

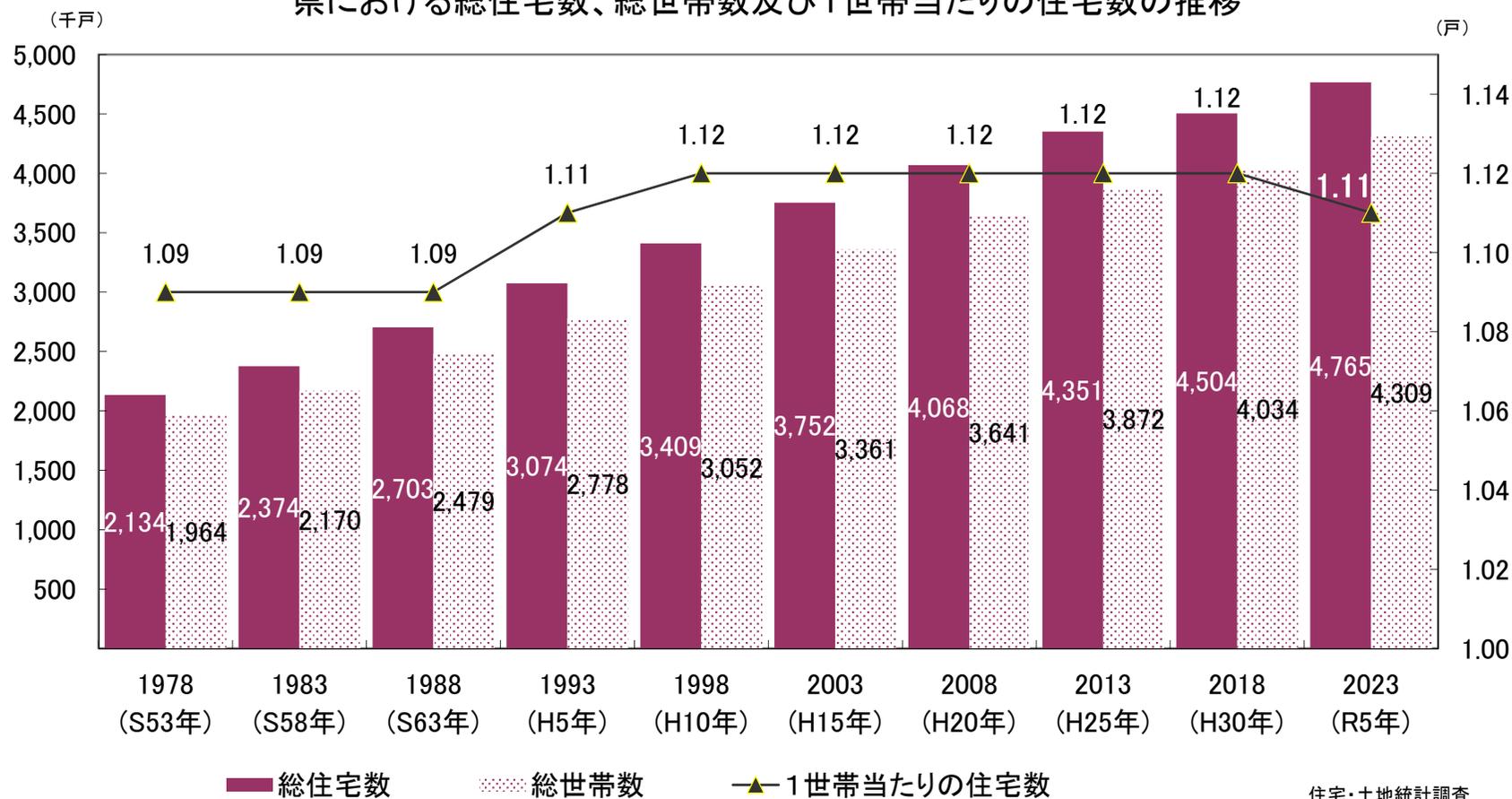


神奈川県の 住生活をめぐる状況について

01 県における総住宅数、総世帯数及び1世帯当たりの住宅数の推移

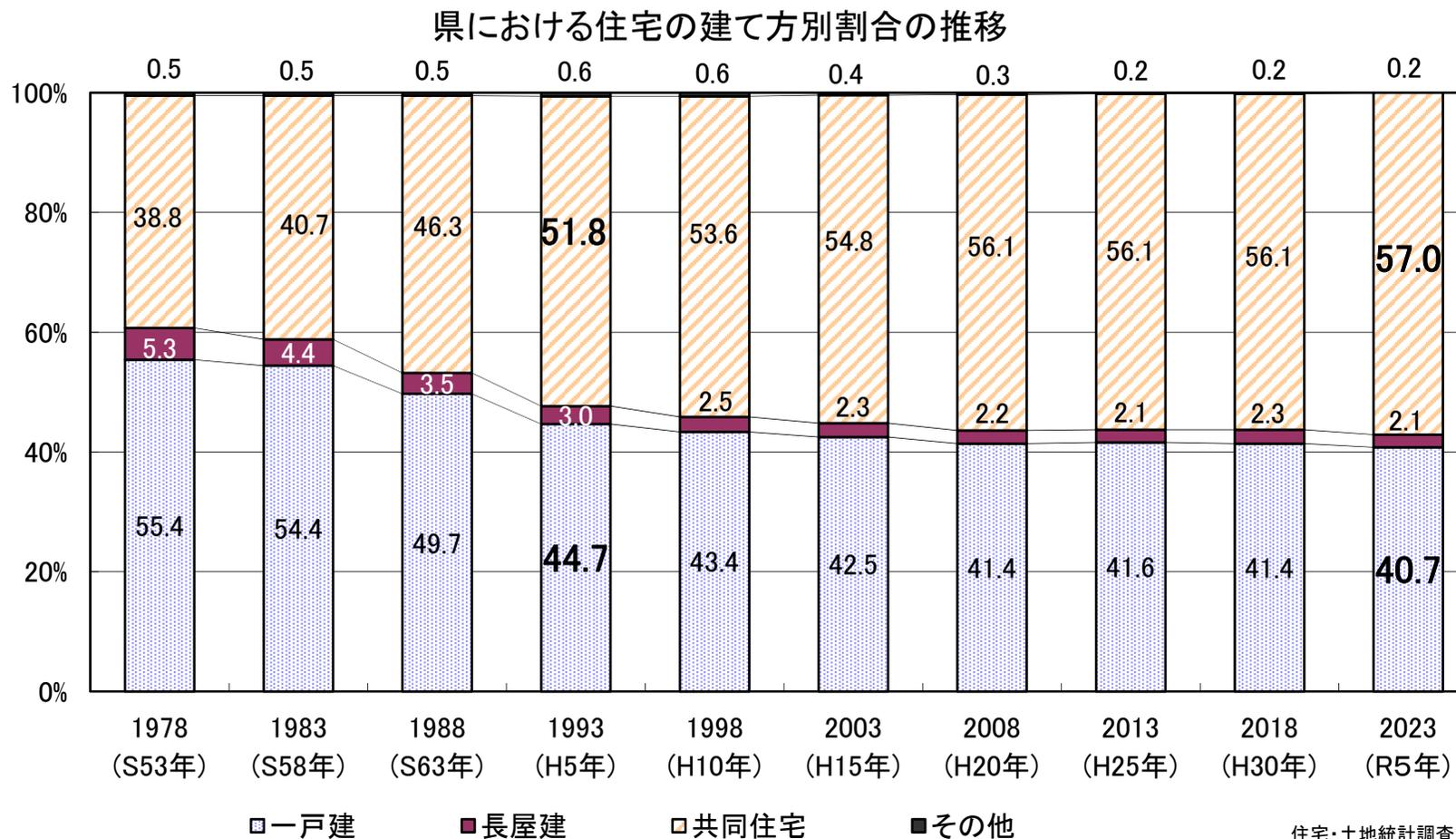
- 1998年以降1世帯当たりの住宅数はおおむね横ばい傾向。
- 住宅ストック数は、総世帯に対して約11%多く、量的には充足。

県における総住宅数、総世帯数及び1世帯当たりの住宅数の推移



02 県における住宅の建て方別割合の推移

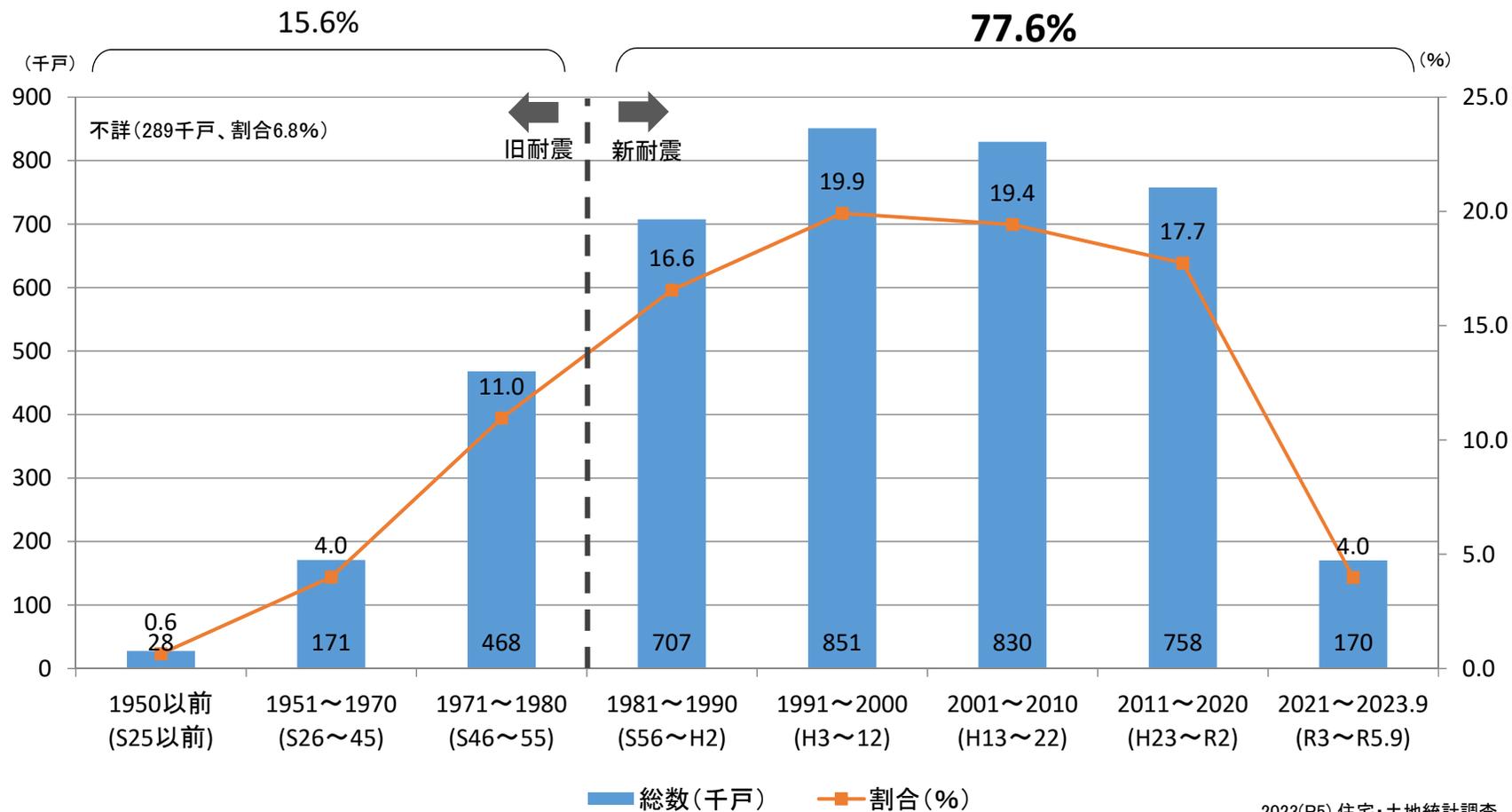
- 共同住宅と一戸建て住宅の割合は1993年に逆転。
- 2023年では、共同住宅(243万戸 57.0%)、一戸建て(174万戸 40.7%)で共同住宅の割合が高い。(全国 共同住宅 44.8%)



03 県における建築の時期別住宅数 (ストックベース)

■1981年以降に建築された住宅(新耐震)が331.6万戸(77.6%)で約8割を占めている。

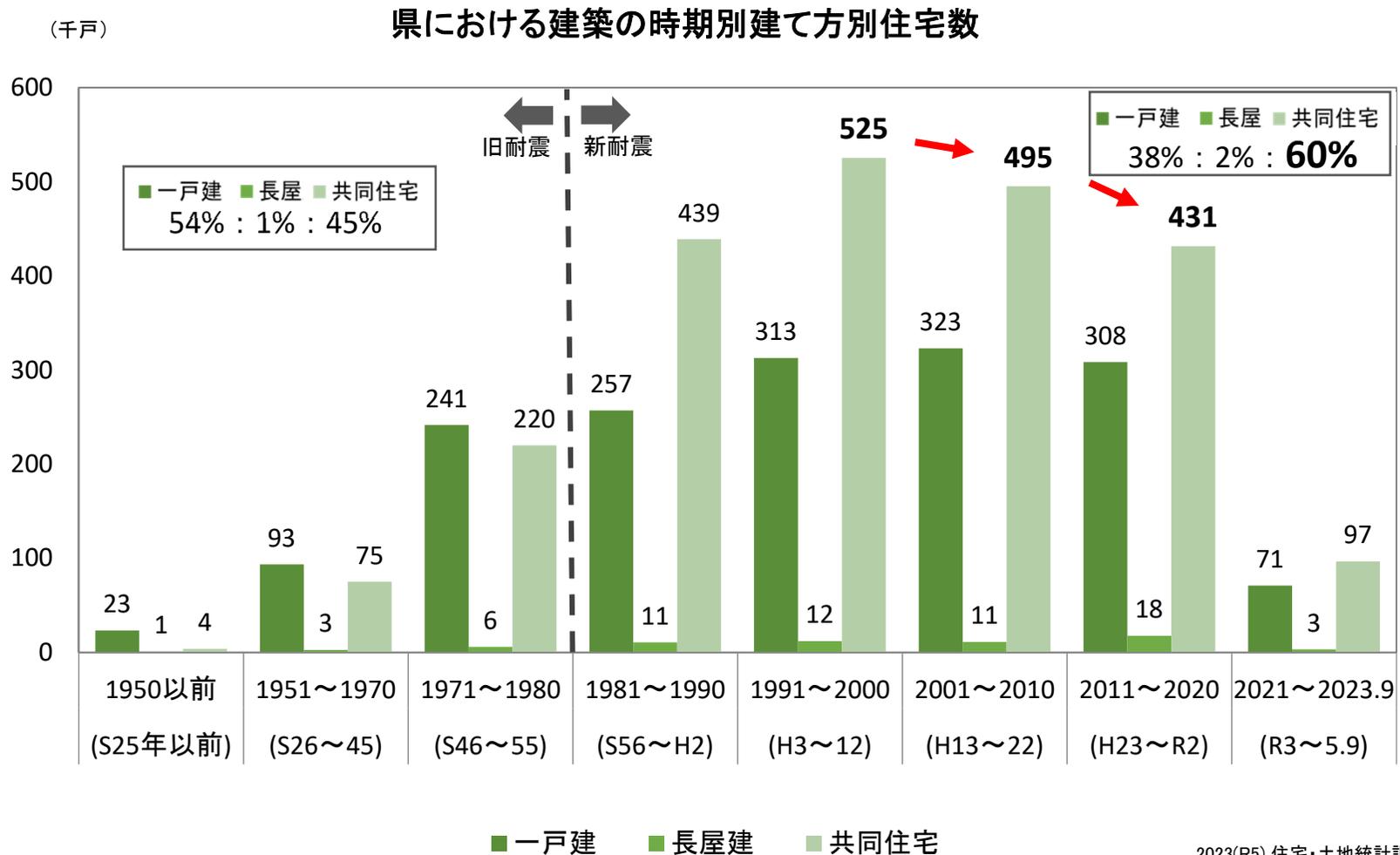
県における建築の時期別住宅数 ※居住世帯のある住宅(スライド03～05同じ)



2023(R5) 住宅・土地統計調査

04 県における建築の時期別建て方別住宅数 (ストックベース)

