

1 調査名称：伊豆東海岸都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：静岡県

3 調査圏域：伊豆東海岸都市圏

(熱海市、伊東市、下田市、東伊豆町、河津町、南伊豆町)

4 調査期間：令和3年度

5 調査概要：

伊豆東海岸都市圏では前回の総合都市交通体系調査（平成23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、伊豆縦貫自動車道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も進められており、都市交通体系が変化している。さらには自動運転をはじめとする新たなモビリティやMaaS等の新たなサービスの導入についても議論が進められている。

本業務は、伊豆東海岸都市圏の交通課題の解決を図るため、総合都市交通体系調査を令和2年度より実施し、自動運転やMaaS等の新たな公共交通手段について検討・評価した施策を取りまとめた都市交通マスタープラン（将来道路網計画、将来公共交通施策）を策定する。

6 その他特記事項（ビックデータの導入等）

1 コロナ禍前後における観光周遊交通の分析のため、GPS位置情報ビックデータを活用して、伊豆東海岸都市圏における観光客（来訪者）の交通手段や周遊行動パターン、移動に関するニーズ等を把握し、観光交通の特徴や課題等を整理した。

2 コロナ禍前後における主要駅周辺の歩行者分析のため、GPS位置情報ビックデータを用いて、主要駅周辺における歩行者の回遊状況として、来訪者の内訳や歩行者の経路等を分析した。

I 調査概要

1 調査名称：伊豆東海岸都市圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1. はじめに

1－1 都市交通マスタープラン（総合都市交通計画）とは

1－2 都市交通マスタープランの構成

2. 伊豆東海岸都市圏の現況分析

2－1 都市圏の概況

2－2 道路交通の現況分析

2－3 公共交通の現況分析

2－4 観光交通特性

3. 都市交通の課題

3－1 伊豆東海岸都市圏を取り巻く状況

3－2 現況分析からみた問題点

3－3 将来予測からみた問題点

3－4 計画課題の整理

4. 目指す都市交通像と都市交通体系の基本方針

4－1 都市交通マスタープランの策定にあたり

4－2 伊豆東海岸都市圏が目指す都市交通像

4－3 都市交通体系の基本方針

4－4 都市圏将来像

5. 交通ネットワーク計画

5－1 道路網計画（都市圏の骨格となる道路ネットワーク）

5－2 公共交通計画（都市圏の期間となる交通計画ネットワーク）

6. 基本方針に基づく戦略と施策

6－1 基本方針に基づく戦略

7. 都市交通マスタープランの展開

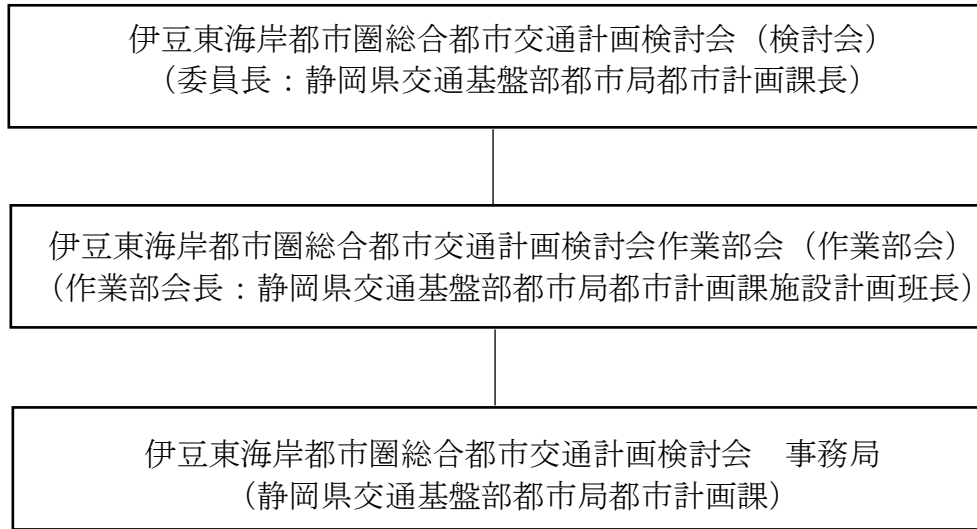
7－1 期待される主な効果

7－2 都市交通マスタープランの展開に向けた取組

8. 参考資料

8－1 各種統計データ

3 調査体制



4 委員会名簿等：

区分	所属	役職
委員長	静岡県 交通基盤部 都市局	都市計画課長
委員	国土交通省 中部地方整備局 沼津河川国道事務所	計画課長
	静岡県 交通基盤部 都市局	地域交通課長
	静岡県 交通基盤部 都市局	街路整備課長
	静岡県 交通基盤部 道路局	道路企画課長
	下田土木事務所	次長兼企画検査課長
	熱海土木事務所	次長兼企画検査課長
	熱海市 観光建設部	まちづくり課長
	伊東市 建設部	都市計画課長
	下田市	建設課長
	東伊豆町	建設課長
	河津町	建設課長
	南伊豆町	地域整備課長

