

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

県西部地域総合都市交通体系  
マスタープラン骨子（案）

平成25年12月19日（木）

# 目 次

<b>1. 調査概要</b> .....	1
(1) 調査の背景・目的 .....	1
(2) 目標年次 .....	2
(3) 対象地域 .....	2
(4) 検討フロー .....	3
<b>2. 都市圏の現状と問題・課題のまとめ</b> .....	4
<b>3. 都市圏の将来都市交通像</b> .....	6
<b>4. 総合都市交通体系の基本方針と目標</b> .....	7
(1) 総合都市交通体系の基本的な考え方 .....	7
(2) 総合都市交通体系の基本方針と目標 .....	8
<b>5. 交通体系整備の方針と交通計画分野別基本方針との対応</b> .....	9
<b>6. 交通計画分野別基本方針</b> .....	10
(1) 公共交通計画 .....	10
(2) 幹線道路網計画 .....	12
(3) まちづくり交通計画 .....	14
(4) 交通需要マネジメント .....	15
<b>7. 交通マスタープランの推進にあたって</b> .....	16
(1) 交通マスタープランのマネジメントサイクルの構築 .....	16
(2) 交通マスタープランの推進体制 .....	16

## 巻末参考資料

- ・ 検討経過
- ・ 検討体制
- ・ 用語解説

## 1. 調査概要

神奈川県西部地域では、平成 15 年度に委員会等での検討を踏まえ、総合都市交通体系マスタープラン（交通マスタープラン）を策定してから 10 年が経過したが、近年における高齢化の進展や人口減少、公共投資余力の減退などを背景に、目指すべき将来都市像や政策目標に対して、効率的かつ重点的な計画を提案することが求められてきている。また、都市交通においても行政マネジメントの考え方に合致した計画策定や需要追随型から目標達成型の都市交通施策への転換が求められている。

そこで、社会経済情勢の変化による都市交通の課題に対応していくため、都市交通に関連する交通事業者等を含めた協議会を設立し、概ね 20 年後の平成 42 年を目標年次として、都市交通部門における長期的な視点からの基本的な計画とし、それに基づいたハード、ソフトの施策を総合的かつ着実に展開していくため、県西部地域を一体の都市圏として捉えた総合都市交通体系マスタープランを改定したものである。

### （1）調査の背景・目的

神奈川県西部地域では、平成 15 年度に行政組織からなる委員会を設立し、総合都市交通マスタープラン（交通マスタープラン）を策定した。その後、平成 21 年度に、県西部地域を取り巻く状況の変化や事業進捗状況を踏まえ、交通マスタープランのマネジメントサイクルに示される中間評価を行ってきた。

県西部地域においては、人口減少・高齢化の一途をたどっており、公共投資余力の減退などを背景として、目指すべき将来都市像や政策目標の実現に際し、効率的かつ重点的な計画及び施策の選定を進める必要がある。

また、都市交通においても、行政マネジメントの考え方が重要となっており、数値目標の設定や、市民などの関係者への情報開示や意見聴取、評価結果に基づく、当初の計画の見直しを継続的に行う、いわゆる P D C A サイクルの実施が重要となっている。

近年、重視されている交通政策課題としては、中心市街地の活性化、環境負荷の軽減を推進するために、コンパクトな市街地の形成を誘導するとともに、その実現に資する都市交通体系の整備を行うことが求められている。地方財政はますます逼迫する中、これまで以上に事業費の大きい施設整備中心の施策から既存ストックを有効に活用したソフト施策も含む都市交通施策への転換も求められる。

本調査では、平成 15 年度に策定された総合都市交通体系マスタープランを踏まえ、平成 19 年 9 月の国土交通省「総合都市交通体系調査の手引き（案）」、平成 22 年 2 月の神奈川県「かながわ都市マスタープラン（地域別計画）」、平成 25 年 4 月の国土交通省「都市計画運用指針（第 6 版）」等の上位計画・関連計画の動向、前述の都市交通に関わる社会経済状況の変化・要請、施策目標の達成度、主要課題の解決、実施効果と実現可能性、交通計画の調整などといった視点から、県西部地域全体の総合都市交通に関する基本的な考え方や方針を立案し、交通マスタープランを改定することを目的とする。

なお、交通マスタープランの改定にあたっては、学識経験者、交通事業者、交通管理者、国、県、市町の代表者からなる協議会、作業部会等において、検討を行った。

表 調査の目的、視点及び交通マスタープランの改定の枠組み

調査の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 将来像の実現に向けた基本的な考え方や方針の立案</li> <li>・ 県西部地域の総合都市交通体系マスタープランの改定</li> </ul>
調査の視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域の主要課題の解決に重点をおいたマスタープラン策定</li> <li>・ 実施効果、実現可能性（実施上の障害）の整理</li> <li>・ 地域全体から見た施策の必要性の検討</li> <li>・ 2市8町間及び広域での交通計画の調整・合意形成</li> </ul>
マスタープランの枠組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ この圏域における目指すべき都市の将来像（基本方針、目標）の共有</li> <li>・ 将来像実現のための施策の抽出と効果分析</li> <li>・ 施策の実現化に向けた検討</li> </ul>

## （２）目標年次

目標年次は、概ね 20 年後の平成 42 年とする。ただし、交通マスタープラン実現の過程を明らかにし、継続的な取り組みを行うため、施策展開の短期的・長期的見通しにも考慮しつつ検討した。

## （３）対象地域

対象地域は、前回交通マスタープランと同様に 2 市 8 町とした。

表 対象地域

小田原市、南足柄市、中井町、大井町、松田町、山北町、開成町、箱根町、真鶴町、湯河原町
--

#### (4) 検討フロー

本調査は、平成 15 年度に策定された前回交通マスタープラン及び平成 21 年度に実施された前回交通マスタープランの評価を踏まえ、交通マスタープランの改定及び都市・地域総合交通戦略の策定を目的として、検討を行った。

