



平成31年2月

東駿河湾都市圏総合都市交通計画協議会



1. はじめに -----	1
2. パーソントリップ調査結果の概要 -----	2
3. 東駿河湾都市圏の都市交通の現状と将来の見通し -----	3
4. 東駿河湾都市圏が目指す都市交通像と都市交通体系の基本方針 ---	9
5. 都市圏将来像 -----	11
6. 交通ネットワーク計画 -----	12
7. 基本方針に基づく戦略・施策 -----	14
8. 都市交通マスタープランの展開 -----	23

1.はじめに

都市交通マスタープラン（総合都市交通計画）とは

- 都市交通マスタープラン（総合都市交通計画）はパーソントリップ調査などを踏まえ、現状及び将来にわたる都市交通の課題に対応するために関係機関が共同で策定する都市圏交通の将来ビジョンです。
- 概ね20年後の都市圏の将来像を見据え、それを支える交通体系（公共交通や自動車、徒歩・自転車）のあり方を提案します。

【対象地域】

●調査対象地域

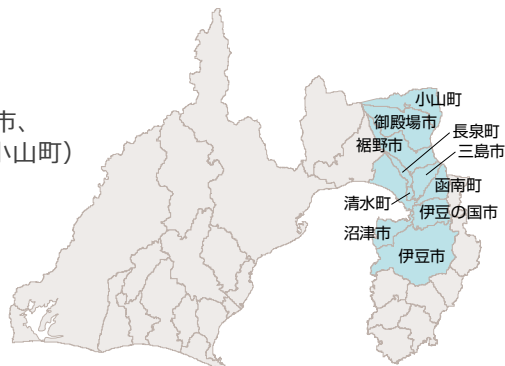
- 東駿河湾都市圏
（沼津市、三島市、御殿場市、裾野市、伊豆市、伊豆の国市、函南町、清水町、長泉町、小山町）
- 対象世帯数：約28万世帯（人口約65万人）

●目標年次

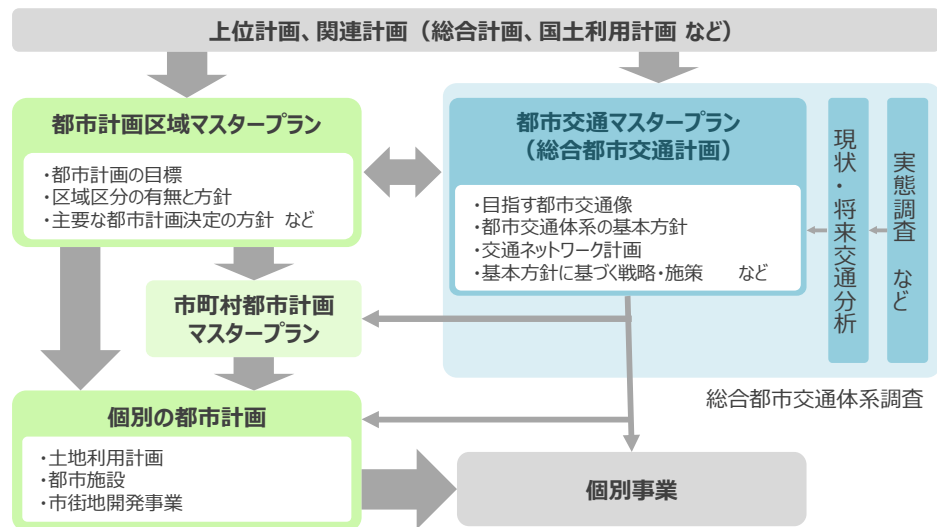
- 概ね20年後の平成47年（2035）

●策定主体

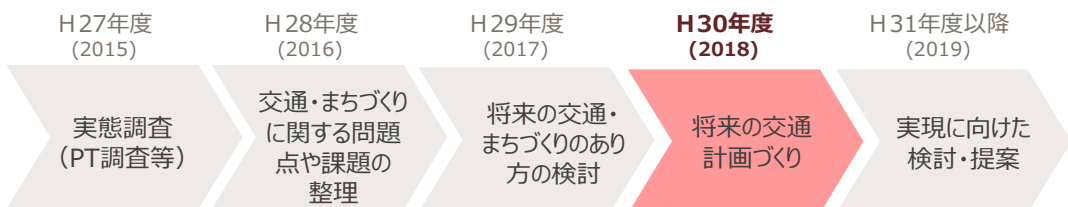
- 東駿河湾都市圏総合都市交通計画協議会



【都市交通マスタープランの位置付け】



【計画づくりのながれ】



パーソントリップ調査（PT調査）とは

- パーソントリップとは、人（パーソン）の動き（トリップ）を意味します。
- 『パーソントリップ調査』とは、どのような人が、いつ、どこからどこへ、何の目的で、どのような交通手段で移動したかについて調査し、平日1日の全ての動きをとらえる交通実態調査で、概ね10年に1度実施しています。



【平成27年度(2015)に実施した第3回東駿河湾PT調査の概要】

調査日	H27年(2015)12月、H28年(2016)2月
調査方法	郵送配布、郵送・WEB併用回収
調査結果	約28万世帯の中から約8万世帯を無作為抽出し、約2万世帯（約4万人）から回答

過去の都市交通マスタープランの主な提案施策

公共交通計画

- バスの使いやすさ向上のための乗り継ぎダイヤ等の見直しの検討
- 「ミューバス」「すそのーる」など、コミュニティ交通の導入の検討
- 一部の鉄道駅でのバリアフリー化や南北自由通路の整備の検討 …など



道路交通計画

- 高速道路へアクセスする道路の整備の検討
- 都市計画道路の整備や見直しの検討
- 大規模施設の整備に伴う交通影響の検討 …など



自転車・歩行計画

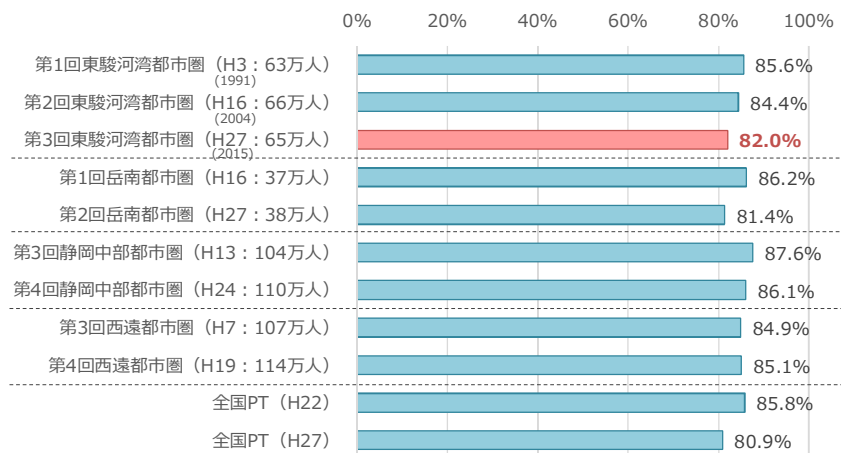
- 歩行者空間と自転車空間の分離の検討
- 歩行者ネットワーク形成の検討
- 幅の広い歩道整備の検討
- 駅前・駅周辺整備の検討 …など



2. パーソントリップ調査結果の概要

外出率

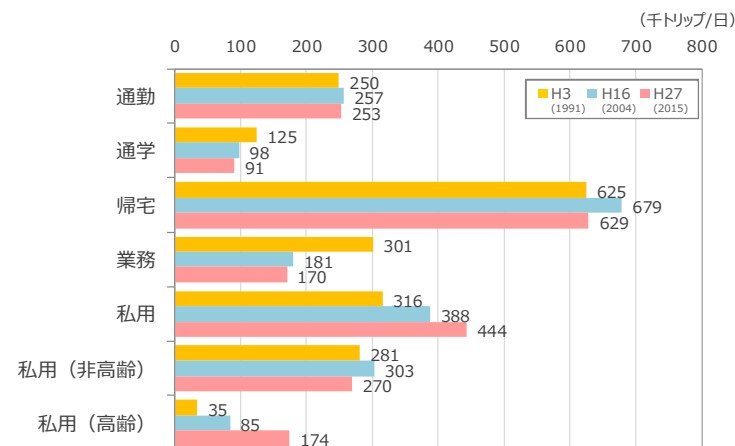
- 本都市圏の外出率は他都市圏と比べて若干低くなっているほか、第1回調査（H3（1991））以降減少傾向となっています。



