

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



湯河原町



小田原市



南足柄市



中井町



真鶴町



大井町



箱根町



開成町



山北町



松田町

平成26年10月

目次

第1章 計画概要	1
1. 背景・目的.....	1
2. 目標年次.....	2
3. 対象都市圏.....	2
4. 検討フロー.....	3
第2章 本計画の位置付けと考え方	4
1. 交通マスタープランとは.....	4
2. 都市・地域総合交通戦略とは.....	4
第3章 県西部都市圏の社会情勢	5
1. 社会情勢の変化における交通に関する新たな視点.....	5
(1) さらなる少子高齢化・人口減少への対応.....	6
(2) 観光需要への対応.....	8
(3) 防災への対応.....	9
(4) 都市の低炭素化と集約型都市構造への対応.....	10
第4章 県西部都市圏の将来都市像	11
1. 県西部都市圏の将来都市像と都市交通のあるべき姿.....	11
2. 上位計画.....	13
(1) 県総合計画.....	13
(2) かながわ都市マスタープラン.....	14
第5章 交通マスタープランの改定	16
1. 交通マスタープランの基本的な考え方.....	16
2. 県西部都市圏の現状及び問題・課題.....	17
3. 交通マスタープランの交通体系整備の方針と施策目標.....	18
4. 交通計画分野別基本方針の設定.....	19
5. 交通計画分野別基本方針.....	20
(1) 公共交通計画.....	21
■ 公共交通ネットワーク計画.....	21
■ 交通結節点計画.....	23
(2) 幹線道路網計画.....	25
■ 幹線道路ネットワーク計画.....	25
■ 自転車・歩行者ネットワーク計画.....	27
(3) まちづくり交通計画.....	29
(4) 交通需要マネジメント.....	31

第6章 都市・地域総合交通戦略の策定	33
1. 都市・地域総合交通戦略の基本方針と目標.....	33
2. 戦略施策の設定.....	34
3. 実施プログラムの策定.....	43
4. 戦略指標と目標水準の設定.....	52
第7章 本計画の推進にあたって	53
1. マネジメントサイクルの構築.....	53
2. 推進体制.....	54
巻末参考資料	55
1. 検討経過.....	55
2. 協議会設置要綱.....	56
3. 検討体制.....	58
4. 用語解説.....	65

第1章 計画概要

神奈川県西部都市圏（以降、県西部都市圏）では、県西地域を一体の都市圏と捉え、平成15年度に総合都市交通体系マスタープラン（以降、交通マスタープラン）を策定してから10年が経過したが、社会情勢の変化による今後の都市交通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、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、交通マスタープランを改定するとともに、短・中期的な都市交通施策を定めた都市・地域総合交通戦略を策定したものである。

1. 背景・目的

県西部都市圏では、平成15年度に行政組織からなる委員会を設立し、交通マスタープランを策定し、その後、平成21年度に、県西部都市圏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。

県西部都市圏においては、人口減少、高齢化、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の実現に向けた、効率的かつ重点的な計画の策定の必要がある。

近年、社会情勢の変化による都市交通の課題として、人口減少や高齢社会への対応、中心市街地の活性化、環境負荷を軽減する都市交通体系の整備が求められている。さらに、地方財政はますます逼迫しており、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を含む都市交通施策への転換が必要である。

また、都市交通においても、行政マネジメントの考え方を導入し、数値目標の設定や評価結果に基づく見直しを継続的に行う、いわゆるマネジメントサイクルの実施が重要となっている。

本調査では、平成15年度に策定された交通マスタープランを踏まえ、平成19年10月改定の「かながわ都市マスタープラン」及び平成22年11月改定の「かながわ都市マスタープラン（地域別計画）」、また、平成24年3月策定の神奈川県の総合計画である「かながわグランドデザイン」等の上位計画と整合を図り、社会情勢の変化や要請などから都市交通の課題を整理し、県西部都市圏の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による、将来都市像の実現を目指すことを目的とする。

なお、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。

2. 目標年次

交通マスタープランの目標年次は、平成 42 年とする。また、都市・地域総合交通戦略については、概ね 10 年後の平成 37 年を目標年次とし、短期・中期に区分し、目標及び施策を定める。

3. 対象都市圏

対象都市圏は、前回交通マスタープランと同様に 2 市 8 町（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）とする。

都市圏面積は、約 635.3km²（平成 25 年全国都道府県市区町村別面積調）、人口は約 35.9 万人（平成 22 年国勢調査）である。



図 1 対象都市圏

4. 検討フロー

本調査は、平成15年度に策定された交通マスタープラン及び平成21年度に実施された交通マスタープランの評価を踏まえ、以下のフローに基づき、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のための検討を行った。

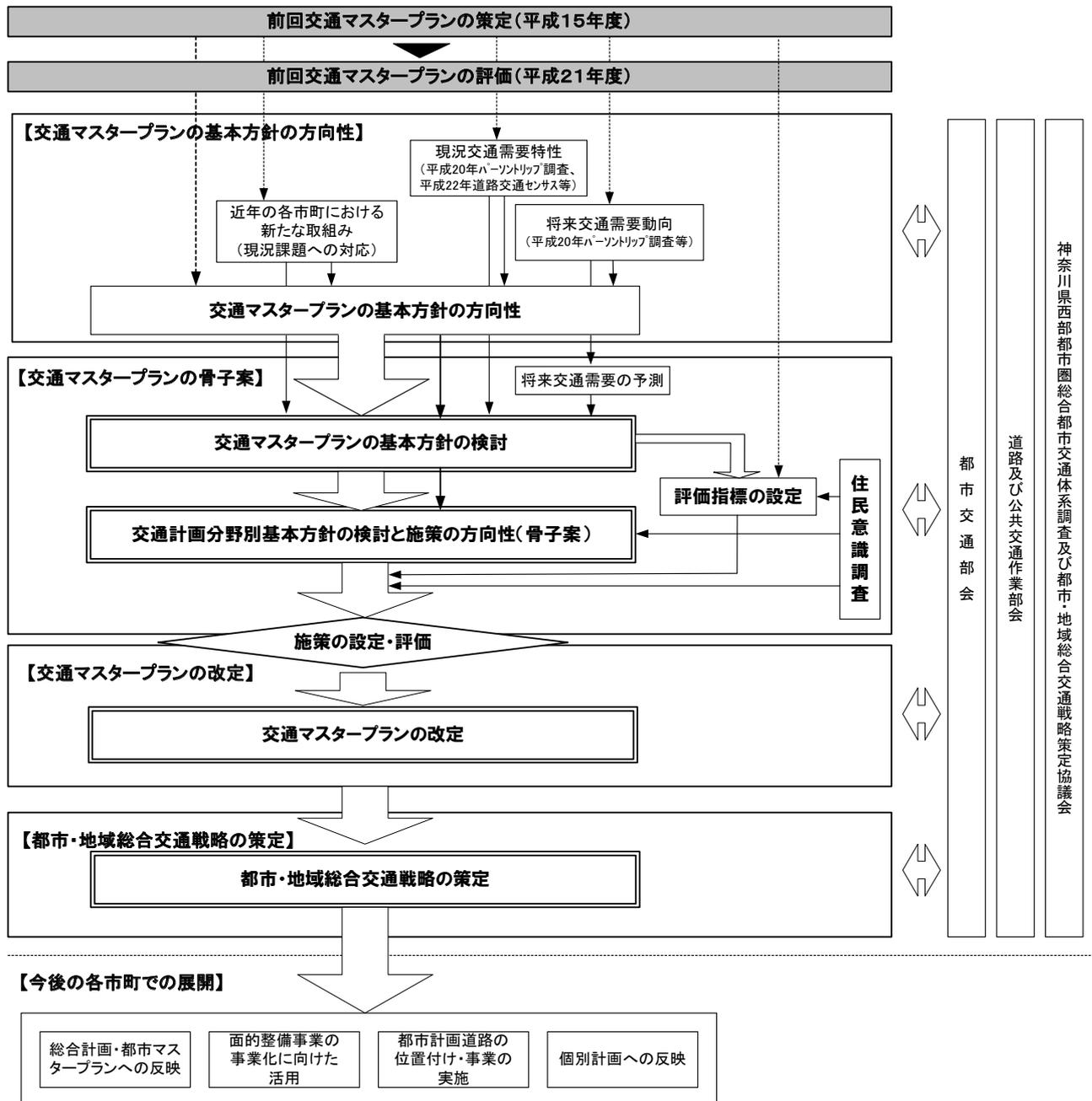


図2 検討フロー

第2章 本計画の位置付けと考え方

1. 交通マスタープランとは

交通マスタープランは、県西部都市圏の将来像や計画目標、将来都市構造を踏まえ、都市圏の道路や公共交通などの都市交通部門における長期的な視点からの交通計画の基本計画であり、概ね20年後を目標年次として、都市圏における望ましい交通体系整備の基本的な方針を示したものである。

2. 都市・地域総合交通戦略とは

都市・地域総合交通戦略は、交通マスタープランで示された各交通計画の方向性を実現するため、概ね5～10年の短期・中期を目標として、戦略目標を実現するために必要となる施策パッケージとその施策展開方針を定め、具体的な個別施策事業の設定、具体スケジュール、事業主体等を定めたものである。

