

神奈川県西部地域総合都市交通体系調査
第2回協議会資料

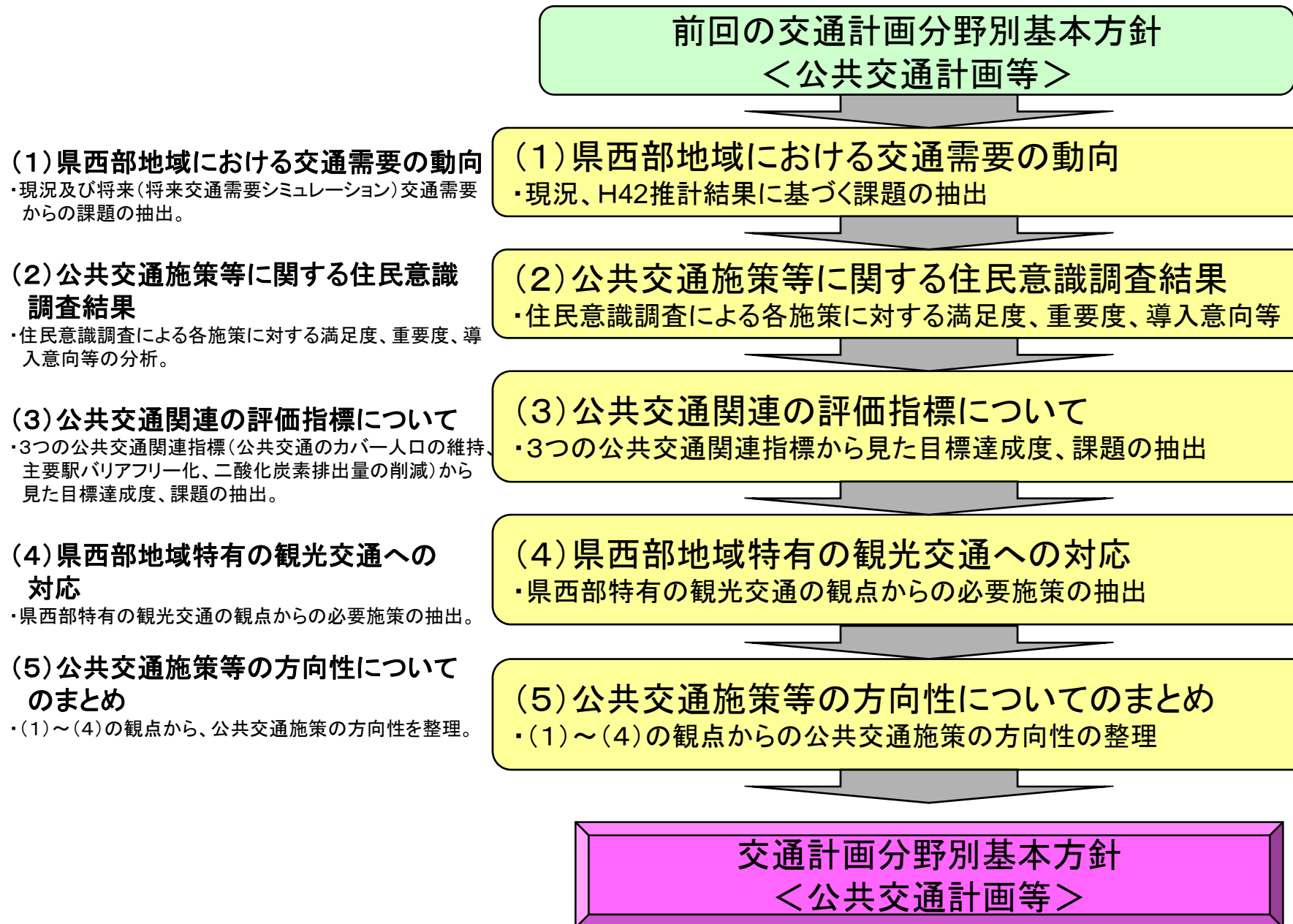
～公共交通施策等の検討経過～
(交通需要、住民意識調査、評価指標等)

目次

- 検討方針
- (1) 県西部地域における交通需要の動向
- (2) 公共交通施策等に関する住民意識調査結果
- (3) 公共交通関連の評価指標について
- (4) 県西部地域特有の観光交通への対応
- (5) 公共交通施策等の方向性についてのまとめ
- (6) 交通計画分野別基本方針

平成25年12月19日(木)

□ 検討方針



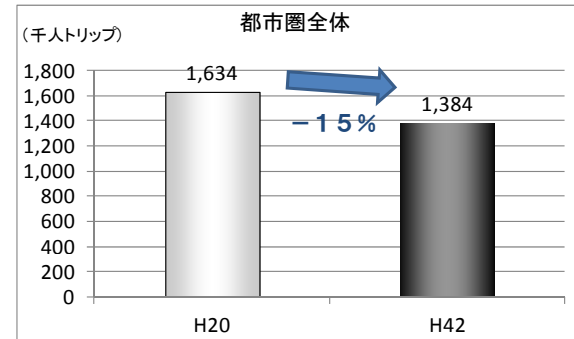
(1) 県西部地域における交通需要の動向

※現在の交通手段利用動向がそのまま継続し、交通サービス水準は、現行の鉄道・バスサービスが維持、道路整備が着実に進む前提で予測したもの、以降、同様。

① 総交通需要の見通し

＜発生集中交通量(全手段全目的合計:人ベース)＞

・人口減少(16%減)傾向を受け、都市圏全体の発生集中交通量は15%の減少見込み。人口減少化の中での交通サービス水準の維持・確保が課題。

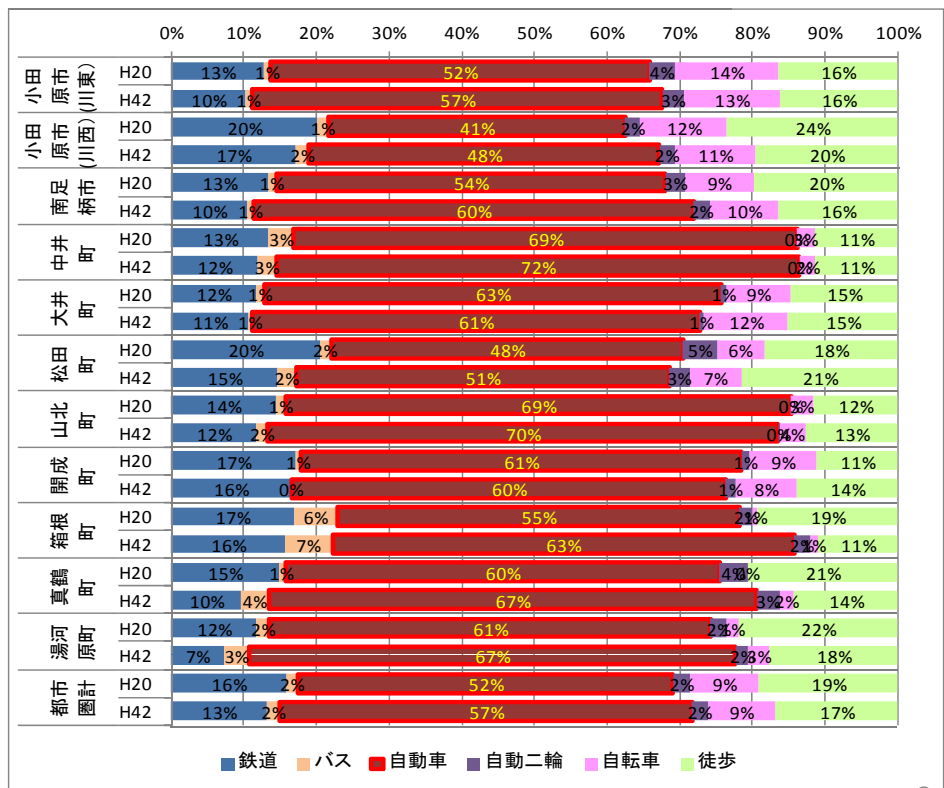
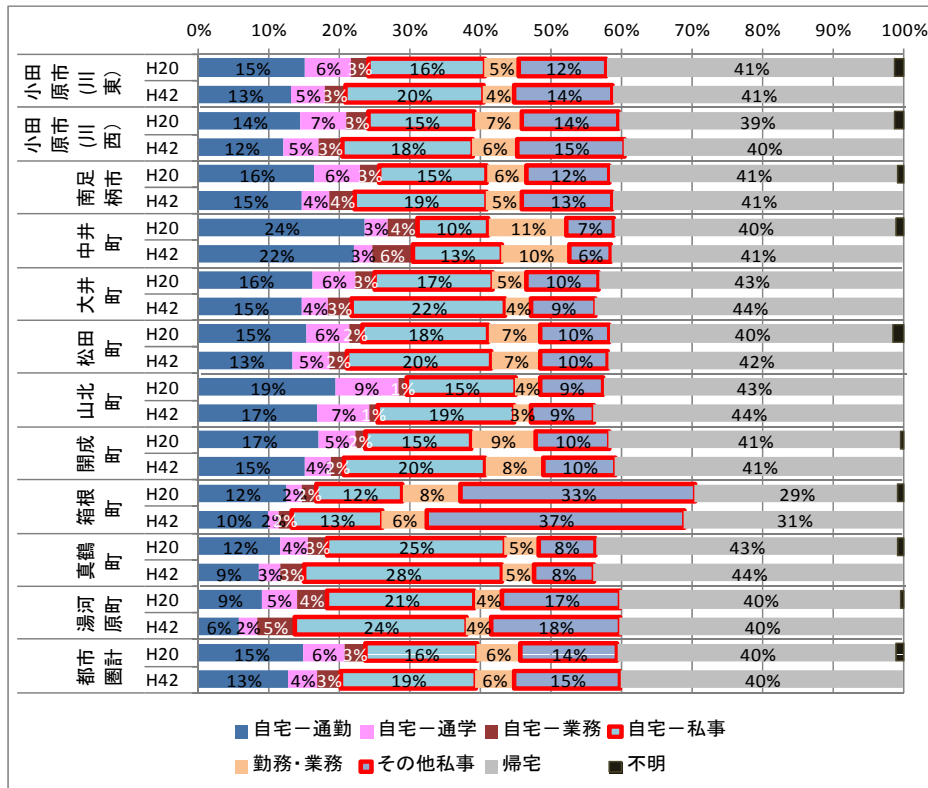


＜目的構成＞

・私事目的(自宅-私事、その他私事)が高まり、買物・通院、観光需要の増加への対応が課題。

＜手段構成＞

・自動車分担率が増加すると予測されており、鉄道利用率は低下、公共交通の維持・確保が課題。



②手段別交通需要の見通し

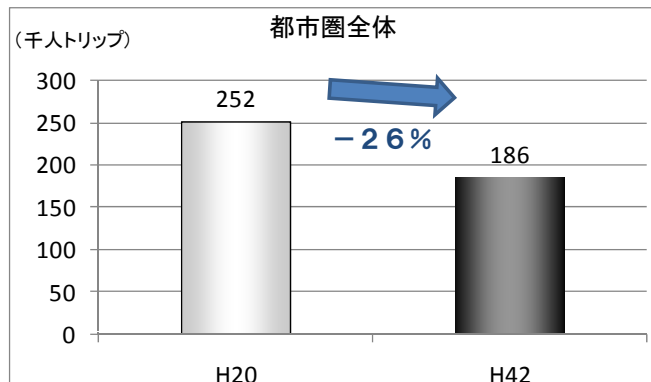
※現在の交通手段利用動向がそのまま継続し、交通サービス水準としては、現行の鉄道・バスサービスが維持、道路整備が着実に進む前提で予測したもの。

