

1 調査名称：令和元年度交通計画検討調査業務委託

2 調査主体：神奈川県

3 調査圏域：神奈川県内

4 調査期間：令和元年9月4日から令和2年3月31日

5 調査概要：

本県では、将来の総合的な交通ネットワークの形成をめざし、神奈川における望ましい都市交通を実現するための交通施策の基本的な方向を示した、「かながわ交通計画」を策定しており、現計画は平成19年10月に改定している。

改定から10年が経過するなかで、社会情勢が変化するとともに、県内交通網の整備が進み、また国においては交通政策基本法の施行や、交通政策基本計画が策定された。

本調査は、過年度調査で抽出された追加検証課題に係る調査、交通計画に位置づけられた施策成果の精査を行い、かながわ交通計画改定案骨子を作成するもの。

I 調査概要

1 調査名称：令和元年度交通計画検討調査業務委託

2 報告書目次

序. 調査の背景・目的

序.1 目的

序.2 業務概要

序.3 業務フロー

1. 鉄道ネットワークデータの整備

1.1 現況ネットワークデータの整備

1.2 将来ネットワークデータの整備

2. 道路ネットワークデータの整備

2.1 現況ネットワークデータの作成

2.2 将来ネットワークデータの作成

3. 改定の方向性の検討

3.1 改定の方向性の検討

3.1.1 打ち合わせ結果

3.1.2 ヒアリング結果

3.1.3 かながわ交通計画改定（案）骨子

4. 関係機関との協議資料の作成

4.1 鉄道網に関する協議資料

4.2 道路網に関する協議資料

4.3 改定の方向性に関する協議資料

3 調査体制

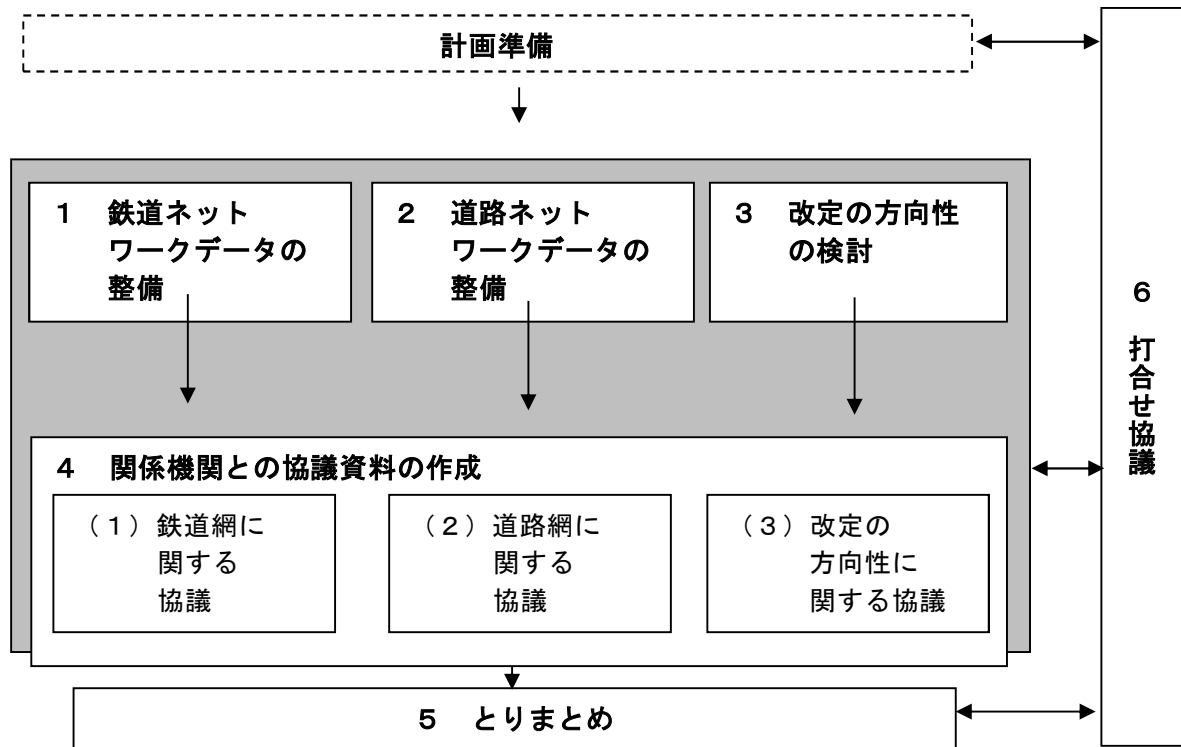
4 委員会名簿等：

II 調査成果

1 調査目的

本調査は、かながわ交通計画の改定について検討を行うものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

計画の構成

■ 現行計画で混在している「現状・課題」を整理し、課題を明確化

<現行計画での前半の体系>

序	… 1
1 計画のねらい	… 1
2 計画の位置づけ・役割	… 1
3 計画の対象と構成	… 1
第1章 交通の現状と交通政策の課題	… 2
1 交通を取り巻く状況の変化	… 2
2 広域的な交通の現状	… 4
3 本県における交通の現状と課題	… 5
4 都市づくりの基本方向	… 9
5 交通政策の課題	…11
第2章 都市交通の目標	…13
1 交通網の充実による県内外・地域間の連携強化	…14
