富士市
総合都市交通戦略

平成22年3月
富士市　都市計画課

ー 目　次 ー

■ 総合交通戦略について

1　総合交通戦略とは…？ ……… 1

2　総合交通戦略策定の必要性 ……… 2

3　総合交通戦略の位置づけ ……… 4

■「富士市総合都市交通戦略」の立案

4　都市交通の現状と課題 ……… 6
～まちの現状を把握する～

5　都市交通の目指すべきゴール ……… 8
～まちの将来像を設定する～

6　「富士市総合都市交通戦略」 ……… 10
～現状と将来像を結ぶ道すじ（＝戦略）を明らかにする～

■ 今後の展開

7　目標達成に向けた管理・運営の仕組み ……… 20

▶ 用語の解説

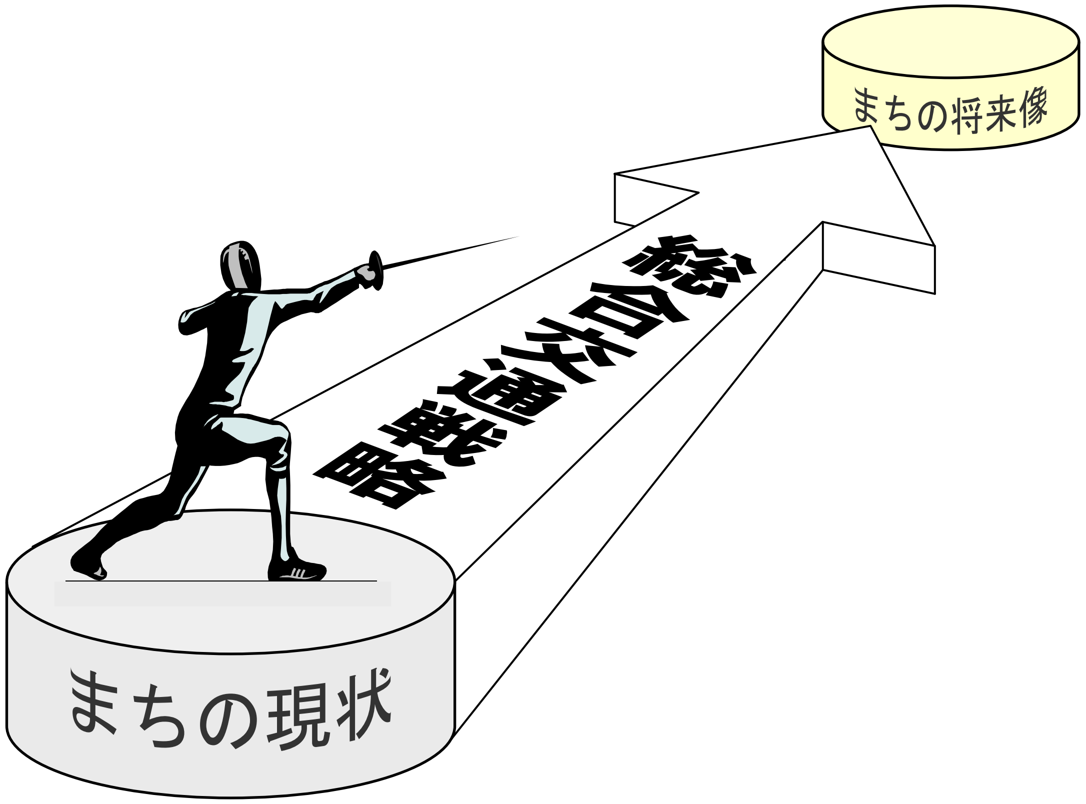
まえがき

富士市では、徒歩、自転車、公共交通、自動車などの都市交通を、市民本位の便利な交通体系にするため、**「富士市総合都市交通戦略（総合交通戦略）」**を策定しました。

1　総合交通戦略とは…？

- 「**戦略**」とは、「**現在地と目的地を結ぶ道すじ**」に例えることができます。
- 「**総合交通戦略**」とは、**まちの現状**（現在地）を把握したうえで、**まちの将来像**（目的地）を設定し、都市交通によって、それらを結ぶ**方法や手順**（＝戦略）を明らかにしたものです。

総合交通戦略とは何か？



▶ 総合交通戦略とは ――

…徒歩、自転車、公共交通、自動車などの都市交通によって、

「まちの現状」と**「まちの将来像」**を結ぶ**「方法や手順」**
を明らかにしたものです。

2　総合交通戦略策定の必要性

- 人口減少・超高齢社会の到来、地球環境問題の深刻化など、本市を取り巻く社会・経済情勢は大きく変化しています。
- 都市交通施策においても、こうした時代の変化を見極め、的確に対応することが求められています。

● 社会・経済情勢の転機　～人口減少・超高齢社会の到来～

本市の人口は、平成 37 年までに約 2 万人減少すると予測されています。

また、高齢化の進行が著しく、平成 27 年にはおよそ 4 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者になることが予測されています。

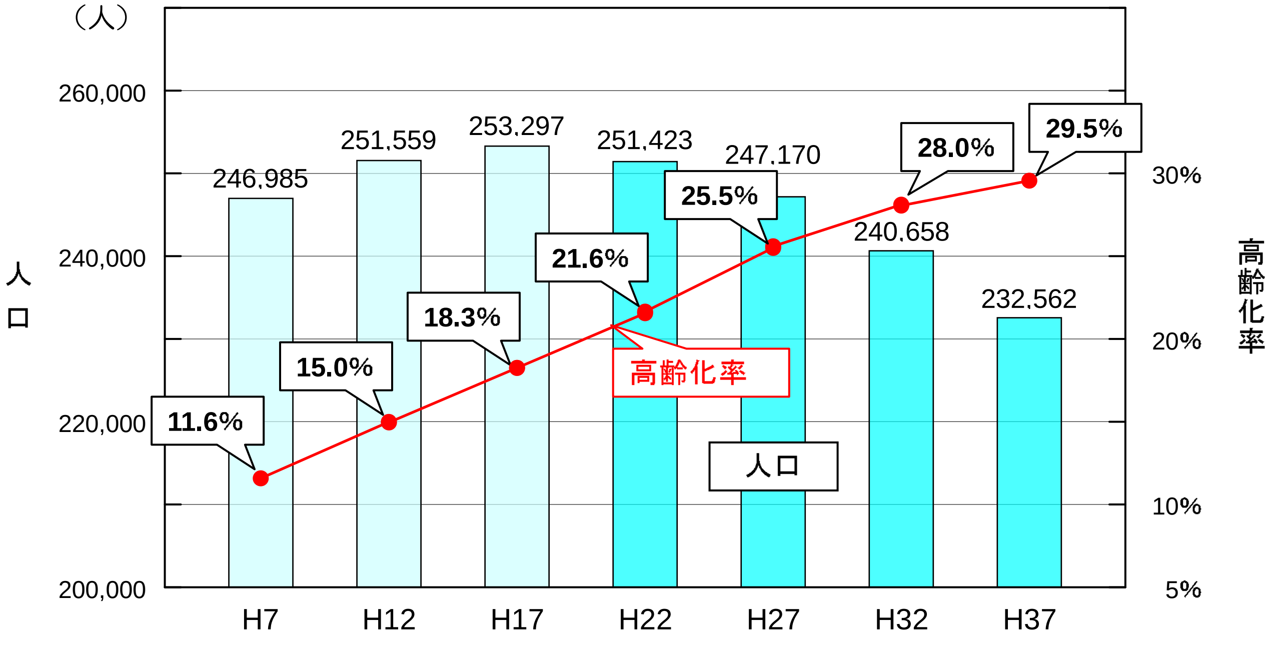


図　人口減少と高齢化の進行　＜H7～H17 …国勢調査
H22～H37…国立社会保障・人口問題研究所
市区町村別将来推計人口より＞

● 人口減少・超高齢社会の到来によるまちづくりの方向転換

◀◀◀これまでとその結果

本市では**これまで**、人口の増加や多様化する市民ニーズに対応するため、郊外部での宅地開発や、新しい市街地への医療・文化施設などの整備を進めてきましたが、**その結果**、低密度な市街地が拡散し、マイカーなしでは暮らしにくいまちになってしまいました。

▶▶▶現在とこれから

右肩上がりの時代は終わって、まちの成長は沈静化し、**現在**、本市は成熟期へ移行しつつあります。**これからは**、成熟した都市化社会に対応した**「身の丈にあったまちづくり」**への方向転換が求められています。

● 都市交通施策の展開

このような時代の転機から、都市交通施策においては、これまでのような**過度のマイカー依存から脱却**する必要があります。

そのためには、成長期に整備された一定水準の都市交通施設のストックを有効に活用し、多様な交通利用者の視点から、**マイカー以外の交通手段でも快適に移動できる環境づくり**が不可欠です。

具体的には、自動車、公共交通といった単一の手段による移動のしやすさだけではなく、多様な交通手段を状況に応じて選択できるよう「総合的な都市交通施策」を戦略的に展開していくこと（**＝総合交通戦略**）が必要です。

● 需要追随型から目標達成型への都市交通施策の転換

これまでの都市交通施策は、量的拡大に対応した施設整備、サービス拡充に主眼が置かれ、需要追随型の発想で「つくること」がアウトプットであり、「混雑の解消、量的不足の解消」が問題解決のアウトカムでした。

