

# 岳南都市圏 都市交通マスタープラン

第2回岳南都市圏パーソントリップ調査



平成31年2月

岳南都市圏総合都市交通計画協議会



## ～ 目次 ～

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| 1. はじめに .....                       | 1  |
| 2. パーソントリップ調査結果の概要 .....            | 2  |
| 3. 岳南都市圏の都市交通の現状と将来の見通し .....       | 3  |
| 4. 岳南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. 交通ネットワーク計画 .....                 | 11 |
| 6. 基本方針に基づく戦略・施策 .....              | 14 |
| 7. 都市交通マスタープランの展開 .....             | 21 |

# 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年後の都市圏将来像を見据えた交通体系（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

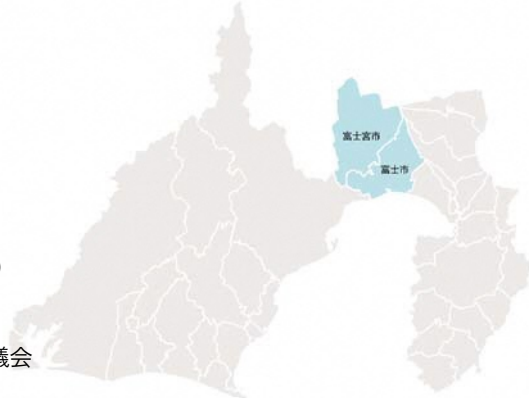
- ・ 岳南都市圏（富士市・富士宮市）
- ・ 対象世帯数：約16万世帯（人口約38万人）

#### ●目標年次

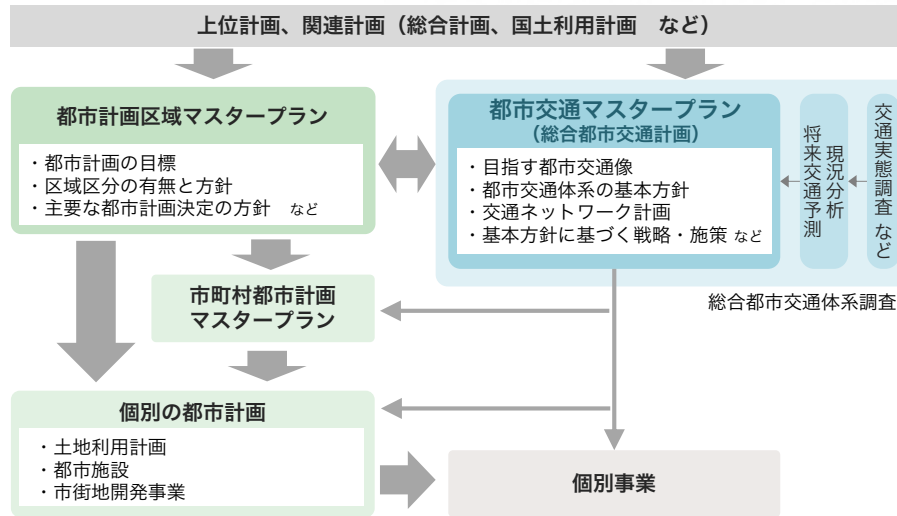
- ・ 概ね20年後の平成47年（2035）

#### ●策定主体

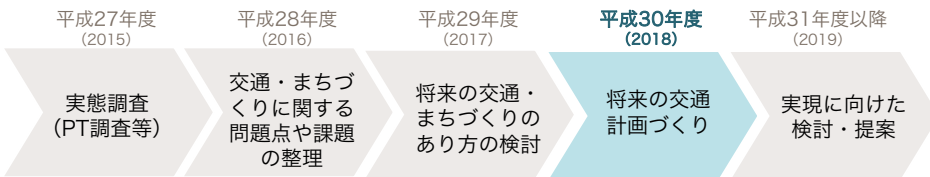
- ・ 岳南都市圏総合都市交通計画協議会



### 【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動い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2回岳南PT調査の概要】

|      |   |
|------|---|
| 調査日  | 平成27年12月、平成28年2月                          |
| 調査方法 | 郵送配布、郵送・WEB併用回収                           |
| 調査結果 | 約16万世帯の中から約7万世帯を無作為抽出し約1.5万世帯（約3.5万人）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検討
- 「宮バス」「ひまわりバス」など、コミュニティ交通の導入検討
- 一部の鉄道駅でのバリアフリー化や駐車場の整備検討 …など



### 道路交通計画

- JR身延線の立体交差化検討
- 都市計画道路の整備や見直し検討
- 大規模小売店舗の整備に伴う交通影響の分析 …など



### 自転車・歩行改善計画

- 自転車道の整備や自転車利用総合計画の検討
- 幅の広い歩道の整備検討
- 駅前広場の整備検討 …など

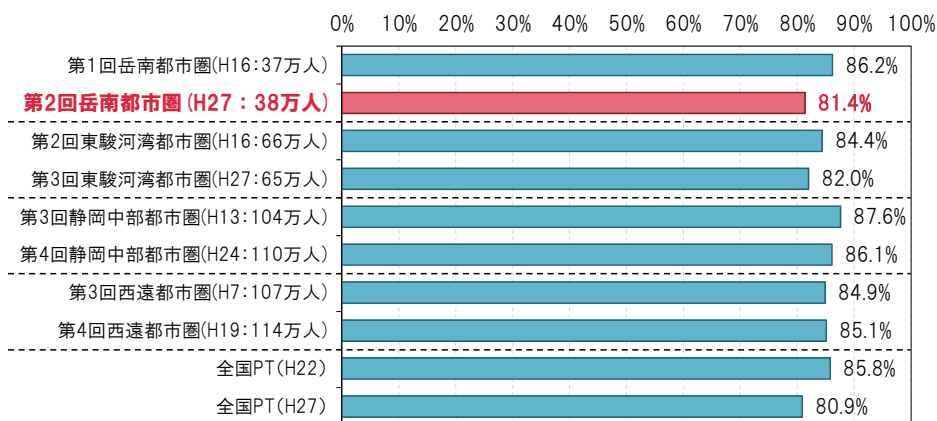


## 2. パーソントリップ調査結果の概要

### 岳南都市圏居住者の交通特性

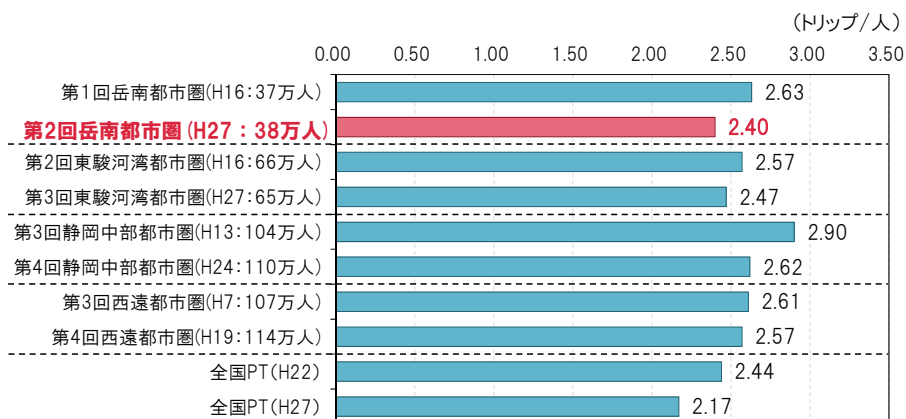
□ 岳南都市圏居住者の外出率は81.4%、一人あたりのトリップ数は2.40トリップ/人で、いずれも前回調査から減少しています。

#### 【外出率】



出典) 各回岳南PT調査、都市計画ハンドブック

#### 【一人あたりトリップ数】



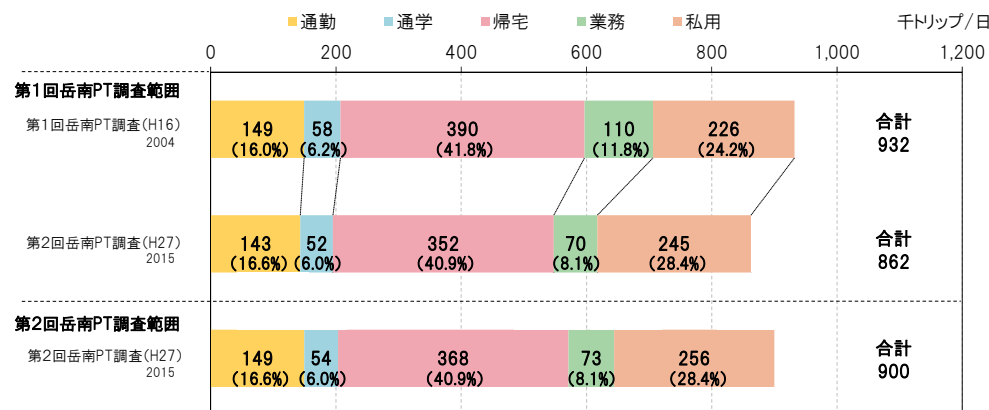
出典) 各回岳南PT調査、都市計画ハンドブック

### 岳南都市圏居住者のトリップ数

□ 目的別のトリップ数は、少子高齢化の影響により、通勤や通学、帰宅、業務目的のトリップが減少し、私用目的トリップが増加しています。

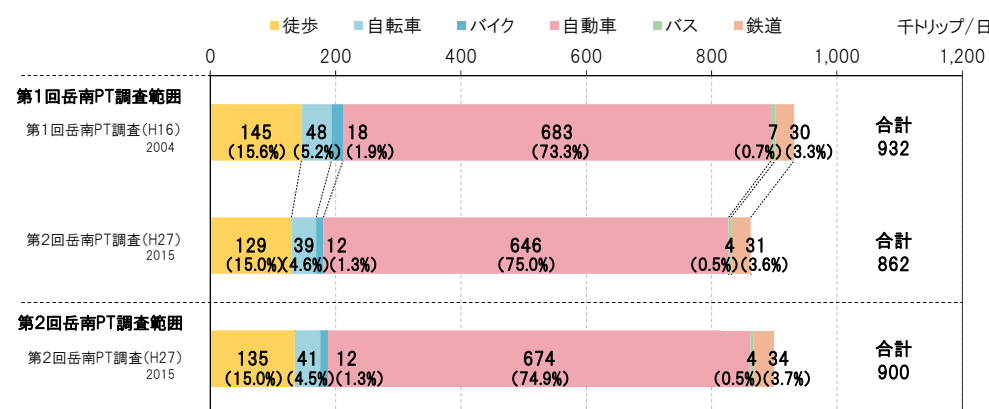
□ 交通手段別のトリップ数は、前回調査と同様に自動車利用トリップが大半を占めています。鉄道利用トリップを除き、減少しています。

