

## 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<sup>62</sup>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。

国は、地域の公共交通計画を策定する市町村に対し、情報提供や、法律上の特例措置、予算措置などにより総合的に支援していくことが求められます。

### (3) 他施策との連携

日常生活や都市での活動に必要な諸機能がコンパクトにまとまり、公共交通の利便性の高い市街地を形成するための交通施策の推進に際しては、関係する多様な分野や公民にわたる関係者が一体となって取組みを推進することが必要です。

このため、土地利用施策や市街地整備との連携、公益施設の配置計画との整合、公共施設整備との連携等

を図りながら、具体的な交通施策を総合的に展開することが必要です。

## 2 計画の見直し

本交通計画は、今後の交通施策の進展や、交通状況の変化を的確に把握しつつ、望ましい都市交通の実現をめざして、必要に応じて見直しを行います。

- 1 **都市交通**…都市マスタープランで対象としている圏域(神奈川県全域)における人や物の移動環境。
- 2 **国・首都圏レベルの計画**…国土審議会や社会資本整備審議会、交通政策審議会等において検討、策定される「国土形成計画」や「社会資本整備重点計画」などの国レベルの計画や、関東地方交通審議会や東京都圏交通計画協議会等において検討、策定される「関東交通プラン」などの首都圏レベルの交通計画。
- 3 **かながわのみちづくり計画**…かながわ交通計画を支える道路部門の実施計画。
- 4 **パーソンとリップ調査**…〈person trip survey〉人の動き、すなわちある地点から他の地点への一方向の、ある目的をもった人の移動を対象とした調査であり、交通計画策定のための基礎調査の一つ。東京都圏(茨城県南部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県が対象地域)パーソンリップ調査は、昭和43年、53年、63年、平成10年と10年間隔で実施されている。
- 5 **物資流動調査**…物資の荷送人または荷受人に対して、物資の品目、重量、発着地、輸送手段等を調査するものであり、交通計画策定のための基礎調査の一つ。東京都市圏物資流動調査は、昭和47年、57年、平成6年、15年と概ね10年間隔で実施されている。
- 6 **高齢化**…総人口に占める65歳以上の人口の割合が増加していること。この割合(高齢化率)が14%を超える社会を「高齢社会」、高齢化率が21%を超えると「超高齢社会」という。また、65歳以上74歳以下を前期高齢者、75歳以上を後期高齢者という。
- 7 **地域政策圏**…水、みどり、自然の連続性や将来の交通基盤の整備状況、人々の活動の広がりなどをもとに、地域の特性を生かしたきめ細かい地域づくりを進めるために、これまでの政策圏域のまとまりも重視しながら「神奈川力構想・基本構想」において設定された圏域。
- 8 **ユニバーサルデザイン**…あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、国籍などにかかわらず多様な人々が利用しやすいように都市や生活環境をデザインする考え方。
- 9 **バリアフリー**…身体機能の障害と社会環境上の制約によって生じるハンディキャップがない状況。バリアには、「物理的」「心理的」「社会的」「文化・情報面」の4つがあり、ハード、ソフト両面における施策が重要とされる。
- 10 **アクセス**…〈access〉「接近する」、「近づく道」を意味する言葉で、主な道路、鉄道、海路、空路などに到達するための手段、経路をいう。
- 11 **自動車専用道路**…自動車専用の道路で、高規格幹線道路(高速自動車国道や一般国道自動車専用道路)、地域高規格道路(一部を除く)、道路運送法の自動車道などがある。
- 12 **バスロケーションシステム**…〈bus location system〉バス路線に設置されたポールとバスの受信器によりバスの現在位置をバス停の利用者に知らせるバス接近表示システムに加えて、中央コントロールセンターで運行状況を掌握して、運行の乱れがあるバスに適切な指示を出し、運行間隔の管理を行うもの。

