

■都市圏における新たに対応すべき課題の設定（都市圏の総合都市交通体系について）

項目 手段	前回交通マスタープラン の評価結果	近年の各市町における新たな 取組意向（現況課題への対応方針）	現況交通需要特性	将来交通需要の見通し （前回推計需要との比較検証）	分野別施策の方向性（例示）	
自動車	<p>(1) 広域交流拠点へのアクセス時間の短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> 穴部国府津線の部分改良や小田原大井線の全線供用、小田原箱根道路の暫定供用などにより、箱根方面を中心にカバー圏域が約1割拡大 ただし、目標（H11の約2倍）とは開きがある <p>(2) インターチェンジアクセス時間の短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> 穴部国府津線の部分改良や小田原大井線の全線供用、小田原箱根道路の暫定供用などにより、箱根方面や内陸方面へカバー圏域が約1割拡大 ただし、目標（H11の約2倍）とは開きがある <p>(3) 主要断面の混雑緩和・都市圏混雑度の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> 混雑度1.75以上の路線延長は若干減少 交通量の増加により全体的に大きな変化はなく、依然として国道246号、国道255号、国道135号等において混雑度が著しく高い箇所が存在 <p>(4) ボトルネック（交差点等）の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道135号では根府川分合流部の事業改良に着手 国道1号を中心とした混雑は解消されておらず、優先的に交差点の部分改良や、ソフト施策に取り組むことが必要 また、ネットワーク全体としても道路網整備による混雑解消を図ることが課題 <p>(8) 二酸化炭素排出量の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 排出量は1%増加 自動車から公共交通・徒歩・自転車へ交通手段を転換させる望ましい交通体系を形づくることにより、二酸化炭素排出量削減に結びつけていくことが課題 <p>(9) 休日の幹線道路混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 箱根新道の無料化や真鶴道路の無料化、穴部国府津線の部分供用、小田原箱根道路の暫定供用に伴い、国道1号の混雑は低減 それ以外の区間については引き続き混雑が大きい バイパス整備やボトルネック解消による混雑緩和、公共交通サービスの提供やTDM施策の実施が検討課題 <p>(10) 交通事故の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故危険箇所は策定時の30箇所のまま 対策実施の優先順位の検討、及び交通量の低減や分散を図る道路網の整備が課題 <p>(11) 緊急交通路・緊急輸送路線の整備・改良</p> <ul style="list-style-type: none"> 路肩が両側0.5m以上確保できていない区間を持つ道路は、緊急交通路約190kmのうち約6.6%に相当 前回策定時から確保できていない御殿場大井線（4.5km）、平塚松田線（8.3km）については、引き続き整備を図る 	<p>○都市計画道路等の整備</p> <p><5年以内に着手予定></p> <ul style="list-style-type: none"> 穴部国府津線、小田原中井線（I期）、城山多古線・小田原山北線の整備、（仮）酒匂右岸幹線等の構想路線の都市計画の位置づけ検討【小田原市】 千津島苧野線開設、和田開成大井線整備、県道交差点改良の促進【南足柄市】 平塚松田線（比奈窪バイパス）【中井町】 老朽化舗装の打換え、狹隘道路の拡幅、金子開成和田河原線の全線整備の促進、秦野大井線の早期完成の促進【大井町】 第二東名自動車道の整備促進、新松田駅周辺道路整備、酒匂川左岸道路北部延伸整備事業の検討【松田町】 橋梁長寿命化修繕事業、町道中里松原先線、酒匂川左岸道路【山北町】 駅前通り線整備、都市計画道路交差点に接続する町道の拡幅改良整備事業【開成町】 小田原箱根道路山崎オフランプ接続町道整備、橋梁補修工事、南足柄市と箱根町を連絡する道路整備、国道・県道の拡幅、交差点改良【箱根町】 <p><5～10年以内に実施予定や必要性を検討予定></p> <ul style="list-style-type: none"> 酒匂永塚線、西湘バイパス延伸、小田原中井線（II期）、酒匂右岸幹線（構想）、山北開成小田原線、穴部国府津線（穴部以西区間の構想）【小田原市】 秦野中井IC・平塚アクセス道路【中井町】 東西軸の連携、環状軸の強化【大井町】 山北開成小田原線の整備・検討【開成町】 狹隘道路の拡幅整備の促進【箱根町】 <p><今後実施を検討したい施策></p> <ul style="list-style-type: none"> （仮）渋沢中井線【中井町】 山北開成小田原線の行政区域外への整備延伸事業化【開成町】 近隣市町相互を連絡する幹線道路の整備促進【箱根町】 <p>○中心部開発関連等</p> <p><5年以内に着手予定></p> <ul style="list-style-type: none"> 小田原駅東口お城通り地区再開発事業における駐車場整備に伴うアプローチ道路整備、お城通り交差点の改良【小田原市】 国府津駅前駐輪場用地等の整備【小田原市】 <p>○交通需要管理対策</p> <p><5年以内に着手予定></p> <ul style="list-style-type: none"> 企業と連携したエコ通勤によるモビリティ・マネジメントの実施・検討【中井町】 パークアンドライド導入検討【箱根町】 <p>○都市計画道路見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 小田原市等で都市計画道路見直し検討・実施 ・存続18路線、留保つき存続13路線、留保つき存続路線については、5～10年以内に見直し予定【小田原市】 ・松田開成駒形線の廃止予定【松田町】 <p>○地域公共交通総合連携計画におけるバス走行環境向上施策の位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前広場における路線バスの優先性の確保、路線バス走行環境を支援する施策の展開の位置づけ【小田原市】 	<p>○自動車分担率は横ばい（P1）</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市圏全体の傾向として平成10年から20年にかけて自動車分担率は1ポイント上昇 小田原市や南足柄市では低下しているものの、大井町、開成町、真鶴町、湯河原町では5ポイント以上上昇 <p>○自動車交通需要の特性（P2.4）</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市圏全体で同一市町内の移動の45%が自動車 また、都市圏内の異なる市町間では自動車分担率が70%を超える 都市圏外への移動のうち、湘南都市圏域へは自動車利用が多い <p>○道路交通需要（平日）（P10）</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道1号（西湘バイパス、箱根新道）や国道135号、国道271号（小田原厚木道路）をはじめ、小田原市内の主要な幹線道路を中心にここ5年間で道路交通需要は増加傾向 一方で、松田町や山北町、箱根町の国道1号（箱根新道）以外の路線といった都市圏の周辺部を中心に道路交通需要は減少傾向 <p>○道路交通需要（休日）（P13）</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道1号（西湘バイパス、箱根新道）や国道135号、国道271号（小田原厚木道路）を中心に休日の方が交通量が多い 一方で、国道255号や県道74号等の小田原市内における交通量は平日の方が多傾向 <p>○道路混雑の発生（P11,12）</p> <ul style="list-style-type: none"> 混雑時の平均旅行速度は、国道255号や県道74号をはじめ小田原市内において20km/hを下回っている 国道1号の小田原市内の区間や国道135号の湯河原町内の区間では混雑度が1.75を超え、慢性的な渋滞が発生していると想定 その他、国道246号や国道255号、県道74号等において混雑度が1.25を超え、ピーク時のみの混雑から日中に連続的に混雑が生じているものと想定 	<p>○前回推計のほうが過小（P23）</p> <ul style="list-style-type: none"> 最新動向を踏まえた需要予測では、平成32年時点で前回よりも約2%の増加の見込み 大井町、松田町、開成町、箱根町、真鶴町、湯河原町で前回推計を上回る 平成42年時点では、開成町、箱根町、真鶴町、湯河原町で前回推計を上回ると予測 <p>○自動車需要は減少見込み（P23）</p> <ul style="list-style-type: none"> 2市8町合計での自動車交通需要は平成42年には若干減少 ただし、前回推計のほうが過大であった小田原市において、自動車交通需要は増加すると予測（その他の市町は横ばいもしくは減少傾向） <p>○自動車分担率は上昇（P25）</p> <ul style="list-style-type: none"> 他の代表交通手段のトリップ数が減少する傾向にあり、自動車分担率は大幅に上昇 	<p>○将来においても地域の主たる移動手段となる自動車における円滑な流動の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> 前回交通マスタープランの想定以上の交通量が見込まれる中で、地域内の主たる移動手段である自動車について、円滑な流動を確保するための施策の展開が必要 特に、将来の自動車交通量の増加が見込まれる小田原市内においては、現況でも道路混雑がみられ、混雑時の平均旅行速度が低い水準にあることから、交通量の増加に対応した選択と集中による道路整備の推進が必要 <p>→前回の方向性の継続による都市圏内の円滑な流動の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域交流拠点へのアクセス時間短縮 インターチェンジアクセス時間短縮 主要断面の混雑緩和・混雑度の低減（国道246号、255号、135号等） ボトルネックの解消（飯泉入口交差点等） <p>○観光流動を支える円滑な自動車交通の実現（休日の混雑への対応）</p> <ul style="list-style-type: none"> 豊富な観光資源を抱える都市圏において、他地域からの観光入込を促進し、円滑な流動を実現するためには、休日の道路混雑の解消が必要 ただし、道路整備に限らずソフト施策とあわせて対応が求められる <p>→前回の方向性の継続による円滑な観光流動の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> 箱根町や湯河原町等を中心とした道路混雑解消に向けた道路整備（バイパス整備、ボトルネック解消等） 他手段への転換促進に向けた公共交通の利用促進方策、利便性向上施策の実施 公共交通（バス）の円滑な走行に向けた混雑解消方策等の実施 <p>○過度な自動車利用からの脱却</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来に渡り自動車分担率が高い傾向が見込まれる中で、地球環境問題への対応や交通弱者対策、交通安全対策等の観点から、過度の自動車利用を控えるためのハード・ソフト施策の検討・実施 <p>→前回の方向性の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 他手段への転換促進に向けた公共交通の利用促進方策、利便性向上施策の実施（特に、公共交通（バス）の円滑な走行に向けた混雑解消方策等の実施） 歩行・自転車走行環境整備等 	<p>≪特に重点的な施策展開が想定される市町≫</p> <p>小田原市 南足柄市 中井町 大井町 開成町 箱根町 湯河原町等</p> <p>小田原市 箱根町 真鶴町 湯河原町等</p> <p>小田原市 南足柄市等</p>

