

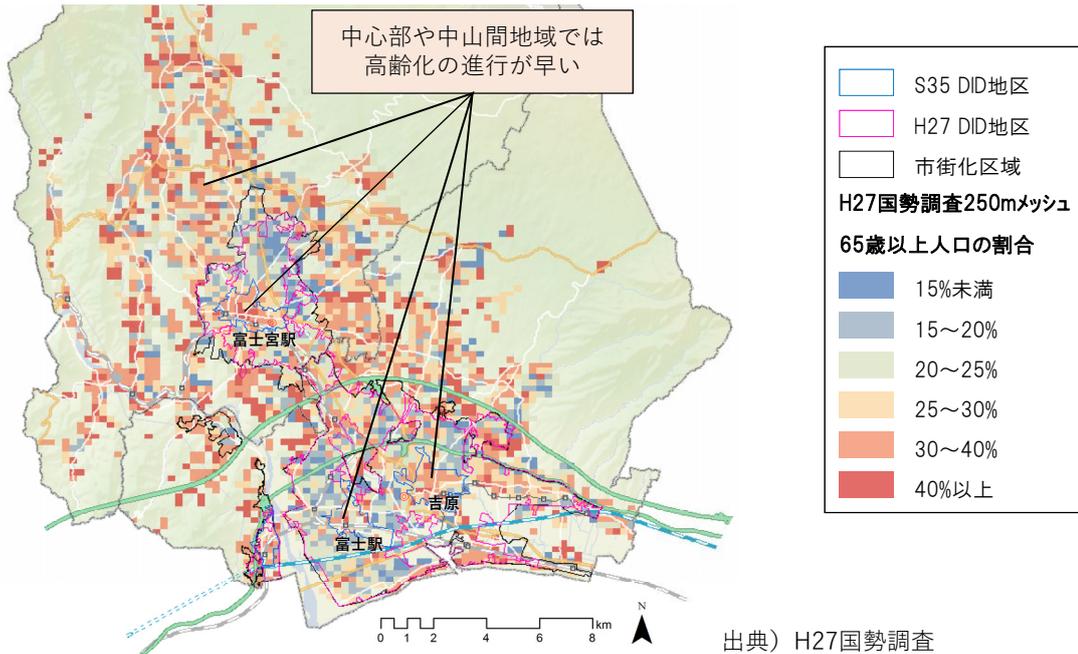
3 都市交通の課題

3-1 岳南都市圏を取り巻く状況

(1) 人口減少と少子高齢化の本格化

- 各市とも市街化区域外において高齢化が進んでいます。
- 市街化区域内においては昭和35年（1960）当時からDID地区であった中心部（吉原周辺、富士宮駅周辺）で高齢化率が高く、今後はその周辺部も加速度的に高齢化が進むと予測されます。

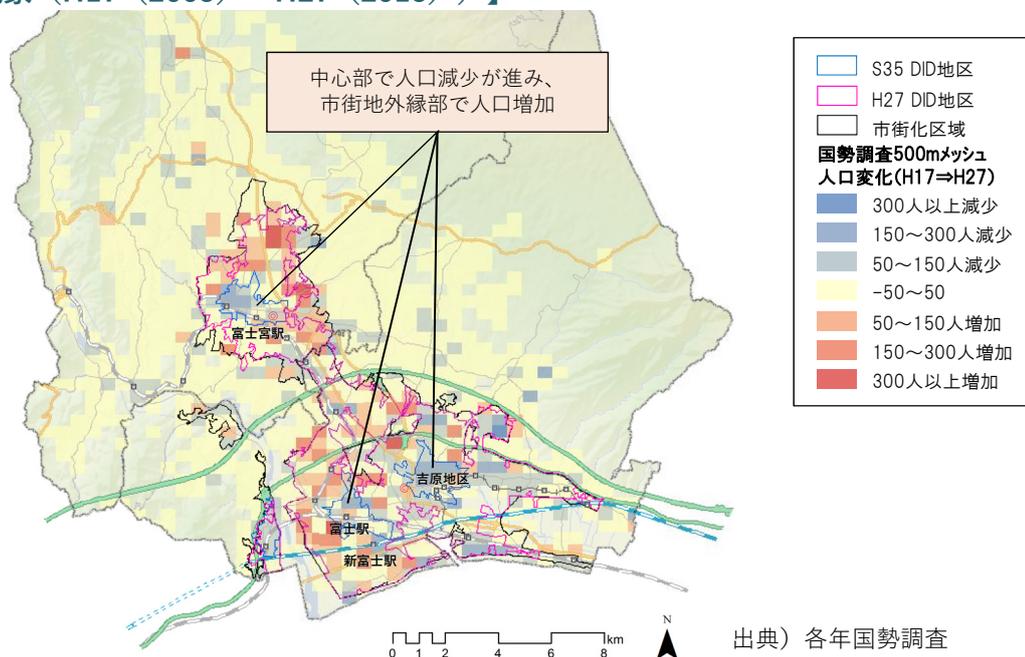
【中心部・郊外部で進む高齢化】



(2) 市街地の低密度化の進行

- ここ10年においても中心部で人口が減少し、市街地外縁部で人口が増加するドーナツ化が進行しています。

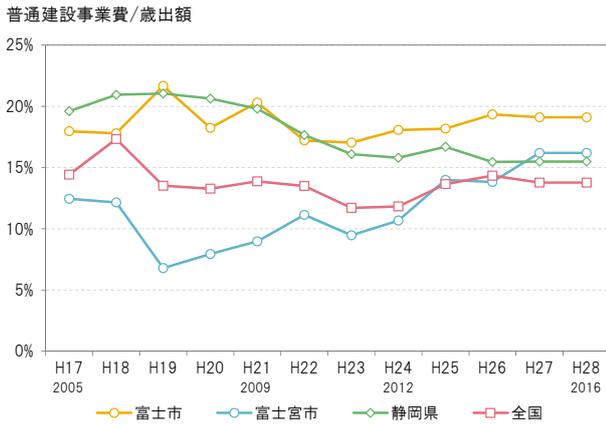
【ドーナツ化現象（H17（2005）⇒H27（2015））】



(3) インフラ維持管理費用の増大と新設整備予算の抑制

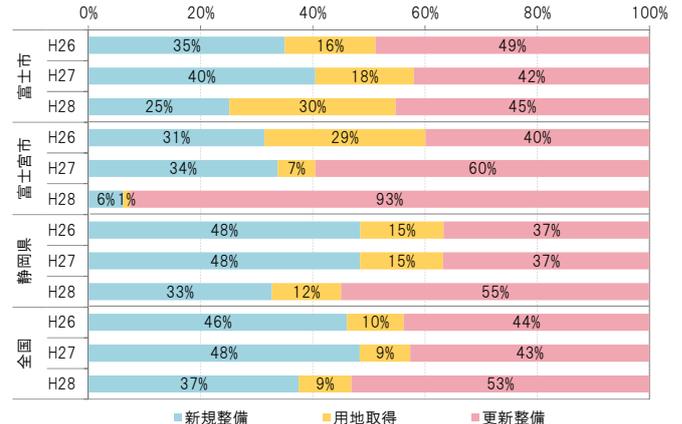
- 人口減少、超高齢社会による財政制約が高まるなか、高度経済成長期に集中的に整備された道路や橋りょう、上下水道管等の維持管理更新費が増大し、市民一人当たりのコストは増加していくことが予想されます。
- さらに、更新整備費の増加に伴い、新規整備費はますます抑制されると想定されます。

