

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 29 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 都市圏構造分析

第1章 人口動向

- 1－1 都市圏人口の推移
- 1－2 人口分布

第2章 土地利用動向

- 2－1 地形
- 2－2 土地利用
- 2－3 用途地域指定状況
- 2－4 都市開発の経緯

第3章 産業動向

- 3－1 産業全体の動向
- 3－2 工業の動向
- 3－3 商業の動向
- 3－4 観光の動向
- 3－5 その他主要施設の立地状況

II 都市圏交通現況分析

第1章 現況交通実態分析

- 1－1 都市圏のトリップ特性
- 1－2 地域別のトリップ特性
- 1－3 地域間の交通特性
- 1－4 中心市街地の交通特性
- 1－5 高齢者の交通特性
- 1－6 その他の交通特性

第2章 道路交通分析

- 2－1 道路施設状況
- 2－2 自動車交通状況
- 2－3 自動車交通特性

- 2-4 徒歩・自転車の交通特性
- 第3章 公共交通分析
 - 3-1 公共交通施設状況
 - 3-2 鉄道網のサービス水準と利用状況
 - 3-3 バス網のサービス水準と利用状況
 - 3-4 モード間の連携状況
- 第4章 観光交通実態の分析
 - 4-1 来訪者の属性、旅行形態
 - 4-2 観光周遊時の交通手段特性
 - 4-3 観光交通流動
- 第5章 交通意識分析
 - 5-1 現況交通に対する満足度・ニーズ
 - 5-2 今後の交通政策の方向性に関する意向
- 第6章 計画課題に関する分析
 - 6-1 都市構造等の変化と交通状況への影響分析
 - 6-2 ライフスタイルと交通行動の関連分析
 - 6-3 南北交通の機能分担状況に関する分析
 - 6-4 高齢者の移動制約と交通行動との関連分析
 - 6-5 観光行動と交通サービス等との関連分析
- Ⅲ 都市圏交通の現況問題点
 - 第1章 都市圏交通の現況問題点
 - 1-1 現況問題点の整理
 - 1-2 現況問題点のまとめ

3 調査体制

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）
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）
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）
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）

4 委員会名簿等：

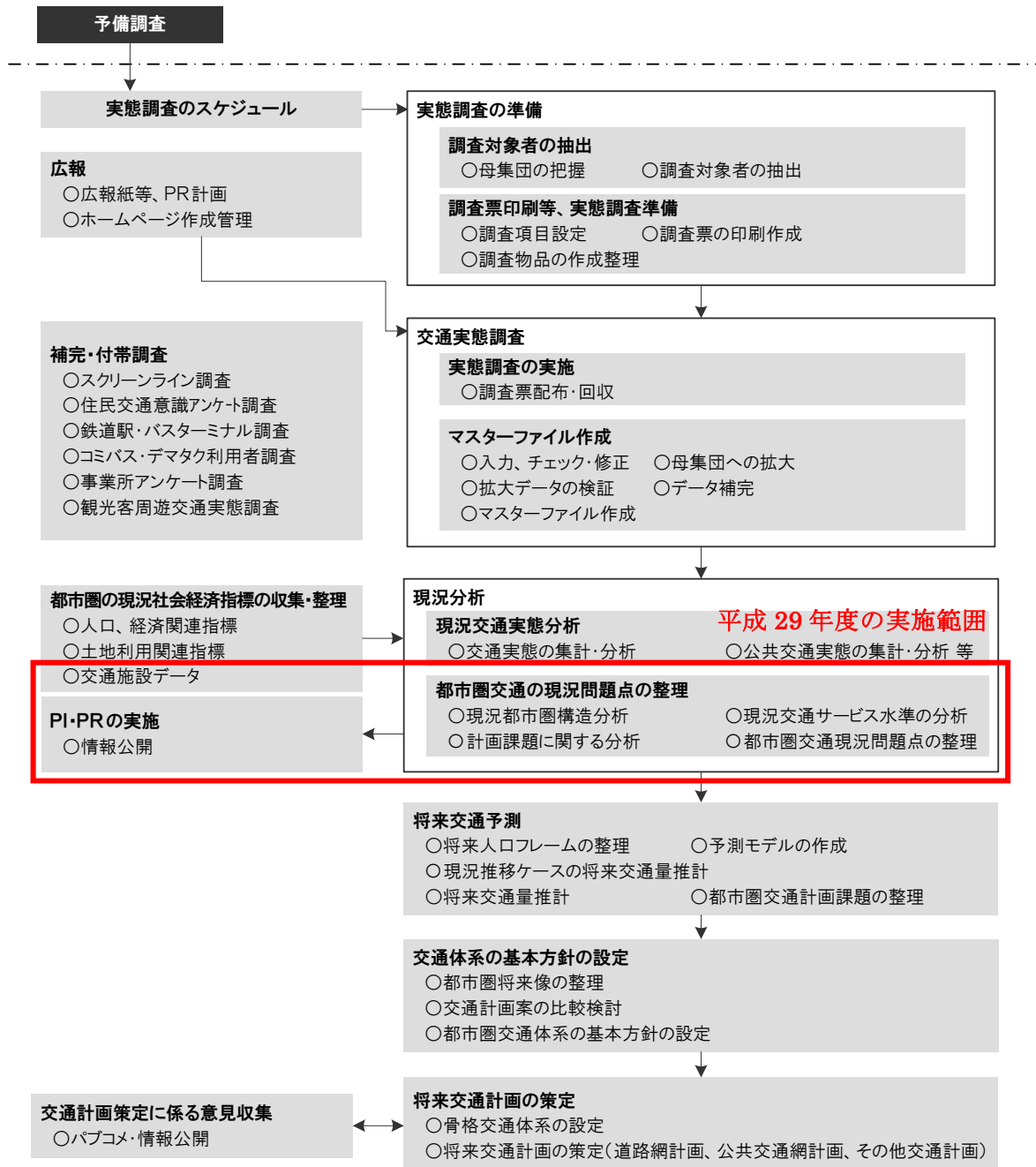
	所 属	役職(氏名)
委員長	埼玉大学大学院 理工学研究科	教授 久保田 尚
委員	南山大学 総合政策学部	教授 石川 良文
	日本大学 理工学部	教授 藤井 敬宏
	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室	室 長
	国土交通省 中部地方整備局 企画部 広域計画課	課 長
	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課	課 長
	国土交通省 中部地方整備局 静岡国道事務所	所 長
	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課	課 長
	国土交通省 中部運輸局 静岡運輸支局	支局長
	中日本高速道路株式会社 東京支社 建設事業部	部 長
	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 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 29 年度は、平成 27 年度に実施した交通実態調査の現況分析結果について整理する。

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 現況都市構造分析

都市圏の現況土地利用状況や人口分布、交通データを用いて地区間の連結性や依存状況等を把握、整理した。また、第1回調査時点の指標と比較し、都市圏構造（人口分布、地域間依存状況等）の変化を分析した。

- ◆ 人口は市街化区域外（市街化調整区域及び都市計画区域外の地域）は低密度に分布
- ◆ 近年では中心部において人口が減少し、市街化区域外縁部で人口が増加するドーナツ化現象が進行
- ◆ 富士駅から吉原周辺及び富士宮駅周辺において、発生トリップ数よりも集中トリップ数が多く、各市の拠点地域を形成
- ◆ 市街化区域内への集中トリップ比率は増加したものの、中心市街地へのトリップ比率は横ばい

