

神奈川県西部都市圏総合都市交通体系調査

県西部都市圏交通マスタープラン
都市・地域総合交通戦略
(参考資料 データ編)

平成 26 年 10 月

目 次

1 . 人口動態・産業動向	1
(1) 将来推計人口	1
(2) 高齢者人口の推移	3
(3) 産業の動向	4
(4) 観光の動向	6
(5) 土地利用や自然環境の状況	7
(6) 防災への対応	9
2 . 県西部都市圏の交通動向	10
(1) 交通ネットワークの概況	10
(2) 交通需要動向	18
(3) 道路交通概況	21
(4) 住民ニーズに合った交通施策への対応	26
3 . 県西部都市圏の将来都市像・将来目標	28
(1) 神奈川県将来都市像	28
(2) 2市8町の将来都市像・将来都市構造	29
(3) 2市8町における将来目標	37
4 . 県西部都市圏の将来交通需要の見通し	38
(1) 発生集中交通量	38
(2) 目的構成	44
(3) 手段別交通需要の見通し	45
(4) 自動車交通需要の見通し	46

1. 社会情勢の変化

(1) 将来推計人口

都市圏全体では、平成22年の人口は約36万人となっている。
 平成12年から人口が減少傾向で推移しており、平成42年には約30.9万人に減少すると予測されている。
 開成町のみ、現在の人口を維持するものの、他の市町はすべて、今後は人口減少が進むと予測されている。

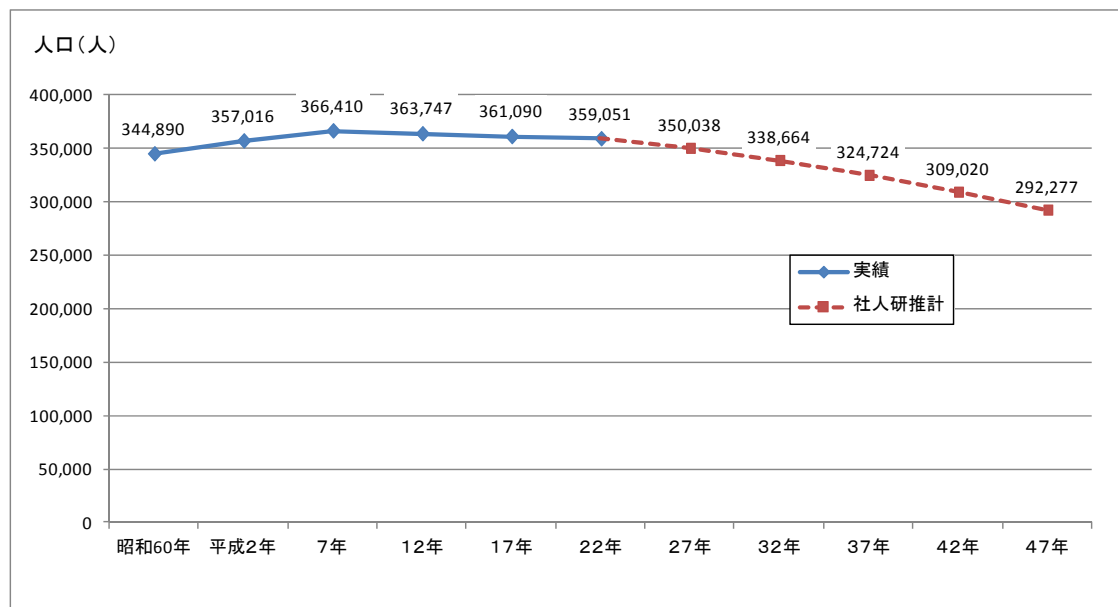
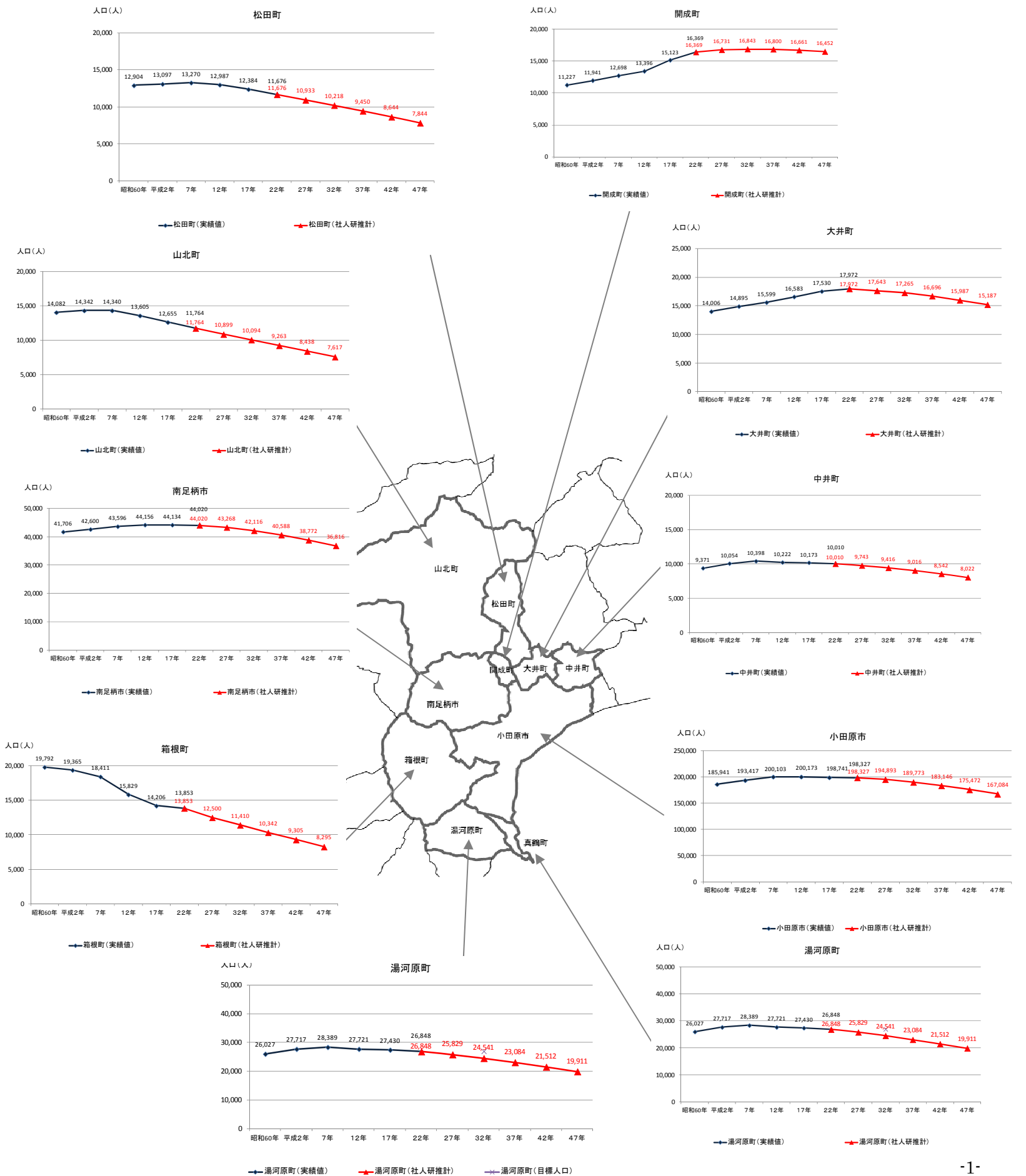


図1 2市8町合計の将来人口の推移

注1) 実績値：各年「国勢調査」

2) 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



小田原駅を中心として駅周辺を中心に人口集積が見られ、特にJR東海道線、小田急小田原線沿線に多くの集積が見られる。

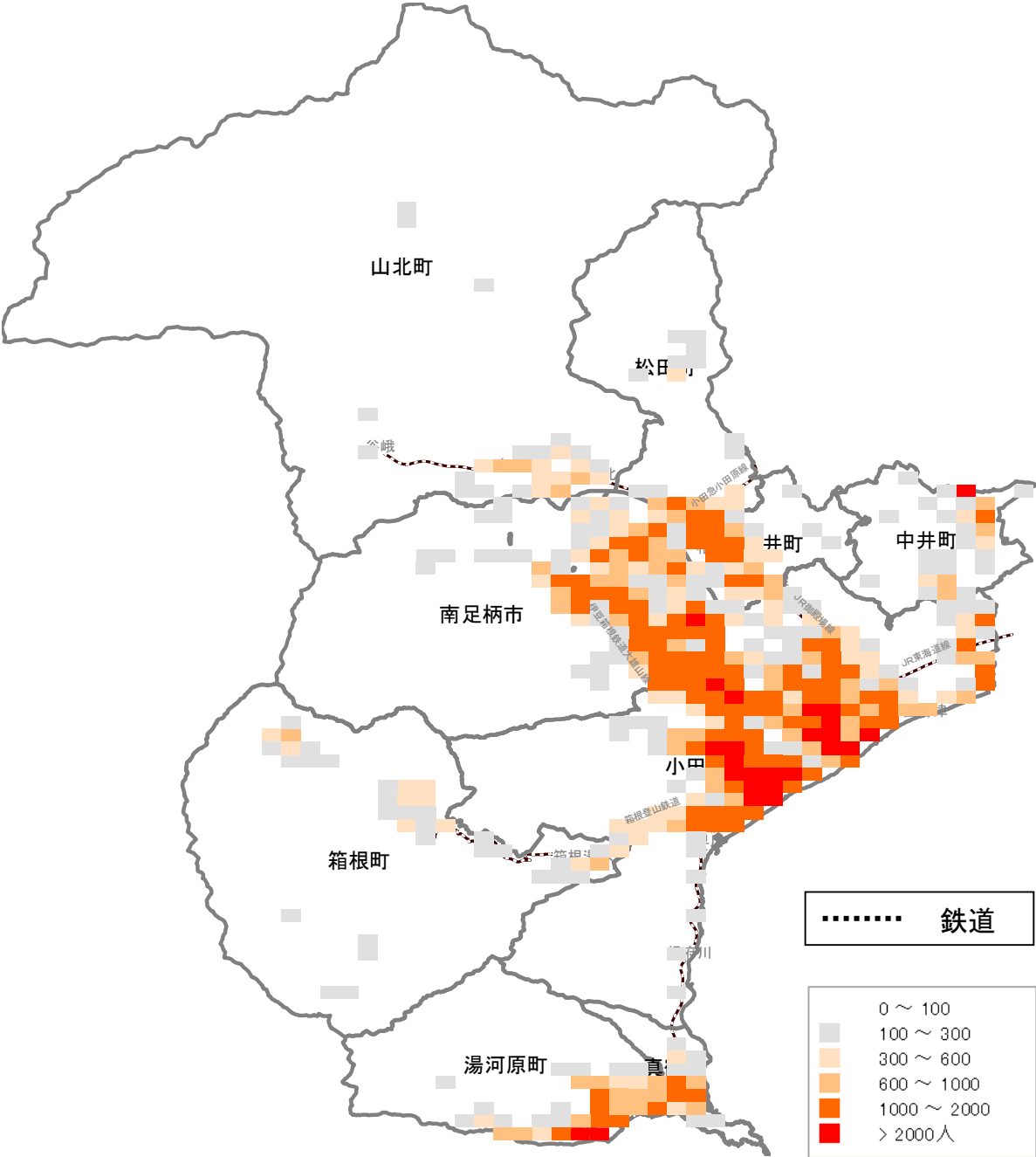


図2 夜間人口の動向

注) 平成22年「国勢調査」

(2) 高齢者人口の推移

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、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。

多くの市町では、平成32年に向けて高齢化率が急激に伸び、その後は増加率が緩やかになる傾向がみられるが、人口が増加傾向にある大井町や開成町では高齢化率が急激に増加する時期が42年から47年になっている。

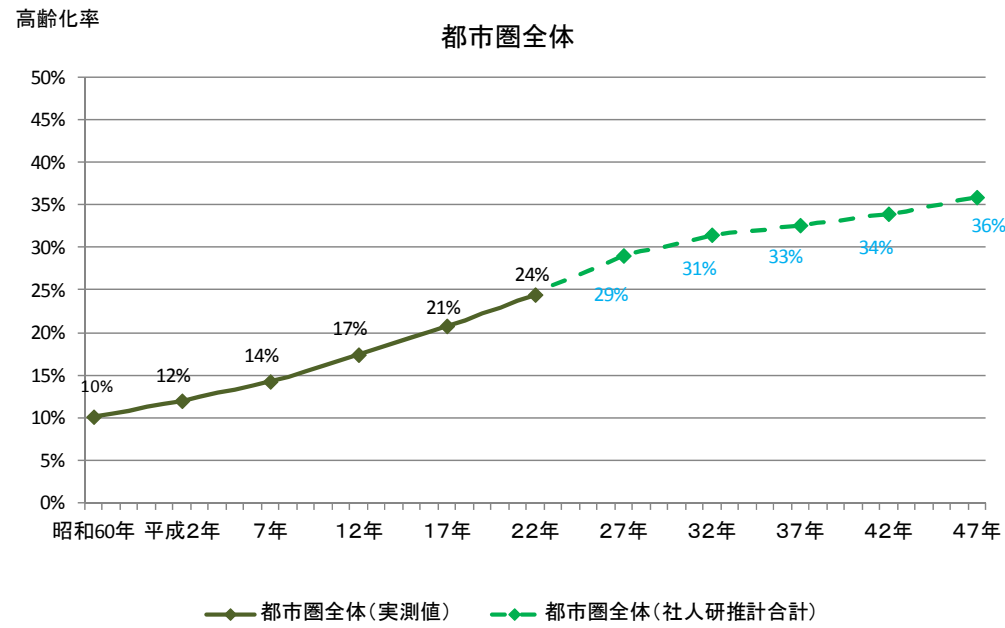
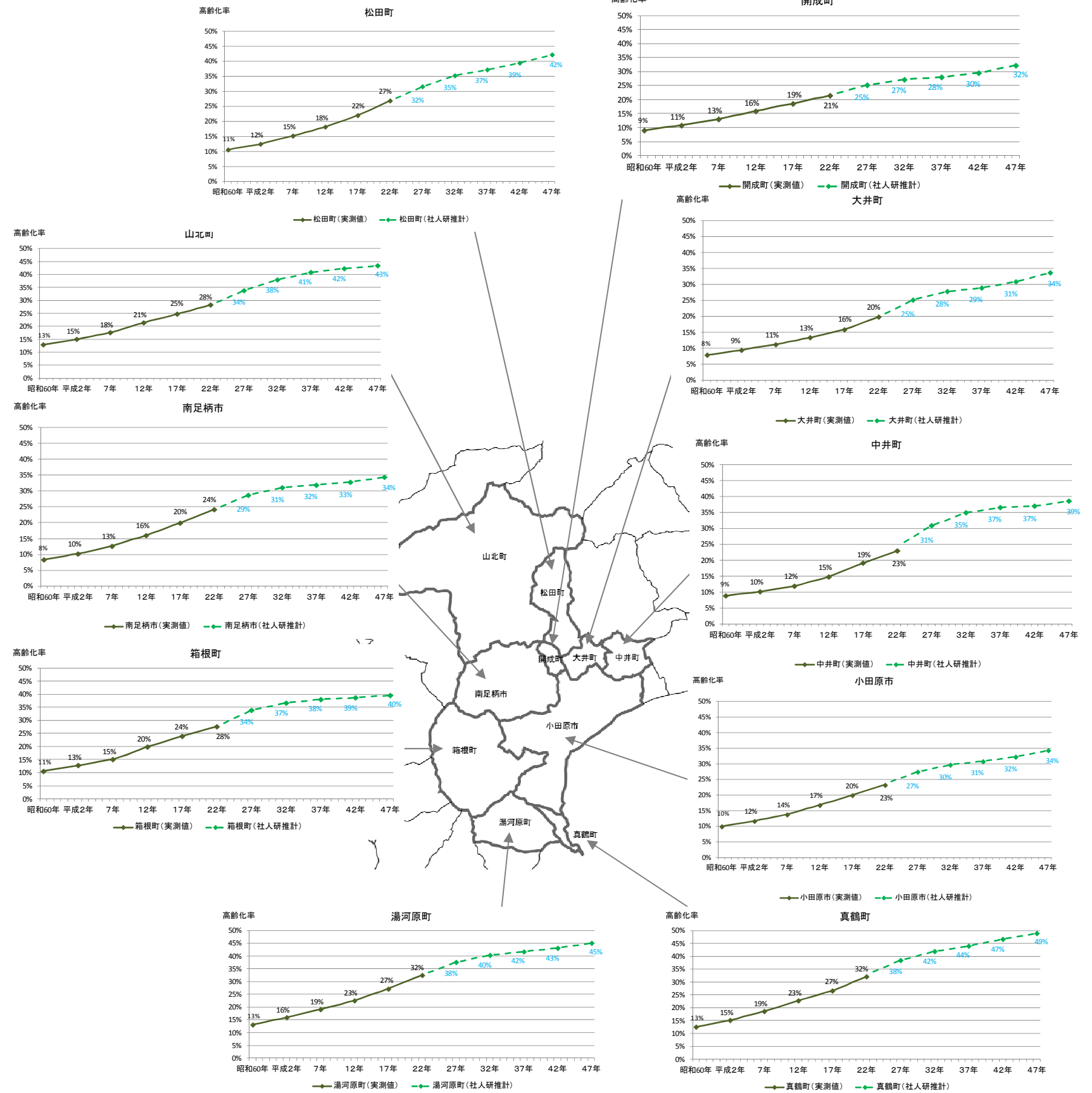


図3 2市8町合計の高齢化率

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25年3月) 国立社会保障・人口問題研究所



(3) 産業の動向

小田原駅周辺に従業人口が多く貼りついており、国府津駅と鴨宮駅間や南足柄市や中井町の一部地域に従業規模の大きいエリアが点在している。

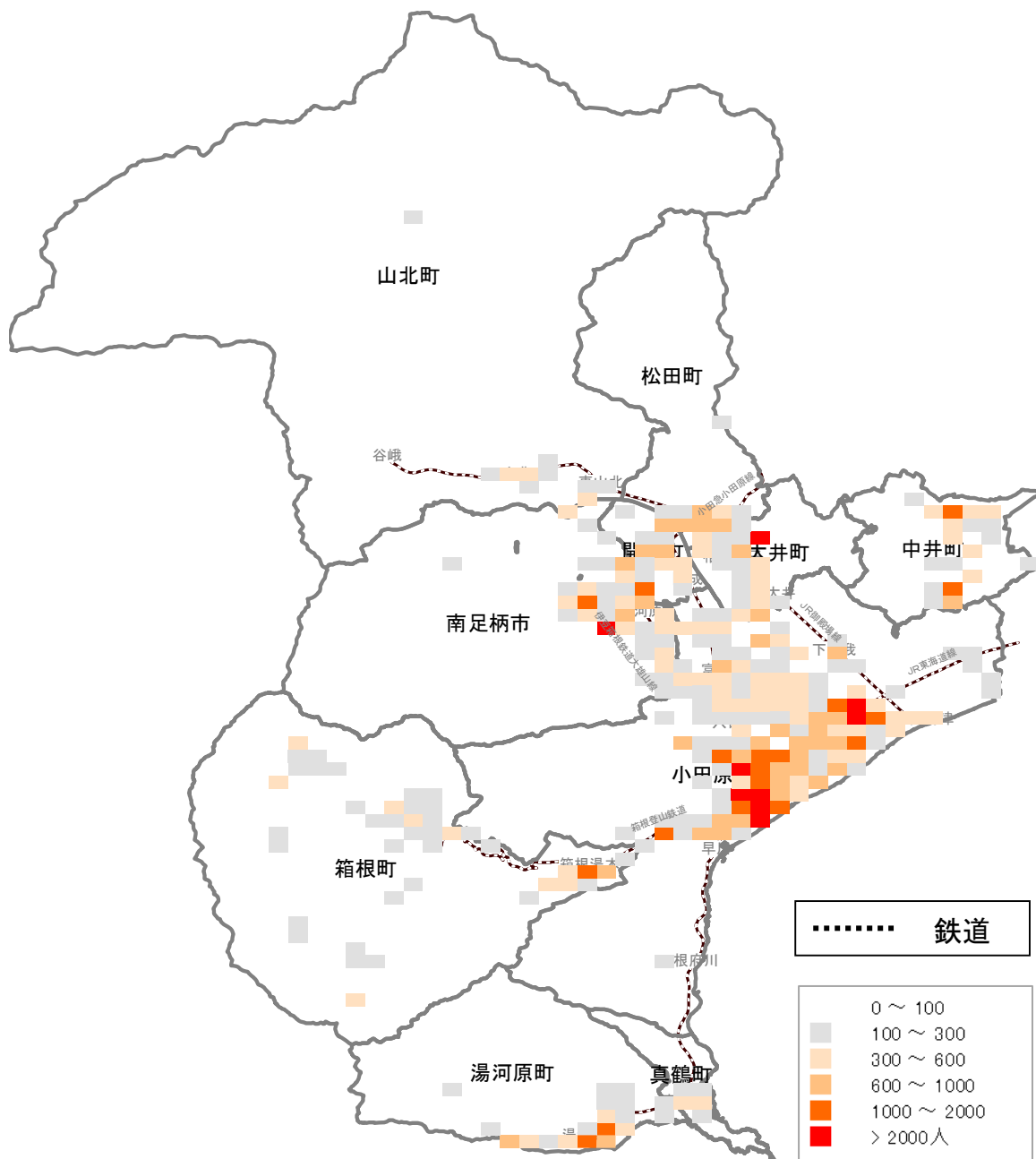


図4 従業員人口の動向

注) 平成18年「事業所・企業統計調査」

小田原駅周辺や鴨宮駅周辺、南足柄市や中井町の一部等に事業所が多く立地している。大規模事業所に隣接した幹線道路の多くは混雑しており、産業活動の阻害となっている。旧工場跡地等に新たな施設が立地するなど、土地利用構造の転換がみられる。

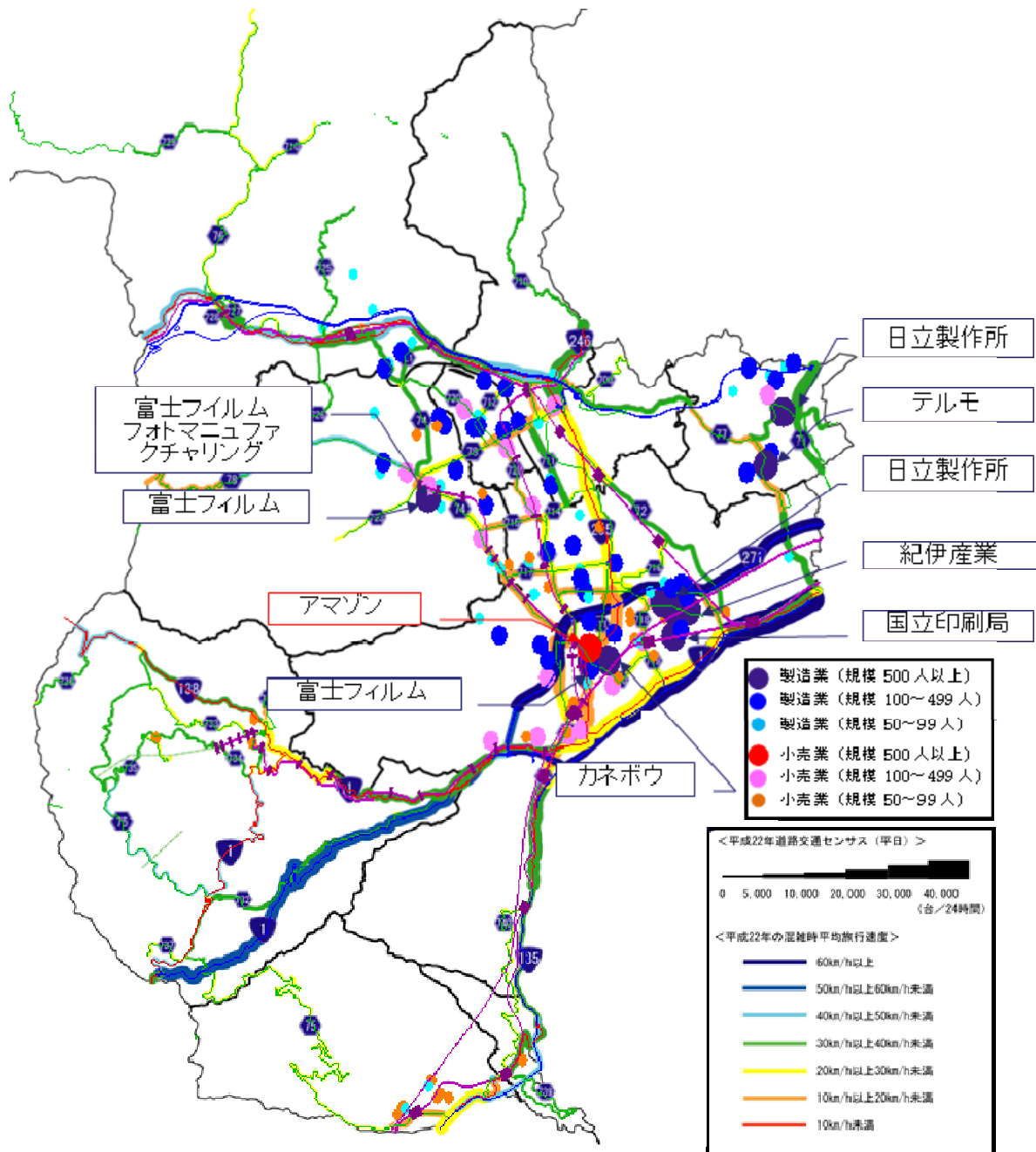


図5 事業所の立地動向

- 注1) 事業所は従業者数が50人以上の全業種の事業所をプロット
(民間調査機関のデータに基づき作成)
2) 背景図は平成22年道路交通センサスに基づき作成

(4) 観光の動向

県西部都市圏は、日本有数の国際観光地であり、高い観光ポテンシャルをもち、外国人観光客の増加（東日本大震災により一時的に減少）がみられる。

平成23年の2市8町計観光入込客数は約3千万人で、県全体の約2割を占める。このうち、箱根町への入り込みが約6割を占める。観光客の利用交通機関としては、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割となっている。

