

## 1 調査目的

岳南都市圏（富士市、富士宮市、芝川町）における将来交通計画は、過去に2回策定されており、第1回が昭和57年、第2回が平成4年である。しかし、前回の計画策定から10年以上が経過し、自動車交通の増加による交通混雑、環境への関心の高まり、少子高齢化の進展や中心市街地の衰退など、都市交通を取り巻く諸情勢は大きく変化している。

このため、本都市圏においては、これらの変化に対応するため、これまでの計画を見直し、新たな将来交通計画を策定することが求められた。

そこで、本調査（第1回岳南都市圏パーソントリップ調査）では、平成16年度に大規模な交通実態調査（パーソントリップ調査）を実施した。平成17年度には、本都市圏の都市交通の問題点や課題を整理し、都市交通体系の基本方針を設定した。本年度（平成18年度）は、これらに基づき、将来の総合的な都市交通計画を策定することを目的とする。

## 2 調査フロー

過年度に実施した実態調査、現況分析、将来予測等より設定された「交通体系の基本方針」に基づき、「将来交通計画」を策定した。

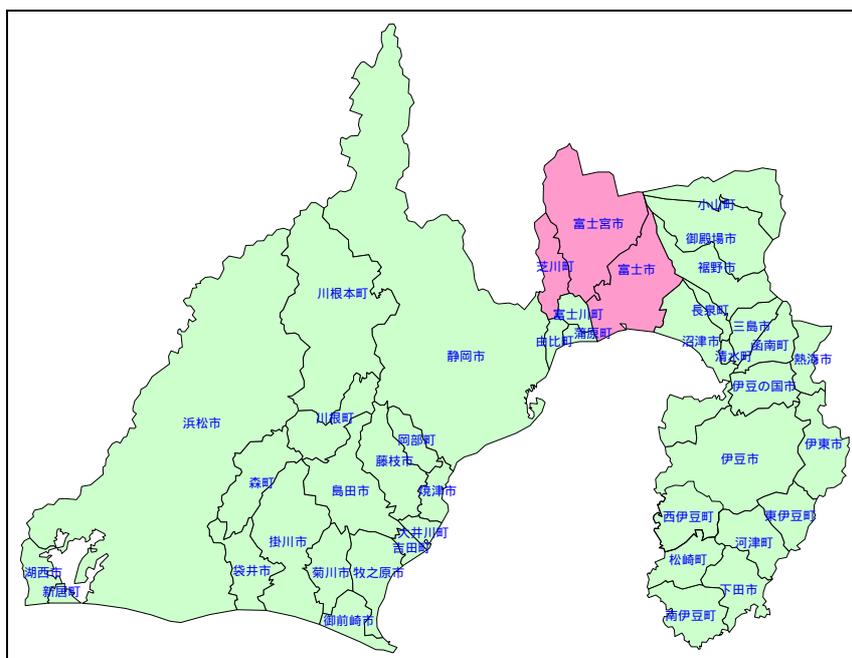
将来交通計画は、「長期交通計画」と「短・中期交通計画（都市交通戦略）」から構成されている。

調査の全体フローは次頁のとおりである。

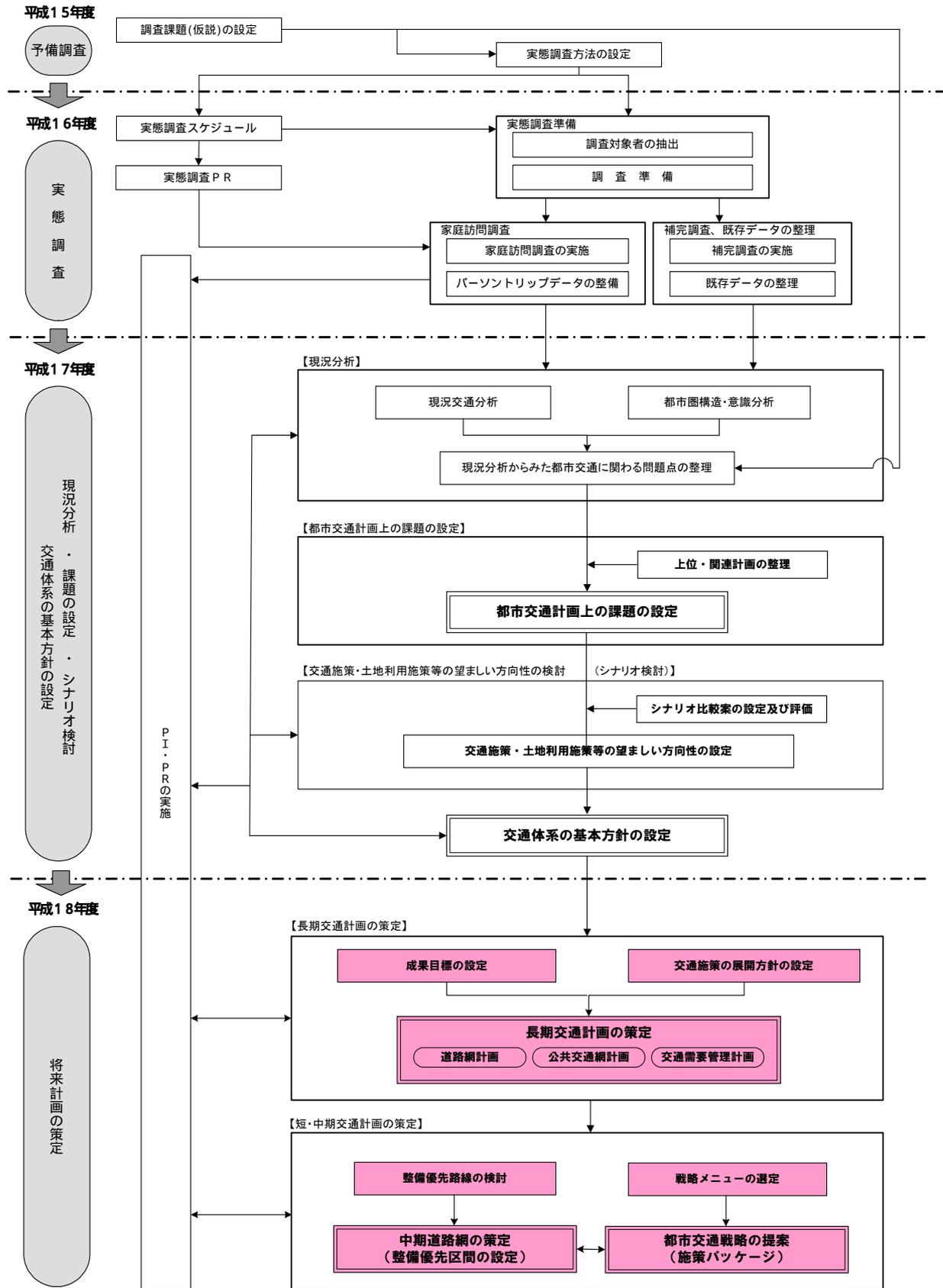
## 3 調査圏域図

本調査の調査対象圏域は以下の2市1町としている。

富士市、富士宮市、芝川町



# 【本調査の流れ】



## 4 調査成果

### 1 . 将来交通計画の位置づけ

岳南都市圏の将来交通計画は、図1に示すように長期交通計画と、短・中期交通計画（都市交通戦略）から構成されている。

長期交通計画は、概ね20年後に想定される交通需要を踏まえ、本都市圏において必要な施策を盛り込んだ計画であり、岳南都市圏の将来あるべき姿を示したものである。

一方、短・中期交通計画は、長期交通計画の実現を目指したより具体の計画として、概ね5～10年を目標に道路、公共交通、交通需要管理の各施策をパッケージ化した都市交通戦略として提案を行うものである。

