

神奈川県西部地域総合都市交通体系調査  
第2回協議会資料  
**都市・地域総合交通戦略について**  
～ 県西部都市圏における検討の方向性～

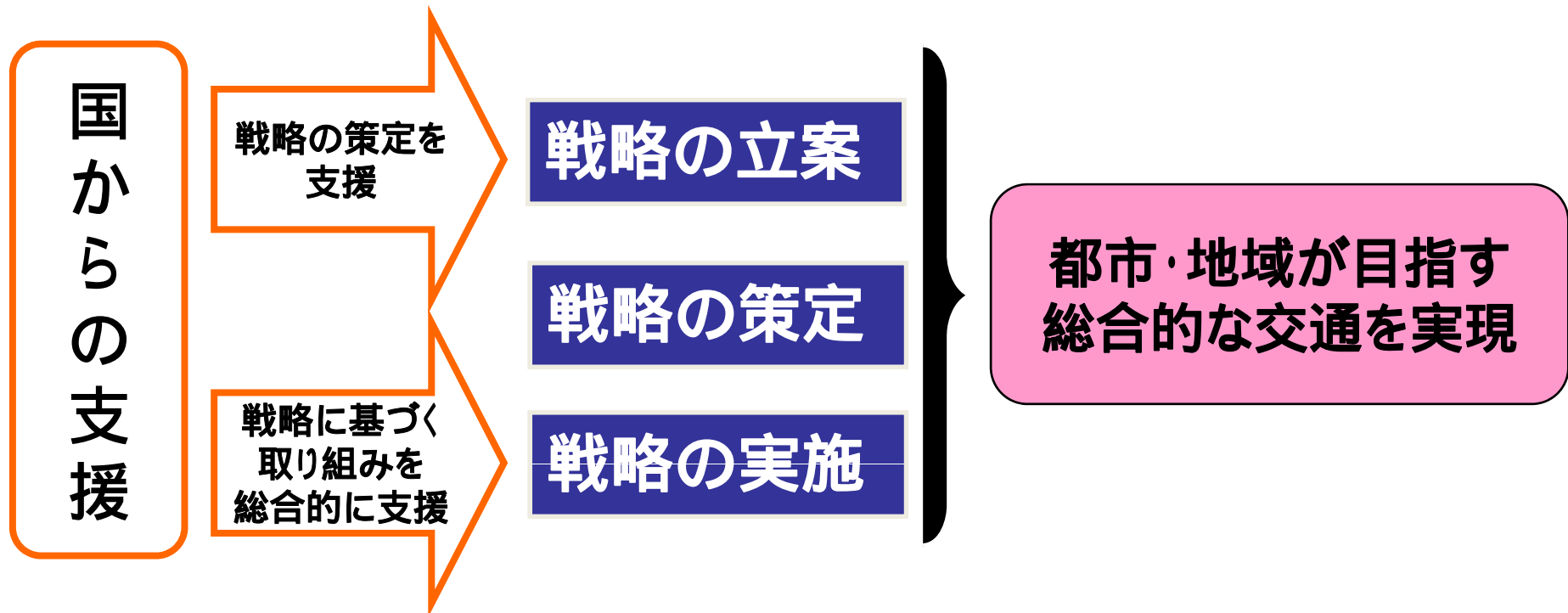
目次

- (1) 都市・地域総合交通戦略とは
- (2) 都市・地域総合交通戦略で検討すべき事項
- (3) 県西部都市圏における都市・地域総合交通戦略の方向性
- (4) 都市・地域総合交通戦略に対する国の支援制度
- (参考) 都市・地域総合交通戦略の策定状況

平成25年12月19日(木)

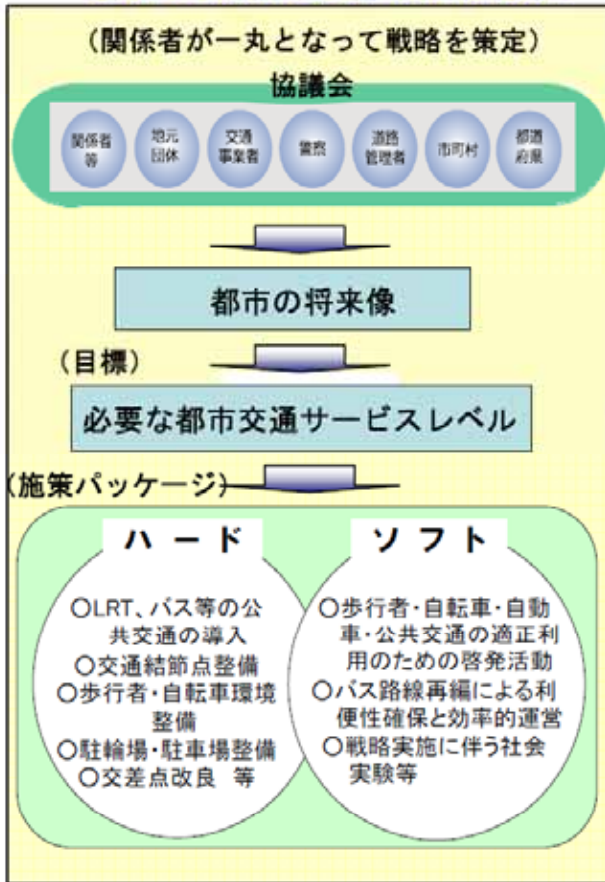
## (1) 都市・地域総合交通戦略とは

都市・地域総合交通戦略とは、総合都市交通体系調査の成果である都市交通マスタープランを踏まえ、**短期・中期的な政策目標を明示**し、これを実現するための**ハードとソフト施策**及びその**施策展開方針**を定めるものであり、交通施策を具体的に実現するために策定するものである。

