

1 調査名称：岳南都市圏総合都市交通計画予備調査

2 調査主体：富士宮市

3 調査圏域：岳南都市圏（富士市・富士宮市）

4 調査期間：平成26年度

5 調査概要：

岳南都市圏は、平成16年から18年までの3か年で総合都市交通体系調査を実施し、その後7年が経過している。昨今の地球温暖化を始めとする環境問題、少子高齢社会の到来など、社会経済を取り巻く状況が変化してきている中、本都市圏では、この7年間に新東名高速道路新富士インターチェンジの設置に伴い、アクセス道路の整備や第二東名IC周辺土地地区画整理事業による物流拠点の整備のほか、持続可能な公共交通への取り組みが進められている。また、今般の富士山世界文化遺産の登録によって観光客は急増しており、これらの要因により都市交通体系が大きく変化してきている。さらに、富士市と富士川町、富士宮市と芝川町との合併によって行政単位が変化し、岳南広域都市計画区域の再編も行ったところである。

このような社会情勢の変化に伴い、都市圏全体での将来を見据えた交通体系のあり方の再検証が急務となっている。そこで次期総合都市交通体系調査を平成26年度から実施することにより、新たな都市交通マスタープランを策定する。

I 調査概要

1 調査名：岳南都市圏総合都市交通計画予備調査

2 報告書目次

1 調査概要

- 1－1 調査目的
- 1－2 調査検討項目
- 1－3 実施スケジュール

2 調査対象範囲の検討

- 2－1 前回の調査対象区域
- 2－2 現在の生活圏の状況
- 2－3 本調査における調査対象区域の設定

3 計画課題（案）の抽出

- 3－1 計画課題（案）の抽出方法
- 3－2 近年における社会情勢の変化
- 3－3 地域の概要
- 3－4 ヒアリングによる各市のニーズ把握
- 3－5 将来構想・計画等
- 3－6 課題の整理
- 3－7 計画課題（案）の抽出

4 調査フレームの設定

- 4－1 既存調査データや新調査手法の活用方策の検討
- 4－2 調査全体フローの計画
- 4－3 課題に対応した実態調査等の検討

5 実態調査等の設計

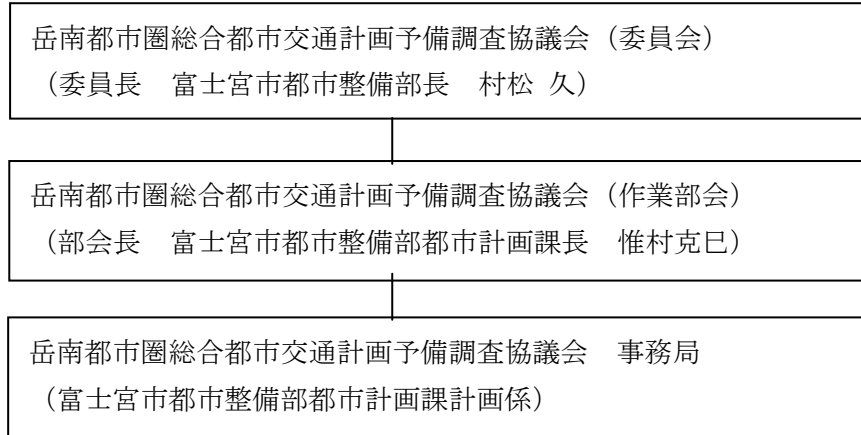
- 5－1 調査環境の悪化に対する対応策の検討（調査手法の検討）
- 5－2 ゾーニングおよび抽出率の設定
- 5－3 調査項目および調査票の設計
- 5－4 補完調査の設計
- 5－5 付帯調査の設計

6 調査体制の検討

- 6－1 調査全体スケジュールと調査体制の検討
- 6－2 PR や関係者の意見収集方法等の検討
- 6－3 実態調査に向けての準備

3 調査体制

岳南都市圏総合都市交通計画予備調査協議会
(委員会・作業部会)



4 委員会名簿等：

予備調査協議会「委員会」名簿

役 職	組 織 名	所 属	委 員 名
委員 長	富 士 宮 市	都市整備部長	村 松 久
副委員 長	富 士 市	都市整備部長	土 屋 俊 夫
委 員	富 士 宮 市	都市整備部都市計画課長	惟 村 克 巳
〃	〃	総務部市民生活課交通対策室長	高 野 裕 章
〃	富 士 市	都市整備部都市計画課長	榊 原 厚
特別委員	国 土 交 通 省	中部地方整備局企画部広域計画課課長補佐	柴 田 雅 洋
〃	〃	中部地方整備局建政部都市整備課課長補佐	坂 川 昌 義
〃	〃	中部地方整備局静岡国道事務所調査課長	小 森 和 弘
〃	静 岡 県	交通基盤部都市局都市計画課長	白 鳥 正 彦
〃	〃	交通基盤部都市局地域交通課長	宮 崎 隆 広
〃	〃	交通基盤部道路局道路企画課長	井ノ口 秀彦
〃	〃	富士土木事務所技監兼企画検査課長	松 井 三 千 夫

その他、平成 27 年度調査から協議会委員への就任を予定している学識経験者（東京工業大学 屋井鉄雄教授、埼玉大学 久保田尚教授、南山大学 石川良文教授）と意見交換を実施した

