

神奈川のみちづくり平成18年度達成度報告書／平成19年度業績計画書は、インターネットで次のキーワードで検索していただくと、ホームページがご覧になれます。

国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所のホームページ  
URL: <http://www.ktr.mlit.go.jp/yokohama/h19outcome/index.html>



## お問い合わせ先

### 神奈川県道路協議会事務局

神奈川県県土整備部道路整備課  
〒231-8588 神奈川県横浜市中区日本大通1  
TEL (045) 210-6406

横浜市道路局計画調整部企画課  
〒231-0017 神奈川県横浜市中区港町1-1  
TEL (045) 671-2779

川崎市建設局道路計画部道路計画課  
〒210-8577 神奈川県川崎市川崎区宮本町1  
TEL (044) 200-2781

国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所計画課  
〒221-0855 神奈川県横浜市神奈川区三ツ沢西町13-2  
TEL (045) 316-3536



# 神奈川のみちづくり

平成18年度 達成度報告書  
平成19年度 業績計画書

KANAGAWA

平成19年11月  
神奈川県道路協議会

contents

はじめに	1
神奈川のみちの姿	3
神奈川のみちしるべ	5
神奈川のみちづくり(平成18年度達成度報告・平成19年度業績計画)	
 心にゆとりスムーズ道路	7
 安全ドライブのびのび道路	11
 地震に負けないしっかり道路	15
 安全・快適らくらく歩行空間	19
 活力伸ばすぐんぐん道路	23
 魅力いっぱいわくわく道路	23
 すやすや安眠静かな生活	27
トピック1 …… ヒートアイランド対策の推進	30
神奈川のみちづくりマップ	31
神奈川の個性的なエリアのみちづくり	33
横浜・川崎エリア… 日本の産業を支える横浜港	35
三浦半島エリア …… なかなか着けない公園半島	36
県央エリア …… 南北方向は速いみちのり	37
湘南エリア …… 湘南ビーチに続く波の浜	38
箱根エリア …… 箱根坂道は渋滞箇所	39
トピック2 …… 自転車活用のまちづくりの推進	40
むずかしい言葉の説明	41

# はじめに

## 神奈川県道路を取りまく現状

神奈川県は、日本を代表する国際貿易港である横浜港や、産業技術が集積する川崎等を擁する一方、箱根、丹沢や湘南海岸などの多様な自然や、古都鎌倉に代表される特異な歴史、文化を有しています。そして、これら産業や観光などの幅広い活動が、道路交通に依存しています。

しかしながら、県内の道路の現状をみると、主要な交差点を中心に慢性的な交通渋滞が発生し、輸送効率や移動の快適性が低下しているとともに、多発する交通事故や環境負荷の増大といった問題が顕在化しています。

さらに、これからの道路行政においては、歩行者、自転車等の視点からみた施策・事業の展開も重要となっています。

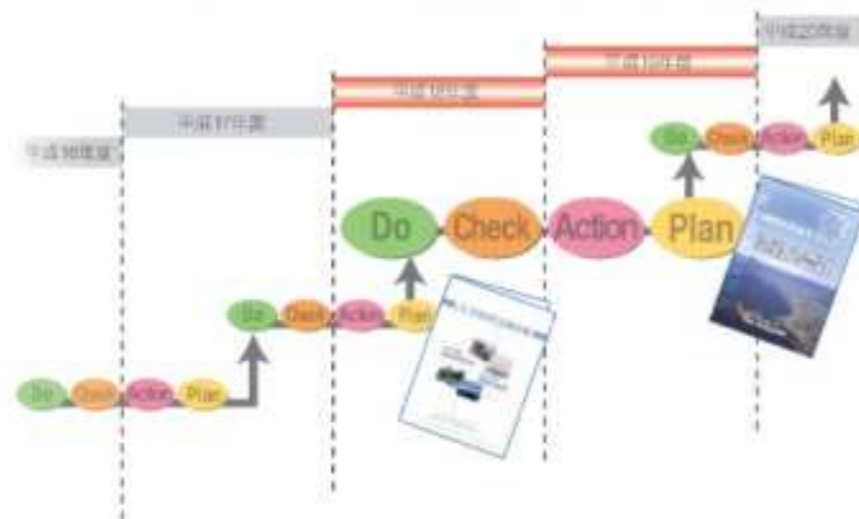
## 成果志向の展開

道路事業の必要性や妥当性を、数値による成果指標を用いてわかりやすく説明するとともに、その結果を合わせて公表し、今後の施策・事業に反映していく、道路行政マネジメントシステムを推進していきます。



## 平成18年度達成度報告書／平成19年度業績計画書の策定

神奈川県道路協議会\*は、道路行政マネジメントシステムの一環として、事業の達成度を評価する達成度報告書、その結果や反省を踏まえ新たな計画を立案する業績計画書を平成16年度より策定しています。本書は平成18年度の達成度評価と、平成19年度の業績計画を示しています。



\*神奈川県道路協議会・神奈川県、横浜市、川崎市、国土交通省、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社

## 本書の見方

神奈川のみちづくり 成果指標ごとに取り組みをまとめています。



※むずかしい専門用語等については、巻末に「むずかしい言葉の説明」を設けています。

神奈川の個性的なエリアのみちづくり 神奈川県を5つのエリアに分け、エリアごとの課題をまとめています。



# 神奈川のみちの姿

神奈川県は、生活と産業の重要拠点や豊かな観光資源を有しています。しかし、現在の道路では、交通渋滞、交通事故の多発、環境への負荷など、様々な課題があります。これらの課題を解決するとともに、神奈川県の地域資源の活用とポテンシャルのさらなる向上を目指したみちづくりが必要です。

## 依然として解消されない交通渋滞

混雑時平均旅行速度と  
渋滞損失時間は全国ワースト3位

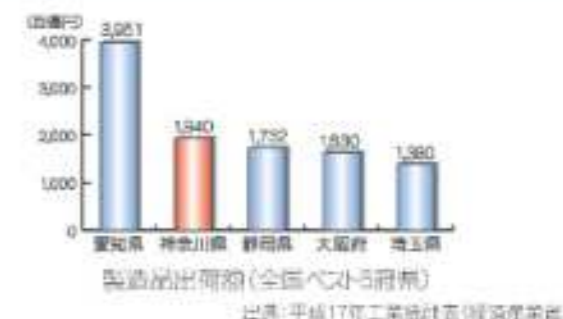


## さらなる産業活性化への支援

製造品出荷額は全国2位



横浜港



## 多発する交通事故

死傷事故率は全国ワースト1位



危険な通学路



## 多様な観光資源へのアクセス確保

観光入込客数は全国2位



みなとみらい21



## 緊急を要する震災対策

全国で大規模地震が頻発



新潟県中越沖地震(0-19年)



## 安全・快適に歩けない歩行空間

県民の約7割が不満(歩道がせまい、段差・傾斜がある)

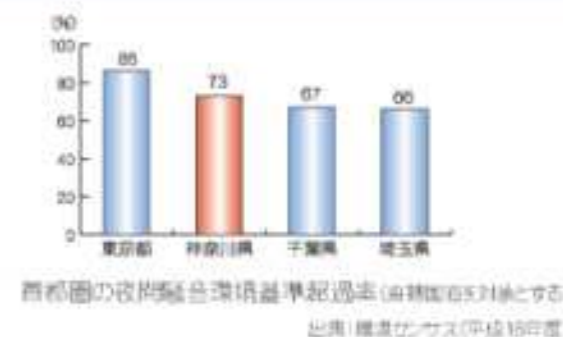


車いす等がすれ違いにくい歩道



## なかなか改善されない沿道環境

夜間騒音は首都圏ワースト2位



生活の**安全**を守り、**安心**とゆとりを持って暮らせる地域の実現  
 都市環境を改善し、**快適**な生活環境を提供する地域の実現  
 我が国の経済活動や都市活動を担う、**活力**に満ちた地域の実現  
 個性的な文化を育み、**豊か**な余暇活動が楽しめる地域の実現

# 神奈川のみちしるべ

○神奈川の道路を取り巻く様々な課題を解決するために、昨年度実施した事業の達成状況を成果指標を用いて評価します。  
 ○中期的な目標についても参考として示しています。

めざす姿 課題	神奈川県 道路行政の 方向性	成果指標・指標の内容	H17年度 現況値	H18年度 目標値	H18年度 実績値	H19年度 目標値	【参考値】 H15年度に設定した 中期的な目標 (目標年度)	掲載頁
 <b>心にゆとりスムーズ道路</b> 依然として解消されない交通渋滞	安全安心 快適 活力 豊か	<b>1-1. 渋滞箇所数</b> 渋滞が著しい文量点等の箇所数。対策を講じたことで渋滞が解消・緩和された箇所数を成果とする。 (H15年度現況値：22箇所)	69箇所	68箇所 【1箇所削減】	68箇所 【1箇所削減】 <b>達成</b>	67箇所 【1箇所削減】	5割解消 (H15年度から概ね10年後)	▶ P7
		<b>1-2. 渋滞損失時間</b> 渋滞によりドライバーや同乗者が失った時間を1年間にわたって合計したもの (原単位97.5人・分/1.0時間/車)以上の車数 (H15年度現況値：160百万人時間/年)	157 百万人時間/年 【約17.9時間/年】	157 百万人時間/年 【変化なし】 【約17.9時間/年】	166 百万人時間/年 【0.5百万人時間/年増加】 【約18.9時間/年】 <b>未達成</b>	165 百万人時間/年 【0.7百万人時間/年減少】 【約18.8時間/年】	3割削減 (H15年度から概ね10年後) 【約13時間/年】	
 <b>安全ドライブのびのび道路</b> 多発する交通事故	安全安心 快適 活力 豊か	<b>2. 死傷事故率</b> 1万台の車が1万キロ走行した場合に起こる死傷事故件数。 (H15年度現況値：241件/万台キロ)	227 件/万台キロ	227 件/万台キロ 【変化なし】	211 件/万台キロ 【16件/万台キロ削減】 <b>達成</b>	211 件/万台キロ から削減	削減 (H15年度から概ね10年後)	▶ P11
 <b>地震に負けないしっかり道路</b> 緊急を要する震災対策	安全安心 快適 活力 豊か	<b>3. 橋りょうの耐震補強率</b> 緊急輸送路等における重要橋りょうのうち耐震補強を実施した橋りょうの割合。 (H15年度現況値：77%)	85%	90% 【5%向上】	91% 【6%向上】 <b>達成</b>	97% 【6%向上】	概ね完了 (平成19年度)	▶ P15
 <b>安全・快適らくらく歩行空間</b> 安全・快適に歩けない歩行空間	安全安心 快適 活力 豊か	<b>4-1. バリアフリー化率</b> 「交通/バリアフリー法」に基づく基本構想地区の特定経路延長のうちバリアフリー化された道路延長の割合。(H15年度現況値：13%)	22%	38% 【16%向上】	33% 【11%向上】 <b>未達成</b>	47% 【14%向上】	6割に向上 (平成19年度) 前年度に設定した当初の計画延長に 対しては、目標を達成する見込みです。(注)	▶ P19
		<b>4-2. 無電柱化計画延長に対する無電柱化率</b> 無電柱化計画延長のうち無電柱化を実施した延長の割合。(H15年度現況値：75%)	75%	79% 【4%向上】	78% 【3%向上】 <b>未達成</b>	81% 【3%向上】	9割に向上 (平成19年度) 前年度に設定した当初の計画延長に 対しては、目標を達成する見込みです。(注)	
		<b>4-3. 緊急対策踏切数</b> 「開かずの踏切」や歩道が狭く危険な踏切等緊急対策が必要な踏切数。 (H17年度現況値：117箇所)	117箇所	114箇所 【3箇所削減】	114箇所 【3箇所削減】 <b>達成</b>	93箇所 【21箇所削減】	5割削減 (H17年度から概ね10年後)	
 <b>活力伸ばすぐんぐん道路</b> 物流の効率化	安全安心 快適 活力 豊か	<b>5. ICへの20分到達圏域</b> 県土全体面積のうち圏域のインターチェンジまで20分以内で到達できる面積の割合。 (H15年度現況値：60%)	60%	60% 【変化なし】	60% 【変化なし】 <b>変化なし</b>	60% 【変化なし】	7割に向上 (H15年度から概ね10年後)	▶ P23
 <b>魅力いっぱいわくわく道路</b> 観光の楽しみを半減させる交通渋滞	安全安心 快適 活力 豊か	<b>6. 夜間騒音要請限度達成率</b> 国が管理する一般国道において、沿道の夜間騒音対策要請限度を達成している道路延長の割合。 (H16年度現況値：54%)	60%	63% 【3%向上】	68% 【5%向上】 <b>達成</b>	69% 【1%向上】	7割に向上 (平成19年度)	▶ P27
 <b>すやすや安眠静かな生活</b> なかなか改善されない沿道環境	安全安心 快適 活力 豊か							



