

神奈川県西部都市圏都市・地域総合交通戦略

1. 概要

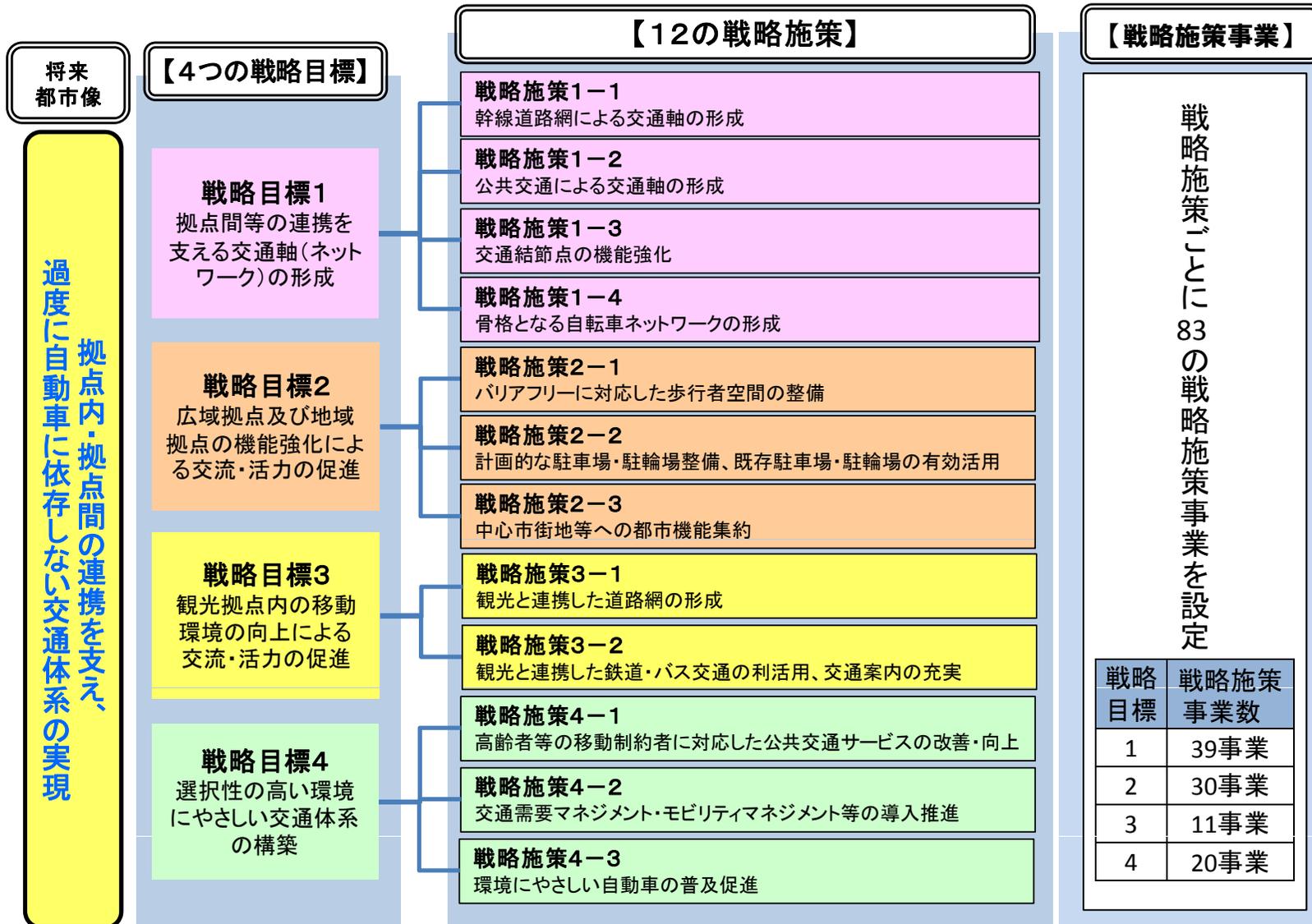
理念 ・ 方針	(県西部都市圏の将来都市像) 『拠点内・拠点間の連携を支え、過度に自動車に依存しない交通体系の実現』 (戦略目標) ①「拠点間等の連携を支える交通軸(ネットワーク)の形成」 ②「広域拠点及び地域拠点の機能強化による交流・活力の促進」 ③「観光拠点内の移動環境の向上による交流・活力の促進」 ④「選択性の高い環境にやさしい交通体系の構築」	
	目標年次	交通マスタープラン:平成42年 都市・地域総合交通戦略:短期 平成31年、中期 平成36年
位置 付け	上位計画である「神奈川県総合計画」及び「かながわ都市マスタープラン」に示されている都市づくりの方向性である「自然や歴史などの地域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」の実現に寄与するための交通施策を総合的に推進する計画として、「神奈川県西部都市圏交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略」を策定	
	総合交通体系(PT調査)	○ H20
	総合計画(神奈川県総合計画)	○ H24
	かながわ都市マスタープラン	○ H19・H22
戦略 策定 範囲	都市圏	○
	市域	
	特定エリアのみ	