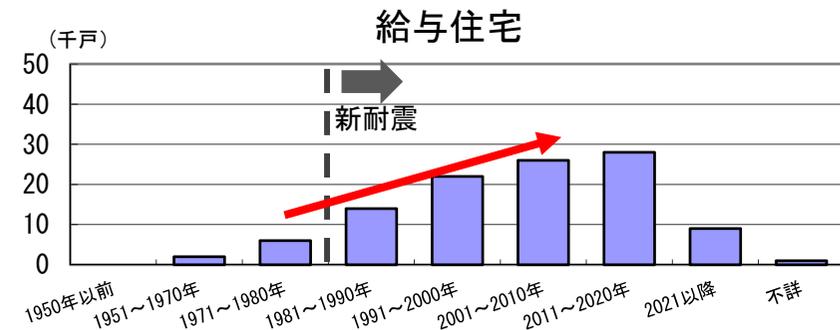
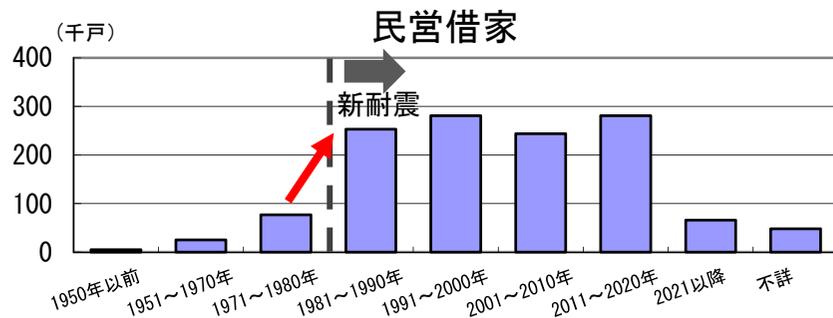
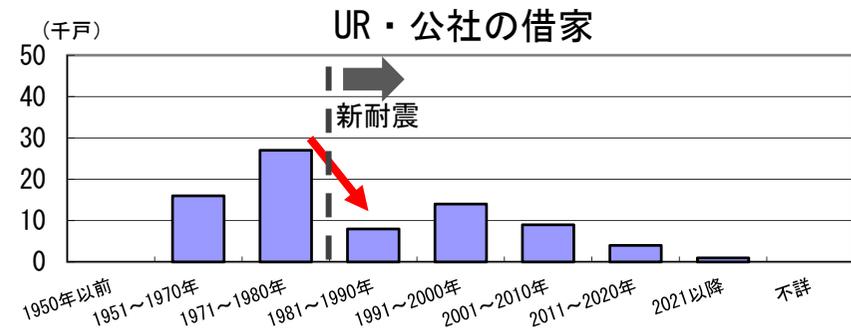
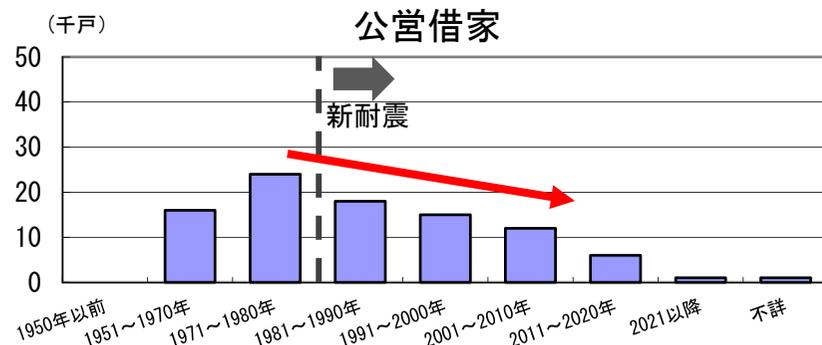
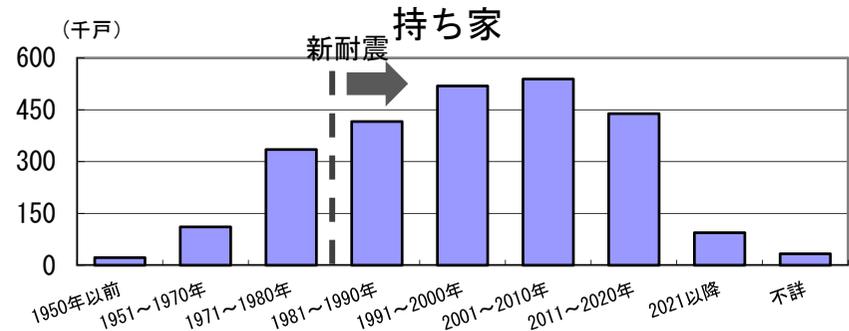
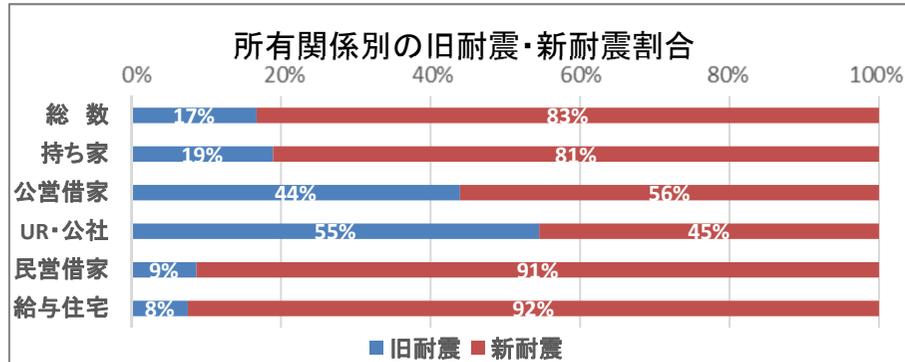
- 1981年以降に建築された住宅(新耐震)の約6割が共同住宅。
- 2001～2010年より共同住宅が減少に転じている。



2023(R5) 住宅・土地統計調査

05 県における所有の関係別住宅の建築時期 (ストックベース)

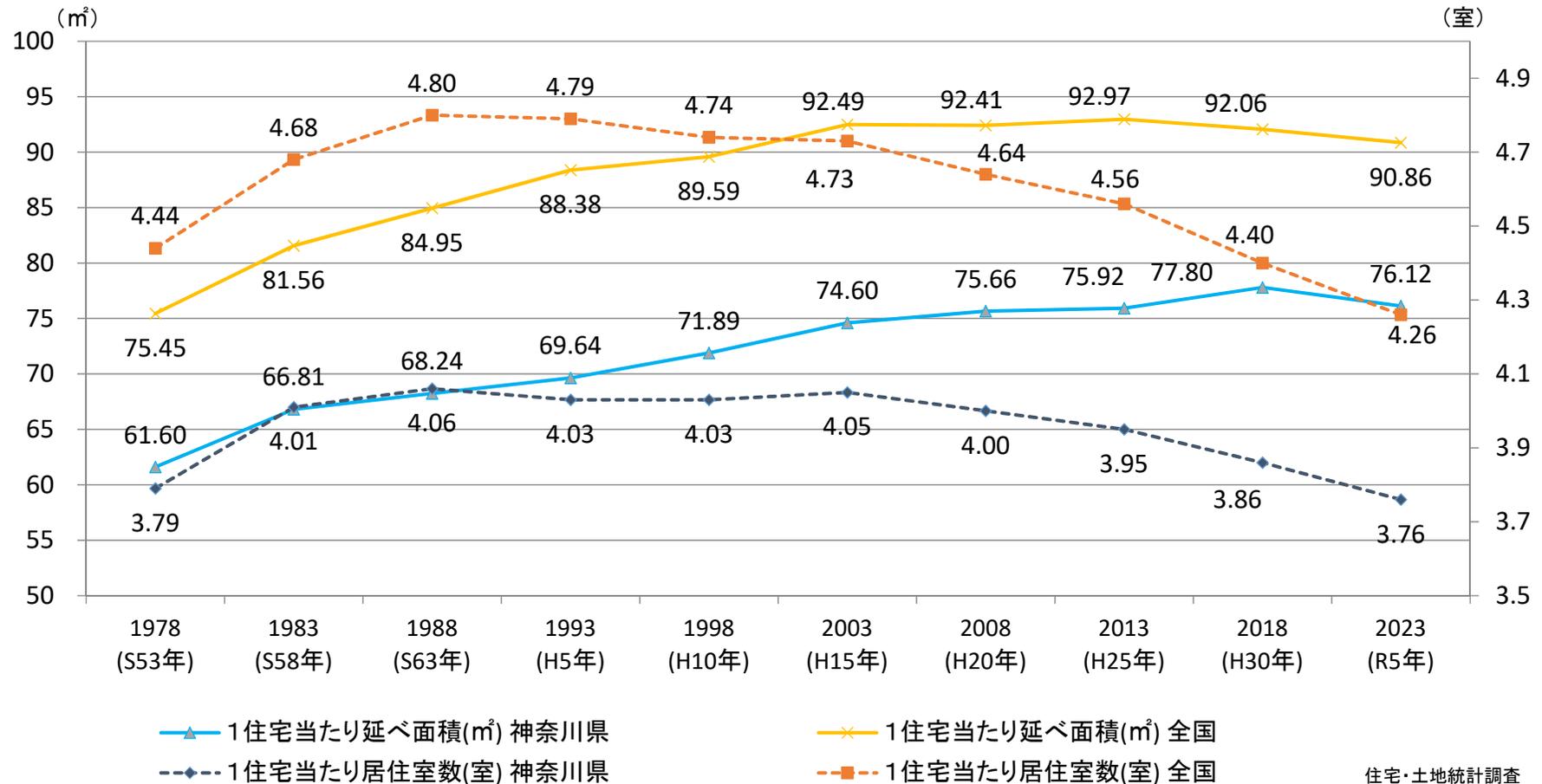
- 公営借家、UR・公社の借家は1980年以前に建築された住宅(旧耐震)が多い。
- 民営借家、給与住宅は1981年以降に建築された住宅(新耐震)が多い。



06 県・全国の専用住宅の規模の推移

- 県の1住宅当たりの延べ面積・居住室数とも全国平均を下回る。
- 1住宅当たり延べ面積は増加傾向(全国では横ばい)であるが、1住宅当たり居住室数は減少傾向。

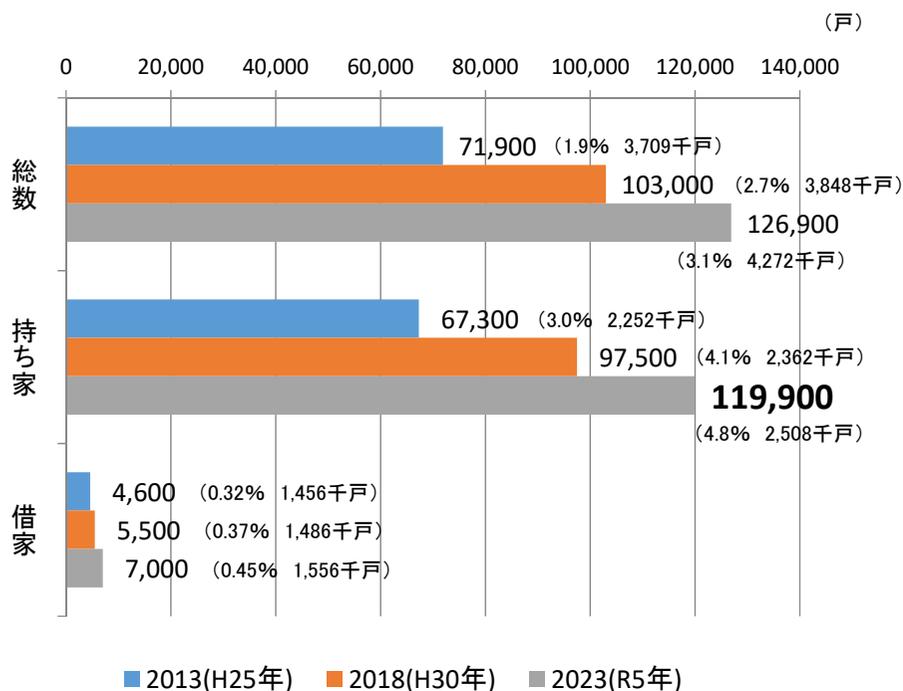
神奈川県・全国の専用住宅の規模の推移



07 県における太陽光を利用した発電機器等がある住宅

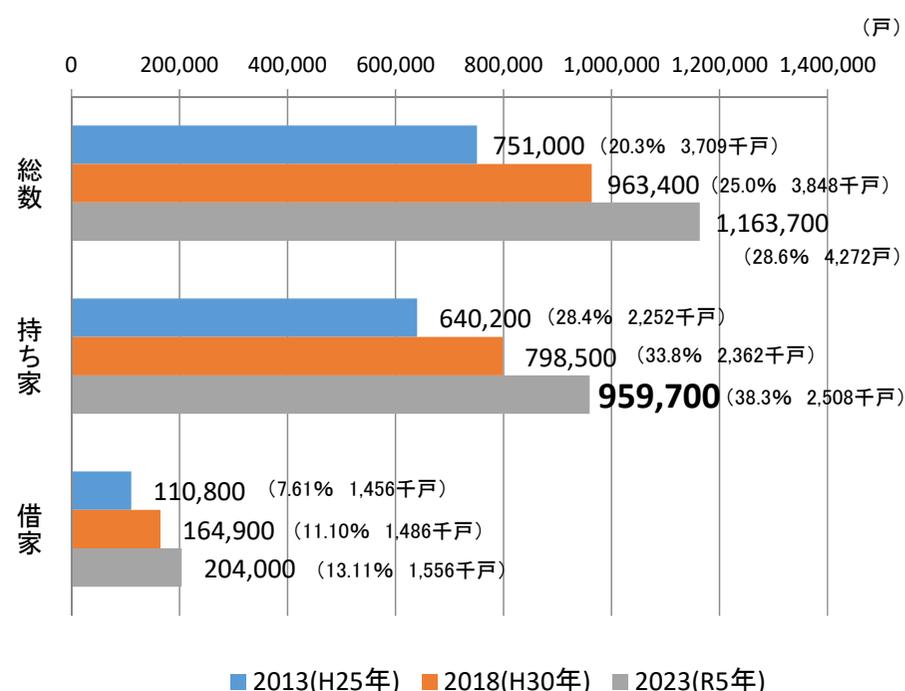
■持ち家において、太陽光を利用した発電機器がある住宅数及び二重サッシ又は複層ガラスの窓がある住宅数の増加が大きい。

太陽光を利用した発電機器がある住宅数



※()内は全住宅数に占める割合と全住宅数

二重サッシ又は複層ガラスの窓がある住宅数



※()内は全住宅数に占める割合と全住宅数

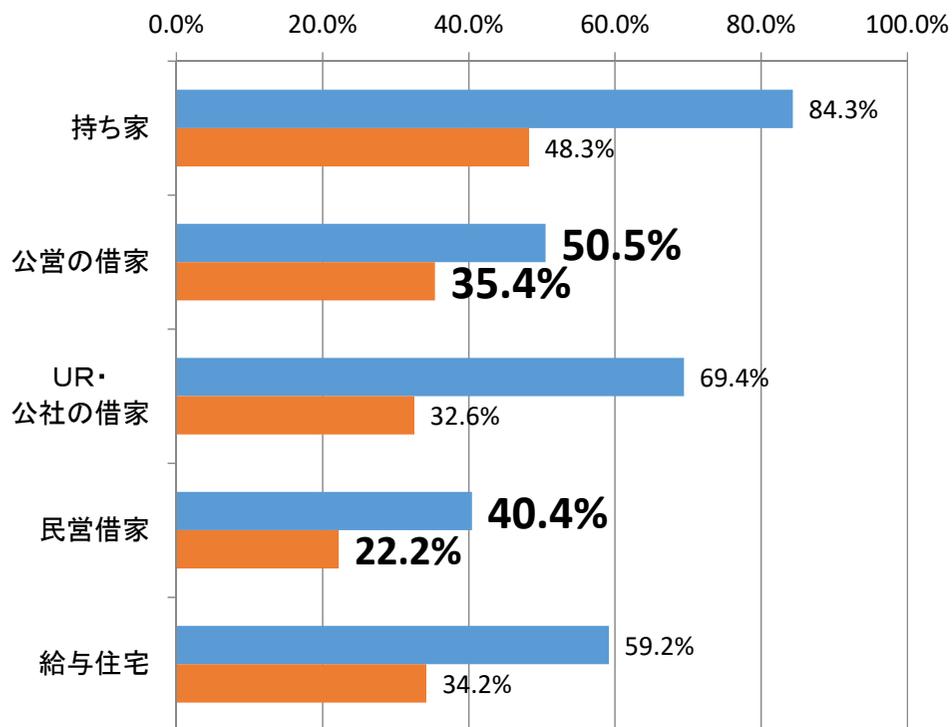
住宅・土地統計調査

08 県における非木造共同住宅のEV・オートロック設置割合

■公営の借家・民営借家において、EV設置割合が低い。

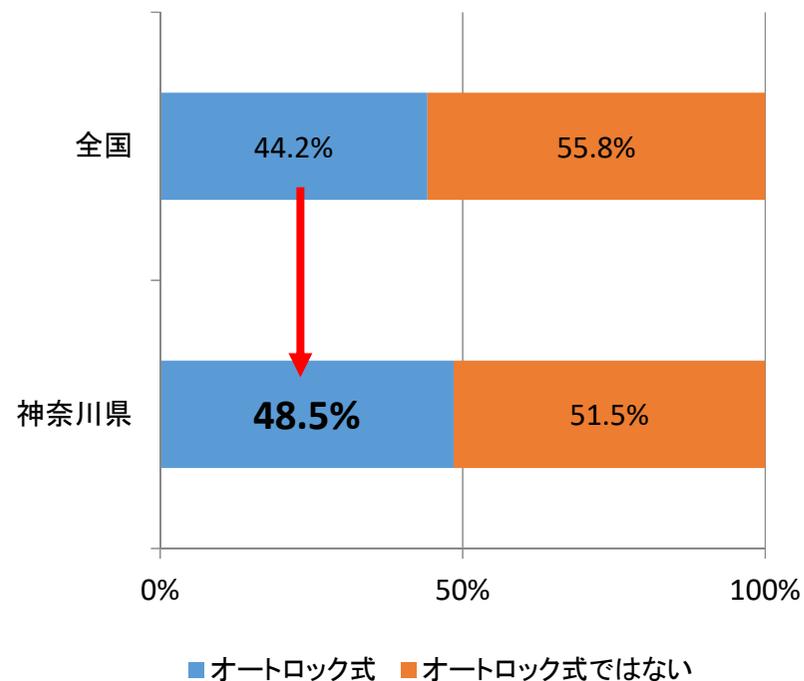
■オートロック式の共同住宅の割合が、48.5%で全国平均(44.2%)より高い。

県における非木造共同住宅のエレベーター設置割合



■ 非木造共同住宅(各住宅分類の全数)
 ■ 非木造共同住宅(上記分類のうち5階建て以下)

県におけるオートロック別 非木造共同住宅割合

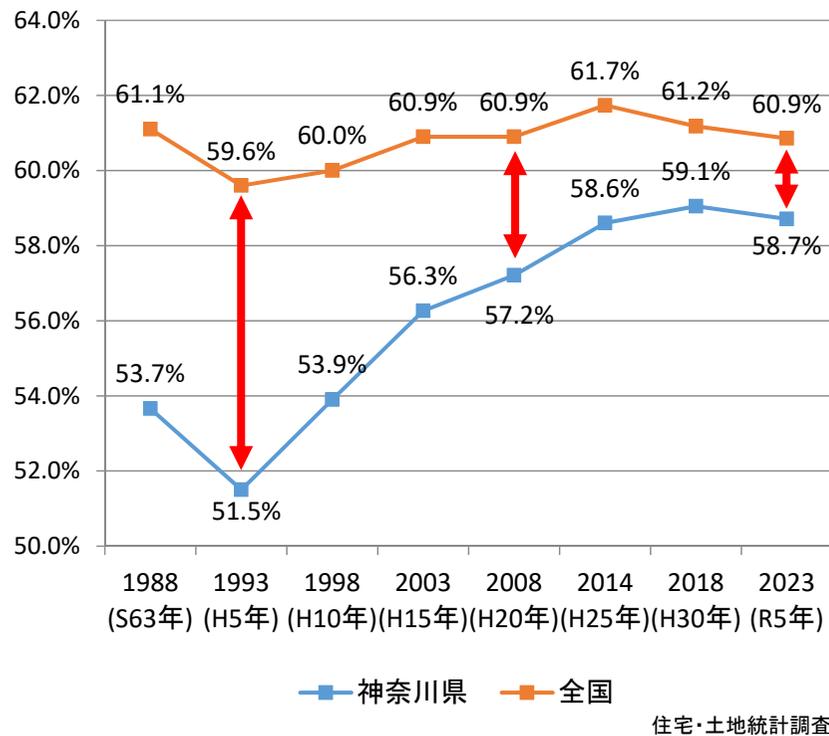


09 県における持ち家世帯率の推移・世帯の年間収入階級別持ち家世帯率他

- 持ち家世帯率は全国平均より低いものの、その差は縮小している。
- 世帯の年間収入が150万円以下の持ち家世帯率が低く、500万円以上になると年収に比例して持ち家世帯率は高くなる。
- 持ち家世帯率は30歳代での上昇が顕著である。