# 心にゆとりスムーズ道路

指標1-1. 渋滞箇所数  
指標1-2. 渋滞損失時間

## 都市部や観光地に集中する渋滞

### ■渋滞箇所は県内で68箇所存在

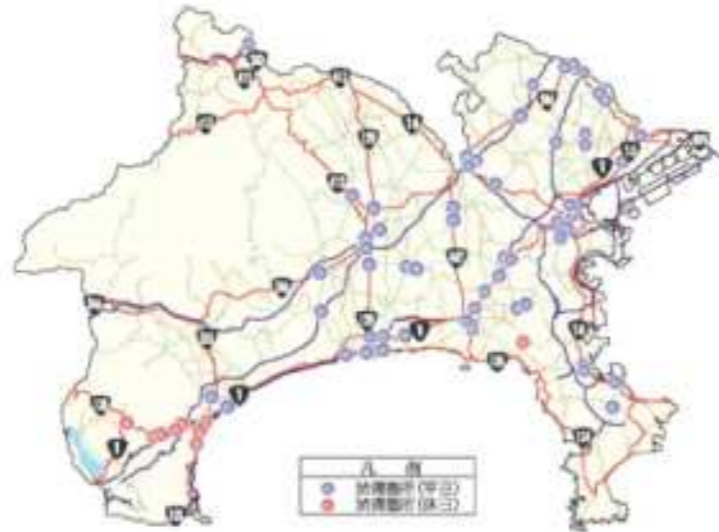
県内の幹線道路では、平日は横浜、川崎など都市部に58箇所、休日は箱根など観光地に10箇所の渋滞箇所が存在しています。また、高速道路の料金所にも存在しています。渋滞解消に向け、道路ネットワークの整備や交差点改良などの渋滞対策が必要です。



国道1号 原宿交差点周辺



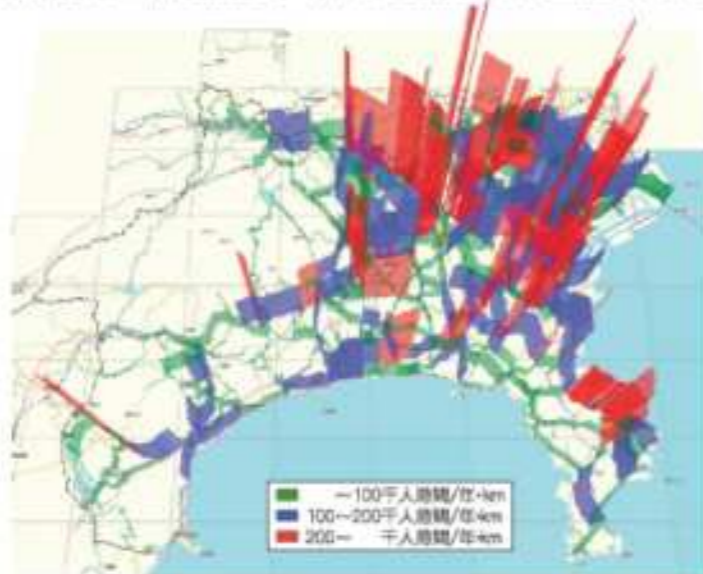
国道1号 箱根関所周辺



平成18年度末時点の渋滞箇所  
出典: 神奈川県道庁協議会 資料

### ■横浜市、川崎市を含む県東部に渋滞が集中

渋滞による時間損失は、直轄国道に多く、特に国道1号や国道16号、国道246号において顕著です。



1kmあたり渋滞損失時間(平成18年度)  
出典: フローブ旅行速度調査(平成18年度)

## 平成18年度のみちづくり

Do

### ETC専用レーンの増設で渋滞緩和

東名高速道路 東京料金所  
(川崎市宮前区)



平成18年度の渋滞対策実施箇所  
出典: 神奈川県道庁協議会 資料

### ■東京料金所

東名高速道路東京料金所(下り)において、ETC専用レーンを2レーン追加しました。



東京料金所の全景



追加したETC専用レーン

### ■渋滞の約3割は料金所部で発生

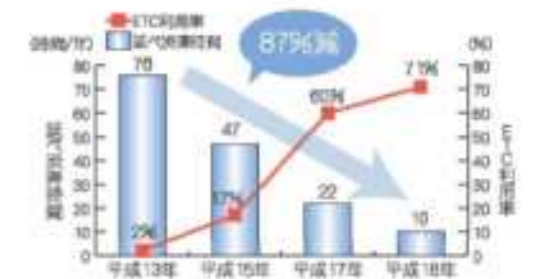
有料道路において、最も渋滞する場所は料金所です。その渋滞原因は支払いのための一時停車です。



有料道路における渋滞発生状況  
出典: 東日本、中日本、西日本高速道路株式会社

### 効果 料金所での渋滞時間は約9割減少

- 延べ渋滞時間が約87%減少(対平成13年度比較)
- ETC専用レーン(2レーン)整備により、処理能力は約28%向上(+時間あたり約1000台)



東京料金所の延べ渋滞時間の推移  
出典: 中日本高速道路㈱ 資料

Check

### 達成度の評価 渋滞箇所数は東京料金所の1箇所減、渋滞損失時間は9百万人時間/年増

成果指標	H17年度現況値	H18年度目標値	H18年度実績値
1-1. 渋滞箇所数 (H15年度現況値: 72箇所)	69箇所	68箇所	68箇所
1-2. 渋滞損失時間 (H15年度現況値: 160百万人時間/年)	157 百万人時間/年	157 百万人時間/年	166 百万人時間/年

渋滞損失時間は、主に国道1号、国道15号や国道246号で増えました。その理由としては、交通量の増加によるものと考えられます。

**Action** 平成19年度も、渋滞解消に向けたみちづくりを進めていきます。

Plan



平成19年度の渋滞対策実施予定箇所  
 (出典:神奈川県建設部資料)

**1** みちづくりの計画  
**地元関係者と連携し、右折渋滞を解消**  
 国道246号 江田駅東交差点 (横浜市青葉区)

地元関係者との現地診断により渋滞問題を再確認しました。  
 右折レーンを延伸し、駅前周辺地域の渋滞解消、事故軽減を目指します。



江田駅東交差点についての協議会



右折車による直進レーン阻害状況



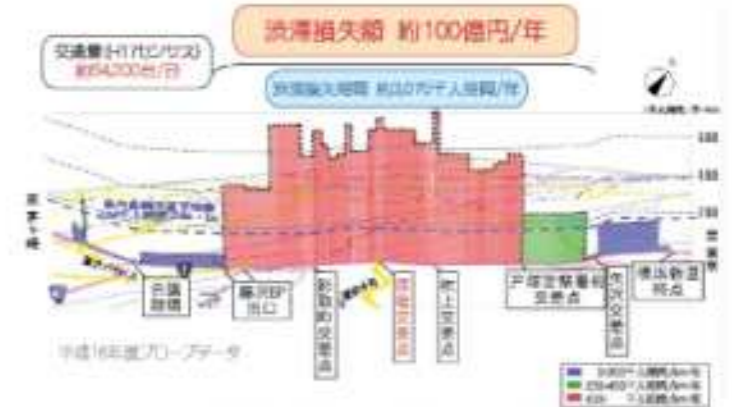
(出典:国土交通省資料)

**2** みちづくりの計画  
**平成21年度の開通に向け県内渋滞ワースト1位の原宿交差点の立体化に着手**  
 国道1号 原宿交差点 (横浜市戸塚区)

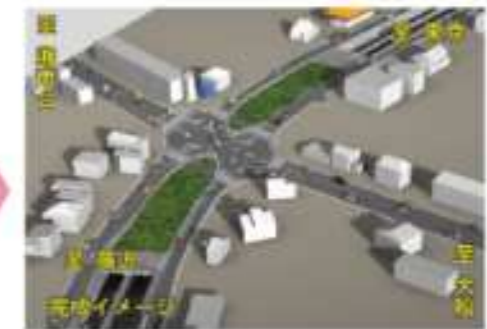
原宿交差点は渋滞が著しく、神奈川県内の交差点で渋滞ワースト1位となっています。  
 渋滞損失額は年間約100億円になります。  
 交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的に、延長約0.8kmを立体化します。



原宿交差点の渋滞状況

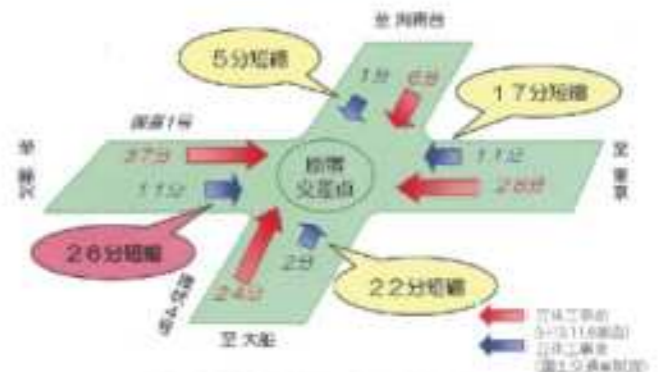


渋滞損失額の現状(平成16年度)



**効果** 交差点の通過時間が最大約30分短縮

- 交差点通過時間は、国道1号東京方面が約26分、環状4号湘南台方面が約22分短縮されます。
- 自動車の走行速度の上昇により、排出ガス量が減少します。



交差点通過時間の変化(完成時)  
 (出典:国土交通省資料)

目標値の設定  
**国道246号江田東交差点の渋滞対策を完了**

成果指標	H18年度実績値	H19年度目標値	[参考値]H15年度に設定した中期的な目標値	Review(中期的な目標への確認)
1-1. 渋滞箇所数 (H15年度現況値: 72箇所)	68箇所	67箇所	5割解消 (H15年度から概ね3年後)	道路網整備や交差点対策を推進し、目標達成を目指します。
1-2. 渋滞損失時間 (H15年度現況値: 160百万人時間/年)	166 百万人時間/年	165 百万人時間/年	3割削減 (H15年度から概ね3年後)	