鉄道

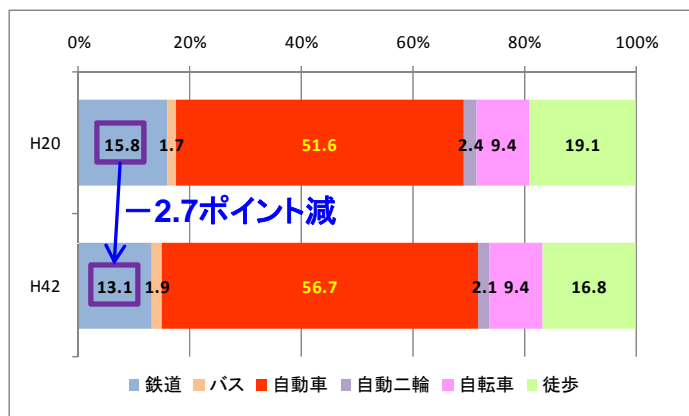
○鉄道需要は、現況よりも減少見込み

- ・通勤・通学需要の減少を受け、都市圏全体で鉄道需要は減少見込み
- ・手段分担率も約3ポイントの低下
- ・どの地域でも鉄道需要は減少傾向

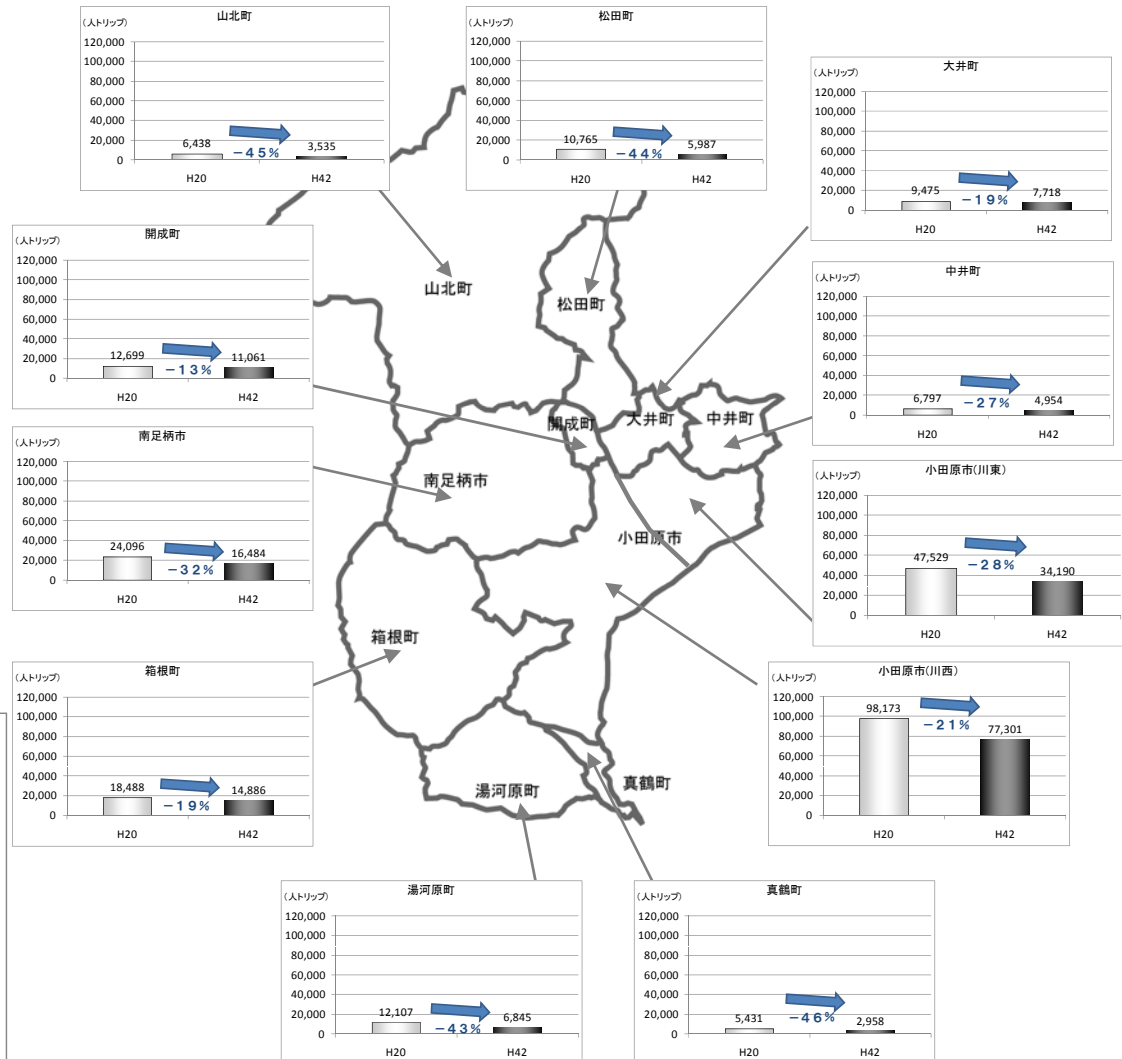
<都市圏全体の発生集中交通量>



<都市圏全体の手段分担率>



<発生集中交通量>



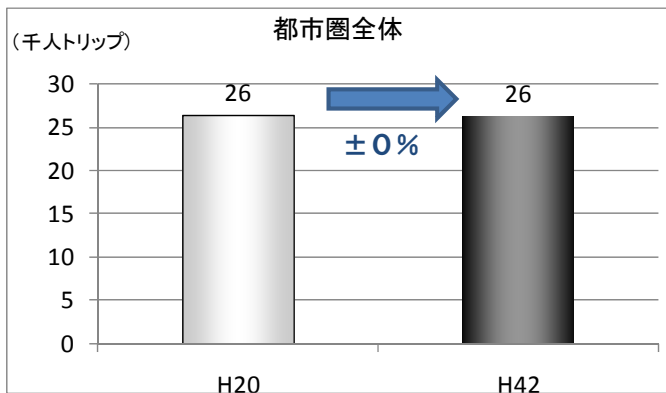
(資料) 東京都市圏パーソントリップ調査

バス交通

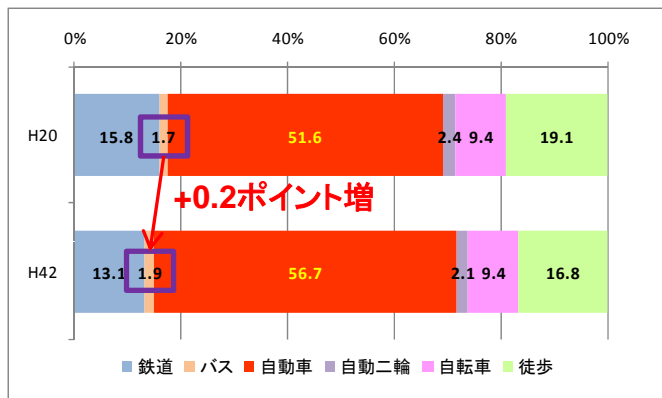
○バス需要は、現況から横ばいの見込み

- ・今後の高齢化の進展に伴い、バス利用率高まり、人口減少下でもバス需要は、都市圏全体で横ばいの見込み
- ・手段分担率もほぼ横ばい
- ・小田原市(川西)や南足柄市で増加が見込まれる

