

5 都市交通マスタープラン

5-1 岳南都市圏が目指す都市交通像と基本方針

(1) 岳南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。

富士山のふもと 活発な交流と住みやすさを支える交通ネットワーク

人口減少や少子高齢化が進展する中、持続可能な都市づくりに向けて、富士山の豊かな自然環境や恵み、交通の要衝である良好な立地条件を活かし、産業活力や拠点を中心とした多様な交流を支え、住みやすさを向上でき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

□ 岳南都市圏の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・快適」「環境・魅力」の大きく3つの視点から設定しました。

方針Ⅰ 活力

集約連携型都市構造による「活力創出」に寄与する交通体系の構築

交通の要衝に位置する良好な立地条件を活かし、拠点を中心としたまちづくりを進めるとともに、都市圏間や主要拠点間のスムーズな連携を確保することによって、岳南都市圏の「活力創出」を目指します。

方針Ⅱ 安全・快適

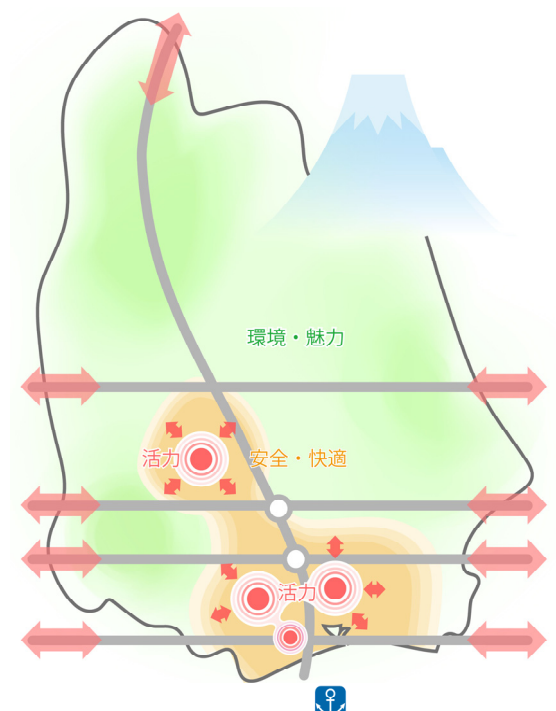
「安全・快適な暮らし」を支える交通体系の構築

交通事故や自然災害の脅威と不安を軽減するとともに、子どもから高齢者まで誰もが快適に移動できる交通環境を確保することによって、「安全・快適な暮らし」の実現を目指します。

方針Ⅲ 環境・魅力

豊かな自然環境と共生し「魅力向上」につながる交通体系の構築

恵まれた自然環境や観光資源を活かした交通ネットワークの構築や未来志向のモビリティサービスの展開によって、岳南都市圏の「魅力向上」を目指します。



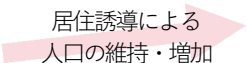
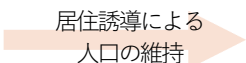
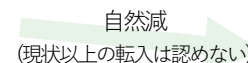
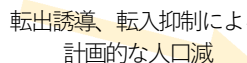
(3) 将来都市像

- 都市圏内外の連携・交流を促進するため、規模や機能に応じた拠点・連携軸を形成します。
- 持続的な交通ネットワークの構築のためには、地域が利用し支え合うことが必要となることから、都市・地域連携軸への人口配置方針に応じた居住誘導と合わせて交通サービスを充実するなど、まちづくりと連携した交通施策を展開します。

【土地利用方針】

	概要
まちなか拠点地域 都市機能・居住の誘導	<p>富士駅周辺は遊び・教育・文化活動、健康増進など多様な目的をかなえる都市機能の集積を誘導するとともに多様なライフスタイルを支える良好な住環境と移動環境の創出を図る</p> <p>吉原中央駅・吉原本町駅周辺は古くからの良好な交通環境や商店街を活かすとともに、ライフスタイルの多様化に合わせた住環境創出を図る</p> <p>新富士駅周辺は広域都市圏における玄関口として、交通ターミナル機能、商業・業務機能、産業交流機能などの複合的な機能の誘導を図る</p> <p>富士市内の3つの都市拠点を結ぶ沿線はまちなか商業・業務機能や居住機能の集積、拠点間の連続性確保により、多くの人々がにぎわう魅力ある空間創出を図る</p> <p>富士宮駅周辺は富士宮市の都市拠点としての商業・業務機能の集約に加え、広域からも多くの人が集まる観光交流の中心としての魅力や多様なライフスタイルを支える良好な住環境創出を図る</p>
利便性の高い市街地 居住の誘導	<p>地域生活拠点には周辺住民が日常生活に必要な都市機能の集積を図る</p> <p>地域生活拠点周辺及びそれぞれの拠点間を連携する交通軸上は、公共交通等のサービスレベルを高め、利便性の高い住環境として居住誘導を図る</p>
一般住宅地	人口の減少に合わせつつ、住宅以外の施設との共存を図りながら、良好な住環境の維持を図る
集落地域	<p>市街化調整区域において、コミュニティの維持や産業活力の維持・向上を図る</p> <p>拠点性の高い集落地域は中山間地域等の農林業や観光を支える小さな拠点（生活拠点）を形成する</p>
工業振興地域	輸送交通の利便性、周辺地域との調和、公害防止対策などを考慮し、工業の集積度が高い地域を、重要港湾田子の浦港周辺の臨海工業地帯、富士市依田原地区から原田・吉永・元吉原地区にかけての一带、新富士駅北側地区、五貫島、富士川駅東部地区、松野地区、富士宮市大中里地区、北山地区等に配置する
農業地域	市街化調整区域の農地は、農業生産の基盤として農業環境を維持、防災機能の確保、市街地と自然環境との緩衝地帯など良好な都市環境維持の観点から保全する
自然保全地域	<p>富士山麓、愛鷹山麓、富士川地域の自然地や山林は、自然環境保護、水資源の涵養、国土の保全などの観点から保全する</p> <p>白糸の滝、朝霧高原など数多くの観光資源を観光レクリエーション資源として積極的に保全する</p>

【人口配置方針】

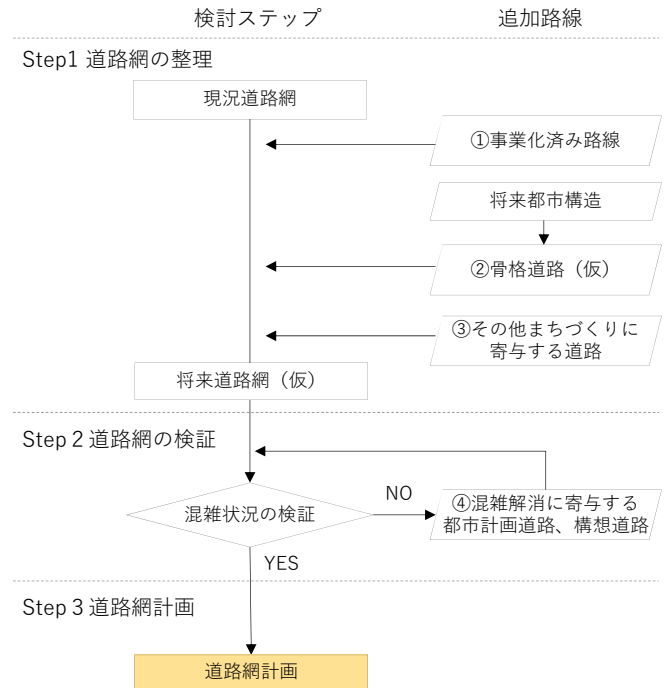
地域	まちなか拠点地域	利便性の高い市街地 集落地域のうち生活拠点	一般住宅地 工業/準工業地域 (市街化区域内) 集落地域 (生活拠点を除く)	その他
方針	<方針①：維持・増加> 居住誘導による  人口の維持・増加	<方針②：維持> 居住誘導による  人口の維持	<方針③：自然減> 自然減  (現状以上の転入は認めない)	<方針④：計画的な人口減> 転出誘導、転入抑制による  計画的な人口減

