

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  
～道路交通施策等の検討経過～  
(道路網の評価、評価指標算定結果等)

目次

- 検討方針
- (1) 見直し幹線道路ネットワークの検討
- (2) 今回提案の幹線道路ネットワーク(案)
- (3) その他関連する分野別基本方針

平成25年12月19日(木)

## □ 検討方針

### ① 前回マスタープランにおける幹線道路ネットワーク計画の評価

・幹線道路網計画の見直しに際し、前回マスタープランにおける幹線道路ネットワーク計画における将来交通需要をシミュレーションにより過不足を評価・検証。

### ② PT調査や道路交通センサスからみた交通需要動向

・PT調査や道路交通センサスに基づき、現況及び将来交通需要の動向を確認・整理し、道路交通課題を抽出。

### ③ 幹線道路ネットワークの課題抽出

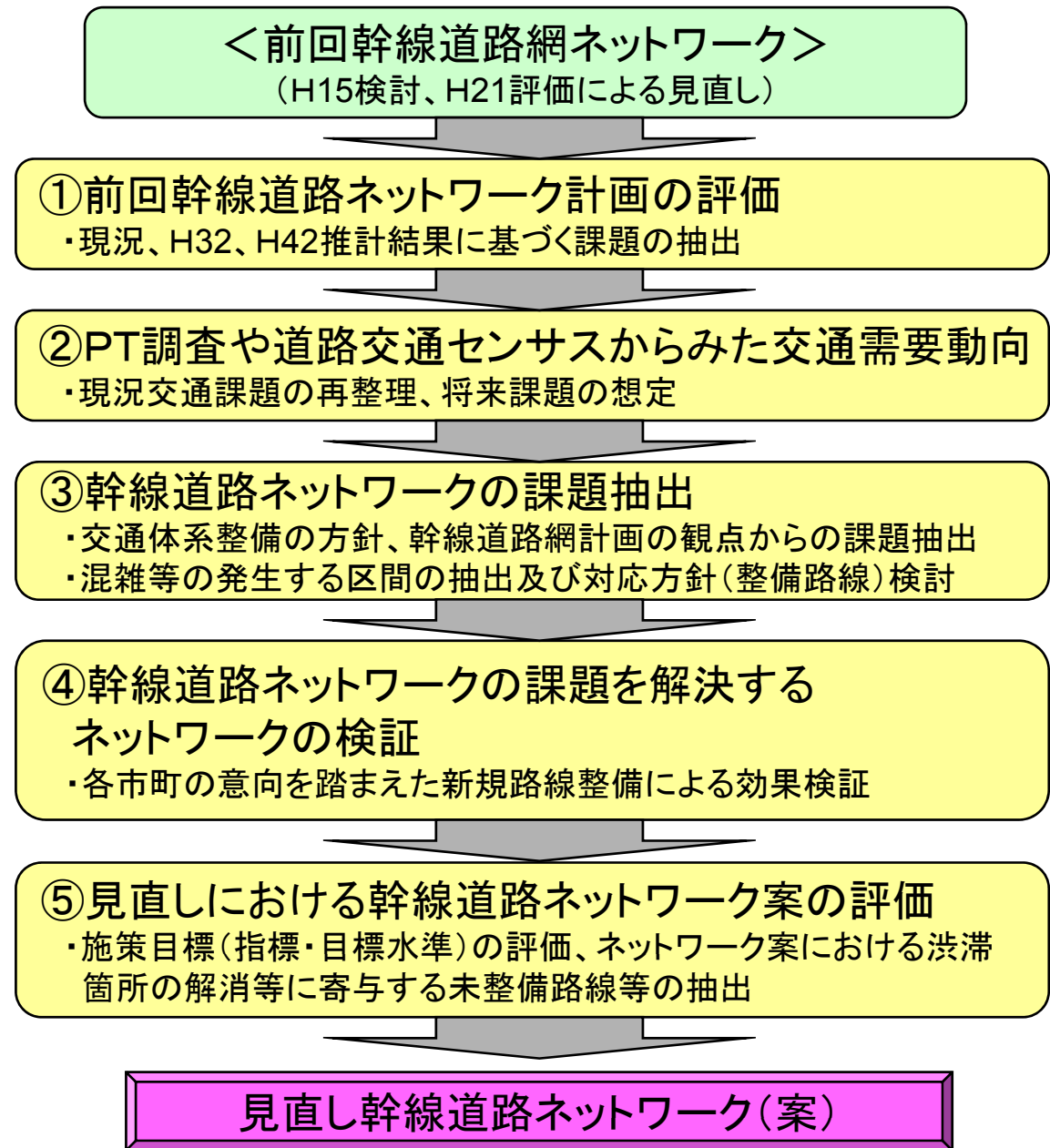
・交通体系整備の方針や幹線道路網計画の観点から前回幹線道路ネットワークにおける不足の洗い出しなど、課題を抽出するとともに、混雑等が発生する区間に対してその対応方針としての整備候補路線を検討。

### ④ 幹線道路ネットワークの課題を解決するネットワークの検証

・③で検討した路線について、各市町の意向を踏まえつつ、その整備による効果を代表的な「施策目標(指標・目標水準)」から評価し、新たに追加すべきネットワークを提案。

### ⑤ 見直しにおける幹線道路ネットワーク案の評価

・「施策目標(指標・目標水準)」から評価し、幹線道路ネットワーク案を検証。幹線道路ネットワークの整備だけでは解決できない問題・課題等を抽出し、関連する周辺未整備都市計画道路等を抽出し、その対応方針を検討。



# (1)見直し幹線道路ネットワークの検討

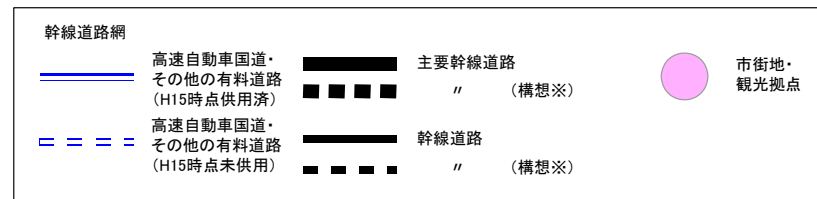
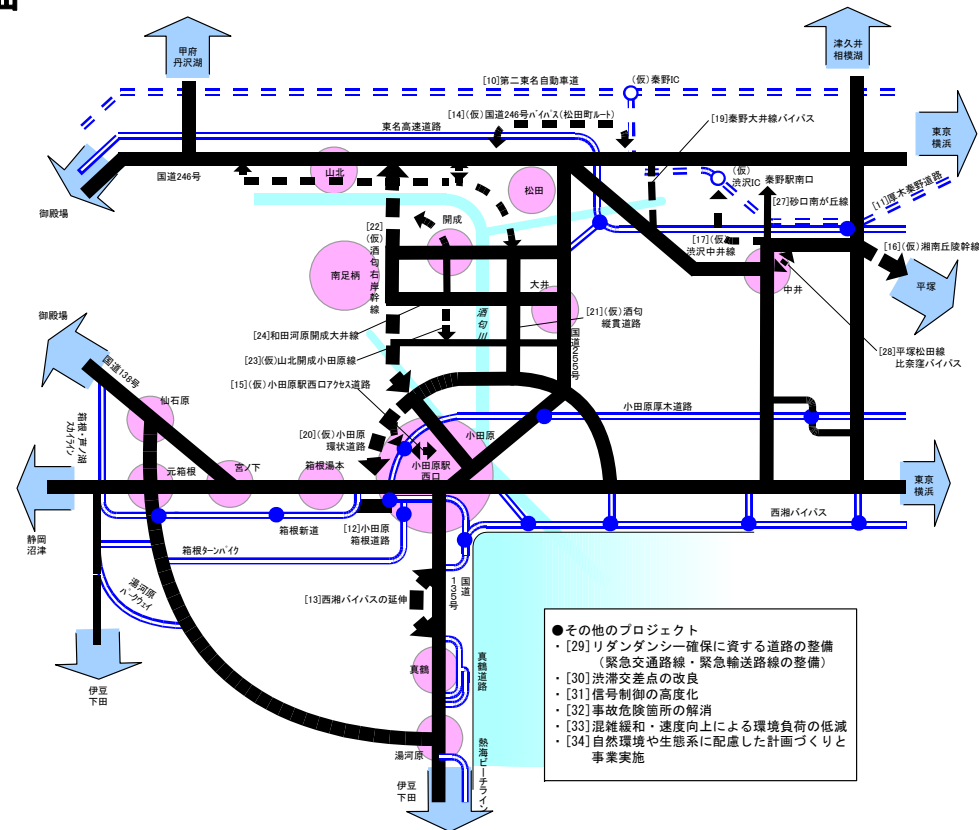
## ①前回幹線道路ネットワーク計画の評価

### 1) 幹線道路ネットワークの考え方

- ・県西部地域には、東名高速道路や西湘バイパス、小田原厚木道路などの東西方向の自動車専用道路が配置されている。また、富士箱根伊豆広域交流圏の形成や、連携軸の形成に資するため、既往の自動車専用道路ネットワークに連絡するネットワーク形成やインターチェンジアクセス道路の整備を推進する。
- ・幹線道路網は、小田原駅を中心とした放射環状型の道路網、足柄平野南北方向の酒匂連携軸の形成に資するラダー型の道路網、拠点間を連絡する道路網の3つにより形成する。

### 2) 幹線道路網計画基本方針

- ・広域交流・地域内連携を支援する道路やインターチェンジアクセス道路の整備推進
- ・県西部地域の骨格を形成する、放射環状型・ラダー型・拠点間連絡型の道路網整備の推進
- ・防災ネットワーク形成の推進
- ・ボトルネック対策の推進(渋滞交差点の改良)
- ・交通事故を削減する部分改良、バイパス整備の推進
- ・自然環境保全の支援



主要幹線道路：広域交流圏、連携軸を形成する道路等で、かながわ交通計画における一般幹線道路と整合  
 幹線道路：県西部地域の骨格を形成する道路等で、主要幹線道路を補完する道路  
 構想：現道が無く、都市計画決定されていない道路であるが、既往計画等で整備が検討されている道路

※図中の[数字]は県西部地域総合都市交通体系マスタープラン評価資料 プロジェクトリストに対応

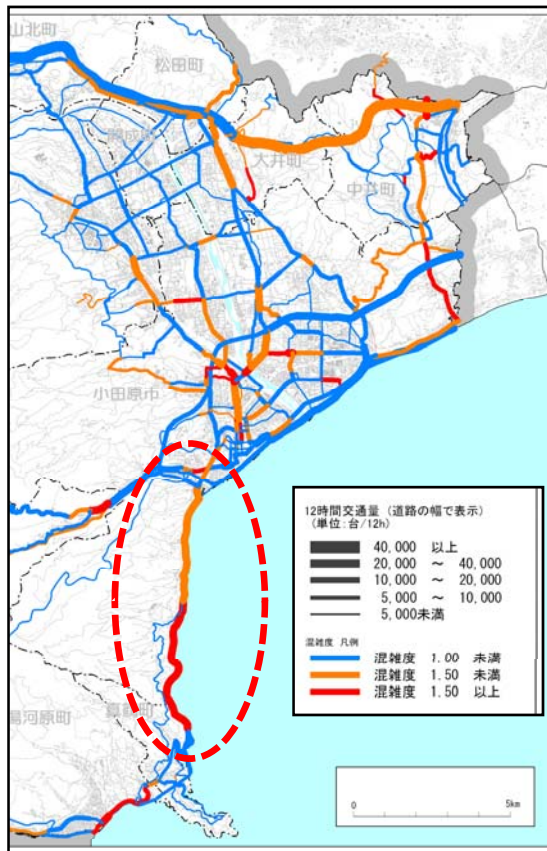
幹線道路ネットワーク概念図 (H21更新版)

### 3) 前回幹線道路ネットワークにおける評価

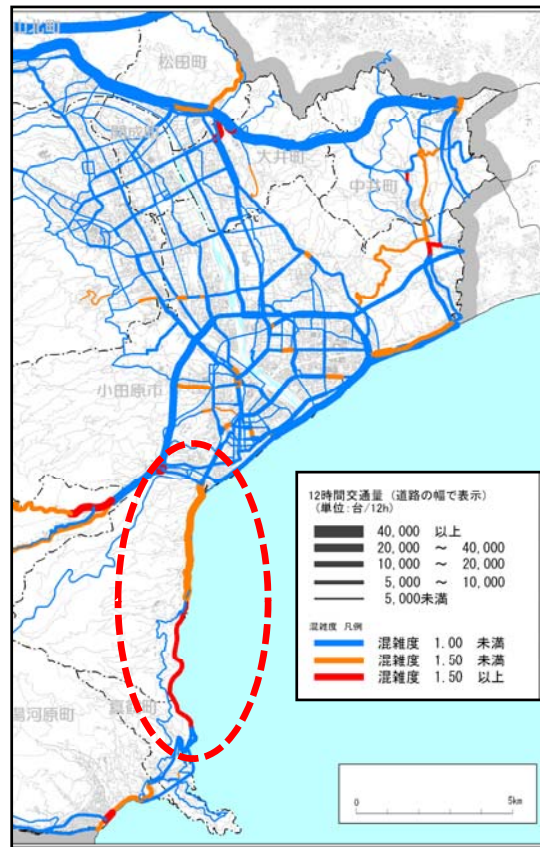
・道路網の整備により小田原市中心部をはじめ道路混雑は緩和されるものの、国道135号の一部区間等では依然として混雑が残る評価となっている

⇒「総合都市交通体系の基本的考え方」、「交通体系整備の方針」を目指すため、平成21年度マスタープランの評価報告書を踏まえ、混雑の解消をはじめとした県西部地域の道路交通課題を検証した

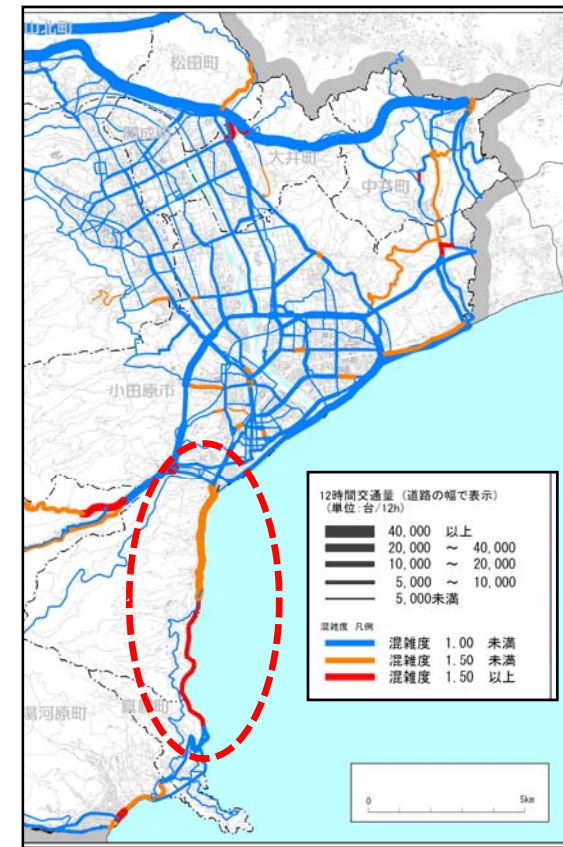
現況(H21)



将来(H32)



将来(H42)



