

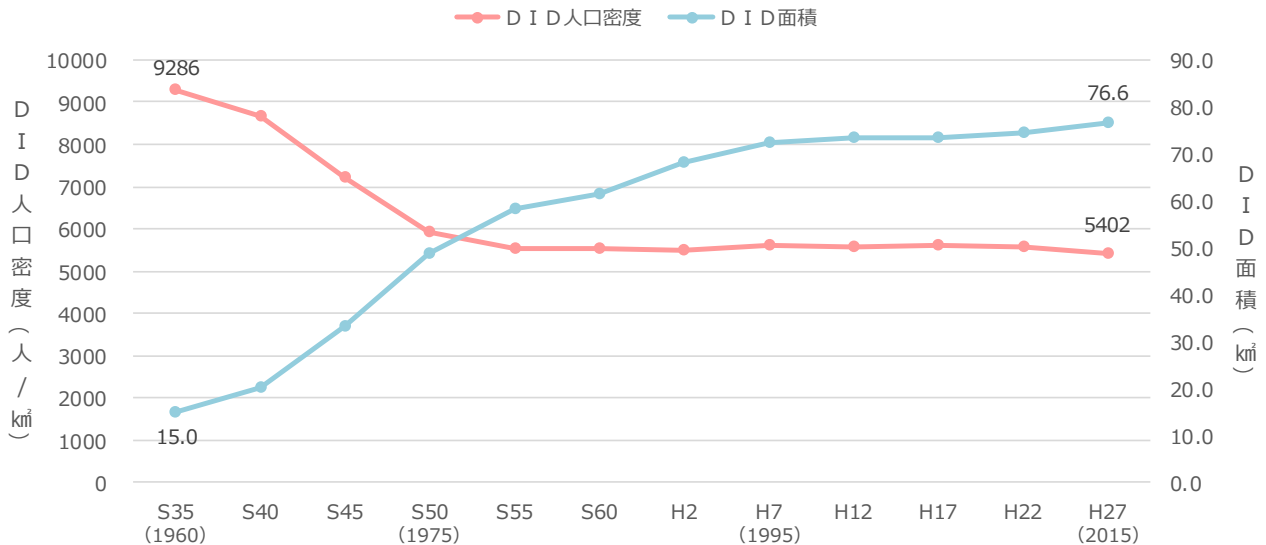
3.都市交通の課題

3-1 東駿河湾都市圏を取り巻く状況

(1) 低密度市街地の拡大と中心市街地の空洞化

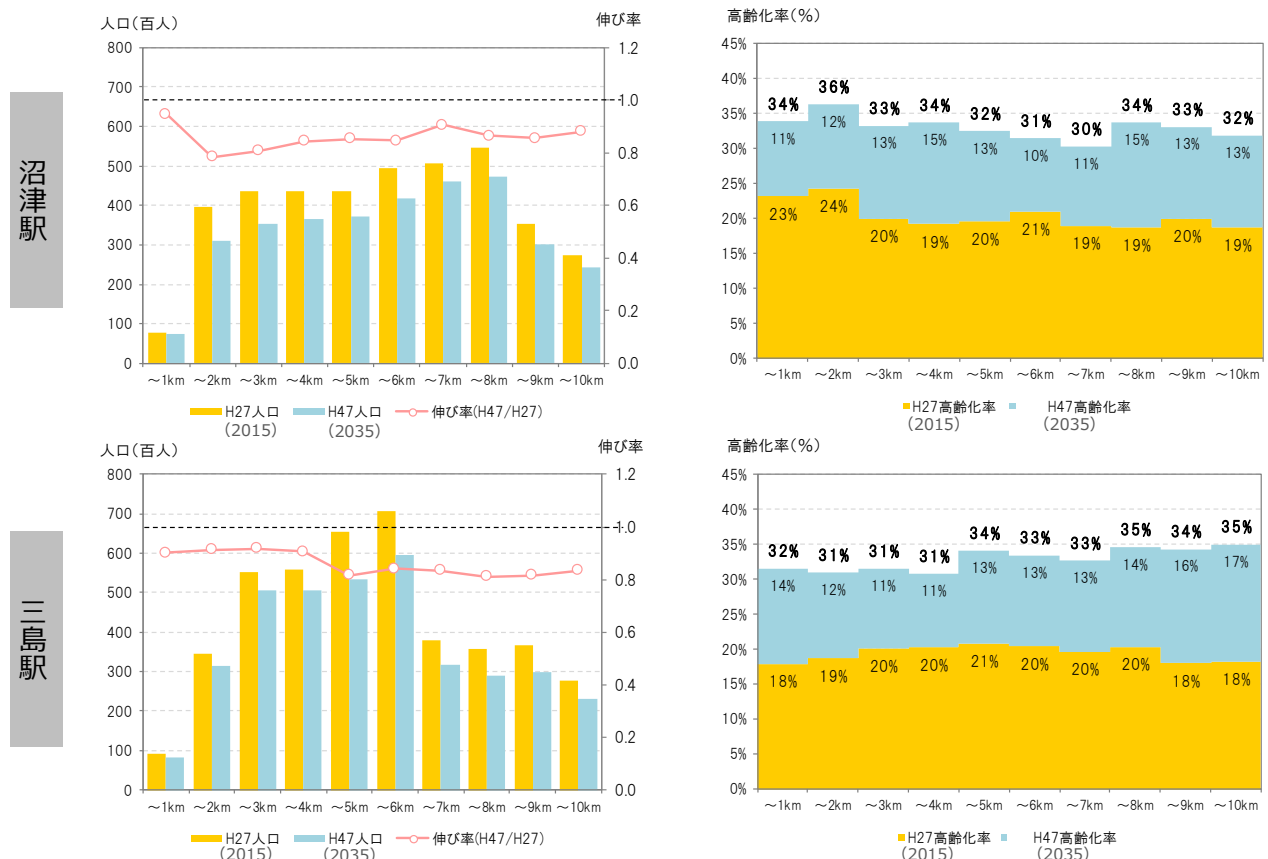
- 人口集中地区の面積（DID面積）は、昭和35年（1960）から5倍以上に増加した一方で人口密度は約4割減っており、低密度市街地が拡大しています。
- 人口減少が進む中で、沼津駅、三島駅に近いエリアにおいても人口の減少が予想されており、中心市街地の低密度化が懸念されます。

