

1 調査名称：東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査業務

2 調査主体：静岡県

3 調査圏域：東駿河湾都市圏（沼津市、三島市、御殿場市、裾野市、伊豆市、伊豆の国市、函南町、清水町、長泉町、小山町）

4 調査期間：平成 30 年度

5 調査概要：

東駿河湾都市圏では、第 1 回総合都市交通体系調査（平成 3 年度実施）、第 2 回総合都市交通体系調査（平成 16 年度実施）が過去に実施されており、第 2 回総合都市交通体系調査から 10 年以上が経過し、この間、公共交通の衰退といった交通問題、地球温暖化をはじめとする環境問題、少子高齢化社会の到来など、社会経済を取り巻く状況が大きく変化している。また、新東名高速道路、東駿河湾環状道路などの大規模社会資本の整備、それに伴うアクセス道路の整備など都市交通体系は複雑化してきている。さらには、沼津市と戸田村の合併、伊豆の国市や伊豆市の誕生など、それぞれの市町を取り巻く行政単位が大きく変化している。

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 3 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。

I 調査概要

1 調査名称：東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次

調査概要

1. 調査の目的
2. 調査の全体計画

I 都市交通政策の方向性の検討

第1章 計画課題の整理

- 1－1 東駿河湾都市圏を取り巻く状況
- 1－2 将来問題点の整理
- 1－3 計画課題の整理

第2章 都市交通政策の方向性の検討

- 2－1 都市交通シナリオの比較検討の概要
- 2－2 比較評価の実施
- 2－3 都市交通政策の大きな方向性

II 将来計画の策定

第1章 東駿河湾都市圏が目指す都市交通像

- 1－1 東駿河湾都市圏が目指す都市交通像
- 1－2 都市交通体系の基本方針
- 1－3 将来都市構造の設定
- 1－4 将来交通需要

第2章 交通ネットワーク計画

- 2－1 道路網計画
- 2－2 公共交通計画

第3章 基本方針に基づく戦略・施策

- 3－1 戦略① 都市圏の骨格軸の形成
- 3－2 戦略② 都市拠点の魅力向上につながる交通施策の展開
- 3－3 戦略③ 地域間の連携を確保する交通基盤の整備
- 3－4 戦略④ 高齢者をはじめ誰もが便利な移動手段の確保
- 3－5 戦略⑤ 健康で文化的な暮らしを支える交通施策の展開
- 3－6 戦略⑥ 災害に強く安心して移動できる交通施策の展開

3-7 戦略⑦ 高速・広域交通ネットワークの活用

3-8 戦略⑧ 観光交通に対応した交通施策の展開

第4章 期待される主な効果

4-1 期待される主な効果

第5章 推進体制等

5-1 計画の展開に向けた取組

5-2 推進体制

3 調査体制

東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査（委員会） （委員長：日本大学 理工学部 教授 岸井 隆幸）
東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査（幹事会） （幹事長：静岡県 交通基盤部 都市局 都市計画課 課長）
東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査（作業部会） （部会長：静岡県 交通基盤部 都市局 都市計画課 施設計画班 班長）
東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査 事務局 （静岡県 交通基盤部 都市局 都市計画課）

