

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 29 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

第1編 業務概要

第1章 業務概要

1－1 業務の目的

1－2 業務の概要

1－3 調査対象範囲

第2章 実施方針

2－1 業務フロー

2－2 実施内容

第2編 都市圏の現況社会経済指標の収集・整理

第1章 現況社会経済関連指標の収集・整理

1－1 人口・経済関連指標の整理

1－2 土地利用関連指標の整理

第2章 都市圏の交通施設データの整理

2－1 道路網データの整理

2－2 公共交通網データの整理

第3編 都市圏交通現況分析

第1章 現況交通実態分析

1－1 交通実態の集計・分析

1－2 公共交通実態の集計・分析

1－3 通勤交通実態等の集計・分析

1－4 観光交通実態等の集計・分析

第2章 現況都市圏構造分析

- 2-1 トリップ特性に関する分析
- 2-2 人口分布等の変化
- 2-3 地区間の連結性と依存状況
- 2-4 東駿河湾都市圏における都市圏構造

第3章 現況交通サービス水準の分析

- 3-1 交通網サービス水準の分析
- 3-2 現況交通に対する満足度・ニーズとその要因分析

第4章 計画課題に関する分析

- 4-1 都市構造等の変化と交通状況への影響分析
- 4-2 ライフスタイルと交通行動との関連分析
- 4-3 東西交通軸と南北交通軸に着目した分析
- 4-4 高齢者の移動制約と交通行動との関連分析
- 4-5 観光行動と交通サービス等との関連分析

第5章 都市圏交通の現況問題点の整理

- 5-1 現況問題点整理の考え方
- 5-2 都市圏交通の現況問題点の整理
- 5-3 現況問題点整理のとりまとめ

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：

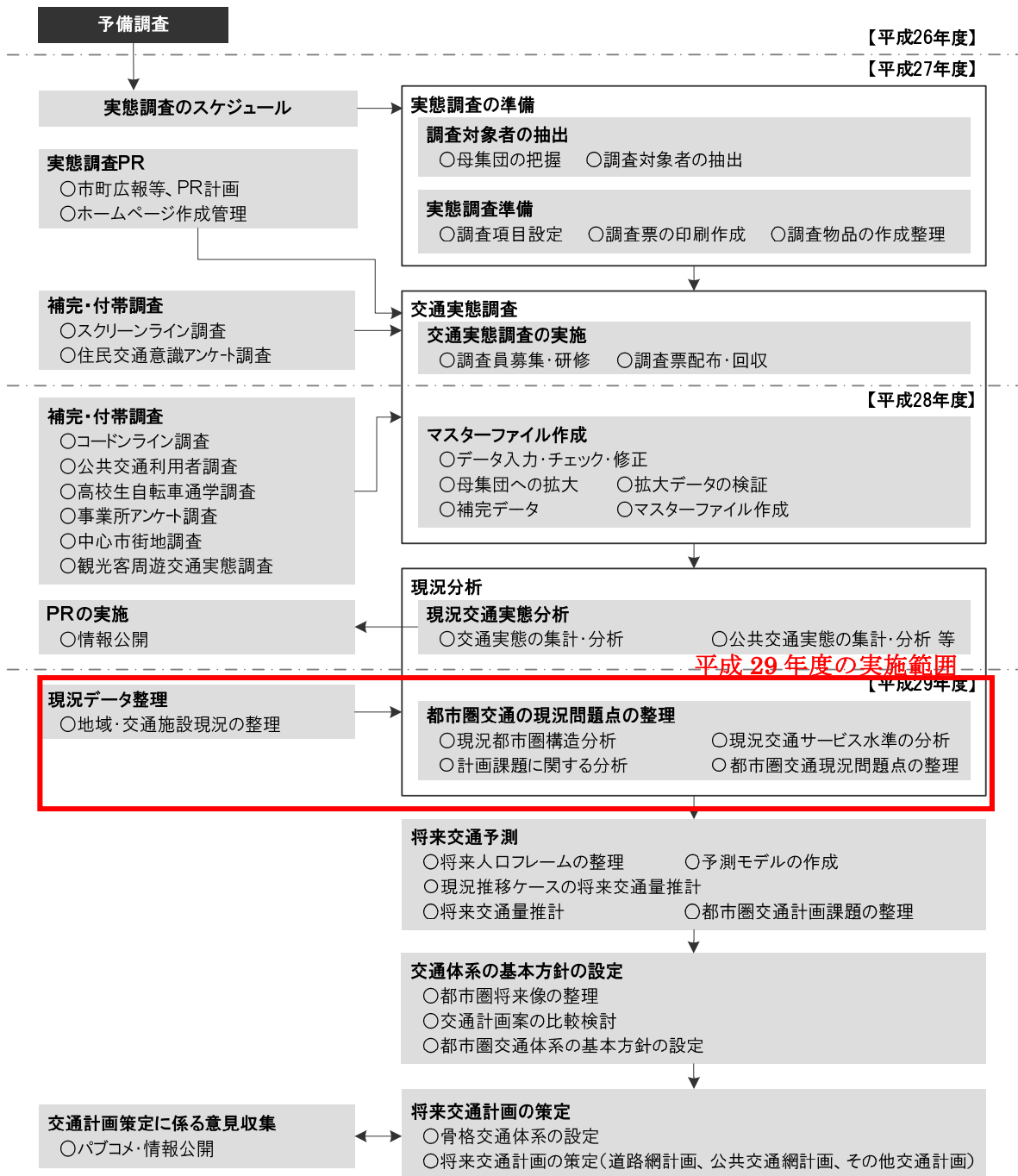
	所 属	役職（氏名）
委員長	日本大学 理工学部	教授 岸井 隆幸
	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院	教授 高見沢 実
	東京理科大学 理工学部	教授 寺部 慎太郎
	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室	室 長
	国土交通省 中部地方整備局 企画部 広域計画課	課 長
	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課	課 長
	国土交通省 中部地方整備局 沼津河川国道事務所	所 長
	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課	課 長
	国土交通省 中部運輸局 静岡運輸支局	支局長
	中日本高速道路株式会社 東京支社 建設事業部	部 長
	東海旅客鉄道株式会社 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 29 年度は、都市圏の人口や交通施設等の社会経済資料を整理し、過年度に実施した交通実態調査の結果と併せて交通に関する様々な観点から分析を行い、その結果に基づき現在の交通サービス水準の評価、都市圏の抱える問題点を整理した。

2 調査フロー



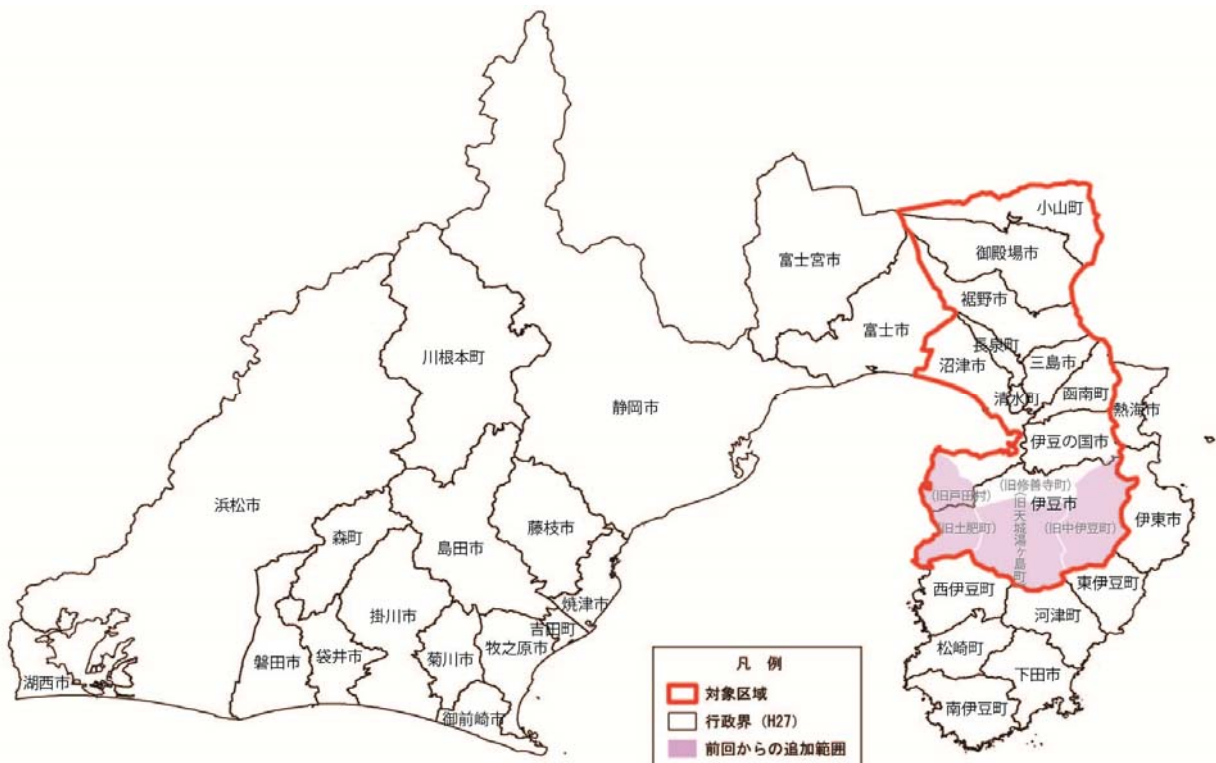
3 調査圏域図

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, 旧葦山町)
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

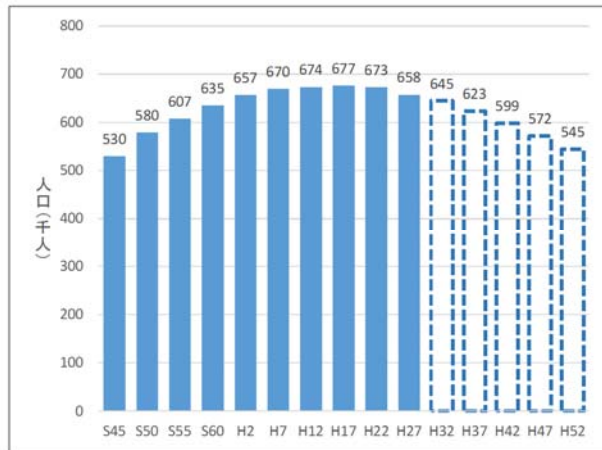
4 調査成果

4-1 現況社会経済関連指標の整理

(1) 人口、経済関連指標の整理

公表統計資料を用いて、都市圏及び地区別の人口や高齢化率、人口集中地区、商業・工業・観光等の産業動向等の現状値、前回調査以降の変化を把握した。

- ◆ 現況の都市圏人口は約 66 万人で、平成 17 年をピークにその後は減少
- ◆ 市町別では、長泉町のみが増加傾向で、沼津市、伊豆市、伊豆の国市、小山町は平成 7 年から減少傾向継続
- ◆ 都市圏の高齢者割合は 27% で、都市圏南部の市町では 30% 超
- ◆ 沼津市北部、御殿場市南東部、長泉町等の市街地外縁で人口集中地区が近年拡大

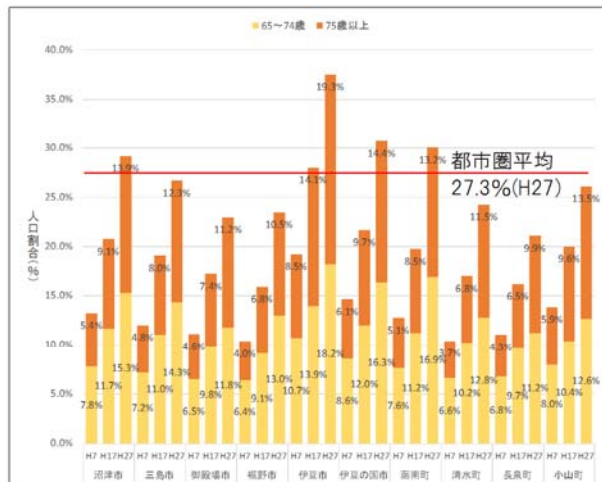


注) 各年数値は第 3 回 PT 調査圏域の人口

出典) H27 以前: 国勢調査結果

H32 以降: 国立社会保障・人口問題研究所推計値 (H25. 3 推計)

図 2-1 都市圏の人口推移



注) 各年数値は第 3 回 PT 調査圏域の年齢構成

出典) 各年国勢調査結果

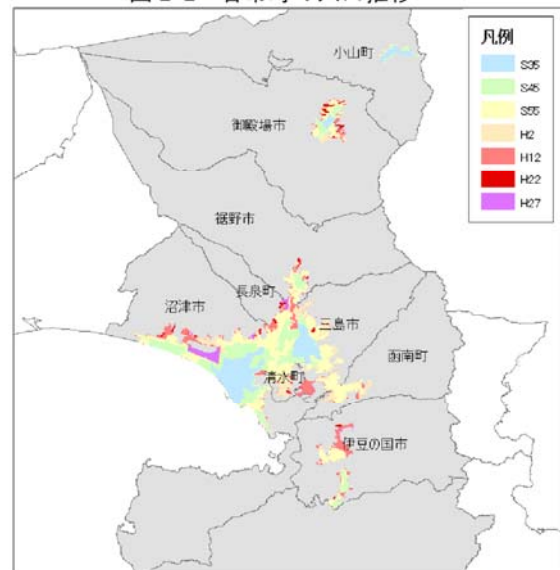
図 2-3 市町別高齢者人口割合の推移



注) 各年数値は第 3 回 PT 調査圏域の人口

出典) 各年国勢調査結果

図 2-2 各市町の人口推移



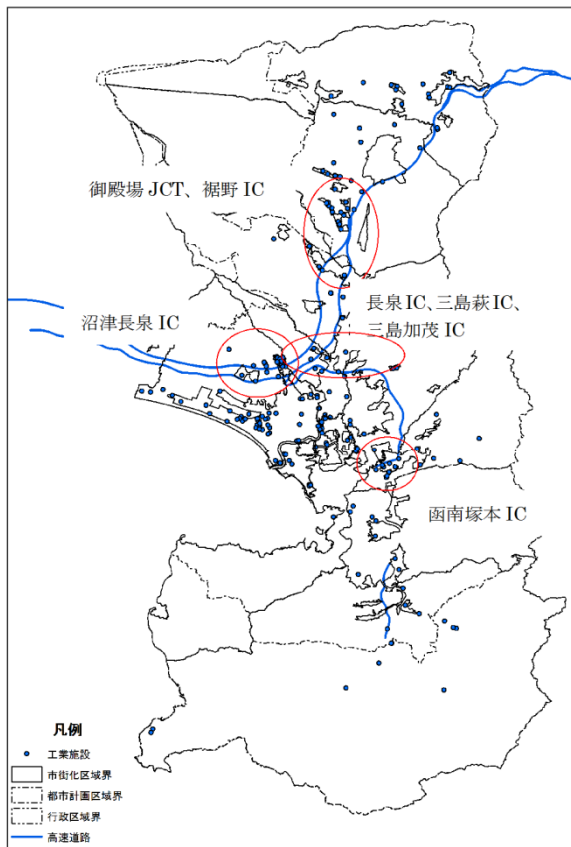
出典) 各年国勢調査結果

図 2-4 人口集中地区 (DID) の推移

(2) 土地利用関連指標の整理

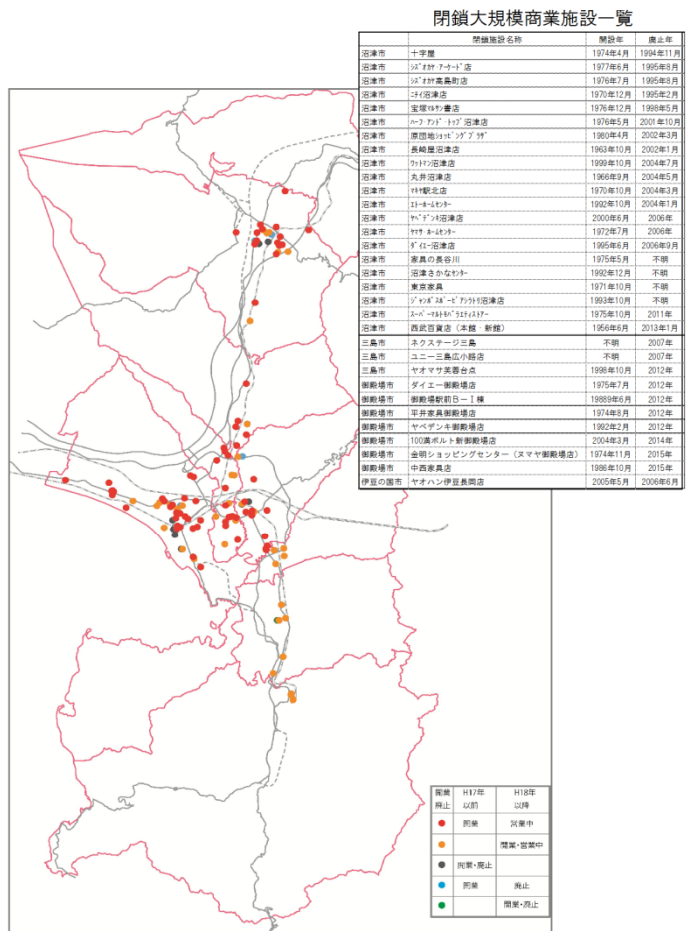
土地利用や用途地域指定状況、工業団地・大規模小売店舗・病院・観光施設等の大規模施設の立地など、前回調査以降の土地利用に関する状況変化を把握した。