■ 県西部都市圏の将来都市像図



1. 概要

■都市・地域総合交通戦略の戦略施策体系



複数の戦略目標に位置づけられる事業があるため、戦略目標ごとの事業数の合計は83にならない。

2. 目標と指標

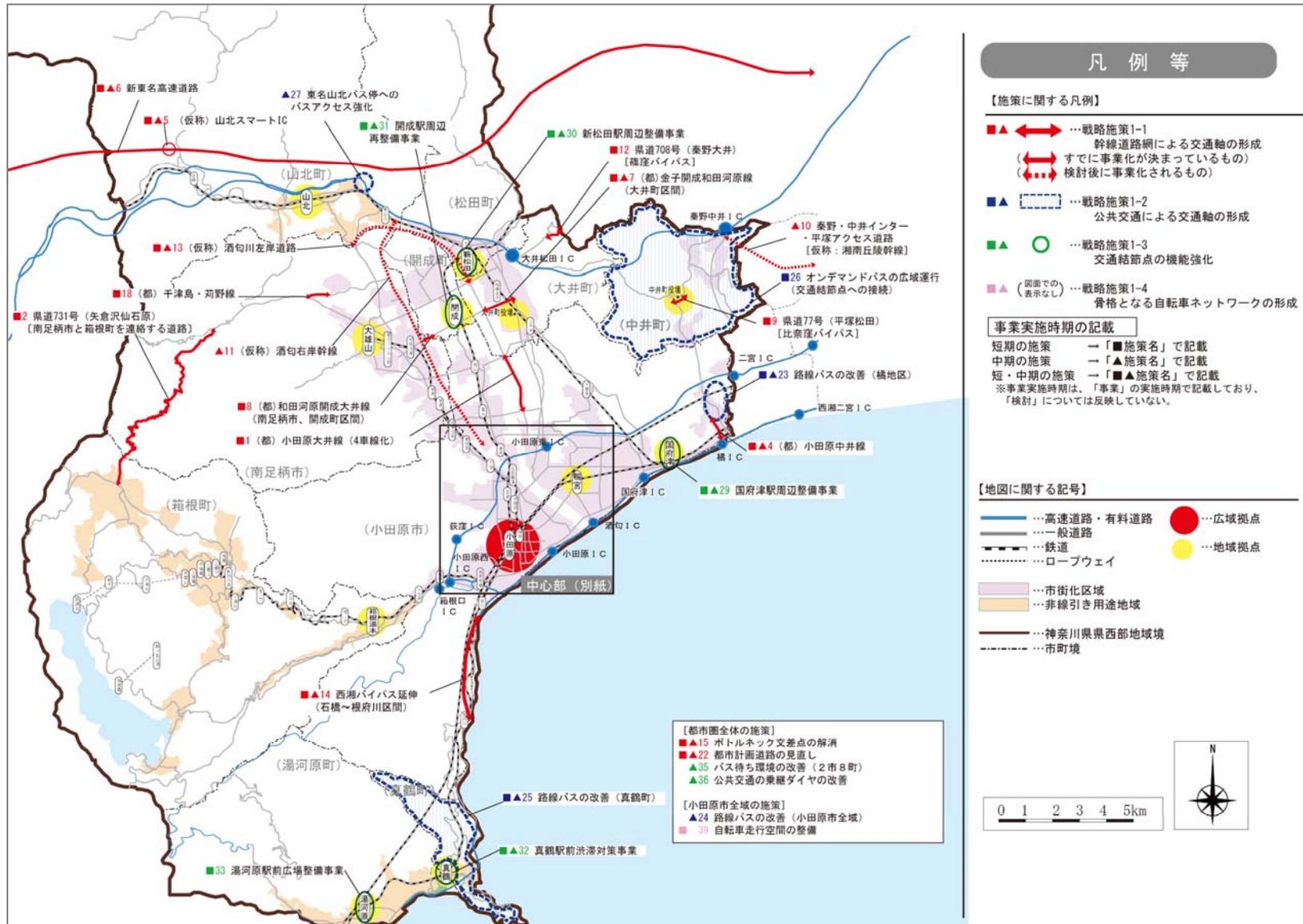
主な指標	交通	交通手段分担率	○
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	○
		中心部歩行者数	○
		自転車交通量	○
		公共交通カバーエリア	○
		バス利用者数	○
		鉄道、路面電車利用者数	○
	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	○
		商品販売額	
		交通事故件数、死傷者数	
	環境	CO2排出量	○
		その他指標	
		自転車走行可能区間延長 緊急輸送道路の整備延長 観光地における公共交通利用率	○