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、増加傾向に転じており、富士山の世界文化遺産登録、2020年の東京オリンピックの開催により、県西部都市圏への外国人観光客の増加が予想される。

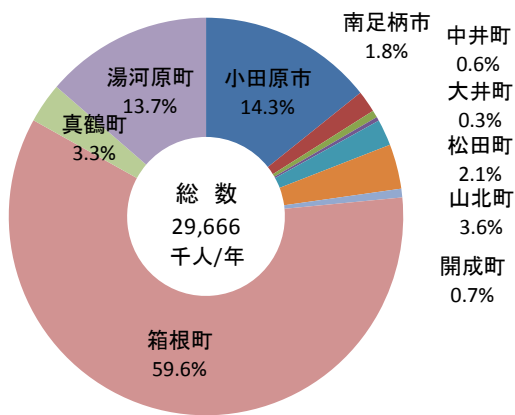


図6 市町別観光入込客割合

注) 県政要覧 2012 (平成24年度版)

データは平成23年のもの

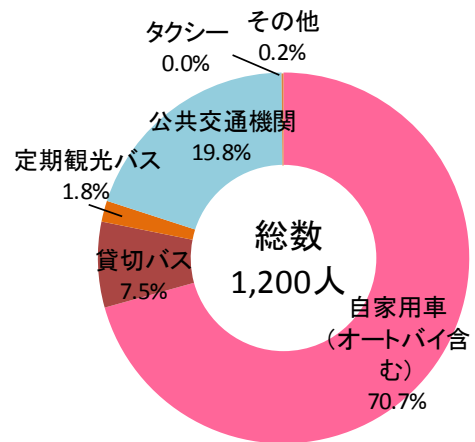


図7 箱根町観光客の利用交通機関

注) 平成22年観光客実態調査報告書 (箱根町)

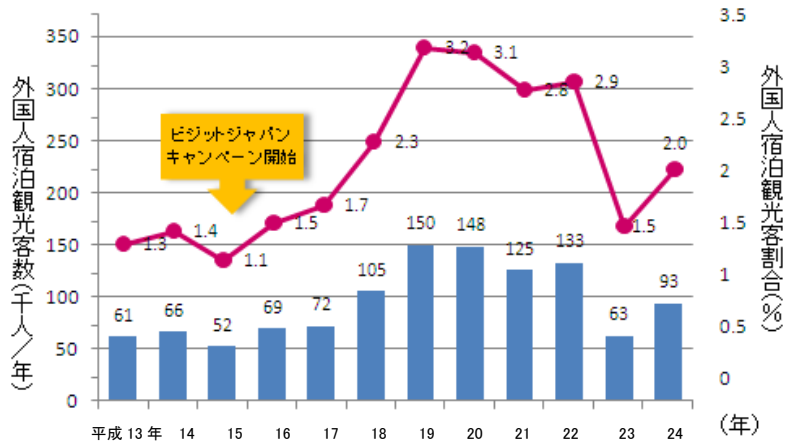


図8 箱根町の外国人宿泊観光客数・割合の推移

注) 箱根町統計書

(5) 土地利用や自然環境の状況

県西部都市圏は、市街地・市街地近郊、田園・里山、山地・森林、水源の森等の3つの土地利用となっている。



図9 土地利用の現況

注) 県西地域市町合併に関する検討報告書

箱根、丹沢、酒匂川、相模湾など豊かな自然環境となっている。

県西部都市圏には、県内の自然公園の約55%が集積しており、年間約2,478万人の自然公園利用者が訪れている。

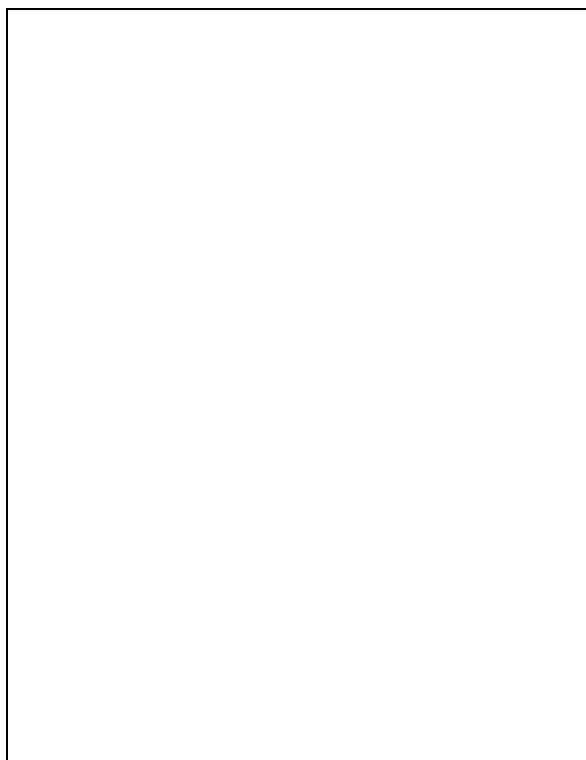


図10 自然公園指定状況

表1 自然公園の利用者数

種別	名称	利用者数(千人)		
		平成21年	平成22年	平成23年
国立公園	富士箱根伊豆国立公園	19,649	20,036	17,671
国定公園	丹沢大山国定公園	2,845	2,245	1,913
県立自然公園	県立丹沢大山自然公園	3,252	3,164	3,337
	県立真鶴半島自然公園	1,155	1,160	971
	県立奥湯河原自然公園	1,027	969	891
合計		27,928	27,574	24,783

注) 県勢要覧

(6) 防災への対応

東海地震や神奈川県西部地震の切迫性が指摘されている。地震では、崖崩れや火災、津波なども発生し、甚大な被害が予想されている。また、富士山噴火の可能性が指摘されている。

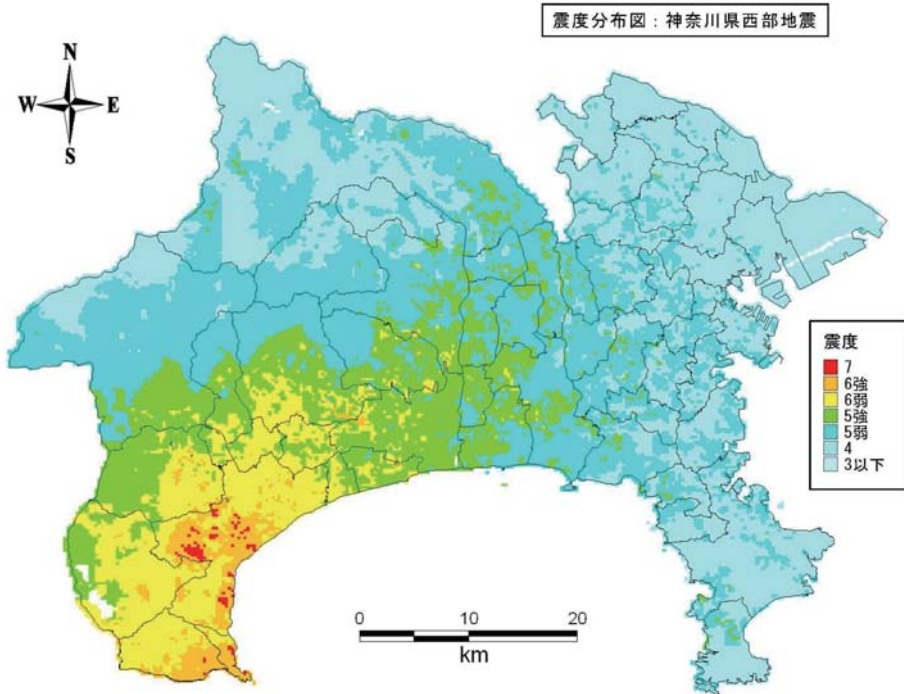


図 11 神奈川県西部地震の震度分布図

注) 神奈川県地震東想定調査委員会「神奈川県地震被害想定調査」(平成 21 年 3 月)

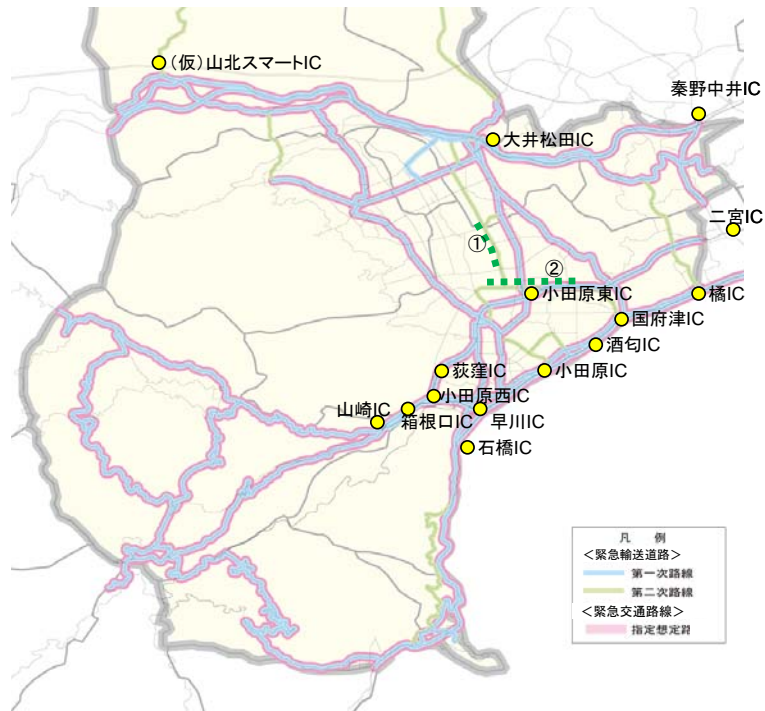


図 12 緊急輸送道路の指定路線・緊急交通路線の指定想定路

2. 県西部都市圏の交通動向

(1) 交通ネットワークの概況

1) 鉄道ネットワーク

県西部都市圏は、広域交通としてJ R 東海道新幹線、地域交通としてJ R 東海道本線、J R 御殿場線、小田急小田原線、伊豆箱根鉄道大雄山線、箱根登山鉄道がある。

小田原駅に最大5路線が接続しており、国府津駅にJ R 御殿場線が接続している。また、松田駅、新松田駅にJ R 御殿場線と小田急小田原線が接続しており、鉄道どうしの交通結節点となっている。

中井町には鉄道駅がないため、都市圏外の二宮駅や秦野駅等、バス路線が整備されている駅の利用が多い。

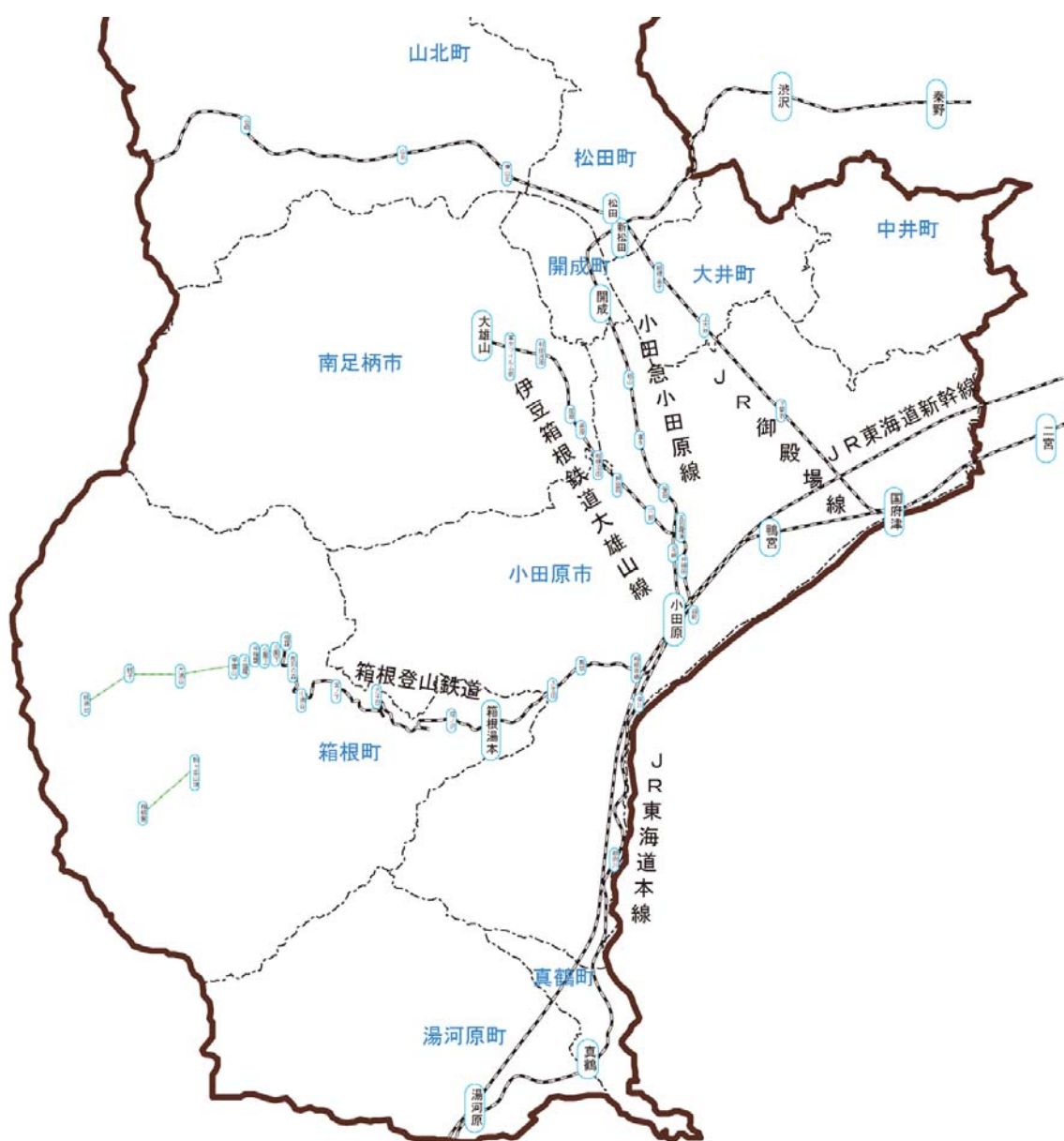


図 13 県西部都市圏の鉄道ネットワーク

駅前広場の都市計画決定状況は、都市圏内で4駅5箇所（小田原駅は東口、西口2箇所）となっている。全駅が計画面積に対してすべて供用済となっている。

表2 駅前広場の都市計画決定状況

平成24年3月31日現在

都市名	駅名	鉄道名	鉄道の種別	箇所数	駅前広場面積		鉄道乗降客数	計画決定年月日
					計画	供用		
小田原市	下曾我駅	御殿場線	JR	1	2,000	2,000	2,656	S31.9.24
	小田原駅	東海道線、東海道新幹線、小田急小田原線、伊豆箱根鉄道大雄山線、箱根登山鉄道線	JR、私鉄				188,164	
	小田原駅（東口）			1	5,700	5,700		S21.8.27
	小田原駅（西口）			1	6,450	6,450		S31.9.24
	鴨宮駅	東海道線	JR	1	3,600	3,600	25,186	S41.9.14
開成町	開成駅	小田急線	私鉄	1	5,000	5,000	9,975	S54.6.26

注) 平成24年都市計画現況調査(国土交通省)

2) バスネットワーク

県西部都市圏は、小田原駅など駅を中心としたバスネットワークが形成されており、鉄道駅が主な交通結節点となっている。

バス事業者は、箱根登山バス、伊豆箱根バス、富士急湘南バス、神奈川中央交通が主に運行している。

夜間人口の多い地域は概ねカバーしているが、人口は集積しているものの、バス利便性の低いエリアが見られる。

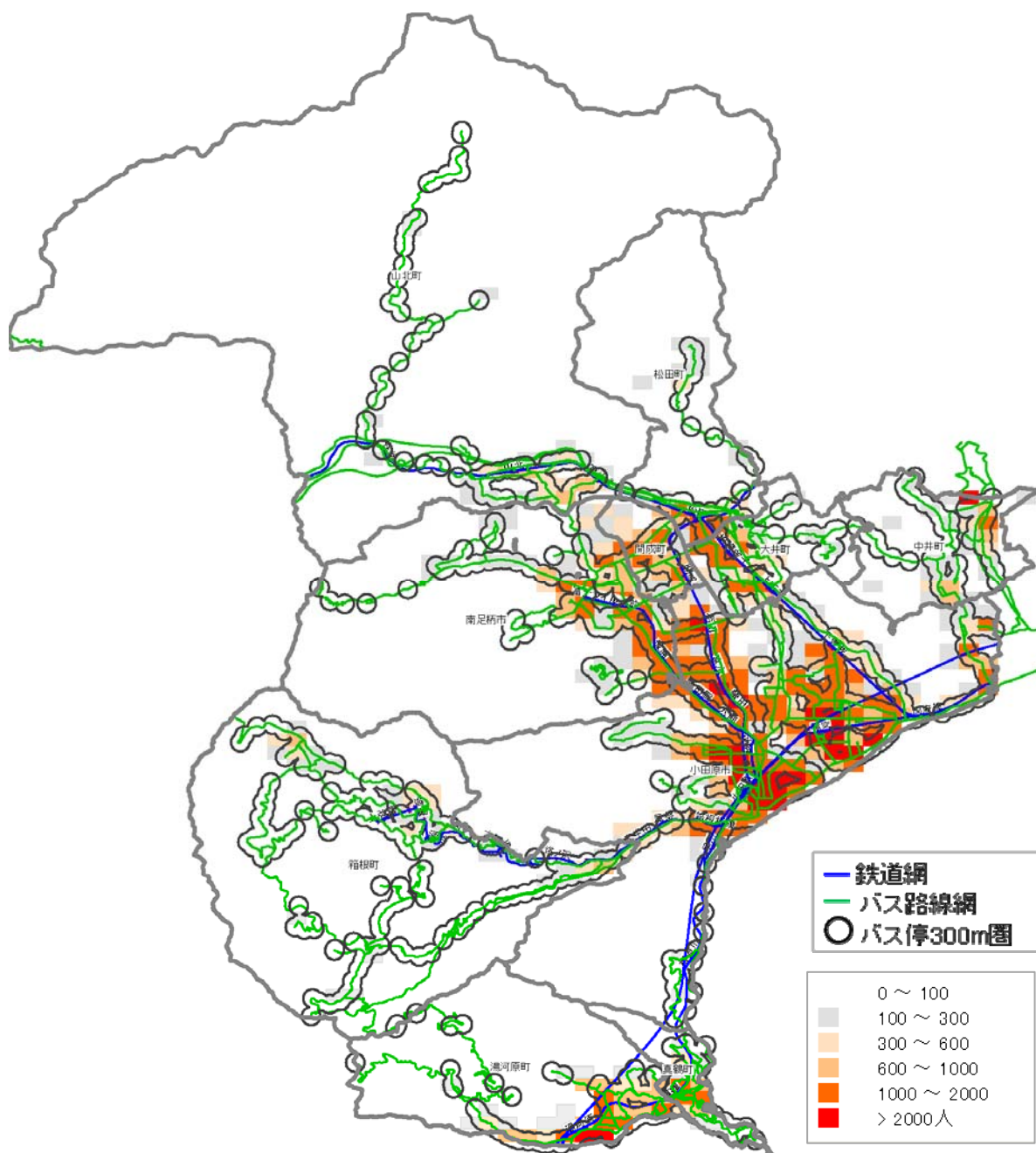


図 14 夜間人口とバスネットワーク

注) 平成 22 年「国勢調査」

平成14年2月の道路運送法改正により、路線バスの需給調整規制が廃止され参入・退出が自由になり、県西部都市圏で最もバス利便性の高い小田原市内を通る路線バスについても、退出等が平成14年度から7度（廃止10路線、減回26路線（延べ数））実施されている。

表3 バス路線の退出状況（小田原市関連）

実施時期	事業者	路線	内容
平成14年10月1日	伊豆箱根鉄道株式会社	中久野～坊所	廃止
平成15年10月16日	神奈川中央交通株式会社	比奈窪～国府津駅	減回
		坂路橋～橋岡地～下小竹	廃止
平成16年10月12日	富士急湘南バス株式会社	下曽我駅入口～国府津駅	減回
平成19年10月1日	富士急湘南バス株式会社	新松田駅～西大友～小田原駅	減回
		新松田駅～西大友～曾我支所入口	減回
		下曽我駅～千代～小田原駅	減回
		新松田駅～下曽我駅～国府津駅	減回
		下曽我駅～国府津駅	現行維持
		新松田駅～栢山駅	減回
平成21年12月1日	富士急湘南バス株式会社	小田原駅～新松田駅～山北駅	減回
		新松田駅～西大友～小田原駅	減回
		新松田駅～下曽我駅～小田原駅	減回
		下曽我駅～千代～小田原駅	減回
		新松田駅～西大井～曾我支所入口	減回
		新松田駅～日本新薬～小田原駅	減回
		下曽我駅～国府津駅～国府津駅	減回
		下曽我駅～国府津駅	減回
		新松田駅～大井高校～栢山駅	廃止
		栢山駅～西大井下～大井高校	減回
平成24年1月1日	富士急湘南バス株式会社	栢山～山崎～和田河原	減回
		山北駅～新松田駅～小田原駅	減回
		新松田駅～西大友～小田原駅	減回
		山北駅～新松田駅～小田原駅	廃止
		新松田駅～日本新薬～小田原駅	廃止
		新松田駅～曾我支所入口	減回
		新松田駅～下曽我駅～国府津駅	減回
		下曽我駅～国府津駅	減回
		新松田駅～下曽我駅・ダイナシティ・下曽我駅～国府津駅	減回
		新松田駅～下曽我駅～小田原駅	減回
		下曽我駅～小田原駅	減回
栢山駅～和田河原駅	廃止		
鴨宮駅～明治小田原研究所	廃止		
平成25年4月1日	富士急湘南バス株式会社	新松田駅～下曽我駅～国府津駅	廃止
		国府津駅～急行～第一生命新大井事業所	廃止
		国府津駅～下曽我駅～ダイナシティ	廃止
		小田原駅～飯泉観音～相模容器	減回・系統再編
		国府津駅～田島石橋～下曽我駅	増回
		新松田駅～下曽我駅～ダイナシティ	現行維持
		栢山駅～大井高校前	現行維持

