

7 特定課題に対応した交通計画

(1) 特定課題に対応した交通計画の考え方

都市圏が抱える主要な交通課題への対応を推進するため、今後、関係機関や事業者等を含めて個別計画を検討する際の方向性として、計画検討が望まれる施策や配慮事項を提案しました。

短期・中期計画の中で示しましたが、長期計画も含めて課題解決に必要な施策全体の検討を行いました。

＜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	

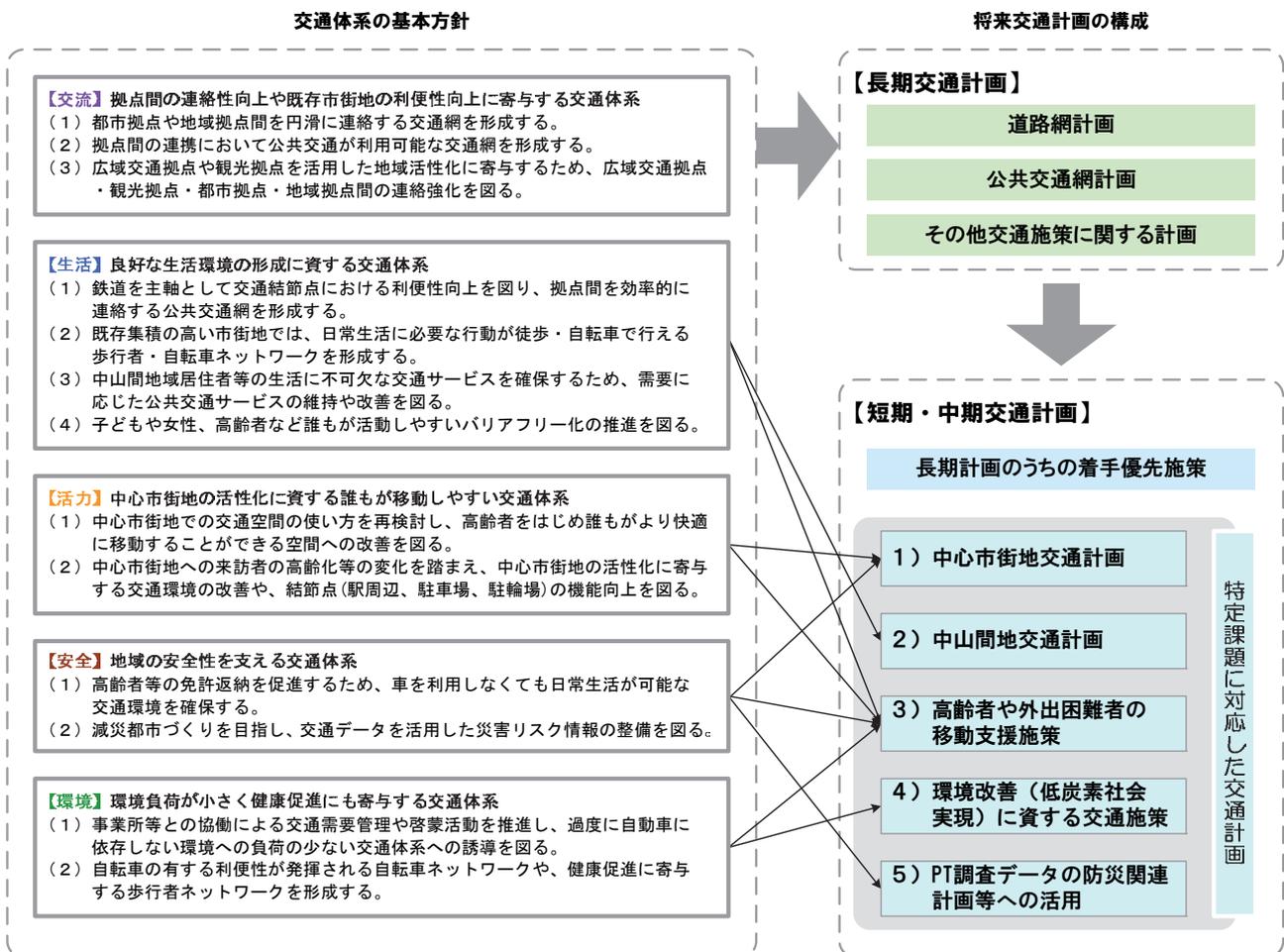


図 7-1 交通体系の基本方針と特定課題の関連整理

■検討内容

特定課題に対応した交通計画	検討内容
1) 中心市街地交通計画	中心市街地交通計画の策定 <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地5地区を対象（静岡、清水、藤枝、焼津、島田） ・交通の課題を踏まえた交通施策の方向性を検討
2) 中山間地交通計画	中山間地交通計画の策定 <ul style="list-style-type: none"> ・各市中山間地の代表路線を対象としたケーススタディ ・中山間地域で取り組むべき施策の方向性や留意事項を検討
3) 高齢者や外出困難者の移動支援施策	高齢者や外出困難者の移動支援施策の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や外出困難者の交通特性、将来推移の分析 ・交通手段別の移動しやすさ向上施策の方向性を検討
4) 環境改善（低炭素社会実現）に資する交通施策	低炭素社会実現に資するモビリティ・マネジメント施策の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・施策対象とする自動車通勤の発生状況、施策可能性の分析 ・低炭素社会を目指した施策の方向性を検討
5) PT調査データの防災関連計画等への活用	PT調査データの防災関連計画等への活用 <ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害発生時に備えた道路構造等の改善施策の整理 ・PTデータから避難者数や避難行動に関する分析結果の提示

