

1 調査名称：平成 28 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：平成 28 年 12 月 9 日から平成 29 年 5 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。

こうした本県の交通を取り巻く環境、社会情勢の変化等について、データや情報を収集し、現計画の検証を行うことで、見直しの必要性、ポイントを検討するもの。

I 調査概要

1 調査名称：平成 28 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
- 序. 4 本報告書の構成

1. 情報収集・データの整理

1.1 情報収集・意見照会

- 1.1.1 国等の新たな計画情報の収集
- 1.1.2 社会情勢の変化・動向に関する情報収集
- 1.1.3 施策の成果に関するデータ収集
- 1.1.4 国、市町村、関係部局等への意見照会

1.2 意見照会データ等の整理

- 1.2.1 国等の新たな計画情報の収集結果
- 1.2.2 社会情勢の変化・動向に関する収集結果
- 1.2.3 施策の成果に関する収集結果
- 1.2.4 国、市町村、関係部局への意見照会結果

2. かながわ交通計画（H19.10 改定）の検証・見直し

2.1 検証の視点

2.2 交通計画の位置づけ・役割についての検証

- 2.2.1 国等の新たな計画や市町村における活用実態からの検証
- 2.2.2 検証結果のまとめ

2.3 社会情勢の変化や動向に基づく検証

- 2.3.1 社会情勢の変化や動向からみた検証
- 2.3.2 主な新たな動きからの検証
- 2.3.3 最新パーソントリップ調査の傾向からの検証
- 2.3.4 検証結果のまとめ

2.4 施策の成果に基づく検証

- 2.4.1 交通網の整備状況からの検証

- 2.4.2 「交通の現状」における課題改善状況からの検証
- 2.4.3 主な新たな動きからの検証
- 2.4.4 検証結果のまとめ
- 2.5 市町村ニーズに基づく検証
 - 2.5.1 市町村の課題認識からの検証
 - 2.5.2 市町村ニーズからの検証
 - 2.5.3 検証結果のまとめ
- 2.6 見直し素案の作成

3 調査体制

4 委員会名簿等：

II 調査成果

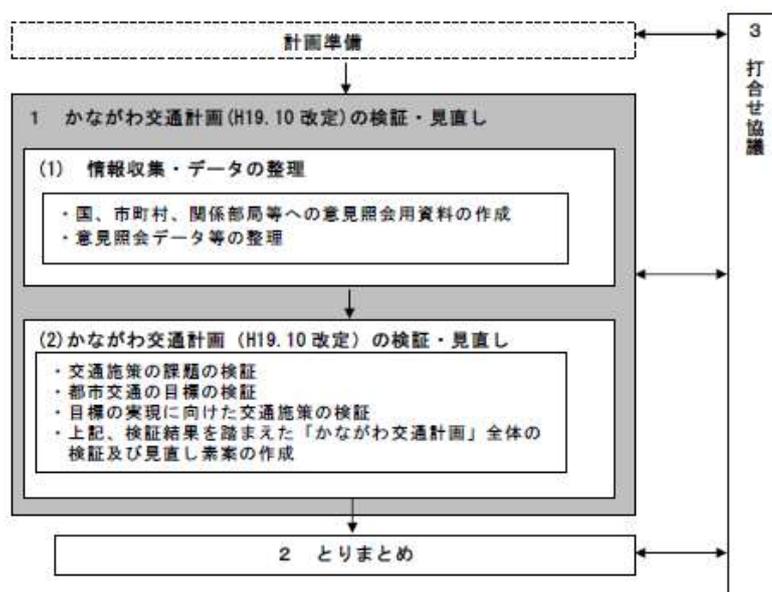
1 調査目的

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。

こういった動きを踏まえ、現行の「かながわ交通計画」の見直し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

「かながわ交通計画」見直し素案

検証1：交通計画の位置づけ・役割について（まとめ） → 詳細はP2-3参照

○上位計画である「かながわ都市マスタープラン」が改定されていない
 ○国との関係では、交通政策基本法の趣旨に適っているほか、新たな国・首都圏の計画も受け止められている
 ○市町村との関係では、交通計画の策定時に指針となっており、一定の役割を発揮している

