
3. 基本方針及び対象エリアの設定

3.1. 位置・地勢

3.1.1. 位置

○沼津市は、静岡県の東部に位置し、東京から 100km 圏に属しており、東京駅から東海道新幹線で約 1 時間 10 分の距離にある。

○市の東側は三島市・長泉町・清水町・函南町、西側は富士市、南側は伊豆の国市・伊豆市に接しており、面積は 186.82km²である。

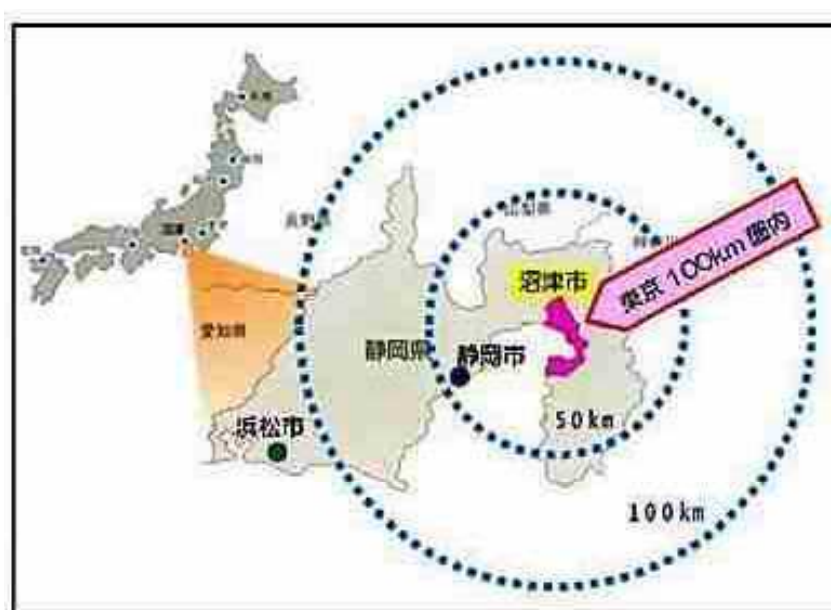


図 3-1 沼津市の位置

3.1.2. 地形

○沼津駅を中心とした鉄道沿線地域は平坦である一方、北部や南部などは標高が高くなっている。

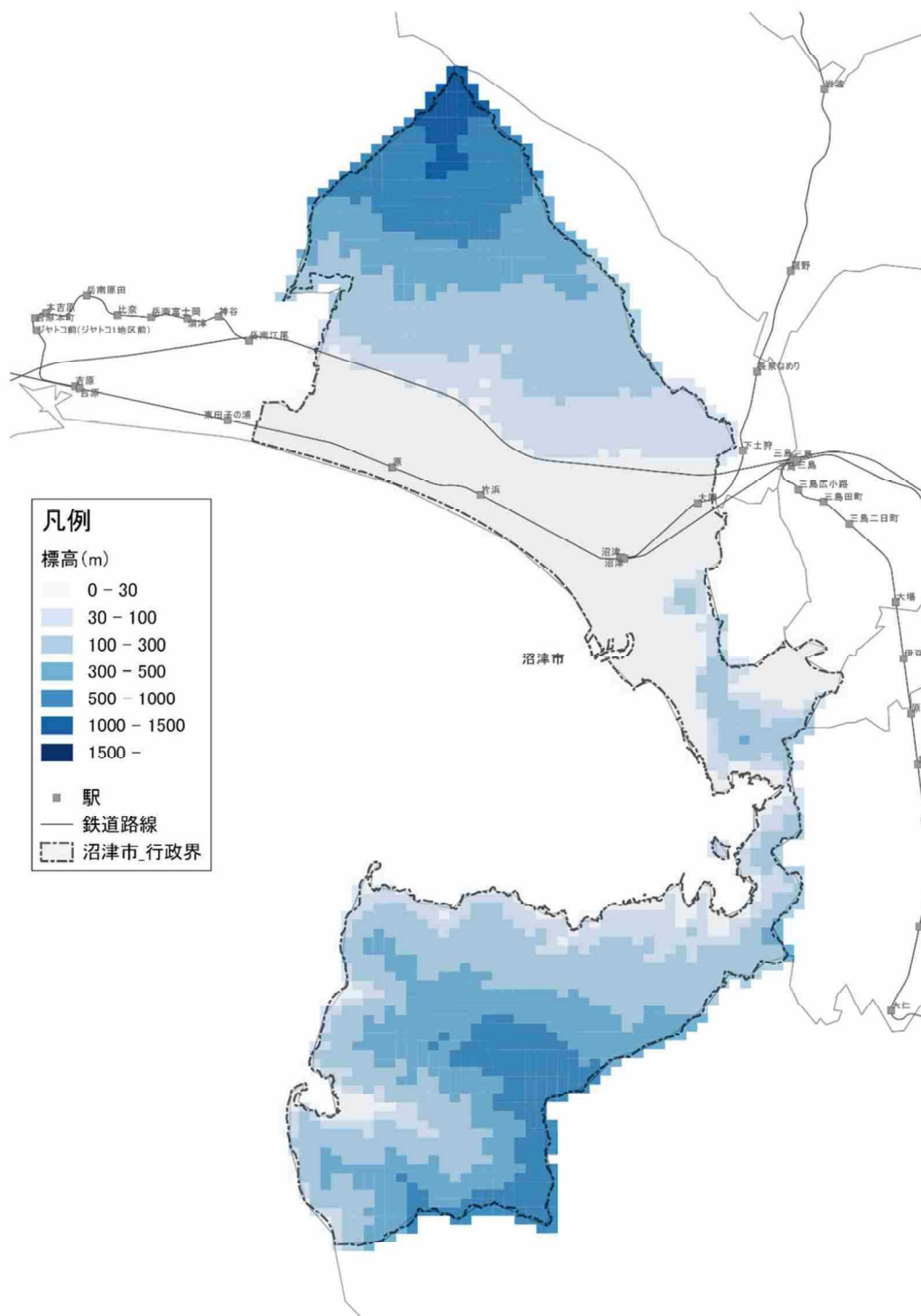


図 3-2 沼津市の地形

出典：国土数値情報

3.1.3. 土地利用

○鉄道沿線地域に市街地が形成され、公共公益施設用地や住宅地など都市的な土地利用がなされている。

○一方で、南部は山林や農地が多くなっている。

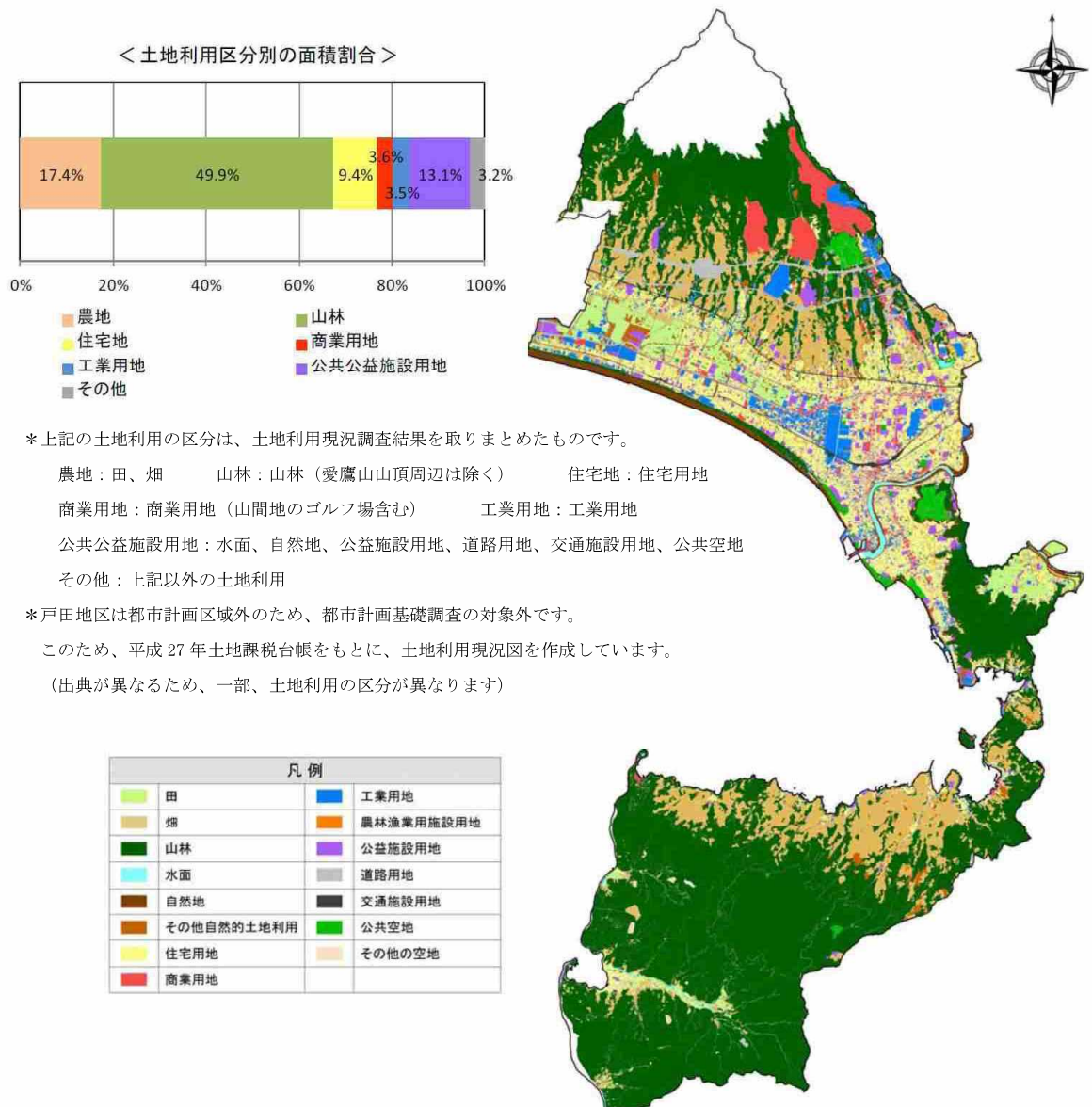


図 3-3 土地利用現況図

出典：第2次沼津市都市計画マスタープラン

3.2. 人口・施設分布

3.2.1. 人口の推移

○年少（14 歳以下）、生産年齢（15～64 歳）、老年（65 歳以上）の3区分による人口推移（2020 年以降は国立社会保障・人口問題研究所による推計）をみると、沼津市の 2015 年（平成 27 年）の生産年齢人口割合は 59.2%、老年人口は 29.3%で、静岡県全体での割合（59.3%、27.8%）より老年人口の割合が高い。

○沼津市では 1995 年（平成 7 年）以降生産年齢人口の減少が続き、今後も総人口の動向とほぼ並行して減少が続くと見込まれている。

○一方、老年人口は 2025 年まで増加し、その後は概ね横ばいで推移するが、総人口が減少するため、結果として老年人口割合は上昇が続く。2045 年には生産年齢人口割合が 47.9%まで低下、老年人口は 44.2%まで上昇すると見込まれている。

表 3-1 年齢 3 区分別人口と高齢化率の推移

（単位：人）

年	総人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年少人口割合	生産年齢人口割合	老年人口割合
1985	215,343	46,273	148,735	20,335	21.5%	69.1%	9.4%
1990	216,160	39,079	152,700	24,381	18.1%	70.6%	11.3%
1995	216,470	34,276	151,792	30,402	15.8%	70.1%	14.0%
2000	211,532	30,885	144,228	36,419	14.6%	68.2%	17.2%
2005	208,000	28,224	136,574	43,202	13.6%	65.6%	20.8%
2010	202,221	25,911	126,489	49,821	12.8%	62.5%	24.6%
2015	195,633	22,395	115,888	57,350	11.4%	59.2%	29.3%
2020	187,027	19,254	107,530	60,243	10.3%	57.5%	32.2%
2025	177,377	16,389	100,648	60,340	9.2%	56.7%	34.0%
2030	166,985	14,554	92,264	60,167	8.7%	55.3%	36.0%
2035	156,164	12,991	82,792	60,381	8.3%	53.0%	38.7%
2040	145,086	11,804	71,994	61,288	8.1%	49.6%	42.2%
2045	134,052	10,664	64,162	59,226	8.0%	47.9%	44.2%

