

神奈川県西部都市圏における交通課題の設定に関する参考資料

1. パーソントリップ調査からみた現況特性

(1) 発生集中量

- 都市圏全体では、ここ10年間で発生集中量が3%増加。
- 特に、南足柄市や大井町、開成町、箱根町、真鶴町で増加傾向。中でも開成町では27%増、箱根町では24%増、真鶴町では35%増と大幅に増加している。
- 一方で、山北町や湯河原町ではここ10年間で発生集中量が減少傾向で、特に山北町では18%減少している。

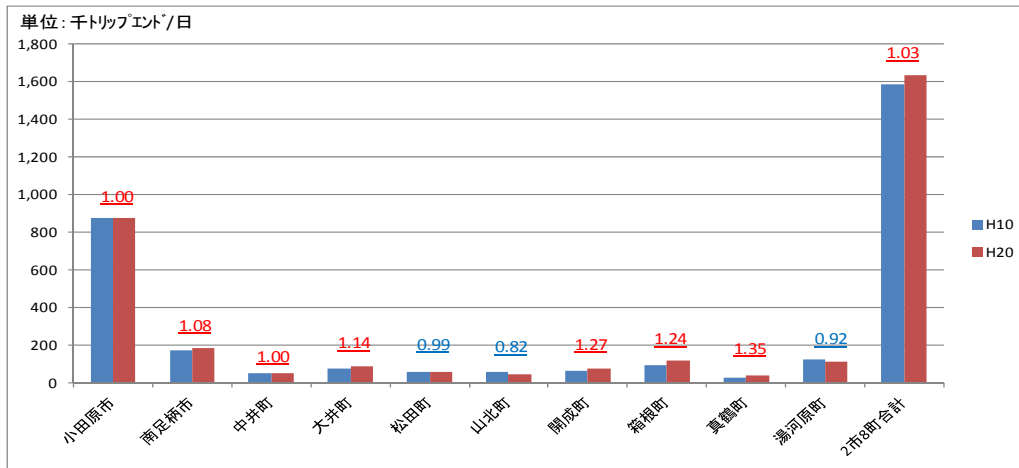


図 全手段発生集中量の変化と動向

注) 図内数字は、平成10年に対する比率を示す。

(2) 代表交通手段分担率

- 都市圏全体、各市町とも鉄道分担率が上昇。一方で、徒歩分担率は低下。
- 自動車分担率については、都市圏全体では1ポイント上昇であるが、大井町、山北町、開成町、真鶴町、湯河原町では5ポイント以上上昇している。

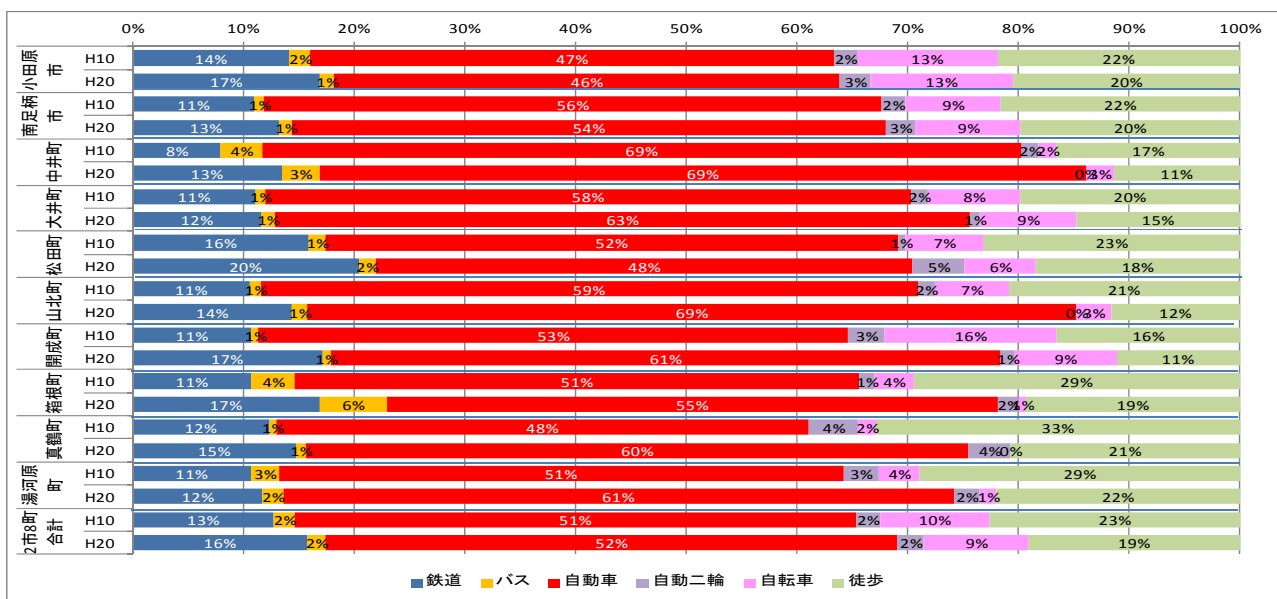


図 代表交通手段分担率の変化と動向

(3) 手段別にみた地域間交通量と分担率

○自動車については、主に都市圏内移動における主要な交通手段となっており、特に、この10年間では小田原市と周辺の大井町、開成町、箱根町等との間で大幅に増加している。

○一方で、都市圏から他の地域への移動については、トリップ数が減少傾向にある。

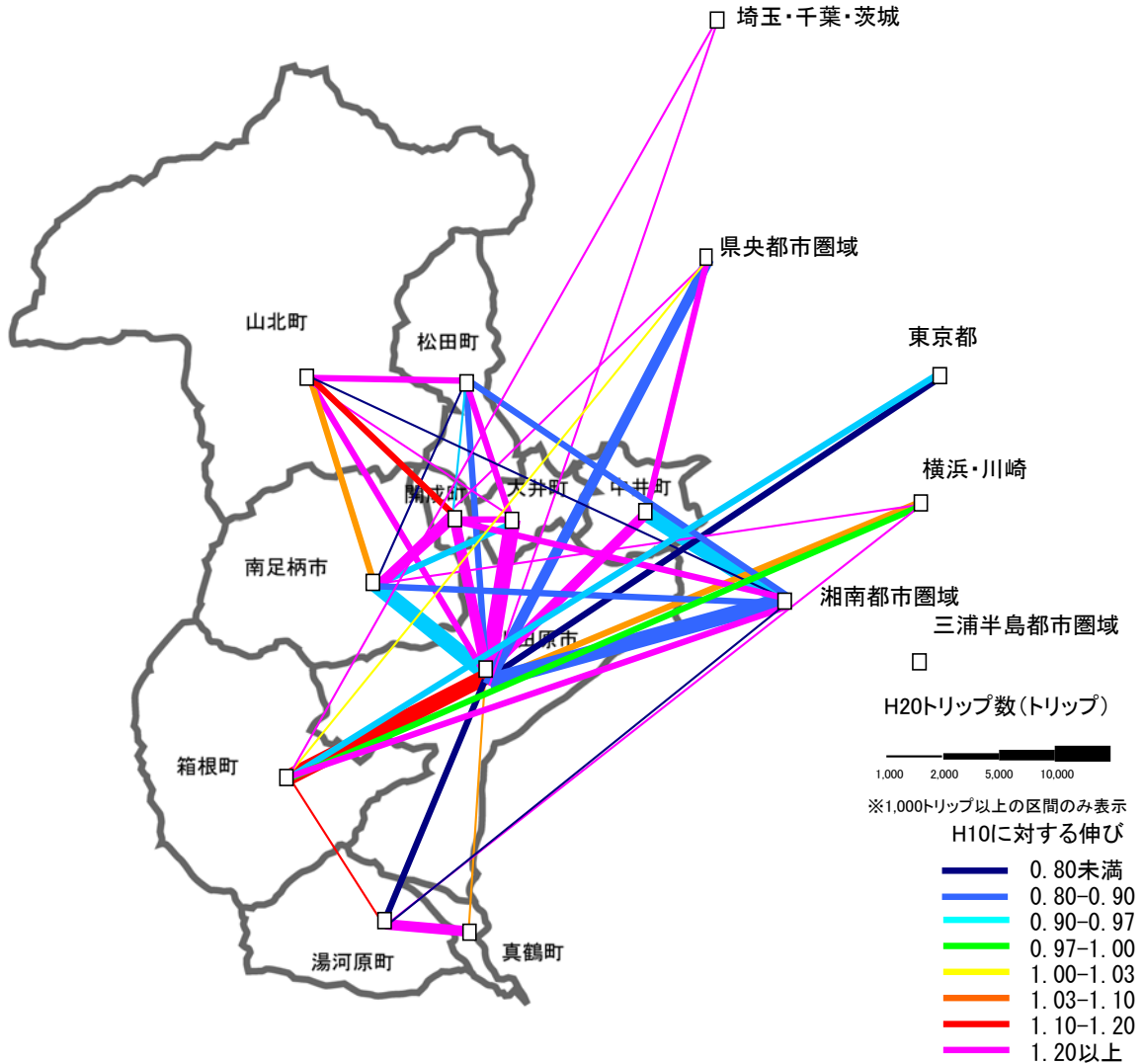


図 代表交通手段自動車における市町間トリップ数の増減

○鉄道については、都市圏内の鉄道沿線及び都市圏から他の地域への移動における主要な交通手段となっており、特に、この10年間では都市圏から他の地域への移動においてトリップ数が大幅に伸びている。

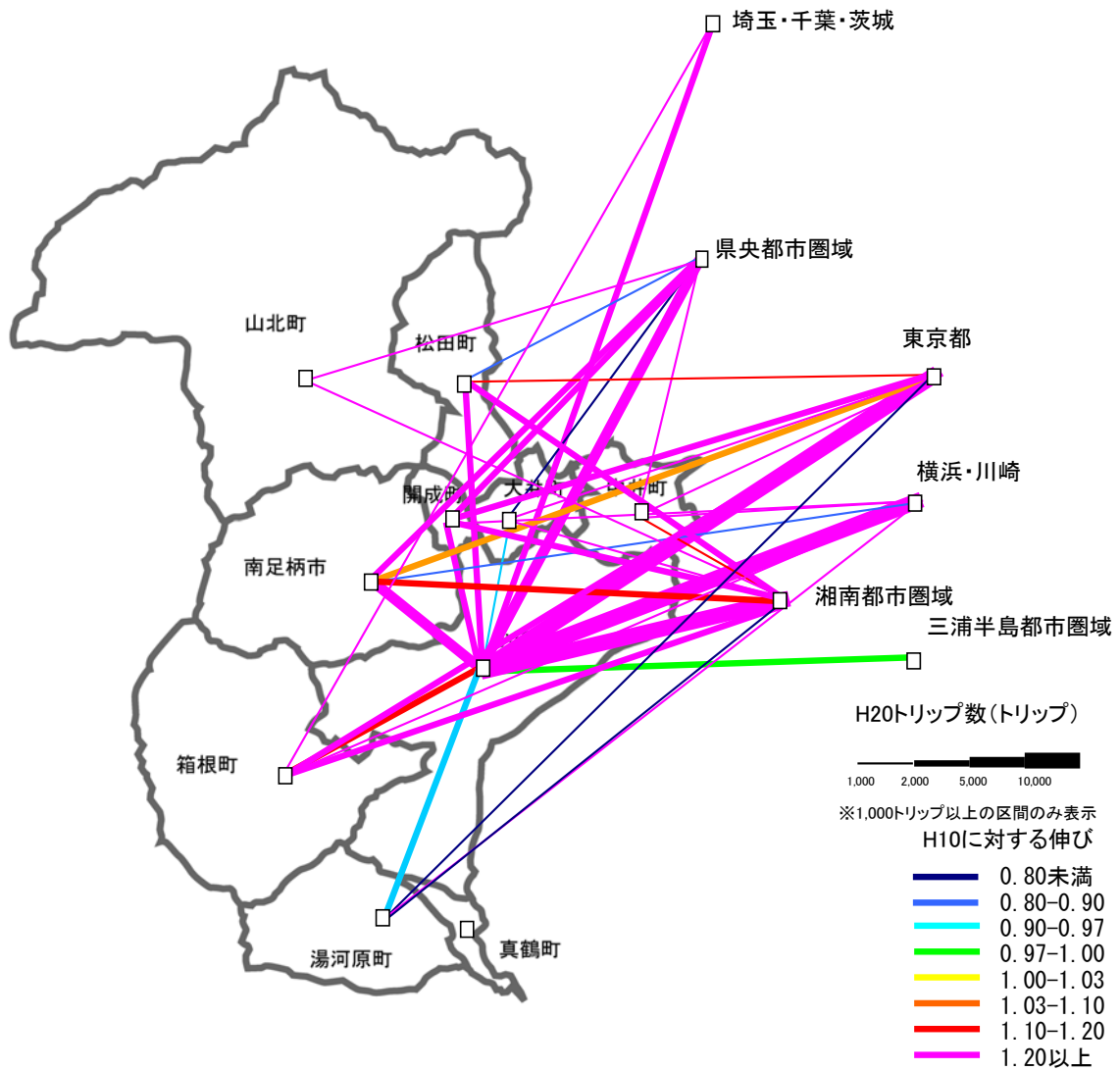


図 代表交通手段鉄道における市町間トリップ数の増減

○都市圏内の移動においては、自動車分担率が5割を超え、特に市町間の移動において自動車分担率が72%に達している。特に、小田原市外の市町間の移動については、自動車分担率が82%に達している。

○一方で、都市圏から他の地域との間の移動については、都市圏全体で自動車分担率は40%にとどまる。特に、東京都や横浜・川崎との間の移動については鉄道分担率が70%以上となり、特に小田原市から東京都や横浜・川崎との間については鉄道分担率が高く、それぞれ88%、80%となっている。

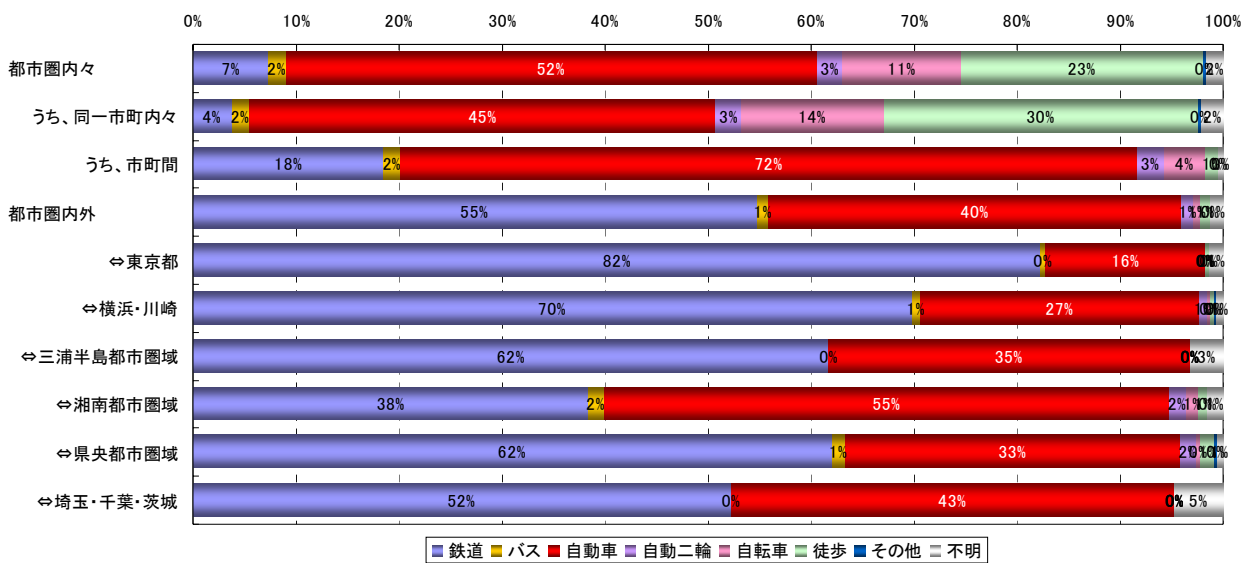


図 地域間移動における代表交通手段別分担率

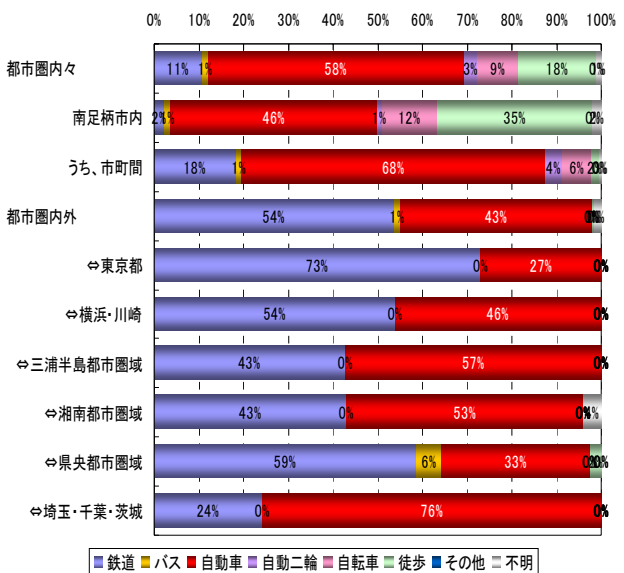
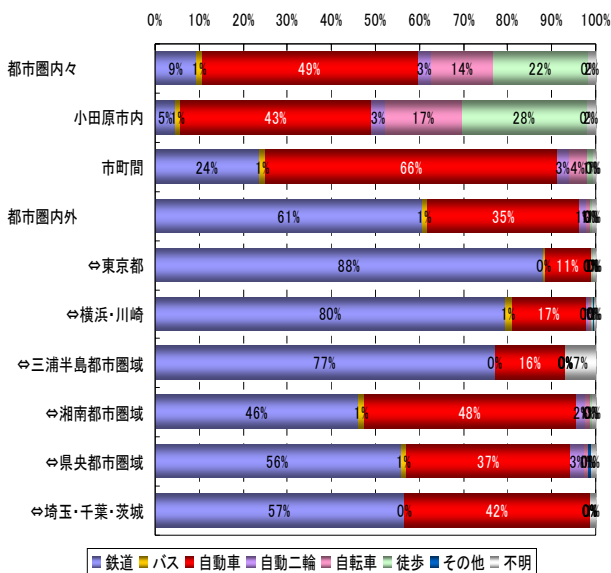


