

神奈川県移動性(モビリティ)向上プロジェクト  
～ 移動性の阻害箇所に関するアンケート調査結果～

## ～ 目 次 ～

1. アンケート調査のあらまし	1
2. 回答者の属性について	2
3. 本プロジェクトで抽出した 13 地区 + 34 箇所について	7
4. 本プロジェクトで抽出した 13 地区 + 34 箇所以外の移動性が阻害されていると感じる地区・箇所について	5 4
5. 本プロジェクトについて	5 5
6. 自由意見について	5 7

### (資料編) アンケートで書かれた全意見

1. 本プロジェクトで抽出した 13 地区 + 34 箇所について	5 8
1-1. 阻害されていると「感じない」理由	5 8
1-2. 阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由	6 1
2. 本プロジェクトで抽出した 13 地区 + 34 箇所以外の移動性が阻害されていると感じる地区・箇所について	7 3
2-1. 本プロジェクトで抽出した 34 箇所と同一の箇所	7 3
2-2. 本プロジェクトで抽出した 13 地区と同地区内の箇所	7 5
2-3. 本プロジェクトで抽出した 13 地区 34 箇所以外の箇所	8 0
3. 本プロジェクトの評価・改善すべき点について	8 5
4. 自由意見について	8 6

## 1. アンケート調査のあらまし

調査対象 / 神奈川県内の道路を利用される方

調査期間 / H18年2月20日(月)～3月8日(水)までの17日間

調査手法 /

調査票によるアンケート

(各種行政機関、ガソリンスタンドやカー用品店など、県内約370箇所に計14,000枚を設置)

紙面アンケートの配布先と配布枚数

配布先		配布枚数
国土交通省	14箇所	2,020
神奈川県	19箇所	1,000
横浜市	19箇所	600
川崎市	8箇所	400
県内各市町村	35市町村	1,950
道の駅	2箇所	100
SA・PA	15箇所	1,050
(社)神奈川県トラック協会		200
(社)神奈川県タクシー協会		500
(社)神奈川県バス協会		200
神奈川陸運支局	1箇所	100
自動車検査登録事務所	3事務所	300
カー用品店	52店舗	1,300
ガソリンスタンド	149店舗	2,980
ファミリーレストラン	51店舗	1,300
合計		14,000

インターネットによるアンケート

(各種行政機関のHPにリンクを掲載するとともに、タウンニュース、ポスター、チラシ、新聞広告にもURLを掲載し、参加を呼びかけた)

携帯によるアンケート

(インターネットによるアンケート同様に、タウンニュース、ポスター、チラシ、新聞広告にもURLを掲載し、参加を呼びかけた)

回答者数 / 総数 1066 人

(内訳) 調査票 549 人

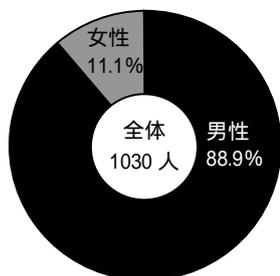
インターネット 448 人

携帯 69 人

## 2. 回答者の属性について

男女の割合 (調査票、インターネット、携帯)

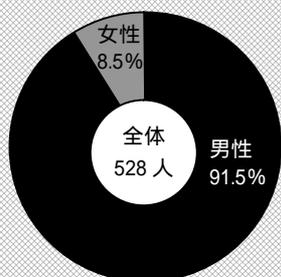
回答者の性別は、「男性」で約 89%。



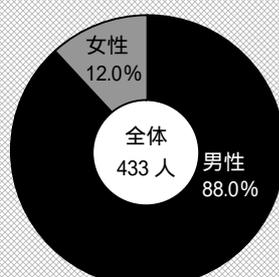
(N = 1030 無回答除く)

### アンケートの種類別の内訳

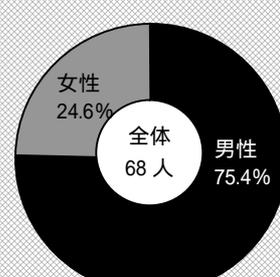
調査票 (N = 528 無回答除く)



インターネット (N = 433 無回答除く)

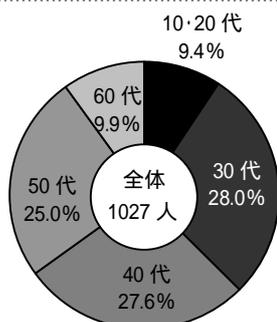


携帯 (N = 69)



年代別の割合 (紙面、インターネット(PC、携帯))

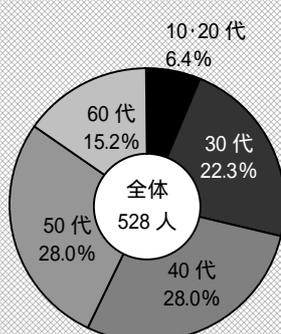
回答者の性別は、「30~50代」で約 81%。



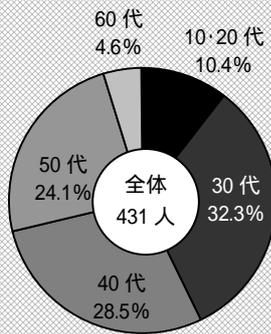
(N = 1027 無回答除く)

### アンケートの種類別の内訳

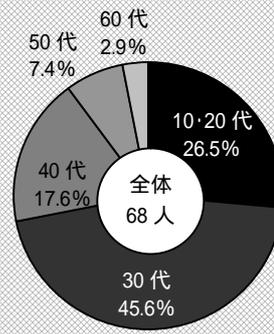
調査票 (N = 528 無回答除く)



インターネット (N = 431 無回答除く)



携帯 (N = 68 無回答除く)

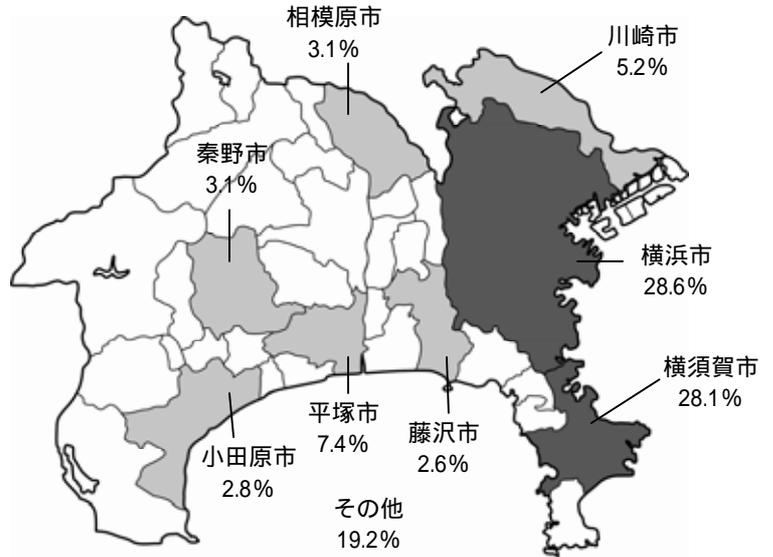


居住地(調査票、インターネット、携帯)

回答者の居住地は、「横須賀市」と「横浜市」で約 57%。

横浜市	28.6%
横須賀市	28.1%
平塚市	7.4%
川崎市	5.2%
秦野市	3.1%
相模原市	3.1%
小田原市	2.8%
藤沢市	2.6%
その他	19.2%

(厚木市 2.4%、足柄下郡 2.1%、伊勢原市 1.7%、大和市 1.7%、三浦市 1.1%、海老名市 1.0%、高座郡 0.7%、鎌倉市 0.6%、座間市 0.6%、綾瀬市 0.5%、中郡 0.5%、逗子市 0.5%、足柄上郡 0.4%、津久井郡 0.4%、南足柄市 0.3%、三浦郡 0.2%、愛甲郡 0.1%、茅ヶ崎市 0.1%、津久井町 0.1%、県外 2.2%)



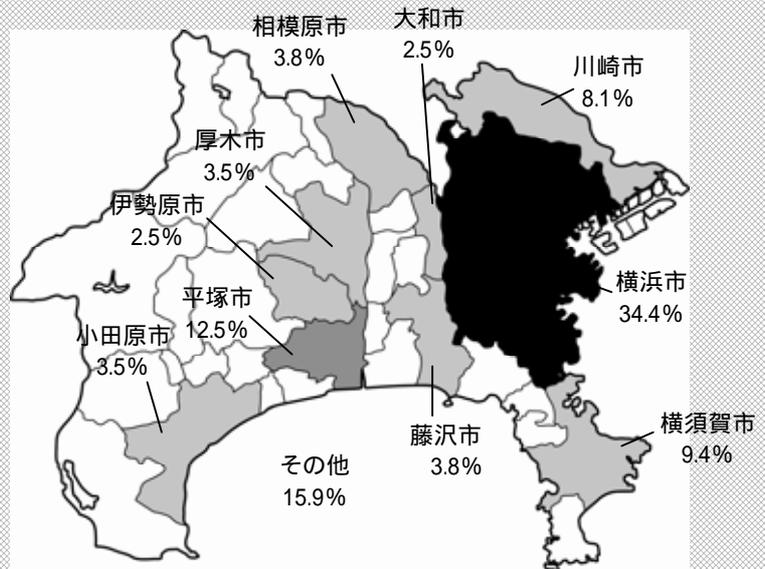
回答者の居住地分布(調査票、インターネット、携帯)  
(N = 964 無回答除く)

アンケートの種類別の内訳

調査票 (N = 479)

横浜市	34.4%
平塚市	12.5%
横須賀市	9.4%
川崎市	8.1%
相模原市	3.8%
藤沢市	3.8%
小田原市	3.5%
厚木市	3.5%
伊勢原市	2.5%
大和市	2.5%
その他	15.9%

(茅ヶ崎市 2.1%、海老名市 1.7%、高座郡 1.5%、足柄下郡 1.5%、秦野市 1.0%、中郡 1.0%、綾瀬市 1.0%、座間市 0.8%、鎌倉市 0.6%、三浦市 0.4%、南足柄市 0.4%、足柄上郡 0.2%、津久井郡 0.2%、愛甲郡 0.2%、県外 2.7%)

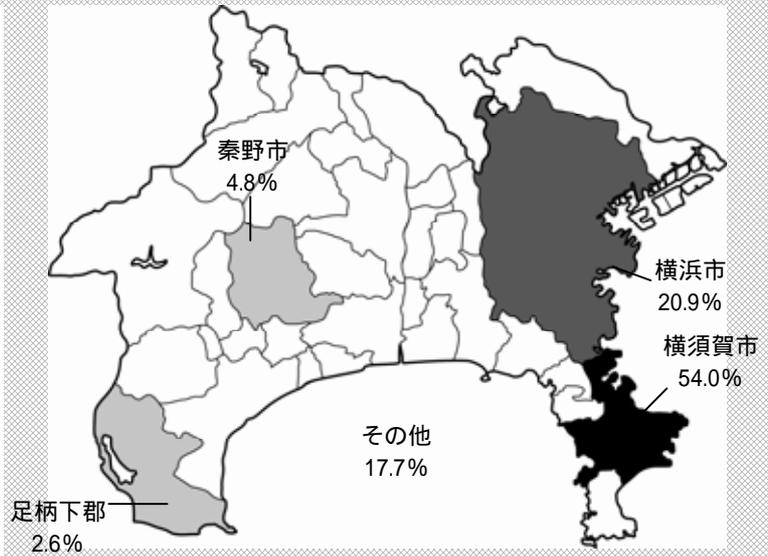


回答者の居住地分布(調査票) (N = 479 無回答は除く)

アンケートの種類別の内訳

インターネット(N = 417)

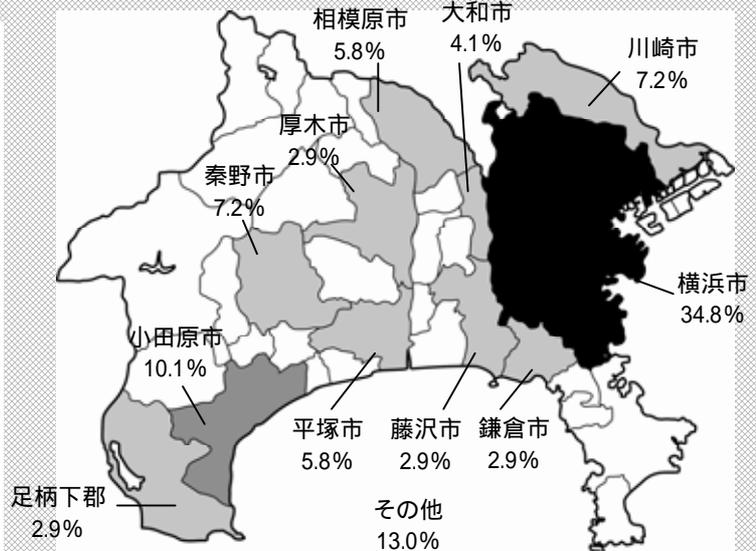
横須賀市	54.0%
横浜市	20.9%
秦野市	4.8%
足柄下郡	2.6%
その他	17.7%
(相模原市 1.9%、三浦市 1.9%、平塚市 1.7%、川崎市 1.4%、茅ヶ崎市 1.2%、藤沢市 1.2%、厚木市 1.0%、逗子市 1.0%、小田原市 0.7%、伊勢原市 0.7%、足柄上郡 0.7%、座間市 0.5%、津久井郡 0.5%、三浦郡 0.5%、大和市 0.2%、海老名市 0.2%、鎌倉市 0.2%、茅ヶ崎市 0.2%、二宮町 0.2%)	



回答者の居住地分布(インターネット) (N = 417 無回答は除く)

携帯(N = 69)

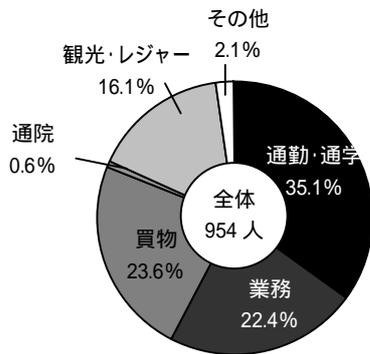
横浜市	34.8%
小田原市	10.1%
川崎市	7.2%
秦野市	7.2%
平塚市	5.8%
相模原市	5.8%
大和市	4.1%
足柄下郡	2.9%
藤沢市	2.9%
厚木市	2.9%
鎌倉市	2.9%
その他	13.0%
(横須賀市 1.4%、茅ヶ崎市 1.4%、伊勢原市 1.4%、三浦市 1.4%、海老名市 1.4%、津久井郡 1.4%、南足柄市 1.4%、県外 2.8%)	



回答者の居住地分布(携帯) (N = 69)

自動車の主な利用目的(調査表、インターネット)

自動車の主な利用目的は、「通勤・通学」と「業務」で約58%。



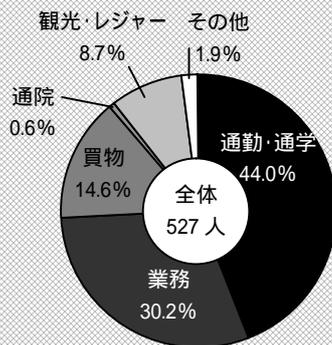
(その他で挙げられた回答)

- ・ 家族等の送迎
- ・ 障害者等の介助移動
- ・ 日常の雑務
- ・ 帰省
- ・ 免許、車を持っていない

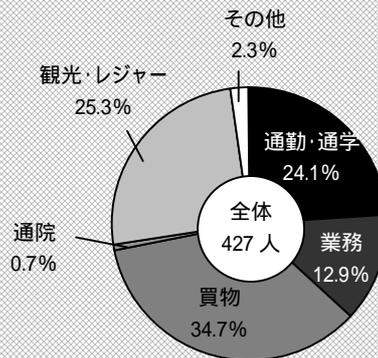
自動車の利用目的(調査票、インターネット)  
(N = 954 無回答除く)

アンケートの種類別の内訳

調査票(N = 527 無回答除く)

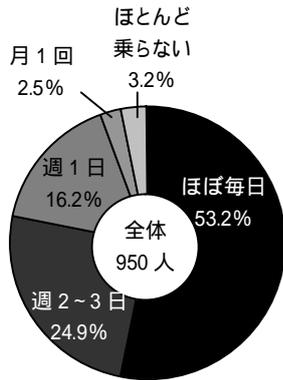


インターネット(N = 427 無回答除く)



自動車の利用頻度(調査表、インターネット)

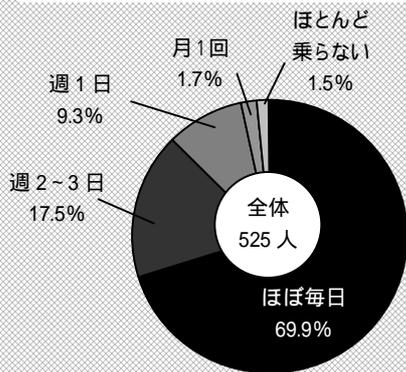
自動車の主な利用頻度は、「ほぼ毎日」が約 53%。



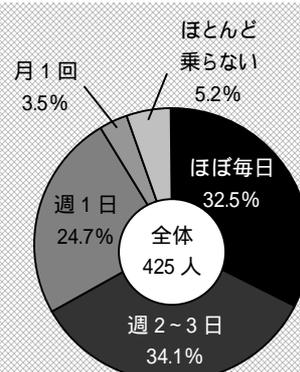
自動車の利用目的(調査表、インターネット)  
(N = 950 無回答除く)

アンケートの種類別の内訳

調査票(N = 525 無回答除く)



インターネット(N = 425 無回答除く)