7-1 中心市街地交通計画

各市中心市街地の現状と課題を踏まえ、中心市街地の交通施策を「歩行者・自転車、公共交通、自動車及び駐車場等」の視点から検討しました。

(1) 静岡中心市街地

静岡中心市街地の現状と課題

静岡中心市街地	現状・交通問題	課題
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> ・静岡駅周辺・伊勢丹周辺・新静岡駅周辺・葵タワー周辺が主要目的地であり、この目的地間を回避する歩行者が多い ・セノバ再開発により新静岡地区と井川湖御幸線を横断する歩行者が増加、4車線幹線道路(国道1号、井川湖御幸線、江川町通り)との交差点に移動阻害が残る ・他中心市街地と比較し歩道幅員の狭さを指摘する割合が高い、静岡中心市街地内では呉服町通り商店街での「歩きにくい」の指摘が多い ・高齢者来訪者が増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の主要目的地となる賑わい拠点を結ぶ区間の歩行阻害の解消 ・呉服町商店街、新静岡周辺地区の歩きやすさの向上 ・自転車、自動車との分離による歩きやすさの向上 ・中心市街地内のバリアフリー拡大
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・呉服町商店街・七間町通りが自転車経路だが、歩行者経路と重複 ・駐輪場整備を望む箇所(伊勢丹周辺)、路上駐輪箇所(葵タワー周辺)が残されている ・「自転車が歩道上を通行することについて気になる」との指摘は34%(平日)と他市区に比べ多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・呉服町通り・七間町通り(主要自転車経路)における歩行者・自転車交通と自動車交通の分離 ・駐輪場配置密度の向上
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・中心部アクセス手段としてバスが多く、井川湖御幸線にバス路線が集中 ・多くの路線が新静岡バスターミナルと静岡駅間を通過するが、国道1号の混雑に巻き込まれ速度低下が大きい ・静岡駅南からのバス路線はJRや国道1号交差点において渋滞に巻き込まれる ・井川湖御幸線においてバスレーン、PTPSは導入されているが、中心市街地内の面的なバス優先施策は不十分 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR横断、国道1号渋滞の影響回避 ・国道362号沿線地域のバス利便性の向上 ・バス優先走行空間(バスレーン)の拡大 ・長期的な新交通導入を想定したバス路線の改編
鉄道(駅前広場、鉄道交差)	<ul style="list-style-type: none"> ・JR横断部や静岡駅南口での徒歩・自転車交通の問題点指摘がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・静岡駅南開発に備えたJR高架下横断部、南口駅前広場への歩行者自転車空間の改善
自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・(都)日の出町羽鳥線に渋滞交差点があり、中心市街地での通過交通排除機能が発揮されていない ・井川湖御幸線において中心市街地を通過する自動車交通が多い ・空いている駐車場が分からないや駐車場が混雑するとの指摘は4割ある ・中心市街地内に分散する駐車場への交通が歩行者や自転車と錯綜している 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通ネットワーク導入による自動車混雑の増大を招かない道路網の形成 ・中心市街地通過交通の排除、主要歩行者・自転車動線での自動車交通の削減～排除 ・自動車の区画街路への流入抑制
まちづくりの動向	<ul style="list-style-type: none"> ・第3回PTから私事来訪者(PT集計)は増加している ・中心市街地内での再開発事業が進み、今後も開発継続が見込まれる 	<ul style="list-style-type: none"> ・増加する中心市街地集中交通への対応 ・再開発計画地区が新たな交通発生集中への対応

静岡中心市街地交通計画(その1)

◇歩行者優先ゾーン、自転車利用環境ゾーンの設定
 ◇歩行者ネットワークや自転車ネットワークの充実
 ◇自転車利用が行いやすい駐輪体系への見直し

◆歩行者優先ゾーン、自転車利用環境ゾーンの設定

- ・歩行者優先ゾーンにおける歩行快適性向上、歩行者の休憩やイベントスペースとしての活用

◆歩行者ネットワークや自転車ネットワークの充実

- ・国道1号、井川湖御幸線、(都)北街道線、国道362号など、広幅員道路の歩行者・自転車の円滑な横断動線の確保
- ・電線類地中化促進等による歩行者空間確保

◆自転車利用が行いやすい駐輪体系への見直し

- ・駐輪場の増設(小規模多数配置、駐車場の抑制と合わせた駐輪場への転換促進)
- ・道路附属施設の適正な維持管理
- ・レンタサイクル箇所の増設
- ・既設公共駐輪場の有効活用や小規模空地を活用したポケット駐輪場整備
- ・自転車利用のルール指導

注.図中の白地エリアは中心市街地活性化基本計画での中心市街地を示す

静岡中心市街地交通計画（その2）



- ◆中心市街地内回遊を支える公共交通ネットワークの構築
- ・七間町通りのトランジットモール化
 - ・(都)北街道線、国道362号、(都)静岡下島線への新交通導入
- ◆乗り換え交通結節点の強化
- ・鉄道からバスや新交通への乗り換え、自動車や自転車から新交通やバスへの乗り換え利用に対応した結節点整備を図る

※歩行者優先ゾーン: 自動車の流入抑制や自転車の押し歩きを求め、駐車場の整備を抑制し、駐輪場の出入り口等も歩行者流動に配慮する。

※自転車利用環境改善ゾーン: 歩行者・自転車が中心に回遊し、自動車利用者は流入を抑制し、歩行者・自転車を優先した走行に配慮する。

注. 新交通導入軸はさらに検討が必要であり、想定される比較ルート破線で示した。

静岡中心市街地交通計画（その3）



- ◆中心市街地内への自動車通過交通の転換受け皿となる環状道路の整備
- ・中心市街地内の公共交通ネットワーク構築の必要条件となる環状道路整備

- ◆歩行者優先ゾーンへの自動車流入抑制
- ・ゾーンシステムの導入(地区内通過交通を排除するゾーン)
 - ・駐車場立地抑制ゾーン(歩行者優先ゾーンの立地抑制)

- ◆フリンジ・ゾーンでの駐車場整備
- ・フリンジゾーンでの駐車場や駐輪場等の整備
 - ・自動車低速化等

※フリンジゾーン: 中心市街地への様々なアクセスを受け止める区域。歩行者や自転車を優先し、自動車の排除や低速化を図ると共に、駐輪場や駐車場の適正な誘導整備を図る区域。

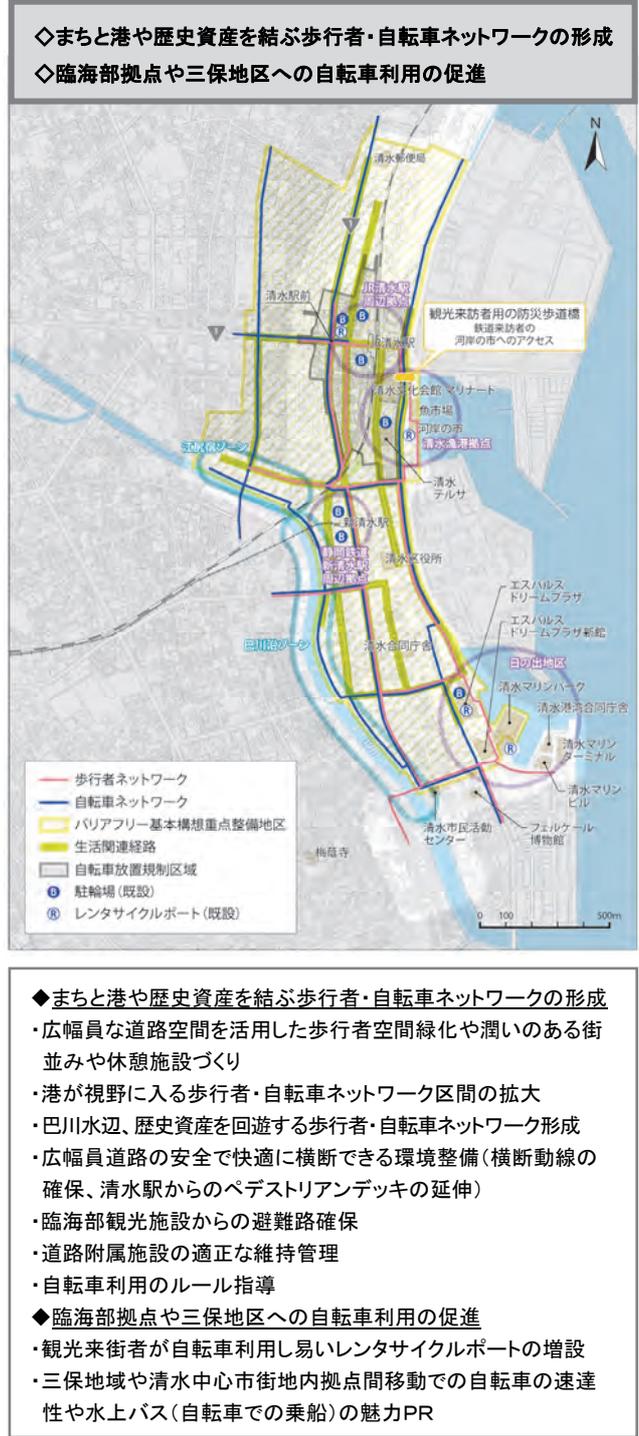
注. 身体障害者用駐車施設は駐車場立地抑制の対象外とし、高齢化に伴い需要増加が見込まれ福祉施設等に近接した位置での確保や案内表示等の改善を図る。

