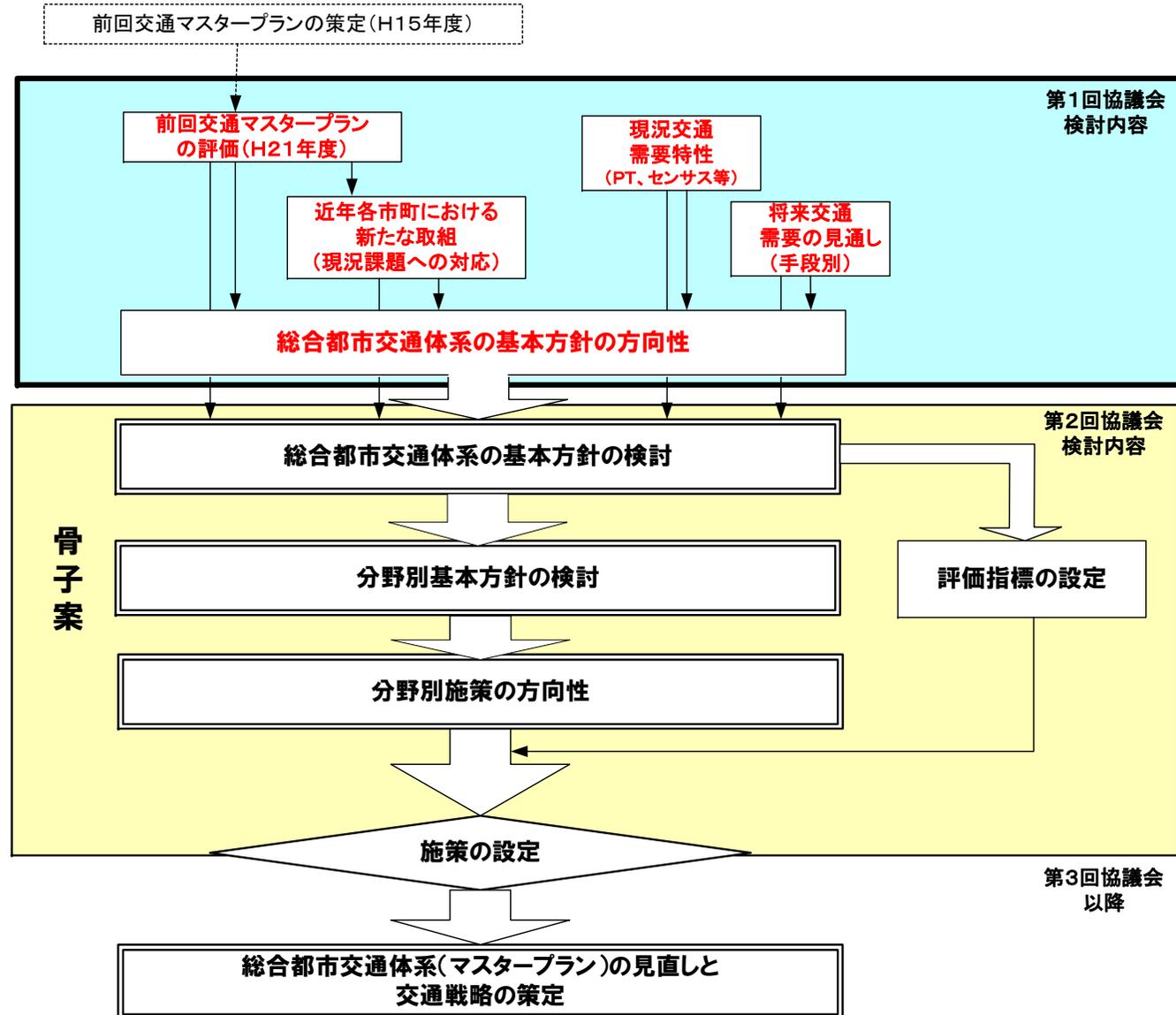


神奈川県西部地域総合都市交通体系調査
～近年における都市交通課題～

平成25年5月23日(木)

■ 検討の枠組み

○以下の検討手順に基づき、総合都市交通体系の基本方針の方向性を検討する。



■ 検討の流れ

前回交通マスタープランの評価

- 平成15年度に策定された前回交通マスタープランにおいて設定された11の指標に基づき、平成21年度の前回交通マスタープランの評価を踏まえ、現在の計画の進捗状況と圏域における交通課題の中間評価結果を整理した。

近年の各市町における新たな取組

- 平成21年度の中間評価以降において各市町で新たに発生した問題・課題とその対応方針、及び今後の施策取組意向を整理した。

現況交通需要特性

- 最新の東京都市圏パーソントリップ調査(PT調査)や道路交通センサス等の既存統計データに基づく現況交通問題を分析した。

将来交通需要の見通し

- 人口減少化における、概ね20年後(平成42年)の将来交通需要推計結果(H20PT調査より)を整理した。
- 現況からの推移と前回推計結果との比較からみた将来重点的に対応すべき交通課題及び施策の方向性を抽出した。



総合都市交通体系の基本方針の方向性 【第1回協議会】

(参考) 前回交通マスタープランにおける総合都市交通体系の基本方針

神奈川県西地域
総合都市交通体系の
基本的な考え方

～広域交流・地域内
連携を促進する
交通基盤づくり～

～安心・安全な
交通環境づくり～

～効果的で効率的
な施策の展開～

交通体系整備の方針

広域交流・地域内連携を促進する基盤づくり

- ・富士箱根伊豆交流圏形成に資する交流ネットワーク形成
- ・新幹線駅、自動車専用道路ICなど、高速ネットワークへのアクセス道路整備
- ・横浜足柄連携軸支援の東西交通ネットワークづくり
- ・酒匂連携軸支援(足柄平野南北方向都市軸)の交通ネットワークづくり
- ・地域の骨格を形成する幹線道路網づくり

既存交通基盤を活用するハード・ソフト施策の展開

- ・交通処理に余裕のある路線への交通需要の誘導による道路ネットワークの効率的利用促進
- ・ボトルネック(交差点等)の優先的な改良整備
- ・通勤、観光、買物等の目的に応じた交通需要マネジメント施策の展開

誰もが動きやすい交通環境づくり

- ・すべての人に優しい交通施設整備
- ・公共交通カバー圏の維持、サービス水準向上
- ・自転車歩行者移動環境の向上
- ・主な交通結節点の機能充実・整備促進

環境保全を支援する交通環境づくり

- ・渋滞の解消や混雑緩和による環境負荷低減の推進
- ・環境負荷の小さい交通手段の利用環境向上
- ・環境や生態系に配慮した道路環境づくり

観光行動を支援する施策の展開

- ・休日の交通集中に対応した交通環境づくり
- ・交通分散や手段転換を図るTDM施策の展開
- ・広域自転車道整備の推進

安心・安全な交通環境づくり

- ・交通事故の少ない交通環境づくり
- ・防災性の高い道路ネットワーク形成の推進

施策目標 (目標年次H32)

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
主要断面の混雑緩和 都市圏混雑度の低減	混雑度1.0未満の区間増加 及び1.5以上の区間解消
ボトルネック(交差点等)の解消	渋滞が著しい19地点の解消
公共交通によるカバー圏人口の維持	DD内公共交通カバー圏人口の維持
主要駅のバリアフリー化	乗降客数5,000人以上 全13駅のバリアフリー化
自転車通行可能区間 及び歩道設置密度の向上	ゆとりある幅員の 道路整備率向上
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
休日の幹線道路混雑の緩和	平体比が1を超える、休日 混雑度が1を超える混雑緩和
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 の有効幅員確保と整備推進

1. 前回交通マスタープランの評価結果

施策目標による達成状況

※寄与した主なプロジェクト

交通体系整備の方針

広域交流・
地域内連携促進
の基盤づくり

既存交通基盤を
活用する
ハード・ソフト施策
の展開

誰もが
動きやすい
交通環境づくり

環境保全を
支援する
交通環境づくり

観光行動を
支援する
施策の展開

安全・安心な
交通環境づくり

指標	目標水準	達成状況(H24年度まで)
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	H11から 1.09倍(H21) 重点プロジェクト整備後、1.62倍 ※ H23.5穴部国府津線部分供用 H23.3小田原大井線全線供用 H17.3小田原箱根道路暫定供用
インターチェンジアクセス時間の短縮	最寄ICへのアクセス15分圏の拡大	H11から 1.08倍(H21) 重点プロジェクト整備後、2.06倍 ※ H23.5穴部国府津線部分供用 H23.3小田原大井線全線供用 H17.3小田原箱根道路暫定供用
主要断面の混雑緩和・都市圏混雑度の低減	混雑度1.0未満の区間の増加 混雑度1.5以上の区間の解消	H11 117kmから 115km(H21) H32 55km ※ H23.5穴部国府津線部分供用 H23.3小田原大井線全線供用 H17.3小田原箱根道路暫定供用
ボトルネック(交差点等)の解消	混雑が著しい19箇所 の混雑箇所の解消	混雑箇所19箇所から12箇所に低減 ※H24.2箱根新道無料化、H20.9真鶴道路無料化、172交差点を集中制御システム化
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	悪化: 1%増(H15→H21)
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を超える区間の混雑緩和	9箇所から5箇所に低減 ※H24.2箱根新道無料化、H23.5穴部国府津線部分供用、H20.9真鶴道路無料化、H17.3小田原箱根道路暫定供用
交通事故の削減	事故危険箇所の解消	30箇所 ※3箇所は減少傾向、1箇所は改良済
緊急交通路・新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	御殿場大井線の5,48km、平塚松田線の7,88kmが未整備 ※H23.5穴部国府津線部分供用、H17.3小田原箱根道路暫定供用

○都市計画道路等の整備・見直し

- ・各市町において道路整備を推進予定
- ・今後、構想路線の都市計画道路の位置づけや近隣市町相互を連絡する幹線道路の整備促進の検討意向あり
- ・必要性の低下した路線における都市計画道路の変更・廃止

