

神奈川県西部都市圏総合都市交通体系調査

県西部都市圏交通マスタープラン
都市・地域総合交通戦略
(案)

平成 26 年 10 月

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

目 次

第1章 計画概要	1
1. 背景・目的.....	1
2. 目標年次.....	2
3. 対象都市圏.....	2
4. 検討フロー.....	3
第2章 本計画の位置付けと考え方	4
1. 交通マスタープランとは.....	4
2. 都市・地域総合交通戦略とは.....	4
第3章 県西部都市圏の社会情勢	5
1. 社会情勢の変化における交通に関する新たな視点.....	5
(1) さらなる少子高齢化・人口減少への対応.....	6
(2) 観光需要への対応.....	8
(3) 防災への対応.....	9
(4) 都市の低炭素化と集約型都市構造への対応.....	10
第4章 県西部都市圏の将来都市像	11
1. 県西部都市圏の将来都市像と都市交通のあるべき姿.....	11
2. 上位計画.....	13
(1) 県総合計画.....	13
(2) かながわ都市マスタープラン.....	14
第5章 交通マスタープランの改定	16
1. 交通マスタープランの基本的な考え方.....	16
2. 県西部都市圏の現状及び問題・課題.....	17
3. 交通マスタープランの交通体系整備の方針と施策目標.....	18
4. 交通計画分野別基本方針の設定.....	19
5. 交通計画分野別基本方針.....	20
(1) 公共交通計画.....	21
(2) 幹線道路網計画.....	25
(3) まちづくり交通計画.....	29
(4) 交通需要マネジメント.....	31

第6章 都市・地域総合交通戦略の策定	33
1. 都市・地域総合交通戦略の基本方針と目標	33
2. 戦略施策の設定	34
3. 実施プログラムの策定	43
4. 戦略指標と目標水準の設定	52
第7章 本計画の推進にあたって	53
1. マネジメントサイクルの構築	53
2. 推進体制	54
巻末参考資料	55
1. 検討経過	55
2. 協議会設置要綱	56
3. 検討体制	58
4. 用語解説	65

第1章 計画概要

神奈川県西部都市圏（以降、県西部都市圏）では、県西地域を一体の都市圏と捉え、平成15年度に総合都市交通体系マスタープラン（以降、交通マスタープラン）を策定してから10年が経過したが、社会情勢の変化による今後の都市交通課題に対応していくため、都市交通に関連する交通事業者等を含めた協議会を設立し、概ね20年後の平成42年を目標年次として、ハード、ソフトの施策を総合的かつ着実に展開していくため、交通マスタープランを改定するとともに、短・中期的な都市交通施策を定めた都市・地域総合交通戦略を策定したものである。

1. 背景・目的

県西部都市圏では、平成15年度に行政組織からなる委員会を設立し、交通マスタープランを策定し、その後、平成21年度に、県西部都市圏を取り巻く状況の変化や事業進捗状況を踏まえ、交通マスタープランのマネジメントサイクルに示される中間評価を行ってきた。

県西部都市圏においては、人口減少、高齢化、公共投資余力の減退などを背景に、目指すべき将来都市像の実現に向けた、効率的かつ重点的な計画の策定の必要がある。

近年、社会情勢の変化による都市交通の課題として、人口減少や高齢社会への対応、中心市街地の活性化、環境負荷を軽減する都市交通体系の整備が求められている。さらに、地方財政はますます逼迫しており、事業費の大きい施設整備中心の施策から既存ストックを有効に活用したソフト施策を含む都市交通施策への転換が必要である。

また、都市交通においても、行政マネジメントの考え方を導入し、数値目標の設定や評価結果に基づく見直しを継続的に行う、いわゆるマネジメントサイクルの実施が重要となっている。

本調査では、平成15年度に策定された交通マスタープランを踏まえ、平成19年10月改定の「かながわ都市マスタープラン」及び平成22年11月改定の「かながわ都市マスタープラン（地域別計画）」、また、平成24年3月策定の神奈川県の総合計画である「かながわランドデザイン」等の上位計画と整合を図り、社会情勢の変化や要請などから都市交通の課題を整理し、県西部都市圏の交通マスタープランの改定及び都市・地域総合交通戦略の策定による、将来都市像の実現を目指すことを目的とする。

なお、交通マスタープランの改定及び都市・地域総合交通戦略の策定にあたっては、学識経験者、交通事業者、交通管理者、国、県、市町の代表者からなる協議会、作業部会等において検討を行った。

2．目標年次

交通マスタープランの目標年次は、平成 42 年とする。また、都市・地域総合交通戦略については、概ね 10 年後の平成 37 年を目標年次とし、短期・中期に区分し、目標及び施策を定める。

3．対象都市圏

対象都市圏は、前回交通マスタープランと同様に 2 市 8 町（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）とする。

都市圏面積は、約 635.3km²（平成 25 年全国都道府県市区町村別面積調）、人口は約 35.9 万人（平成 22 年国勢調査）である。



図 1 対象都市圏

4 . 検討フロー

本調査は、平成 15 年度に策定された交通マスタープラン及び平成 21 年度に実施された交通マスタープランの評価を踏まえ、以下のフローに基づき、交通マスタープランの改定及び都市・地域総合交通戦略の策定のための検討を行った。

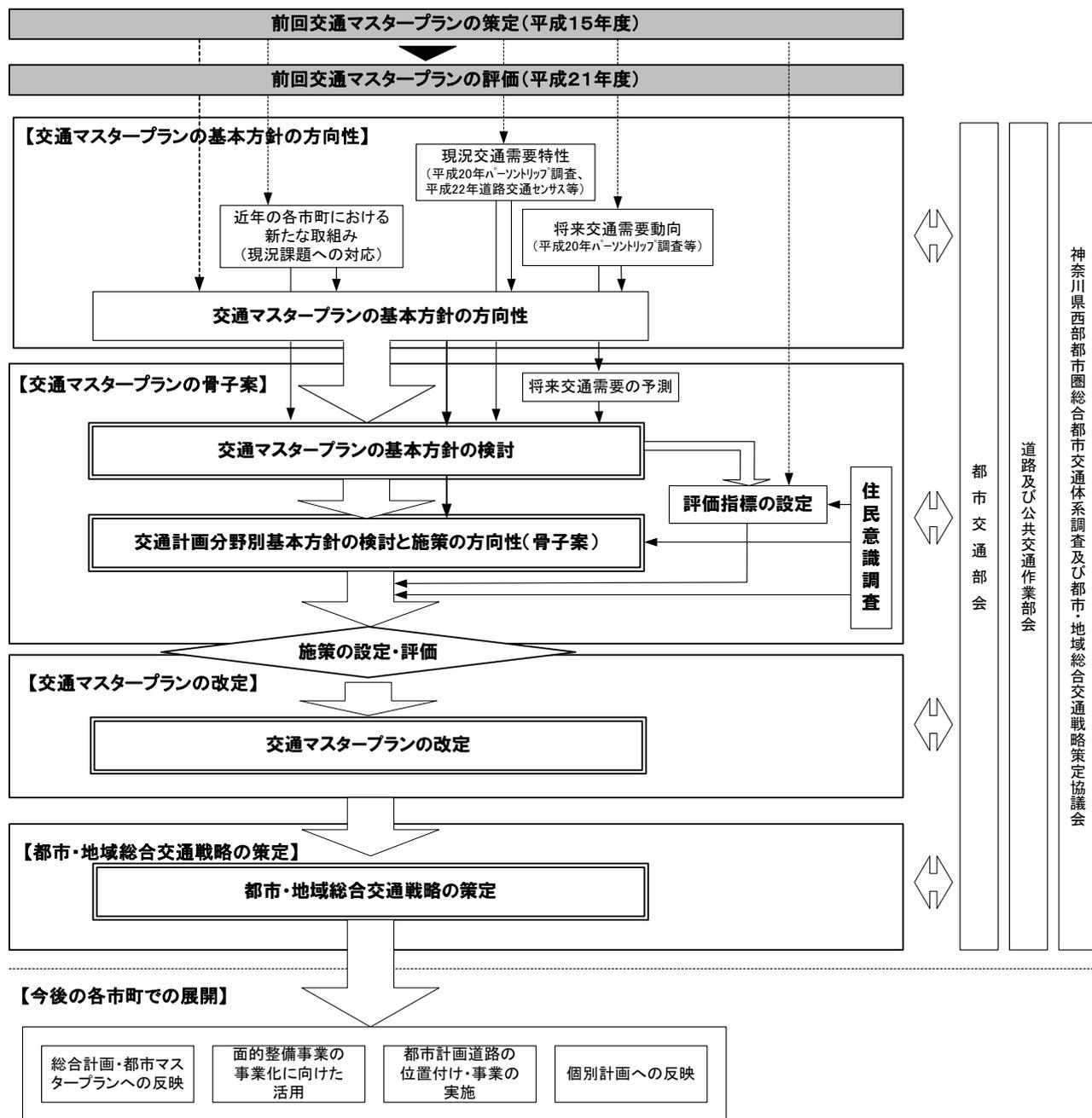


図 2 検討フロー

第2章 本計画の位置付けと考え方

1. 交通マスタープランとは

交通マスタープランは、県西部都市圏の将来像や計画目標、将来都市構造を踏まえ、都市圏の道路や公共交通などの都市交通部門における長期的な視点からの交通計画の基本計画であり、概ね20年後を目標年次として、都市圏における望ましい交通体系整備の基本的な方針を示したものである。

2. 都市・地域総合交通戦略とは

都市・地域総合交通戦略は、交通マスタープランで示された各交通計画の方向性を実現するため、概ね5～10年の短期・中期を目標として、戦略目標を実現するために必要となる施策パッケージとその施策展開方針を定め、具体的な個別施策事業の設定、具体スケジュール、事業主体等を定めたものである。

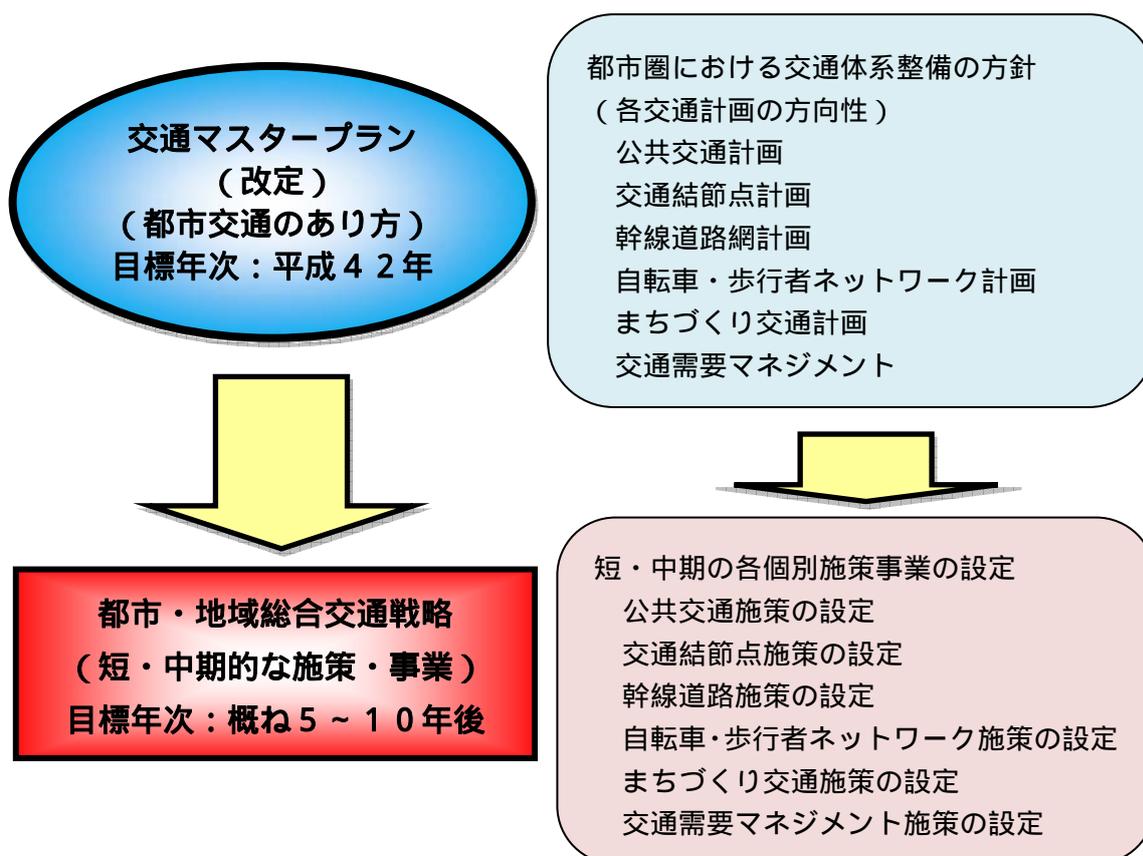


図3 交通マスタープランと都市・地域総合交通戦略との関係

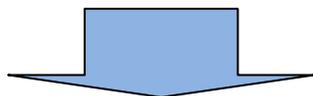
第3章 県西部都市圏の社会情勢

1. 社会情勢の変化における交通に関する新たな視点

【社会情勢の変化における交通に関する新たな4つの視点】

- (1) 少子高齢化と人口減少がさらに進展しており、若年層をはじめとした公共交通利用層の減少や高齢者の自動車利用などにより、高い自動車依存が継続している。今後のさらなる高齢化の進展とともに、移動制約者の増加が見込まれるため、既存の公共交通を維持・確保しながら、自動車から公共交通への転換を進める方策が求められる。
- (2) 豊かな自然環境を持つ観光拠点が点在しており、県外の富士山の世界文化遺産登録、平成32年の東京オリンピック開催などを含め、都市圏外を含む広域的な観光交通需要を支える交通体系が求められる。
- (3) 当該地域においては、神奈川県西部地震や富士山噴火等の災害が想定されており、平成23年に発生した東日本大震災の教訓を踏まえ、リダンダンシーの確保など防災への対応が求められる。
- (4) 限られた財源の中で事業の選択と集中など、交通政策においても行政コストの効率的な運用が求められている。

また、まちづくりにおいても、平成24年12月に「都市の低炭素化の促進に関する法律」が施行され、都市の低炭素化に資する集約型都市構造への転換を誘導するとともに、公共交通の利用促進など、その実現に資する交通政策が求められている。



【今後の交通政策の方向性】

このような社会情勢の変化を踏まえると、今後の交通政策の方向性は、高齢者も含めた多くの人々にとって、安全で安心な移動手段を確保し、環境負荷の増大、インフラ投資の効率の低下や都市の運営コストの増大等を回避する観点から、「選択と集中による道路整備を進めるとともに、道路や公共交通などの既存ストックを有効活用」し、まちづくりとも連携した、「地域の核となる拠点を活性化しつつ、拠点間を有機的に接続し、広域的な観光・産業などの交流・連携を支える交通体系を構築」することが必要である。

また、高い自動車依存が公共交通のサービス低下をまねく恐れがあり、「高齢者等の日常生活の移動手段を確保するためにも、公共交通の利用を促進し、過度な自動車依存を緩和」していくことが必要である。

【社会情勢の変化における交通に関する新たな4つの視点】

(1) さらなる少子高齢化・人口減少への対応

県西部都市圏の人口は、平成7年をピークに減少に転じ、平成22年の約35.9万人から、概ね20年後の平成42年には30.9万人となり、今後20年間で約5万人減少すると見込まれる。65歳以上の高齢化率は平成42年には約34%となり、3人に1人が65歳以上の高齢者となる。

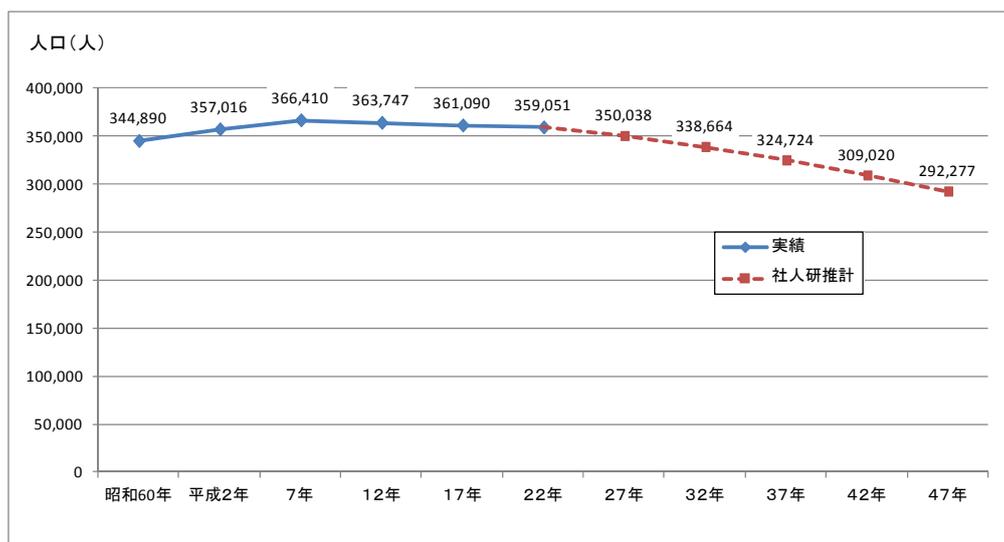


図4 県西部都市圏の夜間人口動向

注1) 実績：各年「国勢調査」

注2) 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

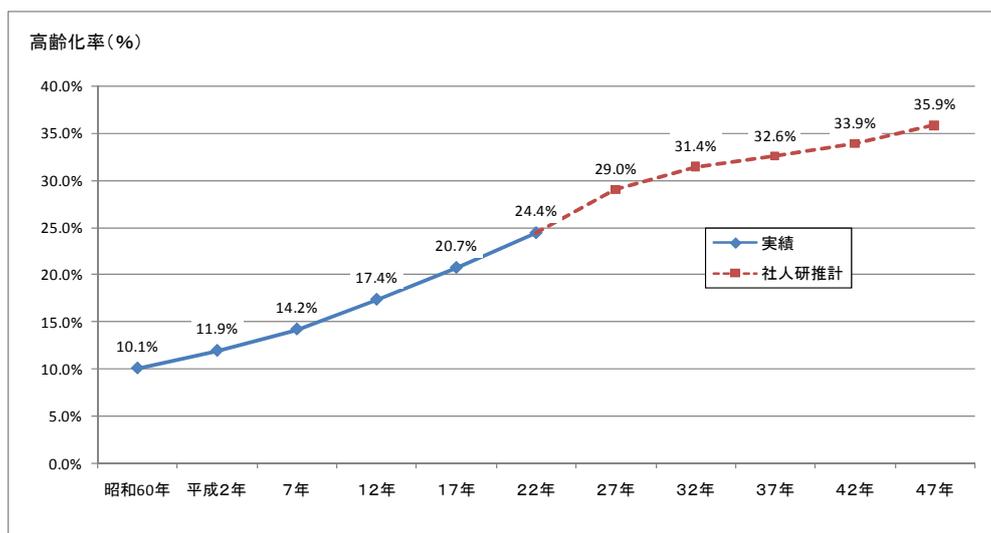


図5 県西部都市圏の高齢化の動向

注1) 実績：各年「国勢調査」

注2) 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

県西部都市圏は県内でも自動車利用率が突出して高い地域であり、若年層をはじめとした公共交通利用層の減少や高齢者の自動車利用などもあり、自動車依存がさらに高まっている。

一方、高齢者は非高齢者に比べて自動車利用とバス利用が高い傾向があり、移動制約者の増加に対応していくためには、既存の公共交通を維持・確保しながら、自動車から公共交通への転換を進める方策が求められる。

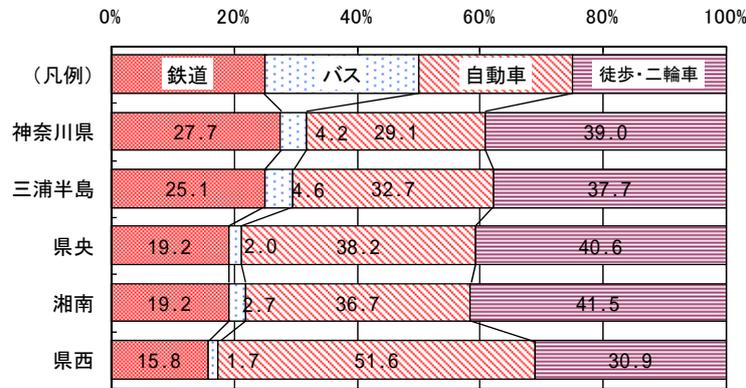


図6 広域都市圏別の代表交通手段構成比

注) 平成20年「東京都市圏パーソントリップ調査」

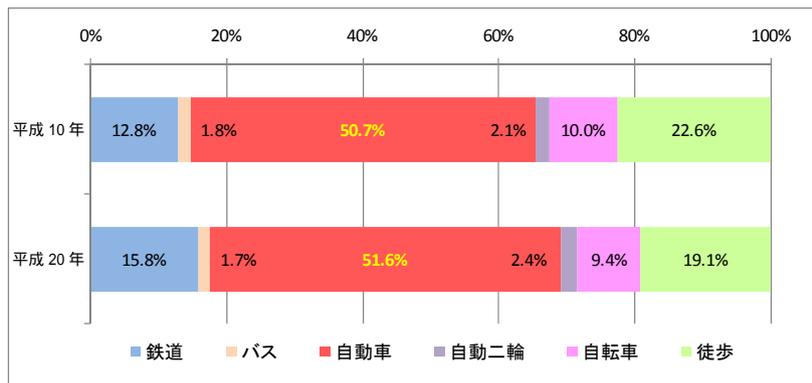


図7 過去10年の代表交通手段構成比の変化

注) 平成10年、平成20年「東京都市圏パーソントリップ調査」

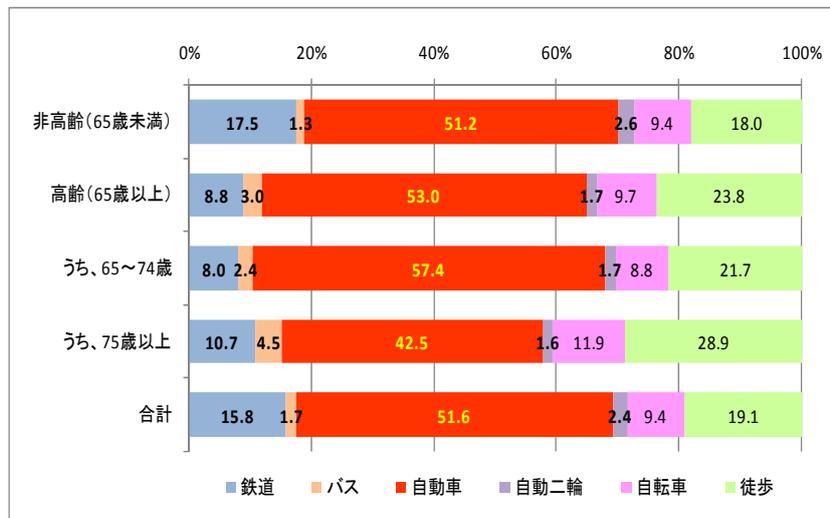


図8 高齢非高齢別交通手段分担率

注) 平成20年「東京都市圏パーソントリップ調査」

(2) 観光需要への対応

県西部都市圏は、豊かな自然環境を持つ観光拠点が点在しており、観光入込客数は年間約3千万人で、県全体の約1.5億人の約2割を占める。観光目的の移動では、約7割が自動車利用を占めているが、鉄道やバスなどの公共交通機関も利用されている。

