

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

(都市・地域総合交通戦略における評価指標の考え方)

平成26年3月27日



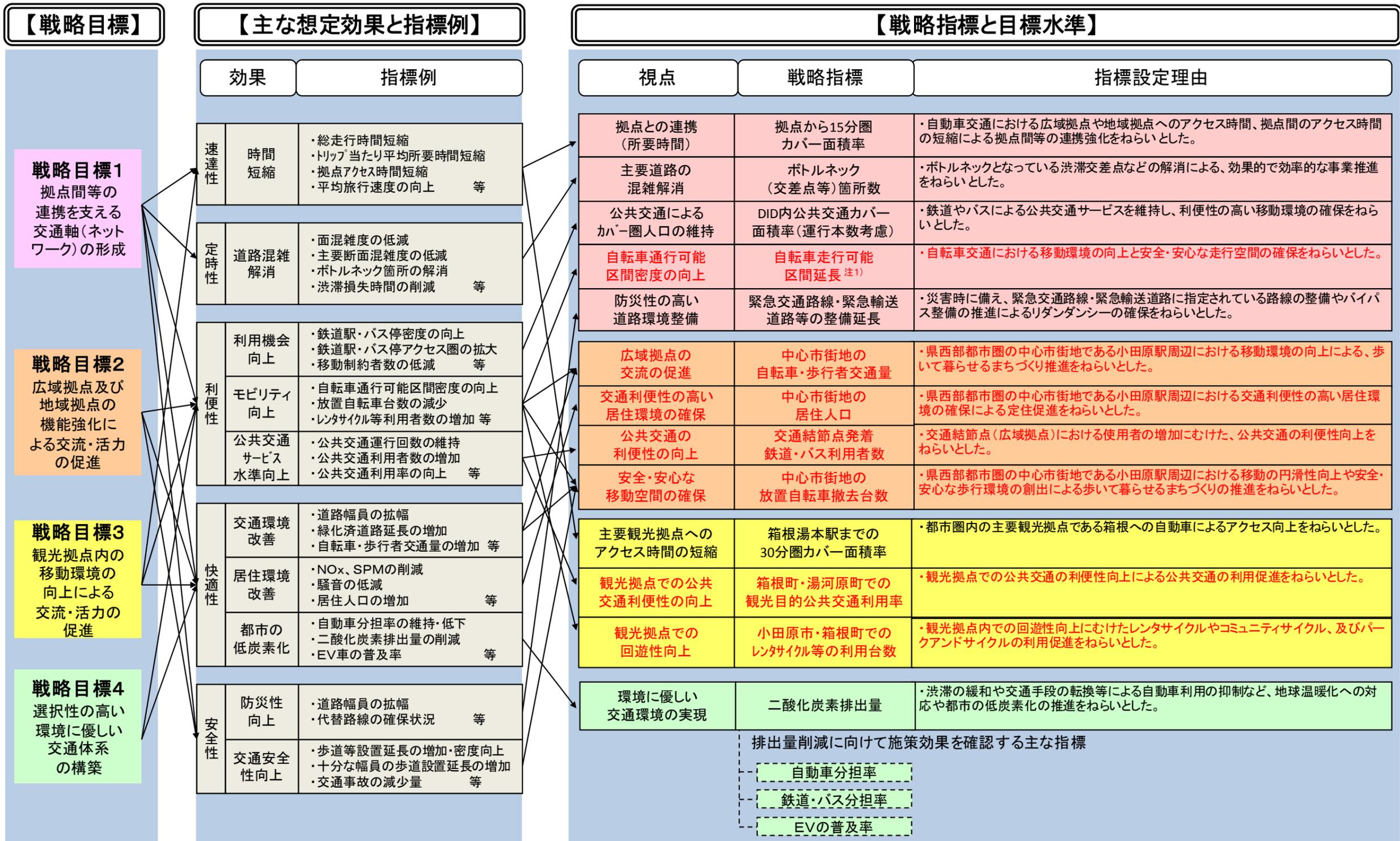
## 目 次

1 . 戦略指標・目標値の設定 .....	1
( 1 ) 設定の考え方 .....	1
( 2 ) 戦略施策事業と戦略指標との関係 .....	2
( 3 ) 戦略指標と目標水準（案） .....	5
2 . 各指標の設定根拠等 .....	6
( 1 ) 交通量推計に関する指標の推計について .....	6
( 2 ) 各指標の設定根拠、計測理由等 .....	7
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 .....	7
拠点との連携強化（所要時間） .....	7
主要道路の混雑解消 .....	9
公共交通によるカバー圏人口の維持 .....	11
自転車通行可能区間密度の向上 .....	13
防災性の高い道路環境整備 .....	15
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 .....	17
広域拠点の交流の促進 .....	17
交通利便性の高い居住環境の確保 .....	19
公共交通の利便性の向上 .....	21
安全・安心な移動空間の確保 .....	23
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 .....	25
主要観光拠点へのアクセス時間の短縮 .....	25
観光拠点での公共交通利便性の向上 .....	27
観光拠点での回遊性の向上 .....	29
戦略目標 4：選択性の高い環境に優しい交通体系の実現 .....	31
環境に優しい交通環境の実現 .....	31

1. 戦略指標・目標値の設定

(1) 設定の考え方

客観的データの収集可能性や戦略目標に対応し、戦略の推進が指標の向上に明らかに寄与する指標を下図の通り設定した。



注1) 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

赤字は交通マスタープランからの新規設定・一部変更指標

(2) 戦略施策事業と戦略指標との関係

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	戦略指標										期間								
						戦略目標1					戦略目標2			戦略目標3		戦略目標4	短期	中期						
						拠点から15分圏 カバー面積率	ポトルネック (交差点等)箇所数	DID内公共交通力 面積率	自転車通行可能区 間延長	緊急交通路線・緊急輸 送 道路等の整備延長	中心市街地の自転車・ 歩行者交通量	中心市街地の居住人口	交通結節点発着鉄道・ バス利用者数	放置自転車撤去台数	中心市街地の 圏力カバー面積率	箱根湯本駅までの30分 観光目的公共交通利用率	箱根町・湯河原町での 小田原市・箱根町での レンタサイクル等 利用台数	二酸化炭素排出量	【月別】 ...検討 ...事業	【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	●	●										●				●	→	→	
				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)																●	→	→	
				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)							●									●	→	→	
				15	ポ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)			●												●	→	→	
					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		●														●	→	→	
			バス停留所の利便性向上	33	バス待ち環境の改善(銀座通り周辺)							●	●	●							●	→	→	
				34	バス待ち環境の改善(2市8町)									●		●					●	→	→	
				35	鉄道・バス間における連携の強化									●		●					●	→	→	
		戦略施策1-4 骨格となる自転車ネットワークの形成	骨格となる自転車ネットワークの形成	36	酒匂川サイクリングロード整備事業				●										●	●	→	→		
				37	駅周辺自転車ネットワーク計画策定				●		●		●							●	●	→	→	
				38	自転車走行空間の整備				●		●		●							●	●	→	→	

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	戦略指標										期間							
						戦略目標1			戦略目標2			戦略目標3			戦略目標4	短期	中期						
						拠点から15分圏 カバー面積率	ポトルネットワーク (交差点等)箇所数	DID内公共交通力カバー 面積率	自転車通行可能区間延長 道路等の整備延長	緊急交通路線・緊急輸送 道路等の整備延長	中心市街地の自転車・ 歩行者交通量	中心市街地の居住人口	交通結節点発着鉄道・ バス利用者数	放置自転車撤去台数	中心市街地の 圏力カバー面積率	箱根湯本駅までの30分 観光目的公共交通利用率	箱根町・湯河原町での 小田原市・箱根町での レンタサイクル等 利用台数	二酸化炭素排出量	H27 ~ H31	H32 ~ H36			
過度に自動車に依存しない交通体系の実現 拠点内・拠点間の連携を支え、 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	目標2	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	バリアフリーに対応した歩行者空間の整備	39	バリアフリー基本構想(新法)策定						●	●	●	●									
				40	鉄道駅舎のバリアフリー化の推進												●						
				41	小田原城周辺地区等歩行者ネットワーク計画策定				●				●	●					●				
				42	市道2216(お城通り歩道整備事業)				●				●	●					●				
				43	市道0004				●				●	●					●				
				44	市道2189(銀座通り南街区)電線地中化事業				●				●	●					●				
				45	県道711号(小田原松田)歩道整備・電線地中化事業														●				
				46	新松田駅周辺道路の歩道整備														●				
				47	身近な道の安全歩行空間づくり事業(路側帯カラー舗装)									●	●				●				
				48	歩行者空間整備事業(路側帯カラー舗装)														●				
	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	計画的な駐車場整備や既存駐車場の有効活用	49	駐車場整備計画策定							●	●		●			●						
			50	駐車場整備計画に基づく駐車場誘導システムの整備							●	●		●			●						
			計画的な駐輪場整備や既存駐輪場の有効活用	51	自転車等の駐車対策に関する総合計画策定							●	●		●			●					
				52	商業地域における駐輪場整備							●	●		●			●					
				53	レンタサイクル・コミュニティサイクル事業							●	●		●			●					
	54	駐輪場再整備計画(大雄山線各駅)								●	●		●			●							
	戦略施策2-3 中心市街地等への都市機能集約	公共交通沿線区域への居住誘導施策及び公共施設等の都市機能集約	29	<再掲>国府津駅周辺整備事業													●						
			30	<再掲>新松田駅周辺整備事業														●					
			31	<再掲>開成駅周辺再整備事業														●					
		中心市街地への公共施設等の都市機能集約	56	小田原地下街再生事業							●	●					●						
57			小田原駅東口お城通り地区再開発事業							●	●					●							
58			芸術文化創造センター整備事業							●	●					●							
中心市街地への自動車流入抑制のための土地利用規制		37	<再掲>駅周辺自転車ネットワーク計画策定				●				●	●		●			●						
		41	<再掲>小田原城周辺地区等歩行者ネットワーク計画策定				●				●	●				●							
		49	<再掲>駐車場整備計画策定								●	●		●			●						
		51	<再掲>自転車等の駐車対策に関する総合計画策定								●	●		●			●						
52	<再掲>商業地域における駐輪場整備								●	●		●			●								



(3) 戦略指標と目標水準(案)

各指標の評価は、短期(平成31年)・中期(平成36年)が終了後に実施する。

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(~H31)	中期(~H36)
拠点内・拠点間の連携を支え、自動車に過度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	20.0%	23%	30%
		主要道路の混雑解消	ボトルネック(交差点等)箇所数	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 <sup>注1)</sup>	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	緊急交通路線・緊急輸送道路等の整備延長	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 <sup>注2)</sup>	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% <sup>注3)</sup>	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 <sup>注4)</sup>	5,000台	6,000台
	戦略目標4 選択性の高い環境に優しい交通体系の構築	環境に優しい交通環境の実現	二酸化炭素排出量 <sup>注5)</sup>	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) 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  
 注2) 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  
 注3) 現況値は箱根町の数値(H22観光客実態調査報告書(箱根町))  
 注4) 現況値は芦ノ湖岸でのパーク&サイクル利用台数(H23.4~11月)  
 注5) 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)

赤字は交通マスタープランからの新規設定・一部変更指標

## 2. 各指標の設定根拠等

### (1) 交通量推計に関する指標の推計について

短期（平成31年）、中期（平成36年）の自動車交通量を、平成20年東京都市圏パーソントリップ調査における現況（平成20年）と将来（平成42年）から人口推移に応じた中間年次推計を行い、OD交通量を算定。

これに基づき、戦略施策に位置づけのある各路線の整備について各期で行った場合の交通量を推計。

#### < 短期（5年：平成31年）で追加した路線 >

- ・ No. 1（都）小田原大井線（4車線化）：暫定2車区間 4車線化
- ・ No. 9 県道77号（平塚松田）比奈窪バイパス
- ・ No. 12 県道708号（秦野大井）篠窪バイパス
- ・ No. 17（都）栄町小八幡線
- ・ No. 18（都）千津島・荻野線

#### ( 戦略施策以外だが供用予定時期を踏まえ設定した路線 )

- ・ 小田原箱根道路 山崎IC
- ・ (都) 金子開成和田河原線：2号橋区間のみ  
戦略施策「No. 7（都）金子開成和田河原線」とは異なる区間

#### < 中期（10年：平成36年）で追加した路線 >

- ・ No. 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〕
- ・ No. 3（都）穴部国府津線 小田原山北線：期のみ
- ・ No. 4（都）小田原中井線：期区間のみ
- ・ No. 5（仮称）山北スマートIC
- ・ No. 6 新東名高速道路
- ・ No. 7（都）金子開成和田河原線（大井町区間）
- ・ No. 16（都）城山多古線・(都)小田原山北線

( 2 ) 各指標の設定根拠、計測理由等

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

拠点との連携強化 ( 所要時間 )