【歳出額に占める普通建設事業費の推移】



出典) 総務省「市町村別決算状況調査」

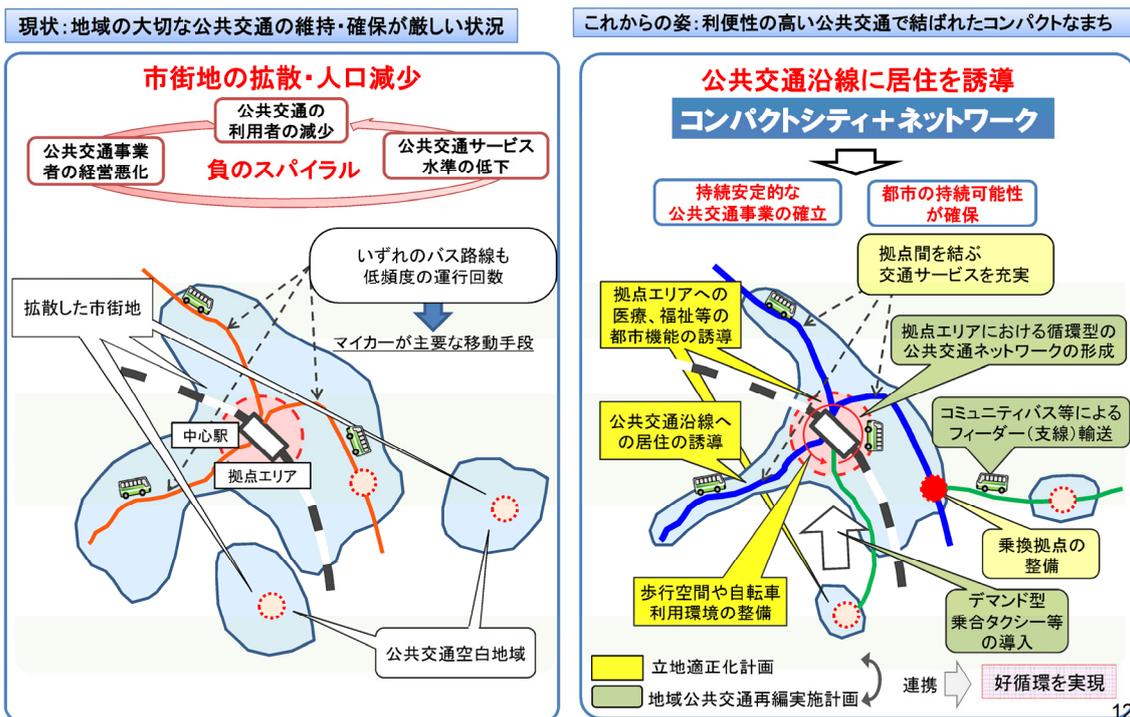
【普通建設事業費の内訳の推移】



出典) 総務省「市町村別決算状況調査」

(4) 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」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制度など、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) 国土交通省資料

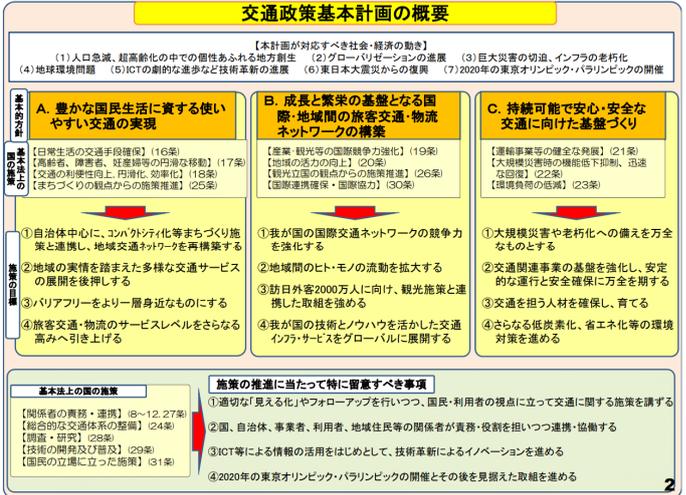
(5) マルチモーダル・ユニバーサルな交通環境の確保

- 交通政策基本法により、自治体や交通事業者の責務が明文化され、高齢者をはじめとした移動制約者に対しても日常的に必要な交通手段の確保が求められています。
- また、歩いて暮らせるまちづくりが注目されており、今後はマルチモーダル・ユニバーサルな交通環境を確保することが必要となります。

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」

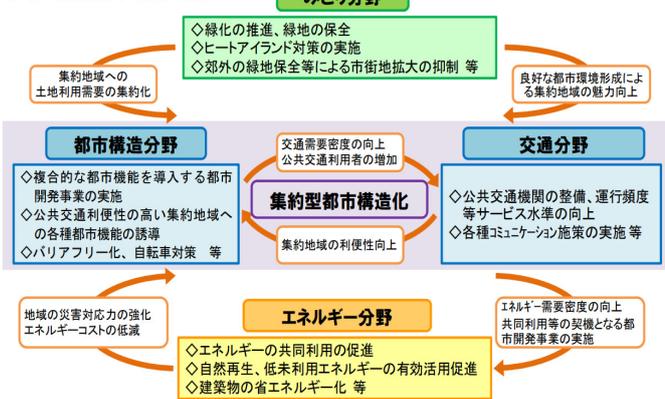


出典) 国土交通省「交通政策基本計画の概要」

(6) 低炭素都市形成への要請

- 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必要不可欠になりつつあります。
- 環境に優しい交通手段の活用や移動距離の抑制など、日常交通において実施可能な取組を都市全体と個人の双方で進めることが求められます。

参考図 各施策分野の関連・連携イメージ



出典) 国土交通省「低炭素まちづくり実践ハンドブック」

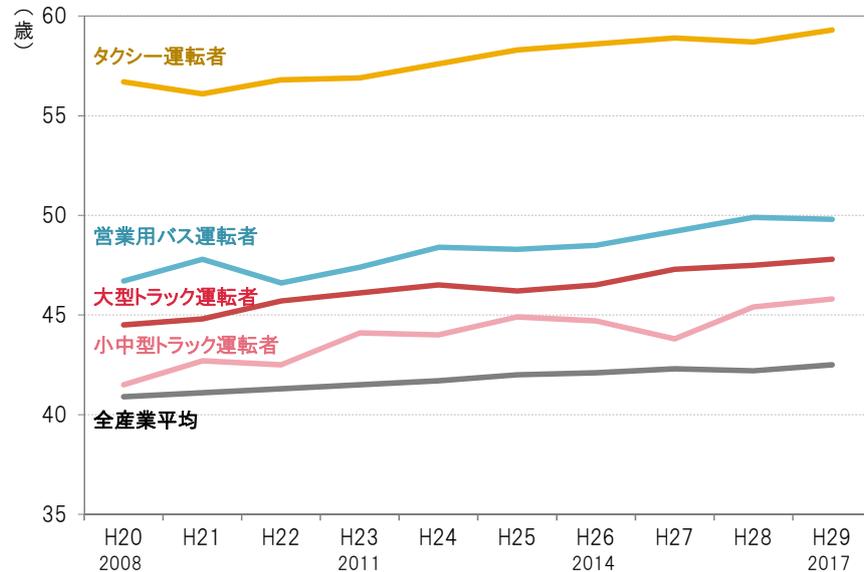


出典) 国土交通省「『都市の低炭素化の促進に関する法律』に基づく低炭素まちづくり計画概要パンフレット」

(7) 交通の担い手不足

- 公共交通や物流のドライバーは他業種に比べて平均年齢が高く、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。

【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

(8) 新たなモビリティの発展と移動手段の多様化

- 環境負荷の低減や健康増進、公共交通の機能補完のため、自転車の需要が高まっています。また、超小型モビリティなど新たなモビリティが開発され、これらのシェアリングによる活用が広まりつつあります。
- 自動運転車は自動車メーカーや交通事業者、ICT技術企業などが積極的に研究・開発に取り組んでおり、今後10数年間で交通事故の削減や交通渋滞の緩和、公共交通の維持が困難な地域における移動支援など様々な場面での活用が期待されています。