出典) 各回PT調査、都市計画ハンドブック

目的別トリップ数

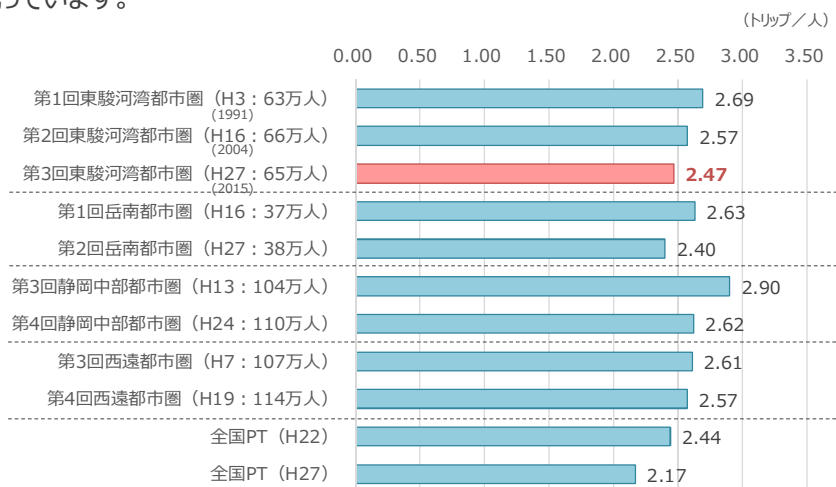
- 高齢化の進展に伴い、高齢者の私用目的トリップは第1回調査（H3（1991））以降増加を続け、第2回調査（H16（2004））から2倍以上となっています。
- 通学、業務目的は第1回調査（H3）以降減少が継続、通勤、帰宅、非高齢者の私用目的は第2回調査（H16）から減少に転じています。



出典) 各回PT調査

一人当たりトリップ数

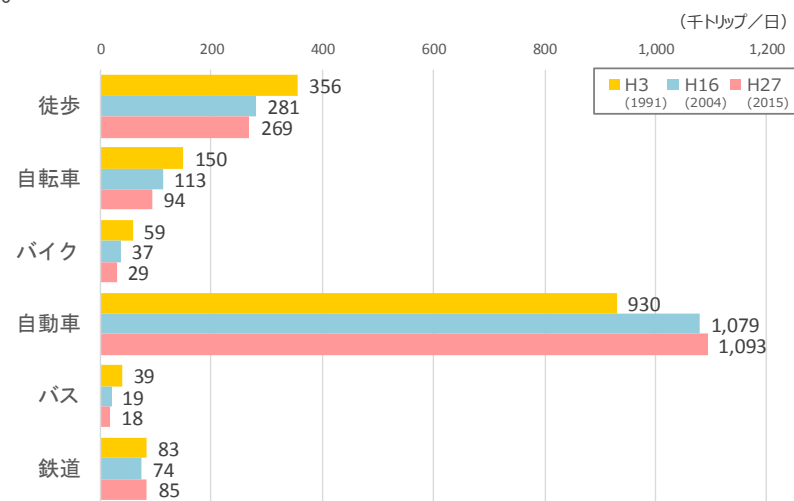
- 本都市圏における一人当たりトリップ数は、2.47トリップ/人と他都市圏と概ね同じですが、第1回調査（H3（1991））以降減少傾向にあり移動回数が減っています。



出典) 各回PT調査、都市計画ハンドブック

代表交通手段別トリップ数

- 運転免許保有者数の増加などにより、自動車利用トリップは第1回調査（H3（1991））以降増加を続けていますが、その他の手段は減少傾向となっています。



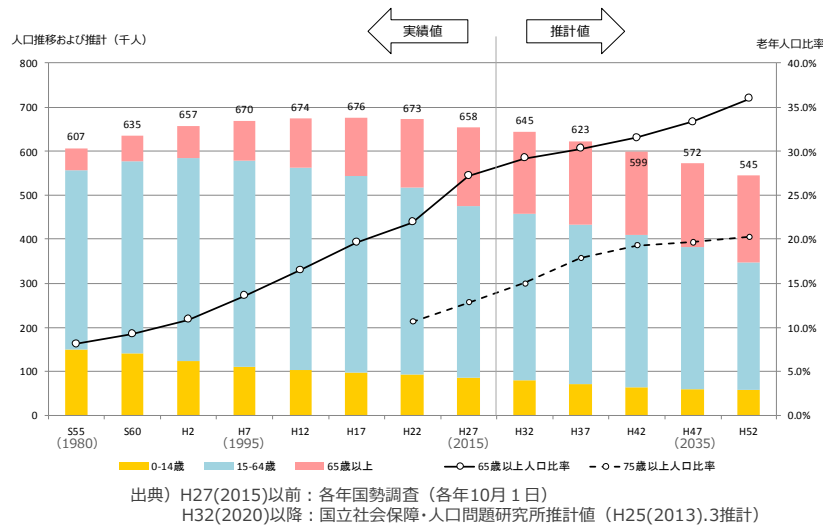
出典) 各回PT調査

3.東駿河湾都市圏の都市交通の現状と将来の見通し

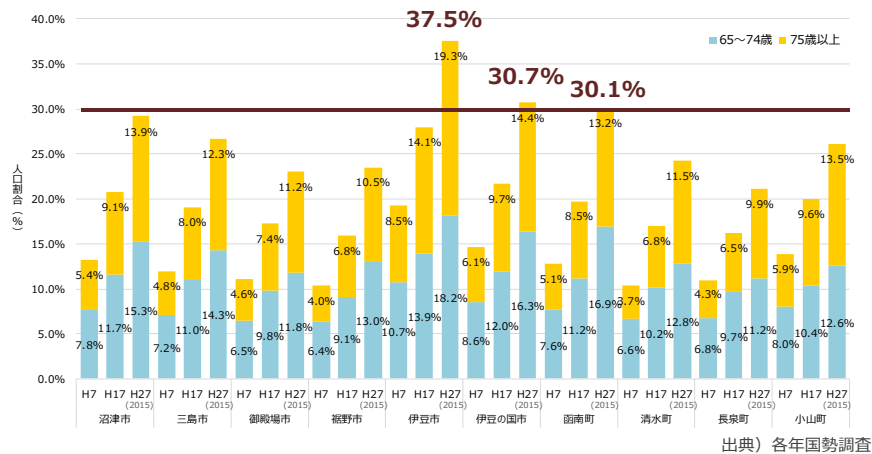
人口減少と少子高齢化の本格化

- 東駿河湾都市圏においても全国傾向と同様に人口減少が進んでおり、20年後のH47（2035）人口は現状よりも約13%少ない57.2万人になると予測されています。
- 年少人口及び生産年齢人口の減少が進む一方で老年人口は年々増加を続け、20年後には約3人に1人が高齢者となることが予想されます。
- 高齢化率を市町別にみると、都市圏南部の伊豆市、伊豆の国市、函南町では既に高齢化率が30%以上となっています。

【東駿河湾都市圏における人口推移】

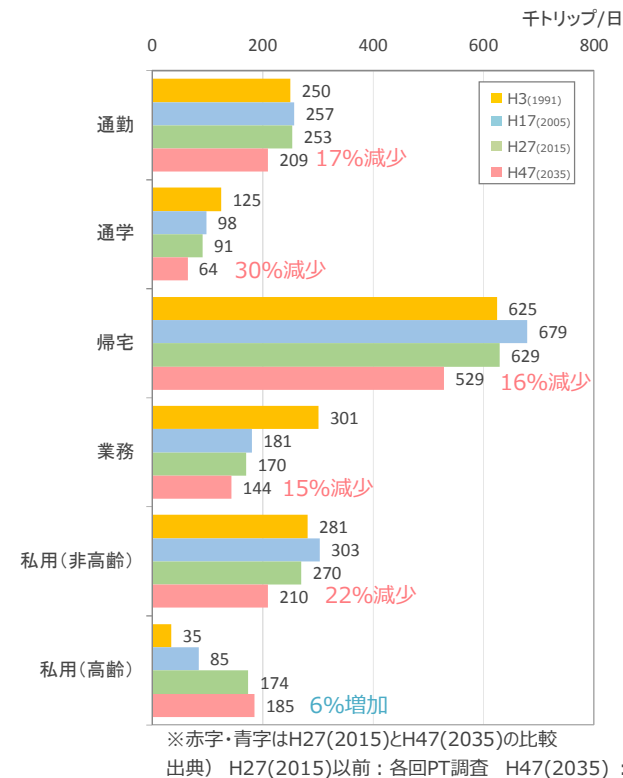
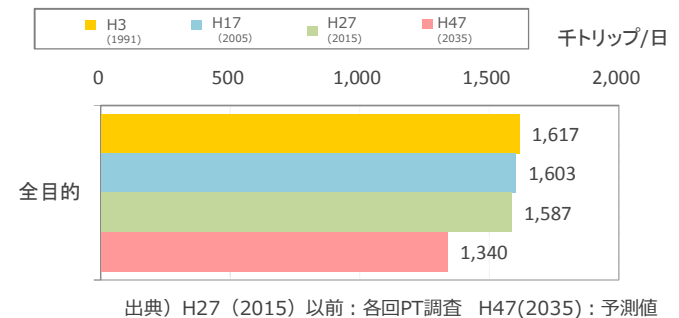