#### 【目的別トリップ数】



出典) 各回岳南PT調査  
※第1回岳南PT調査範囲：旧富士川町を除く範囲

#### 【代表交通手段別トリップ数】



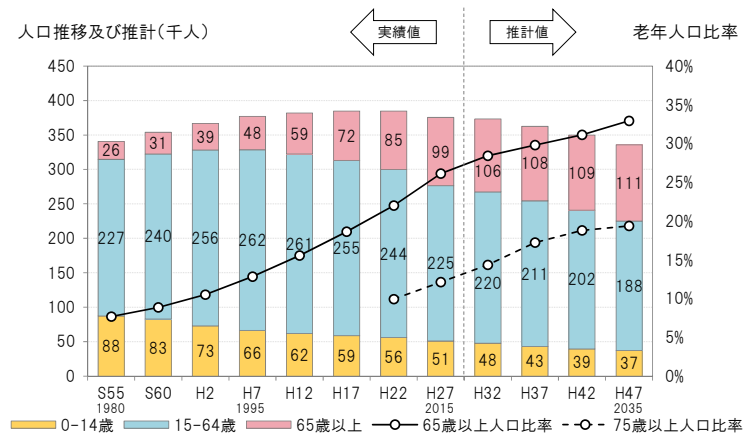
出典) 各回岳南PT調査  
※第1回岳南PT調査範囲：旧富士川町を除く範囲

# 3. 岳南都市圏の都市交通の現状と将来の見通し

## 人口減少・少子高齢化の本格化

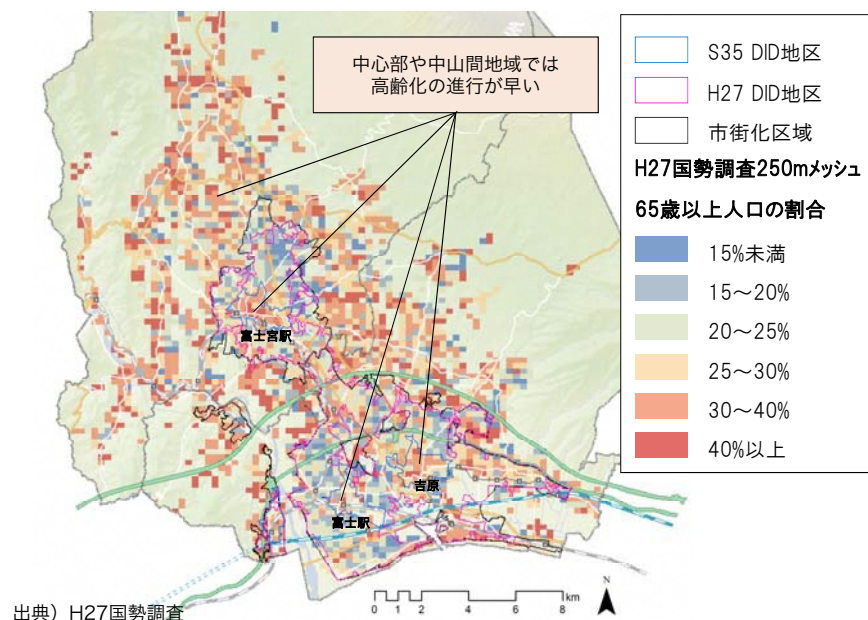
- 岳南都市圏も全国傾向と同様に、人口減少局面に突入しており、H47（2035）の人口は現状より11%少ない33.6万人と予測されています。
- 年齢構成では、年少人口及び生産年齢人口が減少し、高齢者が増加するなど、交通動態の変化が予想されます。
- 地域別にみると、中心部や中山間地域では既に高齢化率が30%以上に進展しています。

### 【都市圏人口の推移】



出典) H27以前：各年国勢調査（各年10月1日）、H32以降：社人口研推計値（H25.3推計）

### 【中心部・郊外部で進む高齢化】

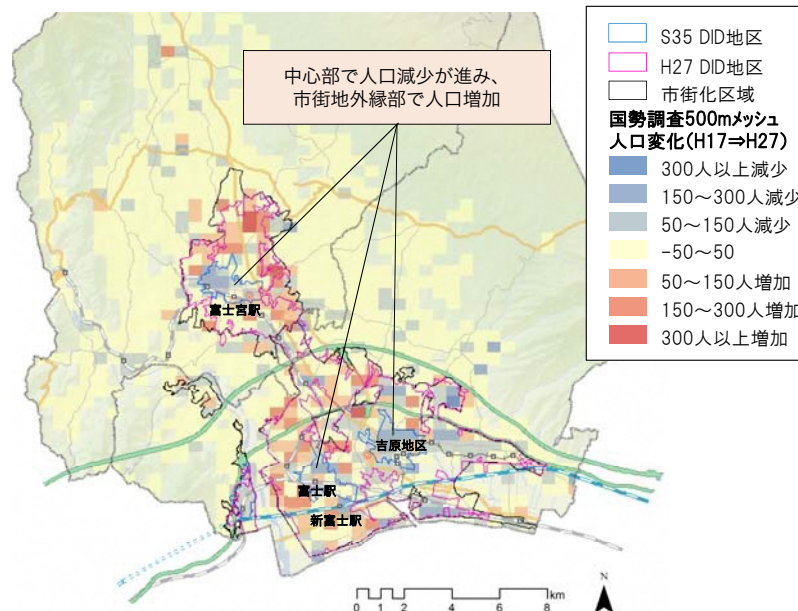


出典) H27国勢調査

## 中心市街地の拠点性低下と公共交通サービスの低下の進行

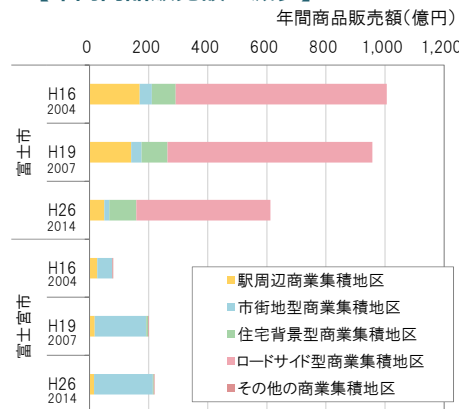
- ここ10年間に於いても中心部で人口が減少し、市街地外縁部で人口が増加するドーナツ化が進行しています。
- 中心市街地（駅周辺商業集積地区）の年間商品販売額が減少しており、拠点性と魅力の低下が懸念されます。
- 路線バスの利用者数も減少傾向にあります。

### 【ドーナツ化現象 (H17 (2005) ⇒H27 (2015) )】



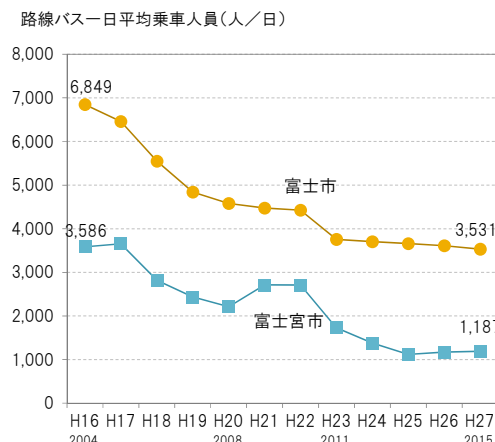
出典) 各年国勢調査

### 【年間商品販売額の減少】



出典) 商業統計

### 【路線バス利用の減少】



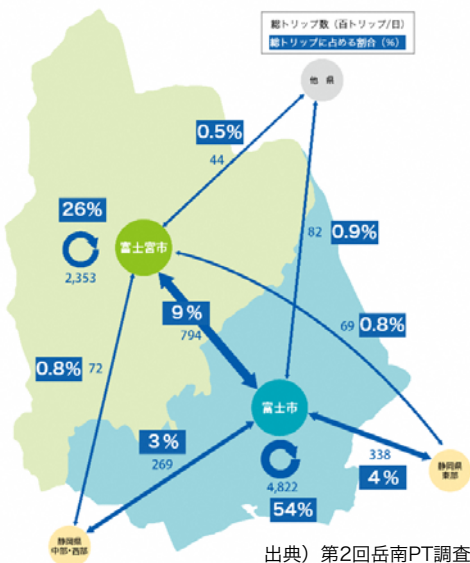
出典) 各市統計書

# 3. 岳南都市圏の都市交通の現状と将来の見通し

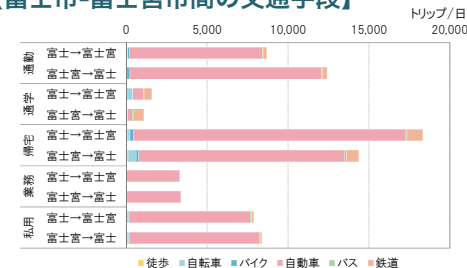
## 南北幹線軸等の幹線道路の渋滞

- 本都市圏は静岡市や沼津市など隣接市町との流動よりも富士市と富士宮市間の流動が多く、南北間のつながりが強いのが特徴です。
- 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。

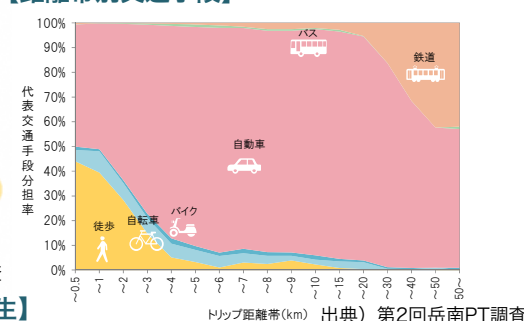
### 【南北間のつながり】



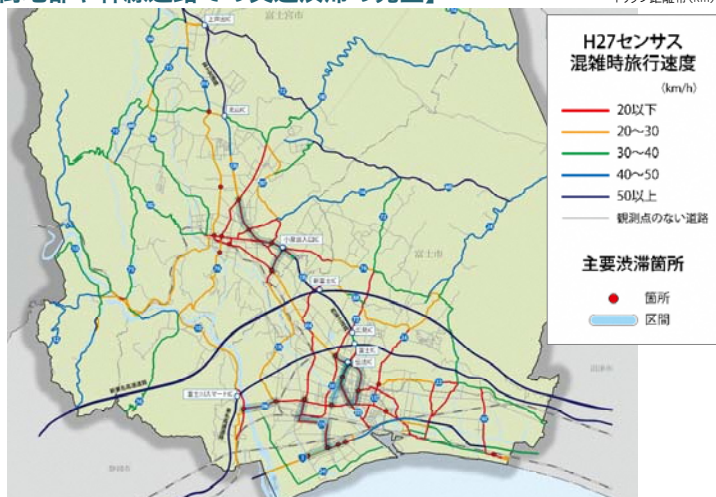
### 【富士市-富士宮市間の交通手段】



### 【距離帯別交通手段】



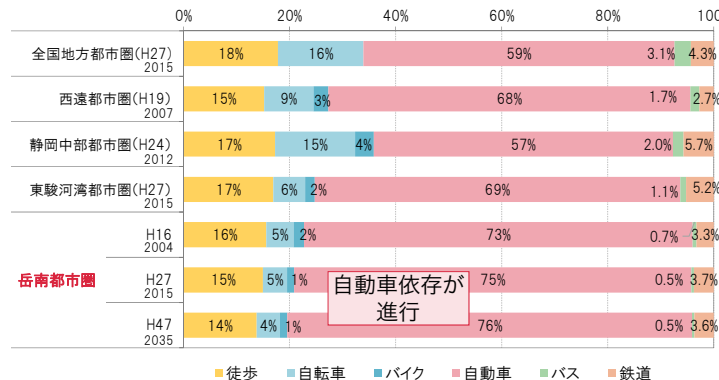
### 【市街地部や幹線道路での交通渋滞の発生】



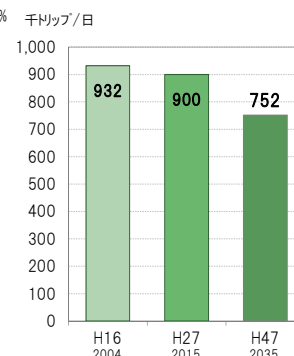
## 自動車依存の進行と交通渋滞の残存

- 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。
- 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。