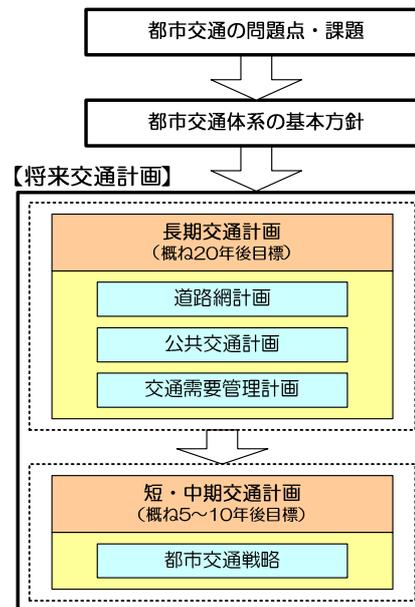


図1 将来交通計画の位置づけ

## 2 . 長期交通計画

### 2 - 1 長期交通計画の策定方針

都市交通体系の基本方針と長期交通計画の関わり

長期交通計画では、都市交通体系の基本方針に沿って、「道路網計画」、「公共交通計画」、「交通需要管理計画」の3つの計画を立案し、各計画が相互に機能しあうことによって将来像の実現を目指す。

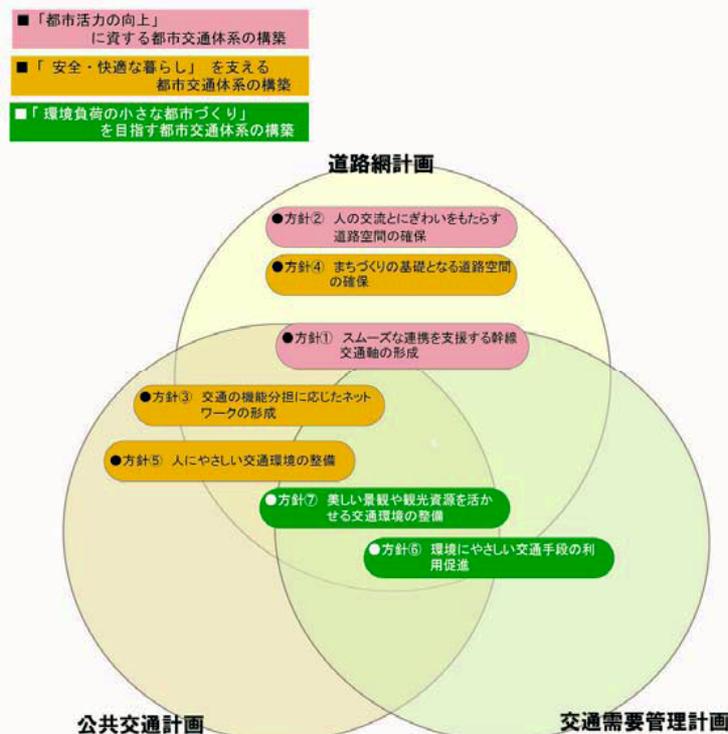
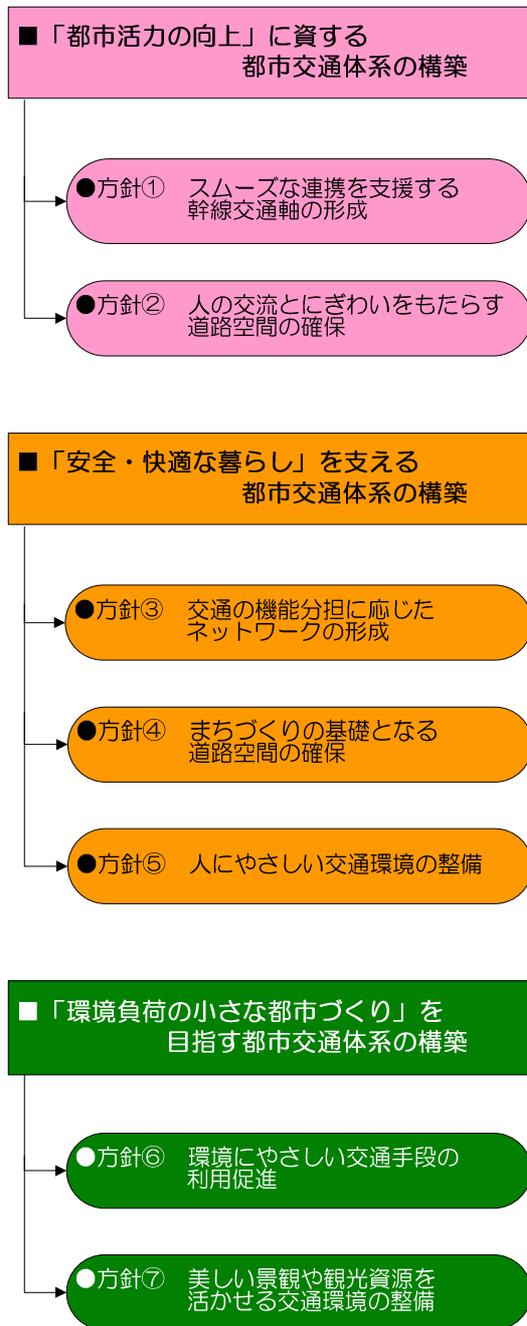