II 調査成果

1 調査目的

令和3年度は、令和2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

令和2年度	1 調査準備 <ul style="list-style-type: none">調査準備既存調査、計画等の収集、整理				
	2 現況分析 <table border="1"><tr><td>① 交通状況のデータ収集・整理<ul style="list-style-type: none">国勢調査等道路の整備状況公共交通の整備状況</td><td></td></tr><tr><td>② 自動車交通の現況分析<ul style="list-style-type: none">現況道路網の設定自動車OD表の作成現況道路網の分析評価</td><td>③ 公共交通の現況分析<ul style="list-style-type: none">公共交通網の確認観光客の移動実態分析</td></tr></table>	① 交通状況のデータ収集・整理 <ul style="list-style-type: none">国勢調査等道路の整備状況公共交通の整備状況		② 自動車交通の現況分析 <ul style="list-style-type: none">現況道路網の設定自動車OD表の作成現況道路網の分析評価	③ 公共交通の現況分析 <ul style="list-style-type: none">公共交通網の確認観光客の移動実態分析
	① 交通状況のデータ収集・整理 <ul style="list-style-type: none">国勢調査等道路の整備状況公共交通の整備状況				
	② 自動車交通の現況分析 <ul style="list-style-type: none">現況道路網の設定自動車OD表の作成現況道路網の分析評価	③ 公共交通の現況分析 <ul style="list-style-type: none">公共交通網の確認観光客の移動実態分析			
3 課題の整理 <ul style="list-style-type: none">都市交通における現状と課題の整理※必要により、令和3年度も検討を継続					
4 将来交通量配分 <ul style="list-style-type: none">将来道路網の設定将来自動車OD表（R22）の作成将来道路網の分析評価					
令和3年度	5 今後の交通施策の方向性 <ul style="list-style-type: none">今後の交通施策における方向性の検討（道路整備、公共交通施策等）				
	6 都市交通マスタープランの策定 <table border="1"><tr><td>① 将来都市像の整理<ul style="list-style-type: none">都市圏における将来都市像の整理</td></tr><tr><td>② 都市交通マスタープランの策定<ul style="list-style-type: none">将来ネットワーク計画（道路、公共交通）新たなモビリティサービスの導入を視野に入れた交通戦略各種交通施策の実施体制 など</td></tr></table>	① 将来都市像の整理 <ul style="list-style-type: none">都市圏における将来都市像の整理	② 都市交通マスタープランの策定 <ul style="list-style-type: none">将来ネットワーク計画（道路、公共交通）新たなモビリティサービスの導入を視野に入れた交通戦略各種交通施策の実施体制 など		
① 将来都市像の整理 <ul style="list-style-type: none">都市圏における将来都市像の整理					
② 都市交通マスタープランの策定 <ul style="list-style-type: none">将来ネットワーク計画（道路、公共交通）新たなモビリティサービスの導入を視野に入れた交通戦略各種交通施策の実施体制 など					

3 調査圏域図

本調査の対象地域は、熱海市、伊東市、下田市、東伊豆町、河津町、南伊豆町の3市3町とする。



4 調査成果

1. 現況分析

(1) 自動車交通の現況分析

①伊豆半島全体の交通量

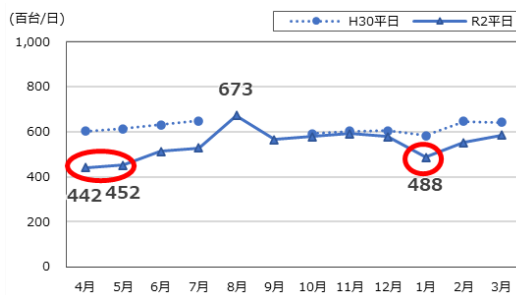
伊豆半島全体の交通量の傾向は、平日よりも休日の方が高い傾向がみられる。

令和2年4～5月の緊急事態宣言中は、平成30年と比較して交通量が大きく減少し、平日で26～27%減、休日で42～48%減となった。

緊急事態宣言解除後は、GoTo トラベルキャンペーンの開始とともに平成30年に近い台数まで交通量が回復したが、12月のキャンペーン停止(感染拡大)とともに再び1割前後の減少傾向となっている。

■5箇所計の断面交通量

【平日】



【休日】

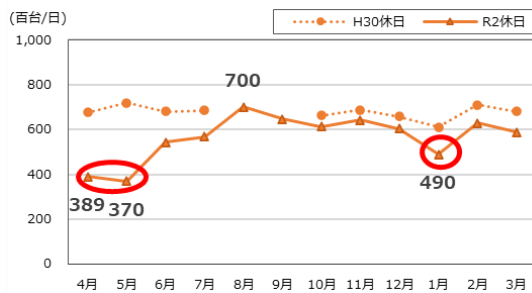


図 5 箇所計の断面交通量

図 交通量調査箇所

表 5 箇所計の断面交通量

(台/日)	平日			休日			休日-平日		
	H30	R2	R2/H30	H30	R2	R2/H30	H30	R2	R2/H30
4月	60,254	44,157	-27%	67,546	38,925	-42%	7,293	-5,232	-72%
5月	61,411	45,250	-26%	71,911	37,035	-48%	10,500	-8,215	-78%
6月	63,047	51,364	-19%	68,181	54,361	-20%	5,135	2,998	58%
7月	64,808	52,924	-18%	68,476	56,887	-17%	3,668	3,963	108%
8月	-	67,328	-	-	70,019	-	-	2,691	-
9月	-	56,514	-	-	64,697	-	-	8,183	-
10月	59,255	57,974	-2%	66,230	61,356	-7%	6,975	3,382	48%
11月	60,365	59,278	-2%	68,651	64,170	-7%	8,286	4,892	59%
12月	60,457	57,927	-4%	65,827	60,348	-8%	5,370	2,421	45%
1月	58,306	48,775	-16%	61,027	48,976	-20%	2,721	201	7%
2月	64,552	55,331	-14%	71,111	62,865	-12%	6,559	7,534	115%
3月	64,135	58,498	-9%	68,089	58,862	-14%	3,954	363	9%
平均	61,659	50,409	-14%	67,705	52,192	-20%	6,046	1,783	30%

データ) トラフィックカウンター交通量(静岡県警察本部交通部交通規制課)

※平成30年8～9月は地点③端末不良のため値なしとした

②観測地点別の年平均交通量

国道 135 号の交通量は、平成 30 年と比較して令和 2 年は平日で約 1 割、休日で約 2 割減少した。

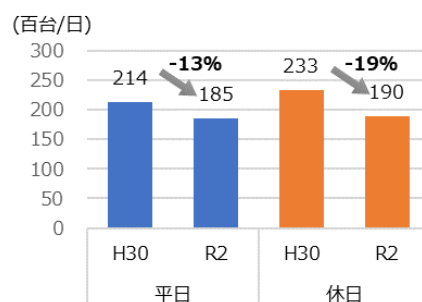
国道 136 号の交通量は、観測地点の中で減少幅が最も大きく、平成 30 年と比較して令和 2 年は平日 27%減、休日 30%減となっている。