戦略指標	拠点から15分圏カバー面積率
ねらい	○自動車交通における広域拠点や地域拠点へのアクセス時間、拠点間アクセス時間の短縮をねらいとした。
現況及び目標サービス水準	○現況では、都市圏の北部地域は大雄山駅周辺や開成駅周辺、松田駅・新松田駅周辺、大井町役場周辺等、比較的拠点が近接しているため、可住地の多くをカバーしている。一方で、広域拠点である小田原駅と地域拠点との区間距離が長いこと、小田原市の北部 ( 飯泉・中里・穴部方面等 ) や東部 ( 高田・前川・国府津方面等 ) については、道路混雑の影響により、広域拠点から地域拠点まで15分以上かかる地域が広がっている。 ○広域拠点から地域拠点、また、地域拠点相互間のアクセス時間を短縮させ、特に小田原市と南足柄市・足柄上郡方面との間で圏域拡大を図るため、戦略施策を展開していき、拠点から概ね15分程度でアクセス可能となる圏域の拡大を目指す。
寄与すると想定される代表的な戦略施策	【短期 ( 5年 )】 ・No.1 ( 都 ) 小田原大井線 →並行する国道255号等の南北道路の混雑緩和に寄与 No.17 ( 都 ) 栄町小八幡線 等 【中期 ( 10年 )】 ・No.6新東名高速道路→国道1号、国道246号の混雑緩和に寄与 ・No.18 ( 都 ) 千津島・荻野線 等
計測方法	○東京都市圏パーソントリップ調査 ( 10年ごと ) や道路交通センサス ( 5年ごと ) で公表されるOD交通量を用いて、自動車の配分交通量を推計し、その結果から得られるネットワーク上の各区間平均速度に基づき所要時間を算定し、広域拠点及び地域拠点からの15分圏カバー面積を計測する。
備考	○本指標の水準向上に向けては、道路整備に限らず、ボトルネック ( 交差点等 ) の解消を含めた対応が必要となる。 ○なお、本指標では道路所要時間の評価であるため、直接的には「自動車交通」に関する評価となるが、拠点から15分圏のカバー面積については、道路を利用する公共交通 ( バス交通 ) に対しても、間接的な効果が見込まれる。 ○また、東京都市圏パーソントリップ調査や道路交通センサスにおける、地域間交通量については、平日のみの公表となっているため、平日のみの分析とする。



## 主要道路の混雑解消

戦略指標	ボトルネック（交差点等）箇所数
ねらい	○都市圏内でのボトルネックとなっている渋滞交差点や地点等を解消に寄与する、効果的で効率的な事業推進をねらいとした。
現況及び目標サービス水準	<p>○首都圏渋滞ボトルネック対策協議会において、平成 24 年時点で都市圏内には 5 区間 9 地点の渋滞が著しい箇所があるとされている。特に、都市圏内の拠点間を結ぶ幹線道路である国道 255 号をはじめ、県道 78 号（御殿場大井線）等において、渋滞が著しい区間、交差点等がみられる。</p> <p>○ボトルネック（交差点等）周辺における戦略施策に位置づけた道路整備を推進することで、渋滞の解消等を図る。</p> <p>○具体的には、短期・中期の各段階において以下の水準を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・短期（5 年）：4 区間、7 箇所 （※県道 78 号周辺の 1 区間、2 箇所の解消）</li> <li>・中期（10 年）：2 区間、5 箇所 （※国道 255 号、国道 246 号、国道 135 号の 2 区間、2 箇所の解消）</li> </ul>
寄与すると想定される代表的な戦略施策	<p>【短期（5 年）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・No.1（都）小田原大井線（4 車線化）</li> </ul> <p>【中期（10 年）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・No.7 金子開成和田河原線 → 県道 78 号（御殿場大井線）の混雑緩和</li> <li>・No.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）</li> <li>・No.16（都）城山多古線（都）小田原山北線（久野～多古～穴部区間） → 国道 255 号の混雑緩和に寄与</li> <li>・No.6 新東名高速道路 → 国道 246 号の混雑緩和に寄与</li> <li>・No.32 真鶴駅前渋滞対策事業 → 国道 135 号の混雑緩和に寄与</li> </ul>
計測方法	○毎年、更新される「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」において位置づけられたボトルネック交差点等を確認して計測する。
備考	<p>○前回マスタープラン評価（平成 21 年）においては、計測方法として「道路の走りやすさマップ（国土交通省横浜国道事務所：H18.9）」による主な渋滞ポイントに基づき抽出されたが、「道路の走りやすさマップ」は前回評価時点から更新されていない。</p> <p>○また、計測方法として「道路交通センサス」に基づく混雑度の評価も想定されるが、平成 22 年の調査から計測箇所が過年度と比較して減少しており、ボトルネック交差点全体を評価することが困難であるため、前述の計測方法を採用した。</p>

## 戦略目標水準の検討

○都市圏内のボトルネック（交差点等）と戦略施策における道路事業は次のように対応する。

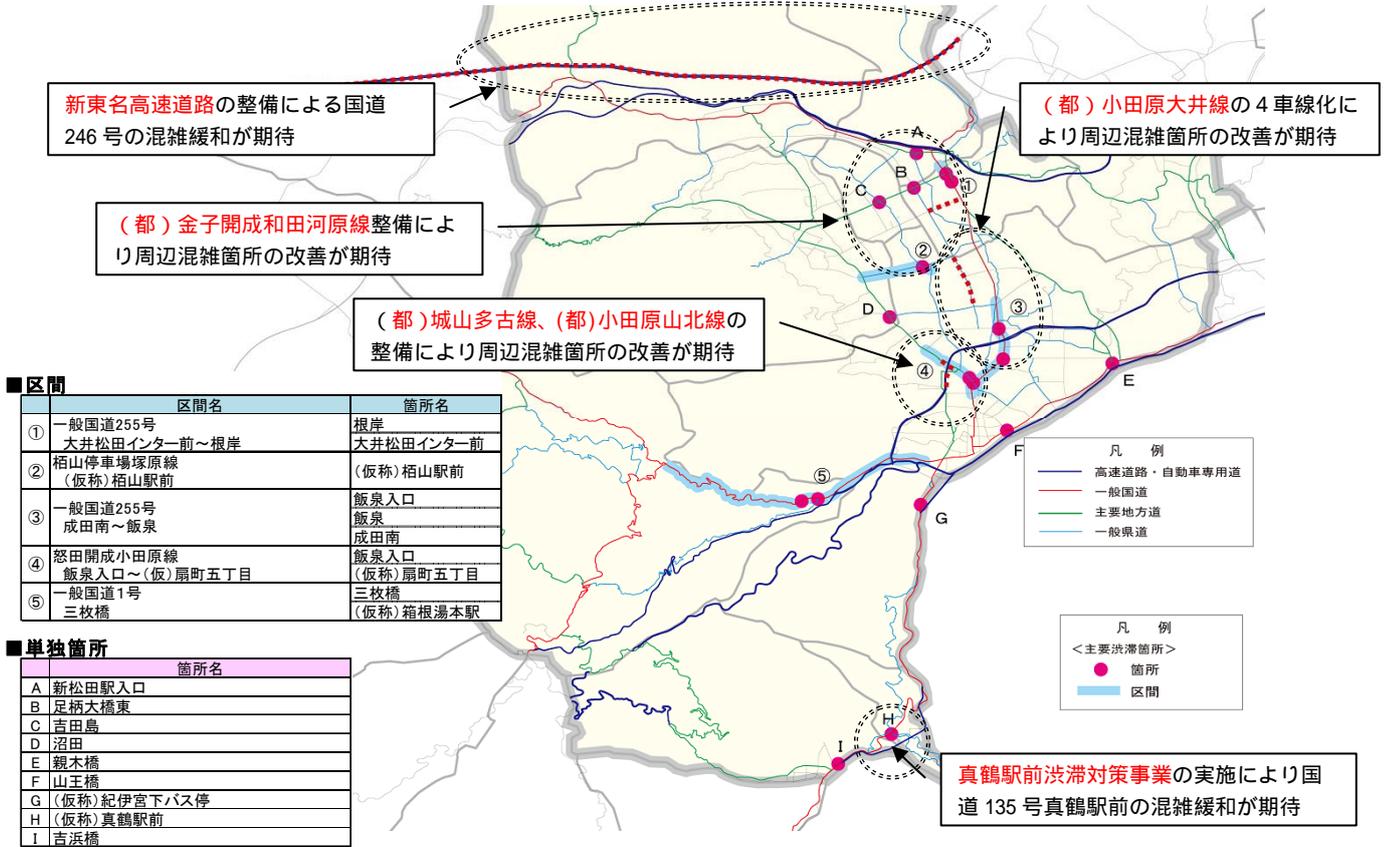


図 都市圏内のボトルネック（交差点等）箇所と戦略施策展開による解消  
注）首都圏渋滞ボトルネック対策協議会の平成 24 年度主要渋滞箇所

■ 区間		区間名	箇所名	想定される代表的な戦略事業	期待される効果・課題
①	一般国道255号 大井松田インター前～根岸	根岸	大井松田インター前	—	(都)小田原大井線の4車線化や戦略以降の道路整備(例:金子開成和田河原線の二号橋以東区間等)により解消が期待。
		大井松田インター前	大井松田インター前	—	
	② 栢山停車場塚原線 (仮称)栢山駅前	(仮称)栢山駅前	(仮称)栢山駅前	(都)金子開成和田河原線の整備	東西方向の道路整備により、混雑解消が期待。 【戦略による解消・中期】
		飯泉入口	飯泉入口	(都)小田原大井線の4車線化	南北方向の道路拡幅により、混雑解消が期待。 【戦略による解消・短期】
		成田南	成田南	—	—
③ 一般国道255号 成田南～飯泉	飯泉	飯泉	(都)城山多古線、(都)小田原山北線の整備	小田原市中心部方面への道路整備により、混雑解消が期待。【戦略による解消・中期】	
	成田南	成田南	—	—	
④ 怒田開成小田原線 飯泉入口～(仮)扇町五丁目	飯泉入口	(仮称)扇町五丁目	—	—	
	(仮称)扇町五丁目	(仮称)扇町五丁目	—	—	
⑤ 一般国道1号 三枚橋	三枚橋	三枚橋	—	—	
	(仮称)箱根湯本駅	(仮称)箱根湯本駅	—	箱根湯本駅周辺については、まちづくりと連動した駐車対策による対応が課題。	

■ 単独箇所		箇所名	想定される代表的な戦略事業	期待される効果・課題
A	新松田駅入口	新松田駅入口	新東名高速道路の整備	新東名高速道路の整備による国道246号からの交通量の減少効果が期待。【戦略による解消・中期】
B	足柄大橋東	足柄大橋東	(都)金子開成和田河原線の整備	東西方向の道路整備により、混雑解消が期待。 【戦略による解消・中期】
C	吉田島	吉田島	(都)金子開成和田河原線の整備	東西方向の道路整備により、混雑解消が期待。 【戦略による解消・中期】
D	沼田	沼田	—	酒匂川右岸における幹線道路整備により、将来的に混雑解消が期待。
E	親木橋	親木橋	—	小田原市内の東西方向都市計画道路の整備により、将来的に混雑解消が期待。
F	山王橋	山王橋	—	小田原市内の東西方向都市計画道路の整備により、将来的に混雑解消が期待。
G	(仮称)紀伊宮下バス停	(仮称)紀伊宮下バス停	—	西湘バイパスの延伸等により、将来的に混雑解消が期待。
H	(仮称)真鶴駅前	(仮称)真鶴駅前	真鶴駅前渋滞対策事業	真鶴駅前における渋滞対策の実施により、混雑解消が期待。【戦略による解消・中期】
I	吉浜橋	吉浜橋	—	西湘バイパスの延伸等により、将来的に混雑解消が期待。

## 目標水準の設定

○上記に示すボトルネック（交差点等）と戦略施策の道路事業との関係から、本指標については実現可能性が高いと考えられることから、下記の通り目標水準として設定する。

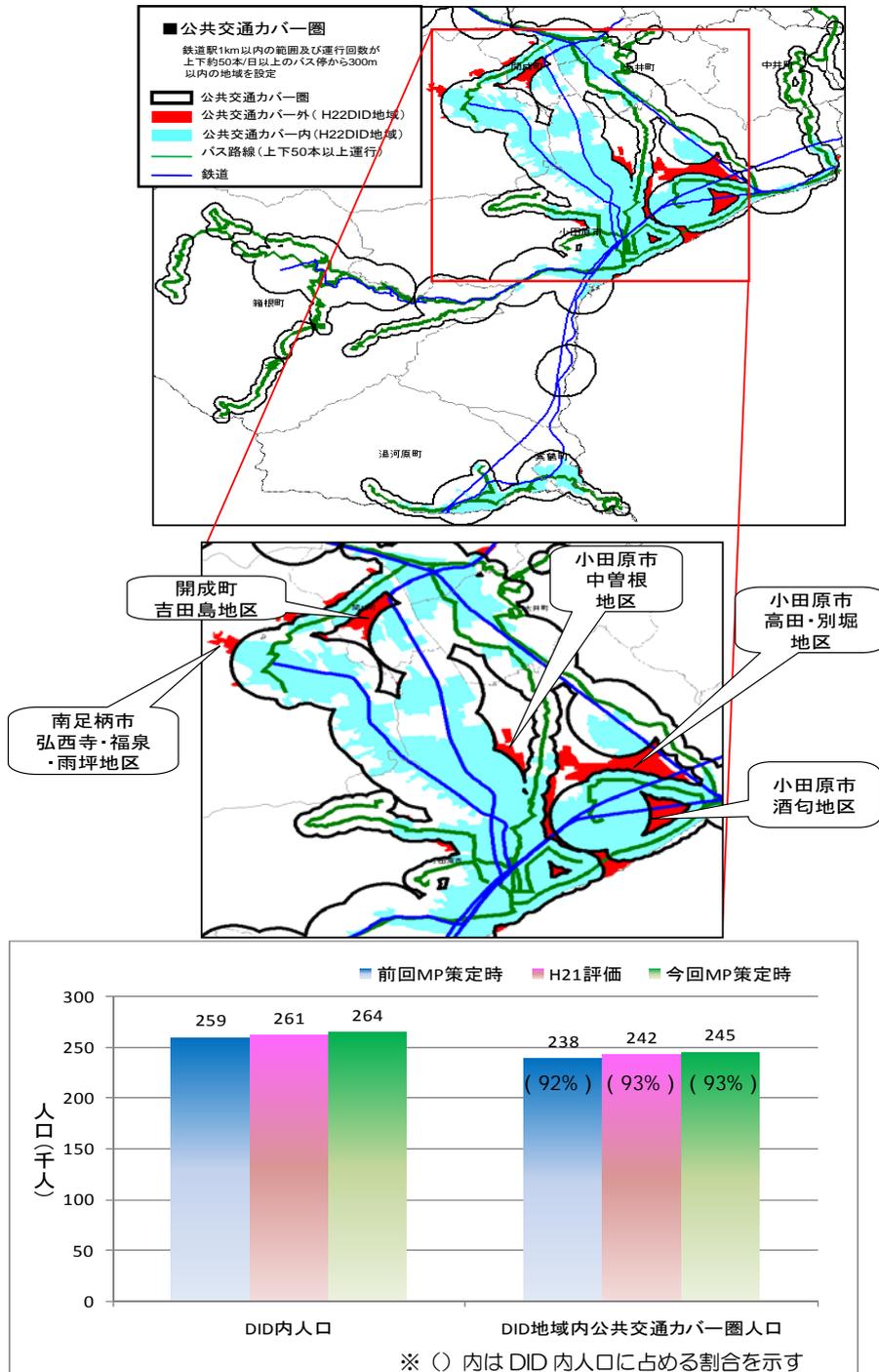
視点	戦略指標	戦略目標水準		
		現況	短期(～H31)	中期(～H36)
主要道路の渋滞の解消	ボトルネック（交差点等）箇所数	5区間、9箇所	5区間、7箇所	3区間、6箇所

