

4 交通体系の基本方針

4-1 都市圏交通の課題

調査着手時に設定した計画課題の視点から、現況及び将来の交通課題を整理しました。

計画課題	現況の交通課題	将来交通予測
1. 土地利用やまちづくりと交通施策の一体的検討	<input type="checkbox"/> 市街地拡大と自動車分担率増加が進む <input type="checkbox"/> 静岡中心部における交通密度が高い <input type="checkbox"/> 市町合併により旧市町間の交通が増加	<input type="checkbox"/> 静岡・清水中心部やその周辺地域では交通量減少が大きい
2. 交通サービスの最適化・効率化	<input type="checkbox"/> バス乗車人数減少によりサービス低下 <input type="checkbox"/> バス交通の維持費用が増大 <input type="checkbox"/> 高齢者ドライバーが増加 <input type="checkbox"/> 交通需要は減少に転じたが道路混雑は残存	<input type="checkbox"/> 中山間地域での人口減少が著しい <input type="checkbox"/> バス交通の減少が大きい <input type="checkbox"/> 高齢免許保有者が増大 <input type="checkbox"/> 将来自動車交通量は減少するが交通混雑は残る
3. 環境に配慮したまちづくり	<input type="checkbox"/> 自動車分担率が増加 <input type="checkbox"/> 道路混雑は改善するものの、新東名供用後も依然として道路混雑が残る	<input type="checkbox"/> 自動車依存がさらに進む
4. 効率性・戦略性を重視した計画づくり	<input type="checkbox"/> 静岡中心部で高齢者の活動が活発 <input type="checkbox"/> 地域の観光魅力度の向上に寄与する利便性の向上が求められている	<input type="checkbox"/> 静岡中心市街地・清水中心市街地で人口減少や高齢化が進む
5. 産官学民の「新たな公」によるまちづくり	<input type="checkbox"/> 産官学民の連携による交通改善の可能性はある	<input type="checkbox"/> 自動車依存がさらに進む <input type="checkbox"/> バス交通需要の減少が大きい
6. 広域インフラと連携したまちづくり	<input type="checkbox"/> 港湾と高速 IC を結ぶ区間に混雑 <input type="checkbox"/> 清水港の機能再編によりウォーターフロント地区の交通特性が変化	<input type="checkbox"/> 清水中心市街地での交通量減少が大きい
7. マルチモーダルな交通体系の構築	<input type="checkbox"/> 鉄道は速達性があるが利用圏域が狭い <input type="checkbox"/> 鉄道駅端末交通としてバスが増加傾向 <input type="checkbox"/> 静岡市 L R T 導入に向け検討が推進されている	<input type="checkbox"/> 自動車依存がさらに進む <input type="checkbox"/> バス交通の減少が大きい
8. 徒歩・自転車を中心とした交通空間の再構築	<input type="checkbox"/> 自転車の満足度は低く分担率が減少 <input type="checkbox"/> 中心市街地で高齢者の来訪が増加。健康寿命を延ばす歩数増大活動がスタート	<input type="checkbox"/> 自転車分担率が高い特性は残る <input type="checkbox"/> 自動車交通量減少により道路空間の使い方の見直しの可能性が高まる <input type="checkbox"/> 75 歳以上の高齢者が急増
9. 郊外・中山間地の高齢者や交通弱者への対応	<input type="checkbox"/> 中山間地では平均 6 km の移動を要する <input type="checkbox"/> 外出困難者は高齢者がほとんどで、自動車への依存率が高い <input type="checkbox"/> 子どもや子ども連れの人も対象とした「子育てバリアフリー」が求められている	<input type="checkbox"/> 中山間地や郊外部で人口減少や高齢化が一層進む <input type="checkbox"/> 高齢免許保有者が増大
10. 災害に強いまちづくりと交通システム	<input type="checkbox"/> 災害時に避難困難な地域が存在 <input type="checkbox"/> 通勤ピーク時に発災すると約 10 万人が移動中に被災する	<input type="checkbox"/> 総トリップ数は減少するが、75 歳以上の高齢者トリップが急増

