

第2章 交通の状況

1 人の動き

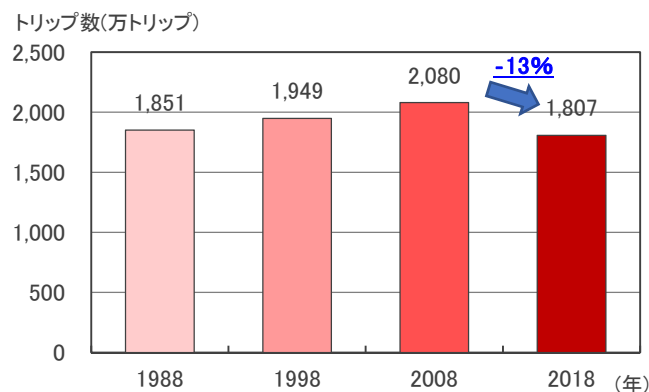
(1) 現状

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)

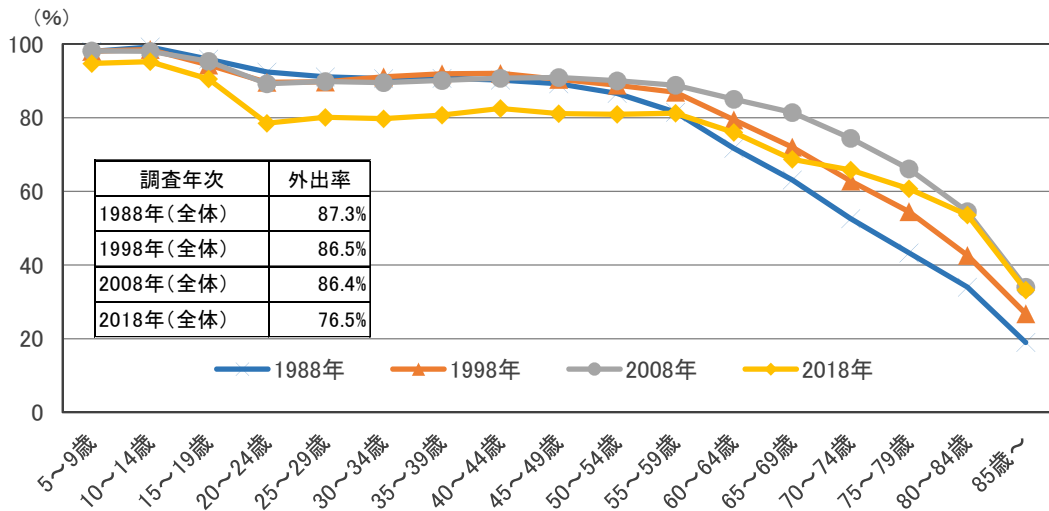
図2-1 県内発着の総トリップ数の推移



(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

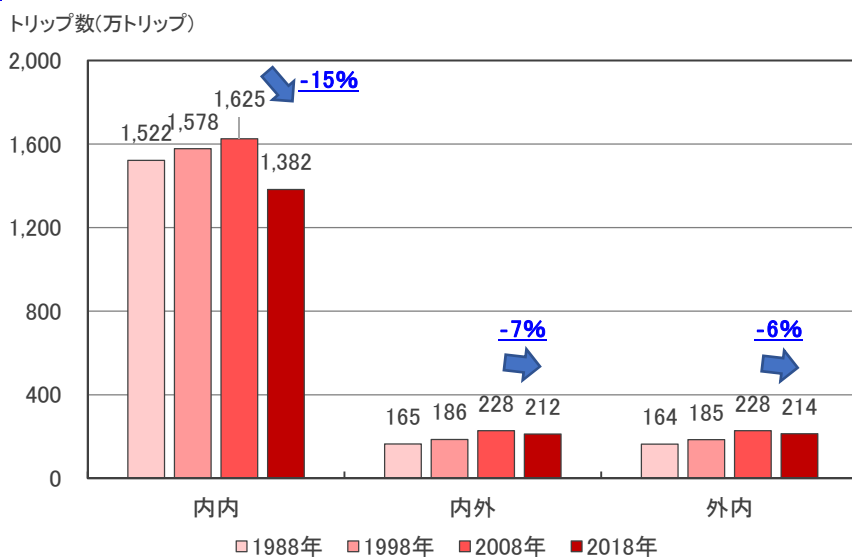


(出典) 2018(平成 30)年、2008(平成 20)年、1998(平成 10)年、1988(昭和 63)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

(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

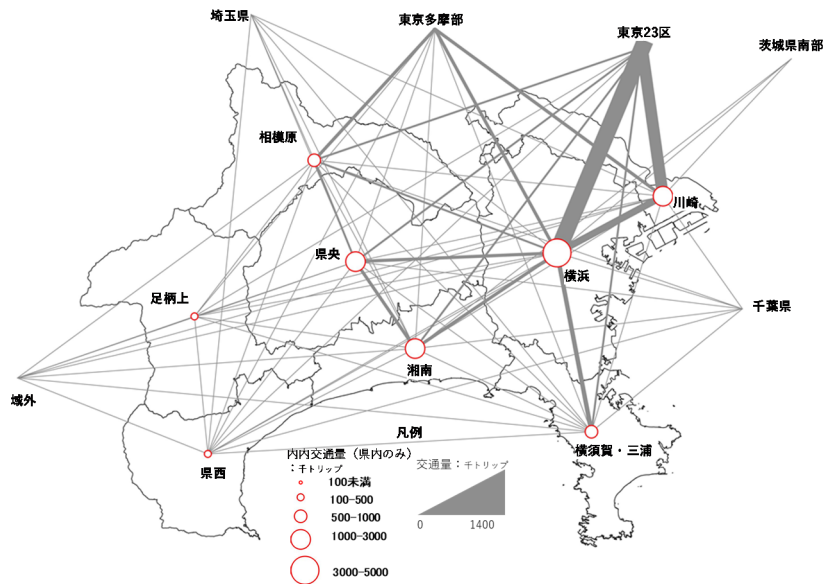


(出典) 2018(平成 30)年、2008(平成 20)年、1998(平成 10)年、1988(昭和 63)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

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)

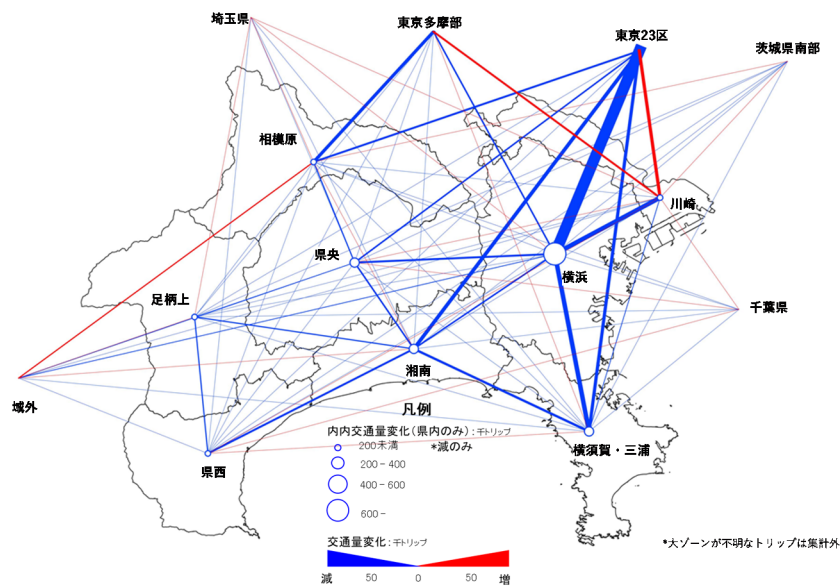
2008(平成20)年と2018(平成30)年の調査を比較すると、交通量は全体的に減っており、横浜を発着点とする移動が減少しています。一方で、川崎・東京間の交通量や相模原・域外の交通量は増加しています。(図2-5)

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)

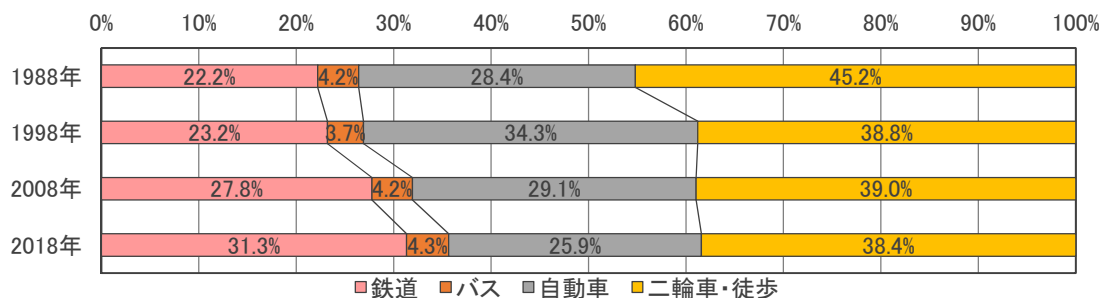


(出典) 2018(平成30)年、2008(平成20)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

(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)

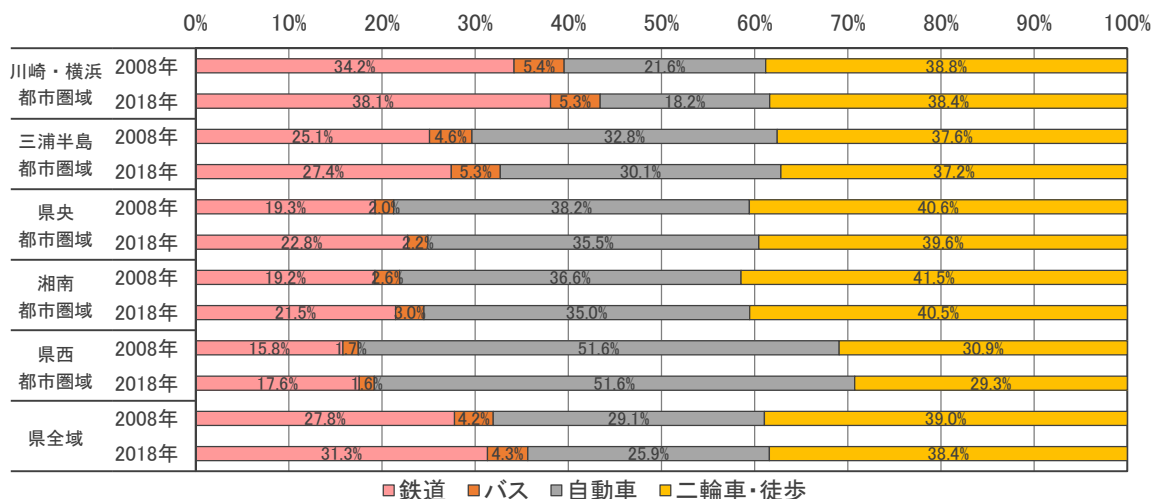
図 2-6 県内発着交通の代表交通手段分担率の推移



(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。

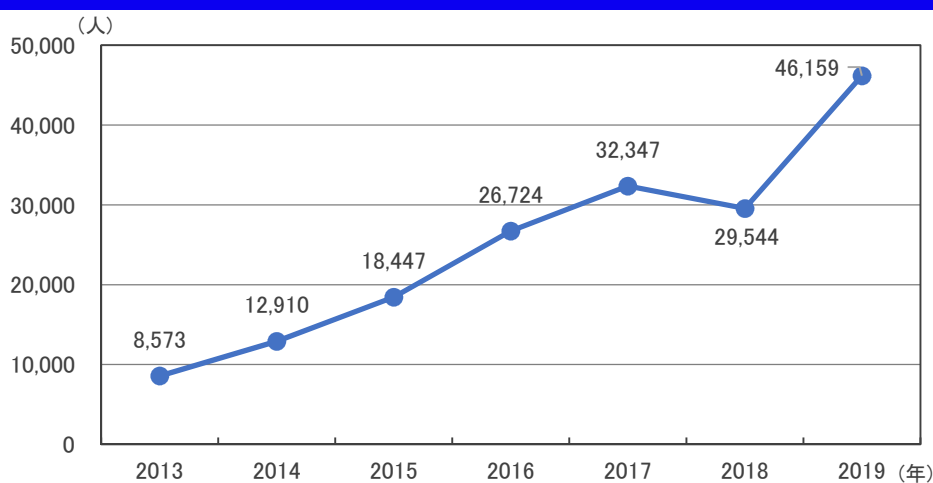
本県の自動車運転免許の自主返納者数は、2019(令和元)年に大幅に増加し約4.6万人が運転免許を返納しました。(図2-8)