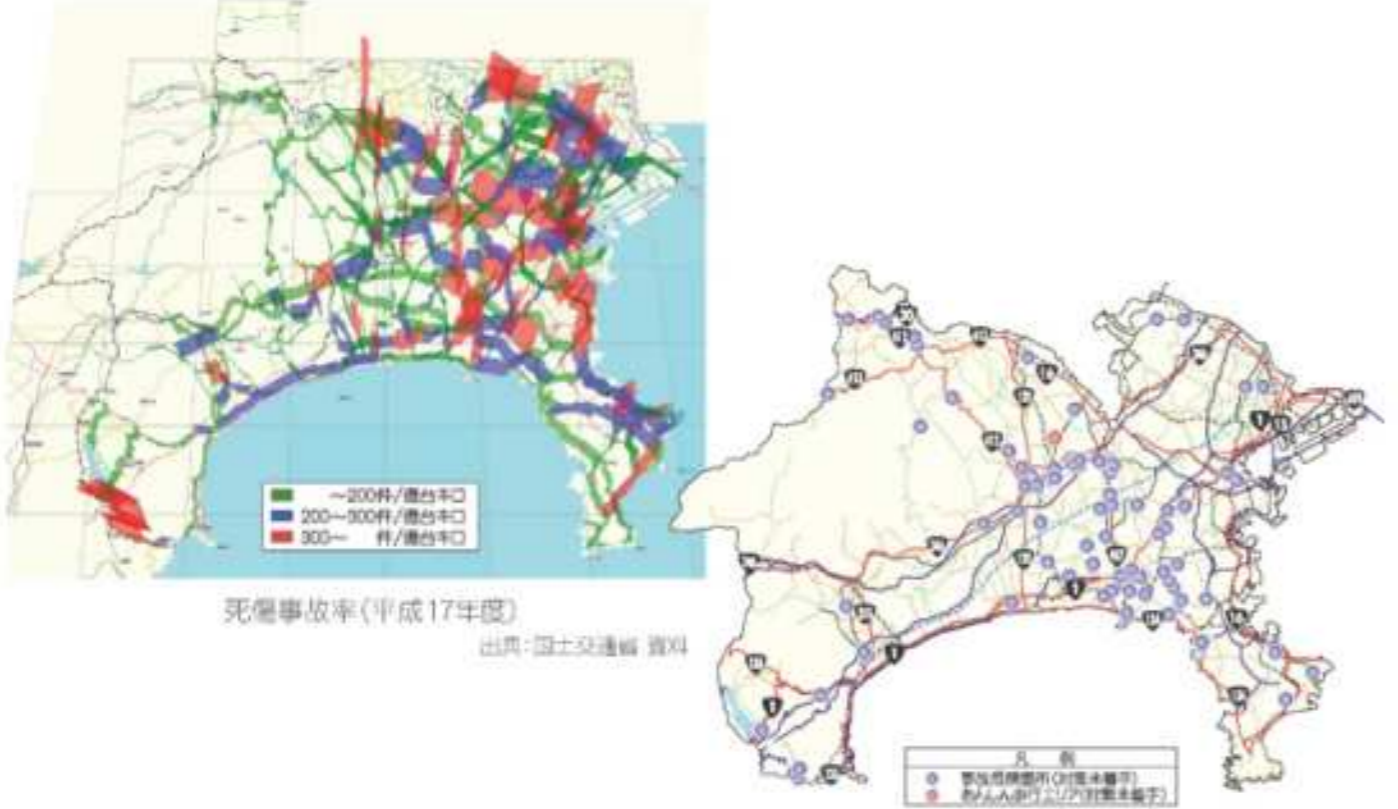
# 安全ドライブのびのび道路

指標2. 死傷事故率

## 多発する事故に県民の高い関心

### ■事故危険箇所108箇所、あんしん歩行エリア1箇所の対策が未着手

対策未着手の事故危険箇所とあんしん歩行エリアは、国道のみならず県道、市道においても数多く残っています。

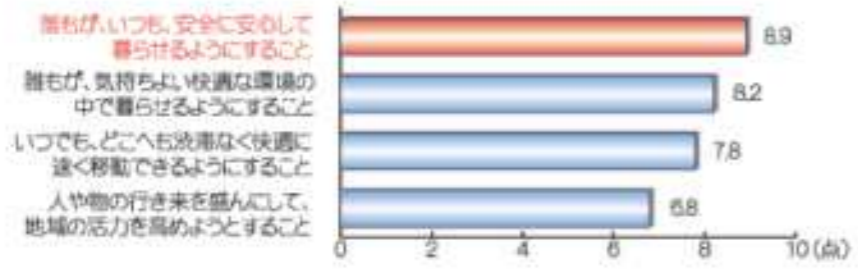


死傷事故率(平成17年度)  
出典:国土交通省 資料

平成18年度末時点の事故危険箇所、あんしん歩行エリア  
出典:神奈川県道路協会 資料

### ■県民の関心度が高い「安全なみちづくり」

県民が道路に期待する役割は、「安全・安心」が高くなっています。



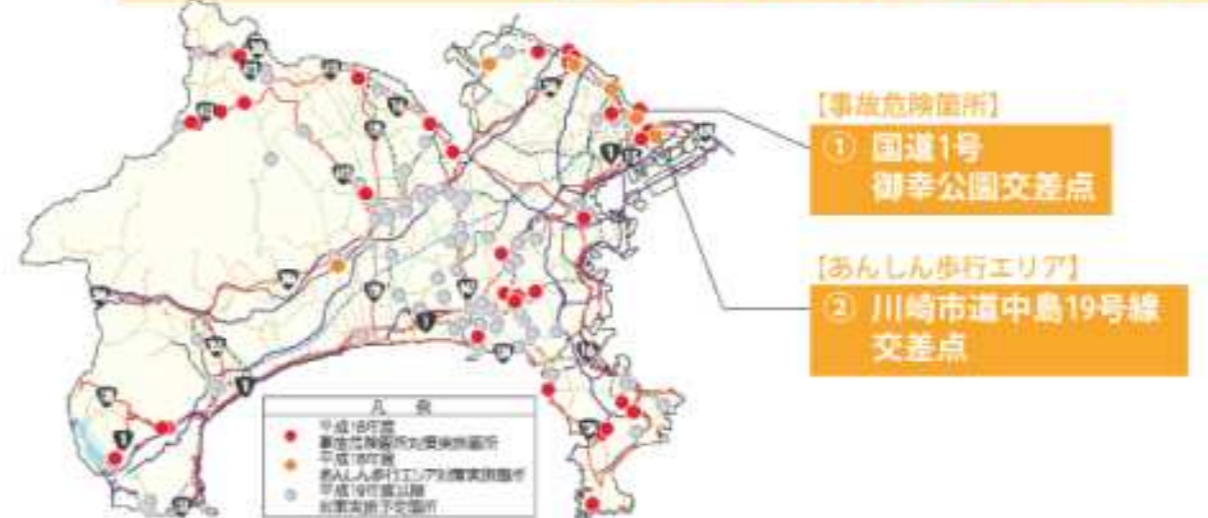
道路の様々な役割の重要性  
出典:神奈川県道路に関するアンケート調査結果



生活道路を走り抜けるトラック  
出典:国土交通省 資料

## 平成18年度のみちづくり

### Do 43箇所の事故危険箇所、6箇所のあんしん歩行エリアの対策に着手



平成18年度の事故危険箇所・あんしん歩行エリア対策実施箇所  
出典:神奈川県道路協会 資料



### 【事故危険箇所】歩道たまり場を設置

#### ■国道1号 御幸公園交差点 (川崎市幸区)

歩道幅を2mから6mに広げ、赤信号待ちのたまり場が確保され、自転車・歩行者等が安全にすれ違えるようになりました。



出典:国土交通省 資料



### 【あんしん歩行エリア】歩道の幅員を拡幅

#### ■川崎市道中島19号線 交差点 (川崎市川崎区)

歩道幅を広げたことにより、歩行者等の安全性が向上しました。



出典:川崎市 資料



### 達成度の評価 死傷事故率が16件/億台キロ減少

成果指標	H17年度実績値	H18年度目標値	H18年度実績値
2. 死傷事故率 (H15年度実績値: 241件/億台キロ)	227 件/億台キロ	227 件/億台キロ	211 件/億台キロ



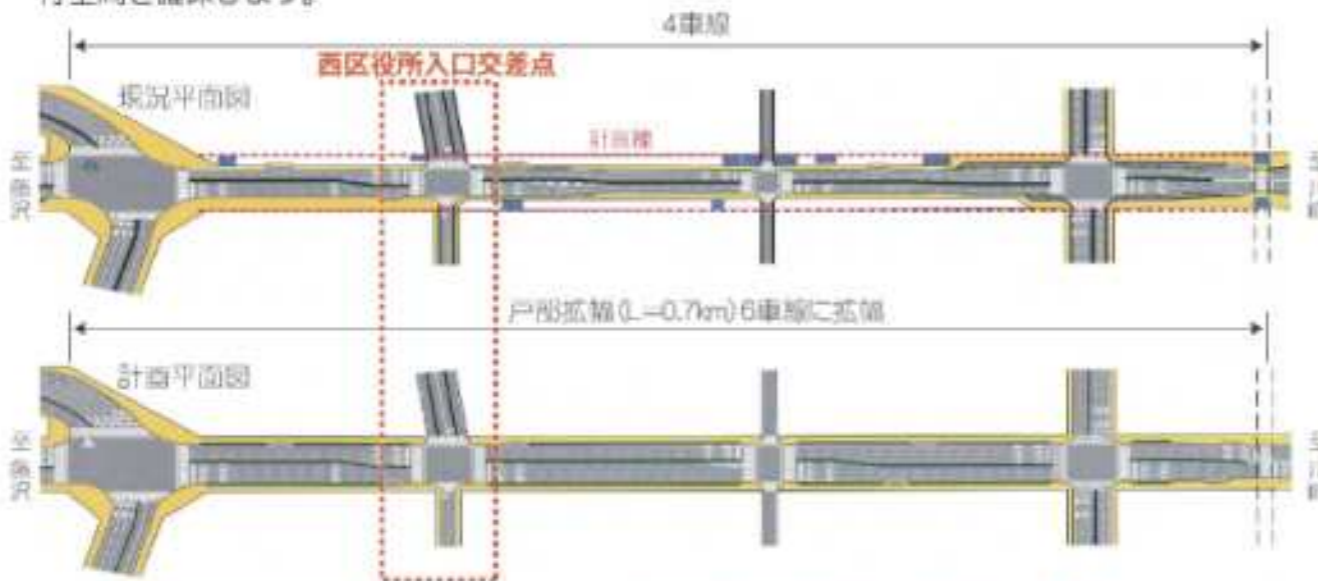
**Action** 事故危険箇所への対策に加え、死傷事故率の高い箇所の対策を集中的に行う「レッドゾーン戦略」を進めていきます。



**1** 【事故危険箇所】歩道の拡幅により、歩行者の安全を確保

国道1号 西区役所入口交差点 (横浜市西区)