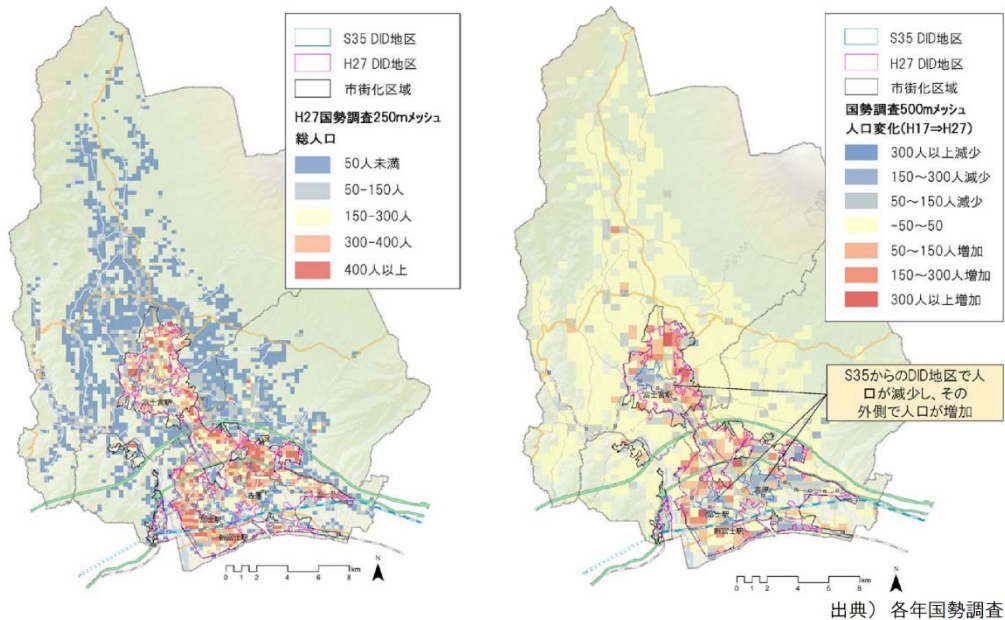


図 4-1 地区別人口

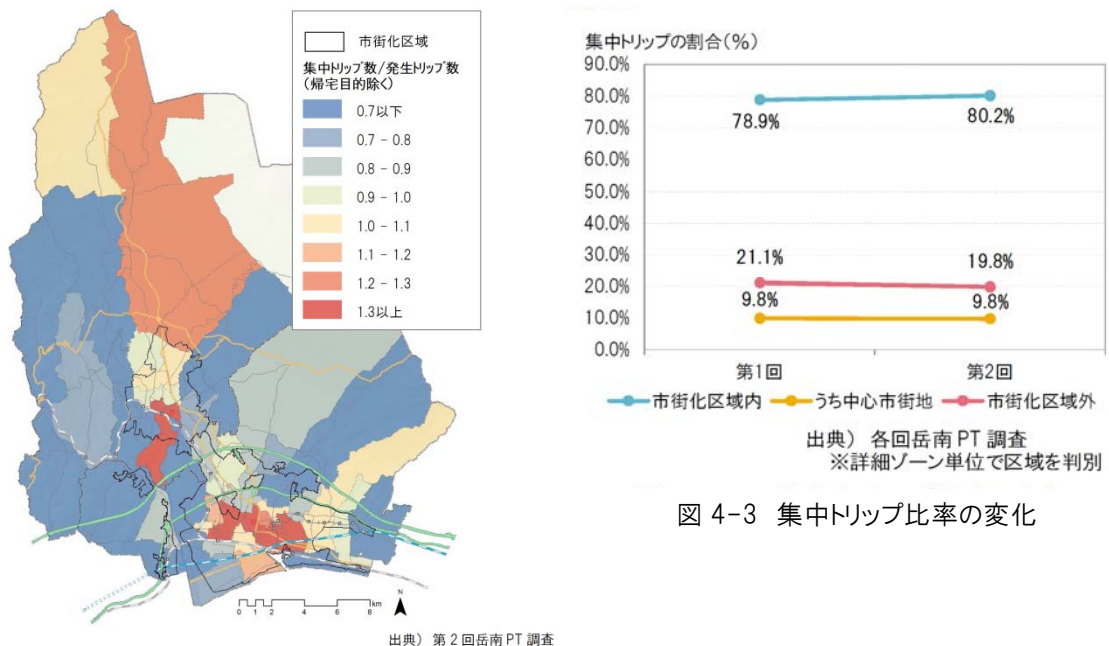
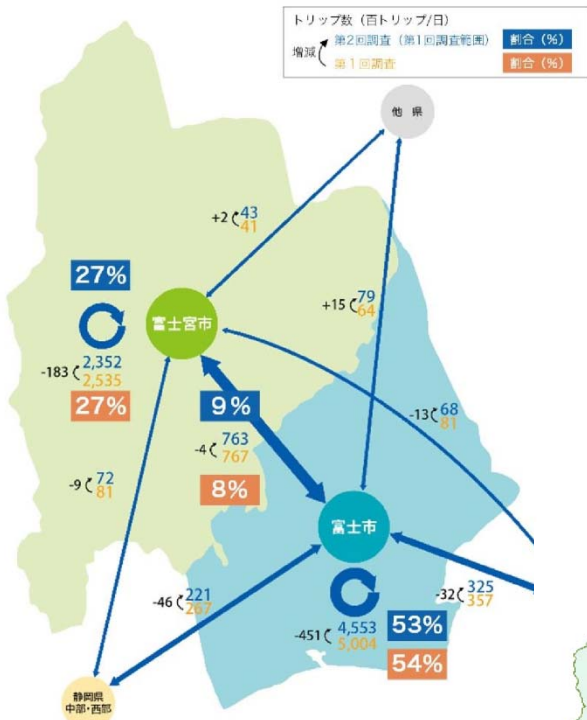


図 4-2 発生・集中トリップ比率

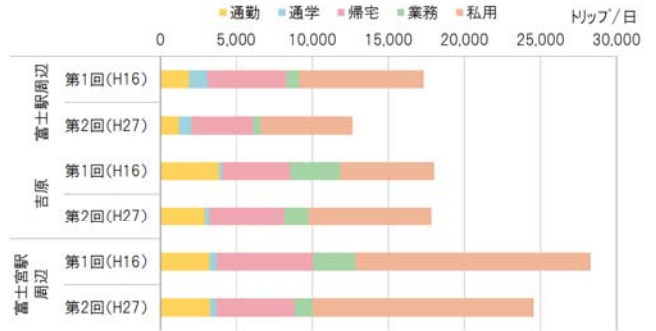
図 4-3 集中トリップ比率の変化

- ◆ 市町間の流動は富士市－富士宮市間のトリップ数が最も多く、2市のつながりが強い
- ◆ 中心市街地へのトリップ数はいずれも減少
- ◆ 富士宮市街地は、上井出や北山などの北部地域から富士市まで広域的な来訪がみられる