(資料)「平成21年度 県西地域総合都市交通体系マスタープラン評価 報告書」より抜粋。

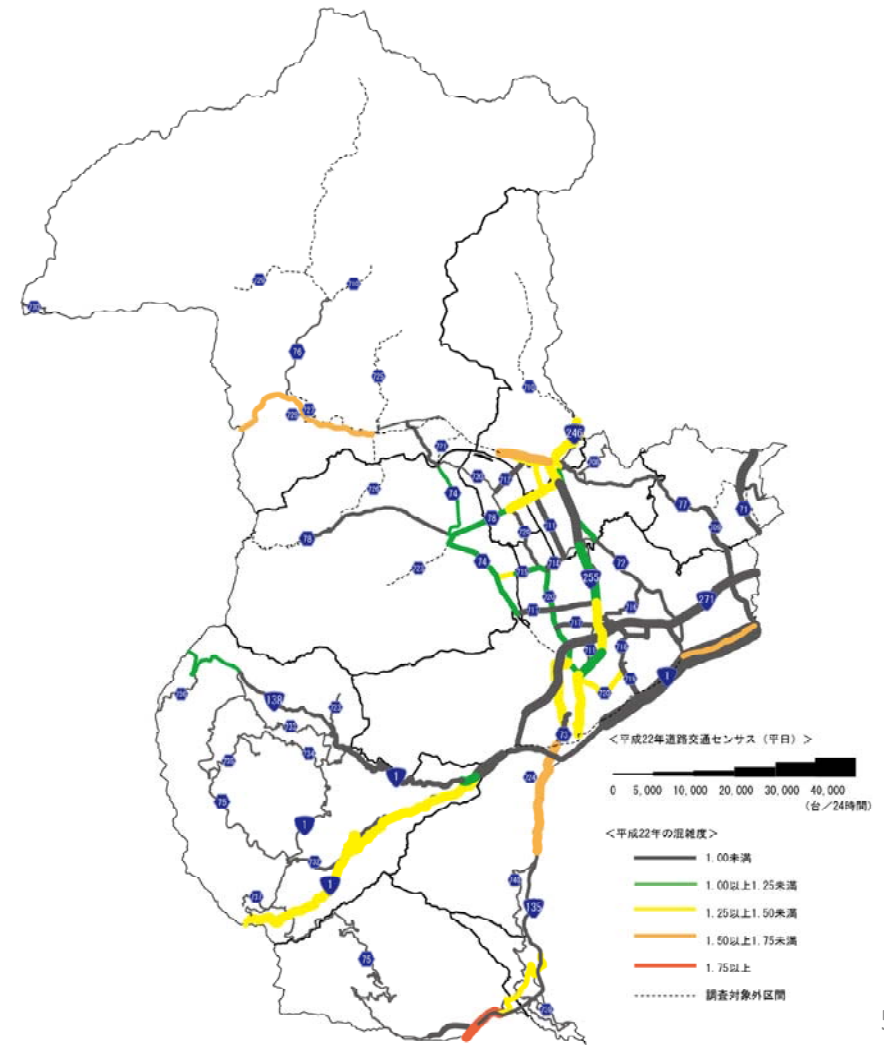
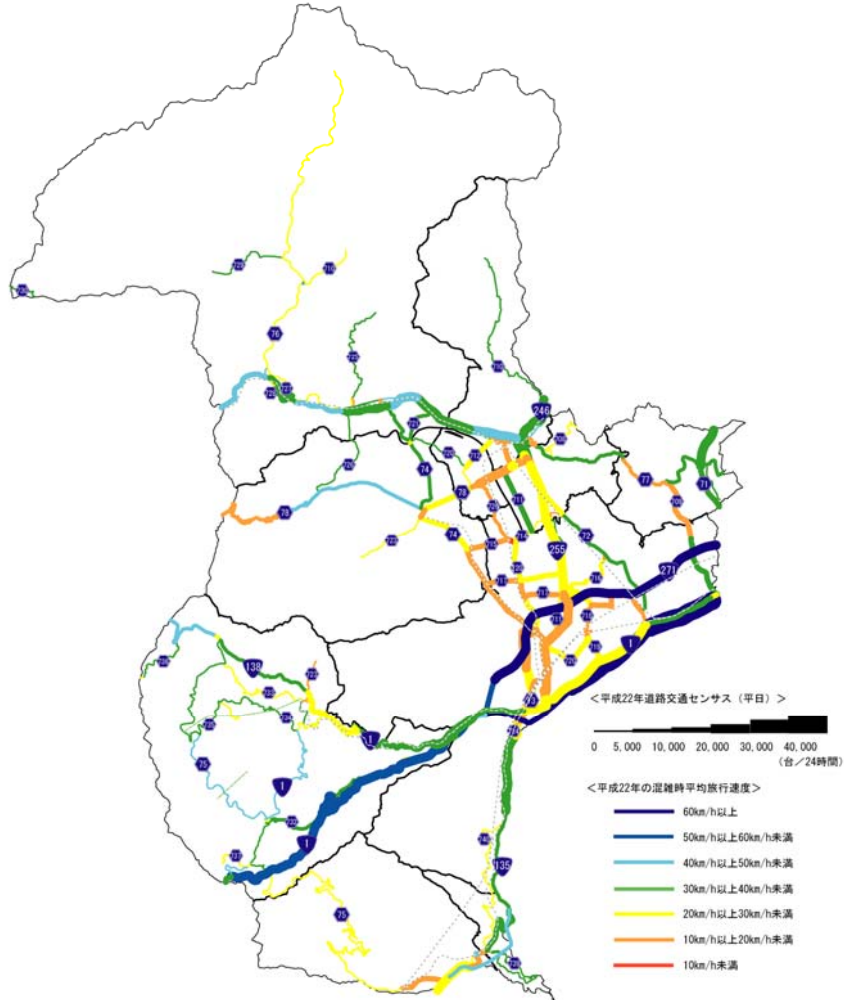
## ②PT調査や道路交通センサスからみた交通需要動向

### 1)現況の道路混雑状況等

- ・平日では、**国道255号**や**小田原山北線**をはじめ、小田原市、南足柄市、開成町、大井町の市街地を中心に混雑時旅行速度が20km/hを下回り混雑している
- ・混雑度をみると上記の路線のほか、**国道135号(特に、湯河原町周辺等)**において混雑度が高い

<主要幹線道路の混雑状況(旅行速度)【平日】>

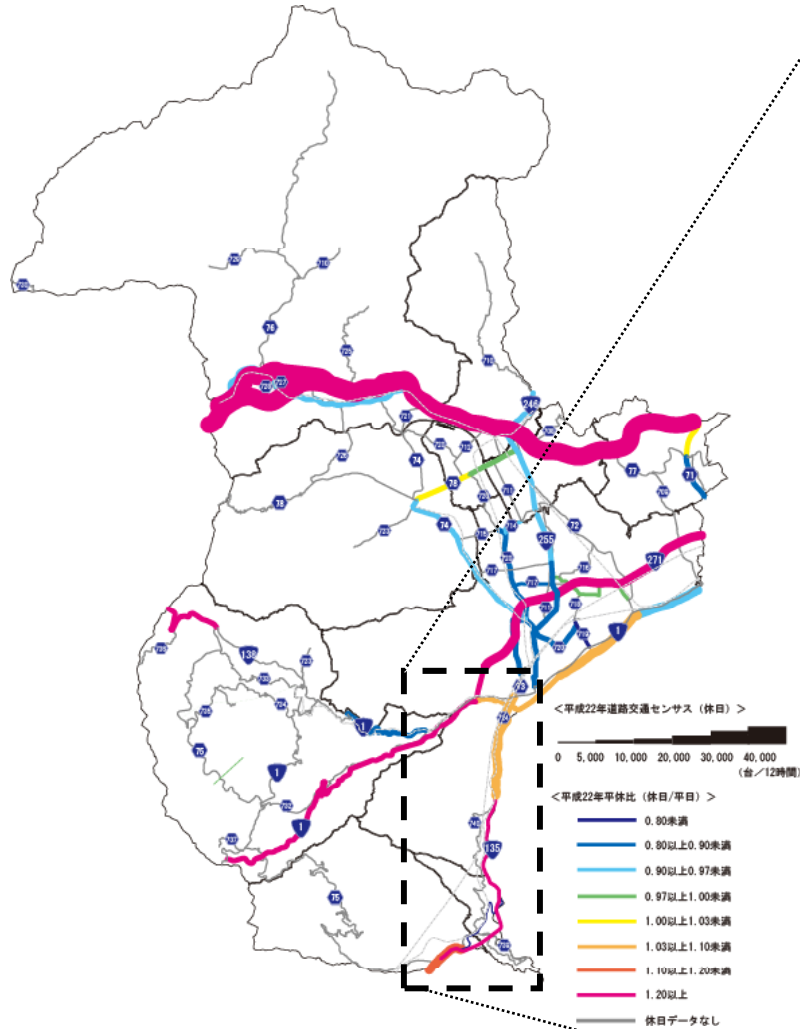
<主要幹線道路の混雑度【平日】>



出典)平成22年「道路交通センサス」

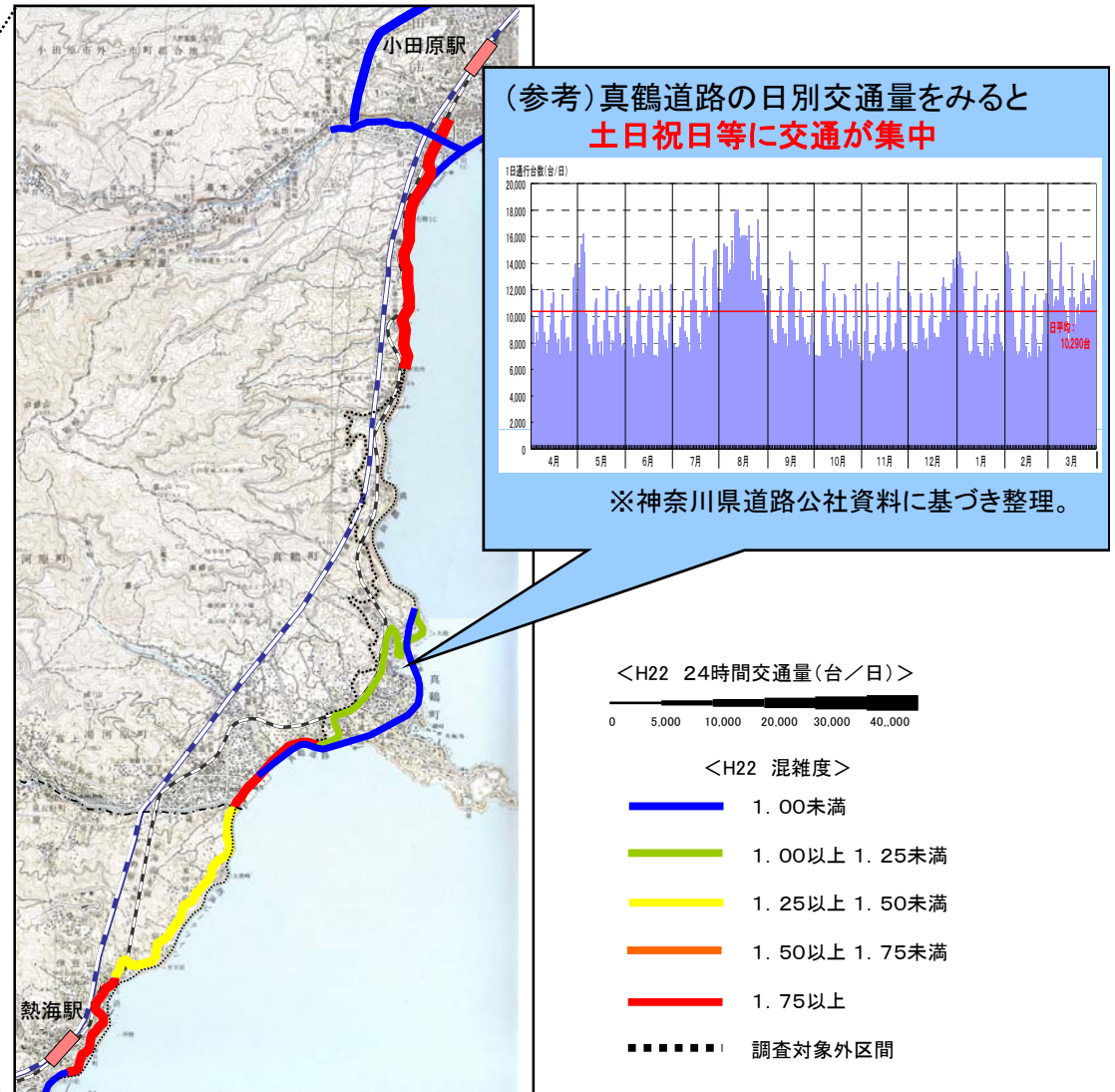
- ・休日については、**国道135号**や西湘バイパスや箱根新道等では平日よりも休日の方が交通量が多く、混雑している
- ・特に、平日でも混雑度が高い**国道135号**に着目すると、**混雑度が1.75を上回り慢性的な渋滞が発生**している区間もみられる

### ＜主要幹線道路の平休比＞



出典)平成22年「道路交通センサス」

### ＜国道135号沿線の混雑度【休日】＞



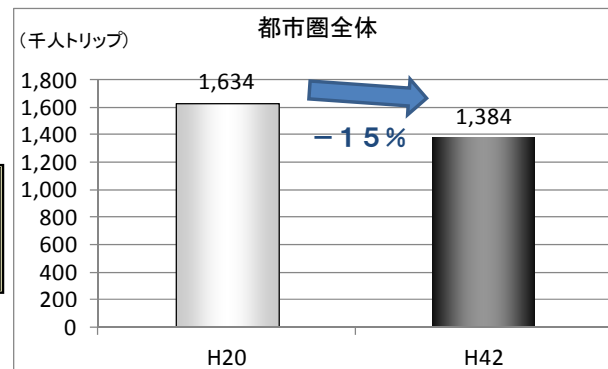
※休日の混雑度は、休日の交通量を平日の交通容量で除して算定。

※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。

## 2) 将来交通需要の見通し

### <発生集中交通量(全手段全目的合計:人ベース)>

○人口減少傾向を受け、県西部地域全体の発生集中交通量は、**15%の減少**見込み(人口は14%減でありほぼ同様)

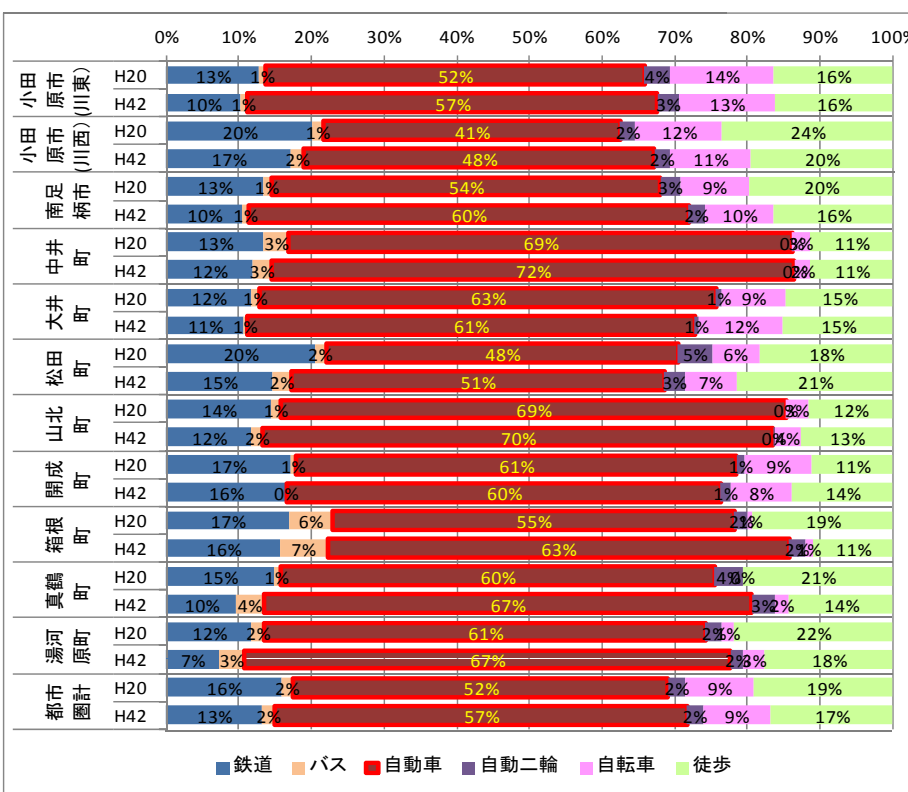
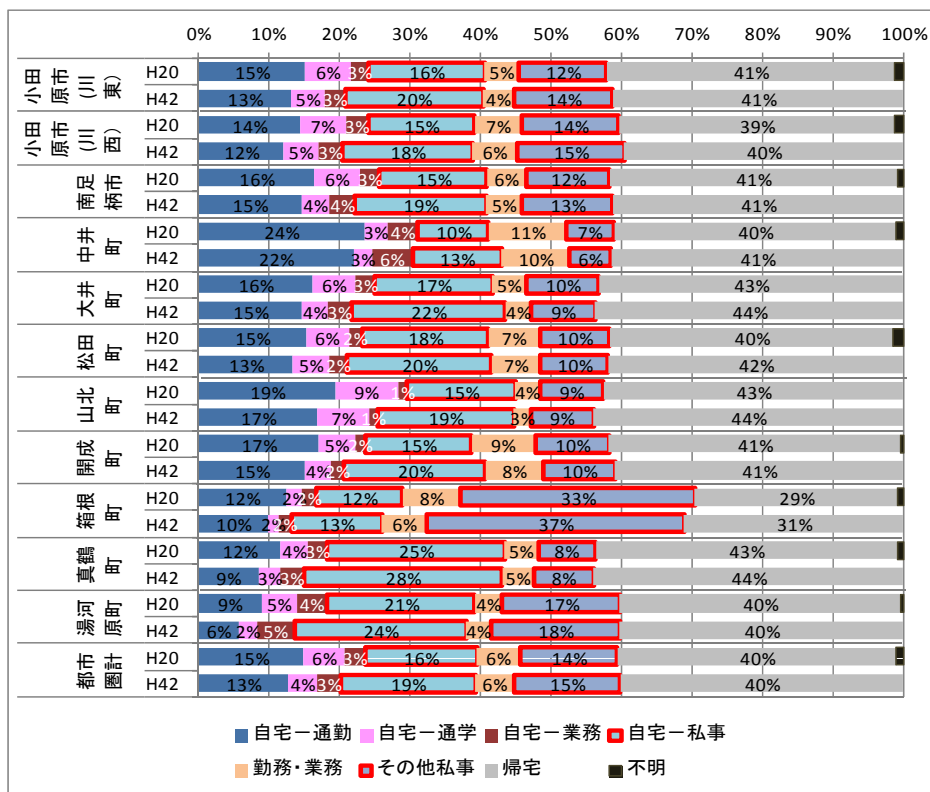