**位置づけ・役割は不変
また役割を発揮しており、
計画の必要性は高い**

検証2：社会情勢の変化や動向、交通施策の成果、市町村ニーズについて（まとめ）

視点①
社会情勢の変化や動向

○交通政策の課題や目標等では、新規動向の内容を概ね包含しており、現状の課題・目標・施策設定で適切であることを確認。
 ○最新のPT調査に基づく将来需要傾向においても課題が残るなど、交通網整備の必要性を確認。
 ○一方、観光について、訪日外客の増加傾向を確認。増加に伴う対応課題を検証し、流動特性に応じた交通施策について検討が必要。また、交通網・交通量、新規技術等については、最新の動向を反映した更新が必要。

→ 詳細は P4-5

視点②
施策の成果

○交通網の整備進捗に伴う一定の成果を確認。一方、現在も残る課題解決に向けて、引き続き施策を推進する必要がある。また、リニアの事業化など新たな動きについては最新の動向を反映した更新が必要。（交通網については、都市づくりの基本方向が変わっていないため、現時点で見直しは行わない）

→ 詳細は P6-7

視点③
市町村ニーズ

○地域的な交通課題は市町村の認識と合致している。市町村ニーズの高い地域公共交通については、まちづくりとの連携を含め、生活交通から地域公共交通への概念の転換や、持続可能な地域公共交通の望ましい姿の検討が必要。

→ 詳細は P8

検証結果のまとめ

○計画の位置付けの不変、役割の発揮を確認。交通の現状、課題、目標、施策の設定が適切であることも確認。
 ○新たな動向も理念としては現行計画に包含されていることを確認。
 ○一方、観光（例：訪日外客への対応）面での交通対策、市町村ニーズ及び社会的な要請が高まりつつある地域公共交通等の検証課題が抽出されたことから、計画への反映方針を検討する必要がある。

「かながわ交通計画」見直しの方向性：
「計画の必要性が高いことを確認。一方、新たな社会情勢やニーズ等の変化への対応について、検証課題が抽出されたことから、調査を継続しながら計画への反映方針について検討する必要がある」

検証1：交通計画の位置づけ・役割について

○上位計画である「かながわ都市マスタープラン」が改定されていない。
 ○国との関係では、交通政策基本法の趣旨に適っているほか、新たな国・首都圏の計画も受け止められている。
 ○市町村との関係では、交通計画の策定時に指針となっており、一定の役割を発揮している。
 → **計画の位置づけ・役割は変わらず、また役割を発揮。よって、計画自体は引き続き必要性の高いものと考えられる。**

計画の存在意義	近年の動き・把握結果	検証の結果
<p>■かながわ交通計画（平成19年10月改定）</p> <p>○計画のねらい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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もの 	<p>○交通政策基本法の制定</p> <p>【第九節 地方公共団体の責務】 <small>地方公共団体は、基本理念の二の四が、交通に関し、国の要する役割を担うとともに、その地方公共団体の区域の自然的・社会的条件等に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。地方公共団体は、情報の提供その他の活動をを通じて、基本理念に關する任務その他の責務を担い、かつ、その役割を最も効果的に果たすものとする。</small></p>	<p>○かながわ交通計画自体が、交通政策基本法に定められた地方公共団体の責務に適合し、法の趣旨に<u>適っている</u>。 よって、今後も自然的・経済的・社会的諸条件に応じていくためにも、本計画の必要性が認められる。</p>
<p>○位置づけ・役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「かながわ都市マスタープラン」を交通施策の面から支える部門別計画 ・国及び首都圏レベルの交通計画を県内の交通施策として受けとめるとともに、国などと交通施策に関する調整を行うための指針 ・市町村間の交通計画を県レベルの広域的な視点から調整するための指針 ・市町村が交通計画を策定する際の指針 <p><small>本計画の構成・位置づけは、次ページ参考1・2を参照</small></p>	<p>○かながわ都市マスタープランは改定されていない</p> <p>○国との関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通政策基本計画の閣議決定等新たな計画策定 ○首都圏との関係 ・首都圏広域地方計画改定 <p>○市町村との関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意見照会の結果、県内3分の2の市町村が、交通マスタープラン策定に交通計画を活用していることを確認 ・その他、立地適正化計画や地域公共交通網形成計画の策定等、地域の交通手段の確保へのニーズを確認 	<p>○県の都市づくりの基本方向を交通施策の面から支える部門別計画としての位置づけに影響はない。</p> <p>○国・首都圏レベルの計画に位置づけられた方針は、現行計画の目標に包含されている。（※検証結果は次ページ参考3参照）</p> <p>○市町村が交通計画を策定する際の指針としては、概ね役割を発揮している。（※検証結果は次ページ参考4参照）</p>