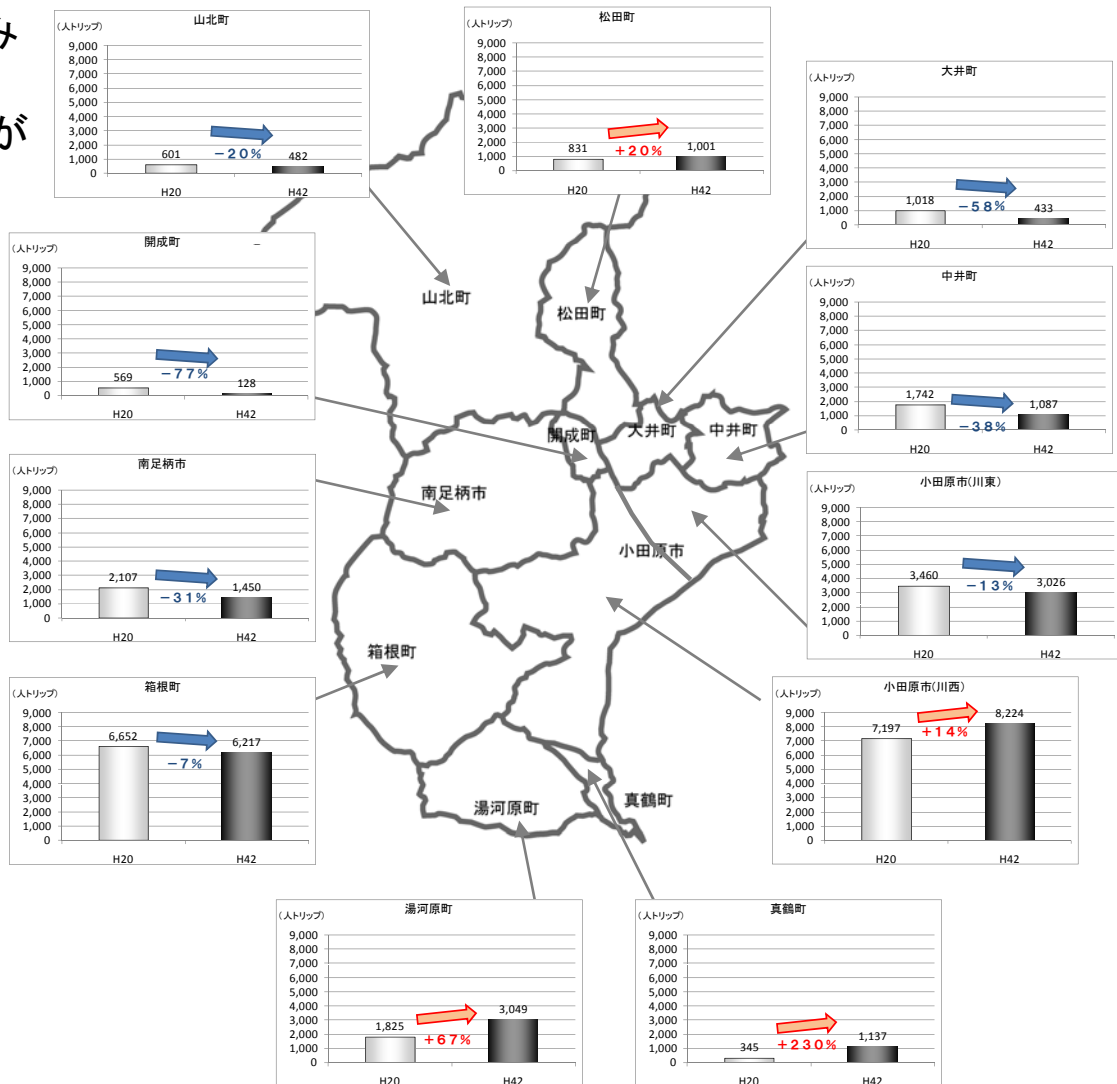
＜都市圏全体の発生集中交通量＞



＜都市圏全体の手段分担率＞



＜発生集中交通量＞



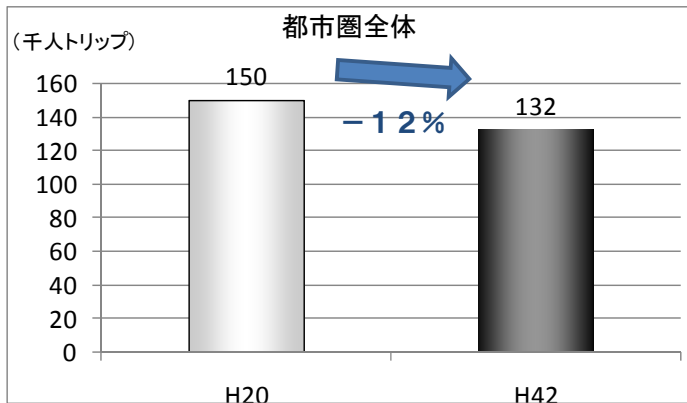
(資料) 東京都都市圏パーソントリップ調査

自転車

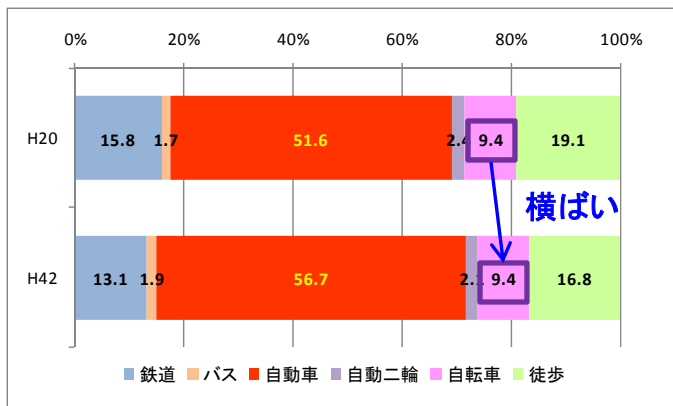
○自転車需要は、現況から減少の見込み

- ・自転車需要は、人口の減少もあり、今後大きく減少の見込み
- ・ただし、手段分担率は横ばい傾向
- ・地域により増減の傾向は異なる

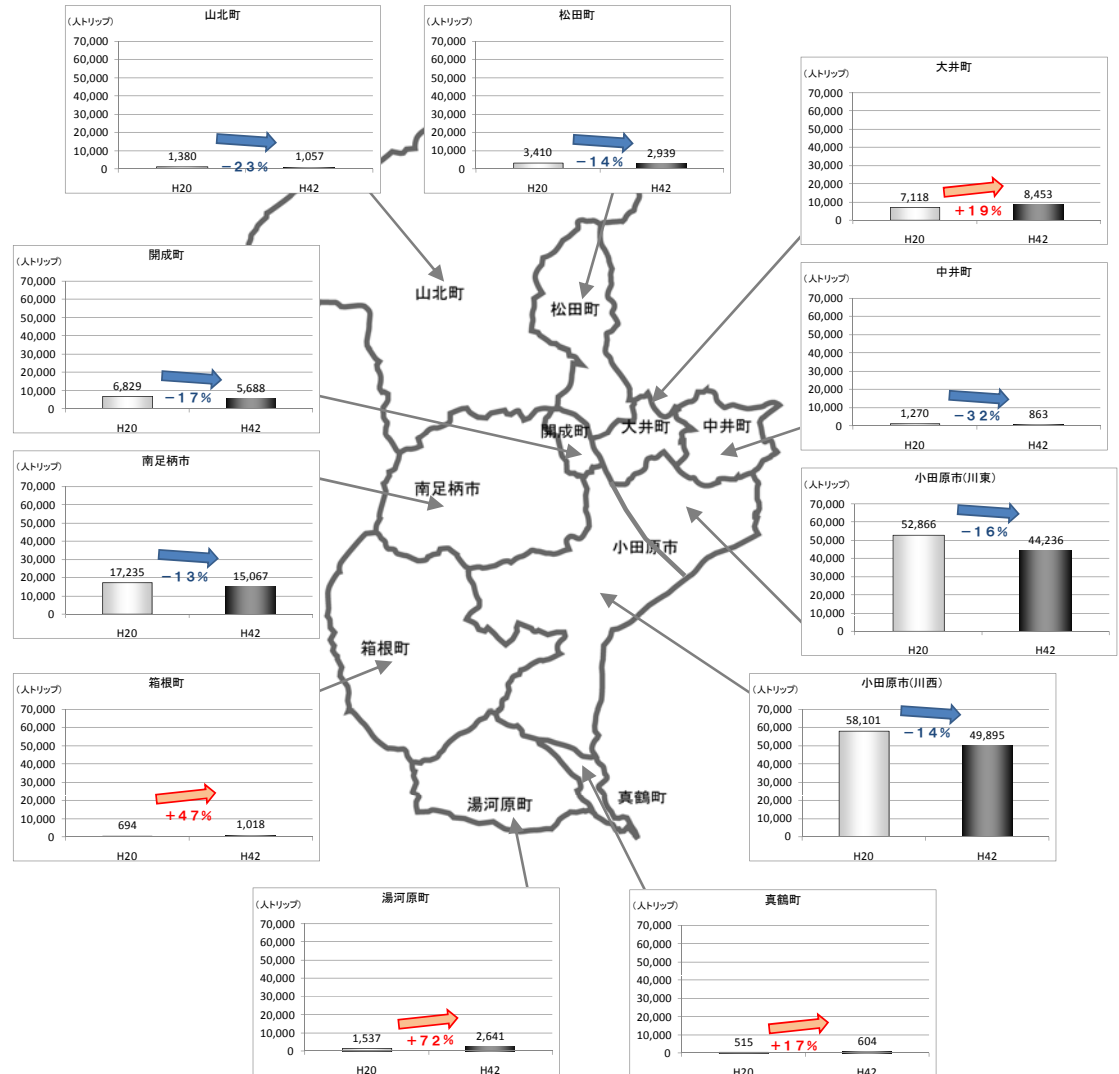
＜都市圏全体の発生集中交通量＞



＜都市圏全体の手段分担率＞



＜発生集中交通量＞



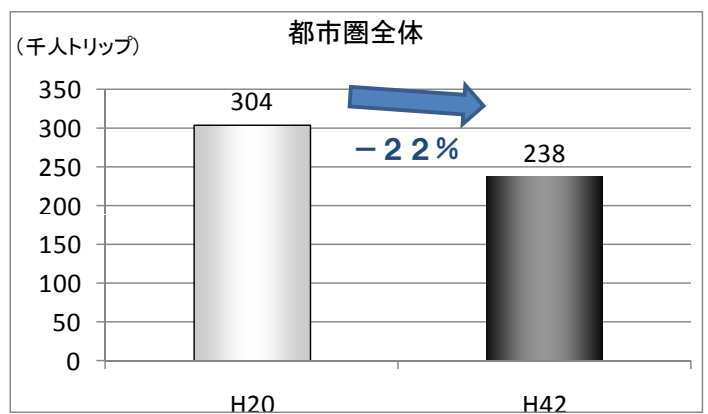
(資料) 東京都市圏パーソントリップ調査

徒歩

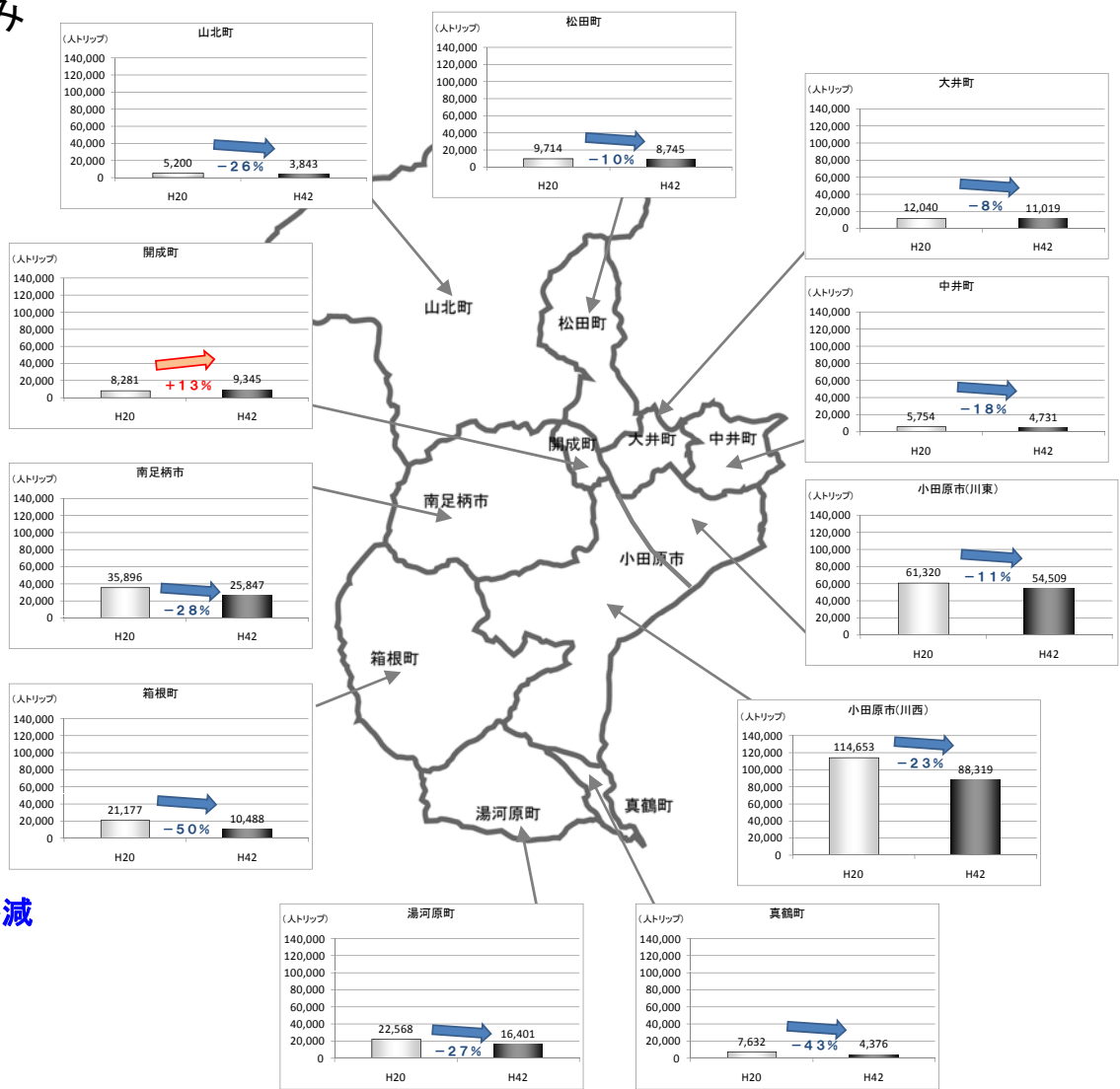
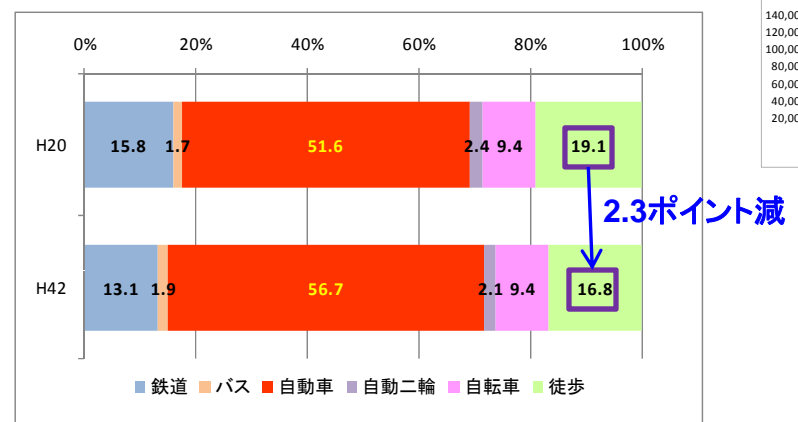
○徒歩需要は、現況から大きく減少の見込み

- ・徒歩需要は、今後大きく減少の見込み
- ・手段分担率でも約3ポイントの減少
- ・地域別では開成町を除き、減少傾向

<都市圏全体の発生集中交通量>



<都市圏全体の手段分担率>



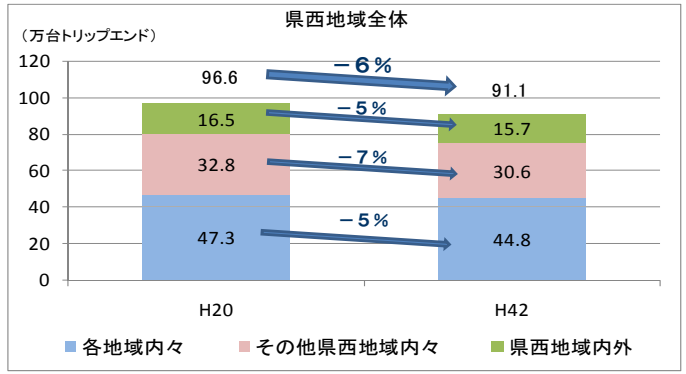
(資料) 東京都市圏パーソントリップ調査

自動車交通

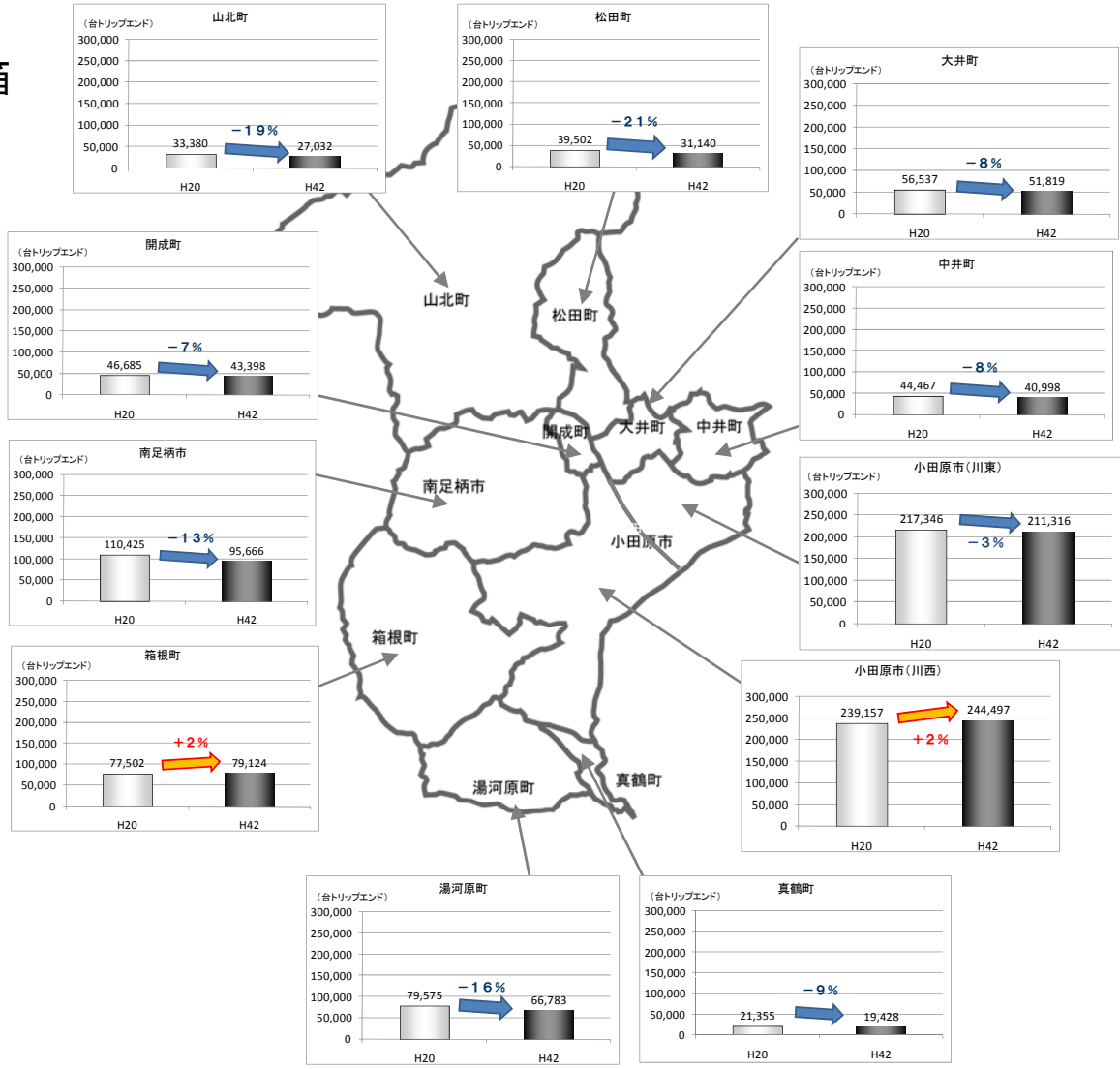
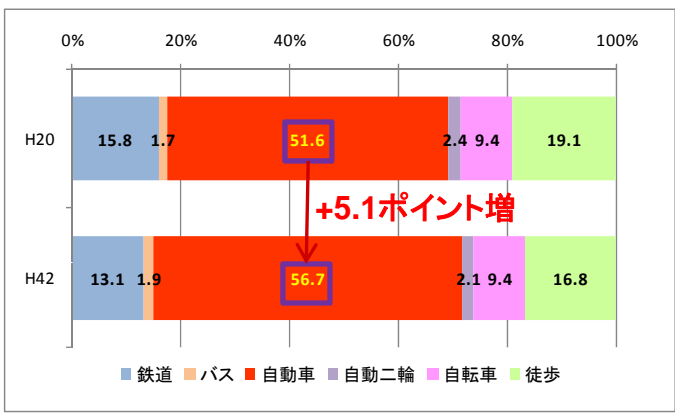
○現況から減少の見込み