【DID面積・人口密度の推移】



【中心市街地の空洞化・高齢化状況】

出典）各年国勢調査



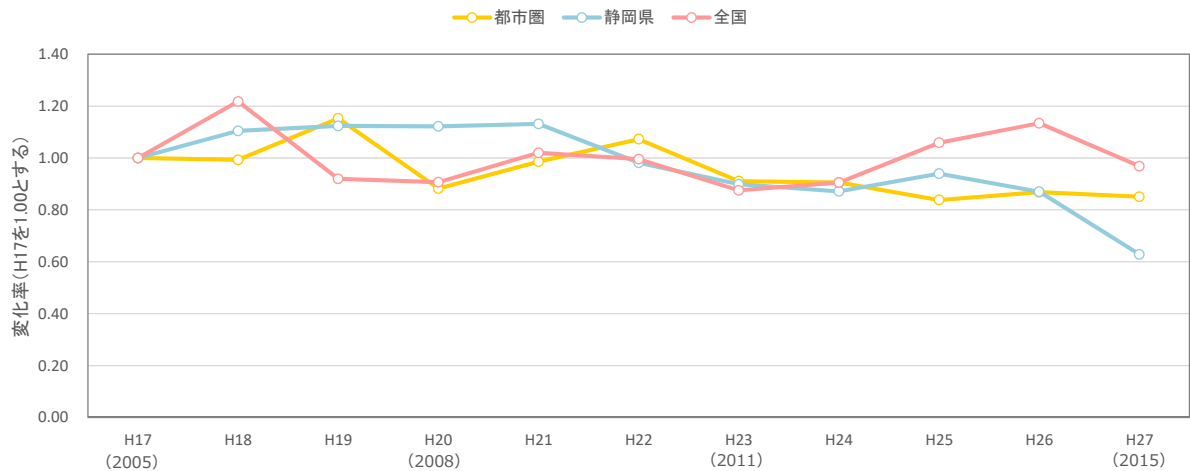
※各駅と250mメッシュ中心までの距離に基づき集計

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

(2) 財政制約の高まり

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

【都市圏の新規建設投資の変化】 ※H17基準

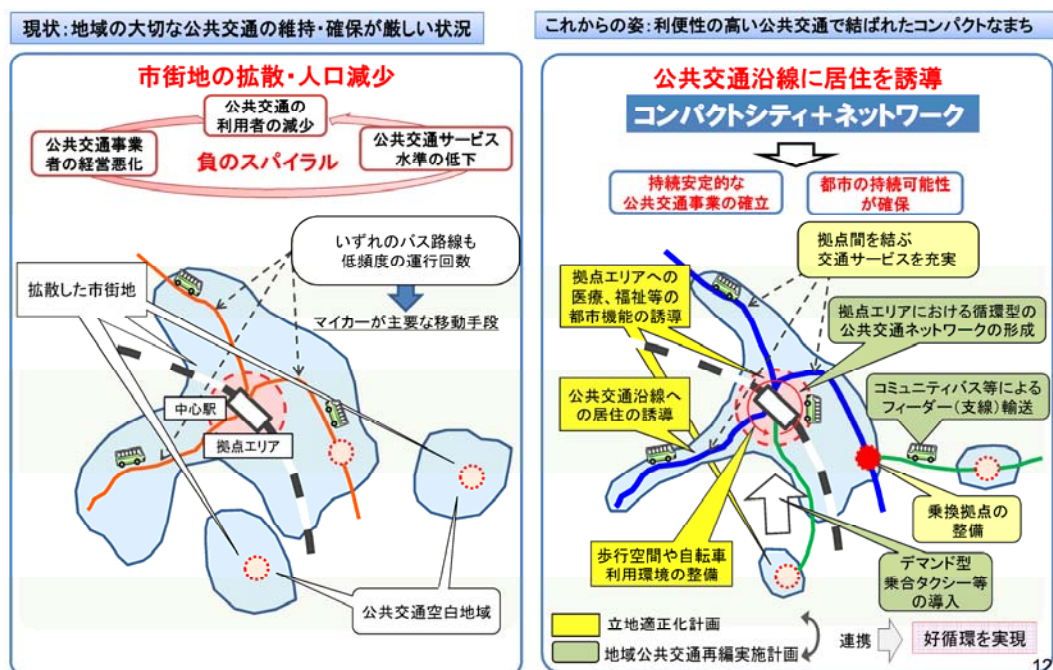


出典) 総務省「市町村別決算状況調査」

(3) コンパクト+ネットワーク型都市構造への実現推進策の充実

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

【コンパクト+ネットワークのイメージ】



出典) 国土交通省資料

(4) 社会情勢への対応

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

【低炭素まちづくり計画（エコまち計画）の概要】



【交通政策基本法の概要】

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



出典）国土交通省「交通政策基本法について」

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

(5) 移動手段の多様化

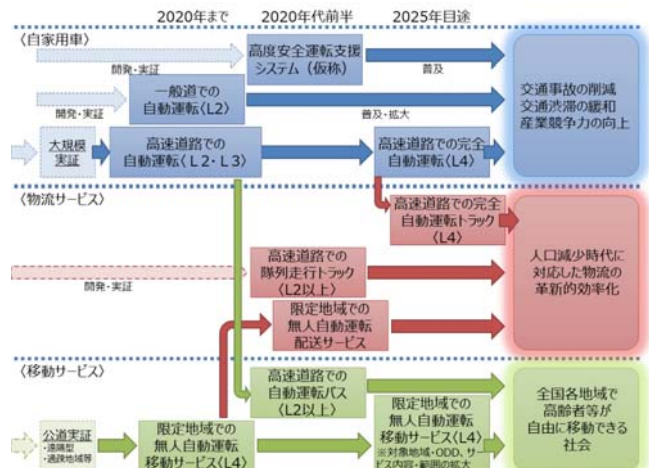
- 新たな移動手段として超小型モビリティや自動運転サービスの実証実験が進むなど、移動手段の多様化が進んでおり、交通事故の低減や交通渋滞の緩和、移動が困難な方々の支援など、様々な場面での活用が期待されています。

【超小型モビリティの効果】



出典）国土交通省「超小型モビリティシンポジウム発表資料」

【自動運転実現のシナリオ】

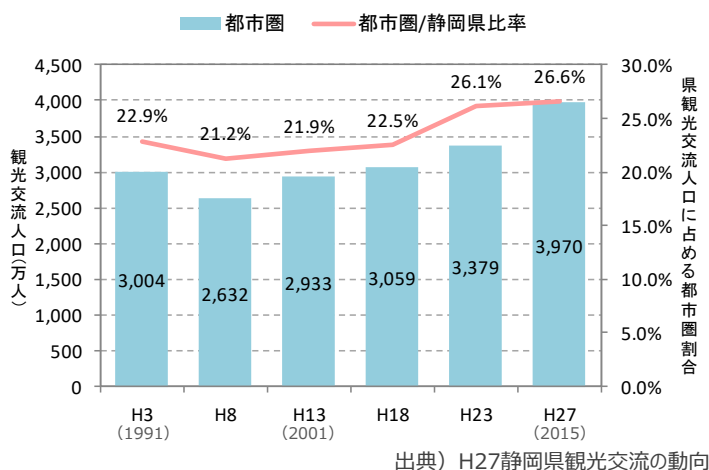


出典）高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部 官民データ活用推進戦略会議「官民 ITS 構想・ロードマップ 2018」

