



岳南都市圏

# 総合都市交通体系調査報告書

第2回岳南都市圏パーソントリップ調査



富士宮市

富士市

平成31年2月

岳南都市圏総合都市交通計画協議会





# はじめに

岳南都市圏は、世界遺産富士山の西南麓に位置し、富士市と富士宮市で構成する人口約38万人の都市圏です。

本都市圏では、平成16年度に「第1回岳南都市圏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を踏まえた都市交通マスタープランを策定しました。それから10年以上が経過し、この間、富士市と富士川町、富士宮市と芝川町の合併、新東名高速道路の開通、西富士道路の無料化、富士山の世界遺産登録に伴う観光客の増加など、本都市圏の交通を取り巻く環境は大きく変化してきました。加えて、人口減少や少子高齢社会が本格的に到来し、全国的に「コンパクト+ネットワーク」の推進が掲げられ、本都市圏においても集約連携型都市構造の構築と、それに対応した公共交通施策の取組が求められています。さらには自動運転技術などのICT技術の革新が急激に進んでおり、本都市圏の交通施策への活用も期待されます。

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2回岳南都市圏パーソントリップ調査」を実施したところ、第1回調査に比べ自動車利用の割合が増加する一方で公共交通利用の割合が減少している実態や、中心市街地における人の移動量が減少する実態、高齢者の移動制約に関する実態等が明らかとなりました。

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「富士山のふもと 活発な交流と住みやすさを支える交通ネットワーク」を掲げ、既存道路空間の再編や需要に見合った公共交通の維持と集約連携、新たな技術の活用を図った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  
岳南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 岳南都市圏の概要	3
2-1 都市圏構造	3
2-2 岳南都市圏居住者の交通特性	7
3 都市交通の課題	13
3-1 岳南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	18
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 岳南都市圏が目指す都市交通像と基本方針	31
5-2 交通ネットワーク計画	36
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	53
6 推進体制等	54
6-1 計画の展開に向けた取組	54
6-2 推進体制	54
7 PRの実施	55
7-1 PRの目的	55
7-2 主なPRの内容	55
巻末資料   岳南都市圏総合都市交通計画協議会	56

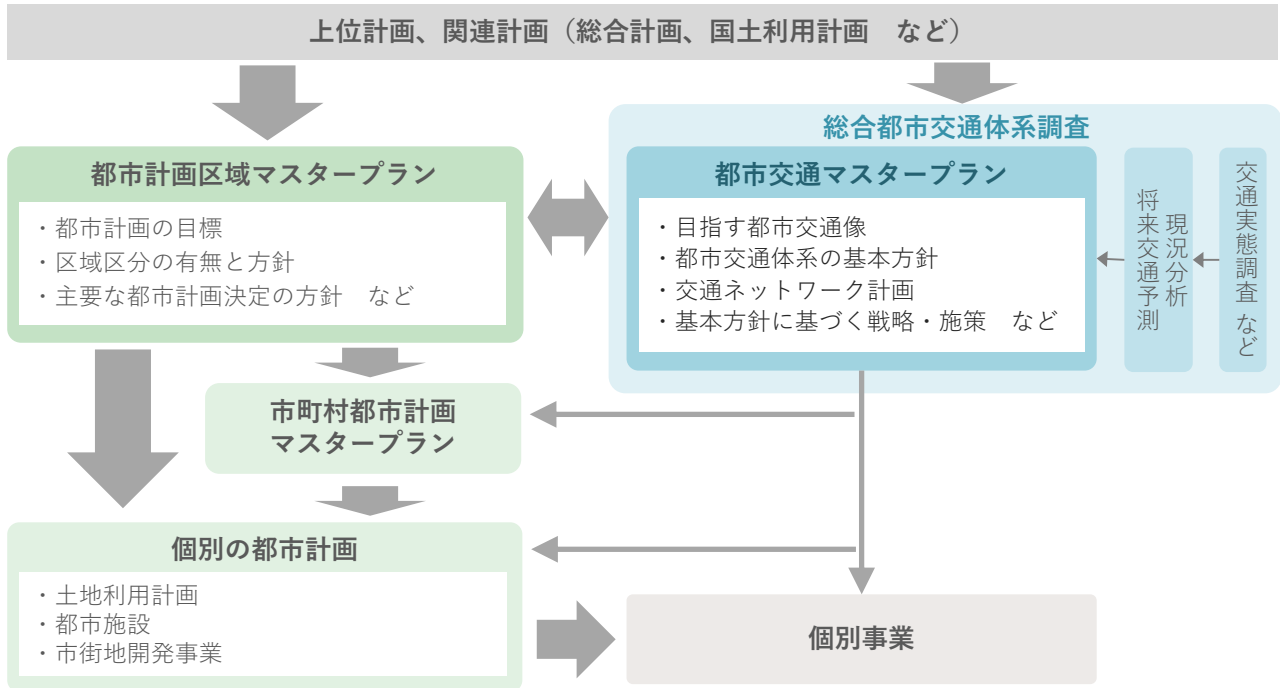
本調査では、年次の表記は和暦（昭和（S）・平成（H））としていますが、西暦との対応は次のとおりです。  
第1回岳南都市圏PT調査 | 平成16年（2004年）                      第2回岳南都市圏PT調査 | 平成27年（2015年）  
計画目標年次 | 平成47年（2035年）

# 1 調査の概要

## 1-1 調査の目的

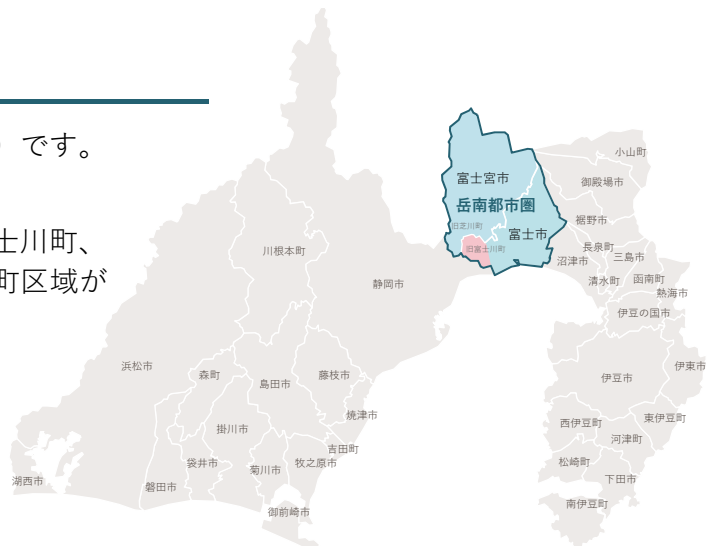
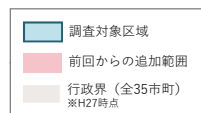
- 総合都市交通体系調査はパーソントリップ調査などの交通実態調査に基づき、都市圏の将来望ましい交通体系を描いた総合的な交通計画である都市交通マスタープランを策定する取組です。
- 岳南都市圏では、平成16年度から平成18年度にかけて実施した前回調査から10年以上が経過し、この間都市圏を取り巻く状況も大きく変化したことから新たな都市交通マスタープラン（目標年次：概ね20年後の平成47年（2035））の策定を目的として実施しました。

### 【総合都市交通体系調査の位置付け】

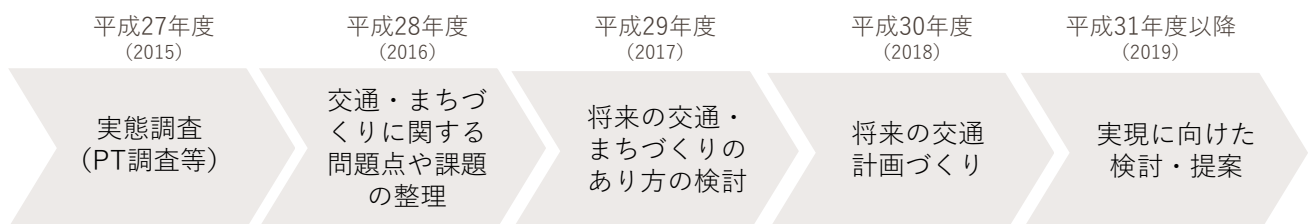


## 1-2 調査対象地域

- 調査対象地域は、岳南都市圏（富士市・富士宮市）です。
- 対象世帯数約16万世帯（人口約38万人）です。
- 前回調査以降、富士市、富士宮市にはそれぞれ富士川町、芝川町が編入合併したため、今回新たに旧富士川町区域が調査対象地域に加わりました。



## 1-3 調査の流れ



## 1-4 交通実態調査の概要

- パーソントリップとは、人（P：パーソン）の動き（T：トリップ）を意味します。
- 『パーソントリップ調査（PT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。

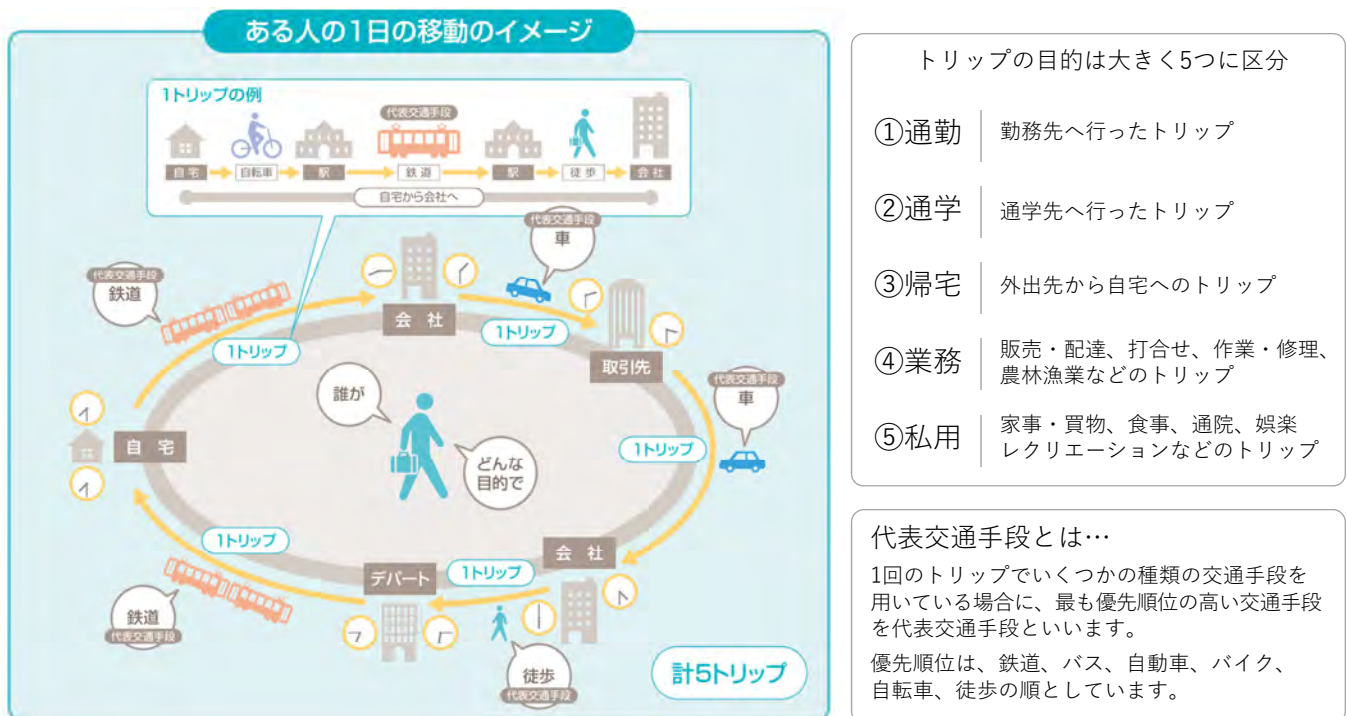


### 【平成27年度（2015）に実施した第2回岳南PT調査の概要】

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16万世帯の中から約7万世帯を無作為抽出し 約1.5万世帯（約3.5万人）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。



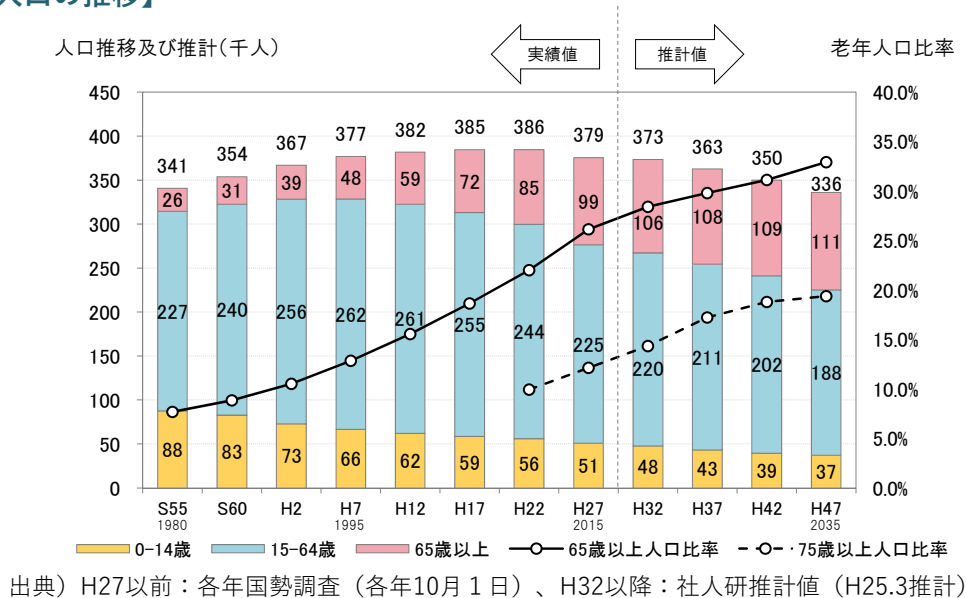
# 2 岳南都市圏の概要

## 2-1 都市圏構造

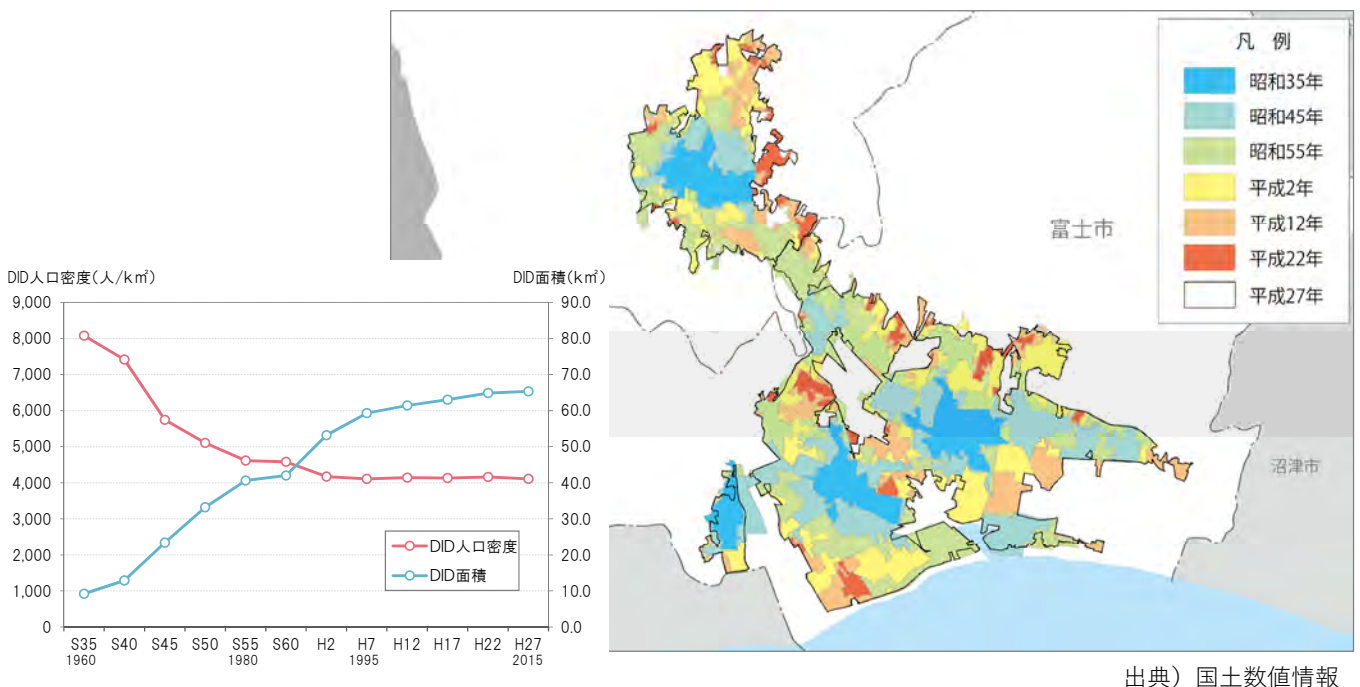
### (1) 人口動向

- 岳南都市圏の人口は平成22年（2010）まで増加傾向にありましたが、平成27年（2015）から減少に転じ、現在は約38万人です。
- 14歳以下の人口は昭和55年（1980）時点から減少しており、生産年齢人口（15歳から64歳までの人口）は平成7年（1995）から減少に転じています。
- 高齢化率は年々増加しており、平成27年（2015）で既に4人に1人が高齢者となっています。
- DID地区は昭和35年（1960）には中心市街地の一部が指定されていたのに対し、昭和55年（1980）時には、富士市の沿岸部や富士市・富士宮市をつなぐ国道139号沿線が新たに指定され、平成2年（1990）以降は既存指定区域から道路網に沿って枝葉のように拡大しています。

### 【都市圏人口の推移】



### 【DID地区の変遷】

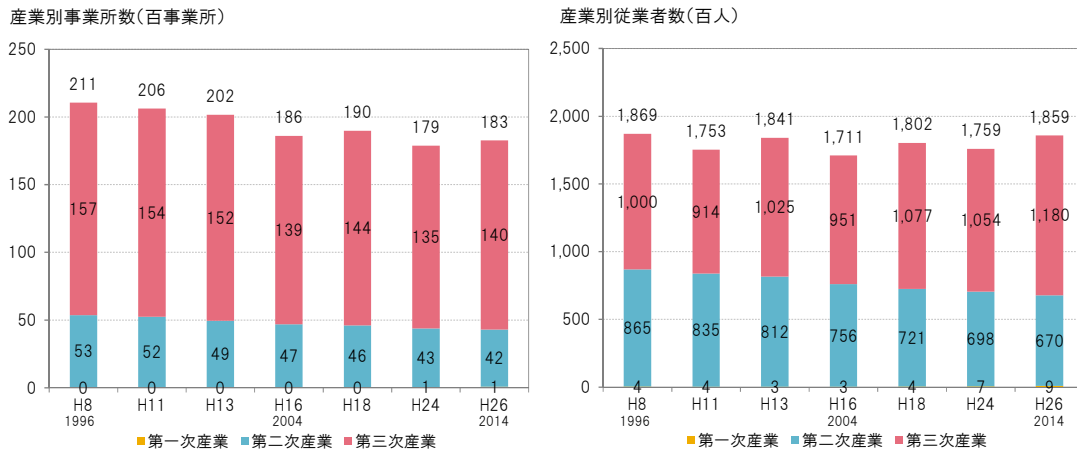




## (2) 産業動向

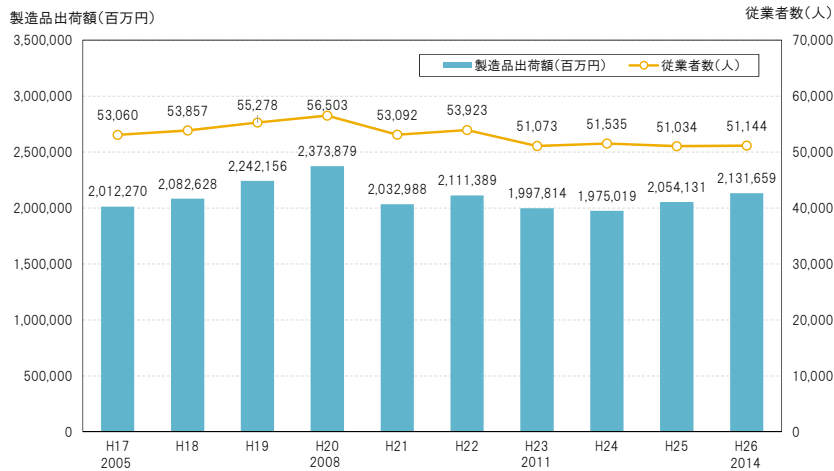
- 事業所数、従業者数ともに、第二次産業は減少傾向、第三次産業は横ばい傾向にあります。
- 製造品出荷額等は平成20年（2008）をピークに減少傾向にあったものの、近年では再び増加傾向にあります。
- 商品販売額は平成19年（2007）で一時的に増加したものの、近年は再び減少しています。

### 【産業別事業所数、従業者数の推移】



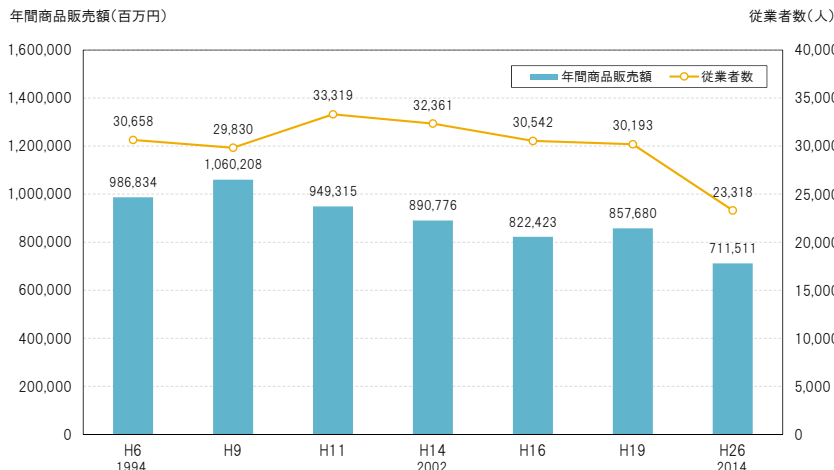
出典) H8事業所調査、H11,H13,H16,H18事業所・企業統計調査、H21,H24,H26経済センサス

### 【製造品出荷額及び従業者数の推移（4人以上の事業所）】



出典) 工業統計

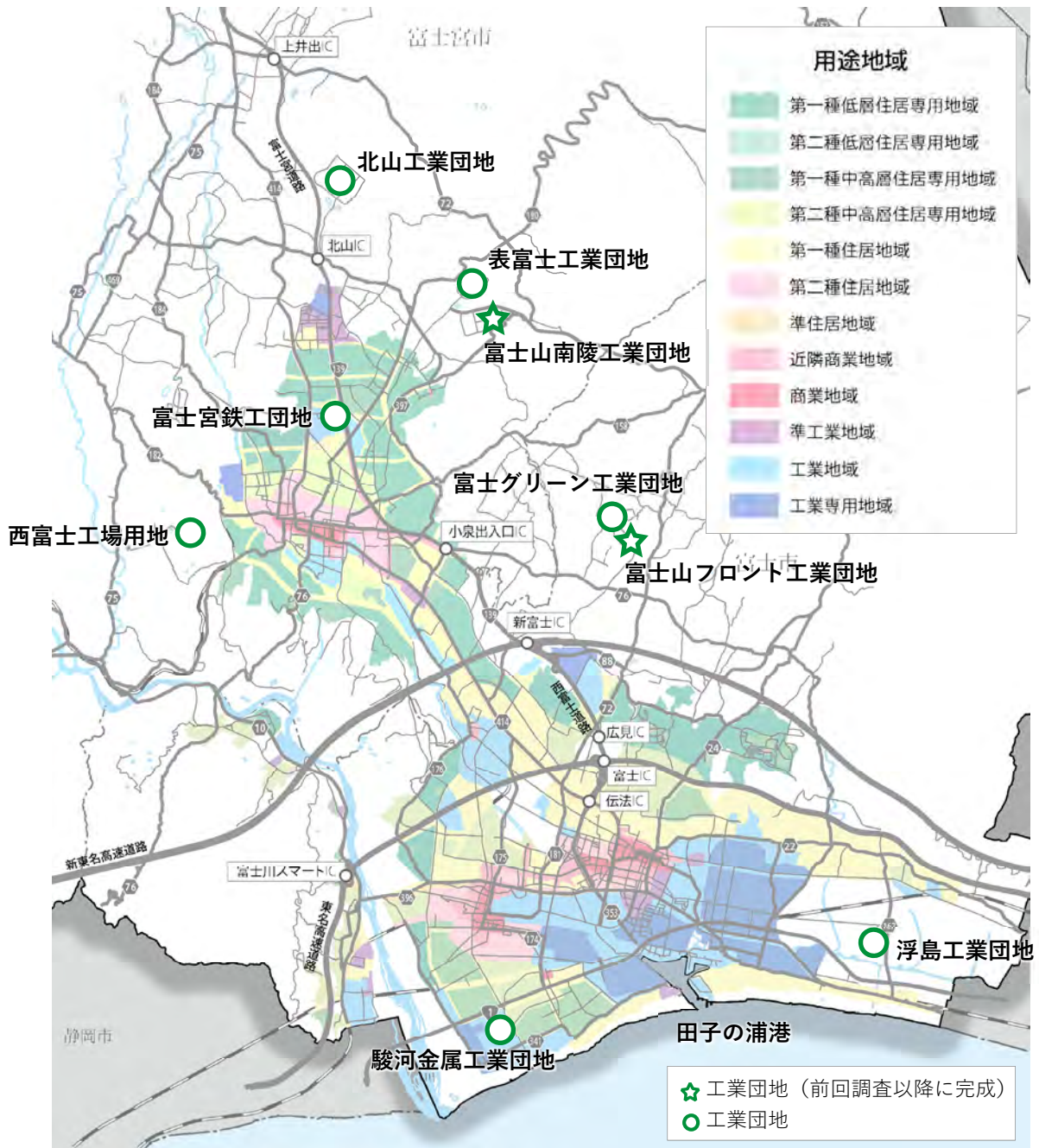
### 【年間商品販売額及び従業者数の推移（4人以上の事業所）】



出典) 商業統計

### (3) 土地利用動向

- 商業地域は、富士市がＪＲ富士駅周辺、吉原～市役所周辺、ＪＲ新富士駅周辺に、富士宮市がＪＲ富士宮駅周辺に指定されています。
- 市街化区域の外縁部では第一種低層住居専用地域等の住居専用系用途が多くを占めます。
- 富士市では、田子の浦港周辺に工業専用地域、工業地域が広がり、上記の商業地域の隣接地まで及んでいます。
- 前回調査以降に新東名が開通し、富士山南陵工業団地や富士山フロント工業団地など内陸型の工業団地が進出しています。