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、現道の活用を基本とし、その上で必要性の高い新規道路整備を位置付けています。



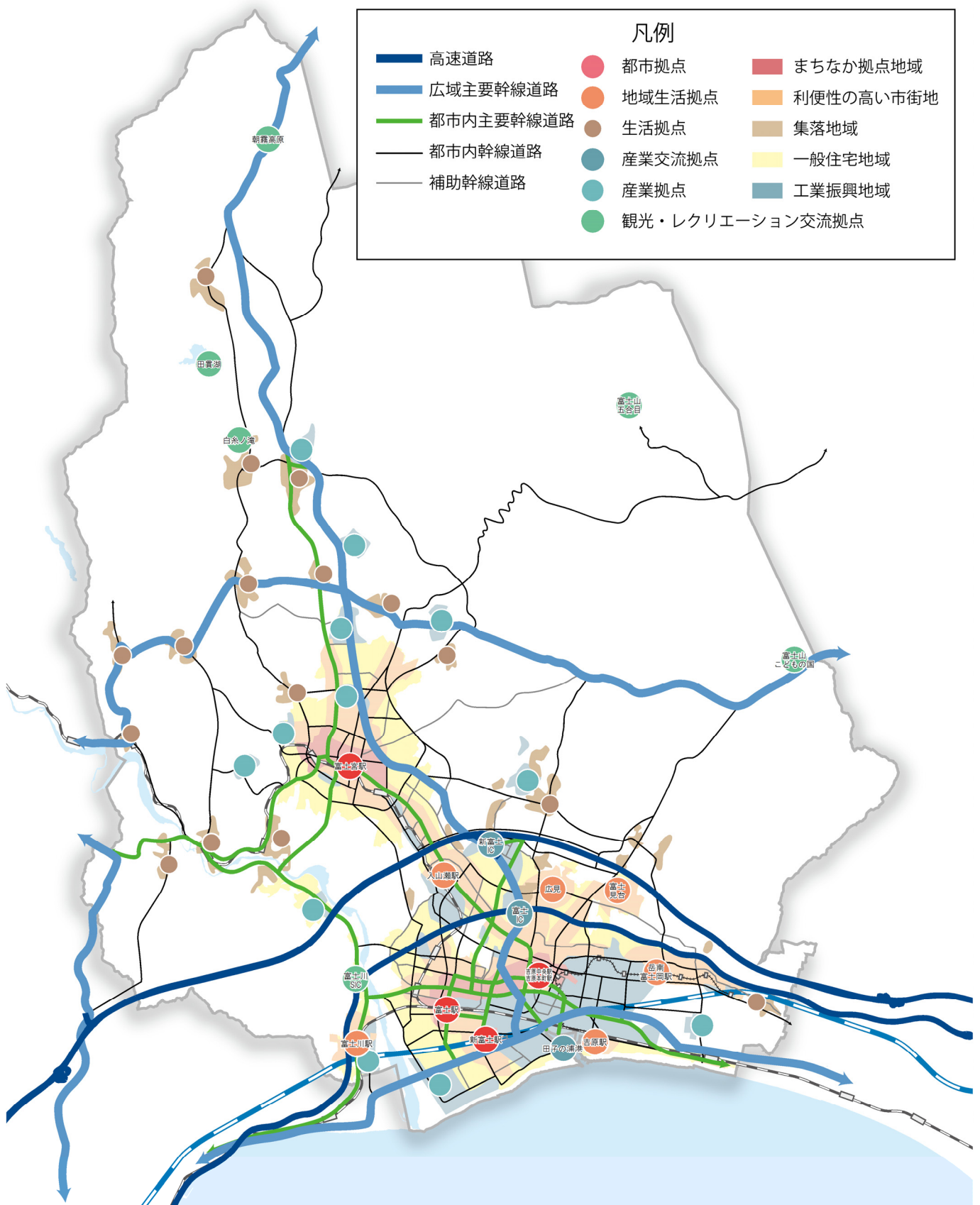
②道路網計画

- 都市圏内外の広域的な交流の促進や都市拠点と地域生活拠点間の交通需要に対応した走行性の高い「骨格幹線道路網」を形成します。

【道路の配置と機能】

都市圏軸		道路の分類	配置	機能
都市骨格軸	広域連携軸	高速道路	高規格幹線道路網計画に基づいて高速道路を配置	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認
		都市間主要幹線道路	高速道路を補完し、都市圏内外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認
	都市連携軸	都市内主要幹線道路	都市間主要幹線道路を補完し、都市圏内の都市拠点間や都市拠点と広域交通拠点と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、自転車等の交通機能を確認
地域骨格軸		都市内幹線道路	主要拠点間を連絡する道路を配置 中心市街地の通過交通抑制や市街地の外郭形成などの環状機能を持つ道路を配置 都市内主要幹線道路を補完する道路を配置	基幹的公共交通軸となる路線は、円滑な自動車走行に配慮したうえで、バス走行空間等を確保
地区連携軸		補助幹線道路	幹線道路を補完し、近隣住区間を結ぶとともに、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、自転車等の交通機能を確認

【道路ネットワーク】



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えることができる地域交通結節点を適切に配置します。

地域区分（需要）		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)	サービス向上 基幹公共交通
	交通軸	都市・地域拠点間を結ぶ路線 (需要の多い区間)	サービス維持・向上 幹線バス (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)	サービス維持 支線バス (路線バス、 コミュニティバス)
郊外・中山間		郊外部や中山間地域など (需要の少ない区間)	生活に必要なサービスの維持・運行効率化 その他路線バス コミュニティバス、乗合タクシー デマンド型交通等

土地利用	人口・需要	都市間 (広域)	市街地			郊外・中山間
			中心市街地	交通軸	その他市街地	
交通手段	人口・需要		増加 ← 大	維持	トレンド減少	トレンド減少以上の減少 → 小
	サービス	鉄道	基幹公共交通	幹線バス 岳南電車	その他公共交通	
	運行形態	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
	交通結節点		鉄道	新交通	路線バス	コミュニティバス

交通手段	都市間(広域)	中心市街地	交通軸	その他市街地	郊外・中山間
鉄道	[乗合輸送] (輸送密度・高)				[個別輸送] (輸送密度・低)
新交通					
路線バス					
コミュニティバス					
乗合タクシー					
デマンド型交通					
自家所有有償旅客運送					
スクールバス、企業送迎バス					
病院・福祉施設の送迎					
マイカー (送迎など)					

交通手段	中心市街地	交通軸	その他市街地	郊外・中山間
鉄道	交通ターミナル			
基幹公共交通	交通ターミナル			
幹線バス	交通ターミナル	交通ターミナル		
支線バス			地域交通結節点	
デマンド型交通等			地域交通結節点	
徒歩・自転車・自動車等			地域交通結節点	
市街地循環バス等			地域交通結節点	

④公共交通計画

- 中心市街地と地域生活拠点や生活拠点とを結ぶ、定時性・速達性・利用状況に応じた輸送力が確保された「基幹的な公共交通」を形成します。
- また、基幹的な公共交通の起終点となる地域生活拠点や生活拠点には、郊外部からアクセスする支線バスやコミュニティバス、デマンド型交通※などを接続させることで、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を形成します。
- 地域の拠点と周辺集落や観光地等を結ぶ路線における自動運転車の活用に向けた研究を進めます。