### <目的構成>

○私事目的(自宅-私事、その他私事)が高まり、  
 身近な移動としての自動車利用が高まる可能性

### <手段構成>

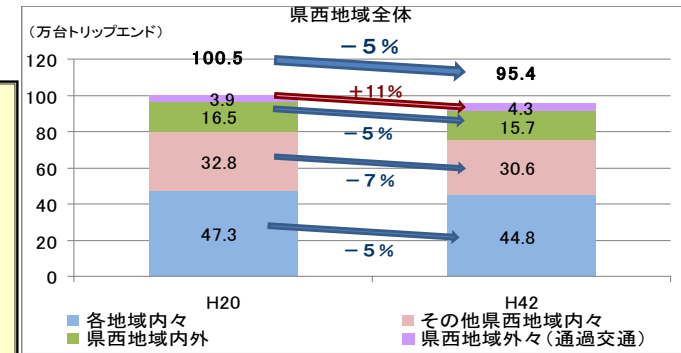
○自動車分担率が増加すると予測され、自  
 動車依存傾向は変わらない



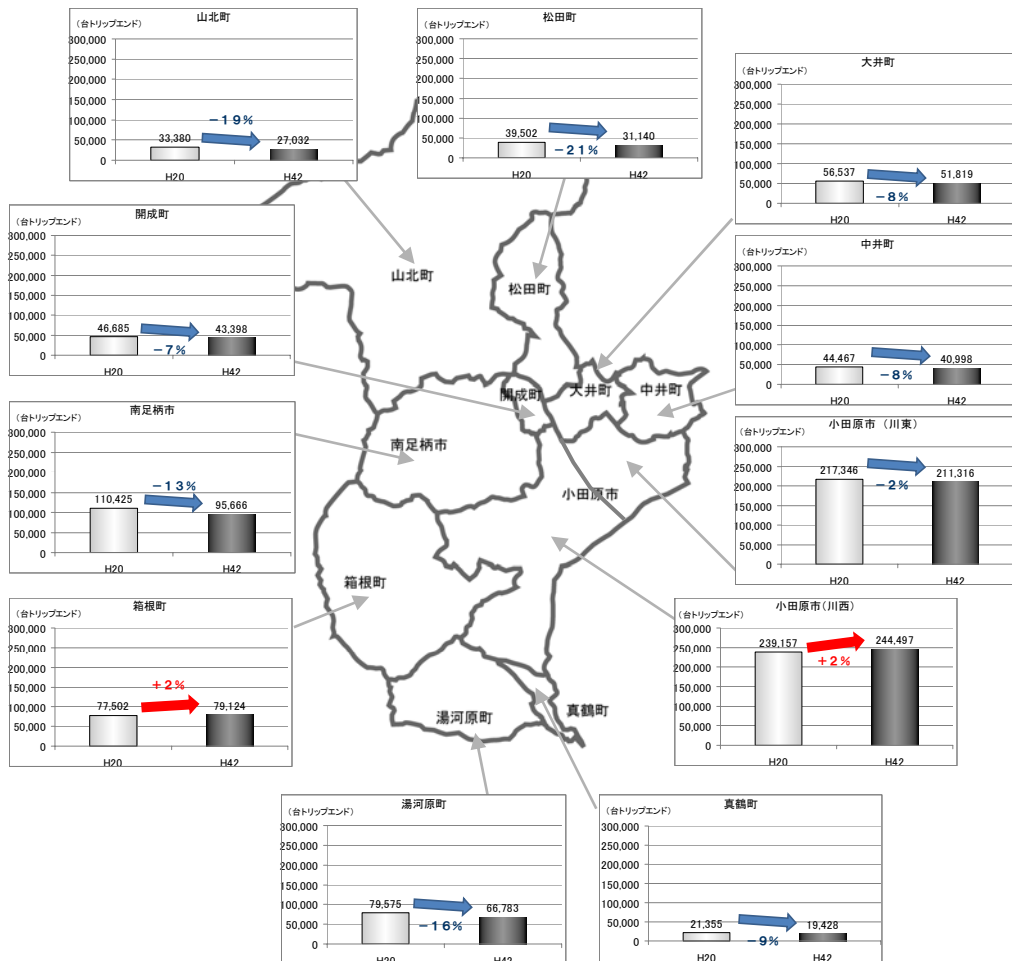
(資料) 東京都市圏パーソントリップ調査に基づき整理。

### 3)自動車OD(台ベース)の変化(将来見通し)

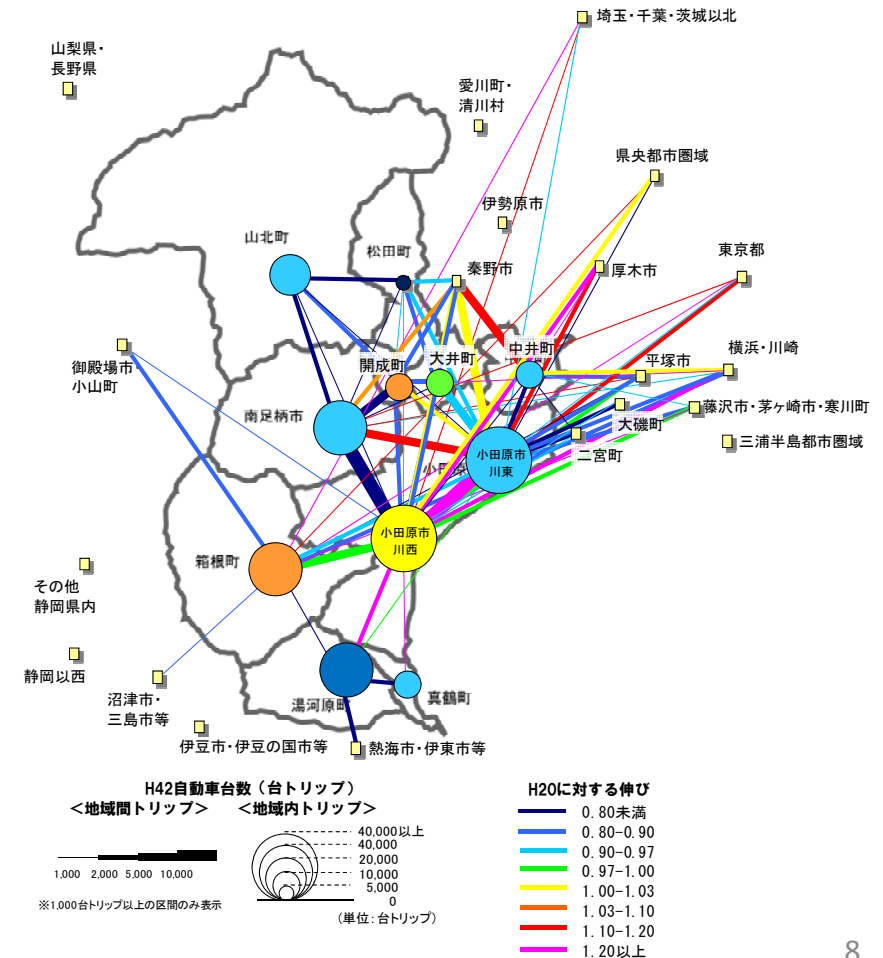
- 県西部地域全体では**5%の減少**見込み
- 地域別にみると、小田原市(川西)、箱根町を発着する台数が増加。また、上記の他、開成町では**地域内流動も増加傾向**。県西部地域を**通過する交通も増加**
- 南北方向等の**地域間**では減少している区間が多い
- ⇒自動車交通流動の質的変化に対応した幹線道路ネットワークの見直しが必要



### ■計画基本ゾーン別発生集中量(台ベース)



### ■地域間交通量(台ベース)



(資料)東京都市圏パーソントリップ調査に基づき整理。



### ③幹線道路ネットワークの課題抽出

#### ●交通体系整備の方針に基づき、各基本方針の方向性に対応した幹線道路ネットワークの構築が必要

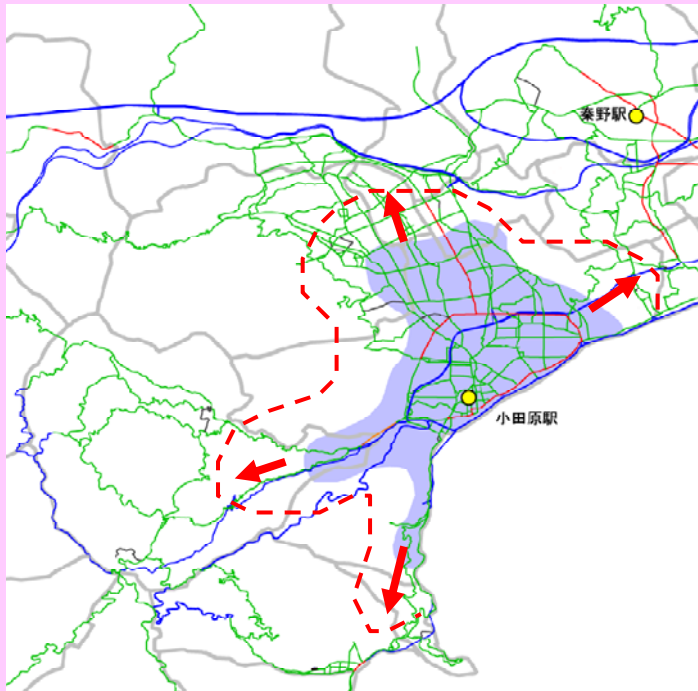
##### 交流・活力を促進する交通の実現

###### 広域交流・地域内連携促進の基盤づくり

- ・都市圏内外、外内交通を担う幹線道路網の強化  
や地域の拠点間を連絡する幹線道路網の強化に  
つながる道路網の構築が求められる

<例：広域交流促進のイメージ>

→幹線道路網の整備により、  
広域拠点からのアクセス圏域が拡大 等

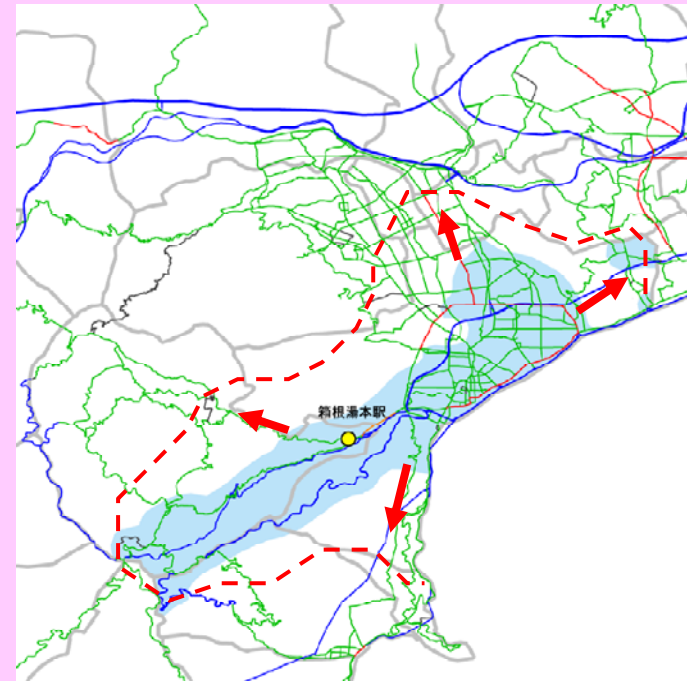


###### 観光を支援する交通環境づくり

- ・観光地へのアクセス性や観光地内の移動環境  
の向上、さらに都市圏外を含む観光地間の回遊  
性向上に資する幹線道路網の構築が求められる

<例：観光交流促進のイメージ>

→幹線道路網の整備により、  
観光地からのアクセス圏域が拡大 等



### ③幹線道路ネットワークの課題抽出

#### ●交通体系整備の方針に基づき、各基本方針の方向性に対応した幹線道路ネットワークの構築が必要

##### 安全・安心な交通の実現

- ・災害発生時においても頑健性の高い幹線道路ネットワークを構築するほか、複数の代替路を確保することで迅速な対応が可能となるよう、リダンダンシーの確保が求められる

<例：国道135号におけるリダンダンシー確保に関する課題>

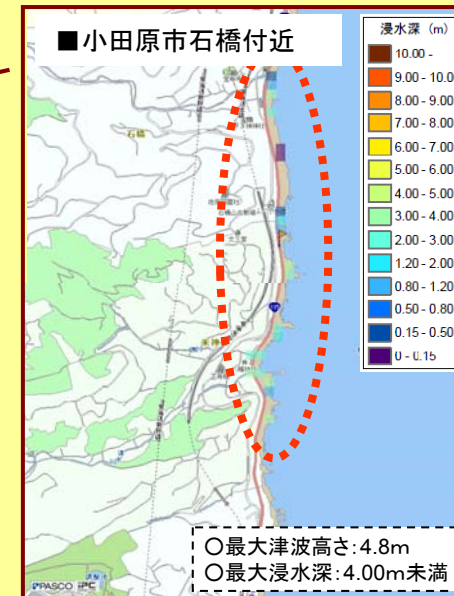
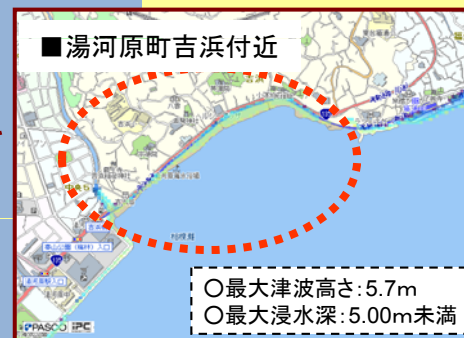
##### ○真鶴・湯河原・熱海方面への代替路線は遠回り

- 県西地域の通過交通となるような広域的な流動において、代替路線は遠回りをせざるをえない



##### ○津波対策のためには現道のままでは困難

- 国道135号(現道)の一部区間は津波により浸水する危険性が指摘
- 災害発生時等へ対応するため、経路の安全性・安定性を確保することが必要



### ③幹線道路ネットワークの課題抽出

#### ●交通体系整備の方針に基づき、各基本方針の方向性に対応した幹線道路ネットワークの構築が必要

##### 安全・安心な交通の実現

- ・災害発生時においても頑健性の高い幹線道路ネットワークを構築するほか、複数の代替路を確保することで迅速な対応が可能となるよう、リダンダンシーの確保が求められる

<例：国道135号におけるリダンダンシー確保に関する課題>

##### ○国道135号については、沿線の集落に限らず道路自体も土砂災害警戒区域に指定

- 真鶴・湯河原・熱海・伊豆方面への観光ルートにおいて重要な路線である国道135号は、道路自体も危険性が指摘  
災害発生時等へ対応するため、経路の安全性・安定性を確保することが必要