- ・県西部地域全体では6%の減少見込み
- ・手段分担率は約5ポイントの増加
- ・地域別にみると、小田原市(川西)、箱根町を発着する台数が増加

<自動車OD(台ベース)の変化>



<都市圏全体の手段分担率>



(資料) 東京都市圏パーソントリップ調査

③高齡化への対応

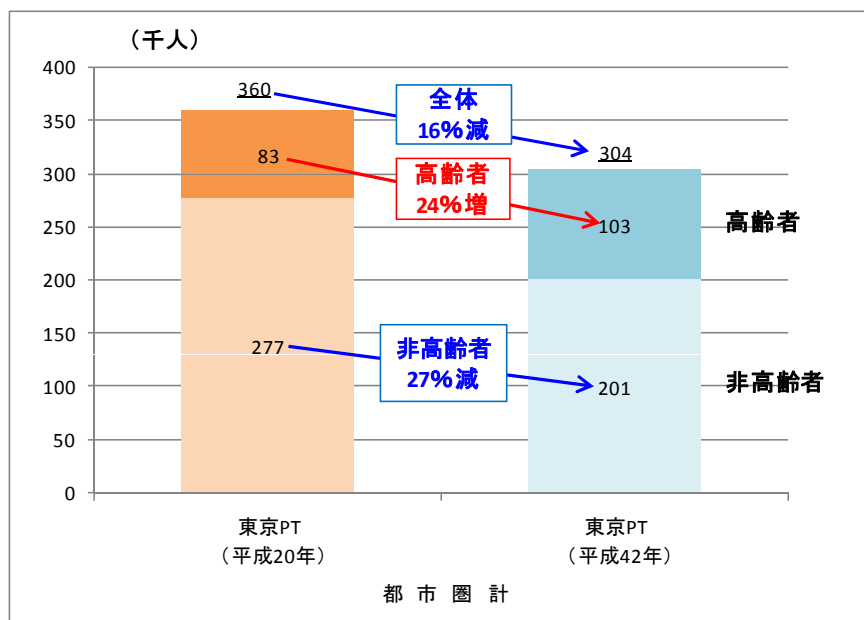
○高齡者の増加、高齡運転者に対する対応の必要性

- ・人口減少(16%減)の一方で、今後高齡者が急増(24%増)することが見込まれている
- ・高齡者は、非高齡者に比べて自動車利用率が高くなっている
- ・また、高齡者は、非高齡者よりもバス利用率が高い傾向がある

⇒ 高齡運転者に対する交通安全対策が必要

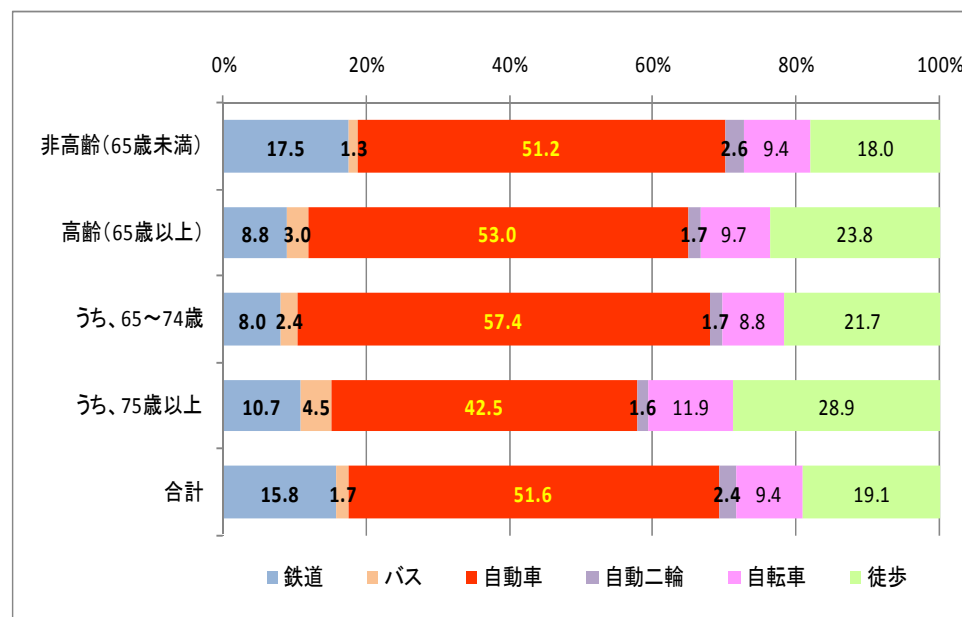
⇒ 自動車を利用できる環境にない高齡者にとっては、公共交通が重要な役割を果たすため、公共交通利用支援策が必要

＜都市圏の将来人口＞



(資料)東京都市圏パーソントリップ調査

＜高齡非高齡別交通手段分担率(H20)＞



(資料)東京都市圏パーソントリップ調査

(2)公共交通施策等に関する住民意識調査結果

① 交通手段別の満足度と重要度の関係について

○住民は、自動車走行環境には比較的満足しており、自転車の走行やバスサービスに対して不満が高く、**自動車依存の高い都市圏ではあるが、自動車以外の交通施策も重要**と考えている

- ・住民は、自動車走行環境には比較的満足しており、自転車施策とバス施策に対して重点的に取り組むべきと考えている。
- ・行政でも、自転車施策とバス施策が重点的に取り組むべきと考えているが、住民に比べて道路混雑に対する関心が強い。

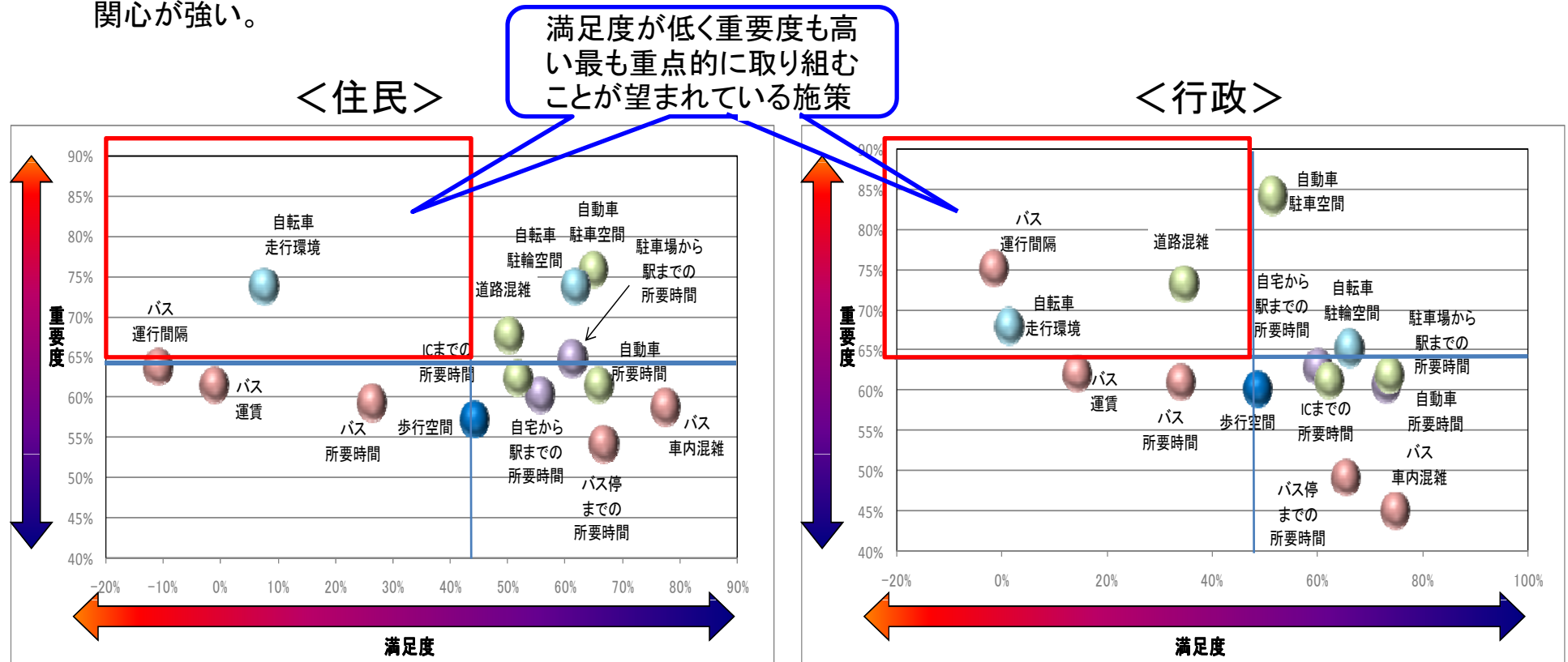


図 満足度と重要度の関係

② 自動車からの交通手段の転換について

○自動車からの転換のための条件は、高齢化の進展によって生じる要素が大きく、**高齢になって運転に不安を感じるようになったときの代替手段の確保が重要**

○また、鉄道やバスが転換条件となっていることから、**自動車利用からの転換を図るためには、現在の公共交通サービスの維持・確保が重要な要素**

- ・「**高齢になって運転に不安を感じるようになったとき**」が4割に達している。
- ・次いで、「**鉄道が便利に使えるようになったとき**」が約4割、「**バスが便利に使えるようになったとき**」が約3割となっている。

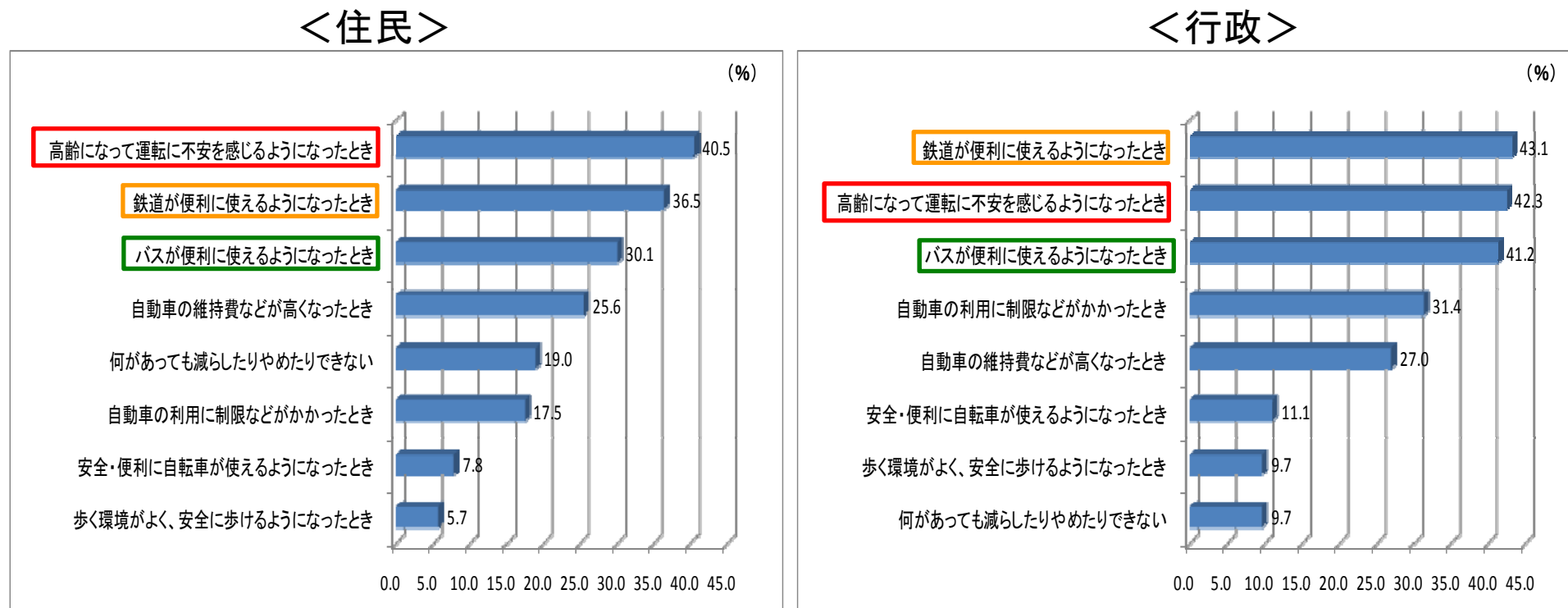


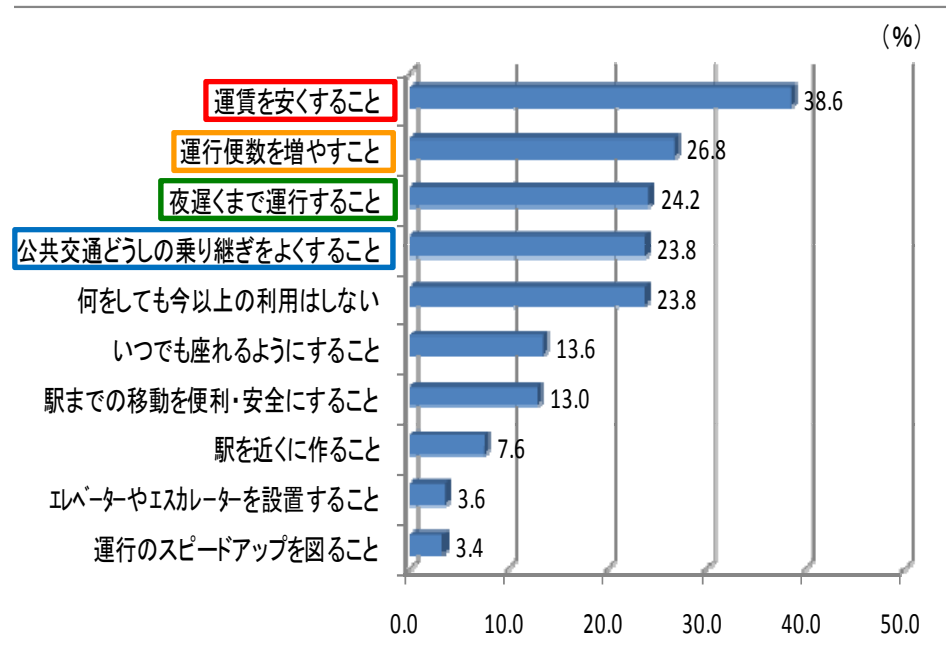
図 自動車利用転換のための条件

③ 鉄道利用促進について

- **運賃負担の軽減や運行便数の増加**が主な利用促進の条件とされている
- **公共交通どうしの乗り継ぎ**をよくするなどの対応が望まれている

・鉄道利用促進の条件は、「運賃」「運行便数」「夜遅くまで運行」「公共交通どうしの乗り継ぎ」が上位である。

<住民>



<行政>

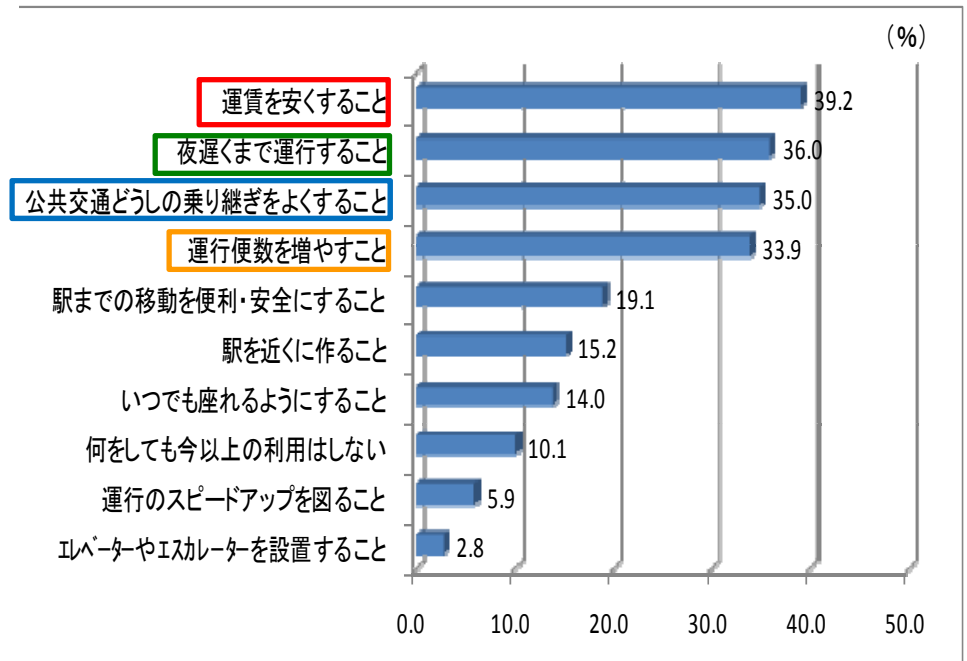


図 鉄道利用促進のための条件

④ バス利用促進について

- **運行便数の増加や運賃の値下げ**が主な利用促進の条件とされている
- **バス停を近くに作ることや鉄道との乗継ぎを便利にすることも**挙げられており、利用者ニーズを踏まえたバス交通施策の導入が望まれている

