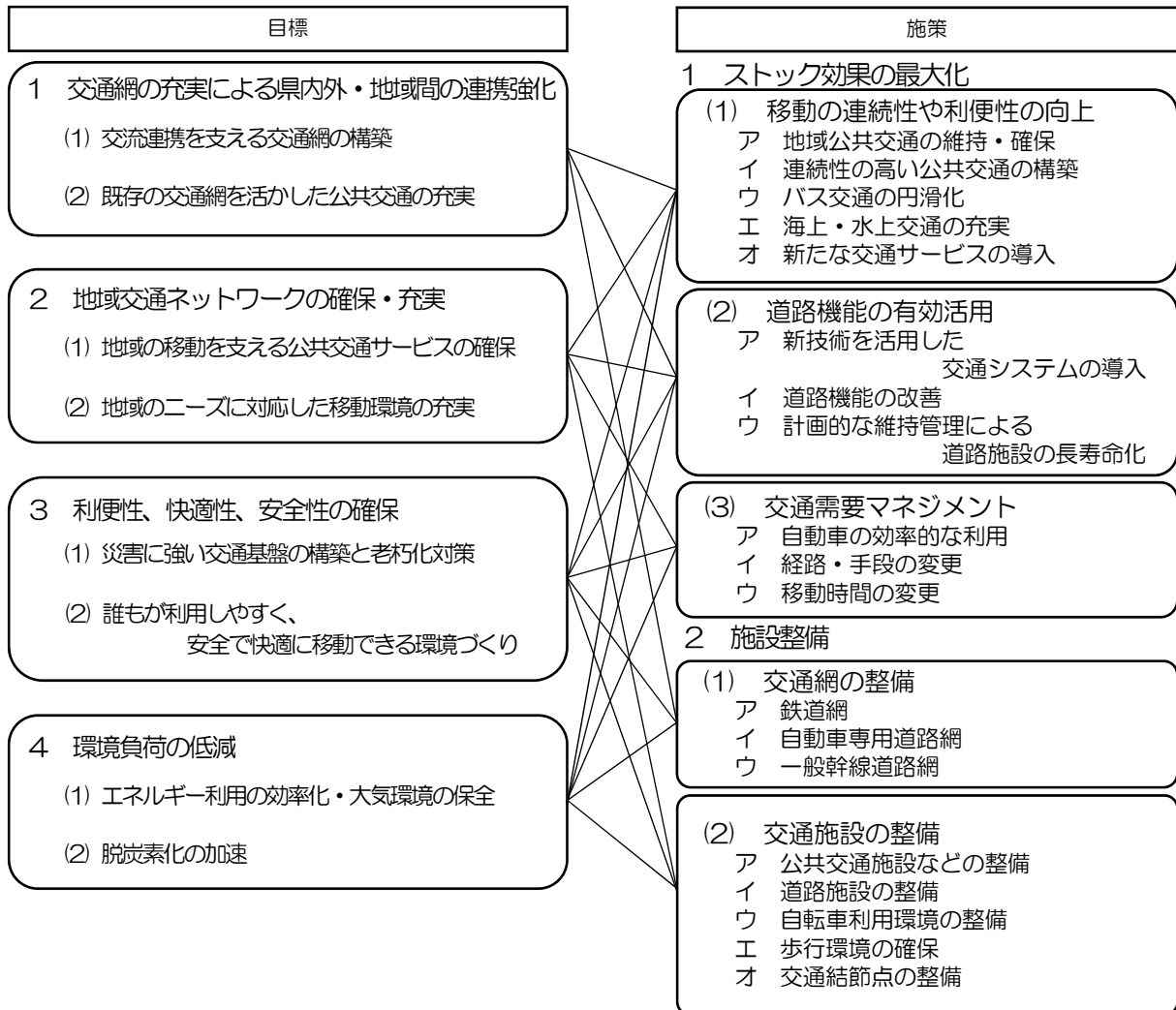


## 第5章 目標の実現に向けた交通施策

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



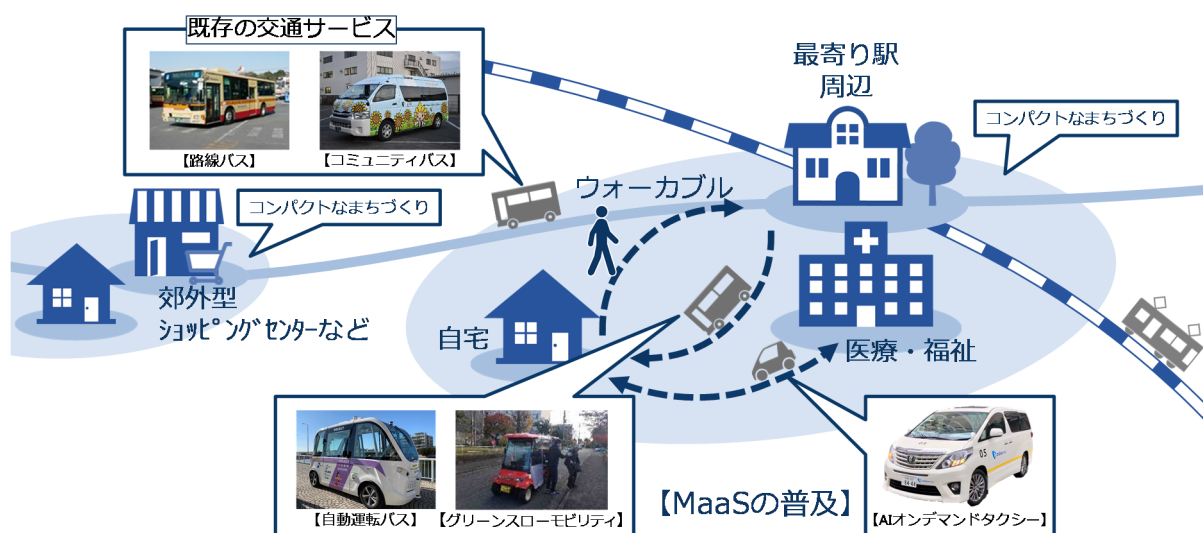
## 1 ストック効果の最大化

### (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<sup>47</sup>、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」  
(神奈川県県土整備局都市部交通企画課)