○中心部関連開発等

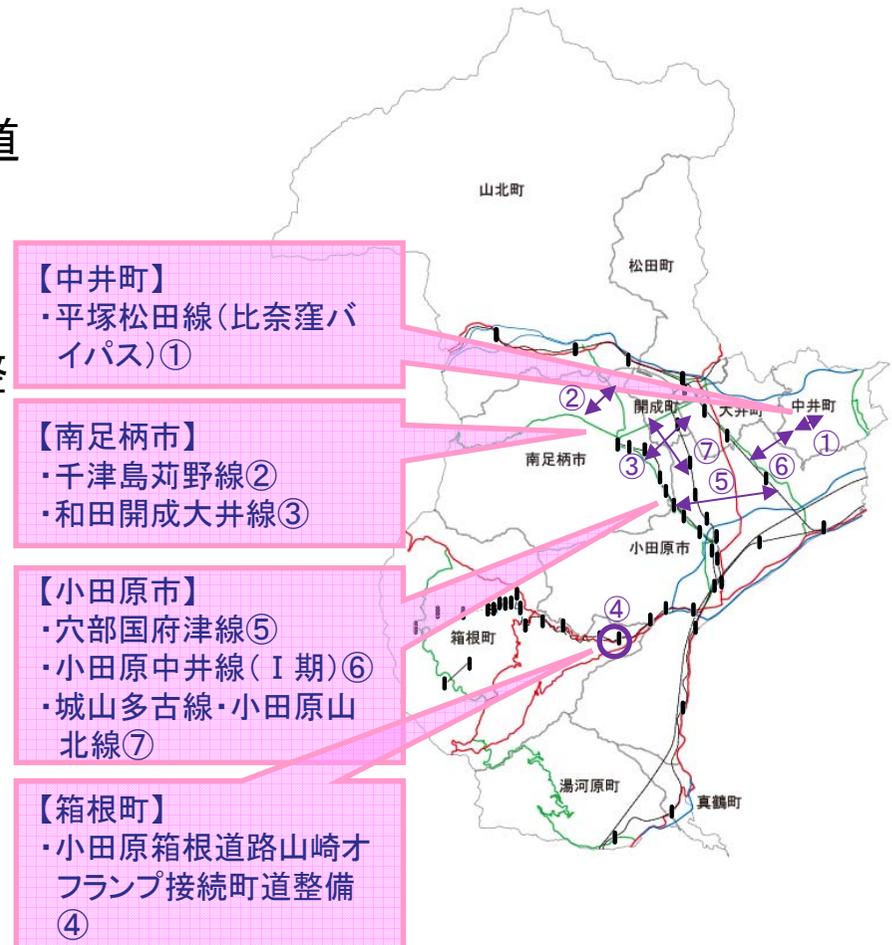
- ・駐車場・駐輪場等の整備に関連した道路整備を実施予定

○交通需要管理対策

- ・モビリティ・マネジメントの実施・検討
- ・パークアンドライド導入検討

○公共交通(バス)走行環境向上施策

- ・路線バスの走行環境を支援するために地域公共交通総合連携計画への位置づけ



自動車交通 3. 現況交通需要特性

○自動車交通需要特性

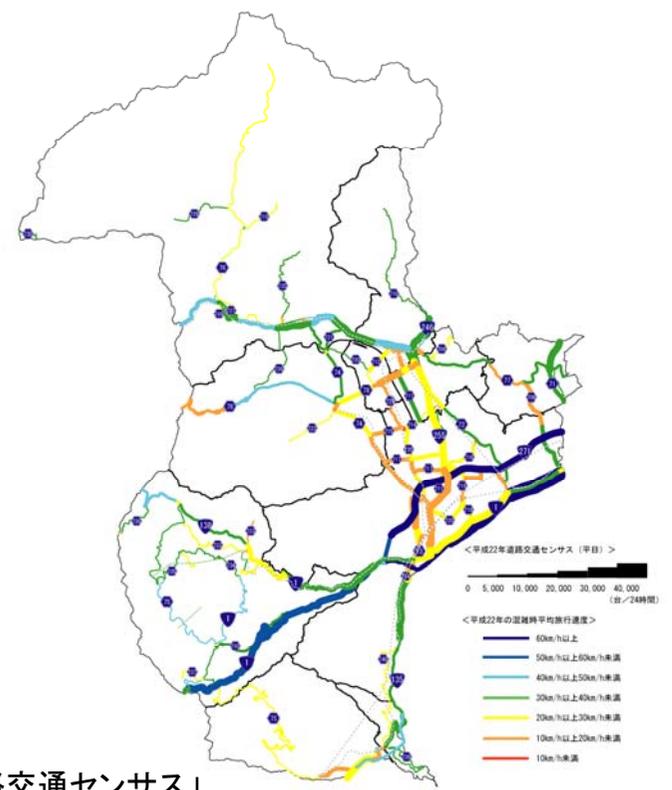
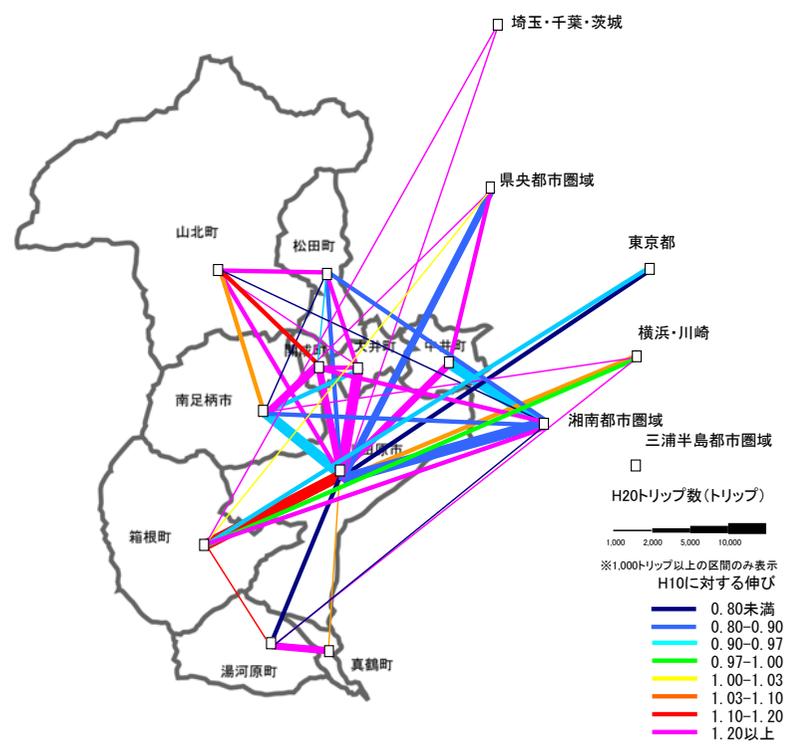
- ・都市圏全体の移動の5割を占め、市町民の移動における主たる交通手段
- ・特に都市圏内の異なる市町間では自動車交通需要が多く、また需要が増加

○道路交通需要特性

- ・国道255号や県道74号をはじめ、小田原市内を中心に混雑時旅行速度が20km/hを下回る
- ・西湘バイパスや箱根新道、国道135号等では平日よりも休日の方が交通量が多い

■地域間自動車トリップ数の増減

■主要幹線道路の混雑時旅行速度



注)平成22年「道路交通センサス」

自動車交通

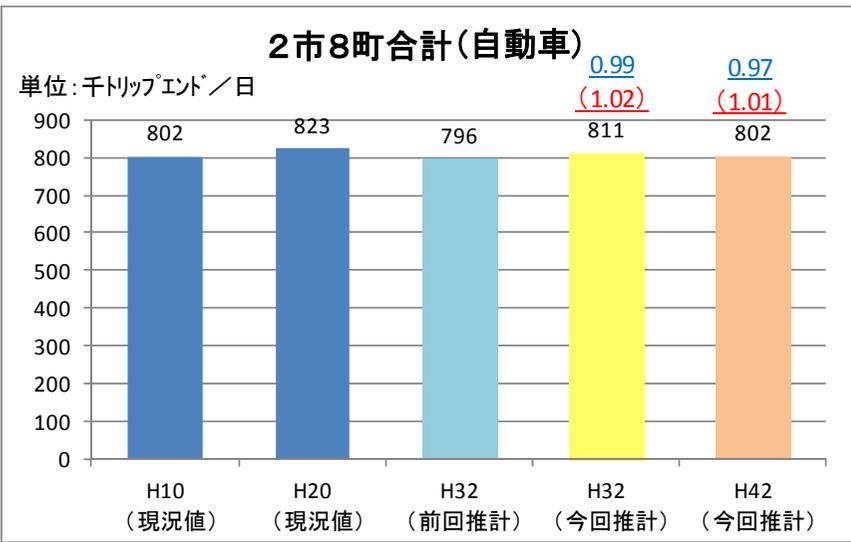
4. 将来交通需要の見通し(前回推計需要との比較検証)