・バス利用促進の条件は、「**運行便数**」「**運賃**」「**夜遅くまでの運行**」、「**バス停を近くに作ること**」「**鉄道との乗継ぎを便利にすること**」が上位となっている。

<住民>

<行政>

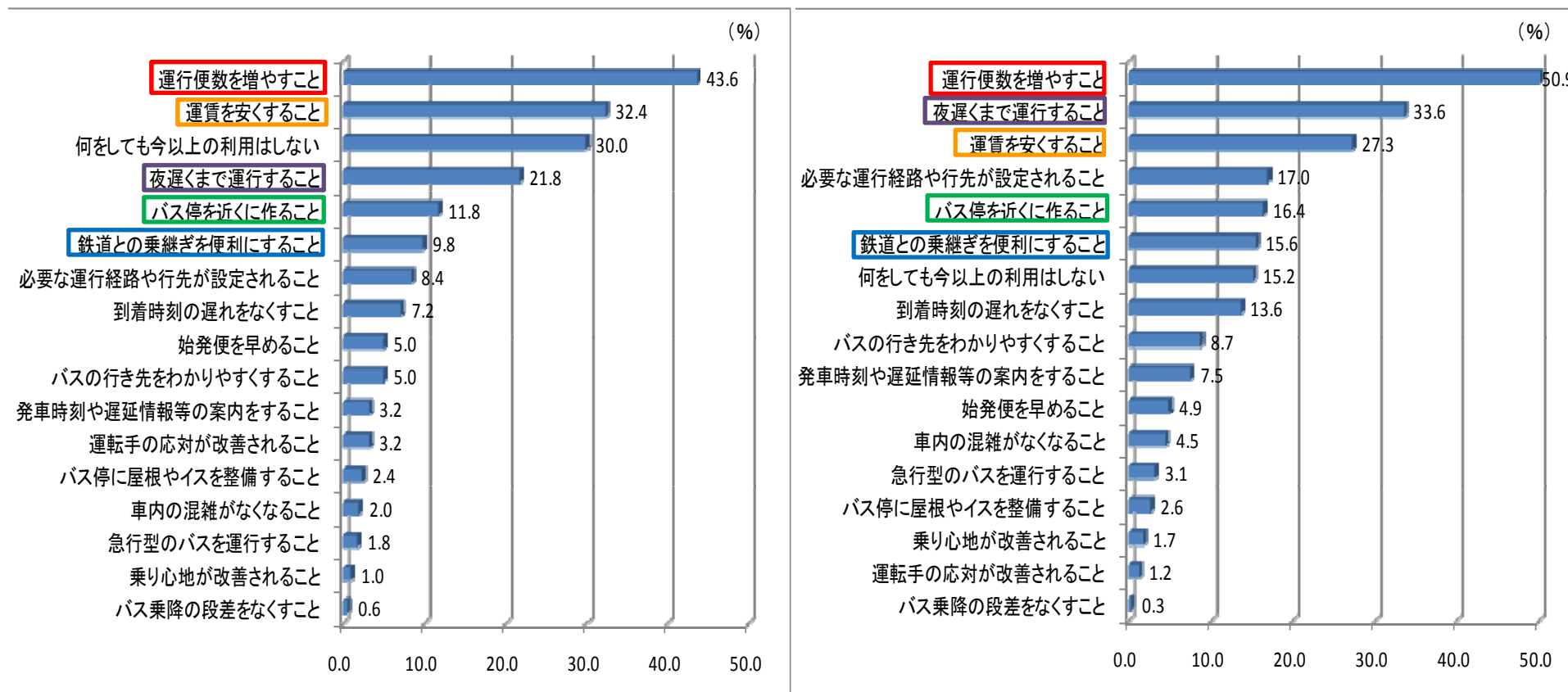


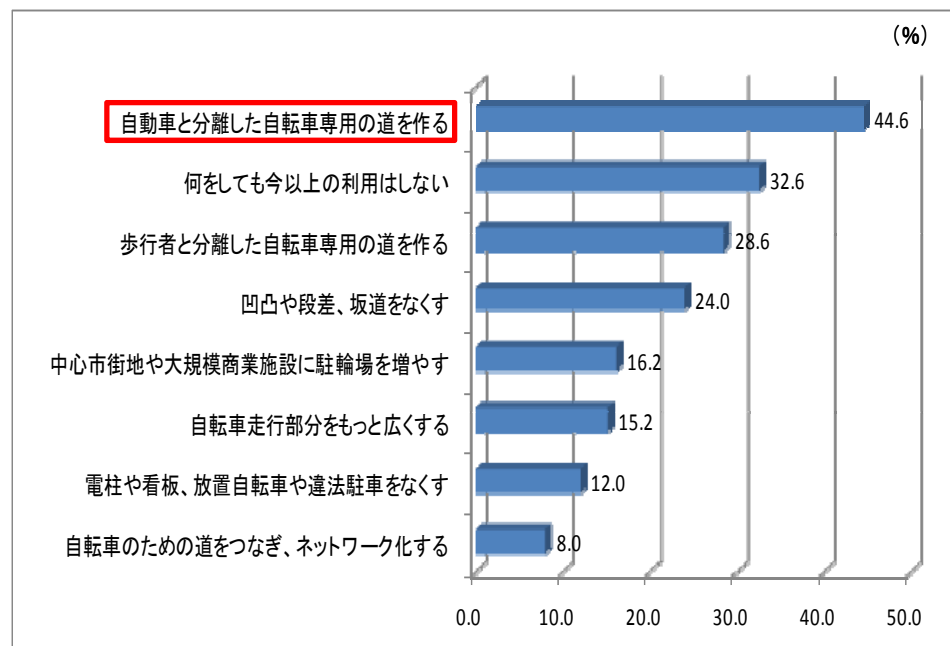
図 バス利用促進のための条件

⑤ 自転車利用促進について

○「**自動車と分離した自動車専用の道を作る**」が最も多くなっており、**広幅員の道路やサイクリングロードなどを活用した自転車ネットワークの形成**が望まれている

・自転車利用促進の条件は、「**自動車と分離した自転車専用の道を作る**」が4割を超えている。

<住民>



<行政>

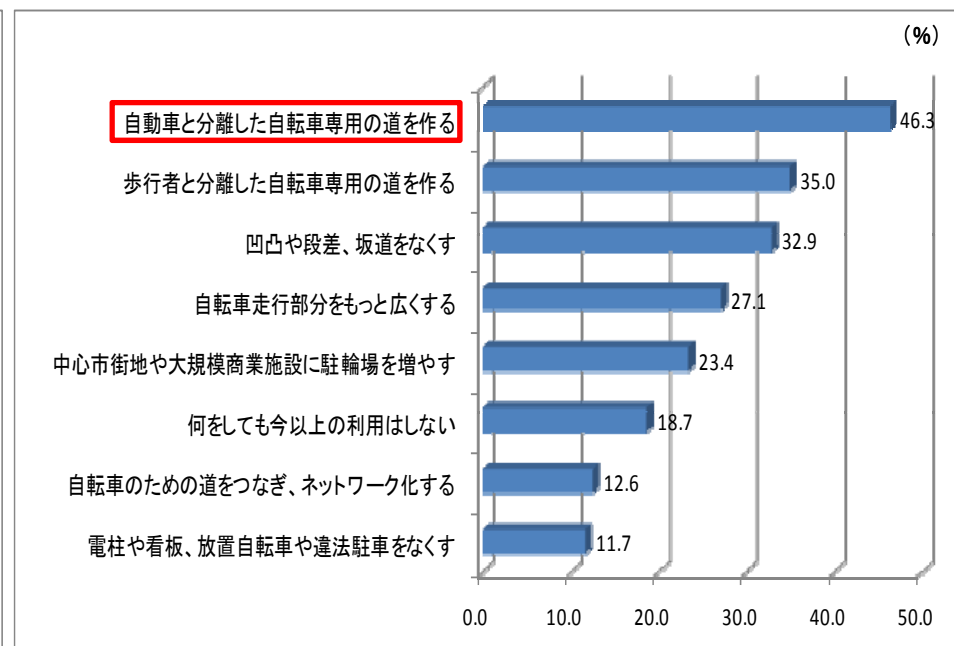


図 自転車利用促進のための条件

⑥ 歩行移動促進について

○ 「自動車と分離した歩道を作る」が最も多くなっており、**安全な移動**が歩行移動促進のための条件となっている

・歩行移動促進の条件は、「**自動車と分離された歩道**」「**歩道をもっと広くなる**」が上位となっている。

<住民>

<行政>

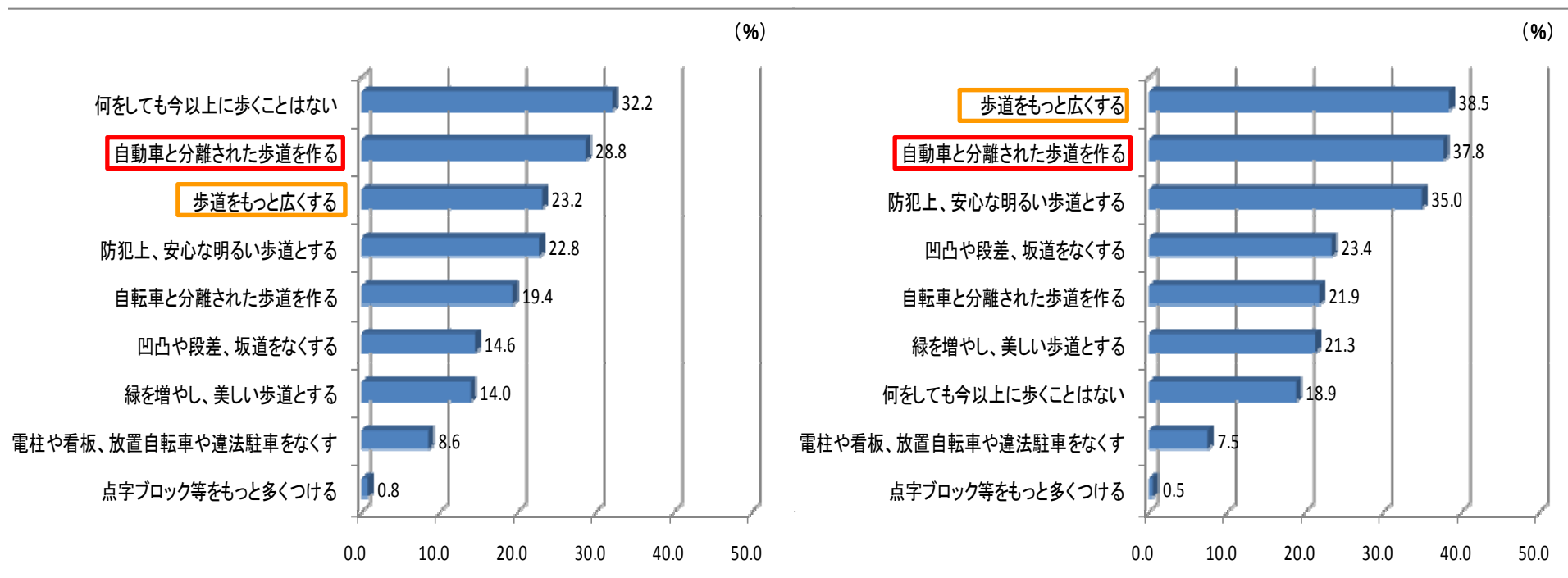


図 歩行移動促進のための条件

(3)公共交通関連の評価指標について

- 前回の交通マスタープラン(平成16年3月)では、マスタープランの推進に向けて11指標を掲げており、平成21年度に評価を行っている。今回、最新の交通需要動向、交通施策導入動向を踏まえ、公共交通関連の3つの評価指標を算定・評価する。