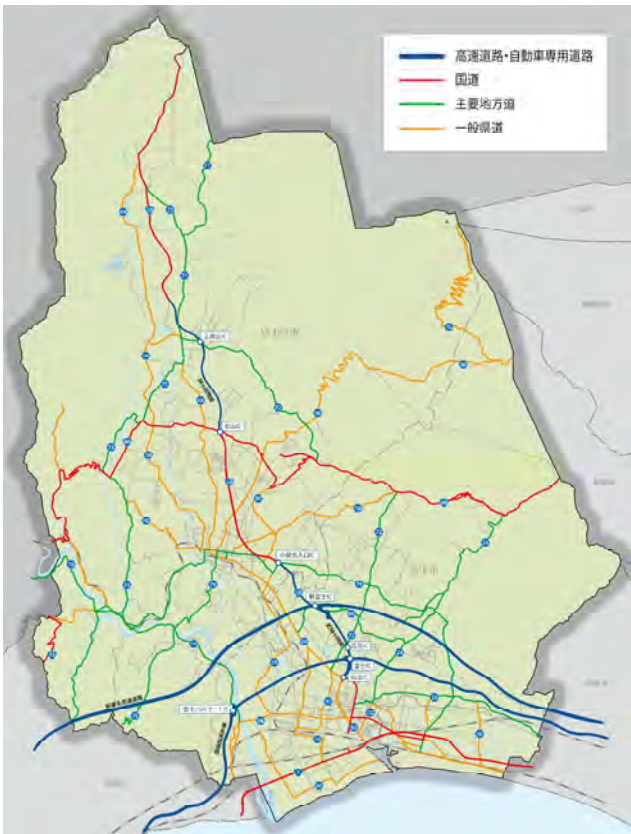


出典）国土数値情報

(4) 交通網 (道路・鉄道・バス)

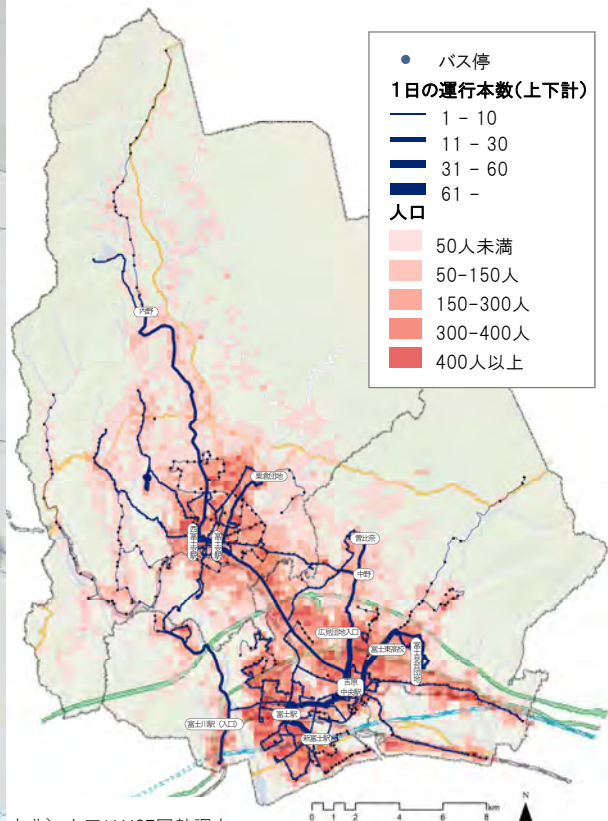
- 道路網は、東西方向の東名高速道路、新東名高速道路、国道1号、国道469号、南北方向の国道139号が主要路線として機能しています。
- 鉄道網は、東西方向の東海道新幹線、JR東海道本線の主軸鉄道と、JR身延線と岳南電車の地方鉄道の4路線が運行されています。富士駅は東海道本線と身延線の乗換、吉原駅は東海道本線と岳南電車の乗換が可能ですが、唯一の新幹線駅である新富士駅は在来線との連結がありません。
- バス網は、富士駅や吉原中央駅、富士宮駅を中心として、利用が多いと想定される住宅団地方面に放射状に伸びています。

【道路網】



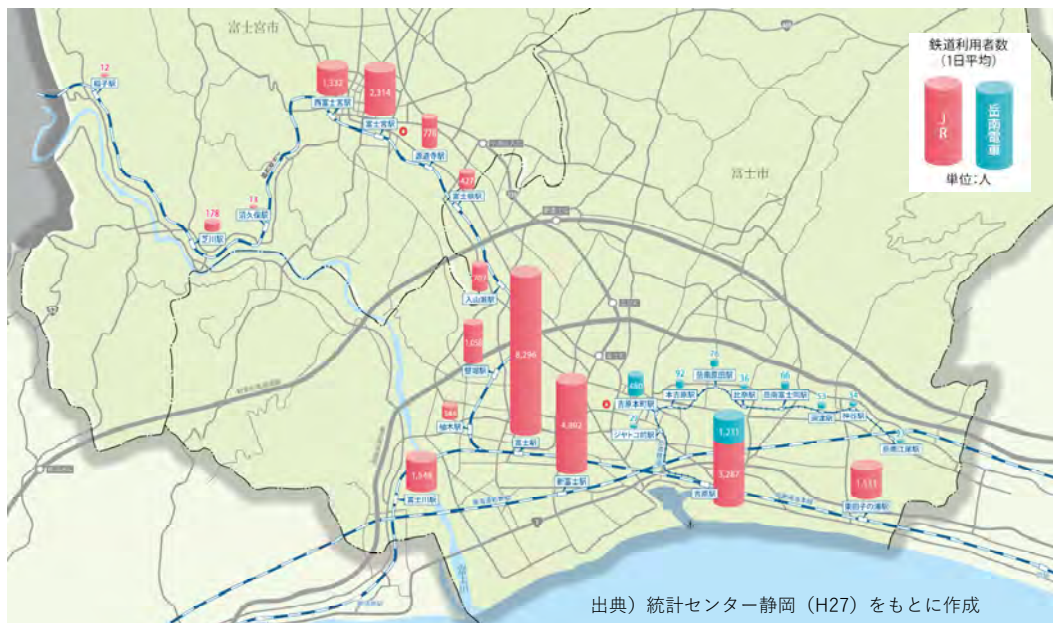
出典) デジタル道路地図情報をもとに作成 (H27時点)

【バス網】



出典) 人口はH27国勢調査 ※コミュニティバス、路線バス時刻表より作成

【鉄道網】

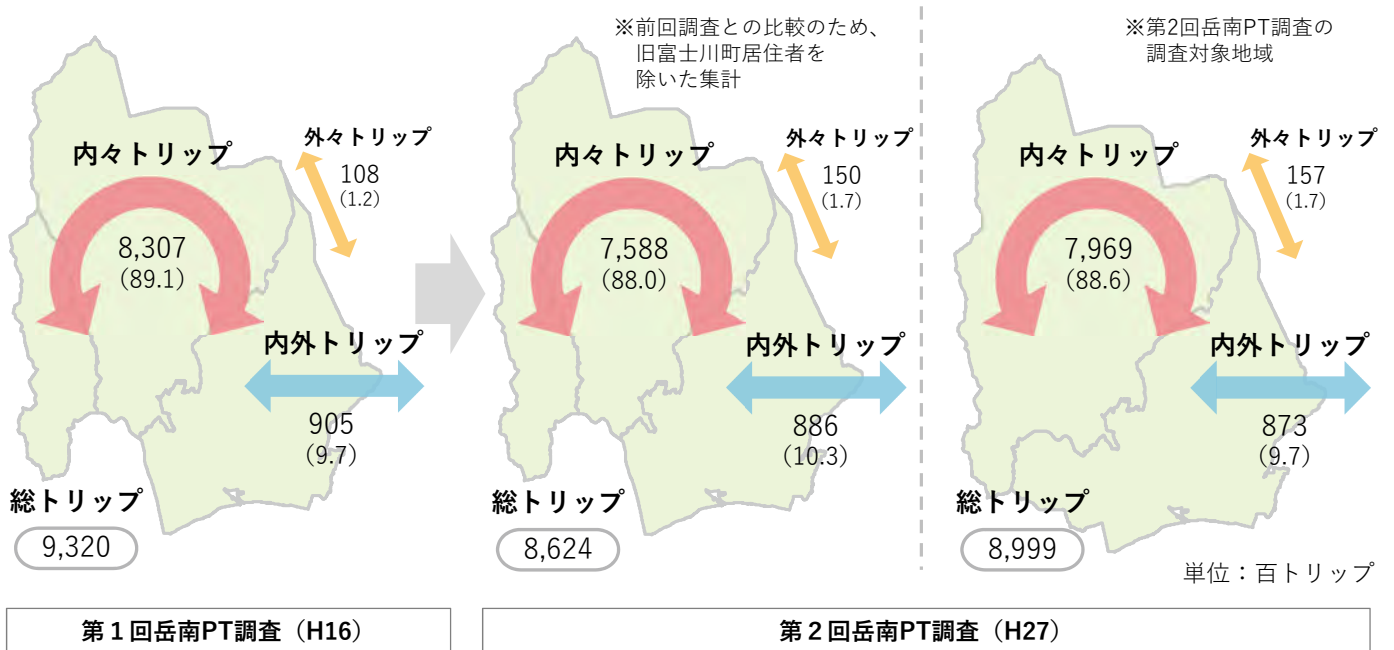


出典) 統計センター静岡 (H27) をもとに作成

## 2-1 岳南都市圏居住者の交通特性

### (1) 都市圏全体の1日の動き

- 都市圏の総トリップ数は約90万トリップ/日です。
- 前回調査から都市圏の内々（出発地と目的地ともに都市圏内）および内外（出発地と到着地のいずれかが都市圏内）トリップともに減少しました。



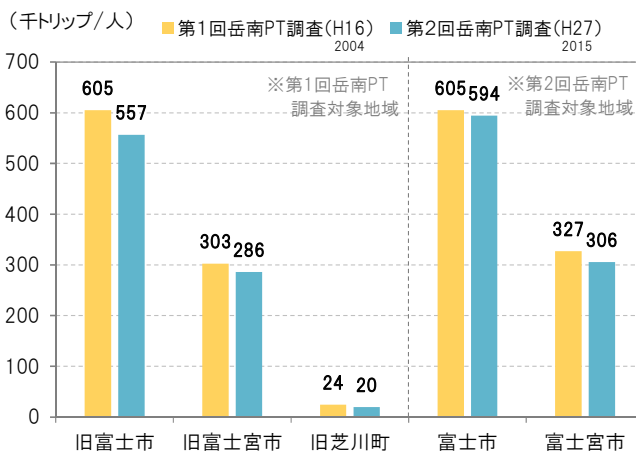
( ) 内は、都市圏居住者のトリップ数に占める割合

出典) 各回岳南PT調査

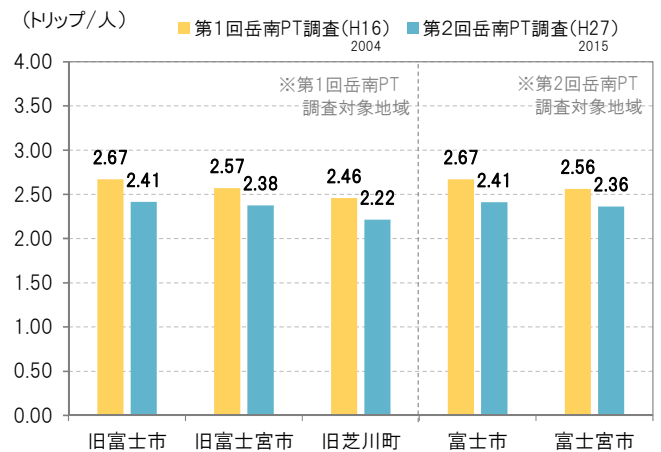
### (2) 旧市町別のトリップ数

- 旧市町別の発生トリップ数をみると、いずれも前回調査から減少しています。
- 一人あたりトリップ数は前回調査からいずれも約0.2トリップ/人減少しています。

#### 【旧市町別トリップ数】



#### 【旧市町別一人当たりトリップ数】

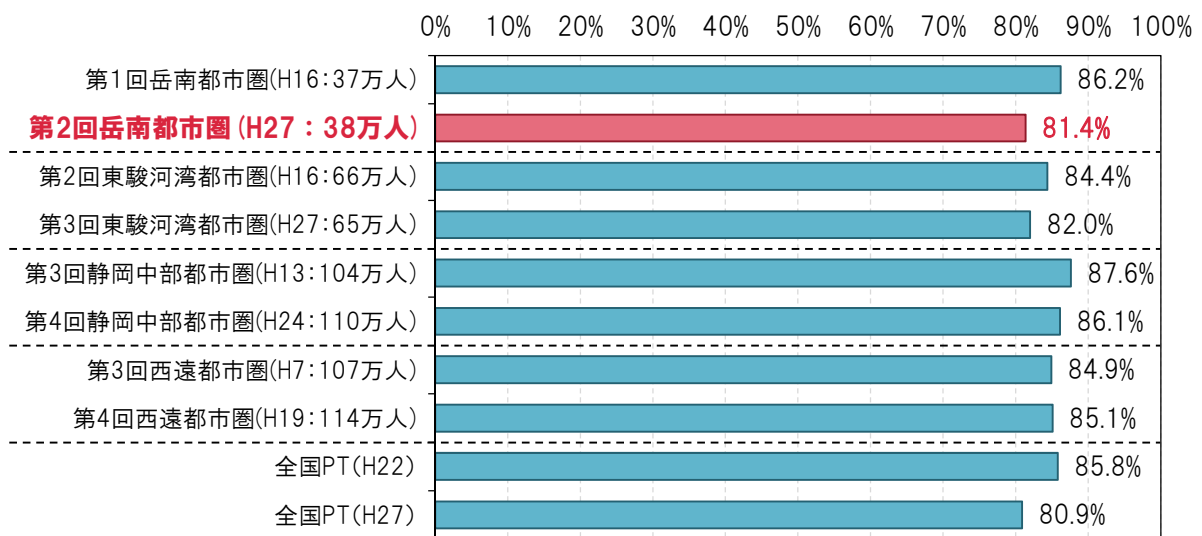


出典) 各回岳南PT調査

### (3) 外出率

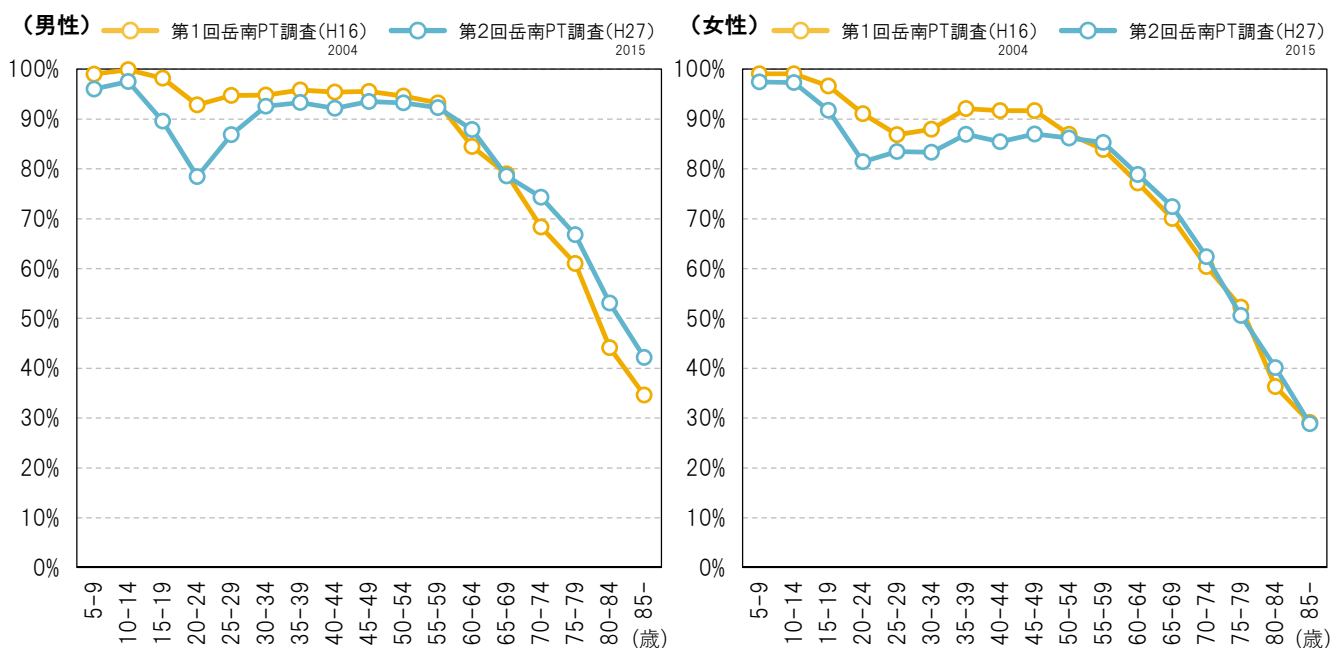
- 岳南都市圏居住者の外出率は81.4%で、前回調査から低下しています。
- 男女とも若い年代ほど低下しており、50～74歳で増加しています。

#### 【外出率】



出典) 各回岳南PT調査、都市計画ハンドブック

#### 【性・年齢階層別の外出率】

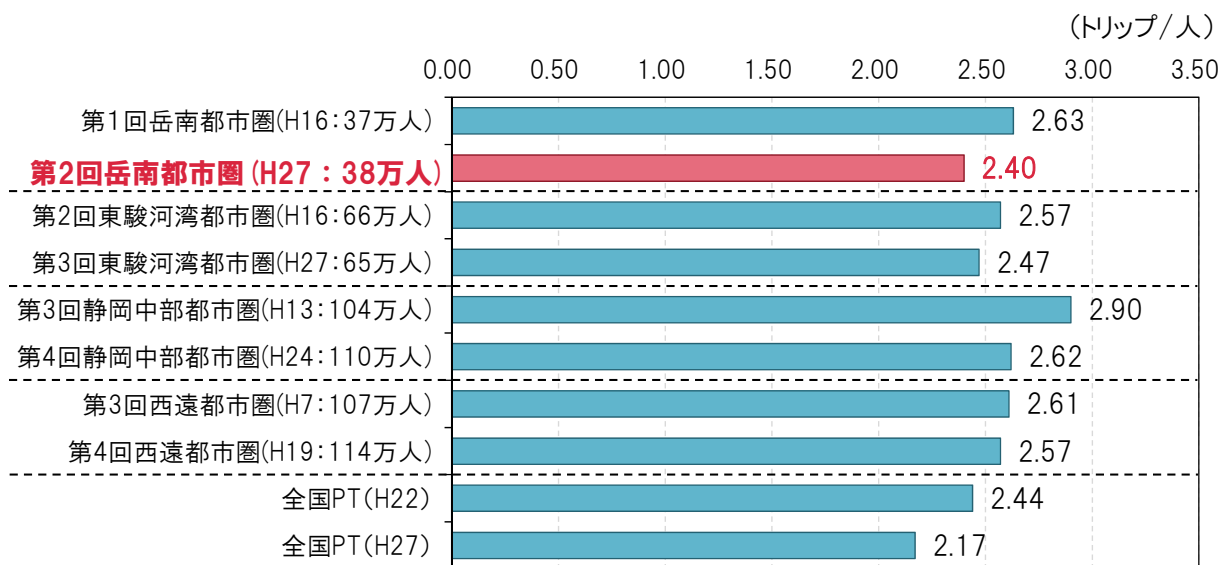


出典) 各回岳南PT調査

#### (4) 一人あたりのトリップ数

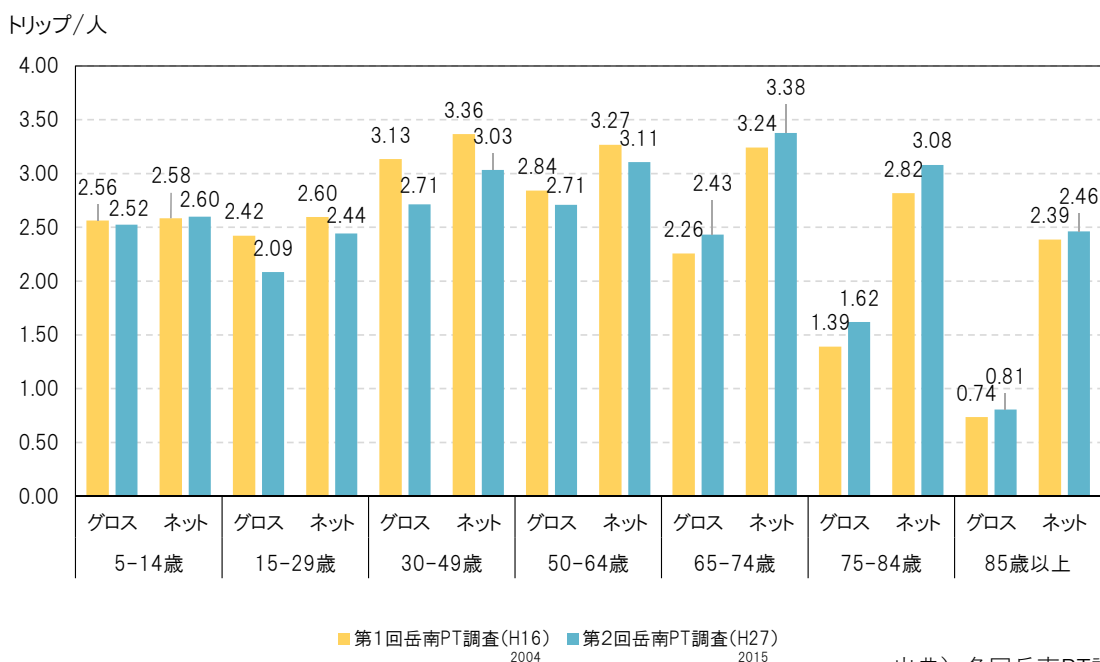
- 岳南都市圏居住者の一人あたりのトリップ数は2.40トリップ/人で前回調査から減少しています。
- 人口あたりのトリップ数（グロス）は高齢ほど少ない一方、外出人口あたりのトリップ数（ネット）は65～84歳の方が若年層よりも多い傾向にあります。