3) 道路ネットワーク

県西部都市圏には、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。

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となっている。

県西部都市圏には、箱根町や湯河原町、真鶴町などに観光地が点在しており、マツダターンバイク箱根や、湯河原パークウェイ、真鶴道路などが整備されている。

平成32年度中には、都市圏北部を通過する、新東名高速道路の開通が予定されている。

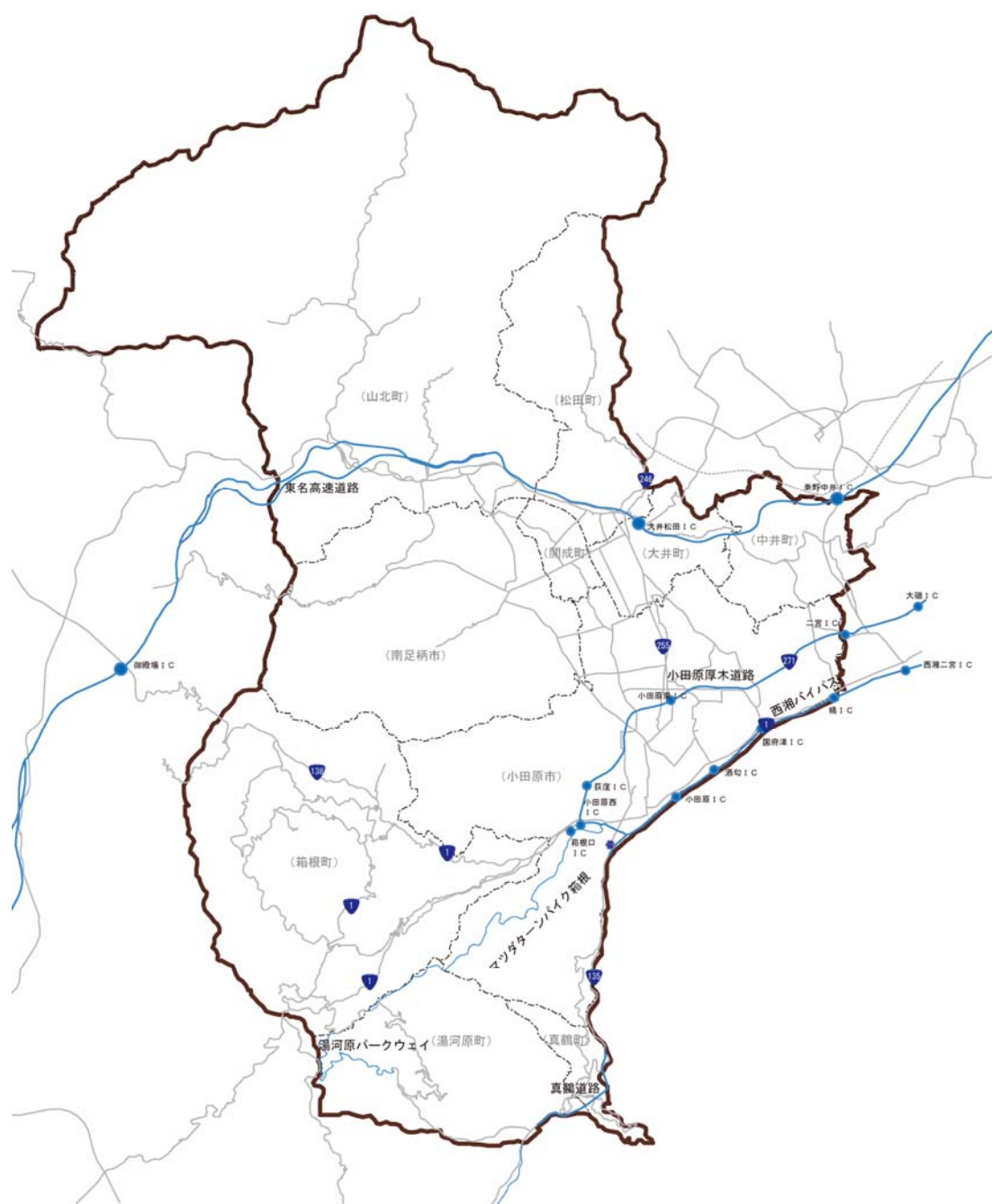


図 15 幹線道路網図

(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。

バス分担率が高く、トリップ数の多い駅としては、小田原駅や国府津駅、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。

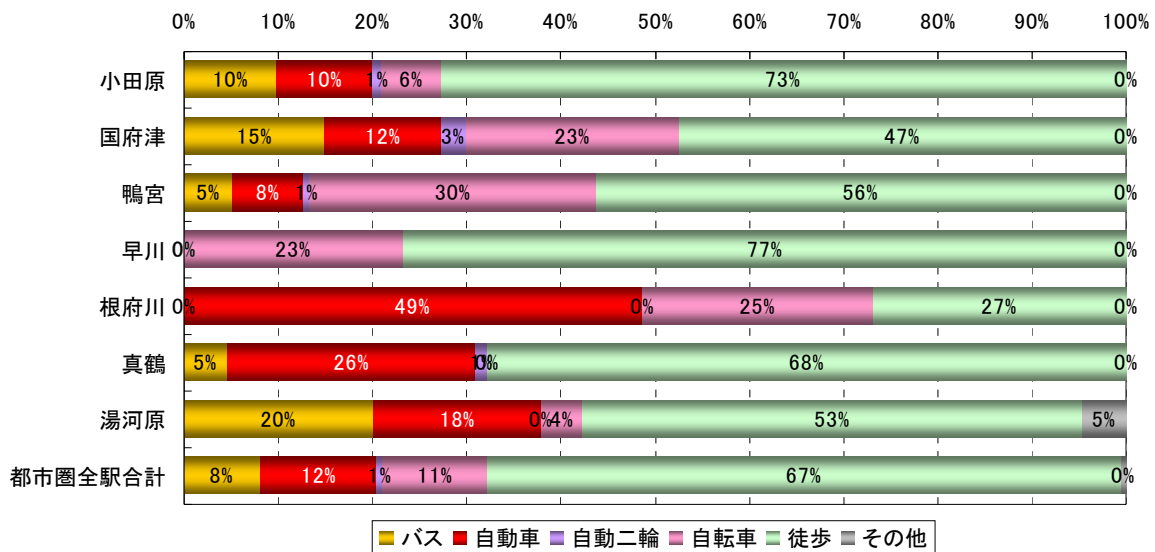


図 16 JR東海道線各駅の端末交通手段分担率（平成20年）

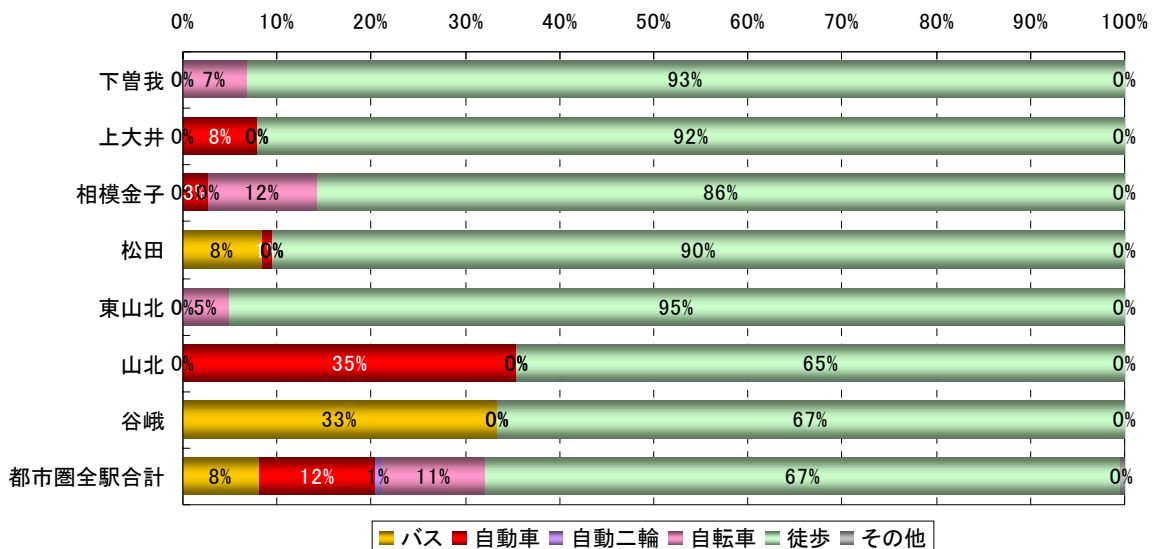


図 17 JR御殿場線各駅の端末交通手段分担率（平成20年）

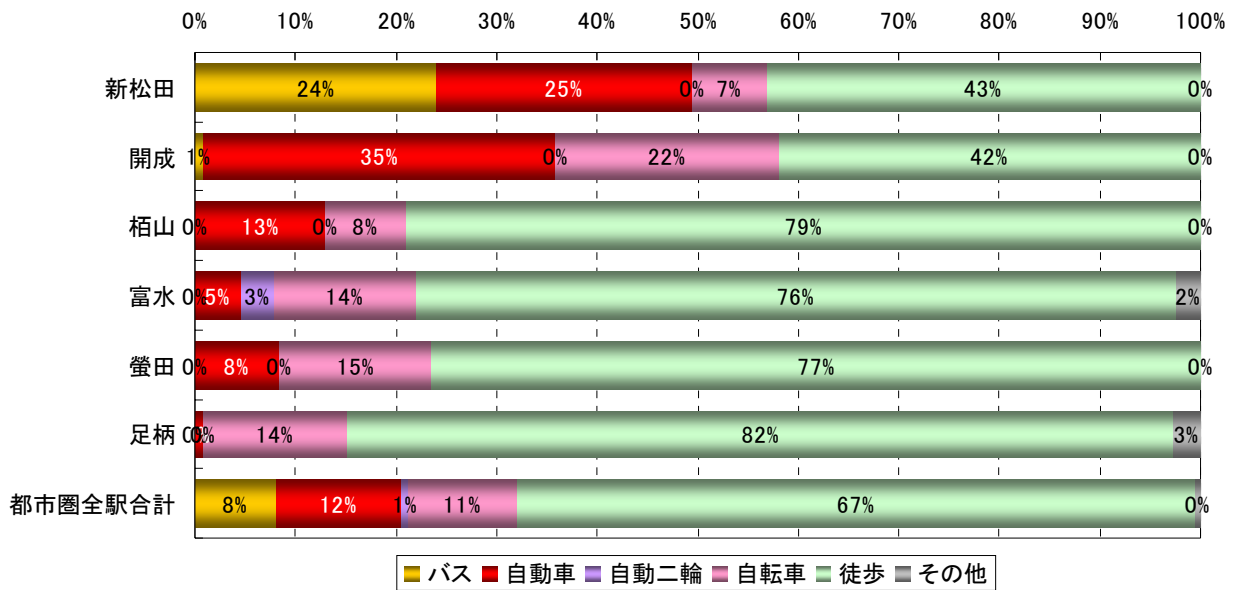


図 18 小田急小田原線各駅の端末交通手段分担率（平成 20 年）

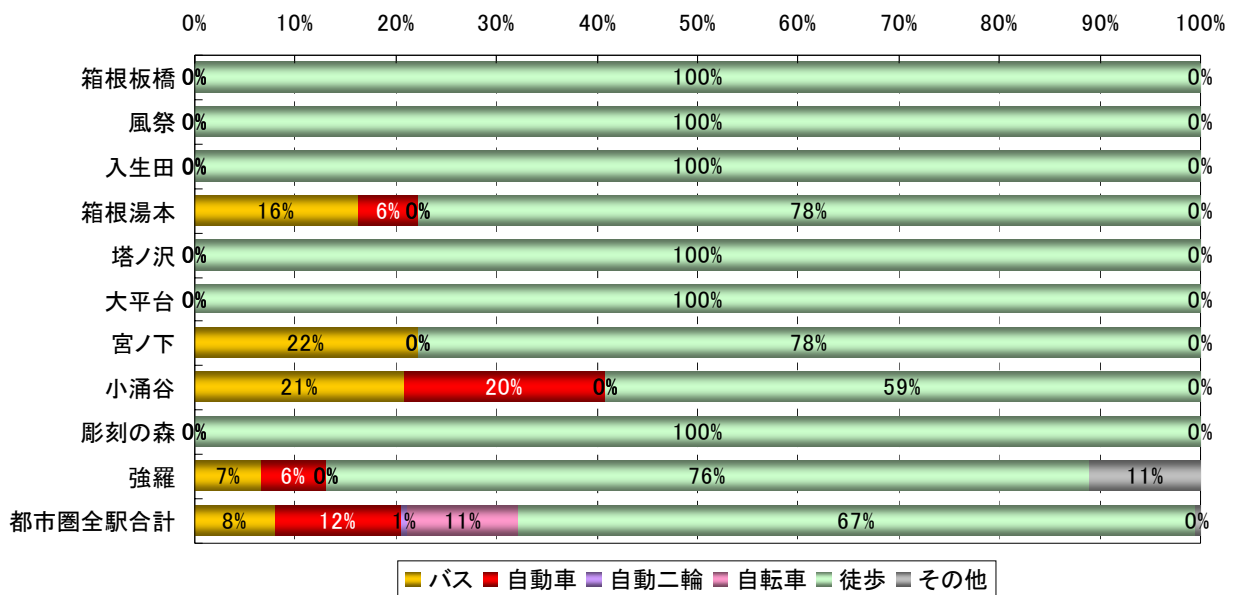


図 19 箱根登山鉄道各駅の端末交通手段分担率（平成 20 年）

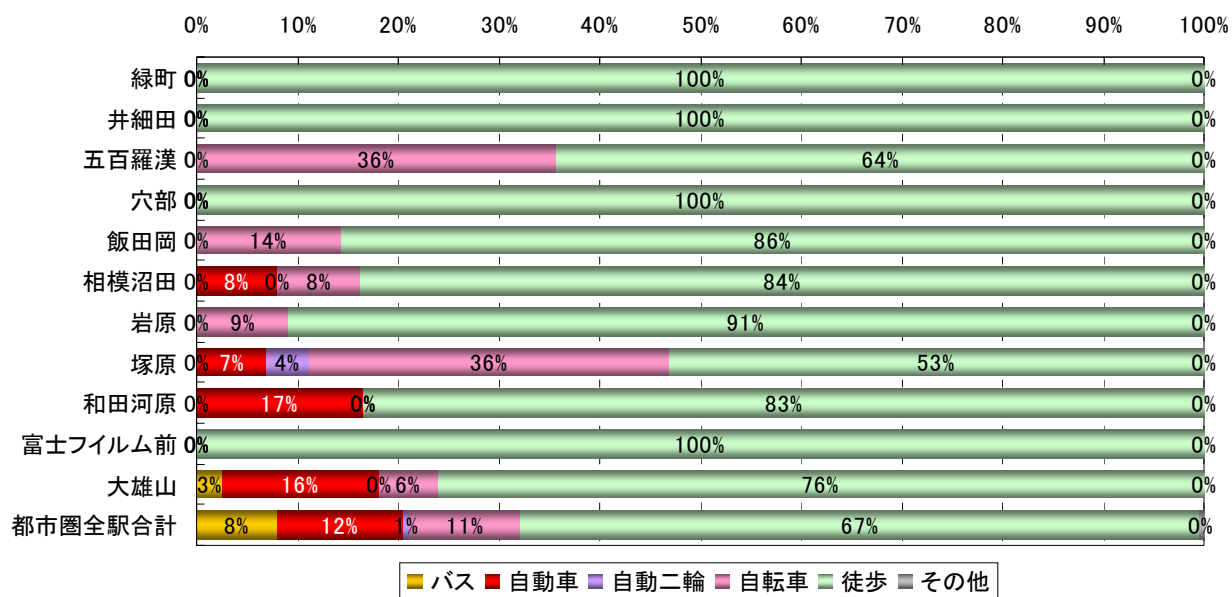


図 20 伊豆箱根鉄道大雄山線各駅の端末交通手段分担率（平成 20 年）

(2) 交通需要動向

1) 現況交通需要特性

県西部都市圏は県内でも自動車利用率が突出して高い地域である。
 過去10年間の変化で見ると、自動車依存は前回交通マスタープラン策定時よりも、若干高まっている。一方で、鉄道利便性の高い小田原市や南足柄市などでは、鉄道利用率が高まっている。バス利用率は横ばいであるが、自転車や徒歩の利用率は減少傾向にある。
 都市圏内の異なる市町間や都市圏外への移動においては、鉄道及び自動車が主体である。
 過去10年間の変化で見ると、前回交通マスタープラン策定時と比べて、鉄道は東京方面など広域的な移動が活発化している。自動車は、都市圏内や都市圏外の隣接都市との移動が活発化している。

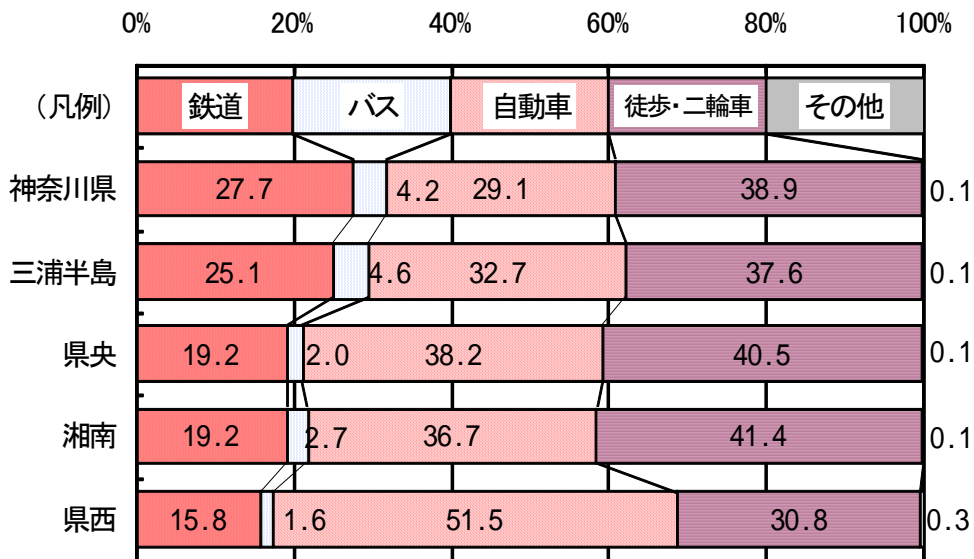


図 21 広域都市圏別の代表交通手段の割合

注) 平成 20 年「東京都市圏パーソントリップ調査」

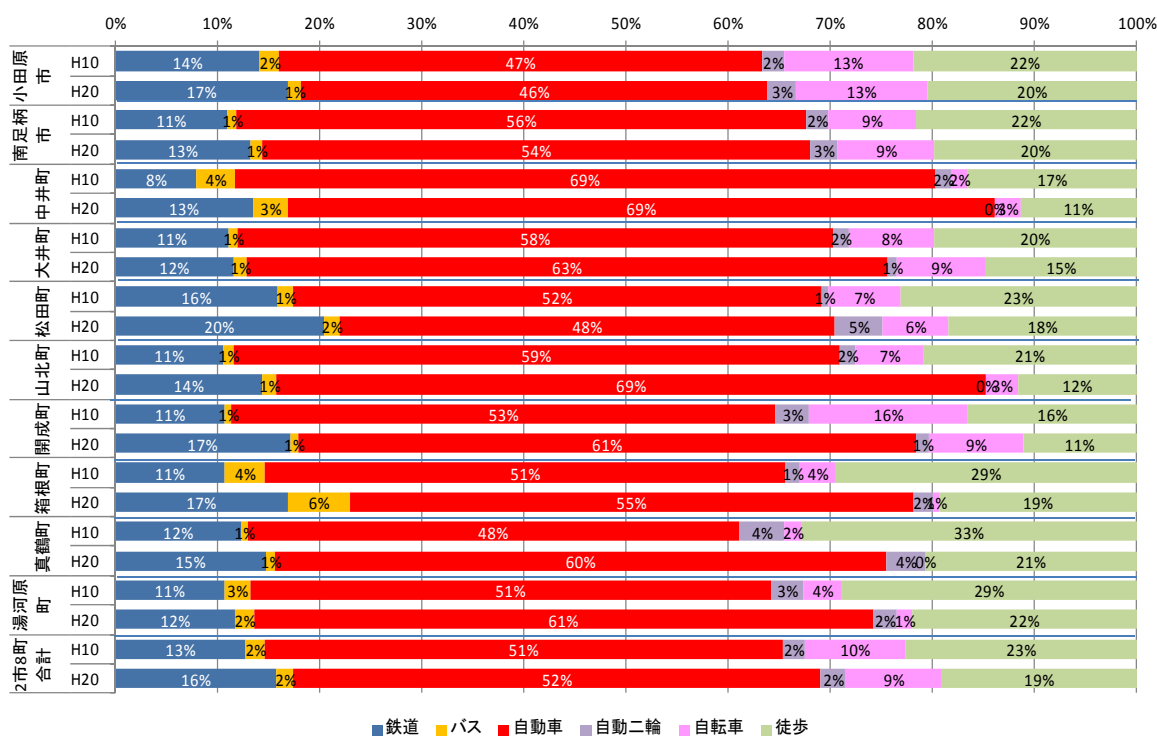


図 22 市町別代表交通手段の割合の経年変化

注) 平成 10 年、平成 20 年「東京都市圏パーソントリップ調査」

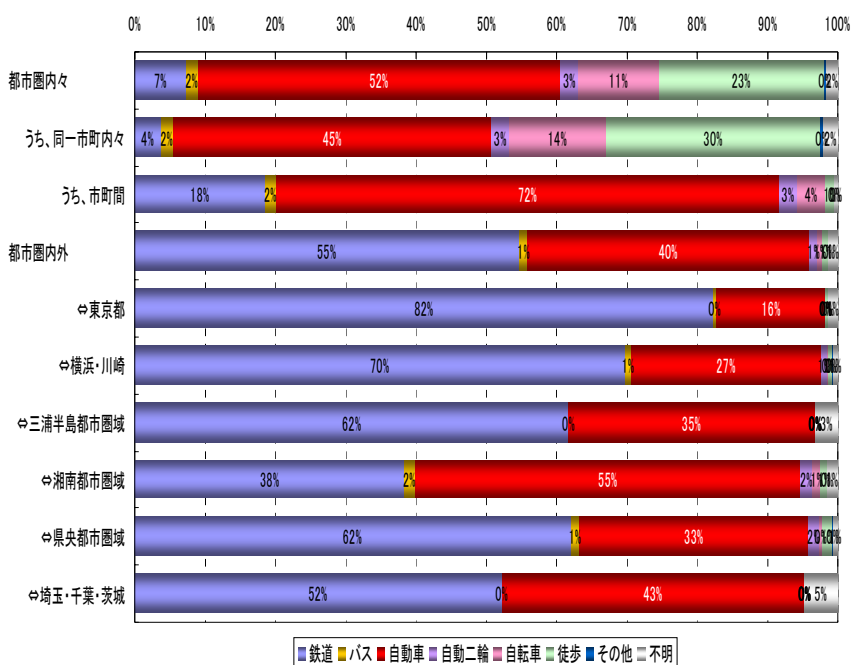


図 23 地域間移動における代表交通手段の割合

注) 平成 20 年「東京都市圏パーソントリップ調査」

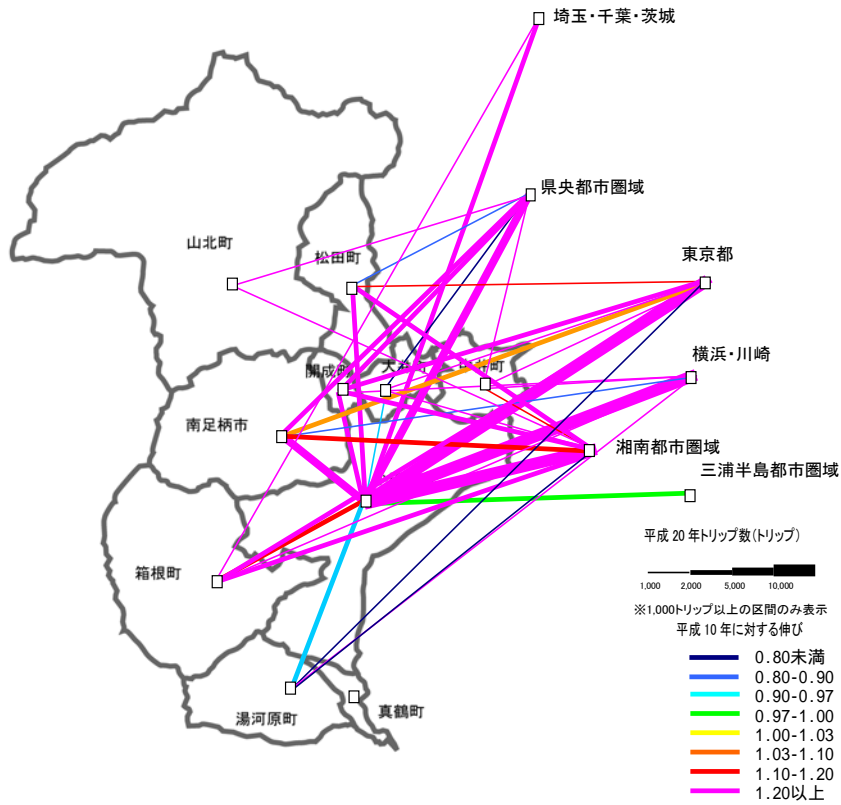


図24 地域間交通量の経年変化(鉄道)