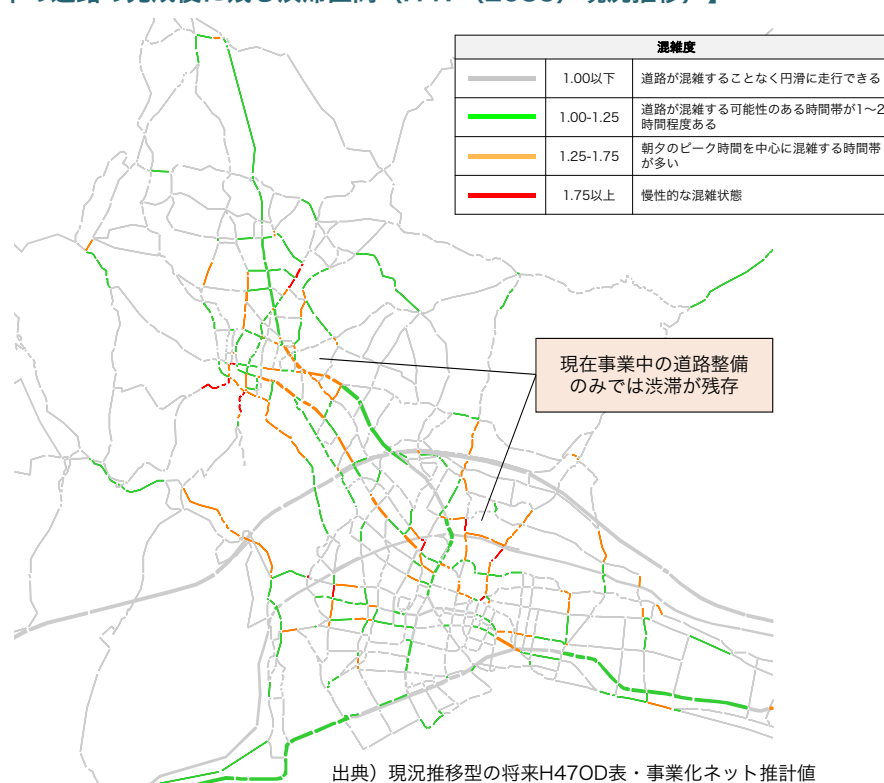
### 【交通手段分担率の変化】



### 【交通量の見通し】



### 【事業中の道路の完成後に残る渋滞区間 (H47 (2035) 現況推移)】

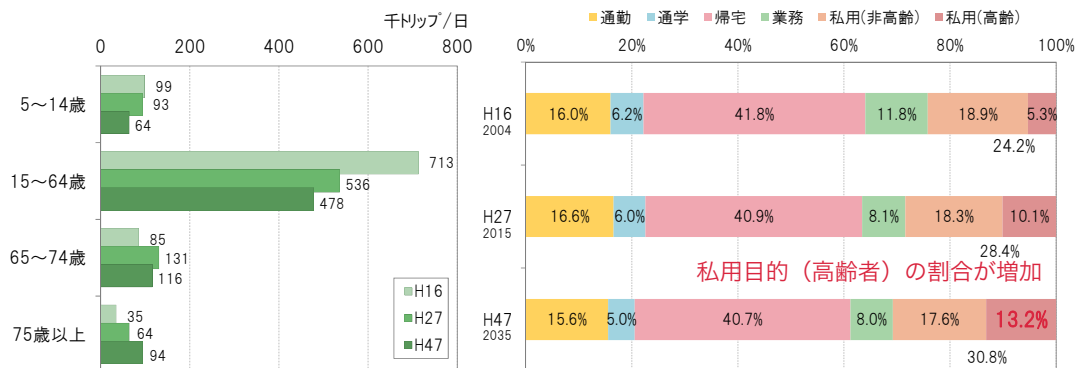


# 3. 岳南都市圏の都市交通の現状と将来の見通し

## 高齢者交通の増加

- 前回調査以降、年少人口及び生産年齢人口のトリップ数は減少した一方、高齢者交通が増加しています。
- 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。
- 高齢者の自動車利用の増加が見込まれ、身近な生活道路における出会い頭事故の増加が懸念されます。

### 【高齢者交通の増加】



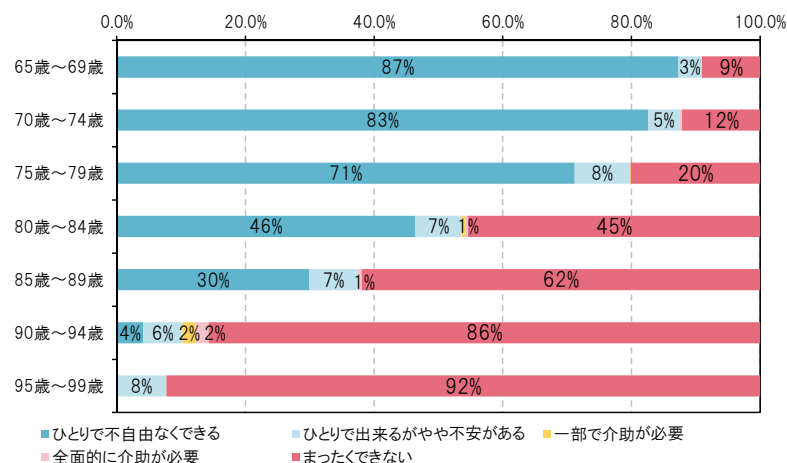
出典) H16、H27は各回岳南PT調査、H47は現況推移型の予測値

出典) H16、H27は各回岳南PT調査、H47は現況推移型の予測値

## 移動が不便な高齢者等の増加

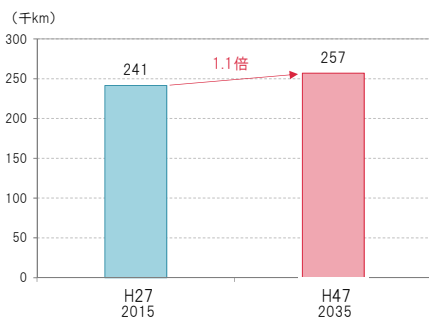
- 今後、これまで生活の足としていた自動車の運転に不安を覚える高齢者が増加することが予想されます。
- 一方、中山間地域など公共交通が不便な地域に住む高齢者は現状の1.4倍まで増加するなど、移動不便者の増加が懸念されます。

### 【加齢に伴う自動車の運転可否】



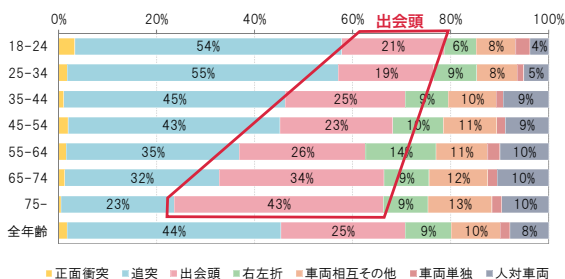
出典) 第2回岳南PT調査（住民交通意識アンケート調査）

### 【高齢者の自動車利用の増加】



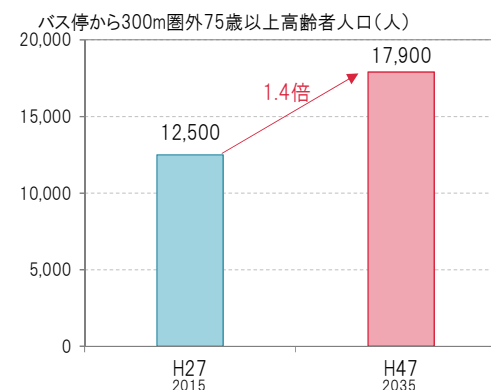
出典) H27は第2回岳南PT調査、H47は現況推移型の予測値  
 ※高齢者の私用目的で代表交通手段が自動車であるトリップ距離を小ゾーン間距離に基づき集計  
 ※帰宅交通を除く

### 【高齢ドライバー起因事故の特徴】



出典) H28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

### 【移動不便者数（バス停徒歩圏外の75歳以上高齢者数）の見通し】



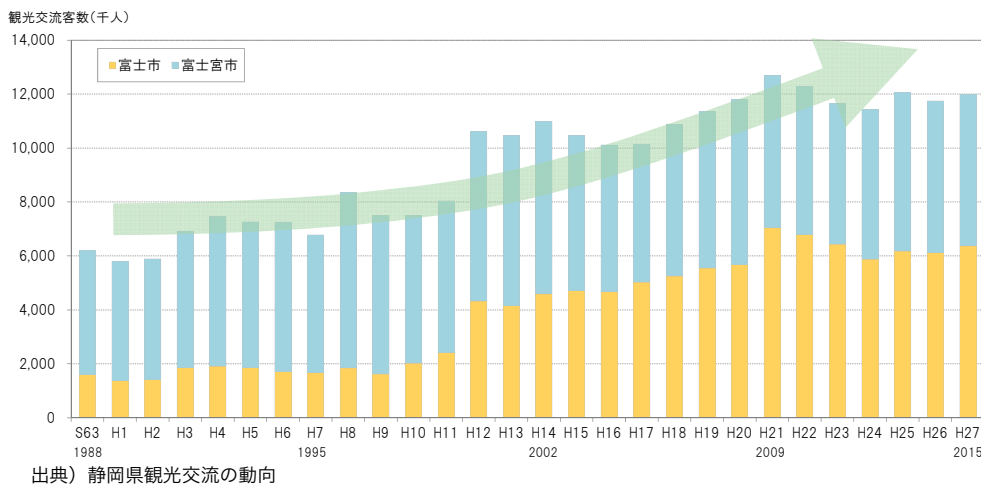
出典) H27はH27国勢調査250mメッシュ人口に基づき集計、H47は現況推移型の予測値

# 3. 岳南都市圏の都市交通の現状と将来の見通し

## 富士山の世界遺産登録と観光交流人口の増加

- 岳南都市圏への観光客数は増加傾向にあり、富士山の世界遺産登録（H25.6）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。