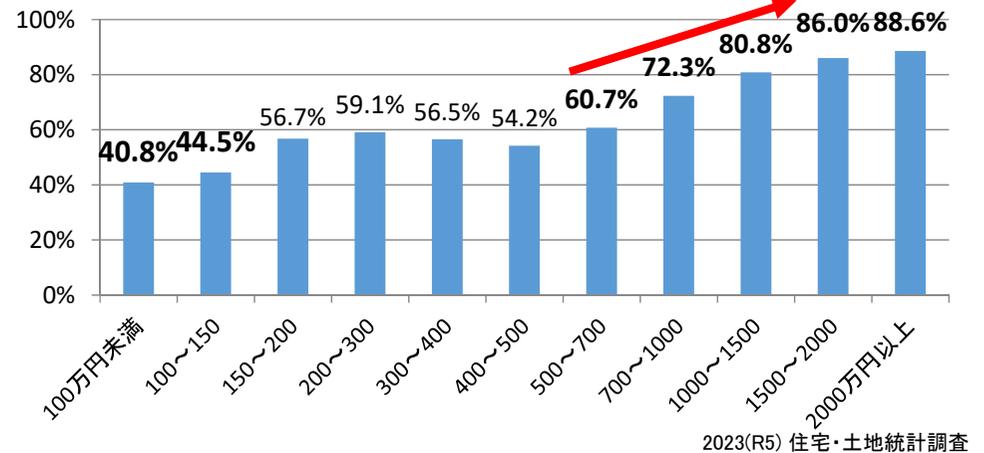
神奈川県・全国の持ち家世帯率※の推移

※持ち家に居住する主世帯の世帯全体に占める割合

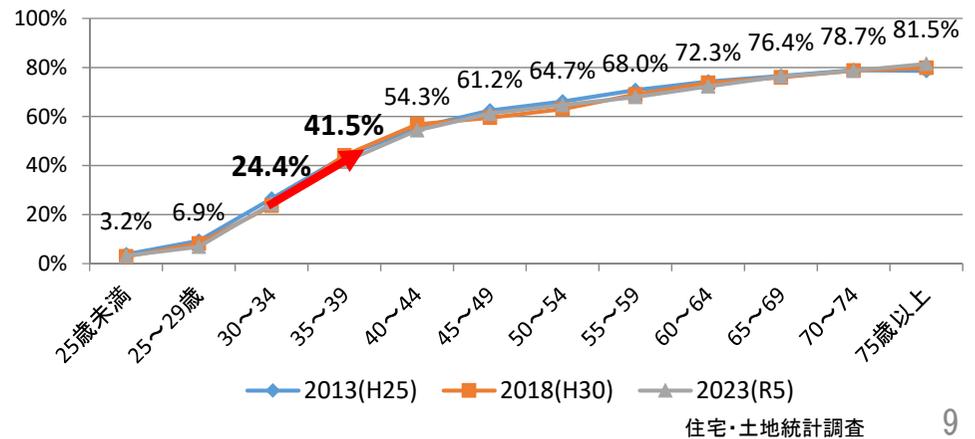


Kanagawa Prefectural Government

県における世帯の年間収入階級別 持ち家世帯率



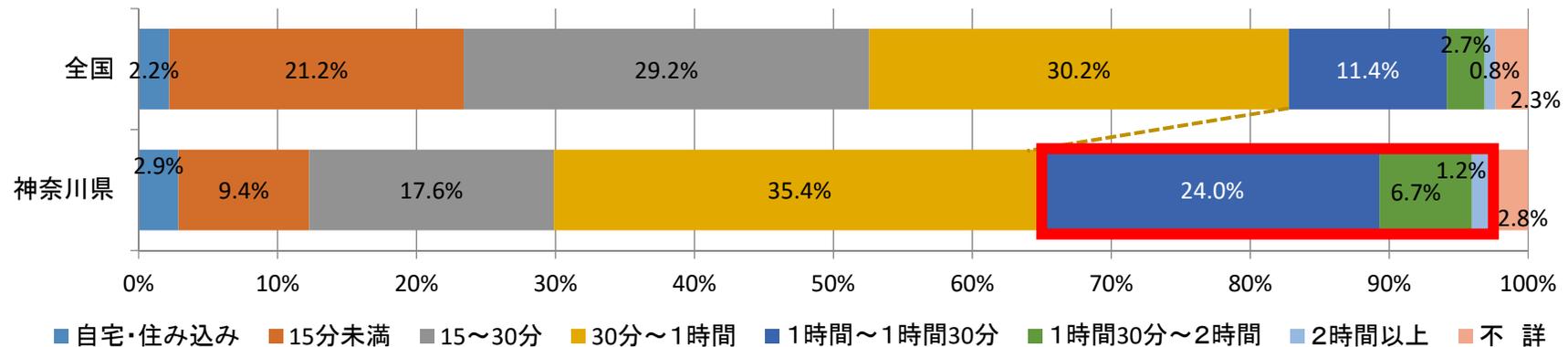
県における家計を主に支える者の年齢階級別持ち家世帯率



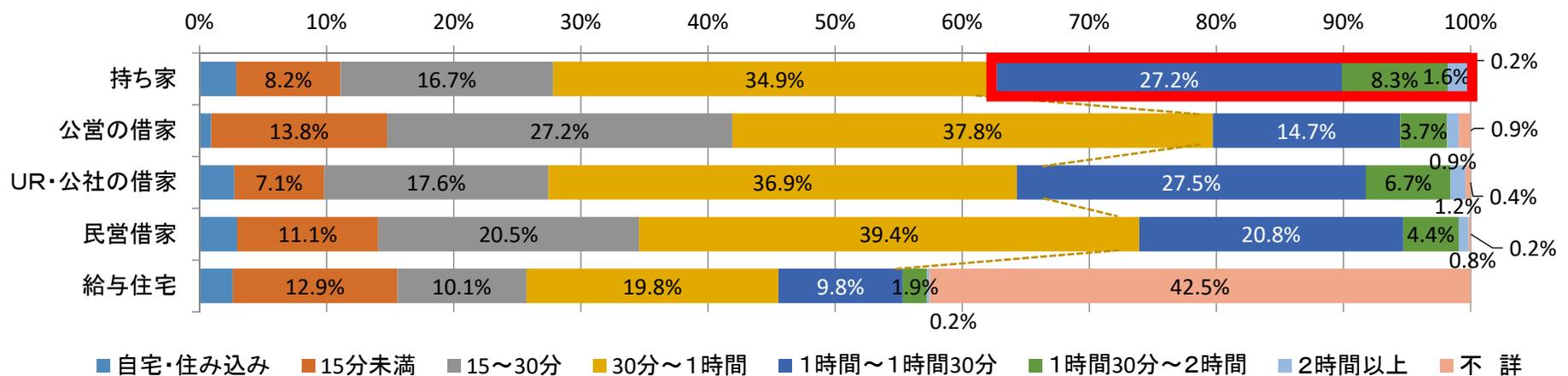
10 県における家計を主に支える者の通勤時間別割合他

- 県の通勤時間が1時間を超える者が31.9%で全国平均(14.9%)を大きく上回る。
- 公営、民営借家に住む者より持ち家に住むの方が、通勤時間が1時間を超える割合が高い。

県における家計を主に支える者(雇用者)の通勤時間別割合



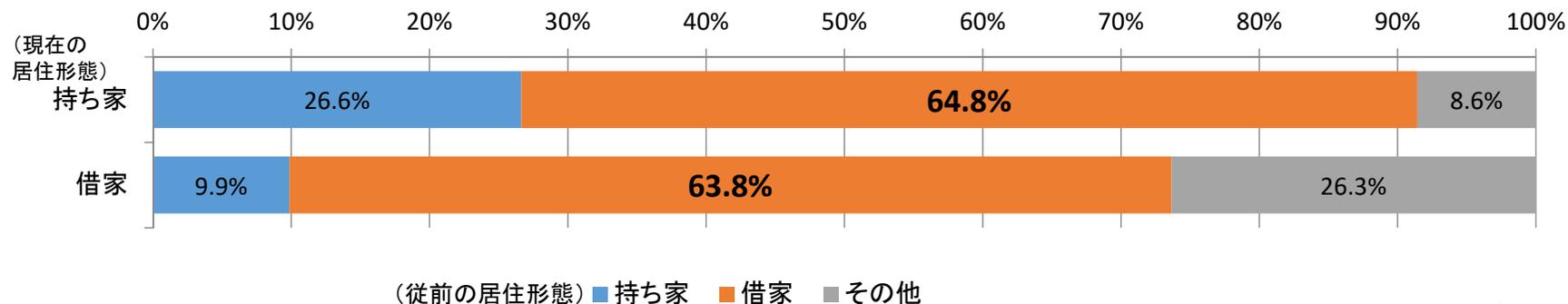
県における住宅所有関係別家計を主に支える者(雇用者)の通勤時間別割合



11 県における家計を主に支える者の従前の居住形態、現在の居住形態別移動世帯の畳数の割合他

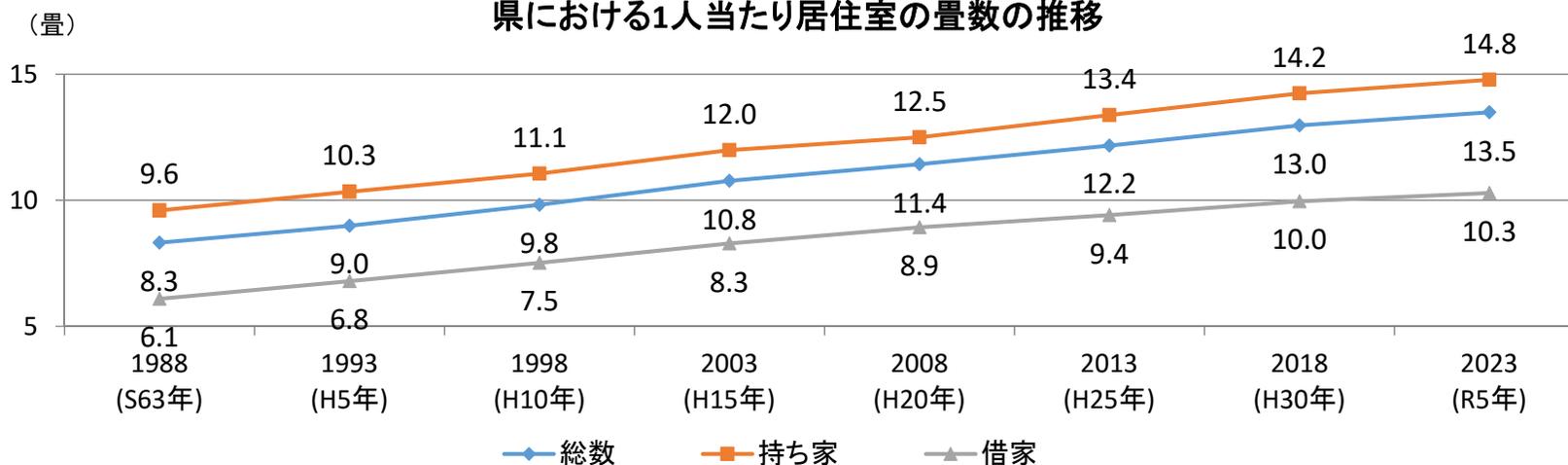
- 移動世帯の約6割が借家からの移動。(2019年以降入居世帯)
- 1人当たりの居住室の畳数は増加が続いている。

県における家計を主に支える者の従前の居住形態、現在の居住形態別移動世帯の割合



2023(R5) 住宅・土地統計調査

県における1人当たり居住室の畳数の推移

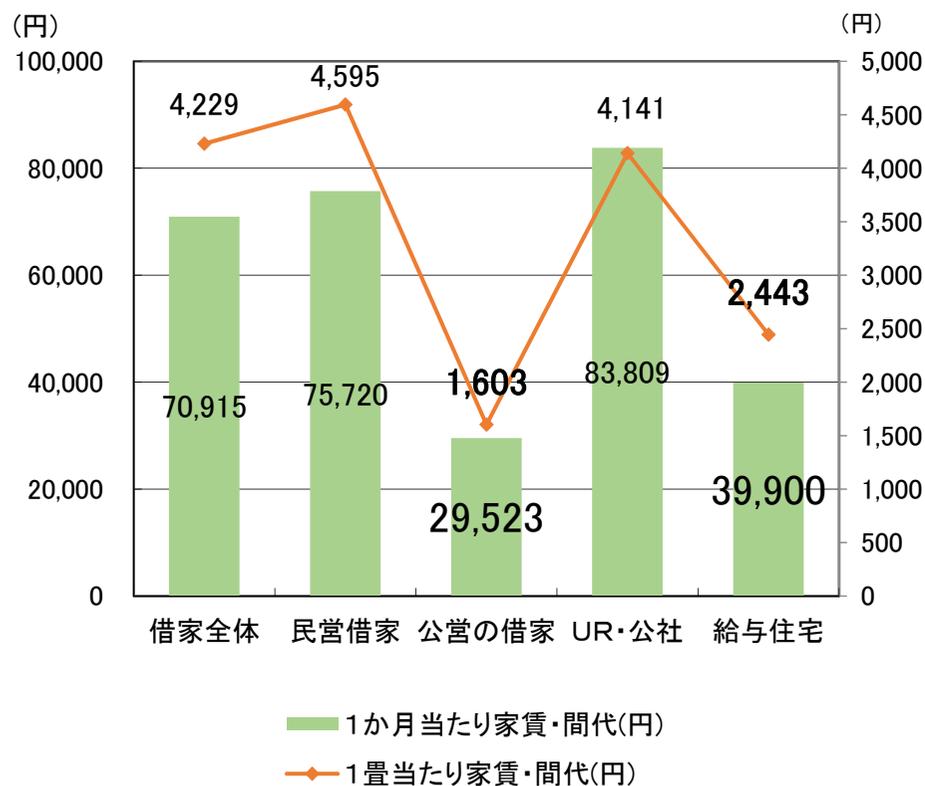


住宅・土地統計調査

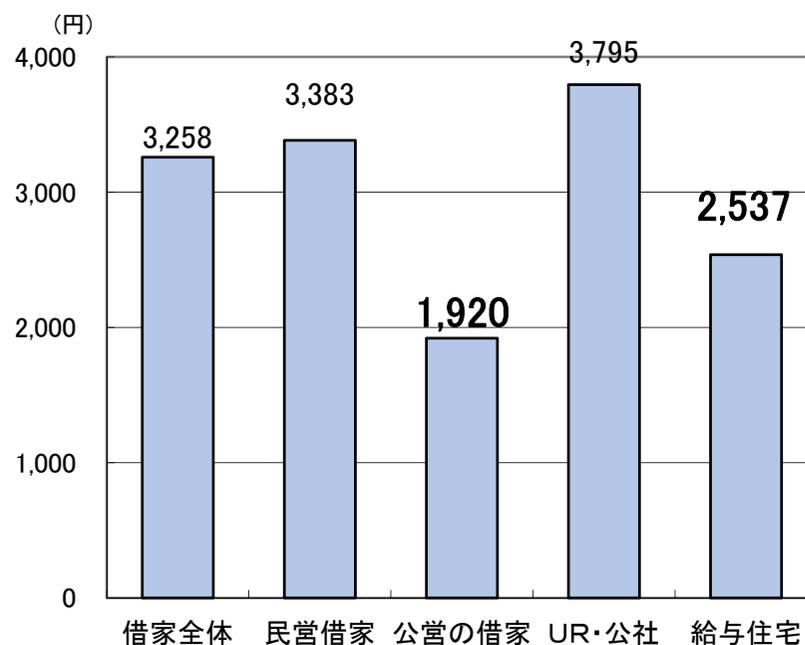
12 県における借家の1か月当たり家賃他

■1か月当たりの家賃・間代及び共益費・管理費は、ともに公営の借家、給与住宅が低い。

県における1か月当たり家賃・間代



県における1か月当たり共益費・管理費

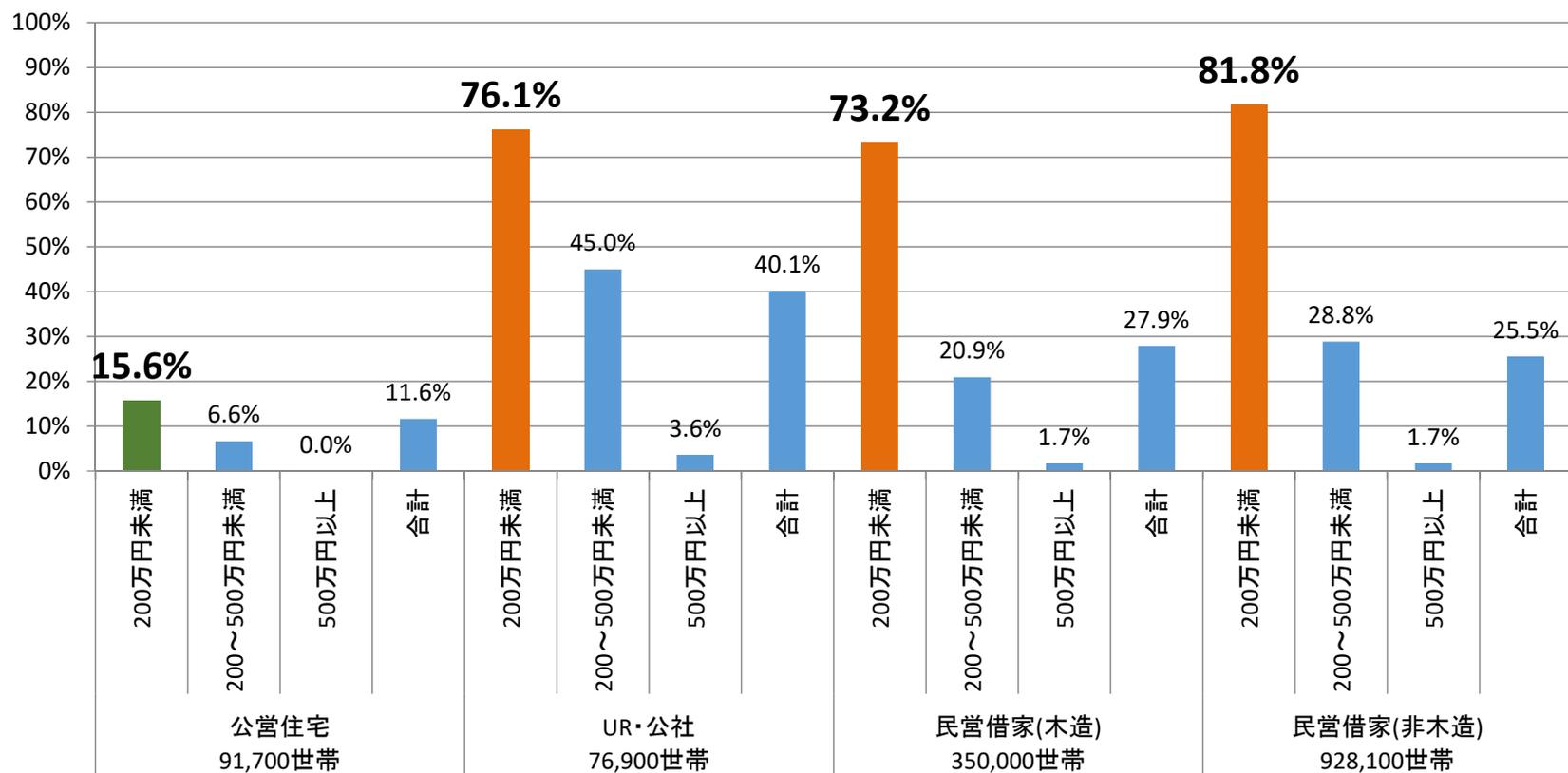


2023(R5) 住宅・土地統計調査

13 県における年収別借家における家賃負担率30%以上の世帯割合

- 世帯年収200万円未満でUR・公社、民営借家共、家賃負担率30%以上の世帯が7～8割いる。
- 世帯年収200万円未満で公営住宅、家賃負担率30%以上の世帯は、15.6%と低い。