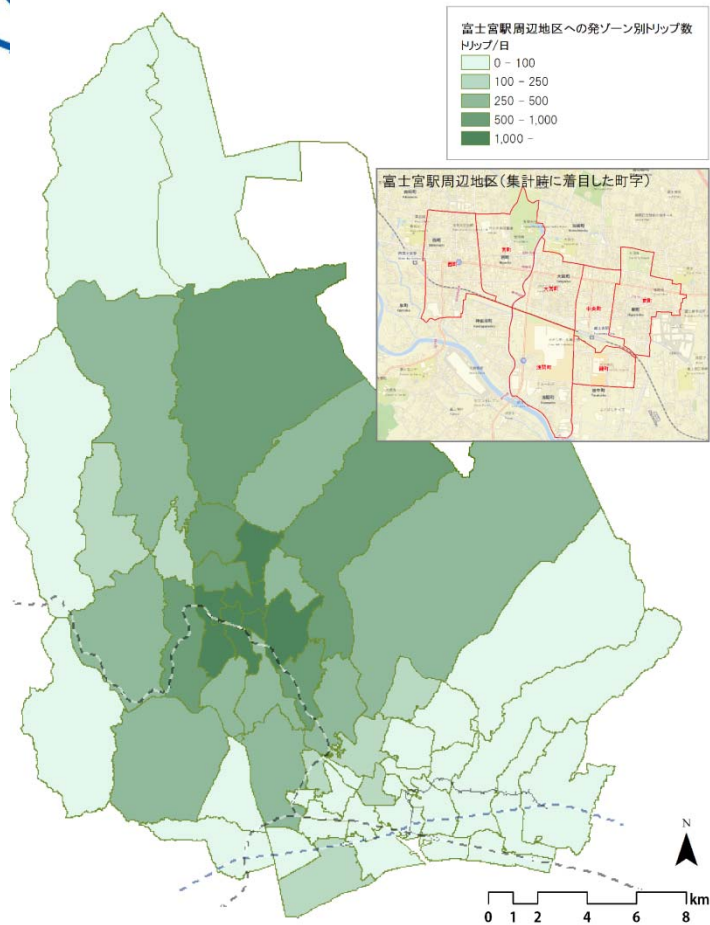
出典) 各回岳南PT調査

図 4-4 地区間のつながり



出典)各回PT調査 ※第1回調査範囲

図 4-5 中心市街地へのトリップ数



出典)第2回岳南PT調査 ※中心市街地の区域に概ね該当する町字に着目した集計

図 4-6 富士宮駅周辺地区への発ゾーン別トリップ数

4-2 現況交通サービス水準の分析

4-2-1 交通網サービス水準の分析

現況道路網、現況公共交通網における交通状況、混雑度、バス路線のカバー状況、目的別アクセシビリティ等の交通サービス水準を地区等に着目して分析した。

- ◆ 混雑は解消傾向にあるものの、混雑度 1.25 以上の区間が約 13% 残存
- ◆ 富士市及び富士宮市の市街地部や国道 139 号や国道 1 号、富士川渡河断面等の主要幹線道路において 20km/h 未満の路線がみられ、主要渋滞箇所にも指定
- ◆ 鉄道駅 1 km 圏内の人口は 4 割、バス停 300m 圏内人口は 7 割に留まり、富士宮市万野原新田付近など人口密度が高いエリアでもバス停まで遠い地域や、デマンドタクシーすらない地域が存在