第3回PT計画課題への対応状況

- 混雑区間（混雑度 1.25 以上）が2割近く残っている 「第3回PT計画目標①」
- 中心部への行きやすさに改善がみられない 「第3回PT計画目標④」

- 公共交通はバス交通計画や地域公共交通総合連携計画に取り組まれている
- 都市計画道路の約3割は未改良であるが、財政状況が厳しくなっている

- 二酸化炭素排出量の削減目標はこのままでは未達成となる 「第3回PT計画目標⑤」

交通体系の基本方針の留意点

- ⇒公共交通を維持しやすい都市構造の検討
- ⇒集約型都市構造へ誘導する交通環境整備

- ⇒バスサービスや運行形態の継続的改善
- ⇒高齢者の自動車依存を抑制する交通条件整備
- ⇒残されている問題個所に集中した施策実施

- ⇒自動車利用の適正化と道路混雑の改善
- ⇒環境負荷の少ない生活行動への転換促進

- ⇒高齢者増加を中心部活性化に活かした方策の検討
- ⇒地域の観光魅力度向上に資する交通環境の整備

- ⇒マイカー通勤抑制に向けた官民の連携
- ⇒交通サービスを維持・改善に向けた事業者・住民・行政の連携

- ⇒広域交通拠点へのアクセス向上
- ⇒清水港の交流機能強化

- ⇒自動車以外の交通利便性向上
- ⇒乗り継ぎ利便性の向上

- ⇒自転車利用環境の改善
- ⇒高齢者が歩きやすい交通環境の整備

- ⇒買物や通院先への交通サービスの維持
- ⇒外出困難者増加への備え
- ⇒子どもや女性に優しい交通環境の整備

- ⇒交通移動に関する防災リスク情報の防災計画への反映

4-2 都市圏将来像の検討

目指すべき都市圏将来像について、【比較案1】現況推移型、【比較案2】中心部集約型、【比較案3】拠点及び交通軸沿線集約型の3つの比較案について比較評価を行い、「【比較案3】拠点及び交通軸沿線集約型」を目指すべき都市圏将来像として設定しました。