2 利便性、快適性、安全性の確保	…14
3 都市交通に係る環境負荷の低減	…14

<改定案骨子（素案）前半の体系>

- 序
 - ・計画のねらい、計画の位置づけ・役割、計画の対象・構成
- 第1章 社会情勢の動向
 - ・神奈川の交通を取り巻く社会情勢の動向を中心に整理
- 第2章 交通の状況
 - ・人・物の動きと交通サービスの現状や将来の予測を整理
- 第3章 交通政策の課題
 - ・都市づくりの基本方向
 - ・交通政策の課題（都市圏域別の整理）
- 第4章 都市交通の目標

Kanagawa Prefectural Government

改定案骨子（素案）

■ 第1章 社会情勢の動向

※黄色字は新規設定項目

- | | |
|----------------|--|
| 1 人口 | 2020年をピークに県全体では人口減少へ突入。高齢化がさらに進行。また、その人口動向には地域差があり。 |
| 2 産業 | 特区指定に基づく企業誘致を推進。一方で、京浜港の国際競争力が低下。 |
| 3 観光 | 近年の入り込み客数の増加。特に、外国人旅行者数が急増。 |
| 4 環境 | パリ協定発効を踏まえ、一層の環境負荷軽減に対する取組を推進。 |
| 5 災害 | 大規模地震の切迫性の指摘。地震に伴う沿岸部での津波被害の懸念。地震災害に限らず、水災害の激甚化。 |
| 6 情報社会・技術の加速 | 新たな交通技術、情報技術と合わせた交通サービスの登場（シェアリング、MaaS等）、自動運転システムの技術の進化、Society5.0の実現 |
| 7 ユニバーサルデザイン対応 | バリアフリー化の着実な推進。 |
| 8 インフラの老朽化 | 我が国のインフラについて、高度経済成長期に集中的に整備されたため、急速に老朽化が進行。県管理道路施設における、建設後50年以上経過する施設数も増加。 |
| 9 価値観・暮らし方の多様化 | 家族構成の変化。高齢就業者の増加や社会参加が促進。近年の「働き方改革」の推進による、多様な暮らし方の発生。 |

改定案骨子（素案）

■ 第2章 交通の状況

1 人の動き

※H30東京PT
に基づく整理

- ・ PT調査において、調査開始以来初めて総トリップが減少
- ・ 県全体では調査開始以来初めて、鉄道分担率が自動車分担率を上回る
- ・ 鉄道：川崎・横浜や三浦半島等と東京の間でトリップ数が多い
- ・ 自動車：県西や三浦半島、湘南及び県央の駅圏外地域で分担率が高い
- ・ バス：川崎・横浜のほか、箱根での分担率が高い
- ・ 自転車：川崎・横浜のほか、湘南で分担率が高い