注)平成10年、平成20年「東京都市圏パーソントリップ調査」

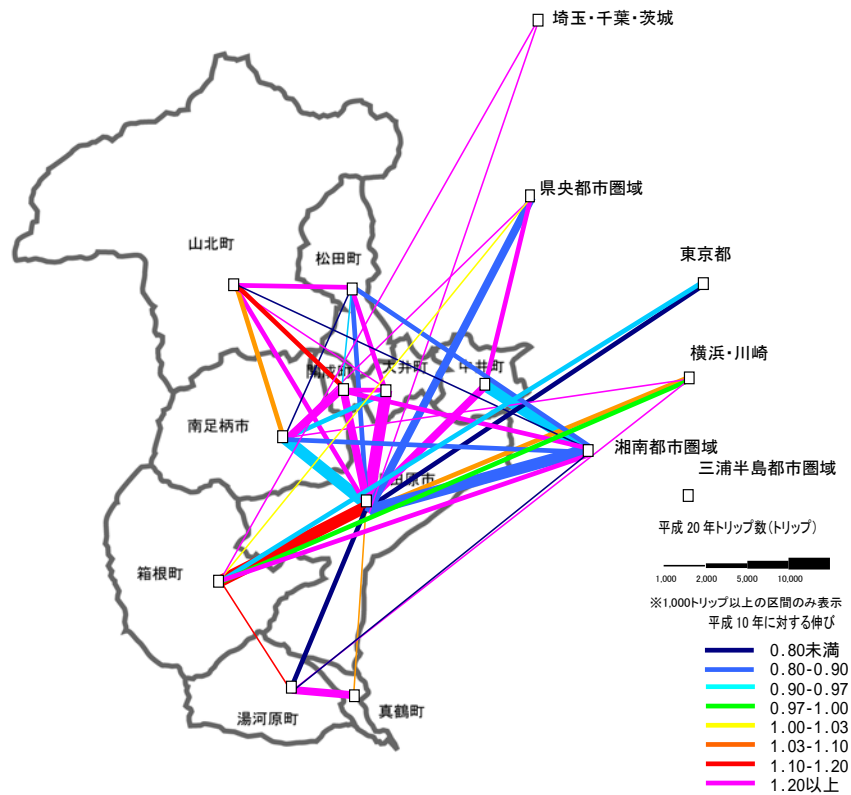


図25 地域間交通量の経年変化(自動車)

注)平成10年、平成20年「東京都市圏パーソントリップ調査」

(3) 道路交通概況

<平日>

平日については、国道 255 号や小田原山北線のほか、国道 135 号（特に、湯河原町周辺等）において混雑度 1.25 を超える箇所が点在している。

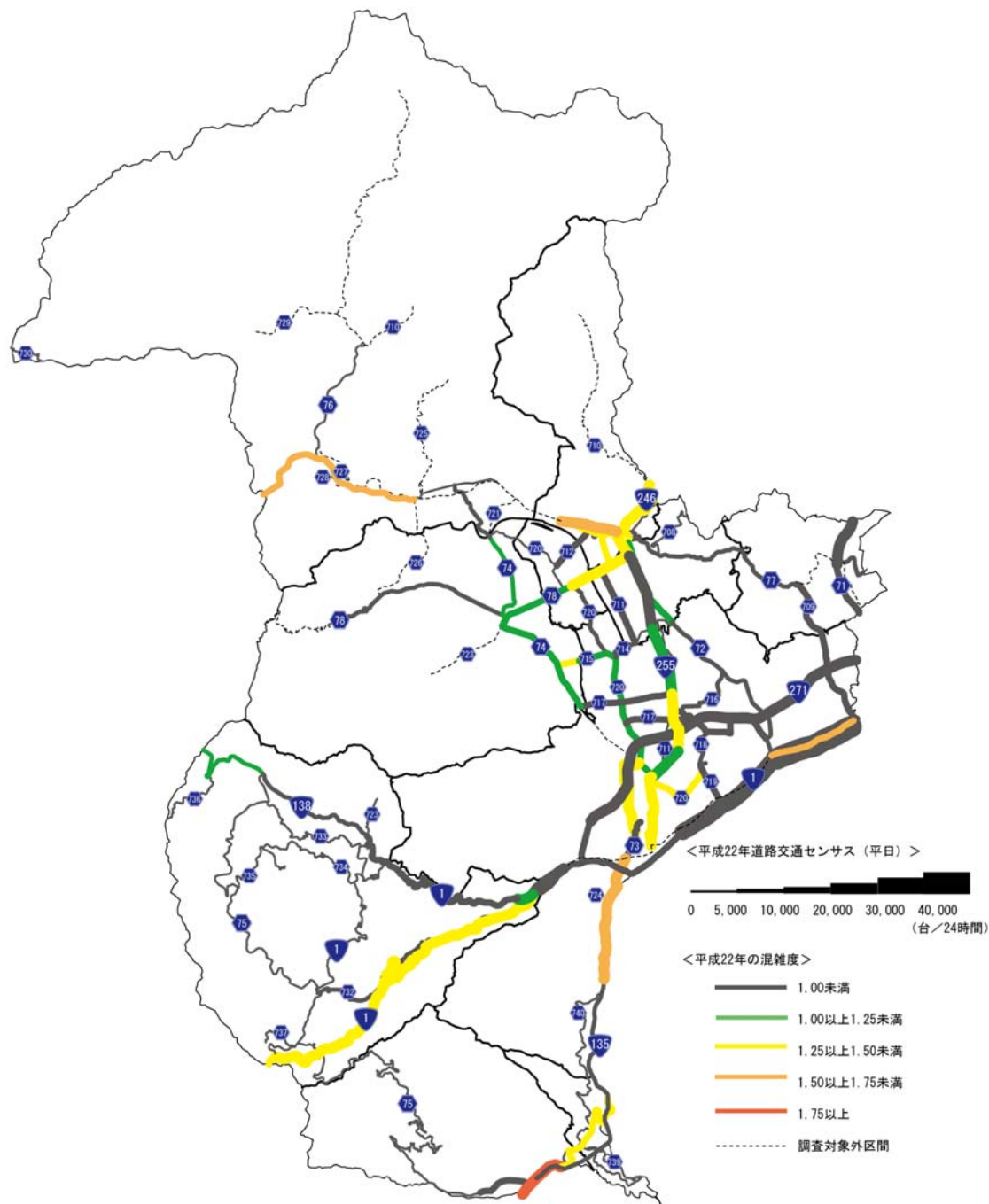


図 26 幹線道路の混雑度（平日）

注）平成 22 年「道路交通センサス」

< 休日 >

休日については、観光交通が増加し、国道 135 号や西湘バイパス、箱根新道等では平日よりも休日の交通量が多く、混雑している。特に、国道 1 号や国道 135 号は、平休比が 1 を超えており、休日混雑度も高くなっている。

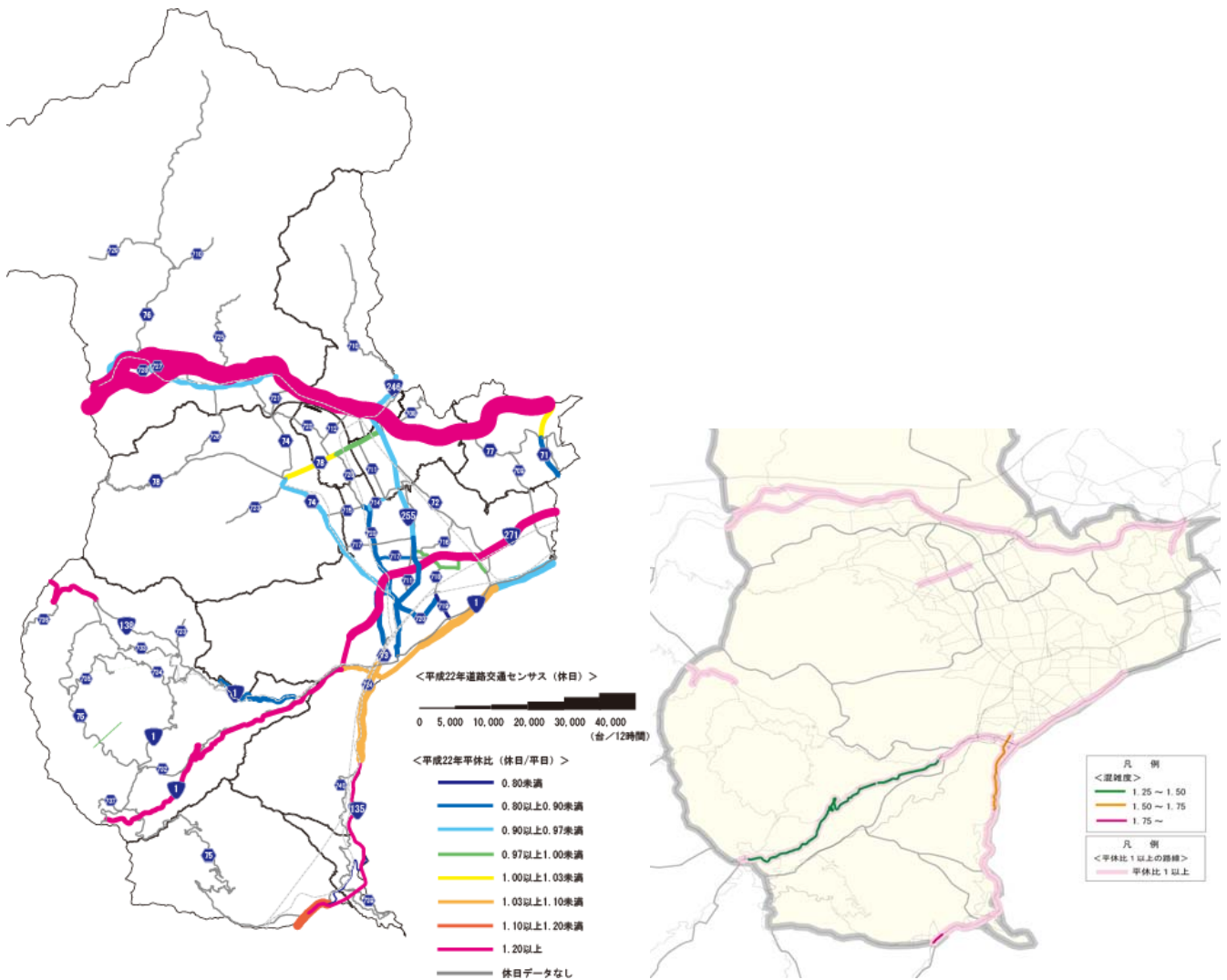


図 27 幹線道路の平休比と休日混雑度

注 1) 平成 22 年「道路交通センサス」

2) 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。

混雑時旅行速度の経年変化をみると、国道1号、国道255号などの広域幹線道路では、旅行速度が向上し、道路混雑が改善している。

一方、都市圏内の幹線道路では、依然として混雑が残っており、小田原市と南足柄市を結ぶ縦方向の路線、南足柄市から小田原市、開成町・大井町に至る横方向の路線では、20km/hを下回る区間が残っている。また、小田原市中心部の国道255号などでは、混雑時旅行速度20km/hを下回る区間が見られる。

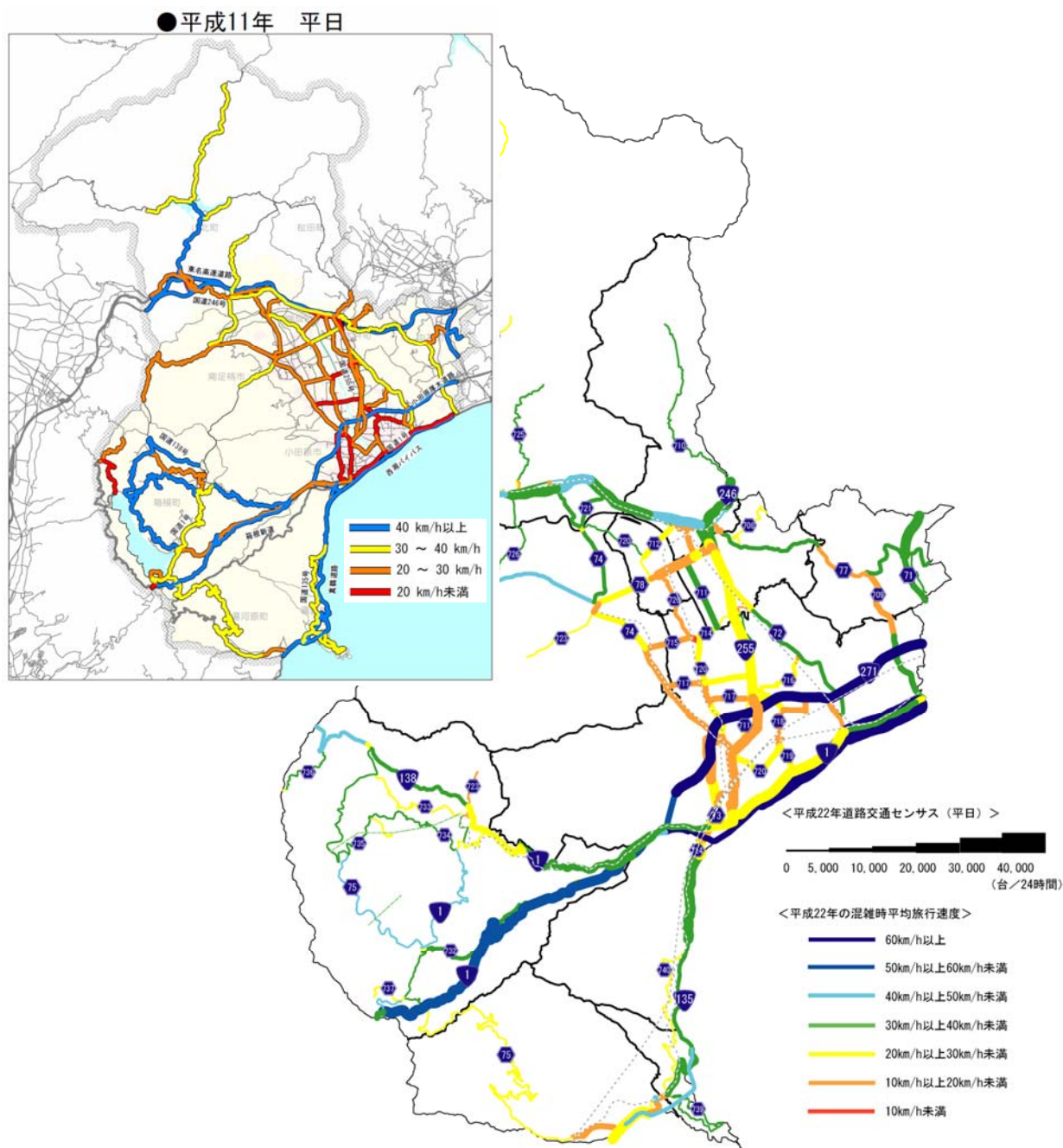
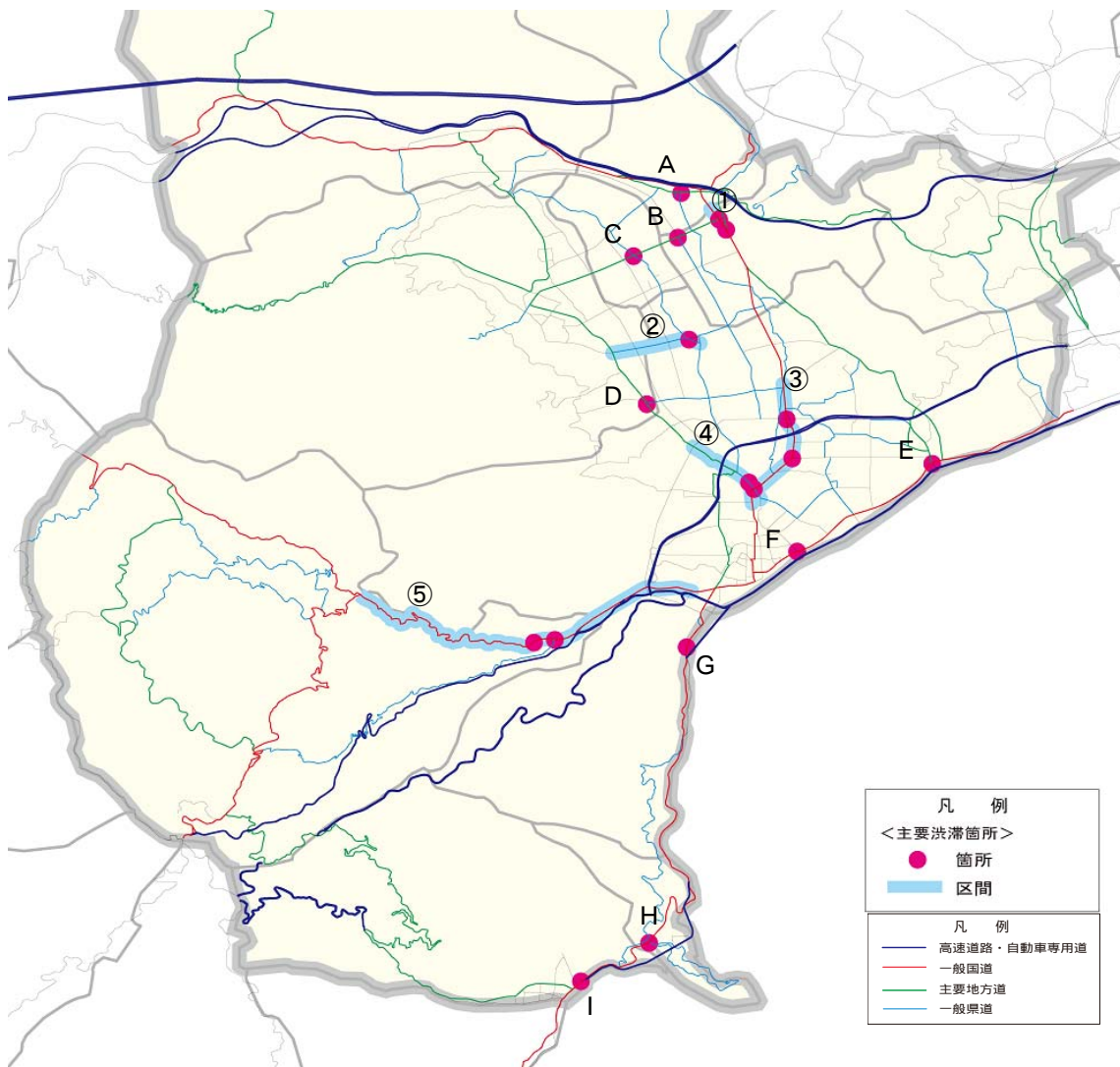


図 28 幹線道路の混雑時旅行速度(平日)

注)平成11年、平成22年「道路交通センサス」

県西部都市圏には、5区間、9箇所のボトルネックポイントがあり、平日・休日の道路混雑対策を検討する必要がある。



■ 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 (仮称)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

図 29 県西部都市圏のボトルネックポイント

注) 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

県西部都市圏内には、交通事故危険対策箇所が30箇所存在している。

交通事故死者数は一貫して減少傾向にあるものの、高齢者の交通死亡事故については減少していない。高齢者の交通事故対策が必要となっている。

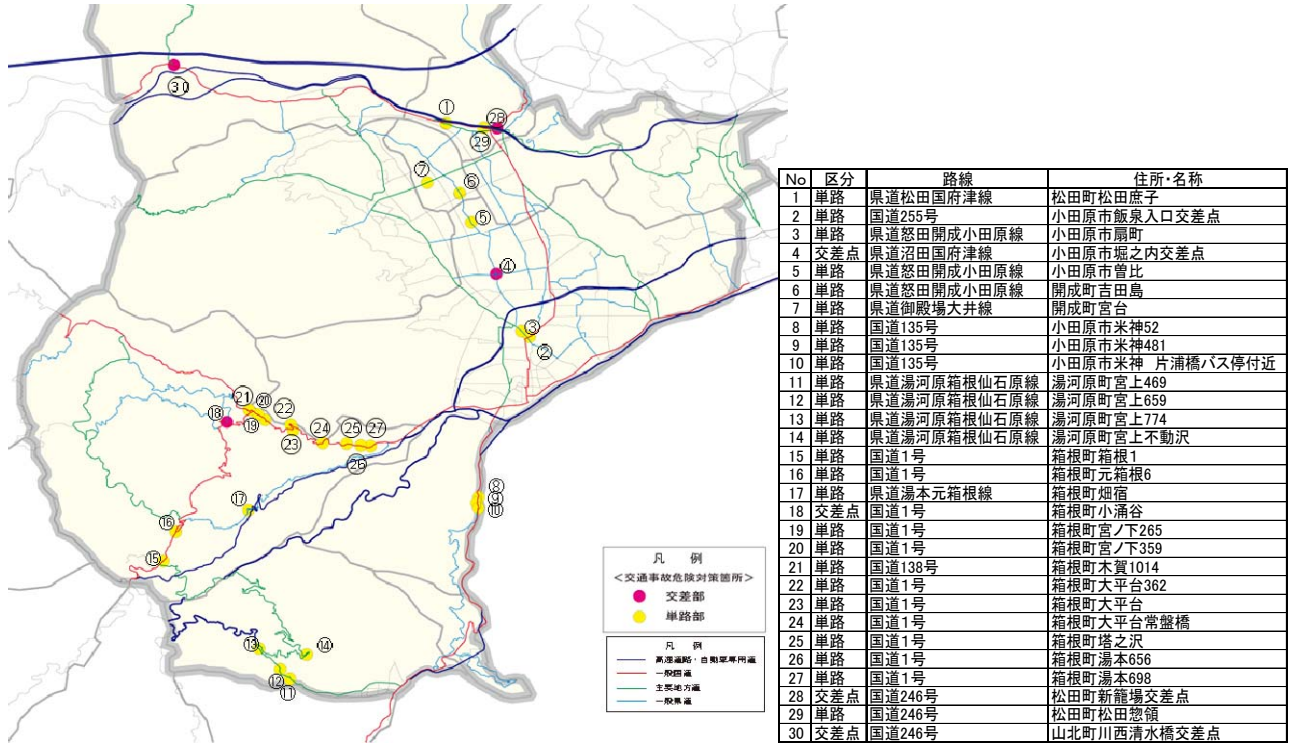


図30 交通事故危険対策箇所

注) ITARDAデータ

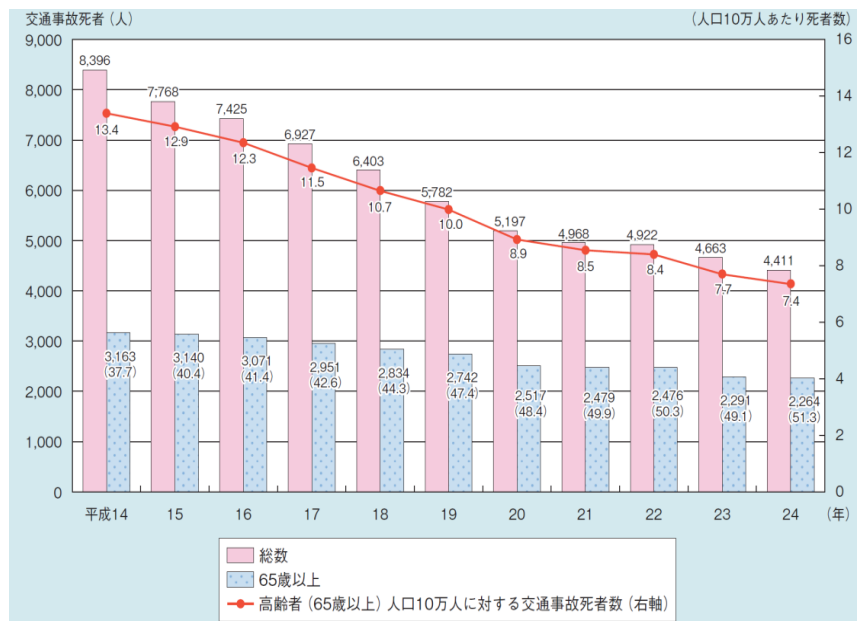


図31 年齢層別交通事故死者数の推移(全国値)

注) 平成25年度高齢社会白書

(4) 住民ニーズに合った交通施策への対応

1) 交通手段別の満足度と重要度の関係について

県西部都市圏の住民は、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、自転車施策やバス施策に対して重点的に取り組むべきと考えている。

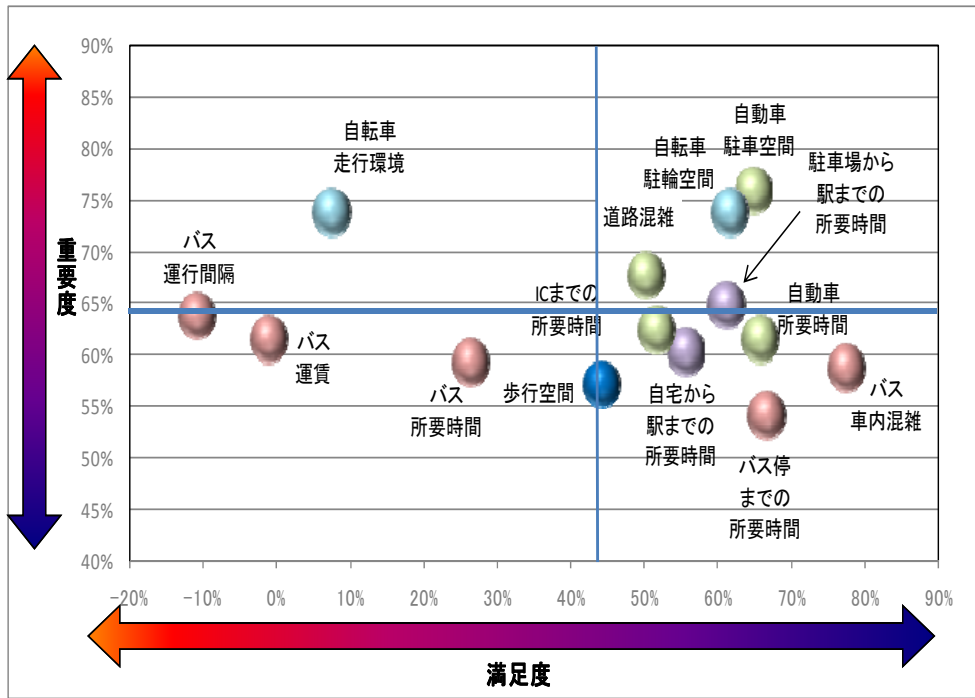
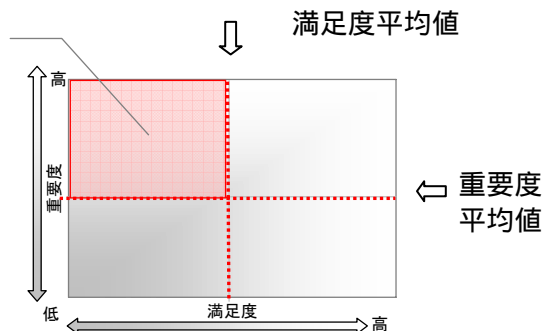