#### 【都市圏一人あたりトリップ数】



出典) 各回岳南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】

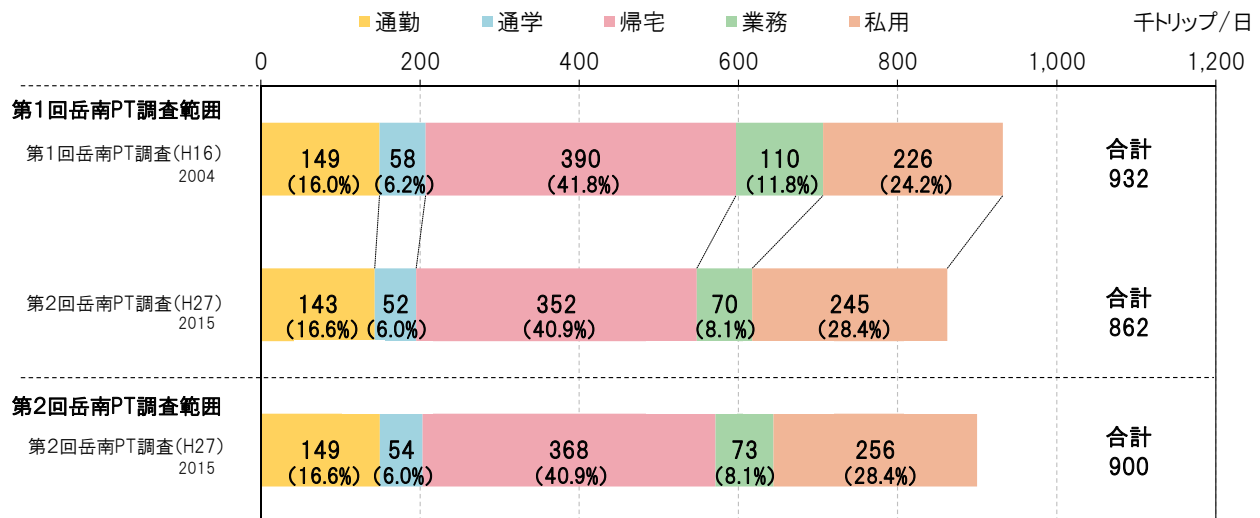


出典) 各回岳南PT調査

(5) 目的構成

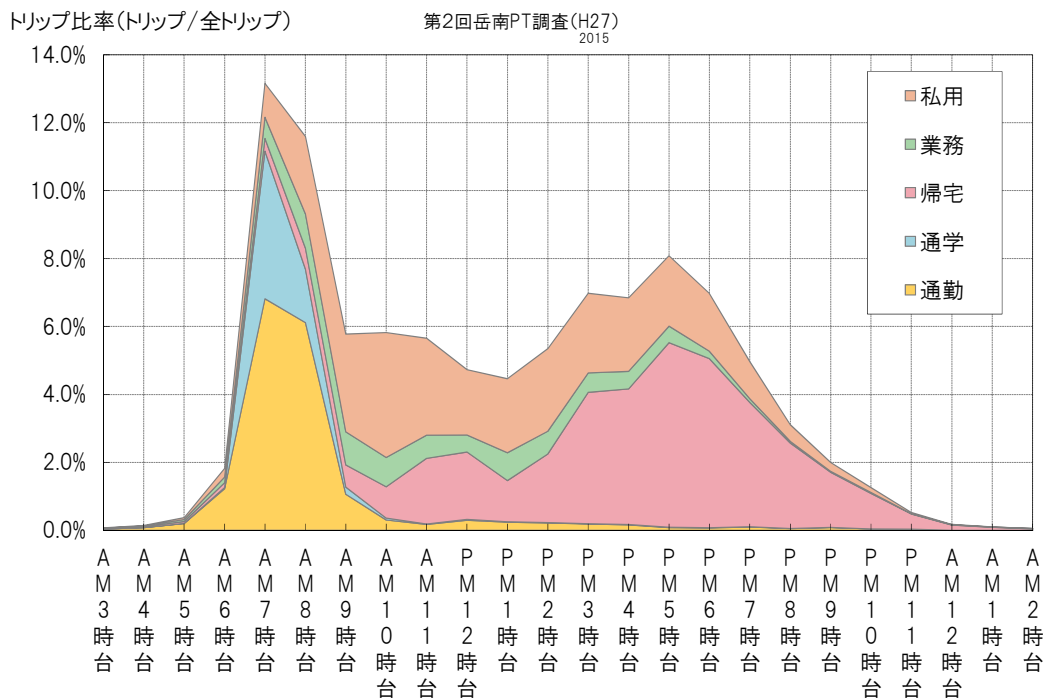
- 目的別のトリップ数は、少子高齢化の影響により、通勤や通学、帰宅、業務目的のトリップが減少し、私用目的トリップが増加しています。
- 午前7時台に通勤、通学目的のトリップが集中し、午後5時台に帰宅目的のトリップが集中しています。

【目的別トリップ数】



出典) 各回岳南PT調査  
 ※第1回岳南PT調査範囲：旧富士川町を除く範囲

【目的別の到着時間分布】

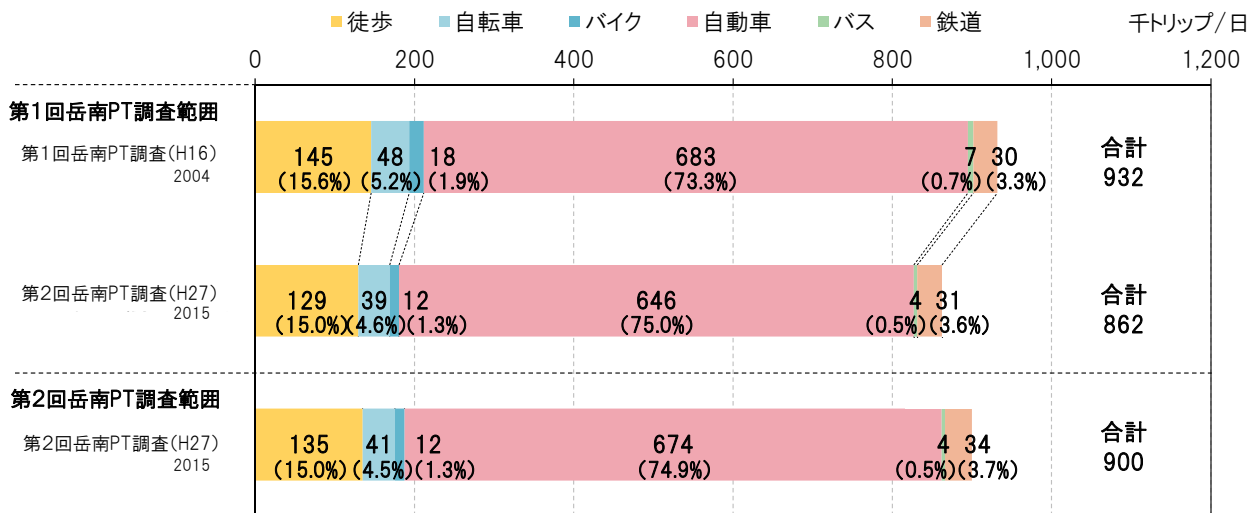


出典) 第2回岳南PT調査

## (6) 交通手段構成

- 代表交通手段別のトリップ数は、前回調査と同様に自動車利用トリップが大半を占めています。鉄道利用トリップを除き、減少しています。
- 年齢層別にみると、高齢層において運転免許保有率の増加等に伴い、徒歩から自動車への転換がみられます。
- 85歳以上の高齢者においては、自動車（送迎）の割合が増加しています。

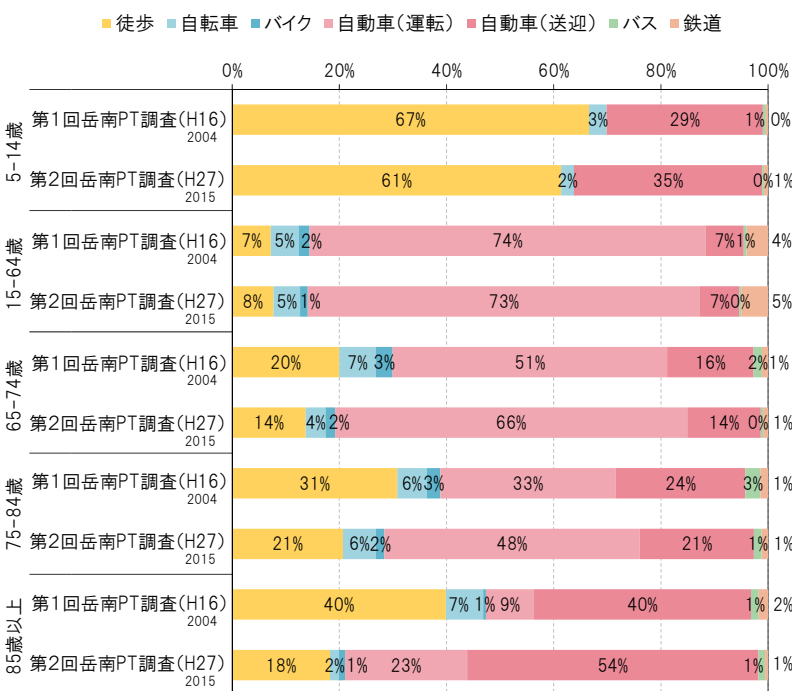
### 【代表交通手段別トリップ数】



出典) 各回岳南PT調査

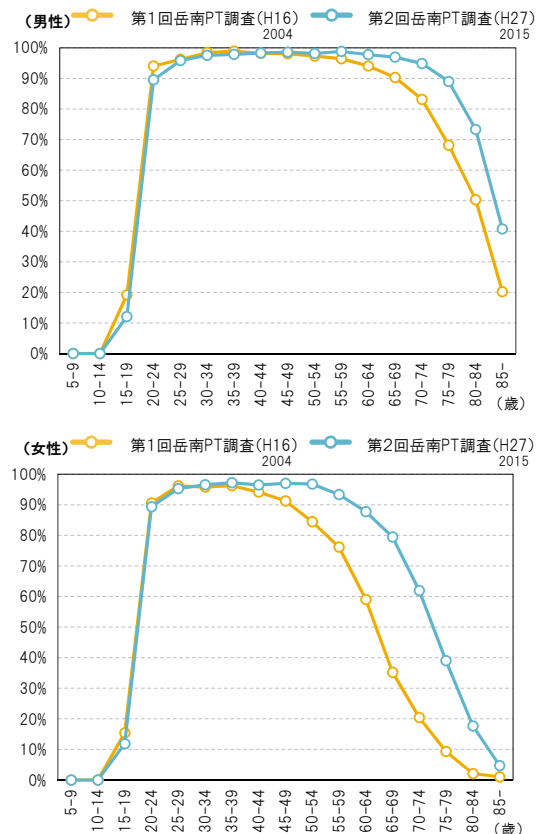
※第1回岳南PT調査範囲：旧富士川町を除く範囲

### 【年齢階層別の交通手段分担率】



出典) 第2回岳南PT調査

### 【運転免許保有率の変化】



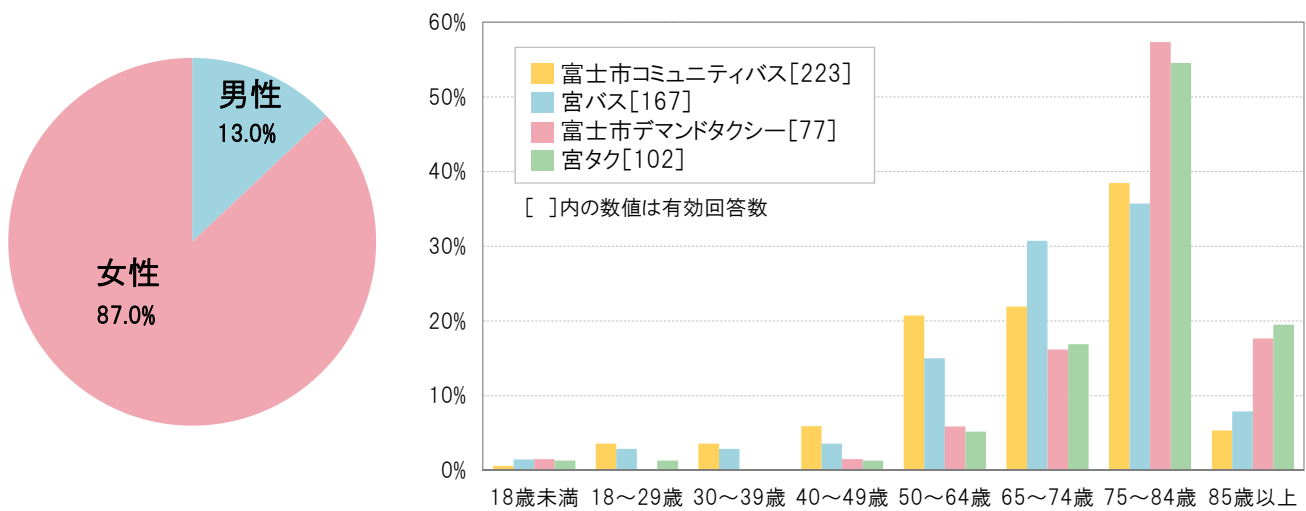
出典) 各回岳南PT調査



### (7) コミュニティバス・デマンドタクシーの利用状況

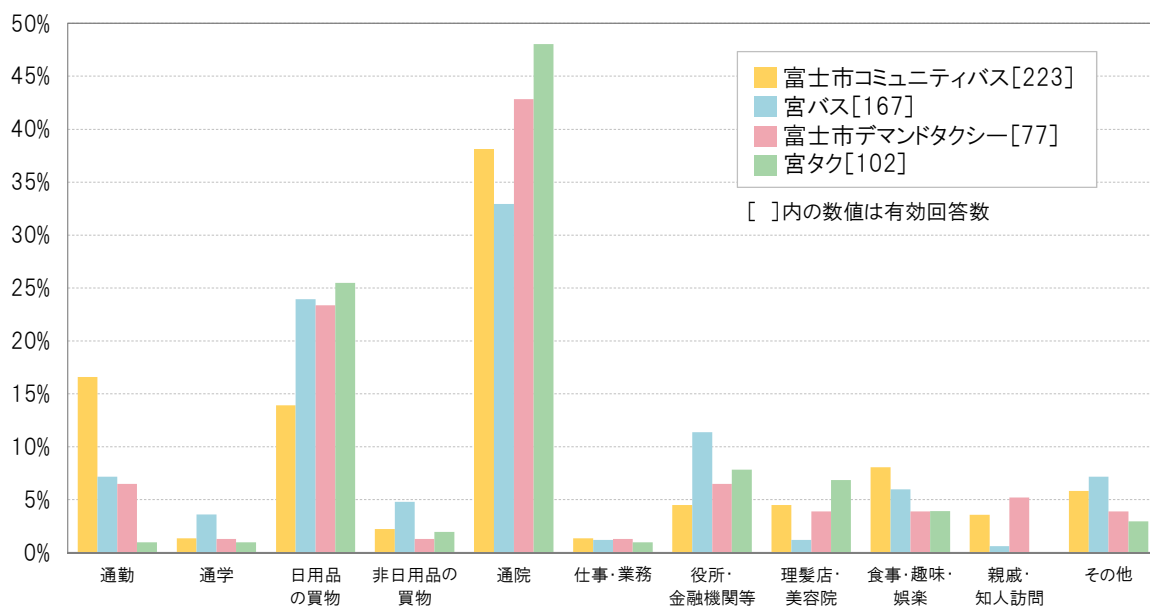
- コミュニティバス・デマンドタクシーは65歳以上の高齢者、特に女性に多く利用されています。
- 全体的には通院や日用品の買物など、日常生活における利用が多く、富士市のコミュニティバスは通勤にも利用されています。

#### 【利用者の性別・年齢層】



出典) 第2回岳南PT調査 (コミュニティバス・デマンドタクシー調査)

#### 【利用目的】



出典) 第2回岳南PT調査 (コミュニティバス・デマンドタクシー調査)

※富士市コミュニティバス：ひまわりバス、しおかぜ、みなバス、こうめ、うるおい、ナイト Shuttle、モーニング Shuttle、なのはなバス  
 富士市デマンドタクシー：こぶし、ほたる、かぐや、おかタク、マリン、なのはな、やまぼうし  
 いずれも調査時 (H28.10) の名称

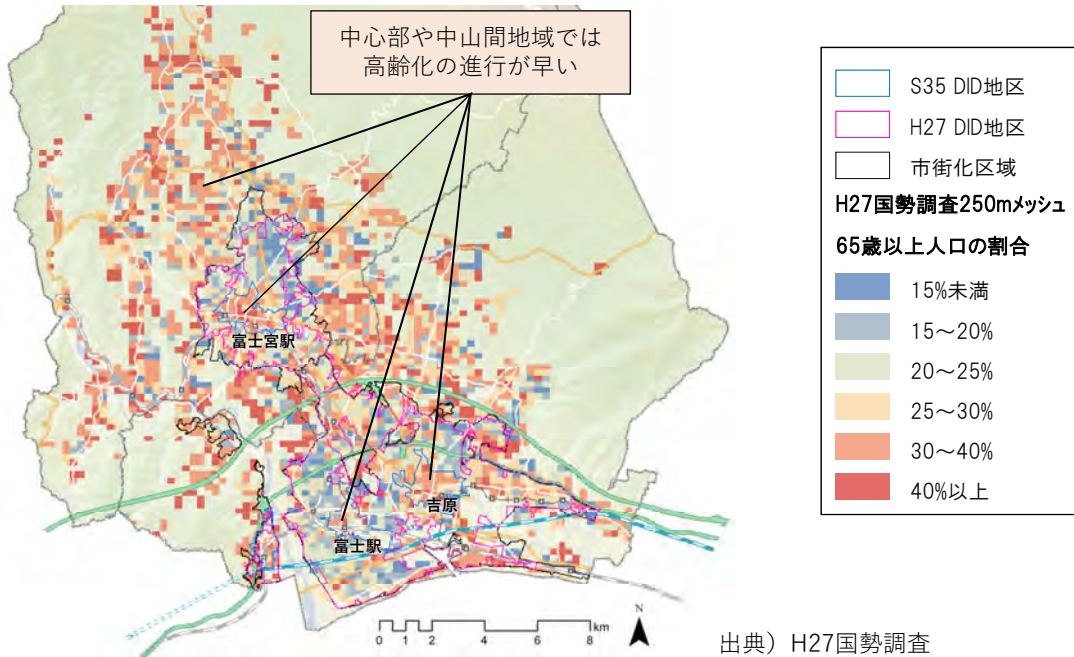
# 3 都市交通の課題

## 3-1 岳南都市圏を取り巻く状況

### (1) 人口減少と少子高齢化の本格化

- 各市とも市街化区域外において高齢化が進んでいます。
- 市街化区域内においては昭和35年（1960）当時からDID地区であった中心部（吉原周辺、富士宮駅周辺）で高齢化率が高く、今後はその周辺部も加速度的に高齢化が進むと予測されます。

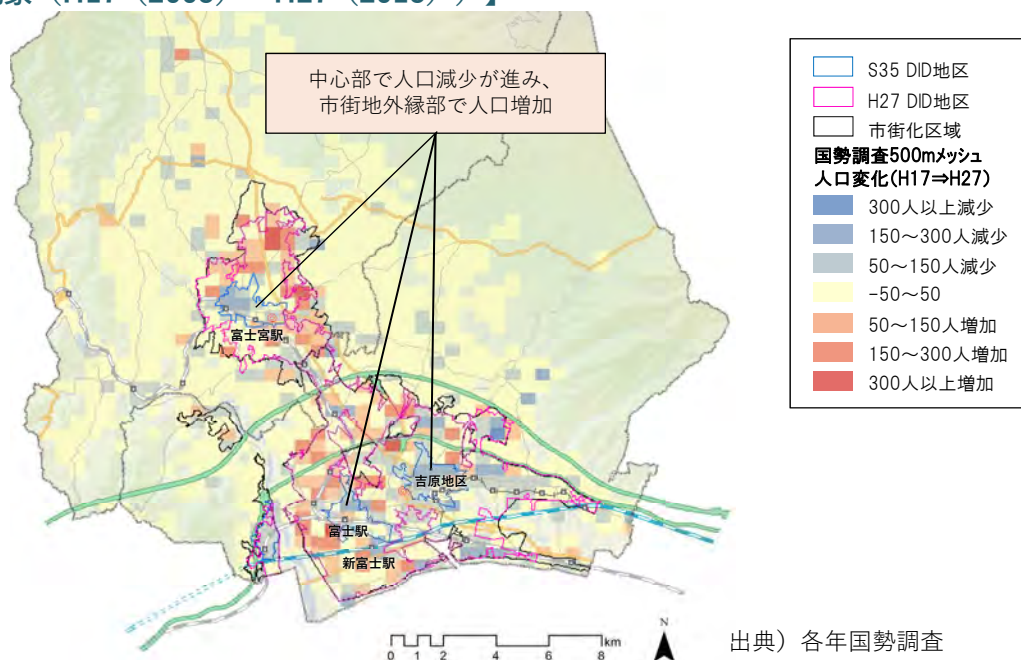
#### 【中心部・郊外部で進む高齢化】



### (2) 市街地の低密度化の進行

- ここ10年においても中心部で人口が減少し、市街地外縁部で人口が増加するドーナツ化が進行しています。

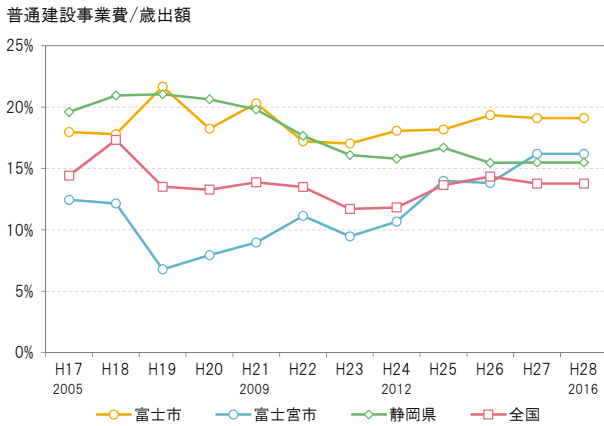
#### 【ドーナツ化現象（H17（2005）⇒H27（2015））】



### (3) インフラ維持管理費用の増大と新設整備予算の抑制

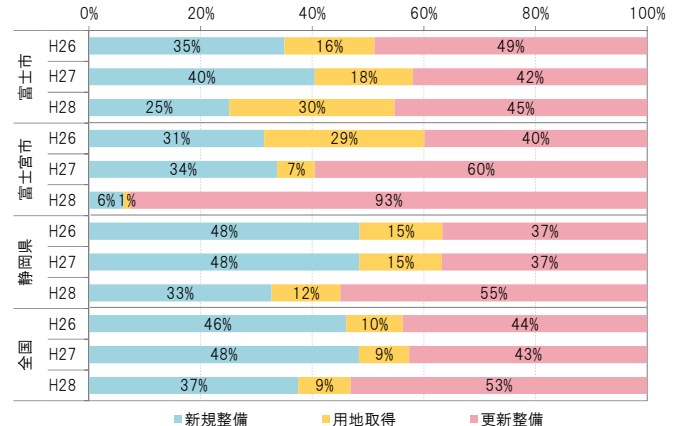
- 人口減少、超高齢社会による財政制約が高まるなか、高度経済成長期に集中的に整備された道路や橋りょう、上下水道管等の維持管理更新費が増大し、市民一人当たりのコストは増加していくことが予想されます。
- さらに、更新整備費の増加に伴い、新規整備費はますます抑制されると想定されます。

【歳出額に占める普通建設事業費の推移】



出典) 総務省「市町村別決算状況調査」

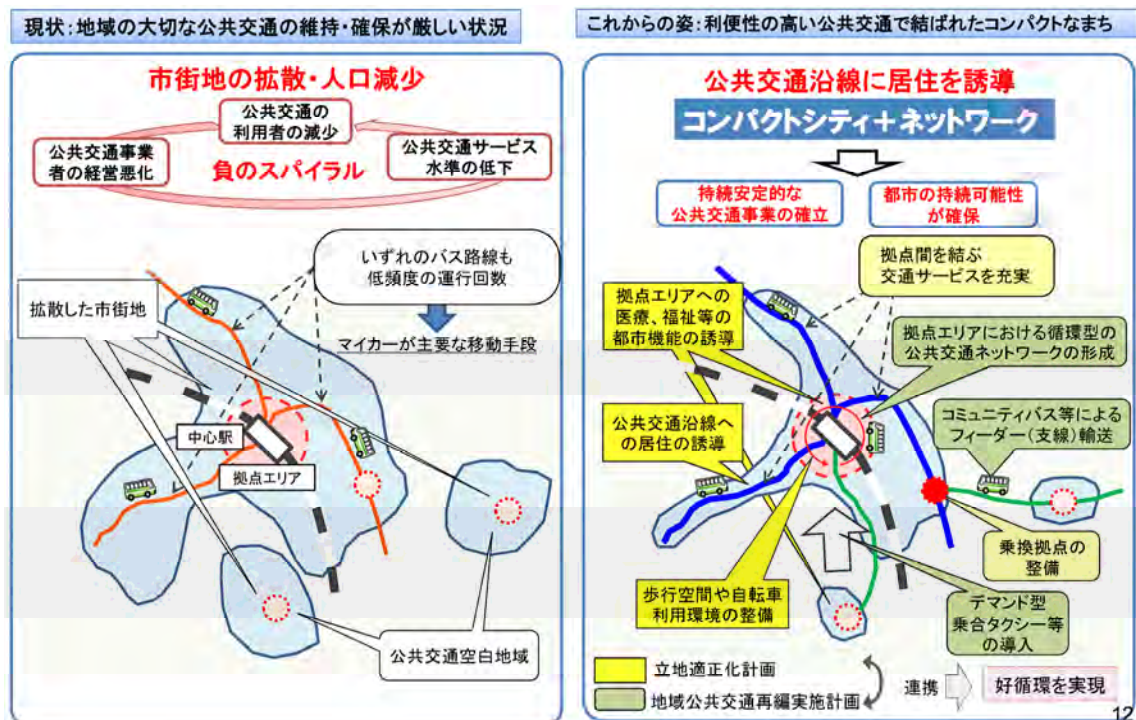
【普通建設事業費の内訳の推移】



出典) 総務省「市町村別決算状況調査」

### (4) コンパクト+ネットワークの推進

- 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制度など、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。



出典) 国土交通省資料

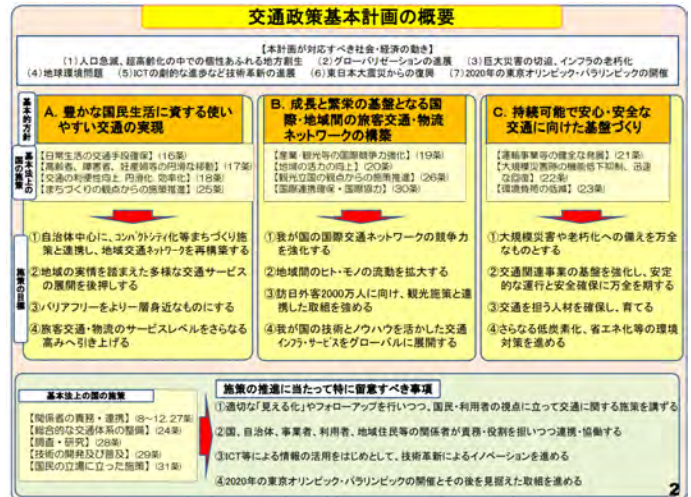
## (5) マルチモーダル・ユニバーサルな交通環境の確保

- 交通政策基本法により、自治体や交通事業者の責務が明文化され、高齢者をはじめとした移動制約者に対しても日常的に必要な交通手段の確保が求められています。
- また、歩いて暮らせるまちづくりが注目されており、今後はマルチモーダル・ユニバーサルな交通環境を確保することが必要となります。