県における年収別借家における家賃負担率30%以上の世帯割合

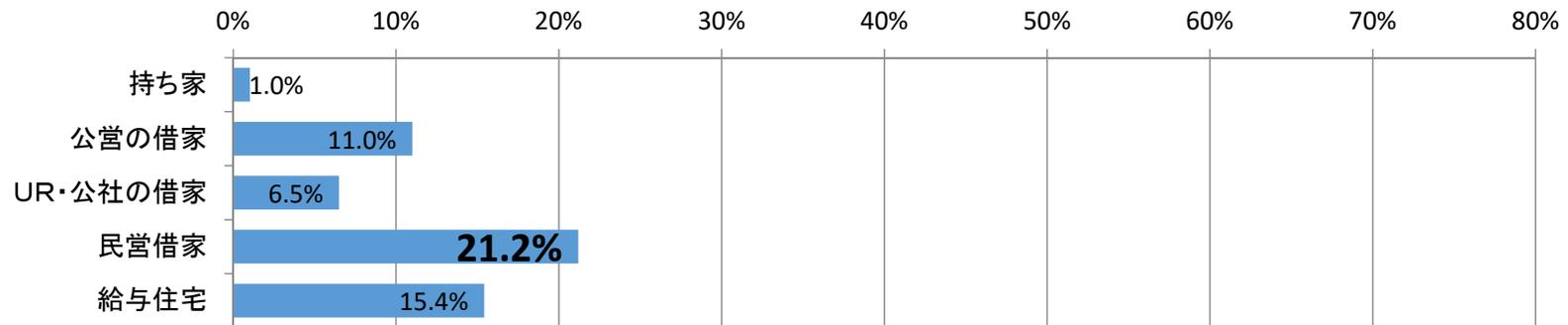


2023(R5) 住宅・土地統計調査

14 県における住宅の所有関係別最低居住面積水準未満の世帯割合他

- 最低居住面積水準に満たない世帯は、民営借家(21.2%)に多い。
- 誘導居住面積水準に満たない世帯は、持ち家世帯でも約3割を超えている。

県における住宅の所有関係別最低居住面積水準未満の世帯の割合



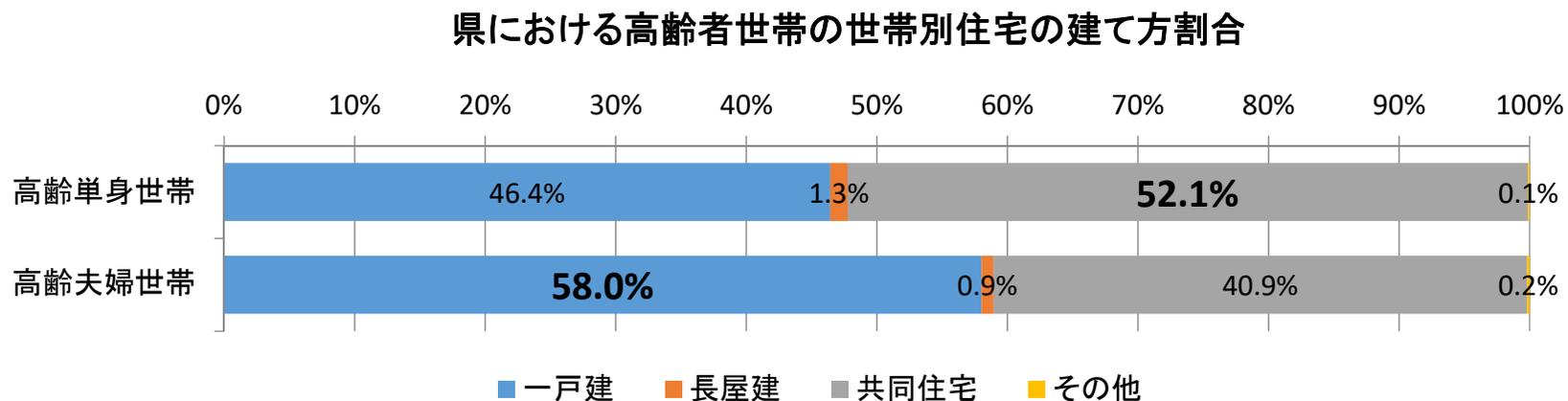
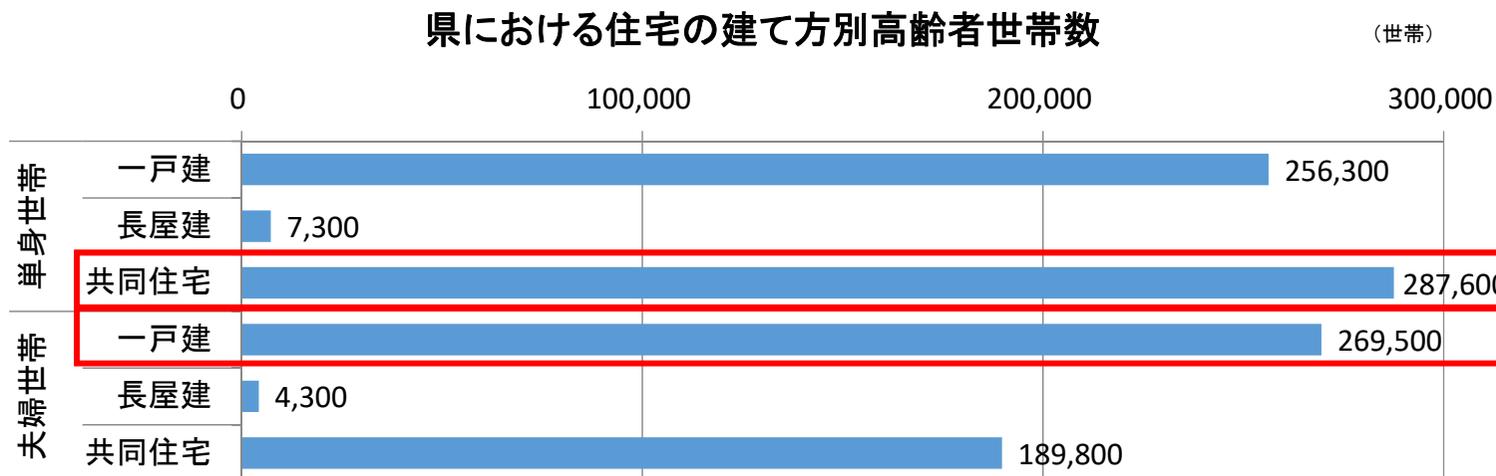
県における住宅の所有関係別誘導居住面積水準未満の世帯の割合



最低居住面積水準 1) 単身者25㎡ 2) 2人以上の世帯10㎡×世帯人数+10㎡
 都市居住型誘導居住面積水準(対象:共同住宅) 1) 単身者40㎡ 2) 2人以上の世帯20㎡×世帯人数+15㎡
 一般型誘導居住面積水準(対象:共同住宅以外) .. 1) 単身者55㎡ 2) 2人以上の世帯25㎡×世帯人数+25㎡

15 県における住宅の建て方別高齢者世帯数他

■高齢単身世帯は、共同住宅の割合が多く、高齢夫婦世帯は一戸建て住宅の割合が多い。

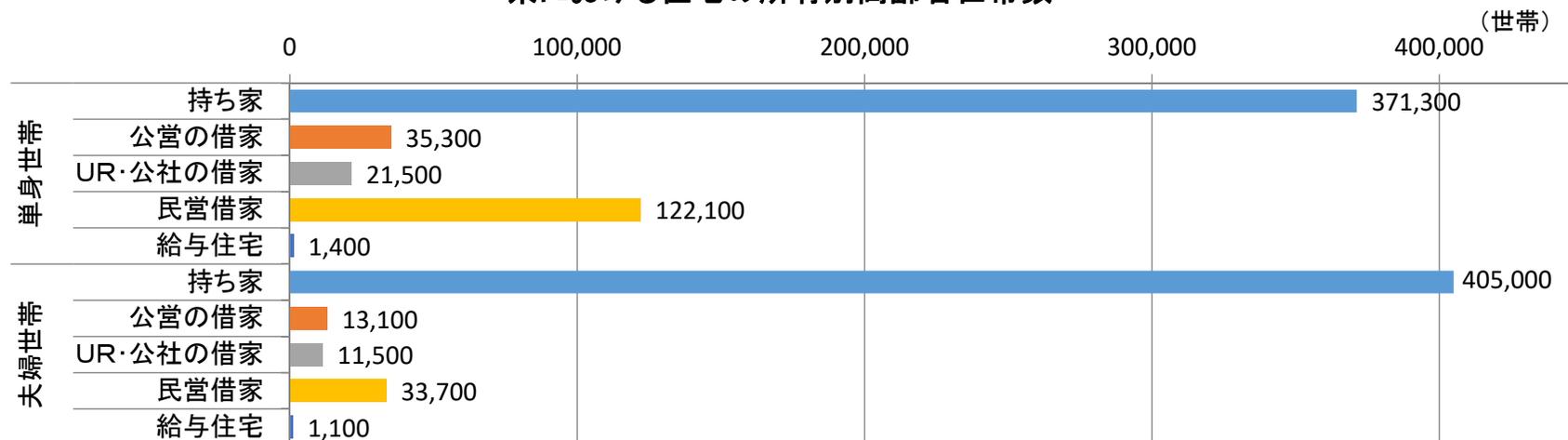


16 県の住宅の所有別高齢者世帯数他

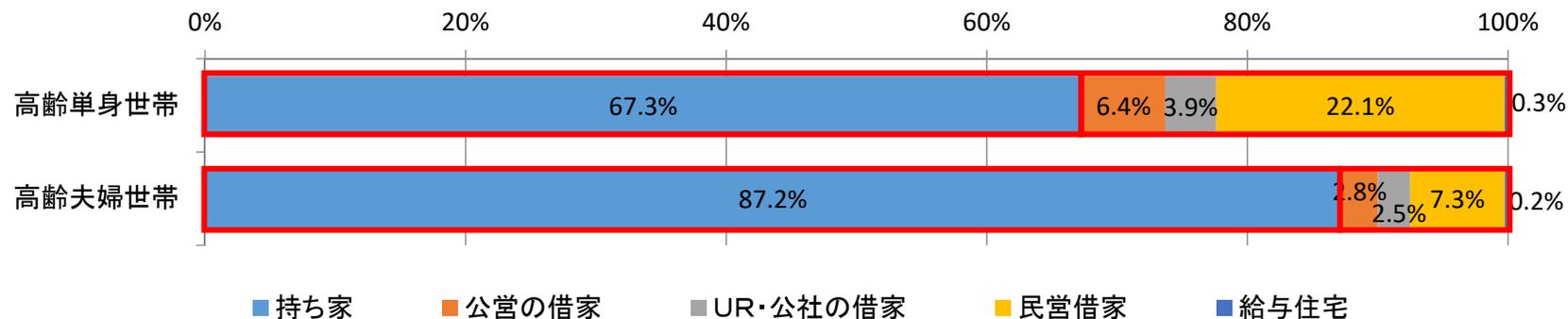
■ 高齢単身世帯の約7割が持ち家で、約3割が借家等。

■ 高齢夫婦世帯の約9割が持ち家で、約1割が借家等。

県における住宅の所有別高齢者世帯数



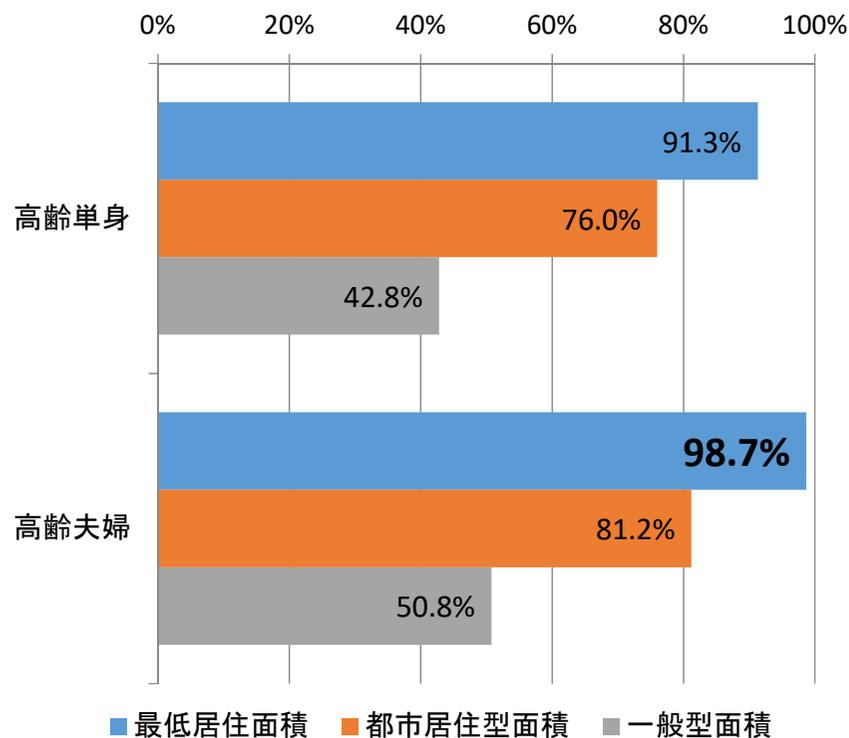
県における高齢者世帯別住宅の所有関係別割合



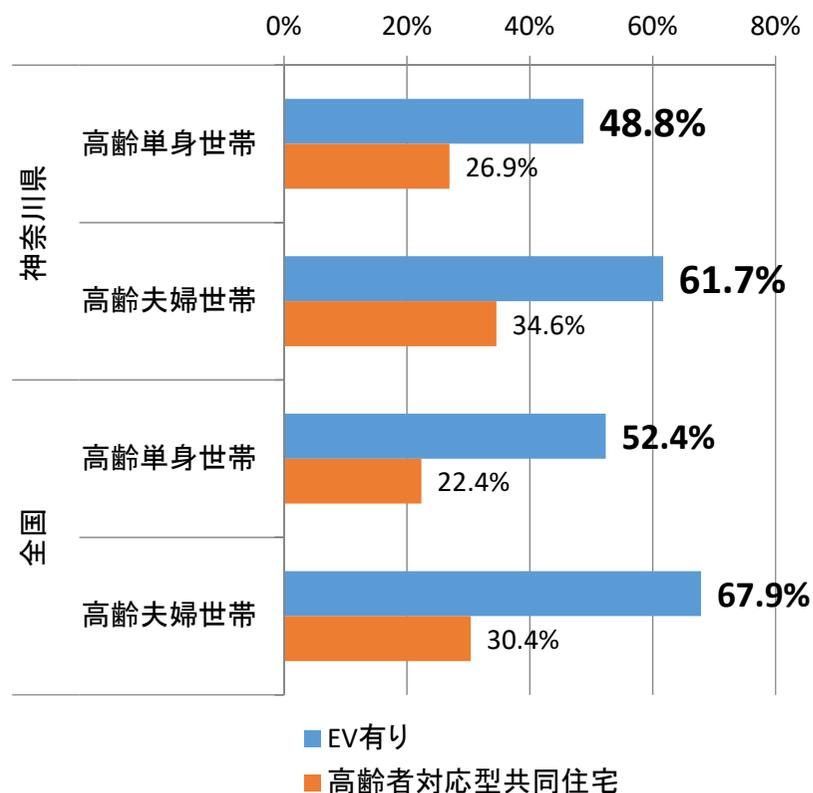
17 県における高齢者世帯別居住面積水準以上の世帯の割合他

- 高齢夫婦世帯は、最低居住面積水準以上の割合が高い(98.7%)。
- 高齢者世帯が居住する共同住宅のEV設置割合は、全国平均より低い。

県における高齢者世帯別
居住面積水準以上の世帯の割合



県における高齢者世帯が居住する
共同住宅のEV等設置割合



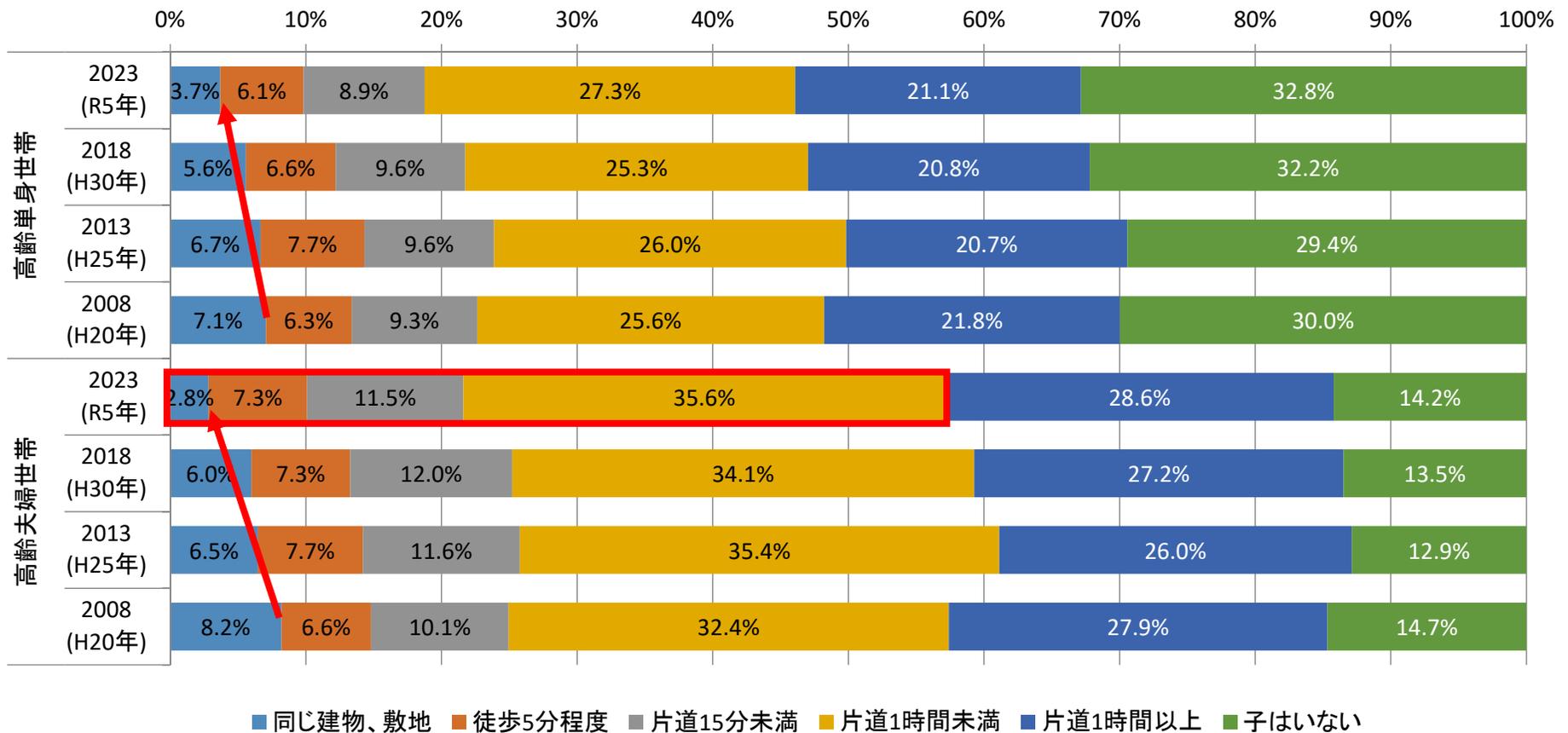
最低居住面積水準 1) 単身者25㎡ 2) 2人以上の世帯10㎡×世帯人数+10㎡
 都市居住型誘導居住面積水準(対象:共同住宅) 1) 単身者40㎡ 2) 2人以上の世帯20㎡×世帯人数+15㎡
 一般型誘導居住面積水準(対象:共同住宅以外) .. 1) 単身者55㎡ 2) 2人以上の世帯25㎡×世帯人数+25㎡