さらには、県外の富士山の世界文化遺産登録、平成32年の東京オリンピック開催などを含め、国外をはじめとする都市圏外を含む観光客の増加が見込まれることから、広域的な観光交通需要を支える交通体系が求められる。

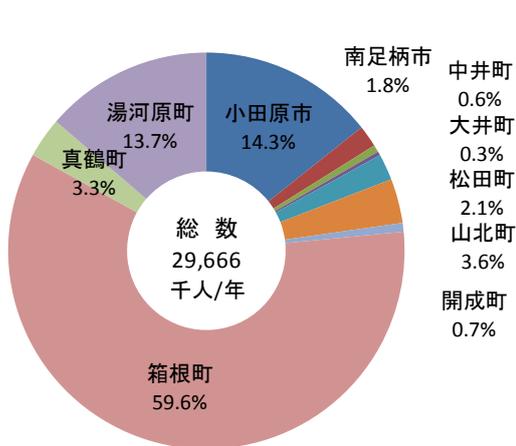


図9 市町別観光入込客割合

注) 県政要覧(平成24年度版)

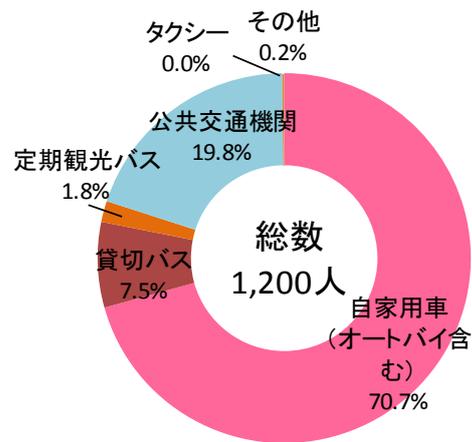


図10 箱根町観光客の利用交通機関

注) 平成22年観光客実態調査報告書(箱根町)

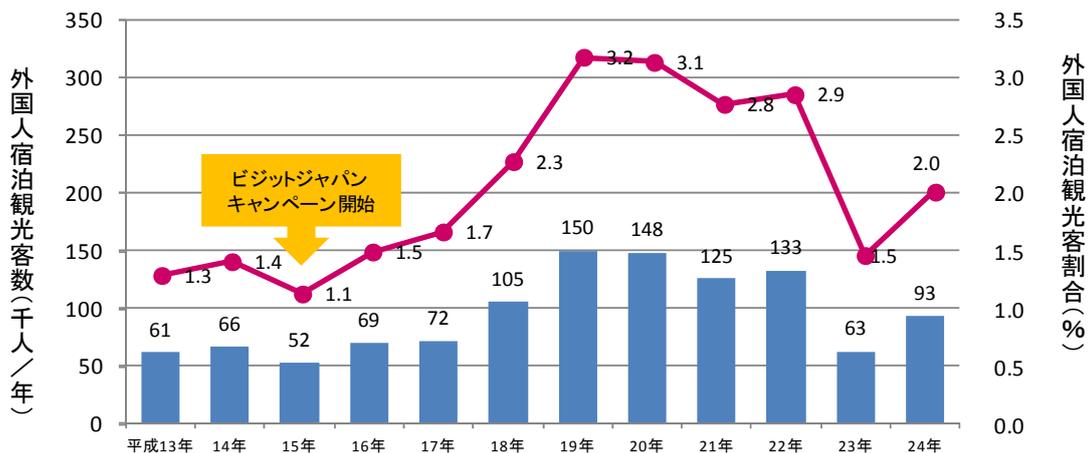


図11 箱根町の外国人宿泊観光客数・割合の推移

注) 箱根町統計書

(3) 防災への対応

平成 23 年に東日本大震災が発生したが、当該地域においても神奈川県西部地震や富士山噴火等も想定されることから、リダンダンシーの確保など防災への対応が求められる。

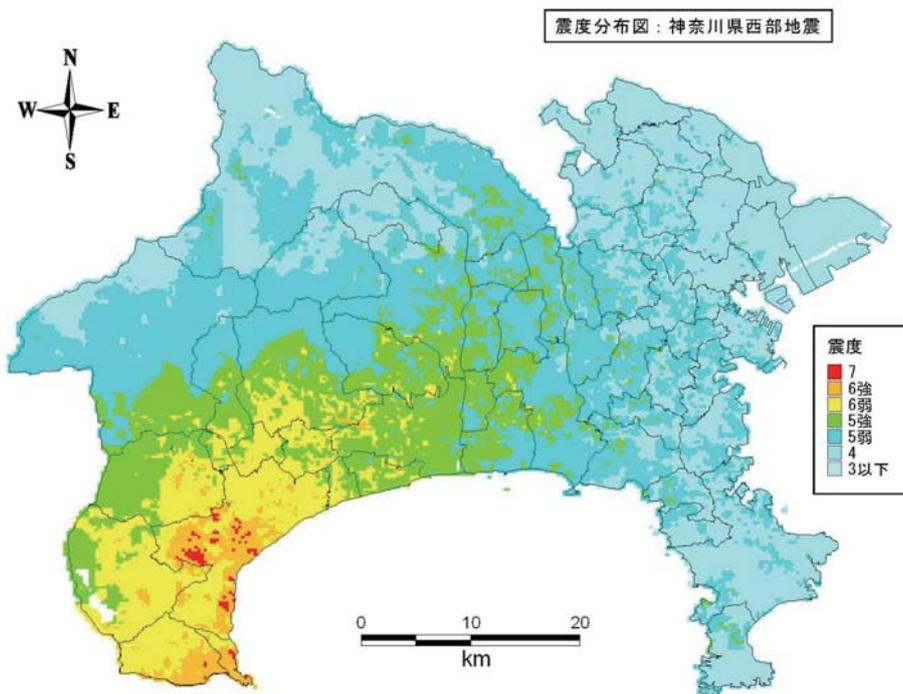


図 12 神奈川県西部地震の震度分布図

注) 神奈川県地震被害想定調査委員会「神奈川県地震被害想定調査」(平成 21 年 3 月)

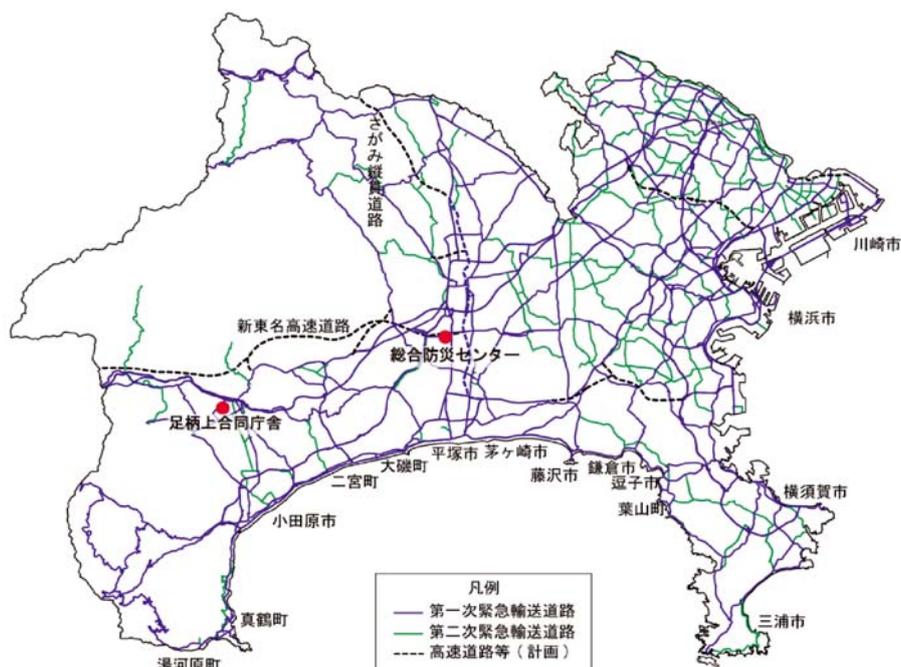


図 13 災害に備えた道路ネットワーク

注) かながわ都市マスタープラン(津波対策編)(平成 25 年 3 月)

(4) 都市の低炭素化と集約型都市構造への対応

平成 24 年 12 月に「都市の低炭素化の促進に関する法律」が施行され、都市の低炭素化に寄与し、行政コストの効率的運用にも資する集約型都市構造への転換、公共交通機関の利用促進等、歩いて暮らせるまちづくりなど、公共交通の整備と集約型都市構造が連携した新たな方向性が示されている。



図 14 都市の低炭素化の概念図

注) 国土交通省「都市の低炭素に関する法律」HP

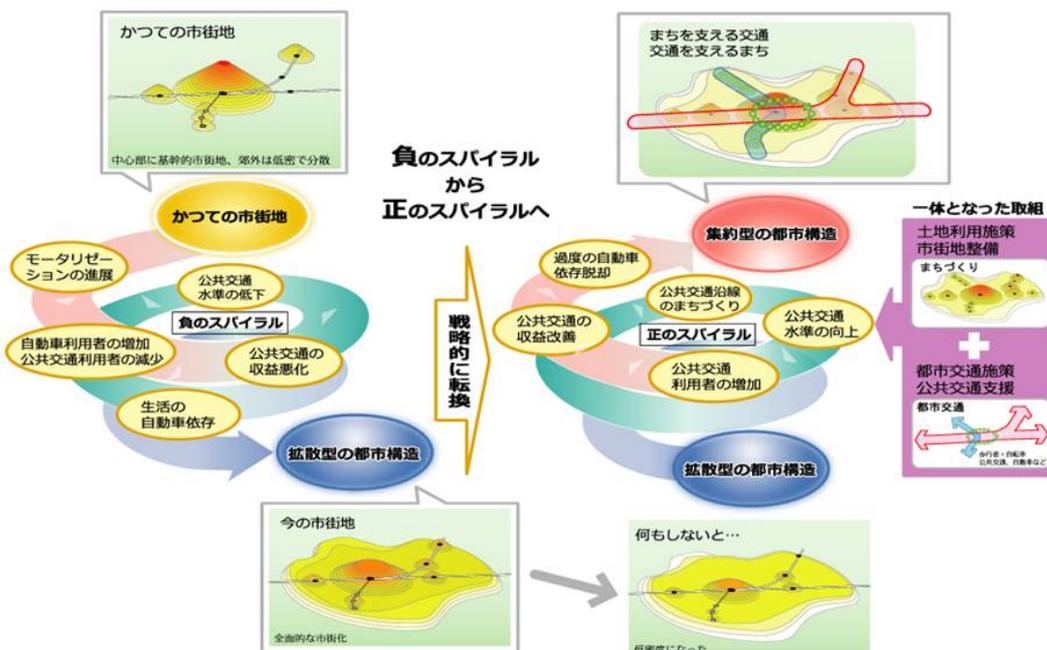


図 15 公共交通の整備と集約型都市構造の実現のシナリオ

注) 国土交通省関東地方整備局HP

第4章 県西部都市圏の将来都市像

1. 県西部都市圏の将来都市像と都市交通のあるべき姿

県西部都市圏は、上位計画となる「県総合計画」及び「かながわ都市マスタープラン」において、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と、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が、都市づくりの方向性として示されている。

また、前章で示した今後の交通政策の方向性を踏まえ、県西部都市圏の互いに交流する地域としての特徴を生かし、広域拠点である小田原駅周辺とのアクセス強化や各地域拠点との連絡強化など、拠点内・都市圏外を含んだ拠点間の連携を支える交通体系を構築するとともに、今後の高齢化により増大する交通弱者対策について長期的視野を見据えて対応するため、行政・住民・交通事業者が協調して公共交通を維持・確保し、過度に自動車に依存しない持続可能なまちづくりを実現していくことが必要である。特に、都市の低炭素化と集約型都市構造の実現を図るためには、環境負荷の少ない既存の公共交通は大きな役割を果たすため、拠点内の移動を支援する公共交通、拠点間をつなぐ公共交通を活用し、過度な自動車依存の脱却を目指す。

【都市づくりの方向性】（上位計画）

- 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

【交通政策の方向性】

- 「選択と集中による道路整備を進めるとともに、道路や公共交通などの既存ストックを有効活用」
- 「地域の核となる拠点を活性化しつつ、拠点間を有機的に接続し、広域的な観光・産業などの交流・連携を支える交通体系の構築」
- 「高齢者等の日常生活の移動手段を確保するため、公共交通の利用を促進し、過度な自動車依存を緩和」

県西部都市圏の将来都市像（都市交通のあるべき姿）

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

拠点内の都市機能の集約を支え、広域拠点とのアクセス強化や各地域拠点の連絡強化など、拠点内・拠点間の連携を支え、既存の公共交通を維持・確保し、過度に自動車に依存しない交通体系の構築

図 16 県西部都市圏の将来都市像



図 17 県西部都市圏の将来都市像図

広域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏全体の将来都市像の実現をけん引する拠点 小田原駅周辺
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 各地域における将来都市像の実現をけん引する拠点 鴨宮駅周辺、国府津駅周辺、大雄山駅周辺、中井町役場周辺、 大井町役場周辺、松田・新松田駅周辺、山北駅周辺、開成駅周辺、 箱根湯本駅周辺、真鶴駅周辺、湯河原駅周辺
県土連携軸	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏外を含む拠点間の交流連携を促進する連携軸
都市連携軸	<ul style="list-style-type: none"> 広域拠点の中心市街地を迂回する連携軸 (小田原環状軸)

2. 上位計画

(1) 県総合計画

めざすすがた

- ・豊かな自然や歴史・文化などの地域資源を生かし、国内外から来訪する多くの人々の多様なニーズに応えるとともに、地域の特色を生かした様々な生産活動が営まれ、職・住・遊が一体となり、豊なくらしを実感できる活力と魅力あふれた地域づくり。



図 18 県西部都市圏のめざすすがた

注) かながわグランドデザイン基本構想(平成24年3月)・県総合計画

政策展開の方向

歴史、文化、豊かな水などの地域資源を活用し、交流を促進
道路網や漁港などの都市基盤や産業基盤の整備をすすめ、企業誘致を促進、地域主体のまちづくりや地域資源を活用した産業立地など地域活性化につながる土地利用
交流拠点である中心市街地の活性化や自然と都市が調和した居住環境の整備
富士・箱根・伊豆地域の一体的な振興を図る観点から、山梨県、静岡県と連携し、国内外からの観光客の誘致や環境対策、交通体系整備。
東日本大震災を踏まえ、切迫性が指摘されている東海地震や神奈川県西部地震、津波などへの強化

(2) かながわ都市マスタープラン

都市づくりの目標

歴史と自然につつまれ、観光と交流による にぎわいのある都市づくり

富士・箱根・伊豆に連なる豊かな自然を背景に、山・川・海・湖・温泉、歴史や文化などの観光資源に恵まれた「県西都市圏域」では、これらの資源の保全・活用を図りながら、隣接する山梨・静岡両県と連携しつつ国内外から多くの人々が訪れ、交流する地域としての魅力の向上や、地域活力の向上に資する都市機能の集積を図り、職・住・遊が一体となって豊かな暮らしを実現できる都市づくりをめざします。

都市づくりの基本方向と基本方針

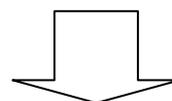
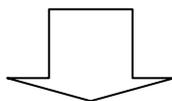
【地域の魅力】

国際観光地としての魅力があり、交流人口によるマーケットがある。

地域資源を生かす「場」の力がある。

【基本方向】

県西都市圏域は、国際的な観光・リゾート地としての優位性を生かして都市圏域全体の魅力と競争力の向上を図ることが重要であり、その強みの元になっている豊かな自然や文化的遺産などの観光資源の維持・活用とともに、交流を通じて地域の価値をいっそう高める。



「環境共生」の方針

- ・ 多彩な交流を支え、住み続けられる環境づくり
- ・ 計画的な土地利用による環境・資源の管理
- ・ 豊かな自然的環境の維持

「自立と連携」の方針

- ・ 中心市街地の機能強化<広域拠点>
- ・ 広域的な連携による活力向上、ニーズの多様化などへの対応

広域的な視点に立った取組み

回遊性のある交流ネットワークの形成

- ・ 国道1号、酒匂縦貫道路、酒匂川2号橋、小田原環状道路の整備や西湘バイパスの延伸など災害時における応急活動にも資する道路網の整備、御殿場線等の活性化の検討、小田原駅周辺をはじめとする都市機能の充実・強化、都市公園の整備などを図る。

自然と歴史・文化を生かした国際的な観光拠点の形成

- ・ 小田原城をはじめとする歴史・文化、芦ノ湖や箱根の温泉等の地域資源を生かしながら、ゆとりを持って巡る箱根づくりに向けた回遊性の向上（ウォーキングコースネットワーク整備、渋滞対策等）を図り、神奈川や首都圏の住民をはじめ、国内外からの来訪者が安らげる自然と歴史・文化を生かした国際的な観光拠点の形成を図る。

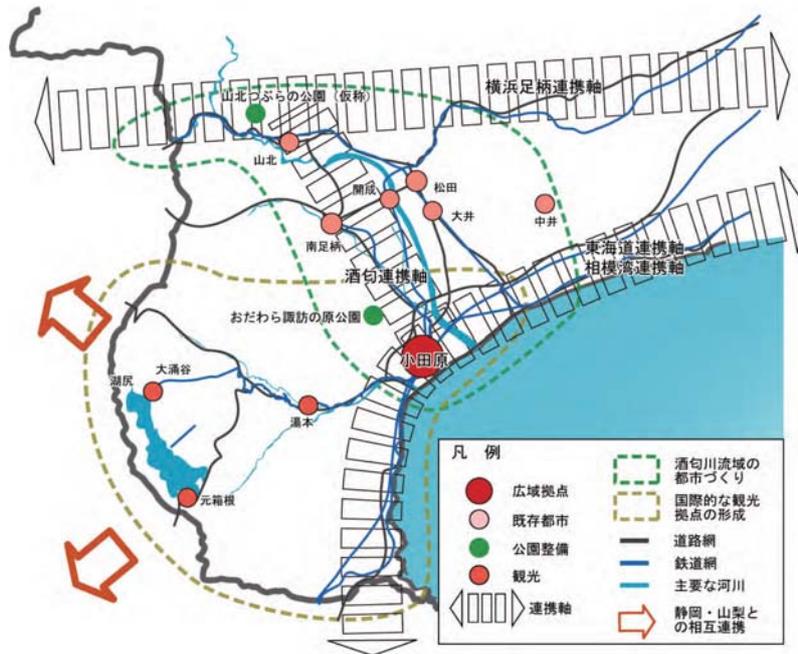


図 19 県西部都市圏の総合整備方針図

注) かながわ都市マスタープラン(平成 19 年 10 月)



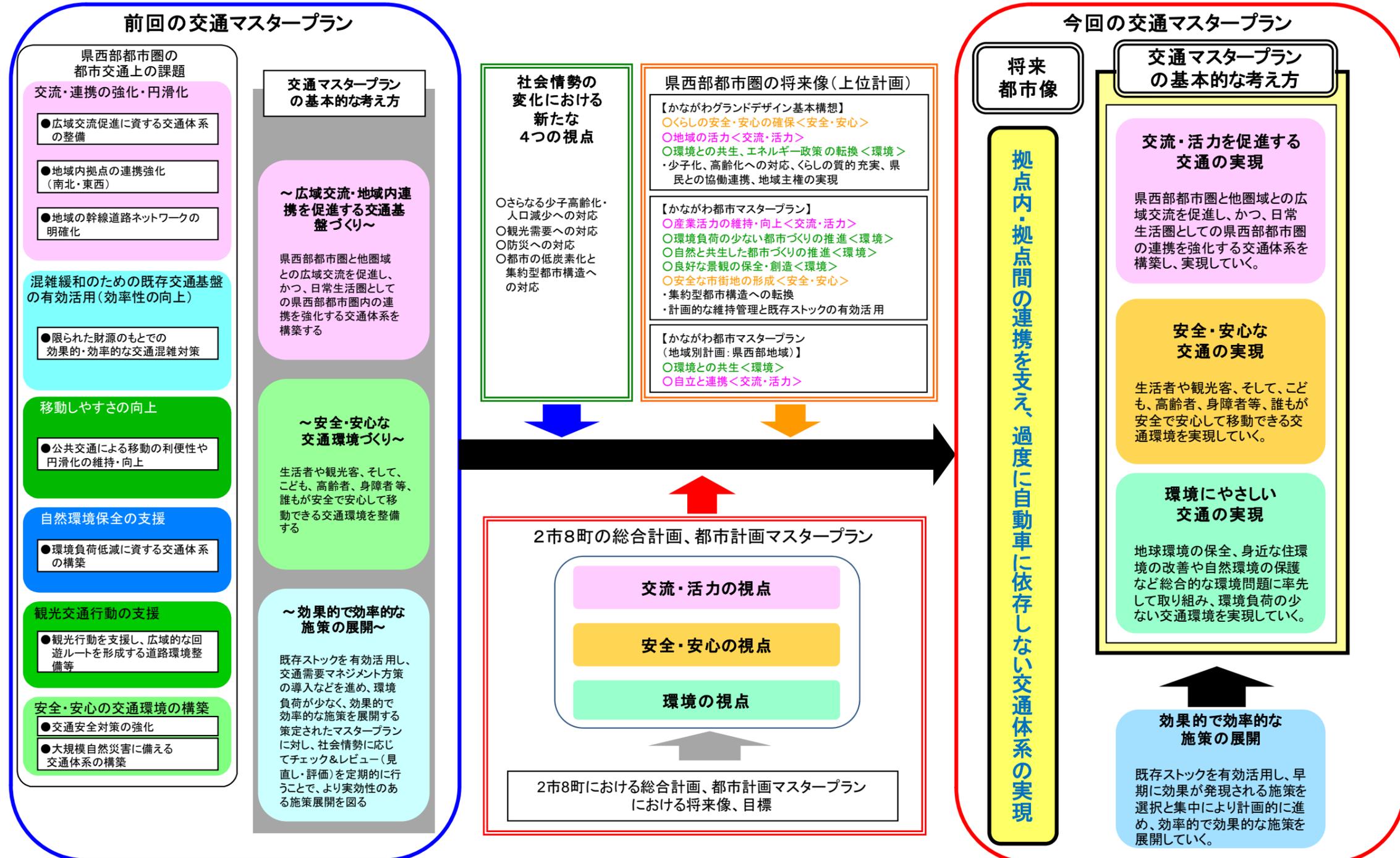
図 20 県西部都市圏の将来都市構造

注) かながわ都市マスタープラン地域別計画(平成 22 年 11 月)