図 地域間移動における代表交通手段別分担率（左：小田原市発着、右：南足柄市発着）

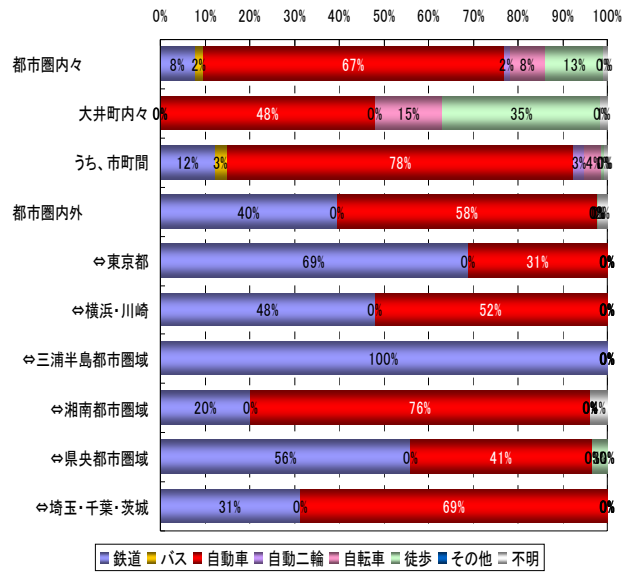
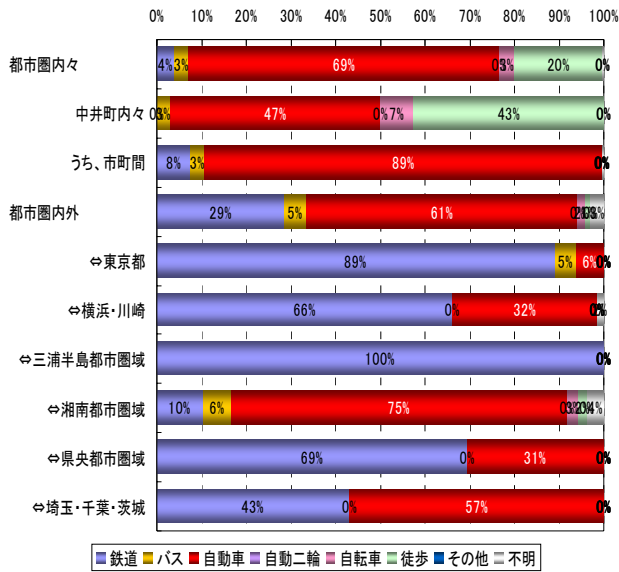


図 地域間移動における代表交通手段別分担率（左：中井町発着、右：大井町発着）

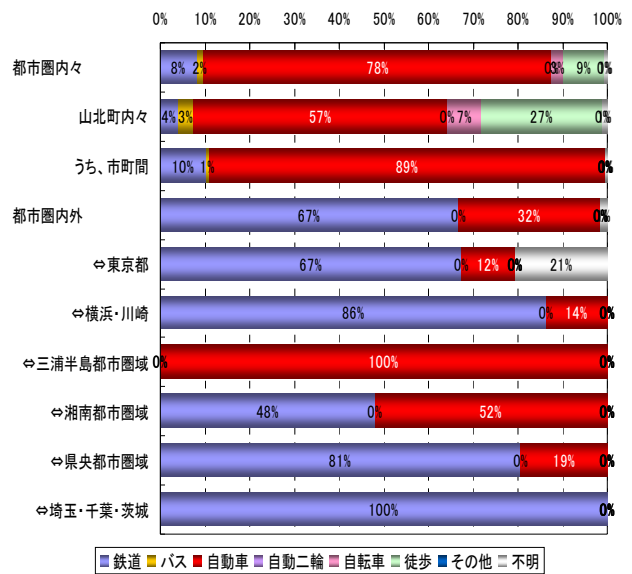
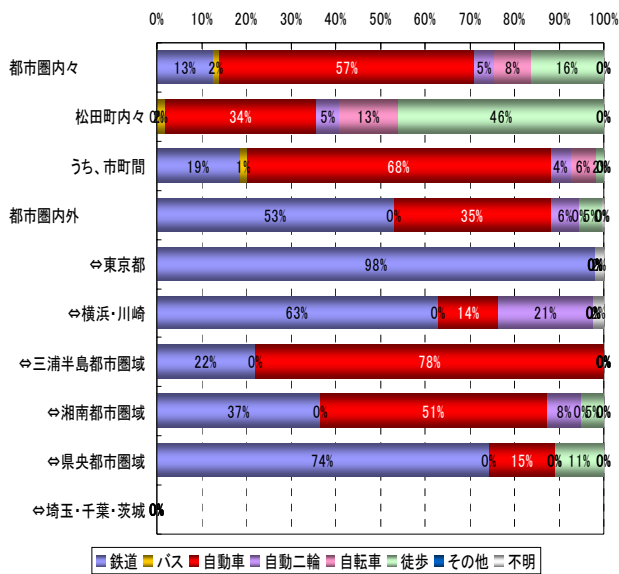


図 地域間移動における代表交通手段別分担率（左：松田町発着、右：山北町発着）

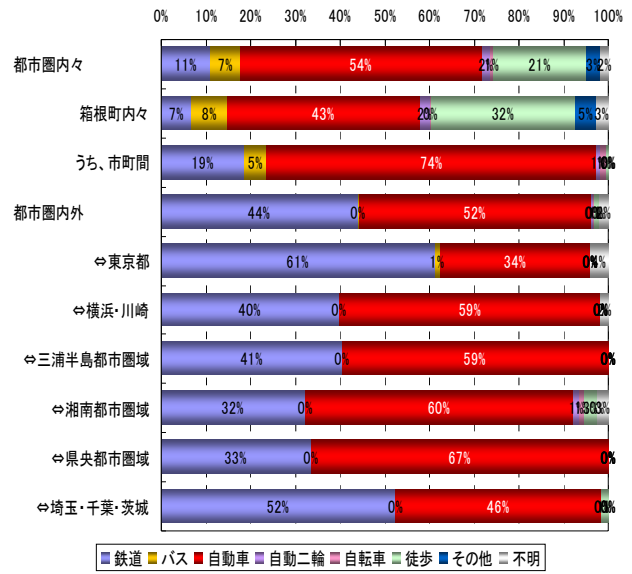
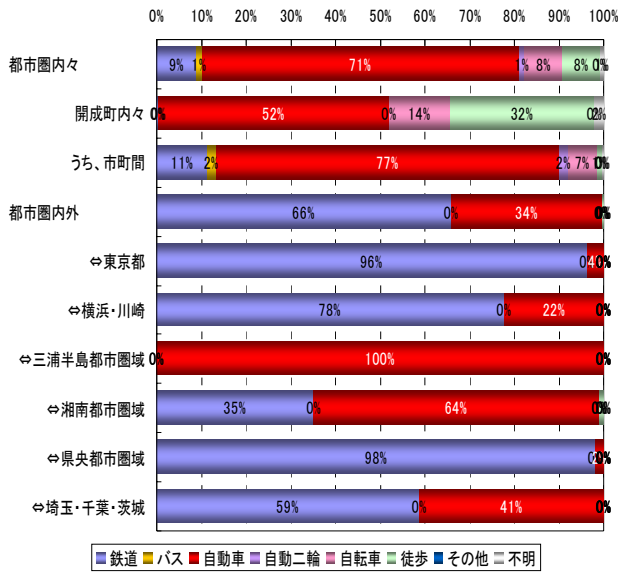


図 地域間移動における代表交通手段別分担率（左：開成町発着、右：箱根町発着）

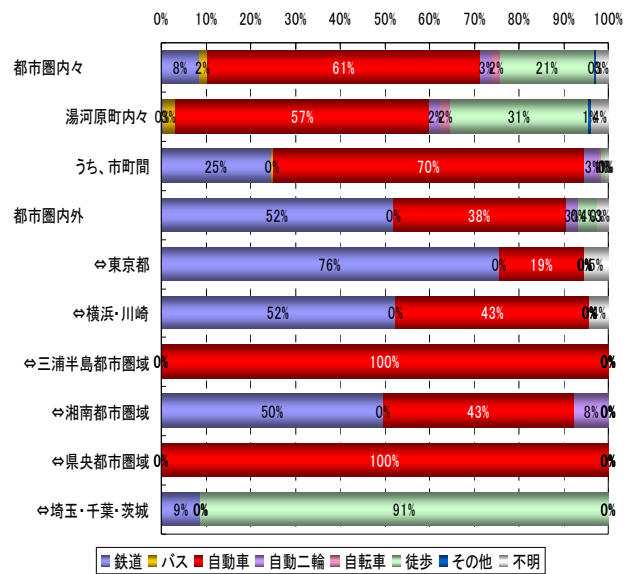
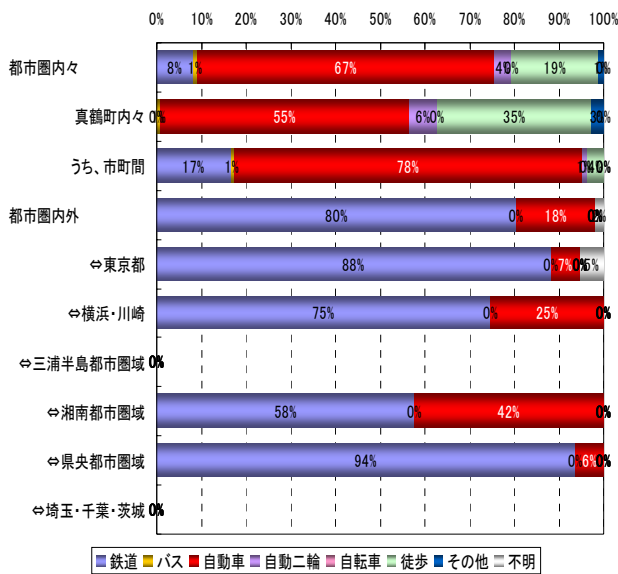


図 地域間移動における代表交通手段別分担率（左：真鶴町発着、右：湯河原町発着）

(4) 駅端末交通手段

- 都市圏内の多くの駅では徒歩の分担率が高く、50%を超えている。
- JR東海道線や小田急小田原線の各駅では、自転車分担率の高い駅もみられ、国府津駅や鴨宮駅、早川駅、根府川駅、開成駅では20%を超えている。
- バス分担率の高く、トリップ数の多い駅としては、小田原駅や国府津駅、鴨宮駅、湯河原駅、新松田駅、箱根湯本駅等があげられる。
- 自動車分担率の高い駅としては、根府川駅、真鶴駅、山北駅、新松田駅、開成駅、小涌谷駅があげられ20%を超えている。このうち、真鶴駅、湯河原駅、新松田駅、開成駅では端末自動車トリップ数が多い。

