

5.都市交通マスタープラン

5-1 東駿河湾都市圏が目指す都市交通像と基本方針

(1) 東駿河湾都市圏が目指す都市交通像

- 都市交通政策の方向性を踏まえ、以下の都市交通像を目指します。

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

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

(2) 都市交通体系の基本方針

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

方針Ⅰ 活力

拠点集約型都市構造の実現に向けた交通体系の確立

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

方針Ⅱ 安全・安心

安全・安心で快適な生活を支える交通体系の確立

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

方針Ⅲ 交流

交流促進・連携強化による観光を支援する交通体系の確立

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

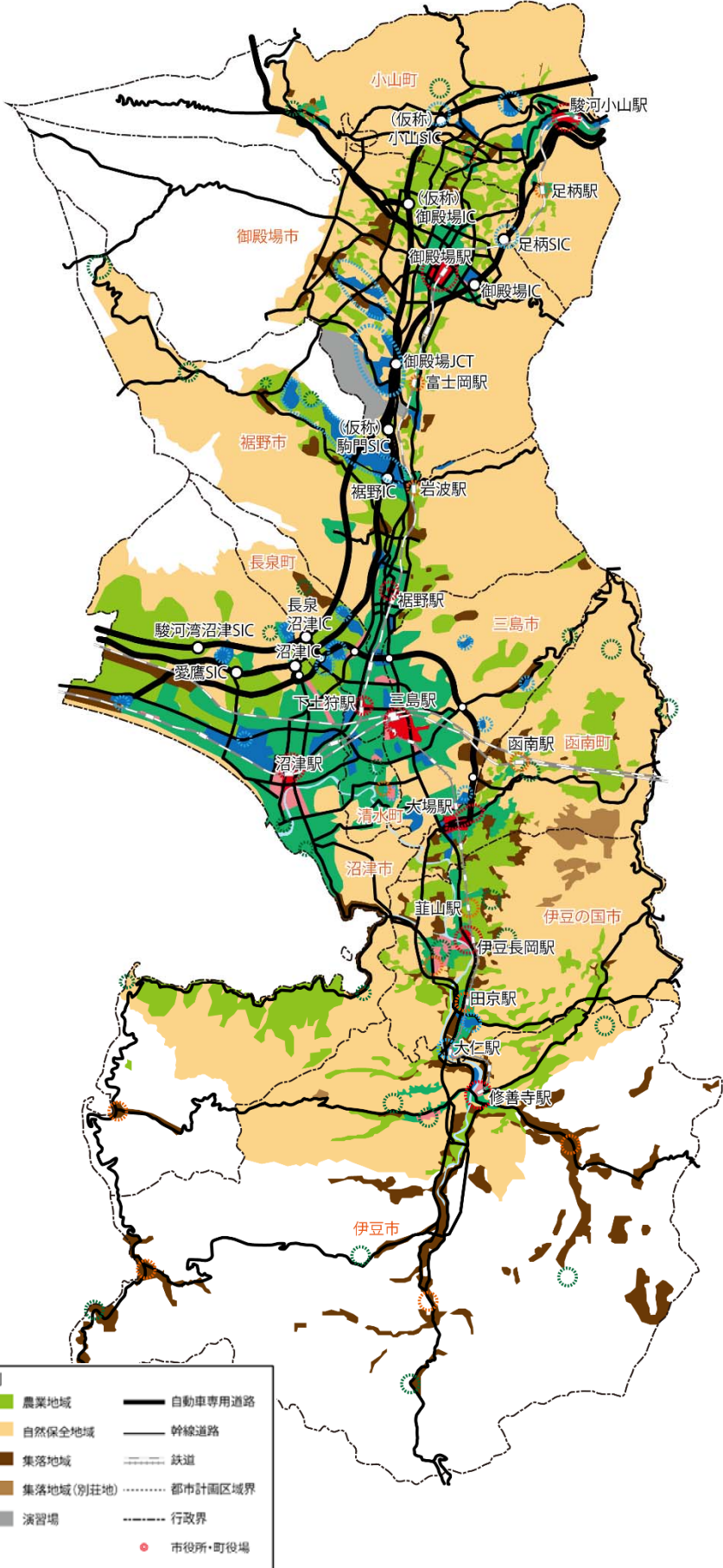
(3) 都市圏将来像

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

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

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

【都市圏将来像】



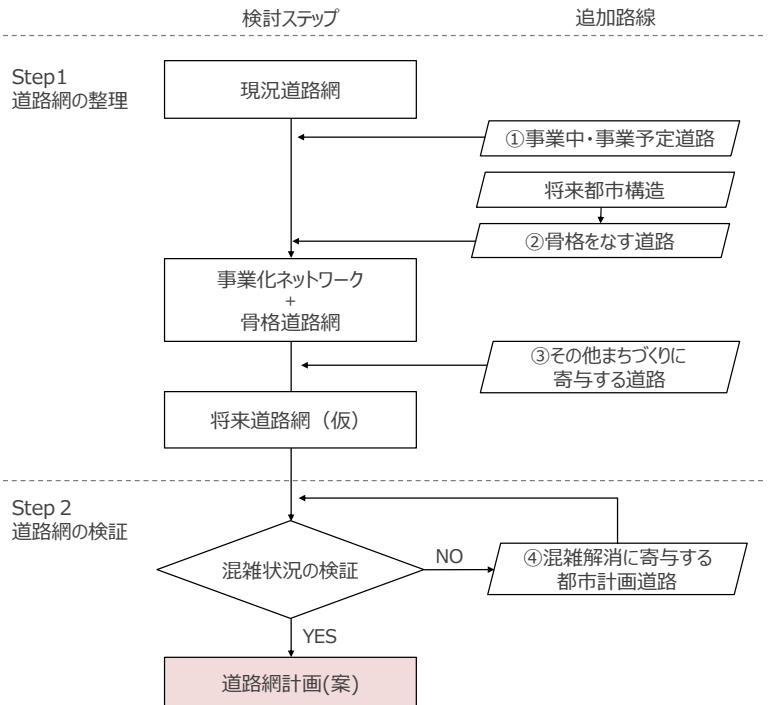
凡例			
○ 都市拠点	■ 都市機能誘導区域 検討地区	■ 農業地域	— 自動車専用道路
○ 地域拠点	■ 住宅地域	■ 自然保全地域	— 幹線道路
○ 産業拠点	■ 商業・業務地域	■ 集落地域	— 鉄道
○ 観光・レクリエーション拠点	■ 工業地域	■ 集落地域(別荘地)	--- 都市計画区域境界
	■ 演習場		--- 行政界
			● 市役所・町役場