4 委員会名簿等：

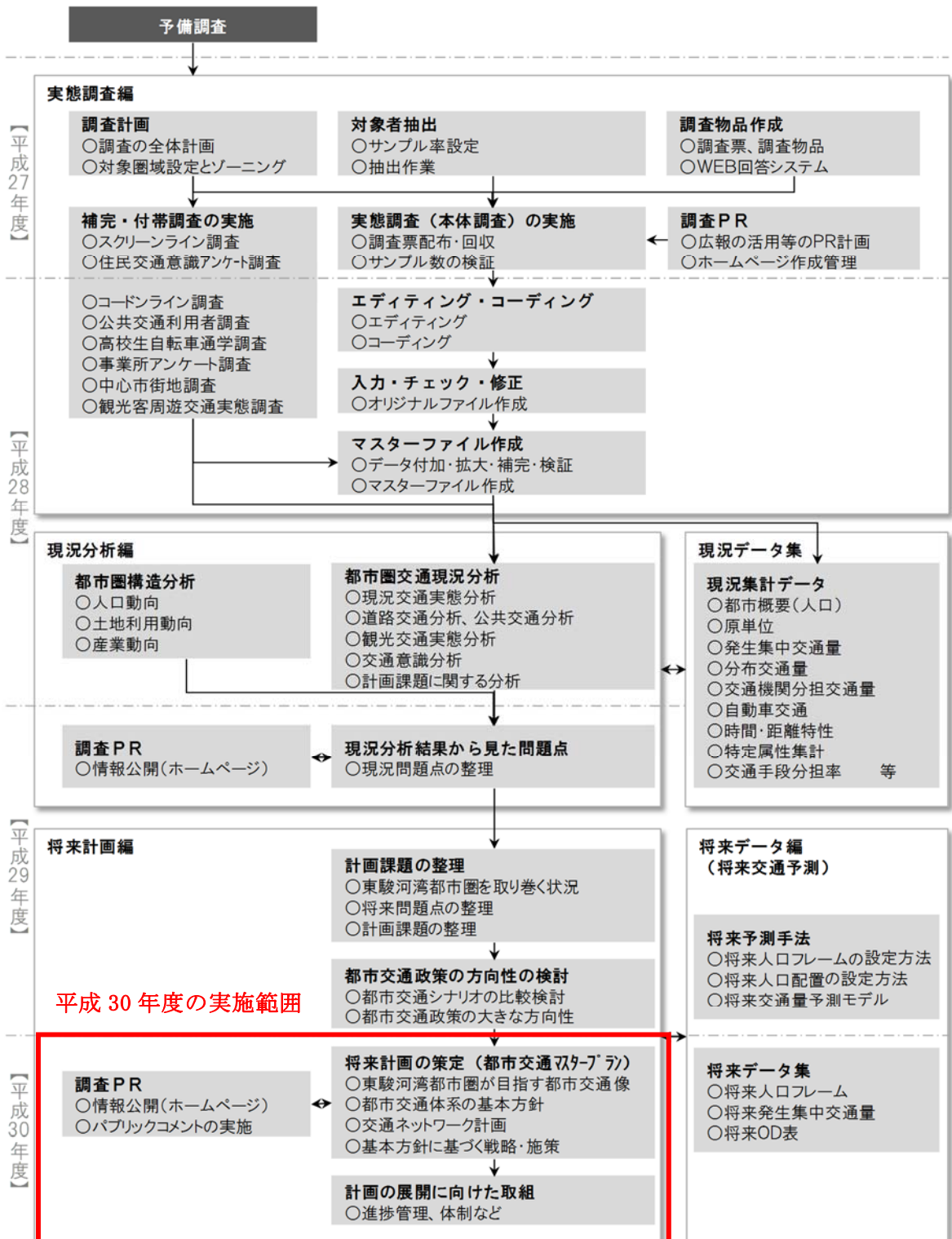
	所 属	役職（氏名）
委員長	日本大学 理工学部	教授 岸井 隆幸
	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院	教授 高見沢 実
	東京理科大学 理工学部	教授 寺部 慎太郎
	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室	室 長
	国土交通省 中部地方整備局 企画部 広域計画課	課 長
	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課	課 長
	国土交通省 中部地方整備局 沼津河川国道事務所	所 長
	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課	課 長
	国土交通省 中部運輸局 静岡運輸支局	支局長
	中日本高速道路株式会社 東京支社 建設事業部	部 長
	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 企画開発部	担当課長
	伊豆箱根鉄道株式会社	執行役員鉄道部長
	一般社団法人 静岡県バス協会	専務理事
	沼津商工会議所	専務理事
	三島商工会議所	専務理事
	静岡県商工会連合会	専務理事
	静岡県 警察本部 交通部 交通企画課	参事官兼課長
	静岡県 警察本部 交通部 交通規制課	課 長
	静岡県 交通基盤部	理事(交通ネットワーク・ 新幹線新駅担当)
	静岡県 交通基盤部 道路局	局 長
	静岡県 交通基盤部 都市局	局 長
	沼津市 都市計画部	部 長
	三島市 都市整備部	計画まちづくり統括監兼 都市計画課長
	御殿場市 都市建設部	部 長
	裾野市 建設部	部 長
	伊豆市 建設部	部 長
	伊豆の国市 都市整備部	部 長
	函南町 建設経済部	部 長
	清水町 都市計画課	課 長
	長泉町 都市環境部門	部 長
	小山町 経済建設部	部 長

