

1 調査名称：岳南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：岳南都市圏（富士市、富士宮市）

4 調査期間：平成 30 年度

5 調査概要：

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 10 年が経過し、この間に地球温暖化や人口減少、少子高齢化、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。

## I 調査概要

1 調査名称：岳南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 岳南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 岳南都市圏が目指す都市交通像

- 1－1 岳南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 広域連携・交流を支える「都市連携軸」の強化
- 3－2 戦略2 生活拠点機能を補完し合う「地域間連携」の確保
- 3－3 戦略3 誰もが利用しやすい「安全・快適な交通環境」の確保
- 3－4 戦略4 命をまもる「減災・防災機能」の強化
- 3－5 戦略5 世界遺産富士山を活かした魅力ある「観光ネットワーク」の構築
- 3－6 戦略6 自動車もかしこく使う「多彩なモビリティサービス」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

<p style="text-align: center;">岳南都市圏総合都市交通体系調査（委員会） （委員長：埼玉大学大学院 理工学研究科 教授 久保田 尚）</p>
<p style="text-align: center;">岳南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）</p>
<p style="text-align: center;">岳南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）</p>
<p style="text-align: center;">岳南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）</p>

## 4 委員会名簿等：

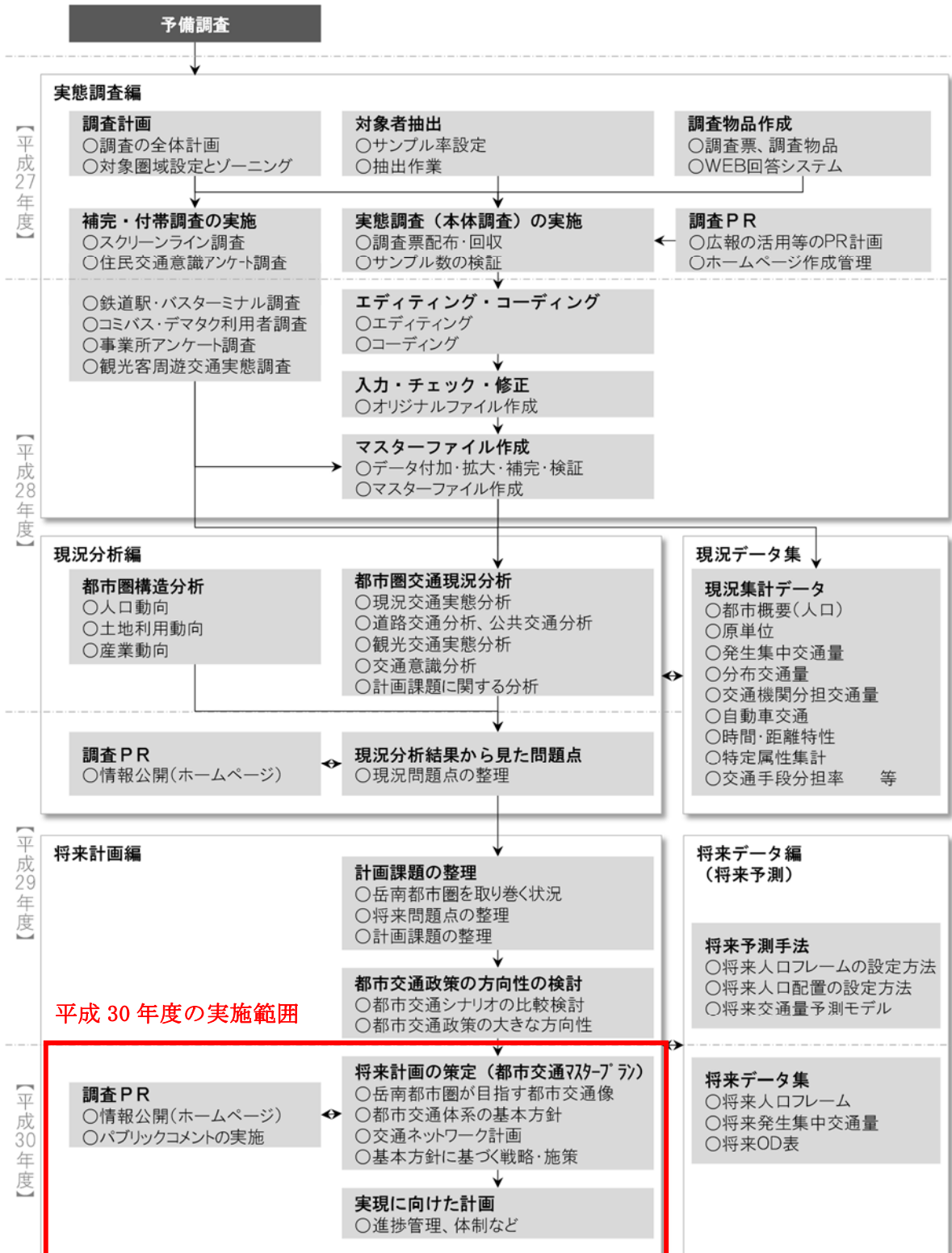
	所 属	役職(氏名)
委員長	埼玉大学大学院 理工学研究科	教授 久保田 尚
委員	南山大学 総合政策学部	教授 石川 良文
	日本大学 理工学部	教授 藤井 敬宏
	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室	室 長
	国土交通省 中部地方整備局 企画部 広域計画課	課 長
	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課	課 長
	国土交通省 中部地方整備局 静岡国道事務所	所 長
	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課	課 長
	国土交通省 中部運輸局 静岡運輸支局	支局長
	中日本高速道路株式会社 東京支社 建設事業部	部 長
	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 企画開発部	担当課長
	岳南電車株式会社	代表取締役社長
	富士急静岡バス株式会社	代表取締役社長
	山交タウンコーチ株式会社	代表取締役社長
	静岡県タクシー協会	専務理事
	富士商工会議所	専務理事
	富士宮商工会議所	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	
富士市 都市整備部	部 長	
富士宮市 都市整備部	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