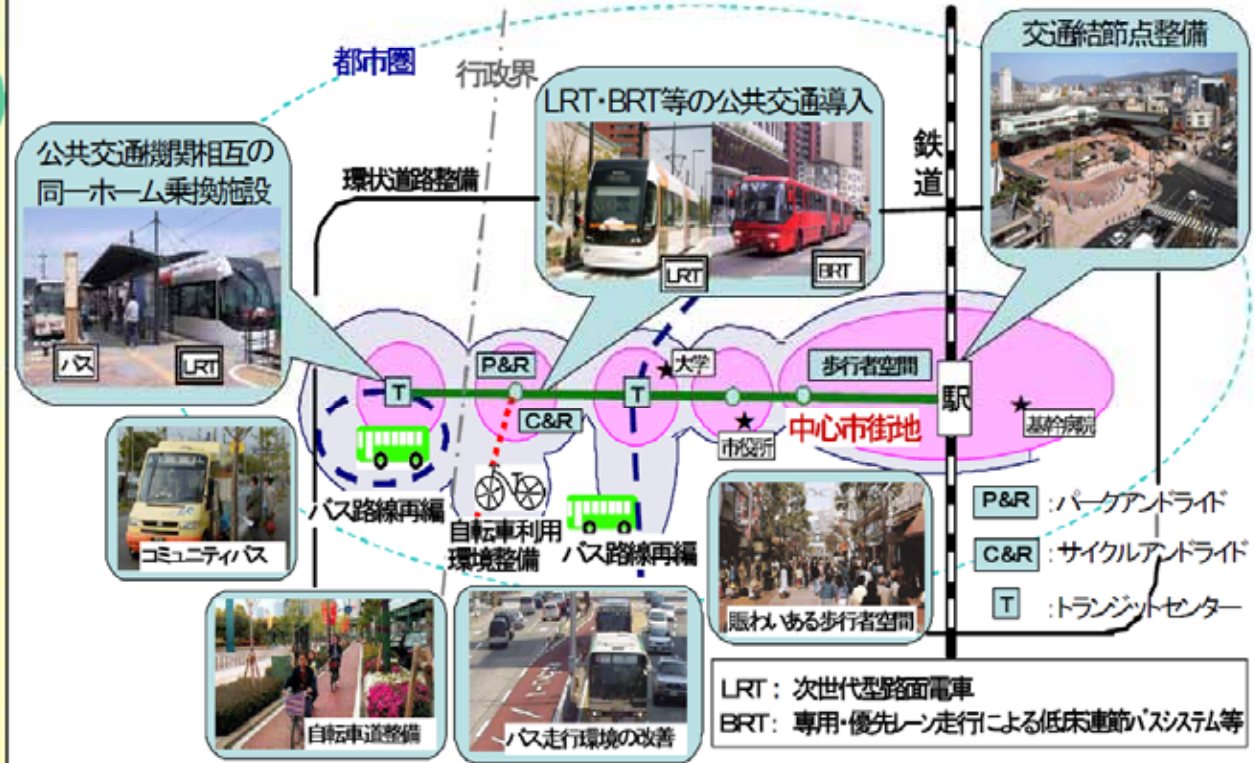


# 都市・地域総合交通戦略の策定イメージ

## 都市・地域総合交通戦略の策定



## 総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ



戦略実施プログラム

徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られ、交通円滑化、利便性向上、モビリティの確保を実現

## (2) 都市・地域総合交通戦略で検討すべき事項

都市・地域総合交通戦略の策定要件として、国土交通省では、以下の内容を定めており、策定の際に留意する必要がある。

1. 地方公共団体又は協議会(以下「協議会等」という。)は、次の各号に掲げる事項を定めた総合交通戦略の作成を行うことができる。

- (1) 都市における現状及び課題
- (2) 都市が目指す将来像
- (3) 総合交通戦略の区域
- (4) 総合交通戦略の目標
- (5) 目標達成に必要な施策・事業
- (6) 関係者の役割分担を踏まえた実施プログラム
- (7) 推進体制
- (8) その他必要な事項

2. 協議会等は、前項により策定された戦略を、国土交通大臣に申請し、認定を受けることができる。

3. 国土交通大臣は、前項の申請を受けた場合において、総合交通戦略が次の各号に定める全ての要件に該当すると認められる場合は、当該戦略を認定するものとする。

- (1) 戦略に基づく施策・事業に係る多様な実施主体により策定されていること
- (2) 戦略の目標が、都市が目指す将来像にふさわしいものであること
- (3) 必要となる施策・事業が前号の将来像の実現に十分なものであること
- (4) 実施プログラム、推進体制が適切であること

