

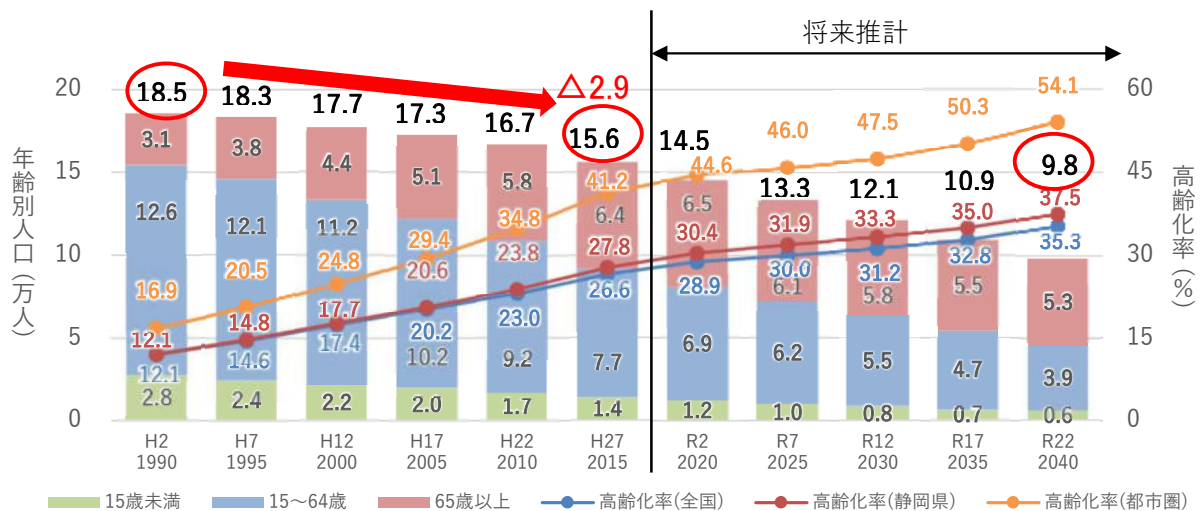
3. 都市交通の課題

3-1 伊豆東海岸都市圏を取り巻く状況

(1) 人口減少と少子高齢化の進展

- 伊豆東海岸都市圏の人口は減少傾向にあり、令和22年（2040年）には平成2年（1990年）の約半分の9.8万人まで、減少することが予測されています。
- 高齢化率は増加傾向にあり、令和17年（2035年）には、50%を超過することが予測されており、2人に1人が高齢者となる都市圏となっています。

【都市圏の人口の推移】

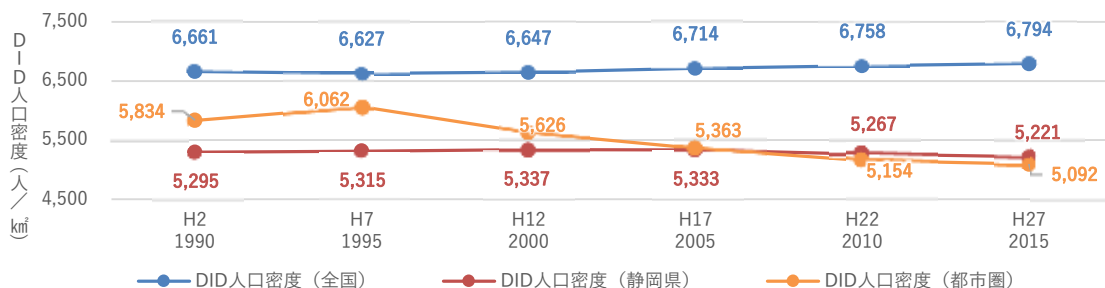


出典) H27までは国勢調査、
R2以降は『日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)』
(国立社会保障・人口問題研究所)

(2) 市街地の低密度化の進行

- DID地区（人口集中地区）については、人口・面積とも減少傾向にあり、人口は平成2年からの25年間で4.1万人減少しており、都市圏全体の減少数2.9万人を超えています。また、人口密度は静岡県平均を下回る水準となっています。

【都市圏のDID人口密度の推移】



出典) 国勢調査

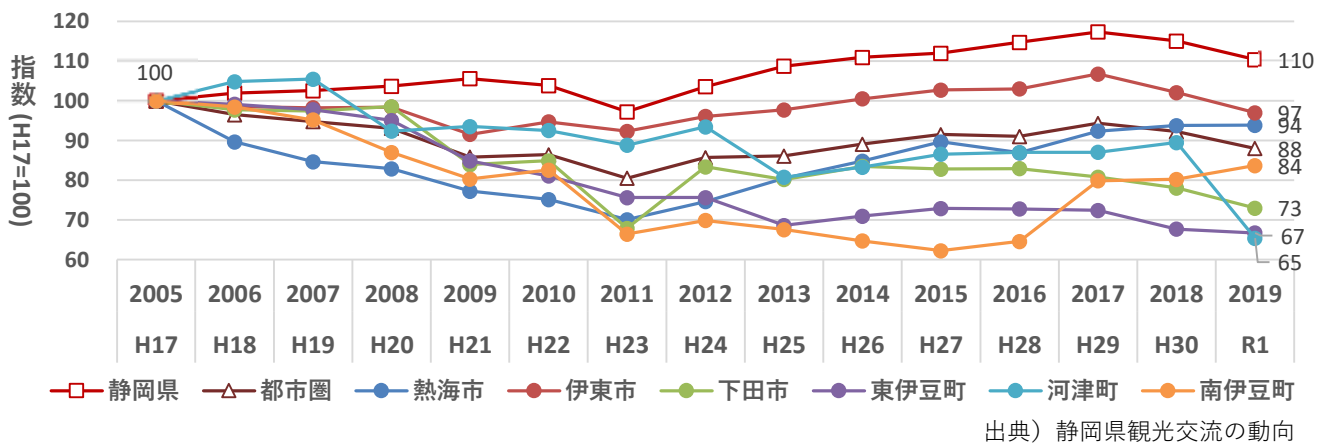
(3) 公共交通の担い手不足

- 令和元年（2019年）における公共交通ドライバーの平均年齢は51～60歳、物流ドライバーは46～49歳であり、全産業平均（43歳）と比べて高く、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。

(4) 観光交流客数の推移

- 伊豆東海岸都市圏の観光交流客数は、緩やかな推移を示しており、熱海市と南伊豆町は近年の増加が大きい状況です。（熱海市：24ポイント（H23→R1）、南伊豆町：21ポイント（H27→R1））
- 伊豆東海岸都市圏の宿泊客数は、静岡県全体数の約4割を占めており、他の都市圏と比べ、宿泊での観光客が多い都市圏であることが確認できます。
- 伊豆東海岸都市圏は、海水浴や花火大会、花見などを通じた集客ポテンシャルが高い地域です。
- 新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、観光需要は大きく落ち込み、全国の観光地・産業が厳しい状況に置かれています。

【市町別の観光交流客数の指数の推移】



(5) 新たなモビリティの発展と移動手段の多様化

- 伊豆地域において、日本初の観光型MaaS「Izuko」の実証実験を実施し、Withコロナ時代にも伊豆半島の活性化に資するサービスとしての社会実装を目指しています。
- 近年では、超小型モビリティや自動運転車などの新たなモビリティが発展しています。
- 健康増進、環境保全への意識の高まりから自転車需要も増加しています。

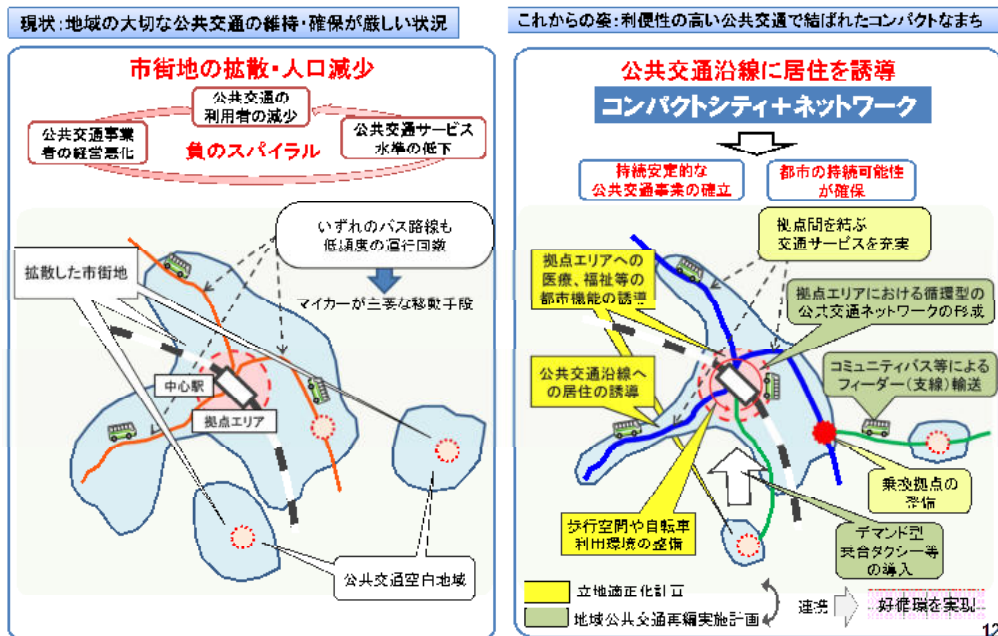
【伊豆地域における観光型MaaSの実証実験】



出典) 東急株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、株式会社ジェイアール東日本企画

(6) 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」が掲げられ、実現に向けた取組が拡大しています。
- 立地適正化計画制度や地域公共交通計画など、都市機能や居住の誘導と、それと連携した地域公共交通ネットワークを再構築するための新たな仕組みが設けられています。