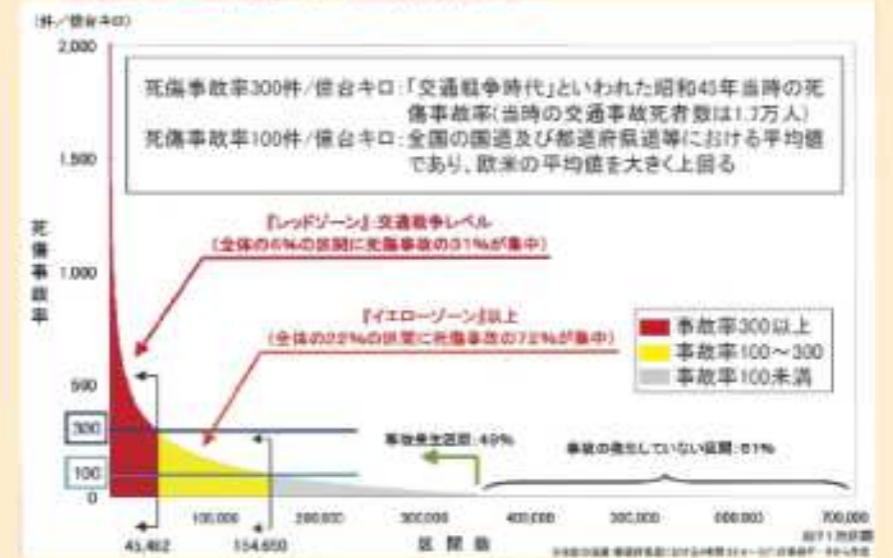
国道1号の6車線化(戸部拡幅)に伴い、歩道を広げ、歩行者、自転車等の安全で快適な歩行空間を確保します。



出典: 国土交通省 資料

**レッドゾーン戦略: 「必要な道路」に重点投資**

昭和40年代の「交通戦争」の頃のような危険な状態にある道路が残っています。レッドゾーン・イエローゾーンの区間に集中して事故対策事業を実施します。



**2** 【レッドゾーン】事故の分析結果や地元の声をもとに対策を実施しました

国道1号 栄善小学校前交差点 (平塚市明石町)

事故の種類は、左折時、出合頭が顕著です。



事故の分析結果や地元の意見をもち、右折指導線の改良などの対策を実施します。



**高い事故率改善へ**  
走行ラインなど工夫

平塚の国道1号、栄善小前交差点

「レッドゾーン」解消へ地元の声も取り入れ、歩道拡幅や走行ラインの工夫など、事故率改善に向けた対策が実施された。

目標値の設定  
国道1号 西区役所入口交差点等の事故対策を実施

成果指標	H18年度現況値	H19年度目標値	【参考値】H15年度に設定した中期的な目標	Review(中期的な目標への経過)
2. 死傷事故率 (H15年度現況値: 241件/100キロ)	211件/100キロ	211件/100キロから削減	削減 (H15年度からH19年度)	交通事故対策を推進し、目標達成を目指します。

H19年度は、事故危険箇所への対策や「レッドゾーン戦略」の実施により、死傷事故率の削減を目指します。



# 地震に負けないしっかり道路

指標3. 橋りょうの耐震補強率

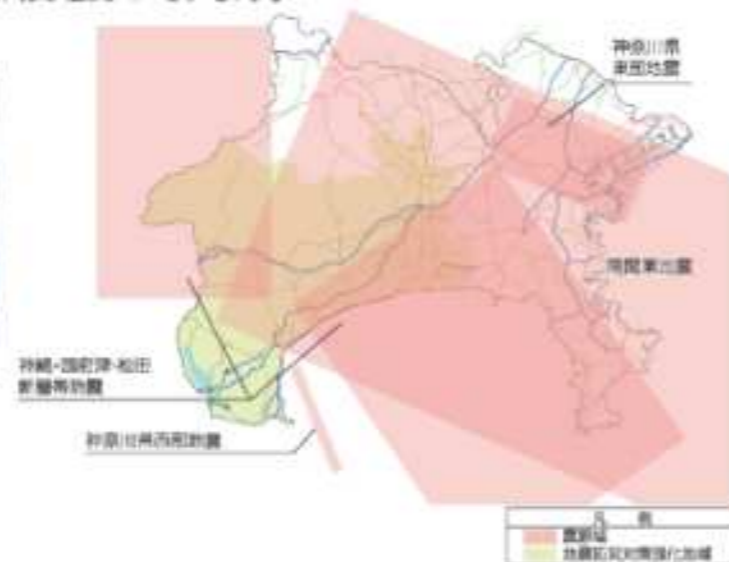
## 大規模地震に備え、急がれる耐震補強

### 大規模地震の発生に懸念

神奈川県内には複数の地震震源域が広がっています。



阪神淡路大震災の様子



想定地震の震源域分布  
出典：神奈川県地震防災計画

### 耐震補強が必要な橋りょうは残り69橋

緊急輸送道路上には、耐震補強が必要な橋りょうが数多く残っています。



平成18年度末時点の緊急輸送道路網と耐震補強が必要な橋りょう  
出典：神奈川県道路協会 資料

## 平成18年度のみちづくり

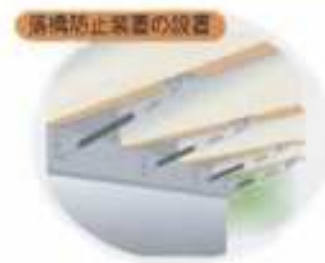
### Do 国道1号の新高島橋など27橋の耐震補強を実施



### 1 落橋防止装置を設置

#### 国道1号 新高島橋 (横浜市西区)

緊急輸送道路網の途絶解消を目指し、落橋防止装置を設置しました。  
■チェーン等で橋脚と橋台を結ぶ「落橋防止装置」の設置等を順次進めます。



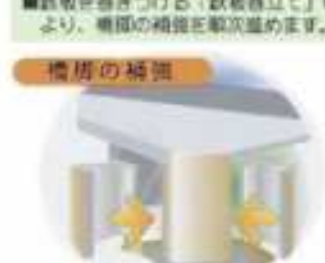
出典：国土交通省 資料

### 2 鋼板巻立てにより橋脚を補強

#### 県道71号(秦野二宮) 木戸陸橋 (中井町井ノ口)

地震時の橋りょう橋脚の損壊に耐えられるように、橋脚を補強しました。

■鉄板を巻きつける「鉄板巻立て」等により、橋脚の補強を順次進めます。



出典：神奈川県 資料

### Check 達成度の評価 橋りょうの耐震補強率は6%増加

成果指標	H17年度現況値	H18年度目標値	H18年度実績値
3. 橋りょうの耐震補強率 (H15年度現況値：77%)	85% 【652橋/770橋】	90% 【690橋/770橋】	91% 【679橋/748橋】

耐震補強すべき橋りょうを再点検した結果、橋りょう数が減少しました。

**目標達成に向けて耐震補強を実施します。**

Plan



平成19年度の耐震補強実施予定箇所  
出典: 横浜川景観協議会 資料

**1 免震支承を設置して耐震補強**

**国道16号 境川高架橋 (大和市下鶴間)**

緊急輸送道路上の橋りょう橋脚の耐震補強を実施します。



出典: 国土交通省 資料

**2 コンクリートを巻いて橋脚を補強**

**県道76号(山北藤野) 鞠子橋 (山北町川西)**

緊急輸送道路上の橋りょう橋脚の耐震補強を実施します。



出典: 横浜川景観協議会 資料

**3 老朽橋を新たに架け替え**

**横浜市道中村山手線 中村橋 (横浜市南区)**

新橋は幅員4.0mの段差の少ない歩道を設置し、利用者の安全性確保とバリアフリー化を図っています。  
完成当時の面影を残すために、旧橋の御影石の親柱を新橋に再利用します。



旧橋の親柱を保存

出典: 横浜市 資料

**4 老朽橋を新たに架け替え**

**横浜市道葎田第263号線 根岸橋 (横浜市磯子区)**

老朽化が著しいため、歩道拡幅などの改良と併せて橋を架け替えます。



出典: 横浜市 資料

目標値の設定

**国道16号 境川高架橋など46橋の耐震補強を実施予定**

成果指標	H18年度現況値	H19年度目標値	【参考値】H15年度に設定した中期的な目標	Review(中期的な目標への展望)
3. 橋りょうの耐震補強率 (H15年度現況値: 77%)	91% 【679橋/748橋】	97% 【725橋/748橋】	概ね完了 (H19年度)	目標を達成する見込みです。引き続き事業を進めます。



# 安全・快適らくらく歩行空間

指標4-1. バリアフリー化率  
指標4-2. 無電柱化計画延長に対する無電柱化率  
指標4-3. 緊急対策踏切数

## 望まれる歩きやすい道づくり

### ■高齢化などに備えたバリアフリー化が必要

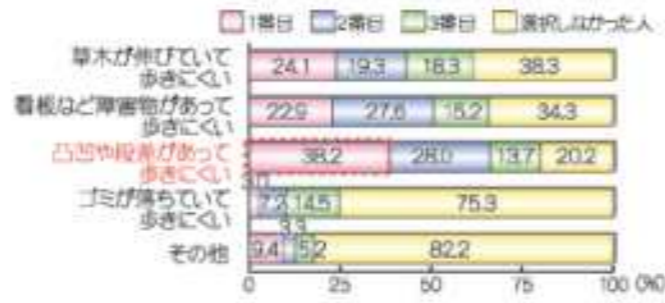
神奈川県は東京都に次いで高齢者が多いにも関わらず、バリアフリー化率は十分ではありません。



関東甲信のバリアフリー化率  
出典：平成18年度道路行政の達成度報告書 / 平成19年度道路行政の業績計画書(国土交通省)

### ■「デコボコや段差がある歩道」に県民の不満が集中

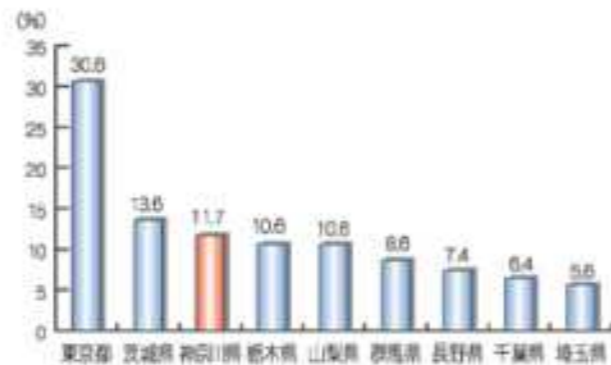
歩道に関する質問で「凸凹や段差があって歩きにくい」が1番目に気になる点として多く挙げられています。



「道路の状況」について、普段感じている点  
出典：神奈川県の道路に関するアンケート調査結果 (平成18年度)

### ■無電柱化率は関東甲信で3位

神奈川県の無電柱化率は11.7%で関東甲信では3位ですが、依然として低い状況にあります。



関東甲信の無電柱化率  
出典：平成18年度道路行政の達成度報告書 / 平成19年度道路行政の業績計画書(国土交通省)

### ■緊急対策を要する踏切は180箇所

「自動車と歩行者のボトルネックとなる踏切」や「開かずの踏切」が多く存在しています。



神奈川県内の緊急対策踏切内訳  
出典：国土交通省 資料

## 平成18年度のみちづくり

### Do 国道1号等でバリアフリー化、無電柱化、踏切対策を実施



平成18年度のバリアフリー化、無電柱化、緊急対策踏切実施箇所  
出典：神奈川県道路協議会 資料



### 【無電柱化】電線類を地中化し、景観にも優れた歩行空間を確保

#### 川崎市道川崎駅丸子線 (川崎市中原区)



出典：川崎市 資料



### 【緊急対策踏切】カラー舗装により歩行者と自動車を分離

#### 横浜市道四季美台第275号線 相模鉄道 鶴ヶ峰10号踏切 (横浜市旭区)



出典：横浜市 資料

### 達成度の評価

## Check バリアフリー化率は11%、無電柱化率は3%向上、緊急対策踏切は3箇所減

成果指標	H17年度現況値	H18年度目標値	H18年度実績値
4-1. バリアフリー化率 (H15年度現況値：13%)	22% [8km/37km]	38% [14km/37km]	33% [17km/51km]
4-2. 無電柱化計画延長に対する無電柱化率 (H15年度現況値：75%)	75% [340km/451km]	79% [358km/451km]	78% [354km/453km]
4-3. 緊急対策踏切数 (H17年度現況値：117箇所)	117箇所	114箇所	114箇所