図 32 重要度と満足度の関係

注) 県西部都市圏交通に関する住民意識調査 (平成 25 年)

(参考) 満足度と重要度の関係について

優先的に取り組むべき項目領域
(満足度が低く重要度が高い)



算定式

満足度 = (「満足(満足+やや満足)」の回答割合) - (「不満(不満+やや不満)」の回答割合)

重要度 = (「重要(重要+やや重要)」の回答割合) - (「重要でない(それほど重要でない+重要でない)」の回答割合)

2) 自動車から他手段への転換について

自動車から他手段への転換の条件として、「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。
一方で、何があっても自動車の利用を減らしたりやめたいできない人が2割となっている。

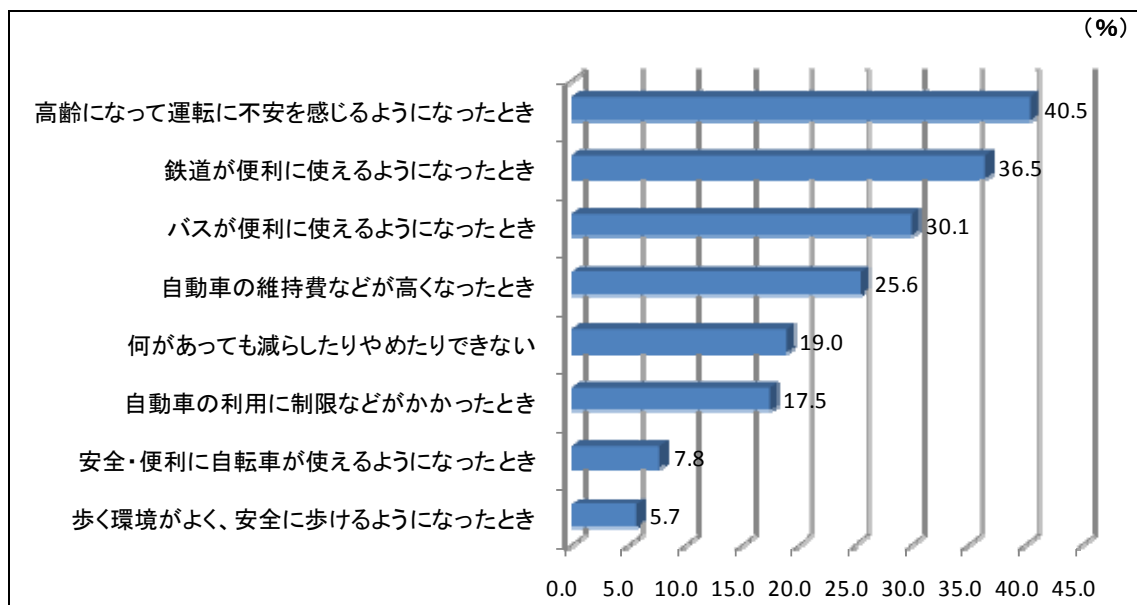


図 33 自動車利用転換のための条件

注) 県西部都市圏交通に関する住民意識調査(平成25年)

3. 県西部都市圏の将来都市像・将来目標

(1) 神奈川県 of 将来都市像

● 県西部地域のめざすすがた

- ・豊かな自然や歴史・文化などの地域資源を生かし、国内外から来訪する多くの人々の多様なニーズに応える。
- ・地域の特色を生かした様々な生産活動が生まれ職・住・遊が一体となり、豊なくらしを実感できる活力と魅力あふれた地域づくり。



注) かながわランドデザイン基本構想(平成24年3月)・県総合計画

● 県西部地域の政策展開の方向

- ・歴史、文化、豊かな水などの地域資源を活用し、交流を促進することにより、連携する地域に根ざした商工業や観光、農林水産業の振興。
- ・道路網や漁港などの都市基盤や産業基盤の整備をすすめ、企業誘致を促進、地域主体のまちづくりや地域資源を活用した産業立地など地域活性化につながる土地利用を図る。
- ・中心市街地の活性化や自然と都市が調和した居住環境の整備。
- ・山梨県や静岡県と連携した、国内外からの観光客の誘致や環境対策、交通体系整備。
- ・地震、津波への備えの強化。

(2) 2市8町の将来都市像・将来都市構造

1) 小田原市

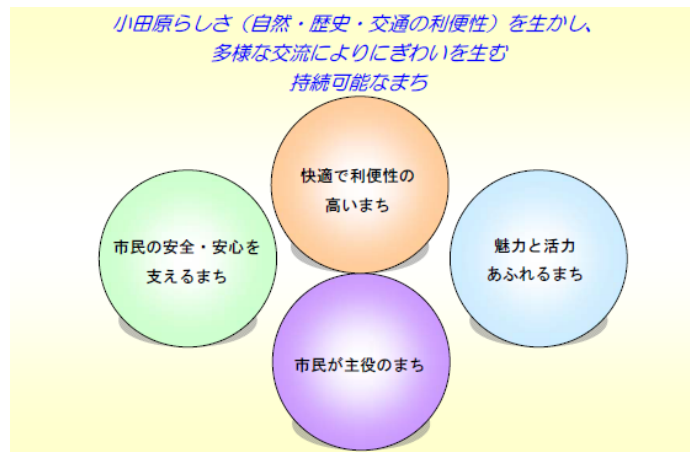


図 34 小田原市の将来都市像

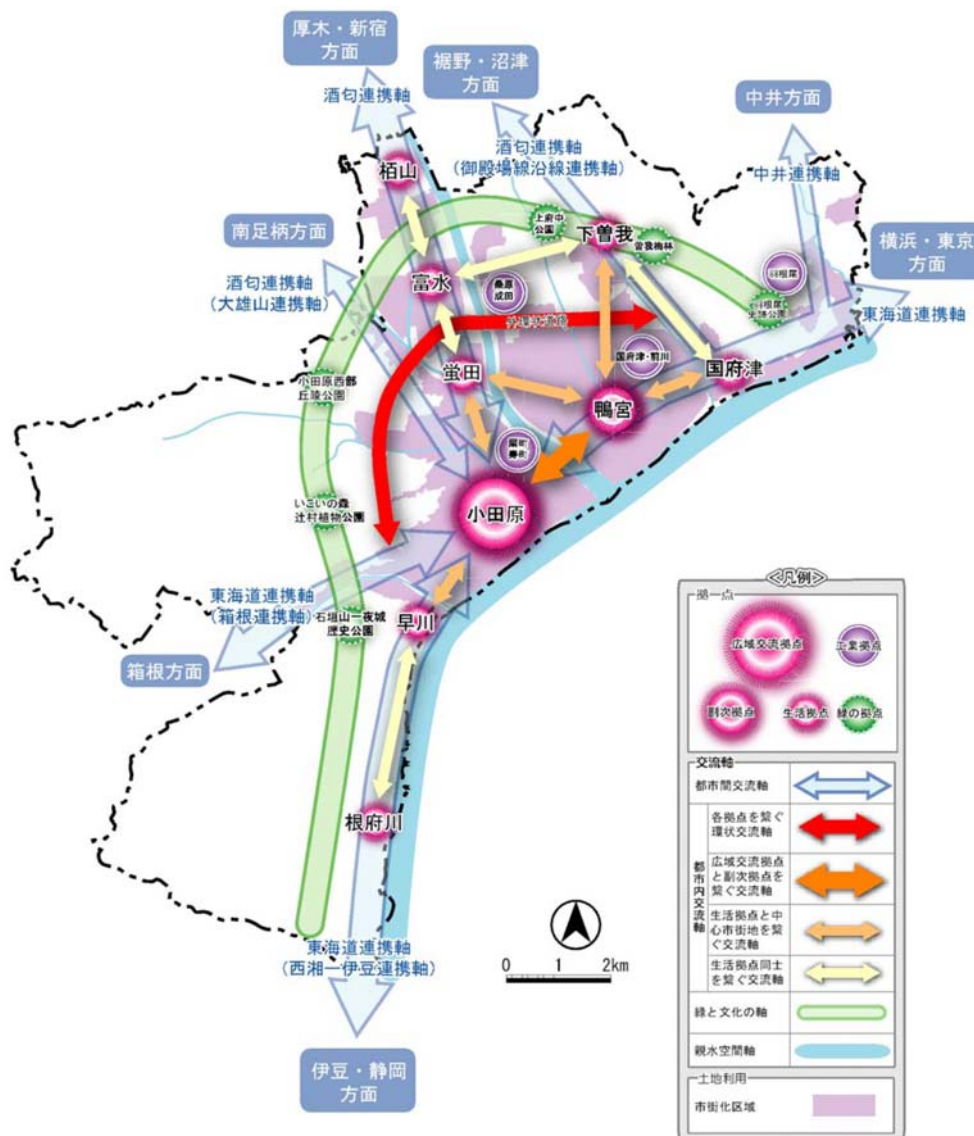


図 35 小田原市の将来都市構造

注) 小田原市都市計画マスタープラン、平成 23 年 3 月

2) 南足柄市

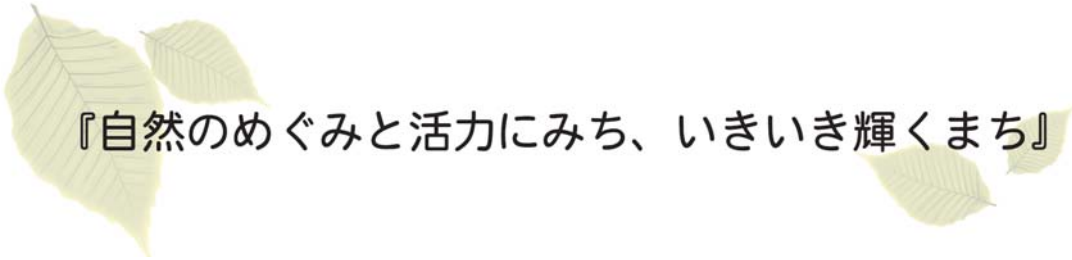
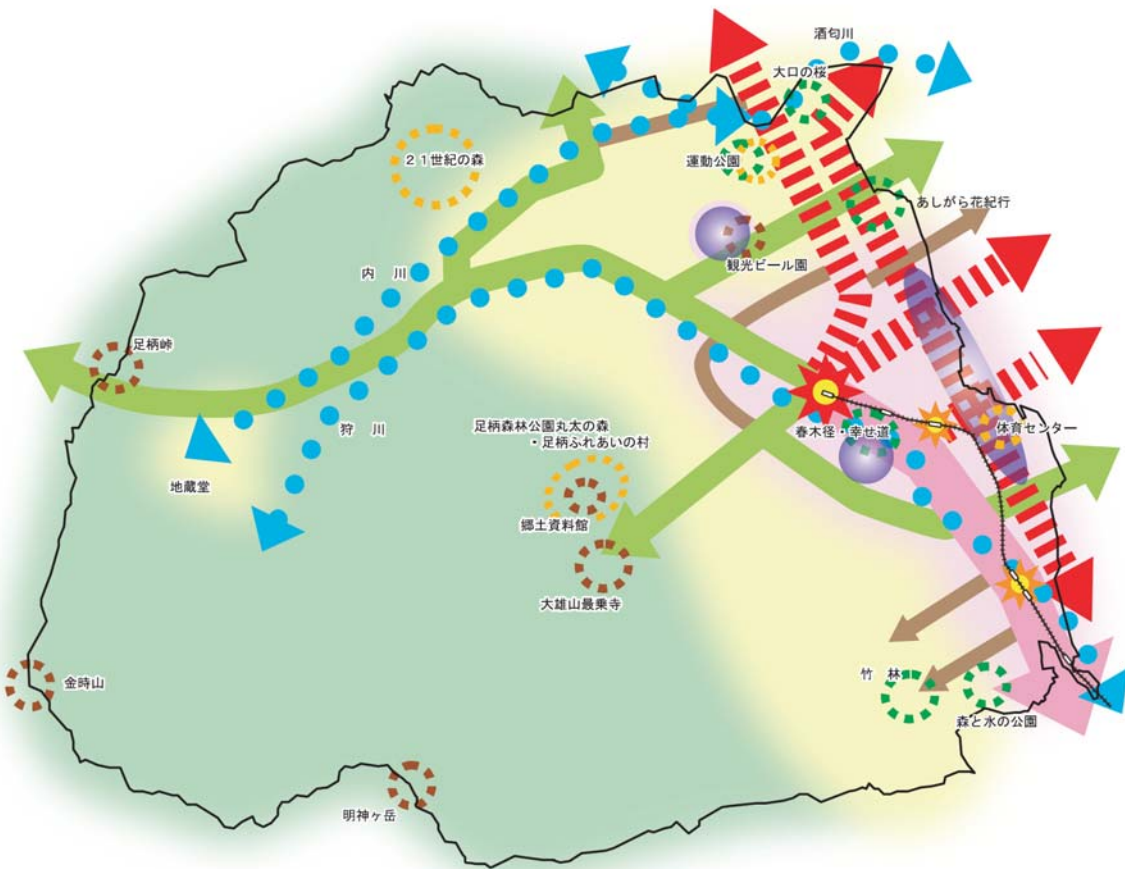


図 36 南足柄市の将来都市像



ず図

図 37 南足柄市の将来都市構造

注) 南足柄市都市マスタープラン、平成 18 年 3 月改訂

3) 中井町

住む人が誇りを持てる 潤いと活力あるまち

- 豊かな自然環境に包まれ、自然の恵みを享受できる潤いとやすらぎのあるまちの実現を目指します。
- 産業、居住をはじめとする都市機能と利便性が確保され、社会活動、経済活動が活発なまちの実現を目指します。
- 地域コミュニティが充実し、子供からお年寄りまで、安心した暮らしを営むことのできるまちの実現を目指します。
- 本町に暮らし、働くことに誇りを感じ、自慢できるまちの実現を目指します。

図 38 中井町の将来都市像

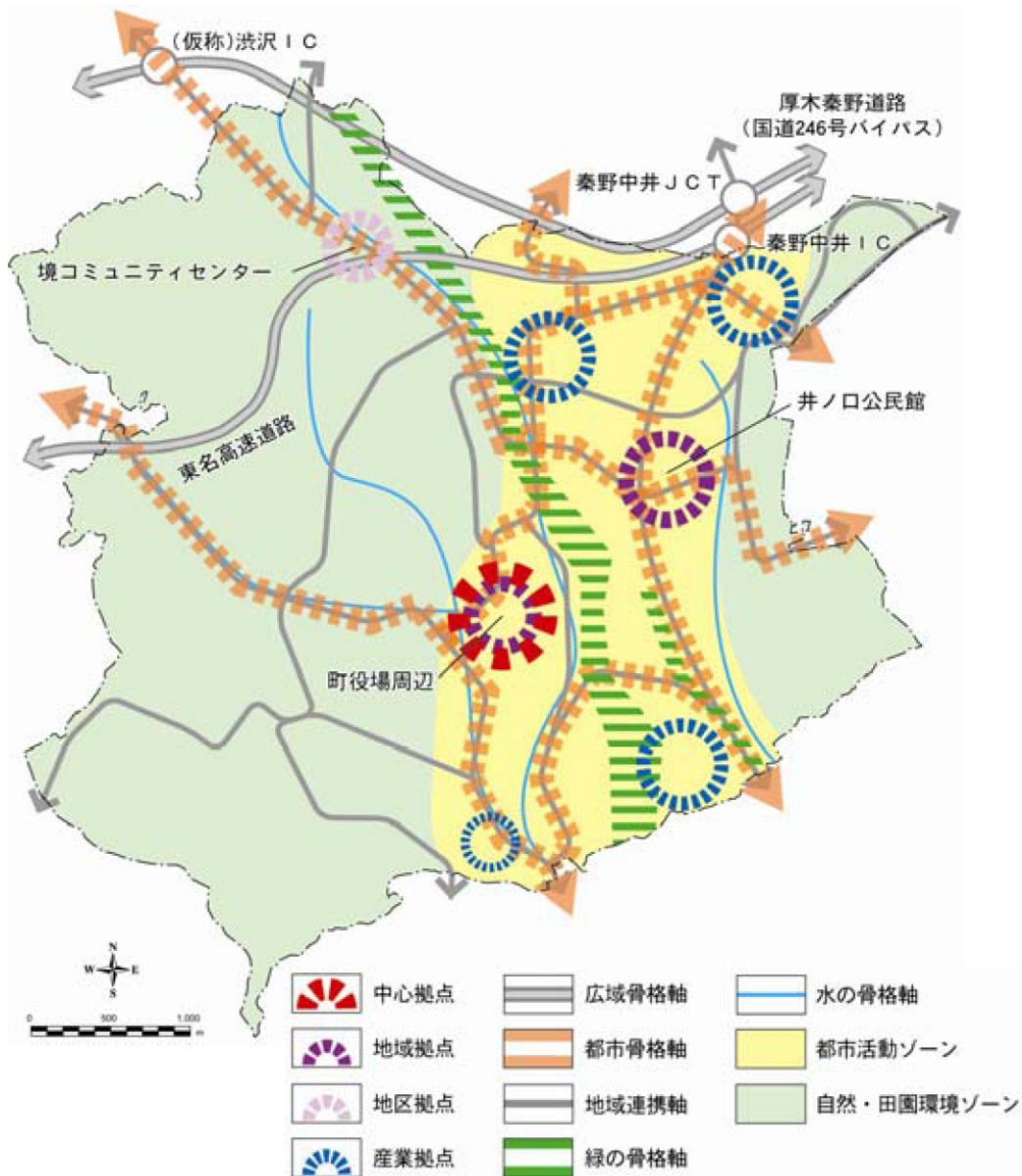


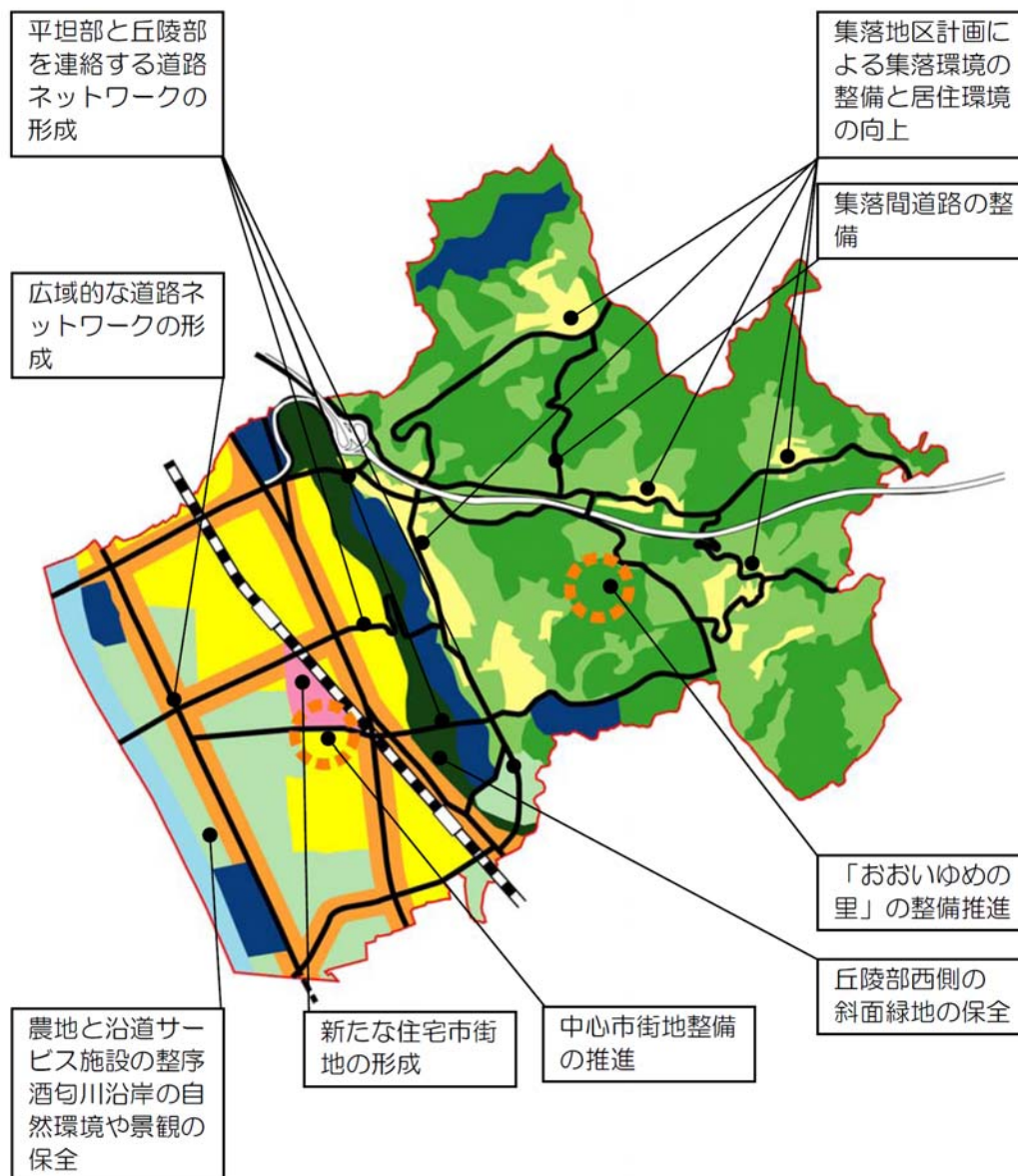
図 39 中井町の将来都市構造

注) 中井町都市マスタープラン、平成 21 年 3 月

4) 大井町

あしがらの豊かな自然環境と調和した田園都市

図 40 大井町の将来都市像



凡 例			
	緑の軸 (丘陵部西側斜面緑地)		農地ゾーン (丘陵部地域)
	産業ゾーン		集落ゾーン
	水の軸 (酒匂川)		沿道施設ゾーン
	樹林地ゾーン		住宅市街地ゾーン
	農地ゾーン (平坦部地域)		新市街地ゾーン
	核となる拠点		交通軸 (道路)
	交通軸 (鉄道)		

図 41 大井町の将来都市構造

注) おおい都市マスタープラン、平成 20 年 3 月

【将来像】

「緑と清流のまち、ゆとりを楽しむ きらめく 松田」

図 42 松田町の将来像



凡 例	
[ゾーン]	[拠点]
○森林地域	地区情報発信拠点
■保全ゾーン	[軸]
■森林レクリエーションゾーン	地区運携軸
■森・清流文化の里ゾーン	森林ふれあい軸
○まち地域	水辺ふれあい軸
■まちなかふれあいゾーン	
■うるおい住まいゾーン	