2 物の動き

※H25東京物流
に基づく整理

- ・ 貨物流動量について、県外との流動(内外・外内)が10年前より約1.5倍増加。これにより、県内(内内)より県外との流動のほうが上回った。
- ・ 臨海部に加え、県央や湘南など、圏央道周辺からの貨物車交通量が10年前より増加

3 交通サービスの状況

- ① 広域交通サービス
 - ・ 首都圏空港の機能拡大、京浜港の国際コンテナ戦略港湾指定
 - ・ リニア中央新幹線や3環状ネットワークの整備推進
- ② 県内及び域内でのサービス
 - ・ 鉄道：相互直通が推進も依然として東京方面で混雑が激しい
 - ・ 自動車：道路整備が進められるも依然として道路混雑・渋滞発生
 - ・ バス：輸送実績が近年改善も、担い手不足により維持が困難
 - ・ その他：カーシェアリングの普及、
新たな料金体系導入による高速道路ネットワークの有効活用が推進

Kanagawa Prefectural Government

改定案骨子（素案）

■ 第3章 交通政策の課題

1 都市づくりの基本方向

（都市マス改定素案に記載の県土・都市像）

- ・ 将来（2040年頃）を展望した県土・都市像を『~~地域の個性を伸ばし、やすらぎと活力を感じる都市—かながわ~~』とし、県民一人ひとりが生き生きとくらすことのできる、活動の場にふさわしい機能と空間を備えた県土・都市づくりを目指す
- ・ 県土・都市像の実現にあたっては、「環境共生」と「自立と連携」の2つの県土・都市づくりの方向性を定め、県民・市町村との協働のもとに、総合的かつ計画的な都市づくりを展開する
- ・ その際、**少子高齢化や人口減少の進行などに備え、「質的向上・県土の利用と保全」を重視した都市づくりを推進し**、地域の個性を生かし、社会経済の動向や環境・生活の質の向上に配慮し、選択と集中による社会資本整備、**ストック効果の最大化**、都市づくり関連制度の積極的な運用といった“都市を運営していく”といった観点から進めることで、次の世代に引き継げる持続可能な**魅力ある**県土・都市づくりを実現する

Kanagawa Prefectural Government

改定案骨子（素案）

■ 第3章 交通政策の課題

2 都市圏域別の交通政策の課題

川崎・横浜 都市圏域

・川崎市
・横浜市

（都市マス改定素案に記載の地域別課題（抜粋））

- ・ 国際競争力の強化や市民生活の利便性向上に向けた基盤づくりが必要
- ・ 訪日外客の増加を踏まえて、交流人口増加に対応した観光基盤づくりや魅力ある都市空間の創出が必要
- ・ 人口集積地のため、災害に強い都市構造や災害対策の推進が必要

（交通政策の課題）

- ・ **利便性の高い都市交通基盤の構築**
 - ・ 国際コンテナ戦略港湾である横浜港・川崎港や隣接する羽田空港などへのアクセス性を向上させ、国際ゲートウェイの利便性・機能性の強化を図る必要
 - ・ 内陸部から、研究機関や業務施設等が集積する臨海部へ向かう道路では、慢性的な渋滞が発生しているため、交通を分散し混雑の解消を図る必要
- ・ **首都圏の流動性の向上**
 - ・ 通勤・通学などにおける都内への流動が多い中、鉄道・道路における混雑緩和（東京方面への鉄道路線の整備、輸送力増強 等）が必要
 - ・ 地域の実情に応じた地域公共交通ネットワークの確保が必要
- ・ **災害に強い都市構造**
 - ・ 交通網の多重性を常に確保し安全・安心なネットワークの構築が必要

Kanagawa Prefectural Government

改定案骨子（素案）

■ 第3章 交通政策の課題

2 都市圏域別の交通政策の課題

三浦半島 都市圏域

・横須賀市
・鎌倉市
・逗子市
・三浦市
・葉山町

（都市マス改定素案に記載の地域別課題（抜粋））

- ・ 高齢者の日用品の買物や通院などの生活利便性の確保、災害などに対する安全安心の確保が課題
- ・ 観光渋滞が発生しており、アクセス道路の整備や公共交通への転換を促進することが必要
- ・ 海と山に囲まれた地形のため、土砂災害や津波などから命を守る対策が必要

