

1 調査名称：(神奈川県)総合都市交通体系調査

2 調査主体：神奈川県

3 調査圏域：神奈川県管内

4 調査期間：平成27年度

5 調査概要：

本県の交通マスタープランである「かながわ交通計画」は、昭和61年12月に策定された後、平成3年3月、平成9年3月に改定、平成17年3月に追録、平成19年10月に改定されているが、改定から8年が経過していることから、社会情勢の変化等を踏まえた見直しについて検討するため、交通現況の把握、交通課題の整理を行い、将来の望ましい交通の実現のために必要な交通施策の基本方針を検討した。

## 調査概要

### 1 調査名称：(神奈川県)総合都市交通体系調査

### 2 報告書目次

#### .目的等

- (1) 目的
- (2) 作業フロー
- (3) 業務内容

#### .交通現況の把握、交通課題の整理

##### 1 交通を取り巻く状況の変化

- (1) 高齢化の進行と人口減少社会の到来
- (2) 産業の集積
- (3) 低下する国際競争力
- (4) 多様な地域資源を生かした観光振興
- (5) 環境問題の深刻化と環境にやさしい社会づくりへの要請
- (6) 震災の危険と切迫性の高まり
- (7) ユニバーサルデザインへの対応
- (8) 開発を基調とした量的拡大からの転換
- (9) 地方分権改革の進展

##### 2 広域的な交通の現状

- (1) 空港・港湾整備とアクセス強化
- (2) 陸上交通網の整備
- (3) 既存施設の有効活用
- (4) 新しい交通技術
- (5) 運輸部門におけるエネルギー消費

##### 3 本県における交通の現状と課題

- (1) 人・物の動きの現状と将来
- (2) 公共交通

- ( 3 ) 自動車交通
- ( 4 ) 航空
- ( 5 ) 海上交通
- ( 6 ) 自転車
- ( 7 ) 徒歩
- ( 8 ) その他

#### 4 都市づくりの基本方向

- ( 1 ) 県土・都市像
- ( 2 ) 県土・都市づくりの方向性

#### 5 交通政策の課題

- ( 1 ) 新たな県土・都市像への対応
- ( 2 ) 広域的な交通課題
- ( 3 ) 地域的な交通課題

#### 6 交通課題の整理

- ( 1 ) 人口減少社会における交通課題解決方針の設定
- ( 2 ) 交通手段・機関が本来有すべき機能・役割の適正発揮
- ( 3 ) 交通が支えるべき上位機能に資する役割の発揮

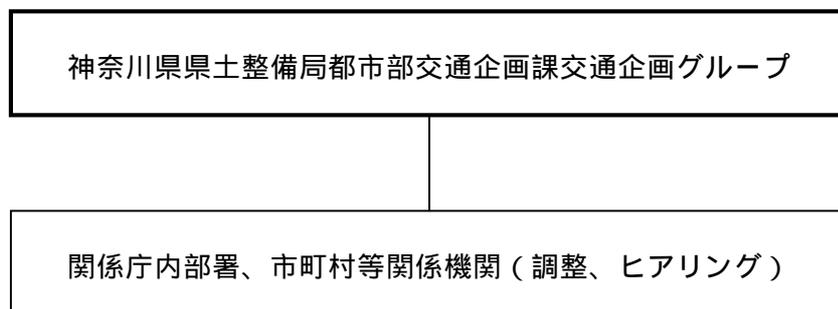
#### 交通施策の基本方針の検討

- ( 1 ) 交通計画の位置づけ、役割
- ( 2 ) 目標年次の考え方
- ( 3 ) 計画の対象
- ( 4 ) 計画の構成・内容
- ( 5 ) 交通施策の記載内容

#### (参考) 現行計画について

- ( 1 ) 現行計画に至る経緯
- ( 2 ) 策定・改定の背景
- ( 3 ) 計画の位置づけの変遷
- ( 4 ) 計画の対象の変遷
- ( 5 ) 計画の構成の変遷
- ( 6 ) 計画の目標(交通政策の基本方針、都市交通の目標)の変遷