5-2 交通ネットワーク計画

(1) 道路網計画（都市圏の骨格となる道路ネットワーク）

① 道路網計画の考え方及び策定フロー

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



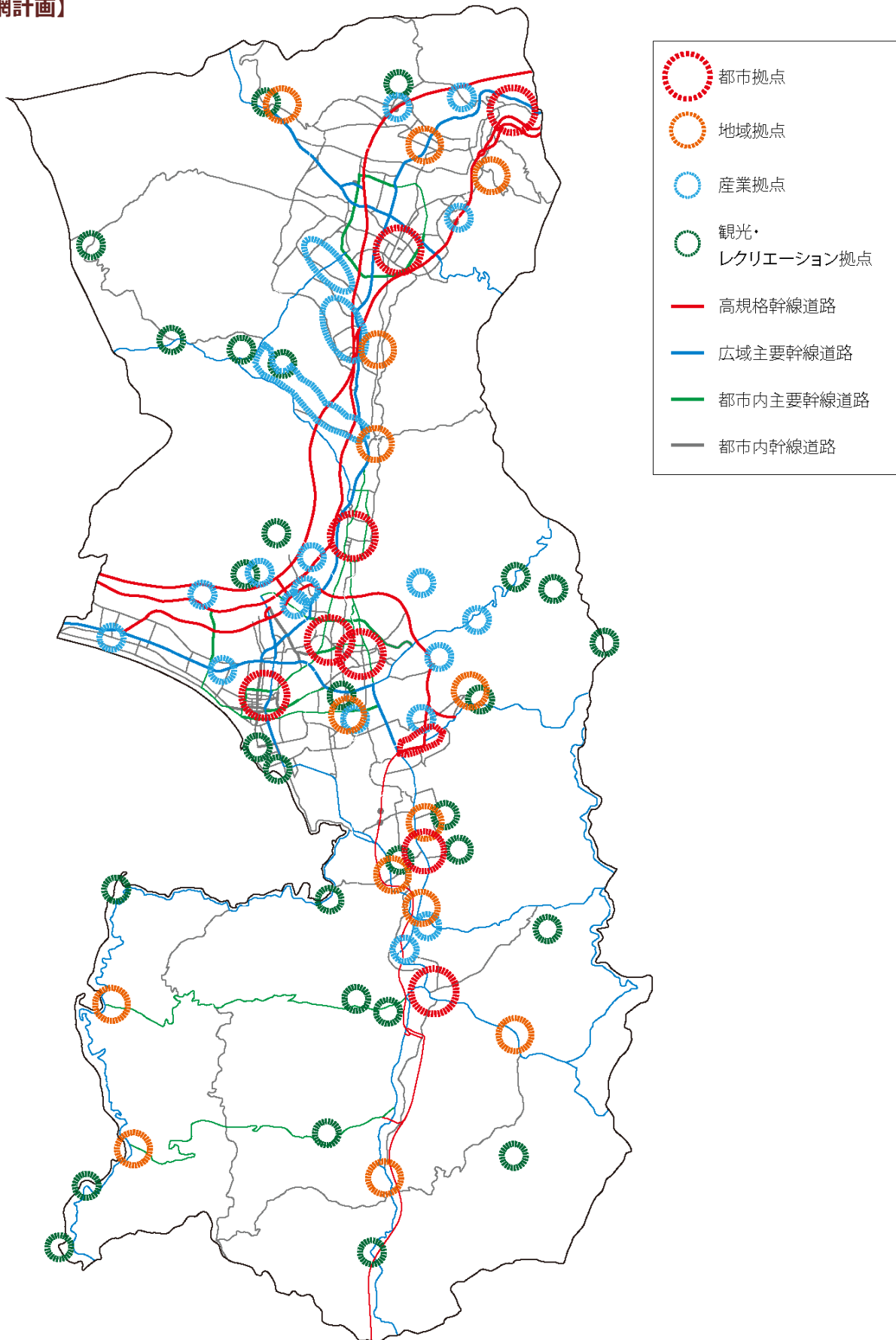
② 道路網計画

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

都市圏の骨格をなす道路網（骨格幹線道路網）

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

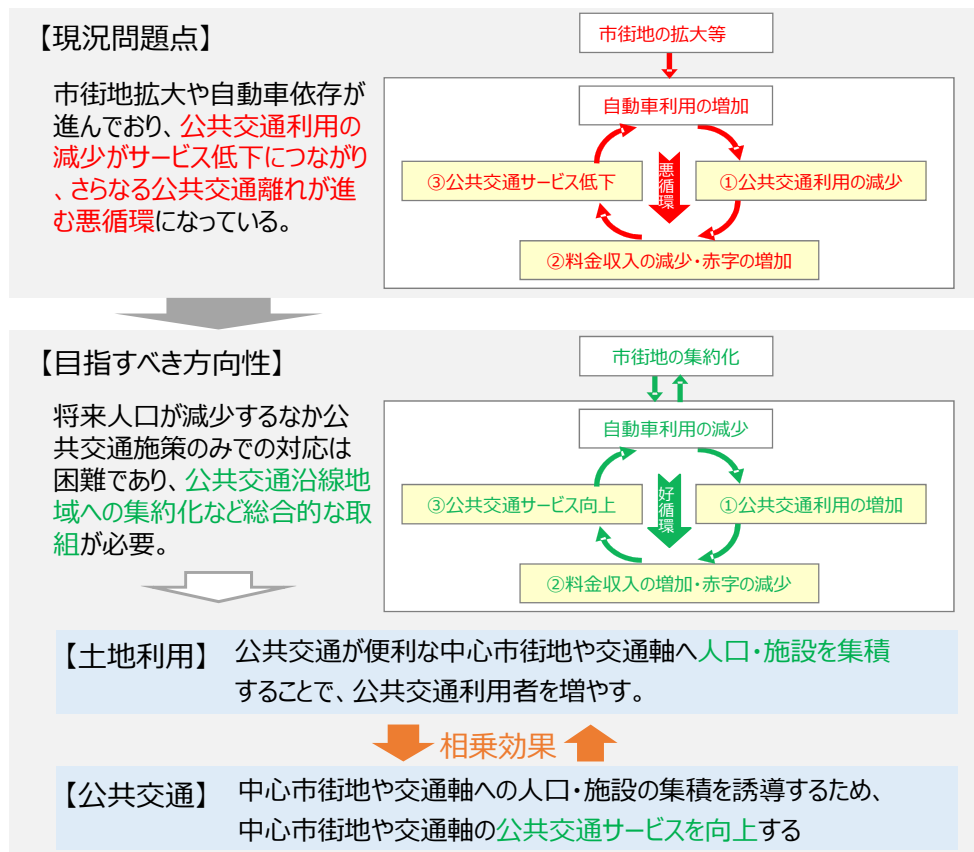
【道路網計画】



(2) 公共交通計画（都市圏の骨格となる公共交通ネットワーク）

①公共交通計画の基本的な考え方

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



②公共交通ネットワーク形成の考え方

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

<基幹バス>

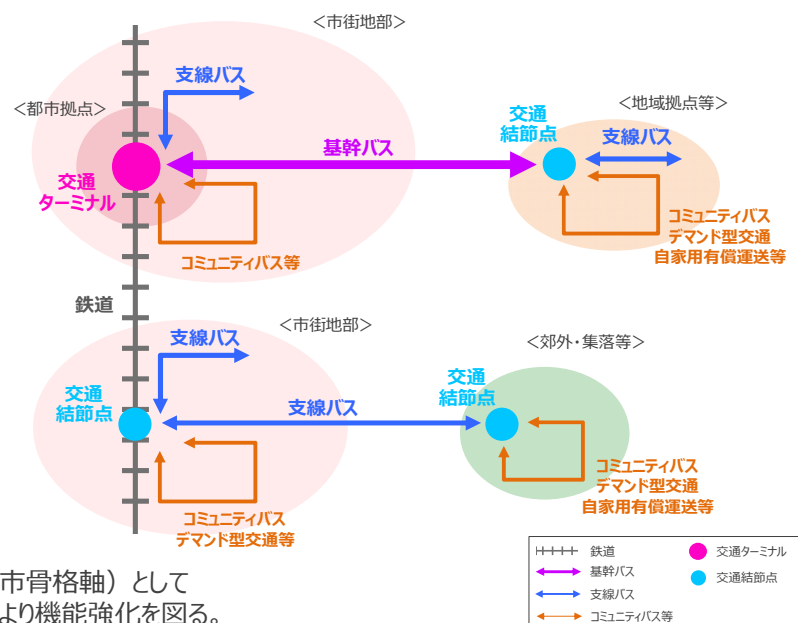
- 市街地内における基幹バス沿線地域のバスによる移動や、都市拠点と地域拠点等の拠点間のバスによる移動を確保