※（）内のページは参考資料5-2の該当ページを示す

※_____部は施策の方向性の例示

項目 手段	前回交通マスタープラン の評価結果	近年の各市町における新たな 取組意向（現況課題への対応方針）	現況交通需要特性	将来交通需要の見通し （前回推計需要との比較検証）	分野別施策の方向性（例示）	
鉄道 （鉄道 端末含 む）	<p>(5) 公共交通によるカバー圏人口の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通マスタープラン策定時と比べ、DID 地区の拡大により、カバー圏人口は増加 IC カードの特性を活用した新たな取組の検討が課題 <p>(6) 主要駅のバリアフリー化</p> <ul style="list-style-type: none"> 整備済み割合が 5%から 81%に向上 <p>※参考</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 21 年度以降、国府津駅、松田駅、新松田駅、真鶴駅、湯河原駅が整備完了 H24.3 国基本方針の改正により一日平均乗降客数 3,000 人以上の駅が対象となり、早川駅、強羅駅、早雲山駅が追加 	<p>○鉄道ネットワークの整備関連</p> <p><5 年以内に着手予定></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存要望活動の継続【大井町】 <p><今後実施を検討したい施策></p> <ul style="list-style-type: none"> 定住人口の誘導策、都市づくりの目標を実現するための新都市機能として L R T 等新たな交通システムの導入可能性を近隣市町と検証【中井町】 <p>○駅前広場整備等</p> <p><5 年以内に着手予定></p> <ul style="list-style-type: none"> 国府津駅前駐輪場用地等の整備【小田原市】 新松田駅周辺整備事業の検討【松田町】 町道改良（駅東口ロータリー改修）、開成駅利便性向上事業（行政情報の発信拠点整備、路線バスの乗り入れの実現に向けた検討）、鉄道交通充実事業（運行形態の改善や駅舎の改修についての促進）【開成町】 箱根湯本駅利用状況の検証やフォローアップの実施【箱根町】 駅前ロータリー等整備【湯河原町】 <p><5～10 年以内に実施予定や必要性を検討予定></p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前広場のあり方の検討【小田原市】 <p><今後実施を検討したい施策></p> <ul style="list-style-type: none"> 各駅に高齢者、障害者などに配慮したスロープの設置等による利便性の向上【南足柄市】 	<p>○鉄道分担率は上昇（P1, 4～6）</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市圏各市町の傾向として平成 10 年から 20 年にかけて鉄道分担率が上昇 都市圏内（異なる市町間）や地域外（東京・横浜・川崎・県央地域等）との間において分担率が高い <p>○鉄道交通需要の特性（P4～6）</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市圏全体で同一市町内の移動の 4%、また、都市圏内の異なる市町間では 18%が鉄道利用 都市圏外への移動のうち、東京都や横浜・川崎、三浦半島都市圏域、県央都市圏域へは鉄道が主たる交通手段 <p>○鉄道端末交通手段は徒歩が主たる手段（P7～9）</p> <ul style="list-style-type: none"> 根府川駅を除く都市圏内の各駅で徒歩分担率が 50%を超える JR 東海道線や小田急小田原線の各駅では自転車分担率も比較的高い 小田原駅、国府津駅、鴨宮駅、湯河原駅、新松田駅、箱根湯本駅では端末バス分担率が比較的高い <p>○駅利用者数は減少傾向（P14～15）</p> <ul style="list-style-type: none"> 経年的にみると、都市圏内の各駅利用者数は横ばいから減少傾向 	<p>○前回推計のほうが過小（P21）</p> <ul style="list-style-type: none"> 最新動向を踏まえた需要予測では、平成 32 年時点で前回よりも約 50%の増加の見込み 平成 42 年時点でも前回推計値を上回ると予測 各市町でも前回推計の方が過小であり、今回の検討において鉄道対策の必要性が高いと予測 <p>○鉄道需要全体は減少見込み（P21）</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道需要自体は平成 20 年現況値と比較すると減少すると予測 	<p>○鉄道サービス水準の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来、鉄道需要の減少が見込まれる中で、他地域間連携の主要な交通手段としての役割を担うため、また、自動車からの転換の受け皿となるために、鉄道サービス水準の維持・確保が必要 <p>→前回の方向性の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道サービス水準（時間帯別本数等）の維持・強化 公共交通によるカバー圏人口に限らず、鉄道利用者数による評価（人口の減少幅を上回る水準での維持） <p>○鉄道利用促進に向けた利用環境の整備（端末交通手段の利便性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道以外の交通手段との連携を強化し、公共交通全体で高サービス水準を提供 また、高齢化の進展に対応し、バリアフリー化については引き続き推進 <p>→前回の方向性の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> バリアフリー化の推進 鉄道駅における他の交通手段との連携強化（バス路線との接続改善、駅前広場整備等による鉄道と他手段間の徒歩距離の低減） 主要駅における駐車場、駐輪場整備 駅周辺における歩行環境整備推進 	<p>≪特に重点的な施策展開が想定される市町≫</p> <p>小田原市 南足柄市 他御殿場線沿線市町</p> <p>小田原市 南足柄市 大井町 松田町 山北町 開成町 箱根町 真鶴町 湯河原町</p>