【超小型モビリティ等のシェアリング】

超小型モビリティ導入事例の類型		
業務・公務	配送業務の効率化 (日本郵便・セブンイレブン) 	訪問業務での活用 (熊本県、宮城県美里町、高松市等)
	離島や自然観光地の周遊利用 (飯島、大分県姫島、神戸市等) 	温泉地等の滞在リゾートでの回遊性向上 (石川県加賀市、鳥取県鹿野町等)
観光利用	都市部でのシェアリング日常利用 (豊田市、安城市等) 	中山間地や離島でのレンタル日常利用 (薩摩川内市、大分県姫島等)



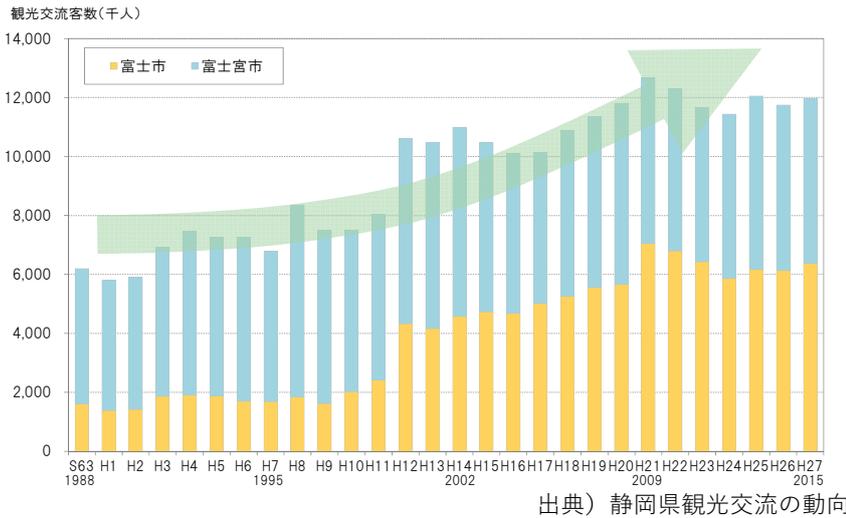
出典) 富士山観光交流ビューロー

出典) 国土交通省「地域と共生する超小型モビリティ勉強会資料」

(9) 富士山の世界遺産登録と観光政策の強化

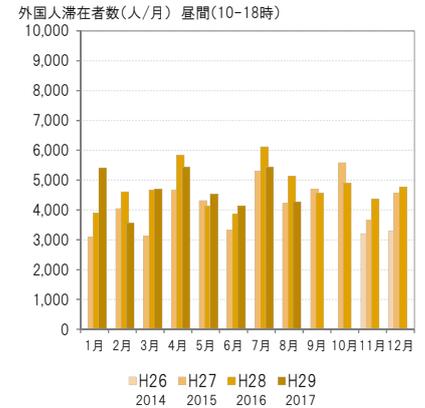
- 岳南都市圏への観光客数は増加傾向にあり、平成25年（2013）6月の富士山世界遺産登録を契機とした様々な取組により、今後も観光交通の増加が期待されています。
- 近年は外国人観光客も増加傾向にあり、桜やダイヤモンド富士の見ごろとなる4月や富士登山シーズンの7月～8月にかけて多い状況です。

【増加する岳南都市圏への観光客数】

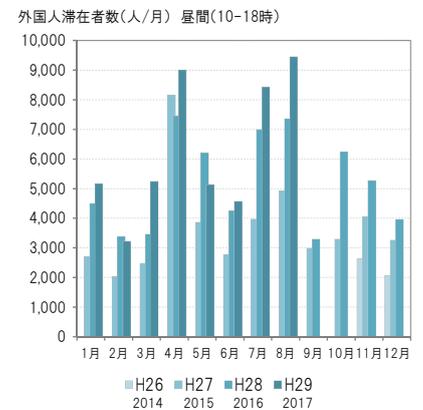


【増加する外国人観光客数】

<富士市>



<富士宮市>



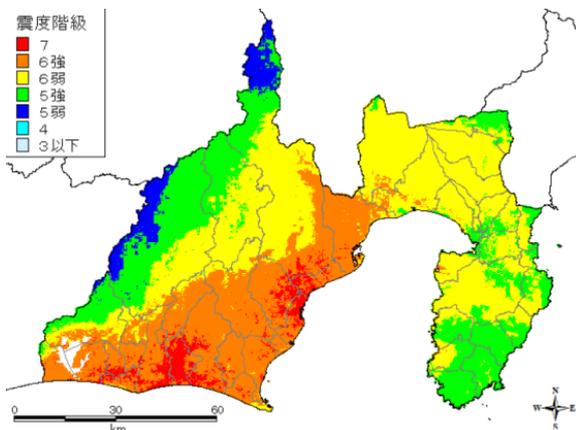
出典) RESAS外国人滞在分析

(10) 激甚化する自然災害

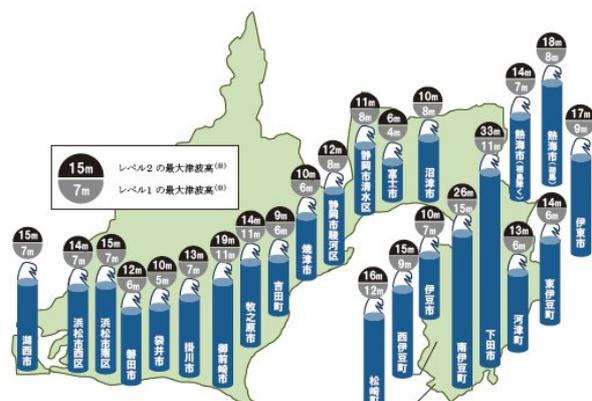
- 南海トラフ巨大地震などの大規模地震の切迫性が一段と増しており、都市圏内外の連携や緊急輸送路の強化など、地震災害に強い基盤整備が必要です。
- また、頻発化・激甚化する局地的豪雨に対し、土砂崩れ等の災害による地域の孤立化を防ぐ対応が求められます。