出典) コンパクト・プラス・ネットワークの推進について (国土交通省資料)

(7) SDGsの取組

- 日常生活に必要でだれもが利用しやすい交通手段の確保、環境にやさしい交通体系の実現等が目標に掲げられており、SDGsに向けた取組が拡大しています。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

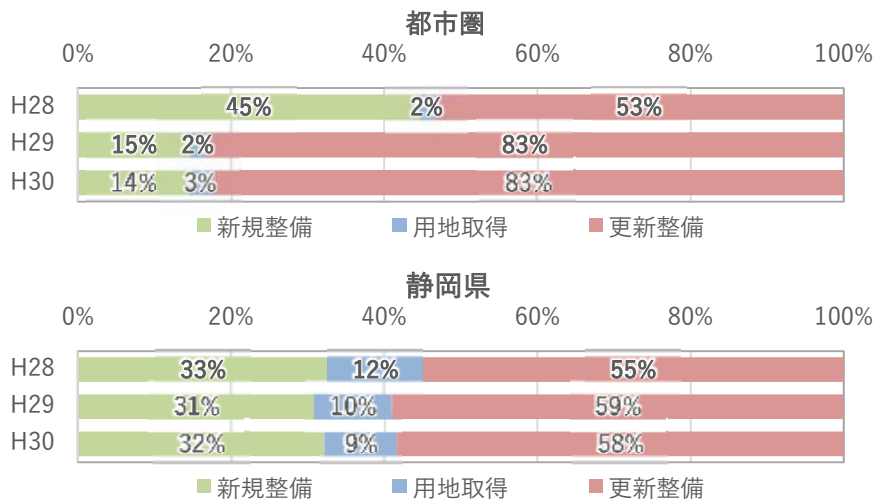


出典) 持続可能な開発目標 (SDGs) 達成に向けて日本が果たす役割 (外務省国際協力局地球規模課題総括課)

(8) 維持管理費の増大と新規投資費の抑制

- 人口減少、超高齢社会による財政制約が高まっており、高度経済成長期に集中的に整備された道路や橋りょう、上下水道管等社会資本の維持管理費が増大し、市民一人当たりが負担するコストの増加が予想されます。
- 都市圏全体では、普通建設事業費のうち維持管理費（更新整備費）の占める割合は8割を超えており、今後も更に新規整備費は抑制されると想定されます。

【普通建設事業費の内訳の推移】



用語) 新規整備：新たに公共施設等を整備したものに、既存の道路、橋りょう等の幅及び歩道、車線の増設並びに既存の公共施設等への機能強化など
 更新整備：施設の耐震化工事、老朽化による改築や建て替え、建て替えに係る解体及び設備の更新など

出典) 市町村別決算状況調査 (総務省)

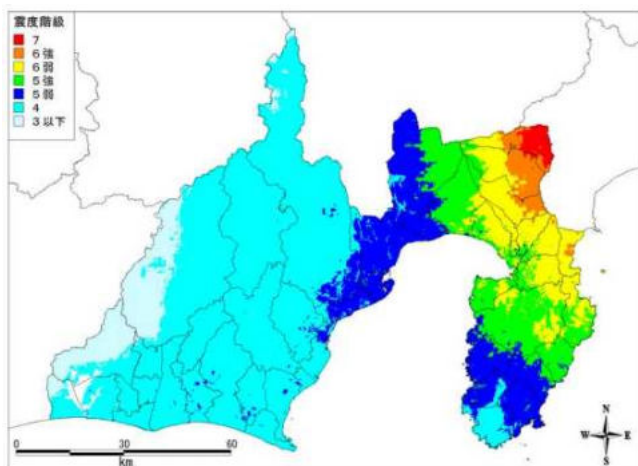
(9) 激甚化する自然災害

- 南海トラフ、相模トラフ巨大地震など、大規模地震の切迫性が一段と増しており、都市圏内外の連携強化や緊急輸送路の強化、冗長性の確保など、地震災害に備えた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、土砂崩れ等の発生による地域の孤立化を防ぐための対策が求められます。

【南海トラフ巨大地震の予測等】

<相模トラフ沿いの最大クラスの地震の予測震度分布>

<土砂崩れの様子>



出典) 静岡県第4次地震被害想定

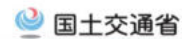


※国道135号、静岡県伊東市赤沢
2020年7月4日午前5時

(10) カーボンニュートラルや気候危機への対応

- 2050年カーボンニュートラルや気候危機への対応など、グリーン社会の実現に貢献するため、我が国のCO2排出量の約5割を占める運輸、家庭・業務部門の脱炭素化等に向けた地球温暖化緩和策、気候変動適応策等に戦略的に取り組む必要があります。
- 自動車からの排出量削減に向け、自動車の電動化に対応した交通・物流・インフラシステムの観点からの対策の強化が求められます。
- 自動車の電動化対策だけでなく、AI・IoT、ビッグデータ等のデジタル技術の活用を含めたスマート交通やグリーン物流の取組を推進し、効率化・生産性向上と環境配慮の両立を図るとともに、気候変動リスクにも対応した持続可能な交通・物流サービスの展開が求められます。

自動車の電動化に対応した交通・物流・インフラシステムの構築



○ 運輸部門におけるCO₂排出量の86%(我が国全体の16%)を占める自動車からの排出量削減に向け、自動車の電動化を加速するため、関係省庁と連携し、次世代自動車の普及促進に向けた支援策を強化するとともに、自動車の電動化に対応した交通・物流・インフラシステムの観点からの対策の強化を図る。

【自動車の電動化に向けた目標】

- ★乗用車：2035年までに新車販売で電動車※100%を実現
- ★商用車：8トン以下の小型車は2030年までに電動車20-30%、2040年までに電動車・脱炭素燃料対応車100% 8トン超の大型車は実証、早期導入を図りつつ、2030年までに目標を決定

(※)電動車：電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)、ハイブリッド自動車(HV)

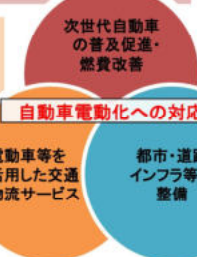
【次世代自動車の普及促進、自動車の燃費性能の向上】

- 事業用のバス・トラック・タクシー等への次世代自動車の普及促進
- 2030年度新燃費基準の達成を通じた新車の燃費向上の促進
- 電動車に対する高速道路利用時のインセンティブの付与



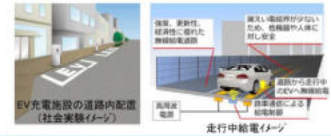
【電動車等を活用した交通・物流サービスの推進】

- 物流サービスの脱炭素化ニーズに対応した電動車活用の取組推進
- 電動車を含む自動化による新たな輸送システムの導入促進
- 電動車を活用した低速のグリーンスローモビリティ、超小型モビリティの導入促進



【自動車の電動化に対応した都市・道路インフラの社会実装の推進】

- 充電施設案内サイン整備の推進
- EV充電器の公道設置社会実験
- 走行中給電システム技術の研究開発支援



【電動車を活用した災害時等の電力供給機能の強化】

- レジリエンス機能の強化に資するEV等から住宅に電力を供給するシステムの普及促進
- 電動車の災害時における移動式電源としての機能についての周知・啓発

5

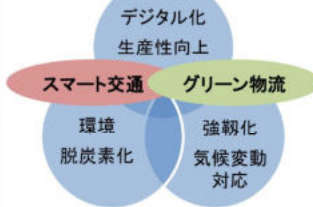
デジタルとグリーンによる持続可能な交通・物流サービスの展開



○ 我が国のCO₂排出量の約2割を占める運輸部門における排出削減に向け、自動車の電動化対策だけでなく、AI・IoT、ビッグデータ等のデジタル技術の活用を含めたスマート交通やグリーン物流の取組を推進し、効率化・生産性向上と環境配慮の両立を図るとともに、気候変動リスクにも対応した持続可能な交通・物流サービスの展開を図る。

【ソフト・ハード両面からの道路交通流対策】

- ETC2.0を活用したビッグデータ等の分析に基づく渋滞対策の推進
- 環状道路等の生産性を高める道路交通ネットワークの構築



【グリーン物流の推進】

- 物流DXを通じたサプライチェーン全体の輸送効率化・省エネ化、物流MaaSの観点からの共同輸配送システムの構築、宅配再配達削減等によるトラック輸送の効率化
- 高速道路での自動運転・隊列走行等の検討、ダブル連結トラックの普及等による効率的な物流ネットワークの強化
- 物流施設の低炭素化の推進
- ドローン物流の本格的な実用化・商用化
- 海運・鉄道へのモーダルシフトの更なる推進

