

神奈川県西部地域総合都市交通体系調査  
～総合都市交通体系の  
基本方針の方向性～

平成25年5月23日(木)

# ■ 検討の新たな視点

## 平成15年度策定当時と現在までの社会経済状況の変化及び交通に関する変化動向

- 前回の交通マスタープラン策定以降、交通を取り巻く社会経済状況は大きく変化しつつある。
- 県西部地域においては、人口減少・超高齢社会の進展(人口ピークは平成7年度)が進んでおり、モータリゼーションも進展(高い自動車依存)している。
- また、工場跡地における土地利用転換といった産業構造の転換が生じることなどによる交通需要の変化に柔軟に対応していくため、事業の選択と集中を意識した道路ネットワークの再構築が求められる。
- さらに、地球温暖化をはじめとした環境問題への対応や財政状況の悪化による行政コストの削減等の対応への必要性が高まってきている。
- 一方、県西部地域は、地域経済を支える産業拠点や豊かな自然環境を背景とした観光拠点多く、これらの産業・観光拠点を支える交通体系が求められている。
- 加えて、平成23年の東日本大震災が発生し、神奈川県西部地震の想定もあることから、防災への対応が求められている。

そのような社会経済状況の変化を踏まえると、今後の都市交通計画のあり方は、高齢者も含めた多くの人々にとっての暮らしやすさを確保し、環境負荷の増大、インフラ投資の効率の低下や都市の運営コストの増大等を回避する観点から、既存ストックを有効活用しつつ、様々な都市機能がコンパクトに集積した都市づくりと産業・観光などの交流・連携を支える交通体系を構築するには、ハード・ソフト施策の一体的な展開が必要である。

# ■ 前回交通マスタープランの評価を踏まえた総合都市交通体系の基本方針の方向性

第1回  
協議会

## 前回交通マスタープランの評価

## 総合都市交通体系の基本方針の方向性

指標	評価 ※寄与した主なプロジェクト	課題の整理
広域交流拠点へのアクセス時間の短縮	小田原駅7ヶ所30分圏域は1割拡大しているが、重点プロジェクト外整備後の目標に対しては7割程度。 ※H23.5穴部国府津線部分供用	<b>■ 道路交通</b> 穴部国府津線の部分供用や小田原大井線の全線供用、小田原箱根道路の暫定供用などの道路整備が進んだことにより、広域交流拠点・インターチェンジへのアクセス性や道路混雑（平日・休日）は改善されているものの、主要幹線道路の未整備により、H32の目標に対しては未達成である。 関連する二酸化炭素の排出量も未達成であり、引き続き、効率的かつ効果的な道路整備・交通環境づくりを進める必要がある。  <b>■ 公共交通</b> 主要駅のバリアフリー化が進み、H24年度までに乗降客5,000人以上の全駅が達成された。また、DID地域内の公共交通カバー率は若干上昇しており、DID地域内はほぼカバーしつつある状況である。そのため、今後は現行の公共交通サービスの維持やさらなるサービスの拡大が課題となる。  <b>■ 自転車・歩行者交通</b> 自転車・歩行者の移動環境整備は進んでいるものの、整備目標に対しては未達成であるため、引き続き、身近な移動環境の整備を図る必要がある。  <b>■ 休日（観光）交通</b> 小田原箱根道路の暫定供用や箱根新道の無料化等により、箱根町内の国道1号の混雑は低減したが、その他の路線は引き続き混雑が大きい。そのため、効果的な道路整備を進めるとともに、効率的なソフト施策の展開が必要である。  <b>■ 事故・防災</b> 交通事故危険対策箇所、緊急交通路線の新たな整備は進んでいない。また、H23の東日本大震災を踏まえ、防災機能の高い交通施設整備を進める必要がある。
インターチェンジアクセス時間の短縮	IC7ヶ所15分圏域は1割拡大しているが、重点プロジェクト整備後の目標に対しては7割程度。 H23.3小田原大井線全線供用	
主要断面の混雑緩和 都市圏混雑度の低減	混雑度1.0未満は3%増加し、目標の8割程度。混雑度1.5以上は7%増加し、目標の5割程度。 H17.3小田原箱根道路暫定供用	
ボトルネック(交差点等)の解消	19箇所→12箇所に減少。国道135号などで改善している区間が見られる。 ※H24.2箱根新道無料化、H20.9真鶴道路無料化、172交差点集中制御システム化	
公共交通によるカバー圏人口の維持	DID内公共交通カバー圏人口は当初の92%から93%に拡大。 ※芦ノ湖スカイラインのバス運行	
主要駅のバリアフリー化	乗降客5,000人以上駅のカバー率はH24年度で100%達成。※H24.3より3,000人以上となり早川駅のみ未整備	
自転車通行可能区間 及び歩道設置密度の向上	自転車通行可能密度は、計画密度に対して61%。歩道設置密度は、計画密度に対して63%。 ※小田原駅東西駅前広場整備の完了	
二酸化炭素 排出量の削減	当初に対して1%増加（道路整備の効果ありも需要増が要因）H32の目標に対しては現行（H21）より8%減少させる必要がある。	
休日の幹線道路 混雑の緩和	小田原箱根道路の暫定供用に伴い、並行する国道1号の混雑は低減、それ以外の路線については引き続き混雑。 ※H24.2箱根新道無料化、H23.5穴部国府津線部分供用、H20.9真鶴道路無料化、H17.3小田原箱根道路暫定供用	
交通事故の削減	当初挙げられている30箇所は引き続きあげられており、さらなる取り組みが求められている。 ※3箇所は事故減少傾向、1箇所は改良済	
緊急交通路線・緊急 輸送路線の整備改良	緊急交通路線・緊急輸送路線の御殿場大井線、平塚松田線は未整備のまま。 ※H23.5穴部国府津線部分供用、H17.3小田原箱根道路暫定供用	

