

1 調査名称：平成21年度富士市総合都市交通戦略策定調査

2 調査主体：富士市

3 調査圏域：岳南都市圏

4 調査期間：平成20年度～平成21年度

5 調査概要：

合併によって誕生した富士市は、複数の都市核を擁するとともに、人口密度の低い市街地が大きく広がった「拡散型」の都市構造となっており、交通体系はマイカーに強く依存している。

今後の人口減少や超高齢社会の到来を踏まえると、過度のマイカー依存からの脱却が必要であり、そのためには、マイカー以外の交通手段でも快適に移動できる環境が不可欠となっている。

このため、徒歩、自転車、公共交通、自動車などの適正化を図り、市民本位の便利な都市交通体系にするため、平成20年度富士市総合都市交通戦略策定調査の成果による総合的な交通のあり方や必要なハード・ソフト施策案を基に、政策目標の達成に向けたアウトカム指標を設定したうえで、施策の実施プログラム等を戦略的に定めた総合都市交通戦略を策定し、現状とまちの将来像を結び道すじを明らかにした。

I 調査概要

1 調査名：平成21年度富士市総合都市交通戦略策定調査

2 報告書目次

■ はじめに

1. 調査の目的
2. 調査内容

§ 1 都市交通の問題点と課題の整理

§ 2 政策目標等の設定

- 2-1 まちづくりの方向性
- 2-2 対象エリアの設定
- 2-2 政策目標の設定

§ 3 対策案の検討

- 3-1 既存計画の整理と分類
- 3-2 成果目標と既存計画との関連性
- 3-3 既存施策に関する考察

§ 4 施策パッケージの設定

- 4-1 成果目標と各施策の関連性
- 4-2 施策パッケージの体系化
- 4-3 施策パッケージとアウトカム指標の関連性

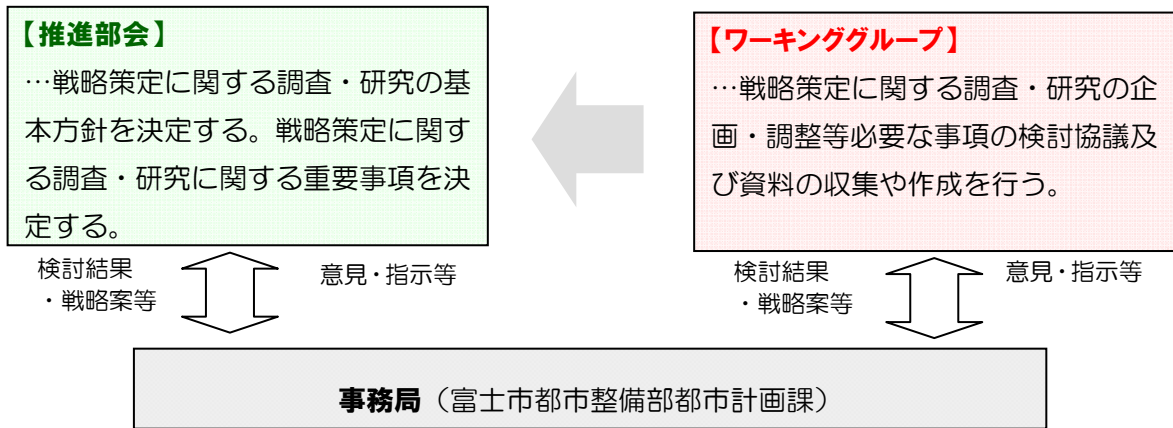
§ 5 整備効果の算出・評価とアウトカム指標の設定

- 5-1 アウトカム指標値の算出方法の基本的な考え方
- 5-2 アウトカム指標の算出

§ 6 施策展開手法の設定

- 6-1 施策パッケージの具体的な取り組みメニュー
- 6-2 進捗管理手法の設定

3 調査体制



4 委員会名簿等（平成21年度）

推進部会

	所属	役職等	氏名
アドバイザー	南山大学総合政策学部	准教授	石川 良文
オブザーバー	国土交通省中部地方整備局建政部都市整備課	課長	中西 賢也
	国土交通省中部運輸局企画観光部交通企画課	課長	栗原 弥生
部会員	国土交通省静岡国道事務所調査課	課長	山田 裕行
	国土交通省中部運輸局静岡運輸支局	首席運輸企画専門官	梶川 真一
	静岡県企画部交通政策室	室長	塚本 高士
	静岡県建設部都市局都市計画室	室長	増島 康行
	静岡県建設部都市局街路整備室	室長	田村 一夫
	静岡県富士土木事務所	技監	鈴木 克英
	静岡県警察本部交通部交通規制課	交通規制指導官	中嶋 晴隆
	静岡県富士警察署	交通担当次長	鈴木 宏哉
	富士市町内会連合会	会長	杉山 由隆
	富士急静岡バス株式会社	専務取締役	土屋 忠男
	岳南鉄道株式会社	取締役社長	三浦 政秀
	富士市建設部	部長	田中 豊
	◎ 富士市都市整備部	部長	鈴木 利幸

◎：部会長

ワーキンググループ

	所属	役職等	氏名
◎	国土交通省中部地方整備局建政部都市整備課	課長補佐	永田 耕之
	静岡県建設部都市局都市計画室	主幹	田村 英樹
	静岡県建設部都市局街路整備室	主幹	勝又 泰宏
	静岡県富士土木事務所企画検査課	係長	飯田 温
	静岡県富士土木事務所都市計画課	主幹	大久保 裕之
	富士市建設部街路整備課	課長	大石 光範
	◎ 富士市都市整備部都市計画課	課長	加藤 裕一

◎：グループ長

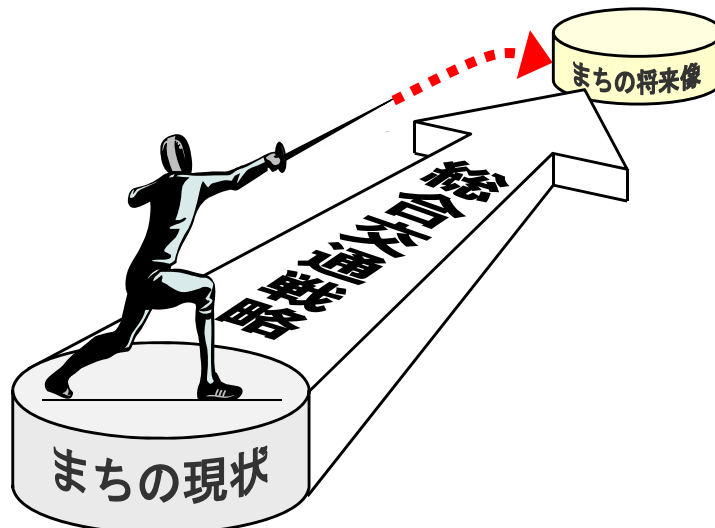
II 調査成果

1 調査目的

合併によって誕生した富士市は、複数の都市核を擁するとともに、人口密度の低い市街地が大きく広がった「拡散型」の都市構造となっており、交通体系はマイカーに強く依存している。