## 公共交通によるカバー圏人口の維持

戦略指標	DID 内公共交通カバー面積率（運行本数考慮）
ねらい	○鉄道やバスによるサービスを維持し、利便性の高い移動環境を確保することをねらいとした。
現況及び目標サービス水準	○DID 内を対象に一日 50 本以上運行しているバス路線の運行区間は、前回マスタープラン策定時から変化がないため、カバー圏人口比率も DID 内で 92%と維持されている状況となっている。 ○今後は、DID 内 1 日 50 本以上運行のバス路線の維持のみならず、バス路線がなく公共交通が利用できない地域や、今後の人口減少に伴う公共交通需要の減少により、現状のバス路線を維持するのが困難な地域も想定される。そのような地域においては、住民・交通事業者・行政が協働し、コミュニティバスや乗合タクシー等の導入を検討するとともに、さらに、高齢化とともに増大する移動制約者のためのタクシー等を活用した輸送サービスの導入検討が考えられる。
寄与すると想定される代表的な戦略施策	【短期（5年）】 ・No.23 路線バスの改善（橘地区） ・No.25 路線バスの改善（真鶴町） ・No.26 オンデマンドバスの広域運行（交通結節点への接続） ・No.65 災害拠点病院にアクセスする新規バス路線の導入 ・No.66 公共交通の不便な地域への新たな交通サービスの導入 ・No.67 オンデマンドバスの実証運行 【中期（10年）】 ・No.24 路線バスの改善（小田原市全域） ・No.27 東名山北バス停へのバスアクセス強化 ・No.64 新規循環バス路線の導入 ・No.80 超小型モビリティの導入
計測方法	○都市計画基礎調査等により、DID 内人口密度、駅・バス停位置を把握。 ○また、バス時刻表によりバス本数を把握し、次の基準に基づきカバー圏を計測する。 【基準：鉄道駅から半径 1km 以内及び運行回数 50 本/日以上バス停から半径 300m 以内をカバー圏として設定】

## 戦略目標水準の検討

○公共交通のカバー圏の現状は次の通りとなっており、将来的にも92%を維持できると考えられる。



## 目標水準の設定

○上記に示す現状と将来におけるカバー面積率の予測結果に基づき、本指標については実現可能性が高いと考えられることから、下記の通り目標水準として設定する。

視点	戦略指標	戦略目標水準		
		現況	短期(~H31)	中期(~H36)
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

戦略指標	自転車走行可能区間延長
ねらい	○自転車交通における移動環境の向上と安全・安心な走行空間の確保をねらいとした。
現況及び目標サービス水準	○自転車の交通安全性、利便性向上、低炭素なまちづくりの実現の観点から、安全で快適な自転車通行空間を創出していく。 ○現在、小田原市における自転車が通行可能な自転車歩行者道等の延長は約80kmであり、都市圏全体の自転車歩行者道等の延長約220kmの全体のうち、約36%となっている。
寄与すると想定される代表的な戦略施策	【短期（5年）】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・No.1（都）小田原大井線（4車線化）</li> <li>・No.8（都）和田河原開成大井線（南足柄市、開成町区間）</li> <li>・No.17（都）栄町小八幡線</li> <li>・No.18（都）千津島・荻野線</li> <li>・No.36 酒匂川サイクリングロード整備事業</li> <li>・No.37 駅周辺自転車ネットワーク計画策定</li> <li>・No.38 自転車走行空間の整備</li> </ul> 【中期（10年）】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・No.3（都）穴部国府津線（都）小田原山北線（清水新田～府川～蓮正寺）</li> <li>・No.4（都）小田原中井線</li> <li>・No.7（都）金子開成和田河原線（大井町区間）</li> <li>・No.16（都）城山多古線（都）小田原山北線（久野～多古～穴病区間）</li> <li>・No.19（都）山王川東側線</li> <li>・No.20（都）小田原駅西口東町線</li> </ul>
計測方法	○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を道路台帳等から計測する。
備考	○前回マスタープランにおける自転車に関する評価指標としては、「市街地内の自転車通行可能区間の密度向上（道路整備によるゆとりある幅員（歩道幅員3m以上）の道路整備率向上）」を設定していたが、近年、自転車の車道通行や自転車走行レーンの設置をはじめ、自転車と歩行者を分離させる自転車通行環境整備を推進する動きが見られている。 ○また、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成24年、国土交通省道路局／警察庁交通局）」においても、「自転車歩行者道の活用」については、自転車道や自転車専用通行帯等の整備が困難な場合の当面の対応として位置づけられている。 ○自転車歩行者道のみで評価を行っていた前回マスタープラン当時から施策展開方針が変化している状況を踏まえ、「小田原市自転車ネットワーク計画（策定中）」の考え方にに基づき指標を見直すこととした。 ※なお、現時点では、自転車ネットワーク計画を策定している小田原市のみを評価対象として設定しているが、その他の市町においても同様な取り組みがなされた場合には、対象区域の拡大について検討する。

## 戦略目標水準の検討

○小田原市の「自転車ネットワーク計画」においては、自転車の走行空間確保の方針として、安全性や快適性向上の観点から整備優先区間を次のように検討している。



図 小田原市における自転車ネットワークの整備優先区間（案）

注）「小田原市自転車ネットワーク計画（案）」より抜粋

延長(m)	自転車走行空間整備			自転車歩行者道			計 ①+②
	一般道	サイクリングロード	計①	現況延長A	重複延長B	A-B ②	
現況延長	0	7,260	7,260	76,650	0	76,650	83,910
整備優先区間	22,480	8,330	30,810	76,650	14,200	62,450	93,260
ネットワーク路線	106,800	8,330	115,130	76,650	66,500	10,150	125,280

注1) 自転車歩行者道は延べ延長

注2) 整備優先区間と自転車ネットワーク路線は両側に整備した場合の延べ延長(道路延長は1/2)

## 目標水準の設定

○上記に示す自転車ネットワークの整備方針に基づき、本指標については実現可能性が高いと考えられることから、下記の通り目標水準として設定する。

視点	戦略指標	戦略目標水準		
		現況	短期(~H31)	中期(~H36)
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 <sup>注1)</sup>	84km (小田原市)	93km (小田原市)	125km (小田原市)

注1) 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

防災性の高い道路環境整備

戦略指標	緊急交通路線・緊急輸送道路等の整備延長
ねらい	○災害時に備え、緊急交通路線・緊急輸送道路に指定されている路線の整備やバイパス整備の推進によるリダンダンシーの確保をねらいとした。
現況及び目標サービス水準	<p>○都市圏内で緊急交通路線、緊急輸送道路（第一次路線、第二次路線）に指定された路線については、概ね整備済みの状況となっている。</p> <p>○（都）小田原大井線及び（都）穴部国府津線など一部区間で暫定供用区間の路線や、県道 74 号小田原山北線、県道 711 号中井羽根尾線など、現道に並行して都市計画道路の整備が予定している路線もあり、災害時に備えた道路網の構築に向けて、計画路線の整備を進めていくことで、緊急交通路線、緊急輸送道路としての指定が想定される。</p> <p>○よって、都市圏内において緊急輸送道路や緊急交通路線指定想定路、及びその周辺道路の整備を次の観点から推進する。</p> <p>① 未整備・暫定供用区間の整備</p> <p>② 幅員狭小区間等におけるバイパス路の整備</p> <p>③ 都市圏幹線道路ネットワーク全体のリダンダンシーの確保</p>
寄与すると想定される代表的な戦略施策	<p><b>① 未整備・暫定供用区間の整備</b></p> <p>【短期（5年）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・No.1（都）小田原大井線（4車線化）：約 2.0km →緊急輸送道路（第二次路線）県道 711 号（小田原松田）における暫定供用区間の解消</li> </ul> <p>【中期（10年）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・No.3（都）穴部国府津線、（都）小田原山北線：約 0.8 km →緊急輸送道路（第二次路線）県道 717 号（沼田国府津）における暫定供用区間の解消</li> </ul> <p><b>② 幅員狭小区間等におけるバイパス路の整備</b></p> <p>【短期（5年）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・No.9 県道 77 号（平塚松田）比奈窪バイパス：約 0.7 km →緊急輸送道路（第一次路線）・緊急交通路線である県道 77 号（平塚松田）における幅員狭小区間の解消</li> <li>・No.12 県道 708 号（秦野大井）篠窪バイパス：約 0.3 km →緊急輸送道路（第二次路線）県道 707 号（秦野大井）における幅員狭小区間の解消</li> </ul> <p>【中期（10年）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・No.4（都）小田原中井線：約 0.8 km →緊急輸送道路（第二次路線）県道 709 号（中井羽根尾）における幅員狭小区間の解消</li> <li>・No.16（都）城山多古線、（都）小田原山北線：約 1.2 km →緊急輸送道路（第一次路線）・緊急交通路線である県道 74 号（小田原山北）における幅員狭小区間の解消</li> <li>・No.18（都）千津島・苅野線：約 2.2 km →緊急輸送道路（第一次路線）・緊急交通路線である県道 78 号（御殿場大井）における幅員狭小区間の解消</li> </ul> <p><b>③ 都市圏幹線道路ネットワーク全体のリダンダンシー確保</b></p> <p>【中期（10年）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・No.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〕：約 10.9 km</li> <li>・No.5 山北スマート IC、No.6 新東名高速道路：約 20.5 km</li> <li>・No.14 西湘バイパスの延伸：約 2.3 km</li> </ul>
計測方法	○神奈川県が現在（平成 25 年度）指定している緊急輸送道路（第一次路線、第二次路線）、及び緊急交通路線指定想定路や緊急輸送道路補完道路の延長に上記の3つの視点で整備された区間延長を足し合わせた合計値を計測する。
備考	<p>○緊急輸送道路、緊急交通路線は、道路の整備状況に基づき指定が見直されており、将来的な整備水準を目標にできないため、整備延長で評価する。</p> <p>○各市町においては、地域防災計画等において計測対象路線以外にも独自に指定した緊急輸送道路補完道路が多数位置づけられている。これらの指定路線が災害発生時において機能するためにも、広域的な路線の機能確保が重要であることから、計測対象として、設定している。</p>

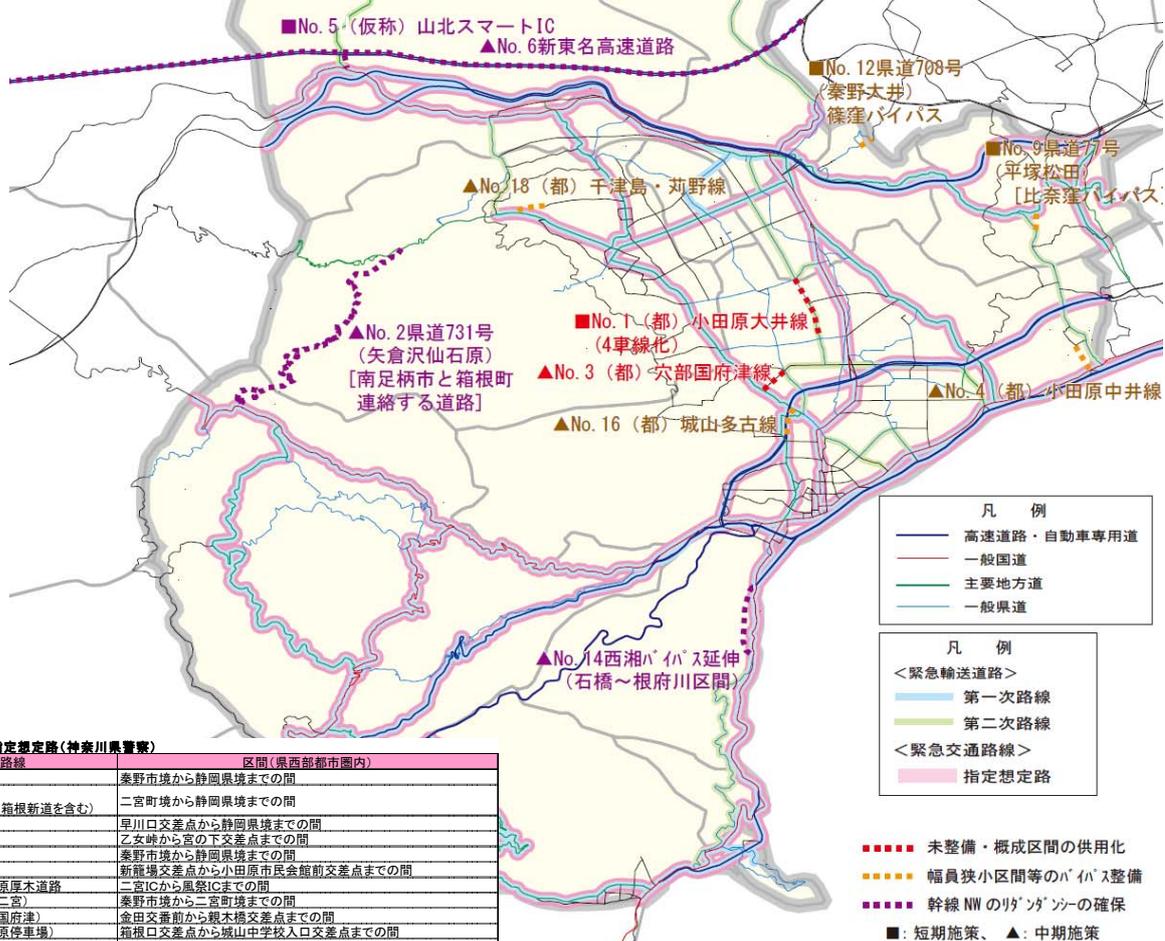
## 戦略目標水準の検討

○神奈川県が指定した緊急輸送道路（第一次路線、第二次路線）、及び緊急交通路線指定想定路の周辺では下図に示す路線については、戦略施策の道路事業に位置づけられており、これらの路線を整備することで災害時に備えた道路網の構築が期待される。

