１　調査名称：富士市総合都市交通戦略策定調査

２　調査主体：富士市

３　調査圏域：岳南都市圏

４　調査期間：平成２０年度～平成２１年度

５　調査概要：

富士市においては、これまで人口増加や一戸建住宅需要を背景に、郊外の住宅開発が進み、自動車利用のニーズなどに応える形で幹線道路の整備を行う、自動車利用を前提とした都市づくりが進められてきました。

しかし、現在人口増加がピークに達していることから、今後高齢化が進展し自動車運転困難者が増加することや、中心市街地の衰退、地球環境問題の高まり等を踏まえると、徒歩や自転車、公共交通といった自動車以外の交通手段へ転換を図ることが喫緊の課題となっている。

こうしたことから、過度に自動車に依存した都市交通体系から公共交通を軸とした都市交通体系に転換し、公共交通を単なる移動手段ではなく、「都市の装置（動く公共施設）」として位置づけ、高齢社会に対応した「歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり」の実現を目指している。

そこで、まちづくりや都市交通の観点から交通課題を整理し、その課題解決に資する政策目標、施策方針、交通施策を明らかにした上で、これらを短・中期として実施する施策パッケージとしてとりまとめた都市交通戦略を２カ年で策定する。

＜調査成果＞

1　調査目的

平成 16、17、18 年度の 3 ヵ年をかけて大規模な調査（総合交通体系調査）を実施し、この調査で、概ね 20 年後の「あるべき姿」を示した計画（長期交通計画）が策定された。

この「長期交通計画」は、道路網計画、公共交通計画、交通需要管理計画の 3 つの計画が組み合わされた「総合的な交通計画」になっている。

「富士市総合都市交通戦略」は「長期交通計画」を踏まえて策定するものであり、目標とする時期としては、概ね 5 年から 10 年後で、今後、早期に取り組むべき課題に対応することとする。

これまでのまちづくり◀◀◀

対応方針	急速な都市化への対応
方向性	●拡散型のまちづくり
主な取組み	道路整備中心

これまでの富士市における交通施策の基本方針は、

→急速な都市化に対応するため、
→道路整備を中心とした（車社会を前提とした）
→拡散型のまちづくり　が進められてきた。

その結果、公共交通の衰退や地球環境負荷の増大、都市の魅力や活力の低下等、様々な問題点が顕在化している。拡散型のまちは、道路や下水道等のインフラ整備においても非効率であり、地球環境対策の観点からも移動のエネルギー効率が低い都市構造は望ましくないことは明らかである。

▶▶▶これからのまちづくり

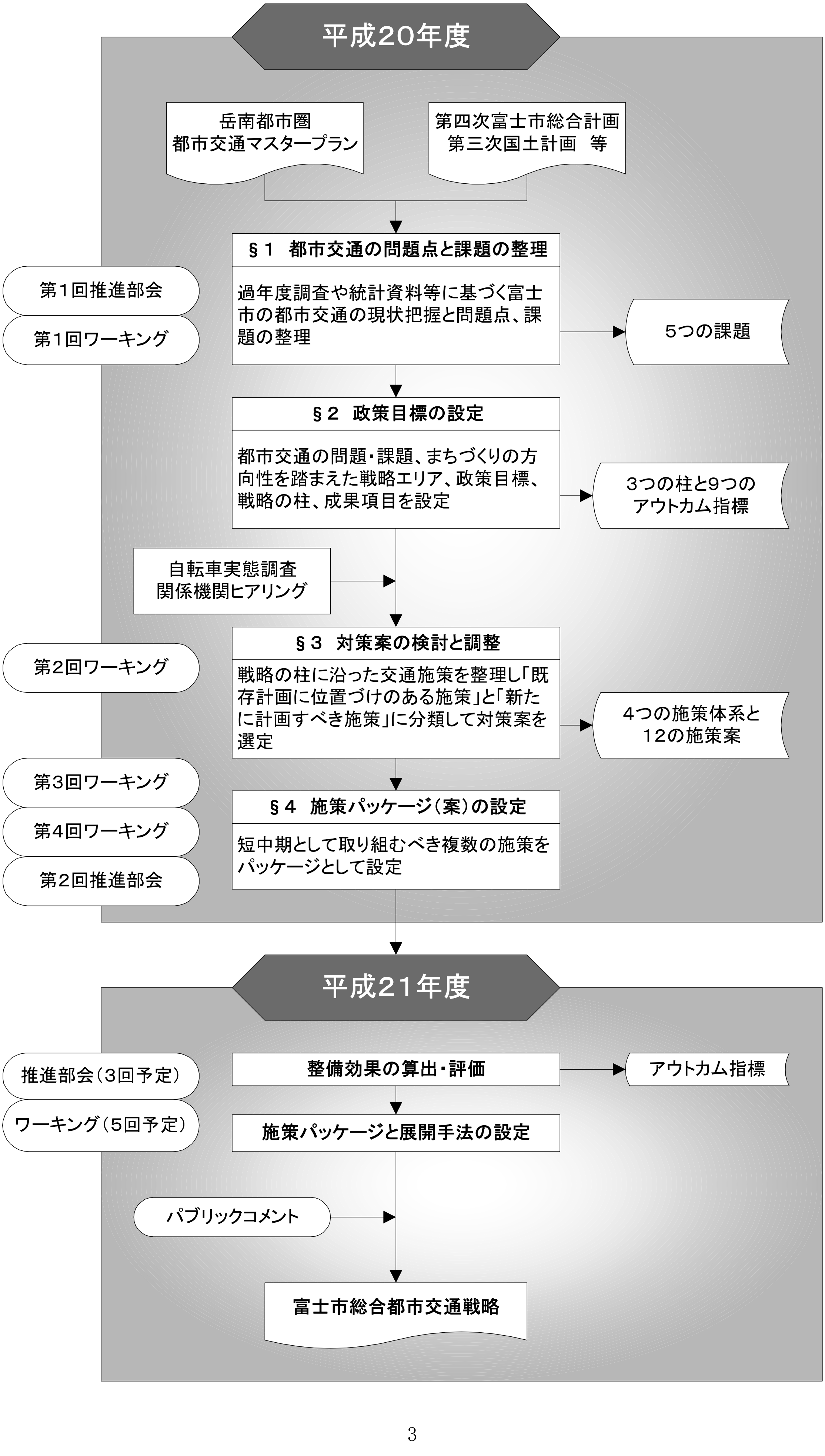
対応方針	人口減少・高齢社会への対応
方向性	●集約型のまちづくり
主な取組み	歩行者・公共交通が主役

