

第4回

静岡中部都市圏総合都市交通体系調査報告書

～パーソントリップ調査～

概要版



平成27年3月

静岡中部都市圏総合都市交通計画協議会

はじめに

静岡県の中央部に位置する静岡中部都市圏は、静岡市・藤枝市・焼津市・島田市の4市で構成される人口約110万人の地方中核都市圏です。

本都市圏においては、まちづくりや土地利用計画と一体となった総合的な交通計画である「都市交通マスタープラン」を策定するため、概ね10年ごとにパーソントリップ調査を実施しています。直近では、平成13年度に第3回パーソントリップ調査を実施しており、前回調査から10年以上が経過しています。

この間、公共交通の衰退といった交通問題、地球温暖化をはじめとする環境問題、少子高齢社会の到来など、社会経済を取り巻く状況が大きく変化しています。また、富士山静岡空港の開港や新東名高速道路の開通などの大規模社会資本の整備、それに伴うアクセス道路の整備などが進み、都市交通体系は複雑化しています。さらには、旧静岡市と旧清水市をはじめとする旧市町間の合併により、それぞれの市を取り巻く行政単位が大きく変化しています。

このような社会情勢の変化に伴い、将来を見据えた新たな交通計画の策定が急務となっていることから、学識者、交通事業者及び関係団体、関係行政機関で構成される「静岡中部都市圏総合都市交通計画協議会」を組織し、平成24年度より第4回パーソントリップ調査（総合都市交通体系調査）を実施することになりました。

第4回パーソントリップ調査では、都市圏が目指す土地利用計画と整合し、活力ある地域づくりや災害に強い地域づくり、また、誰もが健康で生き生きと暮らせる地域づくり、より環境負荷の少ない交通の実現等に必要な交通施策を検討し、道路計画や公共交通計画、さらに歩行者・自転車交通等を対象とするその他交通施策に関する計画で構成される新たな「都市交通マスタープラン」を策定しました。

本報告書は、平成26年度に実施した総合交通計画の策定結果についてまとめたものです。

最後に、調査実施にあたりご協力いただいた本都市圏のみなさまに厚くお礼申し上げますとともに、多大なご協力をいただきました協議会の委員、幹事並びに関係各位に対しまして心から感謝の意を表する次第であります。

平成27年3月

静岡中部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 調査の流れ	1
1-3 調査対象地域	1
1-4 交通実態調査の概要	2
2 都市圏交通の現状	3
2-1 都市圏の概要	3
2-2 都市圏交通の概要	7
2-3 交通特性の概要	11
3 都市圏交通の将来見通し	15
3-1 将来人口の変化	15
3-2 将来交通需要の変化	16
4 交通体系の基本方針	17
4-1 都市圏交通の課題	17
4-2 都市圏将来像の検討	19
4-3 交通体系の基本方針	21
5 長期交通計画の策定	23
5-1 道路網計画	25
5-2 公共交通網計画	29
5-3 その他交通施策に関する交通計画	31
6 短期・中期交通計画の策定	33
6-1 道路網計画	35
6-2 公共交通網計画	37
6-3 その他交通施策に関する計画	39
7 特定課題に対応した交通計画	41
7-1 中心市街地交通計画	43
7-2 中山間地交通計画	53
7-3 高齢者や外出困難者の移動支援施策	55
7-4 環境改善（低炭素社会実現）に資する交通施策	57
7-5 パーソントリップ調査データの防災関連計画等への活用	59
8 推進体制等	60
8-1 推進体制	60
8-2 進行管理の流れ	60
8-3 目標値の設定	61
9 PRの実施	62
委員会名簿	66

1 調査の概要

1-1 調査の目的

静岡中部都市圏では、第3回総合都市交通体系調査から10年以上が経過し、社会情勢を取り巻く状況が大きく変化しており、将来を見据えた都市構造の構築が急務となっていることから、平成24年度から新たな総合都市交通計画の策定を目的として調査を実施しました。

1-2 調査の流れ

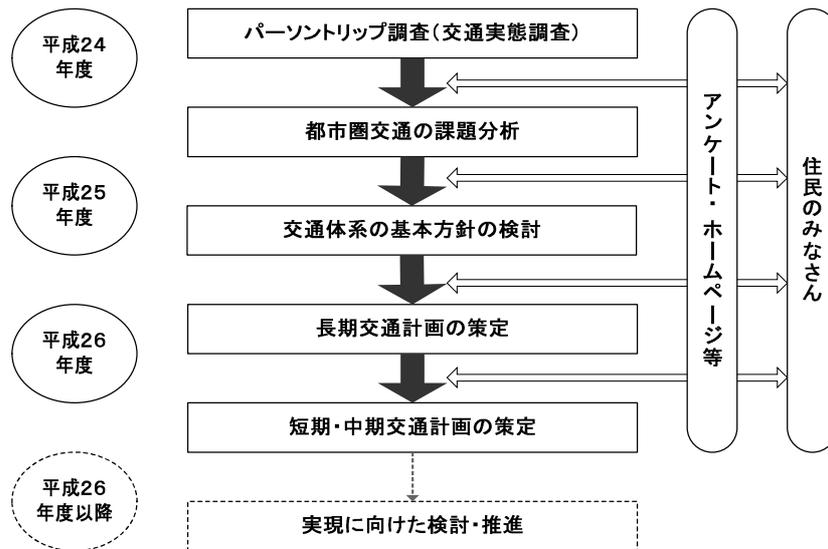


図 1-1 調査の流れ

1-3 調査対象地域

本調査の対象地域は、静岡市、藤枝市、焼津市、島田市の4市全域です。



図 1-2 調査対象地域

1-4 交通実態調査の概要

パーソントリップ調査（PT 調査）とは、交通の主体である人（パーソン）の動き（トリップ）を把握することを目的とした調査です。交通実態調査を実施し、どのような人が、いつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で、どのような時間に動いたかについて、ある平日の1日のすべての動きをとらえるものです。

<p>調査対象者</p> <p>対象地域に居住している5歳以上の人（約105.6万人）の約22%にあたる、約23.5万人を対象に交通実態調査を行いました。</p>	<p>調査方法</p> <p>住民基本台帳から無作為に抽出した世帯（約13.5万世帯）に対して、調査票を郵送し、調査票を返送あるいはインターネットで回答する方法で実施しました。</p>
<p>調査期間</p> <p>平成24年10月から12月にかけて調査を行い、平成25年2月に追加調査を行いました。</p>	<p>回収結果</p> <p>約6.9万人の方から調査票が回収され、回収率は約29%でした。</p>

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。

対象となっているトリップは…

平成24年6月時点で調査対象区域内に居住している5歳以上の人の1日（平日）の動きです。

トリップの目的は…

交通の目的は大きく5つに区分されます。

- ① 通勤…勤務先へ行ったトリップ
- ② 通学…通学先へ行ったトリップ
- ③ 帰宅…外出先から自宅へのトリップ
- ④ 業務…販売・配達、打合せ、作業・修理、農林漁業などのトリップ
- ⑤ 私事…家事・買物、食事、通院、娯楽レクリエーションなどのトリップ

代表交通手段とは？

1回のトリップでいくつかの種類交通手段を用いている場合に、最も優先度の高い交通手段を代表交通手段といいます。優先順位は、鉄道、バス、自動車、バイク、自転車、徒歩の順としています。

DID地区とは？

国勢調査の基本単位区（町丁・字等）において、人口密度が4,000人/k㎡以上となる基本単位区が互いに隣接しており、その人口合計が5,000人以上となる地区をDID地区（人口集中地区）といいます。

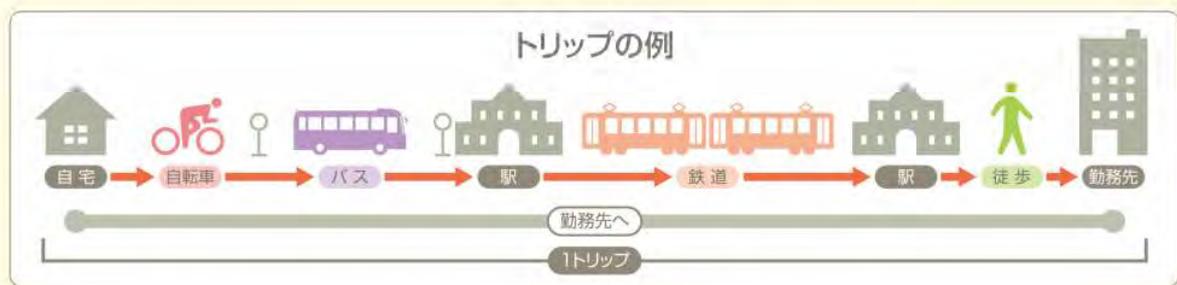


図 1-3 交通実態調査の概要

2 都市圏交通の現状

2-1 都市圏の概要

(1) 都市圏人口の推移

平成22年の都市圏人口は、110.2万人で、平成12年の111.6万人をピークにわずかに減少しています。また、静岡県全体でも平成17年から減少傾向にあります。



図 2-1 都市圏人口の推移

(2) 市別人口の変化

都市圏の中心都市である静岡市の人口は71.6万人(平成22年)で減少傾向にあります。一方、藤枝市は14.2万人で横ばい、焼津市は14.3万人でわずかに増加しています。島田市は10.0万人で平成12年から減少傾向にあります。

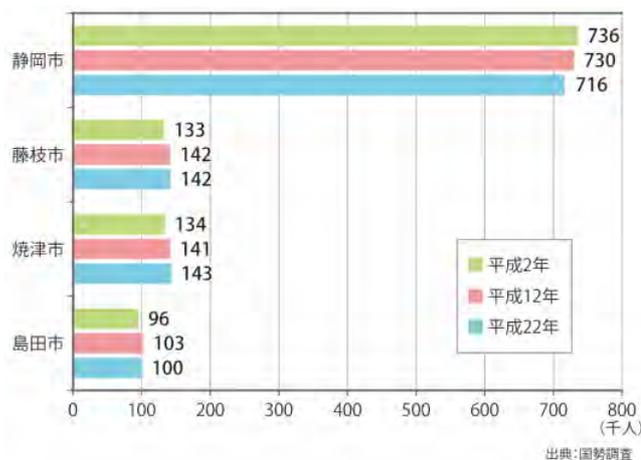


図 2-2 市別人口の変化

(3) 年齢別人口割合の変化

高齢者の増加傾向が継続し、平成22年の高齢者数は26.9万人で、20年前の約2倍になっています。

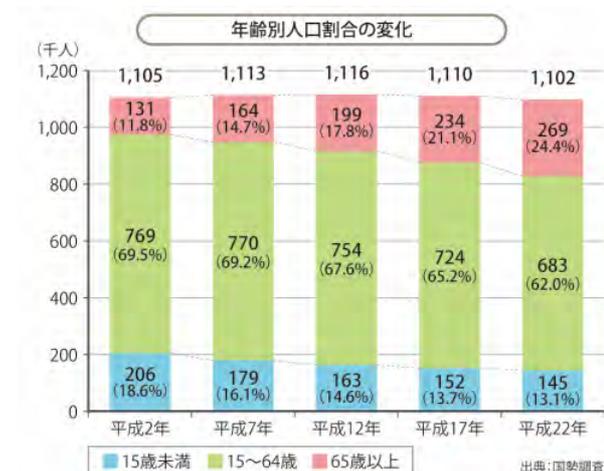


図 2-3 年齢別人口割合の変化

(4) 自動車運転免許保有者数と自動車台数の推移

都市圏の自動車運転免許保有者数は増加傾向にあります。また、自動車保有台数も61.8万台と、増加傾向が継続しています。



自動車保有台数：軽自動車および普通車を集計

図 2-4 自動車運転免許保有者数と自動車台数の推移

(5) 自動車運転免許保有率の変化

男性では高齢者の自動車運転免許保有率が増加しており、65～69歳で90%を超えています。また、女性の自動車運転免許保有率も全体的に増加しており、65～69歳で50%を超えています。

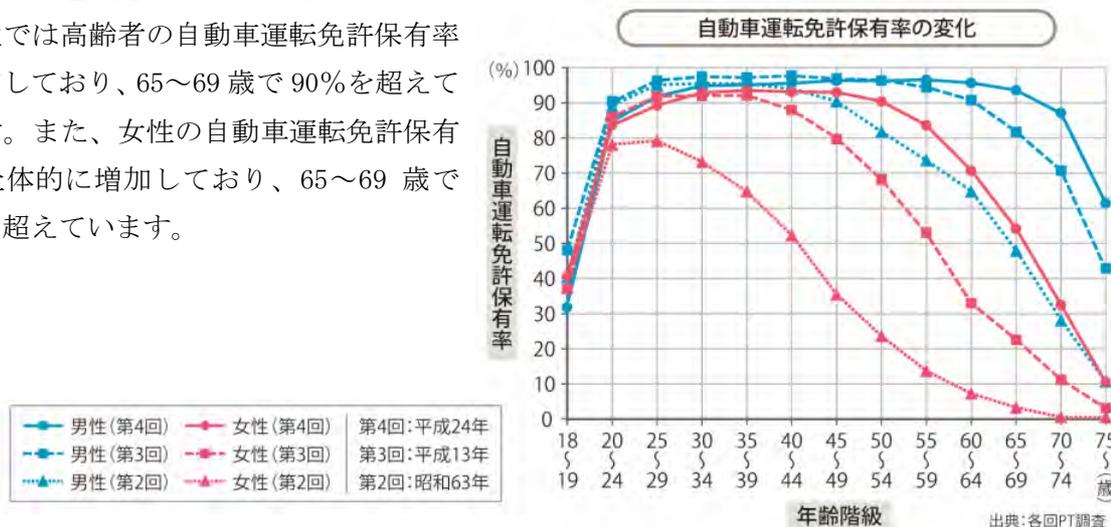


図 2-5 自動車運転免許保有率の変化

(6) 人口集中地区の人口密度と面積の推移

都市圏の人口集中地区面積 (DID 面積) はわずかながら拡大を続けており、平成 22 年度には 148 km²となっています。一方、DID 人口密度は減少傾向にあります。

人口集中地区(DID地区):
人口密度が4,000人/km²以上の地域が互いに隣接して、地域の人口が5,000人以上を有する地域

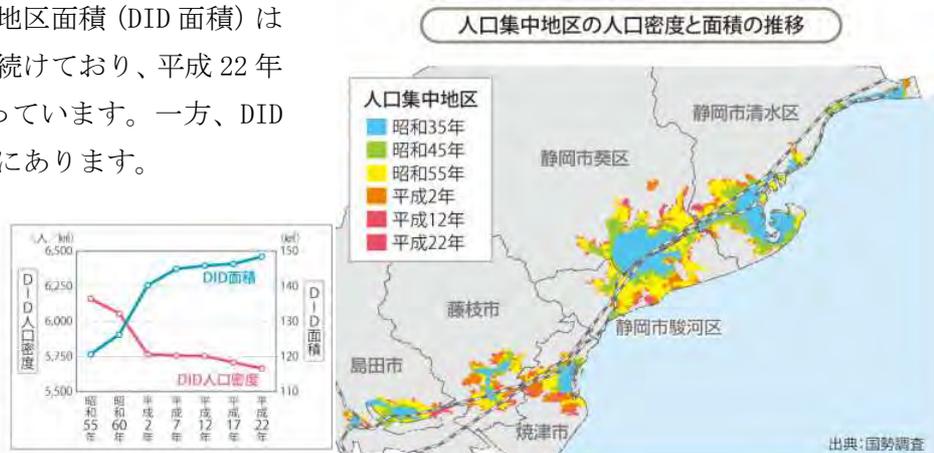


図 2-6 人口集中地区の人口密度と面積の推移

(7) 公共交通利用者数の推移

都市圏内の鉄道輸送人員数は、平成12年以降わずかですが減少傾向が続いています。

一方、県内のバス輸送人員数は鉄道よりも大きく減少しています。また、バス走行キロ数についてはほぼ横ばいが続いています。

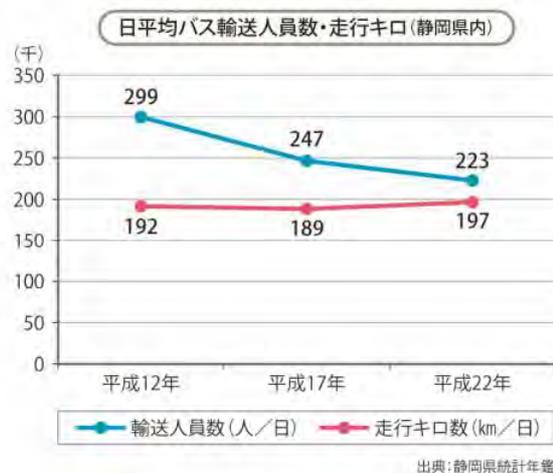
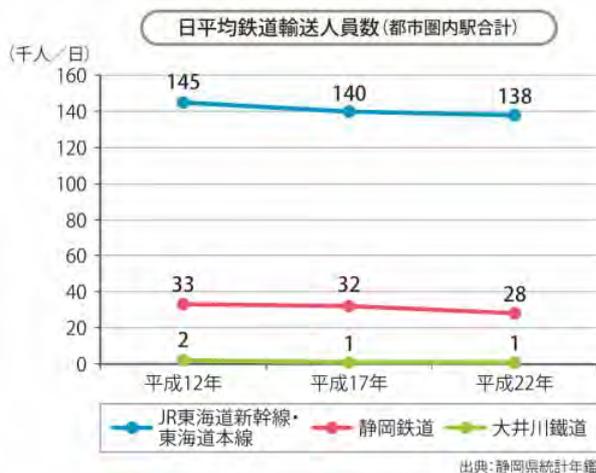


図 2-7 日平均鉄道輸送人員数(都市圏内駅合計)

図 2-8 日平均バス輸送人員数(静岡県内)

(8) 都市圏の交通網

都市圏における主要な交通網は、北東から南西方向に伸びています。

4市間や都市圏外と連絡する交通網として、鉄道では東海道新幹線、JR東海道本線、道路では新東名高速道路、東名高速道路、国道1号、国道150号等があります。その他の広域交通拠点として富士山静岡空港、清水港があげられます。



図 2-9 都市圏の主要な交通網

(9) 交通事故件数及び高齢者交通事故の増加

静岡県内の交通事故は減少傾向にありますが、65歳以上の高齢者事故は増加傾向が続いています。

また、高齢者の自動車運転免許保有者の増加に伴い、高齢者の自動車運転の機会が増加し、高齢者事故が増えています。



図2-10 交通事故件数の推移(静岡県内)

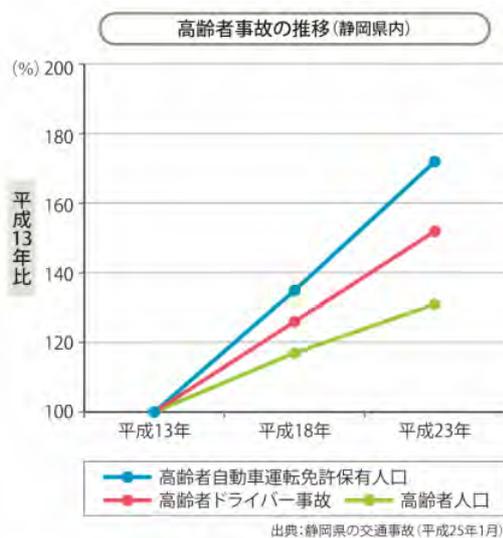


図2-11 高齢者事故の推移(静岡県内)

(10) 都市圏の観光特性

本都市圏の観光客数は、静岡市(駿河地域)で平成11年の大規模集客施設開業以降に増加傾向が見られています。一方、西駿河・奥大井地域は横ばいとなっています。

また、静岡市では大規模な行祭事・イベントが多く行われています。

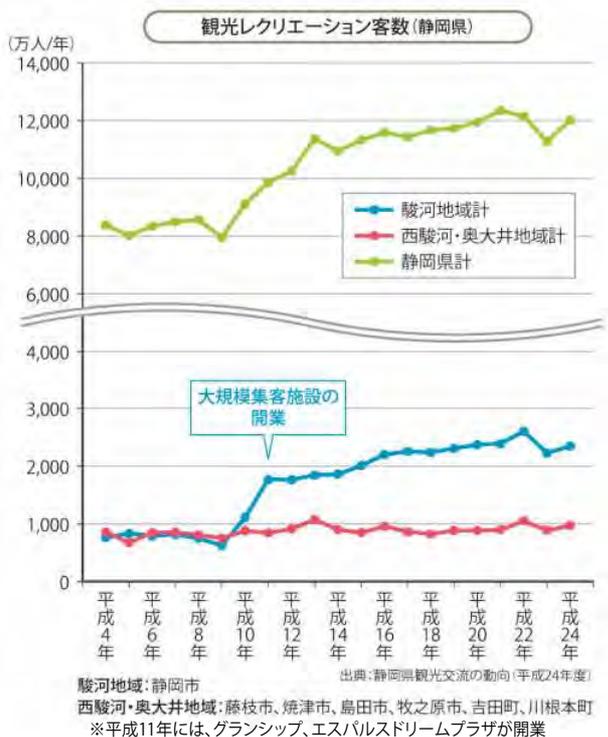


図2-12 観光レクリエーション客数(静岡県)



図2-13 静岡県内の主要行祭事(平成24年度)

2-2 都市圏交通の概要

(1) 人の動き

① 都市圏内のトリップ数の変化

都市圏の5歳以上人口は第3回PT調査からわずかに増加していますが、総トリップ数は2,765千トリップ/人日で、第3回PT調査から約9%減少しています。

総トリップ数：都市圏内のすべての人の動き

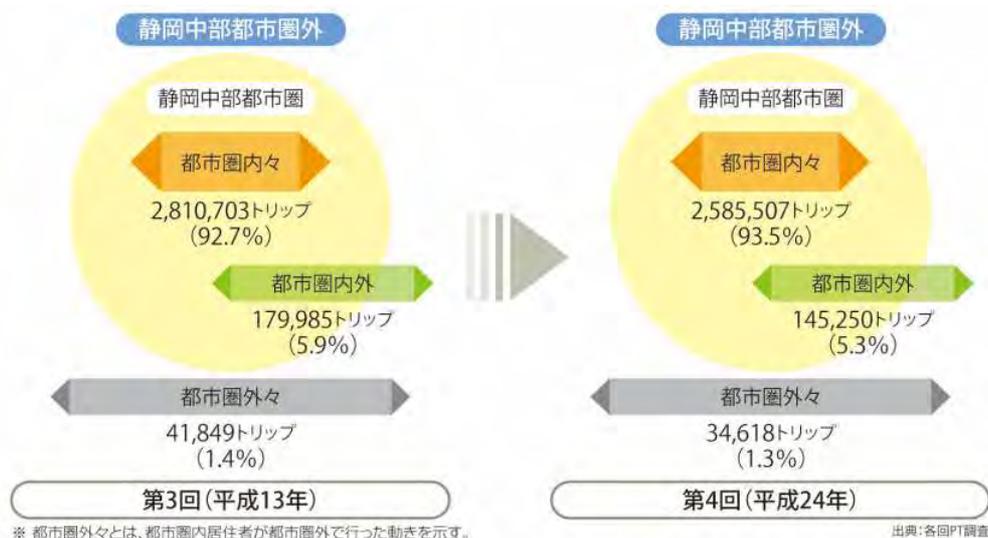


図2-14 都市圏内の人口と総トリップ数の推移

② 一人あたりのトリップ数の変化

都市圏の一人あたりのトリップ数は2.62と、第3回PT調査から0.28減少しましたが、他の都市圏とほぼ同様となっています。

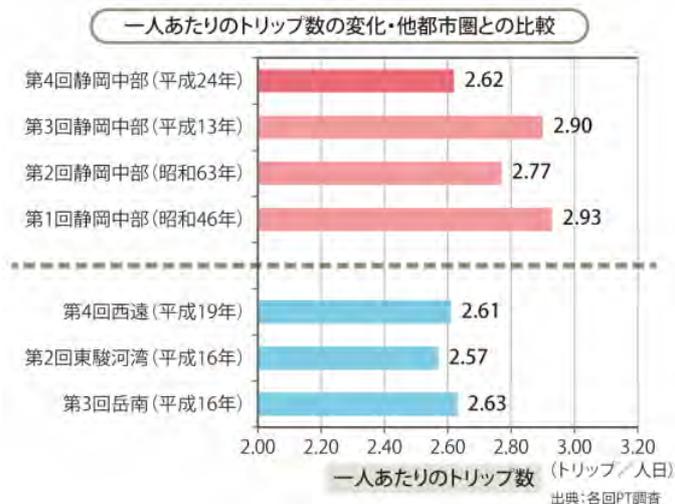


図2-15 一人あたりのトリップ数の変化・他都市圏との比較

(2) 交通の目的と手段

①目的別トリップ数の変化

目的別のトリップ数を見ると、私事が増加しています。他の目的はいずれも減少していますが、業務は第3回PT調査と比べ大きく減少しています。

業務交通が大きく減少した理由としては、産業構造の変化や情報化の影響のほか、リーマンショックによる経済活動の低迷などが考えられます。



図2-16 目的別トリップ数の変化

②代表交通手段別トリップ数の変化

代表交通手段別トリップ数を見ると、鉄道が増加しています。他の手段はいずれも減少しており、自動車も第3回PT調査から約11万トリップ減少しています。



図2-17 手段別トリップ数の変化

③代表交通手段分担率の変化

自動車分担率と鉄道分担率が増加傾向を示しています。

他都市圏と比較すると、自動車分担率はやや低く、自転車分担率が高いという特徴が見られます。

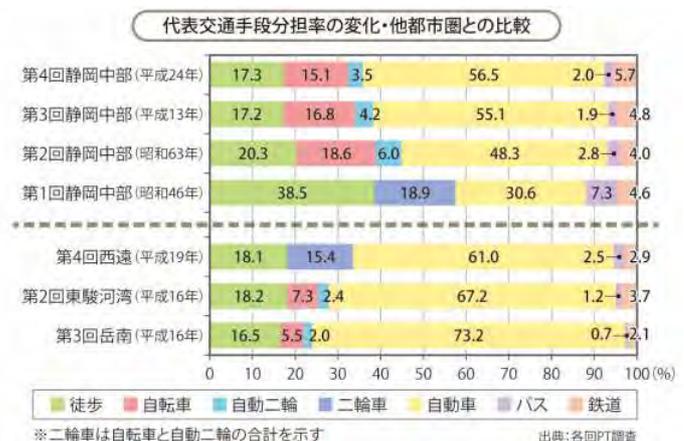


図2-18 代表交通手段分担率の変化

(3) 地域間の動き

① 4市（合併前市町）間の動きと変化

本都市圏では第3回PT調査（平成13年）、第4回PT調査（平成24年）の間に、市町合併が行われました。合併前の旧市町間の動きと比較すると、合併した市を構成する旧市町間の動きが増大しています。また、藤枝市、焼津市、島田市間の動きも増大しています。

