

# 県西部都市圏交通マスタープラン 及び都市・地域総合交通戦略中間 評価結果 概要



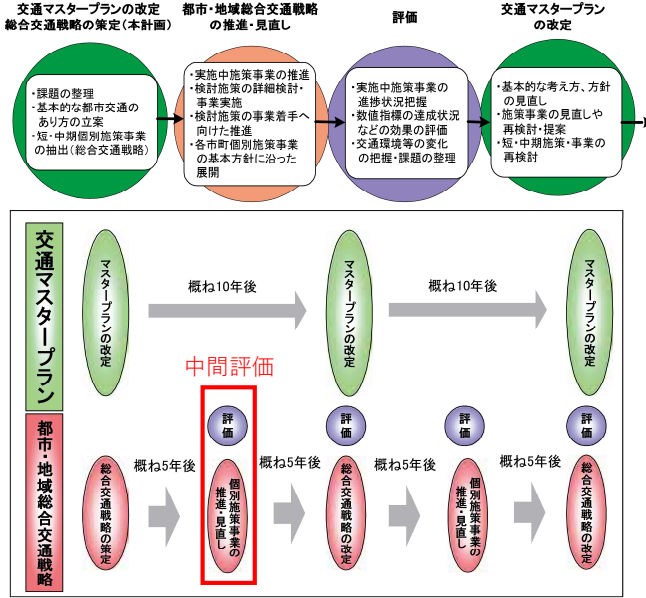
令和3年3月

神奈川県西部広域行政協議会  
都市交通部会

神奈川県西部都市圏交通マスタープラン（以下「交通マスタープラン」）及び都市・地域総合交通戦略（以下「交通戦略」）（平成27年1月国土交通大臣認定）は、令和元年度をもって、策定から5年が経過した。

交通マスタープラン及び交通戦略については、社会情勢等に即した、より実効性のある施策展開を推進するため、概ね10年毎に交通マスタープランを改定するとともに、交通戦略は、概ね5年毎に指標に基づく評価を行うこととしている。

このため、中間評価については、県西部都市圏の将来像である「拠点内・拠点間の連携を支え、過度に自動車に依存しない交通体系の実現」に向けて、交通戦略に位置付けた戦略指標における目標水準の達成度（短期）を評価することで、最終評価に向けた事業の課題の整理等を行い、引き続き実効性のある施策展開を図っていくことを目的として行うものである。



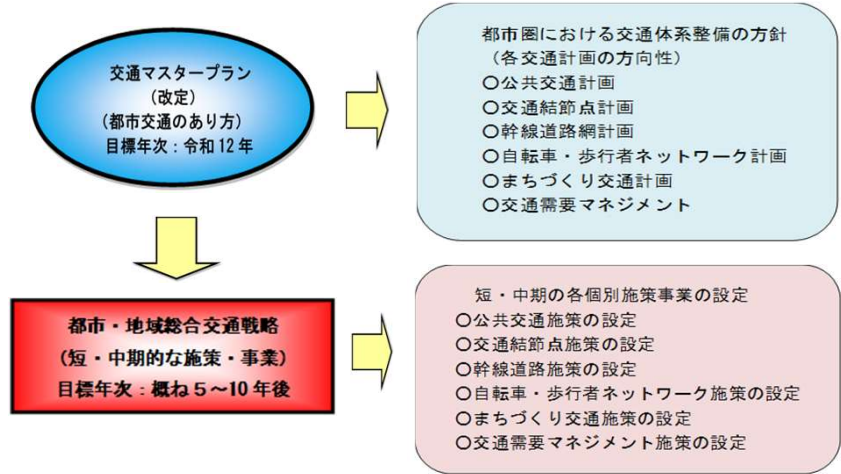
## 1. 本計画の位置づけと考え方

### (1) 交通マスタープランとは

交通マスタープランは、県西部都市圏の将来像や計画目標、将来都市構造を踏まえ、都市圏の道路や公共交通などの都市交通部門における長期的な視点からの交通計画の基本計画であり、概ね20年後を目標年次として、都市圏における望ましい交通体系整備の基本的な方針を示したものである。

### (2) 都市・地域総合交通戦略とは

都市・地域総合交通戦略は、交通マスタープランで示された各交通計画の方向性を実現するため、概ね5～10年の短期・中期を目標として、戦略目標を実現するために必要となる施策パッケージとその施策展開方針を定め、具体的な個別施策事業の設定、具体スケジュール、事業主体等を定めたものである。



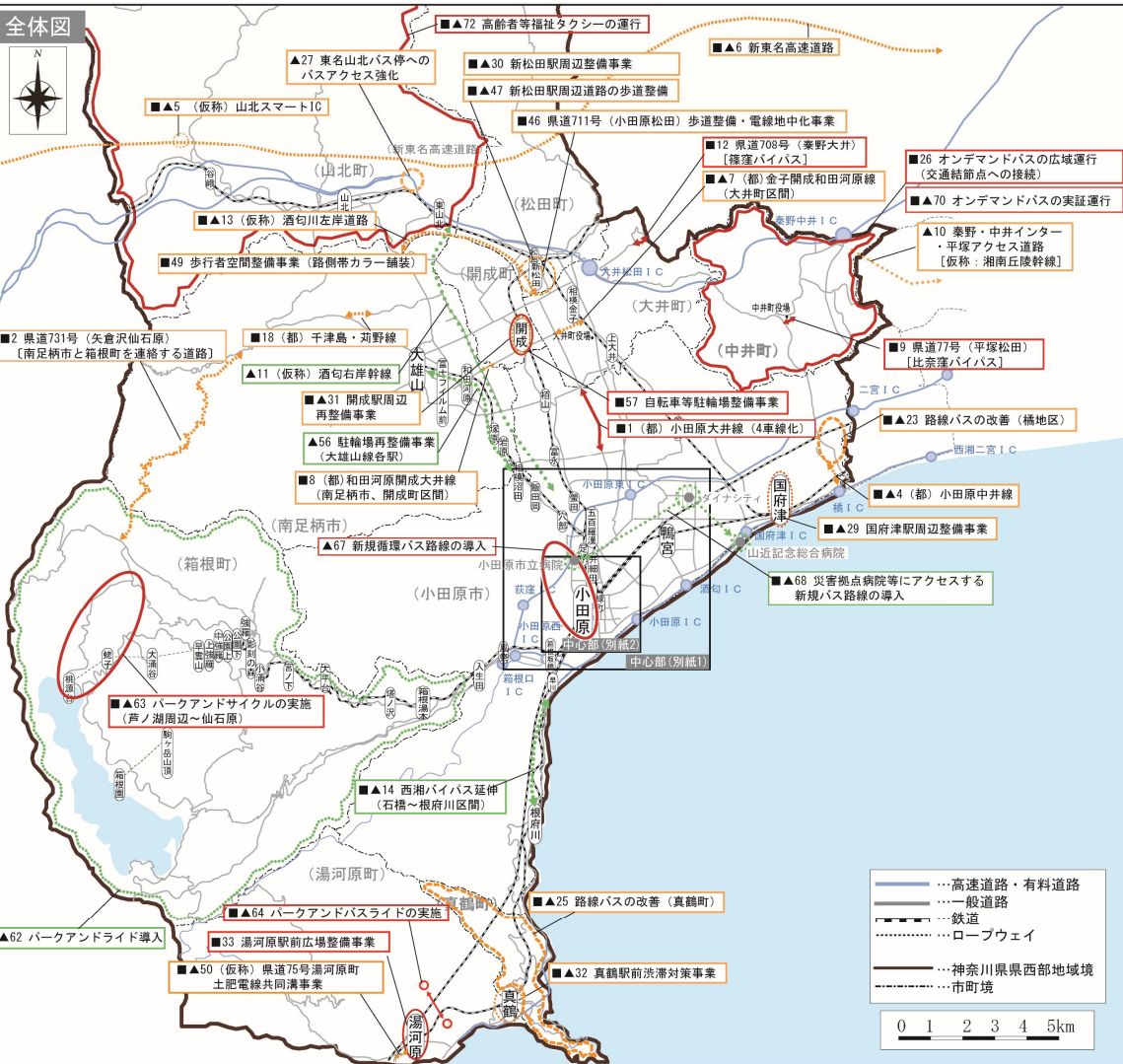
## 2. 中間評価の概要

交通戦略において設定している、戦略目標に対する施策の進捗状況を整理する。また、戦略施策の実施による効果を評価するため、令和元年度末時点の戦略指標を算出し、策定時（平成26年度）に設定した戦略目標水準（短期）と照らし合わせ、各戦略指標における達成状況の評価を行う。