○自動車需要は現況よりも減少見込み

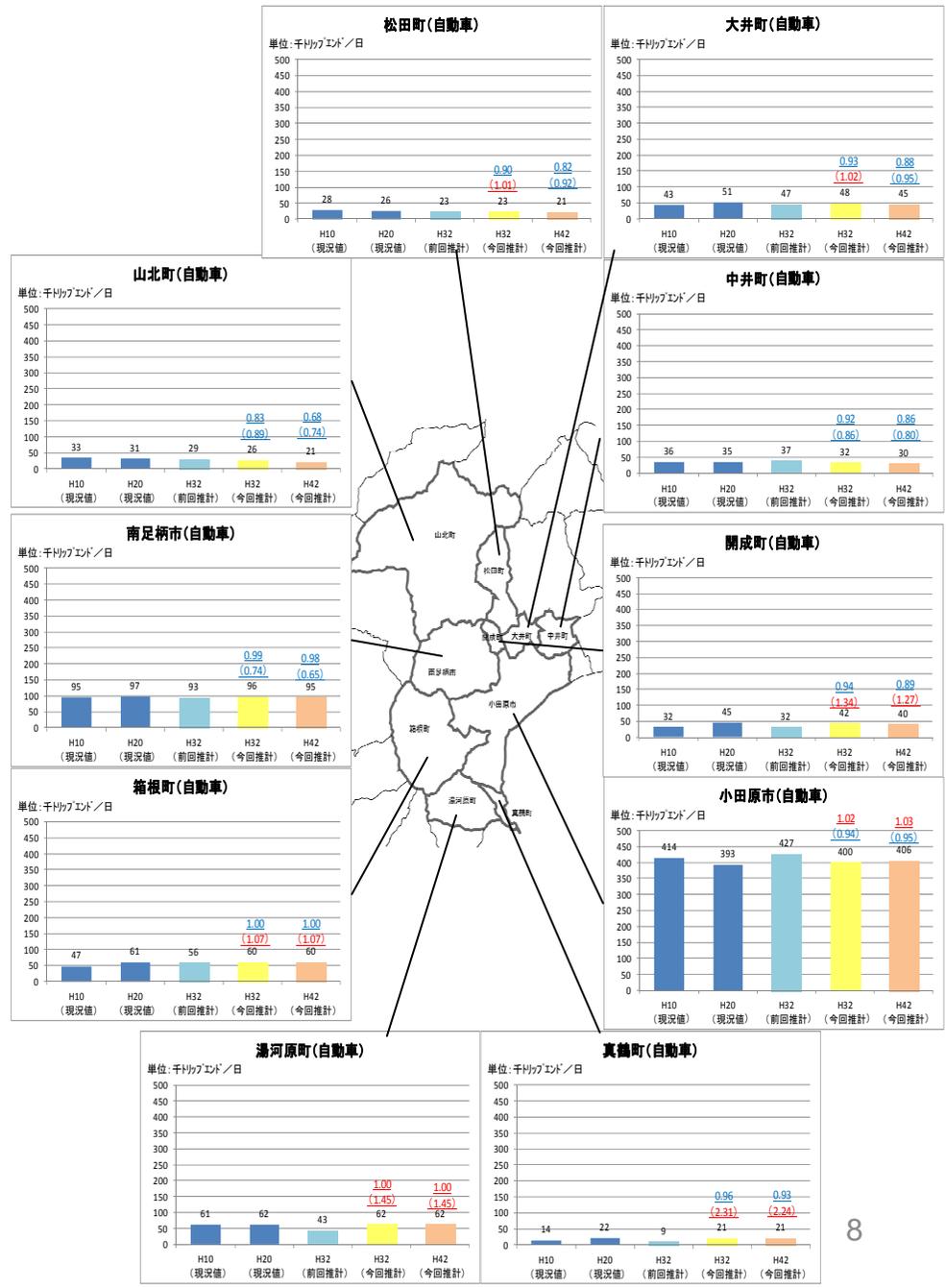
- ・都市圏全体では減少の見込み
- ・ただし需要が多い小田原市では現況よりも増加と予測

○前回推計の方が過小

- ・平成32年時点で前回よりも約2%上回ると予測



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。



例示1：将来においても地域の主たる移動手段となる自動車における円滑な流動の実現

→ 前回の方向性の継続による都市圏内の円滑な流動の実現

【施策の方向性(例)】

・ 広域交流拠点へのアクセス時間短縮

- 小田原箱根道路
- 西湘バイパス延伸
- 新東名
- 国道246号バイパス
- (仮)小田原環状道路(穴部国府津線)
- 和田河原開成大井線
- (仮)酒匂右岸幹線

・ インターチェンジアクセス時間短縮

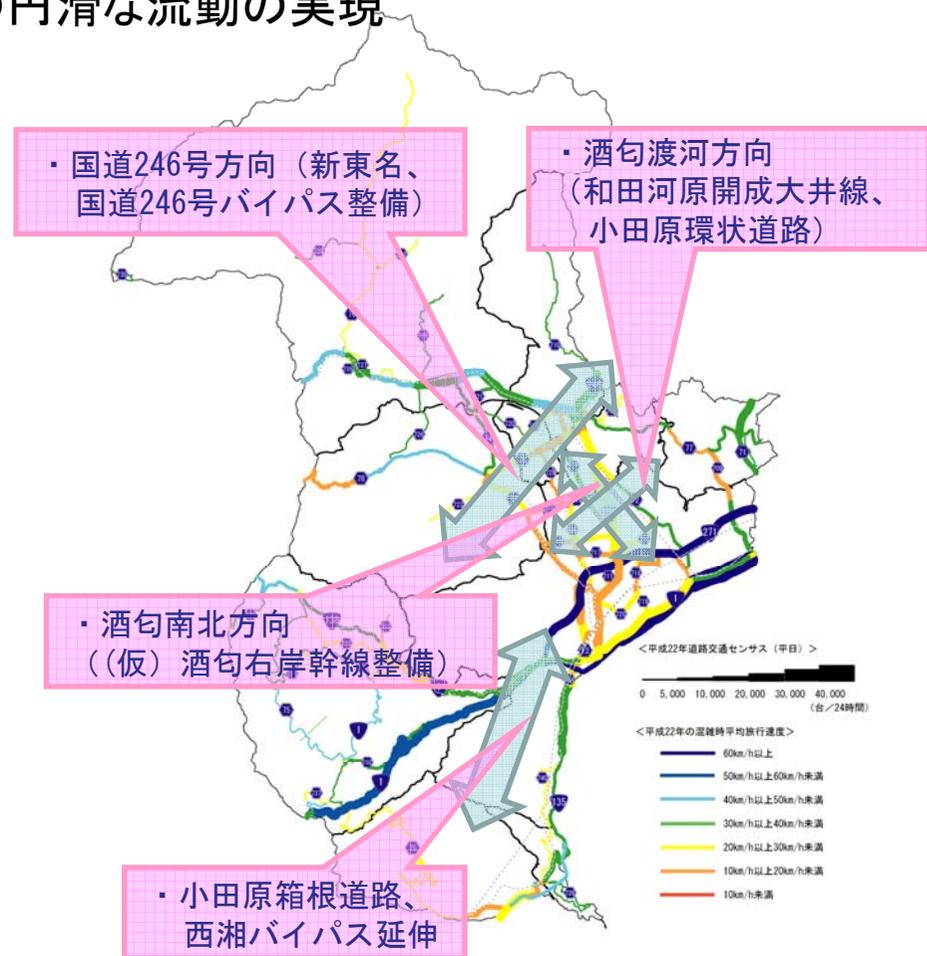
- 小田原箱根道路山崎オフランプ接続町道整備

・ 主要断面の混雑緩和・混雑度の低減

- 国道246号
- 国道255号
- 国道135号 等

・ ボトルネックの解消

- 飯泉入口交差点 等



注) 背景図: 平成22年「道路交通センサス」

例示2：観光流動を支える円滑な自動車交通の実現（休日の混雑への対応）

→前回の方向性の継続による円滑な観光流動の実現

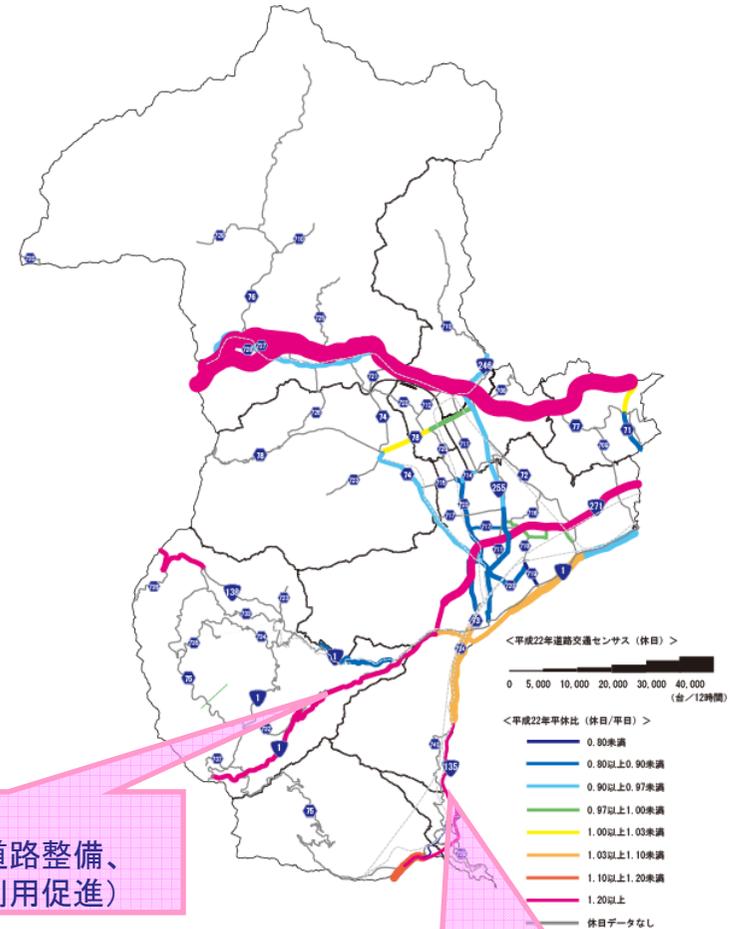
【施策の方向性(例)】

- ・箱根町や湯河原町等を中心とした道路混雑解消に向けた道路整備(バイパス整備・ボトルネック解消)

国道1号(小田原箱根道路整備、有料道路の利用促進)

国道135号(西湘バイパス延伸、真鶴道路への経路転換や交通分散)

