

1 調査名称：平成 29 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 29 年 11 月 1 日から平成 30 年 3 月 30 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、平成 28 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、かながわ交通計画の見直しの方向性を検討するもの。

## I 調査概要

### 1 調査名称：平成 29 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. 検証課題に関する調査

##### 1.1 訪日外客について

###### 1.1.1 分析方針

###### 1.1.2 訪日外客の行動実態について

###### 1.1.3 日本人の行動実態について

###### 1.1.4 訪日外客増加に関する考察

##### 1.2 地域公共交通について

###### 1.2.1 分析方針

###### 1.2.2 計画や事例の収集

###### 1.2.3 県内市町村の取組状況等の照会調査

###### 1.2.4 市町村に対するヒアリング調査

###### 1.2.5 地域公共交通に関するまとめ

#### 2. 交通施策に関する調査

##### 2.1 施設整備の整備状況について

###### 2.1.1 交通網の整備状況について

###### 2.1.2 交通施設の整備状況について

##### 2.2 既存施設の有効活用について

###### 2.2.1 事例の把握方針

###### 2.2.2 事例概要

###### 2.2.3 施策の進捗状況

#### 3. かながわ交通計画の見直し方向性のとりまとめ

##### 3.1 とりまとめ方針

##### 3.2 見直し方向性のとりまとめ

3 調査体制

4 委員会名簿等：