4. 国土交通大臣は、前項の規定により当該計画の認定をしたときは、協議会等に通知するものとする。

# (3) 県西部都市圏における都市・地域総合交通戦略の方向性

## 都市における現状及び課題

### 県西部地域の現状

#### 社会経済状況等

- 人口
  - ・夜間人口は減少傾向
  - ・少子高齢化のより一層の進行
  - ・鉄道駅などの拠点を中心に人口が分布
- 産業
  - ・地域産業の停滞
  - ・神奈川県平均を上回る夜間人口当たり製造品出荷額等
  - ・日本有数の国際的観光地
  - ・産業の土地利用転換
- 土地利用
  - ・都市・観光拠点などが地域全体に分布
  - ・大規模商業施設の幹線道路沿道への立地の進展
  - ・中山間部、丘陵部に点在する美術館、博物館等観光施設
- 自然環境
  - ・箱根、丹沢、酒匂川、相模湾などの豊かな自然環境
  - ・神奈川県西部地震、東海地震、富士山噴火の危険性
- 財源
  - ・限られた財源の中、公共事業に重点投資をすることの難しさ

#### 交通の状況

- 交通手段
  - ・引き続き自動車依存傾向
  - ・公共交通利用者の減少
- 道路・交通施設
  - ・酒匂連携軸における幹線道路網整備の遅れ
  - ・大規模施設に隣接した幹線道路の混雑
  - ・大井町、中井町などを中心にバス路線の退出等意向申出路線が存在
  - ・小田原市、山北町、箱根町などにおける歩行者ネットワーク整備の遅れ
  - ・鉄道駅等における駅前広場、駐車場等の未整備
- 交通需要
  - ・各交通需要において減少傾向
  - ・公共交通需要も減少傾向
  - ・小田原市を中心とした交通流動
  - ・広域交通需要の活発化
  - ・圏域外の周辺都市との交通流動増加
- 交通事故
  - ・高齢者による交通事故の増大
- 交通に対する市民意識
  - ・自動車よりもバスや自転車交通に不満
  - ・高い自動車依存であり、高齢になっても自動車利用意向が高い

### 県西部地域の将来像

#### 上位計画の方向性

- かながわグランドデザイン基本構想(県総合計画)
  - ・活力と魅力にあふれた地域づくり
  - ・国内外から訪れる多くの人の多様なニーズに対応
- かながわ都市マスタープラン
  - ・歴史と自然につつまれ、観光と交流による賑わいのある都市づくり
- 都市づくりの方向性
  - ・都市づくりの社会的要請
  - ・低炭素なまちづくり
  - ・集約型都市構造
  - ・中心市街地活性化

#### 将来交通需要の見通し

H20P東京都市圏パーソントリップ調査のH42将来交通需要

- 交通需要減少傾向が続く自動車依存のさらなる継続
- 変わらない小田原市を中心としたトリップ分布
- さらなる公共交通利用者の減少

#### 広域連携の方向性

- 広域交通の活発化
- 富士山世界遺産登録に伴う、山梨県、静岡県との交流活発化
- 2020年の東京オリンピック開催に伴う観光客等の増加

### 県西部地域の現状の都市交通問題

- 平日の市街地での慢性的な交通渋滞、特に南北方向交通の混雑  
混雑度が1.25以上となる区間が存在する主な道路  
国道1号、国道135号、国道255号 等  
小田原山北線、御殿場大井線 等
- 観光交通による混雑、住民の日常交通との輻輳  
国道1号、国道135号、真鶴道路、湯河原箱根仙石原線 等
- 国道を中心とした事故多発地点  
国道1号、国道255号 等

### 各市町の現状の都市交通問題

- 公共交通サービス水準の低下  
高い自動車依存の継続による公共交通サービス水準の低下
- 市街地・観光地の歩行環境の向上  
国道1号、国道246号、小田原市街地、湯河原箱根仙石原線 等
- 鉄道駅等における交通結節点機能の向上  
国府津駅、松田駅、新松田駅、開成駅 等

### 将来発生すると想定される都市交通問題

- 安全・安心な交通環境整備への対応
- 都市交通からみた環境負荷低減への対応
- 低成長時代における交通体系整備
- 大規模自然災害に備える交通体系整備
- 安全・快適な観光交通実現に向けた対応

### 将来自動車交通需要予測から想定される交通問題

- 足柄下郡3町と他地域との連携箇所における交通混雑  
国道1号、国道135号  
市街地における交通混雑  
小田原市等  
酒匂川渡河部分の混雑  
小田原市と南足柄市の連絡部分の交通混雑  
大井松田IC周辺における交通集中による混雑

### 地域づくりからみた都市交通の検討の方向性

#### 交流・連携の強化・円滑化

- 広域交流促進に資する交通体系の整備  
・山梨、静岡との交通ネットワーク強化(富士箱根伊豆交流圏形成支援)
- ・地域内外南北方向の交通ネットワーク強化(酒匂連携軸形成支援)
- ・地域内外東西方向の交通ネットワーク強化(横浜足柄連携軸形成支援)

#### 地域内拠点の連携強化(南北・東西)

- 酒匂連携軸を形成する拠点間の交通サービス水準向上に資する  
幹線道路網整備・交通円滑化方策の検討
- 足柄下郡の観光拠点連携強化に資する  
幹線道路網整備・交通円滑化方策の検討
- 足柄下郡3町と他地域との連携箇所における  
混雑解消に資する幹線道路整備・交通円滑化方策の検討

#### 地域の幹線道路ネットワークの明確化

- 県西部全体からみた幹線道路網体系の明確化  
(各市町の幹線道路整備計画を県西部全体として整合)
- 通過交通処理の円滑化に資する道路ネットワークの整備促進  
(自動車専用道路、4車線道路)