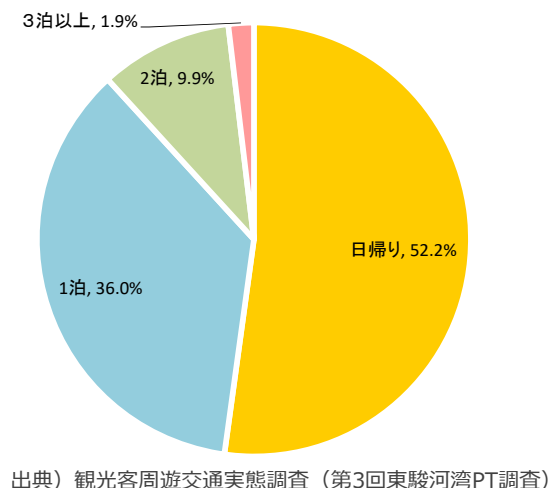
(6) 世界遺産登録等による観光地としての魅力度向上

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

【本都市圏の観光交流客数】



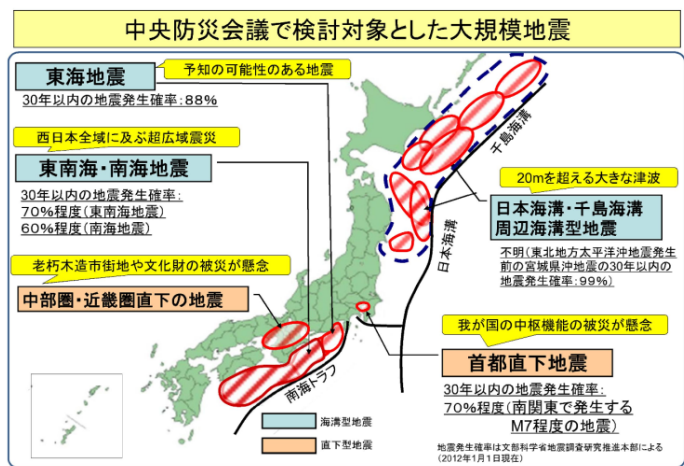
【観光客の滞在日数】



(7) 大規模災害リスクの高まり

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

【大規模災害の予測】



【伊豆地域の緊急輸送路と災害危険性】

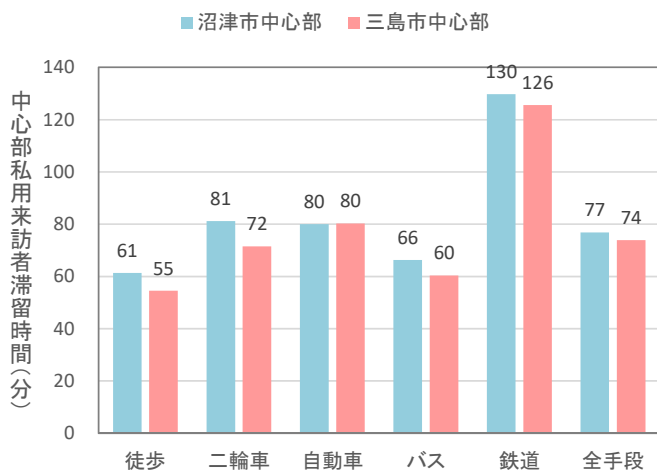


3-2 現況分析結果からみた問題点

(1) まちづくりの方向性と交通特性との一体性が不十分

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

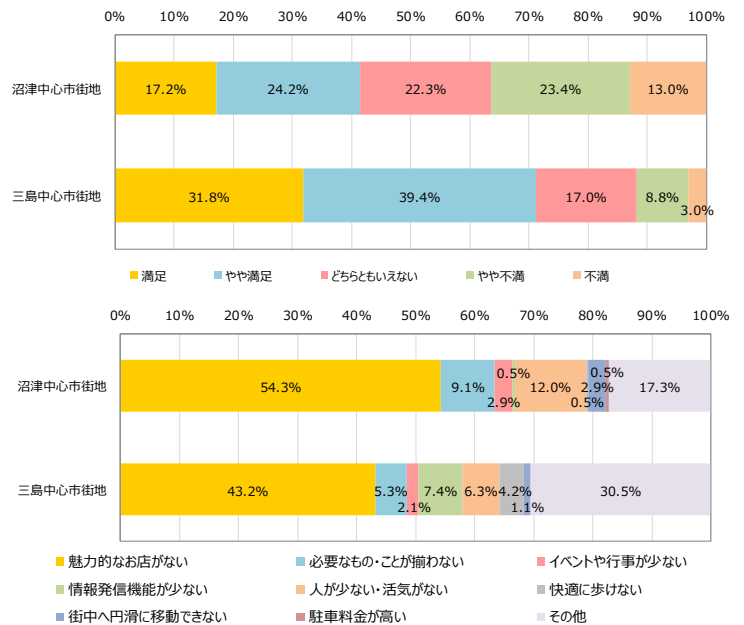
【中心市街地来訪者の手段別滞在時間（私用目的）】



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

出典) 第3回東駿河湾PT調査

【中心市街地の満足度及び不満理由】

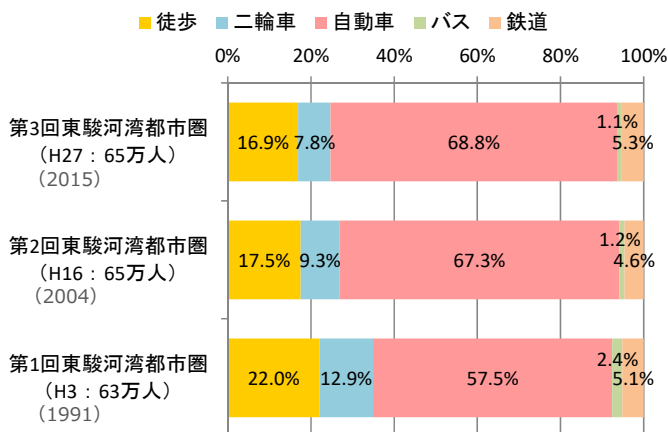


出典) 中心市街地調査（第3回東駿河湾PT調査）

(2) 自動車依存が継続

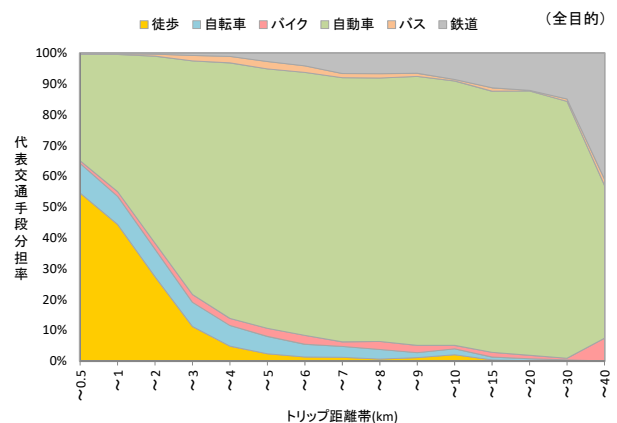
- 高齢化の進行に併せて高齢者の運転免許保有率・保有者数も増加していること等から、自動車分担率は増加を続け、平成27年（2015）では68.8%となっています。
- 短距離移動でも自動車利用が3割程度存在し、距離が伸びるに従い自動車利用割合は増加しています。