- ◆ 2次従業者は国道1号沿線ゾーンや裾野市北部のゾーンに多いなか、新東名高速道路（御殿場JCT以西 H24.4）、東駿河湾環状線（沼津岡宮IC～函南塚本IC H26.2）が開通しIC周辺に工業施設が立地
- ◆ 大規模商業施設は、沼津駅北地域、三島市・清水町の国道1号沿い、御殿場中心部、長泉町・裾野町南部の国道246号周辺や都市圏南部の鉄道駅近傍に立地し、沼津市や御殿場市中心部では複数の店舗が閉鎖



出典) H27 都市計画基礎調査 H23～H27 立地施設分布

図 2-5 工業施設立地位置 (H23～H27)



注) 開設閉鎖年次が不明、閉鎖店舗で所在地が不明な場合は表示していない。

出典) 都市計画基礎調査資料

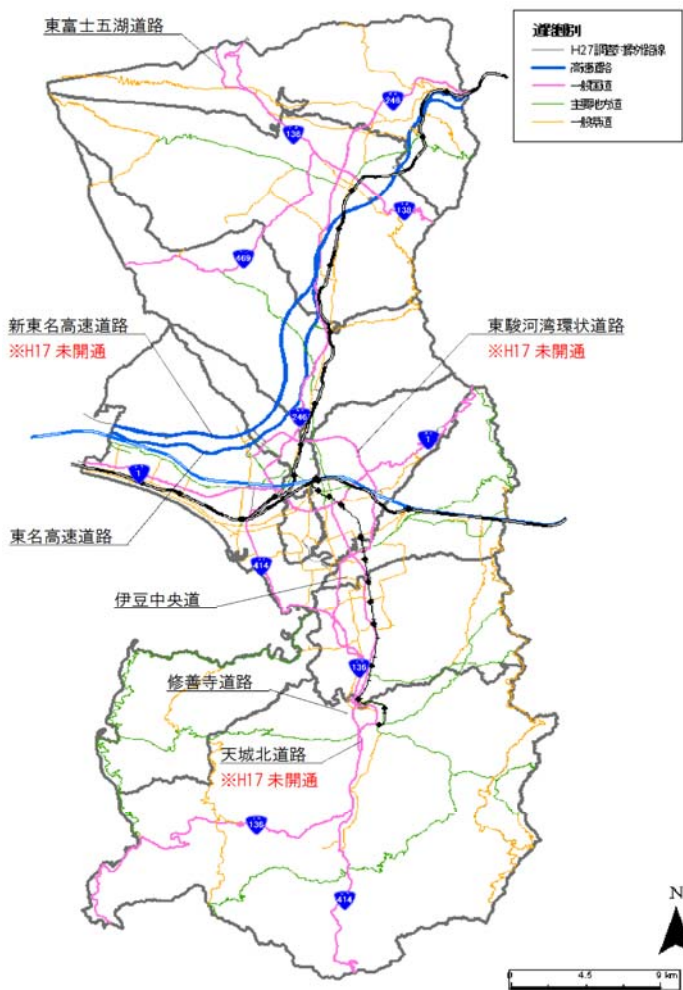
図 2-6 大規模商業施設の分布 (開設時期別)

4-2 都市圏の交通施設データの整理

(1) 道路網データの整理

都市圏の現況道路網に関する最新の資料等を収集・整理し、現況道路網の配分データとして整備した。また、第2回調査以降の都市計画道路の整備区間及び整備水準（道路密度）の変化を分析するとともに、公共駐車場、駐輪場の現況及び第2回調査時点から新たに整備された施設を把握、整理した。

- ◆南北から東西方向にかけ、新東名・東名高速、国道246号の骨格が形成され、首都圏と中京圏とを連絡
- ◆国道1号・138号が東西方向、東駿河湾環状道路や国道136号・414号が南北方向を結ぶ主要幹線網を形成
- ◆前回調査時点から86.2kmの道路整備が進められ、その半数近くが一般県道
- ◆都市計画道路の改良率は、前回調査時点から15%増加したものの、県平均より10%以上低い



出典) H27 道路交通センサス

図 2-7 現況道路網

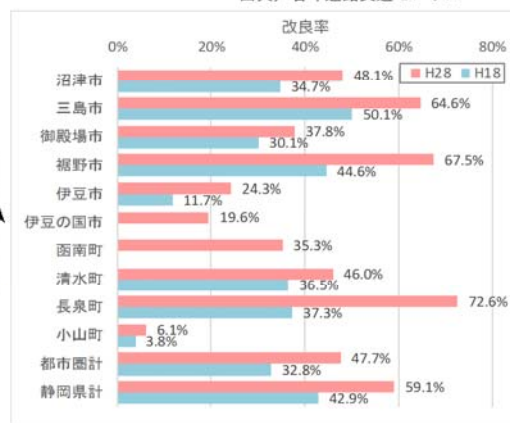
表 2-1 道路種別別延長の変化

種別	H27センサス	
	延長 (km)	割合 (%)
高速道路	60.9	6.7%
一般国道	234.0	25.6%
主要地方道	242.7	26.6%
一般県道	375.2	41.1%
合計	912.8	100%

種別	H17センサス	
	延長 (km)	割合 (%)
高速道路	30.1	3.6%
一般国道	225.9	27.3%
主要地方道	232.5	28.1%
一般県道	338.1	40.9%
合計	826.6	100%

種別	整備進捗	
	延長 (km)	割合 (%)
高速道路	30.8	35.7%
一般国道	8.1	9.4%
主要地方道	10.2	11.8%
一般県道	37.1	43.0%
合計	86.2	100%

出典) 各年道路交通センサス



出典) 静岡県の都市計画

図 2-8 都市計画道路の改良率

(2) 公共交通網データの整理

現況の公共交通に関する資料等を収集・整理し、現況公共交通網データとして整備した。また、駅、バスターミナル、バス停の交通結節点の整備状況、運行便数他のサービス水準等を把握、整理した。

- ◆都市圏内の鉄道網は東西を横断する東海道新幹線、JR 東海道本線と、都市圏北部・南部をそれぞれ縦断する JR 御殿場線、伊豆箱根鉄道の 4 路線が運行
- ◆三島駅北口、御殿場駅、修善寺駅で都市計画決定された駅前広場が平成 17 年以降に拡大・整備
- ◆JR 東海道本線や伊豆箱根鉄道では、運行本数 50 本以上、運行間隔も 15～20 分とサービス水準は概ね良好
- ◆JR 御殿場線では運行本数 40 本未満、運行間隔も 30～45 分とサービス水準がやや低い



図 2-9 鉄道網図

表 2-2 駅前広場の整備状況

都市計画決定済駅前広場	駅名	所在市町	H17.3		H28.3	
			駅前広場面積(m ²)	供用面積	計画決定	供用面積
	沼津駅(南)	沼津市	9,500	5,770	9,500	5,770
	沼津駅(北)	沼津市	11,200	9,100	11,200	9,100
	原駅	沼津市	2,450	800	2,700	800
	三島駅(北)	三島市	8,200	7,314	10,700	10,700
	三島駅(南)	三島市	5,300	5,300	5,300	5,300
	御殿場駅	御殿場市	4,800	4,350	4,800	4,800
	裾野駅	裾野市	5,300	0	5,300	0
	修善寺駅	伊豆市	3,300	0	3,300	3,300
	長泉なめり駅	長泉町	3,900	3,900	3,900	3,900
	足柄駅	小山町	3,140	3,140	3,100	3,100

※着色はH17から増加した駅前広場

表 2-3 駅別運行状況

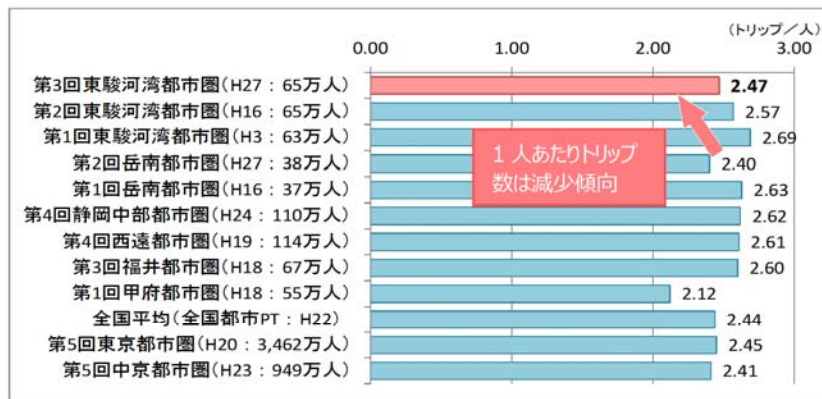
路線名	駅名	行き先	運行本数	始発時刻	終発時刻	運行間隔(分)	行き先	運行本数	始発時刻	終発時刻	運行間隔(分)	
東海道新幹線	三島駅	熱海・東京方面	51	6:26	22:21	19	静岡・浜松方面	41	6:51	23:01	25	
		熱海・東京方面	56	5:06	22:21		静岡・浜松方面	55	5:40	0:26	21	
	東海道本線	三島駅	熱海・東京方面	58	5:00	22:15	18	静岡・浜松方面	91	5:32	0:32	13
		沼津駅	熱海・東京方面	92	4:55	23:27	12	静岡・浜松方面	72	4:59	23:59	15
		片浜駅	熱海・東京方面	67	5:51	0:28	17	静岡・浜松方面	65	5:02	23:25	17
	原駅	熱海・東京方面	67	5:48	0:25	17	静岡・浜松方面	65	5:05	23:27	17	
JR 御殿場線	駿河小山駅	松田・国府津方面	24	5:48	22:36	43	御殿場・沼津方面	27	6:17	23:29	39	
	足柄駅	松田・国府津方面	23	5:43	22:31		45	御殿場・沼津方面	25	6:23	23:35	43
	御殿場駅	松田・国府津方面	26	5:37	22:24		40	御殿場・沼津方面	35	5:26	22:38	30
	南御殿場駅	松田・国府津方面	34	6:30	23:45		31	御殿場・沼津方面	35	5:30	22:42	30
	富士岡駅	松田・国府津方面	34	6:27	23:41		31	御殿場・沼津方面	35	5:33	22:48	30
	岩波駅	松田・国府津方面	34	6:21	23:35		31	御殿場・沼津方面	35	5:38	22:51	30
	裾野駅	松田・国府津方面	34	6:14	23:30		31	御殿場・沼津方面	35	5:43	22:56	30
	長泉なめり駅	松田・国府津方面	34	6:10	23:26		31	御殿場・沼津方面	35	5:47	22:59	30
	下土狩駅	松田・国府津方面	34	6:07	23:23		31	御殿場・沼津方面	35	5:49	23:02	30
	大岡駅	松田・国府津方面	34	6:03	23:19		31	御殿場・沼津方面	35	5:52	23:05	30
	沼津駅	-	-	-	-		-	御殿場・沼津方面	34	6:00	23:15	31
伊豆箱根鉄道	三島駅	-	-	-	-	15	修善寺方面	72	5:43	23:47	15	
	三島(小路)駅	三島方面	70	6:01	23:28		15	修善寺方面	70	5:45	23:49	15
	三島町駅	三島方面	72	5:59	23:26		15	修善寺方面	72	5:47	23:51	15
	三島三日町駅	三島方面	70	5:57	23:24		15	修善寺方面	70	5:50	23:53	15
	大場駅	三島方面	72	5:54	23:20		15	修善寺方面	72	5:54	23:31	15
	伊豆仁田駅	三島方面	69	5:51	23:18		15	修善寺方面	70	5:57	23:34	15
	原木駅	三島方面	69	5:48	23:15		15	修善寺方面	70	5:59	23:36	15
	菰山駅	三島方面	69	5:45	23:13		15	修善寺方面	70	6:02	23:39	15
	伊豆長岡駅	三島方面	71	5:42	23:10		15	修善寺方面	72	6:05	23:41	15
	田京駅	三島方面	69	5:39	23:06		15	修善寺方面	70	6:10	23:45	15
	大仁駅	三島方面	72	5:35	23:02		15	修善寺方面	72	6:13	23:48	15
牧之郷駅	三島方面	69	5:31	22:58	15	修善寺方面	70	6:17	23:52	15		
修善寺駅	三島方面	71	5:29	22:56	15	-	-	-	-	-		

4-3 現況交通実態分析

(1) 交通実態の集計・分析

都市圏交通の現況実態データ（マスターファイル）を集計し、都市圏、地域及び市町別、地区別の交通特性や交通流動について分析する。また、第1回調査及び第2回調査時における交通実態との比較を行い分析した。

- ◆ 1人あたりトリップ数は2.47で、第1回調査から減少傾向
- ◆ 高齢になるにつれ1人あたりトリップ数は減少する一方、65～84歳では第1回調査から増加
- ◆ 都市圏居住者（第1回調査圏域）の全トリップ数は約152万トリップ、都市圏内のトリップ数は約141万トリップであり、いずれも第1回調査から減少傾向にある一方、都市圏外へのトリップ数は増加
- ◆ 市町別トリップ数は、御殿場市、裾野市、長泉町では第1回調査以降増加しているが、旧沼津市、三島市、小山町では減少傾向が継続
- ◆ 沼津市（沼津駅北国道1号北側地区）や御殿場市南東部、長泉町で第2回調査からトリップ数が増加
- ◆ 都市圏全体として総トリップ数が減少する中、私用トリップの増加が顕著
- ◆ 交通手段構成は、自動車割合が69%と高く、かつ増加が続いているほか、鉄道割合は第2回調査から増加