II 調査成果

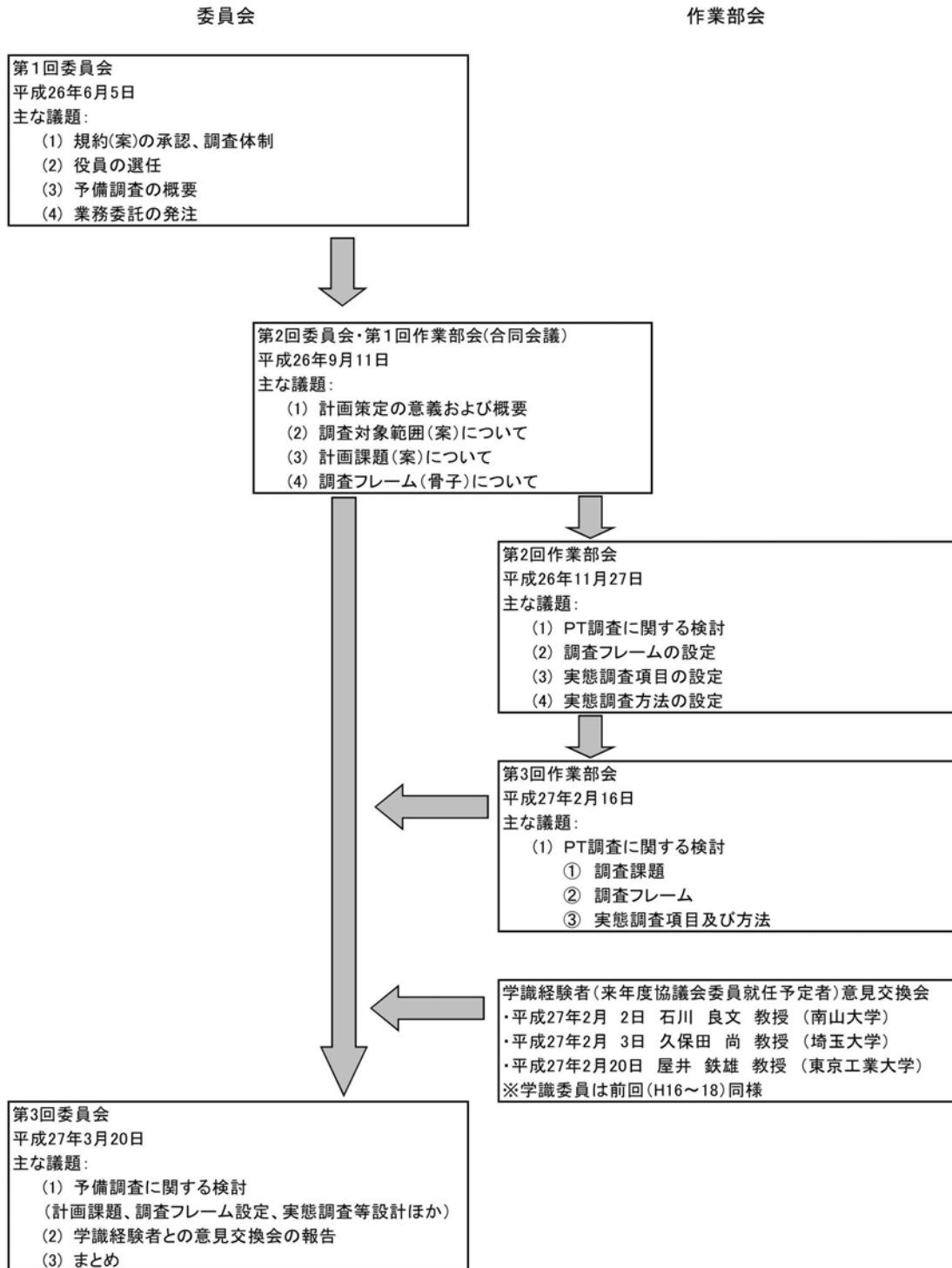
1 調査目的

岳南都市圏では第1回総合都市交通体系調査（平成16年～平成18年）から7年以上が経過し、この間に地球温暖化や少子高齢化社会、公共交通の衰退など社会を取り巻く状況が変化している。また、新東名高速道路などの大規模社会資本とそれに伴うアクセス道路の整備など、都市交通体系もまた複雑化している。さらには富士市と富士川町、富士宮市と芝川町の合併などによって行政単位も変化している。