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)

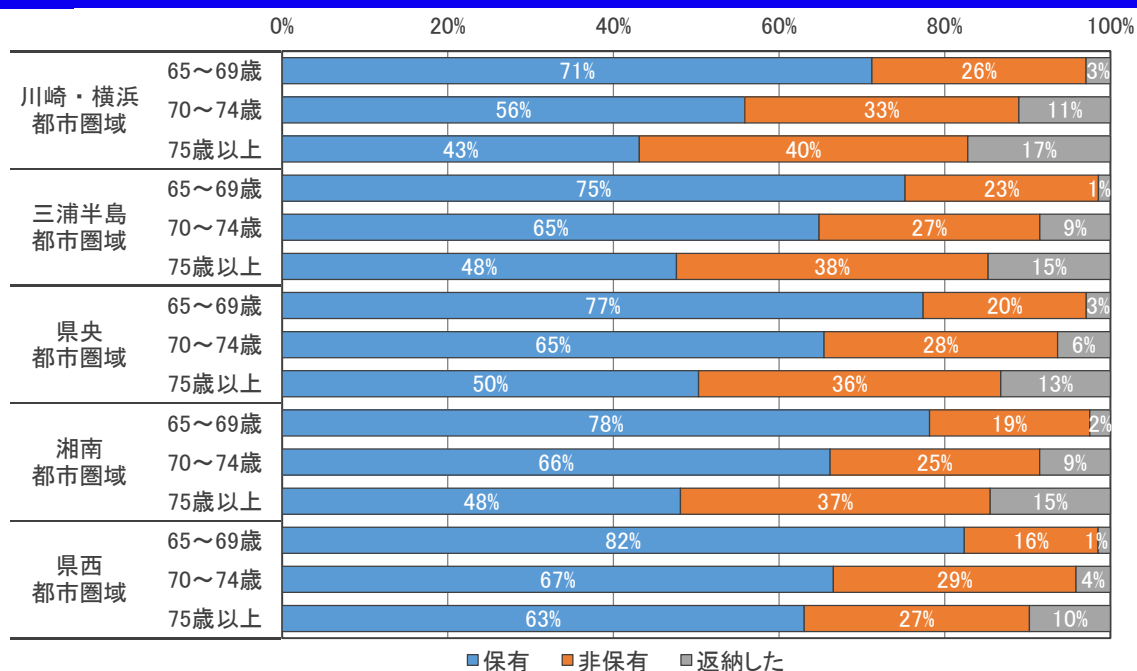
また、高齢者の免許保有者は、自動車分担率が高い傾向にあり、免許保有率が高い県西都市圏域では、免許保有者における自動車分担率が、7割を超える状況にあります。(図2-10)

図2-8 県内の免許自主返納者数の推移



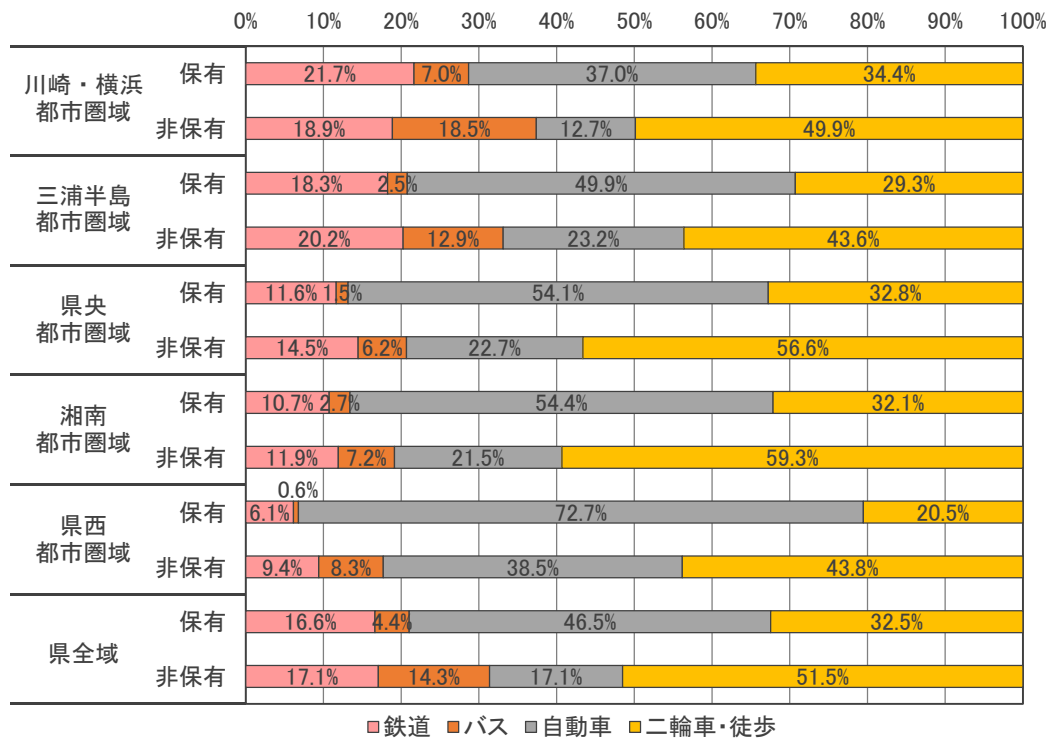
(出典)「運転免許統計」(警察庁)に基づき作成

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

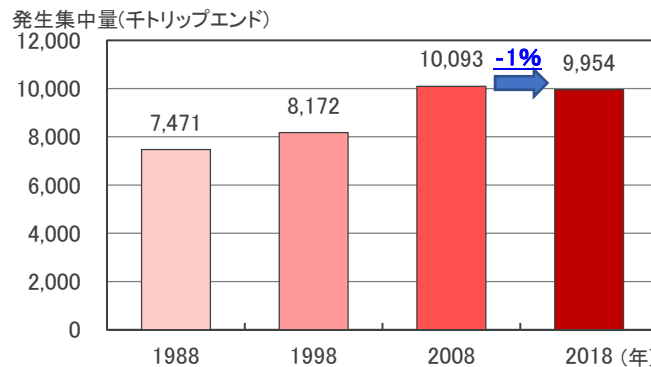


(出典) 2018(平成 30)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

(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



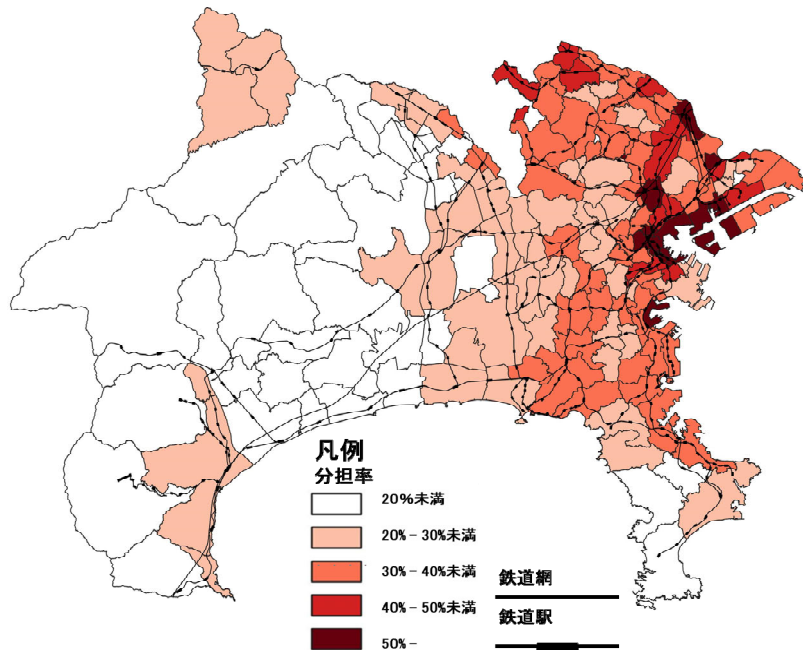
(出典) 2018(平成 30)年、2008(平成 20)年、1998(平成 10)年、1988(昭和 63)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

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。

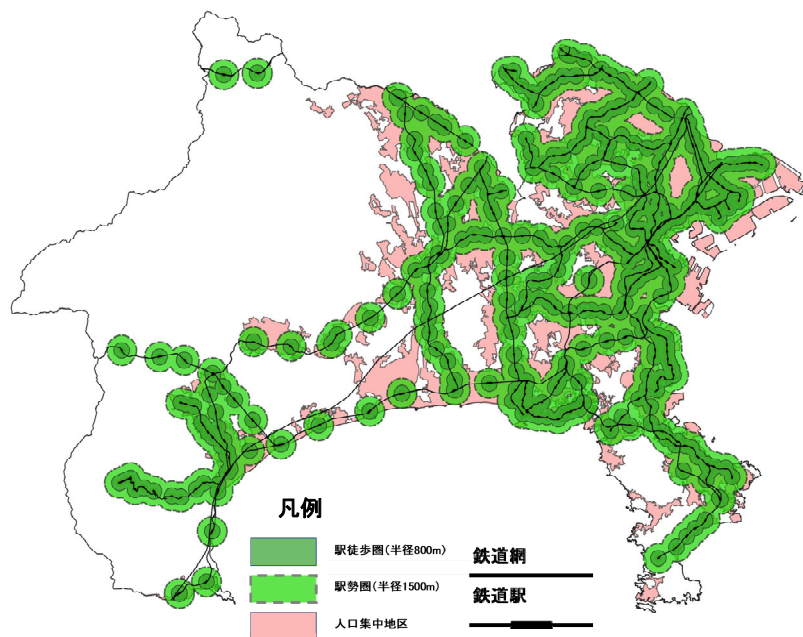
(図2-12、13)

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

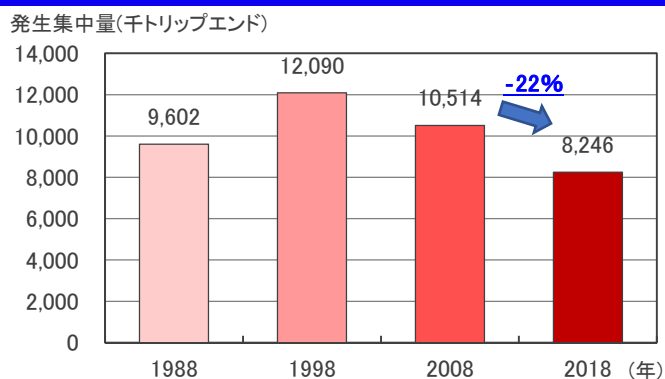


(出典) 「国土数値情報(人口集中データ(2015(平成27)年)、(鉄道時系列データ(2018(平成30)年))」(国土交通省)に基づき作成

(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)