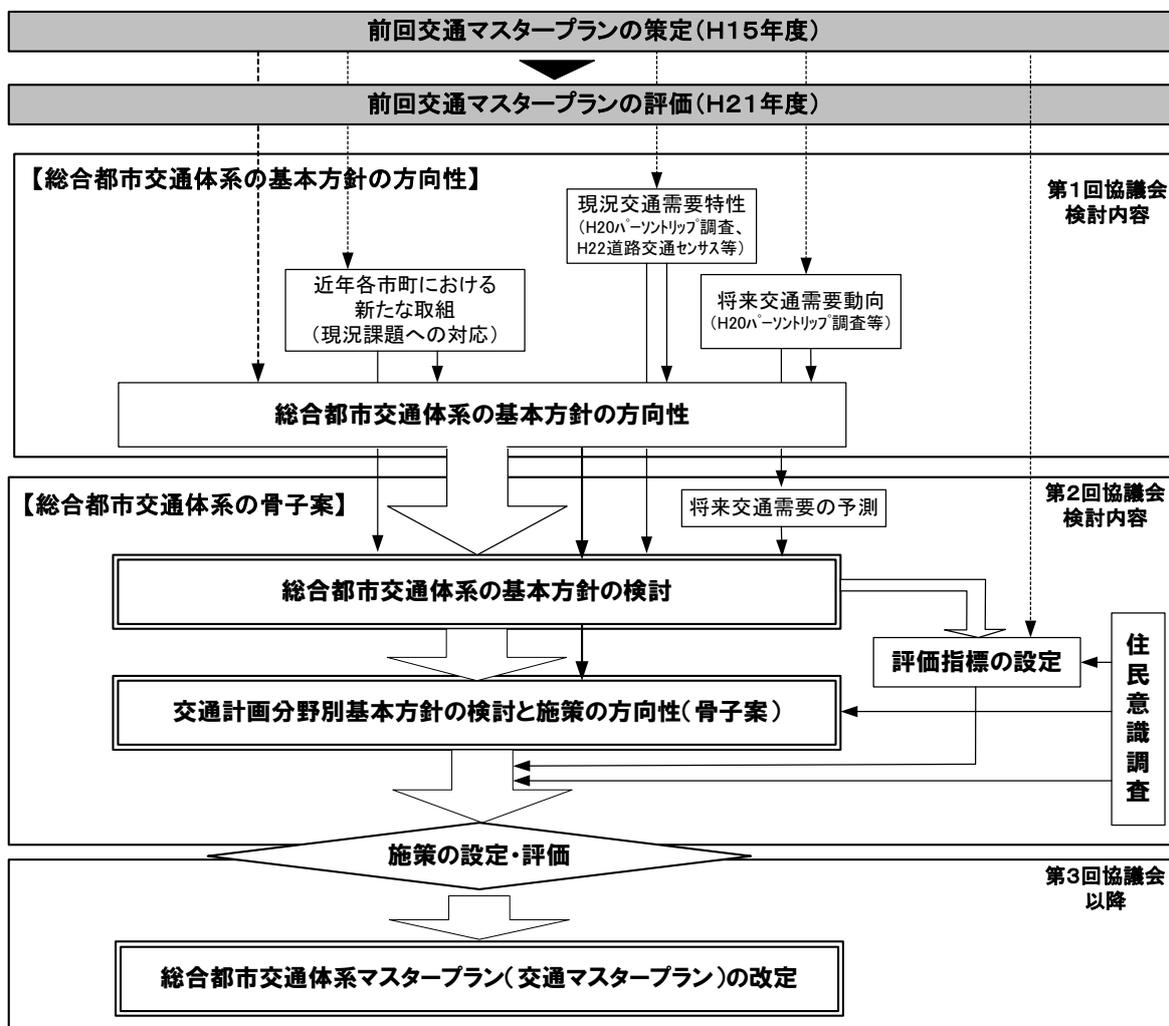


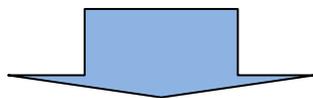
図 調査フロー

## 2. 都市圏の現状と問題・課題のまとめ

### ■前回見直しからの新たな視点

平成 15 年度策定当時と現在までの社会経済状況の変化及び交通に関する変化動向

- ・ 前回の交通マスタープラン策定以降、交通を取り巻く社会経済状況は変化している。
- ・ 県西部地域は、少子高齢化が進展（人口ピークは平成 7 年）しており、若年層をはじめとした公共交通利用層の減少や高齢者の自動車利用もあり、高い自動車依存が継続している。
- ・ このまま自動車依存の高い状態が続くと、公共交通サービス低下をまねく恐れがあり、今後の高齢化の進展とともに、交通弱者の増加が見込まれるため、現在の公共交通を維持・確保しながら、公共交通への転換を進める方策が必要である。
- ・ また、県西部地域は、地域経済を支える産業拠点や豊かな自然環境を持つ観光拠点が点在しており、県外の富士山の世界遺産登録、2020 年の東京オリンピック開催などを含め、広域的な交通需要を支える交通体系が求められている。
- ・ 平成 23 年に東日本大震災が発生したが、当該地域においても神奈川県西部地震や富士山噴火等も想定されることから、防災への対応が求められている。
- ・ さらに、都市の低炭素化をはじめとした環境問題への対応や、限られた財源の中で事業の選択と集中や、行政コストの効率的な運用が求められている。



このような社会経済状況の変化を踏まえると、今後の都市交通計画のあり方は、高齢者も含めた多くの人々にとっての安全・安心な暮らしを確保し、環境負荷の増大、インフラ投資の効率の低下や都市の運営コストの増大等を回避する観点から、道路や公共交通などの既存ストックを有効活用しつつ、様々な都市を有機的に接続し、広域的な産業・観光などの交流・連携を支える交通体系を構築することが必要である。

また、高い自動車依存が公共交通のサービス低下をまねく恐れがあるため、高齢者等の日常生活の移動手段を確保するためにも、過度な自動車依存を緩和していくことが必要である。

前回交通マスタープランにて整理された「都市圏の現状と問題・課題のまとめ」を踏まえ、最新の県西部地域の現状や、上位・関連計画から、地域全体、市町レベルの現状の都市交通問題と、将来発生すると想定される都市交通問題を再整理し、これら問題に対応する6分類9項目の都市交通上の課題を整理した。 ※赤字は前回交通マスタープランからの追加変更点

### 県西部地域の現状

#### 社会経済状況等

- 人口
  - ・夜間人口は減少傾向
  - ・少子高齢化のより一層の進行
  - ・鉄道駅などの拠点を中心に人口が分布
- 産業
  - ・地域産業の停滞
  - ・神奈川県平均を上回る夜間人口当たり製造品出荷額等
  - ・日本有数の国際的観光地
  - ・産業の土地利用転換
- 土地利用
  - ・都市・観光拠点などが地域全体に分布
  - ・大規模商業施設の幹線道路沿道への立地の進展
  - ・中山間部、丘陵部に点在する美術館、博物館等観光施設
- 自然環境
  - ・箱根、丹沢、酒匂川、相模湾などの豊かな自然環境
  - ・神奈川県西部地震、東海地震、富士山噴火の危険性
- 財源
  - ・限られた財源の中、公共事業に重点投資をすることの難しさ

#### 交通の状況

- 交通手段
  - ・引き続き自動車依存傾向
  - ・公共交通利用者の減少
- 道路・交通施設
  - ・酒匂連携軸における幹線道路網整備の遅れ
  - ・大規模施設に隣接した幹線道路の混雑
  - ・大井町、中井町などを中心にバス路線の退出等意向申出路線が存在
  - ・小田原市、山北町、箱根町などにおける歩行者ネットワーク整備の遅れ
  - ・鉄道駅等における駅前広場、駐車場等の未整備
- 交通需要
  - ・各交通需要において減少傾向
  - ・公共交通需要も減少傾向
  - ・小田原市を中心とした交通流動
  - ・広域交通需要の活発化
  - ・圏域外の周辺都市との交通流動増加
- 交通事故
  - ・高齢者による交通事故の増大
- 交通に対する市民意識
  - ・自動車よりもバスや自転車交通に不満
  - ・高い自動車依存であり、高齢になっても自動車利用意向が高い

### 県西部地域の将来像

#### 上位計画の方向性

- かながわグランドデザイン基本構想(県総合計画)
  - ・活力と魅力にあふれた地域づくり
  - ・国内外から来訪する多くの人々の多様なニーズに対応
- かながわ都市マスタープラン
  - ・歴史と自然につつまれ、観光と交流による賑わいのある都市づくり

#### 将来交通需要の見通し

H20P東京都市圏パーソントリップ調査のH42将来交通需要

- 交通需要減少傾向が続く
- 自動車依存のさらなる継続
- 変わらない小田原市を中心としたトリップ分布
- さらなる公共交通利用者の減少

#### 都市づくりの方向性

- 都市づくりの社会的要請
  - ・低炭素なまちづくり
  - ・集約型都市構造
  - ・中心市街地活性化

#### 広域連携の方向性

- 広域交通の活発化
  - ・富士山世界遺産登録に伴う、山梨県、静岡県との交流活発化
  - ・2020年の東京オリンピック開催に伴う観光客等の増加

### 県西部地域の現状の都市交通問題

- 平日の市街地での慢性的な交通渋滞、特に南北方向交通の混雑  
混雑度が1.25以上となる区間が存在する主な道路  
国道1号、国道135号、国道255号等  
小田原山北線、御殿場大井線等
- 観光交通による混雑、住民の日常交通との輻輳  
国道1号、国道135号、真鶴道路、湯河原箱根仙石原線等
- 国道を中心とした事故多発地点  
国道1号、国道255号等

### 各市町の現状の都市交通問題

- 公共交通サービス水準の低下  
高い自動車依存の継続による公共交通サービス水準の低下
- 市街地・観光地の歩行環境の向上  
国道1号、国道246号、小田原市街地、湯河原箱根仙石原線等
- 鉄道駅等における交通結節点機能の向上  
国府津駅、松田駅、新松田駅、開成駅等

### 将来発生すると想定される都市交通問題

- 安全・安心な交通環境整備への対応
- 都市交通からみた環境負荷低減への対応
- 低成長時代における交通体系整備
- 大規模自然災害に備える交通体系整備
- 安全・快適な観光交通実現に向けた対応

### 将来自動車交通需要予測から想定される交通問題

- 足柄下郡3町と他地域との連携箇所における交通混雑  
国道1号、国道135号
- 市街地部における交通混雑  
小田原市等
- 酒匂川渡河部分の混雑
- 小田原市と南足柄市の連絡部分の交通混雑
- 大井松田IC周辺における交通集中による混雑