3 調査体制



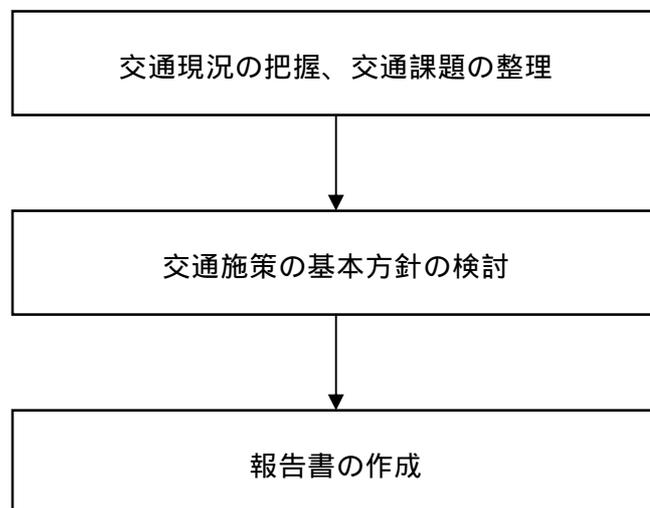
4 委員会名簿等：

## 調査成果

### 1 調査目的

本調査は、昭和61年12月に策定され、平成3年3月、平成9年3月に改定、平成17年3月に追録、平成19年10月に改定された「かながわ交通計画」の見直しについて検討を行うことを目的とする。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



## 4 調査成果

### 目的等

#### (1)目的

本調査は、昭和61年12月に策定され、平成3年3月、平成9年3月に改定、平成17年3月に追録、平成19年10月に改定された「かながわ交通計画」の見直しについて検討を行うことを目的とする。

#### (2)作業フロー

業務フローは、次に示すとおり。

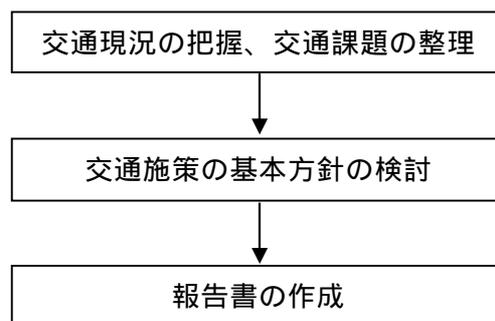


図1 業務フロー

#### (3)業務内容

##### 1) 交通現況の把握、交通課題の整理

現計画策定以降の交通を取り巻く状況（人口、産業、国際競争力、観光、環境、防災など）や交通の現状（人の動き、鉄道、バス、自動車交通、自転車、徒歩など）を把握し、交通課題の整理を行う。

- ・ 交通情勢の変化及び交通計画へ反映すべき事項の整理
- ・ 交通の現状について、現交通計画のデータを更新
- ・ 上記を踏まえた課題整理

##### 2) 交通施策の基本方針の検討

1) で整理した交通課題とともに、交通政策基本計画や次期交通政策審議会答申などの動きを踏まえ、将来の望ましい交通の実現のために必要な交通施策の基本方針を検討する。

- ・ 交通計画の位置づけ、役割の検討
- ・ 上記を踏まえた構成、内容の検討
- ・ 交通施策の基本方針の検討

## 交通課題の整理

交通現況等の把握を踏まえて交通課題を整理する。

### (1) 人口減少社会における交通課題解決方針の設定

後述するように、本計画の見直し時における目標年次を 2035 年とすると、現況(2013 年)の県人口約 908 万人に対して、ピーク時(2018 年)の約 913 万人を経て、2035 年には現況より 3 %強減少する約 878 万人になることが予測されており(2050 年の人口は現況より 11%弱減少する平成 5 年当時の人口に相当) 交通需要は人口推移にイコールではないが同様の傾向になるものと考えられる。

一方、県土整備関係予算は減少基調にあることから、施設整備と既存施設の有効活用を基本とした課題の解消・緩和レベルを見据えた計画づくりが必要と考えられる。

その際には交通需要の量的側面のみではなく、質的側面での課題把握が重要であり、交通手段・機関が本来有すべき機能・役割が適正に発揮されるよう、安全性はもとより、国際競争力の向上や地域間競争に勝ち抜いていける利便性・快適性を確保し、交通が支えるべき上位機能へ資する役割を果たしていくことが必要である。

