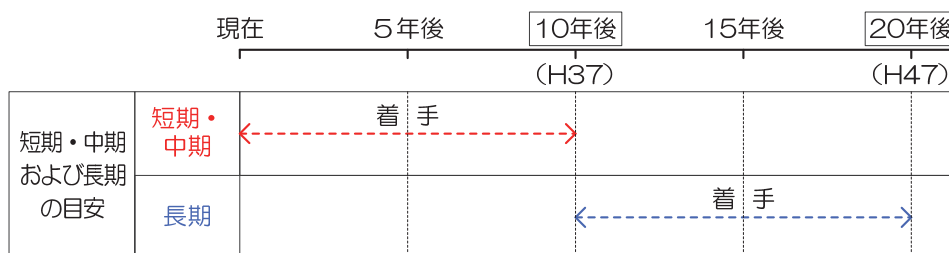


6 短期・中期交通計画の策定

(1) 短期・中期交通計画の考え方

短期・中期交通計画は、“概ね10年以内の着手が望ましい施策”とし、長期計画で提案した施策の中から、都市圏が目指す交通体系の実現に対する着手優先度の高い施策を抽出することを目的としています。ただし、着手に当たっては、費用対効果、地元の合意形成、施工性等も考慮する必要があります。



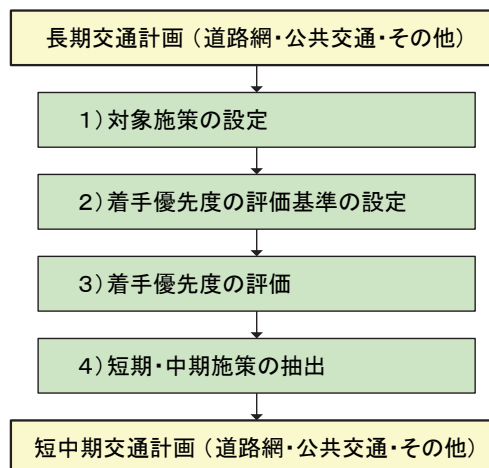
<将来交通計画の構成>

将来交通計画	内容
長期交通計画	道路網計画
	公共交通網計画
	その他交通施策に関する計画
短期・中期交通計画	長期交通計画のうちの着手優先施策
特定課題に対応 した交通計画	中心市街地交通計画
	中山間地交通計画
	高齢者や外出困難者の移動支援策
	環境改善に資する交通施策
	PT調査データの防災関連計画等への活用

(2) 着手優先施策の抽出方法

- 1) 長期計画で位置付けた施策を対象とします。
- 2) 交通体系の基本方針に沿って、着手優先度の評価基準を設定します。
- 3) 各施策について、着手優先度の評価基準に該当するか否かにより評価し、総合評価点を算出します。
- 4) 総合評価点の高い施策から、概ね10年以内の着手することが望ましい短期・中期交通計画とします。