これからの都市交通施策は、成果を重視したマネジメントにより、効率性やわかりやすさを向上させ「どれだけ目標が達成できたか？」という視点による**目標達成型への転換**（**＝総合交通戦略の概念**）が求められています。

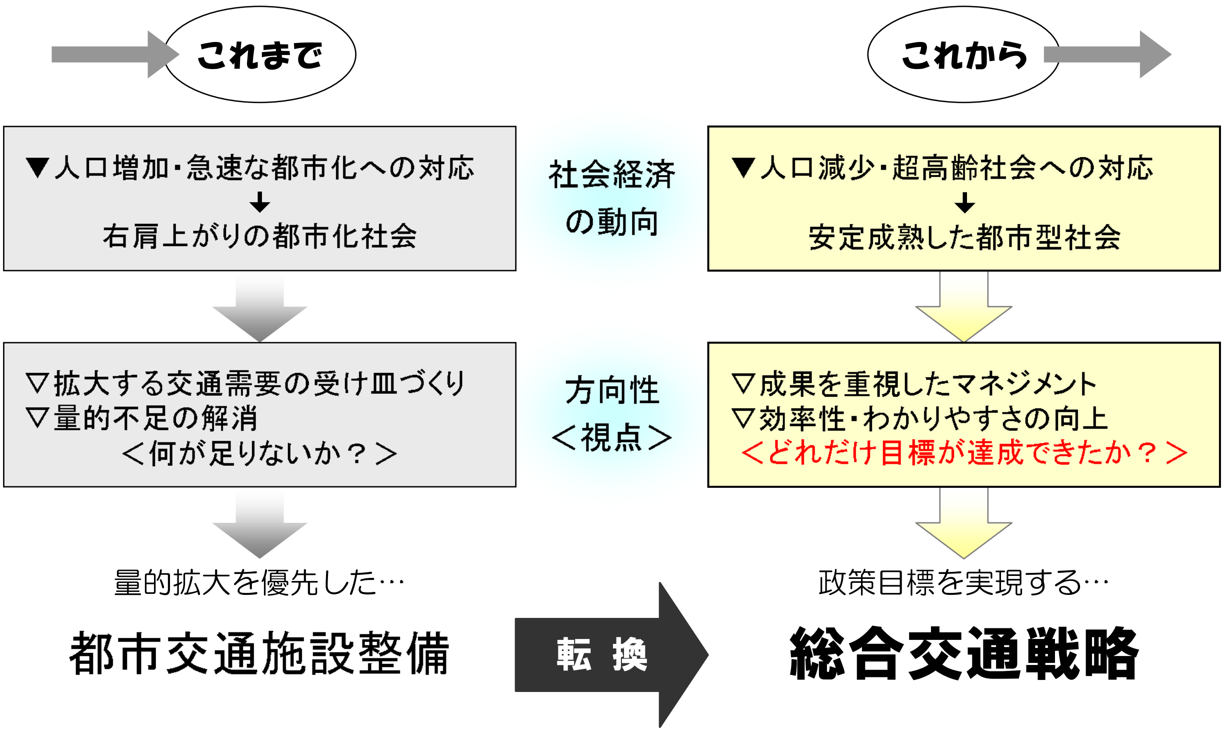


図　需要追随型から目標達成型への都市交通施策の転換

3　総合交通戦略の位置づけ

- 市民本位の便利な交通体系を確保し、**「まちの将来像」**を実現するため、総合交通戦略を策定しました。
- 総合交通戦略は、**「まちの将来像」**を実現するための**「方法や手順」**であり、公共交通の改善や、道路の整備自体を目的とするものではありません。

● まちの将来像

都市を取り巻く社会・経済情勢の変化を踏まえ、今後の都市交通施策のあり方を考える上で、社会資本整備審議会答申（平成 18 年 2 月 1 日）において提言された**「無秩序拡散型の都市構造を見直し集約型都市構造を実現する」**視点が重要です。

本市の都市構造の最大の特徴は、市街地密度の低さであり、第三次国土利用計画でも「土地利用の基本方針」において、人にやさしい「歩いて暮らせる」まちづくり、中心部への高次都市機能等の集積促進を掲げています。

今後は、市街地の拡大を抑制し、まちなかへの居住促進、機能集積を目指した**「コンパクトなまちづくり」**を考えていく必要があります。

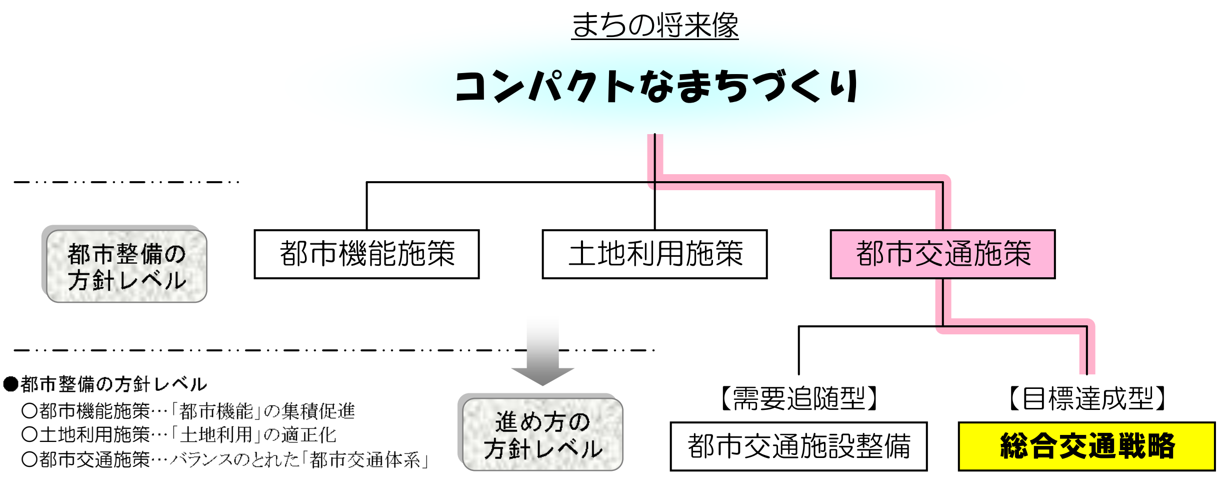
まちの将来像

コンパクトなまちづくり

● 「富士市総合都市交通戦略（総合交通戦略）」の位置づけ

まちづくりの目標達成に向けた根幹的な施策のひとつに「都市交通施策」があり、目標達成型の都市交通施策が「総合交通戦略」になります。

総合交通戦略は、**「まちづくりの目標」**を達成するための**「方法や手順」**であり、**公共交通の改善や、道路の整備自体を目的とするものではありません**。