### 3. 本プロジェクトで抽出した 13 地区 + 34 箇所について

#### 3-1. 川崎横浜都心地区全体 (調査票、インターネット)

##### 川崎横浜都心地区全体について

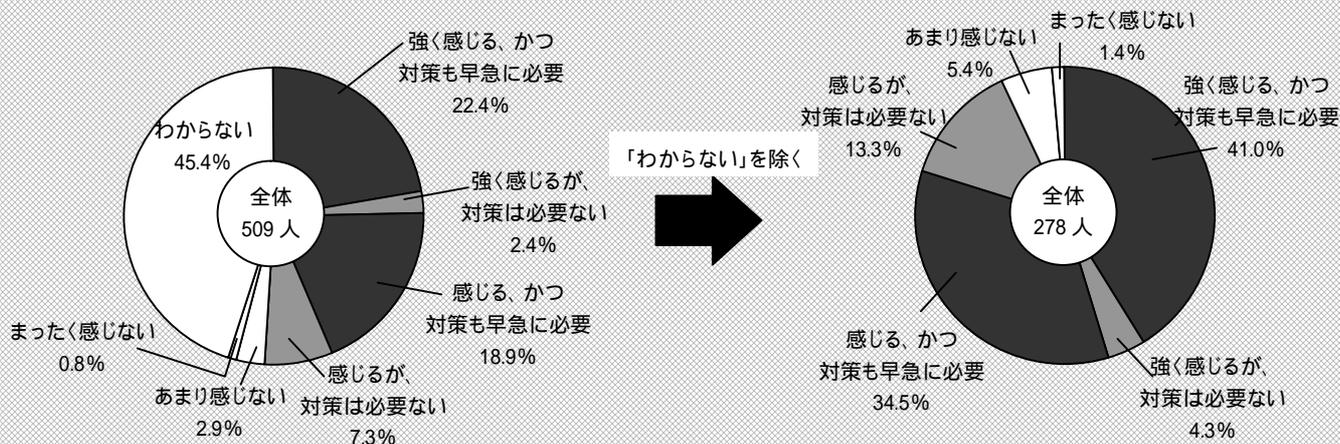
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 93%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 7%。

また、

「対策が早急に必要」が約 76%、「対策は必要ない」が約 18%。

問 川崎横浜都心地区を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つをつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 509 人)



強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 41.0%  
 強く感じるが、対策は必要ない…………… 4.3%  
 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 34.5%  
 感じるが、対策は必要ない…………… 13.3%  
 あまり感じない…………… 5.4%  
 まったく感じない…………… 1.4%

(阻害されていると「感じない」理由)

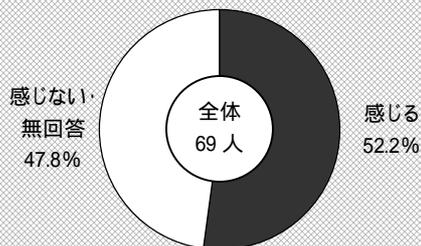
- ・ 夜間・休日に利用することが多いため。
- ・ 渋滞時間は避ける。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 渋滞は朝夕の限られた時間帯なので我慢できる。
- ・ 車両の絶対数が多いので、対策の効果が得られない。

##### 携帯アンケートでは…

問 川崎横浜都心地区について、移動性が阻害されていると感じますか？感じる場合は、チェック付けてください。



### 3-1-1. 国道1号 多摩川大橋～下末吉交差点(調査票、インターネット)

#### 多摩川大橋～下末吉交差点について

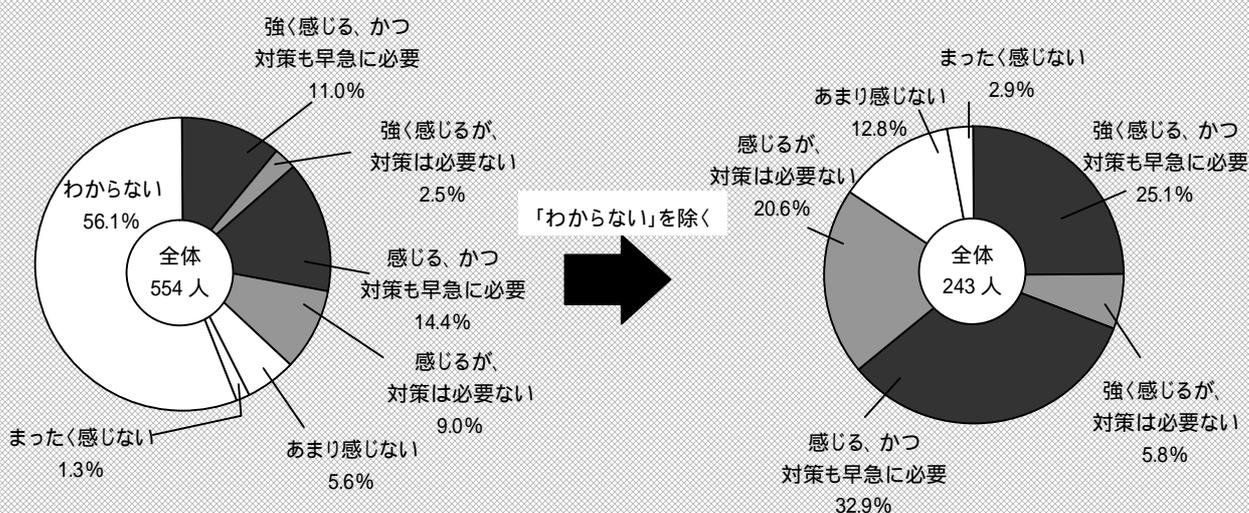
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 84%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 16%。

また、

「対策が早急に必要」が約 58%、「対策は必要ない」が約 26%。

問 国道1号 多摩川大橋～下末吉交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 554 人)



強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 25.1%  
 強く感じるが、対策は必要ない…………… 5.8%  
 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 32.9%  
 感じるが、対策は必要ない…………… 20.6%  
 あまり感じない…………… 12.8%  
 まったく感じない…………… 2.9%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ 渋滞する区間が短いので我慢できる。
- ・ 昼間に走ることがないので。信号のタイミングの調整で対応して欲しい。
- ・ ラッシュ時に通らないのでわからない。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 朝夕の限られた時間帯なので我慢できる。
- ・ 渋滞する区間が短いので我慢できる。
- ・ まったく動かないことはなく、費用を掛けてまで整備する必要はないから。
- ・ 首都高速を利用するため。

### 3-1-2. 国道1号 浜松町交差点(調査票、インターネット)

#### 国道1号 浜松町交差点について

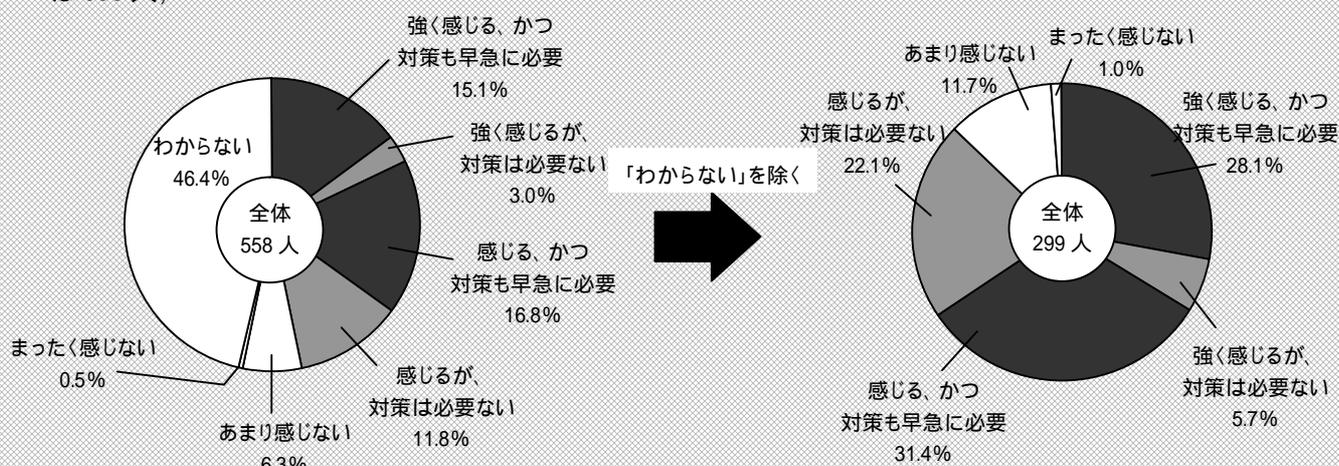
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 87%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 13%。

また、

「対策が早急に必要」が約 60%、「対策は必要ない」が約 28%。

問 国道1号 浜松町交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号1つにをつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 558 人)



強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 28.1%  
 強く感じるが、対策は必要ない…………… 5.7%  
 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 31.4%  
 感じるが、対策は必要ない…………… 22.1%  
 あまり感じない…………… 11.7%  
 まったく感じない…………… 1.0%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ 渋滞は朝夕の限られた時間帯なので我慢できる。
- ・ そんなに混んでいない。
- ・ 信号機の改善でよかった。
- ・ ラッシュ時に通らないのでわからない。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 渋滞は朝夕の限られた時間帯なので我慢できる。
- ・ 渋滞はしているが意外と流れは良い。
- ・ まったく動かないことはなく、費用を掛けてまで整備する必要はないから。
- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。

### 3-1-3. 国道15号 大黒町入口交差点(調査票、インターネット)

#### 国道15号 大黒町入口交差点について

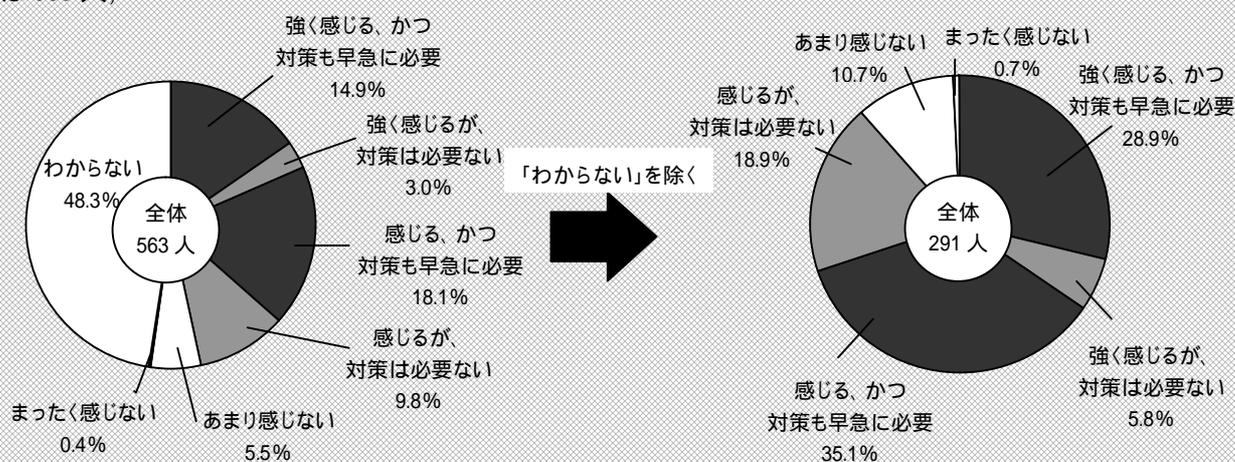
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約89%、「あまり感じない、まったく感じない」が約11%。

また、

「対策が早急に必要」が約64%、「対策は必要ない」が約25%。

問 国道1号 大黒町入口交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号1つをつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者997人のうち、本問の回答者数は563人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要……28.9%
- 強く感じるが、対策は必要ない……………5.8%
- 感じる、かつ対策も早急に必要……………35.1%
- 感じるが、対策は必要ない……………18.9%
- あまり感じない……………10.7%
- まったく感じない……………0.7%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ 渋滞区間が短いので我慢できる。
- ・ そんなに混んでいない。
- ・ 夜間・休日に利用することが多いため。
- ・ ベイブリッジの一般道が完成し、交通量が少なくなったと感じているため。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 渋滞の時間が短いので我慢できる。
- ・ 15号から右折して産業道路の時は待たされるが我慢できる。
- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 迂回路として産業道路があるので。

3-1-4. 国道15号 栄町交差点(調査票、インターネット)

国道15号 栄町交差点について

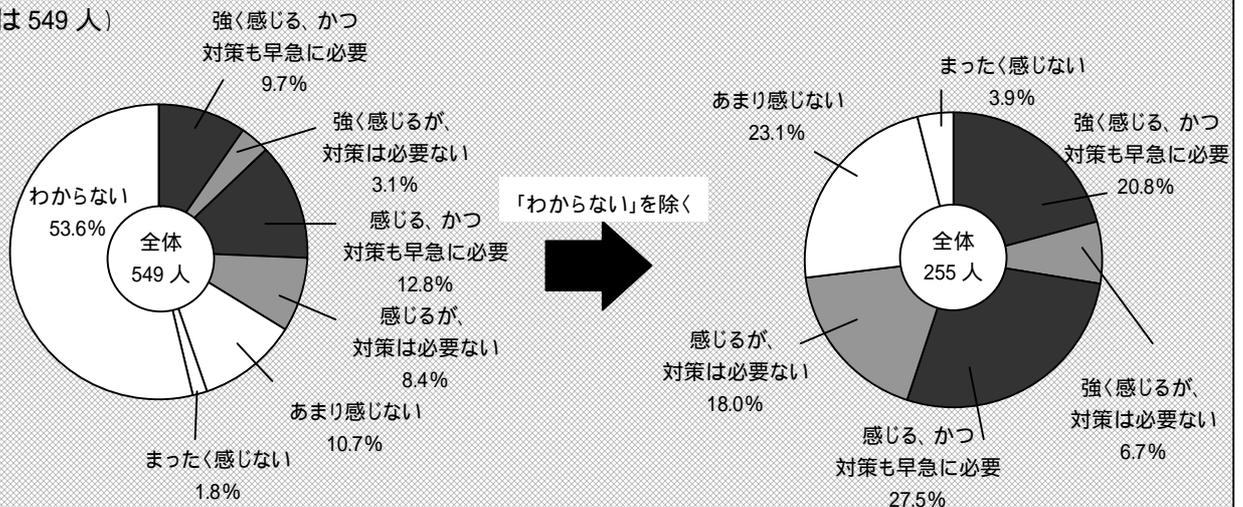
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約73%、「あまり感じない、まったく感じない」が約27%。

また、

「対策が早急に必要」が約48%、「対策は必要ない」が約25%。

問 国道1号 大黒町入口交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号1つにをつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者997人のうち、本問の回答者数は549人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要……20.8%
- 強く感じるが、対策は必要ない……………6.7%
- 感じる、かつ対策も早急に必要……………27.5%
- 感じるが、対策は必要ない……………18.0%
- あまり感じない……………23.1%
- まったく感じない……………3.9%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ 普段は結構流れている。
- ・ 屈折していて走行性が悪いが、我慢できる。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 渋滞は朝夕の限られた時間帯のみで我慢できる。
- ・ 渋滞の時間が短いので我慢できる。
- ・ 土地の形状仕方がない。
- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。

3-1-5. (主)東京丸子横浜線 綱島交差点(調査票、インターネット)

(主) 東京丸子横浜線 綱島交差点について

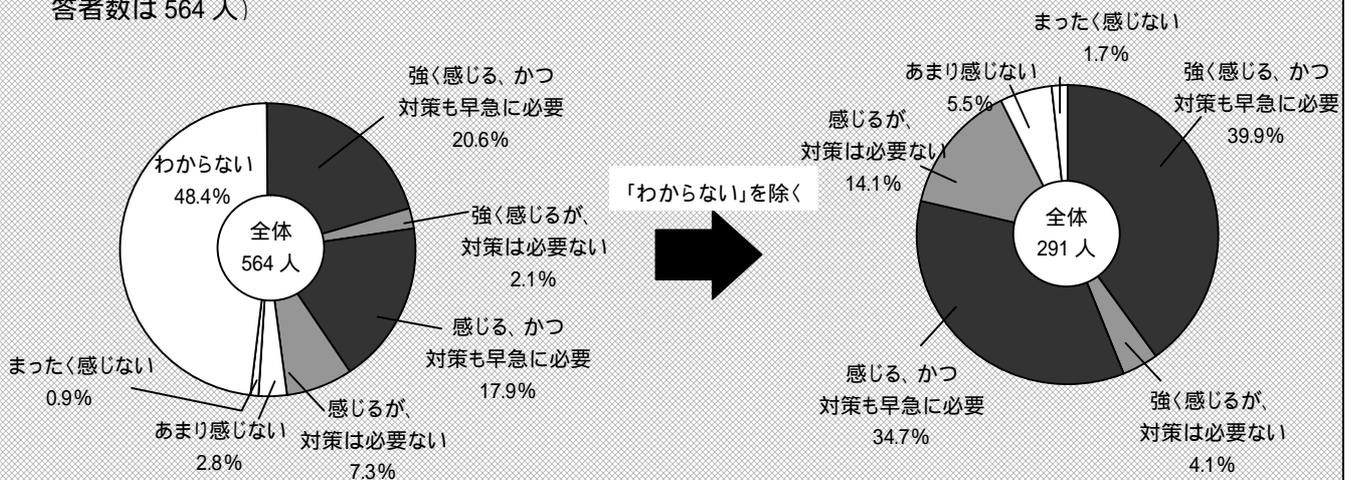
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 93%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 7%。

また、

「対策が早急に必要」が約 75%、「対策は必要ない」が約 18%。

問 (主)東京丸子横浜線 綱島交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号1つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997人のうち、本問の回答者数は 564人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 39.9%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 4.1%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 34.7%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 14.1%
- あまり感じない…………… 5.5%
- まったく感じない…………… 1.7%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ めったに通行しないため。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 朝夕の限られた時間帯だから。
- ・ 道路が狭いので対策のとりようがない。
- ・ 店舗立ち退きに多額の費用が予想される。

3-1-6. (主)東京丸子横浜線 大豆戸交差点(調査票、インターネット)

(主) 東京丸子横浜線 大豆戸交差点について

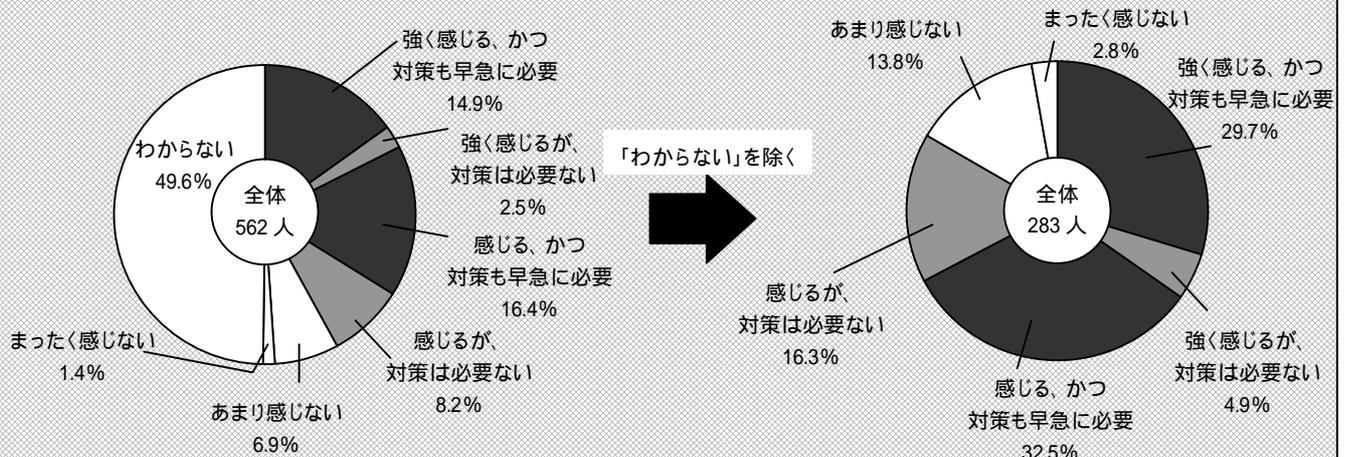
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 83%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 17%。