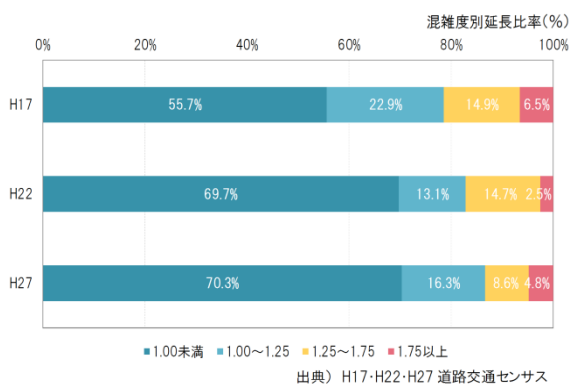


図 4-7 混雑度別延長比率の変化

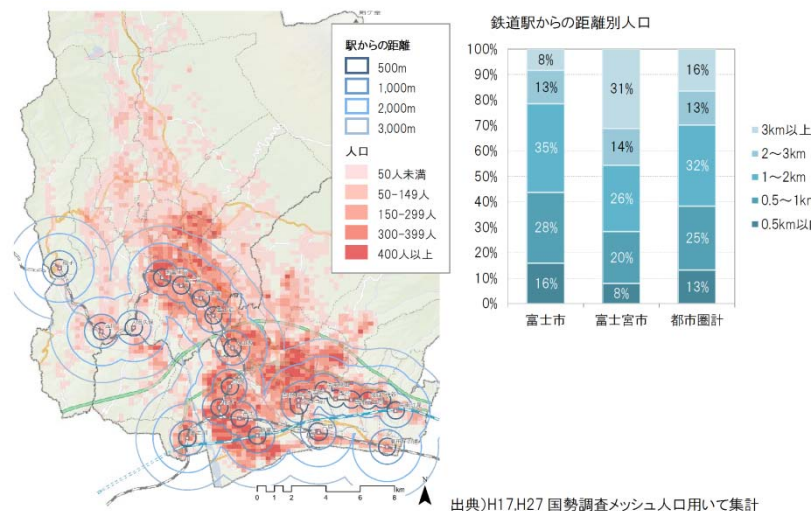


図 4-9 鉄道駅からの距離別人口

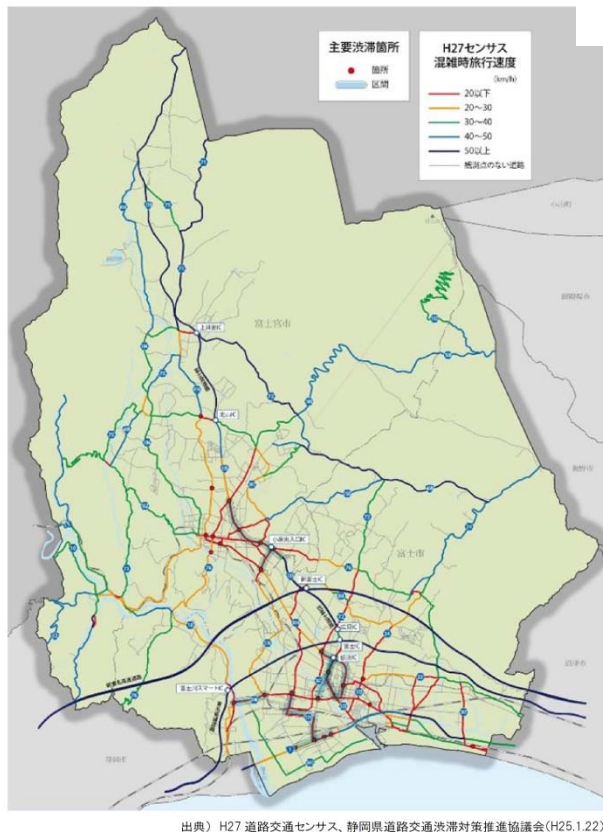


図 4-8 混雑時旅行速度と主要渋滞箇所

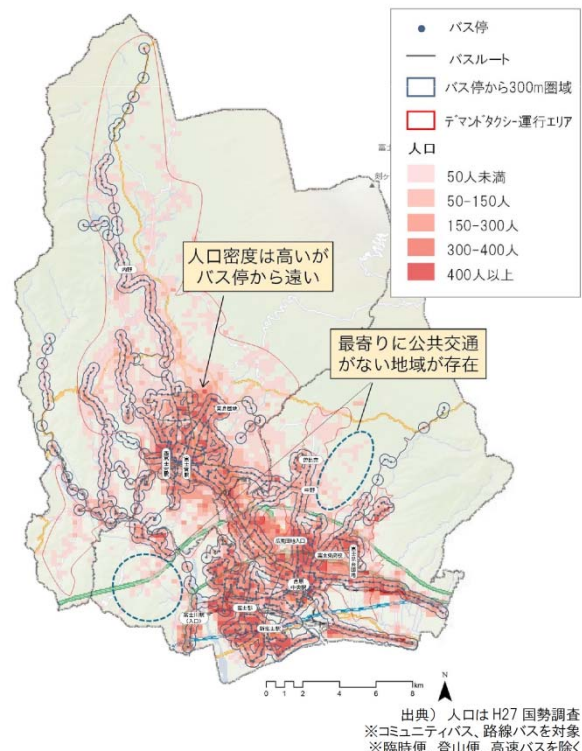
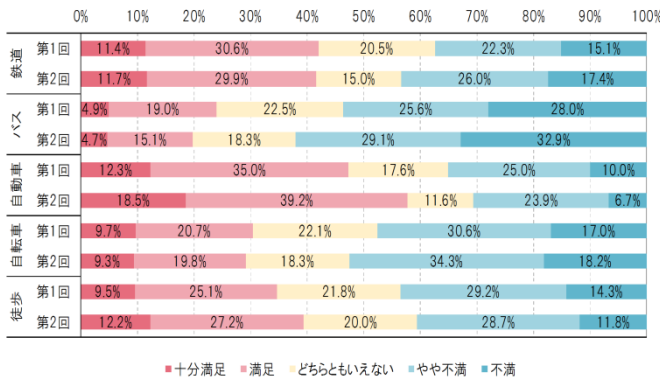


図 4-10 バス停の人口カバー状況

4-2-2 現況交通に対する満足度・ニーズとその要因分析

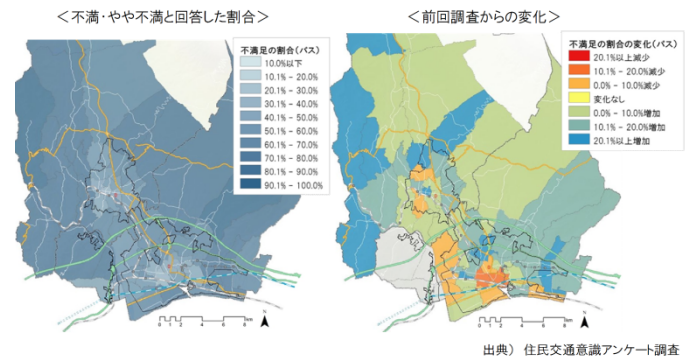
住民交通意識アンケート調査等を基に、現況交通に対する住民等の満足度やニーズについては年齢層や交通手段、地区等に注目して分析した。

- ◆ バスの満足度は前回調査から不満の割合が大きく増加
- ◆ バスの不満の割合は富士駅、富士宮駅周辺地区で低く、郊外部、中山間地で高い
- ◆ 公共交通の利用拡大に向けた施策ニーズは「よく行く施設への直通路線の運行」が最も多く、バスを利用しない高齢者ニーズが多い
- ◆ 非高齢者は「運行便数の増加」が多く、富士市内のローカル鉄道沿線では「乗継利便性向上」が多い
- ◆ 高齢者は富士宮市街化調整区域で「巡回路線の運行」が多く、主要駅周辺で「乗継利便性向上」が多い



出典) 住民交通意識アンケート調査

図 4-11 交通手段別満足度の変化



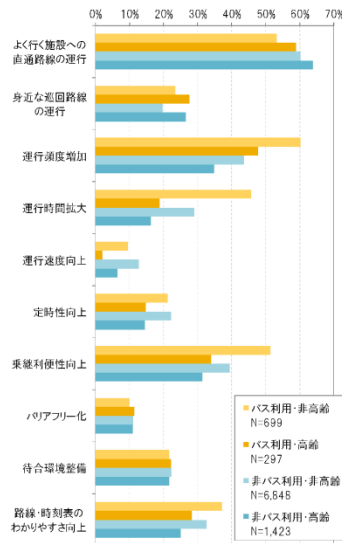
出典) 住民交通意識アンケート調査

図 4-12 不満・やや不満と回答した割合と前回調査からの変化

表 4-1 不満の内容

	第2回岳南PT			増減(第2回-第1回)		
	富士市	富士宮市	都市圏計	富士市	富士宮市	都市圏計
バス停の位置や行き先	34%	25%	31%	0%	4%	1%
運行便数	84%	79%	82%	6%	-8%	2%
料金	17%	12%	15%	-3%	-7%	-5%
行き先や時刻表などの案内	18%	12%	16%			
バス停の待合環境	22%	19%	21%	8%	5%	7%
乗り継ぎ	36%	21%	31%	6%	6%	5%
その他	12%	11%	12%	7%	6%	7%

