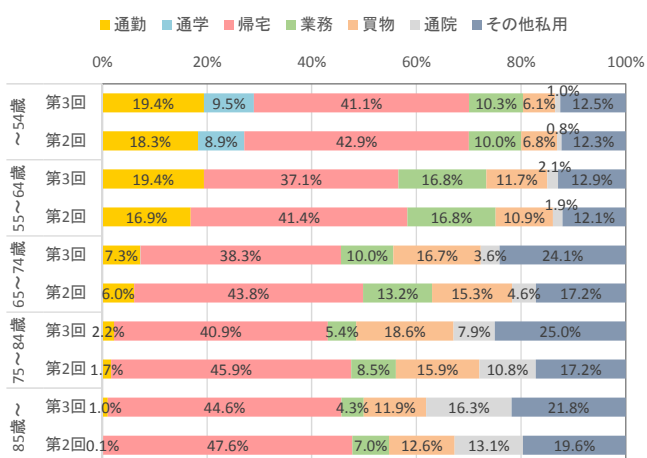


出典) 各回PT調査

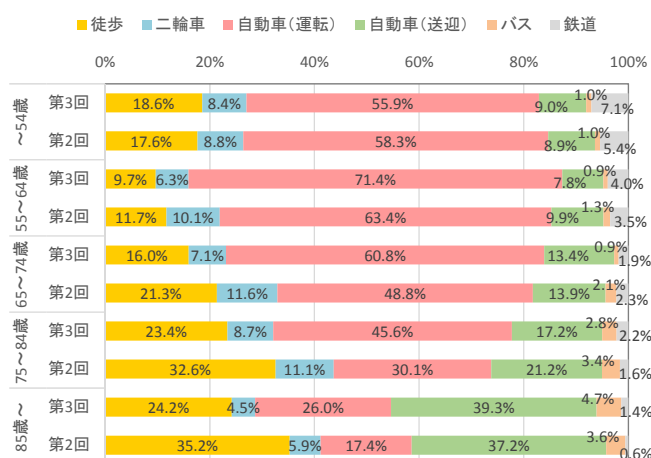
(6) 高齢者の交通特性

- 目的構成は高齢になるにつれ私用トリップ（買物、通院及びその他私用）が多くなり、84歳以下では買物目的、85歳以上では通院目的の割合が高くなっています。
- 手段構成は、75～84歳においても40%以上が自動車を運転して外出しており、85歳以上では自動車送迎による外出が多くなっています。
- 高齢ドライバーは非高齢ドライバーに比べ、短時間の運転の割合が高くなっています。

【年齢階層別目的構成】



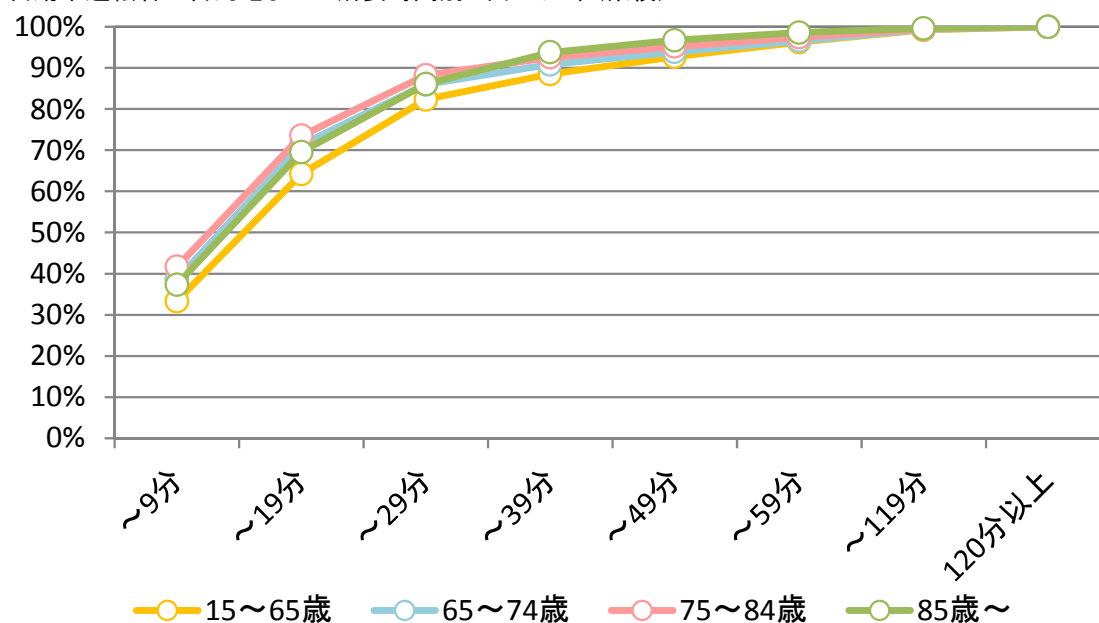
【年齢階層別手段構成】



出典) 第3回東駿河湾PT調査

【高齢者の自動車利用特性】

自動車運転者の目的地までの所要時間別トリップ比率(累積)

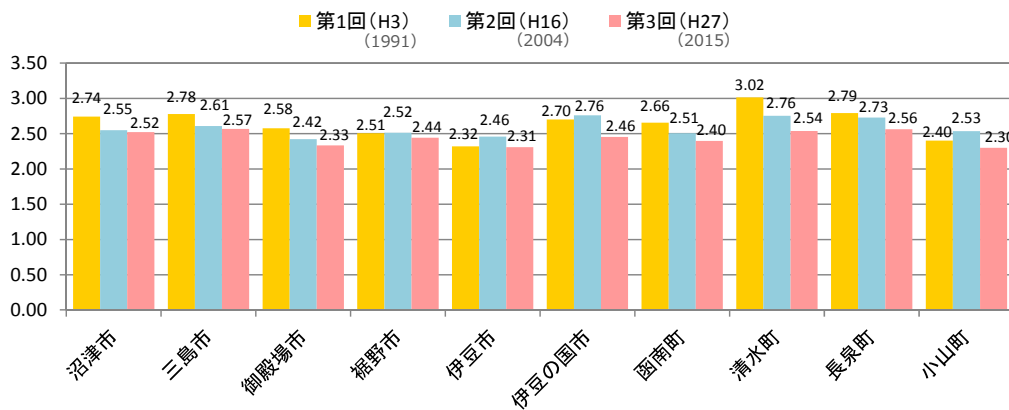


出典) 第3回東駿河湾PT調査

(7) 地域別のトリップ特性

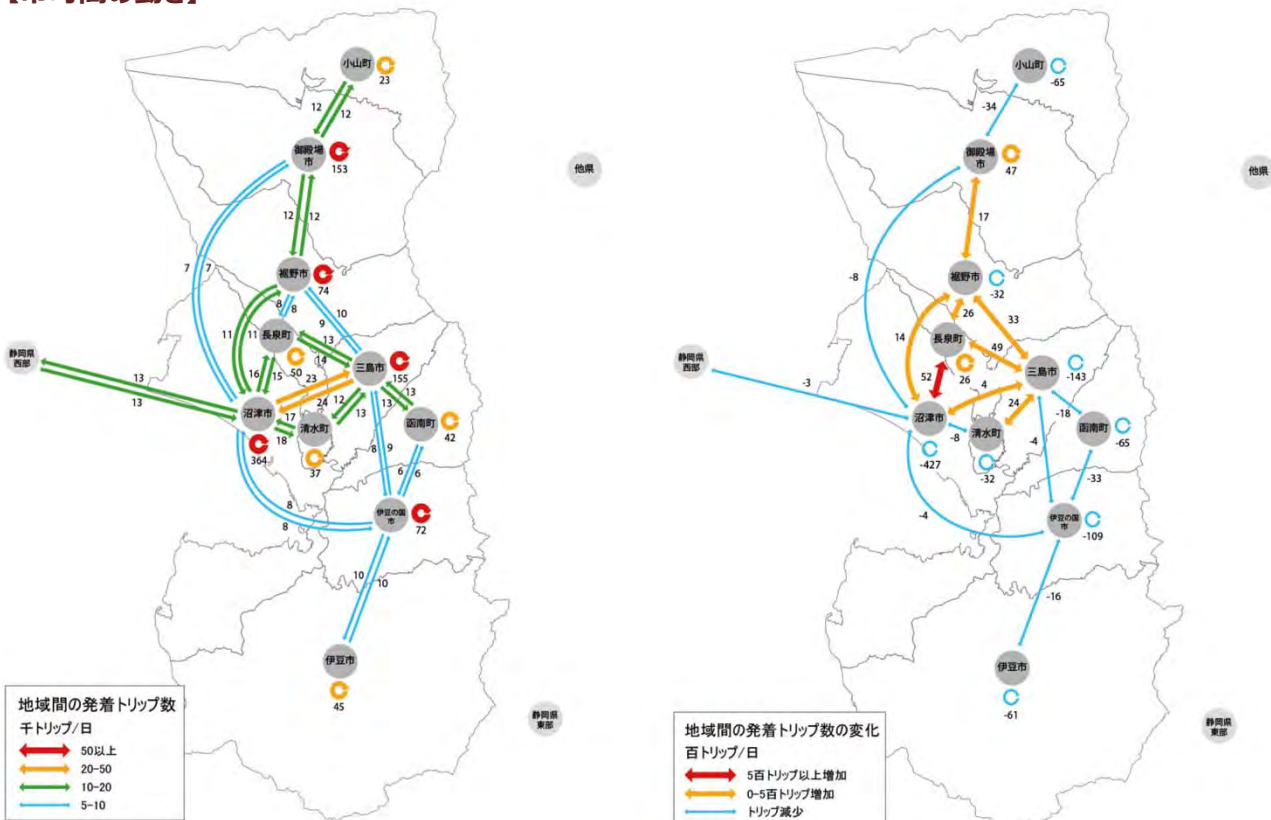
- 市町別の一人あたりトリップ数は、いずれの市町においても前回調査から減少しており、高齢化等による外出率の低下、ネット通販等のICTの進展による外出必要性の低下等が背景として考えられます。
- 市町間の人の動きは、沼津市－三島市間が最も多く4万トリップを超える等、沼津市、三島市を中心とする移動が多くなっています。
- 第2回調査時点と比較すると、沼津市・三島市等の都市圏中央部から都市圏北部の市町への動きが増加する一方で、都市圏南部への動きは減少となっています。

【市町別一人あたりトリップ数】



注. 沼津市は旧沼津市、伊豆市は旧修善寺町とした（第1回圏域に限定）
出典）各回PT調査

【市町間の動き】



注. 左図は第3回調査圏域居住者の動き、右図比較は第2回調査圏域との変化（第3回の旧戸田町、旧中伊豆町、旧天城湯ヶ島町、旧土肥町の居住者トリップ及びゾーン発着交通は含まない条件で比較）を示す

出典）各回PT調査

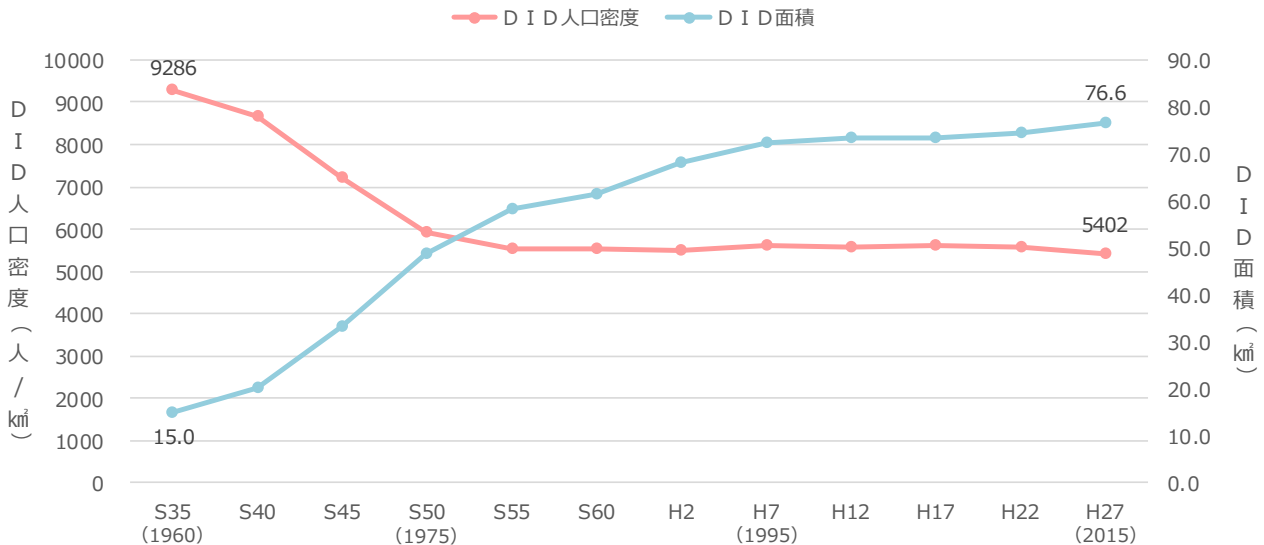
3.都市交通の課題

3-1 東駿河湾都市圏を取り巻く状況

(1) 低密度市街地の拡大と中心市街地の空洞化

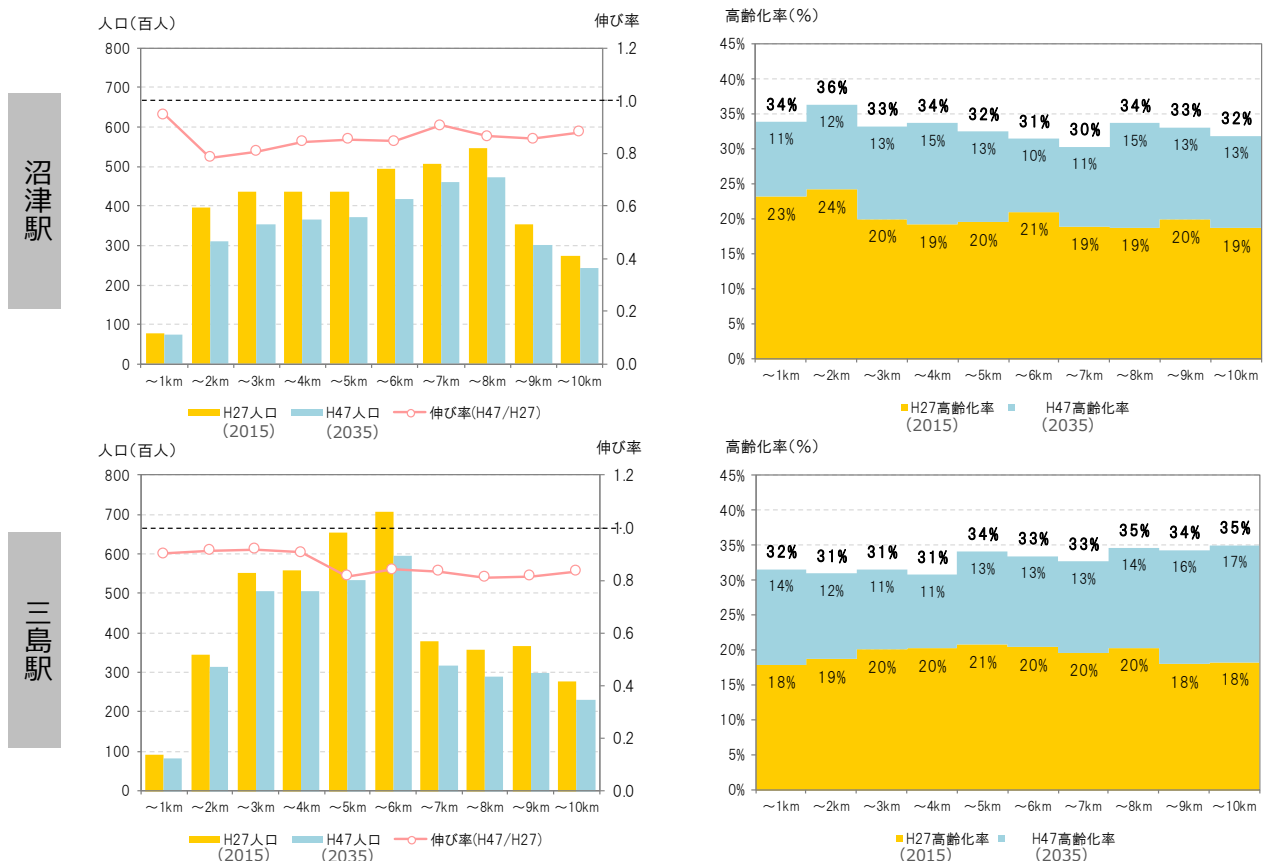
- 人口集中地区の面積（DID面積）は、昭和35年（1960）から5倍以上に増加した一方で人口密度は約4割減っており、低密度市街地が拡大しています。
- 人口減少が進む中で、沼津駅、三島駅に近いエリアにおいても人口の減少が予想されており、中心市街地の低密度化が懸念されます。

【DID面積・人口密度の推移】



【中心市街地の空洞化・高齢化状況】

出典) 各年国勢調査



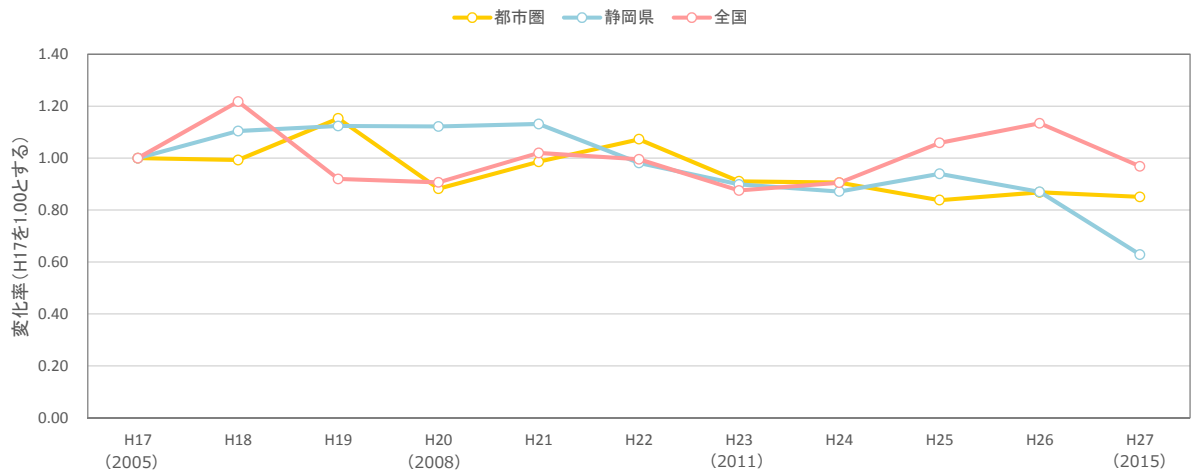
※各駅と250mメッシュ中心までの距離に基づき集計

※将来は小ゾーン内のメッシュ人口比（総人口）は一定として、小ゾーン人口を各メッシュに振り分けただちに集計

(2) 財政制約の高まり

- 人口減少、超高齢社会による財政制約が高まる中で、高度経済成長期に集中的に整備された道路や橋梁等の維持管理費が増大し、住民一人あたりのコストが増大することが予想されます。
- 維持管理費が増大する一方で、新規整備予算はますます抑制されることが想定されます。

【都市圏の新規建設投資の変化】 ※H17基準

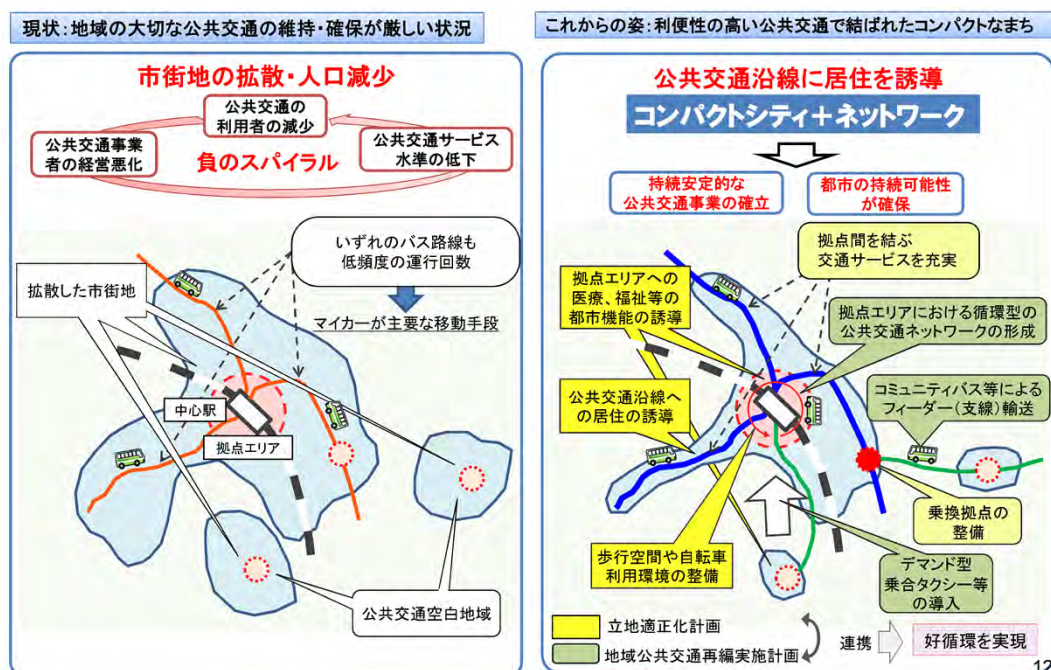


出典) 総務省「市町村別決算状況調査」

(3) コンパクト+ネットワーク型都市構造への実現推進策の充実

- 上位計画である国土のグランドデザイン2050 (H26.7公表) では、地域の多様性と連携を強める「コンパクト+ネットワーク」を掲げています。
- 立地適正化計画制度や地域公共交通網形成計画など、都市機能や居住の誘導と、それと連携した地域公共交通ネットワークを再構築するための新たな仕組みが設けられています。