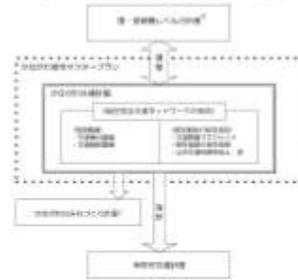
→ 交通計画の位置づけ・役割は変わらず、また役割を発揮している。

検証1：交通計画の位置づけ・役割について

【参考1】かながわ交通計画(平成19年10月改定)の構成



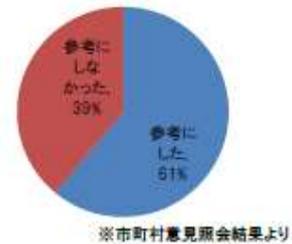
【参考2】かながわ交通計画の位置づけ



【参考3】かながわ交通計画の目標と国・首都圏レベルの交通計画との関連(検証結果)



【参考4】市町村における交通計画の指針としての参考状況(検証結果)



検証2：社会情勢の変化や動向、及び交通施策の成果、市町村ニーズについて

視点① 社会情勢の変化や動向

- 交通政策の課題や目標等では、新規動向の内容を概ね包含しており、現状の課題・目標・施策設定で適切であることを確認。
- 最新のPT調査に基づく将来需要傾向においても課題が残るなど、交通網整備の必要性を確認。
- 一方、観光について、訪日外客の増加傾向を確認。増加に伴う対応課題を検証し、流動特性に応じた交通施策について検討が必要。また、交通網・交通量、新規技術等については、最新の動向を反映した更新が必要。

【社会情勢の変化や動向からみた傾向(まとめ)】
(※結果の詳細はP5参照)

■交通を取り巻く状況の変化
○人口動向や交通需要の規模となる産業動向、交通に関連した行政分野の施策動向は、現計画の範囲と大きな変遷は見られない。
○ただし、交通二輪車は行政分野を中心とした新たな施策、規制動向の、積極的発生もみられる(下記④内参照)

■広域的な交通の現状
○広域交通の整備や交通拠点(空港・港湾等)の機能強化については、現在の範囲内容に基づき、整備が推進されており、傾向に変化はない。
○ただし、交通に関連した新たな技術開発等進展しており、今後の施策としては新技術を前提とすることが必要。(下記④内参照)

■都市圏における交通の現状
○人口・物量ともに、交通需要の増加により、需要量の増加等がみられるが、傾向に変化はない。
○交通網や交通量整備、既存施設の有効活用が図られているものの、現在の範囲内容と同様の課題については依然として残っている。

【最新のPT調査の傾向(まとめ)】
(※結果の詳細はP5参照)

OH20PT調査に基づく将来(H42)の推計の結果、都心方面への鉄道需要増は傾向に対して上昇予測。また、道路需要増は傾向に対して減少傾向から、**道路網や交通網の整備が必要**。

交通の現状と課題の検証

- 新規動向の内容を概ね包含
- 交通網や交通量の変化による更新が必要
- この10年間で新たな交通動向として下記④の内容が生じ得る。

交通政策の検証

- 新規動向の内容を概ね包含
- 新たな新たな交通は更新で対応可能だが、**動向については対応が困難な傾向にあり、新たな対応策の検証が必要**。

都市交通の目標の検証

- 新規動向の内容を概ね包含
- 国・首都圏レベルの計画とも整合が図られ、かつ、上位計画の「都市マス」が変わっていない中で、様々な課題・現状の目標で対応可能。

交通施策の検証

- 新規動向を受けた交通施策については、概ね対応は可能
- 主な新たな動向のうち、観光については**訪日外客の増加に応じた交通施策の検証が必要**
- その他、**新技術**については、最新動向を踏まえた更新が必要
- 最新のPTデータから今後の前提条件が変わらず、**交通網整備の必要性を確認**。

この10年での主な新たな動き

- 産業関連**：特区等の動き → 「産業立地の特種交通」の概念に留意
- 観光関連**：訪日外客の増加 → 「観光交通の促進」の概念に留意も、**訪日外客増加に伴う課題の検証が必要**
- 防災関連**：防災意識の高まり、津波対策 → 「安全・安心な交通基盤の構築」に留意
- 技術関連**：バス交通の多様化・自動運転・ETC2.0等 → 課題全般の中で留意(課題詳細には影響なし)