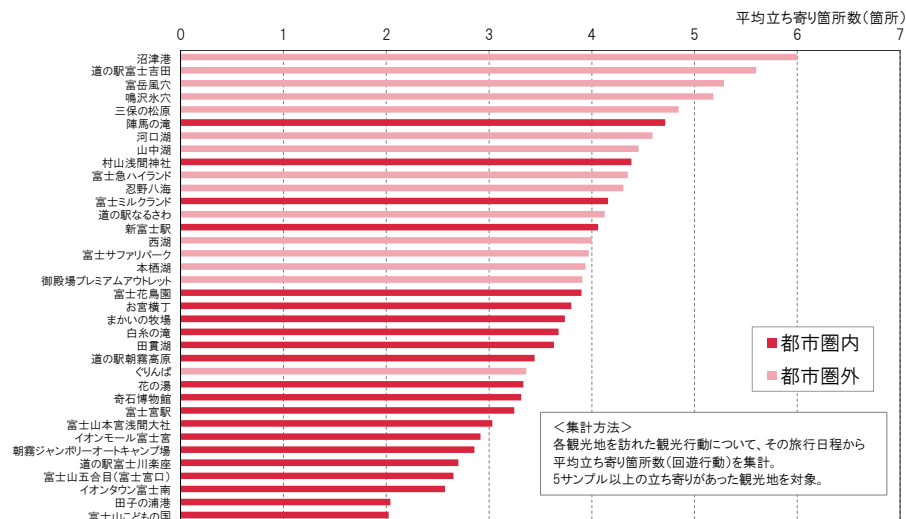
### 【増加する岳南都市圏への観光客数】



## 回遊性に乏しい都市圏内の観光行動

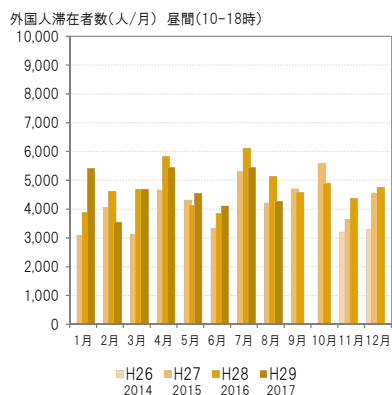
- 岳南都市圏内の観光地の回遊行動は、都市圏外の観光地を訪れた場合に比べて、平均立ち寄り箇所数が少ない傾向にあります。
- 本都市圏の玄関口となる新富士駅は在来線との乗継環境等に起因して、新幹線で本都市圏に訪れる観光客の約半数の利用に留まっています。
- 都市圏内の周遊手段は自動車が多く、公共交通が少ない状況です。
- 周遊の足を持たない外国人観光客を含め、都市圏内の回遊行動を支えるための二次交通手段等の観光サービスの充実が求められます。

### 【観光地別の平均立ち寄り箇所数（回遊性）】

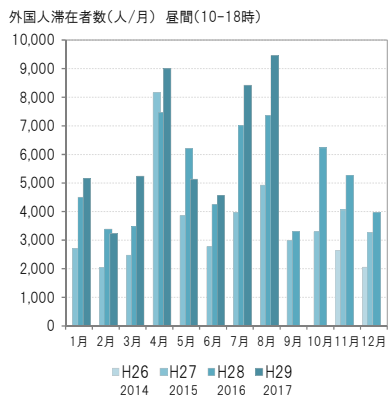


### 【外国人の滞在者数】

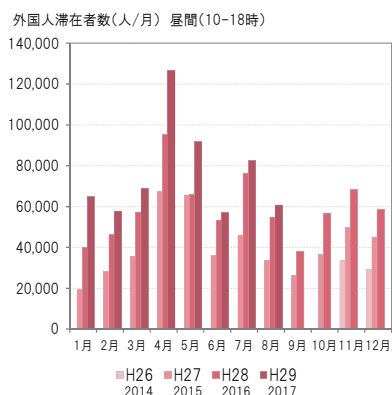
富士市（人口：24.8万人）



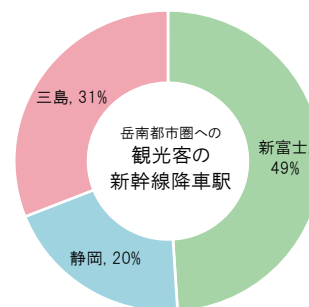
富士宮市（人口：13.1万人）



参考：山梨県富士河口湖町（人口：2.6万人）

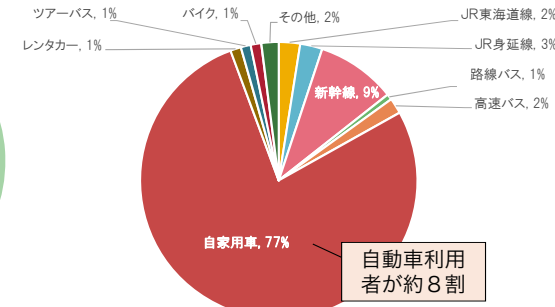


### 【観光客の新幹線降車駅】



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

### 【都市圏内の観光周遊手段】



出典) 第2回岳南PT調査（観光客周遊実態調査）



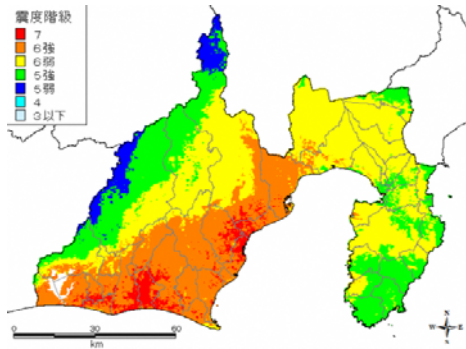
# 3. 岳南都市圏の都市交通の現状と将来の見通し

## 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。

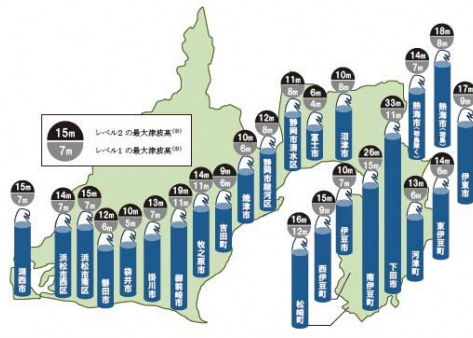
### 【南海トラフ巨大地震の脅威】

＜南海トラフ巨大地震での推定震度＞



出典) 静岡県第4次被害想定

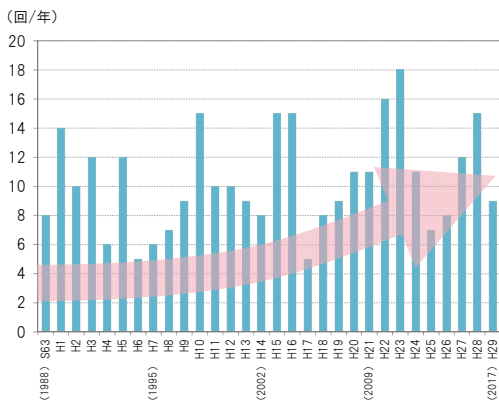
＜静岡県で予想される津波＞



出典) ふじのくにインフラビジョン

### 【頻発化・激甚化する局地的豪雨】

＜時間雨量50mm以上の降雨発生回数＞



出典) 気象庁(富士観測所)

＜台風による道路の寸断＞



台風21号による被災状況 (H30.9.5撮影)