#### 混雑緩和のための既存交通基盤の有効活用

- 限られた財源のもとでの効果的・効率的な交通混雑対策
- 道路交通情報提供、有料道路の利用料金見直しなど  
既存交通施設の有効活用策の検討
- 渋滞差差点等の部分改良などによるボトルネック解消
- TDM施策等の適用可能性の検討(公共交通が利用可能な地区におけるモビリティマネジメントの導入等)

#### 移動しやすさの向上

- 公共交通による移動の利便性や円滑化の維持・向上
- 移動制約者等の移動円滑化や交通手段確保に資する交通体系の構築
- 事業者との連携による公共交通ネットワーク維持・確保方策の検討
- 大井町、中井町などを中心としたバスの利便性が低い地域における  
広域的な視点からのバス路線網の検討
- 需要動向、利用者ニーズに応じた交通結節点機能強化、バリアフリー化の推進

#### 自然環境・地球環境保全の支援

- 環境負荷の低減に資する交通体系の構築
- 環境負荷低減に資する交通ネットワークの構築・手段分担方策の検討
- 日常交通と観光交通の違いに配慮した環境負荷低減策の検討

#### 観光交通行動の支援

- 観光行動を支援し、広域的な回遊ルートを形成する交通環境整備等
- 県西部地域の観光拠点間、県外を含む他地域との連携促進のための道路や  
既存公共交通の利活用方策の検討
- 地域資源活用による新たな魅力創出のための  
酒匂川を中心とした自転車・歩行者ネットワークの検討
- 観光交通混雑緩和に資するTDM施策等の適用可能性の検討
- 国内外の観光客のためのわかりやすい交通案内・表示の整備

#### 安全・安心の交通環境の構築

- 交通安全対策の強化
- 事故多発地点における事故削減策の検討
- 自動車と自転車・歩行者を分離した道路環境整備の促進
- 大規模自然災害に備える交通体系の構築
- 交通ネットワークのリダンダンシー確保のための酒匂川沿い南北方向、酒匂川渡河部、広域的な交通を担う、観光・産業拠点の小田原市や、観光拠点の箱根町、湯河原町、真鶴町等の幹線道路の代替機能検討
- 緊急輸送路線の整備促進

# 都市が目指す将来像

## 都市圏の将来都市交通像

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 ～



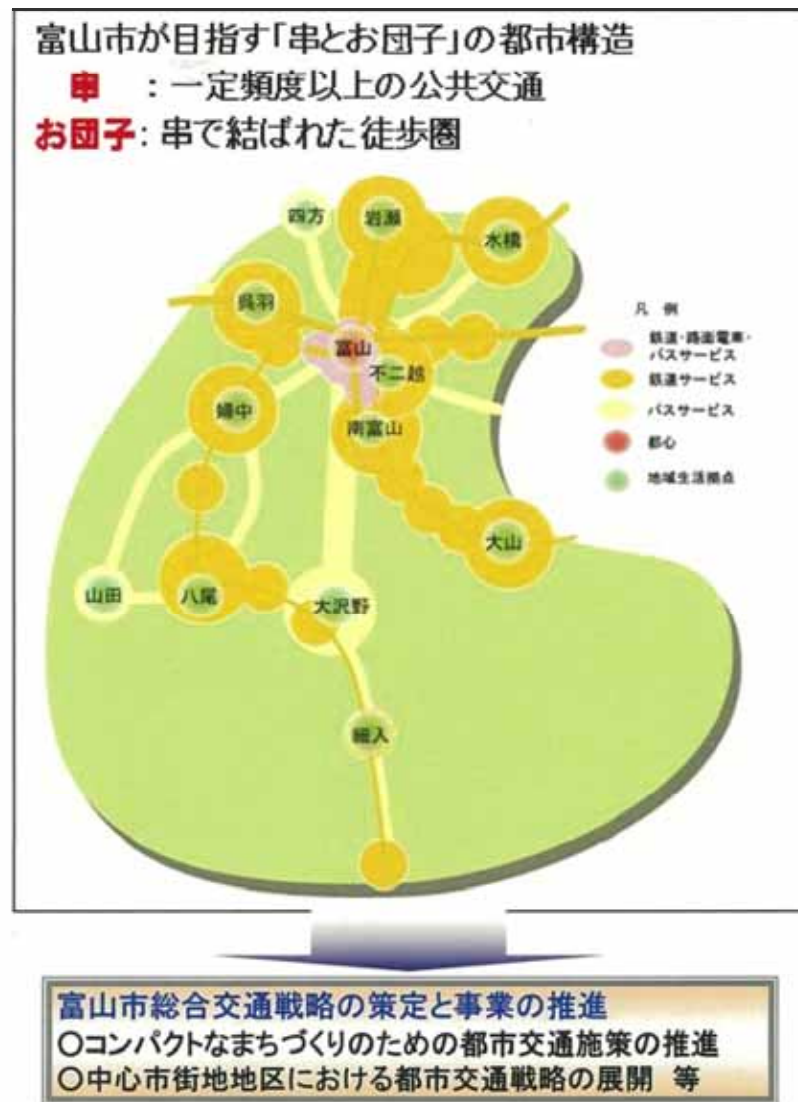
都市圏の将来都市交通像

(参考) 将来都市像の設定例(宮崎都市圏、富山市)