出典) 各回PT調査、都市計画ハンドブック

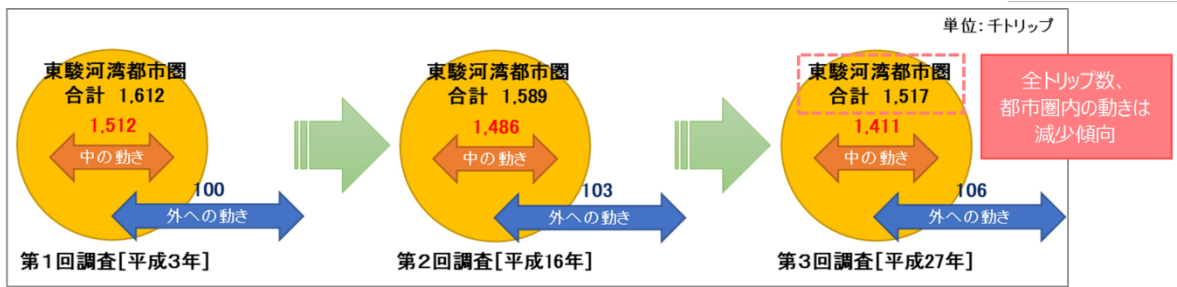
図3-1 都市圏の一人あたりトリップ数



注) グロス：外出者を含む1人あたり平均トリップ数、ネット：外出者一人あたり平均トリップ数

出典) 各回PT調査

図3-2 年齢階層別のトリップ数



注) 第3回調査は、第1回及び第2回と同じ調査圏域(旧戸田村、旧土肥町、旧天城湯ヶ島町、旧中伊豆町を除いた圏域)の居住者
出典) 各回PT調査

図3-3 都市圏居住者の総トリップ数

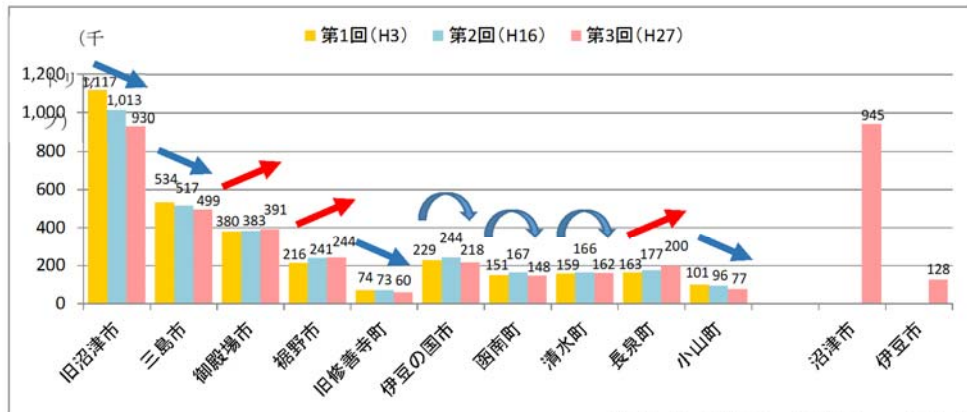


図3-4 市町別トリップ数

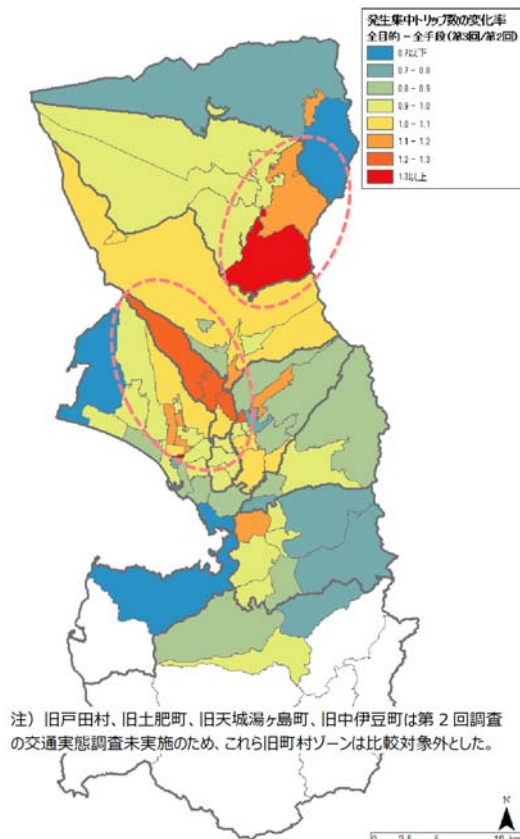
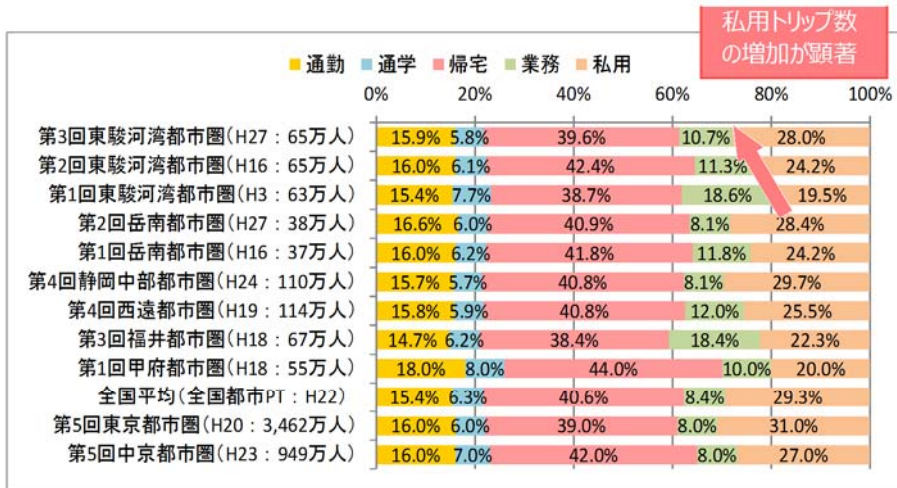
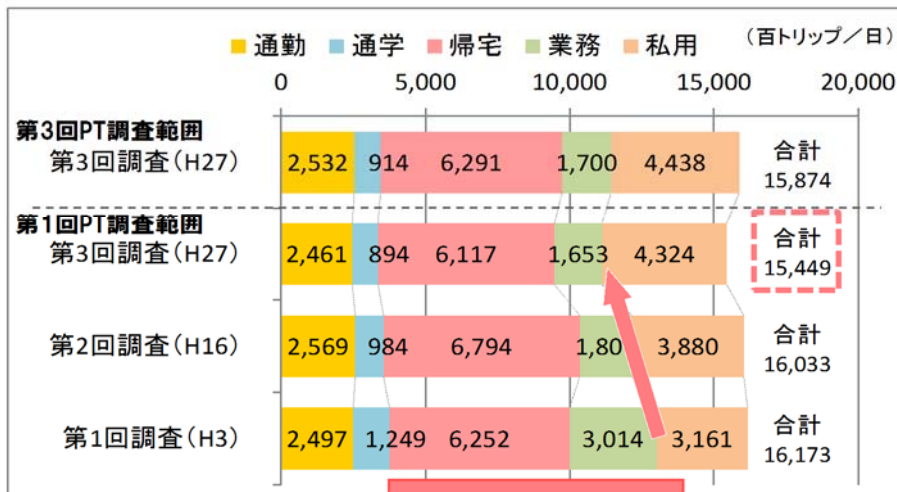


図3-5 地区別発生集中トリップ数の増減



出典) 各回 PT 調査、都市計画ハンドブック

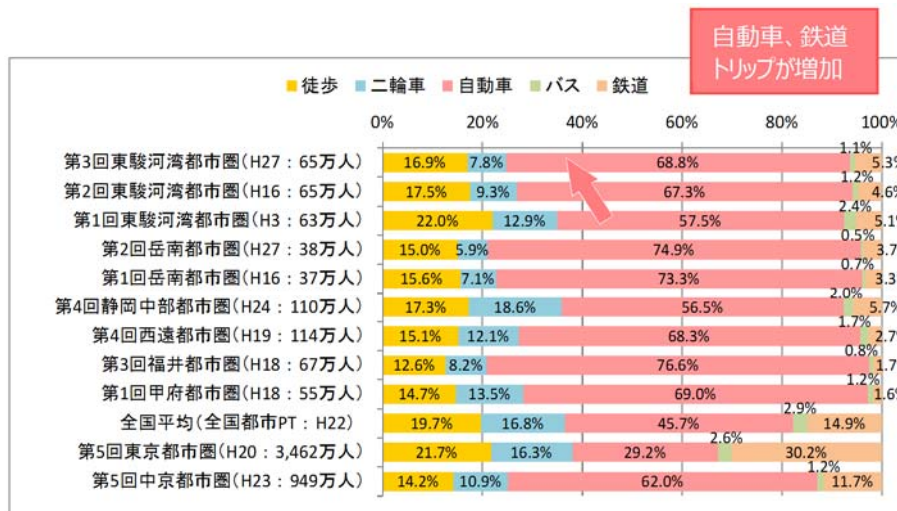
図 3-6 目的別トリップ構成



総トリップ数が減少する中
私用トリップ数は増加

出典) 各回 PT 調査

図 3-7 目的別トリップ数



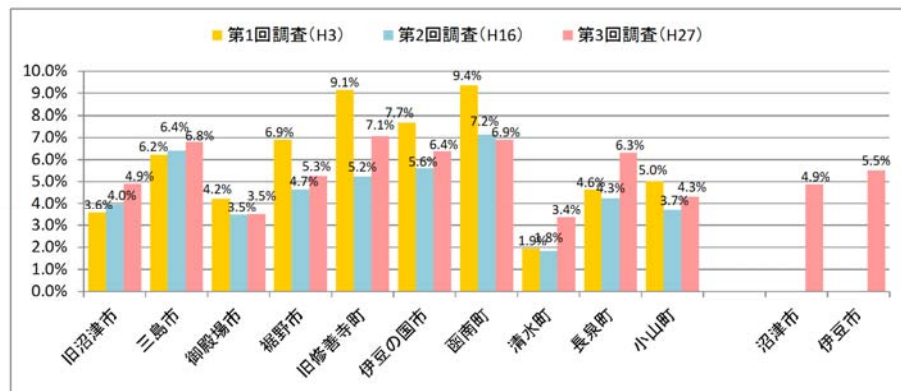
出典) 各回 PT 調査、都市計画ハンドブック

図 3-8 交通手段構成

(2) 公共交通実態の集計・分析

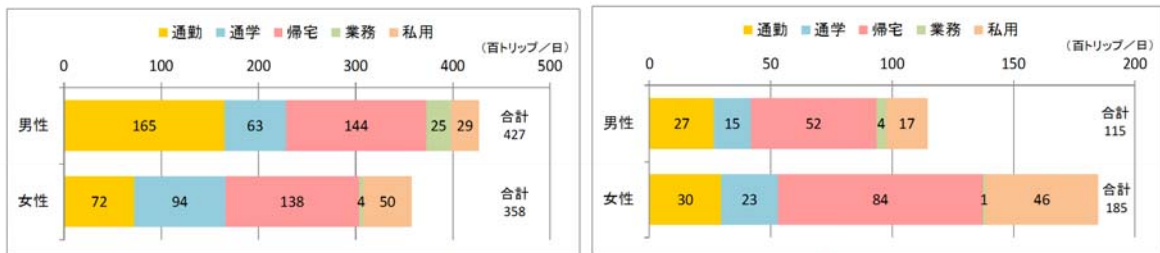
都市圏交通の現況実態データを公共交通に着目して集計するとともに、公共交通に関する付帯調査データ（公共交通利用者調査）を集計し、公共交通の連携状況や主要な鉄道駅やバス停に着目した動きを把握、分析した。

- ◆鉄道分担率は約3%～7%程度となっており、沼津市、三島市では第1回調査より連続して増加、函南町では第1回調査から連続して減少、その他の市町は第3回調査で増加に転じた
- ◆利用者目的（帰宅目的除く）は、鉄道は男性では通勤目的、女性では通学や私用目的が多く、バスは女性の私用目的が最多
- ◆都市圏内主要駅へのアクセス手段は、いずれの駅でも徒歩が最も多く約4割～7割、三島駅（JR）、御殿場駅、修善寺駅では自動車利用も多く約3割、沼津駅、裾野駅、御殿場駅では自転車利用も多く約2割



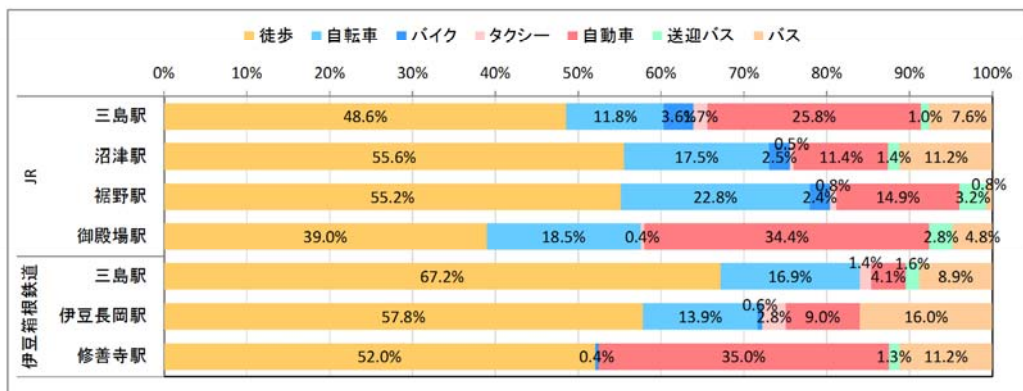
出典) 各回 PT 調査

図 3-9 市町別鉄道分担率 (居住地ベース)



出典) 第3回 PT 調査 (アンリンクトトリップによる域内乗車に着目した集計、バスで送迎バスは含まない)

図 3-11 公共交通利用者の目的構成 (左：鉄道、右：バス)



出典) 第3回 PT 調査

図 3-12 都市圏主要駅のアクセス手段構成

(3) 通勤交通実態等の集計・分析

通勤や物流等に関する付帯調査データ（事業所アンケート調査）や道路交通センサスデータを集計し、通勤交通や物流交通に関する実態を把握、分析した。

- ◆ 通勤時の手段別所要時間は、徒歩が10分以内で6割、徒歩・二輪車が30分以内で約9割、自動車が20分以内で5割を超え、バスや鉄道を利用した通勤は所要時間が長い
- ◆ 鉄道駅に近い事業所で鉄道分担率が高い傾向があるが、全体として鉄道分担率1割以下の事業所が多い
- ◆ 荷物/貨物の運搬を伴う交通は、沼津市－静岡県西部間の動きが特に多く、三島市や御殿場市を中心に近隣市町や他県との動きが比較的多い