バリアフリー化については、対策実施延長は伸びたものの、計画延長を見直したため、目標達成には至りませんでした。

無電柱化については、地域の合意形成に時間を要し、対策実施できなかった箇所があり、また、計画延長を見直したため、目標達成には至りませんでした。

**歩行空間の安全性・快適性向上を目指し、対策を推進**

Plan



平成19年度のバリアフリー化、無電柱化、緊急対策踏切実施予定箇所  
出典：神奈川県道路協会 資料

**1 【バリアフリー化】電柱撤去、歩道の段差解消等を実施**

関内駅周辺地区 横浜市道新港第39号線(桜通り) (横浜市中区)

電柱撤去、歩道の段差解消等を行うことで、安全に移動できる構造にします。

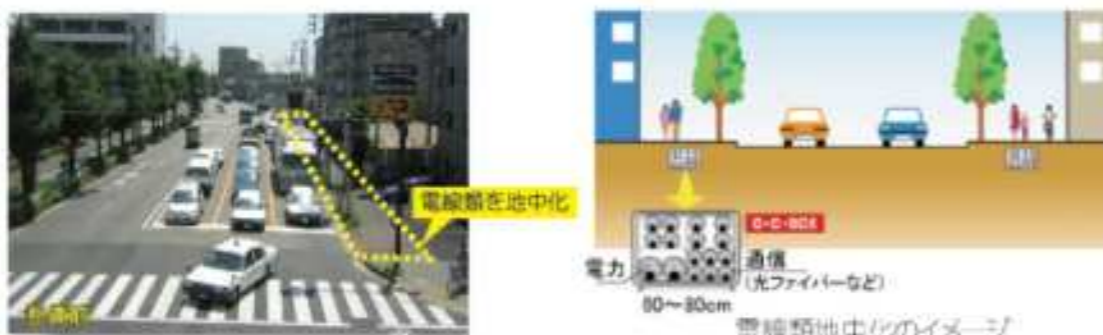


出典：横浜市 資料

**2 【無電柱化】電線類を地中化し、快適な歩行空間を確保**

川崎市道南幸町渡田線 (川崎市川崎区)

電線類を地中化することで、快適な歩行空間を確保します。



出典：川崎市 資料

出典：国土交通省 資料

3

**【緊急対策踏切】鉄道の高架化により、安全で快適な道路空間の確保**

都市計画道路下今泉門沢橋線 小田急電鉄 海老名5号踏切 (海老名市河原口)



道路と鉄道を立体交差化することにより、交通渋滞の緩和や踏切事故の解消、市街地の一体化が図られます。



完成イメージ

出典：神奈川県 資料

4

**【緊急対策踏切】平成25年度の完成に向け、連続立体交差による抜本的対策を実施**

(主)東京大師横浜 京浜急行大師線 産業道路踏切 (川崎市川崎区)

鉄道および駅の地下化により踏切を除却し、交通渋滞、踏切事故の解消、市街地の一体化、駅利用者の利便性の向上を図ります。



完成イメージ

出典：川崎市 資料

目標値の設定

**バリアフリー化率は14%向上、無電柱化率は3%向上  
緊急対策踏切は21箇所削減を目指し、事業を推進**

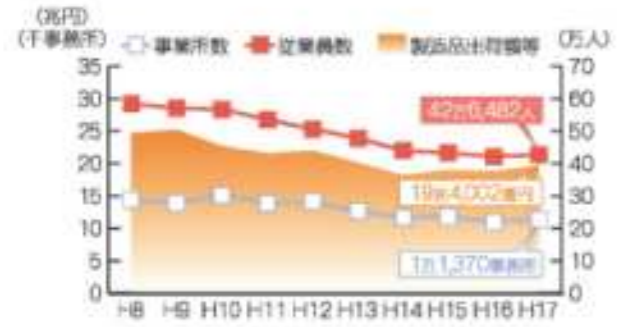
成果指標	H18現況値	H19目標値	【参考値】H15年度に設定した中期的な目標	Review(中期的な目標への展望)
4-1. バリアフリー化率 (H15年度現況値：13%)	33% 【17km/51km】	47% 【24km/51km】	6割に向上 <sup>(1)</sup> (H19年度)	引き続き重点整備地区に対する事業を進めます。
4-2. 無電柱化計画延長に対する無電柱化率 (H15年度現況値：75%)	78% 【354km/453km】	81% 【368km/453km】	9割に向上 <sup>(2)</sup> (H19年度)	引き続き合意形成を図りながら事業を進めます。
4-3. 緊急対策踏切数 (H17年度現況値：117箇所)	114箇所	93箇所	5割削減 (H17年度からH19年度)	引き続き事業を進めます。

※1：H15年度に設定した当初の計画延長(≒50km)に対しては、目標を達成する見込みです(24km/50km=48%)。  
※2：H15年度に設定した当初の計画延長(≒411km)に対しては、目標を達成する見込みです(368km/411km=89%)。

**産業や観光を支える高速道路アクセス**

■ 県内の産業は回復の兆し

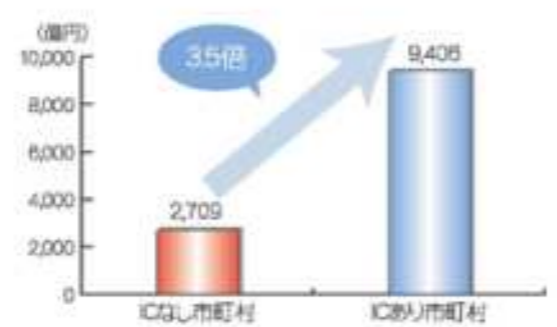
近年、県内の製造品出荷額は、回復の兆しが見られます。更なる産業活性化を支援する道づくりが必要です。



神奈川県の製造品出荷額・従業員数・事業所数の推移  
 出典：平成17年工業統計表(経済産業省)

■ 高速道路へのアクセス性向上による活性化

高速道路へのアクセスが良い市町村では、製造品出荷額が高くなっています。



神奈川のICの有無による製造品出荷額の比較  
 出典：平成17年工業統計表(経済産業省)

■ 県内には、多様で豊かな観光資源が存在

神奈川県には街、海、山等、多様な観光資源が広域に存在し、年間約1.6億人の観光客が訪れます。各観光地へのアクセスの向上が求められます。



観光入込状況  
 出典：平成17年神奈川県観光客誘致報告書(平成18年)

Do 平成24年度全線開通を目指し、さがみ縦貫道路の整備を推進

圏央道 「目標宣言プロジェクト」



Check 達成度の評価 ICへの20分到達圏域は変化なし



成果指標	H17年度現況値	H18年度目標値	H18年度実績値
5. ICへの20分到達圏域 (H15年度現況値：60%)	60%	60% 【変化なし】	60% 【変化なし】

H18年度実績値は、自動車専用道路が開通しなかったため、IC到達圏域は変わりませんでした。

**Action** 平成19年度も、高速道路ネットワークの整備を推進します。

**Plan**



平成19年度のIC整備予定箇所  
出典：神奈川県建設委員会資料

① 首都高速神奈川1号横羽線 横浜公園出口(湾岸線方面)

**1** 首都高速神奈川1号横羽線に新たな出口が開通

■首都高速神奈川1号横羽線 横浜公園出口(湾岸線方面) (横浜市中区)

首都高速神奈川1号横羽線の石川町JCTに、湾岸線方面からの出口が11月21日に開通しました。



横浜公園出口位置図

出典：首都高速道路情報 資料

**効果** 関内地区への  
アクセシ性が向上

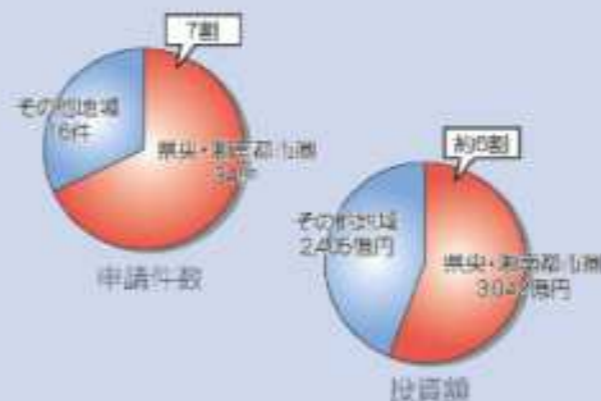
中華街や大橋橋方面及び主要行政機関(横浜市庁・神奈川県庁等)が集中する関内地区へ直接アクセスできるようになり、交通の利便性が向上します。



関内・関外地区  
(市庁付近)

■さがみ縦貫道路等の本格整備を背景に「インベスト神奈川」が活性化

- 神奈川県では、県内への産業集積を図るため、「インベスト神奈川(神奈川県産業集積促進方策)」(H19年7月改定)を策定し、県内への企業誘致や既存企業の県内再投資を促進しています。
- 圏央道整備の本格化などを背景に、この「インベスト神奈川」への申請件数が、さがみ縦貫道路沿線の県央・湘南都市圏で全体の約7割を占めており、その投資額は全体の約6割となります。



「インベスト神奈川」への企業申請状況(H19.8月現在)

出典：神奈川県 資料



「インベスト神奈川」立地企業位置図(H19.7月現在)

出典：神奈川県建設委員会 資料

目標値の設定  
さがみ縦貫道路等の自動車専用道路の整備を推進

成果指標	H18年度実績値	H19年度目標値	【参考値】H15年度に設定した中期的な目標	Review(中期的な目標への進展)
5. I(への20分到達圏域) [H15年度実績値：60%]	60%	60% 【変化なし】	7割に向上 [H15年度から概ね10年後]	さがみ縦貫道路等の開通によりIC20分到達圏の拡大を目指します。

※：平成19年度は、さがみ縦貫道路等の自動車専用道路が開通しないため、ICへの20分到達圏域の目標値は変化なしとしています。

**圏央道はいま**

**自立分権都市への切り札**

**さがみ縦貫道路**

産経新聞(H19.3.24)



# すやすや安眠静かな生活

指標6. 夜間騒音限度達成率

## まだまだ残る騒音対策箇所

### ■夜の騒音に悩まされるポイントは49箇所

国道の多くの区間において、騒音問題が生じています。



国道の夜間騒音レベル  
出典：環境センサス(平成18年度)

20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140
木立の多い住宅街	住宅街	住宅街	住宅街	住宅街	住宅街	住宅街	住宅街	住宅街	住宅街	住宅街	住宅街	住宅街

### ■大型車も多く、達成率が低い国道246号

国道246号は他の国道に比べて騒音対策が遅れています。



神奈川県別の国道別夜間騒音要請限度達成率と大型車混入率  
出典：環境センサス(平成18年度)  
道路交通センサス(平成17年度)

## 平成18年度のみちづくり

### Do 国道16号馬堀地区等16箇所低騒音舗装を実施



① 国道16号 馬堀海岸地区

平成18年度低騒音舗装整備箇所  
出典：神奈川県道路協会資料



### 地域のシンボルプロジェクトに、低騒音舗装を採用

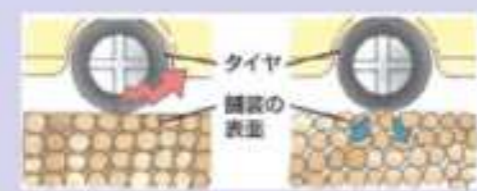
#### 国道16号 横須賀市馬堀海岸

横須賀市馬堀海岸地区の国道16号において、地域のシンボルプロジェクトとなる「緑陰道路事業」、「海岸高潮対策事業」が実施されました。車道には低騒音舗装を採用しました。