これからのまちづくりは、

→今後の人口減少・高齢社会に対応するため、
→集約型の都市構造への再編を志向すべきであり、
→過度に自動車に依存せず、徒歩・自転車、公共交通が選択可能であり、安全で快適に移動できるような取組みが必要である。

平成20年度の調査においては、既存調査及び統計資料等を基に、富士市の都市交通の現状等を把握し、問題点や課題を整理したうえで、政策目標等を設定し、複数の施策パッケージ（案）を設定することを目的とする。

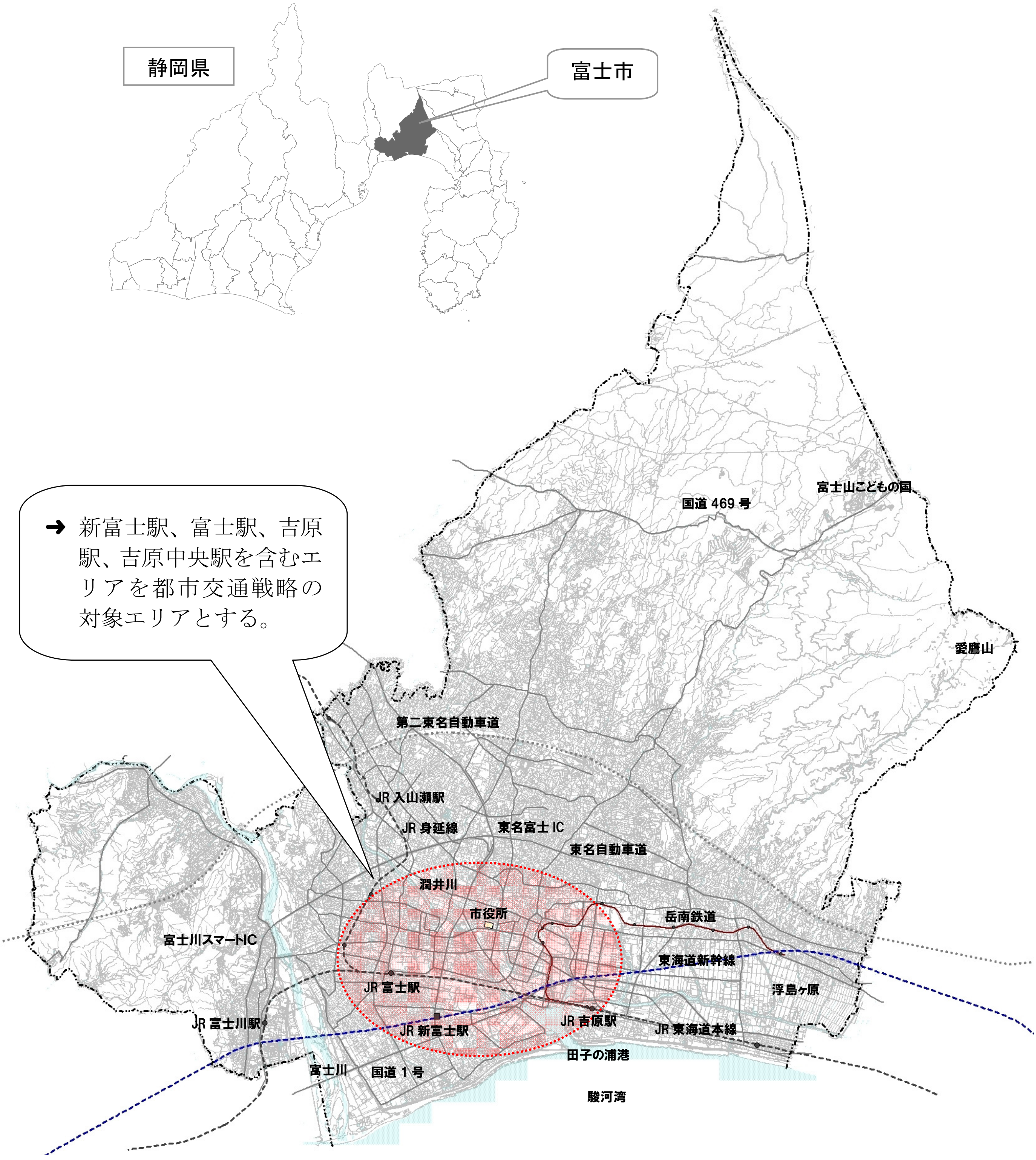
2　調査フロー



平成20年度
岳南都市圏
都市交通マスタープラン
第四次富士市総合計画
第三次国土計画　等
§１　都市交通の問題点と課題の整理
過年度調査や統計資料等に基づく富士市の都市交通の現状把握と問題点、課題の整理
第1回推進部会
第1回ワーキング
5つの課題
§２　政策目標の設定
都市交通の問題・課題、まちづくりの方向性を踏まえた戦略エリア、政策目標、戦略の柱、成果項目を設定
3つの柱と9つのアウトカム指標
自転車実態調査
関係機関ヒアリング
§３　対策案の検討と調整
戦略の柱に沿った交通施策を整理し「既存計画に位置づけのある施策」と「新たに計画すべき施策」に分類して対策案を選定
第2回ワーキング
4つの施策体系と12の施策案
§４　施策パッケージ（案）の設定
短中期として取り組むべき複数の施策をパッケージとして設定
第3回ワーキング
第4回ワーキング
第2回推進部会
平成21年度
推進部会（3回予定）
ワーキング（5回予定）
整備効果の算出・評価
アウトカム指標
施策パッケージと展開手法の設定
パブリックコメント
富士市総合都市交通戦略