【各市町における高齢化率の推移】



総トリップ数が減少する中、高齢者私用トリップの増加が継続

- 人口減少と高齢化の進展により、総トリップ数はH27（2015）時点の159万トリップから約25万トリップ（約16%）減少し、134万トリップとなるが見込まれます。
- 総トリップ数の減少にともない多くの目的でトリップ数が減少となる中、高齢化の進展により高齢者の私用目的のみトリップ数が増加することが予想されます。

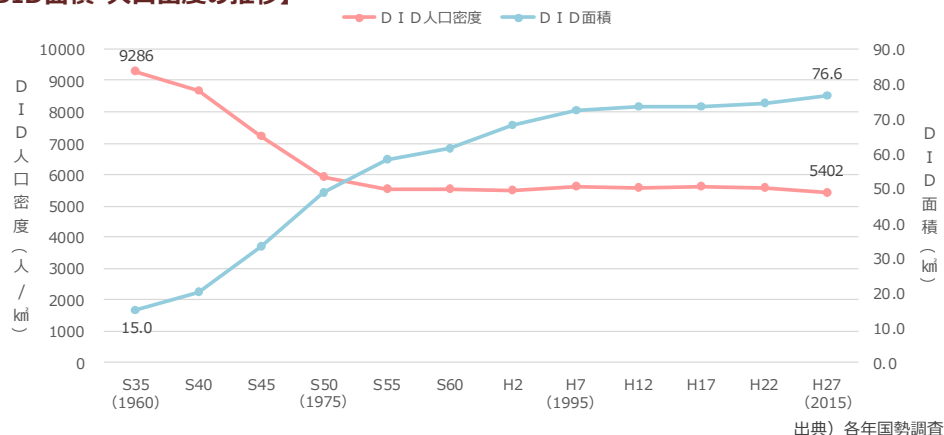


3.東駿河湾都市圏の都市交通の現状と将来の見通し

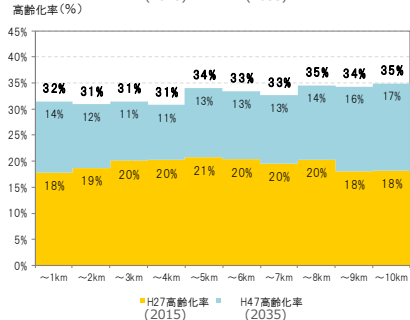
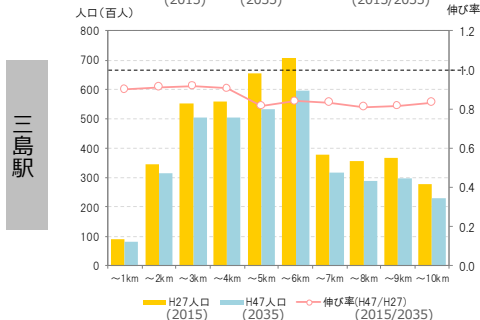
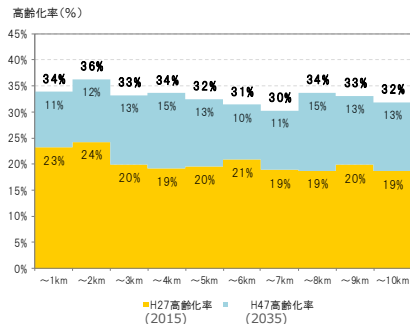
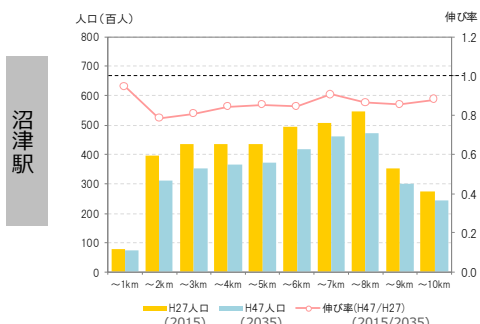
低密度市街地の拡大

- 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割減となっており、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】

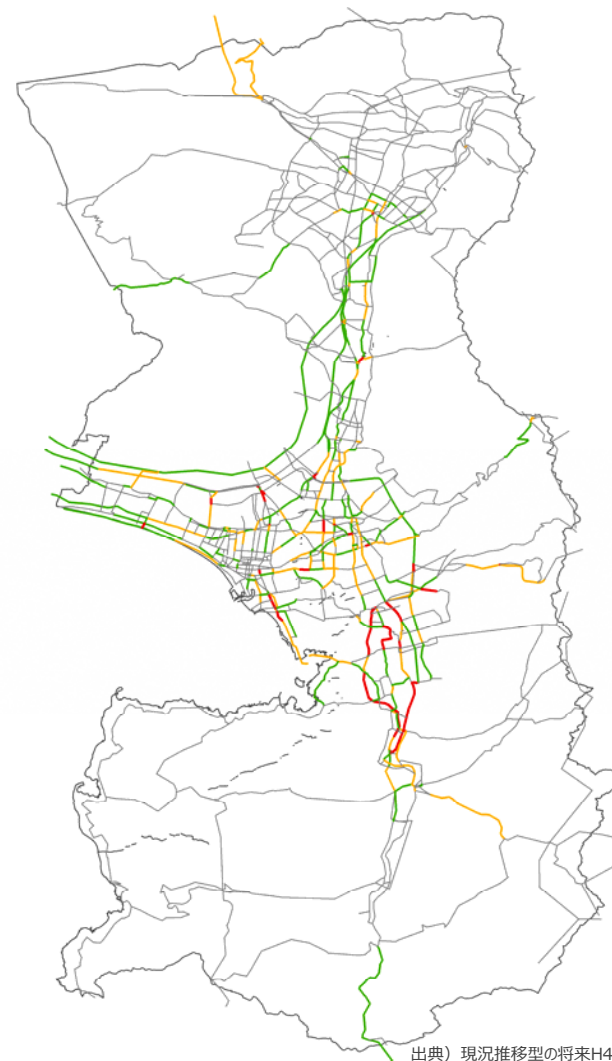


出典) H27(2015)：国勢調査
H47(2035)：推計値

交通渋滞の残存

- 将来は、人口減少に伴い総交通量は減少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。

【事業中の道路整備完了後に残存する渋滞区間】



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	慣性的な混雑状態

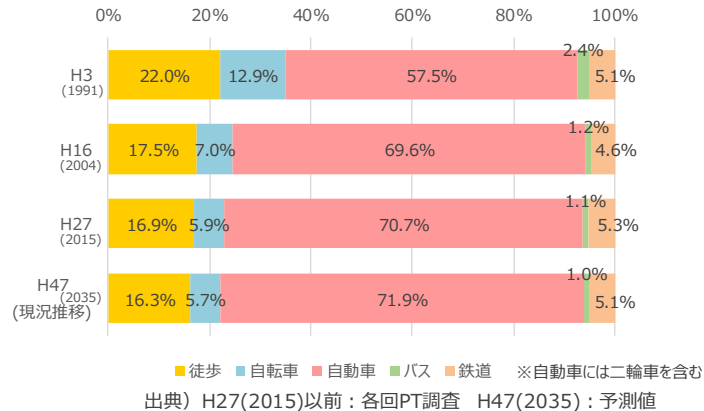
※各駅と250mメッシュ中心までの距離に基づき集計
※将来は小ゾーン内のメッシュ人口比（総人口）は一定として、小ゾーン人口を各メッシュに振り分けたのちに集計