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



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「交通政策基本計画の概要」

## (6) 低炭素都市形成への要請

- 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必要不可欠になりつつあります。
- 環境に優しい交通手段の活用や移動距離の抑制など、日常交通において実施可能な取組を都市全体と個人の双方で進めることが求められます。

参考図 各施策分野の関連・連携イメージ



出典) 国土交通省「低炭素まちづくり実践ハンドブック」

## 4. 低炭素まちづくり計画(エコまち計画)の策定

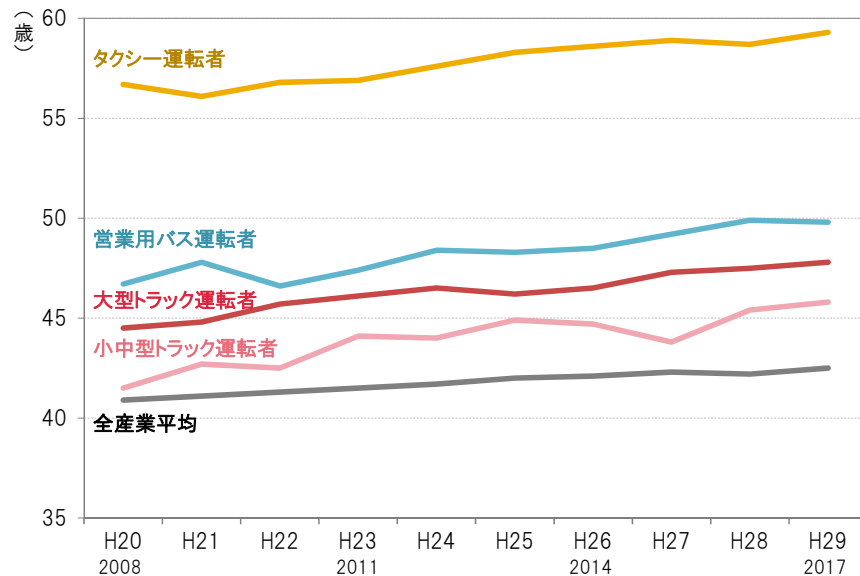


出典) 国土交通省「『都市の低炭素化の促進に関する法律』に基づく低炭素まちづくり計画概要パンフレット」

### (7) 交通の担い手不足

- 公共交通や物流のドライバーは他業種に比べて平均年齢が高く、高齢化が進展しています。
- 将来的に、現役世代の引退に伴う担い手不足により、公共交通の維持が困難になることが懸念されます。

#### 【ドライバーの平均年齢の推移】



出典) 賃金構造基本統計調査

### (8) 新たなモビリティの発展と移動手段の多様化

- 環境負荷の低減や健康増進、公共交通の機能補完のため、自転車の需要が高まっています。また、超小型モビリティなど新たなモビリティが開発され、これらのシェアリングによる活用が広まりつつあります。
- 自動運転車は自動車メーカーや交通事業者、ICT技術企業などが積極的に研究・開発に取り組んでおり、今後10数年間で交通事故の削減や交通渋滞の緩和、公共交通の維持が困難な地域における移動支援など様々な場面での活用が期待されています。

#### 【超小型モビリティ等のシェアリング】

超小型モビリティ導入事例の類型		
業務・公務	<b>配送業務の効率化 (日本郵便・セブンイレブン)</b> 	<b>訪問業務での活用 (熊本県、宮城県美里町、高松市等)</b> 
	<b>離島や自然観光地の周遊利用 (飯島、大分県旭島、神戸市等)</b> 	<b>温泉地等の滞在リゾートでの回遊性向上 (石川県加賀市、鳥取県鹿野町等)</b> 
観光利用	<b>都市部でのシェアリング日常利用 (豊田市、安城市等)</b> 	<b>中山間地や離島でのレンタル日常利用 (藤厚川内市、大分県旭島等)</b> 
	<b>日常利用</b> 	<b>日常利用</b> 



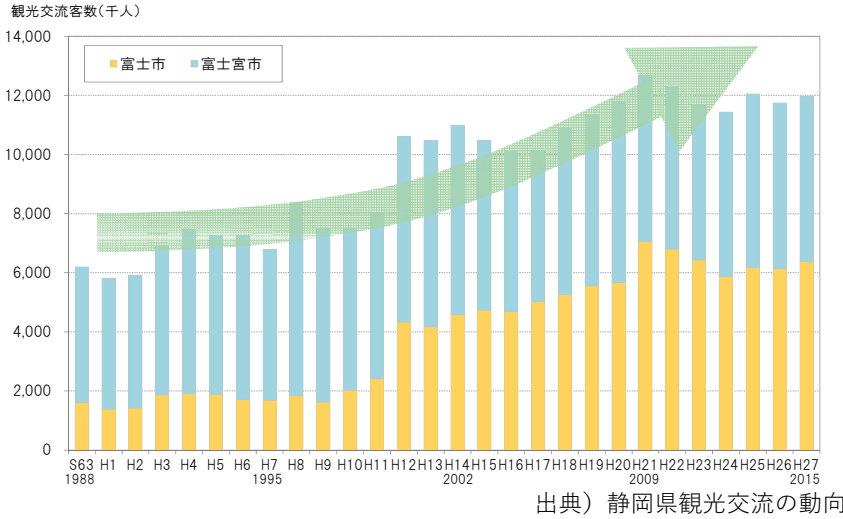
出典) 富士山観光交流ビューロー

出典) 国土交通省「地域と共生する超小型モビリティ勉強会資料」

## (9) 富士山の世界遺産登録と観光政策の強化

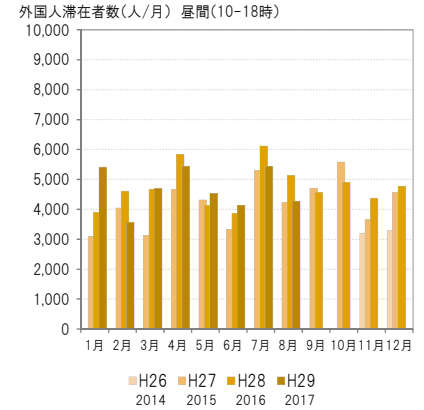
- 岳南都市圏への観光客数は増加傾向にあり、平成25年（2013）6月の富士山世界遺産登録を契機とした様々な取組により、今後も観光交通の増加が期待されています。
- 近年は外国人観光客も増加傾向にあり、桜やダイヤモンド富士の見ごろとなる4月や富士登山シーズンの7月～8月にかけて多い状況です。

### 【増加する岳南都市圏への観光客数】

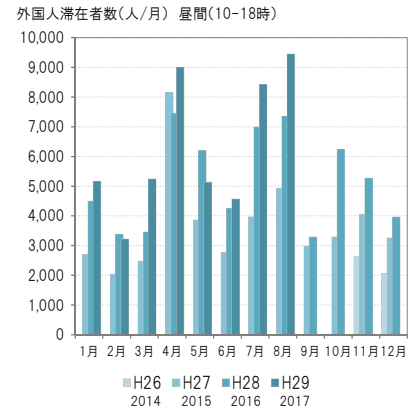


### 【増加する外国人観光客数】

#### <富士市>



#### <富士宮市>



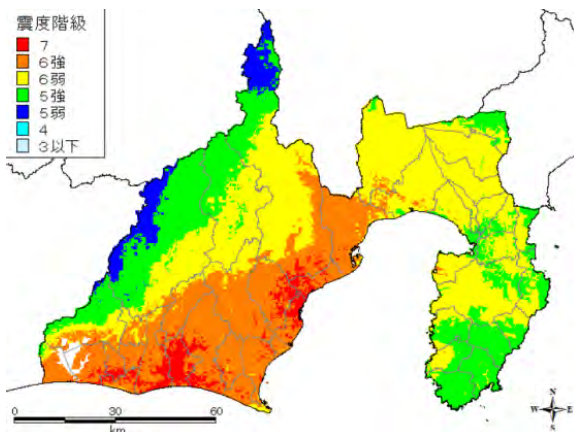
出典) RESAS外国人滞在分析

## (10) 激甚化する自然災害

- 南海トラフ巨大地震などの大規模地震の切迫性が一段と増しており、都市圏内外の連携や緊急輸送路の強化など、地震災害に強い基盤整備が必要です。
- また、頻発化・激甚化する局地的豪雨に対し、土砂崩れ等の災害による地域の孤立化を防ぐ対応が求められます。

### 【南海トラフ巨大地震の脅威】

#### <南海トラフ巨大地震での推定震度>



出典) 静岡県第4次被害想定

#### <静岡県で予想される津波>



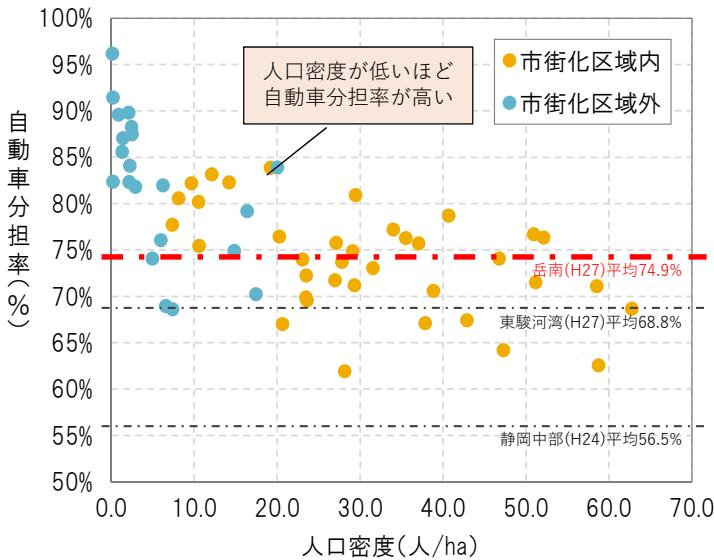
出典) ふじのくにインフラビジョン

### 3-2 現況分析結果から見た問題点

#### (1) 住宅立地と公共交通サービスのミスマッチ

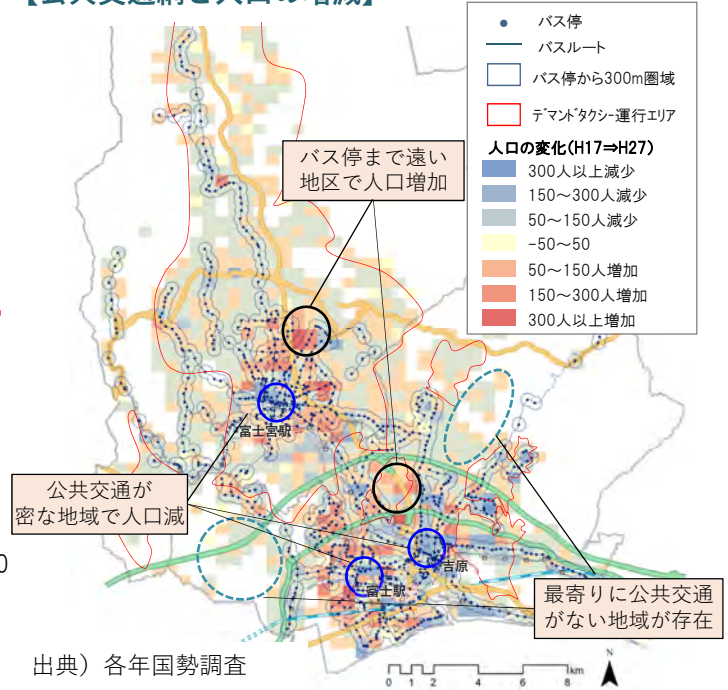
- 人口密度が高い市街化区域内の地区であっても自動車分担率が他都市圏の平均よりも高い状況です。
- 公共交通が密な地域で人口が減少し、バス停まで遠い地区で人口増加しています。

【人口密度と自動車分担率】



出典) 第2回岳南PT調査、他都市圏PT調査

【公共交通網と人口の増減】

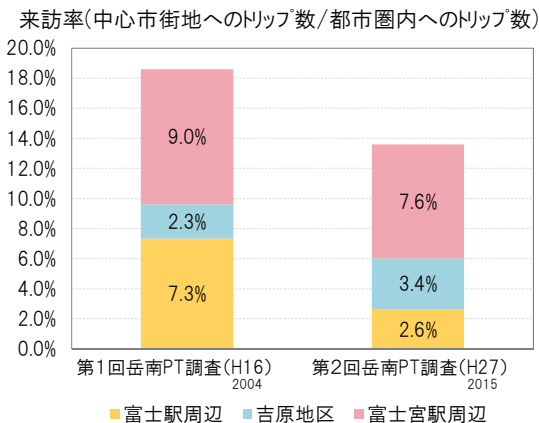


出典) 各年国勢調査

#### (2) 中心市街地の求心性・拠点性の低下

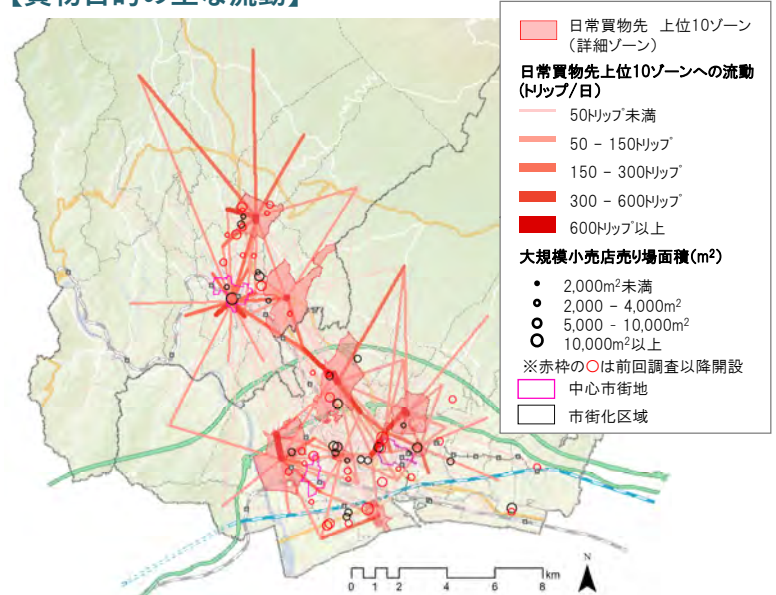
- 前回調査以降、市街化区域の外縁部に多く開設された大型店同士の競争が激化し、中心市街地の魅力は益々低下しています。
- 富士駅周辺では松岡や鮫島の大型店に、富士宮駅周辺では万野原や小泉周辺の店舗へ買い物客が流れていき、中心市街地では商業の衰退と来訪者減少の悪循環が進行しています。

【中心市街地への来訪率（買物目的）】



出典) 各回岳南PT調査  
※第1回調査範囲

【買物目的の主な流動】

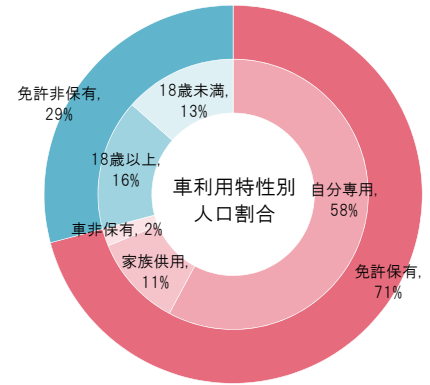
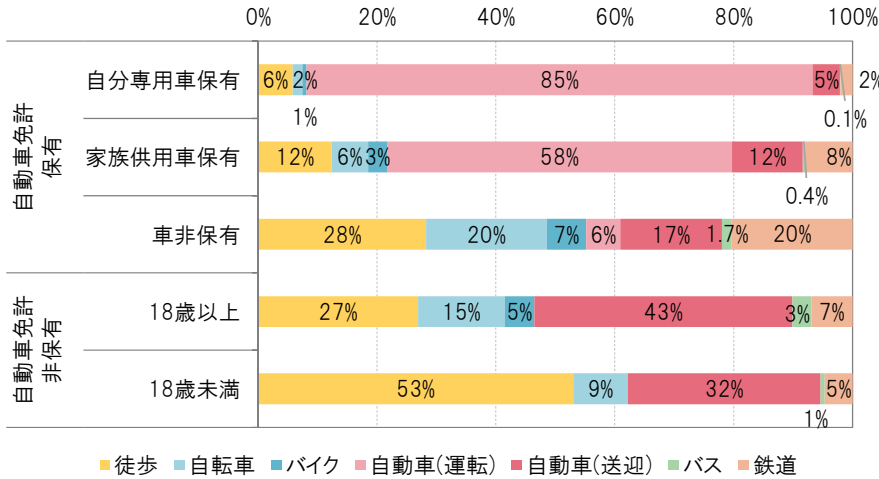


出典) 第2回岳南PT調査 ※小ゾーンから詳細ゾーンへのトリップを集計

### (3) 自動車依存の定着

- 自分専用の車を持つ人は都市圏居住者の約6割を占め、そのうち9割が日常の移動に自動車を利用しています。
- 自動車運転免許非保有の18歳未満であっても自動車（送迎）が3割を占めています。

#### 【自動車利用特性別の交通手段構成】



出典) 第2回岳南PT調査

### (4) 幹線道路の渋滞

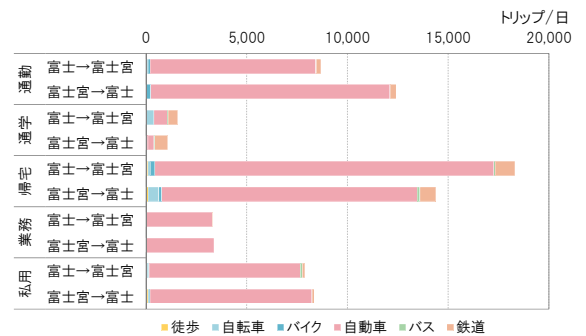
- 富士市富士宮市間の移動は自動車利用が多く、国道139号などの南北幹線道路で渋滞が発生しています。
- また、岳南都市圏居住者は比較的短距離においても自動車を利用する傾向にあり、市街地部や富士川渡河断面などにおいても交通渋滞が恒常化しています。

#### 【市街地部や幹線道路での交通渋滞の発生】



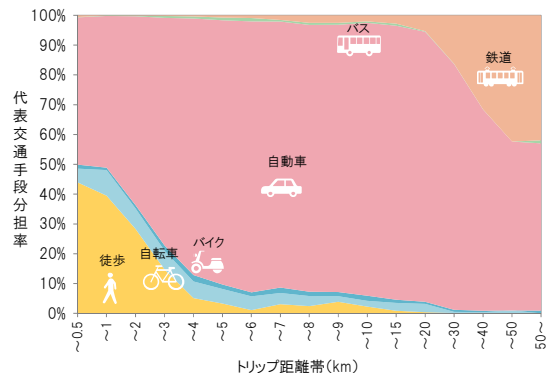
出典) 混雑時旅行速度：H27道路交通センサ  
主要渋滞箇所：H30年度静岡県道路交通渋滞対策推進協議会資料

#### 【富士市-富士宮市間の交通手段】



出典) 第2回岳南PT調査

#### 【距離帯別交通手段】



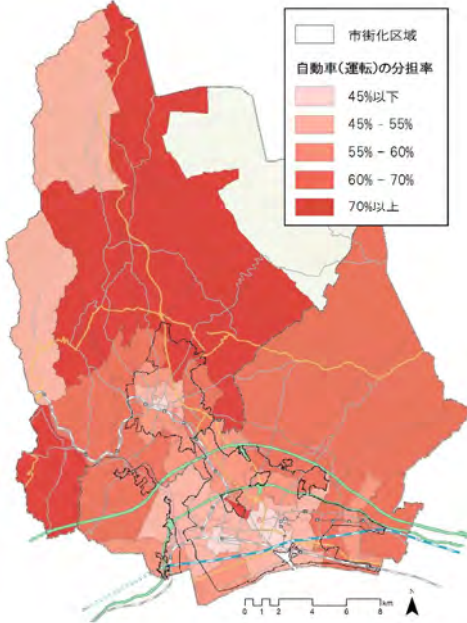
出典) 第2回岳南PT調査



(5) 高齢者等の移手段の制約

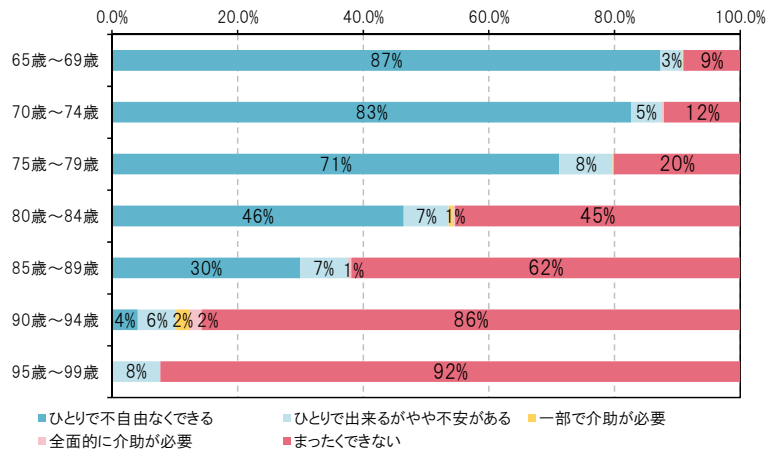
- 中山間地域に住む高齢者の移動の約7割を自動車（自分で運転）が占めています。
- 今後、加齢に伴い自動車を運転できなくなる高齢者が増加することが懸念されます。

【65歳以上の交通手段】



出典) 第2回岳南PT調査 ※居住地ベースの集計

【加齢に伴う自動車の運転可否】

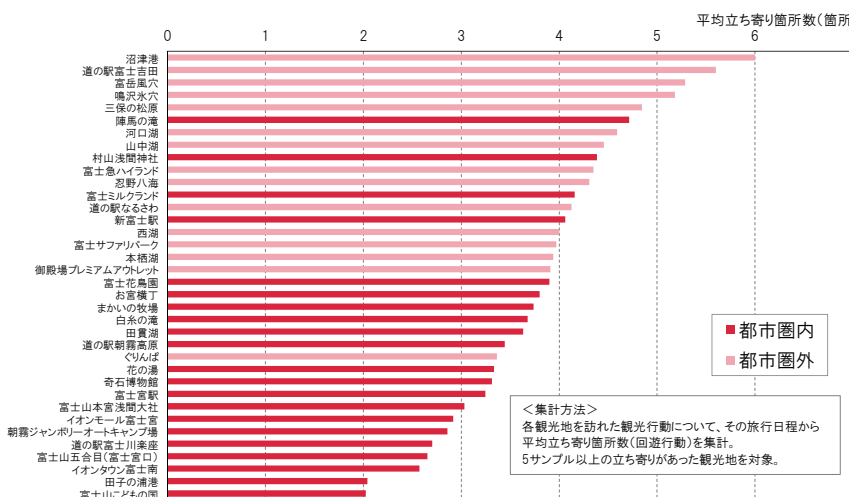


出典) 第2回岳南PT調査 (住民交通意識アンケート調査)

(6) 中心市街地や公共交通と観光の連携不足

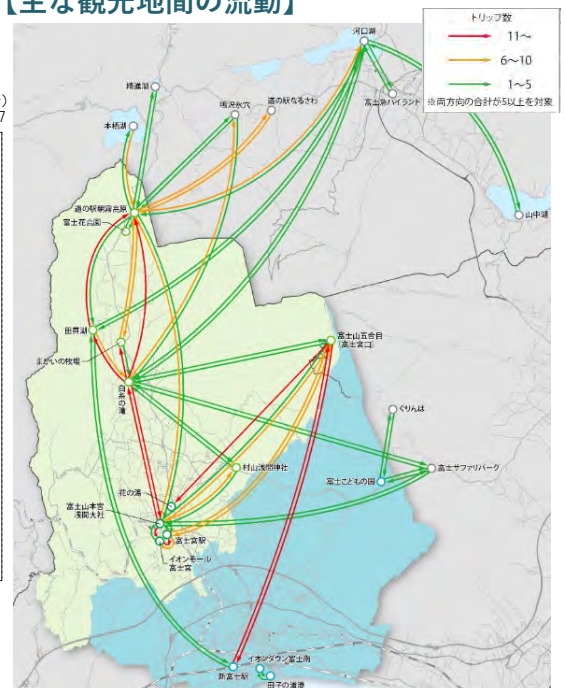
- 岳南都市圏内の観光地の回遊行動は、都市圏外の観光地を訪れた場合に比べて、平均立ち寄り箇所数が少ない傾向にあります。
- 本都市圏の玄関口となる新富士駅から富士宮方面に行く動きが少ない状況です。
- 周遊の足を持たない外国人観光客を含め、都市圏内の回遊行動を支えるための二次交通手段等の観光サービスの充実が求められます。

【観光地別の平均立ち寄り箇所数（回遊性）】



出典) 第2回岳南PT調査 (観光客周遊実態調査)