2023(R5) 住宅・土地統計調査

18 県における高齢者世帯別子の居住地比率

- 同じ建物、敷地で暮らす割合は減少傾向にある。
- 高齢夫婦世帯の片道1時間未満の場所に子が居住している世帯の割合は約60%

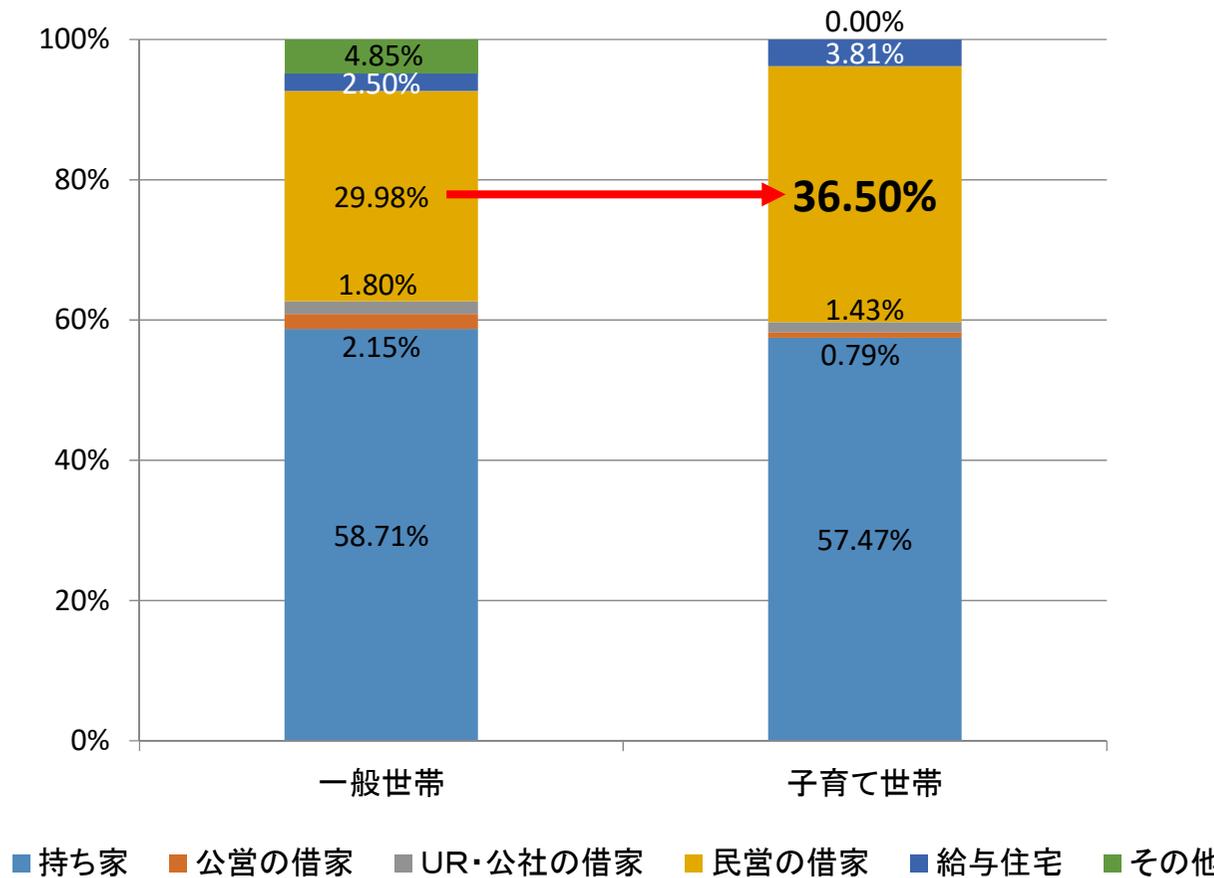
県における高齢者世帯別子の居住地比率



19 県における子育て世帯の住宅の種類

■子育て世帯は、一般世帯と比較すると民営借家の割合が高い。

県における子育て世帯※の住宅の種類

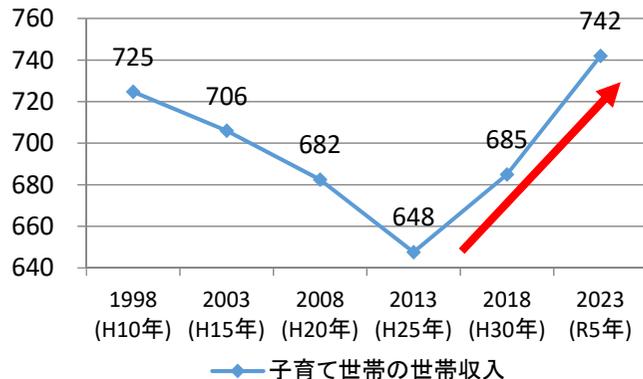


※子育て世帯：家計を支える者39歳以下で夫婦、男・女親と子どもから成る世帯

20 県における子育て世帯の世帯収入他

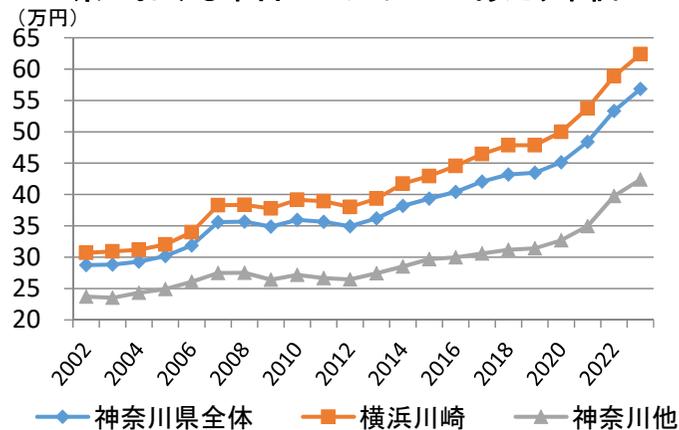
- 住宅の一次取得者層である子育て世帯の世帯収入は改善が見られる。
- 不動産価格指数のマンション価格指数は上昇傾向。

(万円) 県における子育て世帯の世帯収入



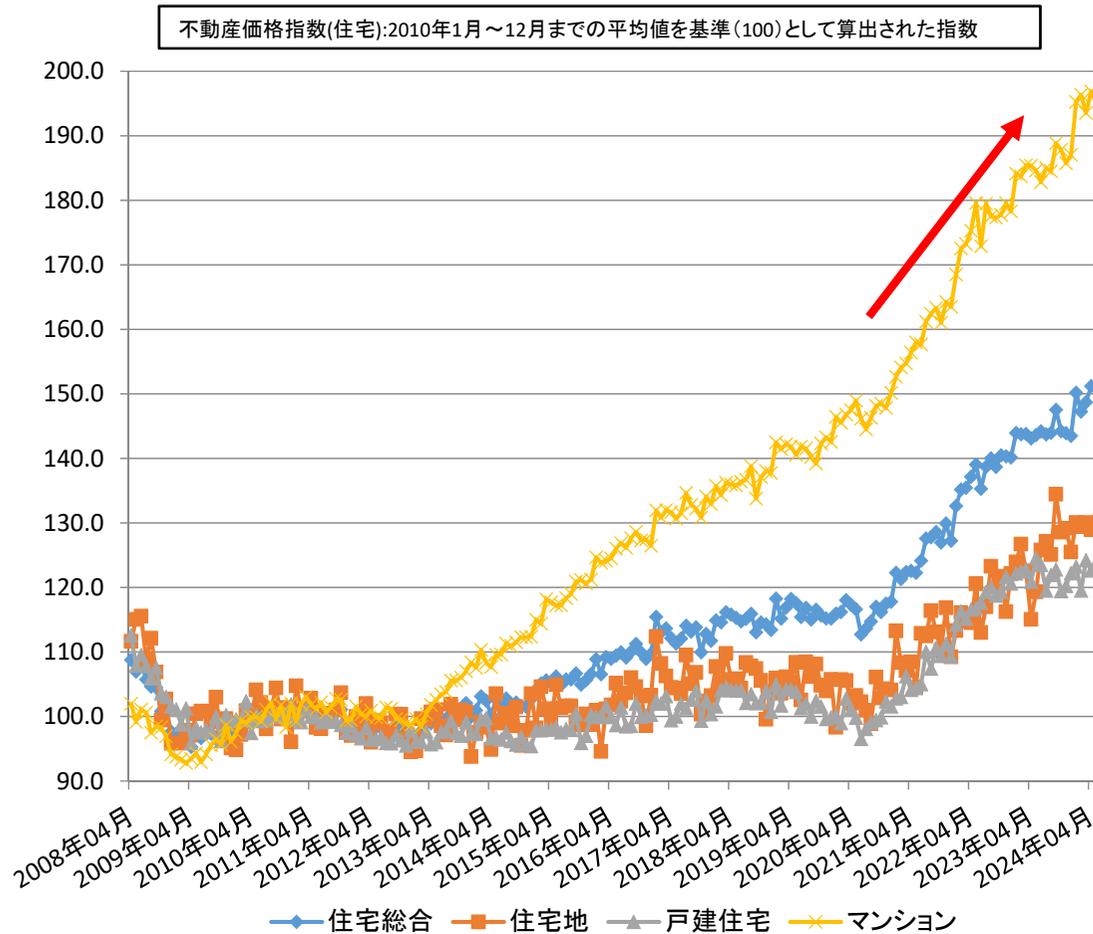
H15～R5: 夫婦、母・父親と子どもから成る世帯
 H10: 夫婦と子どもから成る世帯
 住宅・土地統計調査

県における中古マンション m²あたり単価



(公財)東日本不動産流通機構

南関東圏 不動産価格指数

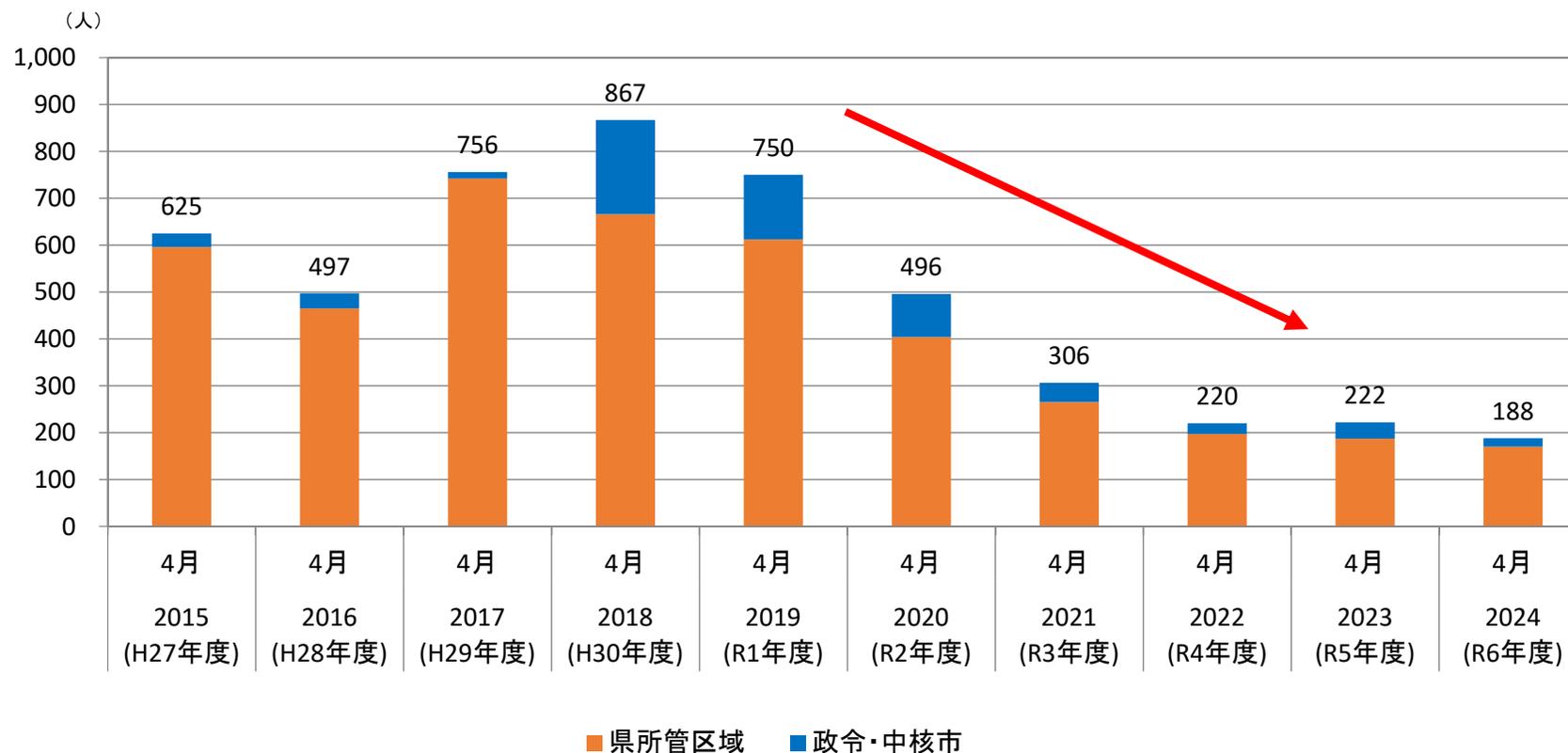


国土交通省 土地・建設産業局

21 県における保育所等利用待機児童数の推移

■待機児童数は、近年減少傾向

県における保育所等利用待機児童数の推移



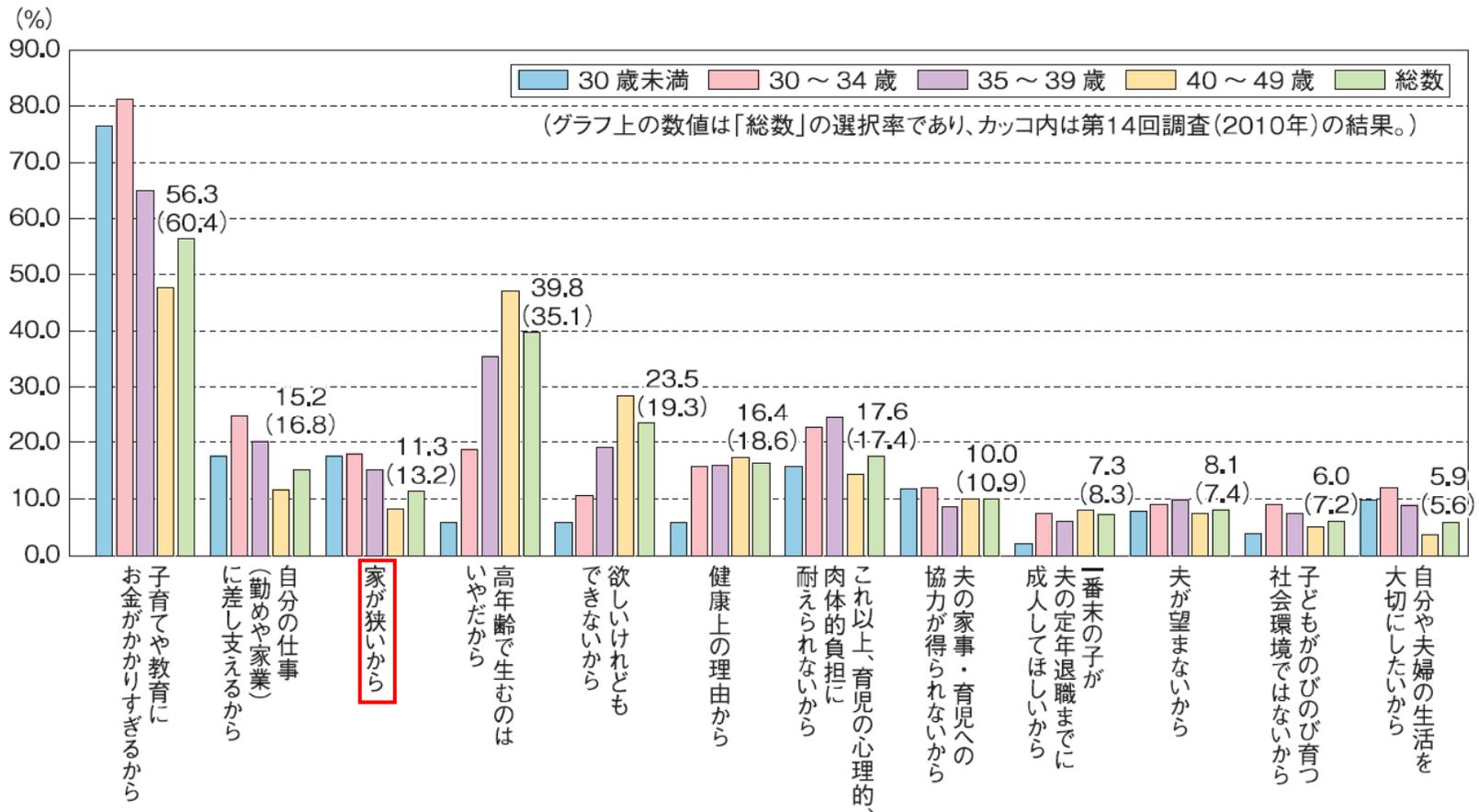
※H29年3月31日付通知で待機児童の定義が変更されたが、H29年10月1日現在の調査までは改正後の調査要領によりがたい場合、改正前の調査要領によることができるとされたため、一部改正前の調査要領により集計した。

県次世代育成課資料

22 全国の理想の子ども数を持たない理由

■ 予定子ども数が理想子ども数を下回る夫婦について、「家が狭いから」をあげる人が一定程度いる。

理想の子ども数を持たない理由(全国)