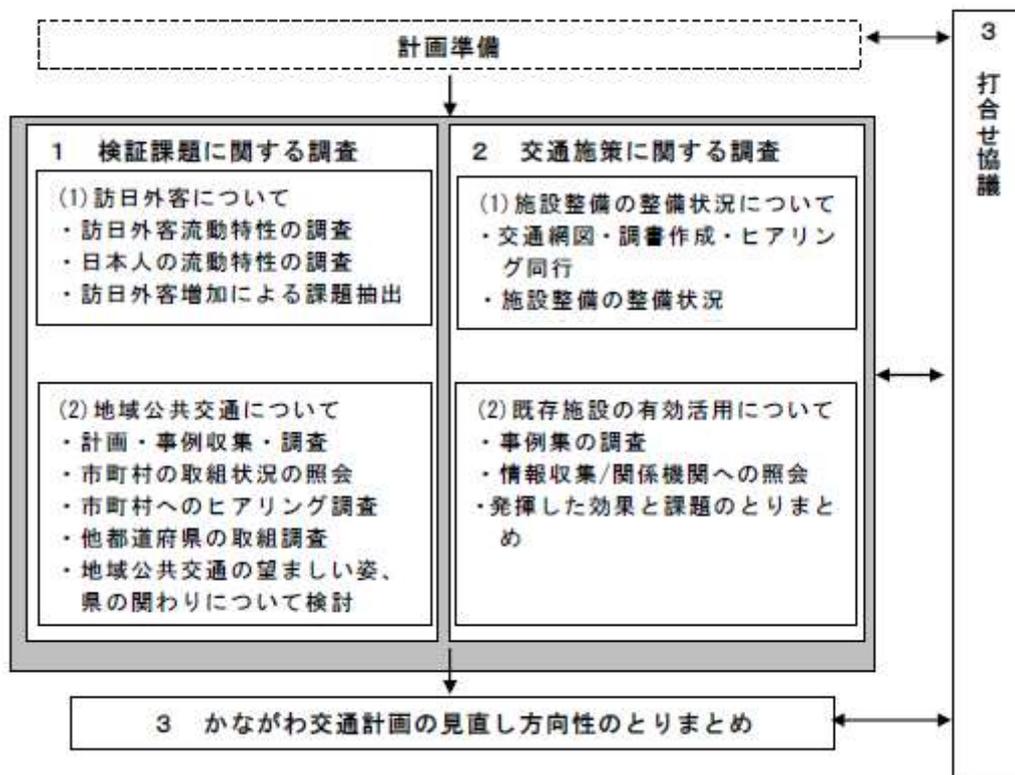
## II 調査成果

### 1 調査目的

本調査は、平成19年10月に改定された「かながわ交通計画」の検証・見直しについて検討を行うものである。

### 2 調査フロー

本業務の業務フローは、次に示すとおりである。



### 3 調査圏域図



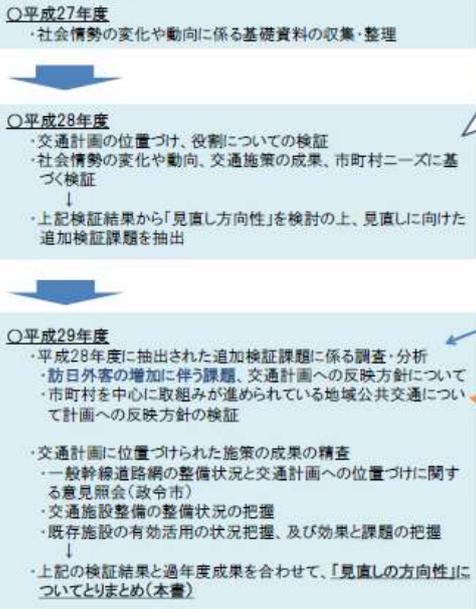
## 4 調査成果

### 「かながわ交通計画」見直しの方向性検討について

#### (1)本書の位置づけ

- 平成19年10月に改定された「かながわ交通計画(以後、「交通計画」とする。)」について、改定から10年が経過したことを受け、平成27年度から3力年にわたり、交通計画の検証を実施した。
- 本書の作成に当たっては、計画に位置づけられた施策の成果を把握するとともに、最新の社会情勢の変化や動向、交通政策に対する県内市町村のニーズ等を踏まえながら、交通計画の位置づけ・役割から、課題・施策等に渡る全般について検証し、見直しの方向性としてとりまとめた。

#### (2)3カ年の検証・見直しの内容



**検証1：交通計画の位置づけ・役割について**  
○近年の法制度制定内容、国における計画策定内容等を踏まえつつ、交通計画の存在意義と位置づけ・役割について検証

**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**  
○統計資料や県・市町村等の公表資料、市町村に対する意見照会・ヒアリング等を実施しながら、以下に示す3つの視点から、交通計画に記載された「課題」「目標」「施策」の全般に渡って検証

**視点① 社会情勢の変化や動向**  
○統計資料等の情報から、交通計画の前提となる課題を中心に検証。  
○また、特に新たな課題として考慮すべきものについて、交通計画の位置づけへの影響等を含め内容・計画反映方針を検討  
↳「訪日外客の増加に伴う課題の検証」の必要性等について導出