### 地域づくりからみた都市交通の検討の方向性

#### 交流・連携の強化・円滑化

- 広域交流促進に資する交通体系の整備
  - ・山梨、静岡との交通ネットワーク強化(富士箱根伊豆交流圏形成支援)
  - ・地域内外南北方向の交通ネットワーク強化(酒匂連携軸形成支援)
  - ・地域内外東西方向の交通ネットワーク強化(横浜足柄連携軸形成支援)
- 地域内拠点の連携強化(南北・東西)
  - ・酒匂連携軸を形成する拠点間の交通サービス水準向上に資する幹線道路網整備・交通円滑化方策の検討
- 足柄下郡の観光拠点連携強化に資する
  - ・幹線道路網整備・交通円滑化方策の検討
- 足柄下郡3町と他地域との連携箇所における
  - ・混雑解消に資する幹線道路整備・交通円滑化方策の検討
- 地域の幹線道路ネットワークの明確化
  - ・県西部全体からみた幹線道路網体系の明確化(各市町の幹線道路整備計画を県西部全体として整合)
  - ・通過交通処理の円滑化に資する道路ネットワークの整備促進(自動車専用道路、4車線道路)

#### 混雑緩和のための既存交通基盤の有効活用

- 限られた財源のもとでの効果的・効率的な交通混雑対策
  - ・道路交通情報提供、有料道路の利用料金見直しなど
  - ・既存交通施設の有効活用策の検討
- 渋滞差地点等の部分改良などによるボトルネック解消
- TDM施策等の適用可能性の検討(公共交通が利用可能な地区におけるモビリティマネジメントの導入等)

#### 移動しやすさの向上

- 公共交通による移動の利便性や円滑化の維持・向上
  - ・移動制約者等の移動円滑化や交通手段確保に資する交通体系の構築
  - ・事業者との連携による公共交通ネットワーク維持・確保方策の検討
  - ・大井町、中井町などを中心としたバスの利便性が低い地域における広域的な視点からのバス路線網の検討
- 需要動向、利用者ニーズに応じた交通結節点機能強化、バリアフリー化の推進

#### 自然環境・地球環境保全の支援

- 環境負荷の低減に資する交通体系の構築
- 環境負荷低減に資する交通ネットワークの構築・手段分担方策の検討
- 日常交通と観光交通の違いに配慮した環境負荷低減策の検討

#### 観光交通行動の支援

- 観光行動を支援し、広域的な回遊ルートを形成する交通環境整備等
  - ・県西部地域の観光拠点間、県外を含む他地域との連携促進のための道路や既存公共交通の利活用方策の検討
  - ・地域資源活用による新たな魅力創出のための酒匂川を中心とした自転車・歩行者ネットワークの検討
- 観光交通混雑緩和に資するTDM施策等の適用可能性の検討
- 国内外の観光客のためのわかりやすい交通案内・表示の整備

#### 安全・安心な交通環境の構築

- 交通安全対策の強化
  - ・事故多発地点における事故削減策の検討
  - ・自動車と自転車・歩行者を分離した道路環境整備の促進
- 大規模自然災害に備える交通体系の構築
  - ・交通ネットワークのリダンダンシー確保のための酒匂川沿い南北方向、酒匂川渡河部、広域的な交通を担う、観光・産業拠点の小田原市や、観光拠点の箱根町、湯河原町、真鶴町等の幹線道路の代替機能検討
  - ・緊急輸送路線の整備促進

### 3. 都市圏の将来都市交通像

前回の交通マスタープランでは、都市圏の将来都市交通像が明確に示されていなかったが、今回は、都市圏共通の目指すべき交通施策の方向性を明確にするため、上位計画の方向性（将来都市像、将来都市構造）を踏まえて、将来都市交通像を設定した。

#### ■ 県西部地域の都市づくりの目標（将来都市像）

**歴史と自然につつまれ、観光と交流による  
にぎわいのある都市づくり**

富士・箱根・伊豆に連なる豊かな自然を背景に、山・川・海・湖・温泉、歴史や文化などの観光資源に恵まれた「県西部圏域」では、これらの資源の保全・活用を図りながら、隣接する山梨・静岡両県と連携しつつ国内外から多くの人々が訪れ、交流する地域としての魅力の向上や、地域活力の向上に資する都市機能の集積を図り、職・住・遊が一体となって豊かな暮らしを実現できる都市づくりをめざします。

注) 出典：かながわ都市マスタープラン地域別計画（H22.11）

#### ■ 県西部地域の目指すべき将来都市構造



注) 出典：かながわ都市マスタープラン地域別計画（H22.11）

#### ■ 都市圏の目指すべき将来都市交通像

都市圏の互いに交流する地域としての特徴を生かし、広域拠点である小田原駅周辺とのアクセス強化や各地域拠点との連絡強化など、拠点内・拠点間の連携を支える交通体系を構築するとともに、今後の高齢化により増大する交通弱者対策について長期的視野を見据えて対応するため、行政・住民・交通事業者が協調し、都市づくりの方向性と連携しつつ、公共交通を維持・確保し、過度に自動車に依存しない持続可能なまちづくりを実現する。

今後、社会の潮流である都市の集約化を進める際には、都市の装置となる公共交通は非常に大きな役割を果たすため、拠点内の移動を支援する公共交通、拠点間をつなぐ公共交通を活用し、過度な自動車依存の脱却を目指す。

#### ■ 都市圏の将来都市交通像

#### 拠点内・拠点間の連携を支え、過度に自動車に依存しない交通体系の実現

～ 拠点内の都市機能の集約を支え、広域拠点とのアクセス強化や各地域拠点の連絡強化など、拠点内・拠点間の連携を支え、既存の公共交通を維持・確保し、過度に自動車に依存しない交通体系の構築～