【南海トラフ巨大地震の脅威】

<南海トラフ巨大地震での推定震度>



<静岡県で予想される津波>

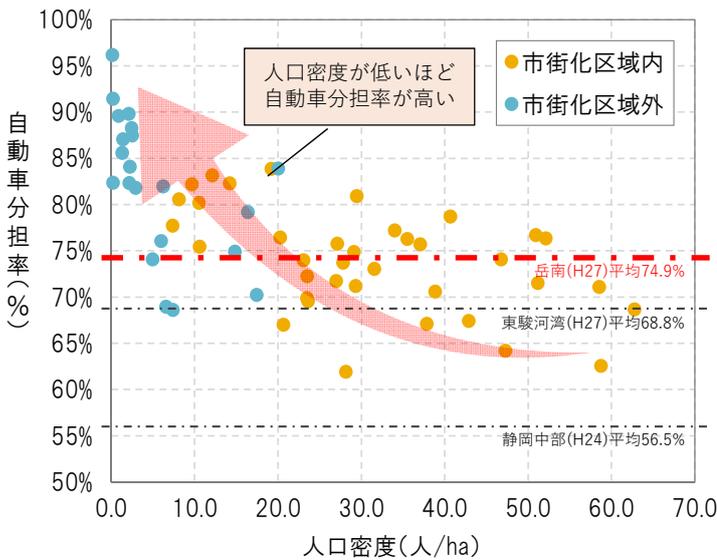


3-2 現況分析結果から見た問題点

(1) 住宅立地と公共交通サービスのミスマッチ

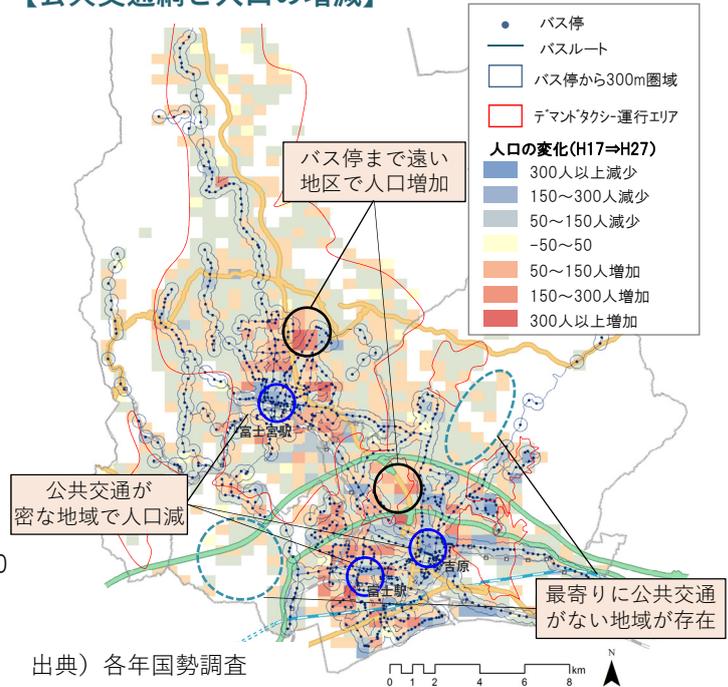
- 人口密度が高い市街化区域内の地区であっても自動車分担率が他都市圏の平均よりも高い状況です。
- 公共交通が密な地域で人口が減少し、バス停まで遠い地区で人口増加しています。

【人口密度と自動車分担率】



出典) 第2回岳南PT調査、他都市圏PT調査

【公共交通網と人口の増減】

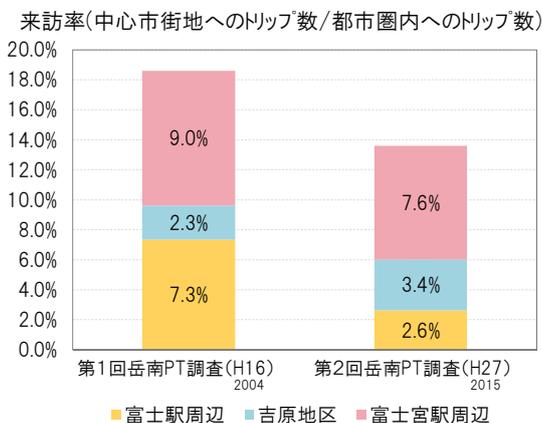


出典) 各年国勢調査

(2) 中心市街地の求心性・拠点性の低下

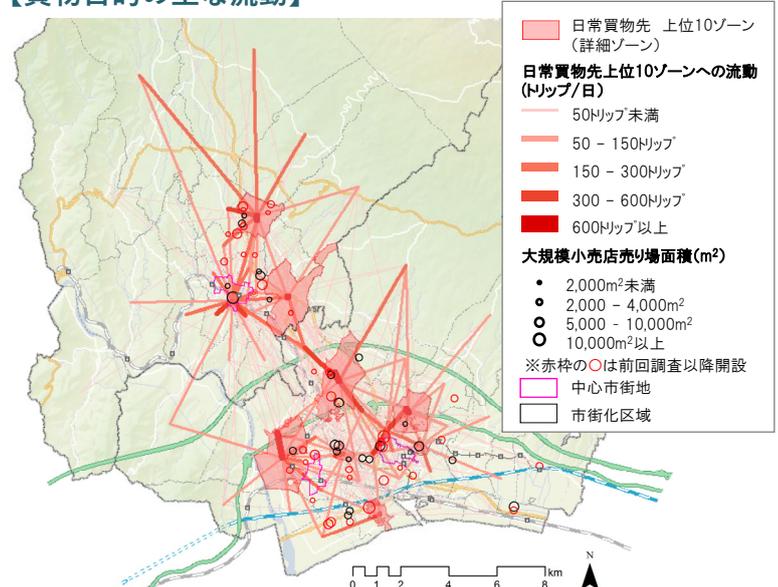
- 前回調査以降、市街化区域の外縁部に多く開設された大型店同士の競争が激化し、中心市街地の魅力は益々低下しています。
- 富士駅周辺では松岡や鮫島の大型店に、富士宮駅周辺では万野原や小泉周辺の店舗へ買い物客が流れていき、中心市街地では商業の衰退と来訪者減少の悪循環が進行しています。

【中心市街地への来訪率（買物目的）】



出典) 各回岳南PT調査
※第1回調査範囲

【買物目的の主な流動】

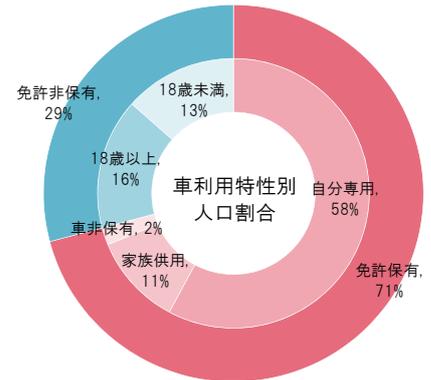
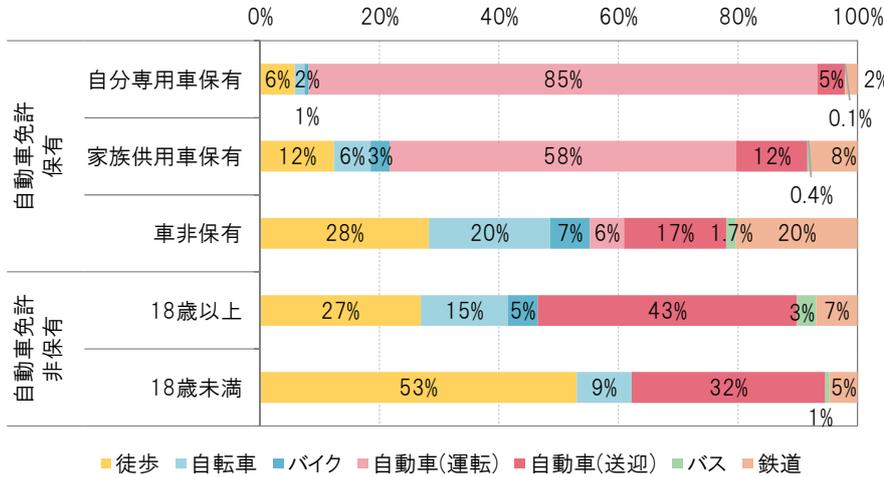


出典) 第2回岳南PT調査 ※小ゾーンから詳細ゾーンへのトリップを集計

(3) 自動車依存の定着

- 自分専用の車を持つ人は都市圏居住者の約6割を占め、そのうち9割が日常の移動に自動車を利用しています。
- 自動車運転免許非保有の18歳未満であっても自動車（送迎）が3割を占めています。

【自動車利用特性別の交通手段構成】



出典) 第2回岳南PT調査

(4) 幹線道路の渋滞

- 富士市富士宮市間の移動は自動車利用が多く、国道139号などの南北幹線道路で渋滞が発生しています。
- また、岳南都市圏居住者は比較的短距離においても自動車を利用する傾向にあり、市街地部や富士川渡河断面などにおいても交通渋滞が恒常化しています。