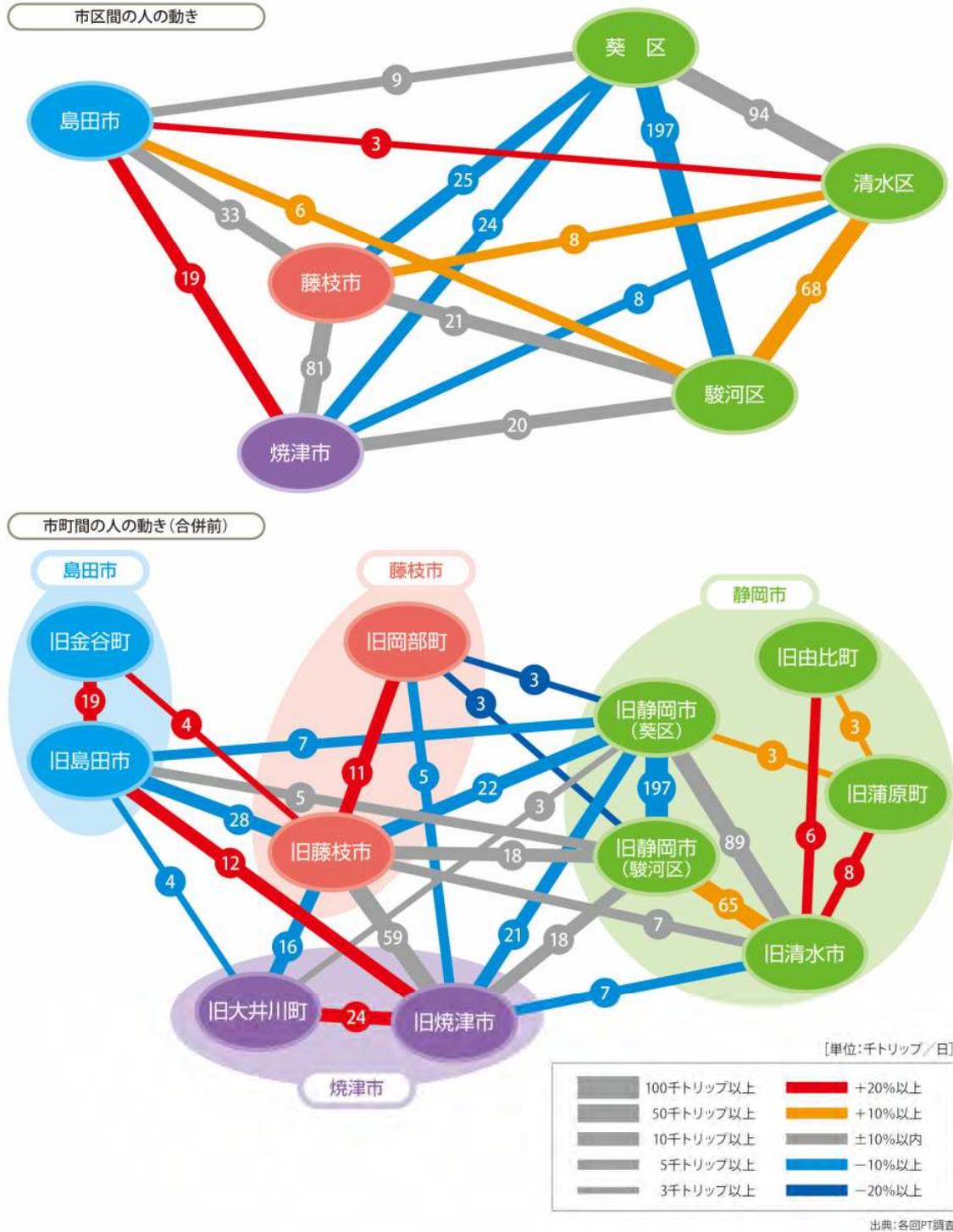


図2-19 地域間の人の動き

②移動距離帯別分担率

移動距離帯別の分担率を見ると、2km 以内の移動距離帯では徒歩と自転車が 50% を分担していますが、2km を超えると自動車为主要な交通手段となります。

バスは 2~10km の距離帯で利用が見られますが、分担率は 2~3% となっています。鉄道は 5km 以遠の距離帯から利用が見られ、10km 以遠から大きく増大しています。

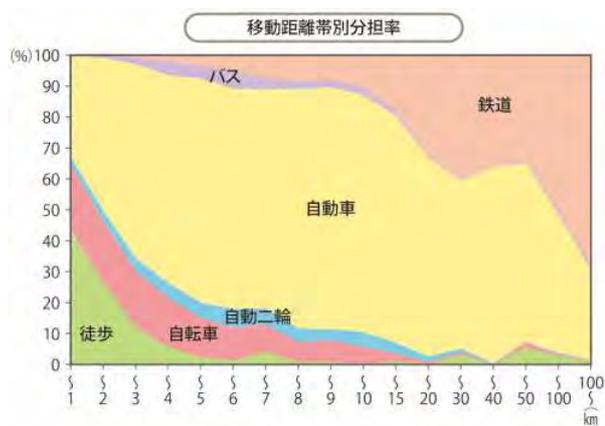


図 2-20 移動距離帯別分担率

③移動距離帯別分担率の変化

第 3 回 PT からの移動距離帯別の分担率の変化を見ると、3km 以内の距離帯では自動車分担率が増加し、自転車の減少が見られます。また、5km 以遠では鉄道分担率が増加し、自動車分担率が減少する傾向が見られています。

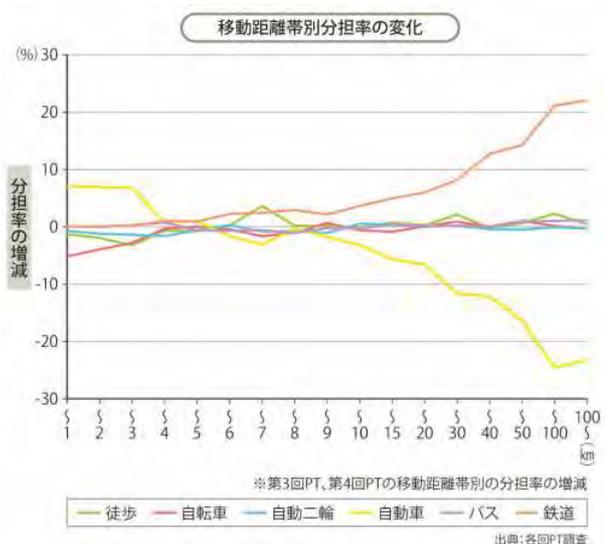
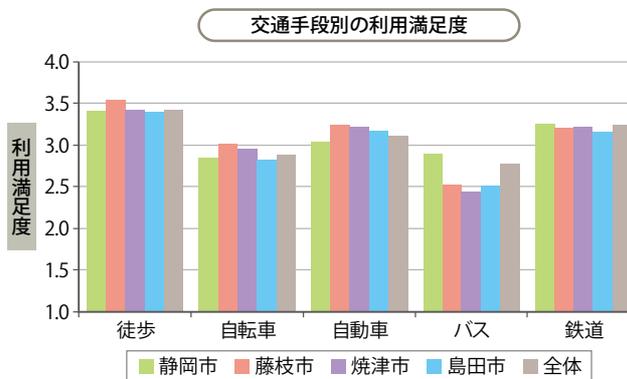


図 2-21 移動距離帯別分担率の変化

交通手段別の利用満足度 [住民アンケート]

満足度の高い交通手段は徒歩、鉄道でした。満足度の低い交通手段はバスで、藤枝市、焼津市、島田市で低くなっています。本都市圏は自転車分担率が高い都市圏ですが、自転車の満足度はやや低くなっています。



交通手段利用時の満足度を、5:満足~1:不満(3:平均)として集計した結果

2-3 交通特性の概要

(1) 自動車交通の現状

①自動車分担率と人口密度の変化

市街地の低密度化が進むとともに、自動車分担率の増加が進んでいることが示されています。

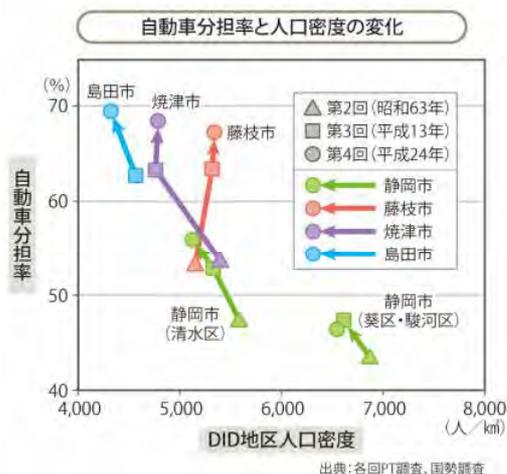


図 2-2-2 自動車分担率と人口密度の変化

②世帯の自動車保有台数の比較

藤枝市、焼津市、島田市では、自動車を複数保有している世帯の割合が高くなっています。

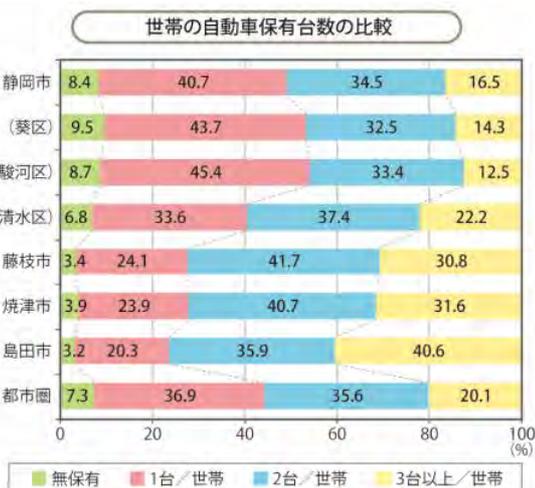


図 2-2-3 世帯の自動車保有台数の比較

③主要断面の道路混雑状況

都市圏では新東名高速道路などの道路整備がすすめられてきましたが、鉄道断面などでは混雑する箇所が残されています。



図 2-2-4 都市圏内の主要断面における混雑状況

(2) バス交通の現状

① バス運行本数と乗車人員数の変化

バス運行本数とバス乗車人員数が相互に影響して、それぞれが減少していることが示されています。



図2-25 バス運行本数と乗車人員数の変化(静岡市)

② バス利用者数と維持経費の変化

バス乗車人員数の減少は運行収入の減少につながるため、バス路線を維持するための路線維持経費の増加をもたらす悪循環が生じています。



図2-26 バス乗車人員数とバス路線検討維持費の変化

③ コミュニティバス運行路線数の増加

バス乗車人員数の減少により採算が悪化した路線では、バス路線が縮小・廃止となるため、これを補う自治体のコミュニティバス運行路線が増加しています。



図2-27 コミュニティバス運行路線数の増加

(3) 高齢者の交通特性

① 高齢者トリップ数の変化

高齢者一人あたりのトリップ数は増加しており、第3回PT調査からの増加は70歳以上の高齢者で顕著に見られます。

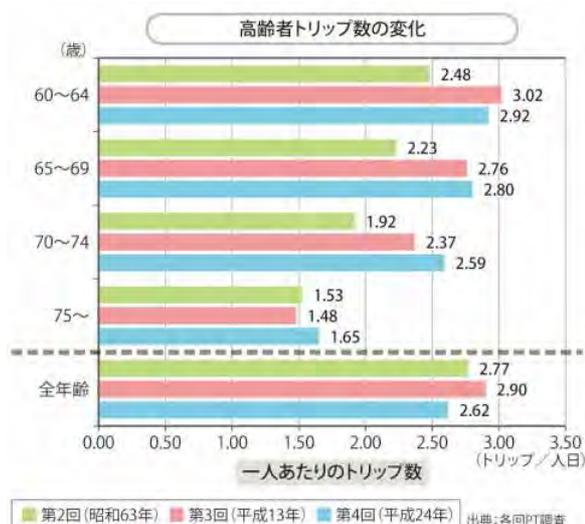


図2-28 高齢者トリップ数の変化

② 高齢者の自動車運転の増加

高齢者の免許保有率の増加とともに、高齢者自身で運転する人が増えています。第3回PT調査と比較すると、75歳以上の高齢者でも30%近くが自分で運転しています。

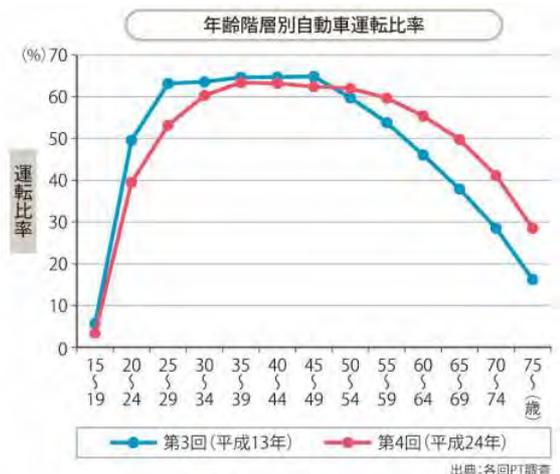


図2-29 年齢階層別自動車運転比率

※運転比率：

自動車トリップのうち自分自身で運転しているトリップの比率

③ 高齢者私事トリップの目的施設の地域別比較

居住地別の高齢者一人あたりのトリップ数の差を目的施設について比較すると、小売店(買物)へのトリップの差が大きいことが分かります。

一方、高齢者の私事目的で医療施設も大きな比率を占めていますが、医療施設に向かう動きは居住地による差が見られません。

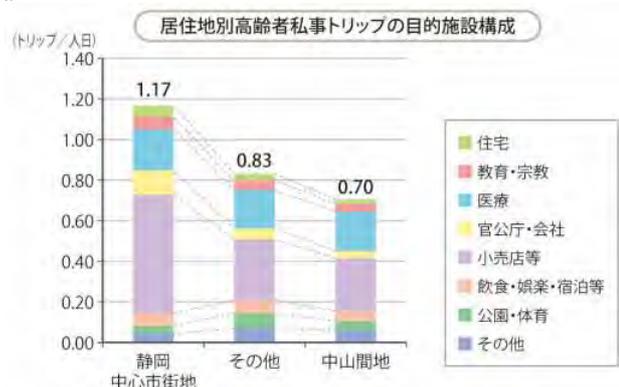


図2-30 居住地別高齢者私事トリップの目的施設構成

(4) 中心市街地の交通特性

①各市中心市街地の交通発生密度

各市中心市街地の交通発生密度を見ると、静岡中心市街地が特に高くなっています。また、交通手段も自動車は23%にとどまり、徒歩や自転車、鉄道、バスの多様な交通手段が利用されていることが分かります。

静岡中心市街地の手段構成比



図 2-3 1 中心市街地の交通発生密度

②各市中心市街地の交通手段分担率

各市中心市街地の交通手段分担率を見ると、静岡中心市街地では徒歩およびバス、鉄道の分担率が高くなっています。また、その他の地域では自動車の分担率が高くなっています。



図 2-3 2 各市中心市街地の地区別交通手段分担率

③各市中心市街地の私事目的来訪者の変化

私事目的の集中トリップ数の変化を見ると、静岡駅北地区や藤枝駅南地区で伸びています。これらの地区では、市街地整備が進められており、これによる集客力の向上が来訪者増加の要因と考えられます。

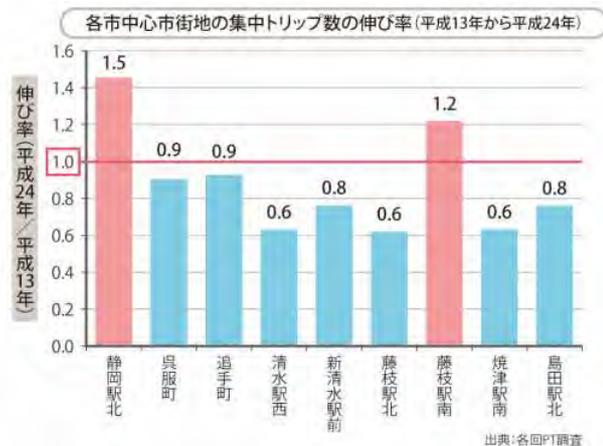


図 2-3 3 各市中心市街地の集中トリップ数の伸び率

3 都市圏交通の将来見通し

本章は、現状の傾向がそのまま推移した場合の将来交通課題の検討を目的とし、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口予測をもとに将来交通需要の変化を検討しました。

3-1 将来人口の変化

都市圏の将来(H47)人口は現況(H22)の84%に減少することが見込まれます。年齢階層別人口は、75歳以上の高齢者が1.5倍に増加することが見込まれます。人口減少は地域別に差が見られ、中山間地や郊外部など高齢化率の高い地域で人口減少が大きく、静岡中心市街地・清水中心市街地でも高齢化率が高く人口減少が大きくなっています。一方、東静岡駅や西焼津駅の周辺地域では高齢化率が低く人口減少も小さくなっています。

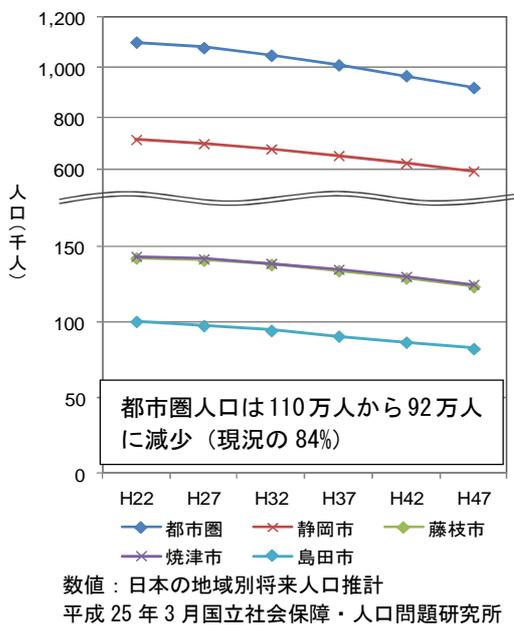


図 3-1 市別将来人口の推移

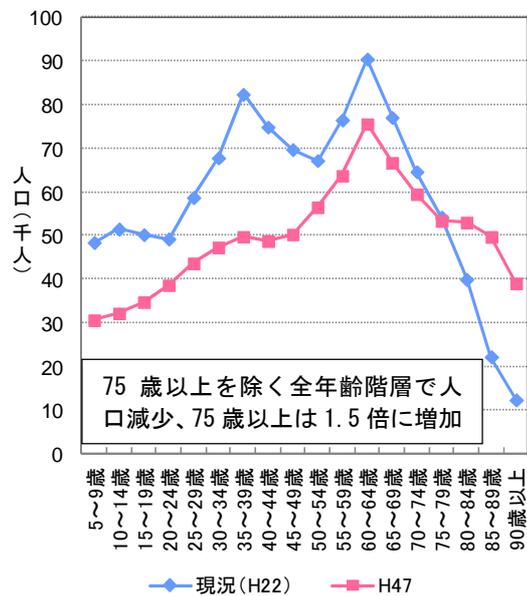


図 3-2 年齢階層別将来人口の推移

全てのゾーンで人口が減少する

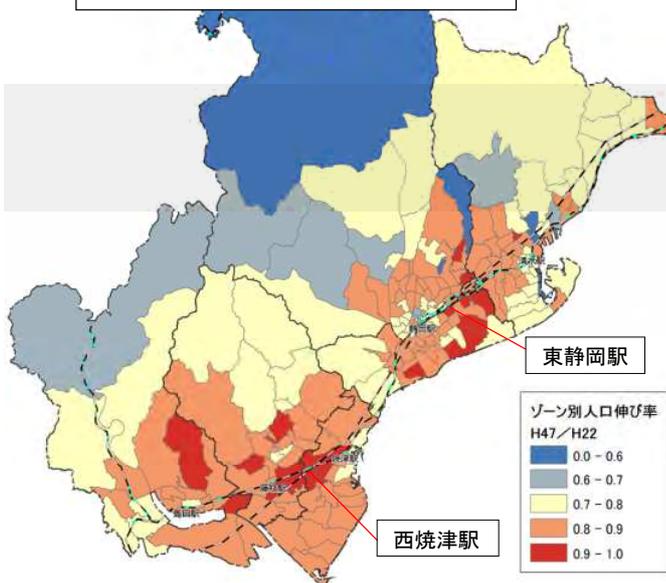


図 3-3 ゾーン別人口伸び率

東静岡駅や西焼津駅周辺は高齢化率が低い

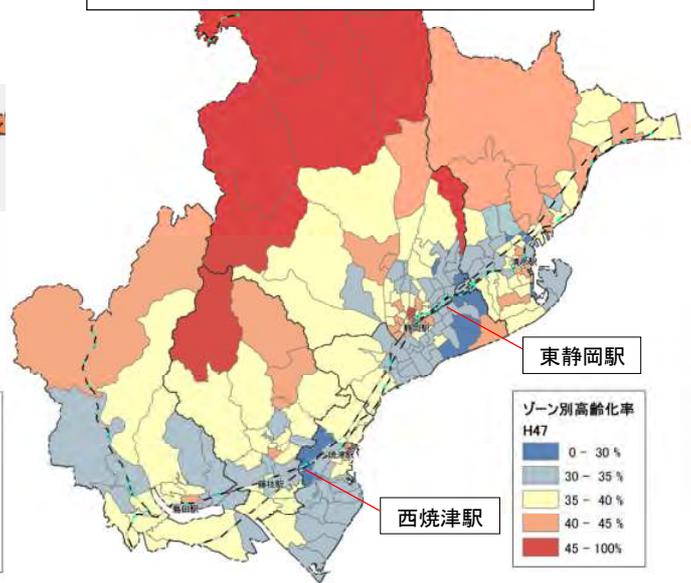


図 3-4 ゾーン別高齢化率

3-2 将来交通需要の変化

総トリップ数は現況の83%に減少しますが、年齢階層別では75歳以上のトリップ増加が著しくなっています。中山間地では、人口が減少し公共交通の維持が困難となるため、自動車を利用しなければ暮らし難い生活条件に進むおそれがあります。また、静岡中心市街地・清水中心市街地では、交通量減少とともに活力が低下するおそれがあります。

表 3-1 将来目的別トリップ数 (単位:千トリップ)

目的	通勤	通学	帰宅	業務(補正)	私事	合計
平成24年度PT	435	156	1,128	224	823	2,765
平成47年度予測	326	101	925	199	739	2,291
H47/H24	0.75	0.65	0.82	0.89	0.90	0.83

総トリップ数は83%に減少し、特に通勤目的や通学目的の減少が著しい

業務(補正)は、現況業務目的原単位を補正した将来業務原単位による推計値、将来予測原単位の補正方法は参考資料参照

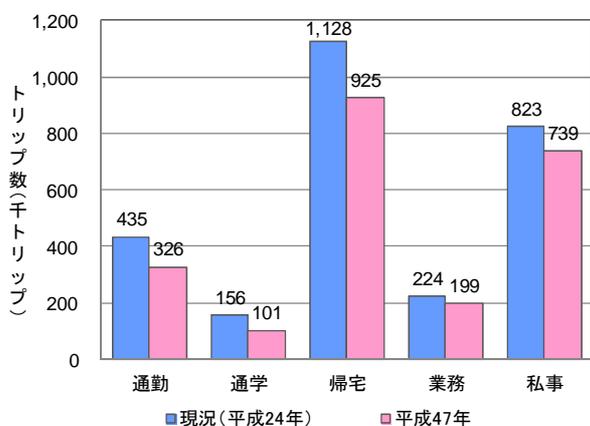


図 3-5 目的別トリップ数

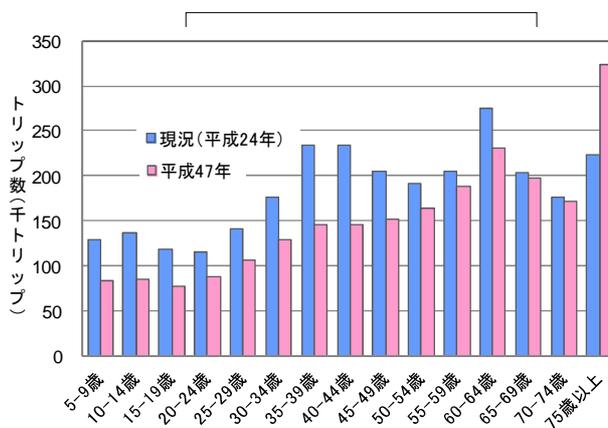


図 3-6 年齢別トリップ数の変化

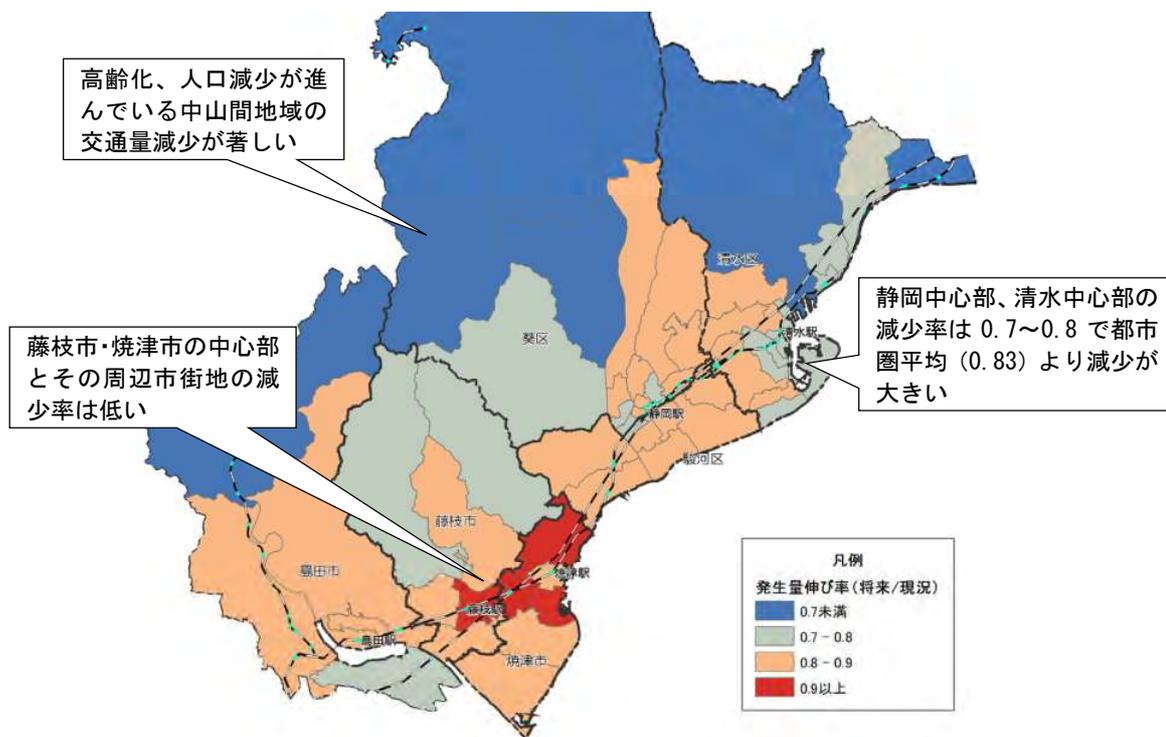


図 3-7 発生トリップ数の伸び率 (H24⇒H47)