3　調査圏域図

富士市総合都市戦略は、上位計画や都市・交通特性を考慮し、富士市の都心部を対象として抽出した。



都市交通戦略の対象エリア

4　調査成果

「まちの抱えている状況」から「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」までの関連性を示す。

富士市の現状と交通課題の関連性

まちの抱えている状況　**● 自動車交通の強い依存　●市街地の低密度化**

①幹線道路の混雑緩和

国道 139 号などで道路混雑

- 経済損失、環境負荷への影響

➔ <u>幹線道路の混雑緩和</u>

（凡例）主な混雑区間

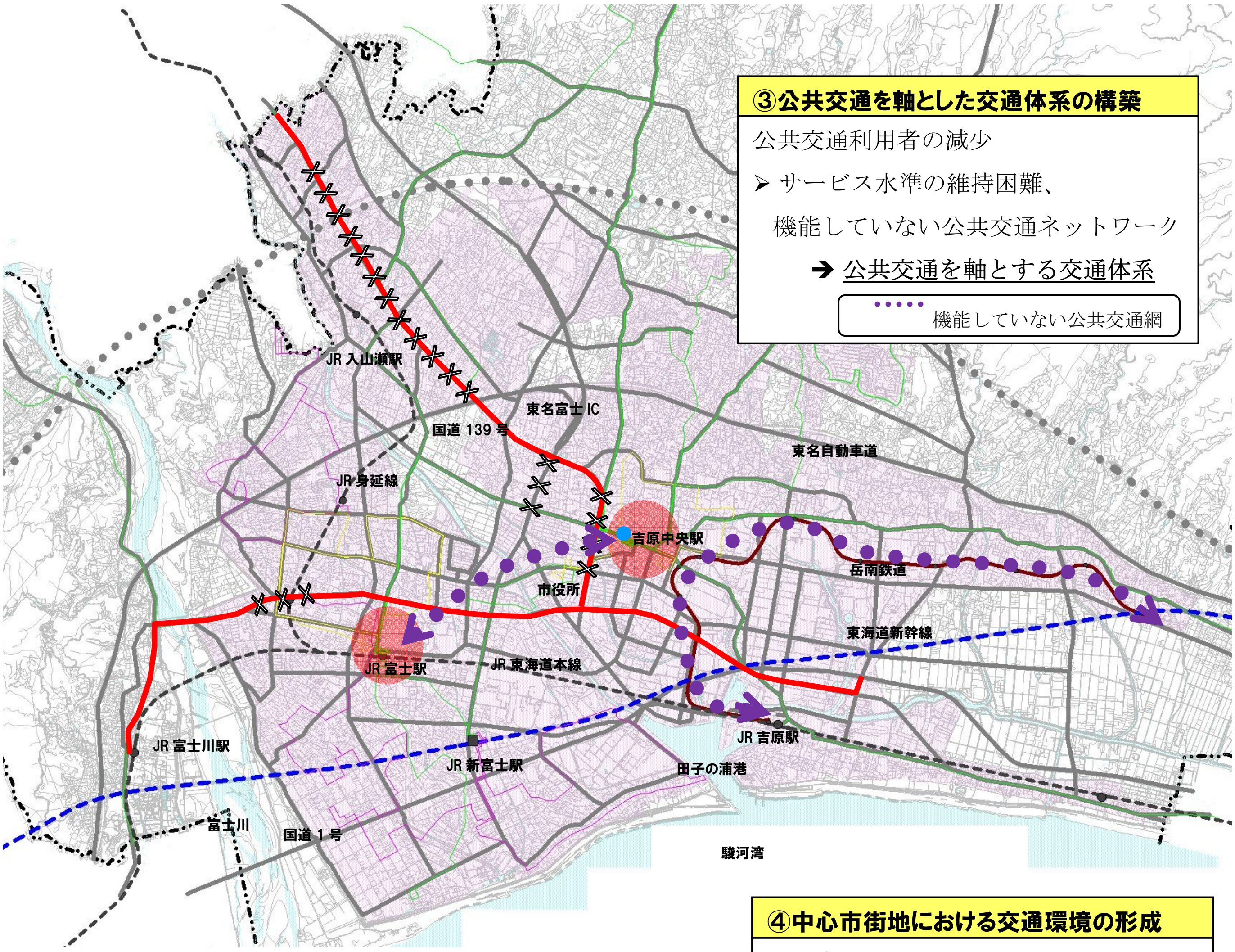
②交通事故の削減

国道 139 号などで交通事故発生

- 人命の損失、経済損失への影響

➔ <u>交通事故の削減</u>

（凡例）事故多発路線



③公共交通を軸とした交通体系の構築

公共交通利用者の減少

- サービス水準の維持困難、
  機能していない公共交通ネットワーク

➔ <u>公共交通を軸とする交通体系</u>

（凡例）機能していない公共交通網

④中心市街地における交通環境の形成

中心市街地の衰退

- 身近な商業サービスが享受できない、
  都市全体の魅力低下

➔ <u>中心市街地における交通環境の形成</u>

（凡例）中心市街地

⑤効果的な道路網の形成

進まない都市計画道路

- 誰もが使いやすい道路の構築、
  効率的な財源の運用

➔ <u>選択と集中による効果的な整備</u>

富士市の都心部における都市交通課題

§2　政策目標の設定

（１)政策目標(戦略のねらい)

富士市の現状や上位計画からの方向性より設定された“まちづくりの方向性”（「公共交通を軸とした、コンパクトで活力あるまちづくり」）を踏まえ、「①自動車に依存したライフスタイルからの転換」や「②高齢者ドライバーの事故削減」、「③公共交通の利便性向上」、「④中心市街地の活性化」、「⑤財源問題への対応（道路整備は選択と集中)」などの５つの課題に対して緊急に対応してく必要がある。