(資料)小田原市土砂災害ハザードマップより

## 【前回幹線道路ネットワークにおける主な課題】

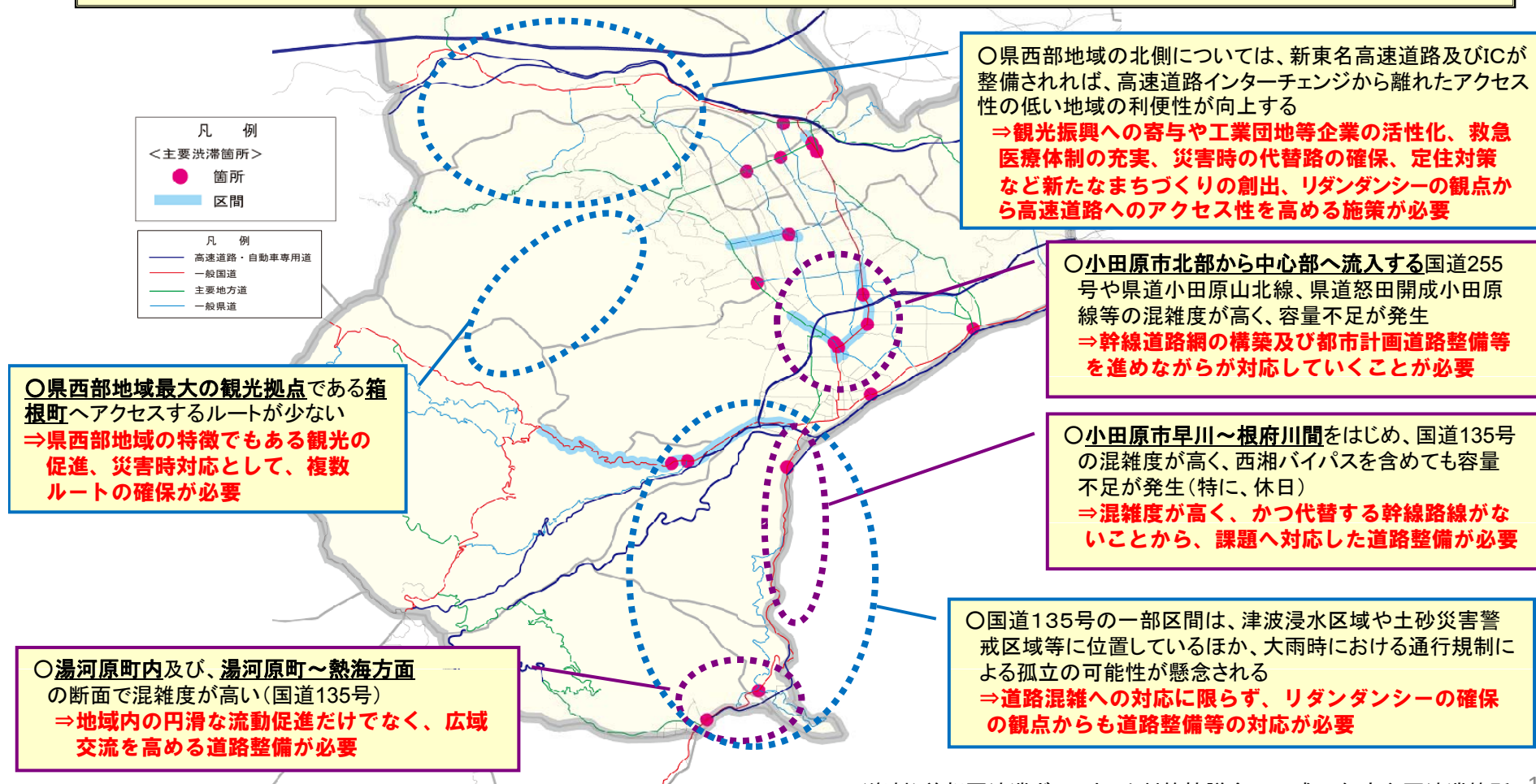
### ○一部の拠点間において道路混雑が残る

(同一方向へ向かう複数の路線の断面でみた場合に、**混雑度が1.25以上**となり、断面で容量不足が発生していると想定)

※**混雑度1.25以下**であれば住民の多くは許容している(P13参照)

### ○インターチェンジへのアクセス性の向上、リダンダンシーの確保等の観点から、道路整備等の対応の検討が必要

→**新たな道路網の検討等が必要**



## (参考)住民意識調査結果からみた道路混雑状況に対する意識

●住民は道路混雑状況は重要と考えているが、朝夕の時間帯のみの混雑、渋滞(混雑度1.25に相当)であれば過半数は許容している

- ・自動車利用者は、現状の道路状況について約8割の方が満足しているが、道路混雑状況については、約8割の方が重要と考えている
- ・朝夕の特定時間帯のみ混雑・渋滞(混雑度でいうと1.25以下)することに対して、住民は約6割が満足している

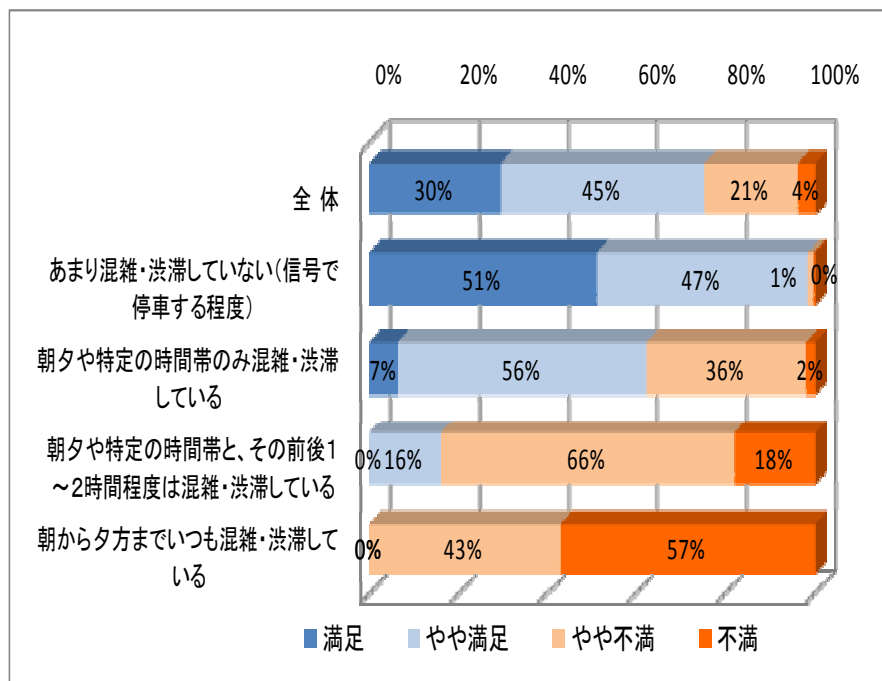


図 満足度傾向(住民)

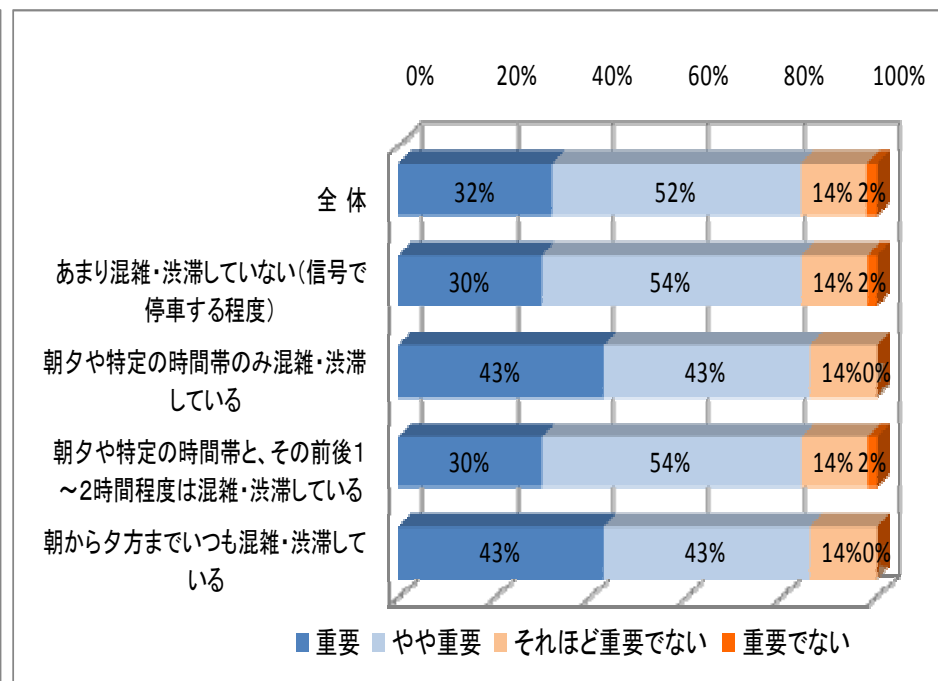
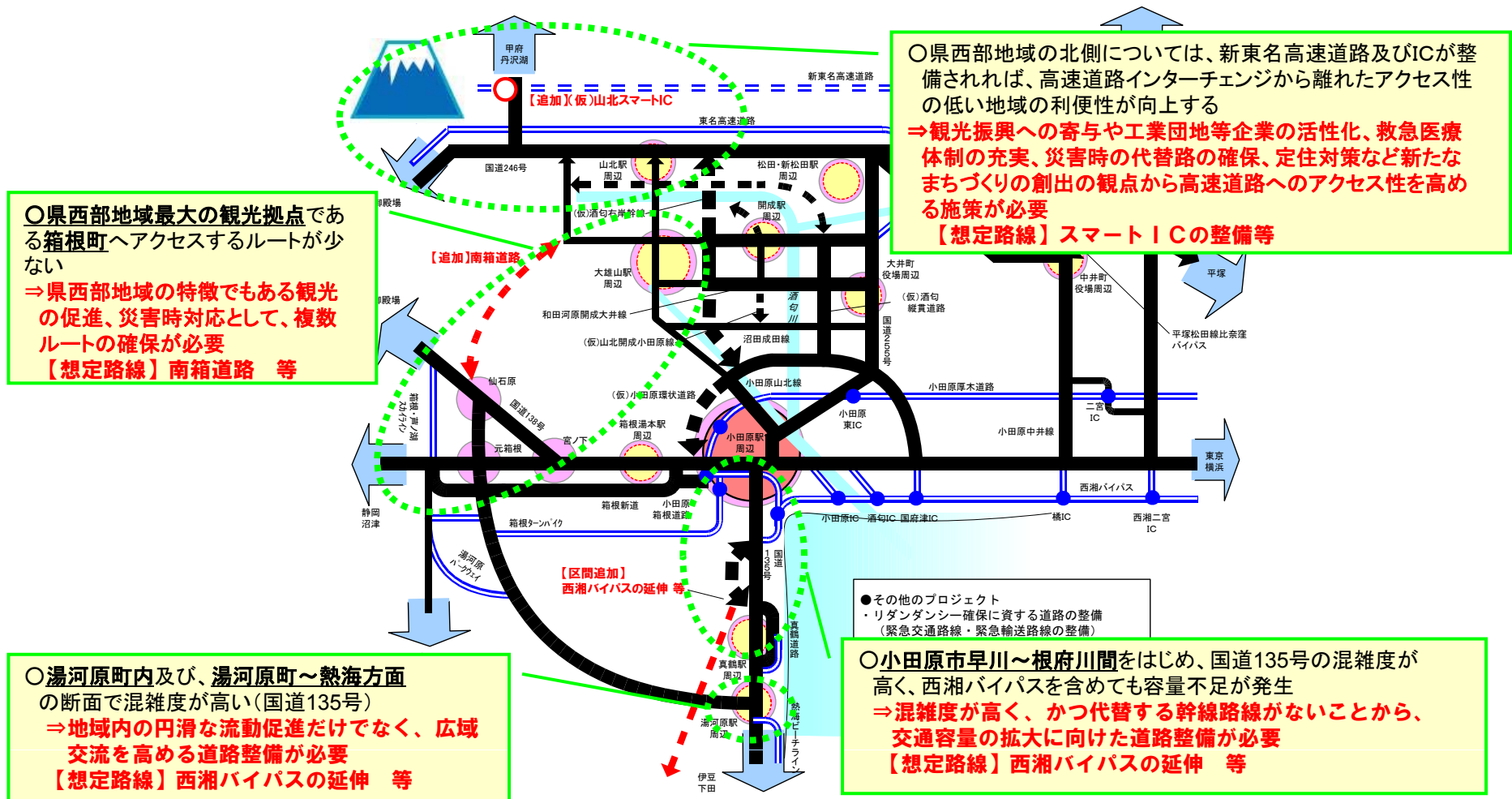


図 重要度傾向(住民)

# 【前回幹線道路ネットワークにおける主な課題への対応方策】



○**県西部地域最大の観光拠点である箱根町**へアクセスするルートが少ない  
 ⇒**県西部地域の特徴でもある観光の促進、災害時対応として、複数ルートの確保が必要**  
**【想定路線】南箱道路 等**

○**県西部地域の北側**については、新東名高速道路及びICが整備されれば、高速道路インターチェンジから離れたアクセス性の低い地域の利便性が向上する  
 ⇒**観光振興への寄与や工業団地等企業の活性化、救急医療体制の充実、災害時の代替路の確保、定住対策など新たなまちづくりの創出の観点から高速道路へのアクセス性を高める施策が必要**  
**【想定路線】スマートICの整備等**

○**湯河原町内及び、湯河原町～熱海方面**の断面で混雑度が高い(国道135号)  
 ⇒**地域内の円滑な流動促進だけでなく、広域交流を高める道路整備が必要**  
**【想定路線】西湘バイパスの延伸 等**

●**その他のプロジェクト**  
 ・リダンダンシー確保に資する道路の整備 (緊急交通路線・緊急輸送路線の整備)  
 ○**小田原市早川～根府川間**をはじめ、国道135号の混雑度が高く、西湘バイパスを含めても容量不足が発生  
 ⇒**混雑度が高く、かつ代替する幹線路線がないことから、交通容量の拡大に向けた道路整備が必要**  
**【想定路線】西湘バイパスの延伸 等**

⇒**次の路線を幹線道路ネットワークに追加した中で、効果・課題等を検証する。**  
**【追加路線】**  
 ・南箱道路(南足柄市～箱根町)、(仮)山北スマートICの整備、西湘バイパスの延伸 等

## ④幹線道路ネットワークの課題を解決するネットワークの検証

- 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施策目標を掲げており、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、幹線道路関連の13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

※黄色が幹線道路関連指標

# 交流・活力を促進する交通の実現 広域交流・地域内連携促進の基盤づくり

## <指標>

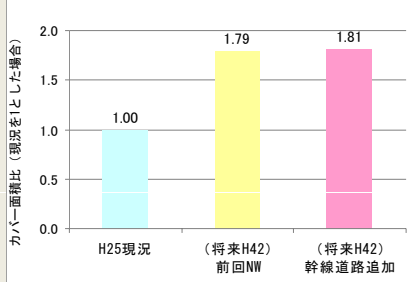
○広域交流拠点へのアクセス時間の短縮

⇒幹線道路網の整備によりH25現況道路網比で約81%圏域が拡大すると想定される



■■■■■ 追加した幹線道路

広域交流拠点30分圏域の拡大



		H25現況	(将来H42) 前回NW	(将来H42) 幹線道路追加
広域交流拠点 (30分圏)	面積 (km <sup>2</sup> )	98.3	176.5	178.1
	現況を1とする比	1.00	1.79	1.81
	都市圏全体 (635km <sup>2</sup> ) に対する比	15.5%	27.8%	28.0%

## <指標>

○インターチェンジアクセス時間の短縮

⇒幹線道路網の整備によりH25現況道路網比で約57%圏域が拡大すると想定される



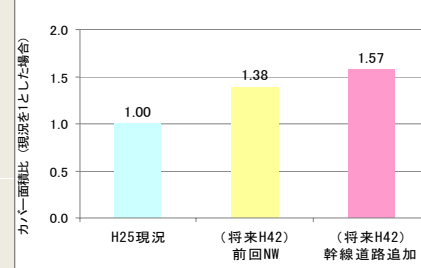
山北スマートICの整備によりICアクセス15分圏域が拡大

## <目標水準>

⇒ ICアクセス15分圏の拡大

■■■■■ 追加した幹線道路

最寄インターチェンジ15分圏域の拡大



		H25現況	(将来H42) 前回NW	(将来H42) 幹線道路追加
最寄インターチェンジ (15分圏)	面積 (km <sup>2</sup> )	123.2	170.3	193.8
	現況を1とする比	1.00	1.38	1.57
	都市圏全体 (635km <sup>2</sup> ) に対する比	19.4%	26.8%	30.5%



# 交流・活力を促進する交通の実現

# 広域交流・地域内連携促進の基盤づくり

## <指標>

○拠点間所要時間の短縮

## <目標水準>

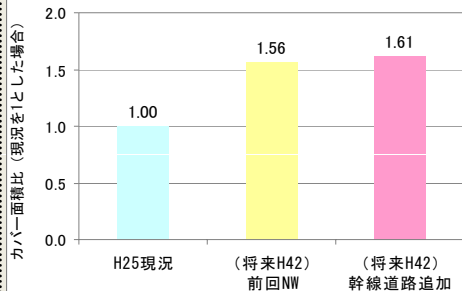
⇒拠点間15分以内の  
拡大

⇒幹線道路網の整備によりH25現況道路網比で約**61%**  
**圏域が拡大**すると想定される



..... 追加した幹線道路

地域拠点15分圏域の拡大



		H25現況	(将来H42)前回NW	(将来H42)幹線道路追加
地域拠点 (15分圏)	面積 (km <sup>2</sup> )	127.2	198.6	204.9
	現況を1とする比	1.00	1.56	1.61
	都市圏全体 (635km <sup>2</sup> ) に対する比	20.0%	31.3%	32.3%