II 調査成果

1 調査目的

平成30年度は、平成29年度までに実施した現況分析結果に基づき将来計画の策定等を実施する。

2 調査フロー



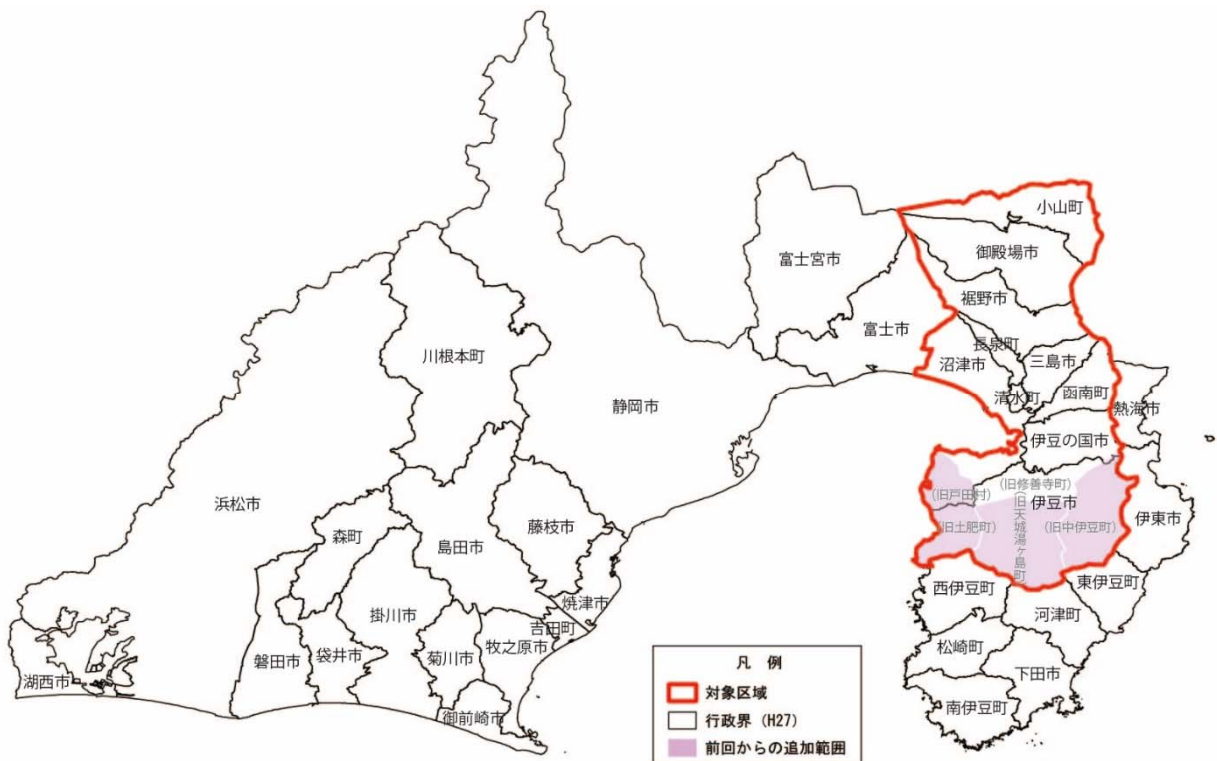
3 調査圏域図

本都市圏における現在の生活圏の状況を踏まえ、対象地域を沼津市、三島市、御殿場市、裾野市、伊豆市、伊豆の国市、函南町、清水町、長泉町、小山町の10市町とする。

なお、対象範囲は、行政区の拡大による中山間地を含んだ一体的な交通計画の必要性、新東名自動車道が都市計画区域外にあること等から、都市計画区域外を含む各市町全域とする。