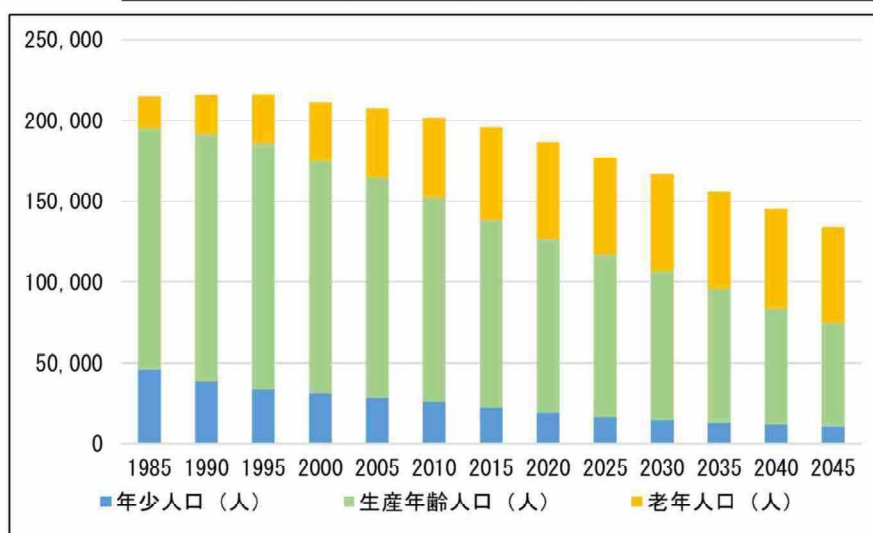


図 3-4 年齢 3 区分別人口の推移

資料：「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（いずれも外国人人口含む。）

3.2.2. 夜間人口密度

○夜間人口密度は、沼津駅周辺の市街地、他の鉄道駅近傍地域で高くなっている。

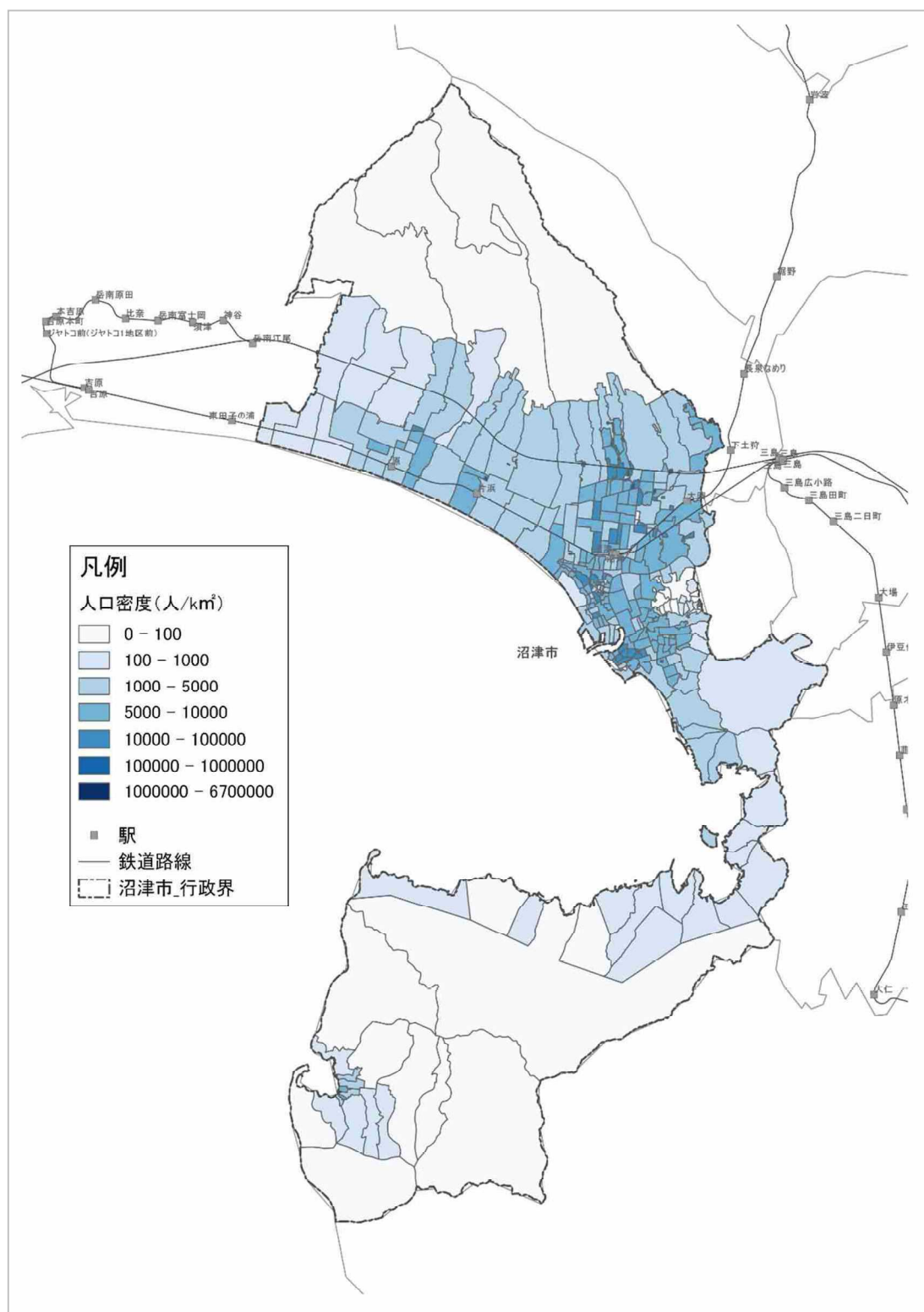


図 3-5 夜間人口密度

資料：平成 22 年 国勢調査

3.2.3. 従業人口密度

○従業人口密度は、夜間人口密度と概ね同じ傾向であるが、沼津駅周辺地域で特に高くなっている。

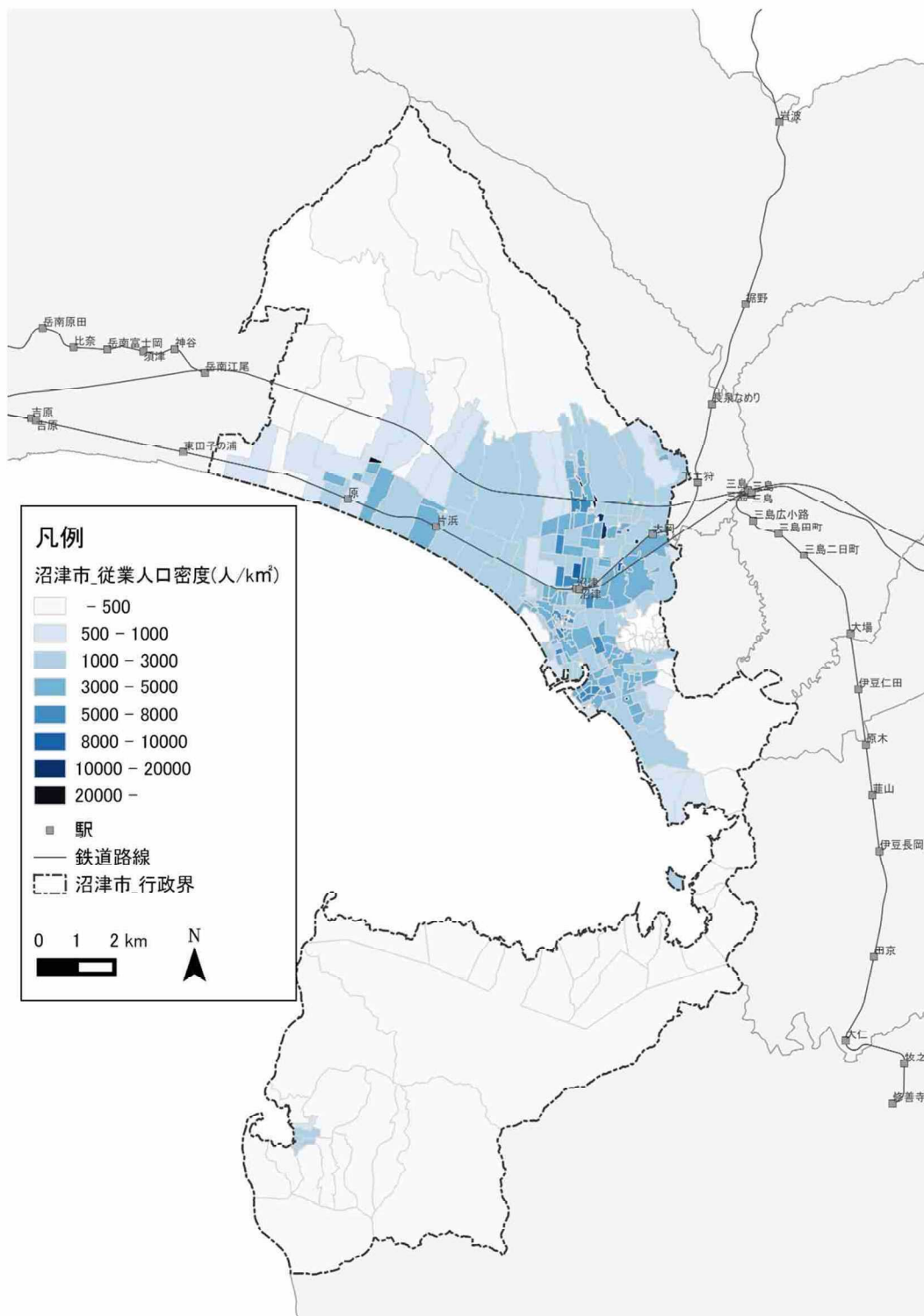


図 3-6 従業人口密度

資料：平成 22 年 国勢調査

3.2.4. 人口集中地区（DID 地区）の推移

○人口集中地区は、長期的に面積が拡大する一方で人口密度は減少傾向にあり、徐々に都市の拡散が進行している。



図 3-7 人口集中地区の推移

出典：第2次沼津市都市計画マスタープラン

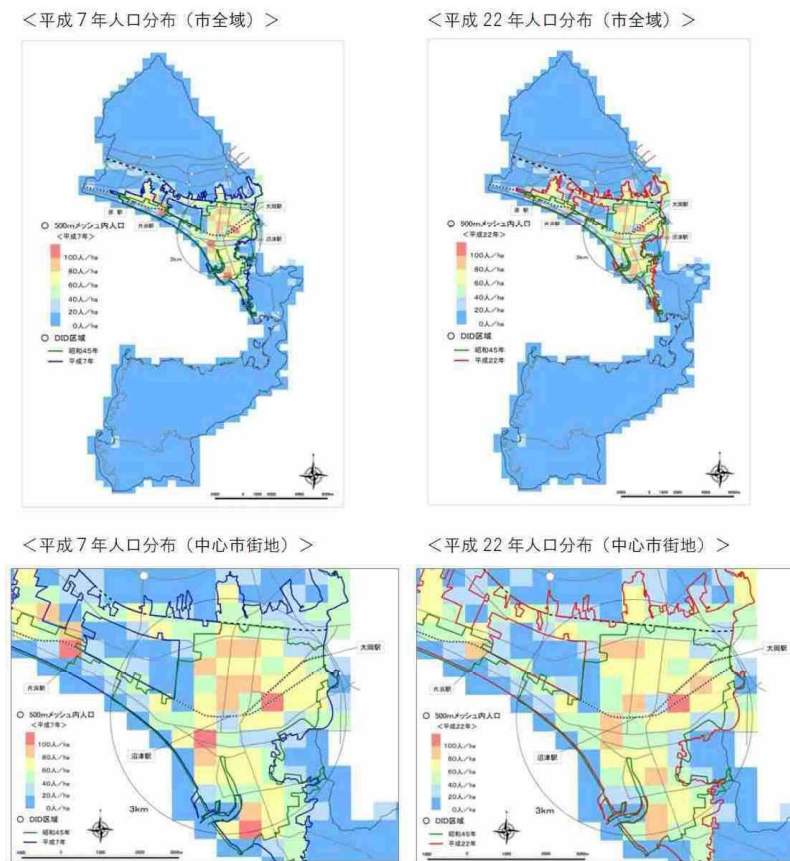


図 3-8 人口集中地区の推移

出典：第2次沼津市都市計画マスタープラン

【人口集中地区】

人口密度が 1 平方キロメートルあたり 4,000 人以上の基本単位区が互いに隣接して人口が 5,000 人以上となる地区

3.2.5. 日常施設分布

○行政施設、病院、商業施設等の主要な日常施設は、沼津駅周辺の市街地に集積している。

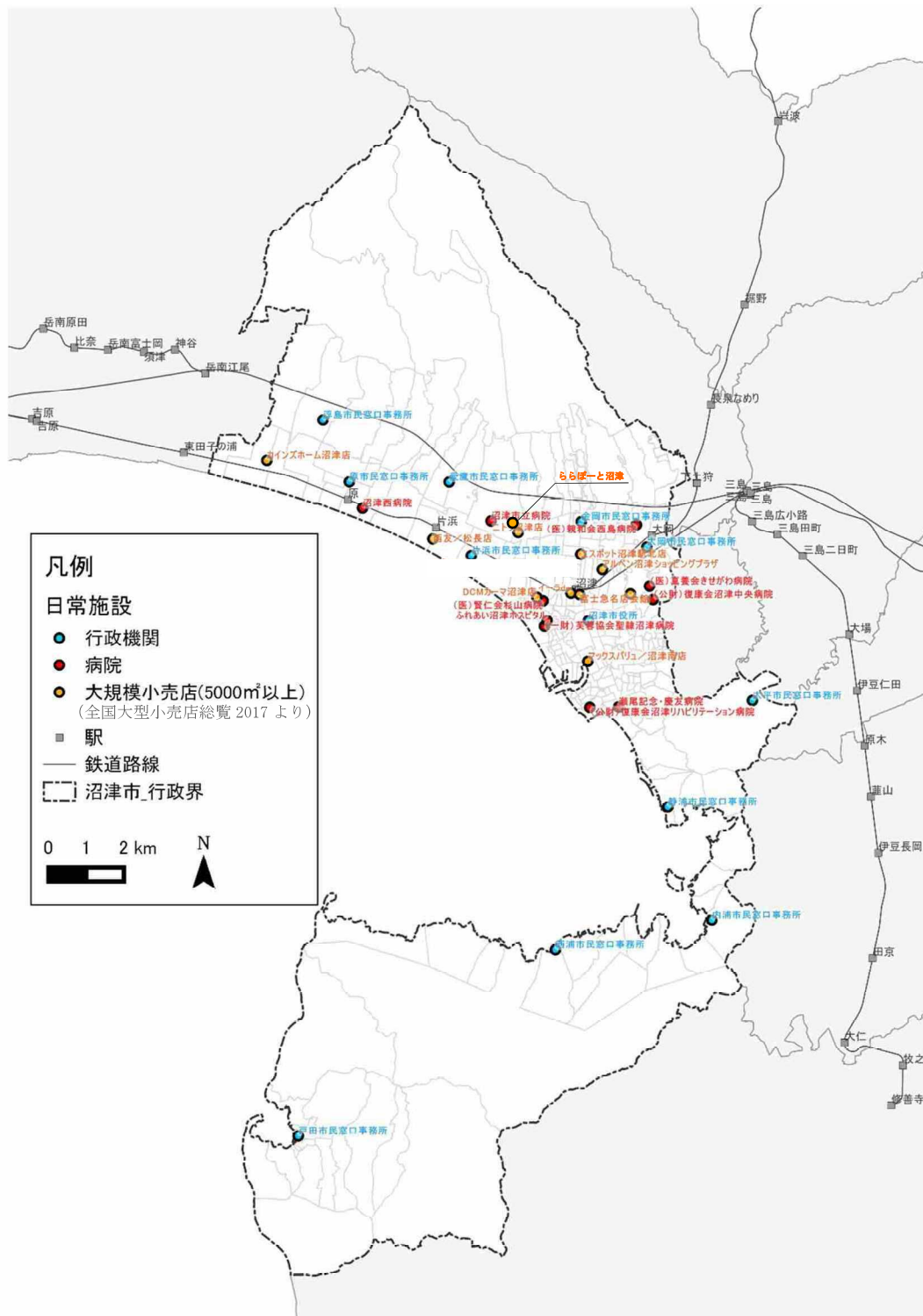


図 3-9 主要日常施設分布

資料：国土数値情報

3.2.6. 学校（高校以上）分布