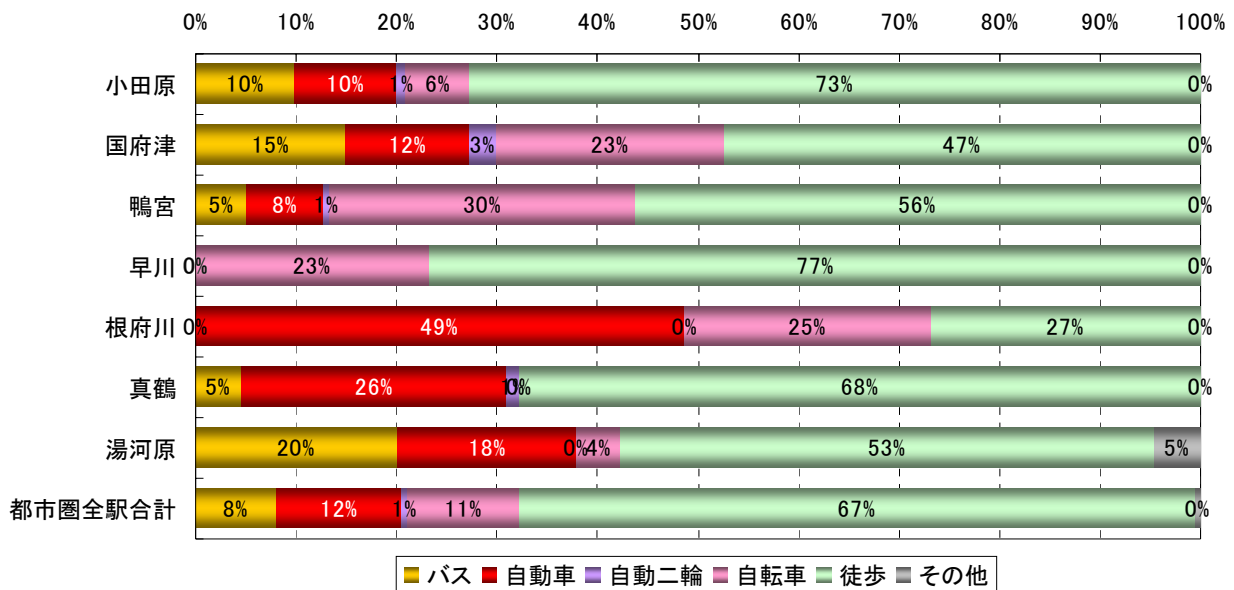


図 JR東海道線各駅の端末交通手段分担率（H20）

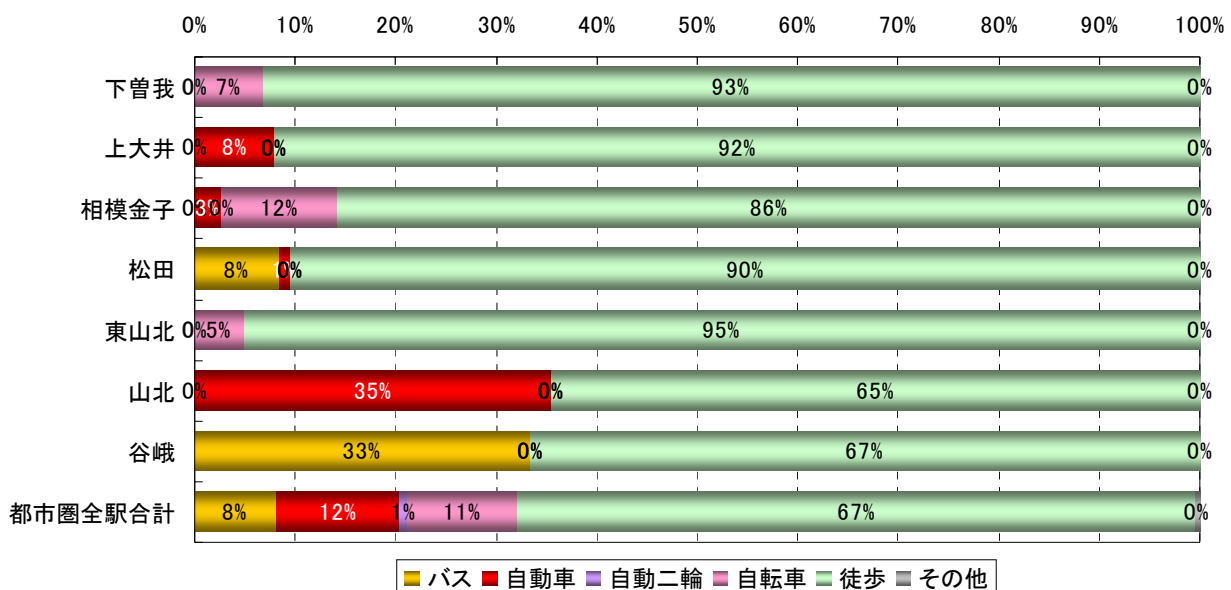


図 JR御殿場線各駅の端末交通手段分担率（H20）

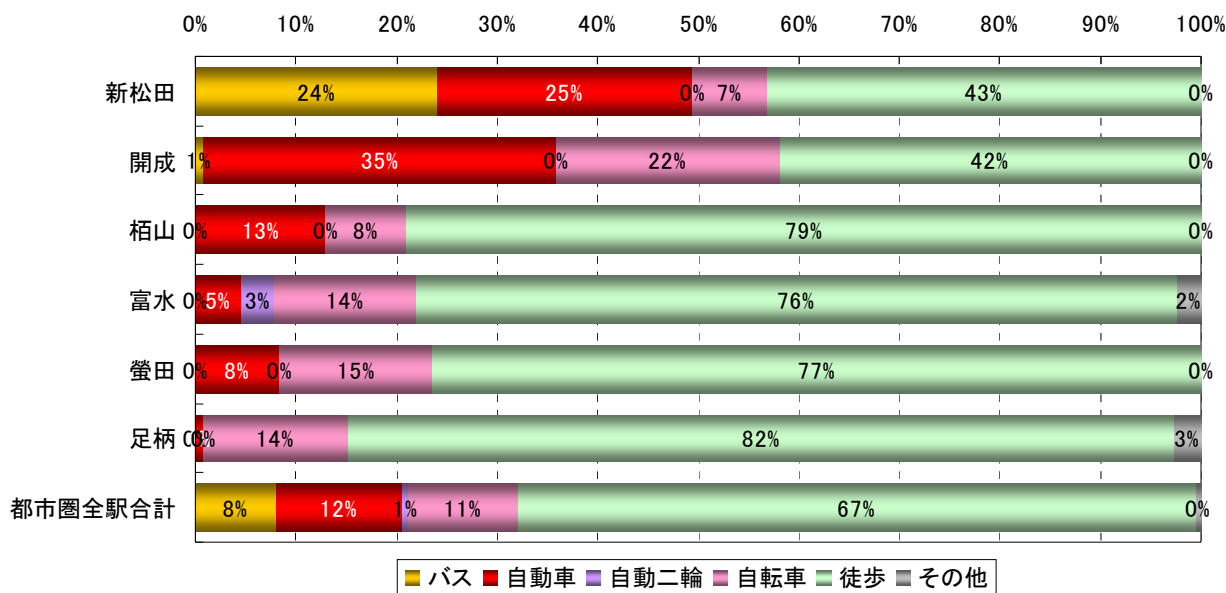


図 小田急小田原線各駅の端末交通手段分担率（H20）

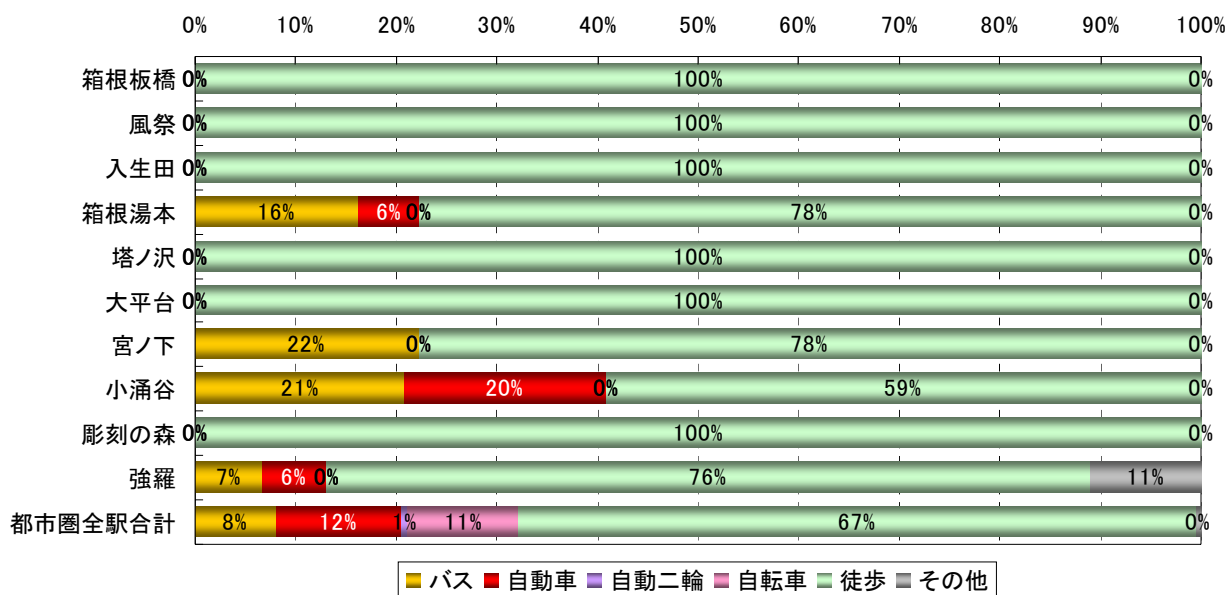


図 箱根登山鉄道各駅の端末交通手段分担率（H20）

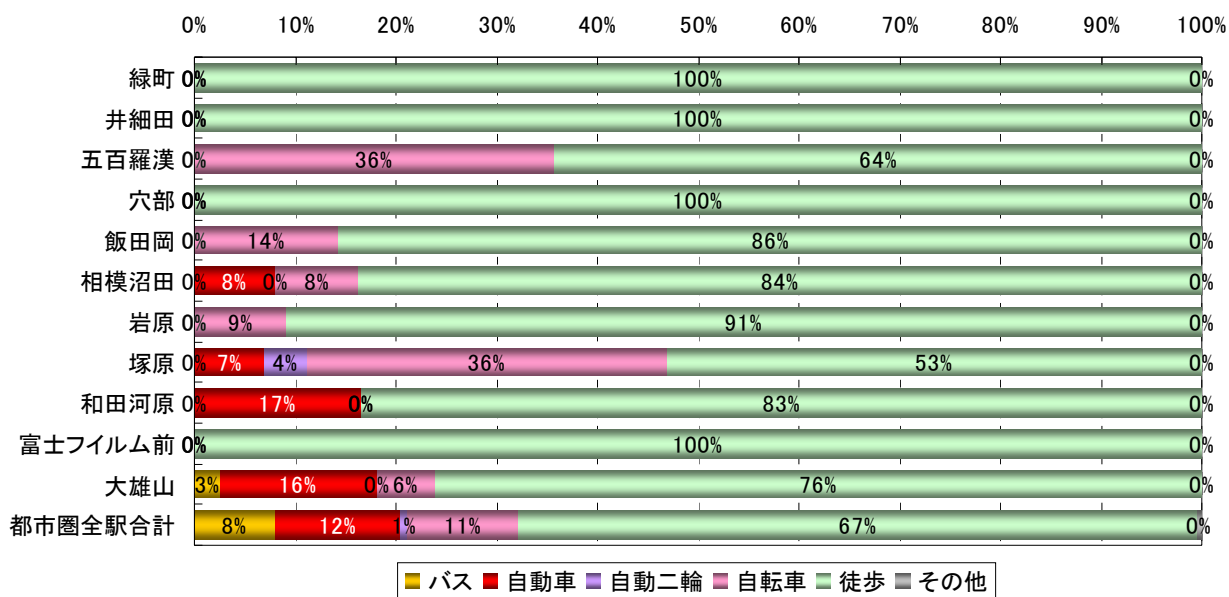


図 伊豆箱根鉄道大雄山線各駅の端末交通手段分担率（H20）

2. 道路交通センサス一般交通量調査からみた道路交通問題

(1) 交通量の増減状況(一般道)

- 平日の交通量をみると、国道1号(西湘バイパス、箱根新道)や国道135号、国道271号(小田原厚木道路)をはじめ、小田原市内の主要な幹線道路(県道)を中心にここ5年間で道路交通需要は増加傾向にある。
- 一方で、松田町や山北町、箱根町の国道1号(箱根新道)以外については、減少傾向。

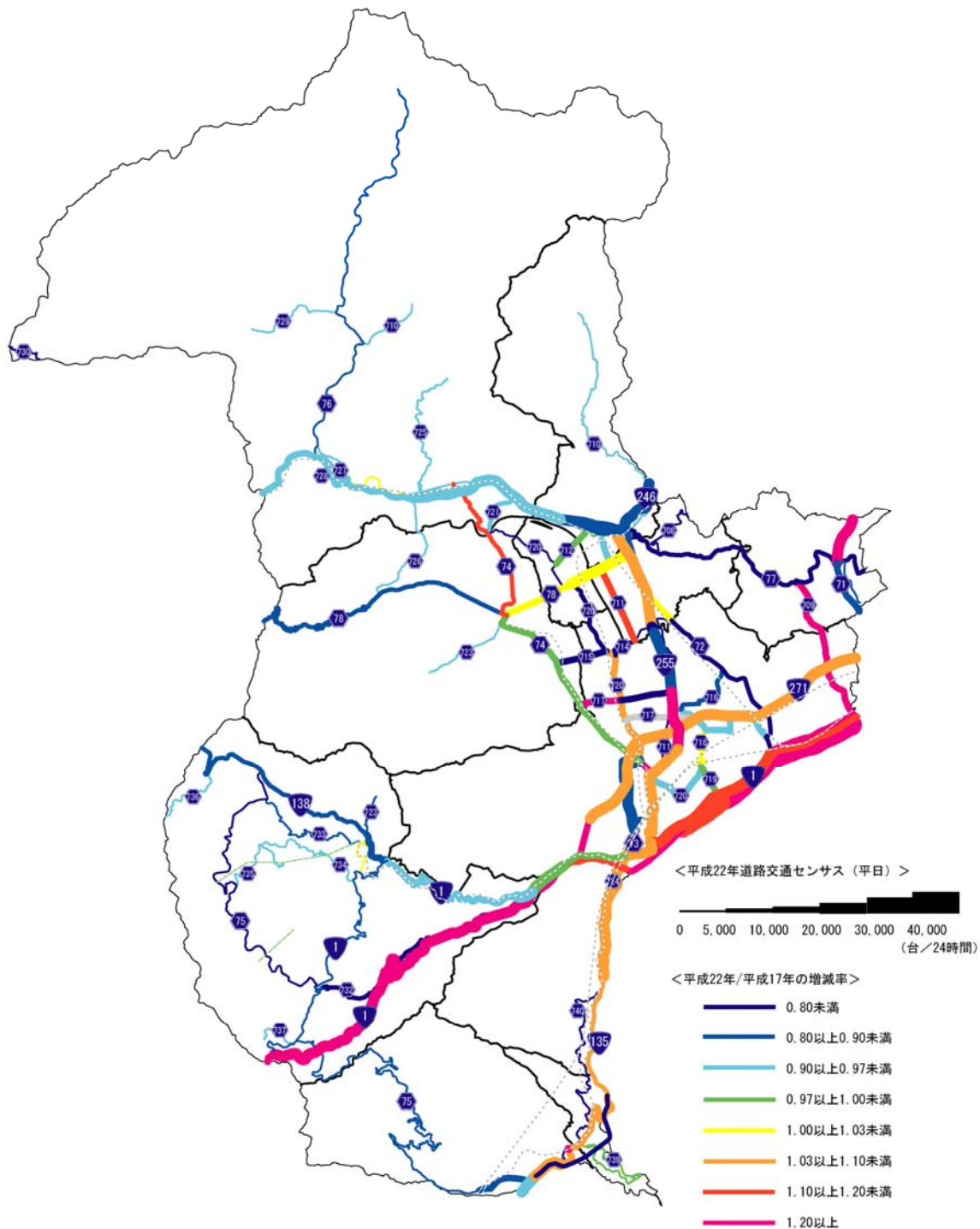


図 都市圏内の主要道路における平日交通量の増減(H22/H17)

注) 各年「道路交通センサス一般交通量調査」に基づき作成。

(2) 混雑時平均旅行速度

○国道 255 号や県道 74 号をはじめ、小田原市内の中心に平均旅行速度が 20 km/h を下回る区間がみられる。

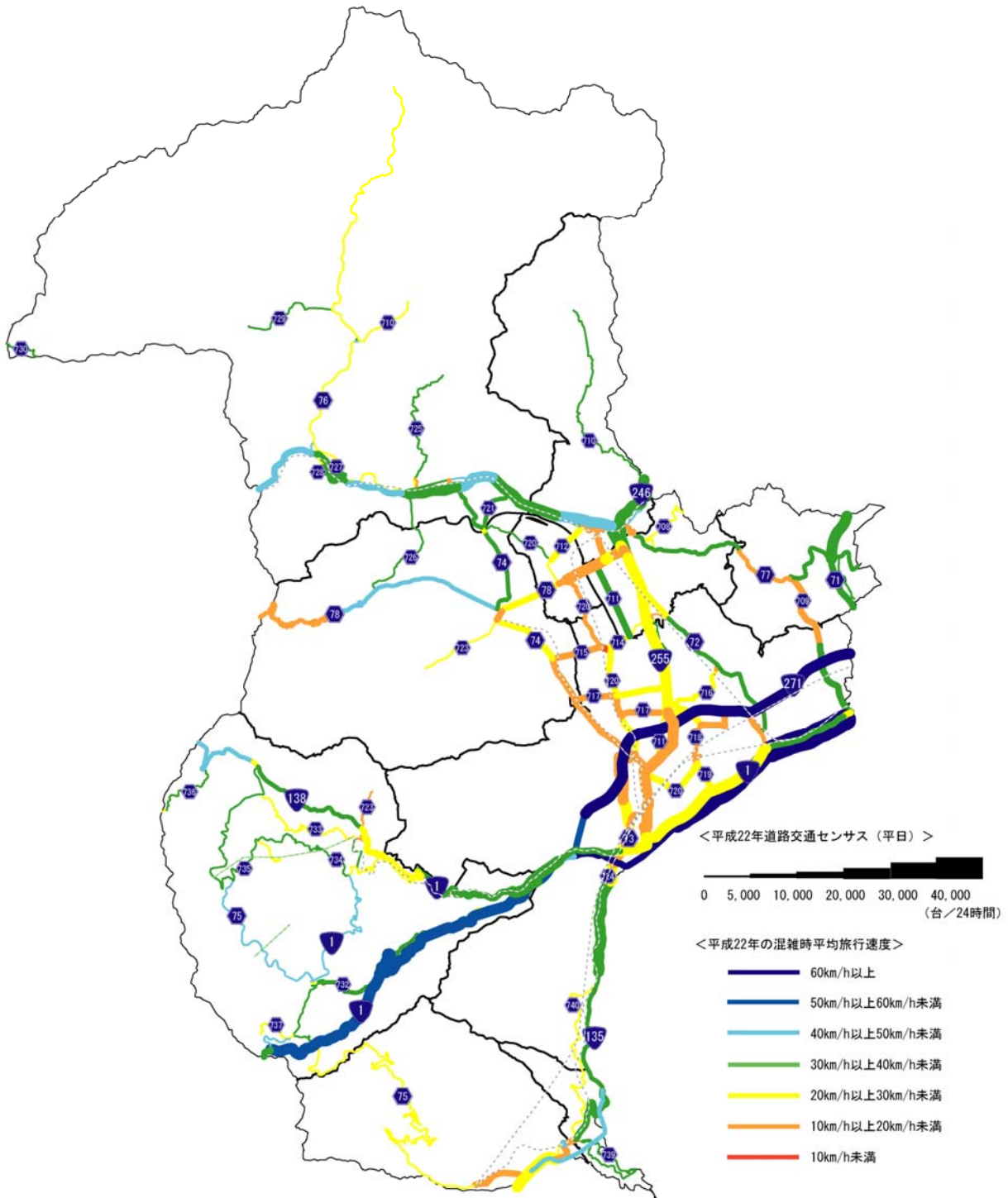


図 都市圏内の主要道路における混雑時平均旅行速度（H22）

注）平成 22 年「道路交通センサス一般交通量調査」に基づき作成。

(3) 混雑度

- 国道 1 号の小田原市内の区間や国道 135 号の湯河原町内の区間では混雑度が 1.75 を超え、慢性的な渋滞が発生していると想定される。
- その他、国道 246 号や国道 255 号、県道 74 号等において混雑度が 1.25 を超え、ピーク時のみの混雑から日中に連続的に混雑生じていると想定される。