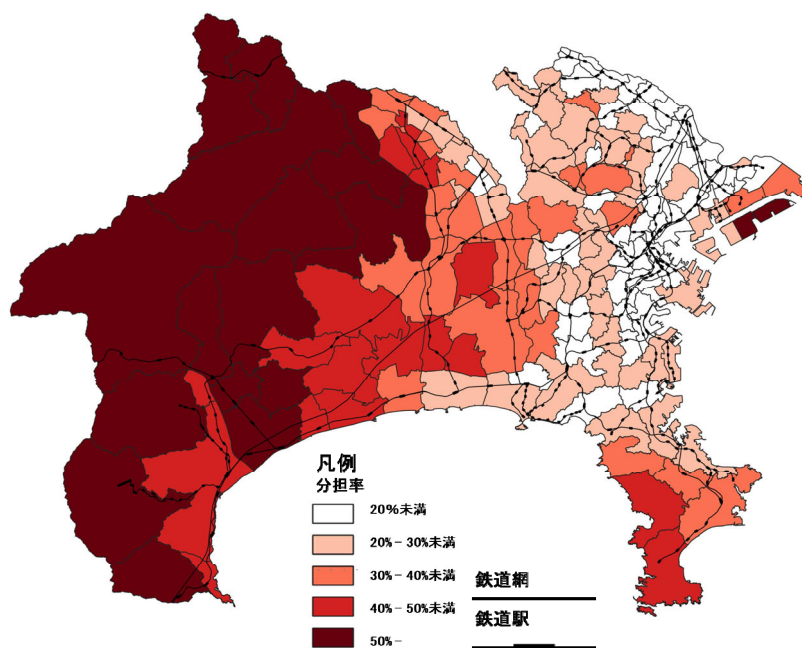
図2-14 県内発着の自動車利用トリップ数の推移



(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)



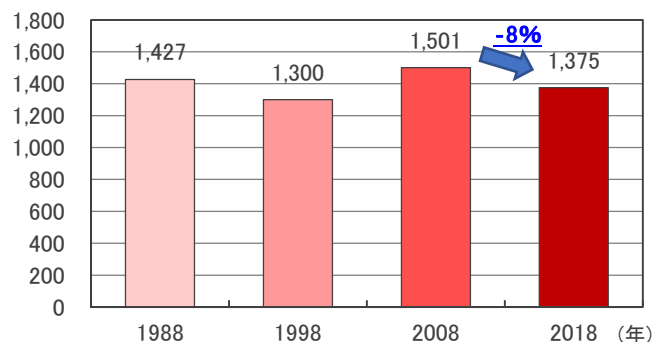
(出典) 2018(平成30)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

(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

発生集中量(千トリップエンド)

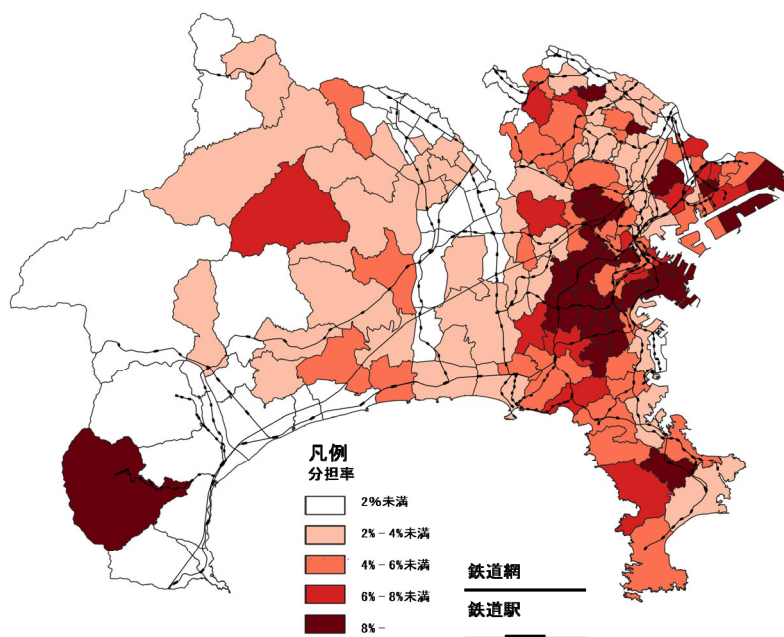


(出典) 2018(平成 30)年、2008(平成 20)年、1998(平成 10)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

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

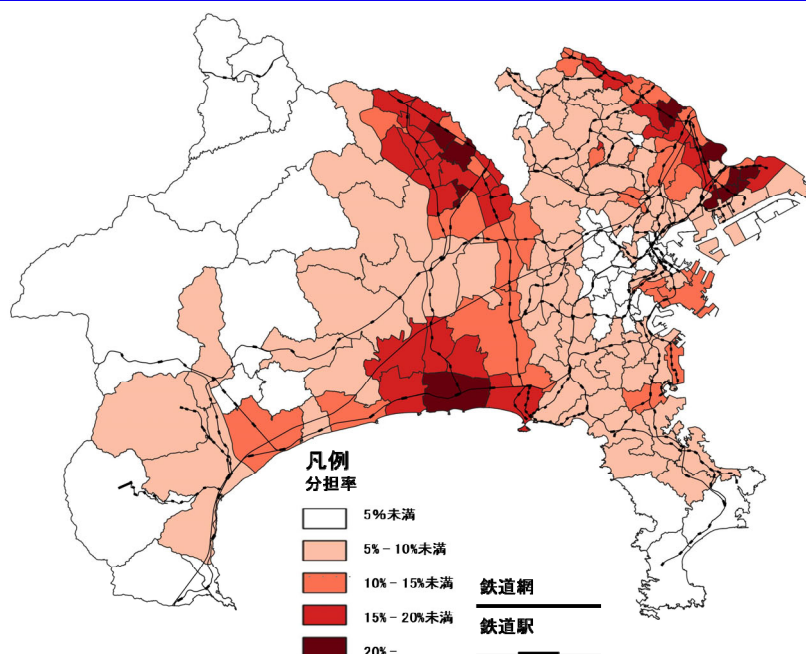
(キ) 自転車利用トリップの推移

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)

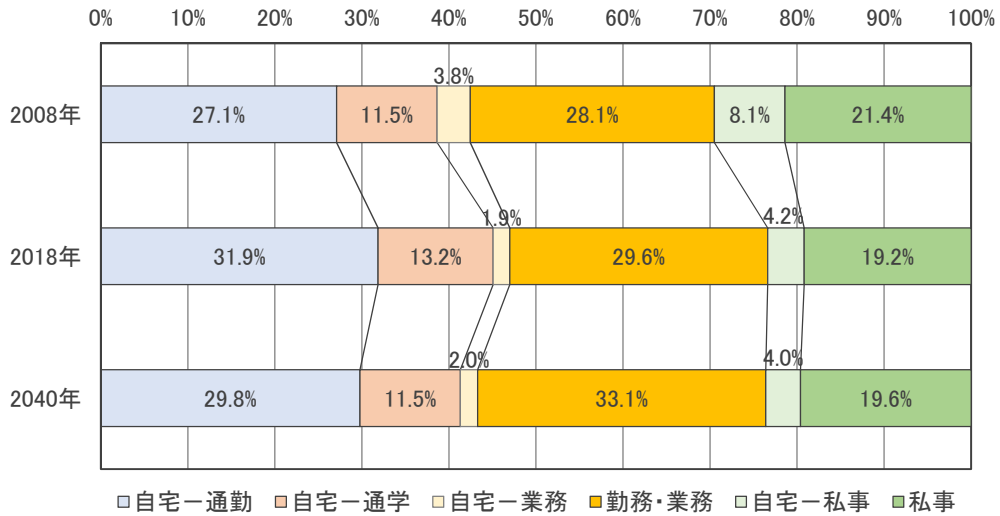
さらに、近年ではレジャー、健康志向の高まりに伴って、遠距離のサイクリングを楽しむなど利用の幅が広がりを見せています。

図2-18 代表交通手段分担率(自転車)(2018(平成30)年)



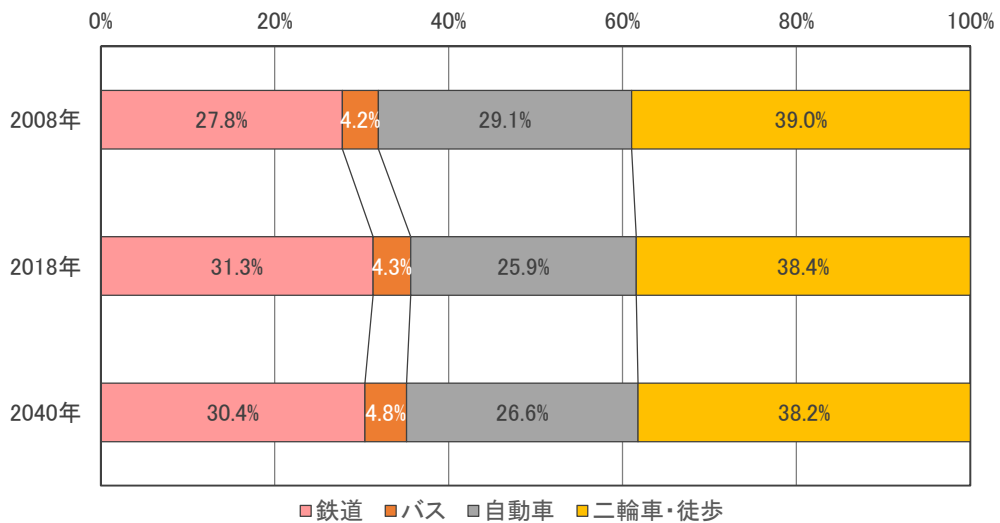
(出典) 2018(平成30)年「東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

図 2-2-1 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

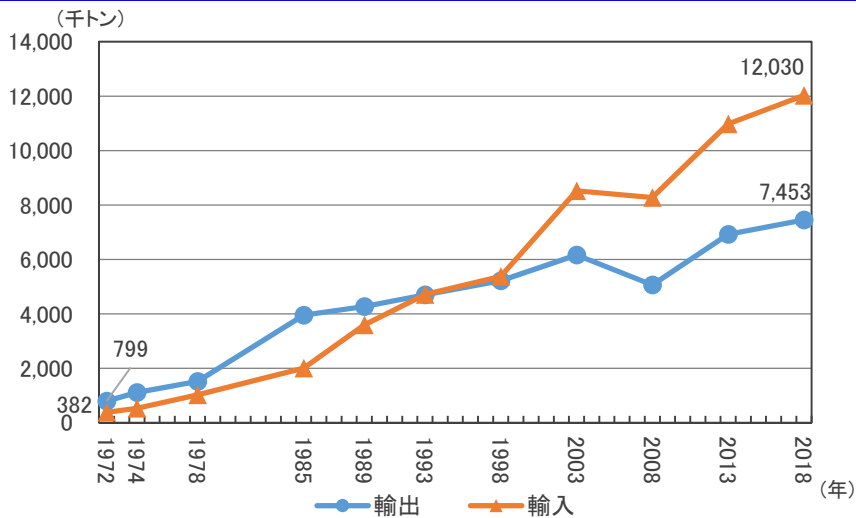
(単位:千TEU)³⁵

(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



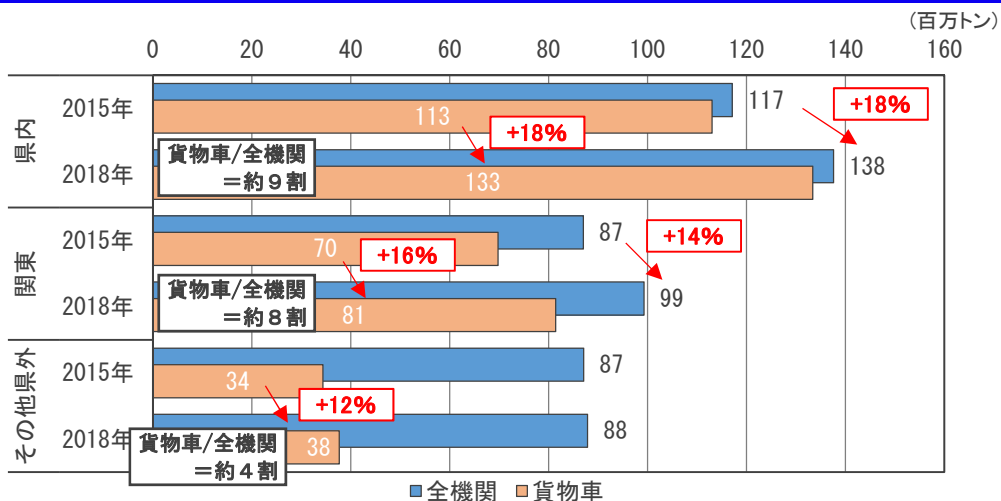
(出典) 「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(国土交通省港湾局)に基づき作成