宮崎都市圏の将来都市像

注) 宮崎都市圏総合交通戦略(H21.3策定)



富山市の将来都市像

注) 富山市総合交通戦略(H19.11策定、H25.1追加修正)

## 総合交通戦略の区域

対象区域は、都市圏レベル、都市レベル、中心市街地等の特定の課題のある地区など、対象とする交通問題に対応して設定する。

県西部都市圏では、将来都市交通像の実現に際し、  
**拠点内**の移動として、  
**「広域拠点(小田原駅周辺)」「地域拠点」**  
**拠点間**の移動として、  
**「県土連携軸(広域)」「都市連携軸(地域)」**  
 で設定することが考えられる。

各市町の重点的に取組みたい地域の有無により、今後、微調整の上、決定する

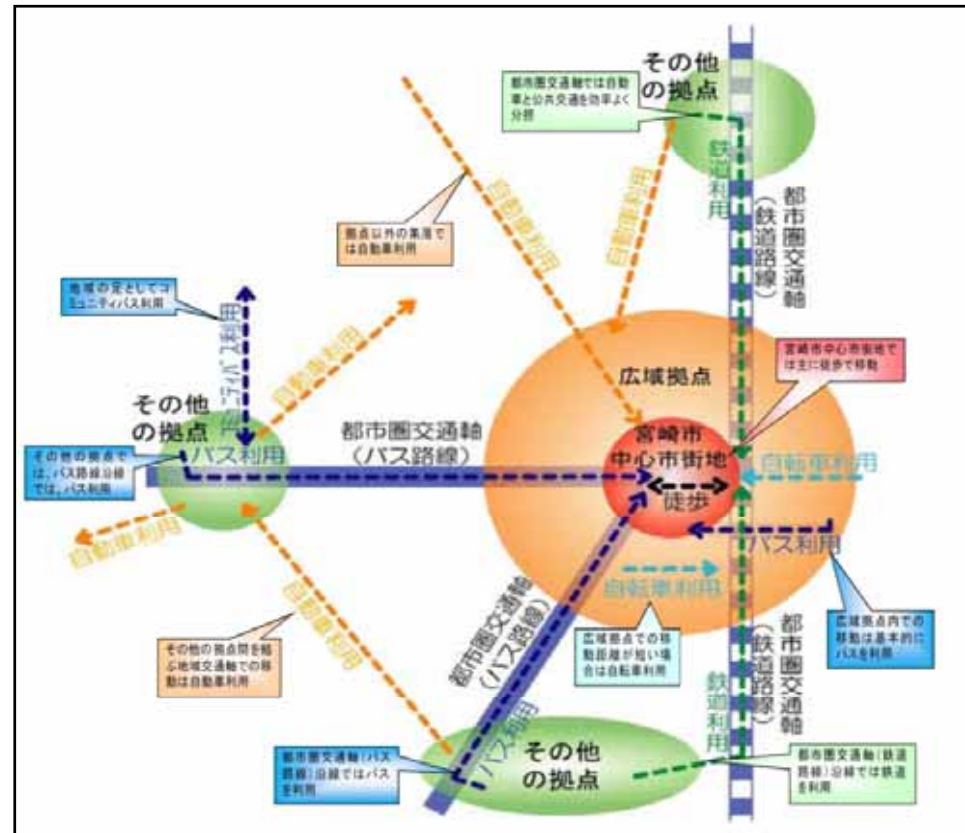




## (参考) 都市・地域総合交通戦略のエリア設定事例(宮崎都市圏)

宮崎都市圏では、「宮崎市中心市街地」、「広域拠点」、「その他拠点」、「都市圏交通軸」、「地域交通軸」の5エリアを設定している。

エリア 交通手段	各拠点内の移動【拠点】			拠点間の移動【交通軸】	
	宮崎市 中心市街地	広域 拠点	その他 拠点	都市圏 交通軸	地域 交通軸
自動車	利用控え	利用控え	利用控え	公共交通 と分相	主要な 交通手段
鉄道	—	主に通学 で利用	—	沿線は主な 通勤通学手段	—
バス	利便性高く 主要交通	利便性高く 主要交通	地域内 移動手段	自動車と効率 よく分相	部分的に 利用可能
自転車	中短距離 移動手段	中短距離 移動手段	中短距離 移動手段	—	—
徒歩	回遊性高い 主要移動手段	短距離 移動手段	短距離 移動手段	—	—
備考	徒歩、自転車中 心	自転車、バス中 心	拠点内で日常 生活完結	鉄道、バス、 自動車	自動車中心



### 宮崎都市圏のエリア設定の考え方

注) 宮崎都市圏総合交通戦略(H21.3策定)

