

静岡県藤枝市の都市構造の分析とマスタープランの検証

上野 諒介

1.本レポートの対象市町村とその選定理由

本レポートでは、静岡県の藤枝市を対象にする。選定理由については、私の出身地が静岡県藤枝市であるため、どのような都市計画に基づいて整備されているのか関心を持ったからである。

◆ 対象とするマスタープラン

「活力あふれ未来に誇れる元気な都市ふじえだ」

藤枝市都市計画マスタープラン 平成 24 年 3 月

2.対象市町村の都市構造の特性

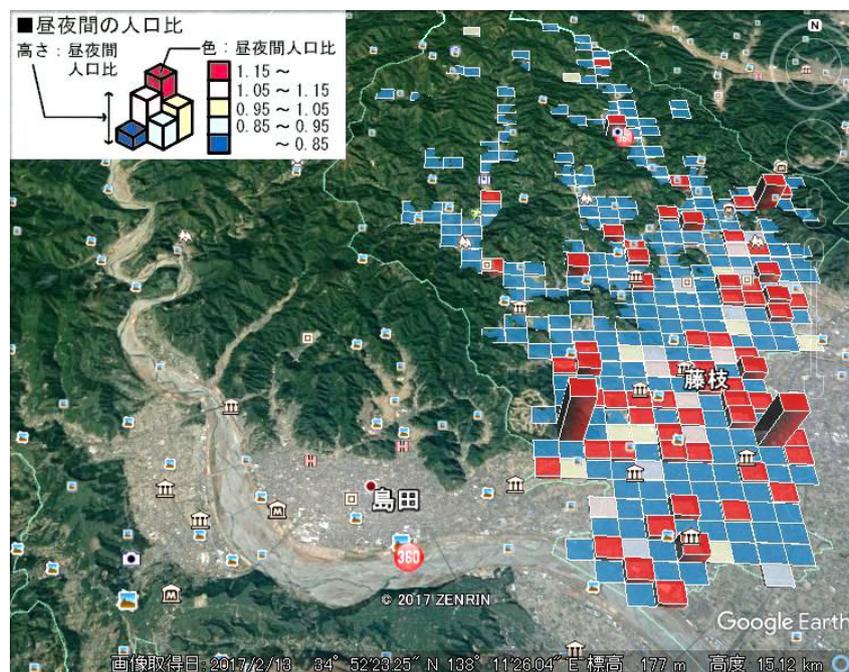


図 1：藤枝市の昼夜間人口比率

図 1 [1] のように、藤枝市の昼夜間人口比率は青色の 1 未満の地域が多くを占め、その中に 1 赤色の以上の地域が点在しているという状態である。この赤色の地域は次頁の図 2 によって表される第 2、3 次産業の従業者数の比較的多く分布している地域におおよそ

一致する。それ以外の地域については Google Earth で確認すると小中学校の存在が明らかになった。また、図 1 の東端及び西端に位置する特に昼夜間人口比率の高い地域については工場が存在していたため、昼間に工場に働きに人が集まり、夜は仕事が終わって人がいなくなるからこのような極端な昼夜間人口比率となった、という説明がつく。