**視点② 施策の進捗**  
○交通網整備、交通施設整備、既存施設の有効活用の各施策の実施状況・進捗及び課題について検証  
↳都市づくりの基本方向が変わらない中、施策の方向性は見直さない(ただし施策の進捗を精査することが必要)ことを導出

**視点③ 地域公共交通**  
○市町村に対する意見照会を踏まえ、特に市町村が着目する「地域公共交通」を中心に、現状と課題について検証  
↳「地域公共交通の望ましい姿」、県の関わり及び交通計画への反映方針の検討の必要性について導出

1

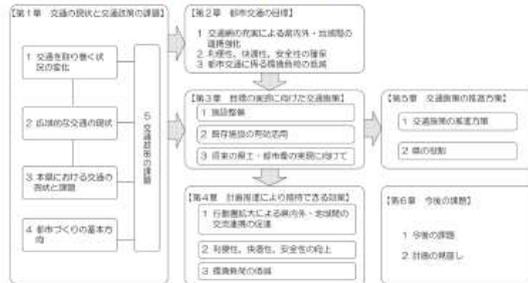
#### 検証1：交通計画の位置づけ・役割について

- 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。

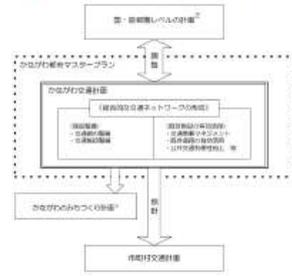
	近年の動き・把握結果	検証の結果
<b>計画の存在意義</b> ○計画のねらい ・将来の総合的な交通ネットワークの形成をめざし、神奈川における望ましい都市交通を実現するための交通施策の基本的な方向を示したもの  <b>位置づけ・役割</b> ○位置づけ・役割 ・「かながわ都市マスタープラン」を交通施策の面から支える部門別計画  ・国及び首都圏レベルの交通計画を県内の交通施策として受けとめるとともに、国などと交通施策に関する調整を行うための指針  ・市町村間の交通計画を県レベルの広域的な視点から調整するための指針 ・市町村が交通計画を策定する際の指針  <small>※計画の構成・位置づけは、次ページ参考1・2を参照</small>	<b>○交通政策基本法の制定</b> <small>【第九条 地方公共団体の責務】 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に關し、國との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的・経済的・社会的諸条件に基<sup>①</sup>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、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。</small>  <b>○かながわ都市マスタープランは改定されていない</b>  <b>○国との関係</b> ・交通政策基本計画の閣議決定等新たな計画策定  <b>○首都圏との関係</b> ・首都圏広域地方計画改定  <b>○市町村との関係</b> ・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	<b>○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</b> 適っている。 よって、 <b>今後も自然的・経済的・社会的諸条件に</b> 応じていくためにも、 <b>本計画の必要性が認められる。</b>  <b>○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。</b>  <b>○国・首都圏レベルの計画に位置づけられた方針は、</b> 現行計画の <b>目標に</b> 含まれている。 (※検証結果は次ページ参考3参照)  <b>○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</b> 発揮している。 (※検証結果は次ページ参考4参照)
		交通計画の位置づけ・役割は変わっていない。 かつ、役割は発揮している。
		<p>2</p>

## 検証1：交通計画の位置づけ・役割について

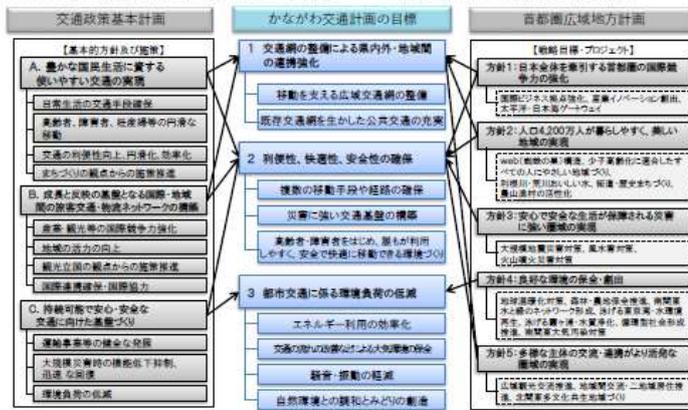
【参考1】かながわ交通計画(平成19年10月改定)の構成



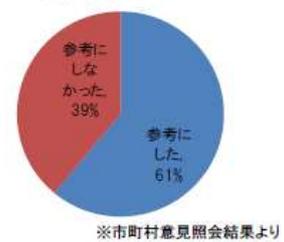
【参考2】かながわ交通計画の位置づけ



【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)

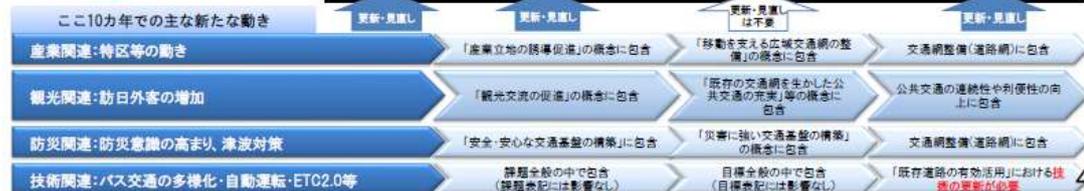


3

## 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。
- H20PT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**。
- 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**。