(2) 清水中心市街地

清水中心市街地の現状と課題

清水中心市街地	現状・交通問題	課題
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> ・国道1号清水駅前交差点や清水魚市場前での指摘が多い(地下横断道の一部撤去等の交差点改良事業が平成26年度完成予定) ・来訪者の高齢化が進んでいる ・歩きにくい、歩道が狭いとの指摘は少ない(10%以下) 	<ul style="list-style-type: none"> ・現況歩道の問題箇所の改善は進んでいる ・JR清水駅前交差点の改良により、駅からの歩行者流動が国道1号を超え伸びると考えられる ・中心市街地内のバリアフリー化の推進 ・集客拠点(目的施設)は清水魚市場、日の出地区(エスパルスドリームプラザ)の臨海部に移っており、これに対応した臨海部における歩行者軸の形成検討
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・清水文化会館やエスパルスドリームプラザでの駐輪が多くみられ、路上駐輪は多く見られない ・自転車来訪者は14%を占めるが、JR清水駅-新清水-区役所-エスパルスドリームプラザ間の自転車移動は少ない ・歩行者からの自転車利用の問題指摘は少ない ・拠点間の自転車移動経路は国道149号利用は少なく袖師臨港道路が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・平日の駅に向かう自転車利用ばかりでなく、休日の集客拠点を回遊する自転車利用の促進 ・集客施設や交通結節点周辺での駐輪場や自転車乗継が良好ではない
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降者はJR清水駅バスターミナルに集中 ・バス利用者は鉄道乗継に向かっており、中心市街地内の他地区に向かっていない ・清水中心部を訪れる際の手段はバス3%と鉄道10%に比べ少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・清水駅前バスターミナル以外のバス停利用環境整備が進まない ・新交通導入を想定した駅周辺滞留スペースとなる沿線整備促進
鉄道(駅前広場、鉄道交差)	<ul style="list-style-type: none"> ・清水中心部を訪れる際の手段は、静岡鉄道(11%)、JR東海(8%)と鉄道主体 ・駅からの歩行者数は、短距離移動で急激に減少しており、駅利用者の駅周辺での買回り等の移動が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅から周辺の公共施設、商業施設に向かう歩行者や自転車経路の安全性や快適性向上
自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・清水中心市街地における渋滞交差点は見られない ・中心市街地を訪れる手段は自動車60%と静岡地区(約40%)に比べ高い ・三保半島や日本平地区の自動車来訪者が増えた場合、この駐車需要に対する駐車場不足の可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・三保半島や日本平の観光拠点への移動における自動車から公共交通等への転換促進
まちづくりの動向	<ul style="list-style-type: none"> ・第3回PTから私事来訪者(PT集計)の減少が大きい、しかし清水駅東地区では私事目的が倍増し来訪手段では鉄道、バスが増加している ・清水区居住者は静岡市中心部への依存度が高い(清水区居住者の行先 静岡中心市街地49%、清水中心市街地44%) ・集客拠点(目的施設)は河岸の市、日の出地区の施設内滞在が多く周辺施設への回遊は少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・河岸の市、日の出地区等の施設集客ばかりでなく、巴川沿いの歴史や景観資源など中心市街地内の回遊を促すまちづくりが望まれる ・三保地区の観光来訪者が世界遺産指定以降増加しており、三保地区と連携した活性化や海上交通の連絡強化の更なる取組が必要

清水中心市街地交通計画(その1)



清水中心市街地交通計画（その2）



- ◆拠点間を連絡する公共交通軸の強化
 - ・拠点を連絡し、清水臨海部の観光吸引力を高める新交通の導入
 - ・導入に合わせたP&R駐車場やC&R駐輪場の整備
 - ・水上交通への乗継利便性を高めた複合ターミナルの整備
- ◆公共交通結節点の乗継条件の改善
 - ・JR清水駅への臨海部からの徒歩アクセス改善
 - ・駅や集客施設に近接するレンタサイクルポートの設置

注.新交通導入軸はさらに検討が必要であり、比較ルートが考えられる区間は破線で示した。

清水中心市街地交通計画（その3）



- ◆三保地域に向かう観光車両も収容する駐車場整備
 - ・三保地域への自動車観光車両を受け入れるための駐車場整備を進め、三保地域への観光自動車流入自体の削減を図る
- ◆自動車からバス・自転車・海上交通への乗継ぎ誘導
 - ・自動車以外の乗継手段の魅力PR
 - ・自動車来訪者への金銭的メリットの付与やPR

(3) 藤枝中心市街地

藤枝中心市街地の現状と課題

藤枝中心市街地	現状・交通問題	課題
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> ・藤枝駅周辺ショッピングセンター(S・C)間の流動が多い ・来訪者の高齢化が進む 	<ul style="list-style-type: none"> ・来訪者の中心市街地内の回遊移動の拡大 ・中心市街地内のバリアフリー化の拡大
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用者(休日)は駅南北の大規模商店に集中すると共に、この2つの大規模商店間の利用が多い ・JR南北間の自転車は、青島地下道を利用するが、自転車利用者の問題箇所指摘は同地下道と駅南大規模商店周辺が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR南北間の自転車走行空間の改善 ・商業施設集への自動車、自転車、歩行者動線の分離による安全性・快適性向上
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者は藤枝駅北の利用が多い ・バス路線のは混雑の著しい国道1号や藤枝大井川線を通しており、バス交通の走行性が阻害されている ・バスが使いやすいとの回答が85%と多い(バス利用者) ・駅北地区は藤枝停車場線に路線が集中しているが、駅南は方向別に分散 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路渋滞によるバス走行性の低下
鉄道(駅前広場、鉄道交差)	<ul style="list-style-type: none"> ・駅南北間の連携において「自転車で行き来しやすくする」が25%と最も多い 	
自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地を囲む国道1号、藤枝大井川線に渋滞交差点が連続する ・中心市街地への利用手段は70%以上が自動車 ・藤枝駅周辺に駐車場が集中 	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地での道路混雑緩和 ・駐車場の駅周辺立地の抑制、P&R需要に対する駐車場の適正立地
まちづくりの動向	<ul style="list-style-type: none"> ・第3回PTから私事来訪者(PT集計)は駅南で増加、駅北で減少している ・駅北地区で再開発事業が進められている 	

藤枝中心市街地交通計画(その1)