**広域交流・地域内連携を促進する基盤づくり**

- ・地域産業政策を支え、土地利用に寄与する基盤づくり
- ・都市圏内外・外内交通を担う主要幹線道路の整備
- ・高速道路ICや新幹線駅へのアクセス道路の整備
- ・国際交流拠点へのアクセス道路、地域の拠点間を連絡する幹線道路の整備

---

**既存交通基盤を活用するハード・ソフト施策の展開**

- ・選択と集中による効果的な基盤整備と効率的な交通施策の展開
- ・ボトルネック(交差点等)の解消
- ・交通需要の誘導による道路ネットワークの効率的利用
- ・通勤、買物等の目的に応じた交通需要マネジメントの推進

---

**誰もが動きやすい交通環境づくり**

- ・コンパクトなまちづくりに寄与する交通施策の推進
- ・高齢者等の生活や自立を支援するモビリティの確保
- ・公共交通サービスの維持・確保
- ・自転車歩行者移動環境の向上
- ・中心市街地の魅力を高める交通環境づくり

---

**環境保全を支援する交通環境づくり**

- ・環境負荷の小さい交通環境づくり
- ・渋滞の解消や混雑緩和による環境負荷低減の推進
- ・環境負荷の小さい自転車等の交通手段への転換誘導
- ・環境や生態系に配慮した道路環境づくり

---

**観光行動を支援する施策の展開**

- ・国内外観光客の交流・回遊性を高める交通環境づくり
- ・休日の交通集中に対応した交通環境づくり
- ・交通分散や手段転換を図るTDM施策の展開
- ・鉄道・バス交通の連携推進
- ・広域自転車道整備の推進

---

**安心・安全な交通環境づくり**

- ・東日本大震災を踏まえた防災機能の向上
- ・交通事故の少ない交通環境づくり

社会経済状況等、近年の各市町における新たな取組、現況交通需要特性、将来交通需要の見通し

# (参考) 県西部地域におけるコンパクトなまちづくりのイメージ

・広域拠点とのアクセス強化や各地域拠点との連絡強化を支える交通体系の構築



<コンパクトなまちづくりを支える交通体系のイメージ>