各市町全域を対象とすることで、行政区全体の公共交通網についての計画検討が可能となるとともに、中山間地の課題である交通弱者への対応や、災害に対する対応策等の分析・検討が可能となる。

沼津市	・・・202,304人	(旧沼津市, 旧戸田村)
三島市	・・・111,838人	
御殿場市	・・・89,030人	
裾野市	・・・54,546人	
伊豆市	・・・34,202人	(旧修善寺町, 旧中伊豆町, 旧天城湯ヶ島町, 旧土肥村)
伊豆の国市	・・・49,269人	(旧長岡町, 旧大仁町, 旧萑山町)
函南町	・・・38,571人	
清水町	・・・32,302人	
長泉町	・・・40,763人	
小山町	・・・20,629人	
都市圏	・・・673,454人	※H27.8.31現在(住民基本台帳)



※沼津市の旧戸田村、伊豆市の旧中伊豆町、旧天城湯ヶ島町、旧土肥村の3町村は第3回調査で調査地域に追加

4 調査成果

4-1 都市交通政策の方向性の検討

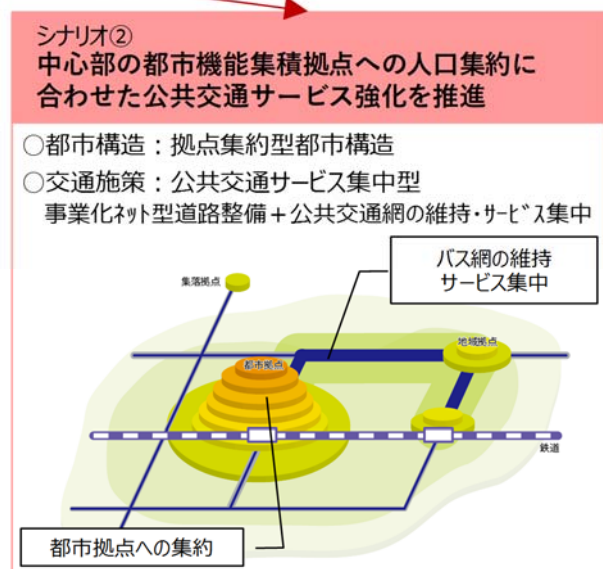
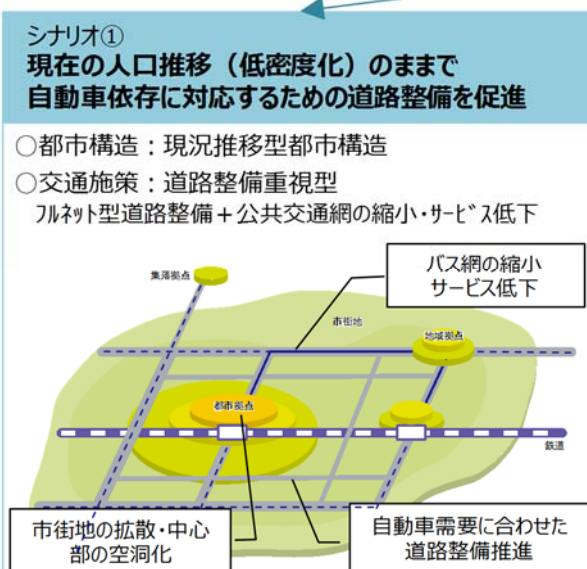
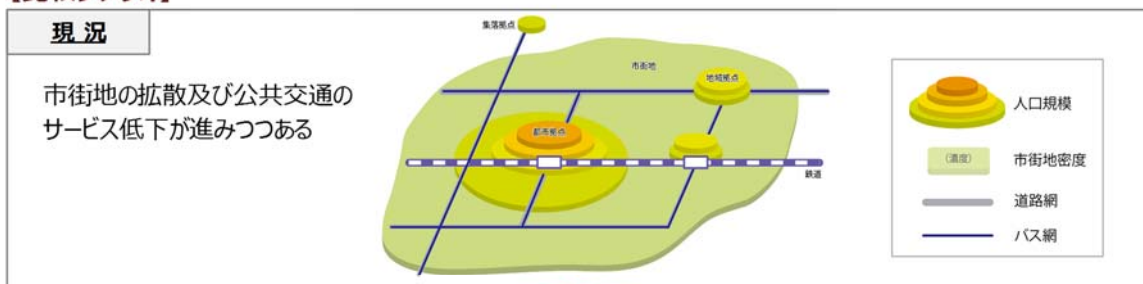
4-1-1 都市交通シナリオの比較検討