4

【参考:ここ10カ年での主な新たな動きに係る検証結果】

1 観光関連：訪日外客の増加に伴う課題の検証結果

ア 訪日外客の増加傾向

- 本県への外国人旅行者の訪問者数は平成23年以降増加傾向が続いている



図 外国人旅行者の訪問者数

イ 流動分析(県内観光地における検証)

(ア) 訪日外客(国際線航空客動向調査)

- 流動の特性**
  - 県内主要訪問地(横浜・鎌倉・箱根)を訪れる際は、「東京」を基点とした周辺行動を行っている人が多い
  - 一方で、近年では、「中部・近畿地方」の訪問地との間の流動量も増加傾向にあり、特に箱根を訪れる人において前後訪問地構成比が上昇
- 利用交通手段**
  - 「鉄道」や「バス」といった公共交通を利用した来訪者が多くを占める
  - 団体旅行形態による訪問が多い箱根においては、「観光バス」利用も多い
  - 「自動車」の比率は低い傾向

(イ) 日本人の特性(神奈川県観光消費動向等調査)

- 県内観光地の来訪者に占める訪日外客は、1.2%と限定的
- 流動の特性
  - 来訪者の居住地は、「首都圏」中心(H27県全体で、県内45%、他都府県37%)
  - 訪日外客で近年増加傾向にある「中部・近畿地方」からの来訪者は、最も多い箱根・湯河原地区では6割に迫る
- 利用交通手段
  - 県内観光地において「自動車」の比率が高い
  - 特に、箱根・湯河原地区では6割に迫る

訪日外客の流動動向が複雑化、多様化。また、公共交通利用が中心といった流動の特性を把握。一方で、観光地来訪者に占める訪日外客の比率は非常に限定的であり、量的には多くないため、新たな施策の導入の必要性は低い。

2 その他の動きと検証結果

- ア 産業関連:特区等の動き
- 趣旨等は現在の記述の概念に包含
  - ロボット産業特区やライフィノベーション目録数総合特区等、新たな産業集積・経済波及効果の拡大に向けて施策が推進されている。(特区等の記載はなし)
- イ 防災関連:防災意識の高まり、津波対策
- 趣旨等は現在の記述の概念に包含
  - 東日本大震災を受け、防災意識が高まっているほか、津波対策等が検討・取り組まれた。しかし、現在の記述は、地震対策が中心となっている。
- ウ 技術関連:バス交通の多様化・自動運転・ETC2.0等
- 新規技術の台頭を受けた技術の更新は必要
  - BRT・速歩バス導入、自動運転技術の進展等、新たな技術動向に蓋つく記述については、現在されていない。

【H20PT調査の傾向(検証結果)】

○H20PT調査に基づき将来(H42)の推計の結果、鉄道混雑率は将来にかけて上昇、道路混雑状況も依然として悪くなることから、引き続き交通網の整備が必要。

○鉄道の断面混雑率

○道路の断面混雑率

検証2：社会情勢の変化や動向、及び交通施策の進捗、市町村ニーズについて

視点② 施策の進捗

○交通網の整備進捗や既存施設の有効活用に伴う一定の進捗を確認。一方、現在も残る課題解決に向けて、引き続き交通施策の取組を進める必要がある。また、リ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)