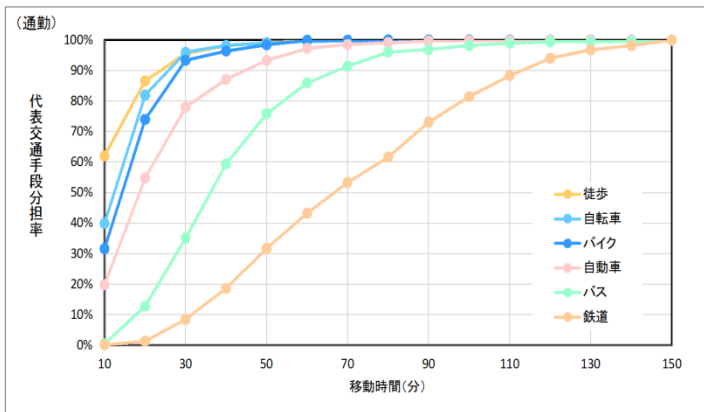


図 3-13 通勤手段別所要時間別トリップ比率

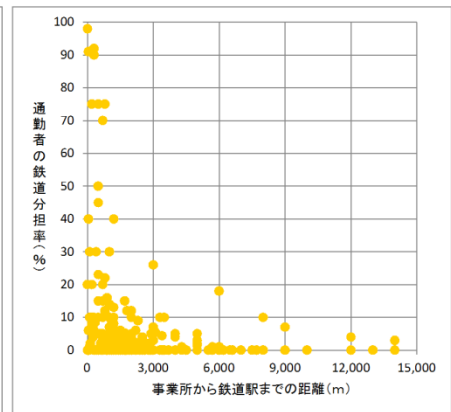
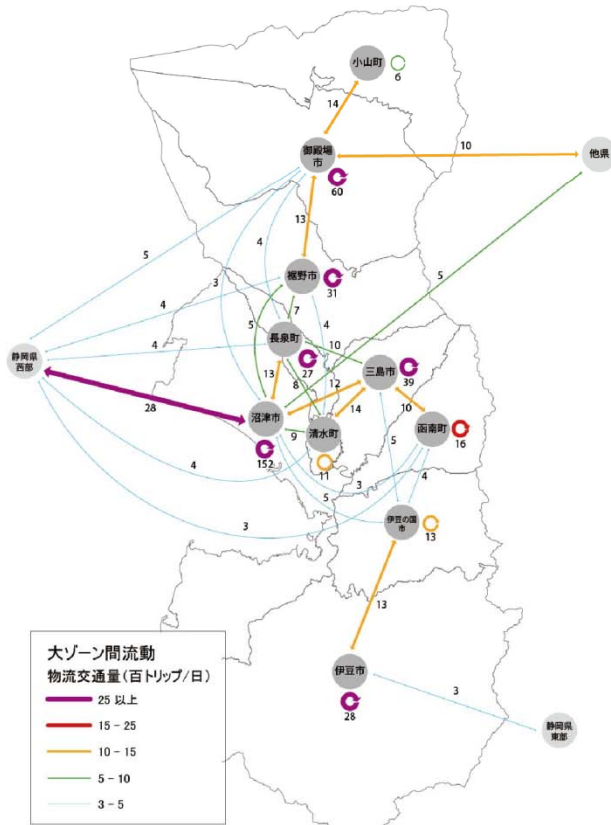


図 3-14 事業所から鉄道駅までの距離と鉄道分担率



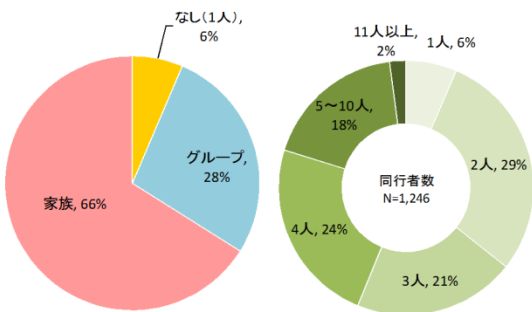
注) 荷物/貨物の運搬を伴うトリップを集計
出典) H22 道路交通センサス 現況 0D マスター

図 3-15 物流交通量

(4) 観光交通実態等の集計・分析

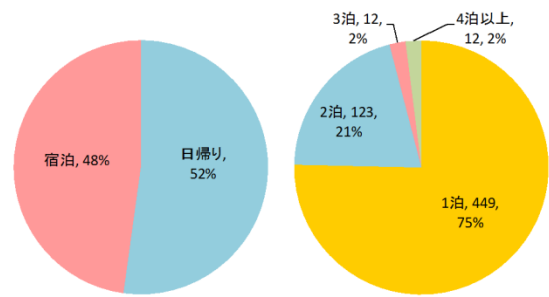
観光等に関する付帯調査（観光客周遊交通実態調査）から得られたデータ等を用いて、観光客の周遊行動や来訪者の属性等に注目して集計し、観光交通に関する実態を把握、分析した。

- ◆日帰り客と宿泊客の割合は半数ずつ、宿泊客の多くは1泊の旅行者で2泊の旅行者とあわせて9割以上
- ◆来訪観光地をみると、都市圏北部は御殿場プレミアム・アウトレットと富士サファリパークとの連携が強く、都市圏中央・南部は三島～伊豆の国～伊豆の南北方向、沼津～三島～伊豆の国の連携が強い
- ◆自動車を利用するときに重視する点は、「渋滞がなく円滑な走行」「駐車場の十分な確保」が5割程度と高く、居住地別にみると顕著な違いはないが東海北陸以西で「非常に重視」の割合が各項目で低い傾向



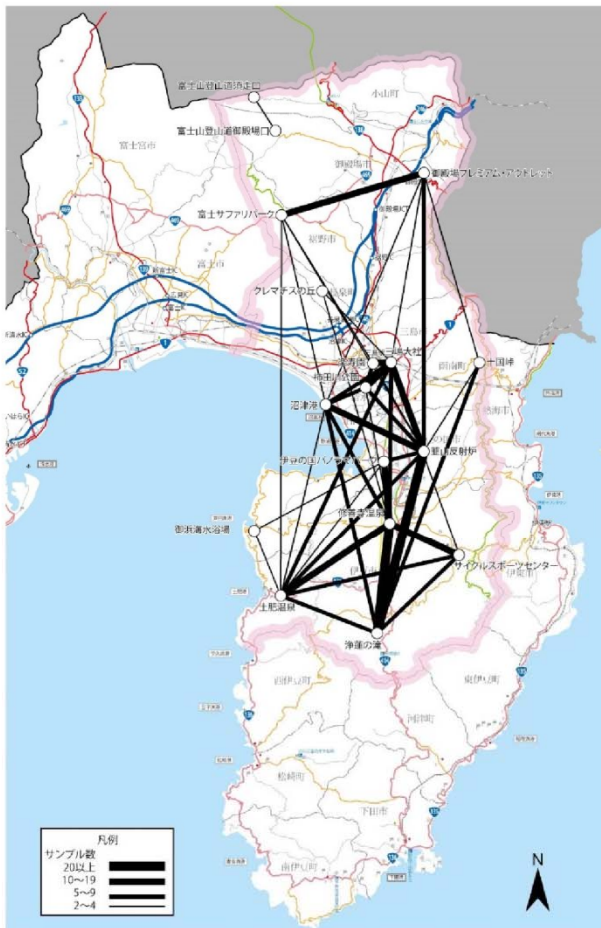
出典) 観光客周遊交通実態調査

図 3-16 同行者



出典) 観光客周遊交通実態調査

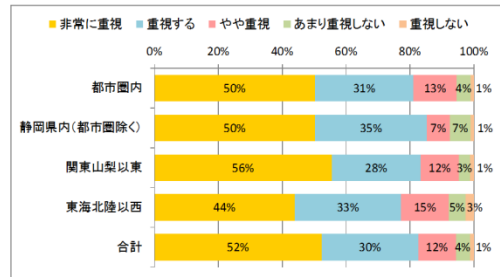
図 3-17 滞在予定



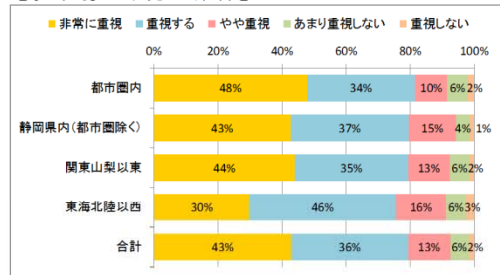
出典) 観光客周遊交通実態調査

図 3-18 来訪観光地

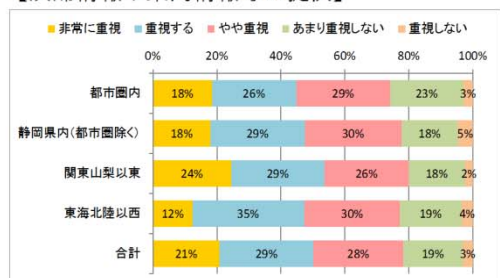
【渋滞がなく円滑な走行】



【駐車場の十分な確保】



【渋滞情報や案内情報等の提供】



出典) 観光客周遊交通実態調査

図 3-19 居住地別自動車利用での重視点

4-4 現況都市圏構造分析

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、前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。

- ◆地区別人口の変化（H12→H27）を見ると、御殿場市南部、沼津市北部や三島市・清水町境の市街地部、長泉町で増加、沼津市の海岸沿い市街地部、三島市の伊豆箱根鉄道沿線の中心部で減少
- ◆自市町内におけるトリップの変化をみると、御殿場市や長泉町で増加、市町間の結びつきをみると、都市圏中央部内（沼津市、三島市、清水町、長泉町）や都市圏中央部へ向かうトリップが増加
- ◆人口密度とトリップ密度の関係をみると、人口密度の高い小ゾーンほどトリップ密度も増加する傾向

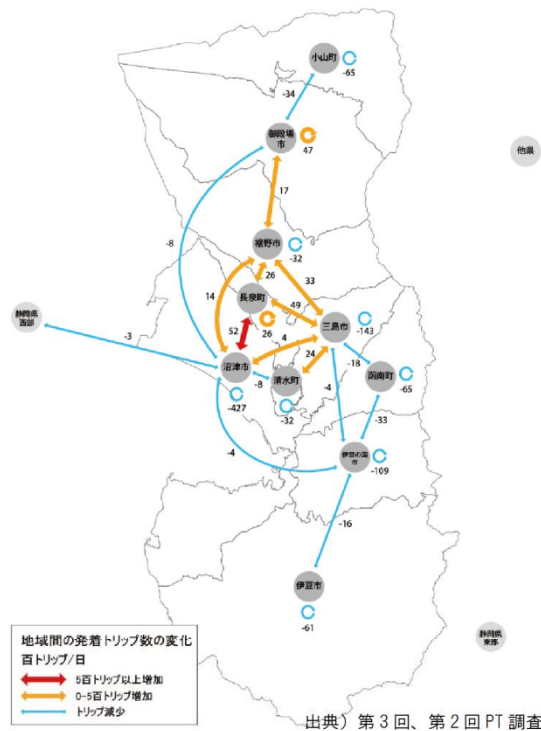
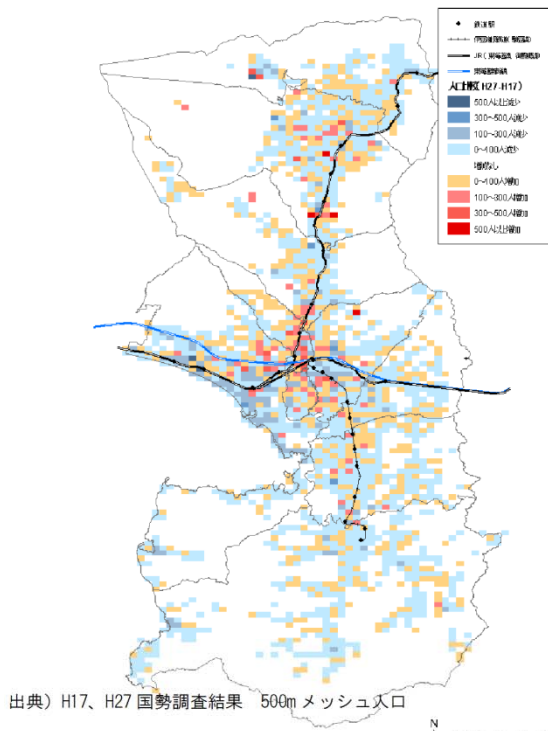


図 3-20 地区別人口の推移 (H27-H17 人口増減)

図 3-21 地域間の発着トリップ数の変化 (全目的・全手段)

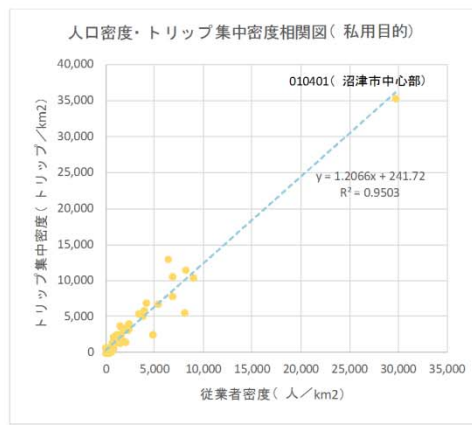
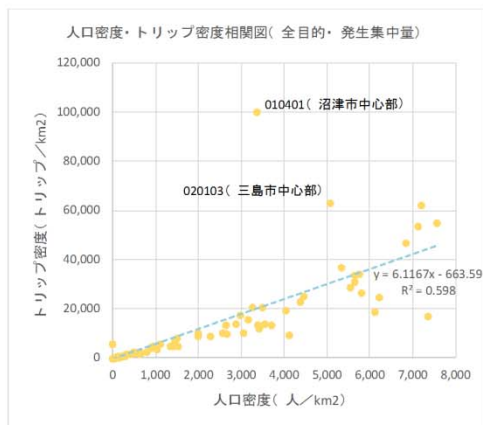


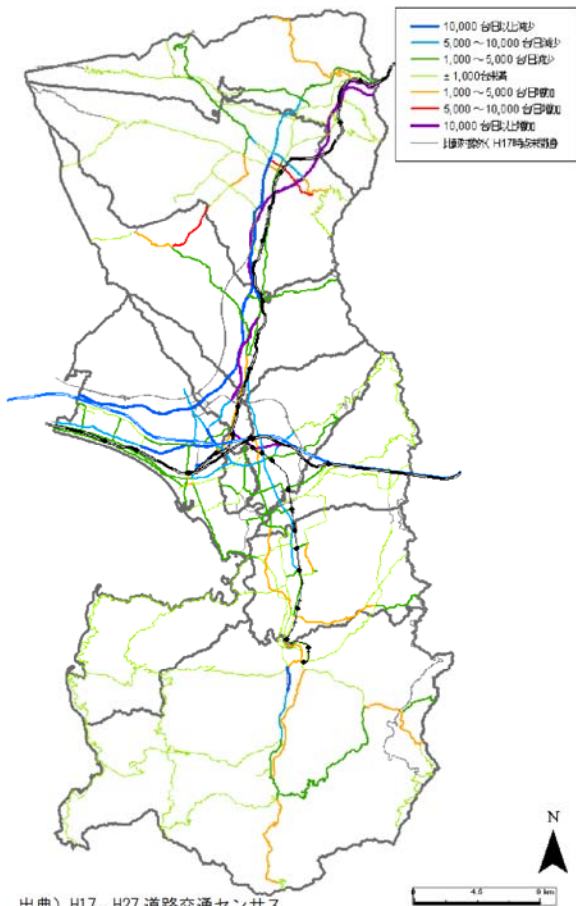
図 3-22 人口密度とトリップの相関 (出典) 第3回PT調査、国土数値情報

4-5 現況交通サービス水準の分析

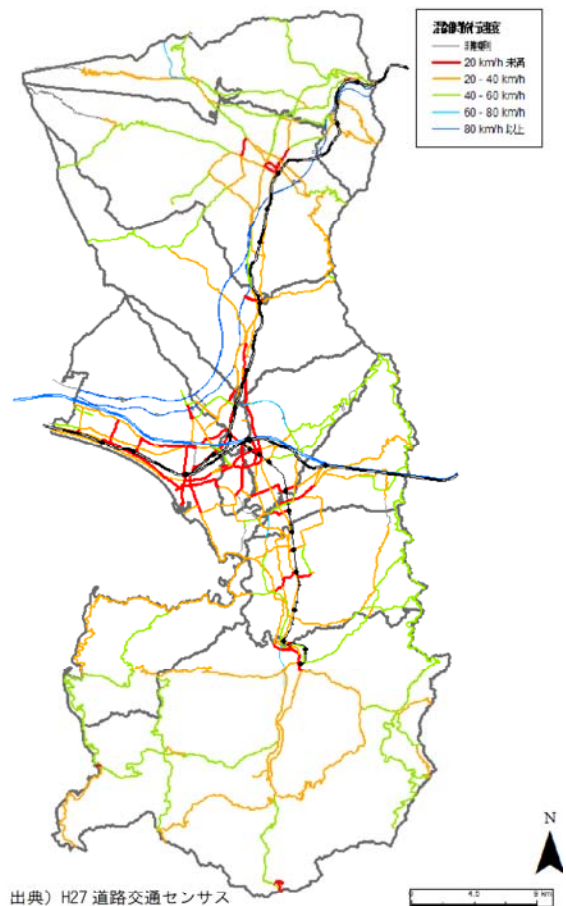
(1) 交通サービス水準の分析

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、目的別アクセス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。