【代表交通手段別トリップ構成比】



出典) 各回PT調査

【移動距離ランク別代表交通手段割合】

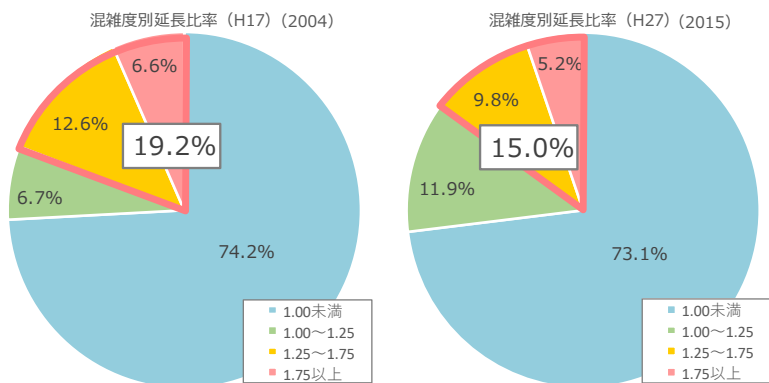


出典) 第3回東駿河湾PT調査

(3) 市街地内の渋滞と脆弱な道路網

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

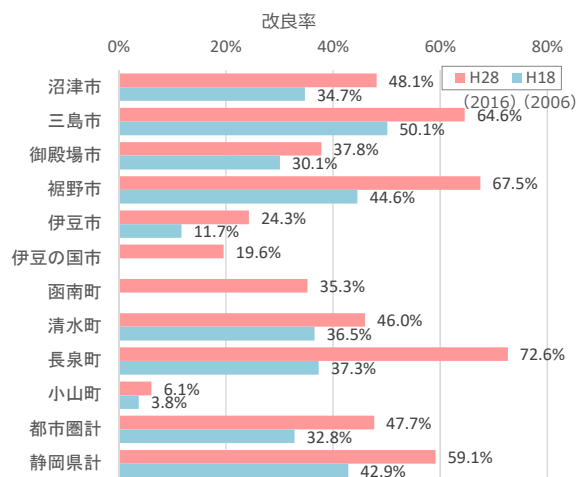
【混雑度別延長比率の変化】



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

出典) H17,H27道路交通センサス

【都市計画道路改良率の変化】

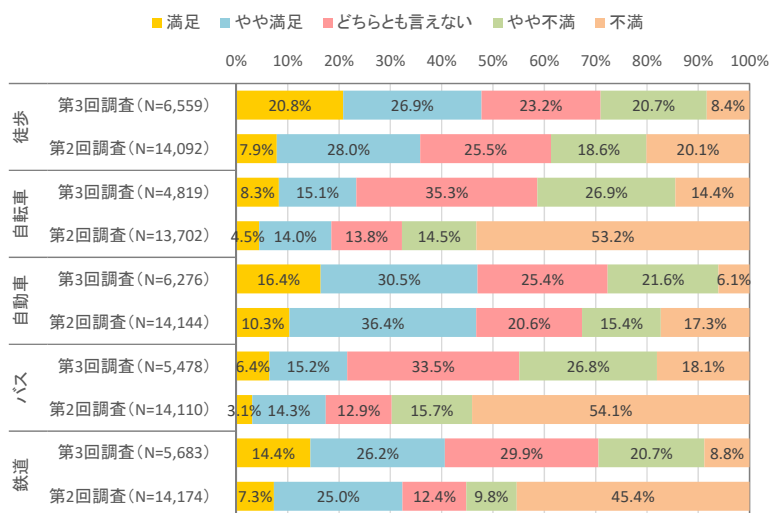


出典) 各年静岡県の都市計画

(4) 自転車利用環境が不十分

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

【交通手段別満足度の変化】



出典) 各回PT調査

【自転車利用に関する不満理由】

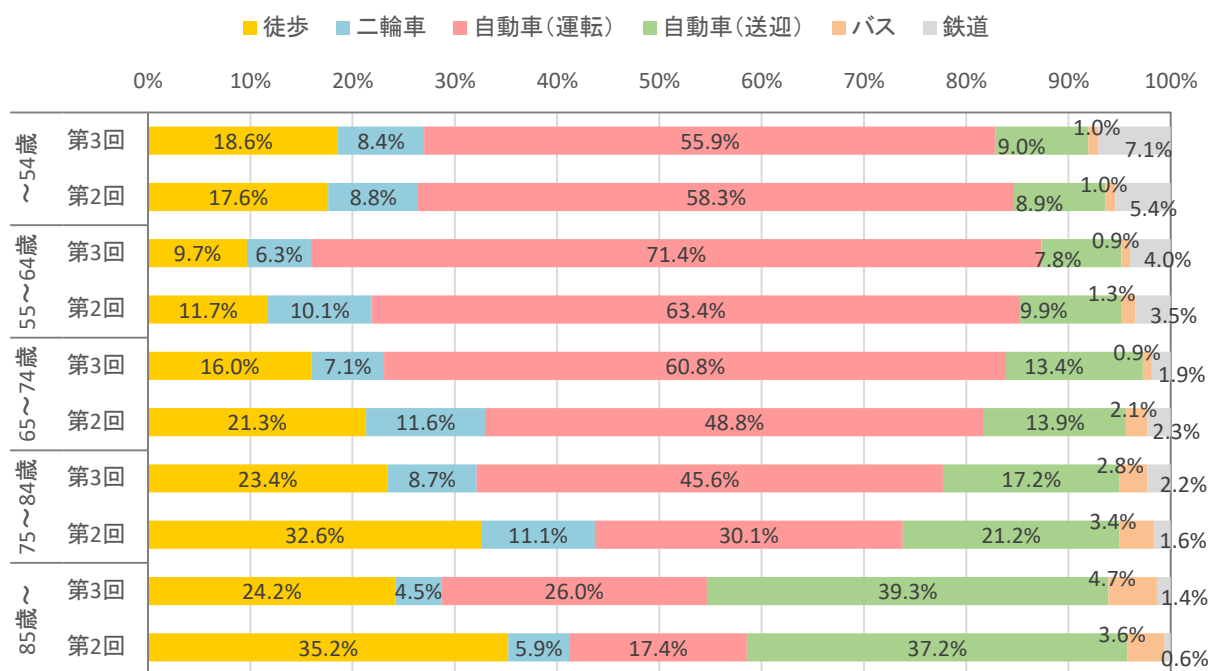
不満理由	都市圏合計
1.自転車の通行スペースが狭い	24%
2.自転車道等が少ない	19%
3.歩行者と自転車が混在し危険	19%
4.自動車が横を通過し危険	21%
5.駐輪場が少ない・目的地から遠い	5%
6.駐輪場料金が高い	1%
7.その他	5%
8.該当なし	6%

出典) 住民交通意識アンケート調査 (第3回東駿河湾PT調査)