■ 県西部都市圏の戦略指標と目標水準

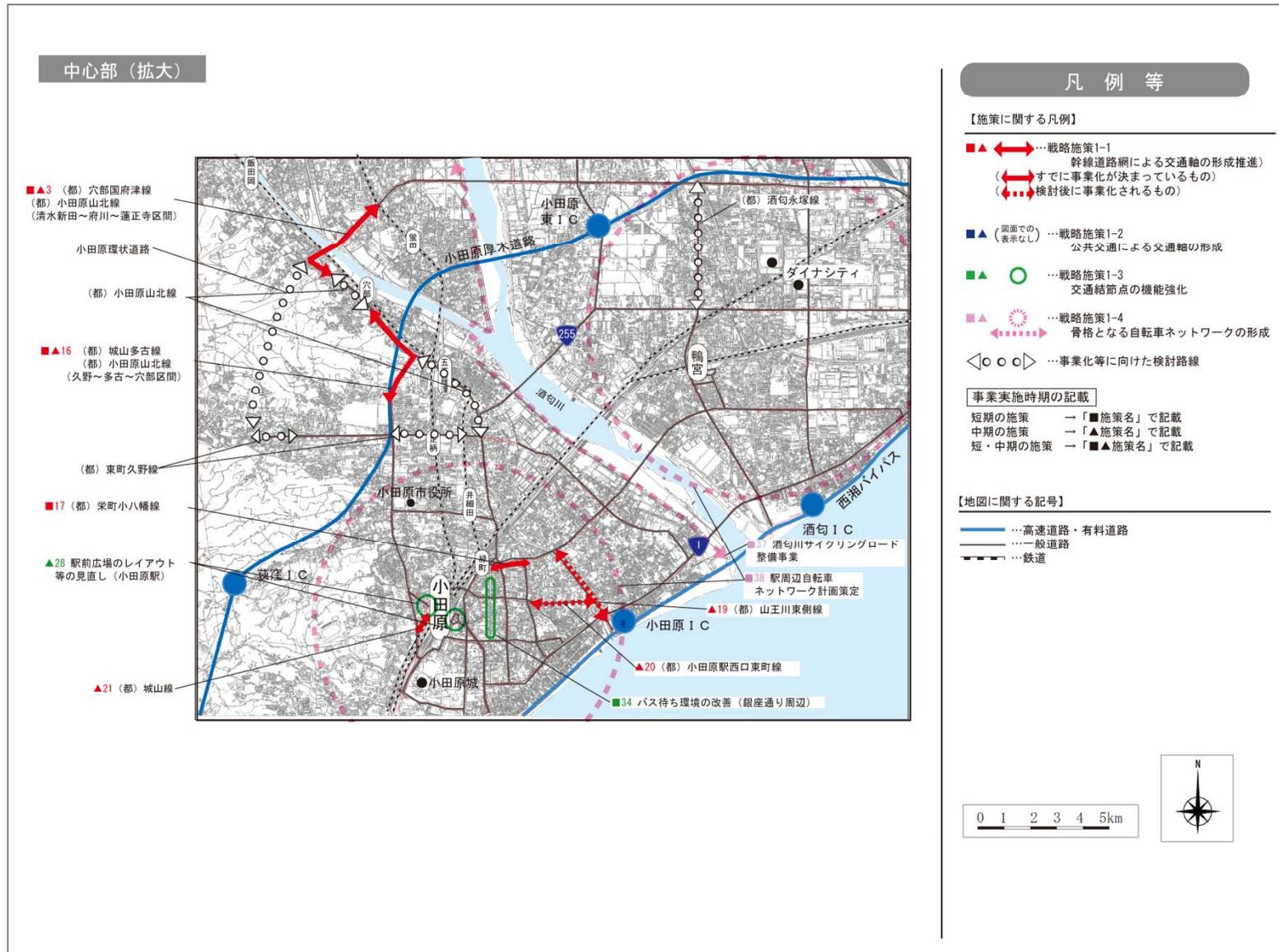
将来都市像	【戦略目標】	【戦略指標と戦略目標水準】				
		視点	戦略指標	戦略目標水準		
				現況	短期(～平成31年)	中期(平成32～36年)
拠点内・拠点間の連携を支え、過度に自動車に依存しない交通体系の実現	戦略目標1 拠点間等の連携を支える交通軸(ネットワーク)の形成	拠点との連携(所要時間)	拠点から15分圏カバー面積率	23%	24%	32%
		主要道路の混雑解消	ボトルネック(交差点等)箇所数 ^{注1)}	5区間、9箇所	5区間、7箇所	3区間、6箇所
		公共交通によるカバー圏人口維持	DID内公共交通カバー面積率(運行本数考慮)	92%	92%	92%
		自転車通行可能区間密度の向上	自転車走行可能区間延長 ^{注2)}	84km(小田原市)	93km(小田原市)	125km(小田原市)
	戦略目標2 広域拠点及び地域拠点の機能強化による交流・活力の促進	広域拠点の交流の促進	中心市街地の自転車・歩行者交通量	62,000台・人	71,000台・人	76,000台・人
			交通利便性の高い居住環境の確保	中心市街地の居住人口 ^{注3)}	約10,800人	約11,500人
		公共交通の利便性の向上 安全・安心な移動空間の確保	交通結節点発着鉄道・バス利用者数	約10.0万人/日	約10.2万人/日	約10.3万人/日
			中心市街地の放置自転車撤去台数	925台	約560台	約420台
	戦略目標3 観光拠点内の移動環境の向上による交流・活力の促進	主要観光拠点へのアクセス時間の短縮	箱根湯本駅までの30分圏カバー面積率	16%	18%	25%
			観光拠点での公共交通利便性の向上	箱根町・湯河原町での観光目的公共交通利用率	29% ^{注4)}	30%
		観光拠点での回遊性向上	小田原市・箱根町でのレンタサイクル等の利用台数	4,180台 ^{注5)}	5,000台	6,000台
	戦略目標4 選択性の高い環境にやさしい交通体系の構築	環境にやさしい交通環境の実現	二酸化炭素排出量 ^{注6)}	1,698 t-CO2/日	現況比15%減	現況比25%減
			排出量削減に向けて施策効果を確保する主な指標			
			自動車分担率			
			鉄道・バス分担率			
			EVの普及率			