4 交通体系の基本方針

4-1 都市圏交通の課題

調査着手時に設定した計画課題の視点から、現況及び将来の交通課題を整理しました。

計画課題	現況の交通課題	将来交通予測
1. 土地利用やまちづくりと交通施策の一体的検討	<input type="checkbox"/> 市街地拡大と自動車分担率増加が進む <input type="checkbox"/> 静岡中心部における交通密度が高い <input type="checkbox"/> 市町合併により旧市町間の交通が増加	<input type="checkbox"/> 静岡・清水中心部やその周辺地域では交通量減少が大きい
2. 交通サービスの最適化・効率化	<input type="checkbox"/> バス乗車人数減少によりサービス低下 <input type="checkbox"/> バス交通の維持費用が増大 <input type="checkbox"/> 高齢者ドライバーが増加 <input type="checkbox"/> 交通需要は減少に転じたが道路混雑は残存	<input type="checkbox"/> 中山間地域での人口減少が著しい <input type="checkbox"/> バス交通の減少が大きい <input type="checkbox"/> 高齢免許保有者が増大 <input type="checkbox"/> 将来自動車交通量は減少するが交通混雑は残る
3. 環境に配慮したまちづくり	<input type="checkbox"/> 自動車分担率が増加 <input type="checkbox"/> 道路混雑は改善するものの、新東名供用後も依然として道路混雑が残る	<input type="checkbox"/> 自動車依存がさらに進む
4. 効率性・戦略性を重視した計画づくり	<input type="checkbox"/> 静岡中心部で高齢者の活動が活発 <input type="checkbox"/> 地域の観光魅力度の向上に寄与する利便性の向上が求められている	<input type="checkbox"/> 静岡中心市街地・清水中心市街地で人口減少や高齢化が進む
5. 産官学民の「新たな公」によるまちづくり	<input type="checkbox"/> 産官学民の連携による交通改善の可能性はある	<input type="checkbox"/> 自動車依存がさらに進む <input type="checkbox"/> バス交通需要の減少が大きい
6. 広域インフラと連携したまちづくり	<input type="checkbox"/> 港湾と高速 IC を結ぶ区間に混雑 <input type="checkbox"/> 清水港の機能再編によりウォーターフロント地区の交通特性が変化	<input type="checkbox"/> 清水中心市街地での交通量減少が大きい
7. マルチモーダルな交通体系の構築	<input type="checkbox"/> 鉄道は速達性があるが利用圏域が狭い <input type="checkbox"/> 鉄道駅端末交通としてバスが増加傾向 <input type="checkbox"/> 静岡市 L R T 導入に向け検討が推進されている	<input type="checkbox"/> 自動車依存がさらに進む <input type="checkbox"/> バス交通の減少が大きい
8. 徒歩・自転車を中心とした交通空間の再構築	<input type="checkbox"/> 自転車の満足度は低く分担率が減少 <input type="checkbox"/> 中心市街地で高齢者の来訪が増加。健康寿命を延ばす歩数増大活動がスタート	<input type="checkbox"/> 自転車分担率が高い特性は残る <input type="checkbox"/> 自動車交通量減少により道路空間の使い方の見直しの可能性が高まる <input type="checkbox"/> 75 歳以上の高齢者が急増
9. 郊外・中山間地の高齢者や交通弱者への対応	<input type="checkbox"/> 中山間地では平均 6 km の移動を要する <input type="checkbox"/> 外出困難者は高齢者がほとんどで、自動車への依存率が高い <input type="checkbox"/> 子どもや子ども連れの人も対象とした「子育てバリアフリー」が求められている	<input type="checkbox"/> 中山間地や郊外部で人口減少や高齢化が一層進む <input type="checkbox"/> 高齢免許保有者が増大
10. 災害に強いまちづくりと交通システム	<input type="checkbox"/> 災害時に避難困難な地域が存在 <input type="checkbox"/> 通勤ピーク時に発災すると約 10 万人が移動中に被災する	<input type="checkbox"/> 総トリップ数は減少するが、75 歳以上の高齢者トリップが急増

第3回 PT 計画課題への対応状況

- 混雑区間（混雑度 1.25 以上）が 2 割近く残っている 「第3回 PT 計画目標①」
- 中心部への行きやすさに改善がみられない 「第3回 PT 計画目標④」

- 公共交通はバス交通計画や地域公共交通総合連携計画に取り組まれている
- 都市計画道路の約 3 割は未改良であるが、財政状況が厳しくなっている

- 二酸化炭素排出量の削減目標はこのままでは未達成となる 「第3回 PT 計画目標⑤」

交通体系の基本方針の留意点

- ⇒公共交通を維持しやすい都市構造の検討
- ⇒集約型都市構造へ誘導する交通環境整備

- ⇒バスサービスや運行形態の継続的改善
- ⇒高齢者の自動車依存を抑制する交通条件整備
- ⇒残されている問題個所に集中した施策実施

- ⇒自動車利用の適正化と道路混雑の改善
- ⇒環境負荷の少ない生活行動への転換促進

- ⇒高齢者増加を中心部活性化に活かした方策の検討
- ⇒地域の観光魅力度向上に資する交通環境の整備

- ⇒マイカー通勤抑制に向けた官民の連携
- ⇒交通サービスを維持・改善に向けた事業者・住民・行政の連携

- ⇒広域交通拠点へのアクセス向上
- ⇒清水港の交流機能強化

- ⇒自動車以外の交通利便性向上
- ⇒乗り継ぎ利便性の向上

- ⇒自転車利用環境の改善
- ⇒高齢者が歩きやすい交通環境の整備

- ⇒買物や通院先への交通サービスの維持
- ⇒外出困難者増加への備え
- ⇒子どもや女性に優しい交通環境の整備

- ⇒交通移動に関する防災リスク情報の防災計画への反映

都市圏交通体系の基本方針の検討

4-2 都市圏将来像の検討

目指すべき都市圏将来像について、【比較案1】現況推移型、【比較案2】中心部集約型、【比較案3】拠点及び交通軸沿線集約型の3つの比較案について比較評価を行い、「【比較案3】拠点及び交通軸沿線集約型」を目指すべき都市圏将来像として設定しました。

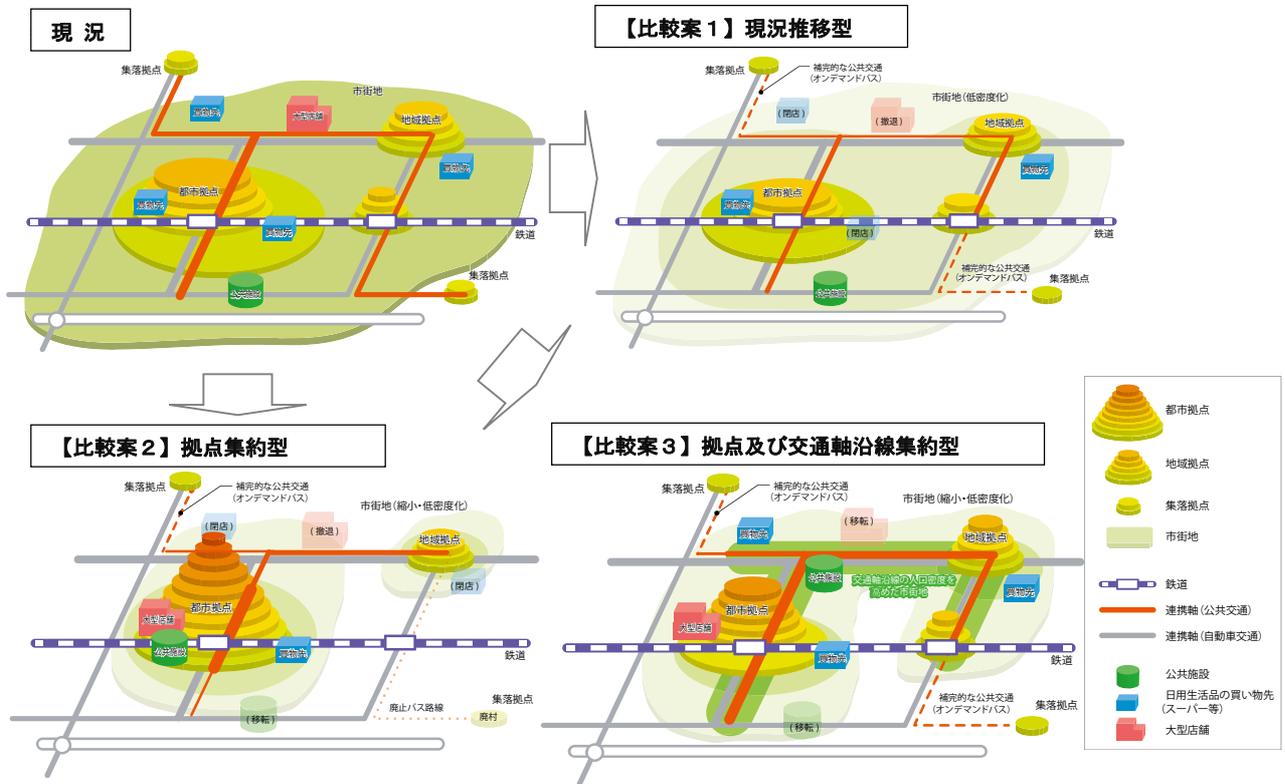


表 4-1 比較評価結果（都市圏全体の評価）

評価の視点	指標(表3-2参照)	H22現況	比較案1	比較案2	比較案3	比較案1	比較案2	比較案3	
①交流	広域交通拠点(中心駅)への行きやすさ	カバー人口	714,387	595,099	678,638	670,037	×	◎	○
		カバー率	64.8%	64.6%	73.6%	72.7%			
②活力	生活機能(都市拠点、地域拠点)への行きやすさ	カバー人口	881,160	734,993	781,791	789,632	×	○	◎
		カバー率	80.0%	79.7%	84.8%	85.7%			
③地域らしさ	地域の日常生活の維持、生活関連施設への行きやすさ	カバー人口	962,507	792,618	827,613	834,978	×	○	◎
		カバー率	87.4%	86.0%	89.8%	90.6%			
④安心・快適	医療施設への行きやすさ	カバー人口	507,328	380,217	469,238	463,450	×	◎	○
		カバー率	46.0%	41.3%	50.9%	50.3%			
⑤安全	居住地の安全性	避難困難人口	54,370	44,496	48,971	45,283	◎	△	○
		避難困難人口割合	5.9%	4.8%	5.3%	4.9%			
⑥環境調和	公共交通の使いやすさ	カバー人口	740,996	606,201	639,588	672,902	×	○	◎
		カバー率	67.2%	65.8%	69.4%	73.0%			
⑦住民負担	行政コスト負担	市区別行政コスト(現況からの変化率)	1.00	0.85	0.83	0.83	△	◎	◎
	評価合計	◎ 最も改善	指標1~4はカバー率で評価、5は避難困難人口で評価。行政コストは、全国の各市町村をデータとしたモデル式(国土審議会)を用い現況からの変化率で示した。			◎	1	3	4
	○ 2位改善				○	0	3	3	
	△ 3位改善				△	1	1	0	
	×	悪化			×	5	0	0	

注：カバー率はカバー人口を都市圏人口で割った値、避難困難人口割合は避難困難人口を都市圏人口で割った値
人口は日本の地域別将来人口推計（国立社会保障・人口問題研究所 H25.3）

目指すべき将来像：「拠点及び交通軸沿線集約型」

拠点や交通軸沿線での人口や機能の集約を図り、生活利便性を高め様々な魅力や快適性の高い生活空間を有する拠点を形成し、これら拠点が孤立することなく交通軸で効果的に結び合わせることを目指す都市構造

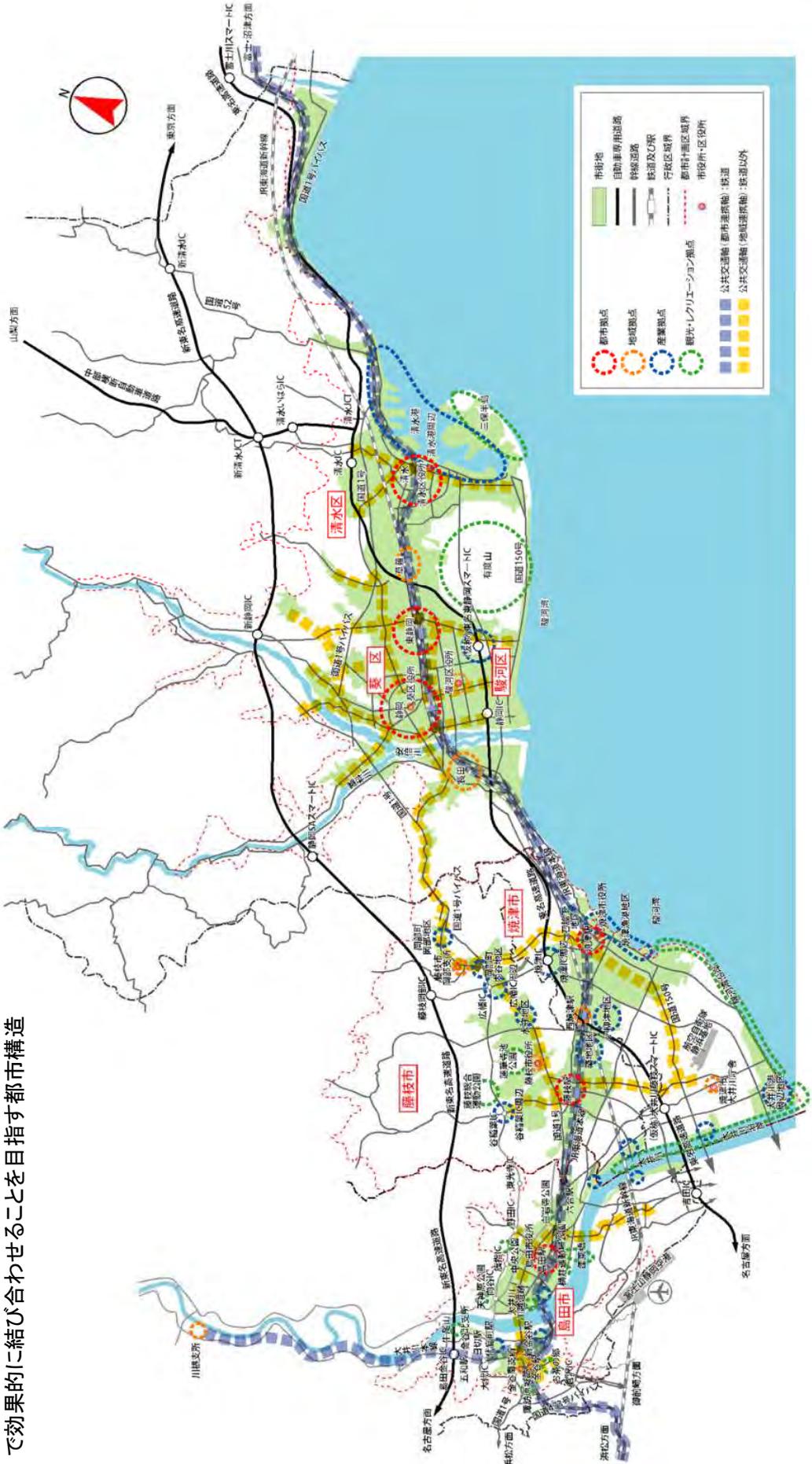


図 4-1 都市圏将来像イメージ図

4-3 交通体系の基本方針

都市圏交通の課題検討、都市圏将来像の検討を基に、都市圏将来像を実現するための「交通体系の基本方針」を設定しました。

【都市圏交通の課題検討】からみた交通体系の基本方針の留意点	
1. 土地利用やまちづくりと交通施策の一体的検討	⇒公共交通を維持しやすい集約型都市構造の検討 ■■ ⇒集約型都市構造へ誘導する交通環境整備 ■■■■
2. 交通サービスの最適化・効率化	⇒バスサービスや運行形態の継続的改善 ■■ ⇒高齢者が車を使わなくても暮らせる交通条件整備 ■■ ⇒残されている問題個所に集中した施策実施 ■
3. 環境に配慮したまちづくり	⇒自動車利用の適正化と道路混雑の改善 ■■■ ⇒環境負荷の少ない生活行動への転換促進 ■
4. 効率性・戦略性を重視した計画づくり	⇒高齢者増加を中心市街地活性化に活かす方策の検討 ■■ ⇒地域の観光魅力度向上に資する交通環境の整備 ■■
5. 産官学民の「新たな公」によるまちづくり	⇒マイカー通勤抑制に向けた官民の連携 ■ ⇒交通サービスを維持する事業者・住民・行政の連携 ■■
6. 広域インフラと連携したまちづくり	⇒広域交通拠点へのアクセス向上 ■ ⇒清水港の交流機能強化 ■
7. マルチモーダルな交通体系の構築	⇒自動車以外の交通利便性向上 ■ ⇒乗り継ぎ利便性の向上 ■
8. 徒歩・自転車を中心とした交通空間の再構築	⇒自転車利用環境の改善 ■■ ⇒高齢者が歩きやすい交通環境の整備 ■■■■
9. 郊外・中山間地の高齢者や交通弱者への対応	⇒買物や通院先への交通サービスの維持 ■ ⇒外出困難者の増加への備え ■ ⇒子どもや女性に優しい交通環境の整備 ■
10. 災害に強いまちづくりと交通システム	⇒交通移動に関する災害リスク情報の防災計画への反映 ■

【都市圏将来像の検討】からみた交通体系の基本方針の留意点	
① 都市拠点や地域拠点への集約化に伴う交通集中を支える交通基盤が必要	■■■
② 拠点間の交通軸における公共交通サービスの維持・向上が必要	■■■
③ 既存集積度の高い市街地での暮らしやすい交通環境の向上が必要	■■■
④ 安全性を検証するための交通データを活用した災害リスク情報の整備が必要	■■■

【交通体系の基本方針】

【交流】 拠点間の連絡性向上に寄与する交通体系

- (1) 都市、地域拠点間を円滑に連絡する交通網の形成や利便性の向上を図る。
- (2) 都市、地域拠点間と三保松原などの観光拠点や広域交通拠点間の連絡強化を図る。

【生活】 良好な生活環境の形成に資する交通体系

- (1) 徒歩や自転車、公共交通を利用して快適に暮らせる交通ネットワークを形成する。
- (2) 子供や女性、高齢者など、誰もが移動しやすいバリアフリー化の推進を図る。
- (3) 中山間地域などを含め、暮らしに必要な公共交通サービスの提供を図る。

【活力】 中心市街地の活性化に資する誰もが移動しやすい交通体系

- (1) 誰もが快適な移動や滞在ができる賑わいのある道路空間への活用を図る。
- (2) 来訪者の高齢化等も踏まえ、誰もが訪れやすい交通手段の乗継や駐輪場などの結節点機能の向上を図る。

【安全】 地域の安全性を支える交通体系

- (1) 高齢者の自動車利用の抑制や自転車利用の安全性を高める交通環境の整備を推進する。
- (2) 交通データを活用した災害リスク情報の整備、提供を図る。

【環境】 環境負荷が小さく健康促進にも寄与する交通体系

- (1) 事業所等との協働による自動車からの手段転換を促す交通需要管理や啓発活動を推進する。
- (2) 長寿社会に向けて健康で暮らせる歩行者・自転車ネットワークを形成する。

■ 計画の進め方：短中期・長期計画、PDCAサイクルによる継続的改善

5 長期交通計画の策定

＜施策の方向性＞

将来圏都市像を実現するため、以下の3点に留意し、「交通体系の基本方針」を踏まえた「施策の方向性」を設定しました。

- ① 将来都市構造の都市軸に対応した骨格交通網の形成
- ② 交通手段の適正な役割分担（道路、公共交通、その他）
- ③ ネットワークの段階構成（広域交通から都市内の交通処理まで）

■ 手段別の施策の方向性

交通体系の基本方針	道路施策の方向性
<div style="background-color: #800080; color: white; text-align: center; padding: 5px;">【交流】</div> 拠点間の連絡性向上に寄与する交通体系	1) 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、高速道路の活用や広域道路の強化を図る。
<div style="background-color: #0000ff; color: white; text-align: center; padding: 5px;">【生活】</div> 良好な生活環境の形成に資する交通体系	2) 都市圏の拠点間連絡道路の整備 ■ ■ 都市拠点、地域拠点、広域交通拠点等の拠点間の連携・交流を促進するため、拠点間連絡道路を整備する。
<div style="background-color: #ffa500; color: white; text-align: center; padding: 5px;">【活力】</div> 中心市街地の活性化に資する誰もが移動しやすい交通体系	3) 都市内の放射・環状道路の整備 ■ ■ ■ 都市部に発生集中する交通の円滑な処理と、快適な歩行者空間や商業・業務環境を確保するため、都市内の放射・環状道路を整備する。
<div style="background-color: #8b4513; color: white; text-align: center; padding: 5px;">【安全】</div> 地域の安全性を支える交通体系	4) 市街地内の幹線道路の整備 ■ ■ 良好な生活環境を確保するため、住区の外郭として住区内への通過交通排除し、避難路や防災空間となる幹線道路を整備する。
<div style="background-color: #008000; color: white; text-align: center; padding: 5px;">【環境】</div> 環境負荷が小さく健康促進にも寄与する交通体系	公共交通施策の方向性
	1) 集約化を誘導する公共交通軸の形成 ■ ■ ■ ■ ■ 将来圏都市像の目指す拠点及び交通軸への集約化を誘導するため、バス専用道路やバスルート新設による時間短縮、増便による待ち時間の短縮など、公共交通サービスの維持・向上を図る。
	2) 生活に必要な公共交通サービスの確保 ■ ■ 地域の公共交通を維持するため、需要や地域に応じた運行効率化を図る。
	3) 交通結節点の整備 ■ ■ 公共交通網の効率化と利便性向上のため、交通結節点を整備する。
	4) 公共交通の利用促進 ■ ■ ■ ■ ■ 公共交通への転換や利用促進のため、総合的な施策を推進する。
	その他の主要施策の方向性
	1) 歩行者・自転車空間の確保 ■ ■ ■ 歩行者・自転車の快適で安全な移動のため、歩行者・自転車空間を確保する。
	2) 自転車道ネットワークの整備 ■ ■ ■ 自転車利用を促進するため、自転車を利用しやすい環境を整備する。
	3) 自動車交通の規制・誘導 ■ ■ ■ 中心市街地の高い交通密度を円滑に処理し渋滞緩和を図るため、自動車交通の規制・誘導を図る。
	4) モビリティ・マネジメント ■ ■ 社会的に望ましい交通体系への改善を図るため、賢い自動車の使い方を推進する。
	5) 観光支援 ■ ■ 観光交流を促進するため、観光拠点へのアクセス性や周遊性を改善する。

都市圏将来像の実現に向けた交通手段間の役割分担

都市圏将来像	拠点及び交通軸沿線集約型
交通手段間の役割分担	拠点間の移動では公共交通を優先、拠点域内の移動は歩行者・自転車を優先、その他の移動では自動車を優先する。
道路（自動車等）	集約化を図る拠点地域では環状道路や骨格幹線道路の整備により中心市街地や住居地域の通過交通を抑制し地域の利便性・安全性を確保する。 その他の地域においては物流や観光交通など地域間交流や連携を支える広域ネットワーク形成を図る。
公共交通（鉄道・バス等）	集約化を図る拠点地域では公共交通の利便性を向上する。 その他の地域においては生活に必要な移動の確保を図る。
その他（歩行者・自転車等）	集約化を図る拠点地域では歩行者・自転車の安全な移動環境を確保する。 その他の地域においては必要に応じて安全の確保を図る。

5-1 道路網計画

道路網計画を以下のとおり策定しました。

表 5-1 道路網計画

施策の方向性	道路種別	機能	配置	位置づける路線
1) 高速道路の活用・広域道路の強化	高速道路	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	高規格幹線道路網計画に基づいて高速道路を配置	新東名高速道路 東名高速道路 中部横断自動車道
	広域道路	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	広域道路整備基本計画に基づいて広域道路を配置	(都) 国道1号バイパス線 (都) 海岸幹線 (都) 下大谷線 (都) 志太北幹線 (都) 志太東幹線 など
2) 都市圏の拠点間連絡道路の整備	主要幹線道路	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	広域道路、広域交通拠点、都市拠点を連絡する幹線道路を配置	国道52号 (都) 嶺神明伊佐布線 (都) 日出町羽鳥線 (都) 静岡駅賤機線 (都) 志太中央幹線 など
			都市拠点間を連絡する幹線道路を配置	(都) 中央幹線 (都) 南幹線 (都) 志太海岸線 (都) 小川島田幹線 (都) 東町御請線 など
			都市拠点と地域拠点間を連絡する幹線道路を配置	(都) 静岡下島線 (都) 岡部藤枝線 国道473号 など
3) 都市内の放射・環状道路の整備			都心部に発生集中する交通を処理する放射道路を配置	(都) 北街道線 (都) 本通線 (都) 焼津岡部線 など
			都心部への通過交通を抑制する環状道路を配置	(都) 丸子池田線 (都) 東町大岩線 (都) 村松堀込線 など
4) 市街地内の幹線道路の整備	幹線道路	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	住区の外郭を形成する幹線道路、都市内の各地区や主要施設間の交通を集約して処理する幹線道路を配置	(都) 広野大谷線 (都) 宮前岳美線 (都) 大浜街道線 (都) 清水港三保線 (都) 日の出町押切線 (都) 上藪田高田線 など