<支線バス>

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

<コミュニティバス等>

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

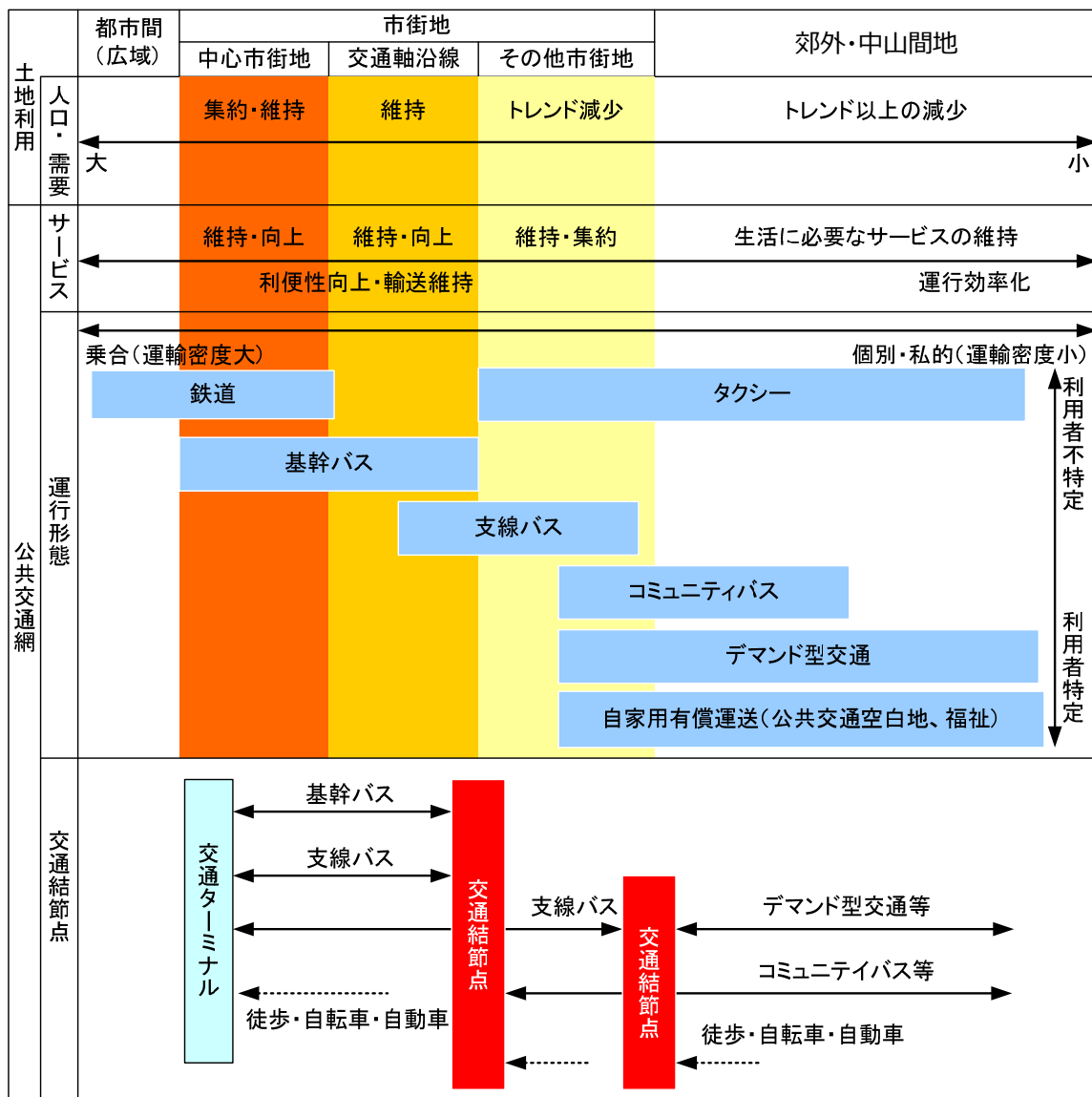


※鉄道網は骨格公共交通軸（広域連携軸、都市骨格軸）として維持し、結節点整備や接続バス網の改変等により機能強化を図る。

③地域特性（需要）に応じた公共交通サービスと運行形態の方向性

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

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



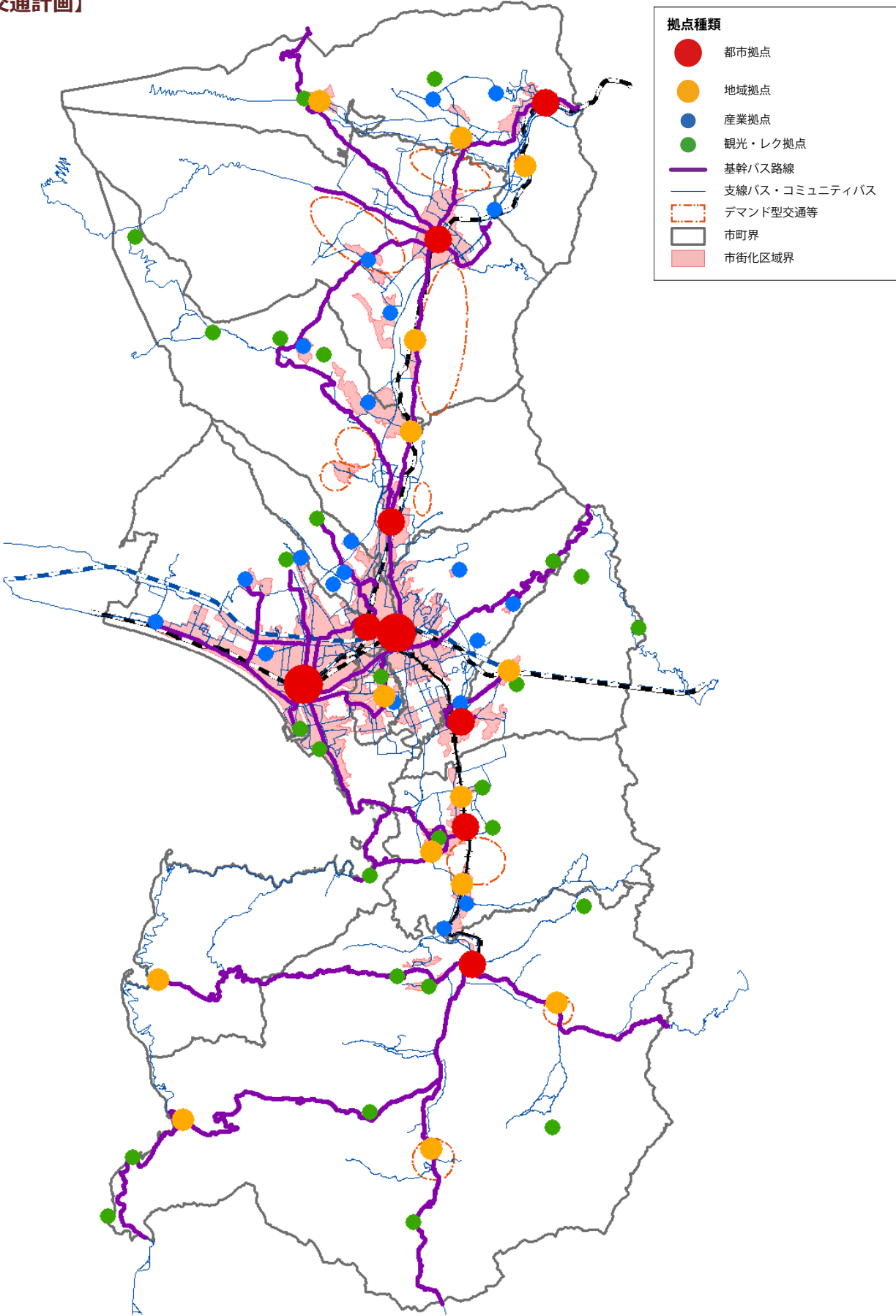
④公共交通計画

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

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

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

【公共交通計画】



5-3 基本方針に基づく戦略・施策

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

方針Ⅰ | 活力 ◆ 拠点集約型都市構造の実現に向けた交通体系の確立

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

戦略① 都市圏の骨格軸の形成

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

戦略② 都市拠点の魅力向上につながる交通施策の展開

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

戦略③ 地域間の連携を確保する交通基盤の整備

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

方針Ⅱ | 安全・安心 ◆ 安全・安心で快適な生活を支える交通体系の確立

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

戦略④ 高齢者をはじめ誰もが便利な移動手段の確保

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

戦略⑤ 健康で文化的な暮らしを支える交通施策の展開

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

戦略⑥ 災害に強く安心して移動できる交通施策の展開

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

方針Ⅲ | 交流 ◆ 交流促進・連携強化による観光を支援する交通体系の確立

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

戦略⑦ 高速・広域交通ネットワークの活用

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

戦略⑧ 観光交通に対応した交通施策の展開

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

【将来の都市圏イメージ】

東駿河湾都市圏の将来の都市圏イメージ



※ 吹き出しは、代表的な施策の一部を示したものです。

考え方

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

施策

● 高速道路等による広域連携軸の形成

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