また、

「対策が早急に必要」が約 62%、「対策は必要ない」が約 21%。

問 (主)東京丸子横浜線 大豆戸交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 562 人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 29.7%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 4.9%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 32.5%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 16.3%
- あまり感じない…………… 13.8%
- まったく感じない…………… 2.8%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ 日中はさほど抵抗ない。
- ・ 朝夕の限られた時間帯のみ。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 待たされるが、5～10分で通過できるので。
- ・ 綱島街道の拡幅が無理そうだから。

3-1-7. (主)東京大師横浜線 京急大師線踏切付近(調査票、インターネット)

(主) 東京大師横浜線 京急大師線踏切付近について

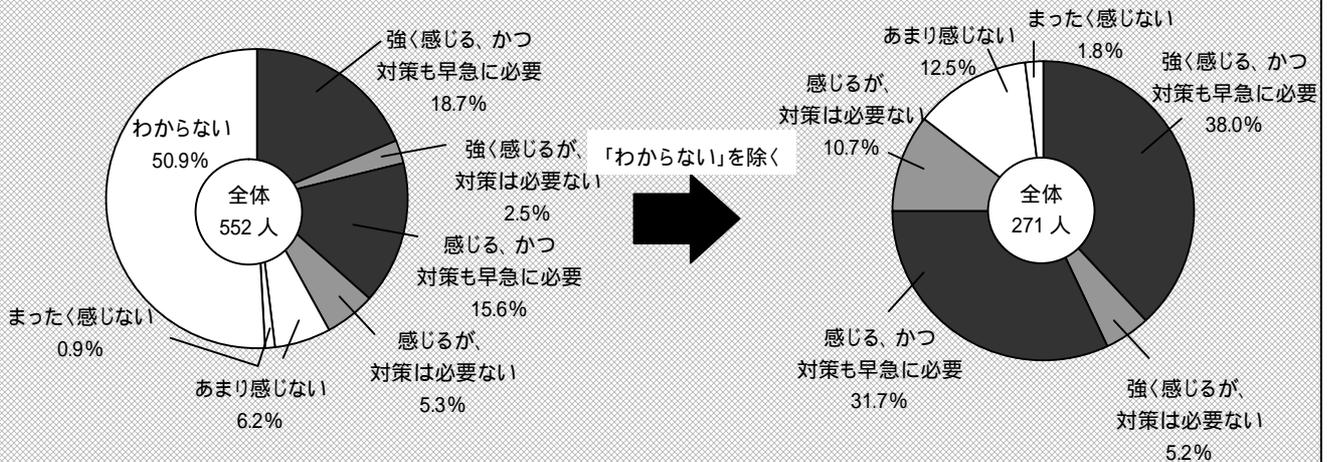
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 86%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 14%。

また、

「対策が早急に必要」が約 70%、「対策は必要ない」が約 16%。

問 (主) 東京大師横浜線 京急大師線踏切付近を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 552 人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 38.0%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 5.2%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 31.7%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 10.7%
- あまり感じない…………… 12.5%
- まったく感じない…………… 1.8%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ 道は狭いが、特に渋滞する時期は限られているから。
- ・ 大渋滞を感じたことがないから。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 朝夕の限られた時間だから。

3-1-8. (主)横浜生田線 浅間下交差点～岡野交差点(調査票、インターネット)

(主)横浜生田線 浅間下交差点～岡野交差点について

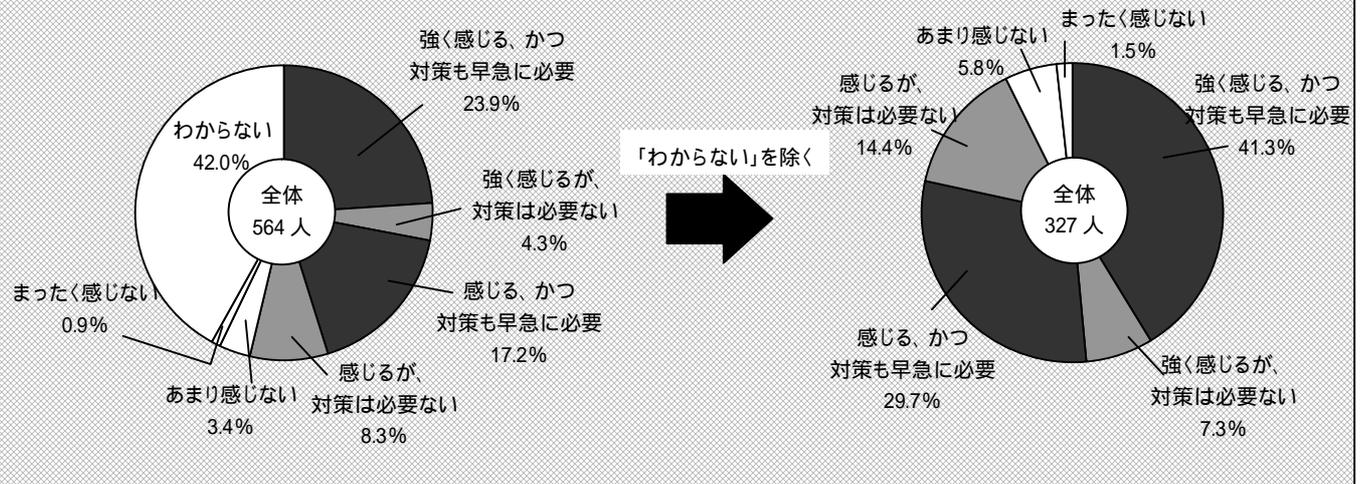
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 93%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 7%。

また、

「対策が早急に必要」が約 71%、「対策は必要ない」が約 22%。

問 (主)横浜生田線 浅間下交差点～岡野交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号1つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 564 人)



強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 41.3%  
 強く感じるが、対策は必要ない…………… 7.3%  
 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 29.7%  
 感じるが、対策は必要ない…………… 14.4%  
 あまり感じない…………… 5.8%  
 まったく感じない…………… 1.5%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 渋滞する区間が短いので我慢できる。
- ・ まったく動かないことはなく、費用をかけてまで整備する必要はないから。

3-1-9. 国道1号 保土ヶ谷橋交差点(調査票、インターネット)

国道1号 保土ヶ谷橋交差点について

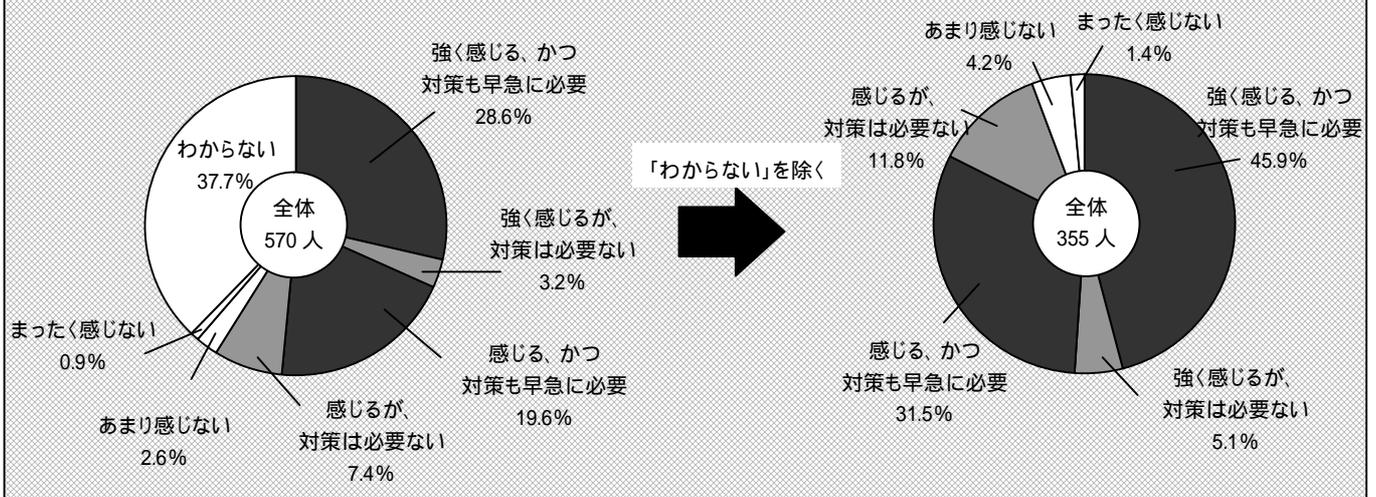
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約94%、「あまり感じない、まったく感じない」が約6%。

また、

「対策が早急に必要」が約77%、「対策は必要ない」が約17%。

問 国道1号 保土ヶ谷橋交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号1つにをつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者997人のうち、本問の回答者数は570人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要……45.9%
- 強く感じるが、対策は必要ない……………5.1%
- 感じる、かつ対策も早急に必要……………31.5%
- 感じるが、対策は必要ない……………11.8%
- あまり感じない……………4.2%
- まったく感じない……………1.4%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ 渋滞時間帯は避ける。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 首都高狩場線がバイパスとしてあるから。
- ・ 意外と流れている。
- ・ 交差点の形状でやむをえない。

### 3-1-10. 国道1号 不動坂交差点(調査票、インターネット)

#### 国道1号 不動坂交差点について

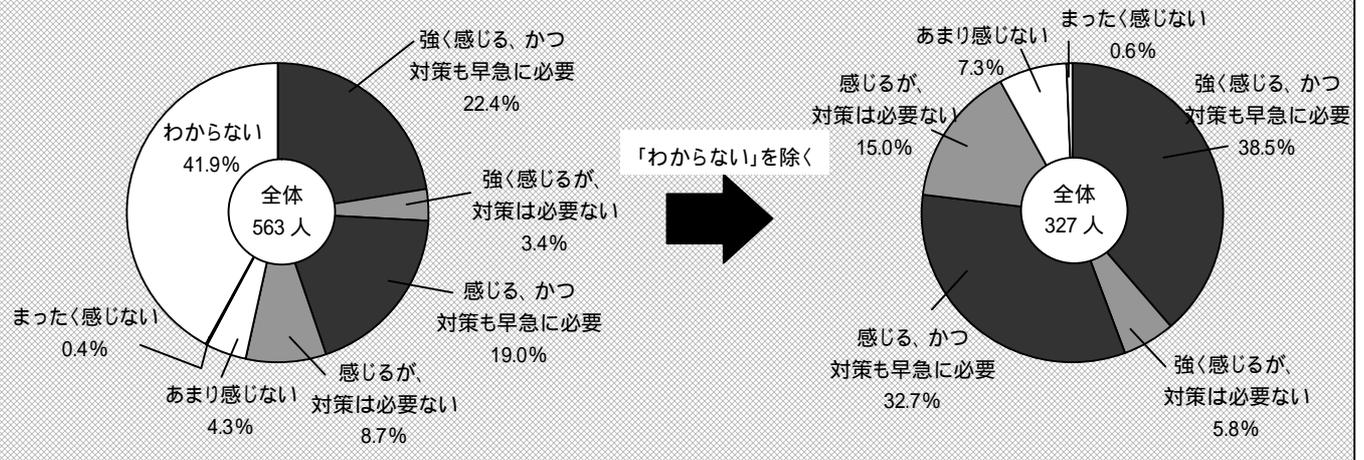
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約92%、「あまり感じない、まったく感じない」が約8%。

また、

「対策が早急に必要」が約71%、「対策は必要ない」が約21%。

問 国道1号 不動坂交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号1つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 563 人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 38.5%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 5.8%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 32.7%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 15.0%
- あまり感じない…………… 7.3%
- まったく感じない…………… 0.6%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ 渋滞時間帯は避ける。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 混んでいるのは朝・夕で我慢できる。
- ・ 意外と流れている。
- ・ バイパスが降りてきたところだから仕方がない。

### 3-2. 横浜横須賀連結地区全体 (調査票、インターネット)

#### 横浜横須賀連結地区全体について

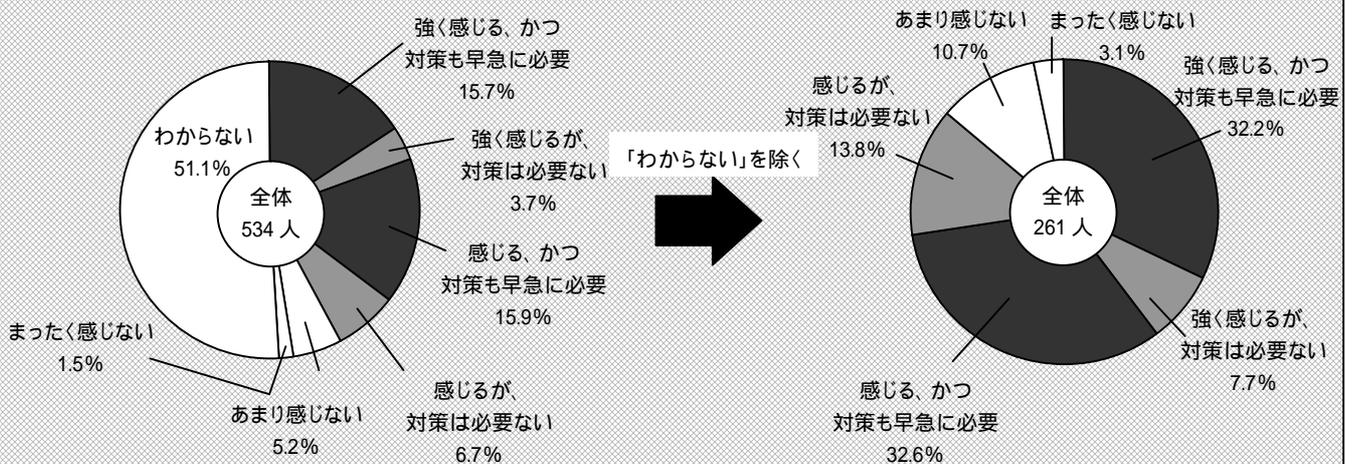
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 86%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 14%。

また、

「対策が早急に必要」が約 65%、「対策は必要ない」が約 22%。

問 横浜横須賀連結地区全体を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 534 人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 32.2%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 7.7%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 32.6%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 13.8%
- あまり感じない…………… 10.7%
- まったく感じない…………… 3.1%

(阻害されていると「感じない」理由)

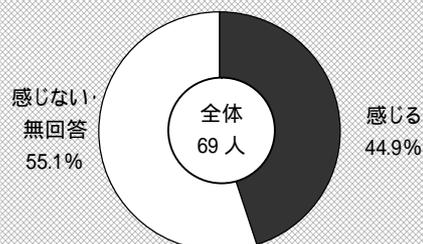
- ・ そんなに混むという認識がない。
- ・ 利用しない。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 国道 357 号、首都高速、横浜横須賀道路と、それなりに逃げ道があるから。

携帯アンケートでは…

問 横浜横須賀連結地区について、移動性が阻害されていると感じますか？感じる場合は、チェック付けてください。



3-2-1. 国道 16 号 青砥坂交差点～杉田交差点(調査票、インターネット)

国道 16 号 青砥坂交差点～杉田交差点

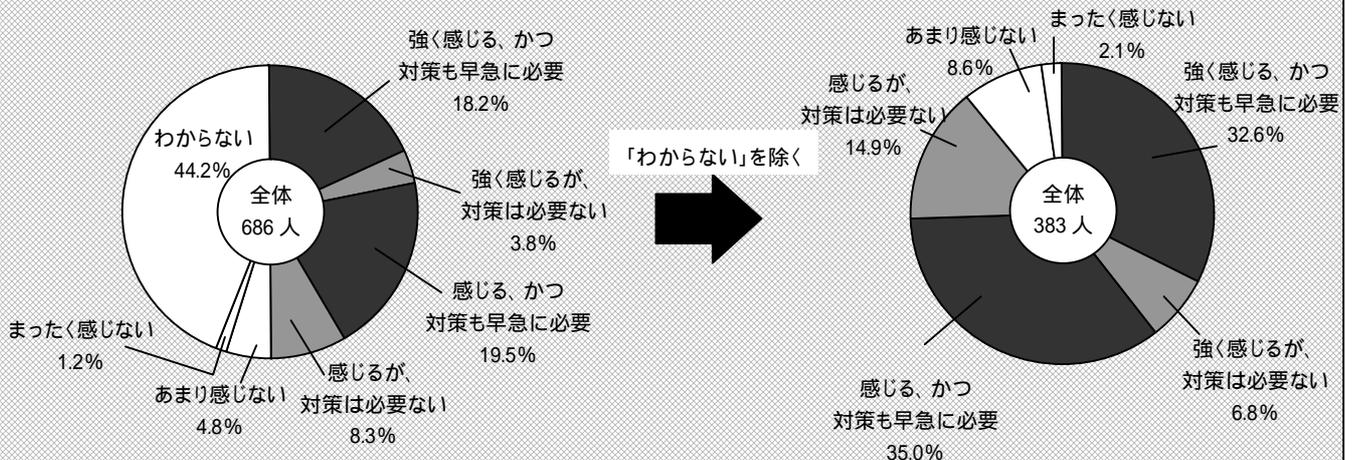
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 89%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 11%。

また、

「対策が早急に必要」が約 68%、「対策は必要ない」が約 22%。

問 国道 16 号 青砥坂交差点～杉田交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 686 人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 32.6%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 6.8%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 35.0%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 14.9%
- あまり感じない…………… 8.6%
- まったく感じない…………… 2.1%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ 渋滞する区間が短いので我慢できる。
- ・ 利用しない。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 国道 357 号、首都高速、横浜横須賀道路と、それなりに逃げ道があるから。
- ・ 常には渋滞していない。
- ・ 優先度は低い。