【主な観光地間の流動】

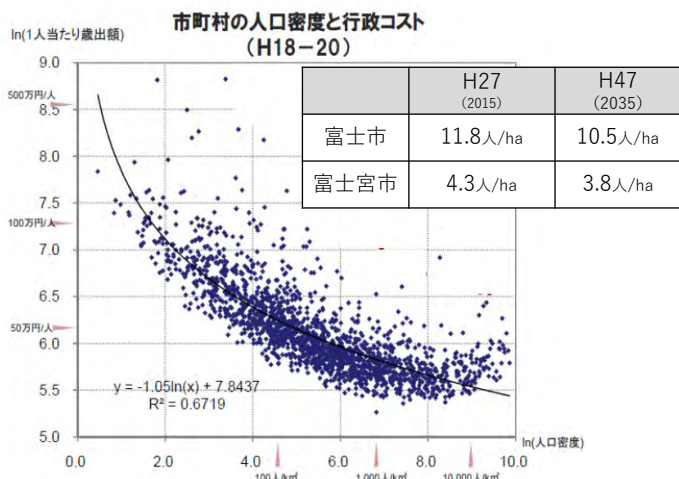


### 3-3 将来予測結果から見た問題点

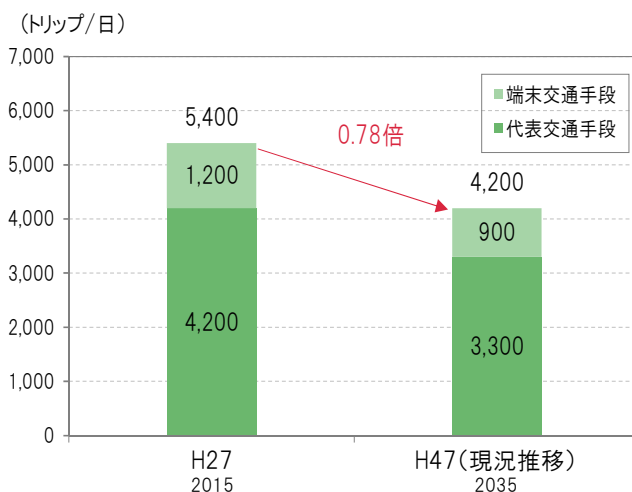
#### (1) 非効率な都市運営と公共交通サービスの低下

- 将来の人口密度は低下し、一人あたりのインフラ維持費用等の行政コストの増加と自動車利用の増加が予想されます。
- バス停の徒歩圏人口の減少と利用者の減少によるサービスの低下が懸念されます。

##### 【人口密度と行政コストの関係】



##### 【バス利用者数の見通し】



出典) 国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」

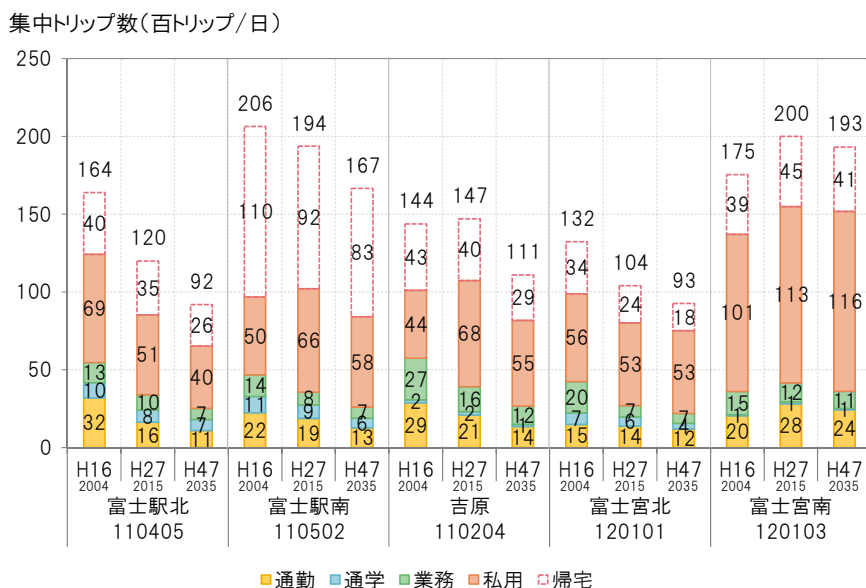
人口：H27は国勢調査、H47は社人研予測値  
都市計画区域面積：静岡県の都市計画（資料編）H28.3

出典) H27は第2回岳南PT調査、H47は予測値  
※都市圏居住者の、都市圏内々、内外交通を対象に集計  
※H47（現況推移）は、都市圏構造がこれまでのトレンドで推移した場合の将来予測値

#### (2) 中心市街地の求心性・拠点性の低下の進行

- 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、全地区で減少すると予測されます。
- それにより、中心市街地の求心性・拠点性の低下の進行が懸念されます。

##### 【中心市街地へのトリップ数の見通し】

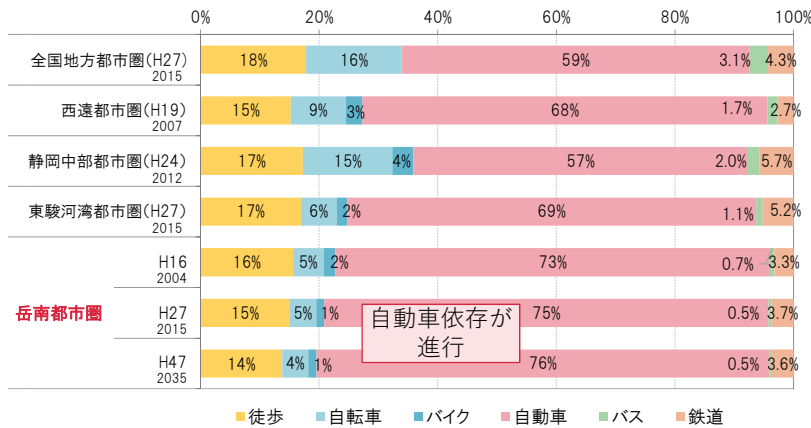


出典) H16、H27は各回岳南PT調査、H47は現況推移型の予測値  
※中心市街地が存する小ゾーンで集計

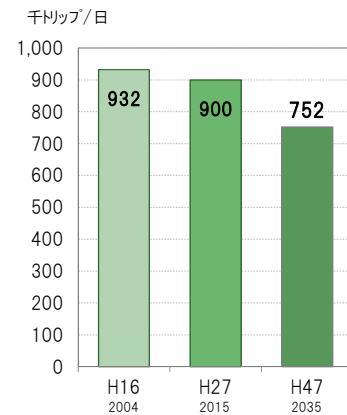
### (3) 自動車依存の進行

□ 他都市圏に比べて高い本都市圏の自動車分担率は今後も増加することが見込まれます。

【交通手段分担率の変化】



【交通量の見通し】

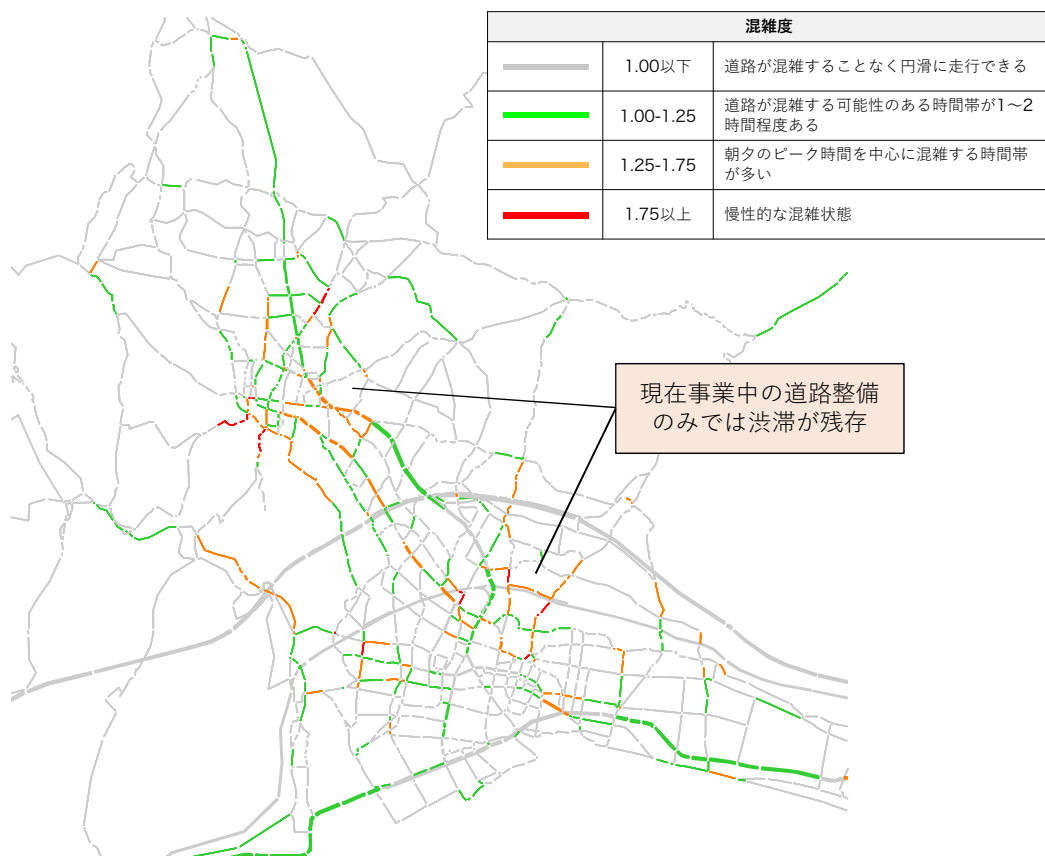


出典) H16、H27は各回岳南PT調査、H47は現況推移型の予測値 ※H16は旧富士川町は含まれない

### (4) 道路混雑の残存

□ 人口減少により総交通量が減少するものの、現在事業中の道路整備のみでは南北幹線道路や市街地部の渋滞が残存することが予想されます。

【事業中の道路の完成後に残る渋滞区間 (H47 (2035) 現況推移)】

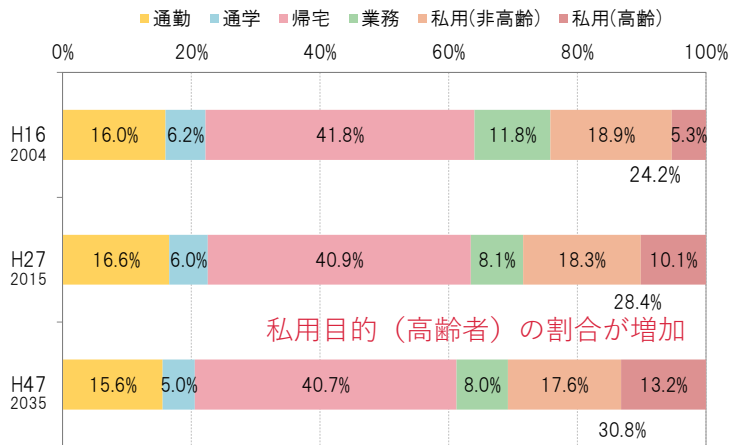


出典) 現況推移型の将来H47 (2035) OD表・事業化ネット推計値

## (5) 移動が不便な高齢者等の増加

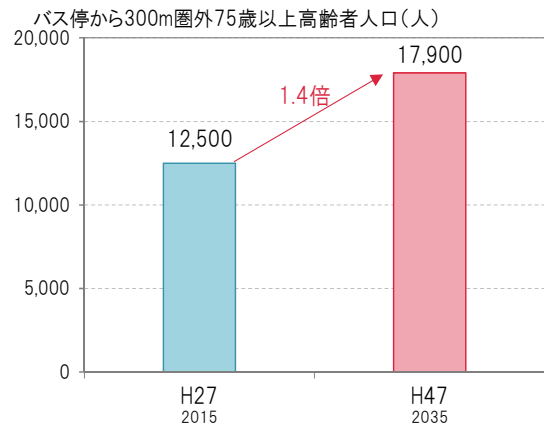
- 今後も75歳以上の高齢者交通の増加が見込まれ、目的構成は通勤・通学等の定常的な交通の割合が減少し、目的地や移動時間帯が多様な高齢者の私用目的が増加することが予想されます。
- 一方、中山間地域など公共交通が不便な地域に住む高齢者は現状の1.4倍まで増加するなど、移動不便者の増加が懸念されます。

### 【高齢者交通の増加】



出典) H16、H27は各回岳南PT調査、H47は現況推移型の予測値

### 【移動不便者数※の見通し】



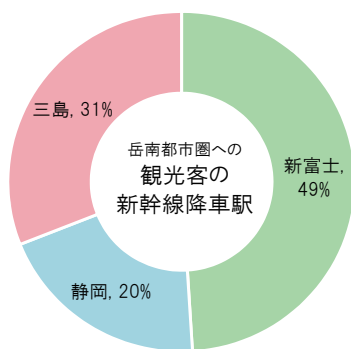
出典) H27はH27国勢調査250mメッシュ人口に基づき集計、H47は現況推移型の予測値

※移動不便者をバス停徒歩圏外の75歳以上高齢者数として集計

## (6) 広域交流ゲートウェイ機能の不足

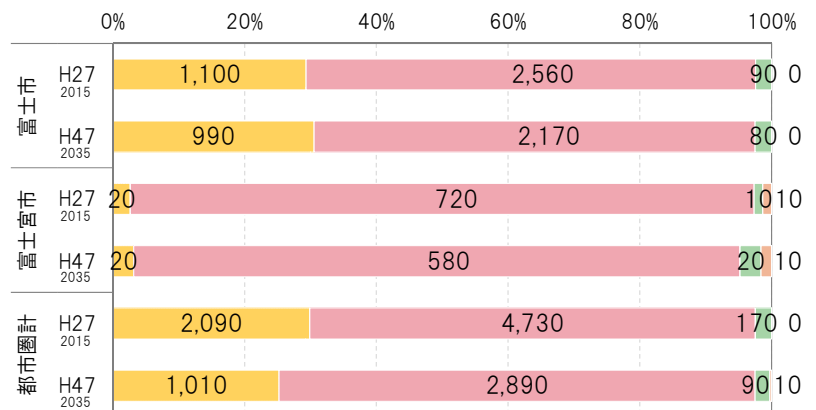
- 新富士駅は広域交流ゲートウェイとしての機能を担っていますが、新幹線で本都市圏に訪れる観光客の利用は約5割に留まっています。
- 一方、都市圏居住者の新富士駅末端交通手段のほとんどは自動車、徒歩、自転車で、公共交通利用者は少なく、現状の交通体系が継続する前提では、将来もその傾向は変わりません。
- 周遊の足を持たない外国人観光客を含め、都市圏内の回遊行動を支えるための二次交通手段等の観光サービスの充実が求められます。

### 【観光客の新幹線降車駅】



出典) 第2回岳南PT調査 (観光客周遊実態調査)  
※新富士駅での調査を除く

### 【新富士駅利用者の末端交通手段 (都市圏居住者)】



出典) H27は第2回岳南PT調査、H47は予測値

## 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社会情勢変化が都市圏全体の交通に与える影響の反映

人口減少、少子高齢化の進展、女性・高齢者の社会進出、免許保有率の増加などの社会情勢変化により、都市圏全体の交通量は大きく変化することから、これらの影響を考慮可能なモデルを構築。

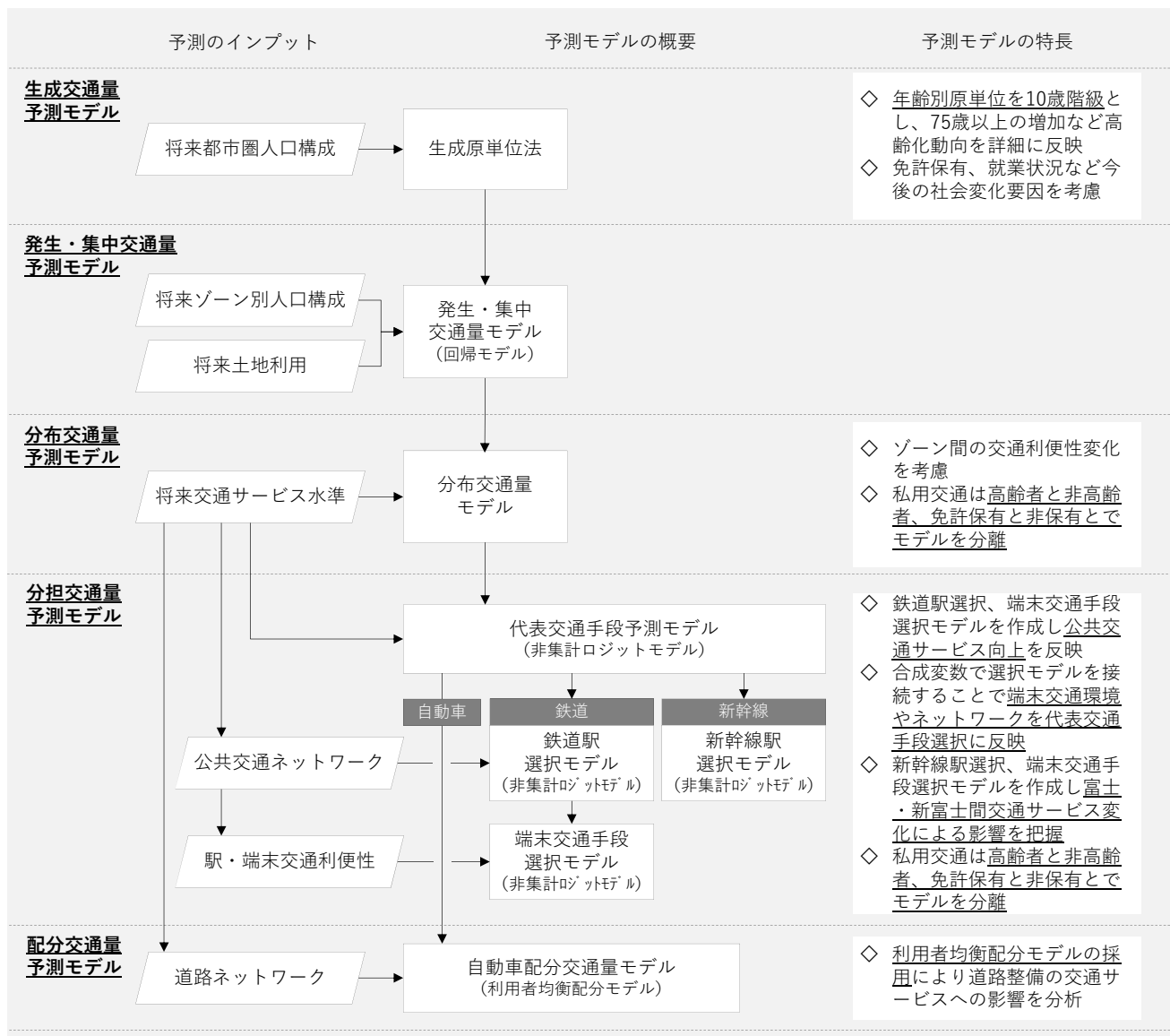
#### ②属性別の交通行動の違いの反映

今後は通勤・通学目的といった定常的な移動が減少し、多目的分散型の高齢者の私用目的が増加すると想定される。属性（年齢や免許保有）別に目的地選択や手段選択構成が異なることから、これらの交通行動の違いを反映したモデルを構築。

#### ③岳南都市圏の交通課題への対応

過度な自動車依存からの脱却に向けた施策検討に向け、鉄道駅および端末交通選択モデルを構築し、交通サービスの影響を総合的に分析できるモデルを構築。また、新富士・富士駅間の接続影響を分析する1つの視点として、新幹線駅選択モデルを構築。

### ◆将来交通量予測モデル



## 3-4 計画課題の整理

### 岳南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
- ・H47（2035）には3人に1人が高齢者に

#### 【市街地の低密度化の進行】

- ・市街地が拡散し、中心部では空洞化が進む

#### 【インフラ維持管理更新費用の増大と新設整備予算の抑制】

- ・新規建設投資の減少
- ・高度経済成長期に集中的に整備された公共施設およびインフラの急速な老朽化に伴い維持管理・更新費用増大

#### 【コンパクト+ネットワークの推進】

- ・国土のグランドデザインにおける集約連携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必要

#### 【低炭素都市形成への要請】

- ・エコまち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の実現が必要

#### 【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

#### 【交通の担い手不足】

- ・ドライバーの高齢化、人手不足により、公共交通の維持困難

#### 【新たなモビリティの発展と移動手段の多様化】

- ・健康増進、環境保全への意識の高まりによる自転車需要増加
- ・超小型モビリティや自動運転車など新たなモビリティが発展

#### 【富士山の世界遺産登録と観光政策の強化】

- ・富士山世界遺産登録による観光交流魅力の増加
- ・訪日外国人の増加と広域観光周遊ルートの形成
- ・リニア整備による新たな地域間交流

#### 【激甚化する自然災害】

- ・南海トラフ巨大地震などの大規模災害の切迫性が一段と増加
- ・局地的豪雨が頻発化・激甚化

### 現況分析結果からみた問題点

#### 【住宅立地と公共交通サービスのミスマッチ】

- ・公共交通サービスが低い地域への住宅立地が進行しており、自動車分担率は更に増加

#### 【中心市街地の求心性・拠点性の低下】

- ・郊外における大規模小売店の競争激化により、中心市街地では商業の衰退と来訪者数の減少の悪循環が進行
- ・中心市街地へのアクセスは自動車が多く、市街地内の滞留空間や歩行空間の不足により、賑わい・交流が生まれにくい状況

#### 【自動車依存の定着】

- ・ライフスタイルや公共交通サービスに拠らず自動車依存が高い（移動回数の多い子育て女性や自動車通勤者ほど自動車に依存）
- ・高齢者ドライバーの増加により、交通事故件数が増加
- ・主要駅端末の自動車利用が多い

#### 【幹線道路の渋滞】

- ・幹線道路で慢性的な混雑、観光時に渋滞が発生
- ・南北路線の機能分担は図られているものの、西富士道路や国道139号、（一）田子浦港富士インター線等の特定路線に交通が集中

#### 【高齢者等の移動手段の制約】

- ・バス停からの距離が遠い地区に住む高齢者ほど買物先や病院に行くのが不便と感じており、移動をあきらめることが多い
- ・80歳を境に移動における不安が高まる傾向

#### 【中心市街地や公共交通と観光の連携不足】

- ・観光来訪者は増加する一方、中心市街地への来訪や都市圏内の回遊、宿泊が少ない
- ・公共交通での観光周遊がしにくい環境

### 将来予測結果からみた問題点

#### 【非効率な都市運営と公共交通サービスの低下】

- ・人口密度の低下、バス停徒歩圏人口の減少に伴い、一人あたりインフラ・公共サービス維持費用が増加
- ・バス、鉄道利用者が減少し、更なる公共交通サービス低下が懸念

#### 【中心市街地の求心性・拠点性の低下の進行】

- ・中心市街地への来訪者はますます減少
- ・来訪手段も自動車による来訪が増加

#### 【自動車依存の進行】

- ・高齢者の免許保有の増加等により自動車分担率は更に増加
- ・高齢者の自動車利用距離の増加に伴う交通事故増加が懸念
- ・1人あたりCO2排出量は他都市圏より多く、将来は徒歩から自動車への転換が進むことにより、更に増加

#### 【道路混雑の残存】

- ・自動車交通量は減少し、混雑は解消傾向
- ・南北幹線道路などにおいて、混雑が残存

#### 【移動が不便な高齢者等の増加】

- ・活動時間帯や目的施設が多様な高齢者交通が増加
- ・自動車の運転が不安な高齢者数が増加
- ・バス停徒歩圏外の高齢者数が増加

#### 【広域交流ゲートウェイ機能の不足】

- ・都市圏内居住者の新富士駅利用者のアクセス手段は自動車が大半を占め、居住者・来訪者双方にとって、公共交通利便性が低い状況が継続

## 計画課題

① 集約型都市構造に向けたまちづくり施策との連携強化と具体施策の提案

- 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
- 岳南都市圏に適した集約型都市構造のあり方とまちづくり施策と連携した取組の具体化

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

- 集約型都市構造と公共交通を重視し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
- 通勤や買い物など、事業者や住民と一体となった環境に優しい交通行動への誘導

③ 南北交通を軸とした都市・地域間連携の強化と円滑な道路交通体系の実現

- 南北交通の軸である国道139号のスムーズな交通と機能分担に期待
- 市内交通渋滞の緩和による地域間交流と安全・快適な道路空間の実現が必要

④ 高齢者が安全・快適に暮らせる道路交通環境の確保と地域公共交通体系の拡充

- 高齢ドライバーの増加に対応した安全なみちづくりが必要
- 移動制約者の増加も懸念されており、コミュニティバス、デマンドタクシーの持続的な展開と歩けるまちづくりを組み合わせた対策が必要
- 突発的な災害に対し、被害を最小限に抑えるための備えが必要

⑤ 富士山観光を中心とした広域交流の活性化と中心市街地を巻き込む仕掛けづくり

- 産業や公共・生活サービスの連携など、都市圏内の拠点間の連携や他都市圏との交流が期待
- 観光交通の増加が予想されており、居住者・来訪者双方が利用しやすい交通環境の検討が必要