### (2) 交通手段・機関が本来有すべき機能・役割の適正発揮

#### 1) 鉄道

##### 【ピーク時混雑率の緩和】

通勤・通学利用が主な利用目的である鉄道については東京方向への需要が大きいなかで、輸送力が増強されてきた結果、ピーク時混雑率は低下傾向にあるものの、東京圏における当面の目標である混雑率 180%超路線が存在している。

##### 【鉄道ネットワークの形成】

県内鉄道網は、路線の延伸・新駅設置等に加えて相互直通運転が促進され、近年は利用者数も増加傾向にあるが、県内には鉄道交通利用の不便地域が存在し、東京方向に比べ県内各地域間の移動しやすさは直達性・随時性等の面で課題がある。

##### 【広域鉄道網の利用しやすさの向上】

広域鉄道網である東海道新幹線駅が県の端部に位置していることから、県中央部からは利用しにくい。

## 2) バス

### 【バスサービスの確保】

バス利用率は低下傾向にあるものの、東京都市圏のなかでは最も利用されているなど重要な交通手段であり、分担率は横浜都心周辺で上昇している一方、三浦半島・湘南・西湘地域の市町では低下傾向にあるなど、地域差がみられる。

バスは高齢者など移動制約者のモビリティ確保、通学時の駅端末交通手段として重要であることから、持続可能な手段として確保していくことが必要である。

## 3) 自動車

### 【道路交通事故対策の推進】

交通事故発生件数、死者数、負傷者数は減少・横ばい傾向ながら、死者数については都道府県ワースト2位になり、将来の自動車交通量増加が予測されるなかで、道路交通事故対策への取組みは重要な課題である。

なかでも、高齢化の加速、活発な高齢者の増加、高齢免許保有者数の増大等を背景に、人口の構成比を上回る交通事故発生、死者数となっている。

### 【道路混雑の緩和】

通勤・業務・私事など多様な目的で利用される自動車については、混雑時平均旅行速度が都道府県ワースト3位で、速度自体も低下しており、主要渋滞箇所も平成24年時点で一般道路上に411箇所も存在している。

### 【道路ネットワークの形成】

県内の道路網は、県内外における広域的な交通利便性を向上させる自動車専用道路網と自動車専用道路網の利用圏域の拡大を図るとともに、多様な交流・連携を支える一般幹線道路網とからなり、さがみ縦貫道路の全線開通など整備がなされている。

ただし、未だ県土全体のネットワークは形成されていない。

### 【駐車場・荷捌き施設の整備・確保】

都市中心部等での荷捌きのため等での路上駐車は、円滑な道路交通や歩行の安全性、都市景観等を損ねている。

## 4) 自転車

### 【連続した走行空間の確保】

自転車は、鉄道駅等へのアクセスの主要な手段であり、比較的近距離の日常の足となる交通手段であり、保有台数、保有率とも増加・上昇傾向にあるなかで、自転車乗用中の負傷者・死者数が一定程度存在している。

## 5) 徒歩

### 【連続した歩行空間の確保】

高齢化の加速や活発な高齢者の増加に伴って、自宅付近等での私事交通が増加しているなか、歩行中の交通事故が一定程度あり、高齢歩行者の事故は重篤な事故に結びつく。

## 6) 交通施設全般

### 【計画的な維持管理】

橋梁等に代表される交通施設の老朽化等に対して、更新費用の制約等を踏まえた安全・安心を確保する維持管理が必要。

## (3) 交通が支えるべき上位機能に資する役割の発揮

### 1) 産業振興

民営事業所数は2004年約28.5万事業所が2012年約31.4万事業所へ増加したものの、県内総生産は2004年約30.8兆円が2013年約30.2兆円と微減、一人当たり県民所得は2004年の320万円弱が2012年290万円強へ、都道府県順位も5位が13位へと大幅に減少・低下しており、県経済活動を支える交通の役割は重要である。

### 2) 観光振興

訪日観光客数が急増しているなかで、県への訪問率は横ばい傾向で推移しており、観光客数自体、東日本大震災前の水準までようやく回復をみせつつあり、観光振興に資する交通の役割は重要である。