交通の現状と課題の検証      交通政策の課題の検証      都市交通の目標の検証      交通施策の検証

【交通政策の成果から見た検証(※結果の詳細はP7参照)】

- 交通網の整備状況(H29年度末時点)
  - 進捗率10~25%程度ながらも施策が推進されていることを確認。
  - まちづくり(都市マス)が変わっていない中、かつ人口動向、社会情勢の変化・動向も、現在の記述と乖離がみられない中、現時点で、施策の実現の必要性は少ない。
- 交通施設の整備状況
  - 県内各地で交通施設整備が進められていることを確認。また、整備中の施策もみられる。
  - 一方で、施策目的の交通政策の課題の解消には至っていない。
- 既存施設の有効活用
  - 県内各地で既存施設の有効活用に係る施策が展開。
  - 一方で、施策目的の交通政策の課題の解消には至っていない。
- 施策前提となる「交通の現状」における課題改善状況
  - 施策前提となる交通の現状について、依然として残る課題が確認され、引き続き施策を推進する必要がある。

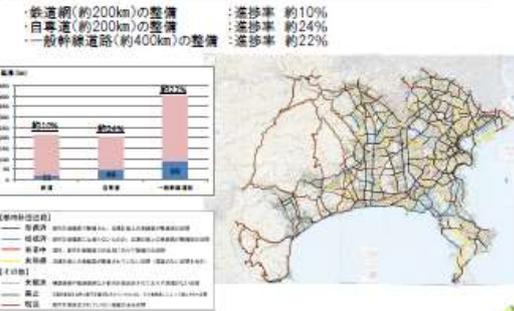
ここ10カ年での主な成果

- 交通網整備(交政審審申、新規路線整備)
- 県央周辺部への物流施設の立地促進
- リア中央新幹線の事業化等の動き
- 新技術の台頭

【参考：交通施策の進捗からみた検証結果】

■交通網の整備状況(H29年度末時点)

○進捗率10~25%程度ながらも施策が推進されていることを確認。  
 ○上位計画(都市マス)が変わっていない中、かつ人口動向、社会情勢の変化・動向も、現在の記述と乖離がみられない中、現時点で、施策の変更の必要性は少ない。  
 今後上位計画の動向も踏まえ、ネットワークの強靭化と整備を行う。



■既存施設の有効活用の取組進捗状況

○県内各地で既存施設の有効活用に係る施策は展開、個別の施策ごとに対象地域での効果も確認。  
 ○一方で、適量目的となっている交通政策の課題の解消には至っていない。

かながわ交通計画の交通施策	進捗状況
(1)交通需要マネジメント等 マ道路交通渋滞対策としての交通需要マネジメント等	カーシェアリングの普及・促進 渋滞情報の提供、料金制度の導入検討 フレックスタイム制・時差出勤の普及による時間変更
イ土地利用の誘導等による自動車交通抑制	高速道路の閉塞による大規模物流施設の郊外部への誘導 駅周辺部の土地利用の高度化推進 立地適正化計画策定による都市機能集積、居住地域誘導の推進の動き
(2)既存道路の有効活用 道路交通渋滞の改善や環境負荷の軽減 利便性の高い交通システムの構築 計画的な維持管理による道路施設の長寿命化	路上待機車両の抑制、路上駐車取締りの推進 信号機の感応化・系統化等高度化の推進 安全歩行支援の推進 VICSの高度化の推進 構造物長寿命化対策による安全な道路施設の実現の動きを確認
(3)公共交通の持続性や利便性の向上等 利便性の高い公共交通の構築 シェアリング シェアリング 自転車利用からの転換促進 公共交通中心の交通システムのネットワーク化	生活交通の維持、確保による利便性の維持、向上 コミュニティバス等の運行による生活交通の維持・確保 遠郊バス等新たな交通システムの導入が実現 交通系ICカードの相互利用、相互直通運転等による利便性の向上 バスレーン設置の推進、PTPSの導入によりバス歩行環境が改善 カーシェアリングの普及、レンタサイクルの整備による交通ネットワーク化が推進