3.東駿河湾都市圏の都市交通の現状と将来の見通し

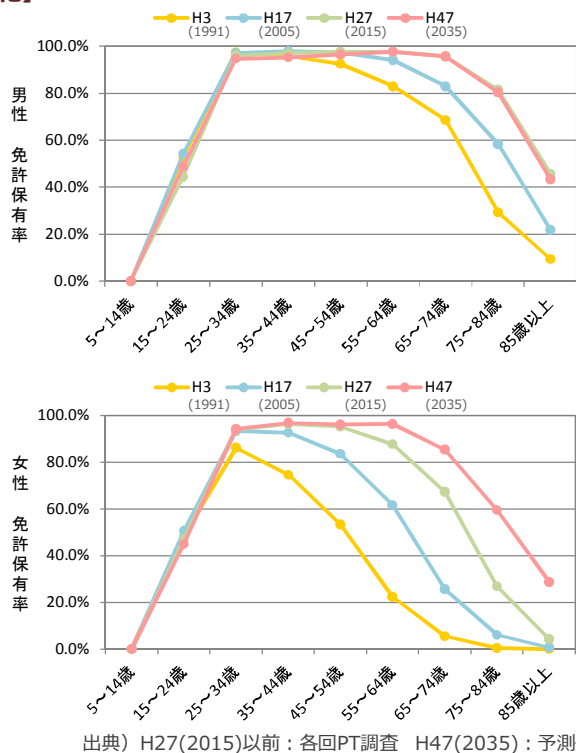
自動車依存の進行

- 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】

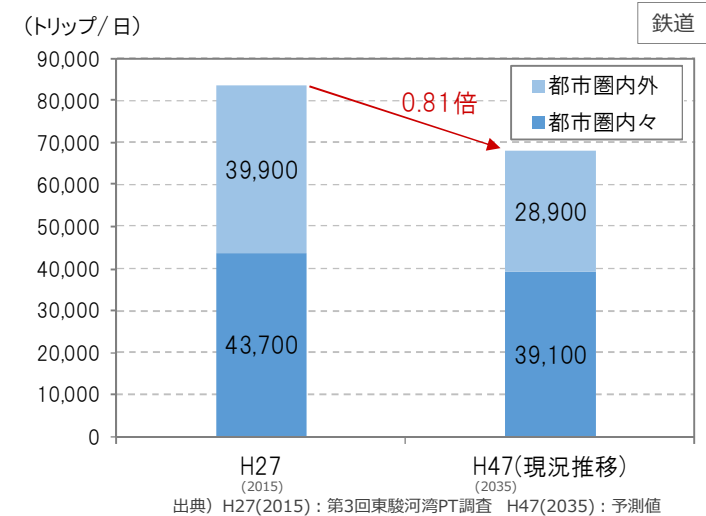
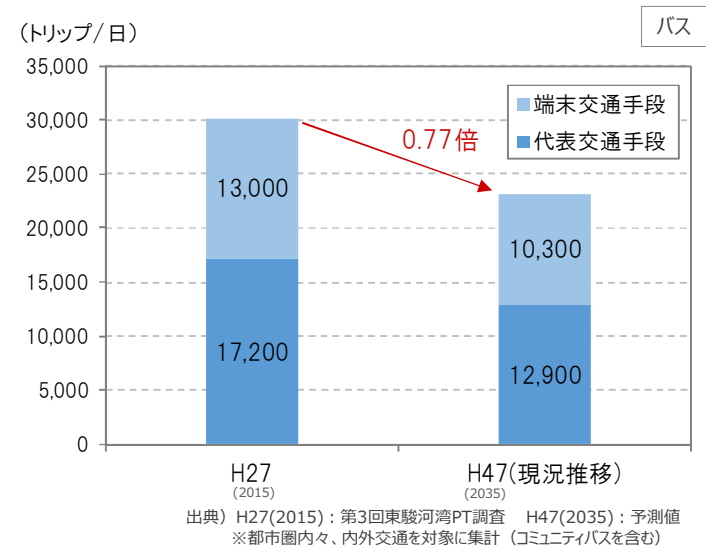


※H47(2035)はH27(2015)の個人属性別免許保有率を20年後にスライドした上で、運転免許統計から得られる静岡県年代別免許返納率を考慮して設定

公共交通サービスの低下が懸念

- 人口減少に伴い、H27（2015）時点と比べるとバストリップは約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。

【バス・鉄道トリップの変化】

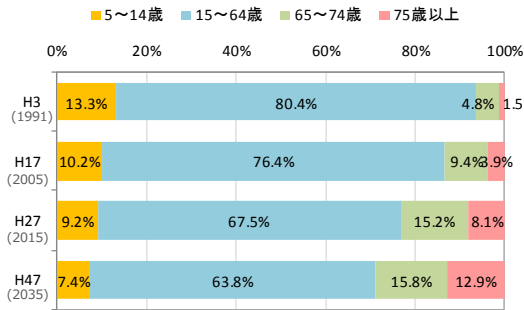


3.東駿河湾都市圏の都市交通の現状と将来の見通し

高齢者交通の増加

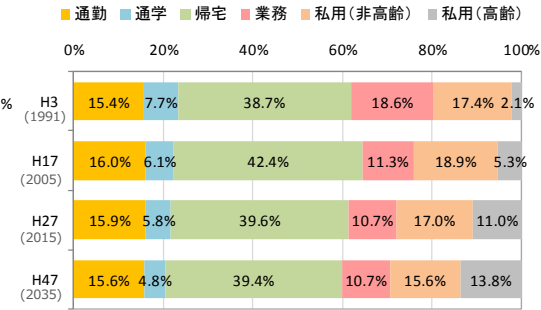
- 年少・生産年齢人口の減少、老年人口の増加に伴い、高齢者のトリップ割合が全体の約30%となることが予想されます。
- 目的構成をみると、高齢者の私用目的のみが増加となっており、目的や移動時間帯が多様な高齢者交通の増加が予想されます。
- 高齢者の自動車利用の増加により、身近な生活道路における出会頭事故の増加が懸念されます。

【年齢別トリップ割合の変化】



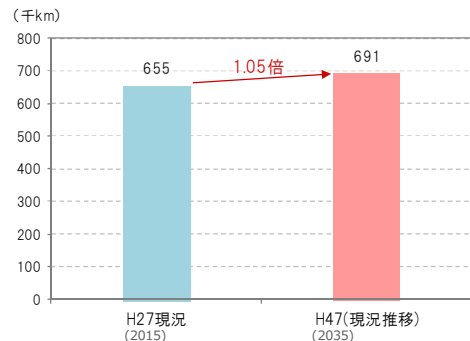
出典) H27(2015)以前：各回PT調査 H47(2035)：予測値

【目的構成の変化】



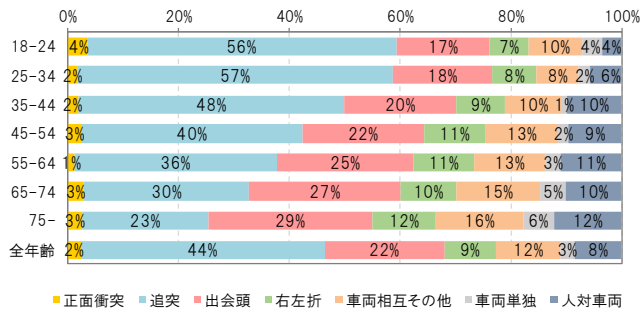
出典) H27(2015)以前：各回PT調査 H47(2035)：予測値

【高齢者の自動車利用距離の変化 (私用目的)】



出典) H27(2015)：第3回東駿河湾PT調査 H47(2035)：予測値 ※高齢者の私用目的で代表交通手段が自動車であるトリップ距離を小ゾーン間距離に基づき集計

【高齢ドライバー起因事故の特徴】

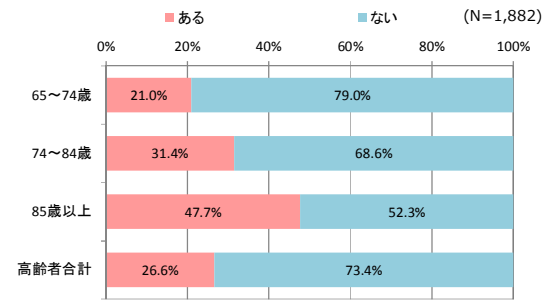


出典) H28(2016)静岡県警事故データ (高速道路を除く) ※四輪車運転者が第一当事者である都市圏内の事故を集計

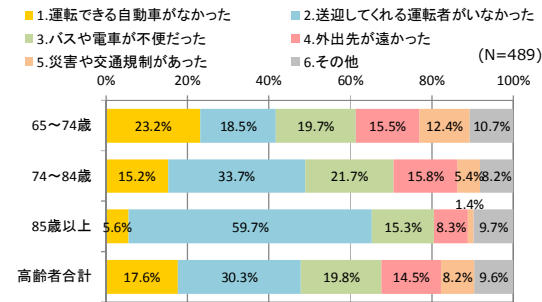
移動が困難な高齢者の増加

- 高齢者の約30%が移動手段が原因で外出をあきらめた経験があり、その理由の約半数が自動車での移動に関することから、高齢者においても自動車依存が伺えます。
- 自動車の代替手段となり得る公共交通利用が不便な中山間地等に居住する高齢者は現状の約3倍となることを見込まれるなど、移動が困難な高齢者の増加が懸念されます。