- ・他手段への転換促進に向けた公共交通の利用促進利便性向上施策の実施
- ・公共交通(特にバス)の円滑な走行に向けた混雑解消施策の実施



・ 国道1号
(小田原箱根道路整備、
有料道路の利用促進)

・ 国道135号
(西湘バイパス延伸、
真鶴道路への経路転換や
交通分散)

注)背景図:平成22年「道路交通センサス」

自動車交通 5. 分野別施策の方向性(例示)

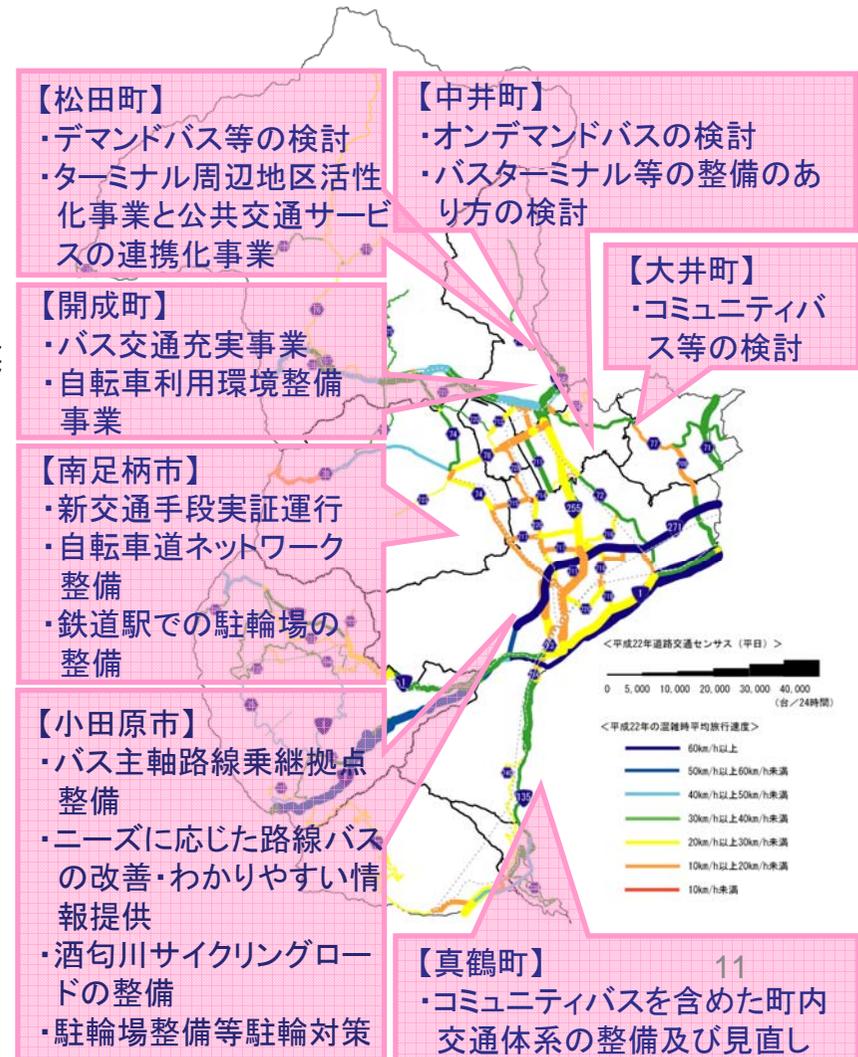
例示3：過度な自動車利用からの脱却

→将来に亘り自動車利用が多い傾向が見込まれる中で、低炭素社会の実現や交通安全の確保等から、前回の方向性を強化

【施策の方向性(例)】

- ・他手段への転換促進に向けた公共交通の利用促進方策、利便性向上施策の実施
バスネットワークの整備・維持管理
(オンデマンドバスやコミュニティバス等の検討【中井町、大井町、松田町、山北町、真鶴町】、バス交通充実事業【開成町】)
バス停等の整備【小田原市、中井町】
利用促進に向けた取り組み【小田原市】
地域公共交通総合連携計画の策定
- ・歩行・自転車走行環境整備等
自転車ネットワークの整備関連
(酒匂川サイクリングロードの整備【小田原市】、自転車利用環境整備事業【開成町】、自転車道ネットワーク整備【南足柄市】)
駐輪場整備等駐輪対策【小田原市、南足柄市、中井町】
歩行環境整備等

注)背景図:平成22年「道路交通センサス」



1. 前回交通マスタープランの評価結果

交通体系整備の方針

広域交流・
地域内連携促進
の基盤づくり

既存交通基盤を
活用する
ハード・ソフト施策
の展開

誰もが
動きやすい
交通環境づくり

環境保全を
支援する
交通環境づくり

観光行動を
支援する
施策の展開

安全・安心な
交通環境づくり

施策目標による達成状況

※寄与した主なプロジェクト

指標	目標水準	達成状況(H24年度まで)
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%)の 維持	93% ※芦ノ湖スカイラインのバス運行
主要駅のバリアフ リー化	乗降客数5,000人以上 の全13駅のバリアフ リー化	H24年度までに全駅完了済 乗降客ベースの整備済割合が5%から81%に向上(H21 年度時点) 補足:H24.3の国の基本方針改定により、一日平均乗降客数3,000人 以上の駅が対象となり、早川駅、強羅駅、早雲山駅が対象とし て追加(強羅駅、早雲山駅についてH24年度に完了済で早川駅 のみ未整備)
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	悪化:1%増(H15→H21)
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を超 える区間の混雑緩和	9箇所から5箇所に低減 ※H24.2箱根新道無料化、 H23.5穴部国府津線部分供用、 H20.9真鶴道路無料化、 H17.3小田原箱根道路暫定供用

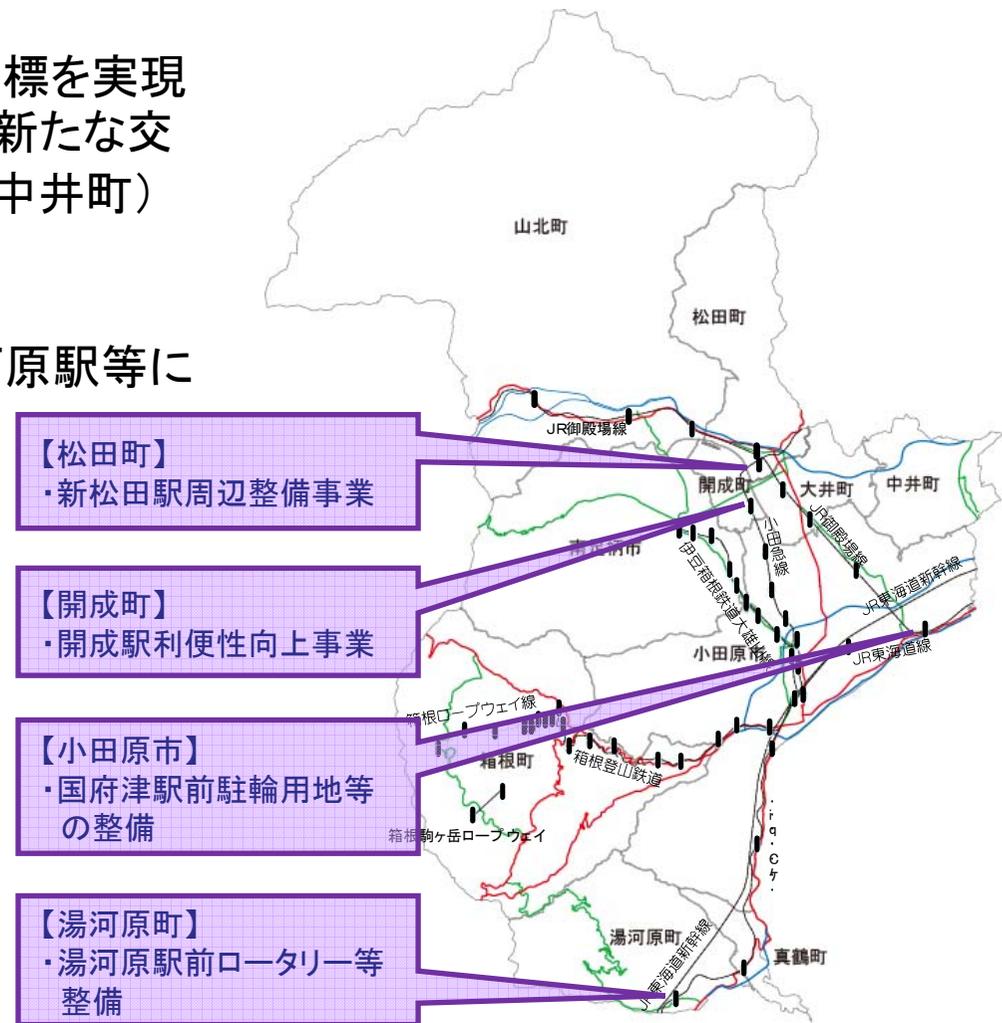
2. 近年の各市町における新たな取組意向 (現況課題への対応方針)

○鉄道ネットワークの整備

- ・既存要望活動の継続実施(各市町)
- ・定住人口の誘導策や都市づくりの目標を実現するための新都市機能としてLRT等新たな交通システムの導入の可能性を検討(中井町)

