

4. 目指す都市交通像と都市交通体系の基本方針

4-1 都市交通マスタープランの策定にあたり

(1) 計画の策定方針

- 新たな計画の策定にあたり、上位計画や関連計画との整合を図るとともに、前回計画の中間評価を行った上で、計画課題を踏まえた将来都市像と交通体系の基本方針を整理します。

(2) 前回計画

- 前回計画に掲げた課題、基本方針及び目標は、以下のとおりです。



(3) 前回計画の中間評価

□ 前回計画における進捗状況をアウトカム指標の現在値（R2）を試算することにより検証します。

【都市交通の目標に対するマスタープランの効果と現在値（R2）】

都市圏交通の目標 (前回計画)	アウトカム指標	現況値 (H22)	現在値 (R2)	将来値 (R12)	目標値 (R12)	進捗率
目標① 広域化する生活行動圏、 魅力ある観光交流圏の 形成に資する都市圏外 との連絡強化	指標① 各市町の中心から伊豆縦貫自動 車道IC、主要駅、主要港等まで の所要時間	133.3分	84.4分	22.8分	30分	96.7%
目標② 市町間及び拠点間の円 滑で安全な移動に資す る道路網の形成	指標② 幹線道路において慢性的に混雑 している区間延長 ^{※1} (混雑度1.5以上)	3.46km	— ^{※2}	0km	0km	— ^{※2}
	指標②' ^{※3} 幹線道路においてピーク時間を 中心に混雑している区間延長の 割合 (混雑度1.25以上)	9.7%	9.3%	6.5% ^{※4}	3.6%	85.2%
目標③ 地域社会の活力向上や 環境負荷の低減に資す る交通体系への移行	指標③-1 駅・バス路線圏域の市街地カ バー率 ^{※5}	83.3%	84.8%	100%	100%	17.9%
	指標③-2 交通の円滑化、交通手段構成の 変化、コンパクトシティ等によ るCO2排出量 (t-CO2/年)	28.7万	22.7万	19.9万	20.0万	107.0%
目標④ 災害に強く、被災後も 速やかな復旧に資する 交通網の形成	指標④ 市町の中心部や隣接市町と連携 し、復興・復旧となる経路が確 保されない地区数 (津波浸水による孤立地区数)	10地区	— ^{※6}	0地区	0地区	— ^{※6}

※1：発終点の影響がある混雑区間を除外した延長

※2：発終点の影響により除外する区間の基準が不明であることに加え、現況と将来で想定する道路ネットワークが異なることから、現在値は算出不可

※3：前回計画には設定されていないが、中間評価を実施するため、今回設定した指標

※4：中間補間（R2とR22）による算出

※5：市街地カバー率は、駅又はバス路線の各バス停から400m圏に含まれるエリアが市街地（用途地域）に含まれる割合を算出

※6：災害の被害想定が、前回計画策定時から変更となり、津波対策の考え方等が当時と異なることから、現在値は算出不可

(4) 都市交通マスタープランの策定

□ 前回計画の中間評価では各指標の進捗率は、概ね8割以上の数値を示し順調に進捗しているものと評価されますが、一部の指標について、進捗率が2割となっています。

□ この評価結果を踏まえて、現時点の計画課題に対応した将来交通像等を改めて設定し、新たな都市交通マスタープランを策定します。

4-2 伊豆東海岸都市圏が目指す都市交通像

□ 今後の都市交通政策の方向性を踏まえ、以下の都市交通像の実現を目指します。

都市拠点と生活拠点が有機的に連絡された 持続可能な都市圏の形成

人口減少や少子高齢化が進展する中、持続可能な都市圏の形成に向けて、観光産業を中心とした都市圏外との交流を促進するとともに物流や医療活動の支援など、安全、安心な地域生活を支える交通ネットワークの構築を目指します。

4-3 都市交通体系の基本方針

方針Ⅰ 持続可能な暮らしを支える地域公共交通の維持、確保

誰もが利用しやすく、快適に移動できる交通環境を構築するため、拠点を中心としたまちづくりを進め、多様な移動手段が連携した地域公共交通の維持、確保を目指します。

方針Ⅱ 地域資源を活かした活発な観光交流を生み出す交通環境の充実

世界に誇る恵まれた自然環境や観光資源を活かした都市圏観光産業の活性化を支援するため、多様な移動手段が連携した、観光周遊性の高い魅力ある交通環境の構築、充実を目指します。