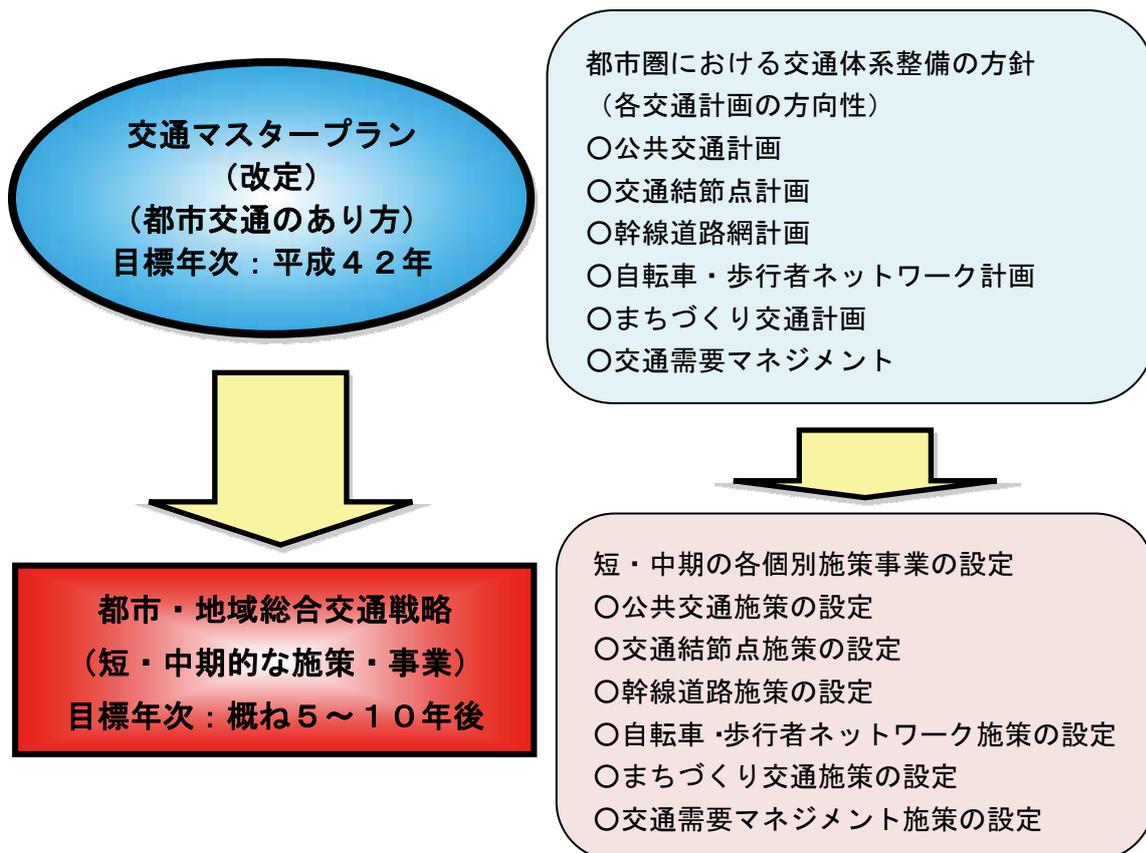


図3 交通マスタープランと都市・地域総合交通戦略との関係

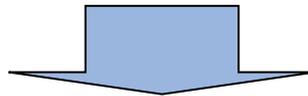
第3章 県西部都市圏の社会情勢

1. 社会情勢の変化における交通に関する新たな視点

【社会情勢の変化における交通に関する新たな4つの視点】

- (1) 少子高齢化と人口減少がさらに進展しており、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などにより、高い自動車依存が継続している。今後のさらなる高齢化の進展とともに、移動制約者の増加が見込まれるため、既存の公共交通を維持・確保しながら、自動車から公共交通への転換を進める方策が求められる。
- (2) 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文化遺産登録、平成32年の東京オリンピック開催などを含め、都市圏外を含む広域的な観光交通需要を支える交通体系が求められる。
- (3) 当該地域においては、神奈川県西部地震や富士山噴火等の災害が想定されており、平成23年に発生した東日本大震災の教訓を踏まえ、リダンダンシーの確保など防災への対応が求められる。
- (4) 限られた財源の中で事業の選択と集中など、交通政策においても行政コストの効率的な運用が求められている。

また、まちづくりにおいても、平成24年12月に「都市の低炭素化の促進に関する法律」が施行され、都市の低炭素化に資する集約型都市構造への転換を誘導するとともに、公共交通の利用促進など、その実現に資する交通政策が求められている。



【今後の交通政策の方向性】

このような社会情勢の変化を踏まえると、今後の交通政策の方向性は、高齢者も含めた多くの人々にとって、安全で安心な移動手段を確保し、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、「選択と集中による道路整備を進めるとともに、道路や公共交通などの既存ストックを有効活用」し、まちづくりとも連携した、「地域の核となる拠点を活性化しつつ、拠点間を有機的に接続し、広域的な観光・産業などの交流・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り、「高齢者等の日常生活の移動手段を確保するためにも、公共交通の利用を促進し、過度な自動車依存を緩和」していくことが必要である。

【社会情勢の変化における交通に関する新たな4つの視点】

(1) さらなる少子高齢化・人口減少への対応

○県西部都市圏の人口は、平成7年をピークに減少に転じ、平成22年の約35.9万人から、概ね20年後の平成42年には30.9万人となり、今後20年間で約5万人減少すると見込まれる。
○65歳以上の高齢化率は平成42年には約34%となり、3人に1人が65歳以上の高齢者となる。

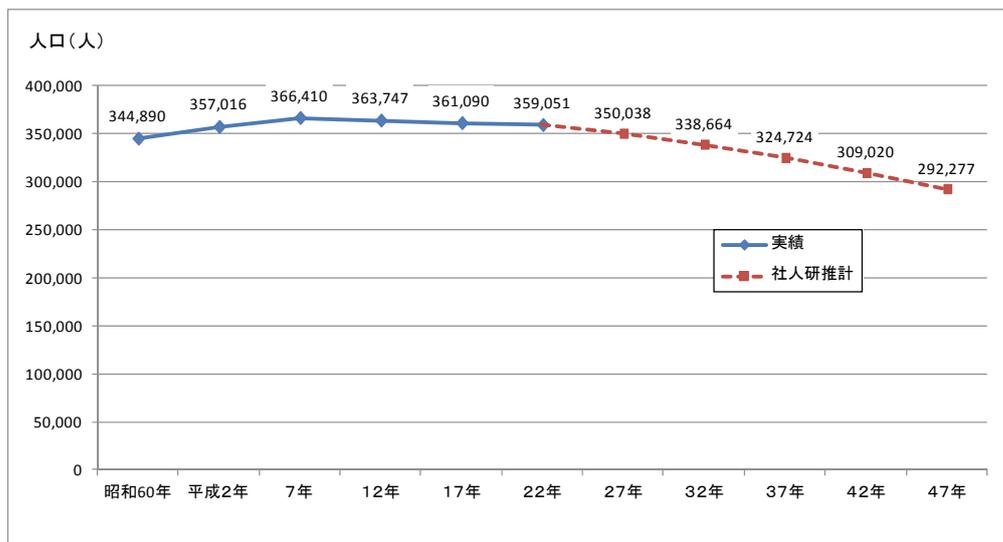


図4 県西部都市圏の夜間人口動向

注1) 実績：各年「国勢調査」

注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

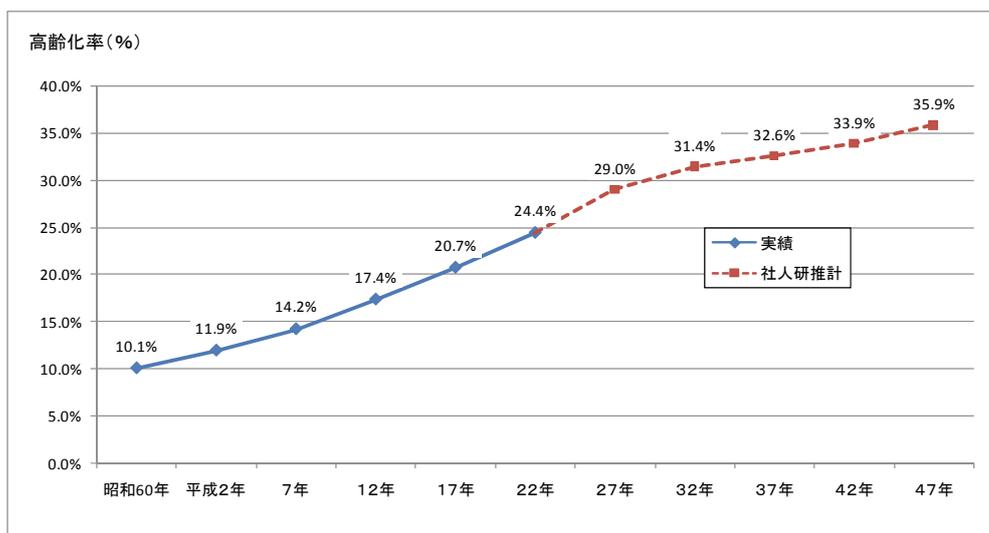


図5 県西部都市圏の高齢化の動向

注1) 実績：各年「国勢調査」

注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

- 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などもあり、自動車依存がさらに高まっている。
- 一方、高齢者は非高齢者に比べて自動車利用とバス利用が高い傾向があり、移動制約者の増加に対応していくためには、既存の公共交通を維持・確保しながら、自動車から公共交通への転換を進める方策が求められる。