【市街地部や幹線道路での交通渋滞の発生】



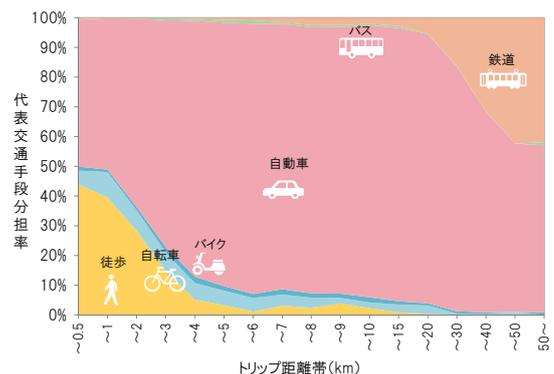
出典) 混雑時旅行速度：H27道路交通センサ
 主要渋滞箇所：H30年度静岡県道路交通渋滞対策推進協議会資料

【富士市-富士宮市間の交通手段】



出典) 第2回岳南PT調査

【距離帯別交通手段】

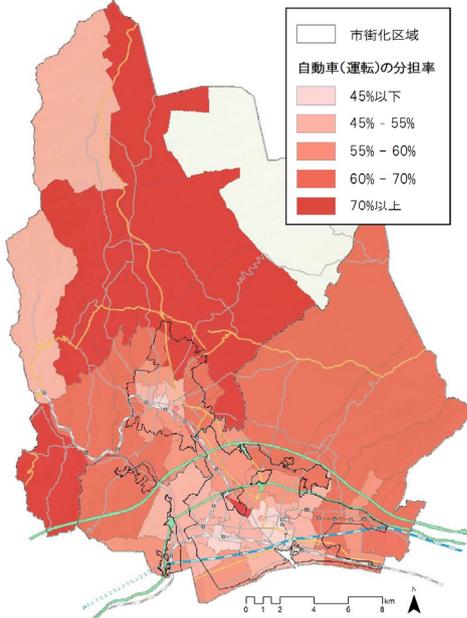


出典) 第2回岳南PT調査

(5) 高齢者等の移手段の制約

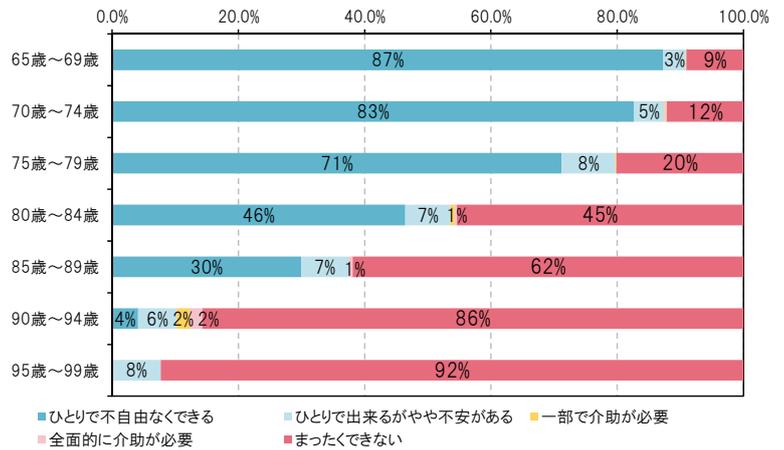
- 中山間地域に住む高齢者の移動の約7割を自動車（自分で運転）が占めています。
- 今後、加齢に伴い自動車を運転できなくなる高齢者が増加することが懸念されます。

【65歳以上の交通手段】



出典) 第2回岳南PT調査 ※居住地ベースの集計

【加齢に伴う自動車の運転可否】

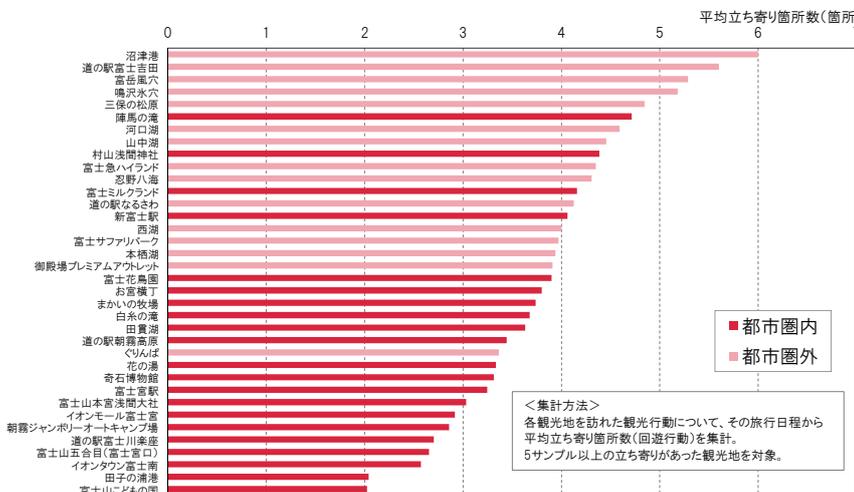


出典) 第2回岳南PT調査 (住民交通意識アンケート調査)

(6) 中心市街地や公共交通と観光の連携不足

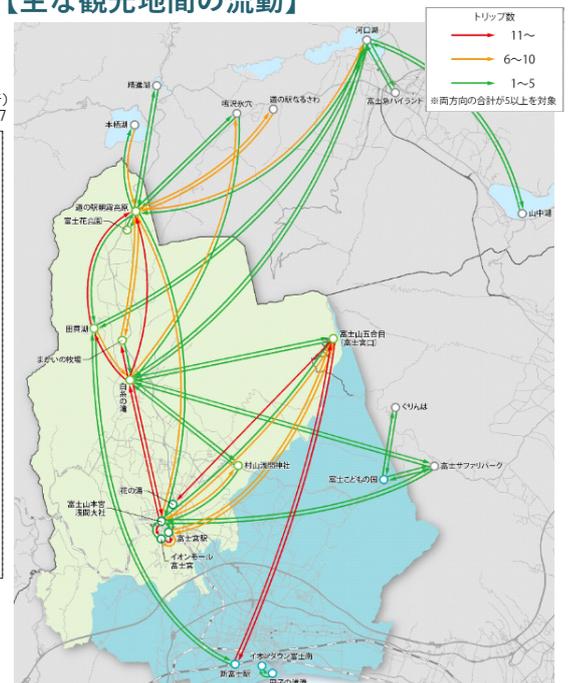
- 岳南都市圏内の観光地の回遊行動は、都市圏外の観光地を訪れた場合に比べて、平均立ち寄り箇所数が少ない傾向にあります。
- 本都市圏の玄関口となる新富士駅から富士宮方面に行く動きが少ない状況です。
- 周遊の足を持たない外国人観光客を含め、都市圏内の回遊行動を支えるための二次交通手段等の観光サービスの充実が求められます。

【観光地別の平均立ち寄り箇所数（回遊性）】



出典) 第2回岳南PT調査 (観光客周遊実態調査)