| 将来都市像                               | 【4つの戦略目標】                                | 【12の戦略施策】83事業                       | 【戦略指標】                              | 【戦略指標と戦略目標水準】  |  |   |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
|-------------------------------------|--|-------------------------------------|-------------------------------------|--|--|---|--|---------|------------|--------------|----------------|----------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|---------------|-----------|--------------------------------|---------|---------|---------|-----------------|------------------------|-----|-----|-----|----------------|----------------------------|------------|------------|-------------|--------------|-------------|-------|-------|-------|------------|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------------|---------------------------|----------|----------|----------|----------------------|----------|-----------|-----------|-----------|---------------|-----------------|------|-------|-------|-------------------|-----------------------|-----|-----|-----|------------------|-----------------------|--------------------|-----|-----|-------------|------------------------|-----------------------|--------|--------|----------------|----------------|-------------------------|---------------|---------|---------|
|                                     |  |                                     |                                     | 視点   | 戦略指標   | 戦略目標水準<br>短期(～平成31年) 中期(平成32～36年)   |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 過度に自動車に依存しない交通体系の実現                 | 戦略目標1<br>拠点間等の連携を支える交通軸(ネットワーク)の形成       | 戦略施策1-1<br>幹線道路網による交通軸の形成           | 戦略目標1<br>拠点間等の連携を支える交通軸(ネットワーク)の形成  | 拠点内・拠点間の連携を支え、過度に自動車に依存しない交通体系の実現  | 【戦略指標と戦略目標水準】  | <table border="1"> <thead> <tr> <th>視点</th> <th>戦略指標</th> <th>現状</th> <th>短期(～平成31年)</th> <th>中期(平成32～36年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>拠点との連携(所要時間)</td> <td>拠点から15分圏カバレッジ率</td> <td>23%</td> <td>24%</td> <td>32%</td> </tr> <tr> <td>主要道路の混雑解消</td> <td>ボトルネック(交差点等)箇所数<sup>(1)</sup></td> <td>5区間、9箇所</td> <td>5区間、7箇所</td> <td>3区間、6箇所</td> </tr> <tr> <td>公共交通によるかへ一人人口維持</td> <td>DID内公共交通カバレッジ率(運行本数考慮)</td> <td>92%</td> <td>92%</td> <td>92%</td> </tr> <tr> <td>自転車走行可能区間密度の向上</td> <td>自転車走行可能区間密度<sup>(2)</sup></td> <td>84km(小田原市)</td> <td>93km(小田原市)</td> <td>125km(小田原市)</td> </tr> <tr> <td>防災性の高い道路環境整備</td> <td>緊急輸送道路の整備延長</td> <td>354km</td> <td>357km</td> <td>394km</td> </tr> <tr> <td>広域拠点の交流の促進</td> <td>中心市街地の自転車・歩行者交通量</td> <td>62,000台・人</td> <td>71,000台・人</td> <td>76,000台・人</td> </tr> <tr> <td>交通利便性の高い居住環境の確保</td> <td>中心市街地の居住人口<sup>(3)</sup></td> <td>約10,800人</td> <td>約11,500人</td> <td>約11,800人</td> </tr> <tr> <td>公共交通の機能強化による交流・活力の促進</td> <td>交通輸送効率改善</td> <td>約10.0万人/日</td> <td>約10.2万人/日</td> <td>約10.3万人/日</td> </tr> <tr> <td>安全・安心な移動空間の確保</td> <td>中心市街地の放置自転車撤去台数</td> <td>925台</td> <td>約560台</td> <td>約420台</td> </tr> <tr> <td>主要観光拠点へのアクセス時間の短縮</td> <td>箱根本線までのアクセス時間(カバレッジ率)</td> <td>16%</td> <td>18%</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>観光拠点での公共交通利便性の向上</td> <td>箱根町・湯河原町での観光目的公共交通利用率</td> <td>29%<sup>(4)</sup></td> <td>30%</td> <td>35%</td> </tr> <tr> <td>観光拠点での回遊性向上</td> <td>小田原市・箱根町でのレンタサイクルの利用台数</td> <td>4,180台<sup>(5)</sup></td> <td>5,000台</td> <td>6,000台</td> </tr> <tr> <td>環境にやさしい交通環境の実現</td> <td>環境にやさしい交通環境の実現</td> <td>二酸化炭素排出量<sup>(6)</sup></td> <td>1,698 t-CO2/日</td> <td>現状比15%減</td> <td>現状比25%減</td> </tr> </tbody> </table> | 視点   | 戦略指標    | 現状         | 短期(～平成31年)   | 中期(平成32～36年)   | 拠点との連携(所要時間)   | 拠点から15分圏カバレッジ率          | 23%                     | 24%                     | 32%           | 主要道路の混雑解消 | ボトルネック(交差点等)箇所数 <sup>(1)</sup> | 5区間、9箇所 | 5区間、7箇所 | 3区間、6箇所 | 公共交通によるかへ一人人口維持 | DID内公共交通カバレッジ率(運行本数考慮) | 92% | 92% | 92% | 自転車走行可能区間密度の向上 | 自転車走行可能区間密度 <sup>(2)</sup> | 84km(小田原市) | 93km(小田原市) | 125km(小田原市) | 防災性の高い道路環境整備 | 緊急輸送道路の整備延長 | 354km | 357km | 394km | 広域拠点の交流の促進 | 中心市街地の自転車・歩行者交通量 | 62,000台・人 | 71,000台・人 | 76,000台・人 | 交通利便性の高い居住環境の確保 | 中心市街地の居住人口 <sup>(3)</sup> | 約10,800人 | 約11,500人 | 約11,800人 | 公共交通の機能強化による交流・活力の促進 | 交通輸送効率改善 | 約10.0万人/日 | 約10.2万人/日 | 約10.3万人/日 | 安全・安心な移動空間の確保 | 中心市街地の放置自転車撤去台数 | 925台 | 約560台 | 約420台 | 主要観光拠点へのアクセス時間の短縮 | 箱根本線までのアクセス時間(カバレッジ率) | 16% | 18% | 25% | 観光拠点での公共交通利便性の向上 | 箱根町・湯河原町での観光目的公共交通利用率 | 29% <sup>(4)</sup> | 30% | 35% | 観光拠点での回遊性向上 | 小田原市・箱根町でのレンタサイクルの利用台数 | 4,180台 <sup>(5)</sup> | 5,000台 | 6,000台 | 環境にやさしい交通環境の実現 | 環境にやさしい交通環境の実現 | 二酸化炭素排出量 <sup>(6)</sup> | 1,698 t-CO2/日 | 現状比15%減 | 現状比25%減 |
|                                     |  | 視点                                  |                                     |  |  |   | 戦略指標   | 現状      | 短期(～平成31年) | 中期(平成32～36年) |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
|                                     | 拠点との連携(所要時間)                             | 拠点から15分圏カバレッジ率                      | 23%                                 |  |  |   | 24%  | 32%     |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
|                                     | 主要道路の混雑解消                                | ボトルネック(交差点等)箇所数 <sup>(1)</sup>      | 5区間、9箇所                             |  |  |   | 5区間、7箇所  | 3区間、6箇所 |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 公共交通によるかへ一人人口維持                     | DID内公共交通カバレッジ率(運行本数考慮)                   | 92%                                 | 92%                                 | 92%  |  |   |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 自転車走行可能区間密度の向上                      | 自転車走行可能区間密度 <sup>(2)</sup>               | 84km(小田原市)                          | 93km(小田原市)                          | 125km(小田原市)  |  |   |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 防災性の高い道路環境整備                        | 緊急輸送道路の整備延長                              | 354km                               | 357km                               | 394km  |  |   |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 広域拠点の交流の促進                          | 中心市街地の自転車・歩行者交通量                         | 62,000台・人                           | 71,000台・人                           | 76,000台・人  |  |   |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 交通利便性の高い居住環境の確保                     | 中心市街地の居住人口 <sup>(3)</sup>                | 約10,800人                            | 約11,500人                            | 約11,800人   |  |   |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 公共交通の機能強化による交流・活力の促進                | 交通輸送効率改善                                 | 約10.0万人/日                           | 約10.2万人/日                           | 約10.3万人/日  |  |   |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 安全・安心な移動空間の確保                       | 中心市街地の放置自転車撤去台数                          | 925台                                | 約560台                               | 約420台  |  |   |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 主要観光拠点へのアクセス時間の短縮                   | 箱根本線までのアクセス時間(カバレッジ率)                    | 16%                                 | 18%                                 | 25%  |  |   |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 観光拠点での公共交通利便性の向上                    | 箱根町・湯河原町での観光目的公共交通利用率                    | 29% <sup>(4)</sup>                  | 30%                                 | 35%  |  |   |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 観光拠点での回遊性向上                         | 小田原市・箱根町でのレンタサイクルの利用台数                   | 4,180台 <sup>(5)</sup>               | 5,000台                              | 6,000台   |  |   |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 環境にやさしい交通環境の実現                      | 環境にやさしい交通環境の実現                           | 二酸化炭素排出量 <sup>(6)</sup>             | 1,698 t-CO2/日                       | 現状比15%減  | 現状比25%減  |   |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 戦略目標2<br>広域拠点及び地域拠点の機能強化による交流・活力の促進 | 戦略施策2-1<br>バリアフリーに対応した歩行者空間の整備           | 戦略目標2<br>広域拠点及び地域拠点の機能強化による交流・活力の促進 | 戦略目標2<br>広域拠点及び地域拠点の機能強化による交流・活力の促進 | 【戦略指標と戦略目標水準】  | <table border="1"> <thead> <tr> <th>視点</th> <th>戦略指標</th> <th>現状</th> <th>短期(～平成31年)</th> <th>中期(平成32～36年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>環境にやさしい交通環境の実現</td> <td>環境にやさしい交通環境の実現</td> <td>二酸化炭素排出量<sup>(6)</sup></td> <td>1,698 t-CO2/日</td> <td>現状比15%減</td> <td>現状比25%減</td> </tr> </tbody> </table> | 視点  | 戦略指標   | 現状      | 短期(～平成31年) | 中期(平成32～36年) | 環境にやさしい交通環境の実現 | 環境にやさしい交通環境の実現 | 二酸化炭素排出量 <sup>(6)</sup> | 1,698 t-CO2/日           | 現状比15%減                 | 現状比25%減       |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 視点                                  | 戦略指標                                     | 現状                                  |                                     |  |  | 短期(～平成31年)  | 中期(平成32～36年)   |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 環境にやさしい交通環境の実現                      | 環境にやさしい交通環境の実現                           | 二酸化炭素排出量 <sup>(6)</sup>             |                                     |  |  | 1,698 t-CO2/日   | 現状比15%減  | 現状比25%減 |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 戦略目標3<br>観光拠点内の移動環境の向上による交流・活力の促進   | 戦略施策3-1<br>観光と連携した道路網の形成                 | 戦略目標3<br>観光拠点内の移動環境の向上による交流・活力の促進   |                                     |  |  | 【戦略指標と戦略目標水準】   | <table border="1"> <thead> <tr> <th>視点</th> <th>戦略指標</th> <th>現状</th> <th>短期(～平成31年)</th> <th>中期(平成32～36年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>環境にやさしい交通環境の実現</td> <td>環境にやさしい交通環境の実現</td> <td>二酸化炭素排出量<sup>(6)</sup></td> <td>1,698 t-CO2/日</td> <td>現状比15%減</td> <td>現状比25%減</td> </tr> </tbody> </table> | 視点      | 戦略指標       | 現状           | 短期(～平成31年)     | 中期(平成32～36年)   | 環境にやさしい交通環境の実現          | 環境にやさしい交通環境の実現          | 二酸化炭素排出量 <sup>(6)</sup> | 1,698 t-CO2/日 | 現状比15%減   | 現状比25%減                        |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 視点                                  | 戦略指標                                     | 現状                                  | 短期(～平成31年)                          | 中期(平成32～36年)   |  |   |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 環境にやさしい交通環境の実現                      | 環境にやさしい交通環境の実現                           | 二酸化炭素排出量 <sup>(6)</sup>             | 1,698 t-CO2/日                       | 現状比15%減  | 現状比25%減  |   |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 戦略目標4<br>選択性の高い環境にやさしい交通体系の構築       | 戦略施策4-1<br>高齢者等の移動制約者に対応した公共交通サービスの改善・向上 | 戦略目標4<br>選択性の高い環境にやさしい交通体系の構築       | 【戦略指標と戦略目標水準】                       | <table border="1"> <thead> <tr> <th>視点</th> <th>戦略指標</th> <th>現状</th> <th>短期(～平成31年)</th> <th>中期(平成32～36年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>環境にやさしい交通環境の実現</td> <td>環境にやさしい交通環境の実現</td> <td>二酸化炭素排出量<sup>(6)</sup></td> <td>1,698 t-CO2/日</td> <td>現状比15%減</td> <td>現状比25%減</td> </tr> </tbody> </table> | 視点   |   |  | 戦略指標    | 現状         | 短期(～平成31年)   | 中期(平成32～36年)   | 環境にやさしい交通環境の実現 | 環境にやさしい交通環境の実現          | 二酸化炭素排出量 <sup>(6)</sup> | 1,698 t-CO2/日           | 現状比15%減       | 現状比25%減   |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 視点                                  | 戦略指標                                     | 現状                                  |                                     |  | 短期(～平成31年)   | 中期(平成32～36年)  |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 環境にやさしい交通環境の実現                      | 環境にやさしい交通環境の実現                           | 二酸化炭素排出量 <sup>(6)</sup>             |                                     |  | 1,698 t-CO2/日  | 現状比15%減   | 現状比25%減  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
|                                     | 戦略施策4-2<br>交通需要マネジメント・モビリティマネジメント等の導入推進  |                                     |                                     |  | 【戦略指標と戦略目標水準】  | <table border="1"> <thead> <tr> <th>視点</th> <th>戦略指標</th> <th>現状</th> <th>短期(～平成31年)</th> <th>中期(平成32～36年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>環境にやさしい交通環境の実現</td> <td>環境にやさしい交通環境の実現</td> <td>二酸化炭素排出量<sup>(6)</sup></td> <td>1,698 t-CO2/日</td> <td>現状比15%減</td> <td>現状比25%減</td> </tr> </tbody> </table>  | 視点   | 戦略指標    | 現状         | 短期(～平成31年)   | 中期(平成32～36年)   | 環境にやさしい交通環境の実現 | 環境にやさしい交通環境の実現          | 二酸化炭素排出量 <sup>(6)</sup> | 1,698 t-CO2/日           | 現状比15%減       | 現状比25%減   |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 視点                                  | 戦略指標                                     | 現状                                  | 短期(～平成31年)                          | 中期(平成32～36年)   |  |   |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 環境にやさしい交通環境の実現                      | 環境にやさしい交通環境の実現                           | 二酸化炭素排出量 <sup>(6)</sup>             | 1,698 t-CO2/日                       | 現状比15%減  |  |   | 現状比25%減  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
|                                     | 戦略施策4-3<br>環境にやさしい自動車の普及促進               |                                     | 【戦略指標と戦略目標水準】                       | <table border="1"> <thead> <tr> <th>視点</th> <th>戦略指標</th> <th>現状</th> <th>短期(～平成31年)</th> <th>中期(平成32～36年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>環境にやさしい交通環境の実現</td> <td>環境にやさしい交通環境の実現</td> <td>二酸化炭素排出量<sup>(6)</sup></td> <td>1,698 t-CO2/日</td> <td>現状比15%減</td> <td>現状比25%減</td> </tr> </tbody> </table> |  |   | 視点   | 戦略指標    | 現状         | 短期(～平成31年)   | 中期(平成32～36年)   | 環境にやさしい交通環境の実現 | 環境にやさしい交通環境の実現          | 二酸化炭素排出量 <sup>(6)</sup> | 1,698 t-CO2/日           | 現状比15%減       | 現状比25%減   |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 視点                                  | 戦略指標                                     | 現状                                  |                                     |  | 短期(～平成31年)   | 中期(平成32～36年)  |  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |
| 環境にやさしい交通環境の実現                      | 環境にやさしい交通環境の実現                           | 二酸化炭素排出量 <sup>(6)</sup>             |                                     |  | 1,698 t-CO2/日  | 現状比15%減   | 現状比25%減  |         |            |              |                |                |                         |                         |                         |               |           |                                |         |         |         |                 |                        |     |     |     |                |                            |            |            |             |              |             |       |       |       |            |                  |           |           |           |                 |                           |          |          |          |                      |          |           |           |           |               |                 |      |       |       |                   |                       |     |     |     |                  |                       |                    |     |     |             |                        |                       |        |        |                |                |                         |               |         |         |