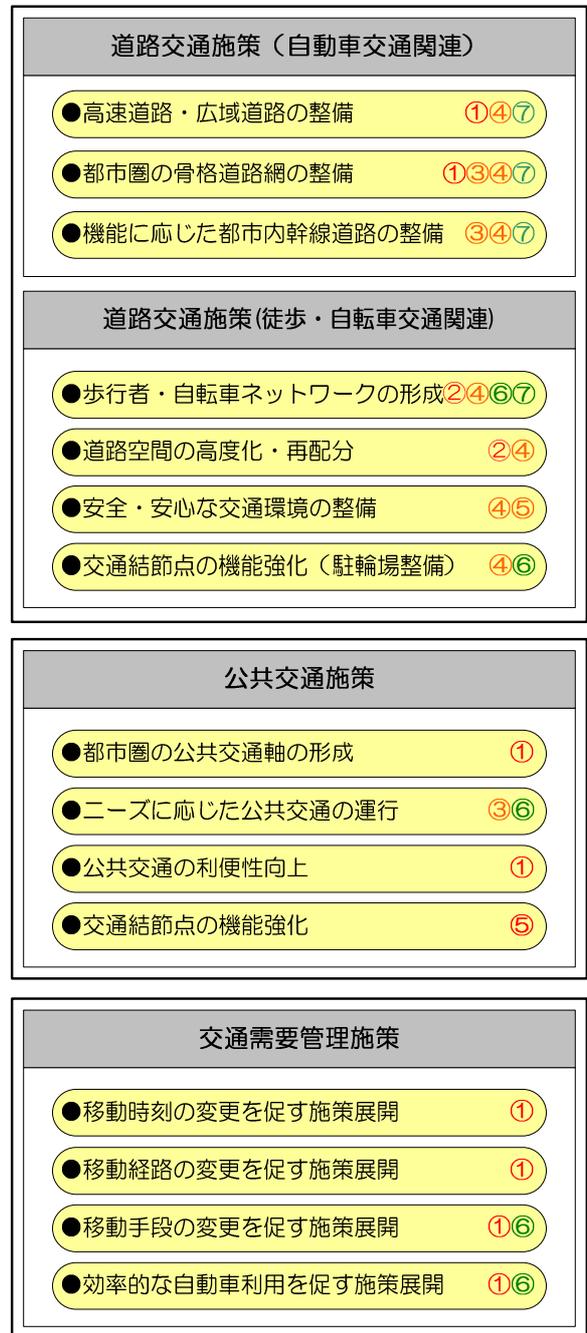
図2 都市交通体系の基本方針と長期交通計画の関わり

交通施策の展開方針の設定  
 都市交通体系の基本方針を踏まえ、交通施策の展開方針（将来交通計画において具体化する施策メニュー）を設定した。

【都市交通体系の基本方針】



【交通施策の展開方針】



※丸数字は該当する基本方針を示します。

図3 交通施策の展開方針

長期交通計画の成果目標

長期交通計画の策定に際して、計画の効果を確認するために成果目標(アウトカム指標)を設定した。

表1 長期交通計画の成果目標

基本方針	目的	成果目標(アウトカム指標)		
		指標	目標値	
<p>■「都市活力の向上」に資する</p> <p>都市交通体系の構築</p>	●方針① スムーズな連携を支援する幹線交通軸の形成	スムーズな交通の実現	☆成果目標① 混雑区間の延長比率	都市圏内の慢性的な道路混雑や日中に連続的な道路混雑するような区間の延長比率(混雑度 1.25 以上)を5%以下に削減することを目指す。
	●方針② 人の交流とにぎわいをもたらす道路空間の確保	広域交流の促進	☆成果目標② 高速道路 I C アクセス 30 分行動圏域人口カバー率	都市圏内の 96.5%以上の人が高速度道路 I C まで 30 分以内で到達可能となることを目指す。
		中心市街地へのアクセス向上	☆成果目標③ 中心市街地までの公共交通 30 分行動圏域人口カバー率	公共交通によって、市街地内の 100%の人が中心市街地まで 30 分で到達可能となることを目指す。
<p>■「安全・快適な暮らし」に資する</p> <p>都市交通体系の構築</p>	●方針③ 交通の機能分担に応じたネットワークの形成	高齢者などの移動手段の確保	☆成果目標④ 主要医療施設までの公共交通 30 分行動圏域人口カバー率	公共交通によって、市街地内の 90%以上の人为主要医療施設まで 30 分で到達可能となることを目指す。
	●方針④ まちづくりの基礎となる道路空間の確保	災害に強い道路空間の整備	☆成果目標⑤ 延焼防止効果のある広幅員道路密度	延焼防止効果のある幅員 12m 以上の幹線道路の市街地内密度を 2.0km/km <sup>2</sup> (全国平均) 以上とすることを目指す。
	●方針⑤ 人にやさしい交通環境の整備	歩行者や自転車などの安全性や快適性の向上	☆成果目標⑥ 市街地における人身事故件数	市街地内における人身事故件数を 10%以上削減することを目指す。
<p>■「環境負荷の小さい都市づくり」を目指す都市交通体系の構築</p>	●方針⑥ 環境にやさしい交通手段の利用促進	公共交通の利用促進	☆成果目標⑦ 商業・業務拠点を連絡する公共交通の利用者数	商業・業務拠点を連絡する公共交通の利用者数が現況から 10%以上増加することを目指す。
	●方針⑦ 美しい景観や観光資源を活かせる交通環境の整備	環境負荷の軽減	☆成果目標⑧ 都市圏における二酸化炭素排出量(交通関連)	都市圏における二酸化炭素排出量(交通関連)を現況から 10%以上削減することを目指す。
		観光・レクリエーション拠点へのアクセス向上	☆目標⑨ 観光・レクリエーション拠点への移動時間	主要な観光・レクリエーション拠点相互および交通拠点(高速 I C など)との移動時間を現況から 10%以上短縮することを目指す。