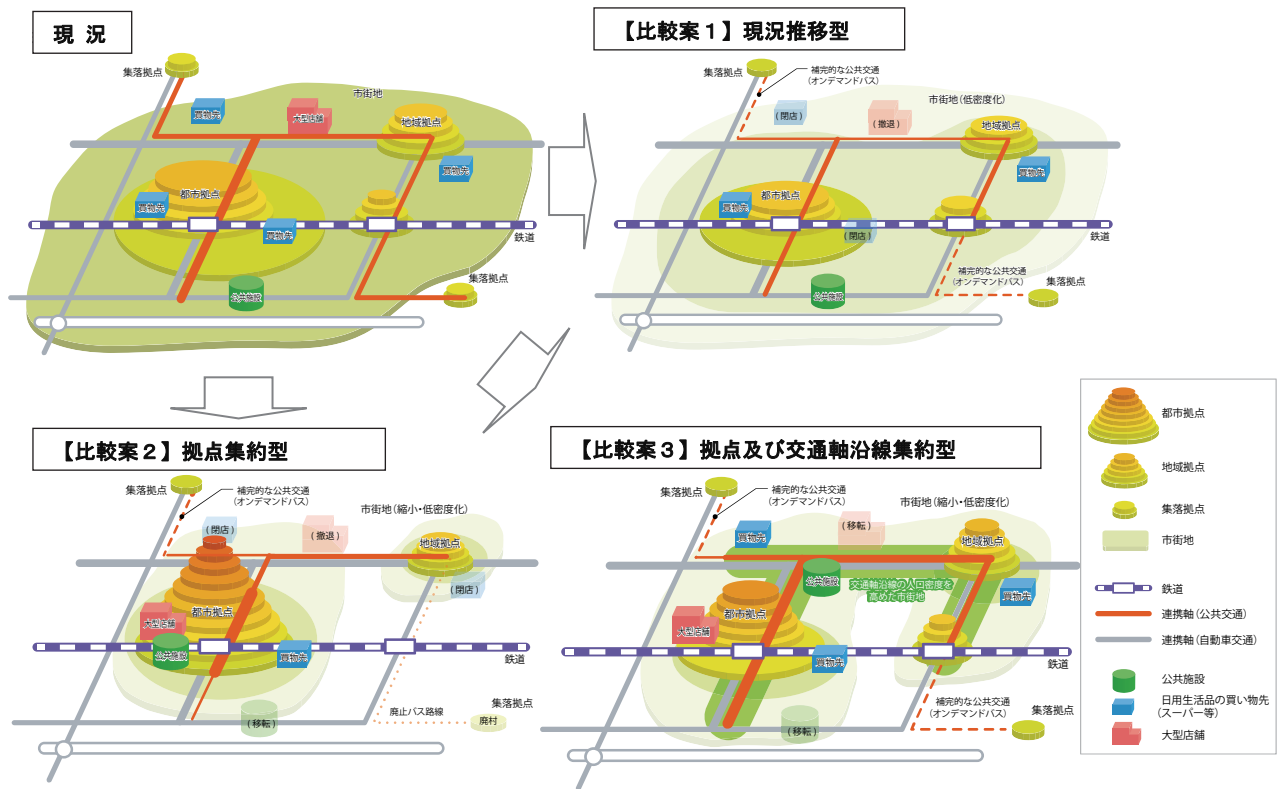


表 4-1 比較評価結果 (都市圏全体の評価)

評価の視点	指標(表3-2参照)	H22現況	比較案1	比較案2	比較案3	比較案1	比較案2	比較案3	
①交流	広域交通拠点(中心駅)への行きやすさ	カバー人口	714,387	595,099	678,638	670,037	×	◎	○
		カバー率	64.8%	64.6%	73.6%	72.7%			
②活力	生活機能(都市拠点、地域拠点)への行きやすさ	カバー人口	881,160	734,993	781,791	789,632	×	○	◎
		カバー率	80.0%	79.7%	84.8%	85.7%			
③地域らしさ	地域の日常生活の維持、生活関連施設への行きやすさ	カバー人口	962,507	792,618	827,613	834,978	×	○	◎
		カバー率	87.4%	86.0%	89.8%	90.6%			
④安心・快適	医療施設への行きやすさ	カバー人口	507,328	380,217	469,238	463,450	×	◎	○
		カバー率	46.0%	41.3%	50.9%	50.3%			
⑤安全	居住地の安全性	避難困難人口	54,370	44,496	48,971	45,283	◎	△	○
		避難困難人口割合	5.9%	4.8%	5.3%	4.9%			
⑥環境調和	公共交通の使いやすさ	カバー人口	740,996	606,201	639,588	672,902	×	○	◎
		カバー率	67.2%	65.8%	69.4%	73.0%			
⑦住民負担	行政コスト負担	市区別行政コスト(現況からの変化率)	1.00	0.85	0.83	0.83	△	◎	◎
評価合計	◎	最も改善	指標1~4.6はカバー率で評価、5は避難困難人口で評価。			◎	1	3	4
	○	2位改善	行政コストは、全国の各市町村をデータとしたモデル式(国土審議会)を用い現況からの変化率で示した。			○	0	3	3
	△	3位改善				△	1	1	0
	×	悪化				×	5	0	0

注：カバー率はカバー人口を都市圏人口で割った値、避難困難人口割合は避難困難人口を都市圏人口で割った値
人口は日本の地域別将来人口推計(国立社会保障・人口問題研究所 H25.3)

目指すべき将来像：「拠点及び交通軸沿線集約型」

拠点や交通軸沿線での人口や機能の集約を図り、生活利便性を高め様々な魅力や快適性の高い生活空間を有する拠点を形成し、これら拠点が孤立することなく交通軸で効果的に結び合わせることを目指す都市構造