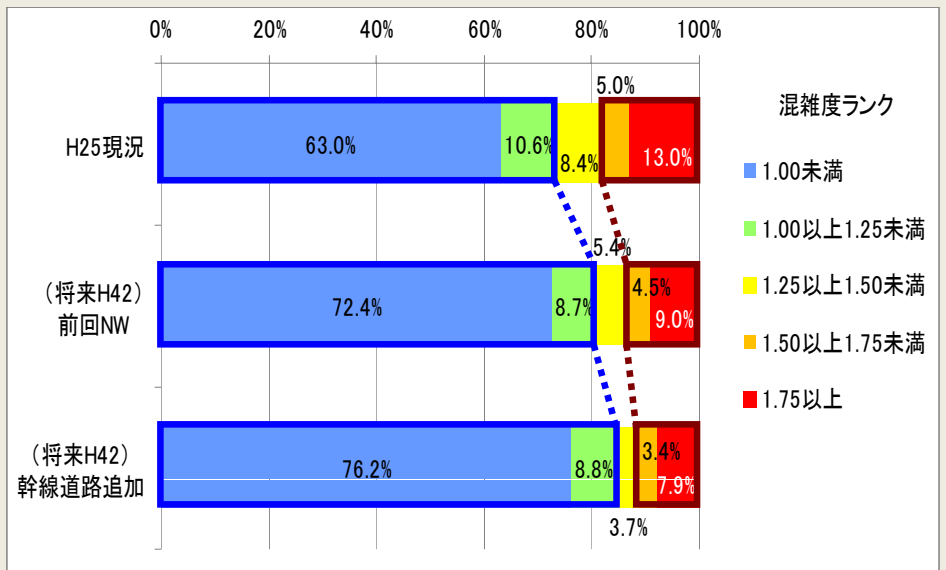
## <指標>

○主要断面の混雑緩和、  
都市圏混雑度の低減

## <目標水準>

⇒混雑度1.25未満の区間増加  
及び1.5以上の区間解消

⇒H25現況よりも**混雑度1.25未満の区間が増加**  
⇒混雑度1.5以上の区間は**約7ポイント減少し改善**される  
(混雑箇所も並行する幹線道路との断面で見ると混雑度は1.5を下回る)



混雑度ランク	道路延長 (km)			道路延長構成比 (%)		
	H25現況	(将来H42)前回NW	(将来H42)幹線道路追加	H25現況	(将来H42)前回NW	(将来H42)幹線道路追加
1.00未満	353.3	440.3	564.2	63.0%	72.4%	76.2%
1.00以上1.25未満	59.2	52.6	65.4	10.6%	8.7%	8.8%
1.25以上1.50未満	47.4	32.8	27.3	8.4%	5.4%	3.7%
1.50以上1.75未満	28.2	27.4	25.1	5.0%	4.5%	3.4%
1.75以上	72.7	54.7	58.1	13.0%	9.0%	7.9%
合計	560.8	607.8	740.0	100.0%	100.0%	100.0%

# 交流・活力を促進する交通の実現

# 広域交流・地域内連携促進の基盤づくり

## <指標>

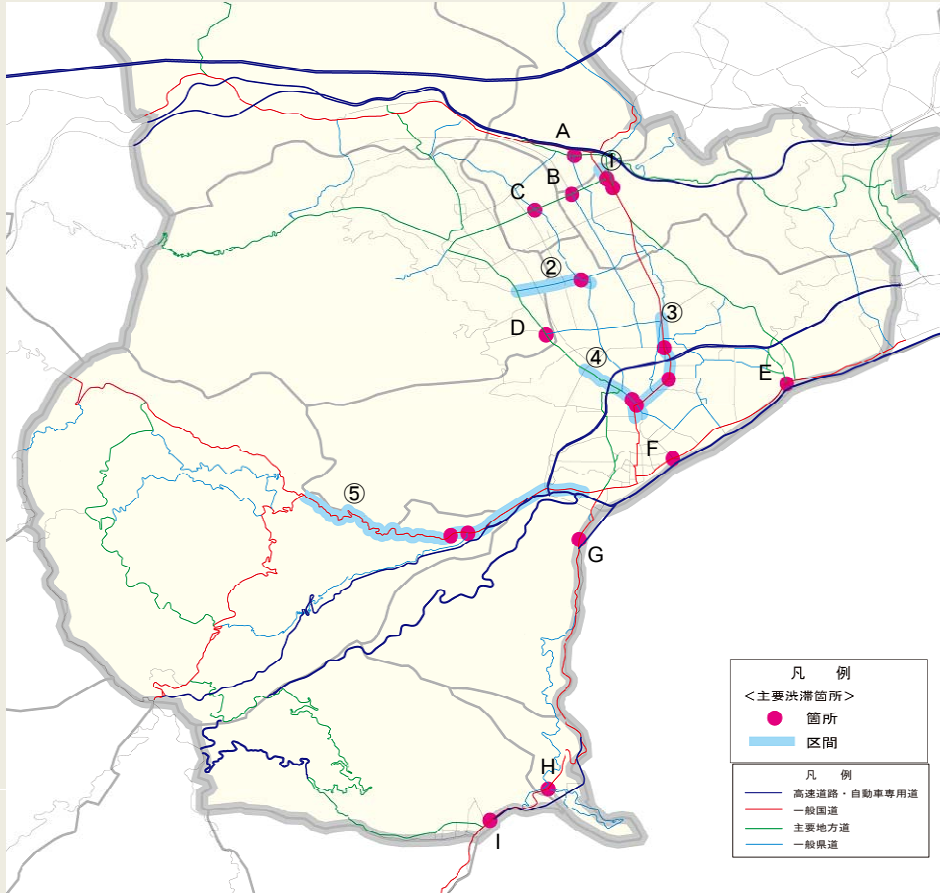
○ボトルネック交差点等の  
解消

## <目標水準>

⇒渋滞が著しい地点の解消

⇒幹線道路網の整備とあわせて、交差点改良やTDM施策等の  
実施による渋滞が著しい地点の解消が必要

## <渋滞が著しい地点(H25現況)>



(資料)首都圏渋滞ボトルネック対策協議会の平成24年度主要渋滞箇所

## ■区間

区間名	箇所名
① 一般国道255号 大井松田インター前～根岸	根岸 大井松田インター前
② 栢山停車場塚原線 (仮称)栢山駅前	(仮称)栢山駅前
③ 一般国道255号 成田南～飯泉	飯泉入口 飯泉 成田南
④ 怒田開成小田原線 飯泉入口～(仮)扇町五丁目	飯泉入口 (仮)扇町五丁目
⑤ 一般国道1号 三枚橋	三枚橋 (仮称)箱根湯本駅

## ■単独箇所

箇所名
A 新松田駅入口
B 足柄大橋東
C 吉田島
D 沼田
E 親木橋
F 山王橋
G (仮称)紀伊宮下バス停
H (仮称)真鶴駅前
I 吉浜橋

## <(参考)過年度の評価結果との対比>

市町村	箇所	H15マスタープラン策定時		H21年時点の評価		備考	H25現況評価 渋滞箇所 (ボトルネック交差点)
		混雑箇所	対策内容	混雑箇所 (まじやまマップ)	対策内容		
山北町	国道246号向原交差点付近	●			バイパス事業実施中		
松田町	神山交差点付近	●					
大井町	国道255号大井松田インター入口付近	●					● ①
開成町	吉田島交差点付近	●	交差点拡幅改良	混雑状況 変化なし	改良終了	混雑状況変化なし (2号橋の閉通で解 消が見込まれる)	● C
大井町	鬼柳入口交差点付近	●			新設に伴う交差点整備	事業実施中	
小田原市	栢山交差点付近	●					● ②
小田原市	国道1号橋IC付近	●					
小田原市	国道1号府津IC付近	●					● E
小田原市	打越跨線橋交差点付近(巡礼街道)	●			信号集中制御等高度化	混雑状況変化なし	
小田原市	飯泉橋付近	●			信号集中制御等高度化	混雑状況変化なし	● ③
小田原市	扇町五丁目交差点付近	●					● ④
小田原市	小田原市役所付近	●	信号集中制御等高度化		信号集中制御等高度化	混雑状況変化なし	
小田原市	国道135号根府川付近	●	右折レーン延伸 合流部の視認性改善		合流部事業中		
小田原市	飯泉入口交差点付近	●	信号集中制御等高度化	●	信号集中制御等高度化		● ③・④
小田原市	国道1号石橋IC	●	ランプ合流部の 路面標示等変更	●			
小田原市	国道1号東風祭付近	●		●			● ⑤
箱根町	国道1号山崎IC	●		●			● ⑤
箱根町	国道1号箱根湯本駅前	●		●			● ⑤
箱根町	国道1号宮ノ下	●		●			● ⑤
小田原市	国道1号城東高校前	●		●			
小田原市	国道1号早川口	●		●			
小田原市	国道135号早川	●		●			
小田原市	国道135号新早川橋	●		●			
小田原市	国道1号箱根IC	●		●			● ⑤
箱根町	国道1号三枚橋	●		●			● ⑤
松田町	新松田駅入口	●		●			● A
大井町	足柄大橋東	●		●			● B
南足柄市	沼田	●		●			● D
小田原市	山王橋	●		●			● F
小田原市	(仮称)紀伊宮下バス停	●		●			● G
真鶴町	(仮称)真鶴駅前	●		●			● H
湯河原町	吉浜橋	●		●			● I

交流・活力を促進する交通の実現 観光を支援する交通環境づくり

<指標>

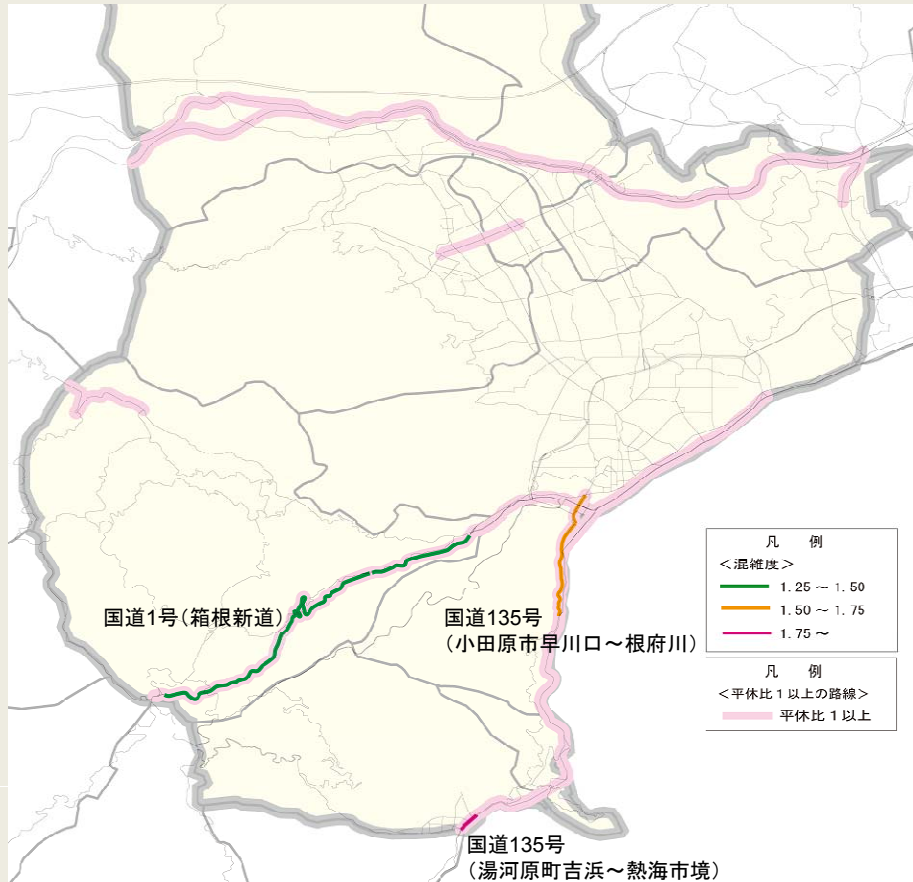
○休日の幹線道路混雑の緩和

⇒幹線道路網の整備とあわせて、TDM施策等の実施による休日の混雑緩和が必要

<平休比が1を超え、かつ混雑度が1.25以上の区間>  
(平成22年道路交通センサス一般交通量調査より)

<目標水準>

⇒平休比が1を超え、休日混雑度が1.25を越える区間の混雑緩和



<(参考)過年度の評価結果との対比>

箇所・区間	H15 マスタープラン 策定時 (H11センサス)	H21 時点の評価 (H17センサス)	H25 現況評価 (H22センサス)
小田原市羽根尾5	●		
小田原市風祭9	●		
足柄下郡箱根町山崎37	●		
足柄下郡箱根町湯本687 (足柄下郡箱根町宮ノ下105)	●		
小田原市石橋2	●	●	●
足柄上郡山北町向原	●	●	
足柄上郡山北町山北	●		
足柄下郡湯河原町吉浜	●	●	●
足柄上郡山北町透間		●	
山崎IC～箱根峠IC間		●	●

# 交流・活力を促進する交通の実現

## 観光を支援する交通環境づくり

### <指標>

○主要観光拠点へのアクセス時間の短縮

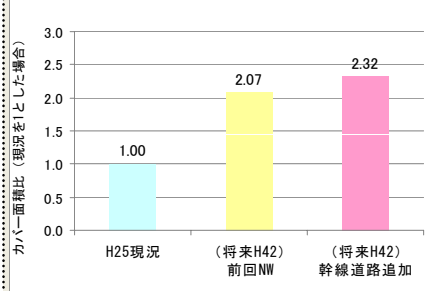
### <目標水準>

⇒箱根湯本駅まで30分圏域の拡大

⇒幹線道路網の整備により現況道路網比で**2倍以上圏域が拡大**すると想定される



主要観光拠点30分圏域の拡大



		H25現況	(将来H42)前回NW	(将来H42)幹線道路追加
主要観光拠点(30分圏)	面積 (km <sup>2</sup> )	81.4	168.7	189.0
	現況を1とする比	1.00	2.07	2.32
	都市圏全体(635km <sup>2</sup> )に対する比	12.8%	26.6%	29.8%

# 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>

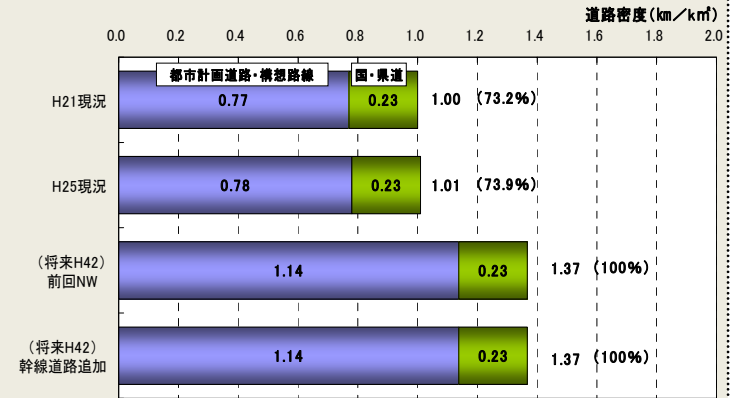
○市街地内の自転車通行可能区間及び市街地内の歩道設置密度の向上

### <目標水準>

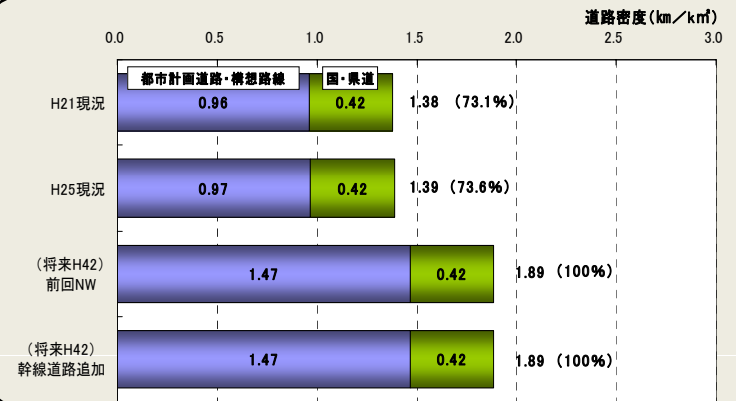
⇒道路整備によるゆとりある幅員の道路整備率向上

⇒幹線道路網の整備により、ゆとりある幅員の道路整備率は向上する

両側歩道(歩道幅員3.0m以上)