## 2 - 2 道路網計画の策定（長期交通計画）

### 道路網計画（自動車交通関連）

交通施策の展開方針に基づき、道路網計画（自動車交通関連）を策定した。

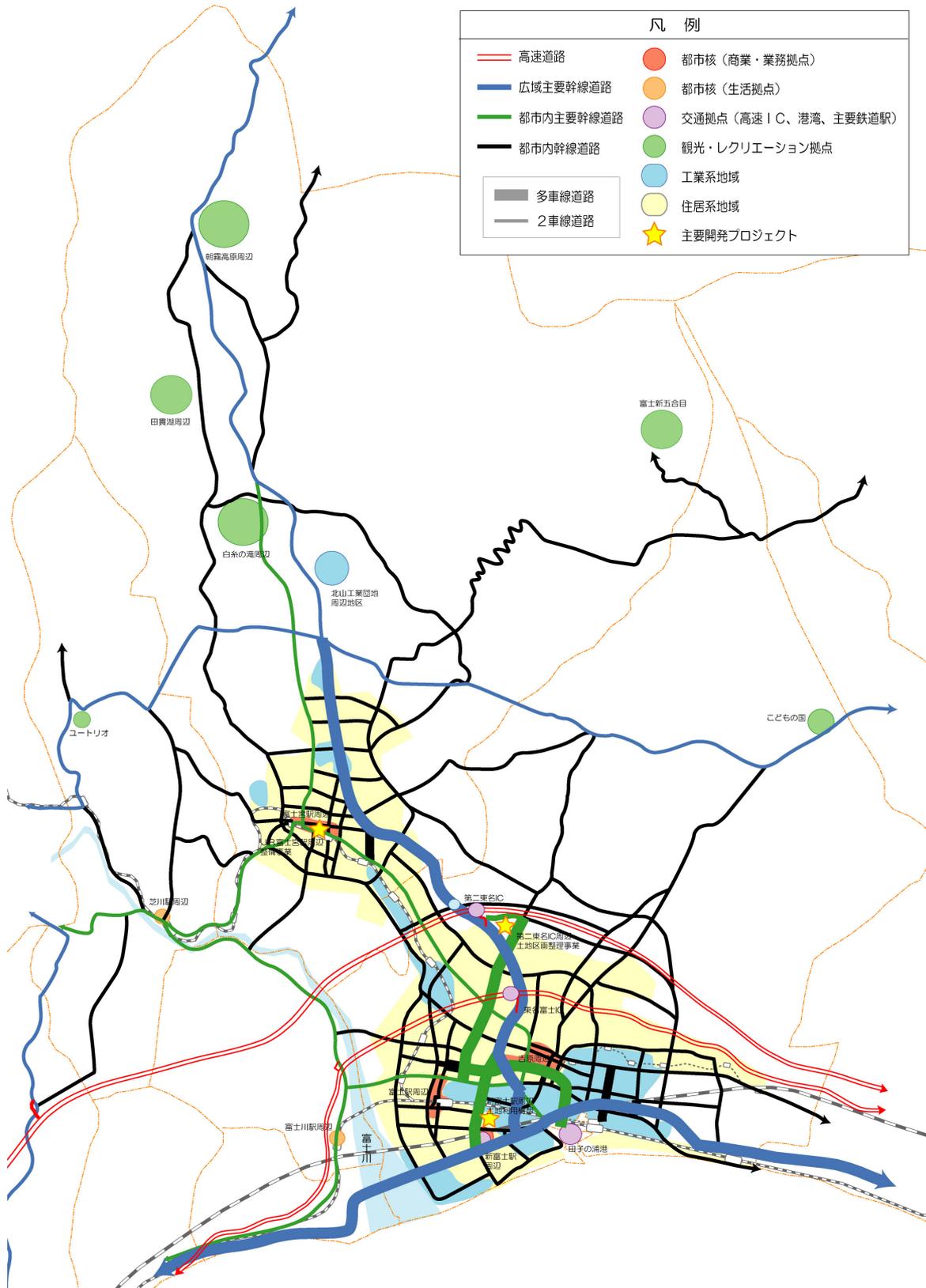


図4 道路網計画（自動車交通関連）

## 道路網計画（徒歩・自転車交通関連）

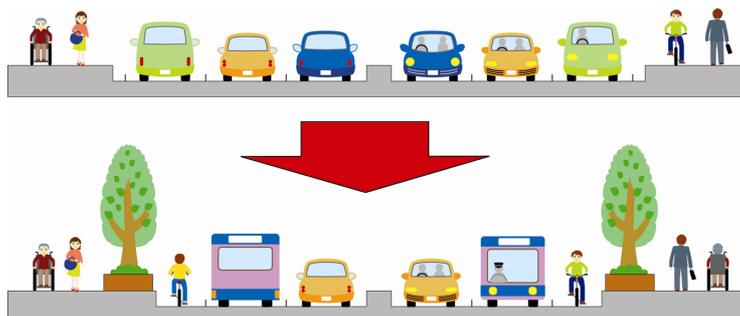
交通施策の展開方針に基づき、道路網計画(徒歩・自転車交通関連)を策定した。



富士駅周辺の  
歩行者空間の確保  
およびネットワーク



富士宮駅周辺の  
歩行者空間の確保  
およびネットワーク



富士駅～吉原中央駅間の  
道路空間の再配分のイメージ

図5 道路網計画（徒歩・自転車交通関連）

## 2 - 3 公共交通計画の策定（長期交通計画）

交通施策の展開方針に基づき、公共交通計画を策定した。

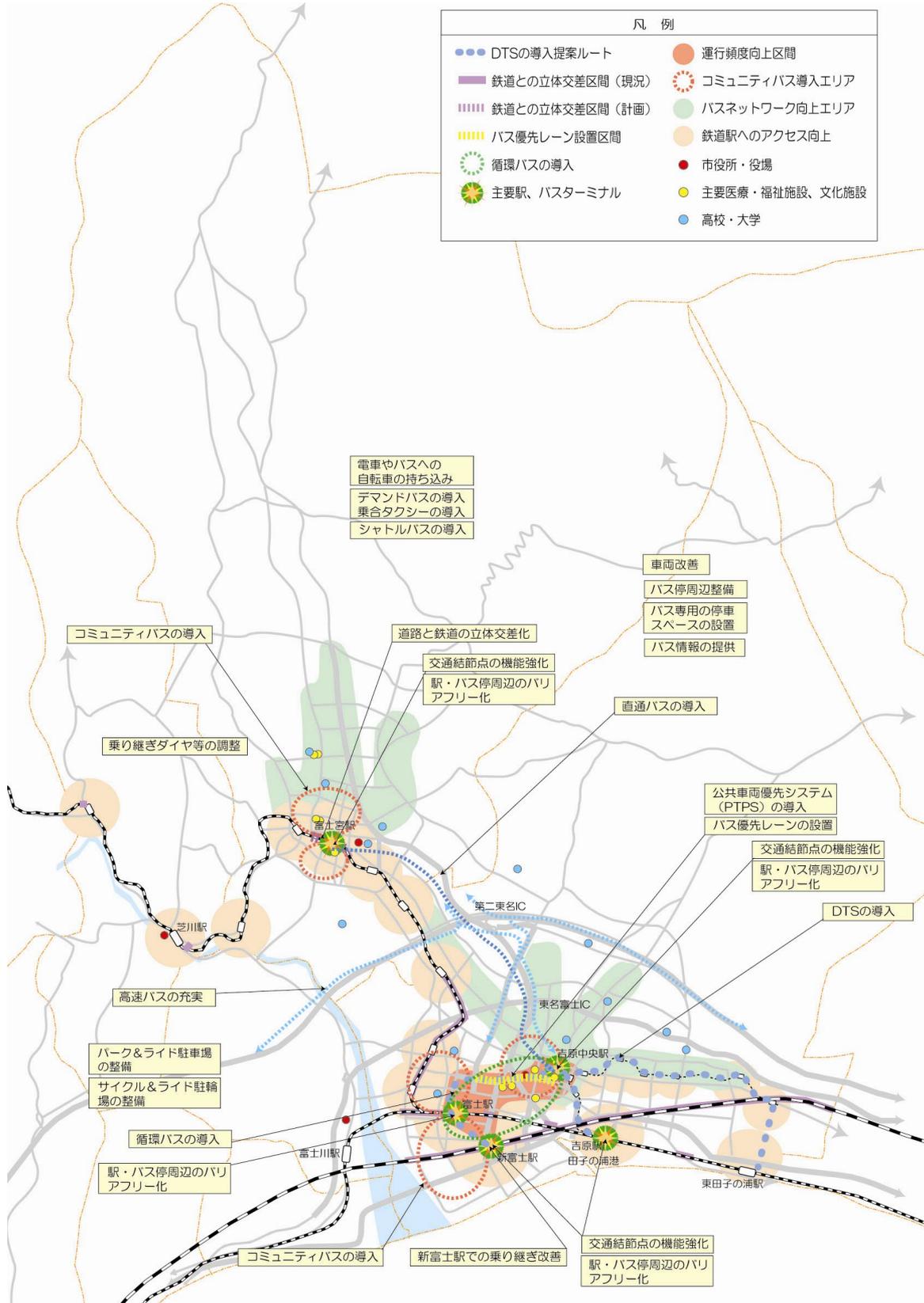


図6 公共交通計画



### 3 . 短・中期交通計画の策定

#### 3 - 1 短・中期交通計画の策定方針

短・中期交通計画は、長期交通計画（マスタープラン）を基に「都市交通戦略の立案」と「整備優先道路の検討」の2つの枠組みより、以下のフローに従って検討した。

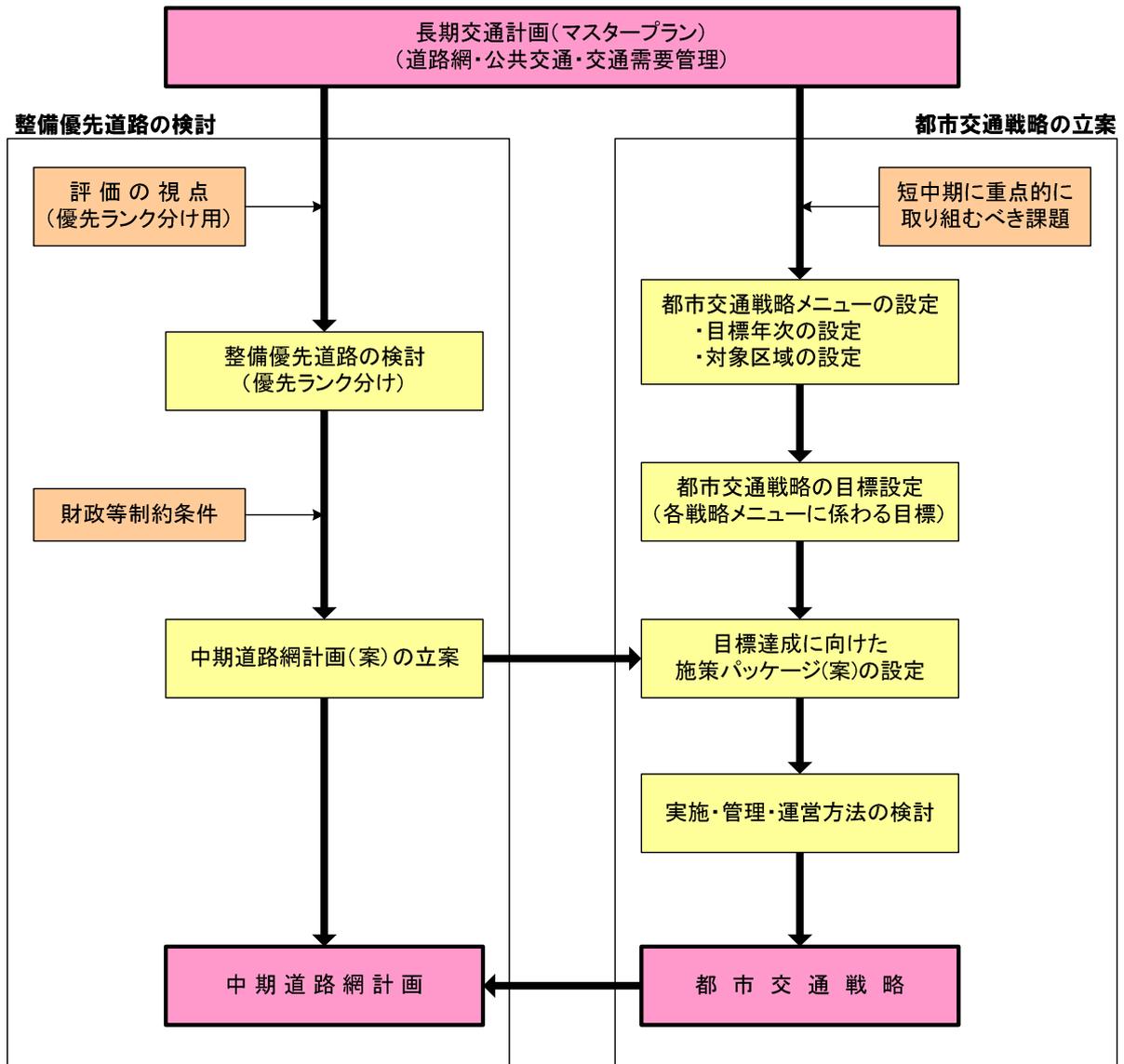


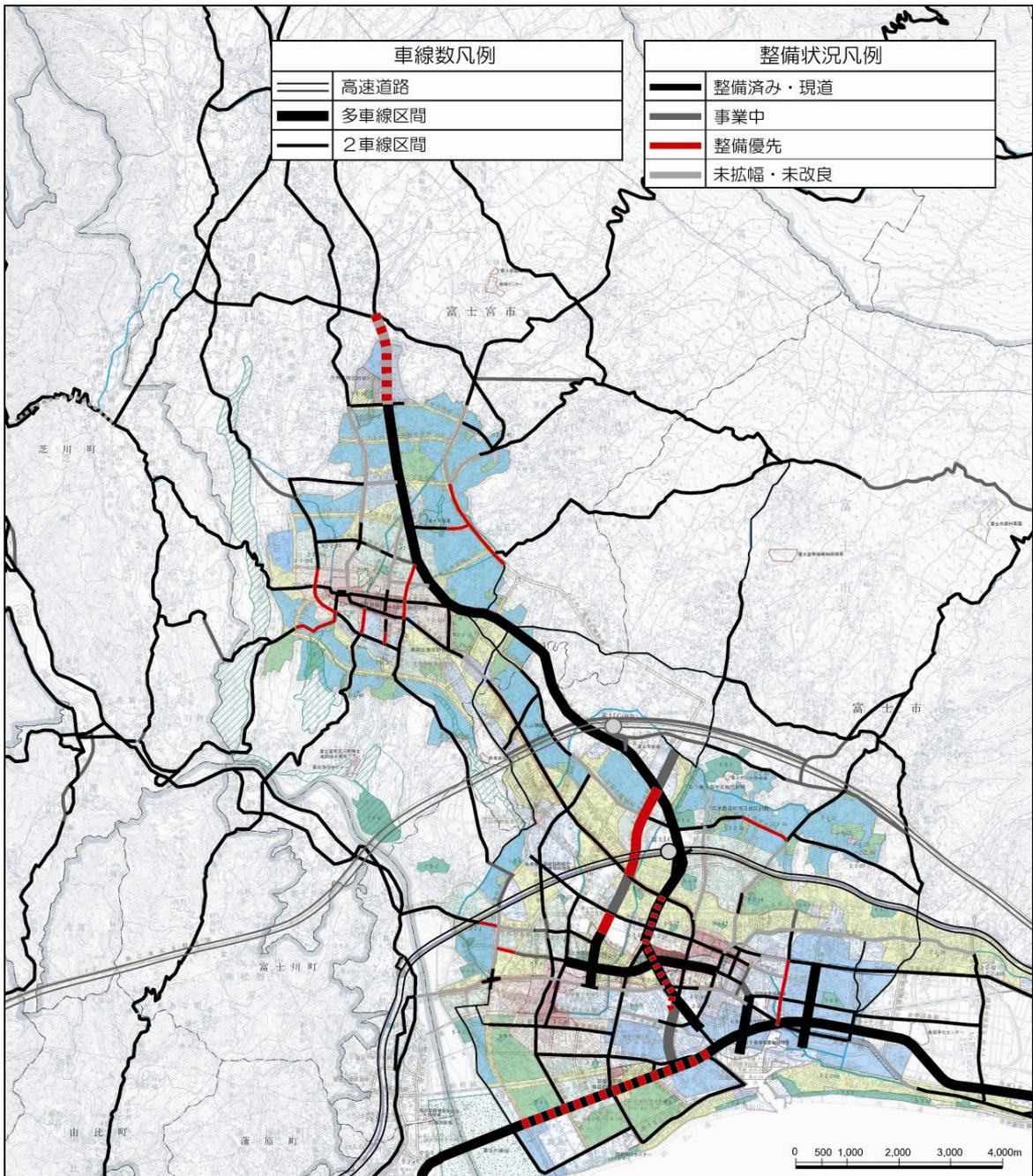
図8 短・中期交通計画策定の流れ

### 3 - 2 整備優先路線の検討

整備優先路線の検討対象路線は、長期交通計画（道路網計画）において整備を提案した路線とした。

整備優先路線は、都市交通体系の基本方針に基づき設定した12の評価の視点による評価を行うとともに、過年度の道路関係事業費の推移より概ね10年間での事業規模を目安として選定を行った。

本都市圏における中期道路網（優先的に整備すべき路線が供用した後の道路網）を以下に設定した。



備考)・上記は整備優先区間の整備が完了した後の道路網を示す。  
 ・赤点線部は、広域的な整備計画との調整を要する区間を示す。

図9 中期道路網計画

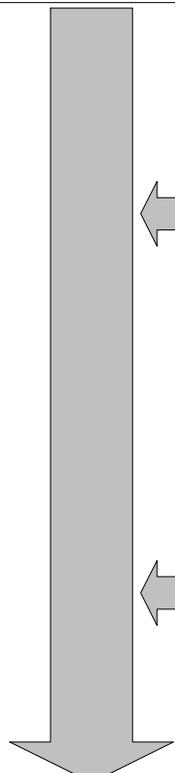
### 3 - 3 都市交通戦略の立案

#### 都市交通戦略メニューの選定

本都市圏における交通の問題点及び課題等を踏まえ、短・中期において重点的に施策展開が必要な都市交通戦略メニューを以下に設定した。