### 3-3. 横須賀地区全体(調査票、インターネット)

#### 横須賀地区全体について

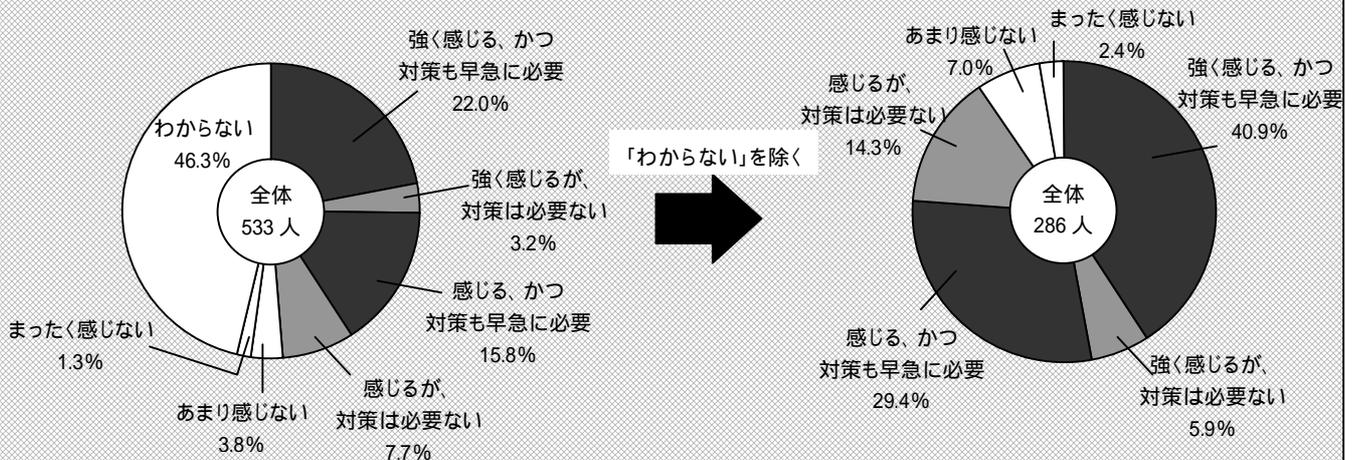
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 91%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 9%。

また、

「対策が早急に必要」が約 70%、「対策は必要ない」が約 20%。

問 横須賀地区全体を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つをつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 533



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 40.9%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 5.9%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 29.4%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 14.3%
- あまり感じない…………… 7.0%
- まったく感じない…………… 2.4%

(阻害されていると「感じない」理由)

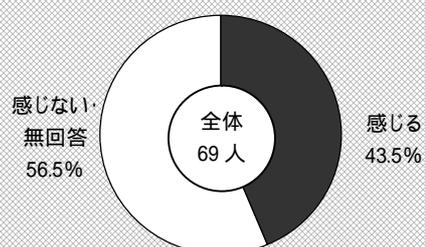
- ・ 渋滞時間が短いので我慢できる。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 渋滞の絶対量は(川崎横浜都心地区に比べ)すくないのではないですか。

携帯アンケートでは…

問 横須賀地区について、移動性が阻害されていると感じますか？感じる場合は、チェック付けてください。



3-3-1. 国道 16 号 吉倉町～追浜町(調査票、インターネット)

国道 16 号 吉倉町～追浜町について

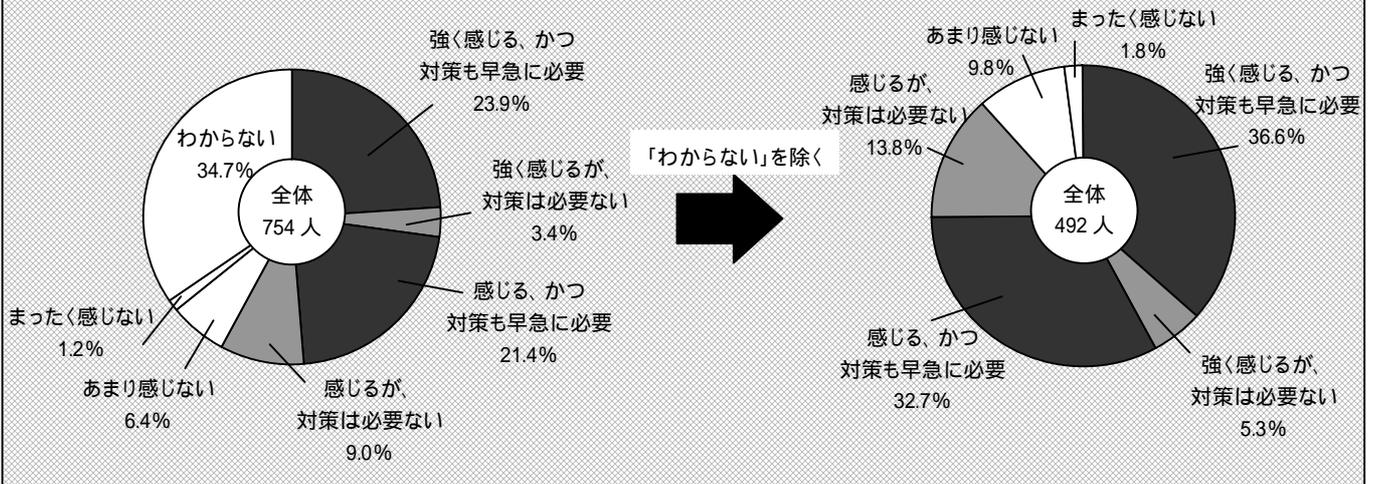
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 88%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 12%。

また、

「対策が早急に必要」が約 69%、「対策は必要ない」が約 19%。

問 国道 16 号 吉倉町～追浜町を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 754 人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 36.6%
- 強く感じるが、対策は必要ない……………5.3%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 32.7%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 13.8%
- あまり感じない……………9.8%
- まったく感じない……………1.8%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・それほど渋滞していない。
- ・横横ができてかなり空いた。
- ・夜間に利用することが多いため。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・改修費がかかり過ぎることが予測されるため。
- ・バイパスとして横浜横須賀道路があるから。
- ・渋滞が激しいのは、朝・夕だけだと思われるから。

3-3-2. (主)横須賀三崎線 衣笠十字路交差点(調査票、インターネット)

(主)横須賀三崎線 衣笠十字路交差点

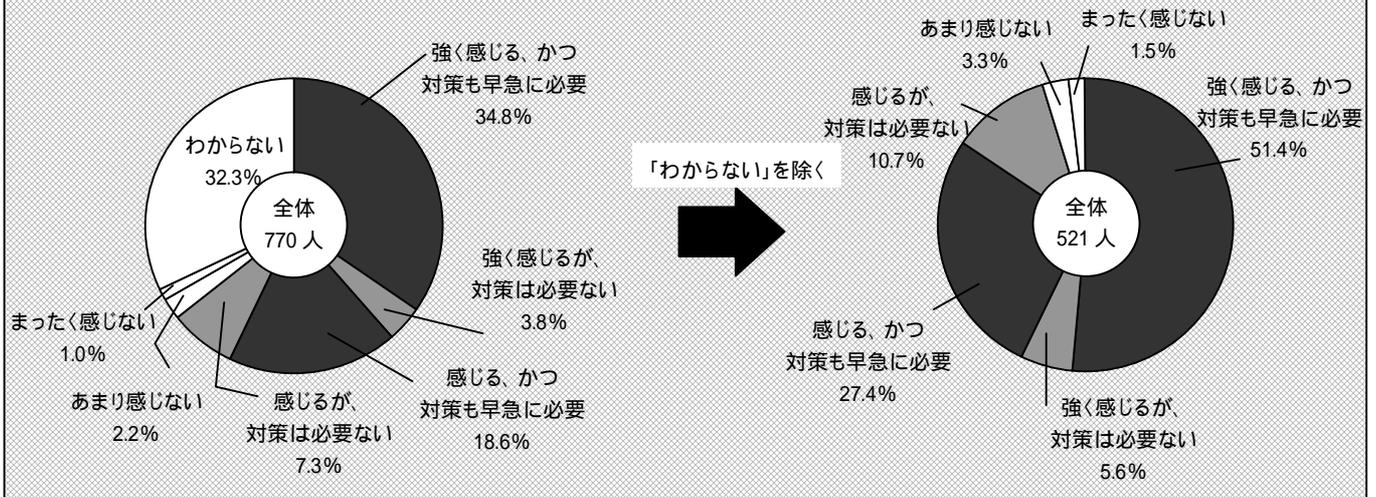
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 95%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 5%。

また、

「対策が早急に必要」が約 79%、「対策は必要ない」が約 16%。

問 (主)横須賀三崎線 衣笠十字路交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 770 人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 51.4%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 5.6%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 27.4%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 10.7%
- あまり感じない…………… 3.3%
- まったく感じない…………… 1.5%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ 夜間に利用することが多いため。
- ・ 優先度が低い。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 渋滞時間が短いので我慢できる。
- ・ 渋滞時間が限定されるから。
- ・ 改修費がかかり過ぎることが予測されるため。
- ・ 横横を利用すればいいから。

### 3-4. 原宿地区全体(調査票、インターネット)

#### 原宿地区全体について

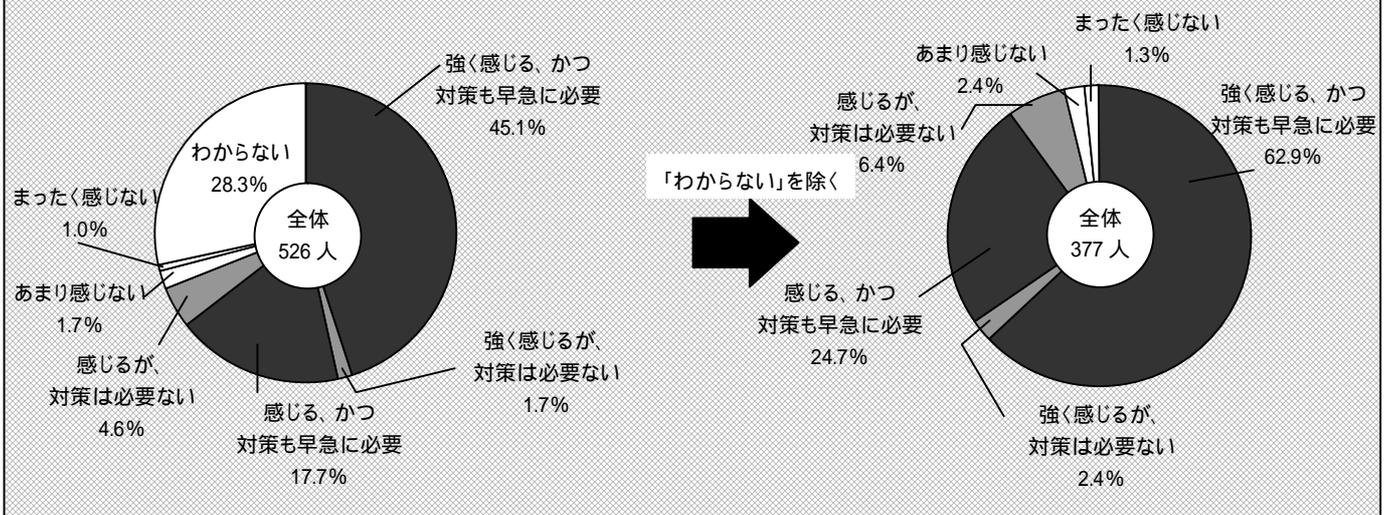
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約96%、「あまり感じない、まったく感じない」が約4%。

また、

「対策が早急に必要」が約88%、「対策は必要ない」が約9%。

問 原宿地区全体を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号1つをつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者997人のうち、本問の回答者数は526人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要……62.9%
- 強く感じるが、対策は必要ない……………2.4%
- 感じる、かつ対策も早急に必要……………24.7%
- 感じるが、対策は必要ない……………6.4%
- あまり感じない……………2.4%
- まったく感じない……………1.3%

(阻害されていると「感じない」理由)

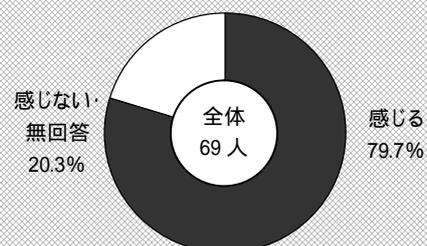
- ・ 一部、道路が狭い区間があるから。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 渋滞する区間が短いので我慢できる。
- ・ 既に改良工事に着手しているから。
- ・ 不動坂に比べ抜け道が色々あるから。

携帯アンケートでは…

問 原宿地区について、移動性が阻害されていると感じますか？感じる場合は、チェック付けてください。



### 3-4-1. 原宿交差点(調査票、インターネット)

#### 原宿地区全体について

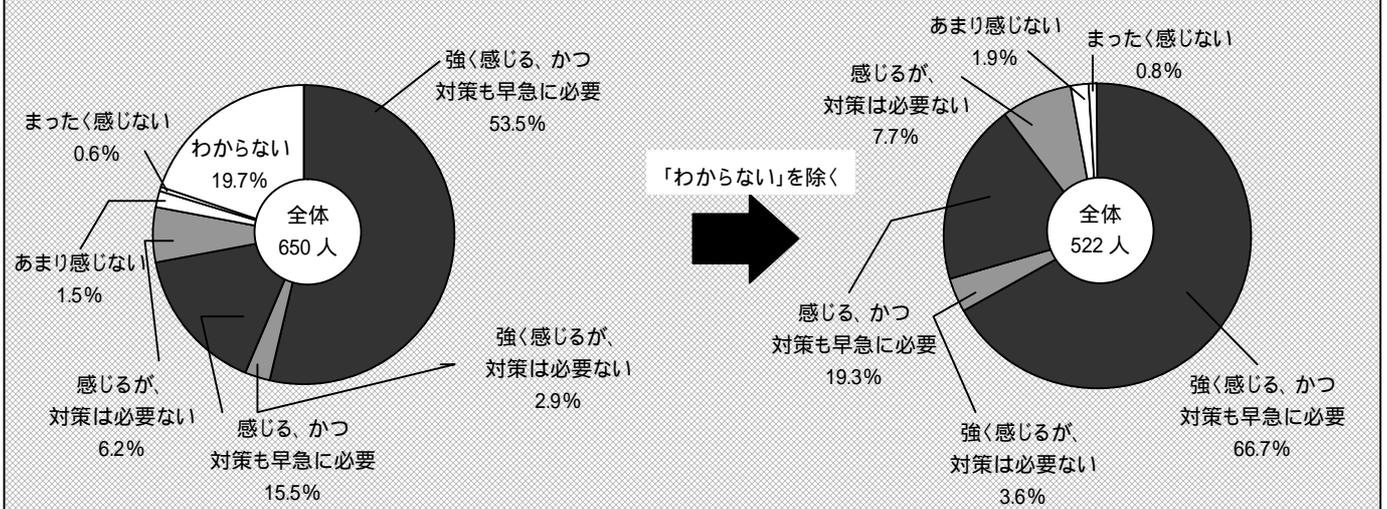
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 97%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 3%。

また、

「対策が早急に必要」が約 86%、「対策は必要ない」が約 11%。

問 原宿交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号1つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 650 人)



強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 66.7%  
 強く感じるが、対策は必要ない…………… 3.6%  
 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 19.3%  
 感じるが、対策は必要ない…………… 7.7%  
 あまり感じない…………… 1.9%  
 まったく感じない…………… 0.8%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 渋滞する区間が短いので我慢できる。
- ・ 既に改良工事に着手しているから。
- ・ 不動坂に比べ抜け道が色々あるから。
- ・ 昔と比べ、次第に改善されつつある。

### 3-5. 湘南地区全体(調査票、インターネット)

#### 湘南地区全体について

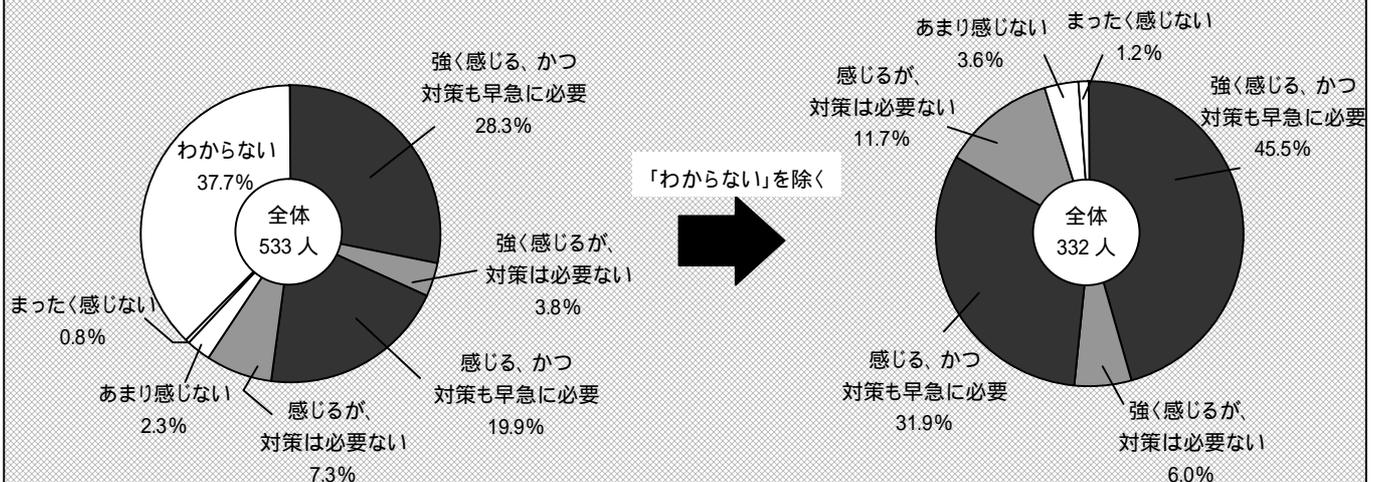
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 95%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 5%。

また、

「対策が早急に必要」が約 77%、「対策は必要ない」が約 18%。

問 湘南地区全体を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号1つをつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 533 人)



強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 45.5%  
 強く感じるが、対策は必要ない…… 6.0%  
 感じる、かつ対策も早急に必要…… 31.9%  
 感じるが、対策は必要ない…… 11.7%  
 あまり感じない…… 3.6%  
 まったく感じない…… 1.2%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 通過する上では、新湘南バイパスがある。
- ・ 改良工事中で解消されるのでは？
- ・ 渋滞時間が短いので我慢できる。

#### 携帯アンケートでは…

問 湘南地区について、移動性が阻害されていると感じますか？感じる場合は、チェック付けてください。



3-5-1. 国道1号 工業団地入口交差点(調査票、インターネット)