今後の人口減少や超高齢社会の到来を踏まえると、過度のマイカー依存からの脱却が必要であり、そのためには、マイカー以外の交通手段でも快適に移動できる環境が不可欠となっている。

このため、徒歩、自転車、公共交通、自動車などの適正化を図り、市民本位の便利な都市交通体系にするため、現状とまちの将来像を結ぶ「道すじ」として、政策目標と設定した上で、具体的な施策の実施プログラム等を戦略的に定めた総合都市交通戦略を策定するものである。

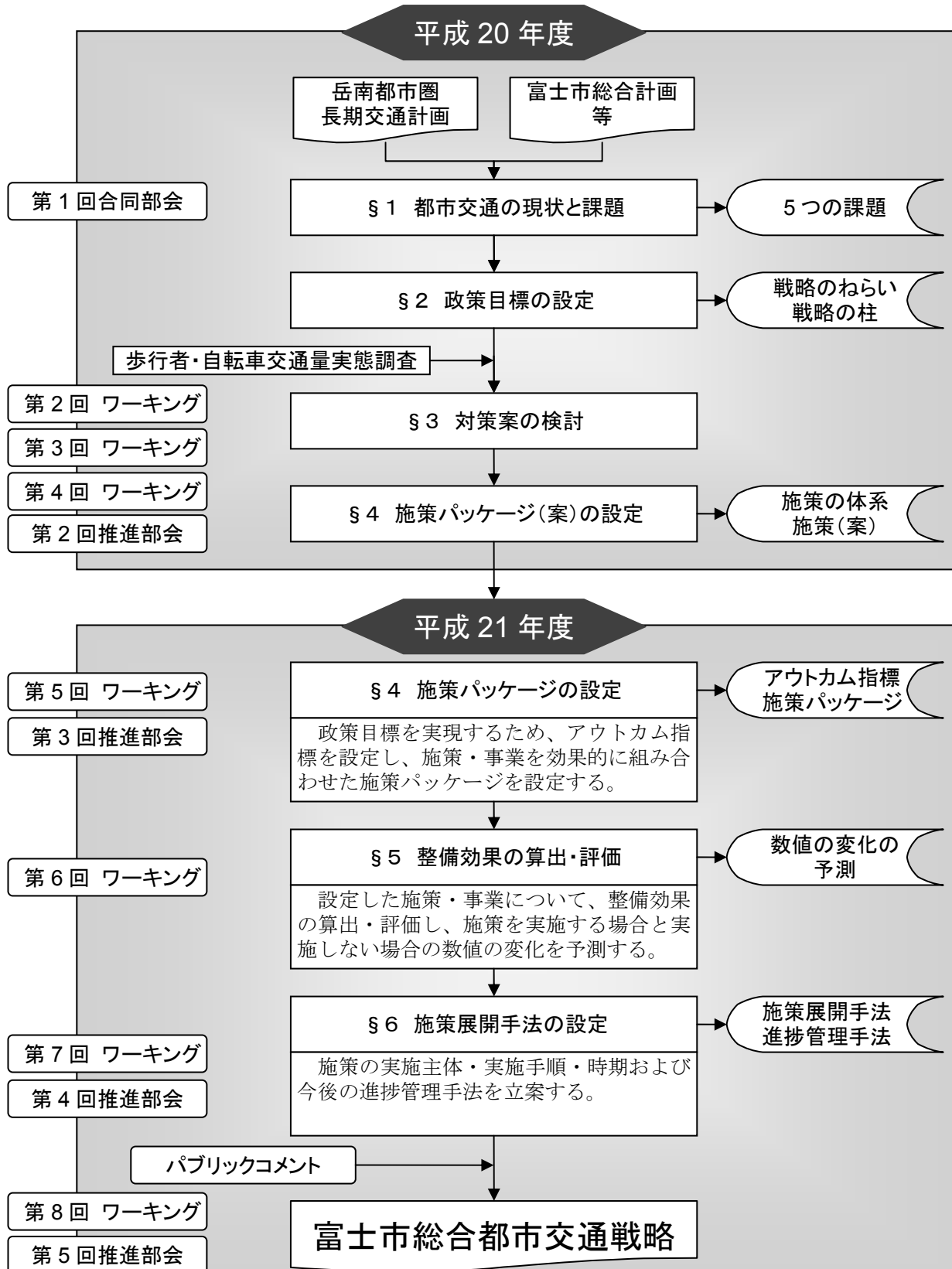


平成20年度の調査では、平成16年度から3カ年をかけて実施した総合交通体系調査による概ね20年後の「あるべき姿」を示した長期交通計画を上位計画（ベース）として、富士市の都市交通の現状等を把握し、問題点や課題を整理したうえで、政策目標等（戦略のねらい）を設定し、複数の施策パッケージ（案）を設定した。

2カ年目である平成21年度は、戦略のねらいを実現するためのアウトカム指標と施策・事業を効果的に組み合わせた施策パッケージを設定し、数値の変化を予測し、また、施策パッケージを構成する施策の実施主体、実施手順、時期などの施策展開手法や今後の進捗管理手法を設定し、徒歩、自転車、公共交通、自動車などの都市交通によって、「まちの現状」と「まちの将来像」を結ぶ「方法や手順」を明らかにすることを目的として実施するものである。