特に、“過度の自動車依存からの脱却”を目指し、歩行者や公共交通が主役の安全・安心で、道路交通ともバランスのとれた交通体系の実現が求められている。この実現により、中心市街地へのアクセスや地区内での移動が円滑化し、中心市街地の活性化が期待されます。また、政策目標を立て都市交通戦略を実施することにより、戦略的・効果的な社会資本投資が可能となる。

そこで、まちづくりの方向性及びこれら緊急課題に対応するため、本戦略の対象エリア内における、“さまざま交通手段での安全・安心で快適な移動の実現”を政策目標（戦略のねらい）とする。

緊急に対応すべき課題

① 自動車に依存したライフスタイルからの転換
② 高齢者ドライバーの事故削減
③ 公共交通の利便性向上
④ 中心市街地の活性化
⑤ 財源問題への対応（道路整備は選択と集中）

特に
“過度の自動車依存”からの脱却を目指す必要があります。

そのためには
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
が必要である。

そこで
政策目標（戦略のねらい）としては

＜＜政策目標（戦略のねらい）＞＞

さまざまな交通手段での安全・安心で快適な移動の実現

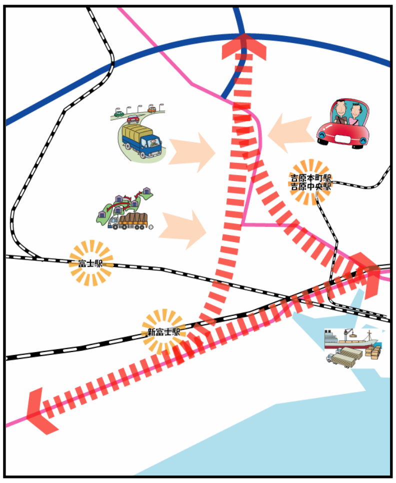
（２）戦略の柱（視点）

戦略の政策目標（戦略のねらい）である「さまざま交通手段での安全・安心で快適な移動の実現」に向けて、成果目標を設定するための戦略の柱を、**視点 1“交通拠点と都心部間”、視点 2“集約拠点間”及び視点 3“集約拠点内”**の 3 つの視点から構築する。

＜＜政策目標（戦略のねらい）＞＞

さまざまな交通手段での安全・安心で快適な移動の実現

視点１ 交通拠点**と**都心部**間**



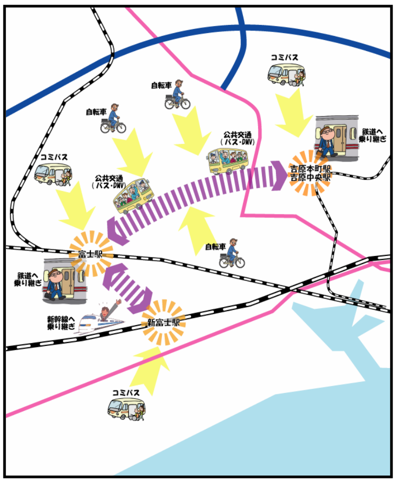
1 戦略の柱は

…都市（地域）全体の活力を支えるため、IC や港湾等の交通拠点**と**都心部**間**を視点とし、設定します。

視点 1 交通拠点と都心部間

地域の安全・活力を支える交通基盤の整備

視点２ 集約拠点**間**



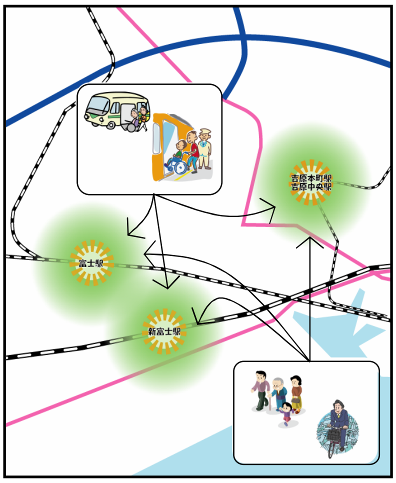
2 戦略の柱は

…富士駅周辺地区と吉原地区の２つの中心市街地、在来線駅との連結のない新富士駅など、中心となる地域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**を視点とし、設定します。