国道1号 工業団地入口交差点について

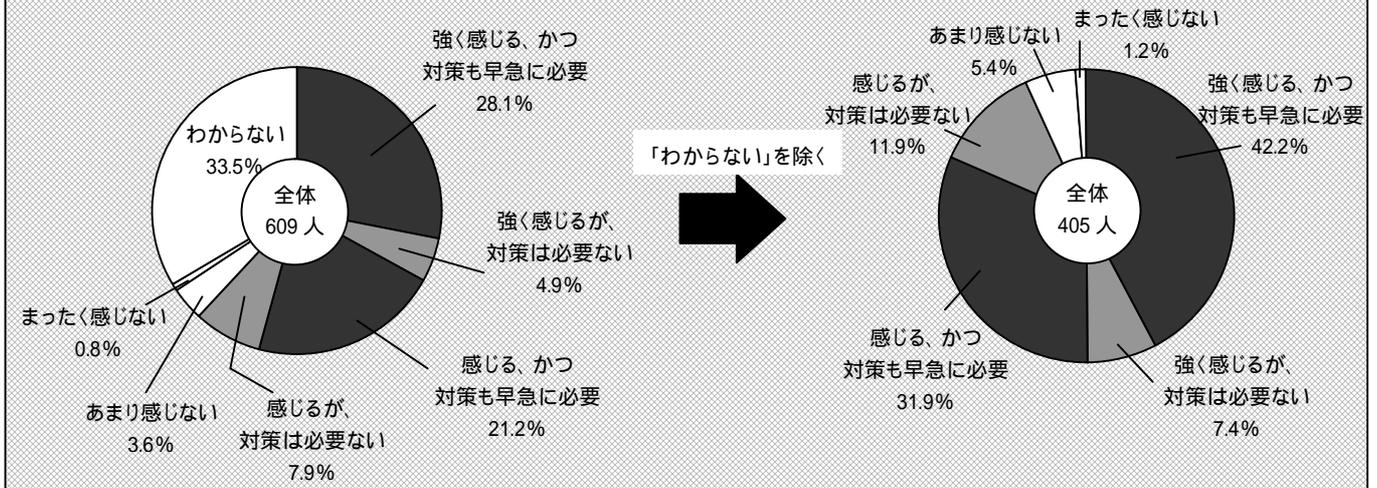
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約93%、「あまり感じない、まったく感じない」が約7%。

また、

「対策が早急に必要」が約74%、「対策は必要ない」が約19%。

問 国道1号 工業団地入口交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号1つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者997人のうち、本問の回答者数は609人)



強く感じる、かつ対策も早急に必要……42.2%  
 強く感じるが、対策は必要ない……………7.4%  
 感じる、かつ対策も早急に必要……………31.9%  
 感じるが、対策は必要ない……………11.9%  
 あまり感じない……………5.4%  
 まったく感じない……………1.2%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 限られた時間帯なので我慢できる。
- ・ 季節的な問題もある。
- ・ 通過する上では新湘南バイパスがある。
- ・ 以前から比べると良くなった。

3-6. 横浜川崎北西地区全体(調査票、インターネット)

横浜川崎北西地区全体について

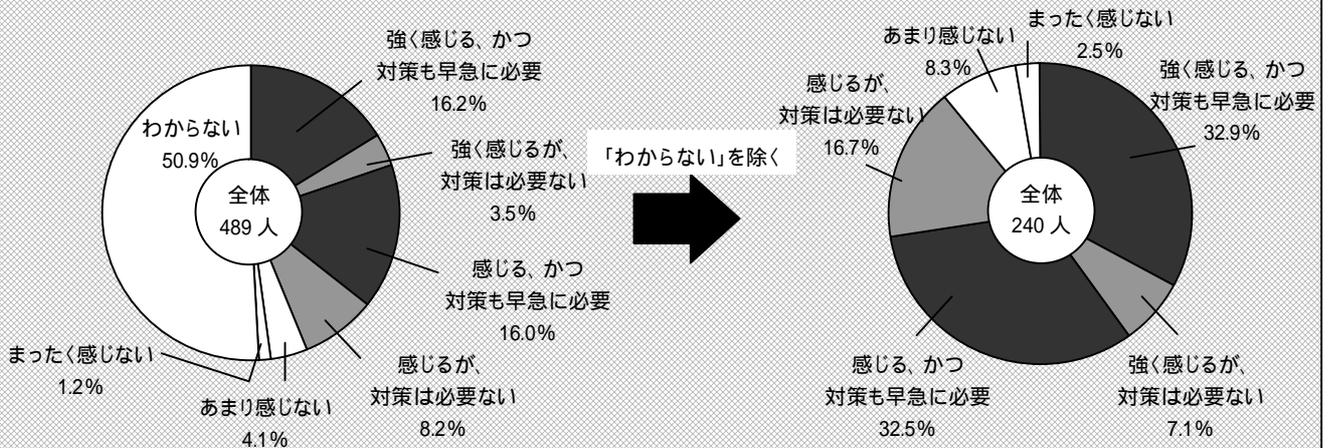
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 89%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 11%。

また、

「対策が早急に必要」が約 65%、「対策は必要ない」が約 24%。

問 横浜川崎北西地区全体を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 489 人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 32.9%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 7.1%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 32.5%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 16.7%
- あまり感じない…………… 8.3%
- まったく感じない…………… 2.5%

(阻害されていると「感じない」理由)

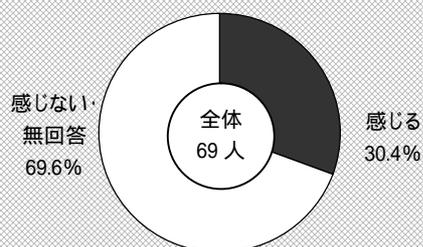
- ・ 青葉インターなどのお陰で随分解消が進んだと思われる。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 混んでいるが動くので。
- ・ 新石川は立体化されるから。
- ・ 周囲の景観を変えるなら、そのままよい。

携帯アンケートでは…

問 横浜川崎北西地区について、移動性が阻害されていると感じますか？感じる場合は、チェック付けてください。



3-6-1. 国道 246 号 新石川交差点～江田駅東交差点～市ヶ尾交差点 (調査票、インターネット)

国道 246 号 新石川交差点～江田駅東交差点～市ヶ尾交差点

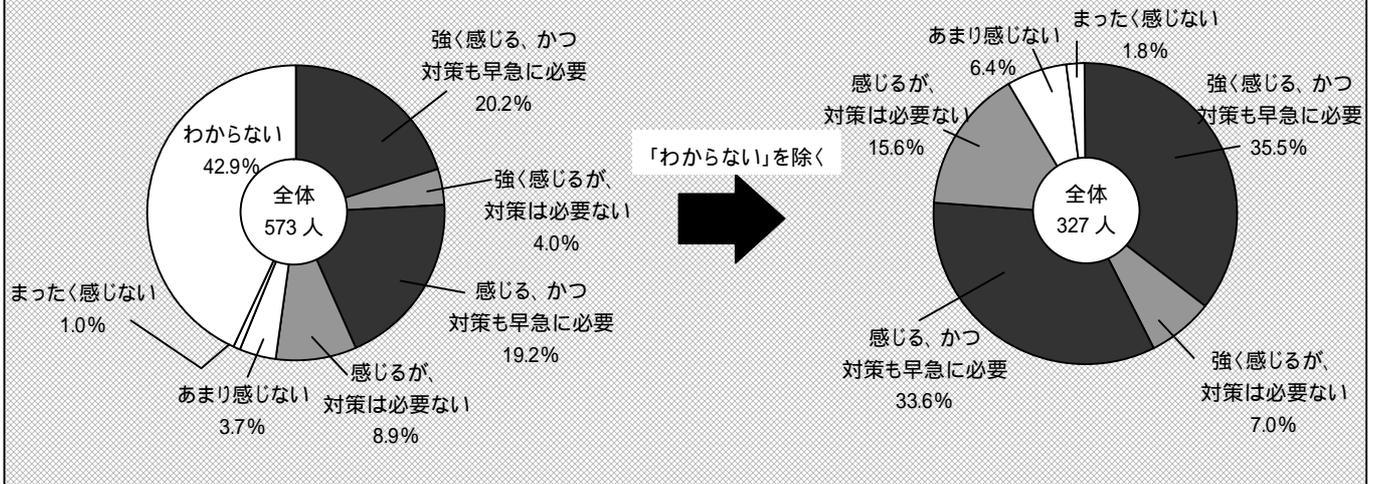
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 92%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 8%。

また、

「対策が早急に必要」が約 69%、「対策は必要ない」が約 23%。

問 国道 246 号 新石川交差点～江田駅東交差点～市ヶ尾交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 573 人)



強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 35.5%  
 強く感じるが、対策は必要ない……………7.0%  
 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 33.6%  
 感じるが、対策は必要ない…………… 15.6%  
 あまり感じない……………6.4%  
 まったく感じない……………1.8%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ 立体交差ができたのであまり感じない。
- ・ 青葉インターなどのお陰で随分解消が進んだと思われる。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 渋滞する区間が短いので我慢できる。
- ・ 周囲の景観を変えるなら、そのままでもよい。
- ・ 梶ヶ谷交差点の立体化を優先すべき。

### 3-7. 厚木秦野地区全体(調査票、インターネット)

#### 厚木秦野地区全体について

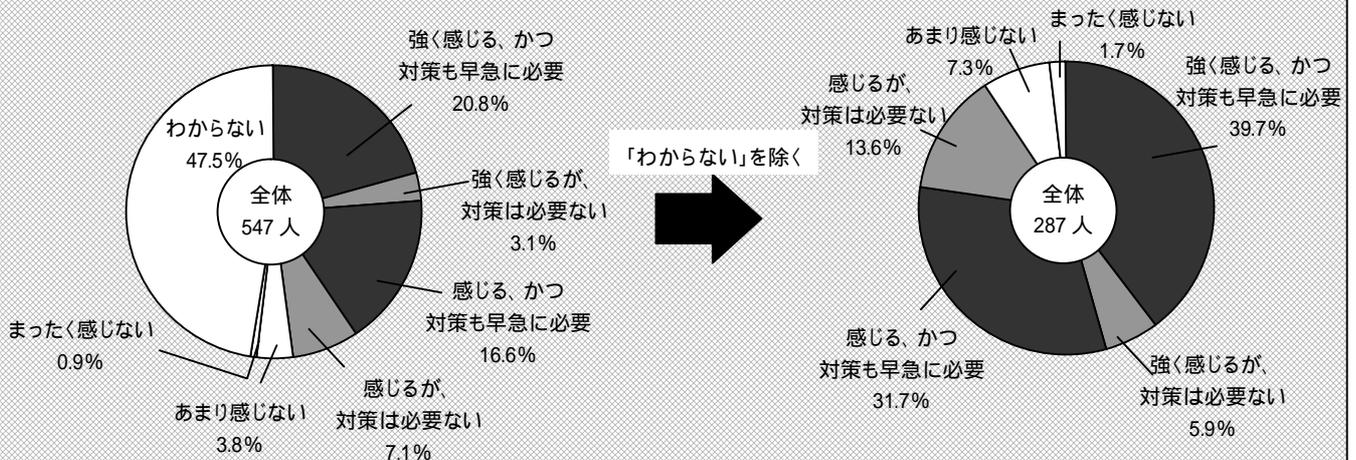
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 91%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 9%。

また、

「対策が早急に必要」が約 71%、「対策は必要ない」が約 20%。

問 厚木秦野地区を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号1つにつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 547 人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 39.7%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 5.9%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 31.7%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 13.6%
- あまり感じない…………… 7.3%
- まったく感じない…………… 1.7%

(阻害されていると「感じない」理由)

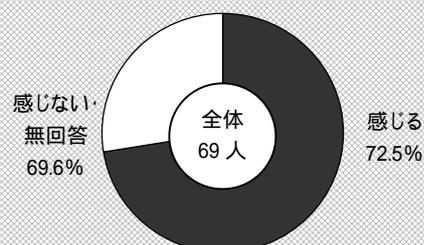
- ・ 渋滞時間が短いので我慢できる。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 渋滞時間が限定されるから。
- ・ 東名に迂回すればいい。
- ・ 今やってる 246 パイパスは対策ではないのですか？

携帯アンケートでは…

問 厚木秦野地区について、移動性が阻害されていると感じますか？感じる場合は、チェック付けてください。



3-7-1. 国道 246 号 市役所入口交差点～桜坂交差点(調査票、インターネット)

国道 246 号 市役所入口交差点～桜坂交差点

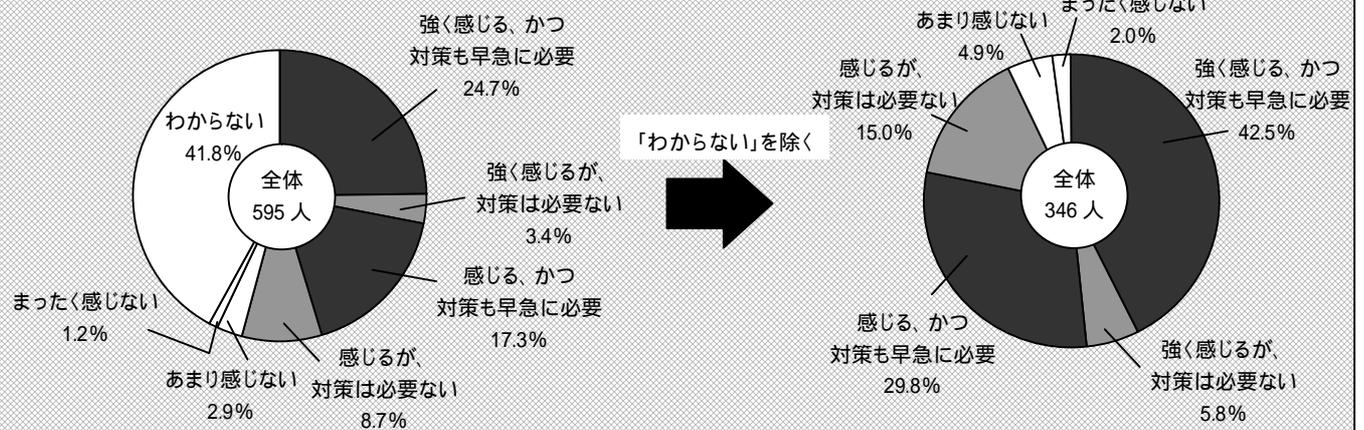
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 93%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 7%。

また、

「対策が早急に必要」が約 72%、「対策は必要ない」が約 21%。

問 国道 246 号 市役所入口交差点～桜坂交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 595 人)



強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 42.5%  
 強く感じるが、対策は必要ない…………… 5.8%  
 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 29.8%  
 感じるが、対策は必要ない…………… 15.0%  
 あまり感じない…………… 4.9%  
 まったく感じない…………… 2.0%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ 渋滞時間が短いので我慢できる。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 限られた時間だけなので我慢できる。
- ・ 厚泰道路、246 バイパスが完成すれば改善できるのでは？
- ・ この区間だけの改善では難しい。

### 3-8. 川崎縦貫地区

#### 川崎縦貫地区全体について(調査票、インターネット)

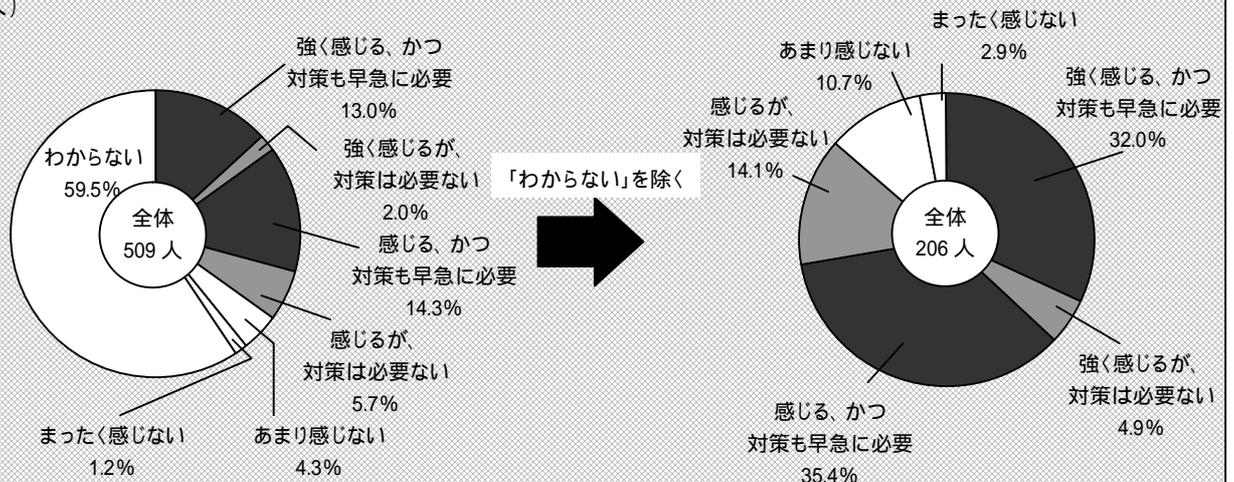
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 86%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 14%。

また、

「対策が早急に必要」が約 67%、「対策は必要ない」が約 19%。

問 川崎縦貫地区全体を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つにをつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 509 人)



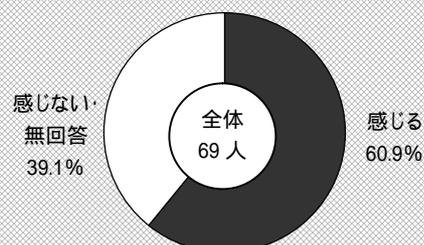
- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 32.0%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 4.9%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 35.4%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 14.1%
- あまり感じない…………… 10.7%
- まったく感じない…………… 2.9%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 渋滞時間が限定されるから。
- ・ 今やっている川崎縦貫は対策ではないのか？

携帯アンケートでは…

問 川崎縦貫地区について、移動性が阻害されていると感じますか？  
感じる場合は、チェック付けてください。



### 3-8-1. 国道 409 号 京急大師線踏切付近

国道 409 号 京急大師線踏切付近について(調査票、インターネット)