（交通政策の課題）

- ・ **産業・観光と市民生活の両立**
 - ・ 観光・生活などの様々な流動が混在する幹線道路の渋滞解消を図るとともに、産業・観光流動と生活流動の両立を図る必要
- ・ **急速に進行する高齢化への対応**
 - ・ 通勤・通学需要が減少しているため、既存交通機関の維持確保が課題
 - ・ 市民生活を支え、持続可能な移動手段を確保する必要
- ・ **急峻な地形に対応した災害対策**
 - ・ 人命や様々な活動の安全・継続性を確保するために、多重性のある交通網の整備が必要

Kanagawa Prefectural Government

改定案骨子（素案）

第3章 交通政策の課題

2 都市圏域別の交通政策の課題

県央 都市圏域

- 相模原市
- 厚木市
- 大和市
- 海老名市
- 座間市
- 綾瀬市
- 愛川町
- 清川村

（都市マス改定素案に記載の地域別課題（抜粋））

- 圏央道などの自動車専用道路のIC周辺においては、企業の立地ニーズが高いことから、産業用地を創出し、企業立地を促進することが必要
- 鉄道駅から離れた郊外でも市街地が形成され、自動車依存度が高くなっているため、郊外と鉄道駅を結び利便性の高い公共交通の確保が必要

（交通政策の課題）

- 広域交流を促進する交通ネットワークの整備**
 - 新たな広域交通網の整備効果を県内全域へ波及させるため、鉄道や自動車専用道路へのアクセス性を高めることが必要
- 郊外と鉄道駅等の拠点を結び交通網の形成**
 - 郊外では自動車分担率が高い傾向となっており、過度な自動車利用から転換を図るため、郊外と鉄道駅を結び利便性の高い公共交通の確保が必要
- 自動車専用道沿線に立地する企業への対応**
 - 圏央道をはじめとする自動車専用道路沿線への企業立地が進む一方、渋滞が慢性化しており、交通流動の円滑性向上を図るほか、経済活動と市民生活の両立を図ることが必要

3. 改定案骨子（素案）

第3章 交通政策の課題

2 都市圏域別の交通政策の課題

湘南 都市圏域

- 平塚市
- 藤沢市
- 茅ヶ崎市
- 秦野市
- 伊勢原市
- 寒川町
- 大磯町
- 二宮町

（都市マス改定素案に記載の地域別課題（抜粋））

- 相模川の橋の周辺や、湘南海岸沿線の幹線道路で渋滞が発生しているため、地域分断や交通のボトルネックの解消に向けた幹線道路網の整備のほか、公共交通の利用促進による渋滞の緩和が必要
- 海岸においては、海浜の浸食が著しく、自然災害に対する防災性の低下が課題となっており、最大クラスの津波を想定した海岸やその背後における防災対策の推進が必要

（交通政策の課題）

- 交流連携を促進する交通網の整備**
 - 東海道新幹線新駅の誘致や自動車専用道路の整備が進んでおり、企業の需要がさらに高まることが期待されるため、交通網の利便性・円滑性を高め産業ポテンシャルの向上を図るとともに、産業と生活の両立を図る必要
- 交通混在の解消**
 - 自転車の利用率が他の都市圏域よりも高く、交通事故や放置自転車の問題が懸念されるため、自転車道整備などによる交通混在の解消が必要。

改定案骨子（素案）

■ 第3章 交通政策の課題

2 都市圏域別の交通政策の課題

県西 都市圏域

- ・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

（都市マス改定素案に記載の地域別課題（抜粋））

- ・ 郊外部では、交通利便性が高い中心市街地に比べ、人口密度の一層の低下が予想され、道路などの社会資本の効率的な運営管理が課題
- ・ 高齢化の進行に伴い、買物、通院など日常生活の利便性や、介護福祉サービス機能の確保などへの対応が課題
- ・ 公共交通の利便性を確保しながら、過度に自動車に依存しない交通体系を構築するとともに、将来的には新たな移動手段の導入などにより、高齢者のモビリティを確保することが必要
- ・ 観光資源に恵まれる一方で、鉄道駅周辺の商店街においては買い物客の減少しており、活力低下が懸念