3. 短期（5年）の戦略施策事業の進捗状況（全83事業）

交通戦略に位置づけた各戦略指標における戦略目標水準を達成するために実施する83の戦略施策事業について、各施策における進捗状況を整理。なお、実施状況は、「実施済」・「実施中」・「検討中」の3段階で整理を行った。



凡例等

【施策に関する凡例】

事業実施時期の記載

|    |    |     |
|----|----|-----|
| 短期 | 中期 | 短中期 |
| ■  | ▲  | ■▲  |

実施状況の整理

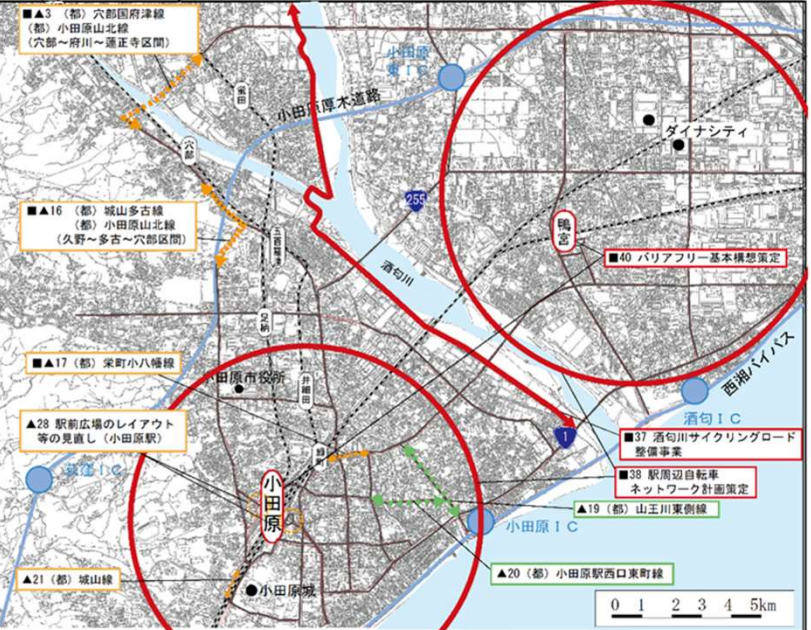
- 実施済**：整備・事業が完了  
または事業化され、継続実施しているもの
- 実施中**：整備・事業に取り組んでいる  
または完了の年度がわかっていないもの
- 検討中**：整備や事業までに達していないもの、未実施

| (事業数) | 計  | 短期 | 中期 | 短中期 |
|-------|----|----|----|-----|
| 実施済   | 23 | 16 | 2  | 5   |
| 実施中   | 42 | 8  | 9  | 25  |
| 検討中   | 18 | 0  | 12 | 6   |
| 全事業   | 83 | 24 | 23 | 36  |

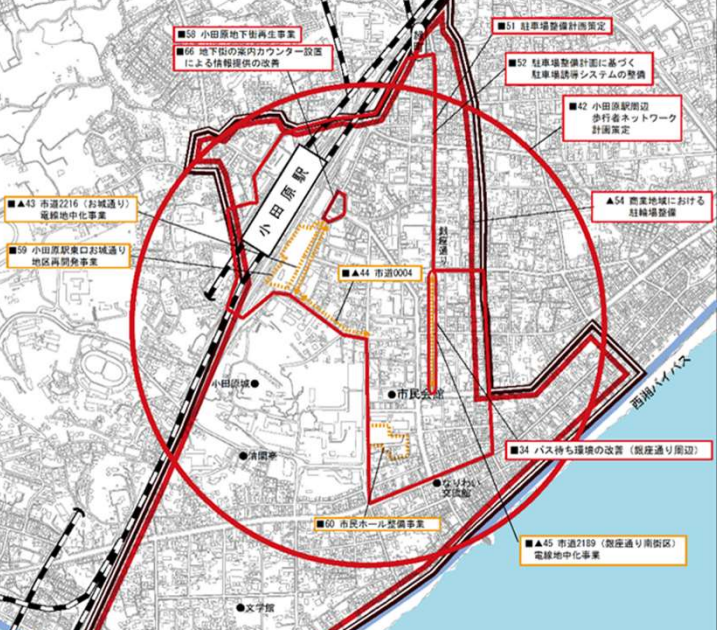
- 【都市圏の一部又は全体に係る施策】
- ▲15 ボトルネック交差点の解消
  - ▲22 都市計画道路の見直し
  - ▲35 バス待ち環境の改善（2市8町）
  - ▲36 公共交通の乗継ダイヤの改善
  - ▲41 鉄道駅舎のバリアフリー化の推進
  - ▲55 レンタサイクル・コミュニティサイクル事業
  - ▲61 公共交通と観光振興（旅行パックや周遊券等）の連携強化
  - ▲65 総合的な案内・情報の充実
  - ▲69 公共交通の不便な地域への新たな交通サービスの導入
  - ▲71 高齢者等の移動制約者のための新たな交通施策の導入
  - ▲74 公共交通の乗り継ぎ運賃割引導入
  - ▲75 路線バスの走行環境の向上
  - ▲77 バスマップの作成・配布
  - ▲78 インターネット活用等による情報提供の充実
  - ▲79 バスの乗り方教室（小学校等）
  - ▲80 行政・企業・学校におけるモビリティマネジメントの導入
  - ▲81 商業施設・公共施設と連携した特典サービスの導入
  - ▲82 主要施設・観光地等の電気自動車用充電施設の整備促進

- 【小田原市全域の施策】
- ▲24 路線バスの改善（小田原市全域）
  - 39 自転車走行空間の整備
  - ▲48 身近な道の安全歩行空間づくり事業（路側帯カラー舗装）
  - 53 自転車等の駐車対策に関する総合計画策定
  - ▲73 ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシーの導入推進
  - ▲76 サイクルアンドバスライドの推進
  - ▲83 超小型モビリティの導入

別紙1 中心部（拡大）



別紙2 中心部（拡大）



4. 戦略指標の達成状況

戦略指標の達成状況は以下のとおり、13指標に対し7指標が達成された。

| 視点                | 戦略指標                           | 戦略目標水準                |            |             | 短期結果      | 達成状況   |
|-------------------|--------------------------------|-----------------------|------------|-------------|-----------|--------|
|                   |                                | 現況(H26)               | 短期(R1)     | 中期(R6)      |           |        |
| 拠点との連携(所要時間)      | ①拠点から15分圏カバー面積率 <sup>注1)</sup> | 23%                   | 24%        | 32%         | 約24%      | ○(達成)  |
| 主要道路の混雑解消         | ②ボトルネック(交差点等)箇所数               | 5区間、9箇所               | 5区間、7箇所    | 3区間、6箇所     | 5区間、9箇所   | ×(未達成) |
| 公共交通によるカバー圏人口維持   | ③DID内公共交通カバー面積率(運行本数考慮)        | 92%                   | 92%        | 92%         | 89%       | ×(未達成) |
| 自転車通行可能区間密度の向上    | ④自転車走行可能区間延長 <sup>注2)</sup>    | 84km(小田原市)            | 93km(小田原市) | 125km(小田原市) | 98.73km   | ○(達成)  |
| 防災性の高い道路環境整備      | ⑤緊急輸送道路の整備延長                   | 354km                 | 357km      | 394km       | 約357km    | ○(達成)  |
| 広域拠点の交流の促進        | ⑥中心市街地の自転車・歩行者交通量              | 62,000台・人             | 71,000台・人  | 76,000台・人   | 60,100台・人 | ×(未達成) |
| 交通利便性の高い居住環境の確保   | ⑦中心市街地の居住人口 <sup>注3)</sup>     | 約10,800人              | 約11,500人   | 約11,800人    | 約10,600人  | ×(未達成) |
| 公共交通の利便性の向上       | ⑧交通結節点発着鉄道・バス利用者数              | 約10.0万人/日             | 約10.2万人/日  | 約10.3万人/日   | 約10.2万人/日 | ○(達成)  |
| 安全・安心な移動空間の確保     | ⑨中心市街地の放置自転車撤去台数               | 925台                  | 約560台      | 約420台       | 524台      | ○(達成)  |
| 主要観光拠点へのアクセス時間の短縮 | ⑩箱根湯本駅までの30分圏カバー面積率            | 16%                   | 18%        | 25%         | 16%       | ×(未達成) |
| 観光拠点での公共交通利便性の向上  | ⑪箱根町・湯河原町での観光目的公共交通利用率         | 29% <sup>注4)</sup>    | 30%        | 35%         | 39%       | ○(達成)  |
| 観光拠点での回遊性向上       | ⑫小田原市・箱根町でのレンタサイクル等の利用台数       | 4,180台 <sup>注5)</sup> | 5,000台     | 6,000台      | 6,699台    | ○(達成)  |
| 環境にやさしい交通環境の実現    | ⑬二酸化炭素排出量 <sup>注6)</sup>       | 1,698t-CO2/日          | 現況比15%減    | 現況比25%減     | 現況比13%減   | ×(未達成) |