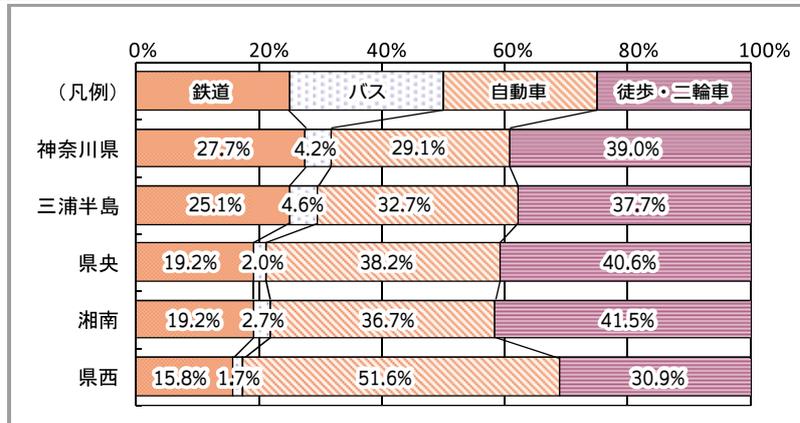


図6 広域都市圏別の代表交通手段構成比

注) 平成20年「東京都市圏パーソナリティ調査」

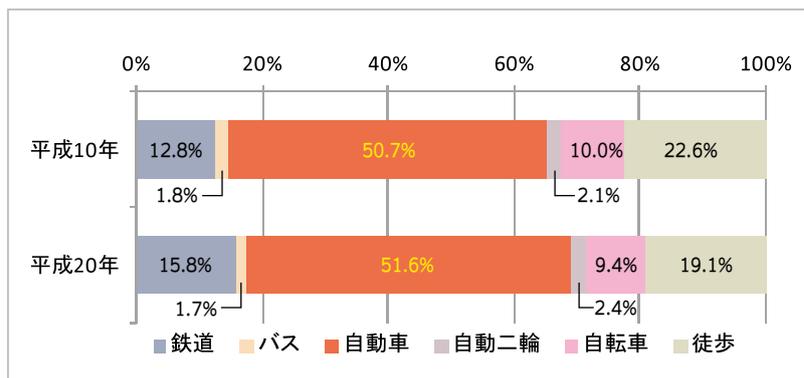


図7 過去10年の代表交通手段構成比の変化

注) 平成10年、平成20年「東京都市圏パーソナリティ調査」

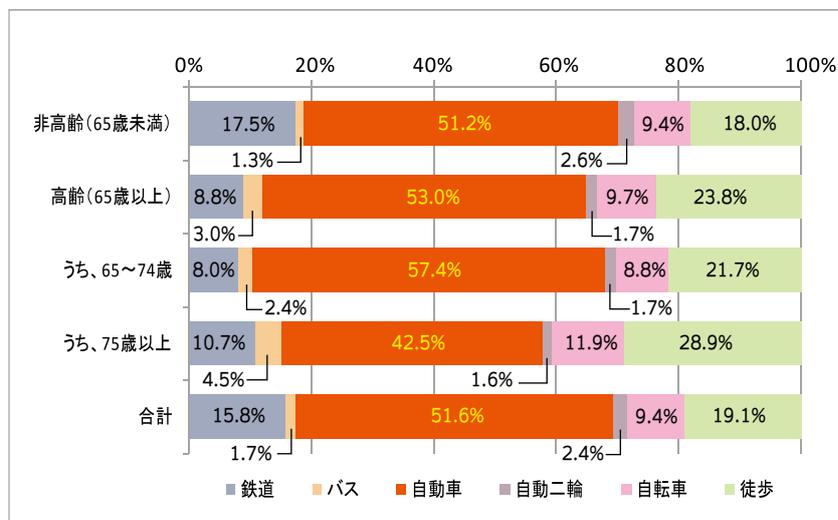


図8 高齢非高齢別交通手段分担率

注) 平成20年「東京都市圏パーソナリティ調査」

(2) 観光需要への対応

- 県西部都市圏は、豊かな自然環境を持つ観光拠点が点在しており、観光入込客数は年間約3千万人で、県全体の約1.5億人の約2割を占める。観光目的の移動では、自動車利用が約7割を占めているが、鉄道やバスなどの公共交通機関も利用されている。
- さらには、県外の富士山の世界文化遺産登録、平成32年の東京オリンピック開催などを含め、国外をはじめとする都市圏外を含む観光客の増加が見込まれることから、広域的な観光交通需要を支える交通体系が求められる。

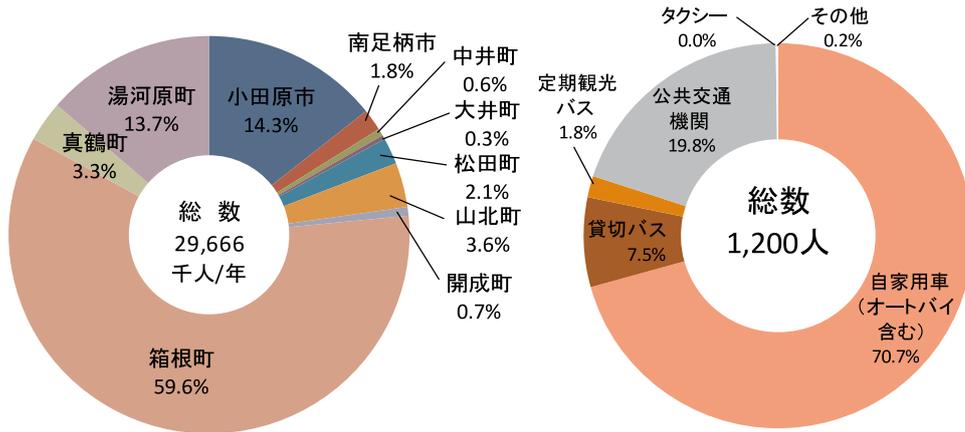


図9 市町別観光入込客割合

注) 県政要覧(平成24年度版)

図10 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)

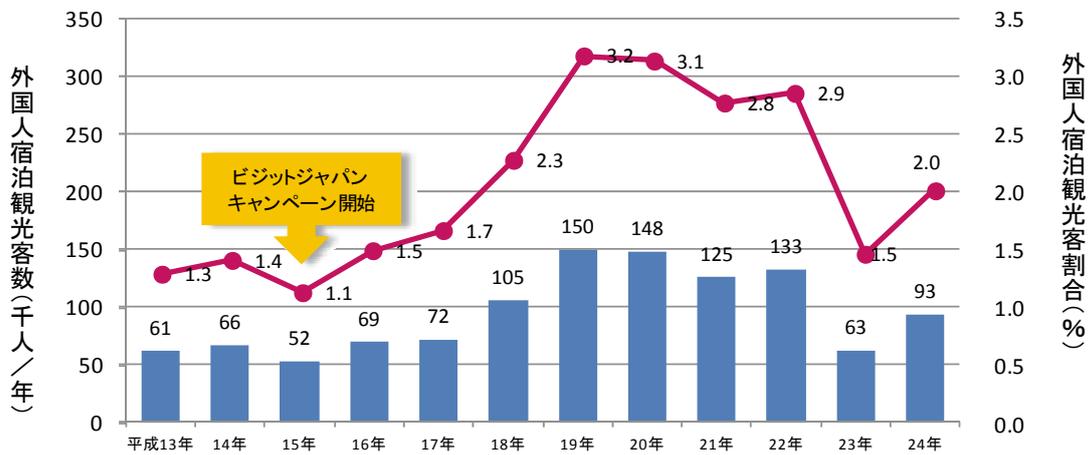


図11 箱根町の外国人宿泊観光客数・割合の推移

注) 箱根町統計書

(3) 防災への対応

○ 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、リダンダンシーの確保など防災への対応が求められる。

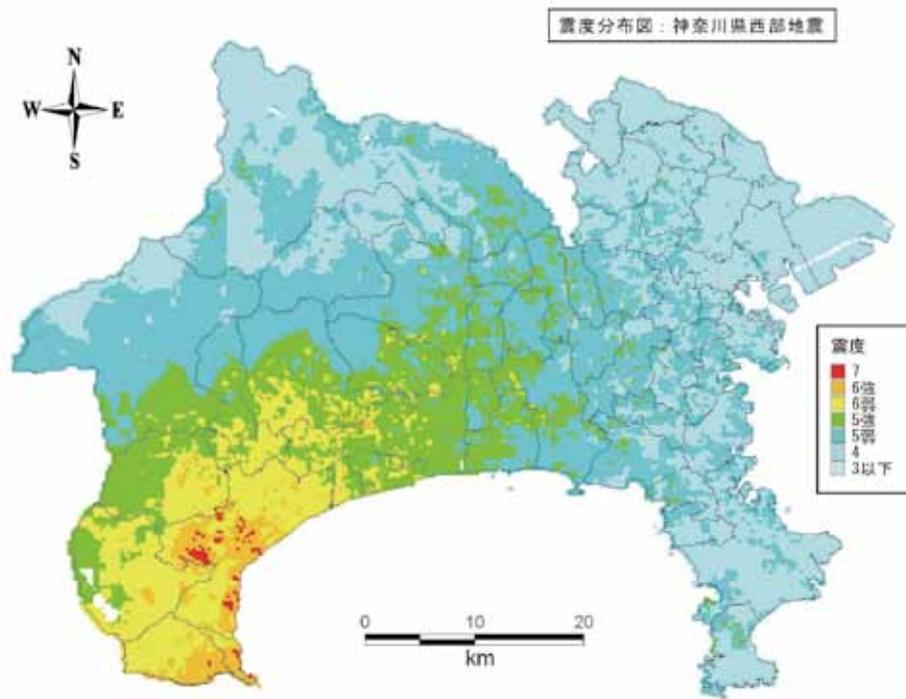


図 12 神奈川県西部地震の震度分布図

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



図 13 災害に備えた道路ネットワーク

注) かながわ都市マスタープラン(津波対策編)(平成 25 年 3 月)