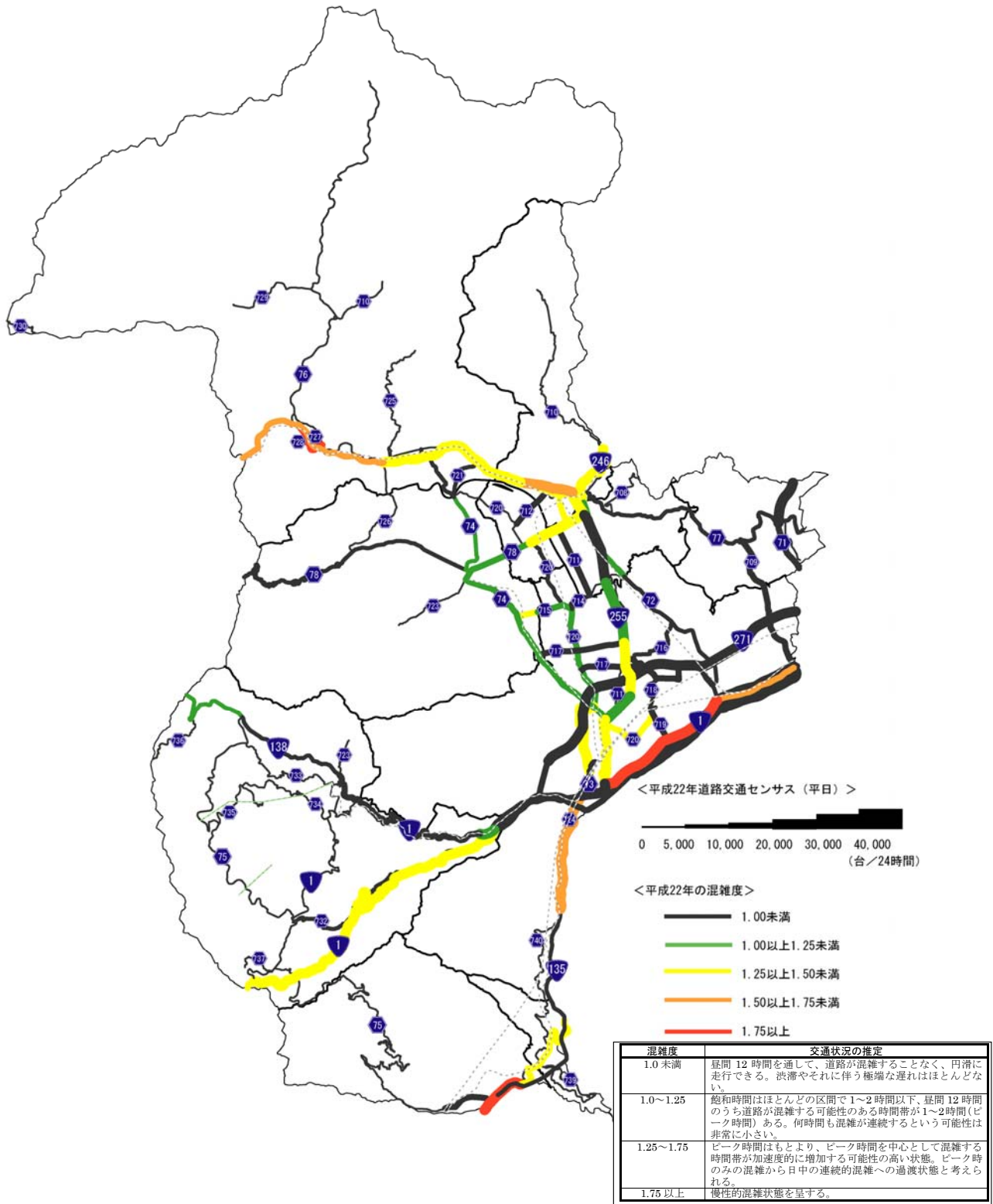


図 都市圏内の主要道路における混雑度 (H22)

注) 平成 22 年「道路交通センサス一般交通量調査」に基づき作成。

(4) 休日の道路交通需要（平日との比較）

- 国道1号（西湘バイパス、箱根新道）や国道135号、国道271号（小田原厚木道路）を中心に平休比が1を大きく上回り、休日の方が交通量が多い状況にある。
- 一方で、平日に混雑のみられた国道255号や県道74号等の小田原市内においては、平休比が1を下回っており、交通量は平日の方が多傾向にある。

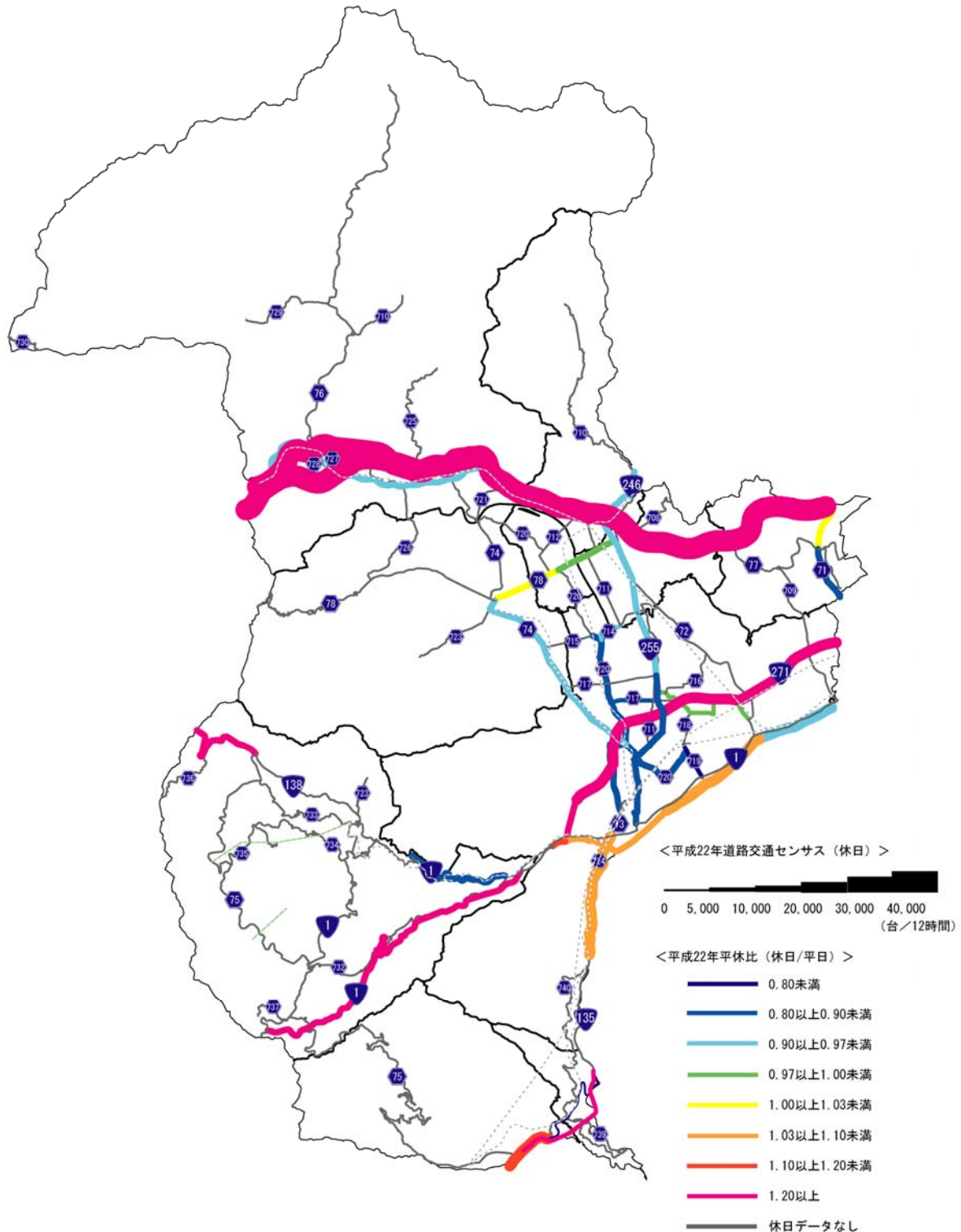


図 都市圏内の主要道路における休日の交通量（H22 平休比）

注) 平成22年「道路交通センサス一般交通量調査」に基づき作成。

3. その他の統計資料からみた現況交通特性・問題

(1) 各駅乗車人員の推移

○各駅の1日あたり乗車人員をみると、概ね横ばいもしくは減少している駅が多い。

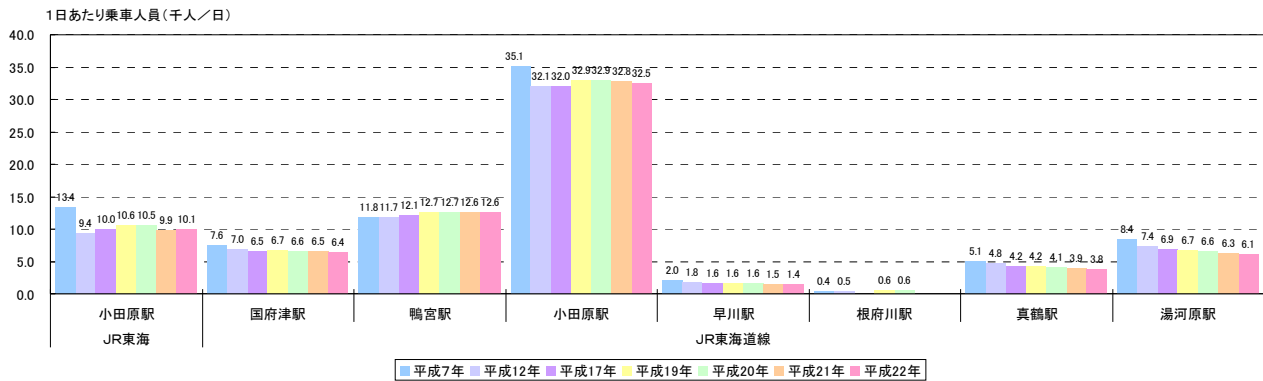


図 JR東海道新幹線・JR東海道線各駅の乗車人員の推移

注1) 平成7・12・17・21・22年は「神奈川県交通関係資料集」に基づき整理。
平成19・20年は、各市町の統計書に基づき整理。
2) 根府川駅は平成17・21・22年のデータが欠損している。

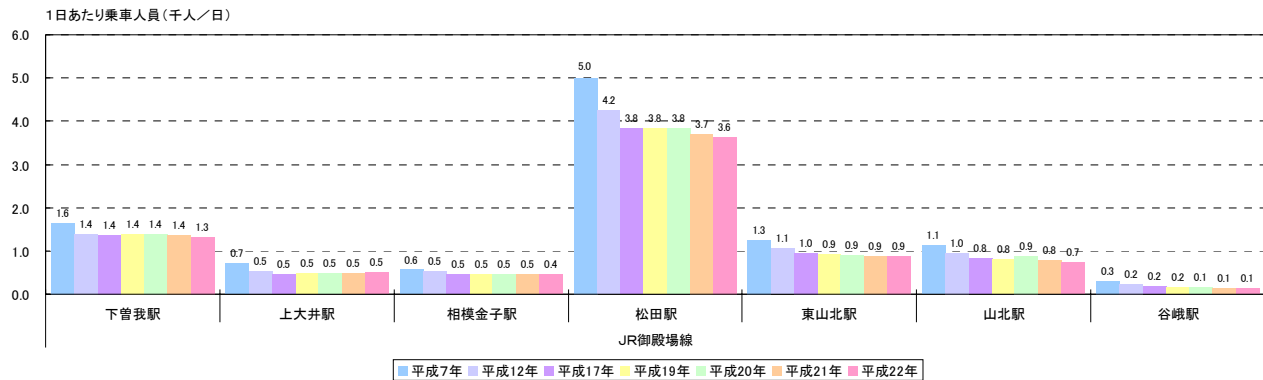


図 JR御殿場線各駅の乗車人員の推移

注) 平成7・12・17・21・22年は「神奈川県交通関係資料集」に基づき整理。
平成19・20年は、各市町の統計書に基づき整理。

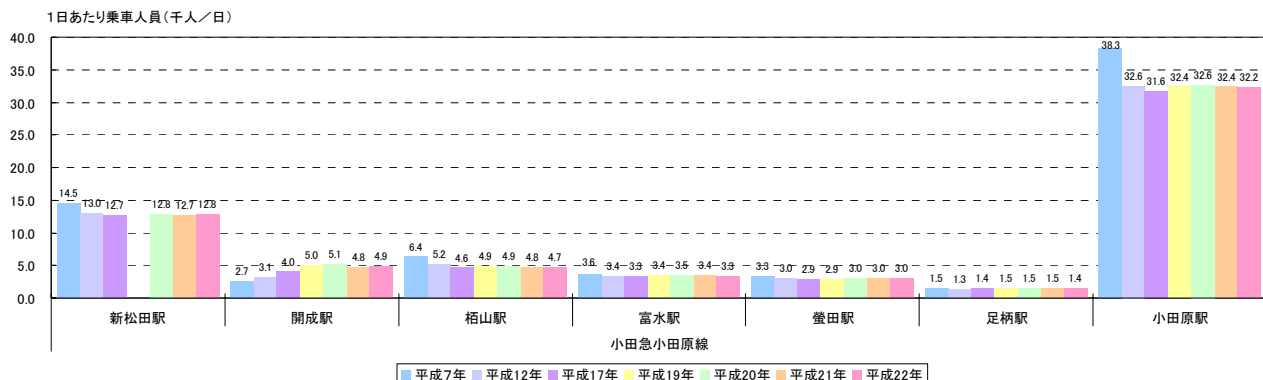


図 小田急小田原線各駅の乗車人員の推移

注1) 平成7・12・17・21・22年は「神奈川県交通関係資料集」に基づき整理。
平成19・20年は、各市町の統計書に基づき整理。
2) 新松田駅は平成19年のデータが欠損している。

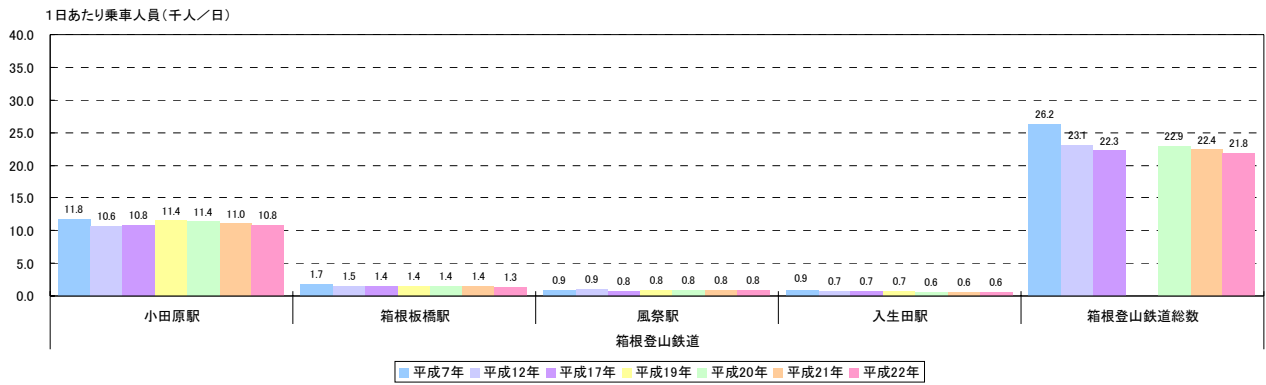


図 箱根登山鉄道各駅の乗車人員の推移

注1) 平成7・12・17・21・22年は「神奈川県交通関係資料集」に基づき整理。
 平成19・20年は、各市町の統計書に基づき整理。
 2) 箱根登山鉄道総数は平成19年のデータが欠損している。

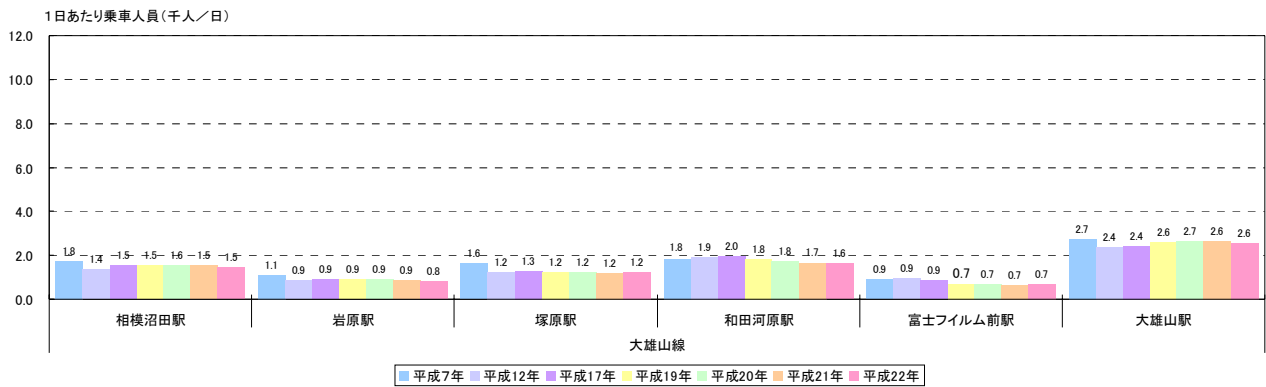
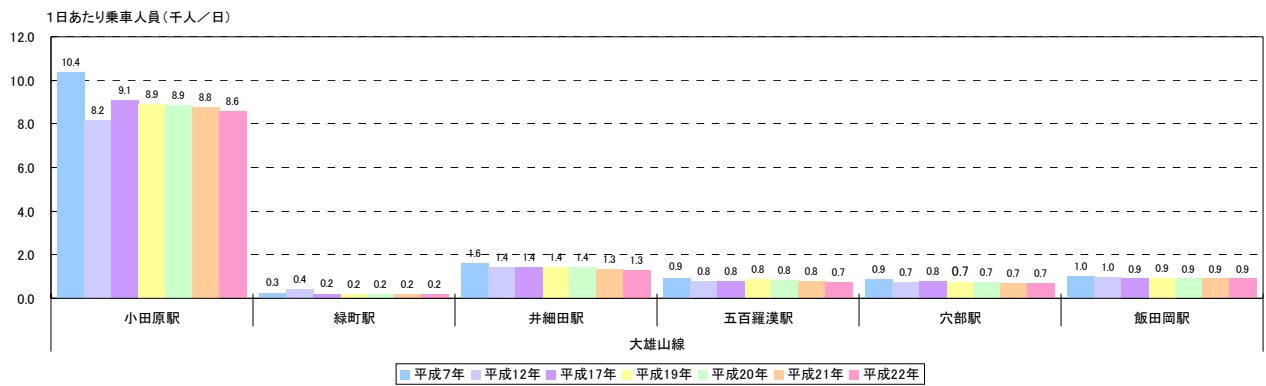