#### 【都市交通の課題】

<b>■自動車交通</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑な自動車交通の確保</li> <li>・通過交通の流入抑制</li> <li>・大型車の市街地への流入抑制</li> <li>・自動車利用の抑制</li> <li>・自動車の効率的利用</li> </ul>	<b>■徒歩・自転車交通</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の利便性向上</li> <li>・まちなかでの自転車利用の促進</li> <li>・安全な交通施設の整備</li> <li>・高齢者の歩行環境の整備</li> </ul>	<b>■公共交通</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・効率的な路線バスの運営</li> <li>・バスサービスの向上</li> <li>・バスの利便性向上</li> <li>・バス利用の促進</li> <li>・バスと鉄道の乗り継ぎの利便性の向上</li> <li>・駅・バス停周辺のバリアフリー化</li> <li>・高齢者や学生に配慮した公共交通の運行</li> </ul>	<b>■その他交通</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路の迅速な整備</li> <li>・企業の送迎バスの運行促進</li> <li>・高齢者の安全に配慮した道路整備</li> </ul>
---	---	---	--



#### 【その他、考慮すべき事項】

<b>■土地利用上の課題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第二東名高速道路の建設などに伴う広域交通への対応</li> <li>・中心市街地の活性化</li> <li>・県下有数の工業地帯として既存産業や新たな産業への支援</li> <li>・恵まれた自然環境の保全、数多くある観光資源などの活用</li> </ul>
<b>■社会環境上の課題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化社会・人口減少社会への対応</li> <li>・価値観や生活行動の多様化への対応</li> <li>・災害に強いまちづくり</li> <li>・地球環境問題への対応</li> <li>・効果的で効率的な都市行政運営</li> </ul>