【公共交通、自転車の利用促進】

- 地域公共交通計画と連動したLRT・BRT等のCO₂排出の少ない輸送手段の導入促進
- MaaSの社会実装、地域交通ネットワークの再編・バリアフリー化の促進、バスタ等のモーダルコネクの強化等を通じた公共交通の利便性向上
- 自転車利用環境の整備、自転車通行空間の更なる整備



【気候変動リスクに対応した交通・物流システムの強靱化】

- 災害時の交通・物流の機能確保のための交通インフラの強化、運輸防災マネジメント等の事前対策の強化
- 鉄道の計画運休の深化、空港の孤立化防止等の推進による災害時における人流・物流コントロール

【船舶・鉄道・航空の次世代グリーン輸送機関の普及】

- 船舶：海運における省エネ・省CO₂排出船舶の導入・普及促進
- 鉄道：燃料電池鉄道車両の開発推進、省エネ車両の導入促進
- 航空：機材・装備品等への新技術導入、管制高度化による運航方式改善、SAFの導入促進、ICAOを通じた国際枠組の牽引

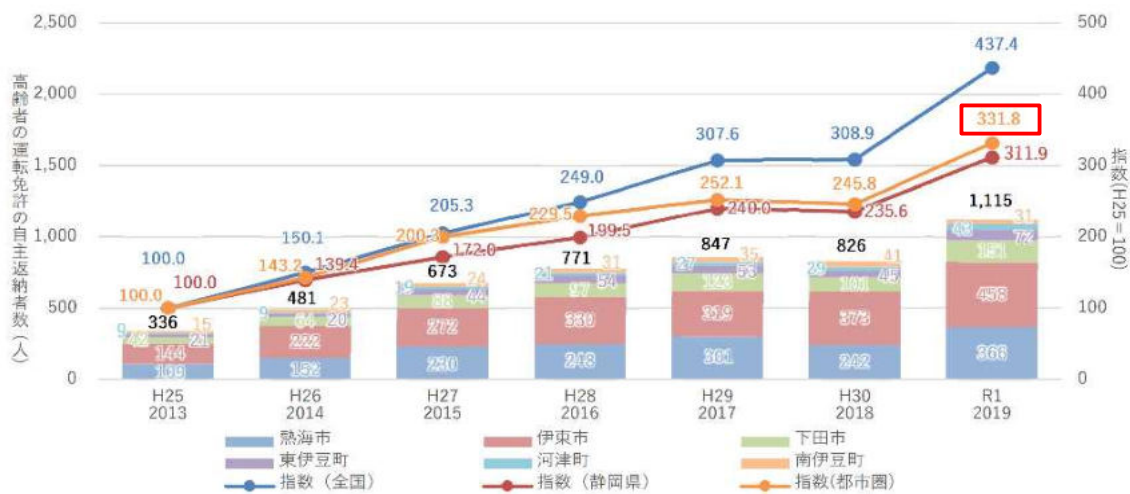
6

3-2 現況分析からみた問題点

(1) 移動に不便を感じる高齢者の増加

- 運転免許の自主返納者数は年々増加傾向にあり、平成25年(2013年)比で伊豆東海岸都市圏では約3倍となっています。
- ドライバーの平均年齢は年々上昇しており、タクシー運転手が60歳、バス運転手が51歳となっており、全産業の平均(43歳)を大きく上回っています。
- 以上から、将来的に、移動に不便を感じる高齢者の増加、現役ドライバー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。

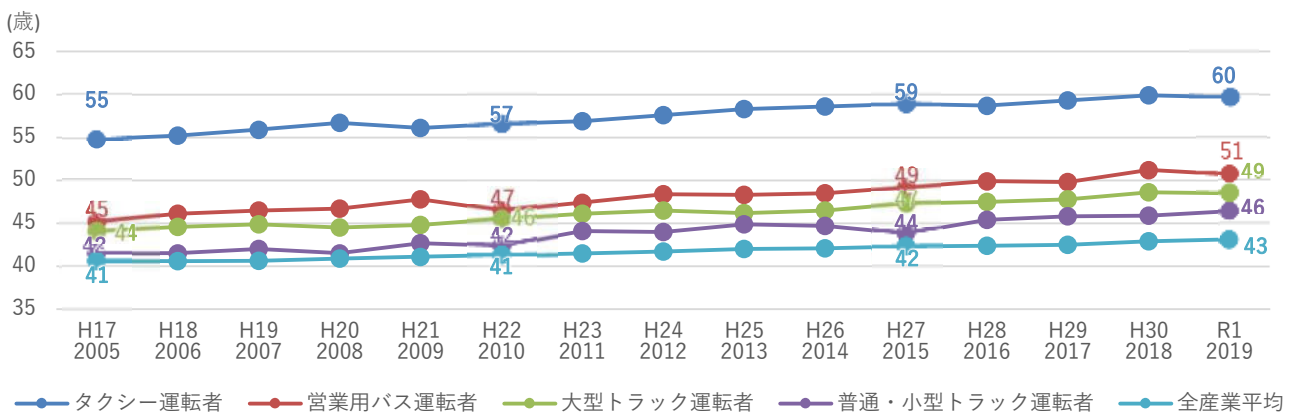
【運転免許の自主返納のうち、高齢者数の推移】



運転免許自主返納者数		H17 2005	H18 2006	H19 2007	H20 2008	H21 2009	H22 2010	H23 2011	H24 2012	H25 2013	H26 2014	H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019
全国	総数	19,025	23,203	19,457	29,150	51,086	65,605	72,735	117,613	137,937	208,414	285,514	345,313	423,800	421,190	601,022
	高齢者(65歳以上)	17,410	21,374	18,149	28,097	49,251	63,159	69,805	111,852	131,595	197,552	270,159	327,629	404,817	406,517	575,559
静岡県	総数	2,675	2,714	2,115	1,771	2,311	2,372	5,850	7,581	6,738	9,504	11,727	13,544	16,125	15,635	20,806
	高齢者(65歳以上)	2,496	2,510	1,992	1,683	2,188	2,221	5,598	7,273	6,465	9,011	11,118	12,896	15,516	15,229	20,163
都市圏	総数	-	-	-	-	-	-	-	-	347	511	686	802	870	850	1,136
	高齢者(65歳以上)	-	-	-	-	-	-	-	-	336	481	673	771	847	826	1,115