【コンパクト+ネットワークのイメージ】



出典) 国土交通省資料

(4) 社会情勢への対応

- 都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）施行など、低炭素都市形成への要請が高まっており、環境に優しい都市構造や、都市活動の実現が都市計画において求められています。
- 交通政策基本法により、自治体や交通事業者の責務が明文化されるとともに高齢者をはじめとした移動が困難な方に対しても日常的に必要な交通手段を確保することが必要です。

【低炭素まちづくり計画（エコまち計画）の概要】

4. 低炭素まちづくり計画（エコまち計画）の策定

＜低炭素まちづくり計画（エコまち計画）のイメージ＞

- 福祉、医療、居住など日常生活に必要な都市機能の集積促進 → 特別措置①
 - ＊医療・福祉施設と共同住宅等の複合的な都市開発事業の実施、にぎわい交流施設等の整備 など
- 歩いて暮らせるまちづくり → 特別措置②
 - ＊歩道・自転車通行空間の整備、パリアフリー化 など
- 公共交通機関の利用促進 → 特別措置③
 - ＊バス路線の新設、LRT・軌道の延伸や駅等の改修
 - ＊運賃改定や運行ダイヤの改善、共通乗車券等の充実 など
- NPO等による緑地の保全及び緑化の推進 → 特別措置④
 - ＊NPOなど特定地域管理機構による、きめ細やかな緑地の保全、管理の推進
 - ＊協定等による都市内の貴重な重要な緑地、樹林地等の保全 など
- 水熱活用を促進した熱の共同利用 → 特別措置⑤
 - ＊水熱活用のための設備整備
 - ＊熱供給管のネットワーク整備 など
- 自転車に関するCO2の排出抑制 → 特別措置⑥
 - ＊障害対応車の導入促進、急遽充電器など支援施設の普及促進 など

低炭素まちづくり計画（エコまち計画）の区域は、それぞれの地域の実情や譲り受ける施策に、市街化区域等の全体をカバーする区域や事業等を実施する特定の区域など、必要な区域を自由に設定することが可能です。

低炭素まちづくり計画の区域となる地域は、計画区域の内側で様々な都市機能を集積を図ろうとしている範囲に設定する必要があります。

【交通政策基本法の概要】

交通政策基本法の概要（平成25年12月4日公布・施行 法律第92号） 国土交通省

基本理念等（第2条～第7条）

基本理念等（第2条～第7条）

基本理念（第2条）

- 交通の果たす機能
 - ・国民の自立した生活の確保
 - ・活発な地域間交流・国際交流
 - ・物資の円滑な流通
- 国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要

交通機能の確保・向上（第3条）

- 少子高齢化の進展等に対応しつつ、
 - ・豊かな国民生活の実現
 - ・国際競争力の強化
 - ・地域の活力の向上
- に際し
- 大規模災害に的確に対応

環境負荷の低減（第4条）

様々な交通手段の適切な役割分担と連携（第5条）

交通の安全の確保（第7条）

交通安全対策基本法に基づく交通安全施策と十分に連携

国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等（第8条～第11条）

関係者の連携・協働（第6条、第12条）

法制上、財政上の措置（第13条）

国会への年次報告等（第14条）

「交通政策基本計画」の閣議決定・実行（第15条）

＜パブリックコメント・審議会への諮問等＞

国の施策（第16条～第31条）

- 【豊かな国民生活の実現】
 - 日常生活の交通手段確保（第16条）
 - ・離島の地域の諸条件への配慮
 - 高齢者、障害者等の円滑な移動（第17条）
 - ・妊産婦、ベビーカー等にも配慮
 - 交通の利便性向上、円滑化、効率化（第18条）
 - ・定時性確保、乗継ぎ円滑化等
- 【国際競争力の強化】
 - 国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化（第19条）
- 【地域の活力の向上】
 - 国内交通ネットワークと拠点の形成（第20条）
 - 交通に関する事業の整備強化、人材育成等（第21条）
- 【大規模災害への対応】
 - 大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等（第22条）
 - ・耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難
- 【環境負荷の低減】
 - エコカー、モーダルシフト、公共交通利便性確保等（第23条）
- 【適切な役割分担と連携】
 - 統合的な交通体系の整備（第24条）
 - ・交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備
 - まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協働の促進（第25条～第27条）
- 調査研究（第28条）
- 技術の開発及び普及（第29条）
- ICTの活用
- 国際的な連携の確保及び国際協力の推進（第30条）
- ・規格標準化、交通インフラの海外展開
- 国民等の意見を反映（第31条）

地方公共団体の施策（第32条）

出典）国土交通省「交通政策基本法について」

出典）国土交通省『都市の低炭素化の促進に関する法律』に基づく低炭素まちづくり計画概要パンフレット

(5) 移動手段の多様化

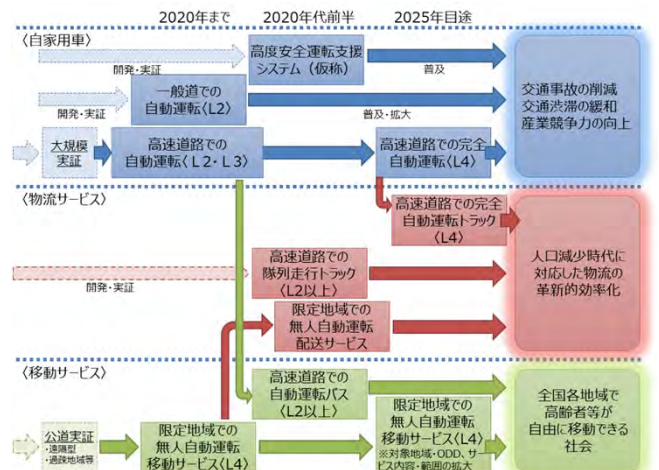
- 新たな移動手段として超小型モビリティや自動運転サービスの実証実験が進むなど、移動手段の多様化が進んでおり、交通事故の低減や交通渋滞の緩和、移動が困難な方々の支援など、様々な場面での活用が期待されています。

【超小型モビリティの効果】



出典）国土交通省「超小型モビリティシンポジウム発表資料」

【自動運転実現のシナリオ】

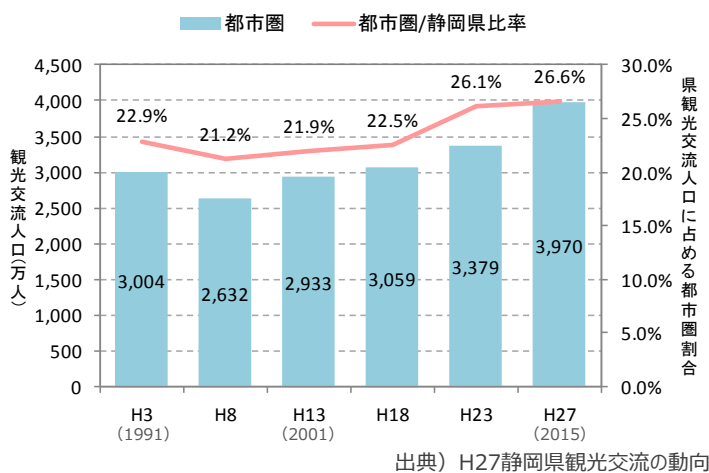


出典）高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部 官民データ活用推進戦略会議「官民 ITS 構想・ロードマップ 2018」

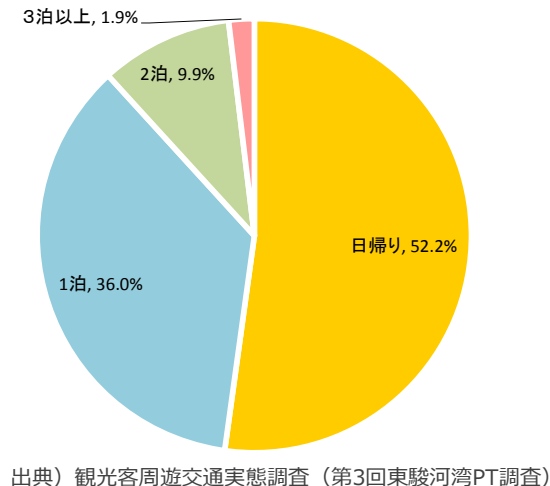
(6) 世界遺産登録等による観光地としての魅力度向上

- 本都市圏の人口が減少する中、観光交流人口は近年増加を続けており、都市圏の活力向上における観光の役割は、ますます高まっています。
- 日帰りや一泊の観光客が約9割を占めており、都市圏内での長時間滞在を促すための交通環境の実現要請が高まっています。

【本都市圏の観光交流客数】



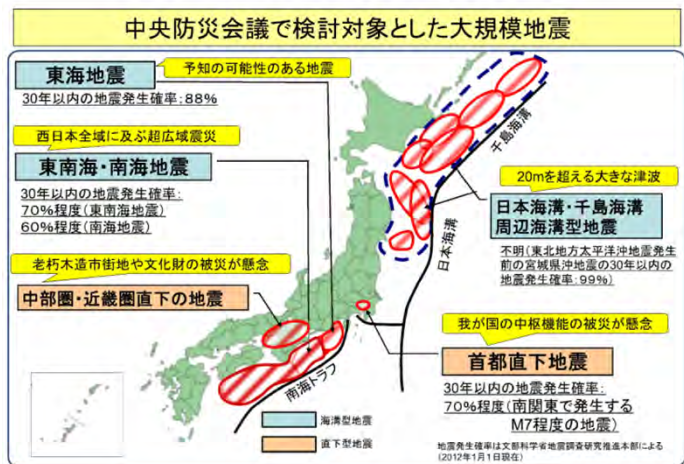
【観光客の滞在日数】



(7) 大規模災害リスクの高まり

- 30年以内に東海地震が発生する確率は88%と予想されるなど、大規模災害のリスクが一層高まっています。
- 本都市圏では伊豆半島における道路啓開方針（伊豆版「くしの歯作戦」）が策定されるなど、海岸沿いにおける津波被害や中山間地等における土砂災害などの災害に強い、交通面での防災まちづくりへの対応要請が高まっています。

【大規模災害の予測】



【伊豆地域の緊急輸送路と災害危険性】

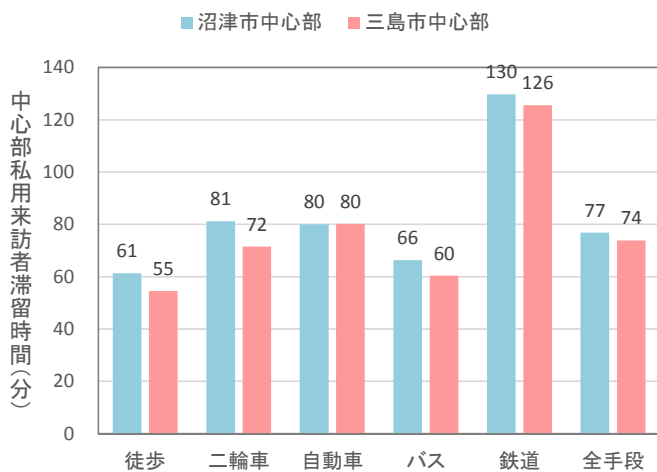


3-2 現況分析結果からみた問題点

(1) まちづくりの方向性と交通特性との一体性が不十分

- 中心市街地における私用目的の滞在時間は、公共交通利用者ほど長い傾向にあります。
- 中心部の満足度は沼津で4割、三島で7割であるなか、不満理由は「魅力的な店がない」が半数程度と最多となっています。

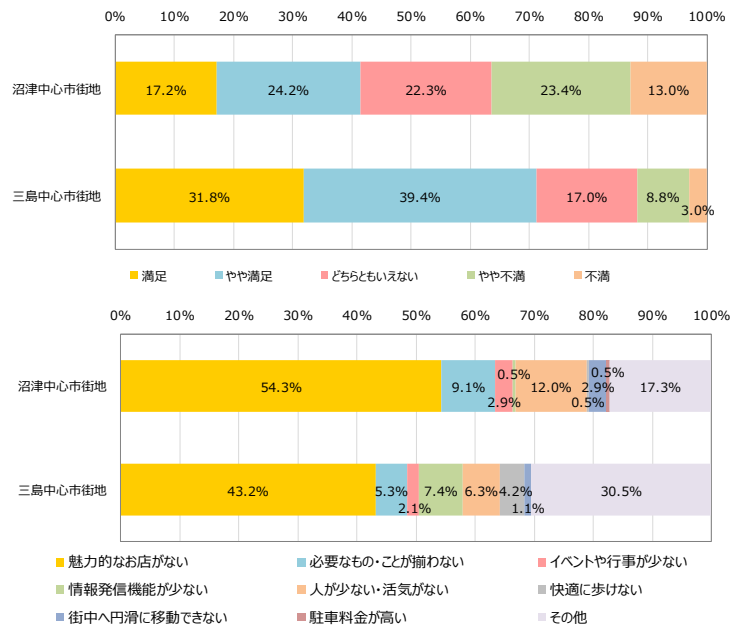
【中心市街地来訪者の手段別滞在時間（私用目的）】



注. 中心部への私用目的トリップを対象とし、次のトリップを行うまでの所要時間を滞在時間として集計、中心部に通勤者が中心部内で行う私用トリップを含む。私用目的を連続して行う場合もそれぞれの滞在時間として集計している。

出典) 第3回東駿河湾PT調査

【中心市街地の満足度及び不満理由】

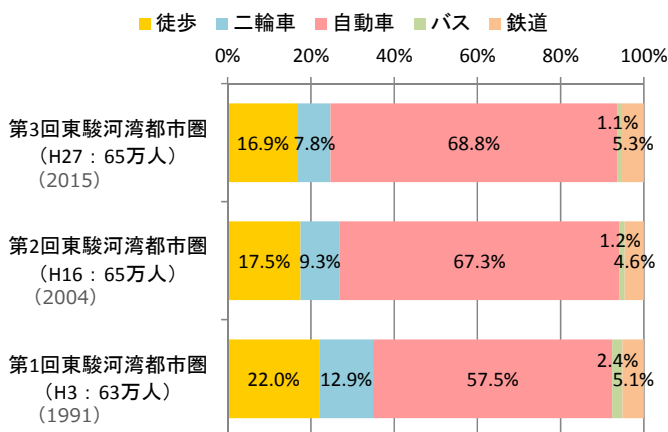


出典) 中心市街地調査（第3回東駿河湾PT調査）

(2) 自動車依存が継続

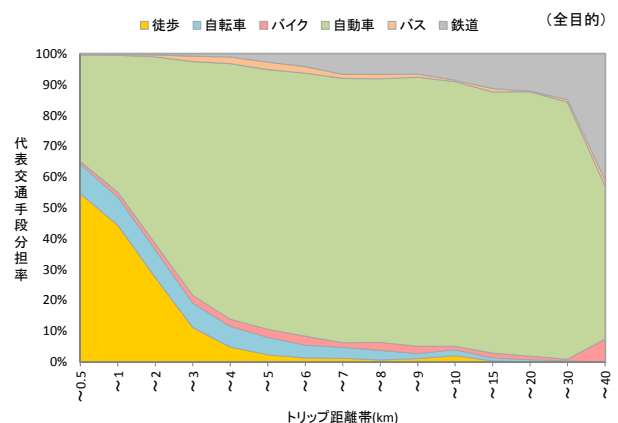
- 高齢化の進行に併せて高齢者の運転免許保有率・保有者数も増加していること等から、自動車分担率は増加を続け、平成27年（2015）では68.8%となっています。
- 短距離移動でも自動車利用が3割程度存在し、距離が伸びるに従い自動車利用割合は増加しています。

【代表交通手段別トリップ構成比】



出典) 各回PT調査

【移動距離ランク別代表交通手段割合】

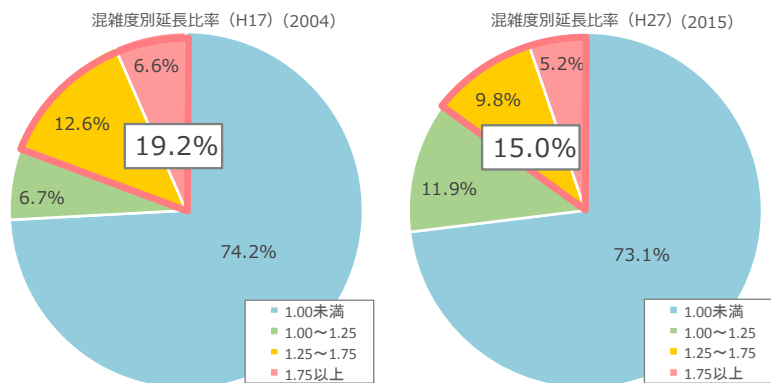


出典) 第3回東駿河湾PT調査

(3) 市街地内の渋滞と脆弱な道路網

- 混雑度別延長比率は、平成17年（2004）と比べると混雑度1.25以上の延長比率が約4%低下するものの、大きな変化はありません。
- 都市計画道路の改良率は、新東名が開通するなど10年前から約15%増加し48%となっているものの、静岡県全体の平均と比較すると10%以上低くなっています。

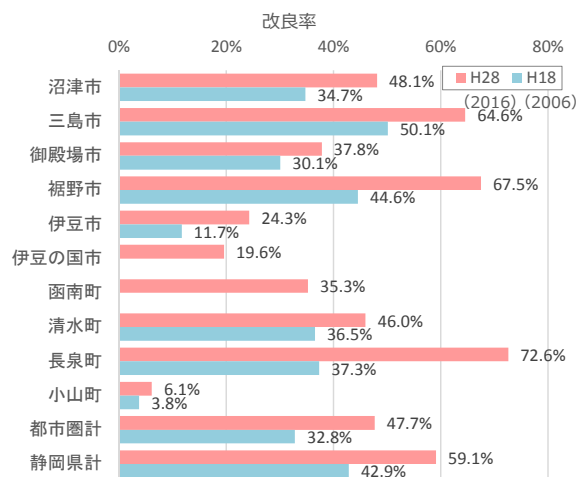
【混雑度別延長比率の変化】



1.00 以下	道路が混雑することなく円滑に走行できる
1.00 ～ 1.25	道路が混雑する時間帯が1～2時間程度ある
1.25 ～ 1.75	朝夕のピーク時間を中心に混雑する時間帯が多い
1.75 以上	慢性的な混雑状態

出典) H17,H27道路交通センサス

【都市計画道路改良率の変化】

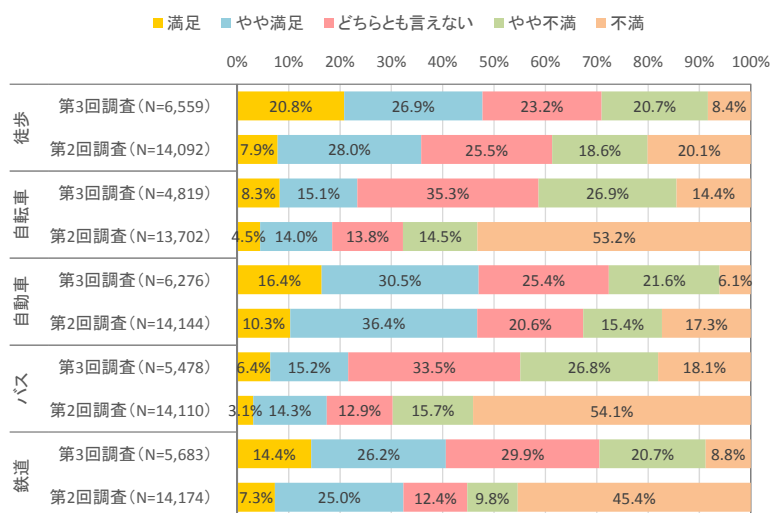


出典) 各年静岡県の都市計画

(4) 自転車利用環境が不十分

- 自転車利用に対する満足度は、第2回調査から「満足」「やや満足」の回答割合は増加しているものの、約2割とその他の交通手段と比べると満足度は低い水準です。
- 不満理由は「自転車の通行スペースが狭い」「自動車が横を通過し危険」等、自転車走行空間に対する不満が多くなっています。

【交通手段別満足度の変化】



出典) 各回PT調査

【自転車利用に関する不満理由】

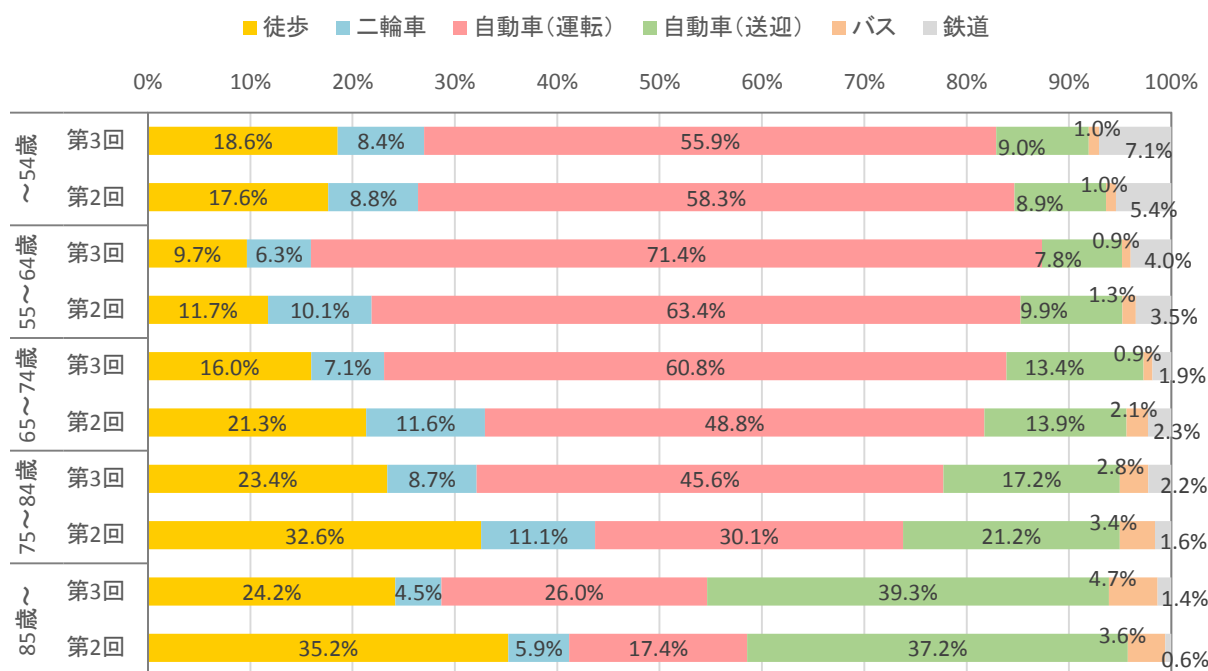
不満理由	都市圏合計
1.自転車の通行スペースが狭い	24%
2.自転車道等が少ない	19%
3.歩行者と自転車が混在し危険	19%
4.自動車が横を通過し危険	21%
5.駐輪場が少ない・目的地から遠い	5%
6.駐輪場料金が低い	1%
7.その他	5%
8.該当なし	6%

