



神奈川県

県土整備局都市部交通企画課



私たち一人ひとりの行動が、
未来につながる。

SDGs 未来都市 神奈川県

かながわ交通計画

地域の個性を伸ばし、活力と魅力あふれる強靱な県土づくりに向けて

令和4年3月改定

県民の皆様へ



県は、県土・都市づくり分野の長期ビジョンである「かながわ都市マスタープラン」を交通施策の面から支えるための「かながわ交通計画」を昭和 61 年に策定し、市町村や交通事業者などと連携しながら、総合的な交通ネットワークの形成に取り組んできました。

前回改定(平成 19 年)では、「交通網の充実による県内外・地域間の連携強化」「利便性、快適性、安全性の確保」「都市交通に係る環境負荷の低減」の三つを都市交通の目標として掲げ、その実現に向けて「施設整備」と「既存施設の有効活用」の二本柱で様々な交通施策を展開してきたところです。

そうした中、少子高齢化・人口減少社会の本格化をはじめ、自然災害の激甚化・頻発化、脱炭素化やデジタル化への取組の加速、さらには新型コロナウイルス感染症の拡大によって急速に働き方やライフスタイルの多様化が進むなど、社会経済情勢は大きく変化し、これらへの対応が必要になってまいりました。

そこで、「いのち輝くマグネット神奈川」の実現という基本理念のもと、このたび 2040 年代前半(概ね 20 年後)の総合的な交通ネットワークの形成をめざし、地域の個性を伸ばし、活力と魅力あふれる強靱な県土づくりに向けて、「かながわ交通計画」を改定しました。

本計画では、上記の課題等を踏まえ、新たに「地域交通ネットワークの確保・充実」を都市交通の目標に加え、地域の輸送資源の総動員による地域公共交通の維持確保や、MaaS 等の最新技術の導入などの施策を展開することにより、地域の多様な移動ニーズに対応することとしています。

県は、今後も市町村や交通事業者などと連携しながら、神奈川の県土・都市づくりに必要な鉄道網や道路網の整備に取り組むとともに、あらゆる人が安全・安心に、自由に移動でき、コミュニティの活性化を支える都市交通の実現をめざしてまいります。

皆様の御理解と御協力をお願い申し上げます。

令和 4 年 3 月

神奈川県知事 黒岩祐治

はじめに

2007（平成 19）年に改定した前計画では、増加する交通需要への対応に主眼を置き、交通網の整備や交通需要マネジメントの取組などを推進してきました。

これにより、鉄道では神奈川東部方面線（西谷-羽沢横浜国大）の開業、道路ではさがみ縦貫道路の全線開通など、着実に交通インフラの整備が進んでいます。また、過度な自動車利用からの転換を図るため、観光地におけるパークアンドライドや、都市部を中心にシェアサイクルの導入なども進められています。

前回計画に基づき実施した主な施策

施設整備	既存施設の有効活用
交通網の整備 【鉄道網】 横浜環状鉄道（日吉-中山）の開業 神奈川東部方面線（西谷-羽沢横浜国大）の開業 等 【道路網】 さがみ縦貫道路の全線開通 新東名高速道路（海老名南 JCT-伊勢原大山 IC）の開通 高速横浜環状北線・北西線の開通 等 交通施設整備 鉄道 103 駅でホームドア設置 国道 129 号（戸田立体）の整備 等	交通需要マネジメント等 鎌倉など観光地におけるパークアンドライドの実施 都市部を中心にシェアサイクルの導入 等 既存道路の有効活用 ETC を利用した道路料金施策の導入 自転車通行空間の整備 等 公共交通の連続性や利便性の向上等 相互直通運転などによる鉄道の乗り継ぎ円滑化 コミュニティバス等による生活交通の確保 等

しかし、改定から 10 年以上が経過し、少子高齢化や人口減少といった社会構造の変化に加え、ICT 化の著しい進展や新型コロナウイルス禍に伴う新たな生活様式の定着などにより、今後の交通需要は見通しにくくなっています。

また、交通事業者の厳しい経営環境などから路線バスの減便や廃止が続いており、集約型のまちづくりを進める中であって、地域におけるモビリティの確保がこれまで以上に重要な課題になっています。

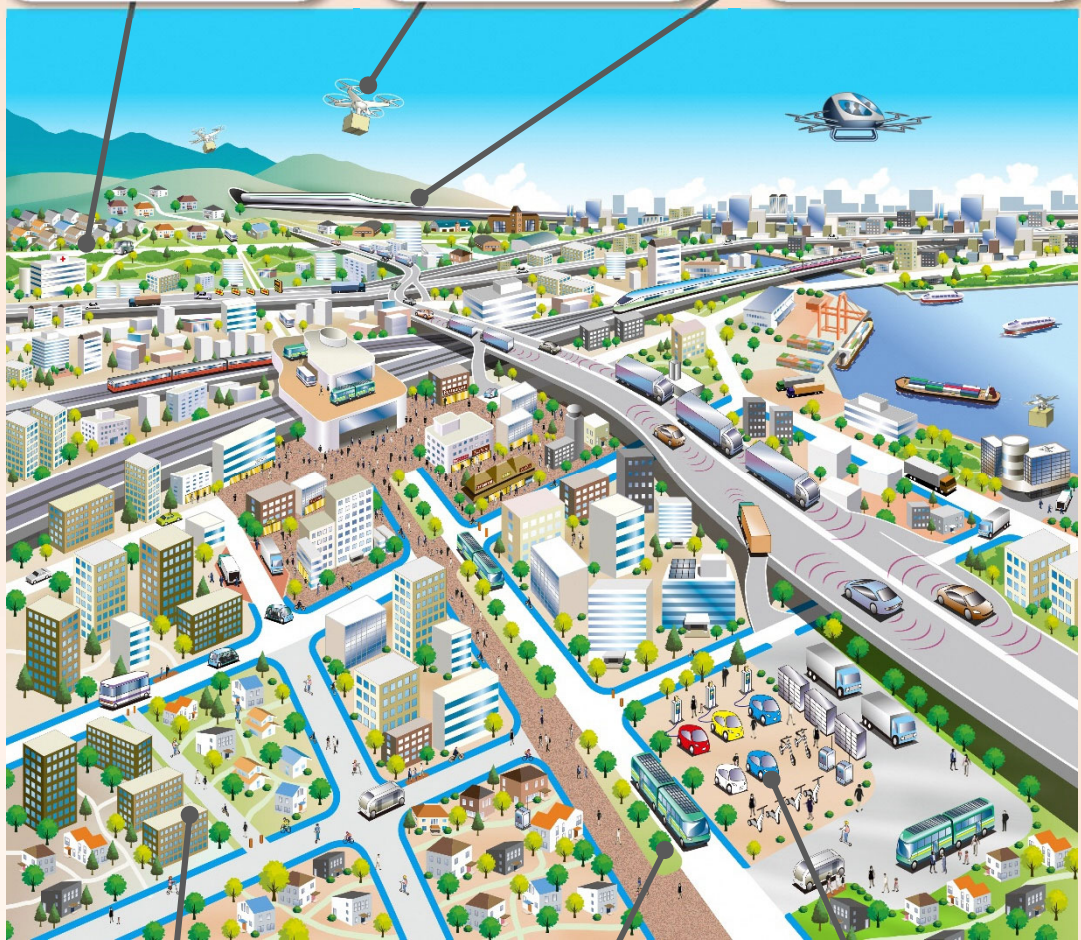
そこで、このような状況に対応した計画とするため、日本初の「交通政策基本法」の制定や、上位計画である「かながわ都市マスタープラン」の改定なども踏まえ、本計画を改定することとしました。

今回の改定では、引き続き神奈川の県土・都市づくりを支える交通網の整備に取り組む一方で、あらゆる人が安全・安心に、自由に移動できるよう、身近な移動を支える地域交通ネットワークの形成を図ることに重点を置いています。

この先、自動運転やドローン、MaaS など、スマートモビリティに関する技術開発や実用化に向けたルールづくりが着実に進捗し、様々なシーンにおいて社会実装されることが期待されます。

神奈川における望ましい都市交通の姿を実現するため、こうした時代の動きも踏まえながら、本計画を指針として、市町村や交通事業者など多くの関係者と連携した交通施策を展開していきます。

神奈川における望ましい都市交通の姿



目次

序.....	- 1 -
1 計画のねらい.....	- 1 -
2 計画の位置づけ・役割.....	- 1 -
3 計画の対象.....	- 3 -
第1章 社会情勢の動向.....	- 4 -
1 人口.....	- 4 -
2 産業.....	- 7 -
3 観光.....	- 9 -
4 環境.....	- 12 -
5 災害.....	- 16 -
6 情報社会・技術の加速.....	- 20 -
7 ユニバーサルデザインへの対応.....	- 21 -
8 既存インフラの高齢化.....	- 22 -
9 働き方・ライフスタイルの多様化.....	- 24 -
第2章 交通の状況.....	- 27 -
1 人の動き.....	- 27 -
2 物の動き.....	- 39 -
3 交通サービスの現状.....	- 43 -
第3章 都市交通の課題.....	- 63 -
1 地域の交通における課題.....	- 64 -
2 産業・観光における課題.....	- 65 -
3 安全・安心における課題.....	- 66 -
4 環境における課題.....	- 67 -
5 横断的な課題.....	- 67 -
第4章 都市交通の目標.....	- 69 -
1 交通網の充実による県内外・地域間の連携強化.....	- 71 -
2 地域交通ネットワークの確保・充実.....	- 71 -
3 利便性、快適性、安全性の確保.....	- 72 -
4 環境負荷の低減.....	- 72 -

第5章	目標の実現に向けた交通施策	- 73 -
1	ストック効果の最大化	- 74 -
2	施設整備	- 79 -
第6章	将来の県土・都市像の実現に向けて	- 86 -
第7章	都市圏域別の交通施策	- 98 -
1	川崎・横浜都市圏域	- 98 -
2	三浦半島都市圏域	- 102 -
3	県央都市圏域	- 105 -
4	湘南都市圏域	- 108 -
5	県西都市圏域	- 111 -
第8章	計画の推進により期待できる効果	- 114 -
1	交通網の充実による県内外・地域間の連携強化	- 114 -
2	地域交通ネットワークの確保・充実	- 114 -
3	利便性、快適性、安全性の確保	- 114 -
4	環境負荷の低減	- 115 -
第9章	交通施策の推進方策	- 116 -
1	交通施策の推進方策	- 116 -
2	県の役割	- 117 -
第10章	今後の課題	- 118 -
1	今後の課題	- 118 -
2	計画の見直し	- 119 -

序

1 計画のねらい

かながわ交通計画は、2040年代前半(概ね20年後)の総合的な交通ネットワークの形成をめざし、神奈川における望ましい都市交通¹を実現するための交通施策の基本的な方向を示したものです。

2 計画の位置づけ・役割

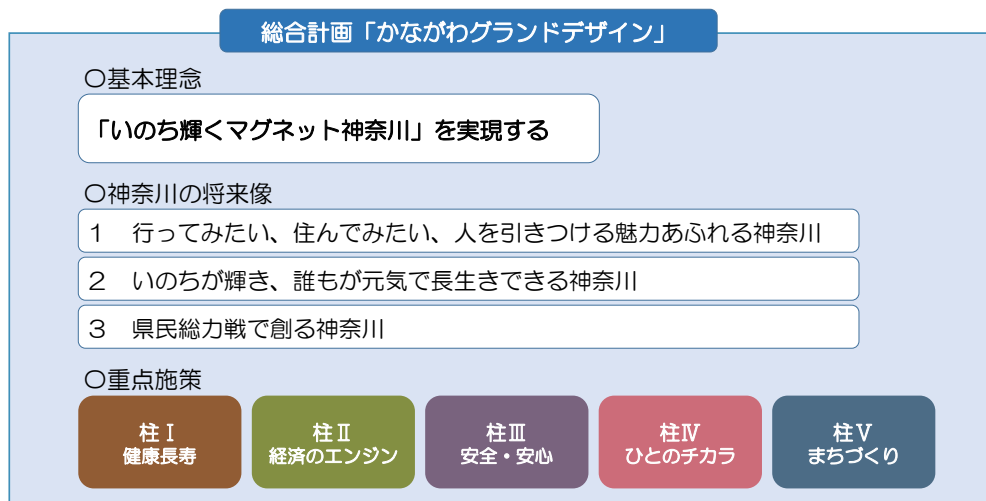
(1) 県の総合計画等との関係

本計画は、県の総合計画「かながわグランドデザイン」の県土・都市づくり分野の軸となる主な個別計画である「かながわ都市マスタープラン」を交通施策の面から支える部門別計画です。

かながわグランドデザインについて

県では、県政運営の総合的・基本的指針を示す総合計画として、平成24年3月に「かながわグランドデザイン基本構想」及び「実施計画」、平成27年7月に「第2期実施計画」、令和元年7月に「第3期実施計画」をとりまとめました。

未病をキーワードとした超高齢社会²を乗り切るための取組や国家戦略特区などの特区制度を活用した経済のエンジンを回す取組、「コミュニティの再生・活性化による笑いあふれる100歳時代」に向けた取組などにより、基本理念である「いのち輝くマグネット神奈川」の実現をめざしています。



¹ 都市交通

… かながわ都市マスタープランで対象としている圏域(神奈川県全域)における人や物の移動環境。

² 超高齢社会

… 総人口に占める高齢者(65歳以上)の人口が占める割合が21%以上の状況。

(2) 国・首都圏レベルの交通計画³との関連

本計画は、国及び首都圏レベルの交通計画を県内の交通施策として受けとめるとともに、国などと交通施策に関する調整を行うための指針とするものです。

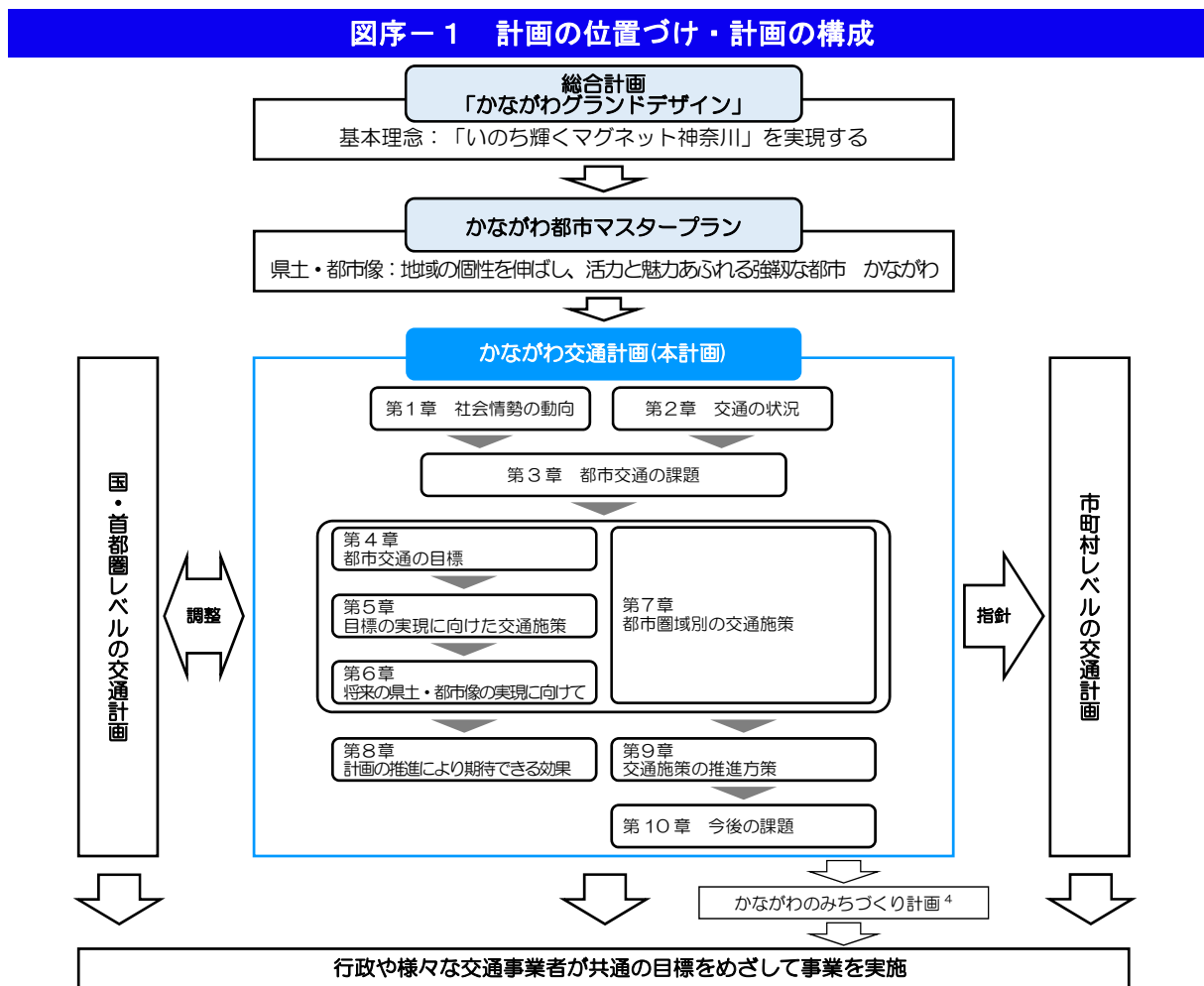
(3) 市町村レベルの交通計画との関連

市町村間の交通計画を県レベルの広域的な視点から調整するための指針となるものです。

また、市町村が交通計画を策定する際の指針となるものです。

(4) 事業の実施に向けた計画等との関連

行政や様々な交通事業者が共通の目標をめざして事業を実施するための指針となるものです。



³ 国・首都圏レベルの交通計画 … 国土審議会や社会資本整備審議会、交通政策審議会等において検討、策定される「国土形成計画」や「社会資本整備重点計画」、「交通政策基本計画」などの国レベルの計画や、関東地方整備局、関東地方交通審議会、東京都市圏交通計画協議会等において検討、策定される「首都圏広域地方計画」などの首都圏レベルの計画。

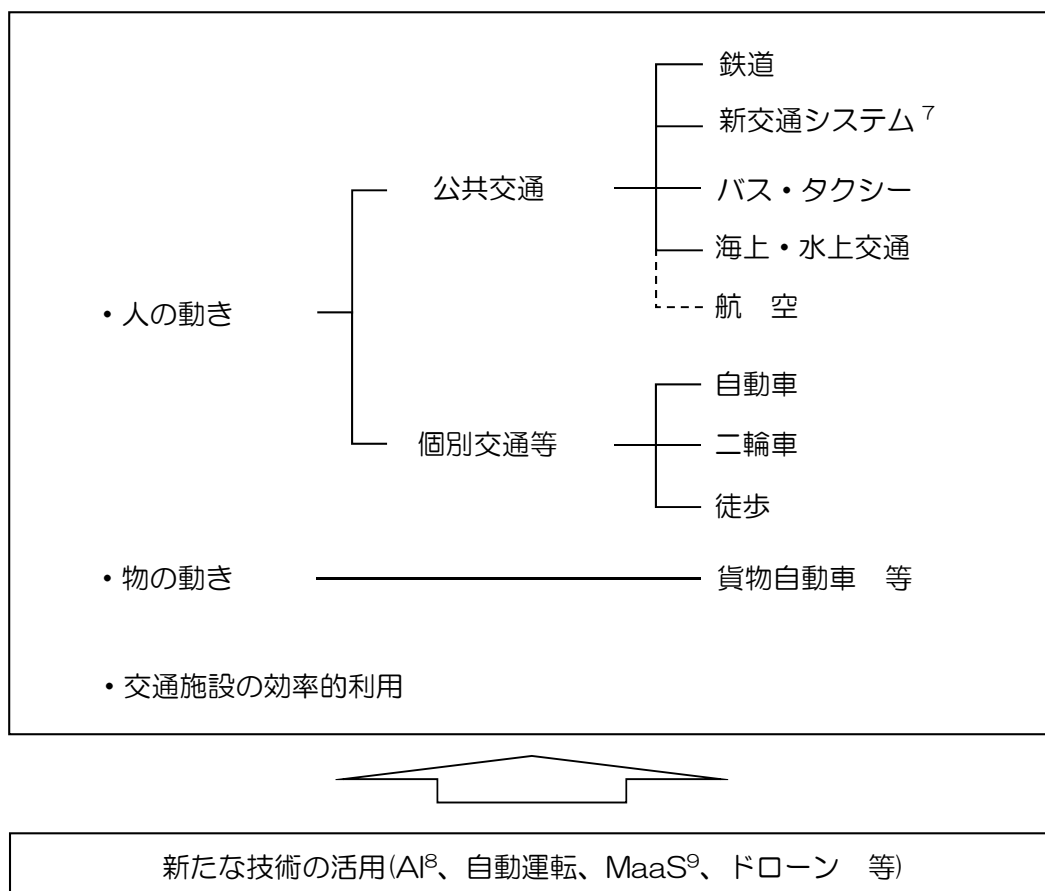
⁴ かながわのみちづくり計画 … 本計画を支える道路部門の実施計画。

3 計画の対象

本計画は、本県に関連する人の動きや物の動きを支える交通施設・機関を対象とするとともに、交通施設の効率的利用についても対象としています。

なお、本計画の策定に際しては、パーソントリップ調査⁵、物資流動調査⁶などの結果を基礎的資料として活用しました。

図序-2 計画の対象



※ 破線で記載している航空については、一部を対象としています。

- ⁵ パーソントリップ調査 … 人の動き、すなわちある地点から他の地点への、一方向のある目的をもった人の移動を対象とした調査であり、交通計画策定のための基礎調査の一つ。東京都市圏(茨城県南部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県が対象地域)パーソントリップ調査は、1968(昭和43)年から2018(平成30)年まで概ね10年間隔で実施されている。
- ⁶ 物資流動調査 … 物資の荷送人又は荷受人に対して、物資の品目、重量、発着地、輸送手段等を調査するものであり、交通計画策定のための基礎調査の一つ。東京都市圏物資流動調査は、1972(昭和47)年から2013(平成25)年まで概ね10年間隔で実施されている。
- ⁷ 新交通システム … バスと鉄道の間領域の需要に対する交通機関として位置づけられており、県内には金沢シーサイドラインなどがある。
- ⁸ AI … Artificial Intelligence(人工知能)の略で、定義は明確には定まっておらず、「学習・推論・判断といった人間の知能がもつ機能を備えたコンピューターシステム」の総称。
- ⁹ MaaS … Mobility as a Service(サービスとしての移動)の略で、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

第1章 社会情勢の動向

1 人口

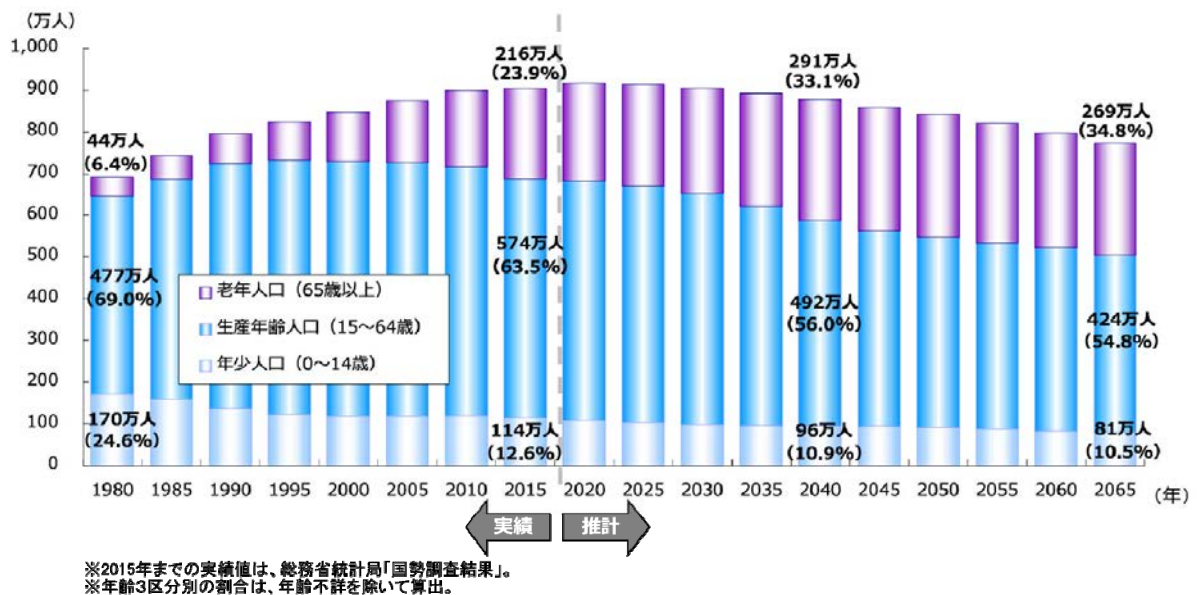
(1) 人口減少社会の到来と高齢化の加速

本県の人口はこれまで増加基調にありましたが、県の人口推計によると2020(令和2)年頃をピークに県全体で人口減少に転じることが予測されています。

また、本県の高齢化率¹⁰は、2015(平成27)年には23.9%となり、超高齢社会に突入しており、2040年には33.1%、2065年には34.8%になると見込まれています。(図1-1)

超高齢社会の急速な進行に対して、本県では、2017(平成29)年3月に「かながわ未病改善宣言」を発表し、人生100歳時代に向け、ライフステージに応じた未病対策を進めています。

図1-1 県の年齢階層別人口の推移



(出典)「神奈川県将来人口推計(2018(平成30)年12月推計)」(神奈川県政策局政策部総合政策課)

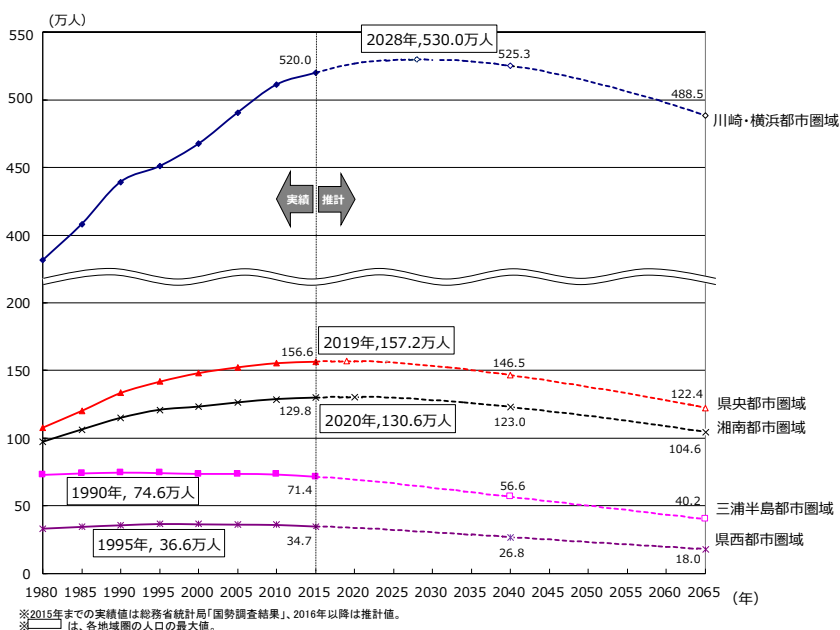
¹⁰ 高齢化率 … 総人口に占める高齢者(65歳以上)の人口が占める割合。

(2) 都市圏域別の人口動態

都市圏域別に見ると、すでに人口減少へ突入した圏域と、今後人口減少が予測される圏域があり、地域差があらわれています。(図1-2)

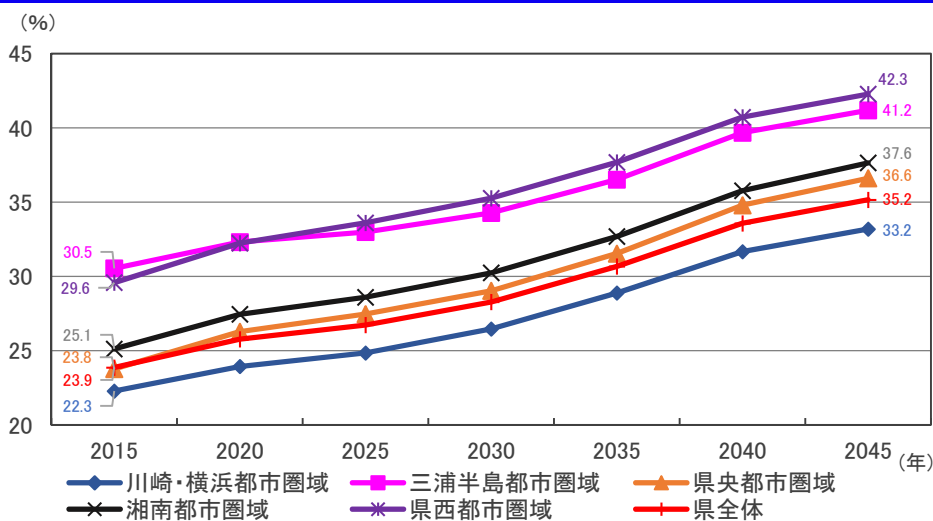
高齢化率では、三浦半島都市圏域や県西都市圏域ではすでに30%を超えており、2045年には40%を超えるものと予測されています。また、本県の人口の約6割を占める川崎・横浜都市圏域においても2045年には高齢化率が33%に達することが予測され、高齢者数の急速な増加が想定されています。(図1-3)

図1-2 県の地域別人口の推移



(出典)「神奈川県将来人口推計(2019(平成31)年)」(神奈川県政策局政策部総合政策課)

図1-3 地域別の高齢化率の予測

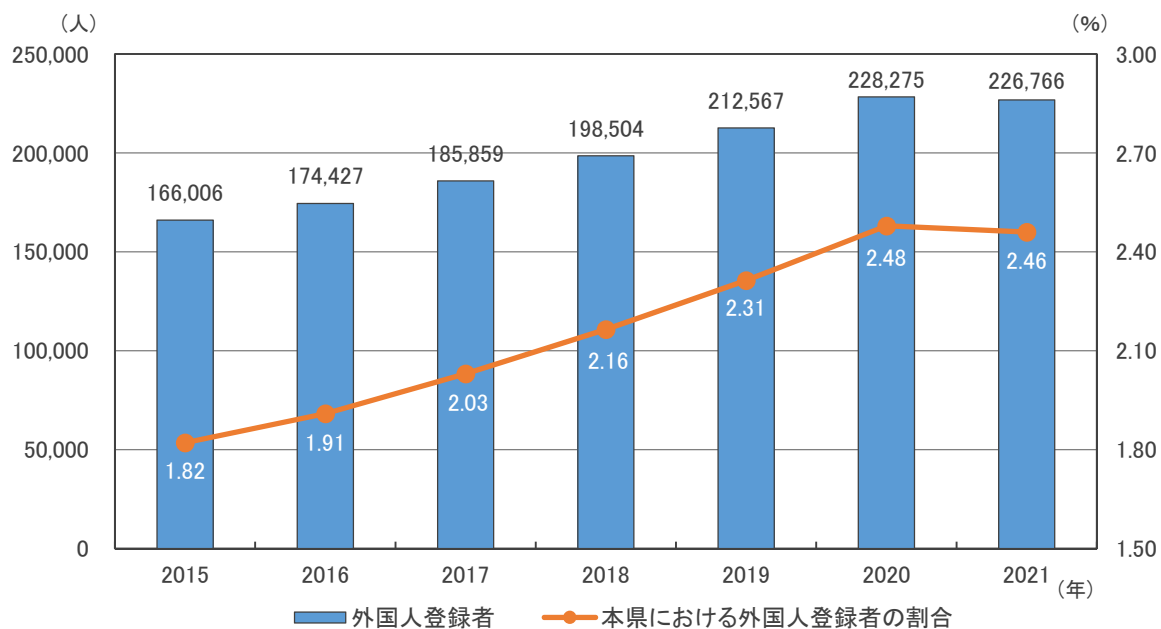


(出典)「日本の地域別将来推計人口(2018(平成30)年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)に基づき作成

(3) 外国籍の県民の増加

近年、本県の外国籍の県民は増加しており、2015(平成 27)年から 2020(令和 2)年の 5 年間で約 1.4 倍に増加しています。(図 1 - 4)

図 1 - 4 本県の外国籍の県民の推移



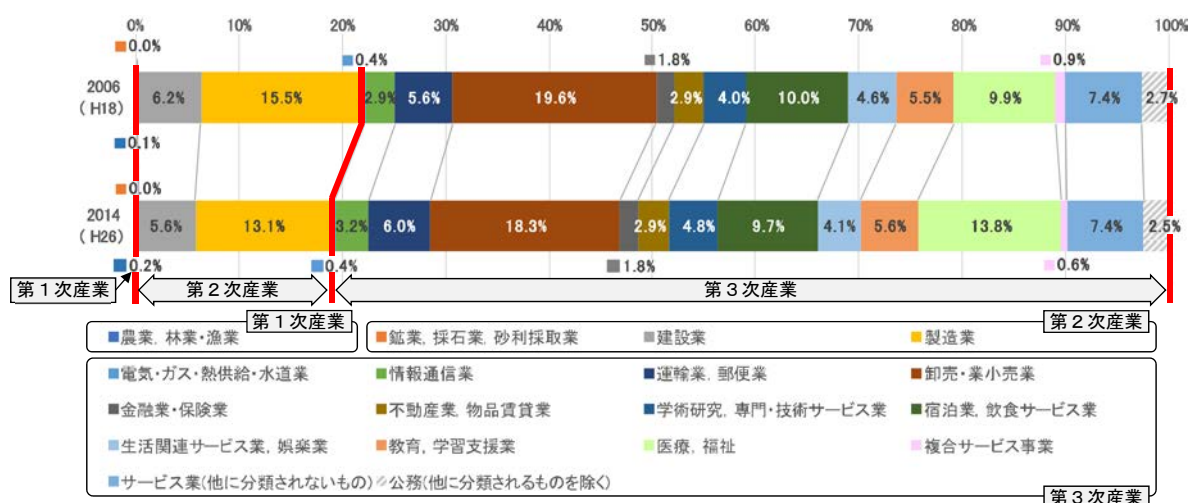
(出典)「住民基本台帳人口(各年)」(神奈川県政策局自治振興部市町村課)に基づき作成

2 産業

(1) 産業構造の変化

本県の産業は、高度経済成長期に急速に工業化が進み、製造業をはじめとする第2次産業の割合が高まりました。しかし、近年においては第2次産業の割合が低下し、サービス業などの第3次産業の割合が高まっており、産業構造が大きく変化しています。(図1-5)

図1-5 本県における産業構造の変化(産業分類別就業者数割合)



(出典)「第10回(平成27年度)都市計画基礎調査」(神奈川県県土整備局都市部都市計画課)

(2) 産業振興に向けた様々な動き

国際競争の激化や産業構造の変化に対応するため、本県全域が「東京圏国家戦略特区¹¹」として指定されたほか、「さがみロボット産業特区¹²」、「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区¹³」の2つの総合特区が指定されました。(図1-6)

また、県西地域活性化プロジェクトや超高齢社会における課題に挑戦する「ヘルスケア・ニューフロンティア¹⁴」等により、本県のポテンシャルを活かした新たな市場・産業の創出を進めています。

¹¹ 東京圏国家戦略特区 … 「産業の国際競争力の強化」「国際的な経済活動の拠点の形成の促進」を目的として、国、地方、民間が一体となって規制緩和等により事業を推進する特区。

¹² さがみロボット産業特区 … さがみ縦貫道路沿線等の10市2町を区域として、生活支援ロボットの実用化・普及啓発にかかる取組をより一層推進することで、「ロボットと共生する社会」を実現し、人生100歳時代を迎えた県民の「いのち」を輝かせることをめざす地域活性化総合特区。

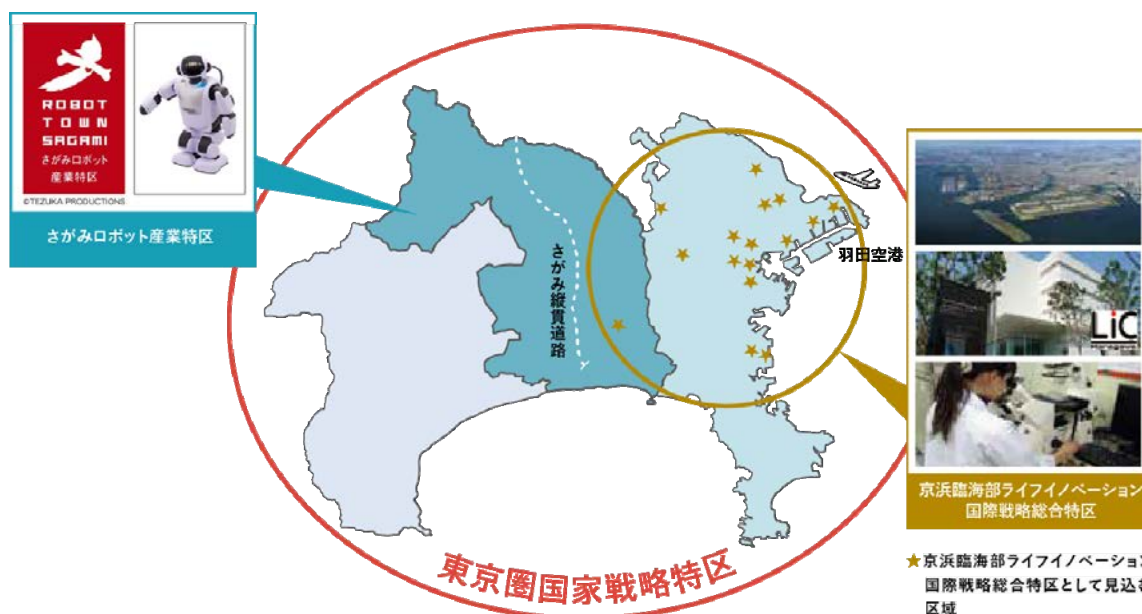
¹³ 京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区 … 京浜臨海部に集積する産業基盤等の地域資源を最大限に活用しつつ、グローバル企業が先導して医薬品・医療機器産業を活性化させ、国際競争力の向上、関連産業や中小企業等への波及効果を引き出し、経済成長とライフイノベーションの実現に向けた取組を推進する特区。

¹⁴ ヘルスケア・ニューフロンティア … ヘルスケアの分野で「最先端医療・最新技術の追求」と「未病の改善」の2つのアプローチを融合させ、健康寿命を延伸し、持続可能な新たな社会システムを創造する政策。

そのほか、継続的に企業誘致を進めており、2019(令和元)年からは「セレクト神奈川NEXT¹⁵」を開始するなど、様々な支援制度を充実させています。

(表1-1)

図1-6 県内における3つの特区



(出典)「セレクト神奈川NEXT(2021(令和3)年)」(神奈川県産業労働局産業部企業誘致・国際ビジネス課)、
さがみロボット産業特区特設HPに基づき作成

表1-1 本県における企業誘致施策

本県における企業誘致施策	取組期間
セレクト神奈川100	2016(平成28)年4月～2020(令和2)年3月
セレクト神奈川NEXT	2019(令和元)年11月～2024(令和6)年3月