また、平成 21 年 2 月に策定した「富士市地域公共交通総合連携計画」と「総合交通戦略」とが相互に連携し、両輪となって快適で円滑な都市交通を確保します。

● 基本コンテンツ

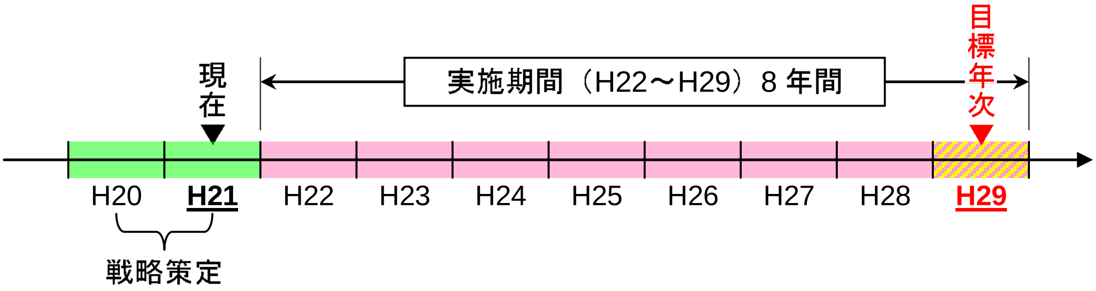
1 総合交通戦略のベースとなる計画

平成 19 年 3 月に策定された「将来交通計画（長期交通計画）」がベースになります。

2 目標年次

平成 29 年度を目標年次とします。

実施期間は平成 22 年度～29 年度の 8 年間とし、短期・中期に達成可能な目標を設定し、早期に重点的に取り組むべき課題に対応します。



3 対象区域

まちの将来像（コンパクトなまちづくり）や戦略の事業スピードを勘案すると、的を絞った区域設定が必要になります。

総合交通戦略では、新富士駅、富士駅、吉原中央駅、吉原駅などを含むエリアを対象区域（戦略を先導的に実施するエリア）としました。

【参考】「富士市地域公共交通総合連携計画」は、市域全域を対象としており、コミュニティバスなどの導入により公共交通空白地域を解消する取り組みを主に進めています。

4 検討体制

平成 20・21 年度は、関係者で構成される協議会（富士市総合交通戦略策定推進部会）を設置し、総合交通戦略を策定しました。

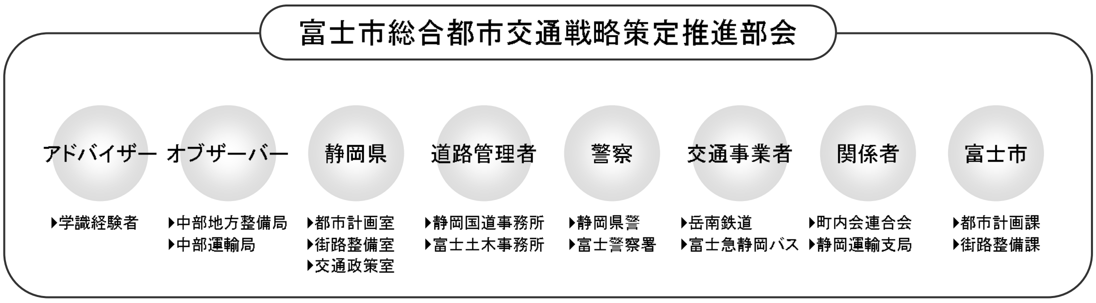


図　平成 20・21 年度の検討体制

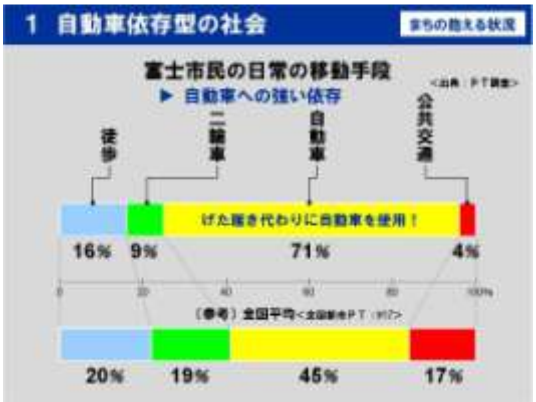
4 都市交通の現状と課題
～ まちの現状を把握する ～

- 都市交通の現状や課題は、市民が「どういった交通手段を選ぶか？」という個人選択の問題だけではなく、**都市としての特徴（まちの抱えている状況）**に強く影響されています。
- 本市の都市としての特徴は、**自動車への強い依存**と**低密度な市街地の拡散**であり、これらの特徴に起因して、都市交通に係るさまざまな問題点が顕在化しています。

● まちの抱えている状況

都市の交通特性

1 富士市民の移動手段は、自動車に強く依存しています！



富士市民の日常の移動手段の割合は、自動車が最も高く、71%となっています（全国平均は45%）。

また、所要時間に関わらず、自動車の構成比が高くなっています。

都市の構造（まちのつくり）

2 低密度な市街地が拡散しています！ →拡散型都市構造

DID（人口集中地区）面積は、過去30年間で3倍になりましたが、人口は2倍にしかなっていません。

DID人口密度は41.3人／haと、全国平均（61.7人／ha）を大きく下回っています。

● 都市交通の問題点

1 道路混雑が発生しています！

本市の中心部では道路の混雑度が高くなっています。

道路の混雑は、経済的損失のほか環境負荷の増大につながります。

都市の活力を向上させるためには、円滑な走行環境の確保が必要不可欠です。

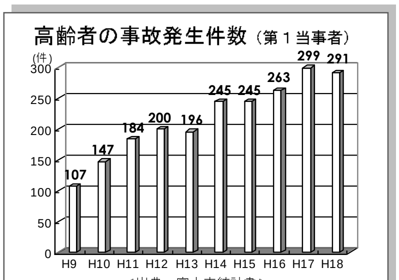
道路の混雑状況

<出典：H17道路交通センサス>

2 交通事故が多発しています！

自動車交通量の多い国道139号などの一部区間で交通事故が多発しています。

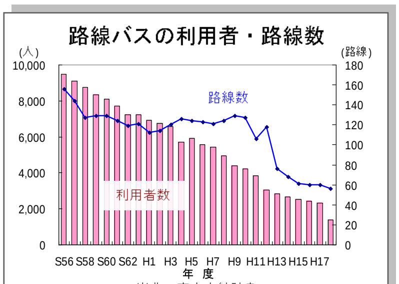
高齢者が引き起こす交通事故発生件数（第一当事者）は、H9～H18までの9年間で2.7倍になっており、高齢者の人口増加率を大きく上回っています。



＜出典：富士市統計書＞

3 公共交通が負のスパイラルに陥っています！

マイカーの急激な普及などによって、路線バスや岳南鉄道の利用者数は減少傾向にあり、公共交通の利用者が減る→サービス水準が低下する→さらに利用者が減る、といった負のスパイラル（悪循環）に陥っています。現状のまま推移すれば、その存在さえ危うい状況です。

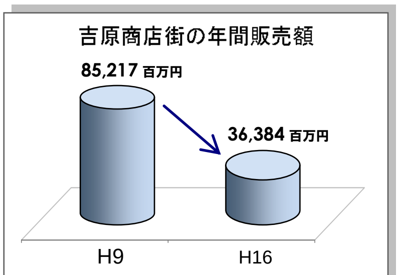


＜出典：富士市統計書＞

4 中心市街地が衰退しています！

自動車への強い依存と市街地の低密度化といった背景は、中心市街地の衰退を招いている一因です。吉原商店街における年間販売額は、H9からH16までの7年間で約半分以下になってしまいました。

中心市街地の衰退は、都市全体の魅力低下につながります。



＜出典：商業統計調査＞

5 道路の未整備箇所が多く残っています！

本市では、増加する一方の自動車需要に対応するため、積極的に道路整備を進めてきましたが、進捗率はそれほど上がっていません。

残された都市計画道路の整備を進めるためには、膨大な時間とコストが必要です。

＜出典：富士市の都市計画＞

● 都市交通の課題

自動車への強い依存と**市街地の低密度化**という都市特性を背景として、都市交通の問題点が顕在化している状況から、本市における<u>**都市交通の課題**</u>は、以下の5点に集約されます。

- **課題1** 経済的損失の少ない交通体系の実現に向け、幹線道路の混雑を緩和すること
- **課題2** 安全・安心な暮らしの実現に向け、交通事故を削減すること
- **課題3** 誰もが自由に移動できるよう、公共交通を軸とした交通体系を構築すること
- **課題4** 都市の魅力が高まるよう、中心市街地に寄与する交通環境を創出すること
- **課題5** 選択と集中による道路整備により、都市運営の効率化を図ること

5 都市交通の目指すべきゴール

～ まちの将来像を設定する ～

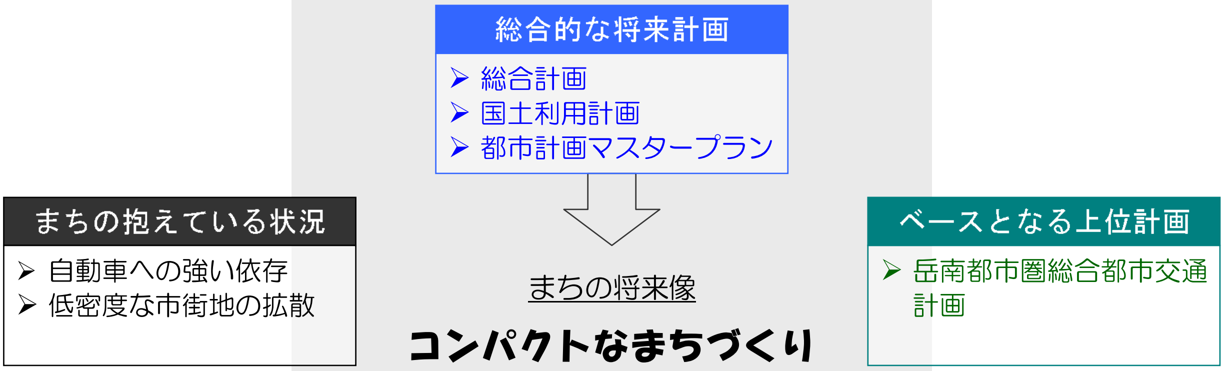
- 「まちの将来像」やまちの抱えている状況などを踏まえ、（総合交通戦略における）**「まちづくりの目標（方向性）」**を明らかにしました。
- また、都市交通の課題から、緊急に対応すべき課題を整理し、**「政策目標（戦略のねらい）」**を設定しました。

● （総合交通戦略における）まちづくりの目標（方向性）

まちの将来像（＝コンパクトなまちづくり）やまちの抱えている状況、ベースとなる上位計画および最近のまちづくりのキーワードから、（総合交通戦略における）**「まちづくりの目標（方向性）」**を明らかにしました。

✱まちづくりのキーワード

- ✧ 人口減少・超高齢社会の到来、地球環境問題の深刻化、厳しい財政制約
- ✧ 持続可能なまち、需要追随型から目標達成型への転換、選択と集中
- ✧ 公共交通を重視した集約型都市構造の実現、バランスのとれた交通体系



将来に向けて「持続可能な都市」を構築するためには、自動車に依存したライフスタイルを見直し、市街地の低密度化に歯止めをかけることが大きな課題です。

自動車に代わる交通手段の代表格は「公共交通」です。また、公共交通はコンパクトなまちを支えるための受け皿であり、本来的に都市に備わるべき「都市の装置」でもあります。

したがって、**「公共交通を軸とした『コンパクトで活力ある』まちづくり」**を（総合交通戦略における）まちづくりの目標（方向性）としました。

（総合交通戦略における）まちづくりの目標（方向性）

「公共交通を軸とした『コンパクトで活力ある』まちづくり」

● 政策目標（戦略のねらい）

交通戦略は短期間に効果を発揮することが必要であり、早期に解決すべき緊急課題に対応することが重要です。

都市交通の課題を踏まえ、**緊急に対応すべき課題**を整理しました。

● まちの抱えている状況

● 都市交通の問題点

● 都市交通の課題

緊急に対応すべき課題

自動車に依存した生活スタイル

- ✓ 富士市民の移動手段の７割以上が自動車を利用、１世帯当たりの自動車保有台数（都市別ランキング）は全国で 30 位前後
- ✓ 低密度な市街地は拡散し、自動車なしでは日常生活を送ることさえ困難な状況