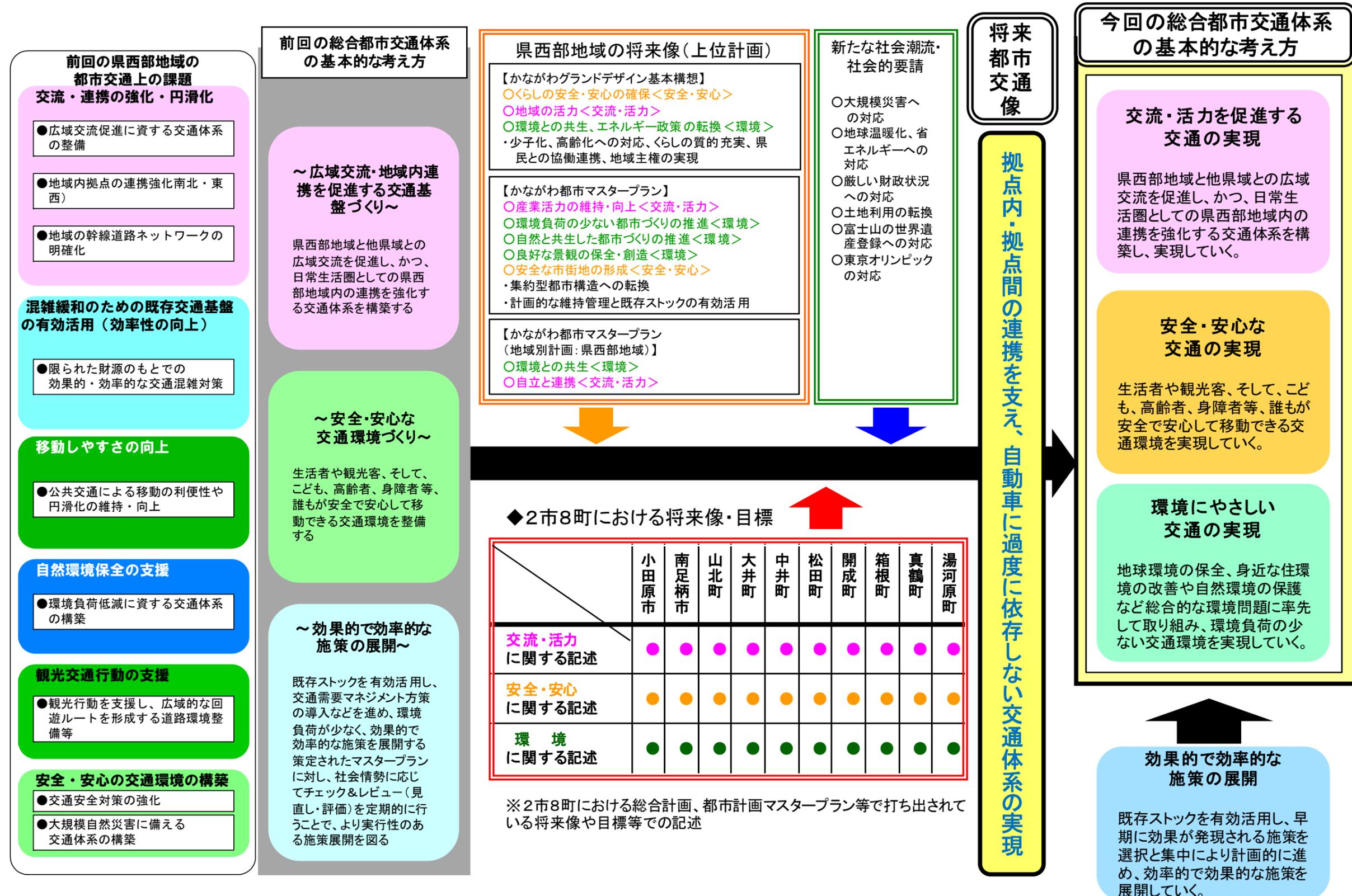


図 都市圏の将来都市交通像

#### 4. 総合都市交通体系の基本方針と目標

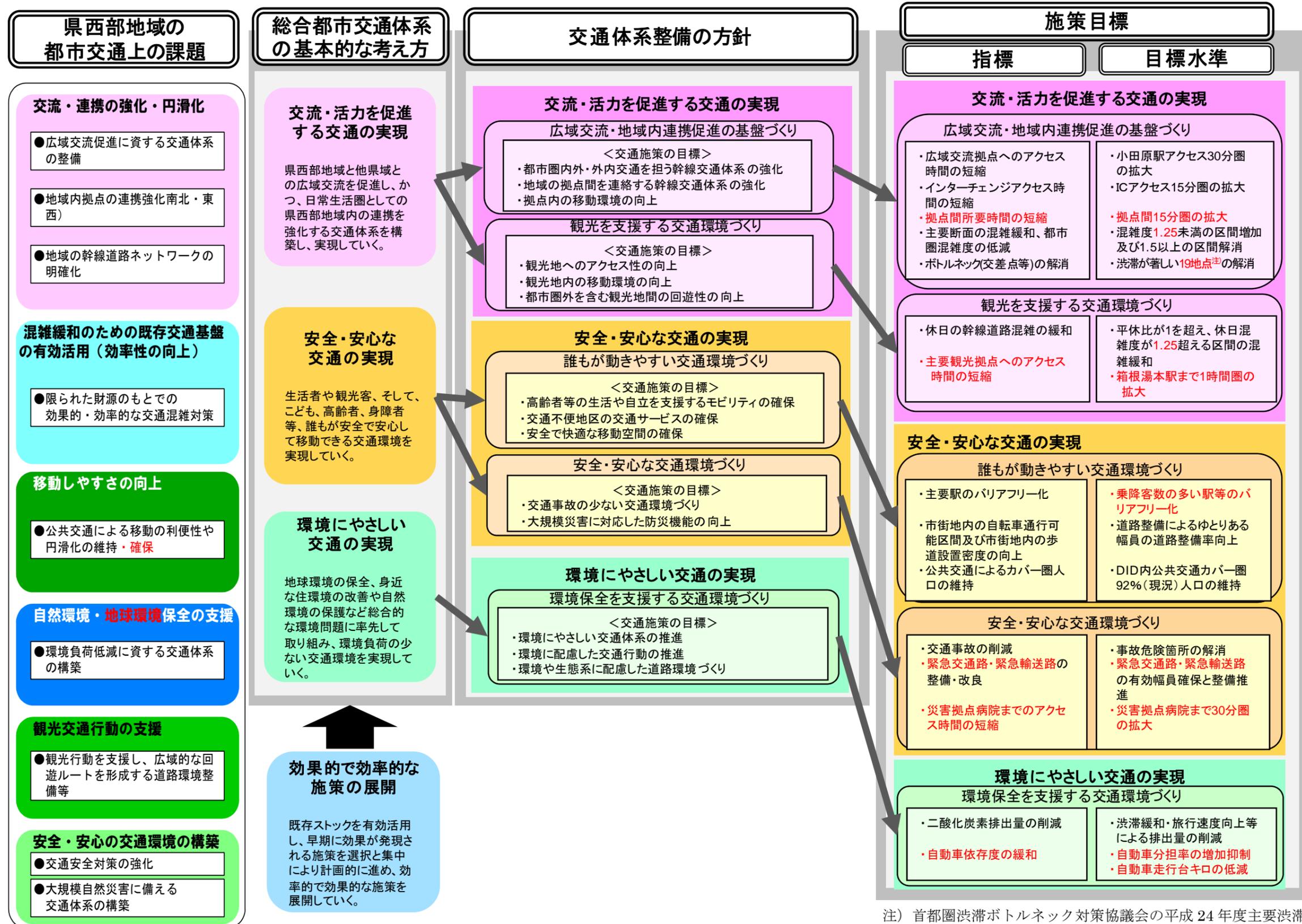
##### (1) 総合都市交通体系の基本的な考え方

県西部地域の都市交通上の課題解決を図るため、前回交通マスタープランの基本的な考え方をベースに、当該地域の将来像、新たな社会潮流、将来都市交通像を踏まえ、3つの基本的な考え方を設定した。



(2) 総合都市交通体系の基本方針と目標

県西部地域の都市交通上の課題解決を図るため総合都市交通体系整備に関する基本方針として、3つの基本的な考え方のもとに5項目を設定した。また、それぞれの方針に基づく指標および目標水準を設定した。なお、赤字が前回交通マスタープランからの追加・変更事項である。