○駅前広場整備

- ・国府津駅や新松田駅、開成駅、湯河原駅等における整備推進、利便性の向上



3. 現況交通需要特性

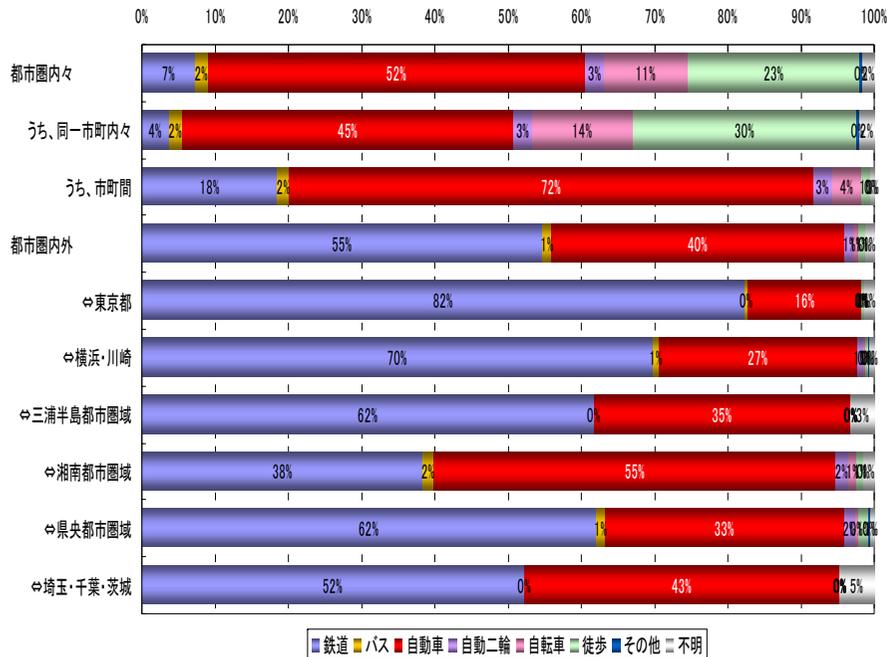
○鉄道交通需要特性

- ・都市圏内の異なる市町間や都市圏外(東京、横浜・川崎、三浦半島都市圏域、県央都市圏域等)への移動において分担率が高く需要が多い
- ・ただし、経年的にみると都市圏内の各駅の利用者数は横ばいから減少傾向

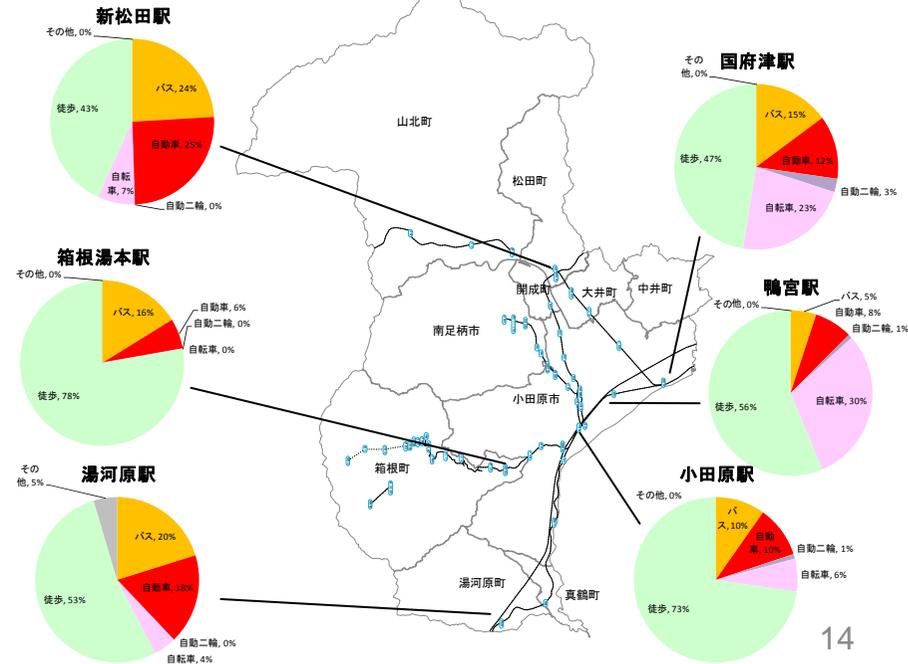
○鉄道端末交通手段

- ・都市圏内の各駅で徒歩と自転車の分担率を合わせると50%を超える
- ・JR東海道線や小田急小田原線の各駅では自転車分担率が比較的高い
- ・小田原駅や国府津駅、鴨宮駅、湯河原駅、新松田駅、箱根湯本駅ではバス分担率が高い

■地域間移動における分担率



■都市圏内各駅の端末交通手段分担率



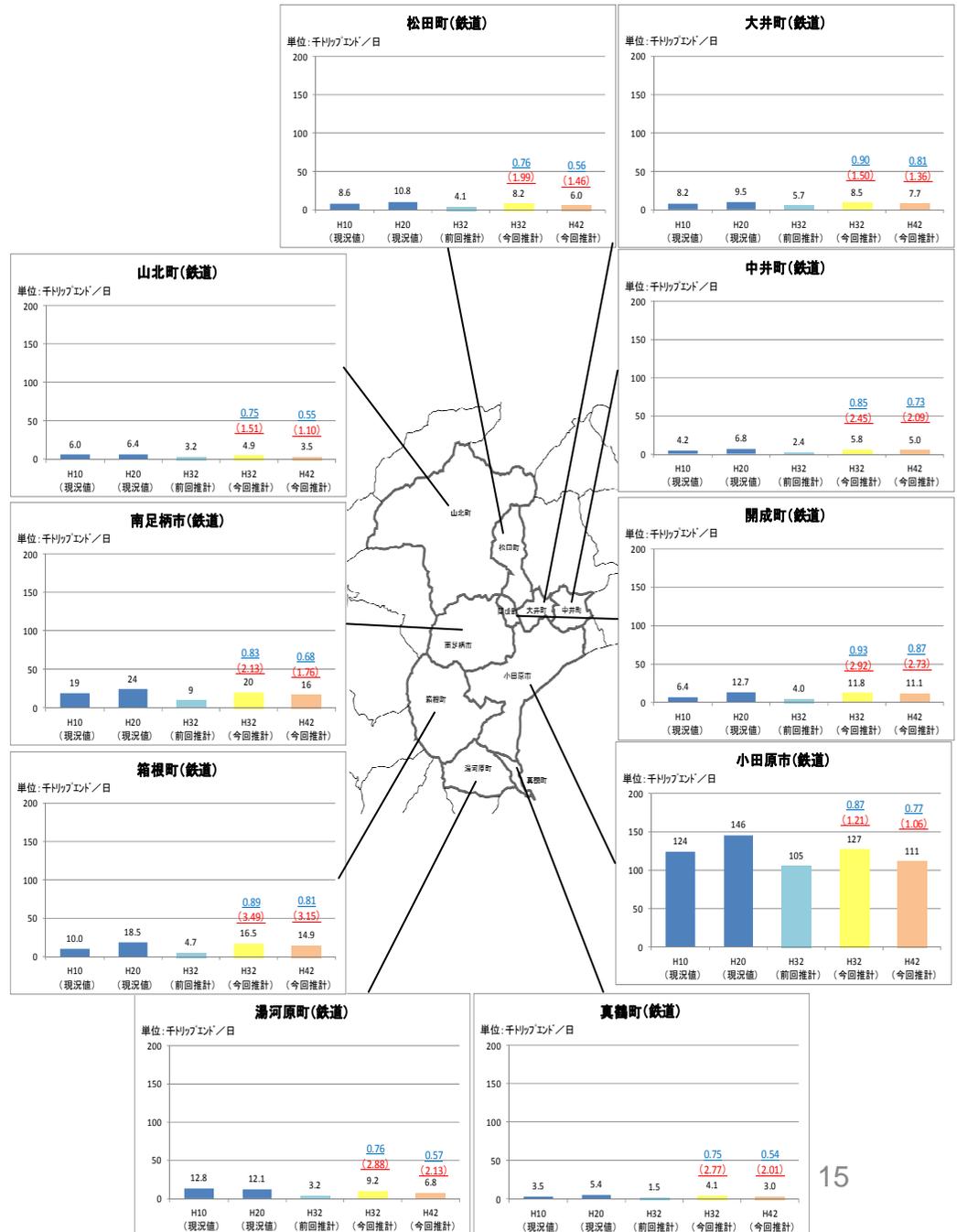
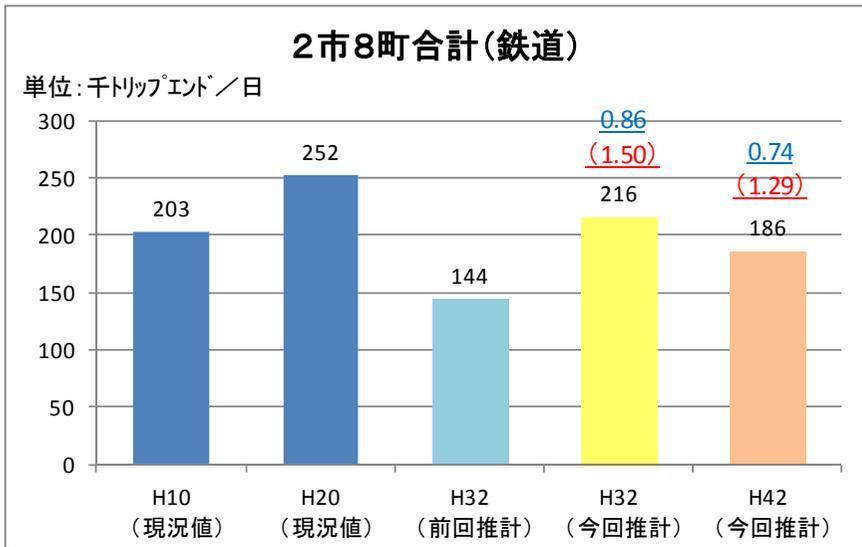
4. 将来交通需要の見通し(前回推計需要との比較検証)

○鉄道需要は現況よりも減少見込み

・都市圏全体では減少の見込み

○前回推計の方が過小

・平成32年時点で前回よりも約50%
上回ると予測



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。

例示1：鉄道サービス水準の維持・確保

→将来、鉄道需要の減少が見込まれる中で、他地域間連携の主要な交通手段としての役割を担い、自動車からの転換の受け皿となるために、前回の方向性を強化

【施策の方向性(例)】

- ・鉄道サービス水準(時間帯別本数等)の維持・確保
- ・公共交通によるカバー圏人口に限らず、鉄道利用者数の維持(人口減少幅を上回る水準での維持) 等

例示2：鉄道利用促進に向けた利用環境の整備 (端末交通手段の利便性向上)