計画課題の解決に資する交通体系の基本方針の設定に向け、都市交通政策の大きな方向性を判断することを目的に、比較シナリオを設定し「コンパクト＋ネットワーク」の推進が本都市圏にどれだけ有効かを確認しました。

比較シナリオの基本的な考え方

- ・シナリオの構成要素は都市構造（人口配置）と交通施策（幹線系）の2つが中心
- ・計画実現のレベルより、極端なシナリオとすることで施策感度を適切に把握
- ・人口配置シナリオは「拡散型都市構造（現況推移型）」と「拠点集約型都市構造」の2パターン
- ・交通施策シナリオは「道路整備重視型」と「公共交通サービス集中型」の2パターン
- ・歩行者系や観光交通計画については、需要予測モデルに反映できないことに留意

【比較シナリオ】



評価指標の設定

各シナリオにおける交通状況（混雑度、アクセス等）を評価するため、経済面、社会面、環境面から評価指標を設定しました

【比較シナリオの設定条件】

		シナリオ① (現況推移型都市構造・道路整備重視型)	シナリオ② (拠点集約型都市構造・公共交通サービス集中型)
交通施策	都市構造 (人口配置)	<p>現況推移型都市構造</p> <ul style="list-style-type: none"> 各ゾーン人口のトレンド推移 中心部人口の人口減少継続 	<p>拠点集約型都市構造</p> <ul style="list-style-type: none"> 各市町都市機能集積拠点、基幹公共交通沿線地域への人口配置 (コーホート法による周辺地域転入人口の中心部上乘せ)
	道路	<p>フルネット</p> <p>事業中区間 + 都市計画道路未整備区間 + その他計画区間</p> <p>整備延長：約282km</p>	<p>事業化ネット</p> <p>事業中区間 + 10年以内整備計画区間</p> <p>整備延長：約144km</p>
	公共交通	<p>公共交通網の縮小・サービス低下</p> <p>バス運行台キロ： 約110百台km</p>	<p>公共交通網の維持・基幹バス路線へのサービス集中</p> <p>鉄道新駅設定</p> <p>バス運行台キロ： 約304百台km</p>

4-2 将来計画の策定

4-2-1 東駿河湾都市圏が目指す都市交通像

都市交通政策の方向性を踏まえ、以下の都市交通像を目指します。

県東部の交通・観光の要衝として 活発な交流を生み出し 活力、安全・安心を支える交通ネットワーク

首都圏と中京圏を結ぶ交通の要衝であるとともに、富士山・伊豆・箱根に囲まれた観光の要衝である本都市圏の多様な交流と都市活力を支え、安全・安心、健康で文化的な生活を支える交通ネットワークを目指します。