注) 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会の平成24年度主要渋滞箇所数

## 5. 交通体系整備の方針と交通計画分野別基本方針との対応

5つの交通体系整備の方針と4つの交通計画分野別の基本方針の対応を整理した。

なお、赤字が前回交通マスタープランからの追加・変更事項である。

### 交通体系整備の方針

#### 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

<交通施策の目標>

- ・都市圏内外・外内交通を担う幹線交通体系の強化
- ・地域の拠点間を連絡する幹線交通体系の強化
- ・拠点内の移動性の向上

##### 観光を支援する交通環境づくり

<交通施策の目標>

- ・観光地へのアクセス性の向上
- ・観光地内の移動環境の向上
- ・都市圏外を含む観光地間の回遊性の向上

#### 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

<交通施策の目標>

- ・高齢者等の生活や自立を支援するモビリティの確保
- ・交通不便地区の交通サービスの確保
- ・安全で快適な移動空間の確保

##### 安全・安心な交通環境づくり

<交通施策の目標>

- ・交通事故の少ない交通環境づくり
- ・大規模災害に対応した防災機能の向上

#### 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

<交通施策の目標>

- ・環境にやさしい交通体系の推進
- ・環境に配慮した交通行動の推進
- ・環境や生態系に配慮した道路環境づくり

### 交通計画分野別基本方針

公共交通計画	幹線道路網計画	まちづくり交通計画	交通需要マネジメント
<ul style="list-style-type: none"> <li>●既存鉄道サービスの維持・確保</li> <li>●既存バスサービスの維持・確保</li> <li>●鉄道・バスの乗継利便性向上策の実施(情報案内、ダイヤ調整等)</li> <li>●高速バスネットワークとの連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●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</li> <li>●河川沿いを活用した自転車道整備の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●各駅等における交通結節点機能の再検討</li> <li>●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</li> <li>●駅前レンタサイクルの活用促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●観光地内の移動性を支援するレンタサイクル等の導入検討</li> <li>●自動車専用道路の利用促進策の検討・提案(情報提供、有料道路の料金弾力化等)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>●観光と連携した鉄道・バス交通の利活用、外国人でもわかりやすい交通案内の充実</li> <li>●都市圏外の広域的な観光地間を周遊する公共交通の導入検討</li> <li>●観光地間の回遊性を支援するバス交通の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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(再掲)</li> <li>●ボトルネック対策の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅前レンタサイクルの活用推進(再掲)</li> <li>●外国人でもわかりやすい交通案内の充実(再掲)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●観光地への円滑な移動を推進するパークアンドライドの導入検討</li> <li>●観光地内の移動性を支援するレンタサイクル等の導入検討(再掲)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通が不便な地区へのバス・タクシー等の導入検討</li> <li>●移動制約者のためのタクシー等を活用した新たな輸送サービスの導入検討</li> <li>●主要交通結節点の整備</li> <li>●公共交通のバリアフリー化促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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(再掲)</li> <li>●バリアフリーに配慮した歩行者空間の整備</li> <li>●「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</li> <li>●「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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利便性の向上による鉄道・バス等の利用推進</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>●高齢運転者への公共交通利用促進の支援強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●防災ネットワーク形成の推進</li> <li>●交通事故を削減する交通安全対策、バイパス整備の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●安全な移動のためのハンブやポロード等の設置、交通規制の導入検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通安全教育の推進</li> <li>●運転負担の軽減や事故の未然防止等に有効な先進安全自動車(ASV)の普及促進</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通優遇制度(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)</li> <li>●サイクルアンドバスライドの導入検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自然環境保全の支援(生態系に配慮した道路計画づくりと事業の実施)</li> <li>●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(再掲)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「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(再掲)</li> <li>●「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(再掲)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●行政・企業・学校におけるモビリティマネジメントの導入</li> <li>●主要施設・観光地等の電気自動車用充電施設の整備</li> </ul>

※分野別の基本方針は、主として関連する項目を中心に記述

※赤字は前回交通マスタープランからの変更点

## 6. 交通計画分野別基本方針

### (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、今後の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。

公共交通計画は、公共交通ネットワーク計画及び交通結節点計画により構成する。

なお、赤字は前回交通マスタープランからの新規・変更事項である。

### ■ 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 公共交通ネットワーク計画基本方針

- ・ 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の促進（ノンステップバス、ユニバーサルタクシー等）
- ・ 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