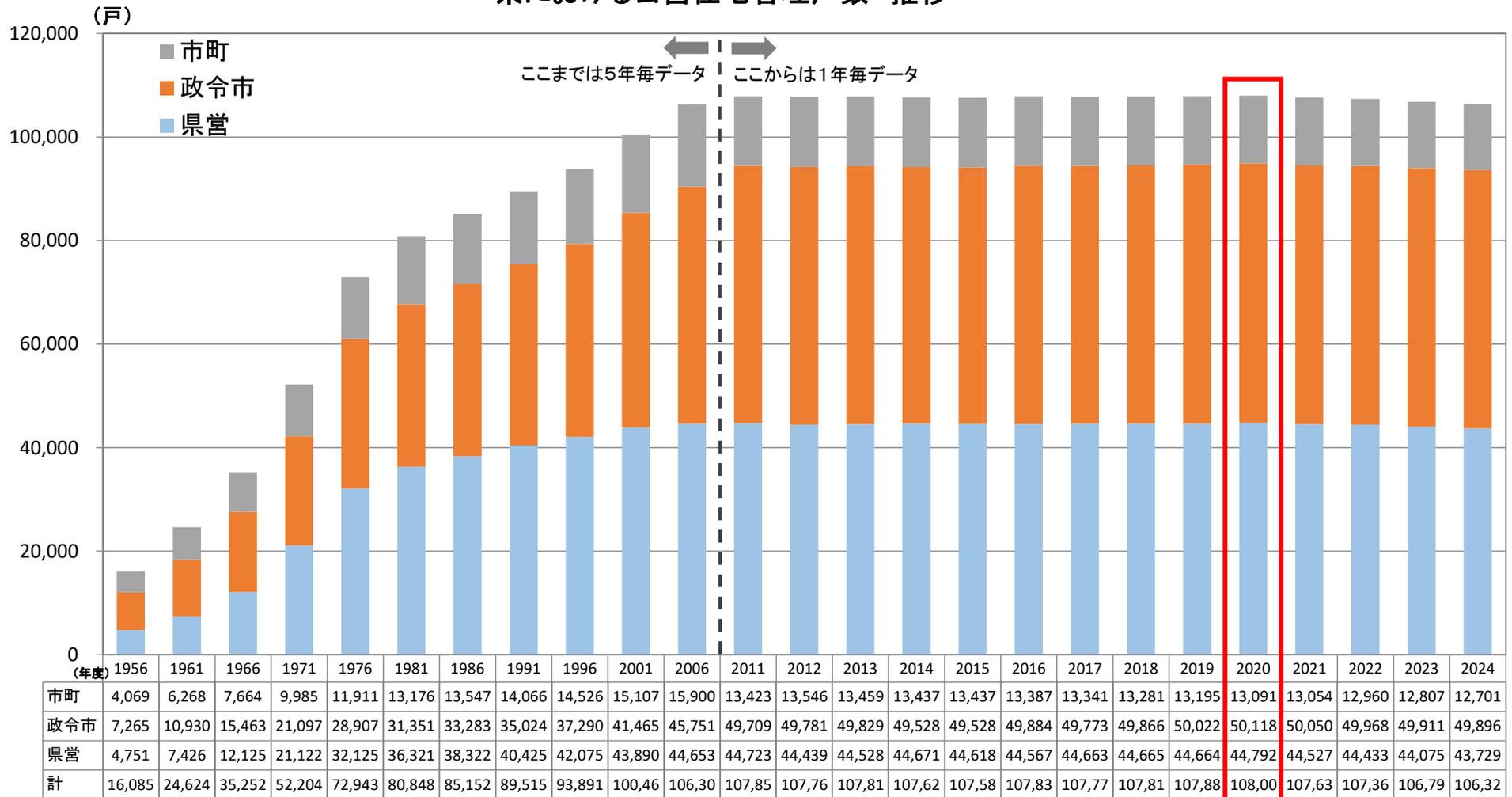


内閣府 2023(R4)年版少子化社会対策白書

23 県における公営住宅管理戸数推移

■県内の公営住宅供給量(管理戸数)は2020年がピークとなっている。

県における公営住宅管理戸数 推移



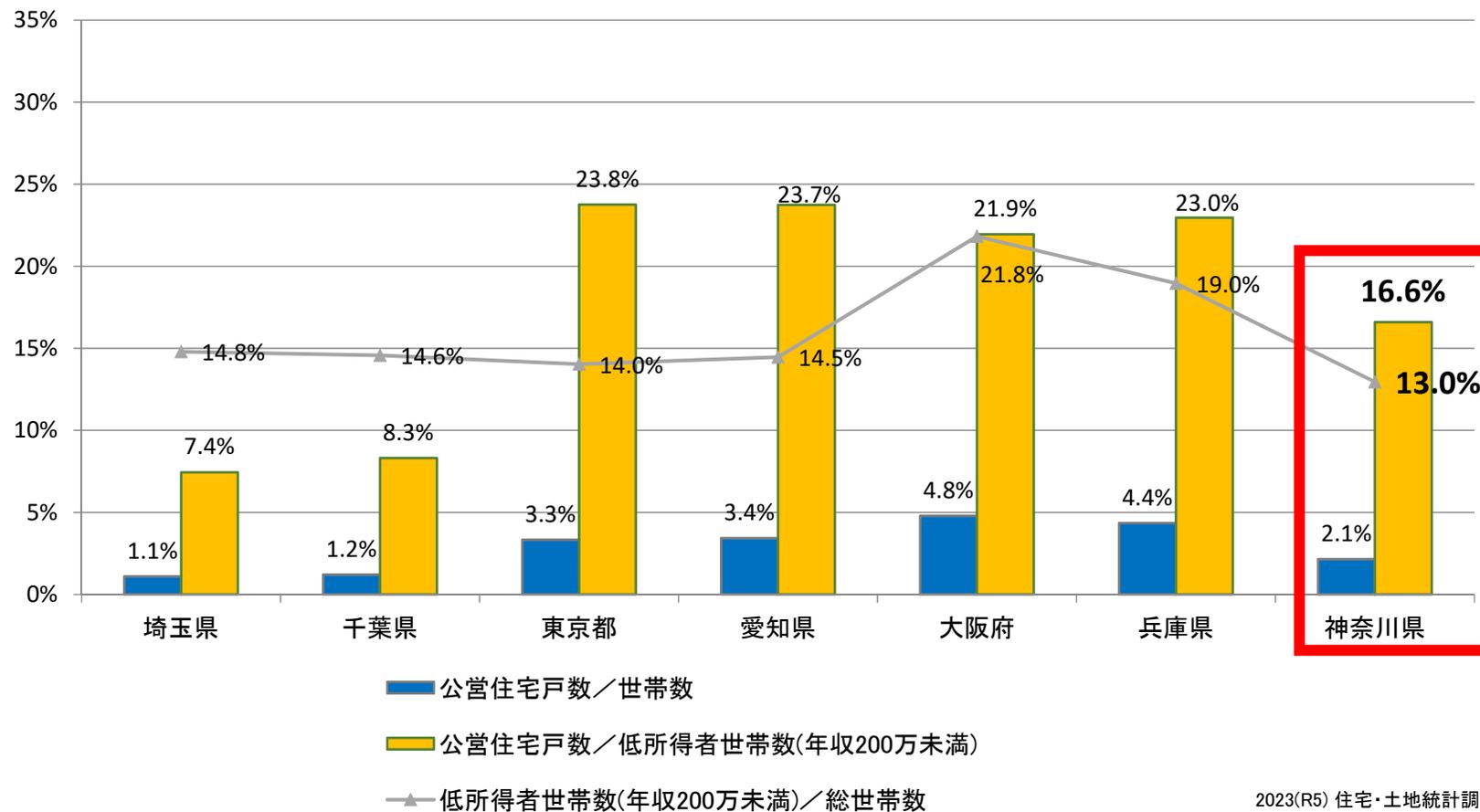
※2010年度より相模原市が政令市に移行

～2001 「かながわの公営住宅」 2002～ 「かながわの住宅」

24 県における世帯数に対する公営住宅戸数割合 各都県比較

- 総世帯に占める低所得世帯数(年収200万未満)割合において、県は比較的低い状況(13.0%)
- 総世帯に占める公営住宅戸数割合は低いが、低所得世帯に対しての割合はやや高い状況(16.6%)

世帯数に対する公営住宅戸数割合 各県比較

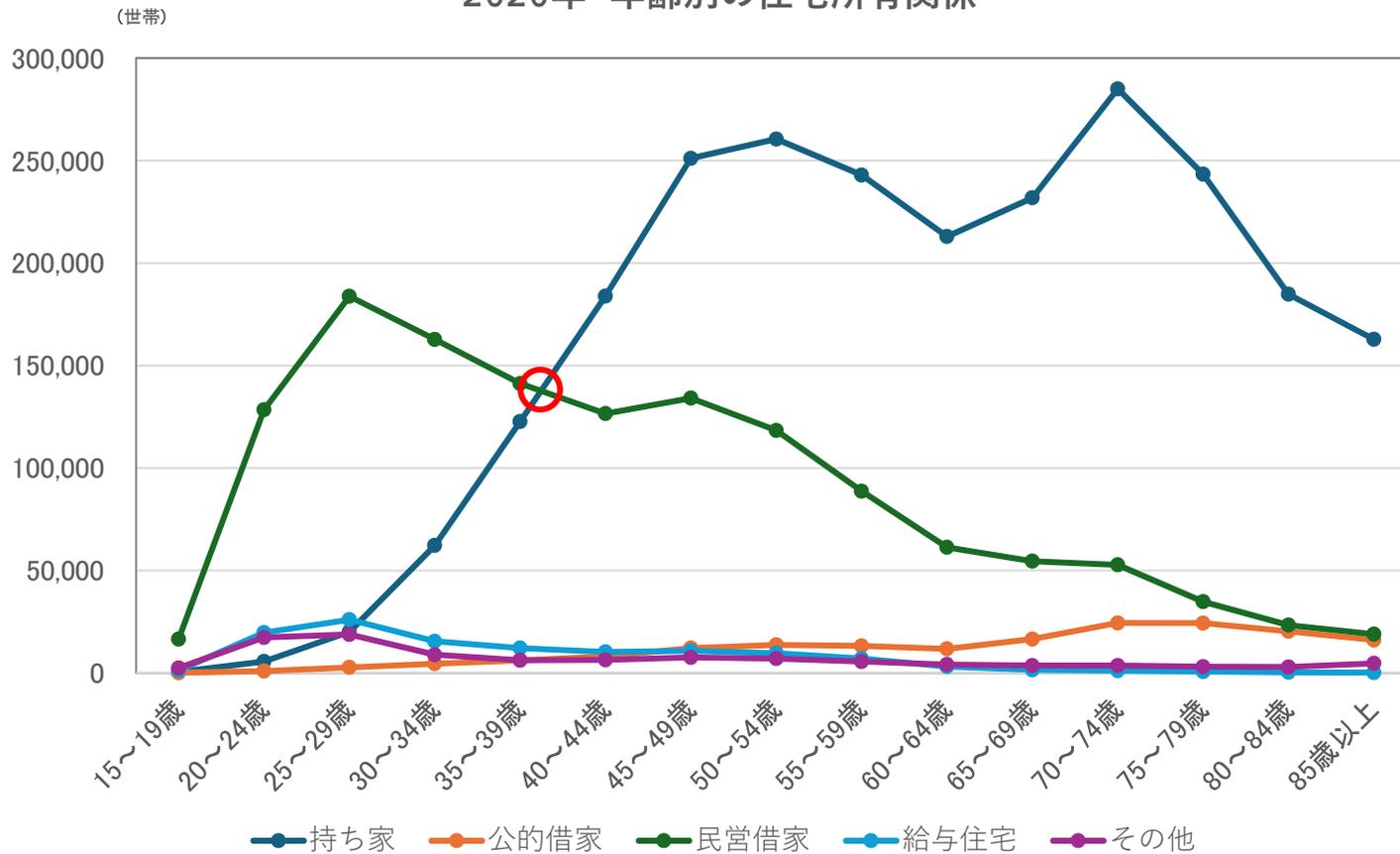


2023(R5) 住宅・土地統計調査

25 県における年齢別住宅所有関係（世帯数）

- 35～39歳と40～44歳とで持ち家と民営借家の世帯数の大小が逆転している。
- 公的借家の世帯数は少ないものの、年齢に比例して増加している。

2020年 年齢別の住宅所有関係

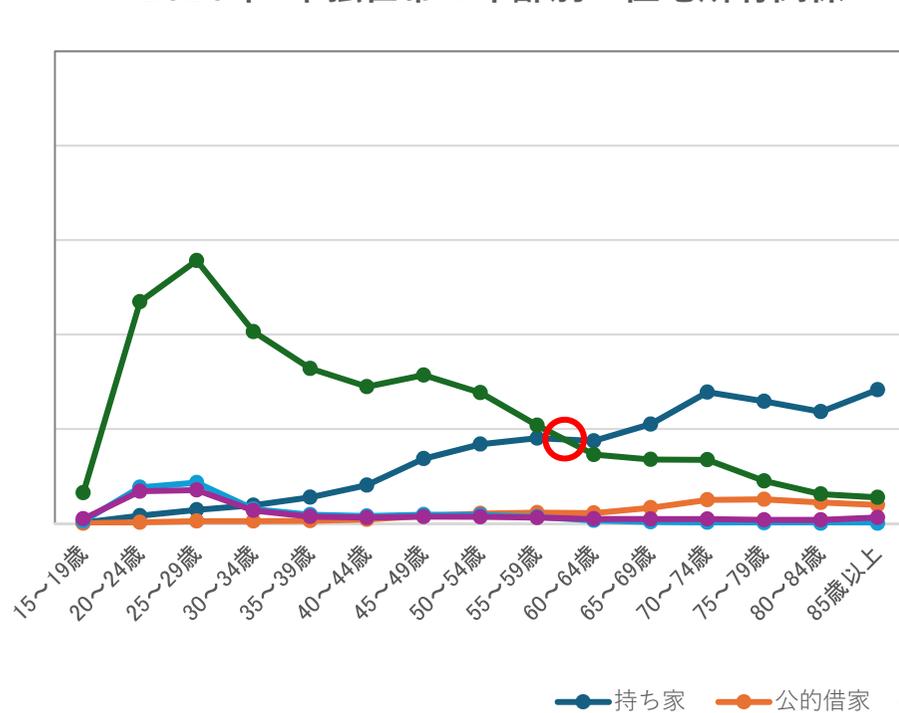


2020(R2) 国勢調査
※不詳者部分を補正した

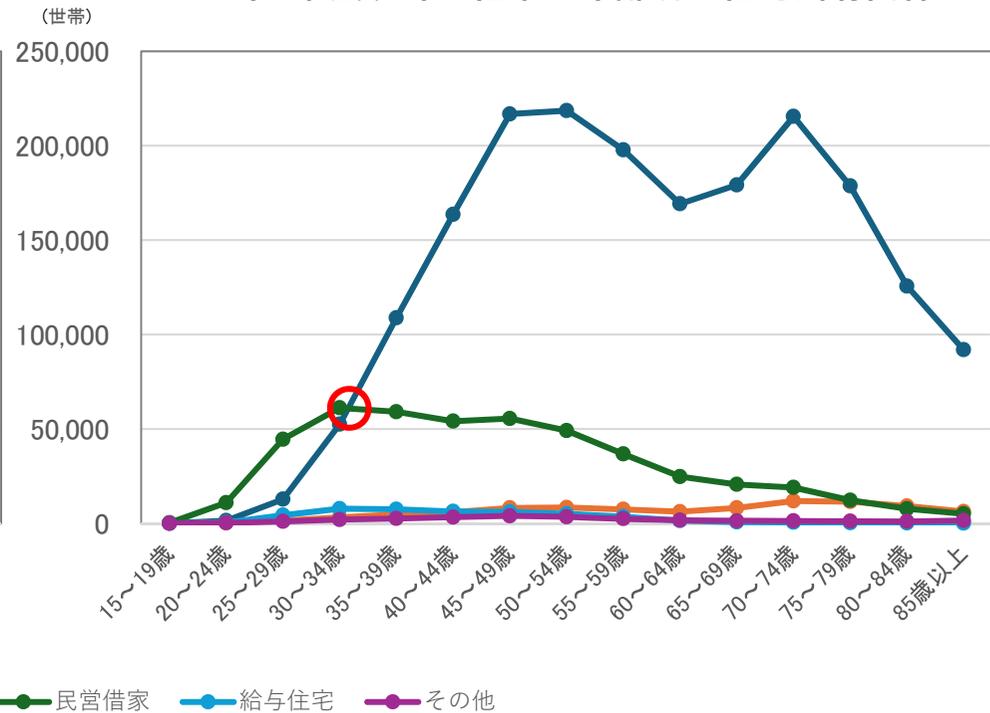
26 県における年齢別住宅所有関係（世帯数）

- 単独世帯では、持ち家と民営借家の逆転が55～59歳と60～64歳の間で起こるが、単独以外の世帯では、30～34歳と35～39歳の間で起こっている。
- 単独世帯では、持ち家の増加が単独以外の世帯に比べ緩やか。

2020年 単独世帯の年齢別の住宅所有関係



2020年 単独以外の世帯の年齢別の住宅所有関係



2020(R2) 国勢調査
※不詳者部分を補正した

27 他所属の計画における住まいに関する内容

■他所属の計画に触れる意図

県内の住まいに関する状況の紹介の一つとして、住生活基本計画の上位計画や、住まいと関係性が深い交通関連の計画の一部を取り上げる。

■取り上げる計画

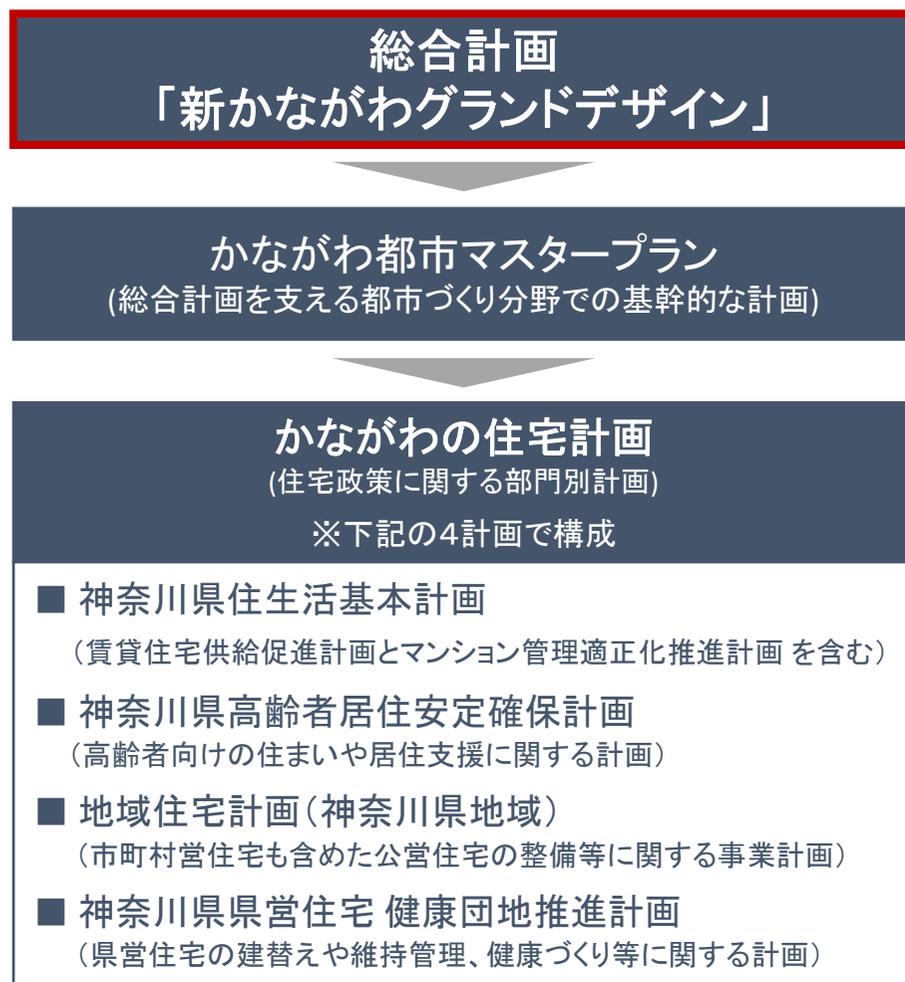
- ▶ 総合計画「新かながわグランドデザイン」
- ▶ かながわ都市マスタープラン
- ▶ かながわ交通計画