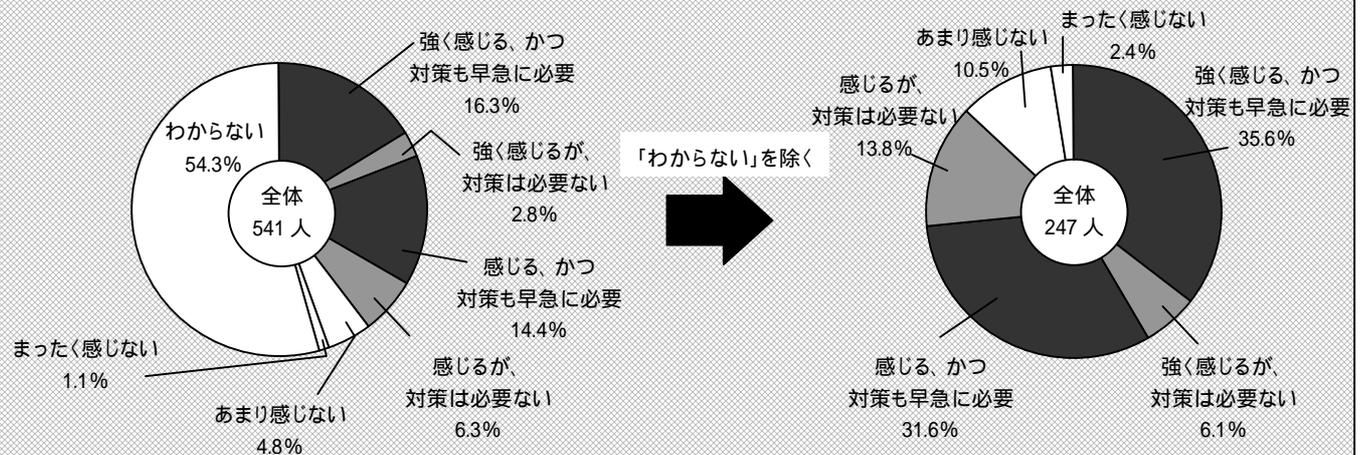
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 87%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 13%。

また、

「対策が早急に必要」が約 67%、「対策は必要ない」が約 20%。

問 国道 409 号 京急大師線踏切付近を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 541 人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 35.6%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 6.1%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 31.6%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 13.8%
- あまり感じない…………… 10.5%
- まったく感じない…………… 2.4%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 今やっている川崎縦貫は対策ではないのか？

### 3-9. 保土ヶ谷地区全体

保土ヶ谷地区全体について(調査票、インターネット)

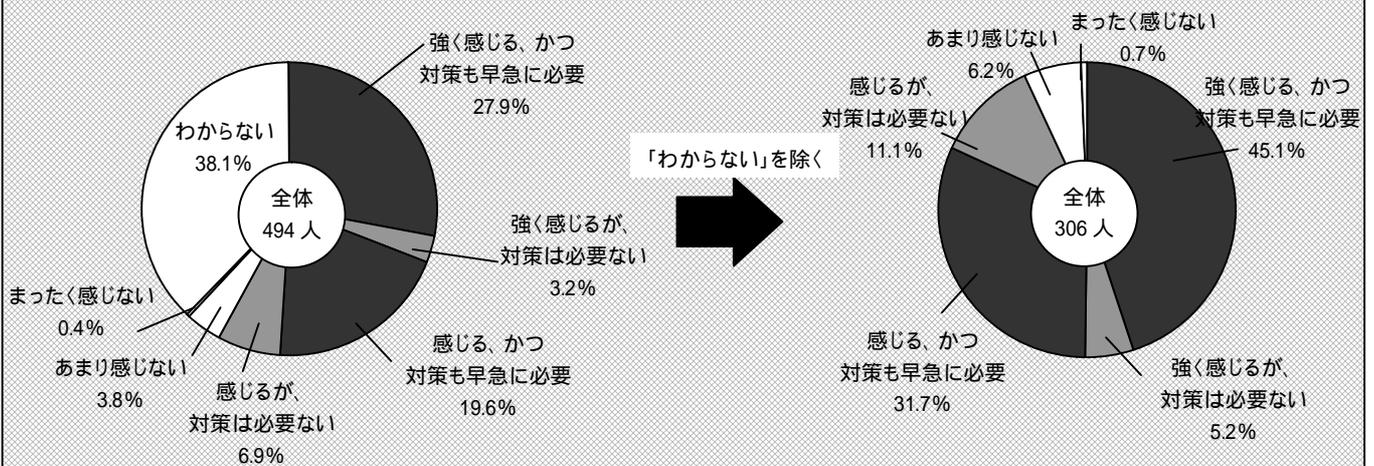
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 93%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 7%。

また、

「対策が早急に必要」が約 77%、「対策は必要ない」が約 16%。

問 保土ヶ谷地区全体を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号一つをつけてください。調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 494 人)



強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 45.1%  
 強く感じるが、対策は必要ない…………… 5.2%  
 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 31.7%  
 感じるが、対策は必要ない…………… 11.1%  
 あまり感じない…………… 6.2%  
 まったく感じない…………… 0.7%

(阻害されていると「感じない」理由)

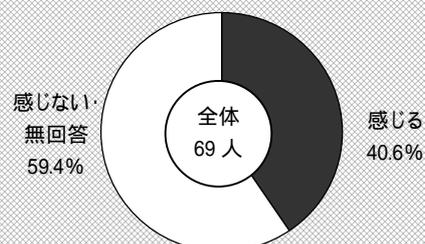
- ・ バイパスがあるから。
- ・ 仕事で昼間利用したことがない。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 渋滞時間が限定されるから。
- ・ 周囲の景観を変えるならそのままが良い。

携帯アンケートでは…

問 保土ヶ谷地区について、移動性が阻害されていると感じますか？感じる場合は、チェック付けてください。



### 3-9-1. 国道 16 号 梅の木交差点

#### 国道 16 号 梅の木交差点について(調査票、インターネット)

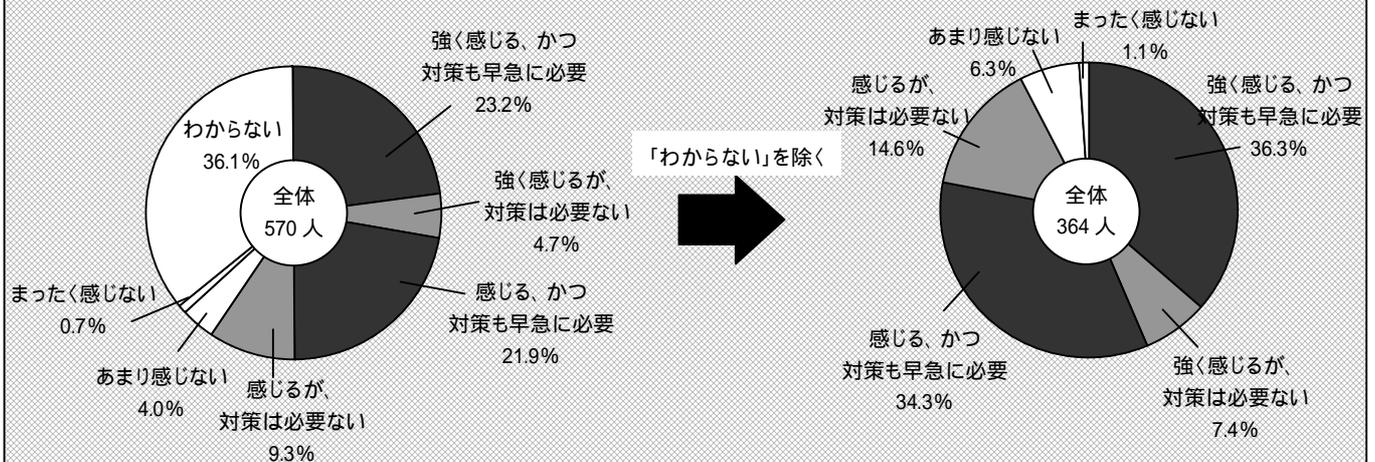
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 93%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 7%。

また、

「対策が早急に必要」が約 71%、「対策は必要ない」が約 22%。

問 国道 16 号 梅の木交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 570 人)



強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 36.3%  
 強く感じるが、対策は必要ない…………… 7.4%  
 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 34.3%  
 感じるが、対策は必要ない…………… 14.6%  
 あまり感じない…………… 6.3%  
 まったく感じない…………… 1.1%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ 朝夕の限られた時間なので、我慢できる。
- ・

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 朝夕の限られた時間なので、我慢できる。
- ・ むしろ下りの東川島町の右折レーンによる割り込みの方が問題。
- ・ バイパスを利用するから。

### 3-9-2. 国道 16 号 東名横浜町田IC付近

#### 国道 16 号 東名横浜町田IC付近について(調査票、インターネット)

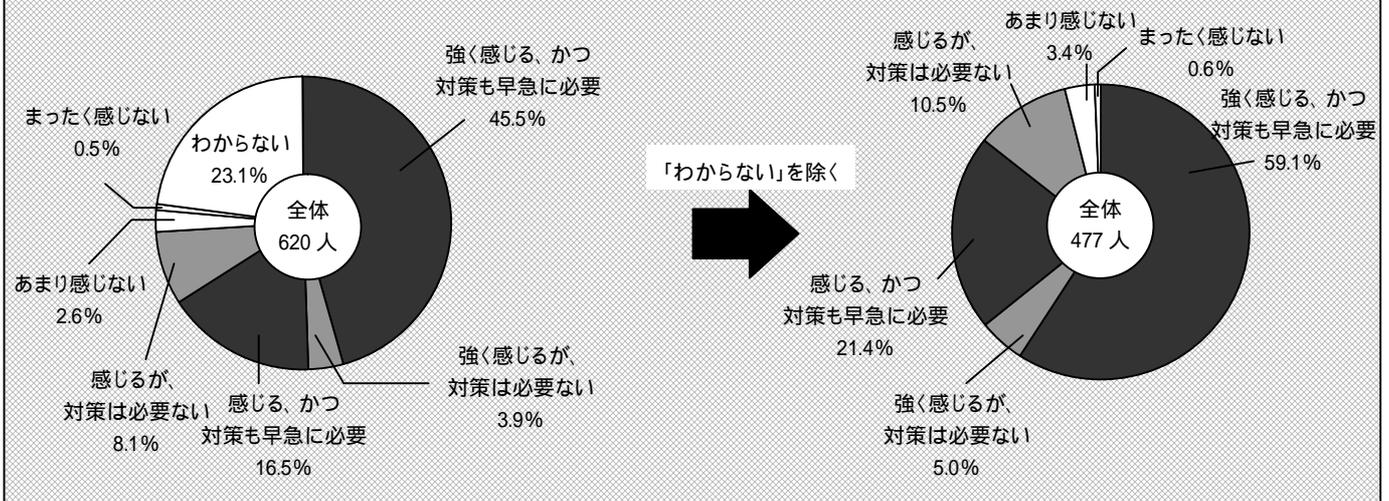
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 96%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 4%。

また、

「対策が早急に必要」が約 81%、「対策は必要ない」が約 16%。

問 国道 16 号 東名横浜町田IC付近を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 620 人)



強く感じる、かつ対策も早急に必要……59.1%  
 強く感じるが、対策は必要ない……………5.0%  
 感じる、かつ対策も早急に必要……………21.4%  
 感じるが、対策は必要ない……………10.5%  
 あまり感じない……………3.4%  
 まったく感じない……………0.6%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ 無料バイパスが役立っている。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用が必要であるため。
- ・ 朝夕の限られた時間帯なので我慢できる。
- ・ 東名 IC の改良でかなり空いた。
- ・ 周囲の景観を変えるならこのままでいい。

### 3-10. 相模原地区全体

相模原地区全体について(調査票、インターネット)

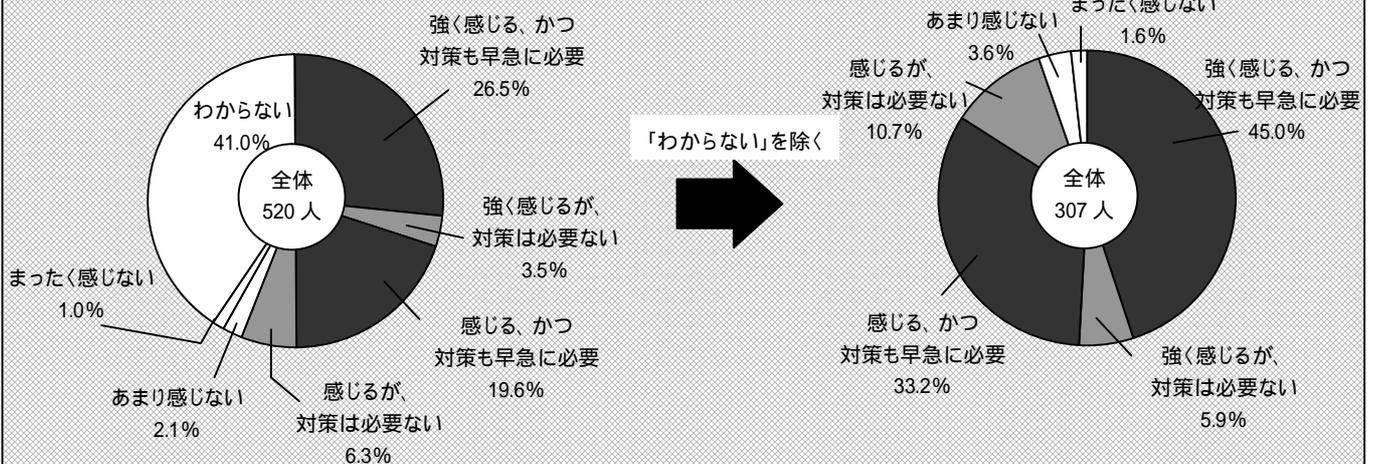
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 95%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 5%。

また、

「対策が早急に必要」が約 78%、「対策は必要ない」が約 17%。

問 相模原地区全体を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つをつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 520 人)



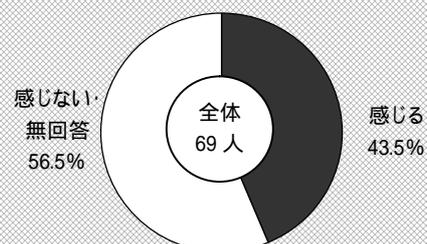
強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 45.0%  
 強く感じるが、対策は必要ない…… 5.9%  
 感じる、かつ対策も早急に必要…… 33.2%  
 感じるが、対策は必要ない…… 10.7%  
 あまり感じない…… 3.6%  
 まったく感じない…… 1.6%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 限られた時間帯なので我慢できる。
- ・ 全体的に流れている。
- ・ 他に道路幅員が狭く、渋滞しているところがある。

携帯アンケートでは……

問 相模原地区について、移動性が阻害されていると感じますか？感じる場合は、チェック付けてください。



3-10-1. 国道 16 号 鵜野森交差点～若松 2 丁目交差点

国道 16 号 鵜野森交差点～若松 2 丁目交差点について(調査票、インターネット)

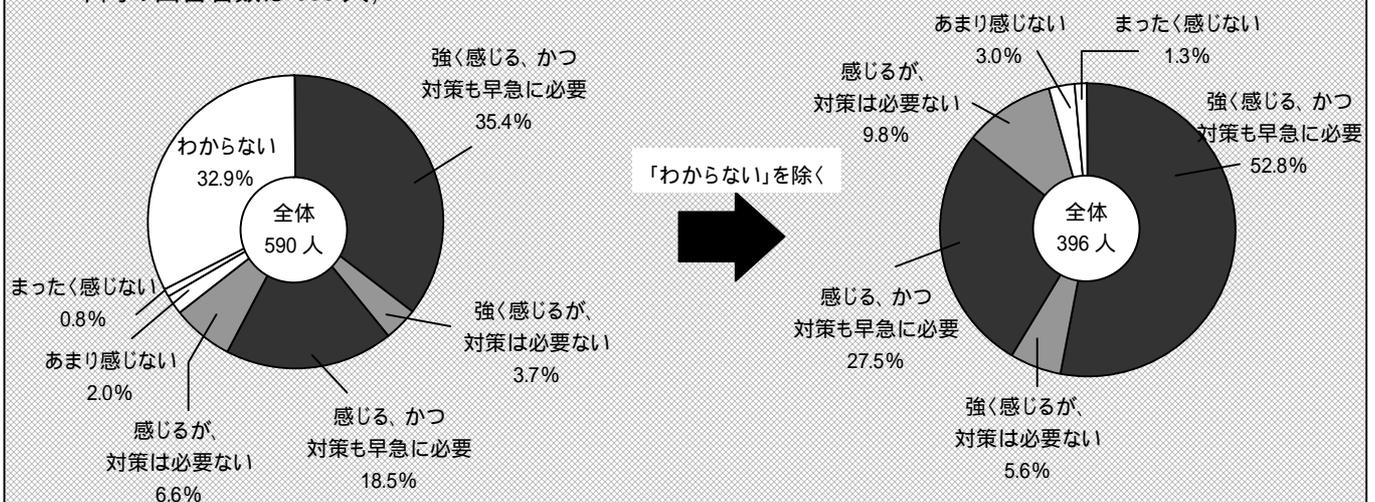
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 96%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 4%。

また、

「対策が早急に必要」が約 80%、「対策は必要ない」が約 15%。

問 国道 16 号 鵜野森交差点～若松 2 丁目交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号一つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 590 人)



強く感じる、かつ対策も早急に必要……52.8%  
 強く感じるが、対策は必要ない……………5.6%  
 感じる、かつ対策も早急に必要……………27.5%  
 感じるが、対策は必要ない……………9.8%  
 あまり感じない……………3.0%  
 まったく感じない……………1.3%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 限られた時間帯なので我慢できる。
- ・ 必要なければ通らない。
- ・ どうしようもない。

### 3-11. 相模縦貫地区全体

相模縦貫地区全体について(調査票、インターネット)

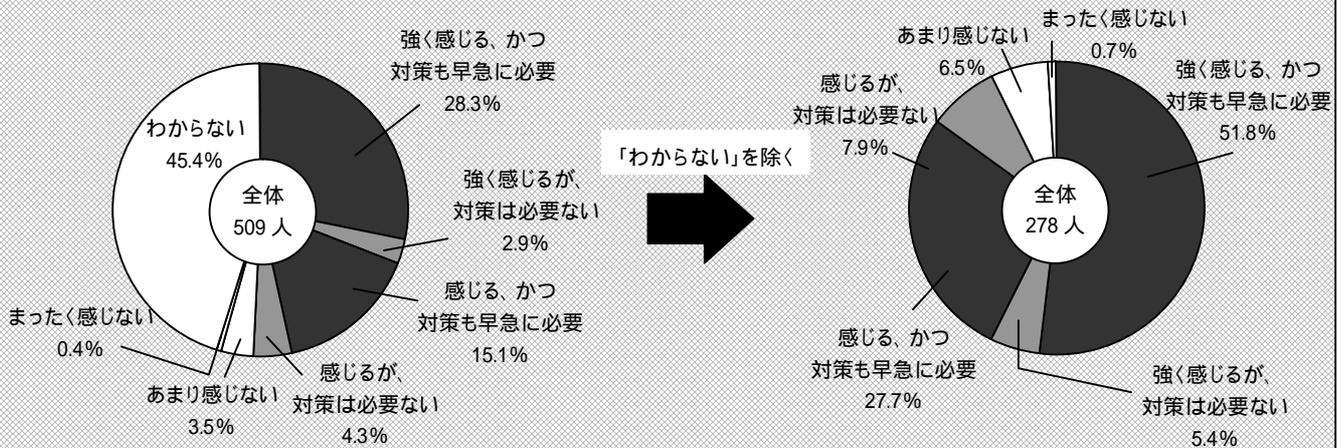
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 93%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 7%。