出典) 住民交通意識アンケート調査（第3回東駿河湾PT調査）

(5) 高齢ドライバーの増加と高齢者の移動手段の制約

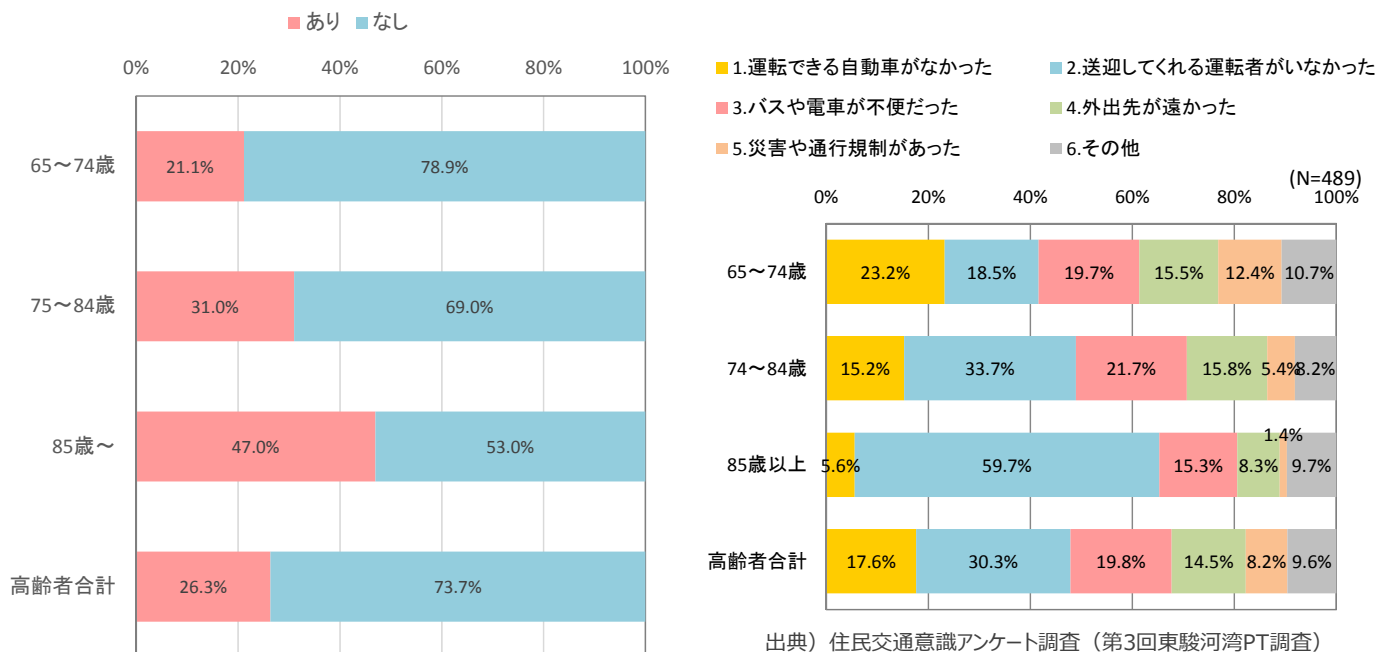
- 免許保有率増加等により高齢者の自動車分担率は増加しており、85歳以上では自動車送迎が39.3%と高い傾向にあります。
- 高齢になるに従い外出をあきらめた経験割合が増加し、「送迎してくれる運転者がいなかった」を理由とする人の割合が年齢と共に増加しています。

【年齢階層別代表交通手段分担率】



出典) 各回PT調査

【移動手段が原因で外出をあきらめた経験の有無とその理由】

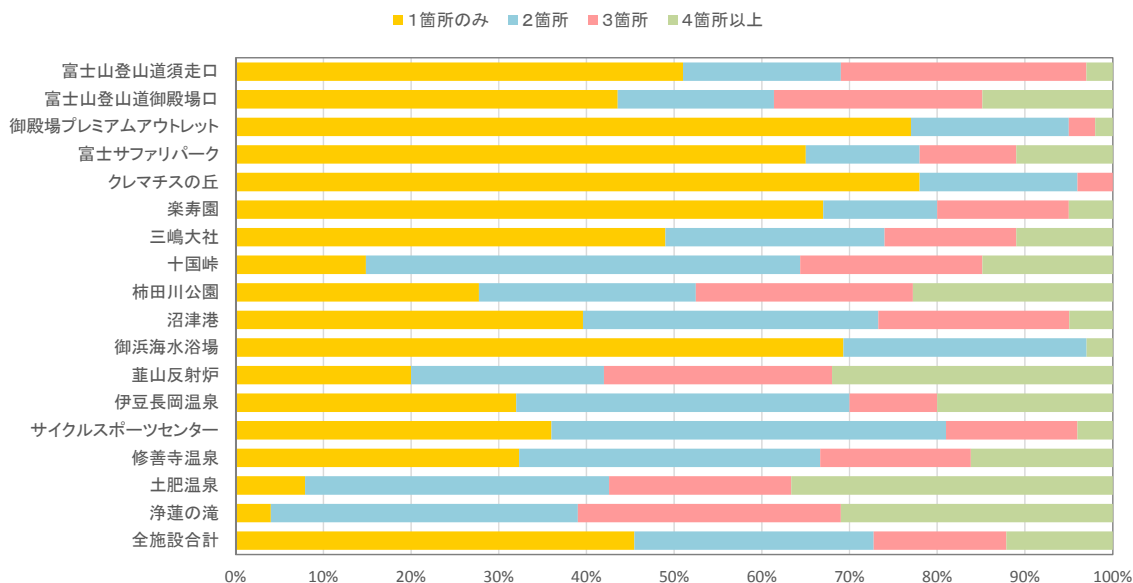


出典) 住民交通意識アンケート調査 (第3回東駿河湾PT調査)
※高齢世帯用

(6) 観光地への来訪者増加、周遊性向上に向けた対応

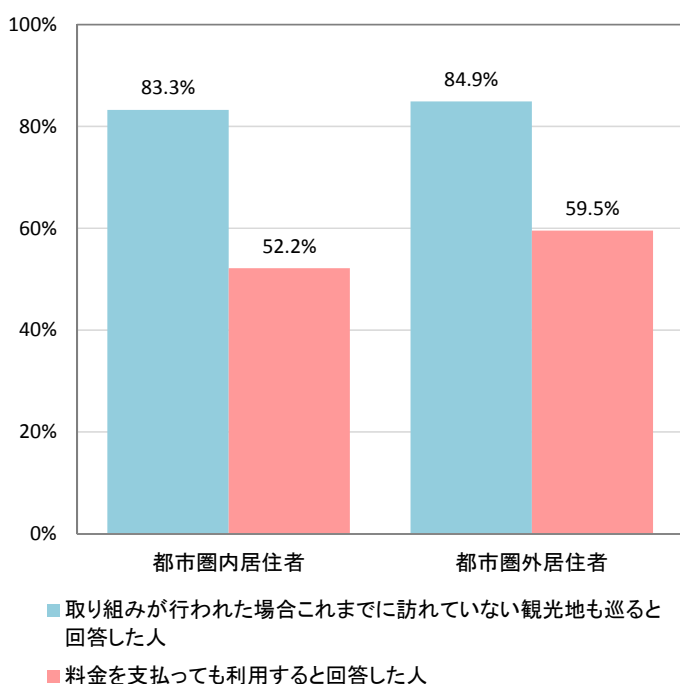
- 主要観光地への立寄り箇所数は1箇所が約半数を占めていますが、来訪者増加に必要な施策が行われた場合、8割以上がこれまで行かなかった観光地を巡ると回答しています。
- 来訪者増加に向け対策が必要な箇所は伊豆半島の南北路線に集中しています。

【観光来訪者の立寄り箇所数】



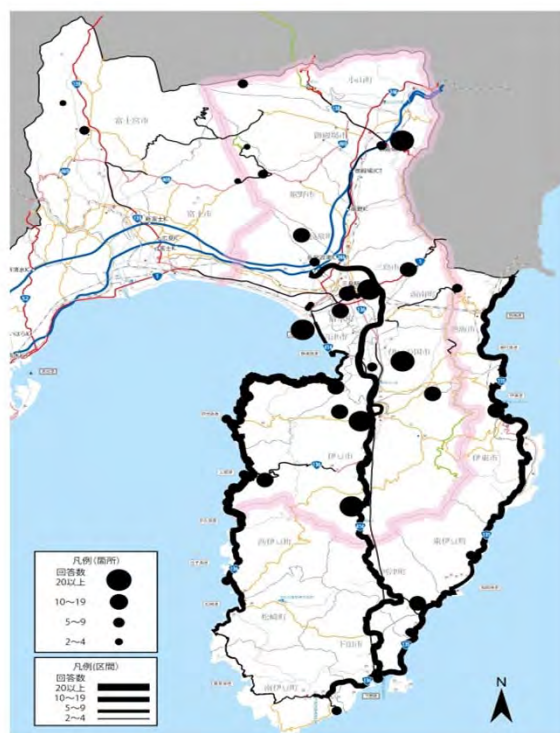
出典) 観光客周遊交通実態調査 (第3回東駿河湾PT調査)

【施策が実施された際の観光周遊意向】



出典) 観光客周遊交通実態調査 (第3回東駿河湾PT調査)

【来訪者増加に向けた対策必要箇所】



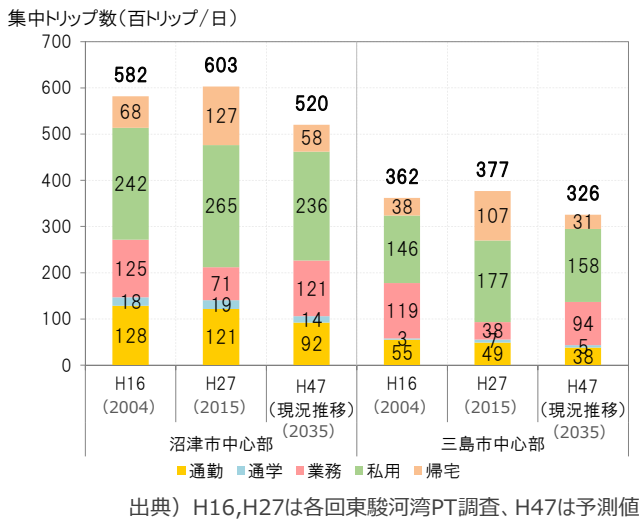
出典) 観光客周遊交通実態調査 (第3回東駿河湾PT調査)

3-3 将来予測結果からみた問題点

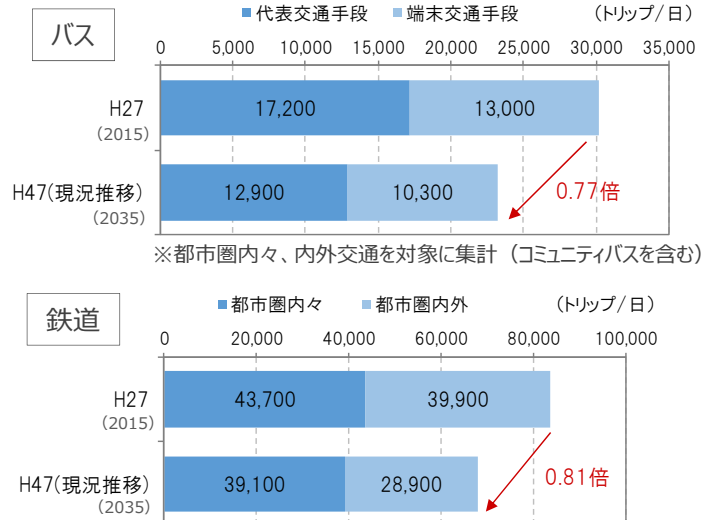
(1) 目指すべき都市像と交通特性の乖離

- 中心市街地へのトリップ数は総トリップ数の減少に伴い減少することが予想されています。
- 人口減少に伴い、平成27年（2015）時点と比べるとバstriップは約3.0万トリップから約2.3万トリップへ、鉄道トリップは約8.4万から約6.8万トリップへそれぞれ減少が見込まれ、公共交通サービスの低下が懸念されます。

【中心市街地へのトリップ数の見通し】



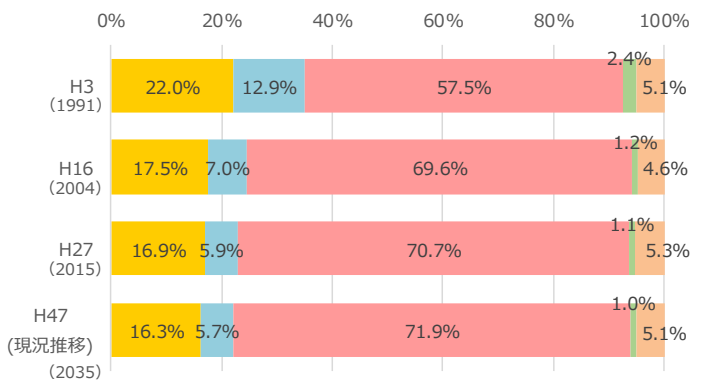
【公共交通利用者数の減少】



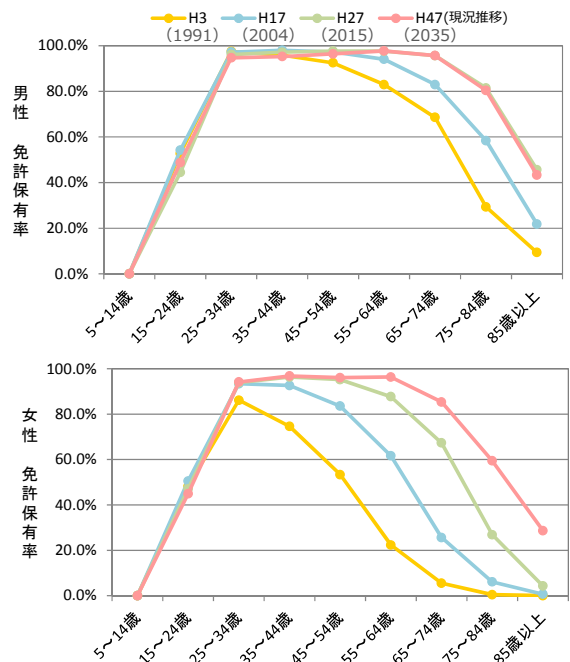
(2) 自動車依存の進行

- 人口減少が進む一方で免許保有率は増加することが予想されるため、将来にわたり自動車分担率の増加が見込まれます。
- 免許保有率の増加は高齢女性において特に顕著であり、65～74歳では80%以上、75～84歳でも約60%が運転免許を保有すると予想されます。

【代表交通手段分担率の推移】



【免許保有率の変化】



※H47はH27の個人属性別免許保有率を20年後にスライドした上で運転免許統計から得られる静岡県別の年代別免許返納率を考慮して設定

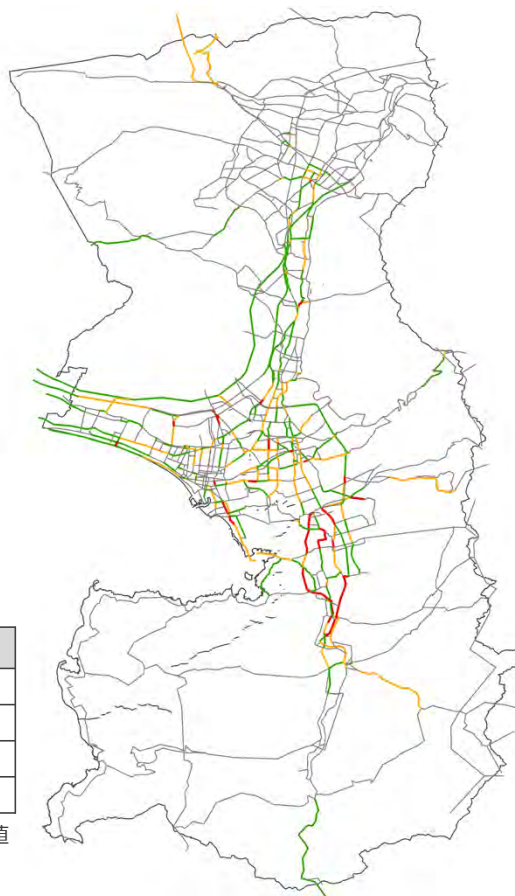
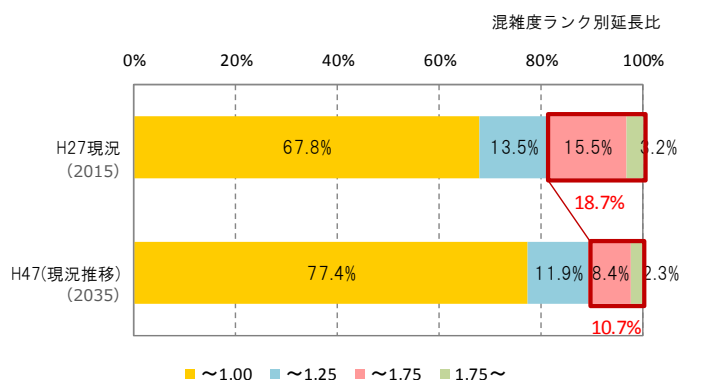
※H47（現況推移）は、都市圏構造がこれまでのトレンドで推移（現況推移）した場合の将来予測値

(3) 残存する市街地内の道路混雑

- 自動車トリップの減少に伴い、混雑度1.25以上の混雑延長は約8%減少する見通しです。
- 将来は、人口減少に伴い総交通量は減少することが見込まれるものの、現在事業中の道路整備が完了しても市街地等に渋滞が残存することが予想されます。

【混雑度ランク別道路延長の見通し】

【事業中の道路整備完了後に残存する渋滞区間】



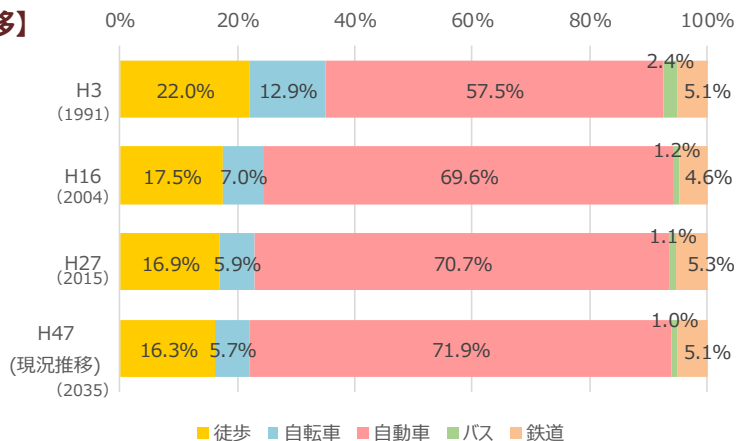
混雑度		
——	1.00 以下	道路が混雑することなく円滑に走行できる
——	1.00 ~ 1.25	道路が混雑する時間帯が1 ~ 2 時間程度ある
——	1.25 ~ 1.75	朝夕のピーク時間を中心に混雑する時間帯が多い
——	1.75 以上	慢性的な混雑状態

出典) 現況推移型の将来H47OD表・事業化ネット推計値

(4) 減少を続ける自転車利用者数

- 近年、健康増進や環境保全への意識の高まりなどから、自転車利用のニーズが一段と高まっています。
- 一方で、本都市圏では自転車分担率は減少を続け、自転車走行空間に対する住民からの不満が多いなど、良好な自転車走行空間の創出が求められます。

【自転車分担率の推移】



※自動車には二輪車を含む

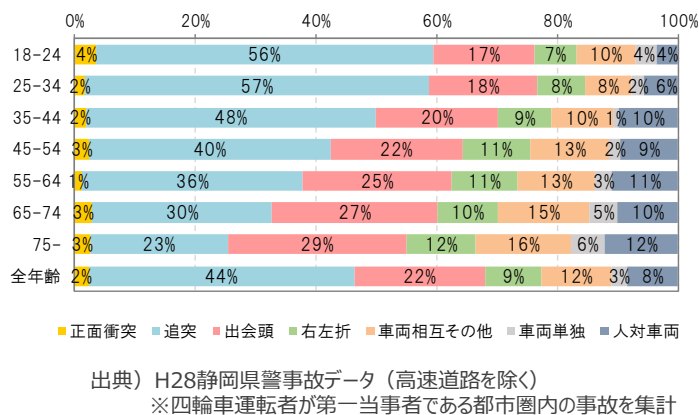
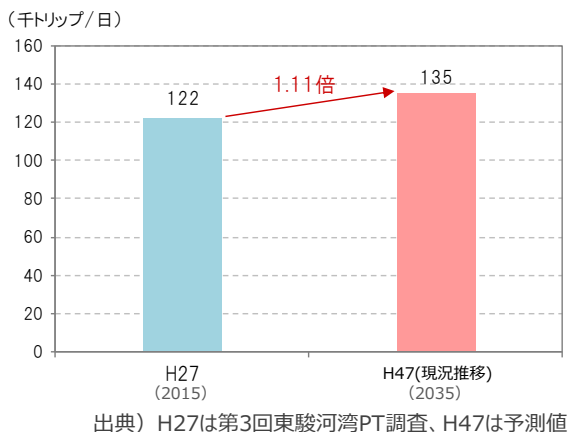
出典) H27以前：各回東駿河湾PT調査 H47：予測値