住生活基本計画の上位計画

28 他所属の計画における住まいに関する内容

神奈川県総合計画「新かながわランドデザイン」

計画の体系図



- 総合計画は、県政運営の総合的・基本的指針として、神奈川の将来のあるべき姿を描き、それに向けて県がどのような政策を展開するのか、県民に対し示すもの。
- 基本構想の目標年次は2040(令和22)。
- 実施計画は、基本構想の実現に向け、2024(令和6)年度から2027(令和9)年度までの4年間に取り組む政策を示す。
- 県の重点施策を分野横断的にとりまとめ、ねらいや具体的な取組などを示す「プロジェクト」、県の制作の全体像を総合的・包括的に示す「主要施策」などで構成。

29 他所属の計画における住まいに関する内容

神奈川県総合計画「新かながわグランドデザイン」

テーマ

希望の持てる神奈川

政 経 安 文 環 福 健 産 土 企 教 育

I

プロジェクト

5

観光・地域活性化

～かながわの地域資源を生かした魅力的な地域づくり～

具体的な取組

C 移住・定住の促進

- 神奈川への将来の移住につなげるため、「ちょっと田舎でオシャレな神奈川ライフ」をキーワードに県内各地域の生活イメージを発信するほか、神奈川と継続的に多様な形でかかわる関係人口の創出に向け、都心に近く繰り返し訪れやすいという強みを生かし、多様な交流機会の創出に取り組みます。
- 都心で働く世代の県内への移住・定住を促すため、移住希望者に対する相談や市町村と連携したセミナーなどを実施するほか、専門人材の派遣などにより市町村が移住促進に取り組む中で直面する様々な課題の解決を図ります。
- コミュニティの再生・活性化を図るため、市町村や企業、NPO、団体などと連携し、人と人とのつながりを創出する機会や場の提供に取り組みます。

<KPI>

移住・定住関連のウェブサイトのページビュー数（累計）

（県地域政策課調べ）

（PV）

現状(2022)	2024	2025	2026	2027
200,162	400,000	500,000	600,000	700,000

県や市町村の相談等の移住施策を経由して移住した人数

（県地域政策課調べ）

（人）

現状(2022)	2024	2025	2026	2027
222	227	232	237	242

かながわコミュニティ再生・活性化推進会議に参加する市町村の満足度

（県のち・未来戦略本部室調べ）

（%）

現状(2023)	2024	2025	2026	2027
—	82	88	94	100

30 他所属の計画における住まいに関する内容

神奈川県総合計画「新かながわグランドデザイン」

テーマ

神奈川を支える基盤づくり

政 総 安 文 環 福 健 産 土 企 教 審

V

プロジェクト

13 都市基盤

～持続可能な県土の形成をめざして～

具体的な取組

A 交流と連携を支える交通ネットワークの充実

- 県民生活の利便性向上や地域経済の活性化、災害時等における県民の安全・安心を確保するため、県土構造の骨格として重要な自動車専用道路網や、これを補完して、地域の交流・連携を支える交流幹線道路網の整備に取り組みます。
- 道路をより使いやすくするため、スマートインターチェンジや「道の駅」の整備促進、渋滞対策など、既存道路を有効に活用する取組を推進します。
- 全国との交流連携を促進するため、リニア中央新幹線県内駅を核とする「北のゲート」と、東海道新幹線新駅を核とする「南のゲート」の形成を図るとともに、東海道本線の大船駅と藤沢駅間における村岡新駅（仮称）の設置促進など、在来線を活用した鉄道ネットワークの充実強化に取り組みます。
- 鉄道駅のホームからの転落を防止し、鉄道の安定輸送の確保を図るため、県内鉄道駅へのホームドアの設置促進に取り組みます。

- 社会環境の変化などに対応した望ましい都市交通を実現するため、AIや自動運転、MaaS (Mobility as a Service) などの技術の進展を踏まえ、市町村や交通事業者などと連携し、スマートモビリティ社会の実現に向けた取組を促進します。

<KPI>

自動車専用道路などの供用箇所数（計画期間中の累計）

（県道路企画課、県道路整備課調べ）

（箇所）

現状(2023)	2024	2025	2026	2027
-	1	4	5	6

道路をより使いやすくする施設（スマートインターチェンジ、道の駅）の供用箇所数（計画期間中の累計）

（県道路企画課、県道路管理課調べ）

（箇所）

現状(2023)	2024	2025	2026	2027
-	0	1	1	2

※MaaS: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

31 他所属の計画における住まいに関する内容

神奈川県総合計画「新かながわグランドデザイン」

テーマ

神奈川を支える基盤づくり

政 総 交 文 環 福 産 土 企 改 計

V

プロジェクト

13 都市基盤
～持続可能な県土の形成をめざして～

具体的な取組

B 活力と魅力あふれる強靱なまちづくりの推進

- 活力あふれる豊かなまちづくりを進めるため、市街地再開発事業等により都市機能の集約化などを促進するとともに、東海道新幹線新駅を誘致する「環境共生モデル都市ツインシティ」の整備などの地域の新たな拠点づくりに取り組みます。
- 個性豊かなまちづくりを進めるため、地域の自然や歴史・文化を生かした良好な景観を形成するとともに、官民協働によって邸宅・庭園及び歴史的建造物を新たな文化発信の場や、地域住民や来訪者の多彩な交流の場として保全活用するなど、地域の特色を生かしたまちづくりに取り組みます。
- 魅力あふれるまちづくりを進めるため、都市のみどりを保全・活用した県立都市公園の整備・管理や、三浦半島国営公園の誘致などに取り組みます。
- 誰もが安心してくらせる住宅を確保するため、老朽化が進む県営住宅の建替えを進めるとともに、民間賃貸住宅を活用したセーフティネット住宅の登録促進など、子育て世帯や高齢単身者など住宅確保要配慮者の居住の安定確保に取り組みます。

- 県民の安全・安心かつ快適な生活を持続するため、AIやドローンなどのデジタル技術を活用しながら、道路、河川、ダム、上下水道など、インフラ施設の戦略的なメンテナンスに取り組みます。

<KPI>

新規に事業化される市街地再開発事業地区数（計画期間中の累計）

（県都市整備課調べ）

（地区）

現状(2023)	2024	2025	2026	2027
-	2	4	4	6

県営住宅の建替え工事に着手した団地数（累計）

（県公共住宅課調べ）

（団地）

現状(2022)	2024	2025	2026	2027
8	11	12	13	15

32 他所属の計画における住まいに関する内容

かながわ都市マスタープラン

計画の体系図

総合計画
「新かながわランドデザイン」

かながわ都市マスタープラン
(総合計画を支える都市づくり分野での基幹的な計画)

かながわの住宅計画
(住宅政策に関する部門別計画)

※下記の4計画で構成

- 神奈川県住生活基本計画
(賃貸住宅供給促進計画とマンション管理適正化推進計画を含む)
- 神奈川県高齢者居住安定確保計画
(高齢者向けの住まいや居住支援に関する計画)
- 地域住宅計画(神奈川県地域)
(市町村営住宅も含めた公営住宅の整備等に関する事業計画)
- 神奈川県県営住宅 健康団地推進計画
(県営住宅の建替えや維持管理、健康づくり等に関する計画)

■ 概ね20年後を展望した「神奈川の県土・都市像」を都市づくりの分野から描き、その実現に向けて広域的な都市づくりの基本方向を示すことによって、土地利用、社会資本整備、市街地整備を総合的かつ計画的に推進することを目的。

■ 「環境共生」と「自立と連携」の2つの県土・都市づくりの方向性に沿って、都市環境と自然的環境が調和したメリハリある県土の形成を図るとともに、個性的で自立的な都市の発展と県外や都市圏域相互における人、モノ、情報のネットワークの充実を図ることをめざす。

33 他所属の計画における住まいに関する内容

かながわ都市マスタープラン

計画に掲載のコラム ➡ 資料3-2

コラム1

「コンパクト+ネットワーク」と集約型都市構造

国全体として人口減少が進む中、国では、それぞれの地域が個性を磨き、異な各地域が連携することによりイノベーションの創出を促す「対流促進型国土」および「首都圏」の形成を図ることとしています。また、対流促進型国土の形成を図るため、地域構造として、「コンパクト+ネットワーク」の形成を進めていくこととしてい

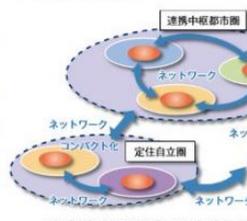
「コンパクト+ネットワーク」とは

「コンパクト」とは空間的な密度を高める「まとまり」を、「ネットワーク」との間の「つながり」を意味します。

数十年続く人口減少過程においても持続可能な地域を維持・形成するためには、各種サービス機能を一定の地域にコンパクトに集約化し、機能を維持するとともに性を向上させ、定住環境を確保することが重要です。

また、地域どうしが交通や情報通信のネットワークでつながることも重要です。

人口減少過程にあっても、地域間がネットワークで結ばれることによって、サービス機能の圏域人口の維持や複数の地域の役割分担を行うことで、低次の機能から高次の機能まで必要な機能を楽しむことが可能となります。



「コンパクト+ネットワーク」の
出典：第二次国土形成計画（全国計

コラム2

新技術を生かした都市づくり(スマートシティ、スマートモビリティ)

近年、IoT、ロボット、AI、ドローン、ビッグデータといった社会の在り方に影響を及ぼす新たな技術の開発が進んでいます。我が国でも、これら先端技術を産業や社会生活の様々な場面で活用する取組みが進められており、今後、イノベーションの進展による経済社会構造の大きな変革は、世界的な潮流として進んでいくと考えられます。

このような中、神奈川県においてもこれらの技術を都市づくりに生かしたスマートシティの取組みや、自動運転車の実証実験など、社会に最新技術を実装するための取組みが官民により行われています。

事例 Fujisawa サステナブル・スマートタウン

藤沢市では、2007年(平成19年)から2008年(平成20年)にかけての旧松下電器産業関連工場の撤退後、この跡地において地権者などの事業者が自ら「地域から地球に広がる環境行動都市-藤沢」の先導的モデルプロジェクトとして、「Fujisawa サステナブル・スマートタウン (Fujisawa SST)」の実現をめざしたまちづくりを行っています。

Fujisawa SSTでは、省エネ・創エネ・蓄エネ技術を核としたまち全体のCO2排出量削減、エネルギーの自給自足、街区全体でのエネルギーマネジメントなどにより、都市における低炭素化を推進する環境創造まちづくり拠点の創造を図っています。



提供：Fujisawa SST 協議会

34 他所属の計画における住まいに関する内容

かながわ交通計画

計画の体系図

総合計画
「新かながわランドデザイン」

かながわ都市マスタープラン
(総合計画を支える都市づくり分野での基幹的な計画)

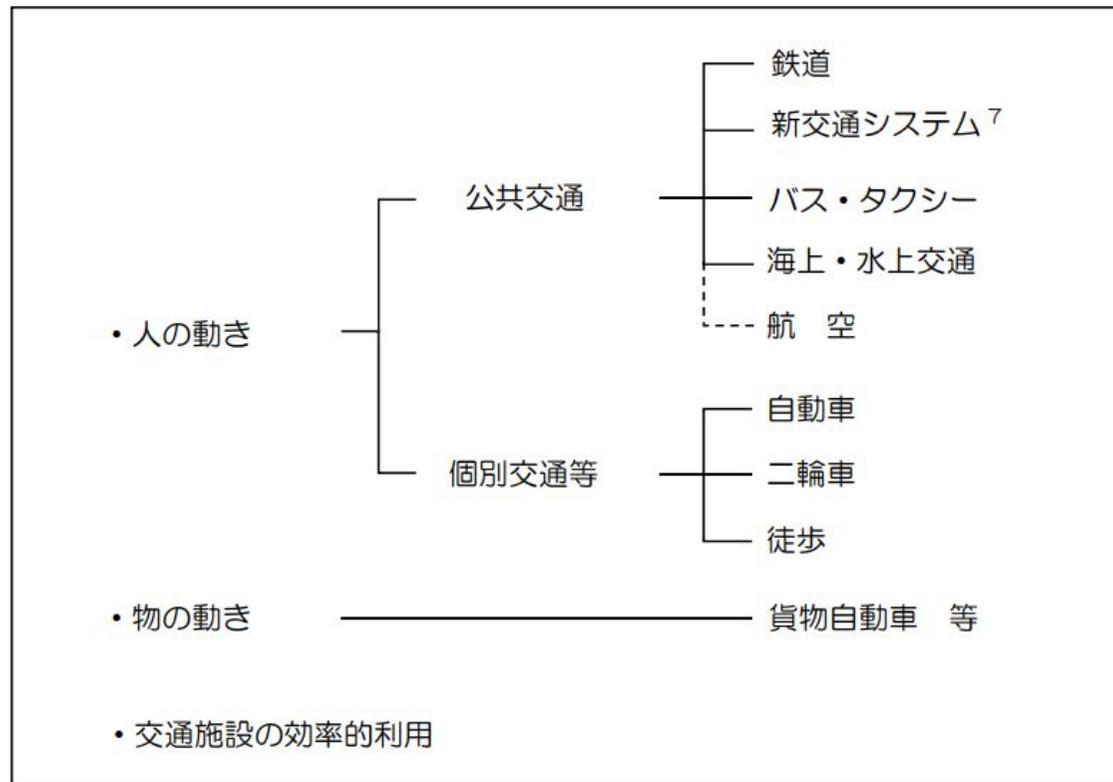
かながわ交通計画
(交通施策に関する部門別計画)

- 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。
- 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る。
- 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く。

35 他所属の計画における住まいに関する内容

かながわ交通計画

計画の対象



新たな技術の活用(AI⁸、自動運転、MaaS⁹、ドローン 等)

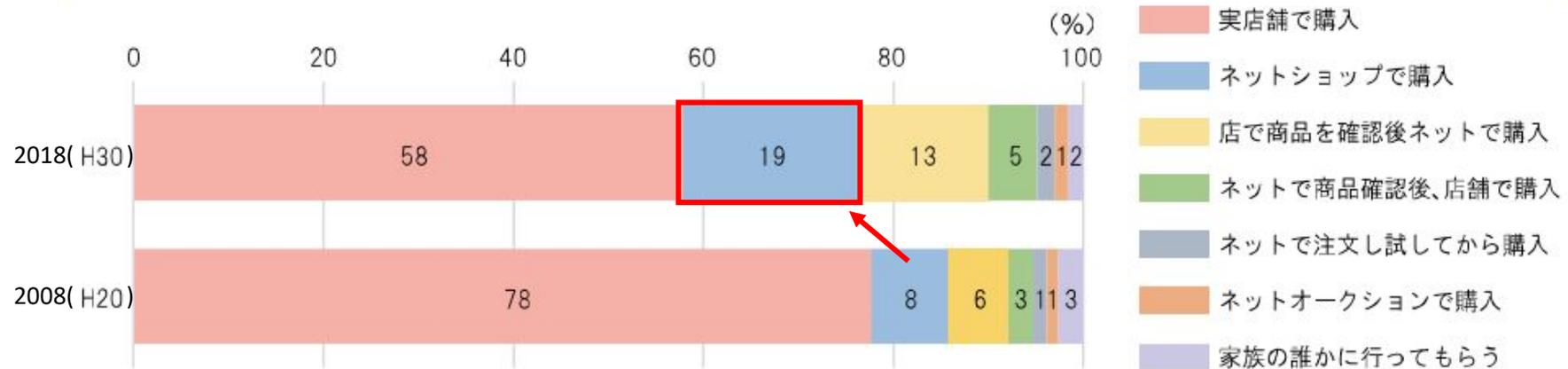
※ 破線で記載している航空については、一部を対象としています。

36 他所属の計画における住まいに関する内容

かながわ交通計画

働き方・ライフスタイルの変化

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)

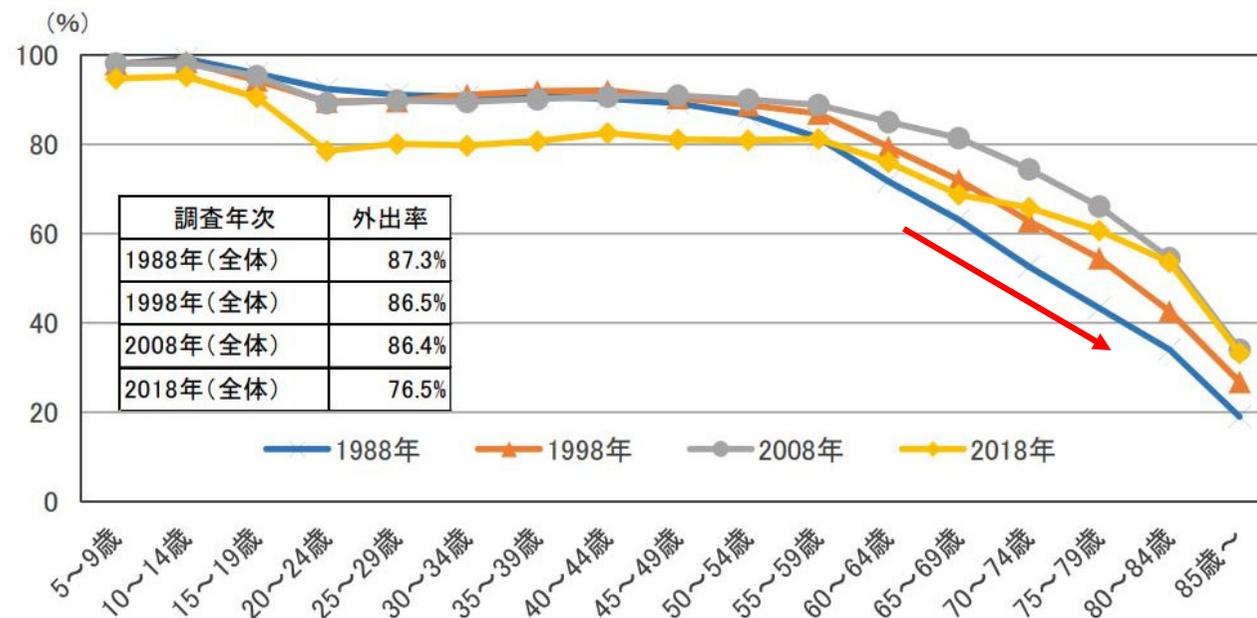
- 近年、デジタル化の進展は著しく、スマートフォンが普及したことにより、人の活動は大きく変わっており、インターネットを通じて買い物をすることが増えている。