(出典) 神奈川県産業労働局産業部企業誘致・国際ビジネス課HPに基づき作成

¹⁵ セレクト神奈川NEXT … 「セレクト神奈川100」のさまざまなサポート体制を強化し、2019(令和元)年から開始された県の企業誘致施策。

3 観光

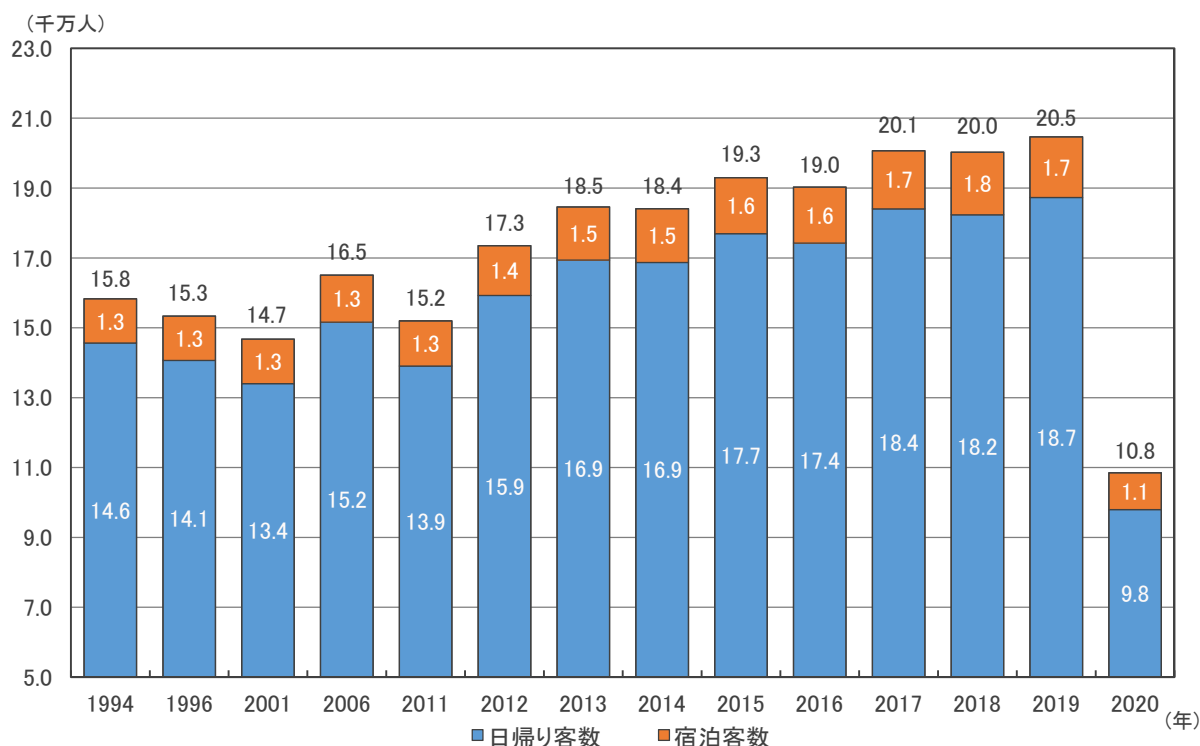
(1) 入込観光客の傾向

本県は、多様な観光資源に恵まれ、横浜、鎌倉、箱根・湯河原といった国際的な観光地や湘南、三浦半島、丹沢・大山などの人を引きつける魅力あふれる観光地が形成されています。また、首都圏から気軽にアクセスできることから、毎年、多くの観光客が訪れています。

本県の入込観光客数(延観光客数)は、東日本大震災が発生した2011(平成23)年に一度落ち込んだものの、その後は増加傾向であり、2019(令和元)年には過去最高となりました。なお、2020(令和2)年は、新型コロナウイルス感染症の影響により、大きく減少しています。(図1-7)

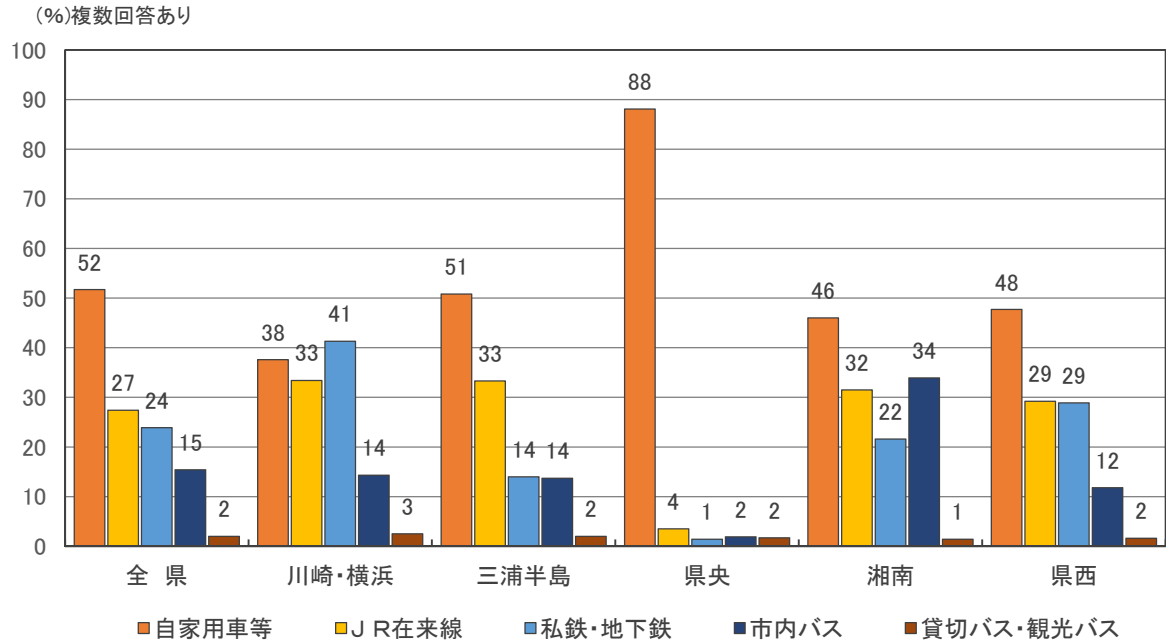
また、日帰り観光客の利用交通機関としては、約半数の方が自動車を利用し、観光地を移動しています。(図1-8、9)

図1-7 本県の入込観光客数の推移



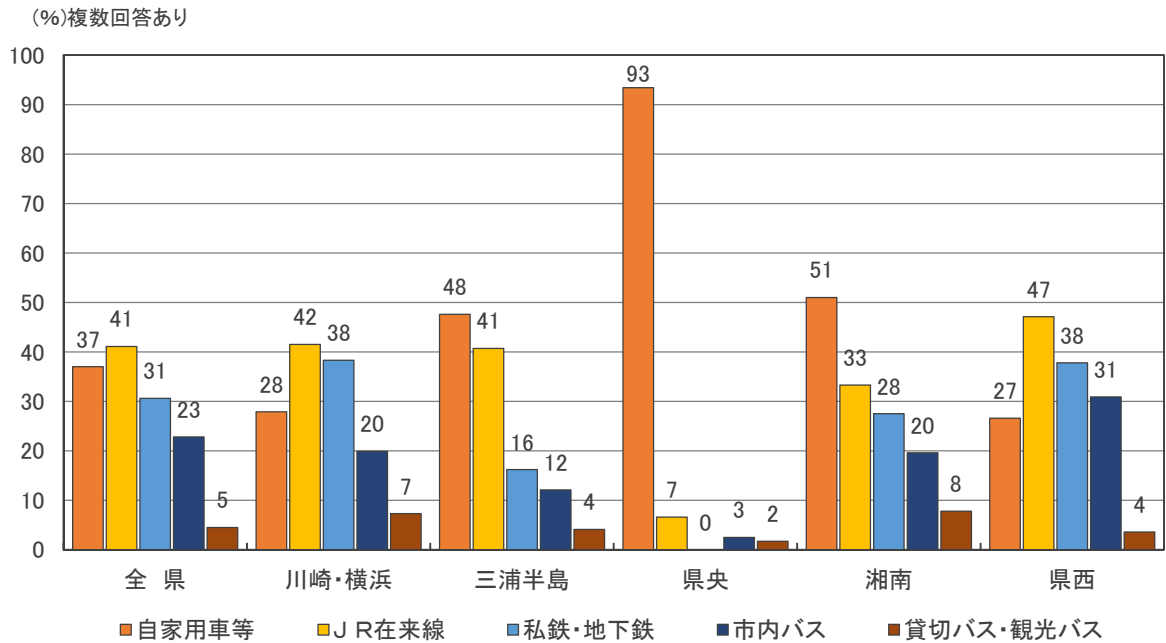
(出典)「神奈川県入込観光客調査結果」(神奈川県国際文化観光局観光課)に基づき作成

図 1-8 日帰り観光客の利用交通機関



(出典)「令和元年度観光客消費動向等調査」(神奈川県国際文化観光局観光課)に基づき作成

図 1-9 宿泊観光客の利用交通機関



(出典)「令和元年度観光客消費動向等調査」(神奈川県国際文化観光局観光課)に基づき作成

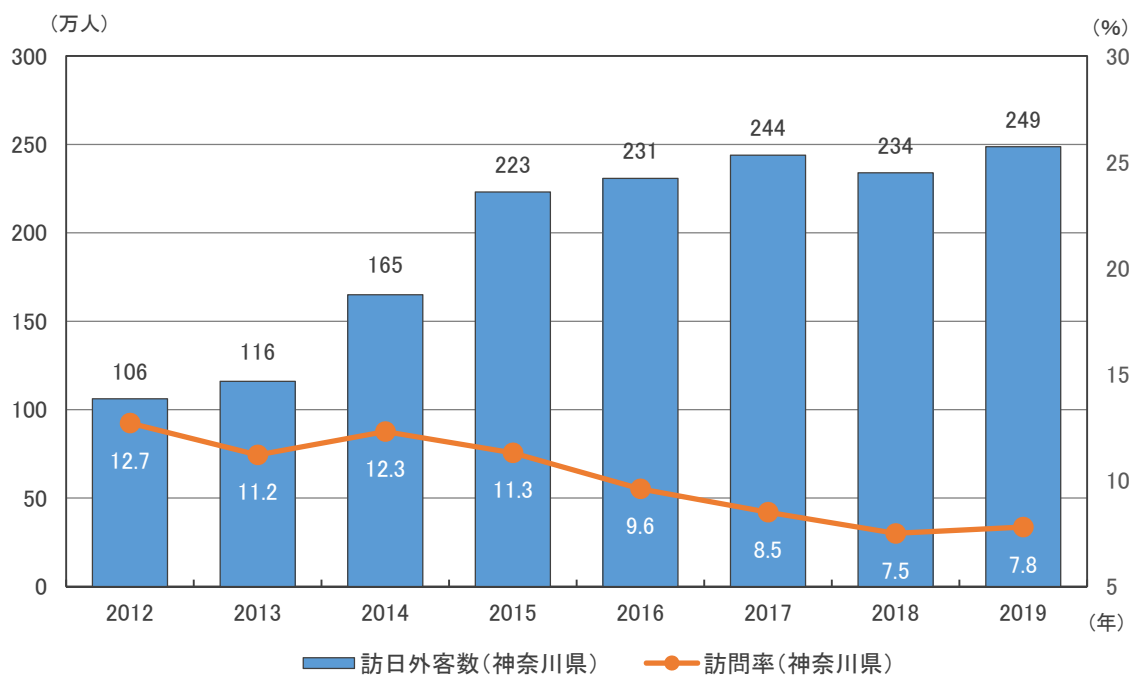
(2) 訪日外客の増加

近年では、訪日外客数は急増傾向にあり、2012(平成 24)年に本県を訪問した訪日外客数は約 106 万人でしたが、2019(令和元)年には約 249 万人と 2 倍以上の増加が見られます。

一方で、本県への訪問率は減少傾向にあり、訪日外客の訪問地が他の地域に分散している傾向にあります。(図 1-10)

「かながわグランドデザイン」においても主要施策Ⅲ「産業・労働」の取組の方向の一つとして、地域資源を活用した国内外からの誘客が示されており、訪日外客の増加を地域活力の創出に結びつけるため、観光移動の回遊性¹⁶や観光地の魅力向上のための施策が進められています。

図 1-10 本県の訪日外客数と全国に占める本県への訪問率の推移



(出典)「日本の観光統計データ」(日本政府観光局)に基づき作成

¹⁶ 回遊性

… 買い物客・旅行者が、商店街や市内、地域内等を移動すること。

4 環境

(1) 地球温暖化・脱炭素の動き

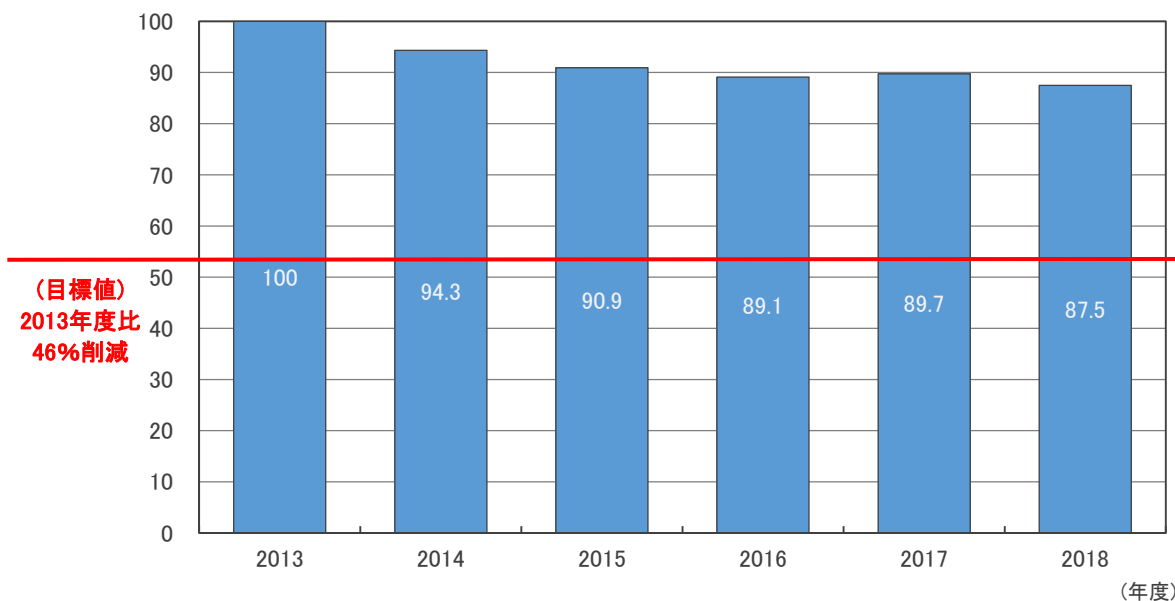
2016(平成28)年11月にパリ協定¹⁷が発効され、地球温暖化の原因である温室効果ガス¹⁸の排出削減に向けた国際的な機運が急速に高まっています。

本県でも、近年の地球温暖化などの影響による自然災害の発生等の状況を踏まえ、2020(令和2)年2月に「かながわ気候非常事態宣言」を発表し、「2050年脱炭素社会¹⁹」の実現に向けた地球温暖化対策を推進しています。また、二酸化炭素など温室効果ガスの県内の排出量を、2030年度までに2013(平成25)年度比で46%削減することを目標としています。この目標を達成するためには、更なる取組が必要となっています。(図1-11)

また、本県における二酸化炭素排出量の部門別構成比を見ると、14.4%が運輸部門となっています。(図1-12)

図1-11 県内における二酸化炭素排出量の推移

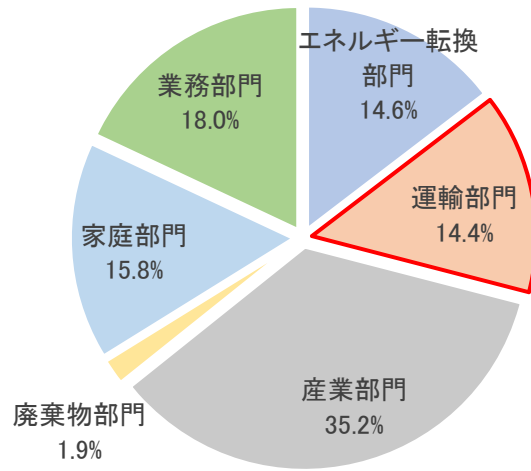
(2013年度CO₂排出量を100とした指数)



(出典)「2018年度県内の温室効果ガス排出量(速報値)推計結果」(神奈川県環境農政局環境部環境計画課)に基づき作成

¹⁷ パリ協定 … 第21回国連気候変動枠組条約締約国会議が開催されたフランスのパリにて2015(平成27)年12月12日に採択された、気候変動抑制に関する多国間の国際的な協定。
¹⁸ 温室効果ガス … 地表から放出された赤外線を吸収し、温室効果をもたらす二酸化炭素などの気体を指し、地球温暖化の主な原因となっている。
¹⁹ 脱炭素社会 … 温室効果ガスの排出量の削減や森林など吸収作用の保全及び強化を図り、排出量から吸収量を差し引いた合計が実質的にゼロに保たれた社会。

図 1 - 1 2 県内における二酸化炭素排出量の部門別排出量推計結果



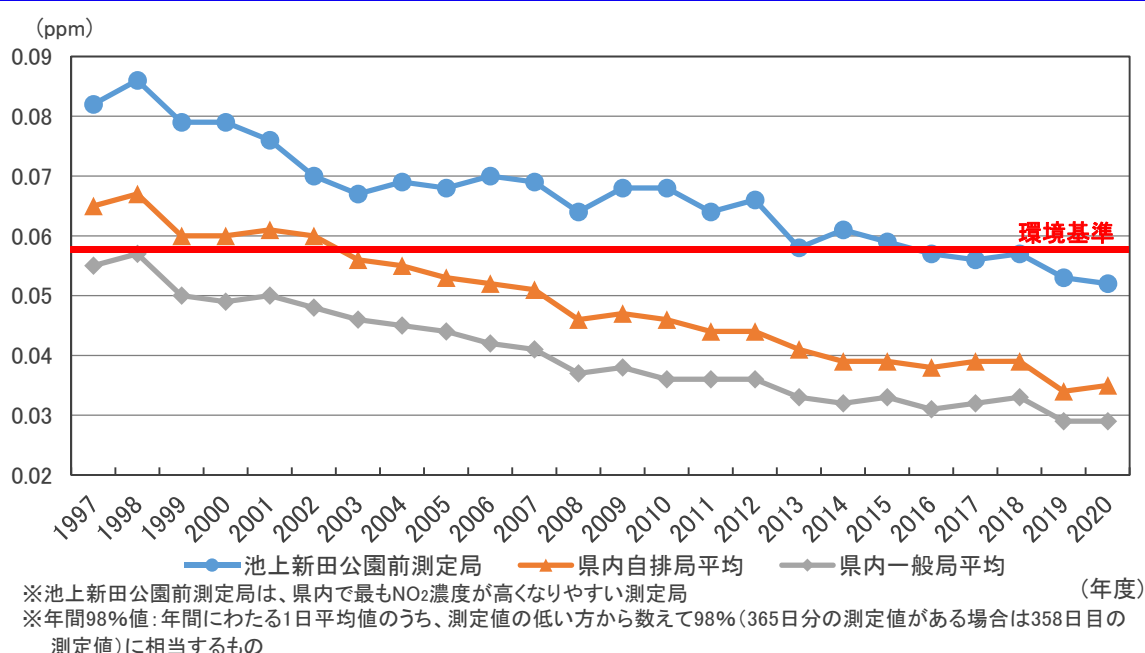
(出典) 「2018 年度県内の温室効果ガス排出量(速報値)推計結果」(神奈川県環境農政局環境部環境計画課)に基づき作成

(2) 大気汚染等への取組

昭和 40 年代以降、自動車交通量の急増に伴い社会問題化した、自動車排出ガスに含まれる窒素酸化物 (NO_x) などによる大気汚染については、これまでの自動車交通公害対策等により改善が進んでいます。また、二酸化窒素 (NO₂) 及び浮遊粒子状物質 (SPM) については、2015 (平成 27) 年度以降、県内全ての測定局で大気環境基準を達成しています。しかし、光化学オキシダント (O_x) については、その発生源や生成機構に不明な点も多く、未だ環境基準の達成に至っていません。

(図 1 - 1 3、表 1 - 2)

図 1 - 1 3 県内における二酸化窒素濃度 (NO₂) の推移 (環境基準の評価に用いる年間 98% 値)



(出典) 「令和 2 年度大気環境の状況について」 (神奈川県環境農政局環境部大気水質課) に基づき作成

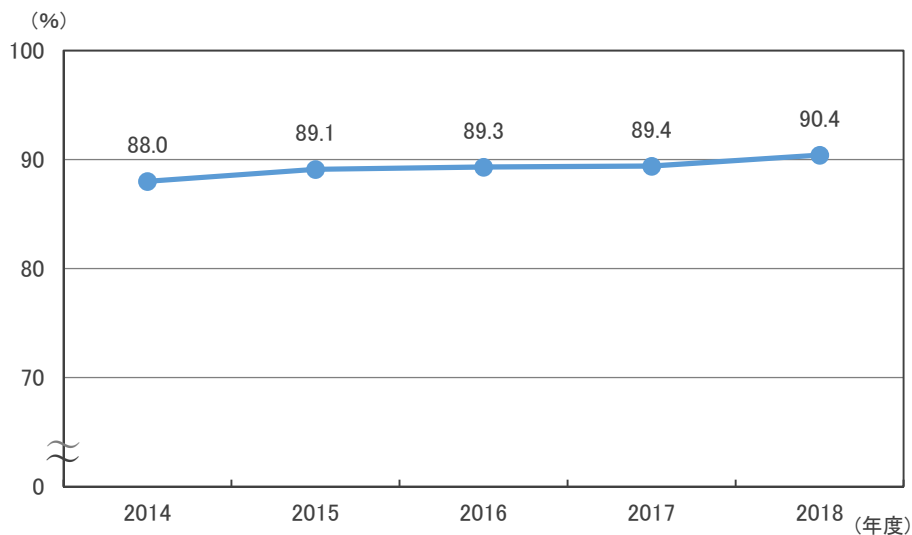
表 1 - 2 県内における環境基準達成状況

項目	一般環境大気測定局 (達成局/有効測定局)	自動車排出ガス測定局 (達成局/有効測定局)	計
二酸化窒素 (NO ₂)	100% (58/58)	100% (29/29)	100% (87/87)
浮遊粒子状物質 (SPM)	100% (58/58)	100% (29/29)	100% (87/87)
微小粒子状物質 (PM _{2.5})	100% (45/45)	100% (21/21)	100% (66/66)
光化学オキシダント (O _x)	0% (0/59)	-	0% (0/59)
二酸化硫黄 (SO ₂)	100% (50/50)	-	100% (50/50)
一酸化炭素 (CO)	100% (3/3)	100% (15/15)	100% (18/18)

(出典) 「令和 2 年度大気環境の状況について」 (神奈川県環境農政局環境部大気水質課) に基づき作成

道路沿道における道路交通騒音の環境基準達成率(面的評価²⁰)はおよそ9割で推移しています。(図1-14)

図1-14 県内の道路交通騒音に関する環境基準達成状況



(出典)「令和2年版かながわ環境白書」(神奈川県環境農政局環境部環境計画課)に基づき作成

²⁰ 面的評価

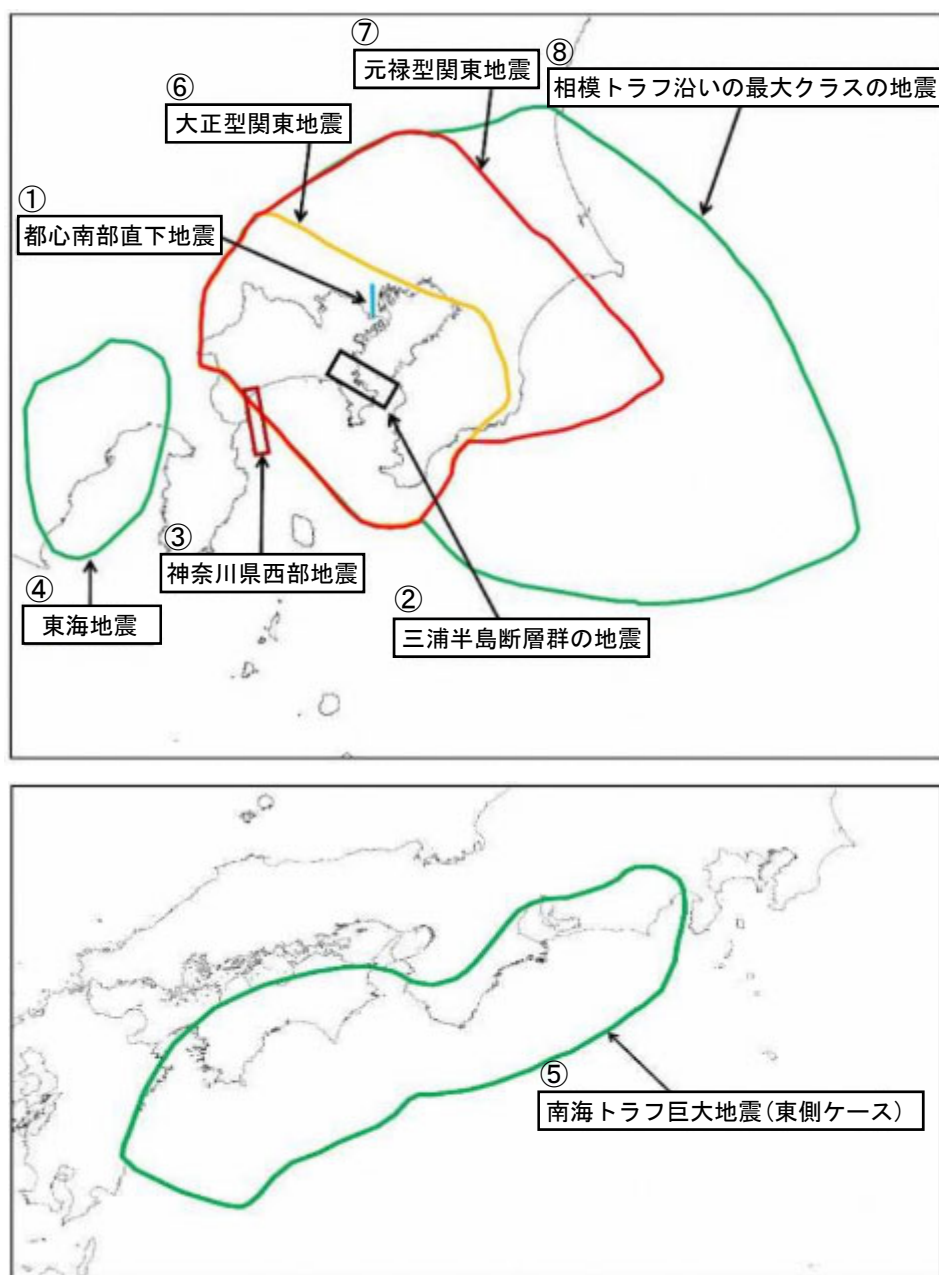
… 道路沿道での騒音レベルを基に、沿道から50m以内の総住居戸数のうち環境基準を達成する住居の割合を計算し、これをこの地域の環境基準達成率とする評価手法。

5 災害

(1) 切迫する大規模地震

2011(平成 23)年の東日本大震災をはじめとして、近年、国内では被害の大きな地震が相次いで発生しています。本県においても、首都直下地震や南海トラフ地震、神奈川県西部地震といった大規模地震の切迫性が指摘され、加えて、地震に伴う沿岸部での津波被害も懸念されています。(図 1-15、16、表 1-3)

図 1-15 震源断層モデルの位置



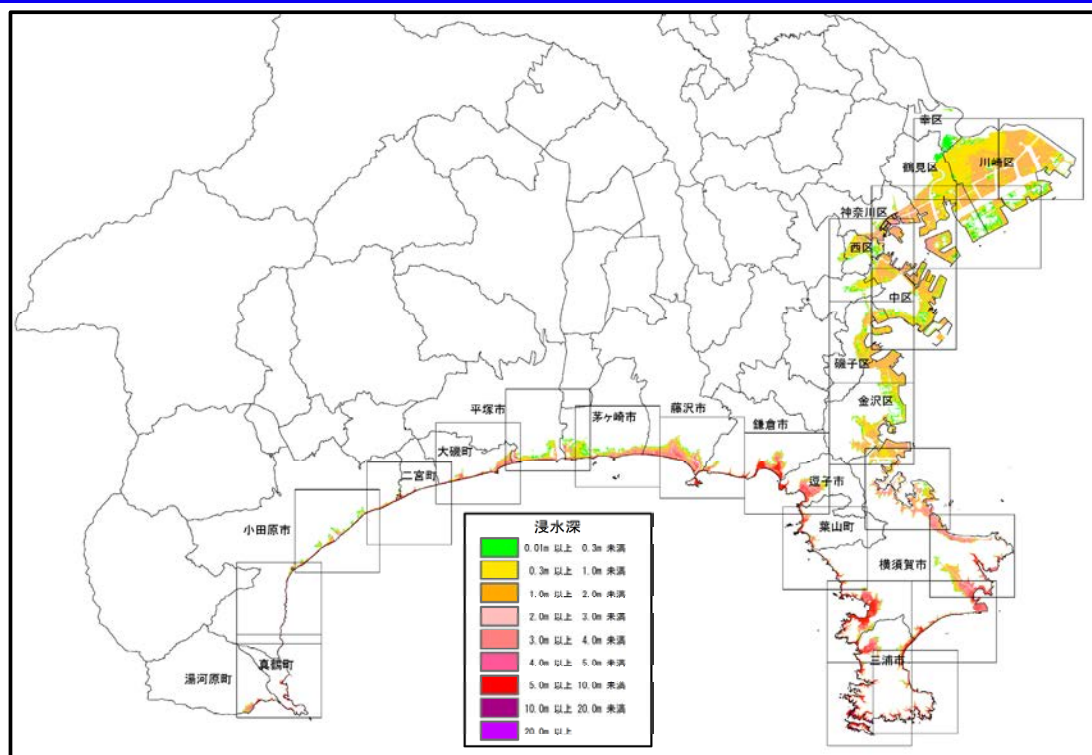
(出典)「神奈川県地域防災計画～地震災害対策計画～(令和 2 年 3 月)」(神奈川県防災会議)に基づき作成

表 1-3 切迫性が指摘される地震

No	想定地震名	モーメント マグニチュード [*]	県内で想定される 最大震度	発生確率
①	都心南部直下地震	7.3	横浜市・川崎市を中心に 震度6強	(南関東地域のM7クラスの地震が 30年間で70%)
②	三浦半島断層群の地震	7.0	横須賀三浦地域で 震度6強	30年以内 6~11%
③	神奈川県西部地震	6.7	県西地域で震度6強	(過去 400年の間に同クラスの 地震が5回発生)
④	東海地震	8.0	県西地域で震度6弱	(南海トラフの地震は 30年以内 70%程度)
⑤	南海トラフ巨大地震	9.0	県西地域で震度6弱	(南海トラフの地震は 30年以内 70%程度)
⑥	大正型関東地震	8.2	湘南地域・県西地域を 中心に震度7	30年以内ほぼ0%~5% (2~4百年の発生間隔)
⑦	元禄型関東地震	8.5	湘南地域・県西地域を 中心に震度7	30年以内ほぼ0% (2~3千年の発生間隔)
⑧	相模トラフ沿いの 最大クラスの地震	8.7	全県で震度7	30年以内ほぼ0% (2~3千年あるいは それ以上の発生間隔)

(出典)「神奈川県地域防災計画～地震災害対策計画～(令和2年3月)」(神奈川県防災会議)に基づき作成

図 1-16 津波浸水想定図²¹



(出典)「津波浸水想定図(2015(平成27年))」(神奈川県県土整備局河川下水道部砂防海岸課)

²¹ 津波浸水想定図 … 県民のいのちを守ることを目的として、想定外をなくすという考えのもと、発生確率が2~3千年あるいはそれ以上とされる最大クラスの地震による津波を想定し、「浸水域」と「浸水深」が最大となるように重ね合わせた図面。

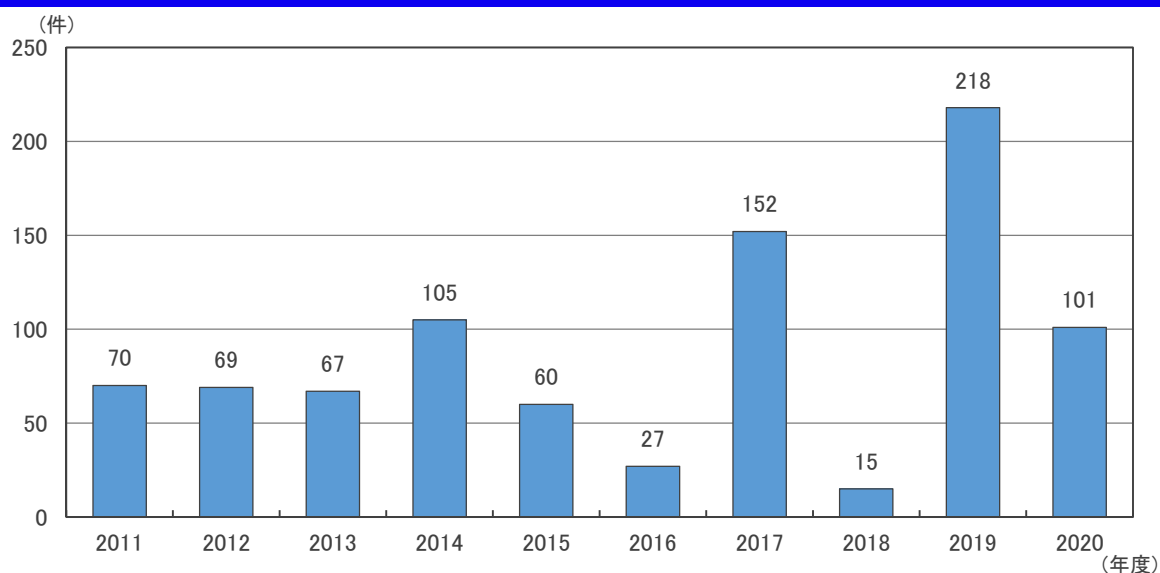
(2) 激甚化・頻発化する自然災害

近年、本県における土砂災害の発生件数は増加傾向にあります。(図1-17) 2019(令和元)年の台風第19号により、本県においても県西地域、県央地域で土砂流出などの被害が多数発生し、また、箱根登山鉄道においては線路が流出するなど甚大な被害を受けました。(図1-18)

また、1時間降水量50mm以上となる短時間強雨が発生する頻度が全国的に増えています。(図1-19)

今後、地球温暖化が進行すると、短時間強雨の発生頻度の増加が予測されています。

図1-17 県内土砂災害発生件数の推移

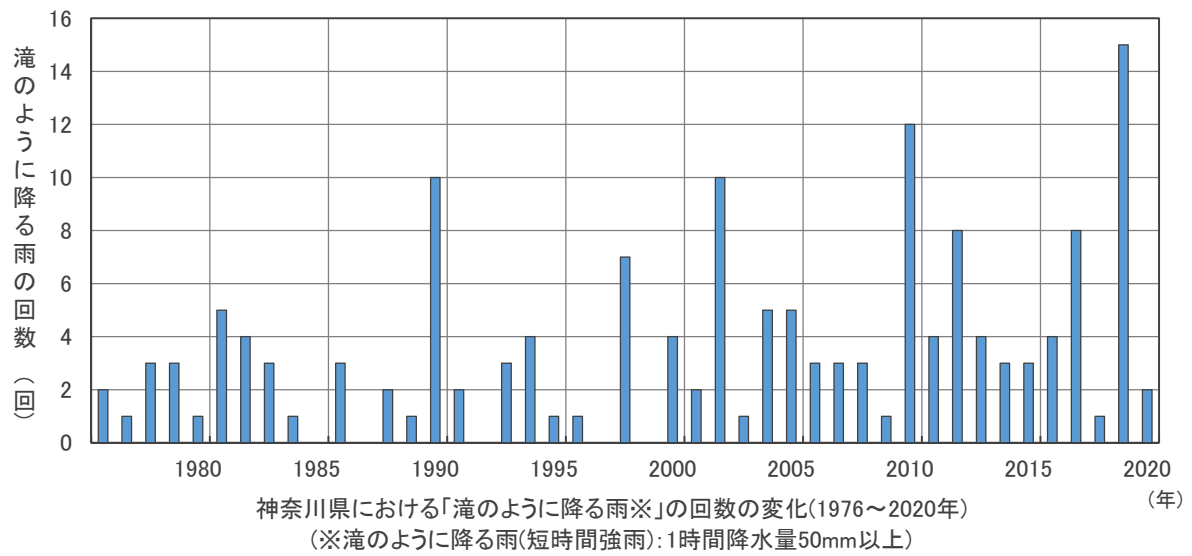


(出典) 神奈川県県土整備局河川下水道部砂防海岸課集計表に基づき作成

図1-18 2019(令和元)年台風第19号による箱根登山鉄道の被災状況



図1-19 県内の滝のように降る雨(短時間強雨)の発生回数の推移



(出典) 気象庁データを基に神奈川県気候変動適応センターが作成した資料に基づき作成

6 情報社会・技術の加速

国においては、サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会(Society5.0)の実現に向けた取組が進められています。(図1-20)

交通分野においても、近年のスマートフォンの爆発的普及や、IoT²²市場の拡大、AIの発展など、情報社会の進展を背景とし、情報通信技術(ICT)を活用した新たな交通サービスが現れています。例えば、様々な公共交通機関をICTでシームレス²³に結びつけ、ルート検索～予約～支払いを一度に行えるようにする「MaaS」などが登場しています。その他、5G²⁴等の通信技術の発展や、インフラ分野のデジタルトランスフォーメーション²⁵(DX)の推進を図り、自動運転など交通に係る新たな技術が開発されています。

また、公共車両優先システム²⁶(PTPS)などのICTを活用した交通施策が、既に県内各地で実施されており、バスレーン、連節バス等と組み合わせたバス・ラピッド・トランジット²⁷(BRT)が、総合的な施策パッケージとして展開されています。

図1-20 Society5.0で実現する社会のイメージ



(出典) 内閣府 HP https://www8.cao.go.jp/cstp/society5_0/

- ²² IoT … Internet of Things の略で、物がインターネットに接続し、相互間の情報交換を制御する仕組み。
- ²³ シームレス … 乗り継ぎ時の継ぎ目をなくし、円滑かつ利便性の高いこと。
- ²⁴ 5G … 第5世代移動通信システムの略で、高速大容量・低遅延・多数同時接続の3つの特徴を持つ。
- ²⁵ デジタルトランスフォーメーション … 「ICTの浸透が人々の生活のあらゆる面でより良い方向に変化させる」という概念。ビジネス用語としては、おおむね「企業がテクノロジーを利用して事業の業績や対象範囲を根底から変化させる」という意味で用いられる。
- ²⁶ 公共車両優先システム … バスの定時性を確保するために交通信号機など交通インフラを制御するシステム。
- ²⁷ バス・ラピッド・トランジット … 連節バス、PTPS(公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。

7 ユニバーサルデザイン²⁸への対応

高齢化の進行や人口減少により、高齢者が生き生きと暮らせる社会や安心して子どもが育てられ、次世代を担う心豊かな人をはぐくむことのできる環境整備への対応が求められています。

また、共生社会の実現や、社会的障壁の除去を基本理念として、高齢者、障がい者等の移動や施設利用の利便性、安全性の促進を図る「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(通称「バリアフリー法」)」に基づき、本県では鉄道駅のユニバーサルデザイン化を進めており、段差のない歩行空間やユニバーサルデザインに対応した施設整備など「ささえあい」の環境づくりに向けた具体的な取組を進めています。(表1-4、5)