また、

「対策が早急に必要」が約 80%、「対策は必要ない」が約 13%。

問 相模縦貫地区全体を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つをつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 509 人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 51.8%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 5.4%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 27.7%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 7.9%
- あまり感じない…………… 6.5%
- まったく感じない…………… 0.7%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 渋滞時間は避ける。
- ・ 今やっている相模縦貫は対策ではないですか？

携帯アンケートでは…

問 相模縦貫地区について、移動性が阻害されていると感じますか？  
感じる場合は、チェック付けてください。



3-11-1. 国道 246 号 金田交差点～文化会館入口交差点

国道 246 号 金田交差点～文化会館入口交差点について(調査票、インターネット)

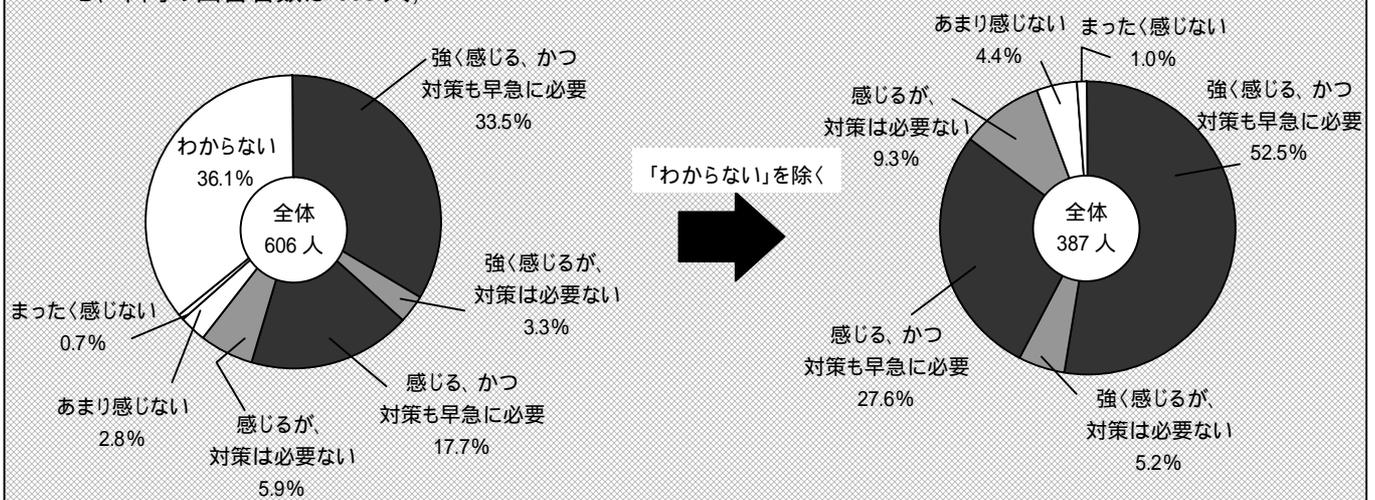
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 95%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 5%。

また、

「対策が早急に必要」が約 80%、「対策は必要ない」が約 15%。

問 国道 246 号 金田交差点～文化会館入口交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 606 人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 52.5%
- 強く感じるが、対策は必要ない……………5.2%
- 感じる、かつ対策も早急に必要……………27.6%
- 感じるが、対策は必要ない……………9.3%
- あまり感じない……………4.4%
- まったく感じない……………1.0%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 利用者がガマンする程度と感じる。
- ・ お金をかけて建設するだけでない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき
- ・ 都心部なので仕方がない。
- ・ 今やっている相模縦貫は対策ではないですか？

3-11-2. 国道 129 号 国道 246 交点 ~ 船子北谷交差点

国道 129 号 国道 246 交点 ~ 船子北谷交差点について(調査票、インターネット)

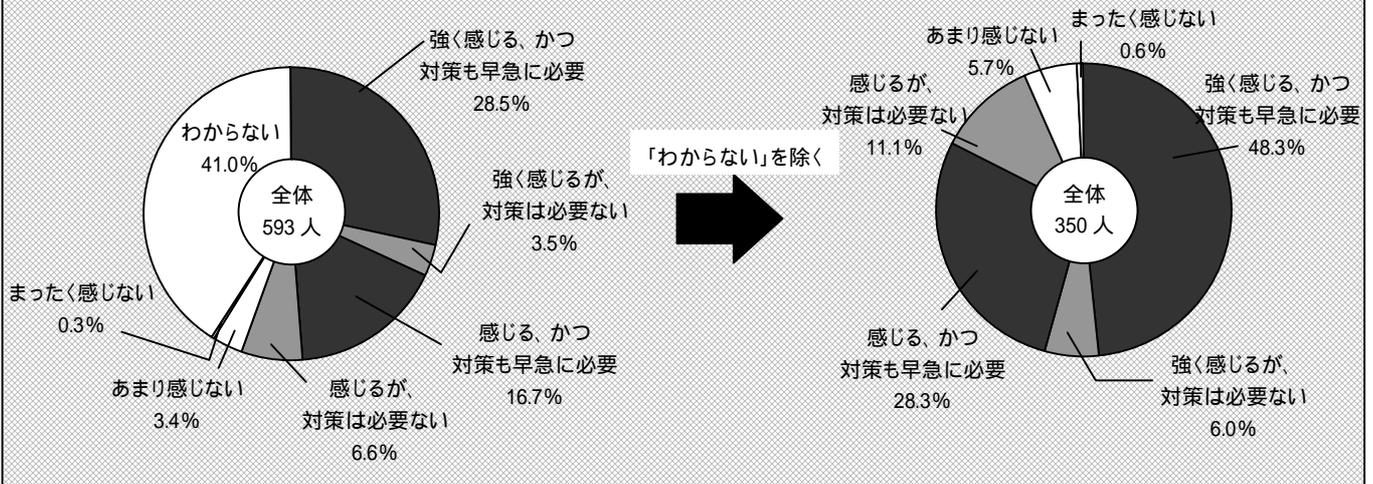
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 94%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 6%。

また、

「対策が早急に必要」が約 77%、「対策は必要ない」が約 17%。

問 国道 129 号 国道 246 交点 ~ 船子北谷交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？ 回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 593 人)



強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 48.3%  
 強く感じるが、対策は必要ない…………… 6.0%  
 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 28.3%  
 感じるが、対策は必要ない…………… 11.1%  
 あまり感じない…………… 5.7%  
 まったく感じない…………… 0.6%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 我慢できる。
- ・ お金をかけて建設するだけでない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき
- ・ どうしようもない。
- ・ 今やっている相模縦貫は対策ではないですか？

3-11-3.(主) 町田厚木線 相模大橋東交差点

(主) 町田厚木線 相模大橋東交差点について(調査票、インターネット)

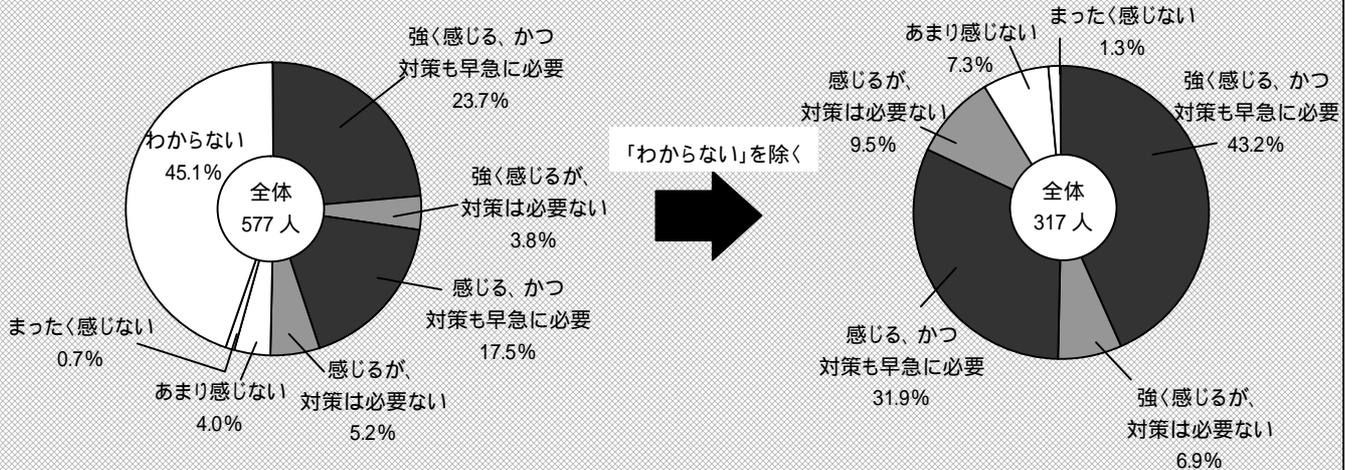
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 92%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 9%。

また、

「対策が早急に必要」が約 75%、「対策は必要ない」が約 16%。

問 (主) 町田厚木線 相模大橋東交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当  
てはまる番号1つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問  
の回答者数は 577 人)



強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 43.2%  
 強く感じるが、対策は必要ない…………… 6.9%  
 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 31.9%  
 感じるが、対策は必要ない…………… 9.5%  
 あまり感じない…………… 7.3%  
 まったく感じない…………… 1.3%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 渡河渋滞は朝夕の限られた時間なので、我慢できる。
- ・ お金をかけて建設するだけでない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき。
- ・ 平行してもうひとつ橋があるので。
- ・ 今やっている相模縦貫は対策ではないですか？

### 3-12. 横浜南部地区全体

#### 横浜南部地区全体について(調査票、インターネット)

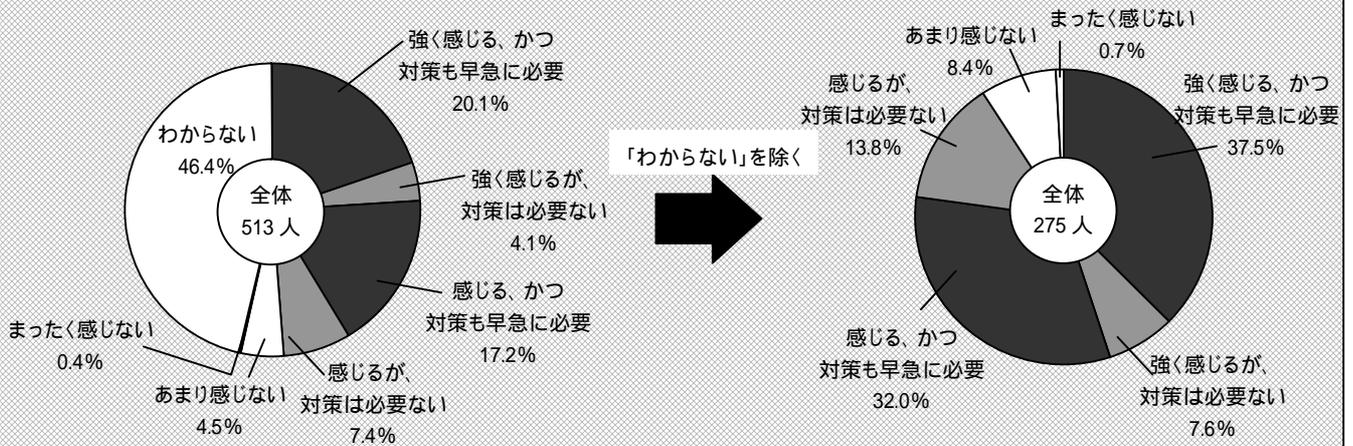
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 91%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 9%。

また、

「対策が早急に必要」が約 70%、「対策は必要ない」が約 21%。

問 横浜南部地区全体を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つをつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 513 人)



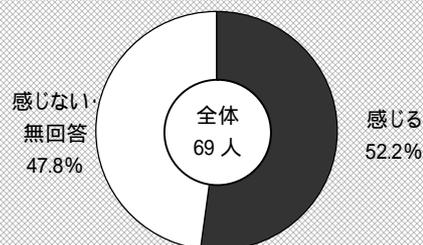
強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 37.5%  
 強く感じるが、対策は必要ない…………… 7.6%  
 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 32.0%  
 感じるが、対策は必要ない…………… 13.8%  
 あまり感じない…………… 8.4%  
 まったく感じない…………… 0.7%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 限られた時間帯なので我慢できる。
- ・ 渋滞区間が短いから。
- ・ 周囲の景観を変えるならこのままでいい。
- ・ 今やっている横浜環状南線は対策ではないのですか？

#### 携帯アンケートでは…

問 横浜南部地区について、移動性が阻害されていると感じますか？  
 感じる場合は、チェック付けてください。



3-12-1. (主)原宿六浦線 笠間交差点

(主)原宿六浦線 笠間交差点について(調査票、インターネット)

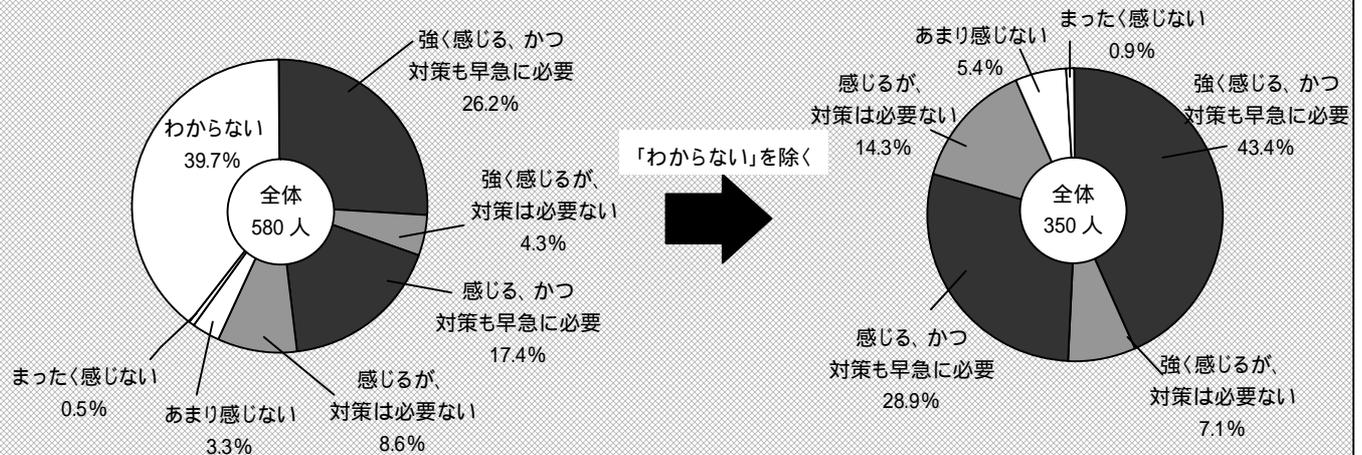
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 94%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 6%。

また、

「対策が早急に必要」が約 72%、「対策は必要ない」が約 21%。

問 (主)原宿六浦線 笠間交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 580 人)



強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 43.4%  
 強く感じるが、対策は必要ない…………… 7.1%  
 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 28.9%  
 感じるが、対策は必要ない…………… 14.3%  
 あまり感じない…………… 5.4%  
 まったく感じない…………… 0.9%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 多額の費用を要する。
- ・ 限られた時間帯なので我慢できる。
- ・ 渋滞区間が短いから。
- ・ 道路の形状が複雑なのでどうにもならない。
- ・ 今やっている横浜環状南線は対策ではないのですか？

### 3-13. 小田原箱根地区全体

#### 小田原箱根地区全体について(調査票、インターネット)

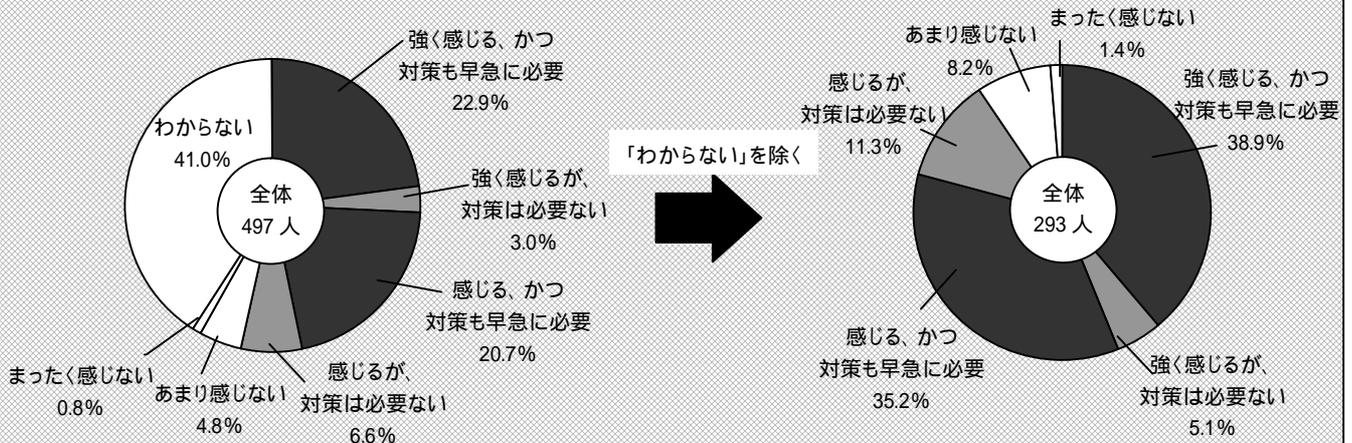
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 91%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 10%。

また、

「対策が早急に必要」が約 74%、「対策は必要ない」が約 16%。

問 小田原箱根地区全体を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つをつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 497 人)



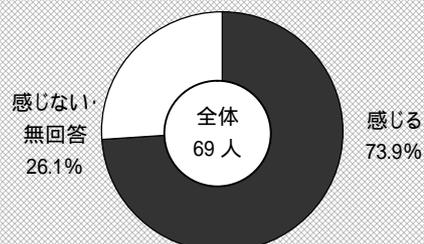
- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 38.9%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 5.1%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 35.2%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 11.3%
- あまり感じない…………… 8.2%
- まったく感じない…………… 1.4%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・ 渋滞は休日が多く、絶対量も(川崎横浜都心地区に比べて)少ないのではないか。
- ・ 休日は仕方がない。