■交通施設整備の整備状況

○県内各地で交通施設整備が進められていることを確認。また、整備中の施策もみられる。  
 ○一方で、施策目的の交通政策の課題の解消には至っていない。

交通施策	交通政策の推進状況	整備状況
ア. 道路ネットワークの整備とネットワーク化	自動車道・幹線道路の整備促進を確保 都市部・郊外部・農村部等における道路ネットワークの整備・促進を確保 中核都市圏の整備促進を確保 観光地等の整備促進を確保 観光地等の整備促進のバリエーション化推進を確保 観光地等の整備促進を確保	自動車道・幹線道路の整備促進を確保 都市部・郊外部・農村部等における道路ネットワークの整備・促進を確保 中核都市圏の整備促進を確保 観光地等の整備促進を確保 観光地等の整備促進のバリエーション化推進を確保 観光地等の整備促進を確保
イ. 歩行者・自転車等のネットワーク化	歩行者・自転車等のネットワーク化を確保 歩行者・自転車等のネットワーク化を確保 歩行者・自転車等のネットワーク化を確保	歩行者・自転車等のネットワーク化を確保 歩行者・自転車等のネットワーク化を確保 歩行者・自転車等のネットワーク化を確保
ウ. 交通政策の推進状況	交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保	交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保
エ. 交通政策の推進状況	交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保	交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保
オ. 交通政策の推進状況	交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保	交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保
カ. 交通政策の推進状況	交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保	交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保
キ. 交通政策の推進状況	交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保	交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保
ク. 交通政策の推進状況	交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保	交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保
コ. 交通政策の推進状況	交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保	交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保 交通政策の推進状況を確保

■施策前提となる「交通の現状」に対する主な改善点と課題

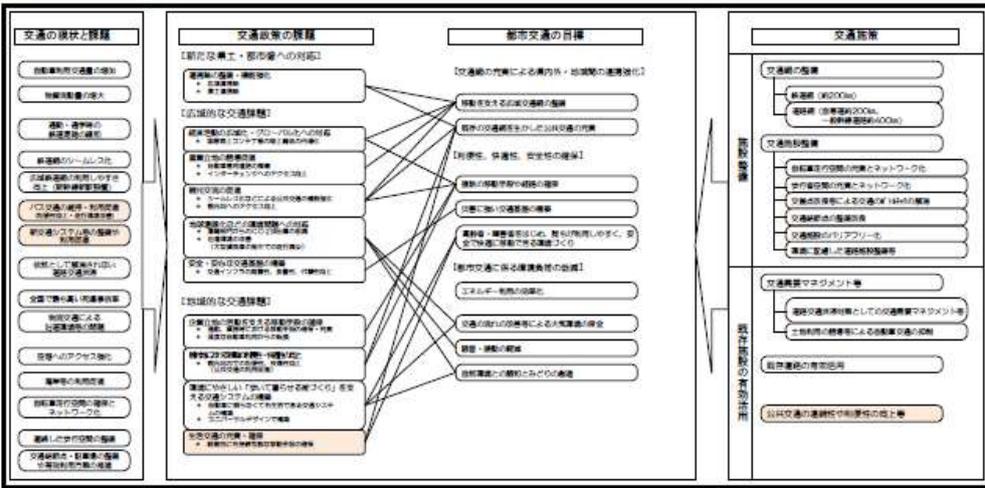
○交通網の整備進捗に伴う一定の進捗も確認も、施策前提となる交通の現状について、依然として残る課題が確認されることから、現行の施策について必要性が高いと想定される。