施策目標	
指標	目標水準
広域交流拠点へのアクセス時間の短縮	小田原駅アクセス30分圏の拡大
インターチェンジアクセス時間の短縮	ICアクセス15分圏の拡大
拠点間所要時間の短縮	拠点間15分圏の拡大
主要断面の混雑緩和・都市圏混雑度の低減	混雑度1.25未満の区間の増加、混雑度1.5以上の区間の解消
ボトルネック(交差点等)の解消	渋滞が著しい地点の解消
休日の幹線道路混雑の緩和	平休比が1を超え、かつ、休日混雑度が1.25を超える区間の混雑緩和
主要観光拠点へのアクセス時間の短縮	箱根湯本まで30分圏の拡大
主要駅のバリアフリー化	乗降客数5,000人以上の全13駅のバリアフリー化
市街地内の自転車通行可能区間の密度向上、市街地内の歩道設置密度の向上	道路整備によるゆとりある幅員の道路整備率向上
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92%(現況)の維持
交通事故の削減	事故危険箇所の解消
緊急交通路線・緊急輸送路線の整備・改良	緊急交通路線・緊急輸送路線指定道路の十分な有効幅員確保と整備促進
災害拠点病院までのアクセス時間の短縮	災害拠点病院まで30分圏の拡大
二酸化炭素排出量の削減	渋滞緩和・旅行速度向上等による排出量削減
自動車依存度の緩和	自動車分担率の増加抑制 自動車走行台キロの低減

※黄色が公共交通関連指標

安全・安心な交通の実現

誰もが動きやすい交通環境づくり

<指標>

○主要駅のバリアフリー化

<目標水準>

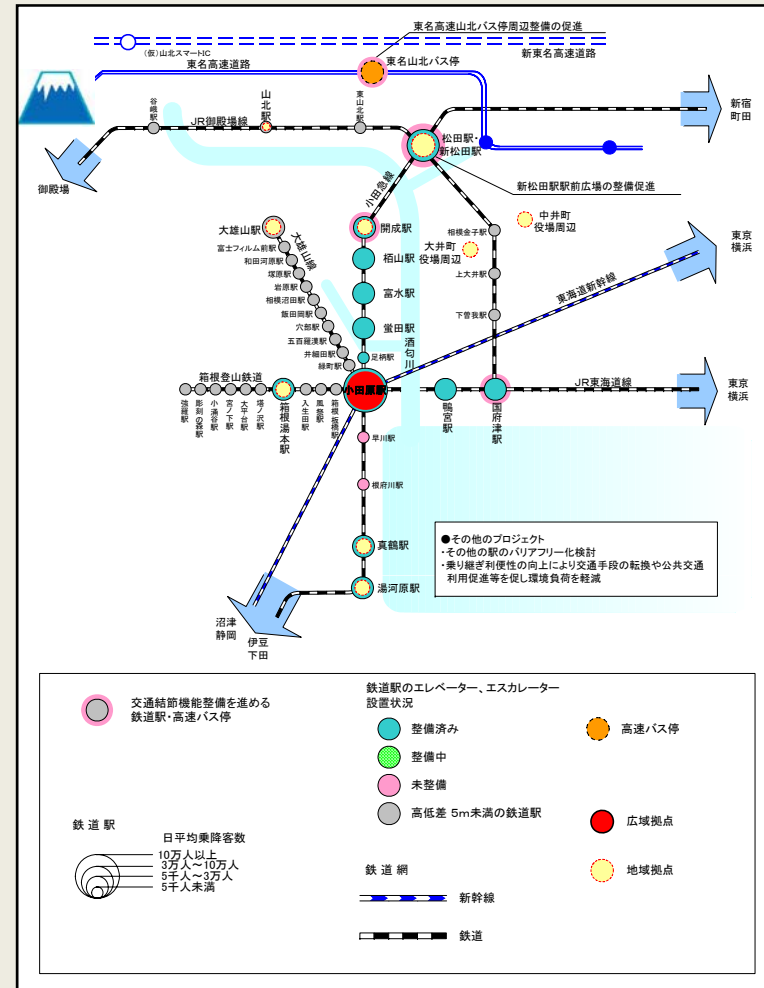
⇒乗降客数の多い駅のバリアフリー化

・H23.3の国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の改定により、一日平均乗降客数3,000人以上の駅がバリアフリー化対象となったが、鉄道事業者の努力により、H24年度には対象全駅の整備が完了しており、**指標の目標水準は達成している。**

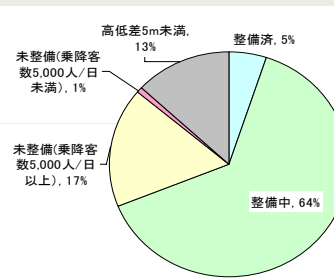
・なお、乗降客数は3,000人を下回っているが、高低差5m以上でバリアフリー化されていない駅としては、**早川駅**（約2,800人）、**根府川駅**（約1,400人）がある。

・早川駅、根府川駅は、**今後における高齢化の進展や観光交通を高めていくためにも、利用者需要を踏まえ、バリアフリー化を進めることを検討する。**

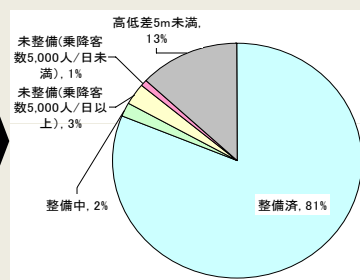
・また、公共交通のバリアフリー化の促進（ノンステップバス、ユニバーサルタクシー等）、歩行者空間のバリアフリー化についても、整備・推進を図る。



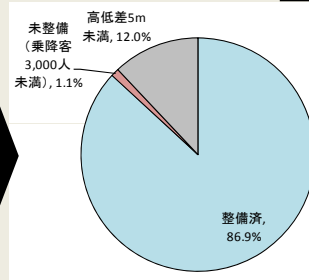
前回MP策定時



平成21年評価



今回MP策定時



誰もが動きやすい交通環境づくり

<指標>

○公共交通によるカバー
圏人口の維持

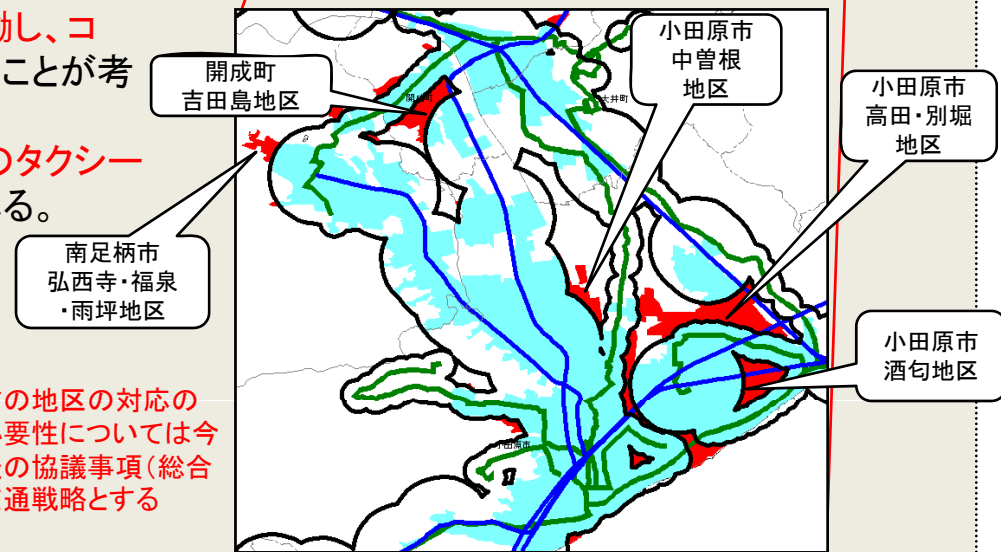
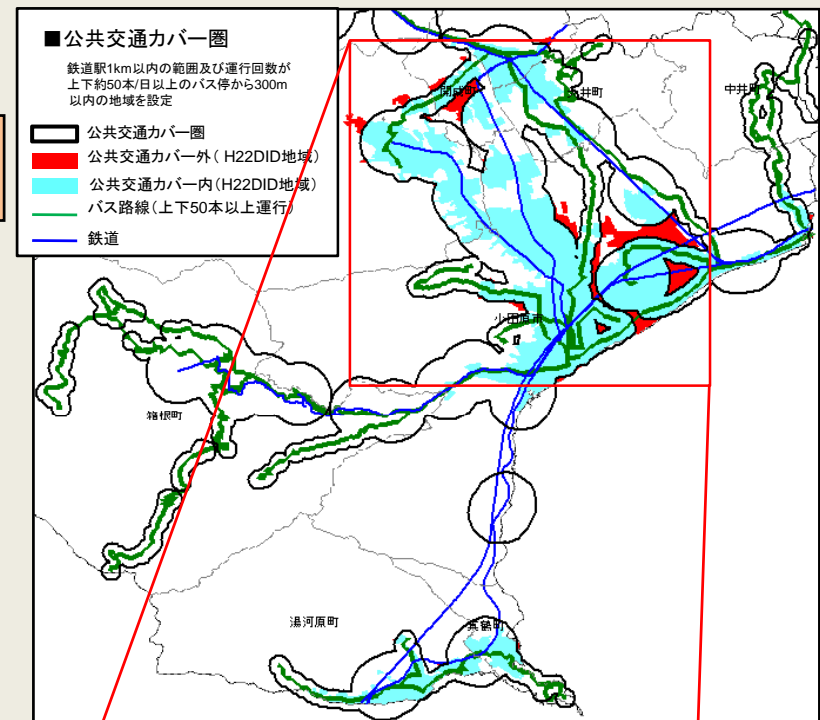
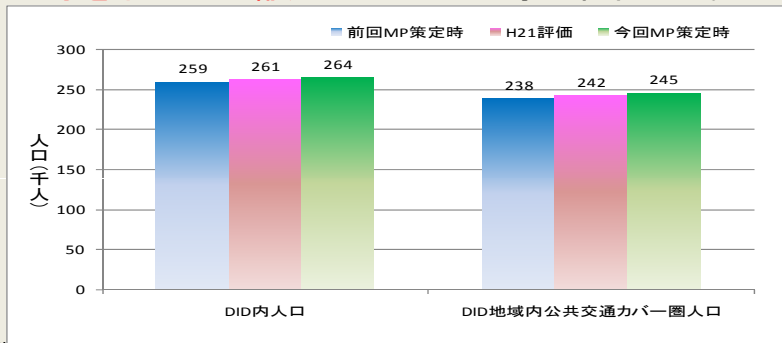
<目標水準>

⇒DID内公共交通カバー圏
92% (現況) 人口の維持

- ・平成21年度評価を踏まえ、今回再評価を行った結果、公共交通事業者の努力により、前回交通マスタープラン策定時、平成21年時と同様の公共交通サービス水準が維持されており、**指標の目標水準は達成**していることが確認された。
- ・**今後も公共交通サービスの維持・確保**を図り、継続して評価指標を達成することが重要である。

<今後の課題>

- ・DID地域外では、バス路線がなく公共交通が利用できない地域や、人口が少なく公共交通需要も少ないため、現状のバス路線を維持するのが困難な地域も存在する。そのような地域においては、**住民・交通事業者・行政が協働し、コミュニティバスや乗合タクシー等の導入**を検討することが考えられる。
- ・また、高齢化とともに増大する**移動制約者のためのタクシー等を活用した輸送サービスの導入**検討が考えられる。



右の地区の対応の
必要性については今
後の協議事項(総合
交通戦略とする

環境にやさしい交通の実現

環境保全を支援する交通環境づくり

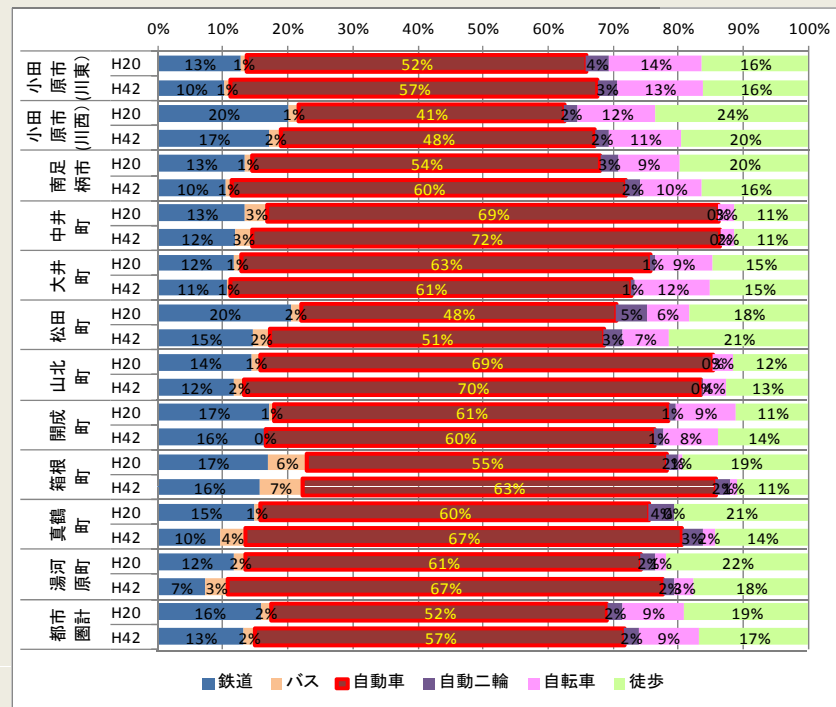
<指標>

<目標水準>

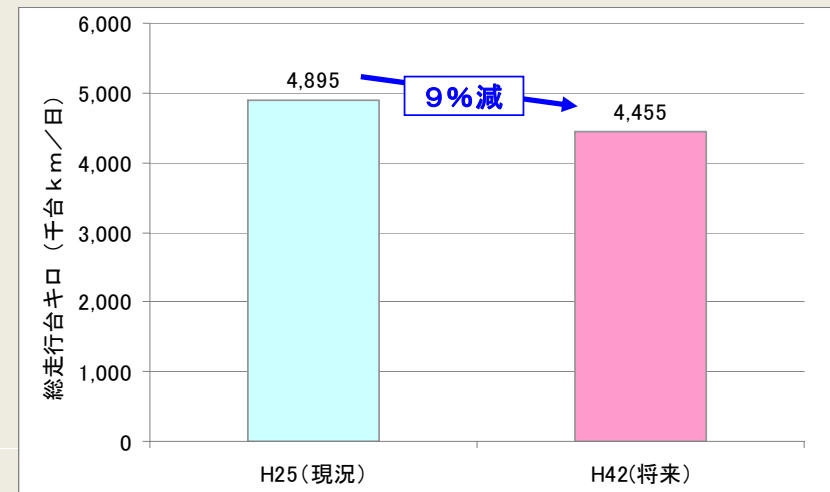
○自動車依存度の緩和

⇒自動車分担率の増加抑制又は自動車走行台キロの削減

- ・トレンド的に推移すると、都市圏全体で、自動車分担率は平成20年度の52%から平成42年には57%に5ポイント上昇する。**公共交通の持続的なサービスを確保するためには、可能な限り、自動車分担率の増加を抑え、公共交通に転換を促すことが必要である。**
- ・また、**低炭素なまちづくりを進める上では、都市圏の自動車交通量(自動車走行台キロ)を抑え、地球環境にやさしい都市圏を目指すことが必要であるが、予測値では9%減となっている。**