本調査の対象地域は、富士市・富士宮市の2市とする。

ただし、富士市は第1回調査時に静岡中部都市圏に含まれていた富士川町と合併しているため、今回新たに旧富士川町区域を含む地域を対象地域とする。

#### 【設定趣旨】

- ①富士市・富士宮市を中心とした通勤通学圏域：通勤通学依存率が5%以上の地域
- ②都市計画上の一体整備の必要性：岳南広域都市計画区域（富士市・富士宮市）
- ③広域交通網のつながり（JR 東海道新幹線、JR 東海道線、JR 身延線、東名高速道路、新東名高速道路、国道1号、国道139号等、富士山静岡空港等）
- ④行政区域・市町村合併状況：富士市、富士宮市にはそれぞれ富士川町、芝川町が編入合併

#### 【人口】

富士市	...	256,891 人	（旧富士市、旧富士川町）
富士宮市	...	134,690 人	（旧富士宮市、旧芝川町）
合計	...	391,581 人	

※H27/9/1 現在（住民基本台帳人口）



## 4 調査成果

### 4-1 都市交通政策の方向性の検討

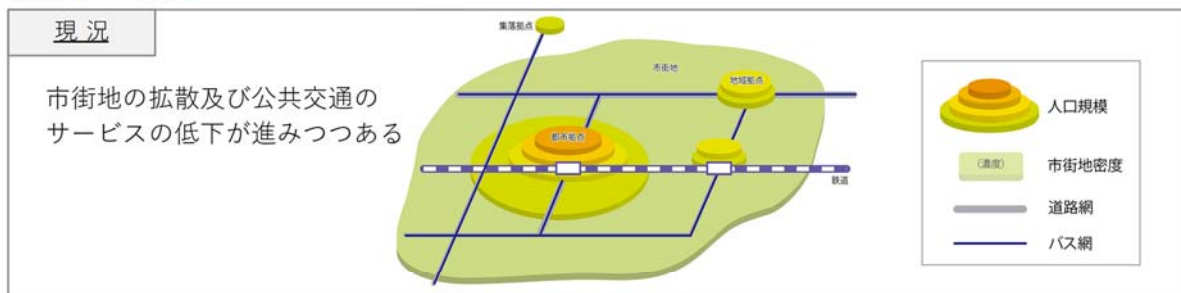