第5章 交通マスタープランの改定

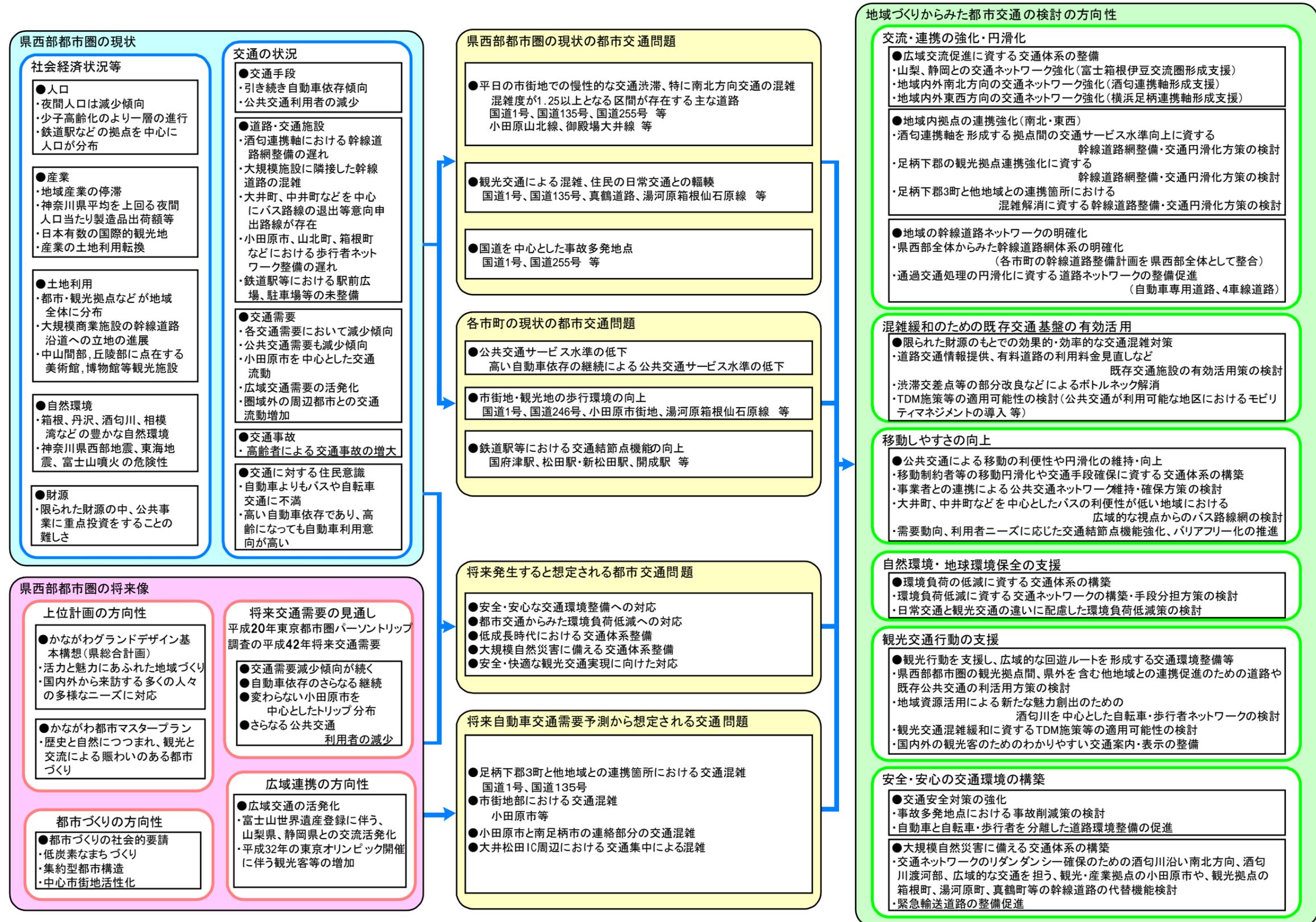
1. 交通マスタープランの基本的な考え方

県西部都市圏の都市交通上の課題解決を図るため、前回交通マスタープランの基本的な考え方をベースに、都市圏の将来像、社会情勢、将来都市像を踏まえ、交通マスタープランの基本的な考え方を設定する。3つの基本的な考え方で構成し、前回の交通マスタープランでも概念としてあった「交流・活力を促進する交通の実現」、「安全・安心な交通の実現」に加え、新たに、「環境にやさしい交通の実現」を設定する。



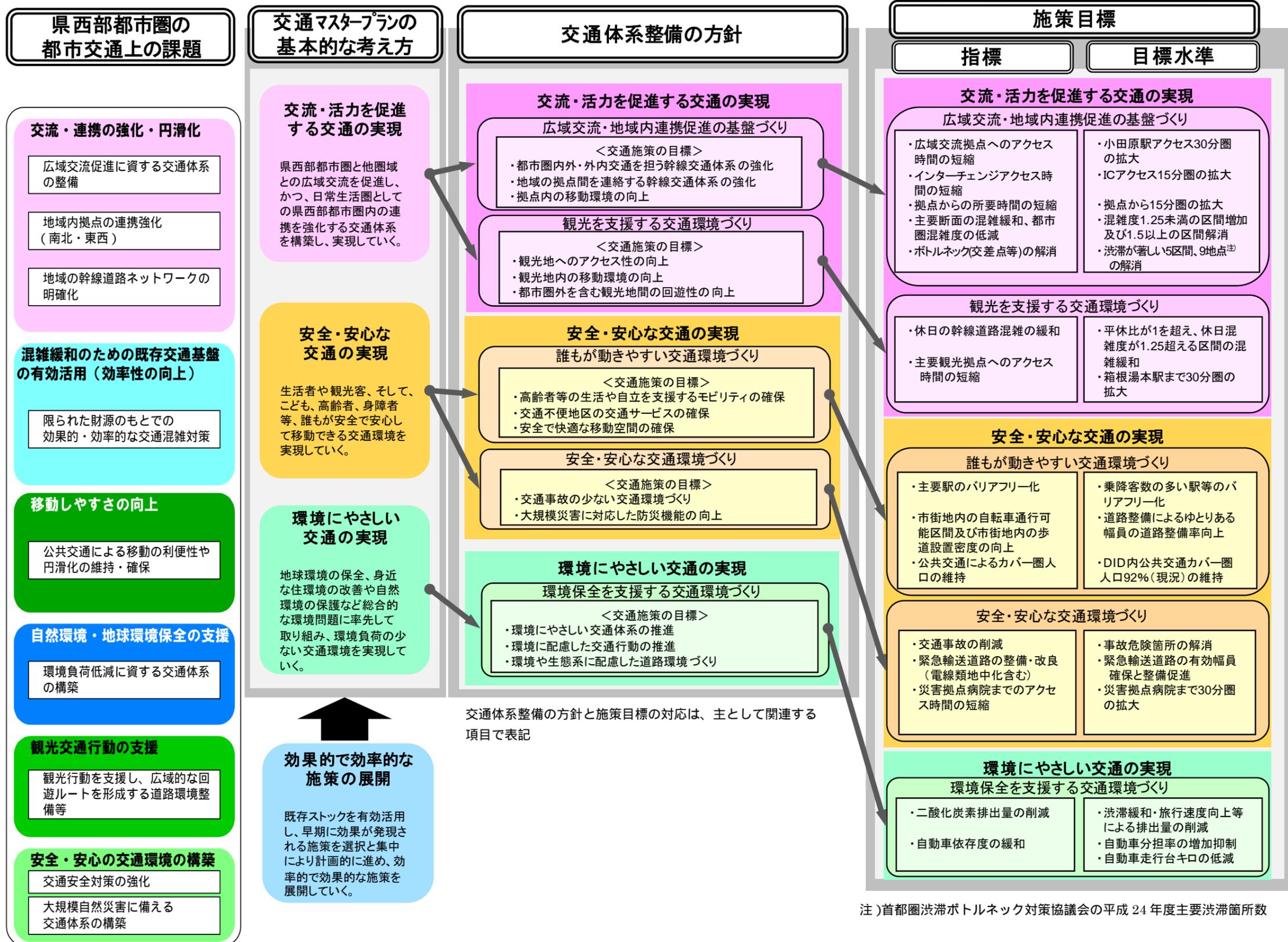
2. 県西部都市圏の現状及び問題・課題

県西部都市圏の現状や、上位・関連計画から、地域全体、市町レベルの現状の都市交通問題と、将来発生すると想定される都市交通問題を再整理し、これら問題に対応する6分類9項目の都市交通上の課題を整理した。



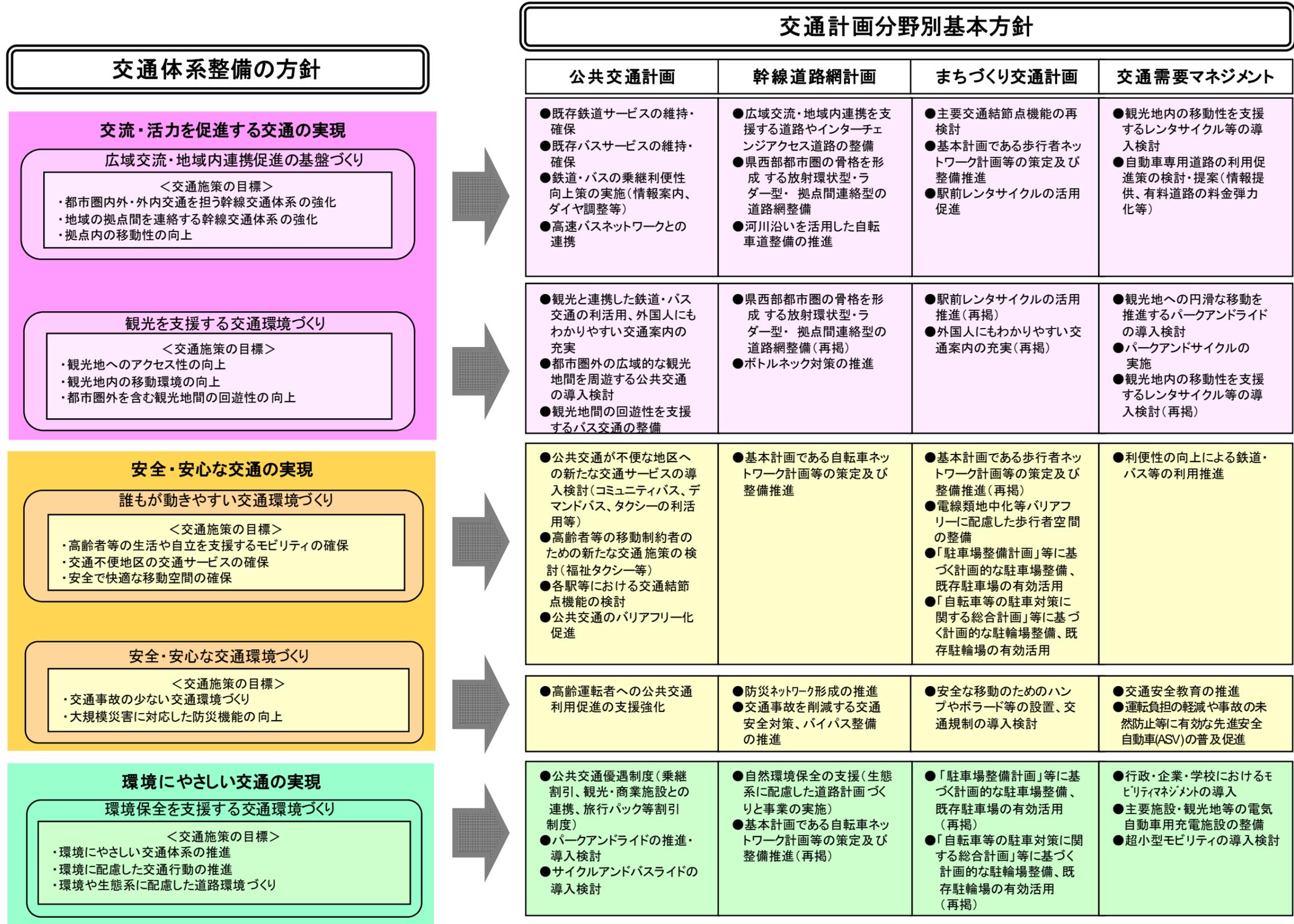
3. 交通マスタープランの交通体系整備の方針と施策目標

交通マスタープランの3つの基本的な考え方を具現化するため、5つの交通体系整備の方針を定め、それぞれの方針に基づき、施策目標として、15の指標及び目標水準を設定する。



4. 交通計画分野別基本方針の設定

5つの交通体系整備の方針を実現するために4つの交通計画分野別基本方針を定める。



※分野別の基本方針は、主として関連する項目を中心に表記

5 . 交通計画分野別基本方針

交通マスタープランの交通計画分野は、前述のように、交通体系整備の方針を実現するため、「公共交通計画」「幹線道路網計画」「まちづくり交通計画」「交通需要マネジメント」の4分野とし、それぞれの交通計画分野の基本方針を次の通り定める。

(1) 公共交通計画

基本的には、前回交通マスタープランを踏まえ、各市町の公共交通連携計画、今後の高齢化の進展による公共交通の重要性の高まりを考慮し、既存の公共交通を維持・確保しつつ施策展開を図る。

公共交通計画は、公共交通ネットワーク計画及び交通結節点計画により構成する。

公共交通ネットワーク計画

公共交通ネットワークの考え方

- ・ 県西部都市圏では、新幹線駅である小田原駅を中心に、ＪＲ東海道線、小田急小田原線、伊豆箱根鉄道大雄山線、箱根登山鉄道が放射状に配置されている。また、国府津駅からは環状方向にＪＲ御殿場線が位置している。公共交通ネットワークは、これらの利便性の高い鉄道網を基本とし、公共交通ネットワーク・サービスの維持・確保を目指す。
- ・ 高速道路における広域的なバス交通ネットワークを活用するため、バス交通ネットワークとの連携強化を目指す。
- ・ バス交通は、鉄道が配置されていない交通空白地帯や鉄道路線間の補完、さらに、広域拠点や地域拠点をはじめとしたターミナル駅から市街地や他の拠点へのアクセスなど、日常生活を支えるネットワーク形成を検討しモビリティを確保する。

公共交通ネットワーク計画基本方針

- ・ 鉄道ネットワークによる公共交通カバー圏の維持、サービス水準の維持・確保
- ・ バスネットワークによる公共交通カバー圏の維持、サービス水準の維持・確保
- ・ 公共交通のバリアフリー化の促進（ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシー等）
- ・ 高速バスネットワークとの連携
- ・ 公共交通が不便な地区などへの新たな交通サービスの導入検討（コミュニティバス、タクシーの利活用等）
- ・ 移動制約者のためのタクシー等の輸送サービスの導入検討
- ・ 観光と連携した鉄道・バス交通の利活用、交通案内の充実
- ・ 公共交通優遇制度の導入検討（乗継割引、観光・商業施設との連携、旅行パック等割引制度）
- ・ パークアンドライドの推進、導入検討
- ・ サイクルアンドバスライドの導入検討

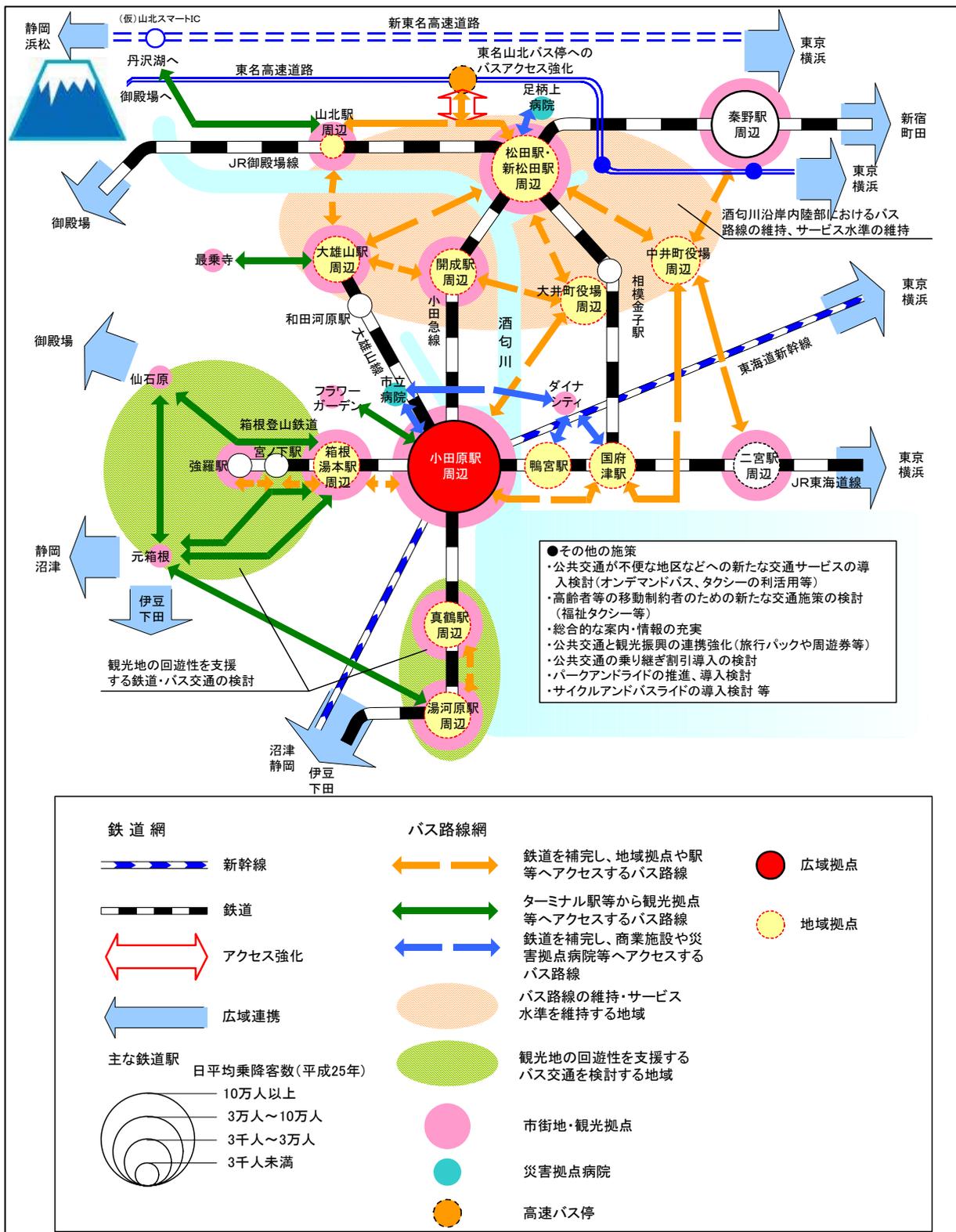


図 21 公共交通ネットワーク概念図

交通結節点計画

基本的には、前回交通マスタープランを踏まえ、乗り換え・利便性の向上を図る。

交通結節点に関する考え方

- ・広域拠点である小田原駅は、駅周辺施設整備を推進し、各地域拠点からのアクセス強化を行う。
- ・小田原駅及び地域拠点駅においては、バリアフリー化や駅前広場の整備が進んでいるが、引き続き、計画・整備を推進していき、必要に応じ、駅前広場等の見直しを検討する。また、広域バス交通と結節する山北バス停についても、主要交通結節点として乗り換え利便性の向上に向けた施設整備を推進する。
- ・その他の駅においては、周辺施設整備の状況や必要性に応じて、駅前広場の整備推進や駐車場・駐輪場の整備、バリアフリー化の推進等を行う。