# 総合交通戦略の目標

将来像を踏まえ、優先的に実施すべき個別計画・施策の実施期間中（5～10年間）に達成すべき目標と目標の達成度を評価する指標を設定する。

県西部都市圏では、交通マスタープランの評価指標を基本とし、都市圏の将来都市交通像の実現の観点から、評価指標及び目標値を設定することが考えられる。

具体施策は今後の道路作業部会、公共交通作業部会等で検討する

## 都市圏の将来都市交通像

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

## 交通マスタープランの評価指標と目標水準

施策目標	
指標	目標水準
広域交流拠点へのアクセス時間の短縮	小田原駅アクセス30分圏の拡大
インターチェンジアクセス時間の短縮	ICアクセス15分圏の拡大
拠点間所要時間の短縮	拠点間15分圏の拡大
主要断面の混雑緩和・都市圏混雑度の低減	混雑度1.25未満の区間の増加、混雑度1.5以上の区間の解消
ボトルネック(交差点等)の解消	渋滞が著しい地点の解消
休日の幹線道路混雑の緩和	平休比が1を超え、かつ、休日混雑度が1.25を超える区間の混雑緩和
主要観光拠点へのアクセス時間の短縮	箱根湯本まで30分圏の拡大
主要駅のバリアフリー化	乗降客数5,000人以上の全13駅のバリアフリー化
市街地内の自転車通行可能区間の密度向上、市街地内の歩道設置密度の向上	道路整備によるゆとりある幅員の道路整備率向上
公共交通によるカバー圏人口の維持	DID内公共交通カバー圏人口92%（現況）の維持
交通事故の削減	事故危険箇所解消
緊急交通路線・緊急輸送路線の整備・改良	緊急交通路線・緊急輸送路線指定道路の十分な有効幅員確保と整備促進
災害拠点病院までのアクセス時間の短縮	災害拠点病院まで30分圏の拡大
二酸化炭素排出量の削減	渋滞緩和・旅行速度向上等による排出量削減
自動車依存度の緩和	自動車分担率の増加抑制 自動車走行台キロの低減

## (参考) 目標設定の検討例(宮崎都市圏)

宮崎都市圏では、3つの政策目標を立てて、短期目標、中期目標を設定している。



宮崎都市圏の政策目標及び目標値

注)宮崎都市圏総合交通戦略(H21.3策定)

# 目標達成に必要となる施策・事業

優先的に実施すべき個別計画・施策は、将来像を実現するための都市交通サービス水準の目標を達成するために必要なハード、ソフト施策及び他の都市計画と連携した施策を総合的に組み合わせたパッケージとして示す。

県西部都市圏では、4つの施策体系である「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」ごとに具体施策を設定することが考えられる。

具体施策は今後の道路作業部会、公共交通作業部会等で検討する

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
既存鉄道サービスの維持・確保 既存バスサービスの維持・確保 鉄道・バスの乗継利便性向上策の実施(情報案内、ダイヤ調整等) 高速バスネットワークとの連携	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 県西部地域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 河川沿いを活用した自転車道整備の推進	各駅等における交通結節点機能の再検討 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 駅前レンタサイクルの活用促進	観光地内の移動性を支援するレンタサイクル等の導入検討 自動車専用道路の利用促進策の検討・提案(情報提供、有料道路の料金弾力化等)
観光と連携した鉄道・バス交通の利活用、外国人でもわかりやすい交通案内の充実 都市圏外の広域的な観光地間を周遊する公共交通の導入検討 観光地間の回遊性を支援するバス交通の整備	県西部地域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(再掲) ボトルネック対策の推進	駅前レンタサイクルの活用推進(再掲) わかりやすい交通案内の充実(再掲)	観光地への円滑な移動を推進するパークアンドライドの導入検討 観光地内の移動性を支援するレンタサイクル等の導入検討(再掲)
公共交通が不便な地区へのバス・タクシー等の導入検討 移動制約者のためのタクシー等を活用した新たな輸送サービスの導入検討 主要交通結節点の整備 公共交通のバリアフリー化促進	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	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(再掲) バリアフリーに配慮した歩行者空間の整備 「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	利便性の向上による鉄道・バス等の利用推進
高齢運転者への公共交通利用促進の支援強化	防災ネットワーク形成の推進 交通事故を削減する交通安全対策、バイパス整備の推進	安全な移動のためのハンブやポラード等の設置、交通規制の導入検討	交通安全教育の推進 運転負担の軽減や事故の未然防止等に有効な先進安全自動車(ASV)の普及促進
公共交通優遇制度(乗継割引、観光・商業施設との連携、旅行パックと絡めた優遇制度等) サイクルアンドバスライドの導入検討	自然環境保全の支援(生態系に配慮した道路計画づくりと事業の実施) 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(再掲)	「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(再掲) 「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(再掲)	行政・企業・学校におけるモビリティマネジメントの導入 主要施設・観光地等の電気自動車用充電施設の整備

分野別の基本方針は、主として関連する項目を中心に記述  
 赤字は前回交通マスタープランからの変更点

# (参考 -1) エリアごとの交通施策の検討例(宮崎都市圏)



広域拠点



地域拠点

宮崎都市圏のエリア(広域拠点、地域拠点)ごとの交通施策設定例

注)宮崎都市圏総合交通戦略(H21.3策定)