⑥ 実効性の高い都市交通戦略の充実

- 移動不便者への対応や観光支援など、早期に効果が求められる課題が増加
- 公共交通やソフト施策を含め、課題に対応した都市交通戦略を描く必要

# 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

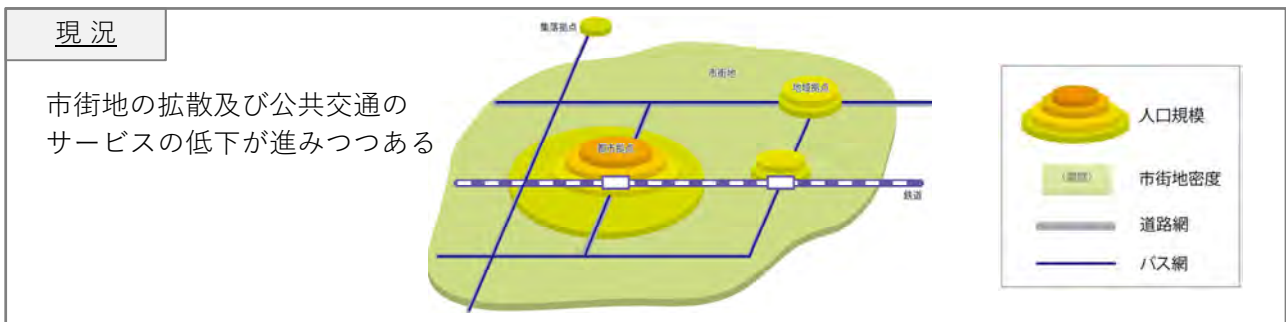
### (1) 検討の趣旨

- 計画課題の解決に向けた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「拡散型都市構造（現況推移型）」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

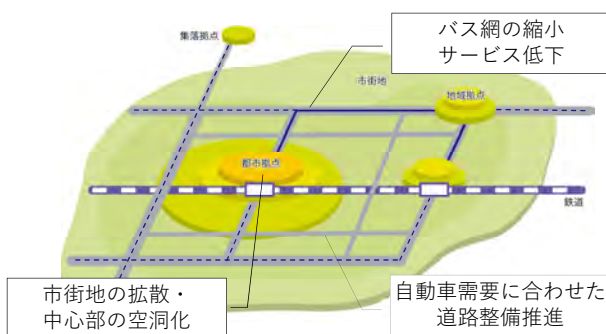
#### 【比較シナリオ】



#### シナリオ①

#### 低密度な居住環境と高い自動車依存に対応する道路整備を推進

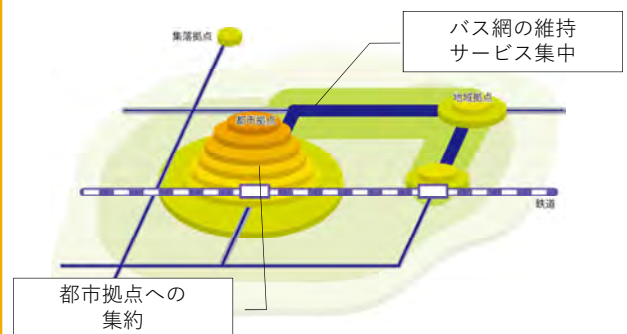
- 都市構造：現況推移型都市構造
- 交通施策：道路整備重視型
- フルネット型道路整備+公共交通網の縮小・サービス低下



#### シナリオ②

#### 都心部への人口集約に合わせて公共交通サービスの集中強化を推進

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



### (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)	現況推移型都市構造 現況推移型の人口配置 (トレンド・コーホート予測)	<p>シナリオ①(H47現況推移型人口)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街化区域</li> <li>25人以下</li> <li>25 - 50人</li> <li>50 - 100人</li> <li>100 - 200人</li> <li>200 - 400人</li> <li>400 - 600人</li> <li>600 - 800人</li> <li>800人以上</li> </ul>	<p>シナリオ②(H47拠点集約型人口)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街化区域</li> <li>25人以下</li> <li>25 - 50人</li> <li>50 - 100人</li> <li>100 - 200人</li> <li>200 - 400人</li> <li>400 - 600人</li> <li>600 - 800人</li> <li>800人以上</li> </ul>
	道路	<p><b>フルネット</b> 事業中区間+ 都市計画道路未整備区間 整備延長：約110km</p>	<p><b>事業化ネット</b> 事業中区間 整備延長：約20km</p>
交通施策	<p><b>公共交通網の縮小</b> サービス低下 運行キロ数：約3,000km/日 (現況：約6,300km/日)</p>	<p><b>公共交通網の維持</b> 基幹的公共交通への サービス集中 運行キロ数：約8,000km/日 (現況：約6,300km/日)</p>	

※基幹的公共交通沿線地域：鉄道駅800m圏内または日30本以上(概ねピーク時片側3本以上)のバス路線沿線300m圏内の地域(参考：国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」)

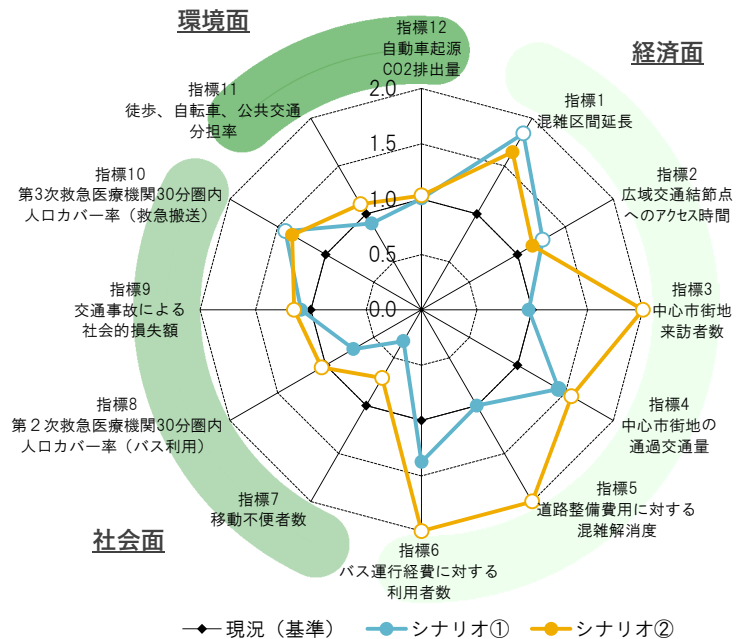
## 4-2 都市交通政策の大きな方向性

### (1) シナリオの比較結果

- 多くの指標でシナリオ②の方が優れる
- 指標1(混雑区間延長)や指標2(広域交通結節点へのアクセス時間)、指標10(救急搬送カバー率)など、都市圏内外の交流・連携に関する指標はシナリオ①の方が優れる
- 指標7(移動不便解消)はシナリオ①②ともに現況より悪化する



シナリオ②を基本に足りない部分の補完を図る



### (2) 計画課題に対する考察

#### ① 集約型都市構造に向けたまちづくり施策との連携強化と具体施策の提案

- シナリオ②のような拠点や公共交通沿線地域への人口集約は、効率的、効果的な施策の検討が可能

#### 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のように集約型都市構造と公共交通を重視したまちづくりへの転換は、過度な自動車依存からの脱却に向けた一定の効果が確認
- 加えて、交通事業者と行政が一体となって公共交通への誘導方策を実施することで、更なる効果が期待

#### ③ 南北交通を軸とした都市・地域間連携の強化と円滑な道路交通体系の実現

- シナリオ②では南北幹線軸の一部区間や市街地周辺において混雑が残存しており、円滑な道路交通体系の実現のためには事業化路線に加え、新たな道路整備が必要

#### ④ 高齢者が安全・快適に暮らせる道路交通環境の確保と地域公共交通体系の拡充

- シナリオ②のように自動車から公共交通への転換が進めば交通事故が減少
- 集約地域などにおいて、ハードとソフト両面による効率的な事故対策を実施することで、更なる効果が期待
- シナリオ②においても現況より移動不便者が増加することが確認され、デマンド型交通等の応用・展開が必要

#### ⑤ 富士山観光を中心とした広域交流の活性化と中心市街地を巻き込む仕掛けづくり

- 更なる広域交流の活性化にはシナリオ②(事業化路線)以上の道路整備が必要
- シナリオ②のような中心市街地への多様な手段利用の促進は、まちなかのにぎわい向上や観光の拡大・連携にも寄与

#### ⑥ 実効性の高い都市交通戦略の充実

- 多くの指標で優れるシナリオ②でも、実現のためには長期間が必要
- 加えて、シナリオ②においても指標7など現状よりも悪くなる状況が懸念
- 時間的、財政的な制約があるなか、本都市圏が抱える課題に対応した実効性の高い施策展開が必要

### (3) 都市交通政策の大きな方向性

- 集約型都市構造とそれを支える公共交通サービスを基本とする
- 都市圏内外の交流・連携を促進する道路ネットワークの構築を図る
- 地域の交通特性に応じた移手段の確保を図る

# 5 都市交通マスタープラン

## 5-1 岳南都市圏が目指す都市交通像と基本方針

### (1) 岳南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。

## 富士山のふもと 活発な交流と住みやすさを支える交通ネットワーク

人口減少や少子高齢化が進展する中、持続可能な都市づくりに向けて、富士山の豊かな自然環境や恵み、交通の要衝である良好な立地条件を活かし、産業活力や拠点を中心とした多様な交流を支え、住みやすさを向上でき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

□ 岳南都市圏の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・快適」「環境・魅力」の大きく3つの視点から設定しました。

#### 方針Ⅰ 活力

### 集約連携型都市構造による「活力創出」に寄与する交通体系の構築

交通の要衝に位置する良好な立地条件を活かし、拠点を中心としたまちづくりを進めるとともに、都市圏間や主要拠点間のスムーズな連携を確保することによって、岳南都市圏の「活力創出」を目指します。

#### 方針Ⅱ 安全・快適

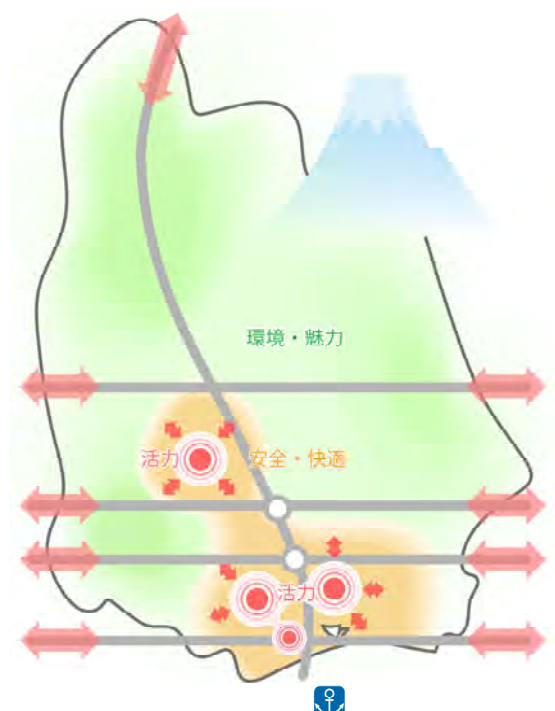
### 「安全・快適な暮らし」を支える交通体系の構築

交通事故や自然災害の脅威と不安を軽減するとともに、子どもから高齢者まで誰もが快適に移動できる交通環境を確保することによって、「安全・快適な暮らし」の実現を目指します。

#### 方針Ⅲ 環境・魅力

### 豊かな自然環境と共生し「魅力向上」につながる交通体系の構築

恵まれた自然環境や観光資源を活かした交通ネットワークの構築や未来志向のモビリティサービスの展開によって、岳南都市圏の「魅力向上」を目指します。



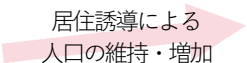
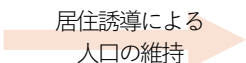
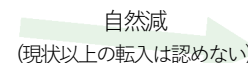
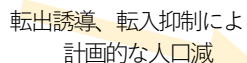
### (3) 将来都市像

- 都市圏内外の連携・交流を促進するため、規模や機能に応じた拠点・連携軸を形成します。
- 持続的な交通ネットワークの構築のためには、地域が利用し支え合うことが必要となることから、都市・地域連携軸への人口配置方針に応じた居住誘導と合わせて交通サービスを充実するなど、まちづくりと連携した交通施策を展開します。

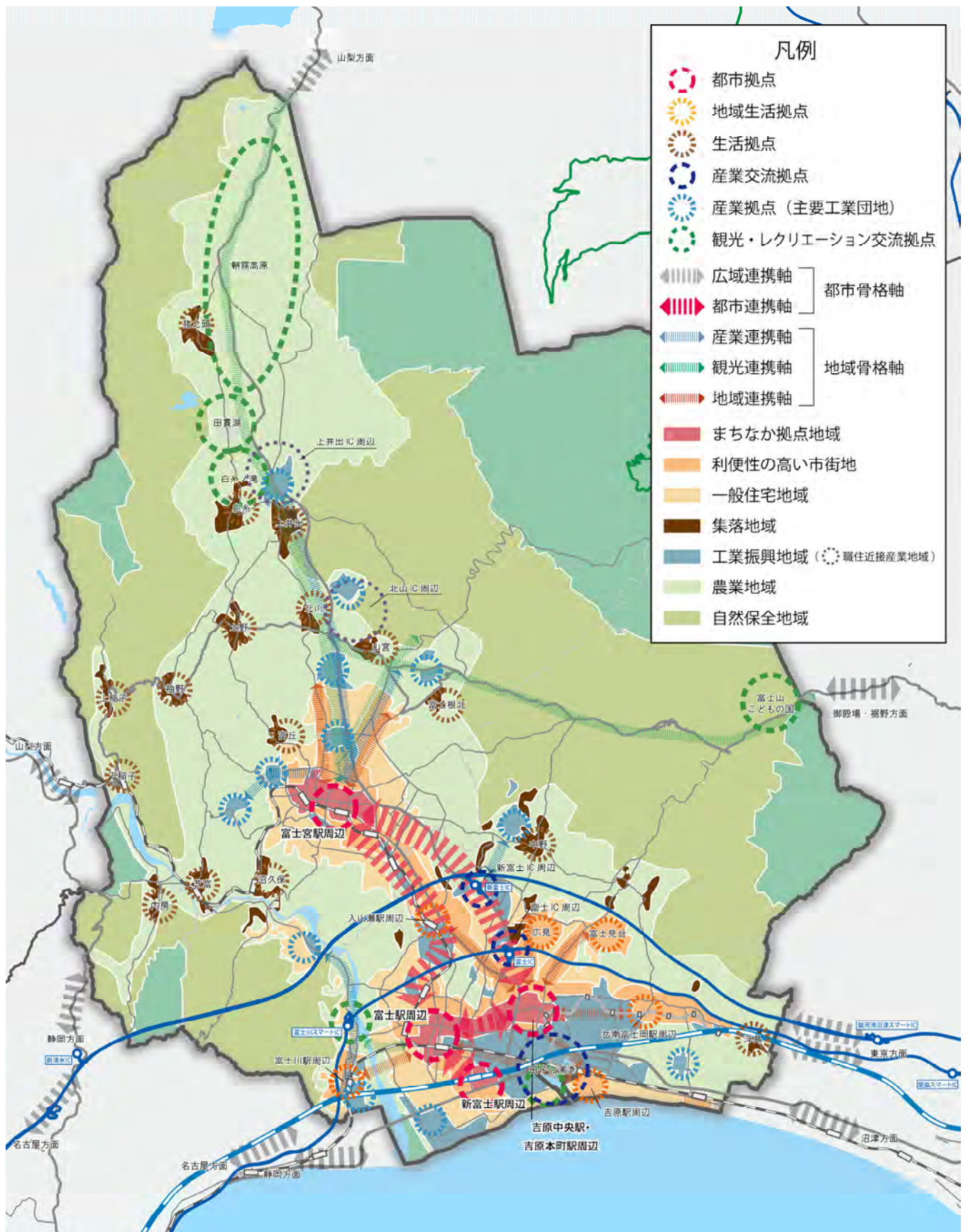
#### 【土地利用方針】

	概要
まちなか拠点地域 都市機能・居住の誘導	<p>富士駅周辺は遊び・教育・文化活動、健康増進など多様な目的をかなえる都市機能の集積を誘導するとともに多様なライフスタイルを支える良好な住環境と移動環境の創出を図る</p> <p>吉原中央駅・吉原本町駅周辺は古くからの良好な交通環境や商店街を活かすとともに、ライフスタイルの多様化に合わせた住環境創出を図る</p> <p>新富士駅周辺は広域都市圏における玄関口として、交通ターミナル機能、商業・業務機能、産業交流機能などの複合的な機能の誘導を図る</p> <p>富士市内の3つの都市拠点を結ぶ沿線はまちなか商業・業務機能や居住機能の集積、拠点間の連続性確保により、多くの人々がにぎわう魅力ある空間創出を図る</p> <p>富士宮駅周辺は富士宮市の都市拠点としての商業・業務機能の集約に加え、広域からも多くの人が集まる観光交流の中心としての魅力や多様なライフスタイルを支える良好な住環境創出を図る</p>
利便性の高い市街地 居住の誘導	<p>地域生活拠点には周辺住民が日常生活に必要な都市機能の集積を図る</p> <p>地域生活拠点周辺及びそれぞれの拠点間を連携する交通軸上は、公共交通等のサービスレベルを高め、利便性の高い住環境として居住誘導を図る</p>
一般住宅地	人口の減少に合わせつつ、住宅以外の施設との共存を図りながら、良好な住環境の維持を図る
集落地域	<p>市街化調整区域において、コミュニティの維持や産業活力の維持・向上を図る</p> <p>拠点性の高い集落地域は中山間地域等の農林業や観光を支える小さな拠点（生活拠点）を形成する</p>
工業振興地域	輸送交通の利便性、周辺地域との調和、公害防止対策などを考慮し、工業の集積度が高い地域を、重要港湾田子の浦港周辺の臨海工業地帯、富士市依田原地区から原田・吉永・元吉原地区にかけての一带、新富士駅北側地区、五貫島、富士川駅東部地区、松野地区、富士宮市大中里地区、北山地区等に配置する
農業地域	市街化調整区域の農地は、農業生産の基盤として農業環境を維持、防災機能の確保、市街地と自然環境との緩衝地帯など良好な都市環境維持の観点から保全する
自然保全地域	<p>富士山麓、愛鷹山麓、富士川地域の自然地や山林は、自然環境保護、水資源の涵養、国土の保全などの観点から保全する</p> <p>白糸の滝、朝霧高原など数多くの観光資源を観光レクリエーション資源として積極的に保全する</p>

#### 【人口配置方針】

地域	まちなか拠点地域	利便性の高い市街地 集落地域のうち生活拠点	一般住宅地 工業/準工業地域 (市街化区域内) 集落地域 (生活拠点を除く)	その他
方針	<方針①：維持・増加> 居住誘導による  人口の維持・増加	<方針②：維持> 居住誘導による  人口の維持	<方針③：自然減> 自然減  (現状以上の転入は認めない)	<方針④：計画的な人口減> 転出誘導、転入抑制による  計画的な人口減

【将来都市像】

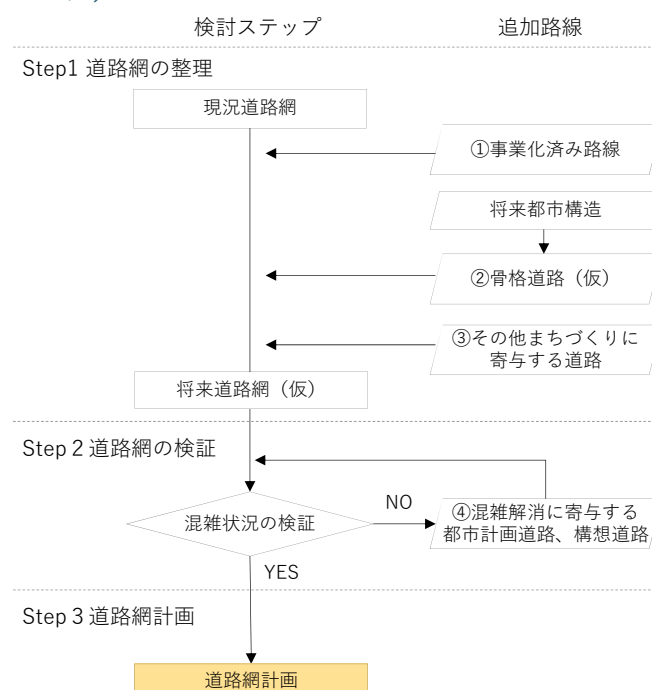


## 5-2 交通ネットワーク計画

### (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、現道の活用を基本とし、その上で必要性の高い新規道路整備を位置付けています。



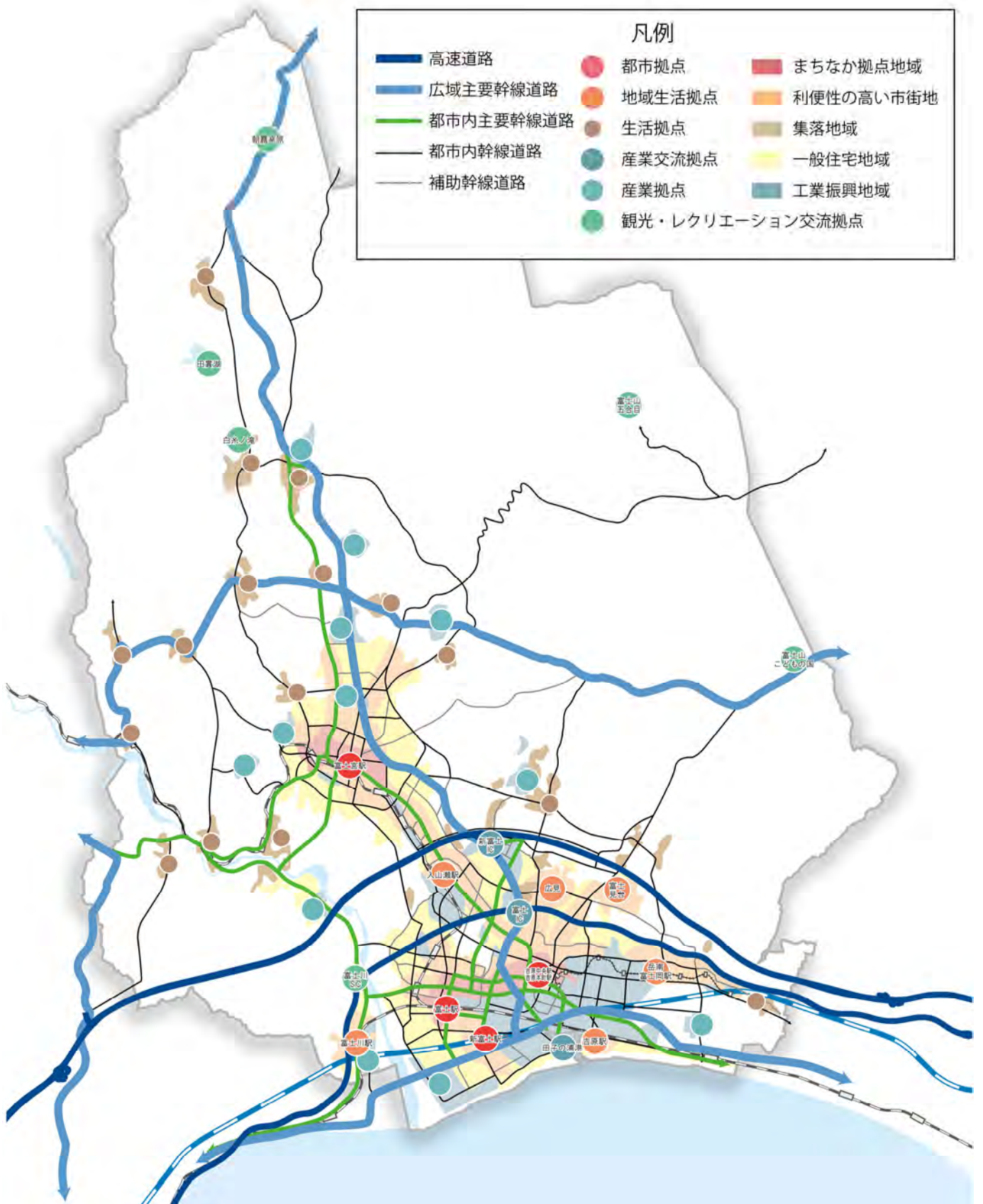
#### ②道路網計画

- 都市圏内外の広域的な交流の促進や都市拠点と地域生活拠点間の交通需要に対応した走行性の高い「骨格幹線道路網」を形成します。

#### 【道路の配置と機能】

都市圏軸		道路の分類	配置	機能
都市骨格軸	広域連携軸	高速道路	高規格幹線道路網計画に基づいて高速道路を配置	自動車の交通機能に特化 完全に出入制限された機能を確保
		都市間主要幹線道路	高速道路を補完し、都市圏内外を連絡する道路を配置	自動車の交通機能を重視 部分的に出入制限された機能を確保
	都市連携軸	都市内主要幹線道路	都市間主要幹線道路を補完し、都市圏内の都市拠点間や都市拠点と広域交通拠点と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、自転車等の交通機能を確保
地域骨格軸		都市内幹線道路	主要拠点間を連絡する道路を配置 中心市街地の通過交通抑制や市街地の外郭形成などの環状機能を持つ道路を配置 都市内主要幹線道路を補完する道路を配置	基幹的公共交通軸となる路線は、円滑な自動車走行に配慮したうえで、バス走行空間等を確保
地区連携軸		補助幹線道路	幹線道路を補完し、近隣住区間を結ぶとともに、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、自転車等の交通機能を確保