【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】

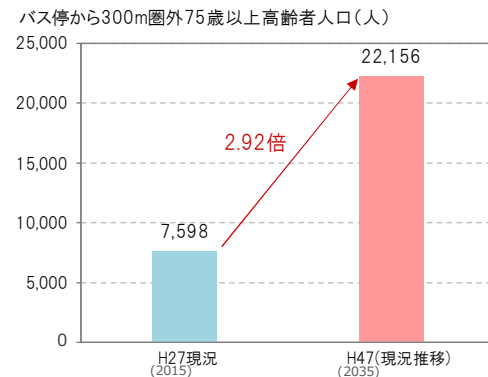


出典) 住民交通意識アンケート調査 (第3回) ※高齢世帯用



出典) 住民交通意識アンケート調査 (第3回) ※高齢世帯用

【移動が困難な高齢者の見通し】



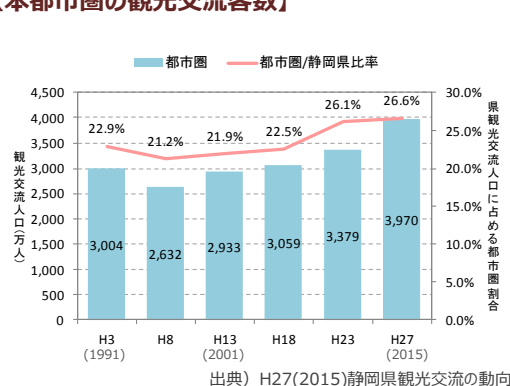
※バス停から300m圏外に居住する75歳以上高齢者人口を集計 出典) H27(2015)：第3回東駿河湾PT調査 H47(2035)：予測値

3.東駿河湾都市圏の都市交通の現状と将来の見通し

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。
- 観光客の特性として、日帰りや観光地への立寄り回数が1箇所のみが約半数を占めていることから、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。

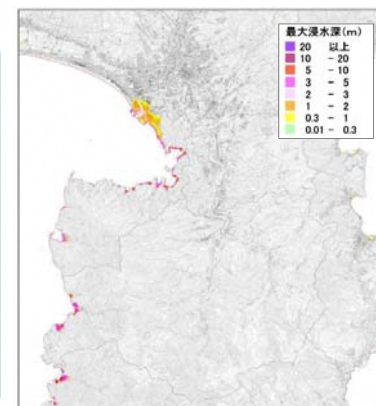
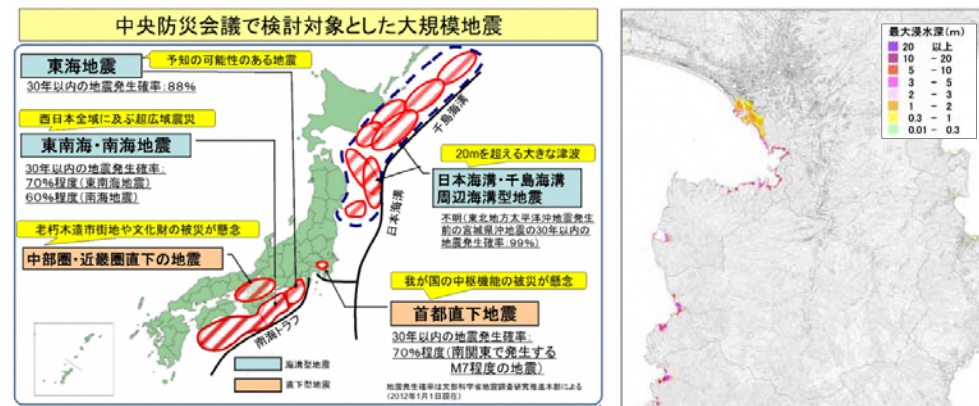
【本都市圏の観光交流客数】



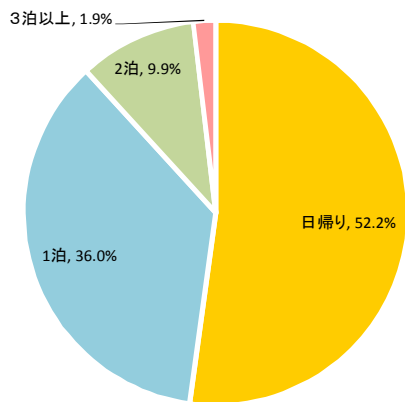
大規模災害リスクの高まり

- 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。

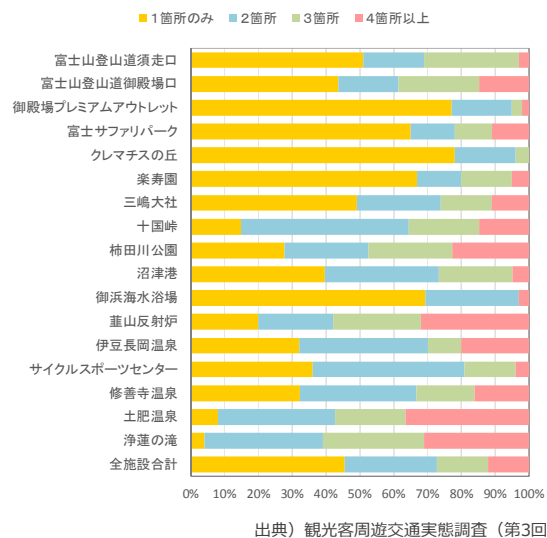
【大規模災害の予測】



【観光客の滞在日数】



【観光地別立寄り回数】



【伊豆地域の緊急輸送路と災害危険性】

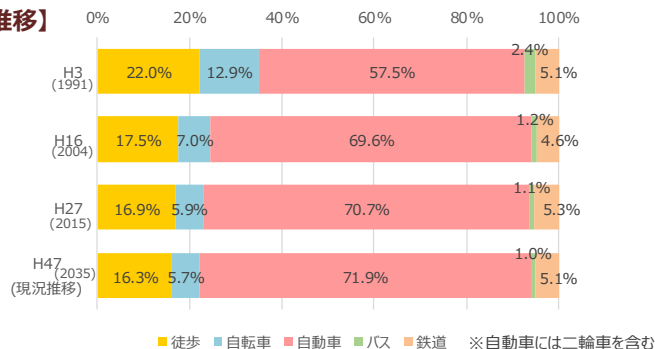


3.東駿河湾都市圏の都市交通の現状と将来の見通し

自転車利用ニーズの高まり

- 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】



【自転車走行空間に対する不満理由】

出典) 住民交通意識アンケート調査 (第3回、第2回)

	沼津市	三島市	御殿場市	裾野市	伊豆市	伊豆の国市	函南町	清水町	長泉町	小山町	都市圏合計
1.自転車の通行スペースが狭い	24%	23%	24%	24%	23%	21%	21%	26%	25%	25%	24%
2.自転車道等が少ない	19%	19%	20%	19%	20%	22%	19%	19%	20%	16%	19%
3.歩行者と自転車が混在し危険	20%	19%	19%	17%	15%	16%	18%	22%	19%	14%	19%
4.自動車が横を通り危険	21%	21%	21%	23%	21%	23%	22%	20%	21%	17%	21%
5.駐輪場が少ない・目的地から遠い	7%	5%	4%	3%	5%	2%	4%	2%	4%	5%	5%
6.駐輪料が高い	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	1%	1%
7.その他	4%	5%	5%	7%	9%	5%	8%	4%	3%	10%	5%
8.該当なし	4%	6%	8%	7%	10%	6%	7%	6%	5%	13%	6%

移動手段の多様化

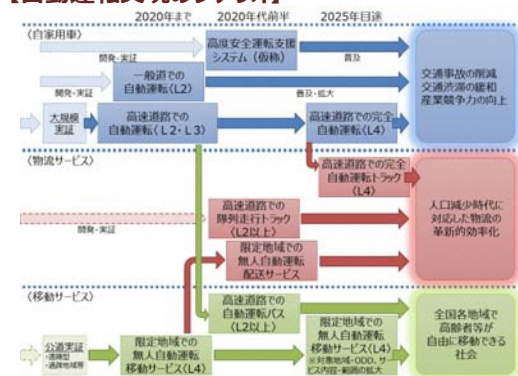
- 新たな移動手段として超小型モビリティや自動運転サービスの実証実験が進むなど、移動手段の多様化が進んでおり、交通事故の低減や交通渋滞の緩和、移動が困難な方々の支援など、様々な場面での活用が期待されています。