誰もがその人らしく生活するため、生活関連施設²⁹及び生活関連経路³⁰を構成する一般交通用施設についても、ユニバーサルデザイン化を推進しています。

表1-4 県内鉄道駅舎のユニバーサルデザインの取組状況(2021(令和3)年3月時点)

駅総数	1日の平均利用人員が3千人以上の駅数					
	1日平均利用人員3千人以上の駅数	駅の出入口からホームまでの段差解消済みの駅数	視覚障がい者誘導用ブロックの設置駅数(移動等円滑基準適合)	障がい者対応型トイレの設置駅数(移動等円滑基準適合)	障がい者対応型改札口の設置駅数(移動等円滑基準適合)	障がい者対応型券売機の設置駅数(移動等円滑基準適合)
386	332	321	328	284	322	301
-	対応割合	97%	99%	86%	97%	91%

(出典) 神奈川県県土整備局都市部交通企画課 HP に基づき作成

表1-5 県内の人にやさしいバスの導入状況(2020(令和2)年3月時点)

項目	県内バス総数	リフト付きバス	スロープ付きノンステップバス ³¹	スロープ付きワンステップバス
車両数(両)	5,495	38	3,614	1,422
割合	-	0.7%	65.8%	25.9%

(出典) 「かながわバスポシエット」((一社)神奈川県バス協会)に基づき作成

²⁸ ユニバーサルデザイン … あらかじめ、障がいの有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいように都市や生活環境をデザインする考え方。

²⁹ 生活関連施設 … 高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設を指す。

³⁰ 生活関連経路 … 生活関連施設の間を結ぶ、道路、駅前広場や建物内及び敷地にある通路等を指す。

³¹ ノンステップバス … 入口の段差を無くして乗降性を高めた低床バス。

8 既存インフラの高齢化

全国的に既存インフラの多くが高度経済成長期に集中的に整備されており、建設後50年以上経つ高齢化した既存インフラの急激な増加が懸念されています。

本県においても、県内を走る自動車専用道路の多くが供用開始から50年以上経過するほか、県が管理する橋りょう、トンネル等の道路施設においても、建設後50年以上経過する施設の数が増加します。(図1-21)

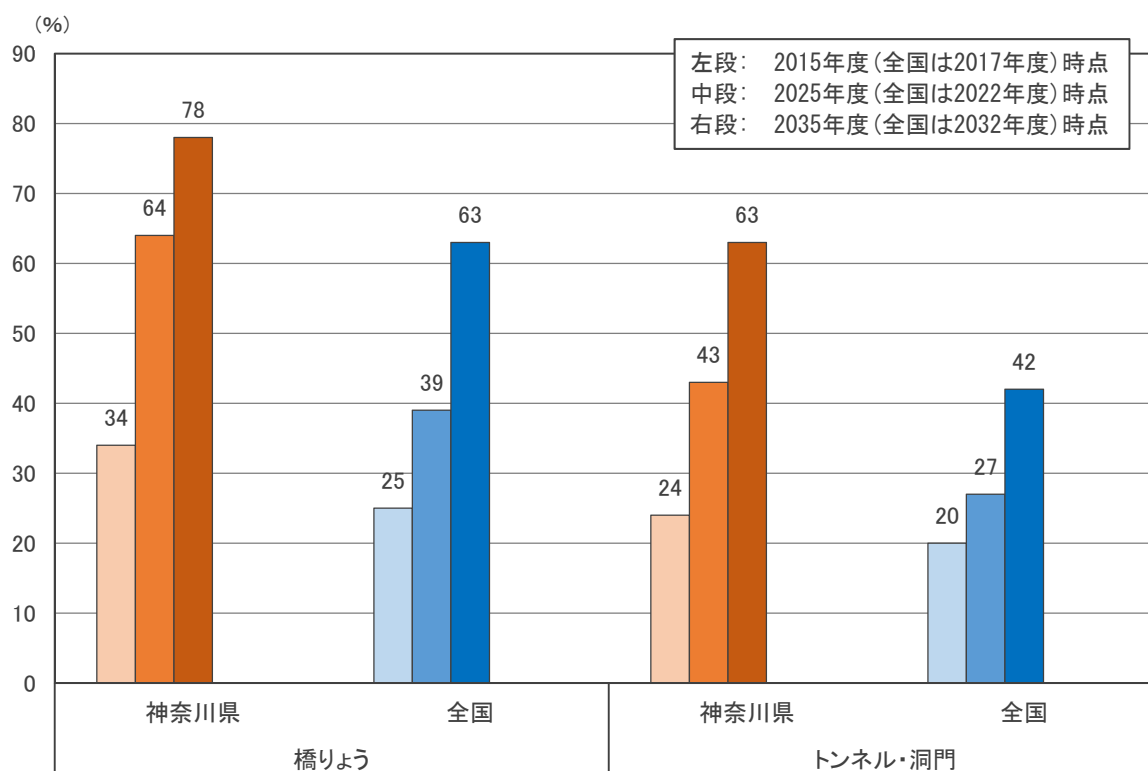
また、建設後50年以上経つ既存インフラの割合は全国的な数値よりも高くなっています。(図1-22)

図1-21 2020年に供用後50年以上となる自動車専用道路網



(出典)「国土数値情報」(国土交通省)に基づき作成

図 1 - 2 2 社会資本の高齢化割合の推移



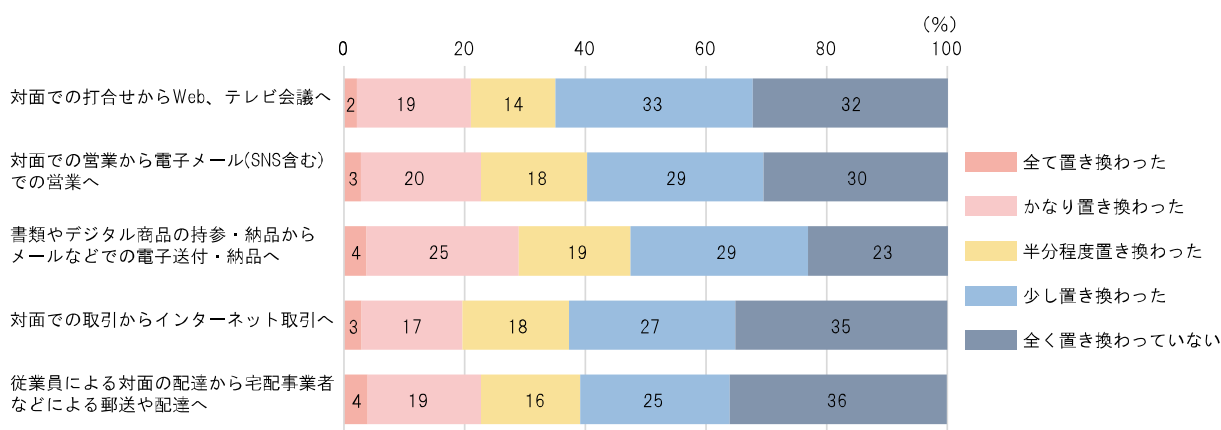
(出典) 「インフラメンテナンス情報 HP」(国土交通省)及び「神奈川県道路施設長寿命化計画(平成 28 年 3 月)」
(神奈川県県土整備局道路部道路管理課)に基づき作成

9 働き方・ライフスタイルの多様化

(1) 働き方・ライフスタイルの変化

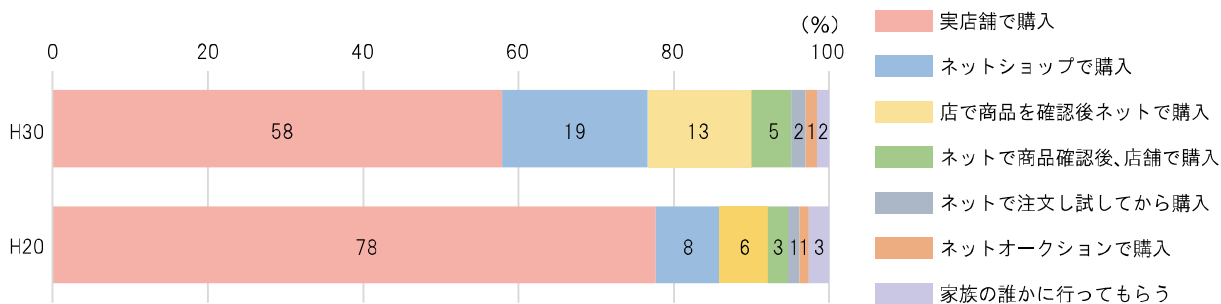
近年、デジタル化の進展は著しく、スマートフォンが普及したことにより、人の活動は大きく変わっており、インターネットを通じて買い物やコミュニケーションを取ることが増えています。(図1-23、24)

図1-23 10年間で仕事の仕方の変化(2008(平成20)年~2018(平成30)年)



(出典) 2018(平成30)年「東京都市圏パーソントリップ調査(補完調査)」(東京都市圏交通計画協議会)

図1-24 買い回り品の買い物スタイルの変化



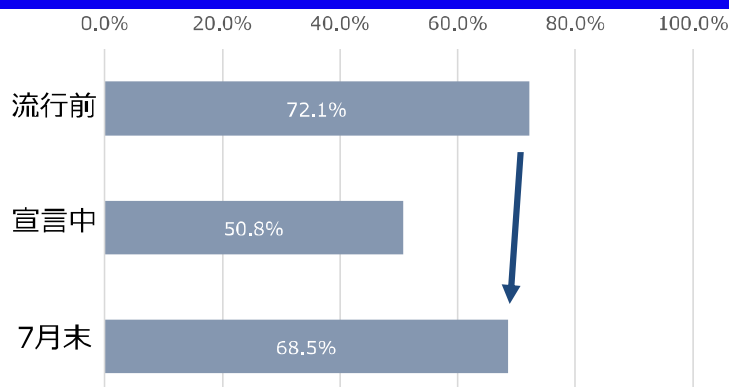
(出典) 2018(平成30)年「東京都市圏パーソントリップ調査(補完調査)」(東京都市圏交通計画協議会)

(2) アフターコロナにおける新しい生活様式³²の定着

2020(令和2)年の新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、4月には本県に緊急事態宣言が発令されました。これにより、外出の自粛や「新しい生活様式」が浸透することとなり、宣言解除後の7月末でも流行前と比較して、全国の外出率が約4ポイント減少したほか、テレワークが定着し、公共交通の利用者の減少が見受けられます。(図1-25、26、27)

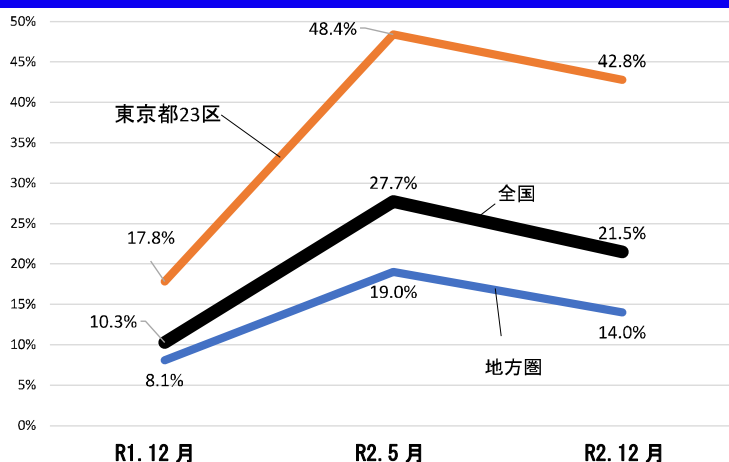
また、本県では2021(令和3)年1月には、2回目の緊急事態宣言が発令され、駅周辺の人の流れが大きく減少しました。さらに、2021(令和3)年8月には3回目の緊急事態宣言が発令され、新型コロナウイルス感染症の流行の長期化が懸念されるとともに、新しい生活様式が定着し、人の行動・経済活動に大きな変化をもたらすことが想定されます。(表1-6)

図1-25 全国における新型コロナウイルス流行前後における外出率の変化



(出典)「全国の都市における生活・行動の変化 -新型コロナウイルス生活行動調査(速報)-」(国土交通省)

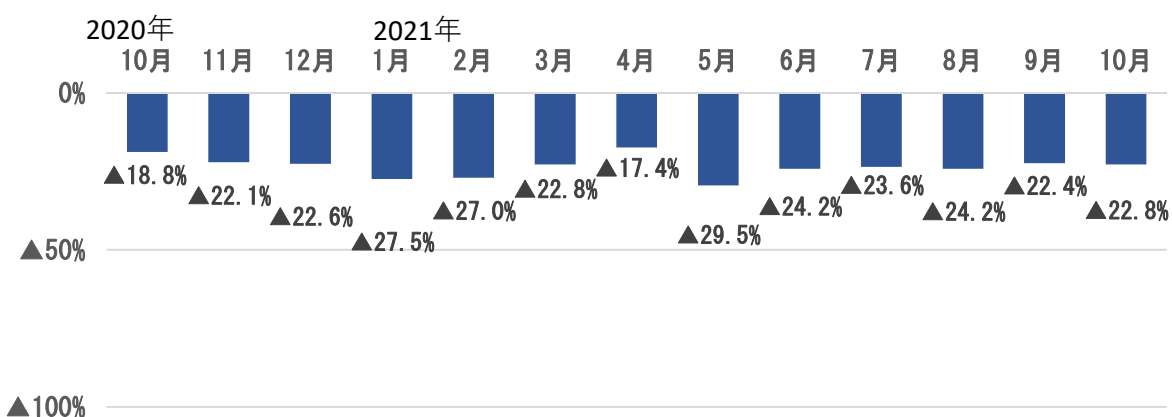
図1-26 テレワークの実施率の変化



(出典)「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」(内閣府)

³² 新しい生活様式 … 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う、テレワークや時差出勤などによる感染リスクを回避する「感染しない・感染させない」ための生活様式。

図 1-27 全国における一般路線バスにおける輸送人員の減少率(前年同月比)



※9月・10月は見込み

(出典)「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査(令和3年9月)」(国土交通省)

表 1-6 緊急事態宣言発令時の人流動向の変化(2021(令和3年)2月8日21時時点:前年比)

比較地点	感染拡大前比	比較地点	感染拡大前比
横浜駅周辺	-60.9%	大和駅周辺	-25.2%
鶴見駅周辺	-17.7%	本厚木駅周辺	-50.7%
川崎駅周辺	-54.3%	藤沢駅周辺	-24.9%
溝の口駅周辺	-8.3%	平塚駅周辺	-31.2%
相模大野駅周辺	-30.1%	小田原駅周辺	-44.0%
橋本駅周辺	-33.2%	横須賀中央駅周辺	-35.0%

(出典)「緊急事態宣言後の人流動向について」(神奈川県くらし安全防災局防災部危機管理防災課)に基づき作成

第2章 交通の状況

1 人の動き

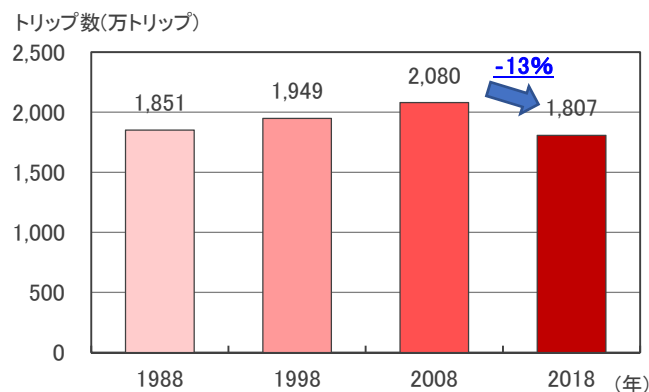
(1) 現状

ア 本県における人の動き

(ア) 総トリップ数と外出率

本県の人口は2020(令和2)年頃にピークを迎える見込みですが、東京都市圏パーソントリップ調査によると、2018(平成30)年では、1968(昭和43)年に調査を開始して以来、総トリップ数が初めて減少に転じ、2008(平成20)年と比較して約13%減少しました。この傾向は、東京都市圏全体でも同様に見られています。(図2-1)

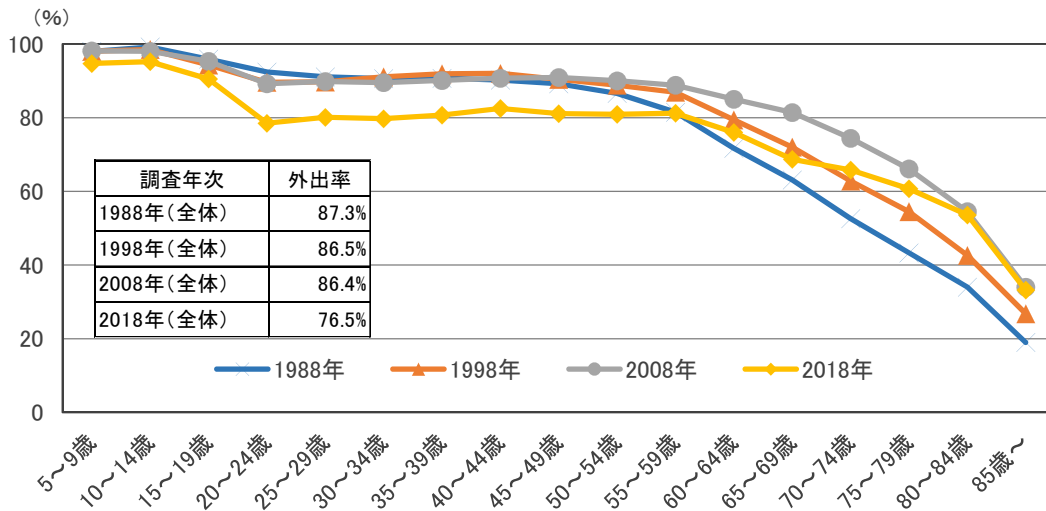
図2-1 県内発着の総トリップ数の推移



(出典) 2018(平成30)年、2008(平成20)年、1998(平成10)年、1988(昭和63)年「東京都市圏パーソントリップ調査」
(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

外出率を見ると、全体では2008(平成20)年まで、大きな変化はありませんでしたが、2018(平成30)年の調査では、2008(平成20)年と比較し、約10ポイント減少しました。特に20~24歳で大きく減少し、ほぼすべての年齢層で外出率が減少している傾向にあります。(図2-2)

図 2-2 県内の年齢別外出率の推移

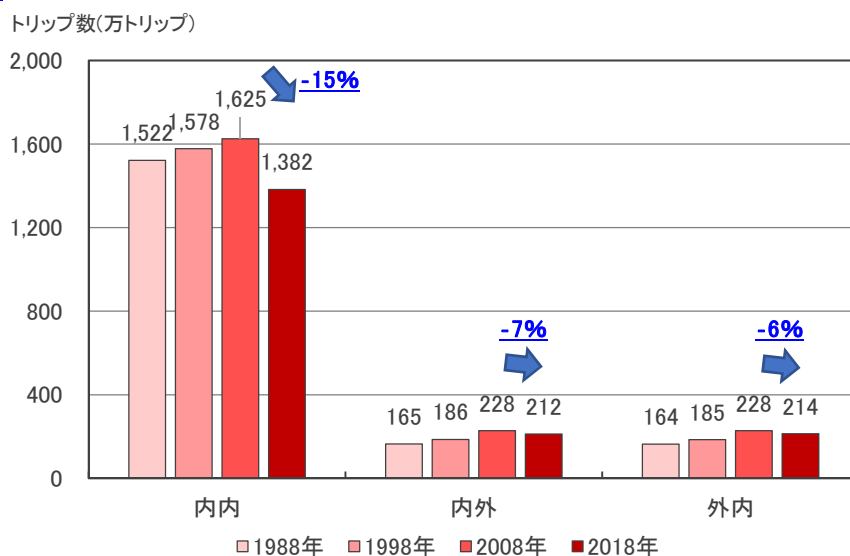


(出典) 2018(平成 30)年、2008(平成 20)年、1998(平成 10)年、1988(昭和 63)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

(イ) 県内発着の交通量

方向別に見ると、2008(平成 20)年から 2018(平成 30)年にかけて、県内の地域間交通(内内トリップ)が約 15%減少しています。また、県内から県外への交通(内外トリップ)においても約 7%減少しており、同様に県外から県内への交通(外内トリップ)も約 6%減少しています。本県の人の「内内・内外・外内」のいずれの交通も減少の傾向となっています。(図 2-3)

図 2-3 県内発の交通量の推移

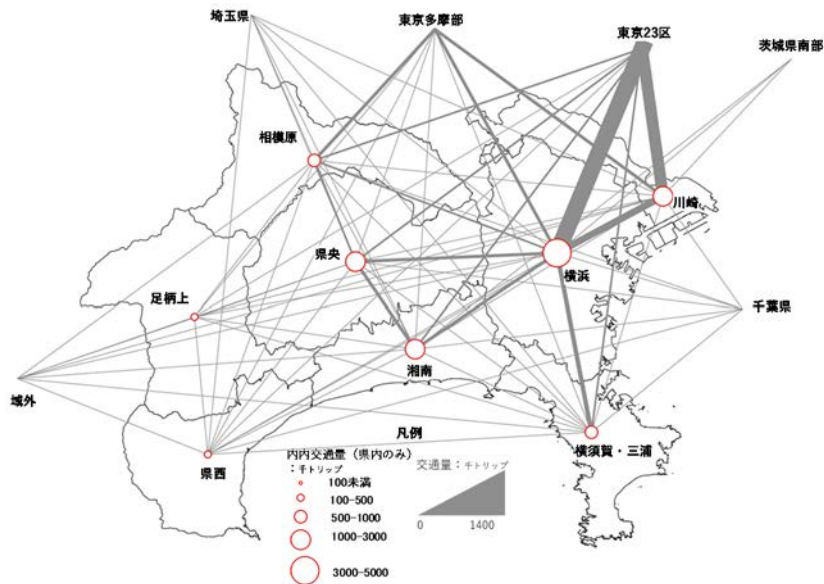


(出典) 2018(平成 30)年、2008(平成 20)年、1998(平成 10)年、1988(昭和 63)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

地域間交通量を見ると、横浜・川崎・東京間の交通量が多く、次いで横浜を中心とした周囲の都市圏間の交通量、相模原・県央・湘南間の南北の交通量が多くなっています。(図2-4)

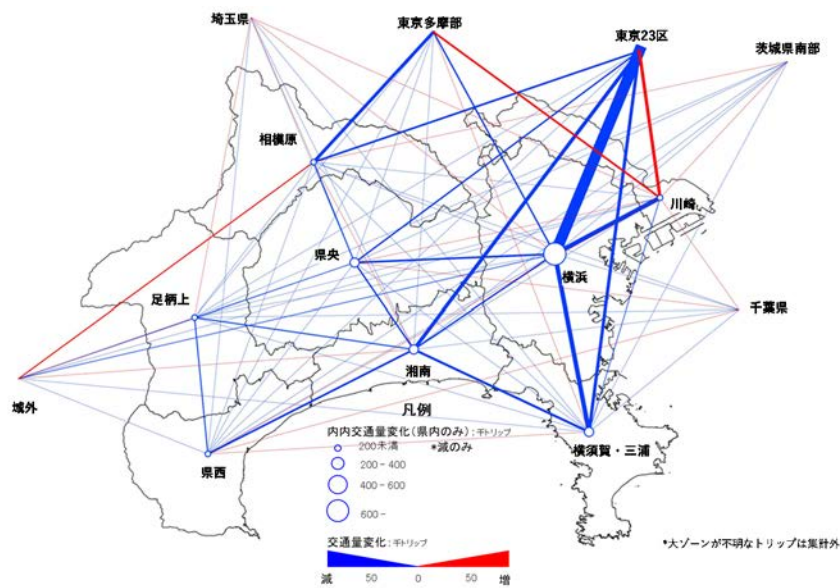
2008(平成20)年と2018(平成30)年の調査を比較すると、交通量は全体的に減っており、横浜を発着点とする移動が減少しています。一方で、川崎・東京間の交通量や相模原・域外の交通量は増加しています。(図2-5)

図2-4 県内を発着する地域間交通量(2018(平成30)年)



(出典) 2018(平成30)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

図2-5 県内を発着する地域間交通量の変化(2008(平成20)年との比較)

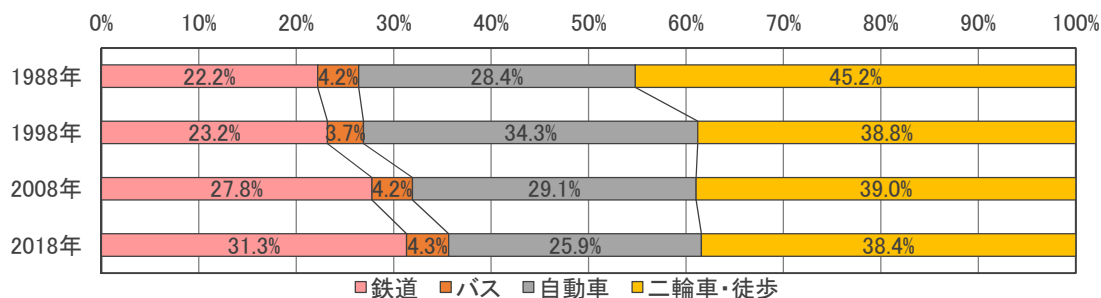


(出典) 2018(平成30)年、2008(平成20)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

(ウ) 交通手段別の分担率³³

1988(昭和 63)年以降、県内における鉄道分担率は上昇傾向が続き、2018(平成 30)年には 31.3%に達しました。一方、自動車分担率は 1998(平成 10)年以降、低下傾向となっており、2018(平成 30)年には 25.9%まで下がり、鉄道分担率が自動車分担率を初めて上回りました。(図 2-6)

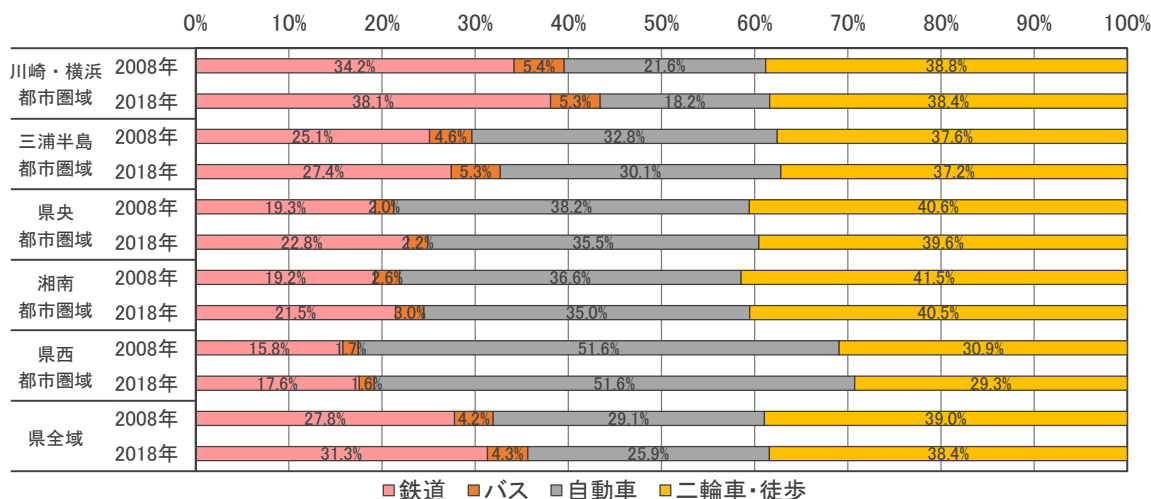
図 2-6 県内発着交通の代表交通手段分担率の推移



(出典) 2018(平成 30)年、2008(平成 20)年、1998(平成 10)年、1988(昭和 63)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

都市圏域ごとに見ると、いずれの都市圏域においても鉄道分担率は高まっていますが、鉄道分担率が自動車分担率を上回っているのは、川崎・横浜都市圏域のみとなっています。県西都市圏域では、鉄道網の密度が低いこともあり、自動車分担率が約 5 割となっています。(図 2-7)

図 2-7 都市圏域別代表交通手段分担率の推移



(出典) 2018(平成 30)年、2008(平成 20)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

³³ 分担率

… ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合。

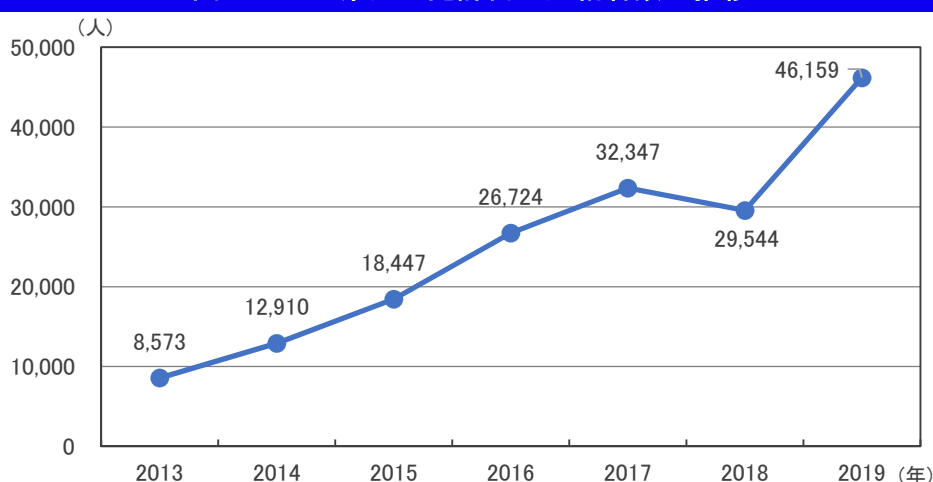
本県の自動車運転免許の自主返納者数は、2019(令和元)年に大幅に増加し約4.6万人が運転免許を返納しました。(図2-8)

川崎・横浜都市圏域のような鉄道網が充実している地域では、免許保有率が低い傾向にありますが、鉄道網の密度が低い県西都市圏域では、75歳以上の後期高齢者においても6割以上が免許を保有しています。

(図2-9)

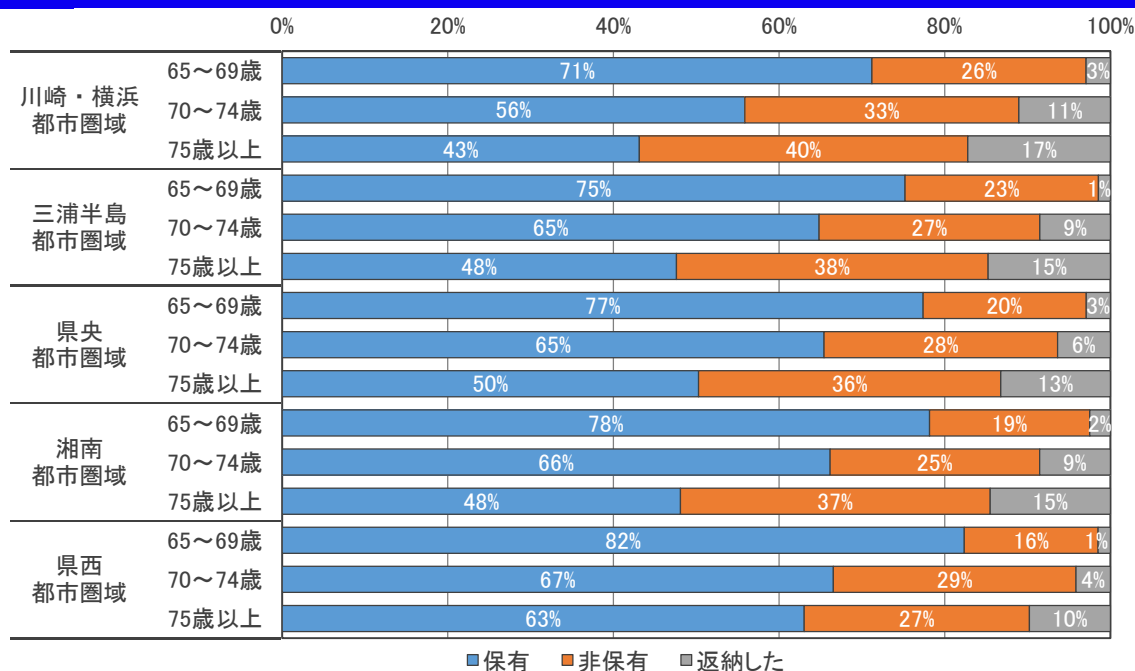
また、高齢者の免許保有者は、自動車分担率が高い傾向にあり、免許保有率が高い県西都市圏域では、免許保有者における自動車分担率が、7割を超える状況にあります。(図2-10)

図2-8 県内の免許自主返納者数の推移



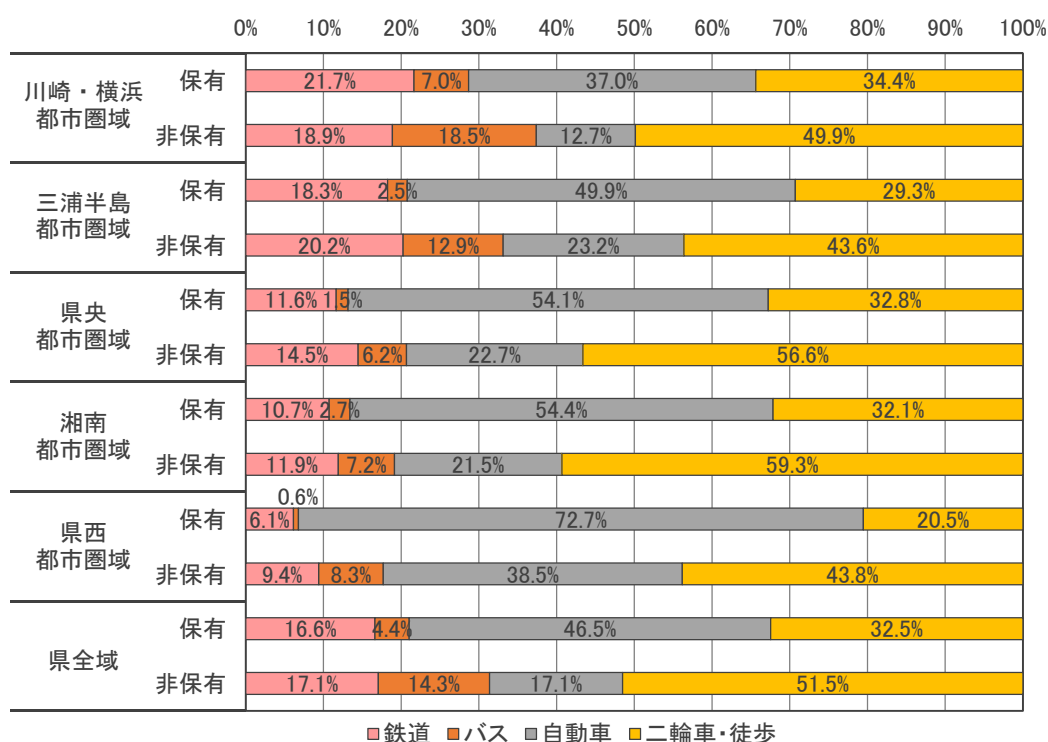
(出典)「運転免許統計」(警察庁)に基づき作成

図2-9 高齢者の免許保有状況



(出典) 2018(平成30)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

図 2-10 高齢者の免許保有状況における代表交通手段分担率

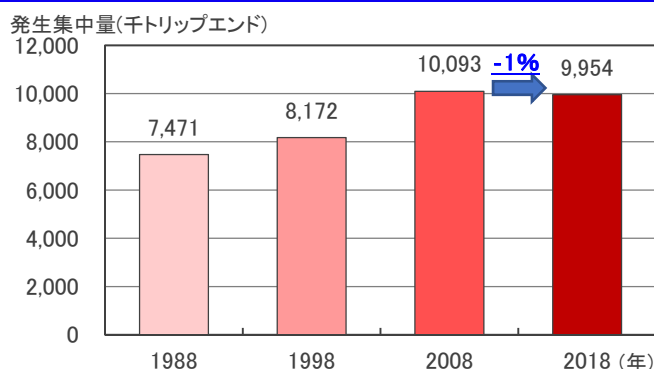


(出典) 2018(平成 30)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

(イ) 鉄道利用トリップの推移

1988(昭和 63)年以降、鉄道利用の発生集中量³⁴は増加傾向が続きましたが、2008(平成 20)年から 2018(平成 30)年にかけては、ほぼ横ばいとなっています。(図 2-11)

図 2-11 県内発着の鉄道利用トリップ数の推移



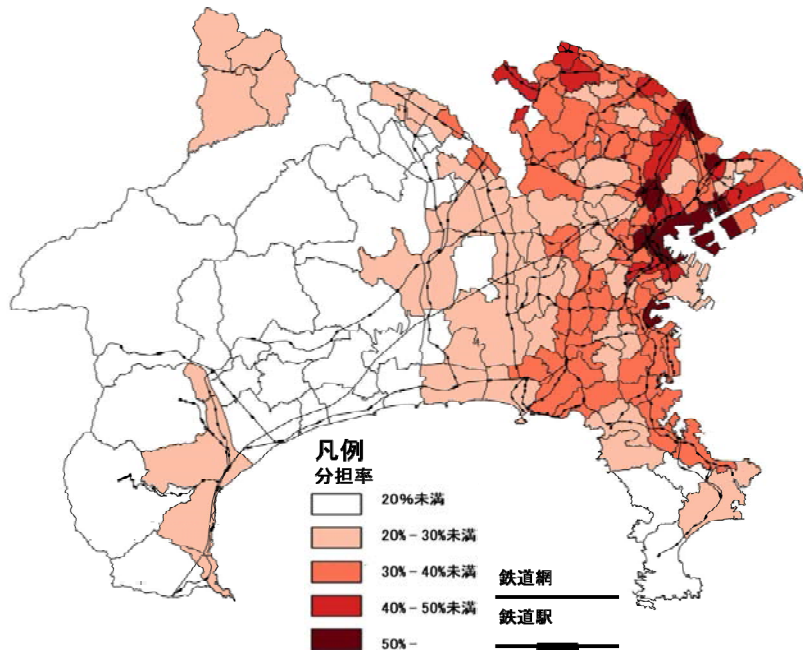
(出典) 2018(平成 30)年、2008(平成 20)年、1998(平成 10)年、1988(昭和 63)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

³⁴ 発生集中量 … 発生量(あるゾーンを起点とするトリップの合計量)と集中量(あるゾーンへ終点するトリップの合計量)の総和。

また、川崎・横浜都市圏域や三浦半島都市圏域の一部など、人口集中地区が駅勢圏に含まれている地域では、鉄道分担率が高くなっています。

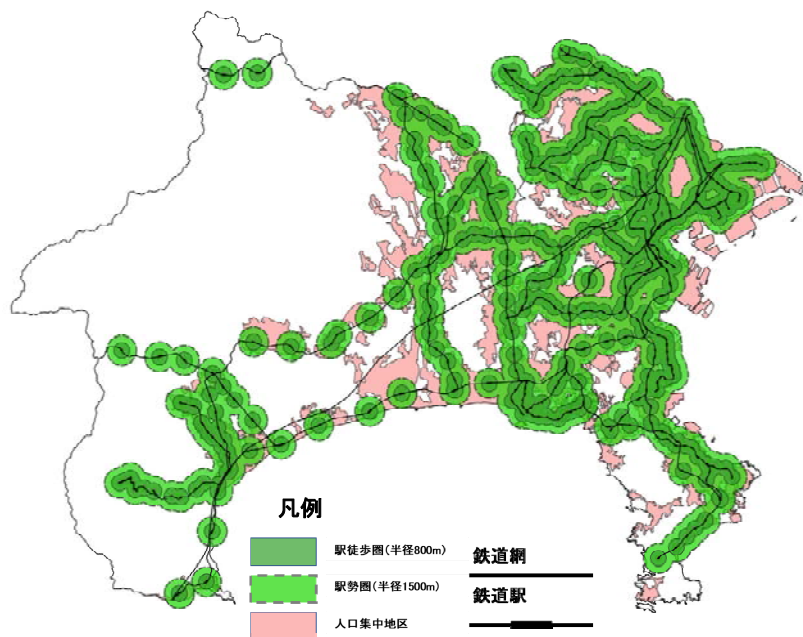
(図2-12、13)