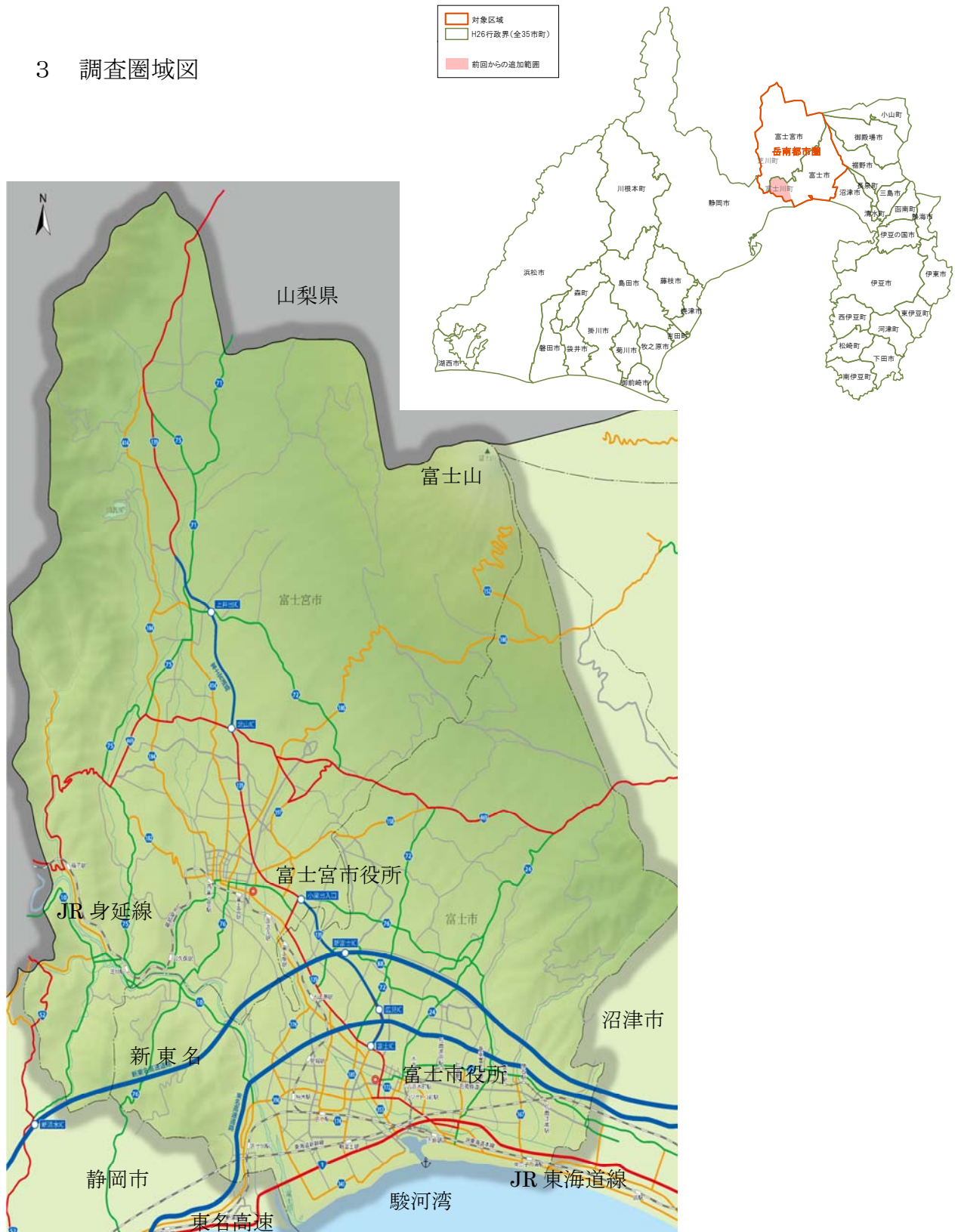
本調査では交通体系及び行動の変化を把握するとともに、それに伴う前回計画の見直しと将来を見据えた都市構造の再構築を図ることを目的として、第2回総合都市交通体系調査を平成27年度より実施し、新たな都市交通マスタープランを策定する。

2 調査フロー

平成26年度岳南都市圏総合都市交通計画予備調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1. 調査概要

調査目的

岳南都市圏では第1回総合都市交通体系調査（平成16年～平成18年）から7年以上が経過し、この間に地球温暖化や少子高齢化社会、公共交通の衰退など社会を取り巻く状況が変化している。また、新東名高速道路などの大規模社会資本とそれに伴うアクセス道路の整備など、都市交通体系もまた複雑化している。さらには富士市と富士川町、富士宮市と芝川町の合併などによって行政単位も変化している。

本調査では交通体系及び行動の変化を把握するとともに、それに伴う前回計画の見直しと将来を見据えた都市構造の再構築を図ることを目的として、第2回総合都市交通体系調査を平成27年度より実施し、新たな都市交通マスタープランを策定する。

本調査における調査対象区域の設定

本都市圏における現在の生活圏の状況を踏まえ、第2回調査の対象地域を富士市・富士宮市の2市とする。ただし、富士市は富士川町と合併しているため、新たに旧富士川町区域を対象区域に含む。

富士市	...	253,811 人	(旧富士市、旧富士川町)
富士宮市	...	133,678 人	(旧富士宮市、旧芝川町)