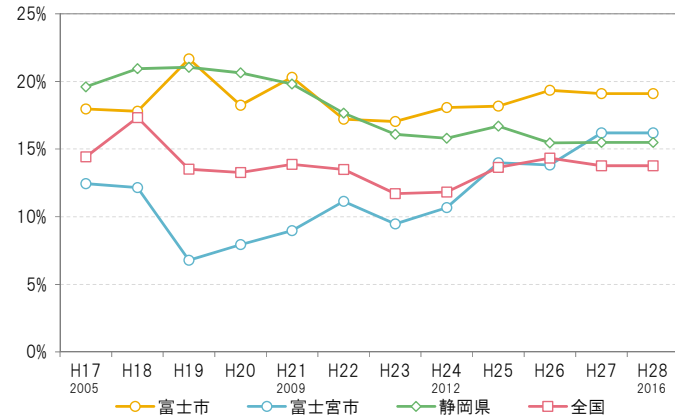
出典) 静岡県富士土木事務所撮影

## 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。

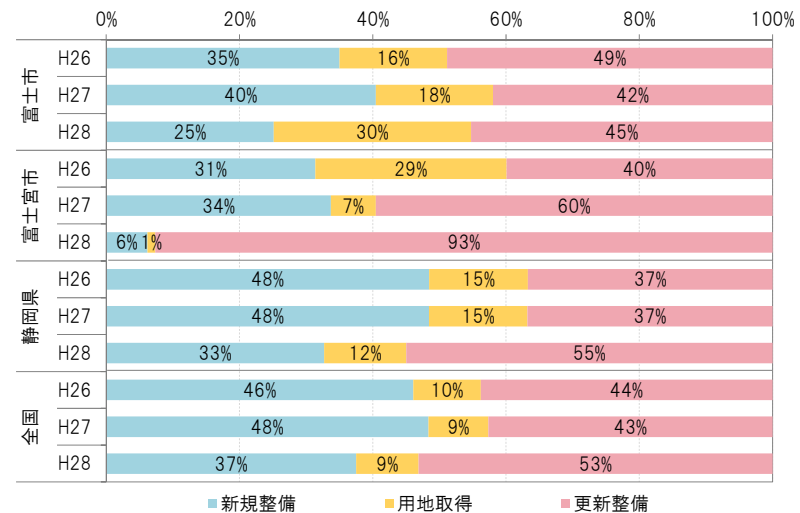
### 【歳出額に占める普通建設事業費の推移】

普通建設事業費/歳出額



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】



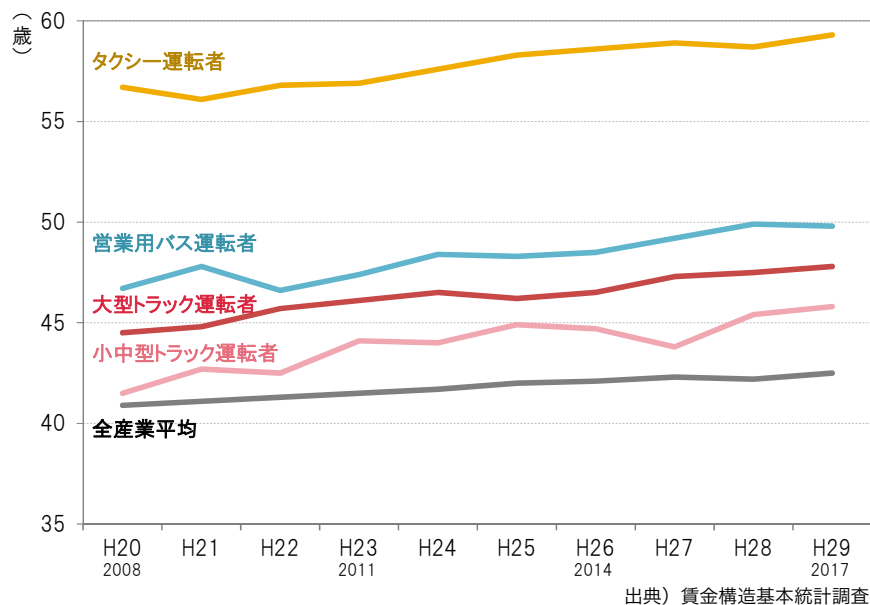
出典) 総務省「市町村別決算状況調査」

# 3. 岳南都市圏の都市交通の現状と将来の見通し

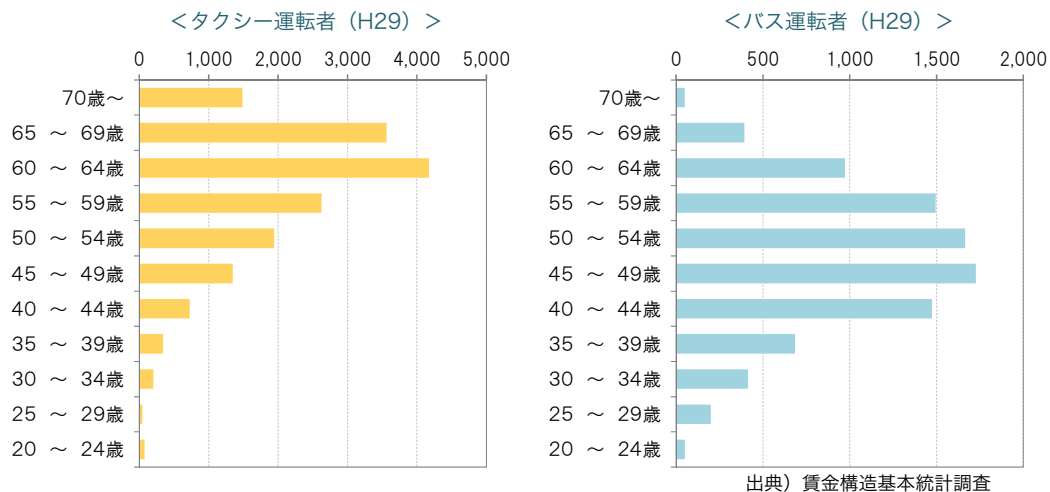
## 交通の担い手不足

- 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】



## 【年齢階級別人口】



## 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】

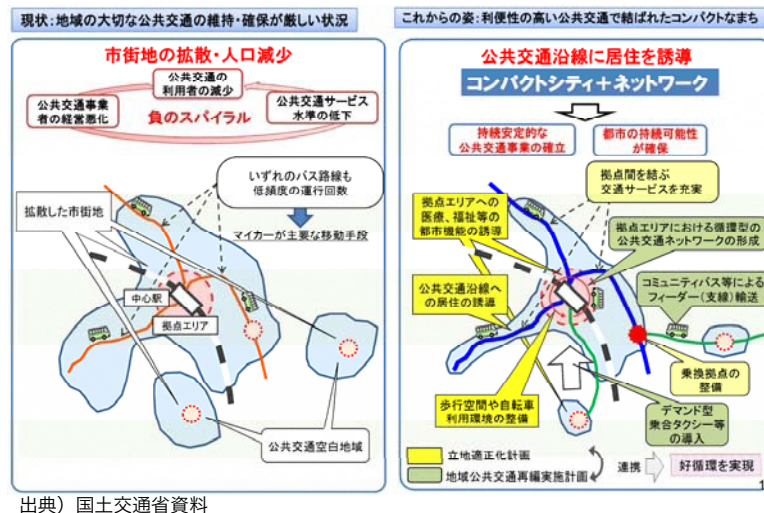


出典) 富士山観光交流ビューロー

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」

## 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。



# 4. 岳南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

#### 岳南都市圏の都市交通の現状と将来の見通し

|               |                 |                 |                |              |                  |
|---------------|-----------------|-----------------|----------------|--------------|------------------|
| 人口減少<br>少子高齢化 | 中心市街地の<br>拠点性低下 | 公共交通<br>サービスの低下 | 自動車依存と<br>交通渋滞 | 財政制約         | 移動手段の<br>多様化     |
| 高齢者交通<br>の増加  | 移動不便者の<br>増加    | 観光交流人口<br>の増加   | 激化する<br>自然災害   | 交通の担い手<br>不足 | コバ+ネットワーク<br>の推進 |

#### 都市交通政策の目指す方向性

- 集約型都市構造とそれを支える公共交通サービスを基本とする
- 都市圏内外の交流・連携を促進する道路ネットワークの構築を図る
- 地域の交通特性に応じた移動手段の確保を図る

## 都市交通マスタープラン

### 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て設定した岳南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. 岳南都市圏が目指す都市交通像と都市交通体系の基本方針