【道路ネットワーク】







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。

地域区分（需要）		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)	サービス向上 基幹公共交通
	交通軸	都市・地域拠点間を結ぶ路線 (需要の多い区間)	サービス維持・向上 幹線バス (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)	サービス維持 支線バス (路線バス、 コミュニティバス)
郊外・中山間		郊外部や中山間地域など (需要の少ない区間)	生活に必要なサービスの維持・運行効率化 その他路線バス コミュニティバス、乗合タクシー、 デマンド型交通等

土地利用	人口・需要	都市間 (広域)	市街地			郊外・中山間					
			中心市街地	交通軸	その他市街地						
交通手段	人口・需要		増加 ← 大	維持	トレンド減少	トレンド減少以上の減少 → 小					
	サービス	鉄道	基幹公共交通	幹線バス 岳南電車	その他公共交通						
	運行形態	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					
	交通結節点		鉄道	新交通	路線バス	コミュニティバス	乗合タクシー	デマンド型交通	自家所有有償旅客運送	スクールバス、企業送迎バス	病院・福祉施設の送迎

#### ④公共交通計画

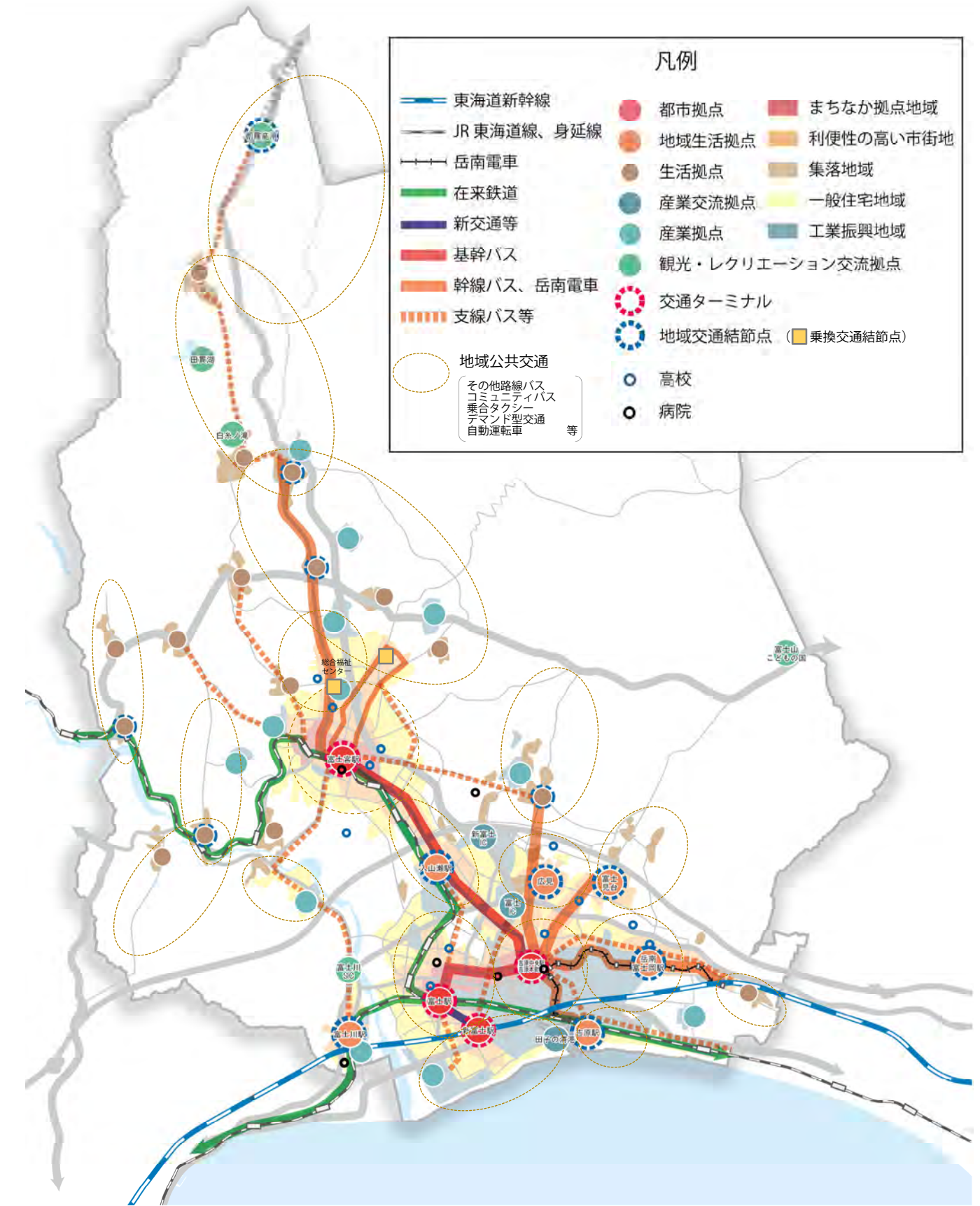
- 中心市街地と地域生活拠点や生活拠点とを結ぶ、定時性・速達性・利用状況に応じた輸送力が確保された「基幹的な公共交通」を形成します。
- また、基幹的な公共交通の起終点となる地域生活拠点や生活拠点には、郊外部からアクセスする支線バスやコミュニティバス、デマンド型交通※などを接続させることで、都市圏全体に公共交通サービスが行き届くネットワークを形成します。
- 地域の拠点と周辺集落や観光地等を結ぶ路線における自動運転車の活用に向けた研究を進めます。

#### 【公共交通の配置と機能】

都市圏軸		種類	配置	役割・機能
都市骨格軸	広域連携軸	新幹線 高速バス	東海道新幹線 高速道路	広域レベルの交流・連携を支えるため、高いサービスレベル（定時性、速達性、輸送量）を確保
		在来鉄道 新交通等	JR東海道本線 JR身延線 新富士駅-富士駅間	都市拠点間を結ぶため、高いサービスレベル（定時性、速達性、輸送量）を確保
	都市連携軸	基幹バス	都市拠点間を連絡し、居住誘導を図る交通軸として、基幹的なバス路線を配置	主要な通勤、私用交通を支えるため、高いサービスレベル（定時性、速達性、輸送量）を確保
地域骨格軸		幹線バス 岳南電車	都市拠点と地域生活拠点を連絡し、居住誘導（人口維持）を図る交通軸として、幹線バス路線を配置	運行便数や定時性などのサービスレベルを確保
地区連携軸		支線バス		
		その他路線バス コミュニティバス 乗合タクシー デマンド型交通 自動運転車	タクシ	生活に必要なサービスレベルを確保 観光のラストマイルの移動を支援
交通結節点		交通ターミナル	主要鉄道駅、バスターミナル等の結節点に複数の交通機関の乗換拠点を配置	都市圏内外の利用者の公共交通相互、自転車等とのシームレスな乗継を支援 都市機能の誘導と合わせた拠点機能を発揮
		地域交通結節点 乗換交通結節点	生活拠点等に待合・乗換環境の整ったハブ（乗換拠点）を配置	商業施設等との連携、運行ダイヤ調整等による快適な待合・乗継環境を確保 観光のラストマイルの移動を支援する交通拠点

※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

【公共交通ネットワーク】



## 5-3 基本方針に基づく戦略・施策

□ 都市交通体系の基本方針に基づく6つの戦略を設定し、各戦略に沿った交通施策を展開します。

### 方針Ⅰ 活力

## 集約連携型都市構造による「活力創出」に寄与する 交通体系の構築

交通の要衝に位置する良好な立地条件を活かし、拠点を中心としたまちづくりを進めるとともに、都市圏間や主要拠点間のスムーズな連携を確保することによって、岳南都市圏の「活力創出」を目指します。

#### 戦略 1

広域連携・交流を支える  
「都市連携軸」の強化

都市圏の玄関口となる新幹線駅や高速IC、港湾と都市圏内の主要拠点とを連絡する都市連携軸の強化など、都市圏内外の活発な連携・交流を促すことで、都市活力の創出・向上を目指します。

#### 戦略 2

生活拠点機能を補完し合う  
「地域間連携」の強化

拠点を中心としたまちづくりを進めるとともに、拠点間を結ぶ自動車や公共交通のネットワークを形成し、足りない機能を補完し合える移動しやすい交通体系の構築を目指します。

### 方針Ⅱ 安全・快適

## 「安全・快適な暮らし」を支える交通体系の構築

交通事故や自然災害の脅威と不安を軽減するとともに、子どもから高齢者まで誰もが快適に移動できる交通環境を確保することによって、「安全・快適な暮らし」の実現を目指します。

#### 戦略 3

誰もが利用しやすい  
「安全・快適な交通環境」  
の確保

身近な生活道路の歩行環境や自転車利用環境、自動車走行環境、公共交通の乗りやすさなど、子どもの通学から高齢者のお出かけまで、誰もが利用しやすく安全で快適な交通環境の確保を目指します。

#### 戦略 4

命を守る  
「防災・減災機能」の強化

南海トラフ巨大地震や富士山の噴火などの脅威が迫るなか、都市機能の早期回復に寄与する交通環境の確保を目指します。

### 方針Ⅲ 環境・魅力

## 豊かな自然環境と共生し「魅力向上」につながる 交通体系の構築

恵まれた自然環境や観光資源を活かした交通ネットワークの構築や未来志向のモビリティサービスの展開によって、岳南都市圏の「魅力向上」を目指します。

#### 戦略 5

世界遺産富士山を活かした魅力ある  
「観光ネットワーク」の構築

世界遺産富士山を中心に点在する観光資源のネットワーク化や情報提供等により、観光周遊性の高い魅力ある交通環境の構築を目指します。

#### 戦略 6

自動車もかしこく使う  
「多彩なモビリティサービス」  
の展開

一人ひとりの交通意識改革による過度な自動車依存からの脱却を目指すとともに、自動運転車や超小型モビリティ、シェアリングなど多様な交通手段が連携したモビリティサービスを展開します。

# 将来の都市圏イメージ

富士山のふもと 活発な交流と住みやすさを支える交通ネットワーク



※吹き出しは代表的な施策の一部について、概ねの場所を示すものです。

## 考え方

都市圏の玄関口である新富士駅や高速IC、港湾と主要な生活・観光・産業拠点と連絡する幹線交通を強化し、利便性の高い都市連携軸の形成を図ることで、都市活力の創出・向上を目指します。

## 施策

## ● 高速道路の活用・広域道路の強化

- ✓ 都市圏内外の広域的な連携・交流を促進するため、広域幹線道路を強化します。
- ✓ 高速道路や広域道路の活用促進に繋がるアクセス道路の整備、新インター設置検討を進めます。

- ・ 新東名高速道路の6車線運用
  - ・ 国道1号富士由比バイパス（富士立体）
  - ・ 国道139号（富士改良）
  - ・ 国道469号の改良
  - ・ (都)本市場大淵線の整備
  - ・ 富士川スマートインターの大型車対応
  - ・ 高速道路の新たなスマートインターの設置
  - ・ 西富士道路の新たなインターの設置
- 等

## ● 広域交通結節点の機能強化

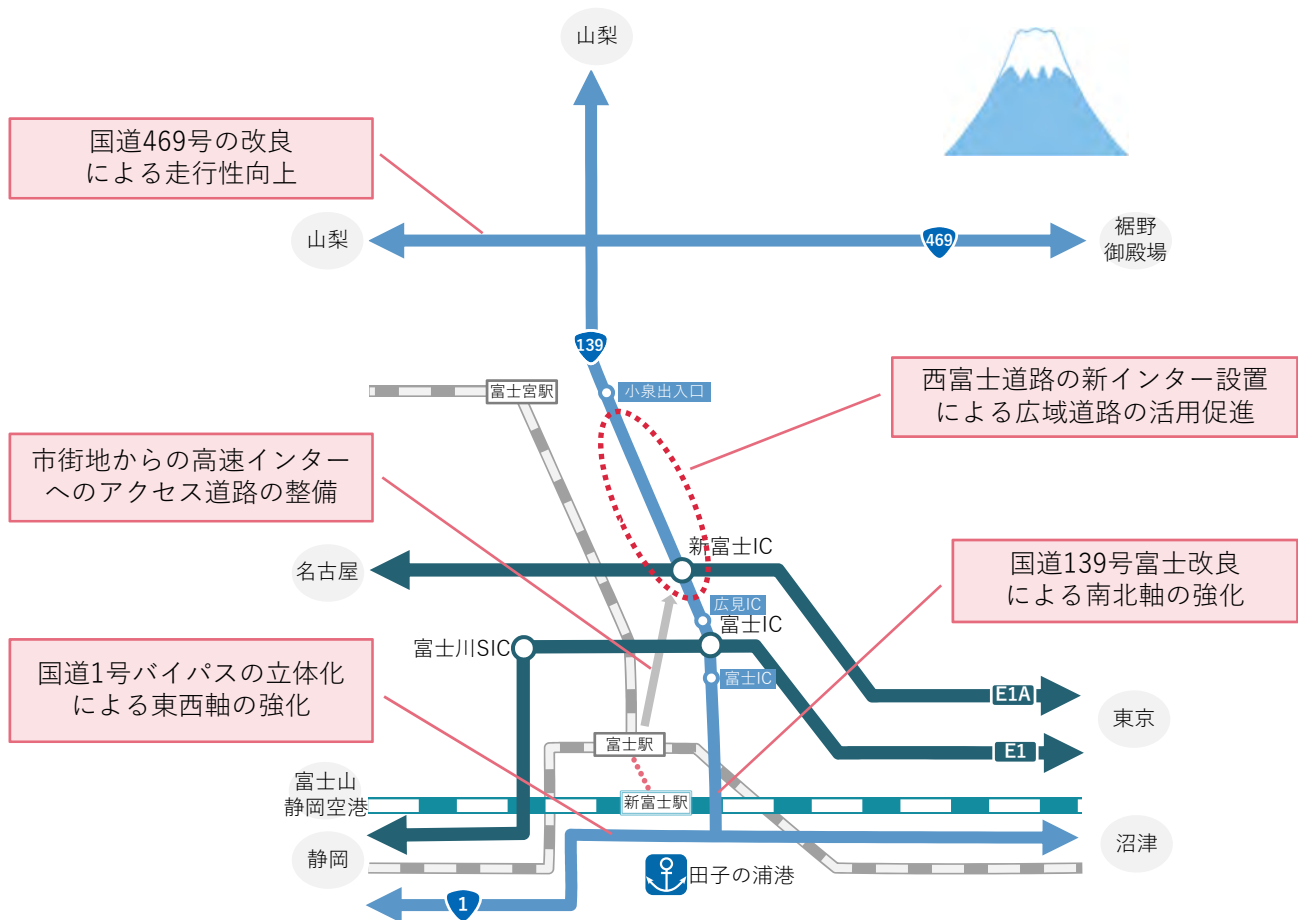
- ✓ 公共交通による都市圏内外の広域的な連携・交流を促進するため、都市圏の玄関口となる新富士駅と富士駅との連絡を強化するサービスの提供や高速バスの利便性向上を図ります。

- ・ 新富士駅の交通結節機能の強化
  - ・ 新東名高速バス停の設置など高速バスの拡充
- 等

## 主要交通施策の例

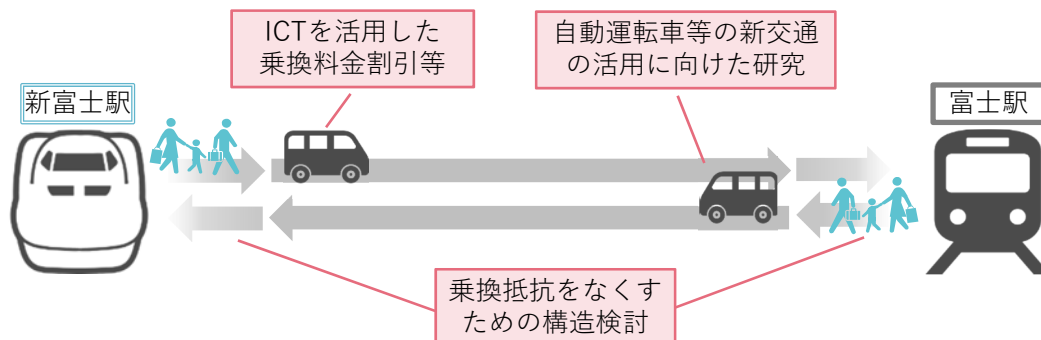
### 【高速道路の活用・広域道路の強化】

都市圏内外の交流・連携を支える高速道路及び広域幹線道路を強化します。



### 【新富士駅の交通結節機能の強化】

リニア中央新幹線の全線開業に伴い、東海道新幹線新富士駅への停車本数の増加の可能性を追求する余地が拡大することから、新富士駅と富士駅間の乗換利便性向上に向けた取組（ICTを活用した料金体系、乗換抵抗をなくすための構造検討、自動運転車等の新交通の活用に向けた研究等）を進めます。



考え方

拠点を中心としたまちづくりを進めるとともに、拠点間を結ぶ自動車や公共交通のネットワークを形成し、足りない機能を補完し合える移動しやすい交通体系の構築を目指します。

施策

● 地域間の円滑な連携強化に寄与する道路整備

- ✓ 都市圏の主要拠点間の円滑な連絡道路やまちなかの通過交通を抑制する環状道路等の道路整備を促進します。
- ✓ 基幹的公共交通軸となる路線は、円滑な自動車走行に配慮したうえで、バス走行空間等を確保します。

- ・（都）左富士臨港線
  - ・（都）田中青木線
  - ・（都）田中阿幸地線
  - ・新々富士川橋
  - ・（都）五味島岩本線
  - ・（都）中島林町線
  - ・（市）一色小沢3号線
  - ・（一）白糸富士宮線（上野バイパス）
  - ・（主）清水富士宮線（尾崎バイパス）
  - ・（主）富士裾野線（今宮バイパス）
  - ・岳南北部地区幹線道路整備事業
- 等

● 集約化を誘導する基幹的公共交通の強化

- ✓ 都市圏内の主要な拠点間の連携を支え、当該地域への居住の誘導を図るため、利便性の高い幹線公共交通軸の形成・サービス充実を図ります。

- ・基幹的公共交通の運行頻度向上
  - ・バス優先レーン、PTPS（公共車両優先システム）整備
  - ・バス車両、待合環境の高度化（バスロケーションシステム※等）
  - ・バス停近傍の駐輪スペース設置
- 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

● 地域の核となる交通結節点の構築

- ✓ 交通と生活をつなぐ、地域の核となる交通結節点を構築します。

- ・富士駅北口周辺の再開発事業(道路、駅前広場の再整備)
  - ・地域生活拠点等における商業施設等と連携した交通結節点整備
  - ・市街地の駐車場シェアリングサービス
- 等

● コミュニティ交通の充実

- ✓ 拠点内移動や公共交通需要が少ない地域の移動を支えるため、地域ごとの生活スタイルを踏まえたコミュニティ交通の充実を図ります。

- ・拠点内を巡回するコミュニティバスの運行
  - ・地域生活拠点と集落地域を結ぶコミュニティバスの運行
  - ・自宅と地域交通結節点やまちなか等の交通結節点を結ぶデマンド型交通の運行
  - ・地域公共交通と路線バスの乗換を考慮したダイヤ設定
- 等

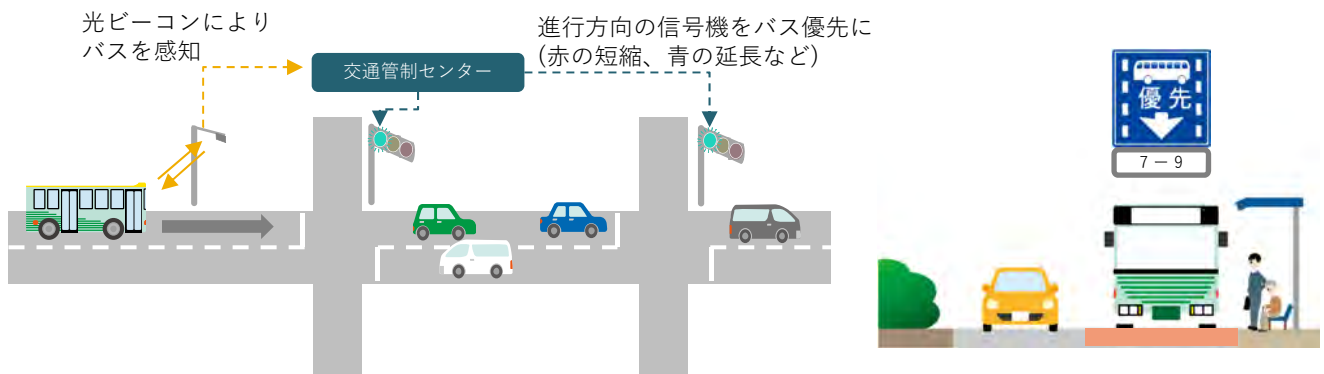


## 主要交通施策の例

### 【バス優先レーン、PTPS（公共車両優先システム）整備】

バスに搭載した車載機から情報を発信し、道路上にある信号機の青信号を延長したり、赤信号を短縮するなどの制御を行って、バスの定時性の向上を図ります。

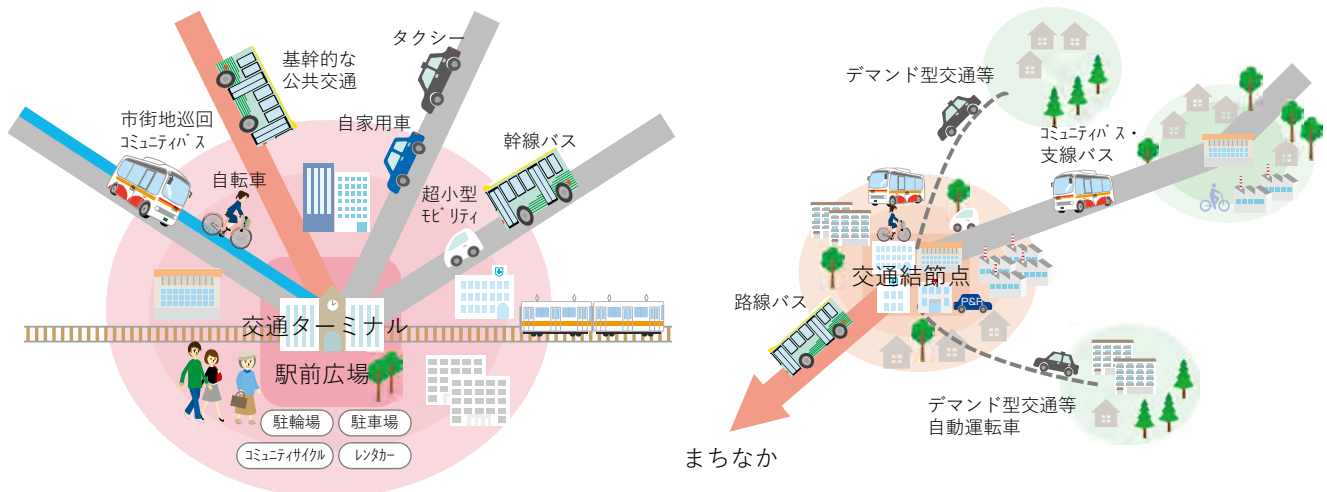
4車線以上の道路では、通勤時間など特定時間におけるバス専用（優先）レーンを設置し、定時性、速達性の向上を図ります。



### 【地域の核となる交通結節点の整備】

まちなかでは、鉄道や基幹的なバス、タクシー、自動車、自転車等の交通機能が集積した交通ターミナルを整備します。駅前広場の再整備などにより、駅とまちをつなぐにぎわいと滞留空間を兼ね揃えた歩行、移動空間を創出します。

郊外部では、基幹的なバスやコミュニティバス、デマンド型交通、自転車等の交通機能が集積した交通結節点を整備します。買物や医療等の機能を有する施設と連携するとともに、バスのダイヤ調整を行い、乗換のサービス向上を図ります。



## 考え方

身近な生活道路の歩行環境や自転車利用環境、自動車走行環境、公共交通の乗りやすさなど、子どもの通学から高齢者のお出かけまで、誰もが利用しやすく安全で快適な交通環境の確保を目指します。

## 施策

## ● 道路空間利活用によるまちなか回遊性の向上

✓ 道路空間再配分やオープンカフェ設置など、まちなかの憩いやにぎわい創出を図ります。

- ・ (都)富士駅南口田子浦線、(都)富士宮駅黒田線の整備
- ・ 富士宮駅周辺のにぎわい空間整備
- ・ 富士駅北口周辺の再開発事業
- ・ 商店街等における人優先の道路空間整備
- ・ 自転車や超小型モビリティ等のシェアリングシステムの設置 等

## ● 安全な歩行者、自転車空間の確保

✓ 歩行者、自転車の安全で快適な移動を支える歩道・自転車ネットワークの形成を図ります。

- ・ 歩道の整備
- ・ 連続した自転車ネットワークの整備
- ・ 通学路における安全性向上
- ・ ゾーン30の取組推進 等

## ● 移動空間のバリアフリー化

✓ 人の集まる歩道・自転車ネットワークの形成エリアや交通結節点を中心にバリアフリー化を進めます。

- ・ 駅・バス停周辺のバリアフリー化
- ・ バリアフリー車両（UDタクシー等）の導入促進
- ・ バリアフリー歩道等の整備 等

## ● 高齢者の安全運転・運転免許自主返納支援

✓ 運転に不安を感じている高齢ドライバーの安全運転や運転免許を自主的に返納しやすい環境づくりを行います。

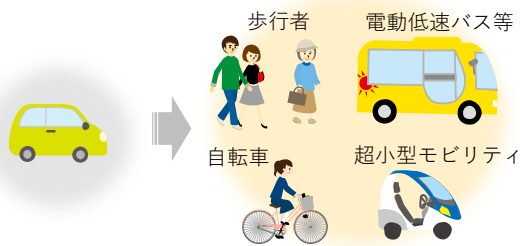
- ・ 安全運転技術の高い自動車の普及支援
- ・ 線形不良箇所の解消、道路標識等の視認性向上
- ・ 公共交通やタクシー利用補助の拡充
- ・ 高齢者運転免許証自主返納支援事業の推進 等