<sup>47</sup> 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。

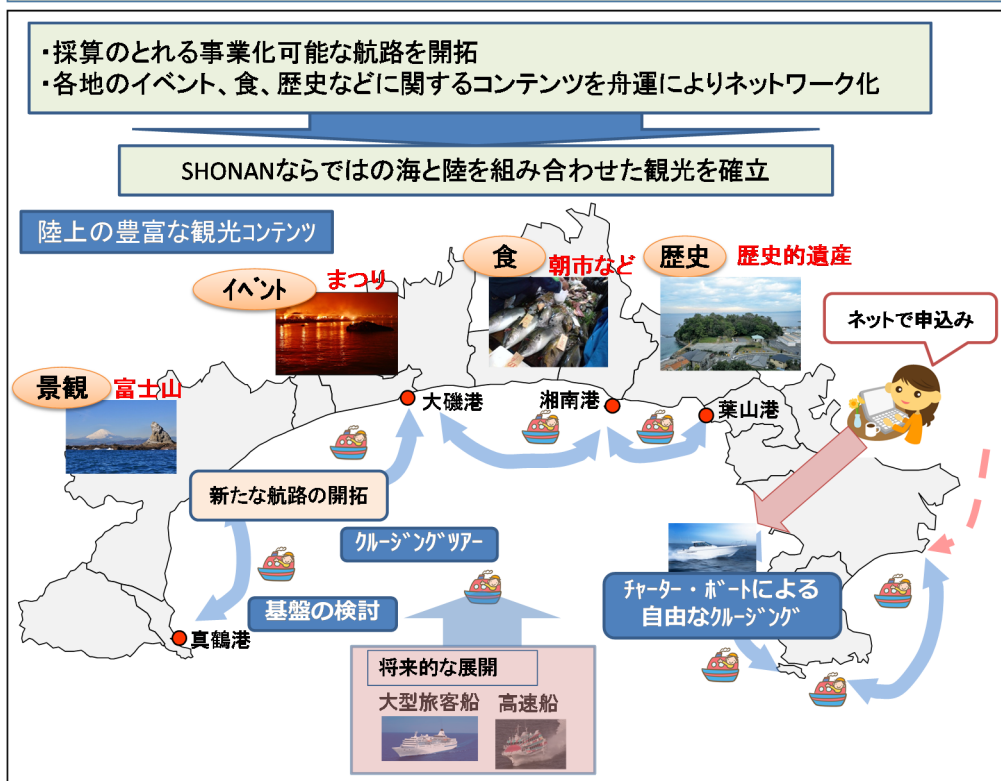
## エ 海上・水上交通の充実

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

VICS<sup>48</sup>やETC2.0<sup>49</sup>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

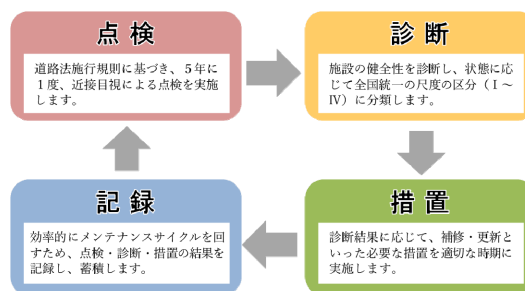
円滑で安全な道路交通環境を実現するため、歩行者、自転車、自動車等のベストミックスを図り、適切に機能分担された道路空間の構築を推進します。

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削減・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)

<sup>48</sup> 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。