藤枝中心市街地交通計画（その2）

藤枝中心市街地交通計画（その3）



(4) 焼津中心市街地

焼津中心市街地の現状と課題

焼津中心市街地	現状・交通問題	課題
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地内における歩行者流動の軸が明確でない 駅前通り商店街や栄町地区コミュニティゾーン(平成3年整備、コミュニティ道路整備やゾーン規制を組み合わせた整備)の魅力が低下 中心市街地来訪者の減少が著しい 	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地内の歩行者軸の形成、バリアフリー拡大 焼津駅乗客数(約1万人/日、端末徒歩手段37%)の商店街への回遊増加
自転車	<ul style="list-style-type: none"> 「中心部内の回遊をしやすくする手段」は自転車の回答が最も多い(25%) 市街地内部の自転車走行空間の整備が遅れている レンタサイクル箇所は駅前1ヶ所 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車空間を確保による安全性や走行性の向上 焼津駅乗客数(約1万人/日、端末自転車手段20%)の商店街回遊増加 観光来評者の自転車回遊を促す周遊サイクリングロードの設定・整備
バス	<ul style="list-style-type: none"> 焼津駅から中心市街地に3路線伸びておりバス停へのアクセスは良好 利用者数に応じた便数運行されており中心市街地内のバス乗車密度は低い ただしこの3路線の相互距離は300~400mであり、バス利用者を互いに奪い合う状況にある 	<ul style="list-style-type: none"> バス路線の幹線軸維持とバス停への近接性維持 焼津駅利用者(乗客数約1万人/日、端末路線バス手段14%)の駅周辺商店街回遊の促進
鉄道(駅前広場、鉄道交差)	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場からコミュニティ道路が整備され、一方通行運用されている このためバス路線が焼津駅に直結していない 	<ul style="list-style-type: none"> 焼津駅乗客数は約1万人/日あり、鉄道利用者の商店街回遊促進
自動車	<ul style="list-style-type: none"> 連続する渋滞交差点は見られないが、「焼津5交差点」が渋滞交差点である 中心市街地への移動手段は70%以上が自動車 	<ul style="list-style-type: none"> 住区内の自動車通過の抑制 短距離自動車移動の削減 焼津駅利用者(乗客数約1万人/日、端末自動車25%)の商店街回遊を増やす駐車場配置検討
まちづくりの動向	<ul style="list-style-type: none"> 第3回PTから私事来訪者(PT集計)の減少が大きい 中心部への来訪を増やす条件としては、大規模商店立地(33%)やイベント開催(26%)、駐車場・駐輪場の無料化(32%)を望む意見が多い 中心市街地外に立地する公共施設(文化センター)来訪者の意見では、中心市街地に行かない人が80%を超える 	

焼津中心市街地交通計画(その1)

◆主要歩行者軸への誘導による賑わいの形成

◆中心市街地内のより安全な交通環境の形成

◆公共施設や観光施設を結ぶ自転車ネットワークの整備

◆商店街、観光集客施設に回遊しやすい位置の駐輪場整備

◆主要歩行者軸への誘導による賑わいの形成

- 歩行者軸道路空間での歩行者優先確保、ポケットパーク等沿道休憩施設整備
- 栄町地区コミュニティゾーンの更新による歩行者軸の賑わい向上

◆中心市街地内のより安全な交通環境の形成

- 歩行者安全性や快適性を高める自動車流入抑制や自動車低速度化
- 道路附属施設の適正な維持管理

◆公共施設や観光施設を結ぶ自転車ネットワークの整備

- 主要施設を結ぶ自転車空間の連続性向上、焼津駅へのアクセス走行性を高める自転車走行空間整備
- 歩行者と自転車の分離表示、自転車の走行位置の明確化
- 自転車と自動車が混在となる区間(幅員不足区間)の自動車速度抑制施策の検討
- 自転車利用のルール指導

◆商店街、観光集客施設に回遊しやすい位置の駐輪場整備

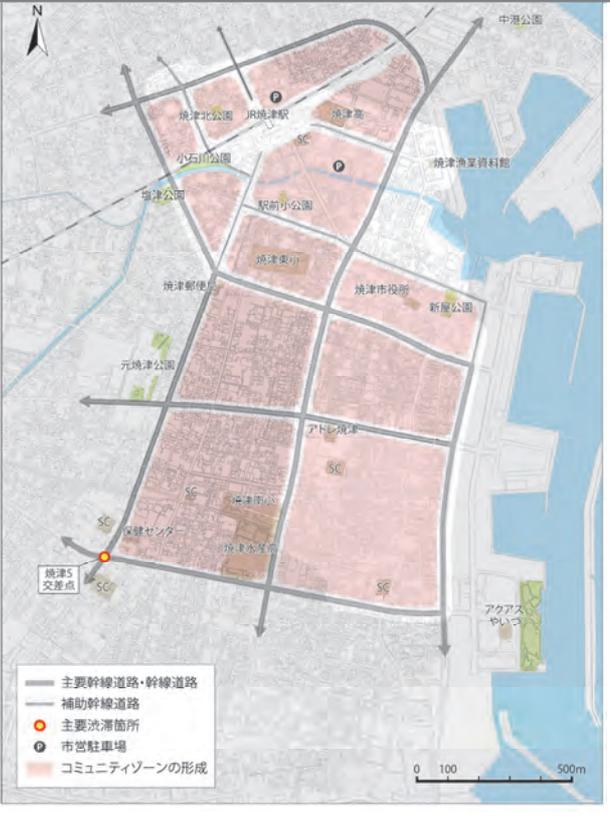
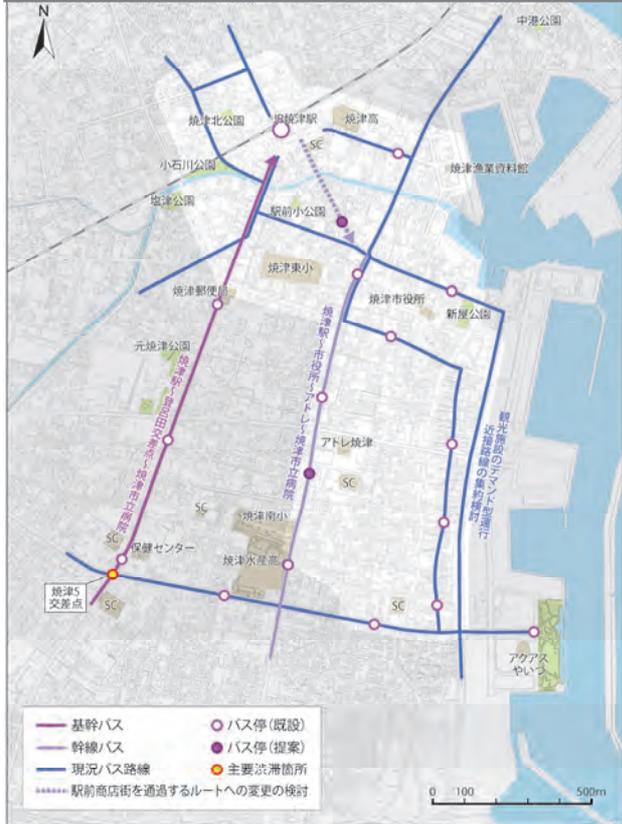
- 焼津駅C&R利用者の商店街回遊を促す駐輪場整備
- 観光施設等附置のレンタサイクルの増設

焼津中心市街地交通計画（その2）

焼津中心市街地交通計画（その3）

- ◇焼津駅アクセス・沿線商業や公共交通施設アクセスを重視したバス経路の再検討
- ◇バス路線機能に応じたバス停配置の検討

- ◇歩行者・自転車優先を促す交通運用の検討
- ◇商店街集客にも寄与するP&R駐車場の整備
- ◇短距離自動車移動の自粛PR



- ◆焼津駅アクセス・沿線商業や公共交通施設アクセスを重視したバス経路の再検討
- ・焼津駅アクセスバス経路の検討
- ◆バス路線機能に応じたバス停配置の検討
- ・基幹バス路線の走行性向上(焼津駅～登呂田交差点～焼津市立総合病院の急行便導入やPTPSの導入検討)
- ・幹線バス路線の公共施設や商店街への近接性向上(焼津駅～市役所～アトレ間のバス停間距離の短縮化)
- ・近接するバス路線の集約検討、観光拠点連絡路線のデマンド運行やジャンボタクシー化等の検討