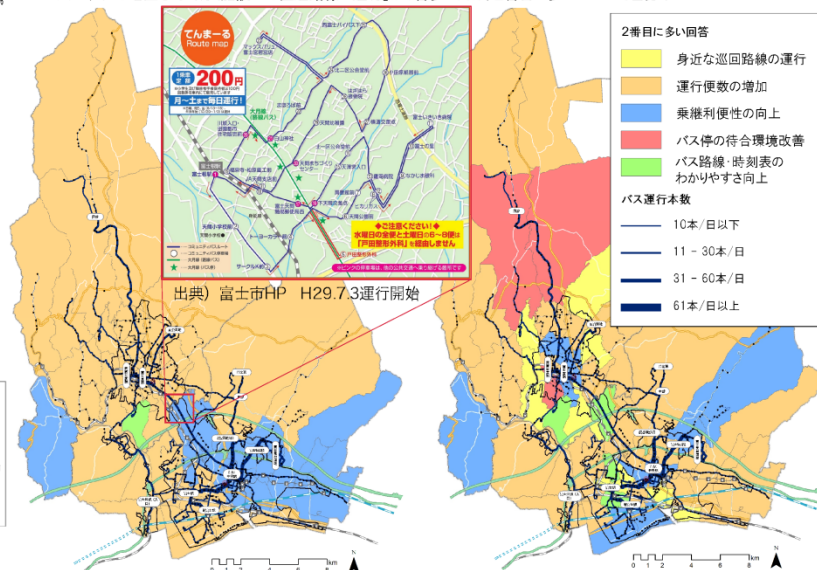
<都市圏全体のニーズ>



※複数回答可の設問の回答率
※バス利用は月に1日以上バスを利用する方を指す

<非高齢者の地区別施策ニーズ>

※いずれの地区も「よく行く施設への直通路線の運行」が1番多いため、2番目に多いニーズで色分け



出典) 富士市RP H29.7.3運行開始

出典) 住民交通意識アンケート調査

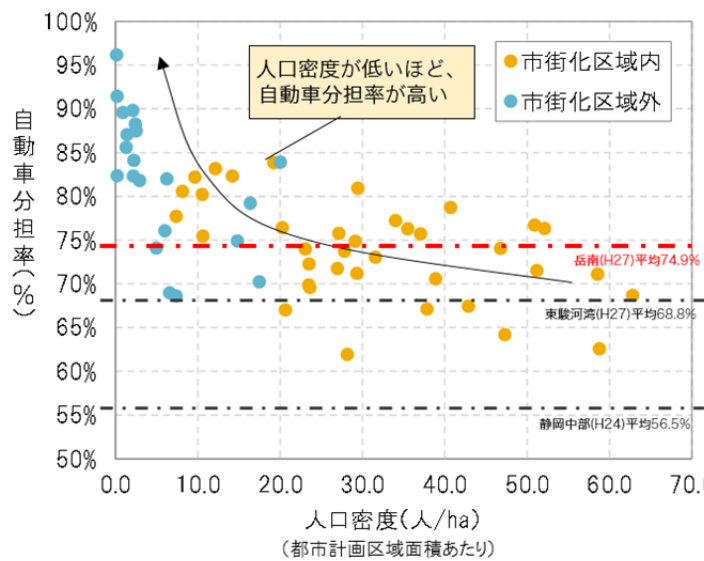
図 4-13 バス利用拡大に向けたニーズ

4-3 計画課題に対する分析

4-3-1 都市構造等の変化と交通状況への影響分析

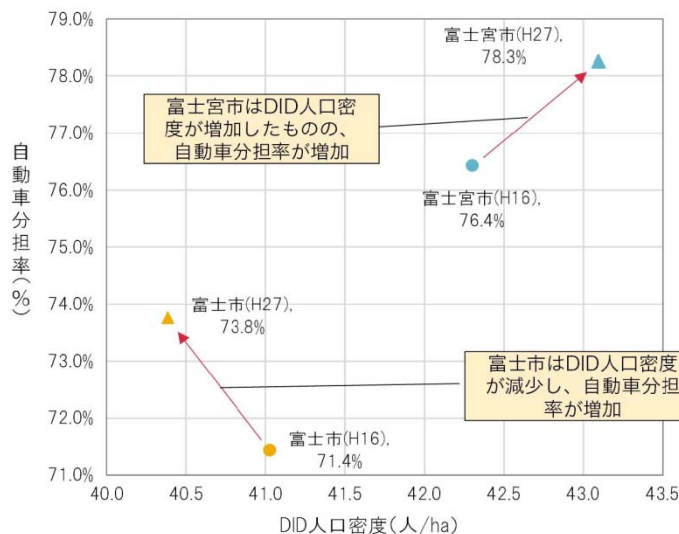
第1回調査からの都市構造等の変化（低密度市街地の拡大、高齢化の進展、中心市街地の衰退、新東名の開通など）について整理するとともに、都市圏交通実態に対する都市構造変化の影響を分析した。

- ◆ 人口密度が低い地区ほど自動車分担率は高い傾向にある。そのため、都市圏全体では低密度市街地の拡大により自動車依存が進行
- ◆ 富士宮市ではDID人口密度は増加したものの、自動車分担率が増加しており、本都市圏の過度な自動車依存からの脱却を目指すためには単に人口密度を高めるだけではなく、他の交通手段の使いやすさも合わせて高めていく必要



出典) 第2回PT調査、他都市圏PT調査

図 4-14 小ゾーン別人口密度と自動車分担率の関係



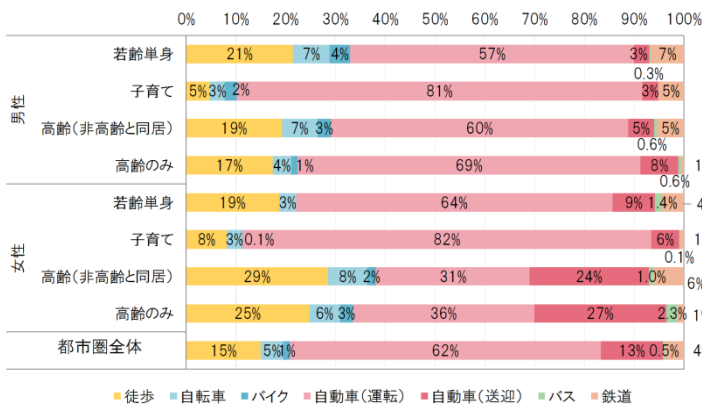
出典) 各回PT調査結果、政府統計の総合窓口

図 4-15 DID人口密度と自動車分担率の変化

4-3-2 ライフスタイルと交通行動との関連分析

自動車依存型からの脱却と公共交通を重視した交通体系を目指すため、通勤や買い物など、現在のライフスタイルと交通行動との関連性を分析した。また、過年度に整理した企業のエコ通勤等の取り組み状況等を踏まえ、その課題や施策の方向性について分析した。

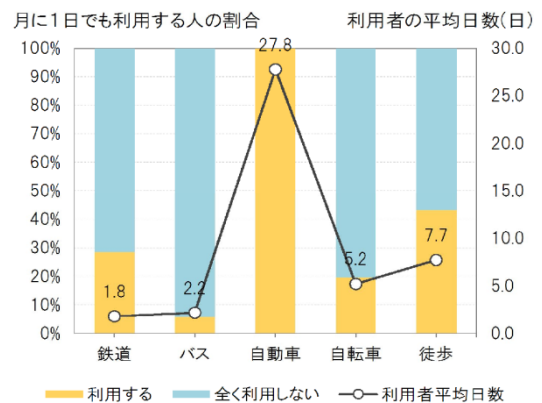
- ◆ ライフステージ、ライフスタイル問わず自動車分担率が高い
- ◆ 自動車通勤者は他手段に比べ、普段の自動車利用が多い
- ◆ 公共交通が不便であることを理由にエコ通勤ができない（難しい）と回答した事業所は全体の35%を占め、行政に望む内容も公共交通の利便性向上に関する意見が多い



単身若齢: 20歳～39歳の単身者
 子育て: 20歳台～50歳台で、世帯の最年少者に20歳未満がいる人
 (50歳台で子供が5歳未満、20歳台で子供が10歳以上は除く)
 出典) 第2回PT調査

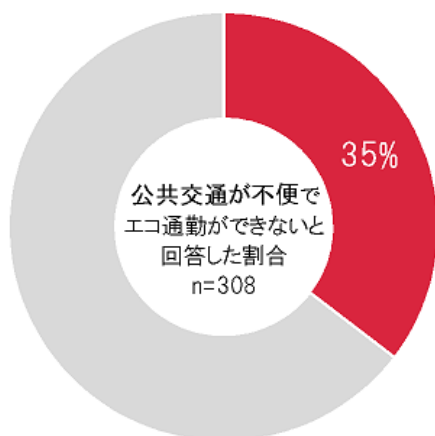
図 4-16 主なライフステージ別の交通手段構成

■ 自動車通勤者の普段の交通手段



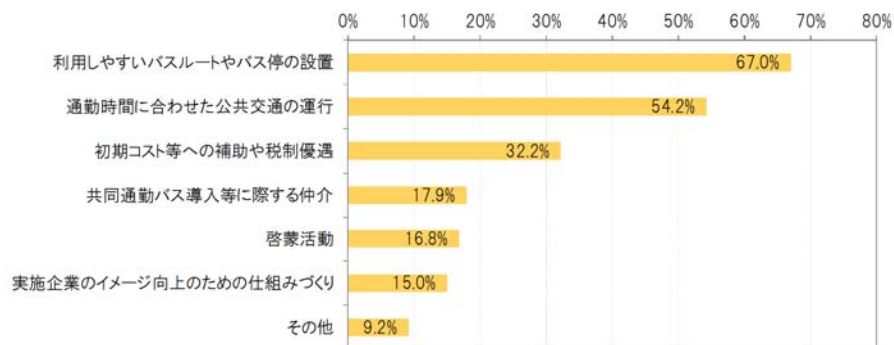
出典) 第2回岳南PT調査、住民交通意識アンケート調査
 ※第2回PT調査における通勤手段別に住民交通意識アンケート調査を集計