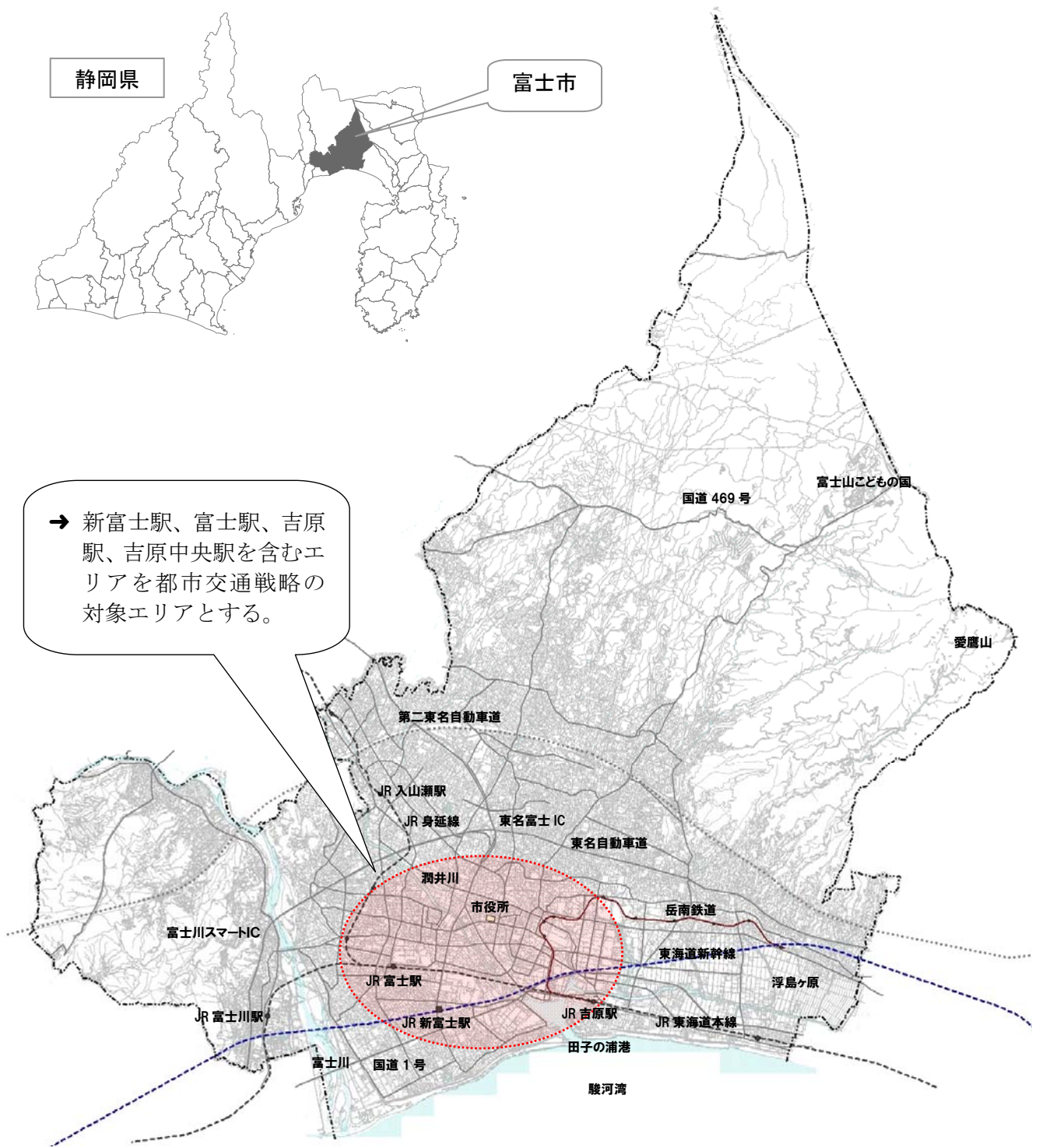
2 調査フロー

平成 21 年度は、平成 20 年度の調査成果を踏まえ、アウトカム指標と施策パッケージを設定し、施策・事業の実施による数値の変化を予測し、施策展開手法や今後の進捗管理の立案を実施した。



3 調査圏域図

まちの将来像（コンパクトなまちづくり）や戦略の事業スピードを勘案すると、的を絞った区域設定が必要になる。富士市総合都市交通戦略では、新富士駅、富士駅、吉原中央駅、吉原駅などを含むエリアを対象区域（戦略を先導的に実施するエリア）とした。



都市交通戦略の対象エリア

4 調査成果

§1 都市交通の現状と課題

都市交通の現状や課題は、市民が「どういった交通手段を選ぶか？」という個人選択の問題だけではなく、都市としての特徴（まちの抱えている状況）に強く影響される。

富士市の都市としての特徴は、自動車への強い依存と低密度な市街地の拡散であり、これらの特徴に起因して、都市交通に係るさまざまな問題点が顕在化している。

● まちの抱えている状況（2つの特徴）

都市の交通特性

1 富士市民の移動手段は、自動車に強く依存している！

富士市民の日常の移動手段の割合は、自動車が最も高く、71%となっている。



都市の構造（まちのつくり）

2 低密度な市街地が拡散している！ → 拡散型都市構造

DID 人口密度は 41.3 人/ha と、全国平均（61.7 人/ha）を大きく下回っている。



● 都市交通の問題点（5つの顕在）

1 道路混雑の発生

…本市の中心部では、道路の混雑度が高い。

2 交通事故の多発

…高齢者が引き起こす交通事故は、9年間で2.7倍になっている。

3 負のスパイラルに陥っている公共交通

…マイカーの急激な普及などにより、公共交通の利用者数は減少傾向にある。

4 中心市街地の衰退

…吉原商店街における年間販売額は、7年間で約半分以下になっている。

5 未整備箇所が多く残っている道路

…積極的に道路整備を進めてきたが、進捗率はそれほど上がっていない。

● 都市交通の課題（5つのマスト）

自動車への強い依存と市街地の低密度化という都市特性を背景として、都市交通の問題点が顕在化している状況から、都市交通の課題を以下の5点に集約した。

課題1 経済的損失の少ない交通体系の実現に向け、幹線道路の混雑を緩和すること

課題2 安全・安心な暮らしの実現に向け、交通事故を削減すること

課題3 誰もが自由に移動できるよう、公共交通を軸とした交通体系を構築すること

課題4 都市の魅力が高まるよう、中心市街地に寄与する交通環境を創出すること

課題5 選択と集中による道路整備により、都市運営の効率化を図ること

§2 政策目標の設定

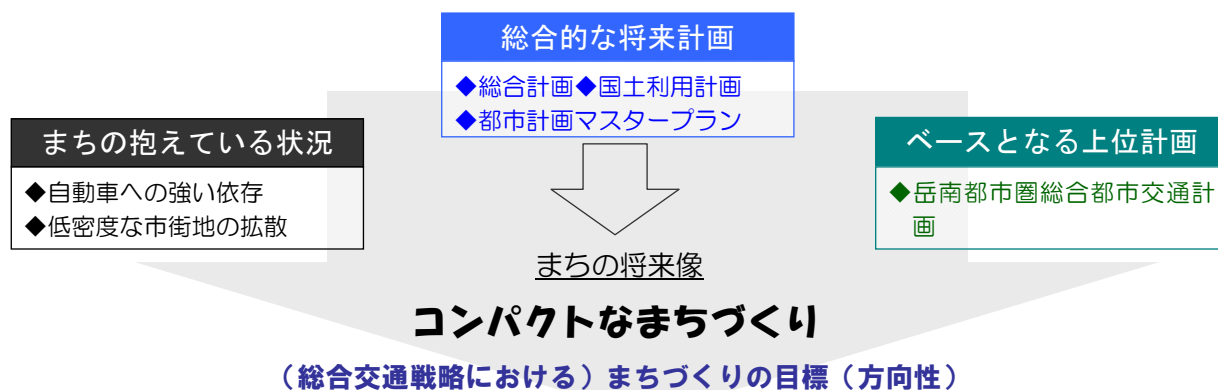
● (総合交通戦略における) まちづくりの目標 (方向性)