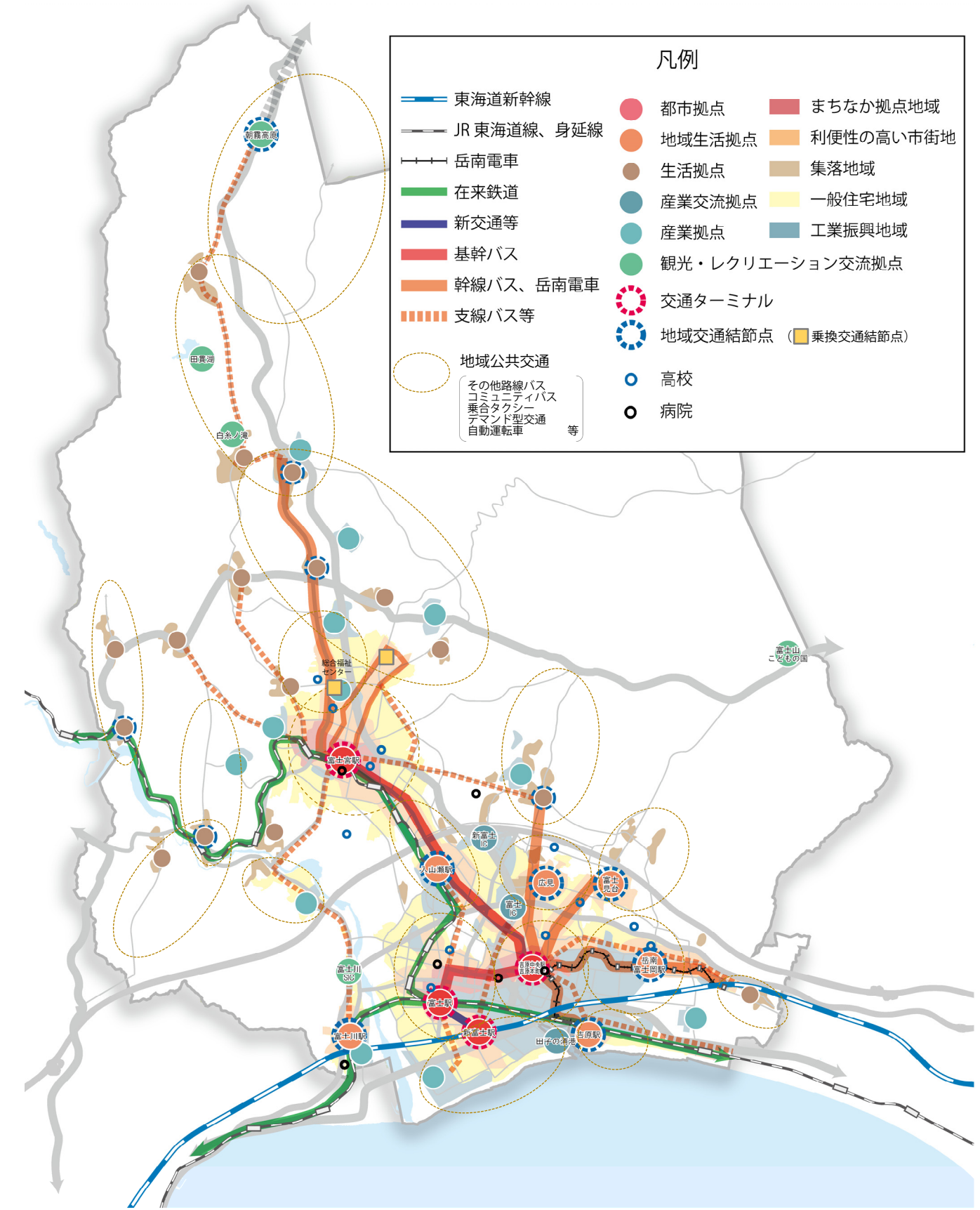
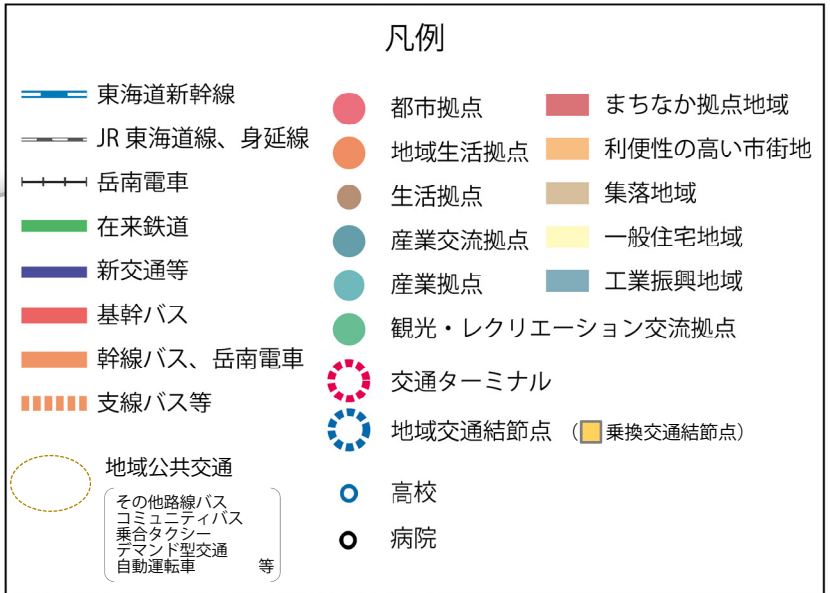
【公共交通の配置と機能】

都市圏軸		種類	配置	役割・機能
都市骨格軸	広域連携軸	新幹線 高速バス	東海道新幹線 高速道路	広域レベルの交流・連携を支えるため、高いサービスレベル（定時性、速達性、輸送量）を確保
		在来鉄道 新交通等	JR東海道本線 JR身延線 新富士駅-富士駅間	都市拠点間を結ぶため、高いサービスレベル（定時性、速達性、輸送量）を確保
	都市連携軸	基幹バス	都市拠点間を連絡し、居住誘導を図る交通軸として、基幹的なバス路線を配置	主要な通勤、私用交通を支えるため、高いサービスレベル（定時性、速達性、輸送量）を確保
地域骨格軸	幹線バス 岳南電車	タクシー	都市拠点と地域生活拠点を連絡し、居住誘導（人口維持）を図る交通軸として、幹線バス路線を配置	運行便数や定時性などのサービスレベルを確保
地区連携軸	支線バス		駅や基幹バス・路線バス結節点から郊外部や集落の拠点を連絡するバス路線を配置	生活に必要なサービスレベルを確保 観光のラストマイルの移動を支援
	その他路線バス コミュニティバス 乗合タクシー デマンド型交通 自動運転車	地域を巡回するコミュニティバスや自宅とまちなかや交通結節点を結ぶデマンド型交通等を配置		
交通結節点	交通ターミナル	主要鉄道駅、バスターミナル等の結節点に複数の交通機関の乗換拠点を配置	都市圏内外の利用者の公共交通相互、自転車等とのシームレスな乗継を支援 都市機能の誘導と合わせた拠点機能を発揮	
	地域交通結節点 乗換交通結節点	生活拠点等に待合・乗換環境の整ったハブ（乗換拠点）を配置	商業施設等との連携、運行ダイヤ調整等による快適な待合・乗継環境を確保 観光のラストマイルの移動を支援する交通拠点	

※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

【公共交通ネットワーク】

凡例



5-3 基本方針に基づく戦略・施策

□ 都市交通体系の基本方針に基づく6つの戦略を設定し、各戦略に沿った交通施策を展開します。

方針Ⅰ 活力

集約連携型都市構造による「活力創出」に寄与する 交通体系の構築

交通の要衝に位置する良好な立地条件を活かし、拠点を中心としたまちづくりを進めるとともに、都市圏間や主要拠点間のスムーズな連携を確保することによって、岳南都市圏の「活力創出」を目指します。

戦略 1

広域連携・交流を支える
「都市連携軸」の強化

都市圏の玄関口となる新幹線駅や高速IC、港湾と都市圏内の主要拠点とを連絡する都市連携軸の強化など、都市圏内外の活発な連携・交流を促すことで、都市活力の創出・向上を目指します。

戦略 2

生活拠点機能を補完し合う
「地域間連携」の強化

拠点を中心としたまちづくりを進めるとともに、拠点間を結ぶ自動車や公共交通のネットワークを形成し、足りない機能を補完し合える移動しやすい交通体系の構築を目指します。