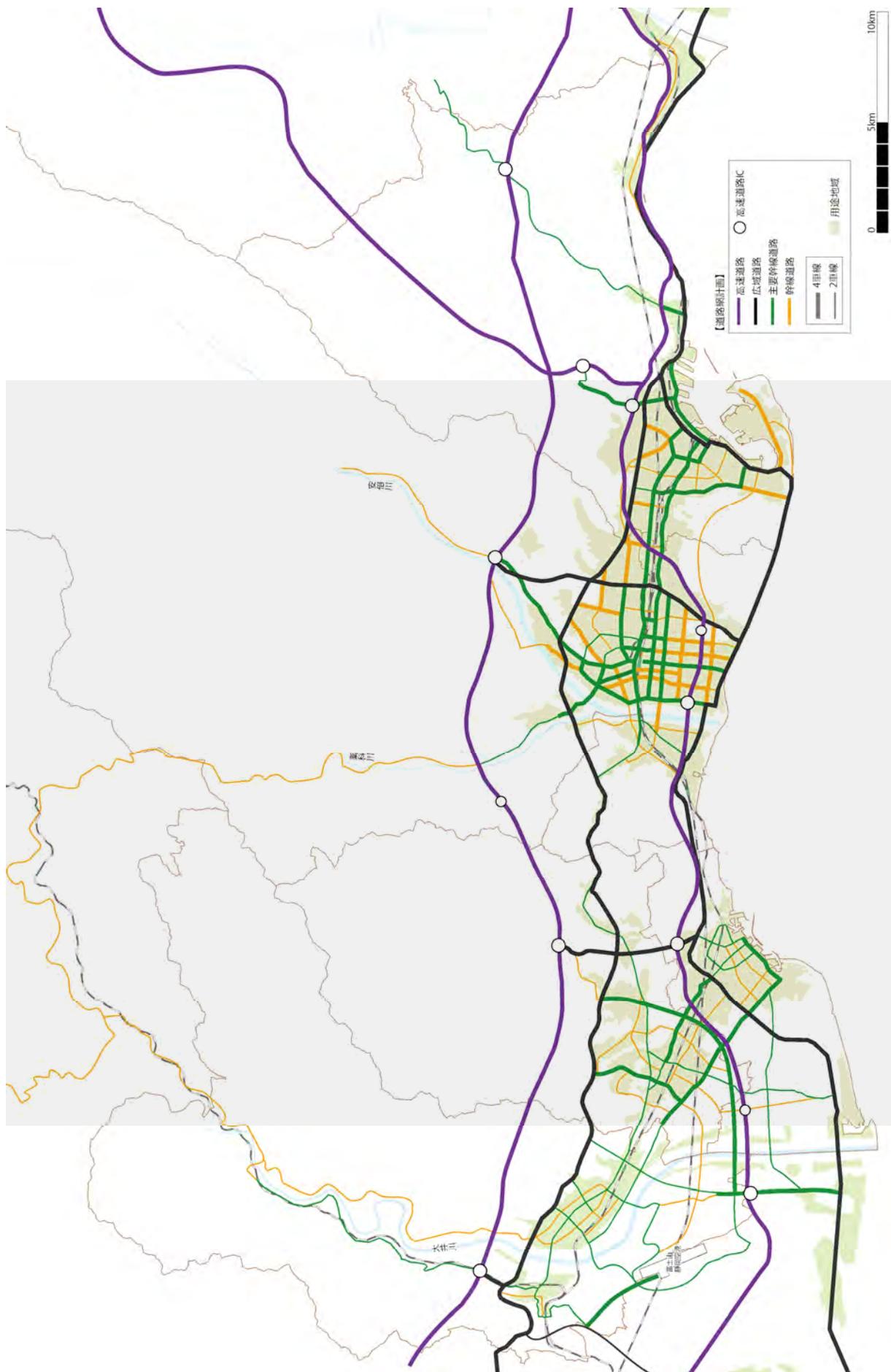


图 5-1 道路网计画

< 整備提案区間 >

道路網計画における整備提案区間は以下のように整理されます。

表 5-2 整備提案区間

図番	凡例	番号	道路名	国道・県道名	通過市区	延長(km)	整備内容	車線数
101	高速道路	1-4-3	(都)清水北部自動車道	中部横断自動車道	静岡市清水区	11.6	事業中	4
201	広域道路	3-1-1	(都)国道1号バイパス線	国道1号(静岡バイパス)	静岡市清水区	2.6	事業中	4
202	広域道路	3-1-1	(都)国道1号バイパス線	国道1号(静岡バイパス)	静岡市葵区	2.3	事業中	4
203	広域道路	3-1-1	(都)国道1号バイパス線	国道1号(静岡バイパス)	静岡市葵区・駿河区	4.7	事業中	4
204	広域道路	3-3-13	(都)海岸幹線	国道150号	静岡市駿河区	3.6	事業中	4
205	広域道路	3-4-23	(都)下大谷線	(主)山脇大谷線	静岡市葵区	1.3	拡幅	4
206	広域道路	3-4-23	(都)下大谷線	(主)山脇大谷線	静岡市葵区・駿河区	5.5	新設	4
207	広域道路	3-4-23	(都)下大谷線	(主)山脇大谷線	静岡市駿河区	1.5	新設	4
208	広域道路	3-4-23	(都)下大谷線	(主)山脇大谷線	静岡市駿河区	0.7	事業中	4
209	広域道路	1-4-1	(都)志太北幹線	国道1号(藤枝バイパス)	藤枝市	7.8	拡幅	4
210	広域道路	3-3-5	(都)焼津広幅線	(主)焼津森線	藤枝市、焼津市	2.7	事業中	4
211	広域道路	3-3-1	(都)志太東幹線	-	焼津市	4.5	事業中	4
212	広域道路	3-3-1	(都)志太東幹線	-	焼津市	0.6	新設	4
213	広域道路	3-3-1	(都)志太東幹線	-	焼津市	0.6	事業中	4
214	広域道路	3-3-1	(都)志太東幹線	-	焼津市	1.3	拡幅	4
215	広域道路	3-4-8	(都)鳥田金谷北部幹線	国道1号(鳥田金谷バイパス)	鳥田市	6.1	事業中	4
216	広域道路	3-4-8	(都)鳥田金谷北部幹線	国道1号(鳥田金谷バイパス)	鳥田市	3.0	拡幅	4
217	広域道路	3-5-10	(都)金谷五和線	国道473号	鳥田市	1.2	事業中	4
218	広域道路	-	国道473号	-	鳥田市	3.3	事業中	2
301	主要幹線道路	3-3-6	(都)嶺神明伊佐布線	(一)清水インター線	静岡市清水区	2.0	事業中	4
302	主要幹線道路	3-3-9	(都)日出町羽鳥線	-	静岡市葵区	0.7	事業中	4
303	主要幹線道路	3-3-9	(都)日出町羽鳥線	-	静岡市葵区	0.6	拡幅	4
304	主要幹線道路	3-3-11	(都)静岡駅跡機線	(主)井川湖御幸線	静岡市葵区	3.4	事業中	4
305	主要幹線道路	3-3-27	(都)丸子池田線	-	静岡市駿河区	1.0	新設	4
306	主要幹線道路	3-3-27	(都)丸子池田線	-	静岡市駿河区	1.0	拡幅	4
307	主要幹線道路	3-3-27	(都)丸子池田線	-	静岡市駿河区	0.5	事業中	4
308	主要幹線道路	3-3-33	(都)静岡下島線	-	静岡市駿河区	2.8	事業中	4
309	主要幹線道路	3-4-20	(都)東町大岩線	-	静岡市葵区	0.5	新設	2
310	主要幹線道路	3-4-20	(都)東町大岩線	-	静岡市葵区	2.1	新設	2
311	主要幹線道路	3-4-20	(都)東町大岩線	-	静岡市葵区	0.7	新設	2
312	主要幹線道路	3-4-22	(都)北街道線	(主)静岡清水線	静岡市葵区	0.7	車線運用変更	4
313	主要幹線道路	3-4-45	(都)村松堀込線	-	静岡市清水区	0.2	事業中	4
314	主要幹線道路	3-4-45	(都)村松堀込線	-	静岡市清水区	1.4	拡幅	4
315	主要幹線道路	3-4-45	(都)村松堀込線	-	静岡市清水区	1.0	新設	4
316	主要幹線道路	3-4-45	(都)村松堀込線	-	静岡市清水区	0.8	新設	4
317	主要幹線道路	3-4-45	(都)村松堀込線	-	静岡市清水区	0.9	新設	2
318	主要幹線道路	-	国道52号	-	静岡市清水区	1.1	拡幅	4
319	主要幹線道路	3-3-3	(都)小川島田幹線	-	藤枝市	0.9	拡幅	4
320	主要幹線道路	3-3-3	(都)小川島田幹線	-	藤枝市	1.0	新設	4
321	主要幹線道路	3-3-3	(都)小川島田幹線	-	藤枝市	0.7	新設	4
322	主要幹線道路	3-3-3	(都)小川島田幹線	-	藤枝市、焼津市	1.1	新設	4
323	主要幹線道路	3-3-3	(都)小川島田幹線	-	焼津市	0.5	事業中	4
324	主要幹線道路	3-3-28	(都)志太中央幹線	-	藤枝市	0.5	事業中	4
325	主要幹線道路	3-3-28	(都)志太中央幹線	-	藤枝市	2.0	新設	4
326	主要幹線道路	3-3-28	(都)志太中央幹線	-	藤枝市	2.1	新設	4
327	主要幹線道路	3-3-28	(都)志太中央幹線	-	藤枝市、焼津市	1.7	新設	4
328	主要幹線道路	3-3-28	(都)志太中央幹線	-	焼津市	0.7	事業中	4
329	主要幹線道路	3-4-6	(都)志太海岸線	-	焼津市	0.4	拡幅	4
330	主要幹線道路	3-4-6	(都)志太海岸線	-	焼津市	0.7	事業中	4
331	主要幹線道路	3-3-22	(都)中河南原線	(主)鳥田吉田線	鳥田市	1.1	事業中	4
332	主要幹線道路	3-4-42	(都)東町御請線	-	鳥田市	1.4	事業中	2
333	主要幹線道路	-	(都)東名川尻幹線(延伸)	-	鳥田市	1.6	新設	2
334	主要幹線道路	-	(都)東名川尻幹線(延伸)	-	鳥田市	0.9	新設	2
335	主要幹線道路	-	(都)東名川尻幹線(延伸)	-	鳥田市	1.9	新設	2
336	主要幹線道路	-	(都)横井旗指線(延伸)	-	鳥田市	1.2	新設	2
337	主要幹線道路	-	(都)横井旗指線(延伸)	-	鳥田市	0.9	新設	2
338	主要幹線道路	-	鳥田ルート	-	鳥田市	2.7	新設	2
339	主要幹線道路	-	(都)中河南原幹線(延伸)	-	鳥田市	1.5	事業中	2
340	主要幹線道路	3-3-2	(都)志太西線	(一)善左衛門藤枝停車場線	藤枝市	0.9	拡幅	4
401	幹線道路	3-2-5	(都)広野大谷線	-	静岡市駿河区	0.7	拡幅	4
402	幹線道路	3-2-5	(都)広野大谷線	-	静岡市駿河区	0.9	新設	4
403	幹線道路	3-2-5	(都)広野大谷線	-	静岡市駿河区	0.8	事業中	4
404	幹線道路	3-3-97	(都)宮前岳美線	-	静岡市葵区	0.2	事業中	4
405	幹線道路	3-3-97	(都)宮前岳美線	-	静岡市葵区	1.0	拡幅	4
406	幹線道路	3-3-98	(都)竜南川合線	-	静岡市葵区	1.8	拡幅	4
407	幹線道路	3-4-19	(都)草深柳新田線	-	静岡市葵区	0.9	新設	2
408	幹線道路	-	(仮)谷津山南北道路	-	静岡市葵区	1.0	新設	2
409	幹線道路	3-4-32	(都)日出町高松線	-	静岡市駿河区	0.6	事業中	4
410	幹線道路	3-4-32	(都)日出町高松線	-	静岡市駿河区	0.9	新設	4
411	幹線道路	3-4-32	(都)日出町高松線	-	静岡市駿河区	1.0	新設	4
412	幹線道路	3-4-35	(都)大浜街道線	-	静岡市駿河区	0.6	新設	4
413	幹線道路	3-4-35	(都)大浜街道線	-	静岡市駿河区	1.4	拡幅	4
414	幹線道路	3-4-35	(都)大浜街道線	-	静岡市駿河区	1.3	拡幅	4
415	幹線道路	3-4-49	(都)清水港三保線	(一)三保駒越線	静岡市清水区	0.6	事業中	4
416	幹線道路	3-4-49	(都)清水港三保線	(一)三保駒越線	静岡市清水区	1.5	拡幅	4
417	幹線道路	3-4-49	(都)清水港三保線	(一)三保駒越線	静岡市清水区	2.1	拡幅	4
418	幹線道路	3-4-55	(都)日の出町押切線	-	静岡市清水区	0.5	新設	2
419	幹線道路	3-4-55	(都)日の出町押切線	-	静岡市清水区	1.2	事業中	2
420	幹線道路	3-5-74	(都)羽衣海岸線	-	静岡市清水区	2.4	事業中	2
421	幹線道路	3-6-81	(都)手越原用宗線	-	静岡市駿河区	0.4	拡幅	2
422	幹線道路	3-6-81	(都)手越原用宗線	-	静岡市駿河区	1.4	新設	2
423	幹線道路	3-6-81	(都)手越原用宗線	-	静岡市駿河区	0.5	拡幅	2
424	幹線道路	-	有度山山麓道路	-	静岡市駿河区・清水区	9.0	新設	2
425	幹線道路	-	(都)志太西線(延伸)	-	藤枝市・鳥田市	2.1	新設	2
426	幹線道路	3-4-57	(都)上藪田高田線	(一)静岡朝比奈藤枝線	藤枝市	2.5	新設	2

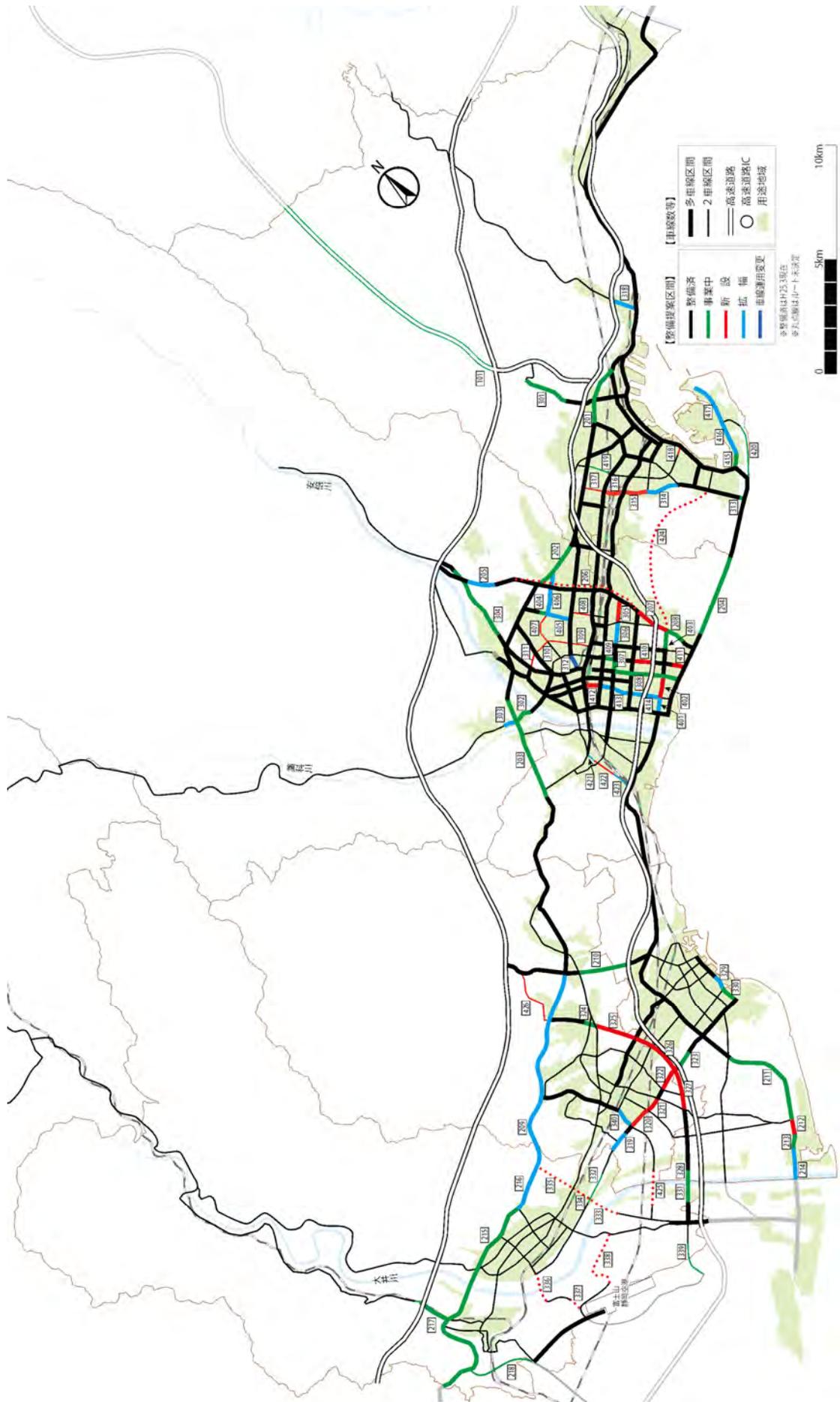


图 5-2 整備提案区間

5-2 公共交通網計画

公共交通網計画を以下のとおり策定しました。

施策の方向性	施策	施策の場所
1) 集約化を誘導する公共交通軸の形成	(1) バス路線網の再編	都市圏
	(2) 新交通（LRT, BRT 等）及び循環バスの導入	葵区、駿河区、清水区
	(3) 基幹的バス区間のサービス維持・向上	藤枝市、焼津市、島田市
	(4) 中心市街地におけるバス優先施策の推進	葵区、駿河区
	(5) 幹線バス路線のサービス維持・利便性向上	各市の鉄道駅や主要施設へのバス路線
	(6) バスレーンの設置、公共車両優先システム（PTPS）の導入	県道静岡清水線（北街道線）、県道藤枝静岡線（本通り）、国道 362 号（安西通り）、国道 1 号・国道 149 号・国道 150 号
2) 生活に必要な公共交通サービスの確保	(1) 市街地バス路線のサービス維持	市街地バス
	(2) 郊外部・山間地バス路線におけるデマンド運行・過疎地有償運送等の導入・拡大	郊外部・山間地バス
3) 交通結節点の整備	(1) 乗換交通結節点の設置	七間町、駿河区役所、日の出
	(2) 地域交通結節点の設置	静岡市（安倍・両河内・庵原地区）、藤枝大手付近、岡部支所付近、焼津総合病院、大井川庁舎、川根支所
	(3) 駅前広場の整備	安倍川駅、静岡駅南口、草薙駅北口
	(4) 新駅の整備	静岡鉄道(仮)大坪駅
	(5) バス停の整備	利用者の多いバス停
4) 公共交通の利用促進	(1) 料金体系の改善	バス路線網
	(2) 乗り継ぎダイヤ等の改善	バス路線網
	(3) 利用しやすい車両等の導入	バス路線網
	(4) バス情報の提供	バス路線網
	(5) 免許返納制度の充実化	鉄道・バス
	(6) 公共交通への自転車持ち込み	鉄道・バス
	(7) 駅間移動施設の整備	静岡鉄道とJRの乗り換え支援（新静岡駅～静岡駅、長沼駅～東静岡駅、JR草薙駅～静岡鉄道草薙駅間）
	(8) 連続立体交差事業	静岡鉄道（新静岡駅～古庄駅）

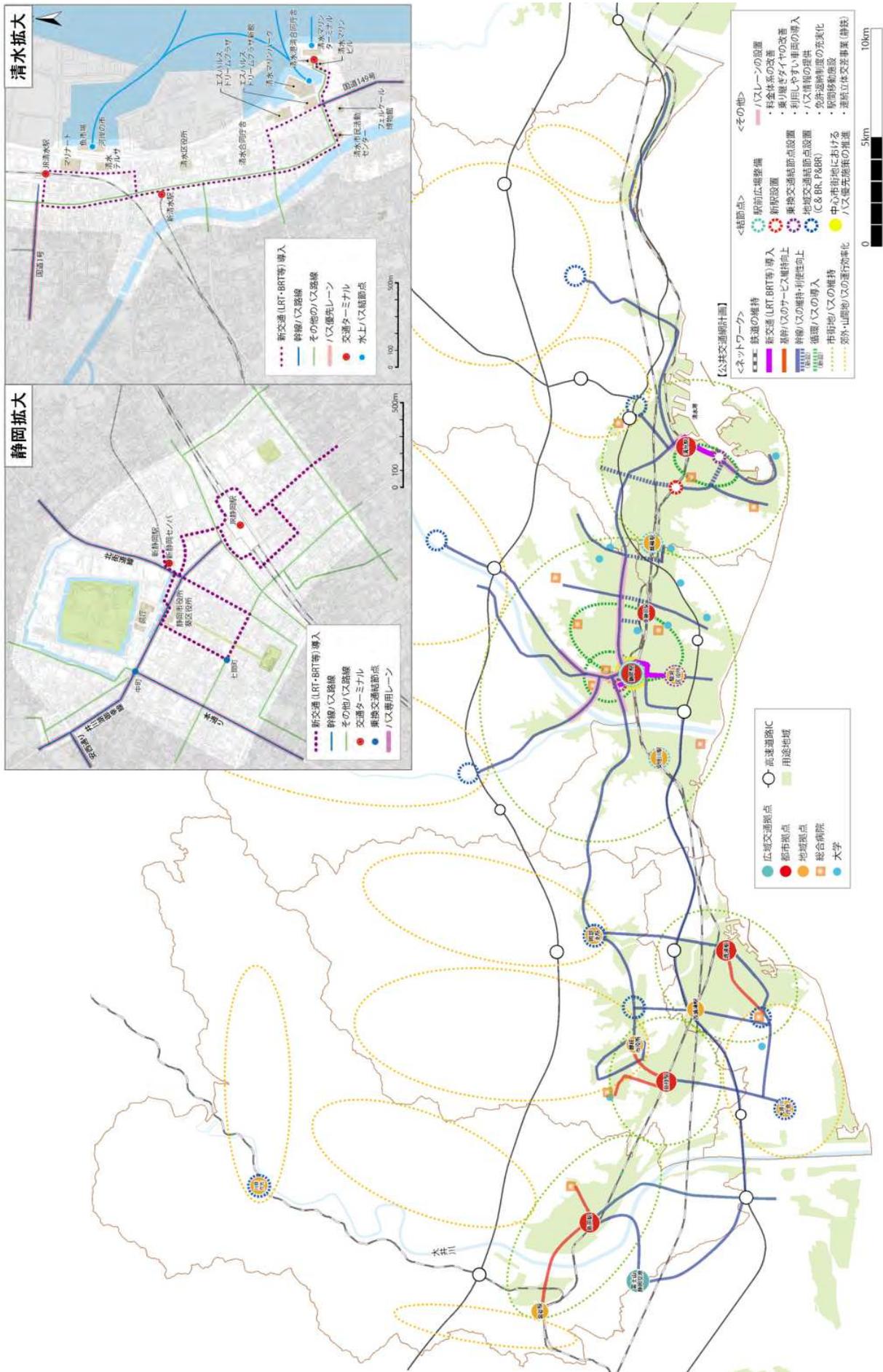


図 5-3 公共交通網計画

5-3 その他交通施策に関する交通計画

その他交通施策に関する交通計画を以下のとおり策定しました。

施策の方向性	施策	施策の場所
1) 中心市街地の歩行者・自転車空間の確保	(1) 都市計画道路の整備	未整備の都市計画道路
	(2) 中心市街地における道路空間の再配分	各市中心市街地
2) 市街地の自転車道ネットワークの整備	(1) 自転車道ネットワークの整備	通学自転車が多い区間、将来自転車需要の多い区間、静岡市自転車道ネットワーク整備対象区間
	(2) 中心市街地における駐輪場の整備	各市中心市街地
	(3) C&BR 駐輪場の整備 C&R 駐輪場の整備	市街地外延部のバス停 安倍川駅、静岡駅、JR 草薙駅
	(4) レンタサイクル等 (コミュニティサイクルを含む)	静岡駅、東静岡駅・柚木駅周辺、草薙駅周辺、三保地区、藤枝駅周辺、焼津駅周辺、島田駅の周辺等
3) 中心市街地の自動車交通の規制・誘導	(1) トランジットモールの導入	静岡市
	(2) ゾーンシステム導入	静岡市
	(3) フリンジパーキングの整備	静岡市
	(4) 駐車場案内情報の改善	静岡市
	(5) P&R(BR) 駐車場の整備、電気自動車への対応	安倍川駅、静岡駅、JR 草薙駅、興津駅
	(6) カーシェアリング	静岡市
4) モビリティマネジメント	ノーマイカーデー、相乗りの促進、企業送迎バスの共同化、時差通勤やフレックスタイム等	静岡中心市街地、藤枝中心市街地、藤枝大手地区、焼津市中心市街地、島田中心市街地
5) 観光支援	(1) 三保地域の海上交通、バス、アクセス道路、駐車場、レンタサイクル、サイン等の整備	三保地域
	(2) 日本風景街道の取り組み促進	東海道「駿河 2 峠 6 宿風景街道」、大井川流域「南アルプスへの道・お茶の道」

6 短期・中期交通計画の策定

(1) 短期・中期交通計画の考え方

短期・中期交通計画は、“概ね10年以内の着手が望ましい施策”とし、長期計画で提案した施策の中から、都市圏が目指す交通体系の実現に対する着手優先度の高い施策を抽出することを目的としています。ただし、着手に当たっては、費用対効果、地元の合意形成、施工性等も考慮する必要があります。