注 1) 首都圏洗滞ボトルネック対策協議会の平成24年度主要洗滞箇所数に基づく洗滞箇所数
 2) 都市圏における自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路、自転車歩行者道等の自転車走行可能区間延長
 3) 小田原市低炭素都市づくり計画と整合させた目標水準
 4) 現況値は箱根町のみ(平成22年観光実態調査報告書(箱根町))
 5) 現況値は芦ノ湖岸でのパークアンドサイクル利用台数(平成23年4月～11月)
 6) 二酸化炭素排出量は自動車による一般道走行の排出量(単体対策効果含む)

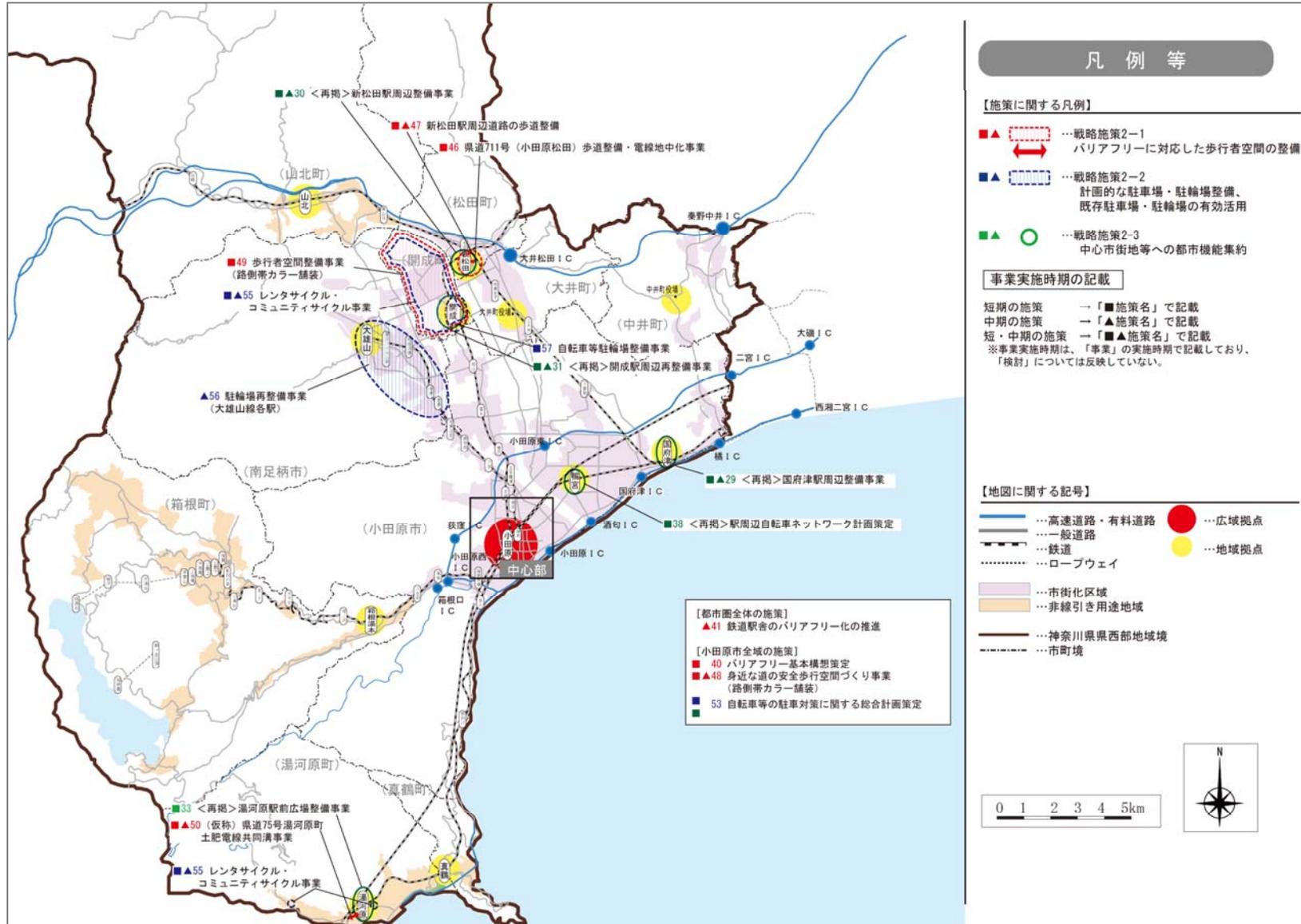
3. 展開施策(戦略目標1 拠点間等の連携を支える交通軸(ネットワーク)の形成)