財源問題（道路整備は選択と集中）

- ✓ 富士市の都市計画道路は、約 40%が改良済み（87km／221km）、残り 60%の概算事業費は、約 3,260 億円と試算されている
- ✓ 今後の道路整備は、必要性の高い道路を選択し、集中的な整備を行うことが必要

高齢ドライバーの事故増加

- ✓ 高齢ドライバーの交通事故発生件数（第一当事者）が増加、H9→H18 で約 2.7 倍
- ✓ 今後の超高齢社会を見据えると、自動車に代わる交通手段（＝公共交通）は必要不可欠

公共交通利用者の減少

- ✓ モータリゼーションの進行とともに、公共交通の利用者が激減、最近８年間で路線バスは５割減、岳南鉄道は２割減
- ✓ 公共交通は、都市において本来備わるべき「都市の装置」だが、このままでは…

中心市街地の衰退

- ✓ 合併によって誕生した富士市は、複数の都市核が並存し「共倒れ」の様相を呈している
- ✓ 吉原商店街の年間販売額はここ７年間で、約半分以下になってしまった

緊急に対応すべき課題を解決するためには、徒歩・自転車及び公共交通による移動が自動車による移動と遜色なく両立し、市民の日常的な移動に際して、選択可能となることが必要です。併せて、歩行者や公共交通が主役の、安全・安心で、バランスのとれた交通体系の実現が求められています。

したがって、**「さまざまな交通手段での安全・安心で快適な移動の実現」**を政策目標（戦略のねらい）としました。

政策目標（戦略のねらい）

さまざまな交通手段での安心・安全で快適な移動の実現

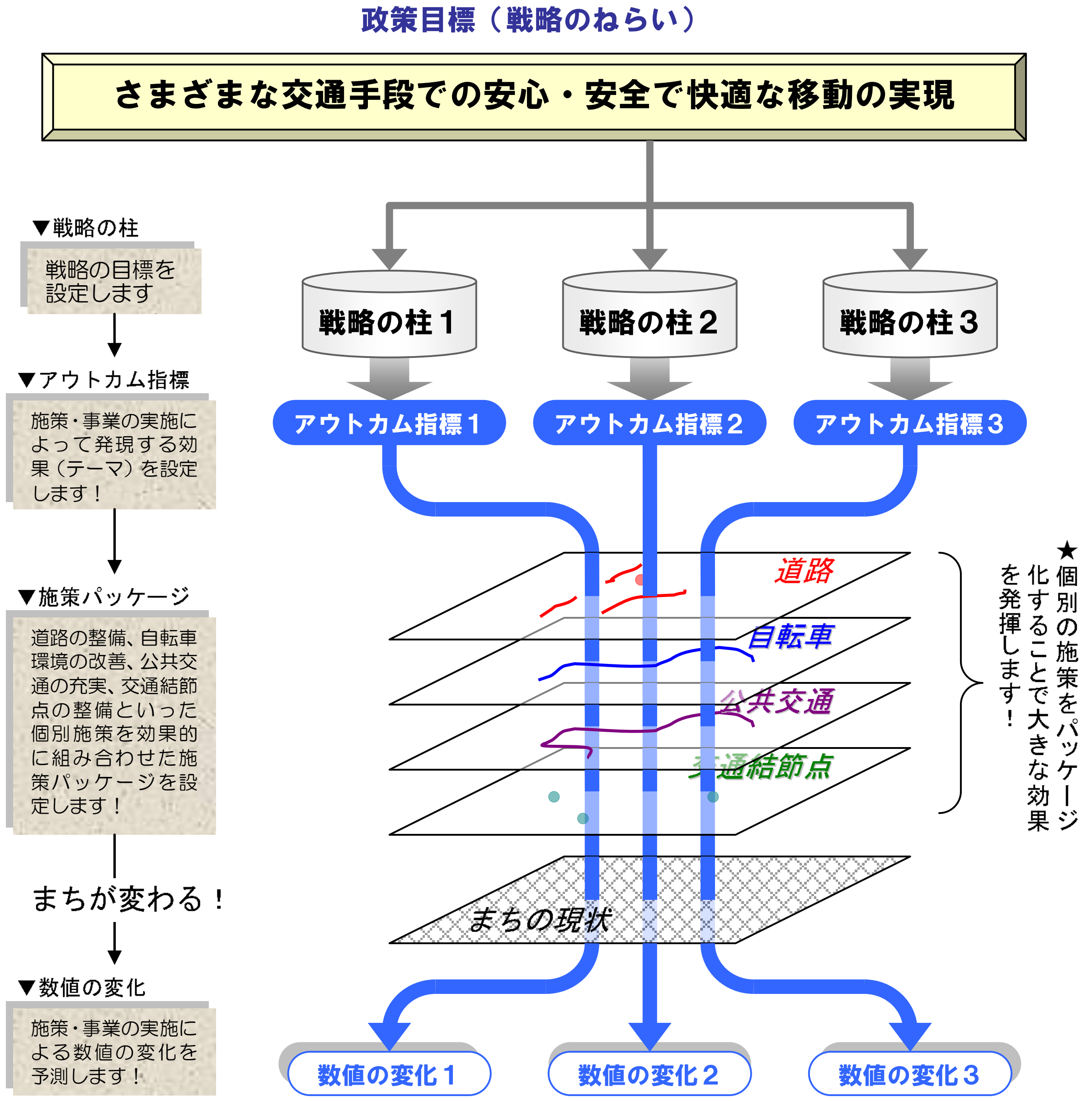
6 「富士市総合都市交通戦略」

～ 現状と将来像を結ぶルート（＝戦略）を明らかにする ～

- 政策目標（戦略のねらい）を実現するため、**戦略の柱（戦略の目標）**と**アウトカム（成果）指標**を設定しました（３つの視点から設定）。
- 設定したアウトカム指標の達成に向け、道路の整備、自転車環境の改善、公共交通の充実、交通結節点の整備に大別される個別施策を効果的に組み合わせた**施策パッケージ**を展開し、**数値の変化（まちの変化）**を予測しました。

● 総合交通戦略の体系（階層構造）について

政策目標（戦略のねらい）を実現するため、**戦略の柱（戦略の目標）**と**アウトカム（成果）指標**を設定し、施策・事業の効果的な実施による**数値の変化（まちの変化）**を予測しました。



● 戦略の柱（戦略の目標）とアウトカム（成果）指標

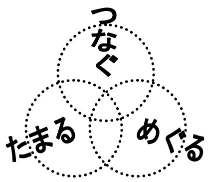
戦略の柱 → アウトカム指標

政策目標（戦略のねらい）

さまざまな交通手段での安心・安全で快適な移動の実現

３つの視点

- 視点１ → 交通拠点と都心部間を**つなぐ**
- 視点２ → 集約拠点間を**めぐる**
- 視点３ → 集約拠点内に**たまる**



３つの視点を相互に機能させ、バランスよく取り組みます！

戦略の柱１

目標1　地域の安全・活力を支える交通体系の構築

対応方針１

▶人流・物流等の円滑化および産業競争力の向上と、都市（地域）全体の活力を支えるため、東名富士 IC や田子の浦港などの交通拠点と都心部間を**つなぐ**幹線道路を整備します

アウトカム指標１　道路混雑区間延長の減少（道路混雑の緩和）

戦略の柱２

目標2　軸となる公共交通による集約拠点間の移動円滑化

対応方針２

▶分散している中心市街地や交通結節点において、一体的な産業・経済の発展を目指すため、集約拠点間を**めぐる**利便性の高い公共交通軸を整備し、併せて利用促進を図ります

アウトカム指標２　集約拠点間を連絡する公共交通利用者数の増加

戦略の柱３

目標3　にぎわいのある「歩いて暮らせる」集約拠点の形成

対応方針３

▶集約拠点内に立地する公共施設や商業施設などの回遊性を高めるため、歩行者・自転車にやさしく、集約拠点内に**たまる**環境を創出し、中心市街地の活性化を支援します

アウトカム指標３　集約拠点内を通行する歩行者・自転車数の増加

● アウトカム（成果）指標と施策パッケージの設定

アウトカム指標 → 施策パッケージ

アウトカム指標１
…道路混雑区間延長の減少（道路混雑の緩和）

アウトカム指標２
…集約拠点間を連絡する公共交通利用者数の増加

アウトカム指標３
…集約拠点内を通行する歩行者・自転車数の増加

４つの対策	具体的な取り組みメニュー（必要となる施策群）	施策パッケージ１	施策パッケージ２	施策パッケージ３
道路	❶ 都市計画道路などの整備	■	■	
	❷ ボトルネック交差点の渋滞緩和	■	■	■
自転車	❶ 自転車走行モデル空間の整備	■	■	■
	❷ 自転車ネットワーク整備計画の策定			■
公共交通	❶ 新しい交通システムの導入	■	■	■
	❷ 公共交通サービスの改善･向上	■	■	■
	❸ 公共交通走行空間の整備	■	■	■
	❹ 自動車利用の仕方の工夫	■	■	■
	❺ 公共交通の利用促進	■	■	■
交通結節点	❶ BF や乗り継ぎ施設の整備	■	■	■
	❷ C&R や C&BR 環境の整備	■	■	■
	❸ ニーズに応じた駅前広場等の整備	■	■	■