両側歩道(歩道幅員2.0m以上)



<指標>

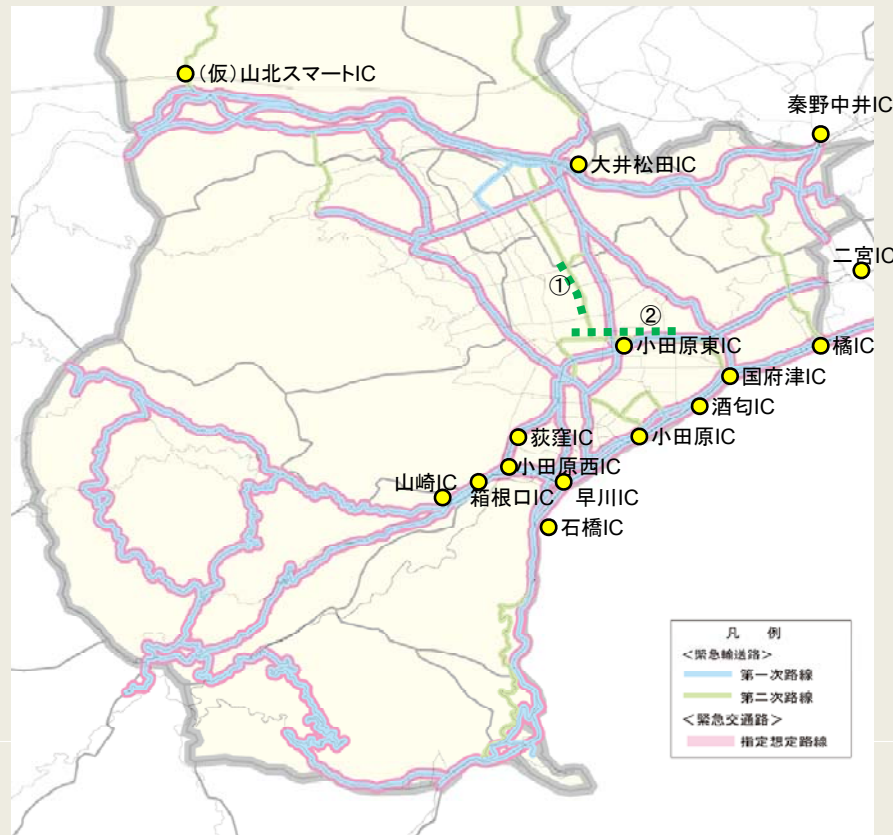
○緊急交通路・緊急輸送路の整備・改良

<目標水準>

⇒緊急交通路・緊急輸送路の有効幅員確保と整備の推進

⇒指定路線の周辺道路網を活用しながら、負荷軽減を図り、災害発生時に迅速な対応が可能となるようにしていくことが必要

<緊急輸送路の指定・緊急交通路の指定想定路線>



<(参考)過年度の評価結果との対比>

(過年度評価において未整備となっていた区間 ..... )

	緊急輸送路指定	路線名・区間	H21 時点の評価	H25 現況評価
①	第二次路線	小田原大井線 (小田原市桑原～大井町西大井)	未整備	整備済 (一部概成済区間あり)
②	第二次路線	穴部国府津線 (小田原市高田～小田原市蓮正寺)	未整備	整備済 (一部概成済区間あり)

<指標>

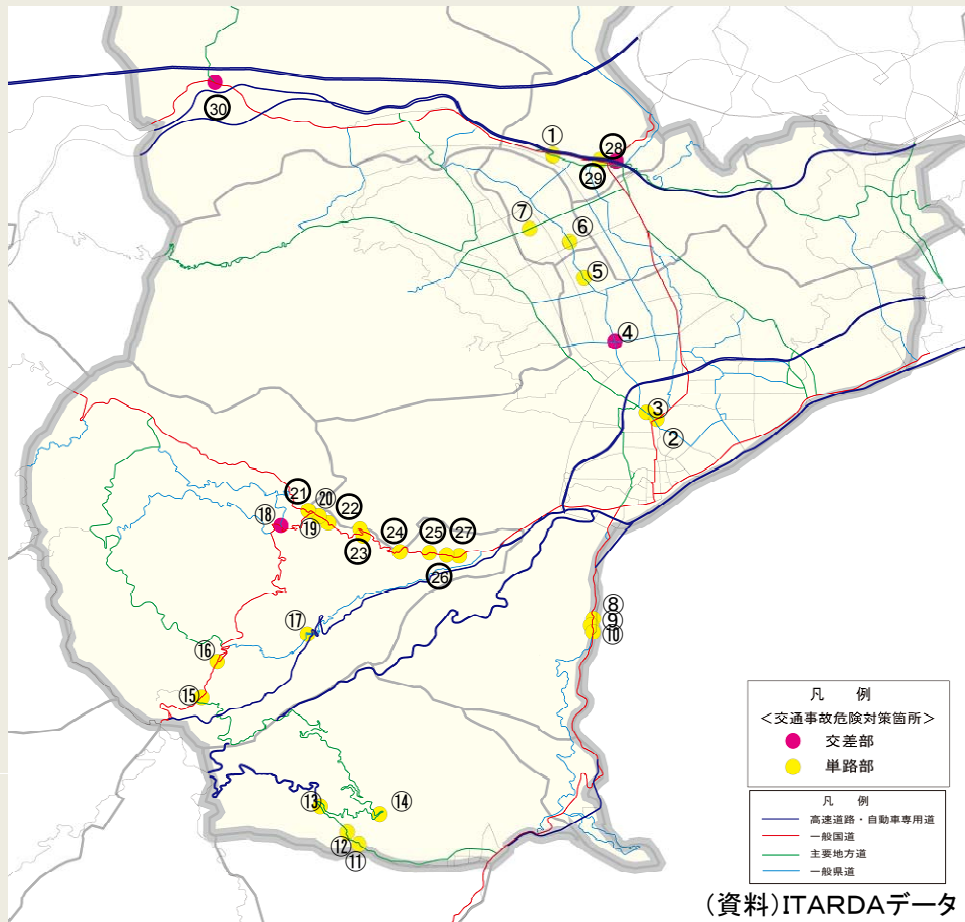
<目標水準>

○交通事故の削減

⇒事故危険箇所の解消

⇒幹線道路網の整備に限らず、交差点改良等や路面標示の変更等をはじめとした安全対策の推進が必要

<交通事故危険対策箇所>



(資料)ITARDAデータ

No	区分	路線	住所・名称
1	単路	県道松田国府津線	松田町松田庶子
2	単路	国道255号	小田原市飯泉入口交差点
3	単路	県道怒田開成小田原線	小田原市扇町
4	交差点	県道沼田国府津線	小田原市堀之内交差点
5	単路	県道怒田開成小田原線	小田原市曾比
6	単路	県道怒田開成小田原線	開成町吉田島
7	単路	県道御殿場大井線	開成町宮台
8	単路	国道135号	小田原市米神52
9	単路	国道135号	小田原市米神481
10	単路	国道135号	小田原市米神 片浦橋バス停付近
11	単路	県道湯河原箱根仙石原線	湯河原町宮上469
12	単路	県道湯河原箱根仙石原線	湯河原町宮上659
13	単路	県道湯河原箱根仙石原線	湯河原町宮上774
14	単路	県道湯河原箱根仙石原線	湯河原町宮上不動沢
15	単路	国道1号	箱根町箱根1
16	単路	国道1号	箱根町元箱根6
17	単路	県道湯本元箱根線	箱根町畑宿
18	交差点	国道1号	箱根町小涌谷
19	単路	国道1号	箱根町宮ノ下265
20	単路	国道1号	箱根町宮ノ下359
21	単路	国道138号	箱根町木賀1014
22	単路	国道1号	箱根町大平台362
23	単路	国道1号	箱根町大平台
24	単路	国道1号	箱根町大平台常盤橋
25	単路	国道1号	箱根町塔之沢
26	単路	国道1号	箱根町湯本656
27	単路	国道1号	箱根町湯本698
28	交差点	国道246号	松田町新籠場交差点
29	単路	国道246号	松田町松田惣領
30	交差点	国道246号	山北町川西清水橋交差点

## 安全・安心な交通の実現

### 安全・安心な交通環境づくり

#### <指標>

○災害拠点病院までのアクセス時間の短縮

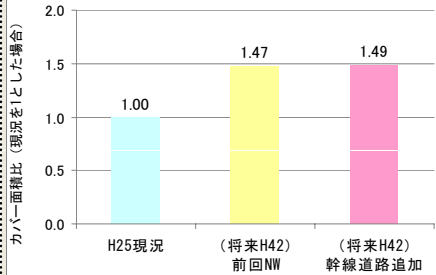
#### <目標水準>

⇒災害拠点病院まで30分以内の拡大

⇒幹線道路網の整備によりH25現況道路網比で**約5割圏域が拡大**すると想定される



災害拠点病院30分圏域の拡大



		H25現況	(将来H42) 前回NW	(将来H42) 幹線道路追加
災害拠点病院	面積 (km <sup>2</sup> )	161.7	238.3	240.7
	現況を1とする比	1.00	1.47	1.49
	都市圏全体 (635km <sup>2</sup> ) に対する比	25.5%	37.5%	37.9%