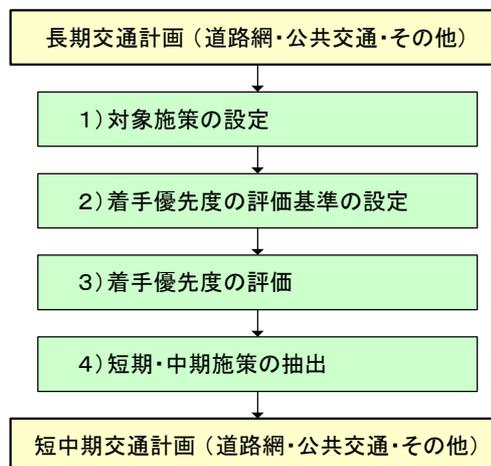
<将来交通計画の構成>

将来交通計画	内容
長期交通計画	道路網計画
	公共交通網計画
	その他交通施策に関する計画
短期・中期交通計画	長期交通計画のうちの着手優先施策
特定課題に対応 した交通計画	中心市街地交通計画
	中山間地交通計画
	高齢者や外出困難者の移動支援策
	環境改善に資する交通施策
	PT調査データの防災関連計画等への活用

(2) 着手優先施策の抽出方法

- 1) 長期計画で位置付けた施策を対象とします。
- 2) 交通体系の基本方針に沿って、着手優先度の評価基準を設定します。
- 3) 各施策について、着手優先度の評価基準に該当するか否かにより評価し、総合評価点を算出します。
- 4) 総合評価点の高い施策から、概ね10年以内に着手することが望ましい短期・中期交通計画とします。

<着手優先施策の抽出フロー>



(3) 着手優先度の評価基準の設定

交通体系の基本方針に掲げた目標の早期実現を目指し、交通手段間の役割分担と連携が図られた施策を推進するため、基本方針に沿った着手優先度の評価基準を設定しました。

なお、着手優先度の評価基準は、代替案の評価指標（長期交通計画の検討や目標値設定に用いた指標）の考え方を基本とし、他の評価基準と重複しないよう設定しました。

交通体系の基本方針			基本方針を実現するための交通手段間の役割分担	着手優先度の評価基準		
大項目	小項目			道路網計画	公共交通網計画	その他施策に関する計画
【交流】 拠点間の連絡性向上に寄与する交通体系	拠点間の円滑な連絡	①	拠点間の道路混雑区間を削減するとともに、拠点間の公共交通の速達性向上や自転車走行環境の改善を推進する。	混雑度 1.25 以上の区間の混雑を改善する	都市・地域拠点間の所要時間が短縮される	自転車交通量の多い区間における自転車走行空間が確保される
	拠点と観光・広域交通拠点間の連携	②	都市拠点から観光・広域交通拠点の速達性向上や周遊性向上を推進する。	都市拠点から観光・広域交通拠点への所要時間が短縮される	都市拠点から観光・広域交通拠点への所要時間が短縮される	観光地における周遊性が向上する
【生活】 良好な生活環境の形成に資する交通体系	徒歩自転車や公共交通で快適に暮らせる交通環境	③	市街地内の歩行者・自転車空間を整備するとともに、市街地内の公共交通サービスを維持する。	市街地内の歩行者・自転車空間が創出される	市街地内のバス路線カバー人口の維持に寄与する	市街地内の歩行者・自転車空間が創出される
	誰もが移動しやすい交通環境の整備※1	④	利用者の多い主要施設間において、移動負荷軽減、バス便数確保、交通手段の選択肢増加など、利便性向上を図る。	移動負荷の軽減に寄与する	中心駅と主要病院間のバス利用環境改善に寄与する	交通手段の選択肢増加に寄与する
	暮らしに必要な公共サービスの提供	⑤	不採算バス路線の収支改善、バス路線の走行環境改善や乗換え利便性向上など利用促進を図る。	バス路線の走行性が改善される	不採算バス路線の維持に寄与する	公共交通への乗り換え利便性が向上する
【活力】 中心市街地の活性化に資する誰もが移動しやすい交通体系	快適な移動や賑わい創出のための道路空間活用	⑥	中心市街地の通過交通を削減する環状道路整備や滞留空間を創出する施策、中心市街地内の公共交通の速達性向上を図る。	中心市街地の自動車削減や歩行者空間創出に寄与する	中心市街地内における公共交通の速達性が向上する	中心市街地の滞留空間創出に寄与する
	誰もが訪れやすい手段乗継や結節機能の向上	⑦	中心市街地へのアクセス性を向上する道路整備、公共交通の改善、駐車・駐輪環境の改善を図る。	中心市街地への所要時間が短縮される	中心市街地への所要時間が短縮される	中心市街地に訪れやすくなる駐車・駐輪環境が改善される
【安全】 地域の安全性を支える交通体系	安全性を高める交通環境整備	⑧	事故率の低い高速道路や広域道路、公共交通の利用を促進するとともに、自転車通行空間の確保を推進する。	高速道路や広域道路の分担率が增加する	自動車から公共交通への転換に寄与する	交通安全性が向上する
	災害リスクに備えた交通環境整備※2	⑨	災害時に避難路となる幅員 15m 以上の幹線道路をはじめ、滞留空間や通行空間が確保される施設整備を推進する。	災害時における孤立市街地の通行確保に寄与する	災害時における滞留空間や通行空間の確保に寄与する	災害時における滞留空間や通行空間の確保に寄与する
【環境】 環境負荷が小さく健康促進にも寄与する交通体系	自動車からの手段転換を促す交通需要管理	⑩	鉄道駅にアクセスする道路やバスの速達性を向上するとともに、自動車利用の削減に寄与する総合的施策を推進する。	鉄道駅への所要時間が短縮される	鉄道駅へのアクセス性が改善される	自動車利用の削減に寄与する（賢い車の使い方）
	健康で暮らせる歩行者・自転車ネットワークの形成	⑪	歩行者・自転車空間を整備するとともに、公共交通との乗継利便性を高めることで自動車からの転換を促す。	市街地内の歩行者・自転車走行空間が創出される	歩行者・自転車と公共交通の乗継利用が促進される	歩行者・自転車利用環境が改善される
その他		⑫	早期着手可能な施策を推進する。	事業の容易性（マイナス評価）		

※1:交通体系の基本方針では「誰もが移動しやすいバリアフリー化の推進」であるが、ここでは着手優先度を評価するための方針として設定

※2:交通体系の基本方針では「災害リスク情報の整備、提供」であるが、ここでは着手優先度を評価するための方針として設定

6-1 道路網計画

短期・中期道路網計画を以下のとおり策定しました。

表 6-1 短期・中期道路網計画

図番	凡例	都市計画道路名		国道・県道名	通過市区	延長 (km)	整備内容	車線数
206	広域道路	3・4・23	(都) 下大谷線	(主) 山脇大谷線	静岡市葵区・駿河区	5.5	新設	4
207	広域道路	3・4・23	(都) 下大谷線	(主) 山脇大谷線	静岡市駿河区	1.5	新設	4
209	広域道路	1・4・1	(都) 志太北幹線	国道1号(藤枝バイパス)	藤枝市	7.8	拡幅	4
212	広域道路	3・3・1	(都) 志太東幹線	-	焼津市	0.6	新設	4
216	広域道路	3・4・8	(都) 島田金谷北部幹線	国道1号(島田金谷バイパス)	島田市	3.0	拡幅	4
303	主要幹線道路	3・3・9	(都) 日出町羽鳥線	-	静岡市葵区	0.6	拡幅	4
305	主要幹線道路	3・3・27	(都) 丸子池田線	-	静岡市駿河区	1.0	新設	4
306	主要幹線道路	3・3・27	(都) 丸子池田線	-	静岡市駿河区	1.0	拡幅	4
309	主要幹線道路	3・4・20	(都) 東町大岩線	-	静岡市葵区	0.5	新設	2
310	主要幹線道路	3・4・20	(都) 東町大岩線	-	静岡市葵区	2.1	新設	2
312	主要幹線道路	3・4・22	(都) 北街道線	(主) 静岡清水線	静岡市葵区	0.7	車線運用変更	4
314	主要幹線道路	3・4・45	(都) 村松堀込線	-	静岡市清水区	1.4	拡幅	4
315	主要幹線道路	3・4・45	(都) 村松堀込線	-	静岡市清水区	1.0	新設	4
316	主要幹線道路	3・4・45	(都) 村松堀込線	-	静岡市清水区	0.8	新設	4
318	主要幹線道路	-	-	国道52号	静岡市清水区	1.1	拡幅	4
320	主要幹線道路	3・3・3	(都) 小川島田幹線	-	藤枝市	1.0	新設	4
321	主要幹線道路	3・3・3	(都) 小川島田幹線	-	藤枝市	0.7	新設	4
325	主要幹線道路	3・3・28	(都) 志太中央幹線	-	藤枝市	2.0	新設	4
327	主要幹線道路	3・3・28	(都) 志太中央幹線	-	藤枝市、焼津市	1.7	新設	4
329	主要幹線道路	3・4・6	(都) 志太海岸線	-	焼津市	0.4	拡幅	4
401	幹線道路	3・2・5	(都) 広野大谷線	-	静岡市駿河区	0.7	拡幅	4
402	幹線道路	3・2・5	(都) 広野大谷線	-	静岡市駿河区	0.9	新設	4
405	幹線道路	3・3・97	(都) 宮前岳美線	-	静岡市葵区	1.0	拡幅	4
407	幹線道路	3・4・19	(都) 草深柳新田線	-	静岡市葵区	0.9	新設	2
408	幹線道路	-	(仮) 谷津山南北道路	-	静岡市葵区	1.0	新設	2
410	幹線道路	3・4・32	(都) 日出町高松線	-	静岡市駿河区	0.9	新設	4
411	幹線道路	3・4・32	(都) 日出町高松線	-	静岡市駿河区	1.0	新設	4
412	幹線道路	3・4・35	(都) 大浜街道線	-	静岡市駿河区	0.6	新設	4
413	幹線道路	3・4・35	(都) 大浜街道線	-	静岡市駿河区	1.4	拡幅	4
414	幹線道路	3・4・35	(都) 大浜街道線	-	静岡市駿河区	1.3	拡幅	4
416	幹線道路	3・4・49	(都) 清水港三保線	(一) 三保駒越線	静岡市清水区	1.5	拡幅	4

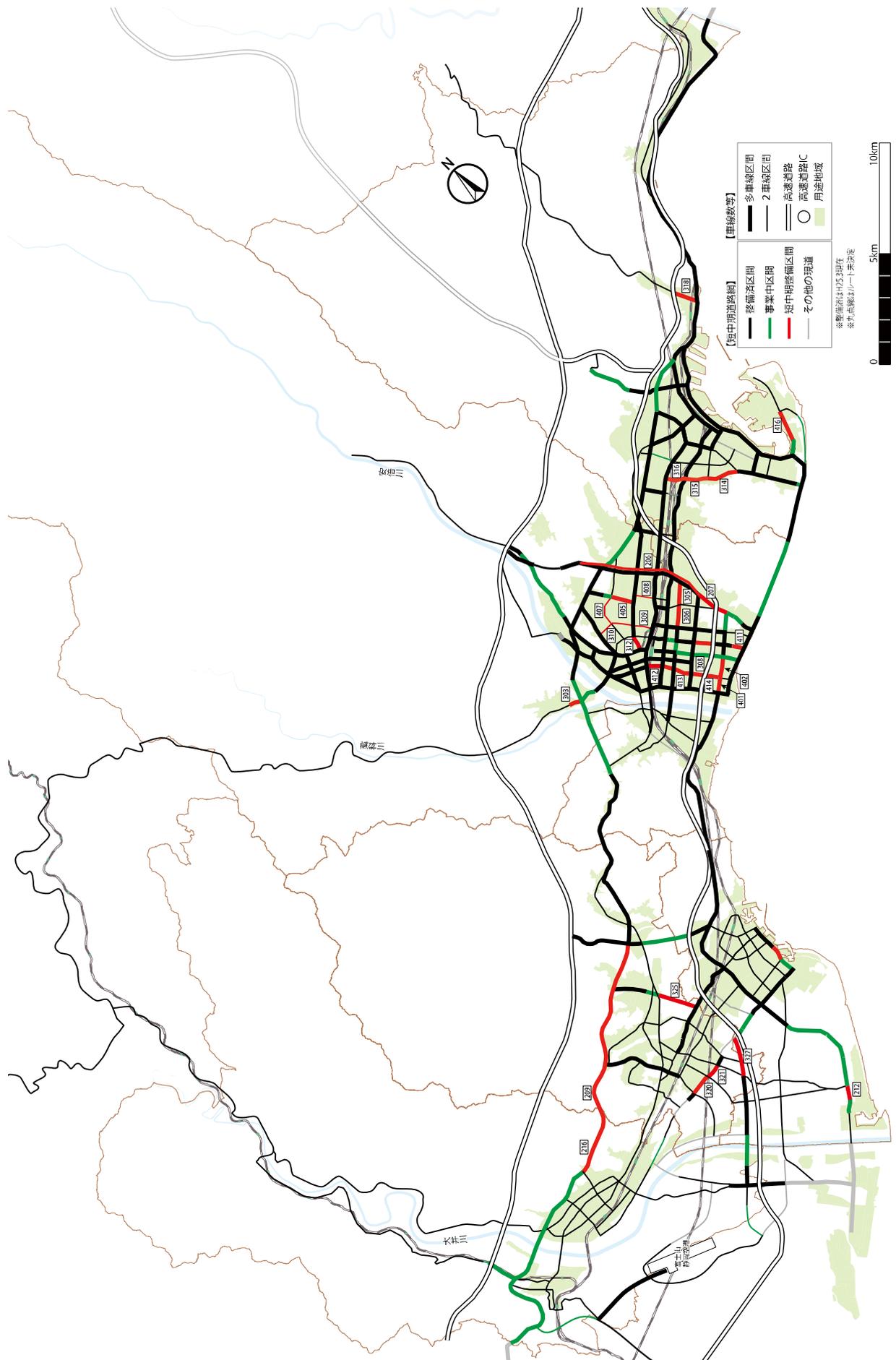


図 6-1 短期・中期道路網計画

6-2 公共交通網計画

短期・中期公共交通網計画を以下のとおり策定しました。

表 6-2 短期・中期公共交通網計画

施策の方向性	施策	施策の場所	備考
1) 集約化を誘導する公共交通軸の形成	(1) バス路線網の再編	都市圏	
	(4) 中心市街地におけるバス優先施策の推進	葵区、駿河区	
	(5) 幹線バス路線のサービス維持・利便性向上	各市の鉄道駅や主要施設へのバス路線	
	(6) バスレーンの設置、公共車両優先システム(PTPS)の導入	県道静岡清水線(北街道線)、県道藤枝静岡線(本通り)、国道362号(安西通り)、国道1号・国道149号・国道150号	道路整備の進捗に応じて、バス優先レーン、バス専用レーンを検討する
2) 生活に必要な公共交通サービスの確保	(1) 市街地バス路線のサービス維持	市街地バス	
	(2) 郊外部・山間地バス路線におけるデマンド運行・過疎地有償運送等の導入・拡大	郊外部・山間地バス	
3) 交通結節点の整備	(2) 地域交通結節点の設置	静岡市(安倍・両河内・庵原地区)、藤枝大手付近、岡部支所付近、焼津総合病院、大井川庁舎、川根支所	
	(3) 駅前広場の整備	安倍川駅、静岡駅南口、草薙駅北口	
	(5) バス停の整備	利用者の多いバス停	
4) 公共交通の利用促進	(1) 料金体系の改善	バス路線網	
	(2) 乗り継ぎダイヤ等の改善	バス路線網	
	(3) 利用しやすい車両等の導入	バス路線網	
	(4) バス情報の提供	バス路線網	
	(5) 免許返納制度の充実化	鉄道・バス	

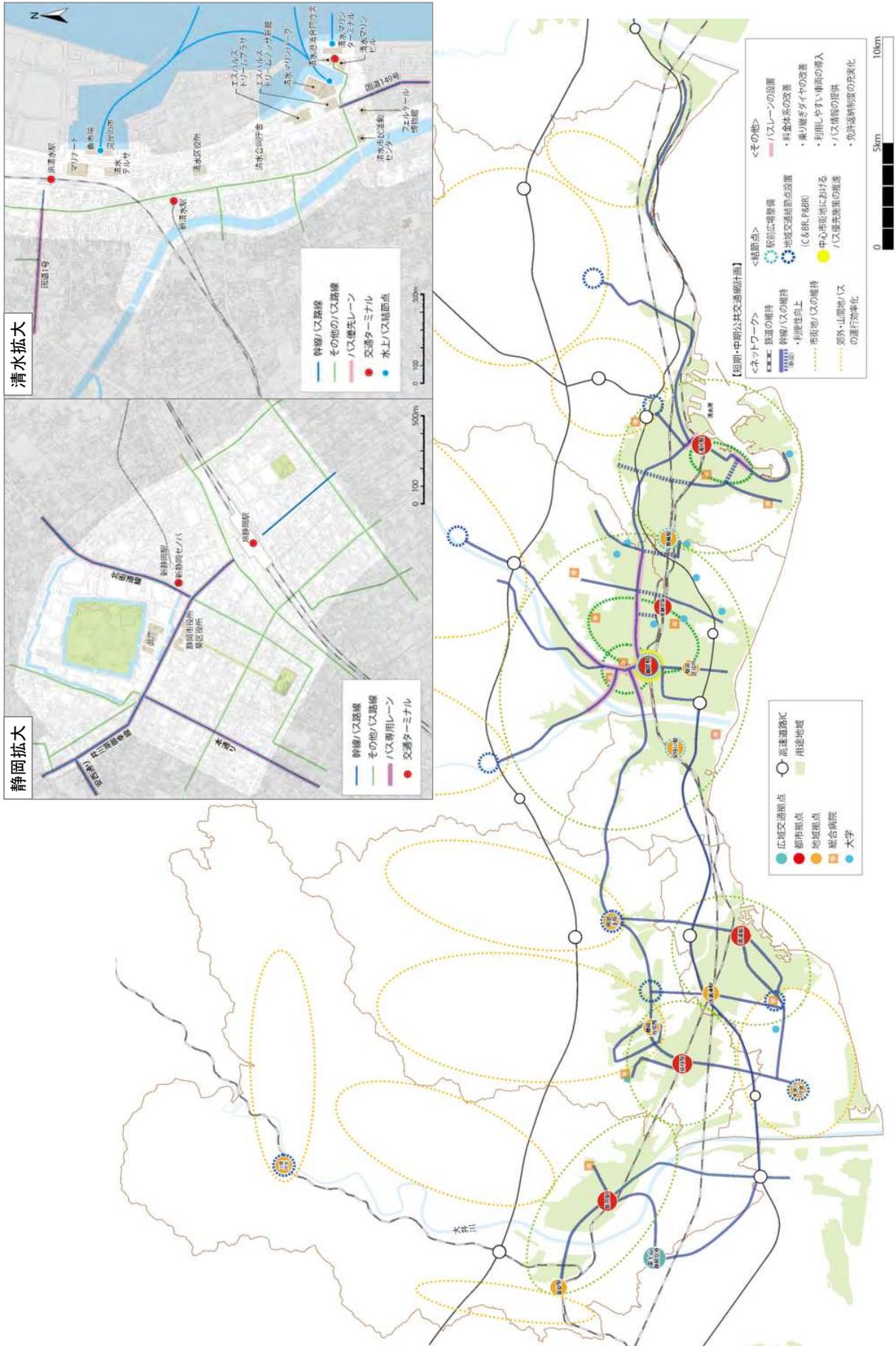


図 6-2 短期・中期公共交通網計画

6-3 その他交通施策に関する計画

短期・中期その他交通施策計画を以下のとおり策定しました。

表 6-3 短期・中期その他交通施策計画

施策の方向性	施策	施策の場所
1) 中心市街地の 歩行者・自転車空 間の確保	(1) 都市計画道路の整備	未整備の都市計画道路
	(2) 中心市街地における道路空間の再配分	各市中心市街地
2) 市街地の自転 車道ネットワー クの整備	(1) 自転車道ネットワークの整備	通学自転車が多い区間、将来自転 車需要の多い区間、静岡市自転車 道ネットワーク整備対象区間
	(3) C&BR 駐輪場の整備 C&R 駐輪場の整備	市街地外延部のバス停 安倍川駅、静岡駅、JR 草薙駅
	(4) レンタサイクル等 (コミュニティサイクルを含む)	静岡駅、東静岡駅・柚木駅周辺、 草薙駅周辺、三保地区、藤枝駅周 辺、焼津駅周辺、島田駅の周辺等
3) 中心市街地の 自動車交通の規 制・誘導	(4) 駐車場案内情報の改善	静岡市
	(5) P&R(BR) 駐車場の整備、電気自動車への対応	安倍川駅、静岡駅、JR 草薙駅、興 津駅
4) モビリティマ ネジメント	ノーマイカーデー、相乗りの促進、企業送迎バスの 共同化、時差通勤やフレックスタイム等	静岡中心市街地、藤枝中心市街地、 藤枝大手地区、焼津市中心市街地、 島田中心市街地
5) 観光支援	(1) 三保地域の海上交通、バス、アクセス道路、 駐車場、レンタサイクル、サイン等の整備	三保地域
	(2) 日本風景街道の取り組み促進	東海道「駿河 2 峠 6 宿風景街道」、 大井川流域「南アルプスへの道・ お茶の道」

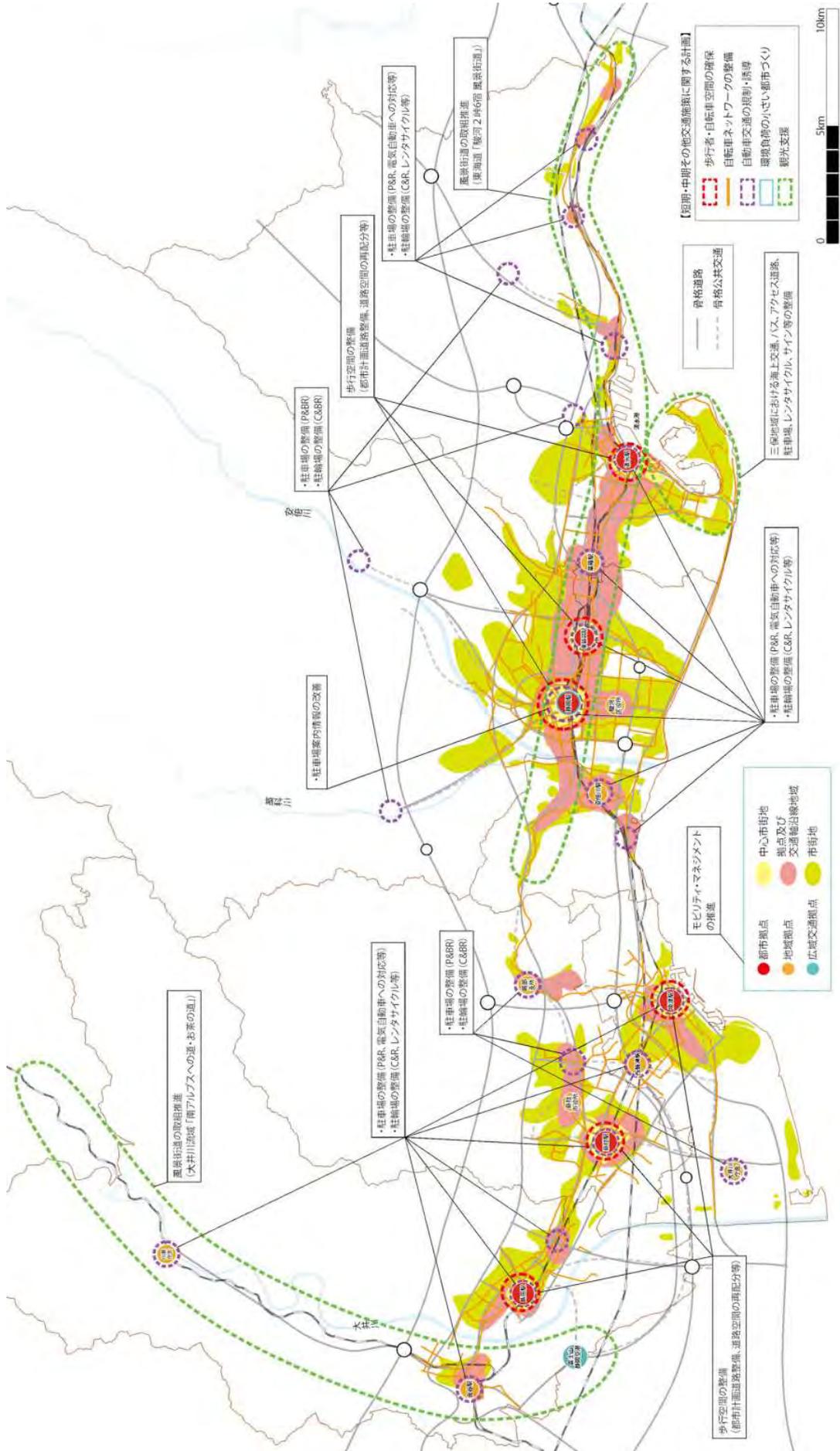


図 6-3 短期・中期その他交通施策計画

7 特定課題に対応した交通計画

(1) 特定課題に対応した交通計画の考え方

都市圏が抱える主要な交通課題への対応を推進するため、今後、関係機関や事業者等を含めて個別計画を検討する際の方向性として、計画検討が望まれる施策や配慮事項を提案しました。

短期・中期計画の中で示しましたが、長期計画も含めて課題解決に必要な施策全体の検討を行いました。

<将来交通計画の構成>

将来交通計画	内容
長期交通計画	道路網計画
	公共交通網計画
	その他交通施策に関する計画
短期・中期交通計画	長期交通計画のうちの着手優先施策
	特定課題に対応した交通計画
	中心市街地交通計画
	中山間地交通計画
	高齢者や外出困難者の移動支援策
環境改善に資する交通施策	
PT調査データの防災関連計画等への活用	