<着手優先施策の抽出フロー>



(3) 着手優先度の評価基準の設定

交通体系の基本方針に掲げた目標の早期実現を目指し、交通手段間の役割分担と連携が図られた施策を推進するため、基本方針に沿った着手優先度の評価基準を設定しました。

なお、着手優先度の評価基準は、代替案の評価指標（長期交通計画の検討や目標値設定に用いた指標）の考え方を基本とし、他の評価基準と重複しないよう設定しました。

交通体系の基本方針			基本方針を実現するための交通手段間の役割分担	着手優先度の評価基準		
大項目	小項目			道路網計画	公共交通網計画	その他施策に関する計画
【交流】 拠点間の連絡性向上に寄与する交通体系	拠点間の円滑な連絡	①	拠点間の道路混雑区間を削減するとともに、拠点間の公共交通の速達性向上や自転車走行環境の改善を推進する。	混雑度 1.25 以上の区間の混雑を改善する	都市・地域拠点間の所要時間が短縮される	自転車交通量の多い区間における自転車走行空間が確保される
	拠点と観光・広域交通拠点間の連携	②	都市拠点から観光・広域交通拠点の速達性向上や周遊性向上を推進する。	都市拠点から観光・広域交通拠点への所要時間が短縮される	都市拠点から観光・広域交通拠点への所要時間が短縮される	観光地における周遊性が向上する
【生活】 良好な生活環境の形成に資する交通体系	徒歩自転車や公共交通で快適に暮らせる交通環境	③	市街地内の歩行者・自転車空間を整備するとともに、市街地内の公共交通サービスを維持する。	市街地内の歩行者・自転車空間が創出される	市街地内のバス路線カパー人口の維持に寄与する	市街地内の歩行者・自転車空間が創出される
	誰もが移動しやすい交通環境の整備※1	④	利用者の多い主要施設間において、移動負荷軽減、バス便数確保、交通手段の選択肢増加など、利便性向上を図る。	移動負荷の軽減に寄与する	中心駅と主要病院間のバス利用環境改善に寄与する	交通手段の選択肢増加に寄与する
	暮らしに必要な公共サービスの提供	⑤	不採算バス路線の収支改善、バス路線の走行環境改善や乗換え利便性向上など利用促進を図る。	バス路線の走行性が改善される	不採算バス路線の維持に寄与する	公共交通への乗り換え利便性が向上する
【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	快適な移動や賑わい創出のための道路空間活用	⑥	中心市街地の通過交通を削減する環状道路整備や滞留空間を創出する施策、中心市街地内の公共交通の速達性向上を図る。	中心市街地の自動車削減や歩行者空間創出に寄与する	中心市街地内における公共交通の速達性が向上する	中心市街地の滞留空間創出に寄与する
	誰もが訪れやすい手段乗継や結節機能の向上	⑦	中心市街地へのアクセス性を向上する道路整備、公共交通の改善、駐車・駐輪環境の改善を図る。	中心市街地への所要時間が短縮される	中心市街地への所要時間が短縮される	中心市街地に訪れやすくなる駐車・駐輪環境が改善される
【安全】 地域の安全性を支える交通体系	安全性を高める交通環境整備	⑧	事故率の低い高速道路や広域道路、公共交通の利用を促進するとともに、自転車通行空間の確保を推進する。	高速道路や広域道路の分担率が増加する	自動車から公共交通への転換に寄与する	交通安全性が向上する
	災害リスクに備えた交通環境整備※2	⑨	災害時に避難路となる幅員 15m 以上の幹線道路をはじめ、滞留空間や通行空間が確保される施設整備を推進する。	災害時における孤立市街地の通行確保に寄与する	災害時における滞留空間や通行空間の確保に寄与する	災害時における滞留空間や通行空間の確保に寄与する
【環境】 環境負荷が小さく健康促進にも寄与する交通体系	自動車からの手段転換を促す交通需要管理	⑩	鉄道駅にアクセスする道路やバスの速達性を向上するとともに、自動車利用の削減に寄与する総合的施策を推進する。	鉄道駅への所要時間が短縮される	鉄道駅へのアクセス性が改善される	自動車利用の削減に寄与する（賢い車の使い方）
	健康で暮らせる歩行者・自転車ネットワークの形成	⑪	歩行者・自転車空間を整備するとともに、公共交通との乗継利便性を高めることで自動車からの転換を促す。	市街地内の歩行者・自転車走行空間が創出される	歩行者・自転車と公共交通の乗継利用が促進される	歩行者・自転車利用環境が改善される
その他		⑫	早期着手可能な施策を推進する。	事業の容易性（マイナス評価）		