### タイヤ騒音発生抑制

■通常舗装  
タイヤ溝と舗装面の間に挟まれた空気が逃げ道がなく、空気圧の騒音、膨張音が発生する。



■低騒音舗装  
すきまに空気が逃げ、音が生じにくい。

出典：国土交通省資料



### 達成度の評価

### 低騒音対策により達成率が8ポイント向上！

成果指標	H17年度現況値	H18年度目標値	H18年度実績値
6. 夜間騒音要請限度達成率 (H16年度現況値：54%)	60% 【156km/262km】	63% 【166km/262km】	68% 【170km/250km】

環境センサスの調査実施区間を見直したため、調査区間延長が減りました。



**Action** 平成19年度も、国道246号等において騒音対策を推進

**Plan**



平成19年度の低騒音舗装・遮音壁整備予定箇所  
出典：神奈川県道路局協議会 資料

【低騒音舗装】

- ① 国道246号 厚木市妻田

【遮音壁設置】

- ② 国道16号保土ヶ谷バイパス 横浜市旭区

**1** 【低騒音舗装】 舗装を低騒音舗装にリニューアル

国道246号 厚木市妻田

低騒音舗装を行い、タイヤの騒音や、エンジン音の路面反射を軽減します。



出典：国土交通省 資料

**2** 【遮音壁設置】 沿道環境に配慮し、遮音壁を新設

国道16号保土ヶ谷バイパス 横浜市旭区

交通量の多い自動車専用道路等の沿道への騒音を軽減します。



出典：国土交通省 資料

目標値の設定

低騒音舗装10箇所、遮音壁設置4箇所を実施

成果指標	H18年度現況値	H19年度目標値	【参考値】H15年度に設定した中期的な目標	Review(中期的な目標への展望)
6. 夜間騒音要請限度達成率 (H16年度現況値：54%)	68% 【170kn/250kn】	69% 【174kn/250kn】	7割に向上 (H19年度)	概ね目標を達成する見込みです。

TOPICS  
1

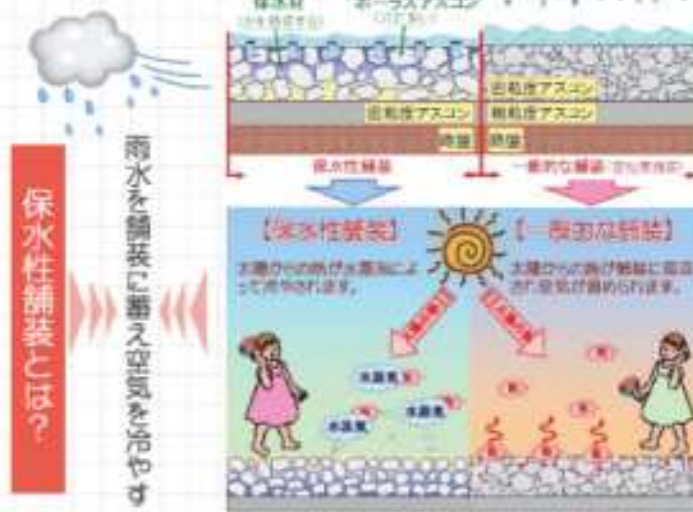
ヒートアイランド対策の推進

透水性・保水性舗装の整備

■夏場に涼しい歩行空間を目指して

都市部では、道路舗装やコンクリート建築物の蓄熱、冷暖房機の排気熱などにより、郊外部に比べて気温が高くなる「ヒートアイランド現象」が発生しています。

横浜市、川崎市では、ヒートアイランド対策の一環として、保水した水分の気化熱で舗装表面の温度を低下させる「透水性・保水性舗装」を試験的に実施しています。



出典：横浜市平成19年度夏道路緑道遊歩方針

【横浜市の取り組み】

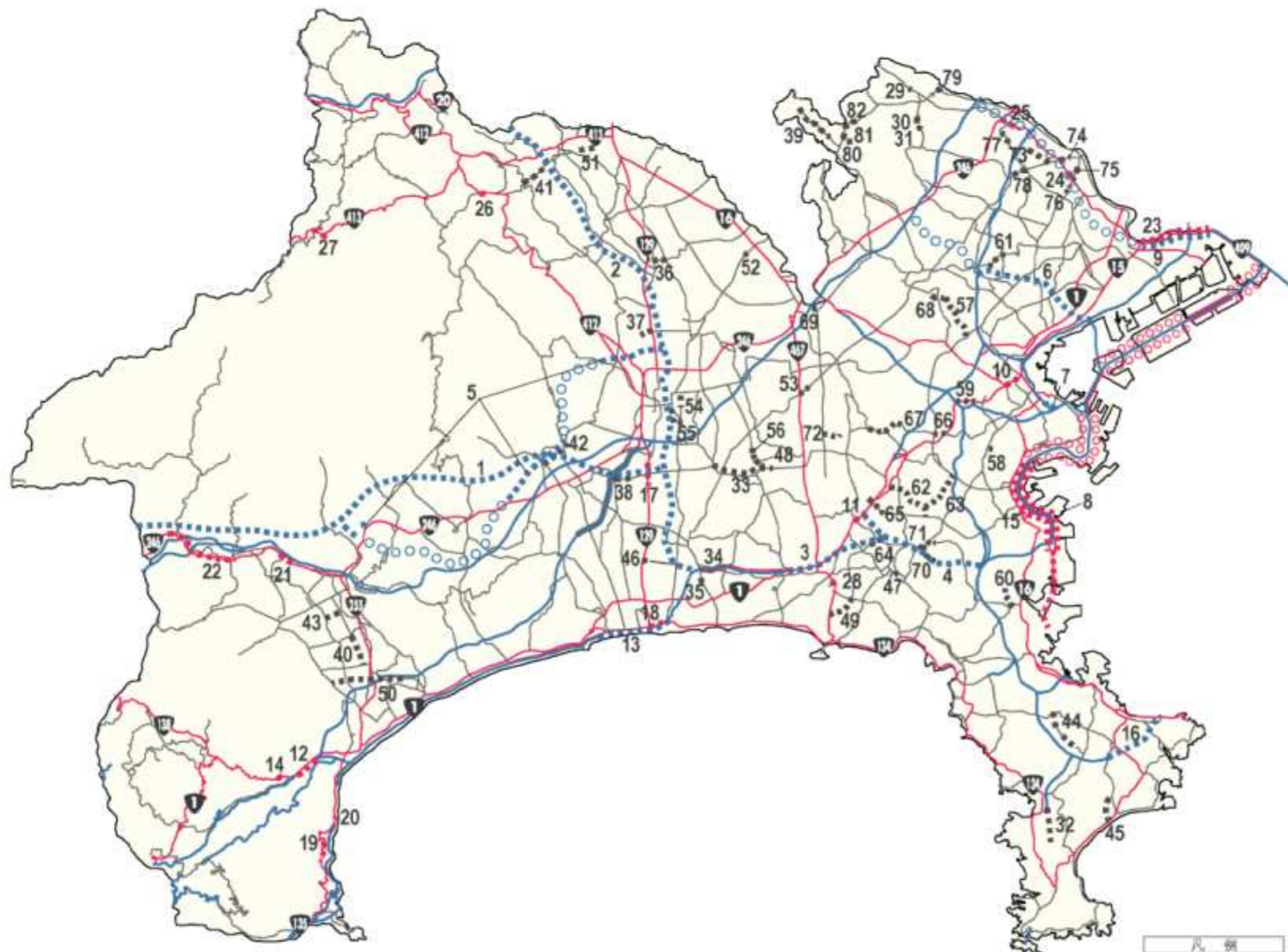


【川崎市の取り組み】



透水性舗装に比べ日中の路面温度が低下

# 神奈川のみちづくりマップ



凡 例  
 自転車専用道路  
 国道  
 県道等  
 ●●● 事業中  
 ○○○ 計画中

主な事業中箇所\*

No.	区 域	事業内容
1	東二葉区	東二葉区～野井橋
2	志保町	志保町～新井
3	横浜西区	横浜西区～磯子区
4	横浜西区	横浜西区～磯子区
5	厚木市	厚木市～厚木
6	横浜西区	横浜西区～磯子区
7	横浜市中区	横浜市中区
8	横浜西区	横浜西区～磯子区
9	川崎市川崎区	川崎市川崎区
10	横浜市中区	横浜市中区
11	横浜市中区	横浜市中区
12	小田原市	小田原市～海老原
13	茅ヶ崎市	茅ヶ崎市～入船町
14	相模原市	相模原市
15	横浜西区	横浜西区～磯子区
16	横浜西区	横浜西区
17	厚木市	厚木市
18	茅ヶ崎市	茅ヶ崎市
19	小田原市	小田原市
20	小田原市	小田原市
21	山北町	山北町
22	山北町	山北町
23	川崎市川崎区	川崎市川崎区
24	川崎市川崎区	川崎市川崎区
25	川崎市川崎区	川崎市川崎区
26	川崎市川崎区	川崎市川崎区
27	相模原市	相模原市
28	相模原市	相模原市
29	川崎市川崎区	川崎市川崎区
30	川崎市川崎区	川崎市川崎区
31	川崎市川崎区	川崎市川崎区
32	相模原市	相模原市
33	相模原市	相模原市
34	茅ヶ崎市	茅ヶ崎市
35	茅ヶ崎市	茅ヶ崎市
36	相模原市	相模原市
37	相模原市	相模原市
38	相模原市	相模原市
39	川崎市川崎区	川崎市川崎区
40	小田原市	小田原市
41	相模原市	相模原市
42	相模原市	相模原市
43	大井町市	大井町市
44	相模原市	相模原市
45	相模原市	相模原市
46	相模原市	相模原市
47	相模原市	相模原市
48	相模原市	相模原市
49	相模原市	相模原市
50	相模原市	相模原市
51	相模原市	相模原市
52	相模原市	相模原市
53	相模原市	相模原市
54	相模原市	相模原市
55	相模原市	相模原市
56	相模原市	相模原市
57	相模原市	相模原市
58	相模原市	相模原市
59	相模原市	相模原市
60	相模原市	相模原市
61	相模原市	相模原市
62	相模原市	相模原市
63	相模原市	相模原市
64	相模原市	相模原市
65	相模原市	相模原市
66	相模原市	相模原市
67	相模原市	相模原市
68	相模原市	相模原市
69	相模原市	相模原市
70	相模原市	相模原市
71	相模原市	相模原市
72	相模原市	相模原市
73	相模原市	相模原市
74	相模原市	相模原市
75	相模原市	相模原市
76	相模原市	相模原市
77	相模原市	相模原市
78	相模原市	相模原市
79	相模原市	相模原市
80	相模原市	相模原市
81	相模原市	相模原市
82	相模原市	相模原市
83	相模原市	相模原市
84	相模原市	相模原市
85	相模原市	相模原市
86	相模原市	相模原市
87	相模原市	相模原市
88	相模原市	相模原市
89	相模原市	相模原市
90	相模原市	相模原市
91	相模原市	相模原市
92	相模原市	相模原市
93	相模原市	相模原市
94	相模原市	相模原市
95	相模原市	相模原市
96	相模原市	相模原市
97	相模原市	相模原市
98	相模原市	相模原市
99	相模原市	相模原市
100	相模原市	相模原市