国道 414 号の交通量は、平成 30 年と比較して令和 2 年は平日で 13%減、休日で 16%減少した。

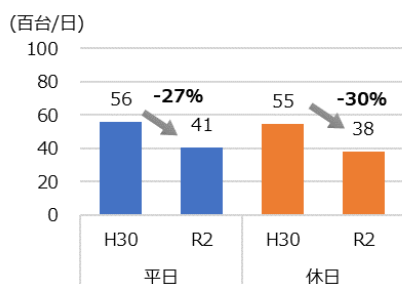


図 交通量調査箇所

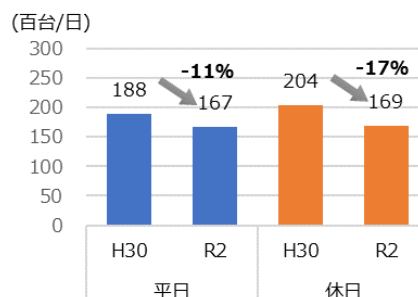
①国道 135 号 熱海和田浜南付近



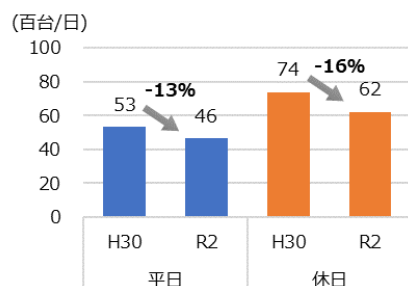
④国道 136 号 大平 IC 付近



②国道 135 号 熱海市上多賀付近



⑤国道 414 号 道の駅天城越え付近



③国道 135 号 伊豆稲取駅付近

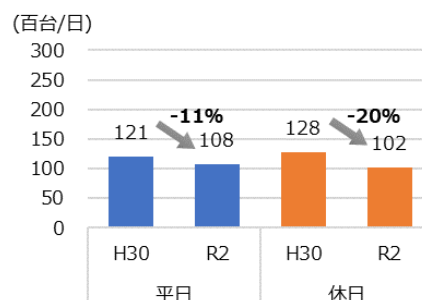


表 観測地点別の年平均交通量

年平均交通量(台/日)	平日			休日		
	H30	R2	R2/H30	H30	R2	R2/H30
①国道135号 熱海和田浜南付近	21,384	18,508	-13%	23,281	18,966	-19%
②国道135号 熱海市上多賀付近	18,837	16,737	-11%	20,369	16,899	-17%
③国道135号 伊豆稲取駅付近	12,082	10,762	-11%	12,835	10,225	-20%
④国道136号 大平IC付近	5,572	4,083	-27%	5,463	3,826	-30%
⑤国道414号 道の駅天城越え付近	5,312	4,635	-13%	7,388	6,226	-16%

データ) トラフィックカウンター交通量 (静岡県警察本部交通部交通規制課)

(2) 観光交通の現況分析

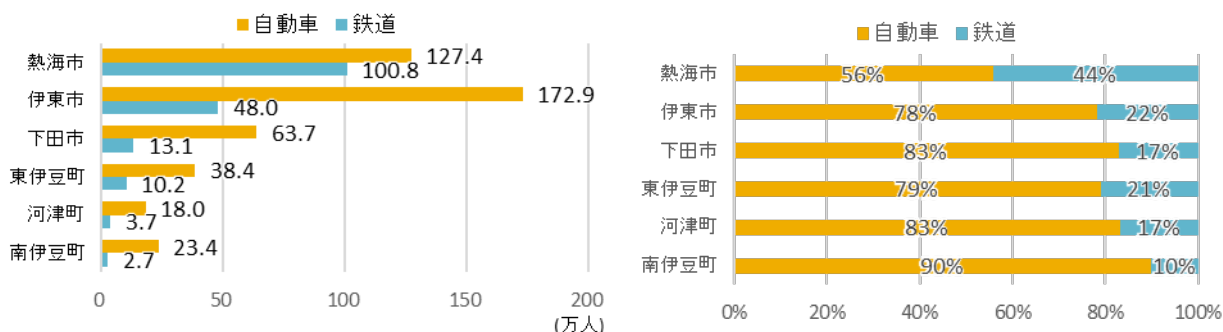
①伊豆東海岸都市圏の周遊状況（令和元年7～9月の休日）

都市圏内の最初の来訪地は、自動車では、伊東市が173万人と最も多く、次いで熱海市が127万人と多くなっている。鉄道では、熱海市が101万人と最も多く、次いで伊東市が48万人と多くなっている。交通手段比率は、熱海市は新幹線駅があるため鉄道の割合が約4割と高くなっている。

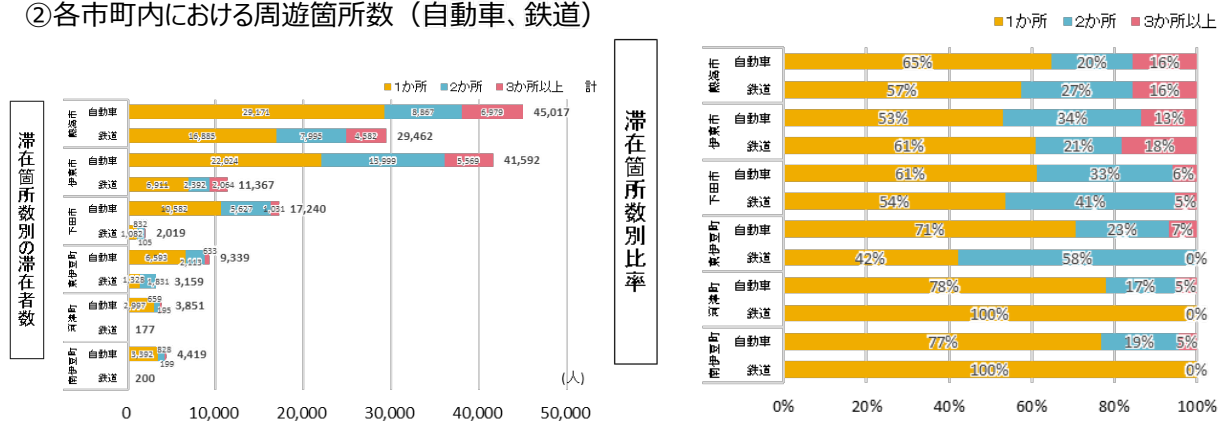
各市町内の周遊は、滞在者数は鉄道よりも自動車の方が多いいものの、滞在箇所数2～3箇所以上の周遊比率は、自動車よりも鉄道の方が高くなっている。また、熱海市や伊東市では3箇所以上の周遊が1～2割みられるものの、その他の地域では少なくなっている。

