

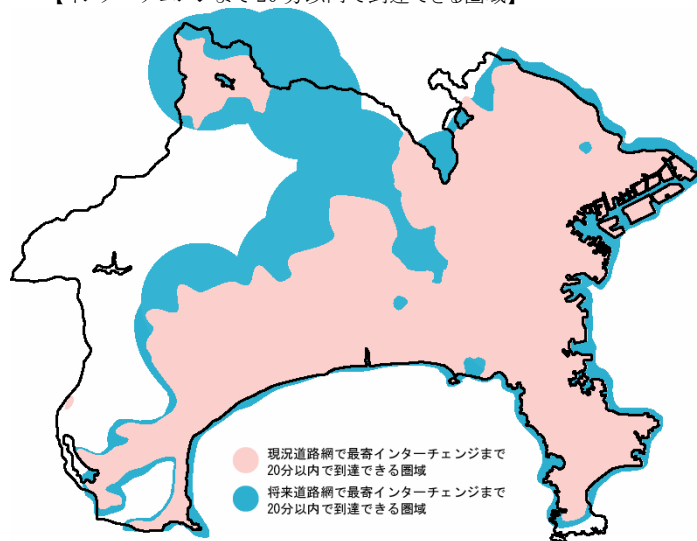
2 利便性、快適性、安全性の向上

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。

2 県の役割

(1) 鉄道整備への働きかけ

鉄道網の整備や、連続性・利便性の向上、駅舎のバリアフリー化などに対して、国・鉄道事業者への働きかけを行うとともに、市町村等と連携して協力・支援を行うなど、今後の整備を誘導していきます。

特に、広域性を有し広く県民の利便性に資する路線に対し、積極的に協力・支援していきます。

(2) 道路の整備・有効活用の促進

国や高速道路株式会社等が主体となって進める自動車専用道路等の整備や有効活用に係る施策については、県民にとって身近な自治体である市町村と連携し、整備主体である国や高速道路株式会社等への働きかけや、協力、支援などを行っていきます。

また、県が主体となって進める道路の整備については、「事業の効率」、「事業の効果」の観点から整備候補箇所を評価する重点化評価手法に基づき、整備箇所の選択と集中を図るとともに、情報通信技術を用いることなどにより、既存道路の有効活用を図っていきます。

(3) その他

県は、本計画に定める交通施策の実現を、広域的な視点に立って総合的、計画的に推進するとともに、県内外の先進的な取組み事例の蓄積を図り、情報提供等により県内に広めていきます。また、生活交通確保等の地域的な交通課題に取り組む市町村を、国や交通事業者などと連携して支援していきます。

第6章 今後の課題

第2章で掲げた都市交通の目標を実現するための、今後の課題等を整理しました。

1 今後の課題

(1) 多様な交通ニーズへの対応

国において進められている、羽田空港の再拡張・国際化は、神奈川や首都圏の利用者の利便性の向上のみならず、経済の活性化に大きく寄与することが期待されることから、国際線機能の充実などを実現することが望まれます。

また、成田・羽田両空港の機能が強化されることに合わせて、両空港及び主要都市の一体性を高める高速交通のあり方についての研究に取り組んでいく必要があります。

地域航空システム⁶²は、移動の高速ニーズへの対応、あるいは防災・緊急医療等の救急時の輸送手段の一つとして必要と考えられます。

しかし、その実現化に際しては、航空路の制約、経営収支の確保、周辺住民への環境面での影響などの問題も見受けられることから、整備のあり方について検討を深めていく必要があります。

また、海上交通については、混雑のない円滑な移動手段であるほか、移動自体を楽しむレジャーニーズに対応する交通機関として位置づけられるため、商業・観光・流通や、災害時の避難・物資輸送の観点で水上交通を活用しつつ、環境の視点も踏まえて、人や物の移動手段としての海上交通ルートを模索していくことが望まれます。

(2) 多様な主体の協働参画

地域のニーズは多種多様であるため、持続可能な公共交通を実現するためには、当該地域住民の移動手段確保について責任を有する市町村が、交通事業者、交通管理者、道路管理者、県、NPO・地域の住民等の利用者と連携して、住民の日常生活を支える公共交通のあり方について検討し、総合的な公共交通計画を策定する必要があります。

県は、広域自治体としての立場で複数の市町村による協議が円滑に行われ、当該地域にとって最適な交通計画になるよう適切な調整を行う必要があります。