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

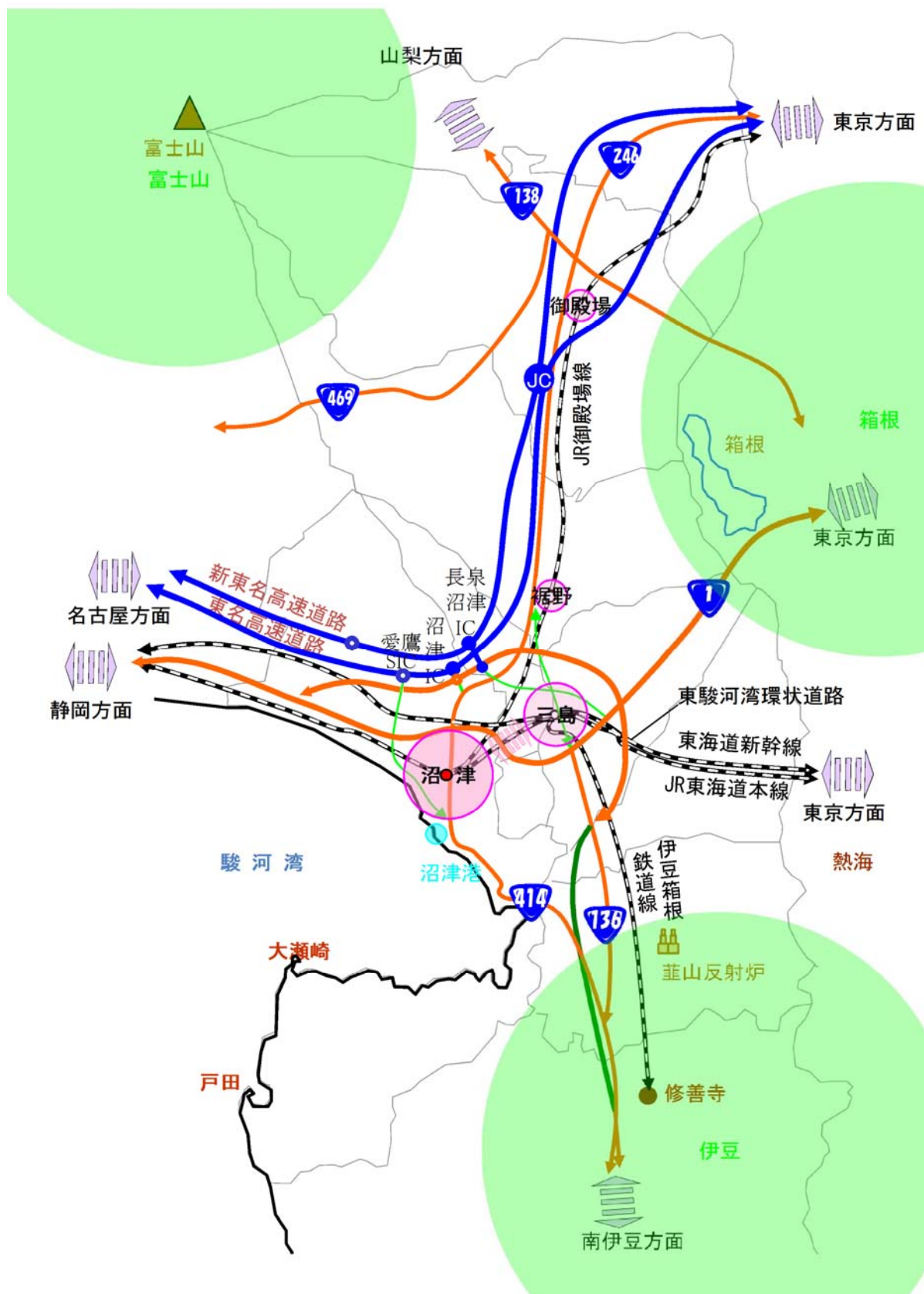
● 鉄道が担う広域連携軸の機能強化

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

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

主要交通施策の例

【都市拠点相互を結ぶ骨格軸（主要幹線道路、基幹的な公共交通）の形成】



考え方

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

施策

●鉄道を挟んで発展した都市拠点の連携強化

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

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

●都市拠点内におけるバス走行空間・待合空間の充実

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

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

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

●駐車場、駐輪場の整備及び配置の適正化

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

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

●賑わいを創出する歩行者・自転車空間整備、地域活動の場としての利用

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

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

主要交通施策の例

【沼津駅周辺総合整備事業】



事業により確保される新たな自由通路
北口・南口に自由に移動できるコンコース

出典：沼津市都市計画マスタープラン

【沼津駅周辺におけるバス路線の適正化・高度化】

ゆくり、行こうよ

駅⇄港
EVバス運行中!

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

EVバスって? EVバスは、環境にやさしい、省エネ、燃費が良く、騒音が少ないという新しい環境に優しいバスです。また、EVバスは、環境にやさしいというだけでなく、燃費の良さも大きな特徴です。また、EVバスは、環境にやさしいというだけでなく、燃費の良さも大きな特徴です。

お問い合わせ：沼津市都市計画課まちづくり推進課 (公共交通係)
TEL: 055-934-4799 E-mail: machi-nohaku@city.namatsu.lg.jp

ダイヤル路線 ※標準用の予定時刻は目安であり、路線に通過します。

沼津駅	大平町	上土	仲町	宮町	下河原	沼津港
9:20	9:25	9:36	9:29	9:32	9:34	9:37
10:20	10:25	10:26	10:29	10:32	10:34	10:37
11:20	11:25	11:26	11:29	11:32	11:34	11:37
12:20	12:25	12:26	12:29	12:32	12:34	12:37
13:20	13:25	13:26	13:29	13:32	13:34	13:37
14:20	14:25	14:26	14:29	14:32	14:34	14:37
15:20	15:25	15:26	15:29	15:32	15:34	15:37
16:20	16:25	16:26	16:29	16:32	16:34	16:37