〇市内の高校（高専含む）は、沼津駅から3km程度の圏内に集積しており、特に沼津駅の北側に多い。

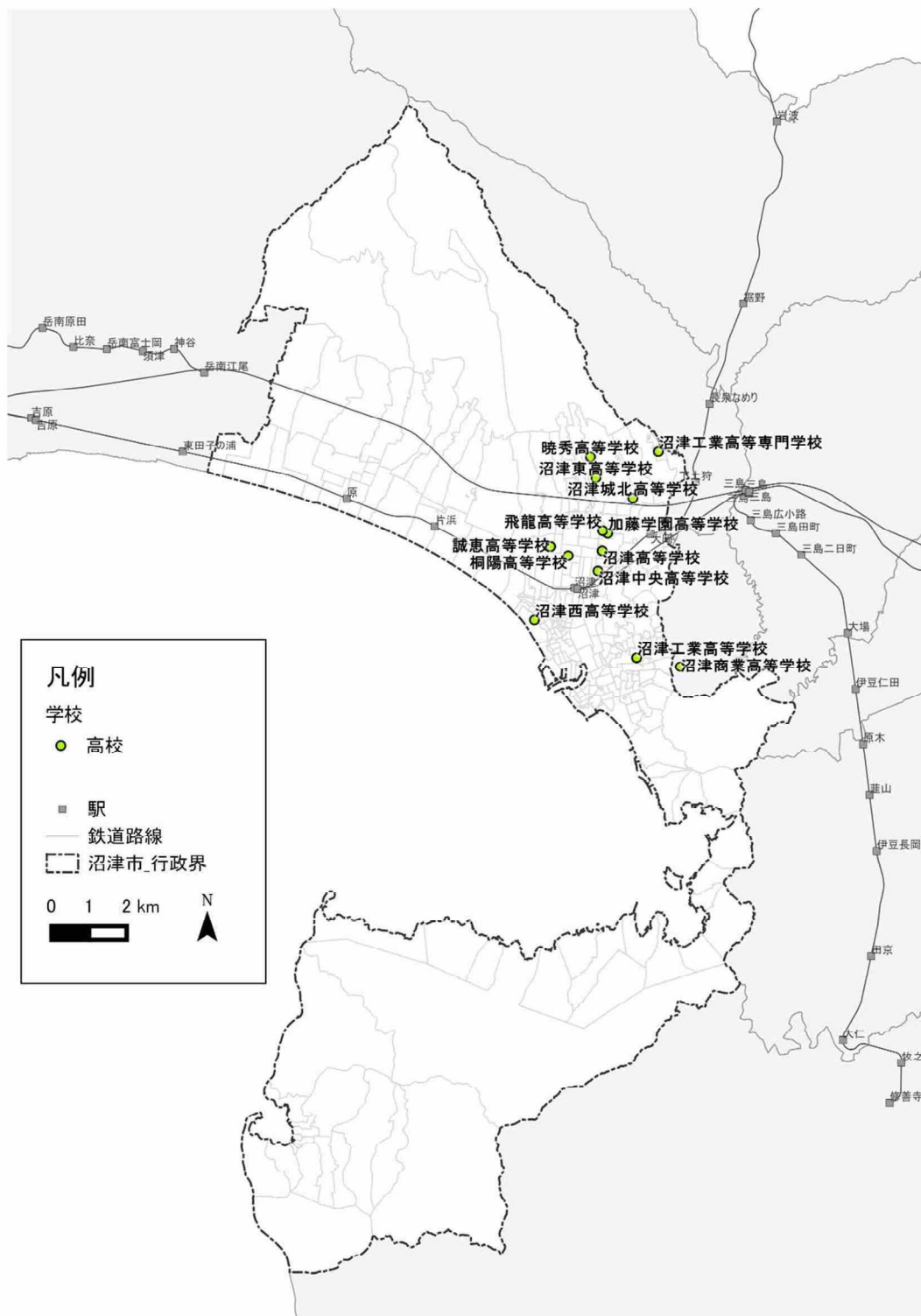


図 3-10 学校（高校以上）の分布

資料：国土数値情報

3.2.7. 観光交流施設分布

- 観光交流客数の多い施設は、沼津駅周辺の市街地に多く立地している。
- 南部においても「三浦（静浦・内浦・西浦）地域」の海岸線沿いなどに立地している。

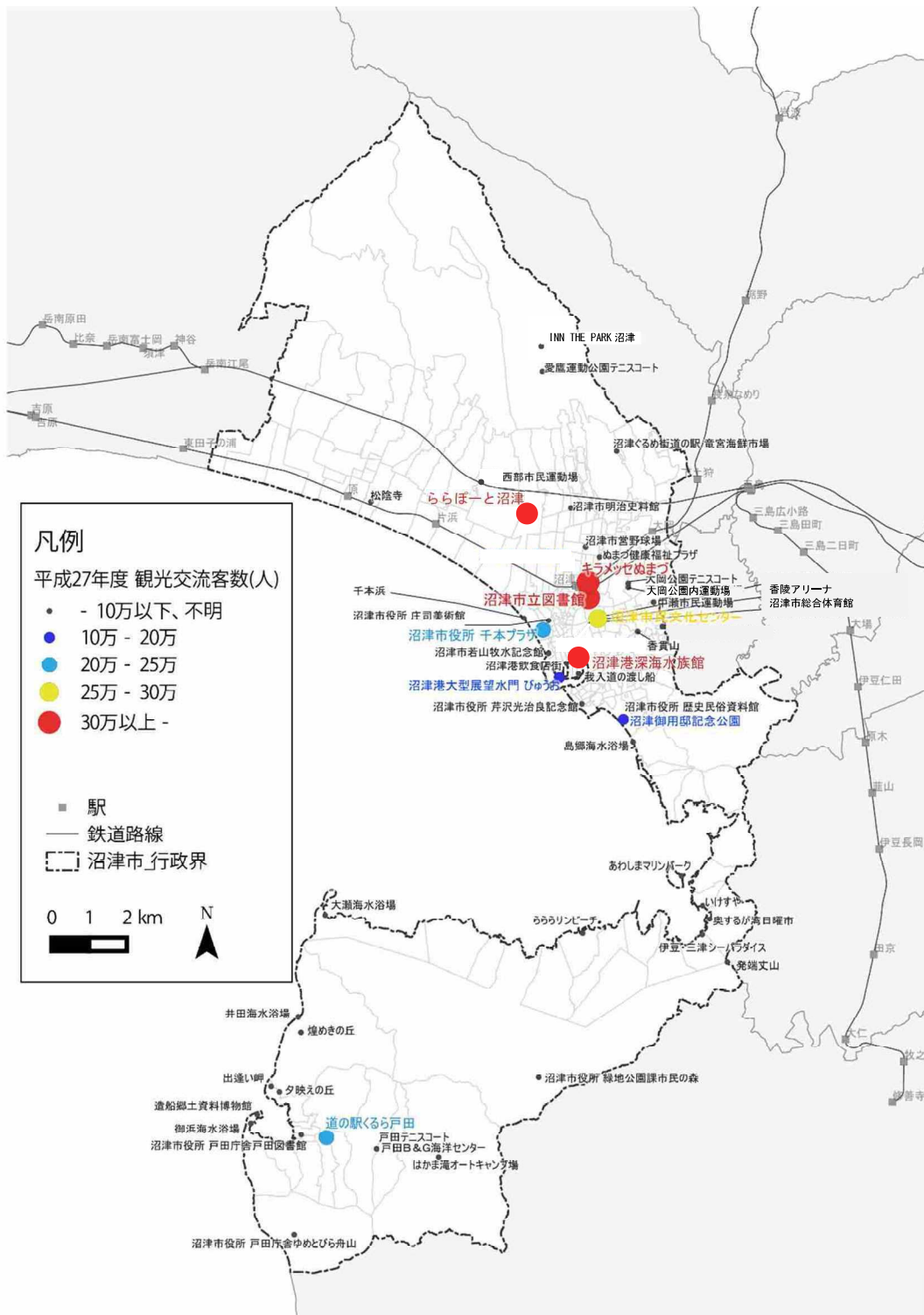


図 3-11 観光交流施設分布

資料：沼津市

3.3. 交通基盤

3.3.1. 広域交通網（高速道路・鉄道）

○東名高速・新東名高速道路、国道 1 号、東海道本線等を有し、首都圏をはじめとした広域からのアクセス利便性が高い。

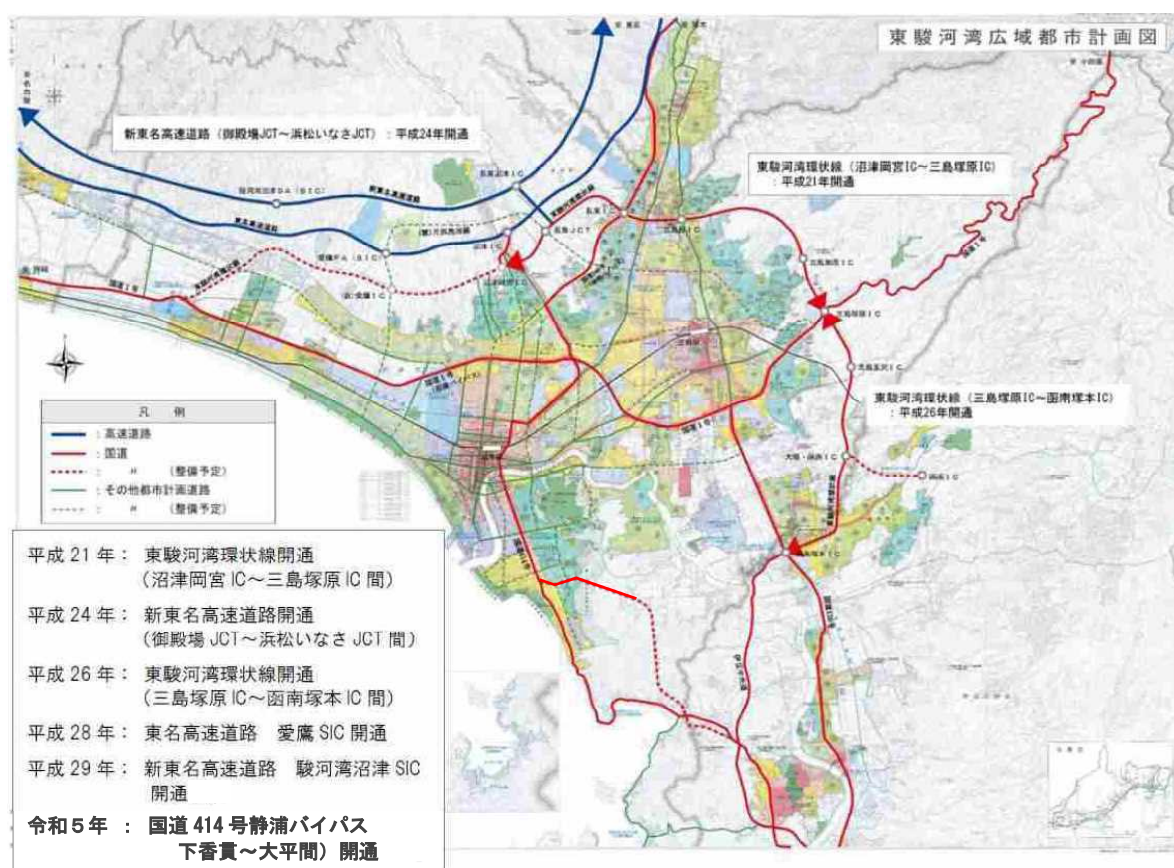


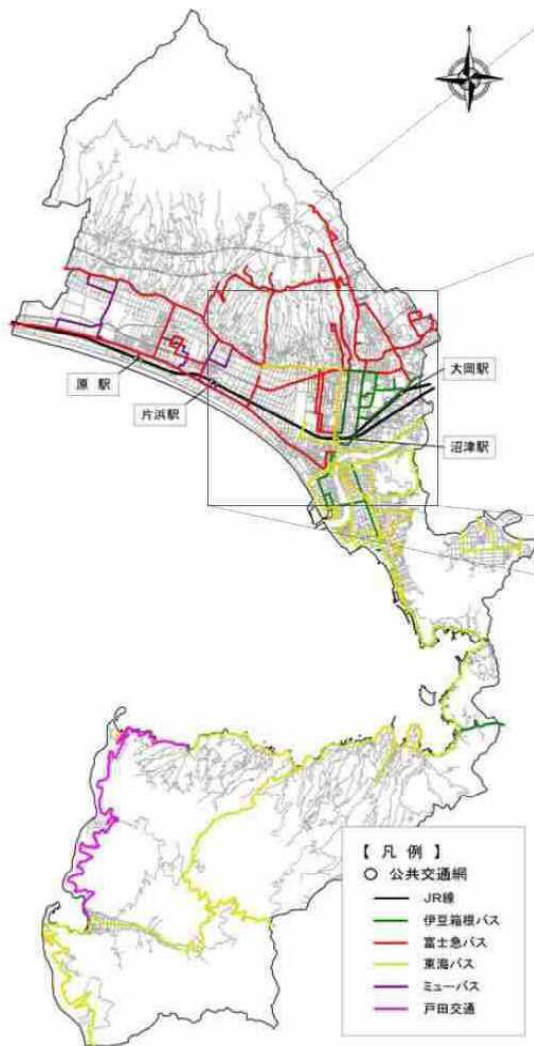
図 3-12 広域交通基盤

出典：第 2 次沼津市都市計画マスタープラン

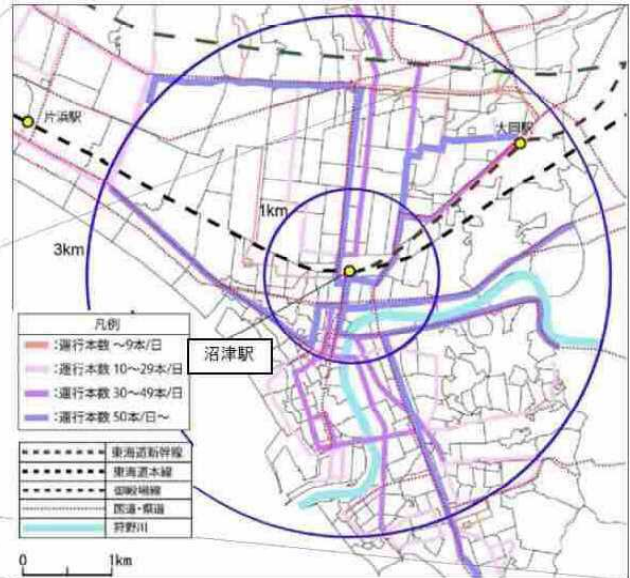
3.3.2. 公共交通網

○バス路線は沼津駅を中心に構成されているものの、市街地においても路線の空白及び運行頻度が低い地域がある。

■市全域公共交通網図



■沼津駅周辺バス路線運行状況図（平日）



着目点

○ バス路線網は、多くの路線で沼津駅を起点に運行されています。

図 3-13 公共交通

出典：第2次沼津市都市計画マスタープラン

3.3.3. 道路

(1) 自動車交通量

- 一般道路では、国道 1 号の交通量が 4 万台/12 時間以上と突出しているほか、市街地では 1 万台～3 万台の道路が多い。
- 一方、南部ではすべての路線が 1 万台未満である。