<sup>49</sup> 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<sup>50</sup>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<sup>51</sup>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。

---

<sup>50</sup> 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。

<sup>51</sup> 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<sup>52</sup>や県土連携軸<sup>53</sup>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）

<sup>52</sup> 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。

<sup>53</sup> 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。

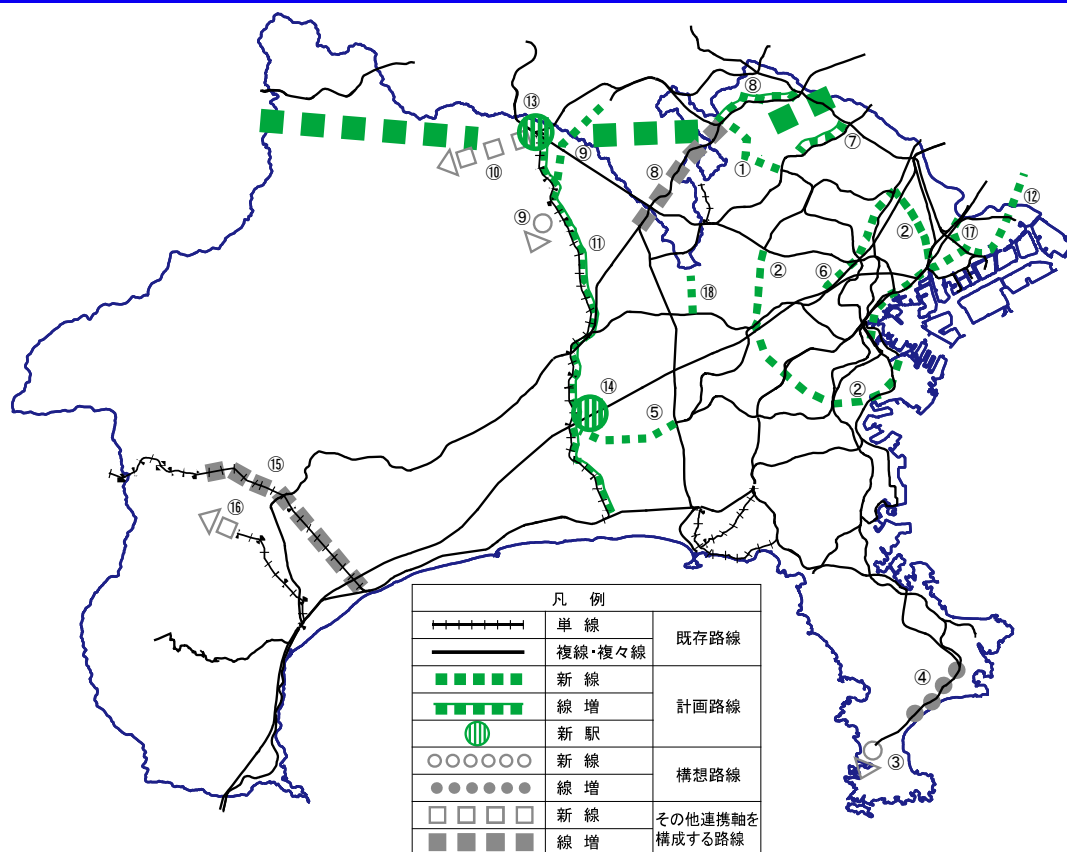
また、多車線機能を有する一般幹線道路網を構築することにより、物流交通の円滑化も期待できます。