※H26/3/31 現在（住民基本台帳人口（外国人除く））

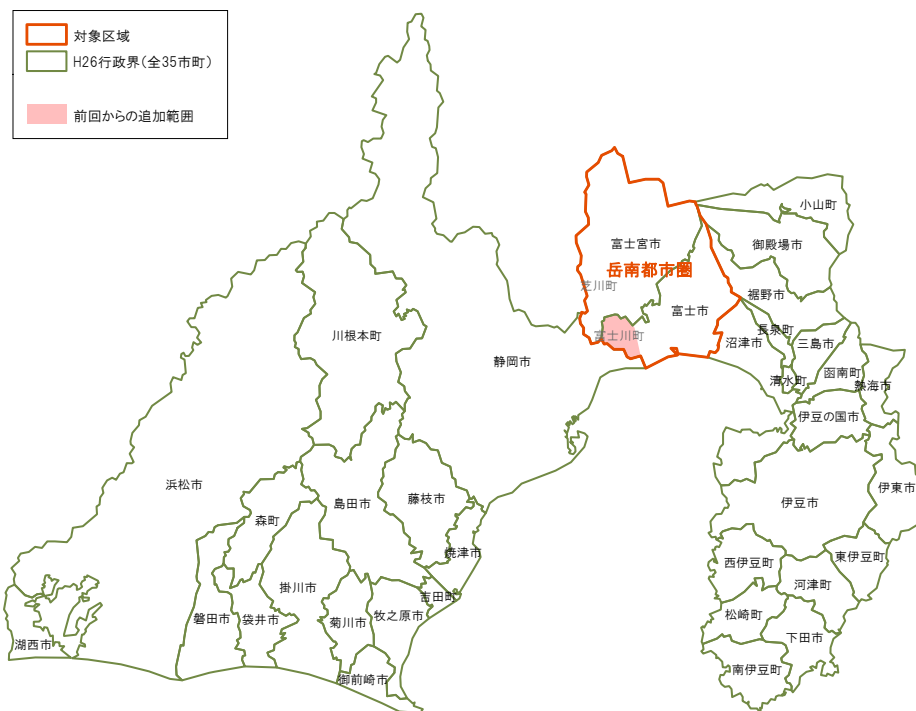


図 2-6 調査対象区域

2. 計画課題（案）の抽出

課題の整理

(1) 地域の都市交通課題

① 人口減少と高齢化の本格化

- ・平成 27 年には人口減少が予測され、高齢化率も 20%を超えるなど、これまでは長期将来的な課題と認識されてきた人口減少や高齢化が本格的に進んでいる。
- ・財政縮小や人口密度の低下、高齢者交通問題などが今後加速度的に進展していくことが予想され、総合的な都市・交通政策としての対応が求められる。

② 市町合併による都市域拡大と密度の低下

- ・富士市は富士川町と、富士宮市は芝川町と合併したことにより、市域が拡大するとともに拠点間の連絡性強化が求められる。
- ・人口集中地区面積の拡大、人口密度の低下には歯止めがかからず、現在よりもさらに非効率な都市構造に推移することが懸念される。

③ 富士、吉原、富士宮中心街の衰退傾向

- ・中心市街地における空き店舗の増加や中心駅の利用客数減少など、中心市街地の衰退と魅力低下の悪循環が進行している。
- ・今後は観光客数の増加も期待できることから、魅力ある中心市街地の形成と安全・安心な歩行者・自転車空間の形成が求められる。

④ 富士山の世界遺産登録と新東名の開通

- ・新東名高速道路の供用に伴い、富士 IC 及び新富士 IC が県内市町村および他都市圏の玄関口となったため、広域的な交流の促進が期待される。
- ・富士山世界遺産登録による観光交流の増加とともに、産業・生活面での広域連携を支えるための道路網の確保が必要不可欠となる。

⑤ 自動車依存型の交通行動と渋滞発生

- ・通勤交通の 7 割以上が自動車通勤であるなど、岳南都市圏は依然として自動車に依存した都市構造と交通行動が中心である。
- ・新東名の開通に伴い西富士道路や国道 139 号をはじめとして、都市圏内各所で渋滞が発生しており、安全・快適な道路交通体系の検討が必要である。

⑥ 公共交通の持続的な運営と強化

- ・両市ともに前回調査時点から公共交通施策の進展が目覚ましく、今後も持続的な運営と更なる公共交通サービスの充実が求められる。
- ・今後、持続的に公共交通の運営を行うためには、今回調査において公共交通利用に関する調査を充実するとともに、これまでの公共交通施策の評価と検証を行う必要がある。

(2) 社会情勢の変化

① コンパクト+ネットワーク型都市構造への転換

- ・2014年に公表された新たな「国土のグランドデザイン」においては、地域の多様性と連携を強める「コンパクト+ネットワーク」型都市構造を掲げている。
- ・前回調査でも検討されてきた集約型都市構造の理念をさらに具体化し、実現性の高い戦略へと結びつけるための努力が求められる。

② 低炭素都市形成への要請

- ・エコまち法の策定など、低炭素都市形成への要請が高まっており、環境に優しい都市構造や、都市活動の実現が都市計画において必要不可欠になりつつある。
- ・環境に優しい交通手段の積極的な活用や、移動距離の抑制など、日常交通において実施可能な取り組みを都市全体と個人の双方で進める取り組みが必要である。

③ マルチモーダル・ユニバーサルな交通環境の確保

- ・交通政策基本法により、自治体や交通事業者の責務が明文化されるとともに、高齢者をはじめとした移動制約者に対しても日常生活に必要な交通手段を確保することが必要不可欠となる。
- ・コンパクトシティ形成のためにも、中心市街地をはじめとした「歩いて暮らせるまちづくり」が注目されており、マルチモーダルな交通環境の整備が必要となる。

④ 富士山の世界遺産登録と観光政策の強化

- ・富士山の世界遺産登録を契機として、両市ともに観光産業や観光施策の拡充を進めており、富士山の魅力を阻害しない円滑な観光交通確保が必要不可欠である。
- ・富士山の観光客を街なかに誘導するための戦略も検討されており、観光交通の実態把握が必要不可欠であるとともに、対応策と誘導策の両輪が求められる。