まちの将来像 (=コンパクトなまちづくり) やまちの抱えている状況、ベースとなる上位計画および最近のまちづくりのキーワードから、「公共交通を軸とした『コンパクトで活力ある』まちづくり」を(総合交通戦略における)まちづくりの目標(方向性)とした。

◇ 公共交通を重視した集約型都市構造の実現、バランスのとれた交通体系

*まちづくりのキーワード

- ☆人口減少・超高齢社会の到来、地球環境問題の深刻化、厳しい財政制約
- ☆持続可能なまち、需要追従型から目標達成型への転換、選択と集中
- ☆公共交通を重視した集約型都市構造の実現、バランスのとれた交通体系



「公共交通を軸とした『コンパクトで活力ある』まちづくり」

● 政策目標 (戦略のねらい)

交通戦略は短期間に効果を発揮することが必要であり、早期に解決すべき緊急課題に対応することが重要である。都市交通の課題を踏まえ、緊急に対応すべき課題を整理した。

自動車に依存した生活スタイル

緊急に対応すべき課題

財源問題 (道路整備は選択と集中)

高齢ドライバーの事故増加

公共交通利用者の減少

中心市街地の衰退

緊急に対応すべき課題を解決するためには、徒歩・自転車及び公共交通による移動が自動車による移動と遜色なく両立し、市民の日常的な移動に際して、選択可能となることが必要である。併せて、歩行者や公共交通が主役の、安全・安心で、バランスのとれた交通体系の実現が求められている。

したがって、「さまざまな交通手段での安全・安心で快適な移動の実現」を政策目標(戦略のねらい)とした。

政策目標 (戦略のねらい)