(5) 高齢ドライバーの増加と高齢者の移動手段の制約

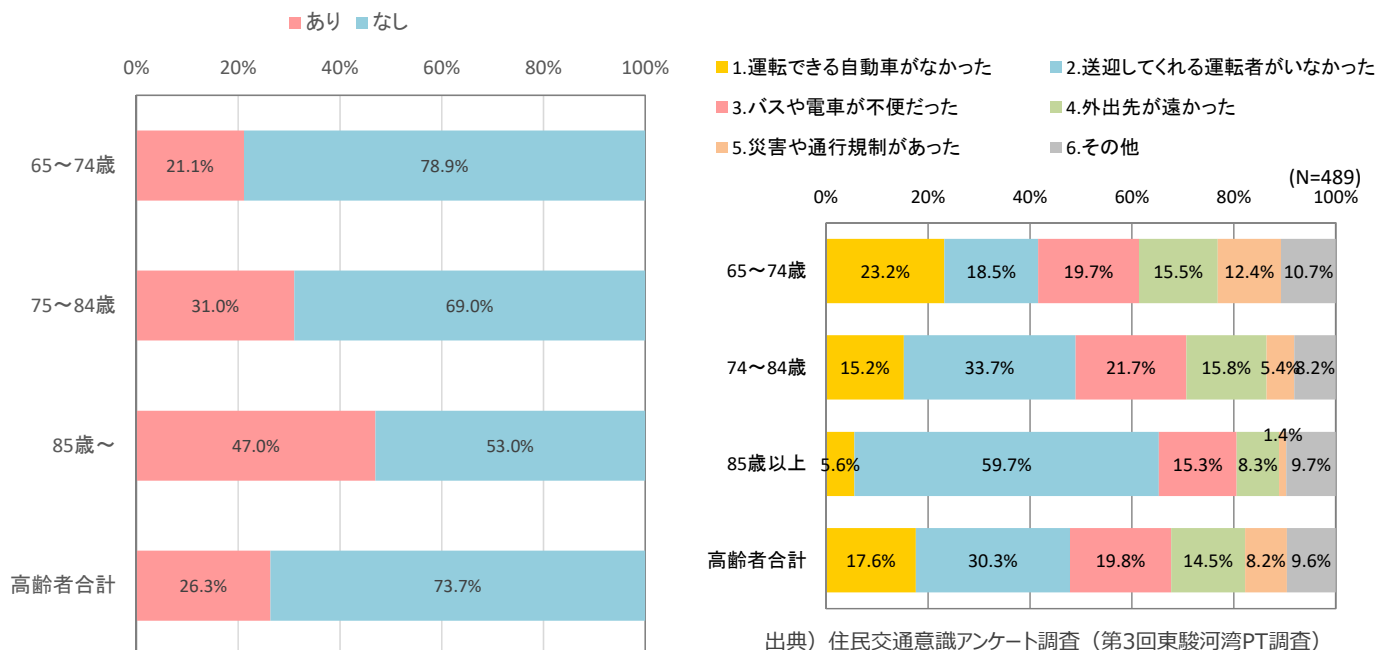
- 免許保有率増加等により高齢者の自動車分担率は増加しており、85歳以上では自動車送迎が39.3%と高い傾向にあります。
- 高齢になるに従い外出をあきらめた経験割合が増加し、「送迎してくれる運転者がいなかった」を理由とする人の割合が年齢と共に増加しています。

【年齢階層別代表交通手段分担率】



出典) 各回PT調査

【移動手段が原因で外出をあきらめた経験の有無とその理由】

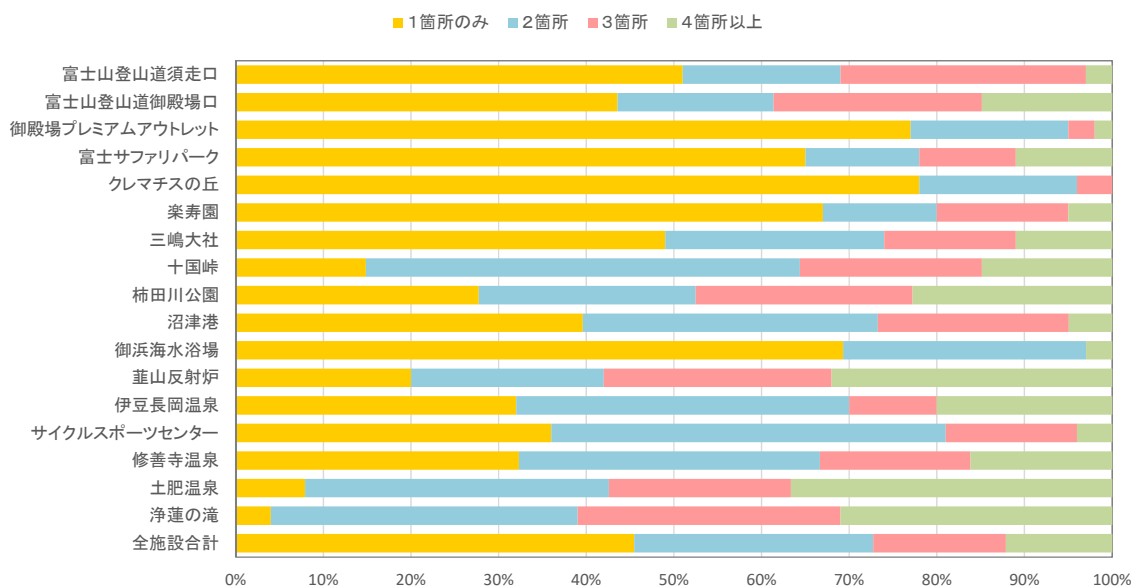


出典) 住民交通意識アンケート調査 (第3回東駿河湾PT調査)
※高齢世帯用

(6) 観光地への来訪者増加、周遊性向上に向けた対応

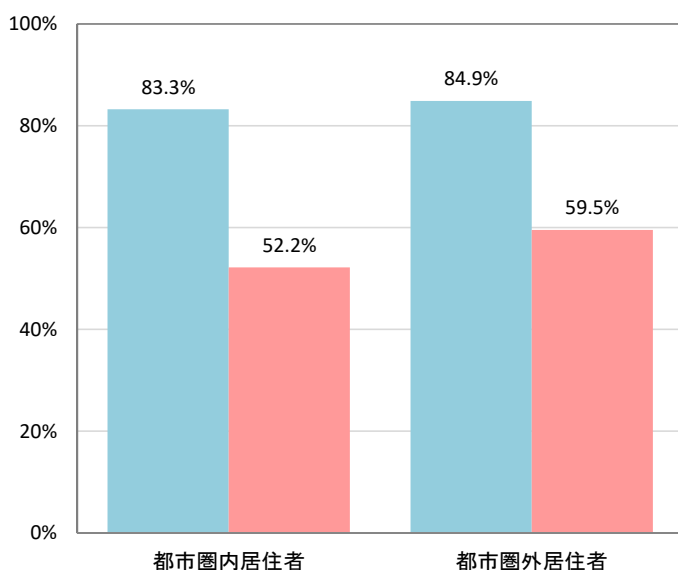
- 主要観光地への立寄り箇所数は1箇所が約半数を占めていますが、来訪者増加に必要な施策が行われた場合、8割以上がこれまで行かなかった観光地を巡ると回答しています。
- 来訪者増加に向け対策が必要な箇所は伊豆半島の南北路線に集中しています。

【観光来訪者の立寄り箇所数】



出典) 観光客周遊交通実態調査 (第3回東駿河湾PT調査)