次の行き先における周遊の比率は、自動車で49%、鉄道で38%となっており、都市圏内や静岡県内での周遊比率についても、自動車よりも鉄道の方が低い状況となっている。

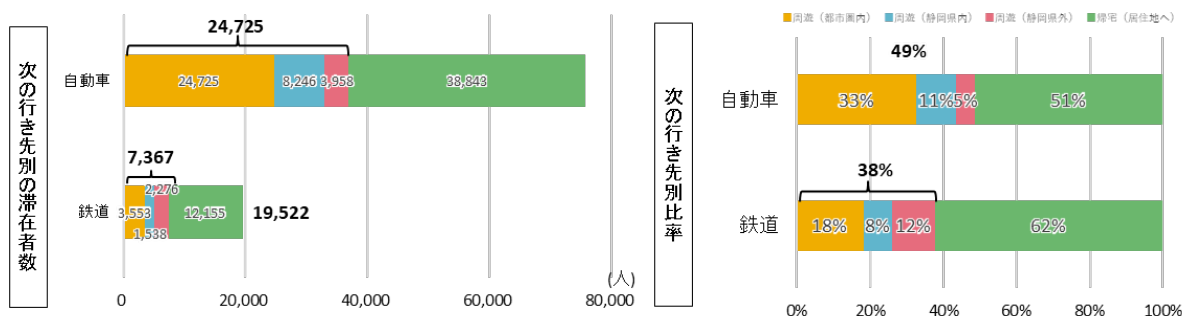
①都市圏に入ってくる時の最初の来訪地（自動車、鉄道）



②各市町内における周遊箇所数（自動車、鉄道）



③各市町から出ていく時の次の行き先（自動車、鉄道）

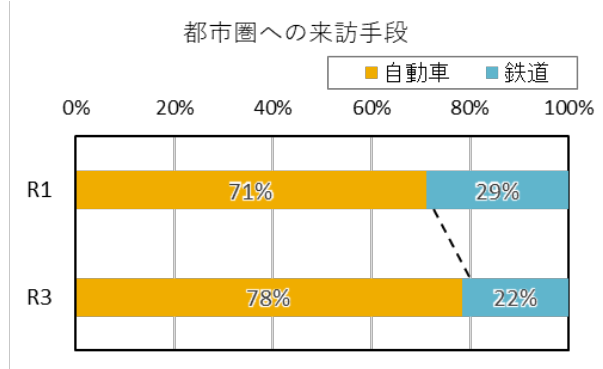
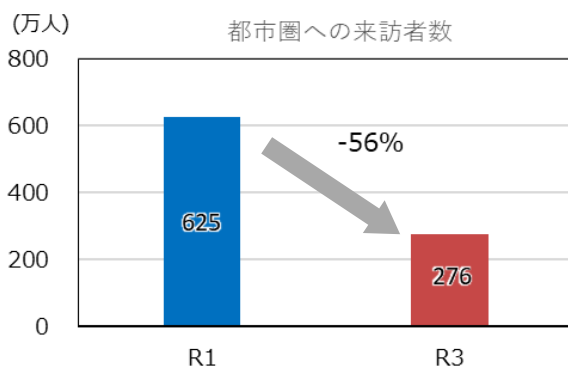


②来訪者数の変化

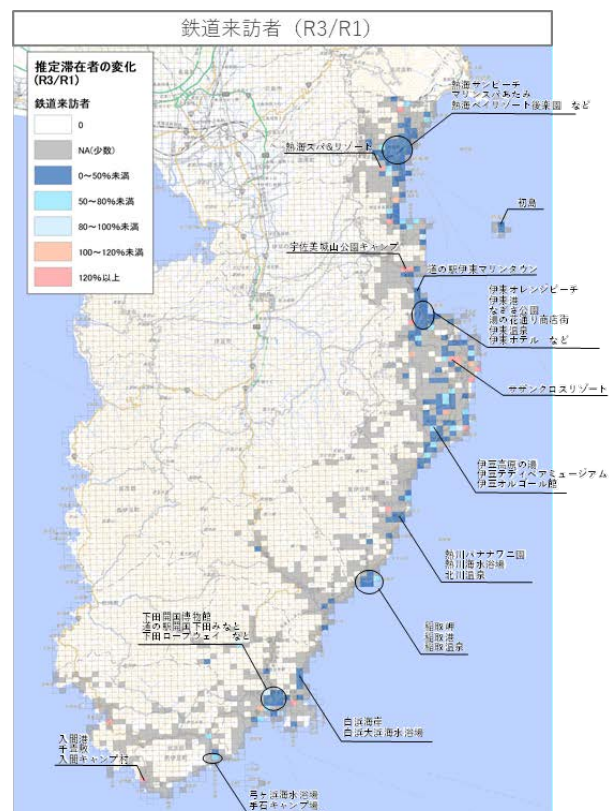
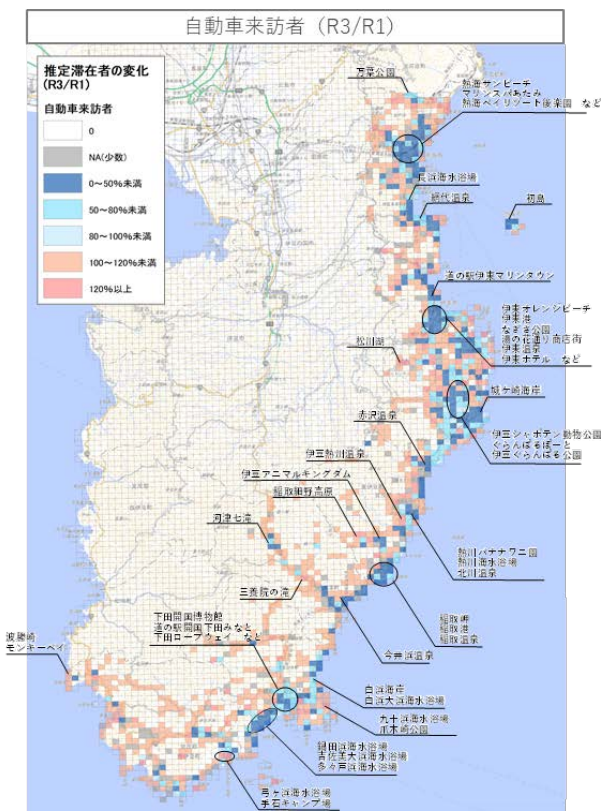
令和元年夏季における伊豆東海岸都市圏への休日来訪者は推計 625 万人であったが、令和 3 年夏季には第 5 波による緊急事態宣言（7/12～9/30）や熱海市内における大規模な土石流の発生（7/3）等により 56%の減少となった。

都市圏への来訪手段は、令和元年には自動車が 71%、鉄道が 29%であったが、令和 3 年には自動車が 7%増加した。

自動車の来訪地は、市街地や人が集まりそうな主要な観光地において減少が多く見られた。一方で、郊外部の山地や海岸、キャンプ場において増加傾向が見られた。鉄道の来訪地は、自動車よりも来訪エリアが狭く、駅周辺市街地の分布が多かったため、減少が顕著であった。