## 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。

## 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

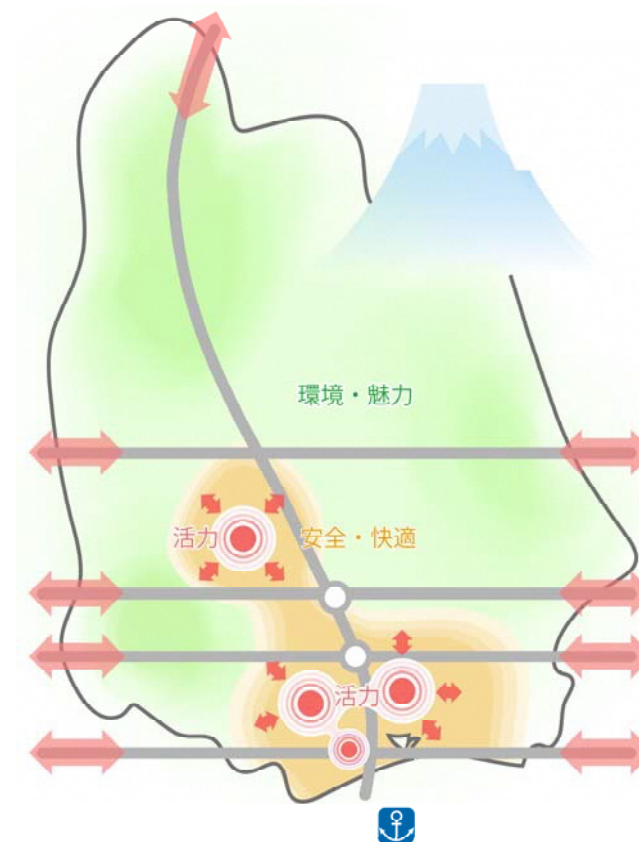
#### 「安全・快適な暮らし」を支える交通体系の構築

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。

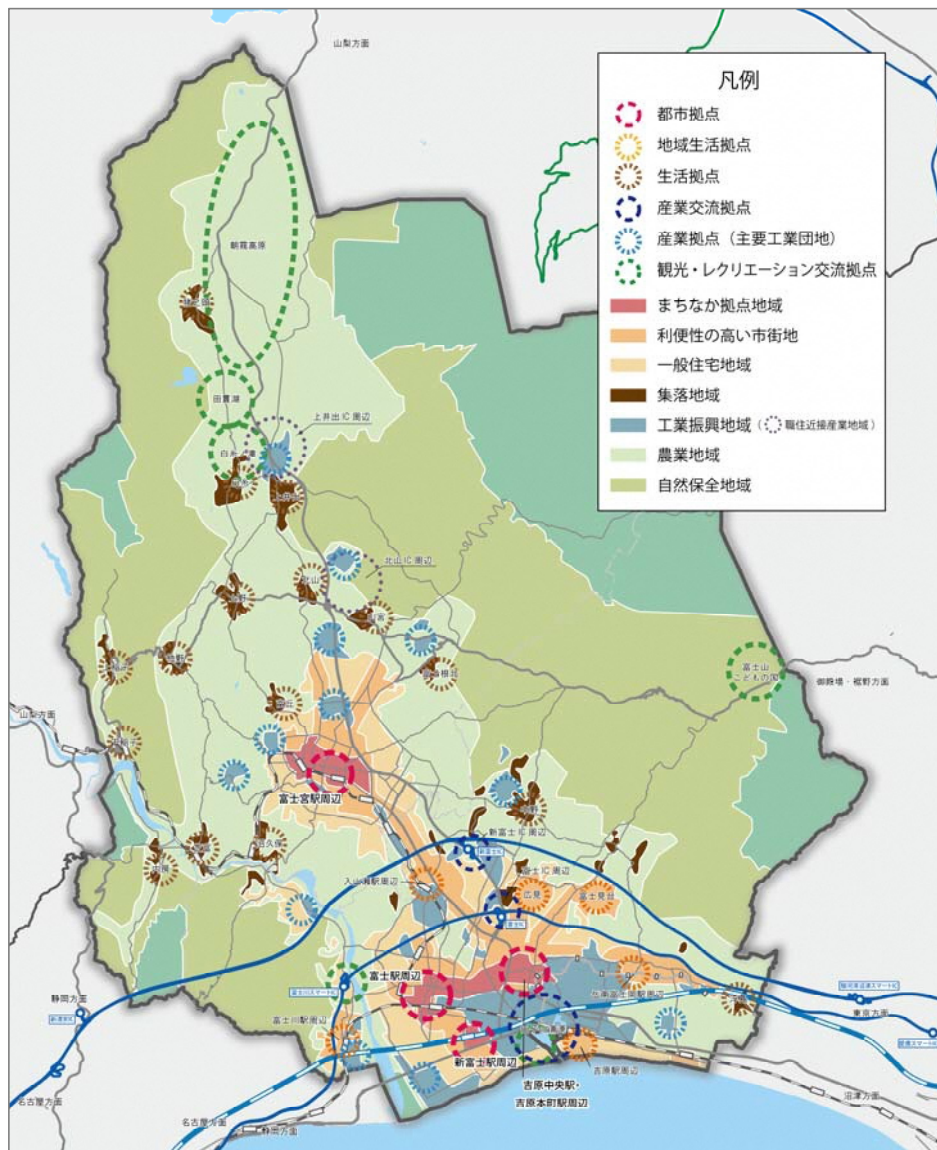


# 5. 交通ネットワーク計画

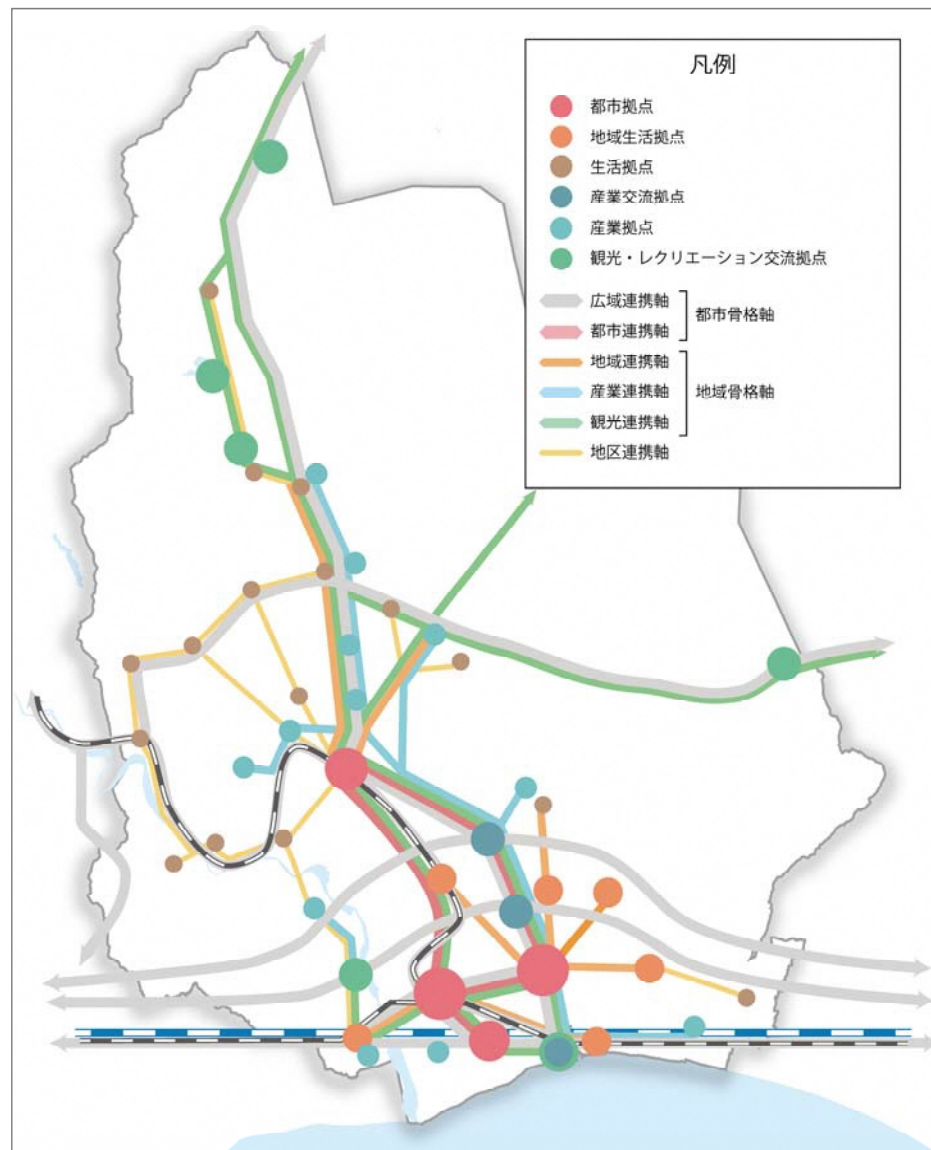
## ネットワーク化のイメージ

- 都市圏内外の拠点間の連携・交流を促進するため、規模や機能に応じた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。

【都市圏将来像】



【主要拠点間のネットワーク化のイメージ】



# 5. 交通ネットワーク計画

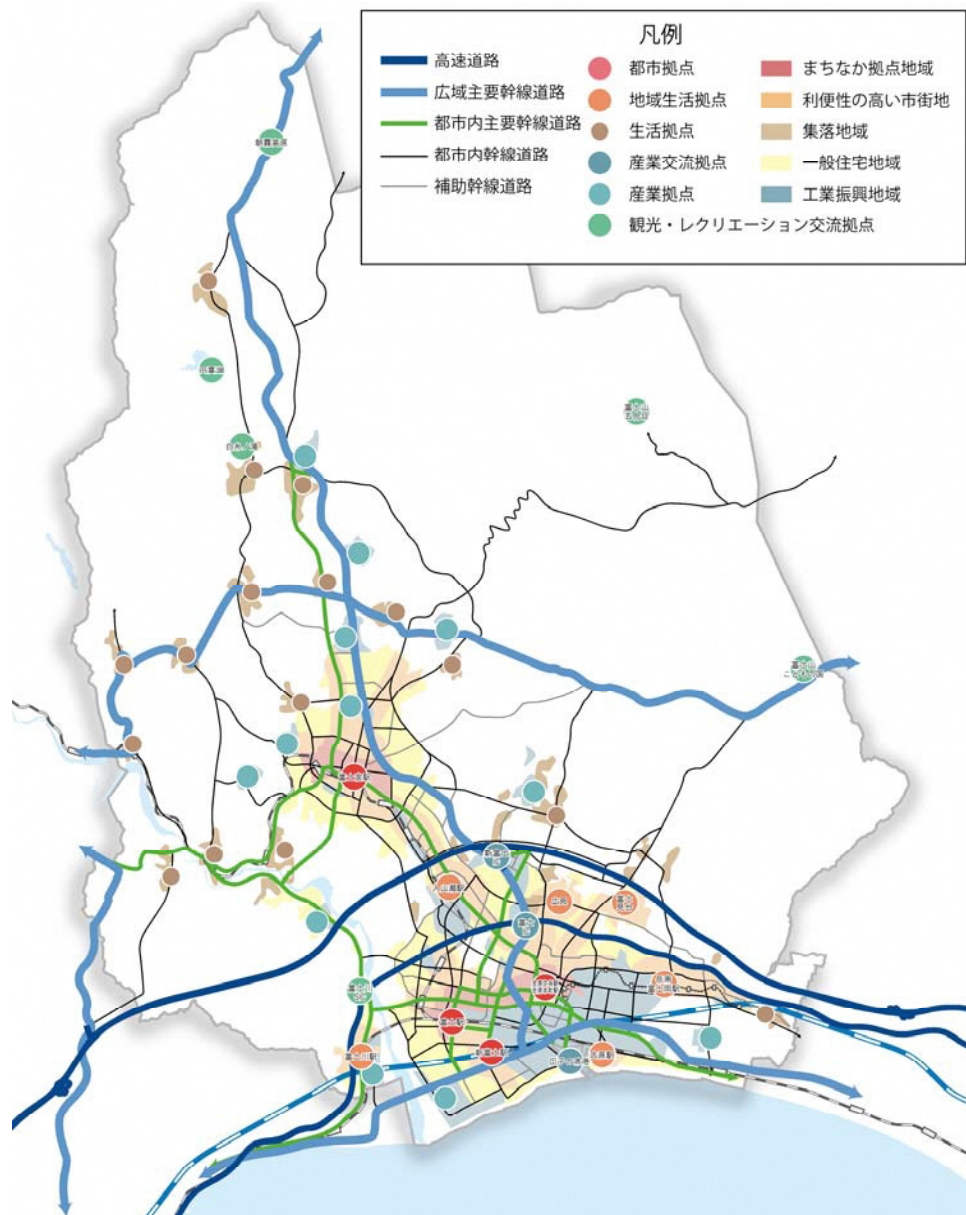
## 道路網計画（都市圏の骨格となる道路ネットワーク）

□ 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<br>完全に出入制限された<br>機能を確保                     |
|       |           | 都市間<br>主要幹線道路 | 高速道路を補完し、都市<br>圏内外を連絡する道路を<br>配置   | 自動車の交通機能を重視<br>部分的に出入制限された<br>機能を確保                    |
|       | 都市<br>連携軸 | 都市内<br>主要幹線道路 | 都市間主要幹線道路を<br>補完し、都市圏内の都市<br>拠点間や都市拠点と広域<br>交通拠点とを連絡する道<br>路を配置  | 自動車の交通機能を重視<br>市街地内ではアクセス機<br>能や歩行者、自転車等の<br>交通機能を確保   |
| 地域骨格軸 |           | 都市内幹線道路       | 主要拠点間を連絡する<br>道路を配置<br><br>中心市街地の通過交通<br>抑制や市街地の外郭形<br>成などの環状機能を持<br>つ道路を配置<br><br>都市内主要幹線道路を<br>補完する道路を配置 | 基幹的公共交通軸となる<br>路線は、円滑な自動車<br>走行に配慮したうえで、<br>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<br>住区間を結ぶとともに、<br>住区の外郭を形成する<br>道路を配置  | 自動車の交通機能、アク<br>セス機能、歩行者、自転<br>車等の交通機能を確保               |

### 【道路ネットワーク】



# 5. 交通ネットワーク計画

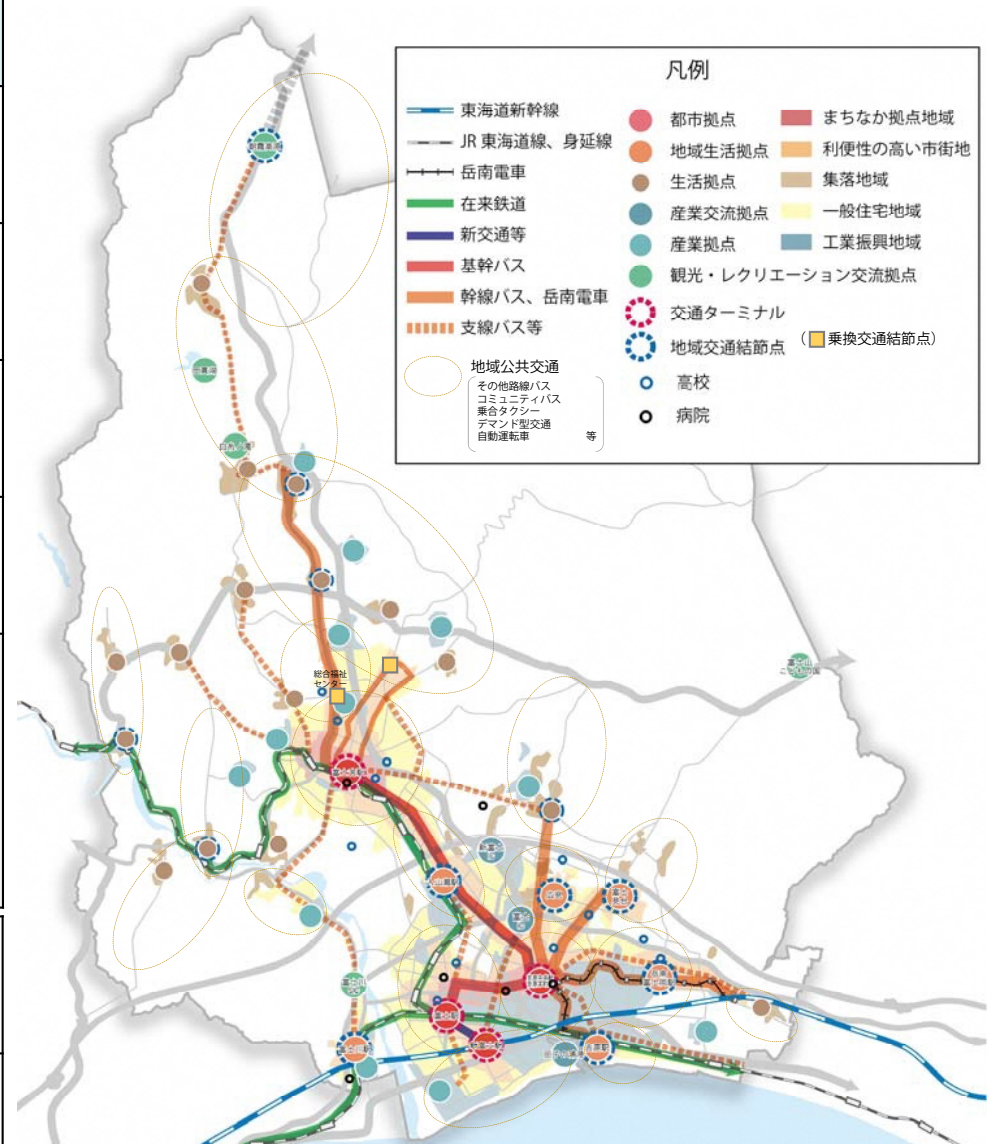
## 公共交通計画（都市圏の基幹となる公共交通ネットワーク）

- 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<br>高速バス                                       | 東海道新幹線<br>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<br>新交通等                                      | JR東海道本線<br>JR身延線<br>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<br>岳南電車                                      | 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 | タクシ   | 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  |
|       |       | その他路線バス<br>コミュニティバス<br>乗合タクシー<br>デマンド型交通<br>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   | 観光のラストマイルの移動を支援   |
| 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、自転車等とのスムーズな乗継を支援<br>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<br>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<br>観光のラストマイルの移動を支援するコミュニティ拠点 |