図2-12 代表交通手段分担率(鉄道)(2018(平成30)年)



(出典) 2018(平成30)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

図2-13 本県の鉄道駅による駅勢圏

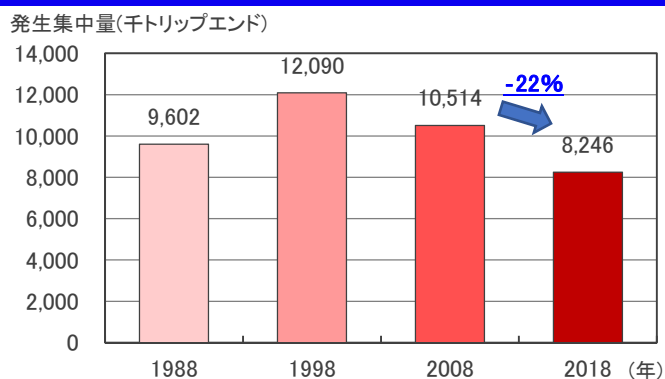


(出典) 「国土数値情報(人口集中データ(2015(平成27)年)、(鉄道時系列データ(2018(平成30)年))」(国土交通省)に基づき作成

(オ) 自動車利用トリップの推移

自動車発生集中量は、1998(平成10)年をピークに減少傾向となっており、2008(平成20)年から2018(平成30)年にかけて約22%の減少となっています。(図2-14)

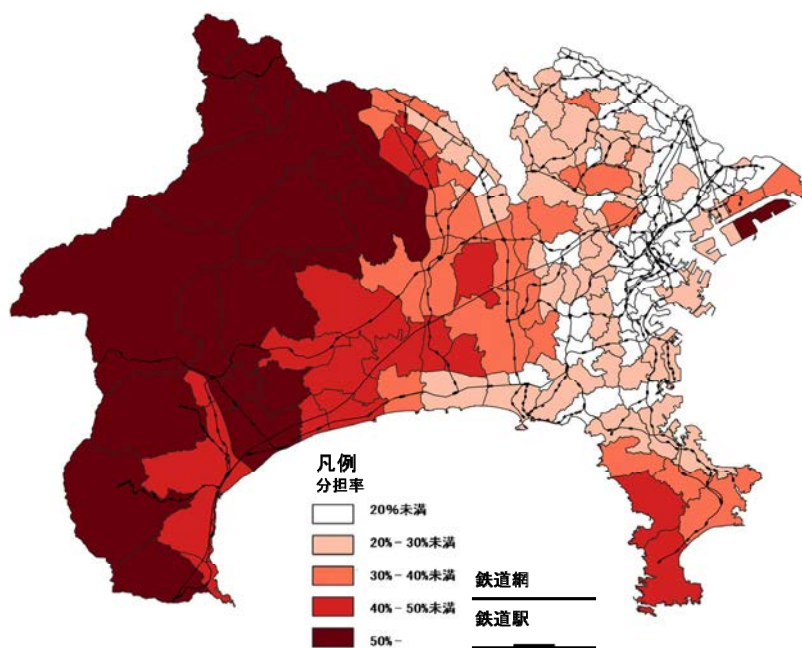
図2-14 県内発着の自動車利用トリップ数の推移



(出典) 2018(平成30)年、2008(平成20)年、1998(平成10)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

また、鉄道網の密度が低い県西都市圏域をはじめ、川崎・横浜都市圏域の臨海部や県央都市圏域の鉄道路線から離れた地域においては、自動車分担率が高くなっています。(図2-15)

図2-15 代表交通手段分担率(自動車)(2018(平成30)年)

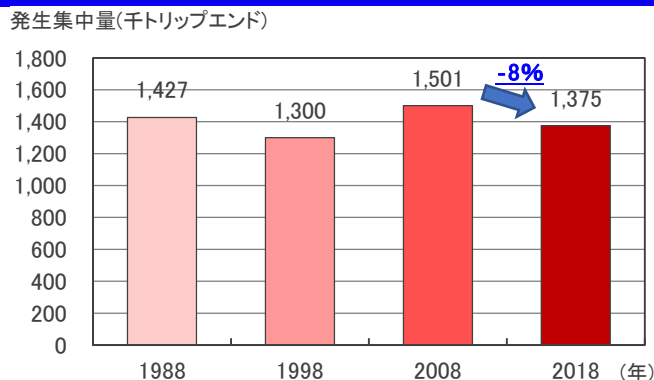


(出典) 2018(平成30)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

(カ) バス利用トリップの推移

バス利用の発生集中量は、1988(昭和63)年以降、約150万トリップエンド前後を推移しています。2008(平成20)年から2018(平成30)年の10年間は約8%減少となっています。(図2-16)

図2-16 県内発着のバス利用トリップ数の推移

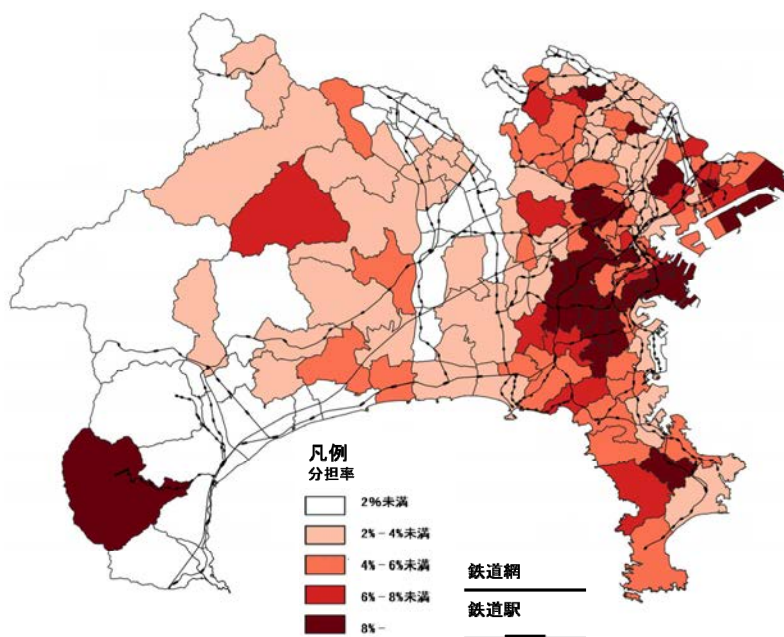


(出典) 2018(平成30)年、2008(平成20)年、1998(平成10)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

川崎・横浜都市圏域や三浦半島都市圏域の駅勢圏外の地域その他、観光地である箱根において、バス分担率が高くなっています。(図2-17)

こうした中、バス利用拠点の利便性向上を図る取組として、鉄道、バス、タクシーなど異なる交通機関を集約したターミナルを整備する「バスタプロジェクト」が進められており、県内では追浜駅周辺で整備が行われています。

図2-17 代表交通手段分担率(バス)(2018(平成30)年)



(出典) 2018(平成30)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

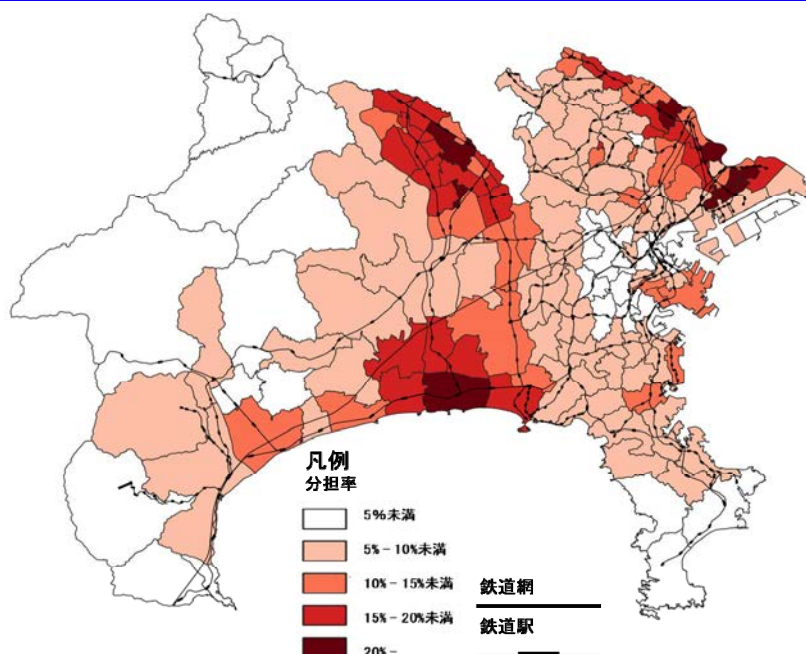
(キ) 自転車利用トリップの推移

自転車は、鉄道駅等へのアクセスの主要な交通手段として、あるいは通勤、通学、買い物等比較的近距离の日常の足として、川崎市や相模原市の他、比較的なだらかな丘陵が続く湘南都市圏域で自転車分担率が高くなっています。(図2-18)

また、自転車分担率が高い地域の鉄道駅では、自転車による鉄道駅アクセスが多くなっています。(図2-19)

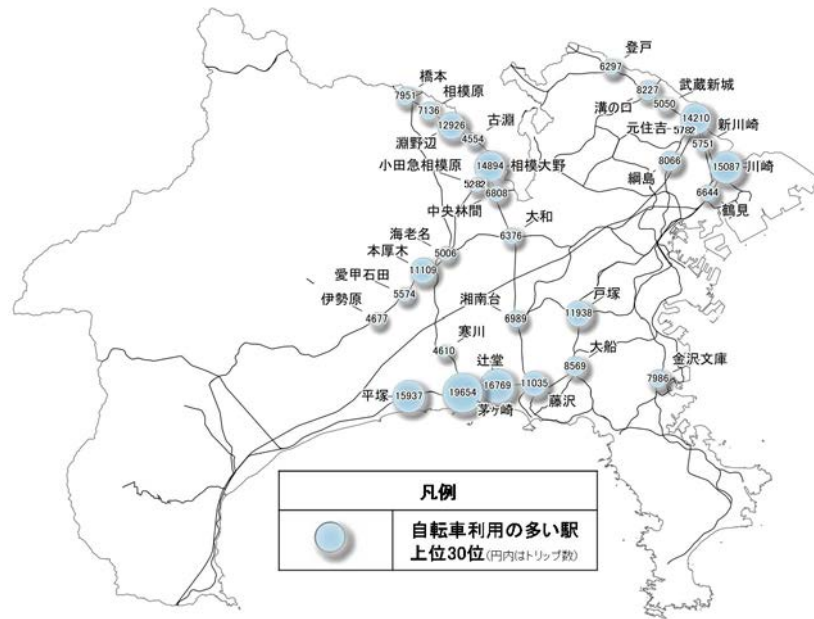
さらに、近年ではレジャー、健康志向の高まりに伴って、遠距離のサイクリングを楽しむなど利用の幅が広がりを見せています。

図2-18 代表交通手段分担率(自転車)(2018(平成30)年)



(出典) 2018(平成30)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

図 2-19 自転車利用の多い駅：上位 30 駅 (2018 (平成 30) 年)



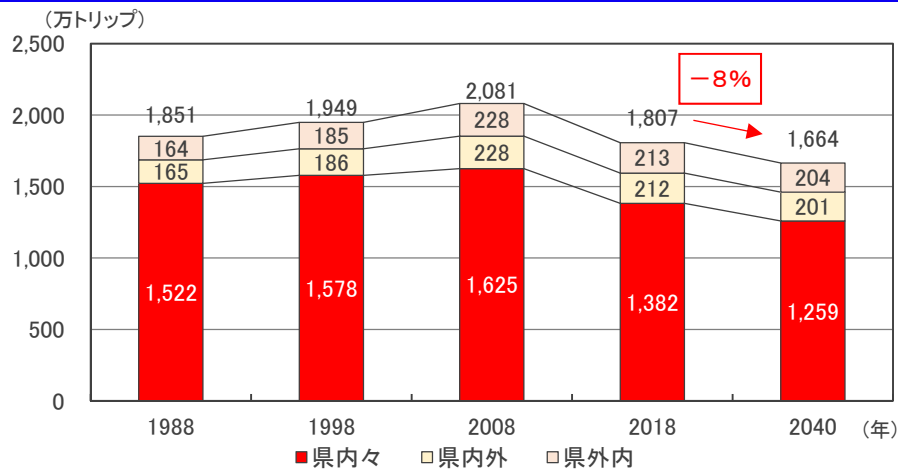
(出典) 2018 (平成 30) 年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

(2) 将来見込み

本県の将来(2040年)における総交通量は、高齢化の進行や人口減少により、2018(平成30)年と比較し、約8%減少すると見込まれます。(図2-20)

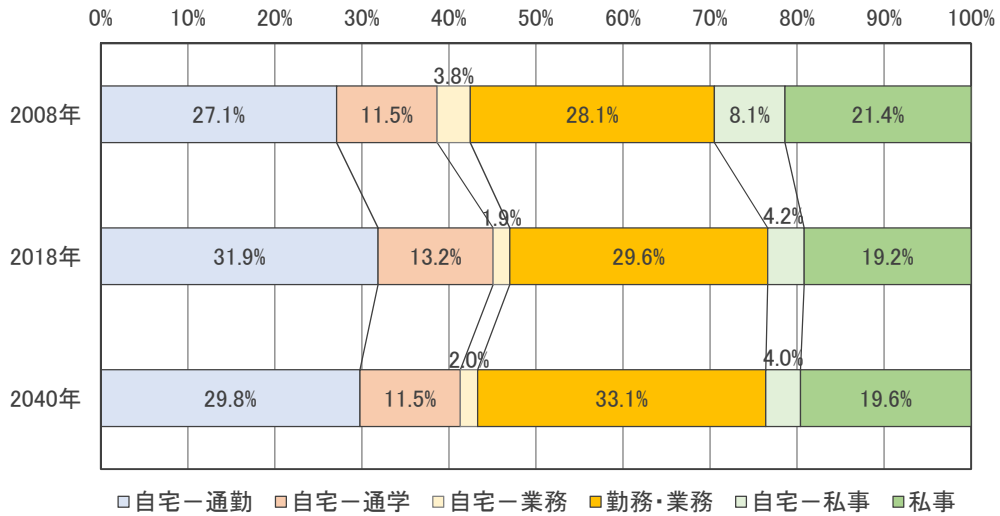
移動目的を見ると、少子・高齢化により通勤・通学の割合が減少すると見込まれ、それに伴い、代表交通手段分担率では、鉄道の分担率が減少すると見込まれます。(図2-21、22)

図 2-20 県内発着の総トリップ数の予測



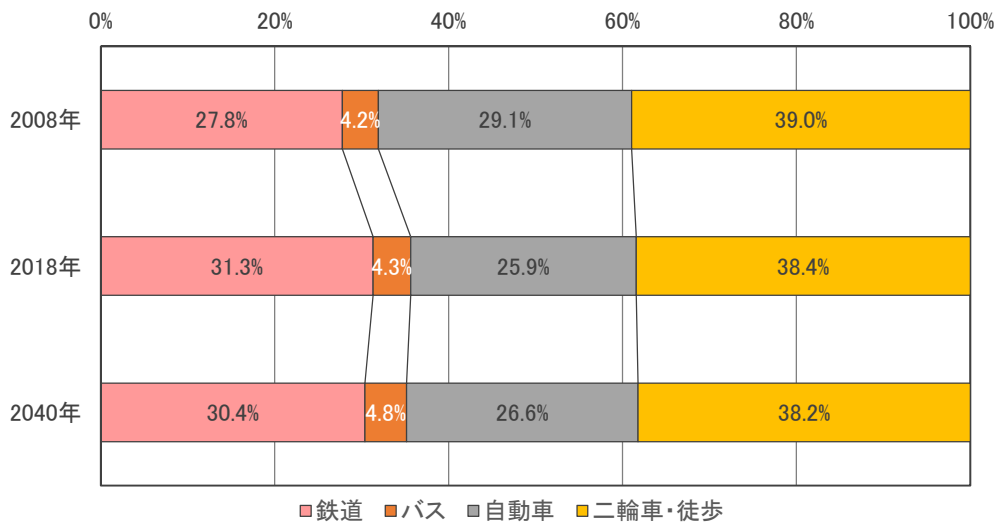
(出典) 2018(平成30)年、2008(平成20)年、1998(平成10)年、1988(昭和63)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成、2040年は本計画での推計

図 2-2-1 県内発着交通の移動目的の構成比率の予測



(出典) 2018(平成30)年、2008(平成20)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成、2040年は本計画での推計

図 2-2-2 県内発着交通の代表交通手段分担率の推移



(出典) 2018(平成30)年、2008(平成20)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成、2040年は本計画での推計

2 物の動き

(1) 国際的な物の動き

国際貿易港である横浜港、川崎港は、世界と日本を結ぶ主要な窓口として、貿易を通して戦後の日本経済の発展を支えてきました。

海外との貿易の主役であるコンテナ輸送の全国を取扱量は増加しているものの、東アジア諸国の急成長により、世界主要港に比べ相対的に順位を下げるなど、国際的な地位は低下しています。(図2-23、24)

このような中、横浜港、川崎港を含む「京浜港」が2010(平成22)年に国際コンテナ戦略港湾に指定され、国際競争力の強化をめざしています。

また、臨海部の交通円滑化とともに背後圏とのアクセスを確保するため、自動車専用道路等の整備が進められており、港湾施設のより一層の機能強化が期待されています。

図2-23 主要港のコンテナ取扱量の推移

1980年		2005年		2020年	
港名	取扱量	港名	取扱量	港名	取扱量
1 ニューヨーク/ニュージャージー	1,947	1 シンガポール	23,192	1 上海	43,501
2 ロッテルダム	1,901	2 香港	22,427	2 シンガポール	36,871
3 香港	1,465	3 上海	18,084	3 寧波-舟山	28,734
4 神戸	1,456	4 深圳	16,197	4 深圳	26,553
5 高雄	979	5 釜山	11,843	5 広州	23,192
6 シンガポール	917	6 高雄	9,471	6 青島	22,005
7 サンファン	852	7 ロッテルダム	9,300	7 釜山	21,599
8 ロングビーチ	825	8 ハンブルク	8,087	8 天津	18,356
9 ハンブルク	783	9 ドバイ	7,619	9 香港	17,971
10 オークランド	782	10 ロサンゼルス	7,484	10 ロサンゼルス/ロングビーチ	17,971
13 横浜	722	.	.	.	.
16 釜山	634	.	.	.	.
18 東京	632	.	.	.	.
.	.	22 東京	3,593	.	.
.
.	.	27 横浜	2,873	39 東京	4,747
.
.	.	39 神戸	2,491	.	.
.
.	.	.	.	61 横浜	2,662
.
.	.	.	.	67 神戸	2,647

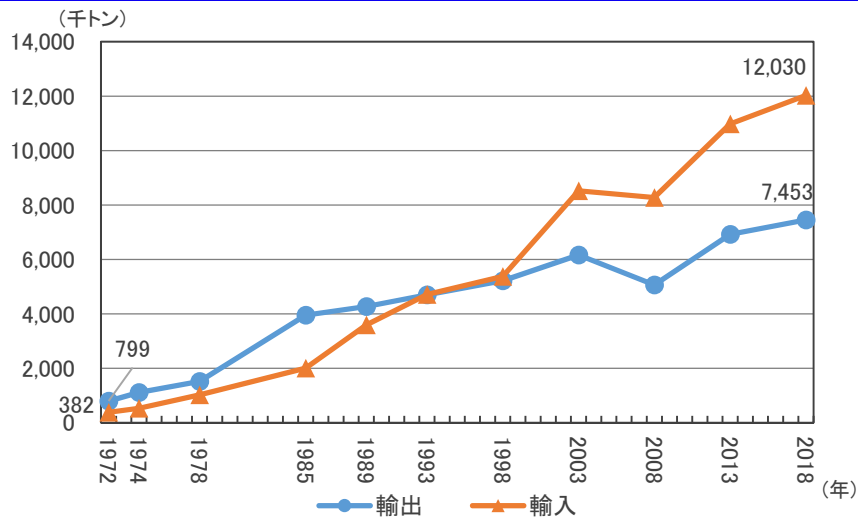
(単位:千TEU)³⁵

(出典)「Containerisation International Yearbook」(Informa UK)、「世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング」(国土交通省港湾局)

³⁵ TEU

… 20 フィートコンテナ換算のコンテナ取扱個数を表す単位。

図 2-24 全国の国際物流取扱量・コンテナ貨物流動量の推移



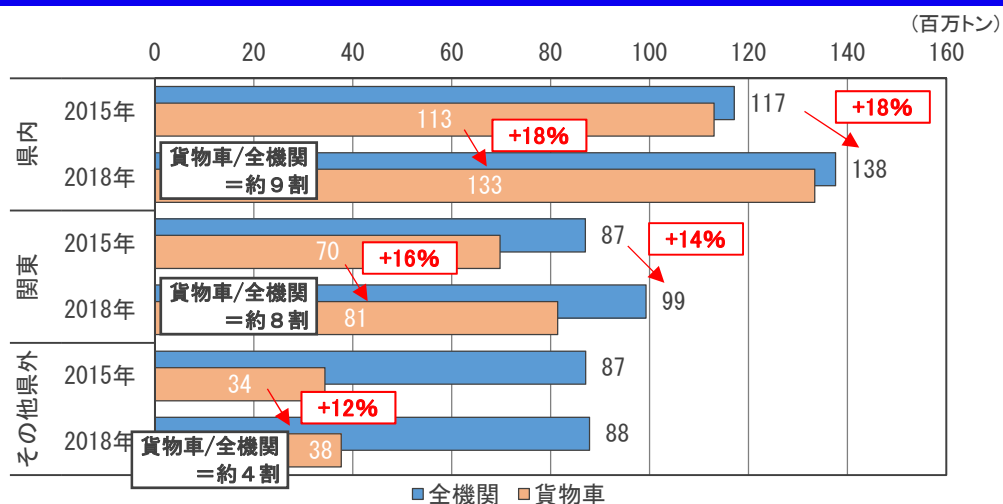
(出典) 「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(国土交通省港湾局)に基づき作成

(2) 広域的な物の動き

県内を発着する貨物流動のうち、2015(平成 27)年 3月に首都圏中央連絡自動車道³⁶(圏央道)を構成するさがみ縦貫道路が全線開通して以降は、自動車による流動量は増加傾向にあり、特に県内や関東において増加しています。

また、2018(平成 30)年には、重量ベースで県内流動の約 9 割、関東との流動の約 8 割を自動車が担っています。(図 2-25)

図 2-25 県内に発着する貨物車流動量(重量ベース)の推移

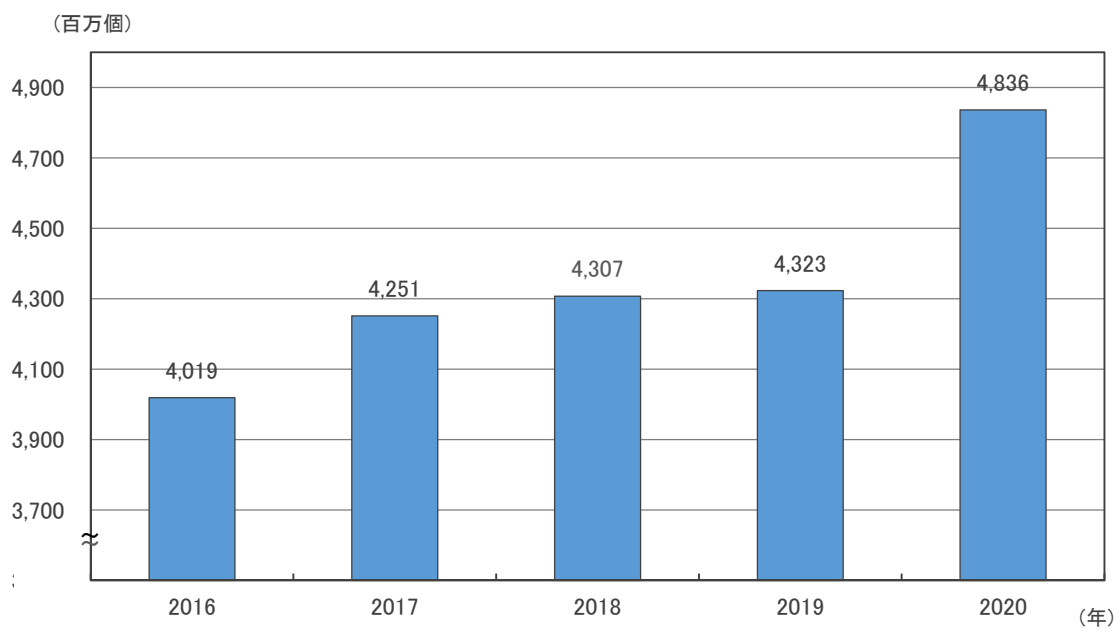


(出典) 2015(平成 27)、2018(平成 30)年「貨物・旅客地域流動調査」(国土交通省)に基づき作成

³⁶ 首都圏中央連絡自動車道 … 都心から約 40~60kmを環状に連絡する全長約 300kmの高規格幹線道路で、県内では、さがみ縦貫道路や新湘南バイパス、また、現在事業中の横浜湘南道路や高速横浜環状南線がその一部を構成する。

また、近年のネット通販市場の拡大を受け、小口配送の傾向が強まり、宅配便の取扱量が増加傾向にあります。(図2-26)

図2-26 全国の宅配便取扱個数の推移



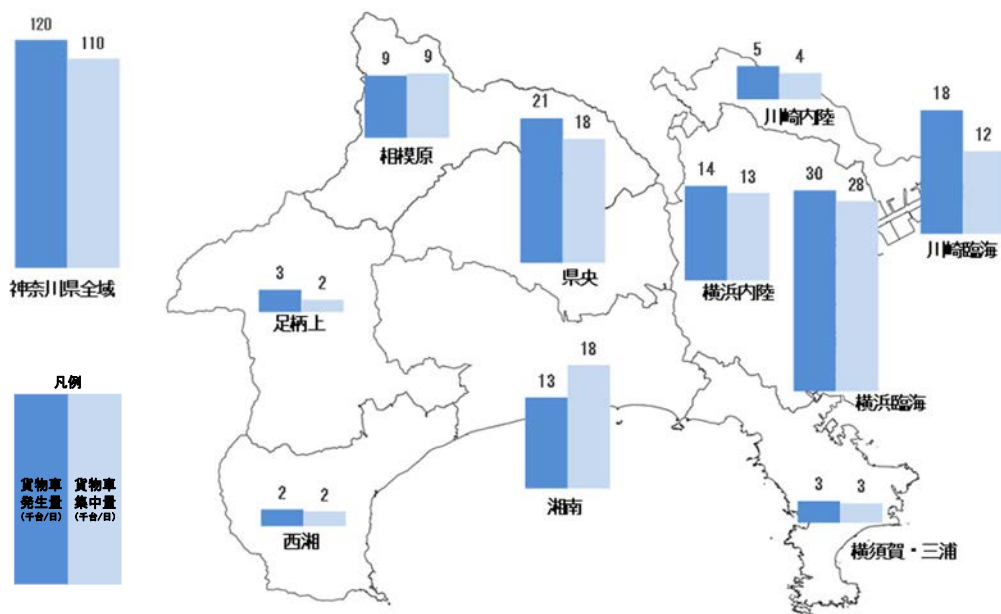
(出典)「令和2年度宅配便等取扱実績関係資料」(国土交通省)に基づき作成

(3) 本県における物の動き

ア 地域別の物流・貨物車の発生量・集中量

本県における1日の貨物車発生台数は約12万台/日、集中台数は約11万台/日となっており地域別に見ると、横浜市・川崎市の臨海部に加えて、県央(相模原地域を含む)、湘南で発生量・集中量が多くなっています。(図2-27)

図2-27 地域別の貨物車発生量・集中量



注1) 純流動ベース 注2) 単位：千台/日

(出典) 2013(平成25)年, 2003(平成15)年「東京都市圏物資流動調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

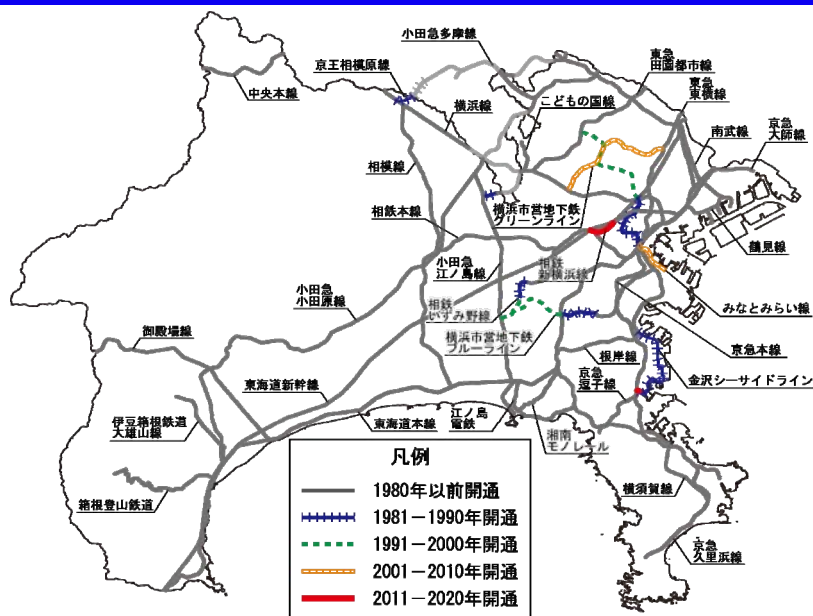
3 交通サービスの現状

(1) 鉄道交通

2007(平成19)年以降、横浜市営地下鉄グリーンラインや神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線)の開業、東急田園都市線、小田急小田原線の複々線化など、主に川崎・横浜市内、東京方面を中心とした新線整備及び複々線化や、東急東横線と東京メトロ副都心線との相互直通運転の開始など、鉄道網の整備が着実に進められてきました。(図2-28)

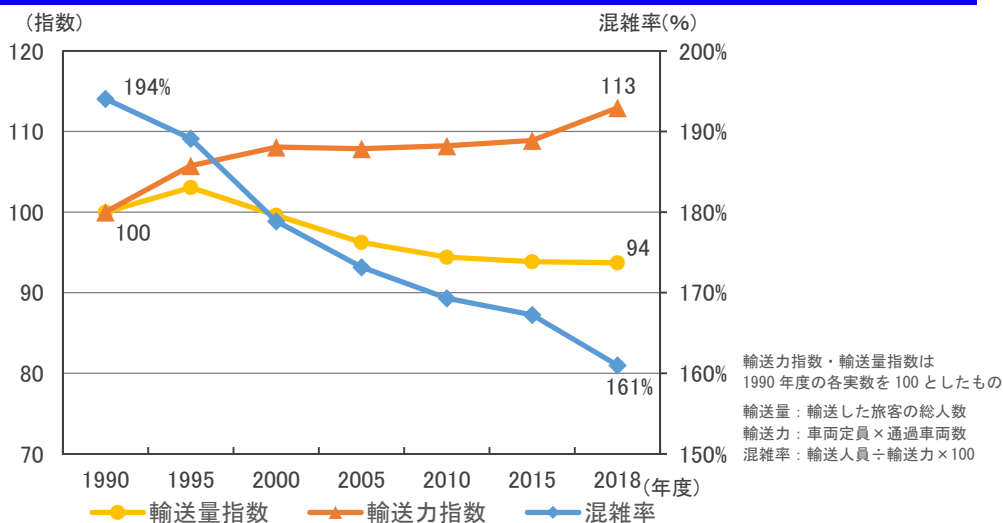
これにより、県内における鉄道の輸送力は増加し、混雑率の改善が進んでいます。(図2-29)

図2-28 鉄道網の整備状況(2020(令和2)年3月末時点)



(出典)「国土数値情報(鉄道時系列データ(2018(平成30年)))」(国土交通省)に基づき作成

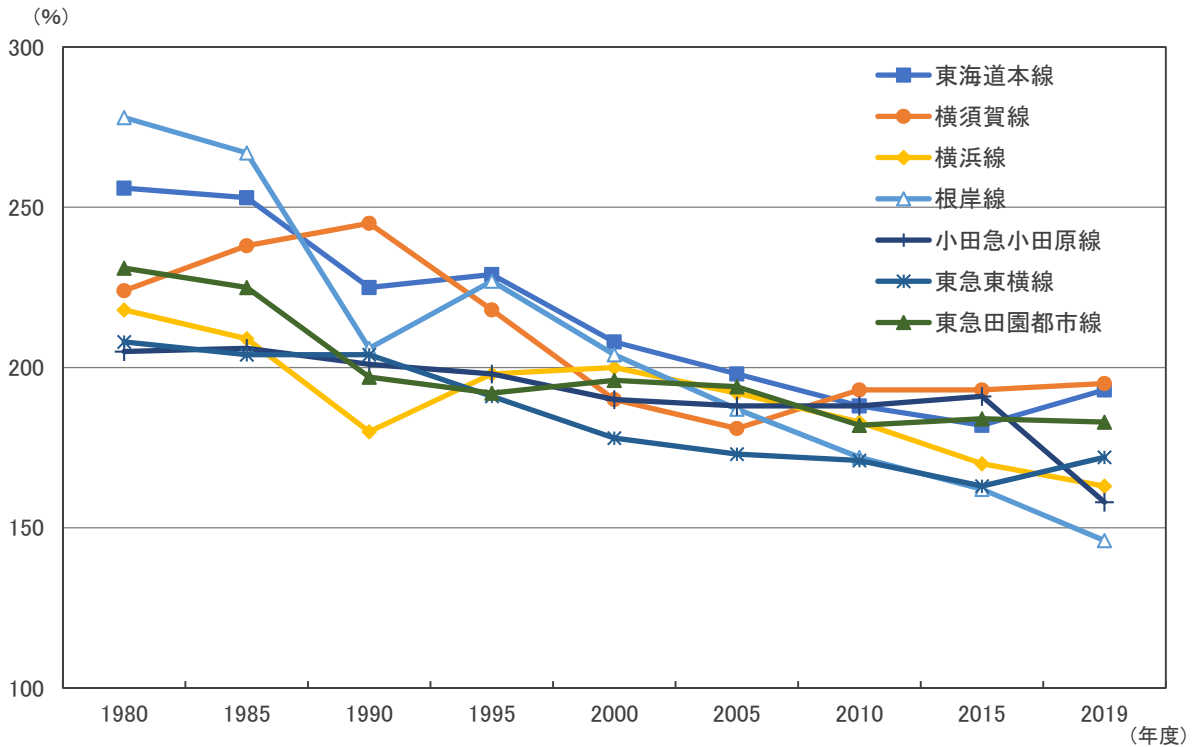
図2-29 混雑率・輸送力・輸送人員の推移(県内路線の最混雑時1時間平均)



(出典)「神奈川県交通関係資料集」(神奈川県国土整備局都市部交通企画課)に基づき作成

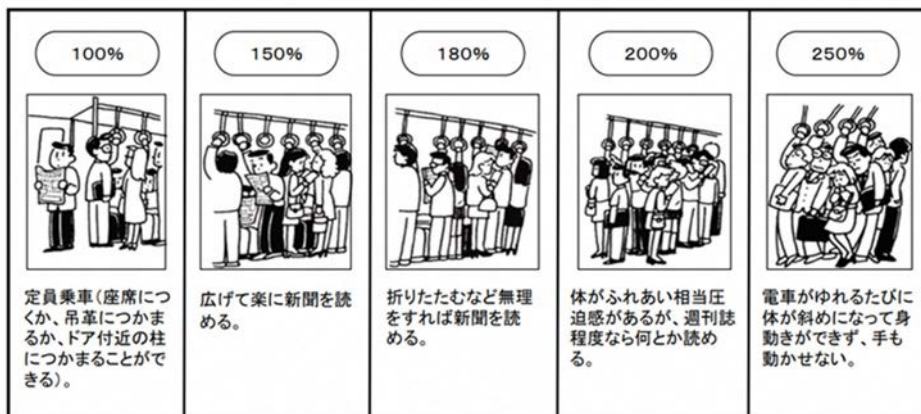
本県全体としては混雑率の改善が進んでいる一方で、依然として東京方面への一部の路線では、混雑率が200%近くになっています。(図2-30、31)

図2-30 県内各路線の混雑率の推移



(出典)「神奈川県交通関係資料集」(神奈川県国土整備局都市部交通企画課)に基づき作成

図2-31 混雑率のイメージ



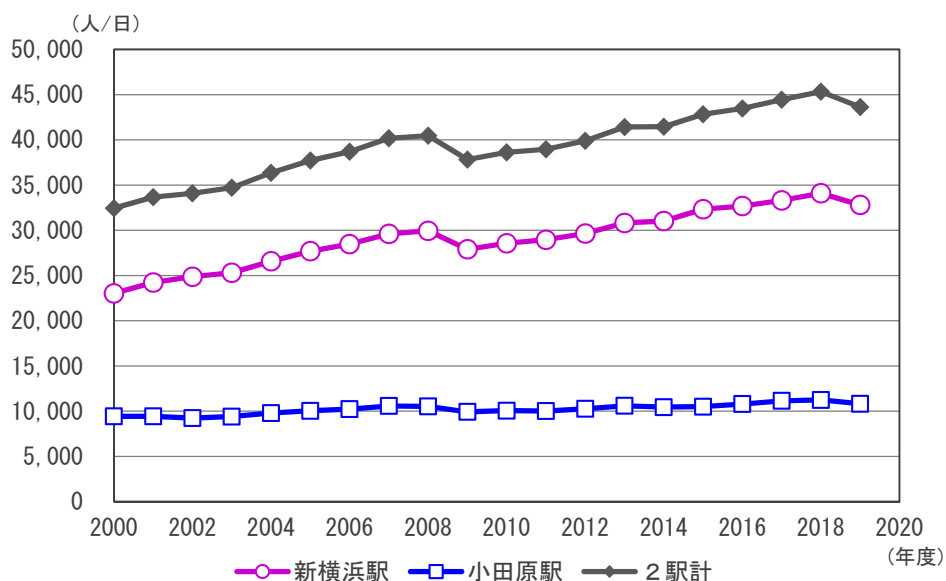
(出典) 国土交通省 HP https://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/03_04.html

(2) 広域的な鉄道サービス

本県ではリニア中央新幹線の神奈川県駅の工事が開始されるなど、広域的なネットワークの拡大に向けた取組が進められています。

また、東海道新幹線の駅として、新横浜駅及び小田原駅の2駅があり、特に、新横浜駅の1日平均乗車人数は増加傾向にあります。(図2-32)