方針Ⅱ 安全・快適

「安全・快適な暮らし」を支える交通体系の構築

交通事故や自然災害の脅威と不安を軽減するとともに、子どもから高齢者まで誰もが快適に移動できる交通環境を確保することによって、「安全・快適な暮らし」の実現を目指します。

戦略 3

誰もが利用しやすい
「安全・快適な交通環境」
の確保

身近な生活道路の歩行環境や自転車利用環境、自動車走行環境、公共交通の乗りやすさなど、子どもの通学から高齢者のお出かけまで、誰もが利用しやすく安全で快適な交通環境の確保を目指します。

戦略 4

命をまもる
「防災・減災機能」の強化

南海トラフ巨大地震や富士山の噴火などの脅威が迫るなか、都市機能の早期回復に寄与する交通環境の確保を目指します。

方針Ⅲ 環境・魅力

豊かな自然環境と共生し「魅力向上」につながる 交通体系の構築

恵まれた自然環境や観光資源を活かした交通ネットワークの構築や未来志向のモビリティサービスの展開によって、岳南都市圏の「魅力向上」を目指します。

戦略 5

世界遺産富士山を活かした魅力ある
「観光ネットワーク」の構築

世界遺産富士山を中心に点在する観光資源のネットワーク化や情報提供等により、観光周遊性の高い魅力ある交通環境の構築を目指します。

戦略 6

自動車もかしこく使う
「多彩なモビリティサービス」
の展開

一人ひとりの交通意識改革による過度な自動車依存からの脱却を目指すとともに、自動運転車や超小型モビリティ、シェアリングなど多様な交通手段が連携したモビリティサービスを展開します。

将来の都市圏イメージ

富士山のふもと 活発な交流と住みやすさを支える交通ネットワーク



※吹き出しは代表的な施策の一部について、概ねの場所を示すものです。

考え方

都市圏の玄関口である新富士駅や高速IC、港湾と主要な生活・観光・産業拠点と連絡する幹線交通を強化し、利便性の高い都市連携軸の形成を図ることで、都市活力の創出・向上を目指します。

施策

● 高速道路の活用・広域道路の強化

- ✓ 都市圏内外の広域的な連携・交流を促進するため、広域幹線道路を強化します。
- ✓ 高速道路や広域道路の活用促進に繋がるアクセス道路の整備、新インター設置検討を進めます。

- ・ 新東名高速道路の6車線運用
 - ・ 国道1号富士由比バイパス（富士立体）
 - ・ 国道139号（富士改良）
 - ・ 国道469号の改良
 - ・ (都)本市場大淵線の整備
 - ・ 富士川スマートインターの大型車対応
 - ・ 高速道路の新たなスマートインターの設置
 - ・ 西富士道路の新たなインターの設置
- 等

● 広域交通結節点の機能強化

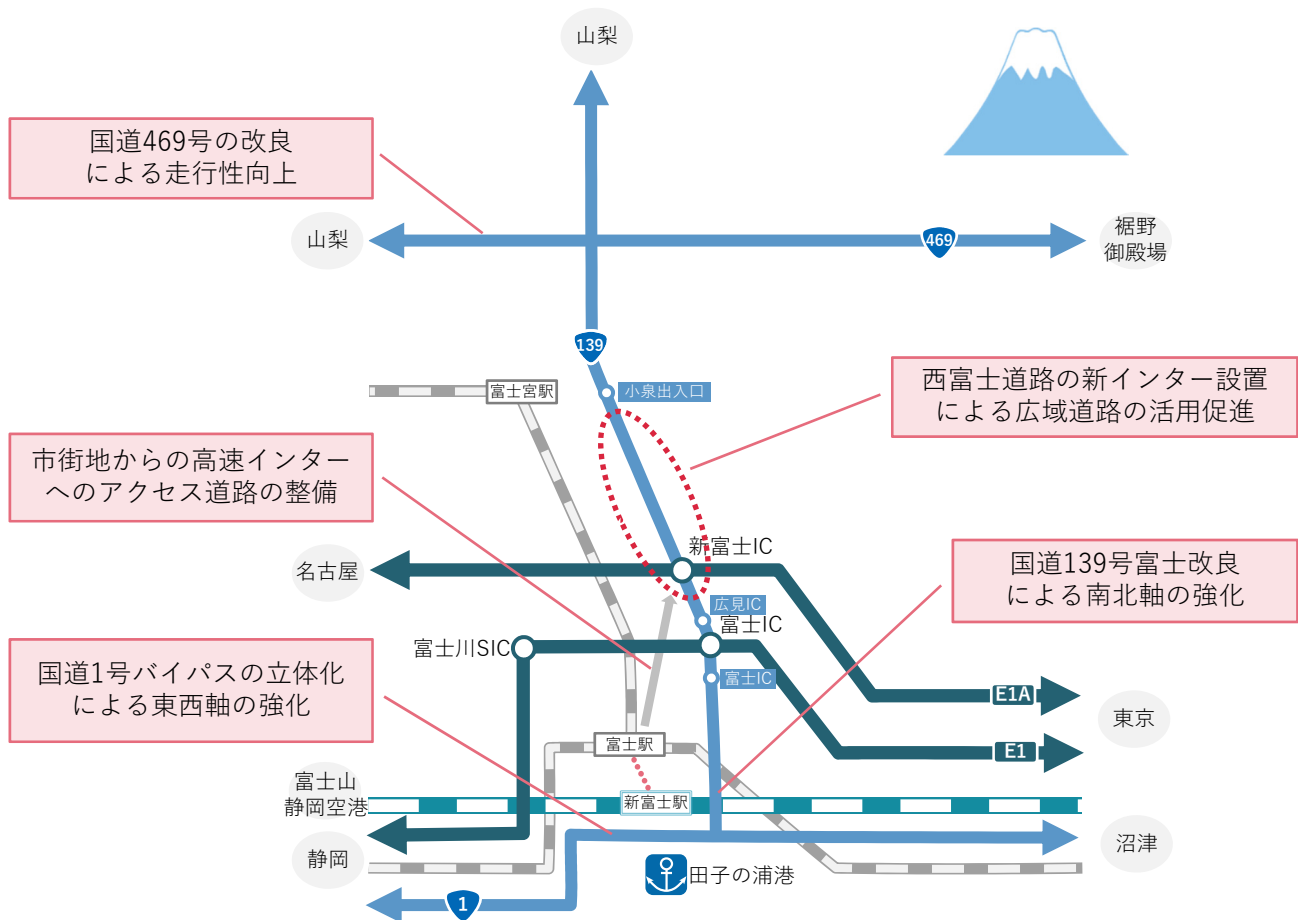
- ✓ 公共交通による都市圏内外の広域的な連携・交流を促進するため、都市圏の玄関口となる新富士駅と富士駅との連絡を強化するサービスの提供や高速バスの利便性向上を図ります。

- ・ 新富士駅の交通結節機能の強化
 - ・ 新東名高速バス停の設置など高速バスの拡充
- 等

主要交通施策の例

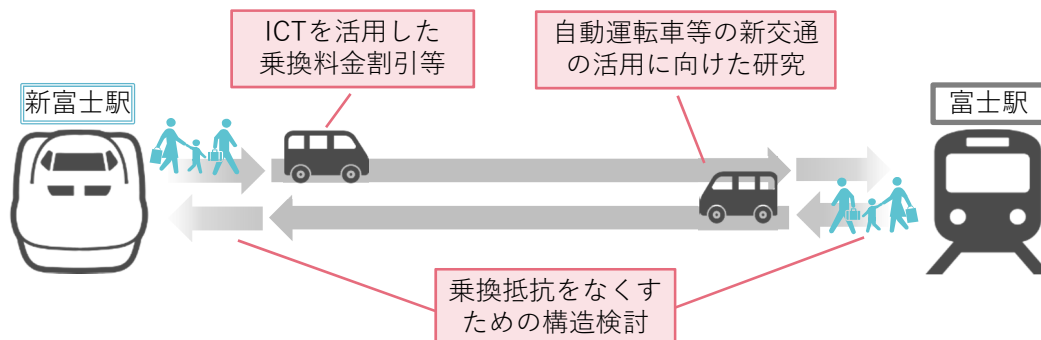
【高速道路の活用・広域道路の強化】

都市圏内外の交流・連携を支える高速道路及び広域幹線道路を強化します。



【新富士駅の交通結節機能の強化】

リニア中央新幹線の全線開業に伴い、東海道新幹線新富士駅への停車本数の増加の可能性を追求する余地が拡大することから、新富士駅と富士駅間の乗換利便性向上に向けた取組（ICTを活用した料金体系、乗換抵抗をなくすための構造検討、自動運転車等の新交通の活用に向けた研究等）を進めます。