1-2 計画課題（案）の抽出

(1) 計画課題（案）の抽出

以上で整理した都市圏の現状と課題から、今回調査における計画課題（案）を以下の通り抽出した。詳細を次頁に示す。

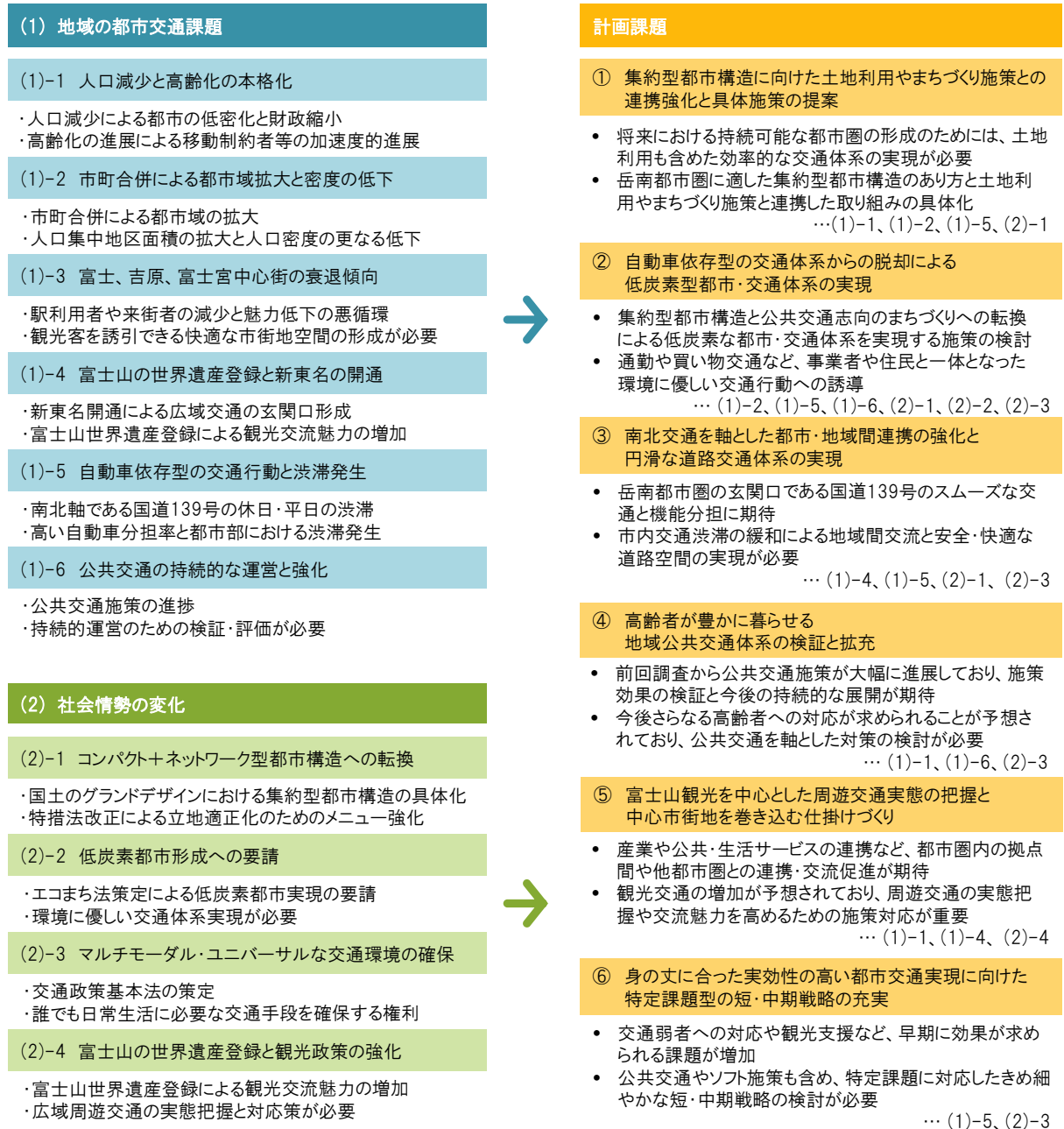


図 3-33 計画課題（案）の抽出

調査フレームの設定

1-3 調査全体フローの計画

(1) 調査フロー（案）

実態調査の構成案を踏まえ、本調査の全体フローを以下に示す。

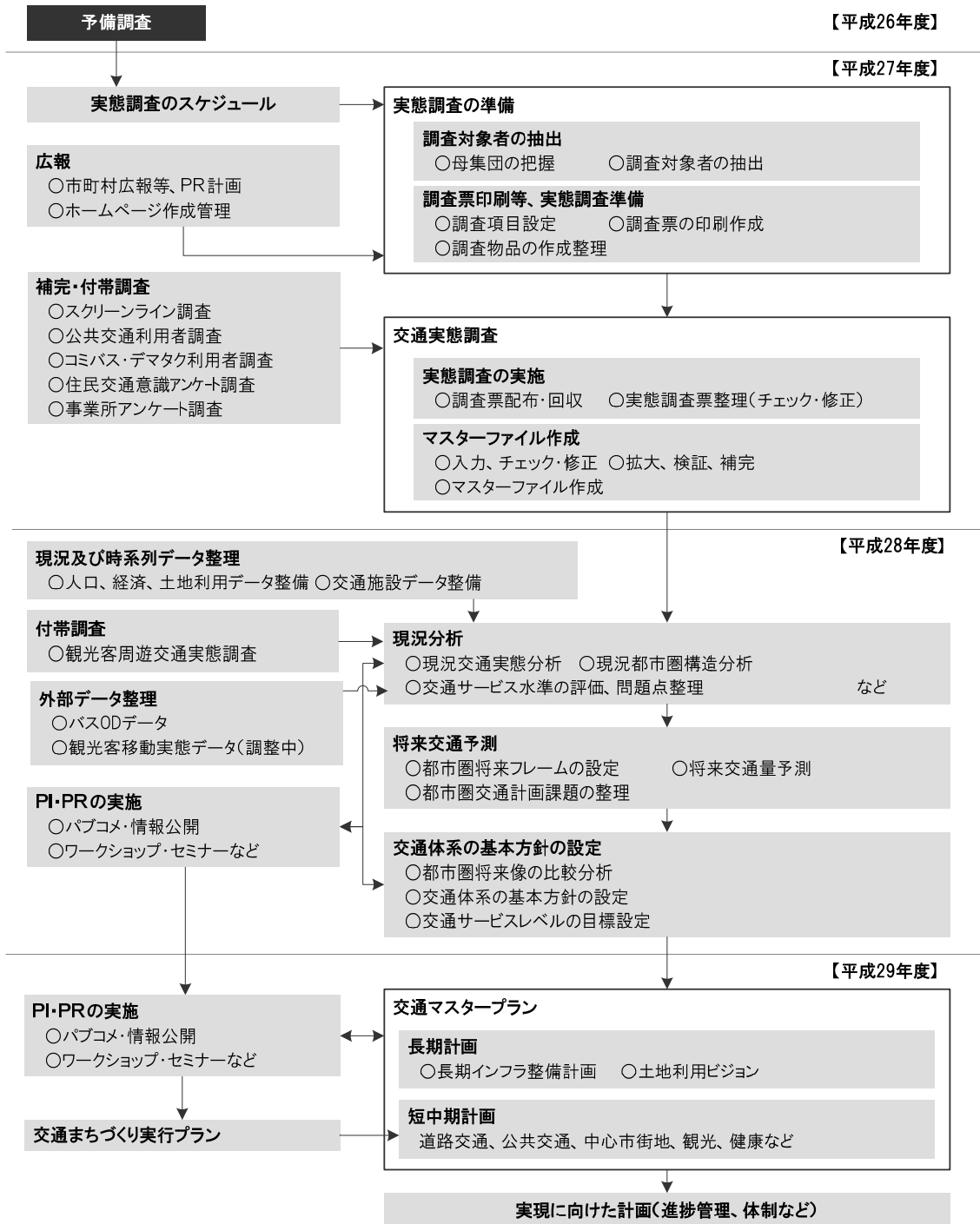


図 4-4 調査の全体フロー

(2) 本調査におけるポイント

① 都市構造分析の強化と都市交通との関連性分析

都市再生特別措置法の改正による立地適正化計画制度やエコまち法など、都市構造や居住環境と都市交通の総合的な検討が求められている（計画課題①②）。そのため、本調査では以下の提案により、これらの分析強化と計画立案を目指す。

調査段階	○住民意識アンケート調査における住み替えや居住環境に関する項目設定 ○詳細地区レベルでの人口マスターデータの作成(個人情報にも配慮)
分析段階	○アクセシビリティ指標および都市構造評価(国土交通省)の検討
計画段階	○都市構造シナリオのパターン分析の充実 ○都市構造と都市交通の組み合わせによる都市の持続可能性の総合評価