交通結節点計画基本方針

- ・広域拠点駅の整備、交通結節機能強化
- ・主要交通結節点の整備
- ・鉄道駅等におけるバリアフリー化の促進

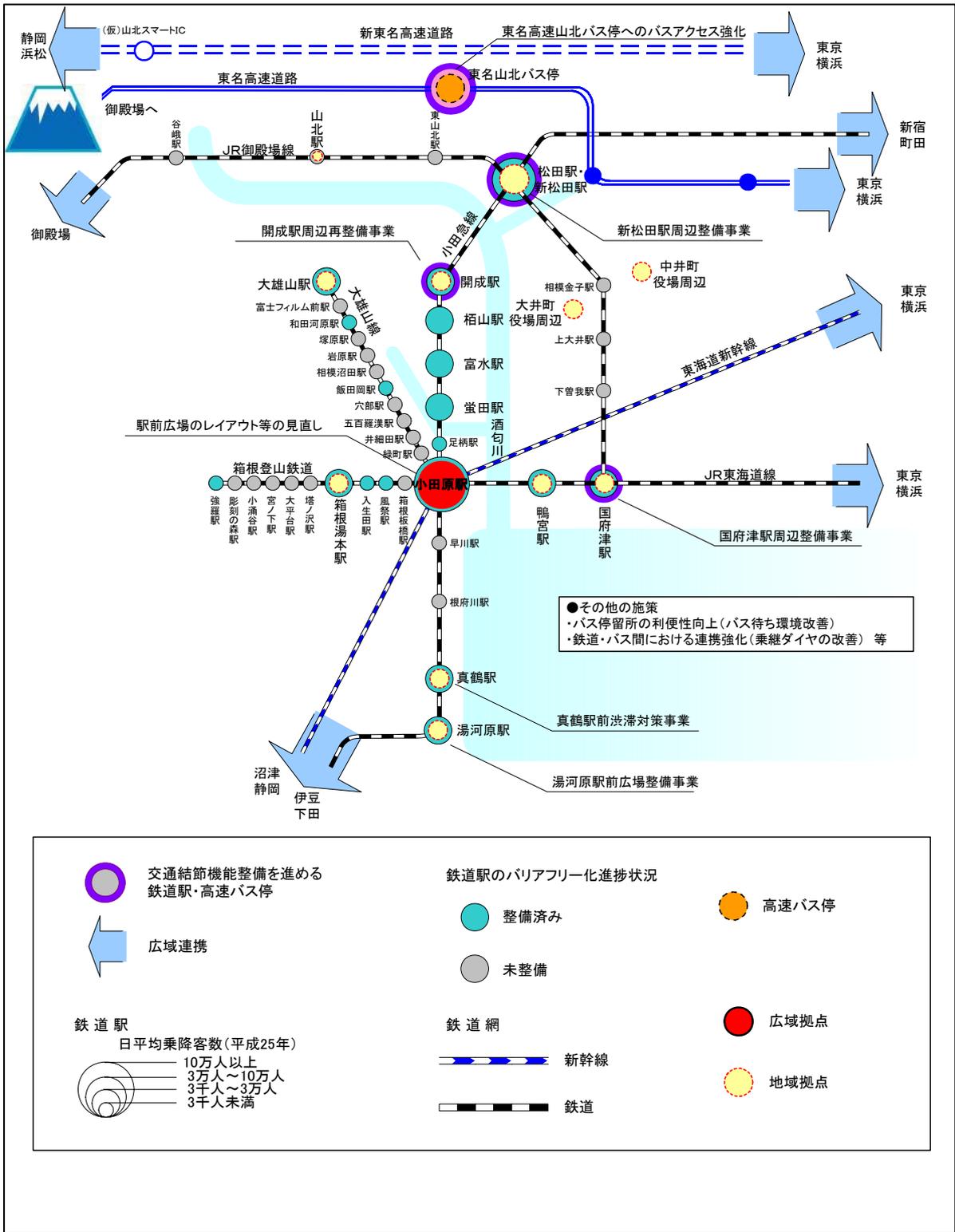


図 22 交通結節点整備概念図

(2) 幹線道路網計画

基本的には、前回交通マスタープラン及び道路ネットワークの検討結果を踏まえ、追加・変更・削除する路線を選定し、拠点内・拠点間の連携を支える道路ネットワークを構築する。

幹線道路網計画は、幹線道路ネットワーク計画及び自転車・歩行者ネットワーク計画により構成する。

幹線道路ネットワーク計画

幹線道路ネットワークの考え方

- ・ 県西部都市圏には、東名高速道路や西湘バイパス、小田原厚木道路などの東西方向の自動車専用道路が配置されている。また、富士箱根伊豆交流圏の形成や、連携軸の形成に資するため、既往の自動車専用道路ネットワークに連絡するネットワーク形成やインターチェンジアクセス道路の整備を推進する。
- ・ 幹線道路網は、小田原駅を中心とした放射環状型の道路網、足柄平野南北方向の酒匂連携軸の形成に資するラダー型の道路網、広域拠点、各拠点間を連絡する道路網の3つにより形成し、中心市街地の道路走行環境にも配慮した道路整備を推進する。
- ・ また、拠点間を複数の路線で結ぶなど、リダンダンシーを確保する。

幹線道路ネットワークの基本方針

- ・ 広域交流・地域内連携を支援する道路やインターチェンジアクセス道路の整備推進
- ・ 県西部都市圏の骨格を形成する、放射環状型・ラダー型・拠点間連絡型の道路網整備の推進
- ・ 電線類地中化等の防災ネットワーク形成の推進
- ・ ボトルネック対策の推進（渋滞交差点の改良）
- ・ 交通事故を削減する部分改良、道路整備の推進
- ・ 都市計画道路見直しの検討
- ・ 事業効果を考慮した選択と集中による効率的かつ効果的な道路整備

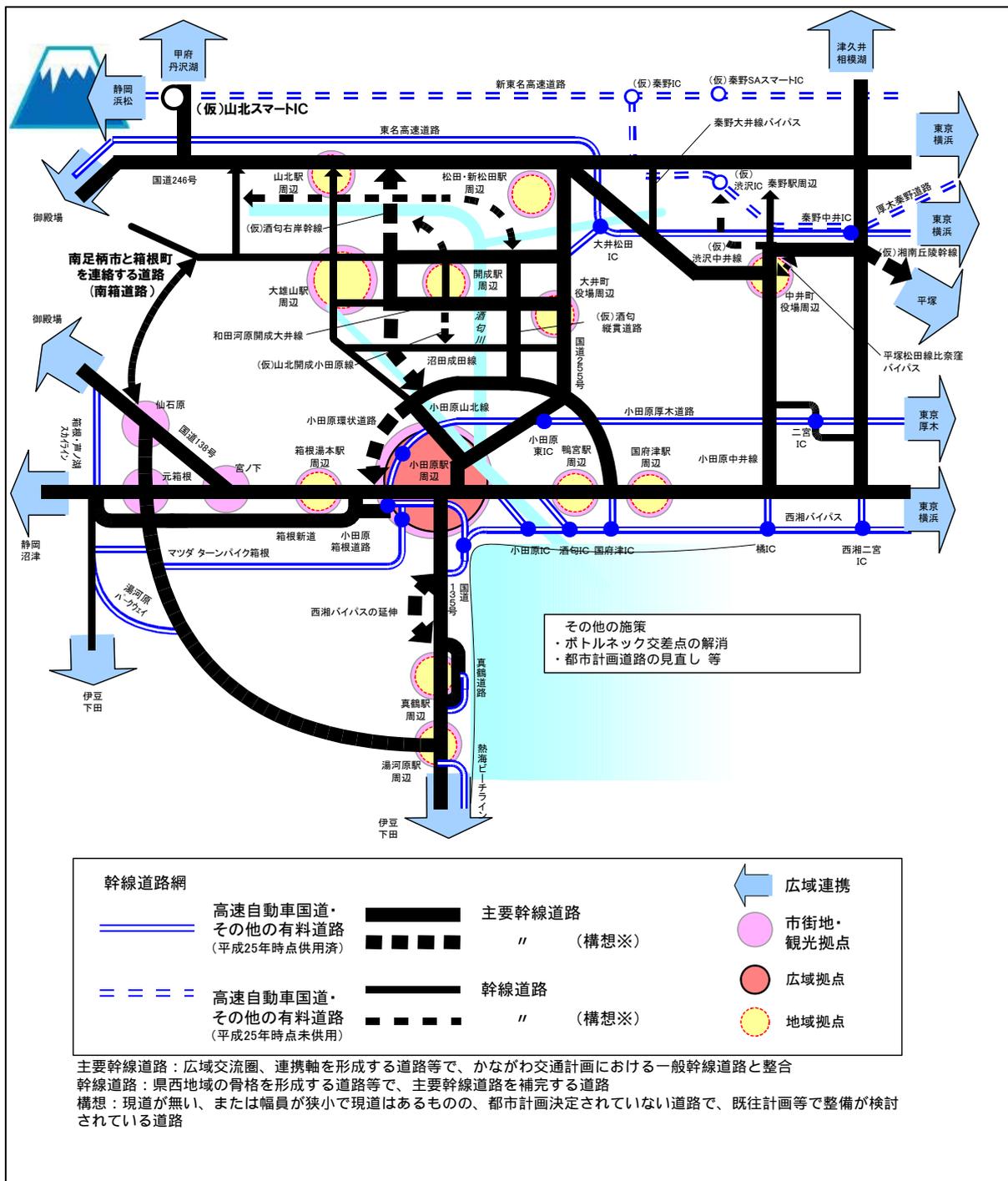


図 23 幹線道路ネットワーク概念図

自転車・歩行者ネットワーク計画

基本的には、前回交通マスタープラン及び「小田原市自転車ネットワーク計画」と整合を図る。

自転車・歩行者ネットワークの考え方

- ・ 県西部都市圏の自転車系ネットワークは、酒匂川に沿った南北方向のサイクリングロードを軸に、これを横断する方向の幹線道路を介して、鉄道駅等を結ぶネットワークにより構成する。河川沿いのサイクリングロードはレクリエーションの軸としても機能し、日常の自転車交通処理の一部も担う。
- ・ 特に小田原市においては、自転車需要、事故課題が多いことから、それらを踏まえて幹線道路と補助幹線道路を含む自転車ネットワーク路線を選定し、連続性のある自転車ネットワーク整備に取り組む。
- ・ 小田原市内においても、特に自転車需要と事故が多い小田原駅、鴨宮駅などの周辺では、商業施設利用者の自転車交通、観光目的の自転車交通の利便性向上を目指し、より密度の高い面的ネットワークの構築を将来的に目指す。
- ・ 歩行者系ネットワークは、小田原駅や松田・新松田駅周辺などの主要駅周辺において、駅に接続する幹線道路を軸としたネットワークを構成する。また、電線類地中化等の安全で歩きやすい歩行者空間の整備を行う。

自転車・歩行者ネットワーク計画基本方針

【自転車系ネットワーク計画基本方針】

- ・ 基本計画である自転車ネットワーク計画等の策定及び整備の推進
- ・ 自転車ネットワークの整備形態は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が発出された背景を鑑みながら、道路交通状況や既存の自転車歩行者道を有効活用しつつ、整備形態を検討する。
- ・ 幹線道路を活用した自転車ネットワークの構築
- ・ 河川沿いを活用した自転車道整備の推進
- ・ 交通事故を削減する部分改良、道路整備の推進

【歩行者系ネットワーク計画基本方針】

- ・ 骨格となる歩行者ネットワーク計画等の策定及び整備の推進
- ・ 主要な鉄道駅周辺における歩行者ネットワーク計画等の策定及び整備の推進
- ・ 電線類地中化等のバリアフリーに配慮した歩行者空間の整備
- ・ 交通事故を削減する部分改良、道路整備の推進

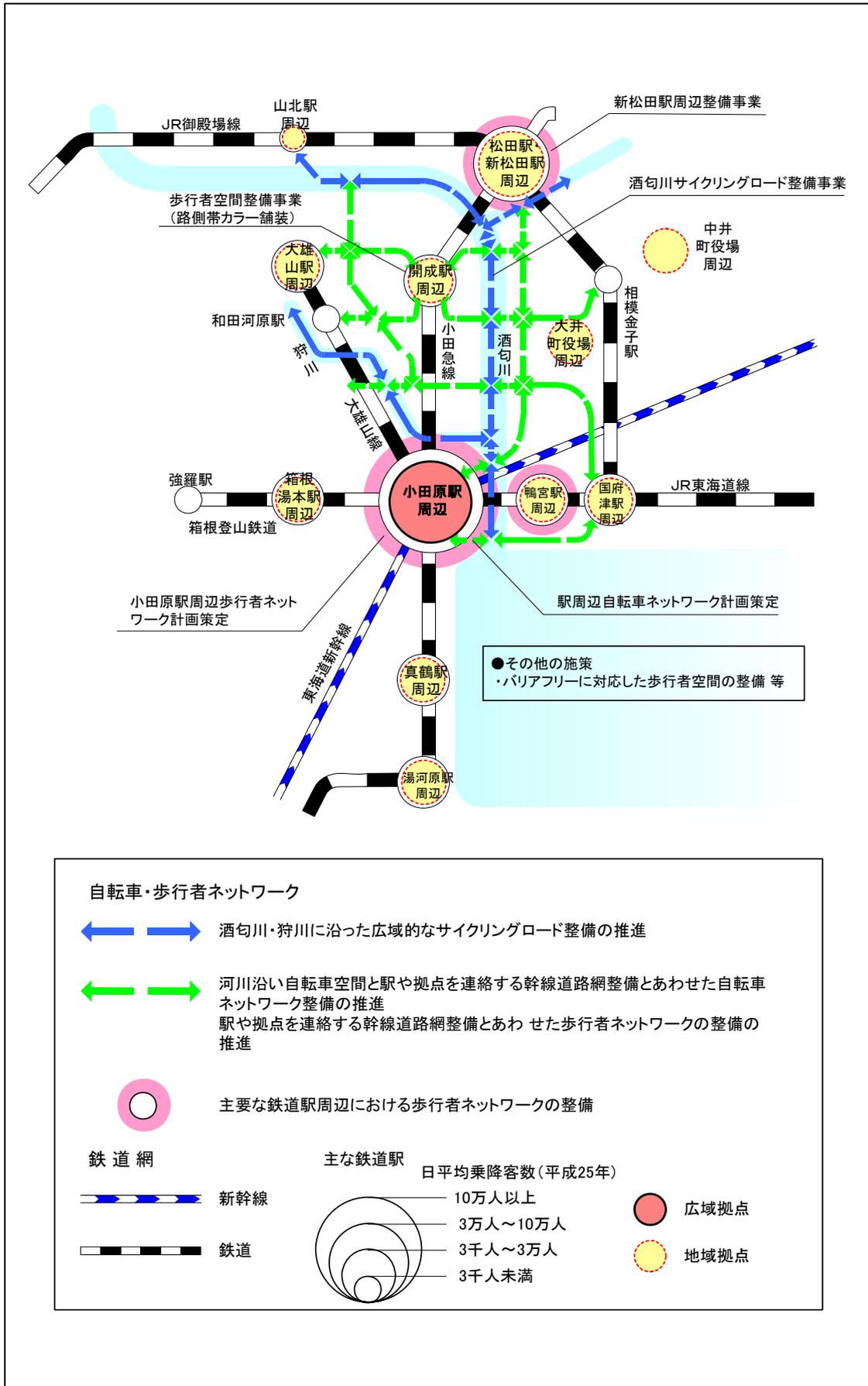


図 24 自転車・歩行者ネットワーク概念図

(3) まちづくり交通計画

各市町の都市マスタープランや中心市街地活性化基本計画等の上位計画を踏まえ、低炭素なまちづくりや集約型都市構造を実現するため、中心市街地における歩いて暮らせるまちづくりを推進する。

まちづくり交通計画の考え方

- ・ 中心市街地には、鉄道駅や公共施設、商業施設などが立地し、人や物が集中する構造となっている。自動車や自転車を受け入れる駐車場や駐輪場について、需要を勘案した計画策定及び整備を推進する。
- ・ 歩いて暮らせるまちづくりを推進するため、歩行者ネットワーク計画等を基本に、歩行者や自転車が安心して移動できる空間整備を推進する。
- ・ 特に、住民・事業主・地権者等が複雑に絡む中心市街地等においては、「都市空間」と「交通」を一体的にプランニング・デザイン・マネジメントしながら、まちづくり交通計画を推進する。

まちづくり交通計画基本方針

【駐車場・駐輪場計画基本方針】

- ・ 「駐車場整備計画」等に基づく計画的な駐車場整備、既存駐車場の有効活用
- ・ 「自転車等の駐車対策に関する総合計画」等に基づく計画的な駐輪場整備、既存駐輪場の有効活用

【歩行者系計画基本方針】

- ・ 基本計画である歩行者ネットワーク計画等の策定及び整備推進
- ・ 電線類地中化等のバリアフリーに配慮した歩行者空間の整備推進
- ・ 交通事故を削減する道路整備・道路改良の推進

【自転車系計画基本方針】

- ・ 基本計画である自転車ネットワーク計画等の策定及び整備推進
- ・ レンタサイクルの活用及びコミュニティサイクルの導入検討

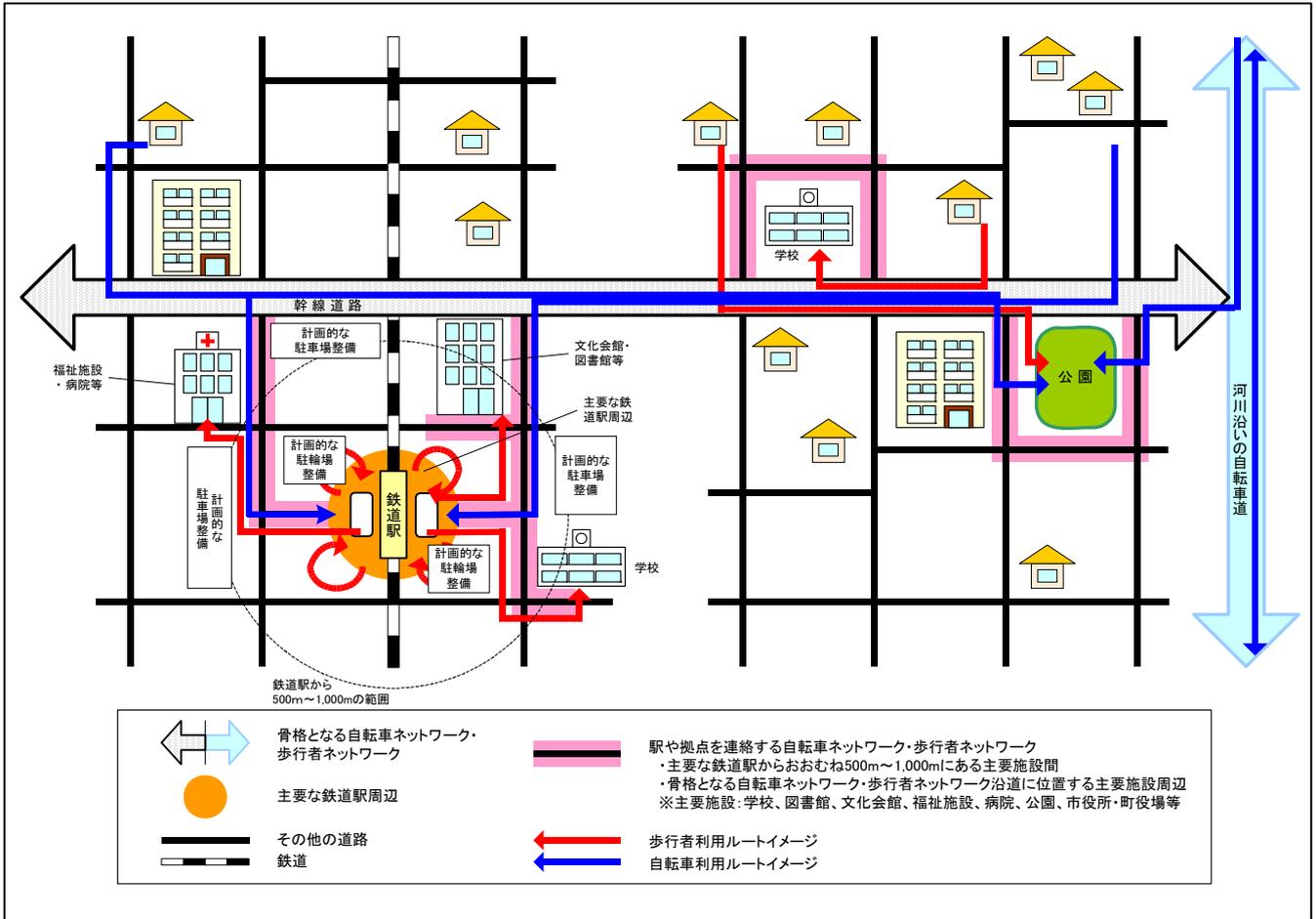


図 25 まちづくり交通計画概念図

(4) 交通需要マネジメント

基本的には、前回交通マスタープランを踏まえ、安全・安心な交通環境づくり、過度な自動車利用を抑制するため、TDM施策等を推進する。

交通需要マネジメントの考え方

- ・ 県西部都市圏において、広域交流や地域内連携促進、また、安全で安心な交通環境を実現するためには、交通施設整備や適正な施設運用が必要であり、公共交通、幹線道路網、まちづくり交通のそれぞれの分野での計画を推進する必要がある。しかしながら、需給のアンバランスなどにより、即効性のある短期的な対応が必要な交通問題も存在している。このため、供給側の対応である施設整備と併せて、継続的な交通需要マネジメントによる調整が重要となる。
- ・ 県西部都市圏下郡3町（箱根町、真鶴町、湯河原町）に集中する観光需要に対して、観光地アクセスおよび観光地内回遊交通への対応として、観光交通需要マネジメントを検討・実施する。
- ・ 鉄道利便性の高い地域特性を活かし、小田原市等の通勤交通を対象としたモビリティマネジメントを検討・実施する。
- ・ 郊外立地の大規模商業施設に集中する買い物交通を対象として、交通需要マネジメント施策を検討・実施する。
- ・ 自動車専用道路の利用促進策を検討し、社会実験等の実施にあたってはその支援を行う。
- ・ 高齢運転者には公共交通利用促進の支援を強化し、自動車利用者には交通安全教育を推進していく。併せて環境にやさしい自動車の普及を促進していく。

交通需要マネジメントの基本方針

- ・ 交通需要マネジメントの検討（観光、通勤、買い物等）
- ・ 行政・企業・学校におけるモビリティマネジメントの導入検討
- ・ 自動車専用道路の利用促進策の検討・支援
- ・ 高齢運転者への公共交通利用促進の支援強化
- ・ 自動車利用者への交通安全教育の推進
- ・ 主要施設・観光地等の電気自動車用充電施設の整備促進
- ・ 超小型モビリティの導入検討