(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

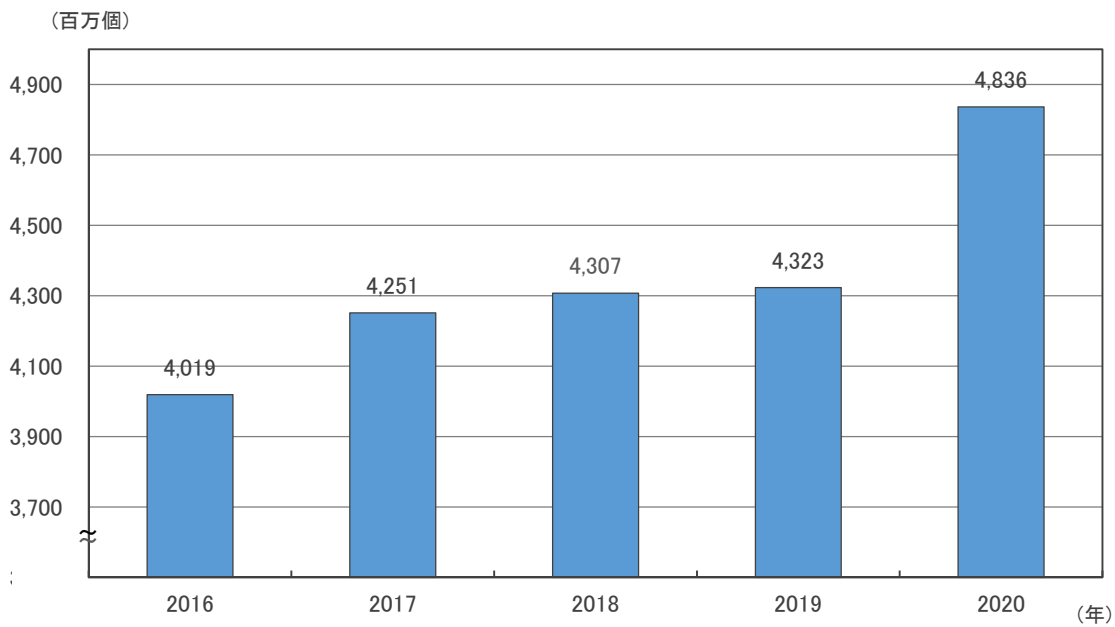


(出典) 2015(平成 27)、2018(平成 30)年「貨物・旅客地域流動調査」(国土交通省)に基づき作成

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



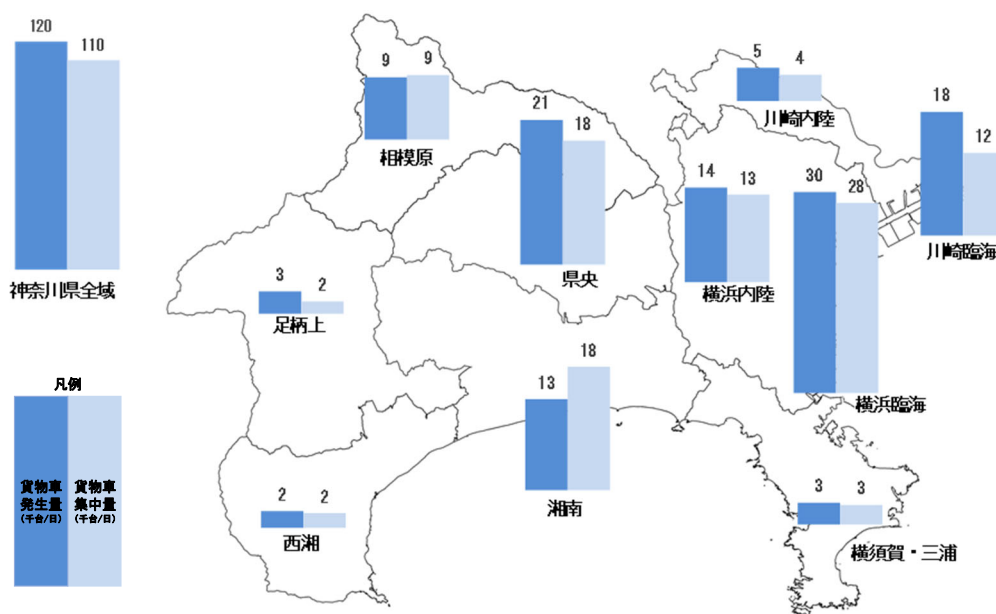
(出典)「令和2年度宅配便等取扱実績関係資料」(国土交通省)に基づき作成

(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

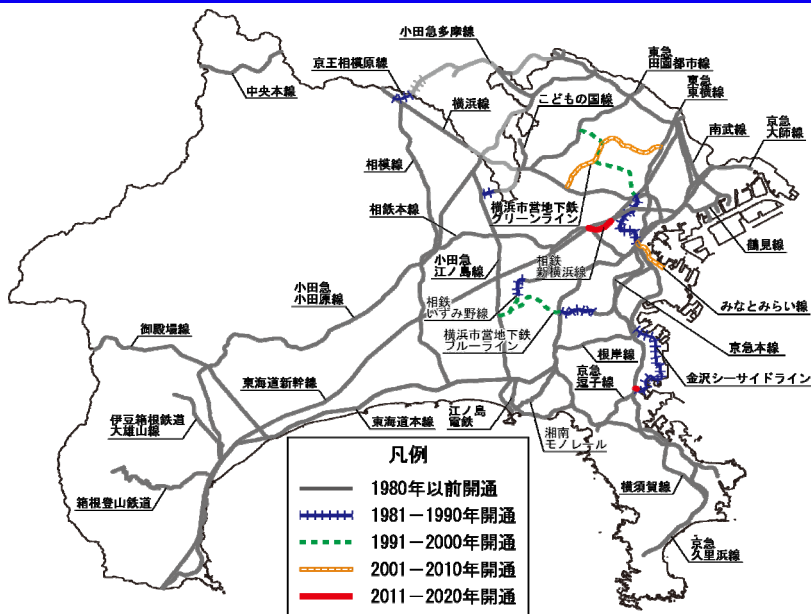
3 交通サービスの現状

(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)

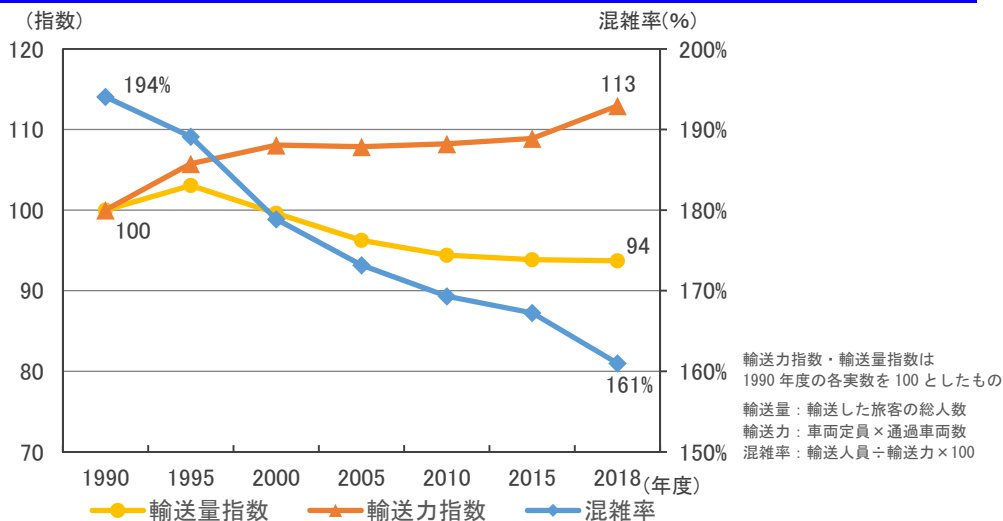
これにより、県内における鉄道の輸送力は増加し、混雑率の改善が進んでいます。(図2-29)

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

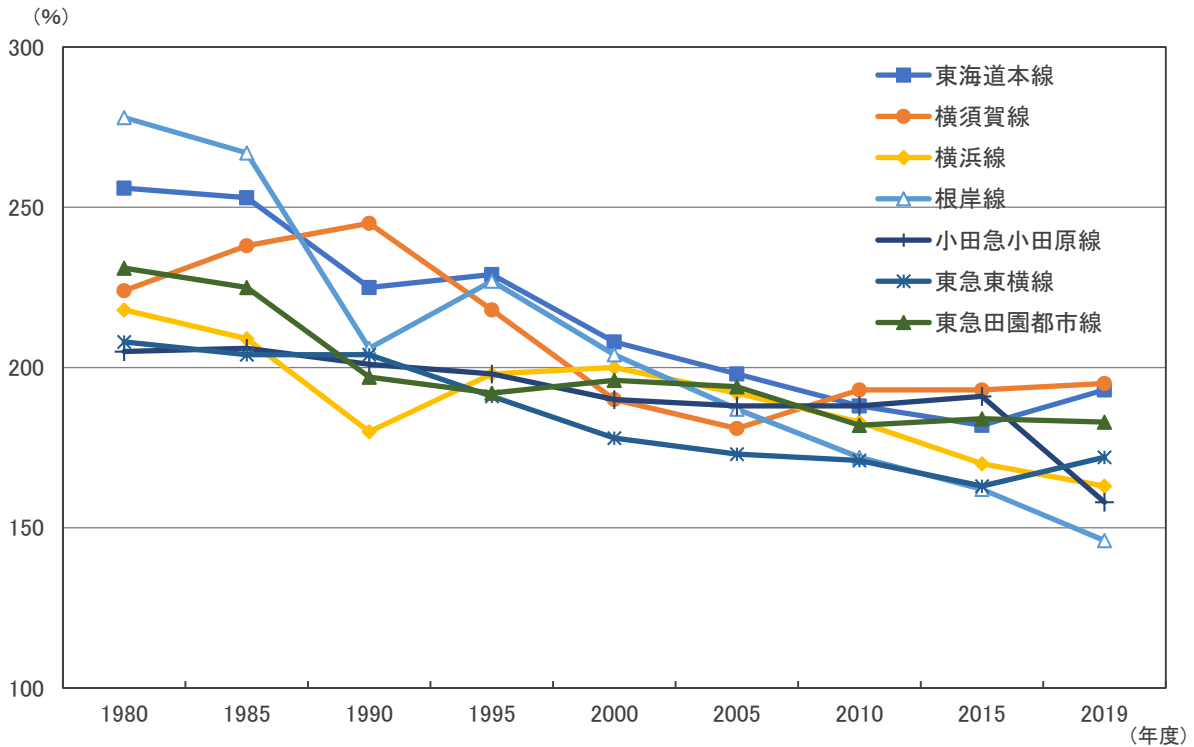
図2-29 混雑率・輸送力・輸送人員の推移(県内路線の最混雑時1時間平均)