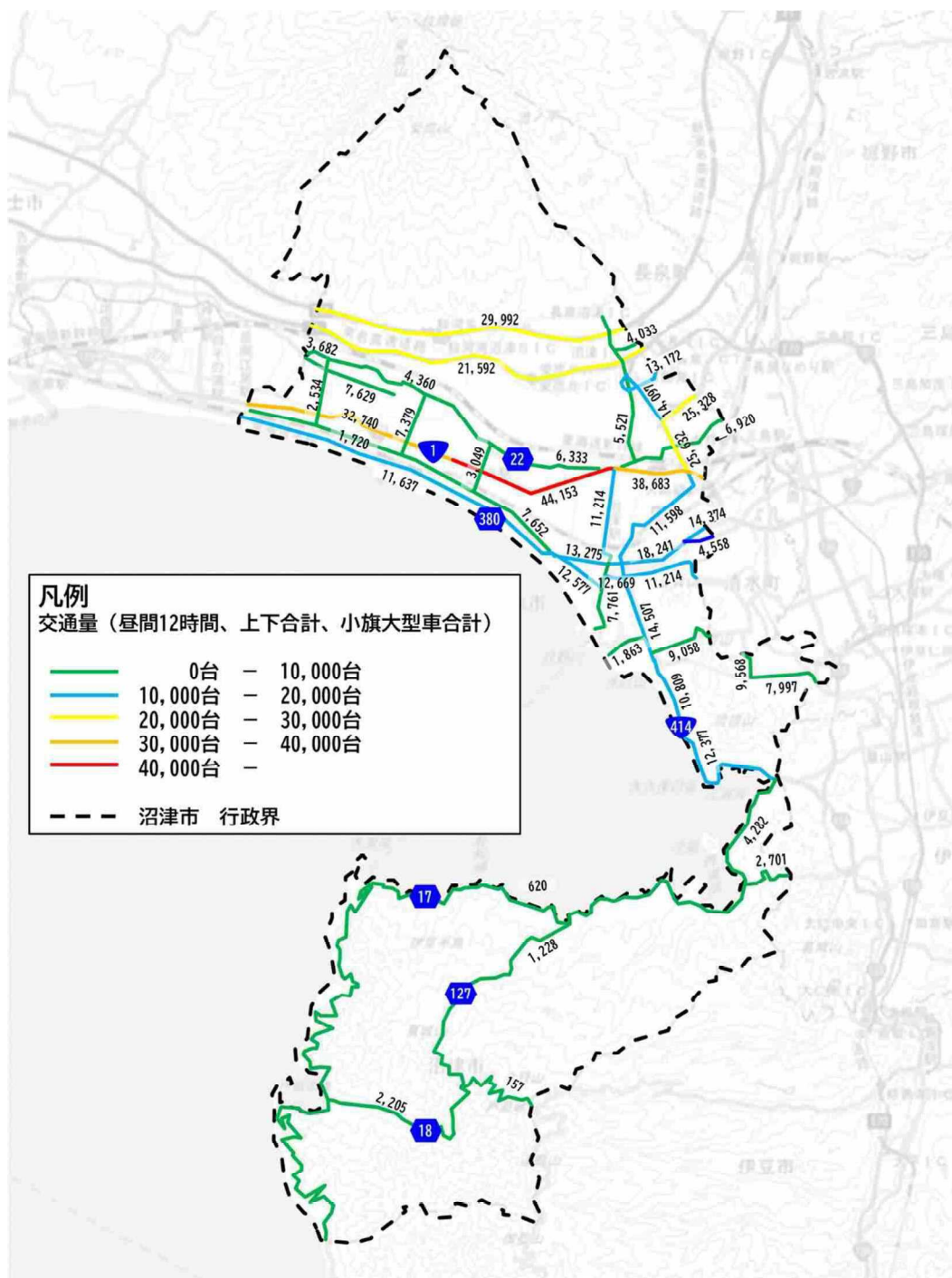


図 3-14 自動車交通量

資料：平成 27 年度道路交通センサス

(2) 道路混雑度

○国道1号、国道414号、県道22号線、県道380号線など、市街地の主要幹線道路では慢性的な渋滞が発生している。

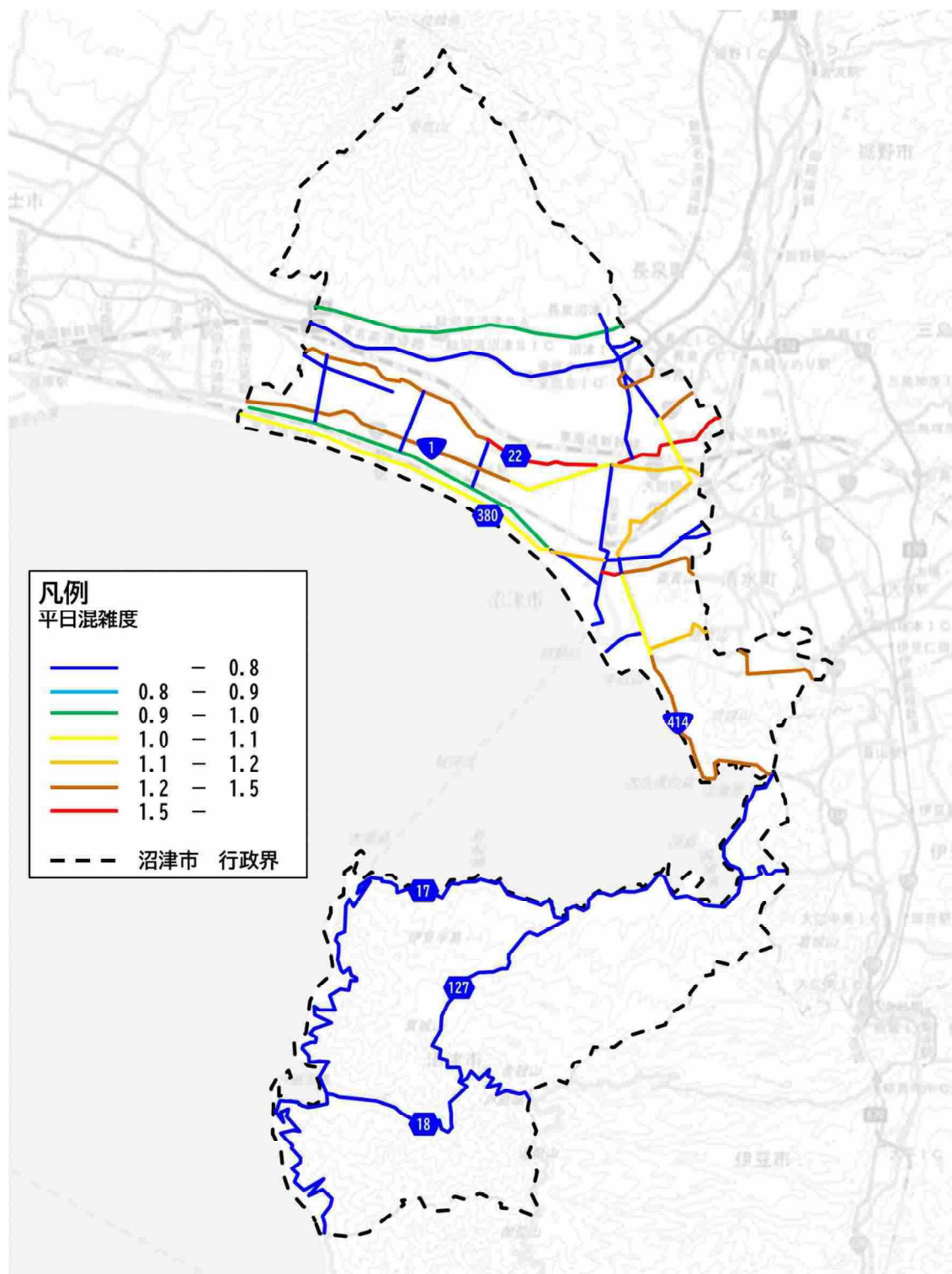


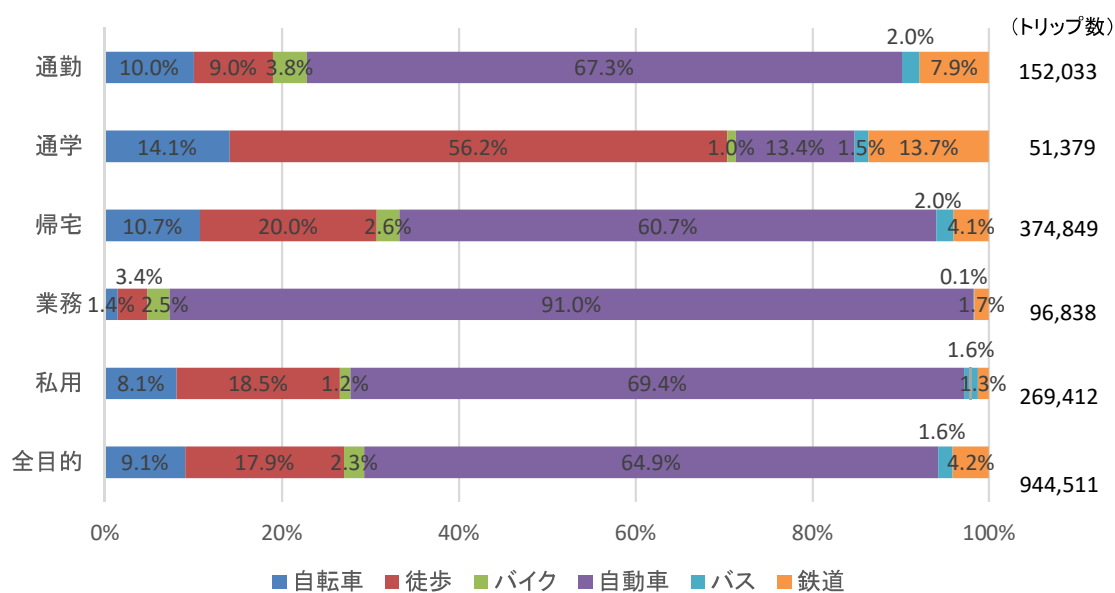
図 3-15 道路混雑度

資料：平成 27 年度道路交通センサス

3.4. 人の動き

3.4.1. 代表交通手段別分担率

- 沼津市における代表交通手段分担率は、全目的で自転車が9.1%、自動車が64.9%となっている。
- 目的別に見ると、自転車分担率は通学で高い一方、自動車分担率は業務で高い傾向にある。
- 自転車利用の目的構成は、帰宅を除くと私用が26%と最も多く、次いで通勤が18%、通学が9%を占める。



出典：第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H27）

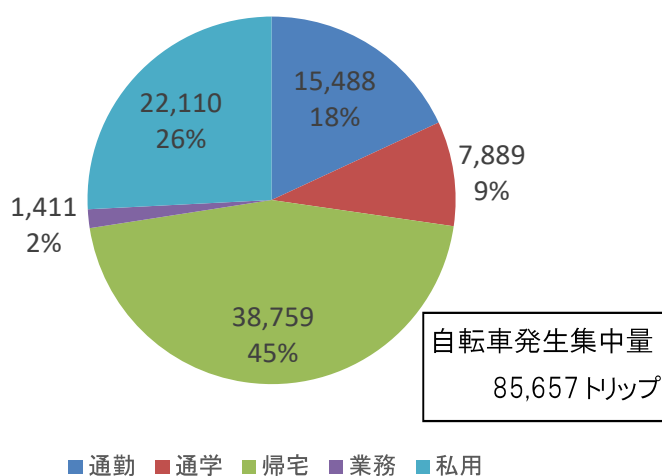


図 3-17 沼津市における自転車利用の目的構成

出典：第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H27）

3.4.2. 都市圏全体との自転車分担率の比較

○沼津市の代表交通手段自転車分担率を周辺市町と比較すると、すべての目的で高い傾向にある。