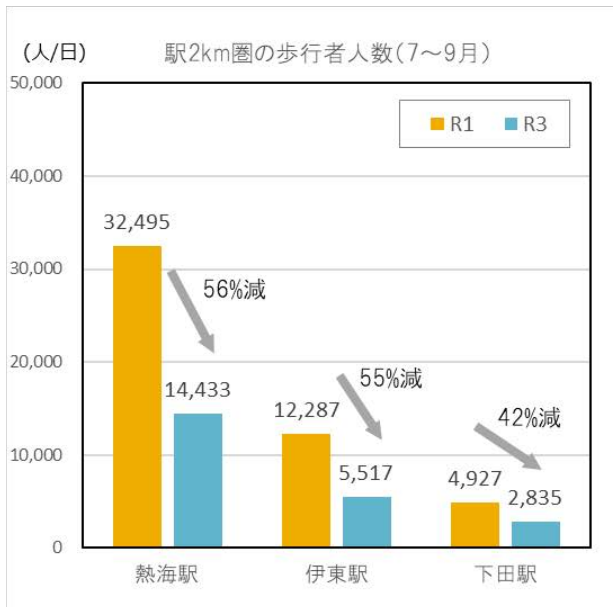
都市圏内で最初に訪れた来訪地の変化



③ 駅周辺の歩行者数の変化

令和元年夏季における駅周辺の歩行者数は、熱海駅で3.2万人、伊東駅で1.2万人、下田駅で0.5万人であったが、令和3年夏季には約半数に減少した。

歩行者の経路は、駅から主要観光地間で多くなっており、概ね駅から1kmの範囲で分布している。

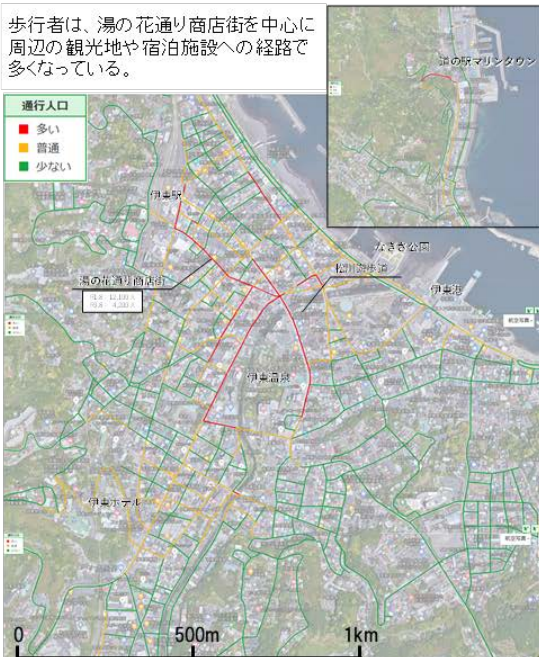


出典) KDDI Location Analyzer (位置情報から集計された全体推計値)

【熱海駅周辺】 来訪者の通行人口分布 (令和元年7~9月)



【伊東駅周辺】 来訪者の通行人口分布 (令和元年7~9月)



【下田駅周辺】 来訪者の通行人口分布 (令和元年7~9月)



出典) KDDI Location Analyzer (位置情報から集計された全体推計値)

2. 今後の交通施策の方向性

(1) 今後の交通施策の方向性の検討

道路網の課題や公共交通の持続性等について以下の通り整理し、今後の道路整備や公共交通施策等、都市交通施策の方向性を整理した。

伊豆東海岸都市圏を取り巻く状況

【人口減少と少子高齢化の進展】

- ・都市圏全体で人口減少、高齢化が進展
- ・R17（2035）には2人に1人が高齢者となる予測

【市街地の低密度化の進行】

- ・市街地中心部で人口減少し、市街地の低密度化が進行
- ・DID人口は4.9万人（H27）と25年前から約半減する一方で郊外部では12万人の増加となり都市のスプロール化が進行

【公共交通の担い手不足】

- ・公共交通の運転手は他業種に比べ平均年齢が高く、今後の高齢化や人手不足により、公共交通の維持が困難（全産業平均43歳、バス51歳、タクシー60歳）

【観光交流客数の推移】

- ・熱海、伊東の観光交流客数は、県内他市町と比べて多い状況
- ・都市圏の宿泊客数は多い傾向にあり、人口当たり宿泊客数の値は21.3～82.4と県内他市町を大きく上回る状況
- ・夏季（特に8月）に観光来訪者が集中する傾向
- ・伊豆半島は、2012年に「日本ジオパーク」に認定、2018年に「ユネスコ世界ジオパーク」に認定
- ・アフターコロナを見据えた地域活性化と観光産業の強化

【新たなモビリティの発展と移動手段の多様化】

- ・伊豆地域において観光型MaaS実証実験を実施
- ・新たなモビリティ（自動運転・超小型など）の先駆的取組が発展

【コンパクト+ネットワークの推進】

- ・国土のグランドデザインにおいて集約連携型都市構造が目標に掲げられ、取組が拡大

- ・特措法改正による立地適正化のためのメニュー強化が必要

【SDGsの取組】

- ・「日常生活に必要で誰もが利用しやすい交通手段の確保」、「環境に優しい交通体系の実現」等が目標に掲げられ、取組が拡大

【維持管理費の増大と新規投資費の抑制】

- ・新規建設投資の減少
- ・高度経済成長期に集中的に整備した公共施設及びインフラの急速な老朽化に伴う維持管理・更新費用増大

【激甚化する自然災害】

- ・南海トラフ、相模トラフ巨大地震などの大規模災害の切迫性が増加
- ・局地的豪雨が頻発化・激甚化し、土砂崩れ等の災害による地域の孤立化が懸念
- ・市町の市域面積当たりの土砂災害警戒区域数は、上位を占める市町が多い状況（県下35市町中2位下田市4位南伊豆町6位熱海市等）

【カーボンニュートラルや気候危機への対応】

- ・グリーン社会の実現に貢献するため、地球温暖化緩和策、気候変動適応策等に戦略的に取組が必要

現況分析からみた問題点

【移動に不便を感じる高齢者の増加】

- ・自主的に運転免許を返納する高齢者が増加
- ・公共交通の需要増が見込まれるが人員不足の懸念

【公共交通空白地域の増加】

- ・山間部等に公共交通サービスが提供されない地域が点在
- ・交通結節点の乗り継ぎ時間が30分以上となる場合が増加

【中心市街地の求心性、拠点性の低下】

- ・通勤通学者数は全県平均に比べ減少幅が大きく、市街地の拠点性が低下
- ・第二次産業従事者割合が低いと、通勤者数の今後の伸びが期待できない状況

【交通事故の発生】

- ・事故件数は減少傾向にあるが、人口千人当たり件数では全国平均を大きく上回る状況
- ・高齢者関連事故件数は大きな減少は見られず、全国や静岡県と比較すると多い状況