代表交通手段分担率の動向



自動車走行台キロの動向

(4) 県西部地域特有の観光交通への対応

県西部地域の高い観光ポテンシャルを生かしたアクセス性の向上の必要性

○箱根、小田原、湯河原等の観光拠点へのアクセス性向上

・県西部地域の観光入込客数は約3千万人で、**県全体の約2割**を占める

○御殿場・富士山方面とのアクセス性向上

・平成25年6月の富士山の世界遺産登録を受け、今後は県西部地域の観光拠点と御殿場・富士山等との観光流動が活発化するものと想定される

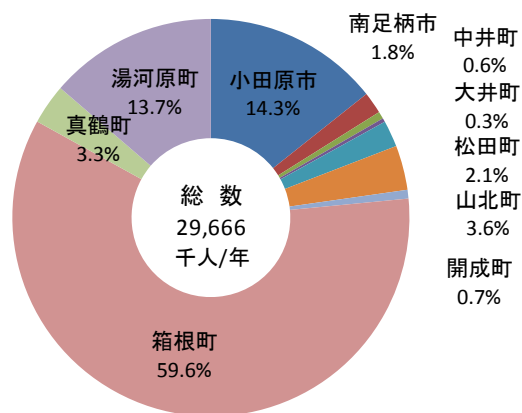
○観光交通のための公共交通の利便性向上・他手段との連携(自動車や自転車を含む)

・観光入込客数の約6割を占める箱根町では、自家用車が7割を占めるが、**鉄道やバスなどの公共交通機関も2割**

○外国人観光客でも移動しやすい、便利でわかりやすい公共交通サービスの提供

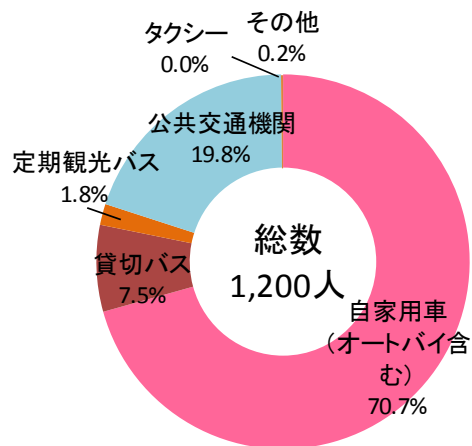
・箱根町への外国人観光客の割合は2%を占め、東日本大震災後一旦減少したが、増加傾向に転じる
・2020年の東京オリンピックにより、外国人観光客の増大が予想される

<市町別観光入込客割合(平成23年)>



出典) 県政要覧2012(平成24年度版)

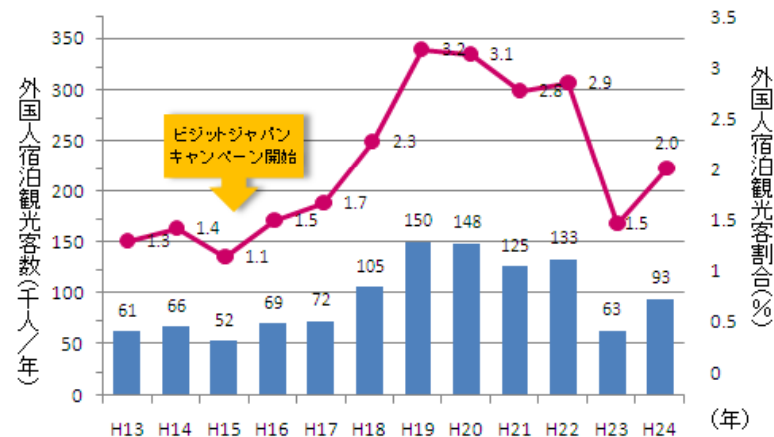
<箱根町観光客の利用交通機関>



※夏(H22.7.25)と秋(H22.10.24)に実施したアンケート調査の合計

出典) 平成22年観光客実態調査報告書(箱根町)

<箱根町外国人宿泊観光客数・割合の推移>



出典) 統計はこね

(5)公共交通施策等の方向性についてのまとめ

項目	動向・課題	公共交通施策等の方向性
(1) 県西部地域における交通需要の動向	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道需要は現況よりも減少見込み、バス需要は現況から横ばいの見込み ・自動車依存はさらに高まる傾向 ・高齢者の増加、高齢者運転者に対する対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の維持・確保のための自動車利用者の増加を抑え、公共交通に転換を促す施策の展開(モビリティマネジメントの導入検討) ・高齢運転者に対する交通安全対策 ・自動車を利用できない高齢者等への公共交通利用支援策
(2) 公共交通施策等に関する住民意識調査結果	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の走行やバスサービスに対して不満が高い ・自動車からの転換のための条件は、高齢になって運転に不安を感じるようになったときが最も大きな要素 ・公共交通の利用促進は、運賃負担の軽減や運行便数の増加が主な条件 ・公共交通どうしの乗り継ぎをよくするなどの対応が望まれている ・自転車利用促進のためには、自転車専用の道路が求められている ・安全な移動が歩行移動促進のための条件 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車交通施策や公共交通施策の積極的な展開 ・公共交通サービスを維持・確保していくための施策展開 ・高齢運転者への公共交通利用促進の支援強化と交通安全教育 ・公共交通が不便な地区への新たな交通サービスの導入検討(コミュニティバスの導入、タクシーの利活用等) ・移動制約者のためのタクシー等を活用した輸送サービスの導入検討 ・公共交通優遇制度の導入検討(乗継割引や観光・商業施設との連携等) ・交通結節機能強化、主要交通結節点の整備 ・自転車ネットワーク計画の策定検討と自転車道の整備 ・歩行者ネットワーク、バリアフリーに配慮した歩行者空間の整備
(3) 公共交通関連の評価指標について	<ul style="list-style-type: none"> ・主要駅のバリアフリー評価指標の目標は達成 ・公共交通サービス水準が維持され、評価指標の目標は達成 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通のバリアフリー化促進(ノンステップバス、ユニバーサルタクシー等) ・鉄道ネットワークによる公共交通カバー圏の維持、サービス水準の維持・確保 ・バスネットワークによる公共交通カバー圏の維持、サービス水準の維持・確保
	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車分担率は平成20年度の52%から平成42年には57%に5ポイント上昇、自動車走行台キロは2%減 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通が不便な地区への新たな交通サービスの導入検討(コミュニティバスの導入、タクシーの利活用等)【再掲】 ・自動車利用者の増加を抑え、公共交通に転換を促すことが必要(モビリティマネジメントの導入検討)【再掲】
(4) 県西部地域特有の観光交通への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・箱根、小田原、湯河原等の観光拠点へのアクセシビリティ向上 ・御殿場・富士山方面とのアクセシビリティ向上 ・観光交通のための公共交通の利便性向上・他手段との連携(自動車や自転車を含む) 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光と連携した鉄道・バス交通の利活用 ・高速バスネットワークとの連携 ・観光と連携した公共交通優遇制度の導入検討 ・パークアンドライドの推進、導入検討 ・サイクルアンドバスライドの導入検討

(6)交通計画分野別基本方針

(6)-1 公共交通計画

・基本的には、前回交通マスタープランを踏まえ、各市町の公共交通連携計画、高齢化の進展による公共交通の重要性の高まりを考慮し、既存公共交通の維持・確保しつつ施策展開を図る。

公共交通ネットワーク計画

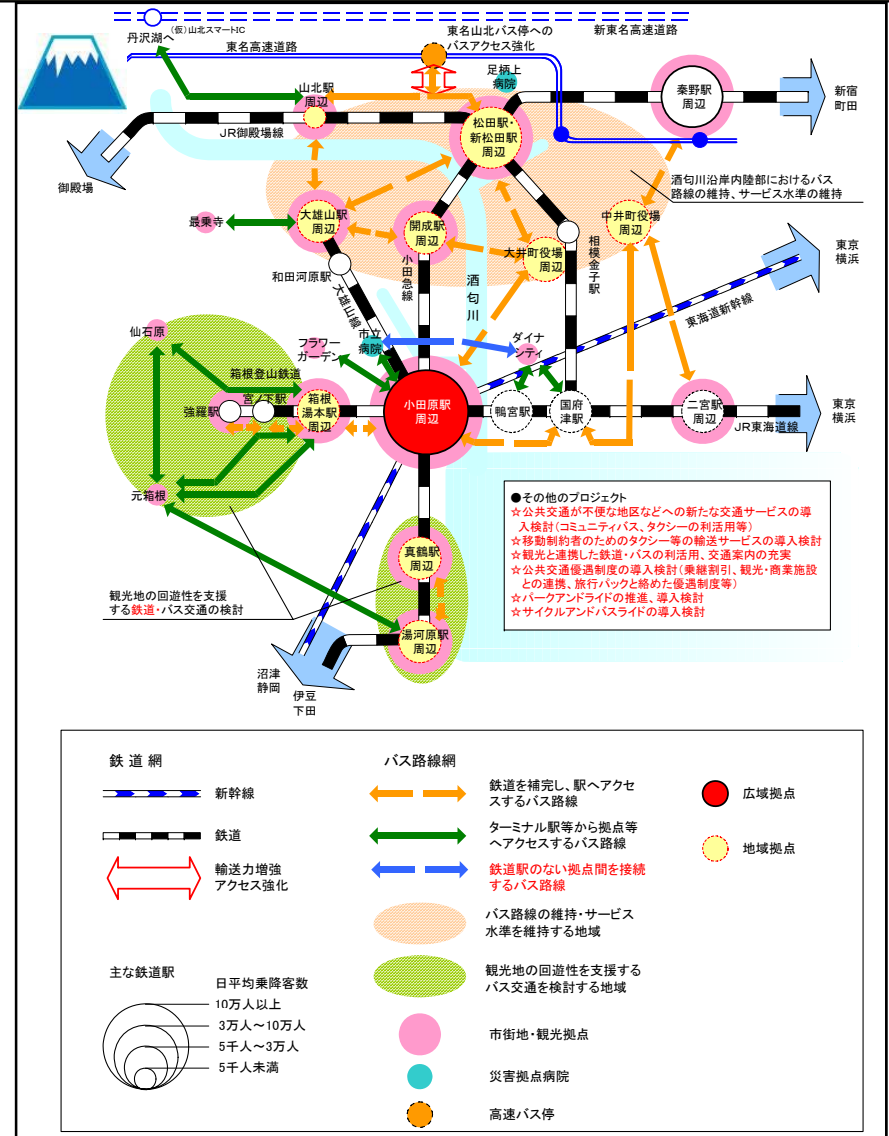
① 公共交通ネットワークの考え方

- ・県西部地域では、新幹線駅である小田原駅を中心に、JR東海道線、小田急小田原線、伊豆箱根鉄道大雄山線、箱根登山鉄道が放射状に配置されている。また、国府津駅からは環状方向にJR御殿場線が位置している。公共交通ネットワークは、これらの利便性の高い鉄道網を基本とし、公共交通ネットワーク・サービスの維持・確保を目指す。
- ・広域的な高速交通ネットワークを活用するため、高速バスネットワークとの連携強化を目指す。
- ・バス交通は、鉄道が配置されていない空白地帯や鉄道路線間の補完、さらに、広域拠点や地域拠点をはじめとしたターミナル駅から市街地や他の拠点へのアクセスなど、日常生活を支えるネットワーク形成を検討しモビリティを確保する。

② 公共交通計画基本方針

- ・鉄道ネットワークによる公共交通カバー圏の維持、サービス水準の維持・確保
- ・バスネットワークによる公共交通カバー圏の維持、サービス水準の維持・確保
- ・公共交通のバリアフリー化促進
- ・高速バスネットワークとの連携
- ・公共交通が不便な地区などへの新たな交通サービスの導入検討(コミュニティバス、タクシーの利活用等)
- ・移動制約者のためのタクシー等の輸送サービスの導入検討
- ・観光と連携した鉄道・バス交通の利活用、交通案内の充実
- ・公共交通優遇制度の導入検討(乗継割引、観光・商業施設との連携、旅行パックと絡めた優遇制度等)
- ・パークアンドライドの推進、導入検討
- ・サイクルアンドバスライドの導入検討