注1) 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会の主要渋滞箇所数に基づく渋滞箇所数

2) 都市圏における自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路、自転車歩行者等の自転車走行可能区間延長

3) 小田原市低炭素都市づくり計画と整合させた目標水準

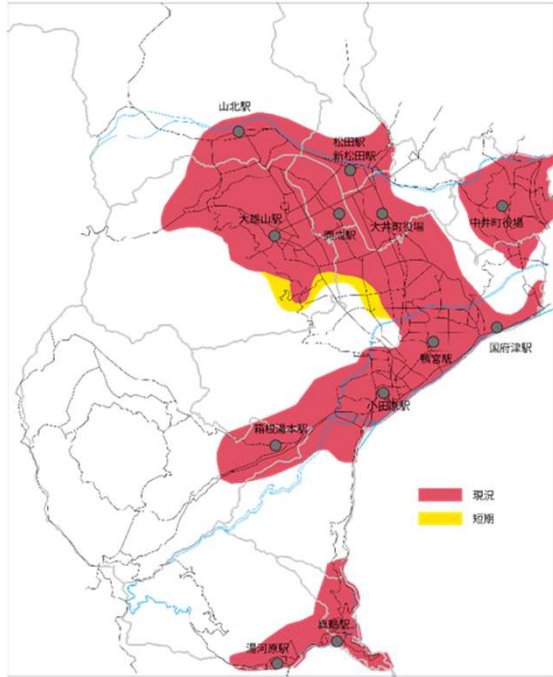
4) 現況値は箱根町のみ数値(平成22年観光客実態調査報告書(箱根町))

5) 現況値は芦ノ湖岸でのパークアンドサイクル利用者数(平成23年4月～11月)

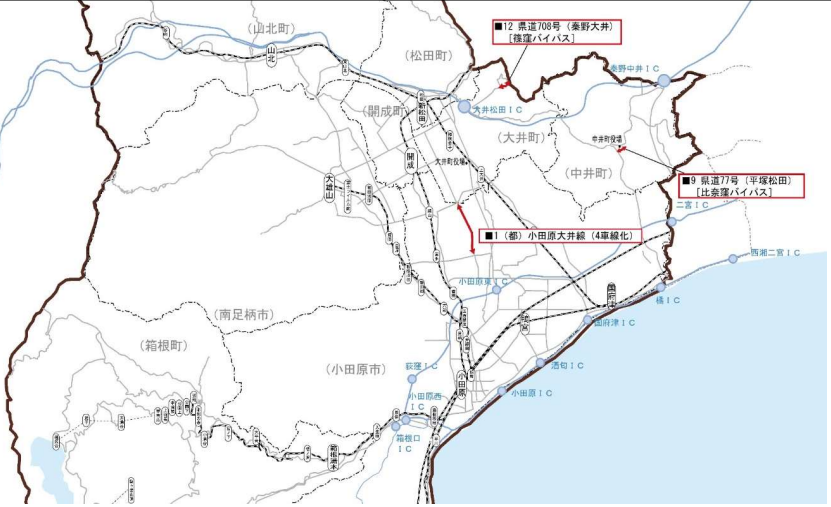
6) 二酸化炭素排出量は自動車による一般道走行の排出量(単体対策効果含む)

4. 戦略指標の達成状況②（指標参考図①）

戦略指標① 拠点から15分圏カバー面積率 **約24%** **達成**



**【計測方法】**  
過年度計画策定時の現況道路網に、戦略施策事業の進捗状況シートを活用して整備済の道路網を加えた、令和元年度の交通量配分計算を行い、各区間平均速度による所要時間を算出し、広域拠点及び地域拠点からの15分圏カバー率（都市圏全体635km<sup>2</sup>に対する比率）を算出。



○策定時現況から整備された道路網（ ← → ）：整備済路線

戦略指標② ボトルネック（交差点等）箇所数 **5区間、9箇所**

**未達成**



**凡例**

- <主要渋滞箇所>
  - 箇所 (Red circle)
  - 箇所(踏切) (Blue diamond)
  - 区間 (Blue line)
  - エリア (Yellow area)
- <主要渋滞箇所隣接する主な施設>
  - 駅 (Red circle with cross)
  - 大型店舗 (Red circle)
- <主要施設>
  - 県庁 (Red circle with cross)
  - 市役所・町村役場 (Red circle)
  - 港湾 (Red circle with anchor)
  - JR (Red circle with cross)
  - 私鉄 (Red circle with cross)
- <道路種別>
  - 高速道路 (Blue line)
  - 一般県道以上 (Red line)
  - 市町村道 (Black line)

エリア…都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域  
区間…交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

**【主な要因】**

県道78号周辺の1区間、2箇所の渋滞解消を図るために、寄与すると想定していた短期事業(都)小田原大井線(4車線化)は予定通り整備されたが、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」が公表した渋滞箇所は、依然として解消しておらず、短期目標の達成には至らなかった。

**■ 区間**

| 区間名                              | 箇所名               |
|----------------------------------|-------------------|
| ① 一般国道255号 大井松田インター前～根岸          | 根岸<br>大井松田インター前   |
| ② 栢山停車場原線(県道715号) (仮称)栢山駅前       | (仮称)栢山駅前          |
| ③ 一般国道255号 成田南～飯泉                | 飯泉入口<br>飯泉<br>成田南 |
| ④ 怒田開成小田原線(県道720号) 飯泉入口～(仮)扇町五丁目 | 飯泉入口<br>(仮称)扇町五丁目 |
| ⑤ 一般国道1号 三枚橋                     | 三枚橋<br>(仮称)箱根湯本駅  |

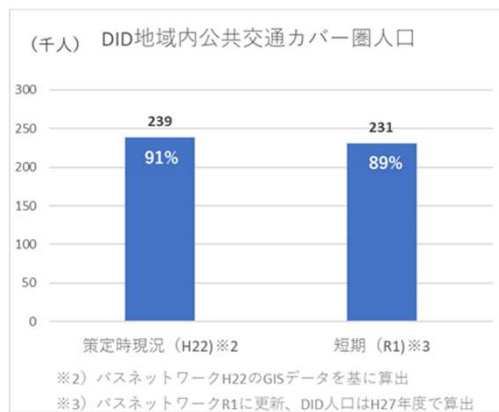
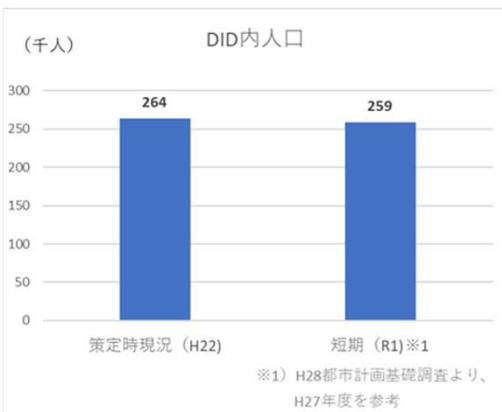
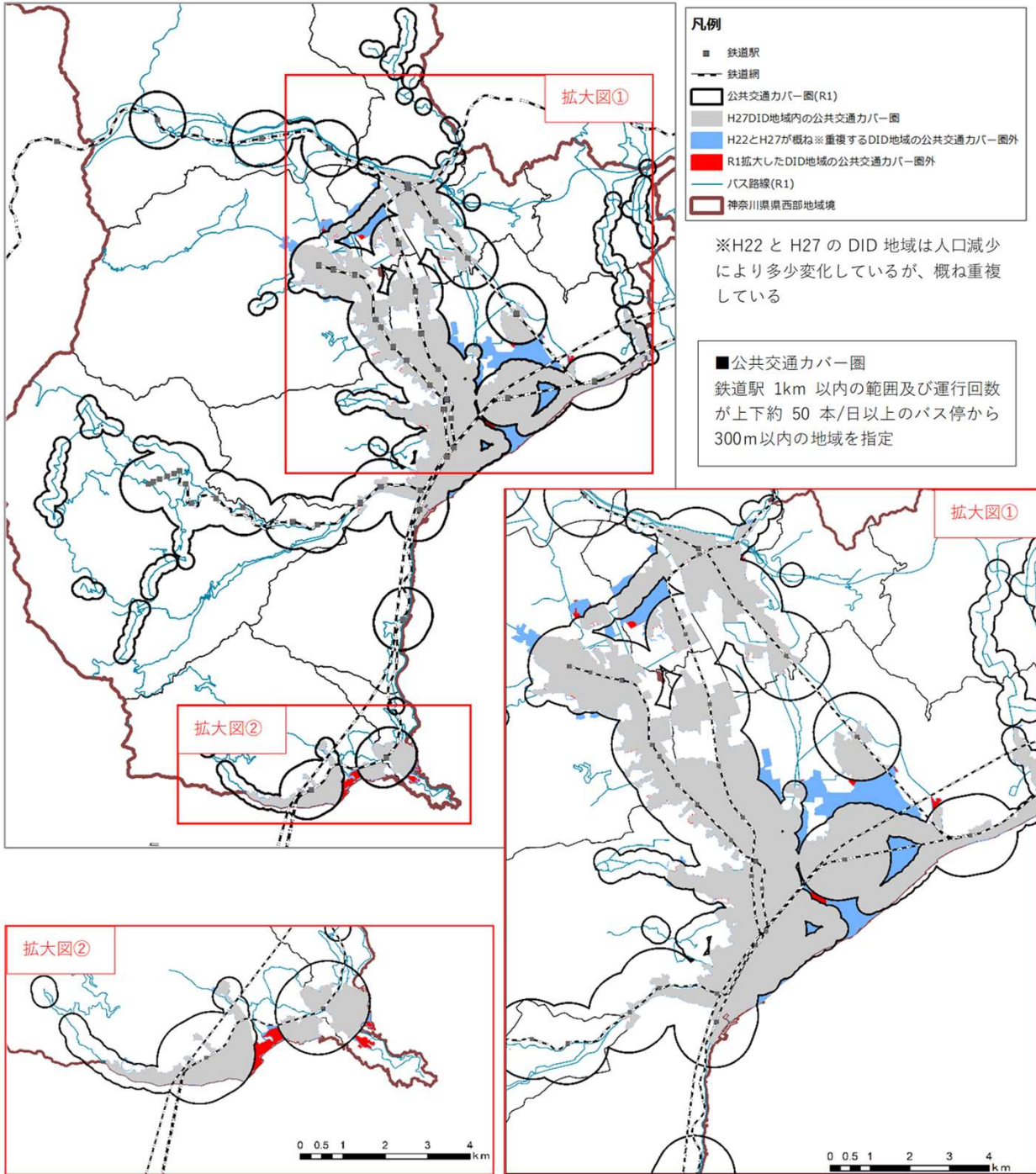
**■ 単独箇所**

| 箇所名           |
|---------------|
| A 新松田駅入口      |
| B 足柄大橋東       |
| C 吉田島         |
| D 沼田          |
| E 親木橋         |
| F 山王橋         |
| G (仮称)紀伊宮下バス停 |
| H (仮称)真鶴駅前    |
| I 吉浜橋         |