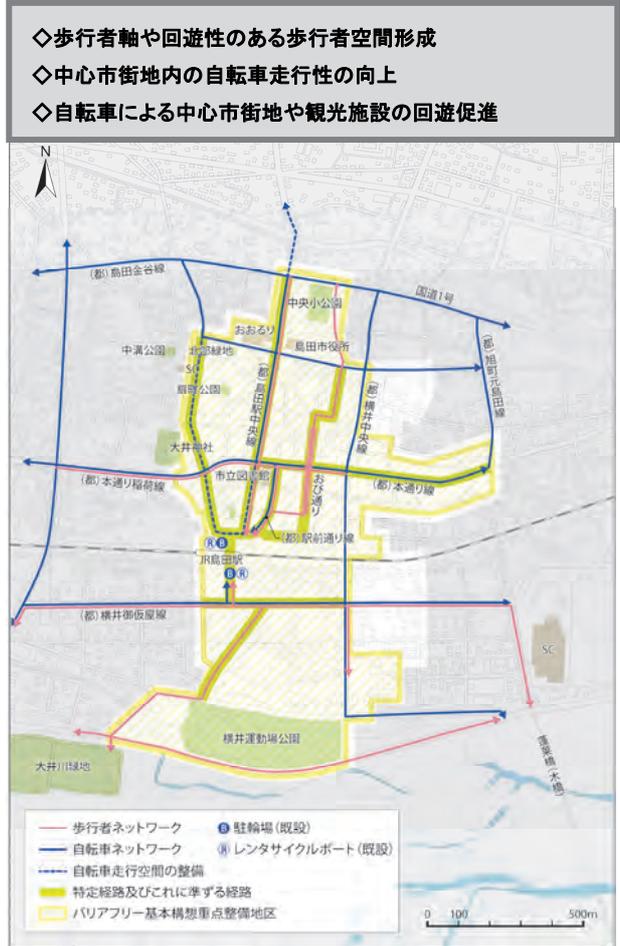
- ◆歩行者・自転車優先を促す交通運用の検討
- ・区内自動車流入の抑制や速度低下等の施策の促進(通学路における交通安全への取組のさらなる推進)
- ◆商店街集客にも寄与するP&R駐車場の整備
- ・焼津駅のP&R利用者の商店街回遊のしやすい位置の駐車場集約(平日P&R型利用、休日商店街来訪者利用)
- ・焼津駅周辺の小規模駐車場の集約による歩行者との交錯削減(歩きやすさの向上)
- ◆短距離自動車移動の自粛PR
- ・短距離自動車移動の徒歩・自転車利用への転換PR

(5) 島田中心市街地

島田中心市街地の現状と課題

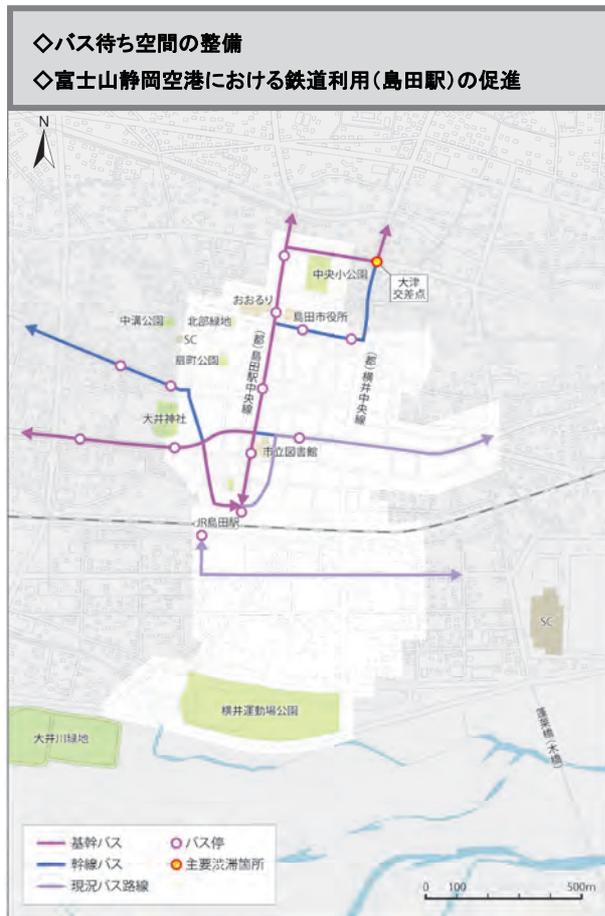
島田中心市街地	現状・交通問題	課題
歩行者	・JR島田駅から市役所方面に歩行者軸が形成されている ・また、中間に位置する図書館(おびりあ)を目的地とする動きが多い	中心市街地内の歩行者軸への歩行者集約(賑わいの形成) 高齢者増加に備えた休憩施設等の整備
自転車	・休日自転車利用では図書館(おびりあ)を目的地とする動きが多い ・レンタサイクルサービスが行われているが、蓬萊橋や大井川緑地など周辺観光施設への誘導PRが不足	(都)島田駅中央線、(都)本通り線の自転車軸の自転車安全性や走行性の向上 観光来訪者の自転車回遊を促す周辺サイクリングロードの設定・整備
バス	・バス利用者はほとんど見られない	中心市街地内のバス利用者がほとんど見られない
鉄道(駅前広場、鉄道交差)	富士山静岡空港への最寄駅であり駅前広場は整備されているが、中心市街地への回遊は見られていない	島田駅乗客数は約6千人/日あり、鉄道利用者の商店街回遊の促進 富士山静岡空港への最寄駅としての機能発揮
自動車	・国道1号大津交差点が渋滞交差点となっている ・中心部の来訪者は80%自動車利用であり、目的施設から回遊する動きは見られない ・自動車で来訪する問題点として「空いている駐車場が分からない」との指摘が多い(50%)	(都)横井中央線整備(国道1号接続区間)により中心市街地の外郭が強化されることを生かし、中心市街地内の通過交通排除や地区内通過交通の低速度化の促進
まちづくりの動向	・第3回PTから私事来訪者(PT集計)が減少している	

島田中心市街地交通計画(その1)



- ◆歩行者軸や回遊性のある歩行者空間形成
- ・(都)島田駅中央線、(都)駅前通り線、(都)本通り線、(都)本通り稲荷線、おび通り(歩行自転車専用道)による回遊ルートの強化
 - ・歩行者の安全性や快適性を高める(都)島田駅中央線での沿道公共施設や商業施設と連携した魅力向上
 - ・東西方向の歩行者軸の明確化
 - ・道路附属施設の適正な維持管理
- ◆中心市街地内の自転車移動性の向上
- ・(都)島田駅中央線、(都)本通り線等による中心市街地内自転車ネットワークの整備
 - ・歩行者と自転車の分離表示、自転車の走行位置の明確化
 - ・自転車と自動車の混在となる区間(幅員不足区間)の自動車速度抑制施策の検討
 - ・自転車利用のルール指導
- ◆自転車による中心市街地や観光施設の回遊促進
- ・レンタサイクル施設やPRの充実、公共施設や観光施設等を結ぶサイクリングネットワークの設定整備