【主な観光地間の流動】

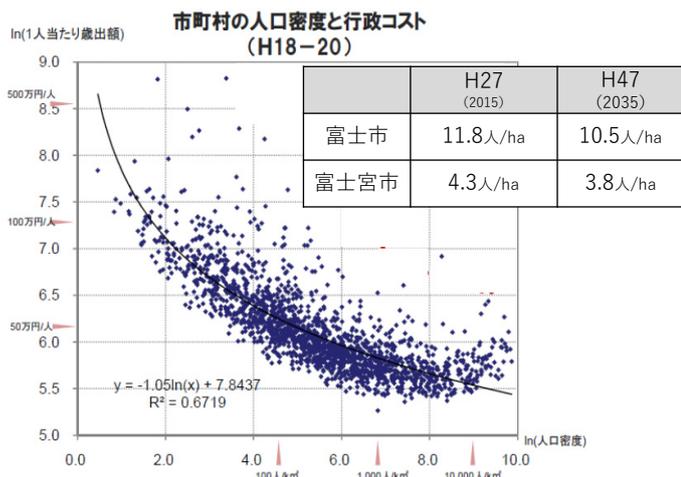


3-3 将来予測結果から見た問題点

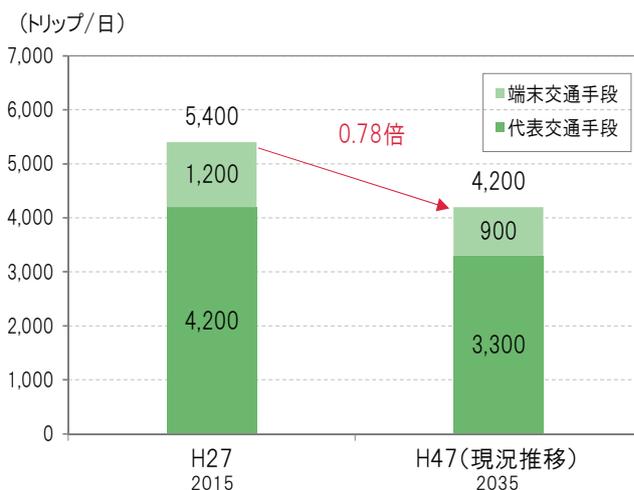
(1) 非効率な都市運営と公共交通サービスの低下

- 将来の人口密度は低下し、一人あたりのインフラ維持費用等の行政コストの増加と自動車利用の増加が予想されます。
- バス停の徒歩圏人口の減少と利用者の減少によるサービスの低下が懸念されます。

【人口密度と行政コストの関係】



【バス利用者数の見通し】



出典) 国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」

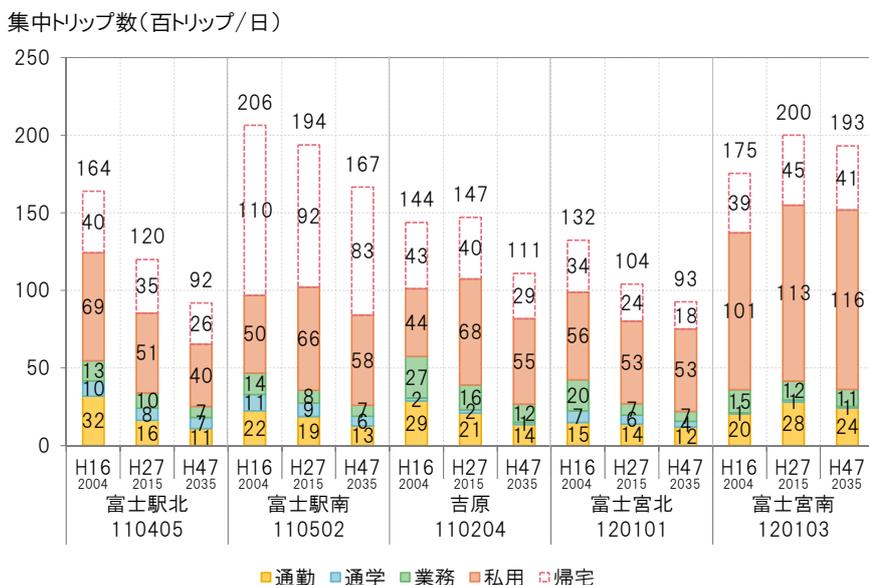
人口：H27は国勢調査、H47は社人研予測値
都市計画区域面積：静岡県の都市計画（資料編）H28.3

出典) H27は第2回岳南PT調査、H47は予測値
※都市圏居住者の、都市圏内々、内外交通を対象に集計
※H47（現況推移）は、都市圏構造がこれまでのトレンドで推移した場合の将来予測値

(2) 中心市街地の求心性・拠点性の低下の進行

- 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、全地区で減少すると予測されます。
- それにより、中心市街地の求心性・拠点性の低下の進行が懸念されます。