37 他所属の計画における住まいに関する内容

かながわ交通計画

人の動き(外出率)

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

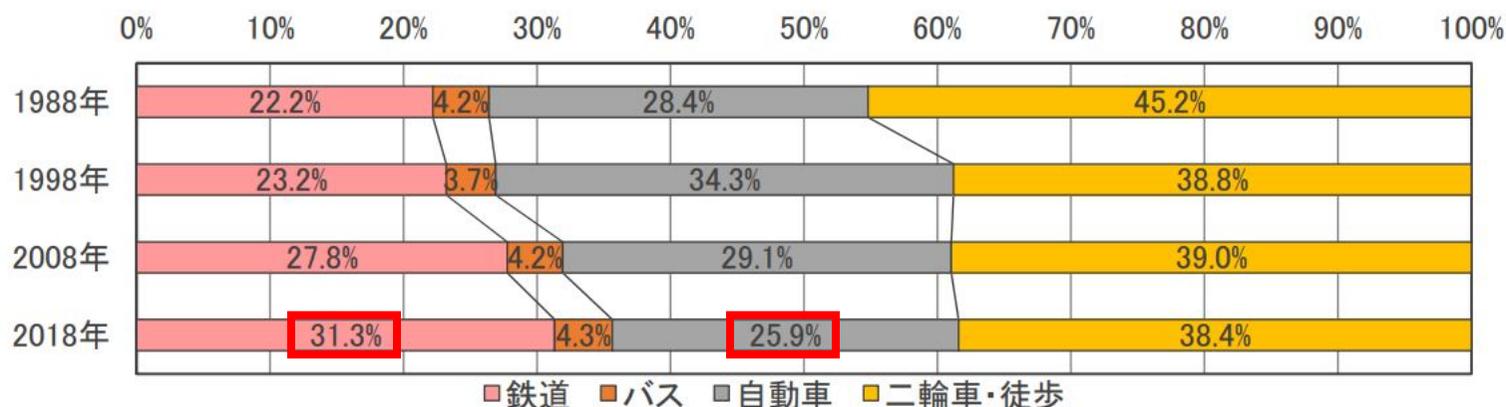
- 全体では、2008年まで大きな変化はなかったが、2018年の調査では、2008年と比較し、約10ポイント減少した。特に20～24歳で大きく減少し、ほぼすべての年齢層で外出率が減少している傾向にある。

38 他所属の計画における住まいに関する内容

かながわ交通計画

人の動き(交通手段)

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

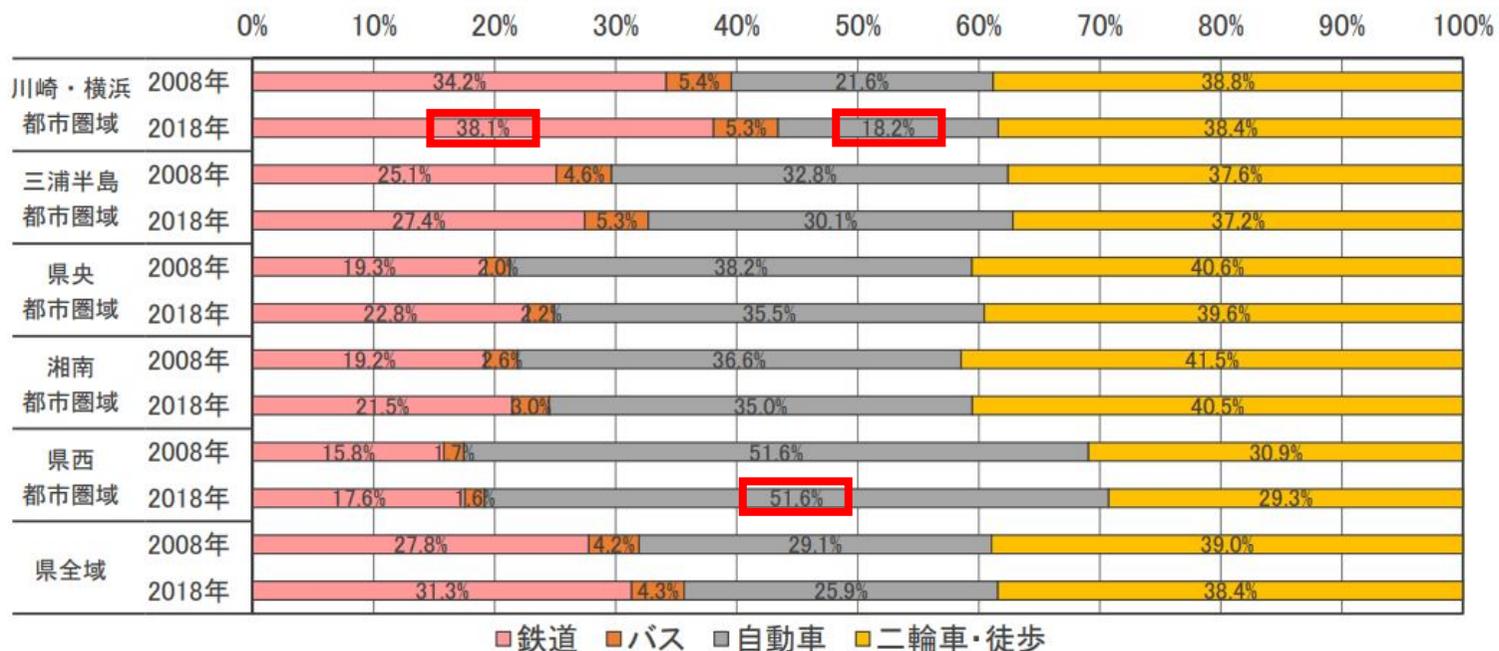
- 1988年以降、県内における鉄道分担率は上昇傾向が続き、2018年には31.3%に達した。一方、自動車分担率は1998年以降、低下傾向となっており、2018年には25.9%まで下がり、鉄道分担率が自動車分担率を初めて上回った。

39 他所属の計画における住まいに関する内容

かながわ交通計画

人の動き(交通手段)

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

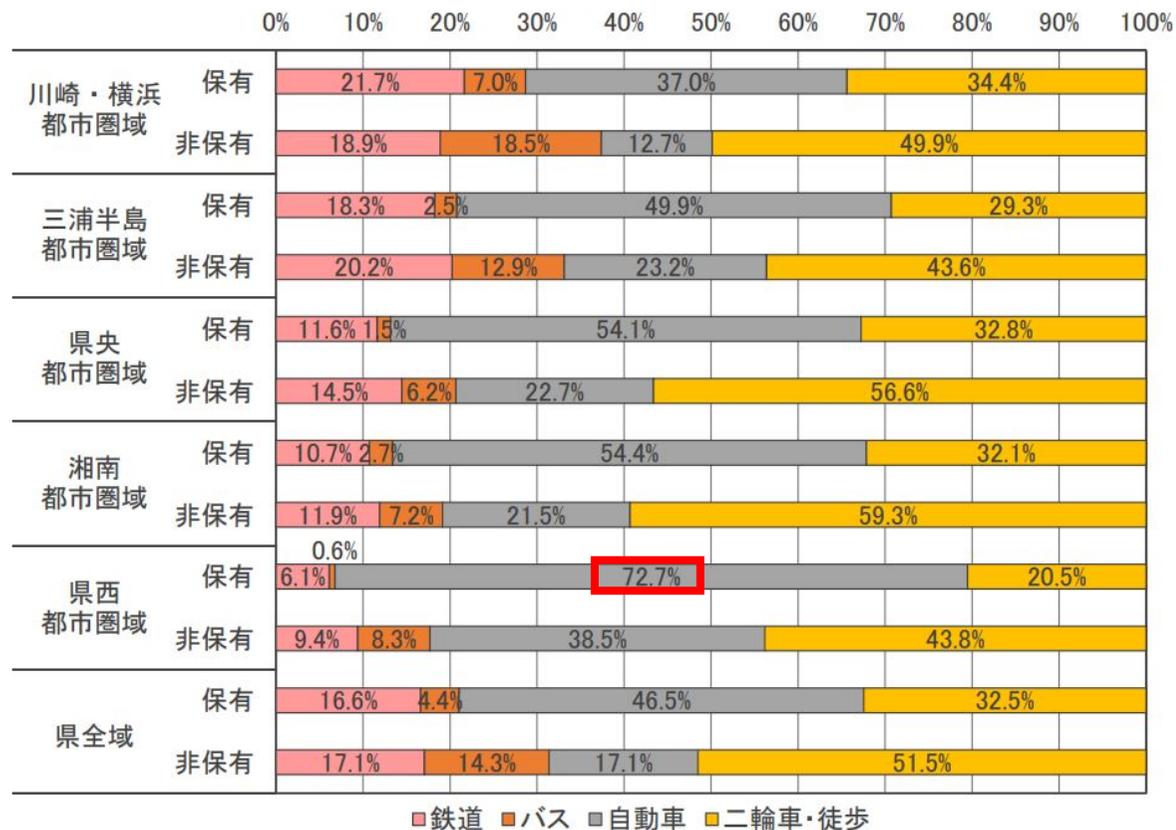
- いずれの都市圏域においても鉄道分担率は高まっているが、鉄道分担率が自動車分担率を上回っているのは、川崎・横浜都市圏域のみ。県西都市圏域では、鉄道網の密度が低いこともあり、自動車分担率が約5割となっている。

40 他所属の計画における住まいに関する内容

かながわ交通計画

人の動き(免許保有と交通手段)

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



■ 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では、免許保有者における自動車分担率が7割を超える。

(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

41 他所属の計画における住まいに関する内容

かながわ交通計画

人の動き(交通手段)

図2-12 代表交通手段分担率(鉄道)(2018(平成30)年)

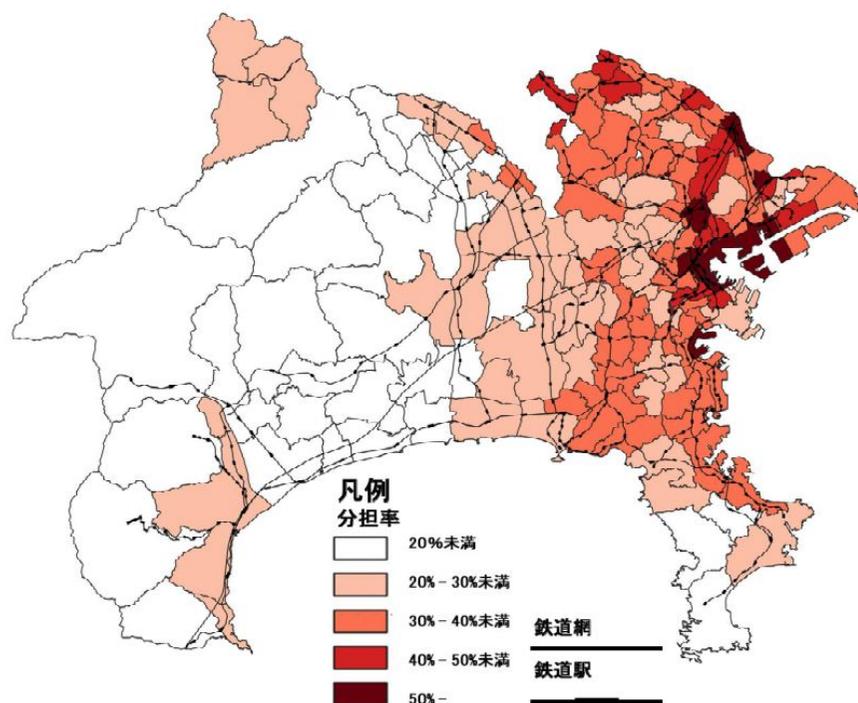
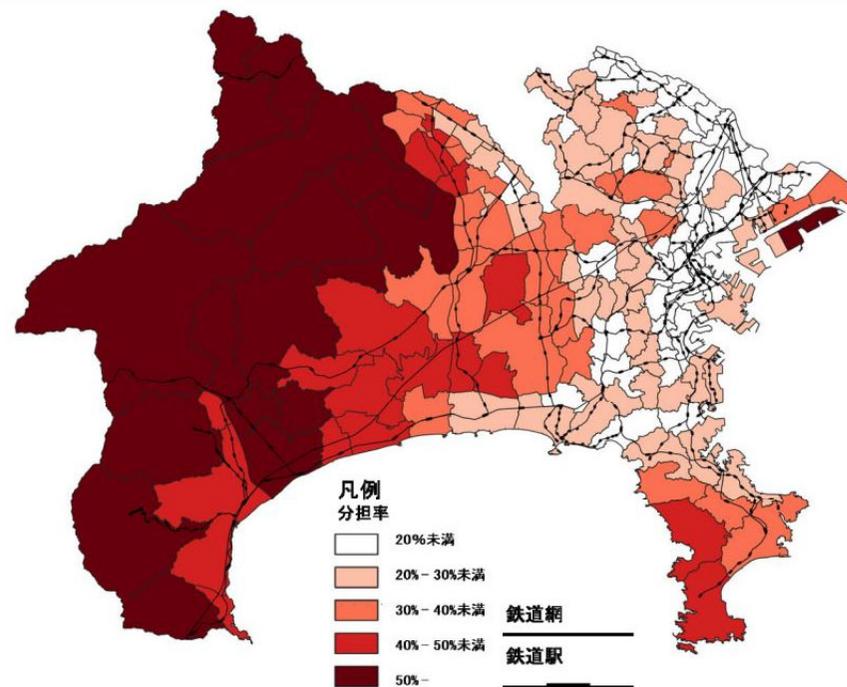


図2-15 代表交通手段分担率(自動車)(2018(平成30)年)



(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

42 他所属の計画における住まいに関する内容

かながわ交通計画

人の動き(交通手段)

図2-17 代表交通手段分担率(バス)(2018(平成30)年)

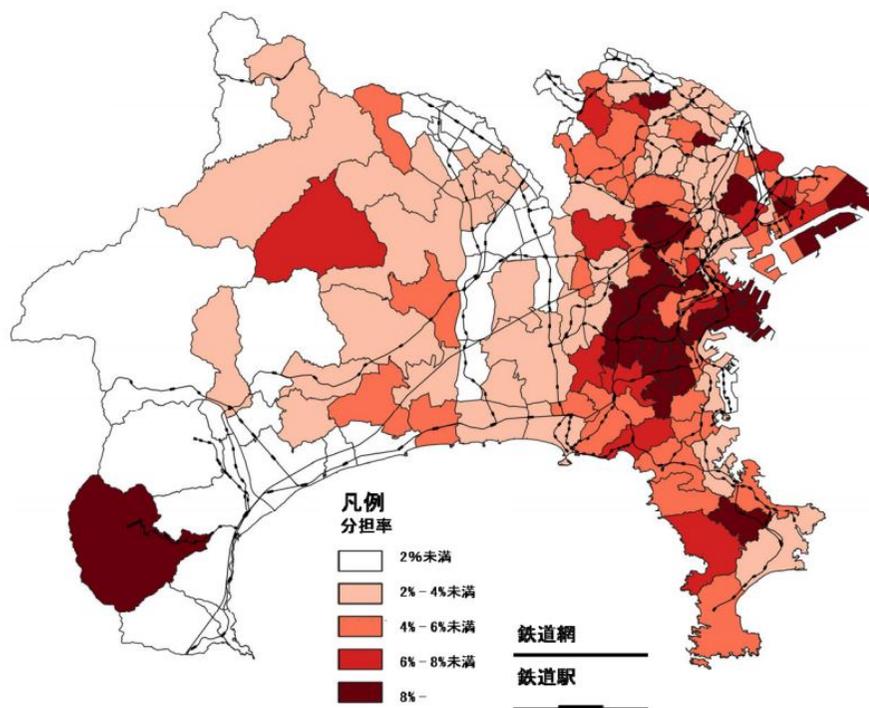
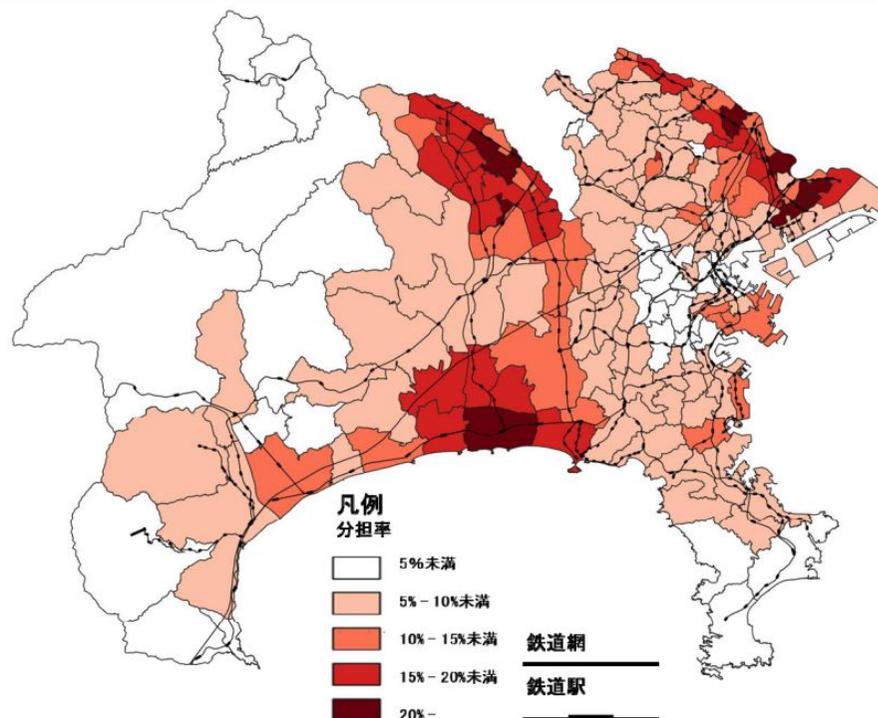


図2-18 代表交通手段分担率(自転車)(2018(平成30)年)



(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

43 他所属の計画における住まいに関する内容

かながわ交通計画

※以下、計画の一部を抜粋

1 地域の交通における課題

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)

44 他所属の計画における住まいに関する内容

かながわ交通計画

都市交通の目標

2 地域交通ネットワークの確保・充実

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。

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。

45 他所属の計画における住まいに関する内容

かながわ交通計画

目標の実現に向けた交通施策

1 ストック効果の最大化

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。

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。