交通の現状と課題(施策前提の課題)	交通政策を取り巻く現状	主な改善点	依然として残る課題
自動車利用交通量の増加	交通量・分担率の減少	交通量・分担率の減少	依然として残る課題
物流交通量の増加	流動量の増加(特に県内外)	流動量の増加(特に県内外)	依然として残る課題
通勤・通学時渋滞の発生	渋滞率は低下	渋滞率は低下	依然として残る課題
幹線道路の渋滞発生	相互直通運転が推進	相互直通運転が推進	依然として残る課題
広域幹線道路の利用しやすさ	県内2新幹線利用は増加 ニア新幹線の推進	県内2新幹線利用は増加 ニア新幹線の推進	依然として残る課題
バス交通の維持・利用促進	乗客数は増加	乗客数は増加	依然として残る課題
新交通システムの整備	遠郊バス等の導入等利便性が向上	遠郊バス等の導入等利便性が向上	依然として残る課題
解消されない道路交通渋滞	交通量・分担率の減少	交通量・分担率の減少	依然として残る課題
全国でも高い道路事故率	全国平均4位から5位へ	全国平均4位から5位へ	依然として残る課題
物流交通による渋滞発生	圏外交通への立地促進	圏外交通への立地促進	依然として残る課題
空港へのアクセス悪化	成田空港アクセス改善推進	成田空港アクセス改善推進	依然として残る課題
海沿いの利用促進	アクセス道路整備	アクセス道路整備	依然として残る課題
自転車歩行空間の確保等	自転車道・歩道整備推進	自転車道・歩道整備推進	依然として残る課題
連続した歩行空間の整備	バリエーション等一貫推進が推進	バリエーション等一貫推進が推進	依然として残る課題
交通結節点・駐車場の整備等	駐車場整備台数は増加	駐車場整備台数は増加	依然として残る課題

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③ 地域公共交通

○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、従来の対象が限定的であった「生活交通」に加え、「地域公共交通」の概念を盛り込むことが必要。



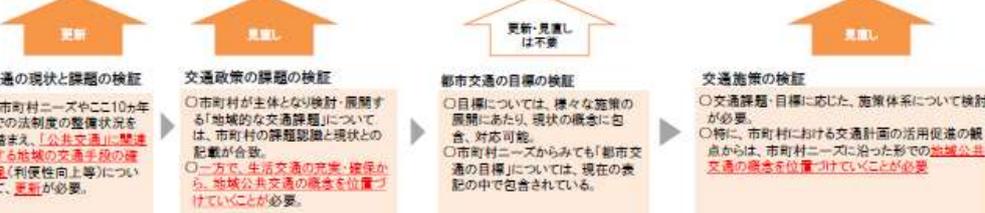
【地域公共交通の現状及び市町村ニーズ等からみた検証結果】  
 (※結果の詳細はP9参照)

○地域公共交通については、地域の実情に応じて、まちづくりと連携しながら取り組みを進めていくことが法制度から求められている。

○本県の公共交通利用環境やネットワークの状況などの地域特性を踏まえた中、市町村において地域公共交通に関する取り組みが進められている。

○県は協議会設置や各市町村会連への参画、事例作成による広域周知などに取り組む一方、市町村から県に対する要望として、好事例・制度の紹介等の意見が出ている。意見として出された点については、県に市町村に対して支援している内容と合致する。

○しかし、現行の交通計画においては、生活交通に主眼が置かれているが、地域公共交通としての概念の記載はされていない。



⇒交通計画については、地域公共交通の概念を盛り込むことが必要

【参考:地域公共交通に関する検証結果】

ア 市町村ニーズの高まり

- 平成28年度の意見聴取の結果、防災と並び、地域公共交通関係の課題認識が高い傾向にあることを確認
- 市町村接洽の課題は概念としては包含されるも、生活交通から地域公共交通への概念の転換、持続可能な地域公共交通の望ましい姿に関する検討が必要

イ 生活交通から地域公共交通への転換

- 道路運送法の改正、地域公共交通活性化再生法の制定・改正等をはじめ、公共交通に係る関連法制度が制定・改正された。
- これにより、特定の交通手段の維持・確保を対象とした「生活交通」への対応から、地域の実情に応じて、まちづくりと連携し面的な公共交通ネットワーク形成を推進す「地域公共交通」へ変化した。
- 県内のいくつかの市町村において、連携計画や網形成計画の策定が進められ、利便性向上や交通空白・不便地域対応、交通弱者対応に加え、新たにまちづくりとの連携といった役割が計画に位置づけられている。