## (参考 -2) 交通計画分野ごとに交通施策の設定例(富士市)

富士市では、「道路」「自転車」「公共交通」「交通結節点」に分けて具体施策を設定している。

4つの対策	具体的な取り組みメニュー	概 要	対象箇所等	実施主体	スケジュール(予定)
道路	① 都市計画道路などの整備	自動車交通の円滑化に向け、重点的に整備すべき都市計画道路などの路線・区間を選択(明確化)し、集中的な整備を実施します(継続路線はそのまま実施、新規路線は検討・計画を踏まえて実施)	・(都)本市場 大淵線など	・国 ・静岡県 ・富士市	H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 実施(継続路線)、検討・計画・実施(新規路線)
	② ボトルネック交差点の渋滞緩和	交通渋滞の緩和に向け、ボトルネックとなっている交差点において、交通容量を増大させる方策を検討し、具体的な事業を実施します	・吉原5丁目 交差点	・富士市 ・民間事業者	H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 検討・事業の実施
自転車	① 自転車走行モデル空間の整備	自転車需要が多く、主要な交通拠点を結ぶ区間を「自転車走行モデル区間」として位置づけ、安全で快適な自転車走行環境の整備について、検討し、具体的な事業を実施します	・臨港富士線 ほか	・富士市 (国・静岡県)	H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 検討・事業の実施
	② 自転車ネットワーク整備計画の策定	短距離交通手段としての自転車を都市交通システムのひとつとして明確に位置づけ、自転車に係る基本的な計画を策定し、走行環境のネットワーク化などについて、検討し、事業を実施します	・自転車ネットワ ーク整備計画	・富士市	H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 計画の策定 検討・事業の実施
公共交通	① 新しい交通システムの導入	利便性の高い公共交通軸を形成し、シームレスなネットワークを構築するために、DMV(デュアルモードビークル)の事業化を推進し、供用開始に向けた取り組みを展開します	・DMV (新富士駅- 岳南鉄道)	・富士市 ・交通事業者	H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 事業化の推進・供用開始に向けた取り組み
	② 公共交通サービスの改善・向上	公共交通サービスの向上に向け、路線バスやコミュニティバスなどの走行施設、停車施設、運賃制度について検討し、改善を図ります	・乗り継ぎ割引 ・1日乗車券	・富士市 ・交通事業者	H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 検討・改善
	③ 公共交通走行空間の整備	公共交通での快適な走行空間を形成するため、定時性を向上させる方策や交差点での優先方策について検討し、具体的な事業を実施します	・番号現示の見直し・改良・調整 など	・富士市 ・公安委員会	H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 検討・事業の実施
	④ 自転車利用の仕方の工夫	過度の自転車依存からの脱却を図り、自転車の賢い使い方を促進するために、モビリティ・マネジメントによる意識啓発を継続的に実施し、公共交通への転換や自転車(短距離間移動)への転換を促進します。	・ワンデイトリップ チャレンジ など	・富士市 ・交通事業者	H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 継続的に実施
	⑤ 公共交通の利用促進	公共交通に対する関心を高め、利用者の拡大を図るため、公共交通に関するイベントなどのPI・PR活動を継続的に実施します	・バスの日 ・鉄道の日	・富士市 ・交通事業者	H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 継続的に実施
交通結節点	① BFや乗り継ぎ施設の整備	交通結節点や中心市街地において、誰もが利用しやすい移動環境の創出と、移動円滑化の推進を目指し、バリアフリー化に対応した施設を整備します	・吉原本町駅周辺 ・吉原駅周辺	・富士市 ・公安委員会 ・交通事業者	H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 施設の整備
	② C&RやC&BR環境の整備	交通結節点において、移動しやすい交通環境を創出するため、乗り継ぎの利便性を向上させる施設を検討・計画し、具体的な事業を実施します	・吉原中央駅周辺 ・吉原本町駅周辺	・富士市 ・交通事業者	H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 検討・計画・事業の実施
	③ ニーズに応じた駅前広場等の整備	本市の玄関口である交通結節点において、ハブ機能を充実させる施設の改良を検討し、具体的な事業を実施します。	・新富士駅 ・富士駅	・富士市	H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 検討・事業の実施

注)富士市総合都市交通戦略(H22.3策定)

# (4) 都市・地域総合交通戦略に対する国の支援制度

## 社会資本整備総合交付金による支援

・都市・地域総合交通戦略に基づく施策を社会資本整備計画に位置付けることにより、社会資本整備総合交付金を活用し、総合的、一体的な施策の推進が可能。

### 【基幹事業】

《相互に連携した多様な都市交通施設の整備》

#### 【交通結節点の整備】



駅前広場の整備

#### 【歩行者空間整備】



歩行者専用道路の整備

#### 【道路整備】



環状道路の整備

#### 【LRTの導入】



LRT(導入空間、センターホール、電停等)の整備

#### 【公共交通利用環境整備】



バスレーン・バス停の整備

#### 【コミュニティサイクルの整備】



サイクルポートの整備

### 【関連社会資本整備事業】

《基幹事業と一体的に実施する交通施設の整備等》

#### 【バス走行環境整備】



交通安全施設等の整備

#### 【LRT関連施設整備】



車両基地、電力施設等の整備

### 【効果促進事業】

《公共交通の魅力の向上等》

#### 【コミュニティバスの導入】



コミュニティバス車両の購入

#### 【モビリティ・マネジメント】



自転車利用促進社会実験

※写真はいずれも整備イメージ

出典)国土交通省HP

都市・地域総合交通戦略を策定し、その中で位置づけられた施策・事業  
に対し、事業費の1 / 3の支援が国から優先的に受けられる

## ○都市・地域総合交通戦略に関する調査費支援

□都市・地域総合交通戦略を策定しようとする地方公共団体(都道府県、市町村)に対し、調査費の補助等により支援を行う。

### 都市・地域総合交通戦略の策定に対する支援

街路交通調査費(都市・地域総合交通戦略策定調査)