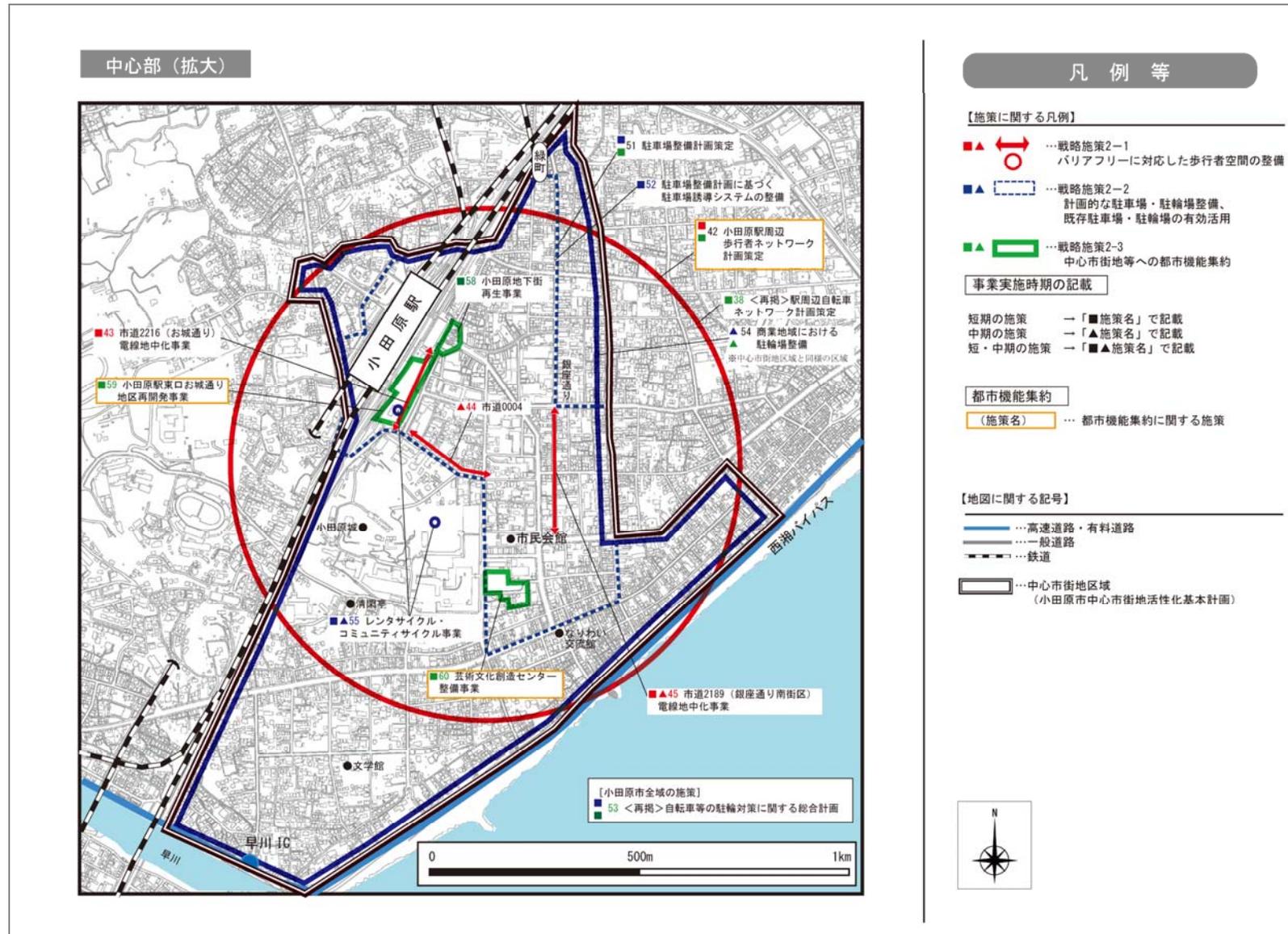
3. 展開施策(戦略目標1 拠点間等の連携を支える交通軸(ネットワーク)の形成 <中心部拡大>)