【中心市街地へのトリップ数の見通し】

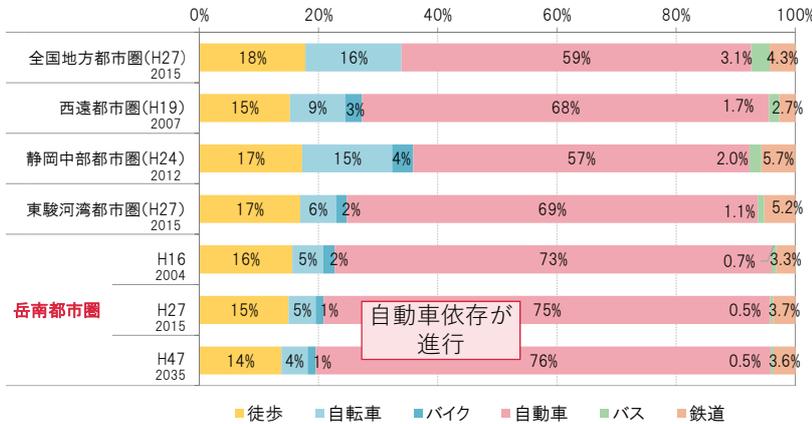


出典) H16、H27は各回岳南PT調査、H47は現況推移型の予測値
※中心市街地が存する小ゾーンで集計

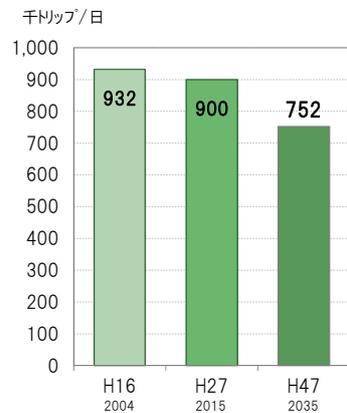
(3) 自動車依存の進行

□ 他都市圏に比べて高い本都市圏の自動車分担率は今後も増加することが見込まれます。

【交通手段分担率の変化】



【交通量の見通し】

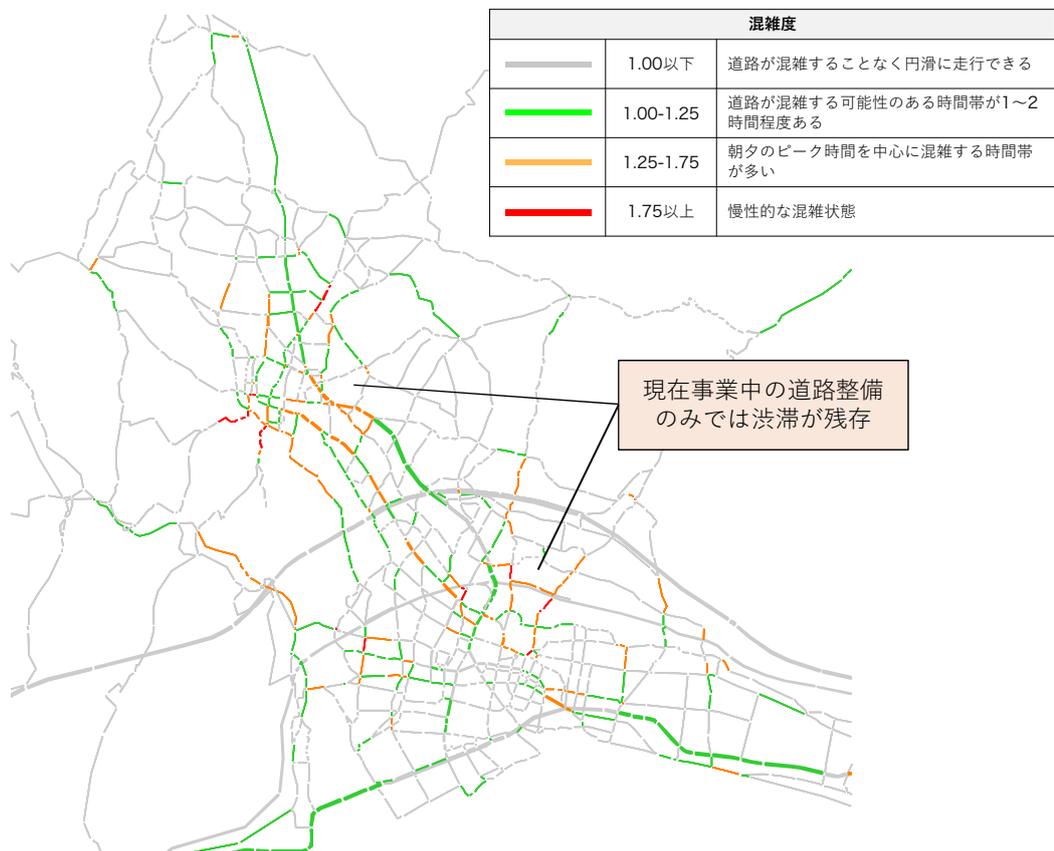


出典) H16、H27は各回岳南PT調査、H47は現況推移型の予測値 ※H16は旧富士川町は含まれない

(4) 道路混雑の残存

□ 人口減少により総交通量が減少するものの、現在事業中の道路整備のみでは南北幹線道路や市街地部の渋滞が残存することが予想されます。

【事業中の道路の完成後に残る渋滞区間 (H47 (2035) 現況推移)】



出典) 現況推移型の将来H47 (2035) OD表・事業化ネット推計値

(5) 移動が不便な高齢者等の増加

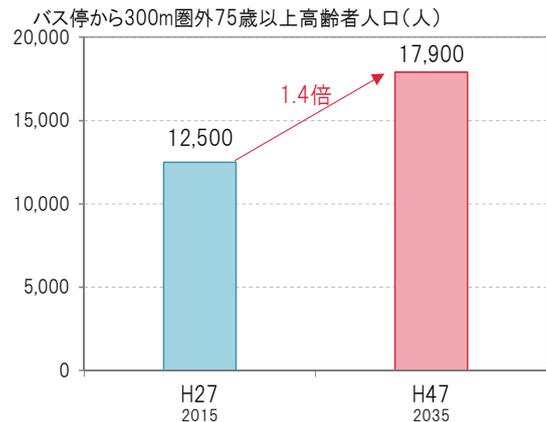
- 今後も75歳以上の高齢者交通の増加が見込まれ、目的構成は通勤・通学等の定常的な交通の割合が減少し、目的地や移動時間帯が多様な高齢者の私用目的が増加することが予想されます。
- 一方、中山間地域など公共交通が不便な地域に住む高齢者は現状の1.4倍まで増加するなど、移動不便者の増加が懸念されます。

【高齢者交通の増加】



出典) H16、H27は各回岳南PT調査、H47は現況推移型の予測値

【移動不便者数※の見通し】



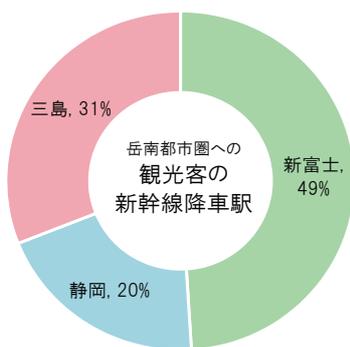
出典) H27はH27国勢調査250mメッシュ人口に基づき集計、H47は現況推移型の予測値

※移動不便者をバス停徒歩圏外の75歳以上高齢者数として集計

(6) 広域交流ゲートウェイ機能の不足

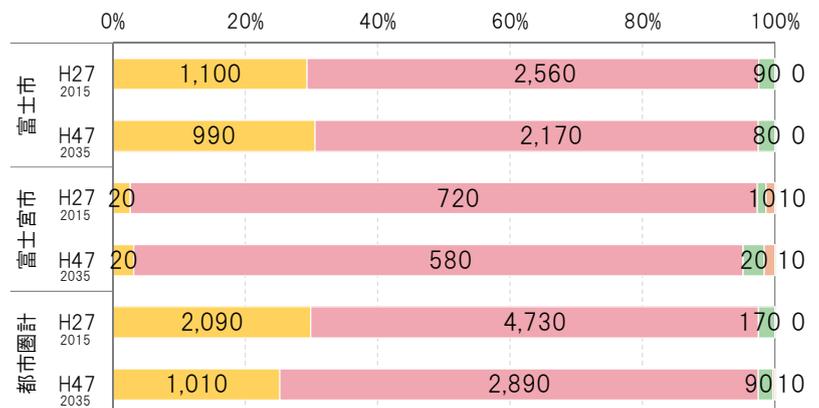
- 新富士駅は広域交流ゲートウェイとしての機能を担っていますが、新幹線で本都市圏に訪れる観光客の利用は約5割に留まっています。
- 一方、都市圏居住者の新富士駅末端交通手段のほとんどは自動車、徒歩、自転車で、公共交通利用者は少なく、現状の交通体系が継続する前提では、将来もその傾向は変わりません。
- 周遊の足を持たない外国人観光客を含め、都市圏内の回遊行動を支えるための二次交通手段等の観光サービスの充実が求められます。

【観光客の新幹線降車駅】



出典) 第2回岳南PT調査(観光客周遊実態調査)
※新富士駅での調査を除く

【新富士駅利用者の末端交通手段(都市圏居住者)】



出典) H27は第2回岳南PT調査、H47は予測値

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社会情勢変化が都市圏全体の交通に与える影響の反映

人口減少、少子高齢化の進展、女性・高齢者の社会進出、免許保有率の増加などの社会情勢変化により、都市圏全体の交通量は大きく変化することから、これらの影響を考慮可能なモデルを構築。