■緊急輸送道路指定路線（神奈川県）

①第一次路線	路線	区間(県西部都市圏内)
東名高速道路	秦野市境から静岡県境までの間	
国道1号 (西湘バイパス、箱根新道を含む)	二宮町境から静岡県境までの間	
国道135号	早川口交差点から静岡県境までの間	
国道138号	乙女峠から宮の下交差点までの間	
国道246号	秦野市境から静岡県境までの間	
国道255号	新藤場交差点から小田原市民会館前交差点までの間	
国道271号(小田原厚木道路)	二宮ICから風祭ICまでの間	
国道71号(秦野二宮)	秦野市境から二宮町境までの間	
国道72号(松田国府津)	金田交番前から観木橋交差点までの間	
国道73号(小田原停車場)	箱根口交差点から城山中学校入口交差点までの間	
国道74号(小田原山北)	城山中学校入口交差点から宮地交差点までの間	
国道75号(湯河原箱根仙石原)	千歳橋交差点から仙石原交差点までの間	
国道77号(平塚松田)	平塚市境から神山交差点までの間	
国道78号(御殿場大井)	先倉沢交差点からインター交差点までの間	
国道712号(松田停車場)	新延沢交差点から河内沢交差点までの間	
国道720号(怒田開成小田原)	飯泉入口交差点から期町五丁目交差点までの間	
国道739号(真鶴半島公園)	牛島交差点から新延沢交差点までの間 真鶴駅前から真鶴港までの間	

②第二次路線	路線	区間(県西部都市圏内)
国道72号(松田国府津)	根岸交差点から藤場交差点までの間	
国道74号(小田原山北)	宮地交差点から岸入口交差点までの間	
国道76号(山北藤野)	岸入口交差点から丹沢湖までの間	
国道709号(中井羽根尾)	岸入口交差点から富士見橋交差点までの間	
国道710号(神崎神山)	岸入口交差点から宮までの間	
国道711号(小田原松田)	富士見大橋東側交差点から足利大橋東交差点までの間	
国道714号(箱山停車場曾我)	松田入口交差点から新松田駅入口交差点までの間	
国道717号(沼田国府津)	相山入口交差点から鬼柳入口交差点までの間	
国道719号(鴨/宮停車場)	第一森戸橋西側交差点から飯田町入口交差点までの間	
国道720号(怒田開成小田原)	連歌橋交差点から管場交差点までの間	
国道726号(先倉沢山北)	管場交差点から飯泉入口交差点までの間	
国道740号(小田原湯河原)	期町五丁目交差点から飯田町入口交差点までの間	
小田原市道	先倉沢交差点から樋口橋交差点までの間 小田原市根府川から湯河原町吉浜までの間 ビジネス高校前交差点から小田原大橋交番前交差点までの間	



注) 記載した緊急輸送道路・緊急交通路線は、現段階での指定路線であり、将来変更の可能性がある。

## 目標水準の設定

○上記に示す緊急輸送道路（第一次路線・第二次路線）、及び緊急交通路線指定想定路と戦略施策における道路事業との関係から、本指標については実現可能性が高いと考えられるため、下記の通り目標水準として設定する。

視点	戦略指標	戦略目標水準		
		現況	短期(~H31)	中期(~H36)
防災性の高い道路環境整備	緊急交通路線・緊急輸送道路等の整備延長	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

戦略指標	中心市街地の自転車・歩行者交通量
ねらい	○中心市街地（小田原駅周辺）における移動環境の向上や、歩いて暮らせるまちづくりの推進による自転車・歩行者、来訪者の増加をねらいとした。
現況及び目標サービス水準	○「小田原駅周辺主要商店街流動客調査」によると、現況の流動数（自転車・歩行者数）が約 62 千台・人である。 ○中心市街地活性化区域内における戦略施策等を推進することにより、「小田原市中心市街地活性化基本計画」に位置づけられた目標値と同様の増加傾向を目標とし、短期で 71 千台・人、中期で 76 千台・人を目指す。
寄与すると想定される代表的な戦略施策	【短期（5年）】 ・No.37 駅周辺自転車ネットワーク計画策定 ・No.41 小田原城周辺地区等歩行者ネットワーク計画策定 ・No.42 市道 2216（お城通り歩道整備事業） ・No.44 市道 2189（銀座通り南街区）電線地中化事業 ・No.49 駐車場整備計画策定 ・No.51 自転車等の駐輪対策に関する総合計画策定 ・No.53 レンタサイクル・コミュニティサイクル事業 ・No.56 小田原地下街再生事業 ・No.57 小田原駅東口お城通り地区再開発事業 ・No.58 芸術文化創造センター整備事業 【中期（10年）】 ・No.43 市道 0004 ・No.52 商業地域における駐輪場整備
計測方法	○小田原駅周辺の中心市街地活性化区域内で実施されている「小田原駅周辺主要商店街流動客調査」における全調査地点の歩行者・自転車流動量の合計値を計測する。
備考	○本指標は「小田原市中心市街地活性化基本計画」に位置づけられた「基本方針①訪れたいくなる・歩きたいくなるまちづくり」と整合を図っている。 ○目標水準値については、「小田原市中心市街地活性化基本計画」に基づく数値目標を参考に、現況からの増加率に基づき、短期、中期の数値を設定。

## 戦略目標水準の検討

○「小田原市中心市街地活性化基本計画」においては下図に示す地点で毎年調査している「小田原駅周辺主要商店街流動客調査」の結果に基づき、将来の目標流動量を平成29年で69千台・人と設定している。この目標値の現況からの伸び率をそのままスライドさせ、戦略の目標値として検討した。

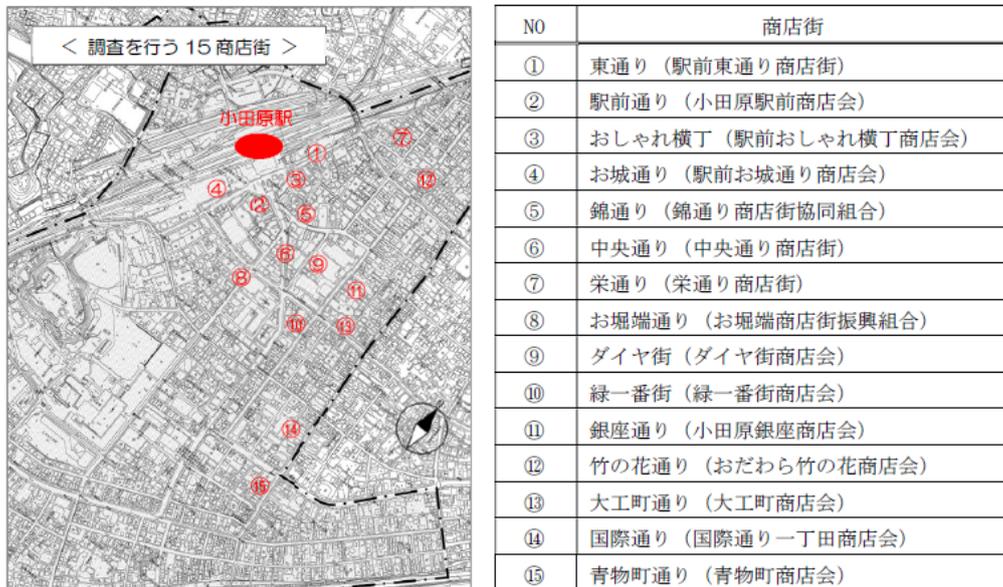


図 「小田原駅周辺主要商店街流動客調査」の調査地点

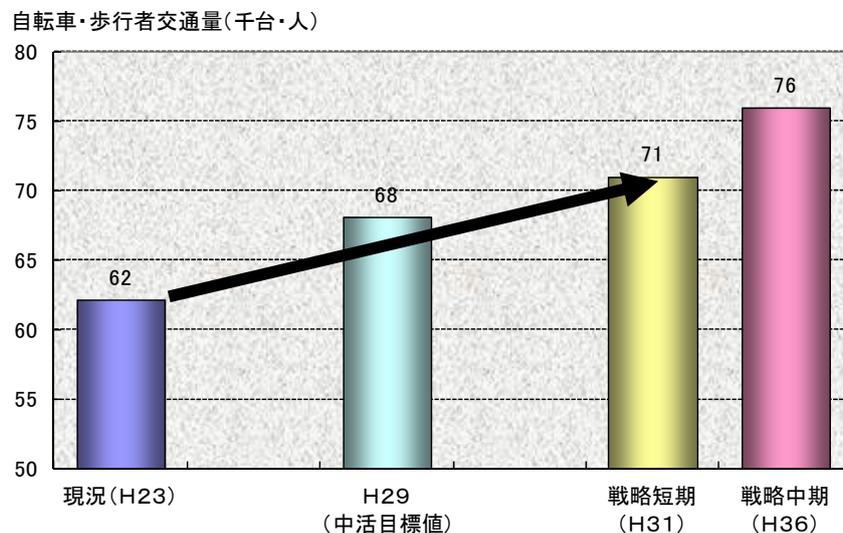


図 将来目標流動量

## 目標水準の設定

○上記に示す「小田原市中心市街地活性化基本計画」における目標水準と整合を図り、戦略期間における自転車・歩行者交通量の増加傾向の継続を目指すことから、下記の通り目標水準として設定する。

視点	戦略指標	戦略目標水準		
		現況	短期(~H31)	中期(~H36)
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

戦略指標	中心市街地の居住人口
ねらい	○中心市街地（小田原駅周辺）における交通利便性の高い居住環境の創出による定住促進をねらいとした。
現況及び目標 サービス水準	○中心市街地の人口は、平成16年まで減少の一途をたどっている。その後一時的に増加に転じたものの、近年、再び減少傾向となっている。 ○中心市街地の活性化や都市の低炭素化を推進する観点から、中心市街地活性化区域内における戦略施策等を推進していき、「小田原市低炭素都市づくり計画（仮称）」に位置づけられた目標・方向性との整合を図り、短期で現況比3%増、中期で現況比6%増を目指す。 ※「小田原市低炭素都市づくり計画（仮称）」における目標値 ・2025年（平成37年）：現況比6%増 ・2050年（平成62年）：現況比20%増
寄与すると 想定される 代表的な 戦略施策	【短期（5年）】 ・No.37 駅周辺自転車ネットワーク計画策定 ・No.41 小田原城周辺地区等歩行者ネットワーク計画策定 ・No.42 市道2216（お城通り歩道整備事業） ・No.49 駐車場整備計画策定 ・No.51 自転車等の駐輪対策に関する総合計画策定 ・No.53 レンタサイクル・コミュニティサイクル事業 ・No.56 小田原地下街再生事業 ・No.57 小田原駅東口お城通り地区再開発事業 ・No.58 芸術文化創造センター整備事業 【中期（10年）】 ・No.43 市道0004 ・No.44 市道2189（銀座通り南街区）電線地中化事業 ・No.52 商業地域における駐輪場整備
計測方法	○小田原駅周辺の中心市街地活性化区域内における居住人口を計測する。

## 戦略目標水準の検討

○「小田原市中心市街地活性化基本計画」においては下図に示す通り、南側は小田原駅・JR東海道本線以南の地域から海岸線まで、北側は小田原駅西口北側（城山1丁目）の地域、東西は浜町3丁目から南町4丁目までの地域の約170haとしている。この区域における人口の推移は近年減少傾向にあるが、「小田原市低炭素都市づくり計画（仮称）」において各種施策の展開により、居住人口を増加させる方針を定めている。