図 伊豆箱根鉄道大雄山線各駅の乗車人員の推移

注) 平成7・12・17・21・22年は「神奈川県交通関係資料集」に基づき整理。
 平成19・20年は、各市町の統計書に基づき整理。

(2) バス輸送人員の推移

- 統計資料に掲載されている南足柄市に着目すると、各路線ともに輸送人員が減少傾向にあり、一部路線では免許キロが増大しているにもかかわらず減少している。
- 県全体においても、輸送人員は減少傾向となっている。

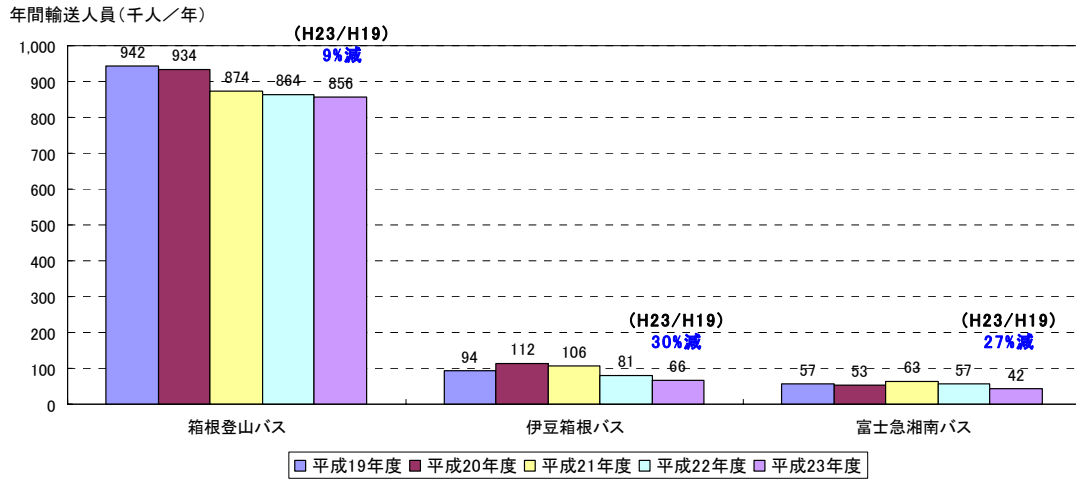


図 南足柄市内を運行する路線バスの輸送人員の推移

注) 南足柄市統計書に基づき整理。

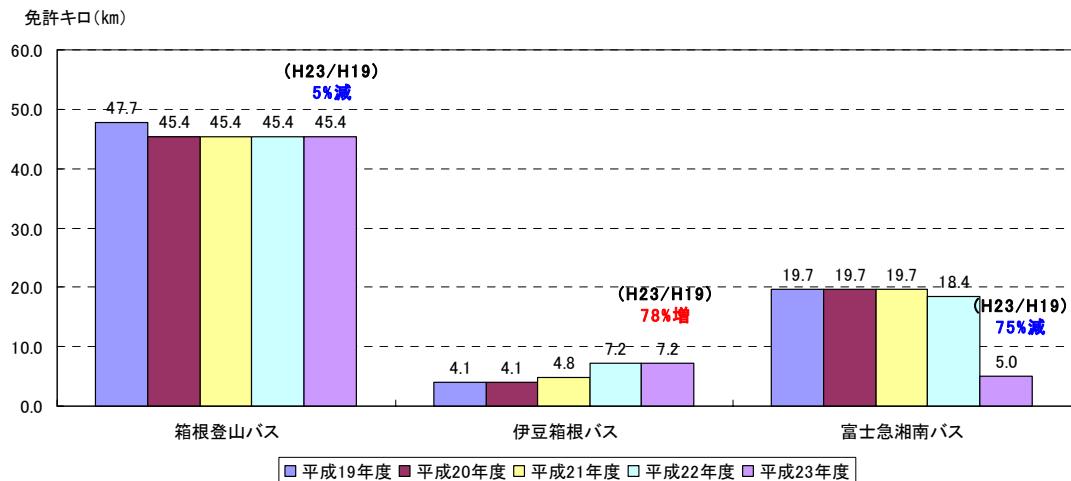
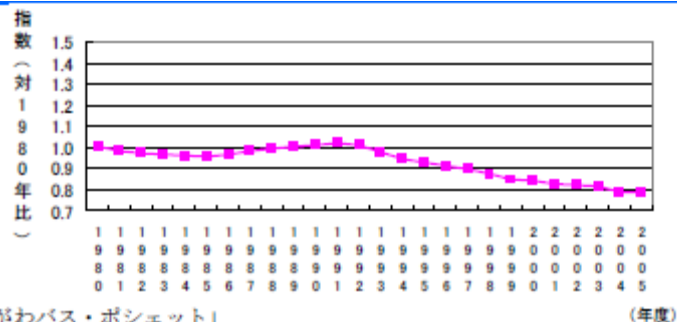


図 南足柄市内を運行する路線バスの免許キロの推移

注) 南足柄市統計書に基づき整理。



資料:「かながわバス・ポシェット」

(年度)

図 神奈川県内全体のバス輸送人員の推移

注)「かながわ交通計画」より抜粋。

5. 将来交通需要の見込みと前回推計値との比較による総合都市交通体系の方向性検討

- 平成 15 年度策定の総合都市交通計画の前提となった交通量予測結果に対して、最新の交通需要との間にどの程度の乖離が見られるかを確認する。
- なお、計画の方向性を検討するに当たっては、交通量の増減状況等を見極めたうえで判断していくこととする。

＜比較分析の視点（例）＞

- ・ 前回推計値の方が過大の場合：「計画の縮小」等の方向性検討
- ・ 前回推計値の方が過小の場合：「計画の拡大・継続」等の方向性検討

- 比較分析の対象としては次の項目とする。

＜PT データに基づく分析＞

- ・ 前回推計値の目標年次である平成 32 年時点の代表交通手段別発生集中量
 - 対象地域：都市圏全域、2市8町別
 - 対象とする交通手段：全手段、鉄道、バス、自動車、徒歩・二輪

※なお、平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査における将来予測年次は平成 42 年であるため、現況値と将来値から中間の平成 32 年を補完推計し、前回交通体系予測値との比較を検討した。

(1) 交通量推計の前提となった将来推計人口

○平成20年の東京都市圏パーソントリップ調査での将来交通需要推計(平成42年推計値)は、「国立社会保障・人口問題研究所(以下、「社人研」とする)」の「市区町村将来人口推計(平成20年)」に基づき推計されている。
 ○都市圏全体では、平成12年から人口が減少傾向で推移したが、平成17年から22年にかけては減少率が緩和し、社人研推計人口よりも上回っている。これは、大井町や開成町において人口増加傾向が続いており、特に開成町での人口増加が影響しているものと考えられる。
 ○一方で、全市町とも今後は人口減少が進むと予測されている。
 ○なお、各市町の目標人口については、多くの市町で社人研推計人口と大きな差は見られない。

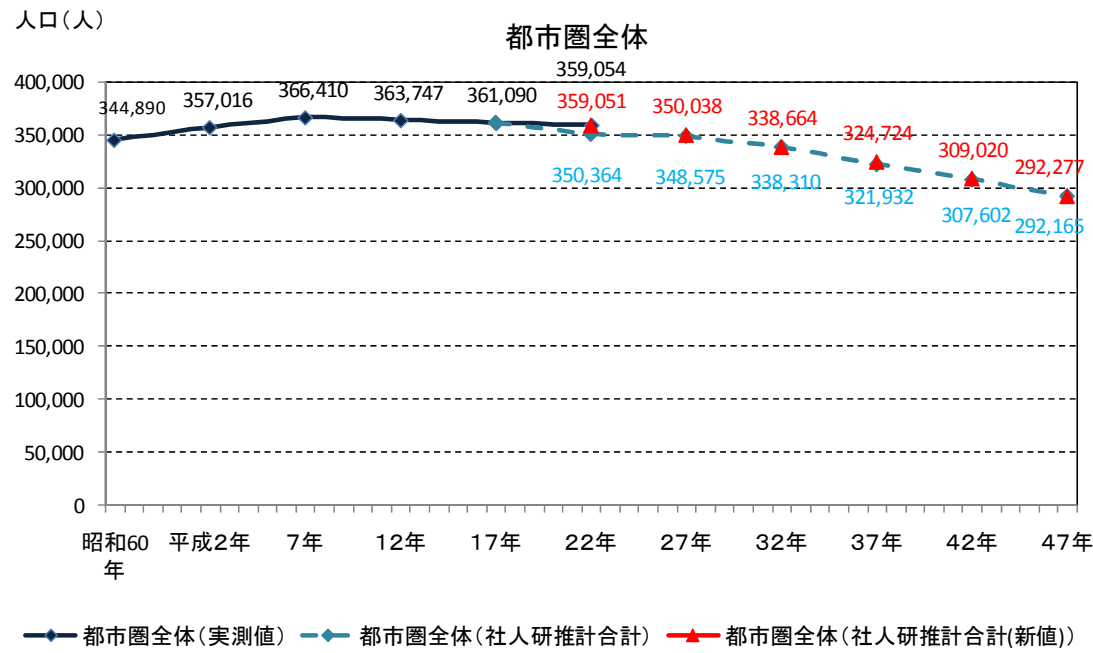
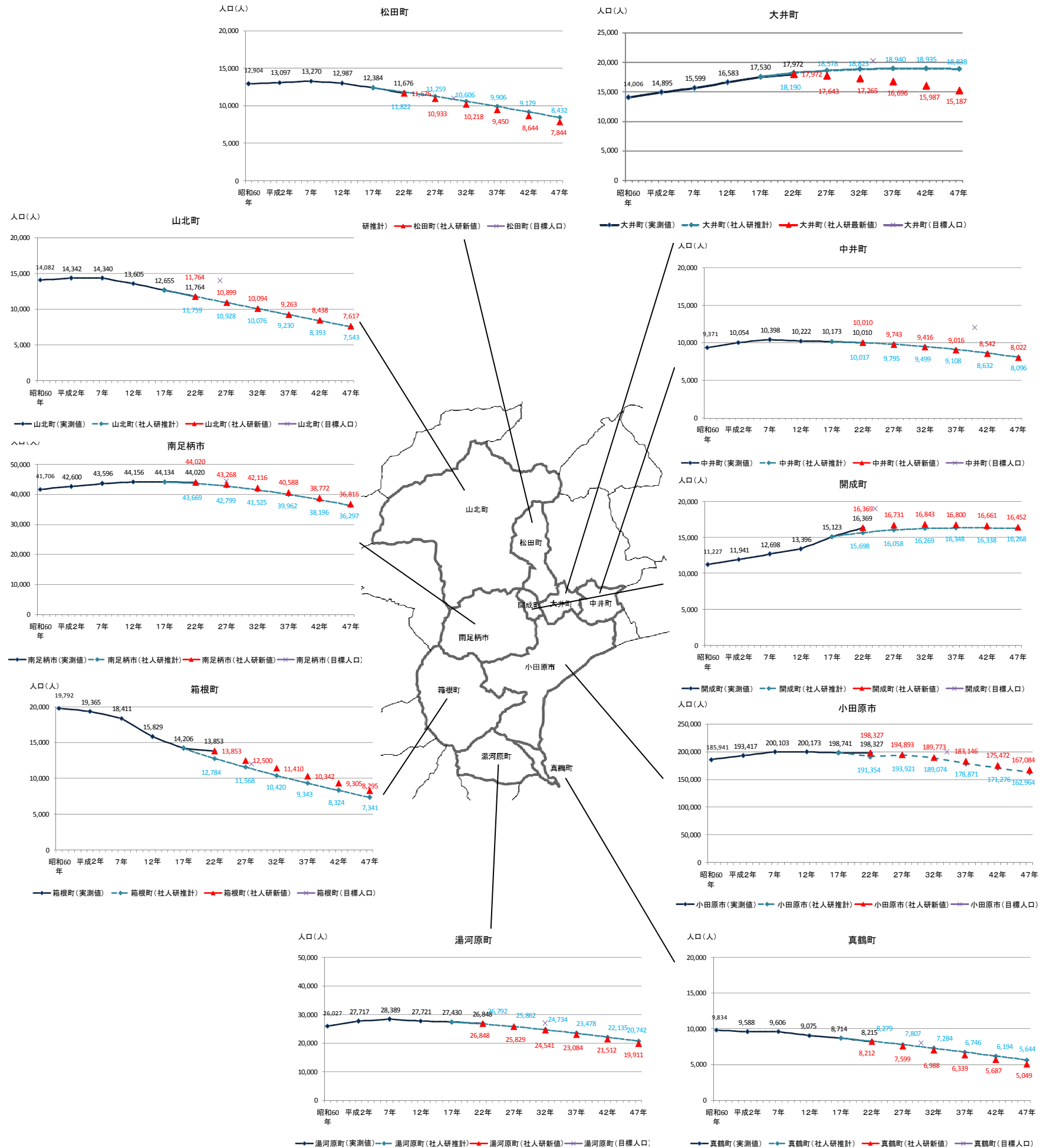


図 2市8町合計の将来人口の推移

- 注1) 実測値：各年「国勢調査」
 注2) 社人研推計：日本の地域別将来推計人口(平成20年8月)、国立社会保障・人口問題研究所
 注3) 社人研推計(最新値)：日本の地域別将来推計人口(平成25年3月)、国立社会保障・人口問題研究所



(参考) 将来の高齢化率の見通し

○都市圏全体では、平成 22 年時点で高齢化率（総人口に占める 65 歳以上人口比率）は 24% となっており、今後も引き続き上昇すると予測されている。
 ○特に、山北町、箱根町、真鶴町、湯河原町では平成 42 年時点で 40% を超えると予測されている。
 ○一方で、人口が増加している大井町では高齢化は進展しつつも、平成 32 年から 42 年にかけてほぼ横ばいとなると見込まれるほか、同じく人口が増加している開成町では平成 32 年までは高齢化率が上昇し、その後 37 年までほぼ横ばい、42 年以降再び上昇すると予測されている。

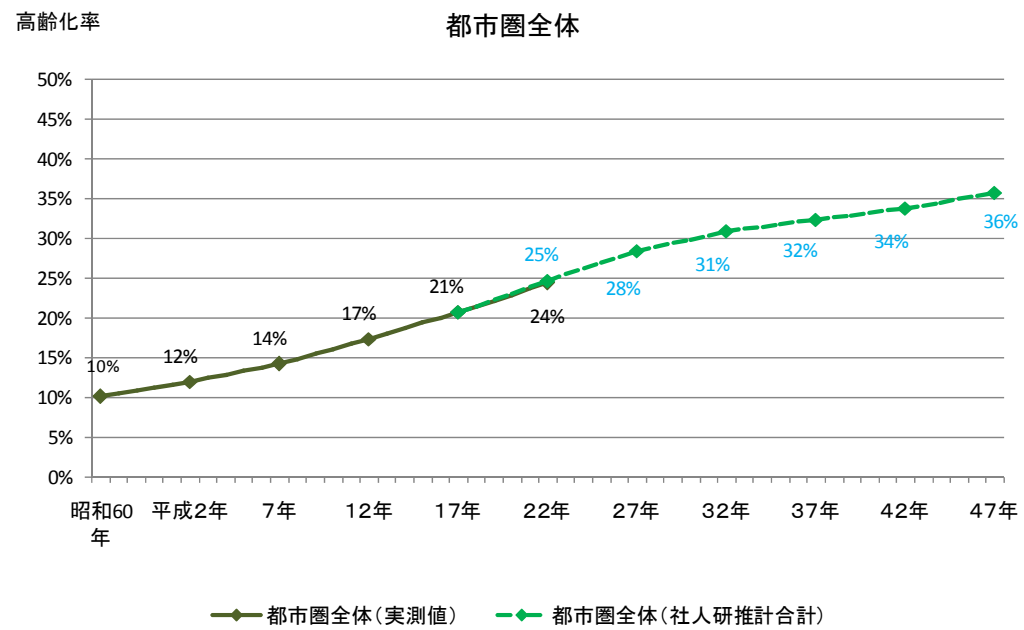
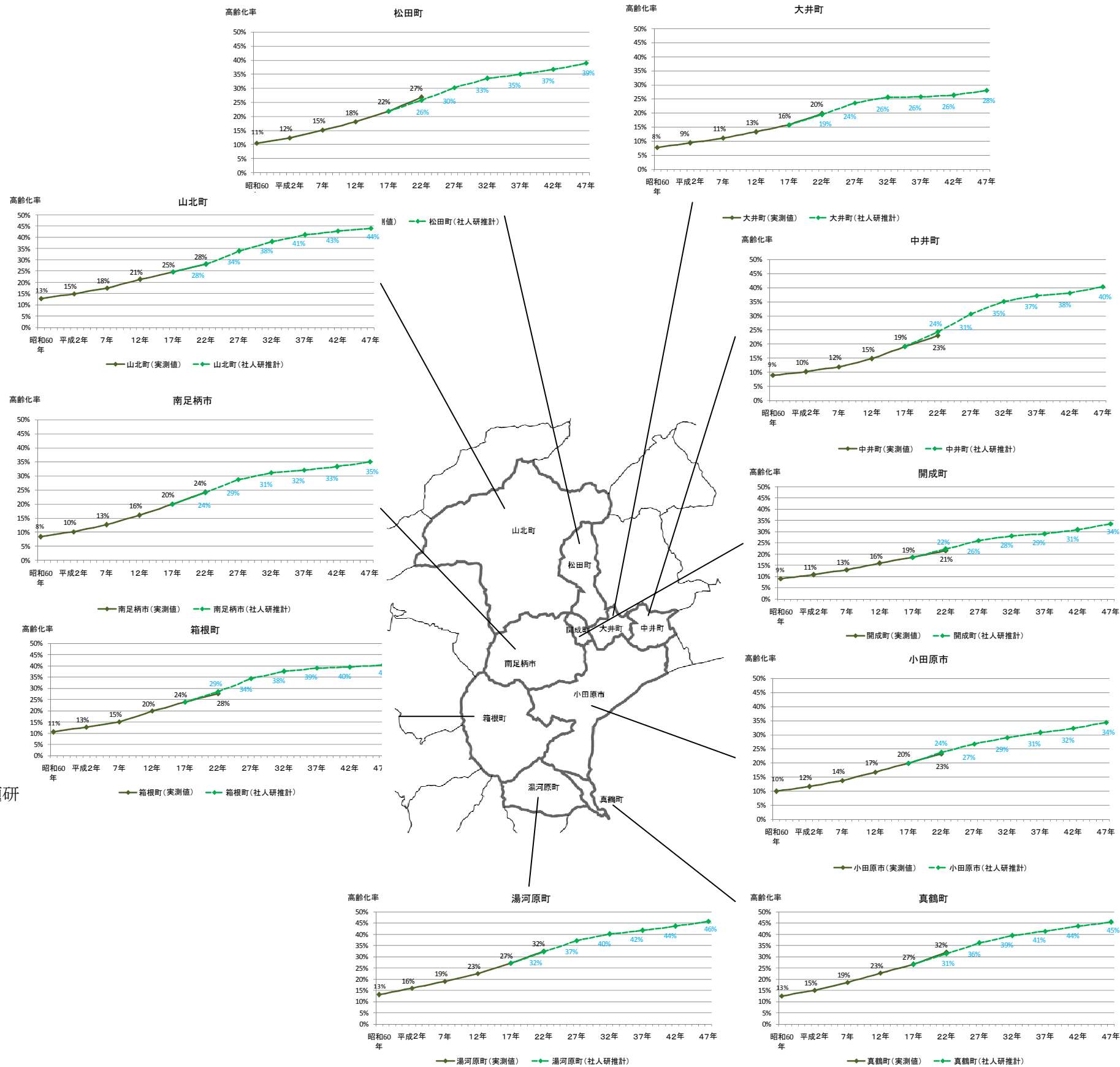