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)



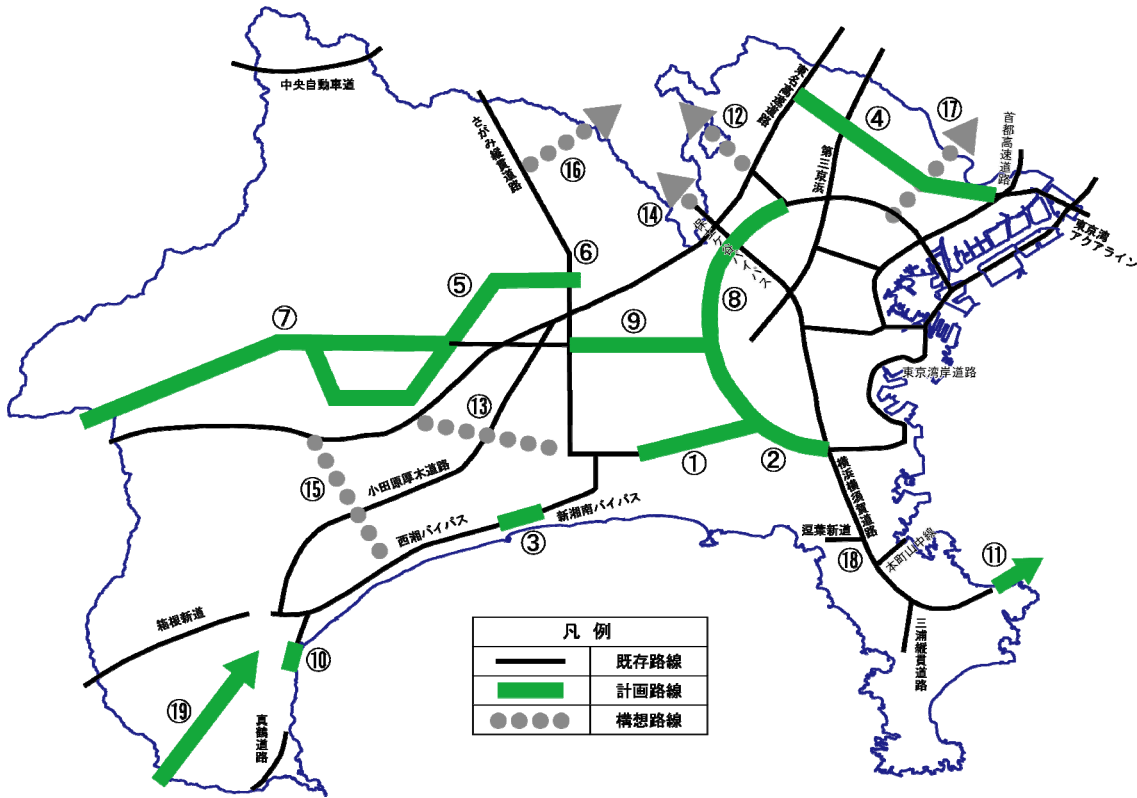
図5-4 鉄道網構想図



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。



## (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<sup>54</sup>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。

---

<sup>54</sup> 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。