### 【公共交通ネットワーク】



※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

# 6. 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。



## 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

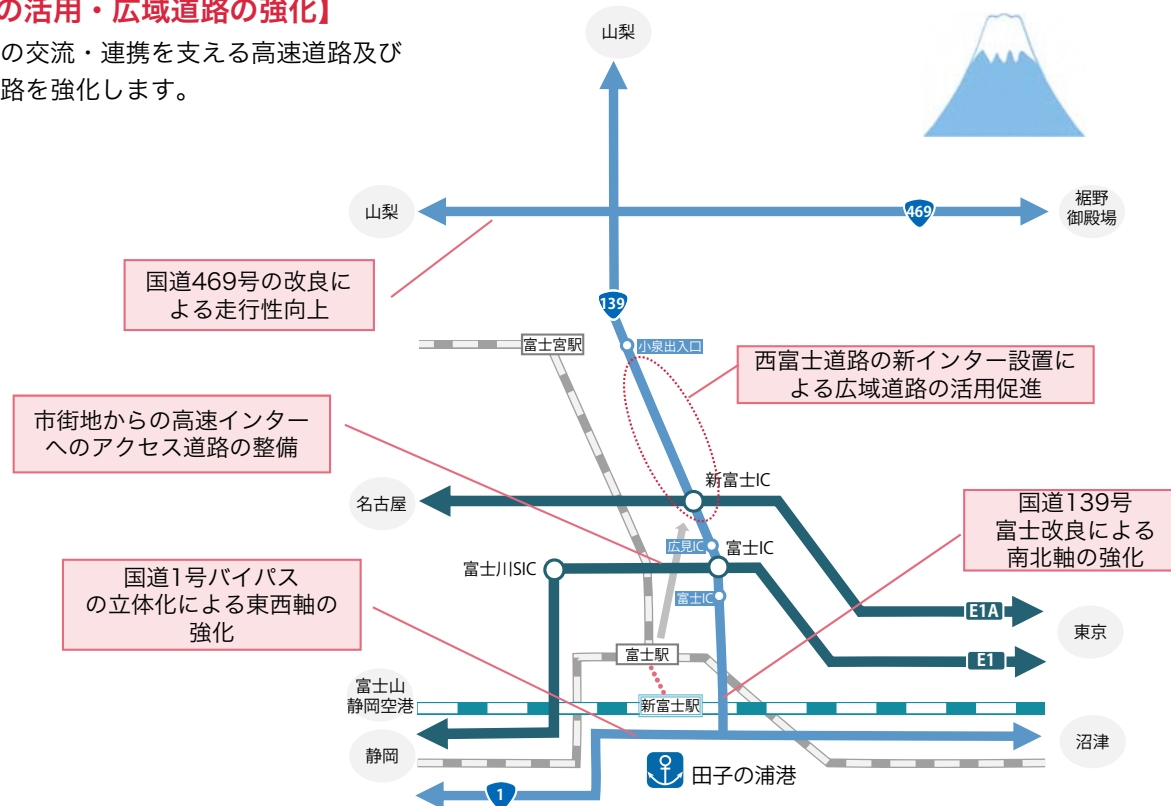
- ✓ 公共交通による都市圏内外の広域的な連携・交流を促進するため、都市圏の玄関口となる新富士駅と富士駅との連絡を強化するサービスの提供や高速バスの利便性向上を図ります。

- ・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

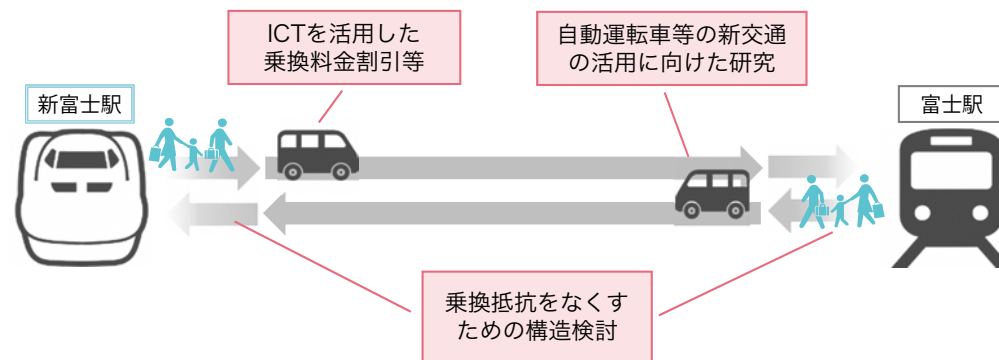
### 【高速道路の活用・広域道路の強化】

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<sup>※</sup>等)
- ・ バス停近傍の駐輪スペース設置 等

### ● 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。

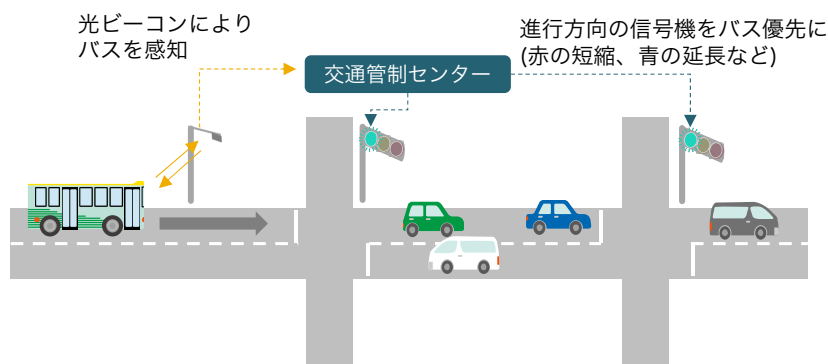
- ・ 拠点内を巡回するコミュニティバスの運行
- ・ 地域生活拠点と集落地域を結ぶコミュニティバスの運行
- ・ 自宅と地域交通結節点やまちなか等の交通結節点を結ぶデマンド型交通の運行
- ・ 地域公共交通と路線バスの乗換を考慮したダイヤ設定 等

## 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】

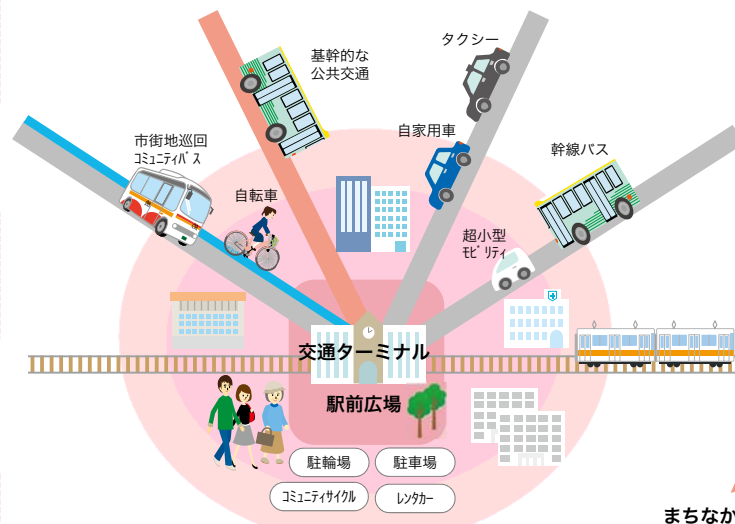
バスに搭載した車載機から情報を発信し、道路上にある信号機の青信号を延長したり、赤信号を短縮するなどの制御を行って、バスの定時性の向上を図ります。