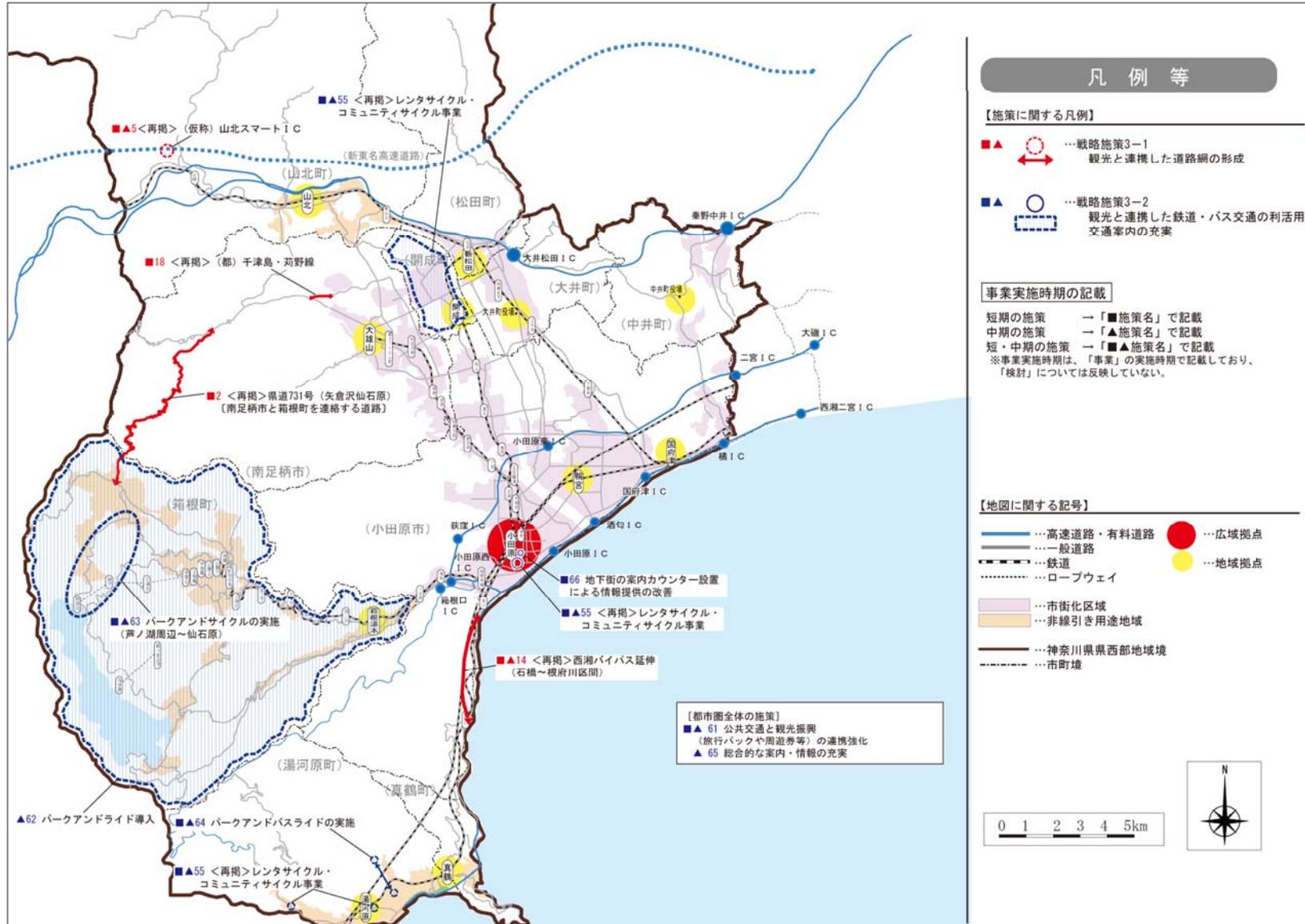
3. 展開施策(戦略目標2 広域拠点及び地域拠点の機能強化による交流・活力の促進)



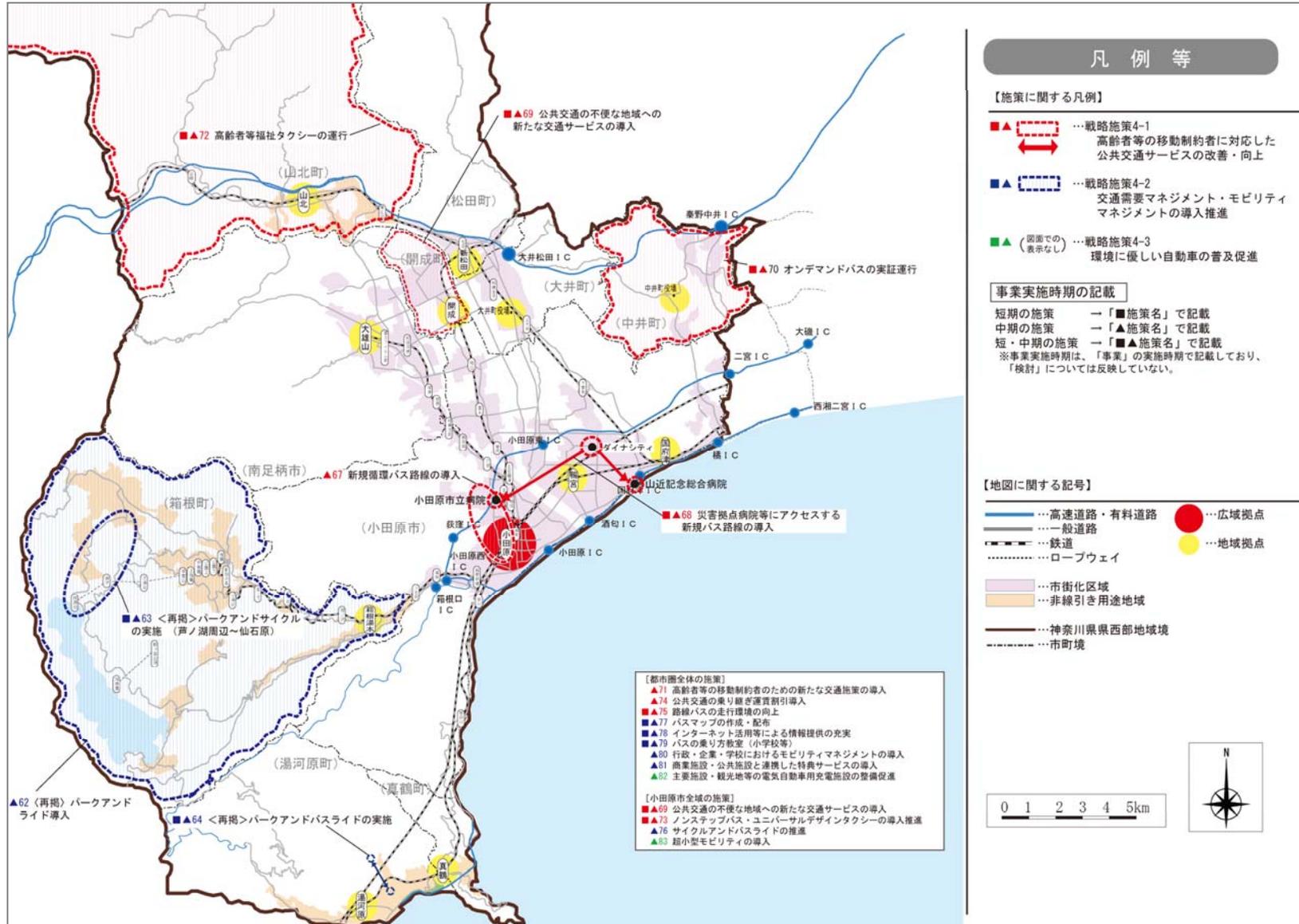
3. 展開施策(戦略目標2 広域拠点及び地域拠点の機能強化による交流・活力の促進 <中心部拡大>)