図 4-17 通勤手段と日常トリップ特性の関係性



出典) 事業所アンケート調査
 ※自由記入欄を含め、公共交通の不便に関する意見を回答した事業所を集計

図 4-18 公共交通が不便であることについて意見した事業所



出典) 事業所アンケート調査

図 4-19 エコ通勤の推進に向けて行政に望む内容

4-3-3 南北交通の機能分担状況に関する分析

富士市・富士宮市間の南北交通に着目し、交通流動の実態を整理するとともに、交通機能分担特性、道路の機能分担状況や現状と望ましいサービスレベルの比較等について分析した。

- ◆ 南北路線のうち、最も交通量の多い西富士道路は、内々交通及び内外交通の多くを分担しており、南北軸として機能を担う
- ◆ 都市圏通過交通（外々交通）は、国道や主要地方道等の比較的規格の高い道路を走行しており、機能分担上の問題はない
- ◆ 東高前交差点では、国道139号に加えて(一)富士富士宮線の交通も合流し、より多くの交通が集中する構図

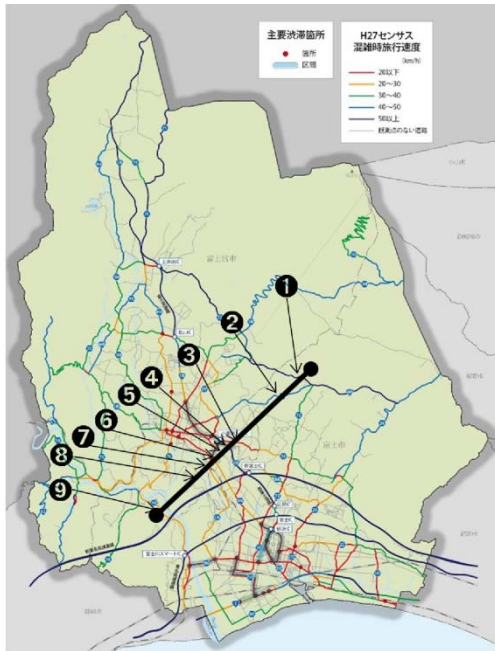


図 4-20 検証断面位置図

表 3-2 平均トリップ長・普通貨物車交通量

No	路線名	配分交通量 (現況再現)	交通特性		交通内訳			
			平均 トリップ長	大型車 混入率	内々交通	内外交通	外々交通	都市圏 通過交通 比率
①	国道469号	6,691	51.1	21.2%	3,715	2,914	63	0.9%
②	(一)大坂富士宮線	2,532	66.70	26.7%	102	2,417	12	0.5%
③	(主)富士富士宮由比線	6,719	11.90	7.8%	6,420	299	0	0.0%
④	西富士道路	46,220	34.10	13.4%	30,463	15,134	624	1.4%
⑤	(市)天間沢好水線	6,838	11.70	9.4%	6,376	461	0	0.0%
⑥	(一)富士富士宮線	21,478	12.30	7.3%	20,595	883	0	0.0%
⑦	(一)富士根停車場線	9,535	15.00	11.0%	8,977	557	0	0.0%
⑧	(市)富士宮富士駅線	11,912	14.70	4.6%	10,648	1,138	126	1.1%
⑨	(主)富士川身延線	13,495	23.10	10.8%	9,193	4,072	229	1.7%