毎30分

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

沼津駅⇄大平町⇄上土⇄仲町⇄宮町⇄下河原⇄沼津港

沼津港⇄大平町⇄上土⇄仲町⇄宮町⇄下河原⇄沼津駅

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

出典) 沼津市HP

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



出典) 事前：三島市HP 事後：事務局撮影

考え方

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

施策

●都市連携軸の形成

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

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

●市街地内等における渋滞の緩和

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

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

●地域間を連携する基幹バス路線の維持強化

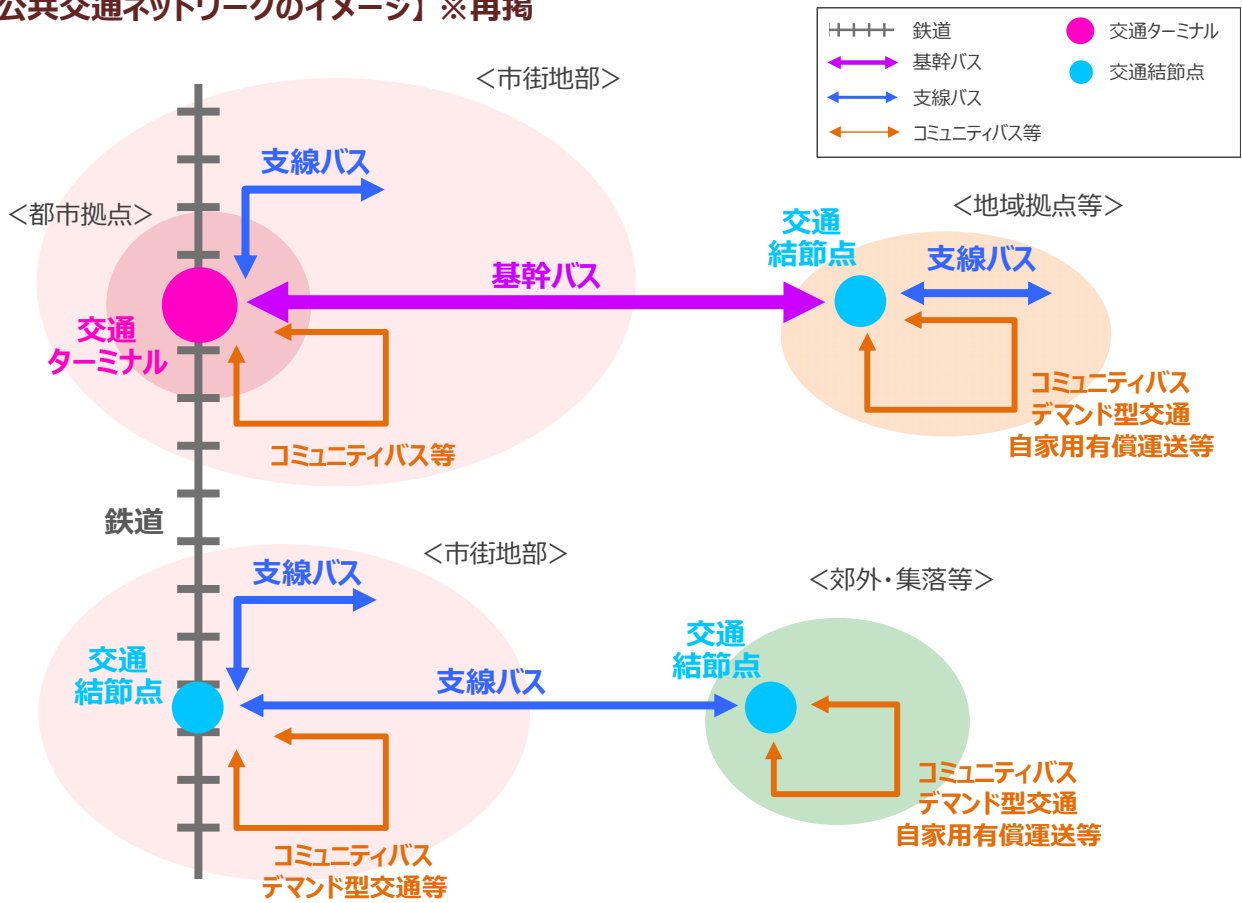
- ✓ 鉄道と共に、一定水準以上の運行頻度を確保した、地域の拠点を連絡する基幹バス路線の維持強化を図ります。
- ✓ 営業収益面で課題のある路線に対しては、地域公共交通会議等を活用し、行政、交通事業者、住民の相互協力による持続可能な運行形態の形成を図ります。
- ✓ 基幹バスから支線バス等へのスムーズな連絡に資する交通結節点の充実化・設定を図ります。
- ✓ 基幹バスと支線バス等の連携を高める結節点整備を進めます。