【幹線道路の渋滞】

- ・幹線道路で観光シーズンを中心に渋滞が発生
- ・生活道路でもある国道135号は慢性的に混雑しており市民生活に影響

将来予測からみた問題点

【非効率な都市構造による利便性の低下】

- ・人口密度の低下を抑制し、生活施設等の減少に対応していくため、集約型都市構造とネットワークの維持・強化（コンパクト+ネットワーク）が必要

【市街地における道路混雑の残存と広域道路網の確保】

- ・市街地における混雑の緩和を図るとともに、伊豆縦貫自動車道など幹線道路の整備推進が必要

【救急医療活動を支える広域道路の確保】

- ・医療においても広域連携が必要であり、伊豆縦貫自動車道の整備等による道路の速達性向上が必要

【災害時のネットワーク確保】

- ・大規模地震や津波に対し、都市圏内外の連携強化や緊急輸送路の強化等の災害に備えた基盤整備が必要
- ・局地的豪雨による交通規制に対し、迂回路の確保や地域の孤立化を防ぐための対策が必要

【観光来訪者への対応】

- ・新型コロナウイルスの感染拡大に伴う観光需要の落ち込みで、観光産業に深刻な経済影響が出ており、道路整備のほか、観光型MaaSなど新たな取組と連携した施策によるアフターコロナの観光支援が必要

【公共交通の維持確保】

- ・MaaSや自動運転をはじめ新たなモビリティの活用による生活交通の維持確保に向けた検討が必要

①都市拠点と生活拠点を有機的に連絡する持続可能な都市圏の形成

- 本都市圏は、超高齢社会の進展や若年層の流出による産業の担い手不足等により、今後、生活圏内の都市施設の維持がより一層困難となる
- 持続可能な都市圏を形成するためには、土地利用と一体となった効率的な交通体系の構築が必要
- 本都市圏に適した交通ネットワークのあり方と、各種まちづくり施策とが連携した取組の具体化が必要

②高齢者も安全・快適に暮らせる地域公共交通等、交通環境の維持・確保

- 高齢ドライバーによる事故の増加に対応した安全なみちづくりが必要
- 高次医療施設へのアクセス性向上や救急医療活動の円滑化に資するみちづくりが必要
- 移動困難者の増加が懸念されており、鉄道、路線バス、コミュニティバス、通学バス、デマンドタクシーの持続的な展開と歩きたくなるまちづくりを組み合わせた対策が必要
- MaaSや自動運転をはじめとした新たなモビリティの活用による生活交通の維持確保に向けた検討が必要

③観光活性化に資する交通体系の構築

- 観光周遊や観光地での快適な滞在に資する道路空間や公共交通ネットワークの形成
- 交通結節点での分かりやすい案内表示など、訪日外国人を含めた誰もが利用しやすい交通、乗換環境の整備が必要
- MaaSや自動運転をはじめとした新たなモビリティの活用による観光活性化施策の検討が必要

④都市間連携の強化と円滑な道路交通体系の実現

- 都市間の交流・連携促進や都市圏の社会経済活動活性化のために、都市圏内の都市同士や、隣接都市圏の都市を連絡する広域的な道路によるネットワークの形成が必要
- 人やモノの安定的な移動確保のために、幹線道路や交通拠点を連絡する道路などについて、渋滞対策の実施等により定時性・速達性を確保するとともに、利便性や魅力の向上を図ることが必要
- 居住者・来訪者双方が利用しやすい交通環境の構築に向けた検討が必要

⑤激甚化する災害へのリスクを踏まえた交通体系の実現

- 南海トラフ、相模トラフ巨大地震や、頻発化・激甚化する局地的豪雨等の災害による地域の孤立を回避するための交通体系の構築、冗長性の確保が必要
- 突発的な災害に対し、被害を最小限に抑えるための備えが必要

3. 都市交通マスタープランの策定

(1) 都市圏の将来都市像の整理

前回計画における進捗状況をアウトカム指標の現在値（R2）を試算することにより検証した。

表 都市交通の目標に対するマスタープランの効果と現在値（R2）

都市圏交通の目標 (前回計画)	アウトカム指標	現況値 (H22)	現在値 (R2)	将来値 (R12)	目標値 (R12)	進捗率
目標① 広域化する生活行動圏、 魅力ある観光交流圏の 形成に資する都市圏外 との連絡強化	指標① 各市町の中心から伊豆縦貫自動 車道IC、主要駅、主要港等まで の所要時間	133.3分	84.4分	22.8分	30分	96.7%
目標② 市町間及び拠点間の円 滑で安全な移動に資す る道路網の形成	指標② 幹線道路において慢性的に混雑 している区間延長 ^{※1} (混雑度1.5以上)	3.46km	— ^{※2}	0km	0km	— ^{※2}
	指標② ^{※3} 幹線道路においてピーク時間を 中心に混雑している区間延長の 割合 (混雑度1.25以上)	9.7%	9.3%	6.5% ^{※4}	3.6%	85.2%
目標③ 地域社会の活力向上や 環境負荷の低減に資す る交通体系への移行	指標③-1 駅・バス路線圏域の市街地カ バー率 ^{※5}	83.3%	84.8%	100%	100%	17.9%
	指標③-2 交通の円滑化、交通手段構成の 変化、コンパクトシティ等によ るCO2排出量 (t-CO2/年)	28.7万	22.7万	19.9万	20.0万	107.0%
目標④ 災害に強く、被災後も 速やかな復旧に資する 交通網の形成	指標④ 市町の中心部や隣接市町と連携 し、復興・復旧となる経路が確 保されない地区数 (津波浸水による孤立地区数)	10地区	— ^{※6}	0地区	0地区	— ^{※6}