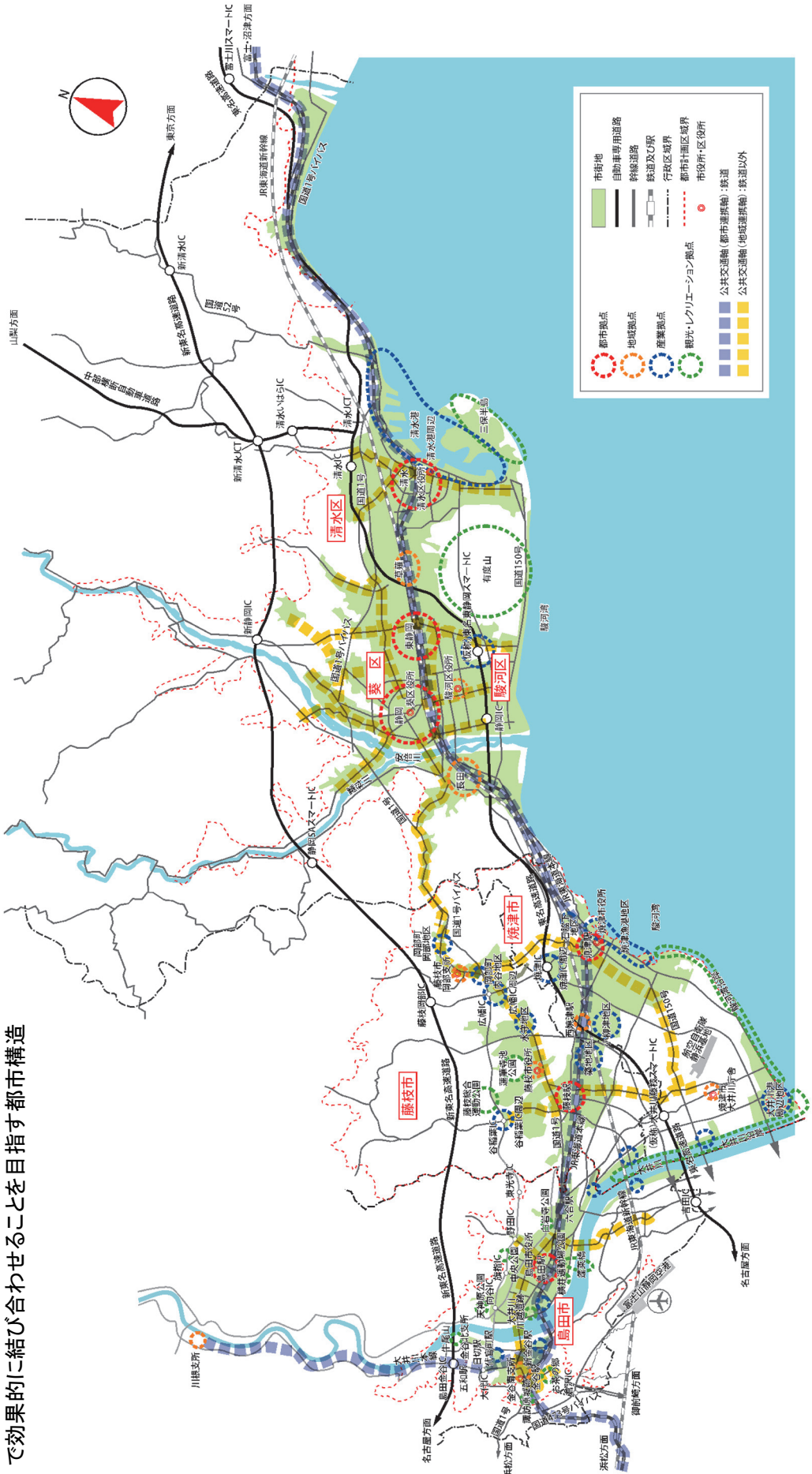


図 4-1 都市圏将来像イメージ図

4-3 交通体系の基本方針

都市圏交通の課題検討、都市圏将来像の検討を基に、都市圏将来像を実現するための「交通体系の基本方針」を設定しました。

【都市圏交通の課題検討】からみた交通体系の基本方針の留意点	
1. 土地利用やまちづくりと交通施策の一体的検討	⇒公共交通を維持しやすい集約型都市構造の検討 ■■ ⇒集約型都市構造へ誘導する交通環境整備 ■■■■
2. 交通サービスの最適化・効率化	⇒バスサービスや運行形態の継続的改善 ■■ ⇒高齢者が車を使わなくても暮らせる交通条件整備 ■■ ⇒残されている問題個所に集中した施策実施 ■
3. 環境に配慮したまちづくり	⇒自動車利用の適正化と道路混雑の改善 ■■■ ⇒環境負荷の少ない生活行動への転換促進 ■
4. 効率性・戦略性を重視した計画づくり	⇒高齢者増加を中心市街地活性化に活かす方策の検討 ■■ ⇒地域の観光魅力度向上に資する交通環境の整備 ■■
5. 産官学民の「新たな公」によるまちづくり	⇒マイカー通勤抑制に向けた官民の連携 ■ ⇒交通サービスを維持する事業者・住民・行政の連携 ■■
6. 広域インフラと連携したまちづくり	⇒広域交通拠点へのアクセス向上 ■ ⇒清水港の交流機能強化 ■
7. マルチモーダルな交通体系の構築	⇒自動車以外の交通利便性向上 ■ ⇒乗り継ぎ利便性の向上 ■
8. 徒歩・自転車を中心とした交通空間の再構築	⇒自転車利用環境の改善 ■■ ⇒高齢者が歩きやすい交通環境の整備 ■■■■
9. 郊外・中山間地の高齢者や交通弱者への対応	⇒買物や通院先への交通サービスの維持 ■ ⇒外出困難者の増加への備え ■ ⇒子どもや女性に優しい交通環境の整備 ■
10. 災害に強いまちづくりと交通システム	⇒交通移動に関する災害リスク情報の防災計画への反映 ■