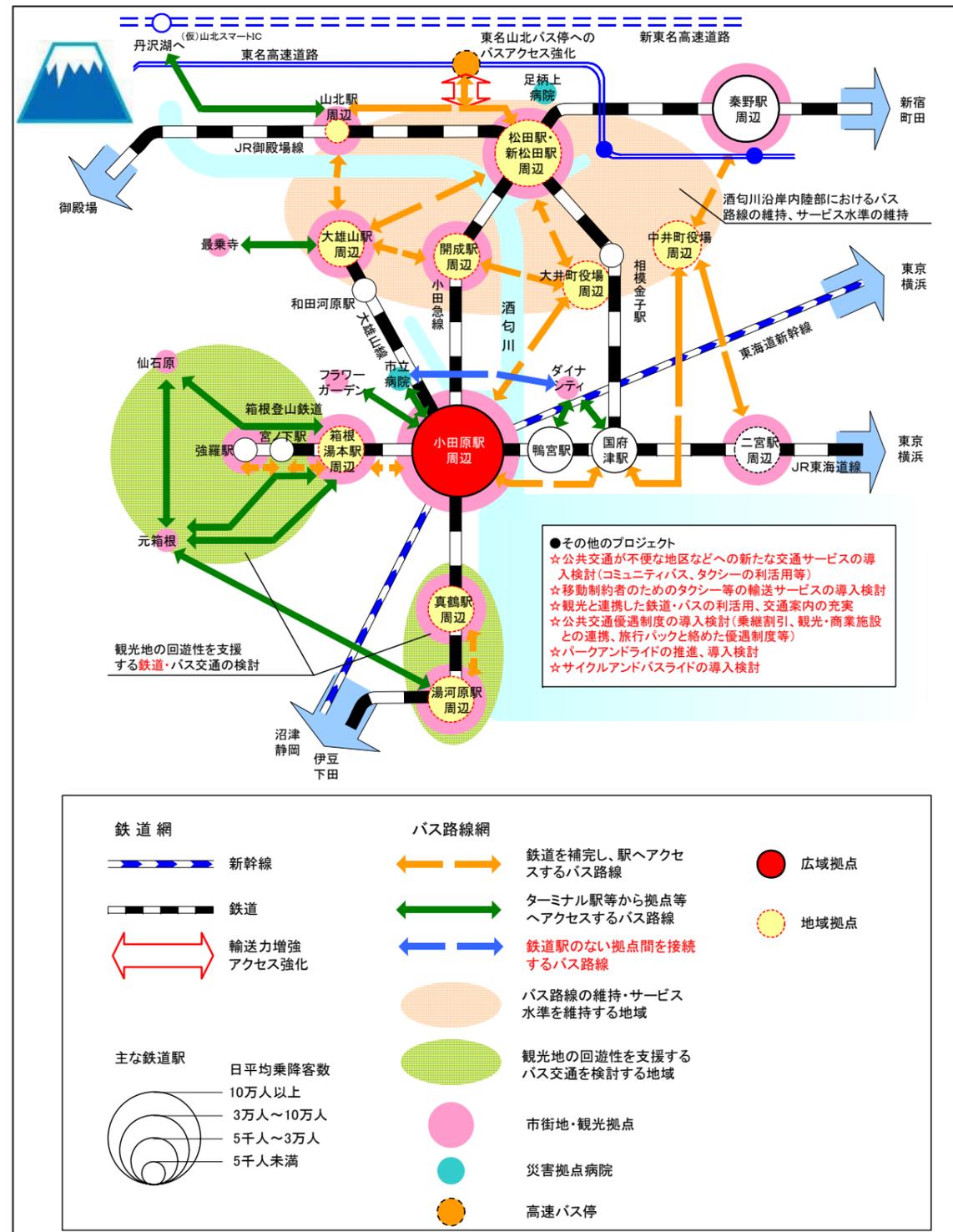


図 公共交通ネットワーク概念図

注) 赤字は前回交通マスタープランからの新規・変更事項

## 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。  
 なお、赤字は前回交通マスタープランからの新規・変更事項である。

### 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との乗換駅、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

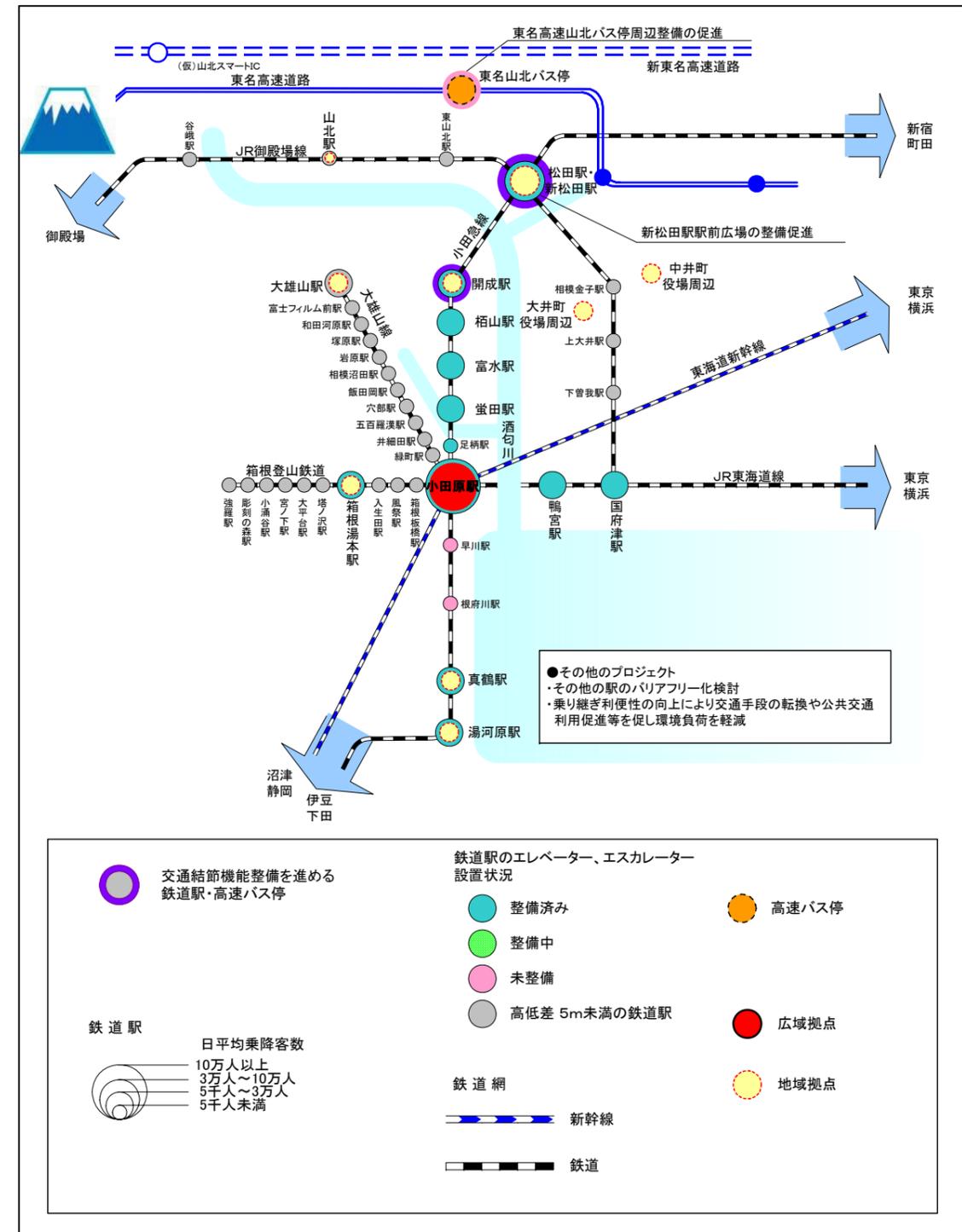


図 交通結節点整備概念図

注) 赤字は前回交通マスタープランからの新規・変更事項

## (2) 幹線道路網計画

基本的には、前回交通マスタープラン及び道路ネットワークの検討結果を踏まえ、追加・変更・削除する路線を選定し、拠点内・拠点間の連携を支える道路ネットワークを構築する。

幹線道路網計画は、幹線道路ネットワーク計画及び自転車ネットワーク計画により構成する。

なお、赤字は前回交通マスタープランからの新規・変更事項である。

### ■ 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**の位置付けを明確にし、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部分改良、道路整備の推進