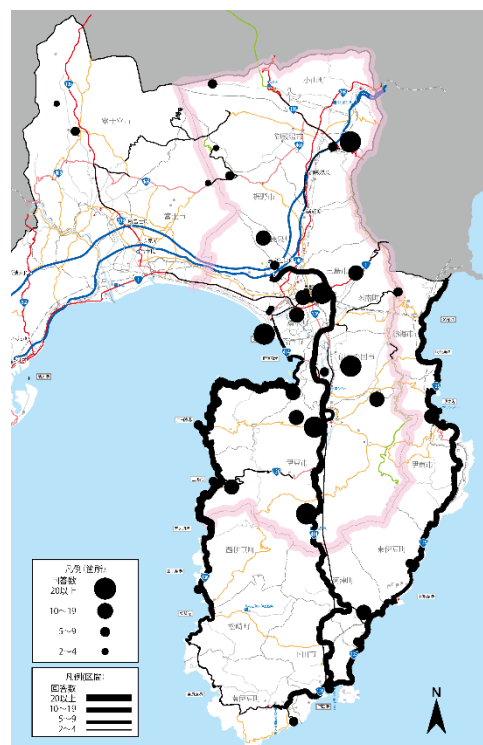
【施策が実施された際の観光周遊意向】



- 取り組みが行われた場合これまでに訪れていない観光地も巡ると回答した人
- 料金を支払っても利用すると回答した人

出典) 観光客周遊交通実態調査 (第3回東駿河湾PT調査)

【来訪者増加に向けた対策必要箇所】



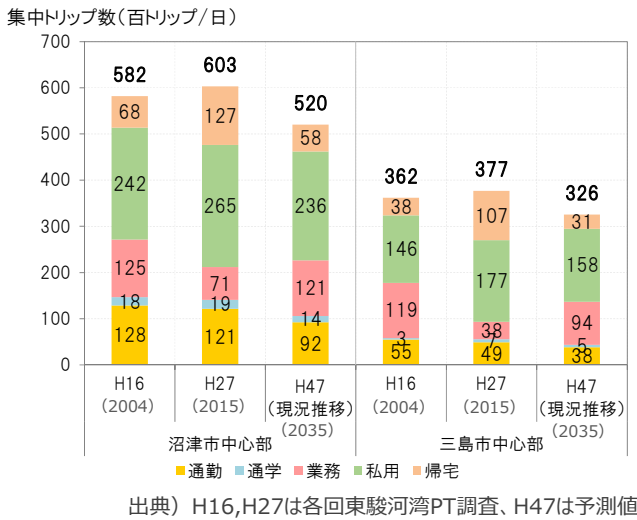
出典) 観光客周遊交通実態調査 (第3回東駿河湾PT調査)