- 13 **超電導磁気浮上式鉄道**…車両の支持システムとして、極低温で高い磁力を生ずる超電導磁石を利用し、車体を浮上させている鉄道のこと。また、推進力を従来の回転運動をする通常のモーターではなく、直進運動をするモーターを使う車両をリニアモーターカーという。
- 14 **道路交通情報通信システム**…〈Vehicle Information & Communication System〉道路上に設置した発信器と車両との間で多量の情報通信を行うことにより、リアルタイムの道路交通情報を提供できるシステム。
- 15 **新VICSサービス**…道路交通情報通信システム(VICS)の情報を広域化、精緻化し、よりわかりやすい道路交通情報を提供するサービス。
- 16 **AHS(走行支援道路システム)**…〈Advanced Cruise-Assist Highway Systems〉道路とクルマが連携し、センサや路車間通信などの最新のテクノロジーを駆使して交通事故や渋滞の削減をめざすシステム。
- 17 **省エネルギー**…より少ないエネルギーで、同じ効果を得られるようにすること。
- 18 **代表交通手段**…1つの交通が複数の交通手段から構成される場合、交通手段のうち最も主要な交通手段。主要な交通手段の集計上の順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順。
- 19 **走行台キロ**…1台の車が1km走行した場合を1台キロという。
- 20 **貨物車**…自動車を用途により大別すると、乗用、貨物に分けられるが、この貨物に分類される車両の総称。軽貨物車、小型貨物車、貨客車、普通貨物車、特種車が含まれる。
- 21 **純流動**…貨物そのものの動きに着目した単位。一方、輸送機関に着目した単位として総流動がある。
- 22 **シームレス化**…乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行、乗降に際しての「継ぎ目」等、移動に際してあらゆる「継ぎ目」をハード、ソフトの両面にわたって解消すること。
- 23 **免許キロ**…免許を有する路線の距離。
- 24 **総走行キロ**…実際に走行した距離の総合計。
- 25 **一般幹線道路**…本計画では、各都市圏内において周辺都市から中心都市、周辺各都市間を連絡する路線および自動車専用道路網を補完する路線で、主要地方道以上の道路を原則に、網間隔・網パターンやインターチェンジへのアクセス道路等を考慮して選定しています。
- 26 **死傷事故率**…1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数。
- 27 **幹線道路**…一般国道、主要地方道、一般県道。
- 28 **物流交通**…製品を物理的に最終需要者に移転する活動で、具体的には包装、荷役、輸送、保管及び通信の諸活動からなり、このうち交通施設を介した輸送活動を物流交通という。
- 29 **交通結節点**…鉄道の乗継駅、道路のインターチェンジ、鉄道とバス等との乗換えが行われる駅前広場のように、交通導線が集中的に結節する箇所。
- 30 **ペDESTリアンデッキ**…歩行者専用の通路のこと。駅前広場をまたいで駅と建物をつないだり、建物同士を2階のレベルで結んだりするのに用いる。

31 **駐車場**…自動車の保管場所は、自宅車庫等の「保管場所」と、出先(目的地)での「駐車場所」に大別されます。「駐車場所」は、さらに、パーキングメーター等の「路上」のもの、道路外の敷地につくられる都市計画駐車場、附置義務駐車場等の「路外」駐車場に区分される。

32 **駐車場案内・誘導システム**…駐車場の位置、駐車場までの経路、駐車場の空き具合等をドライバーに知らせることにより、既存駐車施設の有効活用と道路交通の円滑化を図るもの。

33 **連携軸**…かながわ都市マスタープランでは、県外や都市圏間などの交流・連携を促進するために、人やモノ、情報が効率よく行き来できるようにする方向性のことを「連携軸」と呼称している。

34 **インターチェンジ**…〈interchange〉立体交差接続路(施設)のこと。交差する道路相互を完全に立体交差化すると同時に、交差する道路間に生ずるすべての交通流または一部の交通流のために連結路を設けるもので、特に高速道路の交通を妨げずに車を他の道路へ流出、流入させる施設として設けられることが多い。

35 **立地ポテンシャル**…「第4回東京都圏物流流動調査」における事業所機能調査で調査された物流施設の立地データを用いて構築した物流施設の立地しやすさをいう。

36 **歩いて暮らせる街づくり**…日常生活や都市での活動に必要な諸機能がコンパクトにまとまり、公共交通の利便性の高い市街地を形成すること。移動手段を自動車だけに頼らなくても生活できることで、高齢者をはじめとするすべての人が暮らしやすく、また様々な活動を効率よく行うことができ、環境負荷を軽減する空間となることが期待される。

37 **複合市街地ゾーン**…人口や機能が集積している市街地。

38 **整序化**…本計画では、物の流れ・人の流れを含めた交通について、通過交通と地域交通など交通の質に応じた道路の使われ方が行われること。

39 **共同溝**…電線、電話線、ガス管、水道管等複数の地下埋設物を統合して収容するために道路の地下に設ける構造物。共同溝の整備により、路面の掘り返しの防止、地下埋設物の維持管理の容易化、都市景観の改善などが図られる。

40 **電線共同溝**…電線の設置及び管理を行う2以上の者の電線を収容するために道路管理者が道路の地下に設ける施設。

41 **パークアンドライド**…〈park and ride〉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、都心等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。

42 **サイクルアンドライド**…〈cycle and ride〉自宅から最寄りの鉄道駅まで自分で自転車運転し、鉄道駅周辺に駐車して鉄道に乗り継ぎ、都心等の目的地まで移動する方式。