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

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

主要交通施策の例

【公共交通ネットワークのイメージ】※再掲



【公共交通運用形態の考え方】※再掲

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

考え方

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

施策

●生活交通の確保

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

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

●生活交通を維持する新たな施策の導入

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

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

●自動運転の導入研究

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

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

●公共交通のユニバーサルデザイン化

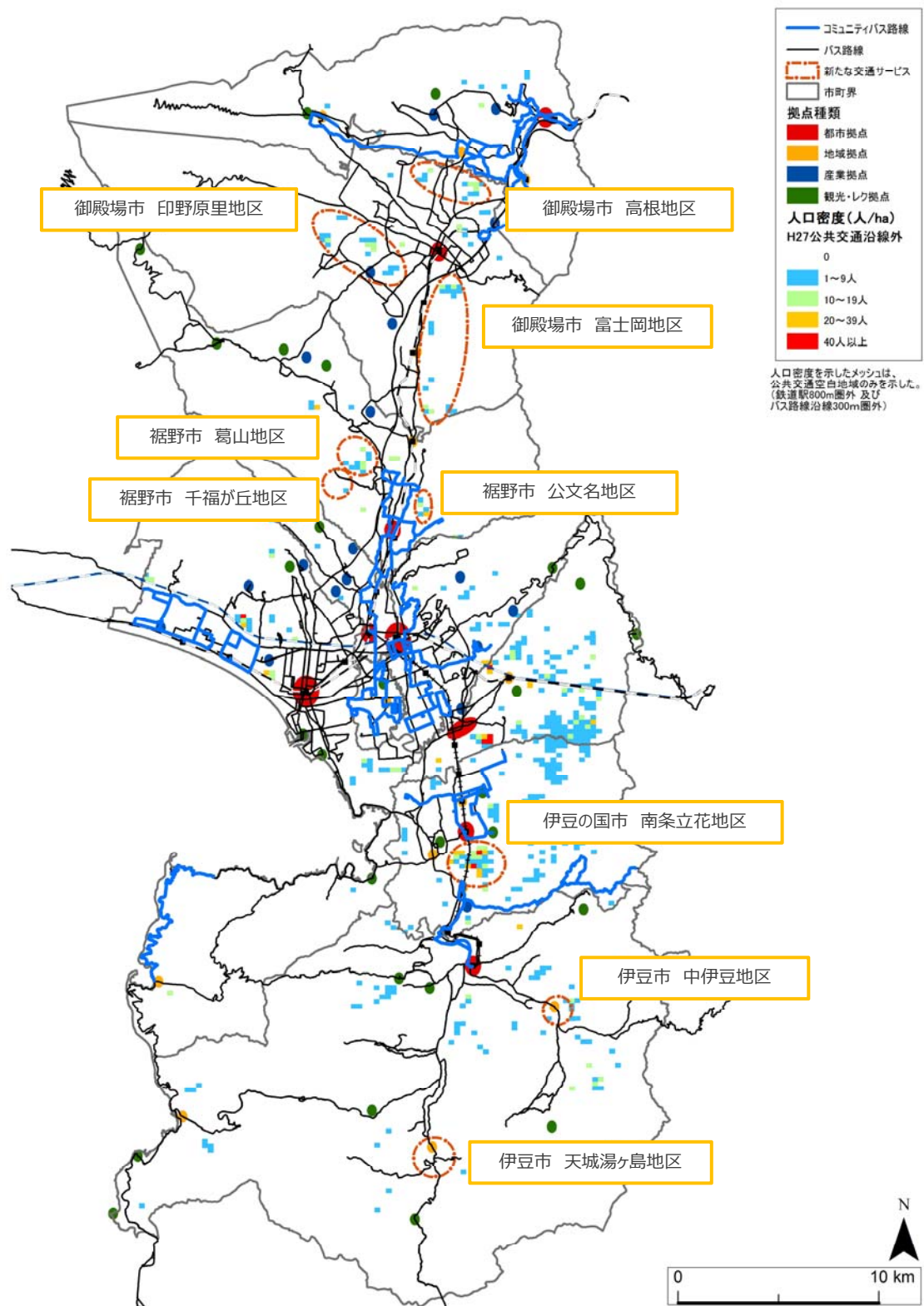
- ✓ 鉄道駅やバス停のバリアフリー化を推進すると共に、低床バスやユニバーサルタクシー車両の増加、高齢者用駐車スペースの確保やスムーズな乗継ぎ環境など、多面的なユニバーサルデザイン化を図ります。