図 「小田原市中心市街地活性化基本計画」で定められた中心市街地の区域

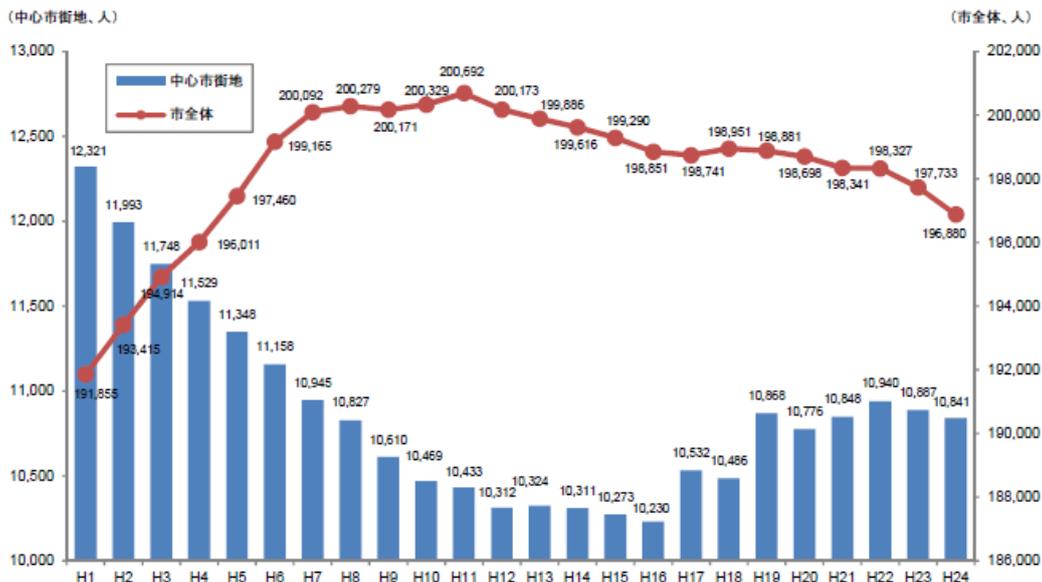


図 市全体と中心市街地の居住人口の推移

小田原市統計月報（各年10月1日現在）

## 目標水準の設定

○上記に示す「小田原市低炭素都市づくり計画（仮称）」における目標水準と整合を図り、中心市街地の定住促進、人口増加を目指すことから、下記の通り目標水準として設定する。

視点	戦略指標	戦略目標水準		
		現況	短期(~H31)	中期(~H36)
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 <sup>注2)</sup>	約10,800人	約11,200人	約11,600人

注2) 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

## 公共交通の利便性の向上

戦略指標	交通結節点発着鉄道・バス利用者数
ねらい	○広域拠点である小田原駅における公共交通利便性向上による利用者の増加をねらいとした。
現況及び目標サービス水準	<p>○鉄道事業者の資料によると、平成 22 年の小田原駅の乗車人員は、年間約 34 万人であり、1 日あたりに換算すると約 9.4 万人となっている。</p> <p>○「小田原市地域公共交通総合連携計画」によると、平成 23 年度において乗降調査を実施した結果、小田原駅を利用するバス利用者数は 5,517 人であり、公共交通の利用者総数は、約 10 万人/日となっている。</p> <p>○公共交通の利便性向上施策を推進することにより、「小田原市低炭素都市づくり計画（仮称）」に位置づけられた目標・方向性との整合を図り、短期で現況比 2%増、中期で現況比 3%増を目指す。</p> <p>※「小田原市低炭素都市づくり計画（仮称）」における目標値</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2025 年（平成 37 年）：現況比 3.2%増</li> <li>・2050 年（平成 62 年）：現況比 10%増</li> </ul>
寄与すると想定される代表的な戦略施策	<p>【短期（5年）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・No.33 バス待ち環境の改善（銀座通り周辺）</li> <li>・No.53 レンタサイクル・コミュニティサイクルの実施</li> <li>・No.59 公共交通と観光振興（旅行パックや周遊券等）の連携強化</li> <li>・No.63 地下街の案内カウンター設置による情報提供の改善</li> <li>・No.65 災害拠点病院にアクセスする新規バス路線の導入</li> <li>・No.66 公共交通の不便な地域への新たな交通サービスの導入</li> <li>・No.70 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</li> <li>・No.72 路線バスの走行環境の向上</li> <li>・No.74 バスマップの作成・配布</li> <li>・No.75 インターネット活用等による情報提供の充実</li> <li>・No.76 バスの乗り方教室（小学校等）</li> </ul> <p>【中期（10年）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・No.28 駅前広場レイアウトの見直し（小田原駅）</li> <li>・No.40 鉄道駅舎のバリアフリー化の推進</li> <li>・No.62 総合的な案内・情報の充実</li> <li>・No.64 新規循環バス路線の導入</li> <li>・No.68 高齢者等の移動制約者のための新たな交通施策</li> <li>・No.71 公共交通の乗継運賃割引導入</li> <li>・No.73 サイクルアンドバスライドの推進</li> <li>・No.77 行政・企業・学校におけるモビリティマネジメントの導入</li> <li>・No.78 商業施設・公共施設と連携した特典サービスの導入</li> </ul>
計測方法	○交通事業者の提供資料に基づき、広域拠点である小田原駅の乗車人員、バス利用者数の合計により計測する。
備考	○地域拠点周辺でも施策が位置づけられているが、広域拠点である小田原駅は都市圏内の多くの鉄道、バスが発着していることから、代表地点とする。

### 戦略目標水準の検討

- 鉄道事業者の資料によると、平成22年の小田原駅の乗車人員は、年間約34万人であり、1日あたりに換算すると約9.4万人。
- 「小田原市地域公共交通総合連携計画」によると、平成23年度において乗降調査を実施した結果、小田原駅を利用するバス利用者数は5,517人であり、公共交通の利用者総数は、約10万人/日となっている。
- 公共交通の利便性向上施策を推進することにより、「小田原市低炭素都市づくり計画（仮称）」に位置づけられた目標・方向性との整合を図り、短期で現況比2%増、中期で現況比3%増を目指す。

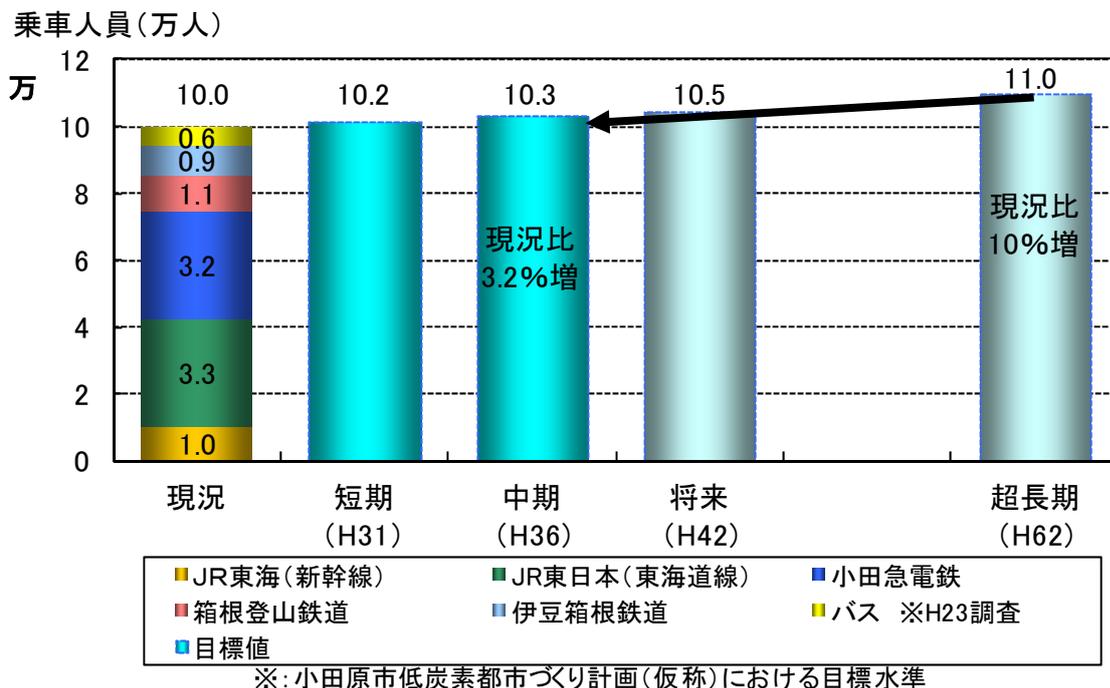


図 小田原駅の鉄道・バス利用者数

### 目標水準の設定

- 上記に示す「小田原市低炭素都市づくり計画（仮称）」における目標水準と整合を図り、小田原駅の鉄道・バス利用者数の増加を目指すことから、下記の通り目標水準として設定する。

視点	戦略指標	戦略目標水準		
		現況	短期(~H31)	中期(~H36)
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

戦略指標	中心市街地の放置自転車撤去台数
ねらい	○中心市街地における移動の円滑性向上や安全・安心な歩行環境の創出による歩いて暮らせるまちづくりの推進をねらいとした。
現況及び目標サービス水準	○小田原駅周辺（東口・西口の合計）における放置自転車の撤去台数はここ最近では減少傾向となっており、最も少ないときで平成 24 年度に 879 台、平成 25 年度は 925 台となっている。 ○ここ 5 年間の減少傾向を踏まえると、短期（平成 31 年）では約 560 台、中期（平成 36 年）では約 420 台と予測される。 ○今後も計画的な駐輪場の整備やレンタサイクル・コミュニティサイクルの利用促進等を進めながら放置自転車台数を減少させ、安全・安心な歩行環境を創出していくことを目指す。
寄与すると想定される代表的な戦略施策	【短期（5年）】 ・ No.37 駅周辺自転車ネットワーク計画策定 ・ No.38 自転車走行空間の整備 ・ No.51 自転車等の駐輪対策に関する総合計画策定 ・ No.53 レンタサイクル・コミュニティサイクル事業 【中期（10年）】 ・ No.52 商業地域における駐輪場整備
計測方法	○小田原駅（東口、西口の合計）における放置自転車撤去台数により計測する。
備考	○本指標の数値が向上することにより、拠点内における歩行者の回遊において阻害要因となる違法駐輪車両が少なくなっていることを評価でき、拠点内の回遊性向上を示し、拠点の交流促進に寄与すると想定。

## 戦略目標水準の検討

- 小田原駅（東口・西口）周辺の自転車等放置禁止区域における放置自転車撤去台数は、平成24年度が最も少なく879台となっており、過去からの傾向としては減少傾向となっている。
- 駐輪場の整備等により、放置自転車台数が減少することで、撤去台数も減少することが期待される。

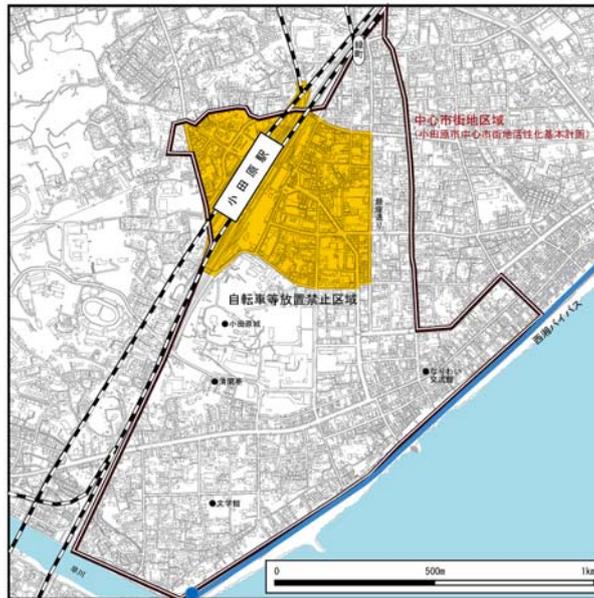


図 小田原駅東口・西口周辺における自転車等放置禁止区域

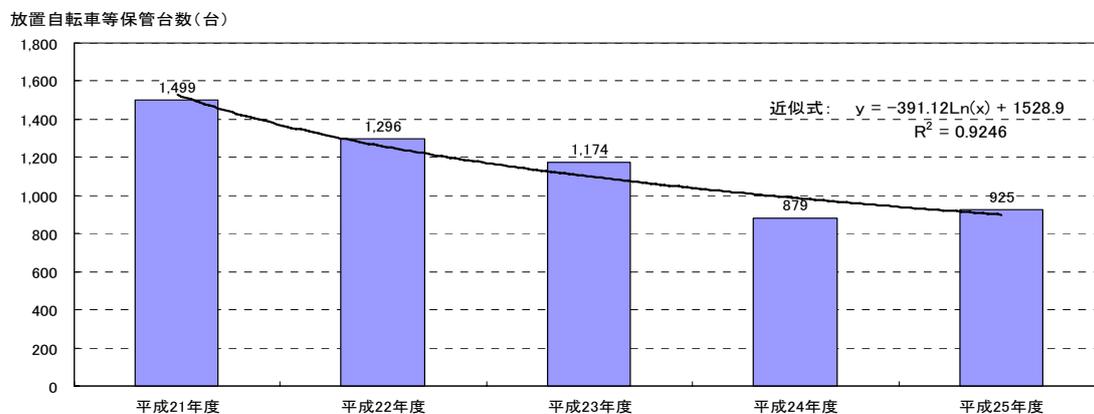


図 小田原駅東口・西口周辺における撤去台数の推移

平成21年度～23年度と24年度、25年度では撤去方法（撤去のために使用する車両数）が異なり、一概に比較できないため、使用車両1台あたりの撤去数として算定した。

## 目標水準の設定

- 上記に示す放置自転車の撤去台数の減少傾向を踏まえ、戦略施策の展開により引き続き減少傾向を維持することを目指すことから、下記の通り目標水準として設定する。

視点	戦略指標	戦略目標水準		
		現況	短期(~H31)	中期(~H36)
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