※1:交通体系の基本方針では「誰もが移動しやすいバリアフリー化の推進」であるが、ここでは着手優先度を評価するための方針として設定

※2:交通体系の基本方針では「災害リスク情報の整備、提供」であるが、ここでは着手優先度を評価するための方針として設定

6-1 道路網計画

短期・中期道路網計画を以下のとおり策定しました。

表 6-1 短期・中期道路網計画

図番	凡例	都市計画道路名		国道・県道名	通過市区	延長 (km)	整備内容	車線数
206	広域道路	3・4・23	(都) 下大谷線	(主) 山脇大谷線	静岡市葵区・駿河区	5.5	新設	4
207	広域道路	3・4・23	(都) 下大谷線	(主) 山脇大谷線	静岡市駿河区	1.5	新設	4
209	広域道路	1・4・1	(都) 志太北幹線	国道1号(藤枝バイパス)	藤枝市	7.8	拡幅	4
212	広域道路	3・3・1	(都) 志太東幹線	-	焼津市	0.6	新設	4
216	広域道路	3・4・8	(都) 島田金谷北部幹線	国道1号(島田金谷バイパス)	島田市	3.0	拡幅	4
303	主要幹線道路	3・3・9	(都) 日出町羽鳥線	-	静岡市葵区	0.6	拡幅	4
305	主要幹線道路	3・3・27	(都) 丸子池田線	-	静岡市駿河区	1.0	新設	4
306	主要幹線道路	3・3・27	(都) 丸子池田線	-	静岡市駿河区	1.0	拡幅	4
309	主要幹線道路	3・4・20	(都) 東町大岩線	-	静岡市葵区	0.5	新設	2
310	主要幹線道路	3・4・20	(都) 東町大岩線	-	静岡市葵区	2.1	新設	2
312	主要幹線道路	3・4・22	(都) 北街道線	(主) 静岡清水線	静岡市葵区	0.7	車線専用変更	4
314	主要幹線道路	3・4・45	(都) 村松堀込線	-	静岡市清水区	1.4	拡幅	4
315	主要幹線道路	3・4・45	(都) 村松堀込線	-	静岡市清水区	1.0	新設	4
316	主要幹線道路	3・4・45	(都) 村松堀込線	-	静岡市清水区	0.8	新設	4
318	主要幹線道路	-	-	国道52号	静岡市清水区	1.1	拡幅	4
320	主要幹線道路	3・3・3	(都) 小川島田幹線	-	藤枝市	1.0	新設	4
321	主要幹線道路	3・3・3	(都) 小川島田幹線	-	藤枝市	0.7	新設	4
325	主要幹線道路	3・3・28	(都) 志太中央幹線	-	藤枝市	2.0	新設	4
327	主要幹線道路	3・3・28	(都) 志太中央幹線	-	藤枝市、焼津市	1.7	新設	4
329	主要幹線道路	3・4・6	(都) 志太海岸線	-	焼津市	0.4	拡幅	4
401	幹線道路	3・2・5	(都) 広野大谷線	-	静岡市駿河区	0.7	拡幅	4
402	幹線道路	3・2・5	(都) 広野大谷線	-	静岡市駿河区	0.9	新設	4
405	幹線道路	3・3・97	(都) 宮前岳美線	-	静岡市葵区	1.0	拡幅	4
407	幹線道路	3・4・19	(都) 草深柳新田線	-	静岡市葵区	0.9	新設	2
408	幹線道路	-	(仮) 谷津山南北道路	-	静岡市葵区	1.0	新設	2
410	幹線道路	3・4・32	(都) 日出町高松線	-	静岡市駿河区	0.9	新設	4
411	幹線道路	3・4・32	(都) 日出町高松線	-	静岡市駿河区	1.0	新設	4
412	幹線道路	3・4・35	(都) 大浜街道線	-	静岡市駿河区	0.6	新設	4
413	幹線道路	3・4・35	(都) 大浜街道線	-	静岡市駿河区	1.4	拡幅	4
414	幹線道路	3・4・35	(都) 大浜街道線	-	静岡市駿河区	1.3	拡幅	4
416	幹線道路	3・4・49	(都) 清水港三保線	(一) 三保駒越線	静岡市清水区	1.5	拡幅	4