(4) 都市の低炭素化と集約型都市構造への対応

○平成 24 年 12 月に「都市の低炭素化の促進に関する法律」が施行され、都市の低炭素化に寄与し、行政コストの効率的運用にも資する集約型都市構造への転換、公共交通機関の利用促進等、歩いて暮らせるまちづくりなど、公共交通の整備と集約型都市構造が連携した新たな方向性が示されている。



図 14 都市の低炭素化の概念図

注) 国土交通省「都市の低炭素に関する法律」HP

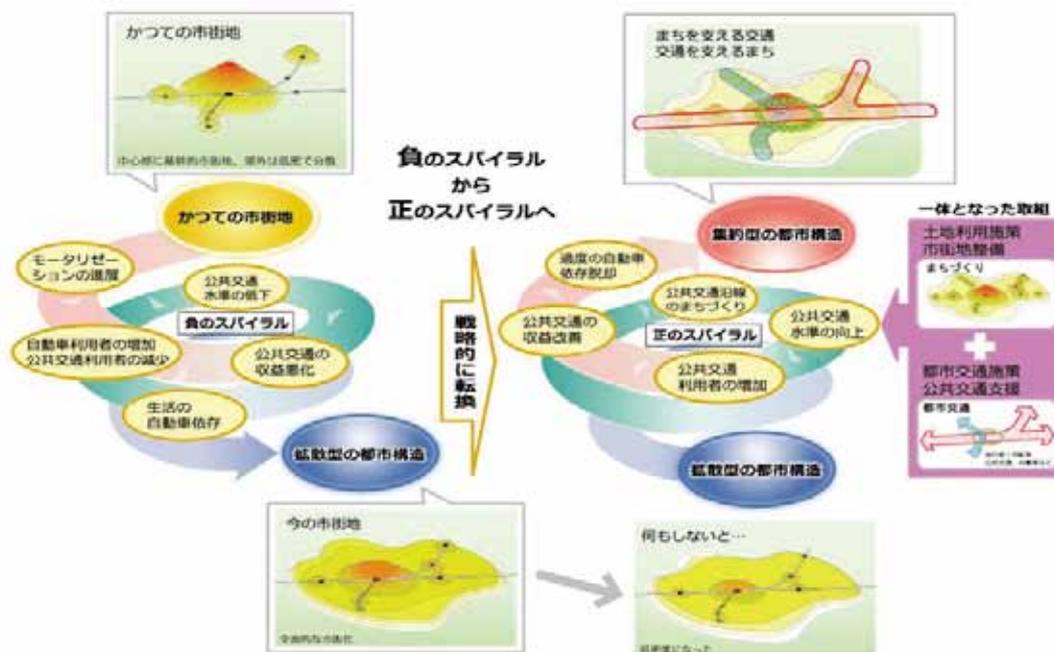


図 15 公共交通の整備と集約型都市構造の実現のシナリオ

注) 国土交通省関東地方整備局HP

第4章 県西部都市圏の将来都市像

1. 県西部都市圏の将来都市像と都市交通のあるべき姿

県西部都市圏は、上位計画となる「県総合計画」及び「かながわ都市マスタープラン」において、自然や歴史などの地域資源を生かした観光と交流によるにぎわいのあるまちづくりと、地域の特色を生かした活力と魅力にあふれた地域づくりが、都市づくりの方向性として示されている。

また、前章で示した今後の交通政策の方向性を踏まえ、県西部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・都市圏外を含んだ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て公共交通を維持・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していくことが必要である。特に、都市の低炭素化と集約型都市構造の実現を図るためには、環境負荷の少ない既存の公共交通は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。

【都市づくりの方向性】（上位計画）

- 自然や歴史などの地域資源を生かした観光と交流によるにぎわいのあるまちづくり
- 地域の特色を生かした活力と魅力にあふれた地域づくり

【交通政策の方向性】

- 「選択と集中による道路整備を進めるとともに、道路や公共交通などの既存ストックを有効活用」
- 「地域の核となる拠点を活性化しつつ、拠点間を有機的に接続し、広域的な観光・産業などの交流・連携を支える交通体系の構築」
- 「高齢者等の日常生活の移動手段を確保するため、公共交通の利用を促進し、過度な自動車依存を緩和」

県西部都市圏の将来都市像（都市交通のあるべき姿）

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 16 県西部都市圏の将来都市像



図 17 県西部都市圏の将来都市像図

広域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏全体の将来都市像の実現をけん引する拠点 小田原駅周辺
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 各地域における将来都市像の実現をけん引する拠点 鴨宮駅周辺、国府津駅周辺、大雄山駅周辺、中井町役場周辺、 大井町役場周辺、松田駅・新松田駅周辺、山北駅周辺、開成駅周辺、 箱根湯本駅周辺、真鶴駅周辺、湯河原駅周辺
県土連携軸	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏外を含む拠点間の交流連携を促進する連携軸
都市連携軸	<ul style="list-style-type: none"> 広域拠点の中心市街地を迂回する連携軸（小田原環状軸）

2. 上位計画

(1) 県総合計画

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とともに、地域の特色を生かした様々な生産活動が営まれ、職・住・遊が一体となって豊かなくらしを実感できる、活力と魅力あふれる地域づくりをめざします。



図 18 県西部都市圏のめざすすがた

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

政策展開の方向

- 豊かな自然環境を保全しつつ、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、地域に根ざした商工業や観光、農林水産業の振興を図ります。
- 道路網や漁港などの都市基盤や産業基盤の整備を進め、企業誘致を促進するとともに、地域が主体となって取り組むまちづくりや、地域の恵まれた資源を活用した環境に調和した産業立地など、地域の活性化につながる土地利用を図ります。
- 交流拠点であ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を進めます。
- 富士箱根伊豆地域の一体的な振興を図る観点から、国内外からの観光客の誘致や、環境対策、交通体系整備などについて、山梨県、静岡県と連携した取組みを進めます。
- 東日本大震災を踏まえ、切迫性が指摘されている東海地震や神奈川県西部地震、津波などへの備えを強化します。

(2) かながわ都市マスタープラン

■都市づくりの目標

**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「県西都市圏域」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。

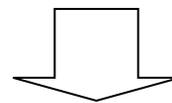
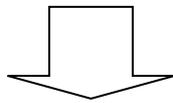
■都市づくりの基本方向と基本方針

【地域の魅力】

- ★ 国際観光地としての魅力があり、交流人口によるマーケットがある。
- ★ 地域資源を生かす「場」の力がある。

【基本方向】

- 県西都市圏域は、国際的な観光・リゾート地としての優位性を生かして都市圏域全体の魅力と競争力の向上を図ることが重要であり、その強みの元になっている豊かな自然や文化的遺産などの観光資源の維持・活用とともに、交流を通じて地域の価値をいっそう高める。



「環境共生」の方針

- ・多彩な交流を支え、住み続けられる環境づくり
- ・計画的な土地利用による環境・資源の管理
- ・豊かな自然的環境の維持

「自立と連携」の方針

- ・ 中心市街地の機能強化<広域拠点>
- ・ 広域的な連携による活力向上、ニーズの多様化などへの対応

■広域的な視点に立った取組み

○回遊性のある交流ネットワークの形成

- ・ 国道1号、酒匂縦貫道路、酒匂川2号橋、小田原環状道路の整備や西湘バイパスの延伸など災害時における応急活動にも資する道路網の整備、御殿場線等の活性化の検討、小田原駅周辺をはじめとする都市機能の充実・強化、都市公園の整備などを図る。

○自然と歴史・文化を生かした国際的な観光拠点の形成

- ・ 小田原城をはじめとする歴史・文化、芦ノ湖や箱根の温泉等の地域資源を生かしながら、ゆとりを持って巡る箱根づくりに向けた回遊性の向上（ウォーキングコースネットワーク整備、渋滞対策等）を図り、神奈川や首都圏の住民をはじめ、国内外からの来訪者が安らげる自然と歴史・文化を生かした国際的な観光拠点の形成を図る。

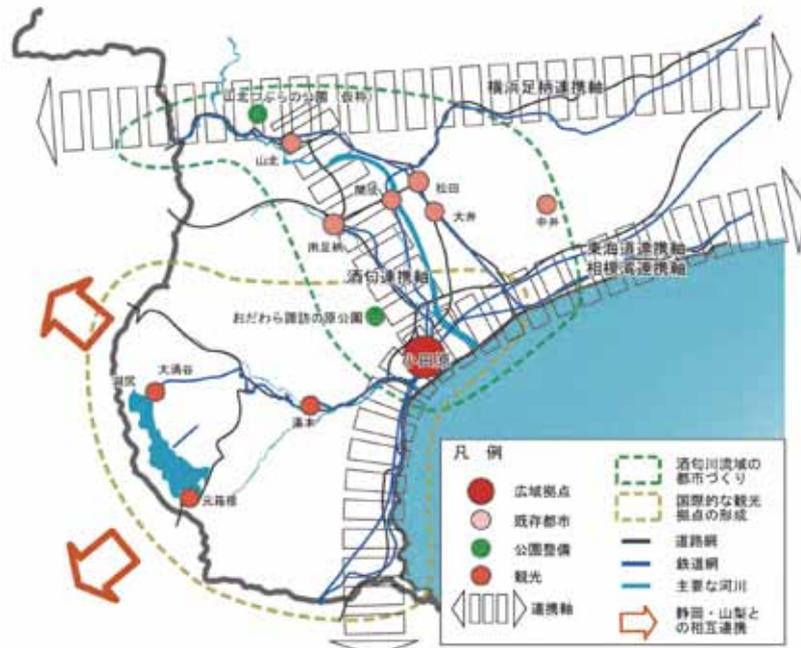


図 19 県西地域総合整備方針図

注) かながわ都市マスタープラン (平成 19 年 10 月)