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

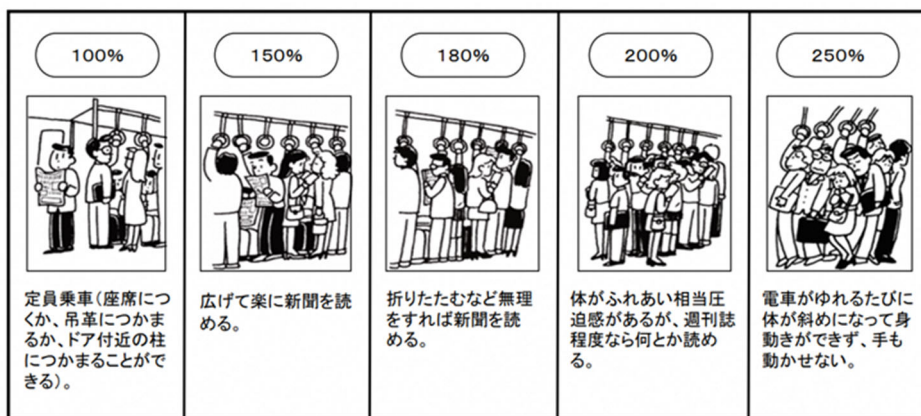
本県全体としては混雑率の改善が進んでいる一方で、依然として東京方面への一部の路線では、混雑率が200%近くになっています。(図2-30、31)

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」(神奈川県県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



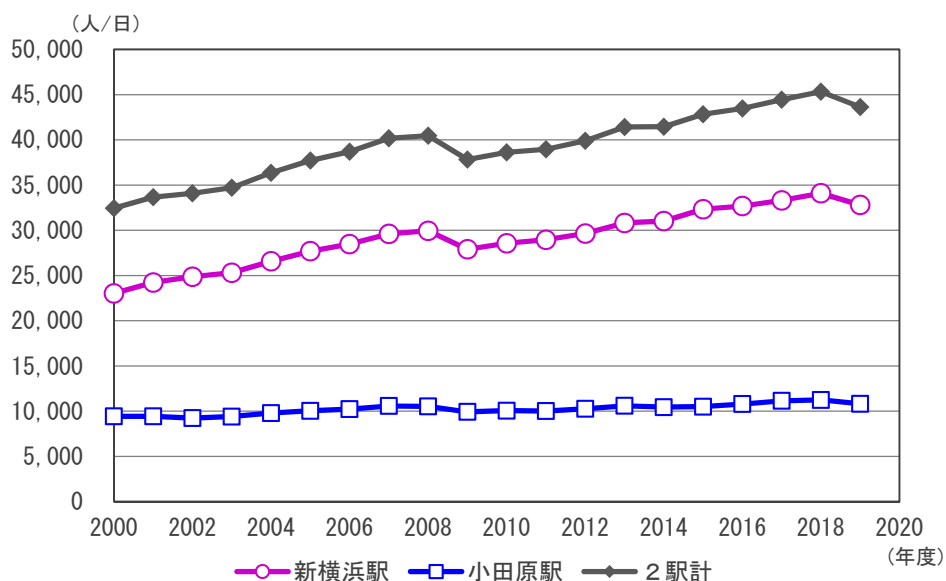
(出典) 国土交通省 HP https://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/03_04.html

(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

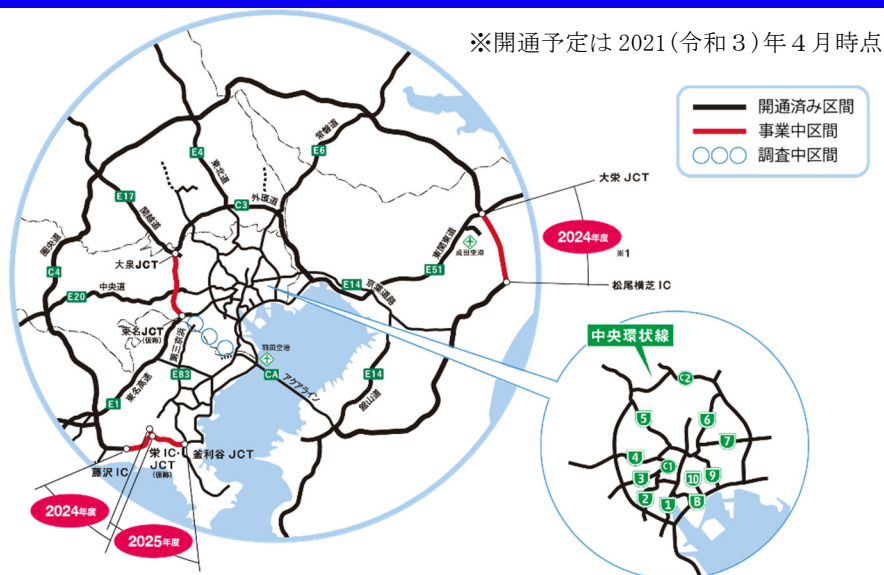
新交通システムは、バスと鉄道の間領域の需要に対する交通機関として位置づけられています。

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。

(4) 自動車交通

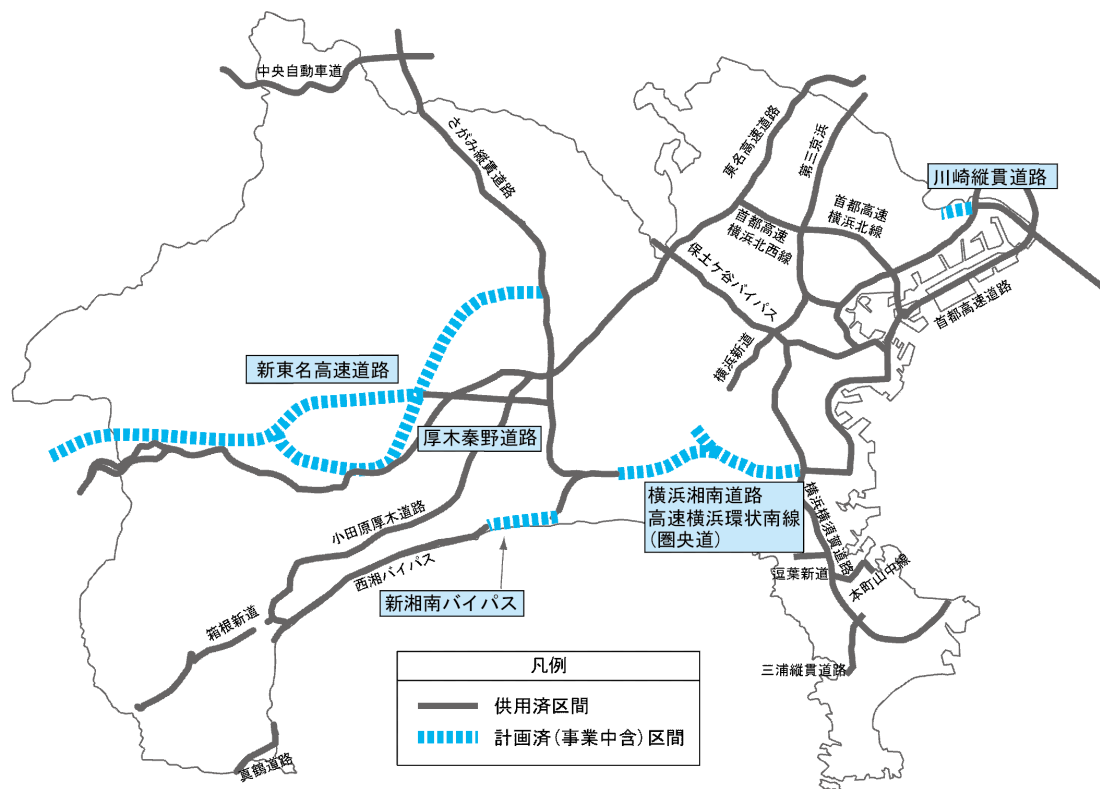
道路網については、首都圏3環状道路をはじめ、首都圏の骨格を形成する自動車専用道路網の整備が進められており、県内では、「さがみ縦貫道路」のほか、「横浜北線」や「横浜北西線」などが開通しています。(図2-33、34)

図2-33 首都圏3環状道路の整備状況



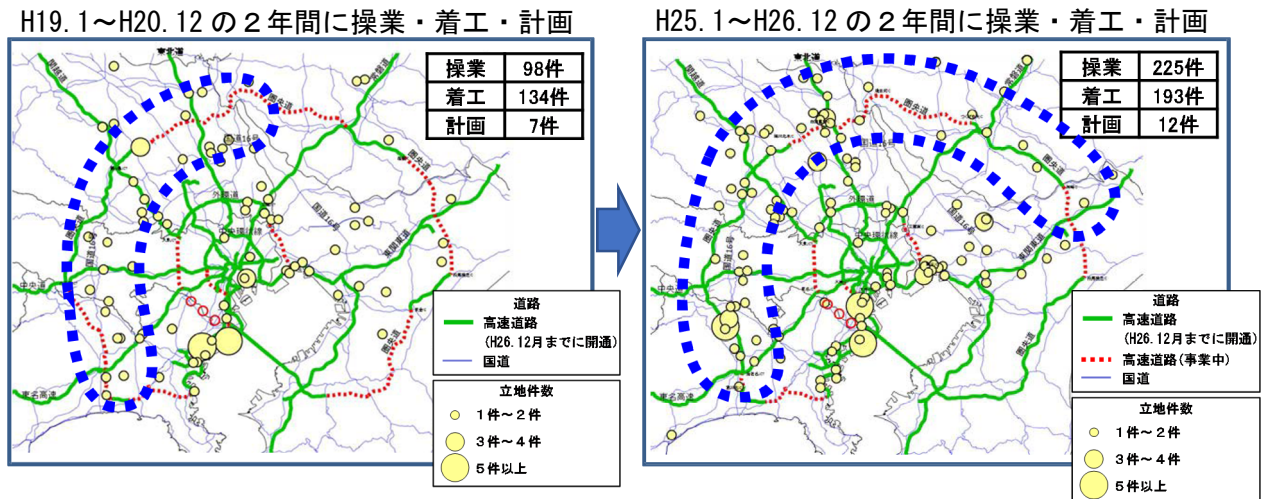
(出典)「3環状マップ」(国土交通省関東地方整備局)に基づき作成

図2-34 自動車専用道路網の整備状況(2021(令和3)年4月時点)



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)