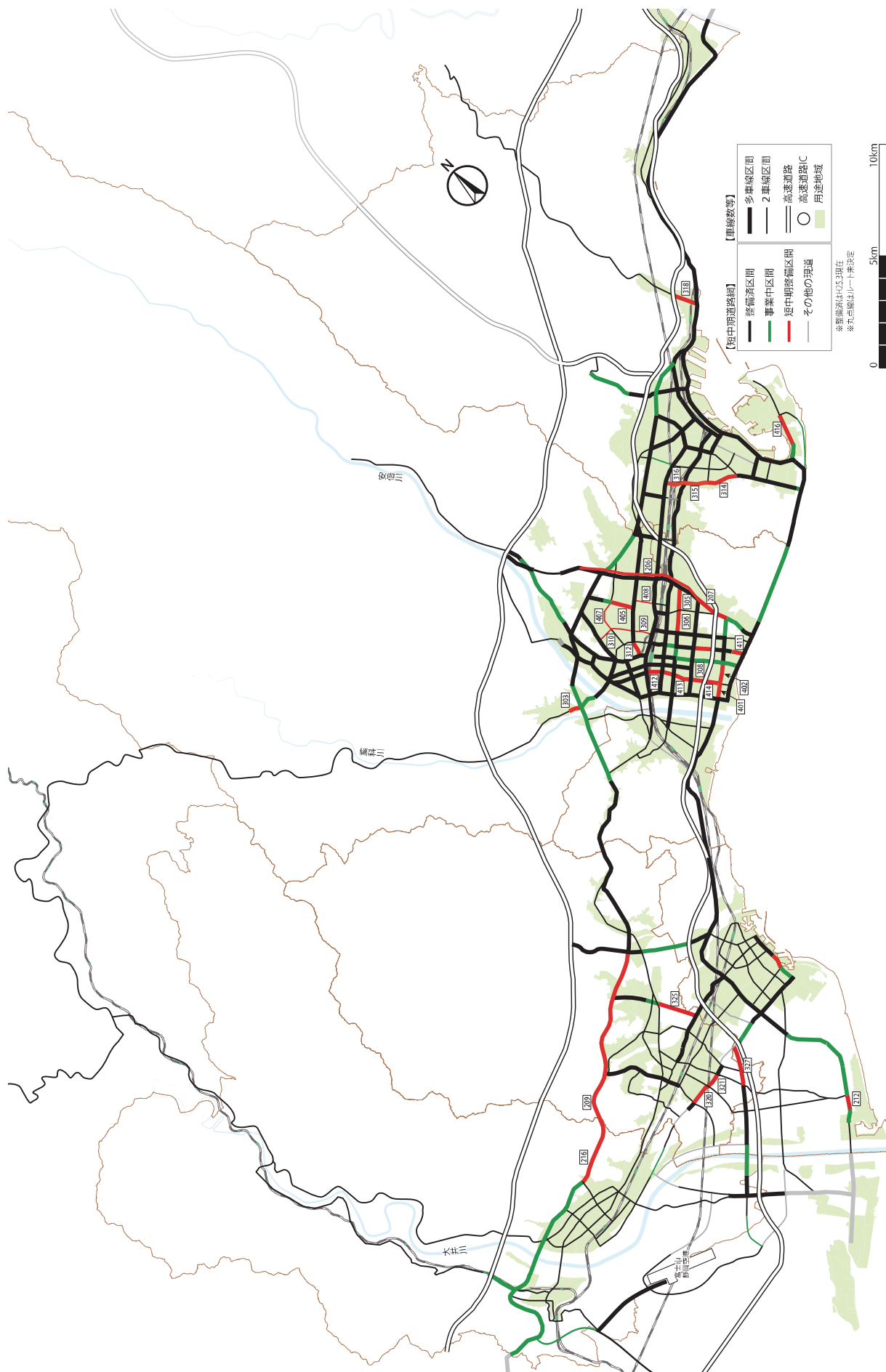


図 6-1 短期・中期道路網計画

6-2 公共交通網計画

短期・中期公共交通網計画を以下のとおり策定しました。

表 6-2 短期・中期公共交通網計画

施策の方向性	施策	施策の場所	備考
1) 集約化を誘導する公共交通軸の形成	(1) バス路線網の再編	都市圏	
	(4) 中心市街地におけるバス優先施策の推進	葵区、駿河区	
	(5) 幹線バス路線のサービス維持・利便性向上	各市の鉄道駅や主要施設へのバス路線	
	(6) バスレーンの設置、公共車両優先システム(PTPS)の導入	県道静岡清水線(北街道線)、県道藤枝静岡線(本通り)、国道362号(安西通り)、国道1号・国道149号・国道150号	道路整備の進捗に応じて、バス優先レーン、バス専用レーンを検討する
2) 生活に必要な公共交通サービスの確保	(1) 市街地バス路線のサービス維持	市街地バス	
	(2) 郊外部・山間地バス路線におけるデマンド運行・過疎地有償運送等の導入・拡大	郊外部・山間地バス	
3) 交通結節点の整備	(2) 地域交通結節点の設置	静岡市(安倍・両河内・庵原地区)、藤枝大手付近、岡部支所付近、焼津総合病院、大井川庁舎、川根支所	
	(3) 駅前広場の整備	安倍川駅、静岡駅南口、草薙駅北口	
	(5) バス停の整備	利用者の多いバス停	
4) 公共交通の利用促進	(1) 料金体系の改善	バス路線網	
	(2) 乗り継ぎダイヤ等の改善	バス路線網	
	(3) 利用しやすい車両等の導入	バス路線網	
	(4) バス情報の提供	バス路線網	
	(5) 免許返納制度の充実化	鉄道・バス	