【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】

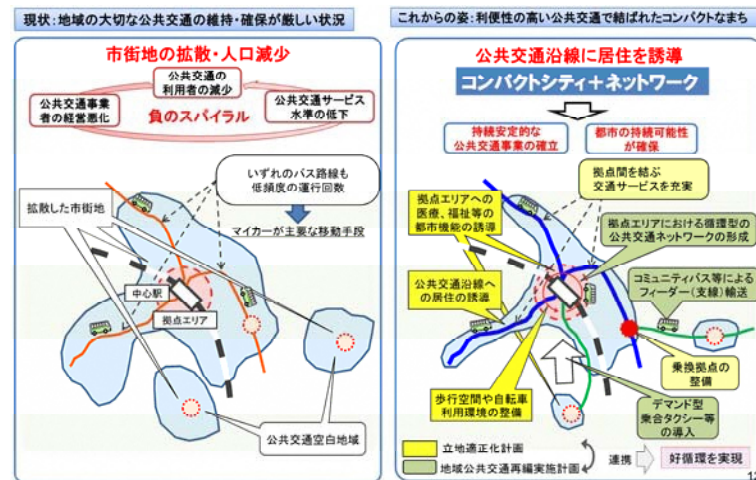


出典) 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議「官民 ITS 構想-ロードマップ 2018」

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 (2014) .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】



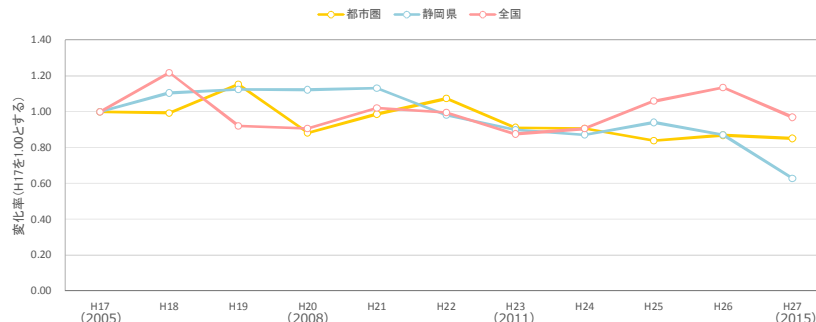
出典) 国土交通省資料

インフラ維持管理更新費用の増大と新設整備予算の抑制

- 人口減少、超高齢化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(2005)基準

出典) 総務省「市町村別決算状況調査」



4.東駿河湾都市圏が目指す都市交通像と都市交通体系の基本方針

都市交通マスタープランの構成

都市交通政策の方向性の検討

東駿河湾都市圏の都市交通の現状と将来の見通し

人口減少 少子高齢化	低密度市街地 の拡大	自動車依存と 交通渋滞	公共交通 サービスの低下	高齢者交通 の増加	移動が困難な 高齢者の増加
観光地としての 魅力向上	大規模災害 リスクの高まり	自転車利用 ニーズの高まり	移動手段の 多様化	コンパクト+ネットワーク の推進	財政制約

都市交通政策の目指すべき方向性

- 都市構造 | 拠点集約型都市構造
- 道路網 | 拠点集約型都市構造に合わせた道路網の構築
- 公共交通 | 公共交通への利用転換に向けて実効性のある施策を展開

都市交通マスタープラン

東駿河湾都市圏が目指す都市交通像

「都市圏将来像」の実現に向け、都市交通政策の方向性を踏まえて設定した東駿河湾都市圏が目指す都市交通の姿

都市交通体系の基本方針

都市交通像の実現に向けた交通体系を構築する上での視点

基本方針に基づく戦略・施策

都市交通像の実現に向けて、戦略的に実施する代表的な交通施策

交通ネットワーク計画

都市交通像を具体化した骨格をなす道路網及び
基幹となる公共交通の大まかな位置と機能

道路網計画

公共交通計画

※今後の取組として実行、または検討が進められることを想定

※今後、実現に向けて進められる個別の調査計画（道路整備計画、都市計画道路見直し、公共交通網形成計画）のベースとなる計画として活用・反映されることを想定

4.東駿河湾都市圏が目指す都市交通像と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

- 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。

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。

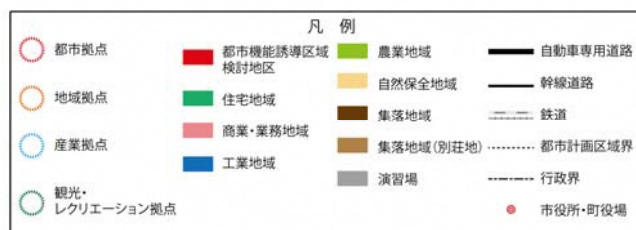
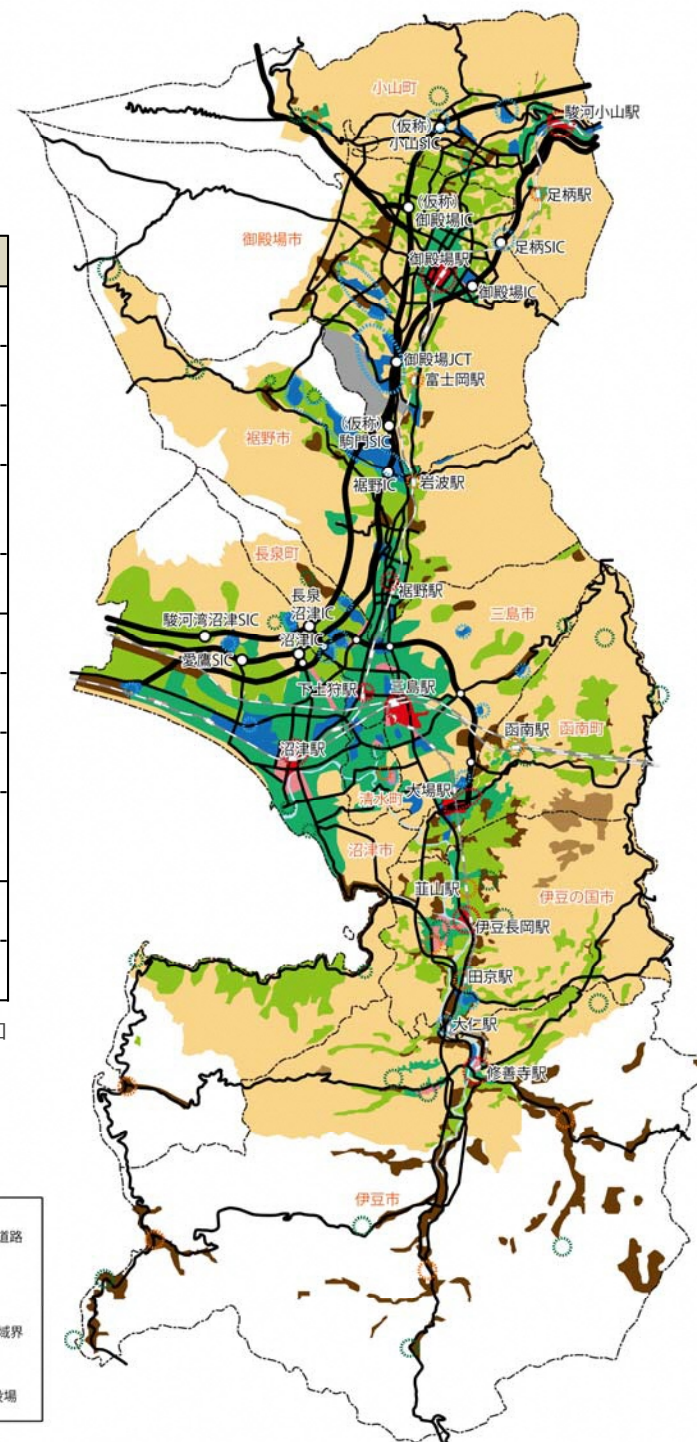
5.都市圏将来像

都市圏将来像

- ✓ 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
集落地域の地域拠点※	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



