

第3章 都市交通の課題

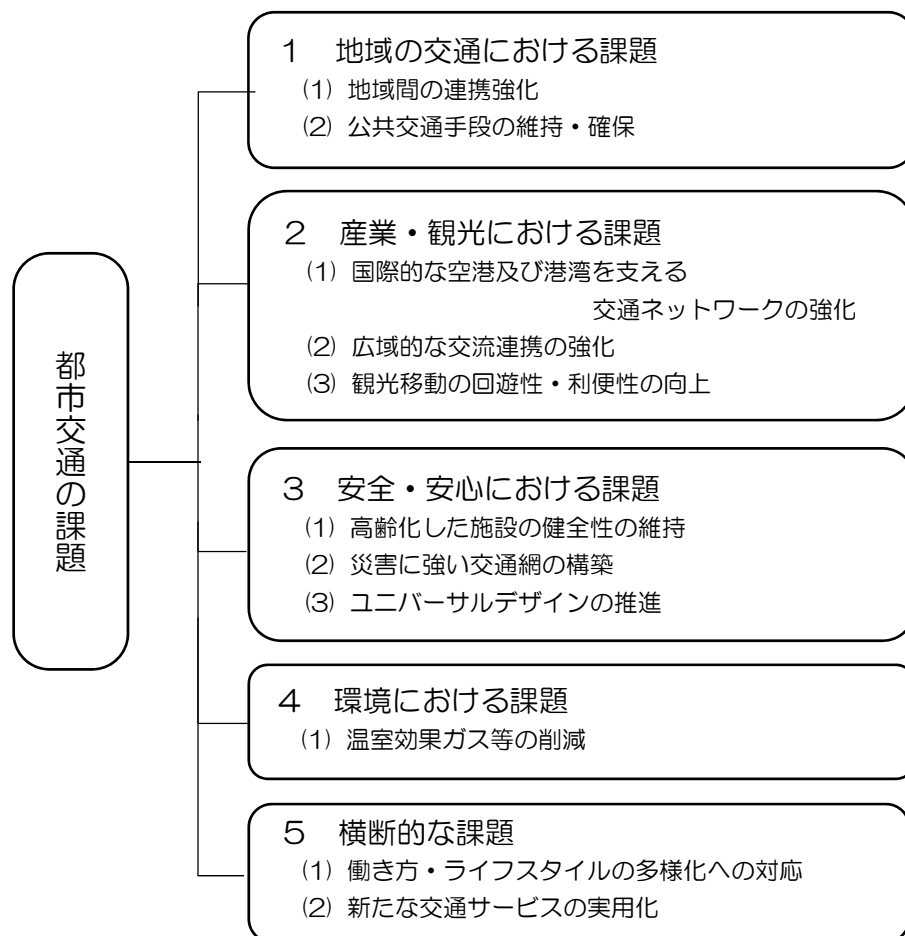
2040年代前半（概ね20年後）を展望した神奈川の県土・都市づくりにおいては、社会資本の選択と集中による整備を図り、経済的、社会的、環境的に持続可能な都市構造への転換を進め、美しさや快適さを備えた、神奈川県らしい魅力あふれる地域が形成されることが望まれます。

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）

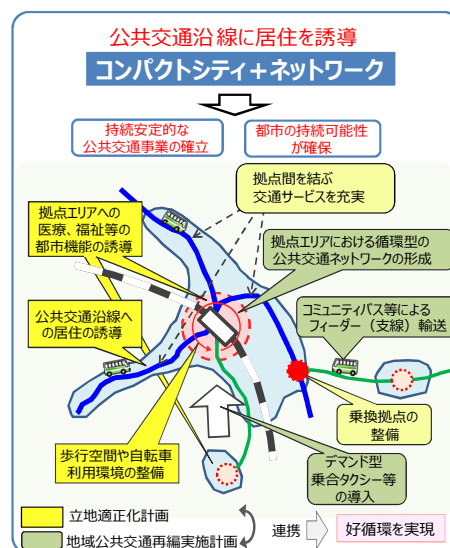
図3-1 都市交通の課題



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。