ウ 本県の地域特性と各団体における取組状況

(7) 本県の地域特性

- 鉄道**
  - ✓ ほぼ各市町村に駅が存在しており、本県の鉄道利用環境は充実している
- 路線バス**
  - ✓ 市町村内の路線を中心にネットワークが形成（全2,609系統中、市町村内で閉じている路線が1,691系統(65%)）
  - ✓ 関東地方内でも面積当たり系統数が第2位であり、バス利用環境も恵まれている
- 人々の生活移動**
  - ✓ 人々の移動も市町村内で完結する傾向がみられる

図 新密度の都道府県比較(上位10都道府県)

図 H20PT調査からみた各市区町村内々移動率

→ 神奈川県は鉄道、路線バスともに、他県と比べて公共交通利用環境が恵まれている。その中で、市町村内で生活圏が形成されていると想定される

(8) 県の地域公共交通に対する取組

- ✓ 「神奈川県生活交通まちづくり計画協議会」の設置による、広域的幹線路線への支援
- ✓ 各市町村の地域交通会議等への参画、他、交通関係ソフトウェア開発事業の作成等による広報・周知を実施

エ 市町村が関わる地域公共交通の運行の概要

- 平成29年度末時点で、現在市町村が関与する地域公共交通は127路線（運行中145路線、立ち上げ時のみ関与が18路線）
- 道路運送法の根拠条項について、58路線（40%）が「4乗合路線定期（事業者路線補助型）」
- 生活交通確保対策協議会の確保策に該当する路線は44路線（33%）。

運行中(145) 立ち上げ時のみ関与(18) 計(163)

- 4乗合路線定期(事業者路線補助型) 50.34%
- 生活交通確保対策協議会(生活交通確保型) 30.21%
- 生活交通確保対策協議会(生活交通確保型) 10.7%
- 生活交通確保対策協議会(生活交通確保型) 3.4%
- 生活交通確保対策協議会(生活交通確保型) 9.6%
- 生活交通確保対策協議会(生活交通確保型) 1.1%
- 生活交通確保対策協議会(生活交通確保型) 1.1%
- 生活交通確保対策協議会(生活交通確保型) 2.1%
- 生活交通確保対策協議会(生活交通確保型) 3.2%
- 生活交通確保対策協議会(生活交通確保型) 1.1%

- 運行目的として「高齢者以外を含めた移動手段の確保」、及び「交通空白・不便地域の解消」が最多で55路線。「まちづくりとの連携」は3路線に留まる。
- 市町村における取組上の課題としては「予算の確保」、 「地域・住民との合意形成や周知・多様化するニーズへの対応」が最多で7市町村が指摘

財政負担を行っている路線は104路線、県西部ほど財政負担の比率が高まる

県西部(127) 県東部(36)

- 財政負担あり(その内補助あり) 78.54%
- 財政負担あり(その内補助なし) 24.18%
- 財政負担なし 2.11%

国庫補助の活用状況について、全体の87%の路線で活用または活用に向けた措置等を行っている

国庫補助(127) 国庫補助なし(36)

- 活用または活用に向けた措置等 87%
- 活用しない 13%

「かながわ交通計画」見直し方向性【まとめ】

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、一定の役割を發揮している

位置づけ・役割は不変 また役割を發揮しており、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。
- 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 施策の進捗

- 交通網の整備進捗、既存施設の有効活用に伴う一定の進捗を確認。一方、現在も残る課題解決に向けて、引き続き交通施策の取組を進める必要がある。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 地域公共交通

- 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、従来の対象が限定的であった「生活交通」に加え、「地域公共交通」の概念を盛り込むことが必要。

→ 詳細は P8・9

検証結果のまとめ

- 計画の位置付けの不変、役割の發揮を確認。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、今後の交通計画の改定にあたっては、新規技術やリニアの事業化などの最新の動向を反映することが必要。また、現在市町村が主体となり取組みが進められている地域公共交通についても、その概念を盛り込むことが必要。