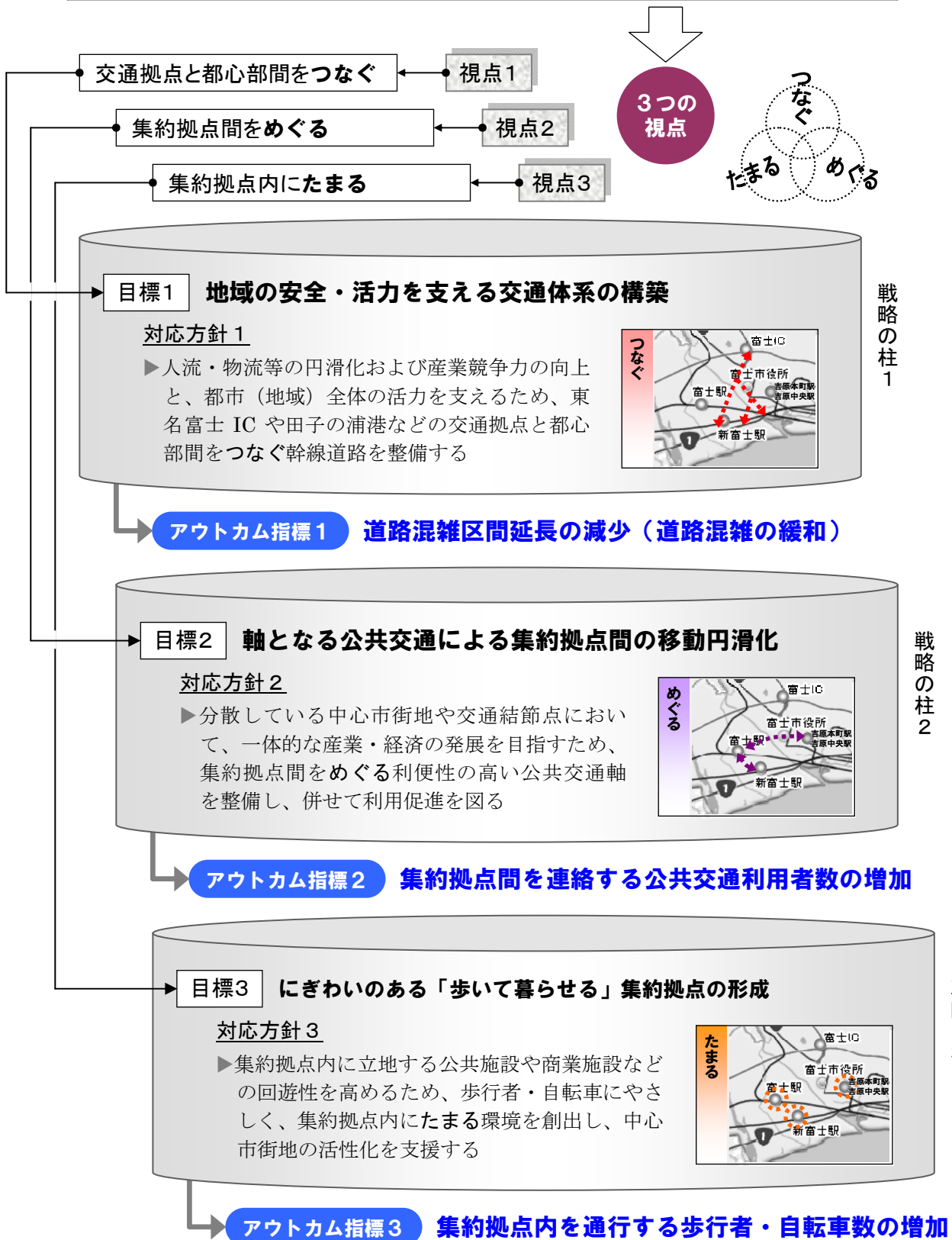
さまざまな交通手段での安心・安全で快適な移動の実現

● 戦略の柱（戦略のねらい）

政策目標（戦略のねらい）を実現するため、3つの視点から戦略の柱（戦略の目標）とアウトカム（成果）指標を設定した。

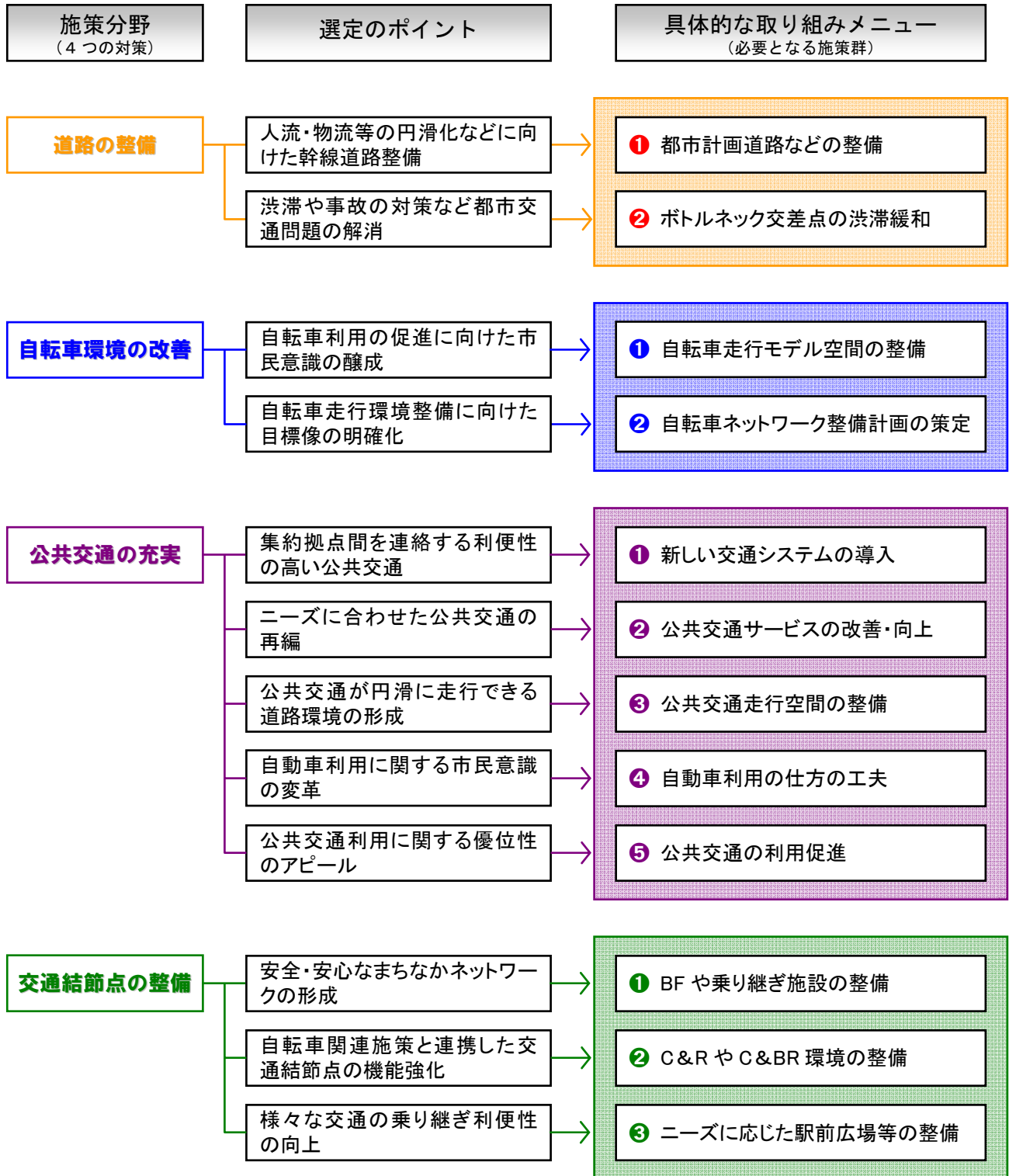
政策目標（戦略のねらい）

さまざまな交通手段での安心・安全で快適な移動の実現



§ 3 対策案の検討

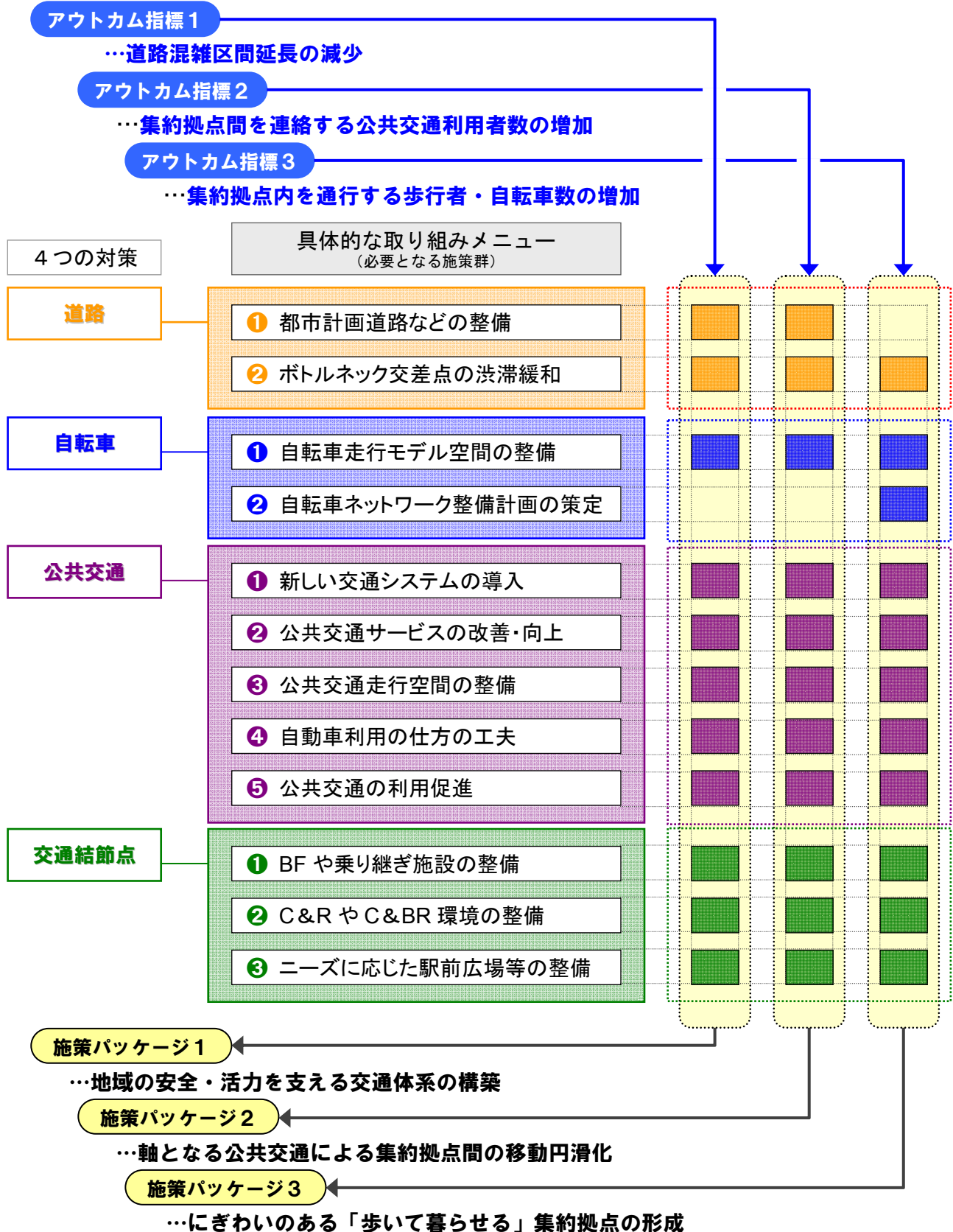
政策目標で定めた 3 つの柱（視点）を実現するためには、徒歩、自転車、公共交通、自動車等の都市交通の適正化を図る必要があります。このため、施策分野を 4 つに大別し、選定のポイントを整理し、12 の具体的な取り組みメニュー（必要となる施策群）を検討しました。



