

また、都市圏域に立地する事業者の業務交通等においても、過度の自動車利用を控え、公共交通利用を促すことのできる、カーシェアリングやレンタサイクルなどのネットワーク化といった「環境にやさしい交通体系」を構築し、環境への負荷を軽減する取組みを行うとともに、地域における持続可能な交通の実現に向けて、「交通需要マネジメントの普及・促進」に取り組みます。

オ 県西都市圏域

現状と課題

富士・箱根・伊豆に連なる豊かな自然を背景に、山・川・海・湖・温泉、歴史や文化などの観光資源に恵まれた県西都市圏域は、国際的な観光・リゾート地としての優位性を生かして都市圏域全体の魅力と競争力の向上を図るため、今後も交通ネットワークの整備を推進し、交流を通じた地域の価値を一層高める必要があります。

交通施策の基本方向

〈広域的な連携を強化する交通ネットワークの形成〉

山梨・静岡との防災性の向上も踏まえた交流・連携と、富士箱根伊豆交流圏⁶¹として国際的な観光拠点の形成を図る交通施策を進めます。そのため、県央足柄軸を構成する「第二東名高速道路」の整備や、相模湾軸を構成する「西湘バイパス」の延伸、「小田原環状道路」の整備を進めるとともに、相模湾軸の機能強化として「東海道貨物線」の本格的な旅客線化に取り組みます。さらに、今後の富士箱根伊豆交流圏域の交流・連携の進展を見据えた、交通ネットワークのあり方について、の検討が必要です。

また、小田原のゲート機能を生かし、都市圏域内での多様な交流・連携を支え、富士・箱根・伊豆の広域的な回遊性を創出するための交通施策を進めます。そのため、酒匂東軸を構成する「酒匂縦貫道路」の整備や、酒匂西軸を構成する「大雄山線」の延伸、御殿場軸などの機能強化に向けた「交通需要マネジメントを中心とした渋滞対策」や、「酒匂川流域を中心とした公共交通の利用促進や自転車活用」にも取り組んでいきます。また、都市圏域内の交流・連携を強化する交通ネットワークのあり方についての検討が必要です。

第4章 計画推進により期待できる効果

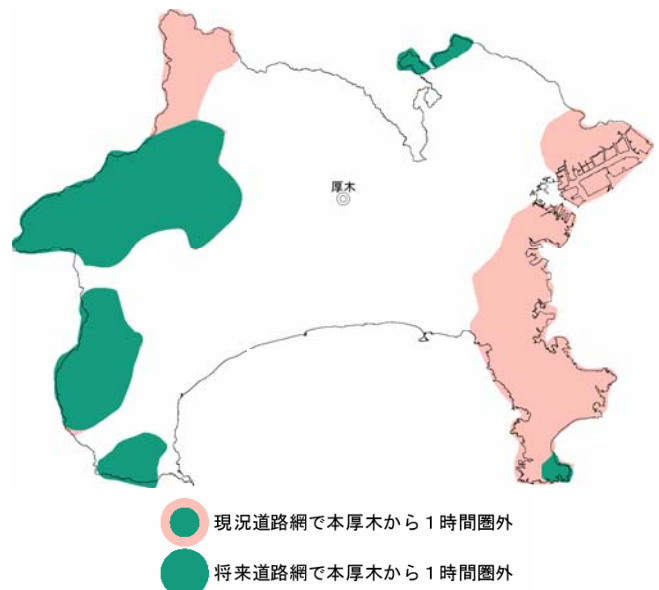
1 行動圏拡大による県内外・地域間の交流・連携の促進

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、特に、横浜・川崎地域内では概ね解消すると見込まれます。

また、さがみ縦貫道路(首都圏中央連絡自動車道)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、混雑の緩和が図られ、結果として都市間相互の往来、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の結果として、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。

【厚木を中心とした1時間移動圏域】



※: 上図は道路網等施設整備や交通需要マネジメント等既存施設の有効活用が実施されることにより、本厚木から1時間で到達できない範囲が狭まることを示したものです。シミュレーションにより、現況及び将来における本厚木から1時間で到達できるノード(道路交差点)を特定した後、残りのノードを1時間圏外として描画しています。

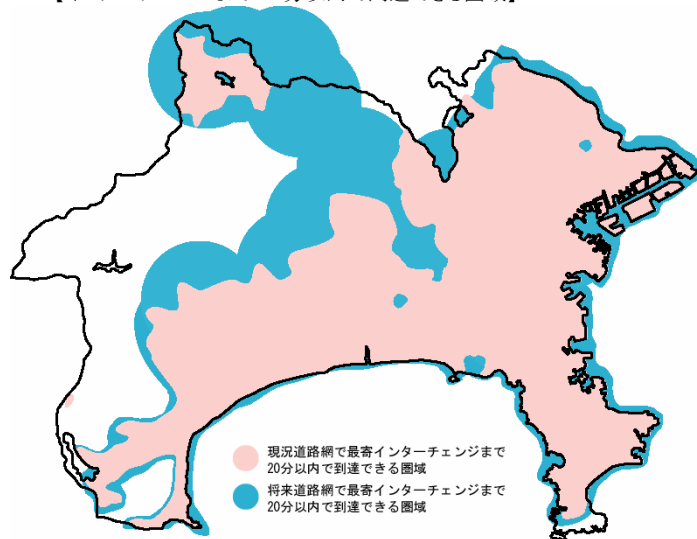
2 利便性、快適性、安全性の向上

自動車専用道路網の整備とそれに伴うインターチェンジの増設により、県内各地からの自動車専用道路インターチェンジまでの到達時間が短縮され、県内最寄りのインターチェンジへの到達時間の平均値は、20 分以内になるものと見込まれます。

3 環境負荷の低減

自動車排出ガスの削減のためには、省エネ車の導入促進、エコドライブの推進が効果的ですが、体系的な道路網の整備、公共交通利用の促進などにより、交通の流れが改善されることによって得られる減少効果も見込まれます。

【インターチェンジまで 20 分以内で到達できる圏域】



※: 上図は道路網等施設整備や交通需要マネジメント等既存施設の有効活用が実施されることにより、最寄のインターチェンジまで 20 分以内で到達できる範囲が広がることが示したものです。

シミュレーションにより、現況及び将来における一般道路の走行速度を設定した後、インターチェンジから 20 分で到達できる範囲をインターチェンジを中心に描画しています。

第5章 交通施策の推進方策

第2章で掲げた都市交通の目標の実現に向け、第5章で示した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・事故・沿道環境をはじめとする交通問題は、地域や時間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み

「施設整備」と「既存施設有効活用」に係るそれぞれの交通施策を組み合わせ、相乗効果をねらう取組みを推進していきます。

特に、交通網整備の時期を見据え、効果をより発揮できる既存施設の有効活用施策を検討していきます。

取組みにあたっては、環境や移動制約者への配慮のほか、県民意向を把握するとともに、県、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み

増大し続ける自動車需要の対応として、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への転換を促進していくとともに、生活交通の充実・確保を図る必要があります。

そのため、公共交通事業者などに対し、行政は積極的な働きかけを行い、計画的・戦略的な取組みを行います。