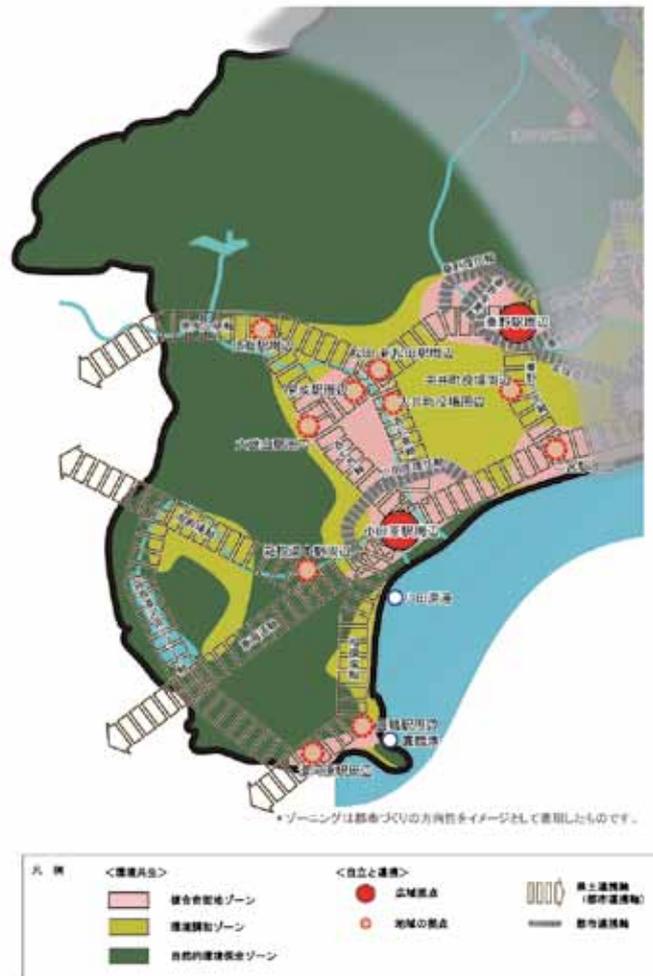


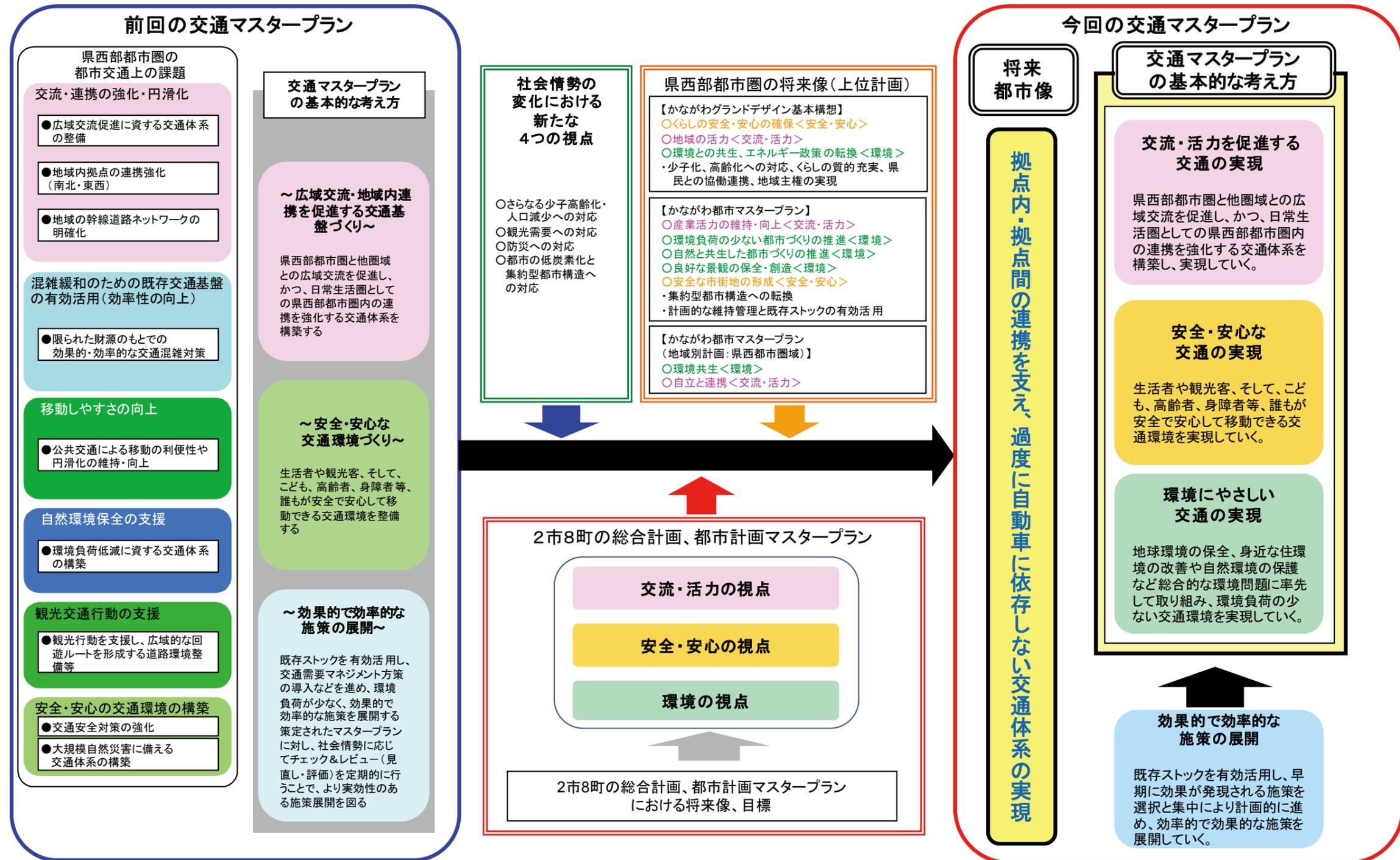
図 20 将来都市構造

注) かながわ都市マスタープラン地域別計画 (平成 22 年 11 月)

第5章 交通マスタープランの改定

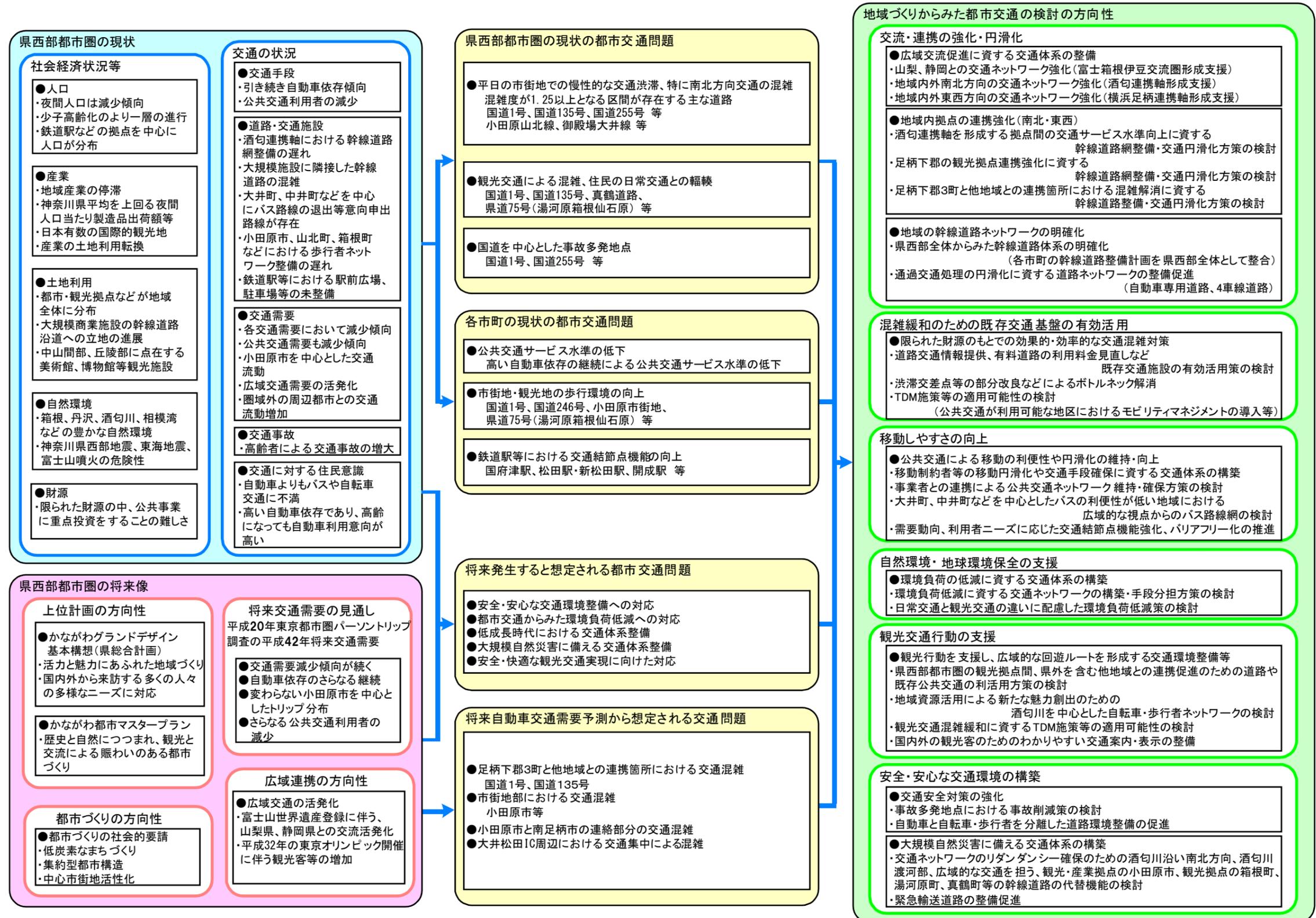
1. 交通マスタープランの基本的な考え方

県西部都市圏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、都市圏の将来像、社会情勢、将来都市像を踏まえ、交通マスタープランの基本的な考え方を設定する。3つの基本的な考え方で構成し、前回の交通マスタープランでも概念としてあった「交流・活力を促進する交通の実現」、「安全・安心な交通の実現」に加え、新たに、「環境にやさしい交通の実現」を設定する。