図 43 松田町の将来都市構造

注) 松田町第5次総合計画 基本構想、平成23年3月

6) 山北町



図 44 山北町の将来像

注) 山北町第 5 次総合計画 基本構想(案) 平成 26 年 2 月

7) 開成町



図 45 開成町の将来都市像



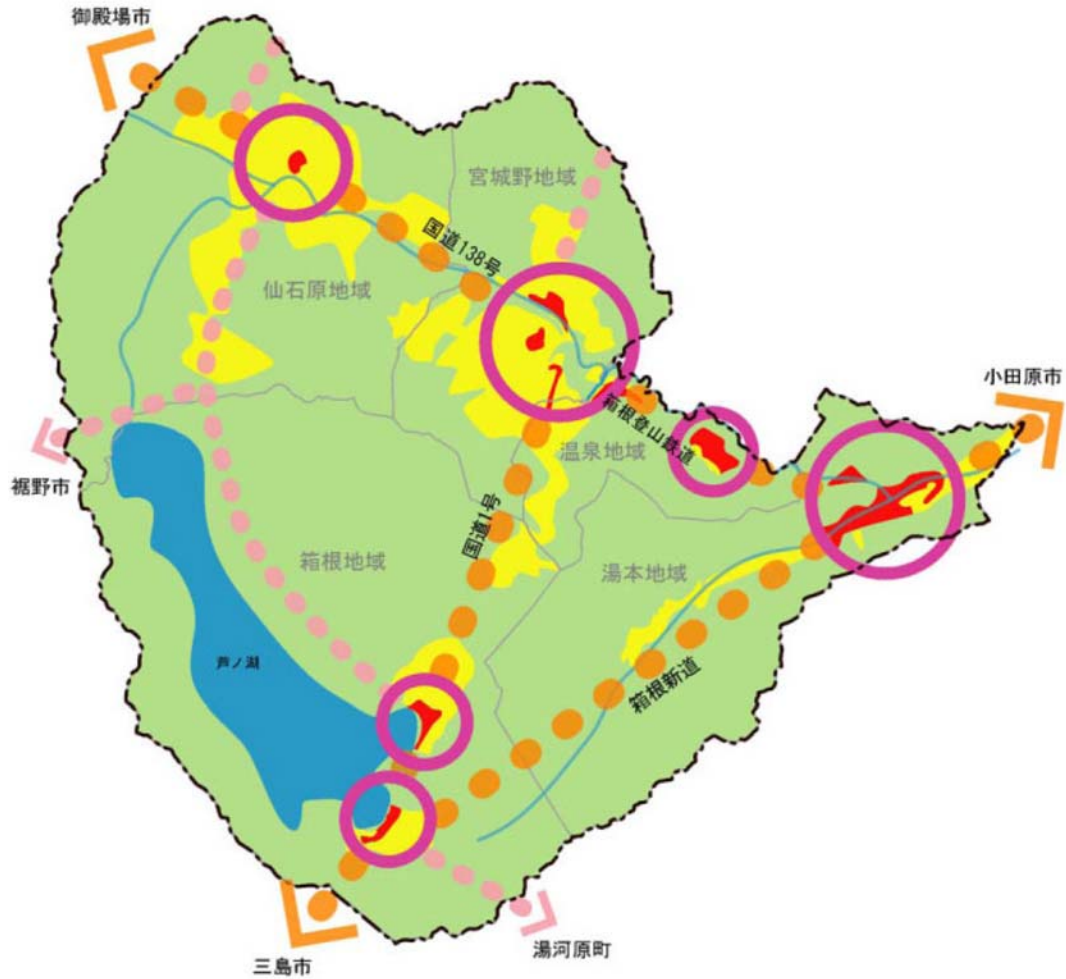
図 46 開成町の将来都市構造

注) 開成町都市計画マスタープラン、平成 19 年 3 月

8) 箱根町

「人・心・自然、やささと出会いを創造する町—箱根」

図 47 箱根町の将来都市像



凡例	
	拠点
	広域連携軸
	地域連携軸
	河川
	商業地
	住宅地
	用途地域無指定区域

図 48 箱根町の将来都市構造

注) 箱根都市計画マスタープラン、平成 19 年 3 月

9) 真鶴町

【まちづくりの目標】

信頼で築く未来、美しく輝く町へ

図 49 真鶴町の将来像

注) 未来を築くビジョン(10年後に向けた長期計画) 平成 21 年 3 月

10) 湯河原町

『みどり・歴史と共生する 快適文化創造都市 湯河原』

『みどり・歴史と共生する』とは・・・ 恵まれたみどり(山地・丘陵地の樹林地・農地、海・川の水辺)や歴史的環境は、本町の重要な環境資源です。こうした環境資源を将来にわたって都市との“共生”の視点から守り育み、さらに創造しながら、“湯河原らしさ”や“豊かさ快適さ”につなげていきます。

『快適文化創造都市』とは・・・ みどりと歴史のゆとりある環境の中で、町民一人ひとりがともに手をたすさえ、誰もが生涯を通じていきいきと過ごすことができる快適な暮らしづくりと、観光客等が訪れて心なごみ楽しめる都市づくりを進め、本町独自の文化の創造を目指します。

図 50 湯河原町の将来都市像

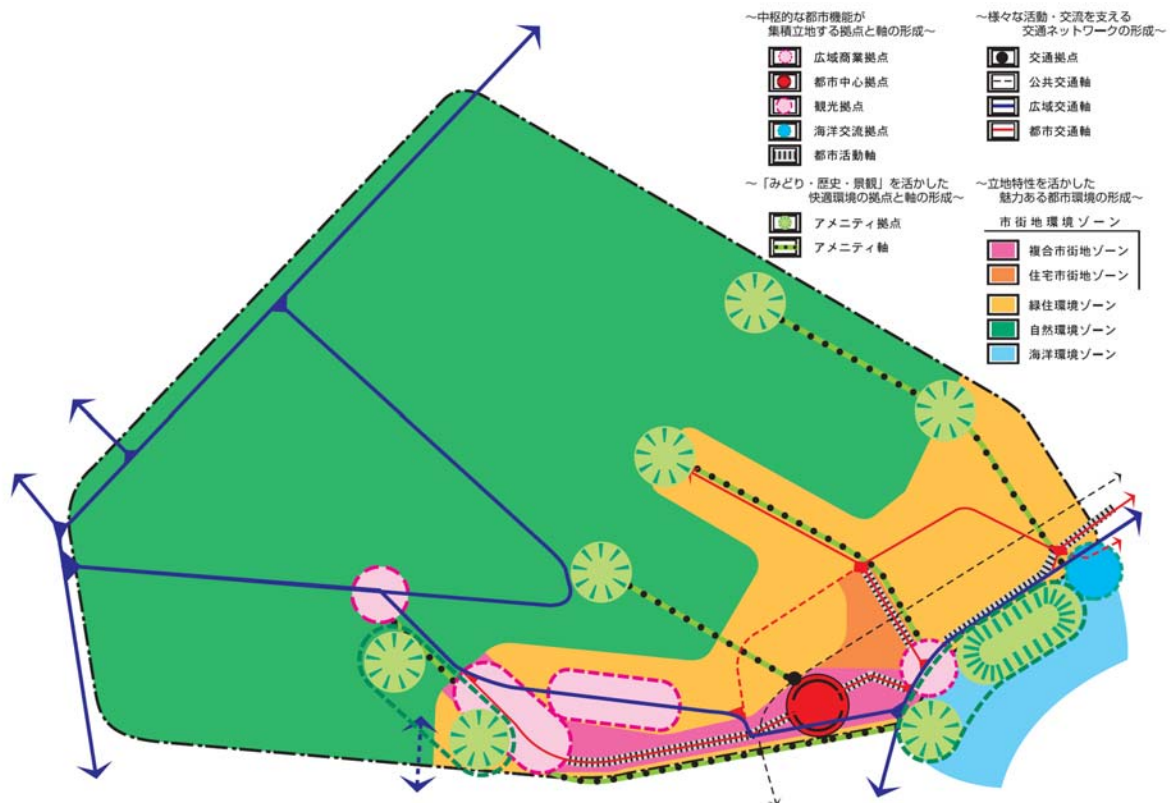


図 51 湯河原町の将来都市構造

注) 湯河原町都市計画マスタープラン、平成 21 年 3 月

(3) 2市8町における将来目標

表4 2市8町の将来目標の整理

	小田原市	南足柄市	中井町	大井町	開成町	松田町	山北町	箱根町	真鶴町	湯河原町
交流・活力	<ul style="list-style-type: none"> 希望と活力にあふれる小田原(総合計画) 広域的な都市観光流の促進(マスタープラン) 拠点となる市街地の活性化(マスタープラン) 公共交通のストックの活用(マスタープラン) 地域経済の低迷化に対応した産業の強化(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能と市民生活の利便性の向上、産業の活性化を図る計画的な道路整備(総合計画) 働く場が充実し、住まいの近くで働くことができる(マスタープラン) 魅力と活力ある商店街で交流することができる(マスタープラン) 円滑な産業流通経路が確保され、地域間の交流が活発になる(マスタープラン) 渋滞無く、どこへでもスムーズに移動することができる(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> にぎわいと活力のあるまち(総合計画) 町民一人ひとりが力を発揮するまち(総合計画) 快適性・利便性のあるまちづくり(マスタープラン) 魅力と活気のあるまちづくり(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> 地域性を生かした心のかようまちづくり(マスタープラン) 産業・文化資源を生かした魅力あるまちづくり(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> 町民が主体のいきいきしたまち(総合計画) 活力ある都市活動を営むことができる産業・経済活動の場の整備(マスタープラン) 都市活動の活力を支える利便性の高い交通・情報システムの整備とそのネットワーク化(マスタープラン) 人口集積を受け止める新たな居住空間の整備(マスタープラン) 交流を促すネットワーク環境の整備(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> 活力と魅力に溢れるまちづくり(総合計画) 生き生きとした人と文化のまちづくり(総合計画) 	<ul style="list-style-type: none"> 地域の特性を生かした産業振興のまちづくり(総合計画) 	<ul style="list-style-type: none"> 環境先進観光地づくり(総合計画) 快適で活気のある生活環境づくり(マスタープラン) 魅力ある観光のまちづくり(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> “地の仕事”を生かしたまちづくり(総合計画) 	<ul style="list-style-type: none"> 魅力と活力にあふれるにぎわいあるまちづくり(総合計画) みんなで作る自立と協働のまちづくり(総合計画) 様々な活動・交流を支える都市・生活インフラの整備(マスタープラン) 地域・地区毎の魅力を活かしたまちづくりの推進(マスタープラン)
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> いのちを大切にす小田原(総合計画) 災害に強いまちづくり(マスタープラン) 子育て世帯と高齢者世帯が暮らしやすいまちづくり(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> 子どもや高齢者、障害者を含め誰もが安全に市街地内を移動できる(マスタープラン) 大規模災害が発生しても円滑に救援物資などを運ぶことができる(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> 安心して暮らせるまち(総合計画) 豊かな人間性を育むまち(総合計画) 誰もが安心して、一体感を持って暮らせるまちづくり(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> 安全・安心なまちづくり(総合計画) 町民・企業等、多様な主体と連携・協働したまちづくり(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> 人々のやさしさがあふれ次代を育むまち(総合計画) 安らぎに満ちた町民生活を育む福祉のまちづくりの推進(マスタープラン) 町民の日常的な暮らしを支える基礎的な生活の場の整備(マスタープラン) 町民の安全な暮らしを保障する防災のまちづくりの推進(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> 安全で快適に暮らせるまちづくり(総合計画) 人と地域が連携するまちづくり(総合計画) 	<ul style="list-style-type: none"> 安全で豊かな暮らしと住みよいまちづくり(総合計画) 健康とゆとりの福祉のまちづくり(総合計画) 	<ul style="list-style-type: none"> 健康でいきいきと暮らせるまちづくり(総合計画) 安全で快適な住みよいまちづくり(総合計画) 安心・安全のまちづくり(総合計画)(マスタープラン) 住まう人にやさしいまちづくり(総合計画) 広域連携の強化(マスタープラン) 町民参加のまちづくり(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> みんなで支え合い、分かち合うまちづくり(総合計画) 	<ul style="list-style-type: none"> ともに支え合い笑顔が溢れるまちづくり(総合計画) 四季彩と暮らしが調和した安心・安全のまちづくり(総合計画) うるおい・美しさ・安全と安心を享受できる都市環境の創出(マスタープラン)
環境	<ul style="list-style-type: none"> 豊かな生活基盤のある小田原(総合計画) 鉄道駅周辺への居住促進と自然・田園環境の保全(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> 豊かな自然環境の中で、快適な都市生活をいつでも営むことができる(マスタープラン) 郊外地域に人々と活力が戻り、水源となる森林や田園環境を保全することができる(マスタープラン) 環境への負荷が少ない都市生活が営める(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> 環境と共生するまち(総合計画) 恵まれた自然を生かした潤いのあるまちづくり(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> 自然環境と保全と住みやすいまちづくり(総合計画) 豊かな自然環境と田園空間を基調としたうるおいのあるまちづくり(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> 自然と調和したまち(総合計画) 環境にやさしく、災害に強いまち(総合計画) 地域資源の維持・継承を可能とする自然に優しい共生のまちづくりの推進(マスタープラン) 優れた地域資源の適正な保全とうるおいのあるふれあい環境の整備(マスタープラン) 優れた地域資源と調和した景観まちづくりの推進(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> 環境にやさしいまちづくり(総合計画) 	<ul style="list-style-type: none"> 人と自然が共に生きるまちづくり(総合計画) 	<ul style="list-style-type: none"> 美しい自然と出合いを想像するまちづくり(総合計画) 共生するまちづくり(マスタープラン) 美しい街なみづくり(マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> 美しく豊かな風景を守り育てるまちづくり(総合計画) 	<ul style="list-style-type: none"> 都市と自然が調和した秩序ある土地利用の形成(マスタープラン) 町民の定住を支える良好な市街地・集落環境づくり(マスタープラン)

注) マスタープランは、都市計画マスタープラン又は都市マスタープラン

4. 県西部都市圏の将来交通需要の見通し

現在の交通手段利用動向がそのまま継続し、公共交通では、現行の鉄道・バスのサービス水準を維持、道路整備が着実に進む前提で予測したもの、以降、同様である。

(1) 発生集中交通量

人口減少(14%減)傾向を受け、都市圏全体の発生集中交通量は13%の減少見込みである。
市町村別にみると、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。

< 都市圏全体の発生集中交通量 >

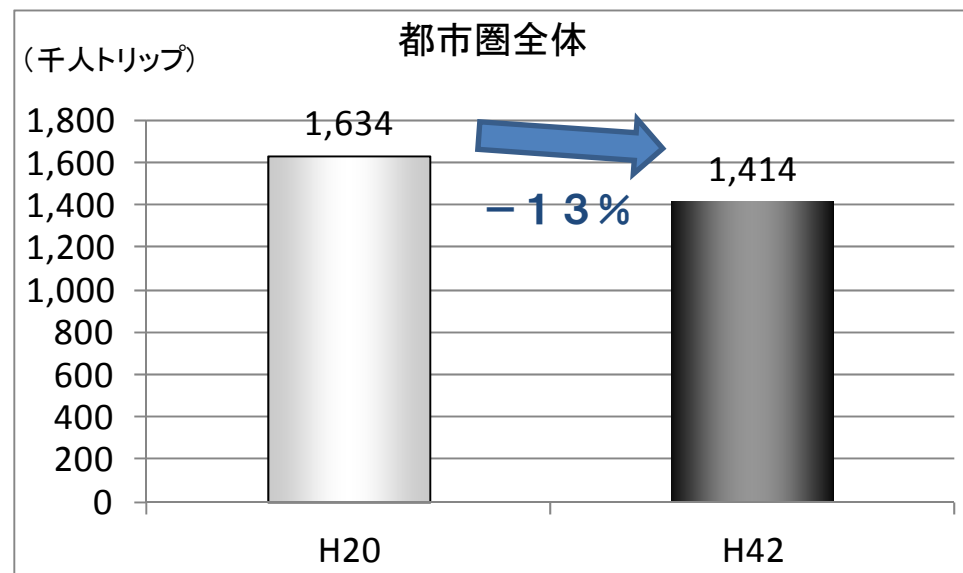
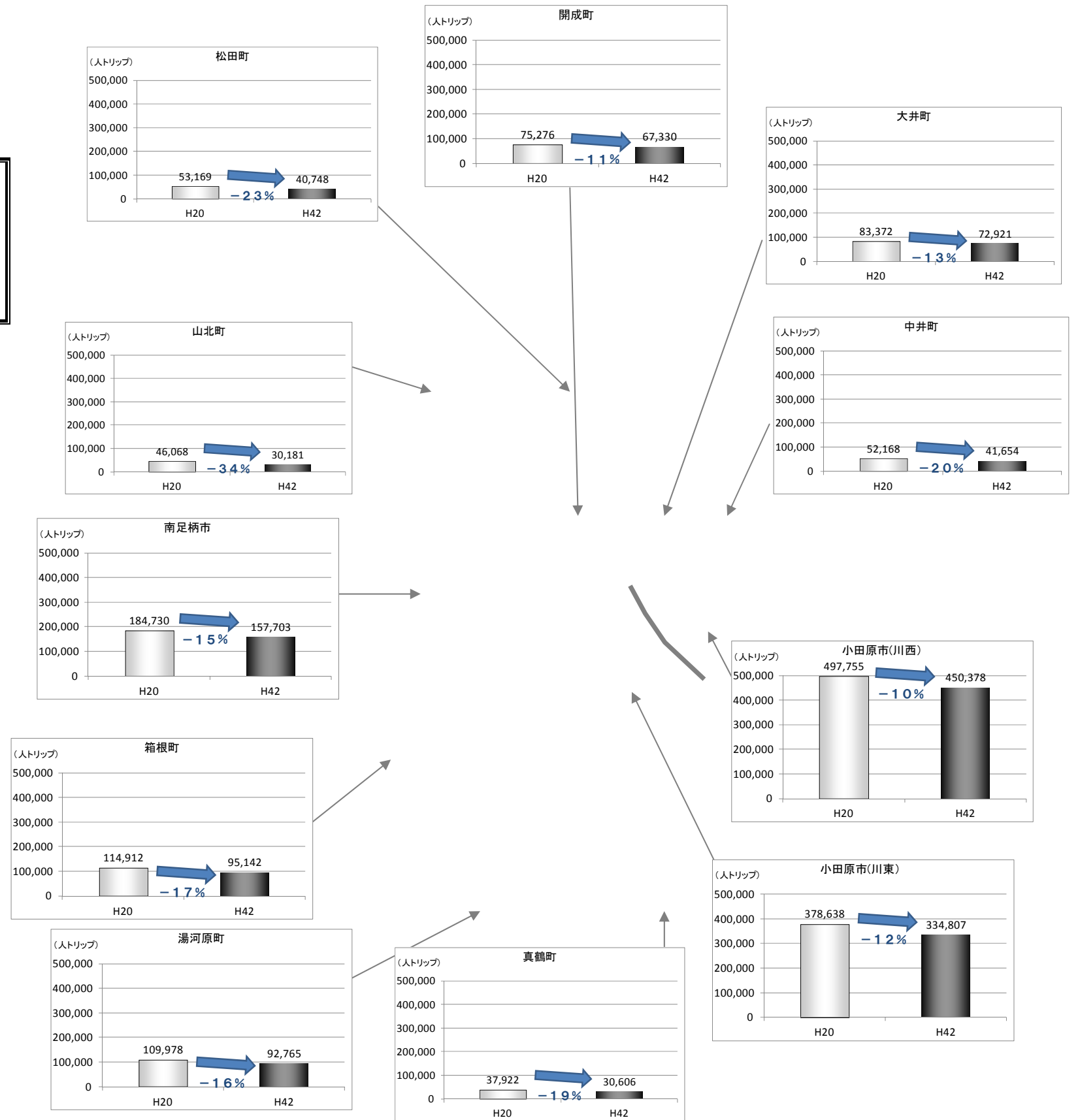


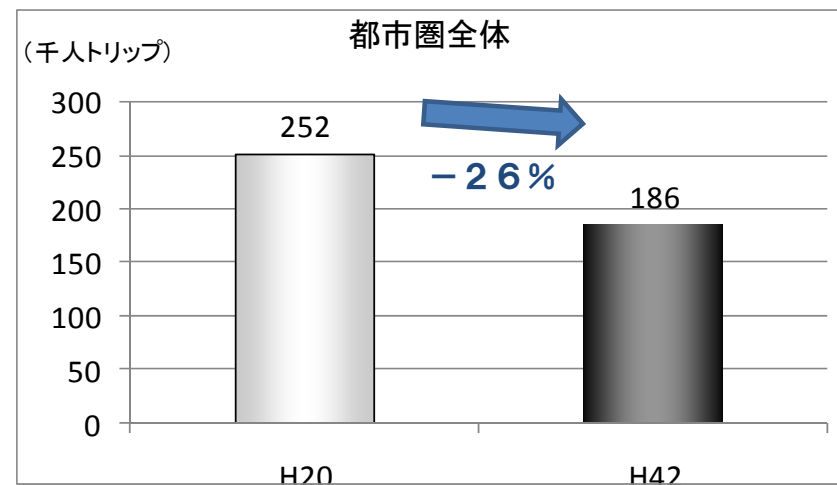
図 52 2市8町合計の全手段発生集中量



1) 代表交通手段：鉄道

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となっている。
 手段分担率も約3ポイント低下し、鉄道利用の比率が減少する。
 地域別に見ても、全ての地域で、鉄道需要は減少傾向する。

＜都市圏全体の発生集中交通量＞



＜都市圏全体の手段分担率＞

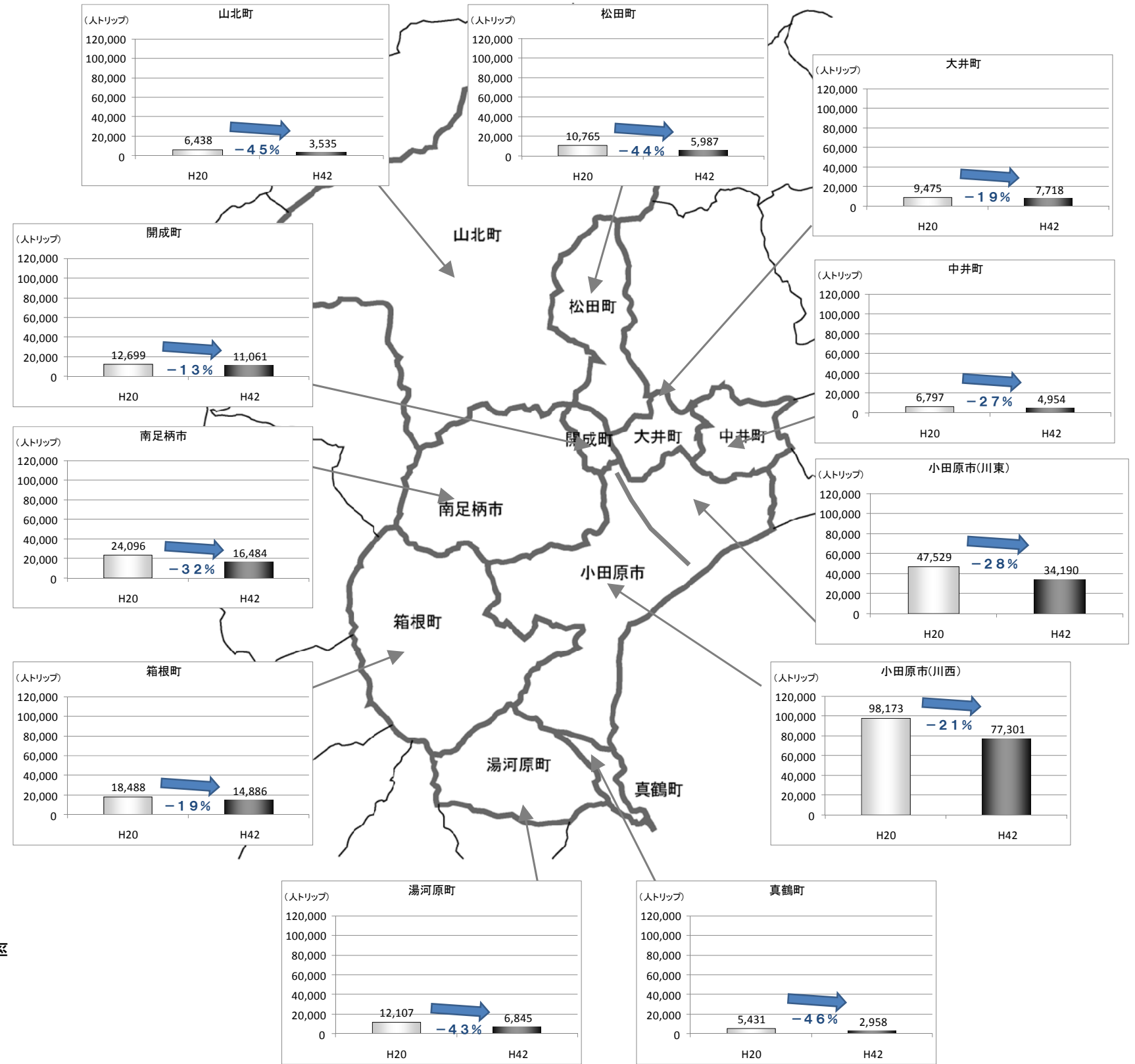
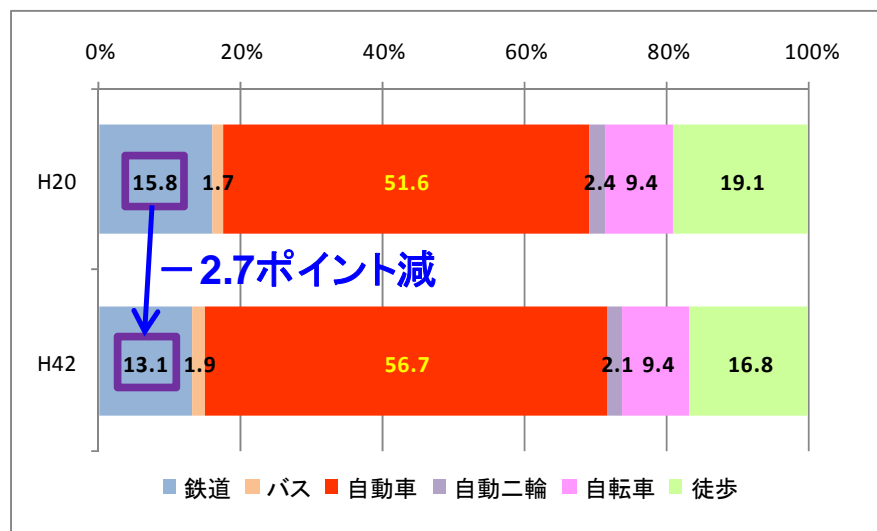
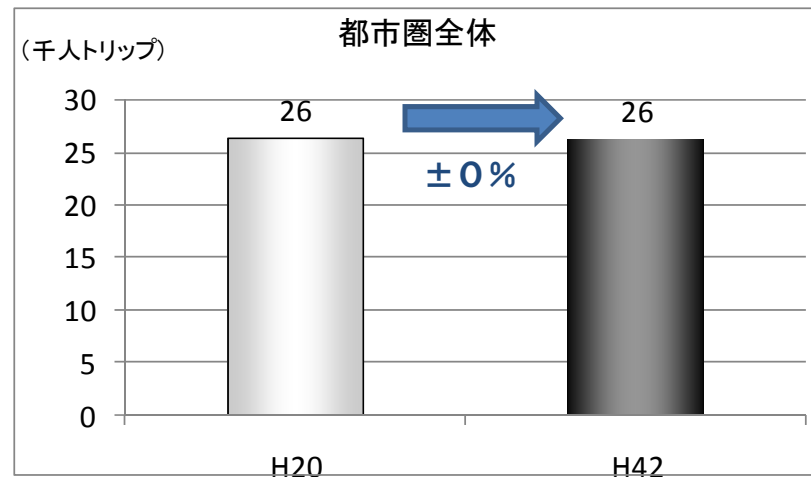