（交通政策の課題）

- ・ **国際的観光地における円滑な流動の確保**
 - ・ 観光地では、過度な交通集中が発生しており、地域の魅力度を維持・向上していくために、交通サービスの利便性・快適性の確保を図る必要
- ・ **かしこい自動車利用の促進**
 - ・ 自動車利用による経済的損失を軽減すべく、過度な自動車利用を抑制する必要
- ・ **超高齢化社会における移動手段の確保**
 - ・ 市民生活を支えるべく、様々なニーズに対応した移動手段を確保する必要

Kanagawa Prefectural Government

3. 改定案骨子（素案）

■ 第4章 都市交通の目標

※内容は今後要検討

1 交通網の充実による県内外・域内交通網の整備

- ・ 経済活動の広域化への対応や観光交流の促進に向け、都市と県内および圏外地域との連携を強化するため、鉄道網や道路網といった広域交通網の整備と既存交通網を生かした公共交通の充実を図る

2 利便性・快適性・安全性の確保

- ・ 観光客や働く人などが、便利で、安全で快適に移動できるよう、複数の移動手段や経路を確保するとともに、交通インフラの耐震性、多重性、代替性の向上により、災害に強い交通基盤を構築
- ・ 地域に応じたまちづくりを進める中で、その地域の実情を踏まえた交通サービスを確保し、高齢者・障害者をはじめ誰もが利用しやすく安全で快適に移動できる環境づくりを進める

3 都市交通にかかる環境負荷の軽減

- ・ 地球温暖化等の環境問題への対応として、公共交通の利用促進などによるエネルギー利用の効率化
- ・ 物流交通の整序化等による交通の流れの改善などを推進することにより、大気環境の保全や騒音・振動の軽減

Kanagawa Prefectural Government

改定案骨子（素案）

第5章 目標の実現に向けた交通施策

※内容は今後要検討

1 施設整備

(1) 交通網整備

- ・ 鉄道網
- ・ 自動車専用道
- ・ 一般幹線道路網

(2) 交通施設整備

- ・ 自転車走行空間の充実とネットワーク化
- ・ 歩行者空間の充実とネットワーク化
- ・ 交通結節点の整備改良
- ・ 交通施設のバリアフリー化
- ・ 交差点改良による交通ボトルネックの解消
- ・ 環境に配慮した道路施設整備等

Kanagawa Prefectural Government

2 既存施設の有効活用

(1) 交通需要マネジメント

- ・ 交通行動の転換促進
- ・ 交通需要発生源の適正誘導

(2) 既存道路の有効活用

- ・ 道路交通渋滞改善・環境負荷軽減
- ・ 利便性の高い交通システム構築
- ・ 計画的な維持管理による道路施設の長寿命化

(3) 公共交通の連続性・利便性確保

- ・ コンパクト+ネットワークの実現に向けた地域公共交通の再編
- ・ シームレス化
- ・ 自動車からの転換促進
- ・ 公共交通中心の交通システムネットワーク化

改定案骨子（素案）

第5章 目標の実現に向けた交通施策

※内容は今後要検討

3 都市圏域別交通施策の基本方向

川崎・横浜 都市圏域

（都市マス改定素案に記載の地域別課題（抜粋））

- ・ 国際競争力の強化とともに、市民生活の向上を図る
- ・ 訪日外客の増加に対応した利便性の高い交通基盤の整備を進める
- ・ 人口集積地のため、災害に強い都市構造や災害対策の推進に対応する

（交通政策の課題）

- ・ 利便性の高い都市交通基盤の構築
- ・ 首都圏の流動性の向上
- ・ 災害に強い都市構造

（交通施策の基本方向）

- ・ 国際交通網を支える交通基盤の整備
- ・ 鉄道網の整備、交通結節点の整備改良
- ・ 地域交通の確保
- ・ 安全で快適に利用できる交通網の整備

Kanagawa Prefectural Government