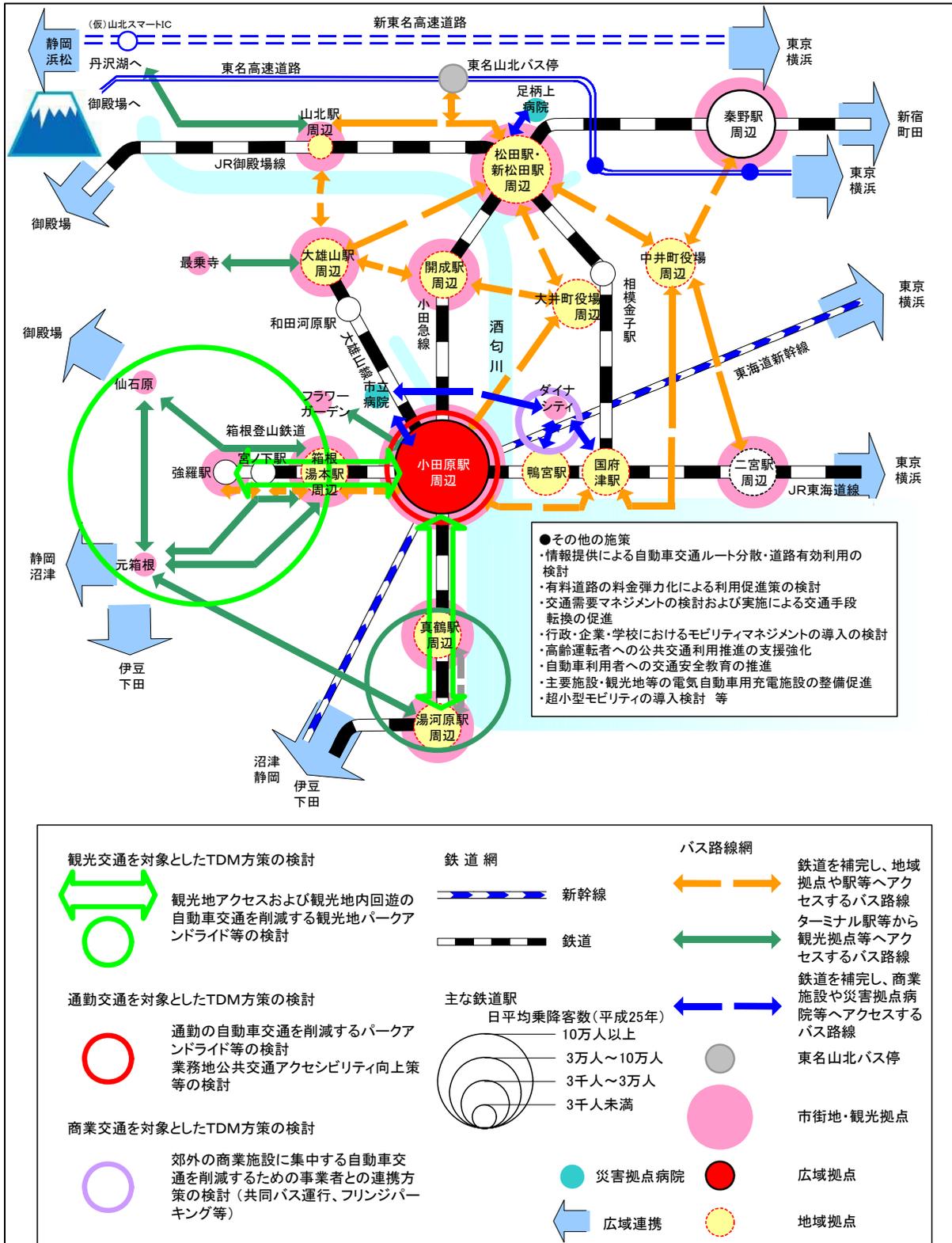


図 26 交通需要マネジメントの概念図

第6章 都市・地域総合交通戦略の策定

1. 都市・地域総合交通戦略の基本方針と目標

交通マスタープランでは、交通施策体系の望ましい方向性として、将来都市像及び交通体系整備の方針を定めている。それらをベースに、短・中期的に、県西部都市圏が優先的に取り組むべき都市交通施策を、都市・地域総合交通戦略の戦略目標として設定する。

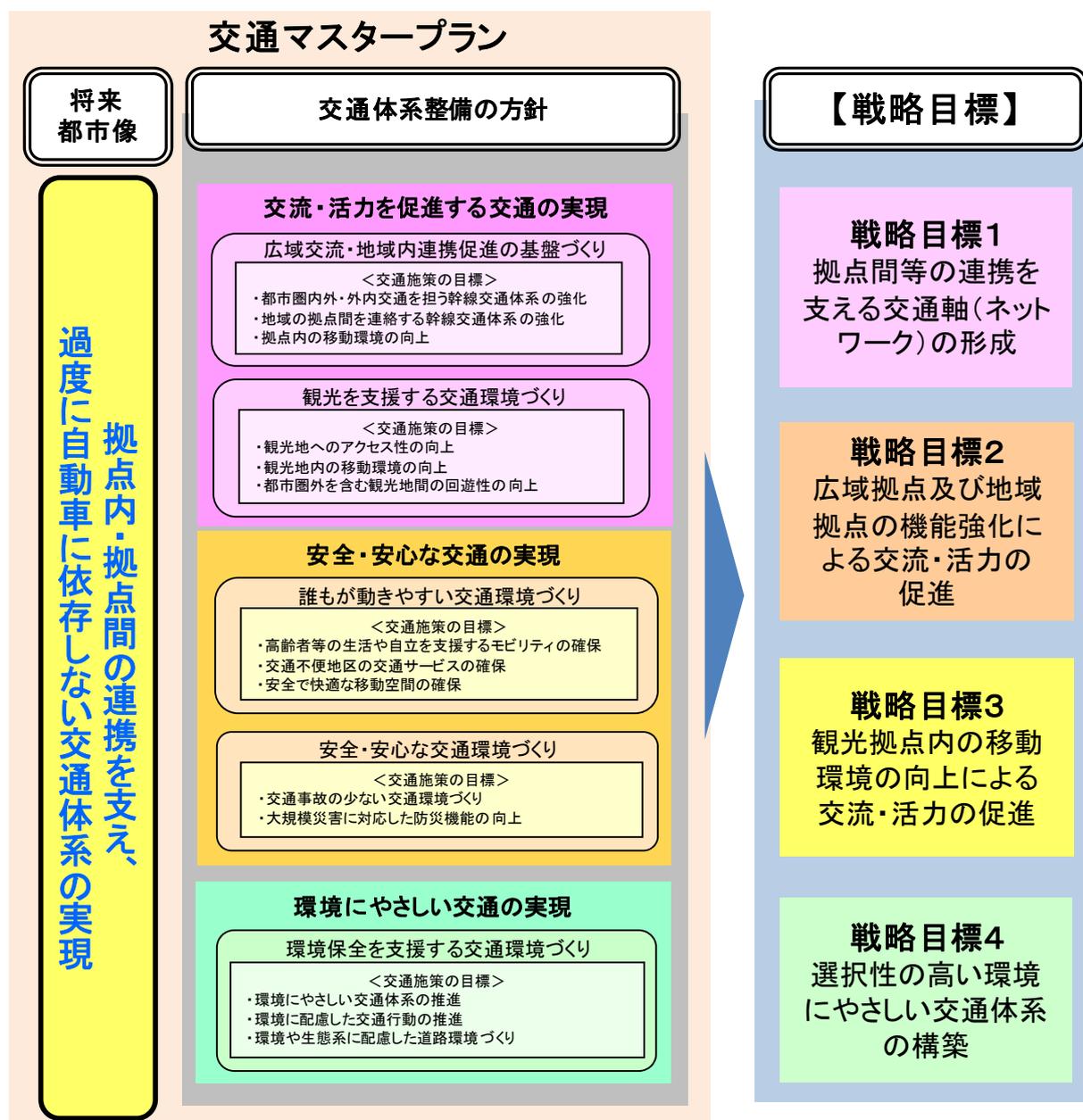


図 27 都市・地域総合交通戦略の基本方針と目標

2. 戦略施策の設定

4つの戦略目標を実現するため、以下に示す12の戦略施策を定め、重点的な施策展開を図るものとする。この12施策は、4つの戦略目標の実現に向けて必要不可欠な施策であり、県西部都市圏の望ましい将来都市像の実現に向けて、関係機関の協力のもと、着実な施策展開を行うものとする。

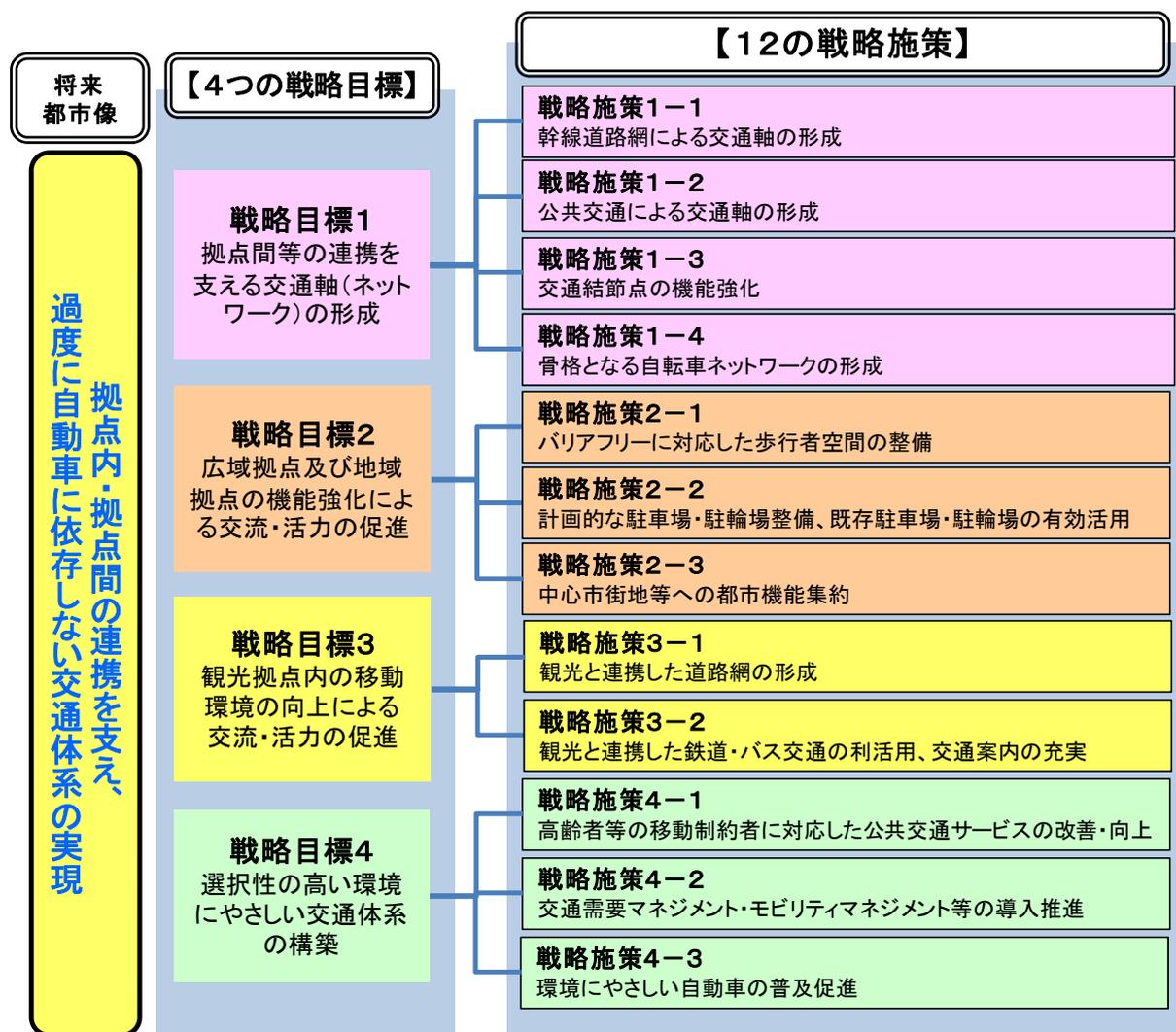


図 28 戦略施策の設定

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

交通マスタープランの将来都市像である「拠点内・拠点間の連携」を支援するため、広域交流・地域内連携の強化を図り、広域拠点及び地域拠点へのアクセスを高め、集約型都市構造の支えとなる幹線道路及び公共交通ネットワーク形成、交通結節点の機能強化、骨格的な自転車ネットワークの形成を目指す。また、拠点間の連携を支える交通軸の形成により、防災性の高いリダンダンシーの確保を目指す。

戦略施策 1 - 1 幹線道路網による交通軸の形成

- ・将来都市像の「拠点間の連携」を促進するため、広域的な交流を促進する交通環境の整備、地域内の交流を促進する交通環境の整備、交通環境整備における選択と集中を促進し、幹線道路網による交通軸の形成を目指す。また、広範囲に影響をもたらす神奈川県西部地震や富士山噴火等も想定されることから、幹線道路網の形成によりリダンダンシーの確保を目指す。

戦略施策 1 - 2 公共交通による交通軸の形成

- ・将来都市像の「自動車に依存しない交通体系」を実現するためには、既存公共交通ネットワーク維持・確保は非常に重要な施策であり、必要に応じた路線バス等の改善を行いつつ、公共交通による広域交通軸の形成を目指す。

戦略施策 1 - 3 交通結節点の機能強化

- ・県西部都市圏においては、小田原駅をはじめとして、鉄道・バスが結節している駅が多い。そのため、駅及び駅周辺の交通結節点の機能を高め、バス停留所における利便性向上を図り、鉄道・バス間の連携の強化を進めることにより、交通結節点の強化を図る。

戦略施策 1 - 4 骨格となる自転車ネットワークの形成

- ・将来都市像の「過度に自動車に依存しない交通体系」を実現するためには、公共交通だけでなく、健康にも配慮した自転車の利用促進も重要な施策となる。そのため、幹線道路を活用した自転車ネットワークを構築し、河川沿いを活用した自転車道整備の推進することにより、骨格となる自転車ネットワークの形成を目指す。

(参考) 戦略目標1 戦略施策事業イメージ

具体的な戦略施策をイメージできるよう、戦略目標1に関連する、現在実施中、または完了した取組みをまとめた。

戦略施策1-1 幹線道路網による交通軸の形成
(例)小田原山北線・城山多古線整備による交通軸整備

〈交通軸整備イメージ〉 小田原市



戦略施策1-2 公共交通による交通軸の形成
(例)オンデマンドバスによる広域接続の検討

〈中井町オンデマンドバスの路線図〉 中井町



参考: 中井町「オンデマンドバスご利用ガイド」

戦略施策1-3 交通結節点の機能強化
(例)開成駅周辺整備による交通結節点機能の強化

〈整備イメージ〉 開成町



戦略施策1-4 骨格となる自転車ネットワークの形成
(例)小田原市自転車ネットワーク計画策定による自転車ネットワークの形成

〈自転車道整備形態イメージ〉 小田原市



参考: 小田原市「小田原市自転車ネットワーク計画」

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

歩行者が安全に安心して回遊できるため、バリアフリー化された歩行者空間の整備や、違法駐車や放置自転車の少ない安全な移動空間の整備により、誰もが来訪したくなる、移動しやすい、交流・活力に資するまちづくりの形成を目指す。

特に、交通マスタープランに示す「まちづくり交通計画」の観点から、小田原駅周辺等の中心市街地における、都市機能が集約化されたまちづくりの実現を支援するため、居住地誘導施策やそれを支えるバス等の公共交通サービスの提供、自転車・歩行者空間整備などの都市交通施策の展開を目指す。

戦略施策 2 - 1 バリアフリーに対応した歩行者空間の整備

- ・今後の急速な高齢化により移動制約者が増大するとともに、高齢の観光客も増加していくことが想定される。そのため、鉄道駅周辺や観光地周辺の歩道を整備し、鉄道駅舎のバリアフリー化や電線類地中化を推進し、高齢者・障がい者、観光客等誰もが安心して回遊できるバリアフリーに対応した歩行者空間の形成を目指す。

戦略施策 2 - 2 計画的な駐車場・駐輪場整備、既存駐車場・駐輪場の有効活用

- ・中心市街地においては、違法駐車や放置自転車により、歩行者や自転車の安全な移動を阻害している。そのため、計画的な駐車場整備と既存駐車場の有効活用、計画的な駐輪場整備と既存駐輪場の有効活用を図り、効率的かつ効果的な駐車・駐輪環境、歩行者の安全な移動空間の形成を目指す。

戦略施策 2 - 3 中心市街地等への都市機能集約

- ・広域拠点である小田原駅や公共交通沿線における地域拠点においては、都市機能の整備・集約を図るとともに居住誘導施策を展開し、特に広域拠点の小田原駅周辺については、小田原地下街再生事業、小田原駅東口お城通り地区再開発事業、芸術文化創造センター整備事業等とのまちづくりと連携した都市交通施策の展開を目指す。

(参考) 戦略目標2 戦略施策事業イメージ

具体的な戦略施策をイメージできるよう、戦略目標2に関連する、現在実施中、または完了した取組みをまとめた。

戦略施策2-1 バリアフリーに対応した歩行者空間の整備

(例) 歩道整備事業・電線地中化によるバリアフリーに対応した歩行者空間整備

〈歩道整備イメージ〉

↓お城通り緑化歩道整備ポケットパークイメージ



参考:小田原市「中心市街地活性化基本計画」

〈電線地中化のイメージ〉

↓国道1号・きらめき道づくり景観形成地区



参考:小田原市「小田原市都市計画マスタープラン」

小田原市

↓幸田・三の丸景観形成地区



戦略施策2-2 計画的な駐車場・駐輪場整備、既存駐車場・駐輪場の有効活用

(例) 小田原駅東口お城通り地区再開発事業 駐車場施設ゾーン整備による計画的な駐車場整備

〈小田原駅東口お城通り地区 土地利用方針図〉



参考:小田原市「小田原駅東口お城通り地区再開発事業 駐車場施設ゾーン整備基本計画」

〈駐車場施設イメージパース〉



小田原市

戦略施策2-3 中心市街地等への都市機能集約

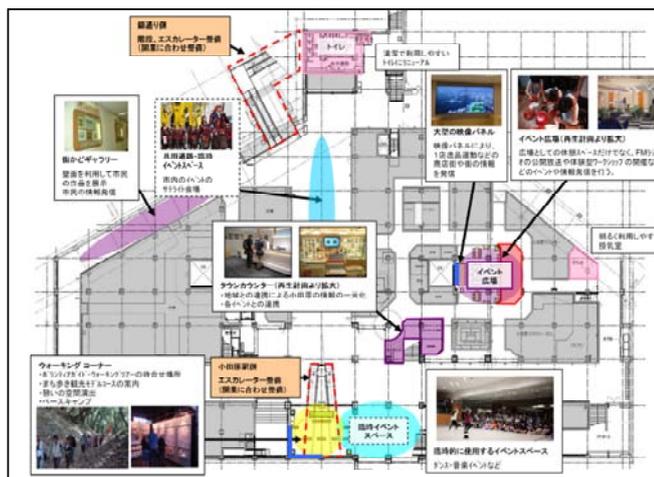
(例) 小田原地下街再生事業による都市機能集約

〈コンセプト〉



公共機能配置計画図

小田原市



参考:小田原市「小田原地下街再生事業実施計画」

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

県西部都市圏の特性である観光拠点の交通利便性を高め、都市圏内だけではなく、都市圏外や国外を含んだ多様な観光客による交流・活力を促進するため、観光地への道路や公共交通を利用したアクセス性の強化を目指す。

また、主要な観光拠点内において、安心して自由に回遊できる交通環境を整えるため、自動車や公共交通、自転車との連携を高め、多様な交通手段を利用して快適に移動できる都市交通施策を展開し、外国人にもわかりやすい交通案内の充実を目指す。

戦略施策 3 - 1 観光と連携した道路網の形成

- ・観光地が点在する県西部都市圏は、首都圏の一大観光拠点となっており、富士山の世界文化遺産登録、平成 32 年の東京オリンピックの開催により、今後、県西部都市圏への観光客はさらに増加することが想定される。国内外広範囲な地域からのアクセス性を高めるため、観光と連携した道路網の形成を目指す。

戦略施策 3 - 2 観光と連携した鉄道・バス交通の利活用、交通案内の充実

- ・観光客の来訪においては、自動車だけではなく、鉄道・バスなどの多様な交通手段を利用することが想定される。休日の道路混雑の緩和のためにも観光目的の公共交通利用促進は重要な施策となるため、観光と連携した公共交通の利活用を促進し、外国人観光客を含む誰もがわかりやすい交通案内の充実を目指す。

(参考) 戦略目標3 戦略施策事業イメージ

具体的な戦略施策をイメージできるよう、戦略目標3に関連する、現在実施中、または完了した取組みをまとめた。

戦略施策3-2 観光と連携した鉄道・バス交通の利活用、交通案内の充実

(例) パークアンドサイクルによる自転車利活用

〈パークアンドサイクルおすすめコース〉

箱根町



参考: 箱根スマイル2000万人プロジェクト実行協議会「webサイト」

(例) 箱根フリーパスによる公共交通と観光の連携

〈箱根フリーパス〉

箱根町等



参考: 小田急電鉄「箱根ナビ」

戦略施策3-2 観光と連携した鉄道・バス交通の利活用、交通案内の充実

(例) 交通案内の充実

〈箱根ジオパーク総合案内板〉

小田原市・真鶴町・箱根町等



参考: 箱根町webサイト

〈箱根町公共サインガイドライン〉



↓統一され、多言語対応した案内版

〈JNTO認定外国人観光案内所〉

↓小田原駅観光案内所



↓箱根町総合観光案内所



参考: JNTOwebサイト



参考: 「箱根町公共サインガイドライン」

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

交通マスタープランの将来都市像である「過度に自動車に依存しない交通体系の実現」を図るため、交通需要マネジメントやモビリティマネジメントを通して自動車の利用を減らす取り組みを積極的に行うとともに、自動車からの転換の主たる条件である公共交通サービスの維持・確保を図り、今後急増する高齢者等の移動制約者のためのデマンドバスや福祉タクシーなどの新たな交通サービスの導入により、環境にやさしく選択性の高い交通環境の形成を目指す。