島田中心市街地交通計画（その2）



島田中心市街地交通計画（その3）



- ◆バス待ち空間の整備
- ・基幹バス路線(島田駅～市役所～島田市民病院)となる(都)島田駅中央線のバス停周辺の整備(沿道施設との連携によるポケットパーク化等)
- ◆富士山静岡空港における鉄道利用(島田駅)の促進
- ・鉄道利用(島田駅)のPR、時刻表等の情報提供
 - ・島田駅周辺の観光施設や駅を起点とした回遊ルートの整備PR
 - ・幹線バス路線(島田駅～富士山静岡空港)利用の促進PR

- ◆中心市街地の外郭道路の強化と合わせた、中心市街地内幹線道路機能分担の明確化
- ・(都)横井中央線の中心市街地への自動車アクセス動線としての機能向上
 - ・中心市街地来訪者用駐車場の(都)横井中央線沿線等での確保(これにより中心市街地内回遊者の増加を促す(例.(都)横井中央線沿いに島田図書館無料駐車場を確保)

7-2 中山間地交通計画

中山間地交通の問題点や課題、これに対応する交通施策の方向性を以下のとおり提案します。

現状・問題点

- 中山間地交通は自動車分担率が75%（都市圏平均55%）
- 中山間地域外からの通勤・私事交通も多い

- 中山間地域内利用は通学、医療施設バス停利用が多い
- 支線の端末区間の利用者数は非常に少ない
- バス乗客の半数は中心市街地内バス停に向かう
- 将来交通量は2/3に減少
- デマンド運行、乗継結節点整備に取り組みが進められている

- 生活交通維持のニーズは大、維持協力への意識は高い
- 中山間地人口は減少、高齢者数は現状維持
- 災害や救急医療、生活不便さへの不安が多い

課題

〈道路整備の推進〉

- 本都市圏の中山間地域は独立した圏域ではなく、市街地と結びついた日常生活が行われており、中山間地域と市街地を結ぶ交通網の整備や維持が重要

〈生活交通の維持〉

- 中山間地の生活交通は生活に欠かせない交通であり維持が必要維持確保には需要に応じた運行や需要促進が必要

〈住民、事業者、行政相互協力〉

- 住民、事業者、行政の役割と責任を明確にし、日常生活機能の集約化と合わせた検討が望まれる

中山間地域の交通施策

<道路整備の推進>

- 1) 災害への耐力強化やすれ違い困難箇所の解消等を図る、道路整備の継続推進

注：1.5車線整備等が進められている

<生活交通の維持>

- 1) 中山間地域と市街地部間の生活交通の需要に応じたサービス提供
- 2) 生活交通の利用目的に応じたデマンド運行等の導入や拡大検討
- 3) 乗継ターミナル整備により乗継ターミナルから中心市街地間のバス速達性向上や自動車等からバスへの転換促進
- 4) バス利用促進のPRやイベントの継続

注：デマンドバス運行は既の実施されている路線があるバス利用促進を狙いとしたイベント等PR施策（モビリティマネジメント）は既の実施されている

注：市営温泉施設など観光レクリエーション面での需要促進する取り組みが行われている

<住民、事業者、行政の相互協力による地域交通の維持検討>

- 1) 住民・事業者・行政の相互協力による中山間地域内の生活交通維持の検討

注：交通サービスの事例：デマンドバス、乗り合いタクシー、過疎地有償輸送、バス事業者と住民間の合意形成（サービス提供と利用者数目標の協定）など

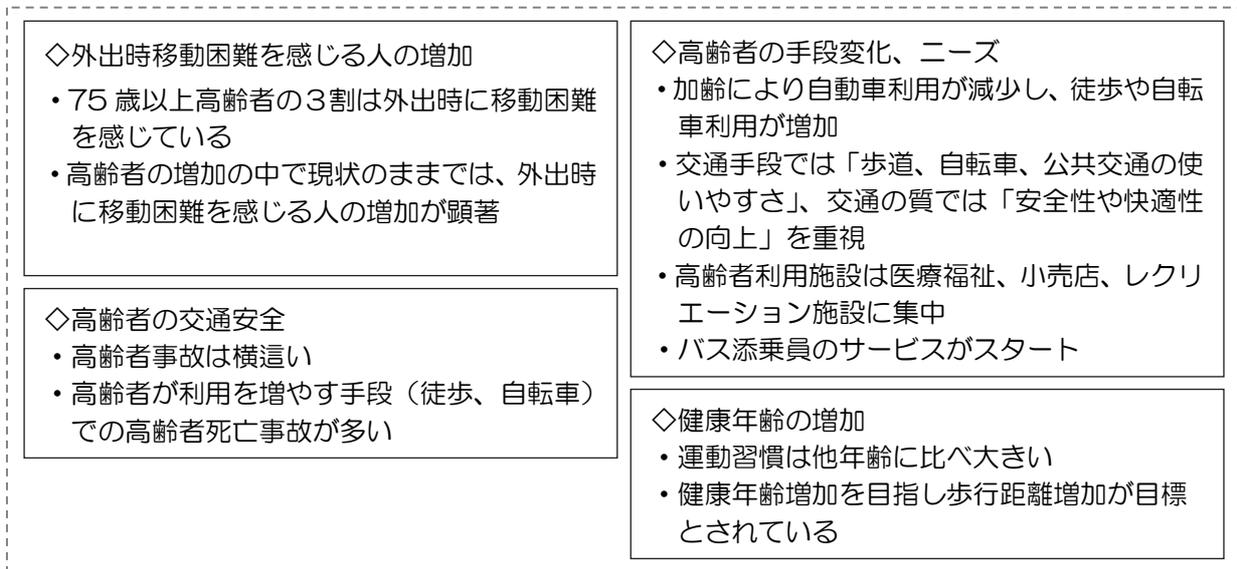
- 2) 中山間地における日常生活機能の集約化、これへの地域交通サービスの検討

7-3 高齢者や外出困難者の移動支援施策

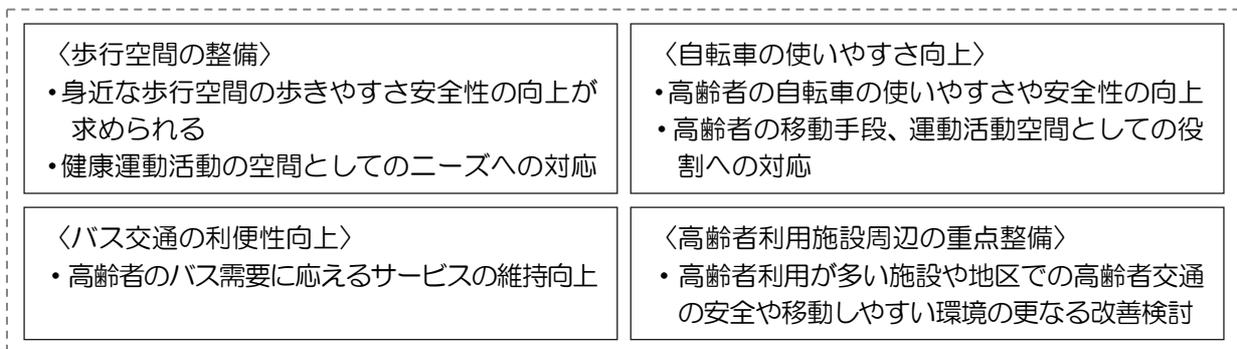
高齢者交通の問題点や課題、これに対応する交通施策の方向性を以下のとおり提案します。