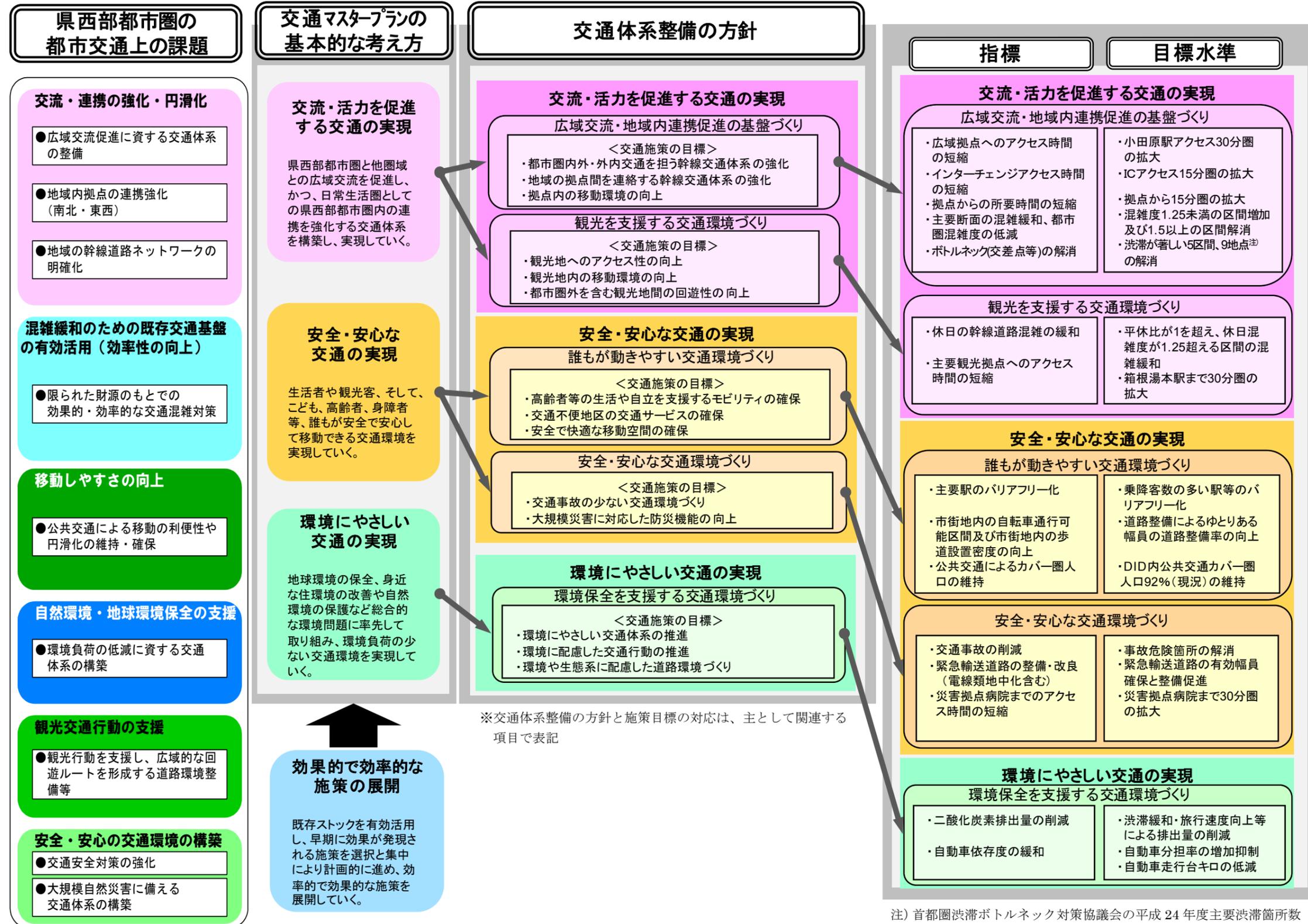
2. 県西部都市圏の現状及び問題・課題

県西部都市圏の現状や、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。



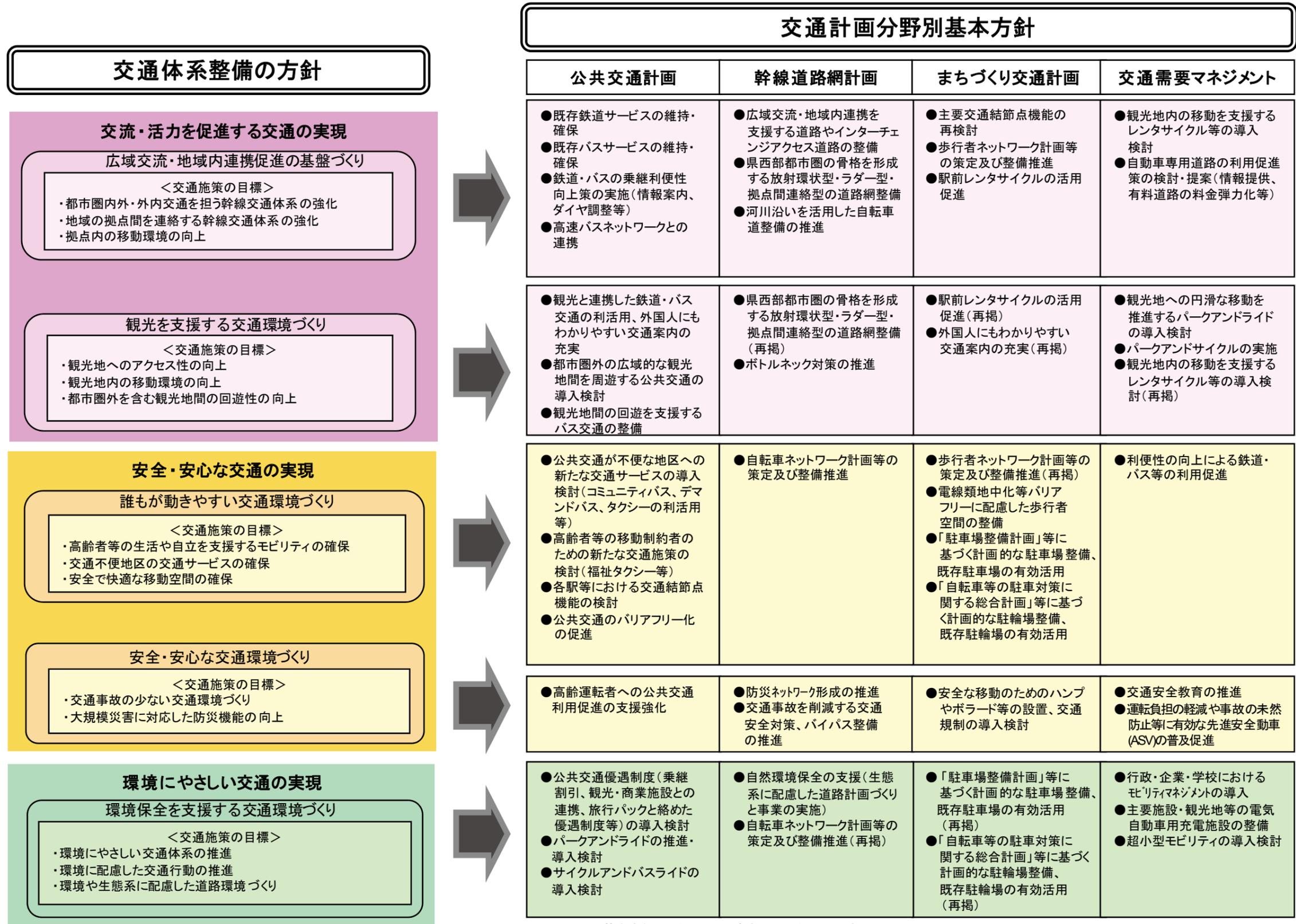
3. 交通マスタープランの交通体系整備の方針と施策目標

交通マスタープランの3つの基本的な考え方を具現化するため、5つの交通体系整備の方針を定め、それぞれの方針に基づき、施策目標として、15の指標及び目標水準を設定する。



4. 交通計画分野別基本方針の設定

5つの交通体系整備の方針を実現するために4つの交通計画分野別基本方針を定める。



※分野別の基本方針は、主として関連する項目を中心に表記

5. 交通計画分野別基本方針

交通マスタープランの交通計画分野は、前述のように、交通体系整備の方針を実現するため、「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」の4分野とし、それぞれの交通計画分野の基本方針を次の通り定める。

(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、既存の公共交通を維持・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。