※（）内のページは参考資料 5 - 2 の該当ページを示す

※____部は施策の方向性の例示

項目 手段	前回交通マスタープラン の評価結果	近年の各市町における新たな 取組意向（現況課題への対応方針）	現況交通需要特性	将来交通需要の見通し （前回推計需要との比較検証）	分野別施策の方向性（例示）
バス （乗合 タクシー を含む）	<p>(5) 公共交通によるカバー圏人口の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通マスタープラン策定時と比べ、DID 地区の拡大により、カバー圏人口は増加 IC カードの特性を活用した新たな取組の検討が課題 バスカバー圏人口の維持・拡大に向け、バス路線維持の取組やコミュニティバス等のサービス向上への取組が課題 	<p>○バスネットワークの整備・維持関連 ＜5年以内に着手予定＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 中井町オンデマンドバスの実証運行及び検証、利用促進方策及び収入確保方策の検討・導入【中井町】 相和地区のバス交通確保対策事業、富士急バスの撤退に伴う対応及びコミュニティバス等を含めた生活交通対策【大井町】 デマンドバスに代わる路線バスの増発及び枝線乗り入れ運行【松田町】 清水・三保地区における高齢者等タクシー事業（現在試験運行中）【山北町】 バス交通充実事業（公共交通の利便性向上と公共交通空白地域の解消に向けた検討）【開成町】 町内の路線バス、町運営のコミュニティバスを含めた町内交通体系の整備及び見直し【真鶴町】 <p>＜5～10年以内に実施予定や必要性を検討予定＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 5年以内の事業・施策について達成度を評価・検証し、利用者ニーズに応じた改善を行い、実施に至った事業について、再度指標や数値目標を設定し、継続的に推進【中井町】 <p>＜今後実施を検討したい施策＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業者と連携、協力しながら、バス路線や運行本数の確保をするとともに、バス路線のない地域での公共交通対策について検討【南足柄市】 弱体化したバス交通、過度依存のマイカー利用からの脱却を図るため、新都市機能としてLRT等新たな交通システムの導入可能性を近隣市町と検証【中井町】 <p>○バス停等の整備 ＜5年以内に着手予定＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 国府津駅前駐輪場用地等の整備、公共交通総合連携計画に基づくバス主軸路線乗継拠点整備【小田原市】 路線バスとオンデマンドバスの相互連携のための環境整備（乗継拠点整備、乗継割引運賃）、バスターミナル等の整備のあり方の検討【中井町】 箱根湯本駅利用状況の検証やフォローアップの実施【箱根町】 <p>＜5～10年以内に実施予定や必要性を検討予定＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 役場周辺の中心拠点整備にあわせたバスターミナルの整備や運行経路、運行本数の改善について検討【中井町】 <p>○利用促進に向けた取組 ＜5年以内に着手予定＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通総合連携計画に基づく、ニーズに応じた路線バスの改善に向けたルールづくり、バスマップの作成【小田原市】 <p>○地域公共交通総合連携計画の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> わかりやすい情報提供を最優先事業、乗継環境の円滑化、ニーズに応じた路線バスの改善を優先事業に位置づけ展開【小田原市】 新交通手段実証運行（三竹・グリーンヒル地区）、外出交通手段創出に向けた協働事業（北足柄地区）等を位置づけ【南足柄市】 オンデマンドバスの実証運行及び検証を柱に利用促進や公共交通機関相互が連携するための環境整備等を位置づけ【中井町】 デマンドバス実証運行（神山・寄地区）や新松田駅・松田駅ターミナル周辺地区活性化事業と公共交通サービスの連携化事業等の位置づけ【松田町】 	<p>○バス分担率は横ばい（P1）</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市圏全体の傾向として平成 10 年から 20 年にかけてバス分担率が横ばい ただし、代表交通手段分担率は約 2% となっておりバス利用率は低い <p>○バス利用者数の減少傾向と退出意向の申出（P16）</p> <ul style="list-style-type: none"> 経年的にみると、都市圏内のバス利用者数は減少傾向 特に、小田原市、南足柄市、大井町、松田町、山北町、開成町については、近年一部の路線において退出意向が出されている 	<p>○前回推計のほうが過大（P22）</p> <ul style="list-style-type: none"> 最新動向を踏まえた需要予測では、平成 32 年時点で前回推計よりも約 6% の減少の見込み 小田原市、開成町、湯河原町では前回推計のほうが過大、南足柄市、中井町、大井町、松田町、山北町、箱根町、真鶴町では前回推計のほうが過小 平成 42 年時点では、南足柄市、松田町、山北町、箱根町、真鶴町で前回推計を上回ると予測 <p>○バス需要は横ばい見込み（P22）</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後の高齢化の進展等に伴い、バス需要は横ばい傾向になると予測 	<p>○バスサービス水準の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来、バス需要は横ばいと見込まれるが、鉄道のない地域における生活交通手段としての役割を担うため、また、自動車からの転換の受け皿となるために、バスサービス水準の維持・確保が必要 <p>→前回の方向性の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> バスサービス水準（時間帯別本数等）の維持・強化 公共交通によるカバー圏人口に限らず、バス利用者数による評価（人口の減少幅を上回る水準での維持） 都市圏全体でわかりやすく統一的なバス案内情報の提供 等 バス待ち環境の改善（上屋・ベンチ、運行情報提供、主要バス停での駐車場・駐輪場の整備）等 <p style="text-align: right;">都市圏全域</p>