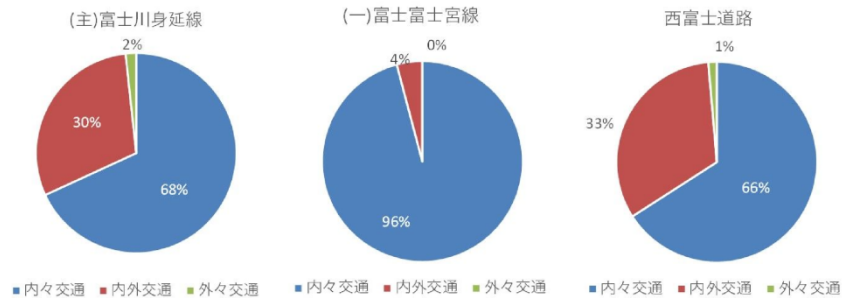


図 4-21 主な南北路線の交通内訳

■混雑区間の着目地点

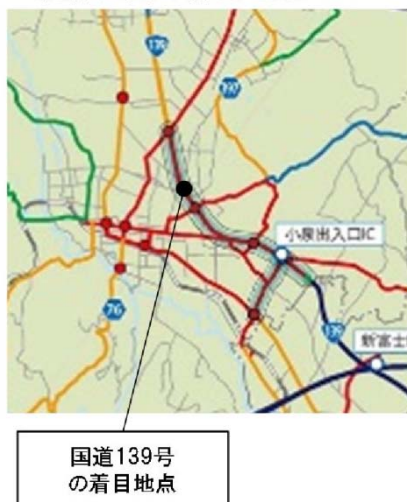


図-22 国道139号の着目地点

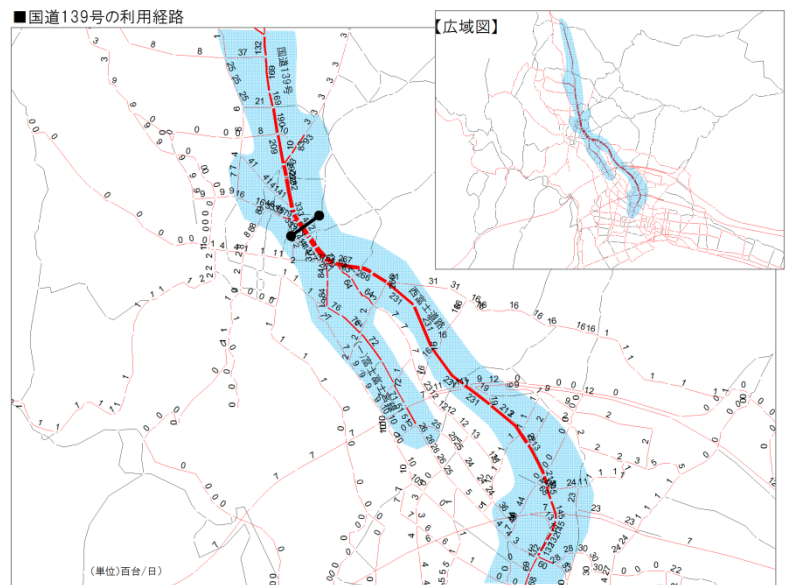


図 3.4.64 主要混雑区間の利用交通内訳および利用経路

図 4-23 国道139号主要混雑区間の利用交通内訳および利用経路

4-3-4 高齢者の移動制約と交通行動との関連分析

高齢者の年齢階層（前期高齢者、後期高齢者等）や移動制約の有無等と交通行動との関連性、高齢者の移動制約要因（身体的、心理的等）を分析した。

- ◆ 各生活施設の交通利便性に対する認識では、鉄道駅やバス停から自宅が遠いほど、不便と感じる割合が増加
- ◆ 高齢者は徒歩、公共交通、自動車、自転車の順に利用しやすい傾向にあり、80歳を境として交通手段の利用可能性が大きく低下
- ◆ 自動車が一部や全面的介助による運転が難しい一方で、公共交通や徒歩については一部介助・全面的介助が可能であれば90歳代まで5割以上が利用可能であり、公共交通+介助サービスの提供が80歳以上の高齢者の移動を妨げない方法と考えることができる

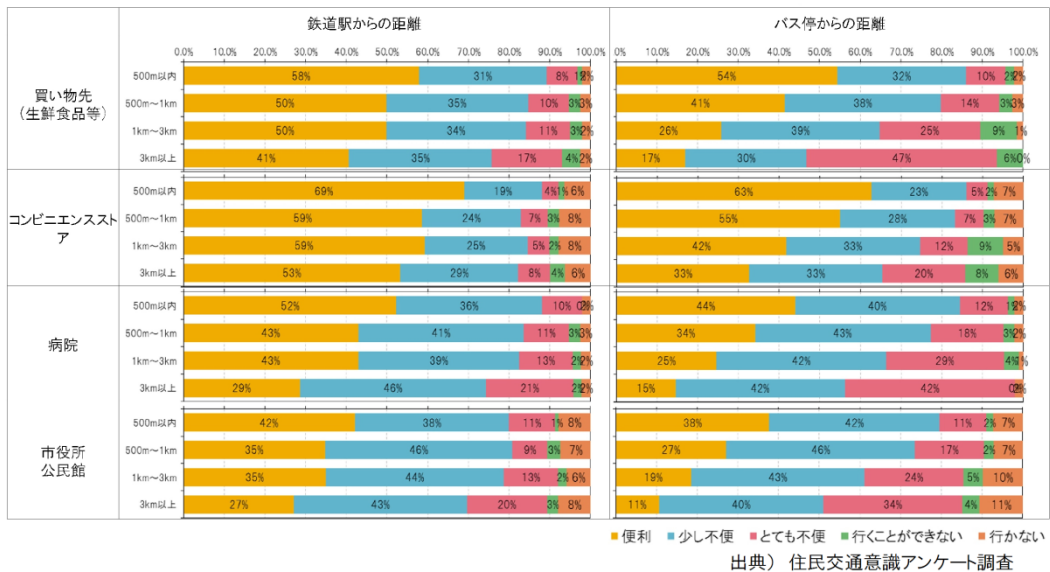


図 4-24 自宅の立地と生活施設の交通利便性に対する認識

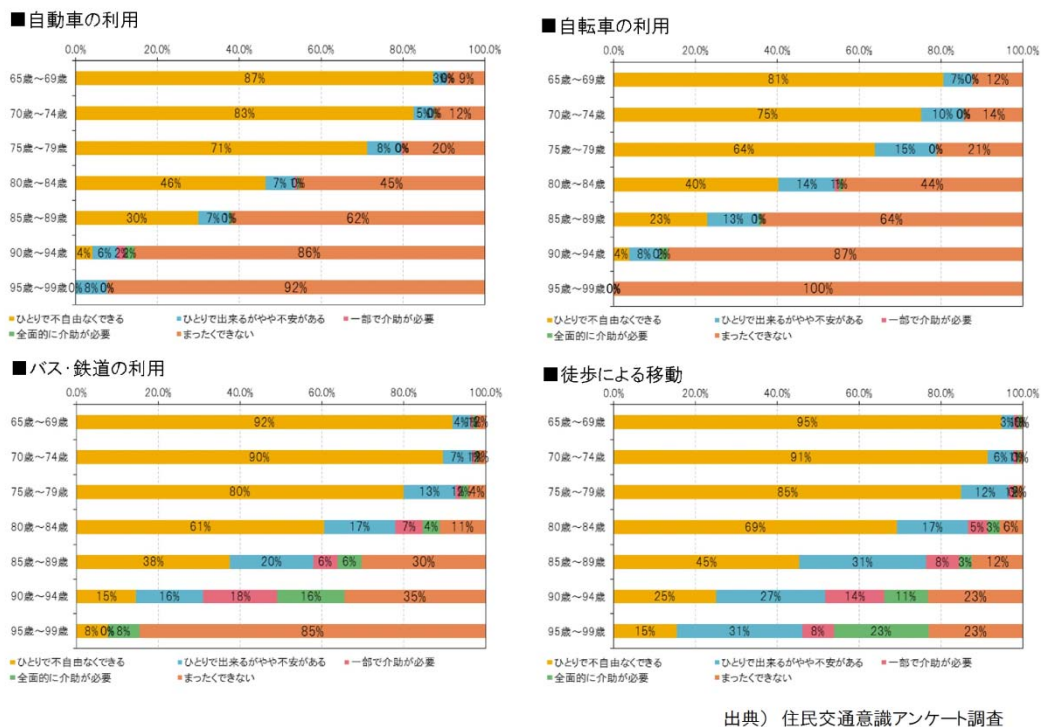


図 4-25 加齢に伴う交通手段の利用制約

4-3-5 観光行動と交通サービス等との関連分析

観光客の周遊行動や来訪者の滞在動態、公共交通や道路交通の現状等を踏まえ、観光行動における交通サービスや都市構造との関連性について分析した。

- ◆ 富士山～富士山本宮浅間大社～白糸の滝～道の駅朝霧高原を立ち寄る周遊が多い。また、山梨県内の観光地を経由して富士宮市に来訪する観光客が多い
- ◆ 新幹線利用のうち新富士駅を利用する観光客は約5割に留まり、公共交通周遊ルートも限定的である（新富士駅から富士山に向かう観光客はみられるが、新富士駅から浅間大社等を周遊する観光は少ない）
- ◆ 富士宮市街地への立ち寄った客では、駐車場の整備や場所の案内等の改善意見が多い