○沼津市の自転車分担率が高い要因として、中心部周辺の平坦な地域に人口や主要施設が集積し、自転車の発生集中量や分担率が高いと考えられる（P13,14 参照）。

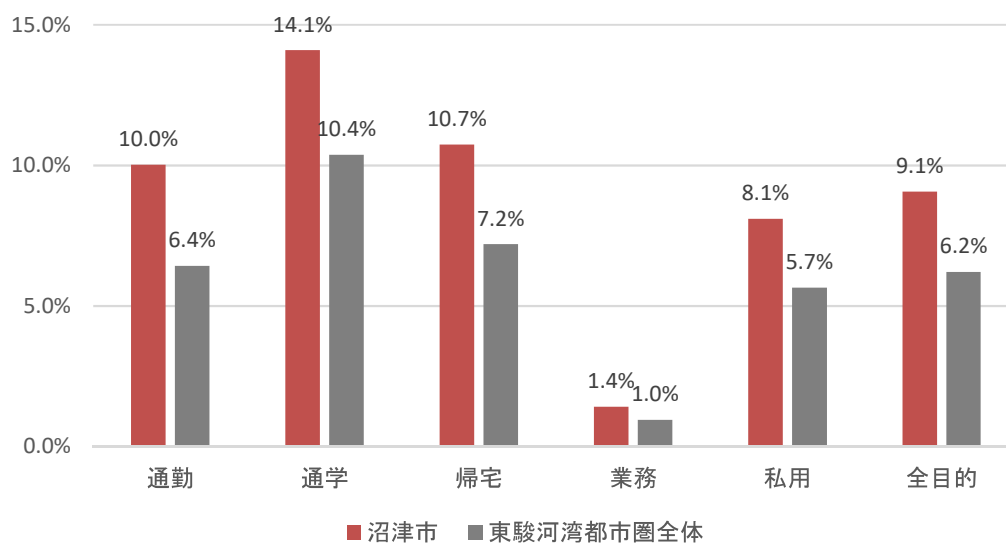


図 3-18 沼津市の目的別自転車分担率と周辺市町との比較

出典：第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H27）

3.4.3. 他都市との自動車分担率の比較

○沼津市の代表交通手段自動車分担率を全国の同規模都市と比較すると概ね同等であり、自動車への依存度が高くなっている。

移動の交通手段別構成比

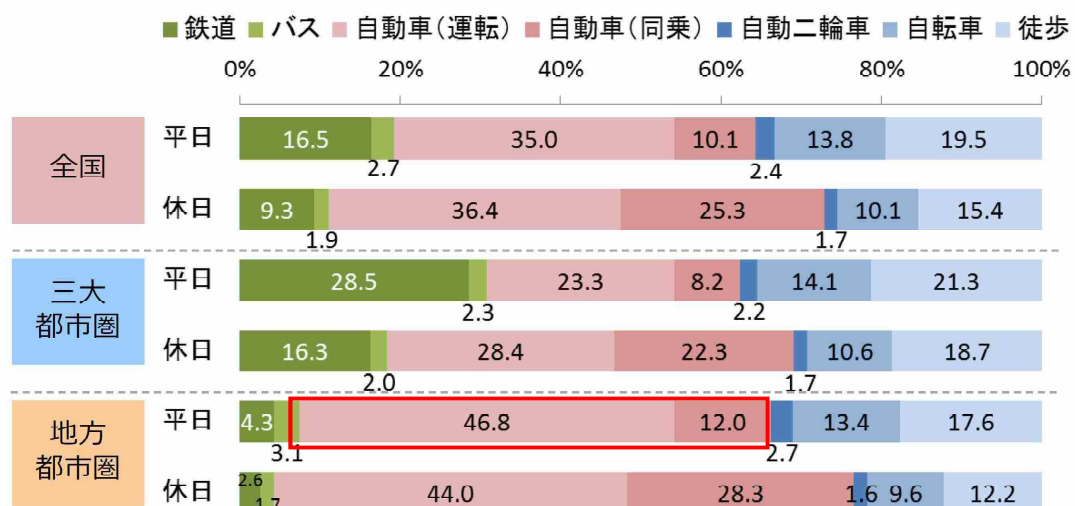


図 3-19 全国の同規模都市における代表交通手段別分担率

出典：平成 27 年全国都市交通特性調査

3.4.4. 地域別の代表交通手段別分担率

- 地域別の交通手段別分担率を見ると、中心部周辺において、トリップ数が多く、自転車分担率も高くなっている。
- これは、人口・施設が集積していることに加え、平坦で自転車が利用しやすい地形などが要因として考えられる。
- 一方で、自動車分担率は中心部周辺においても約 6 割と高くなっている。

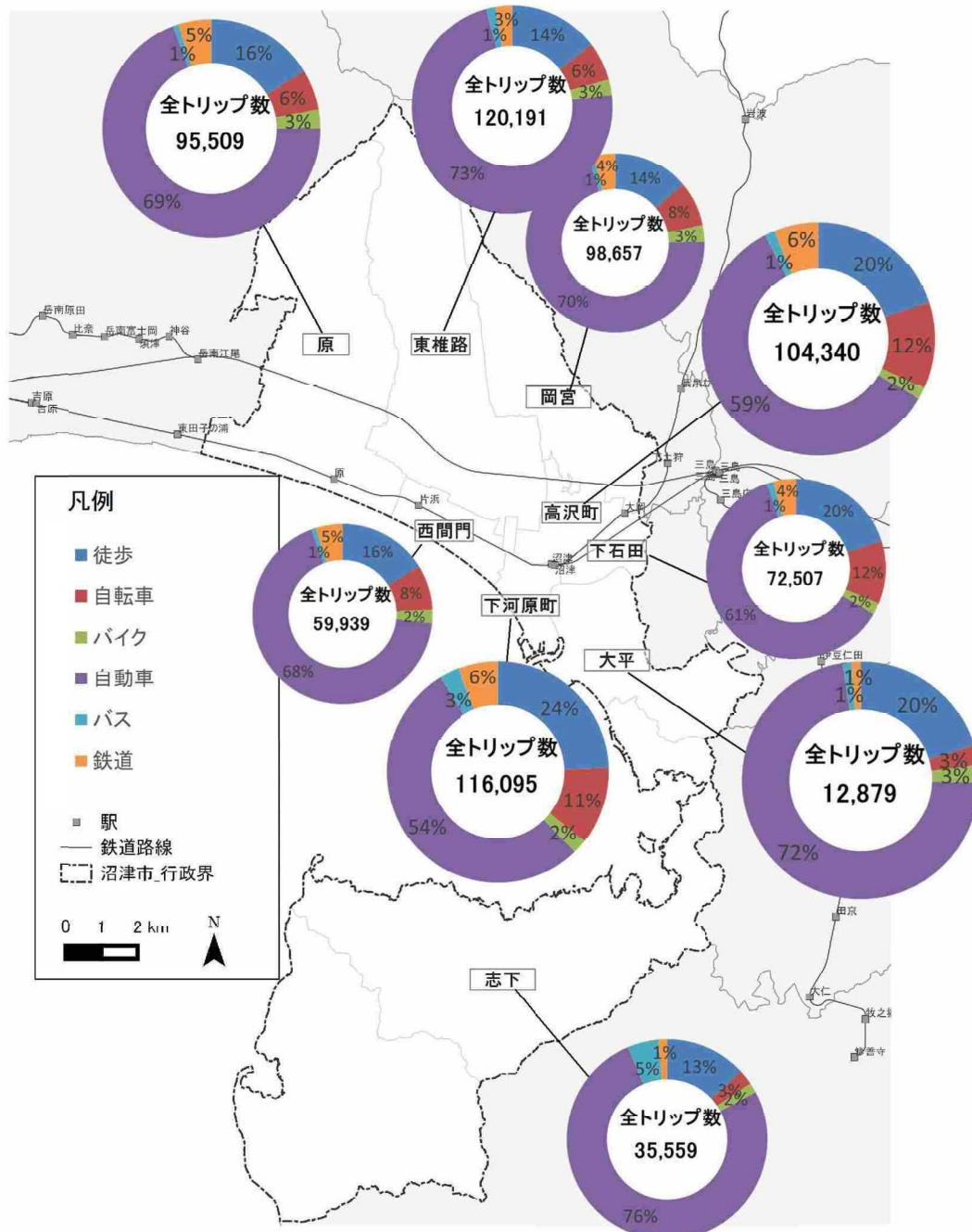


図 3-20 地域別の交通手段別分担率

出典：第 3 回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査 (H27)