#### 【各地域において緊急性の高い課題(市町ヒアリングより)】

<b>■富士市の主要な交通問題点・課題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富士川断面、富士市～富士宮市間の慢性的な混雑への対応</li> <li>・公共交通利用者の減少、公共交通機関の連携が悪いへの対応</li> <li>・大型車が多いことによる道路環境の悪化への対応など</li> </ul>
<b>■富士宮市の主要な交通問題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富士市～富士宮市間の慢性的な混雑、観光シーズンに生じる混雑への対応</li> <li>・公共交通利用者の減少、駅前広場やバリアフリー化の遅れへの対応</li> <li>・放置自転車対策、歩行者ネットワークが未形成への対応など</li> </ul>
<b>■芝川町の主要な交通問題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員狭小箇所への対応</li> <li>・公共交通利用者の減少への対応</li> <li>・他市の医療施設などの活用に対するアクセスの向上など</li> </ul>

#### 【都市交通戦略メニュー】

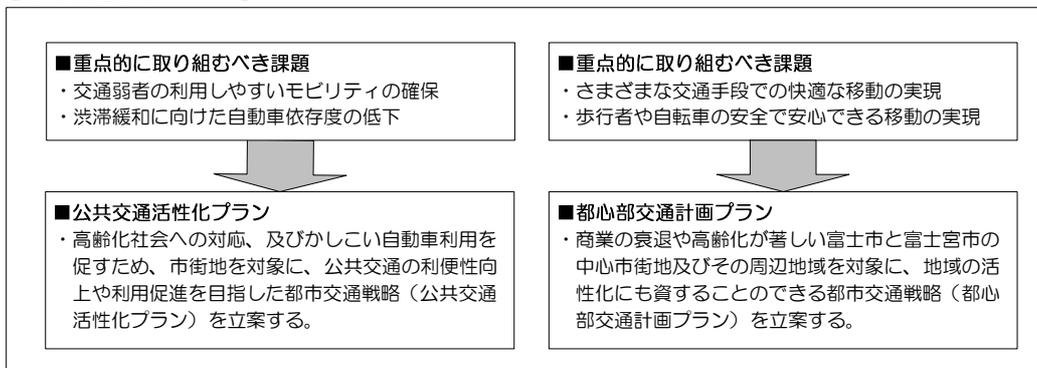


図 1 0 都市交通戦略メニューの選定

公共交通活性化プラン（案）の立案  
 本都市圏の公共交通に対して、重点的に取り組むことが望ましい施策をパッケージ化した公共交通活性化プランを立案した。

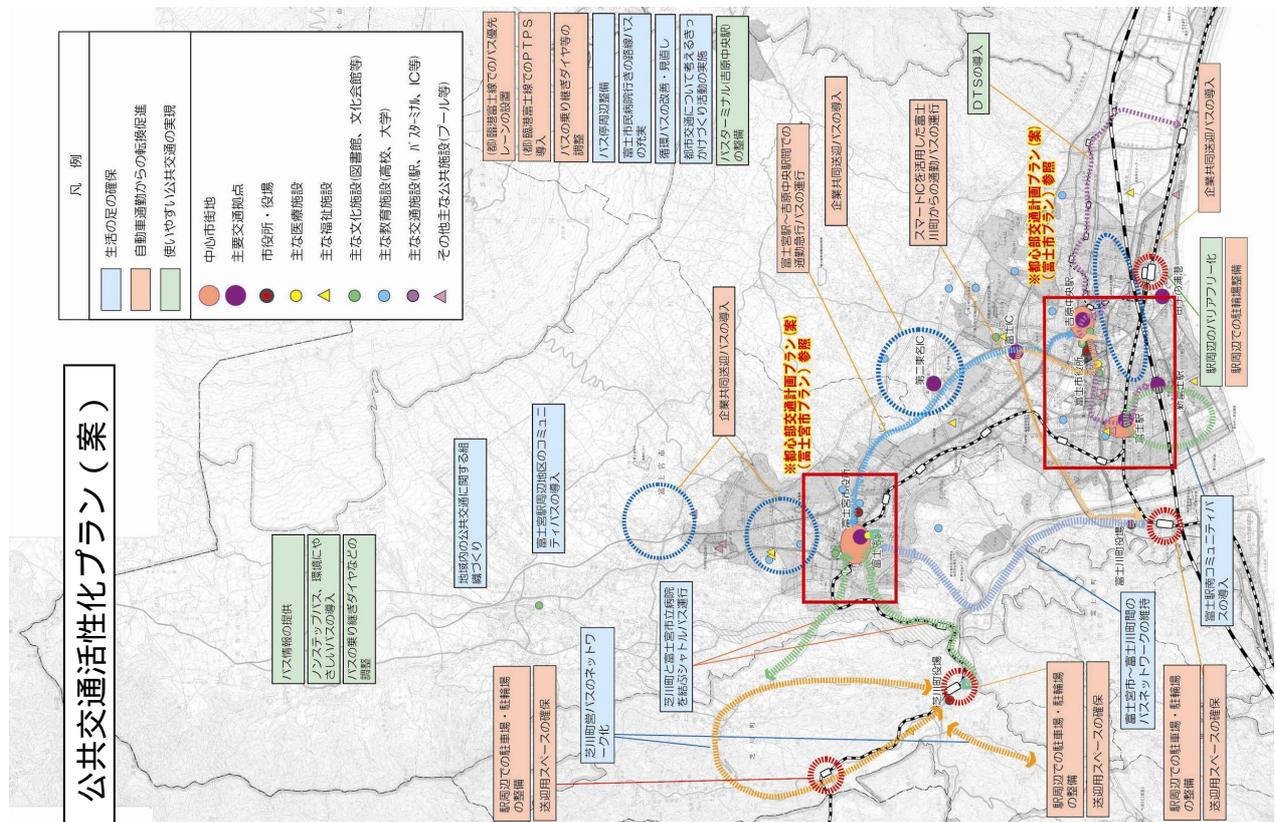
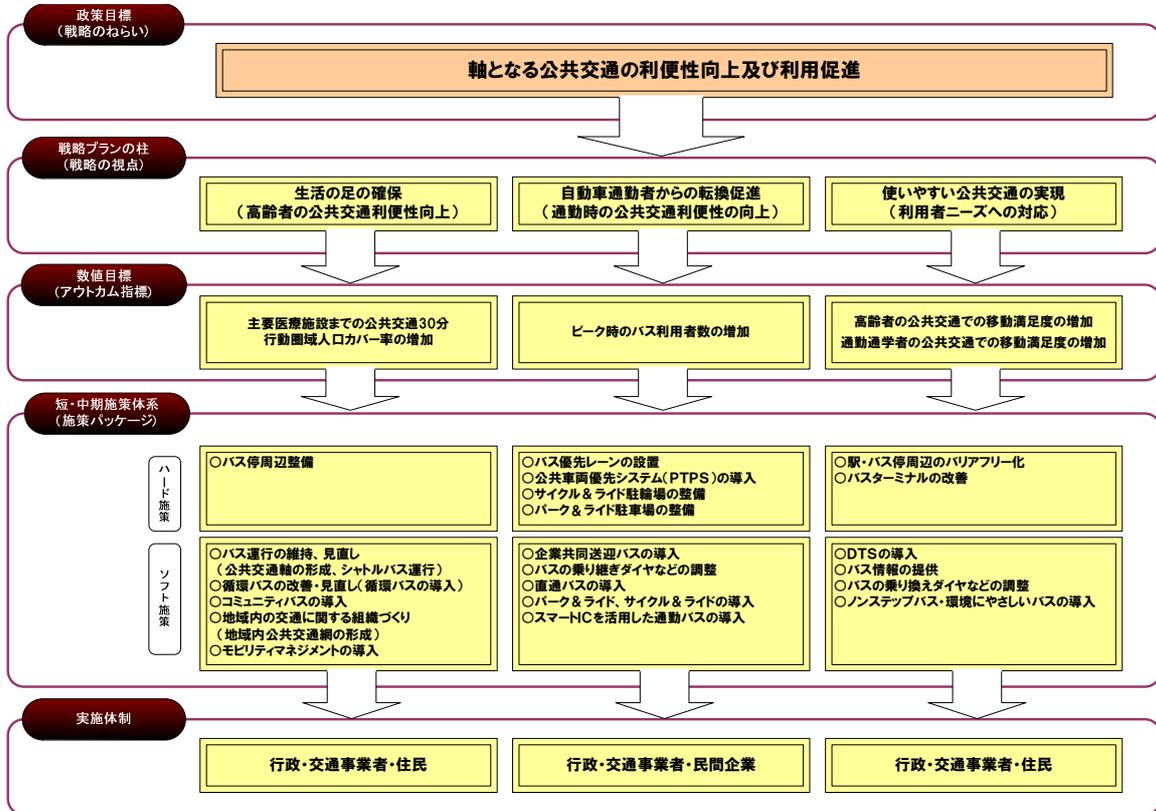