■ 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

- ・ 県西部都市圏では、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。
- ・ 高速道路における広域的なバス交通ネットワークを活用するため、バス交通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交通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の基本方針

- ・ 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、ユニバーサルデザインタクシー等）
- ・ 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）
- ・ 高齢者等の移動制約者のための新たな交通施策の検討（福祉タクシー等）
- ・ 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、旅行パック等割引制度）
- ・ 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

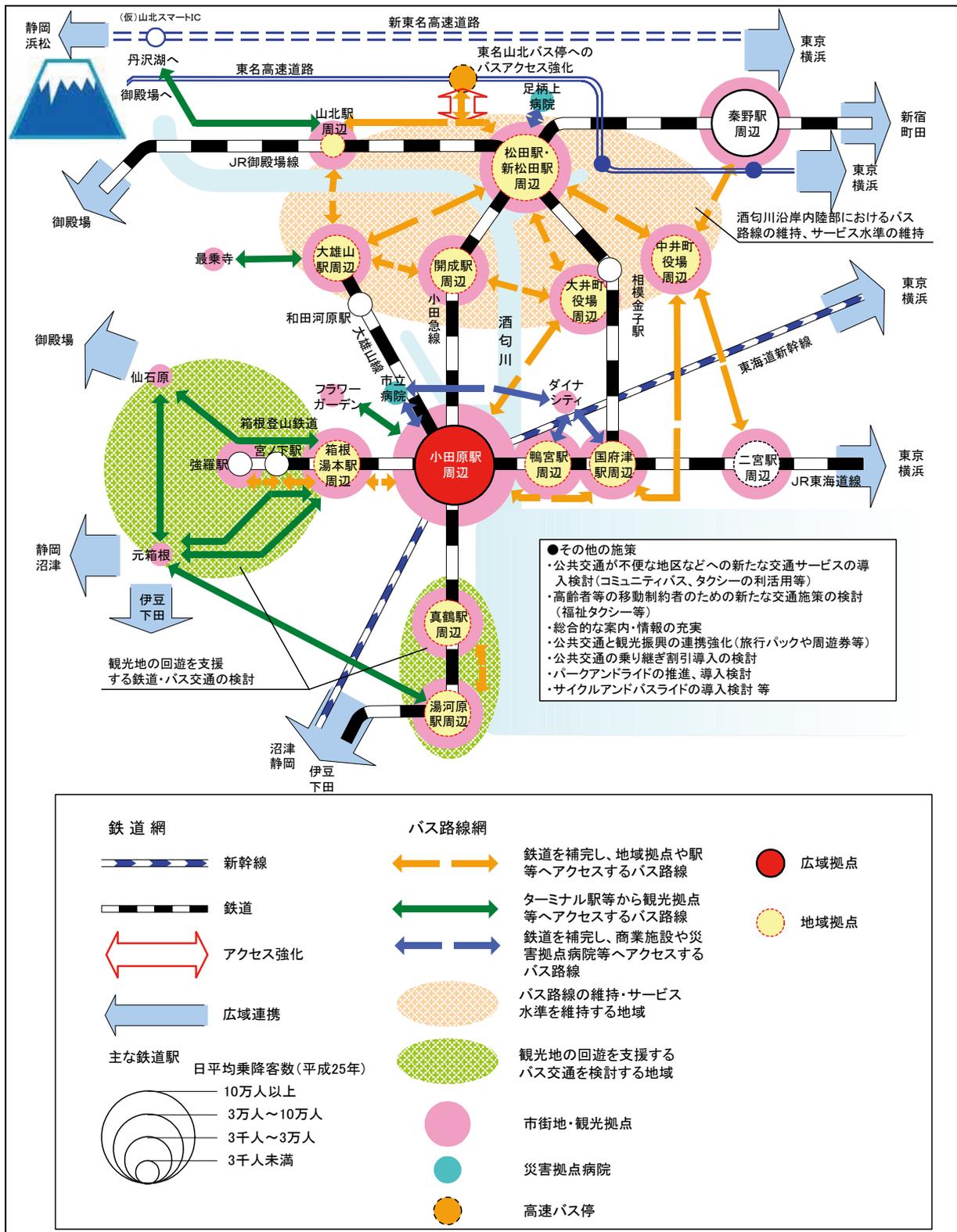


図 21 公共交通ネットワーク概念図

■ 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 交通結節点の考え方

- ・広域拠点である小田原駅は、駅周辺施設整備を推進し、各地域拠点からのアクセス強化を行う。
- ・小田原駅及び地域拠点駅においては、バリアフリー化や駅前広場の整備が進んでいるが、引き続き、計画・整備を推進していき、必要に応じ、駅前広場等の見直しを検討する。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 交通結節点計画の基本方針

- ・広域拠点駅の整備、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

(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・歩行者ネットワーク計画により構成する。

■ 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ことから、富士箱根伊豆交流圏の形成や、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、各拠点間を連絡する道路網の3つにより形成し、中心市街地の道路走行環境にも配慮した道路整備を推進する。
- ・ 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。

② 幹線道路ネットワーク計画の基本方針

- ・ 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
- ・ 県西部都市圏の骨格を形成する、放射環状型・ラダー型・拠点間連絡型の道路網整備の推進
- ・ 電線類地中化等の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
- ・ 都市計画道路見直しの検討
- ・ 事業効果を考慮した選択と集中による効率的かつ効果的な道路整備

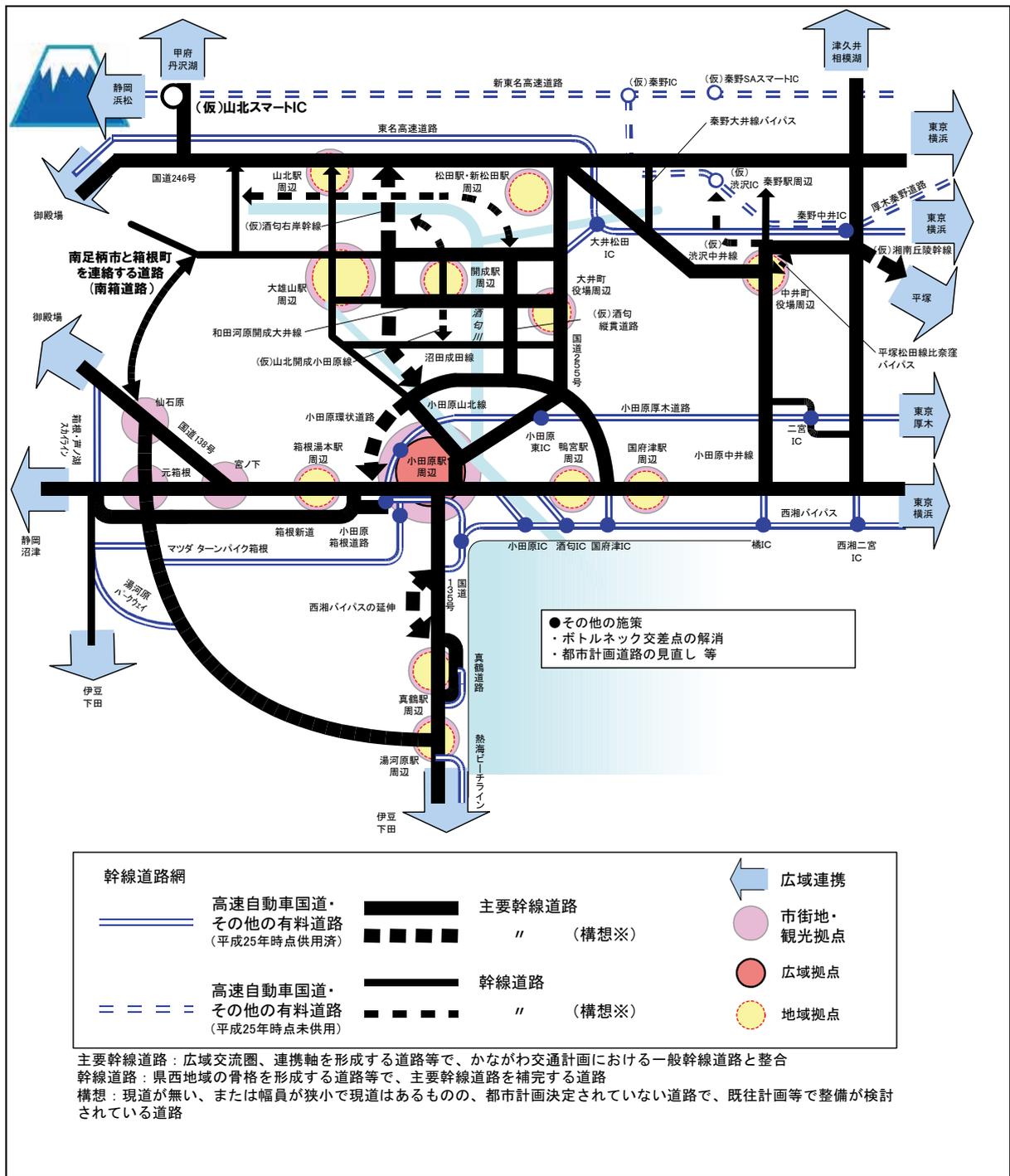


図 23 幹線道路ネットワーク概念図

■ 自転車・歩行者ネットワーク計画

基本的には、前回交通マスタープラン及び「小田原市自転車ネットワーク計画」と整合を図る。

① 自転車・歩行者ネットワークの考え方

- ・ 県西部都市圏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、事故課題が多い小田原駅、鴨宮駅などの周辺では、商業施設利用者の自転車交通、観光目的の自転車交通の利便性を向上するため、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、小田原駅や松田駅・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築する。また、電線類地中化等の安全で歩きやすい歩行者空間の整備を行う。