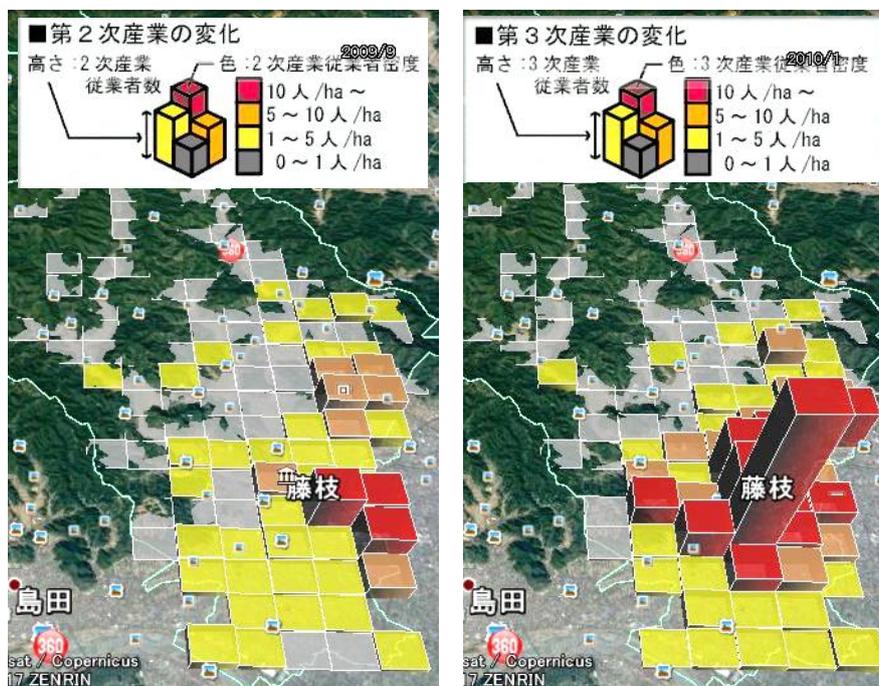


図 2：藤枝市の第 2 次産業（左）と第 3 次産業（右）の従業者数とその密度

また図 2 [2] 右の最も 3 次産業の従業者数の多い、藤枝駅を起点とした市の中部の商業集積地域についても、図 1 を見ると比較的昼夜間人口比率が高くなっていることがうかがえる。

以上のことから藤枝市は一部の工業地域や商業地域または小中学校や大型病院のある地域とそこへ通勤通学する住民の居住地域からなるバランスのとれた都市であるといえる。また、藤枝市周辺の地域の昼夜間人口比率と比較してみると、志太地域（藤枝市の大部分と焼津市、島田市、榛原郡川根本町の一部を含む）中心都市の役割を果たし、一方で政令指定都市である静岡市に比較的近いことから静岡市のベッドタウン的な役割を果たしているとも考えられる。

次に藤枝市の住民がどのような交通手段を用いて通勤通学しているのかを確認していきたい。

藤枝市に住む人々が通勤通学に公共交通を利用しているか否かを次頁の図 3 [3] と図 4 [4] を用いて説明する。まず、図 3 の藤枝市の公共交通カバー状況を見ると、中央の藤枝駅周辺に駅、バス停利用圏、その周辺から市境までの大半がバス停利用圏、北部及び

山間部に駅、バス停利用圏外が広がる、という分布になっている。夜間人口は駅周辺から北部よりの中部に多く分布している。ここで注意が必要なのが、バス停は近くにあるもののそこを通るバスの本数が極端に少ない地域が存在するということである。図3と図4を比べてみると、北部及び山間部において、公共交通のカバー状況に比べ、その利用割合の低い地域が多くみられる。これは確かにその地域を通るバス路線は存在しているのだが、その運行頻度が低いために利用されないためであると考えられる。現に北部及び山間部地域を走る路線は通勤ラッシュ時に1時間から1時間半に1本ほどの頻度でしかバスを走らせていない。よって実際のバス停利用圏は、図3のものに比べて小さいことが想定できる。

一方、藤枝駅を中心とした商業集積地域の周辺は夜間人口も多く、また公共交通の利用率も比較的高いことが分かる。図4の、藤枝市西部の通勤通学時の公共交通の利用人口もその割合も高い地域について、その地域を運行するバスの時刻表を調べてみると、この地域は藤枝市の中でも最も運行密度が濃いことが判明した。また、バスは藤枝駅に通じていることと、そもそもこの地域が駅に比較的近いことを考えると、バスだけでなく鉄道の利用率も高いのではないかと考えられる。この地域の公共交通利用率の高さはバスと鉄道のいずれか、もしくは両方を利用できる立地に深く影響しているといえる。