43 **バスベイ**…バス専用の停車スペース。

44 **リフト付バス**…車いすでの乗降を可能とするリフトを装着しているバス。乗車の場合、バスから降ろされたリフト台に車いす利用者が乗ると、リフトが上昇後車内へと水平移動しバスへの乗車が容易となる。

45 **弱者感応信号機**…交通弱者(視覚障害者・身体障害者・高齢者等)用押ボタンからの交通弱者感知信号を受信することにより、青時間を通常の青時間より長くして、交通弱者の安全を確保する制御の信号機。常時歩行者の青時間を長くする必要がないため、無駄な青時間が減少する。

46 **音響式信号機**…視覚障害者の歩行安全のため、歩行者青時間中に音楽を流している信号機。横断方向別に音楽を変えて、安全性を高めているのが一般的。

47 **ボトルネック**…道路交通では、道路構造の要因で交通の流れが悪く、渋滞発生する箇所。

48 **環境アセスメント**…環境に大きな影響を及ぼす恐れのある事業について、環境影響を事前に調査、予測するとともに、結果を公表して住民の意見を聞き、環境保全対策を講じようとするもの。

49 **低騒音舗装**…舗装の表面にすきまがある構造を持った舗装のことで、「排水性舗装」ともいい、このすきまに音が吸収されることにより騒音の低減効果がある。

50 **エコドライブ**…アイドリングや急発進・急加速をしないなどの環境に配慮した運転のことで、環境改善、燃料コスト削減、事故防止の効果がある。

51 **交通需要マネジメント**…〈Transportation Demand Management〉車の

利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法。円滑な交通流の実現により、二酸化炭素排出量の削減といった環境の改善、地域の活性化が図られる。

52 **時差通勤・通学**…企業や学校の始業時刻が同時時間帯にあるため、比較的短時間の間に交通需要が集中し、交通混雑を引き起こす現象がしばしば見受けられることから、始業時刻を分散させることにより交通需要の集中を緩和しようとする施策。

53 **フレックスタイム**…〈flex time〉企業等において、所定の労働時間内で出退勤時間を自由に選択できる自由勤務時間制のこと。企業が集中している業務地区において、就業開始時刻の比較的短時間に交通需要が集中し、交通混雑を引き起こす現象がしばしば見受けられることから、就業開始時刻を分散させることにより交通需要の集中を緩和しようとする施策。

54 **歩行者ITS**…歩行者の安全・安心・快適な移動を、情報通信技術によって支援するシステム。

55 **バス(専用・優先)レーン**…大量公共輸送機関であるバスの定時・定速走行を確保することによってマイカー利用からバス利用への転換を促し、都市における交通総量を抑制するもので、通常バスのみが走行できるバス専用レーンとバスの円滑な走行を妨げる場合に通行を禁止するバス優先レーンとがある。

56 **NPO**…(Non-Profit Organization) 社会に貢献する活動を行う民間非営利団体。

57 **スーパー中核港湾**…アジア主要港湾を凌ぐ国際コンテナ港湾の育成を目的として、コンテナ物流のコスト、サービスを向上させるための先導的、実験的な試みを国、港湾管理者、民間事業者が一体となって推進する港湾。京浜港(東京港・横浜港)は2004(平成16)年7月に国によって指定された。

58 **神奈川川**…羽田空港の再拡張・国際化に伴い、新たに生じる人、モノ、情報の流れを神奈川側に誘導し、京浜臨海部をはじめ本県経済の活性化に結びつけるため、空港関連施設や臨空産業の集積を図る地域。

59 **中核拠点**…首都圏の中核となる都市で、情報化、国際化に対応した中核業務管理、産業文化、研究、交流などの都市機能の複合的な集積を図る地区(横浜、川崎)。

60 **首都圏中央連絡自動車道**…東京都心から40~60km圏に位置し、都心からの放射状道路をつなぐ環状の道路で、都心部の通過交通の排除と流入する交通を適切に分散するとともに、横浜、厚木、八王子、川越、つくば、成田、木更津などの業務核都市をはじめとする中核都市を連絡することにより、都心に集中する業務機能を適切に分散させ、地域開発を促進するなど、首都圏発展に対して重要な役割を果たす路線。

61 **富士箱根伊豆交流圏**…富士箱根伊豆国立公園を中心とした、自然のつながりや将来の高速交通網の整備を勘案し、一体的な地域振興を図るエリア。(山梨県:富士北麓圏域及び峡南、東部圏域の一部、静岡県:富士、駿東・田方、熱海・伊東、伊豆地域及び静岡庵地域の一部、神奈川県:足柄上地区、西湘地区)。

62 **地域航空システム**…地域航空は、一般には、定期航空運送事業者による近距離及び離島路線の定期航空運送と不定期航空運送事業者による2地点間旅客輸送との総称とされる。