3. 展開施策(戦略目標3 観光拠点内の移動環境の向上による交流・活力の促進)



3. 展開施策(戦略目標4 選択性の高い環境にやさしい交通体系の構築)

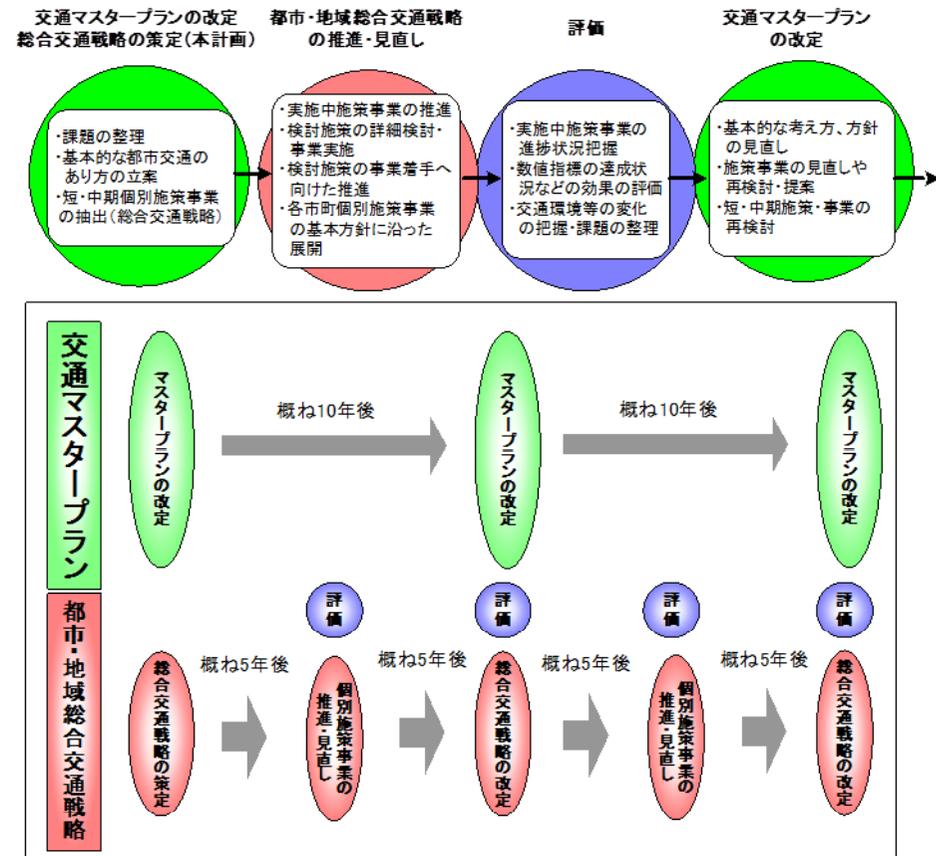


4. 都市・地域総合交通戦略の推進及び評価

◎計画策定後の評価・検証の考え方

- ・交通マスタープラン(目標年次:平成42年)は概ね10年毎に改定を行う。
- ・都市・地域総合交通戦略は、戦略指標に基づく評価を、本計画策定後、概ね5年毎に行い、戦略施策の個別施策事業の事業進捗については毎年確認する。
- ・策定・見直された交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略は県や各市町の関連計画と整合し、これらに反映する。
- ・本計画の策定後、新たに提案される広域的なプロジェクトがある場合は、この交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略との整合性を図り、マネジメントサイクルの考えに沿って、地域全体の視点から検討・実施・評価を行う。