【都市圏将来像の検討】からみた交通体系の基本方針の留意点	
① 都市拠点や地域拠点への集約化に伴う交通集中を支える交通基盤が必要	■■■
② 拠点間の交通軸における公共交通サービスの維持・向上が必要	■■■
③ 既存集積度の高い市街地での暮らしやすい交通環境の向上が必要	■■■
④ 安全性を検証するための交通データを活用した災害リスク情報の整備が必要	■■■

【交通体系の基本方針】

【交流】 拠点間の連絡性向上に寄与する交通体系

- (1) 都市、地域拠点間を円滑に連絡する交通網の形成や利便性の向上を図る。
- (2) 都市、地域拠点間と三保松原などの観光拠点や広域交通拠点間の連絡強化を図る。

【生活】 良好な生活環境の形成に資する交通体系

- (1) 徒歩や自転車、公共交通を利用して快適に暮らせる交通ネットワークを形成する。
- (2) 子供や女性、高齢者など、誰もが移動しやすいバリアフリー化の推進を図る。
- (3) 中山間地域などを含め、暮らしに必要な公共交通サービスの提供を図る。

【活力】 中心市街地の活性化に資する誰もが移動しやすい交通体系

- (1) 誰もが快適な移動や滞在ができる賑わいのある道路空間への活用を図る。
- (2) 来訪者の高齢化等も踏まえ、誰もが訪れやすい交通手段の乗継や駐輪場などの結節点機能の向上を図る。

【安全】 地域の安全性を支える交通体系

- (1) 高齢者の自動車利用の抑制や自転車利用の安全性を高める交通環境の整備を推進する。
- (2) 交通データを活用した災害リスク情報の整備、提供を図る。

【環境】 環境負荷が小さく健康促進にも寄与する交通体系

- (1) 事業所等との協働による自動車からの手段転換を促す交通需要管理や啓発活動を推進する。
- (2) 長寿社会に向けて健康で暮らせる歩行者・自転車ネットワークを形成する。

■ 計画の進め方：短中期・長期計画、PDCAサイクルによる継続的改善