※（）内のページは参考資料 5-2 の該当ページを示す

※____部は施策の方向性の例示

項目 手段	前回交通マスタープラン の評価結果	近年の各市町における新たな 取組意向（現況課題への対応方針）	現況交通需要特性	将来交通需要の見通し （前回推計需要との比較検証）	分野別施策の方向性（例示）
二輪 （自転車）	<p>(7) 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</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩道幅員 2.0m以上の道路密度は約 3%増加 今後は、都市計画道路の着実な整備推進と、ネットワークの連続性確保が必要 	<p>○自転車ネットワークの整備関連</p> <p><5年以内に着手予定></p> <ul style="list-style-type: none"> 酒匂川サイクリングロードの整備、(仮称)小田原市自転車ネットワーク計画策定調査業務【小田原市】 自転車利用環境整備事業（自転車の駅の設置）【開成町】 <p><5～10年以内に実施予定や必要性を検討予定></p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車走行帯の設置及び整備の検討【開成町】 <p><今後実施を検討したい施策></p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車道ネットワーク整備【南足柄市】 <p>○駐輪場整備等駐輪対策</p> <p><5年以内に着手予定></p> <ul style="list-style-type: none"> 小田原駅東口お城通り地区再開発事業における駐車場施設ゾーン整備に伴う駐輪場の整備、レンタサイクル駐輪場の整備、国府津駅前駐輪場用地等の整備、駐輪場経営の民間業者委託（一部）【小田原市】 自転車等駐車場整備事業（駐輪場確保）【開成町】 <p><5～10年以内に実施予定や必要性を検討予定></p> <ul style="list-style-type: none"> 駐輪場のあり方の検討【小田原市】 <p><今後実施を検討したい施策></p> <ul style="list-style-type: none"> 回収自転車等の管理【小田原市】 大雄山線各駅の駐輪場整備【南足柄市】 比奈窪バイパス整備に伴いバスターミナルの整備にあわせ駐輪場整備を検討【中井町】 <p>○その他の施策</p> <p><5年以内に着手予定></p> <ul style="list-style-type: none"> 酒匂川サイクリングロードの整備、(仮称)小田原市自転車ネットワーク計画策定調査業務、【小田原市】 自転車利用促進事業（サイクルスポーツ教室などの啓発事業の実施等、サイクルモニター事業、レンタサイクル事業の推進）、自転車安全対策事業（小学生自転車運転免許制度の実施、安全な乗り方教室の開催）【開成町】 パークアンドサイクル等の社会実験【箱根町】 	<p>○自転車分担率は横ばい（P1）</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市圏全体の傾向として平成 10年から 20 年にかけて自転車分担率が 1 ポイント低下 	<p>○前回推計のほうが過大（P24）</p> <ul style="list-style-type: none"> 最新動向を踏まえた需要予測では、平成 32 年時点で前回推計よりも約 31%の減少の見込み（全市町同様の傾向） <p>○交通量は減少見込み（P24）</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 42 年時点で徒歩・二輪交通量は現況値と比較して大幅に減少の見込み 	<p>○歩行・自転車走行環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 徒歩、自転車交通量は減少見込みだが、自動車からの転換の受け皿となるためにも歩行・走行環境の整備が必要 あわせて自転車については駐輪環境の整備も必要 <p>→前回の方向性の継続</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地内の自転車通行可能区間、歩道設置密度の向上 自転車通行空間のネットワーク化 中心部等における駐輪環境の整備等 <p>小田原市 南足柄市 大井町 松田町 山北町 開成町 等</p>
徒歩	<p>(7) 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</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩道幅員 2.0m以上の道路密度は約 3%増加 今後は、都市計画道路の着実な整備推進と、ネットワークの連続性確保が必要 	<p>○歩行環境整備等</p> <p><5年以内に着手予定></p> <ul style="list-style-type: none"> お城通り緑化歩道整備事業における歩道拡幅整備、小田原地下街再生事業におけるエスカレータの設置、国府津駅前駐輪場用地等の整備【小田原市】 道路改良にあわせ、バリアフリー対策の実施【南足柄市】 人にやさしい街づくり事業（歩道整備や道路の路肩部分を利用したグリーンベルトの設置による歩車道の明確化）【中井町】 通学路を中心とした歩道の整備【大井町】 新松田駅周辺道路の歩道整備【松田町】 県道 7 5 号仙石原すすき草原付近の歩道整備【箱根町】 <p><5～10年以内に実施予定や必要性を検討予定></p> <ul style="list-style-type: none"> 国道 138 号（乙女登山口～仙石原交差点）の歩道整備【箱根町】 <p><今後実施を検討したい施策></p> <ul style="list-style-type: none"> 仙石原や箱根地内の歩行者ネットワークの形成【箱根町】 <p>○バリアフリー関連</p> <ul style="list-style-type: none"> 小田原駅周辺地区、鴨宮駅周辺地区におけるバリアフリー基本構想の策定【小田原市】 車道舗装を行う際に、併せて歩道の舗装のやり換えやバリアフリー一条例に適合するよう、点字を行う【湯河原町】 	<p>○徒歩分担率は低下（P1）</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市圏全体の傾向として平成 10年から 20 年にかけて徒歩分担率が 4 ポイント低下 		