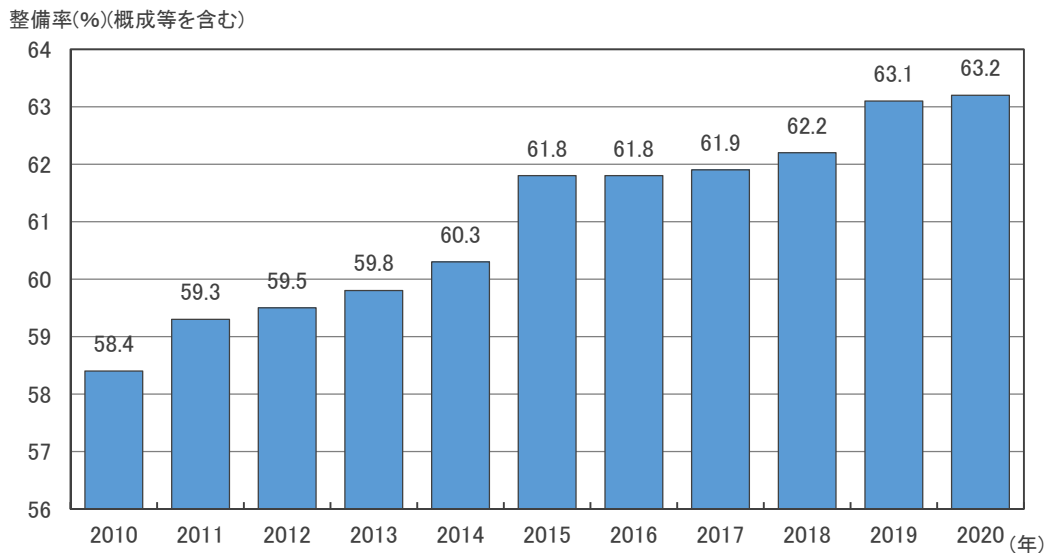
図2-35 圏央道沿線における物流施設立地状況の推移



(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

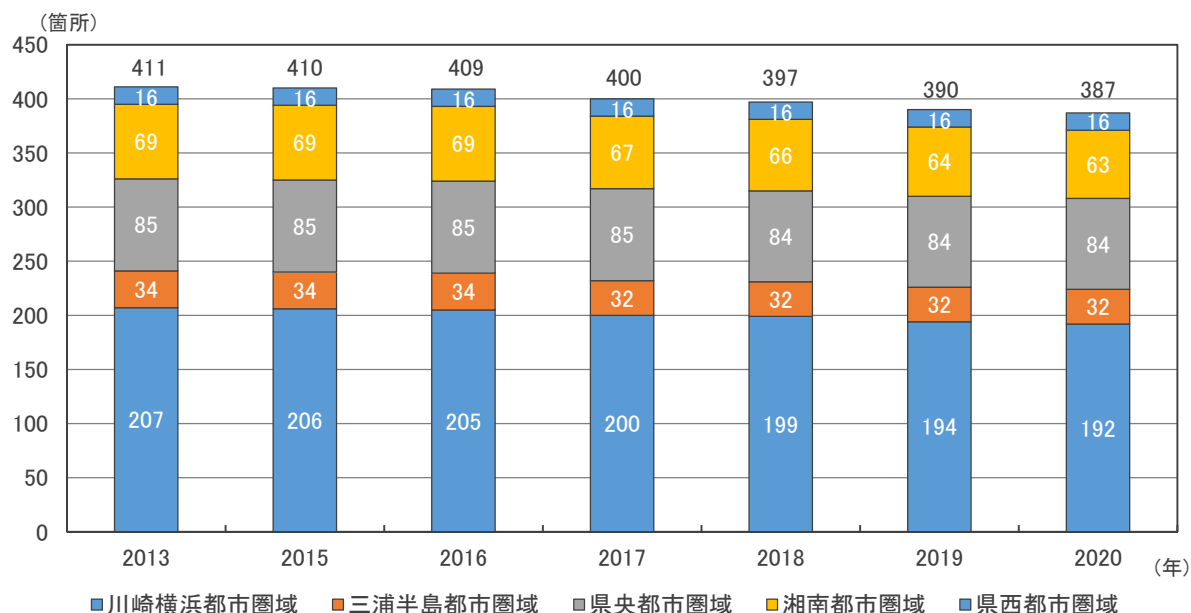


(出典)「都市計画年報(令和2年度)」(国土交通省都市局)に基づき作成

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

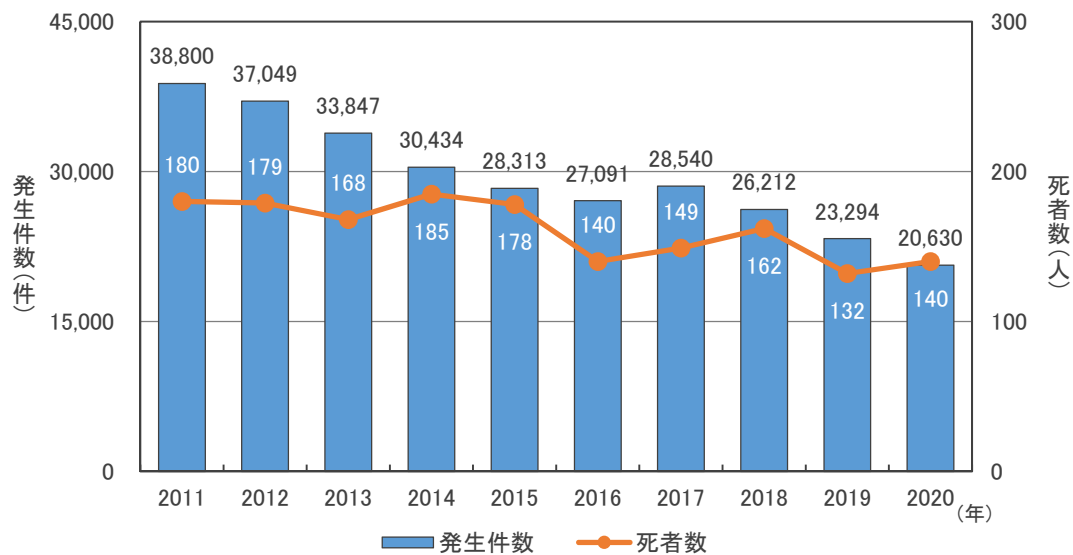
表2-1 混雑時平均旅行速度(全国ワースト5)

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

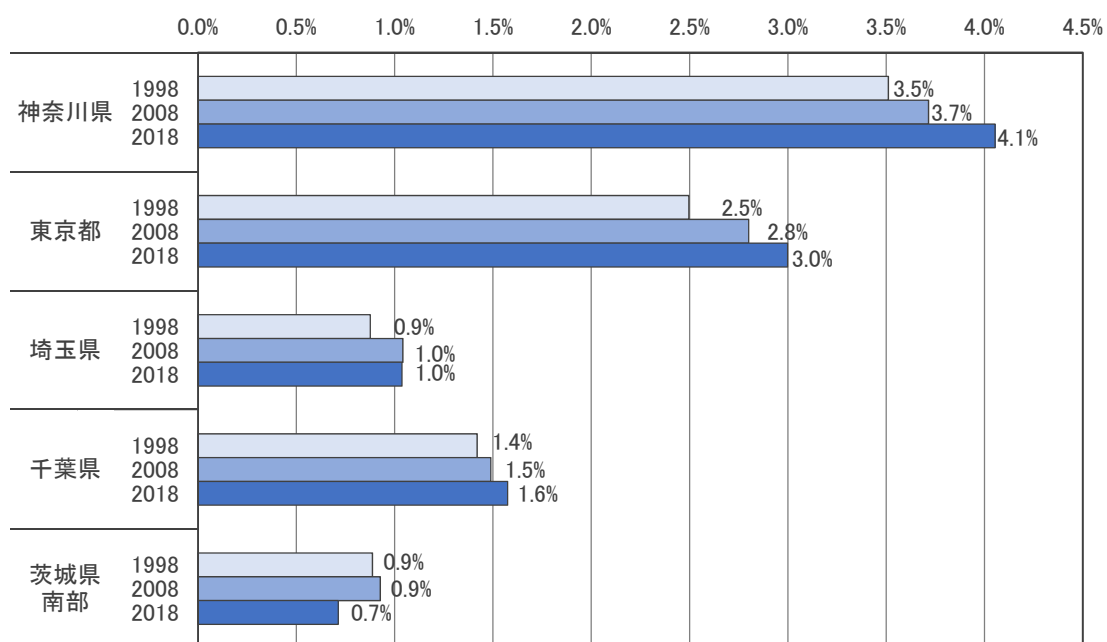


(出典) 交通事故統計(神奈川県くらし安全防災局くらし安全部くらし安全交通課)に基づき作成

(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)

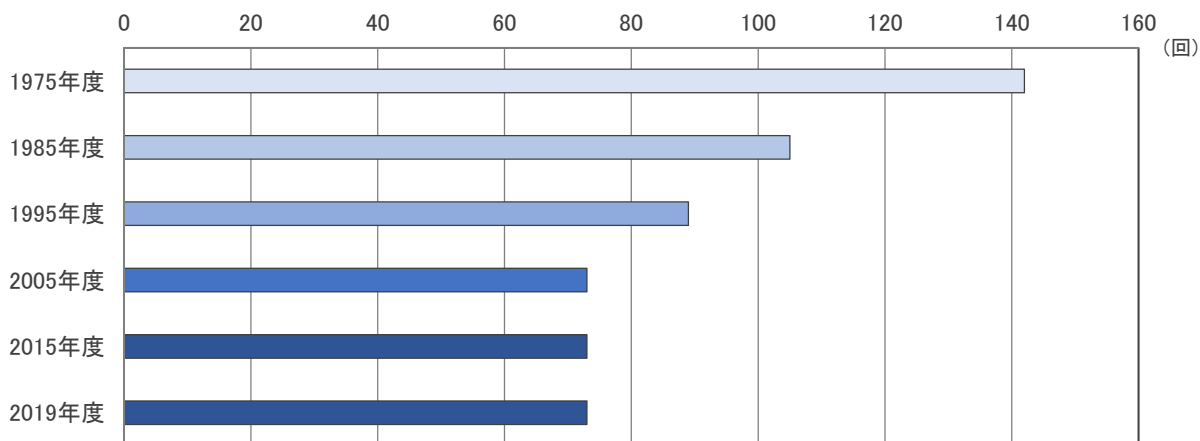
図2-39 東京都市圏における代表交通手段分担率(バス)の比較



(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)