図 1 1 公共交通利用促進プラン（案）

# 都心部交通戦略プラン（案）の立案

本都市圏の都心部の交通に対して、重点的に取り組むことが望ましい施策をパッケージ化した都心部交通戦略プラン(富士市プラン・富士宮市プラン)を立案した。

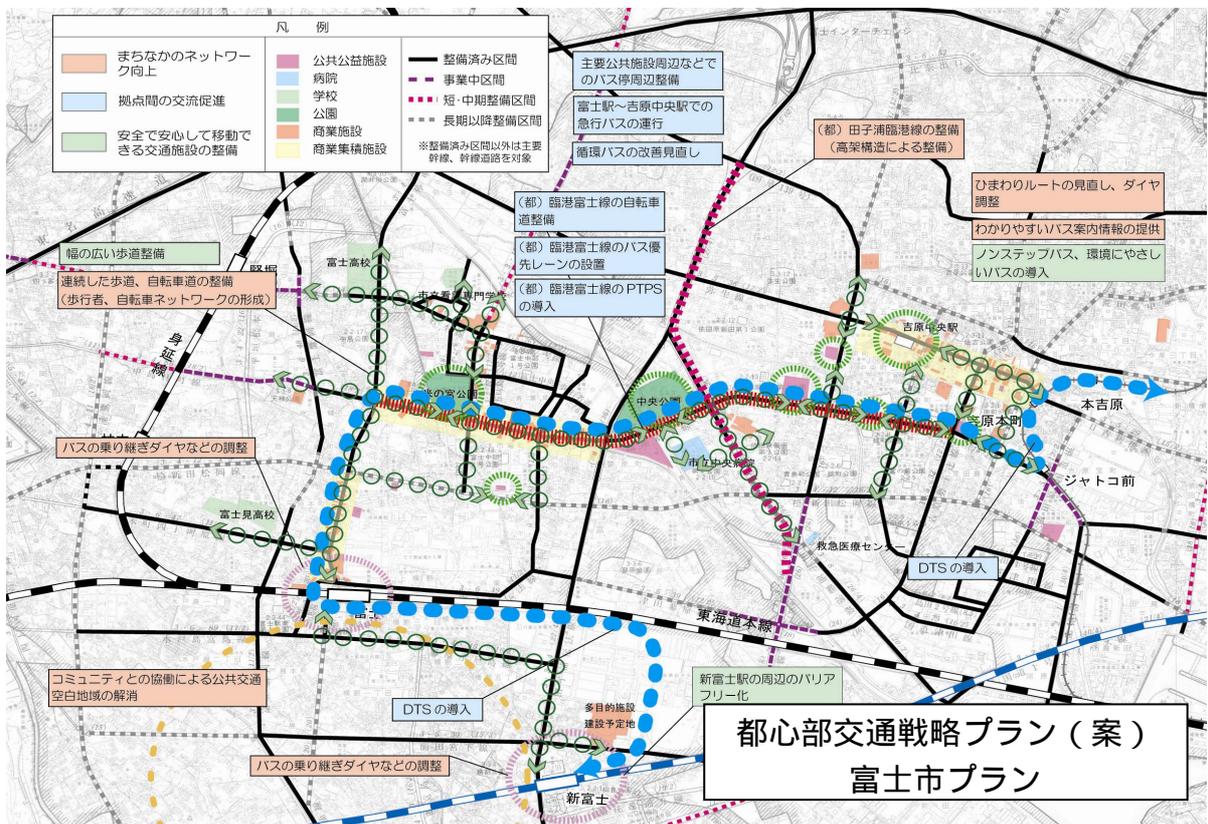
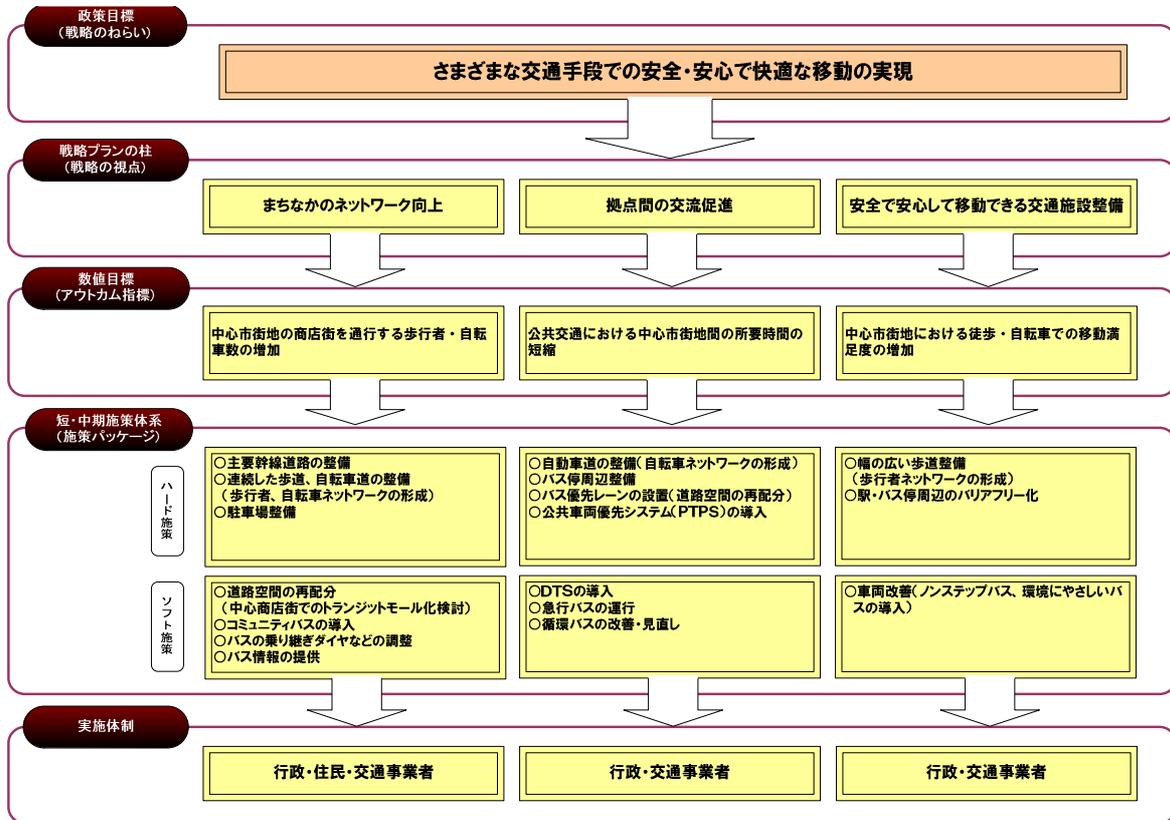