出典) 運転免許統計(警察庁)、静岡県警本部提供資料

【ドライバーの平均年齢の推移】

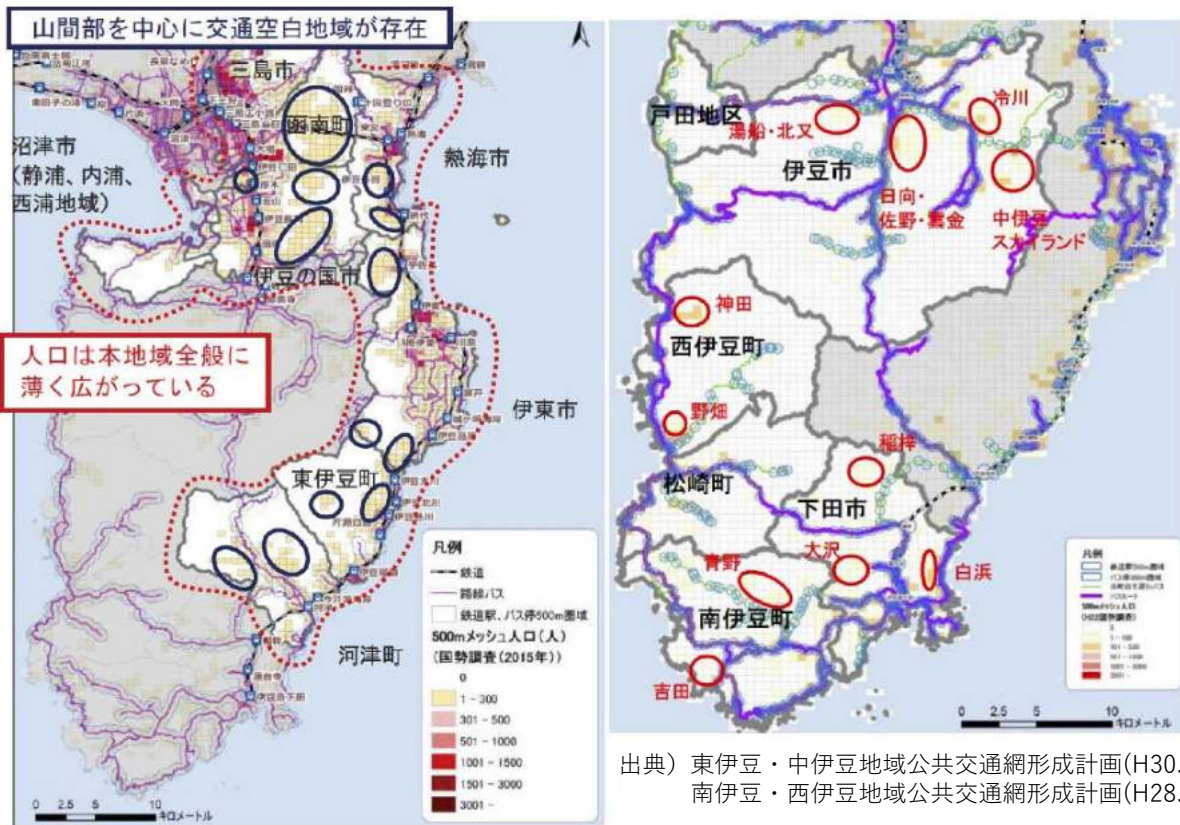


出典) 賃金構造基本統計調査

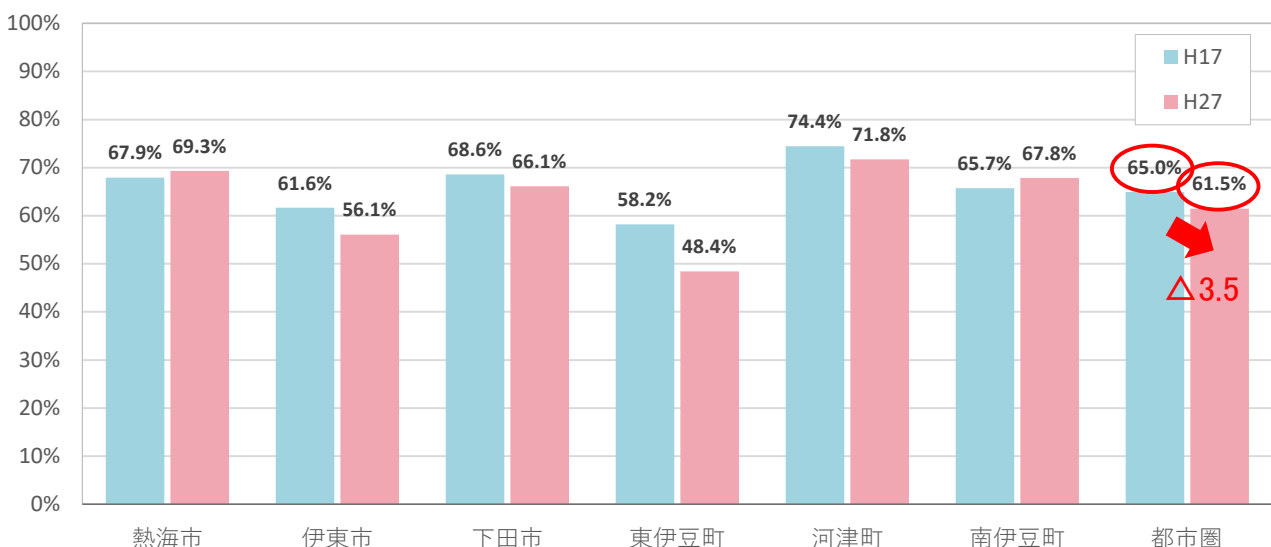
(2) 公共交通空白地域の増加

- 都市圏の山間部など、公共交通サービスが提供されない地域が点在しています。また交通結節点の乗り継ぎ時間が30分以上となる場合が増加しています。
- 平成17年から27年の10年間でバス停300m圏内の居住率が3.5ポイント減少しています。
- 以上から、将来的に利用者の減少が見込まれ、サービス維持の困難化が進むことにより、公共交通空白地域の増加が懸念されます。

【過年度調査結果による交通空白地域】



【バス停300m圏内人口割合の変化(H17~H27)】



出典) 国勢調査

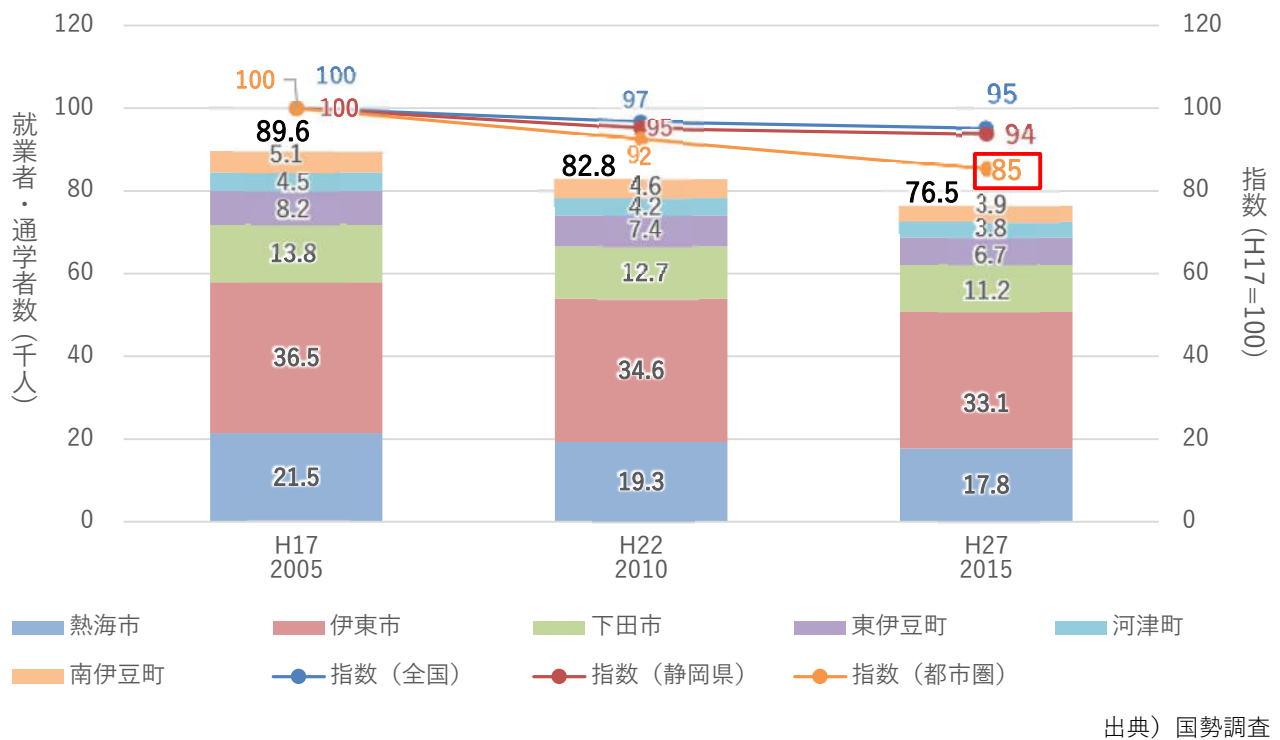
※H17: 4次メッシュ(500mメッシュ)人口

H27: 5次メッシュ(250mメッシュ)人口

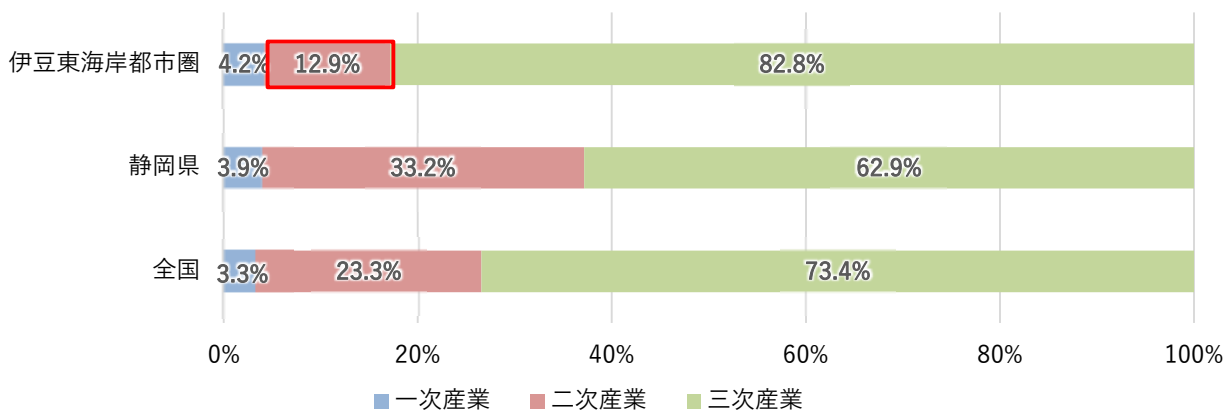
(3) 中心市街地の求心性、拠点性の低下

- 通勤通学者数は7.7万人（H27）と10年前の85%と全県平均に比べ減少幅が大きく、市街地の拠点性が低下しています。その減少率は全国や静岡県と比較して、当都市圏の方が10ポイント大きくなっています。
- 第二次産業従事者割合が低く、通勤者数の今後の伸びが期待できない状況です。（都市圏内 12.9%、全県平均 33.2%）
- 以上から、将来的に、市街地の求心性・拠点性の低下が懸念されます。