考え方

拠点を中心としたまちづくりを進めるとともに、拠点間を結ぶ自動車や公共交通のネットワークを形成し、足りない機能を補完し合える移動しやすい交通体系の構築を目指します。

施策

● 地域間の円滑な連携強化に寄与する道路整備

- ✓ 都市圏の主要拠点間の円滑な連絡道路やまちなかの通過交通を抑制する環状道路等の道路整備を促進します。
- ✓ 基幹的公共交通軸となる路線は、円滑な自動車走行に配慮したうえで、バス走行空間等を確保します。

- ・ (都) 左富士臨港線
 - ・ (都) 田中青木線
 - ・ (都) 田中阿幸地線
 - ・ 新々富士川橋
 - ・ (都) 五味島岩本線
 - ・ (都) 中島林町線
 - ・ (市) 一色小沢3号線
 - ・ (一) 白糸富士宮線 (上野バイパス)
 - ・ (主) 清水富士宮線 (尾崎バイパス)
 - ・ (主) 富士裾野線 (今宮バイパス)
 - ・ 岳南北部地区幹線道路整備事業
- 等

● 集約化を誘導する基幹的公共交通の強化

- ✓ 都市圏内の主要な拠点間の連携を支え、当該地域への居住の誘導を図るため、利便性の高い幹線公共交通軸の形成・サービス充実を図ります。

- ・ 基幹的公共交通の運行頻度向上
 - ・ バス優先レーン、PTPS (公共車両優先システム) 整備
 - ・ バス車両、待合環境の高度化 (バスロケーションシステム※等)
 - ・ バス停近傍の駐輪スペース設置
- 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

● 地域の核となる交通結節点の構築

- ✓ 交通と生活をつなぐ、地域の核となる交通結節点を構築します。

- ・ 富士駅北口周辺の再開発事業(道路、駅前広場の再整備)
 - ・ 地域生活拠点等における商業施設等と連携した交通結節点整備
 - ・ 市街地の駐車場シェアリングサービス
- 等

● コミュニティ交通の充実

- ✓ 拠点内移動や公共交通需要が少ない地域の移動を支えるため、地域ごとの生活スタイルを踏まえたコミュニティ交通の充実を図ります。

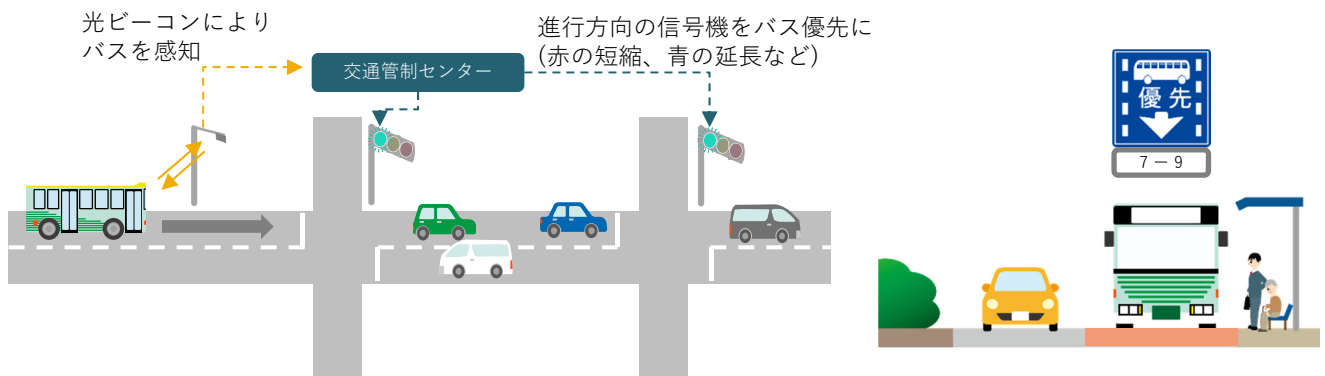
- ・ 拠点内を巡回するコミュニティバスの運行
 - ・ 地域生活拠点と集落地域を結ぶコミュニティバスの運行
 - ・ 自宅と地域交通結節点やまちなか等の交通結節点を結ぶデマンド型交通の運行
 - ・ 地域公共交通と路線バスの乗換を考慮したダイヤ設定
- 等

主要交通施策の例

【バス優先レーン、PTPS（公共車両優先システム）整備】

バスに搭載した車載機から情報を発信し、道路上にある信号機の青信号を延長したり、赤信号を短縮するなどの制御を行って、バスの定時性の向上を図ります。

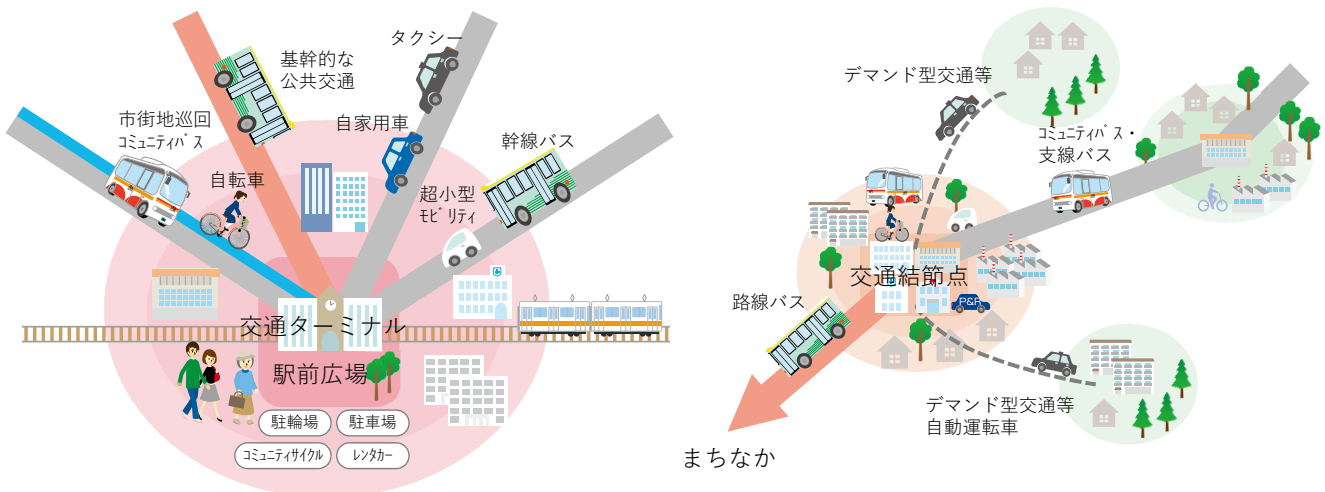
4車線以上の道路では、通勤時間など特定時間におけるバス専用（優先）レーンを設置し、定時性、速達性の向上を図ります。



【地域の核となる交通結節点の整備】

まちなかでは、鉄道や基幹的なバス、タクシー、自動車、自転車等の交通機能が集積した交通ターミナルを整備します。駅前広場の再整備などにより、駅とまちをつなぐにぎわいと滞留空間を兼ね揃えた歩行、移動空間を創出します。