図 1 2 都心部交通計画プラン（案）富士市プラン



### 3 - 4 都市交通戦略の推進方策

本調査において整理してきた都市交通戦略を推進するため、静岡県、富士市、富士宮市、芝川町及び関係交通事業者等で構成する「岳南都市圏総合都市交通計画推進協議会」を設置するとともに、各都市交通戦略を推進するための「都市交通戦略推進部会」を組織する。各戦略の推進部会を中心に、以下の流れに従って計画の策定、実施及び進行管理を行うものとする。なお、進行管理は、毎年事業の進捗をチェックするとともに、中間年に事業の見直しを行うものとする。

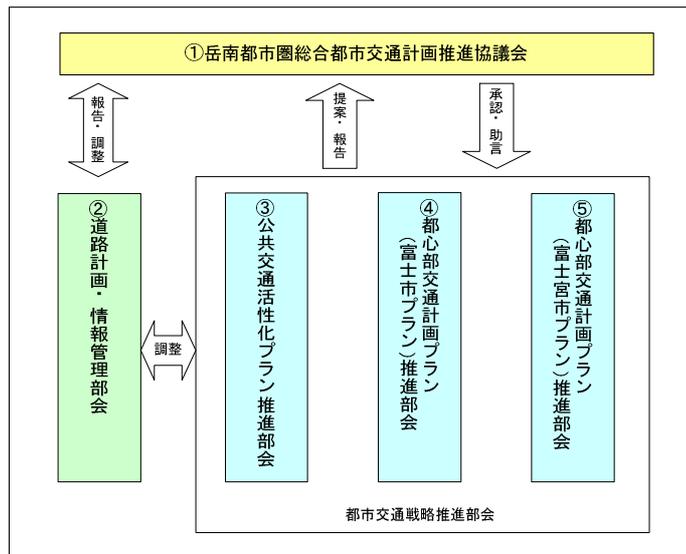


図 1 4 推進協議会の組織体系（案）

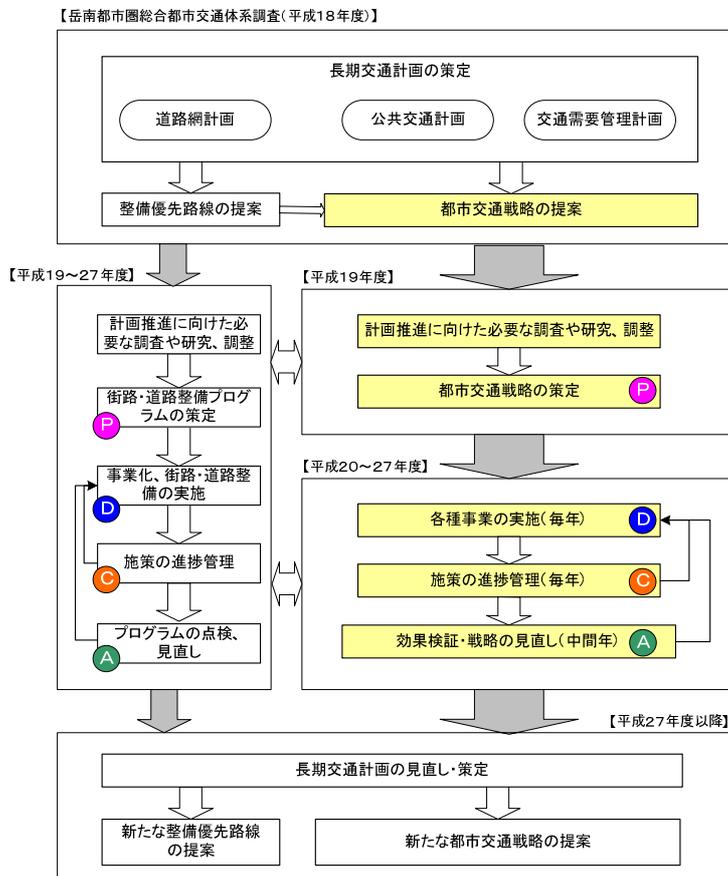


図 1 5 都市交通戦略の進行管理の流れ（案）

## 4. 都市交通データベースの作成

本調査のデータの有効活用を図ることを目的に、以下の都市交通データベースの整備を行った。

データベース名称	概要	利用対象者
閲覧システム	今回実施したPT調査データの基礎集計結果について、容易に閲覧、参照できる配布用CDを作成	一般
マスターファイル (貸し出し用)	PT調査マスターファイルについて、個人情報に関するデータを保護した貸し出し用のマスターファイルを整備	申請者 (目的内利用)
道路網配分データ (貸し出し用)	本調査において作成した道路網検討時の基本的な交通量配分ケースについて、さらなる詳細な検討を進める際に利用できるようデータを整備	事務局

## 5. PI・PRの実施

### 5-1 PI活動

本調査のPI活動として、パブリックコメントを実施し、シンポジウム、オープンハウスを開催した。

#### パブリックコメントの実施

対象とする計画案	提出された意見数	意見募集の期間
長期交通計画(素案)	42件(内8件を計画に反映)	H18.11.20~H18.12.20

#### シンポジウムの開催

開催日時	内容	備考
H19.1.19(金) 13:00~17:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>富士市からの報告 「富士市のDMV構想について」</li> <li>基調講演1 「DMVが実現する社会インフライノベーション」 北海道旅客鉄道(株)取締役副社長 柿沼博彦</li> <li>基調講演2 「市民参画の交通まちづくり」 東京工業大学大学院教授 屋井鉄雄</li> <li>パネルディスカッション 「岳南都市圏のこれからの都市交通」</li> <li>パネル展示</li> <li>DMVの展示</li> </ul>	会場：富士市民文化会館 ロゼシアター中ホール 参加者数：約600人

#### オープンハウスの開催

開催日時	内容	備考
H19.1.14(日) H19.1.21(日) 9:00~16:30	<ul style="list-style-type: none"> <li>DMVのデモ走行 (富士市市政40周年記念イベント)</li> <li>パネル展示</li> <li>アンケート調査</li> <li>ニューズレターの配布</li> </ul>	会場：富士市 公設地方卸売市場 参加人数：デモ走行試乗者 (約250人) および一般見学者 アンケート回答者数：約160人

## 5 - 2 P R活動

本調査のP R活動として、ホームページの維持・更新、ニュースレターの作成・発行を行った。

### ホームページの維持・更新

活動	内容	備考
維持・更新	・本調査や意見交換会のPR ・ニュースレターの掲載	アクセス数：3,930件 (H19.3.13現在)

### ニュースレターの作成・発行

発行回	特集内容	備考
Vol.5 (H18.10月号)	岳南都市圏の交通体系の基本方針について	市町回覧：約10,500部 公共施設での配架：約1,500部 希望者への送付：約50人 意見交換会での配布 オープンハウスでの配布 協議会HPからのダウンロード提供
Vol.6 (H19.2月号)	岳南都市圏の将来の総合的な都市交通体系のあり方	
Vol.7 (H19.3月号)	「都市交通とまちづくりを考える」シンポジウムについて ～岳南都市圏のこれからの都市交通～	
Vol.8 (最終号)	岳南都市圏の総合都市交通計画	

## 6 . 委員会・幹事会等の開催運営

下記の日程にて岳南都市圏総合都市交通計画協議会を開催し運営を行った。

会議名	開催日時	主な議題
第7回 作業部会	平成18年 7月19日(水)	(1)平成18年度調査概要について (2)将来交通需要予測について (3)交通シナリオ検討結果について (4)交通体系の基本方針について
第4回 合同委員会・幹事会	平成18年 7月31日(月)	
第8回 作業部会	平成18年 10月17日(火)	
第6回 幹事会	平成18年 10月27日(火)	
第9回 作業部会	平成19年 2月26日(月)	(1)PI・PR活動について(報告) (2)長期交通計画について(修正案) パブリックコメントの対応 (3)短・中期交通計画について 整備優先路線の検討・都市交通戦略の立案
第5回 合同委員会・幹事会	平成19年 3月22日(木)	

その他事務局会議を10回、学識経験者等協議を10回開催した。



第4回合同委員会・幹事会



第6回幹事会



第5回合同委員会・幹事会