施策パッケージ１
…地域の安全・活力を支える交通体系の構築

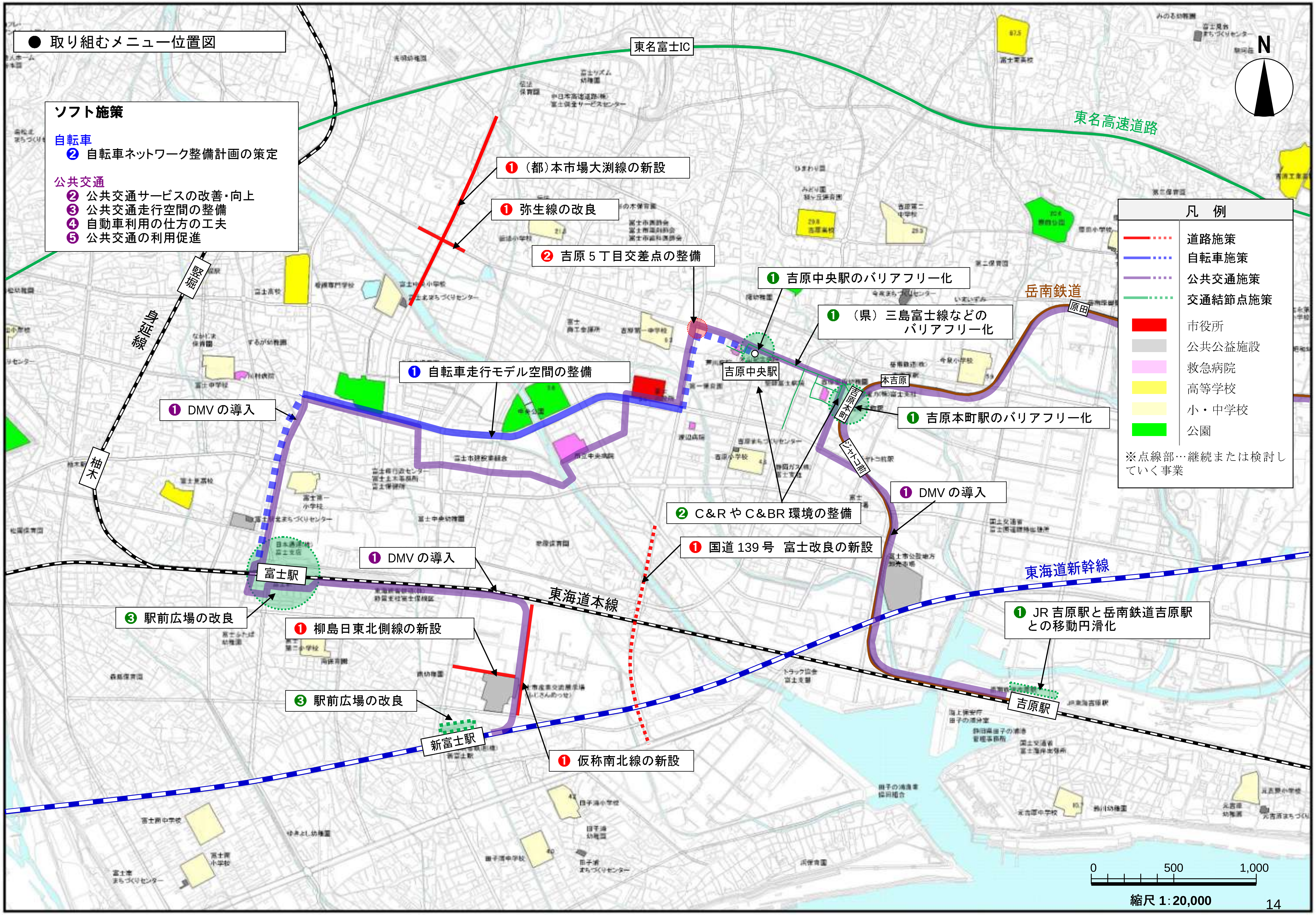
施策パッケージ２
…軸となる公共交通による集約拠点間の移動円滑化

施策パッケージ３
…にぎわいのある「歩いて暮らせる」集約拠点の形成

● 施策展開手法の設定

総合交通戦略を構成する具体的な取り組みの概要を整理し、実施主体や実施時期などの施策展開手法を設定しました。

4つの対策	具体的な取り組みメニュー	概　要	対象箇所等	実施主体	スケジュール（予定） H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29
道路	❶ 都市計画道路などの整備	自動車交通の円滑化に向け、重点的に整備すべき都市計画道路などの路線・区間を選択（明確化）し、集中的な整備を実施します（継続路線はそのまま**実施**、新規路線は**検討・計画**を踏まえて**実施**）	・（都）本市場大渕線など	・国 ・静岡県 ・富士市	実施（継続路線）、検討・計画・実施（新規路線）
	❷ ボトルネック交差点の渋滞緩和	交通渋滞の緩和に向け、ボトルネックとなっている交差点において、交通容量を増大させる方策を**検討**し、具体的な**事業を実施**します	・吉原５丁目交差点	・富士市 ・民間事業者	検討・事業の実施
自転車	❶ 自転車走行モデル空間の整備	自転車需要が多く、主要な交通拠点を結ぶ区間を「自転車走行モデル区間」として位置づけ、安全で快適な自転車走行環境の整備について、**検討**し、具体的な**事業を実施**します	・臨港富士線ほか	・富士市 （国・静岡県）	検討・事業の実施
	❷ 自転車ネットワーク整備計画の策定	短距離交通手段としての自転車を都市交通システムのひとつとして明確に位置づけ、自転車に係る基本的な**計画を策定**し、走行環境のネットワーク化などについて、**検討**し、**事業を実施**します	・自転車ネットワーク整備計画	・富士市	計画の策定　検討・事業の実施
公共交通	❶ 新しい交通システムの導入	利便性の高い公共交通軸を形成し、シームレスなネットワークを構築するために、DMV（デュアルモードビークル）の**事業化を推進**し、**供用開始に向けた取り組み**を展開します	・DMV（新富士駅～岳南鉄道）	・富士市 ・交通事業者	事業化の推進・供用開始に向けた取り組み
	❷ 公共交通サービスの改善・向上	公共交通サービスの向上に向け、路線バスやコミュニティバスなどの走行施設、停車施設、運賃制度について**検討**し、**改善**を図ります	・乗り継ぎ割引 ・１日乗車券	・富士市 ・交通事業者	検討・改善
	❸ 公共交通走行空間の整備	公共交通での快適な走行空間を形成するため、定時性を向上させる方策や交差点での優先方策について**検討**し、具体的な**事業を実施**します	・信号現示の見直し・改良・調整など	・富士市 ・公安委員会	検討・事業の実施
	❹ 自動車利用の仕方の工夫	過度の自動車依存からの脱却を図り、自動車の賢い使い方を促進するために、モビリティ・マネジメントによる意識啓発を**継続的に実施**し、公共交通への転換や自転車（短距離間移動）への転換を促進します。	・ワンデイトリップチャレンジャーなど	・富士市 ・交通事業者	継続的に実施
	❺ 公共交通の利用促進	公共交通に対する関心を高め、利用者の拡大を図るため、公共交通に関するイベントなどの PI・PR 活動を**継続的に実施**します	・バスの日 ・鉄道の日	・富士市 ・交通事業者	継続的に実施
交通結節点	❶ BF や乗り継ぎ施設の整備	交通結節点や中心市街地において、誰もが利用しやすい移動環境の創出と、移動円滑化の推進を目指し、バリアフリー化に対応した施設を**整備**します	・吉原本町駅周辺 ・吉原駅周辺	・富士市 ・公安委員会 ・交通事業者	施設の整備
	❷ C&R や C&BR 環境の整備	交通結節点において、移動しやすい交通環境を創出するため、乗り継ぎの利便性を向上させる施設を**検討・計画**し、具体的な**事業を実施**します	・吉原中央駅周辺 ・吉原本町駅周辺	・富士市 ・交通事業者	検討・計画・事業の実施
	❸ ニーズに応じた駅前広場等の整備	本市の玄関口である交通結節点において、ハブ機能を充実させる施設の改良を**検討**し、具体的な**事業を実施**します	・新富士駅 ・富士駅	・富士市	検討・事業の実施


● 取り組むメニュー位置図
ソフト施策
自転車
❷ 自転車ネットワーク整備計画の策定
公共交通
❷ 公共交通サービスの改善･向上
❸ 公共交通走行空間の整備
❹ 自動車利用の仕方の工夫
❺ 公共交通の利用促進
東名富士IC
東名高速道路
❶（都）本市場大渕線の新設
❶ 弥生線の改良
❷ 吉原５丁目交差点の整備
❶ 吉原中央駅のバリアフリー化
❶ （県）三島富士線などの バリアフリー化
❶ 自転車走行モデル空間の整備
❶ DMV の導入
❶ 吉原本町駅のバリアフリー化
❷ C&R や C&BR 環境の整備
❶ 国道 139 号 富士改良の新設
❶ JR 吉原駅と岳南鉄道吉原駅 との移動円滑化
❸ 駅前広場の改良
❶ 柳島日東北側線の新設
❶ 仮称南北線の新設
岳南鉄道
原田
本吉原
吉原中央
吉原本町
ジヤトコ前
富士駅
新富士駅
吉原駅
東海道本線
東海道新幹線
竪堀
身延線
柚木
凡 例
道路施策
自転車施策
公共交通施策
交通結節点施策
市役所
公共公益施設
救急病院
高等学校
小・中学校
公園
※点線部…継続または検討していく事業
N
0 500 1,000
縮尺 1:20,000