戦略施策 4 - 1 高齢者等の移動制約者に対応した公共交通サービスの改善・向上

- ・高齢者や障がい者が、安心して乗車できるノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入を推進し、公共交通の乗り継ぎ利便性の向上や路線バスの走行環境の向上、地域ニーズに合ったデマンドバス等の新たな交通サービスの導入や福祉タクシーの導入など、公共交通サービスの充実を図り、誰もが公共交通を利用しやすい環境の形成を目指す。

戦略施策 4 - 2 交通需要マネジメント・モビリティマネジメント等の導入推進

- ・県西部都市圏特有の観光需要に対して、観光地アクセスおよび観光地内回遊交通への対応として、交通需要マネジメントの導入を推進するとともに、小田原市などの鉄道・バス利便性の高い地域における通勤交通等を対象としたモビリティマネジメントの導入を推進し、円滑な道路交通環境の確保を目指す。

戦略施策 4 - 3 環境にやさしい自動車の普及促進

- ・主要施設・観光地等の電気自動車用充電施設の整備の促進や、超小型モビリティと言われる自動車よりコンパクトでエネルギー消費量が少なく、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両の導入を図るなど、環境にやさしい自動車の普及促進・利用促進策の展開を目指す。

(参考) 戦略目標4 戦略施策事業イメージ

具体的な戦略施策をイメージできるよう、戦略目標4に関連する、国の政策等をまとめた。

戦略施策4-1 高齢者等の移動制約者に対応した公共交通サービスの改善・向上

(例) ユニバーサルデザインタクシーの導入

〈ユニバーサルデザインタクシーとは〉

- 足腰の弱い高齢者、車いす使用者、妊娠中の女性、子どもなどを含む誰もが利用しやすいタクシーのこと
- 予約制の福祉限定サービスだけでなく、街中でだれもが使えるタクシー



ランプタクシー(サンフランシスコ)

参考: 国土交通省「みんなにやさしいバス・タクシー車両の開発」



〈ユニバーサルタクシーの特徴〉

↓ゆとりある車内空間



↓乗降口(ステップ)



↓車いす乗降口及びスロープ



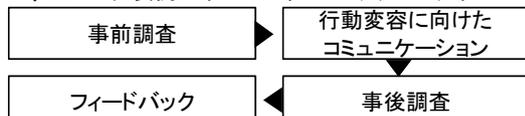
戦略施策4-2 交通需要マネジメント・モビリティマネジメント等の導入推進

(例) モビリティマネジメントの実施

〈モビリティマネジメント(MM)とは〉

- 環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策

↓MMの代表例: トラベルフィードバックプログラム



フィードバックでは、「交通診断カルテ」により、個々人に対してアドバイスを行うなど、双方向のコミュニケーションを行う

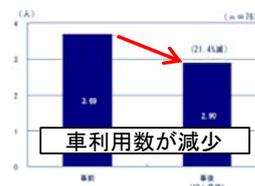
〈秦野市における取組み〉

公共交通への利用転換を進めるために、各世代へのMM教育を行うパイロット事業として、小学生への授業の一環として、MMプログラムを実施した。

↓授業風景



↓成果: 最近1週間の車利用回数



参考: 国土交通省「モビリティマネジメントパンフレット」

戦略施策4-3 環境にやさしい自動車の普及促進

(例) 超小型モビリティの導入

〈超小型モビリティとは〉



参考: 国土交通省webサイト「超小型モビリティの導入促進」

3. 実施プログラムの策定

戦略施策ごとに、将来都市像、戦略目標を実現するために必要な戦略施策事業を抽出し、実施プログラムとして取りまとめた。

各戦略施策事業については、交通マスタープランの交通体系整備の方針への寄与を考慮し、想定される事業主体及び実施期間を次のように定め、計画立案、事業実施を図るものとする。

表1 戦略目標、戦略施策ごとの実施プログラム(1/3)

将来都市像	戦略目標	戦略施策	戦略施策の 具体の方向性	No.	戦略施策事業	交通体系整備の方針					想定される事業主体										期間							
						交流・活力		安心・安全		環境	国・県		2市8町						交通事業者		その他	短期	中期					
						広域 交流の 基盤 づくり	観光を 支援する 交通 環境づくり	誰もが 動きやすい 交通 環境づくり	安心・安全な 交通 環境づくり	環境 保全を 支援する 交通 環境づくり	国	県	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	交通 管理者	鉄道 事業者	バス 事業者	タクシ ー事業者	(H27 ~ H31)
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	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	戦略施策1-1 幹線道路網による交通軸の形成	広域的な交流を促進する交通環境整備	1	(都)小田原大井線(4車線化)	○	○	○	○	○	●														→	→		
				2	県道731号(矢倉沢仙石原)[南足柄市と箱根町を連絡する道路]	○	○	○	○	○	●																→	→
				3	(都)穴部国府津線(都)小田原山北線(清水新田~府川~蓮正寺区間)	○	○	○	○	○	●																→	→
				4	(都)小田原中井線	○		○	○	○	●																→	→
				5	(仮称)山北スマートIC	○	○	○	○	○						●											→	→
				6	新東名高速道路	○	○	○	○	○															NEXCO 中日本		→	→
				7	(都)金子開成和田河原線(大井町区間)	○	○	○	○	○	●			●													→	→
				8	(都)和田河原開成大井線(南足柄市、開成町区間)	○	○	○	○	○			●				●										→	→
				9	県道77号(平塚松田)[比奈窪バイパス]	○	○	○	○	○	●																→	→
				10	秦野・中井インター・平塚アクセス道路[仮称:湘南丘陵幹線]	○	○	○	○	○				●												秦野市・平塚市	→	→
				11	(仮称)酒匂右岸幹線	○		○	○	○			●	●			●	●									→	→
				12	県道708号(秦野大井)[篠窪バイパス]	○		○	○	○	●																→	→
				13	(仮称)酒匂川左岸道路	○		○	○	○							●	●									→	→
				14	西湘バイパス延伸(石橋~根府川区間)	○	○	○	○	○	●	●								●	●					協議会	→	→
				15	ボトルネック交差点の解消	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			→	→
		地域内の交流を促進する交通環境整備	16	(都)城山多古線(都)小田原山北線(久野~多古~穴部区間)	○	○	○	○	○	●															→	→		
			17	(都)栄町小八幡線	○		○	○	○			●													→	→		
			18	(都)千津島・苅野線	○		○	○	○			●													→	→		
			19	(都)山王川東側線	○		○	○	○			●													→	→		
			20	(都)小田原駅西口東町線	○		○	○	○			●													→	→		
			21	(都)城山線	○	○	○	○	○			●													→	→		
		交通環境整備における選択と集中の促進	22	都市計画道路の見直し	○	○	○	○	○			●	●			●									→	→		
			戦略施策1-2 公共交通による交通軸の形成	路線バス等の改善による広域交通軸の形成	23	路線バスの改善(橋地区)	○	○	○	○			●											●	検討会	→	→	
					24	路線バスの改善(小田原市全域)	○	○	○	○			●												●	→	→	
					25	路線バスの改善(真鶴町)	○	○	○	○										●					●	→	→	
					26	オンデマンドバスの広域運行(交通結節点への接続)	○	○	○	○				●												●	→	→
					27	東名山北バス停へのバスアクセス強化	○	○	○	○								●								●	→	→
			戦略施策1-3 交通結節点の機能強化	駅及び駅周辺の交通結節点の機能強化	28	駅前広場のレイアウト等の見直し(小田原駅)	○	○	○	○			●									●	●	●	●	→	→	
		29			国府津駅周辺整備事業	○	○	○	○			●										●	●	●	●	→	→	
		30			新松田駅周辺整備事業	○	○	○	○						●								●	●	●	→	→	
		31			開成駅周辺再整備事業	○	○	○	○							●								●	●	→	→	
		32			真鶴駅前渋滞対策事業	○	○	○	○			●														→	→	
		33			湯河原駅前広場整備事業	○	○	○	○												●					→	→	
		バス停留所の利便性向上	34	バス待ち環境の改善(銀座通り周辺)	○	○	○	○			●	●											●	商店街・自治会等	→	→		
			35	バス待ち環境の改善(2市8町)	○	○	○	○			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		→	→		
			36	公共交通の乗継ダイヤの改善	○	○	○	○			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		→	→		
		戦略施策1-4 骨格となる自転車ネットワークの形成	骨格となる自転車ネットワークの形成	37	酒匂川サイクリングロード整備事業	○	○	○	○			●													→	→		
				38	駅周辺自転車ネットワーク計画策定	○	○	○	○			●														→	→	
				39	自転車走行空間の整備	○	○	○	○			●	●											●		→	→	

「No」は便宜的に付与したもので優先順位等を示さない。

期間の「検討」は、計画への位置づけや優先順位の検討、「事業」は、設計委託等を含めた具体的な事業の実施を示す。

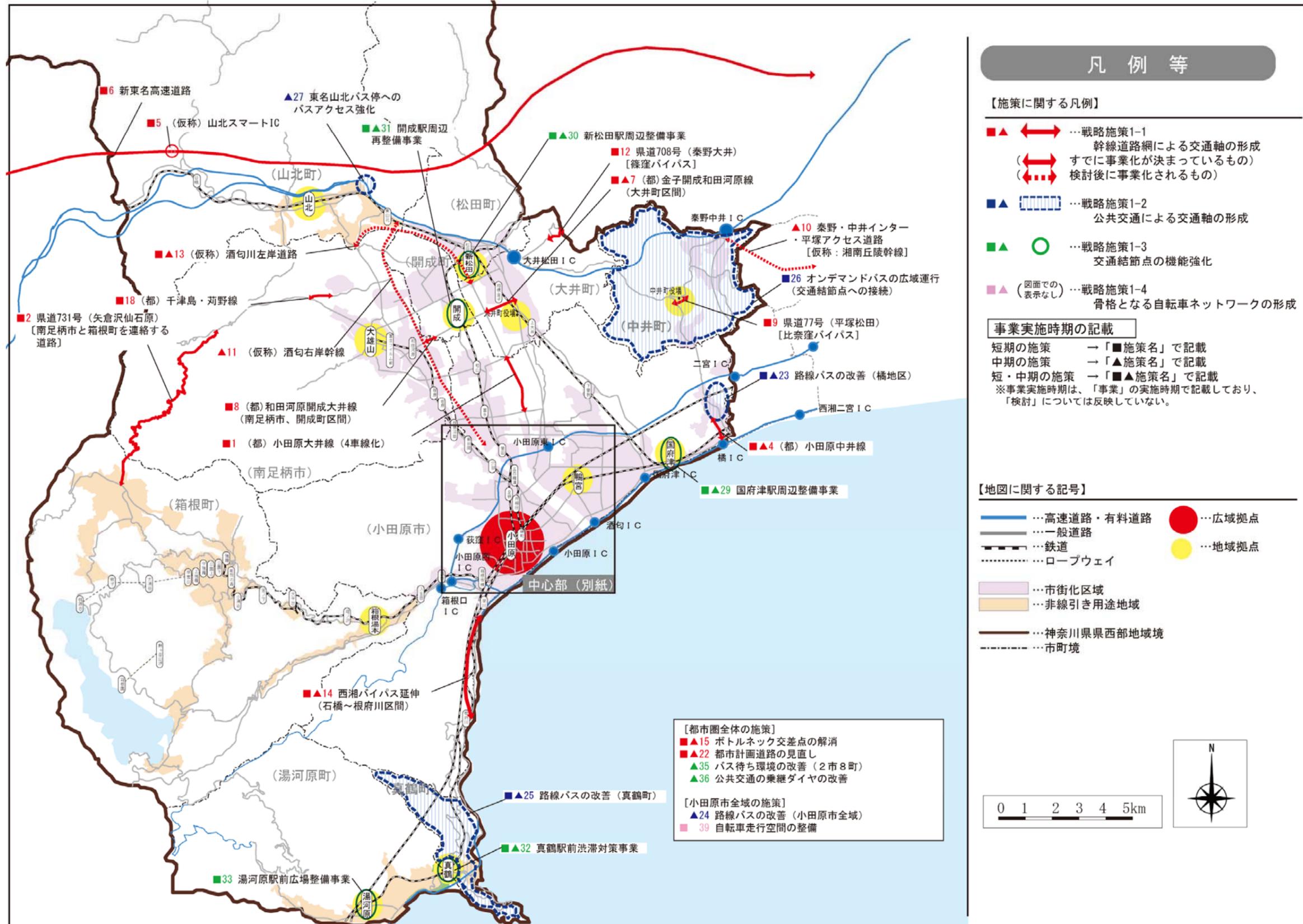
表3 戦略目標、戦略施策ごとの実施プログラム(3/3)

将来都市像	戦略目標	戦略施策	戦略施策の 具体の方向性	No.	戦略施策事業	交通体系整備の方針					想定される事業主体											期間								
						交流・活力		安心・安全		環境	国・県		2市8町						交通事業者			その他	短期	中期						
						広域 交流・地 域内連 携の基 盤づく り	観光を 支援す る環 境づく り	誰もが 動きや すい 交通環 境づく り	安心・ 安全な 交通環 境づく り	環境保 全を支 援する 交通環 境づく り	国	県	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	交通 管理 者	鉄道 事業 者	バス 事業 者	タク シー 事業 者	H27 ~ H31	H32 ~ H36	
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	目標3 移動・観光の拠点内での進捗	戦略施策3-1 観光と連携した道路網の形成	観光と連携した道路整備	2	<再掲> 県道731号(矢倉沢仙石原)[南足柄市と箱根町を連絡する道路]	○	○	○	○	○	●																			
				5	<再掲> (仮称)山北スマートIC	○	○	○	○	○						●														
				14	<再掲> 西湖バイパス延伸(石橋~根府川区間)	○	○	○	○	○	●	●	●																	
				18	<再掲> (都)千津島・苧野線	○		○		○																				
		戦略施策3-2 観光と連携した鉄道・バス交通の利活用、交通案内の充実	観光における公共交通や自転車の利活用促進	交通案内の充実	61	公共交通と観光振興(旅行パックや周遊券等)の連携強化		○			○			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			
					55	<再掲> レンタサイクル・コミュニティサイクル事業	○	○	○		○			●																
	62				パークアンドライド導入	○	○			○																				
	63				パークアンドサイクルの実施(芦ノ湖周辺~仙石原)	○	○			○																				
	64				パークアンドバスライドの実施	○	○			○																				
	66				地下街の案内カウンター設置による情報提供の改善		○	○		○			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
	目標4 選択性の高い環境にやさしい	戦略施策4-1 高齢者等の移動制約者に対応した公共交通サービスの改善・向上	地域内移動を支援する公共交通の導入	67	新規循環バス路線の導入	○		○	○	○			●																	
				68	災害拠点病院等にアクセスする新規バス路線の導入	○		○	○	○			●																	
				69	公共交通の不便な地域への新たな交通サービスの導入	○		○	○	○			●																	
				70	オンデマンドバスの実証運行	○		○	○	○					●															
				71	高齢者等の移動制約者のための新たな交通サービスの導入推進	○		○	○	○			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
		戦略施策4-2 交通需要マネジメント・モビリティマネジメント等の導入推進	交通需要マネジメントの導入	73	ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシーの導入推進			○	○		●	●																		
				74	公共交通の乗り継ぎ運賃割引導入	○	○	○	○	○			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			
				75	路線バスの走行環境の向上	○		○	○	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			
				62	<再掲> パークアンドライド導入	○	○			○																				
				63	<再掲> パークアンドサイクルの実施(芦ノ湖周辺~仙石原)	○	○			○																				
				64	<再掲> パークアンドバスライドの実施	○	○			○																				
	戦略施策4-3 環境にやさしい自動車の普及促進	モビリティマネジメント等の導入推進	77	バスマップの作成・配布	○	○	○		○			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●					
			78	インターネット活用等による情報提供の充実	○	○	○		○			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●				
79			バスの乗り方教室(小学校等)			○	○	○			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●					
80			行政・企業・学校におけるモビリティマネジメントの導入			○		○			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●					
81			商業施設・公共施設と連携した特典サービスの導入			○		○			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●					
82			主要施設・観光地等の電気自動車用充電施設の整備促進		○			○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●					
		83	超小型モビリティの導入		○	○		○	●	●																				

「No」は便宜的に付与したもので優先順位等を示さない。

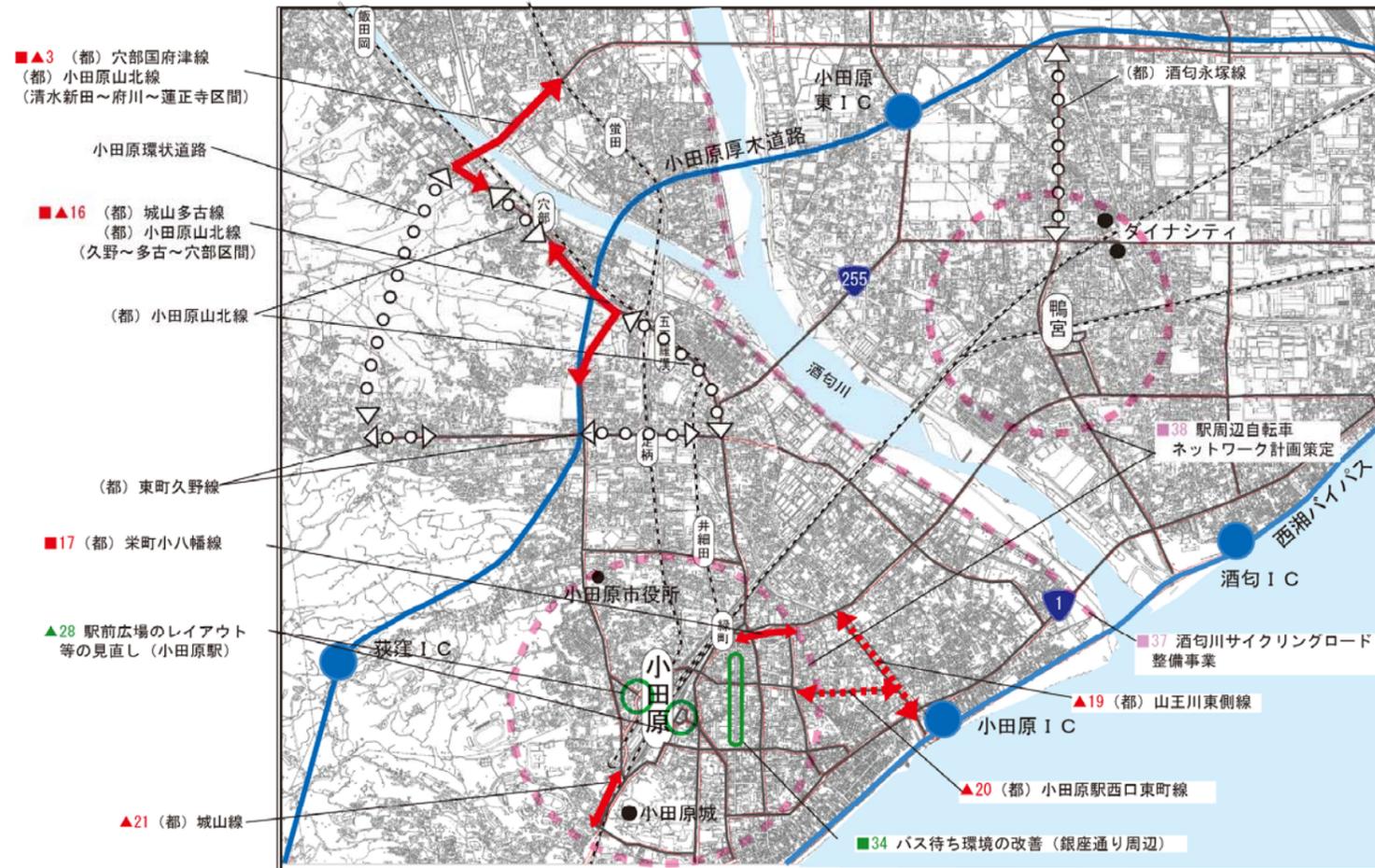
期間の「検討」は、計画への位置づけや優先順位の検討、「事業」は、設計委託等を含めた具体的な事業の実施を示す。

■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



■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）

中心部（拡大）



凡例等

【施策に関する凡例】

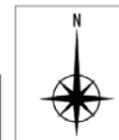
- ▲↔ …戦略施策1-1
幹線道路網による交通軸の形成
(↔) …すでに事業化が決まっているもの
(↔) …検討後に事業化されるもの
- ▲ [] …戦略施策1-2
公共交通による交通軸の形成
- ▲ ○ …戦略施策1-3
交通結節点の機能強化
- ▲ [] …戦略施策1-4
骨格となる自転車ネットワークの形成
- ◁○◇ …事業化等に向けた検討路線