§4 施策パッケージの設定

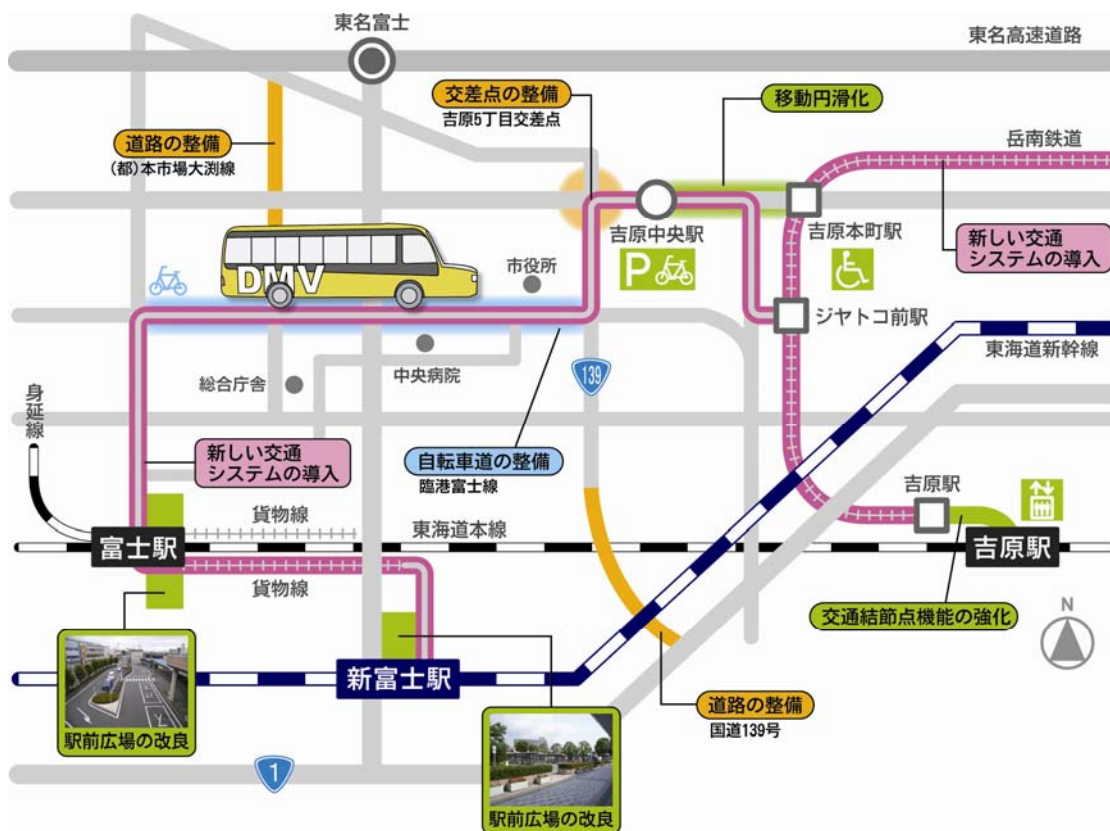
● 施策パッケージの設定

設定したアウトカム指標の達成に向け、4つの対策（道路の整備、自転車環境の改善、公共交通の充実、交通結節点の整備）に大別される個別施策を効果的に組み合わせた施策パッケージを設定しました。