● 総合交通戦略の全体像（スキーム）

（総合交通戦略における）まちづくりの目標（方向性）

「公共交通を軸とした『コンパクトで活力ある』まちづくり」

▽

政策目標（戦略のねらい）

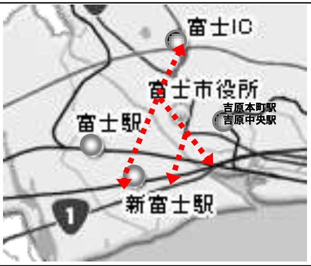
さまざまな交通手段での安心・安全で快適な移動の実現

３つの視点

視点１

交通拠点と都心部間を**つなぐ**

つなぐ



戦略の柱１

目標1

…地域の安全・活力を支える交通体系の構築

対応方針１

▶人流・物流等の円滑化及び産業競争力の向上と、都市（地域）全体の活力を支えるため、東名富士 IC や田子の浦港などの交通拠点と都心部間を**つなぐ**幹線道路を整備します

アウトカム指標１

道路混雑区間延長の減少
（道路混雑の緩和）

視点２

集約拠点間を**めぐる**

めぐる

戦略の柱２

目標2

…軸となる公共交通による集約拠点間の移動円滑化

対応方針２

▶分散している中心市街地や交通結節点において、一体的な産業・経済の発展を目指すため、集約拠点間を**めぐる**利便性の高い公共交通軸を整備し、併せて利用促進を図ります

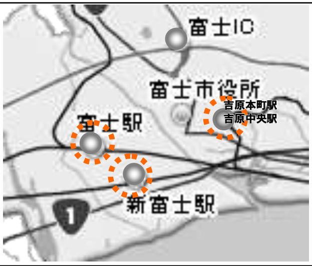
アウトカム指標２

集約拠点間を連絡する
公共交通利用者数の増加

視点３

集約拠点内に**たまる**

たまる



戦略の柱３

目標3

…にぎわいのある｢歩いて暮らせる｣集約拠点の形成

対応方針３

▶集約拠点内に立地する公共施設や商業施設などの回遊性を高めるため、歩行者・自転車にやさしく、集約拠点内に**たまる**環境を創出し、中心市街地の活性化を支援します

アウトカム指標３

集約拠点内を通行する
歩行者・自転車数の増加

（次ページに続く）

（前ページから続く）

アウトカム指標１

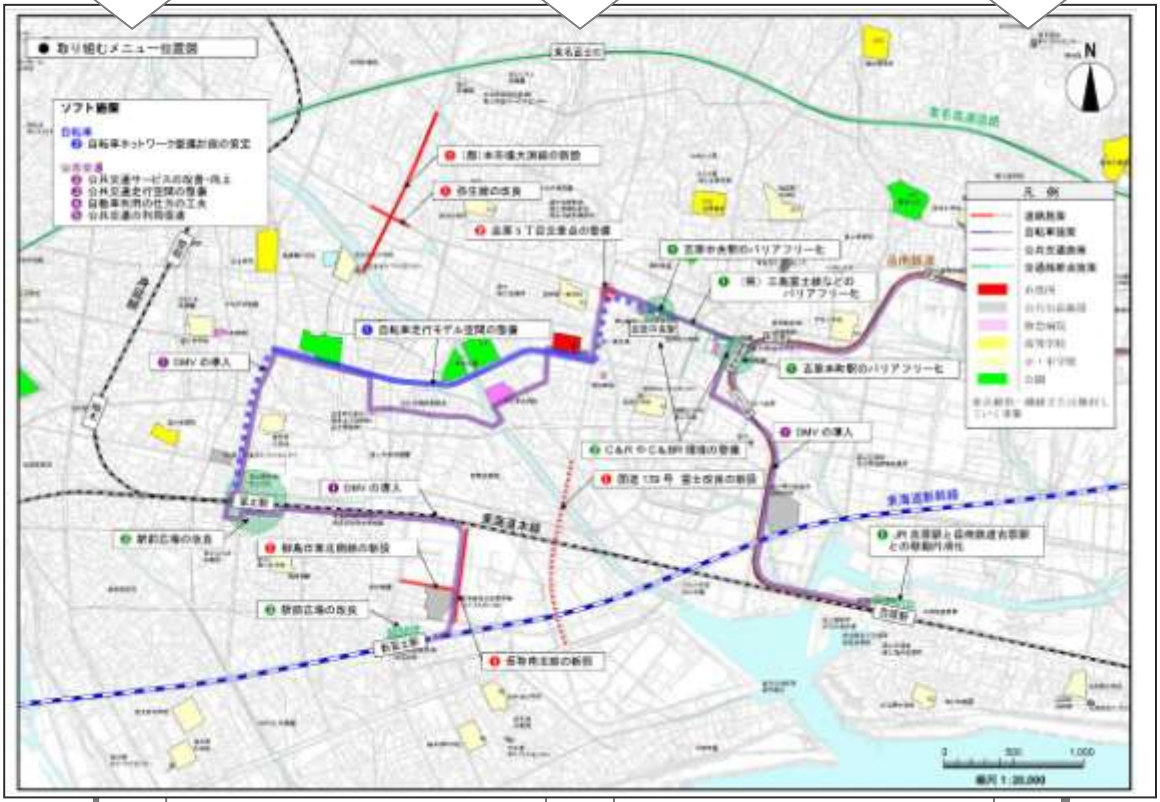
道路混雑区間延長の減少（道路混雑の緩和）

アウトカム指標２

集約拠点間を連絡する公共交通利用者数の増加

アウトカム指標３

集約拠点内を通行する歩行者・自転車数の増加



施策パッケージ１

…地域の安全・活力を支える交通体系の構築

施策パッケージ２

…軸となる公共交通による集約拠点間の移動円滑化

施策パッケージ３

…にぎわいのある｢歩いて暮らせる｣集約拠点の形成

数値の変化１

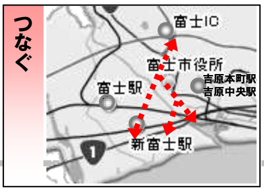
数値の変化２

数値の変化３

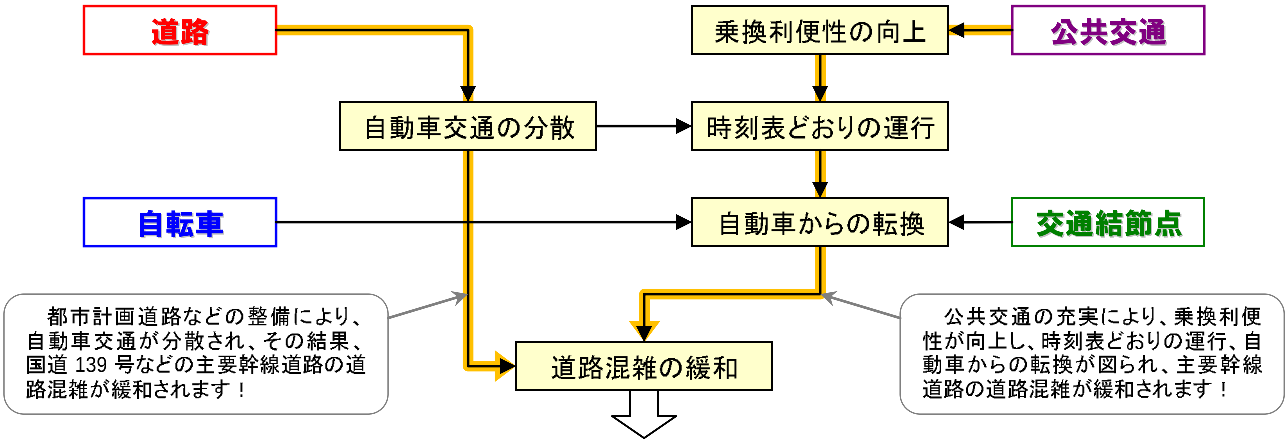
● 施策・事業の実施による数値の変化（見通し）

施策パッケージ１　（戦略の柱１）

地域の安全・活力を支える交通体系の構築



◆施策パッケージと効果の関連性（イメージ）



●アウトカム指標１

道路混雑区間延長の減少（道路混雑の緩和）

◆その結果…**数値の変化１**

▶ **国道 139 号など主要幹線道路の混雑区間の減少が見込まれます（18km 減少）**

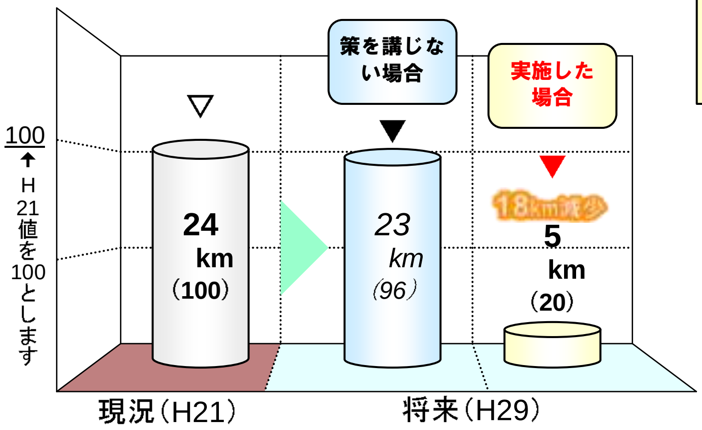
▽現況（**H21**）：戦略対象区域の主要な幹線道路延長（約 111km）の内、朝夕のピーク時から日中連続して混雑している区間は約 **24km** と推計されます