図2-32 東海道新幹線の県内1日平均乗車人数の推移



(出典)「神奈川県交通関係資料集」(神奈川県県土整備局都市部交通企画課)に基づき作成

しかし、東海道新幹線の駅が県の端部(東と西)に位置し、新横浜駅から小田原駅間の距離は約51.2kmと東海道新幹線全体で2番目に長いため、県内には駅に到達するまで1時間以上かかる地域があります。

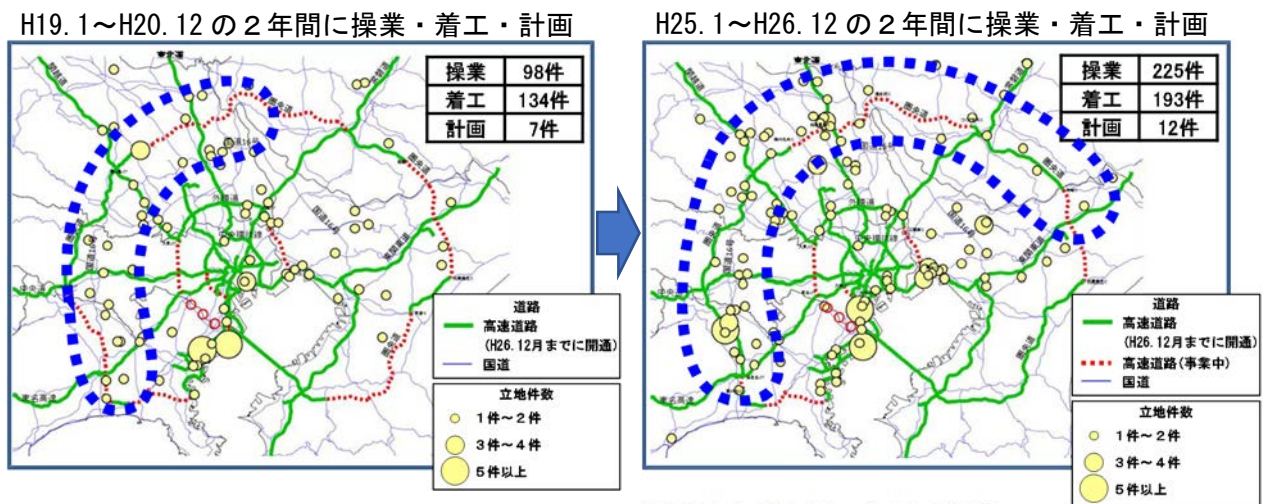
(3) 新交通システム

新交通システムは、バスと鉄道の間領域の需要に対する交通機関として位置づけられています。

金沢シーサイドラインなど県内の新交通システムでは、利用者数は近年増加傾向にあります。

これにより、広域的な移動性の向上や渋滞の緩和が図られ、沿線地域における企業活動の活性化や観光振興など、様々なストック効果³⁷が発揮されています。
(図2-35)

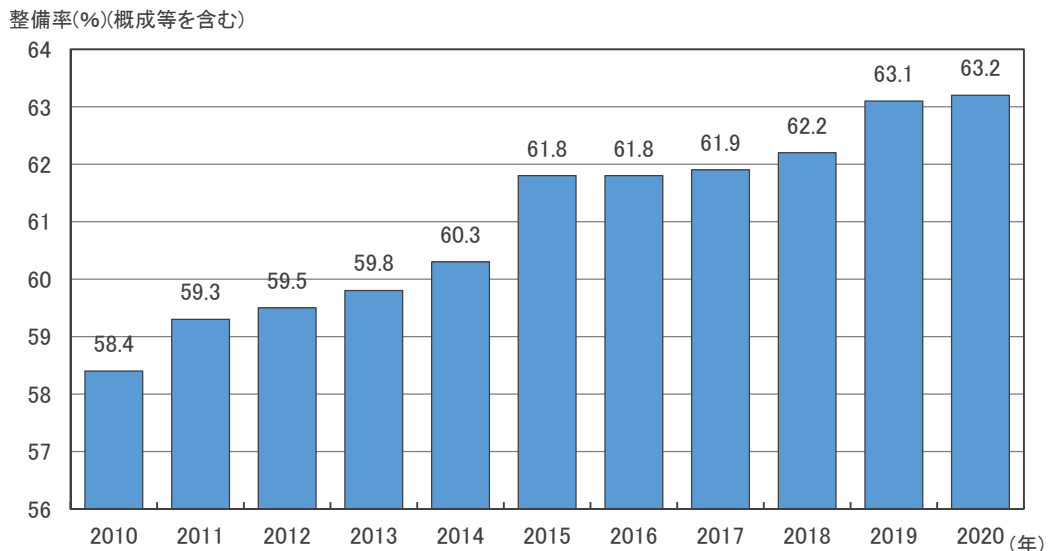
図2-35 圏央道沿線における物流施設立地状況の推移



(出典)「高速道路と物流施設の立地状況について(第7回物流体系小委員会)」(国土交通省)

そのほか、都市内の円滑な交通の実現と、良好な都市環境の形成に向けて、本県の都市計画道路の整備が着実に進められています。(図2-36)

図2-36 本県の都市計画道路整備率の推移

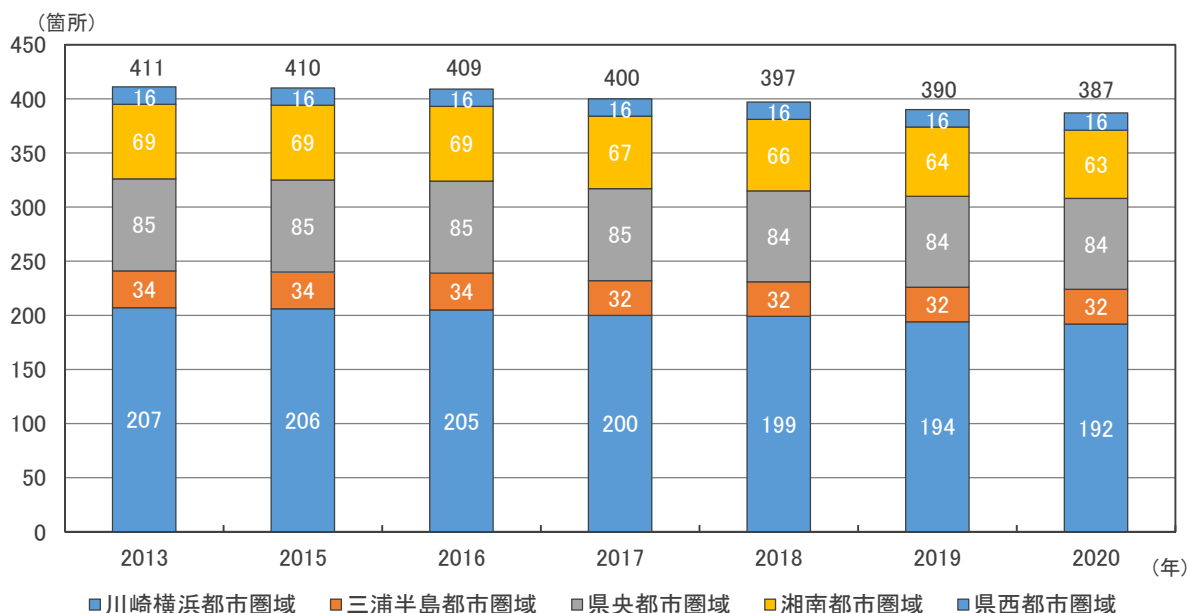


(出典)「都市計画年報(令和2年度)」(国土交通省都市局)に基づき作成

³⁷ ストック効果 … インフラの整備効果の一つ。整備された社会資本が機能することで、整備直後から継続的かつ中長期にわたって得られる効果のこと。ストック効果には、耐震性の向上や水害リスクの低減といった「安全・安心効果」や、生活環境の改善やアメニティの向上といった「生活の質の向上効果」のほか、移動時間の短縮等による「生産性向上効果」といった社会のベースの生産性を高める効果がある。

一方で、2013(平成25)年度に指定された県内一般幹線道路の主要渋滞箇所411か所は、2020(令和2)年では、387か所と減少しているものの、依然として多くの主要渋滞箇所が残っています。また、混雑時の平均旅行速度は、全国平均より10km/h以上遅く、全国ワースト3位の状況です。(図2-37、表2-1)

図2-37 主要渋滞箇所の推移



(出典) 首都圏ボトルネック対策協議会 HP に基づき作成

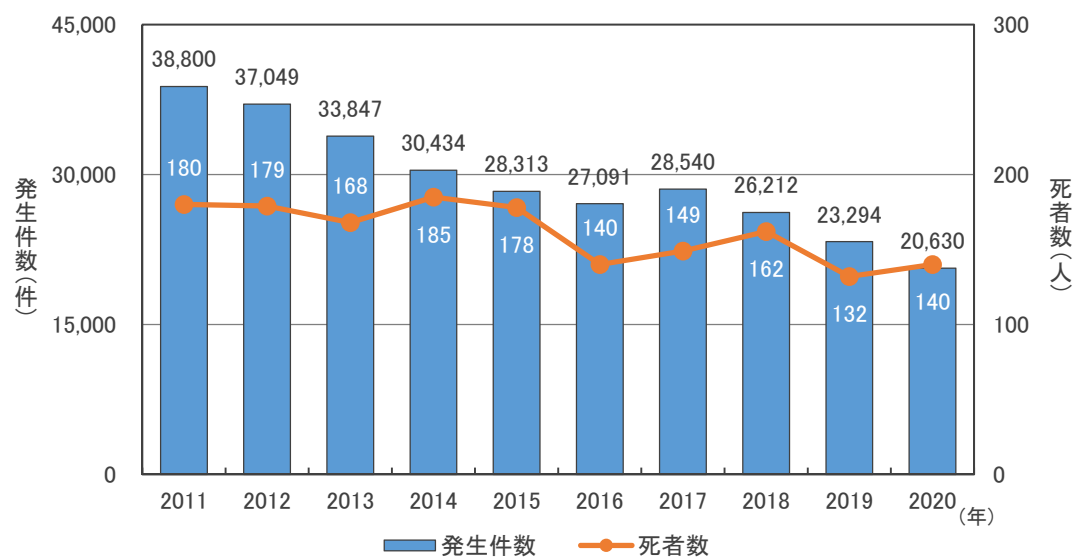
表2-1 混雑時平均旅行速度(全国ワースト5)

全国ワースト5	混雑時平均旅行速度
東京都	17.7 km/h
大阪府	19.0 km/h
神奈川県	21.1 km/h
埼玉県	22.2 km/h
愛知県	24.0 km/h
全国平均	33.0 km/h

(出典) 「2015(平成27)年度全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)に基づき作成

県内の交通事故発生件数及び死者数は、減少傾向にあるものの依然として多い状況にあります。（図２－３８）

図２－３８ 県内の交通事故発生件数及び死者数

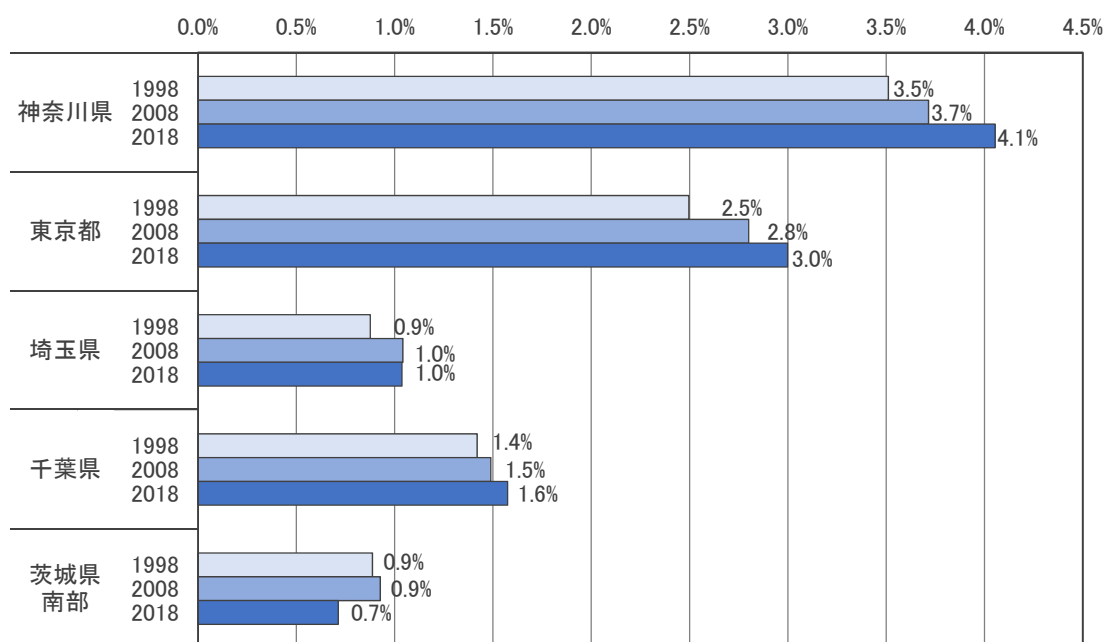


(出典) 交通事故統計(神奈川県くらし安全防災局くらし安全部くらし安全交通課)に基づき作成

(5) バス交通

本県のバス利用の分担率は東京都市圏の中で最も高く、高齢化が進行する社会においては、日常の生活を支える地域の足として、重要な役割を果たしています。(図2-39)

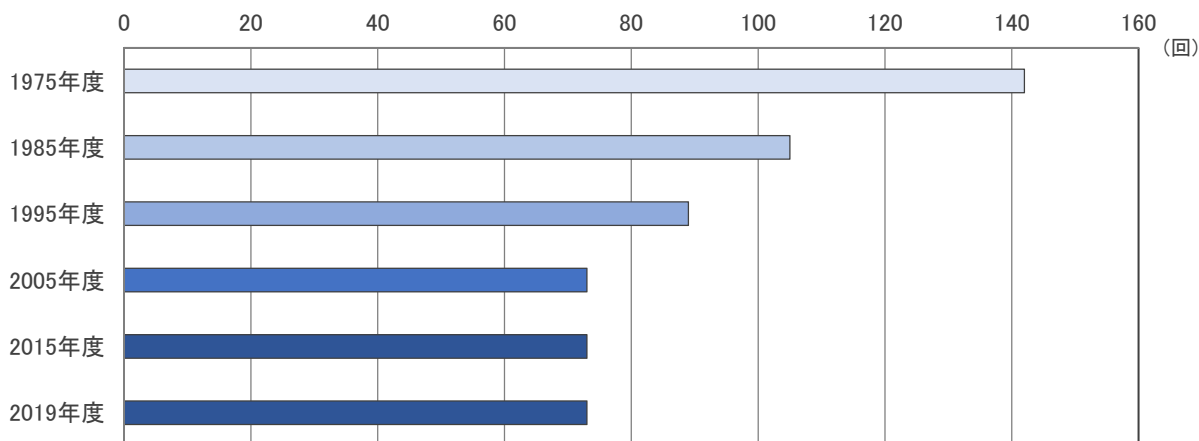
図2-39 東京都市圏における代表交通手段分担率(バス)の比較



(出典) 2018(平成30)年、2008(平成20)年、1998(平成10)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

本県での、路線バスの1人当たり乗車回数は、1975(昭和50)年以降、減少していましたが、近年では横ばいの傾向にあります。(図2-40)

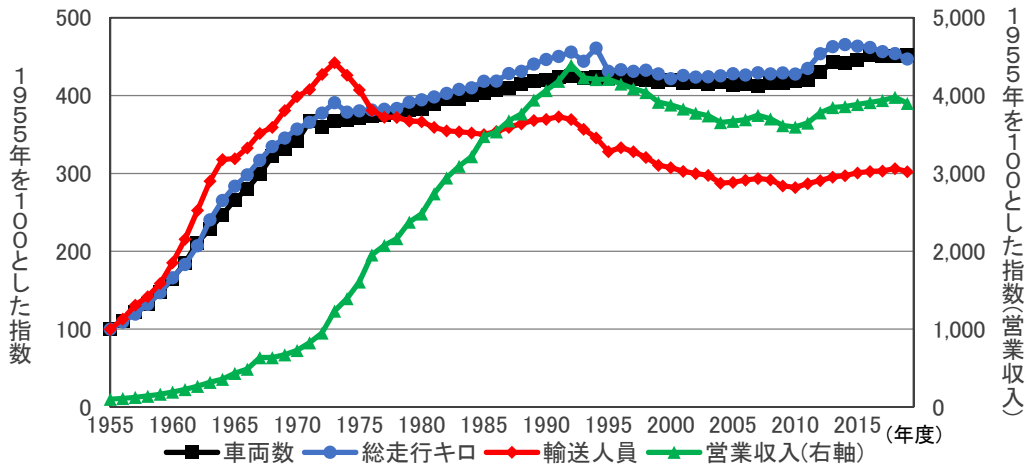
図2-40 本県の一般乗合バスの1人当たり年間乗車回数の推移



(出典)「かながわバスポシエット」((一社)神奈川県バス協会)に基づき作成

輸送実績に基づく年間利用者数は、近年横ばい傾向にあります。(図2-41)

図2-41 県内の乗合バス車両数・総走行キロ・輸送人員・営業収入の推移



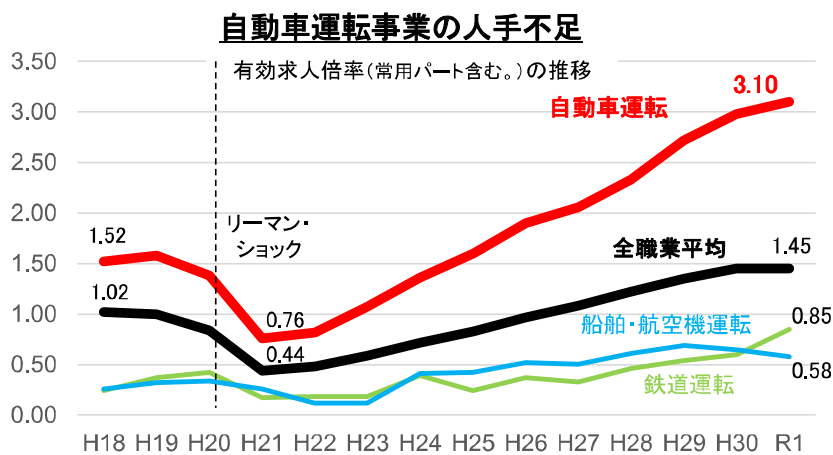
注) 1997(平成9)年度からは運送収入

(出典)「かながわバスポシエット」(一社)神奈川県バス協会に基づき作成

近年では、利用者の減少による事業者の経営悪化や、年々深刻となっている運転手の不足により、乗合バスの路線退出や一部減便が進んでいる状況にあります。(図2-42)

神奈川県生活交通確保対策地域協議会³⁸に退出等の意向申出がなされた路線については、協議により、路線維持やコミュニティバスの運行などの対策が実施されていますが、これに伴い、行政の財政負担が大きくなっています。

図2-42 業種別の有効求人倍率の推移



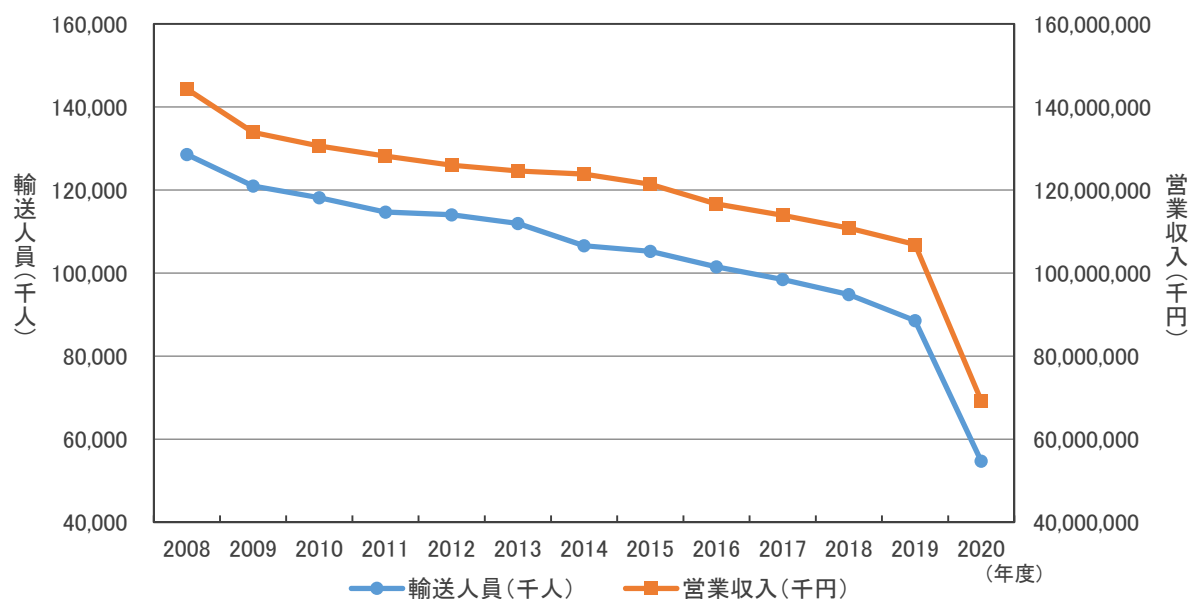
(出典)「総務省統計局人口推移」「自動車輸送統計年報」に基づき 国土交通省総合政策局が作成

³⁸ 神奈川県生活交通確保対策地域協議会 … 乗合バスの需給調整規制の廃止を内容とする改正道路運送法が2002(平成14)年2月1日に施行されたことに伴い、県内における乗合バスの路線退出等にかかる生活交通の確保方策について、県・国・市町村・バス事業者が協議を行うために2001(平成13)年6月13日に設置。

(6) タクシー交通

タクシーは、利用者個々のニーズに応じたサービスが提供可能な交通であり、バスと同様に地域の足としての役割を担っていますが、2008(平成20)年以降は、タクシーの営業収入及び輸送人員はともに減少傾向にあります。(図2-43)

図2-43 県内のタクシーによる輸送人員数及び営業収入の推移

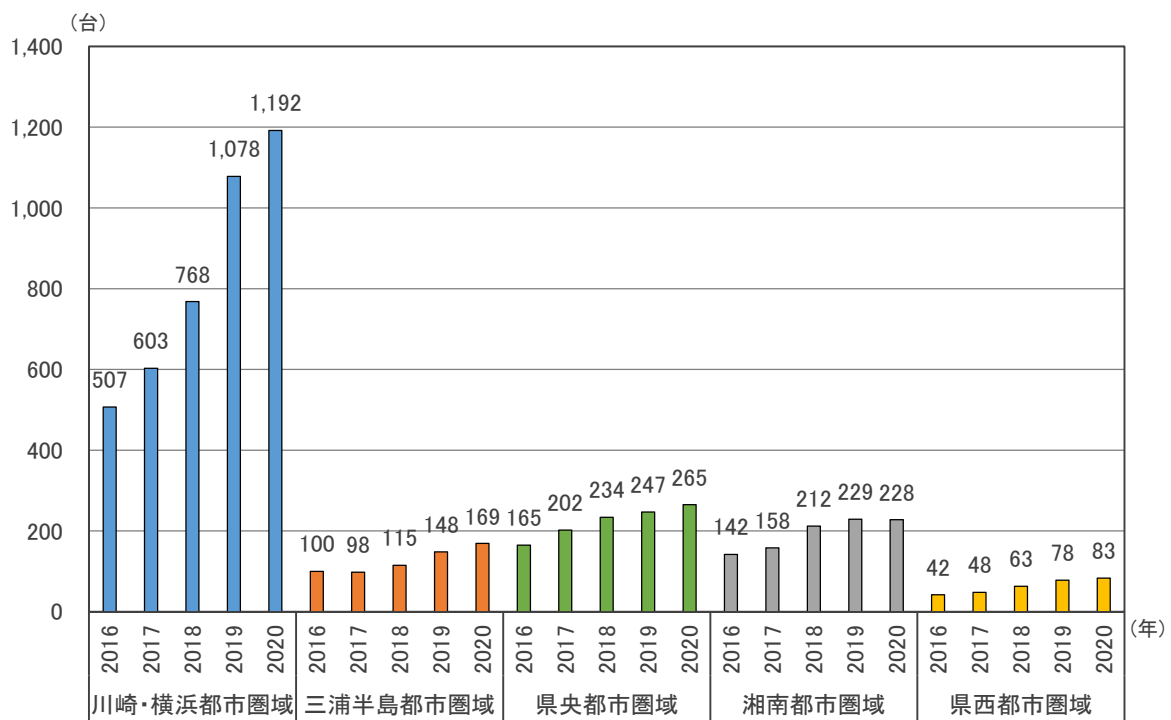


(出典) ハイヤー・タクシー事業の輸送人員の推移((一社)神奈川県タクシー協会)に基づき作成

近年は、ICTを活用した配車サービスの導入や電子マネー等による決済の簡便化、多言語化による訪日外客への対応など、利便性向上の取組が進められています。

また、高齢者、車いす使用者、妊娠中の方など、すべての人に使いやすいように、広い開口部や乗降のためのステップなどを備えたユニバーサルデザインタクシーなど、移動制約者に対応できる車両の導入も増えています。(図2-44)

図 2-44 県内の法人タクシーにおける移動制約者対応可能なタクシー車両台数



※移動制約者対応可能なタクシー車両=ユニバーサルデザインタクシー+福祉車両+福祉限定車両として算出

(出典) 神奈川県内タクシー交通圏別車両数と交通圏内市町村人口比率車両配分数(神奈川県福祉子どもみらい局福祉部地域福祉課)に基づき作成

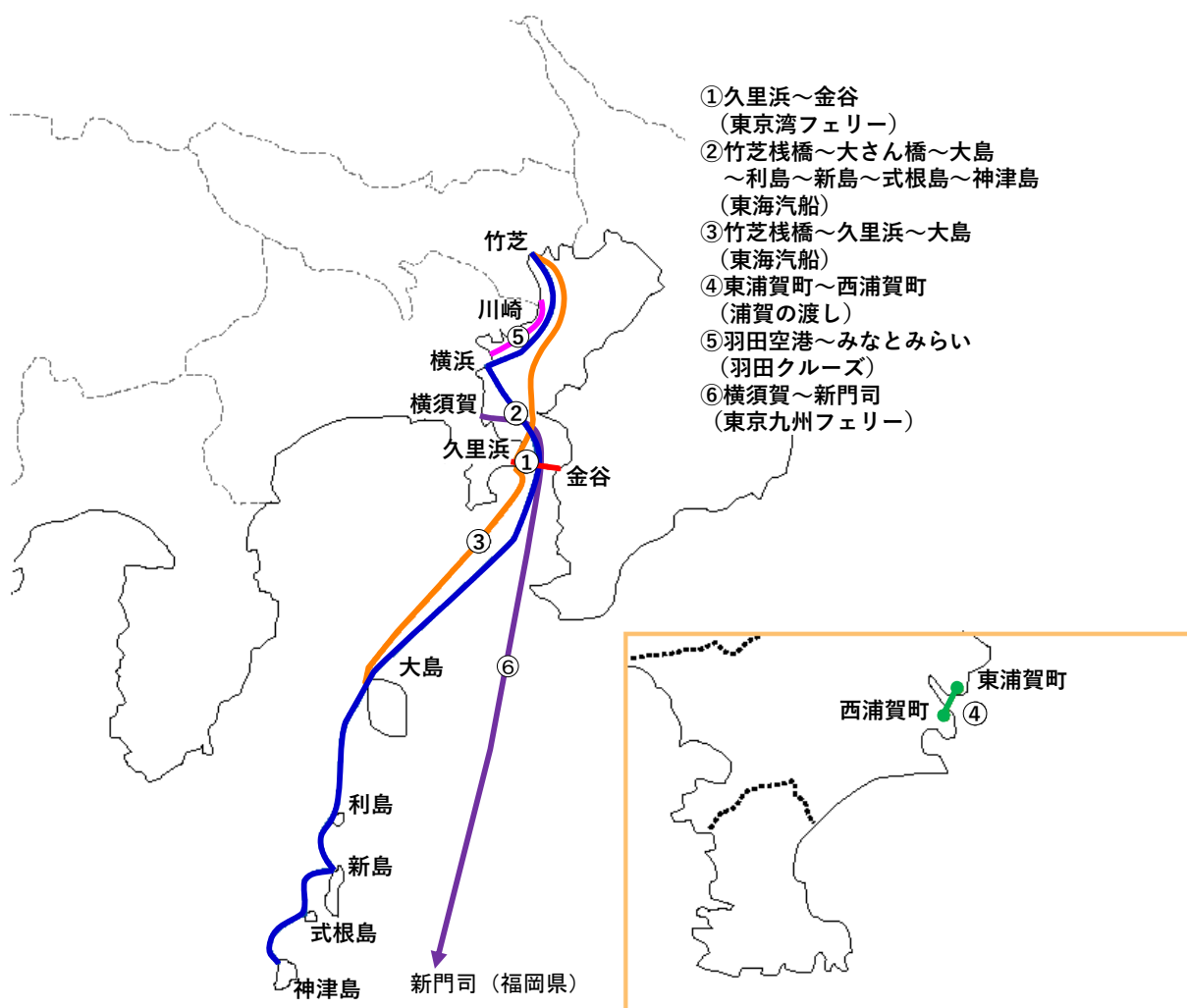
(7) 海上・水上交通

本県における海上交通定期航路には、長距離・短距離フェリー、島しょ航路、都市近郊航路があります。(図2-45)

また、本県には、国際戦略港湾³⁹である横浜港及び川崎港と重要港湾⁴⁰である横須賀港があり、近年では、貨物の取扱量は産業構造の変化などにより緩やかに減少しています。(図2-46)

さらに、海や川を本県の貴重な観光資源と捉え、「観光振興」や「人の移動」に活用するための検討が進められています。

図2-45 神奈川県に関連する現在の航路網

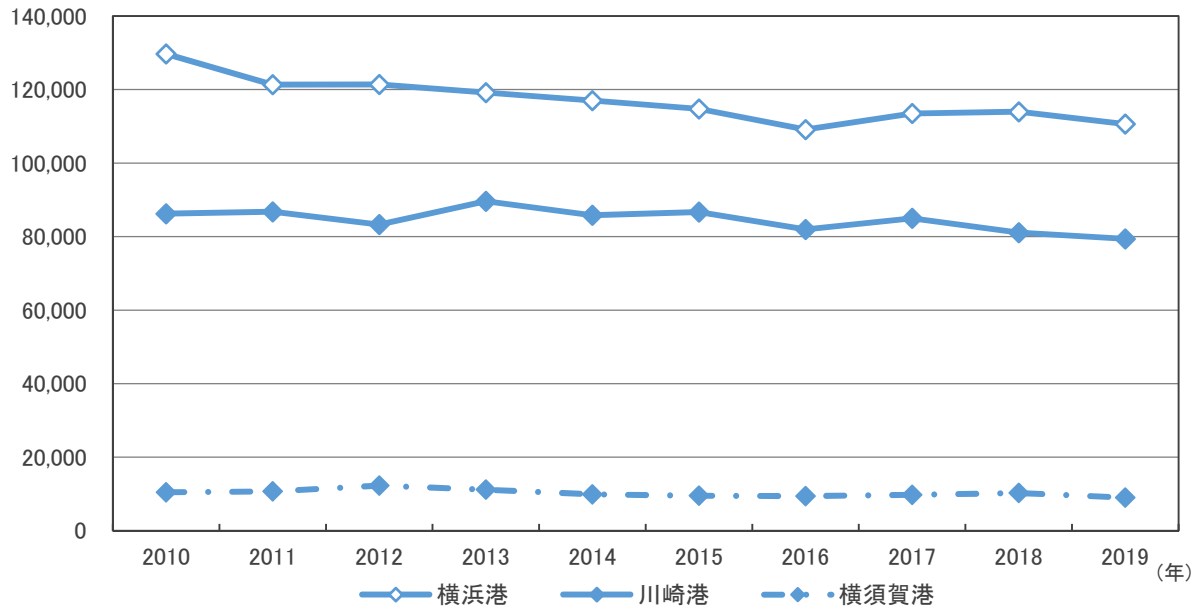


³⁹ 国際戦略港湾 … 長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網を結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾。

⁴⁰ 重要港湾 … 海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾。

図 2-46 県内港湾における港湾貨物取扱量の推移

海上出入貨物量(千トン/年)



(出典)「港湾統計」(国土交通省)に基づき作成

(8) 航空

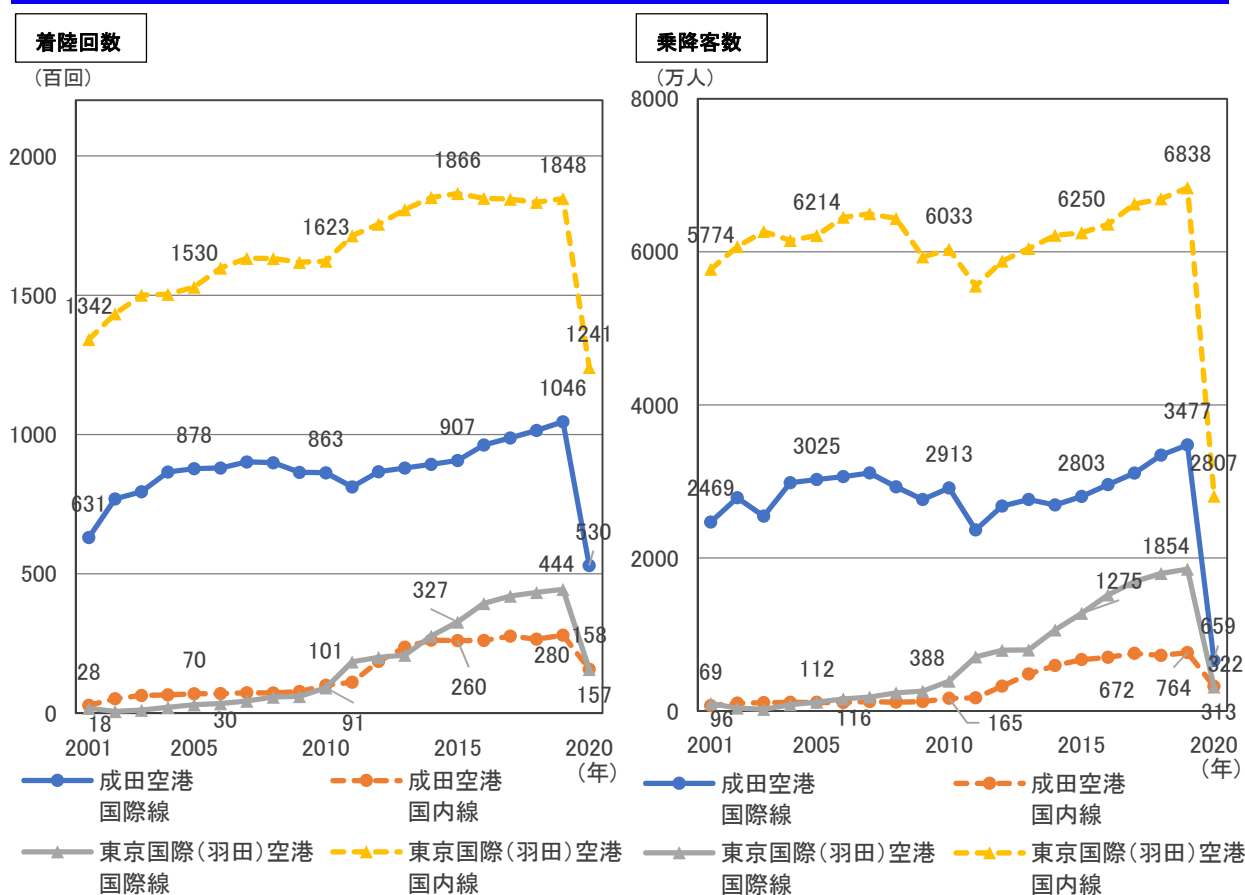
首都圏空港(成田空港・羽田空港)の機能拡大が進められ、発着便及び年間乗降客数は増加しています。(図2-47)

特に、本県に隣接する羽田空港では、2010(平成22)年に国際定期便の再就航や24時間化が行われ、国際的な交通結節機能の強化を図っており、乗降客数は年々増加しています。(図2-48)

2020(令和2)年には、羽田空港の国際線発着枠が拡大されたため、アフターコロナにおいては、更に乗降客数が増加することが見込まれます。

また、羽田空港へのアクセスを強化するため、鉄道では羽田空港アクセス線が事業化されたほか、東海道貨物支線貨客併用化の検討が進められており、道路では多摩川スカイブリッジ(羽田連絡道路)が整備されるなど、国内外との交流連携の促進が期待されています。

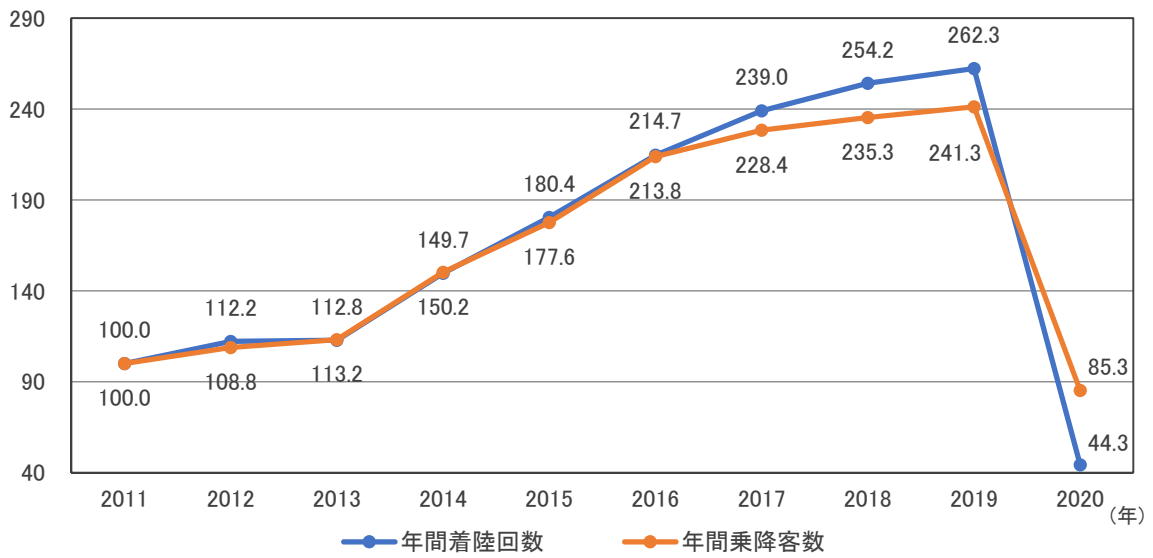
図2-47 首都圏空港の着陸回数及び年間乗降客数の推移



(出典)「空港管理状況調書」(国土交通省)に基づき作成

図 2 - 4 8 羽田空港における国際便の着陸回数及び年間乗降客数の指数

(2011年を100とした指数)