補助率1 / 3

都市交通システム整備事業(整備計画の策定) <事業化>

補助率1 / 3

地方道路整備臨時交付金(ソフト関連経費)の活用

調査の進捗程度によってソフト関連経費の活用が可能



# 都市交通システム整備事業の補助対象の詳細

## ◆都市交通システム整備事業

徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的に基づいて総合的に整備し、都市交通の円滑化を図るとともに、都市施設整備や土地利用の再編により、都市再生を推進する。

○補助対象者：地方公共団体、法律に基づく協議会、民間事業者（間接補助）等

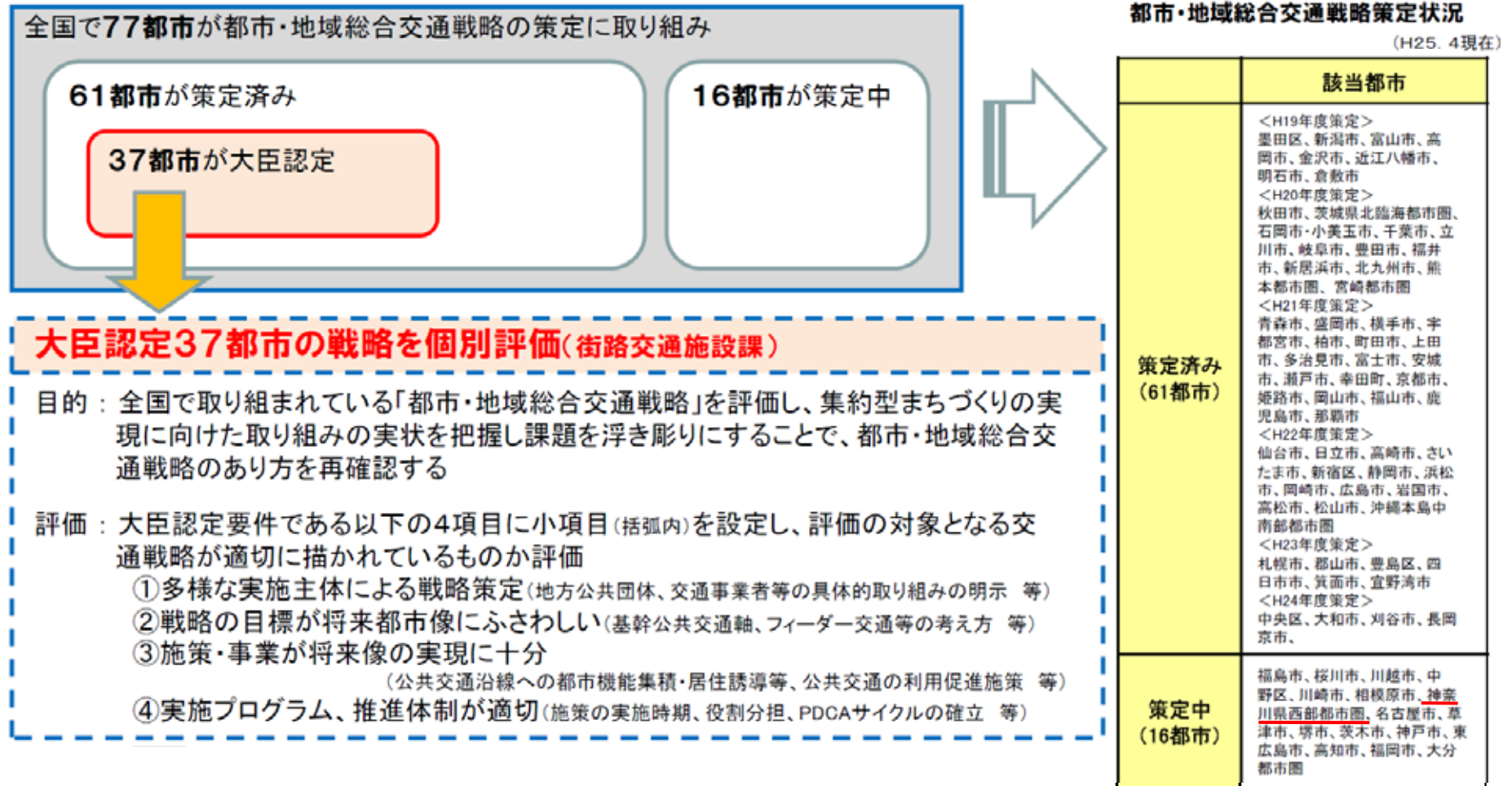
○補助率：事業に必要な設計費・用地費・補償費・工事費の1/3（自転車関連経費は1/2）

○補助対象

- 1) 整備計画の作成に関する事業(実証実験含む)
- 2) 公共的空間等の整備に関する事業
  - ・公共的空間(駅前広場、自由通路等)の整備
  - ・駐車場、自転車駐車場等の整備
  - ・バリアフリー交通施設の整備
  - ・路面電車・バス等の公共交通に関する施設の整備(新駅等の鉄道施設含む)等
- 3) 公共的空間又は公共空間の整備に併せて実施される次の事業
  - ・都市情報提供システムの整備 等

# (参考) 都市・地域総合交通戦略の策定状況

神奈川県西部都市圏は、現在策定中の16都市の中の一つである。



出典) 国土交通省HP