# 神奈川の個性豊かなエリアのみちづくり

地域の持つ個性や活力を活かしたみちづくりのために、5つのエリアに分けて課題を抽出し解決に向けた目標を設定しました。

### 県央エリア

発展著しい業務核都市の相模原市と厚木市を有するエリアです。次世代産業拠点間の連携強化が求められています。



関東地方の業務核都市 厚木市 横須賀通都拠点(東名厚木C)

### 横浜・川崎エリア

わが国の社会経済を支える京浜地区の中核を担うエリアです。横浜港を擁す京浜臨海部における産業の活性化が求められています。



県内の製造品出荷額の約半分を占める横浜・川崎エリア

エリア	割合
横浜市	23%
川崎市	22%
その他エリア	55%

市町村別製造品出荷額シェア  
出典:平成17年工業統計表(経済産業省)

横浜港 コンテナバース



### 箱根エリア

県内の観光宿泊客は年間1,300万人で、そのうち約半分が箱根エリアです。箱根へのアクセス性向上が求められています。



箱根エリアの宿泊客は550万人

エリア	観光宿泊客数(百万人)
箱根エリア	5.5
横浜・川崎エリア	4.5
その他エリア	2.7

神奈川県のエリア別観光宿泊客数  
出典:平成17年神奈川県入込観光客調査報告書(平成18年)

箱根 芦ノ湖

### 三浦半島エリア

三方を海に囲まれ、変化に富んだ海岸線を有する風光明媚なエリアです。近年、交通渋滞などの課題が顕著になり、その解決が求められています。



三浦半島エリアのイメージの7割が自然・歴史等の観光

イメージ要素	割合
自然	36%
歴史	15%
文化	8%
農林漁業	16%
その他	13%
観光	12%

三浦半島エリアでイメージするもの  
出典:みどりの半島ツアー調査会「頂子・三浦・横須賀・茅山と三浦半島に関するアンケート結果(平成16年度)」

長者ヶ崎の夕照

### 湘南エリア

関東地方でもっとも人気が高い海水浴場が集まるエリアです。湘南渋滞の緩和が求められています。



夏の日帰りの観光客は、4割が湘南エリアに集中

時期	湘南エリア (%)	その他 (%)
7月	37%	63%
年平均	30%	70%

神奈川県のエリア別日帰り観光客数  
出典:平成17年神奈川県入込観光客調査報告書(平成18年)

片瀬東浜海水浴場

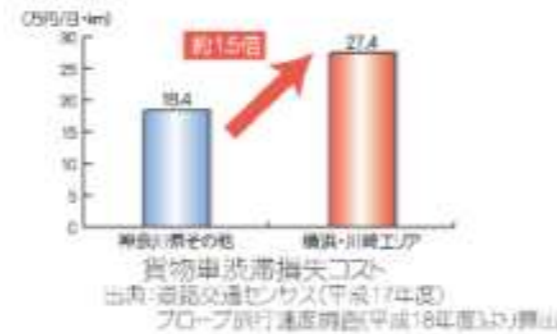


## ますます伸びる横浜港の貿易

■横浜港の外国貿易量は国内1位  
外国貿易量は、国内首位となりました。



■横浜・川崎エリアは激しい貨物車渋滞が発生  
横浜・川崎エリアの貨物車渋滞損失コストは、  
県内他のエリアの約1.5倍になっています。



## 平日に集中する臨海部の渋滞

工業団地が集中する臨海部は、休日の約2倍の渋滞が発生しています。横浜・川崎エリアの物流の効率化に貢献するみちづくりが必要です。



## 横浜環状道路等道づくりに寄せる期待の声

平成21年に開港150周年を迎える我が国を代表する横浜港に関し、横浜環状北線や横浜環状北西線など、広域的な利便性の向上を支える交通基盤の整備や、内陸部と臨海部のアクセスの改善が必用だと感じます。(横浜市 Aさん)

## 目標：貨物車がスムーズに走れるようにします

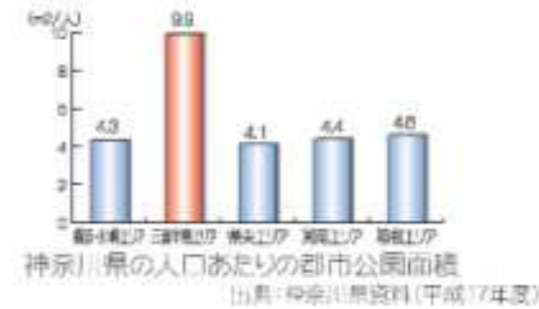
エリア指標	H17現況値	H18現況値	概ね10年後
貨物車渋滞損失コスト	26.9 (円/日・km)	27.4 (円/日・km)	約19 (円/日・km)

$$\text{貨物車渋滞損失コスト (円/日・km)} = \frac{\text{渋滞時の所要時間(時間)} - \text{渋滞がない時の所要時間(時間)}}{\text{道路延長(km)}} \times \text{貨物車交通量(台/日)} \times \text{貨物車時間価値(円/時間・台)}$$

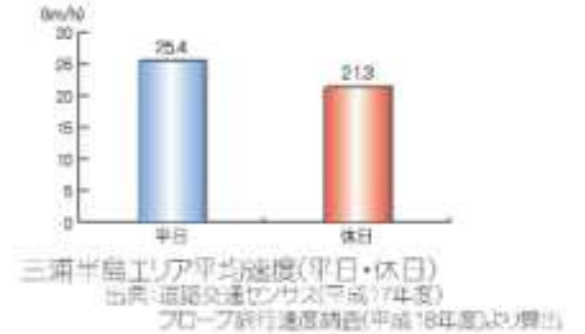


## 日帰り観光が活発な三浦半島

■公園面積割合が県内で最大  
1人あたりの公園面積が県内の他エリアの2倍以上あります。



■三浦半島の休日は旅行速度が低下  
三浦半島エリアの休日の混雑時速度は、  
21km/hで、平日より低くなっています。



## 観光地周辺で多発する観光渋滞

観光地周辺で平日の3倍以上の渋滞が発生しています。三浦半島エリアの日帰り旅行に貢献するみちづくりが必要です。



## 観光渋滞の改善を望む声

毎年10月に三崎漁港で「さかな祭り」を開催しているが、交通渋滞のために、最寄り駅から漁港まで行くのに3時間もかかっています。これでは、観光客にも迷惑されてしまうので、渋滞解消を図る道路整備が必要だと思います。(三浦市 Bさん)

## 目標：半島移動をスムーズにします

エリア指標	H17現況値	H18現況値	概ね10年後
休日混雑時平均旅行速度	20.5 (km/h)	21.3 (km/h)	約23 (km/h)

# 県央エリア・・・南北方向は遠いみちのり

## 望まれる業務核都市（相模原、厚木）の連携強化

■神奈川の南北方向の時間距離は東西方向の2倍  
南北方向の移動は、距離のわりには時間がかかります。



方向	距離	時間	特記事項
南北方向 (相模原～厚木)	約30km	約60分	国道129号 国道246号(厚木市内)
東西方向 (東京市境～野田市境)	約50km	約40分	東名高速道路



国道129号  
(厚木市金田交差点付近)



東名高速道路



出典：道路交通センサス  
(平成17年度)  
プローブ執行速度調査  
(平成18年度)より算出



出典：(財)日本道路交通情報センター  
(平成18年10月11日(水)7時台)

## 国道129号、国道246号で渋滞多発

交通が輻輳する国道246号周辺に渋滞が集中しています。南北の連携強化に貢献するみちづくりが必要です。



## さがみ縦貫道路の整備を望む声



相模川には橋梁が少なく、しかも2車線の橋梁が多いため、橋梁部がネックとなり渋滞が発生しています。渋滞対策のため、新たな橋梁の整備や、相模川と平行に走る新たな道路の整備が必要だと思います。

(平塚市 Cさん)



圏央道、横浜環状南線など、商業・物流の効率化を担い、地域経済を支える首都圏の中核都市を結ぶ道路整備のさらなる推進が必要だと思います。

(横浜市 Dさん)

## 目標：南北方向の移動をスムーズにします

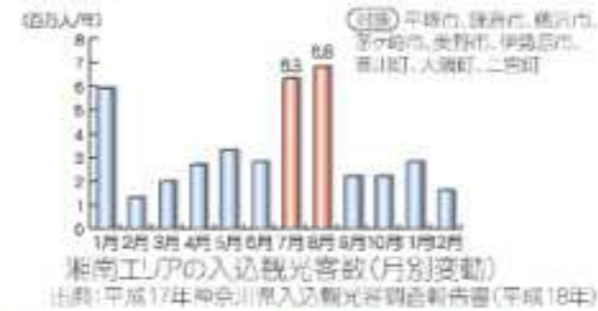
エリア指標	H17現状値	H18現状値	概ね10年後
南北方向の旅行時間 (厚木市境～東京市境)	約60分 6:4	約60分 6:4	約20分 2:0

南北方向の旅行時間 =  $\frac{\text{南北方向の延長(km)}}{\text{南北方向の移動速度(km/時間)}}$

# 湘南エリア・・・湘南ビーチに続く渋滞の波

## 観光客の3割強が夏に集中

■夏にピークを迎える湘南エリアの観光客  
7、8月の真夏には、600万人以上の観光客が訪れます。



■真夏の休日は、激しい渋滞が発生  
江ノ島周辺は、一日中渋滞が発生しています。



国道134号の渋滞  
(片瀬西浜)



国道134号の渋滞  
(片瀬東浜)

## 夏に集中する“湘南渋滞”

江ノ島周辺は、8月の休日の渋滞が最も顕著です。真夏の快適な観光に貢献するみちづくりが必要です。



## 湘南ビーチへのアクセス向上を望む声



新湘南バイパスは西湘バイパスまでつなげないと効果はないと思います。茅ヶ崎駅前には短い区間に信号が多く、特にラッシュ時は、道路から取り込めないほどです。バイパス建設を途中で止めると、車の流れが果敢などへ向かってさらに渋滞すると思います。

(茅ヶ崎市 Eさん)

## 目標：渋滞を解消しスムーズに進めるようにします

エリア指標	H17現状値	H18現状値	概ね10年後
真夏(8月)の休日の渋滞発生割合	21.1%	20.1%	約17%

真夏(8月)の休日の渋滞発生割合(%) =  $\frac{\text{休日昼間(午前7時～午後8時)の渋滞発生回数(回)}}{\text{休日昼間13時間に観測可能な全渋滞発生回数(回)}}$

【参考】 湘南エリアの渋滞14号

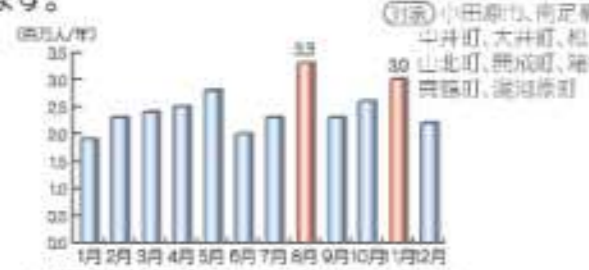
# 箱根エリア . . . 箱根坂道は渋滞関所



## 年間3千万人の観光客が箱根エリアを来訪

### ■夏と秋にピークを迎える箱根エリアの観光客

8月、11月には300万人以上の観光客が訪れます。



箱根エリアの入込観光客数(月別変動)  
出典:平成17年神奈川県入込観光客調査報告書(平成18年)