3-3 将来予測結果からみた問題点

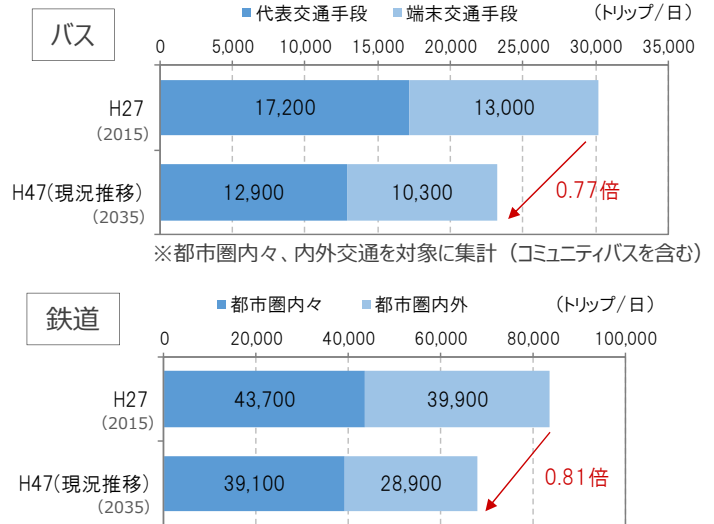
(1) 目指すべき都市像と交通特性の乖離

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

【中心市街地へのトリップ数の見通し】



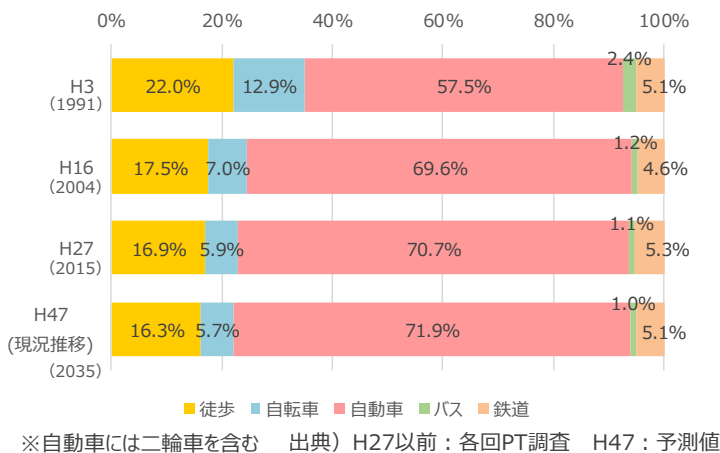
【公共交通利用者数の減少】



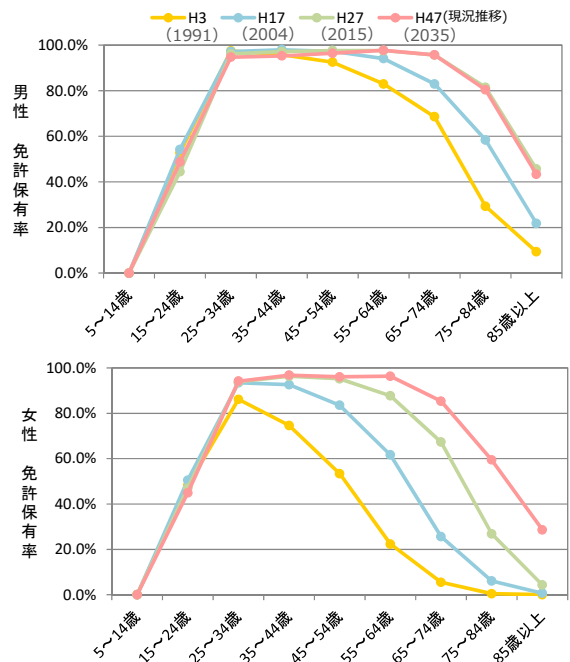
(2) 自動車依存の進行

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

【代表交通手段分担率の推移】



【免許保有率の変化】



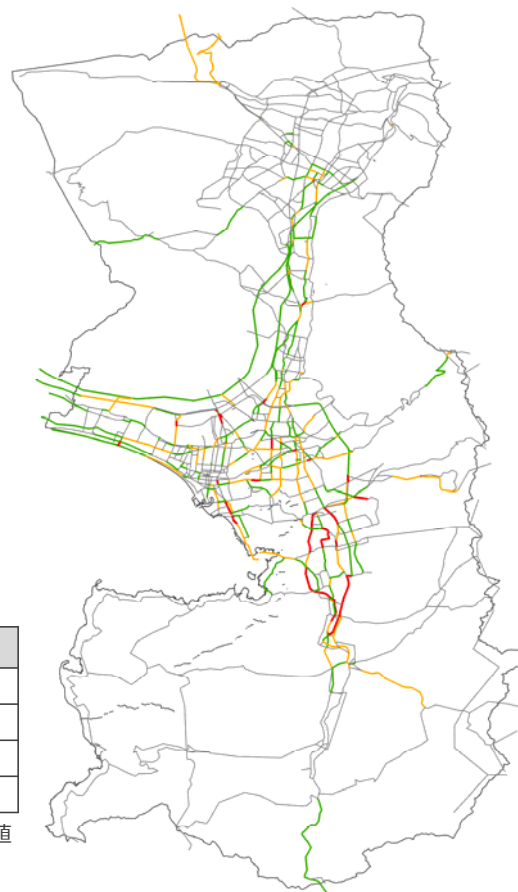
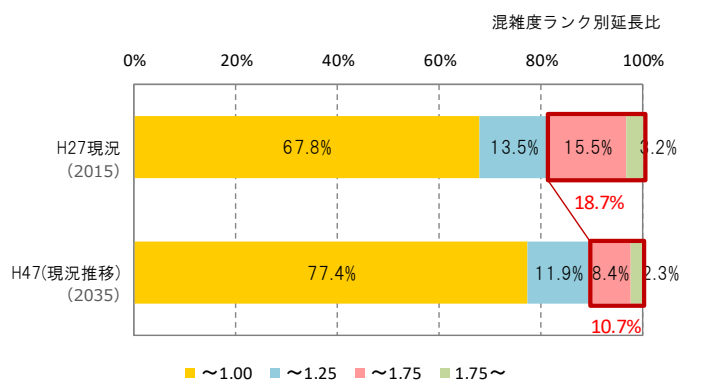
※H47（現況推移）は、都市圏構造がこれまでのトレンドで推移（現況推移）した場合の将来予測値

(3) 残存する市街地内の道路混雑

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

【混雑度ランク別道路延長の見通し】

【事業中の道路整備完了後に残存する渋滞区間】



注. 東駿河湾都市圏内の混雑区間延長を集計
出典) 現況・将来(現況推移型)交通量推計結果

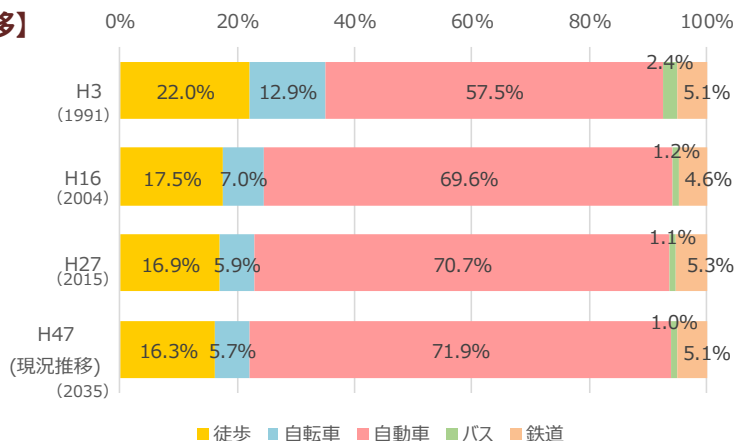
混雑度		
——	1.00 以下	道路が混雑することなく円滑に走行できる
——	1.00 ~ 1.25	道路が混雑する時間帯が1~2時間程度ある
——	1.25 ~ 1.75	朝夕のピーク時間を中心に混雑する時間帯が多い
——	1.75 以上	慢性的な混雑状態

出典) 現況推移型の将来H47OD表・事業化ネット推計値

(4) 減少を続ける自転車利用者数

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

【自転車分担率の推移】



※自動車には二輪車を含む

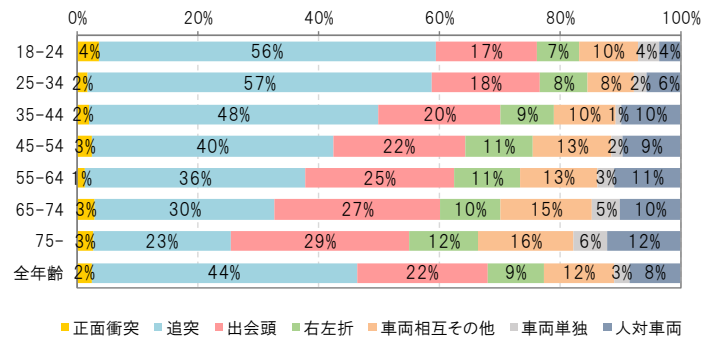
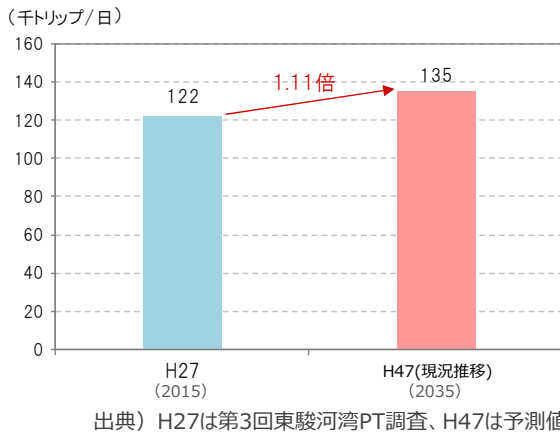
出典) H27以前：各回東駿河湾PT調査 H47：予測値

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

(5) 高齢者の更なる自動車依存の進行

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

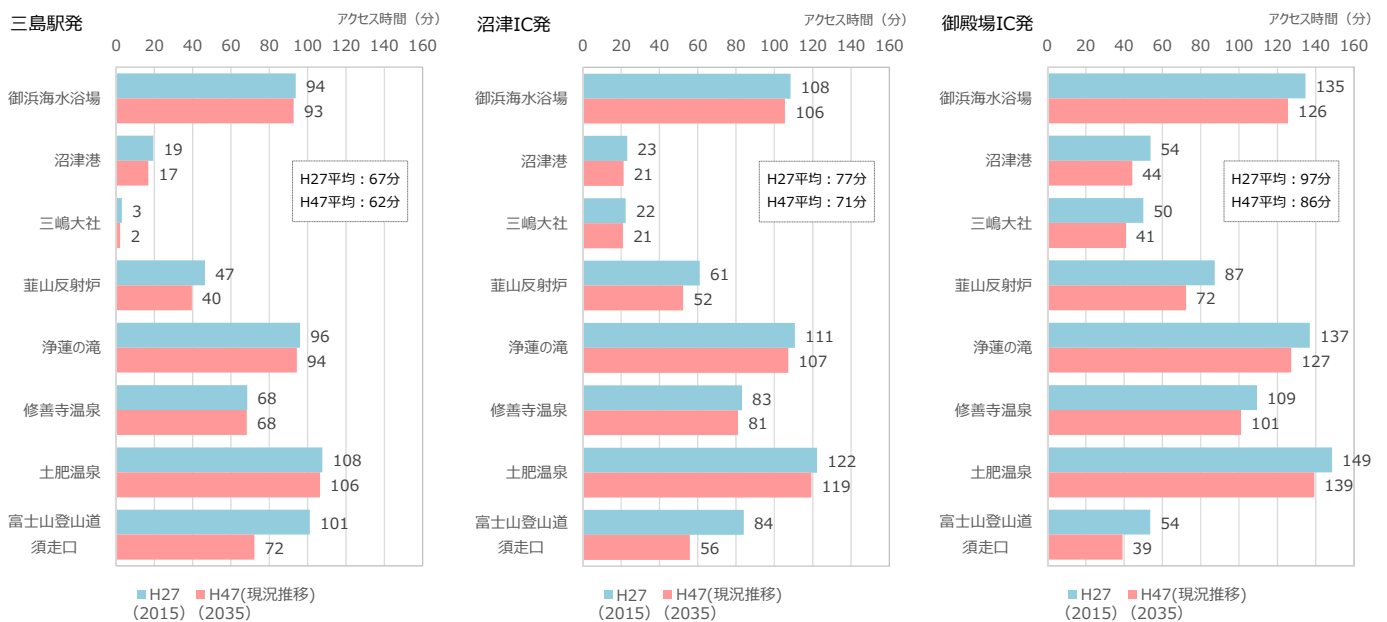
【高齢者の自動車トリップ数の変化（私用目的）】 【高齢ドライバー起因事故の特徴】