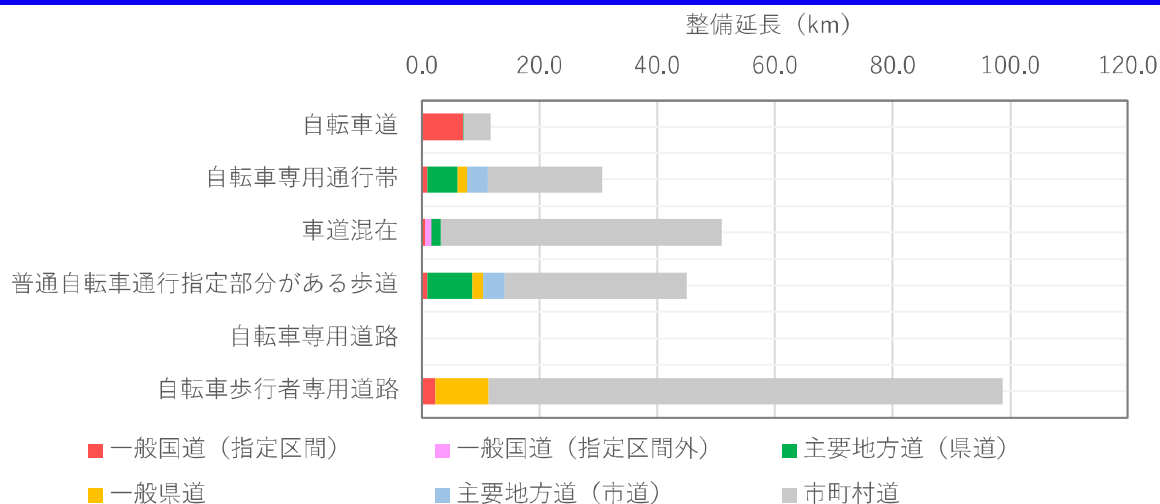
(出典)「空港管理状況調書」(国土交通省)

(9) 自転車交通

本県の道路(高速自動車国道を除く)25,726km(2018(平成 30)年4月1日現在)のうち、自転車道や自転車専用通行帯、自転車歩行者専用道路などの自転車通行空間の整備がなされている道路の延長は、237.2km(0.92%)となっています。

(図2-49)

図2-49 県内の自転車通行空間の整備延長



(単位: km)

	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	普通自転車通行指定部分がある歩道	自転車専用道路	自転車歩行者専用道路	計
一般国道 (指定区間)	7.0	1.0	0.6	1.0	0.0	2.4	12.0
一般国道 (指定区間外)	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	1.0
主要地方道 (県道)	0.2	5.1	1.7	7.6	0.0	0.0	14.6
一般県道	0.0	1.6	0.0	1.8	0.0	9.0	12.4
主要地方道 (市道)	0.0	3.5	0.0	3.7	0.0	0.0	7.2
市町村道	4.6	19.5	47.6	31.0	0.0	87.3	190.0
合計	11.8	30.7	50.9	45.1	0.0	98.7	237.2

※平成30年4月1日時点

(出典)「神奈川県自転車活用推進計画」(神奈川県県土整備局道路部道路企画課)

(10) 徒歩

県内の歩道設置率は約2割となっており、安全で快適な歩行者空間を確保するためには、更なる整備が必要です。(表2-2)

歩行者交通量の多い道路においては、十分な通行空間やたまり空間が確保されていない、歩道等が連続的に整備されていない、また自転車走行との輻輳(ふくそう)が見られるなどの問題が生じています。

また、高齢者や障がい者をはじめ誰もが利用しやすいユニバーサルデザインに対応した歩行空間の整備や案内標識などによる情報提供が未だ不十分です。

表2-2 県内の歩道設置率

道路種別	道路実延長(km)	歩道設置実延長(km)	歩道設置率
一般国道	718	440	61.3%
主要地方道	805	624	77.5%
一般県道	650	352	54.2%
市町村道	23,553	3,618	15.4%
合計	25,726	5,034	19.6%

(出典)「道路統計年報2019」(国土交通省)に基づき作成

(11) 新たな交通サービスや既存サービスの拡大

デジタルトランスフォーメーション(DX)により、交通サービスの高度化や生産性向上が図られる中で、新たな交通サービスの実証実験やサービスの実装に向けた取組が進められています。

また、既に実装されている交通サービスについても、より一層の利用拡大が図られています。(表2-3)

表2-3 県内の新たなモビリティサービスの取組実績

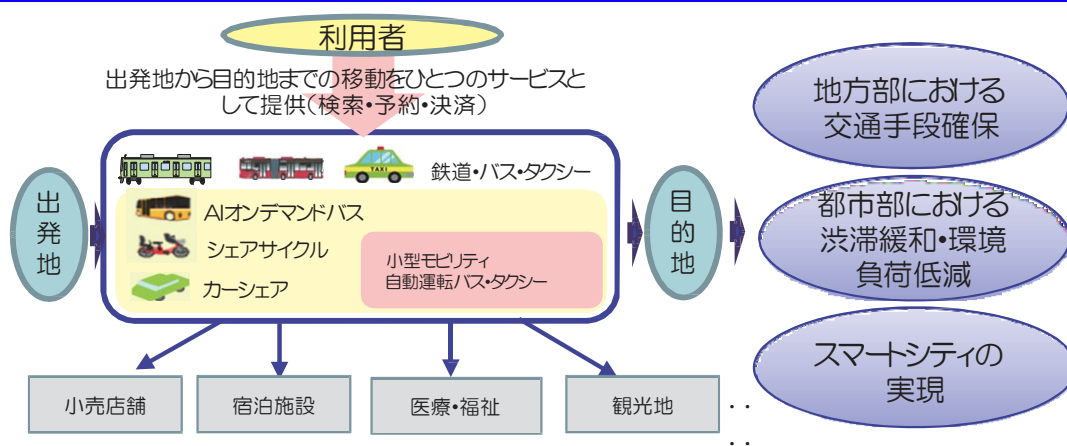
地域等	主な取組実績
横浜市	郊外型 MaaS、観光型 MaaS、路線バス自動運転、オンデマンドバス、AI 運行バス
川崎市	郊外型 MaaS、オンデマンド交通
相模原市	自律走行バス
横須賀・三浦半島	観光型 MaaS、Universal MaaS、AI 運行バス、オンデマンドモビリティ
湘南地域	観光型 MaaS、自動運転バス、シェアサイクル
西湘地域	観光型 MaaS、生活・観光統合型 MaaS、EV カーシェア

※令和3年9月現在、実証実験中の内容も含む

ア MaaS(Mobility as a Service)

「MaaS」とは、既存の交通手段や、超小型モビリティ⁴¹、グリーンスローモビリティ⁴²など新たな交通手段を ICT でシームレスに結び付け、ルートや交通手段の検索～予約～決済を一度に行えるようにすることで、ユーザーの利便性を高めるとともに、移動の効率化により都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの問題の解決に役立てようとする考え方の上に立っているサービスです。交通手段の情報に限らず、小売や飲食等の商業、宿泊・観光、物流といった民間サービスや、医療、福祉、教育、一般行政サービスとの連携により、交通サービスの高付加価値化を図ることで、一層の需要の拡大が期待されています。(図2-50)

図2-50 MaaSにおける基本的な考え方



(出典)「国土交通白書 2020」(国土交通省総合政策局)

⁴¹ 超小型モビリティ … 自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動手段となる1人から2人乗り程度の電動車両。

⁴² グリーンスローモビリティ … 時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待される。

イ 自動運転

乗務員が運転操作を行うことなく自動で自動車の走行が可能となる自動運転技術は、乗務員の負荷軽減につながることで、人手不足が進む自動車運転事業における効率的なサービスの提供が期待されています。

近年では、公道上での走行実験が国内の各地で行われており、「さがみロボット産業特区」の取組の一つとして藤沢市で実証実験が行われました。

(図2-51)

図2-51 自動運転バス車両



(出典) さがみロボット産業特区特設HP

ウ デマンド交通(乗合タクシー等)

デマンド交通は、利用者のニーズに応じて柔軟に運行する公共交通です。路線バスなど定期・乗合の交通に替わる運行形態で、バス車両よりも小規模な車両を用います。

また、近年ではIoTやAIなどの技術を活用したAIオンデマンド交通が実装に向けて実験が進められています。利用者の過去の乗車履歴や携帯電話位置情報に基づくビッグデータに加え、気象データや施設データ等を解析し、需要を予測することによって効率的・効果的な運行が可能となり、地域の持続可能な移動手段が確保されることが期待されています。

エ 自転車利用の拡充

既存の交通結節点におけるサイクルアンド(バス)ライドの導入など、公共交通機関の利用を含めた自転車利用の促進が図られています。(図2-52)

また、コミュニティサイクル(シェアサイクル)は、地域の交通手段を補完する二次交通として活用が進んでおり、地域活性化や観光地の周遊促進も期待されています。

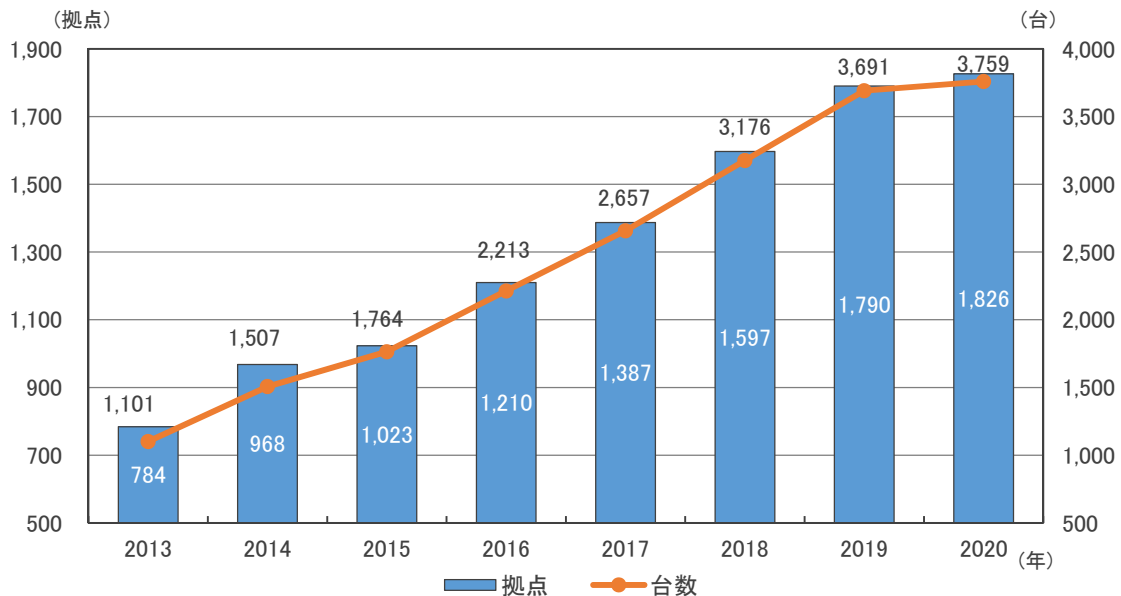
図 2-52 サイクルアンド(バス)ライドの整備



オ カーシェアリング⁴³

自動車による環境負荷の低減に向け、全国的にカーシェアリングによる自動車の効率的な利用が進められています。県内でも横浜・川崎の鉄道駅周辺を中心に、拠点数・台数がともに増加しています。(図 2-53)

図 2-53 県内におけるカーシェアリング拠点数、台数



(出典) 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 HP に基づき作成

⁴³ カーシェアリング … 特定の自動車を共同使用するサービスないしはシステムのこと。

第3章 都市交通の課題

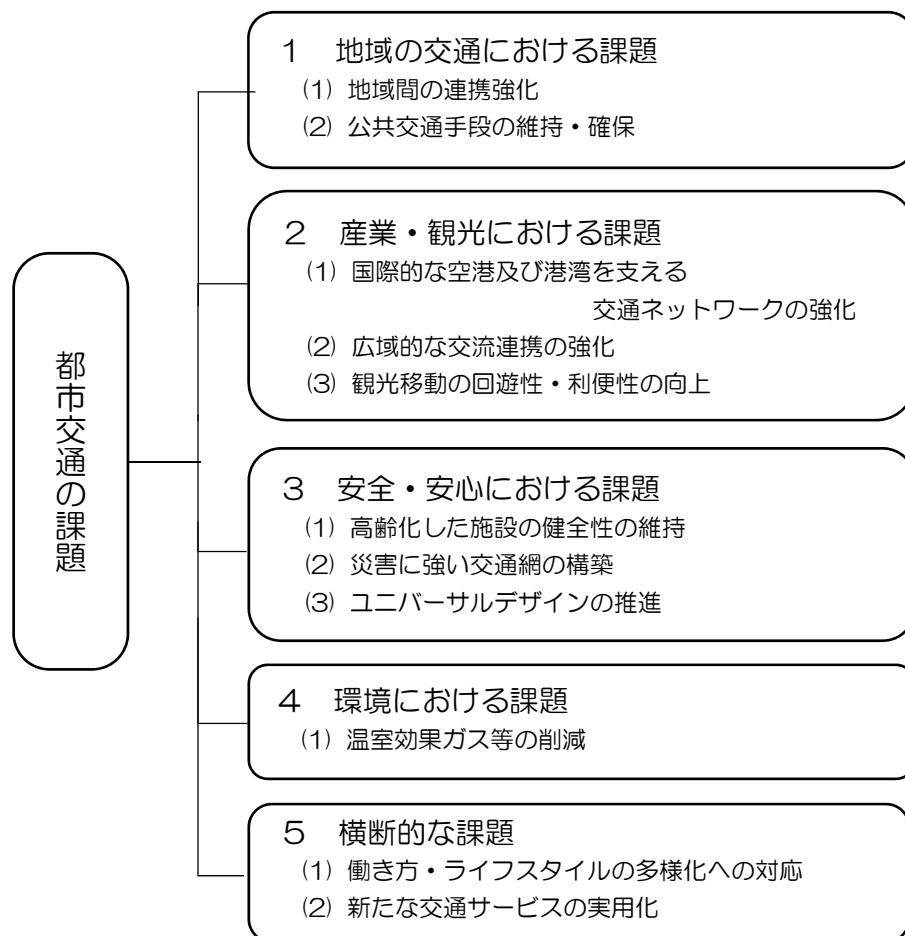
2040年代前半（概ね20年後）を展望した神奈川の県土・都市づくりにおいては、社会資本の選択と集中による整備を図り、経済的、社会的、環境的に持続可能な都市構造への転換を進め、美しさや快適さを備えた、神奈川県らしい魅力あふれる地域が形成されることが望まれます。

そのためには、産業振興、観光振興、環境問題、防災対策など広域的な政策課題に対応し、地域のコミュニティ維持や経済の活性化など、地域の個性や魅力を伸ばす総合的な交通ネットワークを形成していく必要があります。

県土・都市づくりの実現にあたって、交通施策の果たす役割は極めて大きく、効率的、効果的な交通施設整備を進めるとともに、既存の交通施設の有効活用を図ることが重要です。

そこで、県の基本理念や県土・都市像の実現にむけた都市交通の目標・施策を定めるにあたり、交通を取り巻く環境の変化を見据えながら、都市交通の課題を整理しました。（図3-1）

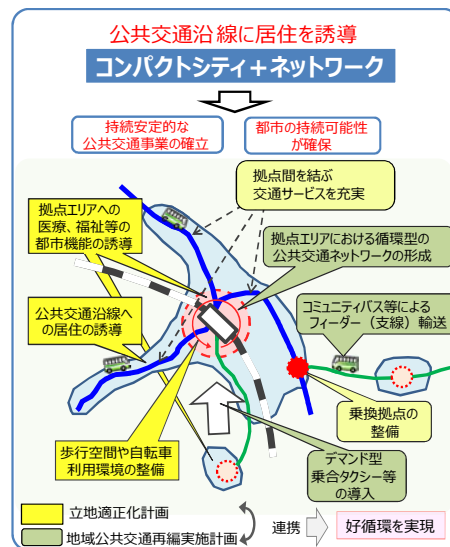
図3-1 都市交通の課題



1 地域の交通における課題

(1) 地域間の連携強化

居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりが進められています。本県においても、「自立と連携」の考え方にに基づき、各地域、各都市圏を交通ネットワークで有機的に結びつけることが今後ますます必要となります。



コンパクト+ネットワークのイメージ

(出典)「コンパクトシティの形成に向けて」
(国土交通省)に基づき作成

(2) 公共交通手段の維持・確保

高齢化の進行や人口減少により、通勤通学者の減少や運転手などの担い手不足が加速しています。既に、県内の一部の路線バスにおいても、上記を起因とする減便や廃止などが発生しており、公共交通の確保やサービス水準の維持が、今後、困難になることが想定されます。

一方で、高齢化の進行に伴い、自動車運転免許の自主返納の増加などにより、地域公共交通の維持・確保が更に重要性を増してきています。



コミュニティバス

(出典)「交通関係ソフト施策実施事例集」(神奈川県
県土整備局都市部交通企画課)

2 産業・観光における課題

(1) 国際的な空港及び港湾を支える交通ネットワークの強化

本県に隣接する羽田空港では、新飛行経路の運用の開始により、国際線発着枠が拡大され、今後、更に乗降客数が増加することが見込まれます。

横浜港、川崎港を含む「京浜港」は、国際コンテナ戦略港湾の指定等により、首都圏を支える総合物流拠点となっており、今後、貨物の取扱量の増加が期待されます。

また、さがみ縦貫道路の全線開通などを機に、県内に物流拠点等の立地が進み、物流量は増加傾向にあり、円滑な人流・物流を支える交通ネットワークの強化が求められています。

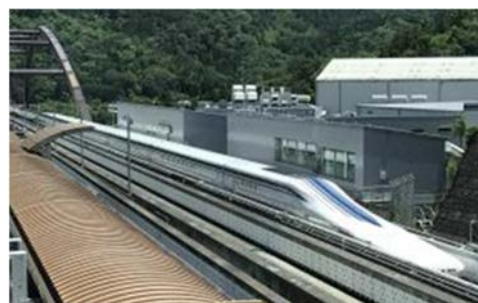


横浜港

(出典)「かながわグランドデザイン」
(神奈川県政策局政策部総合政策課)

(2) 広域的な交流連携の強化

リニア中央新幹線の開通によって、東京・大阪間が約1時間で結ばれ、首都圏などの三大都市圏が一体化することで、交流連携が活性化され、世界を先導するスーパー・メガリージョン⁴⁴が形成されることが期待されています。また、本県においても、北のゲートとして、橋本駅付近でリニア中央新幹線神奈川県駅の設置等の工事が進められ、首都圏の成長を牽引する拠点の形成が進められています。



リニア中央新幹線

(出典) 神奈川県県土整備局都市部交通企画課 HP

さらに、東海道新幹線新駅を中心とする南のゲートでは、環境共生型の新たな都市モデルによる交流連携の創出が期待されています。南北ゲートが整備されることで、これまでにない交流人口の増加が見込まれ、これらの活力を県内に波及させる交通網の強化が求められています。

⁴⁴ スーパー・メガリージョン … 首都圏・名古屋圏・関西圏の三大都市圏がそれぞれの特色を發揮しつつ一体化することで形成される、世界から人・物・情報等を引き付ける巨大な都市圏のこと。

(3) 観光移動の回遊性・利便性の向上

県内各所に全国的にも有数の観光地が存在しており、本県への入込観光客数は年々増加傾向にあります。また、城ヶ島・三崎、大山、大磯の3地域を、横浜、箱根、鎌倉に次ぐ国際的な観光地とするため、「観光の核づくり」として、観光客を呼び込み、地域相互の回遊性の向上をめざす取組が進められています。

一方で、首都圏からのアクセスの良さから、本県の観光客の移動は自家用車が中心となっており、観光地で局所的な渋滞が発生し、にぎわいや魅力を低下させる一因となっているほか、地域住民の日常の移動に支障が出ていることから、既存道路の渋滞緩和に併せ、海上・水上など多様な移動経路の活用も視野に入れた、円滑な交通の実現が求められています。



観光地での渋滞状況

3 安全・安心における課題

(1) 高齢化した施設の健全性の維持

既存の交通インフラ設備の多くが高度経済成長期に整備され、今後、次々と高齢化を迎えます。厳しい財政状況の中、交通インフラ設備の健全性を保ち、維持管理・更新にかかるトータルコストを中長期的に縮減・平準化することが求められています。



橋梁点検

(出典)「神奈川県道路施設長寿命化計画」
(神奈川県県土整備局道路部道路管理課)

(2) 災害に強い交通網の構築

大規模地震の発生が懸念されるほか、地球温暖化などの影響により台風や短時間強雨などの自然災害が激甚化・頻発化しています。発災時に人命救助や救援物資の輸送などを担う道路の機能強化や、被災後において経済活動などが継続できる交通ネットワークの多重性を確保するなど、災害に強い強靱な交通網の構築を図ることが求められています。

(3) ユニバーサルデザインの推進

高齢化の進行などの社会情勢の変化に対応し、身近な生活道路をはじめとする「人優先」の安全な道路交通環境の整備を強化していく必要があります。

また、「ともに生きる社会かながわ憲章」の理念を踏まえ、障がいの有無、年齢、性別、人種等に関わらず「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にに基づき、移動環境を整えていく必要があります。

近年、増加する訪日外客や外国籍の県民が円滑に移動できるよう、交通施設における多言語対応等の多様性(ダイバーシティ)へ配慮した、誰もが容易に利用できる公共交通の構築が求められています。

4 環境における課題

(1) 温室効果ガス等の削減

温室効果ガスの排出量は減少傾向にあるものの、「神奈川県地球温暖化対策計画」に位置付けられた2030年度の削減目標(2013年度比46%削減)や2050年の脱炭素社会の実現に向けては、運輸部門についても脱炭素化を更に進める必要があります。

また、これまでの自動車排出ガス対策等の取組により、大気汚染は大きく改善していますが、光化学オキシダント等の課題も残されており、引き続き交通分野における環境負荷低減への取組が求められています。

5 横断的な課題

(1) 働き方・ライフスタイルの多様化への対応

働き方やライフスタイルの多様化が進んでおり、特に、新型コロナウイルス感染症拡大を契機として、「新しい生活様式」が広がりを見せています。これにより、テレワークやオンライン授業の導入に伴う通勤・通学の減少や、時差通勤やサテライト・シェアオフィスへの移動など、通勤時間帯における人の流動が分散しています。今後も、更なる移動の多様化が予測されていることから、柔軟な対応が求められています。

(2) 新たな交通サービスの実用化

MaaS や AI オンデマンド交通、自動運転技術、ドローンによる荷物配送、空飛ぶクルマなど、新技術を活用した新たな交通サービスが、運送事業に係る人手不足や地域の移動手段の確保といった課題を解決することが期待されています。

こうした新たな交通サービスの実用化においては、交通に関する様々なデータの連携が必要となり、交通事業者間の連携・協働が課題となっているほか、個人情報保護・データセキュリティの強化といったサイバー空間(仮想空間)の取組が必要です。

また、新たな交通サービスの提供には、フィジカル空間(現実空間)の整備も必要となりますが、そのためには既存の交通施策との整合を図りながら進めることが求められています。

第4章 都市交通の目標

激甚化・頻発化する自然災害や、2050年脱炭素社会の実現、また、新技術の進展などの社会経済情勢の変化への対応が求められています。

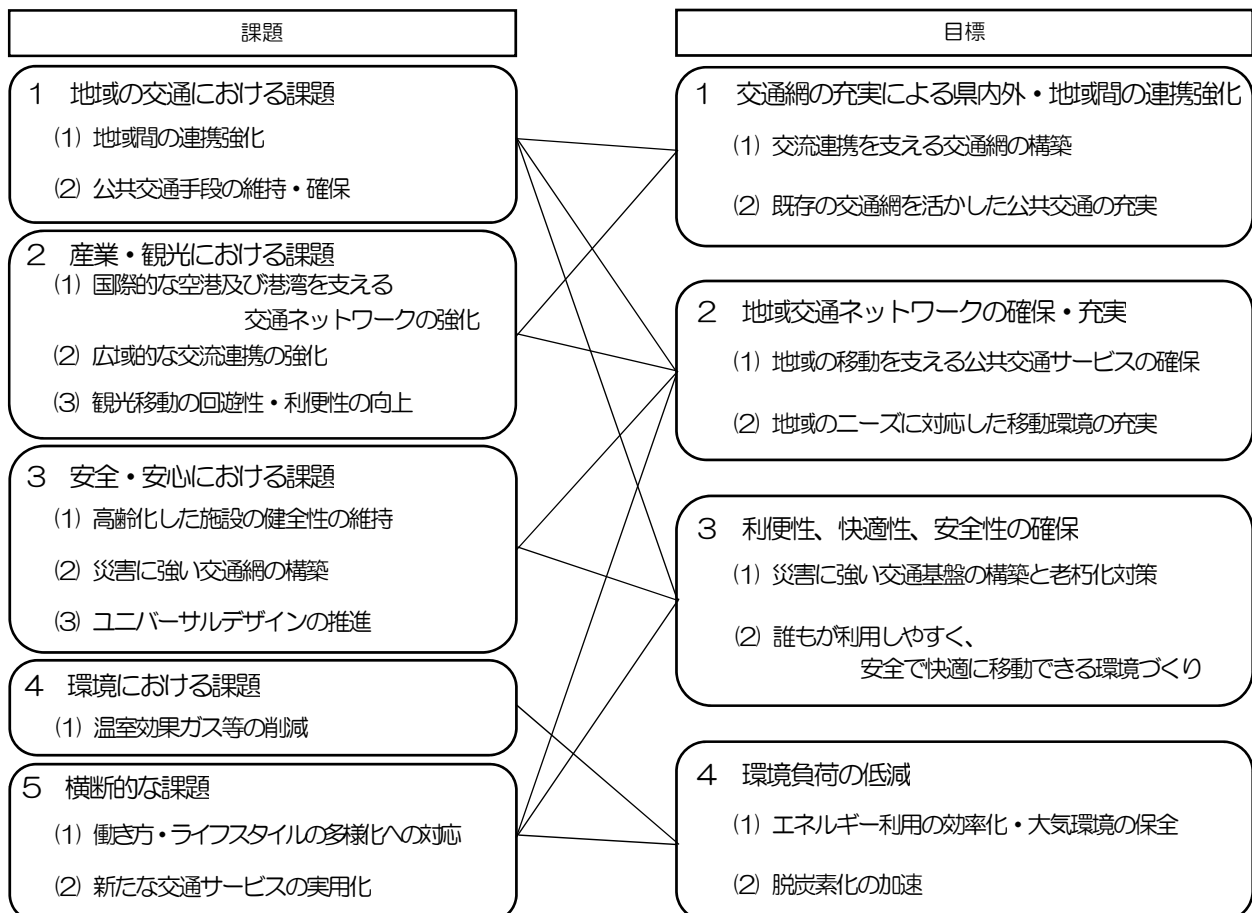
特に、高齢化の進行や人口減少に対応し、商業や医療・福祉等の都市機能を集約したまちづくりを進める上で、集約した都市を中心とした利便性の高い交通ネットワークの確保・充実が求められます。また、テレワークなどの普及に伴う働き方やライフスタイルの多様化により、居住地周辺での移動ニーズが高まっており、こうした需要への対応も必要となっています。

そこで、地域の個性を伸ばし、活力と魅力あふれる強靱な県土づくりに向けて、SDGsの理念を踏まえ、都市交通の目標にこれまでの「交通網の充実による県内外・地域間の連携強化」、「利便性、快適性、安全性の確保」、「環境負荷の低減」に加え、「地域交通ネットワークの確保・充実」を新たに設定しました。

(図4-1)

神奈川の都市づくりを支える鉄道や道路などの交通網の整備に引き続き取り組みながら、あらゆる人が安全・安心に、自由に移動でき、コミュニティの活性化を支える都市交通の実現をめざします。

図4-1 都市交通の課題と目標の関係図



SDGs (持続可能な開発目標) との関係について

SDGs (持続可能な開発目標)は、2015(平成27)年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された、2030年までに持続可能でよりよい世界をめざす国際目標です。また、SDGsは17のゴールと169のターゲットから構成されています。



(出典) 国際連合広報センター

本県の取組について

県では、総合計画「かながわグランドデザイン基本構想」の基本理念に、「いのち輝くマグネット神奈川」を掲げており、その取組はSDGsの理念と軌を一にするものです。こうしたことから、県は「基本構想」の方向性に沿って政策を推進することとで、世界がめざす持続可能な社会の実現に貢献するとともに、いのちを輝かせ、人や物を引き付ける魅力を持った神奈川の実現に取り組んでいます。

本計画とSDGsの関係について

本計画の上位計画である「かながわ都市マスタープラン」には、次の世代に引き継げる持続可能な魅力あふれる県土・都市づくりをめざすため、SDGsがめざすゴールのうち、「9 産業と技術革新の基盤をつくろう」、「11 住み続けられるまちづくりを」を中心として、理念を共有しています。本計画においても、こうしたSDGsの理念を踏まえ、都市交通の目標を設定し、実現に向けた取組を進めます。

1 交通網の充実による県内外・地域間の連携強化

(1) 交流連携を支える交通網の構築

持続可能な魅力あふれる県土・都市づくりに必要な鉄道網や道路網の整備を進めることで、県内の都市圏域間や県外との交流連携を支える交通網の構築をめざします。

(2) 既存の交通網を活かした公共交通の充実

既存の交通網のシームレス化、先進技術の導入や、交通結節機能を強化するなど、利便性の向上を図り、公共交通の充実をめざします。

2 地域交通ネットワークの確保・充実

(1) 地域の移動を支える公共交通サービスの確保

高齢化の進行や人口減少に対応し、商業や医療・福祉などの都市機能を集約したまちづくりを進める上で、バス・タクシーなど既存の公共交通に加え、様々な民間輸送サービスを活用し、地域を中心とした利便性の高い交通サービスの確保をめざします。

(2) 地域のニーズに対応した移動環境の充実

いのちが輝き誰もがその人らしく暮らすことのできる地域社会を実現するため、ICTの発展などにより導入が期待されるMaaSやAIオンデマンド交通、自動運転技術などの新たな交通サービスの活用を図りながら、まちづくりにあわせて地域のニーズに対応した移動環境の充実をめざします。

3 利便性、快適性、安全性の確保

(1) 災害に強い交通基盤の構築と老朽化対策

大規模災害時に救援活動や復旧活動を担う道路の機能強化や、複数経路の確保により、災害に対して強靱な交通基盤の構築をめざします。

また、道路施設の老朽化に起因する事故を防ぎながら、維持管理・更新にかかるトータルコストの縮減と平準化を図る、効率的・計画的な維持管理をめざします。

(2) 誰もが利用しやすく、安全で快適に移動できる環境づくり

高齢化の進行・免許返納者の増加による移動制約者の増加や、訪日外客や外国籍の県民の増加に伴う交通ニーズの多様化等に対応するため、誰もが利用しやすく安全・安心に移動できる環境づくりをめざします。

また、日常生活や観光の足となる自転車の走行空間の整備や、拠点駅周辺などにおける安全でウォーカブルな歩行空間の確保をめざします。

4 環境負荷の低減

(1) エネルギー利用の効率化・大気環境の保全

持続可能な資源循環型社会を実現するため、交通需要マネジメント⁴⁵による自動車利用から公共交通利用への転換や体系的な道路網の形成による交通のボトルネックの解消による交通の流れの改善により、エネルギー利用の効率化を図ります。

また、大気環境を保全するため、引き続き自動車排出ガス対策等に取り組み、交通分野における環境負荷の低減をめざします。

(2) 脱炭素化の加速

電気自動車や燃料電池自動車など次世代自動車の普及に加え、環境負荷の少ない自転車やグリーンスローモビリティ等の活用促進、モーダルシフト⁴⁶による環境にやさしいグリーンな物流の実現などにより、脱炭素社会の実現をめざします。

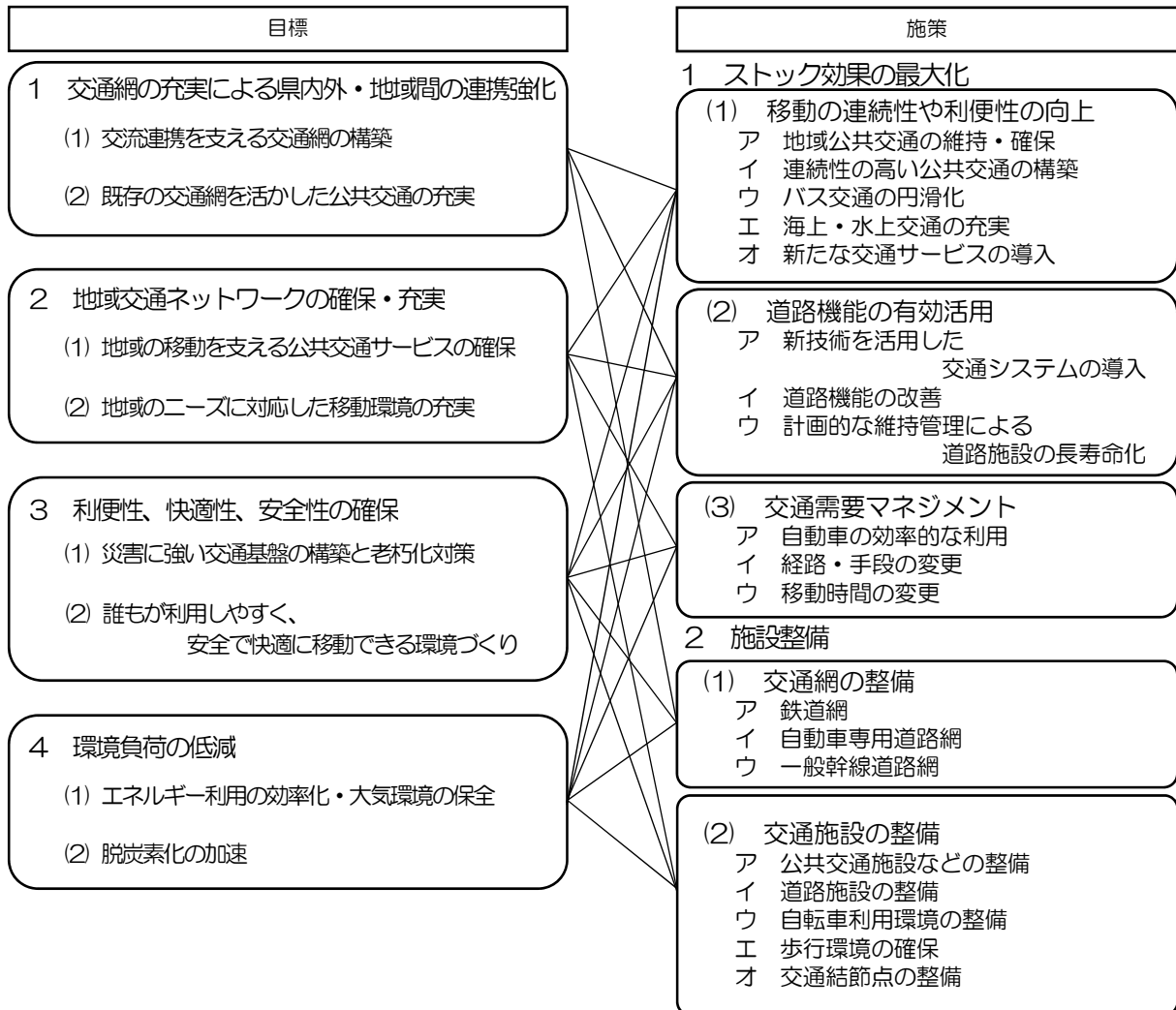
⁴⁵ 交通需要マネジメント … 車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法。円滑な交通流の実現により、二酸化炭素排出量の削減といった環境の改善、地域の活性化が図られる。

⁴⁶ モーダルシフト … トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。

第5章 目標の実現に向けた交通施策

第4章で設定した4つの都市交通の目標を実現するため、「ストック効果の最大化」と「施設整備」という2つの観点から、今後展開していくべき交通施策を整理しました。(図5-1)

図5-1 都市交通の目標・施策の関係図



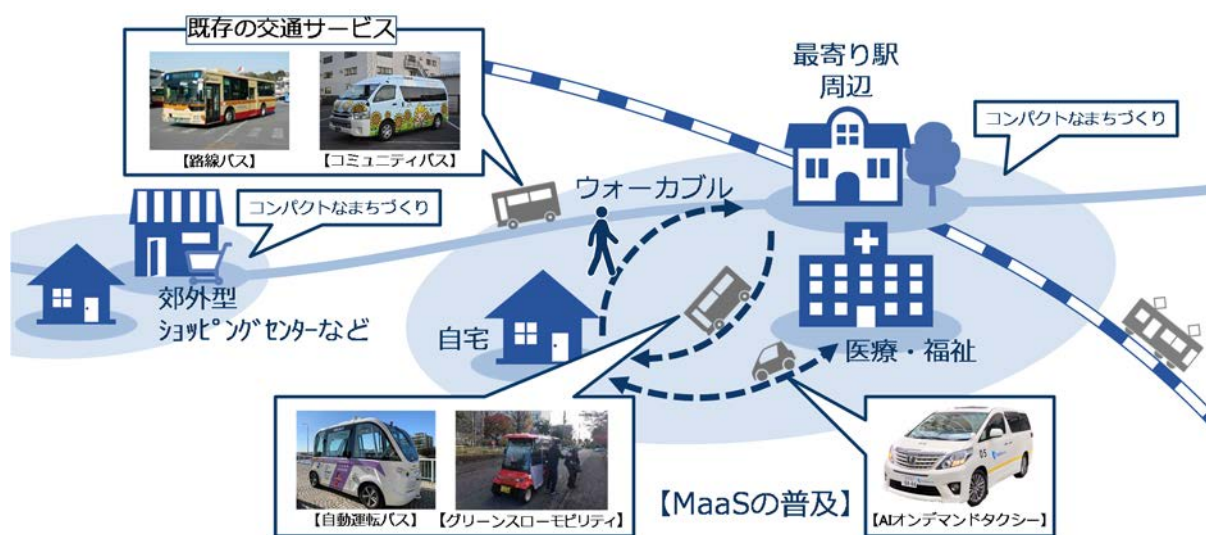
1 ストック効果の最大化

(1) 移動の連続性や利便性の向上

地域の交通サービスの維持・確保を図るために、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を総動員して移動ニーズに対応していきます。

また、公共交通のシームレス化等の推進、複数の移動手段や経路の確保、新たな交通サービスの導入を図ることにより、誰もが利用しやすく、安全で快適に移動できる地域交通ネットワークを構築し、移動の連続性や利便性の向上を図ります。(図5-2)

図5-2 地域交通ネットワークのイメージ



ア 地域公共交通の維持・確保

交通需要の多い都市部等においては、利用者ニーズに合った地域公共交通の効率化や利便性の向上を図ります。

また、収益性が確保できない地方部では、スクールバスや企業などの送迎バスの活用などを検討し、地域の輸送資源を総動員して、地域公共交通の維持・確保を図ります。

イ 連続性の高い公共交通の構築

公共交通の利便性の向上に向け、鉄道相互間の直通運転や乗換空間の合理的な運用、待合環境の改善、乗換案内情報の充実、鉄道とバス等の異種交通手段間での料金システムの統一、パークアンド(バス)ライド⁴⁷、サイクルアンド(バス)ライドの導入、シェアサイクルの設置などにより乗換のシームレス化を促進し、連続性の高い公共交通の構築を図ります。

ウ バス交通の円滑化

輸送効率の高い連節バスの導入やバスレーンの設置、バス等の進路上にある交通信号機に対し青信号時間の延長や赤信号時間の短縮といった制御を行う公共車両優先システム(PTPS)の導入などを進めることで、朝夕の混雑時においても、定時性・輸送力の確保を図り、自動車利用からの転換を進めます。