(2) 都市交通体系の基本方針

- 東駿河湾都市圏が目指す都市交通像の実現に向け、都市交通体系の基本方針を「活力」「安全・安心」「交流」の大きく3つの視点から設定しました。

方針Ⅰ 活力

拠点集約型都市構造の実現に向けた交通体系の確立

首都圏と中京圏との結節点として、活力ある都市圏の構築に向けて、土地利用やまちづくり施策と連携した道路整備と公共交通施策の展開を目指します。

方針Ⅱ 安全・安心

安全・安心で快適な生活を支える交通体系の確立

高齢者をはじめ、誰もが移動しやすい交通環境の構築を図るとともに、近い将来に発生が予測される東海地震、東南海・南海地震などの大規模災害への考慮も図り、健康で文化的な質の高い暮らしを支える交通体系を目指します。

方針Ⅲ 交流

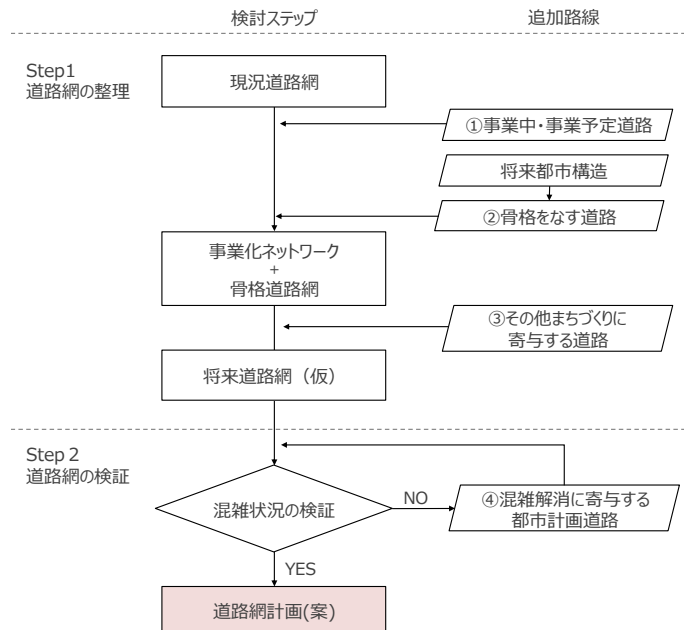
交流促進・連携強化による観光を支援する交通体系の確立

世界に誇る景勝や文化資産をもとにして、都市圏の観光産業の活性化に向けて、観光拠点間の周遊性を向上させる広域的な観光ネットワークを構築するとともに、地域の魅力発見や移動体験を楽しめる交通施策の確立を目指します。

4-2-2 交通ネットワーク計画（道路網計画）

- ・道路網計画は目指すべき都市交通像の実現に向け、主に都市圏の骨格形成及び自動車の交通処理の観点から必要な路線・区間を検討しました。
- ・今後は人口減少の本格化に伴い、自動車交通需要が減少することが予測され、財政状況も厳しくなるなど道路整備を取り巻く社会情勢が変化しています。
- ・そのため、現道の活用を基本とし、その上で必要性の高い新規道路整備を位置付けています。

① 道路網計画の考え方及び策定フロー



② 道路網計画

- ・都市圏内外の広域的な交流の促進や、都市拠点と地域拠点間等を連絡する交通需要への対応のため、走行性の高い骨格幹線道路網の形成を図ります。
- ・あわせて、骨格幹線道路を補完し、住区の外郭を形成する幹線道路の整備を進めていきます。