※H47（現況推移）は、都市圏構造がこれまでのトレンドで推移（現況推移）した場合の将来予測値

(5) 高齢者の更なる自動車依存の進行

- 高齢者の私用目的における自動車トリップ数は将来では1.1倍となっており、私用トリップは高齢者移動の約4割を占めることから、今後も高齢者の自動車トリップが増加するものと予想されます。
- 高齢者の自動車利用の増加により、身近な生活道路における出会頭事故の増加が懸念されます。

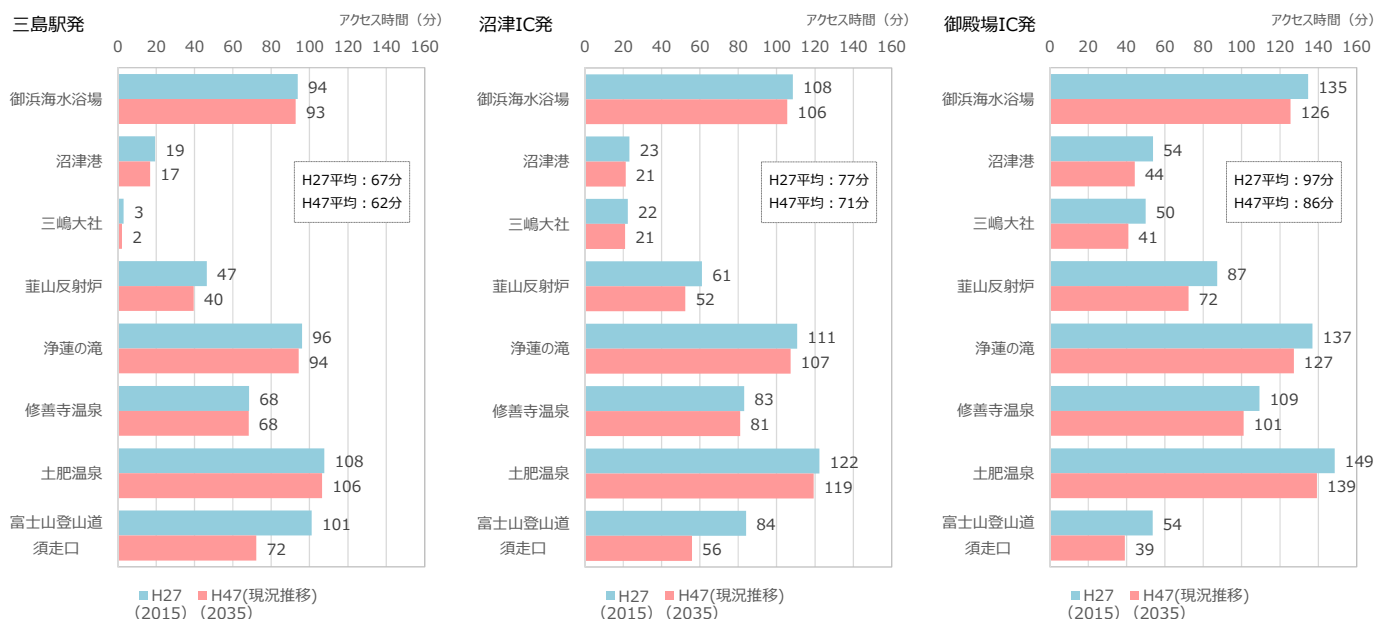
【高齢者の自動車トリップ数の変化（私用目的）】 【高齢ドライバー起因事故の特徴】



(6) 広域交通拠点から観光地までのアクセス性が不十分

- 広域交通拠点から主要観光地までの自動車によるアクセス時間は、自動車利用トリップの減少に伴い、いずれのペア間においても減少することが予測されている。
- いずれの交通拠点においても主要観光地までの平均アクセス時間は依然として60分以上を要しており、更なるアクセス性の向上と、来訪者増加に必要な施策も併せて推進することにより、観光客の受け入れ態勢強化と周遊性向上に向けた取組が求められる。

【主要観光地までのアクセス時間】



※H47(現況推移)は、都市圏構造がこれまでのトレンドで推移(現況推移)した場合の将来予測値

参考 | 将来交通量の予測モデル

◆将来交通需要の予測方針

□ 以下の3つの基本的な考え方に基づいて将来交通需要予測を実施しました。

① 社会情勢変化が交通に与える影響の反映

人口減少・少子高齢化や女性・高齢者の社会進出などの、社会情勢変化の影響を考慮可能なモデルを構築

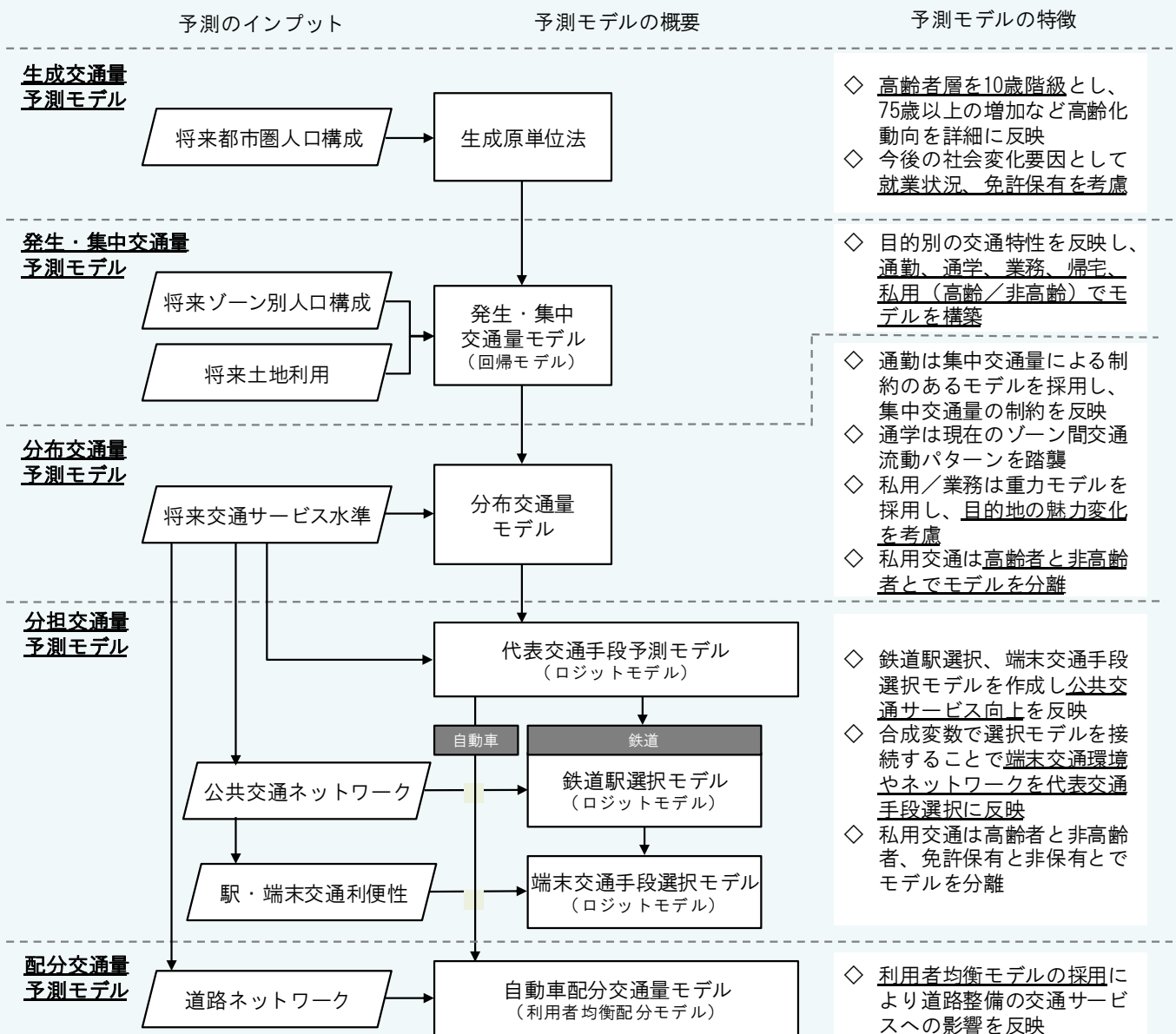
② 属性別の交通行動の違いの反映

加齢に伴う外出率の減少や免許有無による手段選択の違いなど、属性による交通行動の違いを反映したモデルを構築

③ 東駿河湾都市圏の交通課題への対応

本都市圏では高齢者においても自動車への依存度が高く、誰もが利用しやすい公共交通体系の構築が重要な課題であることから、公共交通サービス水準の違いなどの交通サービスの影響を総合的に分析可能なモデルを構築

◆将来交通量予測モデル



3-4 計画課題の整理

東駿河湾都市圏を取り巻く状況

【人口減少と少子高齢化の本格化】

- ・都市圏全体で人口減少、高齢化が進展
- ・平成47年（2035）には3人に1人が高齢者に

【低密度市街地の拡大と中心市街地の空洞化】

- ・昭和35年（1960）以降、DID面積が5倍となる一方人口密度は約4割減
- ・沼津市中心部で人口減少が進み、相対的に三島市の中心性増

【財政制約の高まり】

- ・新規建設投資の減少

【コンパクト+ネットワーク型都市構造への実現推進策の充実】

- ・国土のグランドデザインにおける集約型都市構造の具体化に向け、特措法改正による立地適正化のためのメニュー強化が求められる

【低炭素都市形成への要請】

- ・エコマチ法策定による低炭素都市実現の要請
- ・環境に優しい交通体系実現が必要

【マルチモーダル・ユニバーサルな交通環境の確保】

- ・交通政策基本法の策定
- ・誰でも日常生活に必要な交通手段を確保する権利

【移動手段の多様化】

- ・健康増進、環境保全への意識の高まりと自転車需要の増加
- ・超小型モビリティや自動運転車の導入実証実験が進む
- ・2027年にリニア中央新幹線（東京～名古屋間）が開業予定

【世界遺産登録等による観光地としての魅力度向上】

- ・韮山反射炉等の世界遺産登録による観光地としての魅力度向上
- ・訪日外国人の増加と広域観光周遊ルートの形成

【大規模災害リスクの高まり】

- ・東海地震の30年内発生確率は88%と予測
- ・伊豆版「くしの葉作戦」が策定される等、交通面での防災まちづくりへの対応が求められる

現況分析結果からみた問題点

【まちづくりの方向性と交通特性との一体性が不十分】

- ・都市外延化の進行とともに、自動車分担率の増加傾向が継続
- ・都市圏中心部での商業機能の衰退、魅力の低下が進行
- ・中心市街地来街者の滞在時間が短く、賑わい・交流が生まれにくい状況
- ・中山間地におけるバスのサービス水準や、JR御殿場線の運行本数など、公共交通サービス水準が低いことと相まって自動車分担率が高く、外出率も低い傾向

【自動車依存が継続】

- ・低炭素都市形成への要請が高まるものの、自動車分担率が68.8%と高く、かつ増加傾向が継続
- ・免許保有者の約8割が自動車トリップであり、短距離移動でも自動車を利用
- ・女性や高齢者の免許保有率増加に伴い、一層の自動車分担率増加が懸念
- ・バス停300m圏カバー人口割合は約8割となるものの、サービス水準が低くバス利用者は減少傾向

【市街地内の渋滞と脆弱な道路網】

- ・都市圏の主要南北軸と東西軸が交差する交通の要衝で渋滞箇所が散見
- ・都市圏内の都市計画道路改良率は低い
- ・都市圏内及び増加傾向にある圏外との広域的な動きへの対応
- ・沿岸部での津波被害、山間地での土砂災害等、災害に対して脆弱な道路網

【自転車利用環境が不十分】

- ・自転車の交通環境に対する満足度は低い
- ・良好な走行環境創出等による自転車利用促進への対応

【高齢ドライバーの増加と高齢者の移動手段の制約】

- ・高齢者の免許保有率増加と自動車分担率の増加
- ・85歳以上は自動車による送迎が33.6%と高く、移動手段に制約
- ・前回調査から高齢者の外出率や原単位は増加
- ・加齢に伴い外出率は減少傾向にあり、移動手段が原因で外出をあきらめた経験がある割合も増加
- ・高齢化の進展に伴い私用トリップ（買物、通院等）が増加

【観光地への来訪者増加、周遊性向上に向けた対応】

- ・観光行動の約半数が日帰りや立寄り回数2箇所未満にとどまる
- ・周遊性向上に向けた対策必要箇所は、都市圏中央部と伊豆半島を結ぶ南北路線に集中

将来予測結果からみた問題点

【目指すべき都市像と交通特性の乖離】

- ・人口密度の低下（8.3→7.2人/ha）に伴い、一人あたりインフラ維持費用の増加が懸念
- ・中心市街地へのトリップ数は全地区で減少（約14%減）
- ・自動車による来訪は増加、公共交通による来訪は減少（三島駅東側では2%減）
- ・バス、鉄道利用者が減少（約20%減）し、更なる公共交通サービス低下が懸念

【自動車依存の進行】

- ・人口密度の低下、免許保有率の増加等により自動車分担率は更に増加（70.7%→71.9%）
- ・中でも、3km以内の近距離利用が今後ますます増加
- ・自動車トリップの減少に伴いCO2総排出量は減少するものの、人口一人あたりCO2排出量は微増（1.70→1.72t-CO2/日）

【残存する市街地内の道路混雑】

- ・自動車トリップの減少に伴い混雑は解消傾向にあるものの、沼津駅周辺等の市街地において依然として平均速度20km/h以下
- ・都市圏中央部と南部を結ぶ南北軸等で混雑度1.75以上

【減少を続ける自転車利用者数】

- ・本都市圏における自転車分担率は第1回調査以降減少が続く（平成47年（2035）は5.7%）
- ・自転車走行空間に対する不満意見が多い

【高齢者の更なる自動車依存と移動制約者の増加】

- ・高齢者の自動車利用距離が増加し、事故増加が懸念
- ・バス停徒歩圏外の高齢者が増加し、自動車を利用できない高齢者の移動手段がさらに制約

【広域交通拠点から観光地までのアクセス性が不十分】

- ・広域交通拠点から主要観光地までのアクセス時間は減少が見込まれるものの、依然として60分以上を要する

計画課題

① **集約型都市構造の実現に向けた土地利用やまちづくり施策と交通施策との連携強化**

- 将来における持続可能な都市圏の形成のためには、土地利用も含めた効率的な交通体系の実現が必要
- 東駿河湾都市圏の都市特性／交通特性を踏まえた集約型都市構造のあり方と土地利用やまちづくり施策と連携した取組の具体化
- 集約型都市構造により、中心市街地の賑わい創出に期待

② **過度な自動車依存型の交通体系からの脱却と環境負荷の小さい交通行動への誘導**

- 集約型都市構造と公共交通の維持・拡充に向けたまちづくりへの転換による過度な自動車依存から脱却が必要
- 環境負荷の小さい交通行動への無理のない誘導に向けた、ハード・ソフト両面からの効果的な取組の実現

③ **都市圏内及び都市圏外も含めた広域的な連携の強化と円滑な道路交通体系の実現**

- 沼津市街地等に残存する渋滞の緩和と、都市圏中央に位置する沼津市、三島市を軸とした都市圏内のスムーズな連携が必要
- 増加傾向にある都市圏外への広域的な動きによる活発な地域間の連携・交流促進に期待

④ **良好な自転車利用環境創出によるマルチモーダルな交通環境の実現**

- マルチモーダルな交通環境の実現に向け、良好な自転車利用環境の整備が必要
- 自転車利用促進は過度な自動車依存からの脱却や環境負荷軽減、健康増進等も期待

⑤ **高齢者の安全・安心・快適な移動手段の確保に向けた地域公共交通体系の拡充**

- 今後更なる高齢者・移動制約者の増加が予想されており、公共交通と歩けるまちづくりを組み合わせた対策の検討が必要
- 高齢者の外出率は増加傾向にあり、交通体系拡充による更なる外出率増加と健康寿命の延びに期待

⑥ **観光客受け入れ態勢の強化と長時間滞在を促す交通環境の実現**

- 来訪者増加に必要な施策の実現により、都市圏内の観光周遊活性化が期待
- 今後も観光交通の増加が予想され、長時間滞在を促すための周遊性の高い交通環境の実現が必要

4.都市交通政策の方向性の検討

4-1 都市交通シナリオの比較検討

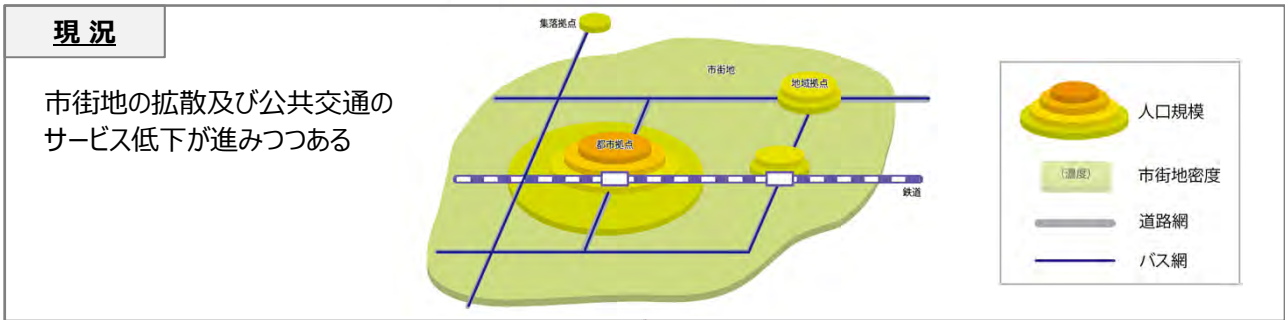
(1) 検討の趣旨

- 計画課題の解決に資する交通体系の基本方針の設定に向け、都市交通政策の大きな方向性を判断することを目的に、比較シナリオを設定し「コンパクト+ネットワーク」の推進が本都市圏にどれだけ有効かを確認しました。

(2) 比較シナリオの基本的な考え方

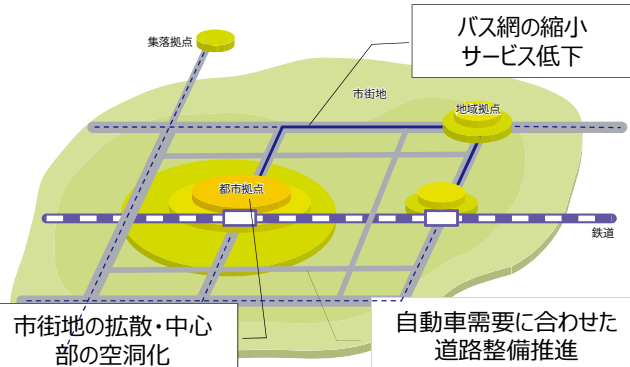
- シナリオの構成要素は都市構造（人口配置）と交通施策（幹線系）の2つが中心
- 計画実現のレベルより、極端なシナリオとすることで施策感度を適切に把握
- 人口配置シナリオは「現況推移型構造」と「拠点集約型都市構造」の2パターン
- 交通施策シナリオは「道路整備重視型」と「公共交通サービス集中型」の2パターン
- 歩行者系や観光交通計画については、需要予測モデルに反映できないことに留意

【比較シナリオ】



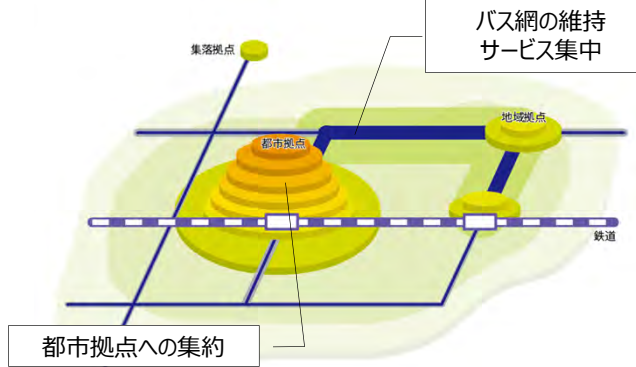
シナリオ① 現在の人口推移（低密度化）のままで 自動車依存に対応するための道路整備を促進

- 都市構造：現況推移型都市構造
- 交通施策：道路整備重視型
フルネット型道路整備 + 公共交通網の縮小・サービス低下



シナリオ② 中心部の都市機能集積拠点への人口集約に 合わせた公共交通サービス強化を推進

- 都市構造：拠点集約型都市構造
- 交通施策：公共交通サービス集中型
事業化ネット型道路整備 + 公共交通網の維持・サービス集中



(3) 評価指標の設定

- 各シナリオにおける交通状況（混雑度、アクセス等）を評価するため、経済面、社会面、環境面から評価指標を設定しました。

経済面 | 都市活力の向上、中心部の拠点強化、都市運営の効率化
 社会面 | 移動手段の確保、安全・安心な交通体系の確立
 環境面 | 環境にやさしい交通行動の実現