② 高齢者や移動制約者、健康に着目したまちづくりの検討

交通政策基本法の整備等により、これまでのバリアフリーのような施設に着目した対策だけでなく、生活や交通全般における移動の円滑性確保が求められている（計画課題①④）。

そのため、本調査では以下の提案により、交通便利性が高く健康に暮らせるまちづくりのあり方を検討する。

調査段階	○住民意識アンケート調査(高齢者対象)における身体能力や移動制約に対する詳細な項目設定 ○コミバス・デマタク利用者に対する交通実態の詳細調査
分析段階	○過去の交通行動や居住環境と身体健康の関連性分析 ○将来における移動制約者発生可能性予測と対応策検討
計画段階	○公共交通対策の検討と移動制約に対する評価(短中期計画) ○健康や身体能力を維持できる都市構造／都市交通のあり方の検討(長期)

③ ビッグデータの利活用による交通実態把握及び計画検討の高度化

ビッグデータの利用と活用は、交通を含めた大規模調査におけるこれからの課題の1つとなっている。本調査では以下の提案により、今後のPT調査効率化を検討する。（計画課題③⑤⑥）

調査段階	○バスODデータの活用による公共交通利用データ補完 ○携帯電話GPSデータの活用による観光行動の分析
分析段階	○実調査データとの比較・補完精度と有効性の検証 ○実調査からは把握できない詳細行動データの補足と抽出