【通勤通学者数の推移】



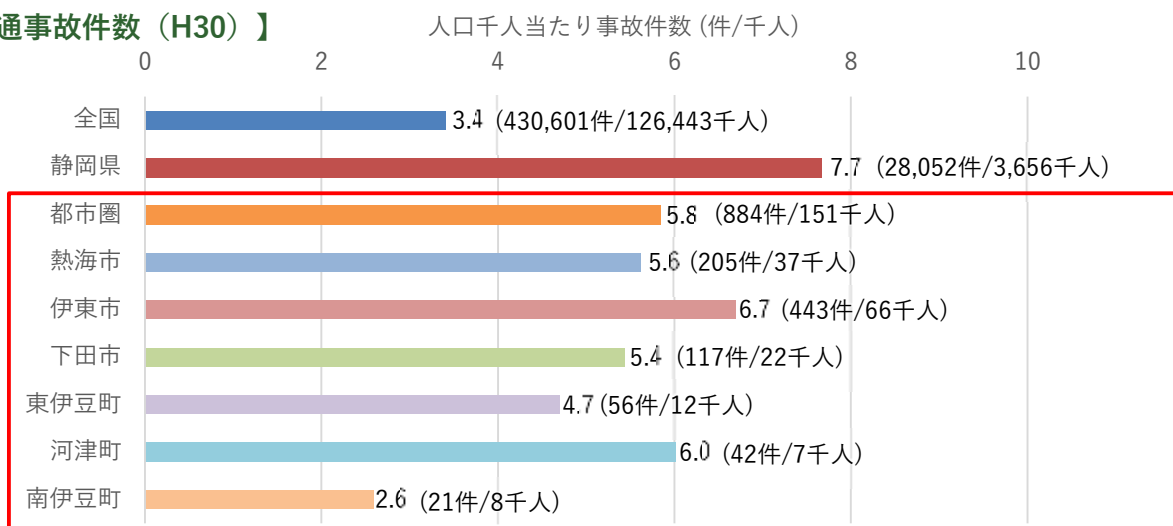
【伊豆東海岸都市圏の産業別就業者数】



(4) 交通事故の発生

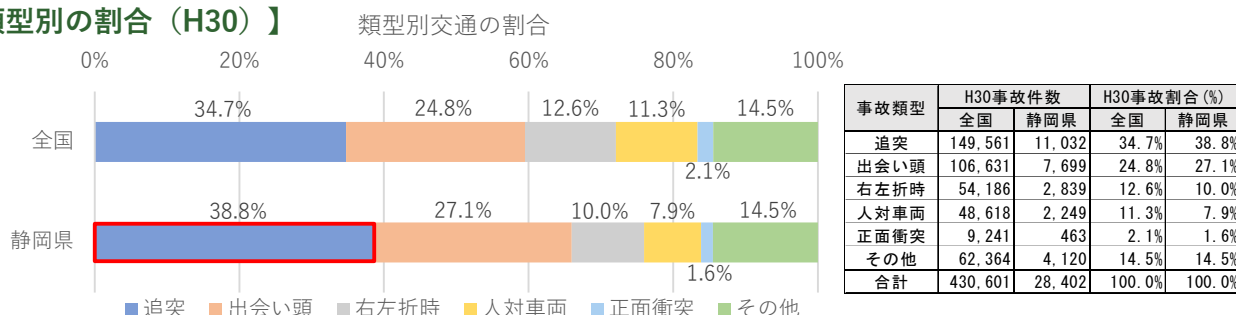
- 伊豆東海岸都市圏の交通事故件数は平成30年で884件となっており、人口千人当たりで見ると、全国平均を大きく上回っています。
- 静岡県の事故類型別の割合は、追突事故が38.8%と最も多くなっていることから、渋滞による影響も大きいものと考えられます。
- 伊豆東海岸都市圏の高齢者関連事故件数は平成30年で251件となっており、高齢者関連事故の割合で見ると、全国や静岡県と比較し多い状況となっています。
- 以上から、今後とも、自動車による交通事故の発生が懸念されます。

【交通事故件数 (H30)】



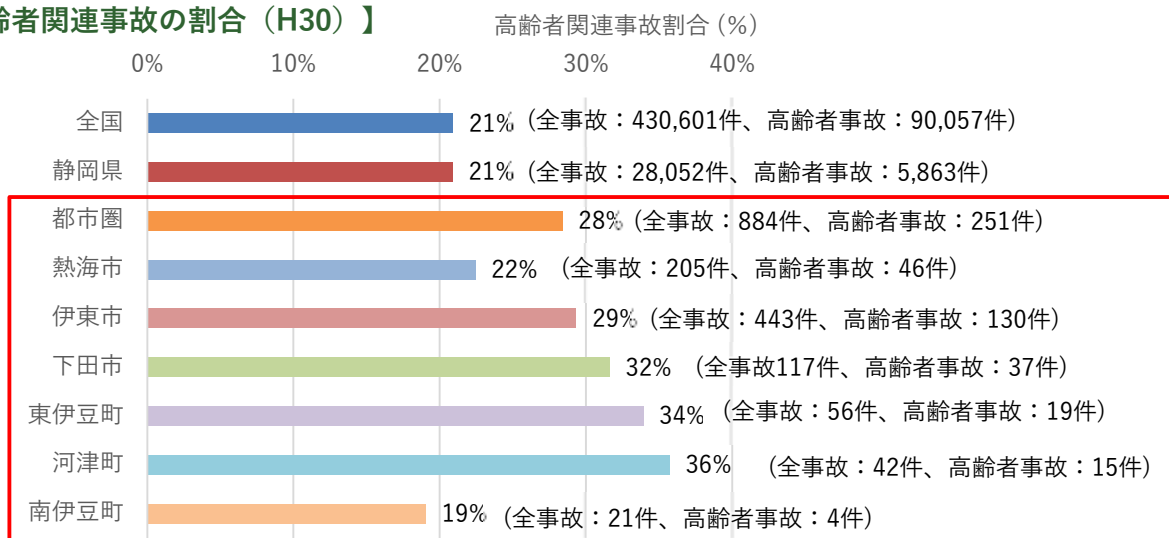
出典) 道路交通に関する統計、社会・人口統計体系、交通年鑑 (静岡県警察本部)

【事故類型別の割合 (H30)】



出典) 道路交通に関する統計、交通年鑑 (静岡県警察本部)

【高齢者関連事故の割合 (H30)】



※65歳以上の者が原付車以上の車両を運転し第1当事者となった事故件数
出典) 交通年鑑 (静岡県警察本部)、道路交通に関する統計

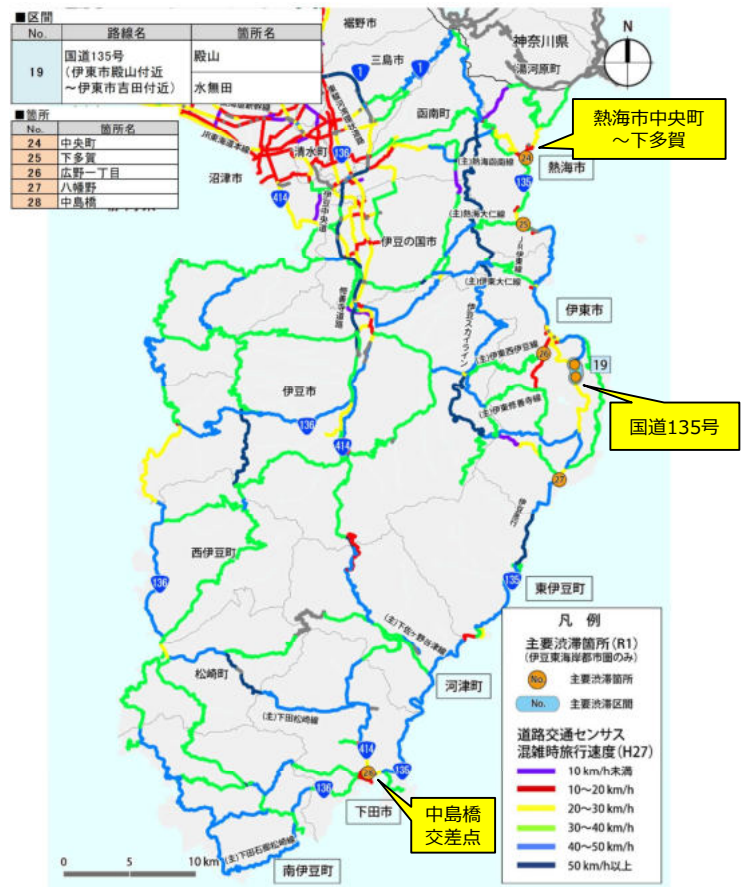
(5) 幹線道路の渋滞

- 熱海市内の国道135号では、熱海市中央町～下多賀の区間において混雑度が1.75を超えており、慢性的に混雑している状況です。
- 伊東市内は国道135号を中心にピーク時に混雑する区間があります。
- 下田市内は、市街地中心部の中島橋交差点が主要渋滞箇所を選定されており、ピーク時に混雑する箇所となっています。
- 国道135号等の幹線道路では、観光シーズンの休日渋滞も発生しており、市民の生活にも影響が出ています。