▼将来（*H29*）：*このまま何も策を講じないと約 23km に減少することが推計されます*

▼将来（**H29**）：戦略による事業を実施すると約 **5km** まで減少することが見込まれます

数値の変化１

混雑している道路の延長（km）



国道 139 号など主要幹線道路の混雑区間の減少が見込まれます（効果→約 18km 減少）

【注意】

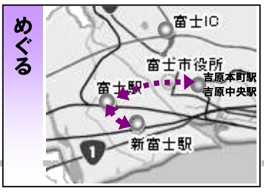
戦略対象区域における道路混雑区間全体が約８割減少するということではありません。

混雑している道路の延長は、朝夕などのピーク時から日中連続して混雑する状況の代表値（混雑度 1.25~1.75 の中間値= 1.5）を用いています。

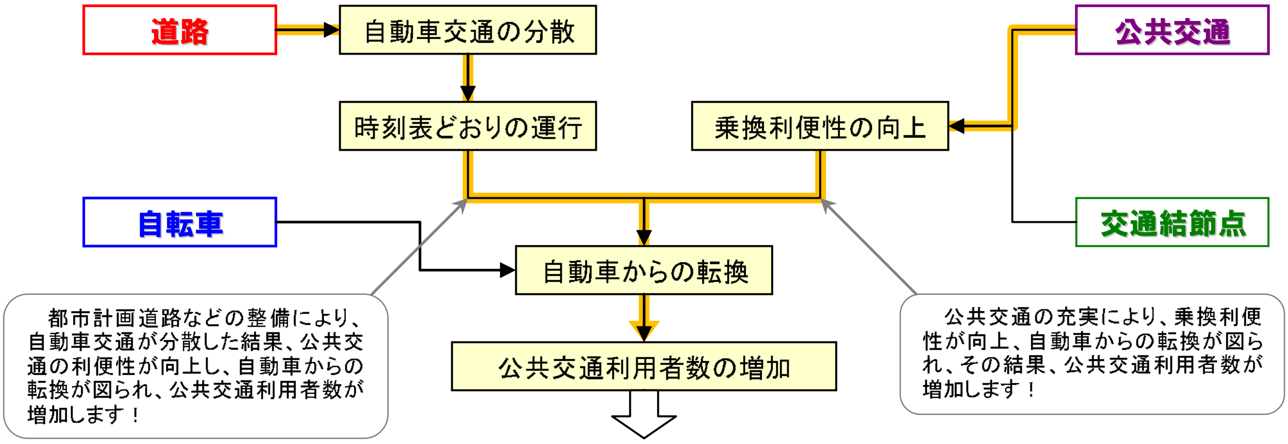
道路混雑区間の減少（道路混雑の緩和）により、人流・物流等の円滑化および産業競争力が向上し、都市（地域）全体の安全・活力を支える交通体系が構築されます！

施策パッケージ２ （戦略の柱２）

軸となる公共交通による集約拠点間の移動円滑化



◆施策パッケージと効果の関連性（イメージ）



●アウトカム指標２

集約拠点間を連絡する公共交通の利用者数の増加

◆その結果…数値の変化２

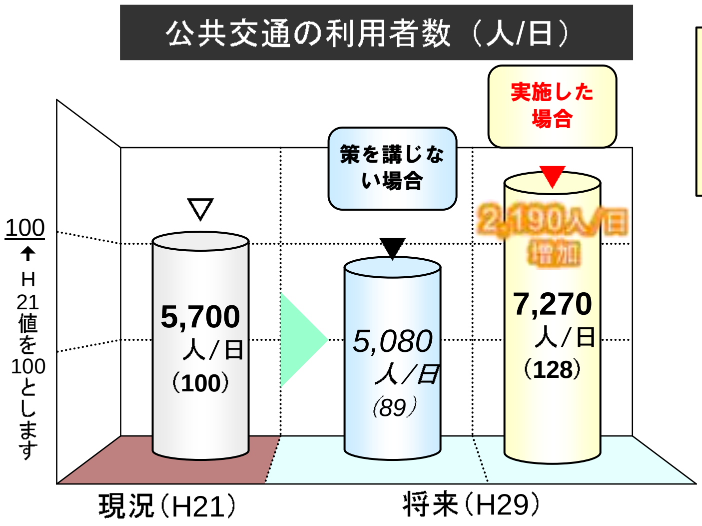
▶ 集約拠点間を連絡する公共交通利用者数の増加が見込まれます（2,190 人増加）

▽現況（H21）：戦略対象区域内の主要な交通結節点（吉原中央駅、富士駅、新富士駅、吉原駅）における公共交通利用者は **5,700** 人/日です（バス、岳南鉄道利用者のみ）

▼将来（*H29*）：*このまま何も策を講じないと 5,080 人/日まで減少することが推計されます*

▼将来（**H29**）：戦略による事業を実施すると **7,270** 人/日まで増加することが見込まれます

数値の変化２



集約拠点間を連絡する公共交通利用者数の増加が見込まれます（効果→約 2,190 人/日増加）

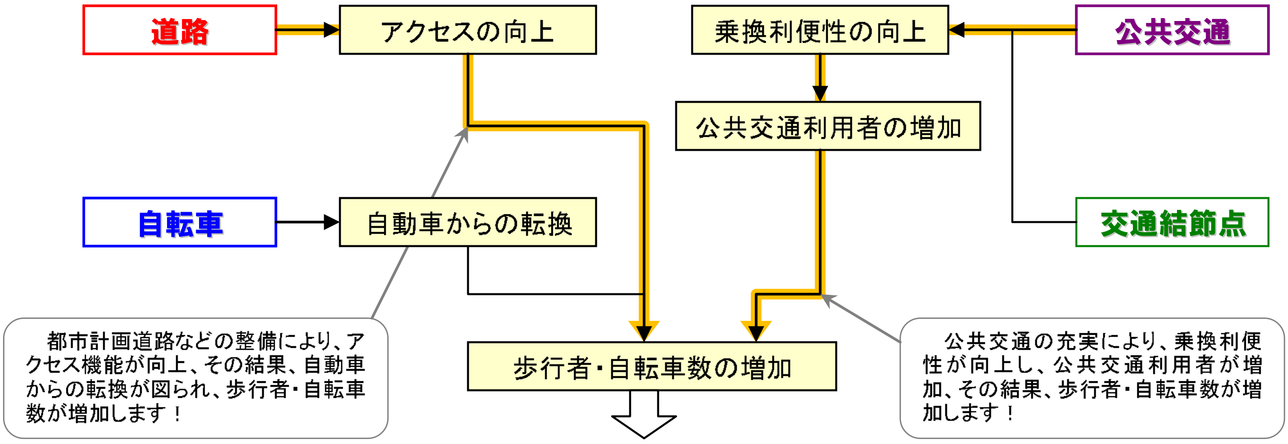
本市の公共交通利用者は年々減少し、特に路線バスは最近８年間で５割減少していますが、戦略の実施により、公共交通利用者の減少に歯止めがかかり、増加が見込まれます。

軸となる公共交通の整備により、集約拠点間の移動円滑化が図られ、公共交通利用者が増加し、分散した中心市街地や交通結節点での一体的な産業・経済の発展が実現します！

施策パッケージ３ （戦略の柱３）

にぎわいのある「歩いて暮らせる」集約拠点の形成

◆施策パッケージと効果の関連性（イメージ）



●アウトカム指標３

集約拠点内を通行する歩行者・自転車数の増加

◆その結果…数値の変化３

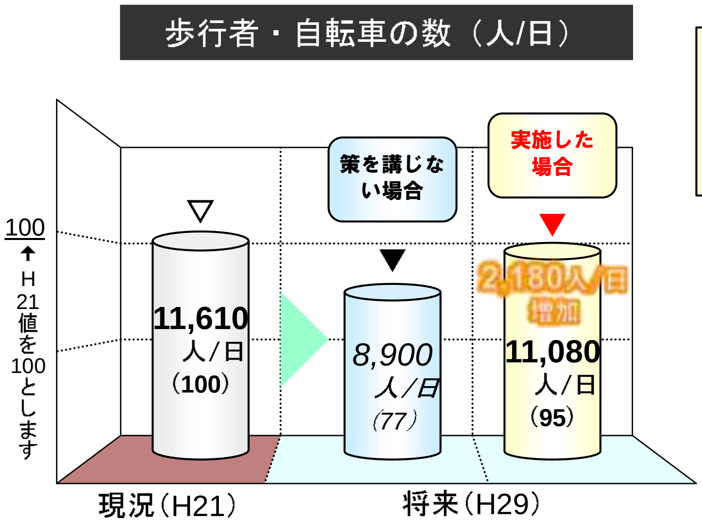
▶ 集約拠点間を通行する歩行者･自転車数の増加が見込まれます（2,180 人増加）