都市圏軸		種類	配置	機能
都市骨格軸	広域連携軸	高規格幹線道路	・国が計画する高規格幹線道路網計画に準じた配置	・自動車の交通機能に特化 ・完全に出入制限された機能を確保
	都市連携軸	広域主要幹線道路	・高規格幹線道路を補完 ・他都市圏との広域的な連携に加え、都市圏内において都市拠点間を連絡する道路を配置	・自動車の交通機能を重視 ・部分的に出入制限された機能を確保
		都市内主要幹線道路	・広域主要幹線道路を補完 ・都市圏内の主要拠点間を連絡する道路を配置	・自動車の交通機能を重視 ・市街地内ではアクセス機能や歩行者等の交通機能も確保
地域骨格軸	都市内幹線道路	・都市内主要幹線道路を補完 ・中心部では通過交通を排除し、中心部に向かう交通の分散を図るための環状機能を有する道路を配置		
地区連携軸	補助幹線道路	・幹線道路を補完 ・近隣住区を結びとともに、住区の外郭を形成する道路を配置	・自動車の交通機能、アクセス機能、歩行者等の交通機能を確保	

都市圏の骨格をなす道路網（骨格幹線道路網）

4-2-3 基本方針に基づく戦略・施策

都市交通体系の3つの基本方針に基づく8つの戦略を設定し、目指すべき都市像の実現に向け、各戦略に沿った交通施策を展開します。

方針Ⅰ | 活力

◆拠点集約型都市構造の実現に向けた交通体系の確立

首都圏と中京圏との結節点として、活力ある都市圏の構築に向けて、土地利用やまちづくり施策と連携した道路整備と公共交通施策の展開を目指します。

戦略① 都市圏の骨格軸の形成

人・モノ・情報の交流による地域の活性化、都市拠点内に集約化した質の高いサービスの享受を図るため、都市拠点相互を結んだ自動車や公共交通による都市圏の骨格軸の形成を目指します。

戦略② 都市拠点の魅力向上につながる交通施策の展開

拠点集約型都市構造の形成による中心市街地の活性化を図るため、都市拠点において総合的で戦略的な交通施策推進による魅力向上を目指します。

戦略③ 地域間の連携を確保する交通基盤の整備

日常生活が便利に多様性をもって営める都市圏とするため、都市拠点と地域拠点・生活拠点との有機的なネットワークの構築を目指します。

方針Ⅱ | 安全・安心

◆安全・安心で快適な生活を支える交通体系の確立

高齢者をはじめ、誰もが移動しやすい交通環境の構築を図るとともに、近い将来に発生が予測される東海地震、東南海・南海地震などの大規模災害への考慮も図り、健康で文化的な質の高い暮らしを支える交通体系を目指します。

戦略④ 高齢者をはじめ誰もが便利な移動手段の確保

日常生活を支える公共交通の利用しやすさを確保し、高齢者をはじめとした全ての人が移動しやすい交通環境づくりを目指します。

戦略⑤ 健康で文化的な暮らしを支える交通施策の展開

地域の特性を生かした都市交通環境を構築するとともに、新たなモビリティ等も活用した多様な交通手段が連携したスマートモビリティの実現を目指します。

戦略⑥ 災害に強く安心して移動できる交通施策の展開

巨大地震の発生による津波や富士山の噴火、山間地での道路途絶などに対応した交通ネットワークの代替性・強じん化を図り、災害に強く安全・安心な交通環境の構築を目指します。

方針Ⅲ | 交流

◆交流促進・連携強化による観光を支援する交通体系の確立

世界に誇る景勝や文化資産をもとにして、都市圏の観光産業の活性化に向けて、観光拠点間の周遊性を向上させる広域的な観光ネットワークを構築するとともに、地域の魅力発見や移動体験を楽しめる交通施策の確立を目指します。

戦略⑦ 高速・広域交通ネットワークの活用

本都市圏の特色である観光産業の活性化を支援するため、首都圏と中京圏とを結ぶ東西と伊豆半島を縦断する南北との高速交通・広域交通のネットワークの効果的な活用を目指します。

戦略⑧ 観光交通に対応した交通施策の展開

東京2020オリンピック・パラリンピック自転車競技が都市圏内でも開催されることを契機として、自転車をはじめ、超小型モビリティや自動運転、シェアリング等の新たなモビリティも活用しつつ、広域観光周遊に対応した移動手段が確保された観光交通体系の構築を目指します。