■マネジメントサイクルの概念図



◎推進・進行管理体制

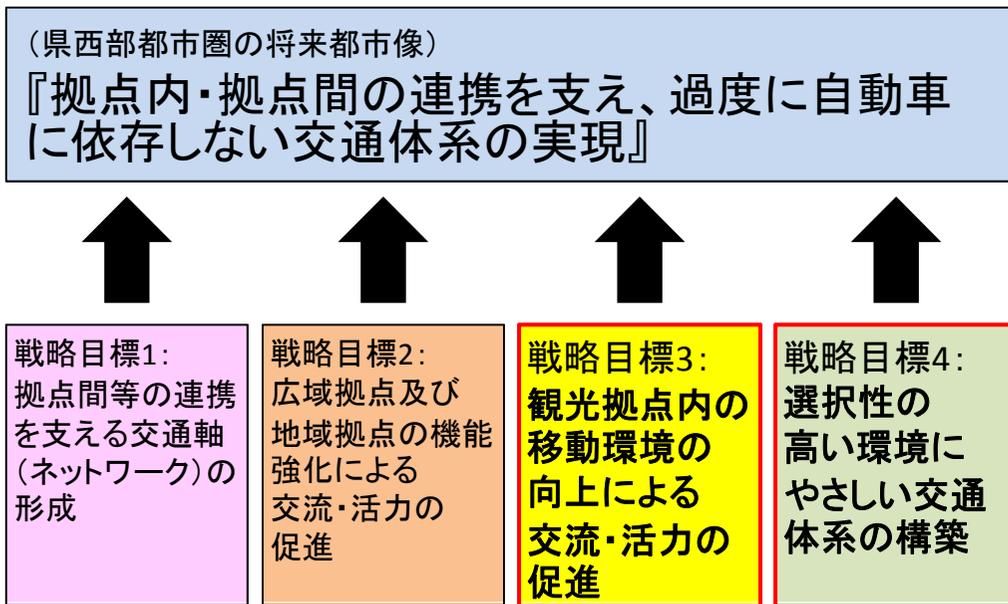
神奈川県西部広域行政協議会都市交通部会を母体として、本戦略施策の進捗管理を行いつつ、策定から5年後の評価時においては、必要に応じて、神奈川県西部都市圏総合都市交通体系調査及び都市・地域総合交通戦略策定協議会を母体とした、都市・地域総合交通戦略推進の組織作りの検討を行う。

5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

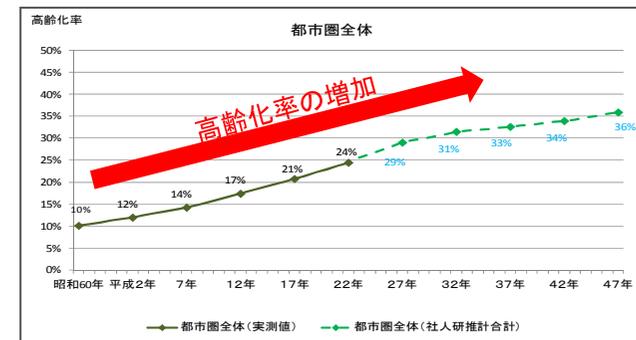
◎将来都市像の設定と実現に向けた施策展開

本都市圏は、今後高齢者の増加が予測されており、多くの観光集客が訪れる豊かな自然環境を有しているにも関わらず、過度に自動車交通に依存する傾向にあった。

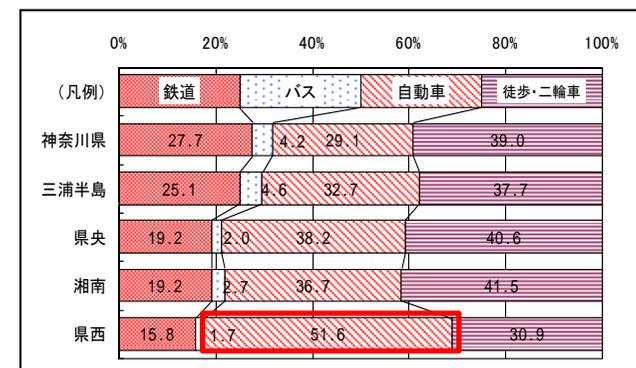
そこで、今後の都市づくりと交通政策の方向性を踏まえ、将来都市像である「拠点内・拠点間の連携を支え、過度に自動車に依存しない交通体系の実現」を目指し、戦略目標3には、「観光拠点内の移動環境の向上による交流・活力の促進」、戦略目標4において「選択性の高い環境にやさしい交通体系の構築」を設定し、観光誘客を支援するとともに、選択性の高い交通体系の構築などを実現する戦略施策事業を立案した(p8~9)。



■都市圏全体の高齢化率推移と将来予測(注1)



■広域都市圏別の代表交通手段構成比(注2)



注1) 実測値：各年「国勢調査」、
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
注2) 平成20年「東京都市圏パーソントリップ調査」