注) 赤字は新規記述、新規施策



公共交通ネットワーク概念図

交通結節点計画

・基本的には、前回交通マスタープランを踏まえ、乗り換え・利便性の向上を図る。

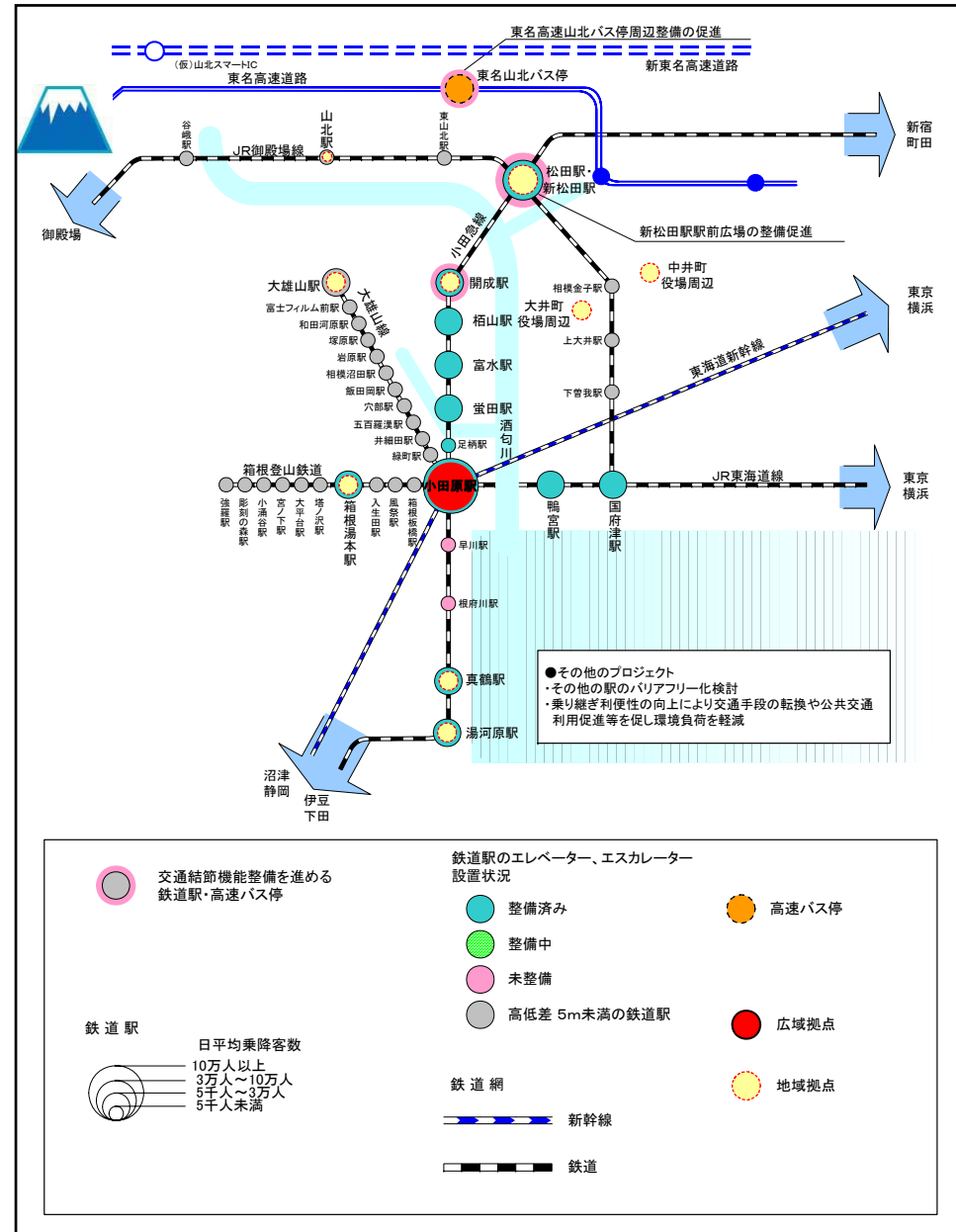
① 交通結節点に関する考え方

- ・新幹線駅である小田原駅は、広域交流拠点として、駅周辺施設整備を推進し、各拠点からのアクセス強化を行う。
- ・地域拠点周辺の駅や鉄道等の乗換駅、ターミナルとなる駅は主要交通結節点として位置づけ、バリアフリー化の推進、駅前広場整備を推進する。また、広域バス交通と結節する山北バス停についても、主要交通結節点として乗り換え利便性の向上に向けた施設整備を推進する。
- ・その他の駅においては、周辺施設整備の状況や必要性に応じて、駅前広場の整備推進や駐車場・駐輪場の整備、バリアフリー化の推進等を行う。

② 交通結節点計画基本方針

- ・広域交流拠点駅の整備、交通結節機能強化
- ・主要交通結節点の整備
- ・鉄道駅等におけるバリアフリー化の促進

注) 赤字は新規記述、新規施策



交通結節点整備概念図

(6)–3 まちづくり交通計画

・各市町の都市マスタープランや中心市街地活性化基本計画等の上位計画を踏まえ、低炭素なまちづくりや集約型都市構造を実現するため、中心市街地における歩いて暮らせるまちづくりを推進する。

① まちづくり交通計画の考え方

- ・中心市街地には、鉄道駅や公共施設、商業施設などが立地し、人や物が集中する構造となっている。自動車や自転車を受け入れる駐車場や駐輪場について、需要を勘案した計画策定及び整備を推進する。
- ・歩いて暮らせるまちづくりを推進するため、歩行者ネットワーク計画等を基本に、歩行者や自転車が安心して移動できる空間整備を推進する。
- ・特に、中心市街地においては、まちづくりと一体となった交通施策展開を推進する。
- ・住民・事業主・地権者等が複雑に絡む地域においては、その状況に応じ、『モビリティデザイン』の概念に適用したまちづくり交通計画を展開している事例もある。

② まちづくり交通計画検討方針

【駐車場・駐輪場計画基本方針】

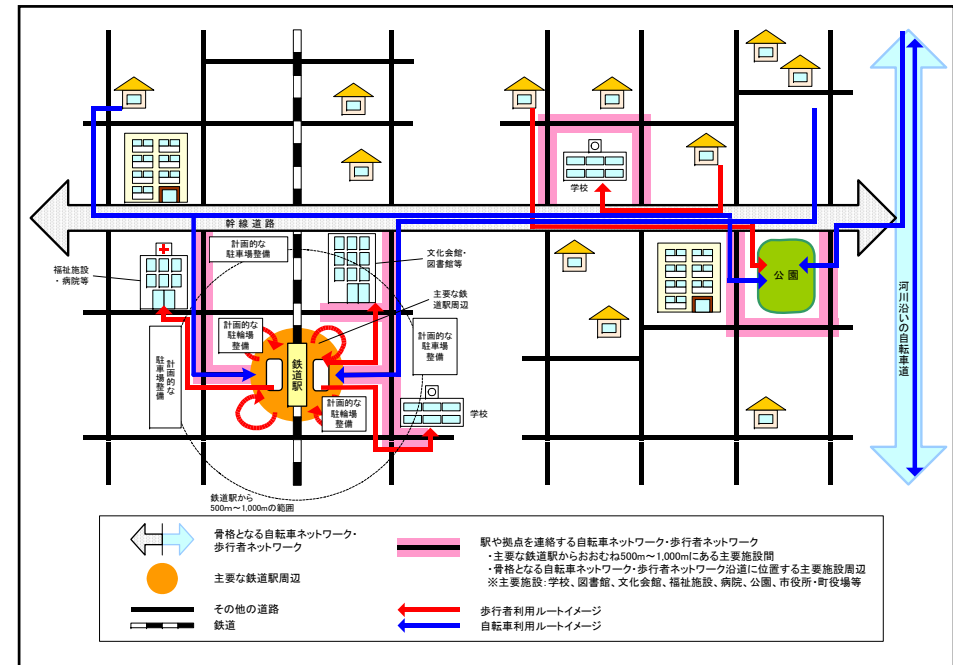
- ・「駐車場整備計画」等に基づく計画的な駐車場整備、既存駐車場の有効活用
- ・「自転車等の駐車対策に関する総合計画」等に基づく計画的な駐輪場整備、既存駐輪場の有効活用

【歩行者系計画基本方針】

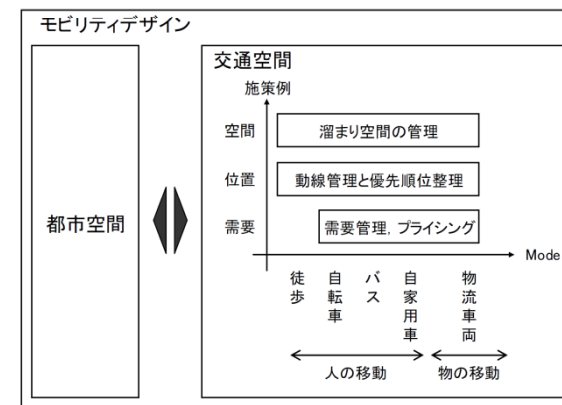
- ・基本計画である歩行者ネットワーク計画等の策定及び整備推進
- ・バリアフリーに配慮した歩行者空間の整備
- ・交通事故を削減する部分改良、道路整備の推進

【自転車系計画基本方針】

- ・基本計画である自転車ネットワーク計画等の策定及び整備推進
- ・駅前レンタサイクルの活用促進



まちづくり交通計画概念図



モビリティデザインの概念図

出典)2009年土木計画学研究発表会(横浜国立大学 中村、岡村他)

(6)-4 交通需要マネジメント

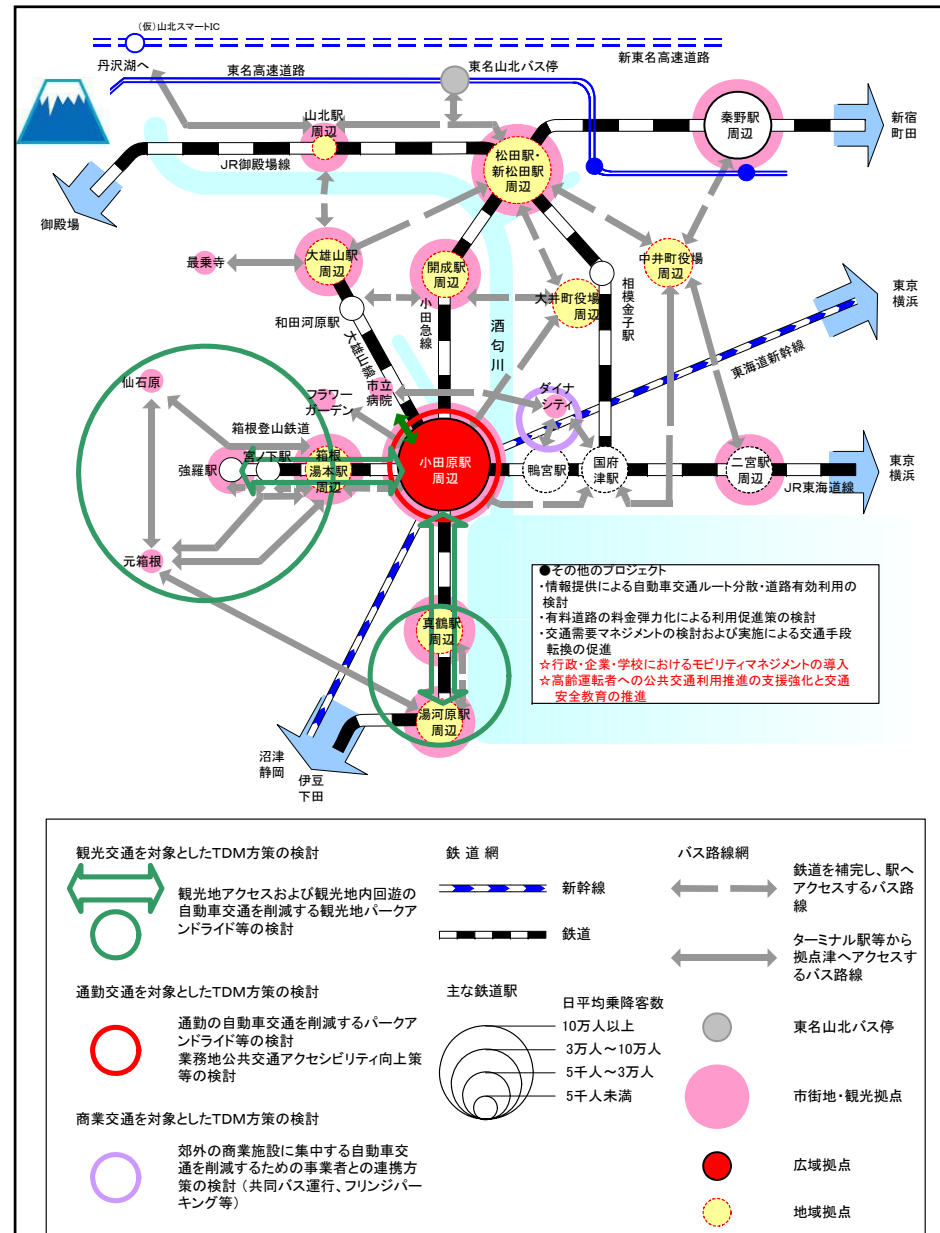
・基本的には、前回交通マスタープランを踏まえ、安全・安心な交通環境づくり、過度な自動車利用の緩和の側面からTDM施策等を推進する。

① 交通需要マネジメントの考え方

- ・県西部地域において、広域交流や地域内連携促進、また、安全で安心な交通環境を実現するためには、交通施設整備や適正な施設運用が必要であり、**道路ネットワーク、公共交通、まちづくり交通施策**のそれぞれの分野での計画を推進する必要がある。しかしながら、需給のアンバランスなどにより、即効性のある短期的な対応が必要な交通問題も存在している。このため、供給側の対応である施設整備と併せて、継続的な交通需要マネジメントによる調整が重要となる。
- ・下郡3町に集中する観光需要に対して、観光地アクセスおよび観光地内回遊交通への対応として、観光交通需要マネジメントを検討・実施する。
- ・鉄道利便性の高い地域特性を活かし、小田原市等の通勤交通を対象とした**モビリティマネジメント**を検討・実施する。
- ・郊外立地の大規模商業施設に集中する買い物交通を対象として、交通需要マネジメント施策を検討・実施する。
- ・自動車専用道路の利用促進策を検討し、社会実験等の実施にあたってはその支援を行う。
- ・**高齢運転者には公共交通利用促進の支援を強化し、自動車利用者には交通安全教育を推進していく。**

② 交通需要マネジメントの基本方針

- ・交通需要マネジメントの検討(観光、通勤、買い物等)
- ・**行政・企業・学校におけるモビリティマネジメントの導入検討**
- ・自動車専用道路の利用促進策の検討・支援
- ・**高齢運転者への公共交通利用促進の支援強化と交通安全教育の推進**



交通需要マネジメントの概念図

注)赤字は新規記述、新規施策