バス専用レーン

(出典)「交通関係ソフト施策実施事例集」
(神奈川県土整備局都市部交通企画課)

⁴⁷ パークアンド(バス)ライド … 自宅から最寄りの鉄道駅まで自分で自家用車を運転し、鉄道駅周辺に駐車して鉄道に乗り継ぎ、都心などの目的地まで移動する方式。途中でバスに乗り換えて目的地まで移動する方式は、パークアンドバスライドという。

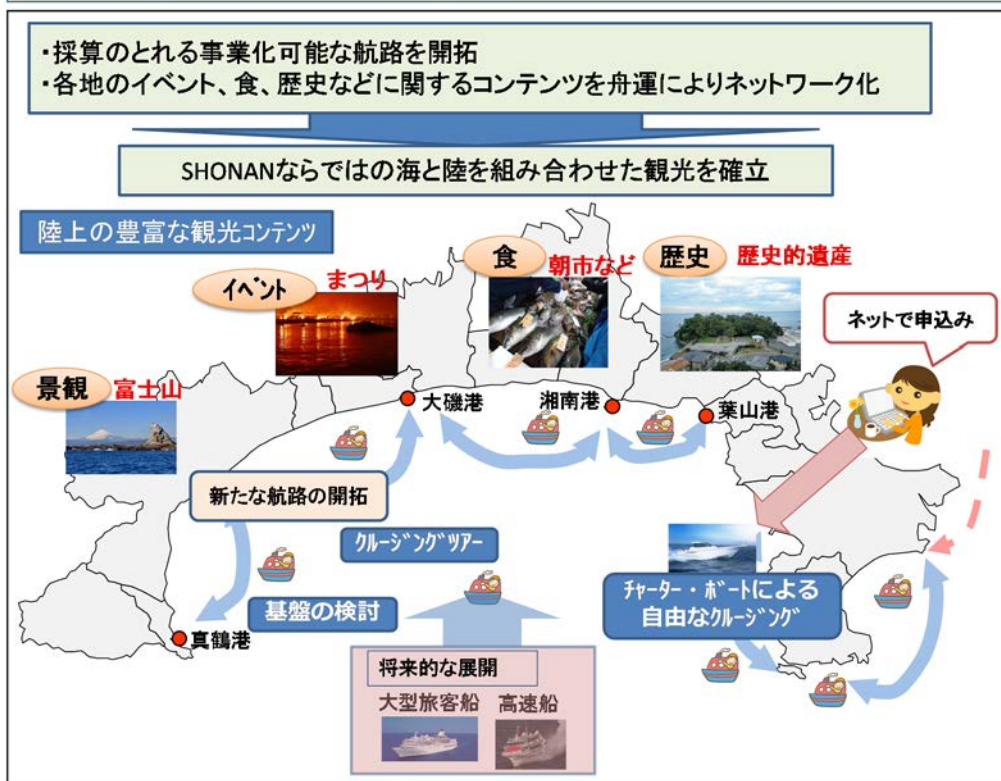
エ 海上・水上交通の充実

限られた県土の中での新たな移動空間の創出や観光、レジャー等を通じた地域の活性化に向け、本県を囲む相模湾、東京湾や、歴史的には運河として活用されていた河川などにおいて、海上・水上における交通サービスの充実に向けた検討を進めます。(図5-3)

また、海上交通の基盤として、港湾の係留施設整備を推進します。

図5-3 かながわ海洋ツーリズム(相模湾で行われている事例)

○海からしか見られない花火や桜などの景観の観光コンテンツ化を進め新たな観光の要素とする。
○海からの訪問者をマリンスポーツ、イベント、地域の食等の陸の観光資源と結び付け海洋拠点ネットワークを形成することで地域内の周遊性を高める。



オ 新たな交通サービスの導入

利便性の高い移動環境を実現するとともに、公共交通の利用促進や観光における効率的な移動手段の確保などに寄与する、MaaS の提供・活用などを促進します。

また、多様化する移動ニーズに対応し、地域における手軽な移動手段となるスマートモビリティ (MaaS、AIオンデマンド交通、超小型モビリティ、シェアサイクル、電動キックボード、グリーンスローモビリティ、空飛ぶクルマなど) など、新たな交通サービスの導入を促進します。

(2) 道路機能の有効活用

円滑で安全・安心な移動を可能にする道路環境の確保に向け、道路施設の長寿命化など既存道路の機能維持を図ります。

また、新技術を活用した交通の整序化や道路空間の再配分をすることで、道路が持つ機能の有効活用を図ります。

ア 新技術を活用した交通システムの導入

VICS⁴⁸やETC2.0⁴⁹等のICTを用いることで、人、道路、車両を情報でネットワーク化するとともに、そのネットワーク上で収集・蓄積されるプローブデータ等の交通ビッグデータの活用や信号制御の感応化(青時間の調整)・系統化(同一路線上の信号機の連動)を図るなど、交通管制を高度化することで、渋滞などの道路交通問題の緩和を図ります。また、着実に技術開発が進む自動運転など、新技術を活用した交通システムの導入を図ります。

イ 道路機能の改善

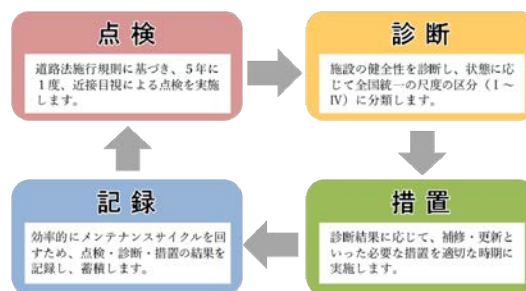
円滑で安全な道路交通環境を実現するため、歩行者、自転車、自動車等のベストミックスを図り、適切に機能分担された道路空間の構築を推進します。

また、電気自動車など環境負荷が少ない次世代自動車の普及に対応するため、充電インフラの充実などに道路空間の活用を検討します。

そのほか、路上駐車など円滑な移動を阻害している要因の改善や、交通への影響を最小化するよう、路上工事の適切な実施を進めます。

ウ 計画的な維持管理による道路施設の長寿命化

維持管理・更新にかかるトータルコストを縮減・平準化するため、橋りょうなどの道路施設について、点検、診断、措置、記録というメンテナンスサイクルを回し、小規模な修繕などの措置を繰り返す計画的な維持管理により、道路施設の長寿命化を図ります。



道路施設のメンテナンスサイクル

(出典)「神奈川県道路施設長寿命化計画」
(神奈川県県土整備局道路部道路管理課)

⁴⁸ VICS

… 渋滞や交通規制などの道路交通情報を、FM多重放送やビーコンを使いカーナビに届けるシステム。

⁴⁹ ETC2.0

… 従来の料金収受システムだけでなく渋滞回避支援や安全運転支援等の新たなサービス機能を備えたETC。

(3) 交通需要マネジメント

特定の鉄道や道路における局所的・過度な交通混雑の緩和に向けて、交通情報の提供や啓発活動の他、時差出勤やテレワークの推進をはじめとするモビリティ・マネジメント⁵⁰の考え方を踏まえながら、利用者の行動変容を促進します。

ア 自動車の効率的な利用

1台の自動車を複数人で利用する相乗り、カーシェアリングやシェアサイクルの普及・促進などにより、過度な自動車利用の抑制を図ります。

また、物資の共同集配など物流システムの合理化やドローンによる荷物配送などにより、物流における自動車利用の効率化を図ります。

イ 経路・手段の変更

最新の道路交通情報や最適な移動経路の案内情報の提供、混雑の少ない交通手段への誘導、啓発活動などにより、局所的な交通集中の緩和を促進します。

また、道路混雑の著しい地区や区間などでは、周辺地区への影響に配慮しつつ、ロードプライシングなど経済的な誘導や法的な規制により、混雑地区への流入抑制や混雑道路の利用の調整、公共交通への転換を図ります。

ウ 移動時間の変更

時差通勤・通学やフレックスタイム制⁵¹の普及、テレワークの推進、時間帯ごとの変動運賃の導入などにより、交通が集中する時間帯の移動を空いている時間帯へ分散させ、交通需要の平準化や公共交通利用のピークシフトを進めます。

⁵⁰ モビリティ・マネジメント … 1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(すなわち、過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する方向)へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策。

⁵¹ フレックスタイム制 … 労働者自身が日々の労働時間の長さや労働時間の配置(始業・終業の時刻)を決定することができる制度。

2 施設整備

(1) 交通網の整備

鉄道網や道路網といった広域交通網の整備を進めることにより、交通網を充実させ、県内外・地域間の連携強化を図ります。

また、複数ルート確保などにより災害に強い交通基盤を構築します。

《効率的・効果的な交通網の形成に向けて》

将来の県土・都市像における人や物の移動ニーズに対応するため、県内外でこれまで計画、構想されている路線を勘案しながら、2040年代前半（概ね20年後）を目標として整備又は事業化に向けた具体的な検討が望まれる路線を「計画路線」、今後計画路線への検討が必要と考えられる路線を「構想路線」として設定しました。また、鉄道網については、計画路線や構想路線に該当しないものの、広域連携軸⁵²や県土連携軸⁵³の強化に資する路線を「その他連携軸を構成する路線」として設定しました。

ア 鉄道網

通勤・通学時の更なる混雑緩和や速達性の向上、空港・新幹線等へのアクセス機能の強化、乗継ぎ利便性向上、都市構造・機能の再編整備へ対応するため鉄道網整備を促進します。

また、周辺の交通利便性を向上させ、地域の活性化などに大きく貢献する既存路線の新駅整備や誘致を促進します。（図5-4）

イ 自動車専用道路網

自動車専用道路網は、広域連携軸・県土連携軸を構成し、県内外における都市間移動の時間短縮などによる快適な県民生活や円滑な産業・経済活動、安全で災害に強い県土・都市づくりなどの実現に大きく寄与します。

このため、県土の骨格となる新たな自動車専用道路網の整備を促進するとともに、既存の自動車専用道路網を有効に活用します。（図5-5）

⁵² 広域連携軸 … 県内外の連携による活力ある県土の発展を促進するため、防災、環境、産業、観光といった広域的な課題に対応して、空港、港湾、主要都市間相互の県域を越えた交流連携を促進するための連携軸。

⁵³ 県土連携軸 … 広域連携軸を構成する機能を担い、都市圏域の自立と持続的成長、県全体の魅力向上を図るために、主として都市圏域間・都市拠点間の交流連携を促進するための連携軸。

ウ 一般幹線道路網

一般幹線道路網は、自動車専用道路網を補完し、一体的な道路網を構成するとともに、鉄道網へのアクセス機能を担い、人や物の連続的な移動を支えます。

このため、自動車専用道路の利用圏域の拡大を図るとともに、道路ネットワーク全体の効率性を高めるため、一般幹線道路網の整備を推進します。

また、交通利便性の向上と交通混雑の緩和を図るため、既存の一般幹線道路におけるボトルネックを解消し、道路網全体の機能強化を図ります。(図5-6)

《多車線機能を有する一般幹線道路網の構築》

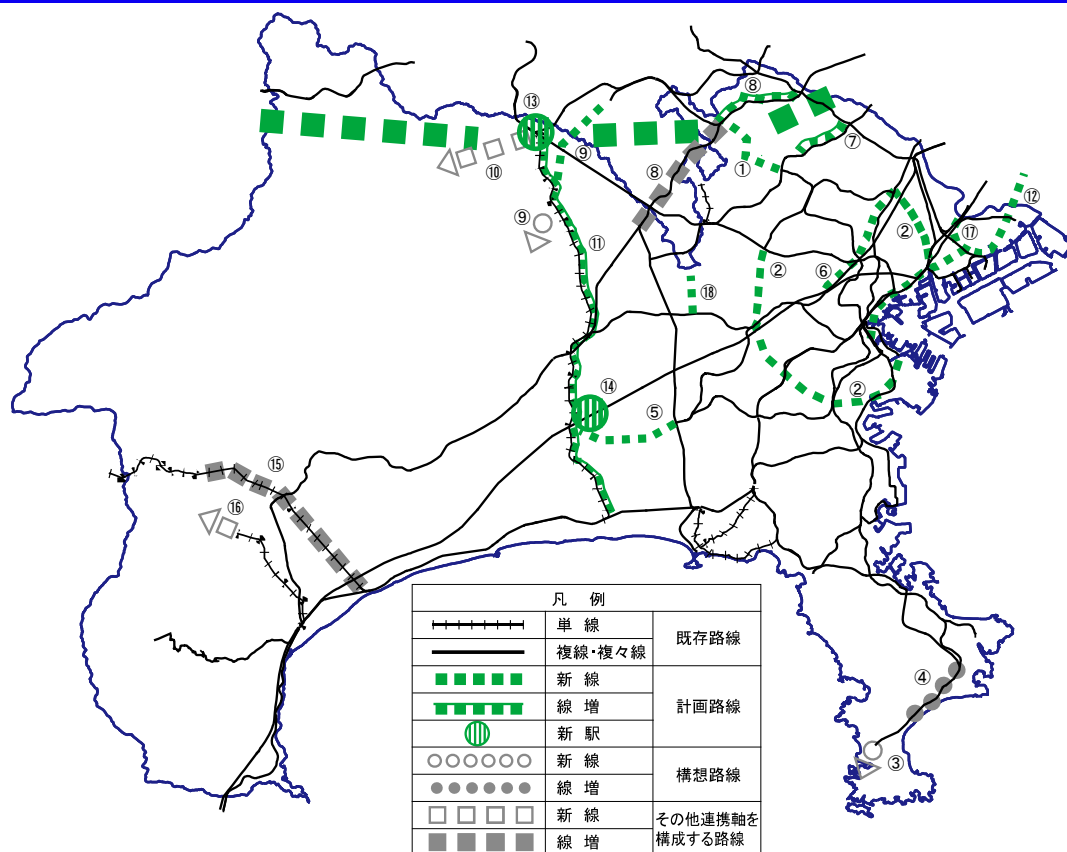
多車線化された道路は、混雑緩和、走行速度向上に効果があるほか、高齢者ドライバーなどにとってゆとりある走行環境を提供します。さらに、その道路空間は、延焼防止など都市の安全性を確保し、新交通システムやバスなど公共交通網を支える基盤としての効果も期待されます。

また、多車線機能を有する一般幹線道路網を構築することにより、物流交通の円滑化も期待できます。

このため、多車線機能を有する一般幹線道路網の充実・強化を図ります。

なお、今後の事業実施に向けた検討の中で、地域の実情に応じて柔軟に対応するものとします。(図5-7)

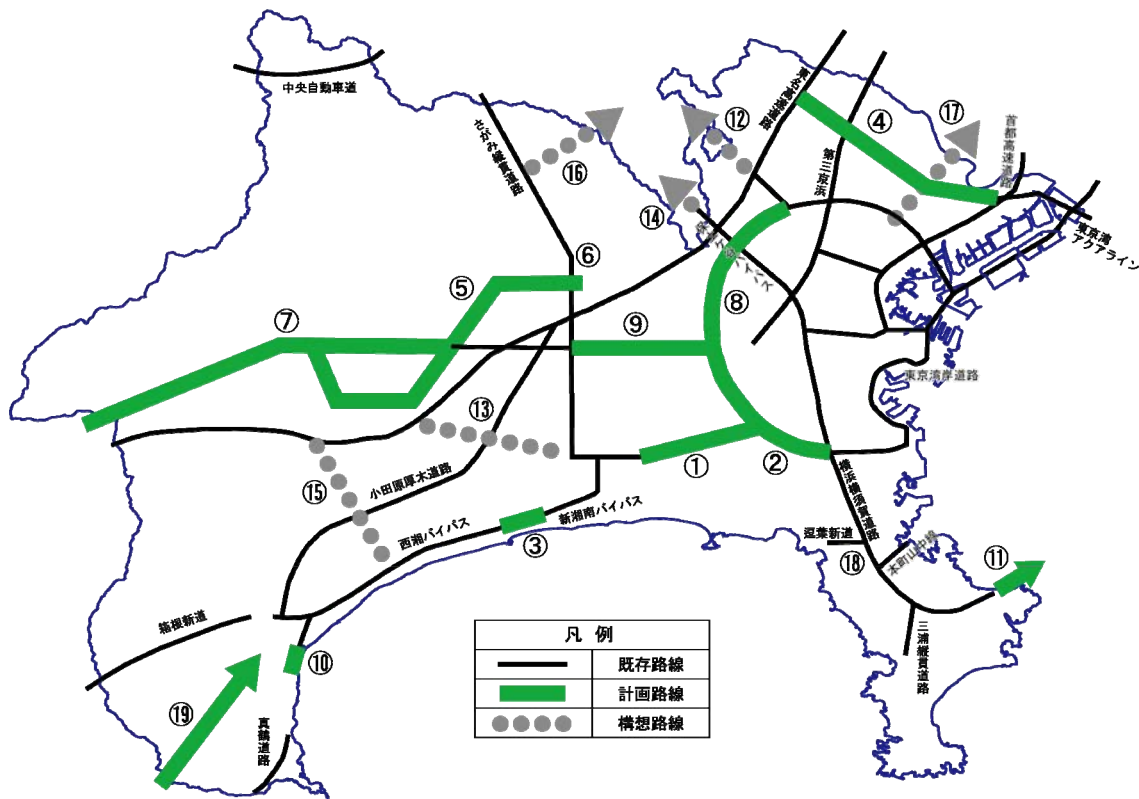
図5-4 鉄道網構想図



番号	路線名	整備内容	区間			
			計画路線	摘要	構想路線	その他連携を構成する路線
①	横浜市高速鉄道3号線	新線	あざみ野-新百合ヶ丘			
②	横浜環状鉄道	新線	鶴見-日吉 中山-二俣川-東戸塚-上大岡 -根岸-元町・中華街			
③	京急久里浜線	新線			三崎口以南	
④	京急久里浜線	複線			京急久里浜 -京急長沢	
⑤	相鉄いずみ野線	新線	湘南台-倉見			
⑥	神奈川東部方面線	新線	羽沢横浜国大-新横浜-日吉	事業中		
⑦	東急田園都市線	複々線	溝の口-鷺沼			
⑧	小田急小田原線	複々線	登戸-新百合ヶ丘			新百合ヶ丘 -相模大野
⑨	小田急多摩線	新線	(唐木田)-相模原-上溝		上溝-愛川・ 厚木方面	
⑩	京王相模原線	新線				橋本以西
⑪	相模線	複線	茅ヶ崎-橋本			
⑫	東海道貨物支線	旅客線化	桜木町-東京都方面			
⑬	リニア中央新幹線・神奈川駅	新線	品川-名古屋	事業中		
⑭	東海道新幹線新駅	新駅				
⑮	御殿場線	複線				国府津-山北
⑯	大雄山線	新線				大雄山 -御殿場線方面
⑰	川崎アプローチ線	改良	浜川崎-川崎新町			
		新線	川崎新町-川崎			
⑱	都市高速鉄道上瀬谷ライン	新線	瀬谷-上瀬谷			

(注) 上記は構想図であり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

図 5-5 自動車専用道路網構想図



番号	路線名	摘要
①	横浜湘南道路	事業中
②	高速横浜環状南線	事業中
③	新湘南バイパス	事業中
④	川崎縦貫道路	一部事業中
⑤	国道 246 号バイパス (厚木秦野道路)	一部事業中
⑥	国道 246 号バイパス	
⑦	新東名高速道路	事業中
⑧	横浜環状道路 (西側)	
⑨	武相幹線	
⑩	西湘バイパスの延伸	
⑪	東京湾口道路	
⑫	核都市広域幹線道路	
⑬	平塚幹線 (仮称)	
⑭	横浜多摩幹線 (仮称)	
⑮	足柄幹線 (仮称)	
⑯	相模野幹線 (仮称)	
⑰	東京横浜道路 (仮称)	
⑱	横浜横須賀道路の拡幅	(構想)
⑲	神奈川と静岡の県境をまたぐ道路 (伊豆湘南道路)	

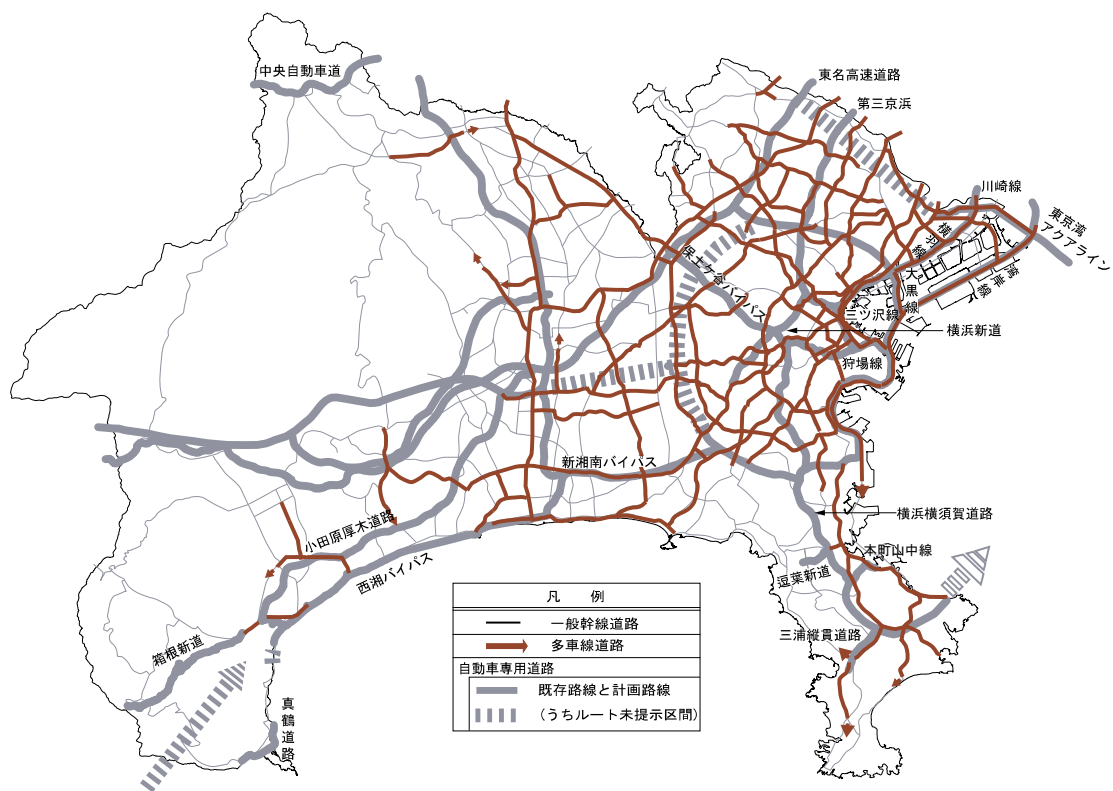
注) 上記は構想図であり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

図5-6 一般幹線道路網構想図



注) 上記は構想図であり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

図5-7 多車線機能を有する一般幹線道路網構想図



注) 上記は構想図であり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

(2) 交通施設の整備

交通施設のユニバーサルデザイン化や交通のボトルネックとなっている箇所の改良等により、誰もが「安全・安心」、「快適」に移動することのできる環境の整備を図ります。

ア 公共交通施設などの整備

鉄道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、ホームからの転落や列車との接触を防止するため、ホームドアの設置促進に取り組みます。また、誰もが利用しやすく安全で快適に移動できるよう、エレベーター・エスカレーターの設置、リフト付きバス・ノンステップバスの導入、視覚障がい者誘導用ブロックによる誘導や案内設備の多言語化などによりユニバーサルデザイン化を進めるとともに、利用者1人1人が相互に理解を深めようとコミュニケーションを取り、支えあうことで、心のバリアフリーを推進します。



ホームドア

(出典) 神奈川県土整備局都市部交通企画課 HP

イ 道路施設の整備

道路交通渋滞が局所的な原因によるものについては、バスベイの設置や右折レーンの設置といった交差点改良及び貨物車等の荷捌きスペースの設置などにより、ボトルネックを解消する施策に取り組みます。

スマートインターチェンジの整備により自動車専用道路へのアクセスを向上させ、利便性を高めます。

その他、観光・防災などの多様な機能を生み出す「道の駅」を整備することで、地域の連携強化・活力の創出や道路利用者の利便性の向上を図ります。

また、現場の交通状況等を勘案し、道路の緑化や騒音の低減効果がある排水性舗装など、環境に配慮した道路整備を検討します。

ウ 自転車利用環境の整備

自転車を快適に利用できる環境の整備として、広域的な自転車道のネットワーク化による自転車走行空間の整備や自転車の走行位置を表示するピクトグラムなどを設置し、走行環境の創出を図ります。

また、自転車活用を通じた未病改善の推進として、マイルストーンの整備などによるサイクルツーリズムを促進します。

エ 歩行環境の確保

誰もが安心して移動できる生活環境を実現するため、安全で良好なユニバーサルデザインに対応した歩行環境の確保を図ります。特に、中心市街地など歩行者の集中する地区においては、幅の広い歩道や段差のない歩道の整備、無電柱化を進め、歩行者空間のネットワーク化を図ります。

また、中心市街地ではトランジットモール⁵⁴の検討を進めるなど、道路空間の有効活用による賑わいの創出を図ります。

オ 交通結節点の整備

鉄道など公共交通の利便性や連続性を高めるとともに、公共交通への転換による環境負荷の低減を図るために、パークアンドライド用駐車場やサイクルアンドライド用駐輪場、駅前広場、自由通路など、バス・タクシーや鉄道など公共交通の利用環境を向上させる交通結節点の整備、改良に取り組みます。

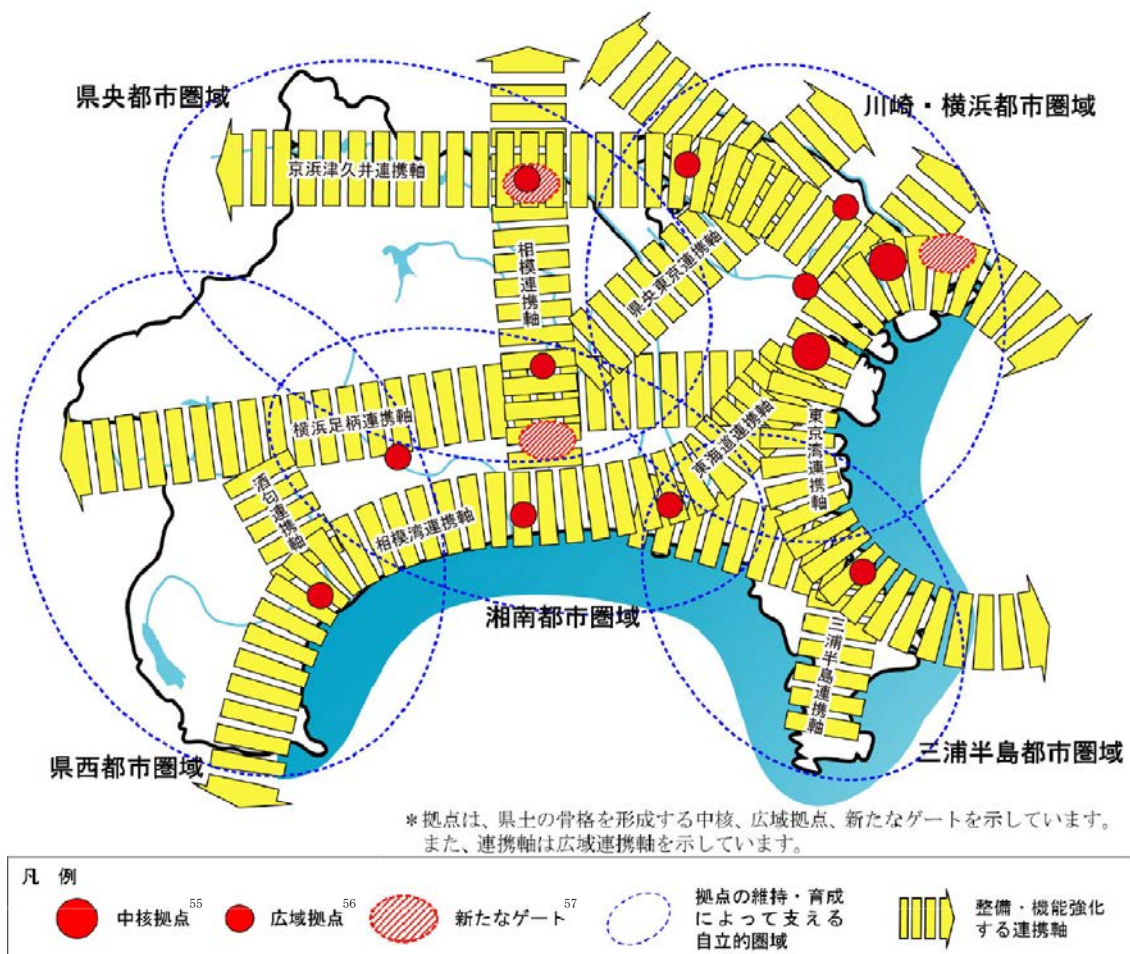
⁵⁴ トランジットモール … 一般の自動車の乗り入れを制限して歩行者とバスなどの公共交通機関のみが通行できる空間を創出することで、公共交通のサービス向上及び快適な歩行環境を形成し、中心市街地の活性化を図る施策。

第6章 将来の県土・都市像の実現に向けて

かながわ都市マスタープランの「自立と連携」に対応するため、連携軸に対して、拠点の維持・育成を支える交通網を設定しています。(図6-1)

将来の県土・都市像の実現に向けて既存の道路・鉄道や公共交通など既存ストックの有効活用や自動車専用道路などの新たな整備といった、連携軸の機能強化・整備に必要な路線を整理しました。

図6-1 自立と連携の都市づくり



(出典)「かながわ都市マスタープラン」(神奈川県県土整備局都市部都市計画課)

- ⁵⁵ 中核拠点 … 国際化、情報化の進展に対応した中枢業務管理、県内外からの多様なニーズを満たす総合性や専門性のある商業機能や、芸術・文化、研究、国際交流など、複合的な都市機能の集積を図る首都圏の中核となる拠点。
- ⁵⁶ 広域拠点 … 生活圏や経済活動の広がりに対応した商業、業務、研究開発、アミューズメント、教養文化、福祉・医療など、高度で多様な都市機能の集積を図り、県全体の広域的な観点に立った役割を有し、都市圏域全体の自立をけん引する拠点。
- ⁵⁷ 新たなゲート … 県内に集積する産業や拠点との連携によって新しい産業の創出・育成などを図るため、交通基盤の整備や都市機能の集積を誘導し、首都圏や全国、世界との交流連携を実現する機能を備えた神奈川の新たな窓口(ゲート)となる拠点。

【東京湾連携軸】

京浜臨海部の活性化を促進するとともに、国際線が増便された羽田空港、港湾、産業集積地や、東京湾を介して東京や千葉方面など、広域的な交流連携を促進するための鉄道網や道路網の整備が望まれます。

<鉄道網>

横浜環状鉄道

横浜市内の主要な生活拠点を環状方向に結び、鉄道ネットワークのより一層の充実が図られる路線となり、人の流れの増加、業務圏・商圏の拡大などが期待できます。

日吉～鶴見、中山～二俣川～東戸塚～上大岡～根岸～元町・中華街間について検討されることが望まれます。

神奈川東部方面線

相鉄線とJR線、東急線の相互直通運転により、横浜足柄連携軸と東海道連携軸を効果的に接続し、県央、湘南方面と横浜及び東京都心との連絡強化による県内都市拠点の育成や、県央方面から新幹線への利便性向上にも寄与する路線です。西谷～羽沢横浜国大間は開業し、羽沢横浜国大～新横浜～日吉の区間について早期開業が望まれます。

東海道貨物支線の貨客併用化

京浜臨海部と東京都方面を連絡し、広域的鉄道ネットワークの一翼を担うとともに、東海道線等のバイパス路線として既設線の混雑緩和と、臨海部の活性化を促進する効果が期待されます。

川崎アプローチ線

川崎駅からJR南武支線にアプローチする新線を整備し、東海道貨物支線に連絡する路線で、臨海部の活性化を促進することが期待されます。

<道路網(自動車専用道路網)>

横浜横須賀道路

東京湾岸道路と一体となって東京湾岸地域の各都市を相互に連絡し、流通施設の誘導、住宅・レクリエーション施設などの適正な配置を誘導します。また、国道16号及び国道134号などと一体となって幹線道路網を形成し、横須賀市内中心部の混雑緩和を図るとともに、三浦半島地域の発展に寄与するこ

とが期待されます。

さらに、東京湾口道路と整合を図りつつ、拡幅を行うことにより、交通需要を効率的に処理し、房総地域との交流連携の促進が期待されるため、その検討が望まれます。

高速横浜環状南線

首都圏中央連絡自動車道の一部を形成し、横浜湘南道路、新湘南バイパス、さがみ縦貫道路と一体となって、川崎・横浜都市圏域と湘南都市圏域の結びつきを強化するとともに、東名高速道路などへの連絡性が高まることで広域的な交流連携の促進が期待されます。

川崎縦貫道路

東京湾アクアライン、東京湾岸道路及び都市内高速道路とのネットワーク化により、川崎都心部の都市機能の集積が図られるとともに、千葉方面との交流連携の促進が期待されます。

横浜環状道路(西側)

横浜環状道路の西側区間については、首都圏の道路ネットワーク計画や道路状況などを見ながら検討されることが望まれます。

東京湾口道路

三浦半島と房総地域、首都圏との交流連携を促進するとともに、東京湾臨海部の交通の整序化が期待されます。

首都圏との交流連携を促進することはもとより、国土軸である北東国土軸と西日本国土軸の結節点に位置していることから、国土軸同士の結びつきを強めるネットワーク機能強化、災害時の輸送・避難ルート確保の上からも重要な路線です。

東京横浜道路(仮称)

横浜と川崎を結び、都市の連携の強化を図るとともに、東京方向への将来交通需要に対応する路線として期待されます。

なお、本路線は、武相幹線や横浜環状道路(西側)の計画と整合を図りつつ検討されることが望まれます。

<道路網(一般幹線道路網)>

国道 357 号(東京湾岸道路一般部)

横須賀方面から横浜・川崎や東京・千葉に至る東京湾臨海部の連携が強化

されます。また、臨海部と内陸部との交通の集散機能を果たす道路として期待されます。

- ・都市計画道路横浜逗子線 等

【東海道連携軸】

歴史ある地域特性を踏まえて、広域的な観光振興を図り、交流連携を促進する鉄道網や道路網の整備が望まれます。

<鉄道網>

村岡新駅(仮称)

「村岡・深沢地区」におけるまちづくりと一体となって、JR 大船駅～JR 藤沢駅間の新駅設置を実現することで、大船駅、藤沢駅周辺地区に集中する交通混雑を緩和するとともに、ヘルスケア・ニューフロンティアなど最先端の新たな地域拠点の形成促進が期待されます。

<道路網(自動車専用道路網)>

横浜湘南道路

首都圏中央連絡自動車道の一部を形成し、高速横浜環状南線、新湘南バイパスと連絡することにより、県南部を東西に走る国道1号の混雑緩和を図り、さらに、さがみ縦貫道路などと一体となって、川崎・横浜都市圏域と湘南都市圏域・県央都市圏域の結びつきを強化し、広域的な交流連携を促進する路線として期待されます。

<道路網(一般幹線道路網)>

都市計画道路横浜藤沢線

横浜と湘南海岸とを結ぶ幹線道路として、広域拠点藤沢の都市機能の強化及び交通の整序化が期待されます。

【三浦半島連携軸】

三浦半島都市圏域内の回遊性を高めるとともに、地域特性を生かした広域的な交流連携を促進する鉄道網や道路網の整備が望まれます。

<鉄道網>

京浜急行久里浜線の延伸、複線化

三崎口以南への延伸により、鉄道不便地域の解消が図られるとともに、半島部での基幹的な交通軸となることが期待されます。さらに、今後のまちづくりの動向等を踏まえ、京急久里浜～京急長沢間の複線化の検討が望まれます。

<道路網(一般幹線道路網)>

都市計画道路西海岸線

三浦半島の南北軸の一部を構成し、渋滞緩和による地域の利便性の向上や、観光振興など地域の活性化に寄与する道路として期待されます。

- ・三浦半島中央道路
- ・三浦縦貫道路(Ⅱ期) 等

【相模湾連携軸】

多様な観光・交流やにぎわいの創出に向けて、相模湾岸のなぎさを軸とする広域的な交流連携を促進する道路網などの整備が望まれます。

<道路網(自動車専用道路網)>

新湘南バイパス

横浜からの放射方向の主要な路線で、藤沢や大磯と連絡し、国道1号、国道134号と一体となって幹線道路網を形成し、湘南地域の発展に寄与する路線として期待されます。

西湘バイパスの延伸

国道135号の渋滞緩和に寄与するとともに、小田原厚木道路などとの連携により、西湘地域の拠点都市や観光拠点を育成し、地域の活性化に寄与することが期待されます。

なお、本路線は、神奈川と静岡の県境をまたぐ道路(伊豆湘南道路)の計画を踏まえつつ、検討されることが望まれます。

神奈川と静岡の県境をまたぐ道路(伊豆湘南道路)

神奈川県西部地域と静岡県伊豆地域を結ぶ路線で、県西都市圏域だけでなく、県域を越えた広域的な都市間移動の円滑化により、物流の効率化や観光振興など地域の活性化に寄与するとともに、災害時における代替性を確保する路線として期待されます。

<道路網(一般幹線道路網)>

小田原環状道路

小田原市中心部から周辺地域に向かう放射状の幹線道路を相互に結ぶことにより、広域拠点小田原の都市機能の強化及び中心市街地への通過交通の排除が図られ、交通の整序化が期待されます。

- ・都市計画道路湘南新道 等

【京浜津久井連携軸】

都市的な京浜地域と自然豊かな県央地域を結び、山梨や東京の諸都市との広域的な交流連携を促進する鉄道網や道路網の整備が望まれます。

<鉄道網>

横浜市高速鉄道3号線の延伸

あざみ野から新百合ヶ丘への延伸により、横浜・新横浜都心等と川崎市北部、多摩地域を結ぶ、新たな都市軸が形成され、首都圏の鉄道ネットワークの一翼を担い、広域的な交通利便性の向上が期待されます。

リニア中央新幹線・神奈川県駅

東海道新幹線の代替機能を有し、良好なエネルギー効率や環境負荷の少ない輸送システムであり、本県にとって中京圏・近畿圏などとの交流連携を促進し、県土の均衡ある発展に資する路線です。そのため、北のゲートを構成する神奈川県駅及びリニア中央新幹線の早期開業が期待されます。

小田急多摩線の延伸

唐木田から上溝への延伸により、相模原市の都市機能を強化するとともに、東京方面への需要に対応し、京浜津久井連携軸を強化することが期待されます。

さらに、今後のまちづくりの動向等を踏まえ、愛川・厚木方面への延伸の検討が望まれます。

<道路網(自動車専用道路網)>

川崎縦貫道路

東名高速道路と都市内高速道路の連携のもと、川崎地域の縦方向に位置する主要地点を結ぶことにより拠点のネットワーク化を図り、川崎都心部の都市機能の集積に寄与するとともに、地域における主に縦方向交通の整序化により、地域環境の向上に寄与する路線として期待されます。

なお、この路線は、東京外かく環状道路の計画を踏まえつつ、幅広い検討が望まれます。

核都市広域幹線道路

横浜と多摩地域、さらには首都圏の業務核都市を連絡することにより、中核拠点である横浜及び川崎を育成することが期待されます。

構想路線として今後検討されることが望まれます。

横浜多摩幹線(仮称)