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

主要交通施策の例

【現況コミュニティバス路線網、 交通空白地域への新たな交通サービスの導入検討箇所（案）】

新たな交通サービス：コミュニティバス、デマンド型交通、自家用有償運送



考え方

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

施策

●面的な歩行者環境の充実

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

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

●総合的な自転車利用環境の創出

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

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

●モビリティ・マネジメント

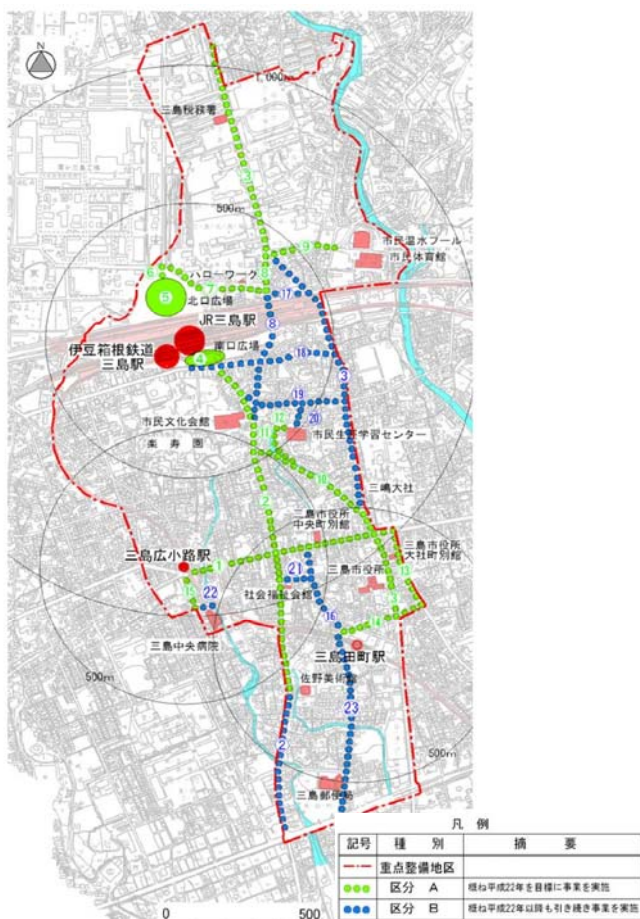
- ✓ 住民・行政・企業の連携により自動車利用から公共交通への手段転換などを促進することで、自動車利用と公共交通との共存を図ります。
- ✓ 観光来訪者の多い本都市圏の特性を考慮し、観光交通における自動車、小型モビリティ、自転車のシェアリングを含め、より効率的で魅力的な交通手段の選択性の向上を図ります。

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

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

主要交通施策の例

【バリアフリーな移動空間整備 (移動円滑化計画)】



出典) 三島市移動等円滑化基本構想 (平成20年3月)

【無電柱化整備例】

・無電柱化前



・無電柱化後



出典) 三島市HP (街中がせせらぎ事業)

【モビリティマネジメント (伊豆スカイラインの料金割引)】

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

【道の駅でのスポーツタイプ自転車レンタル (伊豆ゲートウェイ函南)】



出典) 道の駅 伊豆ゲートウェイ函南HP

伊豆スカイライン 30% OFF
箱根ターンパイク 通行料金割引

車種	伊豆スカイライン	伊豆スカイライン+箱根ターンパイク
軽自動車	400円	500円
普通車	600円	700円
大型車	1,000円	1,200円
バス	2,000円	2,500円

さらに早くて快適なドライブを楽しめます。

伊豆の周遊イベントは裏面をご覧ください!

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

出典) 静岡県道路公社HP

考え方

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

施策

●円滑な救援・支援活動を支える道路ネットワークの構築

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

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

●安全・安心な避難活動の支援

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

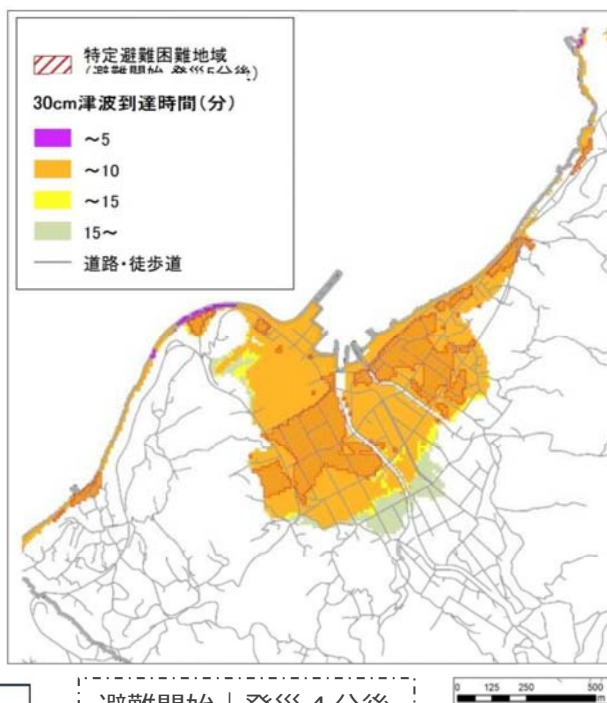
- ・伊豆縦貫自動車道
 - ・(主)沼津土肥線
 - ・沿岸地域等における避難路の整備
 - ・避難誘導サインの整備
- 等

主要交通施策の例

【伊豆地域の道路啓開方法】



【地域における避難路の整備】



避難開始 | 発災 4 分後
歩行速度 | 60m/分

出典) 伊豆市津波避難計画 (Vol.2) (H30.3)