※（）内のページは参考資料 5-2 の該当ページを示す

※_____部は施策の方向性の例示

■参考：都市圏各市町における現況交通需要特性

市町	小田原市	南足柄市	中井町	大井町	松田町	
自動車	自動車分担率・発生集中量 <P1, 23>	○分担率は横ばい・発生集中量は減少 ・平成10年から20年にかけて自動車分担率は1ポイント低下し46% ・自動車発生集中量は414千トリップ・エンドから393千トリップ・エンドに5%減少	○分担率・発生集中量ともに横ばい ・平成10年から20年にかけて自動車分担率は2ポイント低下し54% ・自動車発生集中量は95千トリップ・エンドから97千トリップ・エンドに2%増加	○分担率・発生集中量ともに横ばい ・平成10年から20年にかけて自動車分担率は69%のまま変わらず ・自動車発生集中量は36千トリップ・エンドから35千トリップ・エンドに2%減少	○分担率は上昇・発生集中量も増加 ・平成10年から20年にかけて自動車分担率は5ポイント上昇し63% ・自動車発生集中量は43千トリップ・エンドから51千トリップ・エンドに19%増加	○分担率は低下・発生集中量は減少 ・平成10年から20年にかけて自動車分担率は4ポイント低下し48% ・自動車発生集中量は28千トリップ・エンドから26千トリップ・エンドに7%減少
	自動車交通需要特性(分担率の高い区間等) <P4~6>	・小田原市内々移動の43%が自動車 ・また、都市圏内の異なる市町間では自動車分担率が66% ・都市圏外への移動のうち、湘南都市圏域へは自動車利用が多い(分担率48%)	・南足柄市内々移動の46%が自動車 ・また、都市圏内の異なる市町間では自動車分担率が68% ・都市圏外への移動のうち、湘南都市圏域へは自動車利用が多い(分担率53%)	・中井町内々移動の47%が自動車 ・また、都市圏内の異なる市町間では自動車分担率が89% ・都市圏外への移動のうち、湘南都市圏域へは自動車利用が多い(分担率75%)	・大井町内々移動の48%が自動車 ・また、都市圏内の異なる市町間では自動車分担率が78% ・都市圏外への移動のうち、湘南都市圏域へは自動車利用が多い(分担率76%)	・松田町内々移動の34%が自動車 ・また、都市圏内の異なる市町間では自動車分担率が68% ・都市圏外への移動のうち、湘南都市圏域へは自動車利用が多い(分担率51%)
	平日の道路交通需要特性 <P10>	・国道1号(西湘バイパス)や国道271号(小田原厚木道路)をはじめ、小田原市内の主要な幹線道路を中心にここ5年間で道路交通需要は増加傾向	・県道74号の山北町方面では交通量が増加、一方で小田原市方面は若干減少 ・県道78号の開成町方面は若干増加	・県道71号の秦野市方面では交通量が増加、一方でその他の区間は減少傾向	・国道255号や県道78号、県道711号では交通量が増加傾向	・国道255号を除き、町内の主要な幹線道路(国道・県道)は交通量が減少傾向
	休日の道路交通需要特性 <P13>	・国道1号(西湘バイパス)や国道271号(小田原厚木道路)を中心に休日の方が交通量が多い ・一方で、国道255号や県道74号等では交通量は平日の方が多い傾向	・県道78号は平日よりも若干多いが、県道74号(小田原市方面)は平日の方が交通量が多い傾向	・県道71号の秦野市方面では休日の方が交通量が若干多い	・町内の路線では平日のほうが交通量が多い	・東名高速は休日のほうが交通量が多いが、一般道については平日の方が交通量が多い
	道路混雑の発生 <P11~12>	・混雑時の平均旅行速度は、国道255号や県道74号では20km/hを下回っている ・国道1号では混雑度が1.75を超え、慢性的な渋滞が発生していると想定 ・国道255号、県道74号等において混雑度が1.25を超え、ピーク時のみの混雑から日中に連続的に混雑が生じているものと想定	・混雑時の平均旅行速度は、県道74号や県道78号で20km/hを下回っている ・市内の主要な道路については、混雑度が1.25を上回る区間はほとんどみられない	・混雑時の平均旅行速度は、30km/h以上であり、混雑度も1.00を上回る区間はほとんどみられない	・混雑時の平均旅行速度は、国道255号や県道78号、県道711号で20km/hを下回っている ・県道78号や県道711号(松田町方面)では混雑度が1.25を超え、ピーク時のみの混雑から日中に連続的に混雑が生じているものと想定	・混雑時の平均旅行速度は、県道72号や県道711号では局所的に20km/hを下回っている ・国道246号では混雑度が1.50を上回っている区間が見られるほか、国道255号、県道72号、県道711号で混雑度が1.25を超え、ピーク時のみの混雑から日中に連続的に混雑が生じているものと想定
鉄道(鉄道端末含む)	鉄道分担率・発生集中量 <P1, 21>	○分担率は上昇・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけて鉄道分担率が3ポイント上昇し17% ・鉄道発生集中量は124千トリップ・エンドから146千トリップ・エンドに18%増加	○分担率は横ばい・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけて鉄道分担率が2ポイント上昇し13% ・鉄道発生集中量は19千トリップ・エンドから24千トリップ・エンドに26%増加	○分担率は上昇・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけて鉄道分担率が5ポイント上昇し13% ・鉄道発生集中量は4.2千トリップ・エンドから6.8千トリップ・エンドに62%増加	○分担率は横ばい・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけて鉄道分担率が1ポイント上昇し12% ・鉄道発生集中量は8.2千トリップ・エンドから9.5千トリップ・エンドに16%増加	○鉄道分担率は上昇・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけて鉄道分担率が4ポイント上昇し20% ・鉄道発生集中量は8.6千トリップ・エンドから10.8千トリップ・エンドに26%増加