- ◆新東名高速が開通したことで、並行する東名高速や国道1号からの転換が図られ、東名高速交通量が減少
- ◆沼津市や三島市等の市街地部は20km/h未満の路線が多く、主要渋滞エリアにも指定
- ◆混雑度に大きな変化はみられないものの、H17と比べて混雑度1.25以上の延長比率が4%程度低下



出典) H17、H27 道路交通センサス
図 3-23 平日 24 時間交通量の変化

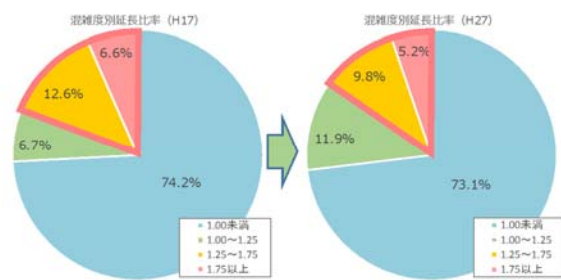


出典) H27 道路交通センサス
図 3-25 混雑時旅行速度 (H27)



出典) 静岡県統計年鑑 運輸・通信 (高速道路 IC 別出入交通量)

図 3-24 都市圏内高速 IC 出入り交通量の推移



出典) H17、H27 道路交通センサス

図 3-26 混雑度別延長比率の変化

- ◆一般的な徒歩圏である 800m 圏カバー人口は約 17 万人（25.8%）であり、1km 圏は 23 万人（35.5%）、2km 圏は 46 万人（70.6%）となるものの、沼津駅南部等や清水町南部の人口が集中するエリアは 2km 圏外
- ◆前回調査時点からカバー人口は微減、但し、総人口が減少したことによりカバー割合は微増
- ◆バス停 500m 圏カバー人口は約 61 万人（93.0%）となる等、住民のほとんどはバス停徒歩圏内に居住

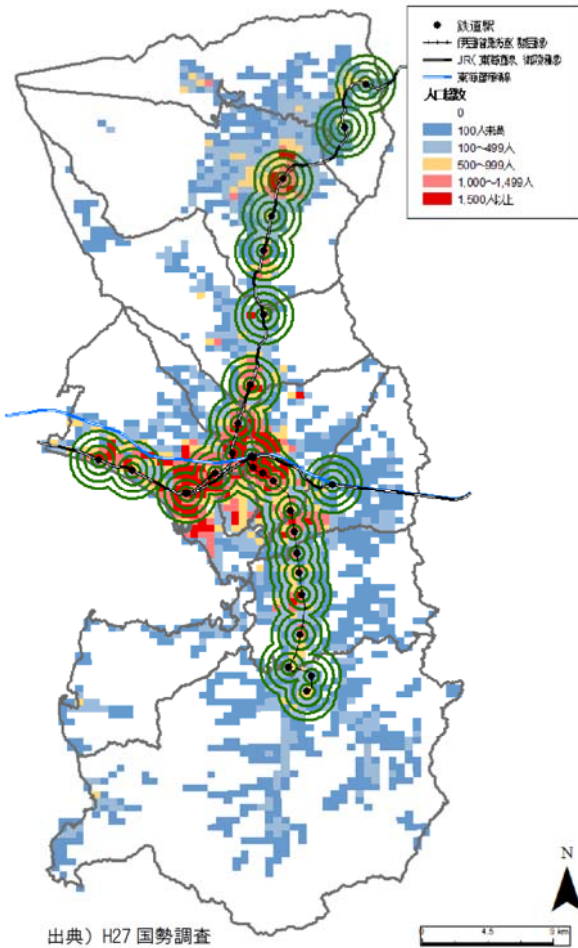


図 3-27 駅勢圏人口 (H27)

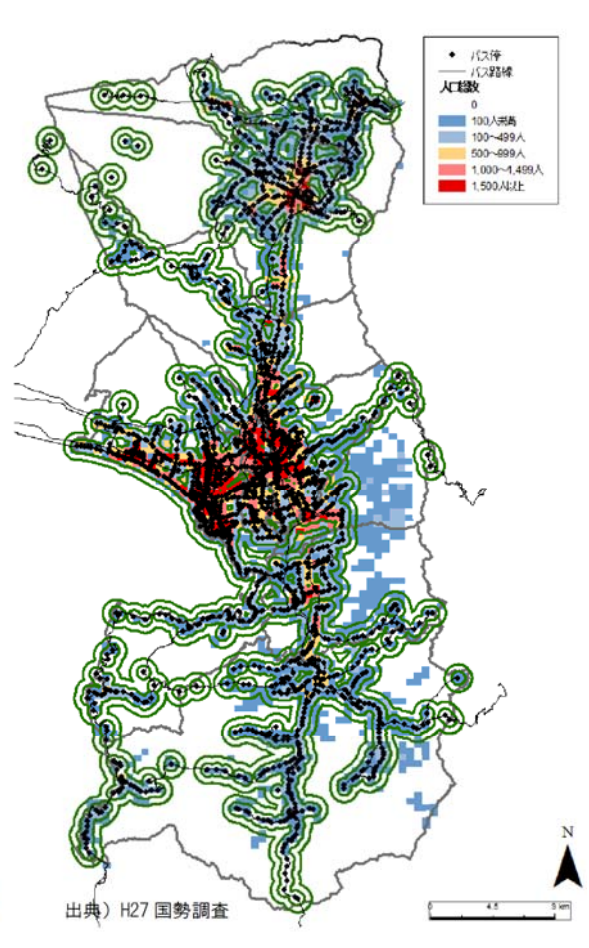


図 3-29 バス停圏人口 (H27)

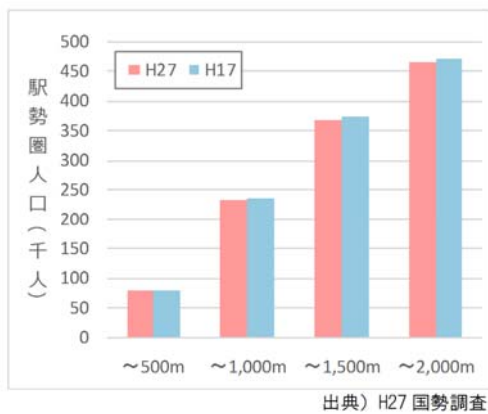


図 3-28 駅からの距離別人口の変化

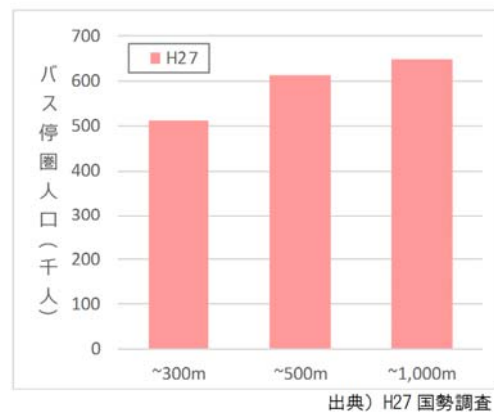
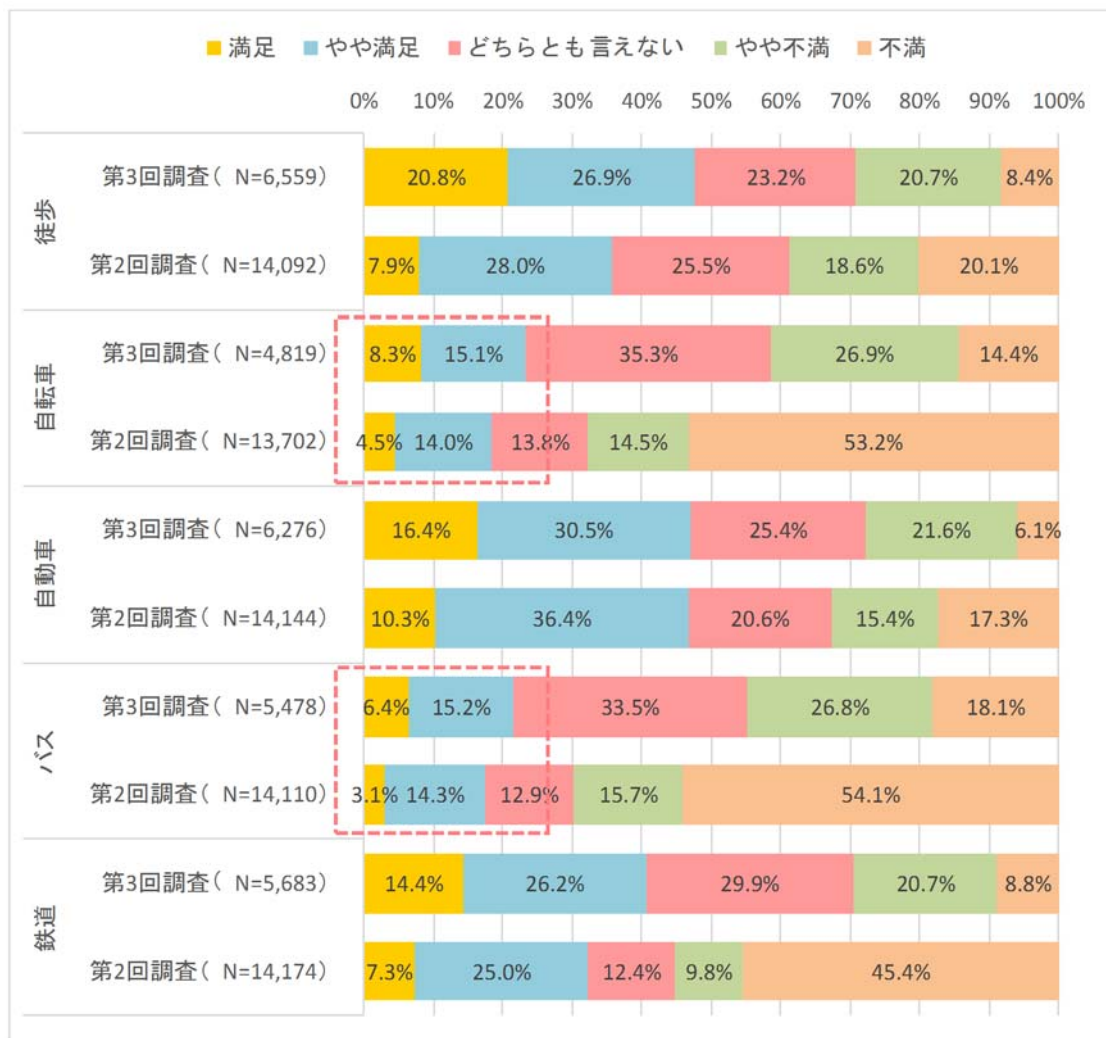


図 3-30 バス停からの距離別人口

(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年齢層や交通手段、地区等に注目して分析した。

- ◆満足度（満足・やや満足の割合）は前回調査時点から増加しているものの、徒歩・自動車・鉄道は満足度4割以上、自転車・バスは2割程度と手段により差
- ◆御殿場市南東部や長泉町北部のほか、旧戸田村、旧天城湯ヶ島町で「不満」「やや不満」の回答割合が高い
- ◆御殿場市、長泉町では「2. 運行本数」が不満理由として多く、JR御殿場線のサービス水準に対する満足度が低い
- ◆沼津市や三島市の一部小ゾーンを除き、都市圏全体として「不満」「やや不満」の回答割合が40%以上
- ◆不満理由は、すべての市町で「6. 運行本数」が30%程度と最も多く、比較的運行本数の多い沼津市や三島市においても現在のサービス水準に非満足



出典) 住民交通意識アンケート調査 (第3回、第2回)

図 3-31 代表交通手段別満足度

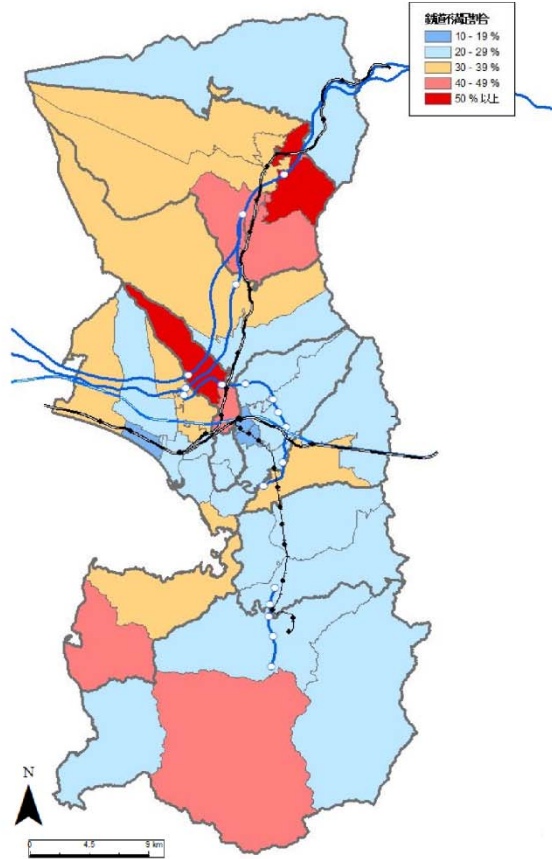


図 3-32 鉄道利用に対する「不満・やや不満」割合

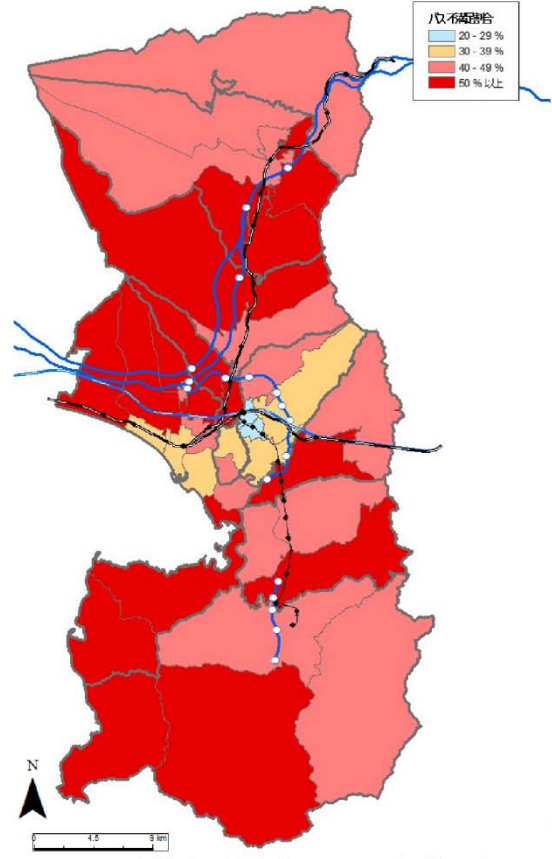


図 3-33 バス利用に対する「不満・やや不満」割合

表 3-1 鉄道利用に対する不満理由表

	1・鉄道の料金が低い	2・鉄道の運行本数が少ない	3・自宅や目的地から鉄道駅まで遠い	4・最寄駅に行くバスが無い	5・駅周辺の駐車場・駐輪場不足	6・駅周辺に階段や段差がある	7・駅周辺の道路が混雑する	8・鉄道相互やバスとの乗り継ぎ不便	9・その他	10・該当なし
沼津市	10%	10%	21%	6%	17%	7%	9%	9%	5%	6%
三島市	15%	9%	18%	6%	15%	3%	13%	9%	4%	7%
御殿場市	9%	30%	19%	6%	11%	4%	5%	8%	3%	4%
裾野市	5%	22%	21%	7%	20%	5%	5%	8%	3%	3%
伊豆市	21%	4%	25%	5%	15%	3%	13%	6%	3%	6%
伊豆の国市	25%	8%	21%	7%	15%	4%	5%	7%	2%	5%
函南町	15%	6%	24%	10%	18%	3%	5%	9%	4%	5%
清水町	13%	6%	28%	6%	12%	2%	13%	10%	3%	7%
長泉町	11%	21%	20%	8%	13%	3%	8%	7%	3%	6%
小山町	5%	33%	21%	5%	15%	3%	4%	9%	2%	2%
都市圏合計	12%	14%	21%	7%	16%	5%	9%	8%	4%	5%