視点２ 集約拠点間

軸となる公共交通による集約拠点間の移動円滑化

視点３ 集約拠点**内**



3 戦略の柱は

…中心市街地及びその周辺地域に立地する様々な公共施設、商業施設、駅やバスターミナルなどの連携を強化し、都市交通面から中心市街地の活性化を支援するため、集約拠点**内**を視点とし、設定します。

視点３ 集約拠点内

にぎわいのある「歩いて暮らせる」集約拠点の形成

３本の柱を実現するための対応方針を定め、その方針に基づき実施される交通施策によってもたらされる効果を成果目標（アウトカム指標の項目）として設定した。

戦略の柱

視点１	視点２	視点３
交通拠点と都心部間	**集約拠点間**	**集約拠点内**
1 地域の安全･活力を支える交通基盤の整備	**2 軸となる公共交通による集約拠点間の移動円滑化**	**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

視点１
- 人流・物流等の円滑化及び産業競争力の向上を図るための幹線道路の整備
- 渋滞・事故解消のための対策の実施

視点２
- 集約拠点間を連絡する利便性の高い公共交通の整備
- 公共交通の利用促進（TDM 導入、案内情報の充実、定時性確保など）

視点３
- 歩行者・自転車にやさしい、安全・安心なまちなかネットワークの形成
- 回遊性を高めるまちなか交通ネットワークの形成
- 誰もが利用しやすく、利便性の高い交通結節点の整備
- 個性豊かな魅力ある道路空間の形成

成果目標

視点１
- アウトカム指標（案）① ◆高速道路ＩＣアクセス 30 分行動圏域人口の増加（中核地域へのアクセス向上）
- アウトカム指標（案）② ◆道路混雑区間延長の減少（道路混雑の緩和）

視点２
- アウトカム指標（案）③ ◆集約拠点間を連絡する公共交通の利用者数の増加
- アウトカム指標（案）④ ◆公共交通による集約拠点間の移動所要時間変動幅の短縮（定時性の向上）
- アウトカム指標（案）⑤ ◆公共交通の集約拠点間での走行速度の増加（速達性の向上）
- アウトカム指標（案）⑥ ◆公共交通相互の乗り換え回数の減少（乗り換え利便性の向上）

視点３
- アウトカム指標（案）⑦ ◆集約拠点内を通行する歩行者・自転車数の増加
- アウトカム指標（案）⑧ ◆集約拠点内における歩行者・自転車関連事故（人身事故）数の削減
- アウトカム指標（案）⑨ ◆交通結節点における乗り換え満足度の向上

§３ 対策案の検討と調整

（１）施策の体系

政策目標で定めた３つの柱（視点）を実現するための施策については、４つに分類し、アウトカム指標（項目）も踏まえて１２の施策を抽出した。

施策分野	施策選定のポイント	既存施策・提案施策
Ⅰ道路関連施策	ポイント①：人流・物流等の円滑化などに向けた幹線道路整備	Ⅰ-1：都市計画道路等の整備
	ポイント②：渋滞や事故の対策など都市交通問題の解消	Ⅰ-2：ボトルネック交差点の渋滞緩和
Ⅱ自転車関連施策	ポイント①：自転車利用の促進に向けた市民意識の醸成	Ⅱ-1：自転車走行モデル区間の整備
	ポイント②：自転車走行環境整備に向けた目標像の明確化	Ⅱ-2：自転車ネットワーク整備計画の策定
Ⅲ公共交通関連施策	ポイント①：集約拠点間を連絡する利便性の高い公共交通	Ⅲ-1：新しい交通システムの導入
	ポイント②：ニーズに合わせた公共交通の再編	Ⅲ-2：公共交通サービスの改善・向上
	ポイント③：公共交通が円滑に走行できる道路環境の形成	Ⅲ-3：公共交通走行空間の整備
	ポイント④：自動車利用に関する市民意識の変革	Ⅲ-4：自動車利用の仕方の工夫
	ポイント⑤：公共交通利用に関する優位性のアピール	Ⅲ-5：公共交通の利用促進
Ⅳ交通結節点関連施策	ポイント①：安全・安心なまちなかネットワークの形成	Ⅳ-1：交通結節点の機能強化①
	ポイント②：自転車関連施策と連携した交通結節点の機能強化	Ⅳ-2：交通結節点の機能強化②
	ポイント③：様々な交通の乗り継ぎ利便性の向上	Ⅳ-3：交通結節点の機能強化③