	鉄道交通需要特性(分担率の高い区間等) <P4~6>	・市内移動の5%、また、都市圏内の異なる市町間では24%が鉄道利用 ・都市圏外への移動のうち、東京都や横浜・川崎へは鉄道分担率が80%を超える	・市内移動の2%、また、都市圏内の異なる市町間では18%が鉄道利用 ・都市圏外への移動のうち、東京都や横浜・川崎、県央都市圏域へは鉄道分担率が50%を超える	・市内に鉄道駅がないため、市内移動では鉄道利用はみられないが、都市圏内の異なる市町間では8%が鉄道利用 ・都市圏外への移動のうち、東京都や横浜・川崎、三浦半島都市圏域、県央都市圏域へは鉄道分担率が50%を超える	・町内移動では鉄道利用がないものの、都市圏内の異なる市町間では12%が鉄道利用 ・都市圏外への移動のうち、東京都や県央都市圏域へは鉄道分担率が50%を超える	・町内移動では鉄道利用がないものの、都市圏内の異なる市町間では19%が鉄道利用 ・都市圏外への移動のうち、東京都や横浜・川崎、県央都市圏域へは鉄道分担率が50%を超える
	鉄道末端交通手段特性 <P7~9>	・根府川駅、国府津駅を除く全ての駅で徒歩分担率が50%を超える ・JR東海道線や小田急小田原線の各駅では自転車分担率も比較的高い ・小田原駅、国府津駅、鴨宮駅では端末バス分担率が比較的高い	・市内の全ての駅で徒歩分担率が50%を超える ・塚原駅では自転車分担率も比較的高い ・大雄山駅では端末バス利用がみられる(分担率3%) ・相模沼田駅、塚原駅、和田河原駅、大雄山駅では自動車利用もみられる		・町内の全ての駅で徒歩分担率が80%を超える ・上大井駅では自動車分担率が8% ・相模金子駅では自動車分担率が3%、自転車分担率が12%	・松田駅では徒歩分担率が90%、バス分担率が8% ・新松田駅では徒歩分担率が43%と都市圏内の各駅と比較すると低く、バスが24%、自動車が25%と高い
バス(乗合タクシーを含む)	バス分担率・発生集中量 <P1, 22>	○分担率は横ばい・発生集中量は減少 ・平成10年から20年にかけてバス分担率が1ポイント低下し1% ・バス発生集中量は16.5千トリップ・エンドから10.7千トリップ・エンドに35%減少	○分担率は横ばい・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけてバス分担率は1%のまま変わらず横ばい ・バス発生集中量は1.5千トリップ・エンドから2.1千トリップ・エンドに40%増加	○分担率は横ばい・発生集中量は減少 ・平成10年から20年にかけてバス分担率が1ポイント低下し3% ・バス発生集中量は2.0千トリップ・エンドから1.7千トリップ・エンドに15%減少	○分担率は横ばい・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけてバス分担率が1%のまま変わらず横ばい ・バス発生集中量は0.6千トリップ・エンドから1.0千トリップ・エンドに67%増加	○分担率は横ばい・発生集中量は横ばい ・平成10年から20年にかけてバス分担率が1ポイント上昇し2% ・バス発生集中量は0.8千トリップ・エンドから0.8千トリップ・エンドと横ばい
	近年の動向等	○バス路線退出意向の申出 ・近年一部の路線において退出意向が出されている	○輸送人員の減少・バス路線退出意向の申出(P16) ・輸送人員は減少傾向にあり、近年一部の路線で退出意向が出されている	○オンデマンドバスの社会実験の実施 ・連携計画に基づき中井町オンデマンドバスの実証運行及び検証を実施中	○バス路線退出意向の申出 ・近年一部の路線において退出意向が出されている	○バス路線退出意向の申出 ・近年一部の路線において退出意向が出されている
自転車	自転車分担率 <P1>	○自転車分担率は横ばい ・平成10年から20年にかけて自転車分担率は13%のまま変わらず横ばい	○自転車分担率は横ばい ・平成10年から20年にかけて自転車分担率は9%のまま変わらず横ばい	○自転車分担率は横ばい ・平成10年から20年にかけて自転車分担率は2%のまま変わらず横ばい	○自転車分担率は横ばい ・平成10年から20年にかけて自転車分担率は1ポイント上昇し9%	○自転車分担率は横ばい ・平成10年から20年にかけて自転車分担率は1ポイント低下し6%
徒歩	徒歩分担率 <P1>	○徒歩分担率は横ばい ・平成10年から20年にかけて徒歩分担率が2ポイント低下し20%	○徒歩分担率は横ばい ・平成10年から20年にかけて徒歩分担率が2ポイント低下し20%	○徒歩分担率は低下 ・平成10年から20年にかけて徒歩分担率が6ポイント低下し11%	○徒歩分担率は低下 ・平成10年から20年にかけて徒歩分担率が5ポイント低下し15%	○徒歩分担率は低下 ・平成10年から20年にかけて徒歩分担率が5ポイント低下し18%