## 主要交通施策の例

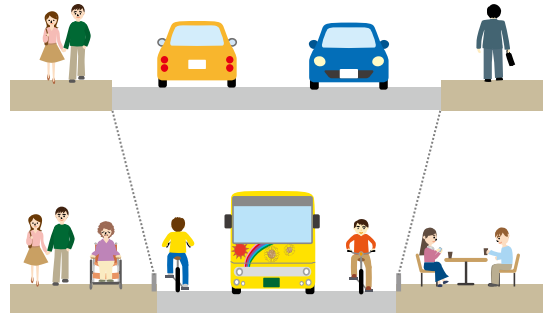
### 【商店街等における人優先の道路空間整備】

まちなかを快適に回遊するため、道路空間の再配分を含めて、人優先の空間づくりを進めます。

クルマ優先から人優先の道路空間へ



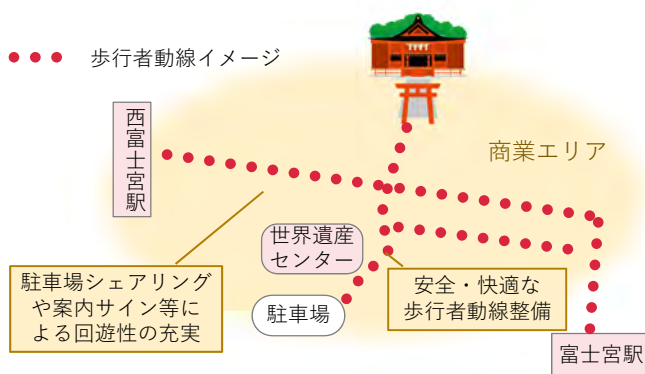
▼道路空間再配分（トランジットモール※化等）のイメージ



※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

### 【富士宮駅周辺のにぎわい空間整備】

居住者及び観光者双方が安全・快適に回遊できる富士宮駅周辺のにぎわい空間を創出します。



▼安全・快適に回遊できるにぎわい空間の例



出典) 富士宮市資料

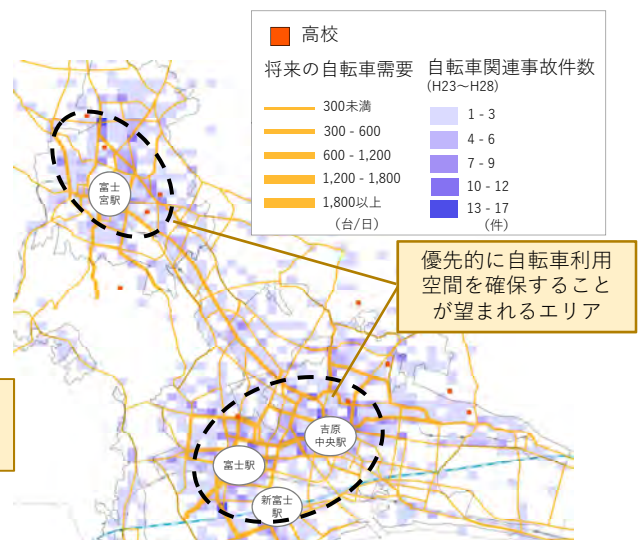
### 【安全な歩行者、自転車空間の確保】

歩行者の安全で快適な移動を支える歩行空間の確保に向けた取組を進めます。また、自転車の需要や事故の発生状況を考慮し、自転車ネットワークを段階的に整備します。

▼ゾーン30のイメージ



▼自転車利用空間確保が望まれるエリア



## 考え方

南海トラフ巨大地震や富士山の噴火などの脅威が迫るなか、都市機能の早期回復に寄与する交通環境の確保を目指します。

## 施策

## ● 道路施設の計画的な維持管理・更新による緊急輸送路のネットワーク強化

- ✓ 大規模災害時の救援・支援活動などを円滑に行うため、緊急輸送路のネットワーク強化を図ります。

- ・ 緊急輸送路の多重性、代替性の確保
- ・ 道路構造物の耐震化
- ・ 幹線道路の無電柱化
- ・ 沿道建築物の耐震化
- ・ ラウンドアバウトの設置

等

## ● 避難路の整備

- ✓ 公園・緑地及び避難路を計画的整備、配置し、避難が困難な区域の解消を図ります。

- ・ 密集市街地や沿岸市街地の避難路の整備
- ・ 避難誘導標識の整備

等

## ● 事前都市復興計画策定等の推進

- ✓ 発災後の円滑な復興を進めるため、復興まちづくりの方向性や考え方をあらかじめ取りまとめるとともに、市民・事業者・行政等の協働による各種訓練等を実施します。

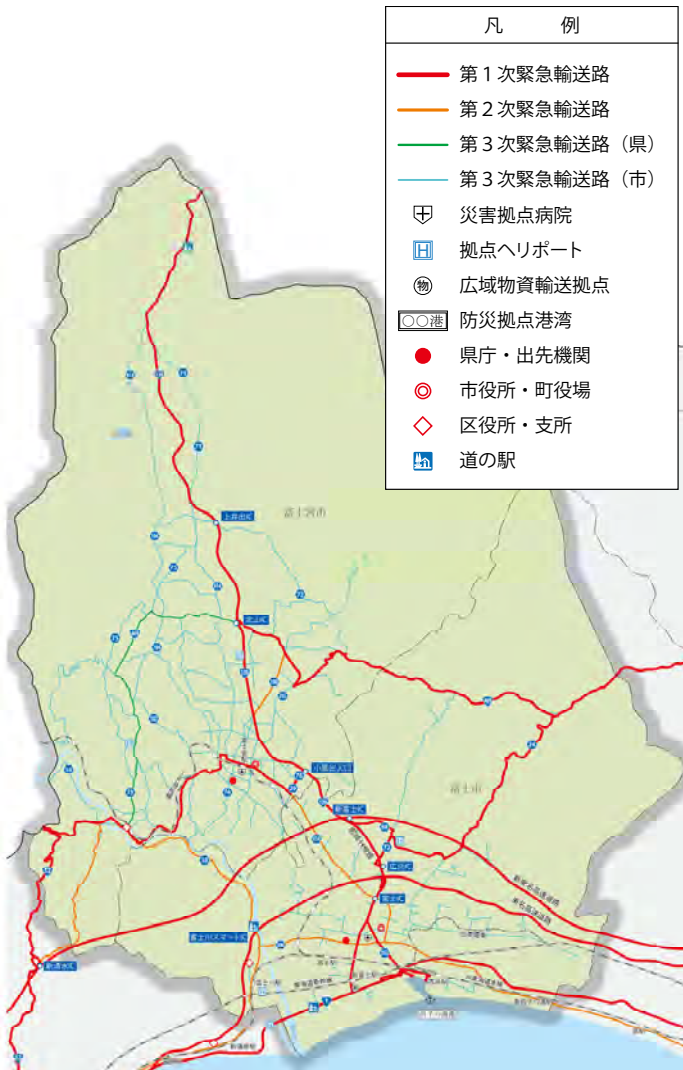
- ・ 事前都市復興計画の策定・改定
- ・ 復興まちづくり講座の実施
- ・ 市民、事業者、行政の協働による復興まちづくり計画（案）の検討

等

## 主要交通施策の例

### 【緊急輸送路の強化】

大規模災害時の救援・支援活動を円滑に行うため、緊急輸送路の耐震化、無電柱化、沿道建築物の耐震化を進めます。



出典) 「静岡県の緊急輸送路」、「富士市防災マップ」、「富士宮市防災マップ」より作成

### 【ラウンドアバウトの設置】

災害により停電が発生した場合でも、混乱なく交通処理ができるラウンドアバウトの導入拡大を検討します。

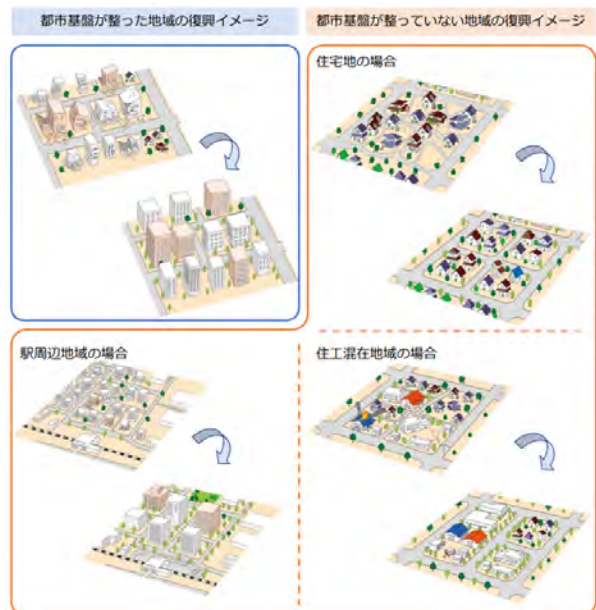
#### ▼白糸の滝交差点への導入事例



出典) 静岡県HP

### 【事前都市復興計画の推進】

「自分達のまちが被災したら、どのような被害が発生し、復興をどう進めるか」について、発災前から市民・事業者・行政が協働で考える取組を進めます。



出典) 富士市「富士市事前都市復興計画」

考え方

世界遺産富士山を中心に点在する観光資源のネットワーク化や情報提供等により、観光周遊性の高い魅力ある交通環境の構築を目指します。

施策

● 円滑な観光周遊ネットワークの形成

- ✓ 観光自動車交通の特定路線への集中を緩和するための非混雑経路への誘導や公共交通の利用促進を含め、富士山の風景を楽しみながら周遊できる観光ネットワークの形成を図ります。

- ・ 観光・景観周遊ルートの形成とルート案内  
(観光ガイド、周辺市町と連携した観光ガイド等)
- ・ 「ぐるり・富士山風景街道」の取組支援  
(ぐるり富士山トレイル、サイクルネット等)

● 域内交通との連携による観光二次交通の充実

- ✓ 複数の観光地を巡る定期観光周遊バスの運行や、まちなかや交通結節点、観光地間を結ぶ移動手段を確保し、観光周遊の利便性向上を図ります。

- ・ 複数の観光地を巡る観光周遊バスの運行  
(富士宮市内定期観光バス強力くん・富士山西麓物語パスポート(富士宮～河口湖間))
- ・ 自転車や超小型モビリティのシェアリング、自動運転車など域内交通と連携したラストマイルモビリティの導入
- ・ サイクルバス、サイクルトレイン等の運行
- ・ 田子の浦港周辺での自動運転車の活用研究

● 富士山の眺望を活かす道路整備

- ✓ 道路からの眺望景観の確保や沿道のまち並み景観づくりを進めます。

- ・ ラウンドアバウト設置(眺望を阻害する信号機の撤去)
- ・ (都)本市場大淵線を横断する電線類の地中化
- ・ 景観に配慮した道路附属物の整備

● 観光情報案内の充実

- ✓ 観光情報や公共交通の多言語対応など、多様な情報提供により観光魅力の向上を図ります。

- ・ 観光情報、公共交通の多言語化
- ・ 道路のネーミングライツ
- ・ 案内サイン等整備事業
- ・ 観光ガイドボランティア事業
- ・ 観光パンフレット作成(外国語版)

## 主要交通施策の例

### 【観光地と交通ネットワーク】

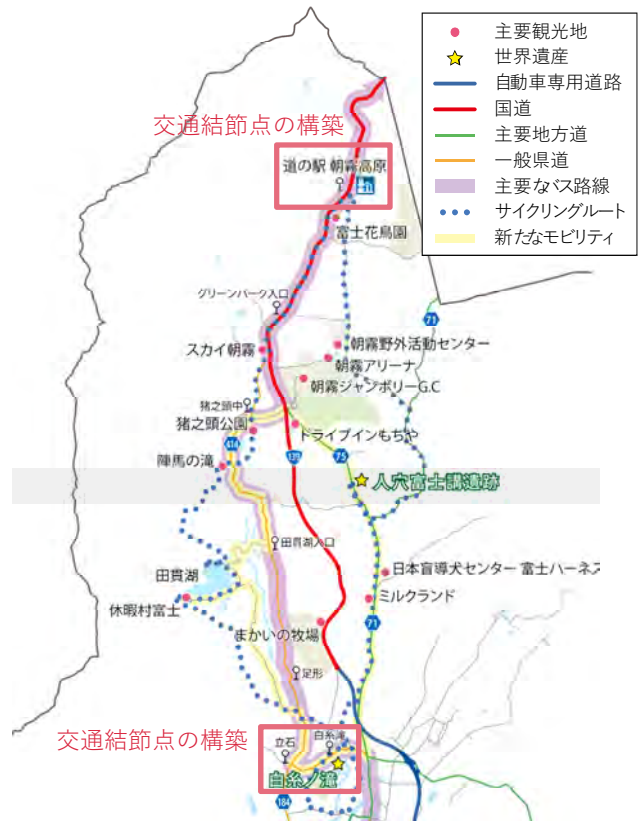
世界遺産富士山をはじめとする様々な観光資源を円滑に結ぶ道路ネットワークの形成を図ります。

世界遺産を巡る定期観光周遊バスの運行や、日常利用と観光利用の双方で利用しやすい公共交通サービス（路線バス、タクシー等）の拡充を図ります。



### 【ラストマイルモビリティ※の導入】

主要観光地や道の駅から周辺観光地への回遊性向上のため、サイクリングルートや自動運転車、超小型モビリティ等のシェアリングポートの設置された交通結節点を検討します。



参考：サイクリングルートはぐるり・富士山風景街道「朝霧高原サイクリングマップ」を基に作成

**観光利用**

離島や自然観光地の周遊利用  
(飯島、大分県姫島、神戸市等)

**日常利用**

中山間地や離島でのレンタル日常利用  
(薩摩川内市、大分県姫島等)

出典) 国土交通省「地域と共生する超小型モビリティ勉強会資料」

※鉄道やバスなどの基幹交通システムと自宅、あるいは病院など目的地との間をつなぐ最後の移動手段

## 考え方

一人ひとりの交通意識改革による過度な自動車依存からの脱却を目指すとともに、自動運転車や超小型モビリティ、シェアリングなど多様な交通手段が連携したモビリティサービスを展開します。

## 施策

## ● 新たなモビリティサービスの活用

- ✓ 自動運転車や超小型モビリティ、カーシェアなど新たなモビリティサービスについて、活用に向けた研究を進めます。

- ・ 自動運転車、超小型モビリティ、カーシェア、電動アシスト自転車、コミュニティサイクルなどのモビリティサービスの活用に向けた研究
- ・ 学校や企業と連携した路線バスの運行検討 等

## ● ICT活用による多様な交通手段が連携した交通システムの構築

- ✓ 交通系ICカードやスマートフォン等を活用し、様々な乗り継ぎ場面において、移動のシームレス化を図ります。

- ・ 複数の交通手段に対応した乗換・経路検索サービス情報の充実
- ・ 交通系ICカード等の活用による料金体系の検討
- ・ スマートフォン等の活用による検索、予約、乗車、決済のワンストップ化に向けた検討 等

## ● モビリティマネジメント※ の実施

- ✓ 公共交通施策の周知や利用メリットのPR、実際に使ってみる機会を創出する体験イベント、エコ通勤等の取組を支援し、自動車から公共交通等への自発的な転換を図ります。

- ・ バスルート・バス停マップの配布
- ・ 事業者、行政共催イベントの継続実施（公共交通の乗り方教室、のりもの祭等）
- ・ 立候補制による市民参画型のコミュニティ交通導入検討
- ・ 公共交通利用者への買物割引
- ・ コミュニティバスのバス停オーナーへ時刻表設置協力
- ・ エコ通勤のPR
- ・ パークアンドバスライドの促進 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

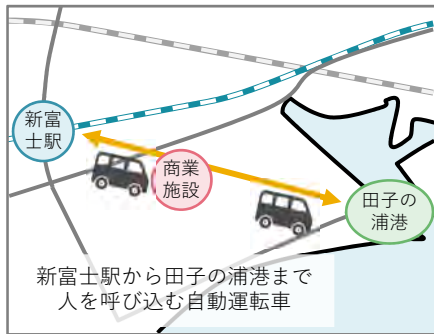


## 主要交通施策の例

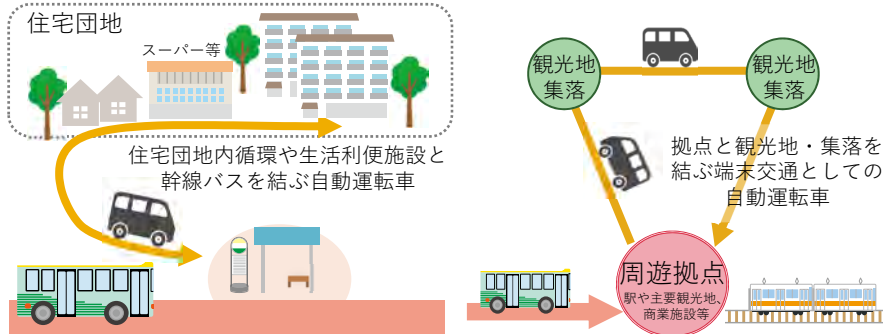
### 【自動運転車の活用に向けた研究】

産業振興や市街地部のモビリティサービスの向上、公共交通の運行が困難な郊外部等のモビリティ確保など、自動運転車の活用に向けた研究を進めます。

#### ▼産業振興での活用イメージ

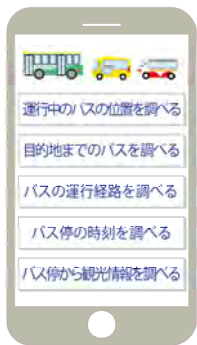


#### ▼郊外部や中山間地域のモビリティ確保のイメージ



### 【多様な交通手段が連携した交通システムの構築に向けた検討】

複数の交通機関を乗り継ぐ場面において、移動経路の検索から予約、乗車、運賃の支払いまでをワンストップ化し、シームレスに移動できるサービス提供を目指します。



事業者の区別なく共通フォーマットで、待ち時間や停留所の通過状況等を表示

はじめて来訪する方にも公共交通の運行状況（方面、乗換、周辺施設）をわかりやすく提供



### 【モビリティマネジメントの継続実施】

事業者と行政が一体となって、自動車から公共交通等への自発的な転換を支援する取組を継続実施します。

#### ▼富士宮市のりもの祭の様子



出典) 富士宮市

#### ▼富士市バスの日イベントの様子



出典) 富士市

#### ▼市民参画型のコミュニティ交通導入検討



出典) 富士市

## 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・快適な移動の確保、環境や魅力の向上などの効果※が期待されます。

活力

効果①

**道路混雑の緩和** が期待されます

混雑する道路（混雑度1.25以上）の延長が約 8 割削減

効果②

**高速道路へのアクセス時間の短縮** が期待されます

主要工業団地から高速道路インターへのアクセス時間が約 2 割短縮

安全・快適

効果③

**交通事故の減少** が期待されます

交通事故件数が約 2 割減少

効果④

**救急医療機関までのアクセス向上** 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方の割合が約 2 割増加

環境・魅力

効果⑤

**環境にやさしい行動の増加** が期待されます

通勤時に徒歩、自転車、公共交通を利用する人の割合が約 1 割増加

効果⑥

**観光アクセス向上** が期待されます

新富士駅から主要観光地への所要時間が約 2 割短縮

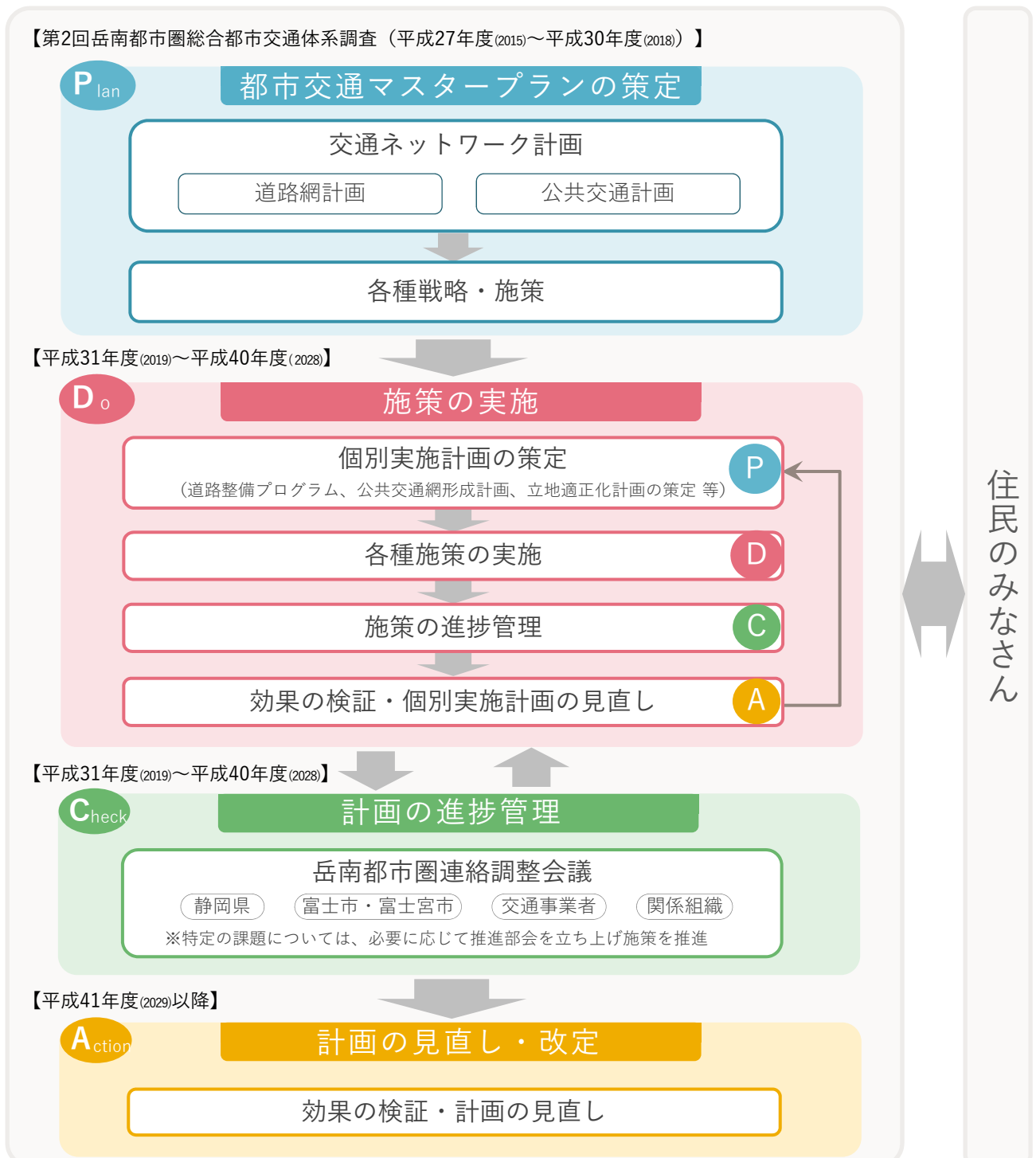
※ ここで示した効果（現況値との比較結果）は、本マスタープランにおける交通需要予測をもとにしたものであり、各施策のうち効果を定量的に把握できる主なものを取り上げています。

# 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を進めます。
  - 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



# 7 PRの実施

## 7-1 PRの目的

□ 本調査では、岳南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、広報誌やポスター、チラシ、回覧板、SNS広告、新聞、ラジオ等を用いてPRを実施しました。

#### ▼ポスター



#### ▼チラシ



#### ▼SNS広告



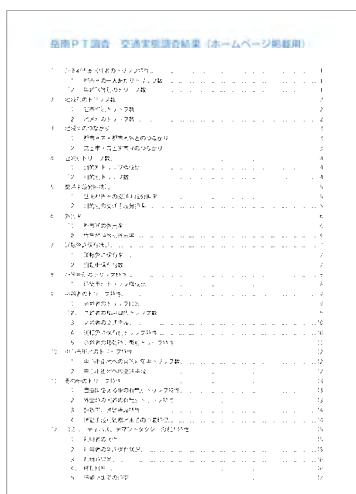
### (2) 協議会ホームページの管理運営・調査結果の公表

□ 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



#### ▼ニュースレター



### (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計画とするため、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 | 岳南都市圏総合都市交通計画協議会

## 【岳南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、交通事業者及び関係団体からなる協議会を組織し、岳南都市圏総合都市交通体系調査（第2回岳南都市圏パーソントリップ調査）を実施しました。

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】

岳南都市圏総合都市交通計画協議会 委員会名簿	
委員長	埼玉大学大学院 理工学研究科 久保田 尚 教授
委員	南山大学 総合政策学部 石川 良文 教授
	日本大学 理工学部 藤井 敬宏 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 建政部 都市整備課 課長
	国土交通省 中部地方整備局 静岡国道事務所 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
	岳南電車株式会社 代表取締役社長
	富士急静岡バス株式会社 代表取締役社長
	山梨交通株式会社 代表取締役社長
	静岡県タクシー協会 専務理事
	富士商工会議所 専務理事
	富士宮商工会議所 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
	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
富士市 都市整備部 部長	
富士宮市 都市整備部 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>