注. 本検討での外出困難者には外出に際して多少困難を生じるが、杖や補助具があれば一人で外出できる人を含んでいます。

現状・問題点



課題



高齢者や外出困難者への移動支援施策

<歩行空間の整備>

- 1) 移動困難者が困らない歩行者空間の確保（バリアフリー基本構想の推進、車いす通行幅員確保、電線類地中化等による幅員確保）
- 2) 生活道路への交通流入を抑制する市街地幹線道路の整備
- 3) 住民等も参加した地区単位の走行速度抑制施策（ゾーン 30 等の交通規制、ハンプや車道部の狭さく化等）の検討
- 4) 高齢者の健康寿命増加支援を図る、ウォーキング・ジョギング空間を確保した道路による公園等のネットワーク化検討

<自転車の使いやすさ向上>

- 1) 高齢者の自転車利用に対応する自転車空間の整備、歩行者、自動車との空間分離の検討
- 2) 平面駐輪場の高密度な整備
- 3) 健康寿命増加を支援する自転車走行空間、自転車道の整備

<バス交通の利便性向上>

- 1) 病院福祉施設に向かう路線の維持
- 2) 高齢者利用が多い商店街等のバス停設置間隔の短縮化検討

<高齢者の目的とする施設周辺の重点整備>

- 1) 上記施策の高齢者利用が多い商店街、病院等周辺でのいたわりゾーン（シルバーゾーン）設定、商店主や施設管理者や高齢者参加による対策の検討
- 2) 高齢者用駐車場の拡大（ゆずりあい駐車場、高齢運転者等専用駐車区間の検討）

注1. いたわりゾーン:平成 11 年、高齢者が多く生活する区域をゾーン指定し、高齢者事故を防止するため信号機や交通規制に加え道路改良の働きかけ等、総合的に高齢者のための道路交通環境整備を図ると同時にドライバーの注意喚起を図るため設置したエリア。

注2. 車いす利用者等歩行が困難な方々に「利用証」等を交付し、駐車時に掲げてもらうことで、不適切な駐車を抑制する取組として「静岡県ゆずりあい駐車場」が進められている。

注3. 道路標識で指定されている高齢運転者等専用駐車場所では、高齢者等が運転し、公安委員会が交付した専用場所駐車標章

7-4 環境改善（低炭素社会実現）に資する交通施策

(1) 自動車依存状況と課題

都市圏には多くの渋滞箇所が残されており、適切な自動車利用へ転換することが必要です。都市圏では既にモビリティマネジメント施策（MM施策）に取り組まれています。自動車分担率増加の傾向は継続しており、施策の更なる推進が望まれます。

市区別に自動車通勤状況を見ると、静岡地域（葵区）の自動車依存率は低い。自区内々の自動車通勤者は多く、更なる自動車依存の低下を促すMM施策が必要です。また、静岡地域へは藤枝・焼津・島田地域からの自動車通勤も多く、都市圏全体におけるMM施策の推進が必要となっています。静岡市中心部はバス・自転車の利便性は高く、これを生かした手段転換が有効と考えられます。

清水区、藤枝市、焼津市、島田市は自市区内の自動車通勤が多く、自動車利用抑制強化が必要です。さらに、藤枝市、焼津市、島田市では中心市街地内居住者の短距離自動車通勤も見られ、移動距離に応じた適切な自動車利用を促す必要があります。

表 7-1 市区間通勤交通の自動車トリップ数、分担率

市区間通勤交通の自動車トリップ (トリップ)								
市区名	目的地							
	静岡市葵区	静岡市駿河区	静岡市清水区	藤枝市	焼津市	島田市	合計	
出発地	静岡市葵区	24,619	11,301	6,157	1,669	1,201	238	45,185
	静岡市駿河区	7,732	18,238	4,680	1,782	1,405	457	34,294
	静岡市清水区	5,258	6,249	33,944	567	413	93	46,524
	藤枝市	1,569	2,547	814	19,783	8,813	3,609	37,135
	焼津市	1,663	2,315	831	7,459	23,390	2,084	37,742
	島田市	567	484	244	3,420	2,712	17,168	24,595
	合計	41,408	41,134	46,670	34,680	37,934	23,649	225,475

市区間通勤交通の自動車分担率 (%)								
市区名	目的地							
	静岡市葵区	静岡市駿河区	静岡市清水区	藤枝市	焼津市	島田市	合計	
出発地	静岡市葵区	41.2%	58.6%	60.8%	80.4%	75.1%	54.0%	48.4%
	静岡市駿河区	33.7%	43.4%	64.2%	79.7%	77.5%	69.2%	44.5%
	静岡市清水区	42.6%	65.5%	55.1%	68.7%	64.8%	34.1%	54.6%
	藤枝市	31.6%	64.1%	52.9%	73.8%	88.1%	90.3%	72.4%
	焼津市	34.0%	61.9%	53.7%	85.5%	76.2%	85.1%	72.5%
	島田市	28.4%	46.8%	38.7%	94.2%	88.5%	75.3%	74.2%
	合計	38.7%	51.7%	56.4%	78.3%	79.3%	77.2%	57.5%

表 7-2 中心市街地への自動車通勤トリップ数

	目的地						備考
	静岡中心市街地	清水中心市街地	藤枝中心市街地	焼津中心市街地	島田中心市街地	計	
出発地	静岡市葵区	2,784	261	146	128	39	3,358
	静岡市駿河区	1,873	313	68	69	73	2,396
	静岡市清水区	1,109	1,905	67	20	0	3,101
	藤枝市	375	16	2,219	582	838	4,030
	焼津市	301	36	894	2,396	514	4,141
	島田市	122	0	431	133	4,241	4,927
	自動車通勤合計 ①	6,564	2,531	3,825	3,328	5,705	21,953
通勤全手段計 ②	46,091	6,731	5,850	4,690	8,564	71,926	
自動車通勤割合 ①/②	14.2%	37.6%	65.4%	71.0%	66.6%	30.5%	
手段転換可能性のあるトリップ ③	4,496	1,318	1,323	1,748	2,412	11,297	
手段転換可能性トリップ割合 ③/①	68.5%	52.1%	34.6%	52.5%	42.3%	51.5%	
中心市街地内居住者トリップ ④	120	0	533	383	1,599	2,635	
中心市街地居住者トリップ割合 ④/②	0.3%	0.0%	9.1%	8.2%	18.7%	3.7%	