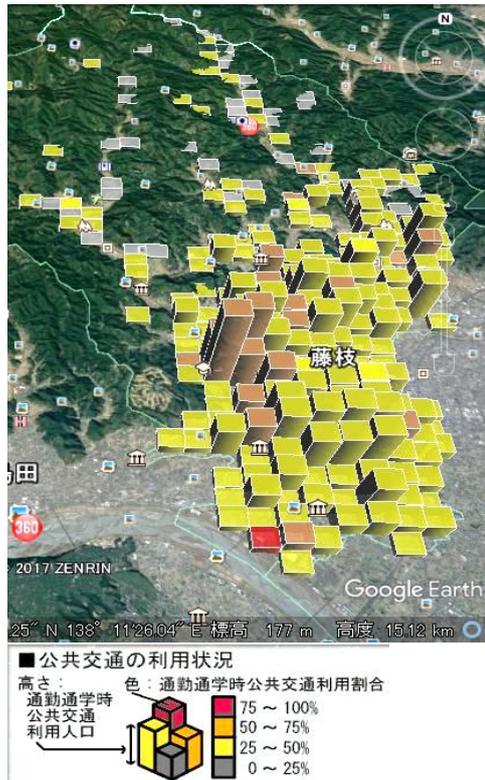
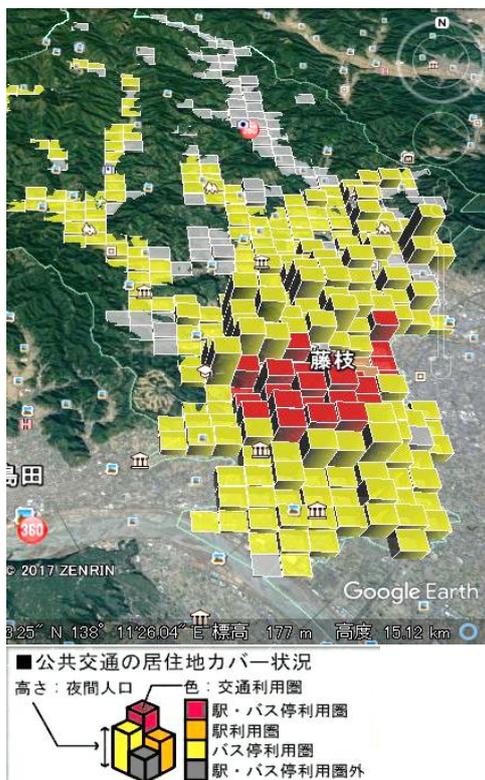


図3（左）：藤枝市の交通利用圏区分けと夜間人口の関係

図4（右）：藤枝市の通勤通学時公共交通利用人口とその割合

3. マスタープランの批評

1で紹介した本レポート対象のマスタープランについて、以下の点を指摘したい。

- ・公共交通機関が十分に機能しているか
- ・区域区分が適切か

まずは、1つ目の公共交通機関が十分に機能しているかという点について検討したい。2で述べたように、公共交通は藤枝市の全地域をカバーしているとは言い難い。鉄道に関しては市で変えることのできないことが多いので、ここではバスに焦点を当てて考えたい。

現在藤枝市を走っているバスは静岡鉄道の「しずてつジャストライン」のバス（以降、しずてつバス）と藤枝市による自主運行バスの2種類である。両者の路線図は図5 [5] の通りである。自主運行バスはしずてつバスに比べ路線数、運行数ともにはるかに下回っている。また、しずてつバスの中でもラッシュ時は10分に1本の割合でバスが来る路線もあれば、日に2本しか走らない路線も存在し、運行地域による差が顕著になっている。



図5：藤枝市周辺のバス路線図

ここで、藤枝市のマスタープランで提案されているものが以下の通りである。[6]

〈公共交通体系の整備〉

- ・バス利用促進に向けた啓発活動に努め、市街地の渋滞緩和、二酸化炭素の削減を図ります。
- ・JR 藤枝駅と富士山静岡空港を結ぶ路線や観光施設に誘導する路線など、誘客に向けたバス路線再編整備に取り組めます。

【具体的な施策】

- ・バス路線網の再編成、低床バス運行などによるバス運行環境の改善
- ・自主運行バスの充実
- ・新たな公共交通手段としてのタクシーなどの活用

公共交通が藤枝市全域をカバーするには現在の路線と本数では不可能であり、路線網の改善が望まれる。マスタープランを見ると、確かに具体的な施策の中にバス路線網の再編成が含まれているが、これは藤枝駅と富士山静岡空港のつながりを強めたり、藤枝市の観光施設に関係した路線を強化したりするだけであり、現在公共交通が十分に機能していない地域をカバーするためのものではない。これでは市の方針である交通弱者への対応が不十分ではないかと思われる。