▽現況（**H21**）：中心市街地（富士駅周辺、吉原周辺）内を通行する歩行者・自転車の数は、**11,610** 人/日です

▼将来（*H29*）：*このまま何も策を講じないと約8,900 人/日まで減少することが推計されます*

▼将来（**H29**）：戦略による事業を実施すると約 **11,080** 人/日まで増加することが見込まれます

数値の変化３



集約拠点内を通行する歩行者、自転車数の増加が見込まれます（効果→約 2,180 人/日増加）

本市の中心市街地（富士地区・吉原地区）内を通行する歩行者・自転車数は過去5年間で約3,400人減少していますが、戦略の実施により歩行者・自転車数の減少に歯止めがかかります。

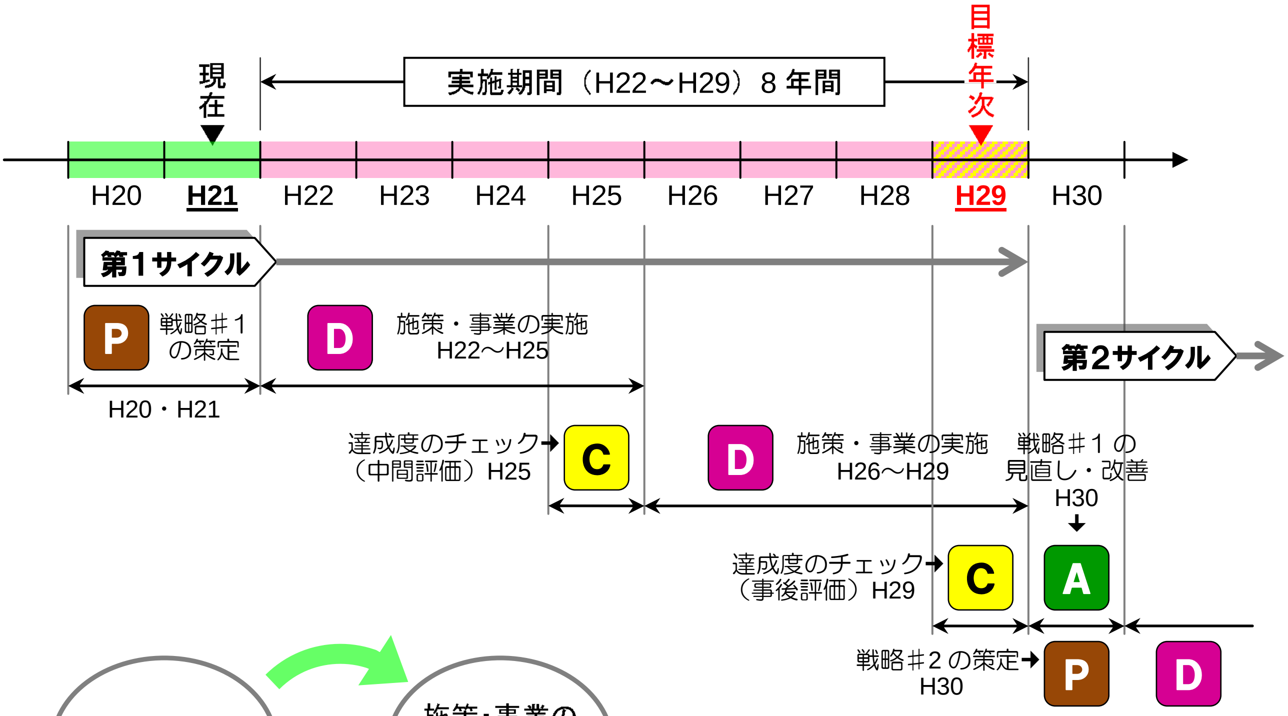
集約拠点内を通行する歩行者・自転車の増加により、公共施設や商業施設などの回遊性が高まり、にぎわいのある「歩いて暮らせる」集約拠点が形成されます！

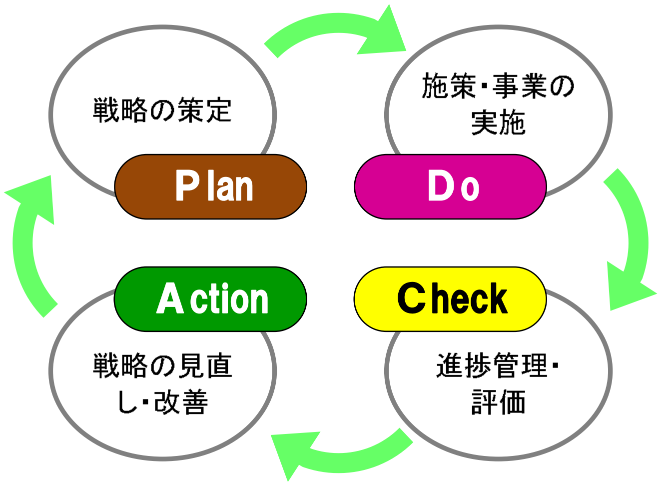
7　目標達成に向けた管理・運営の仕組み

- 継続的な進行管理を行いながら、PDCA（Plan-Do-Check-Action）サイクルによって事業を推進します。
- また、戦略実施の中間時点と終了時点において、設定したアウトカム指標の達成度を評価（チェック）し、必要に応じて改善する仕組みを構築します。

戦略の策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、進捗管理・評価（Check）、戦略の見直し・改善（Action）を繰り返す **PDCA サイクル**によって事業を推進します。

戦略の評価・改善は 4 年単位とし、関係機関で構成される評価委員会（仮称）等により、継続的な進行管理を行います。





効果の検証、戦略の見直し・改善を行いながら、目標達成に向けた取り組みを展開します。

図　戦略実施期間と PDCA サイクルのイメージ

用語の解説

■超高齢社会

総人口に占める割合の内、65 歳以上の人口が 21%以上に増大した社会のこと。

■高齢化率

総人口に占める 65 歳以上の割合のことで、地域の高齢化の程度をはかる指標として使用します。

■アウトカム指標

実施した施策・事業の効果・成果のこと。これまでは、施策・事業の整備量（アウトプット）を用いて施策や事業の評価を行ってきましたが、近年では、施策・事業の効果・成果を住民の生活に即したわかりやすい指標（アウトカム指標）を用いるようになっています。

例えば、「交通安全の推進」という施策を構成する「歩道の整備」という事業があるとすれば、「歩道を年間○○km 整備した」というアウトプットとなり、その成果として「交通事故件数が年間○○件減少した」ということがアウトカム指標となります。

■コンパクトなまち

徒歩や公共交通で暮らしに必要なすべての用事が賄え、少なくとも人の移動では自動車に依存する必要のない様子。

■集約拠点

富士市都市計画マスタープランで位置づけられている生活の拠点及び交流の拠点のこと。

具体的には、新富士駅、富士駅、吉原中央駅、吉原駅などを含むエリアを指します。

■都市計画道路

都市計画法に基づき、あらかじめ位置、ルート、幅員などが決められた、都市の骨格を形成する道路のこと。

■ボトルネック交差点

ビンの口が水の流量を制限しているように、交通の流れが著しく悪く、渋滞の原因となっている交差点のこと。

■Ｃ＆Ｒ（サイクル・アンド・ライド）・Ｃ＆ＢＲ（サイクル・アンド・バスライド）

自転車と公共交通の乗り継ぎを支援する取り組みで、鉄道駅やバス停周辺に駐輪場を設け、自転車利用者及び公共交通利用者の増加を図り、交通渋滞緩和や事故防止、環境改善に効果を与えること。Ｃ＆Ｒは自転車と電車、Ｃ＆ＢＲは自転車とバスの乗り継ぎを支援する取り組みのこと。

■コミュニティ交通

地域の利便性向上のために地域内を運行するバスなどの公共交通のこと。

■ＤＭＶ（デュアル・モード・ビークル）

JR 北海道が開発した道路と線路の両用車のこと。マイクロバスを改造し、車体に格納された鉄の車輪を出し入れして道路と線路を自由に行き来できるのが特徴で、継ぎ目のない乗り継ぎが可能となり、利便性の向上が図れます。

■モビリティ・マネジメント

自動車への依存が高い富士市において、公共交通を適切に利用する方向へ自発的に変化するように促すコミュニケーション施策と、その自発的な変化をサポートする運用施策を合わせた交通施策の総称のこと。

■ワンデイトリップチャレンジャー

路線バスや電車などを上手に利用して、市内に設定されたチェックポイントを通過するゲーム感覚の公共交通体験イベントの一つ。「バス・電車」こども研究室として実施しています。

■混雑度

道路混雑の程度を表す指標のことでで、道路の持つ交通容量（交通を通すことができる能力）に対する実際の交通量の比で示される。混雑度別に推定される交通状況は下記のとおり。

＜混雑度＞	＜推定される交通状況＞
1.00 未満：	昼間 12 時間を通じて、道路が混雑することなく、円滑に走行できる状況
1.00～1.25 未満：	昼間 12 時間のうち道路混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間（ピーク時間）ある状況
1.25～1.75 未満：	ピーク時間のみの混雑から日中に連続的な道路混雑が生じる過渡的な状況
1.75 以上：	日中に慢性的に道路が混雑している状況

■ＢＦ（バリアフリー）

高齢者や障害者などが社会生活していくうえで存在する障害（バリア）をなくす（フリー）こと。近年では、物理的な障壁のみならず、社会的・制度的・心理的な障壁をなくす場合にも用いられています。

■ＰＤＣＡサイクル

Plan（計画）-Do（実施）-Check（評価）-Action（調整、改善）の略称で、マネジメントサイクルの循環要素のこと。

バランスのとれた都市交通体系を目指します！