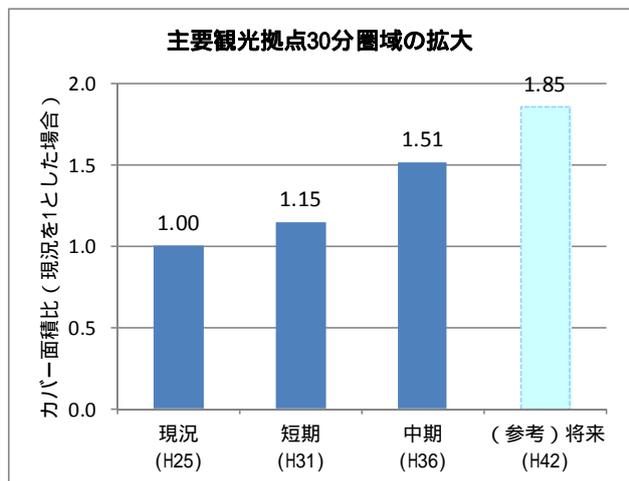
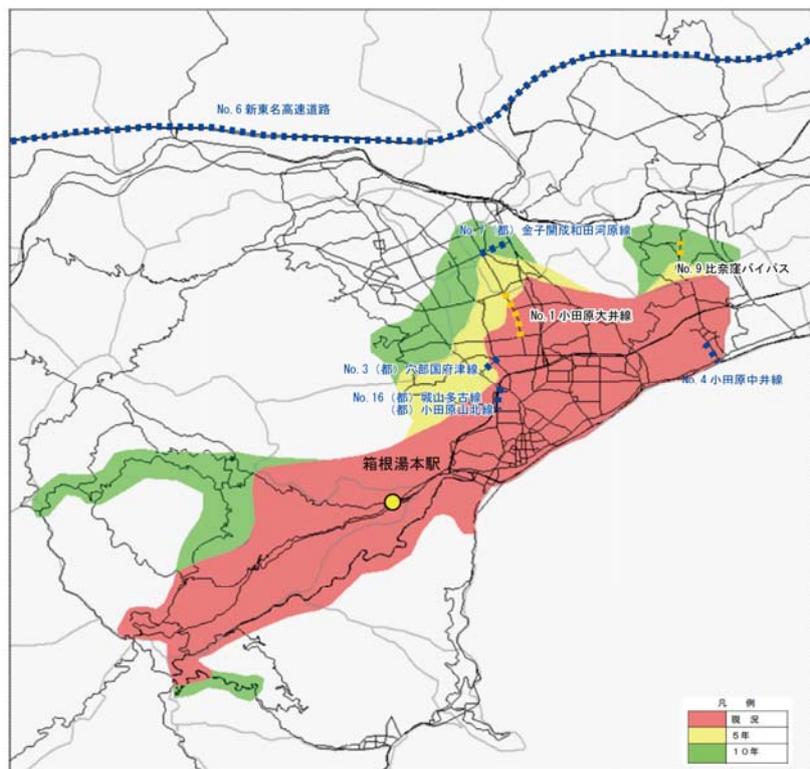
戦略目標 3 : 観光拠点内の移動環境の向上による交流・活力の促進

主要観光拠点へのアクセス時間の短縮

戦略指標	箱根湯本駅までの 30 分圏カバー面積率
ねらい	○都市圏内の主要観光拠点である箱根への自動車によるアクセス性を高めることをねらいとした。
現況及び目標サービス水準	○小田原市内の道路混雑に伴い、小田原市の北部（穴部・中曽根・栢山方面）からでは、30 分以上かかる圏域が広がっており、都市圏内での円滑性向上や都市圏外からの来訪を促進するためにも、足柄上郡方面（特に、大井松田 IC 方面）へのアクセス時間短縮が課題となる。 ○戦略施策における道路事業により、都市圏内の主要な観光拠点である箱根湯本駅周辺へ概ね 30 分程度でアクセス可能となる圏域の拡大を目指す。
寄与すると想定される代表的な戦略施策	【短期（5年）】 ・No.1（都）小田原大井線（4車線化） ※その他、小田原箱根道路（戦略施策外）による効果もある 【中期（10年）】 ・No.4（都）小田原中井線 ・No.6 新東名高速道路 → 国道 1 号、国道 246 号の混雑緩和に寄与
計測方法	○東京都市圏パーソントリップ調査（10年ごと）や道路交通センサス（5年ごと）で公表されるOD交通量を用いて、自動車の配分交通量を推計し、その結果から得られるネットワーク上の各区間平均速度に基づき所要時間を算定し、広域拠点及び地域拠点からの 15 分圏カバー面積を計測する。
備考	○本指標の水準向上に向けては、道路整備に限らず、ボトルネック（交差点等）の解消を含めた対応が必要となる。 ○なお、本指標では道路所要時間の評価であるため、直接的には「自動車交通」に関する評価となるが、30 分圏カバー面積率については、道路を利用する公共交通（バス交通）に対しても、間接的な効果が見込まれる。 ○また、東京都市圏パーソントリップ調査や道路交通センサスにおいては、平日の地域間交通量のみが公表されるため、休日の分析については精度確保されていないなど課題がみられることから、平日のみの分析とする。

## 戦略目標水準の検討

○戦略施策として位置づけた道路事業を追加し、交通シミュレーションを実施した結果、観光拠点（箱根湯本駅）から30分圏は次の通りと試算される。



< 圏域拡大に寄与する代表的な戦略施策 >

短期（5年）

- ・小田原大井線（4車線化） → 大井町方面への圏域拡大
- ・小田原箱根道路（山崎IC）

→ 上記路線を経由することで国道1号等の交通量が減少

中期（10年）

- ・新東名高速道路

→ 国道1号の混雑緩和による小田原市街地経由通過時間の短縮

- ・小田原中井線 → 中井町方面への圏域拡大

		現況 (H25)	短期 (H32)	中期 (H37)
主要観光拠点 (30分圏)	面積 (km <sup>2</sup> )	102.2	117.1	154.3
	現況を1とする比	1.00	1.15	1.51
	都市圏全体 (635km <sup>2</sup> ) に対する比	16.1%	18.4%	24.3%

## 目標水準の設定

○上記に示す交通シミュレーションによる施策効果の検討結果に基づき、本指標については実現可能性が高いと考えられることから、下記の通り目標水準として設定する。

視点	戦略指標	戦略目標水準		
		現況	短期(～H31)	中期(～H36)
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

戦略指標	箱根町・湯河原町での観光目的公共交通利用率
ねらい	○観光拠点である箱根町・湯河原町における公共交通利用促進に向け、公共交通の利便性向上をねらいとした。
現況及び目標サービス水準	○平成 22 年度に実施した「観光客実態調査（箱根町）」によると、観光客の利用交通機関のうち、鉄道やバス（路線バス、定期観光バス、貸切バス）などの公共交通機関を利用した人が 28.5%となっている。なお、公共交通機関を利用した人の比率は平成 15 年度からの傾向を見ると減少しつつある。 ○戦略施策の推進により公共交通機関利用者比率を再び増加に転じ、公共交通利用者数を増加させることを目指す。
寄与すると想定される代表的な戦略施策	【短期（5年）】 ・No.59 公共交通と観光振興（旅行パックや周遊券等）の連携強化 【中期（10年）】 ・No.60 パークアンドライド導入
計測方法	○箱根町や湯河原町に来訪する観光客を対象とした「観光客実態調査」により観光客の来訪における利用交通手段を調査して、計測する。
備考	○都市圏内の観光地の交流促進、利用しやすい公共交通体系の実現に向けて、公共交通利用を促進していくことが課題である。

## 戦略目標水準の検討

- 「観光客実態調査（箱根町）」によると、観光客の利用交通機関のうち、鉄道やバス（路線バス、定期観光バス、貸切バス）などの公共交通機関利用者の比率が、平成 15 年をピークに概ね減少傾向となっている。
- 近年では、平成 19 年に公共交通機関利用者の比率が 24%と最も少なくなったが、その後増加に転じ、平成 21 年には 35%に達した。しかし、平成 22 年では 29%と再び減少している。
- 各種施策を推進することにより、短期には公共交通機関利用者数の比率を再び増加させ、中期では増加傾向を維持させていくことが重要と考える。

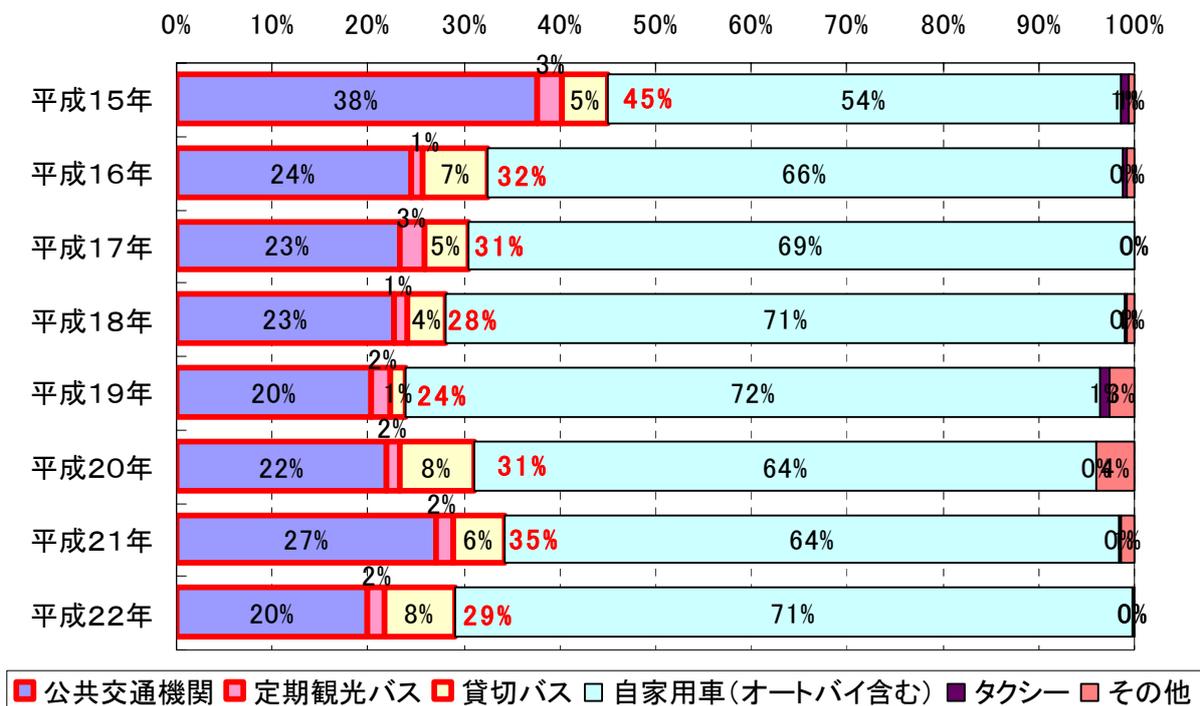


図 箱根町観光客の利用交通機関の推移

注) 各年観光客実態調査報告書（箱根町）

## 目標水準の設定

- 上記に示す公共交通機関の利用率の現状を踏まえ、公共交通機関の利用率が高かった平成 21 年度の水準を目指すことから、下記の通り目標水準として設定する。

視点	戦略指標	戦略目標水準		
		現況	短期(~H31)	中期(~H36)
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% <sup>注3)</sup>	30%	35%

注 3) 現況値は箱根町のみの数値(H22観光客実態調査報告書(箱根町))

観光拠点での回遊性の向上

戦略指標	小田原市・箱根町でのレンタサイクル等の利用台数
ねらい	○観光拠点内における回遊性の向上を図るため、レンタサイクルやコミュニティサイクル、パークアンドサイクルの利用促進をねらいとした。
現況及び目標 サービス水準	○箱根町の芦ノ湖岸で実施している「パークアンドサイクル」の利用台数は、社会実験当時の平成 19 年度から徐々に増加し、平成 21 年度からは本格実施、そして平成 22 年度には実施期間を春にも拡大して約 5,000 台の利用があった。 ○戦略施策の推進によりレンタサイクル等の利用促進を目指す。
寄与すると 想定される 代表的な戦略 施策	【短期（5年）】 ・No.36 酒匂川サイクリングロード整備事業 ・No.38 自転車走行空間の整備 ・No.42 市道 2216（お城通り歩道整備事業） ・No.53 レンタサイクル・コミュニティサイクル事業 ・No.55 自転車等駐輪場整備事業 ・No.61 パークアンドサイクルの実施（芦ノ湖周辺～仙石原） ・No.63 地下街の案内カウンター設置による情報提供の改善 【中期（10年）】 ・No.43 市道 0004
計測方法	○小田原市の「レンタサイクル・コミュニティサイクル事業」及び箱根町の「パークアンドサイクル事業」の利用台数合計値に基づき計測する。
備考	○観光拠点内での回遊性の向上していくためには、自動車による移動に限らず自転車等の利用を促進していくことが課題である。

## 戦略目標水準の検討

○箱根町の芦ノ湖岸で実施している「パークアンドサイクル」の利用台数は、社会実験当時の平成 19 年度から徐々に増加し、平成 21 年度からは本格実施、そして平成 22 年度には実施期間を春にも拡大して約 5,000 台の利用があった。

○平成 23 年度は利用台数が若干減ったものの、引き続き施策を展開することにより、少なくとも最も利用の多かった平成 22 年度の利用台数を上回る水準へ向けて進めていくことが重要と考える。