【平日24時間交通量】



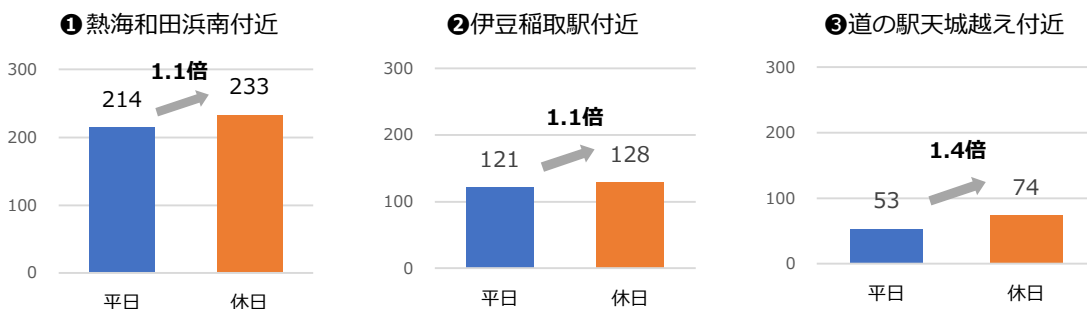
【混雑時旅行速度と主要渋滞箇所】



出典) 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 (一般交通量調査)

※上下線別混雑時旅行速度のうち低い方の速度を表記
静岡県道路交通渋滞対策推進協議会 (令和2年9月30日時点)

【主要地点の平日・休日交通量(百台/日)】



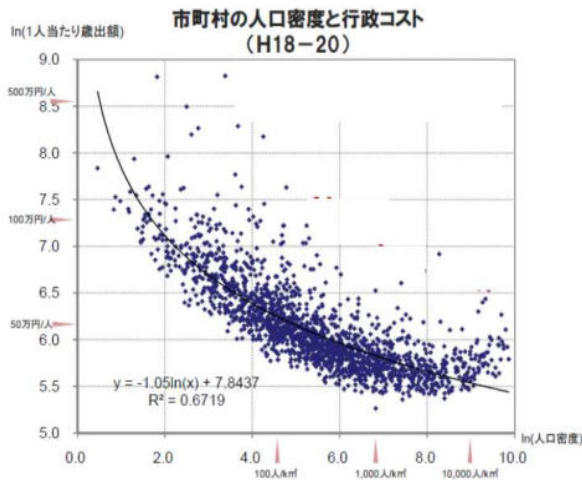
出典) 平成30年度トラフィックカウンター交通量 (静岡県警察本部交通部交通規制課)

3-3 将来予測からみた問題点

(1) 非効率な都市構造による利便性の低下

- 伊豆東海岸都市圏の人口密度は、将来的に低下し（16.9人/ha（H27）→10.4人/ha（H47））、1人あたりのインフラ維持費用等の行政コストが増加することが予想されます。
- 伊豆東海岸都市圏では、今後も人口が減少することが確実であり、それにより病院や買い物施設が減少し、生活利便性が低下することで、地域の衰退を招くことが懸念されます。

【人口密度と行政コストの関係】

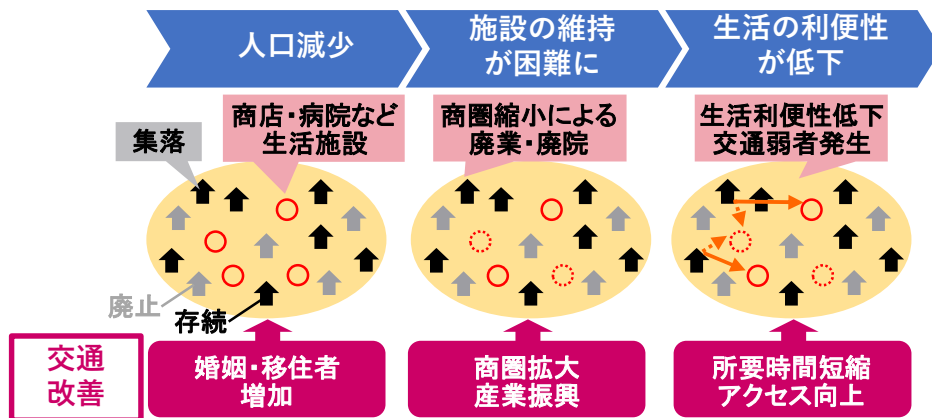


市町	H27 (2015)	H47 (2035)
都市圏	16.9人/ha	10.4人/ha
熱海市	6.1人/ha	3.8人/ha
伊東市	5.5人/ha	3.7人/ha
下田市	2.2人/ha	1.2人/ha
東伊豆町	1.6人/ha	0.8人/ha
河津町	0.7人/ha	0.4人/ha
南伊豆町	0.8人/ha	0.5人/ha

出典) 国土交通省
「都市構造の評価に関するハンドブック」

出典) 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

【人口減少による生活への影響（予測）】

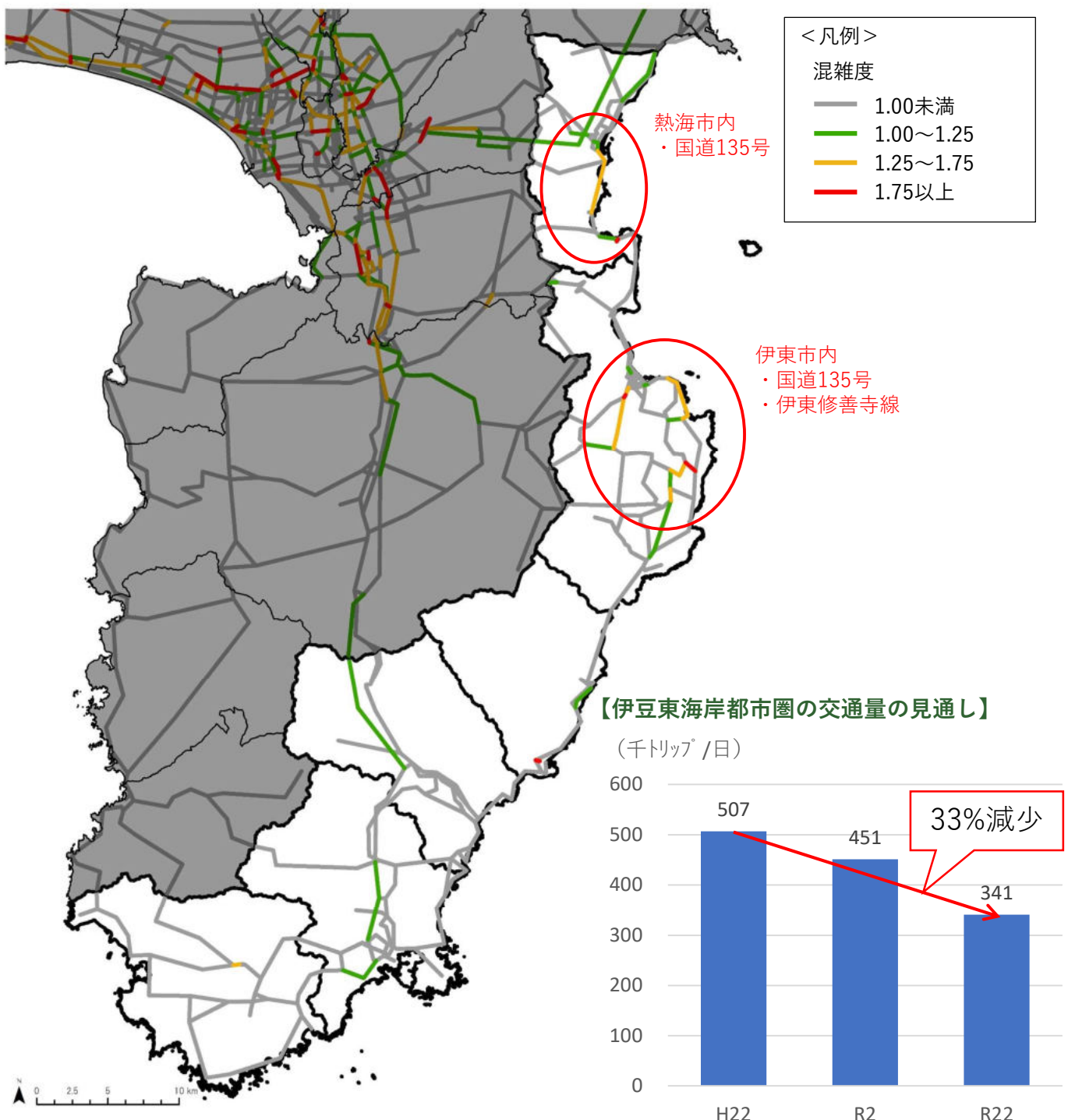


※国土交通省資料をもとに作成

(2) 市街地における道路混雑の残存と広域道路網の確保

- 将来的には自動車交通量が約3割減少（H22→R22）する見通しであり、混雑が緩和する傾向にあるものの、国道135号の一部区間では混雑度が1.25を超えるなど、市街地等における渋滞の残存が予測されます。
- また、人口減少による運転手の担い手不足や、新型コロナウイルス感染症の拡大による生活スタイルの変化等から、より広域的な物流の重要性が高まるものと考えられます。
- 以上から、市街地における混雑の緩和を図るとともに、広域移動を支える伊豆縦貫自動車道など、広域道路の整備推進が必要です。