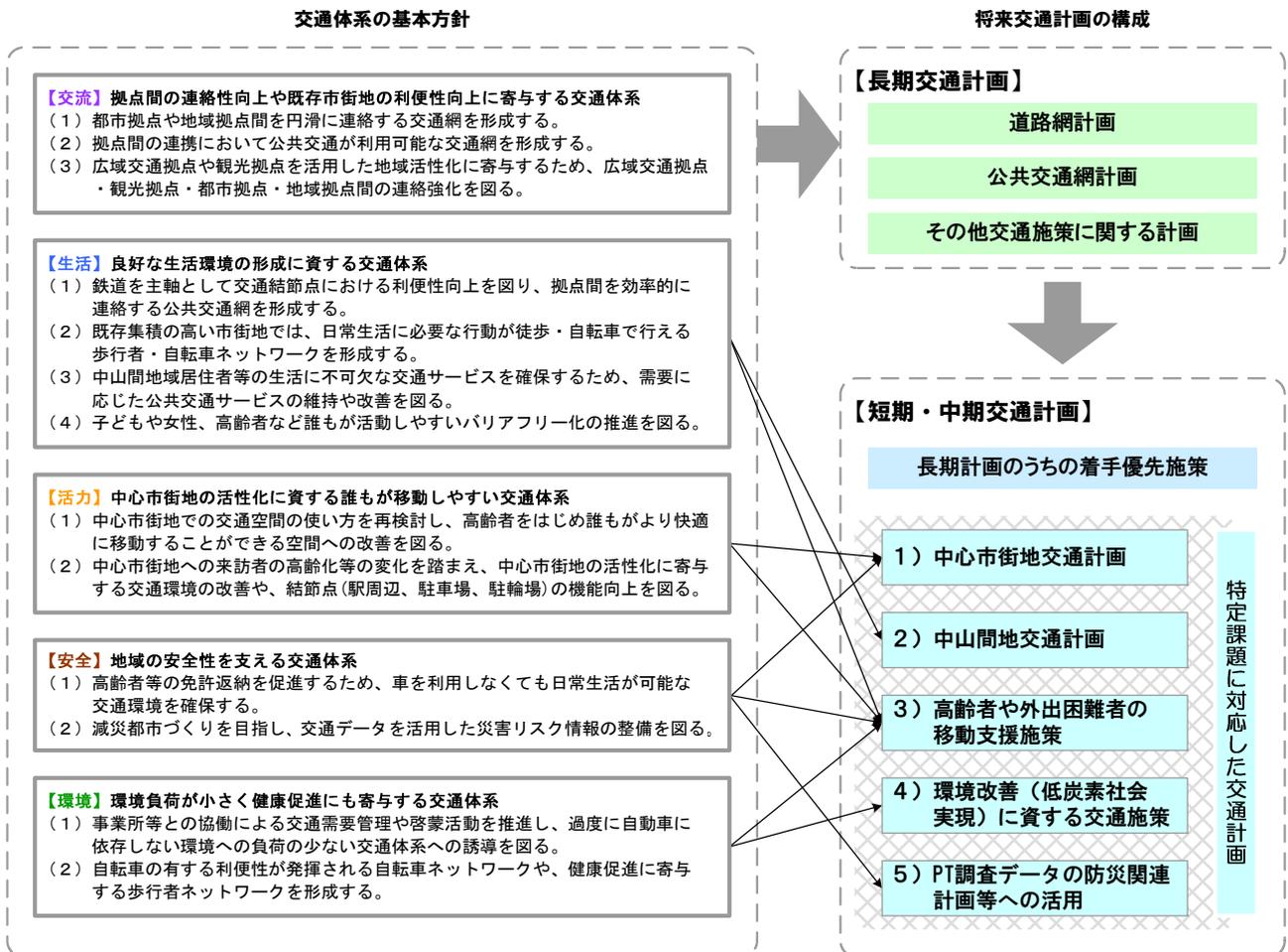


図 7-1 交通体系の基本方針と特定課題の関連整理

■検討内容

特定課題に対応した交通計画	検討内容
1) 中心市街地交通計画	中心市街地交通計画の策定 <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地5地区を対象（静岡、清水、藤枝、焼津、島田） ・交通の課題を踏まえた交通施策の方向性を検討
2) 中山間地交通計画	中山間地交通計画の策定 <ul style="list-style-type: none"> ・各市中山間地の代表路線を対象としたケーススタディ ・中山間地域で取り組むべき施策の方向性や留意事項を検討
3) 高齢者や外出困難者の移動支援施策	高齢者や外出困難者の移動支援施策の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や外出困難者の交通特性、将来推移の分析 ・交通手段別の移動しやすさ向上施策の方向性を検討
4) 環境改善（低炭素社会実現）に資する交通施策	低炭素社会実現に資するモビリティ・マネジメント施策の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・施策対象とする自動車通勤の発生状況、施策可能性の分析 ・低炭素社会を目指した施策の方向性を検討
5) PT調査データの防災関連計画等への活用	PT調査データの防災関連計画等への活用 <ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害発生時に備えた道路構造等の改善施策の整理 ・PTデータから避難者数や避難行動に関する分析結果の提示

7-1 中心市街地交通計画

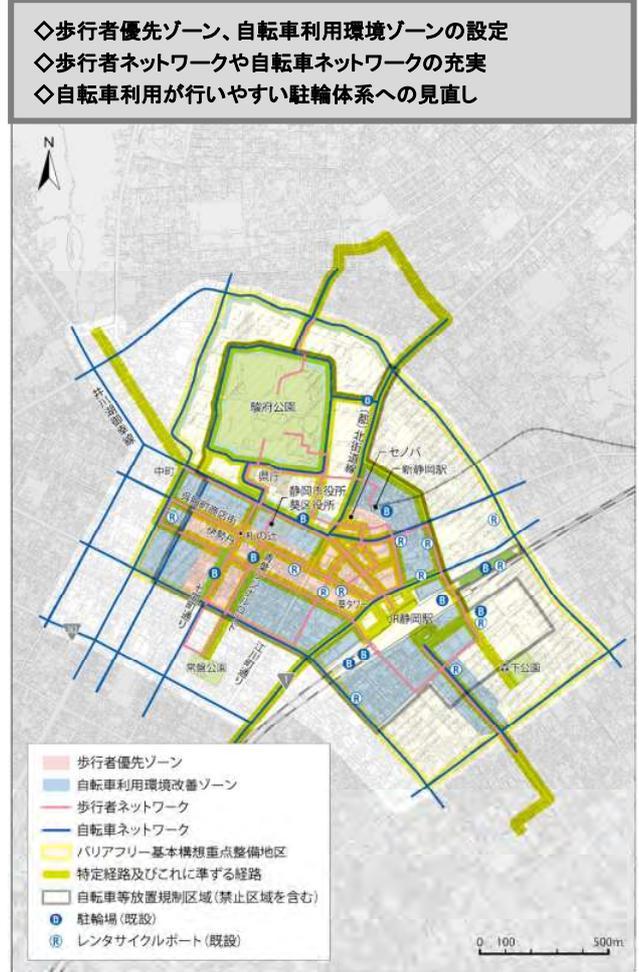
各市中心市街地の現状と課題を踏まえ、中心市街地の交通施策を「歩行者・自転車、公共交通、自動車及び駐車場等」の視点から検討しました。

(1) 静岡中心市街地

静岡中心市街地の現状と課題

静岡中心市街地	現状・交通問題	課題
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> ・静岡駅周辺・伊勢丹周辺・新静岡駅周辺・葵タワー周辺が主要目的地であり、この目的地間を回遊する歩行者が多い ・セノバ再開発により新静岡地区と井川湖御幸線を横断する歩行者が増加、4車線幹線道路(国道1号、井川湖御幸線、江川町通り)との交差点に移動阻害が残る ・他中心市街地と比較し歩道幅員の狭さを指摘する割合が高い、静岡中心市街地内では呉服町通り商店街での「歩きにくい」の指摘が多い ・高齢者来訪者が増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の主要目的地となる賑わい拠点を結ぶ区間の歩行阻害の解消 ・呉服町商店街、新静岡周辺地区の歩きやすさの向上 ・自転車、自動車との分離による歩きやすさの向上 ・中心市街地内のパリアフリー拡大部に移動阻害が残る
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・呉服町商店街・七間町通りが自転車経路だが、歩行者経路と重複 ・駐輪場整備を望む箇所(伊勢丹周辺)、路上駐輪箇所(葵タワー周辺)が残されている ・「自転車が歩道上を通行することについて気になる」との指摘は34%(平日)と他市区に比べ多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・呉服町通り・七間町通り(主要自転車経路)における歩行者・自転車交通と自動車交通の分離 ・駐輪場配置密度の向上
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・中心部アクセス手段としてバスが多く、井川湖御幸線にバス路線が集中 ・多くの路線が新静岡バスターミナルと静岡駅間を通過するが、国道1号の混雑に巻き込まれ速度低下が大きい ・静岡駅南からのバス路線はJRや国道1号交差において渋滞に巻き込まれる ・井川湖御幸線においてバスレーン、PTPSは導入されているが、中心市街地内の面的なバス優先施策は不十分 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR横断、国道1号渋滞の影響回避 ・国道362号沿線地域のバス利便性の向上 ・バス優先走行空間(バスレーン)の拡大 ・長期的な新交通導入を想定したバス路線の改編
鉄道(駅前広場、鉄道交差)	<ul style="list-style-type: none"> ・JR横断部や静岡駅南口での徒歩・自転車交通の問題点指摘がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・静岡駅南開発に備えたJR高架下横断部、南口駅前広場への歩行者自転車空間の改善
自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・(都)日の出町羽鳥線に渋滞交差点があり、中心市街地での通過交通排除機能が発揮されていない ・井川湖御幸線において中心市街地を通過する自動車交通が多い ・空いている駐車場が分からないや駐車場が混雑するとの指摘は4割ある ・中心市街地内に分散する駐車場への交通が歩行者や自転車と錯綜している 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通ネットワーク導入による自動車混雑の増大を招かない道路網の形成 ・中心市街地通過交通の排除、主要歩行者・自転車動線での自動車交通の削減～排除 ・自動車の区画街路への流入抑制
まちづくりの動向	<ul style="list-style-type: none"> ・第3回PTから私事来訪者(PT集計)は増加している ・中心市街地内での再開発事業が進み、今後も開発継続が見込まれる 	<ul style="list-style-type: none"> ・増加する中心市街地集中交通への対応 ・再開発計画地区が新たな交通発生集中への対応

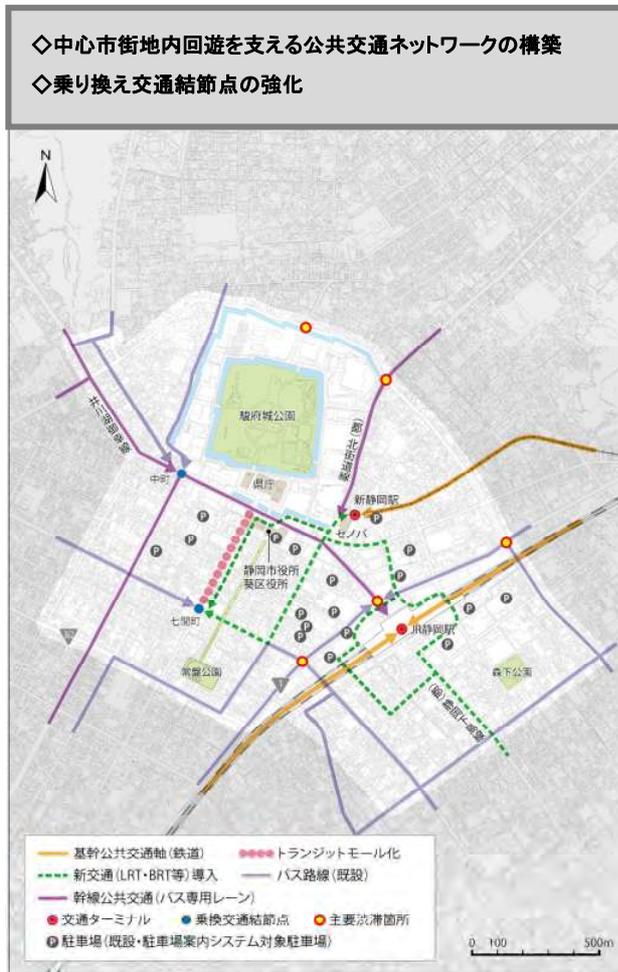
静岡中心市街地交通計画(その1)



- ◆歩行者優先ゾーン、自転車利用環境ゾーンの設定
- ・歩行者優先ゾーンにおける歩行快適性向上、歩行者の休憩やイベントスペースとしての活用
- ◆歩行者ネットワークや自転車ネットワークの充実
- ・国道1号、井川湖御幸線、(都)北街道線、国道362号など、広幅員道路の歩行者・自転車の円滑な横断動線の確保
 - ・電線類地中化促進等による歩行者空間確保
- ◆自転車利用が行いやすい駐輪体系への見直し
- ・駐輪場の増設(小規模多数配置、駐車場の抑制と合わせた駐輪場への転換促進)
 - ・道路附属施設の適正な維持管理
 - ・レンタサイクル箇所の増設
 - ・既設公共駐輪場の有効活用や小規模空地を活用したポケット駐輪場整備
 - ・自転車利用のルール指導

注.図中の白地エリアは中心市街地活性化基本計画での中心市街地を示す

静岡中心市街地交通計画（その2）



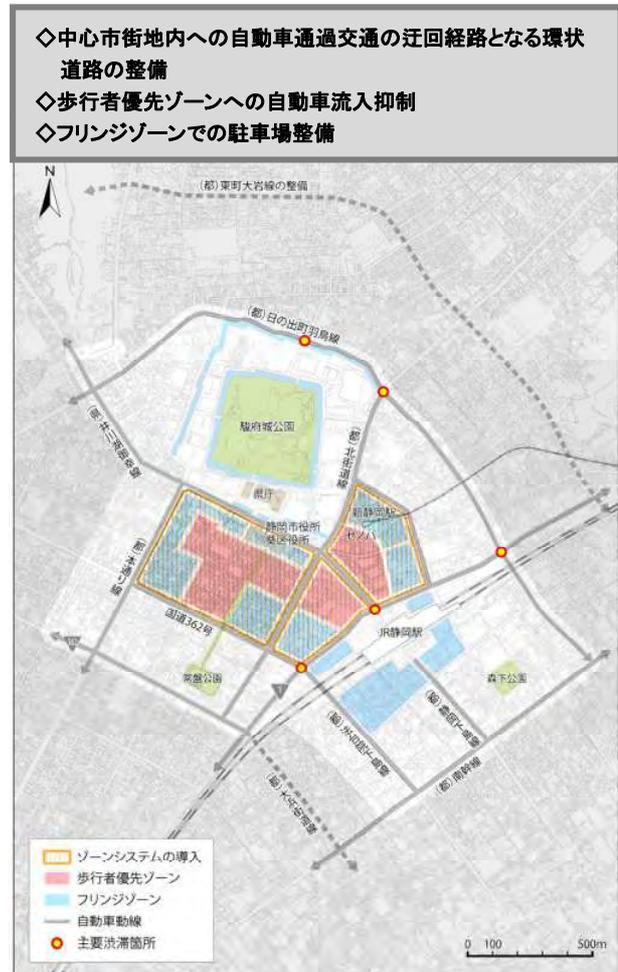
- ◆ 中心市街地内回遊を支える公共交通ネットワークの構築
- ・七間町通りのトランジットモール化
 - ・（都）北街道線、国道 362 号、（都）静岡下島線への新交通導入
- ◆ 乗り換え交通結節点の強化
- ・鉄道からバスや新交通への乗り換え、自動車や自転車から新交通やバスへの乗り換え利用に対応した結節点整備を図る

※歩行者優先ゾーン：自動車の流入抑制や自転車の押し歩きを求め、駐車場の整備を抑制し、駐輪場の出入り口等も歩行者流動に配慮する。

※自転車利用環境改善ゾーン：歩行者・自転車が中心に回遊し、自動車利用者は流入を抑制し、歩行者・自転車を優先した走行に配慮する。

注. 新交通導入軸はさらに検討が必要であり、想定される比較ルートを破線で示した。

静岡中心市街地交通計画（その3）



- ◆ 中心市街地内への自動車通過交通の転換受け皿となる環状道路の整備
- ・中心市街地内の公共交通ネットワーク構築の必要条件となる環状道路整備

- ◆ 歩行者優先ゾーンへの自動車流入抑制
- ・ゾーンシステムの導入（地区内通過交通を排除するゾーン）
 - ・駐車場立地抑制ゾーン（歩行者優先ゾーンの立地抑制）

- ◆ フリンジ・ゾーンでの駐車場整備
- ・フリンジゾーンでの駐車場や駐輪場等の整備
 - ・自動車低速化等

※フリンジゾーン：中心市街地への様々なアクセスを受け止める区域。歩行者や自転車を優先し、自動車の排除や低速化を図ると共に、駐輪場や駐車場の適正な誘導整備を図る区域。

注. 身体障害者用駐車施設は駐車場立地抑制の対象外とし、高齢化に伴い需要増加が見込まれ福祉施設等に近接した位置での確保や案内表示等の改善を図る。

(2) 清水中心市街地

清水中心市街地の現状と課題

清水中心市街地	現状・交通問題	課題
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> ・国道1号清水駅前交差点や清水魚市場前での指摘が多い(地下横断道の一部撤去等の交差点改良事業が平成26年度完成予定) ・来訪者の高齢化が進んでいる ・歩きにくい、歩道が狭いとの指摘は少ない(10%以下) 	<ul style="list-style-type: none"> ・現況歩道の問題箇所の改善は進んでいる ・JR清水駅前交差点の改良により、駅からの歩行者流動が国道1号を超え伸びると考えられる ・中心市街地内のバリアフリー化の推進 ・集客拠点(目的施設)は清水魚市場、日の出地区(エスパルスドリームプラザ)の臨海部に移っており、これに対応した臨海部における歩行者軸の形成検討
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・清水文化会館やエスパルスドリームプラザでの駐輪が多くみられ、路上駐輪は多く見られない ・自転車来訪者は14%を占めるが、JR清水駅-新清水区役所-エスパルスドリームプラザ間の自転車移動は少ない ・歩行者からの自転車利用の問題指摘は少ない ・拠点間の自転車移動経路は国道149号利用は少なく袖師臨港道路が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・平日の駅に向かう自転車利用ばかりでなく、休日の集客拠点を回遊する自転車利用の促進 ・集客施設や交通結節点周辺での駐輪場や自転車乗継が良好ではない
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降者はJR清水駅バスターミナルに集中 ・バス利用者は鉄道乗継に向かっており、中心市街地内の他地区に向かっていない ・清水中心部を訪れる際の手段はバス3%と鉄道10%に比べ少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・清水駅前バスターミナル以外のバス停利用環境整備が進まない ・新交通導入を想定した駅周辺滞留スペースとなる沿線整備促進
鉄道(駅前広場、鉄道交差)	<ul style="list-style-type: none"> ・清水中心部を訪れる際の手段は、静岡鉄道(11%)、JR東海(8%)と鉄道主体 ・駅からの歩行者数は、短距離移動で急激に減少しており、駅利用者の駅周辺での買回り等の移動が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅から周辺の公共施設、商業施設に向かう歩行者や自転車経路の安全性や快適性向上
自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・清水中心市街地における渋滞交差点は見られない ・中心市街地を訪れる手段は自動車60%と静岡地区(約40%)に比べ高い ・三保半島や日本平地区の自動車来訪者が増えた場合、この駐車需要に対する駐車場不足の可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・三保半島や日本平の観光拠点への移動における自動車から公共交通等への転換促進
まちづくりの動向	<ul style="list-style-type: none"> ・第3回PTから私事来訪者(PT集計)の減少が大きい、しかし清水駅東地区では私事目的が倍増し来訪手段では鉄道、バスが増加している ・清水区居住者は静岡市中心部への依存度が高い(清水区居住者の行先 静岡中心市街地49%、清水中心市街地44%) ・集客拠点(目的施設)は河岸の市、日の出地区の施設内滞在が多く周辺施設への回遊は少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・河岸の市、日の出地区等の施設集客ばかりでなく、巴川沿いの歴史や景観資源など中心市街地内の回遊を促すまちづくりが望まれる ・三保地区の観光来訪者が世界遺産指定以降増加しており、三保地区と連携した活性化や海上交通の連絡強化の更なる取組が必要

清水中心市街地交通計画(その1)



清水中心市街地交通計画（その2）



- ◆拠点間を連絡する公共交通軸の強化
 - ・拠点を連絡し、清水臨海部の観光吸引力を高める新交通の導入
 - ・導入に合わせたP&R駐輪場やC&R駐輪場の整備
 - ・水上交通への乗継利便性を高めた複合ターミナルの整備
- ◆公共交通結節点の乗継条件の改善
 - ・JR清水駅への臨海部からの徒歩アクセス改善
 - ・駅や集客施設に近接するレンタサイクルポートの設置

注.新交通導入軸はさらに検討が必要であり、比較ルートが考えられる区間は破線で示した。

清水中心市街地交通計画（その3）



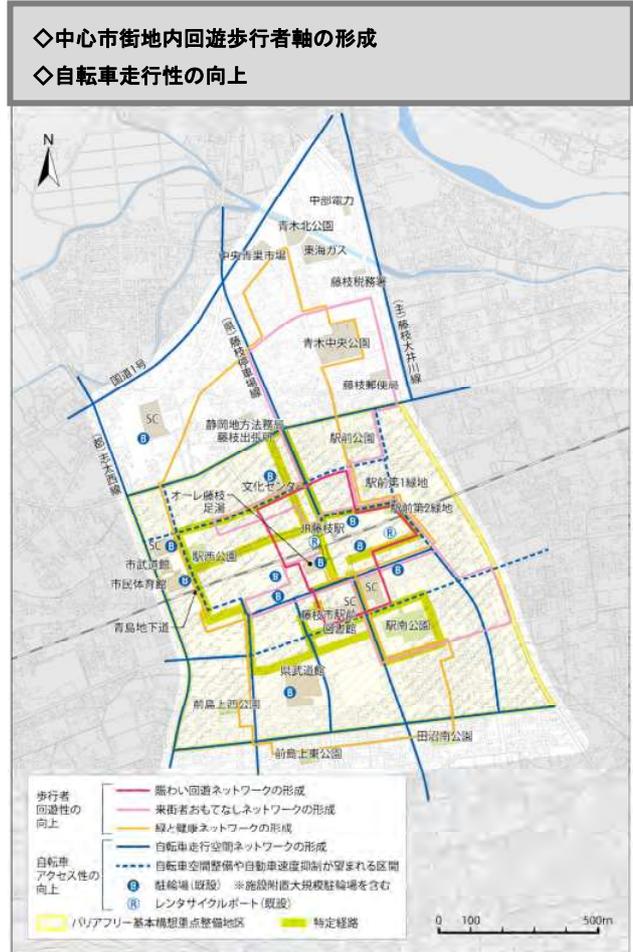
- ◆三保地域に向かう観光車両も収容する駐車場整備
 - ・三保地域への自動車観光車両を受け入れるための駐車場整備を進め、三保地域への観光自動車流入自体の削減を図る
- ◆自動車からバス・自転車・海上交通への乗継ぎ誘導
 - ・自動車以外の乗継手段の魅力PR
 - ・自動車来訪者への金銭的メリットの付与やPR

(3) 藤枝中心市街地

藤枝中心市街地の現状と課題

藤枝中心市街地	現状・交通問題	課題
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> ・藤枝駅周辺ショッピングセンター(S・C)間の流動が多い ・来訪者の高齢化が進む 	<ul style="list-style-type: none"> ・来訪者の中心市街地内の回遊移動の拡大 ・中心市街地内のバリアフリー化の拡大
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用者(休日)は駅南北の大規模商店に集中すると共に、この2つの大規模商店間の利用が多い ・JR南北間の自転車は、青島地下道を利用するが、自転車利用者の問題箇所指摘は同地下道と駅南大規模商店周辺が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR南北間の自転車走行空間の改善 ・商業施設集への自動車、自転車、歩行者動線の分離による安全性・快適性向上
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者は藤枝駅北の利用が多い ・バス路線のは混雑の著しい国道1号や藤枝大井川線を通過しており、バス交通の走行性が阻害されている ・バスが使いやすいとの回答が85%と多い(バス利用者) ・駅北地区は藤枝停車場線に路線が集中しているが、駅南は方向別に分散 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路渋滞によるバス走行性の低下
鉄道(駅前広場、鉄道交差)	<ul style="list-style-type: none"> ・駅南北間の連携において「自転車で行き来しやすくする」が25%と最も多い 	
自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地を囲む国道1号、藤枝大井川線に渋滞交差点が連続する ・中心市街地への利用手段は70%以上が自動車 ・藤枝駅周辺に駐車場が集中 	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地での道路混雑緩和 ・駐車場の駅周辺立地の抑制、P&R需要に対する駐車場の適正立地
まちづくりの動向	<ul style="list-style-type: none"> ・第3回PTから私事来訪者(PT集計)は駅南で増加、駅北で減少している ・駅北地区で再開発事業が進められている 	

藤枝中心市街地交通計画(その1)