図 2市8町合計の高齢化率

注 1) 実測値：各年「国勢調査」

2) 社人研推計：日本の地域別将来推計人口（平成 20 年 8 月）、国立社会保障・人口問題研究所



(2) 全手段発生集中量

○都市圏全体では、平成20年と比較して発生集中量は減少し、さらに前回推計の方が過大と見込まれる(約6%減の見込み)。
 ○一方で、市町村別にみると、松田町、開成町、真鶴町では、前回推計の方が過小で、交通量の増大に対応した対策が必要と考えられる。
 (ただし、交通量自体は、平成20年現況値と比較すると、全ての市町で減少するものと予測される)
 ○なお、平成42年時点では、松田町は前回推計(平成32年)よりも少なくなると見込まれる。

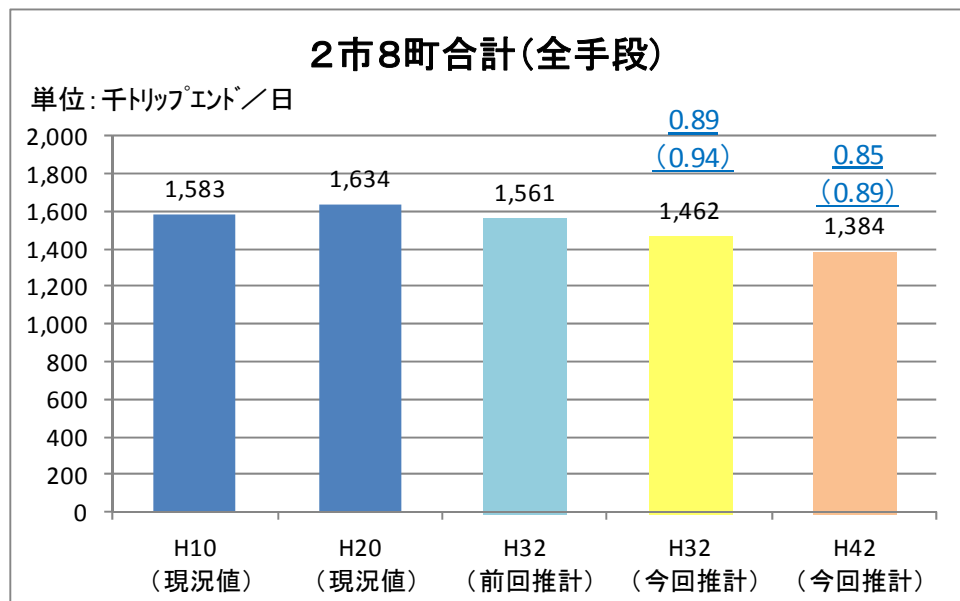
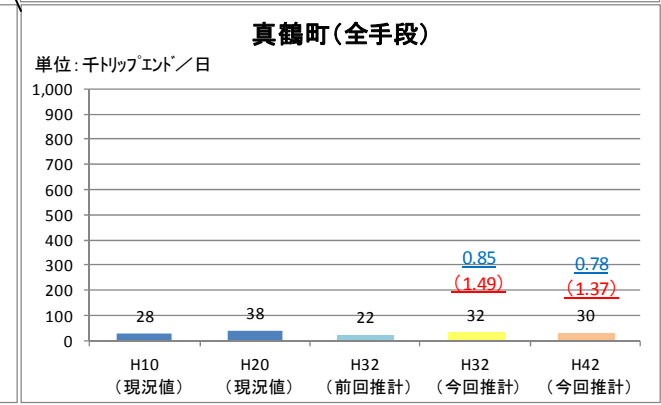
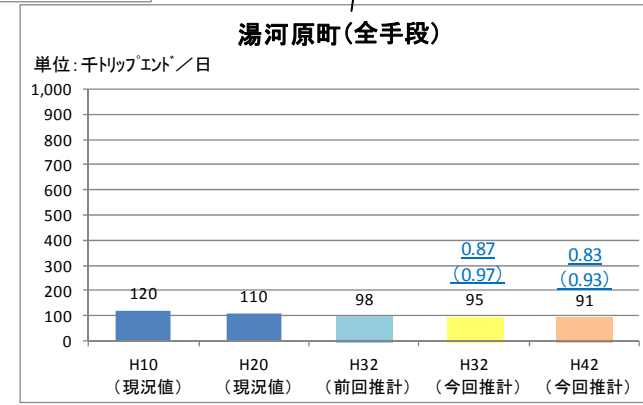
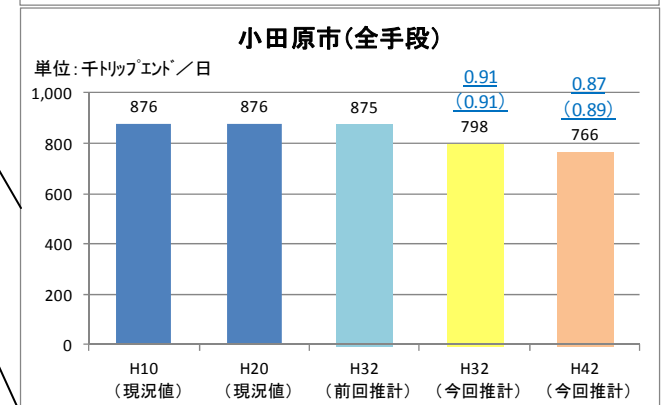
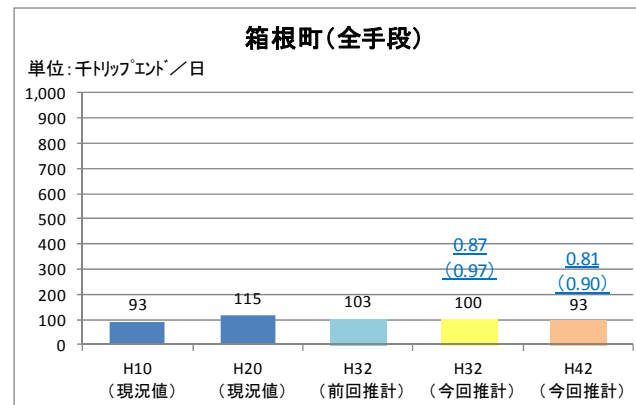
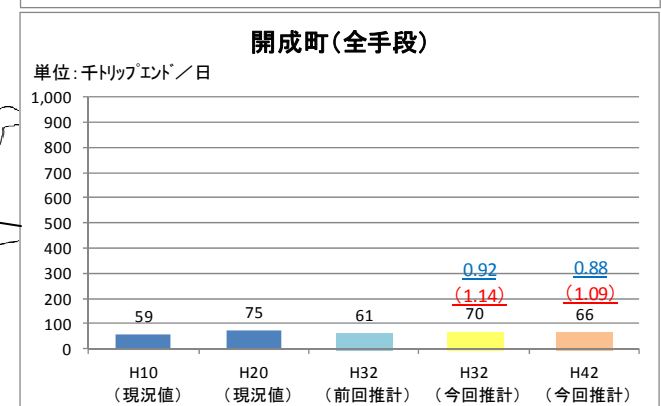
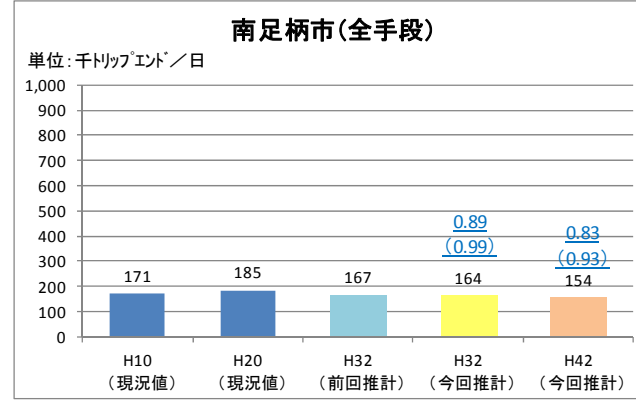
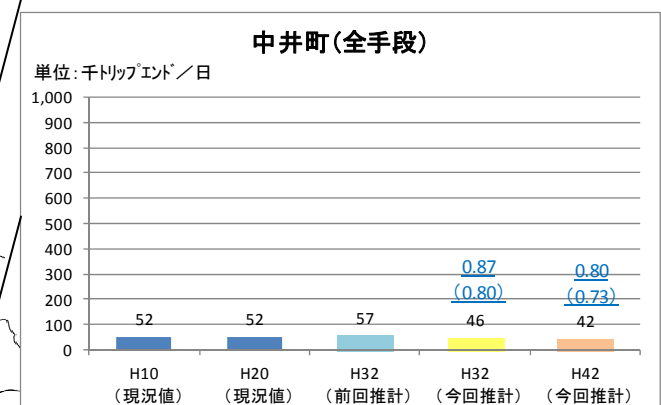
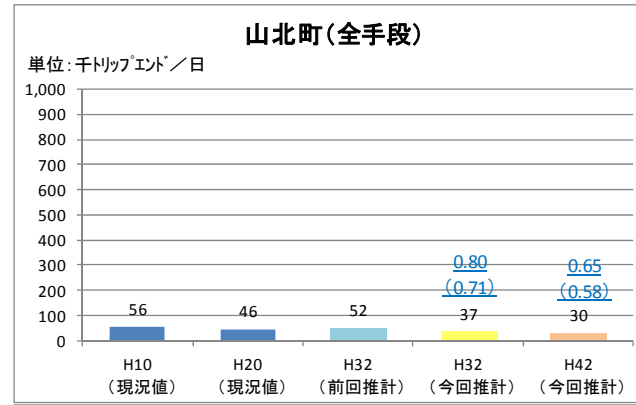
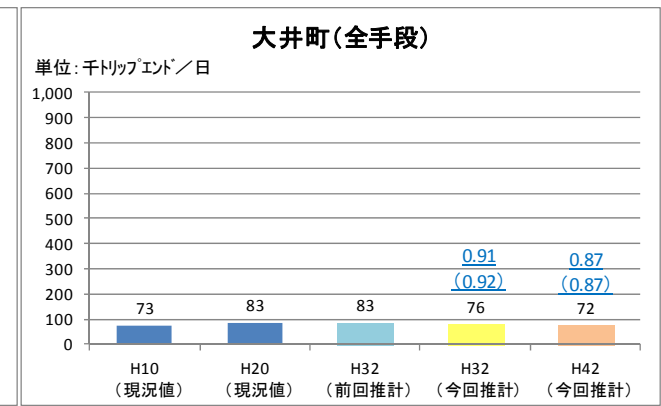
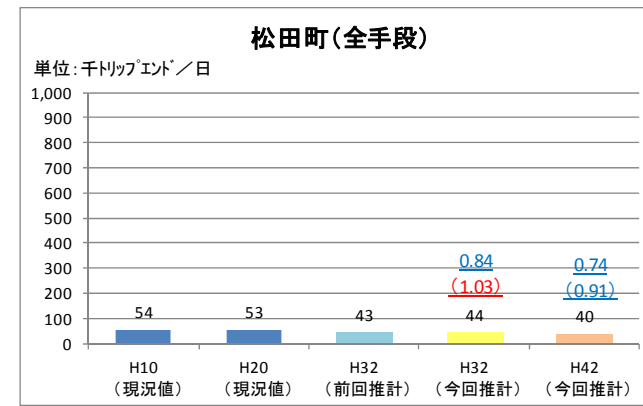


図 2市8町合計の全手段発生集中量

注) 図内上段数字はH20(現況値)に対する比率、
 下段(数字)は前回推計値(H32)に対する比率を示す。



(3) 代表交通手段：鉄道

○都市圏全体では、平成20年と比較して発生集中量は減少し、さらに前回推計の方が過小と見込まれる(約50%増の見込み)。
 ○各市町においても前回推計の方が過小であり、今回の総合都市交通体系においては鉄道対策(鉄道利用における端末交通手段対応としての交通施策)の必要性が高いと考えられる。
 (ただし、交通量自体は、平成20年現況値と比較すると減少するものと予測される)
 ○また、目標年次案の平成42年時点においても、前回推計(平成32年)よりも鉄道利用交通量の増加が見込まれる。