【事業実施時期の記載】

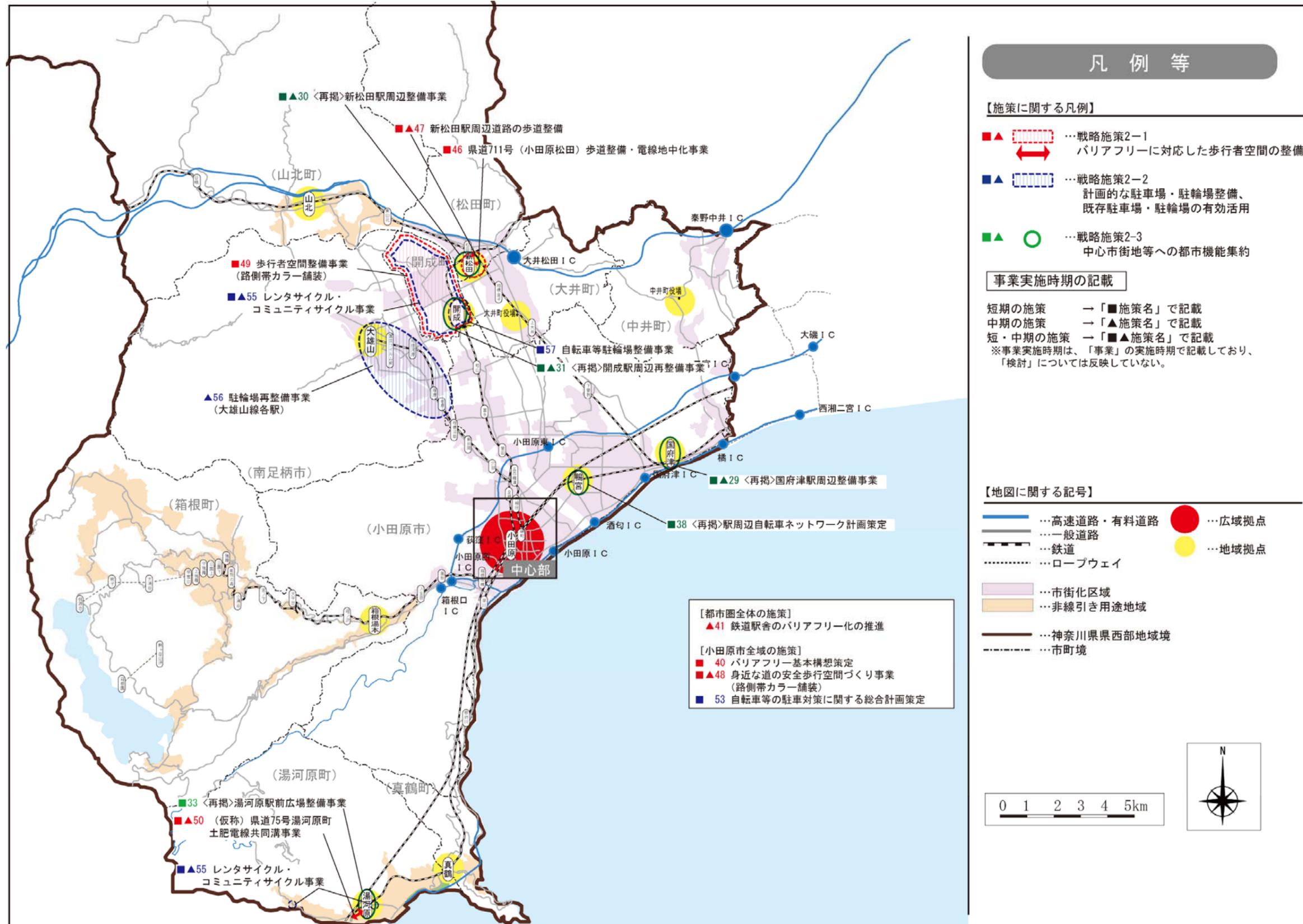
- 短期の施策 → 「■施策名」で記載
- 中期の施策 → 「▲施策名」で記載
- 短・中期の施策 → 「■▲施策名」で記載
- ※事業実施時期は、「事業」の実施時期で記載しており、「検討」については反映していない。

【地図に関する記号】

- …高速道路・有料道路
- …一般道路
- …鉄道

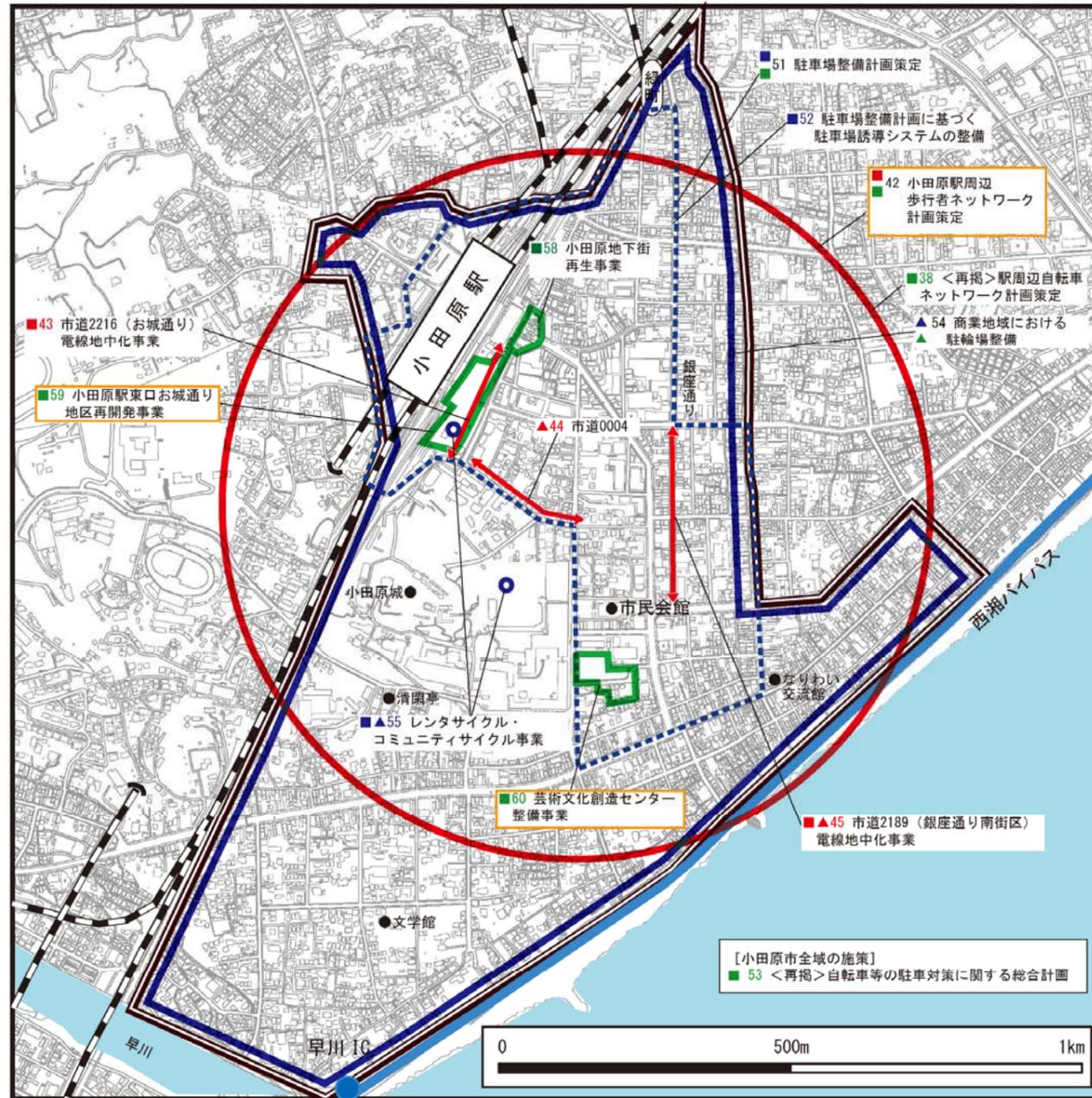


■戦略目標2 広域拠点及び地域拠点の機能強化による交流・活力の促進



■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：小田原市中心市街区域内の施策）

中心部（拡大）



凡例等

【施策に関する凡例】

- ▲↔ ○ …戦略施策2-1
バリアフリーに対応した歩行者空間の整備
- ▲ □ …戦略施策2-2
計画的な駐車場・駐輪場整備、
既存駐車場・駐輪場の有効活用
- ▲ □ …戦略施策2-3
中心市街地等への都市機能集約

事業実施時期の記載

- 短期の施策 → 「■施策名」で記載
- 中期の施策 → 「▲施策名」で記載
- 短・中期の施策 → 「■▲施策名」で記載
- ※事業実施時期は、「事業」の実施時期で記載しており、「検討」については反映していない。

都市機能集約

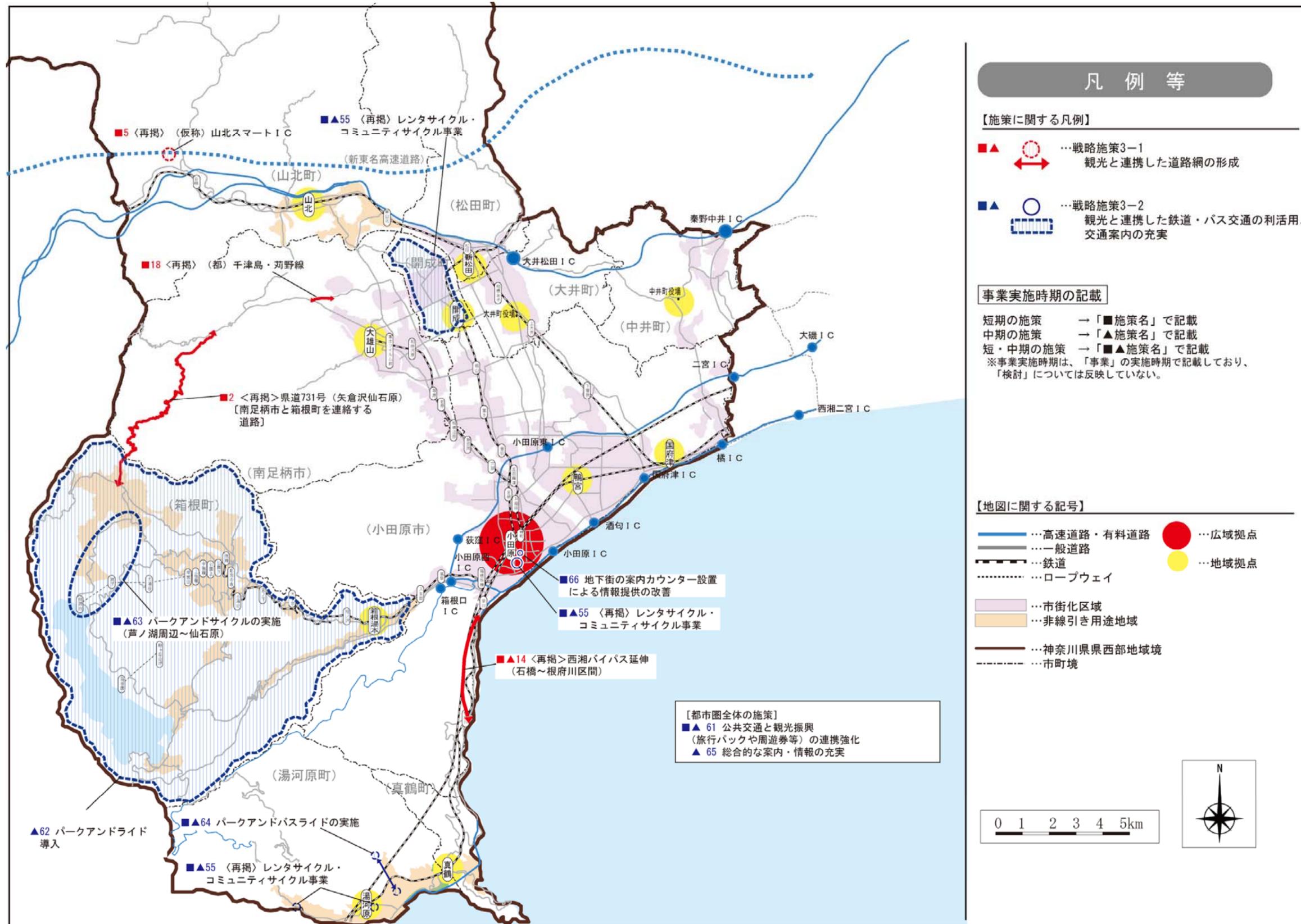
- （施策名） … 都市機能集約に関する施策

【地図に関する記号】

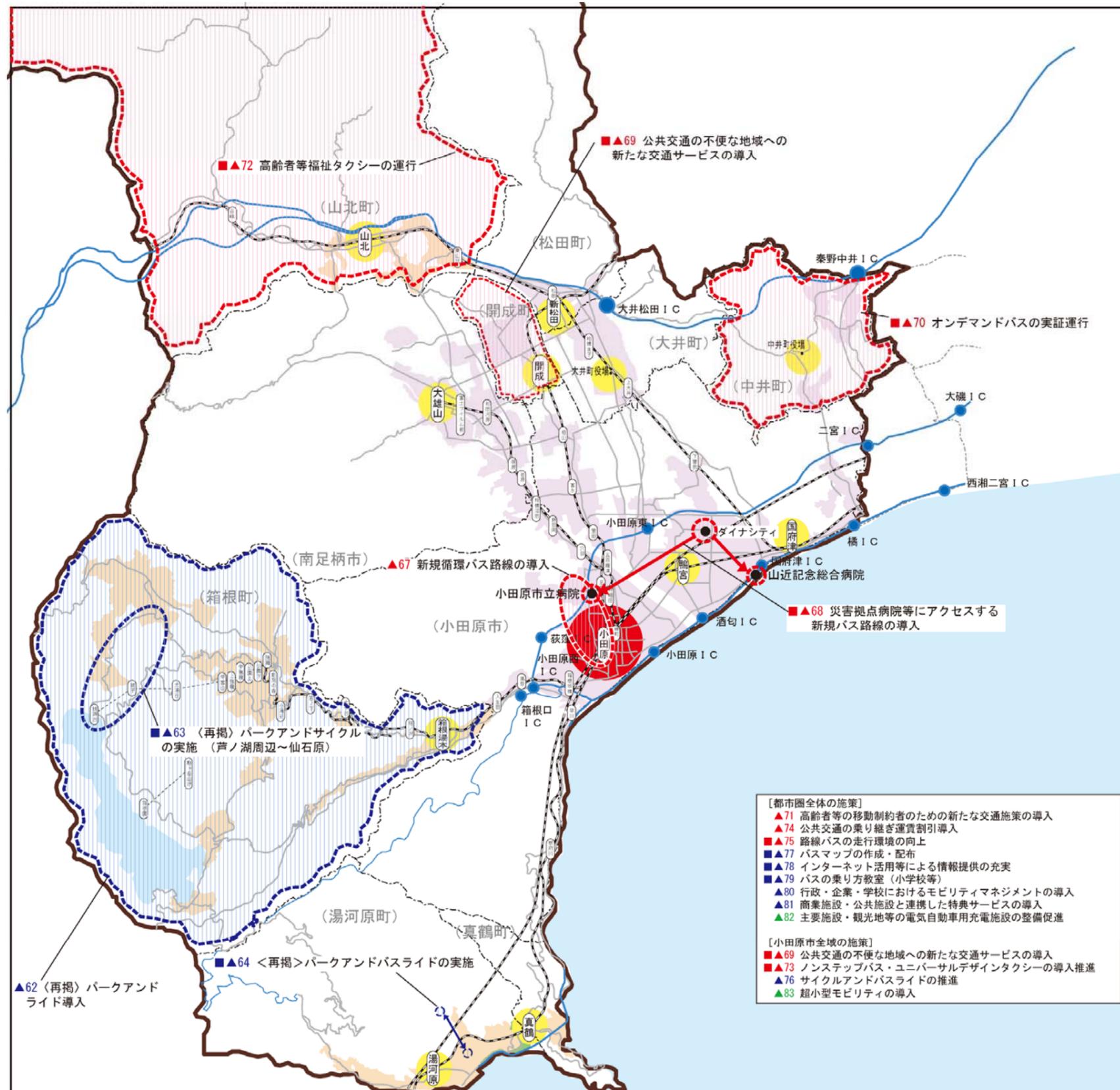
- …高速道路・有料道路
- …一般道路
- …鉄道
- …中心市街地区域
（小田原市中心市街地活性化基本計画）



■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



■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



凡例等

- 【施策に関する凡例】
- ▲ 戦略施策4-1
高齢者等の移動制約者に対応した公共交通サービスの改善・向上
 - ▲ 戦略施策4-2
交通需要マネジメント・モビリティマネジメント等の導入推進
 - ▲ (図面での表示なし) 戦略施策4-3
環境にやさしい自動車の普及促進

- 【事業実施時期の記載】
- 短期の施策 → 「■施策名」で記載
 - 中期の施策 → 「▲施策名」で記載
 - 短・中期の施策 → 「■▲施策名」で記載
- ※事業実施時期は、「事業」の実施時期で記載しており、「検討」については反映していない。

- 【地図に関する記号】
- 高速道路・有料道路
 - 一般道路
 - - - 鉄道
 - ⋯⋯ ロープウェイ
 - 広域拠点
 - 地域拠点
 - 市街化区域
 - 非線引き用途地域
 - 神奈川県西部地域境
 - - - 市町境

- 【都市圏全体の施策】
- ▲71 高齢者等の移動制約者のための新たな交通施策の導入
 - ▲74 公共交通の乗り継ぎ運賃割引導入
 - ▲75 路線バスの走行環境の向上
 - ▲77 バスマップの作成・配布
 - ▲78 インターネット活用等による情報提供の充実
 - ▲79 バスの乗り方教室(小学校等)
 - ▲80 行政・企業・学校におけるモビリティマネジメントの導入
 - ▲81 商業施設・公共施設と連携した特典サービスの導入
 - ▲82 主要施設・観光地等の電気自動車用充電施設の整備促進
- 【小田原市全域の施策】
- ▲69 公共交通の不便な地域への新たな交通サービスの導入
 - ▲73 ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシーの導入推進
 - ▲76 サイクルアンドバスライドの推進
 - ▲83 超小型モビリティの導入



4. 戦略指標と目標水準の設定

戦略施策の実施による効果を計測するため、戦略指標及び戦略目標水準を設定する。

戦略指標は、戦略施策の実施により、戦略目標の実現を的確に評価できる指標として、交通マスタープランの施策目標から7指標と、新たに6指標を設定し、合計13指標とした。

目標水準については、短期目標（～平成31年）中期目標（平成32年～平成36年）の2段階で設定し、施策の進捗状況や将来交通量推計などを踏まえ、想定される期待値を設定する。

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)
		防災性の高い道路環境整備	緊急輸送道路の整備延長	354km	357km	394km
	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11,200人	約11,600人
		公共交通の利便性の向上	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
		安全・安心な移動空間の確保	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	28% ^{注4)}	30%	35%
		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認する主な指標						
		自動車分担率				
		鉄道・バス分担率				
		EVの普及率				

注 1) 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会の平成24年度主要渋滞箇所数に基づく渋滞箇所数
 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(仮称)と整合させた目標水準
 4) 現況値は箱根町のみの数値(平成22年観光客実態調査報告書(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)

図 29 戦略指標と目標水準

第7章 本計画の推進にあたって

本計画では、県西部都市圏における社会情勢の変化等を踏まえ、総合都市交通体系に関する課題を整理し、交通マスタープランの基本的な方針を改定し、都市・地域総合交通戦略の策定を行った。今後、本戦略施策の推進に向けて、チェック＆レビュー・社会情勢に応じた見直し・評価を行うなど、より実効性のある施策展開を推進する。

1. マネジメントサイクルの構築

- ・交通マスタープランの目標年次は概ね20年後の平成42年であり、交通マスタープランの改定は、概ね10年毎に行うこととする。
- ・交通マスタープランの改定に当たっては、交通マスタープランで定める施策目標の達成度評価や交通を取り巻く環境変化を把握し、その内容を十分に踏まえて行う。
- ・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、また、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（複数市町にまたがる、効果が広範囲にわたるなど）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。

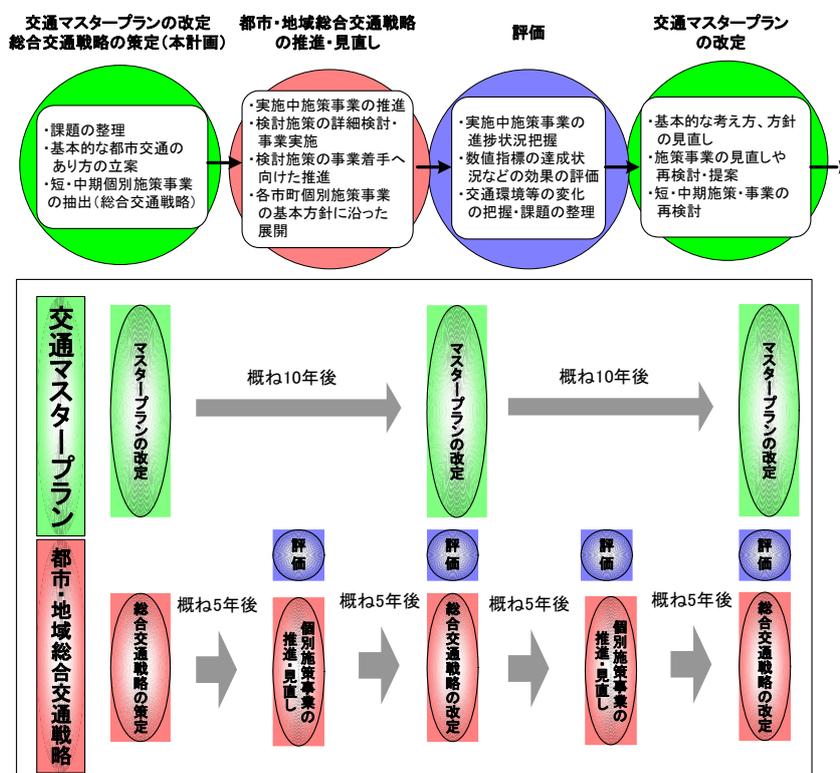


図30 マネジメントサイクルの概念図

2 . 推進体制

- ・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、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。

居住者・来訪者、交通事業者・地元企業等との連携

- ・公共交通サービスの維持、改善等に関して交通事業者との協働体制を確立する。
- ・TDM等、特に協力が必要な施策に関して重点的に居住者、来訪者、観光客、地元企業等との協働体制を確立する。
- ・個々のプロジェクトの推進に当たっては、計画段階から、PRや働きかけを行うことによって情報を共有し、PI（パブリックインボルブメント）などによって実施に向けた合意形成を図る。