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。

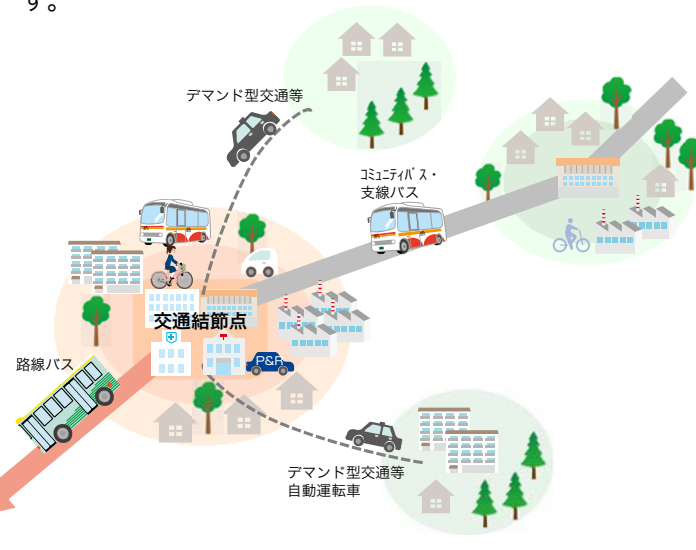


### 【地域の核となる交通結節点の整備】

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。



※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

## 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

※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

## 主要交通施策の例

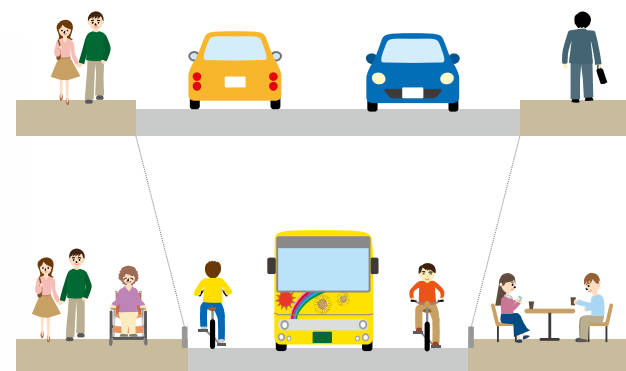
### 【商店街等における人優先の道路空間整備】

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

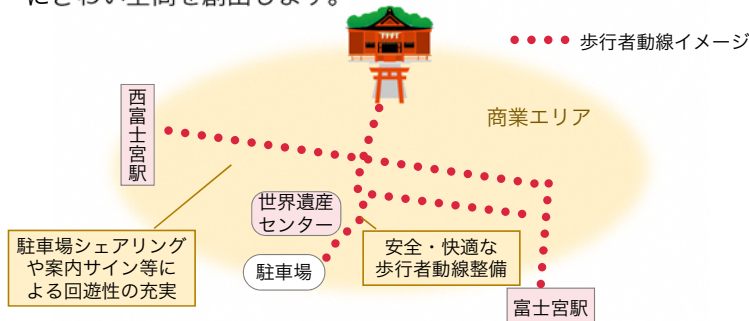


### ▼道路空間再配分（トランジットモール※化等）のイメージ



### 【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

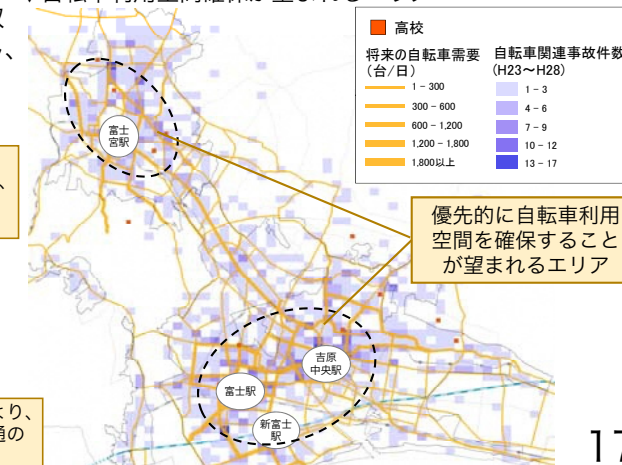
### 【安全な歩行者、自転車空間の確保】

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。

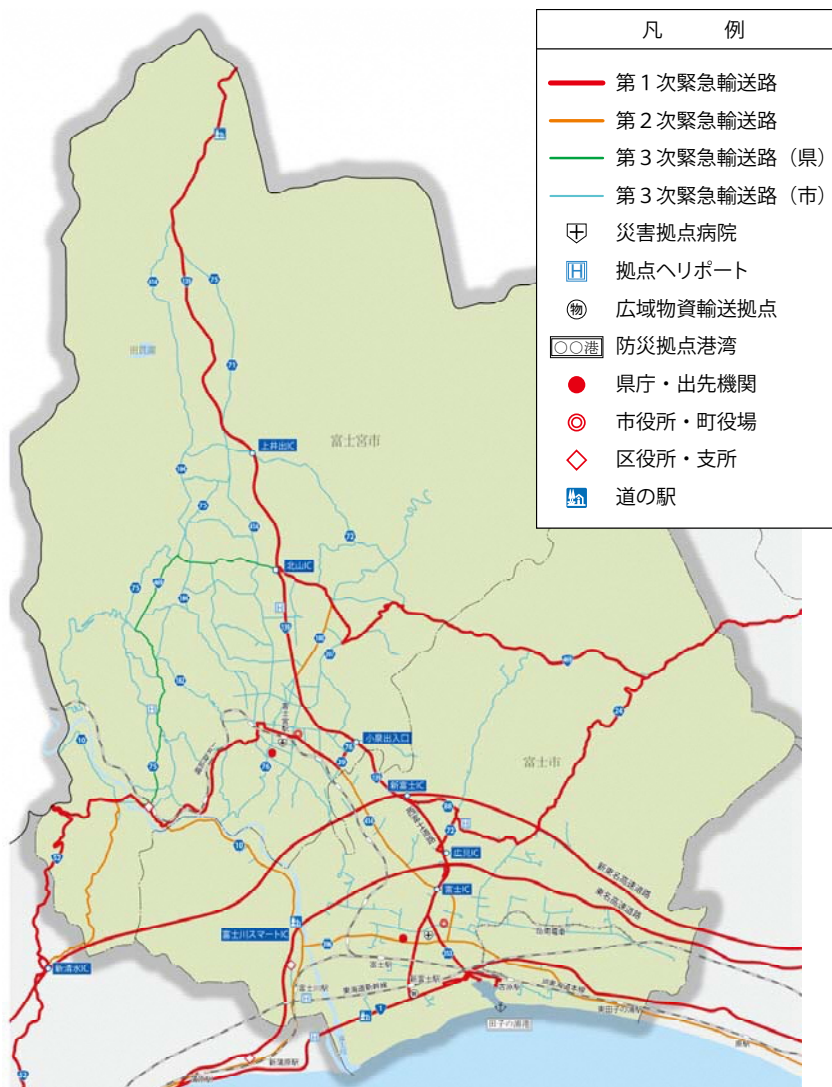
- ・ 事前都市復興計画の策定・改定
- ・ 復興まちづくり講座の実施
- ・ 市民・事業者・行政の協働による復興まちづくり計画（案）の検討

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。

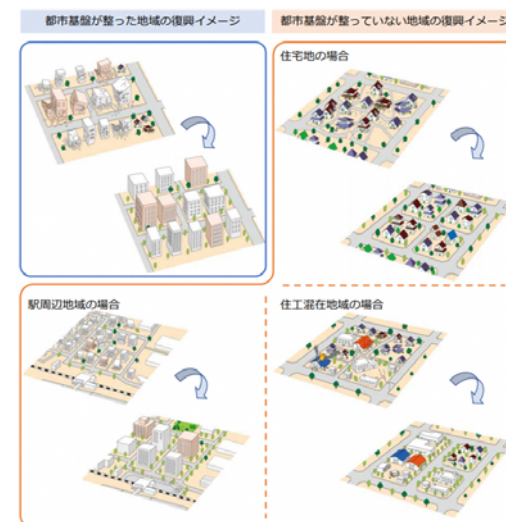
▼白糸の滝交差点への導入事例



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）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らくん、富士山西麓物語バスポート（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 等

### ● 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)本市場大渋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 等

### ● 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。

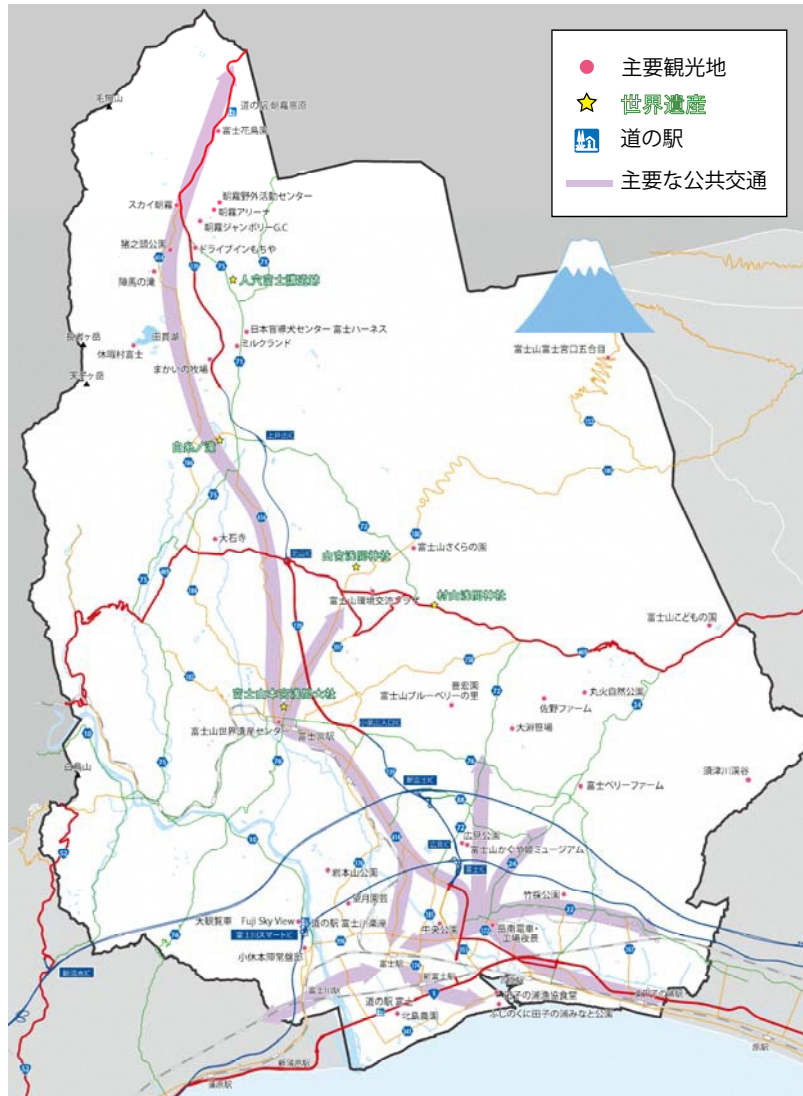
- ・ 観光情報、公共交通の多言語化
- ・ 道路のネーミングライツ
- ・ 案内サイン等整備事業
- ・ 観光ガイドボランティア事業
- ・ 観光パンフレット作成（外国語版） 等

## 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 (蔵摩川内市、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、コミュニティバス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

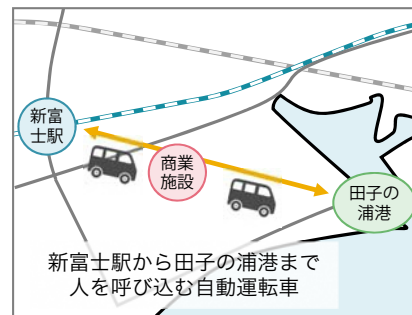
※過度に自動車を利用する「クルマ中心」のライフスタイルから、電車やバスなどの公共交通や、自転車などへの転換を促す施策

## 主要交通施策の例

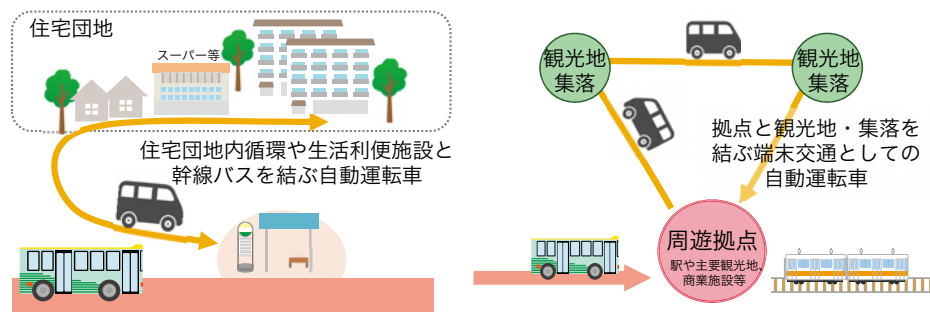
### 【自動運転車の活用に向けた研究】

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

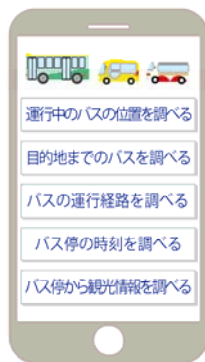


#### ▼郊外部や中山間地域のモビリティ確保のイメージ



### 【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

## 7. 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・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（H27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** で進めます。
- 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>