## 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>

○二酸化炭素排出量の削減

#### <目標水準>

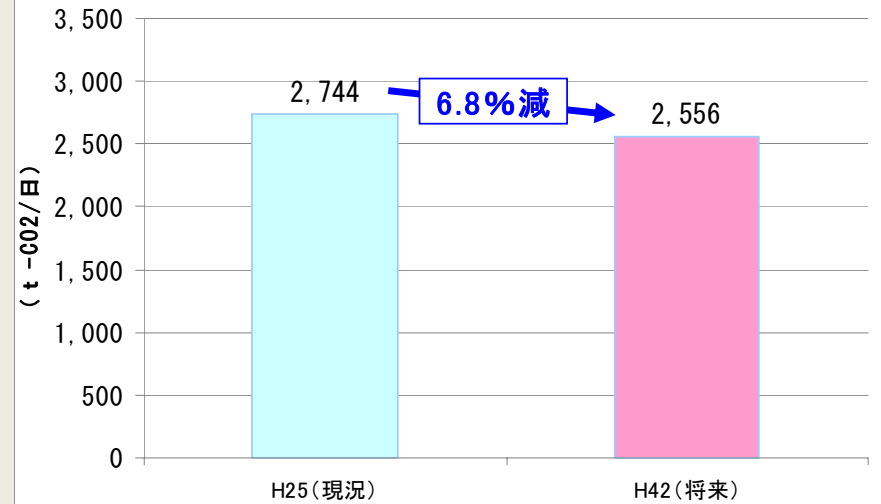
⇒渋滞緩和・旅行速度向上による排出量の削減

⇒幹線道路網の整備によりH25現況道路網比で**6.8%二酸化炭素排出量が削減**すると想定される

⇒この減少要因として自動車交通量の減少(5%減)が大きいと想定される

⇒また、この推計値では考慮していないが、今後の減少要因としては、ハイブリット自動車、電気自動車等の普及が想定される

圏域内のCO<sub>2</sub>排出量



# 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

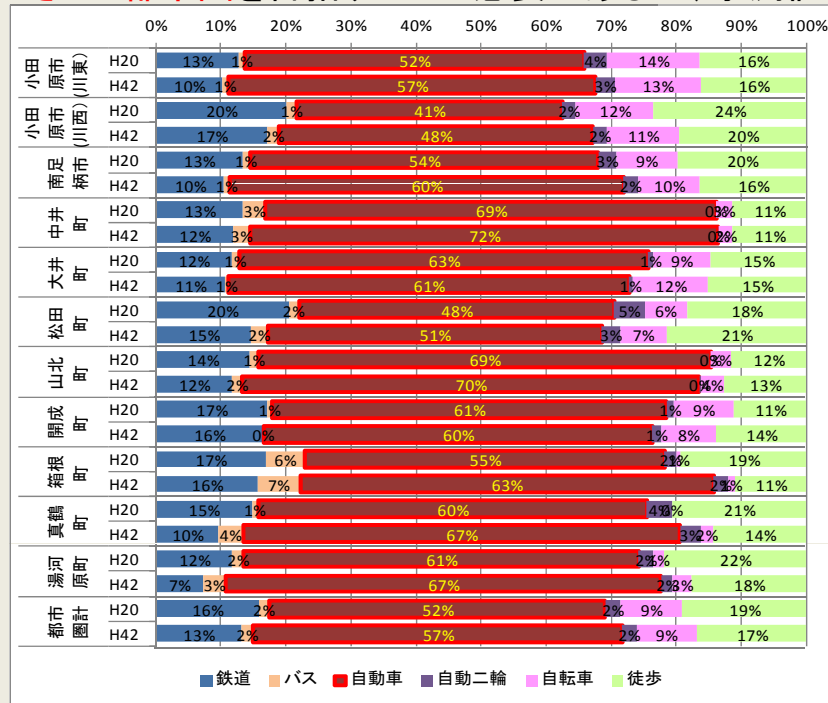
### <指標>

### <目標水準>

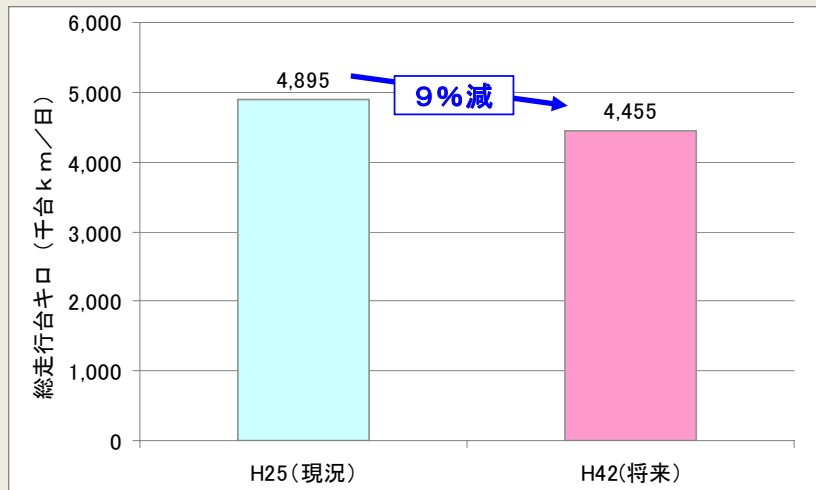
○自動車依存度の緩和

⇒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



■ 幹線道路ネットワークに関連する施策目標(指標・目標水準)の評価

※( )内は都市圏面積635km<sup>2</sup>に対する比率

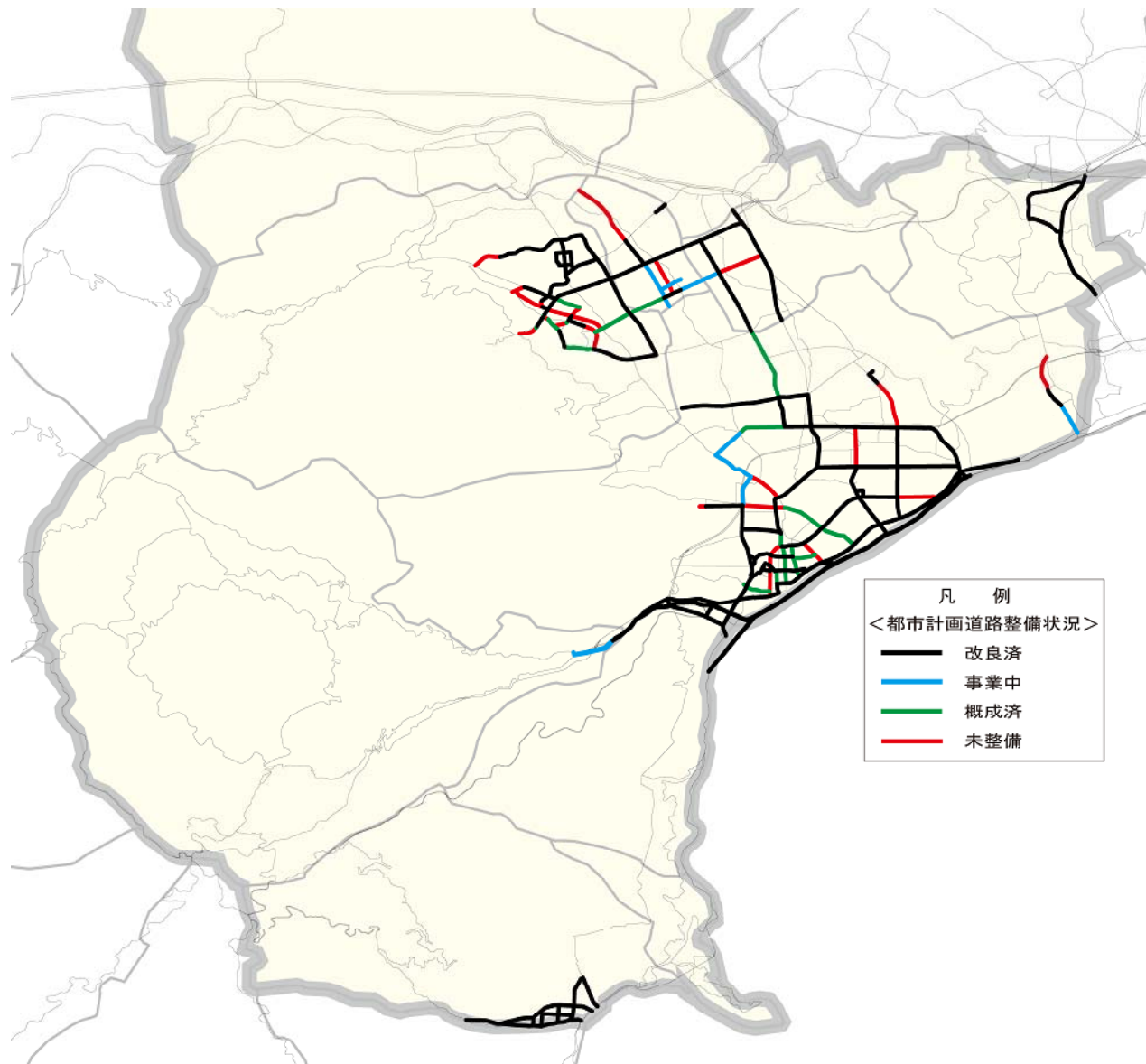
総合都市交通体系の基本的な考え方	交通体系整備の方針	＜施策目標＞		＜予測結果＞ (  :改善・向上、  :悪化)		＜評価＞ 課題及び対応方向性
		指標	目標水準	H25(現況)	H42(将来)	
交流・活力を促進する交通の実現	広域交流・地域内連携促進の基盤づくり	広域交流拠点へのアクセス時間の短縮	小田原駅アクセス30分圏の拡大	98.3km <sup>2</sup> (18.5%)	 178.1 (28.0%)	○広域拠点やインターチェンジ拠点間のアクセス性向上が見られるが、依然として混雑度の高い路線が残っている。  ⇒ <b>広域交流・地域内連携の促進に向けて、幹線道路ネットワークを補完する未整備都市計画道路の整備や、TDM施策等の実施による公共交通への転換促進等による対応が必要</b>
		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	123.2km <sup>2</sup> (19.4%)	 193.8km <sup>2</sup> (30.5%)	
		拠点間所要時間の短縮	拠点間15分圏の拡大	127.2km <sup>2</sup> (20.0%)	 204.9 (32.3%)	
		主要断面の混雑緩和、都市圏混雑度の低減	混雑度1.25未満の区間増加及び1.5以上の区間解消	1.25未満:74% 1.50以上:18%	 1.25未満:85% 1.50以上:11%	
		ボトルネック交差点等の解消	渋滞が著しい地点の解消	—	—	
観光を支援する交通環境づくり	観光を支援する交通環境づくり	休日の幹線道路混雑の緩和	平休比が1を超え、休日混雑度が1.25を超える区間の混雑緩和	—	—	○休日についても混雑度の高い路線が一部に残っている。  ⇒ <b>地域特性を踏まえ、まちづくりと連携した施策展開やTDM施策等による対応が必要</b>
		主要観光拠点へのアクセス時間の短縮	箱根湯本まで1時間圏の拡大	81.4km <sup>2</sup> (12.8%)	 189.0km <sup>2</sup> (29.8%)	
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	市街地内の自転車通行可能区間及び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	幅員3.0m:73.2% 幅員2.0m:73.1%	 幅員3.0m:100% 幅員2.0m:100%	○歩行者・自転車通行環境の改善のほか、災害拠点病院へのアクセス性は向上するが、安全・安心な交通環境に向け事故危険箇所の解消や災害発生時に迅速に対応できる道路網の構築が必要。  ⇒ <b>事故危険箇所における対策と合わせてまちづくり交通計画やTDM施策等と連携した対応が必要</b>
	安全・安心な交通環境づくり	交通事故の削減	事故危険箇所の解消	—	—	
		緊急交通路・緊急輸送路の整備・改良	緊急交通路・緊急輸送路の有効幅員確保と整備推進	—	—	
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	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の削減	2,744 t-CO <sub>2</sub> /日	 2,556 t-CO <sub>2</sub> /日	○将来的に自動車分担率が増加するとの予測結果の中で過度に自動車へ依存しない交通体系の構築が必要。  ⇒ <b>公共交通施策やTDM施策等と連携した対応が必要</b>
		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	分担率:52% 台キロ:4,895千	 分担率:57%  台キロ:4,455千	

## ⑤見直しにおける幹線道路ネットワークの評価

### ■幹線道路ネットワーク案における整備効果の検証

#### 1) 都市計画道路の整備状況等

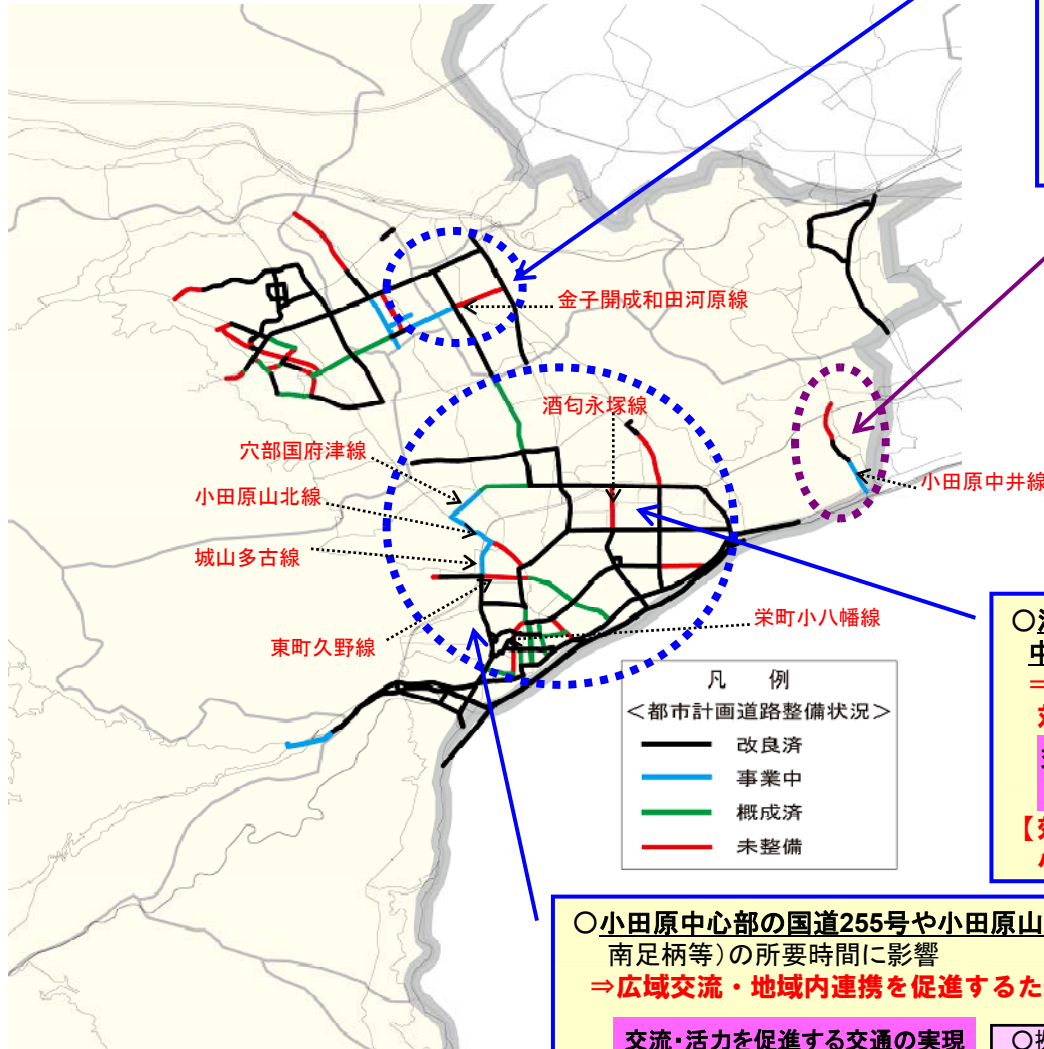
⇒抽出した課題へ対応するために、周辺の都市計画道路の整備を通じて課題解消を図っていくことが必要



## 2)未整備都市計画道路による対応

- ⇒都市計画道路の見直しによる選択と集中による事業推進と効率的・効果的な道路整備が求められる
- ⇒今後は、混雑等が残る区間周辺における都市計画道路の未整備区間については、効果的な事業区間を検証し、効率的な整備等の対応が必要

### <未整備都市計画道路と主な課題に対する対応方針(案)>




○酒匂川渡河断面(足柄大橋)において混雑度が高く、拠点間(南足柄～大井)の所要時間に影響。また、高速道路アクセス路線が限定され、ICアクセス圏域が狭まる要因ともなっている。  
⇒広域交流・地域内連携を促進するための道路整備が必要

交流・活力を促進する交通の実現

- インターチェンジアkses時間の短縮
- 主要断面の混雑緩和、都市圏混雑度の低減

【効果的と想定される路線】金子開成和田河原線の整備 等

○幅員が狭い現道に多数の大型車が流入し、安全性の確保が課題  
(県道中井羽根尾線等)  
⇒安全・安心な交通の実現に向けて、道路整備等による対応が必要



安全・安心な交通の実現

- 市街地内の自転車通行可能区間及び市街地内の歩道設置密度の向上

【効果的と想定される路線】小田原中井線の整備 等

○酒匂川渡河断面や酒匂川から大井町方面の国道255号を中心に、混雑度が高く、拠点間(小田原～大井等)の所要時間に影響  
⇒混雑度が高く、かつ代替する幹線路線がないことから、課題へ対応した道路整備が必要

交流・活力を促進する交通の実現

- 拠点間所要時間の短縮
- 主要断面の混雑緩和、都市圏混雑度の低減

【効果的と想定される路線】小田原市内都市計画道路整備(例:酒匂永塚線、栄町小八幡線等)

○小田原中心部の国道255号や小田原山北線等の複数の路線において混雑度が高く、拠点間(小田原～大井、南足柄等)の所要時間に影響  
⇒広域交流・地域内連携を促進するための道路整備が必要

交流・活力を促進する交通の実現

- 拠点間所要時間の短縮
- 主要断面の混雑緩和、都市圏混雑度の低減

【効果的と想定される路線】小田原市内都市計画道路整備(例:穴部国府津線、城山多古線、小田原山北線、東町久野線等)

### 3)その他の課題とその対応方針等

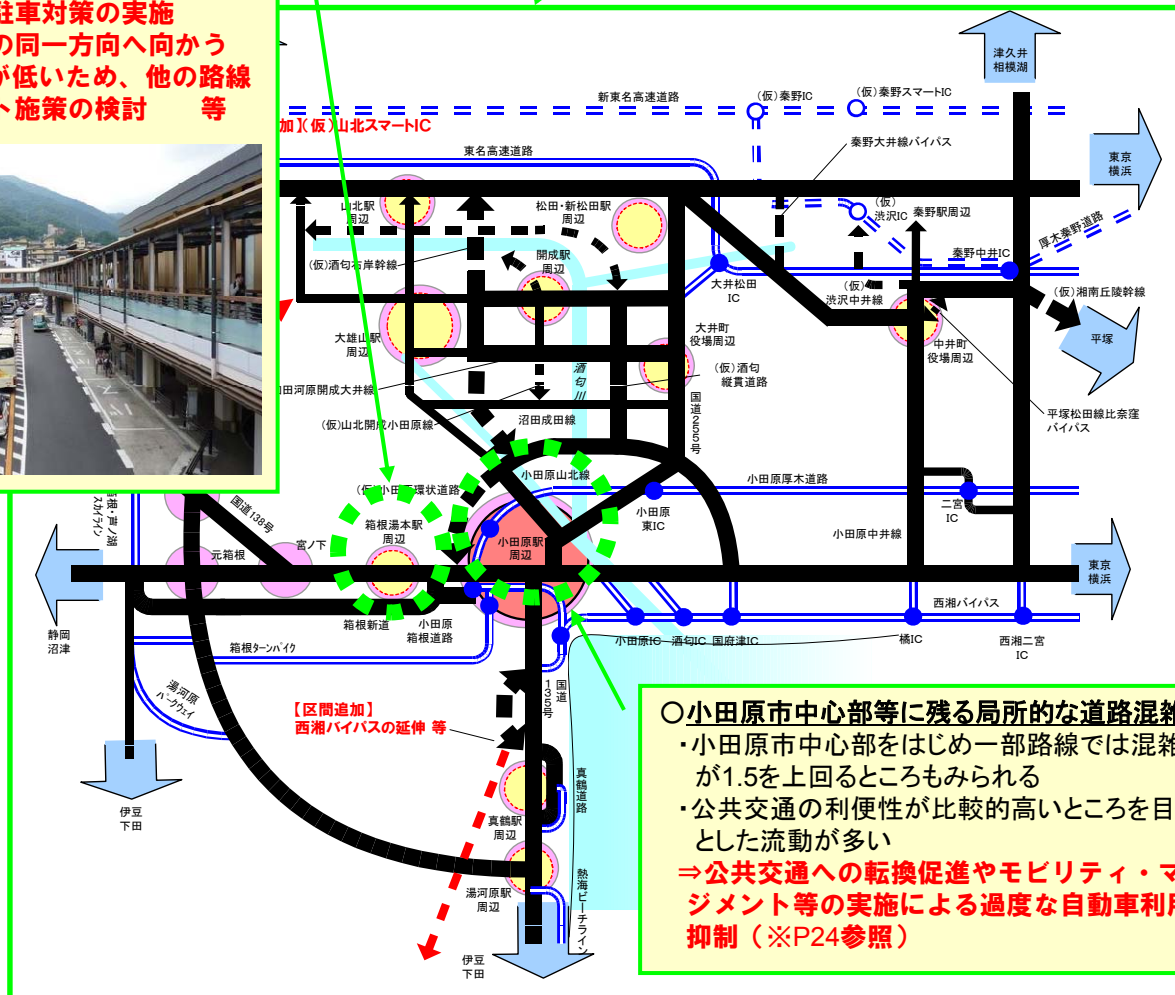
#### ○箱根湯本駅周辺における局所的な道路混雑

- ・箱根湯本駅前の国道1号は混雑度が1.5以上
  - ・局所的に荷捌き車両や観光客による路上駐車等による道路混雑が発生
  - ・また平日よりも休日のほうが交通量が多い
- ⇒まちづくりと連携した駐車対策の実施  
⇒箱根新道やターンパイク等の同一方向へ向かう路線については混雑度が低いため、他の路線への経路変更等のソフト施策の検討 等



#### ○県西部地域全域的課題

- ・将来の自動車分担率は現況よりも高まると予測 (現況(H20)52%⇒将来(H42)57%)
- ⇒環境にやさしい交通の実現に向けては、**モビリティ・マネジメント等の実施により、過度な自動車利用の抑制を図っていくことが必要** (※P24参照)



#### ○小田原市中心部等に残る局所的な道路混雑

- ・小田原市中心部をはじめ一部路線では混雑度が1.5を上回ることもみられる
  - ・公共交通の利便性が比較的高いところを目的地とした流動が多い
- ⇒公共交通への転換促進やモビリティ・マネジメント等の実施による過度な自動車利用の抑制 (※P24参照)