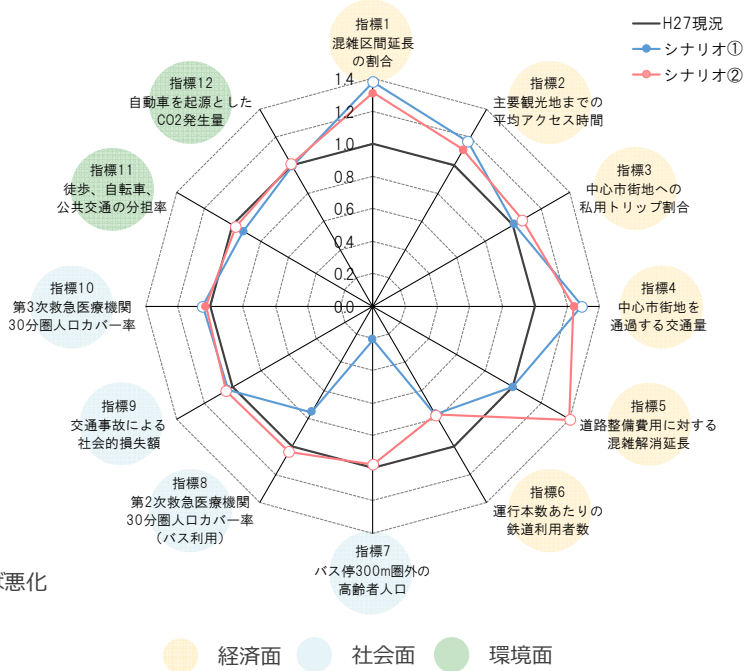
【比較シナリオの設定条件】

		シナリオ① (現況推移型都市構造・道路整備重視型)	シナリオ② (拠点集約型都市構造・公共交通サービス集中型)
都市構造 (人口配置)		<p>現況推移型都市構造</p> <ul style="list-style-type: none"> 各ゾーン人口のトレンド推移 中心部人口の人口減少継続 	<p>拠点集約型都市構造</p> <ul style="list-style-type: none"> 各市町都市機能集積拠点、基幹公共交通沿線地域への人口配置 (コーホート法による周辺地域転入人口の中心部上乘せ)
	道路	<p>フルネット</p> <p>事業中区間 + 都市計画道路未整備区間 + その他計画区間</p> <p>整備延長：約282km</p>	<p>事業化ネット</p> <p>事業中区間 + 10年以内整備計画区間</p> <p>整備延長：約144km</p>
交通施策		<p>公共交通網の縮小・サービス低下</p> <p>バス運行台キロ：約110百台km</p>	<p>公共交通網の維持・基幹バス路線へのサービス集中</p> <p>鉄道新駅設定</p> <p>バス運行台キロ：約304百台km</p>

4-2 都市交通政策の大きな方向性

(1) シナリオの比較結果

- 多くの指標でシナリオ②が優れる結果となりました。
- 指標1（混雑解消）や指標2（広域アクセス）、指標4（通過交通）など、都市圏内外の交流・連携に関する指標はシナリオ①が優れる結果となっています。
- 都市交通政策の大きな方向性としては、シナリオ②を基本とし、足りない部分の補完を図ることとします。



※現況を1.0とし、1.0より大きくなれば現況より改善、小さくなれば悪化することを示す
 ※より改善効果が高いシナリオを白抜きの丸印（○）としている。

(2) 計画課題に対する考察

① 拠点集約型都市構造の実現に向けた土地利用やまちづくり施策と交通施策との連携強化

- シナリオ②の結果より、拠点集約型都市構造の実現に向け、中心部や地域生活拠点への拠点集約とそれに合わせた公共交通サービスの強化が求められる。

② 過度な自動車依存型の交通体系からの脱却と環境に優しい交通行動への誘導

- シナリオ②の結果より、公共交通の利便性促進と拠点集約により、過度な自動車利用を抑制し、公共交通等の環境負荷の小さい交通行動への転換が見込まれる。

③ 都市圏内及び都市圏外も含めた広域的な連携の強化と円滑な道路交通体系の実現

- シナリオ①の結果より、道路整備の推進により混雑解消が見込まれ、都市圏外との交流拡大等が期待できる。
- 一方で、道路投資に対する整備効果は小さく、現在ある道路ストックの機能を最大限高めるような、効率的な道路整備の推進が必要である。

④ 良好な自転車利用環境創出によるマルチモーダルな交通環境の実現

- シナリオ②の結果より、公共交通の利便性促進と拠点集約により、過度な自動車利用が抑制され、自転車利用者の増加が見込まれる。

⑤ 高齢者の安全・安心・快適な移動手段の確保に向けた地域公共交通体系の拡充

- シナリオ②の結果より、公共交通の利便性促進により、移動不便者の増加を抑制できることが期待でき、バスによる第2次救急医療機関へのアクセス向上も見込まれる。

⑥ 観光客受け入れ態勢の強化と長時間滞在を促す交通環境の実現

- シナリオ①の結果より、広域交通拠点から主要観光地へのアクセス時間が短縮され、受け入れ態勢が強化されるほか、混雑解消による周遊性向上が期待できる。

(3) 都市交通政策の大きな方向性

- 都市構造 | 拠点集約型都市構造
- 道路網 | 拠点集約型都市構造に合わせた道路網（事業化ネット+α）
- 公共交通 | 公共交通の利用転換に向けて実効性のある施策の検討

5.都市交通マスタープラン

5-1 東駿河湾都市圏が目指す都市交通像と基本方針

(1) 東駿河湾都市圏が目指す都市交通像

- 都市交通政策の方向性を踏まえ、以下の都市交通像を目指します。

県東部の交通・観光の要衝として 活発な交流を生み出し 活力、安全・安心を支える交通ネットワーク

首都圏と中京圏を結ぶ交通の要衝であるとともに、富士山・伊豆・箱根に囲まれた観光の要衝である本都市圏の多様な交流と都市活力を支え、安全・安心、健康で文化的な生活を支える交通ネットワークを目指します。

(2) 都市交通体系の基本方針

- 東駿河湾都市圏が目指す都市交通像の実現に向け、都市交通体系の基本方針を「活力」「安全・安心」「交流」の大きく3つの視点から設定しました。

方針Ⅰ 活力

拠点集約型都市構造の実現に向けた交通体系の確立

首都圏と中京圏との結節点として、活力ある都市圏の構築に向けて、土地利用やまちづくり施策と連携した道路整備と公共交通施策の展開を目指します。

方針Ⅱ 安全・安心

安全・安心で快適な生活を支える交通体系の確立

高齢者をはじめ、誰もが移動しやすい交通環境の構築を図るとともに、近い将来に発生が予測される東海地震、東南海・南海地震などの大規模災害への考慮も図り、健康で文化的な質の高い暮らしを支える交通体系を目指します。

方針Ⅲ 交流

交流促進・連携強化による観光を支援する交通体系の確立

世界に誇る景勝や文化資産をもとにして、都市圏の観光産業の活性化に向けて、観光拠点間の周遊性を向上させる広域的な観光ネットワークを構築するとともに、地域の魅力発見や移動体験を楽しめる交通施策の確立を目指します。

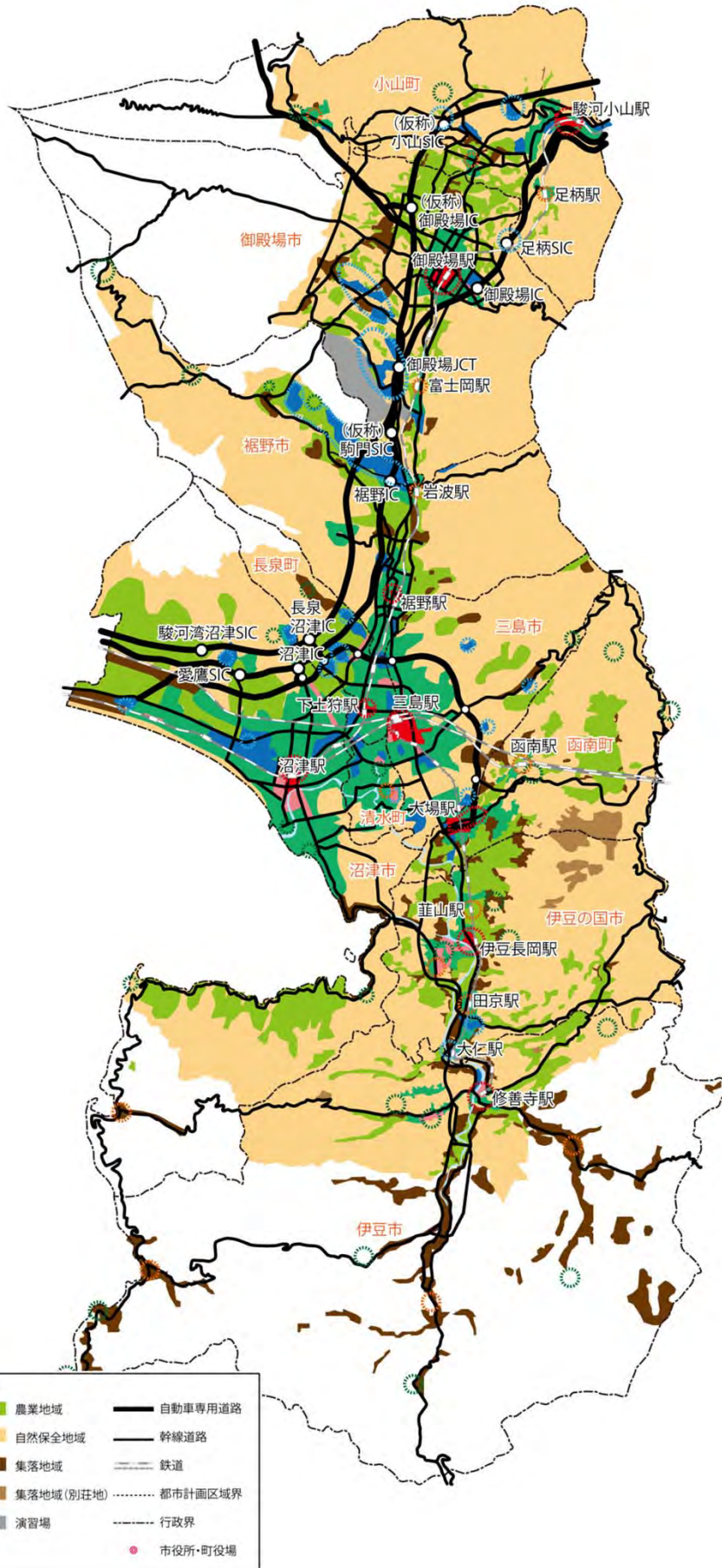
(3) 都市圏将来像

- 都市交通シナリオの比較検討をもとに設定した都市交通政策の大きな方向性を踏まえ、本都市交通マスタープランにおける都市圏将来像を以下のとおり設定します。
- 各都市計画区域の整備、開発及び保全の方針において示されている将来市街地像図をもとに、都市圏将来像（東駿河湾都市圏として一体化表示）を設定しました。
- 都市計画マスタープランや立地適正化計画等の各市町の計画もふまえ、都市圏将来像に示されている拠点への人口集約を図ります。

分類	都市計画区域	拠点地区
都市拠点	東駿河湾広域	沼津駅周辺地区、三島駅周辺地区、 下土狩駅周辺地区
	御殿場小山広域	御殿場駅周辺地区、小山町役場周辺地区
	裾野	裾野駅周辺地区
	田方広域	伊豆長岡駅周辺地区、 東駿河湾環状道路沿線地区（間宮～大土肥）
	伊豆	修善寺駅周辺地区
地域拠点	東駿河湾広域	清水町役場周辺地区
	御殿場小山広域	須走地区、北郷地区、足柄駅周辺地区、富士岡地区
	裾野	岩波駅周辺地区
	田方広域	函南駅周辺地区、韮山駅周辺地区、 伊豆の国市役所周辺地区、田京駅周辺地区
地域集落地域の拠点※	東駿河湾広域	戸田地区
	伊豆	土肥支所周辺地区、天城湯ヶ島支所周辺地区、 中伊豆支所周辺地区

※都市計画区域外については、各市の都市計画マスタープランにおける拠点・中心地を地域拠点として追加

【都市圏将来像】

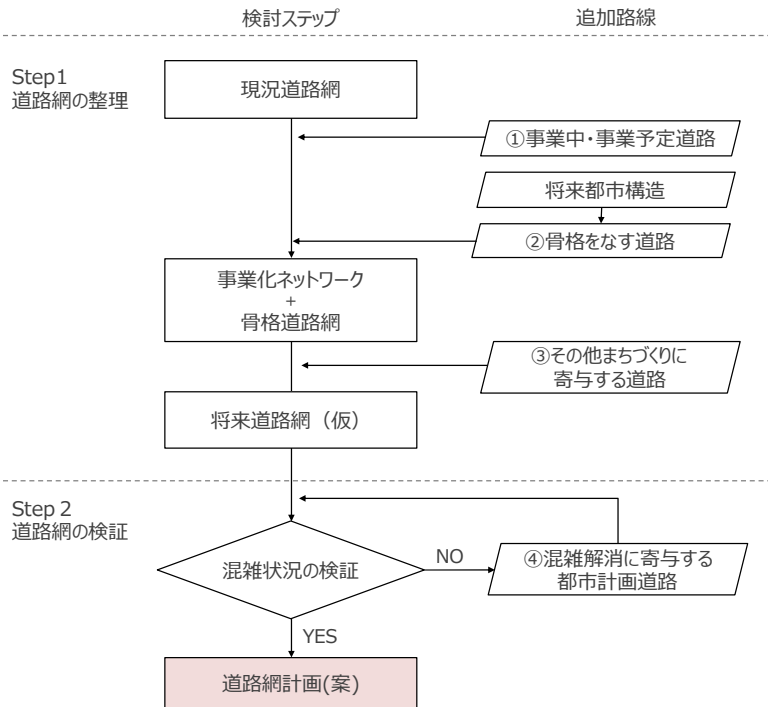


5-2 交通ネットワーク計画

(1) 道路網計画（都市圏の骨格となる道路ネットワーク）

① 道路網計画の考え方及び策定フロー

- 道路網計画は目指すべき都市交通像の実現に向け、主に都市圏の骨格形成及び自動車の交通処理の観点から必要な路線・区間を検討しました。
- 今後は人口減少の本格化に伴い、自動車交通需要が減少することが予測され、財政状況も厳しくなるなど道路整備を取り巻く社会情勢が変化しています。
- そのため、現道等、既存ストックの活用を基本とし、実現性も考慮した上で必要性の高い新規道路整備を位置付けています。



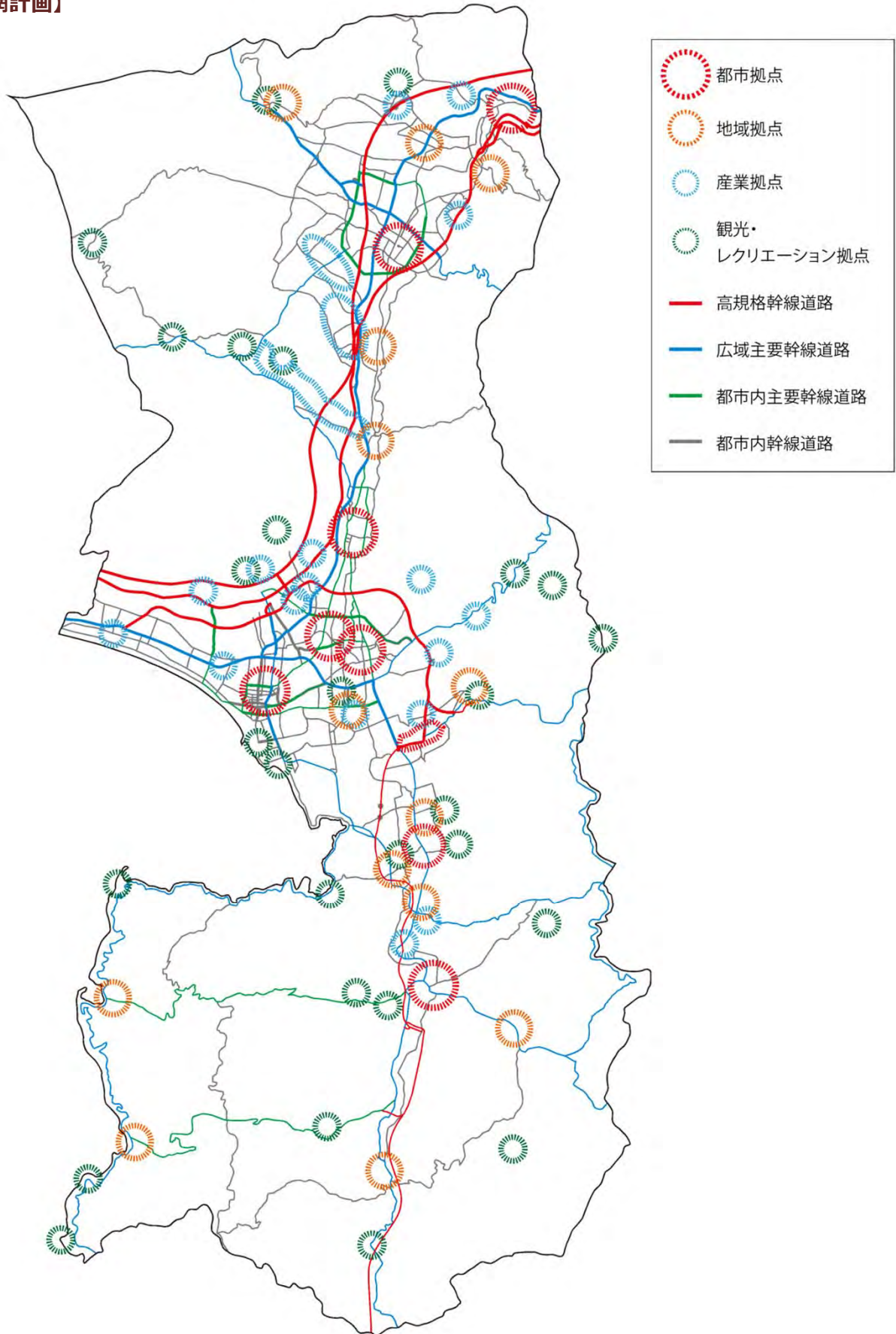
② 道路網計画

- 都市圏内外の広域的な交流の促進や、都市拠点と地域拠点間等を連絡する交通需要への対応のため、走行性の高い骨格幹線道路網の形成を図ります。
- あわせて、骨格幹線道路を補完し、住区の外郭を形成する幹線道路の整備を進めていきます。

都市圏の骨格をなす道路網（骨格幹線道路網）

都市圏軸		種類	配置	機能
都市骨格軸	広域連携軸	高規格幹線道路	・国が計画する高規格幹線道路網計画に準じた配置	・自動車の交通機能に特化 ・完全に入出制限された機能を確保
	都市連携軸	広域主要幹線道路	・高規格幹線道路を補完 ・他都市圏との広域的な連携に加え、都市圏内において都市拠点間を連絡する道路を配置	・自動車の交通機能を重視 ・部分的に入出制限された機能を確保
		都市内主要幹線道路	・広域主要幹線道路を補完 ・都市圏内の主要拠点間を連絡する道路を配置	・自動車の交通機能を重視 ・市街地内ではアクセス機能や歩行者等の交通機能も確保
地域骨格軸	都市内幹線道路	・都市内主要幹線道路を補完 ・中心部では通過交通を排除し、中心部に向かう交通の分散を図るための環状機能を有する道路を配置		
連携地区軸	補助幹線道路	・幹線道路を補完 ・近隣住区を結ぶとともに、住区の外郭を形成する道路を配置	・自動車の交通機能、アクセス機能、歩行者等の交通機能を確保	

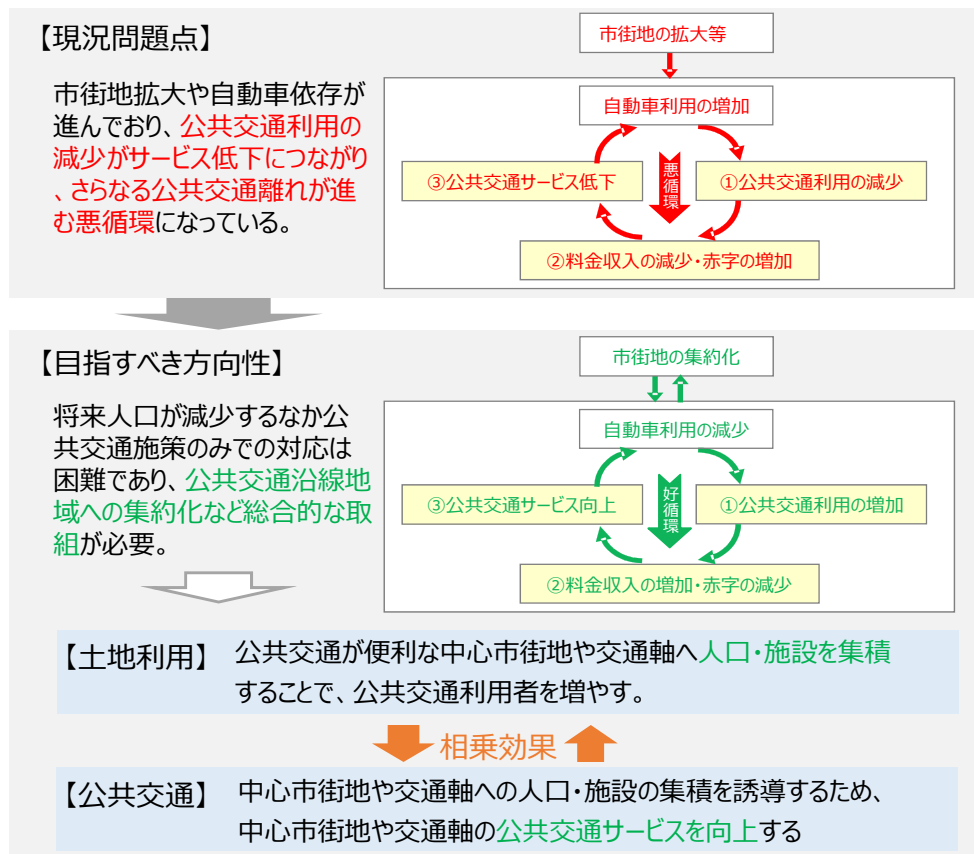
【道路網計画】



(2) 公共交通計画（都市圏の骨格となる公共交通ネットワーク）

①公共交通計画の基本的な考え方

- 「人口の集約（土地利用施策）」と「公共交通サービス向上（公共交通施策）」の相乗効果により、公共交通利用者の増加とサービス向上の好循環を目指します。



②公共交通ネットワーク形成の考え方

- 都市拠点と地域拠点等を鉄道、基幹バス、支線バス等で連絡し、都市圏に分布する拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを形成します。