現在乗客の減少からか、しずてつバスの運行数は一時期より低下したこともあり、ますます公共交通を利用する人が少なくなっていくという悪循環に陥っている。自主運行バスはしずてつバスの運行域ではない地域をカバーしているため乗車数は確保出来ているが、それでも本数は十分とは言えない。市として出来ることはしずてつバスと自主運行バスの連携による路線網の強化であると考え。具体的な案としては、まず藤枝市の中心及びその周辺地域に交通の拠点を設け、バスのターミナルとする。そして、しずてつバスがそれらのターミナル同士を結び付け、自主運行バスがターミナルと末端の地域を結び付けるという方法である。現在、自主運行バスは藤枝市の末端から藤枝駅までという比較的長い運行ルートを走っているため、本数を増やしにくいと考えられる。そこで、末端の地域から藤枝市の中央である藤枝駅よりは近い最寄りのターミナルまでと運行距離を縮めることでより多くのバスを走らせることができ、住民の利便性が高まることが期待できると思う。しずてつバスは元々多くのバスを管理運行することができるため、ターミナル同士を接続する役割を果たすことができる。現在しずてつバスには藤枝市を循環する路線が存在するが、それもまた市の中心部から隅々を回るため、必ずしも目的地へ直行できるとは限らないので利便性が高いとは言えず、また本数も少ない。そこで交通の拠点となるターミナルを結ぶ形で市を循環すれば必然的に市の中心地周辺を回ることになり、そこには2で述べたように、居住地区が多く存在するため、乗客数も多く確保でき、本数を増やしても支障がなくなると考えた。

またマスタープランに、バスの利用促進による交通渋滞の緩和、とあるが、しずてつバス及び自主運行バスの停留所は2車線道路の道路脇にあることが多く、ほとんどの停留所では停車スペースも存在しないためにバスがバス停に停車するたびに車道をふさぎ、渋滞の原因になっているケースも見られる。確かに自動車の代わりにバスを利用することで渋滞を防ぐことは可能だが、一方でバス自身が渋滞の原因になっているため、これも改善すべきである。バスの利用を促進する以上、市内の停留所、特に交通量の多い停留所にはバスの停車スペースを設けることが必要だと思う。

続いて、2つ目の区域区分の適性について検討したい。おおよその区域区分については現在のマスタープランに異論はないが、例えば葉梨川周辺のもと湿地だったような緩い地盤の地域を住宅区域に指定している点は賛成しかねる。この地域には現に比較的新しい

住宅街が存在しているが、緩い地盤は大きな規模の地震が発生した際に液状化現象を引き起こす可能性がある。また、そもそも地盤が緩いことが地震の揺れを増幅させることもある。このような土地は安く売買されることがあるが、近年発生が懸念される東海地震による被害を考えれば、市としては住宅用地ではなく田畑などの農業用地を指定するべきではなかったのかと思う。

4. 「都市構造可視化計画」サイトに関する意見

- ・道路状況（人や自動車などのトリップ量）のデータが一部の地域しか存在しないので、より多くの地域のデータがほしい。
- ・凡例が Google Earth を開かない限り表示されない。検索結果が出るページ上に凡例が表示されるようにしてほしい。
- ・一度サイトを閉じるたびに検索履歴が消えてしまうと不便なので、サイトを再び開いたとき、前回の検索履歴を残すようにしてほしい。
- ・経年変化を示してくれるデータについて、データ数が少ないため変化が数十年単位で飛び飛びのものである。もう少しデータを増やして、より細かい期間での変化を知りたい。

5. 参考

- [1] ~ [4] : <https://mieruka.city/> より作成
- [5] http://www.aba-shizuoka.or.jp/central_navi/transfer/c_bus04.html より
- [6] 藤枝市 都市計画マスタープラン 本編 40 頁 より抜粋