→鉄道以外の交通手段との連携を強化し、公共交通全体で高サービスを提供
また、高齢化の進展に対応し、前回の方向性を強化

【施策の方向性(例)】

- ・バリアフリー化の推進
- ・鉄道駅における他手段との連携強化
- ・主要駅における駐車場、駐輪場整備
- ・駅周辺における歩行環境整備推進 等

バス交通

1. 前回交通マスタープランの評価結果

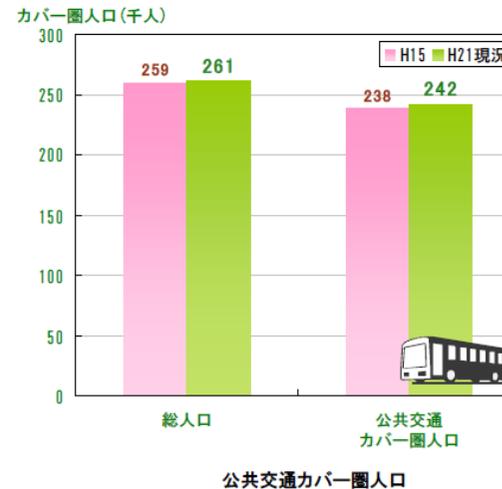
交通体系整備の方針

- 広域交流・地域内連携促進の基盤づくり
- 既存交通基盤を活用するハード・ソフト施策の展開
- 誰もが動きやすい交通環境づくり
- 環境保全を支援する交通環境づくり
- 観光行動を支援する施策の展開
- 安全・安心な交通環境づくり

施策目標による達成状況

※寄与した主なプロジェクト

指標	目標水準	達成状況(H24年度まで)
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%)の維持	93%
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	悪化: 1%増(H15→H21)
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を超える区間の混雑緩和	9箇所から5箇所に低減 ※H24.2箱根新道無料化、 H23.5穴部国府津線部分供用、 H20.9真鶴道路無料化、 H17.3小田原箱根道路暫定供用



2. 近年の各市町における新たな取組意向（現況課題への対応方針）

○バスネットワークの整備・維持

- ・コミュニティバスやデマンドバス等の実証運行
- ・路線バス撤退に伴う生活交通対策

○バス停等の整備

- ・バス主軸路線乗継拠点の整備
- ・路線バスとデマンドバスの相互連携のための環境整備

○利用促進に向けた取組

- ・ニーズに応じた路線バスの改善に向けたルールづくり
バスマップの作成

○地域公共交通総合連携計画の策定

【中井町】

- ・オンデマンドバスの実証運行及び検証、利用促進及び収入確保方策の検討・導入
- ・路線バスとオンデマンドバスの相互連携を図る環境整備、バスターミナル等の整備のあり方の検討
- ・オンデマンドバスの利用促進や公共交通機関相互が連携するための環境整備

【松田町】

- ・デマンドバスに代わる路線バスの増発及び枝線乗り入れ運行
- ・デマンドバス実証運行や新松田駅・松田駅ターミナル周辺地区活性化事業と公共交通サービスの連携化事業

【山北町】

- ・高齢者等タクシー事業

【開成町】

- ・バス交通充実事業

【南足柄市】

- ・新交通手段実証運行
- ・外出交通手段創出に向けた協働事業

【小田原市】

- ・国府津駅前駐輪場用地等の整備、公共交通総合連携計画に基づくバス主軸路線乗継拠点整備
- ・ニーズに応じた路線バスの改善に向けたルールづくり、バスマップの作成
- ・わかりやすい情報提供、乗継環境の円滑化、ニーズに応じた路線バスの改善

【箱根町】

- ・箱根湯本駅利用状況の検証やフォローアップの実施

【真鶴町】

- ・町内の路線バス、町運営コミュニティバスを含めた町内交通体系の整備及び見直しを実施

【大井町】

- ・相和地区のバス交通確保対策事業、富士急バスの撤退に伴う対応及びコミュニティバス等を含めた生活交通対策



バス交通

3. 現況交通需要特性

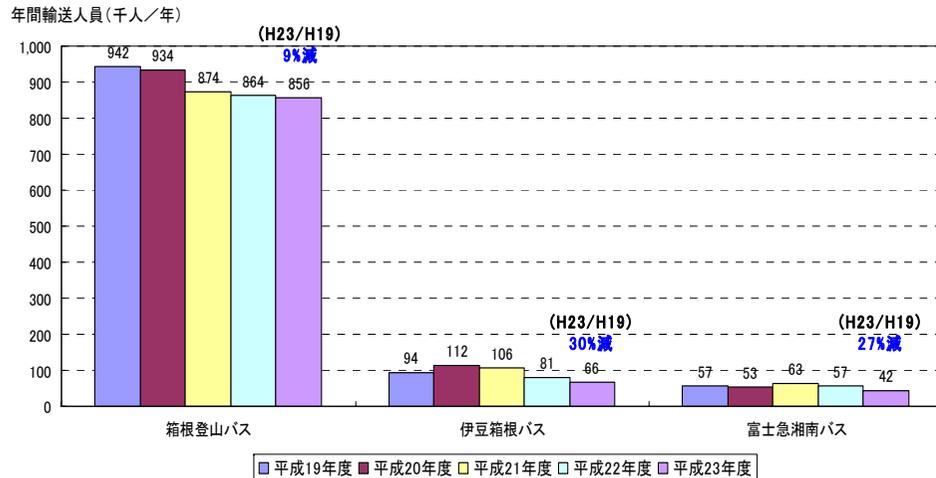
○バス交通需要特性

- ・都市圏のバスの移動による利用率約2%

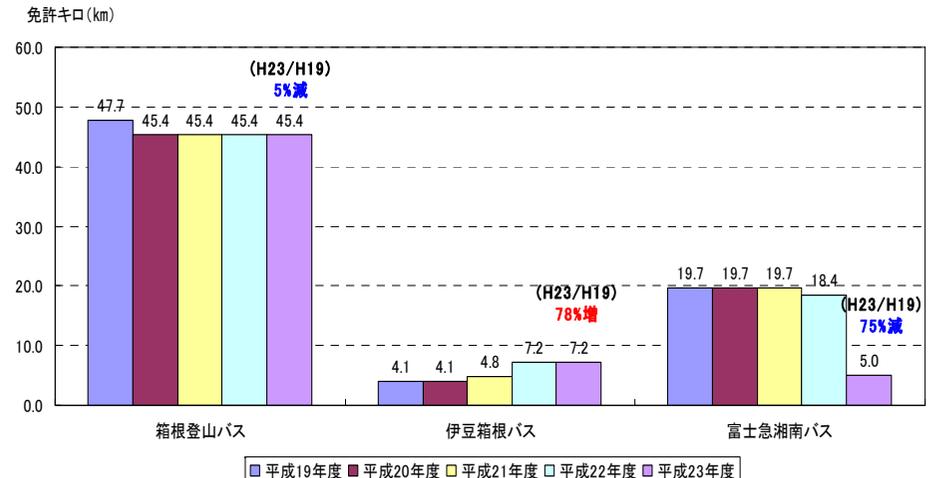
○バス利用者数の減少

- ・近年一部の路線で退出意向が出され、運送距離が減少
- ・利用者数は運送距離の減少以上に減っている
(一部の路線では運送距離が増大しているにもかかわらず利用者数は減っている)