#### 4-1-1 都市交通シナリオの比較検討

計画課題の解決に向けた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

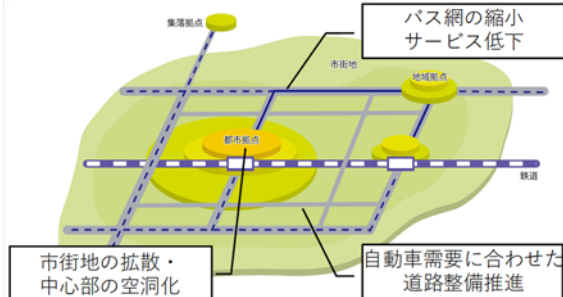
#### 【比較シナリオ】



#### シナリオ①

##### 低密度な居住環境と高い自動車依存に対応する道路整備を推進

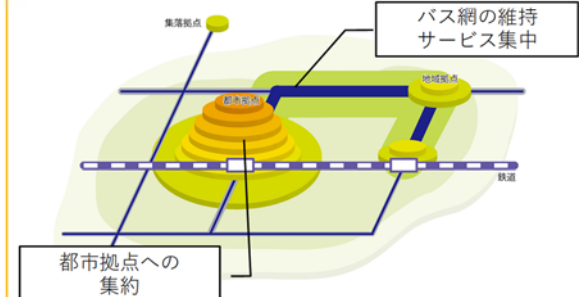
- 都市構造：現況推移型都市構造
- 交通施策：道路整備重視型
- フルネット型道路整備＋公共交通網の縮小・サービス低下



#### シナリオ②

##### 都心部への人口集約に合わせて公共交通サービスの集中強化を推進

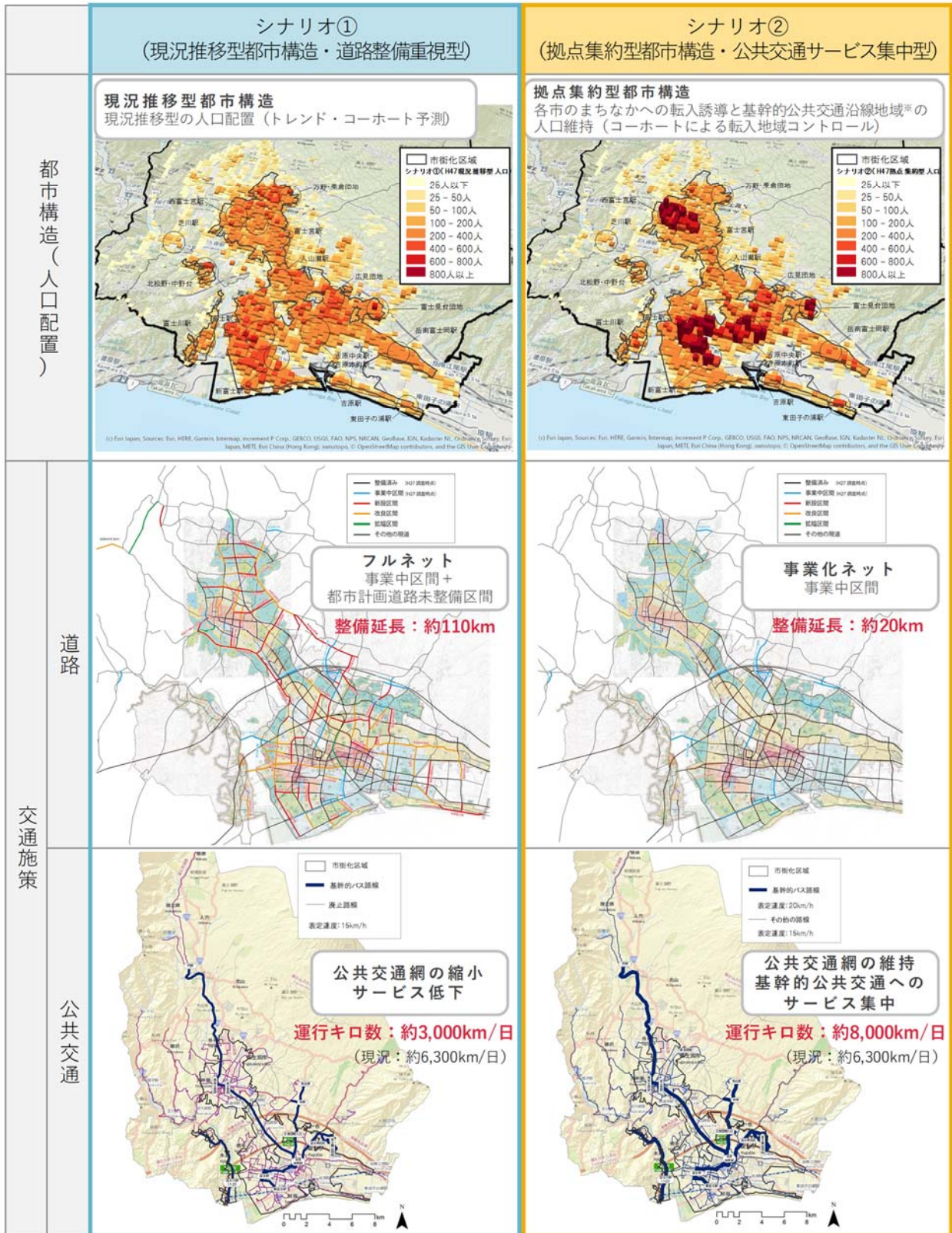
- 都市構造：拠点集約型都市構造
- 交通施策：公共交通サービス重視型
- 事業化ネット型道路整備＋公共交通網の維持・サービス低下