出典) 住民交通意識アンケート調査 (第3回)

3-2 バス利用に対する不満理由

	1・時間がかかる	2・決まった時間に来ない	3・バスの料金が低い	4・自宅や目的地からバス停まで遠い	5・バス停にベンチや屋根が無い	6・バスの運行本数が少ない	7・目的地までの路線が無い	8・運行時間帯が短い	9・バスの運行状況がわからない	10・バス相互や鉄道との乗り継ぎ不便	11・その他	12・該当なし
沼津市	7%	9%	15%	6%	9%	26%	8%	4%	6%	4%	2%	3%
三島市	7%	8%	13%	6%	10%	26%	8%	5%	6%	4%	4%	4%
御殿場市	7%	4%	12%	11%	8%	30%	8%	4%	5%	4%	2%	4%
裾野市	6%	4%	12%	11%	6%	30%	9%	4%	5%	6%	3%	4%
伊豆市	8%	3%	24%	7%	7%	29%	5%	3%	3%	4%	3%	4%
伊豆の国市	7%	5%	13%	11%	6%	23%	10%	3%	9%	3%	4%	7%
函南町	8%	4%	9%	13%	6%	25%	13%	3%	8%	4%	4%	4%
清水町	9%	11%	12%	8%	9%	27%	5%	4%	6%	4%	2%	3%
長泉町	6%	9%	11%	8%	6%	27%	11%	4%	9%	2%	2%	5%
小山町	8%	6%	19%	7%	6%	30%	7%	3%	1%	7%	2%	5%
都市圏合計	7%	7%	14%	8%	8%	27%	8%	4%	6%	4%	3%	4%

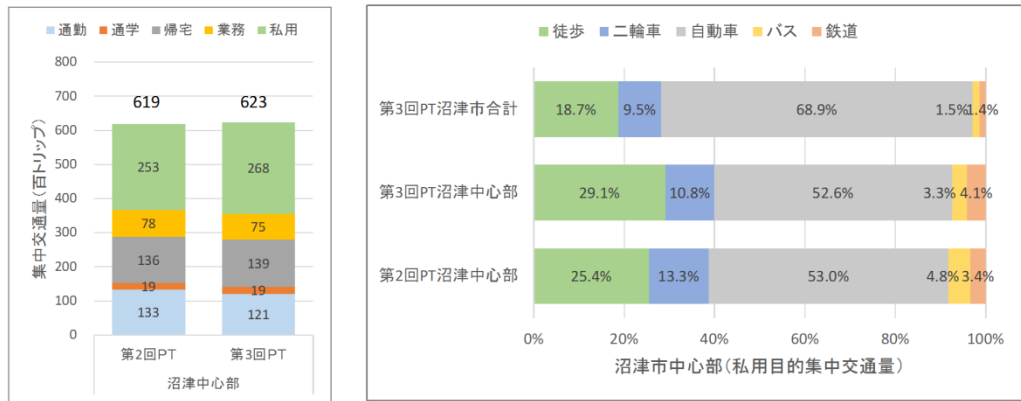
出典) 住民交通意識アンケート調査 (第3回)

4-6 計画課題に関する分析

(1) 都市構造等の変化と交通状況への影響分析

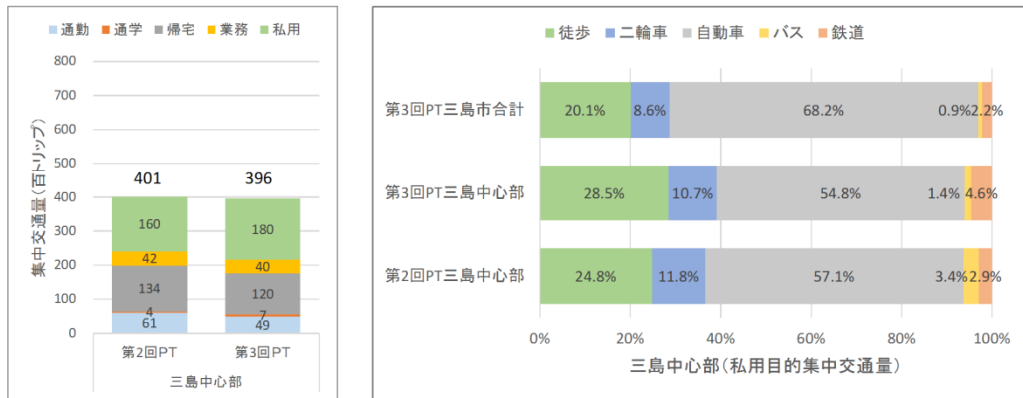
前回調査からの都市構造等の変化（人口減少・高齢化の進展、中心市街地の衰退、新東名の開通など）について整理するとともに、都市圏交通実態に対する都市構造変化の影響を分析した。

- ◆ 沼津市・三島市中心部商業集積地区の事業所数や売場面積が減少する中、集中トリップ数は沼津市中心部、三島市中心部ともに横ばい
- ◆ 中心市街地へのアクセス交通手段は、徒歩と鉄道が増加、自動車は横ばい、二輪車とバスが減少



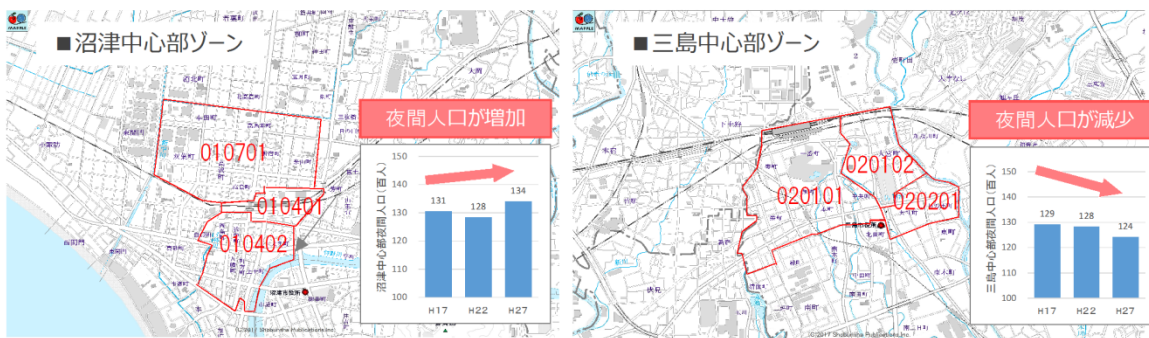
出典) 第3回PT調査

図3-34 沼津市中心部の集中トリップ数と交通手段構成 (私用目的)



出典) 第3回PT調査

図3-35 三島市中心部の集中トリップ数と交通手段構成 (私用目的)



(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。

- ◆ 女性の子育て世帯は仕事の有無に関わらず自動車利用が主であり、公共交通の分担率は低い
- ◆ 女性は私用目的のトリップが多く、特に子育て世帯では 40～60%（中でも送迎トリップが多い）

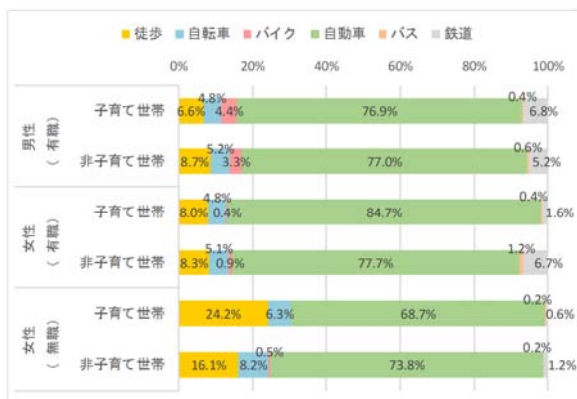


図 3-36 子育て世帯非子育て世帯別代表交通手段分担率

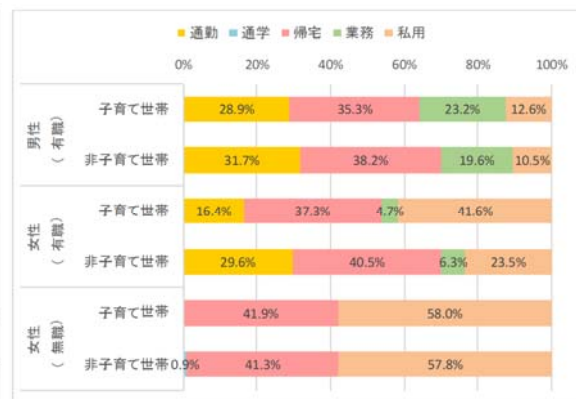


図 3-37 子育て世帯非子育て世帯別目的構成比

【子育て世帯の定義】

国交省資料を参考に、「20歳未満の子供がいる世帯」「世帯主が25～44歳の世帯」「世帯主の年齢+20歳以上の人がいない世帯」のすべての条件を満たす世帯を子育て世帯として抽出

- ◆ 通勤時の交通手段は短距離ほど徒歩の割合が高く、2km以上では自動車割合が50%以上
- ◆ 免許保有者の自動車以外の分担率は、居住地・到着地ともに沼津駅や三島駅周辺のみで30%以上

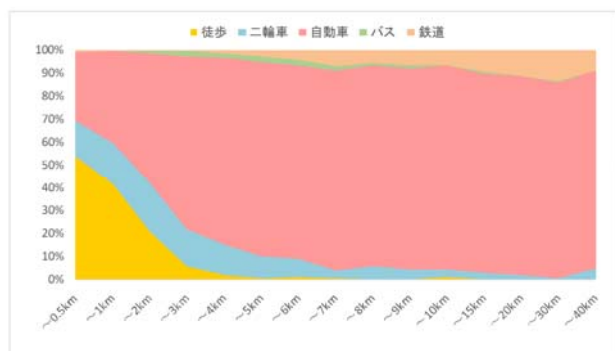


図 3-38 通勤距離別交通手段構成比

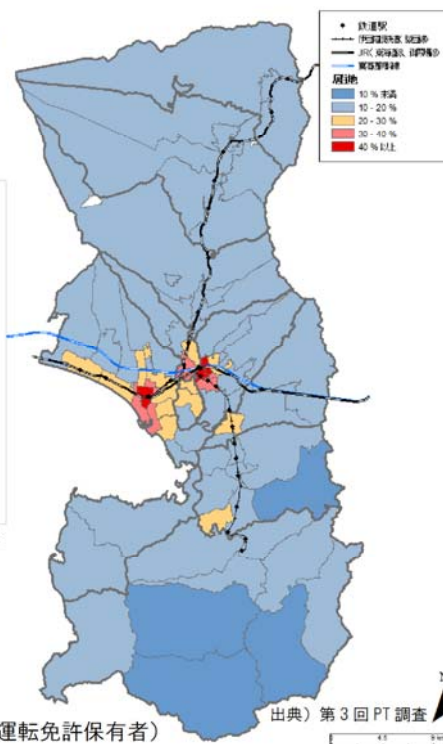


図 3-39 居住地別の自動車以外分担率（自動車運転免許保有者）

(3) 東西交通軸と南北交通軸に着目した分析

東西交通軸と南北交通軸に着目しつつ、都市圏内の南部・北部・中央部における交通流動の実態を整理するとともに、交通機関分担特性、道路の機能分担状況や現状と望ましいサービスレベル等について分析した。

- ◆ 沼津市、三島市を中心とする移動が多く、沼津市－三島市間の動きが4万トリップ超と最も多く、沼津市から都市圏北部の市町間の動きで3万トリップ以上、都市圏南部の市町間の動きも多く1万トリップ超
- ◆ 東西交通（沼津市・三島市間）は、公共交通/自動車時間比1.4と比較的小さく（自動車ほどではないが公共交通の速達性も高い）、南北交通は自動車/公共交通時間比は大（自動車と公共交通の速達性の差が大）
- ◆ 都市圏南北から中央部に流入する南北交通では約85%が自動車、東西交通では自動車は約80%で、自動車以外では、東西交通は二輪車が約10%と高く、南北交通は鉄道が10～12%と高い傾向

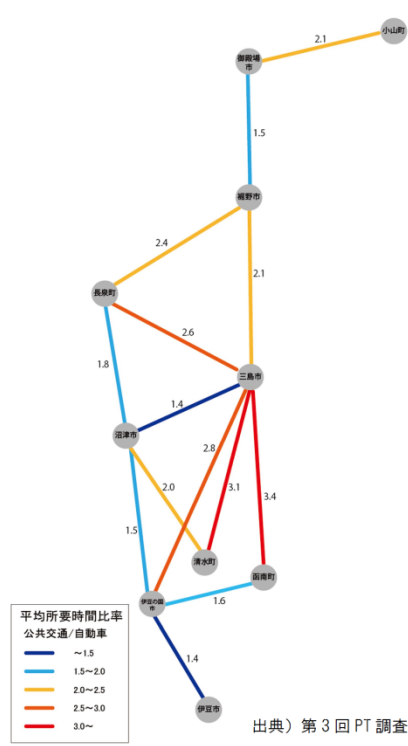
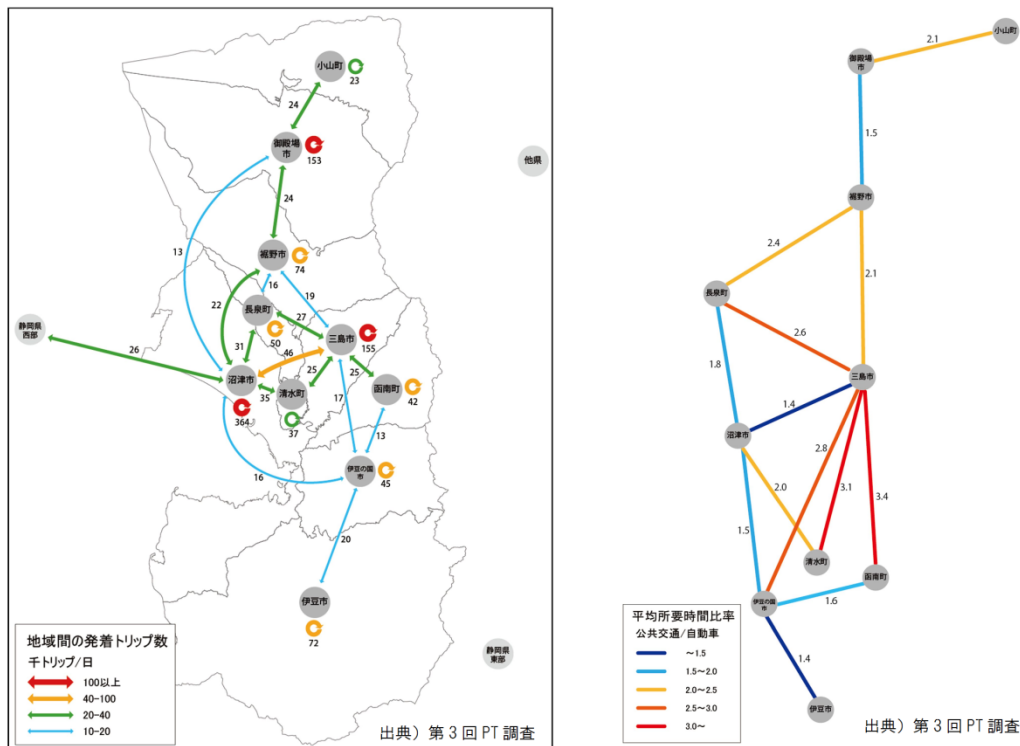