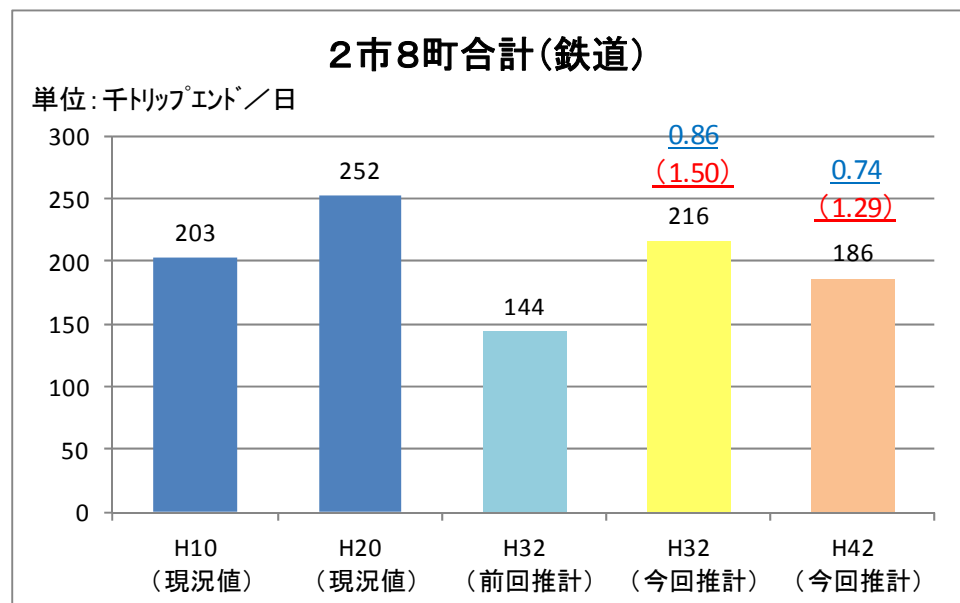
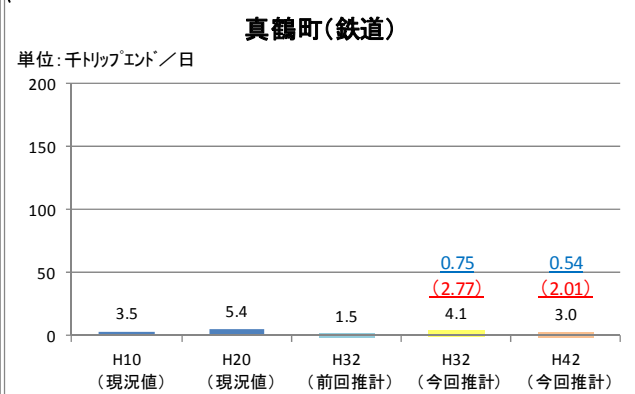
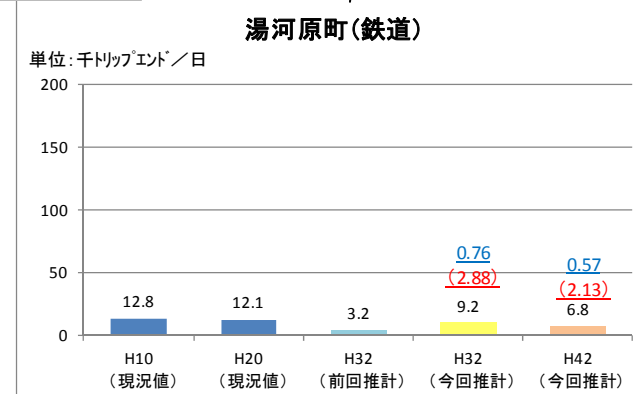
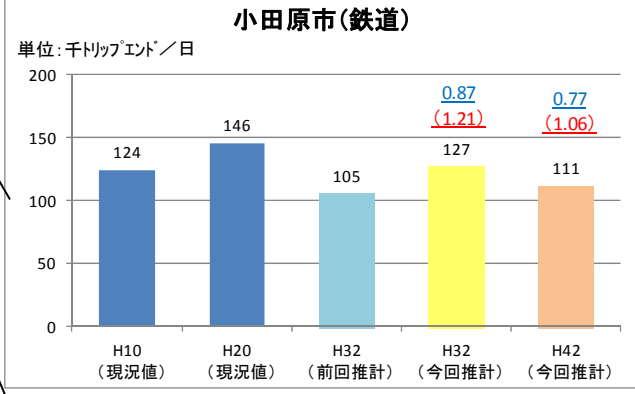
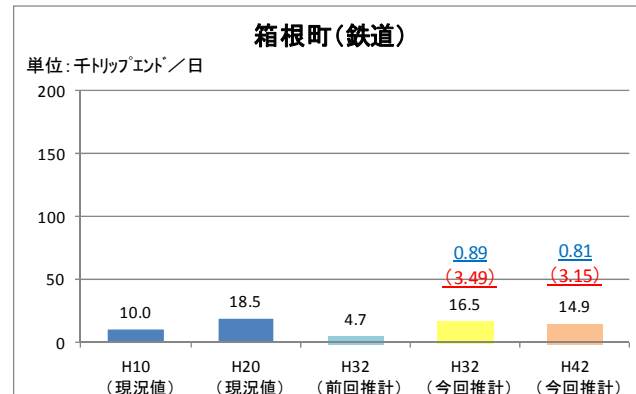
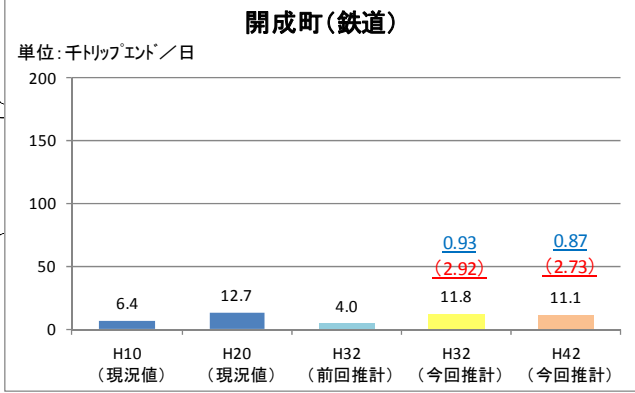
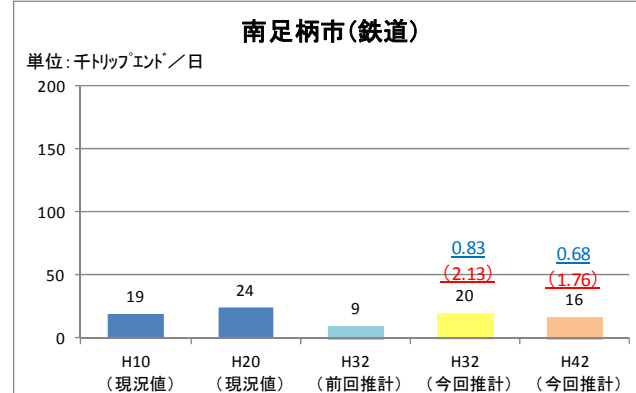
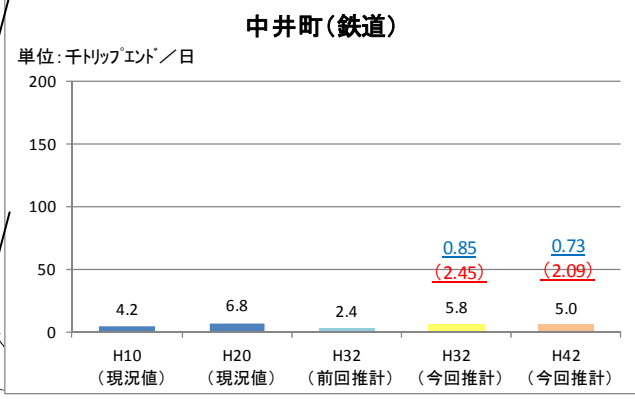
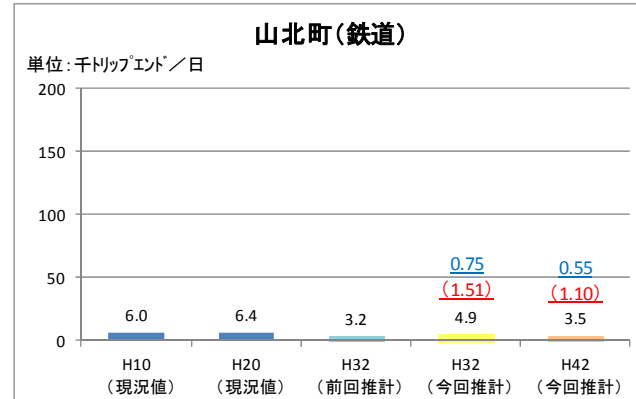
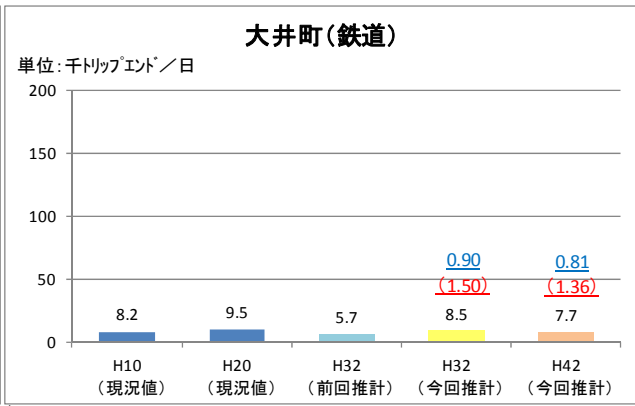
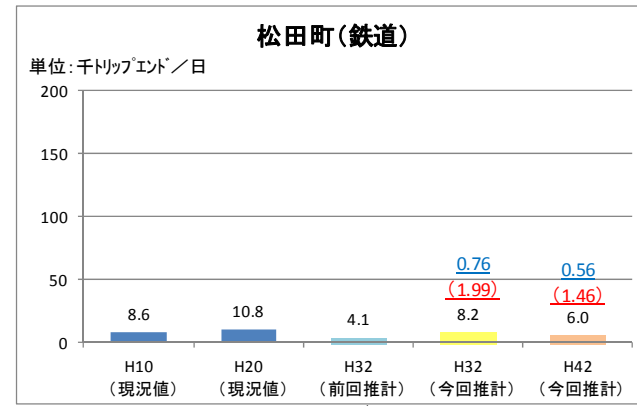


図 2市8町合計の代表交通手段鉄道発生集中量

注) 図内上段数字はH20(現況値)に対する比率、
 下段(数字)は前回推計値(H32)に対する比率を示す。



(4) 代表交通手段：バス

○都市圏全体では、平成20年度と比較してほぼ横ばいとなるが、前回推計の方が過大と見込まれる(約6%減の見込み)。
 ○一方で、市町村別にみると、小田原市、開成町、湯河原町では前回推計の方が過大であったが、南足柄市、中井町、大井町、松田町、山北町、箱根町、真鶴町では前回推計の方が過小で、交通量の増大に対応した対策が必要と考えられる。
 (ただし、交通量自体は、平成20年現況値と比較すると小田原市、松田町、真鶴町、湯河原町では増加傾向にあり、増加するバス需要への対応が必要)
 ○また、目標年次(案)の平成42年については、南足柄市、松田町、山北町、箱根町、真鶴町で前回推計(平成32年)を上回っている。

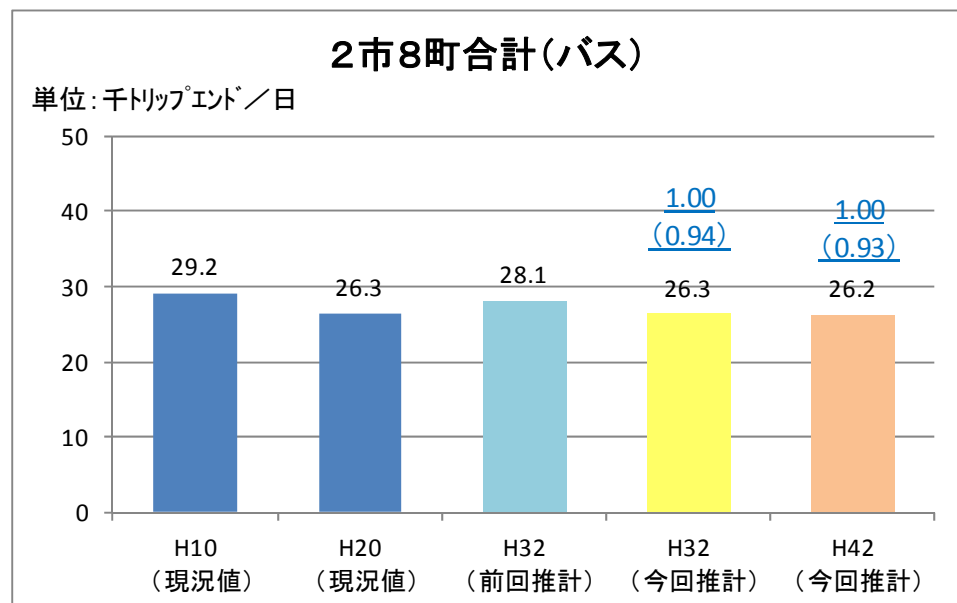
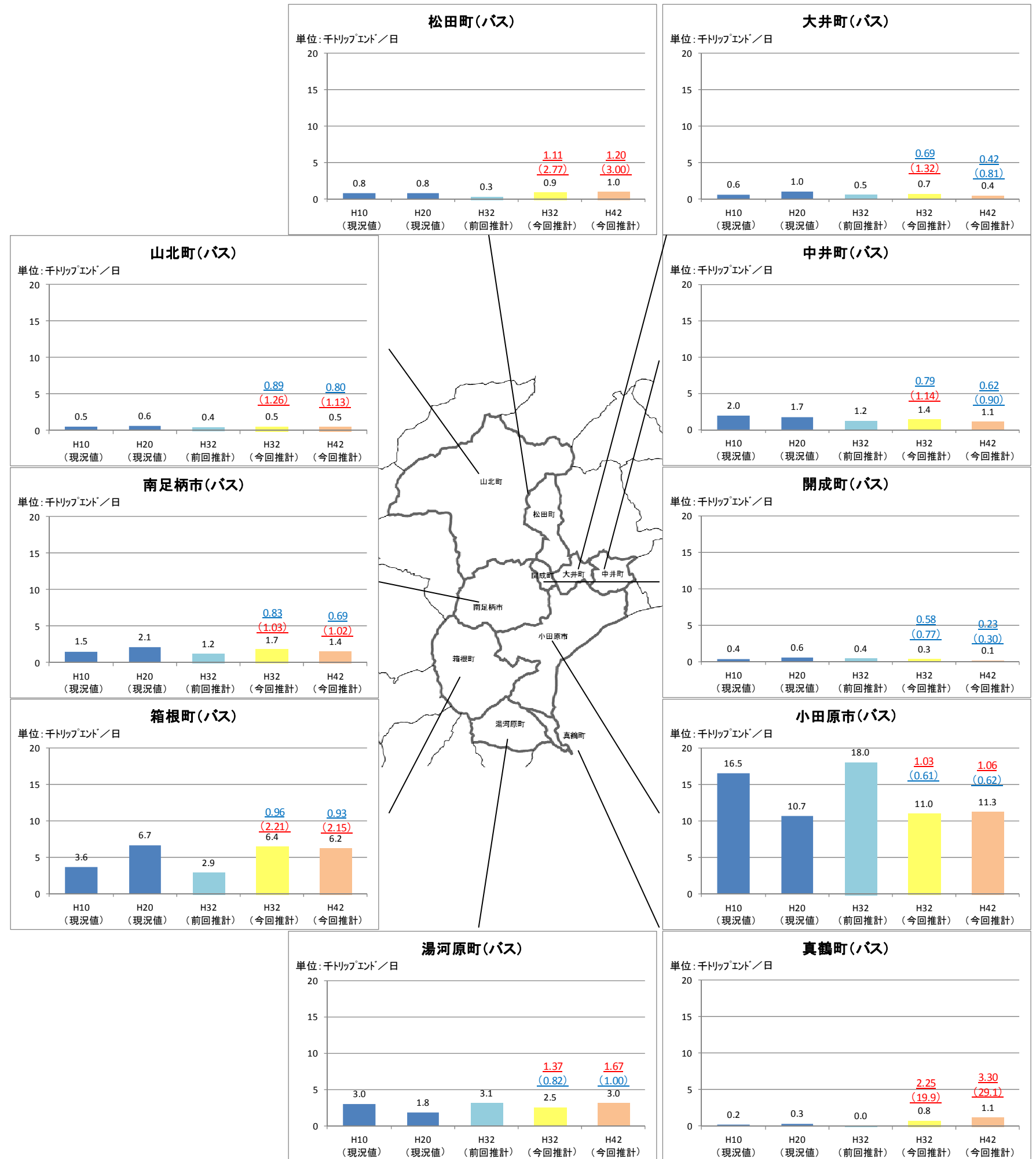


図 2市8町合計の代表交通手段バス発生集中量

注) 図内上段数字はH20(現況値)に対する比率、
 下段(数字)は前回推計値(H32)に対する比率を示す。



(5) 代表交通手段：自動車

○都市圏全体では、平成20年と比較して若干減少するが、前回推計の方が過小と見込まれる(約2%増の見込み)。
 ○各市町についてみると、大井町、松田町、開成町、箱根町、真鶴町、湯河原町で前回推計を上回っており、交通量の見込みの増大に伴う交通対策の検討が必要と考えられる。
 (ただし、前回推計の方が過大であった小田原市においても、自動車交通量自体は、現況(平成20年)よりも増加すると予測されていることから、増加する交通量への対応が必要と考えられる)
 ○なお、平成42年時点では、開成町、箱根町、真鶴町、湯河原町で前回推計(平成32年)を上回ると予測される。