4. 戦略指標の達成状況②（指標参考図②）

戦略指標③ DID内公共交通カバー面積率 **89%** **未達成**



【計測方法】

- 令和元年度の路線バス網、バス停、運行本数の国土数値情報データ（平成22年度点のものを令和元年度時点に更新）を基に、GISデータベースを作成する。
- DID面積やDID内人口は都市計画基礎調査（H28年度）のデータを使用する。
- 駅から1km、バス停から300m（運行回数50本/日以上）の基準に基づき、DID内の公共交通カバー面積を算出する。

【主な要因】

路線バスの撤退や便数の減少に伴い、特に、真鶴駅周辺のエリアに公共交通カバー圏域外のエリアが拡大したことが考えられる。

4. 戦略指標の達成状況② (指標参考図②)

戦略指標④ 自転車走行可能区間延長 98.73km 達成

小田原市自転車ネットワーク計画における整備優先区間



【凡例】

- 整備優先区間
- 整備優先に該当しない区間
- 整備済み区間 (サイクリングロード)

**整備優先区間に選定された路線**

- ・国道1号 (橋インター入口交差点～連歌橋交差点)
- ・県道鴨ノ宮停車場 (連歌橋交差点～畝田ガード下)
- ・県道鴨ノ宮停車場矢作 (畝田ガード下～鴨宮駅北口入口交差点)
- ・県道松田国府津 (親木橋交差点～富士見橋際交差点)
- ・市道 0051 (富士見橋際交差点～鴨宮駅北口入口交差点)
- ・市道 0053 (下新田交差点～富士見小入口交差点)
- ・市道 0055 (富士見小入口交差点～鴨宮駅南口ロータリー)
- ・市道 0059 (打越跨線橋入口交差点～高田浄水場西側交差点)
- ・酒匂川サイクリングロード (未整備区間)

出典：県西部都市圏交通マスタープラン都市・地域総合交通戦略【基礎資料編】



【計測方法】  
自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路、自転車歩行者道の自転車走行空間延長を道路台帳等から計測する。

車道混在型による自転車通行空間帯整備 (路面にピクトグラムを設置) 合計 L=14.73km

|         |          |              |          |
|---------|----------|--------------|----------|
| 国道 1号   | L=9.88km | 国道 255号      | L=0.35km |
| 県道鴨宮停車場 | L=1.30km | 県道鴨宮停車場矢作    | L=0.50km |
| 市道 0003 | L=0.49km | 市道 0004      | L=0.25km |
| 市道 0014 | L=0.27km | 市道 0055      | L=0.31km |
| 市道 0059 | L=0.60km | 酒匂川サイクリングロード | L=0.78km |

4. 戦略指標の達成状況②（指標参考図③）

戦略指標⑤ 緊急輸送道路の整備延長 約357km 達成

■緊急輸送道路指定路線（神奈川県）

①第一次路線

| 路線                       | 区間（県西部都市圏内）                        |
|--------------------------|------------------------------------|
| 東名高速道路                   | 秦野市境から静岡県境までの間                     |
| 国道1号<br>(西湘バイパス、箱根新道を含む) | 二宮町境から静岡県境までの間                     |
| 国道135号                   | 早川口交差点から静岡県境までの間                   |
| 国道138号                   | 乙女峠から宮の下交差点までの間                    |
| 国道246号                   | 秦野市境から静岡県境までの間                     |
| 国道259号                   | 新籠場交差点から小田原市民会館前交差点までの間            |
| 国道271号小田原厚木道路            | 二宮ICから風祭ICまでの間                     |
| 県道71号(秦野二宮)              | 秦野市境から二宮町境までの間                     |
| 県道72号(松田国府津)             | 金田交番前から親木橋交差点までの間                  |
| 県道73号(小田原停車場)            | 箱根口交差点から城山中学校入口交差点までの間             |
| 県道74号(小田原山北)             | 城山中学校入口交差点から富地交差点までの間              |
| 県道75号(湯河原箱根仙石原)          | 千歳橋交差点から仙石原交差点までの間                 |
| 県道77号(平塚松田)              | 平塚市場から神山交差点までの間                    |
| 県道78号(御殿場大井)             | 矢倉沢交差点からインター交差点までの間                |
| 県道712号(松田停車場)            | 新延沢交差点から河南沢交差点までの間                 |
| 県道720号(怒田開成小田原)          | 飯泉入口交差点から爾町五丁目交差点までの間              |
| 県道739号(真鶴半島公園)           | 牛島交差点から新延沢交差点までの間<br>真鶴駅前から真鶴港までの間 |

②第二次路線

| 路線              | 区間（県西部都市圏内）  |
|-----------------|--|
| 県道72号(松田国府津)    | 根岸交差点から籠場交差点までの間                                   |
| 県道74号(小田原山北)    | 宮地交差点から岸入口交差点までの間                                  |
| 県道76号(山北藤野)     | 岸入口交差点から丹沢湖までの間                                    |
| 県道709号(中井羽根尾)   | 押切橋交差点から富士見橋交差点までの間                                |
| 県道710号(神縄神山)    | 奇入口交差点から奇までの間                                      |
| 県道711号(小田原松田)   | 富士見大橋東側交差点から足利大橋東交差点までの間<br>松田入口交差点から新松田駅入口交差点までの間 |
| 県道714号(相山停車場曾我) | 相山入口交差点から鬼柳入口交差点までの間                               |
| 県道717号(沼田国府津)   | 第一森戸橋西側交差点から飯田岡入口交差点までの間                           |
| 県道719号(鴨ノ宮停車場)  | 蓮歌橋交差点から籠場交差点までの間                                  |
| 県道720号(怒田開成小田原) | 籠場交差点から飯泉入口交差点までの間<br>扇町五丁目交差点から飯田岡入口交差点までの間       |
| 県道726号(矢倉沢山北)   | 矢倉沢交差点から樋口橋交差点までの間                                 |
| 県道740号(小田原湯河原)  | 小田原市根府川から湯河原町吉浜までの間                                |
| 小田原市道           | ビジネス高校前交差点から小田原大橋交番前交差点までの間                        |

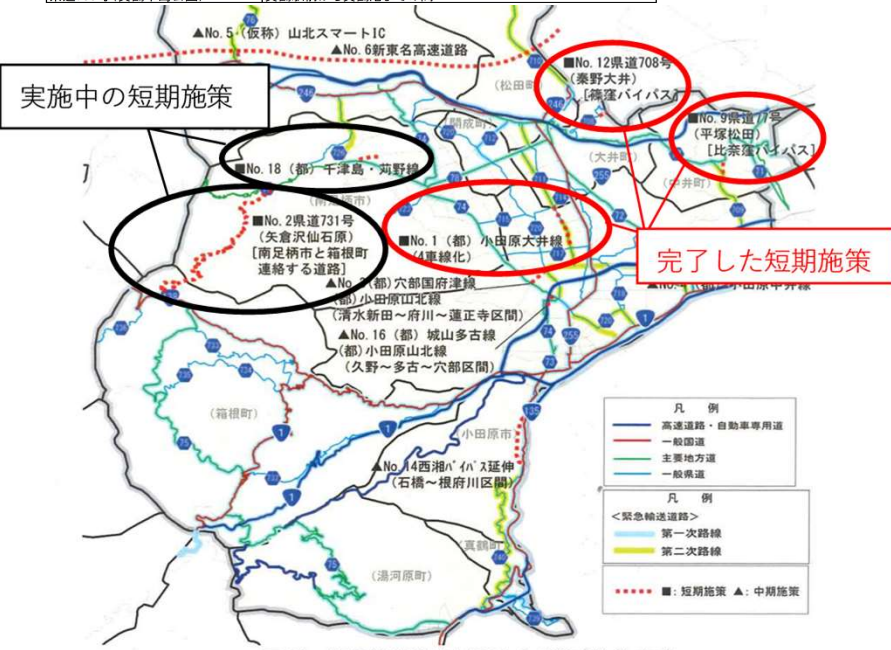


図 84 緊急輸送道路と関連する戦略施策事業

注) 記載した緊急輸送道路は、現段階での指定路線であり、将来変更の可能性がある。

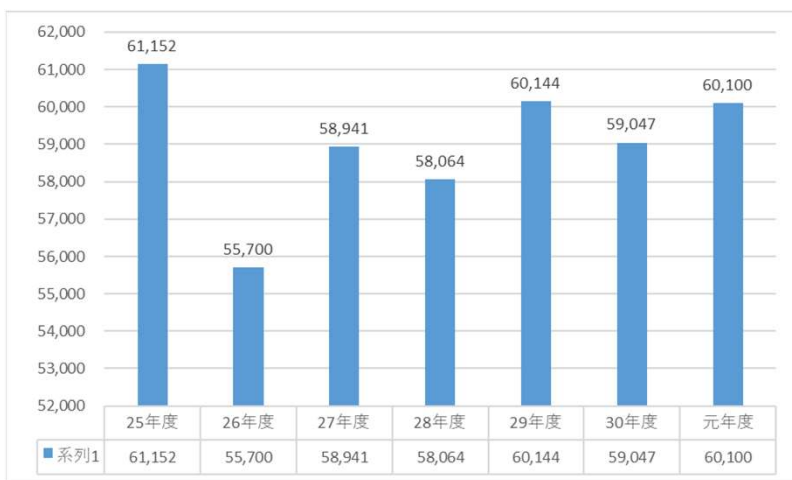
【計測方法】

平成25年度の神奈川県が指定している緊急輸送道路（第一次路線、第二次路線）や緊急輸送道路補完道路の延長を足し合わせた合計値を計測する。

【主な要因】

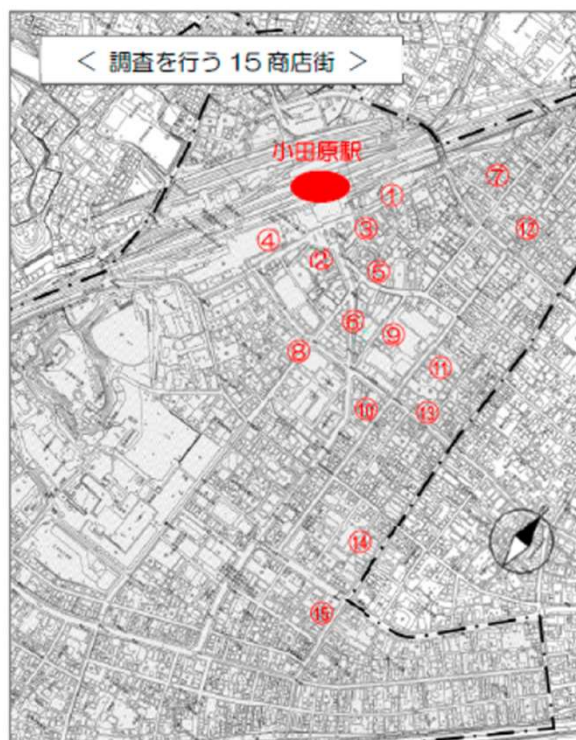
短期目標で掲げる、約3kmの緊急輸送道路整備については、No.1（都）小田原大井線（4車線化）、No.9 県道77号（平塚松田）（比奈窪バイパス）、No.12 県道708号（秦野大井）（篠窪バイパス）が予定通り整備されたことから、達成した。