(2) 環境改善（低炭素社会実現）に資するMM施策の提案

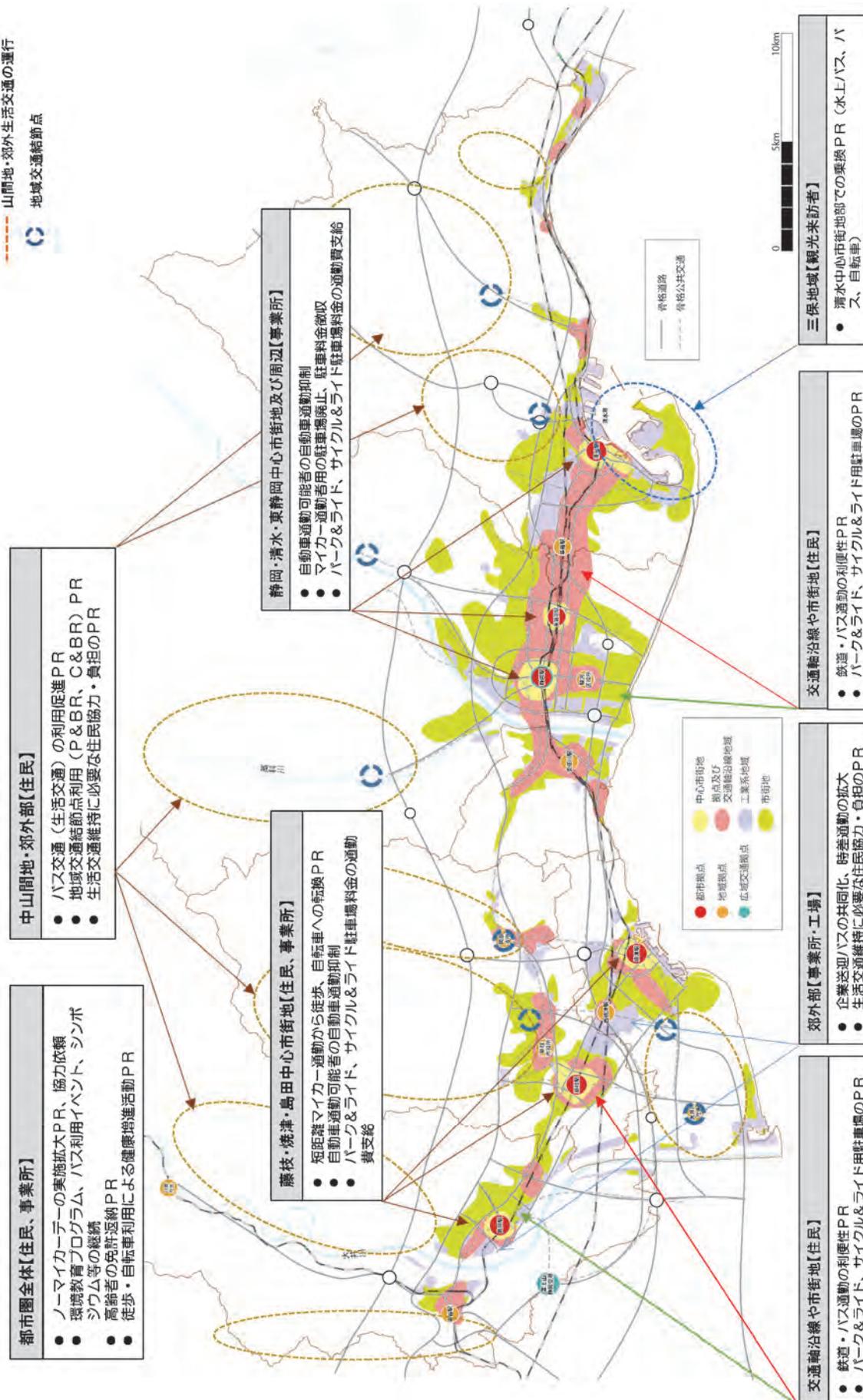


図7-2 モビリティマネジメント施策案の方向性

7-5 パーソントリップ調査データの防災関連計画等への活用

静岡中部都市圏における大規模災害としては、駿河トラフ・南海トラフ沿いの地震、それに伴う津波等が懸念されており、災害に強い交通網の整備等が課題となっています。大規模災害時の交通課題への対応として、大規模災害時を想定した道路構造や防災関連計画等の検討にパーソントリップ調査データを活用することが望まれます。

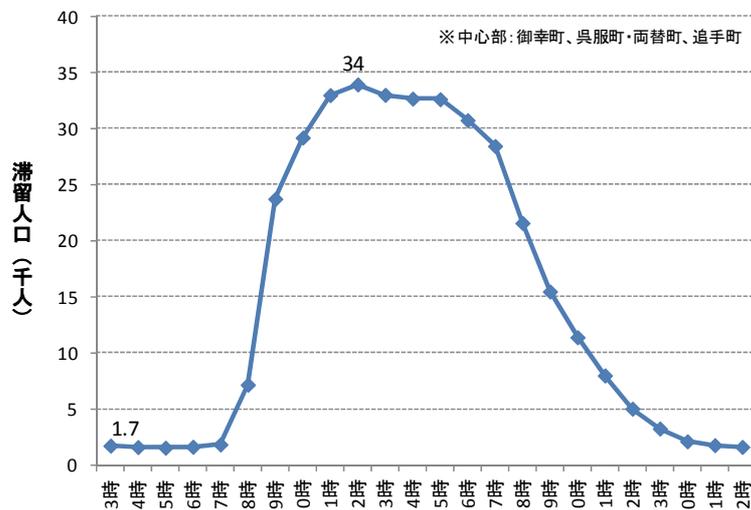


図7-3 静岡中心市街地の滞留人口の時間推移

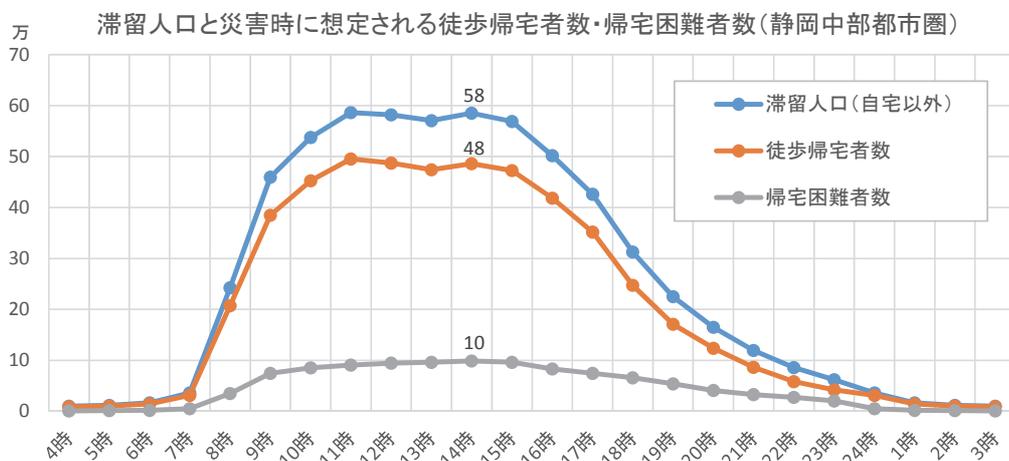


図7-4 徒歩帰宅者数、帰宅困難者数の推移(都市圏)

注.上図はパーソントリップ調査集計結果。PT調査データには、都市圏外からの通勤通学者や来訪者が含まれておらず、防災関連計画等の検討では、これを加える必要がある。(都市圏外からの通勤通学者は約4万人(H22国勢調査))

帰宅困難比率は、10km以下では0%、20km以上では100%とし、その中間では距離に比例するとした。