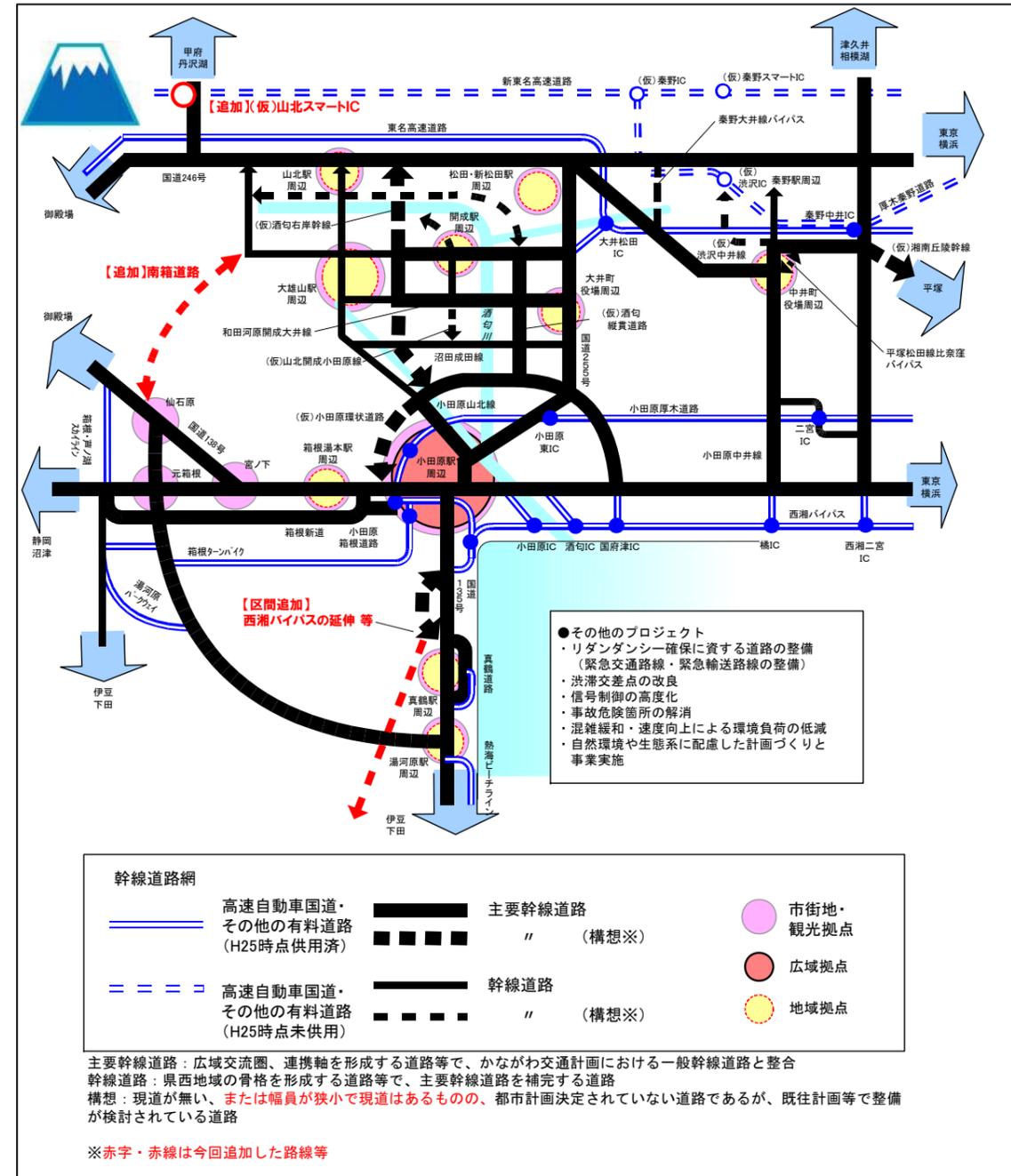


図 幹線道路ネットワーク図

注) 赤字は前回交通マスタープランからの新規・変更事項

## ■ 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計画検討会」の結果を踏まえるものとする。

なお、赤字は前回交通マスタープランからの新規・変更事項である。

### ① 自転車ネットワークの考え方

- ・ 県西部地域の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

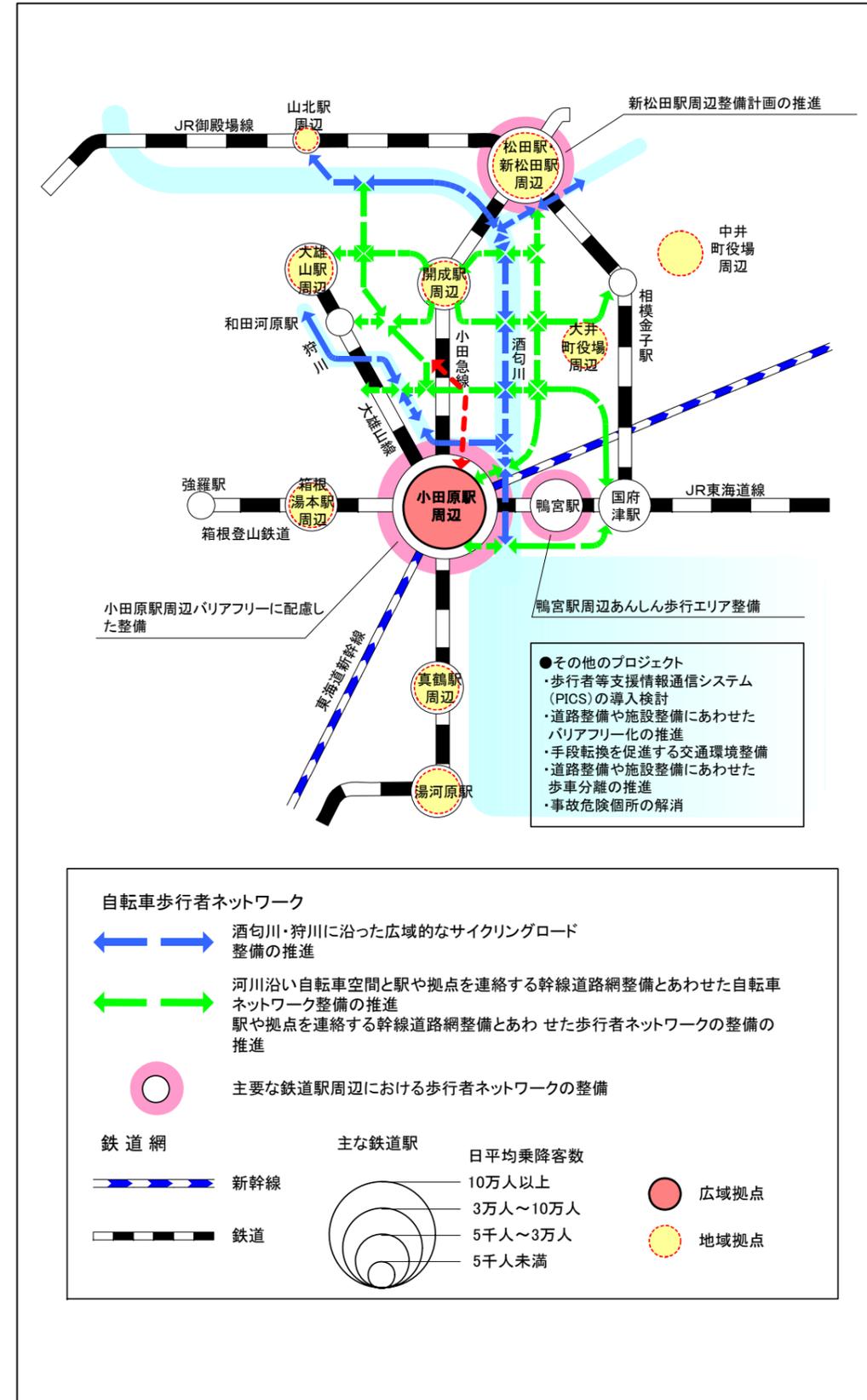


図 市町間自転車ネットワーク概念図

注) 赤字は前回交通マスタープランからの新規・変更事項

### (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。

なお、赤字は前回交通マスタープランからの新規・変更事項である。

#### 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、中心市街地等においては、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中心市街地等においては、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

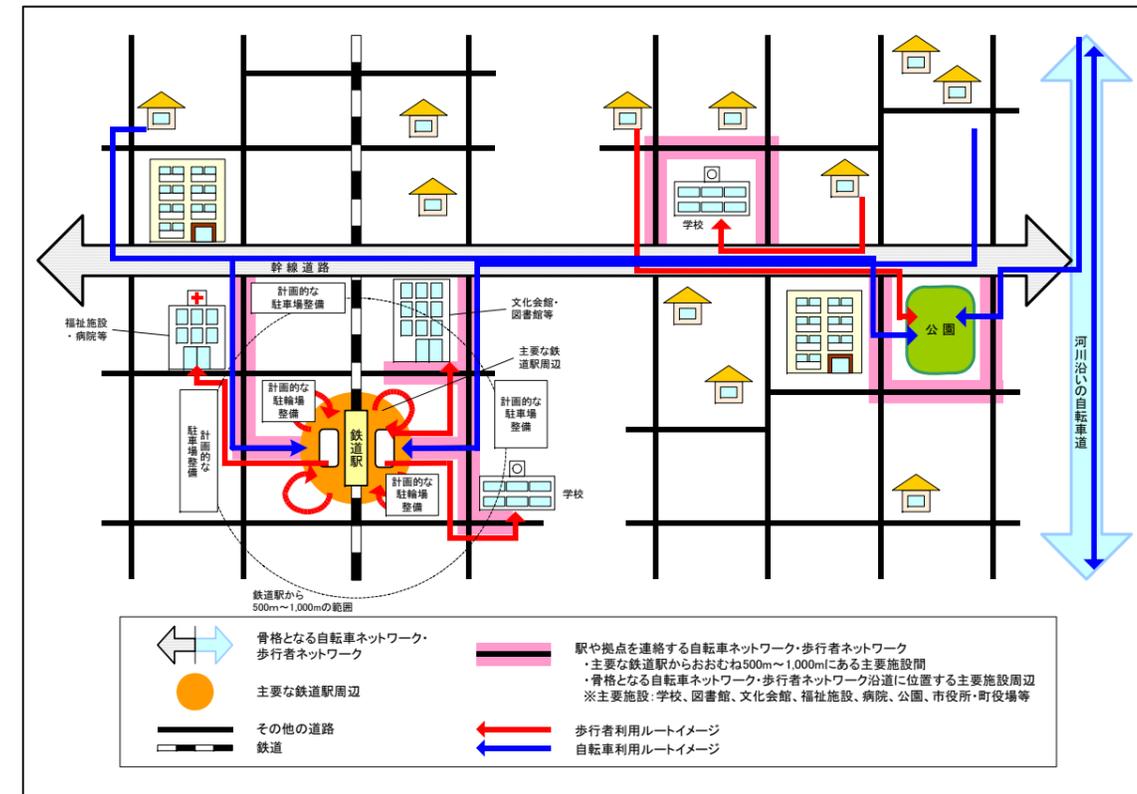


図 まちづくり交通計画概念図

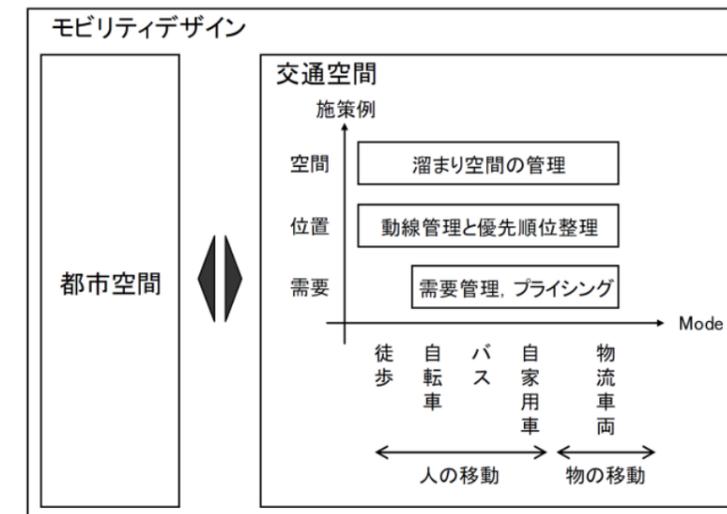


図 モビリティデザインの概念図

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)

#### (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。

なお、赤字は前回交通マスタープランからの新規・変更事項である。

##### 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。
- ・ 県西部地域下郡3町（箱根町、真鶴町、湯河原町）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**
- ・ **自動車利用者への交通安全教育の推進**