更新・見直し

「交通網や交通量の変化による更新が必要」

「この10年間で新たな交通動向として下記④の内容が生じ得る」

更新・見直し

「新たな新たな交通は更新で対応可能だが、動向については対応が困難な傾向にあり、新たな対応策の検証が必要」

「国・首都圏レベルの計画とも整合が図られ、かつ、上位計画の「都市マス」が変わっていない中で、様々な課題・現状の目標で対応可能」

「最新のPTデータから今後の前提条件が変わらず、交通網整備の必要性を確認」

更新・見直し

「産業立地の特種交通」の概念に留意

「観光交通の促進」の概念に留意

「安全・安心な交通基盤の構築」の概念に留意

課題全般の中で留意(課題詳細には影響なし)

更新・見直し

「交通網整備(道路網)に留意

交通需要マスの中心等に留意も、**訪日外客増加に伴った施策の検証が必要**

交通網整備(道路網)に留意

「既存道路の有効活用」における**改善の必要性を確認**

更新・見直し

「移動を支える広域交通網の整備」の概念に留意

「既存の交通網を主とした公共交通の充実」の概念に留意

「災害に強い交通基盤の構築」の概念に留意

目標全般の中で留意(目標詳細には影響なし)

更新・見直し

「産業立地の特種交通」の概念に留意

「観光交通の促進」の概念に留意

「安全・安心な交通基盤の構築」の概念に留意

課題全般の中で留意(課題詳細には影響なし)

検証2：社会情勢の変化や動向、及び交通施策の成果、市町村ニーズについて

視点① 社会情勢の変化や動向

【社会情勢の変化や動向からみた傾向(検証結果)】

- 交通を取り巻く状況の変化**
 - 人口動向や交通需要の相違による産業動向、交通に発展した地方自治体の発展動向は、現行計画の軌道と大きな変化は見られない。
 - ただし、交通に関連した地方分野を中心に、新たな産業発展動向や、課題発生等もみられる(下記赤字)。

■広域的な交通の現状

- 広域交通網の整備や交通拠点(空港・港湾等)の機能強化については、現行の軌道内容に基づき整備が推進されており、進捗は安定している。
- ただし、交通に関連した新たな技術開発等は進捗しており、今後の施策としては新技術の普及が重要。(下記赤字が例示の一部)

■本市における交通の現状

- 人口・物流ともに、交通施策の推進により、購買力の増進等がみられるが、進捗は安定している。
- 交通網や交通施設整備、公共交通の増進等が図られているものの、現在の軌道内容と対応の課題については依然として残っている。

【最新PT調査の傾向(検証結果)】

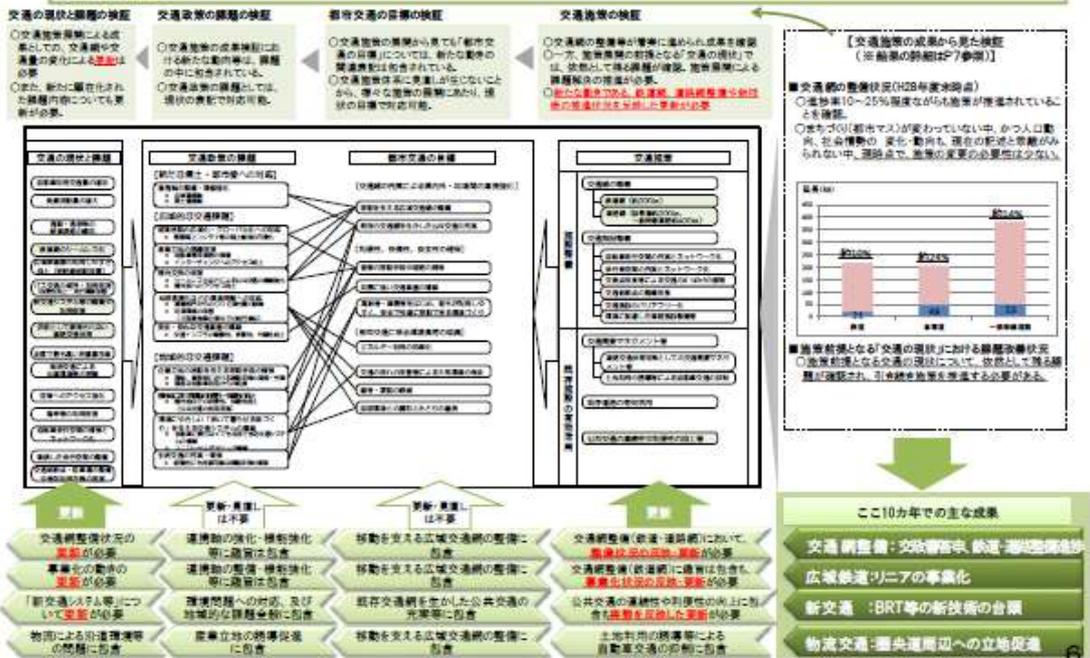
- OH20PT調査に基く(表4-2)の最新の結果、鉄道利用率は前年にかけて上昇、道路利用率は依然として落ち込んでいることから、引き続き交通網の整備が必要。
- 鉄道の新路線整備
- 道路の新路線整備