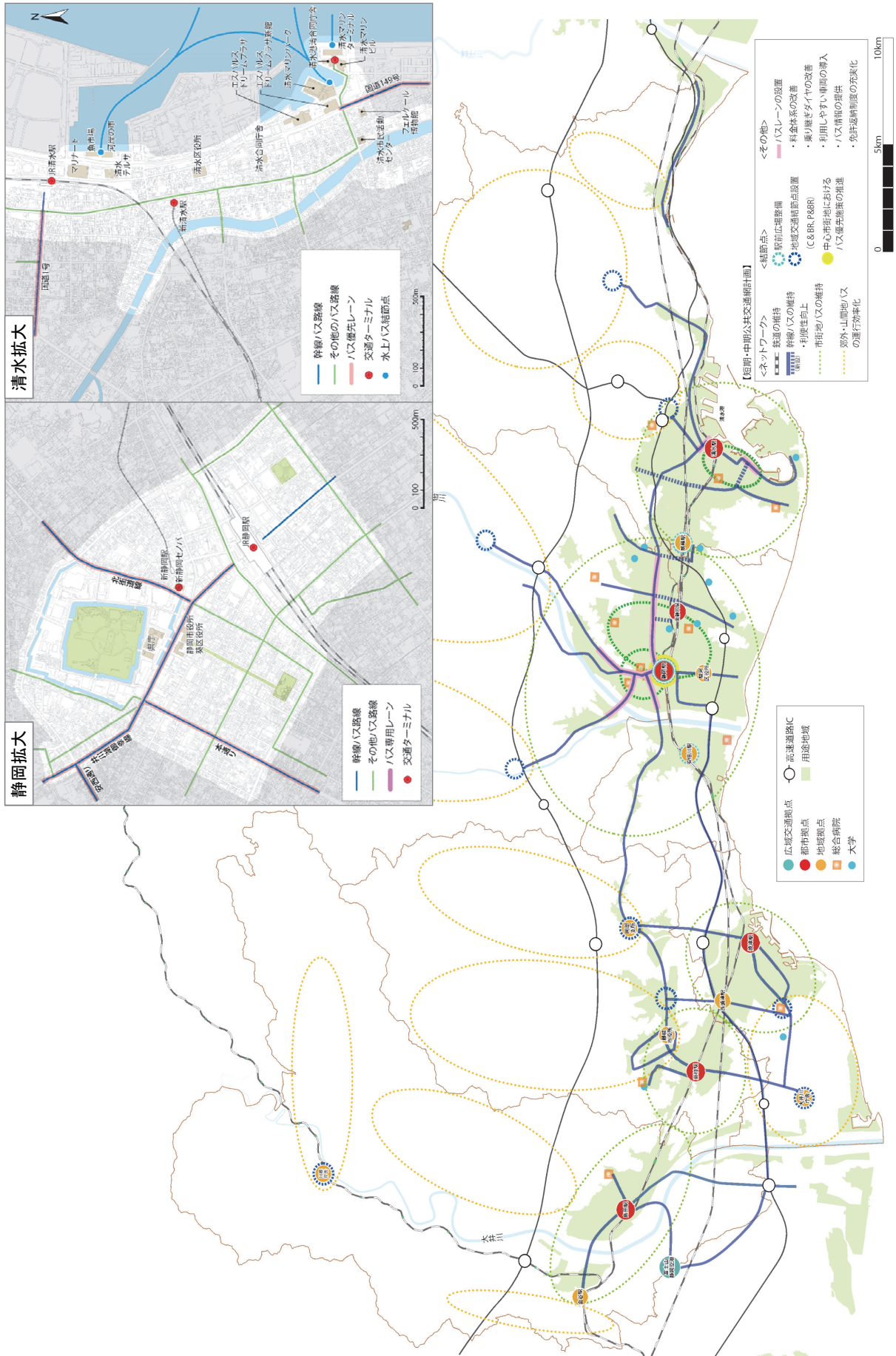


図 6-2 短期・中期公共交通網計画

6-3 その他交通施策に関する計画

短期・中期その他交通施策計画を以下のとおり策定しました。

表 6-3 短期・中期その他交通施策計画

施策の方向性	施策	施策の場所
1) 中心市街地の歩行者・自転車空間の確保	(1) 都市計画道路の整備	未整備の都市計画道路
	(2) 中心市街地における道路空間の再配分	各市中心市街地
2) 市街地の自転車道ネットワークの整備	(1) 自転車道ネットワークの整備	通学自転車が多い区間、将来自転車需要の多い区間、静岡市自転車道ネットワーク整備対象区間
	(3) C&BR 駐輪場の整備 C&R 駐輪場の整備	市街地外延部のバス停 安倍川駅、静岡駅、JR 草薙駅
	(4) レンタサイクル等 (コミュニティサイクルを含む)	静岡駅、東静岡駅・柚木駅周辺、草薙駅周辺、三保地区、藤枝駅周辺、焼津駅周辺、島田駅の周辺等
3) 中心市街地の自動車交通の規制・誘導	(4) 駐車場案内情報の改善	静岡市
	(5) P&R(BR) 駐車場の整備、電気自動車への対応	安倍川駅、静岡駅、JR 草薙駅、興津駅
4) モビリティマネジメント	ノーマイカーデー、相乗りの促進、企業送迎バスの共同化、時差通勤やフレックスタイム等	静岡中心市街地、藤枝中心市街地、藤枝大手地区、焼津市中心市街地、島田中心市街地
5) 観光支援	(1) 三保地域の海上交通、バス、アクセス道路、駐車場、レンタサイクル、サイン等の整備	三保地域
	(2) 日本風景街道の取り組み促進	東海道「駿河 2 峠 6 宿風景街道」、大井川流域「南アルプスへの道・お茶の道」