郊外部では、基幹的なバスやコミュニティバス、デマンド型交通、自転車等の交通機能が集積した交通結節点を整備します。買物や医療等の機能を有する施設と連携するとともに、バスのダイヤ調整を行い、乗換のサービス向上を図ります。



考え方

身近な生活道路の歩行環境や自転車利用環境、自動車走行環境、公共交通の乗りやすさなど、子どもの通学から高齢者のお出かけまで、誰もが利用しやすく安全で快適な交通環境の確保を目指します。

施策

● 道路空間利活用によるまちなか回遊性の向上

✓ 道路空間再配分やオープンカフェ設置など、まちなかの憩いやにぎわい創出を図ります。

- ・(都)富士駅南口田子浦線、(都)富士宮駅黒田線の整備
- ・富士宮駅周辺のにぎわい空間整備
- ・富士駅北口周辺の再開発事業
- ・商店街等における人優先の道路空間整備
- ・自転車や超小型モビリティ等のシェアリングシステムの設置 等

● 安全な歩行者、自転車空間の確保

✓ 歩行者、自転車の安全で快適な移動を支える歩道・自転車ネットワークの形成を図ります。

- ・歩道の整備
- ・連続した自転車ネットワークの整備
- ・通学路における安全性向上
- ・ゾーン30の取組推進 等

● 移動空間のバリアフリー化

✓ 人の集まる歩道・自転車ネットワークの形成エリアや交通結節点を中心にバリアフリー化を進めます。

- ・駅・バス停周辺のバリアフリー化
- ・バリアフリー車両（UDタクシー等）の導入促進
- ・バリアフリー歩道等の整備 等

● 高齢者の安全運転・運転免許自主返納支援

✓ 運転に不安を感じている高齢ドライバーの安全運転や運転免許を自主的に返納しやすい環境づくりを行います。

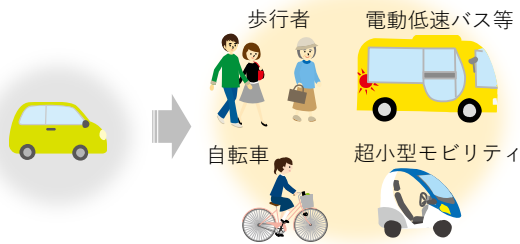
- ・安全運転技術の高い自動車の普及支援
- ・線形不良箇所の解消、道路標識等の視認性向上
- ・公共交通やタクシー利用補助の拡充
- ・高齢者運転免許証自主返納支援事業の推進 等