検証2：社会情勢の変化や動向、及び交通施策の成果、市町村ニーズについて

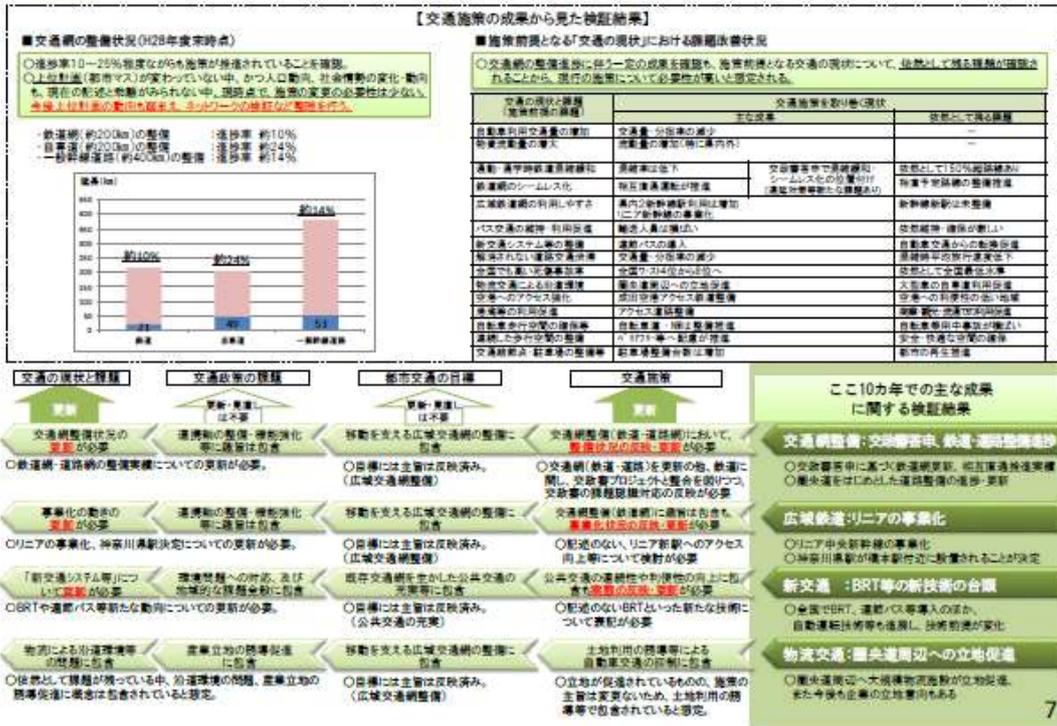
視点② 施策の成果

交通網の整備進捗に伴う一定の成果を確認。一方、現在も残る課題解決に向けて、引き続き施策を推進する必要がある。また、リニアの事業化など新たな動きについては最新の動向を反映した更新が必要。(交通網については、都市づくりの基本方向が変わっていないため、現時点で見直しは行わない)



検証2：社会情勢の変化や動向、及び交通施策の成果、市町村ニーズについて

視点① 施策の成果



検証2：社会情勢の変化や動向、及び交通施策の成果、市町村ニーズについて

視点② 市町村ニーズ

○地域的な交通問題は市町村の認識と合致している。市町村ニーズの高い地域公共交通については、まちづくりとの連携を含め、生活交通から地域公共交通への概念の転換や、持続可能な地域公共交通の望ましい姿の検討が必要。