※1：発終点の影響がある混雑区間を除外した延長

※2：発終点の影響により除外する区間の基準が不明であることに加え、現況と将来で想定する道路ネット
ワークが異なることから、現在値は算出不可

※3：前回計画には設定されていないが、中間評価を実施するため、今回設定した指標

※4：中間補間（R2とR22）による算出

※5：市街地カバー率は、駅又はバス路線の各バス停から400m圏に含まれるエリアが市街地（用途地域）に
含まれる割合を算出

※6：災害の被害想定が、前回計画策定時から変更となり、津波対策の考え方等が当時と異なることから、
現在値は算出不可

今後の都市交通政策の方向性を踏まえ、以下の都市交通像の実現を目指す。

都市拠点と生活拠点が有機的に連絡された 持続可能な都市圏の形成

人口減少や少子高齢化が進展する中、持続可能な都市圏の形成に向けて、観光産業を中心とした都市圏外との交流を促進するとともに物流や医療活動の支援など、安全、安心な地域生活を支える交通ネットワークの構築を目指します。

都市交通体系の基本方針を以下の通り整理する。

方針Ⅰ 持続可能な暮らしを支える地域公共交通の維持、確保

誰もが利用しやすく、快適に移動できる交通環境を構築するため、拠点を中心としたまちづくりを進め、多様な移動手段が連携した地域公共交通の維持、確保を目指します。

方針Ⅱ 地域資源を活かした活発な観光交流を生み出す交通環境の充実

世界に誇る恵まれた自然環境や観光資源を活かした都市圏観光産業の活性化を支援するため、多様な移動手段が連携した、観光周遊性の高い魅力ある交通環境の構築、充実を目指します。

方針Ⅲ 交流、連携を促進する広域的な移動ネットワークの構築

都市圏内外の活発な交流、連携の促進を図るとともに社会経済活動の活性化を支援するため、鉄道主要駅や道路インターチェンジ等と都市拠点を連絡する広域的な移動ネットワークの形成を目指します。

方針Ⅳ リスクに備えた安全、安心な交通環境の確保

南海トラフ巨大地震や頻発化、激甚化する自然災害の脅威や地域の孤立等に対する不安を軽減するため、災害発生後、都市機能の早期回復を支える交通環境の確保を目指します。

都市圏内外の連携・交流を促進するため、規模や機能に応じた拠点・連携軸を形成する。

都市計画区域マスタープランや立地適正化計画等をふまえ、将来都市構造の拠点を中心としたまちづくりと連携した交通施策を展開する。

表 土地利用の方針

土地利用	概要
住宅地域	各商業業務地周辺には、集合住宅の立地を許容する住宅地、その周辺から山間部にかけての一帯には低層戸建住宅を中心とする住宅地を配置し、それぞれ良好な居住環境の維持・向上に努めるエリアとして位置付ける。 また、人口動向に合わせて適切な人口密度・市街地規模となるよう住宅誘導施策を検討し、同時に商業・業務地への生活サービス施設を維持するため、生活利便性の高い住宅地を配置する。
商業・業務地域	広域的な中心商業・業務地区について、観光や商業、業務、医療、福祉、交通等の各種機能が集積した中心的な商業業務地を配置し、既存の商店街の活性化を図るとともに、大型商業施設や沿道型サービス施設の立地促進を図るエリアとして位置付ける。
農業地域	中山間地域を中心に分布している農地は、農業生産活動の場や河川や周辺の緑地と一体となった田園景観を形成しているとともに、観光との連携による体験農業の場となり、良好な緑地空間として地域環境の保全に重要な役割を果たすものであることから、農業振興地域内の農用地区域は、無秩序な転用を抑制し、優良農地として保全する。
自然保全地域	天城山系の山々や海岸線といった自然公園特別地域に指定された良好な景観を有する豊かな自然環境について保全するとともに、自然環境との調和を前提として、観光レクリエーション機能の拠点としての利用や、自然とふれあえる場としての活用を図る。
集落地域	既存集落地で居住環境の維持・向上を図る必要がある地区においては、地区計画制度の適用を検討し、周辺環境に配慮した計画的な土地利用を図る。 特に狭あい道路が多い集落地については、生活道路や公園等の生活基盤の整備により、居住環境の改善を図る。
集落地域（別荘地）	丘陵地に分布する別荘地については、周辺環境との調和を図りつつ、良好な居住環境を維持する。

表 各市町の都市拠点および観光拠点等

市町	都市拠点・地域拠点	観光・レクリエーション拠点
熱海市	熱海駅周辺	伊豆山神社参道周辺、姫の沢公園周辺、梅園周辺、長浜海浜公園周辺、網代漁港周辺
伊東市	伊東駅周辺、宇佐美地区、吉田地区	小室山、松川湖、一碧湖、大室山、城ヶ崎海岸、伊東マリンタウン、伊東オレンジビーチ
下田市	伊豆急下田駅周辺	蓮台寺温泉、白浜海岸、下田港、吉佐美海岸周辺、爪木崎、ペリーロード周辺
東伊豆町	伊豆稲取駅周辺、奈良本地区	熱川温泉、片瀬温泉、稲取ふれあいの森周辺、稲取岬、稲取温泉、北川温泉、大川温泉
河津町	河津駅周辺	湯ヶ野温泉、今井浜温泉、峰温泉、河津バガテル公園、谷津温泉、菖蒲沢
南伊豆町	下賀茂地区	波勝崎周辺、妻良・子浦周辺、弓ヶ浜、石廊崎周辺、中木・入間周辺