<基幹バス>

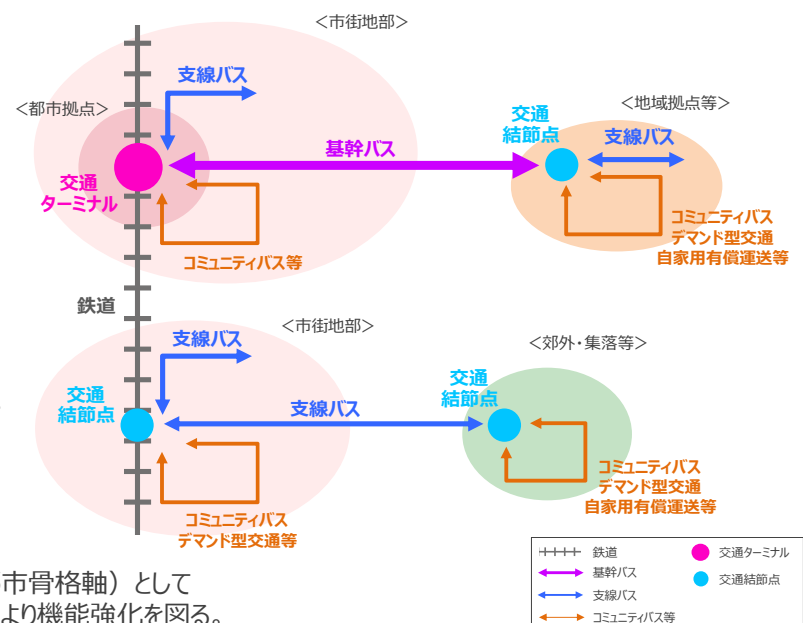
- 市街地内における基幹バス沿線地域のバスによる移動や、都市拠点と地域拠点等の拠点間のバスによる移動を確保

<支線バス>

- 市街地と郊外・集落等のバスによる移動を確保
- 市街地において、基幹バスでカバーできない地域におけるバスによる移動を確保

<コミュニティバス等>

- 市街地において、基幹バスや支線バスでカバーできない地域における、移動サービスを確保
- 郊外・集落等の公共交通需要の少ない地域において、持続可能なかたちで生活交通を維持

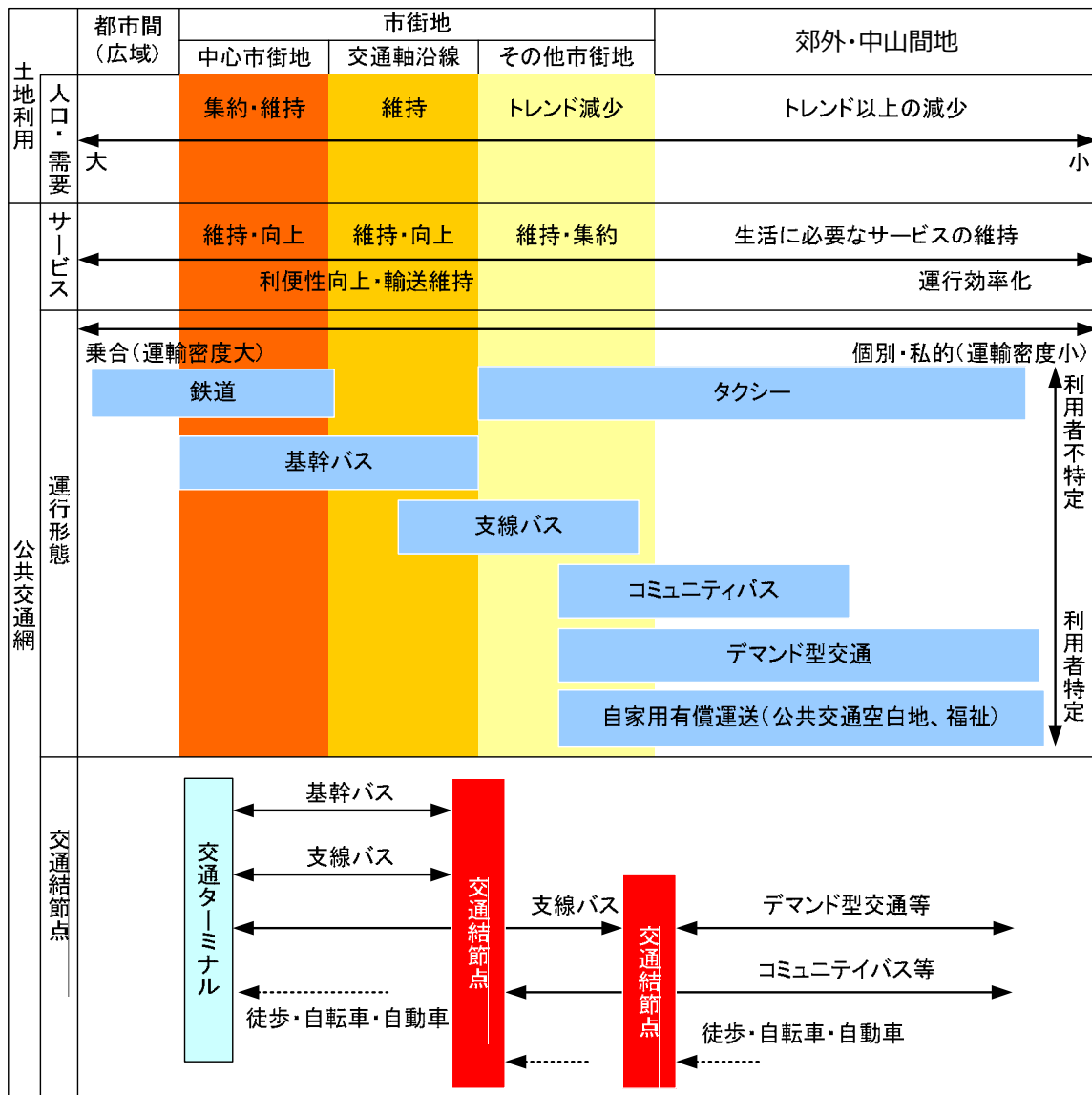


※鉄道網は骨格公共交通軸（広域連携軸、都市骨格軸）として維持し、結節点整備や接続バス網の改変等により機能強化を図る。

③地域特性（需要）に応じた公共交通サービスと運行形態の方向性

- 地域特性や需要に応じたサービスと運行形態を以下のように設定します。
- また、中心市街地には鉄道や路線バス、自動車、自転車など多様な交通手段が集まる交通ターミナルを設置するとともに、その他市街地には幹線バスと支線バス等が円滑に乗換ることができる地域交通結節点を適切に配置します。

地域及び路線区分		サービス	公共交通 (運行形態)
市街地	中心市街地	都市拠点間を結ぶ路線 (特に需要の多い区間)	骨格公共交通 (鉄道・基幹バス)
	交通軸	都市・地域拠点間を結ぶ路線 (需要の多い区間)	基幹バス (主要な路線バス)
	その他	市街地の各地～主要施設等を結ぶ路線など (需要がある程度見込まれる区間)	支線バス、 コミュニティバス
郊外・中山間地		生活に必要なサービスの維持・運行効率化	コミュニティバス、 デマンド型交通等



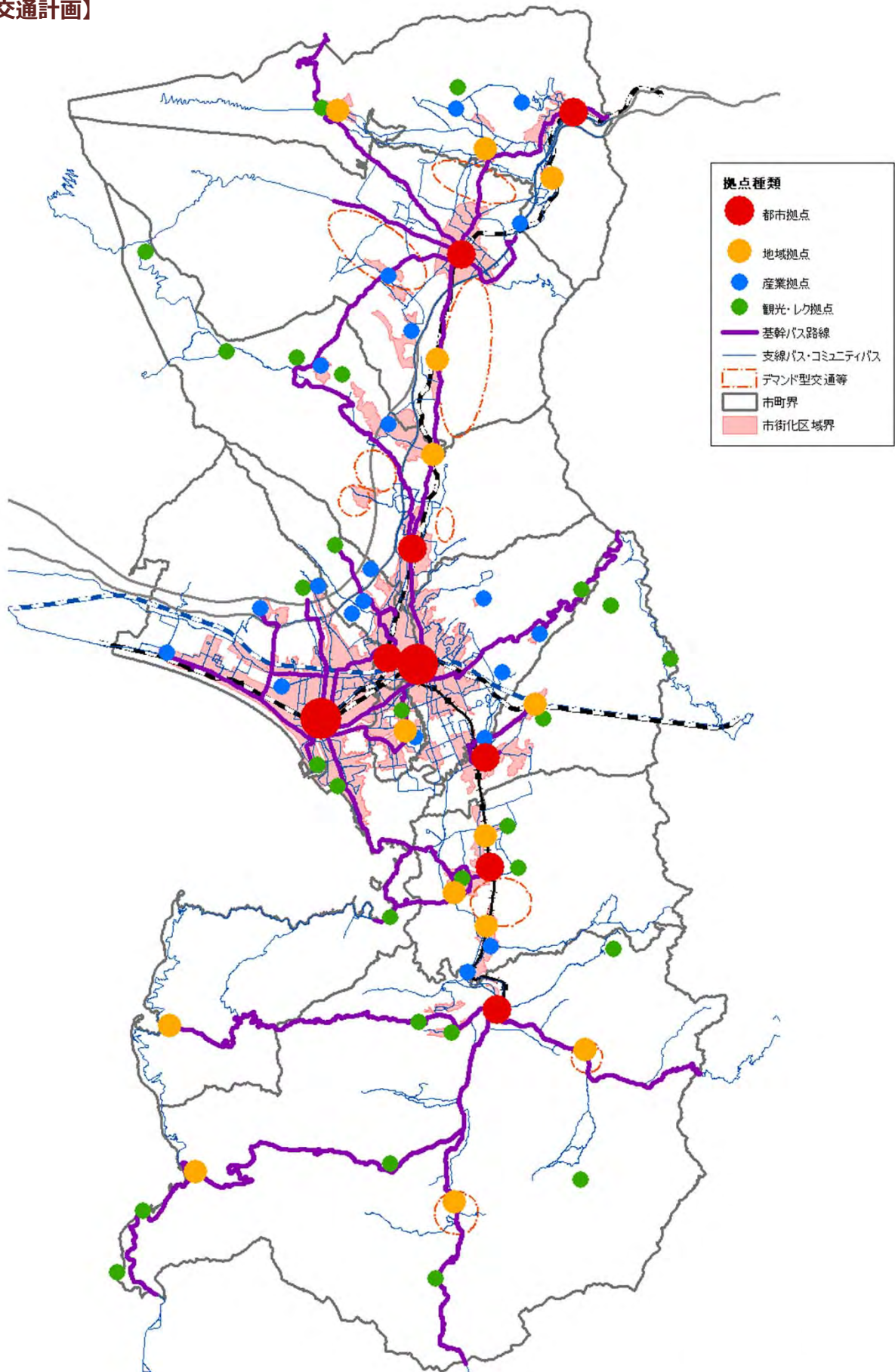
④公共交通計画

- 都市拠点を中心とする市街地部、都市拠点とその他の拠点を結ぶ「骨格公共交通網」の形成を図り、利用性を高めると共に、輸送力（基幹バスとしてのサービス便数）を確保します。
- また、市街地部のバスサービス維持、都市拠点と周辺市街地や郊外団地を結ぶ支線バス、基幹バスや支線バスと乗り継ぐコミュニティバスや持続可能な生活交通を提供し、都市圏全体に公共交通サービスが行き届くネットワーク形成を図ります。

都市圏軸		種類	配置	役割・機能
骨格公共交通	広域連携軸	新幹線 高速バス	東海道新幹線 高速道路	東京圏、中京圏と都市圏間の高速な移動、 広域観光流動を確保
		既存 鉄道	JR東海道本線	都市圏内外、都市圏内々の都市活動、 生活活動を確保
	都市骨格軸	基幹バス	<ul style="list-style-type: none"> ・JR御殿場線、伊豆箱根鉄道駿豆線 ・都市拠点と地域拠点等を連絡するバス路線を配置 ・市街地内の主要な導線上に基幹となるバス路線を配置 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市圏内の都市活動、生活活動を確保 ・都市拠点と地域拠点等の拠点間のバスによる移動を確保 ・市街地内における基幹バス沿線地域のバスによる移動を確保
地域公共交通	市街地・郊外部・中山間地連携軸	支線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地と基幹バスで結ばれない郊外・集落等を連絡するバス路線を配置 ・基幹バスでカバーされない市街地内の移動に資する支線的なバス路線を配置 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地と郊外・集落等のバスによる移動を確保 ・市街地内におけるバスによる移動を確保
		コミュニティバス ・ デマンド型交通※ ・ 自家用有償運送	タクシー <ul style="list-style-type: none"> ・基幹バスや支線バスでカバーされない市街地内の移動に資する生活交通サービスを配置 ・郊外・集落等における移動に資する生活交通サービスを配置 ・中山間地において地域拠点等を起点にサービス提供 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地部において、基幹バスや支線バスでカバーできない地域における、移動サービスを確保 ・郊外・集落等の公共交通需要の少ない地域において、持続可能なかたちで生活交通を維持 ・中山間地内の生活交通サービス維持、地域乗継拠点までの移動サービス提供
交通結節点	交通ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ・都市拠点における鉄道駅等の結節点に複数の交通機関の乗換拠点を配置 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通相互、自転車等とのシームレスな乗継、都市機能誘導と合わせ拠点機能を発揮 	
	交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・地域拠点等に待合・乗換環境の整った乗換拠点を配置 	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活施設立地との連携、快適な待合、運行ダイヤ調整等による乗継環境を確保 	

※ 時刻表による定時運行ではなく、自宅や指定の場所から目的地まで、利用者の要望（デマンド）に合わせて運行する交通手段

【公共交通計画】



5-3 基本方針に基づく戦略・施策

□ 都市交通体系の3つの基本方針に基づく8つの戦略を設定し、目指すべき都市像の実現に向け、各戦略に沿った交通施策を展開します。

方針Ⅰ | 活力 ◆ 拠点集約型都市構造の実現に向けた交通体系の確立

首都圏と中京圏との結節点として、活力ある都市圏の構築に向けて、土地利用やまちづくり施策と連携した道路整備と公共交通施策の展開を目指します。

戦略① 都市圏の骨格軸の形成

人・モノ・情報の交流による地域の活性化、都市拠点内に集約化した質の高いサービスの享受を図るため、都市拠点相互を結んだ自動車や公共交通による都市圏の骨格軸の形成を目指します。

戦略② 都市拠点の魅力向上につながる交通施策の展開

拠点集約型都市構造の形成による中心市街地の活性化を図るため、都市拠点において総合的で戦略的な交通施策推進による魅力向上を目指します。

戦略③ 地域間の連携を確保する交通基盤の整備

日常生活が便利に多様性をもって営める都市圏とするため、都市拠点と地域拠点・生活拠点との有機的なネットワークの構築を目指します。

方針Ⅱ | 安全・安心 ◆ 安全・安心で快適な生活を支える交通体系の確立

高齢者をはじめ、誰もが移動しやすい交通環境の構築を図るとともに、近い将来に発生が予測される東海地震、東南海・南海地震などの大規模災害への考慮も図り、健康で文化的な質の高い暮らしを支える交通体系を目指します。

戦略④ 高齢者をはじめ誰もが便利な移動手段の確保

日常生活を支える公共交通の利用しやすさを確保し、高齢者をはじめとした全ての人が移動しやすい交通環境づくりを目指します。

戦略⑤ 健康で文化的な暮らしを支える交通施策の展開

地域の特性を生かした都市交通環境を構築するとともに、新たなモビリティ等も活用した多様な交通手段が連携したスマートモビリティの実現を目指します。

戦略⑥ 災害に強く安心して移動できる交通施策の展開

巨大地震の発生による津波や富士山の噴火、山間地での道路途絶などに対応した交通ネットワークの代替性・強じん化を図り、災害に強く安全・安心な交通環境の構築を目指します。

方針Ⅲ | 交流 ◆ 交流促進・連携強化による観光を支援する交通体系の確立

世界に誇る景勝や文化資産をもとにして、都市圏の観光産業の活性化に向けて、観光拠点間の周遊性を向上させる広域的な観光ネットワークを構築するとともに、地域の魅力発見や移動体験を楽しめる交通施策の確立を目指します。

戦略⑦ 高速・広域交通ネットワークの活用

本都市圏の特色である観光産業の活性化を支援するため、首都圏と中京圏とを結ぶ東西と伊豆半島を縦断する南北との高速交通・広域交通のネットワークの効果的な活用を目指します。

戦略⑧ 観光交通に対応した交通施策の展開

東京2020オリンピック・パラリンピック自転車競技が都市圏内でも開催されることを契機として、自転車をはじめ、超小型モビリティや自動運転、シェアリング等の新たなモビリティも活用しつつ、広域観光周遊に対応した移動手段が確保された観光交通体系の構築を目指します。

【将来の都市圏イメージ】

東駿河湾都市圏の将来の都市圏イメージ



※ 吹き出しは、代表的な施策の一部を示したものです。

考え方

人・モノ・情報の交流による地域の活性化、都市拠点内に集約化した質の高いサービスの享受を図るため、都市拠点相互を結んだ自動車や公共交通による都市圏の骨格軸の形成を目指します。

施策

● 高速道路等による広域連携軸の形成

- ✓ 都市圏の枠を超えた広域的な人・モノ・情報の活発な対流を促進するため、高規格幹線道路や広域主要幹線道路を強化し、広域連携軸を形成します。

- ・新東名高速道路（御殿場以西の6車線化、御殿場JCT～秦野IC新設）
- ・東駿河湾環状道路
- ・伊豆縦貫自動車道
- ・国道138号（御殿場バイパス、須走道路） 等

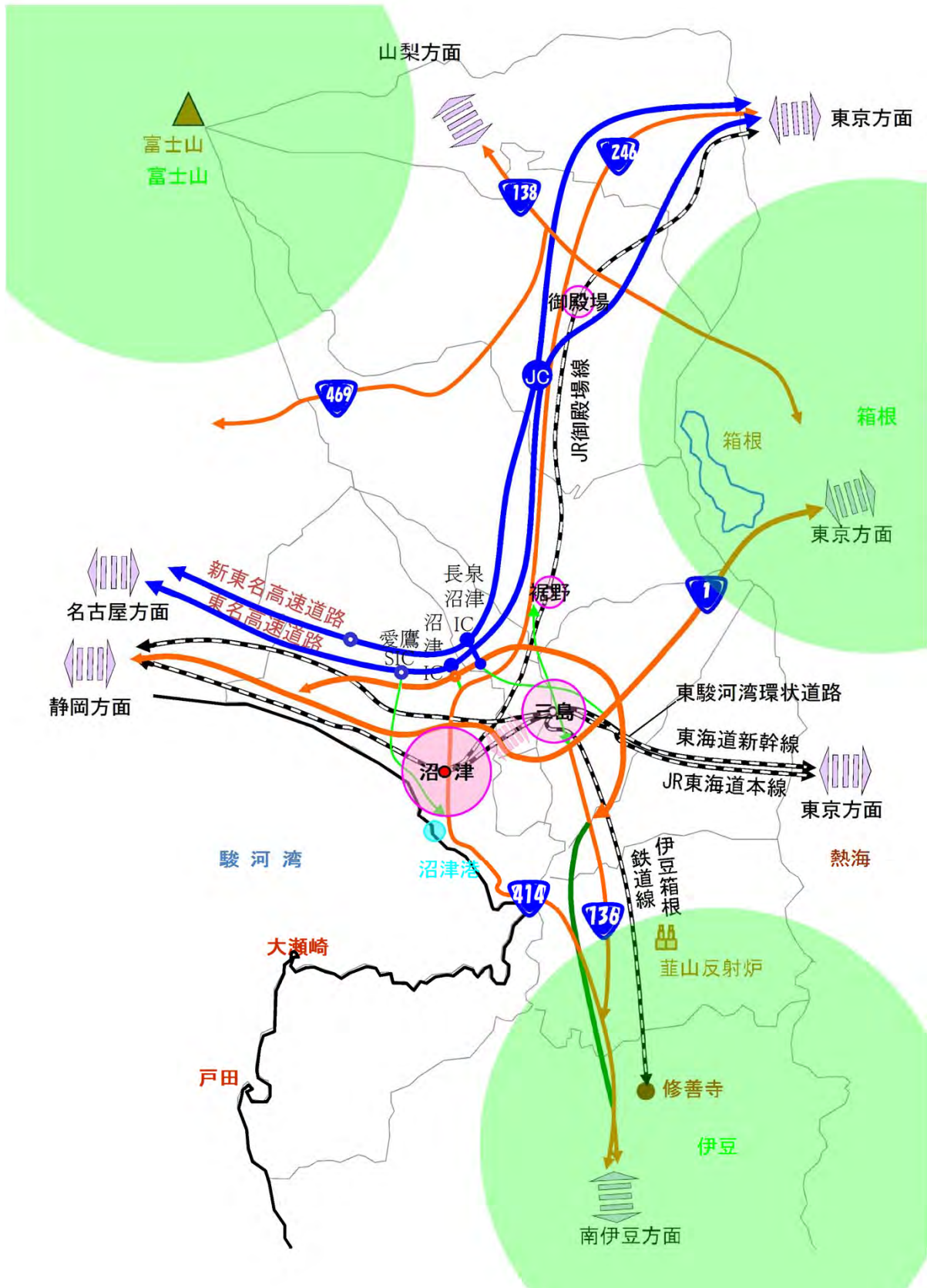
● 鉄道が担う広域連携軸の機能強化

- ✓ 鉄道による都市圏内の都市拠点相互の連絡と拠点連携を促進することで、集約型都市構造において誰もが移動しやすい暮らしを目指します。
- ✓ 都市拠点間や都市圏外に向かう鉄道利用者の乗り継ぎ利便性を高めることで、鉄道利用者へのサービス向上を図ります。
- ✓ 鉄道駅の結節機能を強化し、駅の利便性、拠点性を高めることで鉄道利用の促進を図り、県東部地域や伊豆地域の内外の連携を高めます。
- ✓ リニア中央新幹線の全線開業に伴い、新幹線三島駅停車列車数の増加の可能性を追求する余地が拡大することから、三島駅へのアクセス性向上等、三島駅の活用促進を図ります。