### パークアンドサイクル利用台数

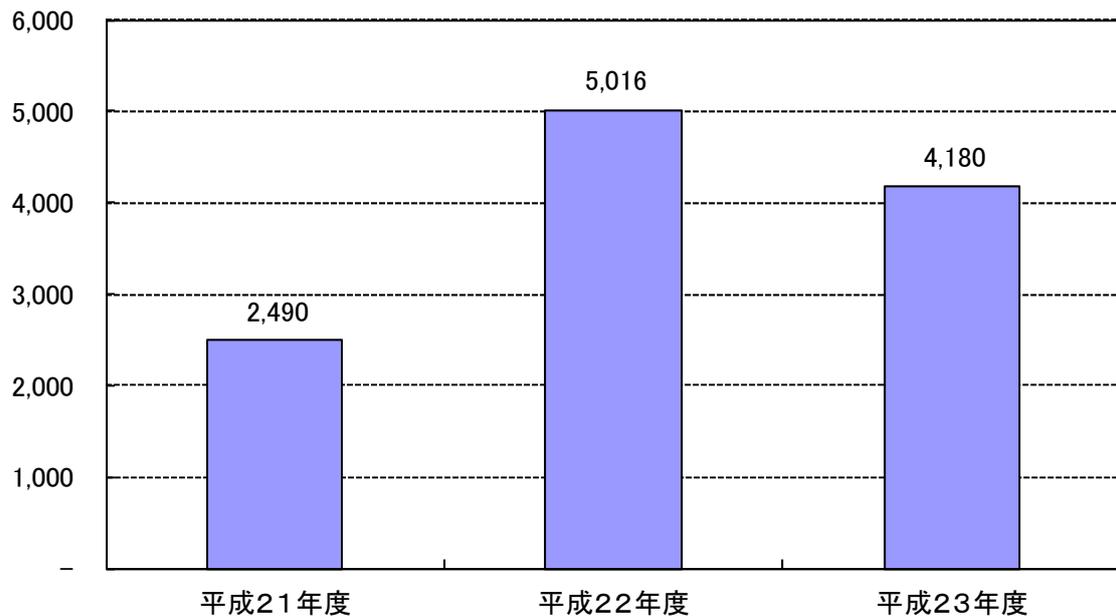


図 芦ノ湖におけるパークアンドサイクル利用台数

注) 神奈川県資料に基づき作成。

## 目標水準の設定

○上記に示すパーク&サイクル利用台数の現状を踏まえ、利用台数の多かった平成 22 年度の水準以上を目指すことから、下記の通り目標水準として設定する。

視点	戦略指標	戦略目標水準		
		現況	短期(~H31)	中期(~H36)
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 <sup>注4)</sup>	5,000台	6,000台

注4) 現況値は芦ノ湖岸でのパークアンドサイクル利用台数(H23.4~11月)

## 戦略目標 4：選択性の高い環境に優しい交通体系の実現

### 環境に優しい交通環境の実現

戦略指標	二酸化炭素排出量
ねらい	○渋滞の緩和や自動車利用の抑制、交通手段の転換などにより、地球温暖化への対応や都市の低炭素化を推進することをねらいとした。
現況及び目標サービス水準	○都市圏を発着または通過する交通による CO2 排出量は、現況で約 1,700 t-CO2 となっている。国の目標等と整合し、都市の低炭素化を推進する観点から排出量の削減に向けた取り組みが必要である。 ○自動車分担率を将来にわたり維持させ、また、今後の低公害車両の普及や燃費改善効果等を見込むことにより、中期（平成36年）において現況比 25% の削減を目指す。
寄与すると想定される代表的な戦略施策	【短期（5年）】・【中期（10年）】 （渋滞緩和、速度向上効果） ・No.1～21 の道路整備事業 （公共交通の維持確保） ・No.23～27 の公共交通による交通軸形成事業 （公共交通の利用促進） ・No.28～35 の交通結節点の機能強化事業 ・No.39～48 のバリアフリー推進事業 ・No.59～63 の公共交通利活用促進、案内充実事業 ・No.64～72 の公共交通サービスの改善・向上事業 （自転車等への利用転換促進） ・No.36～38 の自転車ネットワーク形成事業 ・No.49～55 の駐車場・駐輪場事業 （中心市街地への機能集約） ・No.56～58 の中心市街地等への都市機能集約事業 （TDM・モビリティマネジメントによる他手段への転換促進） ・No.73～78 のモビリティマネジメントの導入推進事業 （環境に優しい自動車の普及促進による排出量の低減） ・No.79 主要施設・観光地等の電気自動車用充電施設の整備促進 ・No.80 超小型モビリティの導入
計測方法	○東京都市圏パーソントリップ調査や道路交通センサスで公表されるOD交通量を用いて、自動車の配分交通量を推計し、推計結果から得られる各区間の車種別（乗用車・小型貨物・普通貨物）交通量と速度に基づき、速度別二酸化炭素排出原単位（国総研における検討結果等）を用いて排出量を計測。 ○なお、評価対象の道路網としては、都市圏内の一般道を対象とする。
備考	○二酸化炭素排出量の削減に向けては、様々な戦略施策が関連することから、施策実施による効果を測定し、今後の施策展開方針や必要に応じた見直しを実施するための検討が可能となるよう、評価段階において、主に次の指標を追加で評価し、進捗状況について確認する。 ・自動車分担率：公共交通の利便性向上や自転車、歩行者への利用転換促進を図る中で、過度に自動車に依存しない状況であるかを確認 ・鉄道・バス利用率：公共交通利便性向上による利用状況を確認 ・EVの普及率：充電施設整備等の施策実施による普及状況を確認

## 戦略目標水準の検討

○自動車交通に起因する二酸化炭素排出量については、次の4つの考え方に基づき算定した。

### 現況道路網（すう勢、道路整備無し、単体規制等考慮無し）

→施策を何も展開しなかった場合の排出量を算定（自動車分担率は現況 52%から短期で 54%、中期で 55%まで増加見込み）

### 現況道路網（分担率維持、道路整備無し、単体規制等考慮無し）

→過度に自動車に依存しない交通環境づくりを目指す観点から、自動車分担率を現況から維持させた場合の排出量を算定（【分担率の考え方については、[参考1]参照】）

### 道路整備による効果（分担率維持、道路整備あり、単体規制等考慮無し）

→②と同様に自動車分担率を現況から維持させながら、さらに戦略施策で位置づけた道路整備施策を実施した場合の排出量を算定

### 将来的な低公害車普及等による効果（分担率維持、道路整備あり、単体規制等考慮あり）

→低公害車普及に向けたインフラ整備等の施策を展開し、低公害車の普及による燃費改善を考慮した場合の排出量を算定。

○以上の検討結果に基づき試算すると、都市圏内での二酸化炭素排出量の削減状況は次の通りとなった。

表 都市圏における二酸化炭素排出量の現況からの削減率

	短期（H31）	中期（H36）
すう勢（道路整備無し・単体規制考慮無し）	- 2.1%	- 8.6%
分担率維持（道路整備無し・単体規制考慮無し）	- 5.4%	-13.1%
分担率維持（道路整備あり・単体規制考慮無し）	- 7.4%	-15.4%
<b>分担率維持（道路整備あり・単体規制考慮あり）</b>	<b>-14.9%</b>	<b>-27.1%</b>

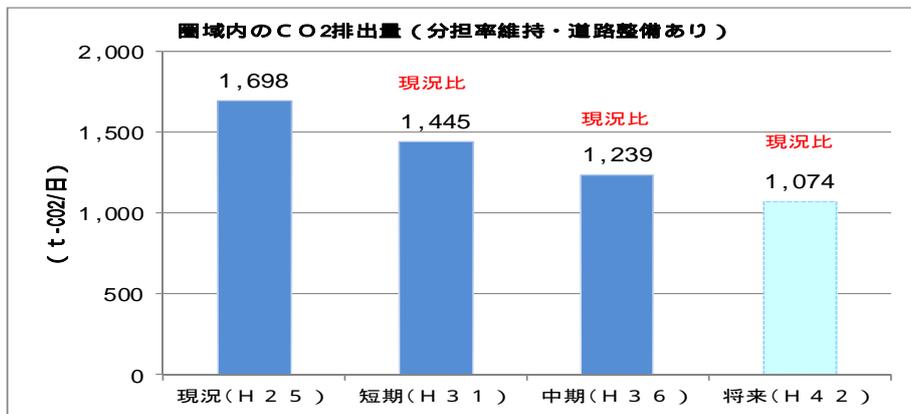


図 都市圏における二酸化炭素排出量の推計結果

## 目標水準の設定

○上記に示す交通シミュレーションによる施策効果の検討結果に基づき、本指標については実現可能性が高いと考えられる水準を下記の通り戦略目標水準として設定する。

視点	戦略指標	戦略目標水準		
		現況	短期(~H31)	中期(~H36)
環境に優しい交通環境の実現	二酸化炭素排出量 <sup>注5)</sup>	1,698 t-CO2/日	現況比15%減	現況比25%減

注 5) 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)

- 前述に示す4つのケースそれぞれについて、交通シミュレーションに基づき交通量、速度等を推計し、「速度ランクに基づく排出係数（国土技術政策総合研究所）」により自動車交通に起因する二酸化炭素排出量を算定した。
- なお、算定対象は、県西部都市圏全体としたが、東名高速道路、新東名高速道路は対象外とした。（【参考2参照】）
- 自動車分担率を維持させたケース（②・③・④）については、①のすう勢における各期の分担率に基づく自動車トリップ数から目標値である52%の時の自動車トリップ数との差分を算定し、平均走行距離、平均速度を用いて交通量の差分に当たる平均的な排出量を控除した。
- 道路整備を見込むケース（③・④）については、各市町、県から提案のあった、短期、中期における道路整備方針（提案された道路施策のうち「整備する」とされた路線・区間）を現況ネットワークに追加した。
- 将来的な低公害車普及等による効果を見込むケース（④）については、低公害車の普及や燃費改善等のエネルギー効率改善による想定（エネルギー効率改善比率）を「2050 低炭素社会のシナリオ」で示された値を参考に設定した。（【参考3参照】）

#### 将来における計測方法

- 東京都市圏パーソントリップ調査や道路交通センサスで公表されるOD交通量を用いて、自動車の配分交通量を推計する。
- 推計結果から得られる各区間の車種別（乗用車・小型貨物・普通貨物）交通量と速度に基づき、速度別二酸化炭素排出原単位（国総研における検討結果等）を用いて排出量を計測する。

#### <道路整備状況の反映>

- ・配分交通量推計の対象となる道路ネットワークは、評価時点で整備されたネットワークを作成の上、推計することにより、道路整備状況を反映する。

#### <自動車利用状況（分担率維持状況）の反映>

- ・計測時点でのOD交通量を用いることにより、自動車分担率の状況を反映する。

#### <単体規制等燃費改善効果の反映>

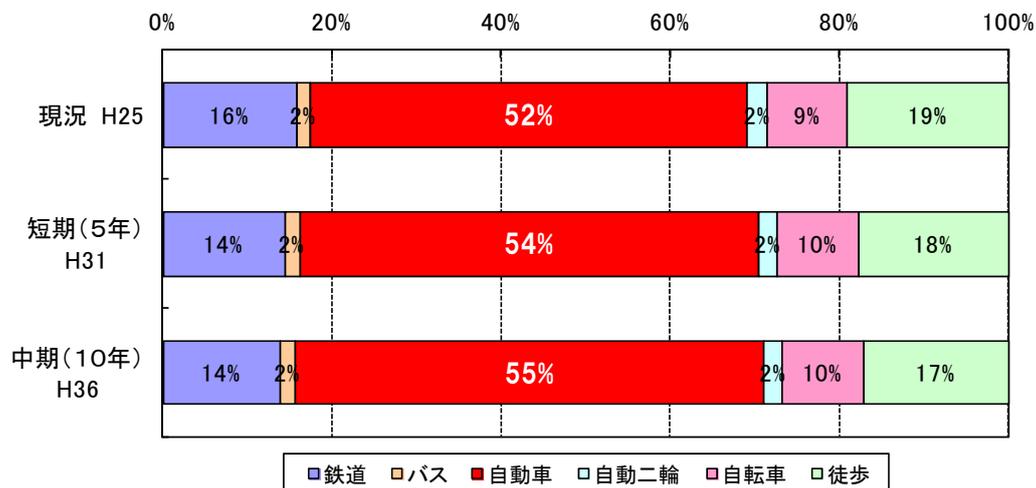
- ・本検討において使用した「速度別二酸化炭素排出原単位（国総研における検討結果等）」については、自動車燃費の改善等を踏まえ、今後原単位設定を見直すことが考えられる。そこで、最新の原単位を用いて推計することにより、燃費改善効果を反映する。

【参考1】自動車分担率の将来見通し等

すう勢（現状のまま新たな施策を展開しなかった場合）

- ・新たな交通施策を導入せず、このまま進んだ場合には、自動車分担率が短期（5年）で54%、中期（10年）で55%に上昇する。

※パーソントリップ調査データに基づき、評価年次の人口を用いて推計した結果。

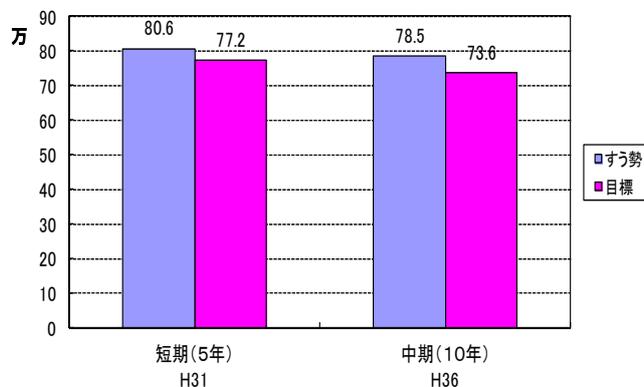


自動車分担率の維持について

- ・「過度な自動車依存の解消」と掲げている観点から、自動車分担率の増加抑制が必要となる。そのため、少なくとも「横ばい」に維持することが必要となる。
- ・「小田原市地域公共交通連携計画」では、公共交通の分担率を3%あげることが目標として掲げている。この方向性に準拠し、自動車からの転換でまかなうと仮定すると、短期、中期でそれぞれ自動車利用の約2.5万トリップエンドの削減が見込まれる。
- ・その他の市町では目標値の設定等は見られないが、同様の方針を県西部地域全体で取り組むことによって、自動車分担率を下げる事が考えられる。

目標設定に向けて必要となる自動車トリップの削減量

- ・短期（5年）：52%  
→すう勢と比較すると約3.4万トリップエンドの削減が必要
- ・中期（10年）：52%  
→すう勢と比較すると約4.8万トリップエンドの削減が必要