図 53 2市8町合計の代表交通手段鉄道発生集中量及び都市圏全体の手段分担率

2) 代表交通手段：バス

今後の高齢化の進展に伴い、バス利用率が高まることが予想されており、人口減少下においてもバス需要は、横ばいの見込みとなっている。
 手段分担率もほぼ横ばいである。
 地域別には、小田原市（川西）や松田町、湯河原町、真鶴町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>

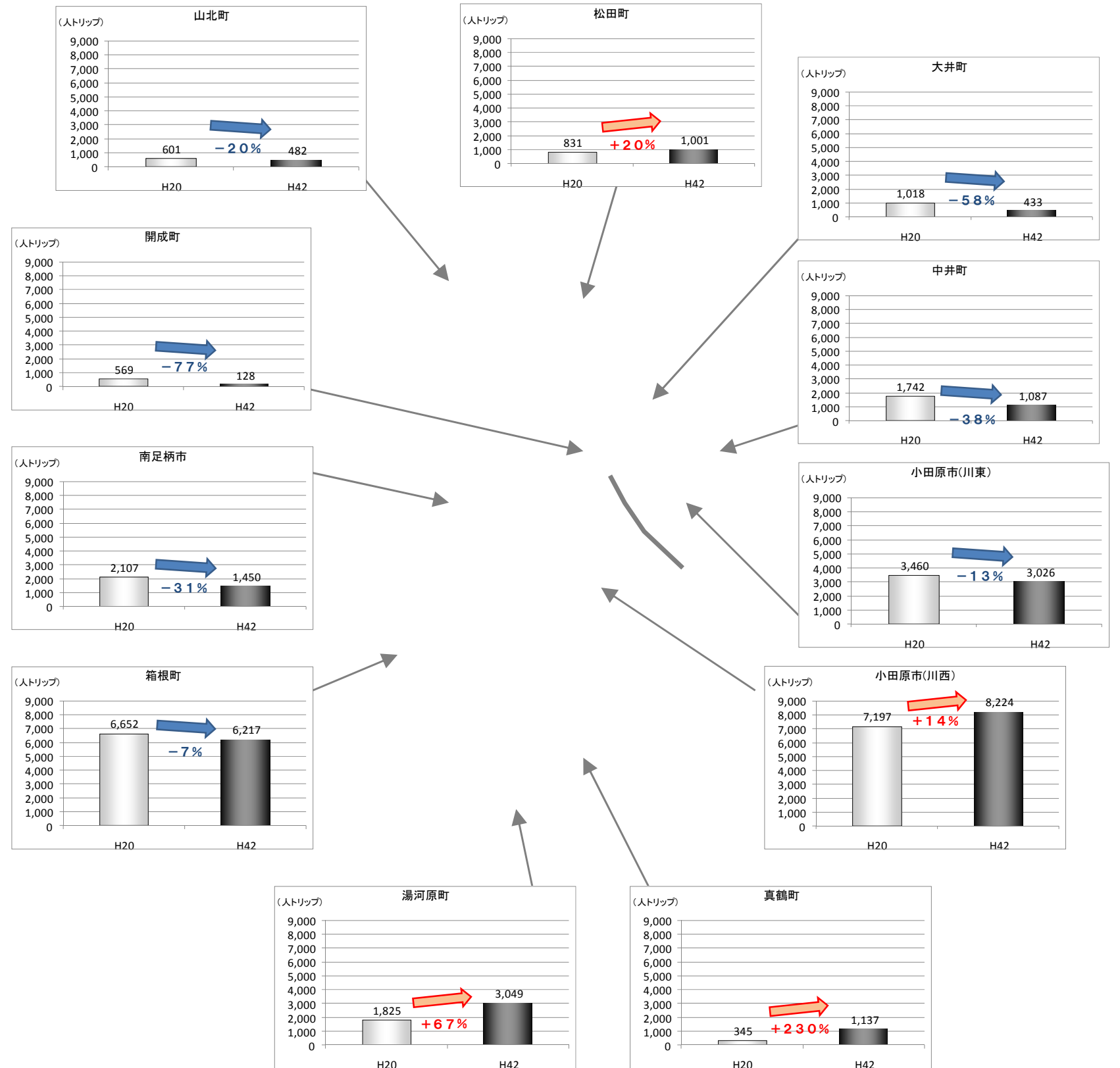
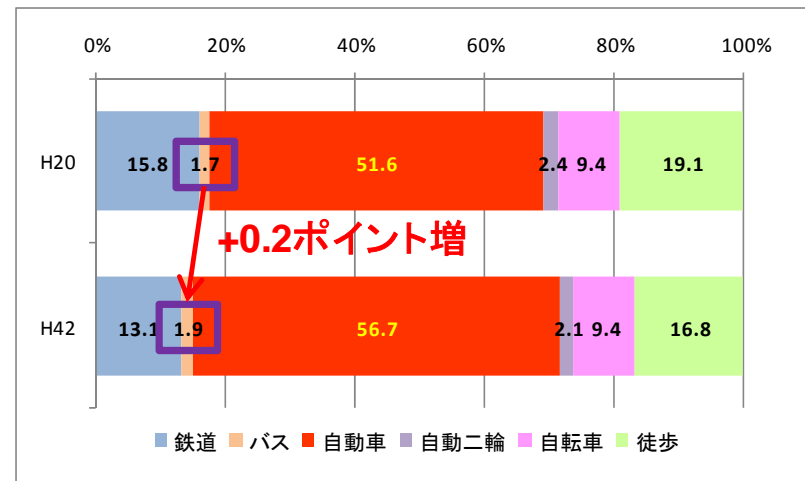
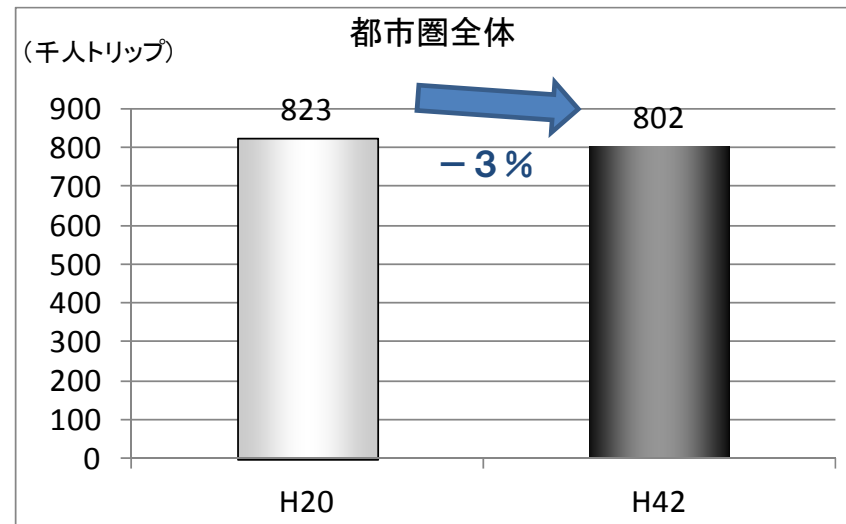


図 54 2市8町合計の代表交通手段バス発生集中量及び都市圏全体の手段分担率

3) 代表交通手段：自動車

県西部地域全体で、自動車需要は約3ポイントの減少見込みとなっている。
 ただし、手段分担率は約5ポイントの増加が見込まれる。
 地域別にみると、小田原市(川西)における発生集中量が増加することが見込まれる。

都市圏全体の発生集中交通量



都市圏全体の手段分担率

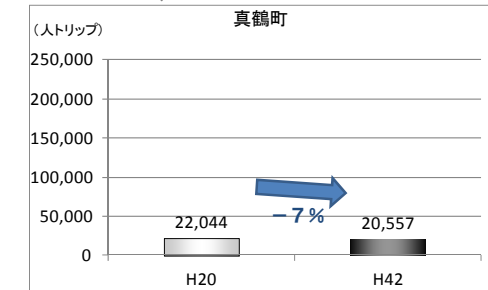
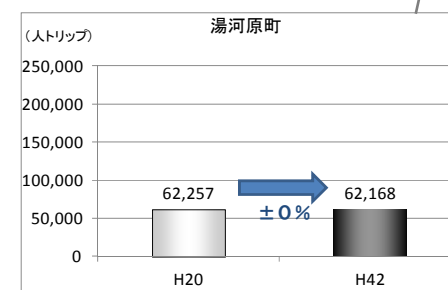
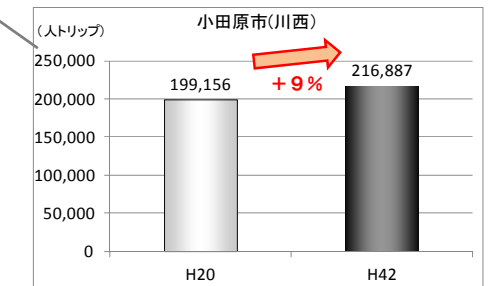
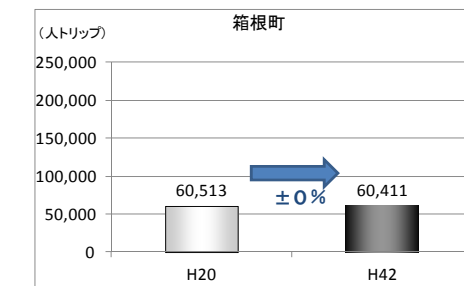
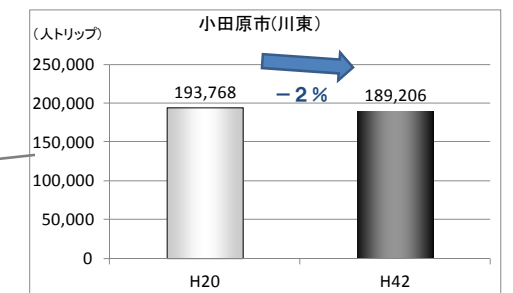
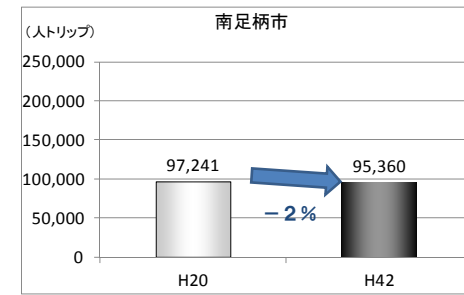
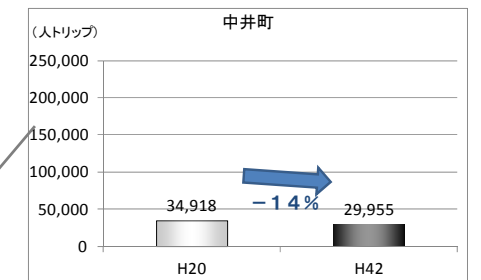
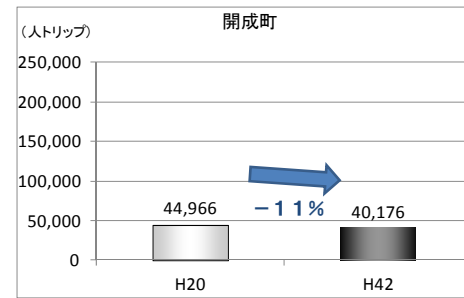
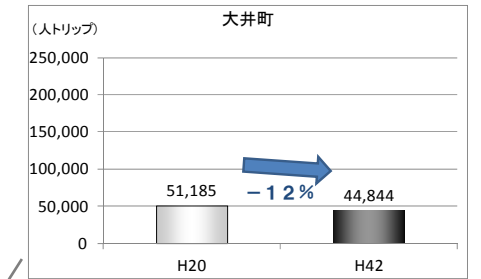
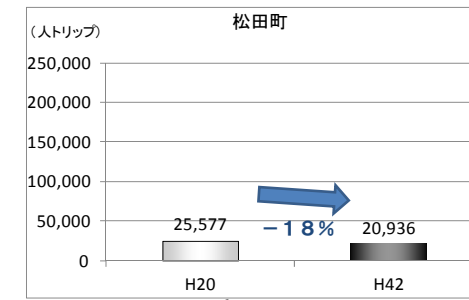
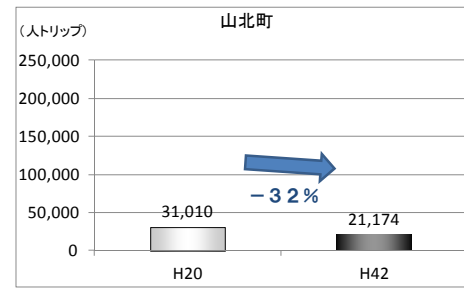
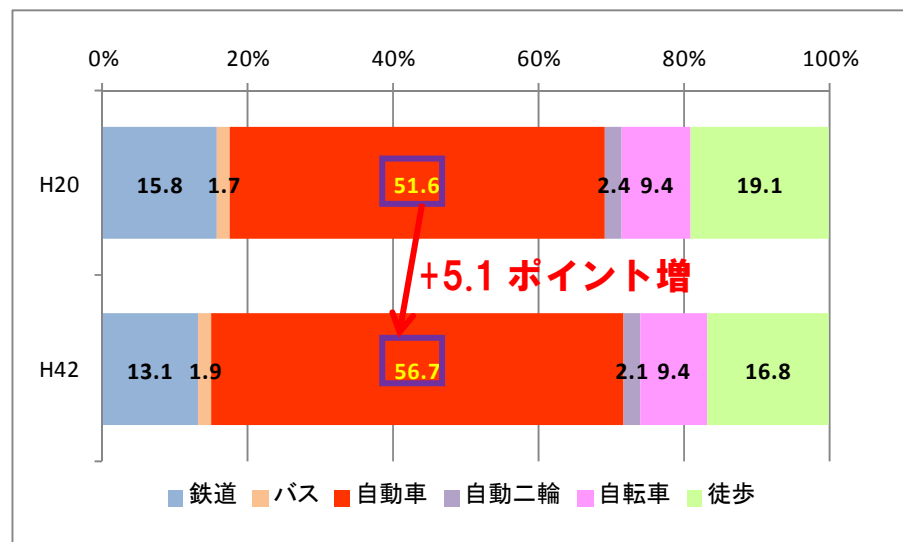
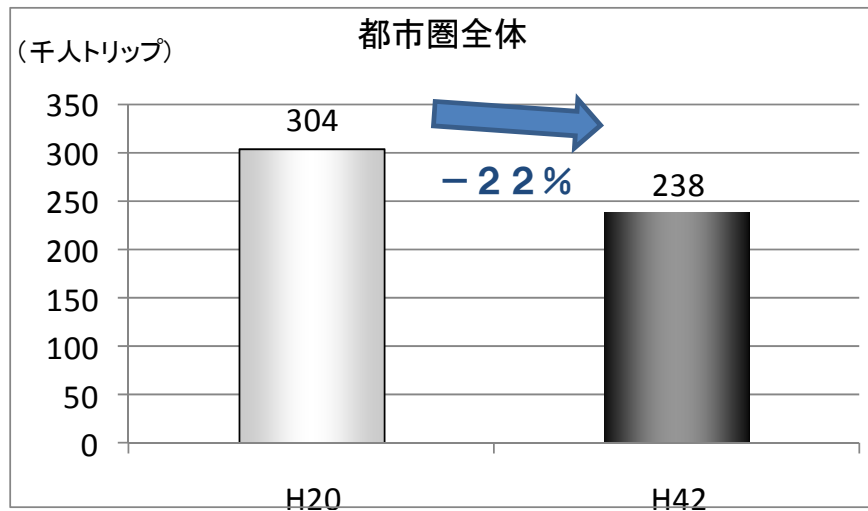


図 55 2 市 8 町合計の代表交通手段自動車発生集中量及び都市圏全体の手段分担率

4) 代表交通手段：徒歩

徒歩需要は、今後大きく減少の見込みである。
 手段分担率でも約2ポイント減少し、徒歩移動者割合は低下する。
 地域別では開成町以外は、全て減少の傾向である。

<都市圏全体の発生集中交通量>



<都市圏全体の手段分担率>

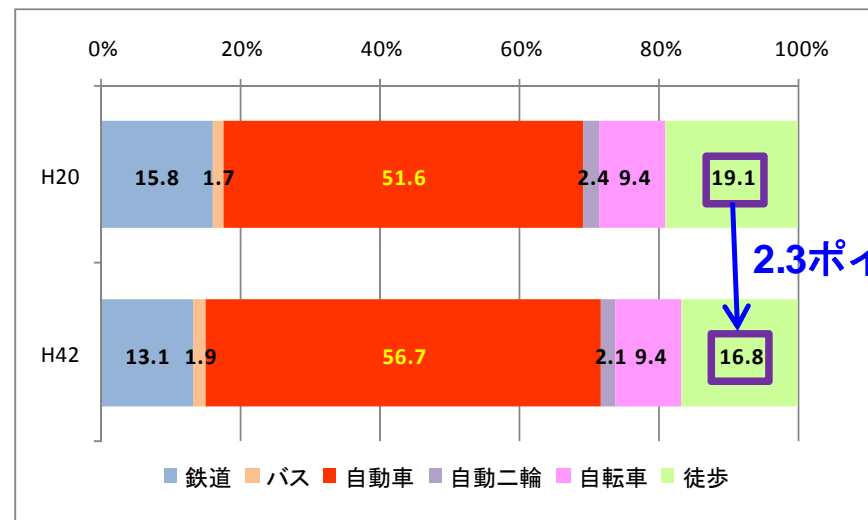
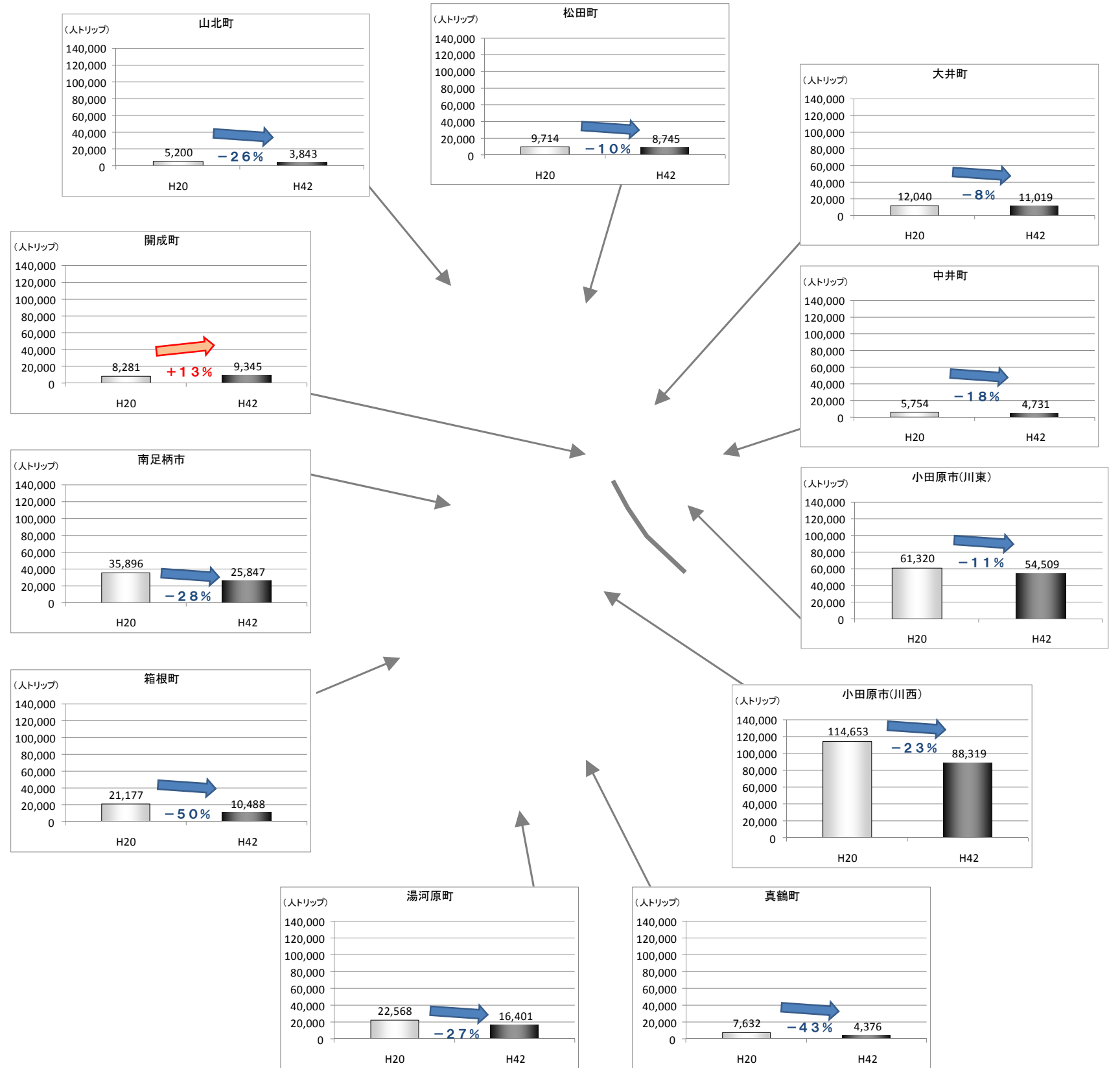


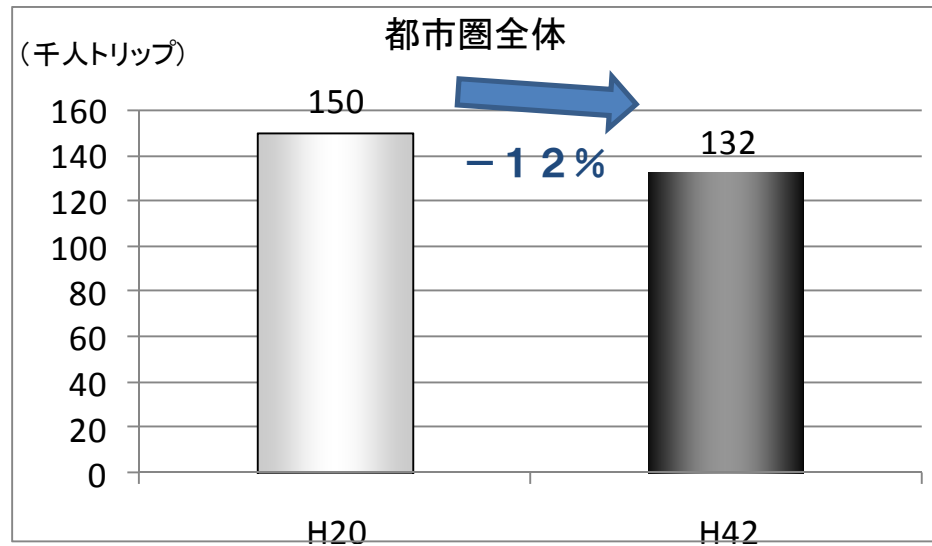
図 56 2市8町合計の代表交通手段徒発生集中量及び都市圏全体の手段分担率



5) 代表交通手段：自転車

自転車需要は、人口の減少もあり、今後大きく減少する見込みとなっている。
 ただし、手段分担率は横ばい傾向で、一定の割合を保つことになる。
 地域による増減傾向は見られず、増加の地域、減少の地域に分かれている。