### ■観光交通の妨げとなっている休日渋滞

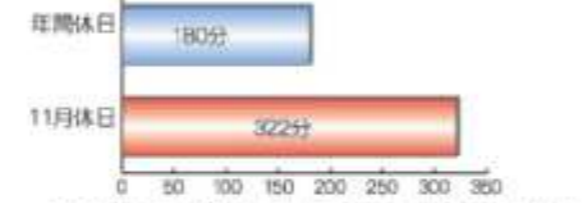
小田原と箱根を結ぶ国道1号の渋滞は、現代版の関所となっています。



渋滞損失時間(平日上り) 渋滞損失時間(休日上り)  
出典:道路交通センサス(平成17年度)  
フューチャードラマティック(平成16年度)より抽出

## 観光渋滞のピークは11月、休日は約5時間の渋滞が発生

箱根周辺の国道1号は、紅葉シーズンの休日の渋滞が顕著です。観光の魅力の向上に貢献するみちづくりが必要です。



「11月休日/年間休日」TOP10の平均渋滞時間

11月休日と年間休日の渋滞時間比 TOP10

順位	区間	渋滞時間(分)	年間休日(分)	11月休日(分)
1	箱根町	150	180	322
2	箱根町	120	180	322
3	箱根町	100	180	322
4	箱根町	80	180	322
5	箱根町	60	180	322
6	箱根町	40	180	322
7	箱根町	20	180	322
8	箱根町	10	180	322
9	箱根町	5	180	322
10	箱根町	2	180	322

出典:財団法人道路交通センサス(平成18年度)



小田原側横断デッキの完成イメージ図  
出典:神奈川県資料

## 国道1号の渋滞対策を望む声

箱根については、国道1号の渋滞が酷い、対策が必要だと思います。  
(小田原市 Fさん)

現在実施中の国道1号の湯本迂回が完成すれば、道路は断然良くなると思います。  
(箱根町 Gさん)

## 目標：箱根エリアの観光渋滞の緩和を目指します

エリア指標	H17現況値	H18現況値	概ね10年後
観光混雑所要時間(上り)	136分	138分	約134分

# TOPICS 2 自転車活用のまちづくりの推進



## 自転車道ネットワークの整備

### ■自転車を利用しやすい環境整備を目指して

自転車が安心して走行できる空間の不足や自転車利用者のマナーの悪さなどから、「自転車対歩行者事故が増加」しています。

横浜市では、自転車の利用しやすい環境を整えるため「横浜自転車道ネットワーク事業」に取り組んでいます。この事業により、安全で快適な自転車利用、公園等の緑の拠点やレクリエーション施設などの連絡、交通手段としての自転車への転換促進を目指しています。



整備イメージ

出典:横浜自転車道ネットワーク整備指針



### 【断面タイプの例】

#### ◆タイプ1 自転車・歩行者共存型



自転車走行空間は、舗装面の着色などにより視覚的に分離する。

#### ◆タイプ2 自転車・歩行者分離型



自転車走行空間は、植栽等により物理的に分離する。

出典:横浜自転車道ネットワーク整備指針

# むずかしい言葉の説明

## 1-1. 渋滞箇所数

渋滞の定義に当てはまる箇所及びこれに準ずる箇所の数（渋滞が解消・緩和されたことで減少）

＜渋滞の定義＞

○一般道路

●DID内：最大渋滞長1km以上または最大通過時間10分以上 DID外：最大渋滞長500m以上または最大通過時間5分以上  
※DID地区（人口集中地区）：人口密度が1km<sup>2</sup>当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の領域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域

○高速自動車国道等

渋滞回数30回/年以上発生または平均渋滞長2km以上

○首都高速道路

平均渋滞長が6kmを超える渋滞あるいは平均渋滞長が4時間を超える渋滞が1日1回以上発生

## 1-2. 渋滞損失時間

渋滞による移動の遅れ時間。下記の算定式により算出

渋滞損失時間（人時間）＝（実際の旅行時間－渋滞がない時の旅行時間）×車種別交通量×車種別乗車人員

## 2. 死傷事故率

1台の車が一定距離走行する間に事故に遭う確率。下記の算定式により算出

死傷事故率（件/台キロ）＝年間死傷事故件数/走行台キロ

※走行台キロ＝走行距離×年間交通量

## 3. 橋りょうの耐震補強率

耐震補強率（％）＝（緊急輸送路上等の耐震補強完了橋架数/緊急輸送路上等の耐震補強対象橋架数）×100

## 4-1. バリアフリー化率

バリアフリー化率（％）＝（特定経路延長のうちバリアフリー化された道路延長/特定経路延長）×100

＜特定経路の定義＞

- 1) 政令市を除く神奈川県では、交通バリアフリー基本構想策定済み及び策定中地区の中で、県道以上の道路が対象
- 2) 政令市では、基本構想策定済み及び策定中地区の市道以上の道路が対象
- 3) いずれも、今後、基本構想が策定された時点で変わる可能性がある数値

## 4-2. 無電柱化計画延長に対する無電柱化率

無電柱化計画延長に対する無電柱化率（％）＝（無電柱化整備済み延長/無電柱化計画延長）×100

※無電柱化整備済み延長：電線類地中化、共同溝整備等により、無電柱化された道路の延長+無電柱化推進計画（平成16年度～20年度）の整備済み延長

※無電柱化計画延長：これまでの整備実績延長+無電柱化推進計画の計画延長

## 4-3. 緊急対策踏切数

以下の基準に合致する踏切の箇所数

- 1) 開かずの踏切：ピーク時間の遮断時間が40分/日以上踏切
- 2) 自動車と歩行者のボトルネック踏切：自動車と歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切
- 3) 歩道が狭い踏切：前後の道路に比べ歩道が狭い、もしくは前後の道路に歩道があるのに歩道がない踏切のうち、  
①前後道路の車道幅員が5.5m以上 ②踏切り切りの前後の歩道に比べ、歩道が1.0m以上狭い踏切

## 5. ICへの20分到達圏域

ICへの20分到達圏域（％）＝（最寄りICまで20分で到達できる面積/神奈川県全県面積）×100

## 6. 夜間騒音要請限度達成率

夜間騒音要請限度達成率（％）＝（夜間騒音要請限度達成延長/国が管理する一般国道の延長）×100

＜要請限度の定義＞

騒音規制法第17条（中略）基準値（夜間は70db）以下である。（夜間 午後10時～午前6時）

※70db：「騒音規制法第17条第1項の規定に基づき指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により定められる「幹線交通を扱う道路に近接する区域」における夜間の限度（70デシベル）のこと

## あ

### ◆あんしん歩行エリア

市街地において、通過車両が生活道路に流入するなどして事故発生割合が高い、概ね1km<sup>2</sup>のエリアを全国で約800箇所選定している。交通安全検点検、ヒヤリ地図を活用し、地域と一体となった危険箇所の特定、公安委員会と連携した簡易的、総合的な対策を実施するエリアのこと。

### ◆ETC専用レーン

ETC車専用の車線。ETC非装着車はこの車線を通り抜けることはできないので、ETCを装着した自動車であれば一般の車線と比べてスムーズに通ることが可能。

### ◆入込観光客数

入込観光客数とは、調査の対象範囲（各市町村）に地元、地元外を問わず、観光・レクリエーション活動（他の用途と兼ねる場合も含む）として訪れた4歳以上の人数のこと。

### ◆インターロッキングブロック

舗装などに使う、周辺に凹凸を設けたコンクリートブロックで、それを組み合わせて歩道などの広い平面を作るようにした製品。

### ◆インベスト神奈川 （神奈川県産業集積促進方策）

平成16年10月、県内への企業誘致や既存企業の県内再投資を促進し、県内への産業集積を図るため、「中小企業を含めた県内産業の活性化と雇用の創出」を最大のテーマとした神奈川県の方策。

### ◆打ち水

庭や道路など屋外の水を撒く、昔からの日本の風習。撒いた水が蒸発することで熱を奪い（気化熱）、わずかながら気温を下げる効果がある。水1kgの蒸発につき約0.58kcalの熱が奪われる。

## か

### ◆海岸高潮対策事業

高潮・波浪・津波により大きな被害の発生する恐れのある海岸において、護岸天端高の確保や老朽化した護岸の改良を行う事業のこと。

### ◆業務核都市

東京都市圏における業務機能等の適正な配置とともに、自立性の高い地域の中心としての個性的で魅力ある都市、首都圏の分散型ネットワーク構築を構成するための広域的な連携・交流の拠点となる都市のこと。第5次首都圏基本計画や多極分散型国土形成促進法で位置づけられている。本県では、横浜、川崎、厚木、相模原が位置づけられている。

### ◆緊急輸送路

災害発生時に、応急対策活動に必要な物資や機材、人員などを県内外から広域的かつ円滑に輸送するために、市町村対策本部、物流受入港、ヘリポート等を結ぶ道路ネットワークのこと。

### ◆交通戦争

戦後、自動車の増加とともに、交通事故死者数が昭和20年代後半から著しい増加傾向を示すようになり、昭和45年には全国の交通事故死者数が1万6,765人に達し、その状況は「交通戦争」と呼ばれるようになった。

### ◆コンテナバース

コンテナ船1隻分の操岸係留に要する水域を指す。バースとは「海」の停泊所の意味。

## さ

### ◆事故危険箇所

幹線道路やその交差点において、交通事故が多発または、その恐れが高く、緊急に対策を実施する必要性が高い箇所を、全国で3,956箇所が指定されている。

### ◆自動車専用道路

歩行者、自転車、軽車両及び125cc以下の二輪車の進入が禁止され、主に自動車と自動二輪車の高速走行が可能な道路のこと。

### ◆遮音壁

道路周辺の住民への自動車騒音被害を緩和するために、道路両側に設置される壁。コンクリート製を始め、最近では遮音強化プラスチックなど軽量化、景観への配慮などを図った新素材が開発されている。

### ◆渋滞損失額

渋滞による移動の遅れ時間（渋滞損失時間）を金額換算したもの。

### ◆成果指標（アウトカム指標）

事業目的に対する成果を計る尺度のこと。

### ◆生活道路

主に一般ドライバーが生活の中で短距離移動に用いる道路のこと。本書の中では、市町村道を生活道路と定義している。

た  
行

◆道路行政マネジメント

道路行政マネジメントとは、事業の効果をあらわす指標を用いて事業実施後の効果を検証し、検証結果を公表するとともに次年度の事業に反映するシステムのこと。

は  
行

◆ヒートアイランド

都市部の気温がその周辺に比べて異常な高値を示す状況を指す。直訳すると「熱の島」であるが、これは気温分布を描いたとき、等温線が都市を中心にして閉じ、ちょうど都市部が周辺から厚いた島のように見えることに由来する。

◆ボトルネック

道路で交通流動の妨げとなっている箇所のことをいう。具体的には、赤信号時間が長い交差点や幅員減少・車線減少により渋滞を起こす箇所等のことをいう。

ま  
行

◆目標宣言プロジェクト

5年以内に供用を目指す効果の高い事業について、供用目標と年度毎の進捗目標を公表し、その達成度を評価するプロジェクトのことを指す。

と  
行

◆緑陰道路事業

枝葉を精刈りせず、自然のあるがままの状態で枝葉を広げた街路樹を有する緑陰道路を地域との協力により、育てていく事業のこと。

◆旅行速度

信号待ち等の停止時間を含んだ自動車の走行速度のこと。

◆レッドゾーン戦略

昭和40年代の「交通戦争」の頃のように、車が1km走る間に平均で300件の事故が発生している道路（レッドゾーン）や、全国の都道府県道の平均値であり欧米を大きく上回る100件を超える道路（イエローゾーン）に集中して交通事故対策を実施すること。