図 3-40 市町間流動（全手段全目的） 図 3-41 自動車と公共交通の移動時間比（公共交通時間/自動車時間）

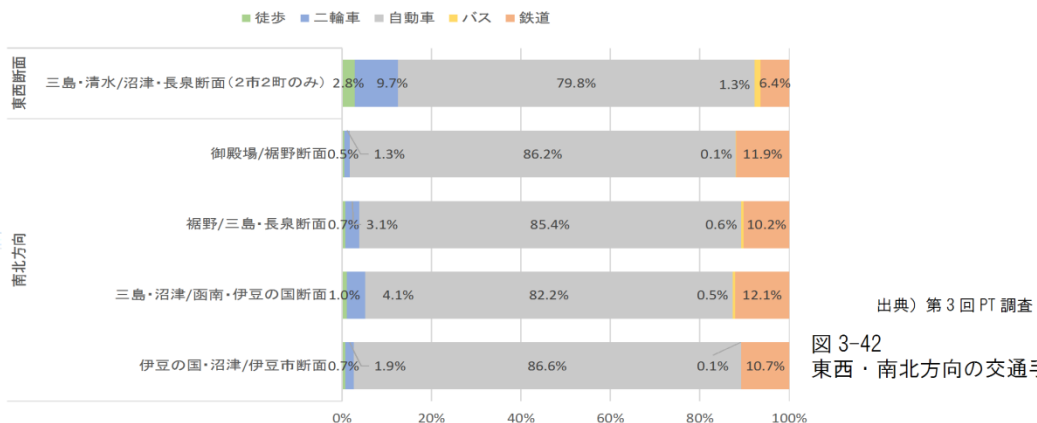


図 3-42 東西・南北方向の交通手段構成

(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。

- ◆ 55 歳以上では前回調査時から外出率は増加しているものの、加齢にとともに外出率は減少傾向
- ◆ 自動車を利用しづらい環境（自動車なし、免許なし）や、移動制約のある高齢者ほど外出率は低い

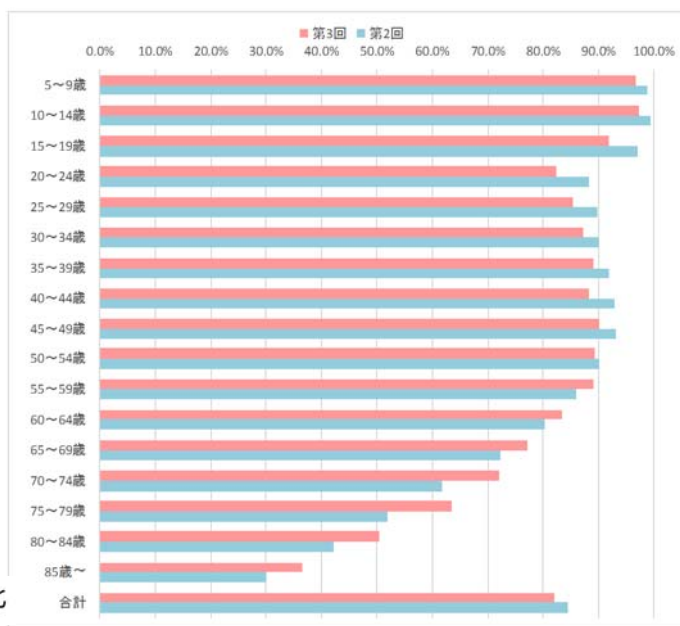


図 3-43 年齢階層別外出率の変化

出典) 第3回、第2回PT調査

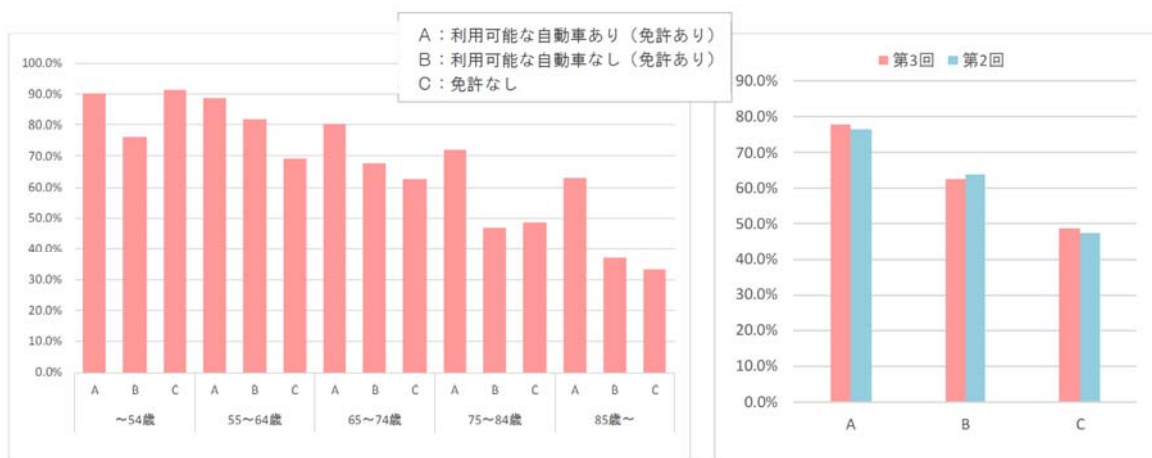


図 3-44 自動車利用特性別の外出率

出典) 第3回、第2回PT調査

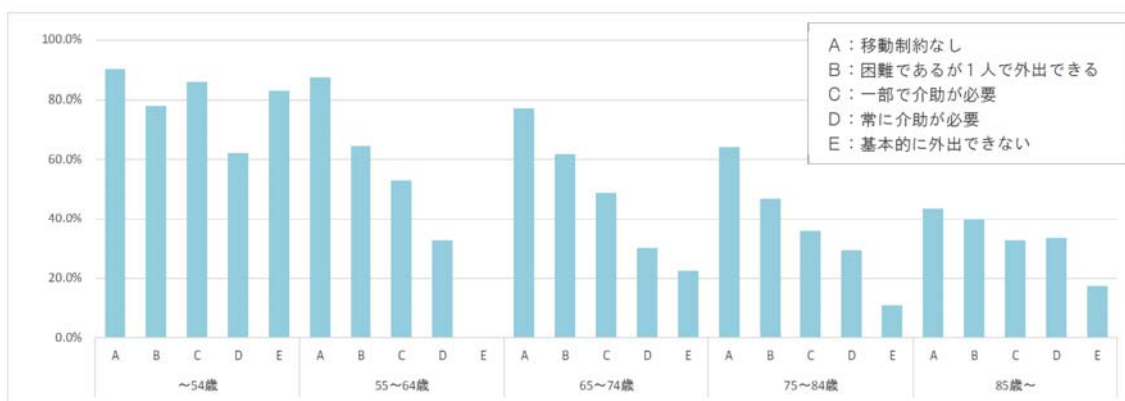
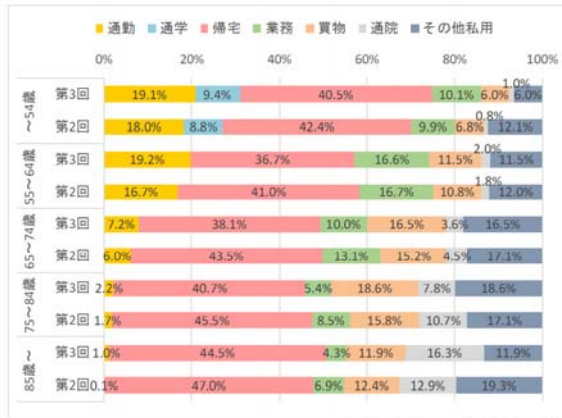


図 3-45 移動制約有無別の外出率

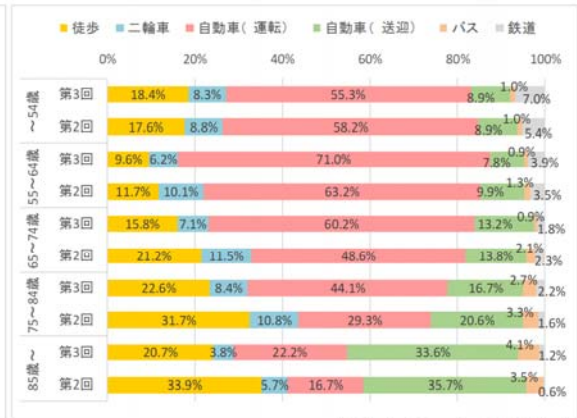
出典) 第3回PT調査

- ◆高齢になるにつれ私用トリップが多くなり、中でも85歳未満では買物トリップ、85歳以上では通院トリップの割合が高い
- ◆75～84歳においても40%以上が自動車を運転して外出しており、85歳以上では自動車送迎による外出が多い
- ◆高齢になるにつれ外出をあきらめた経験割合が増加しており、生活の中で不便に感じることは「急病や怪我時の救急・医療」や「災害時の避難」の割合がそれぞれ20～30%



出典) 第3回、第2回PT調査

図3-46 年齢階層別目的構成比



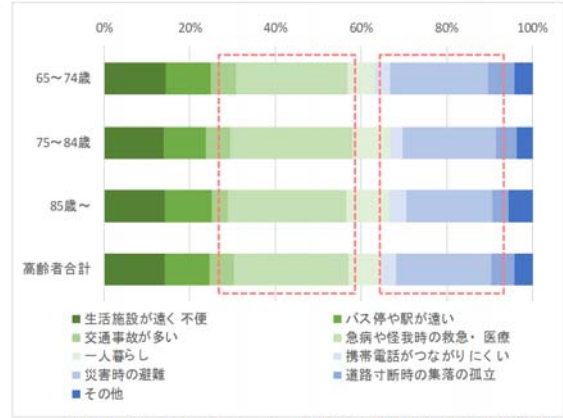
出典) 第3回、第2回PT調査

図3-47 年齢階層別代表交通手段構成比



出典) 住民交通意識アンケート調査(第3回) ※高齢世帯用

図3-48 移動手段が原因で外出をあきらめた経験の有無



出典) 住民交通意識アンケート調査(第3回) ※高齢世帯用

図3-49 生活の中で不安・不便に感じていること

(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。

- ◆ 主要観光地のうち、立寄り回数が2箇所以上は半数程度な中、都市圏南部で立寄り箇所が増える傾向
- ◆ 来訪者増加に必要な施策（魅力発信、駐車場等整備、移動時間短縮など）が行われた場合、8割以上がこれまで行かなかった観光地も巡ると回答しており、料金を必要とする場合でも過半数以上が訪問先を増やすと回答
- ◆ 対策必要指摘箇所は、都市圏中央部と伊豆半島南部を結ぶ南北路線に集中