※< >内のページは参考資料5-2の該当ページを示す

手段・項目	市町	山北町	開成町	箱根町	真鶴町	湯河原町
自動車	自動車 分担率・ 発生集中量 <P1, 23>	○分担率は上昇・発生集中量は減少 ・平成10年から20年にかけて自動車分担率は10ポイント上昇し69% ・自動車発生集中量は33千トリップ・エンドから31千トリップ・エンドに6%減少	○分担率は上昇・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけて自動車分担率は8ポイント上昇し61% ・自動車発生集中量は32千トリップ・エンドから45千トリップ・エンドに41%増加	○分担率は上昇・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけて自動車分担率は4ポイント上昇し55% ・自動車発生集中量は47千トリップ・エンドから61千トリップ・エンドに30%増加	○分担率は上昇・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけて自動車分担率は12ポイント上昇し60% ・自動車発生集中量は14千トリップ・エンドから22千トリップ・エンドに60%増加	○分担率は上昇・発生集中量は横ばい ・平成10年から20年にかけて自動車分担率は10ポイント上昇し61% ・自動車発生集中量は61千トリップ・エンドから62千トリップ・エンドに2%増加
	自動車交通 需要特性 (分担率の 高い区間 等) <P4~6>	・山北町内々移動の57%が自動車 ・また、都市圏内の異なる市町間では自動車分担率が89% ・都市圏外への移動のうち、湘南都市圏域へは自動車利用が多い(分担率52%)	・開成町内々移動の52%が自動車 ・また、都市圏内の異なる市町間では自動車分担率が77% ・都市圏外への移動のうち、湘南都市圏域へは自動車利用が多い(分担率64%)	・箱根町内々移動の43%が自動車 ・また、都市圏内の異なる市町間では自動車分担率が74% ・都市圏外への移動のうち、湘南都市圏域へは自動車利用が多い(分担率60%)	・真鶴町内々移動の55%が自動車 ・また、都市圏内の異なる市町間では自動車分担率が78% ・都市圏外への移動のうち、湘南都市圏域へは自動車利用が多い(分担率42%)	・湯河原町内々移動の57%が自動車 ・また、都市圏内の異なる市町間では自動車分担率が70% ・都市圏外への移動のうち、湘南都市圏域へは自動車利用が多い(分担率43%)
	平日の 道路交通 需要特性 <P10>	・県道74号は交通量が增加、一方で、国道246号をはじめその他の道路は減少	・県道78号のでは交通量が增加	・国道1号(箱根新道)では交通量が增加、一方でその他の区間は減少傾向	・国道135号では交通量が増加傾向	・国道135号(真鶴町方面)では交通量が増加傾向
	休日の 道路交通 需要特性 <P13>	・東名高速は休日のほうが交通量が多いが、一般道については平日の方が交通量が多い	・県道78号は平日よりも若干多い	・国道1号(箱根新道)や国道138号(仙石より御殿場方面)では休日の方が多く、その他の道路については平日のほうが交通量が多い	・真鶴道路では休日の方が交通量が多い	・国道135号では休日の方が交通量が多い
	道路混雑の 発生 <P11~12>	・混雑時の平均旅行速度は、県道74号や県道725号で局所的に20km/hを下回っているが、概ね30km/h以上の路線が多い ・国道246号では混雑度が1.25を超え、ピーク時のみの混雑から日中に連続的に混雑が生じているものと想定	・混雑時の平均旅行速度は、県道78号や県道720号で20km/hを下回っている ・町内の主要な道路については、混雑度が1.25を上回る区間はほとんどみられない	・混雑時の平均旅行速度は、県道723号等を除いて、20km/h以上である ・混雑度は国道1号(箱根新道)で1.25を超え、ピーク時のみの混雑から日中に連続的に混雑が生じているものと想定	・混雑時の平均旅行速度は、20km/h以上である ・国道135号では混雑度が1.25を超え、ピーク時のみの混雑から日中に連続的に混雑が生じているものと想定	・混雑時の平均旅行速度は、国道135号や県道75号の一部区間では20km/hを下回っている ・国道135号(熱海市方面)では混雑度が1.75を超え、慢性的な渋滞が発生していると想定
鉄道 (鉄道 端末含 む)	鉄道 分担率・ 発生集中量 <P1, 21>	○分担率は上昇・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけて鉄道分担率が3ポイント上昇し14% ・鉄道発生集中量は6.0千トリップ・エンドから6.4千トリップ・エンドに7%増加	○分担率は上昇・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけて鉄道分担率が6ポイント上昇し17% ・鉄道発生集中量は6.4千トリップ・エンドから12.7千トリップ・エンドに98%増加	○分担率は上昇・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけて鉄道分担率が6ポイント上昇し17% ・鉄道発生集中量は10.0千トリップ・エンドから18.5千トリップ・エンドに85%増加	○分担率は上昇・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけて鉄道分担率が3ポイント上昇し15% ・鉄道発生集中量は3.5千トリップ・エンドから5.4千トリップ・エンドに54%増加	○分担率は横ばい・発生集中量は減少 ・平成10年から20年にかけて鉄道分担率が1ポイント上昇し12% ・鉄道発生集中量は12.8千トリップ・エンドから12.1千トリップ・エンドに6%減少
	鉄道交通 需要特性 (分担率 の高い 区間等) <P4~6>	・町内移動の4%、また、都市圏内の異なる市町間では10%が鉄道利用 ・都市圏外への移動のうち、東京都や横浜・川崎、県央都市圏域へは鉄道分担率が50%を超える	・町内移動では鉄道利用がないものの、都市圏内の異なる市町間では11%が鉄道利用 ・都市圏外への移動のうち、東京都や横浜・川崎、県央都市圏域へは鉄道分担率が70%を超える	・町内移動の7%、また、都市圏内の異なる市町間では19%が鉄道利用 ・都市圏外への移動のうち、東京都や埼玉・千葉・茨城方面へは鉄道分担率が50%を超える	・町内移動では鉄道利用がないものの、都市圏内の異なる市町間では17%が鉄道利用 ・都市圏外への移動のうち、東京都や横浜・川崎、湘南都市圏域、県央都市圏域へは鉄道分担率が50%を超える	・町内移動では鉄道利用がないものの、都市圏内の異なる市町間では25%が鉄道利用 ・都市圏外への移動のうち、東京都や横浜・川崎、湘南都市圏域へは鉄道分担率が50%を超える
	鉄道端末 交通手段 特性 <P7~9>	・町内の全ての駅で徒歩分担率が50%を超える ・山北駅では自動車分担率が35%	・開成駅では、徒歩分担率が42%、次いで自動車が35%、自転車が22%	・町内の全ての駅で徒歩分担率が50%を超える ・箱根湯本駅ではバス分担率が16%	・真鶴駅では徒歩分担率が68%、自動車分担率が26%、バス分担率が5%	・湯河原駅では徒歩分担率が53%、バス分担率が20%、自動車分担率が18%
バス (乗合 タクシー を含む)	バス 分担率・ 発生集中量 <P1, 22>	○分担率は横ばい・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけてバス分担率は1%のまま横ばい ・バス発生集中量は0.5千トリップ・エンドから0.6千トリップ・エンドに20%増加	○分担率は横ばい・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけてバス分担率は1%のまま横ばい ・バス発生集中量は0.4千トリップ・エンドから0.6千トリップ・エンドに50%増加	○分担率は上昇・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけてバス分担率が2ポイント上昇し6% ・バス発生集中量は3.6千トリップ・エンドから6.7千トリップ・エンドに86%増加	○分担率は横ばい・発生集中量は増加 ・平成10年から20年にかけてバス分担率は1%のまま横ばい ・バス発生集中量は0.2千トリップ・エンドから0.3千トリップ・エンドに50%増加	○分担率は横ばい・発生集中量は減少 ・平成10年から20年にかけてバス分担率が1ポイント低下し2% ・バス発生集中量は3.0千トリップ・エンドから1.8千トリップ・エンドに40%減少
	近年の 動向等	○バス路線退出意向の申出 ・近年一部の路線において退出意向が出されている	○バス路線退出意向の申出 ・近年一部の路線において退出意向が出されている	○社会実験の実施 ・パークアンドサイクル等の社会実験	○バス路線の整備・見直し ・町内の路線バス、町運営コミュニティバスを含めた町内交通体系の整備及び見直しを実施	○コミュニティバス等の継続 ・コミュニティバス、買物バス運行中
自転車	自転車 分担率 <P1>	○自転車分担率は低下 ・平成10年から20年にかけて自転車分担率は4ポイント低下し3%	○自転車分担率は低下 ・平成10年から20年にかけて自転車分担率は7ポイント低下し9%	○自転車分担率は低下 ・平成10年から20年にかけて自転車分担率は3ポイント低下し1%	○自転車分担率は低下 ・平成10年から20年にかけて自転車分担率は2ポイント低下し0%	○自転車分担率は若干低下 ・平成10年から20年にかけて自転車分担率は3ポイント低下し1%
徒歩	徒歩 分担率 <P1>	○徒歩分担率は低下 ・平成10年から20年にかけて徒歩分担率が9ポイント低下し12%	○徒歩分担率は低下 ・平成10年から20年にかけて徒歩分担率が5ポイント低下し11%	○徒歩分担率は低下 ・平成10年から20年にかけて徒歩分担率が10ポイント低下し19%	○徒歩分担率は低下 ・平成10年から20年にかけて徒歩分担率が12ポイント低下し21%	○徒歩分担率は低下 ・平成10年から20年にかけて徒歩分担率が7ポイント低下し22%

※< >内のページは参考資料5-2の該当ページを示す