<輸送人員の推移>



<運送距離(免許キロ)の推移>



注1) 上記は南足柄市内を運行するバス路線の状況。
 2) 「南足柄市統計書」に基づき作成。

バス交通

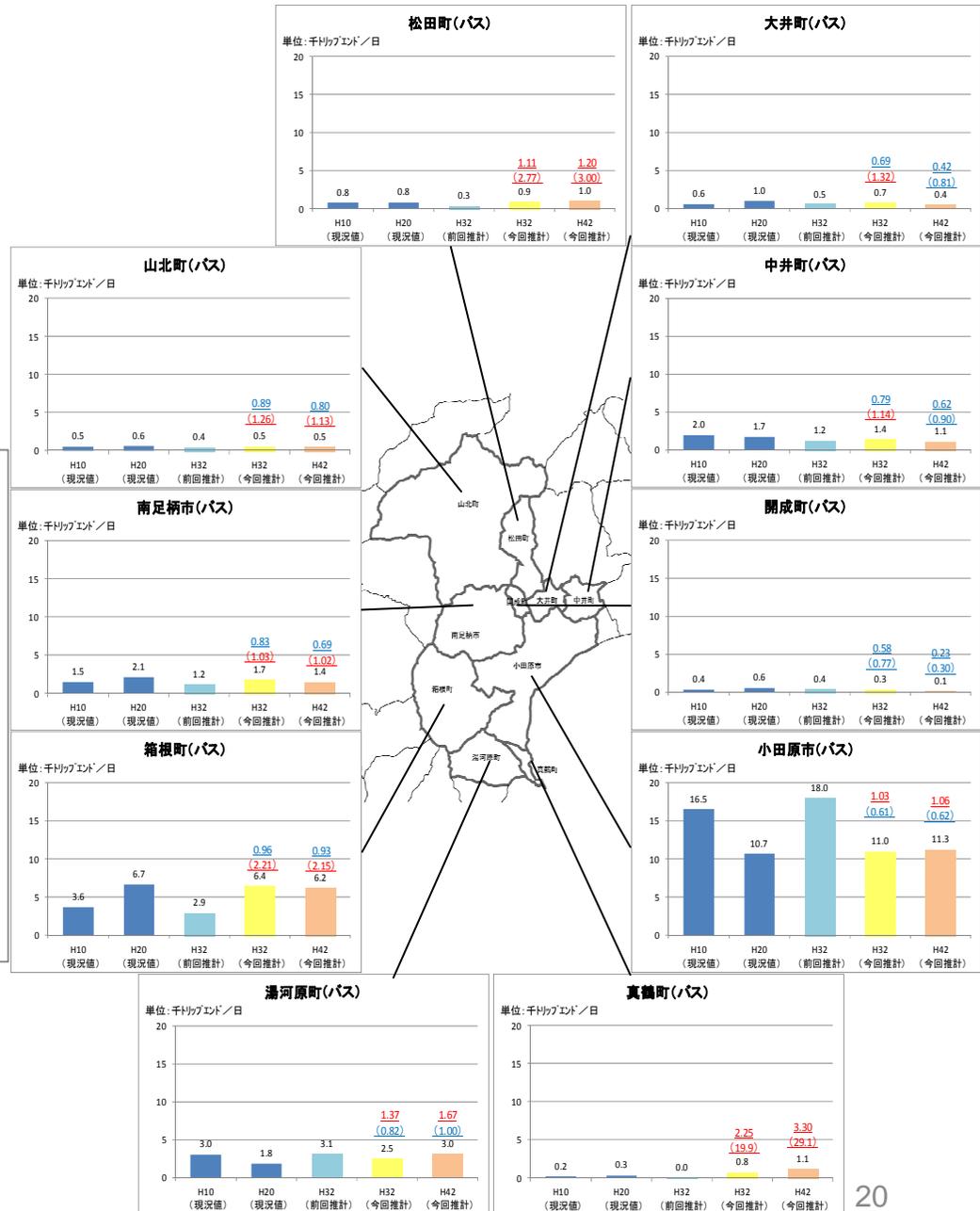
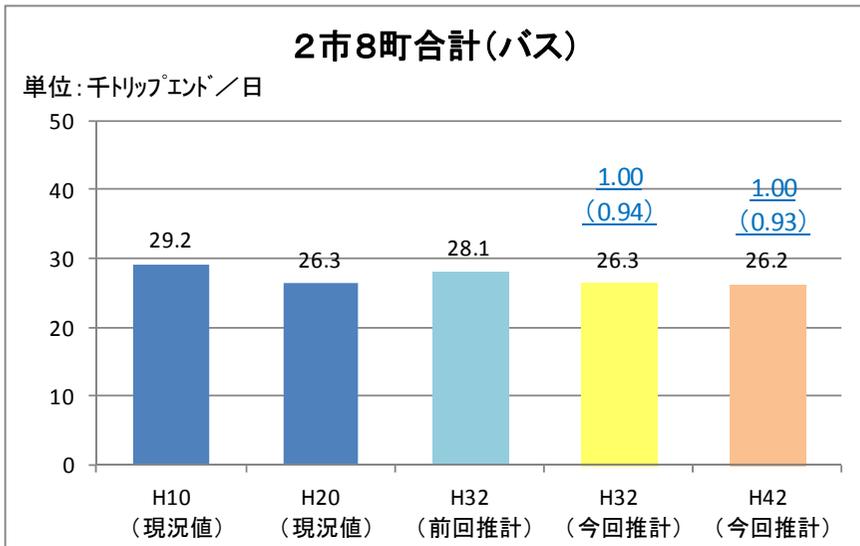
4. 将来交通需要の見通し(前回推計需要との比較検証)

○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、都市圏全体では横ばいの見込み

○前回推計の方が過大

- ・平成32年時点で前回よりも約6%下回ると予測



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。

例示：バスサービス水準の維持・確保

→将来、バス需要は横ばいと見込まれるが、鉄道のない地域における生活交通手段としての役割を担い、かつ、自動車からの転換の受け皿となるために、前回の方向性を強化

【施策の方向性(例)】

- ・バスサービス水準(時間帯別本数等)の維持・強化
- ・公共交通によるカバー圏人口に限らず、バス利用者数の維持
(人口減少幅を上回る水準での維持)
- ・都市圏全体でわかりやすく統一的なバス案内情報の提供
- ・バス待ち環境の改善
(上屋・ベンチ等、運行情報提供、主要バス停での駐車場・駐輪場整備) 等

二輪・徒歩

1. 前回交通マスタープランの評価結果

交通体系整備の方針

広域交流・地域内連携促進の基盤づくり

既存交通基盤を活用するハード・ソフト施策の展開

誰もが動きやすい交通環境づくり

環境保全を支援する交通環境づくり

観光行動を支援する施策の展開

安全・安心な交通環境づくり

施策目標による達成状況

※寄与した主なプロジェクト

指標	目標水準	達成状況(平成24年度まで)
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 自動車:自転車通行が可能となる幅員3.0m以上の自転車歩行者道の整備密度(目標水準:1.13km/km ²) 歩行者:市街地内において、車いすのすれ違いが可能な幅員2.0m以上の歩道を有する道路網密度(目標水準:1.65km/km ²)	現況:0.69km/km ² 現況:約1.04km/km ² ※小田原駅東西駅前広場の整備の完了
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	悪化:1%増(H15→H21)
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を超える区間の混雑緩和	9箇所から5箇所に低減 ※H24.2箱根新道無料化、 H23.5穴部国府津線部分供用、 H20.9真鶴道路無料化、 H17.3小田原箱根道路暫定供用