## (2)今回提案の幹線道路ネットワーク(案)

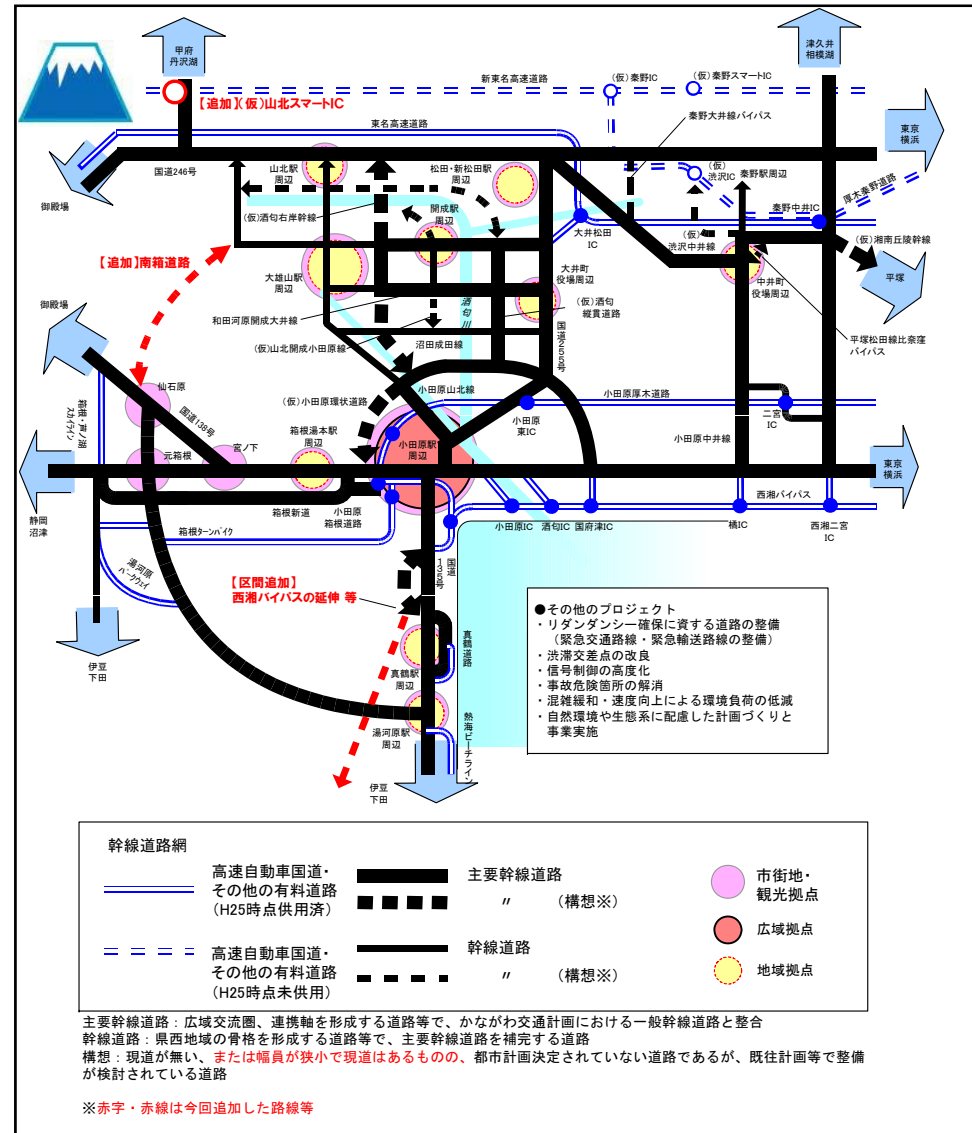
### ■ 幹線道路ネットワーク計画

#### ① 幹線道路ネットワークの考え方

- ・県西部地域には、東名高速道路や西湘バイパス、小田原厚木道路などの東西方向の自動車専用道路が配置されている。また、富士箱根伊豆広域交流圏の形成や、連携軸の形成に資するため、既往の自動車専用道路ネットワークに連絡するネットワーク形成やインターチェンジアクセス道路の整備を推進する。
- ・幹線道路網は、小田原駅を中心とした放射環状型の道路網、足柄平野南北方向の酒匂連携軸の形成に資するラダー型の道路網、**広域拠点、地域拠点の位置づけを明確にし、各拠点間を連絡する道路網の3つにより形成する。**
- ・また、**拠点間を複数の路線で結ぶなど、リダンダンシーを確保する。**
- ・さらに、**環境にやさしく、便利で身近な交通手段である自転車利用を推進するため、幹線道路を活用した自転車ネットワークを形成する。**

#### ② 幹線道路ネットワークの基本方針

- ・広域交流・地域内連携を支援する道路やインターチェンジアクセス道路の整備推進
- ・県西部地域の骨格を形成する、放射環状型・ラダー型・拠点間連絡型の道路網整備の推進
- ・防災ネットワーク形成の推進
- ・ボトルネック対策の推進(渋滞交差点の改良)
- ・交通事故を削減する道路整備・道路改良の推進



幹線道路ネットワーク概念図

※その他、駐車場対策や公共交通利用促進方策、モビリティ・マネジメント施策等を他の計画に位置づけ

## ■ 自転車ネットワーク計画

・基本的には、前回交通マスタープラン及び別途実施されている「小田原市自転車ネットワーク検討」の結果を踏まえるものとする。

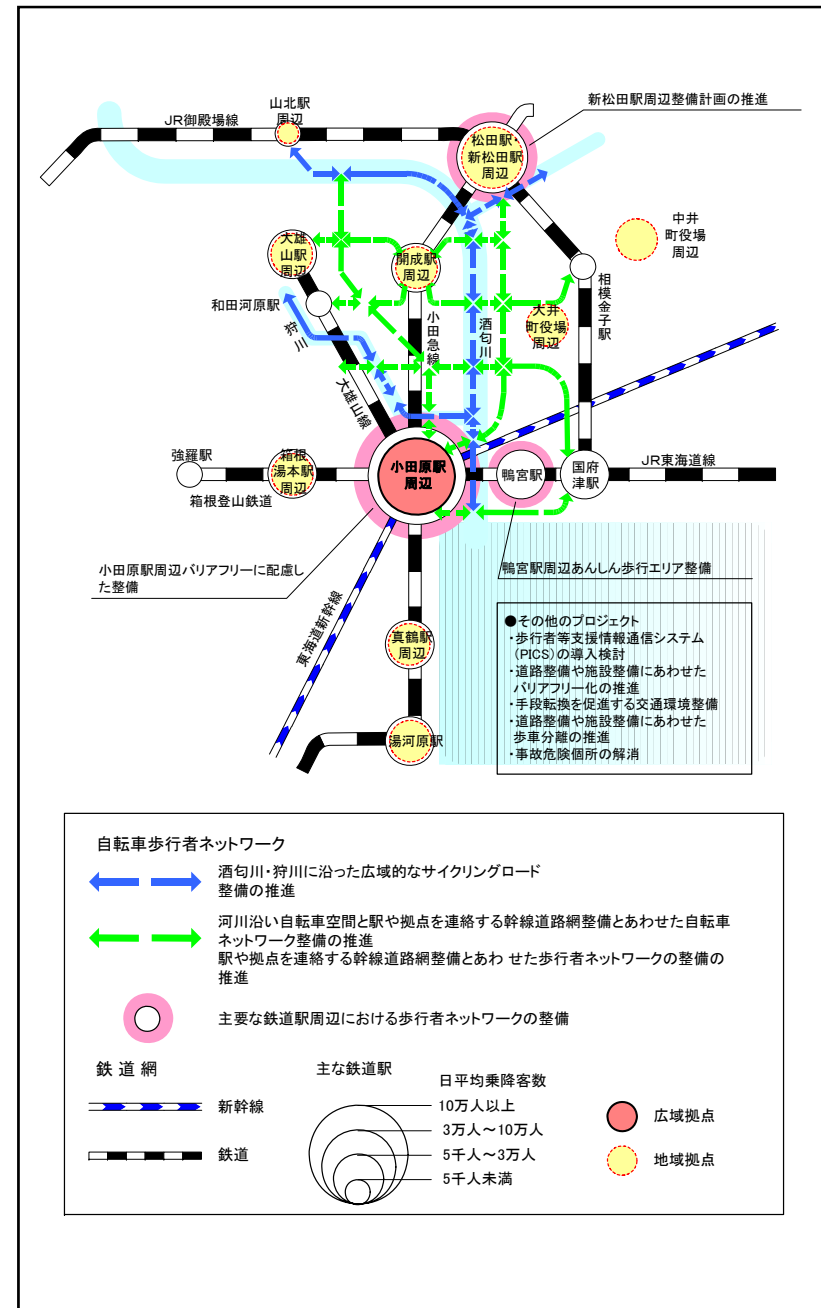
### ① 自転車ネットワークの考え方

- ・自転車系ネットワークは、酒匂川に沿った南北方向のサイクリングロードを軸に、これを横断する方向の幹線道路を介して、鉄道駅等を結ぶネットワークにより構成する。河川沿いのサイクリングロードはレクリエーションの軸としても機能し、日常の自転車交通処理の一部も担う。
- ・特に小田原市においては、自転車需要、事故課題が多いことから、それらを踏まえて幹線道路と補助幹線道路を含む自転車ネットワーク路線を選定し、連続性のある自転車ネットワーク整備に取り組む。
- ・小田原市内においても、特に自転車需要と事故が多い小田原駅、鴨宮駅などの周辺では、商業利用の自転車交通、観光利用の自転車交通の利便性向上を目的とし、より密度の高い面的ネットワークの構築を将来的に目指す。
- ・歩行者系ネットワークは、小田原駅や松田・新松田駅周辺などの主要駅周辺において、駅に接続する幹線道路を軸としたネットワークを構成する。また、安全で歩きやすい歩行者空間の整備を行う。

### ② 自転車ネットワーク計画基本方針

- ・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
  - ※自転車ネットワークの整備形態は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に則り、自転車通行空間を車道部に整備することを原則とする
- ・幹線道路を活用した自転車ネットワークの構築
  - ※自転車ネットワークについては、小田原市を中心に別途検討する調査結果を踏まえるものとする
- ・河川沿いを活用した自転車道整備の推進
- ・交通事故を削減する部分改良、道路整備の推進

注)赤字は新規記述、新規施策



市町間自転車ネットワーク概念図

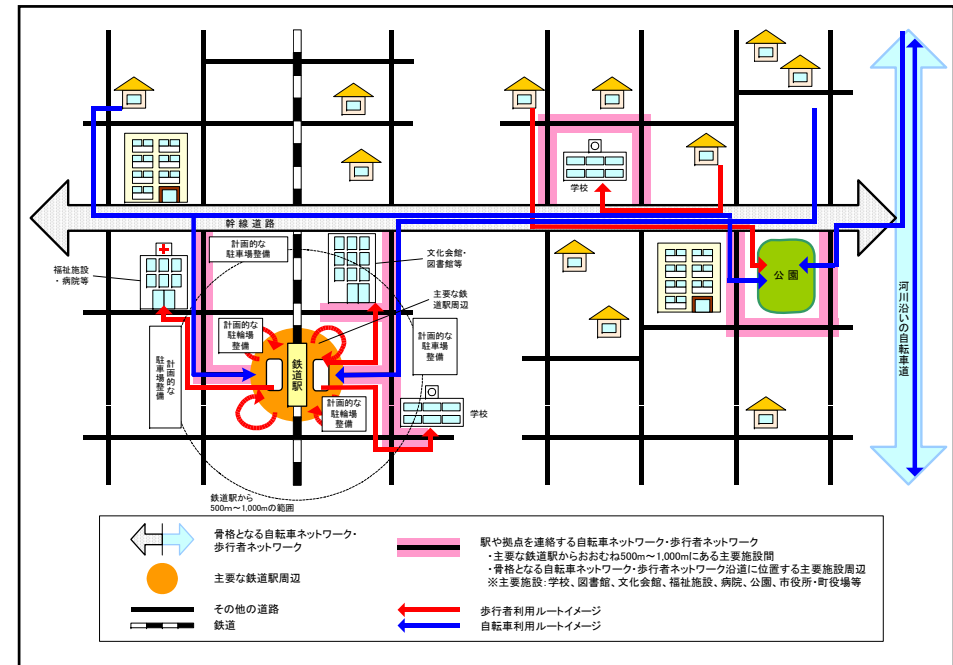
### (3) その他関連する分野別基本方針

#### 1)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。



まちづくり交通計画概念図

#### 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】

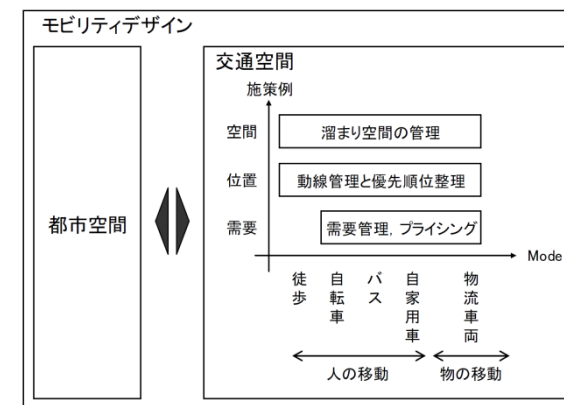
- ・「駐車場整備計画」等に基づく計画的な駐車場整備、既存駐車場の有効活用
- ・「自転車等の駐車対策に関する総合計画」等に基づく計画的な駐輪場整備、既存駐輪場の有効活用

##### 【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推進
- ・交通事故を削減する道路整備・道路改良の推進

##### 【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



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)

## 2)交通需要マネジメント

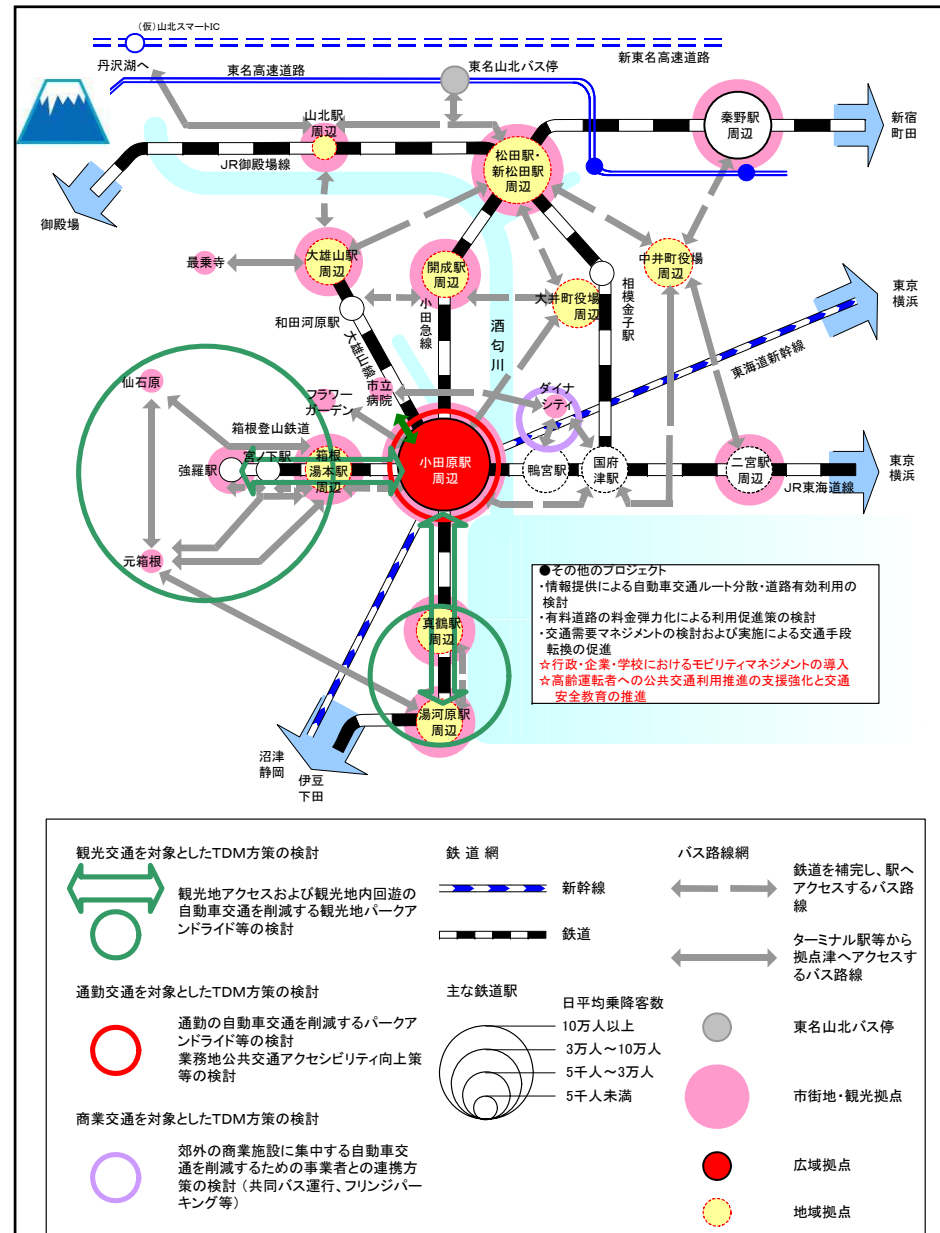
・基本的には、前回交通マスタープランを踏まえ、安全・安心な交通環境づくり、過度な自動車利用の緩和の側面からTDM施策等を推進する。

### 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