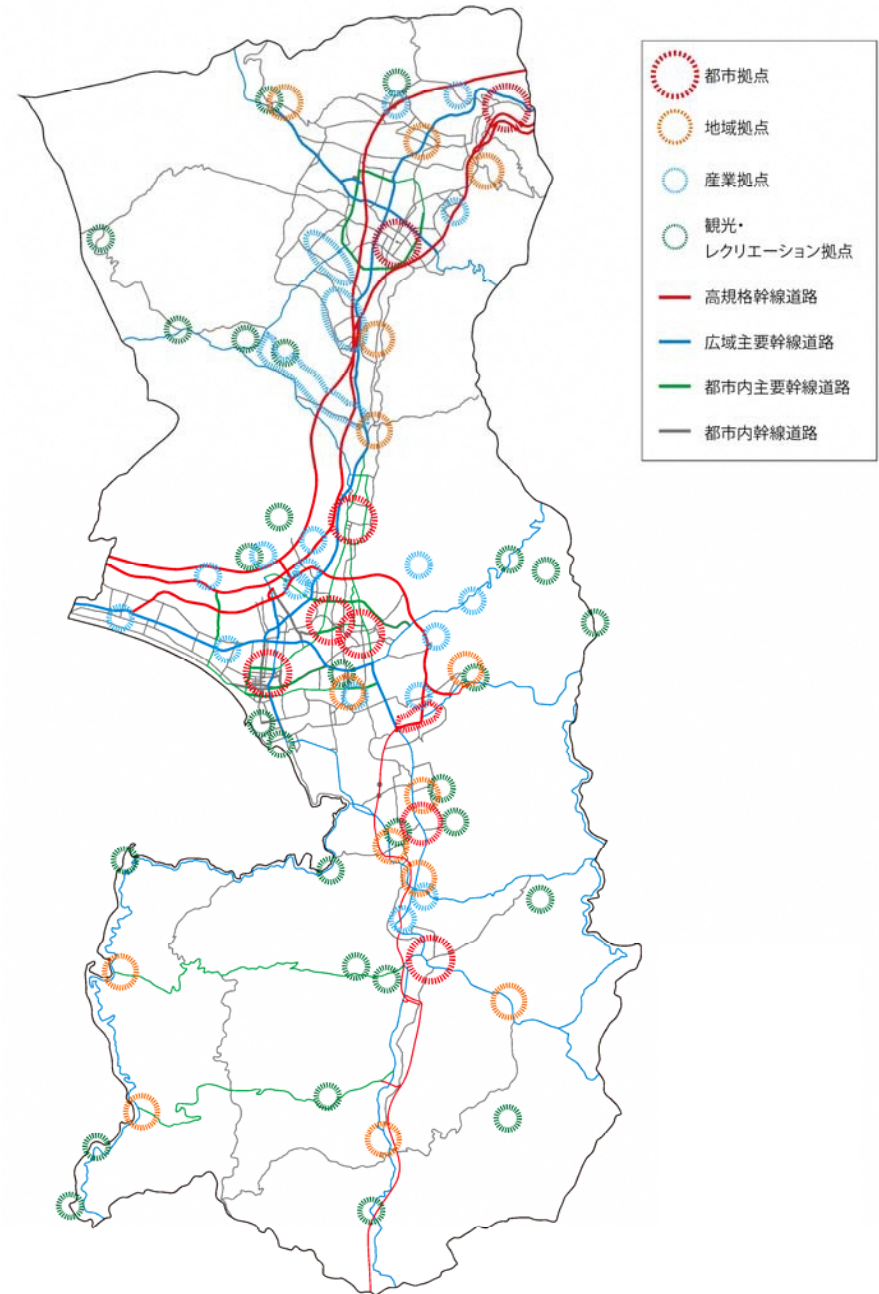
6.交通ネットワーク計画

道路網計画（都市圏の骨格となる道路ネットワーク）

- ✓ 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	<ul style="list-style-type: none"> 国が計画する高規格幹線道路網計画に準じた配置 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の交通機能に特化 完全に入出制限された機能を確保
	都市連携軸	広域主要幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の交通機能を重視 部分的に入出制限された機能を確保
		都市内主要幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	
地区連携軸	補助幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	

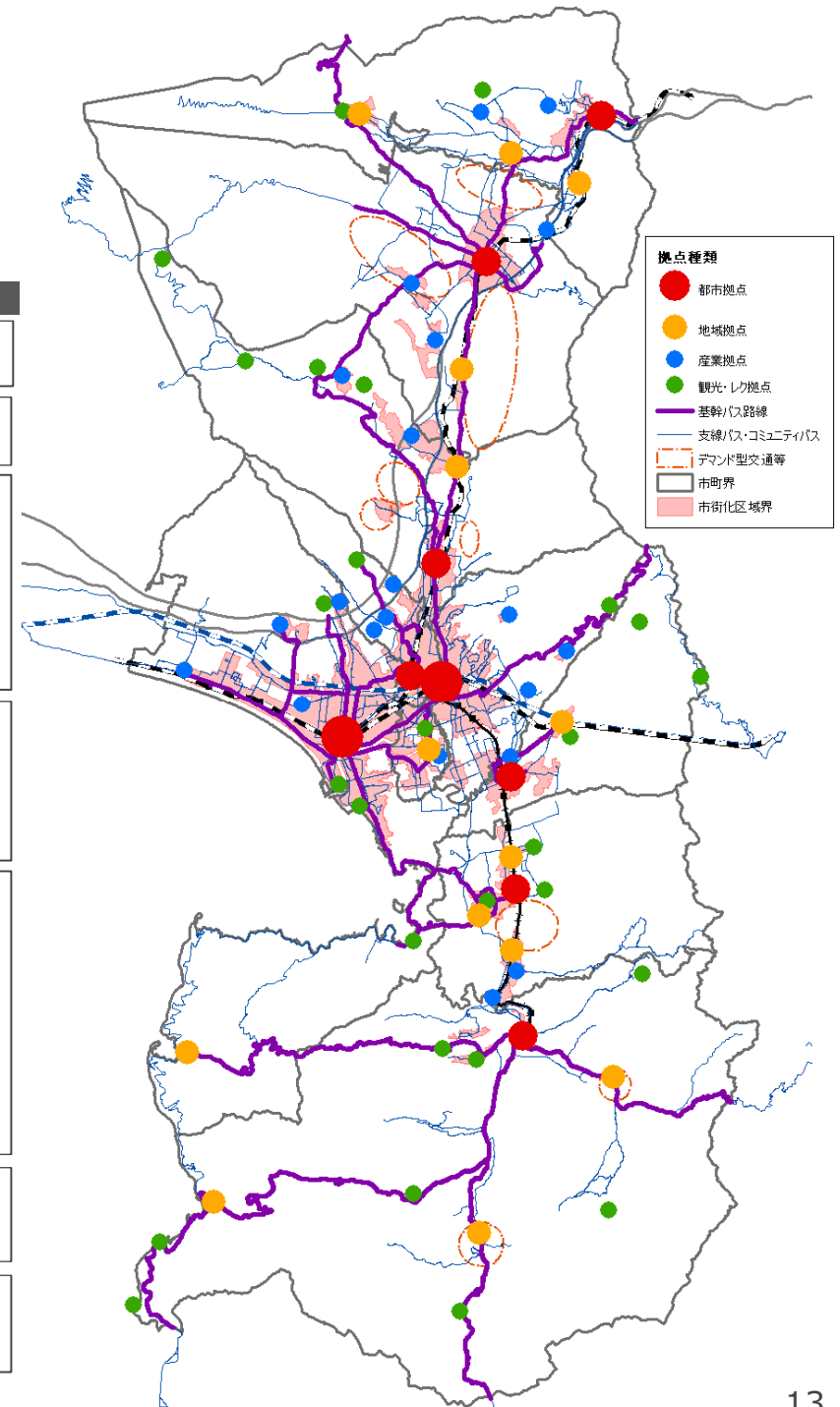


6.交通ネットワーク計画

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）

- ✓ 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	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	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	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	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	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	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	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	地域拠点等に待合・乗換環境の整った乗換拠点を配置	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

7.基本方針に基づく戦略・施策

基本方針に基づく戦略

✓ 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。

戦略① 都市圏の骨格軸の形成

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



戦略② 都市拠点の魅力向上につながる交通施策の展開

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)
- ・トランザットモル※化検討(沼津駅周辺等) ・バス待合環境ハイクラス化(都市拠点内基幹バス停)等

● 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



- ・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(2018).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(2007)完成)



出典) 事前：三島市HP 事後：事務局撮影

※ 商店街などにおいて、自動車を排除し、路面電車・バス・トrolley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

戦略③ 地域間の連携を確保する交通基盤の整備

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)三枚橋岡宮線
- ・(都)西間門新谷線
- ・(都)玉川卸団地線
- 等