◆中心市街地内回遊歩行者軸の形成

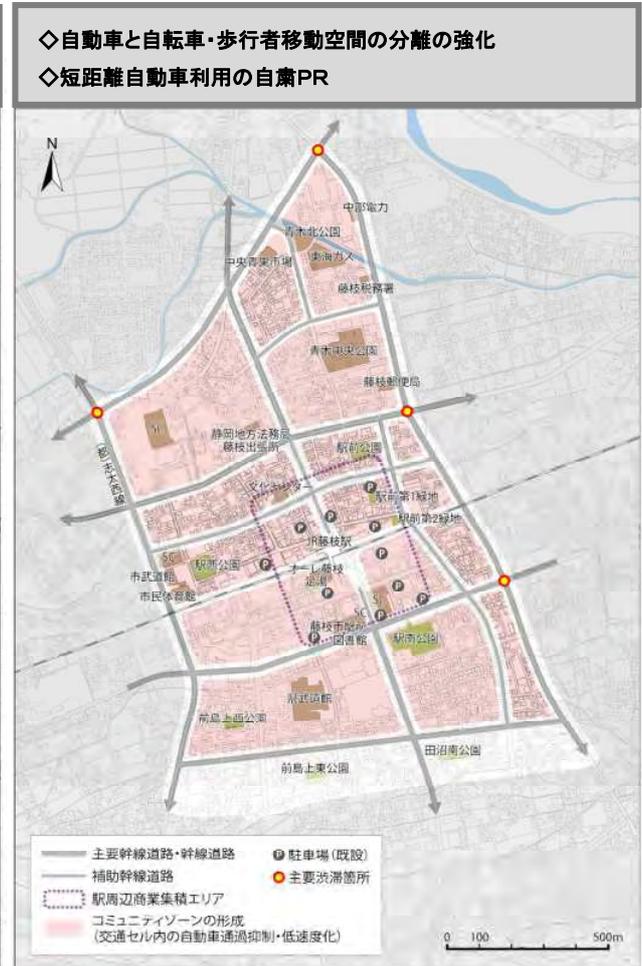
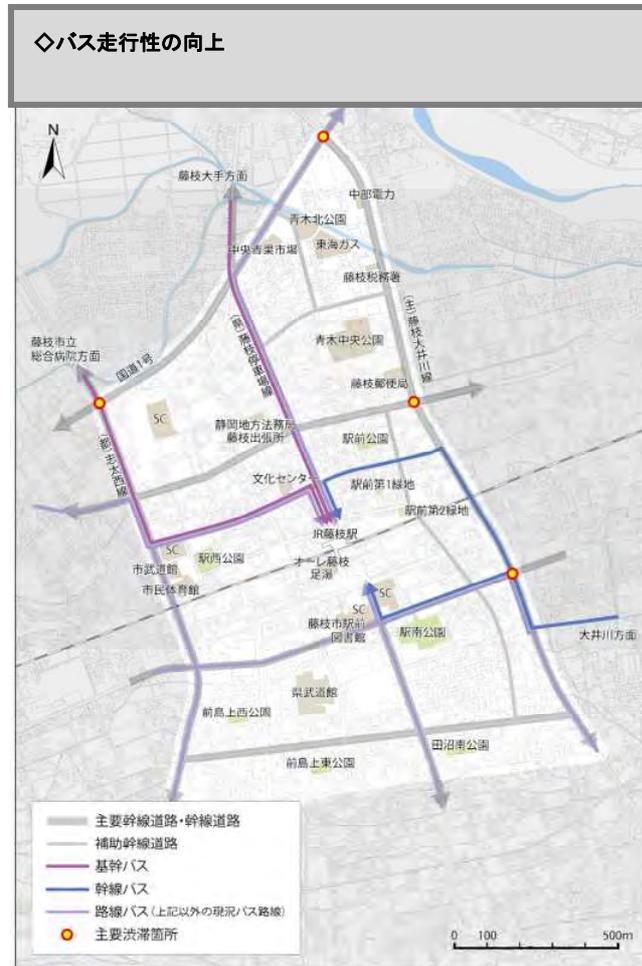
- ・賑わい回遊ネットワークの形成及び歩行者空間整備
- ・来街者おもてなし回遊ネットワークの形成及び歩行者空間や休憩施設等整備
- ・緑と健康ネットワークの形成及び歩行者空間整備
- ・道路附属施設の適正な維持管理

◆自転車走行性の向上

- ・自転車走行空間ネットワークの形成
- ・中心市街地及び藤枝駅への自転車動線の明確化
- ・歩行者空間と自転車走行空間の分離、歩行者と自転車の分離表示
- ・自転車と自動車と混在となる区間(幅員不足区間)の自動車速度抑制等施策の検討
- ・自転車利用のルール指導

藤枝中心市街地交通計画（その2）

藤枝中心市街地交通計画（その3）



(4) 焼津中心市街地

焼津中心市街地の現状と課題

焼津中心市街地	現状・交通問題	課題
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地内における歩行者流動の軸が明確でない 駅前通り商店街や栄町地区コミュニティゾーン(平成3年整備、コミュニティ道路整備やゾーン規制を組み合わせた整備)の魅力が低下 中心市街地来訪者の減少が著しい 	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地内の歩行者軸の形成、バリアフリー拡大 焼津駅乗客数(約1万人/日、端末徒歩手段37%)の商店街への回遊増加
自転車	<ul style="list-style-type: none"> 「中心部内の回遊をしやすい手段」は自転車の回答が最も多い(25%) 市街地内部の自転車走行空間の整備が遅れている レンタサイクル箇所は駅前1ヶ所 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車空間を確保による安全性や走行性の向上 焼津駅乗客数(約1万人/日、端末自転車手段20%)の商店街回遊増加 観光来評者の自転車回遊を促す周遊サイクリングロードの設定・整備
バス	<ul style="list-style-type: none"> 焼津駅から中心市街地に3路線伸びておりバス停へのアクセスは良好 利用者数に応じた便数運行されており中心市街地内のバス乗車密度は低い ただしこの3路線の相互距離は300~400mであり、バス利用者を互いに奪い合う状況にある 	<ul style="list-style-type: none"> バス路線の幹線軸維持とバス停への近接性維持 焼津駅利用者(乗客数約1万人/日、端末路線バス手段14%)の駅周辺商店街回遊の促進
鉄道(駅前広場、鉄道交差)	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場からコミュニティ道路が整備され、一方通行運用されている このためバス路線が焼津駅に直結していない 	<ul style="list-style-type: none"> 焼津駅乗客数は約1万人/日あり、鉄道利用者の商店街回遊促進
自動車	<ul style="list-style-type: none"> 連続する渋滞交差点は見られないが、「焼津5交差点」が渋滞交差点である 中心市街地への移動手段は70%以上が自動車 	<ul style="list-style-type: none"> 住区内の自動車通過の抑制 短距離自動車移動の削減 焼津駅利用者(乗客数約1万人/日、端末自動車25%)の商店街回遊を増やす駐車場配置検討
まちづくりの動向	<ul style="list-style-type: none"> 第3回PTから私事来訪者(PT集計)の減少が大きい 中心部への来訪を増やす条件としては、大規模商店立地(33%)やイベント開催(26%)、駐車場・駐輪場の無料化(32%)を望む意見が多い 中心市街地外に立地する公共施設(文化センター)来訪者の意見では、中心市街地に行かない人が80%を超える 	

焼津中心市街地交通計画(その1)

◆主要歩行者軸への誘導による賑わいの形成

◆中心市街地内のより安全な交通環境の形成

◆公共施設や観光施設を結ぶ自転車ネットワークの整備

◆商店街、観光集客施設に回遊しやすい位置の駐輪場整備

◆主要歩行者軸への誘導による賑わいの形成

- 歩行者軸道路空間での歩行者優先確保、ポケットパーク等沿道休憩施設整備
- 栄町地区コミュニティゾーンの更新による歩行者軸の賑わい向上

◆中心市街地内のより安全な交通環境の形成

- 歩行者安全性や快適性を高める自動車流入抑制や自動車低速度化
- 道路附属施設の適正な維持管理

◆公共施設や観光施設を結ぶ自転車ネットワークの整備

- 主要施設を結ぶ自転車空間の連続性向上、焼津駅へのアクセス走行性を高める自転車走行空間整備
- 歩行者と自転車の分離表示、自転車の走行位置の明確化
- 自転車と自動車が混在となる区間(幅員不足区間)の自動車速度抑制施策の検討
- 自転車利用のルール指導

◆商店街、観光集客施設に回遊しやすい位置の駐輪場整備

- 焼津駅C&R利用者の商店街回遊を促す駐輪場整備
- 観光施設等附置のレンタサイクルの増設

焼津中心市街地交通計画（その2）

- ◇焼津駅アクセス・沿線商業や公共交通施設アクセスを重視したバス経路の再検討
- ◇バス路線機能に応じたバス停配置の検討



- ◆焼津駅アクセス・沿線商業や公共交通施設アクセスを重視したバス経路の再検討
 - ・焼津駅アクセスバス経路の検討
- ◆バス路線機能に応じたバス停配置の検討
 - ・基幹バス路線の走行性向上(焼津駅～登呂田交差点～焼津市立総合病院の急行便導入やPTPSの導入検討)
 - ・幹線バス路線の公共施設や商店街への近接性向上(焼津駅～市役所～アトレ間のバス停間距離の短縮化)
 - ・近接するバス路線の集約検討、観光拠点連絡路線のデマンド運行やジャンボタクシー化等の検討

焼津中心市街地交通計画（その3）

- ◇歩行者・自転車優先を促す交通運用の検討
- ◇商店街集客にも寄与するP&R駐車場の整備
- ◇短距離自動車移動の自粛PR



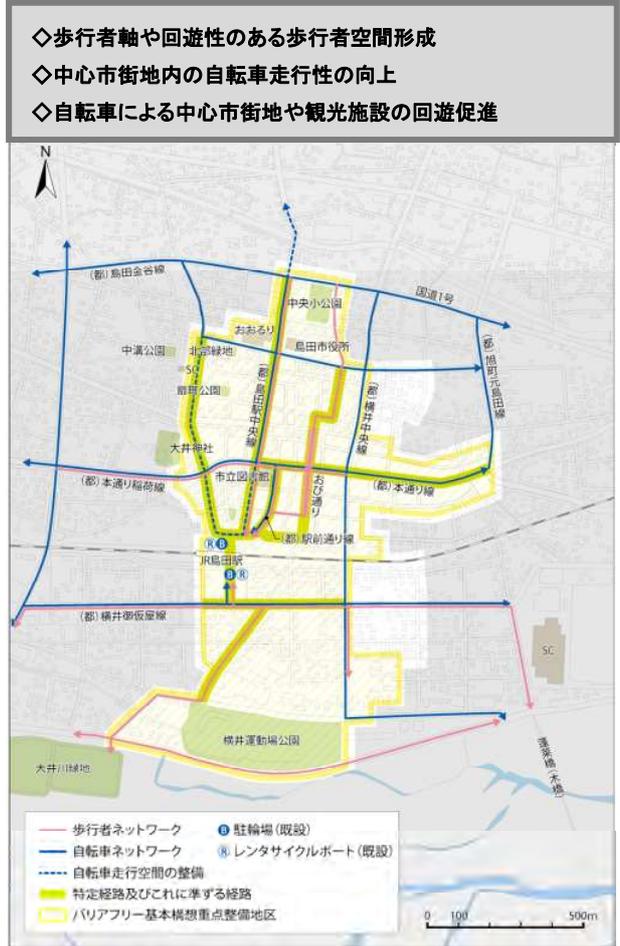
- ◆歩行者・自転車優先を促す交通運用の検討
 - ・区内自動車流入の抑制や速度低下等の施策の促進(通学路における交通安全への取組のさらなる推進)
- ◆商店街集客にも寄与するP&R駐車場の整備
 - ・焼津駅のP&R利用者の商店街回遊のしやすい位置の駐車場集約(平日P&R型利用、休日商店街来訪者利用)
 - ・焼津駅周辺の小規模駐車場の集約による歩行者との交錯削減(歩きやすさの向上)
- ◆短距離自動車移動の自粛PR
 - ・短距離自動車移動の徒歩・自転車利用への転換 PR

(5) 島田中心市街地

島田中心市街地の現状と課題

島田中心市街地	現状・交通問題	課題
歩行者	・JR島田駅から市役所方面に歩行者軸が形成されている ・また、中間に位置する図書館(おびりあ)を目的地とする動きが多い	中心市街地内の歩行者軸への歩行者集約(賑わいの形成) 高齢者増加に備えた休憩施設等の整備
自転車	・休日自転車利用では図書館(おびりあ)を目的地とする動きが多い ・レンタサイクルサービスが行われているが、蓬萊橋や大井川緑地など周辺観光施設への誘導PRが不足	(都)島田駅中央線、(都)本通り線の自転車軸の自転車安全性や走行性の向上 観光来訪者の自転車回遊を促す周辺サイクリングロードの設定・整備
バス	・バス利用者はほとんど見られない	中心市街地内のバス利用者がほとんど見られない
鉄道(駅前広場、鉄道交差)	・富士山静岡空港への最寄駅であり駅前広場は整備されているが、中心市街地への回遊は見られていない	島田駅乗客数は約6千人/日あり、鉄道利用者の商店街回遊の促進 富士山静岡空港への最寄駅としての機能発揮
自動車	・国道1号大津交差点が渋滞交差点となっている ・中心部の来訪者は80%自動車利用であり、目的施設から回遊する動きは見られない ・自動車で来訪する問題点として「空いている駐車場が分からない」との指摘が多い(50%)	(都)横井中央線整備(国道1号接続区間)により中心市街地の外郭が強化されることを生かし、中心市街地内の通過交通排除や地区内通過交通の低速度化の促進
まちづくりの動向	・第3回PTから私事来訪者(PT集計)が減少している	

島田中心市街地交通計画(その1)



- ◆歩行者軸や回遊性のある歩行者空間形成
 - ・(都)島田駅中央線、(都)駅前通り線、(都)本通り線、(都)本通り稲荷線、おび通り(歩行自転車専用道)による回遊ルートの強化
 - ・歩行者の安全性や快適性を高める(都)島田駅中央線での沿道公共施設や商業施設と連携した魅力向上
 - ・東西方向の歩行者軸の明確化
 - ・道路附属施設の適正な維持管理
- ◆中心市街地内の自転車移動性の向上
 - ・(都)島田駅中央線、(都)本通り線等による中心市街地内自転車ネットワークの整備
 - ・歩行者と自転車の分離表示、自転車の走行位置の明確化
 - ・自転車と自動車の混在となる区間(幅員不足区間)の自動車速度抑制施策の検討
 - ・自転車利用のルール指導
- ◆自転車による中心市街地や観光施設の回遊促進
 - ・レンタサイクル施設やPRの充実、公共施設や観光施設等を結ぶサイクリングネットワークの設定整備

島田中心市街地交通計画（その2）

◇バス待ち空間の整備
◇富士山静岡空港における鉄道利用(島田駅)の促進



- ◆バス待ち空間の整備
 - ・基幹バス路線(島田駅～市役所～島田市民病院)となる(都)島田駅中央線のバス停周辺の整備(沿道施設との連携によるポケットパーク化等)
- ◆富士山静岡空港における鉄道利用(島田駅)の促進
 - ・鉄道利用(島田駅)のPR、時刻表等の情報提供
 - ・島田駅周辺の観光施設や駅を起点とした回遊ルートの整備PR
 - ・幹線バス路線(島田駅～富士山静岡空港)利用の促進PR

島田中心市街地交通計画（その3）

◇中心市街地の外郭道路の強化と合わせた、線道路機能分担の明確化



- ◆中心市街地の外郭道路の強化と合わせた、中心市街地内幹線道路機能分担の明確化
 - ・(都)横井中央線の中心市街地への自動車アクセス動線としての機能向上
 - ・中心市街地来訪者用駐車場の(都)横井中央線沿線等での確保(これにより中心市街地内回遊者の増加を促す(例.(都)横井中央線沿いに島田図書館無料駐車場を確保))

7-2 中山間地交通計画

中山間地交通の問題点や課題、これに対応する交通施策の方向性を以下のとおり提案します。

現状・問題点

- 中山間地交通は自動車分担率が75%（都市圏平均55%）
- 中山間地域外からの通勤・私事交通も多い

- 中山間地域内利用は通学、医療施設バス停利用が多い
- 支線の端末区間の利用者数は非常に少ない
- バス乗客の半数は中心市街地内バス停に向かう
- 将来交通量は2/3に減少
- デマンド運行、乗継結節点整備に取り組みが進められている

- 生活交通維持のニーズは大、維持協力への意識は高い
- 中山間地人口は減少、高齢者数は現状維持
- 災害や救急医療、生活不便さへの不安が多い

課題

〈道路整備の推進〉

- 本都市圏の中山間地域は独立した圏域ではなく、市街地と結びついた日常生活が行われており、中山間地域と市街地を結ぶ交通網の整備や維持が重要

〈生活交通の維持〉

- 中山間地の生活交通は生活に欠かせない交通であり維持が必要維持確保には需要に応じた運行や需要促進が必要

〈住民、事業者、行政相互協力〉

- 住民、事業者、行政の役割と責任を明確にし、日常生活機能の集約化と合わせた検討が望まれる

中山間地域の交通施策

<道路整備の推進>

- 1) 災害への耐力強化やすれ違い困難箇所の解消等を図る、道路整備の継続推進

注：1.5車線整備等が進められている

<生活交通の維持>

- 1) 中山間地域と市街地部間の生活交通の需要に応じたサービス提供
- 2) 生活交通の利用目的に応じたデマンド運行等の導入や拡大検討
- 3) 乗継ターミナル整備により乗継ターミナルから中心市街地間のバス速達性向上や自動車等からバスへの転換促進
- 4) バス利用促進のPRやイベントの継続

注：デマンドバス運行は既に実施されている路線があるバス利用促進を狙いとしたイベント等PR施策（モビリティマネジメント）は既に実施されている

注：市営温泉施設など観光レクリエーション面での需要促進する取り組みが行われている

<住民、事業者、行政の相互協力による地域交通の維持検討>

- 1) 住民・事業者・行政の相互協力による中山間地域内の生活交通維持の検討

注：交通サービスの事例：デマンドバス、乗り合いタクシー、過疎地有償輸送、バス事業者と住民間の合意形成（サービス提供と利用者数目標の協定）など

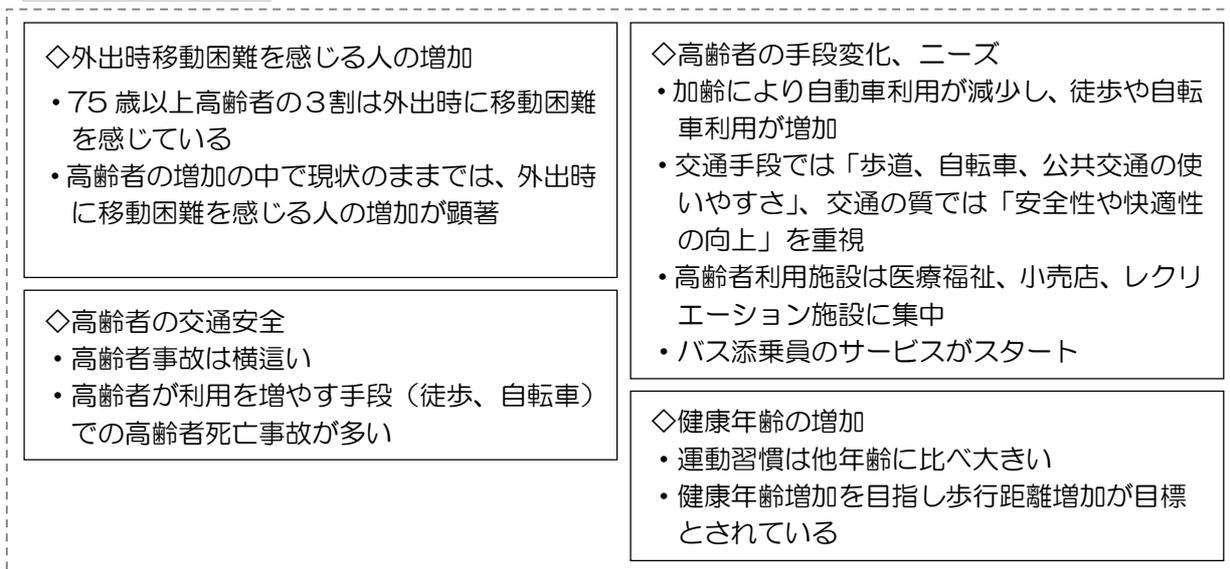
- 2) 中山間地における日常生活機能の集約化、これへの地域交通サービスの検討

7-3 高齢者や外出困難者の移動支援施策

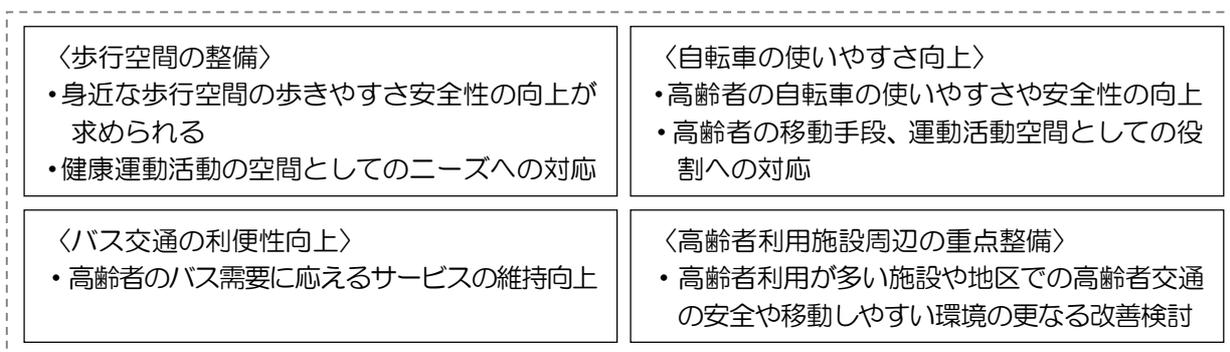
高齢者交通の問題点や課題、これに対応する交通施策の方向性を以下のとおり提案します。

注. 本検討での外出困難者には外出に際して多少困難を生じるが、杖や補助具があれば一人で外出できる人を含んでいます。

現状・問題点



課題



高齢者や外出困難者への移動支援施策

<歩行空間の整備>

- 1) 移動困難者が困らない歩行者空間の確保（バリアフリー基本構想の推進、車いす通行幅員確保、電線類地中化等による幅員確保）
- 2) 生活道路への交通流入を抑制する市街地幹線道路の整備
- 3) 住民等も参加した地区単位の走行速度抑制施策（ゾーン 30 等の交通規制、ハンプや車道部の狭さく化等）の検討
- 4) 高齢者の健康寿命増加支援を図る、ウォーキング・ジョギング空間を確保した道路による公園等のネットワーク化検討

<自転車の使いやすさ向上>

- 1) 高齢者の自転車利用に対応する自転車空間の整備、歩行者、自動車との空間分離の検討
- 2) 平面駐輪場の高密度な整備
- 3) 健康寿命増加を支援する自転車走行空間、自転車道の整備

<バス交通の利便性向上>

- 1) 病院福祉施設に向かう路線の維持
- 2) 高齢者利用が多い商店街等のバス停設置間隔の短縮化検討

<高齢者の目的とする施設周辺の重点整備>

- 1) 上記施策の高齢者利用が多い商店街、病院等周辺でのいたわりゾーン（シルバーゾーン）設定、商店主や施設管理者や高齢者参加による対策の検討
- 2) 高齢者用駐車場の拡大（ゆずりあい駐車場、高齢運転者等専用駐車区間の検討）

注1. いたわりゾーン:平成 11 年、高齢者が多く生活する区域をゾーン指定し、高齢者事故を防止するため信号機や交通規制に加え道路改良の働きかけ等、総合的に高齢者のための道路交通環境整備を図ると同時にドライバーの注意喚起を図るため設置したエリア。

注2. 車いす利用者等歩行が困難な方々に「利用証」等を交付し、駐車時に掲げてもらうことで、不適切な駐車を抑制する取組として「静岡県ゆずりあい駐車場」が進められている。

注3. 道路標識で指定されている高齢運転者等専用駐車場所では、高齢者等が運転し、公安委員会が交付した専用場所駐車標章

7-4 環境改善（低炭素社会実現）に資する交通施策

(1) 自動車依存状況と課題

都市圏には多くの渋滞箇所が残されており、適切な自動車利用へ転換することが必要です。都市圏では既にモビリティマネジメント施策（MM施策）に取り組まれています。自動車分担率増加の傾向は継続しており、施策の更なる推進が望まれます。

市区別に自動車通勤状況を見ると、静岡地域（葵区）の自動車依存率は低い。自区内々の自動車通勤者は多く、更なる自動車依存の低下を促すMM施策が必要です。また、静岡地域へは藤枝・焼津・島田地域からの自動車通勤も多く、都市圏全体におけるMM施策の推進が必要となっています。静岡市中心部はバス・自転車の利便性は高く、これを生かした手段転換が有効と考えられます。

清水区、藤枝市、焼津市、島田市は自市区内の自動車通勤が多く、自動車利用抑制強化が必要です。さらに、藤枝市、焼津市、島田市では中心市街地内居住者の短距離自動車通勤も見られ、移動距離に応じた適切な自動車利用を促す必要があります。

表 7-1 市区間通勤交通の自動車トリップ数、分担率

市区間通勤交通の自動車トリップ (トリップ)								
市区名	目的地							
	静岡市葵区	静岡市駿河区	静岡市清水区	藤枝市	焼津市	島田市	合計	
出発地	静岡市葵区	24,619	11,301	6,157	1,669	1,201	238	45,185
	静岡市駿河区	7,732	18,238	4,680	1,782	1,405	457	34,294
	静岡市清水区	5,258	6,249	33,944	567	413	93	46,524
	藤枝市	1,569	2,547	814	19,783	8,813	3,609	37,135
	焼津市	1,663	2,315	831	7,459	23,390	2,084	37,742
	島田市	567	484	244	3,420	2,712	17,168	24,595
	合計	41,408	41,134	46,670	34,680	37,934	23,649	225,475

市区間通勤交通の自動車分担率 (%)								
市区名	目的地							
	静岡市葵区	静岡市駿河区	静岡市清水区	藤枝市	焼津市	島田市	合計	
出発地	静岡市葵区	41.2%	58.6%	60.8%	80.4%	75.1%	54.0%	48.4%
	静岡市駿河区	33.7%	43.4%	64.2%	79.7%	77.5%	69.2%	44.5%
	静岡市清水区	42.6%	65.5%	55.1%	68.7%	64.8%	34.1%	54.6%
	藤枝市	31.6%	64.1%	52.9%	73.8%	88.1%	90.3%	72.4%
	焼津市	34.0%	61.9%	53.7%	85.5%	76.2%	85.1%	72.5%
	島田市	28.4%	46.8%	38.7%	94.2%	88.5%	75.3%	74.2%
	合計	38.7%	51.7%	56.4%	78.3%	79.3%	77.2%	57.5%

表 7-2 中心市街地への自動車通勤トリップ数

	目的地						備考
	静岡中心市街地	清水中心市街地	藤枝中心市街地	焼津中心市街地	島田中心市街地	計	
出発地	静岡市葵区	2,784	261	146	128	39	3,358
	静岡市駿河区	1,873	313	68	69	73	2,396
	静岡市清水区	1,109	1,905	67	20	0	3,101
	藤枝市	375	16	2,219	582	838	4,030
	焼津市	301	36	894	2,396	514	4,141
	島田市	122	0	431	133	4,241	4,927
	自動車通勤合計 ①	6,564	2,531	3,825	3,328	5,705	21,953
通勤全手段計 ②	46,091	6,731	5,850	4,690	8,564	71,926	
自動車通勤割合 ①/②	14.2%	37.6%	65.4%	71.0%	66.6%	30.5%	
手段転換可能性のあるトリップ ③	4,496	1,318	1,323	1,748	2,412	11,297	
手段転換可能性トリップ割合 ③/①	68.5%	52.1%	34.6%	52.5%	42.3%	51.5%	
中心市街地内居住者トリップ ④	120	0	533	383	1,599	2,635	
中心市街地居住者トリップ割合 ④/②	0.3%	0.0%	9.1%	8.2%	18.7%	3.7%	