§４ 施策パッケージの設定

（１）施策パッケージ(案)の設定

成果目標と各施策の関連性を踏まえ、個別の施策を施策パッケージ（案）として設定した。

施策案	政策目標 戦略の柱① ①ＩＣアクセス時間	戦略の柱① ②渋滞区間延長	戦略の柱② ③公共交通利用者数	戦略の柱② ④公共交通移動時間	戦略の柱② ⑤公共交通走行速度	戦略の柱② ⑥公共交通乗換回数	戦略の柱③ ⑦歩行者・自転車数	戦略の柱③ ⑧交通事故発生件数	戦略の柱③ ⑨乗り換え満足度
Ⅰ 道路（自動車・歩行者）									
Ⅰ-1 都市計画道路等の整備 …広域主要幹線道路 …都市内主要幹線道路 …都市内幹線道路	●	●		●	●				
Ⅰ-2 ボトルネック交差点の渋滞緩和 …歩行者・自転車と自動車の分離など	●	●		●	●			●	
Ⅱ 自転車									
Ⅱ-1 自転車走行モデル区間の整備 …連続した幅の広い歩道における社会実験		●	●				●	●	●
Ⅱ-2 自転車ネットワーク整備計画の策定 …利便性・快適性の向上を目指した自転車ネットワークの整備							●	●	●
Ⅲ 公共交通									
Ⅲ-1 新しい交通システムの導入 …ＤＭＶの導入		●	●	●		●	●	●	●
Ⅲ-2 公共交通サービスの改善・向上 …路線・運行本数等の見直し …車両の改善 …運賃制度の改善 等		●	●				●	●	●
Ⅲ-3 公共交通走行空間の整備 …停車施設の整備 …交差点での優先方策 …優先レーン …ＰＴＰＳ		●	●	●	●		●	●	
Ⅲ-4 自動車利用の仕方の工夫 …モビリティマネジメント …企業との連携		●	●					●	
Ⅲ-5 公共交通の利用促進 …乗り継ぎ割引 …イベント		●	●					●	●
Ⅳ 交通結節点									
Ⅳ-1 交通結節点の機能強化① …バリアフリー化 …乗り継ぎ施設の整備 …乗継利便性の向上 …情報の提供		●	●				●		●
Ⅳ-2 交通結節点の機能強化② …Ｃ＆Ｒ …Ｃ＆ＢＲ		●	●				●	●	●
Ⅳ-3 交通結節点の機能強化③ …富士駅、新富士駅の駅前広場における公共交通需要等への対応		●	●					●	●

（２）関連性の強さに関する考察

前頁まで整理を行った関連性の強さについて、施策毎の星印を集計すると下表のとおりである。

○施策パッケージ（案）の整理に関する確認（指標別の縦の合計）

・指標毎の施策パッケージ（案）についてみると、★印の合計は「指標③：公共交通利用者数の増加」が最も高く、次いで「指標⑨：公共交通の乗り換え満足度の向上」、「指標②：渋滞区間延長の減少」、「指標⑧：交通事故の発生件数の減少」の順となっている。

・施策数としては公共交通関連の施策が多い施策案ですが、関連性の強さの観点では各交通の結節点となる集約拠点に関する施策パッケージ（案）が高くなっていることから、公共交通関連施策が集約拠点の交通結節点機能の向上にも寄与する施策であることが伺える。

○戦略の柱毎の関連性の強さに関する確認（戦略の柱別の縦の合計）

・戦略の柱毎の合計は、「戦略の柱③」が最も高く、次いで「戦略の柱②」、「戦略の柱①」の順となっている。

・「戦略の柱①：安全・活力を支える交通基盤の整備」の★印の合計が最も低いですが、これは道路関連施策が戦略の柱②及び③にも貢献しているためと考えられる。

　このことは、施策パッケージ（案）を構成する道路関連施策が、これまで行われてきた拡散型のまちづくりに向けた道路整備ではなく、集約型の歩行者や公共交通が主役のまちづくりにも寄与する有効な施策であることを意味していると捉えられる。

○施策毎の関連性の強さに関する確認（施策毎の横の合計）

・個別の施策についてみると、「新しい交通システムの導入」が最も高く、次いで「都市計画道路等の整備」、「ボトルネック交差点の渋滞緩和」の順となっている。

・各施策は、４つの施策を除き、星印に大きな差はなく、バランスの取れた施策であると考えられる。

各施策と整備効果の関連表

施　策　案	安全・活力を支える交通基盤の整備		軸となる公共交通による集約拠点間の移動円滑化				にぎわいのある「歩いて暮らせる」集約拠点の形成			施策毎の★の合計 ※2	施策分野毎の★の合計
	指標①	指標②	指標③	指標④	指標⑤	指標⑥	指標⑦	指標⑧	指標⑨		
■ Ⅰ-1 都市計画道路等の整備	★★★★★	★★	－	★★★	★★★★★	－	－	－	－	15	29
■ Ⅰ-2 ボトルネック交差点の渋滞緩和	★★★	★★★	－	★★	★★★	－	－	★★★	－	14	
■ Ⅱ-1 自転車走行モデル区間の整備	－	★★	★★	－	－	－	★★	★★★	★★★	12	18
■ Ⅱ-2 自転車ネットワーク整備計画の策定	－	－	－	－	－	－	★★	★★	★★	6	
■ Ⅲ-1 新しい交通システムの導入	－	★★	★★★	★★★	－	★★★	★★	★★	★★★	18	55
■ Ⅲ-2 公共交通サービスの改善・向上	－	★★	★★★	－	－	－	★★	★★	★★★	12	
■ Ⅲ-3 公共交通走行空間の整備	－	★	★★★	★★★	★★★	－	★	★	－	12	
■ Ⅲ-4 自動車利用の仕方の工夫	－	★	★★★	－	－	－	－	★	－	5	
■ Ⅲ-5 公共交通の利用促進	－	★	★★★	－	－	－	－	★	★★★	8	
■ Ⅳ-1 交通結節点の機能強化①	－	★	★★★	－	－	－	★★★	－	★★★	10	29
■ Ⅳ-2 交通結節点の機能強化②	－	★	★★★	－	－	－	★★★	★	★★★	11	
■ Ⅳ-3 交通結節点の機能強化③	－	★	★★★	－	－	－	－	★	★★★	8	
指標パッケージ毎の★の合計※3	8	17	26	11	11	3	15	17	23	131	131
戦略の柱毎の★の合計	25		51				55				