戦略指標⑥ 中心市街地の自転車・歩行者交通量 60,100台・人 未達成



【主な要因】

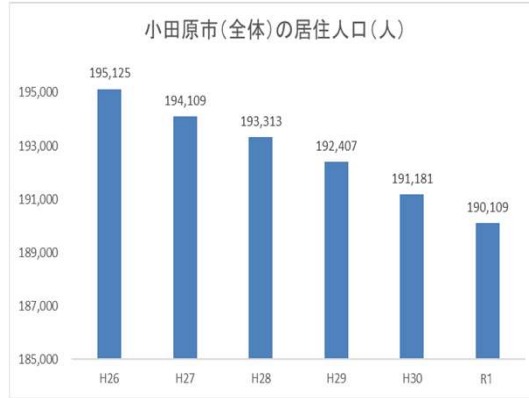
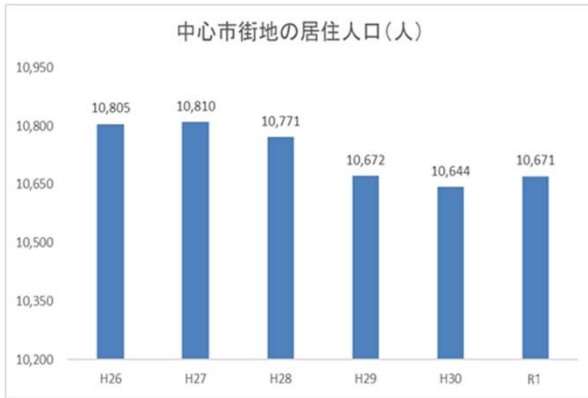
お城通り地区再開発事業の進捗に伴い、お城通り等の路線（②、④、⑧）では、流動客が増えているが、錦通り（⑤）や、ダイヤ街（⑨）、銀座・竹の花通り（⑪、⑫）の流動客の減少が顕著であり、核となる商業施設の撤退が流動客減少の大きな要因となっているほか、中心市街地の居住人口が減少していることも影響したと思われる。





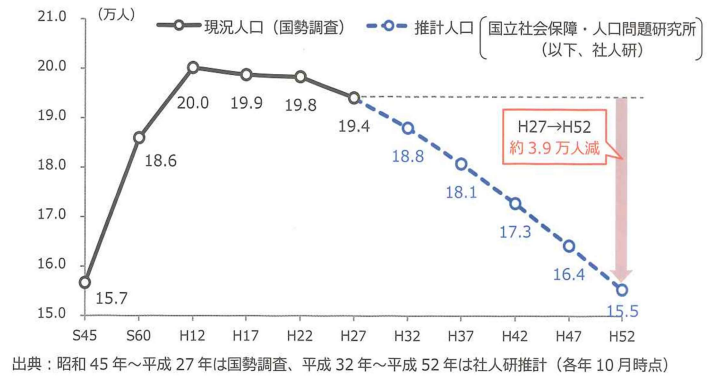
4. 戦略指標の達成状況②（指標参考図④）

**戦略指標⑦ 中心市街地の居住人口 約10,700人 未達成**

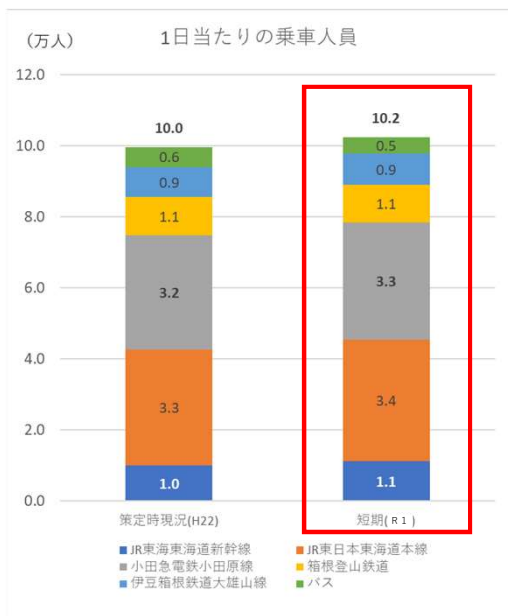


※目標水準の達成には至らなかったが、小田原市全体の減少率2.6%と比較し、中心市街地の減少率は1.2%と低く、中心市街地の減少傾向は緩やかとなっている。

| 町丁・字名 | H26    | H27    | H28    | H29    | H30    | R1     |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 栄町計   | 4,040  | 4,005  | 4,027  | 3,966  | 3,920  | 3,862  |
| 栄町1丁目 | 1,317  | 1,331  | 1,339  | 1,326  | 1,304  | 1,296  |
| 栄町2丁目 | 842    | 843    | 780    | 777    | 796    | 788    |
| 栄町3丁目 | 969    | 959    | 1,050  | 1,023  | 1,014  | 989    |
| 浜町3丁目 | 1,075  | 1,057  | 1,010  | 981    | 978    | 977    |
| 本町計   | 3,386  | 3,380  | 3,366  | 3,347  | 3,373  | 3,409  |
| 本町1丁目 | 555    | 543    | 547    | 548    | 532    | 534    |
| 本町2丁目 | 1,175  | 1,182  | 1,134  | 1,139  | 1,141  | 1,180  |
| 本町3丁目 | 814    | 815    | 841    | 819    | 875    | 875    |
| 本町4丁目 | 842    | 840    | 844    | 841    | 825    | 820    |
| 城内    | 41     | 39     | 25     | 24     | 21     | 20     |
| 南町計   | 2,595  | 2,621  | 2,624  | 2,627  | 2,603  | 2,654  |
| 南町1丁目 | 510    | 510    | 493    | 495    | 470    | 477    |
| 南町2丁目 | 422    | 440    | 450    | 453    | 445    | 452    |
| 南町3丁目 | 949    | 952    | 954    | 955    | 955    | 965    |
| 南町4丁目 | 714    | 719    | 727    | 724    | 733    | 760    |
| 城山計   | 4,576  | 4,538  | 4,549  | 4,520  | 4,466  | 4,411  |
| 城山1丁目 | 1,623  | 1,629  | 1,616  | 1,585  | 1,546  | 1,495  |
| 城山2丁目 | 1,207  | 1,168  | 1,189  | 1,192  | 1,191  | 1,187  |
| 中心市街地 | 10,805 | 10,810 | 10,771 | 10,672 | 10,644 | 10,671 |



**戦略指標⑧ 交通結節点発着鉄道・バス利用者数 約10.2万人/日 達成**



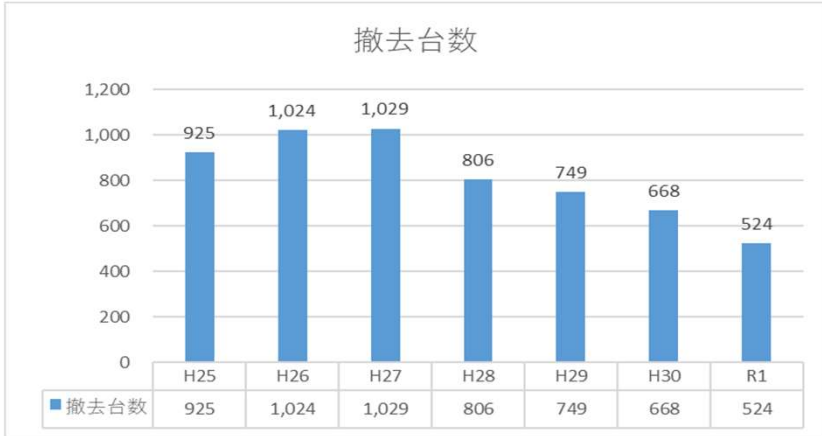
| 駅名称  | 路線名称       | 1日平均乗車人員(人) |         | 増減数   | 増減率  |
|------|------------|-------------|---------|-------|------|
|      |            | 策定時現況(H22)  | 短期(R1)  |       |      |
| 小田原  | 小田急電鉄小田原線  | 32,217      | 32,847  | 630   | 2%   |
|      | 伊豆箱根鉄道大雄山線 | 8,552       | 8,773   | 221   | 3%   |
|      | JR東海東海道新幹線 | 10,052      | 11,245  | 1,193 | 12%  |
|      | JR東日本東海道本線 | 32,503      | 34,260  | 1,757 | 5%   |
|      | 箱根登山鉄道     | 10,758      | 10,638  | -120  | -1%  |
| 鉄道小計 |            | 94,082      | 97,763  | 3,681 | 4%   |
| 小田原  | バス         | 5,517       | 4,579   | -938  | -17% |
| 合計   |            | 99,599      | 102,342 | 2,743 | 3%   |

【計測方法】

- 鉄道の利用者数は、「小田原市統計要覧10.交通・運輸・通信」より、各鉄道会社の利用者数に基づき算出（1日の平均利用者数は年間利用者数÷365日で算出。）
- バスの利用者数については、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、実態調査ではなく、平成20年と平成30年のパーソントリップ調査結果における小田原駅端末バス利用分担の増減率を、過年度計画で示す利用者数（H23年調査）に乗じて算出。