主要交通施策の例

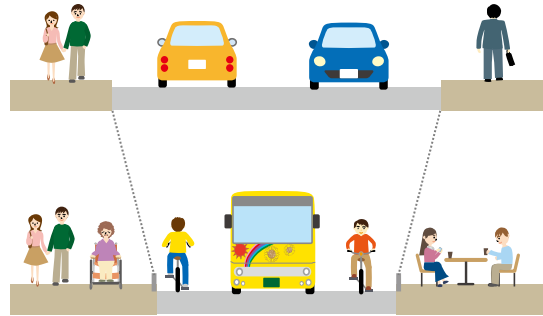
【商店街等における人優先の道路空間整備】

まちなかを快適に回遊するため、道路空間の再配分を含めて、人優先の空間づくりを進めます。

クルマ優先から人優先の道路空間へ



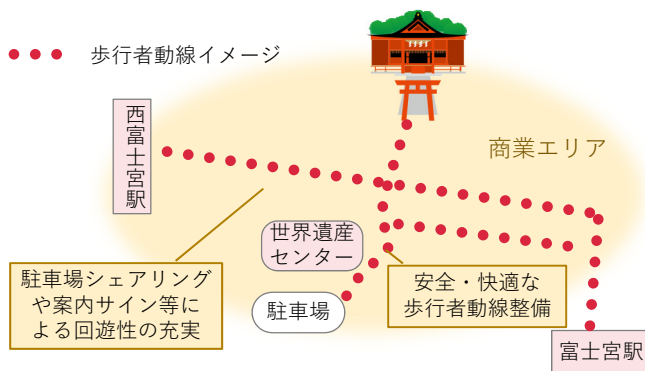
▼道路空間再配分（トランジットモール※化等）のイメージ



※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

【富士宮駅周辺のにぎわい空間整備】

居住者及び観光者双方が安全・快適に回遊できる富士宮駅周辺のにぎわい空間を創出します。



▼安全・快適に回遊できるにぎわい空間の例



出典) 富士宮市資料

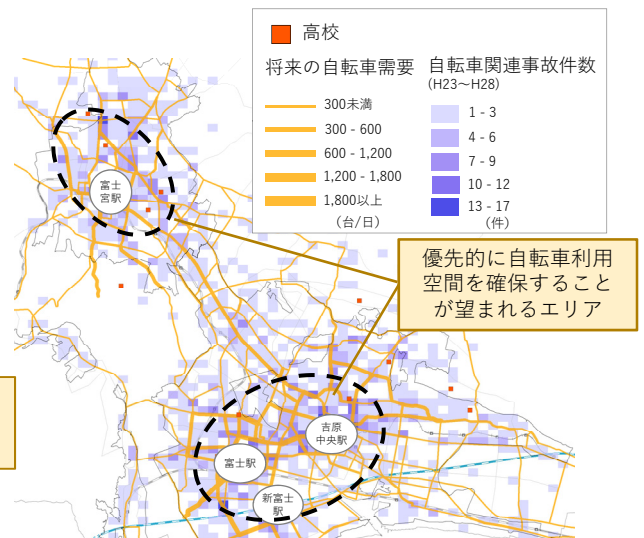
【安全な歩行者、自転車空間の確保】

歩行者の安全で快適な移動を支える歩行空間の確保に向けた取組を進めます。また、自転車の需要や事故の発生状況を考慮し、自転車ネットワークを段階的に整備します。

▼ゾーン30のイメージ



▼自転車利用空間確保が望まれるエリア



考え方

南海トラフ巨大地震や富士山の噴火などの脅威が迫るなか、都市機能の早期回復に寄与する交通環境の確保を目指します。

施策

● 道路施設の計画的な維持管理・更新による緊急輸送路のネットワーク強化

- ✓ 大規模災害時の救援・支援活動などを円滑に行うため、緊急輸送路のネットワーク強化を図ります。

- ・ 緊急輸送路の多重性、代替性の確保
- ・ 道路構造物の耐震化
- ・ 幹線道路の無電柱化
- ・ 沿道建築物の耐震化
- ・ ラウンドアバウトの設置

等

● 避難路の整備

- ✓ 公園・緑地及び避難路を計画的整備、配置し、避難が困難な区域の解消を図ります。

- ・ 密集市街地や沿岸市街地の避難路の整備
- ・ 避難誘導標識の整備

等

● 事前都市復興計画策定等の推進

- ✓ 発災後の円滑な復興を進めるため、復興まちづくりの方向性や考え方をあらかじめ取りまとめるとともに、市民・事業者・行政等の協働による各種訓練等を実施します。

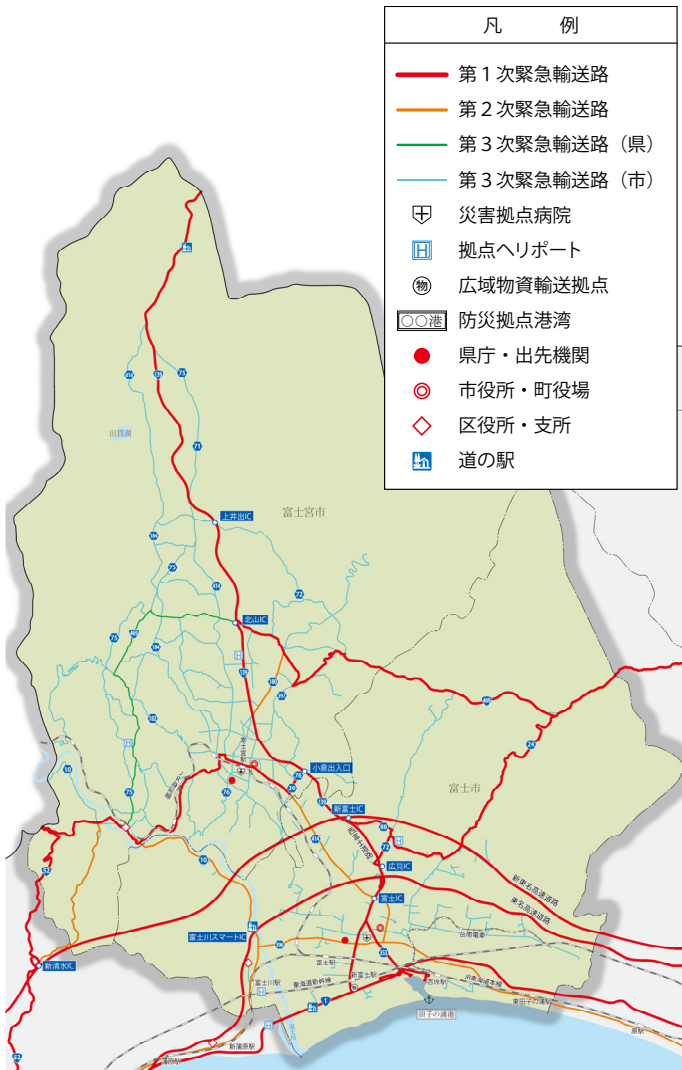
- ・ 事前都市復興計画の策定・改定
- ・ 復興まちづくり講座の実施
- ・ 市民、事業者、行政の協働による復興まちづくり計画（案）の検討

等

主要交通施策の例

【緊急輸送路の強化】

大規模災害時の救援・支援活動を円滑に行うため、緊急輸送路の耐震化、無電柱化、沿道建築物の耐震化を進めます。



出典) 「静岡県の緊急輸送路」、「富士市防災マップ」、「富士宮市防災マップ」より作成

【ラウンドアバウトの設置】

災害により停電が発生した場合でも、混乱なく交通処理ができるラウンドアバウトの導入拡大を検討します。

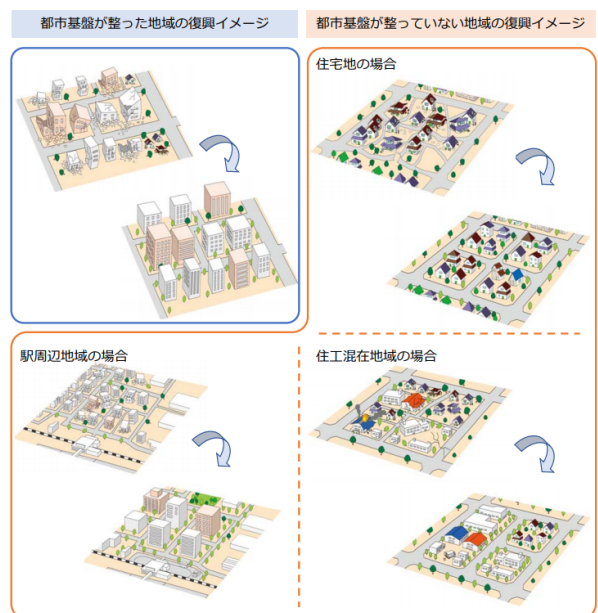
▼白糸の滝交差点への導入事例



出典) 静岡県HP

【事前都市復興計画の推進】

「自分達のまちが被災したら、どのような被害が発生し、復興をどう進めるか」について、発災前から市民・事業者・行政が協働で考える取組を進めます。



出典) 富士市「富士市事前都市復興計画」

考え方

世界遺産富士山を中心に点在する観光資源のネットワーク化や情報提供等により、観光周遊性の高い魅力ある交通環境の構築を目指します。

施策

● 円滑な観光周遊ネットワークの形成

- ✓ 観光自動車交通の特定路線への集中を緩和するための非混雑経路への誘導や公共交通の利用促進を含め、富士山の風景を楽しみながら周遊できる観光ネットワークの形成を図ります。

- ・ 観光・景観周遊ルート形成とルート案内
(観光ガイド、周辺市町と連携した観光ガイド等)
- ・ 「ぐるり・富士山風景街道」の取組支援
(ぐるり富士山トレイル、サイクルネット等)

● 域内交通との連携による観光二次交通の充実

- ✓ 複数の観光地を巡る定期観光周遊バスの運行や、まちなかや交通結節点、観光地間を結ぶ移動手段を確保し、観光周遊の利便性向上を図ります。

- ・ 複数の観光地を巡る観光周遊バスの運行
(富士宮市内定期観光バス強力くん・富士山西麓物語パスポート(富士宮～河口湖間))
- ・ 自転車や超小型モビリティのシェアリング、自動運転車など域内交通と連携したラストマイルモビリティの導入
- ・ サイクルバス、サイクルトレイン等の運行
- ・ 田子の浦港周辺での自動運転車の活用研究

● 富士山の眺望を活かす道路整備

- ✓ 道路からの眺望景観の確保や沿道のまち並み景観づくりを進めます。

- ・ ラウンドアバウト設置(眺望を阻害する信号機の撤去)
- ・ (都)本市場大淵線を横断する電線類の地中化
- ・ 景観に配慮した道路附属物の整備

● 観光情報案内の充実

- ✓ 観光情報や公共交通の多言語対応など、多様な情報提供により観光魅力の向上を図ります。

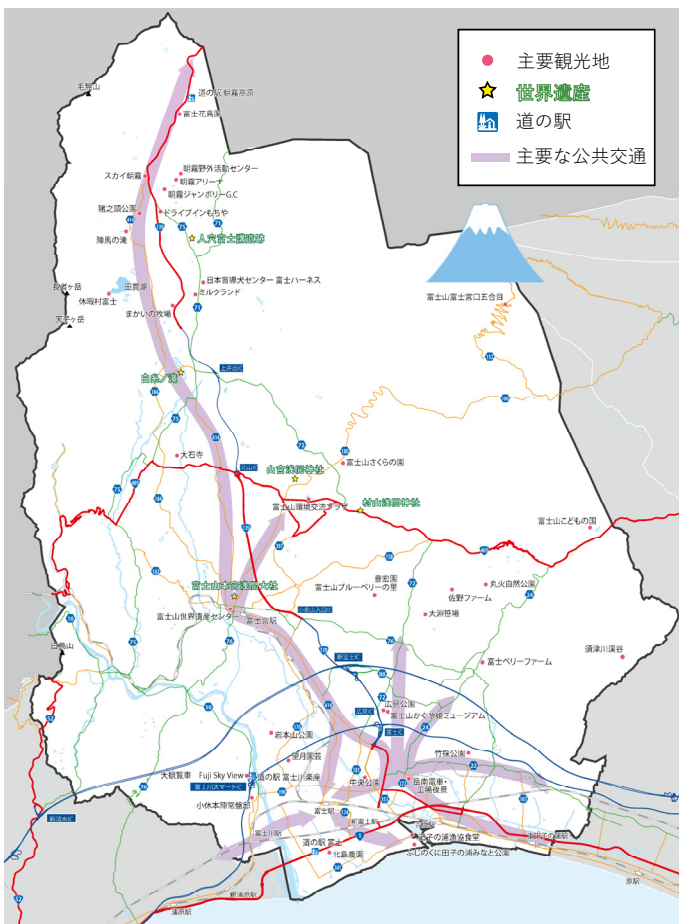
- ・ 観光情報、公共交通の多言語化
- ・ 道路のネーミングライツ
- ・ 案内サイン等整備事業
- ・ 観光ガイドボランティア事業
- ・ 観光パンフレット作成(外国語版)