【将来交通量推計結果（R22）】



(3) 救急医療活動を支える広域道路の確保

- 伊豆東海岸都市圏には、第2次救急医療機関が7箇所設置されていますが、第3次救急医療機関はありません。（南伊豆町には、第2次救急医療機関もありません。）
- 最寄りの第3次救急医療機関である順天堂大学附属静岡病院（伊豆の国市）への所要時間は、最大で1時間27分程度を要する状況です。（令和元年度現在）
- 今後、新たな救急医療機関の設置も見込まれないことから、伊豆縦貫自動車道の整備等による道路の速達性向上による救急医療活動の支援が必要です。

【医療施設の立地と想定搬送ルート】



※所要時間は平成27年度全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度を用いて算出。出発地は南伊豆町役場とする。
天城北道路開通による時間短縮効果は国土交通省沼津河川国道事務所R1.9.13記者発表資料より18分とした。
出典) 国土数値情報ダウンロード、第8次静岡県保健医療計画

(5) 観光来訪者への対応

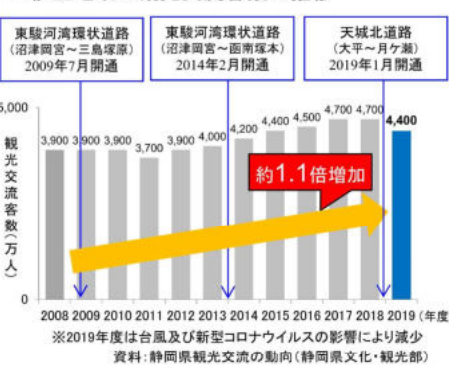
- 伊豆地域の観光交流客数は、東駿河湾環状道路等の開通とともに増加傾向が見られていたものの、2019年度には新型コロナウイルスの影響で減少に転じています。
- 延べ宿泊者数は、令和2年4～5月の緊急事態宣言中には半数程度まで減少するなど、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う観光需要の落ち込みで、観光産業に深刻な経済影響が出ています。
- また、ポストコロナ時代を見据えた政府のインバウンド政策において、外国人の来訪に備えた環境整備が急務です。
- 以上から、地域の基幹産業である観光業について、道路整備だけでなくMaaSなど新たな取組と既存の観光施策との連携により、アフターコロナの観光支援が必要です。

【伊豆地域の観光施設と観光交流客数の推移】

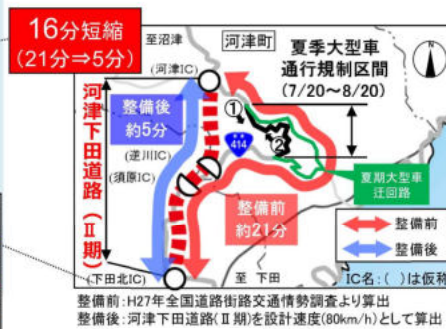
■伊豆地域の観光施設



■伊豆地域の観光交流客数の推移

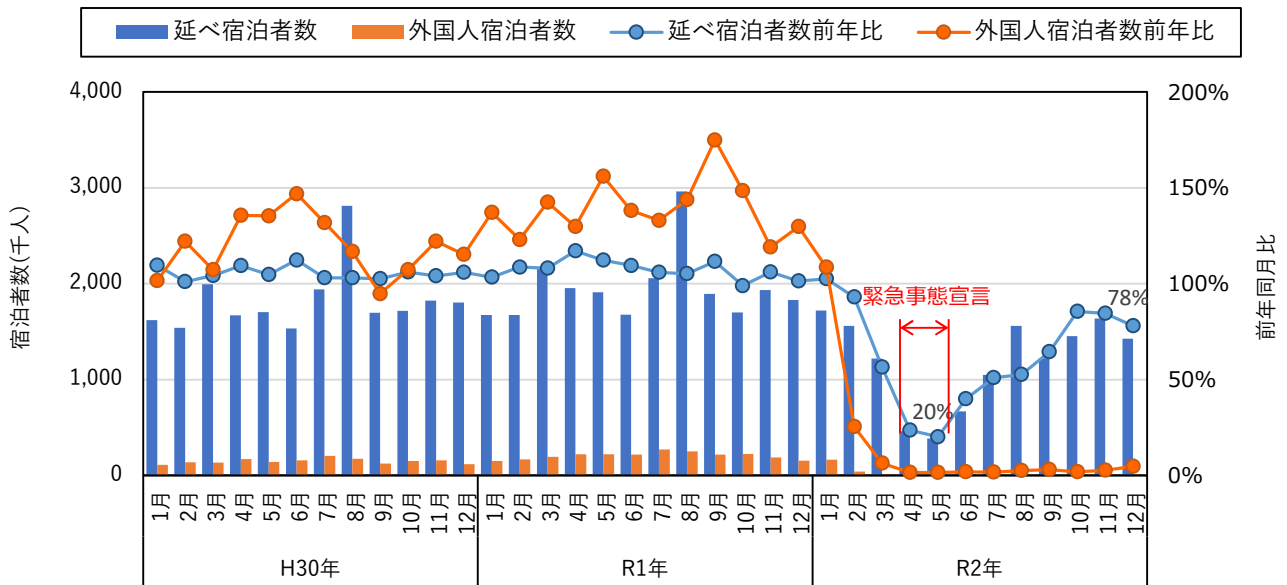


■伊豆地域の観光地



出典) 中部地方整備局 沼津河川国道事務所 伊豆縦貫自動車道再評価資料 (R3.10.29)

【延べ宿泊者数の推移(静岡県)】

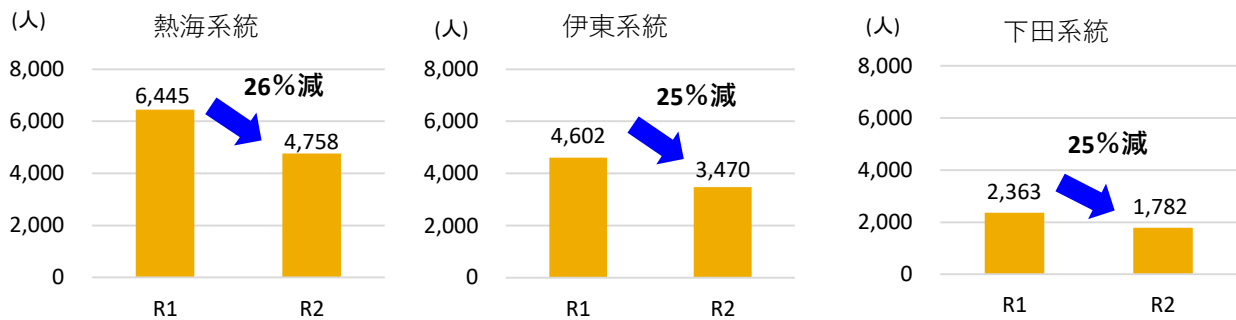


出典) 宿泊旅行統計調査報告

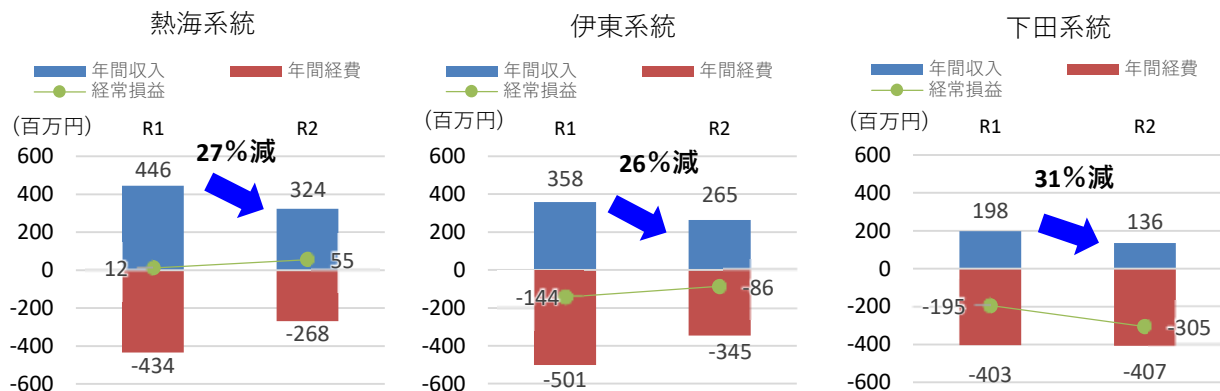
(6) 公共交通の維持確保

- 東海バスの輸送人員は、コロナ禍の令和2年度には、各系統ともに前年比で3割程度減少しています。
- 年間収支では、各系統ともに年間収入が約3割減少し、熱海、伊東系統では年間経費が削減されたことから、経常損益は改善が見られましたが、下田系統では年間経費の微増により、経常損益が悪化しています。
- 将来人口は、令和22年には令和2年の約7割となることが予測されています。コロナ禍における輸送人員の減少は、将来に起こり得るものであり、デマンド交通の導入に加え、MaaSや自動運転をはじめとした新たなモビリティの活用も含め、需要の変化に応じた運行形態の見直しを継続していくことが必要です。