注) 静岡県都市計画区域マスタープランを基に、追加・変更し設定。

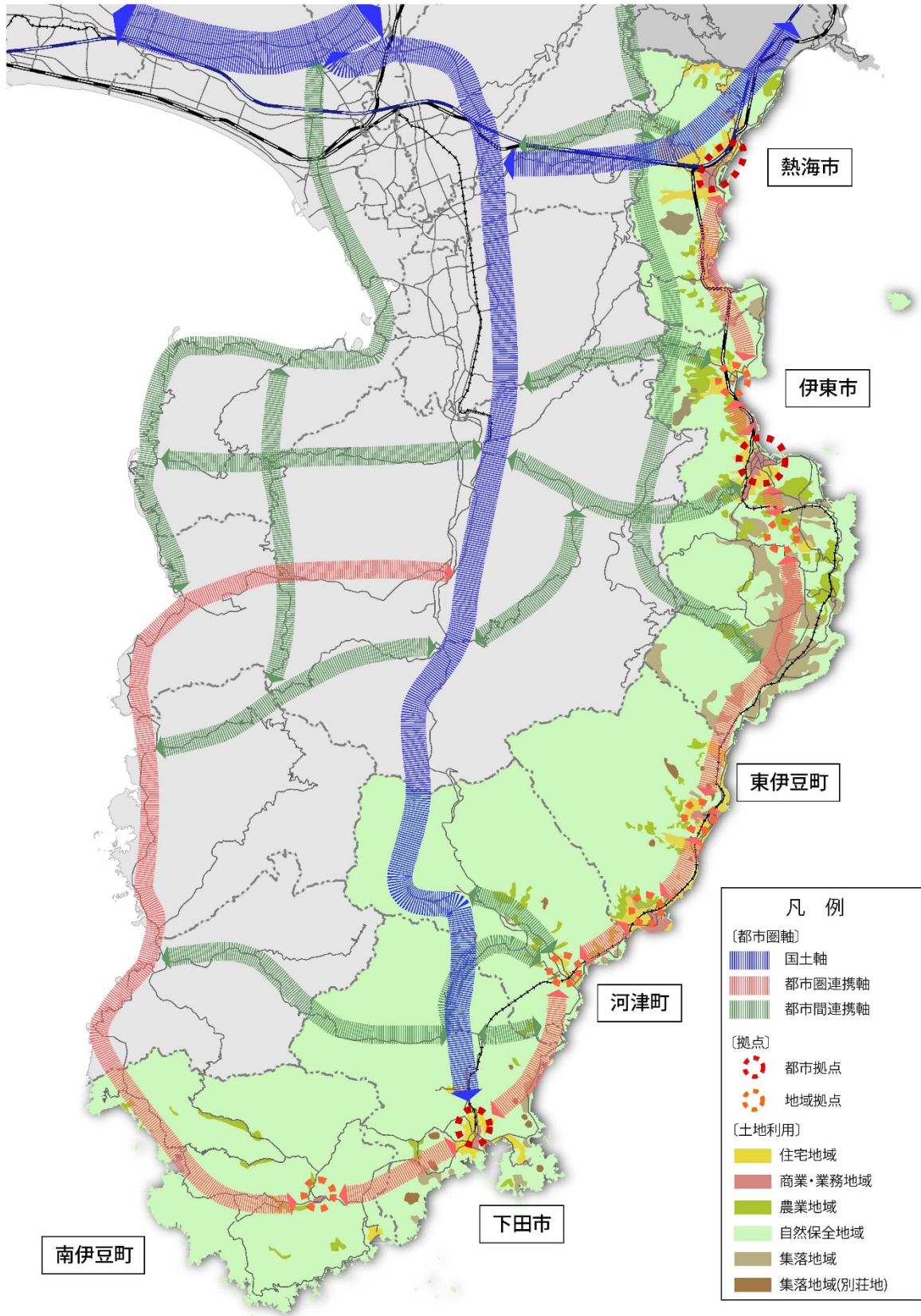


図 都市圏将来像

(2) 都市交通マスタープランの策定

都市交通体系の基本方針に基づく4つの戦略を設定し、各戦略に沿った交通施策を展開する。

方針Ⅰ 持続可能な暮らしを支える地域公共交通の維持、確保

誰もが利用しやすく、快適に移動できる交通環境を構築するため、拠点を中心としたまちづくりを進め、多様な移動手段が連携した地域公共交通の維持、確保を目指す。

戦略1 生活を支える「安全、快適な交通環境」の確保

高齢者をはじめ、誰もが利用しやすく、快適に移動できる交通環境を構築するため、都市圏各拠点間の連携強化、機能分担を図り、新たなモビリティの活用も含め、多様な移動手段が連携した地域公共交通の維持、確保を目指す。

方針Ⅱ 地域資源を活かした活発な観光交流を生み出す交通環境の充実

世界に誇る恵まれた自然環境や観光資源を活かした都市圏観光産業の活性化を支援するため、多様な移動手段が連携した、観光周遊性の高い魅力ある交通環境の構築、充実を目指す。

戦略2 世界に誇る「観光モビリティサービス」の構築

伊豆半島ジオパークなど、都市圏に点在する世界に誇る観光資源のネットワーク化、新たなモビリティの活用も含め、多様な移動手段が連携した観光周遊性の高い交通環境の構築、充実を目指す。

方針Ⅲ 交流、連携を促進する広域的な移動ネットワークの構築

都市圏内外の活発な交流、連携の促進を図るとともに社会経済活動の活性化を支援するため、鉄道主要駅や道路インターチェンジ等と都市拠点を連絡する広域的な移動ネットワークの形成を目指す。

戦略3 広域連携軸、交流を支える「都市連携軸」の強化

広域道路をはじめとする都市圏軸や交通結節点の整備により、鉄道主要駅や道路インターチェンジ等と都市拠点を連絡する広域的な移動ネットワークを形成することで、都市活力の創出、向上を目指す。

方針Ⅳ リスクに備えた安全、安心な交通環境の確保

南海トラフ巨大地震や頻発化、激甚化する自然災害の脅威や地域の孤立等に対する不安を軽減するため、災害発生後、都市機能の早期回復を支える交通環境の確保を目指す。

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頻発化、激甚化する自然災害の脅威が迫るなか、災害に備え、速やかな支援、復旧ルートを確保することにより、都市機能の早期回復が可能となる交通環境の確保を目指す。

都市交通マスタープランの展開により、都市圏の活力や安全・快適な移動の確保、環境や魅力の向上などの効果*が期待される。

効果 1

公共交通利用圏域の市街地カバー率維持 が期待されます

公共交通利用圏域の市街地カバー率を現状維持（約 8 割）します

効果 2

CO2排出量の削減 が期待されます

交通に関するCO2排出量が約 3 割減少

効果 3

伊豆縦貫自動車道ICへのアクセス向上 が期待されます

各市町から伊豆縦貫自動車道ICへの所要時間が約 6 割短縮

効果 4

道路混雑の緩和 が期待されます

道路の混雑区間が約 6 割減少

効果 5

災害時のアクセス確保 が期待されます

主要拠点間のリダンダンシーが確保されます

※ ここで示した効果（現況値（R2時点）との比較）は、本マスタープランにおける将来交通量推計（R22時点）をもとに試算したものであり、各施策のうち効果を定量的に把握できる主なものを取り上げています。



都市交通マスタープランの展開により、目指すべき都市交通像の実現に向けた取り組みを進める。

- 積極的な周知により、**都市交通マスタープランの情報共有**を図ります。
- 幅広い意見を取り入れるために、**住民、事業者等と行政の協働**を進めます。
- 関係者が協力し、**相互に連携した推進体制**のもと施策に取り組めます。
- 今後期待される **技術革新等にも柔軟に対応**し、適時適切に施策を見直します。