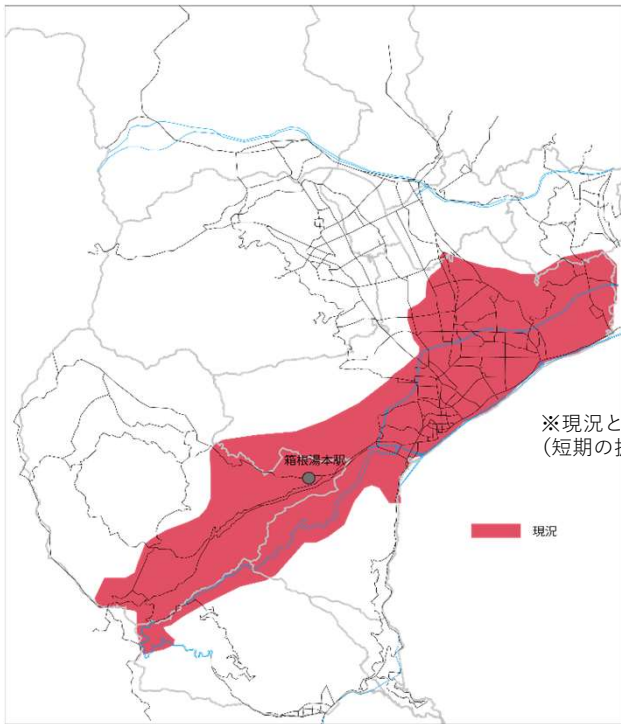
4. 戦略指標の達成状況③（指標参考図⑤）

**戦略指標⑨ 中心市街地の放置自転車撤去台数 524台 達成**



※自転車等放置禁止区域における小田原駅東口・西口の撤去台数を合計した数値  
(出典：地域安全課「小田原駅（東口・西口）周辺の自転車等放置禁止区域内における放置自転車撤去台数」)

**戦略指標⑩ 箱根湯本駅までの30分圏カバー面積率 16% 未達成**



【計測方法】

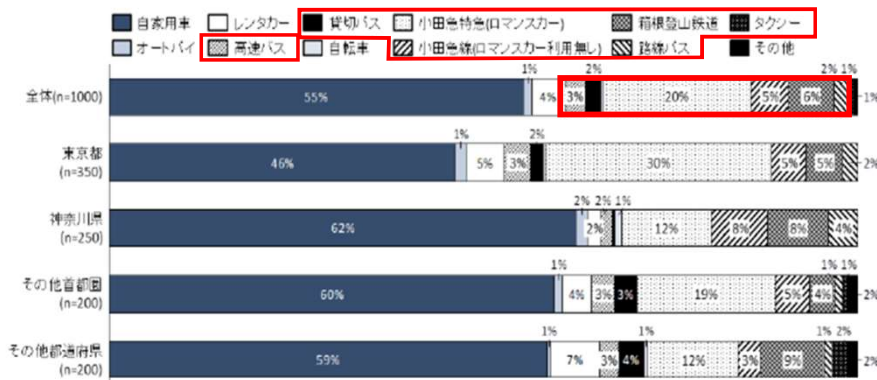
過年度計画策定時の現況道路網に、戦略施策事業の進捗状況シートを活用して整備済の道路網を加えた、令和元年度の交通量配分計算を行い、各区分間平均速度による所要時間を算出し、箱根湯本駅周辺からの30分圏カバー率（都市圏全体635km<sup>2</sup>に対する比率）を算出する。

【主な要因】

短期施策事業として掲げていた県道731号（矢倉沢仙石原）の整備が完了しなかったことなどが考えられる。なお、県道731号（矢倉沢仙石原）は令和元年度台風第19号の影響により開通が延期され、早期開通に向けた復旧工事等を進めている。（令和3年春頃供用開始予定。）

**戦略指標⑪ 箱根町・湯河原町での観光目的公共交通利用率 39% 達成**

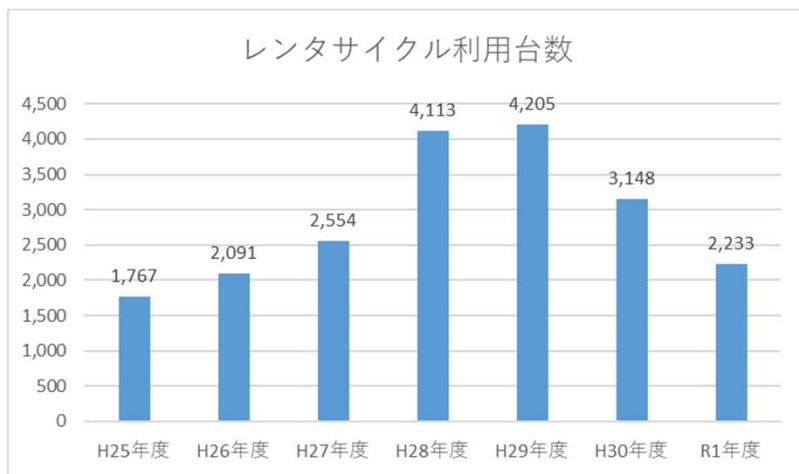
図 20 居住地別最終交通手段



出典：箱根町観光協会「平成28年度箱根マーケティング調査」(2017年3月実施)

4. 戦略指標の達成状況③（指標参考図⑥）

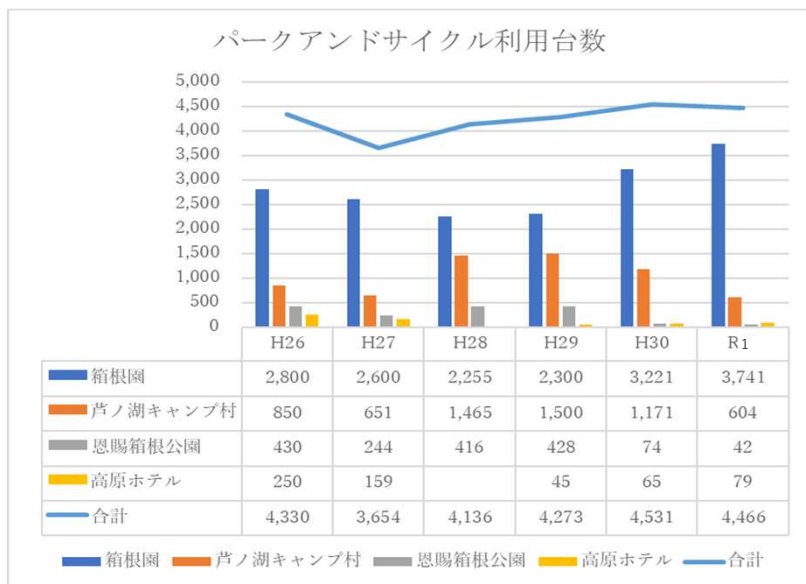
戦略指標⑫ 小田原市・箱根町でのレンタサイクル等の利用台数 **6,699台** 達成



（出典：観光課「レンタサイクル利用台数」）

（主な増減要因等）

- 平成28年度は、小田原駅東口駐車場に新たな貸出所を開設したとともに、梅まつり期間中に臨時貸出所を梅の里センター（下曾我）に開設したことが利用者増加の要因である。
- 平成30年度は、歴史見聞館の貸出が平成30年7月をもって終了したことが利用者減少の要因である。
- 令和元年度は、平成30年度に閉鎖した歴史見聞館貸出所の利用がなくなったことや天候不良等が引き続き利用者減の要因となっている。

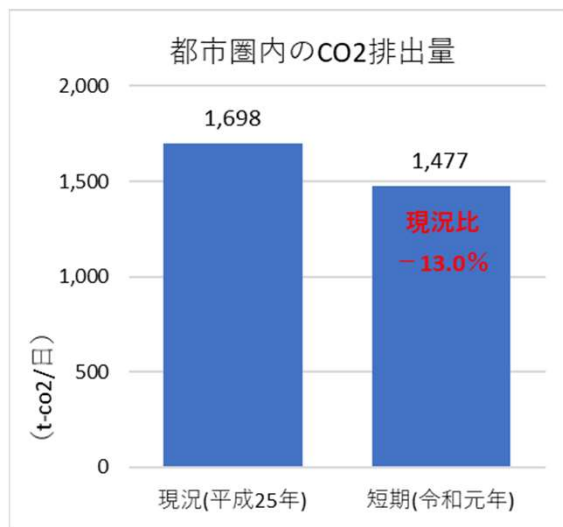


（出典：箱根町「パークアンドサイクル利用台数」）

（主な減要因等）

- 平成27年度の恩賜箱根公園については、噴火警戒レベル3に引上げ以来貸出を中止していたが、9月15日から運営再開した。
- 平成28年度高原ホテルについては、改修工事のため実施していなかった。
- 平成30年度恩賜箱根公園については、自転車の老朽化により積極的な貸し出しを控えたため、減となった。

戦略指標⑬ 二酸化炭素排出量 **13%減** 未達成



【計測方法】

- 過年度計画の現況道路網に、戦略施策事業の進捗状況シートを活用して、整備済の道路網を加えた令和元年度の交通量配分計算を行い、過年度計画で用いた国土技術政策総合研究所の資料の速度別のCO2原単位（2020年次）を用いて、交通量配分計算結果の交通量と平均旅行速度に二酸化炭素排出係数(2020年次)を乗じて二酸化炭素排出量を算出。

※対象道路網は有料道路を除く、国道、県道、市道、町道

【主な要因】

- 短期施策事業として掲げていた県道731号（矢倉沢仙石原）の整備が完了しなかったことなどが考えられる。

5. 中間評価のとりまとめ

(1) 戦略施策事業の進捗状況

- 過年度計画で短期（平成27年度～令和元年度）に位置付けている26の施策事業については、16の施策事業が完了または事業化されている。残りの10の施策事業が完了に向けて実施中となっている。
- 短・中期（平成27年度～令和6年度）に位置付けている36の施策事業については、5つの施策事業が完了または事業化され、25の施策事業が実施中、6つの施策事業が検討中となっている。
- 今後は、中期（令和元年度～令和6年度）及び短・中期に位置付けている施策事業について、引き続き推進するとともに、進捗状況を把握していく必要がある。
- また、短・中期及び中期の施策事業において、検討段階の事業や、社会情勢の変化等により事業の見通しが立たず着手に至っていない施策事業も存在するほか、交通戦略については、国土交通大臣認定を受けることで、社会資本整備総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業）を活用することができるが、中間評価時点において、当該交付金メニューの活用はされていない。

実施状況の整理

- 実施済:** 整備・事業が完了  
または事業化され、継続実施しているもの
- 実施中:** 整備・事業に取り組んでいる  
または完了の年度がわかっているもの
- 検討中:** 整備や事業までに達していないもの、未実施

| (事業数) | 計  | 短期 | 中期 | 短中期 |
|-------|----|----|----|-----|
| 実施済   | 23 | 16 | 2  | 5   |
| 実施中   | 42 | 8  | 9  | 25  |
| 検討中   | 18 | 0  | 12 | 6   |
| 全事業   | 83 | 24 | 23 | 36  |

※左図の実施済み事業数は過年度計画策定時に中期又は短中期に位置づけた事業が前倒しで実施されたものも含まれることから、過年度計画で短期として位置づけた事業数ではない。