1-4 課題に対応した実態調査等の検討

前章で抽出した計画課題及び既存調査・新調査手法を踏まえ、本調査における実態調査内容を表 4-5、計画課題との関係を図 4-5 に示す。

表 4-5 実態調査の構成

調査概要		
交通実態調査	<ul style="list-style-type: none"> ○パーソントリップ調査の基本調査 ○世帯・自動車属性、個人属性 ○1日トリップの詳細情報 ○平日のみを予定 	
補完調査	スクリーンライン調査	<ul style="list-style-type: none"> ○自動車交通需要の予測精度を高めるための調査 ○主要断面の方向別、車種別交通量調査
	鉄道駅・BT利用者調査	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道駅利用者数を補足する調査 ○時間帯別の駅利用者数、端末交通 ○公共交通利用意向、利用目的など
	コミバス・デマタク利用者調査	<ul style="list-style-type: none"> ○コミバス・デマタク利用者を補足 ○コミバス・デマタク利用ODや目的、個人属性 ○公共交通利用意向など
付帯調査	住民交通意識アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ○交通ニーズの把握、施策意向調査 ○高齢世帯用と一般家庭用に区分 ○一般家庭用では都市構造、公共交意向等を把握 ○高齢世帯用では交通実態や身体能力を詳細に把握
	観光客周遊交通実態調査	<ul style="list-style-type: none"> ○富士山をはじめとした観光客の地域内周遊行動の把握調査 ○観光実態や経路等の詳細把握（ビッグデータの活用を検討）
	事業所アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ○事業所や工場に対する通勤交通を中心とした実態調査 ○通勤交通の実態把握や、交通対策に対する意向の把握

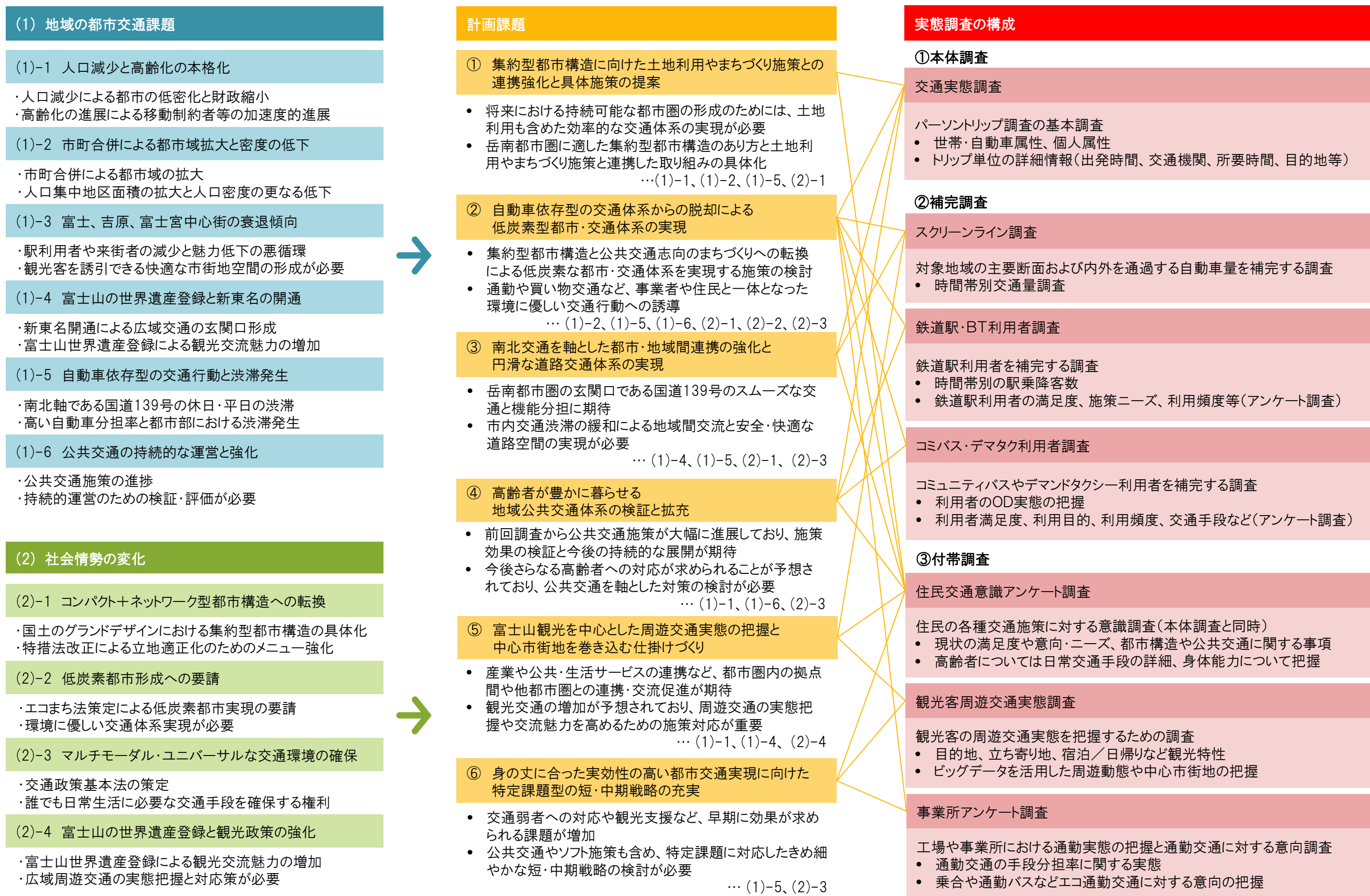


図 4-5 課題を踏まえた実態調査構成の考え方

1-5 補完調査の設計

パーソントリップ調査では、都市圏内々及び内外の動きの把握が中心であり、都市圏外に関する交通実態が把握できない。都市圏外を含めた動きを把握するためには、補完調査を実施する必要がある。