国との連携

- ・国が行う事業の推進に協力する。
- ・公共交通分野や広域幹線道路整備に関する調整、働きかけを行う。

県との連携

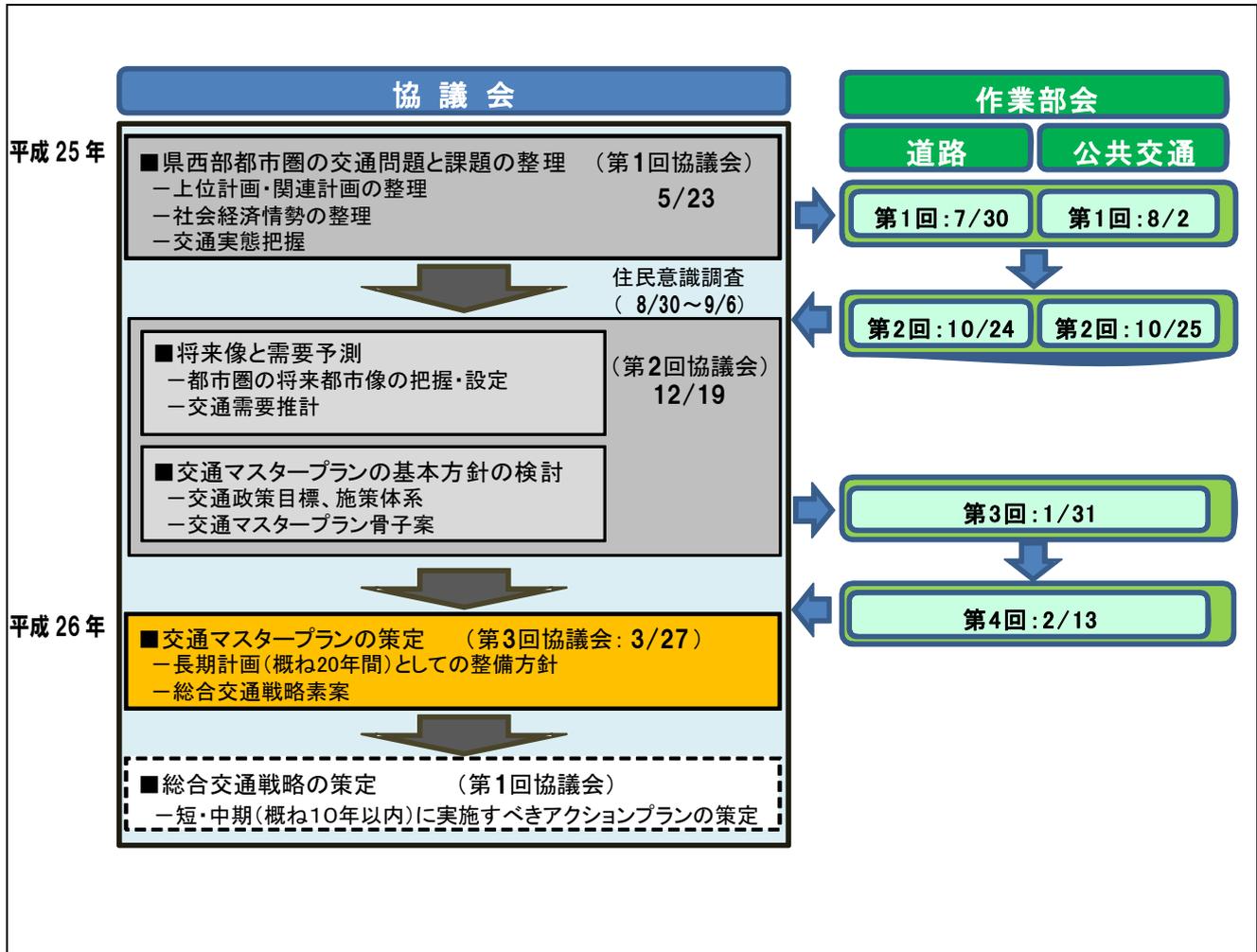
- ・県が行う事業の推進に協力する。
- ・上位計画の位置づけへの働きかけを行う。
- ・複数市町にまたがる広域的案件に関する調整、助言等の協力を要請する。

市町間の連携

- ・各市町が、交通マスタープランを尊重したまちづくりを展開する。
- ・各市町の上位計画・関連計画へ反映する。
- ・複数市町に関わるプロジェクトの推進に向け、市町間での計画検討や実現性調査、調整・協議を行う。
- ・今後、複数市町に関わる新規交通プロジェクトが提案される場合は、都市交通部会等で検討（案件によっては交通マスタープランを改定）を行う。

巻末参考資料

1. 検討経過



2 . 協議会設置要綱

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 協議会設置要綱

(目的)

第1条 神奈川県西部地域を一体の都市圏(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、真鶴町及び湯河原町)と捉え、将来のまちづくりを見据えた総合的な交通体系を確立し、効果的で効率的な総合都市交通体系を策定するため、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(以下「協議会」という。)を設置する。

(協議事項)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 総合交通体系整備の基本方針の検討に関する事項
- (2) 都市交通マスタープランの策定に関する事項
- (3) 神奈川県西部都市圏都市・地域総合交通戦略策定に関する事項
- (4) その他神奈川県西部都市圏の都市交通に関して必要な事項

(組織)

第3条 協議会委員は、別表に定める構成員をもって組織する。

- 2 協議会に委員長及び副委員長を置く。
- 3 委員長は、学識経験を有する者のうちから、委員の互選により定める。
- 4 副委員長は、学識経験を有する者のうちから、委員長が指名する。

(委員長の職務)

第4条 委員長は、会務を総理する。

- 2 委員長に事故があるときは、副委員長がその職務を行う。

(任期)

第5条 委員の任期は、平成27年3月末日までとする。

- 2 委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会議)

第6条 委員長は、必要に応じて、協議会の委員を招集し、会議の議長を務める。

- 2 委員は、やむを得ない理由により協議会を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ委員長に代理の者の氏名等を報告することにより、その者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 3 会議の議決は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

- 4 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 5 協議会は、委員長が必要であると認めたときは、委員以外の関係者の出席を求め、資料の提出、意見又は説明、その他の協力を求めることができる。
- 6 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

(作業部会)

第7条 会議に付すべき案件について事前に専門的な調査・研究・検証・検討等を行うため、必要に応じ協議会に作業部会を置くことができる。

- 2 作業部会の組織、運営その他必要な事項は、委員長が別に定める。

(事務局)

第8条 協議会の事務局は、神奈川県西部都市圏（二市八町）の交通計画担当課に置く。

- 2 事務局に事務局長及び事務局員を置き、神奈川県西部広域行政協議会都市交通部会の会長である小田原市都市部都市計画課長及び小田原市都市部都市計画課職員をもって充てる。
- 3 事務局に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会において定める。

附 則

この要綱は、平成25年4月12日から施行する。

附 則（平成26年4月1日）

この要綱は、平成26年4月1日から施行する。

附 則（平成26年6月20日）

この要綱は、平成26年6月20日から施行する。

附 則（平成26年6月30日）

この要綱は、平成26年6月30日から施行する。

附 則（平成26年7月1日）

この要綱は、平成26年7月1日から施行する。

附 則（平成26年10月1日）

この要綱は、平成26年10月1日から施行する。

3. 検討体制

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

協議会委員名簿

平成 26 年度

委員長及び副委員長	学識経験者	東洋大学 国際地域学部国際地域学科 教授	岡村 敏之
		首都大学東京大学院都市環境学部 都市環境科学研究科 教授	小根山 裕之
委員	国土交通省	関東地方整備局 建政部都市整備課長	能勢 和彦
		関東地方整備局 横浜国道事務所長	杉崎 光義
		関東運輸局 企画観光部 交通企画課長	三宅 亮
	神奈川県	県土整備局都市部 交通企画課長	寶珠山 正和
		県土整備局道路部 道路企画課長	相原 久彦
		県土整備局道路部 道路整備課長	青木 崇
		県土整備局道路部 道路管理課長	荒井 俊晴
		神奈川県県西土木事務所 所長	三浦 雅彦
		神奈川県県西土木事務所小田原土木センター所長	熊沢 一二
	神奈川県警察	交通部 交通規制課長	瀬崎 瑠里
		小田原警察署長	徳 正 厚
		松田警察署長	山口 康博
	県西地域 二市八町	小田原市 都市部長	内藤 日出男
		南足柄市 都市経済部長	石川 昇一
		中井町 参事兼まち整備課長	加藤 幸一郎
		大井町 都市整備課長	井上 伸治
		松田町 まちづくり課長	田代 浩一
		山北町 参事兼都市整備課長	湯川 光広
		開成町 まちづくり部長	芳山 忠
		箱根町 環境整備部長	中村 和弘
		真鶴町 参事兼まちづくり課長	青木 富士夫
湯河原町 まちづくり部長		鈴木 誠二	

委員	箱根登山バス株式会社	取締役運輸部長	野村尚廣
	伊豆箱根バス株式会社	常務取締役管理部長	鬼頭研二
	富士急湘南バス株式会社	常務取締役	志村公聖
	神奈川中央交通株式会社	運輸計画部長	三木健明
	神奈川県タクシー協会 小田原支部	支部長	曾我良成
	東日本旅客鉄道株式会社	横浜支社 企画部長	山口拓
	東海旅客鉄道株式会社	総合企画本部 東京企画開発部 担当課長	氷見任央
	小田急電鉄株式会社	交通サービス事業本部 交通企画部長	黒田聡
	箱根登山鉄道株式会社	鉄道部長	永井弘一
	伊豆箱根鉄道株式会社	取締役 上席執行役員 鉄道部長	土屋貴紀

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

協議会委員名簿

平成 25 年度

委員長及び副委員長	学識経験者	東洋大学 国際地域学部国際地域学科 教授	岡村 敏之
		首都大学東京大学院都市環境学部 都市環境科学研究科 教授	小根山 裕之
委員	国土交通省	関東地方整備局 建政部都市整備課長	能勢 和彦
		関東地方整備局 横浜国道事務所長	森 勝彦
		関東運輸局 企画観光部 交通企画課長	榎本 考暁
	神奈川県	県土整備局都市部 交通企画課長	寶珠山正和
		県土整備局道路部 道路企画課長	相原 久彦
		県土整備局道路部 道路整備課長	青 木 崇
		県土整備局道路部 道路管理課長	関矢 博己
		神奈川県県西土木事務所 所長	三浦 雅彦
		神奈川県県西土木事務所小田原土木センター所長	小林 純一
	神奈川県警察	交通部 交通規制課長	瀬崎 瑠里
		小田原警察署長	野田 次郎
		松田警察署長	伊藤 正道
	県西地域 2市8町	小田原市 都市部長	内藤日出男
		南足柄市 都市経済部長	石川 昇一
		中井町 参事兼まち整備課長	加藤幸一郎
		大井町 都市整備課長	井上 伸治
		松田町 建設課長	田代 浩一
		山北町 都市整備課長	湯川 光広
		開成町 まちづくり部長	芳 山 忠
箱根町 環境整備部長		鳥居 富郎	
真鶴町 参事兼まちづくり課長		青木富士夫	
湯河原町 まちづくり部長		森本 真純	

委員	箱根登山バス株式会社	取締役運輸部長	野村尚廣
	伊豆箱根バス株式会社	常務取締役管理部長	鬼頭研二
	富士急湘南バス株式会社	常務取締役	茂木一郎
	神奈川中央交通株式会社	運輸計画部長	三木健明
	社団法人 神奈川県 タクシー協会 小田原支部	支部長	杉山文男
	東日本旅客鉄道株式会社	横浜支社 企画部長	山口拓
	東海旅客鉄道株式会社	総合企画本部 東京企画開発部 担当部長	馬場真吾
	小田急電鉄株式会社	交通サービス事業本部 交通企画部長	黒田聡
	箱根登山鉄道株式会社	取締役 鉄道部長	鈴木昭雄
	伊豆箱根鉄道株式会社	執行役員 鉄道部長	土屋貴紀

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
道路作業部会名簿

部会長	学識経験者	首都大学東京大学院 都市環境学部都市環境科学研究科 教授	小根山裕之
道 路 部 会 員	神奈川県	県土整備局道路部 道路企画課 GL	星 名 隆
		県土整備局道路部 道路整備課 GL	高 阪 利 光
		県土整備局道路部 道路管理課 GL	根 本 直 之
		県西土木事務所 道路都市課長	高 橋 徹
		県西土木事務所小田原土木センター道路都市課長	近 藤 修 宏
	県西地域 2市8町	小田原市 都市部 都市計画課長	小澤千香良
		小田原市 建設部 管理監（国県事業担当）	森 山 祥 文
		南足柄市 都市経済部 参事兼都市計画課長	磯 崎 一 美
		中井町 参事兼まち整備課長	加藤幸一郎
		大井町 都市整備課長	井 上 仲 治
		松田町 建設課長	田 代 浩 一
		山北町 都市整備課長	湯 川 光 広
		開成町 まちづくり部 街づくり推進課長	熊 澤 勝 己
		箱根町 環境整備部 都市整備課長	清 水 諭
		真鶴町 参事兼まちづくり課長	青木富士夫
		湯河原町 まちづくり部 都市計画課長	神 谷 要

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
公共交通作業部会名簿

部会長	学識経験者	東洋大学 国際地域学部国際地域学科 教授	岡村敏之
公共交通 部 会 員	神奈川県	県土整備局都市部 交通企画課課長代理兼 GL	坂口勝利
		県西土木事務所 道路都市課長	高橋徹
		県西土木事務所小田原土木センター道路都市課長	近藤修宏
	県西地域 2市8町	小田原市 都市部 都市計画課長	小澤千香良
		小田原市 建設部 管理監（国県事業担当）	森山祥文
		南足柄市 都市経済部 参事兼都市計画課長	磯崎一美
		中井町 参事兼まち整備課長	加藤幸一郎
		大井町 都市整備課長	井上仲治
		松田町 建設課長	田代浩一
		山北町 都市整備課長	湯川光広
		開成町 まちづくり部 街づくり推進課長	熊澤勝己
		箱根町 環境整備部 都市整備課長	清水諭
		真鶴町 参事兼まちづくり課長	青木富士夫
		湯河原町 まちづくり部 都市計画課長	神谷要
	バス事業者	箱根登山バス株式会社 運輸部 課長	重田正計
		伊豆箱根バス株式会社 小田原営業所 所長	杉山保徳
		富士急湘南バス株式会社 常務取締役	茂木一郎
		神奈川中央交通株式会社 運輸計画部 計画課長	永山輝彦
	タクシー 事業者	社団法人神奈川県タクシー協会小田原支部 副支部長	曾我良成

公共交通 部 会 員	鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社 総務部企画室 副課長 GL	仲手川仁志
		東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 東京企画開発部 副長	金谷大樹
		小田急電鉄株式会社 交通企画部 課長	伊藤正樹
		箱根登山鉄道株式会社 鉄道部 課長	大谷龍二
		伊豆箱根鉄道株式会社 大雄山線管理所 管区長	田内清和

4 . 用語解説

あ行	
アクセシビリティ	利用しやすさのこと。交通においては、移動手段の使いやすさや、移動時間の長さ、移動にかかる費用などを含む。
移動制約者	交通弱者と同義。運転免許を持たない(持てない)か、自家用車を持たない(持てない)高齢者、子ども、障がい者、低所得者などを指す。
オンデマンドバス	デマンドバスと同義。Demand-Responsive Transit(呼び出し型交通機関)とも言われ外出したいときに電話などで事前予約し、相乗り方式で送迎する公共交通システム。一般的にタクシーより安価で、バスより自由度が高いのが特徴である。
か行	
緊急輸送道路	緊急輸送道路は、復旧活動のための資材や要員、車両などの輸送のため指定されるもので、道路管理者や自衛隊、県警察などで構成される神奈川県緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会を通じて指定される。
交通管理者	道路交通の安全性や円滑性を管理する行政機関。警察のこと。
交通弱者	移動制約者と同義。運転免許を持たない(持てない)か、自家用車を持たない(持てない)高齢者、子ども、障がい者、低所得者などを指す。
交通需要マネジメント(TDM)	Transportation Demand Managementの頭文字をとってTDMという。自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、特定の交通手段に過度に依存しないようにするための取り組みを行い、交通渋滞の緩和を図る交通施策のこと。
交通手段分担率	交通手段別利用構成比のこと。
コミュニティサイクル	レンタサイクルの形態のひとつで、街の一定範囲内で、至るところに設置してある自転車を好きな場所で借りたり、返却することができるシステム。
コミュニティバス	地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス。
混雑度	交通容量に対する交通量の比。1.0未満は、道路が混雑することがなく、円滑に走行できる状態。1.75以上は慢性的混雑状態を表す。

さ行	
災害拠点病院	病院などの後方医療機関として、地域の医療機関を支援する機能を有する病院で、重症・重篤な傷病者を受入れるなど、災害時の医療救護活動において中心的な役割を担う病院のこと。救命医療を行うための高度診療、被災地からの重症傷病者の受入れ、傷病者の広域後方搬送への対応、医療救護班の派遣、地域医療機関への応急用医療資機材の貸出しなどの機能を持つ。
サイクルアンドバスライド	自転車に乗ってバス停まで移動し、バスに乗り換えること。
私事	通勤や買物などの私用のこと。
自動車分担率	交通手段別利用構成比のうち、自動車を利用している比率のこと。 交通手段分担率参照
社会実験	新たな施策の展開や円滑な事業執行のため、社会的に大きな影響を与える可能性のある施策の導入に先立ち、市民等の参加のもと、場所や期間を限定して施策を試行・評価するもの。
従業人口	就業者がある地域で働いている人口。
集約型都市構造	圏域内の中心市街地や駅周辺等を拠点として、都市機能（公共施設、商業施設、医療施設等）を集約、その他の地域を公共交通ネットワークで連携することで、暮らしやすく、維持コストを抑えることができる都市構造のこと。
スマートインターチェンジ（スマートIC）	ETCを活用して、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バス停から乗り降りができるように設置される簡易的なインターチェンジのこと。

た行	
超小型モビリティ	自動車よりコンパクトで、エネルギー消費量の少ない、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両のこと。
D I D	人口集中地区の略で「原則として人口密度が1km ² 当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接」して、「それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地区」（平成12年国勢調査の定義より）。
T D M	「交通需要マネジメント」参照
低炭素まちづくり	二酸化炭素等の排出を抑えた環境にやさしいまちづくりのこと。
デマンドバス	オンデマンドバスと同義。 「オンデマンドバス」参照
都市機能	都市には行政機能や商業機能、交通・通信機能、教育・文化・娯楽機能、医療・福祉機能など様々な機能があり、“都市機能”はそれらの包括的な表現。
トリップ	人の移動回数であり、ある目的での移動1回を1トリップという。
な行	
乗継割引制度	個別路線の普通運賃の合算運賃から一定額を割り引く制度。鉄道の相互直通区間などでは常に一定額が割り引かれる場合が多いが、一旦改札を出る場合やバス～バス間、バス～地下鉄間などのケースでは、30分以内など一定時間内の乗り継ぎに限って割り引きを行う場合が多い。
ノンステップバス	床面と出入口の高さが同じになるように設計されたバスで、床面の高さは30～35cm程度と従来のバスの半分以下となっている。交通バリアフリー法の施行とともに全国的に導入台数が増加しているが、その特性を十分活かすためには、バス停周辺の駐車問題や歩道高との調整などの課題にも対応していく必要がある。

は行	
パークアンドライド	都心部の道路混雑を緩和するため、自動車を都市郊外の駐車場に止めて鉄道等の公共輸送機関に乗り換え、都心部にあるいは特定地域に入る形態のこと。
パーソントリップ調査	「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなどを調べる調査で、鉄道やバス、自動車、自転車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。
発生集中交通量	特定地域内における、出発数と到着数を合計したもの。
パブリックインボルブメント(PI)	直訳すると、「市民を巻き込む」こと。行政計画の策定時などに、積極的に住民に情報提供を行い、意見・意志を集めるとともに、計画策定の過程を知る機会を設けるしくみのこと。
バリアフリー	障がい者や高齢者等の社会的弱者が、社会生活を送る上で、障害となる物理的、精神的な障壁を取り除くこと。または取り除いた状態。
ハンブ・ボラード	ハンブは、道路を一部盛り上げて舗装するなどして、自動車の速度を低下させるためのもの。ボラードは、車止めのこと。
P D C A サイクル	プロジェクトの実行に際し、「計画をたて(Plan)、実行し(Do)、その評価(Check)に基づいて改善(Action)を行う、という工程を継続的に繰り返す」仕組み(考え方)。
福祉タクシー	障がい者や高齢者などが車いすのまま利用できる車両を用いたタクシーの総称。介護タクシーとも言う。
富士箱根伊豆交流圏	山梨県(富士北麓圏域及び峡南、東部圏域の一部)、静岡県(富士、駿東・田方、熱海・伊東、伊豆地域及び静岡清庵地域の一部)、神奈川県(足柄上地区、西湘地区)の各地域からなる交流圏。豊かな暮らしを実感できる魅力ある地域づくりを進めるため、観光振興、災害対策、交通体系整備、環境対策、国際的な評価の向上等の行政課題に対し、地域が連携して取り組みを行っている。
フリンジパーキング	まちの中心部に自動車が入ってこないように、まちの外縁部(フリンジ)に作られた駐車場のこと。利用者はこの駐車場に自動車をとめ、徒歩やその他の公共交通手段で中心部に出入りする。
平休比	平日と休日の交通量の差を見るための数値で、休日の交通量を、平日の交通量で除したもの。
ボトルネック	ボトルネックとはジュースのビン(ボトル)の首のように細く、詰まりやすい部分のことで、トンネルや橋梁、踏切、交差点など交通渋滞の原因となるところを「ボトルネック」という。

ま行	
マネジメント サイクル	「P D C Aサイクル」参照
モビリティ	個人の空間的移動のしやすさを表す。モビリティには、交通手段選択の自由度や移動における速達性や快適性、安全性、所要時間の信頼性などが含まれる。
モビリティ マネジメント	一人ひとりのモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(例えば、過度な自動車利用から公共交通(電車やバスなど)自転車等を適切に利用する方向)に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。
や行	
夜間人口	常住人口とも言われ、ある地域に住んでいる人口。
ユニバーサル デザインタクシー	足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいようにデザインされたタクシー車両のこと。具体的には、乗降口にステップが設置されていたり、車イス乗降用のスロープが設置されているなどしている車両。
ユニバーサル デザイン	まちづくりや商品開発において、高齢者や障がい者をはじめ誰もが分け隔てなく快適に利用できるよう、形や機能の設計の開発段階から取り入れていくこと。バリアフリーの考え方をさらに進めたもの。
ら行	
ラダー型道路網	はしご型道路網。複数の並行する道路に対して、直行する道路を設けた道路網のこと。
リダンダンシー	Redundancy。「冗長性」、「余剰」を意味する英語。自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながるないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化することや、予備の手段が用意されている様な性質を示す。
旅行速度	調査区間の延長を信号や渋滞等による停止時間を含めた調査区間の所要時間で除したもの。