方針Ⅲ 交流、連携を促進する広域的な移動ネットワークの形成

都市圏内外の活発な交流、連携の促進を図るとともに社会経済活動の活性化を支援するため、鉄道主要駅や道路インターチェンジ等と都市拠点を連絡する広域的な移動ネットワークの形成を目指します。

方針Ⅳ リスクに備えた安全、安心な交通環境の確保

南海トラフ巨大地震や頻発化、激甚化する自然災害の脅威や地域の孤立等に対する不安を軽減するため、災害発生後、都市機能の早期回復を支える交通環境の確保を目指します。

4-4 都市圏将来像

- 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。
- 都市計画区域マスタープランや立地適正化計画等をふまえ、将来都市構造の拠点を中心としたまちづくりと連携した交通施策を展開します。

【土地利用の方針】

土地利用	概要
住宅地域	各商業業務地周辺には、集合住宅の立地を許容する住宅地、その周辺から山間部にかけての一角には低層戸建住宅を中心とする住宅地を配置し、それぞれ良好な居住環境の維持・向上に努めるエリアとして位置付ける。 また、人口動向に合わせて適切な人口密度・市街地規模となるよう住宅誘導施策を検討し、同時に商業・業務地への生活サービス施設を維持するため、生活利便性の高い住宅地を配置する。
商業・業務地域	広域的な中心商業・業務地区について、観光や商業、業務、医療、福祉、交通等の各種機能が集積した中心的な商業業務地を配置し、既存の商店街の活性化を図るとともに、大型商業施設や沿道型サービス施設の立地促進を図るエリアとして位置付ける。
農業地域	中山間地域を中心に分布している農地は、農業生産活動の場や河川や周辺の緑地と一体となった田園景観を形成しているとともに、観光との連携による体験農業の場となり、良好な緑地空間として地域環境の保全に重要な役割を果たすものであることから、農業振興地域内の農用地区域は、無秩序な転用を抑制し、優良農地として保全する。
自然保全地域	天城山系の山々や海岸線といった自然公園特別地域に指定された良好な景観を有する豊かな自然環境について保全するとともに、自然環境との調和を前提として、観光レクリエーション機能の拠点としての利用や、自然とふれあえる場としての活用を図る。
集落地域	既存集落地で居住環境の維持・向上を図る必要がある地区においては、地区計画制度の適用を検討し、周辺環境に配慮した計画的な土地利用を図る。 特に狭あい道路が多い集落地については、生活道路や公園等の生活基盤の整備により、居住環境の改善を図る。
集落地域（別荘地）	丘陵地に分布する別荘地については、周辺環境との調和を図りつつ、良好な居住環境を維持する。

【拠点】

市町	都市拠点・地域拠点	観光・レクリエーション拠点
熱海市	熱海駅周辺	伊豆山神社参道周辺、姫の沢公園周辺、梅園周辺、長浜海浜公園周辺、網代漁港周辺
伊東市	伊東駅周辺、宇佐美地区、吉田地区	小室山、松川湖、一碧湖、大室山、城ヶ崎海岸、伊東マリンタウン、伊東オレンジビーチ
下田市	伊豆急下田駅周辺	蓮台寺温泉、白浜海岸、下田港、吉佐美海岸周辺、爪木崎、ペリーロード周辺
東伊豆町	伊豆稲取駅周辺、奈良本地区	熱川温泉、片瀬温泉、稲取ふれあいの森周辺、稲取岬、稲取温泉、北川温泉、大川温泉
河津町	河津駅周辺	湯ヶ野温泉、今井浜温泉、峰温泉、河津バガテル公園、谷津温泉、菖蒲沢
南伊豆町	下賀茂地区	波勝崎周辺、妻良・子浦周辺、弓ヶ浜、石廊崎周辺、中木・入間周辺

注) 静岡県都市計画区域マスタープランを基に、追加・変更し設定。

【都市圏将来像】