本調査では、以下のような補完調査により、都市圏全体での交通の動きを把握する。

表 5-11 補完調査の考え方

		交通流動			
		内々	内外	外内	外々
交通機関	徒歩・自転車	●実態調査		●把握しない	
	デマンドタクシー	●実態調査			
	コミュニティバス	●コミバス・デマタク調査			
	バス	●実態調査 ●既存データ		●国勢調査 ●鉄道駅・BT調査	
	鉄道	●鉄道駅・BT調査			
	車	自動車	●実態調査		●スクリーンライン調査
貨物営業車		●道路交通センサス OD			

PR や関係者の意見収集方法等の検討

(1) パーソントリップ調査への協力を求める PR 方法の検討（平成 27 年度）

本調査は郵送調査を予定しており、調査票回収率の向上には効果的な PR が必要不可欠である。また、前節の通り国勢調査や道路交通センサスと重複することから、回収率が大幅に低下する可能性がある。調査年における広報は、より幅広い市民に調査の内容や必要性を知っていただく必要があることから、幅広いターゲットに向けた広報が求められる。

表 6-3 事前の PR 実施方針（案）

メディア	メリット／デメリット	ターゲット	本調査での実施方針(案)
ホームページ	<ul style="list-style-type: none"> リアルタイムな情報配信 コストが比較的小さい アクセスのための誘導が必要 	全市民	<ul style="list-style-type: none"> 他の媒体で興味を持った方がより詳細な情報を求めるための位置づけとし、他のメディアより詳しい記載を行う 他の広報で積極的に URL の告知を行う
新聞	<ul style="list-style-type: none"> 購読者数が多い 記載できる情報が少ない コストがやや大きい 	ファミリーや高齢者が多い	<ul style="list-style-type: none"> 広告掲載、折込チラシともにコストが大きい、実施するとすればエリアが広いため東駿河湾と合同で広告することも想定できる 地元新聞を中心に検討する
テレビ・ラジオ	<ul style="list-style-type: none"> 視聴者数が多い 取材であればコストは不要 CM はコストが非常に大きい 	全市民 (時間帯による)	<ul style="list-style-type: none"> CM 等はコストが大きく、エリアも必要以上に大きいため実施不可 行政番組を中心に放送を検討するが視聴者数は限られる 取材やニュース等での放送を期待しテレビ局等への投げ込みは可能

			(ただし放送されるかは不明)
地方自治体 広報誌	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全戸に配布されるため、確実に手元には届く ・ コストが小さい 	全住民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本的に実施する ・ <u>国勢調査や道路交通センサスのPRと調整が必要</u>
■本調査での追加的手法の提案			
街頭配布	<ul style="list-style-type: none"> ・ 場所によってターゲットを選択できる ・ 必要なコストは限られるが、人手が必要 	病院：高齢者 商業：ファミリー若年層 鉄道駅：学生・通勤者等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 岳南都市圏では大規模小売店舗や鉄道駅、病院(市役所)であれば<u>広報が可能</u> ・ 行政職員や調査会社等の実施によりコストも下げることは可能 ・ <u>ゆるキャラ等の起用も効果的</u>(熊本都市圏の事例)
SNS での広告	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1 クリックあたりで実施でき、リアルタイムで行えるため予算分で実施が可能 ・ ターゲティングが容易 	比較的若年層	<ul style="list-style-type: none"> ・ 調査の周知や協力をお願いするものであるため効果が期待できる ・ <u>費用も少額から実施できることから、併用することが望ましい</u> ・ <u>回収率の低い若年層にもPR可能</u>(調査実施中に回収率の低い層を狙った広告も打つことが可能)

調査実施中における PR 方法の検討

調査実施中における PR は、調査の進捗状況やその内容を分かりやすく市民や関係者に報告し、そのフィードバックを受けることにある。したがって、ニューズレターやパブリックコメントなど市民から意見を頂く機会を定期的に設けるとともに、ワークショップやシンポジウムなど、より詳細な意向やニーズを把握する機会も併用することが望ましい。

表 6-4 調査中の PR 実施方針 (案)

	本調査での実施方針(案)
ニューズレター	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現況分析時や課題抽出時、都市圏目標設定時、計画策定時など各段階において、検討状況をわかりやすく公表する。 ・ なお、前述の SNS 等による広告やページの作成との組み合わせにより、より短い間隔でこまめな情報配信を行うことも効果的な PR や意見のフィードバックに繋がることが想定される。
シンポジウム	<ul style="list-style-type: none"> ・ パーソントリップ調査や、その中の特定の課題に関するシンポジウムを開催することで、広く周知するとともに、専門家や行政、住民の議論の機会を提供する。
パブリックコメント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 検討状況の公表時に、合わせて住民からの意見募集を実施することで、計画策定段階からの住民の反応把握と、意見フィードバックを行う。
住民ワークショップ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域課題の抽出時や計画策定時において、特定の課題に関する住民ワークショップを開催することで、住民とともに計画を策定する機会を創出する。 ・ 企画によって、地域の詳細調査やシミュレーション、社会実験的調査も期待できる。
住民MM	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本体調査において交通行動を見直すコラム等を同封することにより、環境に優しい交通行動を考える契機とする。(ただし、フォローアップ調査は本調査では予定しない。)