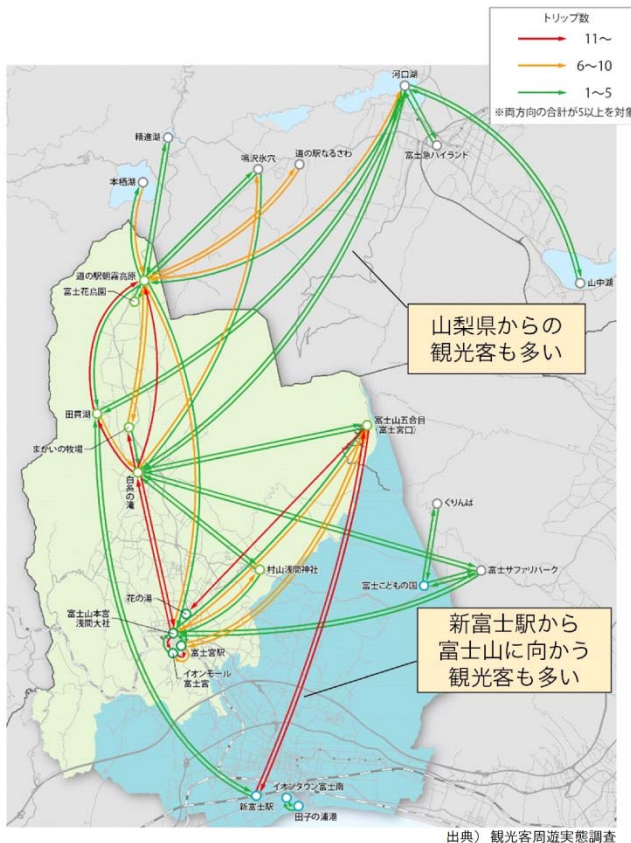


図 4-26 主要観光地間の流動(全手段)

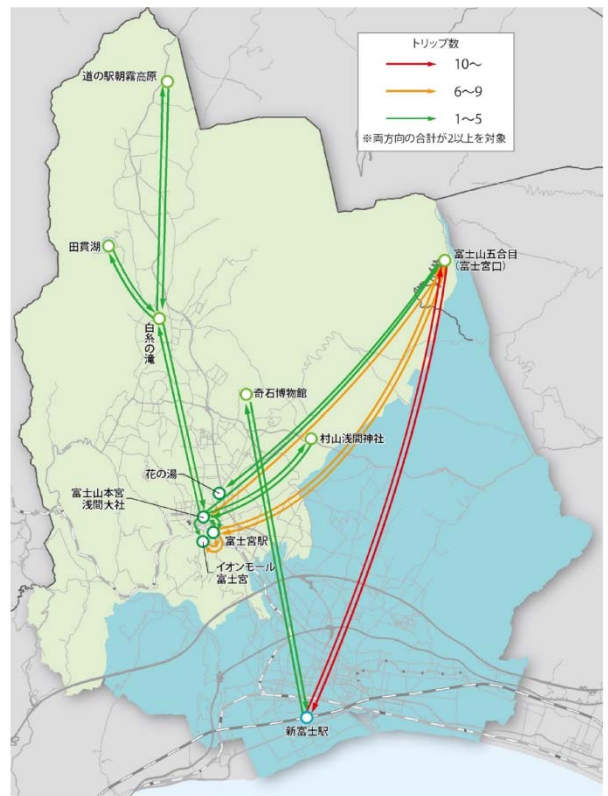
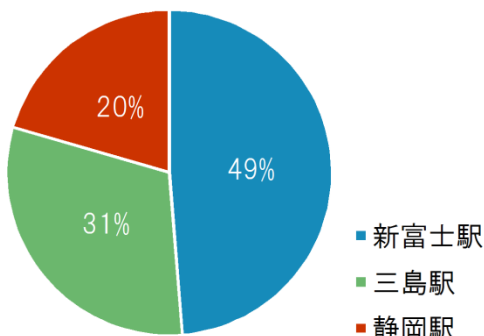


図 4-27 主要観光地間の流動(公共交通)



出典) 観光客周遊実態調査 ※新富士駅での調査を除く

図 4-28 新幹線を降りた駅

表 4-3 中心市街地の満足度と改善意見

改善策	回答数
市街地への行きやすさの向上	39
周辺観光施設などの情報提供	24
駐車場の整備や場所の案内	71
歩行空間を広くするなど歩きやすさの改善	15
景観への配慮	4
レンタサイクルの設置など周遊性の向上	6
その他	69
わからない	80
計	308

その他の意見

- ・今のままで良い
- ・案内図をわかりやすく
- ・焼きそばマップ等の作成
- ・新幹線でも来やすく
- ・渋滞解消
- ・ベットに優しく

出典) 観光客周遊実態調査

4-4 都市圏交通の現況問題点の整理

都市圏交通現況の分析結果と問題点について、本調査の計画課題を踏まえて整理した。

現況都市圏構造

- ・都市圏全体で人口減少、高齢化が進展
- ・中心部で人口減少、高齢化が進行し、市街化区域外縁部で人口が増加するなど低密度市街地が拡大
- ・郊外部で大規模小売店の競争が激化し、中心市街地の商業は衰退
- ・都市圏外とのつながりや富士市富士宮市間のつながりが増す
- ・新東名開通により、広域交通の玄関口が形成、内陸型工業集積の開発が進む

現況交通実態と交通サービス水準

<全般>

- ・外出率・移動回数はともに減少
- ・高齢者ほど外出率・移動回数が少なく、個人差が大きい
- ・自動車依存度が他都市圏に比べ非常に高い
- ・高齢者は他年齢層と比較して徒歩、自転車の利用が多いものの、自動車依存が進行（短距離トリップにおいても自動車の利用が多い）
- ・通勤通学が減少し、活動時間帯や目的施設が多様な高齢者交通(私用)が増加
- ・中心市街地へのトリップ数が減少

<自動車>

- ・都市圏全体の混雑度は緩和傾向にあるが、国道139号や国道1号、富士川渡河断面で渋滞が発生
- ・都市計画道路の改良率が県平均よりも低い

<公共交通>

- ・前回調査以降、鉄道サービス水準は維持され、広域移動を支える
- ・路線バスは運行キロ数、利用者数ともに減少
- ・コミュニティバスは微増しているものの、デマンドタクシーは利用者増のピークを迎えつつある

<徒歩・自転車>

- ・歩行者、自転車トリップは各市中心部で多い
- ・自転車の分担率が他都市圏よりも低い

都市圏交通の現況問題点

住宅立地と公共交通サービスのミスマッチ

- ・公共交通サービスが低い地域への住宅立地が進行しており、自動車分担率は更に増加

中心市街地の求心性・拠点性の低下

- ・郊外における大規模小売店の競争激化により、中心市街地では商業の衰退と来訪者数の減少の悪循環が進行
- ・中心市街地へのアクセスは自動車が多く、市街地内の滞留空間や歩行空間の不足により、賑わい・交流が生まれにくい状況

自動車依存の定着

- ・ライフスタイルや公共交通サービスに抛らず、自動車依存が高い
- ・特に、移動回数の多い子育て女性や自動車通勤者ほど自動車依存が高い
- ・高齢者ドライバーの増加により、高齢者関連交通事故件数が増加
- ・主要駅端末の自動車利用が多い

交通不便の増加

- ・バス停からの距離が遠い地区に住む高齢者ほど買物先や病院に行くのが不便と感じており、移動をあきらめることが多い
- ・80歳を境に移動における不安が高まる傾向にあり、自動車の運転ができない割合が増加する

幹線道路の渋滞

- ・幹線道路で慢性的な混雑が発生
- ・観光時に渋滞が発生
- ・南北路線の機能分担は図られているものの、西富士道路や国道139号、(一)田子浦港富士インター線等の特定路線に交通が集中

中心市街地や公共交通と観光の連携不足

- ・観光来訪者は増加する一方、中心市街地への来訪や都市圏内での宿泊が少ない
- ・公共交通での観光周遊がしにくい環境