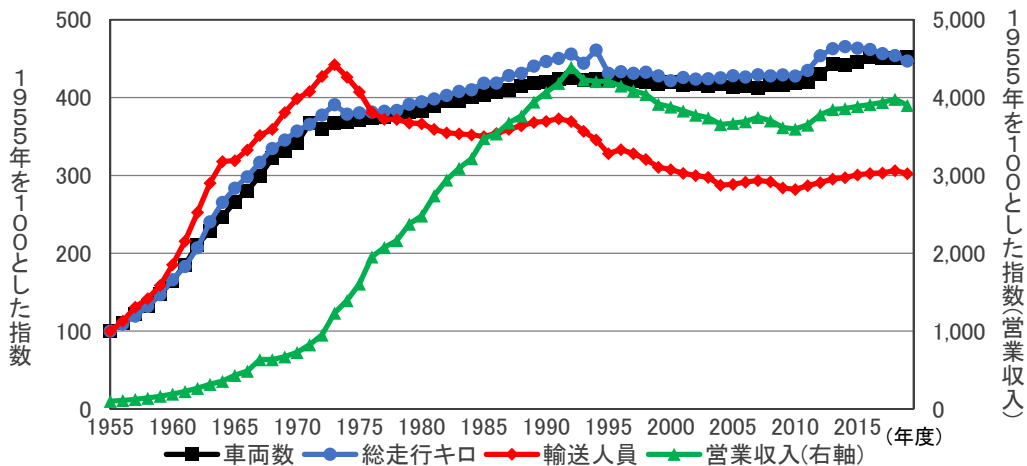
図2-40 本県の一般乗合バスの1人当たり年間乗車回数の推移



(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



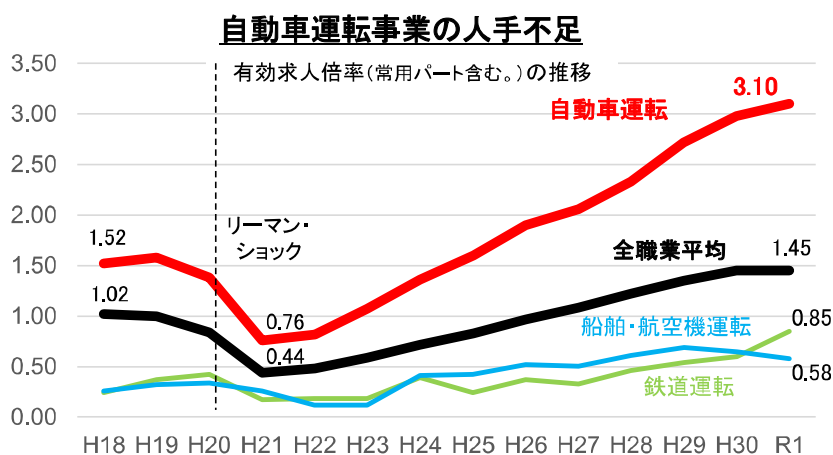
注) 1997(平成9)年度からは運送収入

(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



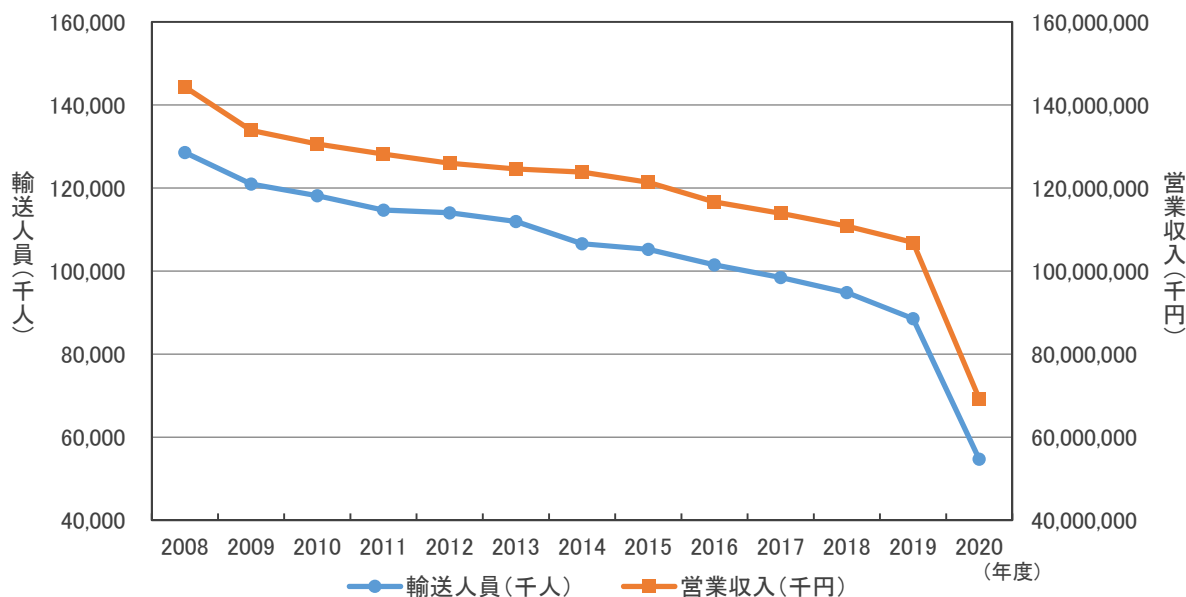
(出典)「総務省統計局人口推移」「自動車輸送統計年報」に基づき 国土交通省総合政策局が作成

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

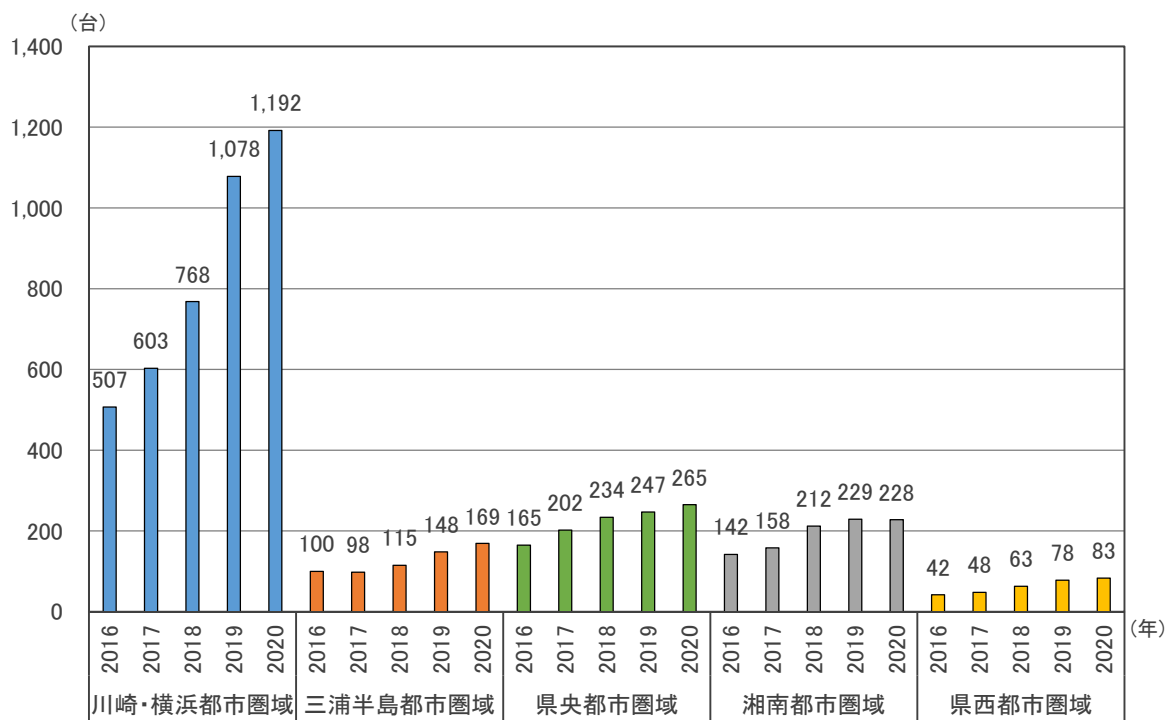


(出典) ハイヤー・タクシー事業の輸送人員の推移((一社)神奈川県タクシー協会)に基づき作成

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

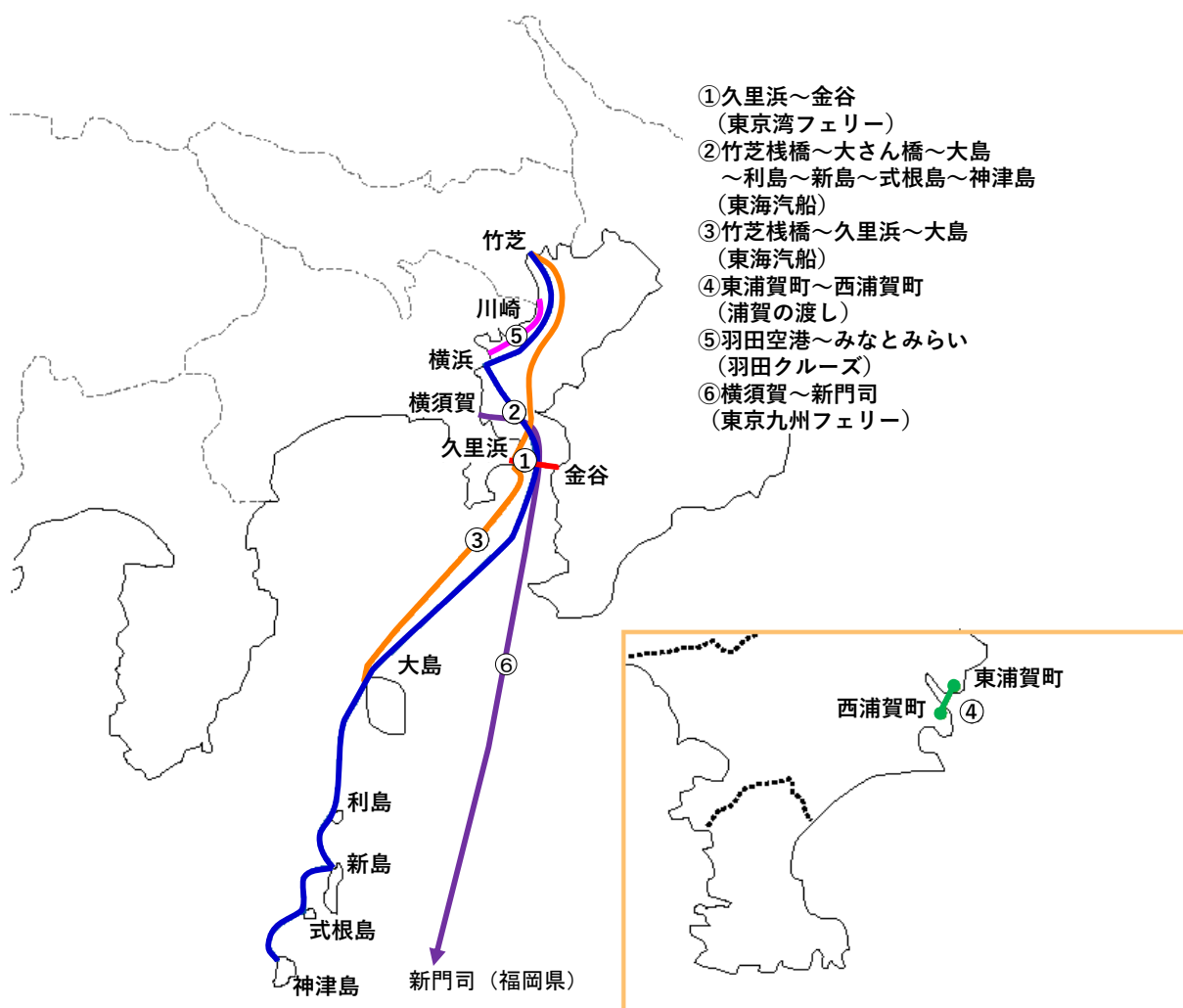
(7) 海上・水上交通

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

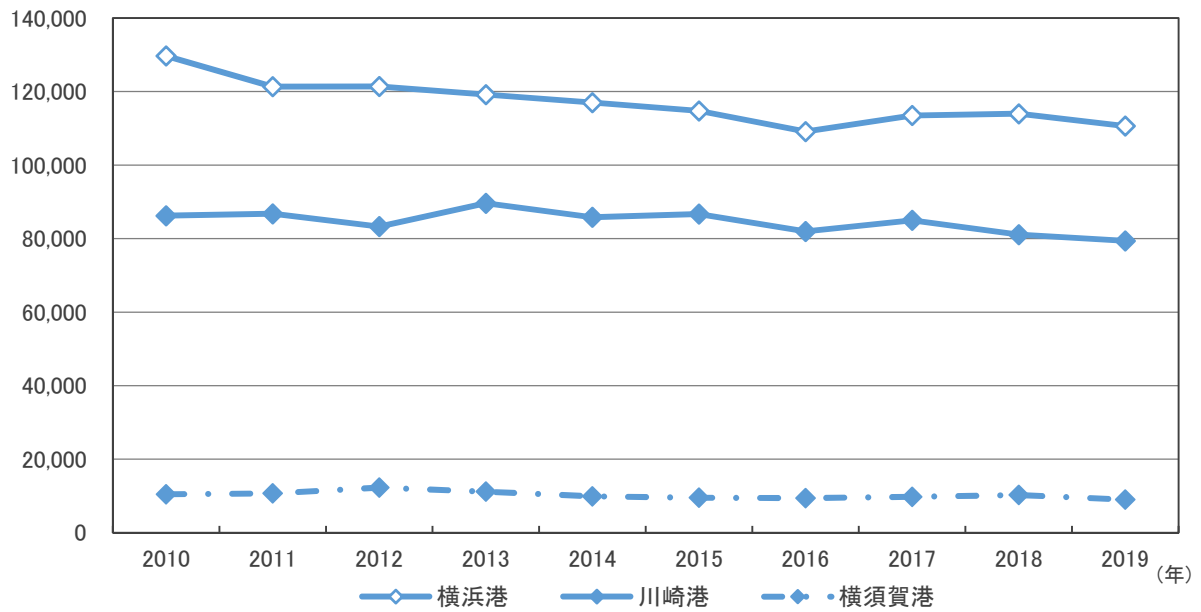


³⁹ 国際戦略港湾 … 長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網を結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾。