＜都市圏全体の発生集中交通量＞



＜都市圏全体の手段分担率＞

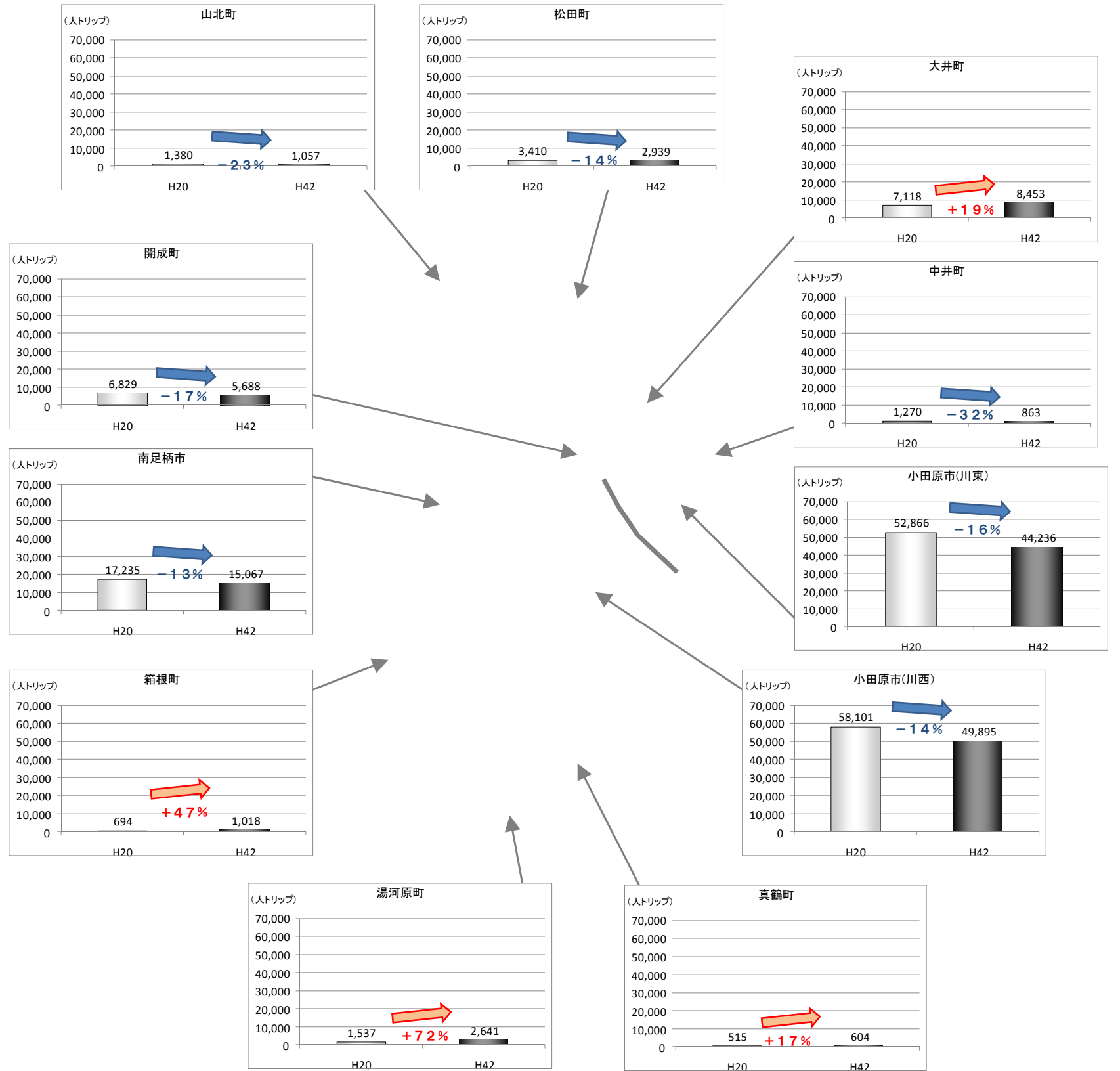
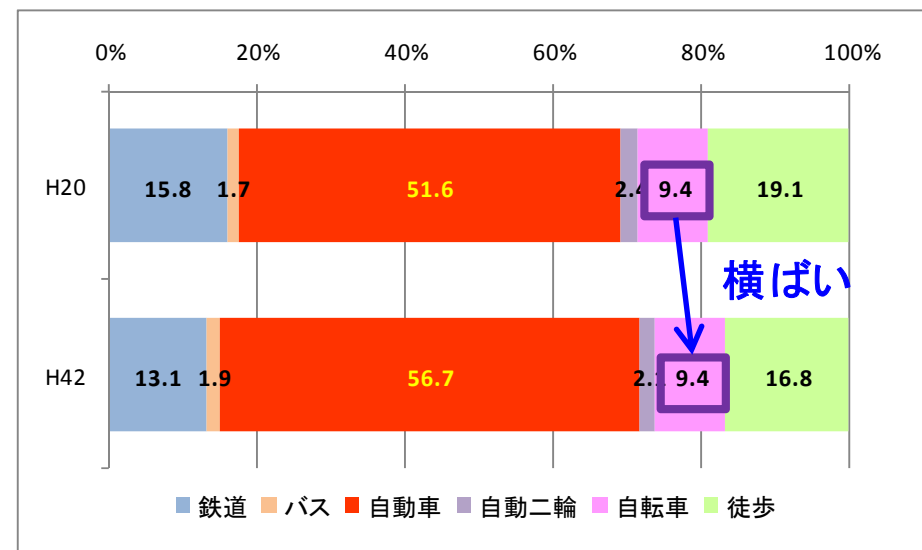


図 57 2市8町合計の代表交通手段自転車発生集中量及び都市圏全体の手段分担率

(2) 目的構成

少子高齢化の影響を受け、通勤・通学需要が低下し、私事目的（自宅 - 私事、その他私事）が高まる見込みとなっている。

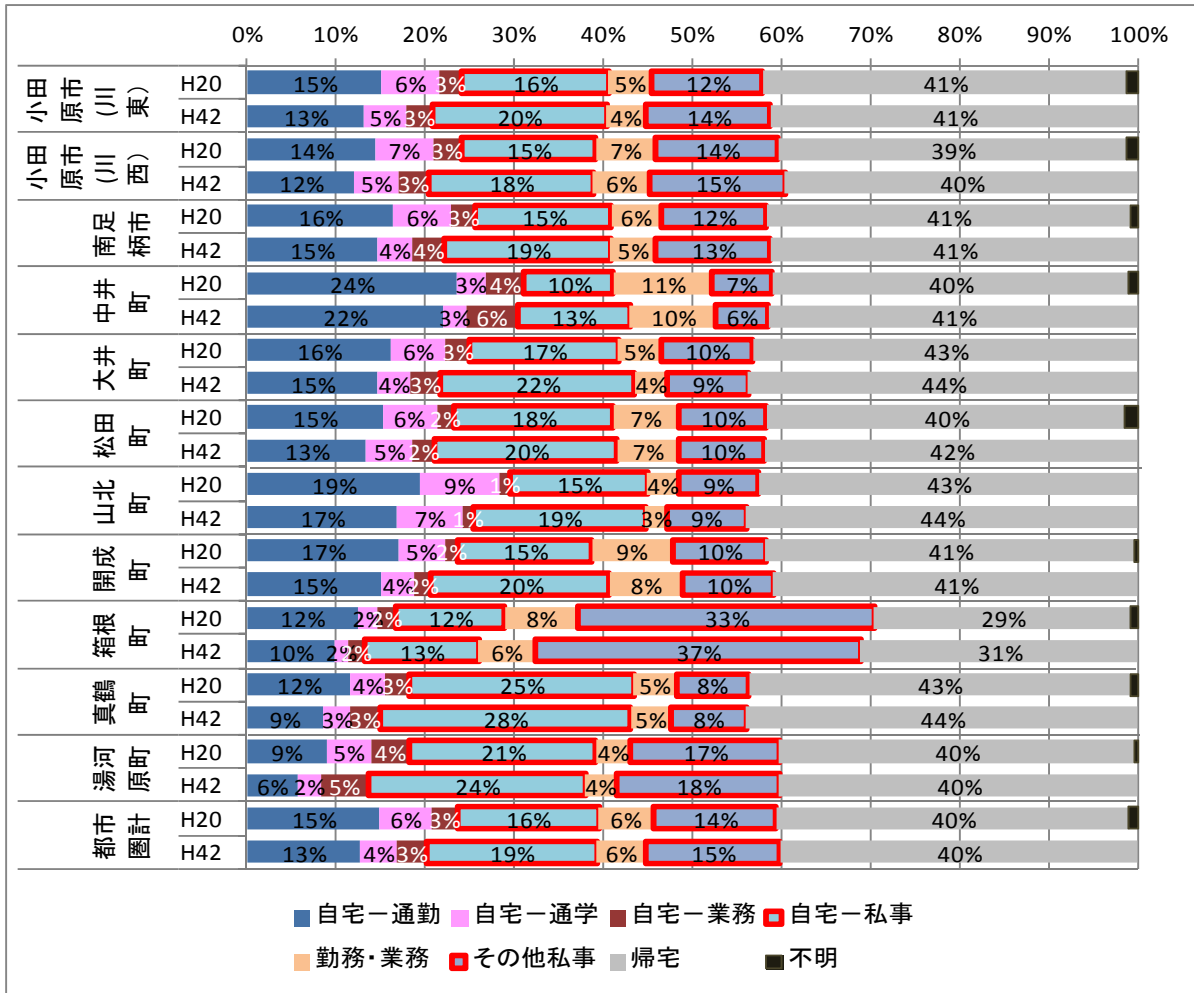


図 58 目的構成の見通し

注) 平成 20 年「東京都市圏パーソントリップ調査」

(3) 手段別交通需要の見通し

県西部都市圏では、自動車利用率が平成20年の52%から平成42年には57%に増加すると想定される。

一方、公共交通は、鉄道利用率は平成20年の16%から平成42年には13%に低下し、バス利用率、自転車利用率は横ばいと見込まれる。徒歩利用率は減少と見込まれる。

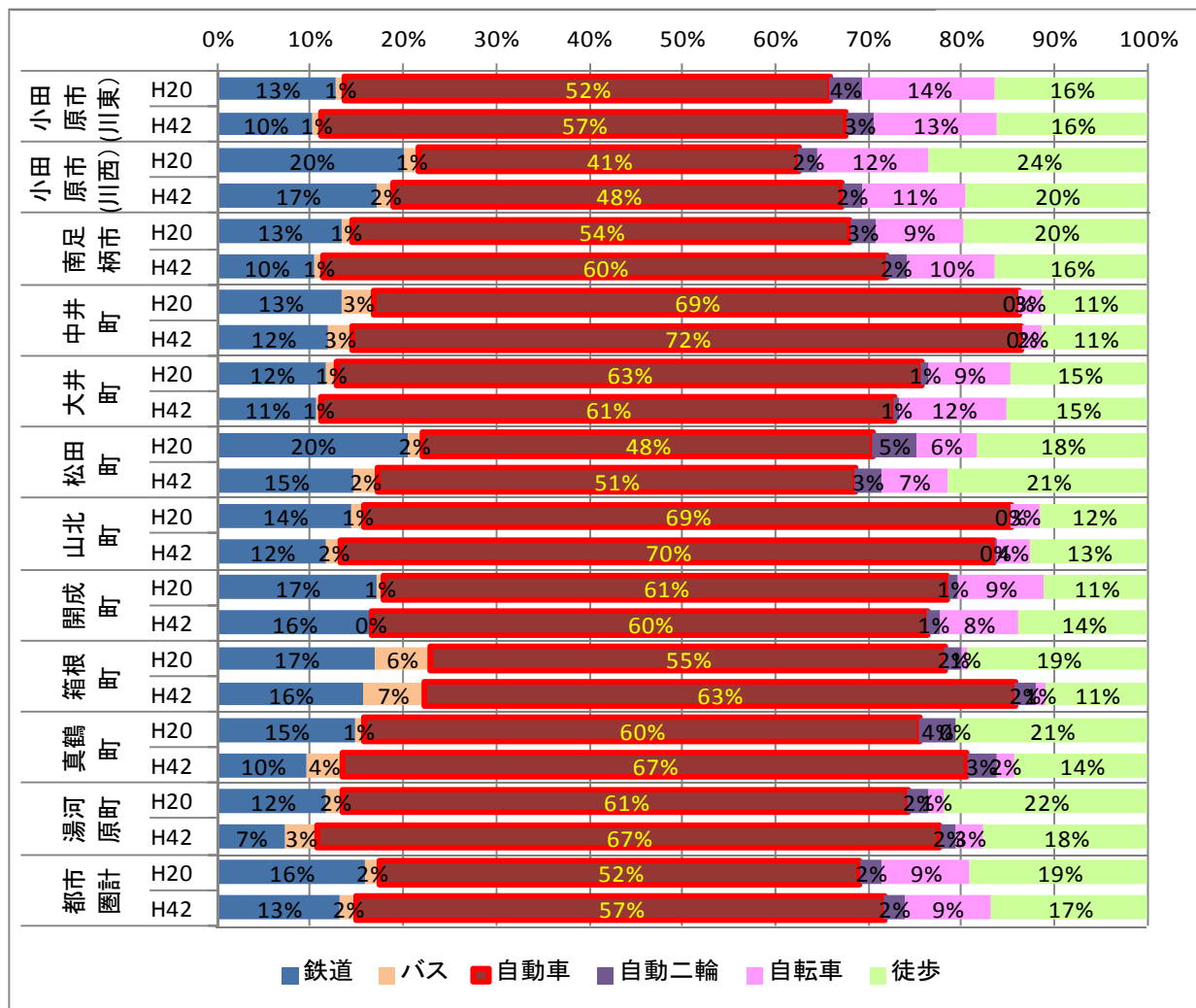


図 59 代表交通手段の割合の見通し

注) 平成20年「東京都市圏パーソントリップ調査」

(4) 自動車交通需要の見通し

県西部都市圏では、将来的には自動車交通量が5%減少の見込みとなっている。
 県西部都市圏を発着する交通量は減少の見込みであるが、通過交通については増加すると予測される。

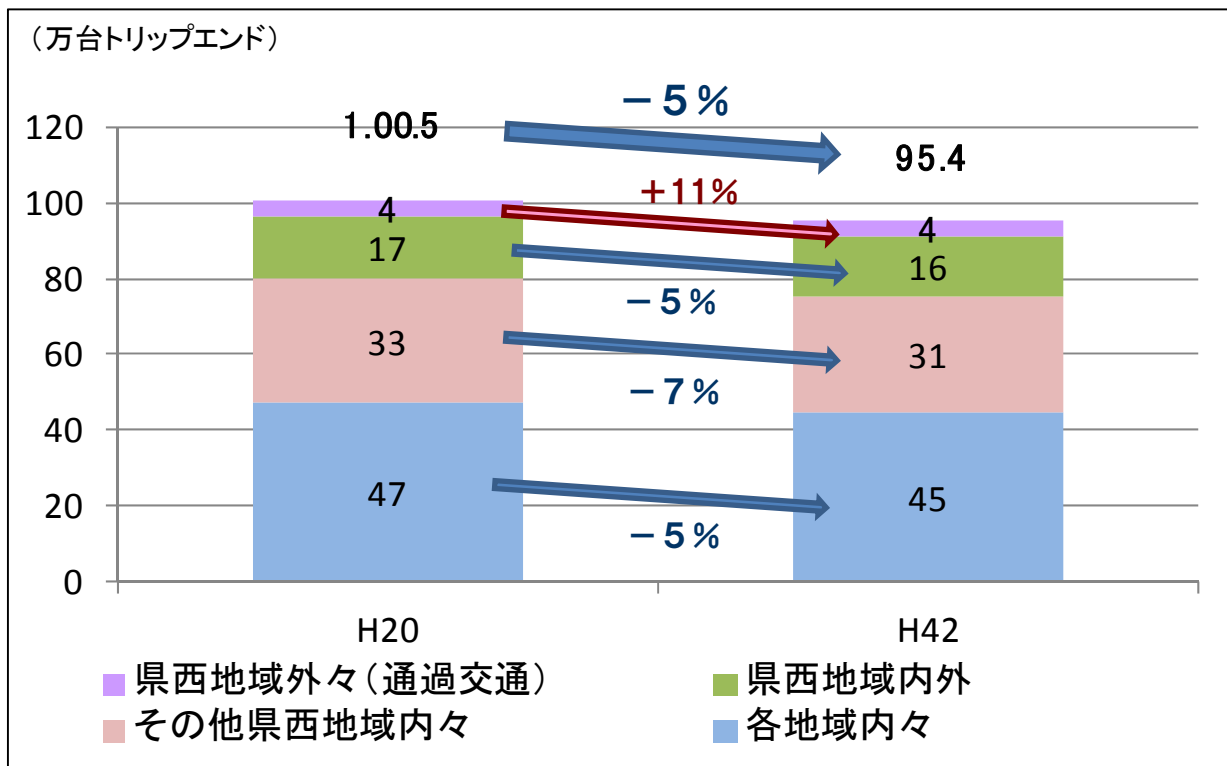


図 60 県西部都市圏を発着または通過する自動車交通量の見通し
 注) 平成 20 年「東京都市圏パーソントリップ調査」

地域別にみると、小田原市（川西）、箱根町を発着する台数は増加の見込みとなっている。
 その他の市町を発着する交通量は減少の見込みである。

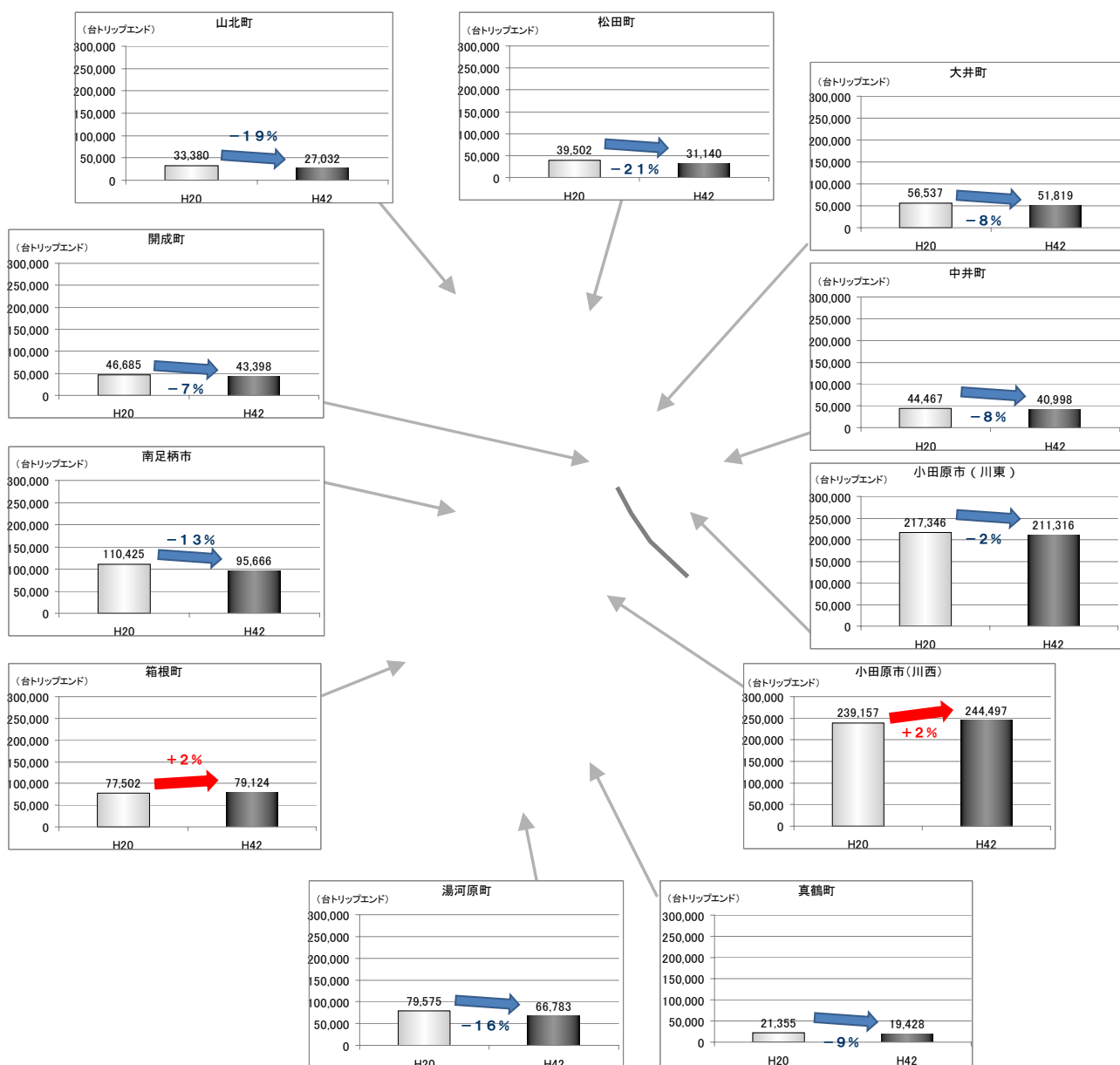


図 61 各市町を発着する自動車交通量の見通し

注) 平成 20 年「東京都市圏パーソントリップ調査」

地域間交通量をみると、小田原市（川西）や開成町の地域内流動が増加傾向となっている。
 一方で、県西部都市圏の南北方向をはじめとして、多くの地域間で交通量が減少する見込みとなっている。

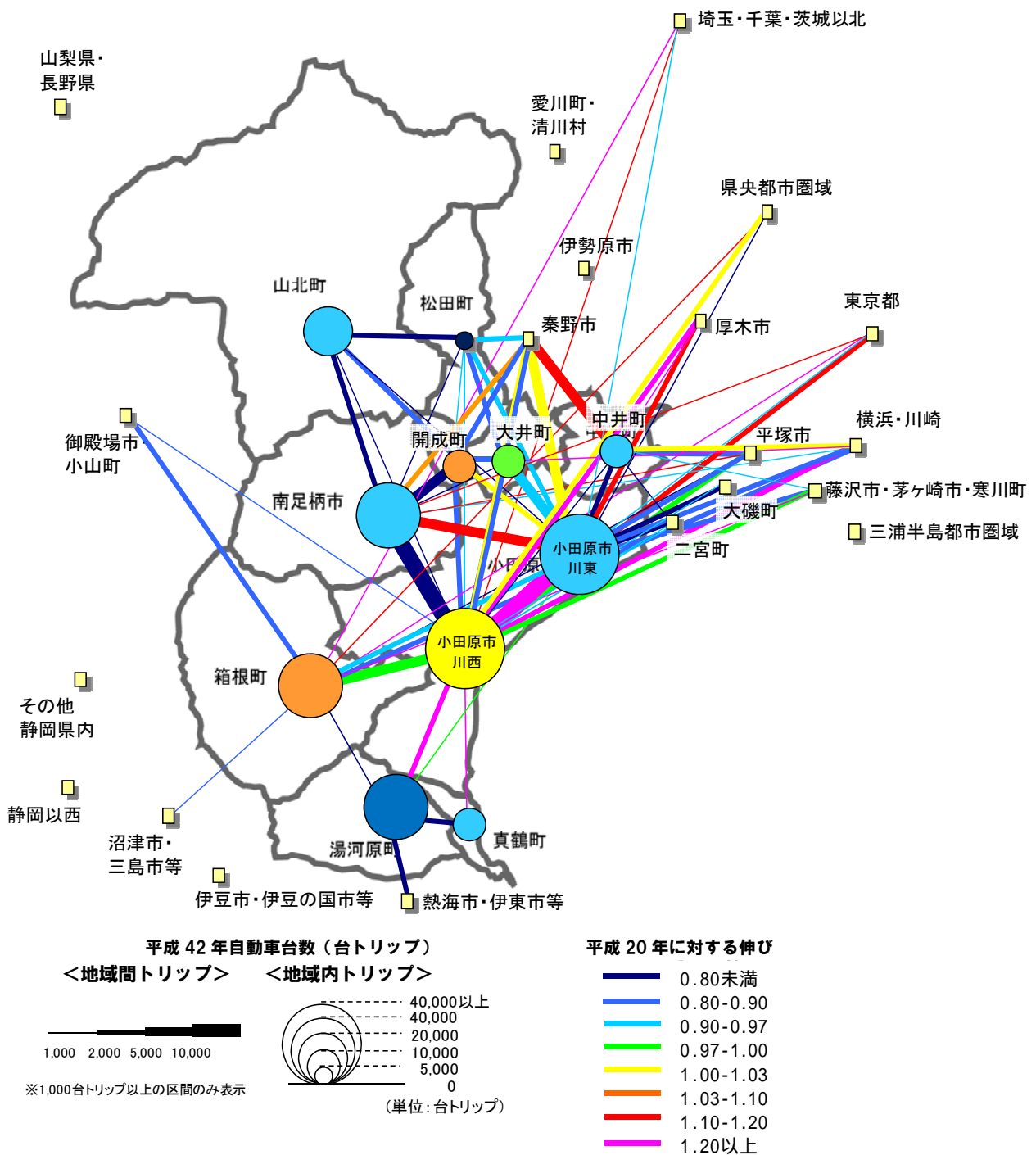


図 62 地域間自動車交通量の見通し

注) 平成 20 年「東京都市圏パーソントリップ調査」