3.4.5. 地域別の自転車発生集中交通量（代表交通手段）

○地域別の自転車発生集中交通量では、中心部及び周辺地域で多くなっている。
○こうした地域が沼津市全体の自転車分担率を引き上げていると推察される。

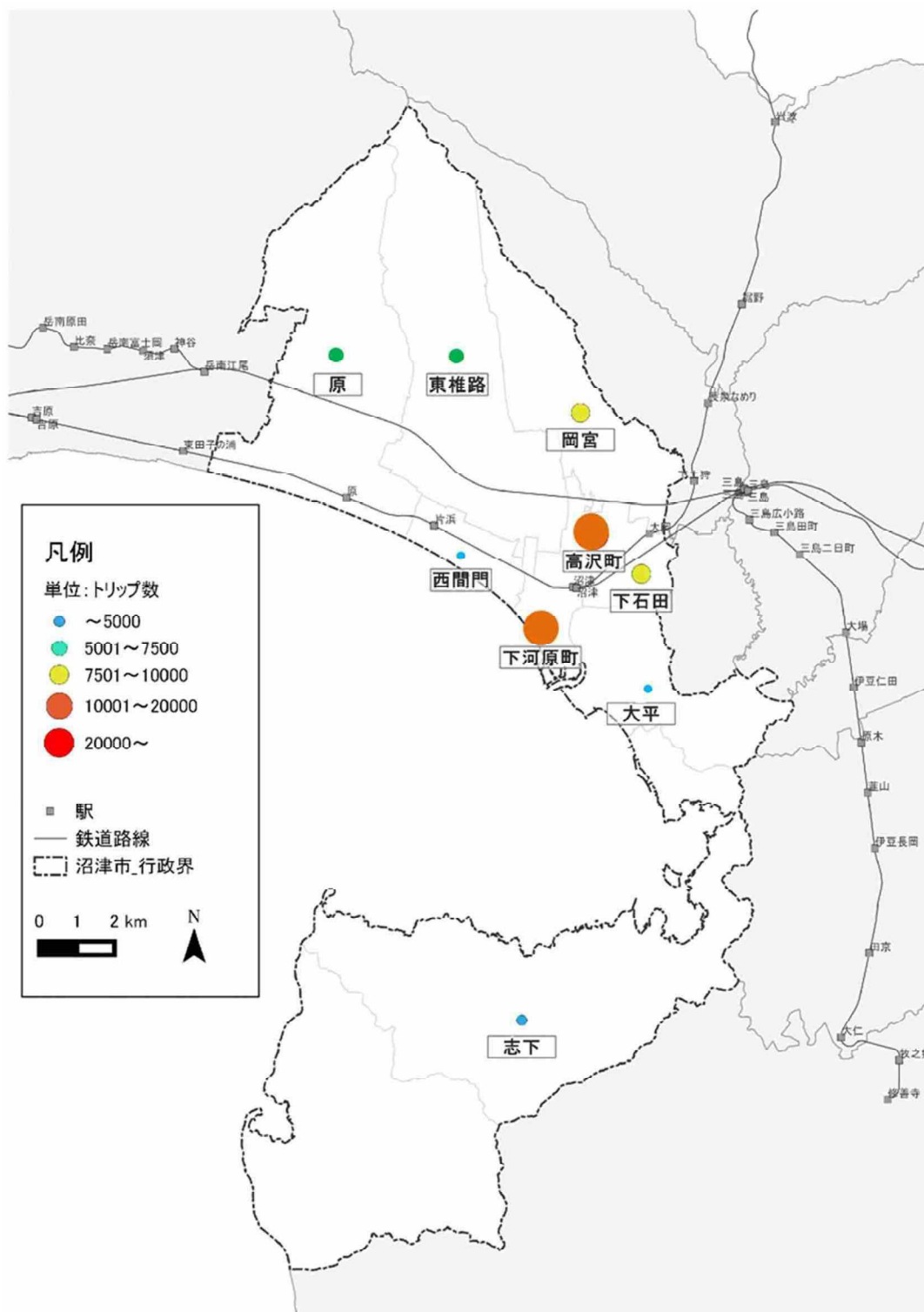


図 3-21 地区別自転車発生集中交通量

出典：第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H27）

3.4.6. 代表交通手段別の所要時間分布

○代表交通手段が自転車トリップの所要時間は6～10分（1～2km程度）の短距離帯が最も多くなっている。

○一方、自動車も同様に6～10分が最も多く、この距離帯では自動車より自転車の所要時間が短いとされることから、自転車への転換可能性が高いトリップが一定数存在すると思われる。

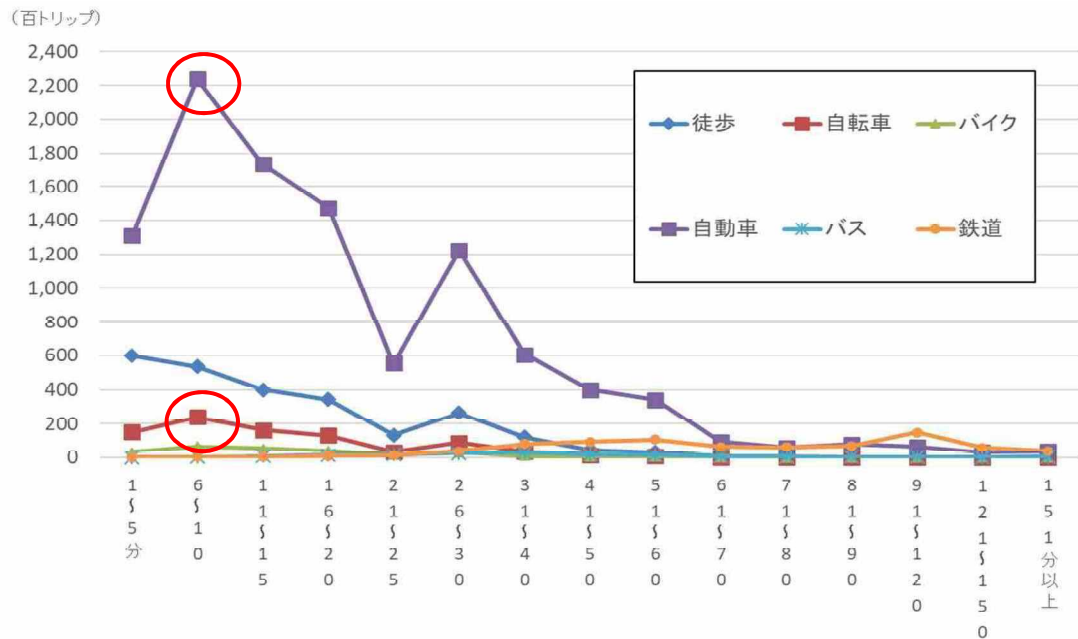


図 3-22 代表交通手段別所要時間別トリップ数（都市圏全体）

出典：第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H27）

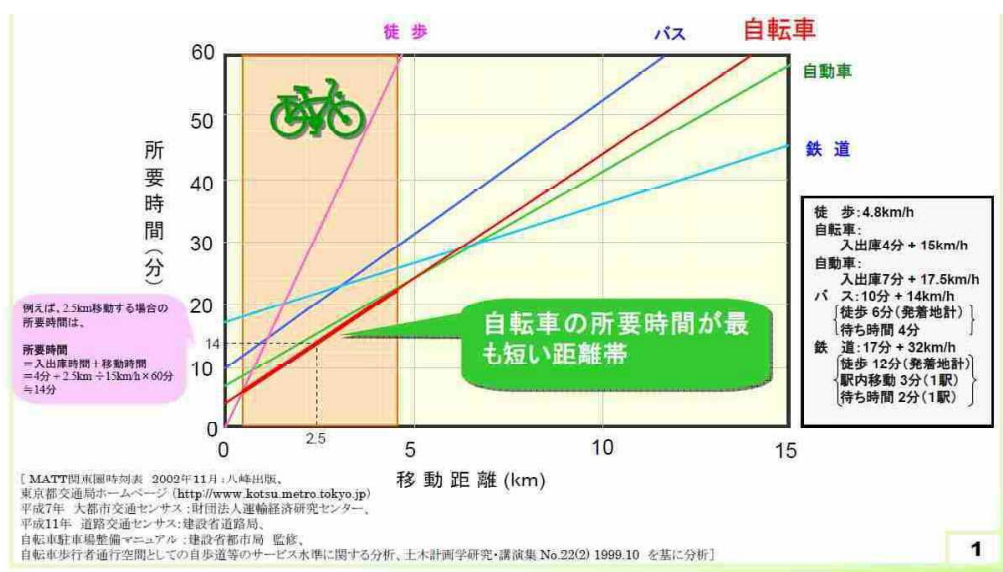


図 3-23 距離帯別の交通手段別所要時間の比較

出典：国土交通省 新たな自転車の利用環境を考える懇談会資料（H19）

3.4.7. 他市町との人の動き

(1) 昼夜間人口比率

- 沼津市の昼夜間人口比率は 107.9 と県内主要都市（人口 10 万人以上）では最も高い。
- 他市町からの通勤・通学者数は、約 41,000 人程度存在する。
- 一方、他市町への通勤・通学者数は約 27,000 人程度存在する。

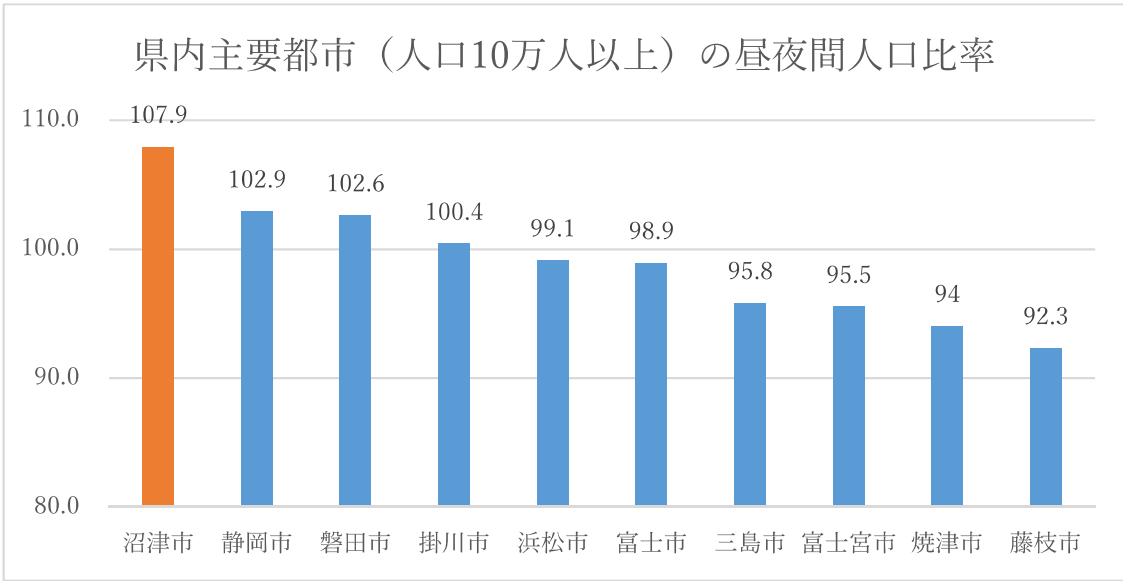


図 3-24 県内主要都市（人口 10 万人以上）の昼夜間人口比率

表 3-2 沼津市の昼夜間人口および他市町との流動人口

夜間人口	昼間人口	昼夜間人口比率	常住地ベース 他市町への 通勤・通学者数	従業・通学地ベース 他市町からの 通勤・通学者数
189,386	204,356	107.9	26,771	41,320