### 3) 環境対応

大気汚染物質の環境基準は近年概ね達成して推移しているが、CO2排出量自体は近年増加傾向にあり、運輸部門も15.2%と一定割合を占めている。

### 4) 防災対応

震災等の危険と切迫性が高まっていることから、災害に対する準備や被災後の迅速な対応を支える施設整備等が必要である。

## 交通施策の記載内容

交通課題の整理を踏まえ、目標の実現に向けた交通施策の主要な柱を整理した。

### 1) 鉄道

#### 【ピーク時混雑率の緩和】

通勤・通学利用が主な利用目的である鉄道については東京方向への需要が大きいなかで、

輸送力が増強されてきた結果、ピーク時混雑率は低下傾向にあるものの、東京圏における当面の目標である混雑率 180%超路線が存在している。

今後は少子化に伴い輸送量が減少することも予測されるが、混雑率緩和に向けた輸送力の確保が引き続き必要である。

#### 【鉄道ネットワークの形成】

県内鉄道網は、路線の延伸・新駅設置等に加えて相互直通運転が促進され、近年は利用者数も増加傾向にあるが、県内には鉄道交通利用の不便地域が存在し、東京方向に比べ県内各地域間の移動しやすさは直達性・随時性等の面で課題がある。

今後は、県内主要都市間の連絡性向上や交通手段の多様性、多重性等の観点から、ネットワークの更なる形成（計画推進）が必要である。

#### 【広域鉄道網の利用しやすさの向上】

広域鉄道網である東海道新幹線駅が県の端部に位置していることから、県中央部からは利用しにくい。

今後は、県中央部での東海道新幹線新駅の設置が望まれるとともに、東海道新幹線の代替機能を有し、中京圏・近畿圏等との交流・連携を強化するリニア中央新幹線（2027年東京 - 名古屋間開業予定）の県内駅である橋本駅周辺へのアクセス向上への取組みが必要である。

## 2) バス

#### 【バスサービスの確保】

バス利用率は低下傾向にあるものの、東京都市圏のなかでは最も利用されているなど重要な交通手段であり、分担率は横浜都心周辺で上昇している一方、三浦半島・湘南・西湘地域の市町では低下傾向にあるなど、地域差がみられる。

バスは高齢者など移動制約者のモビリティ確保、通学時の駅端末交通手段として重要であることから、持続可能な手段として確保していくことが必要である。

現状では県内の乗合バス事業者は黒字事業者が多いものの、全国的にバス事業経営は厳しい状況にあることから、今後、持続可能な手段として確保していくため、利便性向上・走行環境向上などバスの魅力を向上させる取組みが求められるとともに、路線の退出等防止する利用促進が必要である。

また、採算性が確保しづらい路線・エリアにあっては、地域の実情に応じた生活交通確保対策を進めていくことが重要である。

## 3) 自動車

#### 【道路交通事故対策の推進】

交通事故発生件数、死者数、負傷者数は減少・横ばい傾向ながら、死者数については都道府県ワースト2位になり、将来の自動車交通量増加が予測されるなかで、道路交通事故

対策への取組みは重要な課題である。

なかでも、高齢化の加速、活発な高齢者の増加、高齢免許保有者数の増大等を背景に、人口の構成比を上回る交通事故発生、死者数となっている。

今後は、更なる高齢化の加速を見据えた高齢ドライバーをはじめとする道路交通事故防止環境の創出・対策強化が必要である。

#### 【道路混雑の緩和】

通勤・業務・私事など多様な目的で利用される自動車については、混雑時平均旅行速度が都道府県ワースト3位で、速度自体も低下しており、主要渋滞箇所も平成24年時点で一般道路上に411箇所も存在している。

今後は、道路交通混雑対策の推進が必要である。

#### 【道路ネットワークの形成】

県内の道路網は、県内外における広域的な交通利便性を向上させる自動車専用道路網と自動車専用道路網の利用圏域の拡大を図るとともに、多様な交流・連携を支える一般幹線道路網とからなり、さがみ縦貫道路の全線開通など整備がなされている。