② 自転車・歩行者ネットワーク計画の基本方針

【自転車系ネットワーク計画基本方針】

- ・ 自転車ネットワーク計画等の策定及び整備の推進
- ・ 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」が策定された背景を踏まえながら、道路交通状況や既存の自転車歩行者道を有効活用しつつ、整備形態を検討する。
- ・ 幹線道路を活用した自転車ネットワークの構築
- ・ 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

【歩行者系ネットワーク計画基本方針】

- ・ 歩行者ネットワーク計画等の策定及び整備の推進
- ・ 主要な鉄道駅周辺における歩行者ネットワーク計画等の策定及び整備の推進
- ・ 電線類地中化等の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

(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ことから、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、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、「都市空間」と「交通」を一体的にプランニング・デザイン・マネジメントしながら、まちづくり交通計画を推進する。

② まちづくり交通計画の基本方針

【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】

- ・ 歩行者ネットワーク計画等の策定及び整備の推進
- ・ 電線類地中化等のバリアフリーに配慮した歩行者空間整備の推進
- ・ 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】

- ・ 自転車ネットワーク計画等の策定及び整備の推進
- ・ レンタサイクルの活用及びコミュニティサイクルの導入検討

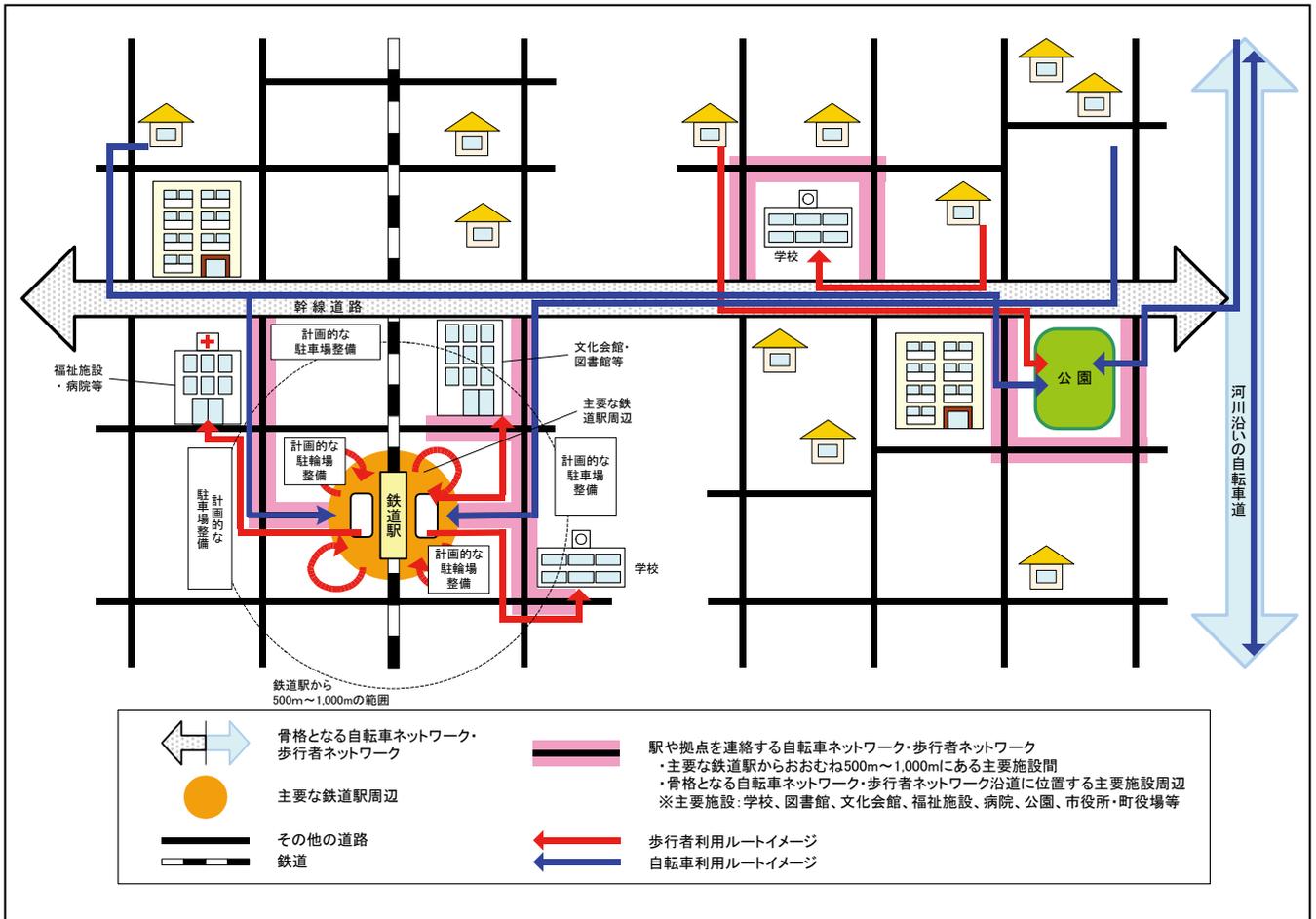


図 25 まちづくり交通計画概念図

(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、過度な自動車利用を抑制するため、TDM施策等を推進する。

① 交通需要マネジメントの考え方

- ・ 県西部都市圏において、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、公共交通、幹線道路網、まちづくり交通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。
- ・ 県西部都市圏下郡3町（箱根町、真鶴町、湯河原町）に集中する観光需要に係る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。併せて環境にやさしい自動車の普及を促進していく。

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
- ・ 主要施設・観光地等の電気自動車用充電施設の整備促進
- ・ 超小型モビリティの導入検討

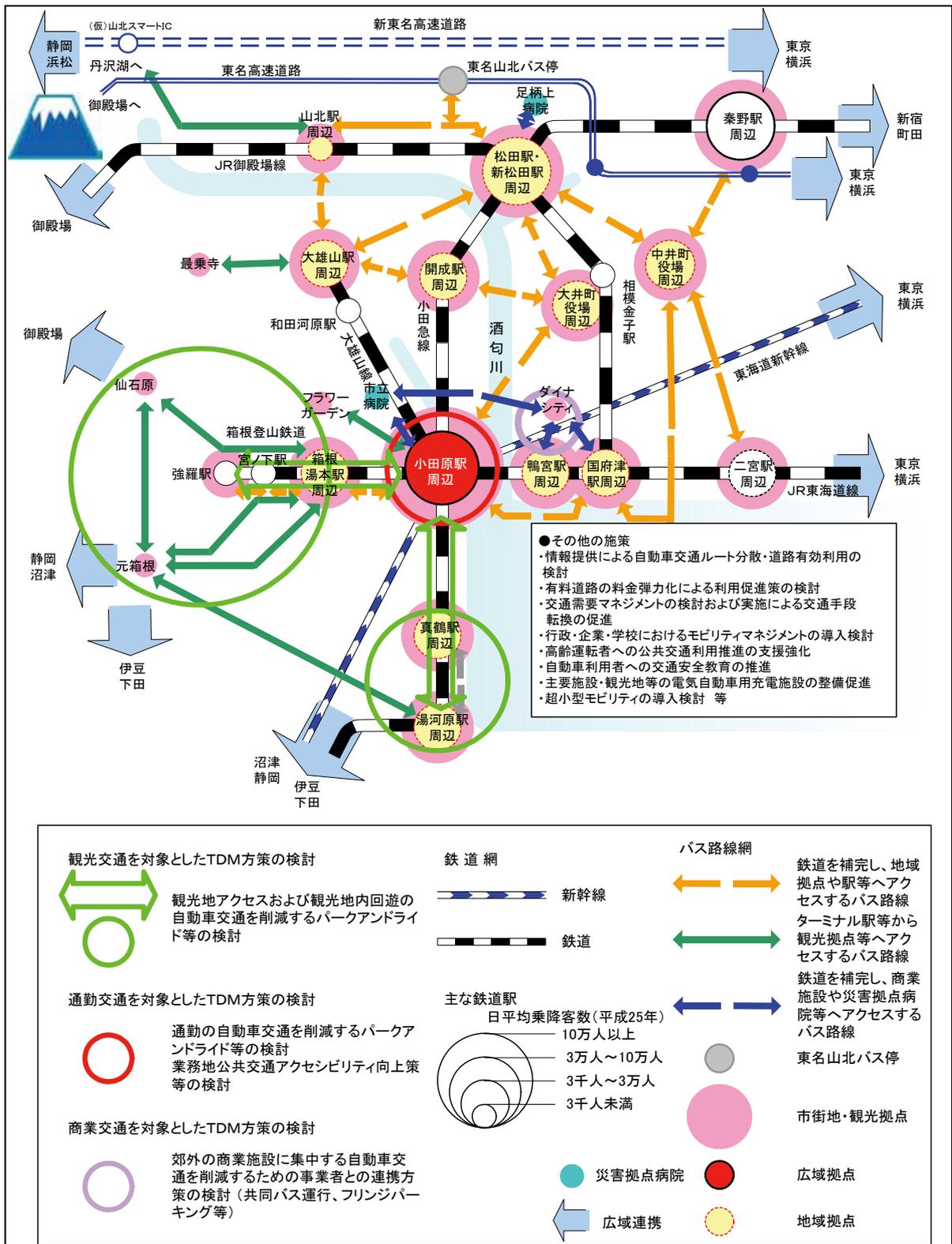


図 26 交通需要マネジメントの概念図