出典：国勢調査（令和 2 年）

(2) 市町別の通勤・通学流動

- 他市町との通勤・通学流動では、三島市・富士市をはじめ、鉄道で直結する近隣市町間が多い。
- 常住地ベース（沼津市から）では、三島市、富士市、清水町、長泉町、裾野市がそれぞれ概ね 3,000 人以上と多い。
- 従業地・通学地ベース（沼津市へ）では、上記の 5 市町が同じく概ね 3,000 人以上と多い。
- 計画策定前、策定後においても同様の傾向である。

表 3-3 他市町との流動（通勤・通学）

常住地ベース（沼津市から他市町へ）

平成22年 通勤・通学			令和2年 通勤・通学		
市町村	トリップ数		市町村	トリップ数	
1 三島市	5,252		1 三島市	4,630	
2 富士市	4,296		2 富士市	4,076	
3 清水町	3,620		3 清水町	3,142	
4 長泉町	3,125		4 長泉町	3,023	
5 裾野市	2,950		5 裾野市	2,358	
6 静岡市	1,825		6 静岡市	1,707	
7 御殿場市	1,601		7 御殿場市	1,393	
8 伊豆の国市	1,380		8 伊豆の国市	1,339	
9 函南町	678		9 特別区部	949	
10 伊豆市	399		10 函南町	686	
11 富士宮市	358		11 熱海市	364	
12 熱海市	353		12 富士宮市	356	
13 横浜市	350		13 伊東市	329	
14 千代田区	196		14 横浜市	297	
15 港区	183		15 小田原市	189	
16 小田原市	147		16 伊東市	101	
17 品川区	143		17 小山町	100	
18 伊東市	142		18 箱根町	75	
19 小山町	106		19 浜松市	70	
20 中央区	99		20 厚木市	67	

従業地・通学地ベース（他市町から沼津市へ）

平成22年 通勤・通学			令和2年 通勤・通学		
市町村	トリップ数		市町村	トリップ数	
1 三島市	8,305		1 三島市	7,956	
2 富士市	7,209		2 富士市	6,519	
3 長泉町	4,962		3 長泉町	4,811	
4 清水町	4,891		4 清水町	4,612	
5 裾野市	3,452		5 裾野市	3,281	
6 伊豆の国市	2,656		6 伊豆の国市	2,525	
7 函南町	2,428		7 函南町	2,202	
8 御殿場市	2,156		8 静岡市	1,960	
9 静岡市	2,071		9 御殿場市	1,883	
10 富士宮市	1,260		10 富士宮市	1,144	
11 伊豆市	962		11 伊豆市	693	
12 熱海市	535		12 伊東市	510	
13 伊東市	530		13 熱海市	387	
14 小山市	186		14 小山町	248	
15 横浜市	177		15 横浜市	198	
16 小田原市	172		16 小田原市	171	
17 藤枝市	167		17 特別区部	132	
18 焼津市	120		18 焼津市	123	
19 小山町	80		19 藤枝市	123	
20 湯河原市	64		20 浜松市	106	

（※上位 20 位までを表示） 資料：国勢調査（平成 22 年、令和 2 年）



図 3-25 静岡県内の市町村の位置

出典：静岡県ホームページ

(3) 他市町との通勤・通学流動における代表交通手段

- 他市町との通勤・通学流動における代表交通手段では、鉄道が2割強、自家用車が6割強であり、自家用車への依存度が圧倒的に高い。
- 国道1号や中心市街地周辺等の混雑状況を踏まえると、自動車から公共交通等の多様な移動手段の確保に向けた取り組みが必要である。

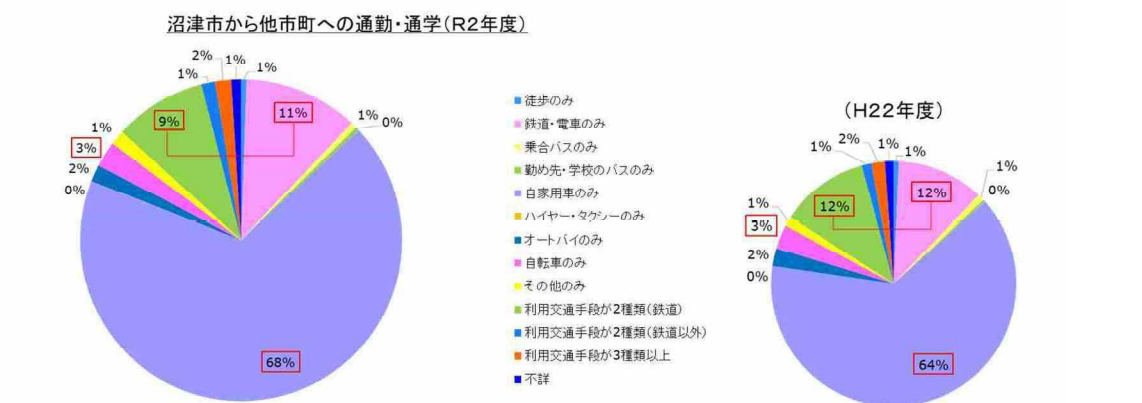


図 3-26 常住地ベース（沼津市から他市町への通勤・通学）の代表交通手段分担率

資料：国勢調査（平成22年、令和2年）

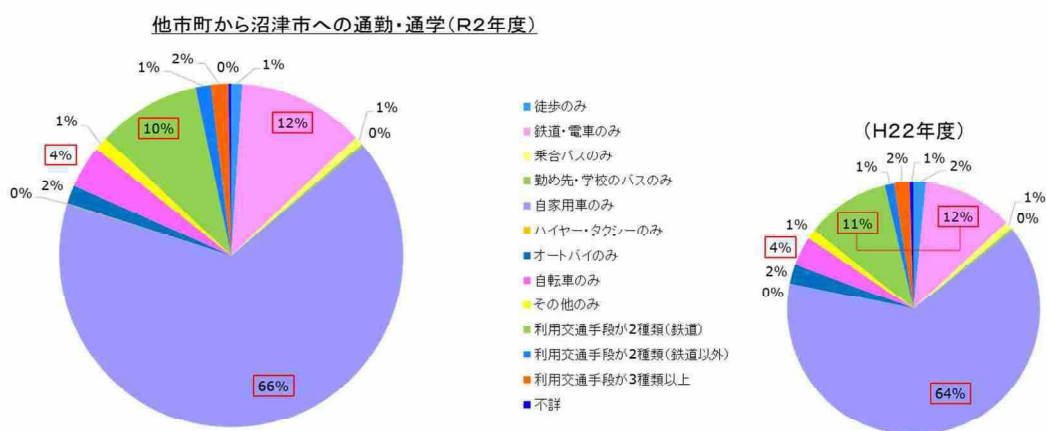


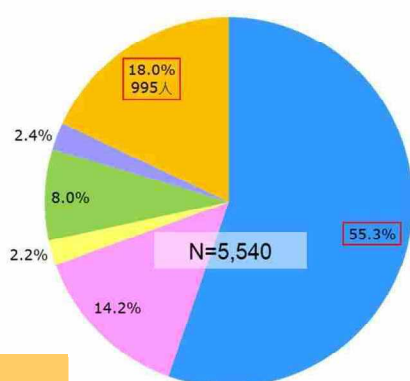
図 3-27 従業・通学地ベース（他市町から沼津市への通勤・通学）の代表交通手段分担率

資料：国勢調査（平成22年、令和2年）

(4) 他市町との通勤・通学流動における鉄道端末交通手段

○他市町との流動における鉄道利用者の端末交通手段の内、常住地ベース、従業・通学地ベースで自転車を交通手段とする分担率を計画策定前後で比較すると、いずれも鉄道・電車に次いで2番目の約2割を占めている。

沼津市から他市町への通勤・通学(R2年度)

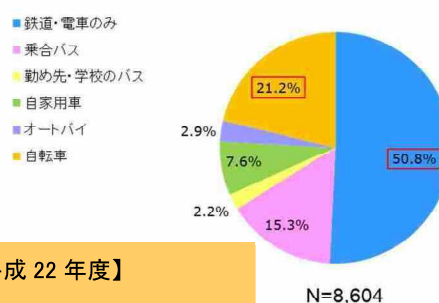


【令和2年度】

自転車のトリップ数: 995

分担率: 18.0%

(H22年度)



【平成 22 年度】

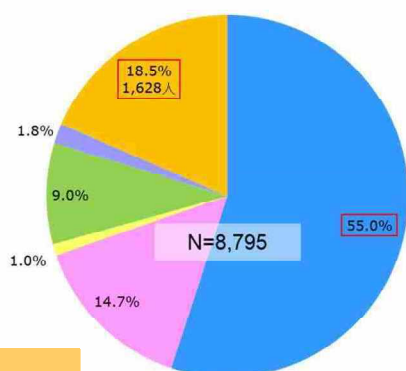
自転車のトリップ数: 1,824

分担率: 21.2%

図 3-28 常住地ベース（沼津市から他市町への通勤・通学）の鉄道端末分担率

資料：国勢調査（平成 22 年、令和 2 年）

他市町から沼津市への通勤・通学(R2年度)

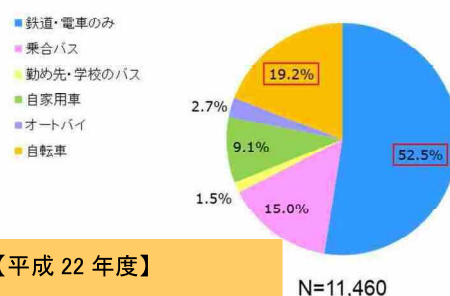


【令和2年度】

自転車のトリップ数: 1,628

分担率: 18.5%

(H22年度)