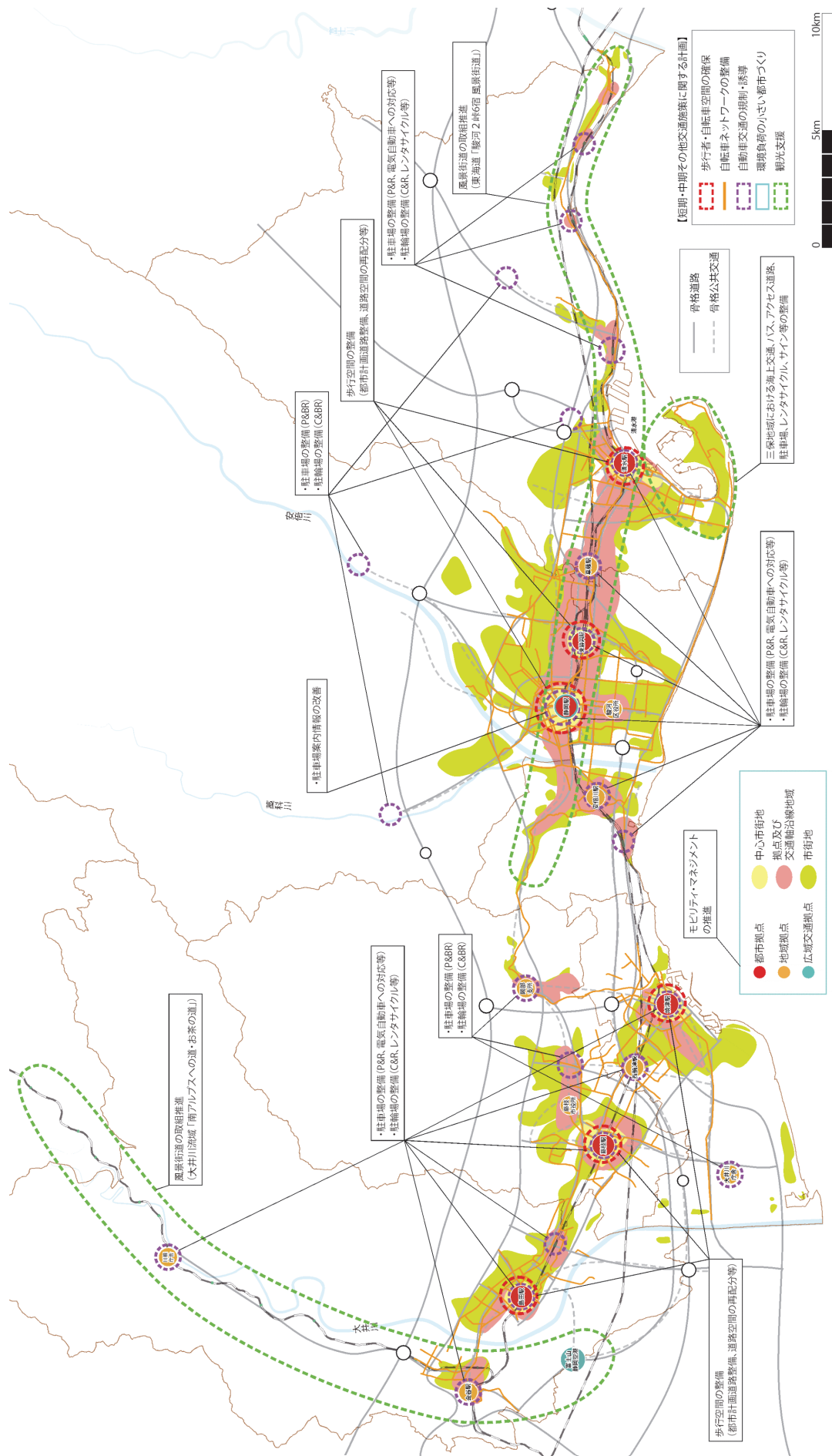


図 6-3 短期・中期その他交通施策計画