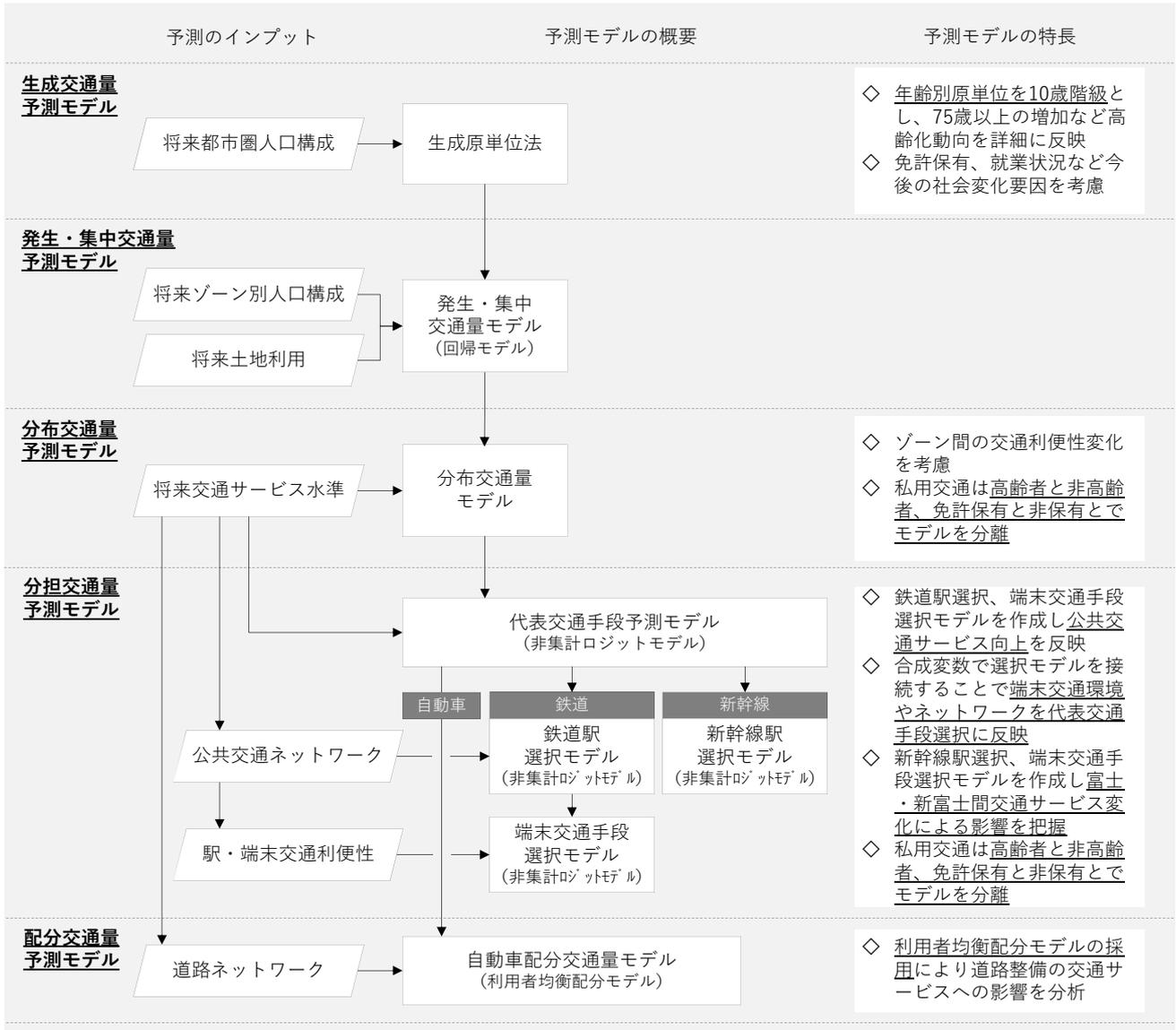
②属性別の交通行動の違いの反映

今後は通勤・通学目的といった定常的な移動が減少し、多目的分散型の高齢者の私用目的が増加すると想定される。属性（年齢や免許保有）別に目的地選択や手段選択構成が異なることから、これらの交通行動の違いを反映したモデルを構築。

③岳南都市圏の交通課題への対応

過度な自動車依存からの脱却に向けた施策検討に向け、鉄道駅および端末交通選択モデルを構築し、交通サービスの影響を総合的に分析できるモデルを構築。また、新富士・富士駅間の接続影響を分析する1つの視点として、新幹線駅選択モデルを構築。

◆将来交通量予測モデル



3-4 計画課題の整理

岳南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
- ・H47（2035）には3人に1人が高齢者に

【市街地の低密度化の進行】

- ・市街地が拡散し、中心部では空洞化が進む

【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】

- ・新規建設投資の減少
- ・高度経済成長期に集中的に整備された公共施設およびインフラの急速な老朽化に伴い維持管理・更新費用増大

【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ける集約連携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必要

【低炭素都市形成への要請】

- ・エ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の実現が必要

【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

【交通の担い手不足】

- ・ドライバーの高齢化、人手不足により、公共交通の維持困難

【新たなモビリティの発展と移動手段の多様化】

- ・健康増進、環境保全への意識の高まりによる自転車需要増加
- ・超小型モビリティや自動運転車など新たなモビリティが発展

【富士山の世界遺産登録と観光政策の強化】

- ・富士山世界遺産登録による観光交流魅力の増加
- ・訪日外国人の増加と広域観光周遊ルートの形成
- ・リニア整備による新たな地域間交流

【激甚化する自然災害】

- ・南海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

現況分析結果からみた問題点

【住宅立地と公共交通サービスのミスマッチ】

- ・公共交通サービスが低い地域への住宅立地が進行しており、自動車分担率は更に増加

【中心市街地の求心性・拠点性の低下】

- ・郊外における大規模小売店の競争激化により、中心市街地では商業の衰退と来訪者数の減少の悪循環が進行
- ・中心市街地へのアクセスは自動車が多く、市街地内の滞留空間や歩行空間の不足により、賑わい・交流が生まれにくい状況

【自動車依存の定着】

- ・ライフスタイルや公共交通サービスに拠らず自動車依存が高い（移動回数の多い子育て女性や自動車通勤者ほど自動車に依存）
- ・高齢者ドライバーの増加により、交通事故件数が増加
- ・主要駅端末の自動車利用が多い

【幹線道路の渋滞】

- ・幹線道路で慢性的な混雑、観光時に渋滞が発生
- ・南北路線の機能分担は図られているものの、西富士道路や国道139号、（一）田子浦港富士インター線等の特定路線に交通が集中

【高齢者等の移動手段の制約】

- ・バス停からの距離が遠い地区に住む高齢者ほど買物先や病院に行くのが不便と感じており、移動をあきらめることが多い
- ・80歳を境に移動における不安が高まる傾向

【中心市街地や公共交通と観光の連携不足】

- ・観光来訪者は増加する一方、中心市街地への来訪や都市圏内の回遊、宿泊が少ない
- ・公共交通での観光周遊がしにくい環境

将来予測結果からみた問題点

【非効率な都市運営と公共交通サービスの低下】

- ・人口密度の低下、バス停徒歩圏人口の減少に伴い、一人あたりインフラ・公共サービス維持費用が増加
- ・バス、鉄道利用者が減少し、更なる公共交通サービス低下が懸念

【中心市街地の求心性・拠点性の低下の進行】

- ・中心市街地への来訪者はますます減少
- ・来訪手段も自動車による来訪が増加

【自動車依存の進行】

- ・高齢者の免許保有の増加等により自動車分担率は更に増加
- ・高齢者の自動車利用距離の増加に伴う交通事故増加が懸念
- ・1人あたりCO2排出量は他都市圏より多く、将来は徒歩から自動車への転換が進むことにより、更に増加

【道路混雑の残存】

- ・自動車交通量は減少し、混雑は解消傾向
- ・南北幹線道路などにおいて、混雑が残存

【移動が不便な高齢者等の増加】

- ・活動時間帯や目的施設が多様な高齢者交通が増加
- ・自動車の運転が不安な高齢者数が増加
- ・バス停徒歩圏外の高齢者数が増加

【広域交流ゲートウェイ機能の不足】

- ・都市圏内居住者の新富士駅利用者のアクセス手段は自動車が大半を占め、居住者・来訪者双方にとって、公共交通利便性が低い状況が継続

計画課題

① 集約型都市構造に向けたまちづくり施策との連携強化と具体施策の提案

- ・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
- ・岳南都市圏に適した集約型都市構造のあり方とまちづくり施策と連携した取組の具体化

② 過度な自動車依存型の交通体系からの脱却と環境に優しい交通行動への誘導

- ・集約型都市構造と公共交通を重視し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
- ・通勤や買い物など、事業者や住民と一体となった環境に優しい交通行動への誘導

③ 南北交通を軸とした都市・地域間連携の強化と円滑な道路交通体系の実現

- ・南北交通の軸である国道139号のスムーズな交通と機能分担に期待
- ・市内交通渋滞の緩和による地域間交流と安全・快適な道路空間の実現が必要

④ 高齢者が安全・快適に暮らせる道路交通環境の確保と地域公共交通体系の拡充

- ・高齢ドライバーの増加に対応した安全なみちづくりが必要
- ・移動制約者の増加も懸念されており、コミュニティバス、デマンドタクシーの持続的な展開と歩けるまちづくりを組み合わせた対策が必要
- ・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

⑤ 富士山観光を中心とした広域交流の活性化と中心市街地を巻き込む仕掛けづくり

- ・産業や公共・生活サービスの連携など、都市圏内の拠点間の連携や他都市圏との交流が期待
- ・観光交通の増加が予想されており、居住者・来訪者双方が利用しやすい交通環境の検討が必要

⑥ 実効性の高い都市交通戦略の充実

- ・移動不便者への対応や観光支援など、早期に効果が求められる課題が増加
- ・公共交通やソフト施策を含め、課題に対応した都市交通戦略を描く必要