#### 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】



※基幹的公共交通沿線地域: 鉄道駅800m圏内または日30本以上(概ねピーク時片側3本以上)のバス路線沿線300m圏内の地域(参考: 国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」)



## 4-2 将来計画の策定

### 4-2-1 岳南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。

## 富士山のふもと 活発な交流と住みやすさを支える交通ネットワーク

人口減少や少子高齢化が進展する中、持続可能な都市づくりに向けて、富士山の豊かな自然環境や恵み、交通の要衝である良好な立地条件を活かし、産業活力や拠点を中心とした多様な交流を支え、住みやすさを向上でき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

□ 岳南都市圏の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・快適」「環境・魅力」の大きく3つの視点から設定しました。

#### 方針Ⅰ 活力 集約連携型都市構造による「活力創出」に寄与する交通体系の構築

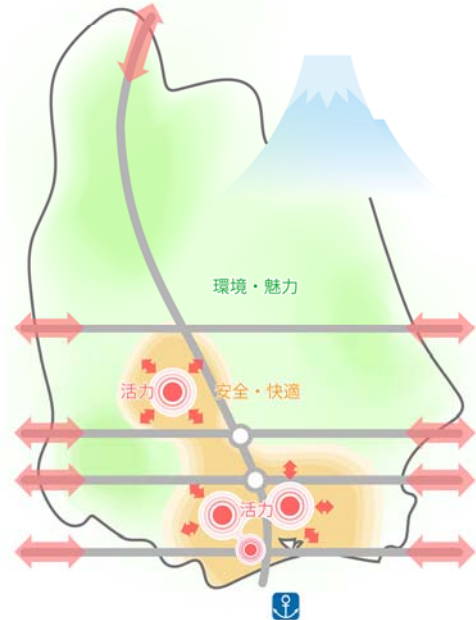
交通の要衝に位置する良好な立地条件を活かし、拠点を中心としたまちづくりを進めるとともに、都市圏間や主要拠点間のスムーズな連携を確保することによって、岳南都市圏の「活力創出」を目指します。

#### 方針Ⅱ 安全・快適 「安全・快適な暮らし」を支える交通体系の構築

交通事故や自然災害の脅威と不安を軽減するとともに、子どもから高齢者まで誰もが快適に移動できる交通環境を確保することによって、「安全・快適な暮らし」の実現を目指します。

#### 方針Ⅲ 環境・魅力 豊かな自然環境と共生し「魅力向上」につながる交通体系の構築

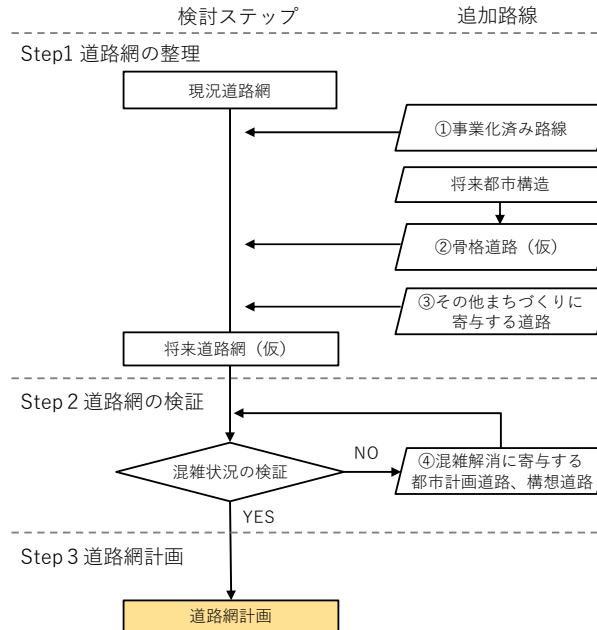
恵まれた自然環境や観光資源を活かした交通ネットワークの構築や未来志向のモビリティサービスの展開によって、岳南都市圏の「魅力向上」を目指します。