- ・JR東海道本線、JR御殿場線及び伊豆箱根鉄道駿豆線の各駅、各駅から都市圏内の拠点へのアクセス性の向上を図るため、ハード・ソフト両面からの鉄道利用促進施策
（沼津駅付近鉄道高架事業、鉄道間および鉄道とその他交通機関（バス等）の交通結節点）
- ・案内看板の充実化、運行間隔調整（都市拠点内交通結節点）
- ・駅前広場の整備、結節点機能の改善検討
（沼津駅南口、裾野駅西口、御殿場駅東口、鉄道各駅アクセス道路整備、等）
- ・P&R駐車場、C&R駐車場整備（鉄道各駅）
- ・都市圏全域に新幹線駅の立地効果を波及させる新幹線三島駅との連絡性の向上
（新幹線三島駅周辺、新幹線乗り継ぎ交通）
- ・リニア中央新幹線供用後の東海道新幹線の活用可能性拡大の検討 等

主要交通施策の例

【都市拠点相互を結ぶ骨格軸（主要幹線道路、基幹的な公共交通）の形成】



考え方

拠点集約型都市構造の形成による中心市街地の活性化を図るため、都市拠点において総合的で戦略的な交通施策推進による魅力向上を目指します。

施策

● 鉄道を挟んで発展した都市拠点の連携強化

- ✓ 沼津駅や他都市拠点において、鉄道を挟んでそれぞれ発展した市街地相互間の移動円滑化を図ることで、都市拠点の一体化を推進し、回遊性の向上による活性化を促します。

- ・沼津駅周辺総合整備事業の推進、中心部内循環バスルート導入検討（沼津駅周辺）
 - ・中心駅に向かうバス路線ルートの再検討（中心駅に向かうバス路線）
 - ・三島駅南北移動円滑化の検討（三島駅周辺）
- 等

● 都市拠点内におけるバス走行空間・待合空間の充実

- ✓ 主要バス停においてグレードの高いバス待合環境への改善を推進し、都市拠点内における主要バスの利用しやすい環境を創出することでバスの利用を促進します。

- ・中心駅アクセスバス路線の優先レーン導入、優先信号システム、自動運転化の検討(中心駅周辺)
- ・トランジットモール※化検討(沼津駅周辺等) ・バス待合環境ハイレート化(都市拠点内基幹バス停)等

※ 商店街などにおいて、自動車を排除し、路面電車・バス・トロリーバス等、路面を走行する公共交通機関を導入した歩行者専用空間

● 駐車場、駐輪場の整備及び配置の適正化

- ✓ 地域の需要や特性等を踏まえた適切な駐車場、駐輪場の整備と駐車場の配置適正化を推進します。

- ・行政と事業者、商店街等との連携による駐車場、駐輪場の整備（都市拠点）
 - ・駐車場配置適正化区域の検討（沼津中心部）
- 等

● 賑わいを創出する歩行者・自転車空間整備、地域活動の場としての利用

- ✓ 都市拠点内回遊や周辺観光施設等を結ぶ歩行者・自転車ネットワークを設定し、歩行者自転車空間・都市景観の改善を図ります。
- ✓ 地域活動の場としての利用の拡大を図るための道路空間再配分や、主要駅等の交通結節点の整備を推進します。

- ・市街地整備、民間施設と連携した歩行者空間整備（都市拠点）
 - ・電線類地中化（都市拠点、観光拠点、等） ・道路空間の再配分（都市拠点、観光拠点、等）
 - ・駅前広場の整備、結節点機能の改善検討（交通結節点） ・イベント開催等の道路空間利用
 - ・コミュニティサイクル、レンタサイクル等の導入（都市拠点、観光拠点、等）
- 等

主要交通施策の例

【沼津駅周辺総合整備事業】



事業により確保される新たな自由通路
北口・南口に自由に移動できるコンコース

出典：沼津市都市計画マスタープラン

【沼津駅周辺におけるバス路線の適正化・高度化】

ゆくり、行こうよ

EVバス運行中!

馬車 → 港

運行期間：平成30年10月6日(土)～11月4日(日)
 運行時間：平日 9:20～17:10(7往復) 定員：9名 ※先着順
 土日祝 9:00～20:30(9往復) 運賃：無料

EVバスって? 電氣駆動のバス。グリーンローモビリティ。今回沼津で使う乗客の最長待ちは30分。ゆくり、楽しく目的地を目指すという新しい価値による移動手段の可能性を模索します。 ※なお、これまで路線バスの停留所が無かったところからバス停留所を新設し、地域のみならず市民の生活の足として、本路線は、特に観光客のみならず市民にもよく、駅→港を循環運転。海一駅はまちなかで港が下車できるようにしています。

お問い合わせ・・・沼津市役所都市計画まちづくり課(公共交通係) TEL: 105-934-4759 E-mail: mati-seokufcity@nzmz.jp.jp

ダイヤ路線 ※停留所の予定時刻は目安であり、前後に通過します。

沼津駅	大手町	上土	仲町	宮町	下河原	馬車	沼津港
9:20	9:25	9:26	9:29	9:32	9:34	9:37	9:40
10:20	10:25	10:26	10:29	10:32	10:34	10:37	10:40
11:20	11:25	11:26	11:29	11:32	11:34	11:37	11:40
13:20	13:25	13:26	13:29	13:32	13:34	13:37	13:40
14:20	14:25	14:26	14:29	14:32	14:34	14:37	14:40
15:20	15:25	15:26	15:29	15:32	15:34	15:37	15:40
16:20	16:25	16:26	16:29	16:32	16:34	16:37	16:40

毎30分

沼津港	馬車	下河原	宮町	仲町	上土	大手町	沼津駅
9:50	9:53	9:56	9:58	10:01	10:04	10:07	10:10
10:50	10:53	10:56	10:58	11:01	11:04	11:07	11:10
12:50	12:53	12:56	12:58	13:01	13:04	13:07	13:10
14:50	14:53	14:56	14:58	15:01	15:04	15:07	15:10
16:50	16:53	16:56	16:58	17:01	17:04	17:07	17:10

毎30分

沼津駅のりば

沼津駅	沼津港
9:00	9:20
10:05	10:25
11:25	11:45
13:25	13:45
14:35	14:55
15:35	15:55
17:40	18:00

土曜祝日

沼津港	沼津駅
18:40	19:00
19:40	20:00

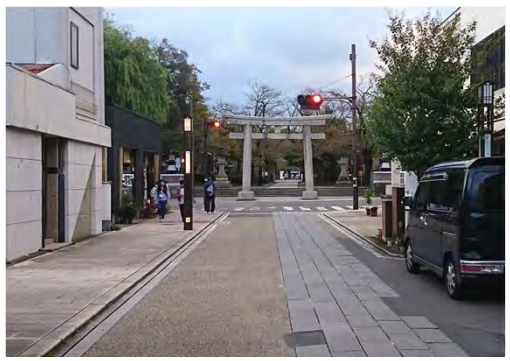
沼津港のりば

沼津港	沼津駅
9:55	9:35
11:05	10:45
12:15	11:55
14:25	14:05
15:25	15:05
16:25	16:10
18:20	18:10
19:30	19:10
20:30	20:10

- ・中心市街地内居住や都市機能が集約され、駅南北間のバス需要が増大した場合に中心部内循環型バス路線を整備
- ・乗降場を集約し方向別に整理することにより利便性を向上
- ・沼津駅と沼津港間を結ぶEVバスの導入および自動運転検討 ※EVバスはH30.10.6～11.4にかけて試行運転を実施

出典) 沼津市HP

【道路空間の再配分の例 (下田街道沿線修景整備事業三島大社前 平成19年度完成)】



出典) 事前：三島市HP 事後：事務局撮影

考え方

日常生活が便利に多様性をもって営める都市圏とするため、都市拠点と地域拠点・生活拠点との有機的なネットワークの構築を目指します。

施策

●都市連携軸の形成

- ✓ 都市骨格軸を補完するとともに、拠点間における円滑な連携・交流を促進し、都市圏全体の活力向上を支援するため、拠点間を連絡する道路の整備を進めます。
- ✓ 沼津市、三島市等の都市圏中央部や御殿場市では、都市中心部の通過交通を排除し、中心部へ向かう交通の分散を図るため、環状機能を有する道路の整備を推進します。

・(都)片浜池田線	・(都)谷田幸原線	
・(都)高根西部幹線	・(都)御殿場高根線	
・(都)西間門新谷線	・(都)沼津三島線	等

●市街地内等における渋滞の緩和

- ✓ 環状道路の整備とあわせて市街地内の道路整備を推進することで、市街地内における渋滞を緩和しスムーズな移動を確保するとともに、生活道路への通過交通流入を抑制します。

・国道138号（御殿場バイパス、須走道路）	・(都)三枚橋岡宮線	
・(都)西間門新谷線	・(都)玉川卸団地線	等

●地域間を連携する基幹バス路線の維持強化

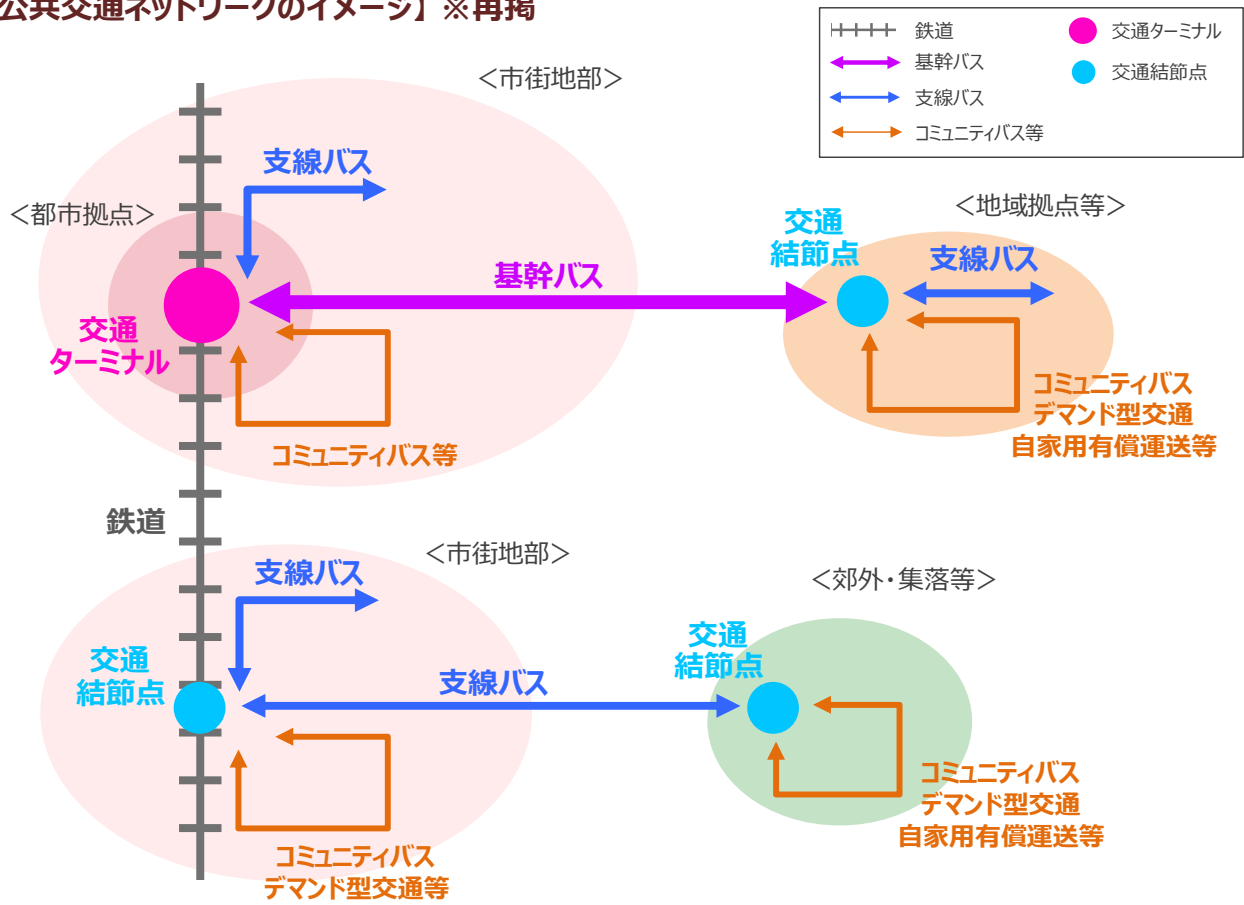
- ✓ 鉄道と共に、一定水準以上の運行頻度を確保した、地域の拠点を連絡する基幹バス路線の維持強化を図ります。
- ✓ 営業収益面で課題のある路線に対しては、地域公共交通会議等を活用し、行政、交通事業者、住民の相互協力による持続可能な運行形態の形成を図ります。
- ✓ 基幹バスから支線バス等へのスムーズな連絡に資する交通結節点の充実化・設定を図ります。
- ✓ 基幹バスと支線バス等の連携を高める結節点整備を進めます。

・都市拠点と地域拠点や産業、観光拠点を結ぶ基幹バス路線（各拠点間、等）	
・市街地構成と整合する都市内基幹バス網の形成（都市拠点内）	
・運行間隔調整、バス停集約（基幹バス路線）	
・バスロケーションシステム ※（基幹バス路線）	
・運行情報提供水準の向上、オープンデータ化、交通結節点の充実化（交通結節点）	等

※ バスの接近や到着予定時刻情報を、バス停留所や携帯電話、インターネットにおいて情報提供するシステム

主要交通施策の例

【公共交通ネットワークのイメージ】※再掲



【公共交通運用形態の考え方】※再掲

土地利用	都市間 (広域)	市街地			郊外部・山間地
		中心市街地	交通軸沿線	その他市街地	
人口・需要	大	集約・維持	維持	トレンド減少	トレンド以上の減少
サービス		維持・向上	維持・向上	維持・集約	生活に必要なサービスの維持
公共交通網	運行形態	乗合(運輸密度大)			個別・私的(運輸密度小)
		鉄道	基幹バス	支線バス	タクシー
				コミュニティバス	
				デマンド型交通	
				自家用有償運送(公共交通空白地、福祉)	
交通結節点		交通ターミナル	交通結節点	交通結節点	
		基幹バス	支線バス	支線バス	デマンド型交通等
		支線バス			コミュニティバス等
		徒歩・自転車・自動車			徒歩・自転車・自動車

考え方

日常生活を支える公共交通の利用しやすさを確保し、高齢者をはじめとした全ての人が移動しやすい交通環境づくりを目指します。

施策

●生活交通の確保

- ✓ 都市圏内の路線バスやコミュニティバスは、生活必要施設・公共施設への移動手段として重要な役割を担っており、今後も維持することを目指します。
- ✓ 一方、生活交通の空白地域も残されていることから、これら地域への生活交通の導入を図ります。

- ・生活必要施設・公共施設をカバーする路線バス網の維持（既存バス路線）
- ・交通空白地域での生活交通確保施策（郊外部、集落地、交通空白地域、等）
コミュニティバス、デマンド型交通、自家用有償旅客運送等

●生活交通を維持する新たな施策の導入

- ✓ 病院・企業送迎バスや通学バスの路線バス・コミュニティバスへの統合など、地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保を目指します。

- ・NPO等による自家用有償運送による輸送（郊外部、集落地、交通空白地域、等）
- ・山間部等の貨客混載（旅客輸送、貨物輸送のかけもち）（郊外部、集落地、交通空白地域、等）
- ・企業送迎バスや通学バスを路線バス・コミュニティバスへの統合（企業バス、通学バス運行区間、等）
- ・交通系ICカードの導入等、支払い方法の多様化に向けた検討

●自動運転の導入研究

- ✓ 技術開発の動向を見据えつつ、公共交通空白地域や中山間地、ニュータウン等において、運転者の人件費を軽減できる自動運転の導入を研究します。

- ・離れた市街地や地形的に制約がある丘陵地での導入検討（郊外部、徒歩移動困難な大規模団地等）
- ・基幹的バス路線での導入検討（都市拠点内幹線バス路線、等）

●公共交通のユニバーサルデザイン化

- ✓ 鉄道駅やバス停のバリアフリー化を推進すると共に、低床バスやユニバーサルタクシー車両の増加、高齢者用駐車スペースの確保やスムーズな乗継ぎ環境など、多面的なユニバーサルデザイン化を図ります。

- ・低床バスやユニバーサルタクシー車両の増加
- ・バス待ち空間のバリアフリー化（都市拠点内や公共施設福祉施設周辺バス停）
- ・駅前広場の整備、結節点機能の改善検討（各交通結節点）
- ・障害者用駐車駐輪スペース確保（都市拠点、公共施設福祉施設、等）

考え方

地域の特性を生かした都市交通環境を構築するとともに、新たなモビリティ等も活用した多様な交通手段が連携したスマートモビリティの実現を目指します。

施策

●面的な歩行者環境の充実

- ✓ 市街地内の日常生活サービス施設を結ぶ安全で快適な歩行者ネットワークの整備を推進します。
- ✓ 地域を代表する景観を有する路線において、電線類地中化や緑化を進め歩いて楽しい道づくりを推進します。

- ・駅、公共施設、福祉施設を結ぶ歩道等のバリアフリー化（駅周辺、公共施設福祉施設周辺、等）
- ・歩車共存型道路への改良、ポラード等による流入交通抑制、ゾーン30等による速度抑制
（事故危険性の高い商店街、市街地、等）
- ・電線類地中化、道路緑化（都市拠点、観光拠点、等） 等

●総合的な自転車利用環境の創出

- ✓ 市街地内の自転車利用の利便性と安全性向上を図るため、道路空間の再配分や狩野川等の河川空間利用等による自転車ネットワークの整備を推進します。
- ✓ 誰もが利用しやすい駐輪場の整備や適切な配置、コミュニティサイクルやサイクルステーションの整備を図ります。

- ・自転車通行帯の整備（市街地内、サイクリングロード）
- ・事故発生箇所等の安全な自転車走行空間の整備（自転車事故多発箇所）
- ・駐輪場整備、コミュニティサイクルポート、サイクルステーション設置（交通結節点、観光拠点、等） 等

●モビリティ・マネジメント

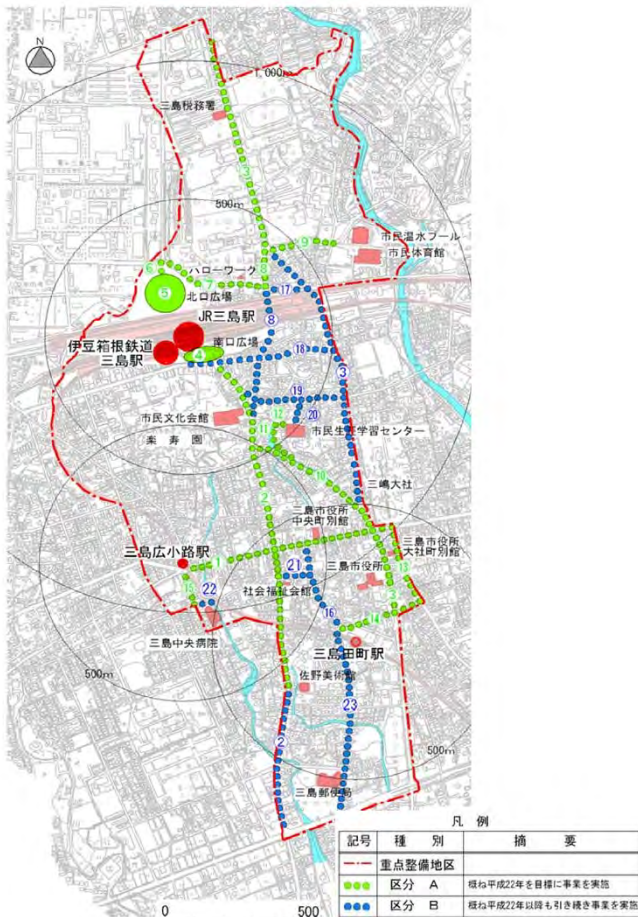
- ✓ 住民・行政・企業の連携により自動車利用から公共交通への手段転換などを促進することで、自動車利用と公共交通との共存を図ります。
- ✓ 観光来訪者の多い本都市圏の特性を考慮し、観光交通における自動車、小型モビリティ、自転車のシェアリングを含め、より効率的で魅力的な交通手段の選択性の向上を図ります。

- ・企業通勤バスの維持拡大（既存企業通勤バス、等）
- ・渋滞箇所通過交通を対象としたモビリティ・マネジメント※施策検討（渋滞エリア、伊豆スカイライン、等）
- ・道の駅等での小型モビリティや自転車ポート設置（観光拠点、伊豆ゲートウェイ函南等道の駅）
- ・コミュニティサイクル、レンタサイクル等の導入（都市拠点、観光拠点、等） 等

※ 過度に自動車を利用する「クルマ中心」のライフスタイルから、電車やバスなどの公共交通や、自転車などへの転換を促す施策

主要交通施策の例

【バリアフリーな移動空間整備 (移動円滑化計画)】



出典) 三島市移動等円滑化基本構想 (平成20年3月)

【無電柱化整備例】

・無電柱化前



・無電柱化後



出典) 三島市HP (街中がせせらぎ事業)

【モビリティマネジメント (伊豆スカイラインの料金割引)】

河津さくらシーズンの伊豆スカイライン料金割引
効果：伊豆スカイライン利用による観光自動車時間の短縮

【道の駅でのスポーツタイプ自転車レンタル (伊豆ゲートウェイ函南)】



出典) 道の駅 伊豆ゲートウェイ函南HP

伊豆スカイライン 箱根ターンパイク 通行料金割引

伊豆スカイライン 2018・2・10(日)～3・11(日) | 伊豆スカイライン・箱根ターンパイク 2018・2・17(日)～3・11(日)

車種	普通	軽	小型	大型
伊豆スカイライン	400	190	320	260
箱根ターンパイク	500	300	350	410
伊豆スカイライン・箱根ターンパイク	700	500	600	700
伊豆スカイライン・箱根ターンパイク (伊豆スカイライン)	2,200	1,200	2,000	1,600

伊豆スカイライン・箱根ターンパイクは、設備が大きく快適なドライブを楽しめます。

景色は抜群!

365日 渋滞知らず

伊豆の周辺イベントは裏面をご覧ください!