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

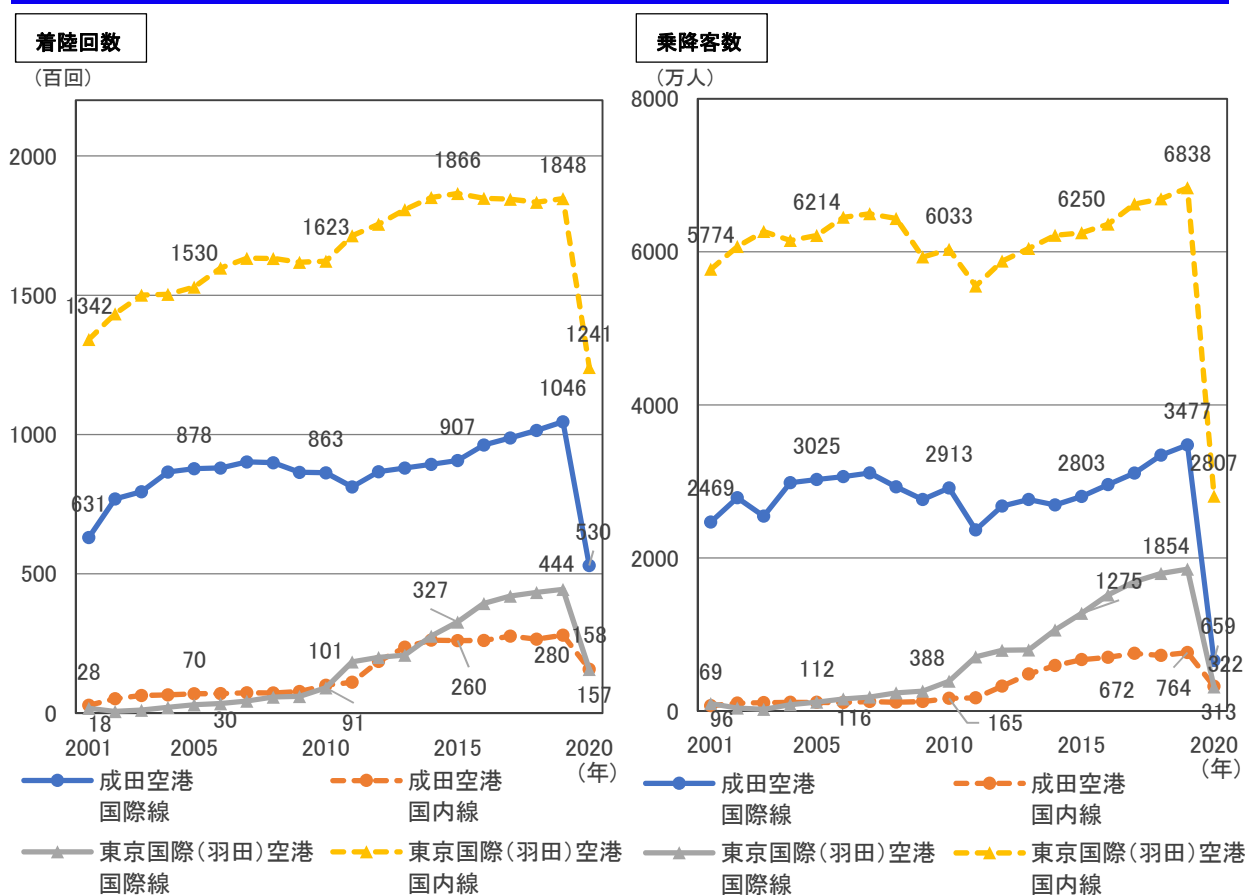
首都圏空港(成田空港・羽田空港)の機能拡大が進められ、発着便及び年間乗降客数は増加しています。(図2-47)

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。

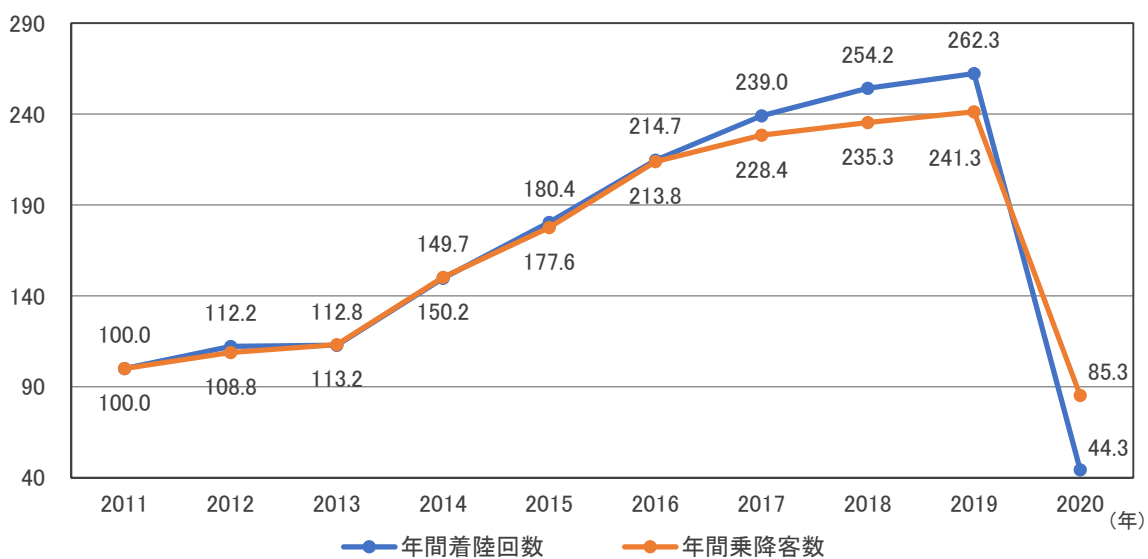
図2-47 首都圏空港の着陸回数及び年間乗降客数の推移



(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)



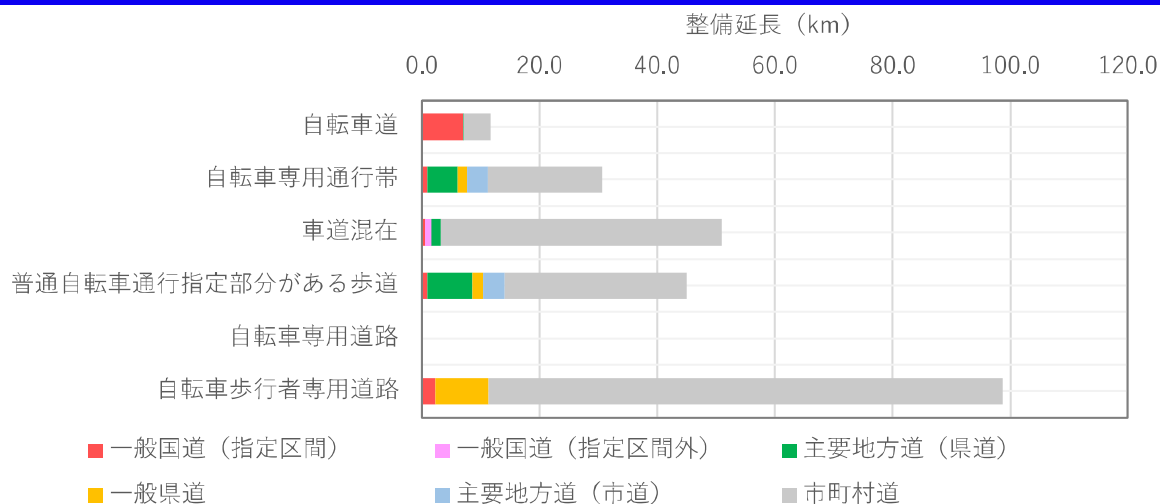
(出典)「空港管理状況調書」(国土交通省)

(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

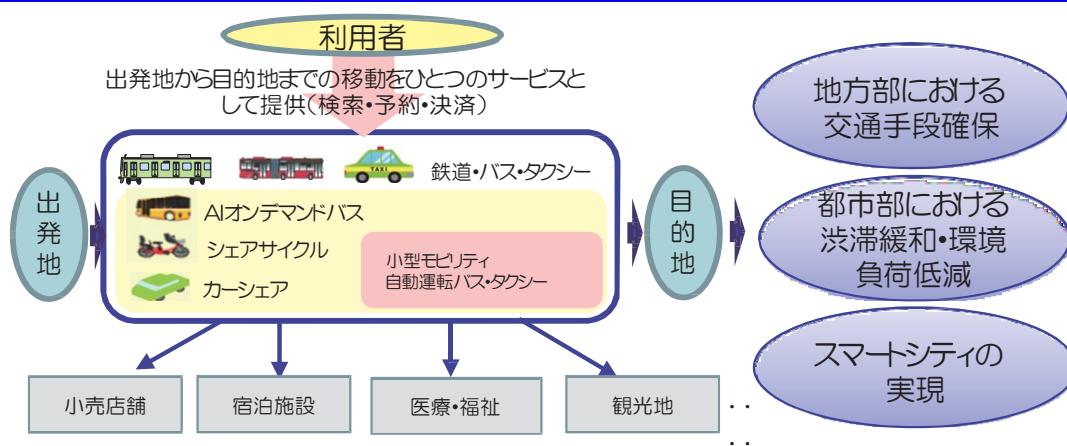
地域等	主な取組実績
横浜市	郊外型 MaaS、観光型 MaaS、路線バス自動運転、オンデマンドバス、AI 運行バス
川崎市	郊外型 MaaS、オンデマンド交通
相模原市	自律走行バス
横須賀・三浦半島	観光型 MaaS、Universal MaaS、AI 運行バス、オンデマンドモビリティ
湘南地域	観光型 MaaS、自動運転バス、シェアサイクル
西湘地域	観光型 MaaS、生活・観光統合型 MaaS、EV カーシェア

※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。

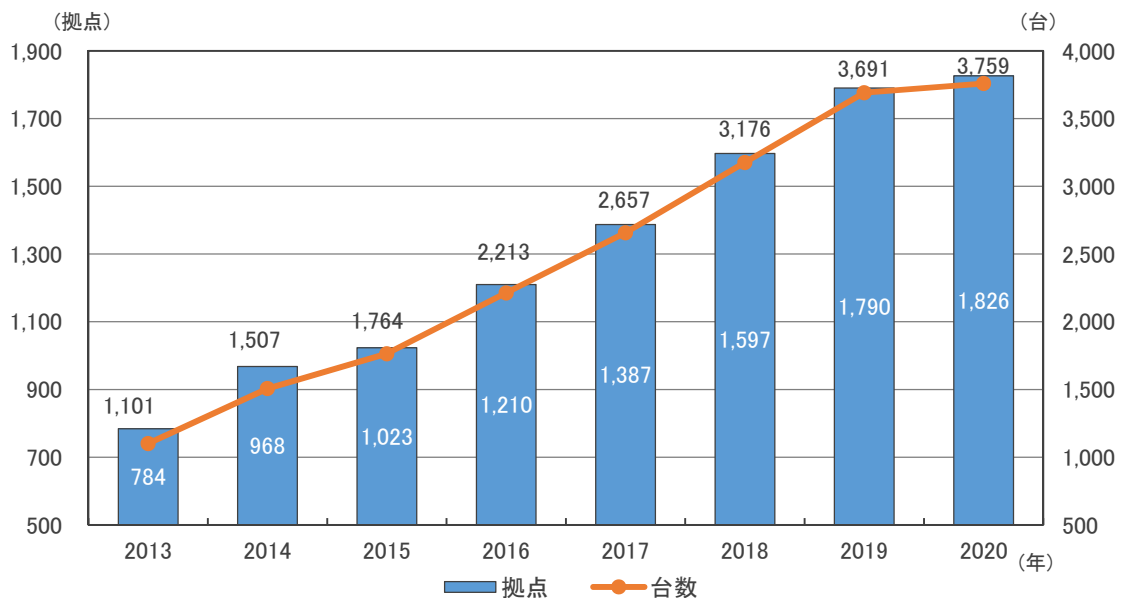
図 2-52 サイクルアンド(バス)ライドの整備



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。