(6) 広域交通拠点から観光地までのアクセス性が不十分

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

【主要観光地までのアクセス時間】



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

参考 | 将来交通量の予測モデル

◆将来交通需要の予測方針

□ 以下の3つの基本的な考え方に基づいて将来交通需要予測を実施しました。

① 社会情勢変化が交通に与える影響の反映

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

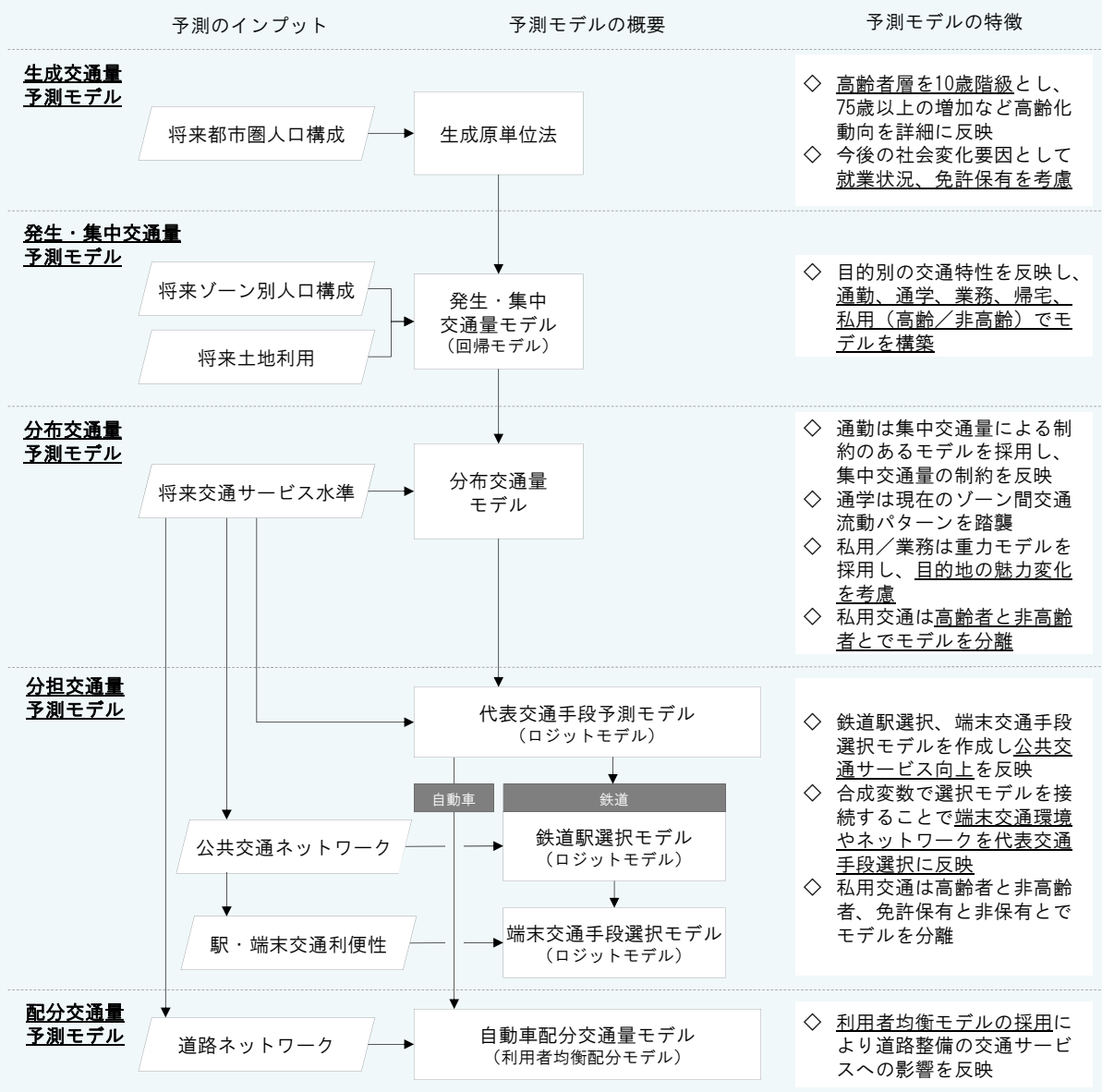
② 属性別の交通行動の違いの反映

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

③ 東駿河湾都市圏の交通課題への対応

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

◆将来交通量予測モデル



3-4 計画課題の整理

東駿河湾都市圏を取り巻く状況

【人口減少と少子高齢化の本格化】

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

【低密度市街地の拡大と中心市街地の空洞化】

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

【財政制約の高まり】

- ・新規建設投資の減少

【コンパクト+ネットワーク型都市構造への実現推進策の充実】

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

【低炭素都市形成への要請】

- ・工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実現が必要

【マルチモーダル・ユニバーサルな交通環境の確保】

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

【移動手段の多様化】

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

【世界遺産登録等による観光地としての魅力度向上】

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

【大規模災害リスクの高まり】

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

現況分析結果からみた問題点

【まちづくりの方向性と交通特性との一体性が不十分】

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

【自動車依存が継続】

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

【市街地内の渋滞と脆弱な道路網】

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

【自転車利用環境が不十分】

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

【高齢ドライバーの増加と高齢者の移動手段の制約】

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

【観光地への来訪者増加、周遊性向上に向けた対応】

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

将来予測結果からみた問題点

【目指すべき都市像と交通特性の乖離】

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

【自動車依存の進行】

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

【残存する市街地内の道路混雑】

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

【減少を続ける自転車利用者数】

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

【高齢者の更なる自動車依存と移動制約者の増加】

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

【広域交通拠点から観光地までのアクセス性が不十分】

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

計画課題

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

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

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

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

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

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

④ **良好な自転車利用環境創出によるマルチモーダルな交通環境の実現**

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

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

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

⑥ **観光客受け入れ態勢の強化と長時間滞在を促す交通環境の実現**

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