● 具体的な取り組みメニュー

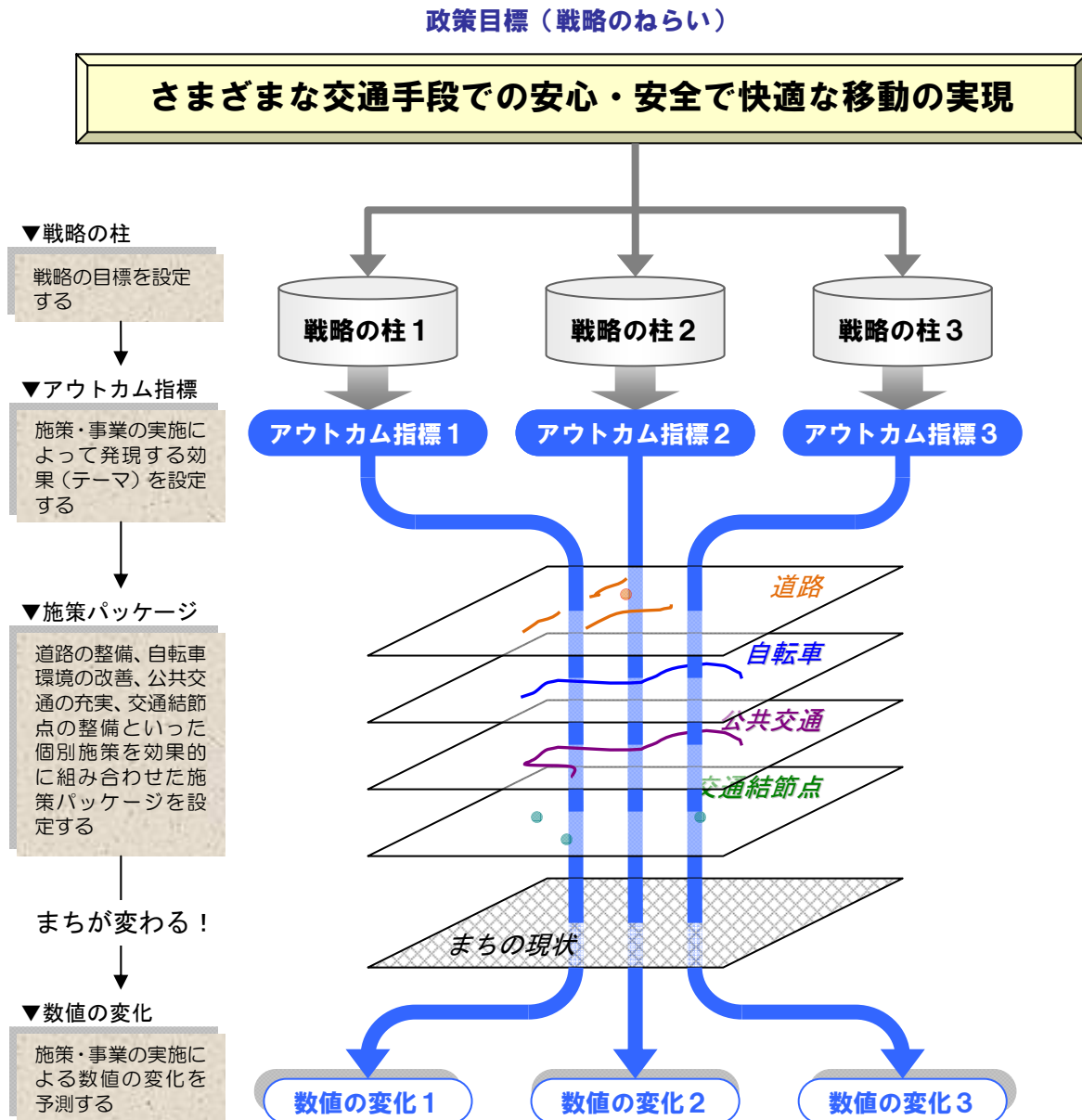
戦略のねらいである「さまざまな交通手段での安心・安全で快適な移動の実現」を目指すため、総合交通戦略で位置づける具体的な取り組みメニューを整理しました。



4つの対策／取り組みメニュー		概要
道路	① 都市計画道路などの整備	自動車交通の円滑化に向け、重点的に整備すべき都市計画道路などの路線・区間を選択(明確化)し、集中的な整備を実施する。
	② ボトルネック交差点の渋滞緩和	交通渋滞の緩和に向け、ボトルネックとなっている交差点において、交通容量を増大させる方策を検討し、具体的な事業を実施する。
自転車	① 自転車走行モデル空間の整備	自転車需要が多く、主要な交通拠点を結ぶ区間を「自転車走行モデル区間」とし、自転車走行環境の整備について、検討し、具体的な事業を実施する。
	② 自転車ネットワーク整備計画の策定	自転車を都市交通システムのひとつとして明確に位置づけ、自転車に係る基本的な計画を策定し、走行環境のネットワーク化などを検討し、事業を実施する。
公共交通	① 新しい交通システム(DMV)の導入	利便性の高い公共交通軸を形成し、シームレスなネットワークを構築するためDMVの事業化を推進し、供用開始に向けた取り組みを展開する。
	② 公共交通サービスの改善・向上	公共交通サービスの向上に向け、路線バスやコミュニティバスなどの走行施設、停車施設、運賃制度について検討し、改善を図る。
	③ 公共交通走行空間の整備	公共交通の快適な走行空間を形成するため、定時性を向上させる方策や交差点での優先方策について検討し、具体的な事業を実施する。
	④ 自動車利用の仕方の工夫	過度の自動車依存からの脱却を図り、自動車の賢い使い方を促進するため、モビリティ・マネジメントによる意識啓発を継続的に実施する。
	⑤ 公共交通の利用促進	公共交通に対する関心を高め、利用者の拡大を図るため、公共交通に関するイベントなどのPI・PR活動を継続的に実施する。
交通結節点	① バリアフリーや乗り継ぎ施設の整備	交通結節点や中心市街地において、誰もが利用しやすい移動環境の創出と、移動円滑化の推進を目指し、バリアフリー化に対応した施設を整備する。
	② C&R や C&BR 環境の整備	交通結節点において、移動しやすい交通環境を創出するため、乗り継ぎの利便性を向上させる施設を検討・計画し、具体的な事業を実施する。
	③ ニーズに応じた駅前広場等の整備	本市の玄関口である交通結節点において、ハブ機能を充実させる施設の改良を検討し、具体的な事業を実施する。

§ 5 整備効果の算出・評価とアウトカム指標の設定

設定したアウトカム指標の達成に向け、道路の整備、自転車走行環境の改善、公共交通の充実、交通結節点の整備に大別される個別施策を効果的に組み合わせた施策パッケージを展開した場合の数値の変化（まちの変化）を予測しました。



● 数値の変化（まちの変化）

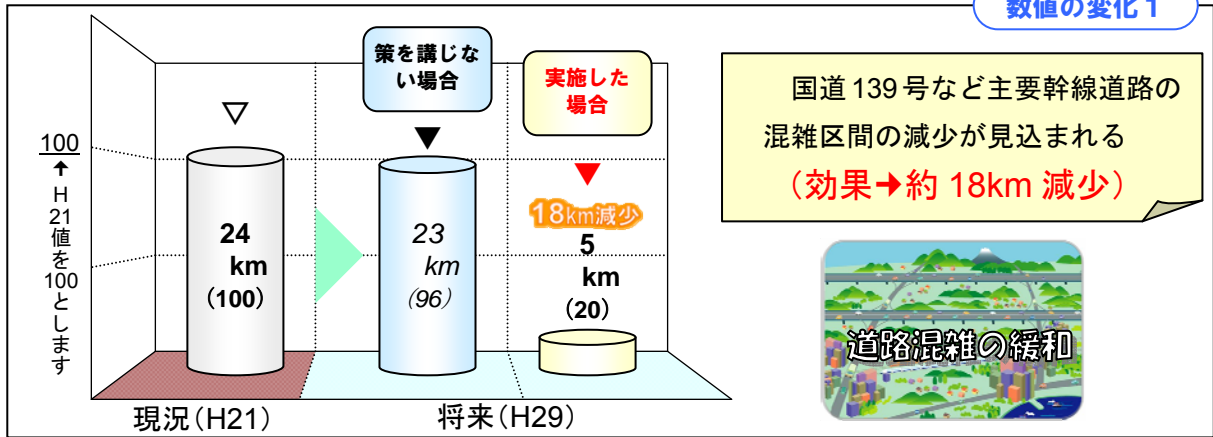
数値の変化（まちの変化）は、将来（平成 29 年度）の Without 値（策を講じない場合の値）と With 値（戦略による事業を実施した場合）をそれぞれ分析・算出し、予測した。