## 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生活拠点間の交通需要に対応した走行性の高い「骨格幹線道路網」を形成します。

#### 【道路の配置と機能】

都市圏軸		道路の分類	配置	機能
都市骨格軸	広域連携軸	高速道路	高規格幹線道路網計画に基づいて高速道路を配置	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
		都市間主要幹線道路	高速道路を補完し、都市圏内外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
	都市連携軸	都市内主要幹線道路	都市間主要幹線道路を補完し、都市圏内の都市拠点間や都市拠点と広域交通拠点と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、自転車等の交通機能を確保
地域骨格軸		都市内幹線道路	主要拠点間を連絡する道路を配置 中心市街地の通過交通抑制や市街地の外郭形成などの環状機能を持つ道路を配置 都市内主要幹線道路を補完する道路を配置	基幹的公共交通軸となる路線は、円滑な自動車走行に配慮したうえで、バス走行空間等を確保
地区連携軸		補助幹線道路	幹線道路を補完し、近隣住区間を結ぶとともに、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、自転車等の交通機能を確保

## 4-2-3 基本方針に基づく戦略・施策

都市交通体系の基本方針に基づく6つの戦略を設定し、各戦略に沿った交通施策を展開します。

### 方針Ⅰ 活力

## 集約連携型都市構造による「活力創出」に寄与する交通体系の構築

交通の要衝に位置する良好な立地条件を活かし、拠点を中心としたまちづくりを進めるとともに、都市圏間や主要拠点間のスムーズな連携を確保することによって、岳南都市圏の「活力創出」を目指します。

#### 戦略1

広域連携・交流を支える  
「都市連携軸」の強化

都市圏の玄関口となる新幹線駅や高速IC、港湾と都市圏内の主要拠点とを連絡する都市連携軸の強化など、都市圏内外の活発な連携・交流を促すことで、都市活力の創出・向上を目指します。

#### 戦略2

生活拠点機能を補完し合う  
「地域間連携」の強化

拠点を中心としたまちづくりを進めるとともに、拠点間を結ぶ自動車や公共交通のネットワークを形成し、足りない機能を補完し合える移動しやすい交通体系の構築を目指します。

### 方針Ⅱ 安全・快適

## 「安全・快適な暮らし」を支える交通体系の構築

交通事故や自然災害の脅威と不安を軽減するとともに、子どもから高齢者まで誰もが快適に移動できる交通環境を確保することによって、「安全・快適な暮らし」の実現を目指します。

#### 戦略3

誰もが利用しやすい  
「安全・快適な交通環境」  
の確保

身近な生活道路の歩行環境や自転車利用環境、自動車走行環境、公共交通の乗りやすさなど、子どもの通学から高齢者のお出かけまで、誰もが利用しやすく安全で快適な交通環境の確保を目指します。

#### 戦略4

命をまもる  
「防災・減災機能」の強化

南海トラフ巨大地震や富士山の噴火などの脅威が迫るなか、都市機能の早期回復に寄与する交通環境の確保を目指します。

### 方針Ⅲ 環境・魅力

## 豊かな自然環境と共生し「魅力向上」につながる交通体系の構築

恵まれた自然環境や観光資源を活かした交通ネットワークの構築や未来志向のモビリティサービスの展開によって、岳南都市圏の「魅力向上」を目指します。

#### 戦略5

世界遺産富士山を活かした魅力ある  
「観光ネットワーク」の構築

世界遺産富士山を中心に点在する観光資源のネットワーク化や情報提供等により、観光周遊性の高い魅力ある交通環境の構築を目指します。

#### 戦略6

自動車もかしく使う  
「多彩なモビリティサービス」  
の展開

一人ひとりの交通意識改革による過度な自動車依存からの脱却を目指すとともに、自動運転車や超小型モビリティ、シェアリングなど多様な交通手段が連携したモビリティサービスを展開します。