2. 近年の各市町における新たな取組意向（現況課題への対応方針）

○自転車ネットワークの整備

- ・酒匂川サイクリングロードの整備や自転車利用環境整備
- ・自転車駅の設置

○駐輪場整備等駐輪対策

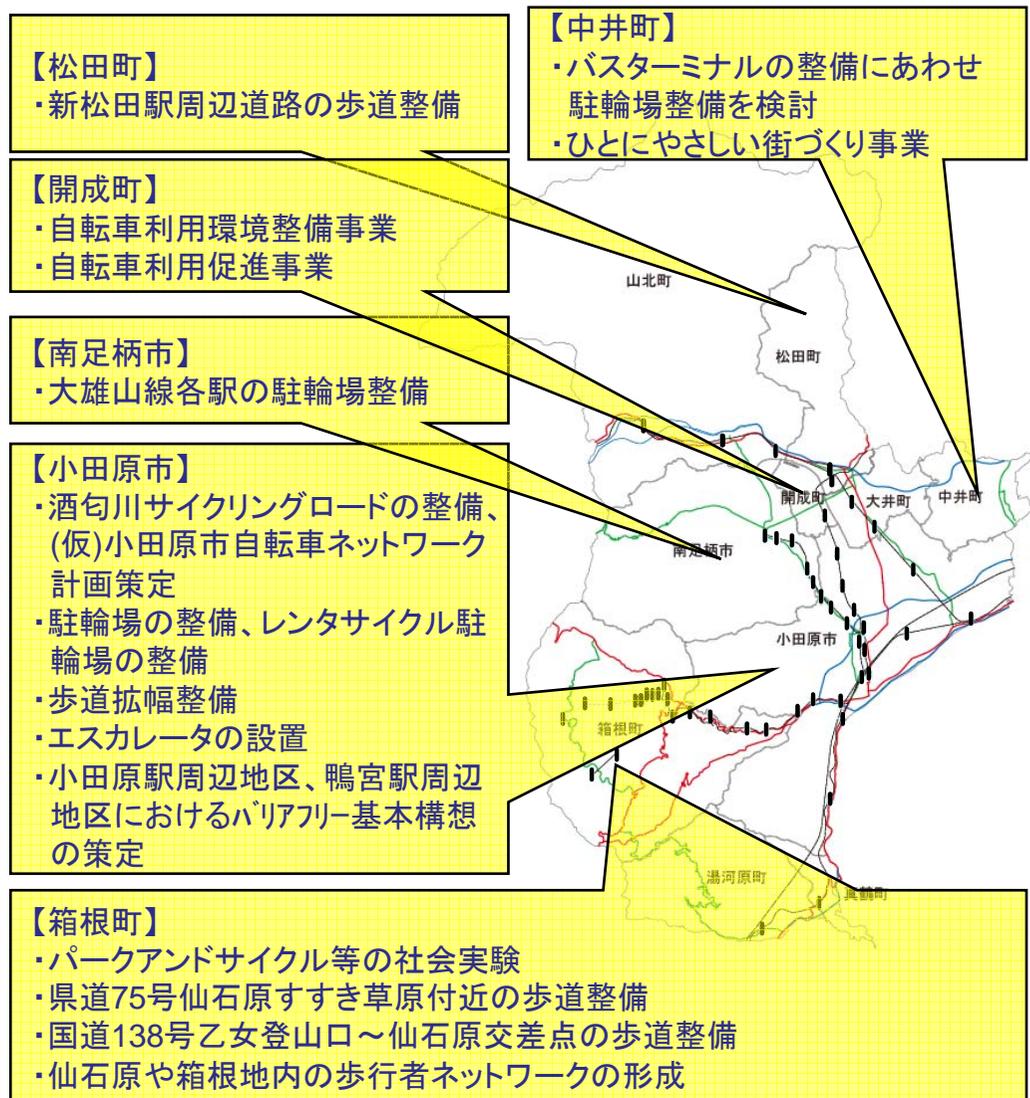
- ・鉄道駅やバスターミナル、中心部等における駐輪場整備、レンタサイクル

○歩行環境整備

- ・中心部における歩道拡幅やバリアフリー対策の実施
- ・歩行者ネットワークの整備

○その他

- ・パークアンドサイクル等の社会実験



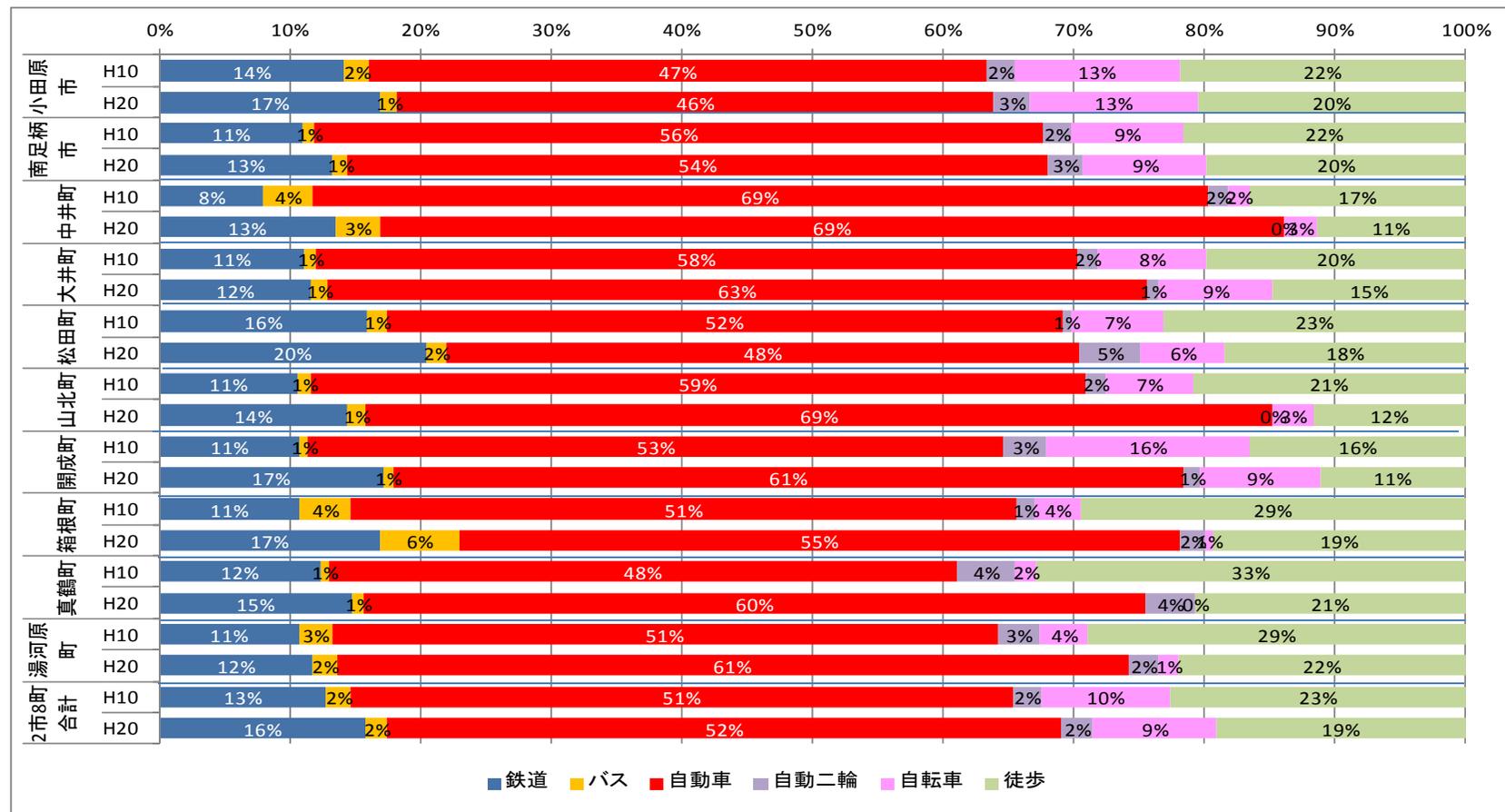
二輪・徒歩

3. 現況交通需要特性

○需要特性

- ・ここ10年間で自転車分担率は1ポイント低下、徒歩分担率は4ポイント低下
- ・徒歩分担率が大きく低下している市町もみられる

■代表交通手段分担率



二輪・徒歩

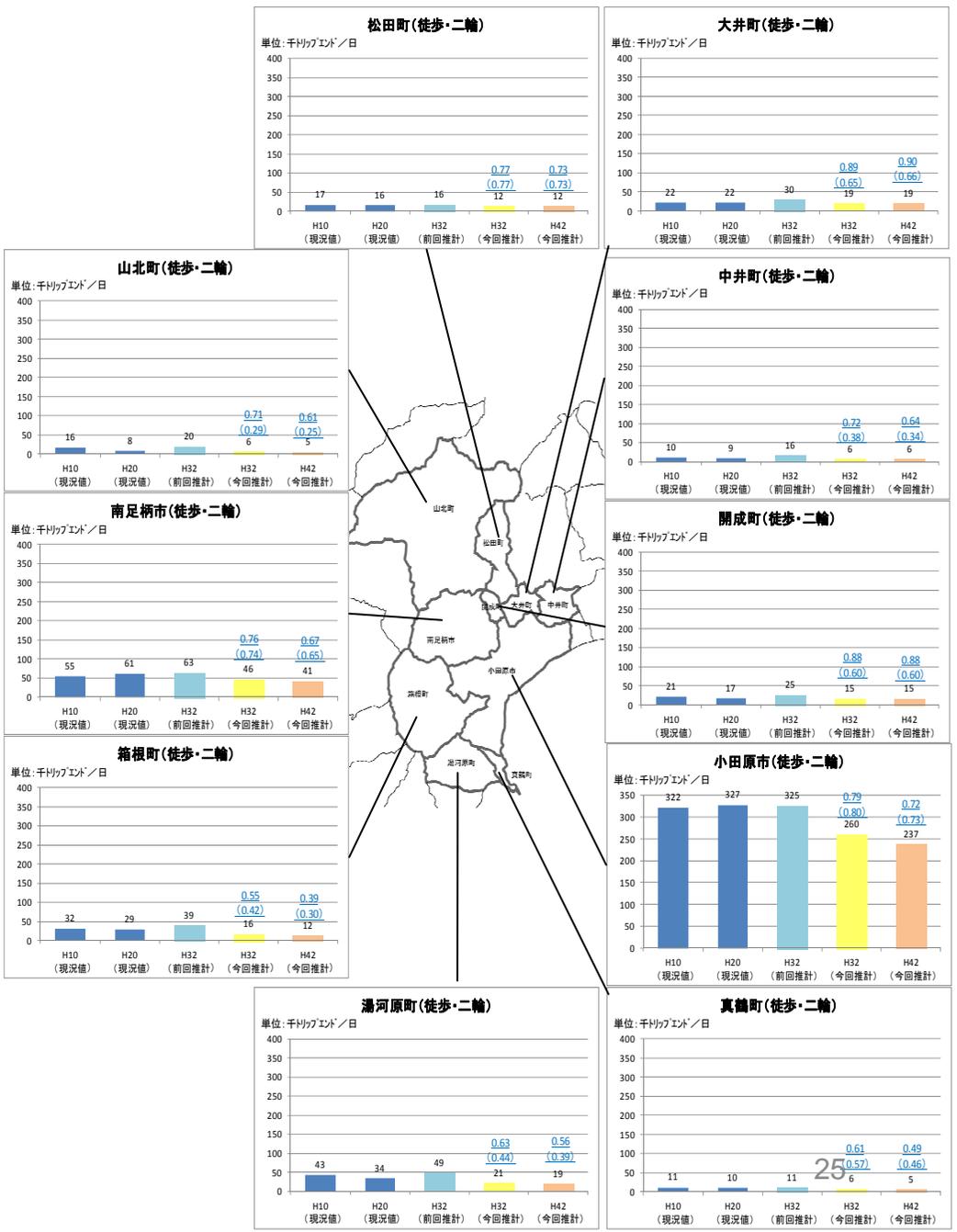
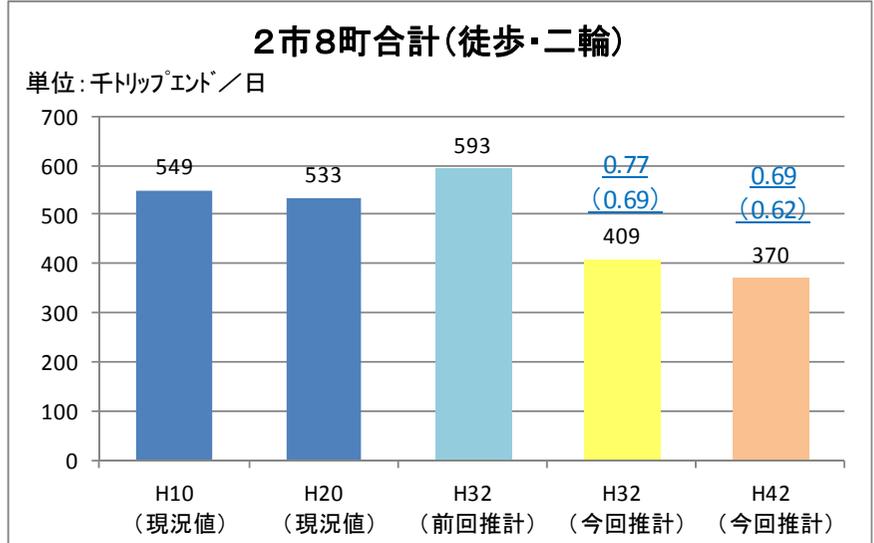
4. 将来交通需要の見通し(前回推計需要との比較検証)

○現況から減少の見込み

- ・二輪・徒歩の発生集中量は今後大きく減少の見込み

○前回推計の方が過大

- ・平成32年時点で前回よりも約31%下回ると予測



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。

例示：歩行・自転車走行環境の整備

- 徒歩、自転車交通量は減少見込みではあるが、将来の高齢化の進展に対応し、自動車からの転換の受け皿となるためにも、歩行・自転車走行環境の整備が必要
- 自転車については、走行と併せて駐輪環境整備への対応も必要

【施策の方向性(例)】

- ・ 市街地内の自転車通行可能区間、歩道設置密度向上
- ・ 自転車通行空間のネットワーク化
- ・ 中心部等における駐輪環境の整備 等