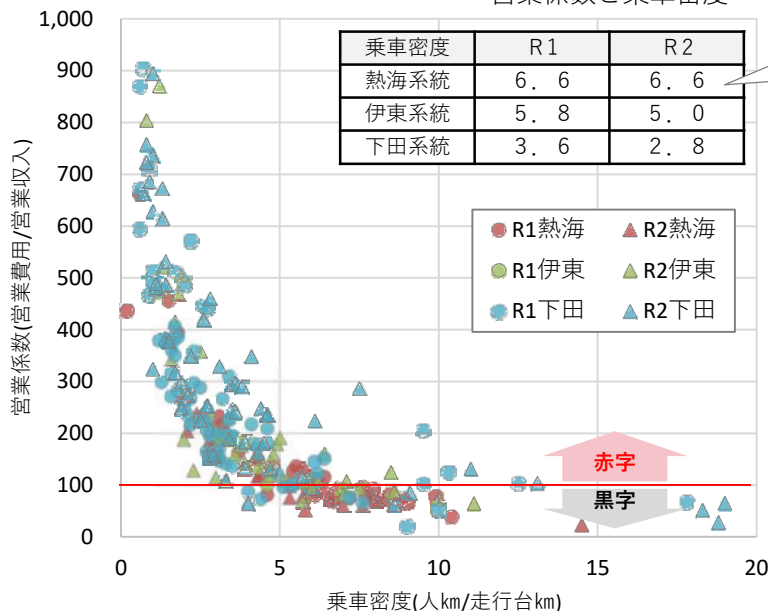
輸送人員



年間収支



営業係数と乗車密度



熱海は、地形的制約等から市街地が比較的にコンパクトにまとまっており、乗車密度を維持した運行がしやすいものと考えられる。



出典) 東海自動車株式会社

出典) 東海自動車株式会社提供データ

3-4 計画課題の整理

伊豆東海岸都市圏を取り巻く状況

【人口減少と少子高齢化の進展】

- ・都市圏全体で人口減少、高齢化が進展
- ・R17（2035）には2人に1人が高齢者となる予測

【市街地の低密度化の進行】

- ・市街地中心部で人口減少し、市街地の低密度化が進行
- ・DID人口は4.9万人（H27）と25年前から約半減する一方で郊外部では1.2万人の増加となり都市のスプロール化が進行

【公共交通の担い手不足】

- ・公共交通の運転手は他業種に比べ平均年齢が高く、今後の高齢化や人手不足により、公共交通の維持が困難（全産業平均43歳、バス51歳、タクシー60歳）

【観光交流客数の推移】

- ・熱海、伊東の観光交流客数は、県内他市町と比べて多い状況
- ・都市圏の宿泊客数は多い傾向にあり、人口当たり宿泊客数の値は21.3～82.4と県内他市町を大きく上回る状況
- ・夏季（特に8月）に観光来訪者が集中する傾向
- ・伊豆半島は、2012年に「日本ジオパーク」に認定、2018年に「ユネスコ世界ジオパーク」に認定
- ・アフターコロナを見据えた地域活性化と観光産業の強化

【新たなモビリティの発展と移動手段の多様化】

- ・伊豆地域において観光型MaaS実証実験を実施
- ・新たなモビリティ（自動運転・超小型など）の先駆的取組が進展

【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いて集約連携型都市構造が目標に掲げられ、取組が拡大
- ・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

【SDGsの取組】

- ・「日常生活に必要で誰もが利用しやすい交通手段の確保」、「環境に優しい交通体系の実現」等が目標に掲げられ、取組が拡大

【維持管理費の増大と新規投資費の抑制】

- ・新規建設投資の減少
- ・高度経済成長期に集中的に整備した公共施設及びインフラの急速な老朽化に伴う維持管理・更新費用増大

【激甚化する自然災害】

- ・南海トラフ、相模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・激甚化し、土砂崩れ等の災害による地域の孤立化が懸念
- ・市町の市域面積当たりの土砂災害警戒区域数は、上位を占める市町が多い状況（県下35市町中2位下田市4位南伊豆町6位熱海市等）

【カーボンニュートラルや気候危機への対応】

- ・グリーン社会の実現に貢献するため、地球温暖化緩和策、気候変動適応策等に戦略的に取組が必要

現況分析からみた問題点

【移動に不便を感じる高齢者の増加】

- ・自主的に運転免許を返納する高齢者が増加
- ・公共交通の需要増が見込まれるが人員不足の懸念

【公共交通空白地域の増加】

- ・山間部等に公共交通サービスが提供されない地域が点在
- ・交通結節点の乗り継ぎ時間が30分以上となる場合が増加

【中心市街地の求心性、拠点性の低下】

- ・通勤通学者数は全県平均に比べ減少幅が大きく、市街地の拠点性が低下
- ・第二次産業従事者割合が低いため、通勤者数の今後の伸びが期待できない状況

【交通事故の発生】

- ・事故件数は減少傾向にあるが、人口千人当たり件数では全国平均を大きく上回る状況
- ・高齢者関連事故件数は大きな減少は見られず、全国や静岡県と比較すると多い状況

【幹線道路の渋滞】

- ・幹線道路で観光シーズンを中心に渋滞が発生
- ・生活道路でもある国道135号は慢性的に混雑しており市民生活に影響

将来予測からみた問題点

【非効率な都市構造による利便性の低下】

- ・人口密度の低下を抑制し、生活施設等の減少に対応していくため、集約型都市構造とネットワークの維持・強化（コンパクト+ネットワーク）が必要

【市街地における道路混雑の残存と広域道路網の確保】

- ・市街地における混雑の緩和を図るとともに、伊豆縦貫自動車道など幹線道路の整備推進が必要

【救急医療活動を支える広域道路の確保】

- ・医療においても広域連携が必要であり、伊豆縦貫自動車道の整備等による道路の速達性向上が必要

【災害時のネットワーク確保】

- ・大規模地震や津波に対し、都市圏内外の連携強化や緊急輸送路の強化等の災害に備えた基盤整備が必要
- ・局地的豪雨による交通規制に対し、迂回路の確保や地域の孤立化を防ぐための対策が必要

【観光来訪者への対応】

- ・新型コロナウイルスの感染拡大に伴う観光需要の落ち込みで、観光産業に深刻な経済影響が出ており、道路整備のほか、観光型MaaSなど新たな取組と連携した施策によるアフターコロナの観光支援が必要

【公共交通の維持確保】

- ・MaaSや自動運転をはじめ新たなモビリティの活用による生活交通の維持確保に向けた検討が必要

計画課題

①都市拠点と生活拠点とを有機的に連絡する持続可能な都市圏の形成

- 本都市圏は、超高齢社会の進展や若年層の流出による産業の担い手不足等により、今後、生活圏内の都市施設の維持がより一層困難となる
- 持続可能な都市圏を形成するためには、土地利用と一体となった効率的な交通体系の構築が必要
- 本都市圏に適した交通ネットワークのあり方と、各種まちづくり施策とが連携した取組の具体化が必要

②高齢者も安全・快適に暮らせる地域公共交通等、交通環境の維持・確保

- 高齢ドライバーによる事故の増加に対応した安全なみちづくりが必要
- 高次医療施設へのアクセス性向上や救急医療活動の円滑化に資するみちづくりが必要
- 移動困難者の増加が懸念されており、鉄道、路線バス、コミュニティバス、通学バス、デマンドタクシーの持続的な展開と歩きたくなるまちづくりを組み合わせた対策が必要
- MaaSや自動運転をはじめとした新たなモビリティの活用による生活交通の維持確保に向けた検討が必要

③観光活性化に資する交通体系の構築

- 観光周遊や観光地での快適な滞在に資する道路空間や公共交通ネットワークの形成
- 交通結節点での分かりやすい案内表示など、訪日外国人を含めた誰もが利用しやすい交通、乗換環境の整備が必要
- MaaSや自動運転をはじめとした新たなモビリティの活用による観光活性化施策の検討が必要

④都市間連携の強化と円滑な道路交通体系の実現

- 都市間の交流・連携促進や都市圏の社会経済活動活性化のために、都市圏内の都市同士や、隣接都市圏の都市を連絡する広域的な道路によるネットワークの形成が必要
- 人やモノの安定的な移動確保のために、幹線道路や交通拠点を連絡する道路などについて、渋滞対策の実施等により定時性・速達性を確保するとともに、利便性や魅力の向上を図ることが必要
- 居住者・来訪者双方が利用しやすい交通環境の構築に向けた検討が必要

⑤激甚化する災害へのリスクを踏まえた交通体系の実現

- 南海トラフ、相模トラフ巨大地震や、頻発化・激甚化する局地的豪雨等の災害による地域の孤立を回避するための交通体系の構築、冗長性の確保が必要
- 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