※1 各施策の指標別の★の数は、整備効果の関連図に基づく。なお直接的な効果が複数ある場合はその合計値を記載している。

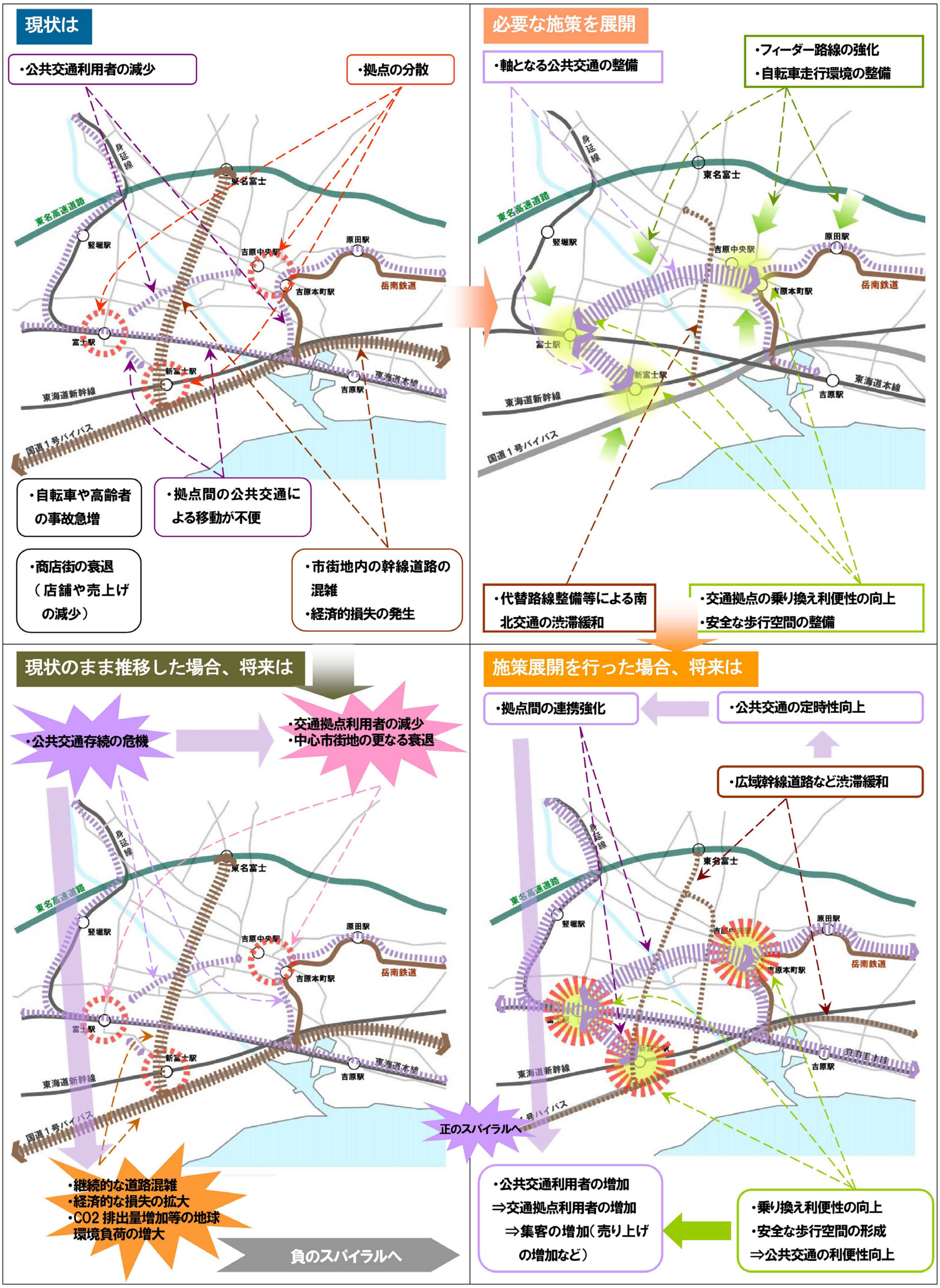
※2 ★の合計数が上位3位までの施策を示す

★の合計数が10個以上の施策を示す

※3 ★の合計数が上位3位までの施策パッケージを示す

★の合計数が10個以上の施策パッケージを示す

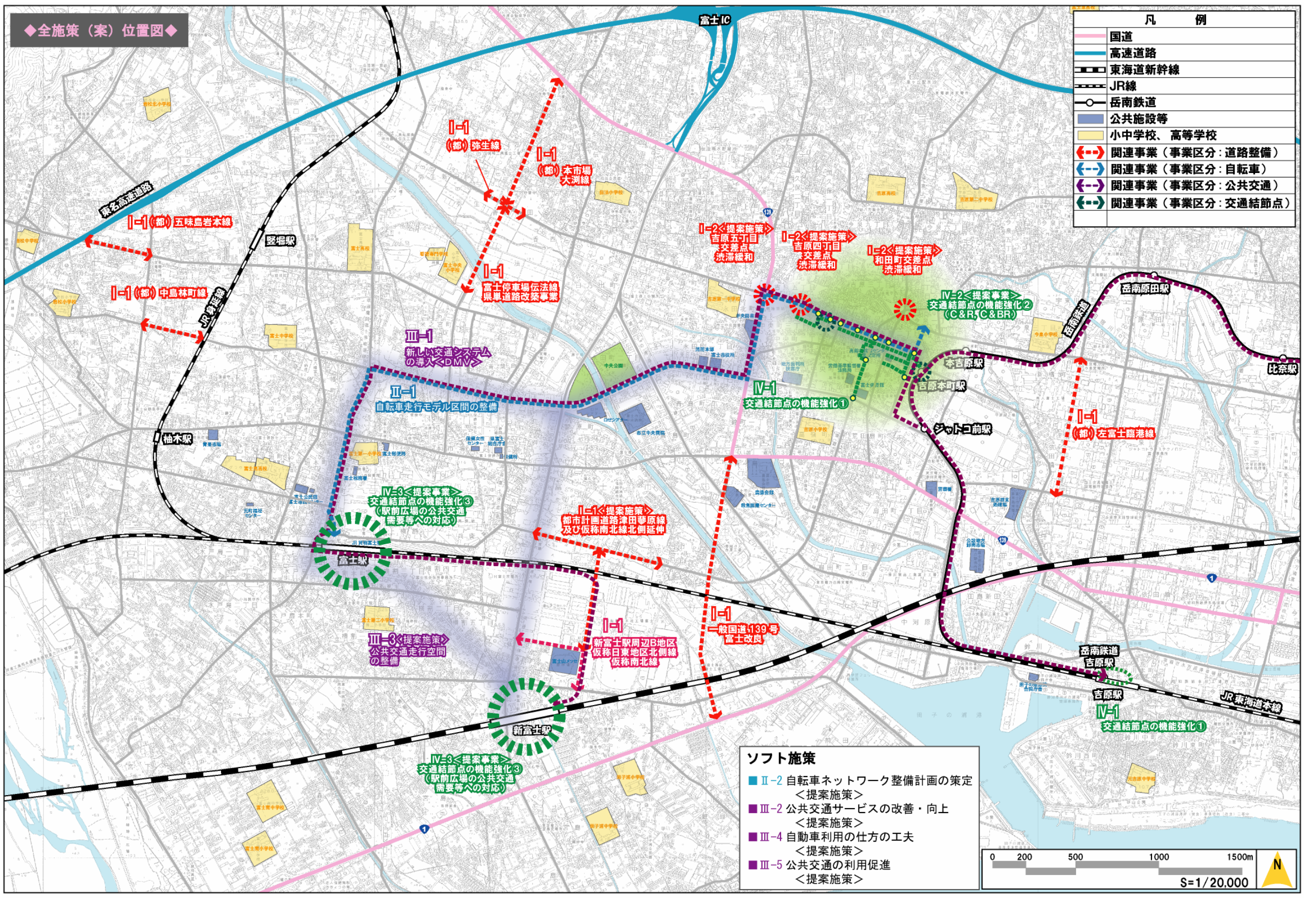
（３）施策展開のイメージ



現状は
・公共交通利用者の減少
・拠点の分散
・自転車や高齢者の事故急増
・拠点間の公共交通による移動が不便
・商店街の衰退（店舗や売上げの減少）
・市街地内の幹線道路の混雑
・経済的損失の発生
必要な施策を展開
・軸となる公共交通の整備
・フィーダー路線の強化
・自転車走行環境の整備
・代替路線整備等による南北交通の渋滞緩和
・交通拠点の乗り換え利便性の向上
・安全な歩行空間の整備
現状のまま推移した場合、将来は
・公共交通存続の危機
・交通拠点利用者の減少
・中心市街地の更なる衰退
・継続的な道路混雑
・経済的な損失の拡大
・CO2 排出量増加等の地球環境負荷の増大
負のスパイラルへ
施策展開を行った場合、将来は