▼施策パッケージ1 (戦略の柱1)
地域の安全・活力を支える交通体系の構築

施策パッケージ1

アウトカム指標1 →道路混雑区間延長の減少(道路混雑の緩和)

数値の変化1

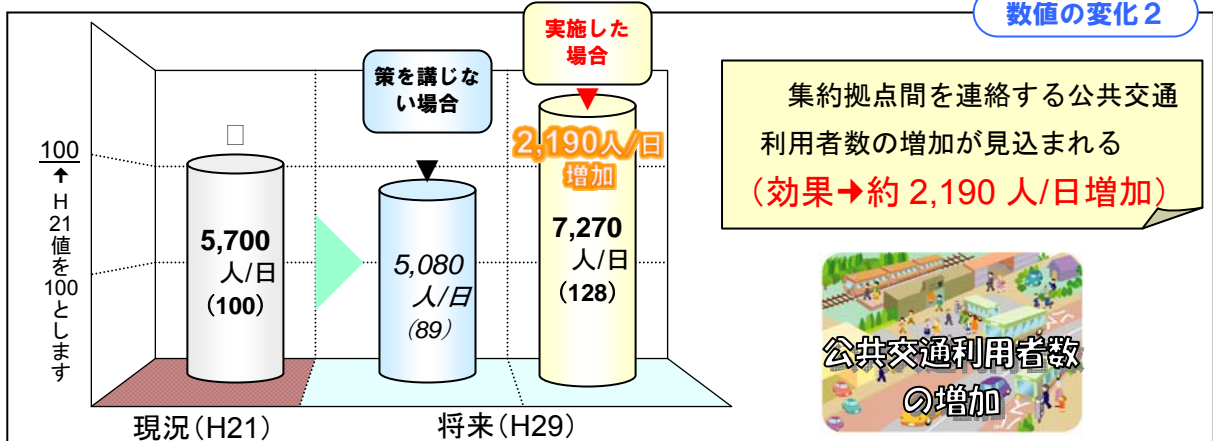


▼施策パッケージ2 (戦略の柱2)
軸となる公共交通による集約拠点間の移動円滑化

施策パッケージ2

アウトカム指標2 →集約拠点間を連絡する公共交通利用者数の増加

数値の変化2

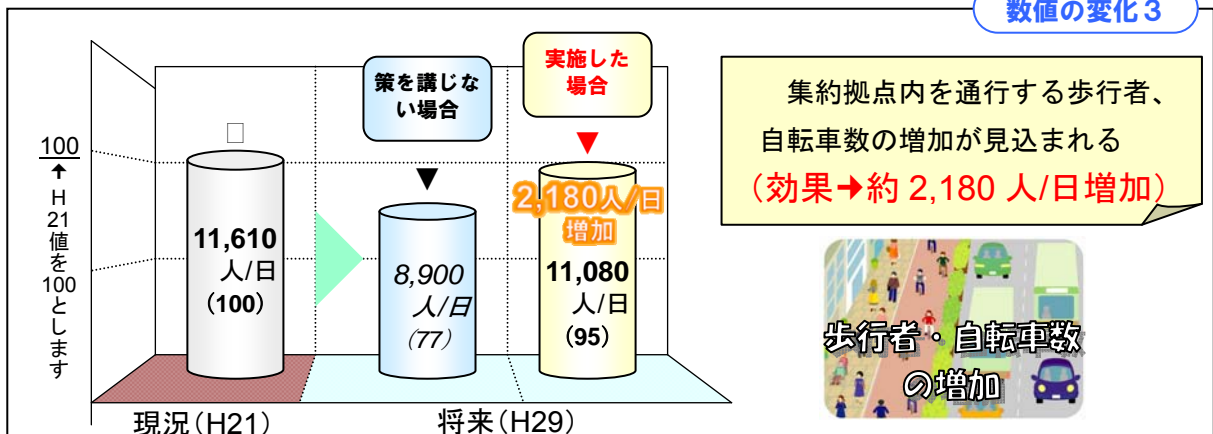


▼施策パッケージ3 (戦略の柱3)
にぎわいのある「歩いて暮らせる」集約拠点の形成

施策パッケージ3

アウトカム指標3 →集約拠点内を通行する歩行者・自転車数の増加

数値の変化3



§ 6 施策展開手法の設定

総合交通戦略を構成する施策の実施主体・時期を設定し、今後の進捗管理手法を立案した。

● 施策パッケージの具体的な取り組みメニュー

4つの対策／取り組みメニュー	実施主体	スケジュール(予定)							
		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
道路	① 都市計画道路などの整備	実施(継続路線)、検討・計画・実施(新規路線)							
	② ボトルネック交差点の渋滞緩和	検討・事業の実施							
自転車	① 自転車走行モデル空間の整備	検討・事業の実施							
	② 自転車ネットワーク整備計画の策定	計画 検討・事業の実施							
公共交通	① 新しい交通システム(DMV)の導入	事業化の推進・供用開始に向けた取り組み							
	② 公共交通サービスの改善・向上	検討・改善							
	③ 公共交通走行空間の整備	検討・事業の実施							
	④ 自動車利用の仕方の工夫	継続的に実施							
	⑤ 公共交通の利用促進	継続的に実施							
交通結節点	① バリアフリーや乗り継ぎ施設の整備	施設の整備							
	② C&R や C&BR 環境の整備	検討・計画・事業の実施							
	③ ニーズに応じた駅前広場等の整備	検討・事業の実施							

● 進捗管理手法の設定

総合交通戦略の着実な進行とその効果等の確認は、PDCA (Plan-Do-Check-Action) サイクルによって、継続的に施策の進捗状況(実施状況)を確認する。

また、戦略実施の中間時点と終了時点において、設定したアウトカム指標の達成度を評価(チェック)し、必要に応じて改善する仕組みを構築する。