横浜都心から相模原方面の連絡強化、国道 16 号の負担軽減のため、保土ヶ谷バイパスに続く国道 246 号以北の延伸の検討が望まれます。

相模野幹線(仮称)

さがみ縦貫道路から核都市広域幹線道路方向への路線であり、相模原市及びその周辺地域の交通の整序化をもたらすものとして検討されることが望まれます。

<道路網(一般幹線道路網)>

津久井広域道路

県央地域の一体化を図る主要交通軸として、県央地域の活性化、自立性の向上に寄与します。さらには、さがみ縦貫道路、国道 16 号などの幹線道路とネットワーク化することにより、県内、県外各地域との交流連携の促進が期待されます。

- ・都市計画道路横浜上麻生線
- ・都市計画道路尻手黒川線 等

【県央東京連携軸】

東京都心と直結し、資源を生かしあって活力を向上させるとともに、広域的な交流連携を促進する鉄道網や道路網の整備が望まれます。

〈鉄道網〉

東急田園都市線の複々線化

二子玉川～溝の口間は完成し、今後のまちづくりの動向等を踏まえ、鷺沼までの複々線化が期待されます。

小田急小田原線の複々線化

和泉多摩川～登戸間は完成し、引き続き、新百合ヶ丘までの複々線化が期待されます。

〈道路網(一般幹線道路網)〉

都市計画道路世田谷町田線

川崎市北部の主要な幹線道路で、県央東京連携軸の強化に寄与します。

- ・都市計画道路丸子中山茅ヶ崎線 等

【相模連携軸】

県土中央の南北方向の流動の拡大を図るとともに、多摩地域、埼玉方面など、より広域的な交流連携を促進する鉄道網や道路網の整備が望まれます。

<鉄道網>

相模線の複線化

県央都市圏域と湘南都市圏域の結びつきを強化し、将来は東海道新幹線新駅とリニア中央新幹線神奈川県駅をつなぐ南北方向の交通軸となることが期待される路線です。そこで、この路線の鉄道輸送力増強のため、段階的整備による複線化及び周辺鉄道網との連絡強化の早期実現が期待されます。

リニア中央新幹線・神奈川県駅

東海道新幹線の代替機能を有し、良好なエネルギー効率や環境負荷の少ない輸送システムであり、本県にとって中京圏・近畿圏などとの交流連携を促進し、県土の均衡ある発展に資する路線です。そのため、北のゲートを構成する神奈川県駅及びリニア中央新幹線の早期開業が期待されます。

東海道新幹線新駅

東海道新幹線は、都市圏内交通需要はもとより、広域交通需要へ対応し、全国との交流連携を通じて活力ある県土づくりに資することから、環境共生モデル都市ツインシティへの新駅設置の早期実現が期待されます。

<道路網(一般幹線道路網)>

県道46号(相模原茅ヶ崎)

さがみ縦貫道路などとともに県央都市圏域、湘南都市圏域における相模連携軸の強化に寄与します。

【横浜足柄連携軸】

「南のゲート」を生かす交通基盤を整備し、県土の東西方向の交流連携の促進を図るとともに、広域観光エリアを形成するため、山梨、静岡など、より広域的な交流連携を促進する鉄道網や道路網の整備が望まれます。

<鉄道網>

相鉄いずみ野線の延伸

湘南台から倉見への延伸により、県央部の鉄道不便地域の解消が図られるとともに、環境共生モデル都市ツインシティへのアクセスとして期待されます。

また、神奈川東部方面線との連絡により、湘南都市圏域と新横浜などの都市拠点との連絡強化が期待されます。

東海道新幹線新駅

東海道新幹線は、都市圏内交通需要はもとより、広域交通需要へ対応し、全国との交流連携を通じて活力ある県土づくりに資することから、環境共生モデル都市ツインシティへの新駅設置の早期実現が期待されます。

<道路網(自動車専用道路網)>

新東名高速道路

本県をはじめとする首都圏と名古屋圏などとの連携を強化し、国土の均衡ある発展を担うとともに、今後増大する広域交通需要や高速ニーズに対応する路線です。

県内においては、東名高速道路との適切な機能分担のもとに、県土の均衡ある発展と、自立性のある県土の創造に資する路線として期待されます。

また、この路線は、県土の骨格をなす横浜足柄連携軸を形成する武相幹線の一部として位置づけられる重要な路線です。

国道 246 号バイパス(厚木秦野道路)

現在の国道 246 号は、東名高速道路と一体となって県土東西方向の交通軸としての機能を担っているため、この路線のバイパスは今後の交通需要に質的、量的の両面から大きく貢献します。また、東名高速道路等への連絡性を高め、広く県内交通の利便性を向上させるとともに、新しい産業構造を展望した地域の活性化にも大きく寄与する路線として期待されます。

武相幹線(新東名高速道路)

川崎・横浜都市圏と県央都市圏域、湘南都市圏域間の交通の軸となり、東名高速道路などへの連絡性が高まり、これらの圏域において広く交通の整序化が図られ、広範囲にわたって一般道路の混雑が緩和され、都市環境と交通利便性の向上が期待されます。

なお、本路線の横浜～海老名間は、新東名高速道路の基本計画と整合を図りつつ検討されることが必要です。

平塚幹線(仮称)

東名高速道路と新湘南バイパスとの間を連絡し、湘南都市圏域での東西方向の連携強化及び横浜南部、三浦、湘南方面から東名高速道路への利便性向上に有効です。

さらに、横浜湘南道路などを介して東京湾岸道路と連絡することにより、東名高速道路の機能を代替する路線として検討が望まれます。

<道路網(一般幹線道路網)>

県道 22 号(横浜伊勢原)

新東名高速道路、武相幹線とともに川崎・横浜都市圏域と湘南都市圏域を結ぶ東西交通を担う重要な路線です。

- ・ 県道 410 号(湘南台大神) 等

【酒匂連携軸】

県土の東西方向の連携軸である相模湾連携軸と横浜足柄連携軸のつながりを強化して交流連携の促進を図るとともに、山梨、静岡など、より広域的な交流連携を促進する鉄道網や道路網の整備が望まれます。

<道路網(自動車専用道路網)>

足柄幹線(仮称)

東名高速道路と西湘バイパスの間を結び、湘南都市圏域・県西都市圏域から広域幹線道路への連絡性の向上を図る路線として検討が望まれます。

<道路網(一般幹線道路網)>

都市計画道路城山多古線外1

県西地域の中心部である、小田原駅へのアクセス機能を強化し、広域的な利便性の向上を図る路線です。

第7章 都市圏域別の交通施策

「川崎・横浜都市圏域」、「三浦半島都市圏域」、「県央都市圏域」、「湘南都市圏域」、「県西都市圏域」の5つの都市圏域ごとに、交通施策の方向性及び県土連携軸等の機能強化を図る路線について整理しました。

1 川崎・横浜都市圏域

(1) 現況と課題

ア 国際利便性の高い都市交通基盤の整備

羽田空港の国際線増便や横浜港・川崎港を含む「国際コンテナ戦略港湾」指定など、国際的な交流連携の拠点機能や国際競争力の強化が図られており、国外との交流の拡大、活性化を促進するため、国際ゲートウェイへのアクセスや利便性の強化が必要です。

イ 交流を支える公共交通ネットワークの強化

本都市圏域は公共交通による移動の割合が高くなっています。特に、鉄道は、通勤通学で利用する住民だけでなく、増加する訪日外客など、国内外の来訪者の移動を支える重要な交通手段となっています。一方で、鉄道の混雑率は高く、使いやすく快適な交通基盤の整備・確保が必要です。

ウ 内陸部における渋滞への対応

内陸部の産業集積地と都心部・臨海部を結ぶ道路では、都心部へ通勤・業務によるアクセスに加え、横浜港・川崎港を利用する交通が内陸部からだけでなく首都圏各地から集中しており、慢性的に発生する渋滞への対応が必要です。

エ 今後の高齢化への対応

駅勢圏外の地域では住民が主体となった持続可能な地域公共交通の確保の取組が見られますが、今後の高齢化の進行や人口減少に向けて、取組の継続とさらなる移動手段の確保が必要です。

オ 人口集積地における災害対策

液状化や津波の浸水による危険性が高い都心部や臨海部に人口や産業が集積しており、交通網の多重性・代替性、災害時の緊急輸送機能の確保などが必要です。

(2) 都市交通の目標

「川崎・横浜都市圏域」では、羽田空港や横浜港・川崎港といった国際ゲートウェイを起点とする国際的・広域的な交流の活性化を図るとともに、都市圏域内、首都圏を結ぶ交通網における渋滞・混雑を緩和し、快適な移動環境の確保を図ることで、多様な人や産業が一堂に集結する国際的な交流拠点としての魅力・競争力を支える都市交通をめざします。

(3) 交通施策の方向性

ア 国際交通網を支える交通基盤の整備

国際ゲートウェイに接続する道路網や乗り入れる公共交通手段を確保し、羽田空港や横浜港・川崎港へのアクセス性・利便性を高めることで、MICE⁵⁸をはじめとして、国際的な交流を加速させ、国際拠点としての機能強化・集積を図ります。

イ 鉄道網の整備、交通結節点の整備改良

鉄道混雑緩和のため、新線の整備や複線化を進め、快適な交通環境の整備を図るとともに、交通施設の多言語対応、交通結節点の整備改良、シームレス化を進め、利便性や連続性を向上させることで、住民や企業、観光客の交流の活性化を図ります。

ウ 円滑な交通による産業経済活動の活性化

都心部・臨海部の国際的な競争力の効果を内陸部や首都圏全域の産業集積地へと波及させ、地域の活性化を促進するため、自動車専用道路及び並行する幹線道路の整備を進め、慢性的な渋滞の緩和と接続性の向上を図ります。

エ 多様な主体との連携による交通サービスの確立

地域住民が主体となった地域公共交通の確保の取組を引き続き実施するとともに、地域住民の取組支援や多様な主体と連携スキームの確立を図ります。

⁵⁸ MICE

… Meeting(会議)、Incentive Travel(研修旅行)、Convention(国際会議)、Exhibition(展示会)の頭文字からなる造語で、国際的なビジネスイベントの総称。

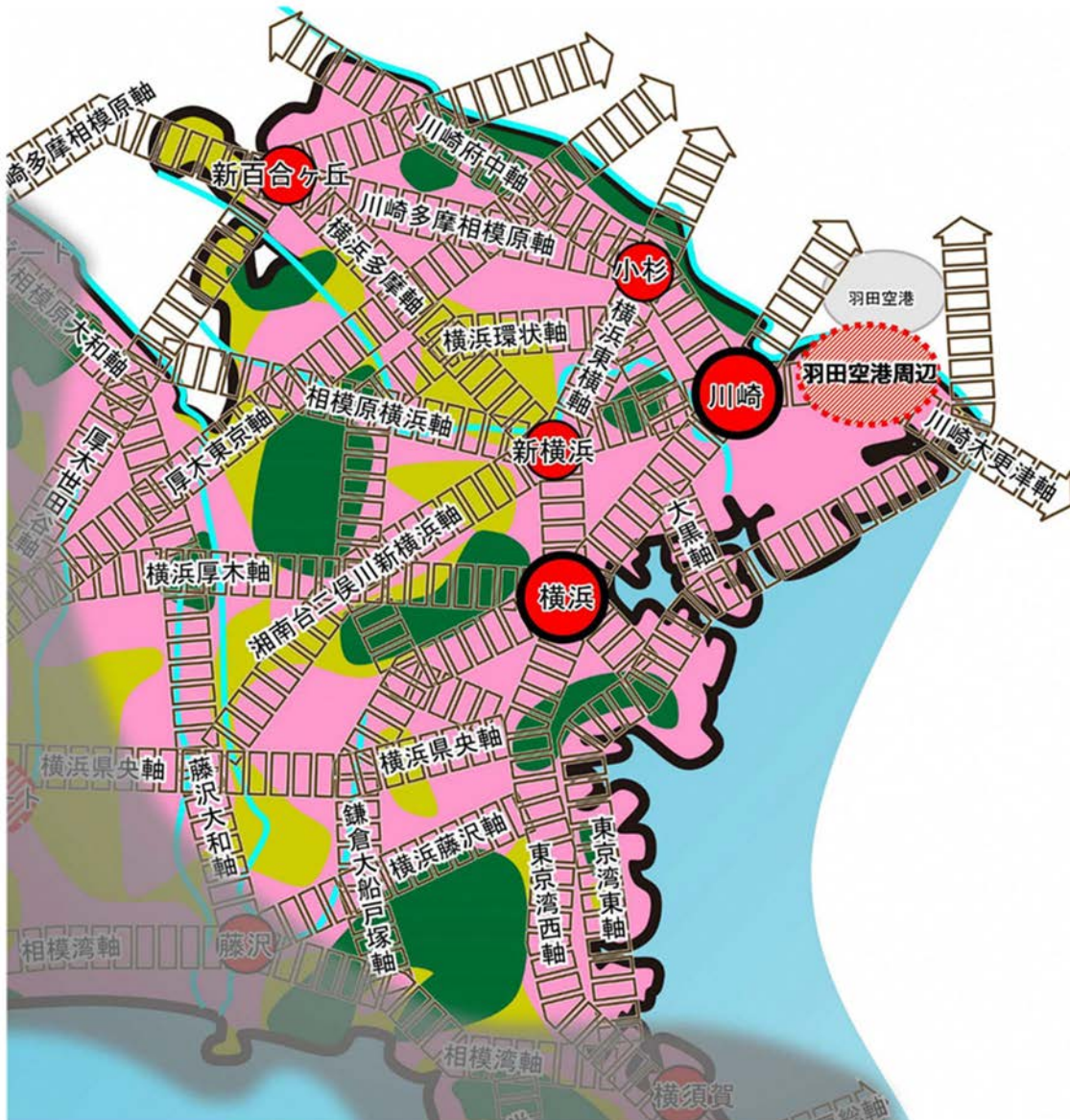
オ 安全で快適に利用できる交通網の整備

人口や産業が集積した地域であり、災害時の人命救助を円滑にし、業務の継続性を高めるため、自動車専用道路・多車線機能を有する一般幹線道路を中心に交通網の整備を進め、多重性・代替性を確保した安全で快適な広域ネットワークの整備を図ります。

表7-1 川崎・横浜都市圏域における主な交通施策

連携軸	主な施策
東京湾東軸	東海道貨物支線貨客併用化の促進及び川崎アプローチ線の新設
川崎府中軸 川崎木更津軸	川崎縦貫道路の整備促進
横浜藤沢軸	高速横浜環状南線、横浜湘南道路の整備促進
湘南台二俣川 新横浜軸	神奈川東部方面線の整備促進
横浜多摩軸	横浜市高速鉄道3号線の延伸

図7-1 県土連携軸と都市連携軸－川崎・横浜都市圏域－



*連携軸は、都市連携軸としての機能を合わせ持った県土連携軸を示しています。
 *ゾーニングは都市づくりの方向性をイメージとして表現したものです。

凡例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	中核拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	広域拠点	
	自然的環境保全ゾーン	新たなゲート	

(出典)「かながわ都市マスタープラン」(神奈川県県土整備局都市部都市計画課)

2 三浦半島都市圏域

(1) 現況と課題

ア 直面する高齢化の進行や人口減少に対応した移動手段の確保

高齢化などにより移動制約者が増加しているため、身近な移動手段の維持確保が難しくなっています。こうした社会情勢の変化を踏まえ、移動制約者の移動手段の確保が必要です。

イ 産業・観光流動と生活流動の両立

産業・観光による地域の活性化や交流人口の増加が期待されますが、三方を海で囲まれている地形的な要因により、幹線道路においては、産業や観光の流動と住民の生活流動が集中・混在し渋滞が発生しています。このため、渋滞を緩和し、川崎・横浜都市圏域や首都圏といった大消費地との交流の促進をしていくことが必要です。

ウ 急峻な地形による災害への対策

本都市圏域は土砂災害の危険箇所が多い地域となっているほか、大規模地震やそれに伴う津波による大きな被害が想定されています。このため、自然災害による交通遮断・孤立化に対して迅速な復旧や救助活動を支える交通網を確保することが必要です。

(2) 都市交通の目標

「三浦半島都市圏域」では、豊かな観光資源や首都圏へのアクセス性の良さを最大限に活かし、地域の魅力を高めるとともに、平時、災害時のいずれにおいても誰もが安全に快適に移動ができるような交通環境の整備を図ることで、交流の活性化を促進し、住民生活を支える持続可能な都市交通をめざします。

(3) 交通施策の方向性

ア 超高齢社会における地域公共交通の維持・確保

高齢化の進行が見込まれる中で、都市機能の集約を見据えながら公共交通網の再構築を図ります。また、多様な主体と連携し、地域の多様なニーズを踏まえた MaaS などの交通サービスを展開することで、日常生活の移動を支える利便性が高い持続可能な地域公共交通の確保を図ります。

イ 首都圏との対流を促す交通基盤の整備と有効活用

生活・産業・観光における円滑な流動の実現に向けて必要な道路整備を進めます。また、混在する流動を誘導・分離させるための交通システムの導入、流入調整、自転車を活用した観光地の周遊といった交通需要マネジメントに関する取組を推進し、既存インフラを有効活用した混雑緩和を進めることで、産業・観光の活性化と圏域内の住民生活の両立を図ります。

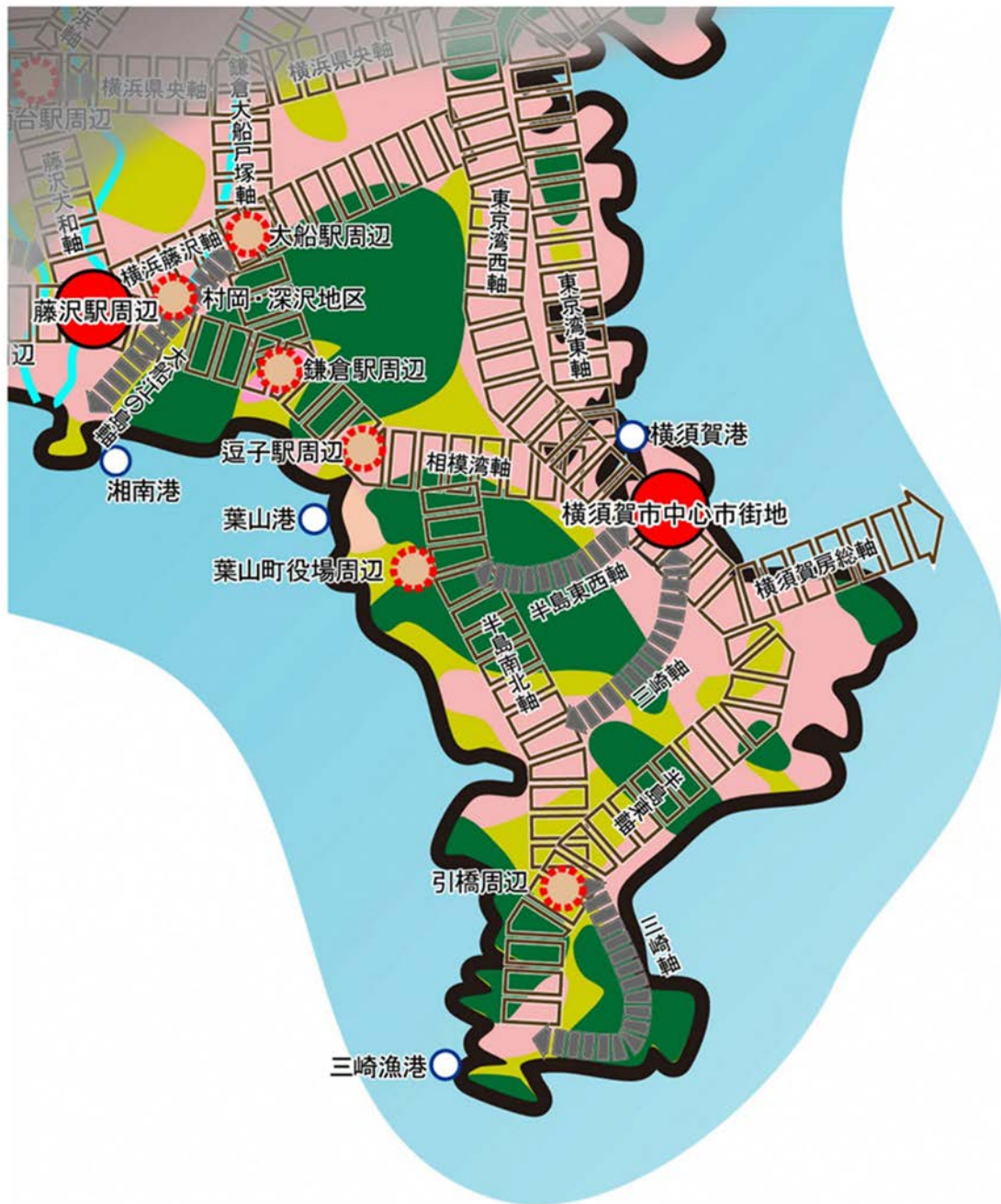
ウ 交通網の多重性・代替性の確保

平時だけでなく災害時においても、人命や生活の安全性、経済活動の継続性を確保するため、一般幹線道路網をはじめとした交通網の整備を進め、多重性・代替性の高い安全・安心な交通網の整備を図ります。

表 7-2 三浦半島都市圏域における主な交通施策

連携軸	主な施策
東京湾東軸	国道 357 号の整備促進
半島南北軸	都市計画道路西海岸線、三浦半島中央道路、三浦縦貫道路(Ⅱ期)の整備
横須賀房総軸	東京湾口道路計画の推進
東京湾西軸	(仮称)横須賀 PA スマートインターチェンジの整備促進
相模湾軸	JR 横須賀線の輸送計画の改善
半島東軸	京急久里浜線の延伸

図7-2 県土連携軸と都市連携軸－三浦半島都市圏域－



*ゾーニングは都市づくりの方向性をイメージとして表現したものです。

凡 例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	地域の拠点	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン		

(出典)「かながわ都市マスタープラン」(神奈川県県土整備局都市部都市計画課)

3 県央都市圏域

(1) 現況と課題

ア 大都市圏を結ぶ交通網の整備効果の波及

リニア中央新幹線や新東名高速道路などの新たな広域交通網の整備が進められており、今後、広域的な流動の活性化が期待されています。都市圏域内及び県内全域にその整備効果を波及させ、流動の活性化を促進するため、県内各地と広域交通網を接続することが必要です。

イ 自動車専用道路沿線の地域における交通環境の改善

さがみ縦貫道路の開通や産業振興施策により、自動車専用道路沿線、特にインターチェンジ周辺では多くの企業の立地が進んでいます。このため、円滑な交通流動を実現し、周辺居住地における安全と経済活動を両立する交通環境の整備・改善が必要です。

ウ 郊外と鉄道駅を結ぶ交通網の形成

駅勢圏外の地域においては自動車利用率が高くなっています。このため、環境への配慮や地域公共交通のサービス水準を維持していくためにも、過度な自動車利用からの転換を促進し、郊外と鉄道駅を結ぶ利便性の高い公共交通の確保が必要です。

(2) 都市交通の目標

「県央都市圏域」では、自然環境や生活環境の保全を図るとともに、広域的な交通網の整備と切れ目のない交通網の形成を図ることで、人・物の流れを広域的に結びつけ、都市圏域内だけでなく県全体を活性化する都市交通をめざします。

(3) 交通施策の方向性

ア 利便性の高いシームレスな交通網の整備

リニア中央新幹線や新東名高速道路といった広域交通網の整備による広域流動を促進するため、シームレス化や、交通結節点の整備改良などを進め、交通網の連続性・利便性を向上させ交通の要衝としての機能強化を図ります。

イ 土地利用と道路整備の連携

自動車専用道路周辺での土地利用の適正誘導と連携して道路整備を進めることで、物流の効率化や、都市内での貨物車と一般車の混在を回避するなど、円滑で安全な交通環境の実現を図ります。

ウ 郊外と鉄道駅を結ぶ公共交通手段の確保・維持

鉄道駅への交通手段としての公共交通を確保し、郊外から鉄道駅への接続性・利便性を高めることで、自動車利用から鉄道利用への転換を図ります。また、この圏域に訪れる観光客の約8割が自動車を利用している地域の特性・実情を踏まえた交通サービスの展開を図ります。

表 7-3 県央都市圏域における主な交通施策

連携軸	主な施策
相模軸	JR 相模線の複線化 都市計画道路下今泉門沢橋線の整備
横浜厚木軸	武相幹線の整備検討
県央足柄軸	厚木秦野道路(国道 246 号バイパス)の整備促進
橋本津久井軸	リニア中央新幹線・神奈川県駅の建設促進
	津久井広域道路の整備促進
川崎多摩相模原軸	小田急多摩線の延伸

図7-3 県土連携軸と都市連携軸―県央都市圏域―



*ゾーニングは都市づくりの方向性をイメージとして表現したものです。

凡例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	新たなゲート	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン	地域の拠点	

(出典)「かながわ都市マスタープラン」(神奈川県県土整備局都市部都市計画課)

4 湘南都市圏域

(1) 現況と課題

ア 産業ポテンシャル向上に資する交通環境の整備

新東名高速道路や厚木秦野道路などの自動車専用道路の整備が進められており、交通の利便性の向上が見込まれる中、一方でアクセス道路が未整備な箇所では、駅や観光地へ向かう道路の交通渋滞が課題となっており、産業ポテンシャルを更に高めていく交通環境の整備が必要です。

イ 交流連携を促進する交通網の整備

「南のゲート」では、東海道新幹線新駅誘致地区を中心とした環境共生モデル都市ツインシティを整備し、県土の新たな窓口にふさわしい都市機能の集積によって新たな拠点の形成を進めており、「北のゲート」や周辺都市、新たな産業・研究拠点との連携によって、地域活力を高める必要があります。

ウ 自転車利用環境の整備

本都市圏域では自転車の利用が多く、重要な交通手段となっています。一方で、利用者が増加することで、交通事故や駅前の放置自転車等の問題が発生することも想定されるため、安全・安心な自転車利用環境の整備や公共交通手段との接続性の向上が必要です。

(2) 都市交通の目標

「湘南都市圏域」では、交流連携の中心となる広域的な交通網と拠点の整備を図るとともに、まちづくりと連動し、まちなかを安全・快適に移動ができる交通環境の整備を図ることで、交流連携と環境共生による新たな活力を生み出す都市交通をめざします。

(3) 交通施策の方向性

ア 経済・産業を支える交通網の整備

自動車専用道路の整備を進め、利便性の高い広域網を形成するとともに、インターチェンジへのアクセス道路などの整備を進め、駅や観光地等に向かう交通渋滞を緩和し、交通の利便性・円滑性の向上を図ります。

イ 鉄道網の整備及び連携の強化

鉄道網の整備や輸送力強化を促進するとともに、乗り換えのシームレス化による広域的な交流促進を図ります。また、「南のゲート」として、東海道新幹線新駅の誘致を図るとともに、「南のゲート」を生かした交流連携と、都市圏域内外の経済、産業を活性化させる南北方向の交通軸の強化を進めます。併せて、「南のゲート」による全国との交流連携を県内全域へと拡大させていくための交通施策を進めます。

ウ 交通手段の混在を解消した多様で安全な交通手段の確保

自転車走行空間を充実させ、人と自転車の混在を解消するとともに、サイクルアンド(バス)ライドなど、多様な交通手段の連携を図ることで、公共交通、自転車、徒歩を中心とした安全・安心な交通システムの構築を図ります。

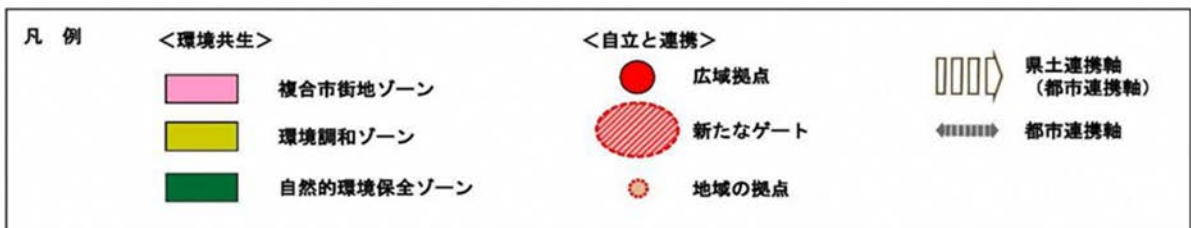
表 7-4 湘南都市圏域における主な交通施策

連携軸	主な施策
相模軸	JR 相模線の複線化
	東海道新幹線新駅の誘致
横浜県央軸	相鉄いずみ野線の延伸
	県道 410 号(湘南台大神)の整備
県央足柄軸	新東名高速道路、厚木秦野道路(国道 246 号バイパス)の整備促進
相模湾軸	新湘南バイパスの整備促進
	都市計画道路湘南新道の整備
横浜藤沢軸	横浜湘南道路の整備促進
	JR 東海道本線の村岡新駅(仮称)の設置

図 7-4 県土連携軸と都市連携軸－湘南都市圏域－



*ゾーニングは都市づくりの方向性をイメージとして表現したものです。



(出典)「かながわ都市マスタープラン」(神奈川県県土整備局都市部都市計画課)

5 県西都市圏域

(1) 現況と課題

ア 過度な自動車利用の抑制

人口減少が進行し、人口密度が低いほか、山間部では集落が点在しており、地域公共交通の維持・確保が難しく、住民生活を支える上では自動車が不可欠な移動手段となっています。このため、自動車を活用しながらも、過度に自動車に頼らない交通体系の構築が必要です。

イ 国際的観光地における円滑な流動の確保

全国有数の温泉地である箱根をはじめとして、魅力あふれる観光地が位置しており、休日は、県内外から訪れる多くの観光客でにぎわっています。それに伴い、観光地では過度な交通集中による渋滞が発生し、地域の魅力を低下させる一因となっており、交通集中による渋滞を緩和し地域の活性化に資する円滑な流動の確保が必要です。

ウ 効果的・効率的な交通網の構築

隣接県との積極的な交流連携の促進、災害時における多重性・代替性の確保を図るため、新たな交通網を整備することで、既存のストックに集中する負荷を分散し、本都市圏域の「自立と連携」を支える交通網を効果的・効率的に構築することが必要です。

(2) 都市交通の目標

「県西都市圏域」では、自然・観光資源を保全・活用しながら、地域の魅力を高めていくために、かしこい自動車利用と公共交通手段の確保及び利便性向上を図るとともに、隣接県との連携及び都市圏域内の連携強化を図り、限られた輸送資源を有効に活用し、地域活力の向上に資する都市交通をめざします。

(3) 交通施策の方向性

ア 様々な交通手段の連携による利便性の確保

モビリティ・マネジメントなどの施策を展開し、過度な自動車利用からの転換を図るとともに、公共交通手段だけでなく、地域の多様な輸送資源の活用・連携や多様な主体との連携により持続可能な交通手段の確保を図ります。

イ 国際的観光地における円滑な観光流動の確保

観光地の魅力を維持・向上していくため、交通需要マネジメントを実施することで、公共交通の利便性・快適性を向上させ、円滑な観光流動の確保と回遊性の向上による地域の賑わいの創出を図ります。

ウ 富士箱根伊豆交流圏の形成

広域的な交流を促進し、災害時における代替性の確保や観光・自然資源の保全等の多様な面を考慮し、既存道路を有効活用するとともに、新たな道路整備を進め、隣接県との交流連携の基盤となる広域交通網の構築を図ります。

表 7-5 県西都市圏域における主な交通施策

連携軸	主な施策
県央足柄軸	新東名高速道路の整備促進
	(仮称)山北スマートインターチェンジの整備促進
相模湾軸	西湘バイパス延伸計画の促進
	神奈川と静岡の県境をまたぐ道路(伊豆湘南道路)計画の促進
	小田原環状道路の整備
酒匂西軸	(仮称)酒匂右岸幹線の実体化に向けた調整

図 7-5 県土連携軸と都市連携軸—県西都市圏域—



*ゾーニングは都市づくりの方向性をイメージとして表現したものです。

凡例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	地域の拠点	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン		

(出典)「かながわ都市マスタープラン」(神奈川県県土整備局都市部都市計画課)

第8章 計画の推進により期待できる効果

1 交通網の充実による県内外・地域間の連携強化

鉄道網の整備により、混雑の緩和が図られるとともに、鉄道駅の設置により、鉄道利用不便地域の解消が図られます。特に、川崎・横浜都市圏域内など混雑率の高い区間を中心に、混雑が緩和すると見込まれます。また、新東名高速道路などの自動車専用道路網の整備や、一般幹線道路網の整備により、道路混雑の緩和が図られ、都市間の相互の往来、拠点的な都市への行きやすさが向上します。

例えば、道路の走行性が向上することで、平均旅行速度が向上し、出発地から目的地までの所要時間の短縮が見込まれます。

2 地域交通ネットワークの確保・充実

バスやタクシー等の地域公共交通の維持・確保を図るとともに、AI オンデマンド交通やMaaS等のスマートモビリティの実装を進めることで、過度に自動車に依存しなくても公共交通を使って活動がしやすい移動環境が実現されます。

例えば、人々が外出したくなる環境になることで、高齢者等の外出率向上により、未病改善やコミュニティの活性化が促進され、地域の人々が楽しみ触れ合いながらいつまでも活躍できる「人生100歳時代」の実現が期待されます。

3 利便性、快適性、安全性の確保

交通施設の戦略的・効率的な整備と更新を進めることで、交通インフラの耐震性や多重性及び代替性の向上が図られ、安全・安心な災害に強い交通網の構築が期待されます。また、増加する移動制約者や訪日外客などの多様化する交通ニーズに対して、ユニバーサルデザインの推進を図ることで、誰もが利用しやすく、安全で快適に移動できる環境が形成されます。

例えば、安全・安心な交通網の整備と交通施設におけるユニバーサルデザインの推進により、高齢者や障がい者などあらゆる人の社会参加が期待されます。

4 環境負荷の低減

公共交通網の充実や利便性の向上、交通需要マネジメント等による混雑の緩和や移動手段の変更など、交通の円滑化や効率化を図ることで、温室効果ガス排出量の削減や大気汚染などの環境負荷低減の効果が見込まれます。

また、MaaS など新たな交通サービスや既存の交通サービスを拡大していくことでも、エネルギー利用の効率化が進み、電気自動車などの導入による効果と併せて、運輸部門の脱炭素化に繋がることが期待されます。

第9章 交通施策の推進方策

第4章で掲げた都市交通の目標の実現に向け、交通施策を着実に推進していくための方策と、その中での県の役割を示します。

1 交通施策の推進方策

(1) 柔軟性を持った交通施策の展開

渋滞や公共交通の維持確保をはじめとする都市交通の課題は、地域や時間等交通の取り巻く環境の違いによって、程度や要因が様々であるため、地域の実情や課題の要因に応じて交通施策を選択していきます。

また、交通施策の実施にあたっては、その時々地域の状況や合意形成、財源見通しなどを踏まえて、実施時期や実施量を柔軟に判断していきます。

さらに、様々な社会状況の変化に対応するため、必要に応じて交通の状況や施策に求められる効果を適宜把握し、前提条件などに大きな変更が生じた場合は、見直しを行います。

(2) 総合的な交通施策の取組

ICT、ビッグデータ等の新技術を活用し、既存施設の長寿命化や多機能化・高度化といった有効活用施策とともに、選択と集中による効率的・効果的な施設整備を検討していきます。

取組にあたっては、移動制約者や環境への配慮のほか、県民意向を把握するとともに、国、市町村、交通管理者、交通事業者など、関係主体における合意形成を図っていきます。

(3) 公共交通の利用促進と確保への取組

自動車需要の高い地域への対応として、鉄道網等の整備のほか、既存の鉄道やバス等の公共交通の利便性・連続性を高めることで自動車利用から公共交通利用への転換を促進していくとともに、地域公共交通の維持・確保を図るため交通事業者などに対し、行政は積極的な働きかけを行うなど、計画的・戦略的な取組を行っていきます。

2 県の役割

(1) 鉄道整備への働きかけ

鉄道網の整備や、連続性・利便性の向上、駅舎のユニバーサルデザイン化等に対して、国や鉄道事業者への働きかけを行うとともに、市町村等と連携して協力・支援を行うなど、今後の整備を促進していきます。

特に、広域性を有し広く県民の利便性に資する路線に対し、積極的に協力・支援していきます。

(2) 道路の有効活用・整備の促進

国や高速道路株式会社等が主体となって進める自動車専用道路等の有効活用や整備に係る施策については、県民にとって身近な自治体である市町村と連携し、整備主体である国や高速道路株式会社等への働きかけや、協力、支援などを行っていきます。

また、県の既存道路においては、ICT や交通ビッグデータを用いることなどにより、有効活用を図るとともに、県の道路事業においては「事業の効率」、「事業の効果」の観点から整備候補箇所を評価する重点化評価手法や、社会情勢の変化などを踏まえ、整備箇所の選択と集中を図ります。

(3) その他

県は、本計画に定める交通施策の実現を、広域的な視点に立って総合的、計画的に推進するとともに、県内外の先進的な取組事例の蓄積を図り、情報提供等を通して県内に広めていきます。

また、生活交通確保等の地域的な交通課題に取り組む市町村に対して、国や交通事業者などと連携して支援していきます。

第10章 今後の課題

都市交通の目標を実現するための今後の課題等を整理しました。

1 今後の課題

(1) 多様な交通ニーズへの対応

働き方やライフスタイルの変化が進んでおり、移動が時間的・空間的に多様化しているだけでなく、ICTの発展やネット通販の拡大などにより、必要な情報や物を移動することなく手に入れることが可能となることで、移動そのものが大きく変容しており、様々な交通ニーズへの対応が求められています。

さらに、大規模災害の懸念や自動運転技術等の技術革新により、従来の交通手段の位置づけが大きく変化するなど、不確実性も存在しており、柔軟な交通施策の検討と計画の見直しが求められています。

(2) 多様な主体の協働参画

地域の実情は多種多様であるため、持続可能な公共交通を実現するためには、当該地域住民の移動手段確保について責任を有する市町村が、交通事業者、交通管理者、道路管理者、県、NPO・地域の住民等の利用者と連携して、住民の日常生活を支える地域公共交通のあり方について検討し、総合的な公共交通計画を策定する必要があります。

県は、広域自治体としての立場で複数の市町村による協議が円滑に行われ、当該地域にとって最適な交通計画になるよう適切な調整を行う必要があります。

国は、地域の公共交通計画を策定する市町村に対し、情報提供や、法律上の特例措置、予算措置などにより総合的に支援していくことが求められます。

(3) 他施策との連携

日常生活や都市での活動に必要な諸機能がコンパクトにまとまり、公共交通の利便性の高い市街地を形成するための交通施策を推進するためには、関係する多様な分野や官民による関係者が一体となって取組を推進することが必要です。

このため、土地利用施策や市街地整備との連携、公益施設の配置計画との整合、公共施設整備との連携などを図りながら、交通施策を総合的に展開することが必要です。

2 計画の見直し

本計画は、今後の交通施策の進展や、社会経済情勢の変化を的確に把握しつつ、望ましい都市交通の実現をめざして、必要に応じて見直しを行います。



県土整備局都市部交通企画課
〒231-8588 横浜市中区日本大通 1
電話(045)210-1111(代表)

かながわ交通計画ホームページ

かながわ交通計画

検索

<https://www.pref.kanagawa.jp/docs/gd6/cnt/f7148/>