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

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

【津波避難タワー（伊豆市八木沢地区）】



出典) 伊豆市“海と共に生きる”観光防災まちづくり推進計画 (H29.5)

考え方

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

施策

● ICアクセス道路の整備推進

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

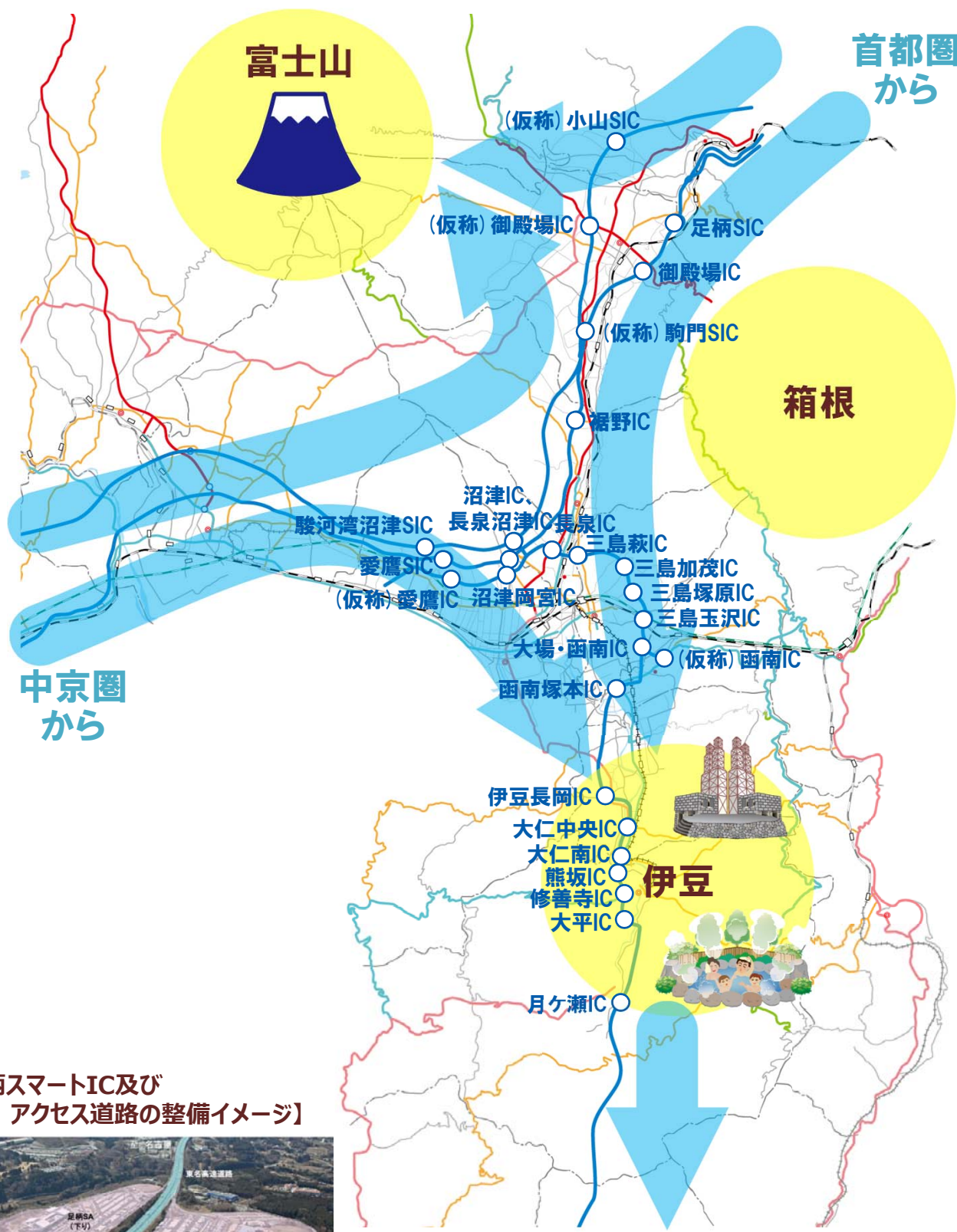
- ・(都)三枚橋岡宮線（沼津ICアクセス）
- ・(都)片浜池田線（愛鷹SIC、（仮称）愛鷹ICアクセス）
- ・国道136号 土肥拡幅（月ヶ瀬ICアクセス）
- ・(都)御殿場高根線（（仮称）御殿場ICアクセス）
- ・市道3697号線,3698号線（（仮称）駒門スマートICアクセス）
- ・町道2414号線（足柄スマートICアクセス）
- ・町道3628号線（（仮称）小山スマートICアクセス） 等

● スマートIC等の整備推進

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

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

主要交通施策の例



【足柄スマートIC及びアクセス道路の整備イメージ】



出典) 足柄スマートIC実施計画書 (H28.5)

考え方

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

施策

●観光周遊ネットワークの形成

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

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

●東京2020オリンピック・パラリンピック関連施策の継続・活用

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

・関連施設の活用 ・会場への輸送計画やサイン計画 ・交通安全対策 等

●世界に誇る観光集積地としての魅力向上支援

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

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

●海外観光客の満足度を高める情報提供

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

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

主要交通施策の例

【狩野川を中心としたサイクリングマップ】



出典) 沼津市HP

【サイクルラックバス】



出典) 東海自動車株式会社 HP

【標識や案内板の多言語化】



今回整備された地図標識

裏側に①マーク

凡例は4か国語表示

地図案内標識
(4ヶ国語表示)

出典) 静岡県HP (伊豆地域公共サイン整備計画)

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



出典) 駿河湾フェリーHP

5-4 期待される主な効果

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

活力

効果①

道路混雑緩和 が期待されます

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

効果②

中心市街地のにぎわい向上 が期待されます

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

効果③

自動車以外の手段による行動の増加 が期待されます

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

安全・安心

効果④

交通事故の減少 が期待されます

交通事故発生件数が約1割減少

効果⑤

救急医療機関までアクセス向上 が期待されます

第3次救急医療機関から30分以内のエリアに居住する住民の割合が約1割増加

交流

効果⑥

観光アクセス向上 が期待されます

高速ICや新幹線駅から主要観光地までのアクセス時間が約2割短縮

効果⑦

都市圏内外の活発な交流 が期待されます

高速IC4箇所の新規整備などにより、高速ICの利用交通量が約6割増加

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