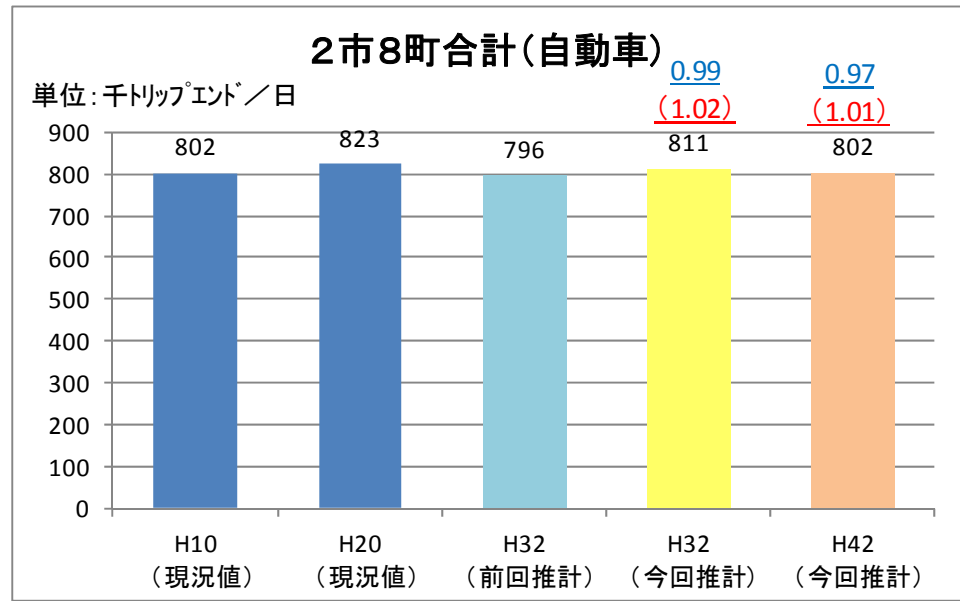
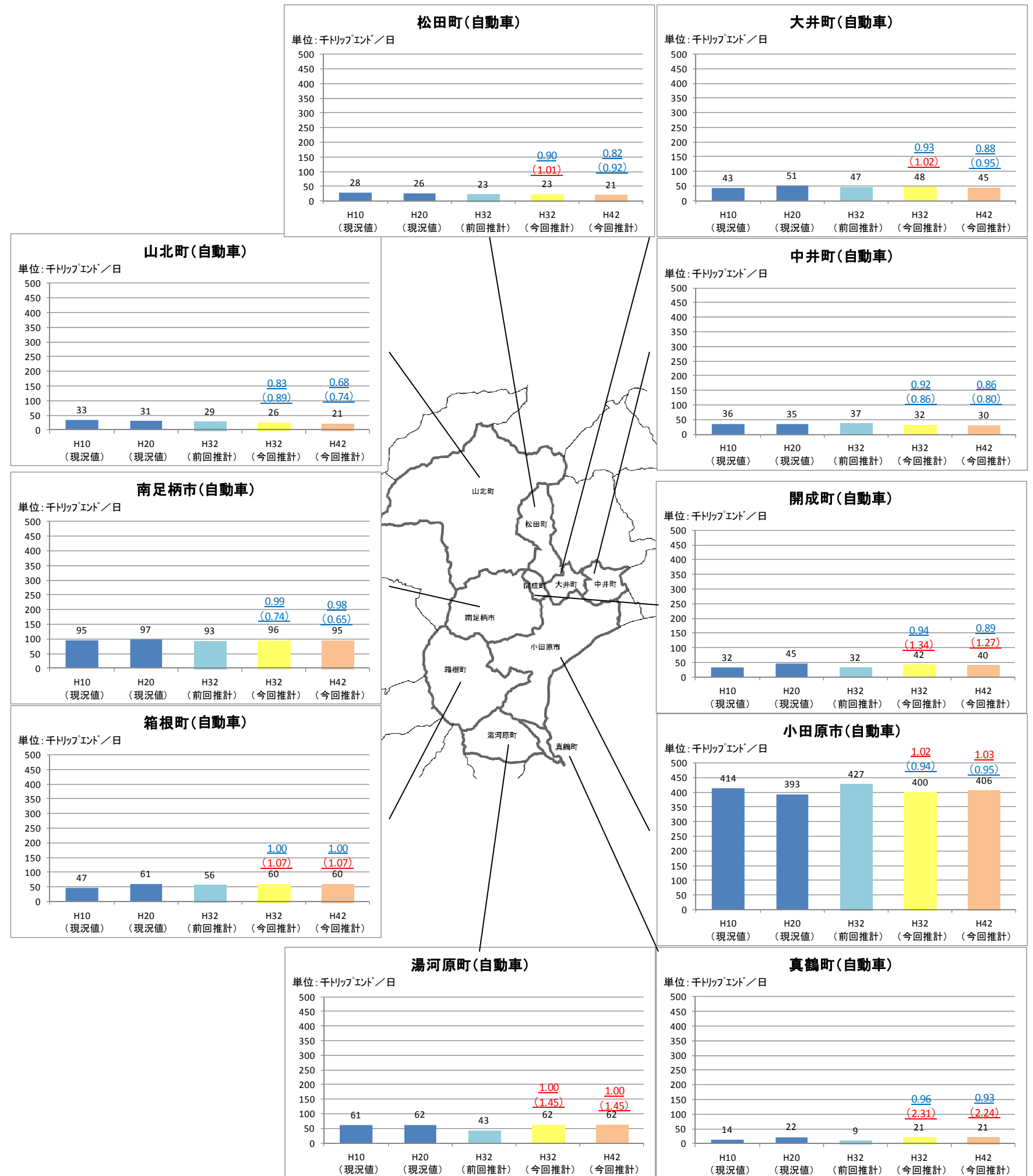


図 2市8町合計の代表交通手段自動車発生集中量

注) 図内上段数字はH20(現況値)に対する比率、
 下段(数字)は前回推計値(H32)に対する比率を示す。



(6) 代表交通手段：徒歩・二輪

○都市圏全体では、前回推計の方が過大（約31%減の見込み）。
 ○各市町についても、前回推計の方が過大と見込まれる。
 ○また、全ての市町で平成20年の現況値と比較して将来交通量が減少するものと予測されている。

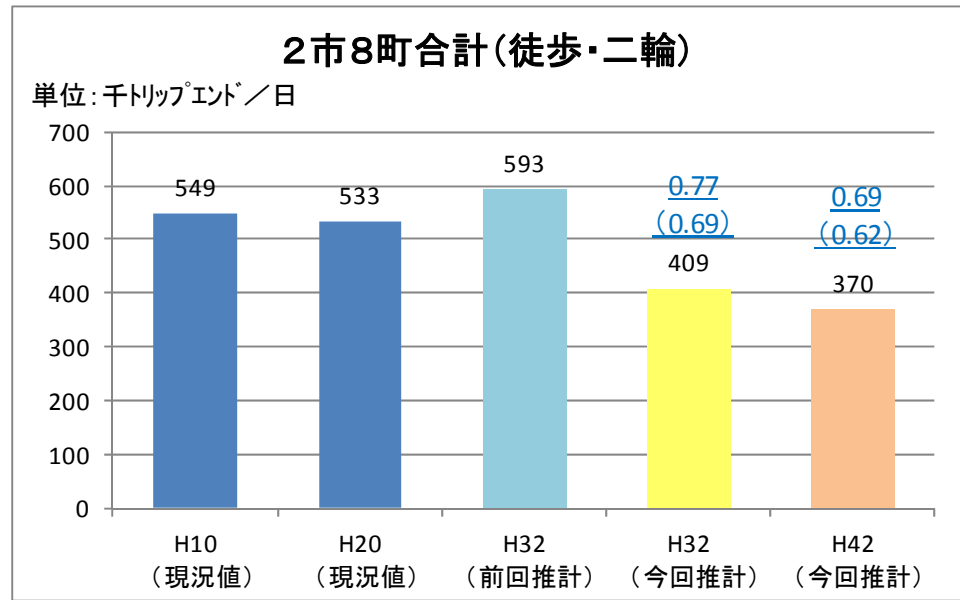
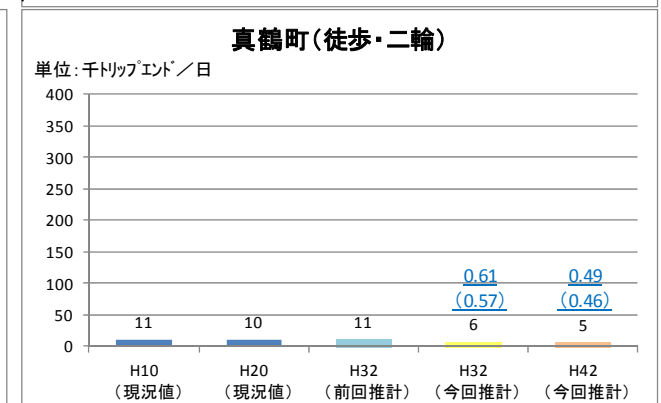
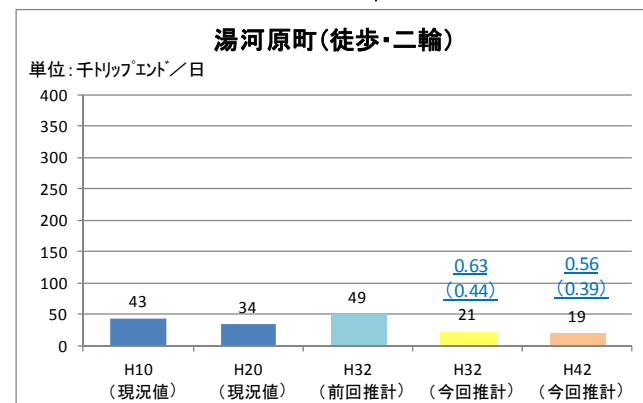
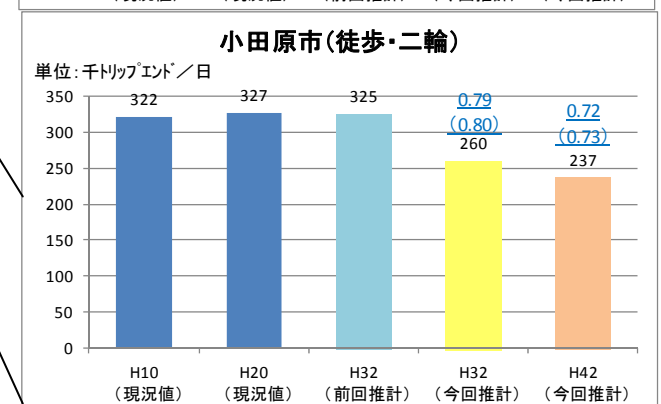
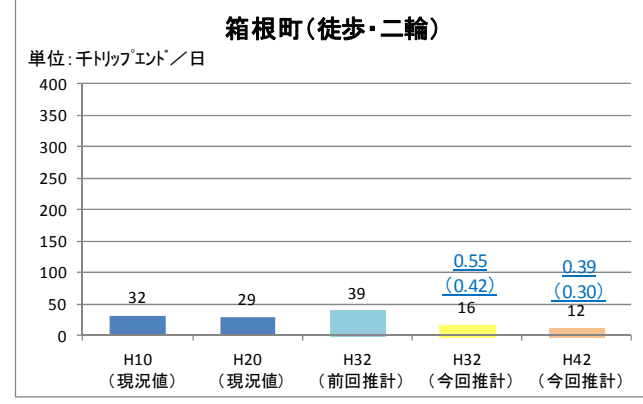
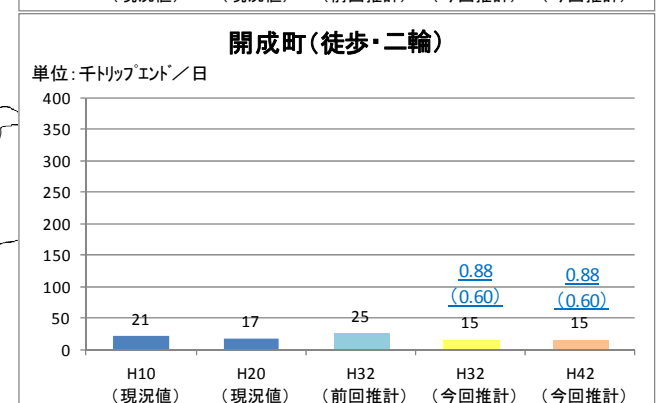
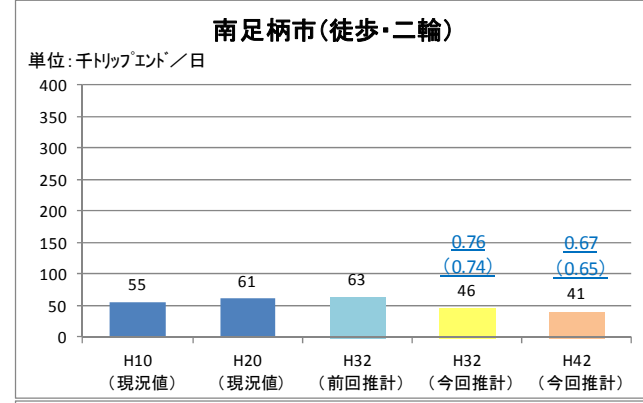
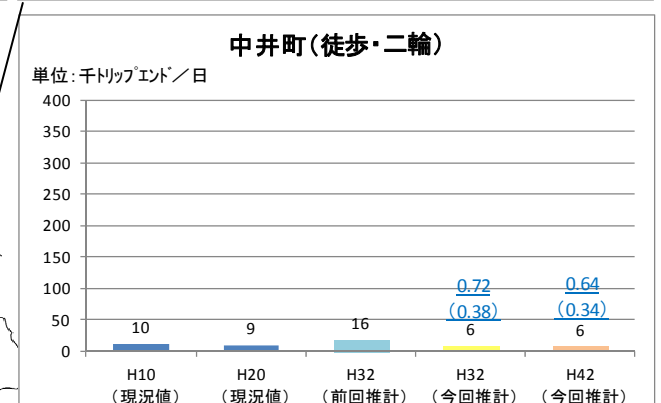
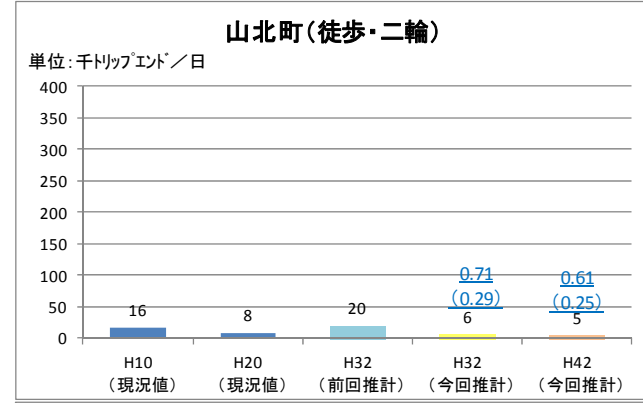
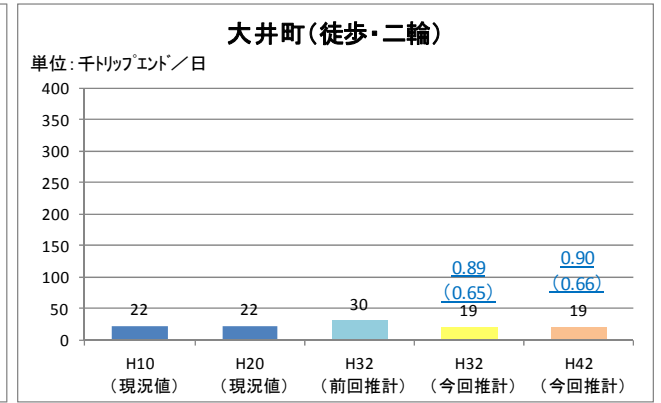
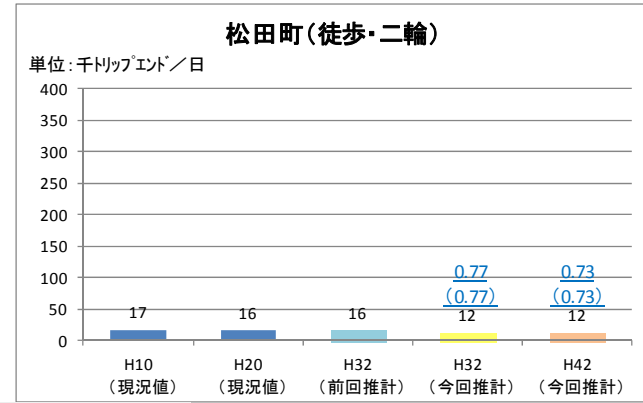


図 2市8町合計の代表交通手段徒歩・二輪発生集中量
 注) 図内上段数字はH20(現況値)に対する比率、
 下段(数字)は前回推計値(H32)に対する比率を示す。



(7) 代表交通手段分担率

○(3)～(6)の各交通手段別発生集中量見込みの変化に伴い、代表交通手段分担率については、都市圏全体、及び各市町で鉄道分担率が前回推計(平成32年)を上回ると見込まれる。一方、徒歩・二輪分担率は大きく下回ると予測される。

○なお、自動車分担率については、松田町を除く各市町において、平成20年(現況)及び前回推計を上回るものと予測され、特に、開成町や真鶴町、湯河原町においては、前回推計と比較すると10ポイント以上高まるものと予測される。

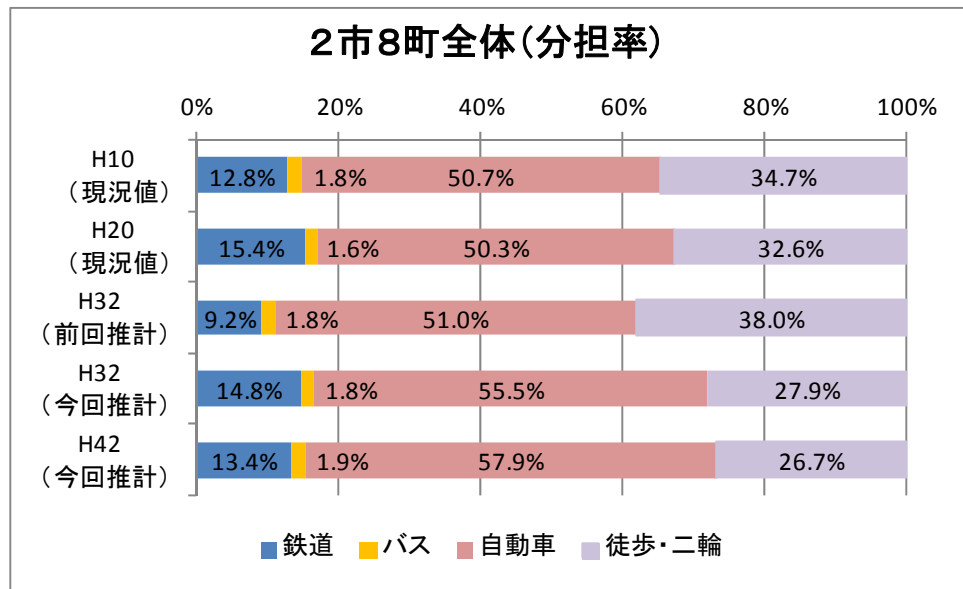


図 2市8町合計の代表交通手段分担率

※手段不明トリップを除いているため、1ページ目の分担率とは一致しない。