0558-79-0211 | 050-3369-6622 | 0465-23-0385 | 050-3369-6614

出典) 静岡県道路公社HP

考え方

巨大地震の発生による津波や富士山の噴火、山間地での道路途絶などに対応した交通ネットワークの代替性・強じん化を図り、災害に強く安全・安心な交通環境の構築を目指します。

施策

●円滑な救援・支援活動を支える道路ネットワークの構築

- ✓ 東海地震や局地的な豪雨等の災害が発生した際にも救援・支援活動を円滑に行えるよう、橋梁の耐震化・補修や無電柱化を推進する等、道路ネットワークの機能強化を図ります。
- ✓ 応急復旧の事前段階として、救援ルート確保に向けた迅速な道路啓開が必要であるため、リダンダンシー（多重性）が確保された道路ネットワークの整備を推進し、災害時における広域的なバックアップ体制を構築します。
- ✓ 伊豆地域における道路啓開基本方針（伊豆版「くしの歯作戦」）や、伊豆半島の道路網整備実施計画（伊豆半島道路ネットワーク会議）に則した道路整備を推進します。

- ・東駿河湾環状道路
 - ・伊豆縦貫自動車道
 - ・国道138号（御殿場バイパス,須走道路）
 - ・国道1号（笹原山中バイパス）
 - ・国道136号（土肥拡幅）
 - ・国道414号 静浦バイパス
- 等

●安全・安心な避難活動の支援

- ✓ 災害等で道路が寸断された際にも孤立集落が発生しないよう、迂回路の整備や狭隘道路の拡幅等の道路整備を推進します。
- ✓ 避難所や特定避難困難区域（津波浸水エリア等）における津波避難タワー等への安全な避難経路の整備などを推進し、迅速かつ安全・安心な避難活動を支援します。

- ・伊豆縦貫自動車道
 - ・(主)沼津土肥線
 - ・沿岸地域等における避難路の整備
 - ・避難誘導サインの整備
- 等

主要交通施策の例

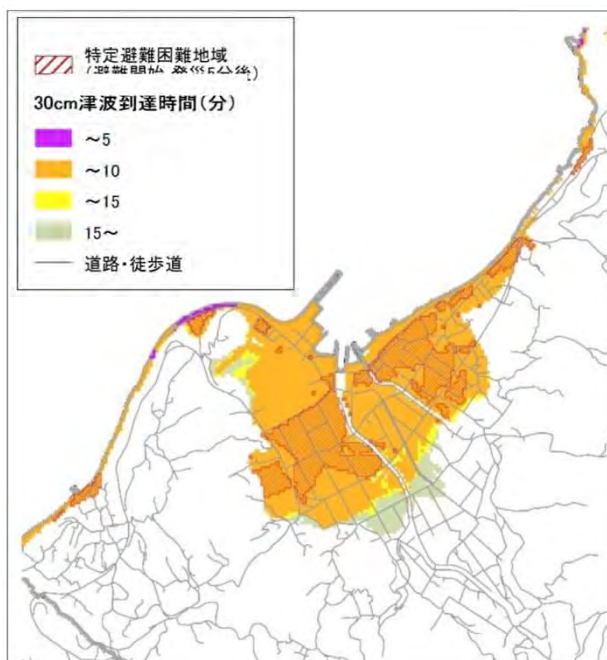
【伊豆地域の道路啓開方法】



伊豆半島の主要な道路は、①東名高速道路、新東名高速道路から下田に至る南北軸と、②南北軸と沿岸域をつなぐ道路、③沿岸域の道路に大別される。沿岸部の道路は、津波によって被災し通行が不能となることが想定されるため、①南北軸の道路を啓開し、新東名高速道路、東名高速道路からの救命・救援ルートを確認することを優先し、救命・救援ルートが確保されたところから、②南北軸と沿岸域をつなぐ道路、③沿岸域の道路の啓開作業を順次実施する。

出典) 伊豆地域の道路啓開基本方針
(巨大地震を想定した伊豆地域
道路啓開検討協議会資料)

【地域における避難路の整備】



避難開始 | 発災 4 分後
歩行速度 | 60m/分

出典) 伊豆市津波避難計画 (Vol.2) (H30.3)

【津波避難タワー（伊豆市八木沢地区）】



出典) 伊豆市“海と共に生きる”観光防災まちづくり推進計画 (H29.5)

考え方

本都市圏の特色である観光産業の活性化を支援するため、首都圏と中京圏とを結ぶ東西と伊豆半島を縦断する南北との高速交通・広域交通のネットワークの効果的な活用を目指します。

施策

● ICアクセス道路の整備推進

- ✓ 高速・広域交通ネットワークを最大限活用し、更なる観光客の誘致につなげるため、高速ICから観光地までのアクセス性を高め、観光客の交通利便性向上に資するICアクセス道路の整備を推進します。

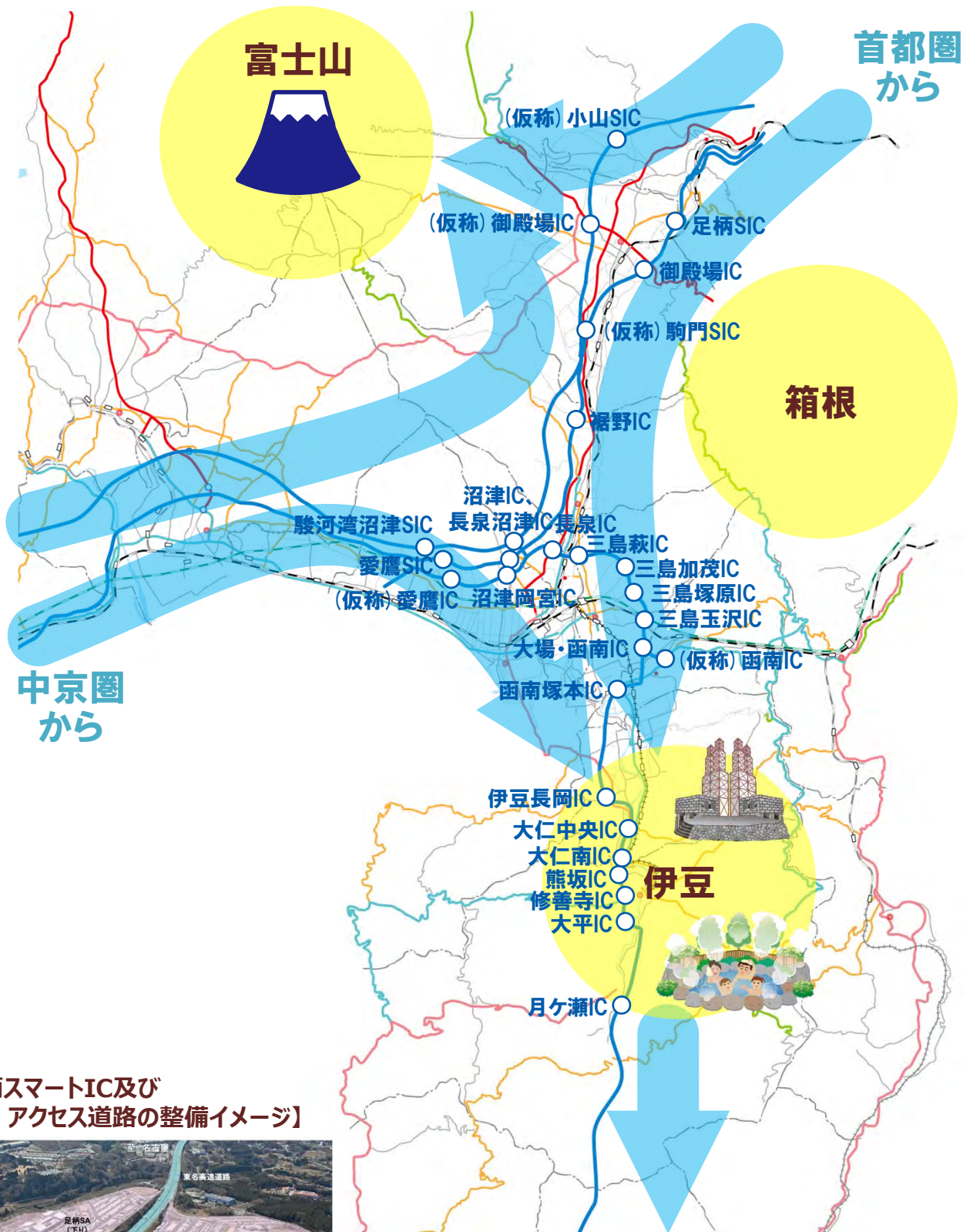
- ・(都)三枚橋岡宮線（沼津ICアクセス）
- ・(都)片浜池田線（愛鷹SIC、（仮称）愛鷹ICアクセス）
- ・国道136号 土肥拡幅（月ヶ瀬ICアクセス）
- ・(都)御殿場高根線（（仮称）御殿場ICアクセス）
- ・市道3697号線,3698号線（（仮称）駒門スマートICアクセス）
- ・町道2414号線（足柄スマートICアクセス）
- ・町道3628号線（（仮称）小山スマートICアクセス） 等

● スマートIC等の整備推進

- ✓ 比較的低コストで導入が可能なスマートICの整備推進により、都市圏内観光地へのアクセスを向上させ、首都圏や中京圏からの観光交流の拡大を促進します。

- ・足柄スマートIC
- ・（仮称）小山スマートIC
- ・（仮称）駒門スマートIC 等

主要交通施策の例



【足柄スマートIC及びアクセス道路の整備イメージ】



出典) 足柄スマートIC実施計画書 (H28.5)

考え方

東京2020オリンピック・パラリンピック自転車競技が都市圏内でも開催されることを契機として、自転車をはじめ、超小型モビリティや自動運転、シェアリング等の新たなモビリティも活用しつつ、広域観光周遊に対応した移動手段が確保された観光交通体系の構築を目指します。

施策

●観光周遊ネットワークの形成

- ✓ 本都市圏が有する多様な観光資源を連絡する観光周遊ネットワークを形成するとともに、交通結節点の機能向上を図り、観光客の周遊性向上と長時間滞在により地域経済の活性化を促進します。
- ✓ 伊豆半島の道路網整備実施計画（伊豆半島道路ネットワーク会議）に即した道路整備を推進します。

・東駿河湾環状道路 ・伊豆縦貫自動車道
 ・駅前広場の整備、結節点機能の改善検討 ・道の駅 等

●東京2020オリンピック・パラリンピック関連施策の継続・活用

- ✓ 自転車競技の会場となる伊豆市や小山町のほか、ロードレースのコースとなる御殿場市や裾野市において整備される施設、イベント時の交通需要への対応に向けて実施される施策の利活用を図ります。

・関連施設の活用 ・会場への輸送計画やサイン計画 ・交通安全対策 等

●世界に誇る観光集積地としての魅力向上支援

- ✓ 富士山、箱根、伊豆など世界に誇る観光資源を生かすため、利用交通手段の多様化を推進し、観光集積地としての魅力を高めます。

・サイクリングロード整備、サイクリングルートにおける矢羽根設置（狩野川サイクリングロード等）
 ・公道利用サイクルスポーツイベント開催（伊豆スカイライン）
 ・サイクルトレイン、サイクルラックバス、レンタサイクル（観光拠点に向かう鉄道バス、観光拠点）
 ・自動運転サービスの導入検討（沼津駅～沼津港、修善寺駅～サイクルスポーツセンター、足柄スマートIC～道の駅～富士スピードウェイ 等）
 ・我入道の渡し、土肥港と清水港を結ぶ海上ルートと接続する伊豆方面へのバス路線等の維持 等

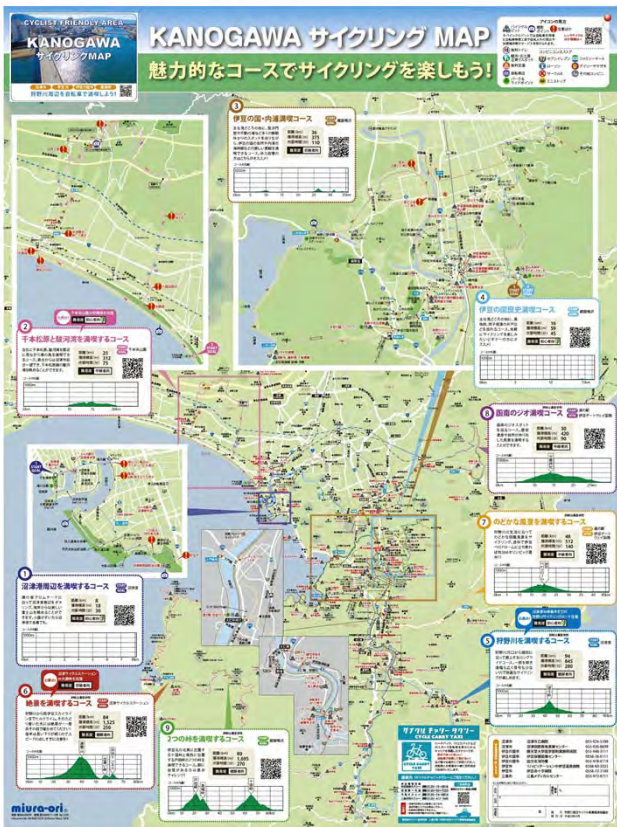
●海外観光客の満足度を高める情報提供

- ✓ 交通情報や観光情報はWebを用いた多言語による情報提供が標準となっていることから、主要駅をはじめ観光案内所や交通情報でも多言語化への対応を推進します。

・貸切バス駐車場の確保（観光拠点） ・外国人旅行者向け交通ICカードの開発
 ・標識・案内看板の多言語化 ・Webによる乗換情報、観光情報の多言語提供 等

主要交通施策の例

【狩野川を中心としたサイクリングマップ】



【サイクルラックバス】

平成29年4月1日から積載可能区間拡大!
サイクリストのみならずへ

天城線サイクルラックバス ご利用案内

(修善寺駅～河津駅)

バスを使って快適サイクリング

当面の間
積載料金無料
ラックに2台、車内に1台
積載可能
(最大積載3台)

天城の大自然を満喫!
モデルコース I
自転車走行距離: 12km
自転車走行時間: 70分
観光スポットから自然豊かな名所まで、天城を満喫できるコースです。

河津川の風を感じて
モデルコース II
自転車走行距離: 9km
自転車走行時間: 50分
川沿いの整備されたルートを通る、爽やかなコースです。

出典) 東海自動車株式会社 HP

【標識や案内板の多言語化】



【土肥港と清水港を結ぶ海上ルート (県道223号清水港土肥線、駿河湾フェリー)】



5-4 期待される主な効果

□ 都市交通マスタープランの展開により、都市圏の活力や安全・安心の向上、交流の拡大などの効果※が期待されます。

活力

効果①

道路混雑緩和 が期待されます

朝夕のピーク時間をはじめ、混雑する道路（混雑度1.25以上）の割合が約6割減少

効果②

中心市街地のにぎわい向上 が期待されます

沼津市・三島市中心部へ私用目的（買い物、娯楽など）で訪れる人の割合が約2割増加

効果③

自動車以外の手段による行動の増加 が期待されます

私用目的の移動において、徒歩、自転車、公共交通を選択する人の割合が約1割増加

安全・安心

効果④

交通事故の減少 が期待されます

交通事故発生件数が約1割減少

効果⑤

救急医療機関までアクセス向上 が期待されます

第3次救急医療機関から30分以内のエリアに居住する住民の割合が約1割増加

交流

効果⑥

観光アクセス向上 が期待されます

高速ICや新幹線駅から主要観光地までのアクセス時間が約2割短縮

効果⑦

都市圏内外の活発な交流 が期待されます

高速IC4箇所の新規整備などにより、高速ICの利用交通量が約6割増加

※ ここで示した効果（現況値（平成27年（2015）時点）との比較）は、本マスタープランにおける交通需要予測（平成47年（2035）時点）をもとに試算したものであり、各施策のうち効果を定量的に把握できる主なものを取り上げています。

6.推進体制等

6-1 計画の展開に向けた取組

□ 都市交通マスタープランの展開により、目指すべき都市交通像の実現に向けた取組を進めます。

- 積極的な周知により、**都市交通マスタープランの情報共有**を図ります。
- 幅広い意見を取り入れるために、**住民・事業者等と行政の協働**で進めます。
- 関係者が協力し、**相互に連携した推進体制**のもと施策に取り組みます。
- 今後期待される**技術革新等にも柔軟に対応**し、適時適切に施策を見直します。

6-2 推進体制

【第3回東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査（平成27年度（2015）～平成30年度（2018））】

P lan

都市交通マスタープランの策定

交通ネットワーク計画

道路網計画

公共交通計画

各種戦略・施策

【平成31年度（2019）～平成40年度（2028）】

D o

施策の実施

個別実施計画の策定

（道路整備プログラム、公共交通網形成計画、立地適正化計画 等）

P

各種施策の実施

D

施策の進捗管理

C

効果の検証・個別実施計画の見直し

A

【平成31年度（2019）～平成40年度（2028）】

C heck

計画の進捗管理

東駿河湾都市圏連絡調整会議

静岡県

6市4町

交通事業者

関係組織

※特定の課題については、必要に応じて推進部会を立ち上げ、施策を推進

【平成41年度（2029）以降】

A ction

計画の見直し・改定

効果の検証・計画の見直し

住民のみなさん

7.PRの実施

7-1 PRの目的

- 本調査では、東駿河湾都市圏に関する様々な人々に対して、交通に関する実情やニーズを広聴し、都市交通計画に反映するとともに、本調査の内容を公開し、計画案に対する周知及び啓発を行うことを目的に、各種PRを実施しました。

7-2 主なPRの内容

(1) パーソントリップ調査実施時のPR

- パーソントリップ調査の認知度向上や、調査の協力姿勢を引き出すことを目的に、以下のPRを実施しました。

【ポスターの掲載】



【チラシ】



【SNS広告】



(2) 協議会ホームページの管理運営・調査結果の公表

- 協議会ホームページの管理運営を行い、主要な調査結果やニュースレターをホームページで公表しました。

【協議会ホームページ】



【主要な調査結果の公表】

東駿河湾PT調査 将来予測結果からみた問題点 (ホームページ掲載用資料)

将来交通量予測結果	1
(1) 生成交通量の予測結果	1
(2) 目的別交通量の予測結果	1
(3) 分布交通量の予測結果	2
(4) 交通種別分担交通量の予測結果	3
1. 目指すべき都市像と交通特性の乖離	4
(1) 一人あたりインフラ・公共サービス維持費用の増加	4
(2) 中心市街地の活力低下	4
(3) 公共交通利用者数の減少	5
2. 自動車依存の進行	6
(1) 自動車利用の更なる増加	6
3. 残存する市街地内の道路混雑	8
(1) 市街地内における道路混雑の増悪	8
4. 減少を続ける自転車利用者数	9
(1) 自転車分担率の低下と低い満足度	9
5. 高齢者の変化する自動車依存の進行	10
(1) 高齢ドライバーによる交通事故増加の懸念	10
(2) 高齢者の移動性確保	11
6. 広域交通拠点から観光地までのアクセシビリティが不十分	12
(1) 広域交通拠点から主要観光地までのアクセス時間	12

【ニュースレター発行】



(3) パブリックコメントの実施

- 地域住民の意見・意向を反映した将来交通計画を策定するため、東駿河湾都市圏 都市交通マスタープラン(案)を公表し、意見聴取を行いました。

卷末資料 | 東駿河湾都市圏総合都市交通計画協議会

【東駿河湾都市圏総合都市交通計画協議会】

□ 学識経験者、国土交通省、静岡県、対象市町、交通事業者及び関係団体からなる協議会を組織し、東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査（第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査）を平成27年度より実施しました。

委員会	計画策定に係る調査・研究の実施方針の決定。 組織全体を総括し、計画策定に係る重要事項の決定を行う。
幹事会	計画策定に係る調査・研究の実施方針（案）の決定。 事務局会議及び作業部会を通じた検討事項について、民間事業者も参画した中で協議を行う。
作業部会	計画策定に係る調査・研究の実施方針（案）の検討協議及び資料の作成。 事務局会議で協議した計画策定に関する検討事項の確認及び取りまとめを行う。
事務局会議	計画策定に係る調査・研究の実施方針（案）の検討協議。 計画策定に関する検討事項について、県及び各市の実務担当者による検討協議、連絡調整を行う。

【委員会構成】

東駿河湾都市圏総合都市交通計画協議会 委員会名簿	
委員長	日本大学 理工学部 岸井 隆幸 特任教授
委員	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 高見沢 実 教授
	東京理科大学 理工学部 寺部 慎太郎 教授
	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室 室長
	国土交通省 中部地方整備局 企画部 広域計画課 課長
	国土交通省 中部地方整備局 建設部 都市整備課 課長
	国土交通省 中部地方整備局 沼津河川国道事務所 所長
	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課 課長
	国土交通省 中部運輸局 静岡運輸支局 支局長
	中日本高速道路株式会社 東京支社 建設事業部 部長
	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
	伊豆箱根鉄道株式会社 取締役上席執行役員 鉄道部長
	一般社団法人 静岡県バス協会 専務理事
	沼津商工会議所 専務理事
	三島商工会議所 専務理事
	静岡県商工会連合会 専務理事
	静岡県 警察本部 交通部 交通企画課 参事官兼課長
	静岡県 警察本部 交通部 交通規制課 課長
	静岡県 交通基盤部 理事（交通ネットワーク・新幹線新駅担当）
	静岡県 交通基盤部 道路局 局長
	静岡県 交通基盤部 都市局 局長
	沼津市 都市計画部 部長
	三島市 計画まちづくり部 部長
	御殿場市 都市建設部 部長
	裾野市 建設部 部長
	伊豆市 建設部 部長
	伊豆の国市 都市整備部 部長
函南町 建設経済部 部長	
清水町 都市計画課 課長	
長泉町 都市環境部門 部長	
小山町 未来創造部 部長	

静岡県 交通基盤部 都市局 都市計画課
〒420-8601 静岡県静岡市葵区追手町9番6号
TEL 054-221-3204 FAX 054-221-3640

<https://www.pref.shizuoka.jp/kensetsu/ke-510a/00index.html>