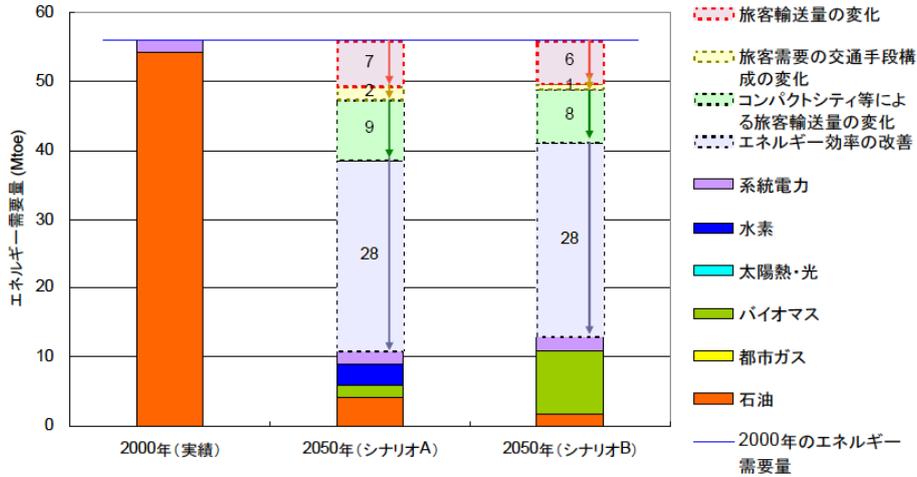


【参考2】前提条件における「東名高速道路」、「新東名高速道路」の除外理由

- ・ 両路線は県西部地域における通過交通を主に担う路線であり、県西部地域を発着する交通の占める割合は相対的に低くなっている。
- ・ 平成20年パーソントリップ調査では、県西部地域発着の自動車交通（約82.6万トリップエンド）のうち、東名高速道路利用が0.7%（約5千トリップエンド）にとどまっていることから、交通量のほとんどが東名高速道路を利用していない。
- ・ また、将来OD交通量に基づき、各路線の交通量推計を行った結果、県西部地域発着交通量の占める割合が下記の通りとなっており、交通量の占める割合は非常に低い。
  - ・ 東名（秦野中井～大井松田間）：約20%
  - ・ 東名（大井松田～御殿場間）：約0.01%
  - ・ 新東名（秦野～山北SIC間）：約4%
- ・ 戦略施策においては、県西部地域発着交通を対象とした施策が中心となっており、施策対象と目標との対応を明確にする観点から、目標値算定に当たっての前提から上記2路線を除外することとした。

【参考3】「2050 低炭素社会シナリオ」に基づくエネルギー効率改善比率の設定について

運輸旅客部門：適切な国土利用、エネルギー効率改善で80%のエネルギー需要削減



運輸旅客輸送量の変化：人口減少による移動総量の減少

旅客需要の交通手段構成の変化：公共交通機関（LRTや福祉乗り合いバス含）によるモーダルシフト

コンパクトシティ等による旅客輸送量の変化：目的地が近在化することによる必要移動距離の減少

エネルギー効率の改善：自動車などの旅客輸送機器の効率改善（ハイブリッド化、軽量化等）

図 運輸旅客部門におけるエネルギー需要削減  
（出典：2050 低炭素社会のシナリオ）

「2050 低炭素社会シナリオ」

環境省 地球環境研究総合推進費 戦略研究開発プロジェクト

日英共同研究「低炭素社会の実現に向けた脱温暖化 2050 プロジェクト」

国立環境研究所・京都大学・立命館大学・東京工業大学・みずほ情報総研（2007. 2）

～日本を対象に、2050年に想定されるサービス需要を満足しながら、主要な温室効果ガスであるCO<sub>2</sub>を1990年に比べて70%削減する技術的なポテンシャルが存在することを明らかにした研究。

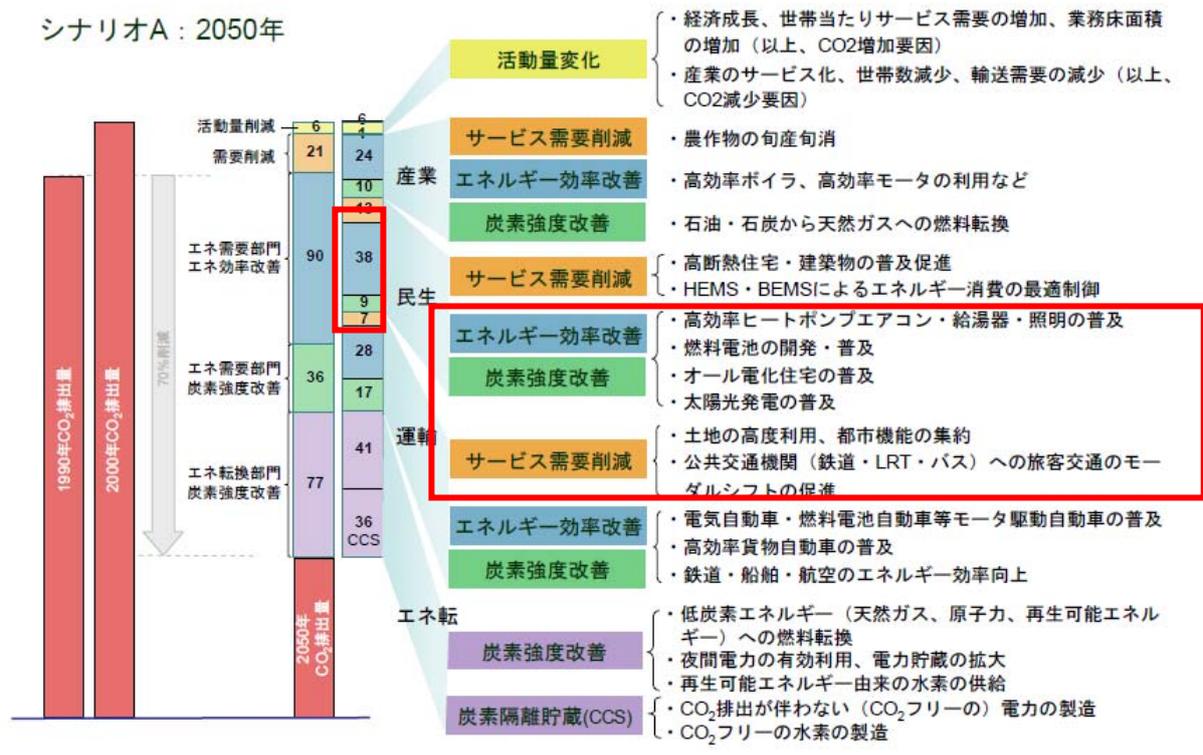
- ・「2050 低炭素社会のシナリオ」では、エネルギー効率による改善分は、 $28 \div 56 = 0.5$ （2000年比）とされている。
- ・現況（平成25年＝2013年と設定）比で試算すると、戦略目標年次である短期（5年：平成32年＝2020年）で8%の削減、中期（10年：平成37年＝2025年）で14%の削減と試算される。

表 エネルギー効率改善分（「2050 低炭素社会のシナリオ」を元に算出）

	2000年	2013年	短期 2020年	中期 2025年	2050年
2000年比	100	92	80	75	50
2013年比	-	100	92	86	57
削減率（2013年比）	-	0%	8%	14%	43%

【参考4】二酸化炭素排出量目標設定の妥当性

- ・「2050 日本低炭素社会シナリオ：温室効果ガス70%削減可能性検討 改訂版」において、2050年までに二酸化炭素排出量を削減するためのシナリオについて整理（下図）。この中で、都市施策関連での削減については、「民政：エネルギー効率改善」、「民政：炭素強度改善」、「運輸：サービス需要削減」が想定される。
- ・一方、2020年までに1990年比25%の削減目標がある中で、今回推計した削減効果の妥当性について検証すると、25%の削減のうち、都市施策の削減効果が占める割合は全体で7.3%、うち、運輸部門では0.76%（=7.3%×（7/67））の削減が必要となる。
- ・また、小田原市においては、基準年となる1990年に対して現況（2014年）は二酸化炭素排出量が減少している。
- ・今回推計した目標値（短期（≒2020年）-1.9%）を考えると、基準年よりも削減しているベースから、さらに必要となる削減率を上回る水準で目標を設定しているため、国の方向性にも合致した方針であると考えられる。



【参考5】環境対応車普及によるCO2削減予測

- ・ 環境省の環境対応車普及方策検討会で検討された環境対応車普及によるCO2削減予測によると、燃費改善と次世代車普及によるCO2削減効果は1990年比でほぼ半減という結果になっている。
- ・ 「2050低炭素社会のシナリオ」を根拠に、エネルギー効率の改善分を2000年比で半減としたが、環境対応車普及によるCO2削減予測結果からも、ほぼ同程度の削減効果があるとの結果が示されている。

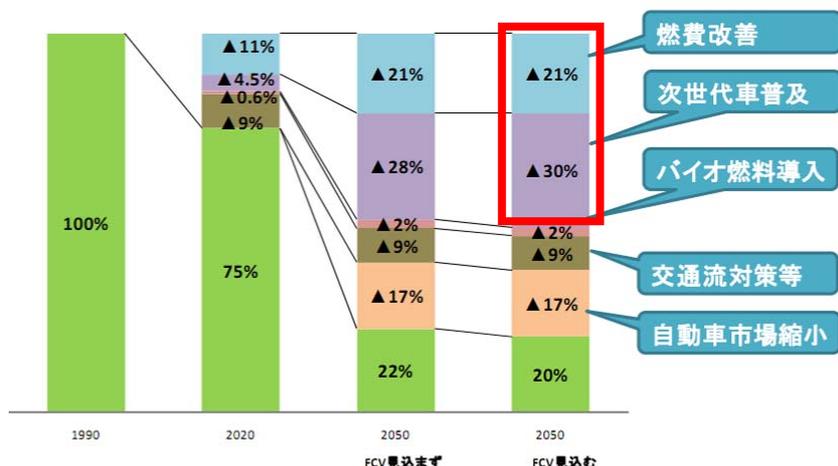


図 次世代自動車普及等によるCO2削減見込

出典：環境対応車普及戦略（平成22年3月）環境対応車普及方策検討会

表 3.2.3 次世代自動車の普及目標

(単位:千台)

	FCV見込まず				FCV見込む			
	2020		2050		2020		2050	
	販売	保有	販売	保有	販売	保有	販売	保有
軽乗用車・トラック	2,230	29,070	2,030	28,450	2,230	29,070	2,030	28,450
EV	470	1,780	1,600	22,250	470	1,780	1,600	22,250
小型・普通乗用車	2,340	37,980	2,010	31,190	2,340	37,980	2,010	31,190
EV	200	720	400	5,560	200	720	400	5,560
ストロングHV	1,070	8,020	680	12,440	1,070	8,020	460	11,610
マイルドHV	40	360	20	460	40	360	0	0
マイクロHV	20	160	10	270	20	160	0	0
PHV	390	1,350	880	11,590	390	1,350	880	11,590
FCV	0	0	0	0	10	20	270	2,420
クリーンディーゼル	10	80	0	50	10	80	0	0
トラック・バス	310	5,630	270	4,260	310	5,630	270	4,260
都市内EV	0	0	50	290	0	0	50	290
都市内HV	80	220	50	1,190	80	220	50	1,190
長距離HV	0	0	20	210	0	0	20	210
都市内NGV	60	190	60	1,190	60	190	60	1,190
中距離NGV	0	0	10	100	0	0	10	100
都市内・中距離FCV	0	0	0	0	0	0	70	350
クリーンディーゼル	180	1,340	70	1,570	180	1,340	0	940
全自動車計	4,870	72,680	4,300	63,900	4,870	72,680	4,300	63,900
次世代自動車計	2,500	14,220	3,860	57,180	2,510	14,240	3,870	57,700
次世代自動車シェア(%)	51.3	19.6	89.8	89.5	51.5	19.6	90.0	90.3

表 次世代自動車の普及目標

出典：環境対応車普及戦略（平成22年3月）環境対応車普及方策検討会

【参考6】次世代自動車の普及の見通し

- ・ 経済産業省が設置した次世代自動車戦略研究会の報告書では、次世代自動車の普及加速のため、政府が目指すべき車種別普及目標(新車販売台数に占める割合)を以下の通り設定されている。
- ・ 一方で、民間努力ベースの普及見通しは以下のように示されており、政府による積極的なインセンティブ施策(開発・購入補助、税制、インフラ整備等)が求められるとされている。
- ・ 2020年における新車販売台数に占める次世代自動車シェアは20～50%で、環境省における環境対応車普及戦略では次世代自動車シェア(販売)は51%と設定されている。

	2020年	2030年
<b>従来車</b>	<b>50～80%</b>	<b>30～50%</b>
<b>次世代自動車</b>	<b>20～50%</b>	<b>50～70%</b>
ハイブリッド自動車	20～30%	30～40%
電気自動車 プラグイン・ハイブリッド自動車	15～20%	20～30%
燃料電池自動車	～1%	～3%
クリーンディーゼル自動車	～5%	5～10%

表 2020～2030年の乗用車車種別普及目標(新車販売台数に占める割合)

【政府目標】

出典：次世代自動車戦略 2010、次世代自動車戦略研究会

	2020年	2030年
<b>従来車</b>	<b>80%以上</b>	<b>60～70%</b>
<b>次世代自動車</b>	<b>20%未満</b>	<b>30～40%</b>
ハイブリッド自動車	10～15%	20～30%
電気自動車 プラグイン・ハイブリッド自動車	5～10%	10～20%
燃料電池自動車	僅か	1%
クリーンディーゼル自動車	僅か	～5%

表 2020～2030年の乗用車車種別普及目標(新車販売台数に占める割合)

【民間努力ケース】

出典：次世代自動車戦略 2010、次世代自動車戦略研究会