(2) 戦略指標の達成状況

- 13指標のうち、7つの指標について、目標水準を達成した。（①拠点から15分圏カバー面積率、④自転車走行可能区間延長、⑤緊急輸送道路の整備延長、⑧交通結節点発着鉄道・バス利用者数、⑨中心市街地の放置自転車撤去台数、⑪箱根町・湯河原町での観光目的公共交通利用率、⑫小田原市・箱根町でのレンタサイクル等の利用台数）
- 一方で、残りの6つの指標（②ボトルネック（交差点等）箇所数、③DID内公共交通カバー面積率（運行本数考慮）、⑥中心市街地の自転車・歩行者交通量、⑦中心市街地の居住人口、⑩箱根湯本駅までの30分圏カバー面積率、⑬二酸化炭素排出量）については、達成に至らなかった。
- ②については、短期に位置付けた施策事業は完了したが、目標水準の達成には至らなかったことから、中期の施策事業の進捗状況を踏まえ、長期的に取り組むことも検討する必要がある。
- ③については、達成されなかった施策事業について、引き続き推進する必要があるが、地域公共交通の維持・確保に当たっては、新たな移動手段の導入や運行補助費等を含めた路線の維持など、社会情勢を踏まえた検討も必要である。
- ⑥や⑦については、寄与するとされる短期の施策事業は概ね完了（実施）しているが、目標水準の達成には至らなかったことから、最終評価の際には、新たな施策事業を含め、人口減少や高齢化等の社会情勢の変化などの要素を踏まえた数値目標の再検討が必要と考えられる。
- ⑩、⑬については、短期に位置付けた道路整備事業が完了していないことなどが、目標水準を達成できなかった主要因と考えられることから、引き続き、事業を推進するとともに、進捗状況を把握する。

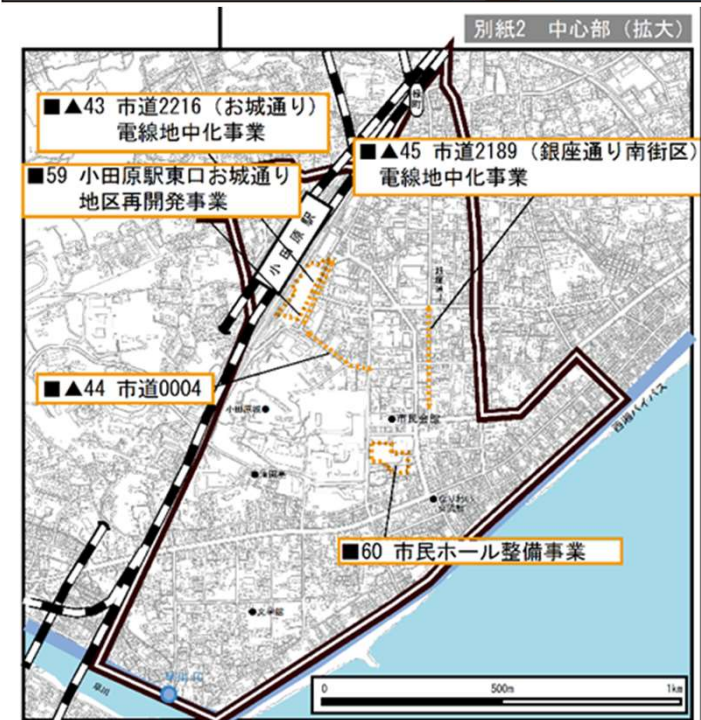
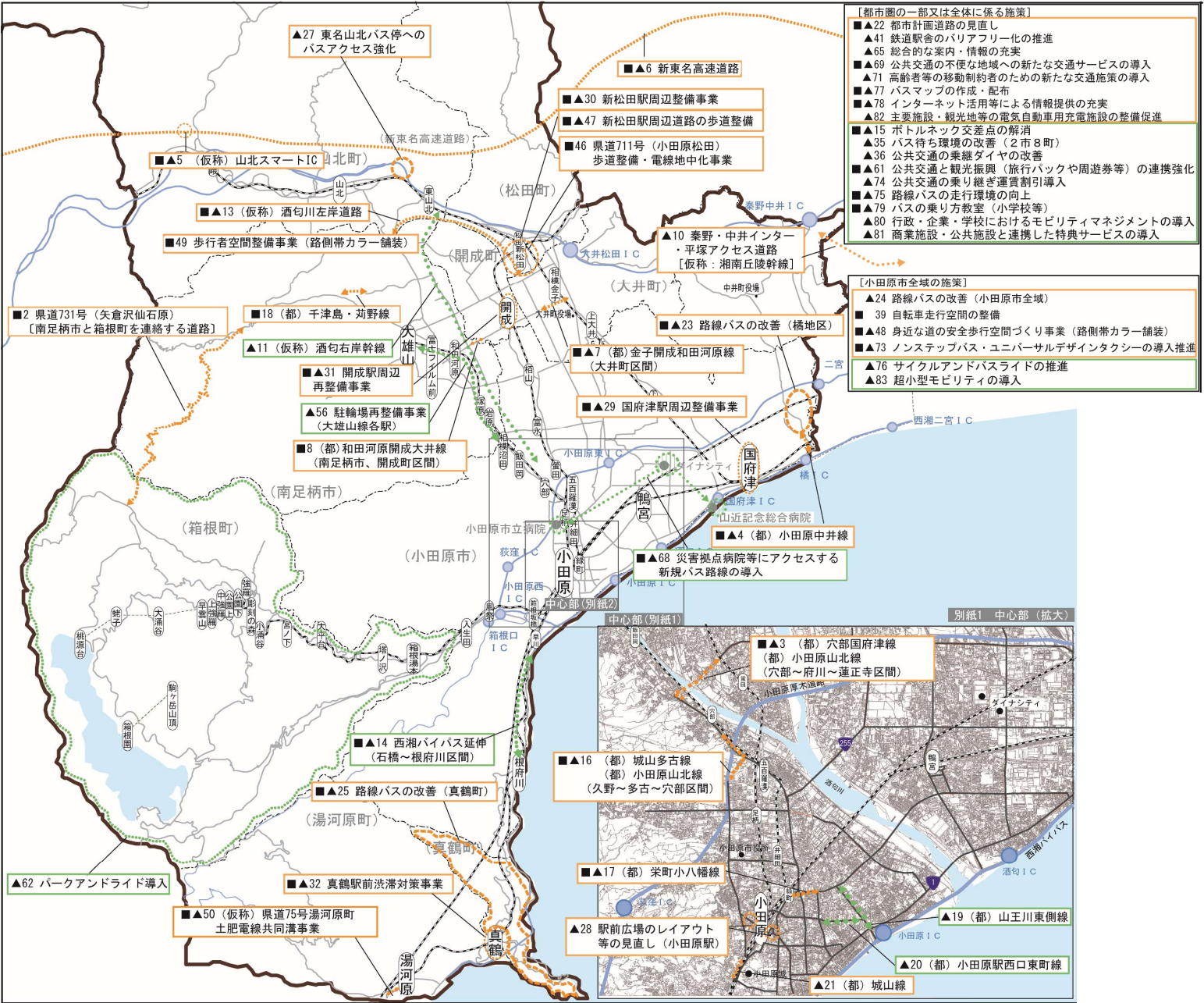
| 視点                | 戦略指標                     | 戦略目標水準         |                |                 | 短期結果      | 達成状況   |
|-------------------|--------------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------|--------|
|                   |                          | 現況(H26)        | 短期(R1)         | 中期(R6)          |           |        |
| 拠点との連携(所要時間)      | ①拠点から15分圏カバー面積率          | 23%            | 24%            | 32%             | 約24%      | ○(達成)  |
| 主要道路の混雑解消         | ②ボトルネック（交差点等）箇所数         | 5区間、9箇所        | 5区間、7箇所        | 3区間、6箇所         | 5区間、9箇所   | ×(未達成) |
| 公共交通によるカバー圏人口維持   | ③DID内公共交通カバー面積率（運行本数考慮）  | 92%            | 92%            | 92%             | 89%       | ×(未達成) |
| 自転車通行可能区間密度の向上    | ④自転車走行可能区間延長             | 84km<br>(小田原市) | 93km<br>(小田原市) | 125km<br>(小田原市) | 98.73km   | ○(達成)  |
| 防災性の高い道路環境整備      | ⑤緊急輸送道路の整備延長             | 354km          | 357km          | 394km           | 約357km    | ○(達成)  |
| 広域拠点の交流の促進        | ⑥中心市街地の自転車・歩行者交通量        | 62,000台・人      | 71,000台・人      | 76,000台・人       | 60,100台・人 | ×(未達成) |
| 交通利便性の高い居住環境の確保   | ⑦中心市街地の居住人口              | 約10,800人       | 約11,500人       | 約11,800人        | 約10,600人  | ×(未達成) |
| 公共交通の利便性の向上       | ⑧交通結節点発着鉄道・バス利用者数        | 約10.0万人/日      | 約10.2万人/日      | 約10.3万人/日       | 約10.2万人/日 | ○(達成)  |
| 安全・安心な移動空間の確保     | ⑨中心市街地の放置自転車撤去台数         | 925台           | 約560台          | 約420台           | 524台      | ○(達成)  |
| 主要観光拠点へのアクセス時間の短縮 | ⑩箱根湯本駅までの30分圏カバー面積率      | 16%            | 18%            | 25%             | 16%       | ×(未達成) |
| 観光拠点での公共交通利便性の向上  | ⑪箱根町・湯河原町での観光目的公共交通利用率   | 29%            | 30%            | 35%             | 39%       | ○(達成)  |
| 観光拠点での回遊性向上       | ⑫小田原市・箱根町でのレンタサイクル等の利用台数 | 4,180台         | 5,000台         | 6,000台          | 6,699台    | ○(達成)  |
| 環境にやさしい交通環境の実現    | ⑬二酸化炭素排出量                | 1,698 t-CO2/日  | 現況比15%減        | 現況比25%減         | 現況比13%減   | ×(未達成) |

(3) 今後（最終評価）に向けて

- 次回の最終評価（令和7年度）において、施策事業の実施及び戦略目標が達成されるよう、引き続き事業の推進に努める。なお、最終評価では、社会情勢や本戦略の策定以降に新たに策定される関連計画等の整合なども踏まえ、施策事業の見直しや戦略指標・目標水準の再検討等を含め、評価を行うことに留意する。
- また、中間評価以降についてもマネジメントサイクルを徹底するため、今回の中間評価で行った「戦略目標、戦略施策ごとの実施プログラム実施状況」について、毎年度、都市交通部において、進捗状況の把握及び実施状況の評価を実施する。

5. 中間評価のとりまとめ

戦略実施状況図（実施中・検討中）



**凡例等**

**【施策に関する凡例】**

事業実施時期の記載

|    |    |     |
|----|----|-----|
| 短期 | 中期 | 短中期 |
| ■  | ▲  | ▲▲  |

実施状況の整理

実施中：整備・事業に取り組んでいるもの  
または完了の年度がわかっているもの

検討中：整備や事業までに達していないもの、未実施

| (事業数) | 計  | 短期 | 中期 | 短中期 |
|-------|----|----|----|-----|
| 実施中   | 42 | 8  | 9  | 25  |
| 検討中   | 18 | 0  | 12 | 6   |

**【地図に関する記号】**

- 高速道路・有料道路
- 一般道路
- 鉄道
- ロープウェイ
- 神奈川県西部地域境
- 市町境

0 1 2 3 4 5km