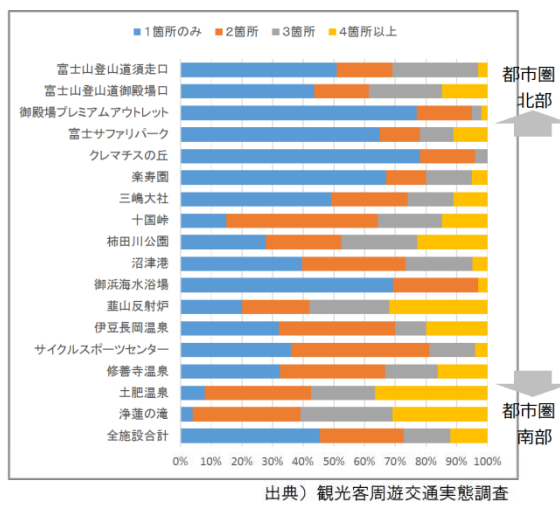


図 3-50 観光地別の立寄り回数

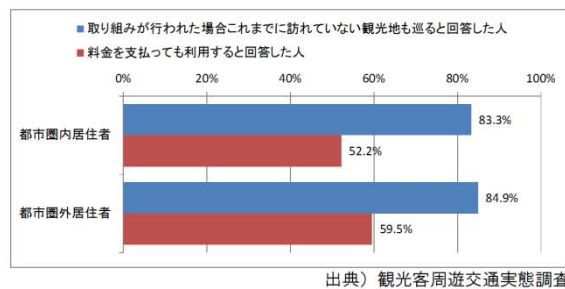


図 3-51 来訪者増加施策実施時に来訪箇所を増やす割合

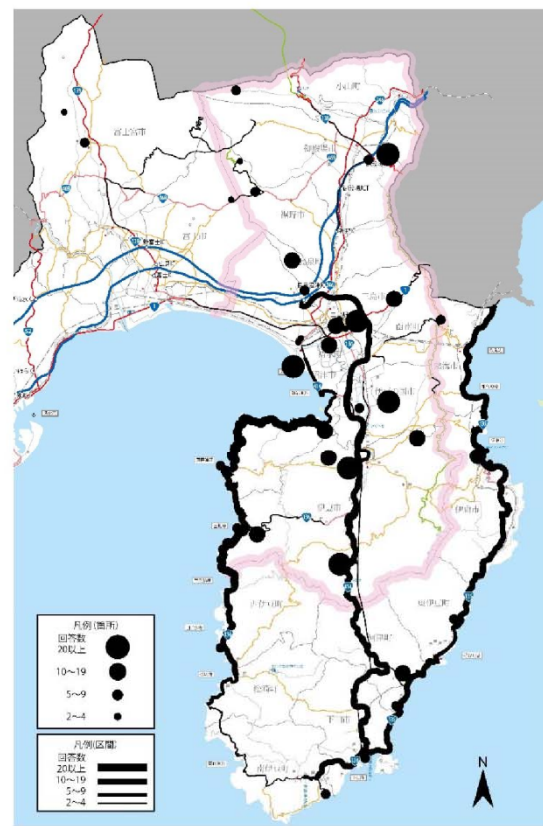


図 3-52 対策必要箇所の分布

4-7 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。

現況問題点	<p>まちづくりの方向性と交通特性との一体性が不十分</p> <ul style="list-style-type: none"> コンパクトネットワーク型都市構造への転換が要請されるなか、一部の地域で都市の外延化が進むとともに、自動車分担率の増加傾向が継続 郊外における大規模小売店の立地などにより、都市圏中心部での商業機能の衰退や低下が進行 <p>都市圏中心部へのアクセスは徒歩・鉄道やや増加傾向にあるが、依然として自動車過半数を占め、来訪手段別で中心市街地への滞在時間が長い傾向による来訪者は減少である。来訪者の滞在時間の増加のみならず、賑わい・交流が生まれにくい状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心部への移動性向上に伴い、来街頻度が高まる可能性がある一方で、中心部に魅力的な店がないことが不満理由として多い 都市圏内での中心市街地ではバスやタクシー(運行本数など)が低いこと相まって自動車移動が多く、外出も低い傾向。また、JR御殿場線の運行本数も他鉄道路線と比べて少なく、沿線地域では自動車移動が多く、外出率も低い傾向 <p>～5-(2), 1-(2), 4-(2), 1-(3), 4-(3), 4-(4)</p>
	<p>自動車依存が継続</p> <ul style="list-style-type: none"> 低炭素都市形成への要請が高まるもの、自動車分担率が68.8%と高く、かつ増加傾向が継続 自動車運送免許保有者のトリップは約8割が自動車利用であり、短い距離の移動でも自動車を利用 女性や高齢者を免許非保有者層が存在し、免許保有者の増加に伴い、より女性や高齢者による自動車分担率の増加が懸念 一層の自動車分担率の増加が懸念 バス停300m圏内カバー人口は51万人、都市圏人口比で79%であるが、10本/日未満の路線も多数存在し、バス利用者数は減少傾向 日未満の路線も多数存在し、バス利用者数は減少傾向 <p>～5-(2), 4-(5), 3-(4), 4-(5), 4-(4)</p>
	<p>市街地内の渋滞と脆弱な道路網</p> <ul style="list-style-type: none"> 新東名や東横河湾環状道路等の開通に伴い自動車交通が分散・転換されたものの、沿津市や三島市の市街地、都市圏の主要南北軸と東西軸が交差する交通の要衝において依然として渋滞箇所が散見 都市圏内の都市計画道路改良率は低い 多く存在する三島市と沿津市間の東西の動き、沿津市及び三島市を中心とした北部や南部市街との南北の動き、増加傾向にある都市圏外との広域的な動きへの対応 東海・東南海地震への警戒が高まるなか、沿岸部での津波被害や山間地での土砂災害など、災害に対して脆弱な道路網 <p>～4-(1), 3-(1), 3-(3), 4-(7), 3-(2), 2-(1), 1-(4)</p>
	<p>自転車利用環境が不十分</p> <ul style="list-style-type: none"> マルチモダリティ(複数の交通機関の連携)な交通環境整備が要請されるなか、自転車の交通環境に対する満足度は低い 良好な自転車走行環境の創出等による、健康増進や交通渋滞緩和、環境負荷軽減等に向けた自転車利用促進への対応 <p>～4-(6), 5-(3), 5-(4)</p>
	<p>高齢ドライバーの増加と高齢者の移動手段の制約</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者の運転免許保有率の増加に伴い、高齢者の自動車分担率も増加 85歳以上では自動車による送迎が33.6%と高く、移動手段に制約 前回調査と比べて高齢者の外出車や1人あたりのトリップ数は増加しているが、高齢者に伴って高齢者の外出車や1人あたりのトリップ数は増加しているが、高齢者の免許保有率の増加に伴い、高齢者の自動車分担率も大きく増加 高齢化の進展に伴い、私用目的のトリップの割合が増加し、特にスーパーなどの日常的な家事買い物や通院トリップが増加 <p>～1-(1), 4-(1), 5-(3)</p>
	<p>観光地への来訪者増加、周遊性向上に向けた対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 全国でも有数の観光スポットである大都市圏への観光行動のうち、半数程度が、日帰りや立寄り回数・訪問先別にこだわる 来訪者増加に必要な施策が行われた場合、8割を超える人がこれまで行かなかった観光地を巡る回答しているなか、対策が必要な箇所は都市圏中央部・伊豆半島を結ぶ南北路線に集中 <p>～2-(4), 4-(9)</p>

5. 考慮すべき事項(社会情勢変化等)	<p>5-(1) コンパクトネットワーク型都市構造への転換(Ⅰ-③)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土のコンパクトデザイン2050において、地域の多様性と連携を強めるコンパクト型都市構造が推進 都市圏内での中心市街地を核とし、郊外に特別付加価値の高い商業施設を誘致する <p>5-(2) 低炭素都市形成への要請(Ⅰ-⑤)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土基本法に基づき、低炭素都市形成への要請の高まり 自動車推進活用が実施され、健康増進や交通渋滞緩和に加え、二酸化炭素等を発生しない自転車の活用が推進が明確化 <p>5-(3) マルチモダリティ・ユニバーサルな交通環境の確保(Ⅰ-⑤)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 高齢者や身体障害者、移動弱者等に対して日常的に必要な不可欠な交通手段を確保 多様な移動手段の組み合わせによる、マルチモダリティ(複数の交通機関の連携)・ユニバーサル(誰もが使いやすい)な交通環境整備 高齢者や身体障害者等の移動に不利なため、自転車の活用環境や交通環境、健康増進等の課題に対応するため、自転車の活用を総合的に推進することを目的とした自転車活用推進法が平成29年5月に施行 <p>5-(4) ライフスタイルに依じた社会環境の構築(Ⅰ-)</p> <ul style="list-style-type: none"> 少子化が進むなか、合計特殊出生率2を指して静穏圏で子育て支援計画を展開 生産年齢人口の減少が進むなか、多様な働き手を確保する上で女性や高齢者が働く環境改善
	<p>【R例】</p> <p>()内：計画課題で抽出した項目に関連する事項</p> <p>～○-(○)：現況問題点の整理において除去した点(特性や考慮事項)</p>

4. 交通特性とニーズ	<p>4-(1) 総トリップ数の減少と都市圏外への動きの増大(Ⅱ-④)</p> <ul style="list-style-type: none"> 1人当たりのトリップ数は減少傾向、都市圏内トリップ数も減少 東京圏のトリップ増加は減少、多くの市街地はトリップ減少傾向 都市圏トリップが減少するなか都市圏外への動きは増加 <p>4-(2) 市街地の外延化による自動車分担率の増加(Ⅱ-③)</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿津市や三島市、都市圏内、伊豆市や河津町の中心部、トリップ数が多い市、御殿場市南東部、長泉町、沼津駅北側1号北側地区などの市街地外縁部トリップが増加 人口密度が低い市街地では自動車分担率が高い傾向があり、市街地で自動車分担率は低く郊外は高い傾向がある 目的別の平均滞在時間は前回調査から増加 <p>4-(3) 中心市街地への来訪者や滞在時間の停滞(Ⅱ-①)</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心部への集中トリップ数は伸び、市全体での割合は停滞 中心部での滞在時間は減少、私用目的が減少 私用目的の滞在時間が減少したものの滞在時間は停滞傾向 鉄道のアクセスが増加したものの滞在時間は停滞傾向 中心部の満足度は増加傾向、三島で7割であるが、不満足理由は「魅力的な店がない」が半数程度と最多 中心部への移動性向上に伴い、来訪頻度が高まる可能性があるが4割 <p>4-(4) 中心市街地の外へ出ると高く、自動車分担率(Ⅱ-②)</p> <ul style="list-style-type: none"> 旧市田村、伊豆市、小山町で外出車が高く、非高齢者に限定しても外出率は高い傾向 自動車分担率は高いなか、通院目的や買い物目的での自動車の平均所要時間は増加傾向 <p>4-(5) 高い自動車依存(Ⅱ-⑥)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車の分担率が68.8%と高く、かつ増加傾向が継続 自動車利用の割合は、業務目的で約1割、通勤や私用目的でも7割を超え、日常的移動に高い自動車依存が顕著 短距離移動でも自動車利用が顕著で、距離の伸びるに従って増加 自動車運送免許保有者の自動車分担率は約50% 子育て世代は免許非保有者(子どもなど)に多く、多目的の移動があり、時間等に縛られる自動車利用が多い 徒歩の満足度は高くなり、自転車やバスは2割程度と低い <p>4-(6) バスサービス水準の低下による路線バス利用者の減少(Ⅱ-⑦)</p> <ul style="list-style-type: none"> バス利用者数は前回調査から分担率、トリップ数ともに減少 バスの満足度は2割程度と低く、運行本数が少ない理由が3割程度と最多 <p>4-(7) 東西、南北方向の交通量変化と市街地における渋滞(Ⅱ-④⑥)</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿津市や三島市間の動きが多く、沿津市と都市圏北部の市街地間の渋滞も多い 三島市や伊豆市等の市街地で旅行速度が低く、主要渋滞箇所にも指定 東海や東南海地震と絡む流動性の増加が顕著 鉄道では東海方向の流動性、沿津市-橋野市間、三島市-伊豆市間市間の流動性が高い 精東等の渋滞によって東名高速の交通量は減少するが、高速IC出入交通量も増加 沿津市や三島市等の市街地で旅行速度が低く、主要渋滞箇所にも指定 <p>4-(8) 高齢者トリップの増加と交通特性(Ⅱ-)</p> <ul style="list-style-type: none"> 前回調査から高齢者の外出車や1人あたりのトリップ数は増加しているが、高齢者に伴って高齢者の外出車や1人あたりのトリップ数は増加しているが、高齢者の免許保有率の増加に伴い、高齢者の自動車分担率も大きく増加 85歳以上では自動車分担率が33.6%と高い 高齢化の進展に伴い、私用目的のトリップの割合が増加し、特にスーパーなどの日常的な家事買い物や通院トリップが増加 高齢者による送迎が33.6%と高く、移動手段に制約 健康増進や交通渋滞緩和、環境負荷軽減等に向けた自転車利用促進への対応 <p>4-(9) 観光対策としての伊豆半島の南北路線への対策要(Ⅱ-⑤)</p> <ul style="list-style-type: none"> 日帰り半日、主要観光地を立ち寄り回数が分散し、半日程度来訪者増加に必要な施策が行われた場合、8割を超える人がこれまで行かなかった観光地を巡る回答 来訪者増加に向けた対策が必要な箇所は伊豆半島の南北路線に集中
1. 都市圏構造特性	<p>1-(1) 人口減少と加速度的な高齢化の進行(Ⅰ-2)</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市圏人口は約66万人、平成17年をピークにその後は減少 新東名や東横河湾環状道路の開通により広域交通のアクセス性が向上し、中心部では人口密度が高まる傾向、市街地外縁で人口増加 沿津市や三島市、都市圏内、伊豆市や河津町の中心部、トリップ数が多い市、御殿場市南東部、長泉町、沼津駅北側1号北側地区などの市街地外縁部トリップが増加 人口密度が低い市街地では自動車分担率が高い傾向があり、市街地で自動車分担率は低く郊外は高い傾向がある <p>1-(2) 市街地合併による都市圏外縁部の拡大(Ⅱ-③)</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地合併により都市圏内、伊豆市や河津町の中心部、トリップ数が多い市、御殿場市南東部、長泉町、沼津駅北側1号北側地区などの市街地外縁部トリップが増加 人口密度が高まる傾向、市街地外縁で人口増加 沿津市や三島市、都市圏内、伊豆市や河津町の中心部、トリップ数が多い市、御殿場市南東部、長泉町、沼津駅北側1号北側地区などの市街地外縁部トリップが増加 人口密度が低い市街地では自動車分担率が高い傾向があり、市街地で自動車分担率は低く郊外は高い傾向がある <p>1-(3) 中心市街地の求心力低下(Ⅱ-①)</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿津市、三島市、都市圏内、伊豆市や河津町の中心部、トリップ数が多い市、御殿場市南東部、長泉町、沼津駅北側1号北側地区などの市街地外縁部トリップが増加 人口密度が高まる傾向、市街地外縁で人口増加 沿津市や三島市、都市圏内、伊豆市や河津町の中心部、トリップ数が多い市、御殿場市南東部、長泉町、沼津駅北側1号北側地区などの市街地外縁部トリップが増加 人口密度が低い市街地では自動車分担率が高い傾向があり、市街地で自動車分担率は低く郊外は高い傾向がある <p>1-(4) 新東名や東横河湾環状道路等の開通と産業集積(Ⅱ-④)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道1号沿線ゾーンや沿津市北部、御殿場市西交差点等が多い 新東名や東横河湾環状道路の開通により広域交通のアクセス性が向上し、中心部では人口密度が高まる傾向、市街地外縁で人口増加 沿津市や三島市、都市圏内、伊豆市や河津町の中心部、トリップ数が多い市、御殿場市南東部、長泉町、沼津駅北側1号北側地区などの市街地外縁部トリップが増加 人口密度が高まる傾向、市街地外縁で人口増加 沿津市や三島市、都市圏内、伊豆市や河津町の中心部、トリップ数が多い市、御殿場市南東部、長泉町、沼津駅北側1号北側地区などの市街地外縁部トリップが増加 人口密度が低い市街地では自動車分担率が高い傾向があり、市街地で自動車分担率は低く郊外は高い傾向がある
2. 都市圏特性	<p>2-(1) 大規模災害のリスクの高まり(Ⅰ-①)</p> <ul style="list-style-type: none"> 30年以内に東南海地震が発生する可能性は48%と予測 海岸沿いの津波被害、中山間地等の道路災害等も懸念 伊豆半島における道路開閉方針(伊豆川沿いの断崖)が顕著 <p>2-(2) 全県有数の観光スポット(Ⅱ-⑤)</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市圏の観光交流人口は47万人、県に占める割合は27% 富士山の世界文化遺産登録、伊豆半島の日本文化遺産認定 平成27年7月には富士山反対側伊豆半島文化遺産登録 <p>3. 交通施設特性</p> <p>3-(1) 東海及び南北からなる道路網の形成(Ⅱ-⑥)</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市圏の南北から東西方向に向け、新東名、東名、国道246号の骨格が形成され、首都圏と中京圏の東西方向を、国道138号が神奈川県と山梨県の東西方向を、伊豆 東横河湾環状道路、沿津市 東海的主要幹線として形成 国道136号及び国道1号が都市圏から伊豆半島との南北方向を連絡(玉原河川橋梁や生田伊豆修善寺線の東西幹線連絡が、都市圏と伊豆半島間の主要幹線) <p>3-(2) 都市計画道路の低い改良率(Ⅰ-)</p> <ul style="list-style-type: none"> 前回調査から新東名等が開通し、改良率が15%増加し48% 改良率は未だ静岡圏平均に比べて10%以上低い <p>3-(3) 鉄道による東西方向・南北方向の連携(Ⅱ-⑦)</p> <ul style="list-style-type: none"> 東海や東南海地震と絡む流動性の増加が顕著 鉄道では東海方向の流動性、沿津市-橋野市間、三島市-伊豆市間市間の流動性が高い 精東等の渋滞によって東名高速の交通量は減少するが、高速IC出入交通量も増加 沿津市や三島市等の市街地で旅行速度が低く、主要渋滞箇所にも指定 <p>3-(4) 格差のある鉄道やバスのサービス水準(Ⅱ-⑧)</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿津市や三島市、都市圏内、伊豆市や河津町の中心部、トリップ数が多い市、御殿場市南東部、長泉町、沼津駅北側1号北側地区などの市街地外縁部トリップが増加 人口密度が高まる傾向、市街地外縁で人口増加 沿津市や三島市、都市圏内、伊豆市や河津町の中心部、トリップ数が多い市、御殿場市南東部、長泉町、沼津駅北側1号北側地区などの市街地外縁部トリップが増加 人口密度が低い市街地では自動車分担率が高い傾向があり、市街地で自動車分担率は低く郊外は高い傾向がある