(2) 環境改善（低炭素社会実現）に資するMM施策の提案

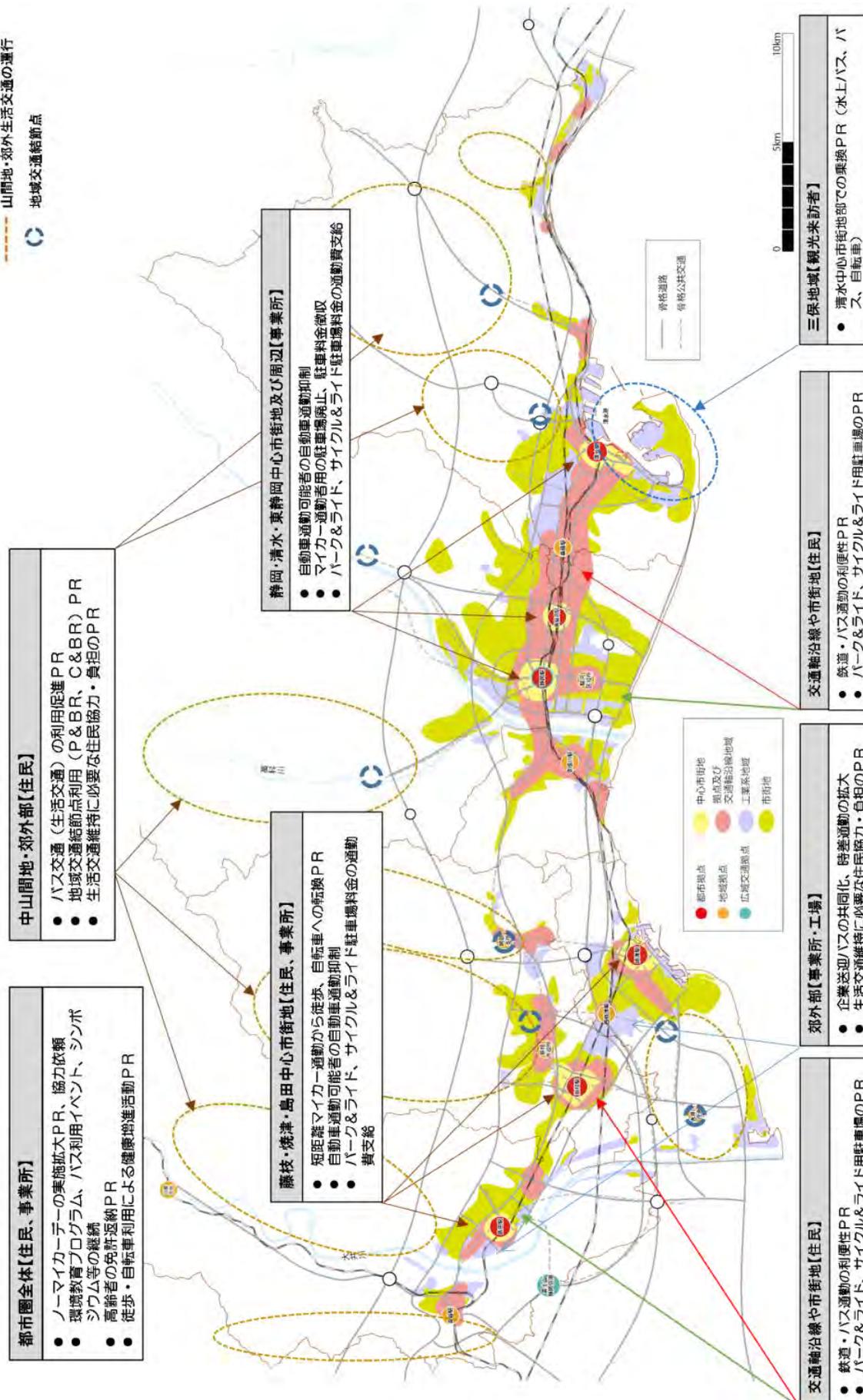


図7-2 モビリティマネジメント施策案の方向性

7-5 パーソントリップ調査データの防災関連計画等への活用

静岡中部都市圏における大規模災害としては、駿河トラフ・南海トラフ沿いの地震、それに伴う津波等が懸念されており、災害に強い交通網の整備等が課題となっています。大規模災害時の交通課題への対応として、大規模災害時を想定した道路構造や防災関連計画等の検討にパーソントリップ調査データを活用することが望まれます。

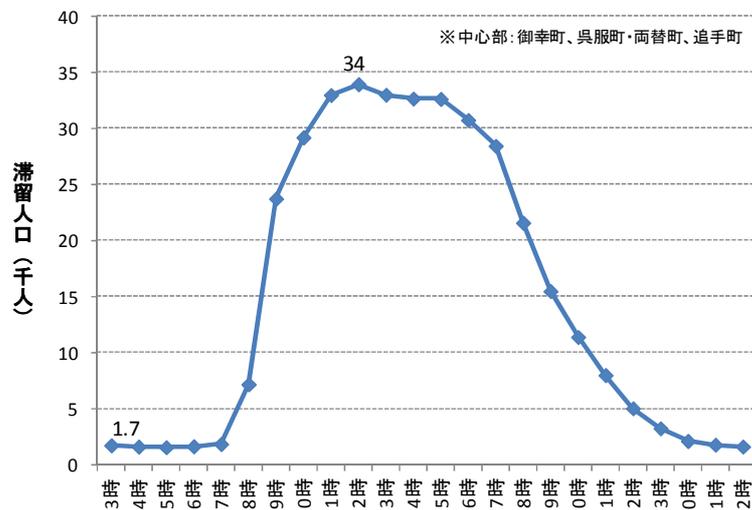


図7-3 静岡中心市街地の滞留人口の時間推移

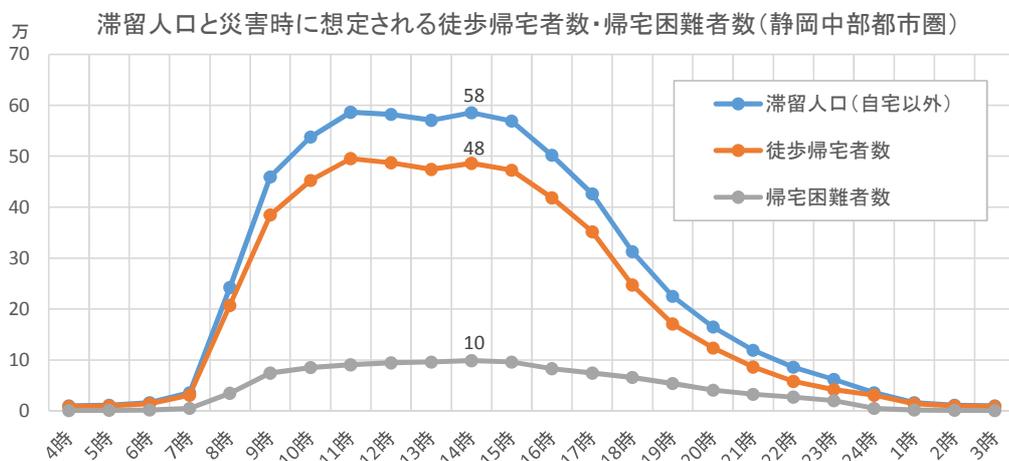


図7-4 徒歩帰宅者数、帰宅困難者数の推移 (都市圏)

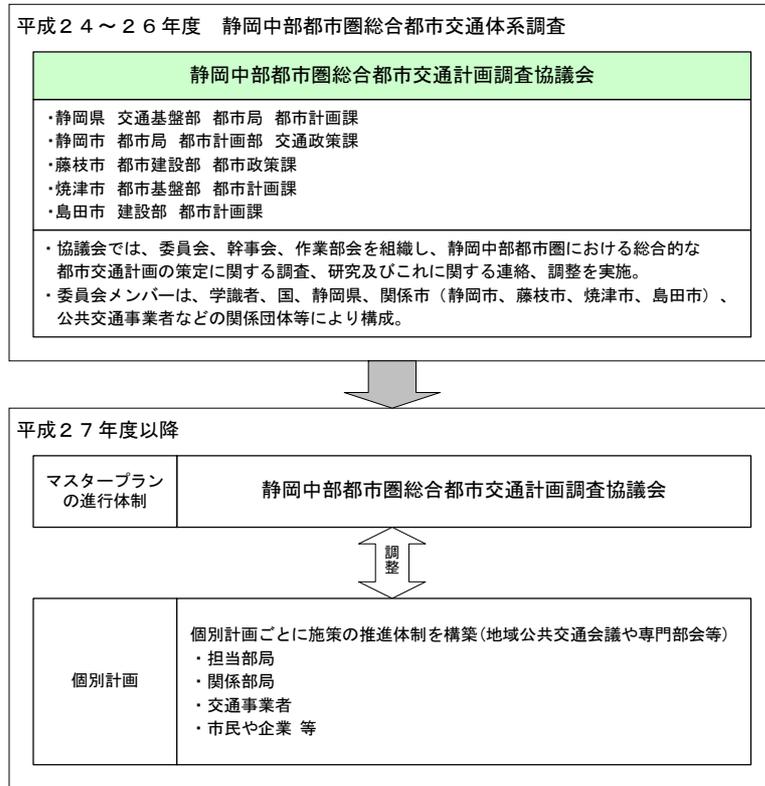
注. 上図はパーソントリップ調査集計結果。PT 調査データには、都市圏外からの通勤通学者や来訪者が含まれておらず、防災関連計画等の検討では、これを加える必要がある。(都市圏外からの通勤通学者は約4万人 (H22 国勢調査))

帰宅困難比率は、10km 以下では0%、20km 以上では100%とし、その中間では距離に比例するとした。

8 推進体制等

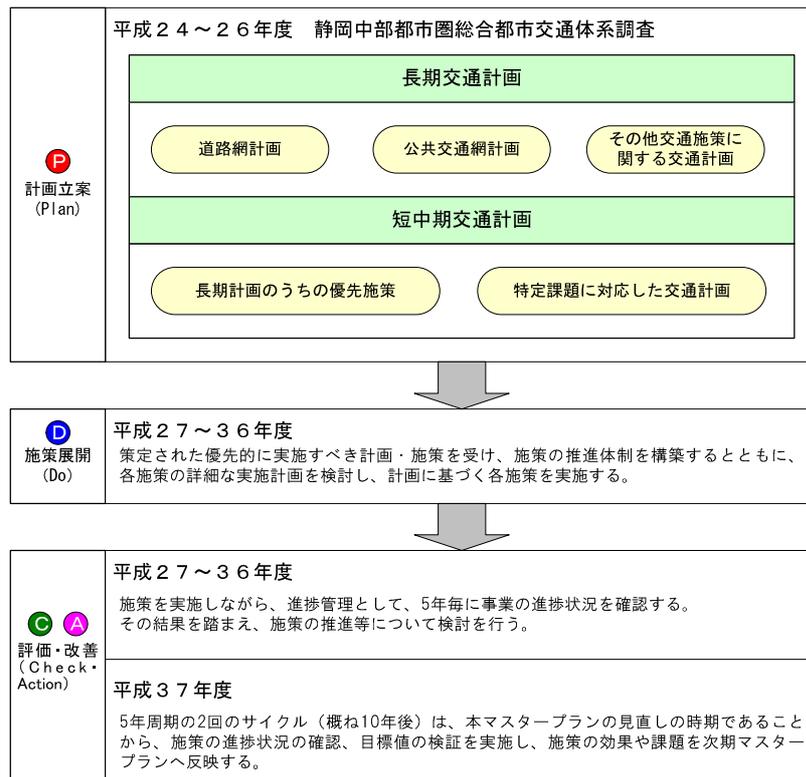
8-1 推進体制

静岡中部都市圏総合都市交通計画推進協議会により計画の進行管理を行います。



8-2 進行管理の流れ

本マスタープランの施策や計画を推進するため、評価・改善の仕組み（PDCA サイクル）を構築し、事業の進捗管理を行っていきます。



8-3 目標値の設定

長期計画、短期・中期計画の実現による達成目標を下表のとおり設定しました。

注) 短期・中期計画の達成度評価では、未供用だが着手した施策が完成したとして目標値を設定した指標（道路施策の進捗状況の評価等）と、公共交通施策等の施策着手と施策実現に時間差の無い施策があり、評価項目（目標値）がどのような条件で評価しているかに注意する必要がある。また、目標値設定の前提条件とした人口フレームや都市構造の推移についても把握し、まちづくりと整合が図られた施策進捗となっているか検証する必要がある。

表 8-1 目標指標と短期・中期計画(H37)及び長期計画(H47)の目標値

交通体系の 基本方針	基本方針 小項目	目標指標	短期・中期(H37) 目標値	長期(H47) 目標値
【交流】 拠点間の連絡 性向上に寄与 する交通体系	拠点間の円滑な連絡	①道路混雑区間延長比率 (混雑度 1.25 以上の延 長割合)	混雑度 1.25 以上の道路区 間の割合を 6%以下	混雑度 1.25 以上の道路区 間の割合を 5%以下
	都市拠点や地域拠点 と観光拠点や広域交 通拠点間の連携	②都市拠点や地域拠点と 観光拠点や広域交通拠点 間の所要時間	拠点間の所要時間の5%短 縮	拠点間の所要時間の 10% 短縮
【生活】 良好な生活環 境の形成に資 する交通体系	徒歩自転車、公共交 通を利用して快適に 暮らせる	③高頻度で運行されるバス 路線(1 時間に片側 4 便以上)の市街地内のカ バー人口割合	高頻度で運行されるバス 路線のカバー人口割合の 3%増加	高頻度で運行されるバス路 線のカバー人口割合の 6% 増加
	誰もが移動しやすい バリアフリー化の推 進	④公共交通を使って主要 病院へ 30 分以内で行け る人の割合	主要病院へ 30 分以内で行 ける人の割合を 1%増加	主要病院へ 30 分以内で行 ける人の割合を 5%増加
	暮らしに必要な公共 サービス提供	⑤バス路線が使いやすい 人(沿線 300m圏域に住 んでいる人)の割合	バス路線が使いやすい人 の割合を 2%増加	バス路線が使いやすい人の 割合を 3%増加
【活力】 中心市街地の 活性化に資す る誰もが移動 しやすい交通 体系	快適な移動や賑わい のある道路空間への 活用	⑥中心市街地内の道路混 雑度	中心市街地内の道路混雑 度の 1 割低下	中心市街地内の道路混雑度 の 1 割低下
	誰もが訪れやすい手 段乗継や結節機能 の向上	⑦都市拠点に 30 分で行 ける人の割合(自動車、 公共交通の手段別)	自動車では 1%の増加、公 共交通では 5%の増加	自動車では 3%の増加、公 共交通では 7%の増加
【安全】 地域の安全性 を支える交通 体系	安全性を高める交通 環境整備	⑧交通事故件数	人身交通事故件数の 5%削 減	人身交通事故件数の 10% 削減
	災害リスク情報の整 備	⑨災害時に孤立する恐れ のある市街地の割合	災害時に孤立する恐れ のある市街地の 4%削減	災害時に孤立する恐れ のある市街地の半減
【環境】 環境負荷が小 さく健康促進 にも寄与する 交通体系	自動車からの手段転 換	⑩交通移動による CO2 排出量	CO2 排出量の 5%削減	CO2 排出量の 16%削減
		⑪自動車分担率、公共交 通分担率の増減	自動車分担率の削減、公共 交通分担率の増加	自動車分担率の削減、公共 交通分担率の増加
	健康で暮らせる歩行 者・自転車ネットワ ークの形成	⑫市街地内の自転車走行 空間の整備密度	自転車走行空間延長の整 備密度を 2.6km/km ²	自転車走行空間延長の整備 密度を 3.5km/km ²

1 項目 1 指標の設定を原則としたが、【環境】自動車からの手段転換の、⑩CO2 排出量は低炭素社会の実現、⑪自動車分担率・公共交通分担率は、都市圏将来像、目指す交通体系の達成状況を評価する上で、重要な指標と考え、2 項目とした。なお、第 3 回 PT においてもこの指標を目標指標としている。

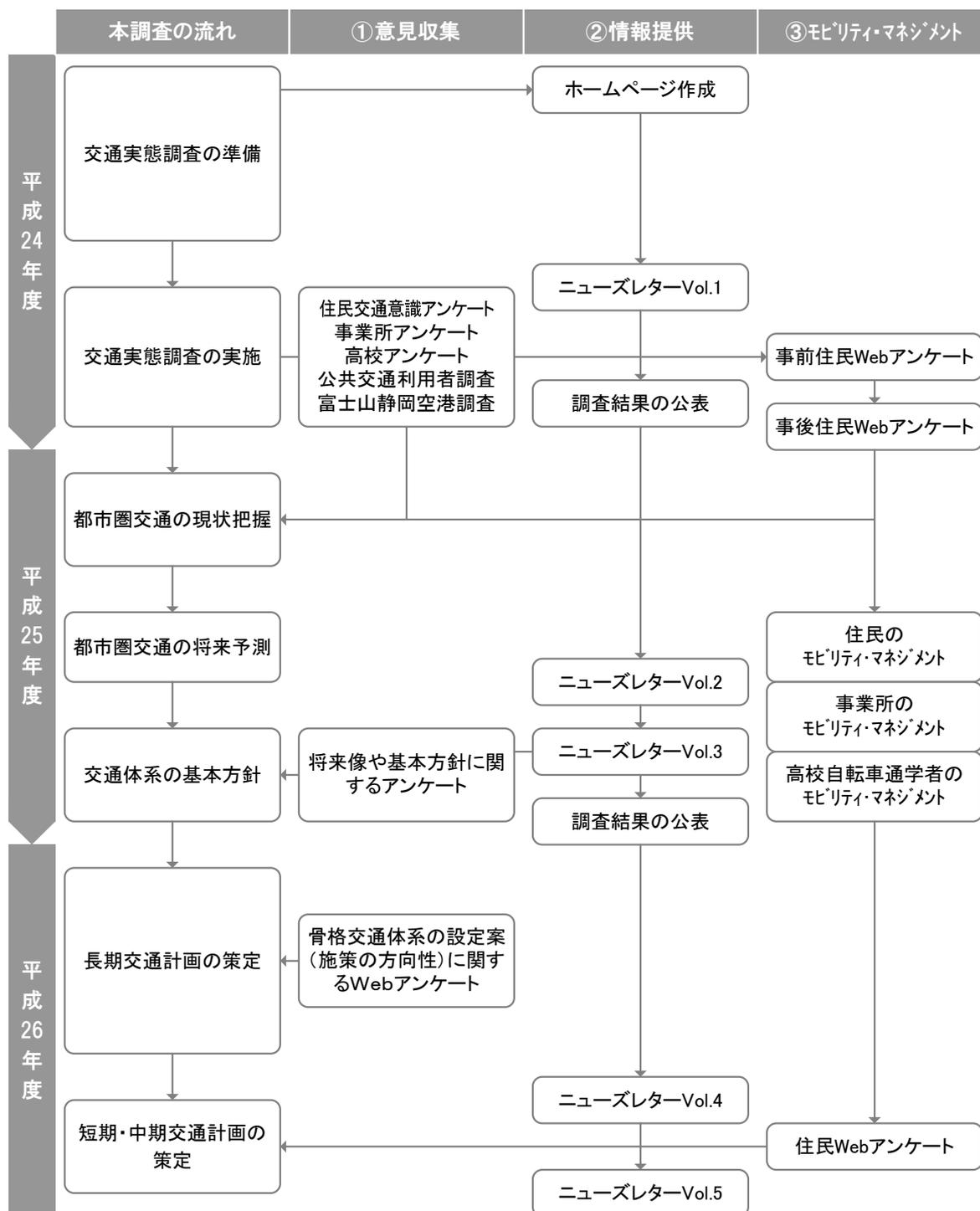
9 PRの実施

(1) PRの目的

①交通実態調査への協力を得ること、②交通に関する実情や意見を把握し交通計画に反映すること、③計画案の周知及び啓発を図ることを目的にPRを実施しました。

(2) PRの流れ

平成24年度から平成26年度までの3ヶ年において、以下の流れでPRを実施しました。



(3) PRの内容

【平成24年度】

①意見収集

項目	内容
住民交通意識アンケート調査	・住民の交通に対するニーズや、意識を含めた生活・交通実態を把握するため、本体調査と合わせ、住民の交通意識に対するアンケート調査（各世帯1票）を行いました。
事業所アンケート調査	・通勤交通や物流交通実態及び、通勤交通や物流交通に対する交通施策導入の可能性を検討するため、事業所に対するアンケート調査を行いました。
高校アンケート調査	・自転車の交通実態、駐輪状況やマナー、事故等について把握するための調査を行いました。
公共交通利用者調査	・公共交通機関利用者の利用実態やニーズについてアンケート調査を行いました。
富士山静岡空港調査	・富士山静岡空港の利用実態把握、利用振興に向けた取り組みを検討するための調査を行いました。

②情報提供

項目	内容
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、主要な調査結果をホームページへ掲載しました。
ニュースレターの作成	・ニュースレターを作成し、協議会ホームページで公表しました。



協議会ホームページ



ニュースレターVol.1

③モビリティ・マネジメント

項目	内容
事前住民 Web アンケート	・実態調査で協力意向が得られた対象者約 4,800 名を対象に、自動車利用の適正化を促すコラムの提示と実際の生活での交通行動を調査しました。
事後住民 Web アンケート	・事前アンケート回答者約 1,200 名を対象に、アンケートの交通コラム啓発による交通行動の変化を把握するため、実際の生活でどの様に交通行動が変化したかを調査しました。

【平成 25 年度】

①意見収集

項目	内容
将来像や基本方針に関するアンケート	<ul style="list-style-type: none"> 基本方針策定に係わる住民意識を把握するため、Web モニター約 580 名や協議会ホームページからの参加者に対して Web アンケートを行い、住民の意見を収集しました。 都市圏将来像や交通体系の基本方針に関する情報を提供するアンケートハガキ付きニュースレター（第 3 号）1,000 部を住民に配布し、基本方針策定に係わる意見を収集しました。 静岡市公共交通シンポジウムにおいて、パネル展示やニュースレター配布を行い、基本方針策定に係わる意見を収集しました。

②情報提供

項目	内容
交通実態の情報提供	<ul style="list-style-type: none"> 昨年度に実施した交通実態調査結果の主要集計結果を協議会ホームページに掲載して情報を提供しました。
ニュースレターの作成及び情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ニュースレターを 2 回作成し、協議会ホームページに掲載するとともに、Web モニターに配信し、都市圏交通に関する情報を提供しました。



ニュースレター-Vol.2



ニュースレター-Vol.3

③モビリティ・マネジメント

項目	内容
住民のモビリティ・マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> 昨年度に実施したモビリティ・マネジメント調査結果、ニュースレターを、Web モニターに配信して情報を提供しました。 中心市街地来訪者調査では Web モニター募集を行いました。
事業所のモビリティ・マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> 事業所におけるモビリティ・マネジメント促進を目的に、昨年度に実施した事業所アンケート調査（370 事業所）の結果をとりまとめた資料やポスター（チラシ）を作成し配布しました。
高校自転車通学者のモビリティ・マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> 高校における自転車通学の交通安全意識向上を目的に、昨年度に実施した高校自転車通学者アンケート調査（23 校、2,800 サンプル）の結果をとりまとめたチラシを作成し配布しました。

【平成 26 年度】

①意見収集

項目	内容
骨格交通体系の設定案(施策の方向性)に関するWebアンケート	骨格交通体系の設定案(施策の方向性)について、Webモニター約 580 名を対象としたWebアンケートを実施しました。
特定課題に対応した交通計画案に関するインタビュー調査	中心市街地来訪者、中山間地居住者、高齢者等の住民約 500 名を対象としたインタビュー調査を実施しました。
長期交通計画案に関するパブリックコメントへの対応	発注者が実施するパブリックコメントに係る公開用資料を作成しました。

②情報提供

項目	内容
計画案の公表	協議会ホームページの管理運営を行い、将来交通体系の基本方針や交通計画案等を協議会ホームページで公表しました。
ニュースレターの作成	ニュースレターを2回作成し、協議会ホームページで公表するとともにWebモニターにも案内しました。



ニュースレターVol.4



ニュースレターVol.5

③モビリティ・マネジメント

項目	内容
住民のモビリティ・マネジメントに関するWebアンケート	調査期間3年間を通しての自動車利用等に関する意識変化等を把握するため、Webモニターを対象としたWebアンケートを実施しました。

委員会名簿

第4回静岡中部都市圏総合都市交通計画協議会 委員会名簿			
	所 属	役 職	氏 名
委員長	埼玉大学大学院 理工学研究科	教 授	久保田 尚
委員	日本大学 理工学部	教 授	岸井 隆幸
	南山大学 総合政策学部	教 授	石川 良文
	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	藤岡 啓太郎
	国土交通省 中部地方整備局 企画部 広域計画課	課 長	中村 和輝
	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課	課 長	牛居 恒太
	国土交通省 中部地方整備局 静岡国道事務所	所 長	森川 博邦
	国土交通省 中部運輸局 企画観光部 交通企画課	課 長	山下 隆道
	国土交通省 中部運輸局 静岡運輸支局	支局長	小林 裕之
	中日本高速道路株式会社 東京支社 建設事業部	部 長	荒井 靖博
	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	吉田 昌弘
	静岡鉄道株式会社	専務取締役	加藤登土樹
	大井川鐵道株式会社	代表取締役社長	伊藤 秀生
	しずてつジャストライン株式会社	常務取締役	風間 直幸
	一般社団法人 静岡県商工会議所連合会	専務理事	杉 雅俊
	静岡県 警察本部 交通部 交通企画課	参事官兼課長	平川 靖
	静岡県 警察本部 交通部 交通規制課	課 長	出雲 信久
	静岡県 交通基盤部	理事(土木技術・交通ネットワーク推進担当)	村松 篤
	静岡県 交通基盤部 道路局	局 長	平野 忠幸
	静岡県 交通基盤部 都市局	局 長	石川 亨
	静岡市 都市局 都市計画部	部 長	塚本 孝
	静岡市 都市局 都市計画部	交通政策担当部長	小林 孝好
	静岡市 建設局 道路部	部 長	寺田 薫
	藤枝市 都市建設部	理 事	八木 重樹
焼津市 都市基盤部	部 長	寺尾 隆之	
島田市 建設部	部 長	佐久間 章次	

静岡中部都市圏総合都市交通計画協議会

静岡県 交通基盤部 都市局 都市計画課

静岡市 都市局 都市計画部 交通政策課

藤枝市 都市建設部 都市政策課

焼津市 都市基盤部 都市計画課

島田市 建設部 都市計画課