ただし、未だ県土全体のネットワークは形成されていない。

今後は、つなげるべきネットワークはつなくべく、ネットワークの更なる形成（計画推進）が必要である。

#### 【駐車場・荷捌き施設の整備・確保】

都市中心部等での荷捌きのため等での路上駐車は、円滑な道路交通や歩行の安全性、都市景観等を損ねている。

今後は、自動車交通量の増加の予測や多頻度小口配送等の増加を見据え、円滑な道路交通の確保、交通安全等のため、駐車場、荷捌き施設の整備・確保が必要である。

### 4) 自転車

#### 【連続した走行空間の確保】

自転車は、鉄道駅等へのアクセスの主要な手段であり、比較的近距離の日常の足となる交通手段であり、保有台数、保有率とも増加・上昇傾向にあるなかで、自転車乗用中の負傷者・死者数が一定程度存在している。

今後は、自転車走行空間の明確化とそのネットワーク化が必要であるとともに、放置自転車については、相変わらず社会問題のひとつとなっている通勤・通学時の駅周辺での放置自転車減少への取組みとともに中心市街地部における日中、買物需要に伴う放置自転車対策への取組みも必要である。

## 5) 徒歩

### 【連続した歩行空間の確保】

高齢化の加速や活発な高齢者の増加に伴って、自宅付近等での私事交通が増加しているなか、歩行中の交通事故が一定程度あり、高齢歩行者の事故は重篤な事故に結びつく。

今後、高齢化が加速し、集約型都市構造への転換等を進めていく中では、連続した歩行空間の整備・確保が必要である。

## 6) 交通施設全般

### 【計画的な維持管理】

橋梁等に代表される交通施設の老朽化等に対して、更新費用の制約等を踏まえた安全・安心を確保する維持管理が必要。

今後は、計画的な維持管理による効率的な点検、予防的補修の実施等を通じて長寿命化を図り、安全・安心を確保していくことが必要である。

## 7) 産業振興

民営事業所数は2004年約28.5万事業所が2012年約31.4万事業所へ増加したものの、県内総生産は2004年約30.8兆円が2013年約30.2兆円と微減、一人当たり県民所得は2004年の320万円弱が2012年290万円強へ、都道府県順位も5位が13位へと大幅に減少・低下しており、県経済活動を支える交通の役割は重要である。

今後、経済活動が国際化の進展を見せるなか、物資流動量は広域化しつつ増大傾向にあること、主たる輸送手段がトラック輸送であることを踏まえ、自動車専用道路を中心とする広域ネットワークの更なる形成（計画推進）及びインターチェンジへのアクセス向上への取組みが必要である、

また、さがみ縦貫道路の全線開通等により立地ポテンシャルが上がっていること、西日本からみた首都圏玄関口の利点等を活かしたインターチェンジ周辺等への物流施設等の立地誘導が必要である。

## 8) 観光振興

訪日観光客数が急増しているなかで、県への訪問率は横ばい傾向で推移しており、観光客数自体、東日本大震災前の水準までようやく回復をみせつつあり、観光振興に資する交通の役割は重要である。

今後、観光立県の実現に向け、訪日客の取り込みをはじめ観光客数増加に向け、空港～観光地とのアクセス向上、わかりやすい案内表記をはじめシームレス化などによる公共交通の機能強化、観光地周辺における休日道路渋滞対策としての公共交通の利用促進などが必要である。

## 9) 環境対応

大気汚染物質の環境基準は近年概ね達成して推移しているが、C O 2 排出量自体は近年増加傾向にあり、運輸部門も 15.2%と一定割合を占めている。

今後は、地球温暖化防止に資する運輸部門からのC O 2 排出量削減に向けた取組みが必要である。

また、物流施設と住宅との混在による街なかでの大型貨物車の走行減少等を進めるためにも、道路ネットワークの形成と同インターチェンジ周辺等への立地誘導等が必要である。

## 10) 防災対応

震災等の危険と切迫性が高まっていることから、災害に対する準備や被災後の迅速な対応を支える施設整備等が必要である。

今後は、東日本大震災を踏まえた交通インフラの耐震性、多重性、代替性向上に向けた取組みが必要である。

図 交通課題、都市交通の目標、交通施策