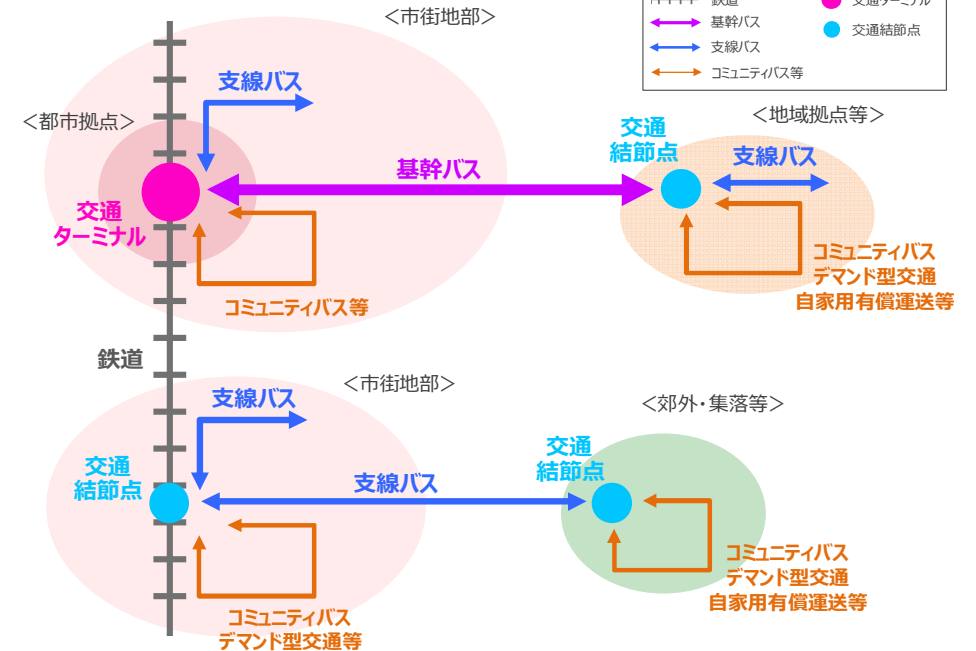
●地域間を連携する基幹バス路線の維持強化

- ✓ 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

主要交通施策の例

■公共交通ネットワークのイメージ



■公共交通運用形態の考え方

土地利用	都市圏(広域)			
	都市間(広域)	中心市街地	市街地(交通軸沿線)	その他市街地
人口・密度	大	大	中	小
サービス	集約・維持	維持	トレンド減少	トレンド以上の減少
公共交通形態	維持・向上	維持・向上	維持・集約	生活に必要なサービスの維持
	利便性向上・輸送維持			運行効率化
公共交通形態	鉄道	基幹バス	支線バス	個別・私的(輸送密度小)
				タクシー
公共交通形態				コミュニティバス
				デマンド型交通
公共交通形態				自家所有有償運送(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	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	徒歩・自転車・自動車	徒歩・自転車・自動車

※ 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

戦略④ 高齢者をはじめ誰もが便利な移動手段の確保

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。

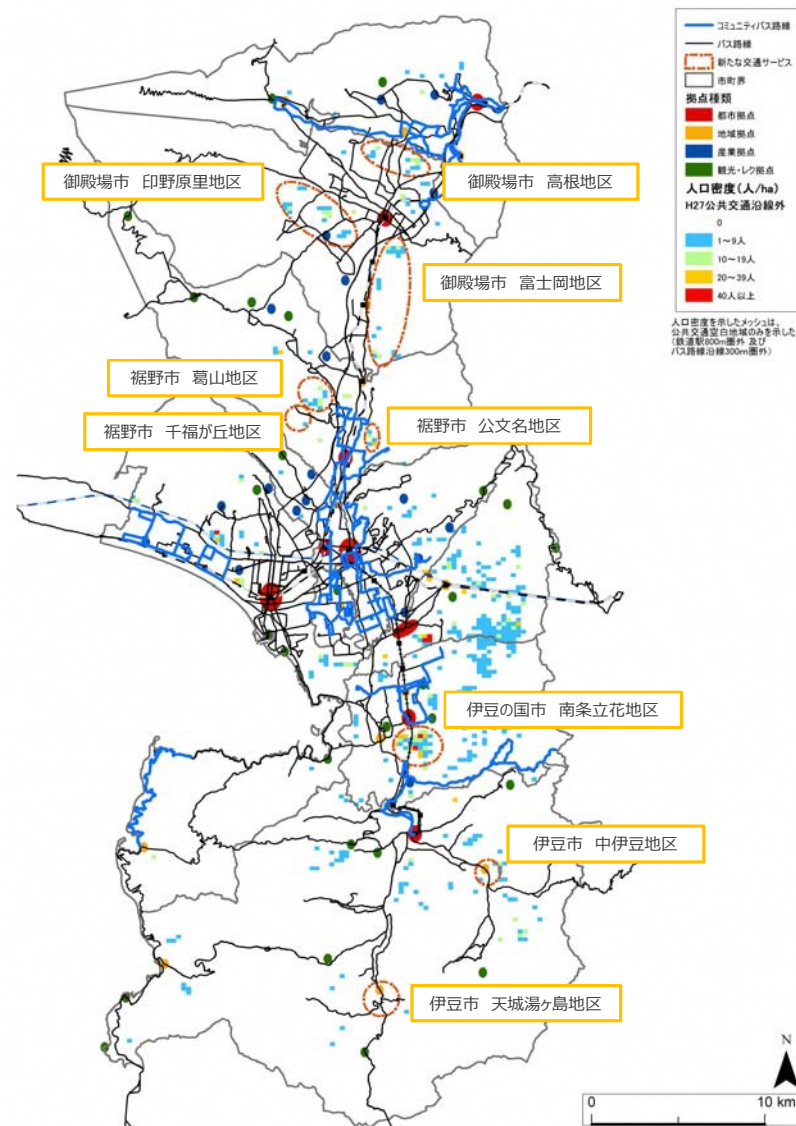
- ・低床バスやユニバーサルタクシー車両の増加
- ・バス待ち空間のバリアフリー化（都市拠点内や公共施設福祉施設周辺バス停）
- ・駅前広場の整備、結節点機能の改善検討（各交通結節点）
- ・障害者用駐車駐輪スペース確保（都市拠点、公共施設福祉施設、等）

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



戦略⑤ 健康で文化的な暮らしを支える交通施策の展開

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、ポ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

出典) 静岡県道路公社HP

戦略⑥ 災害に強く安心して移動できる交通施策の展開

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

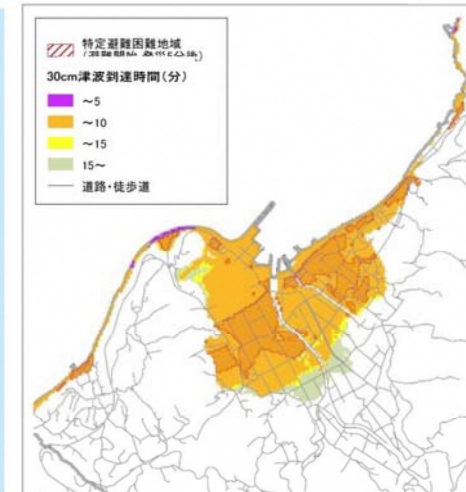
等

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(2018).3)

◆津波避難タワー（伊豆市八木沢地区）



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)

戦略⑦ 高速・広域交通ネットワークの活用

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。

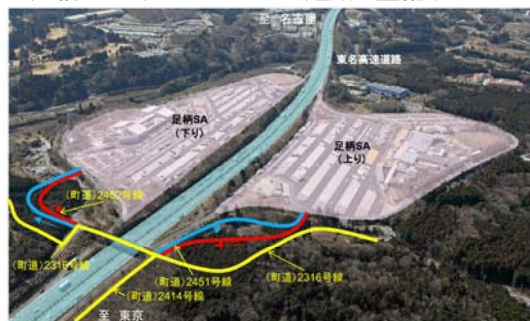
- ・足柄スマートIC
- ・(仮称) 小山スマートIC
- ・(仮称) 駒門スマートIC

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(2016).5)

戦略⑧ 観光交通に対応した交通施策の展開

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）
- ・公道利用サイクリングイベント開催（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～サイクリングスポーツセンター、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

裏面に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

8.都市交通マスタープランの展開

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（H27（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（H47（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。

都市交通マスタープランの展開に向けた取組

✓ 都市交通マスタープランの展開により、目指すべき都市交通像の実現に向けた取組を進めます。

- 積極的な周知により、**都市交通マスタープランの情報共有**を図ります。
- 幅広い意見を取り入れるために、**住民・事業者等と行政の協働**を進めます。
- 関係者が協力し、**相互に連携した推進体制**のもと施策に取り組みます。
- 今後期待される **技術革新等にも柔軟に対応**し、適時適切に施策を見直します。

静岡県 交通基盤部 都市局 都市計画課
〒420-8601 静岡県静岡市葵区追手町9番6号
TEL 054-221-3204 FAX 054-221-3640
<https://www.pref.shizuoka.jp/kensetsu/ke-510a/00index.html>