【平成 22 年度】

自転車のトリップ数: 2,198

分担率: 19.2%

図 3-29 従業・通学地ベース（他市町から沼津市への通勤・通学）の鉄道端末分担率

資料：国勢調査（平成 22 年、令和 2 年）

(5) 他市町との流動における鉄道端末交通自転車分担率の比較

○県内の主要都市における鉄道端末交通自転車分担率を比較すると、沼津市は常住地ベース（1.2%）、従業・通学地ベースは（2.0%）と県内で上位となっている。

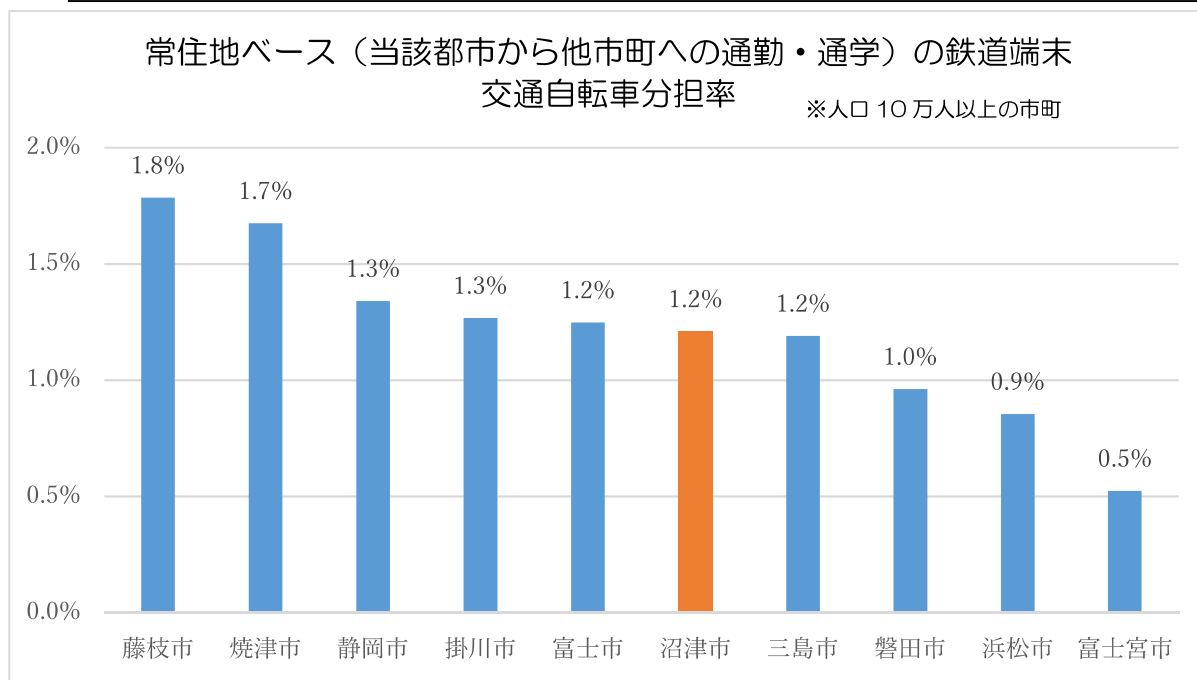


図 3-30 常住地ベース（当該都市から他市町への通勤・通学）の鉄道端末交通自転車分担率

資料：国勢調査（令和 2 年）

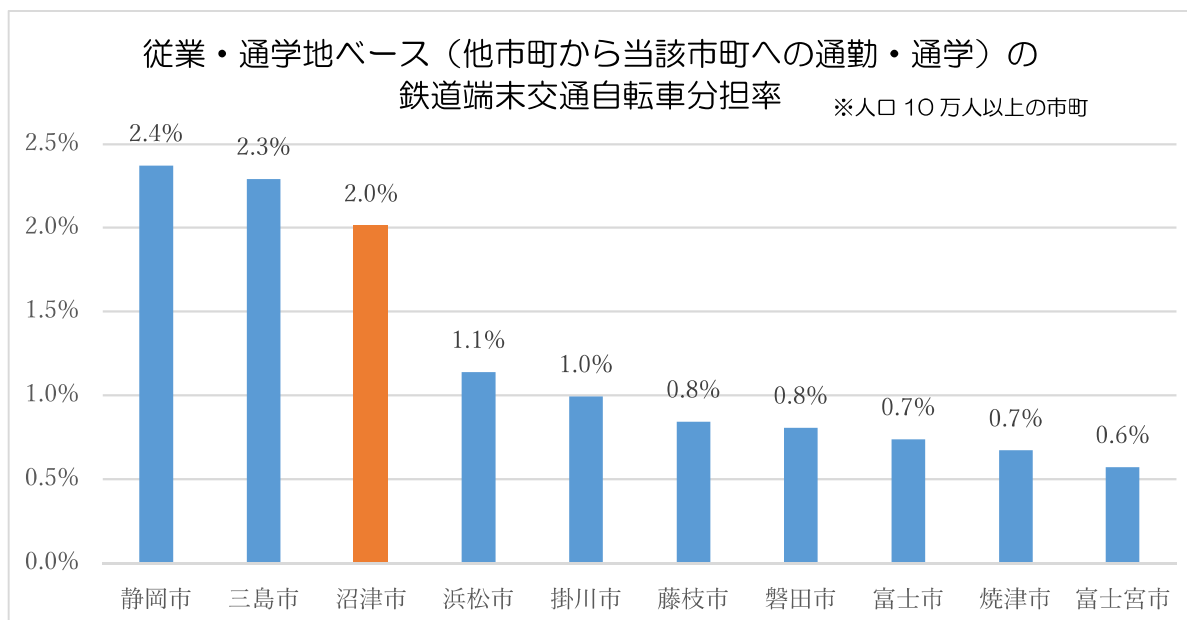


図 3-31 従業・通学地ベース（他市町から当該都市への通勤・通学）の鉄道端末交通自転車分担率

資料：国勢調査（令和 2 年）

(6) 沼津駅における鉄道端末交通手段別所要時間分布

- 沼津駅における鉄道端末交通自転車利用者の所要時間は、15 分以下が約 7 割を占め、駅から 2～3km 程度の居住者及び、通勤・通学者等が多いと推察される。
- 一方、沼津駅では自転車よりも自動車アクセスの方が多く、送迎等による自動車利用も一定数存在すると見込まれる。

表 3-4 JR 沼津駅（東海道線）における交通手段別アクセス時間分布

(トリップ/日)							
所要時間(分)	徒歩	自転車	バイク	自動車	バス	鉄道	全手段
1～5	1,328	212	38	465	64	2,969	5,076
6～10	1,471	527	69	993	395	3,241	6,696
11～15	973	443	117	490	200	1,086	3,309
16～20	499	266	0	308	284	729	2,086
21～25	112	48	0	132	110	278	680
26～30	194	82	0	89	111	290	766
31～40	15	31	0	0	31	786	863
41～50	24	0	0	19	0	719	762
51～60	0	0	0	0	12	943	955
61～70	0	0	0	0	0	116	116
71～80	0	0	0	0	0	79	79
81～90	0	0	0	17	0	29	46
91～120	0	0	0	0	0	61	61
121～150	0	0	0	0	0	62	62
151～	0	0	0	0	33	0	33
計	4,616	1,609	224	2,513	1,240	11,388	21,590

自転車:15 分以下で約 7 割

自動車:15 分以下で約 8 割

資料：第 2 回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H16）

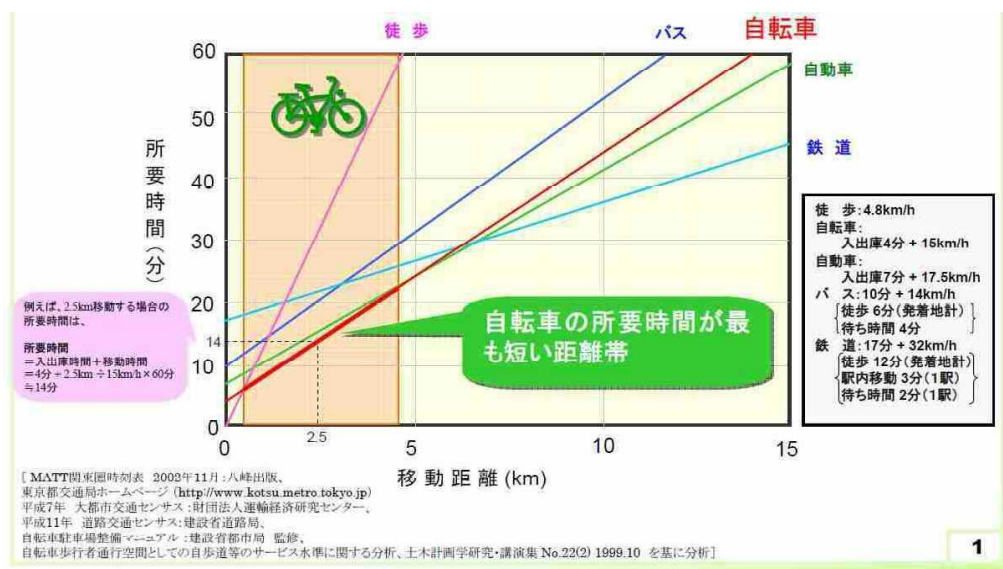


図 3-32 距離帯別の交通手段別所要時間の比較

出典：国土交通省 新たな自転車の利用環境を考える懇談会資料（H19）

(7) 高齢者に関する人の動き

1) 高齢者の代表交通手段別分担率

○沼津市における高齢者の代表交通手段別分担率は、自動車が65.5%を占める一方、自転車は7.4%に留まっている。

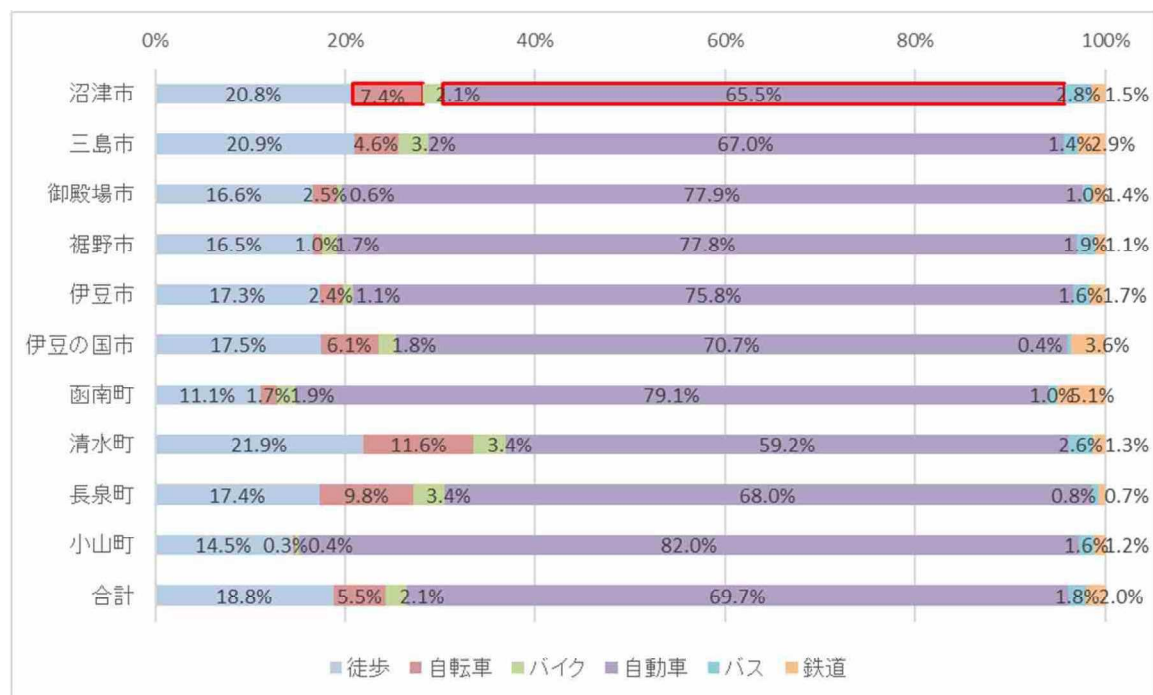


図 3-33 高齢者の交通手段別分担率

出典：第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H27）

2) 高齢者の運転免許保有別外出率

○高齢者の免許保有有無別の外出率を見ると、高齢者は、自動車を運転できないと外出が抑制される傾向にある。

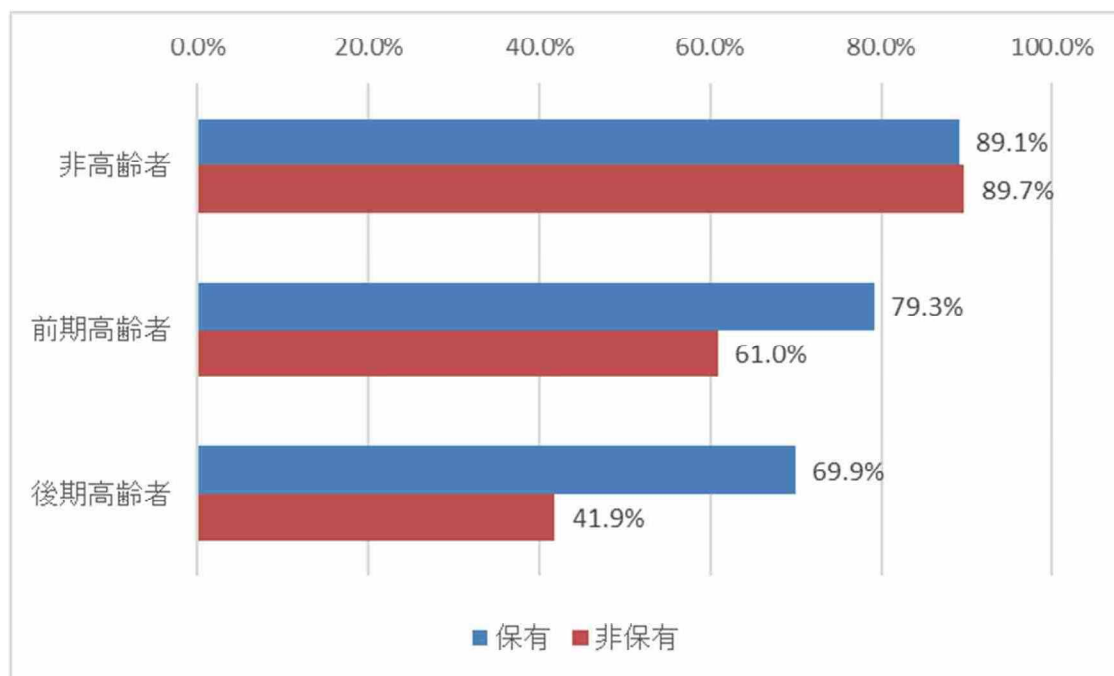


図 3-34 免許保有の有無別高齢者のトリップ数

出典：第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H27）