・拠点間の連携強化
・公共交通の定時性向上
・広域幹線道路など渋滞緩和
・公共交通利用者の増加
⇒交通拠点利用者の増加
⇒集客の増加（売り上げの増加など）
・乗り換え利便性の向上
・安全な歩行空間の形成
⇒公共交通の利便性向上
正のスパイラルへ
東名高速道路
東名富士
身延線
竪堀駅
吉原中央駅
原田駅
吉原本町駅
岳南鉄道
富士駅
新富士駅
東海道新幹線
東海道本線
吉原駅
国道１号バイパス

施策パッケージ（案）を構成する全施策位置図

（※平成 21 年度に最終案を選定）



（４）今後の検討スケジュール

平成２１年度には、今年度に設定した成果目標及び施策パッケージ（案）について、公共事業評価システム研究会（国土交通省）において検討された評価項目に従い、交通戦略の施策パッケージ（案）の整備効果の算出・評価を実施し、目標とするアウトカム指標の設定を行う。

今年度に設定した施策パッケージ（案）については、整備効果の算出・評価の結果をもとに、関係機関との協議調整を行い、富士市における都市交通戦略の最終的な施策として選定する。

また最終的に選定された施策については、実施主体をはじめ、実施手順や時期、連携組織などの施策展開手法について設定を行うとともに、設定した数値目標の達成度を評価するための進捗管理手法について検討を行う。