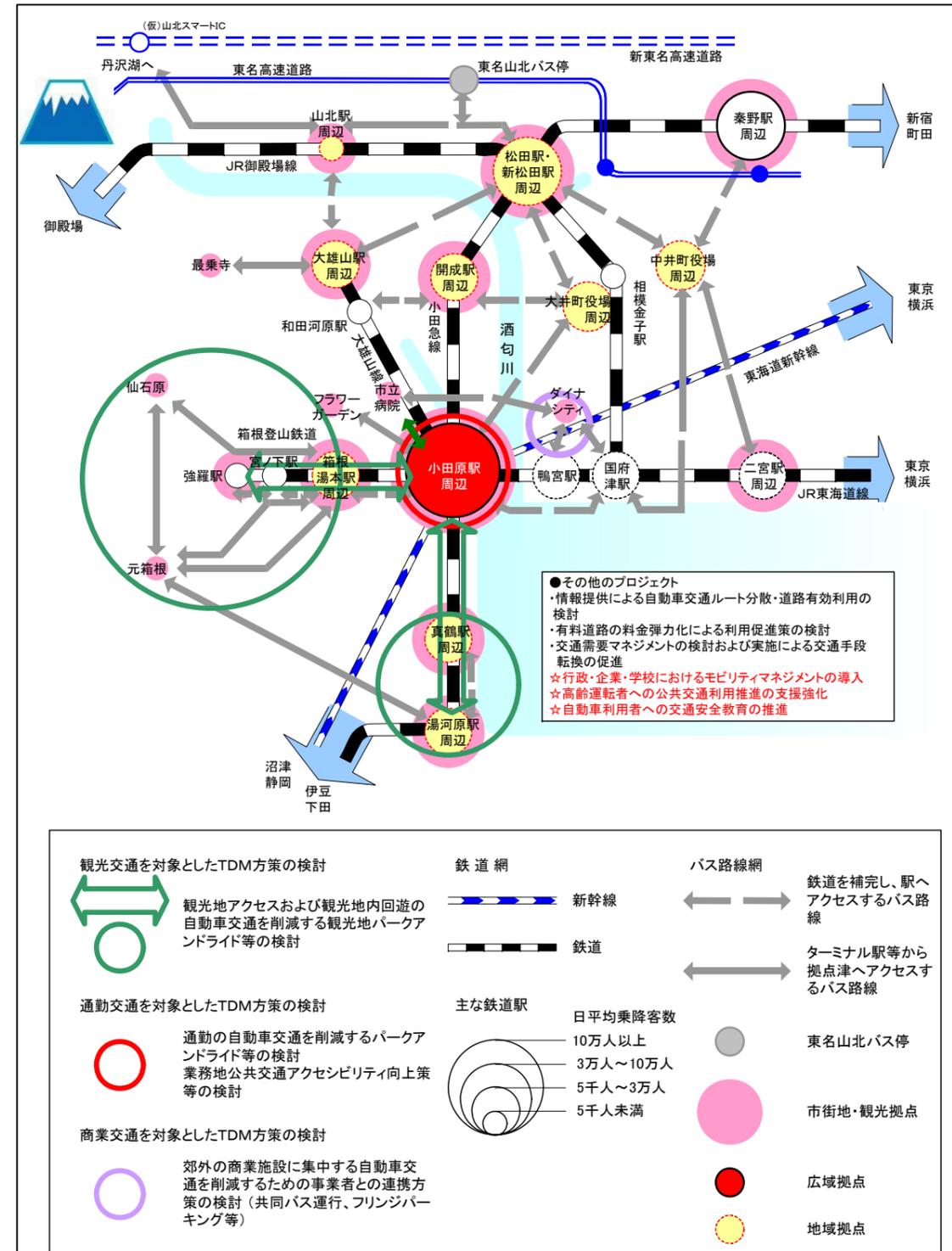


図 交通需要マネジメントの概念図

注) 赤字は前回交通マスタープランからの新規・変更事項

## 7. 交通マスタープランの推進にあたって

本交通マスタープランでは、県西部地域における総合都市交通体系に関する課題を整理し、基本的な方針の立案を行った。今後、交通マスタープランの推進に向けて、チェック&レビュー・社会情勢に応じた見直し・評価を行うなど、より実効性のある施策展開を推進する。

### (1) 交通マスタープランのマネジメントサイクルの構築

- 交通マスタープランの目標年次は概ね20年後の平成42年であり、交通マスタープランの見直しは、概ね10年毎に行うこととする。(前回交通マスタープランでは概ね5年毎とされていたが、各都市交通施策の進捗に期間の要するものが多く、平成21年度のマスタープラン評価時においては、見直しは概ね10年が望ましいとしている)
- ただし、各プロジェクトの事業進捗については毎年確認し、評価については、マスタープラン見直し後、概ね5年毎に行う。
- 交通マスタープランの見直しに当たっては、それまでの取り組みに対する評価や交通を取り巻く環境変化を把握し、その内容を十分に踏まえて行う。
- 策定・見直された交通マスタープランは県や各市町の関連計画と整合し、また、これらに反映する。
- 今後、新たに提案される広域的なプロジェクト(複数市町にまたがる、効果が広範囲にわたるなど)がある場合は、このマスタープランのマネジメントサイクルの中に取り込み、地域全体の視点から検討する。

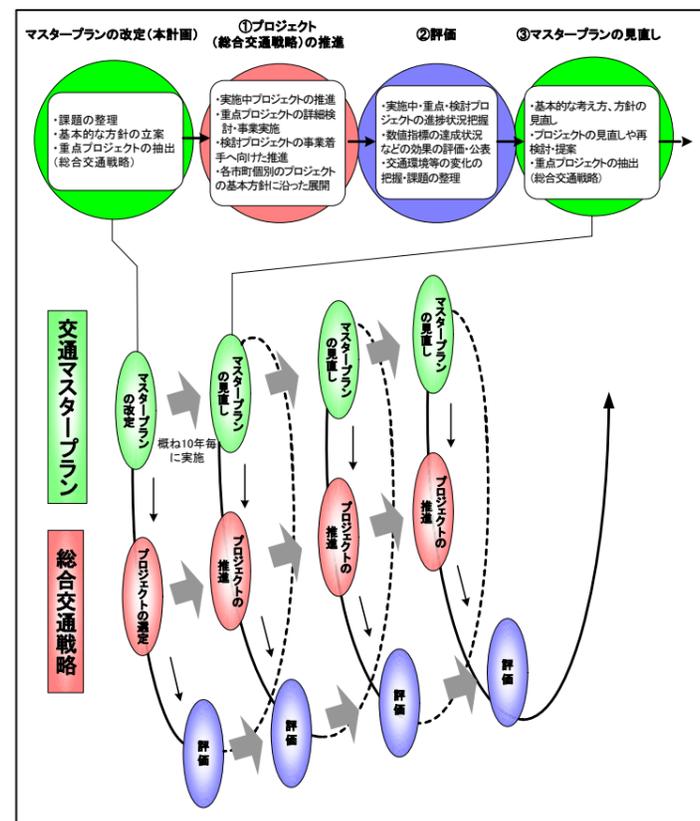


図 交通マスタープランのマネジメントサイクルの概念図

### (2) 交通マスタープランの推進体制

- 神奈川県西部都市圏総合都市交通体系調査及び都市・地域総合交通戦略策定協議会を母体として、都市・地域総合交通戦略推進の組織作りを行う。

#### ① 居住者・来訪者、交通事業者・地元企業等との連携

- 公共交通サービスの維持、改善等に関して交通事業者との協働体制を確立する。
- TDM等、特に協力が必要な施策に関して重点的に居住者、来訪者、観光客、地元企業等との協働体制を確立する。
- 個々のプロジェクトの推進に当たっては、計画段階から、PRや働きかけを行うことによって情報を共有し、P I (パブリックインボルブメント) などによって実施に向けた合意形成を図る。

#### ② 国との連携

- 国が行う事業の推進に協力する。
- 公共交通分野や広域幹線道路整備に関する調整、働きかけを行う。

#### ③ 県との連携

- 県が行う事業の推進に協力する。
- 上位計画の位置づけへの働きかけを行う。
- 複数市町にまたがる広域的案件に関する調整、助言等の協力を要請する。

#### ④ 市町間の連携

- 各市町が、本マスタープランを尊重したまちづくりを展開する。
- 各市町の上位計画・関連計画へ反映する。
- 複数市町に関わるプロジェクトの推進に向け、市町間での計画検討や実現性調査、調整・協議を行う。
- 今後、複数市町に関わる新規交通プロジェクトが提案される場合は、都市交通部会等で検討(案件によってはマスタープランを見直し)を行う。

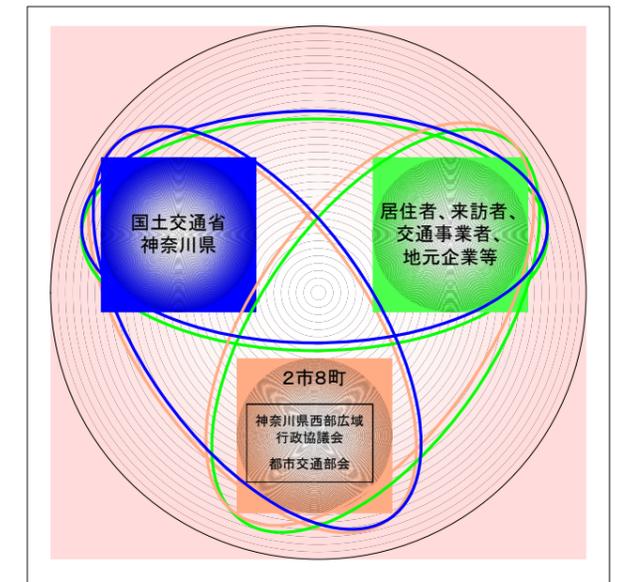


図 計画推進の体制