主要交通施策の例

【観光地と交通ネットワーク】

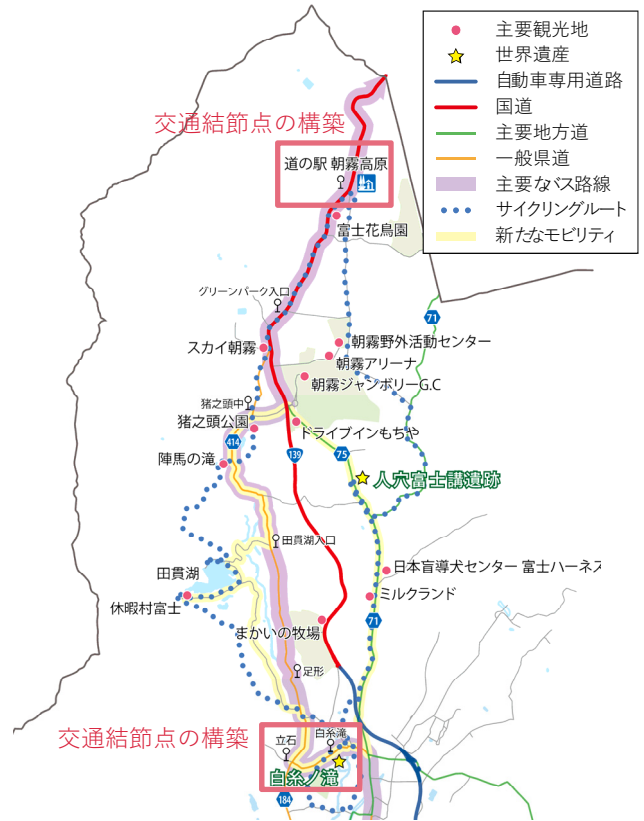
世界遺産富士山をはじめとする様々な観光資源を円滑に結ぶ道路ネットワークの形成を図ります。

世界遺産を巡る定期観光周遊バスの運行や、日常利用と観光利用の双方で利用しやすい公共交通サービス（路線バス、タクシー等）の拡充を図ります。



【ラストマイルモビリティ※の導入】

主要観光地や道の駅から周辺観光地への回遊性向上のため、サイクリングルートや自動運転車、超小型モビリティ等のシェアリングポートの設置された交通結節点を検討します。



参考：サイクリングルートはぐるり・富士山風景街道「朝霧高原サイクリングマップ」を基に作成

観光利用

離島や自然観光地の周遊利用
(飯島、大分県姫島、神戸市等)



日常利用

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) 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」

※鉄道やバスなどの基幹交通システムと自宅、あるいは病院など目的地との間をつなぐ最後の移動手段

考え方

一人ひとりの交通意識改革による過度な自動車依存からの脱却を目指すとともに、自動運転車や超小型モビリティ、シェアリングなど多様な交通手段が連携したモビリティサービスを展開します。

施策

● 新たなモビリティサービスの活用

- ✓ 自動運転車や超小型モビリティ、カーシェアなど新たなモビリティサービスについて、活用に向けた研究を進めます。

- ・ 自動運転車、超小型モビリティ、カーシェア、電動アシスト自転車、コミュニティサイクルなどのモビリティサービスの活用に向けた研究
- ・ 学校や企業と連携した路線バスの運行検討 等

● ICT活用による多様な交通手段が連携した交通システムの構築

- ✓ 交通系ICカードやスマートフォン等を活用し、様々な乗り継ぎ場面において、移動のシームレス化を図ります。

- ・ 複数の交通手段に対応した乗換・経路検索サービス情報の充実
- ・ 交通系ICカード等の活用による料金体系の検討
- ・ スマートフォン等の活用による検索、予約、乗車、決済のワンストップ化に向けた検討 等

● モビリティマネジメント※ の実施

- ✓ 公共交通施策の周知や利用メリットのPR、実際に使ってみる機会を創出する体験イベント、エコ通勤等の取組を支援し、自動車から公共交通等への自発的な転換を図ります。

- ・ バスルート・バス停マップの配布
- ・ 事業者、行政共催イベントの継続実施（公共交通の乗り方教室、のりもの祭等）
- ・ 立候補制による市民参画型のコミュニティ交通導入検討
- ・ 公共交通利用者への買物割引
- ・ コミュニティバスのバス停オーナーへ時刻表設置協力
- ・ エコ通勤のPR
- ・ パークアンドバスライドの促進 等

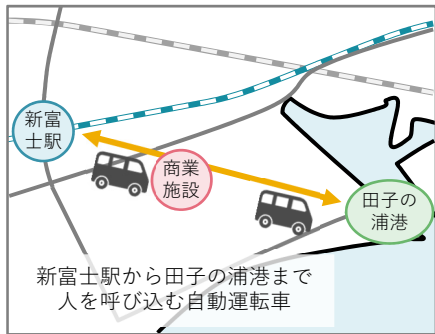
※過度に自動車を利用する「クルマ中心」のライフスタイルから、電車やバスなどの公共交通や、自転車などへの転換を促す施策

主要交通施策の例

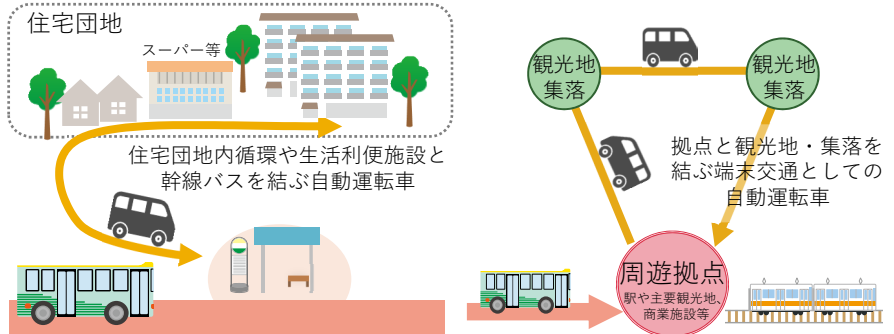
【自動運転車の活用に向けた研究】

産業振興や市街地部のモビリティサービスの向上、公共交通の運行が困難な郊外部等のモビリティ確保など、自動運転車の活用に向けた研究を進めます。

▼産業振興での活用イメージ

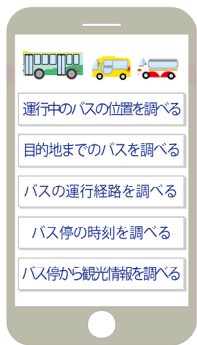


▼郊外部や中山間地域のモビリティ確保のイメージ



【多様な交通手段が連携した交通システムの構築に向けた検討】

複数の交通機関を乗り継ぐ場面において、移動経路の検索から予約、乗車、運賃の支払いまでをワンストップ化し、シームレスに移動できるサービス提供を目指します。



事業者の区別なく共通フォーマットで、待ち時間や停留所の通過状況等を表示

はじめて来訪する方にも公共交通の運行状況（方面、乗換、周辺施設）をわかりやすく提供



【モビリティマネジメントの継続実施】

事業者と行政が一体となって、自動車から公共交通等への自発的な転換を支援する取組を継続実施します。

▼富士宮市のりもの祭の様子



出典) 富士宮市

▼富士市バスの日イベントの様子



出典) 富士市

▼市民参画型のコミュニティ交通導入検討



出典) 富士市

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・快適な移動の確保、環境や魅力の向上などの効果※が期待されます。

活力

効果①

道路混雑の緩和 が期待されます

混雑する道路（混雑度1.25以上）の延長が約 8 割削減

効果②

高速道路へのアクセス時間の短縮 が期待されます

主要工業団地から高速道路インターへのアクセス時間が約 2 割短縮

安全・快適

効果③

交通事故の減少 が期待されます

交通事故件数が約 2 割減少

効果④

救急医療機関までのアクセス向上 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方の割合が約 2 割増加

環境・魅力

効果⑤

環境にやさしい行動の増加 が期待されます

通勤時に徒歩、自転車、公共交通を利用する人の割合が約 1 割増加

効果⑥

観光アクセス向上 が期待されます

新富士駅から主要観光地への所要時間が約 2 割短縮

※ ここで示した効果（現況値との比較結果）は、本マスタープランにおける交通需要予測をもとにしたものであり、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。