#### 携帯アンケートでは…

問 小田原箱根地区について、移動性が阻害されていると感じますか？感じる場合は、チェック付けてください。



### 3-13-1. 国道1号 宮の下交差点

国道1号 宮の下交差点について(調査票、インターネット)

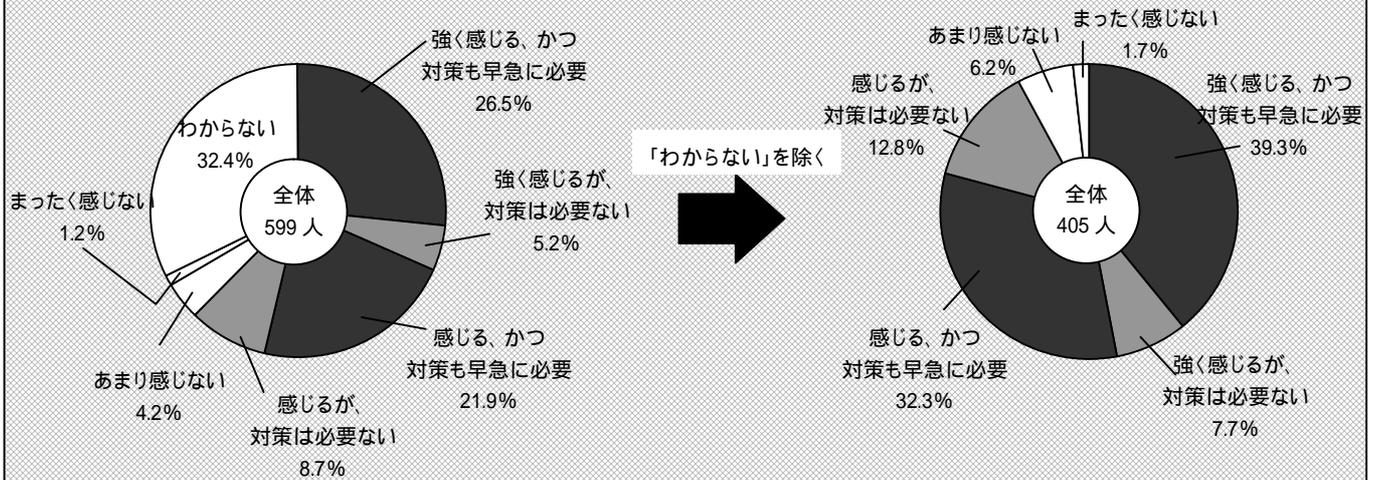
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約92%、「あまり感じない、まったく感じない」が約8%。

また、

「対策が早急に必要」が約72%、「対策は必要ない」が約21%。

問 国道1号 宮の下交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号1つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 599 人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 39.3%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 7.7%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 32.3%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 12.8%
- あまり感じない…………… 6.2%
- まったく感じない…………… 1.7%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ 渋滞時間が短いので我慢できる。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 休日の交通集中のみである。
- ・ 渋滞は休日が多く、絶対量も(川崎横浜都心地区に比べて)少ないのではないか。
- ・ 景観が大切。

3-13-2. 国道 135 号 石橋 IC(西湘 BP) ~ 早川口交差点

国道 135 号 石橋 IC(西湘 BP) ~ 早川口交差点(調査票、インターネット)

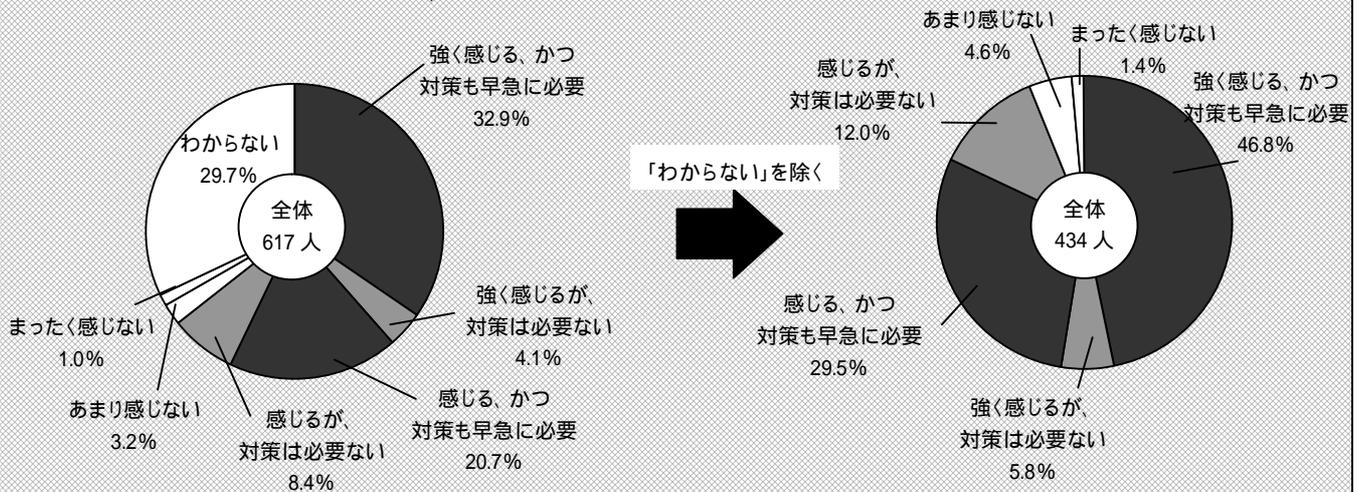
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 94%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 6%。

また、

「対策が早急に必要」が約 76%、「対策は必要ない」が約 18%。

問 国道 135 号 石橋 IC(西湘 BP) ~ 早川口交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 617 人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 46.8%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 5.8%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 29.5%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 12.0%
- あまり感じない…………… 4.6%
- まったく感じない…………… 1.4%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ 渋滞時間が短いので我慢できる。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 費用がかかる。
- ・ 限られた時間帯のため。
- ・ 渋滞は休日が多く、絶対量も(川崎横浜都心地区に比べて)少ないのではないか。

### 3-11-3. 国道 255 号 飯泉入口交差点

#### 国道 255 号 飯泉入口交差点について(調査票、インターネット)

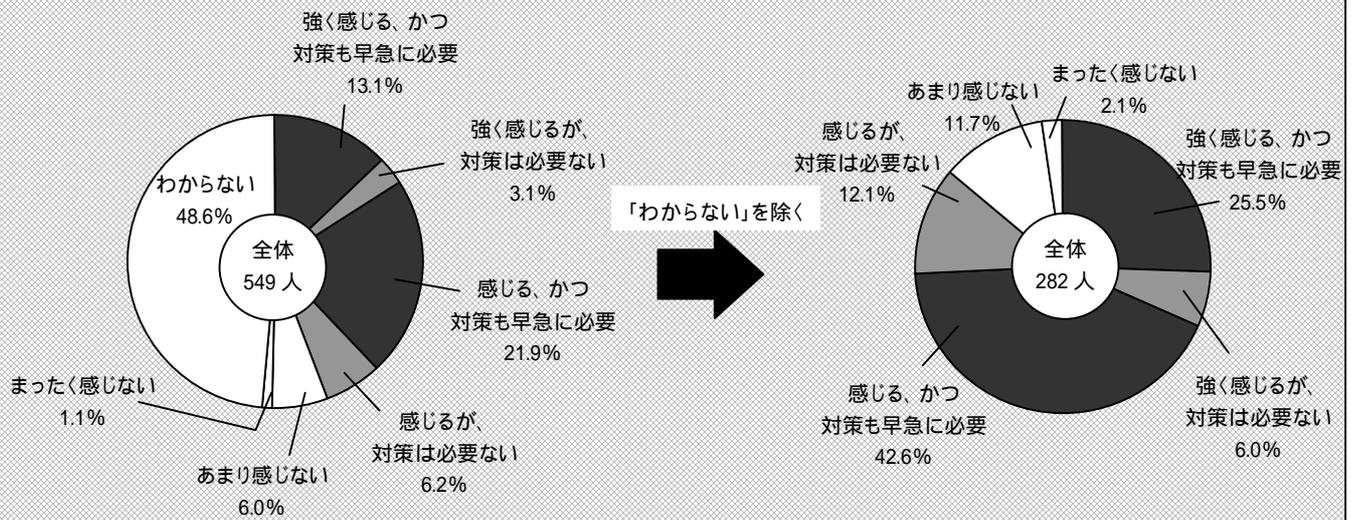
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 86%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 14%。

また、

「対策が早急に必要」が約 68%、「対策は必要ない」が約 18%。

問 国道 255 号 飯泉入口交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？ 回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 549 人)



強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 25.5%  
 強く感じるが、対策は必要ない…………… 6.0%  
 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 42.5%  
 感じるが、対策は必要ない…………… 12.1%  
 あまり感じない…………… 11.7%  
 まったく感じない…………… 2.1%

(阻害されていると「感じない」理由)

- ・ 渋滞時間が短いので我慢できる。

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 限られた時間帯のため。
- ・ 土日、レジャーの車で混む感じ。

3-14. 国道 20 号 与瀬～吉野(通行規制区間)

国道 20 号 与瀬～吉野(通行規制区間)について(調査票、インターネット)

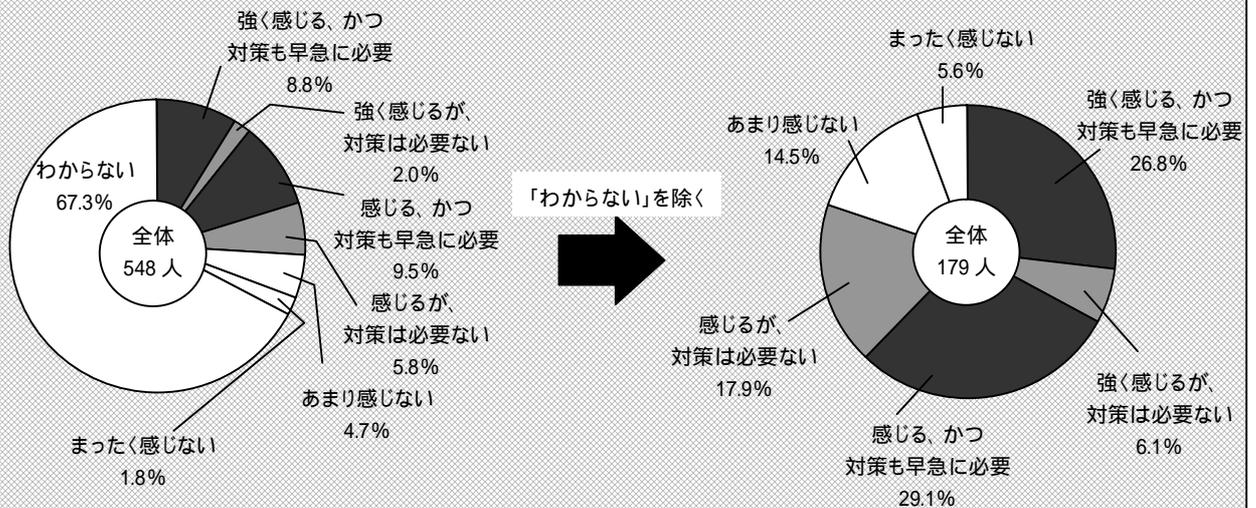
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 80%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 20%。

また、

「対策が早急に必要」が約 56%、「対策は必要ない」が約 24%。

問 国道 20 号 与瀬～吉野(通行規制区間)を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 548 人)



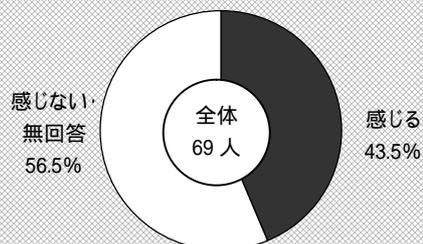
- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 26.8%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 6.1%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 29.1%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 17.9%
- あまり感じない…………… 14.5%
- まったく感じない…………… 5.6%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 渋滞時間が短いので我慢できる。
- ・ 対策には税金がかかりすぎる。
- ・ 渋滞は休日が多く、絶対量も(川崎横浜都心地区に比べて)少ないのではないか。

携帯アンケートでは…

問 国道 20 号 与瀬～吉野(通行規制区間)について、移動性が阻害されていると感じますか？感じる場合は、チェック付けてください。



3-15. 国道 20 号 藤野町中心部(吉野～小湊)

国道 20 号 藤野町中心部(吉野～小湊)について(調査票、インターネット)

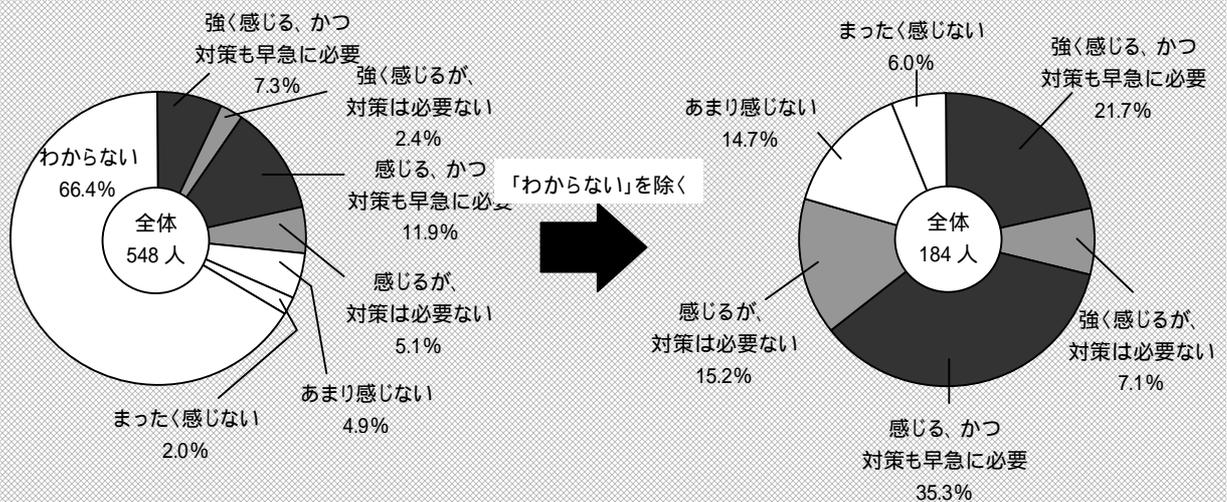
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 79%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 21%。

また、

「対策が早急に必要」が約 57%、「対策は必要ない」が約 22%。

問 国道 20 号 藤野町中心部(吉野～小湊)を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 548 人)



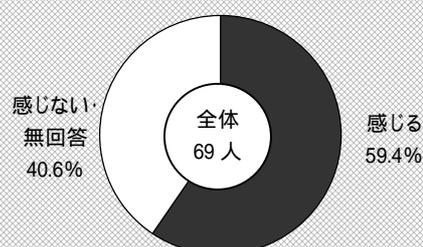
- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 21.7%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 7.1%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 35.3%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 15.2%
- あまり感じない…………… 14.7%
- まったく感じない…………… 6.0%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 対策には税金がかかりすぎる。
- ・ 渋滞時間が短いので我慢できる。
- ・ 渋滞区間が短いから。
- ・ 用地買収が難しいと思うので。
- ・ あまり通行しない。

携帯アンケートでは…

問 国道 20 号 藤野町中心部(吉野～小湊)について、移動性が阻害されていると感じますか？感じる場合は、チェック付けてください。



3-16. 国道 467 号 光ヶ丘交差点

国道 467 号 光ヶ丘交差点について(調査票、インターネット)

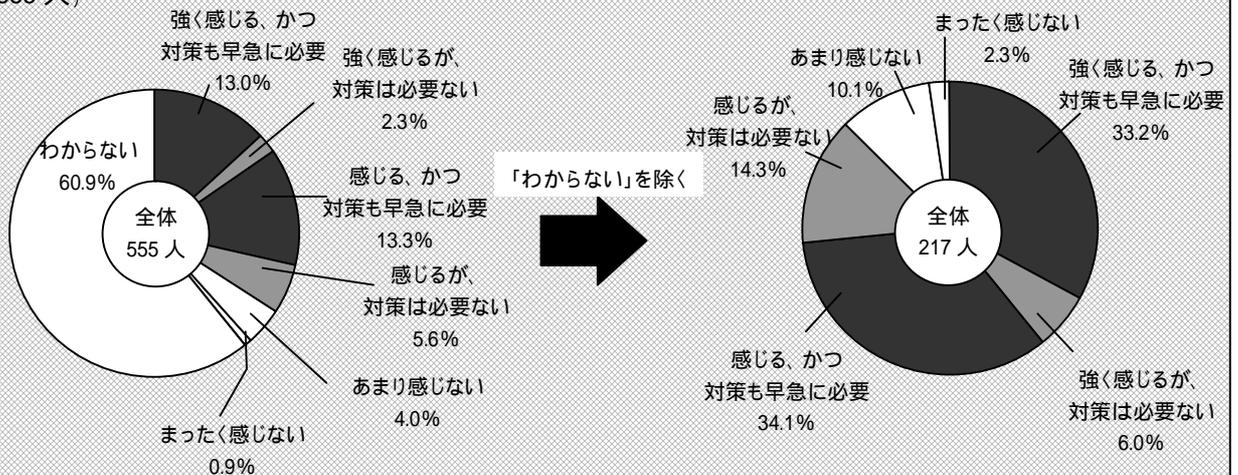
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 88%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 12%。

また、

「対策が早急に必要」が約 67%、「対策は必要ない」が約 20%。

問 国道 467 号 光ヶ丘交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 555 人)



- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 33.2%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 6.0%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 34.1%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 14.3%
- あまり感じない…………… 10.1%
- まったく感じない…………… 2.3%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 限られた時間帯なので我慢できる。
- ・ 渋滞時間が短いので我慢できる。
- ・ 多額の費用がかかる。
- ・ 信号システムが変わって良かった。
- ・ 桜ヶ丘交差点が混んでいて、そちらの方が急ぐ。

携帯アンケートでは…

問 国道 467 号 光ヶ丘交差点について、移動性が阻害されていると感じますか？感じる場合は、チェック付けてください。



3-17. 国道 467 号 桜ヶ丘交差点

国道 467 号 桜ヶ丘交差点について(調査票、インターネット)

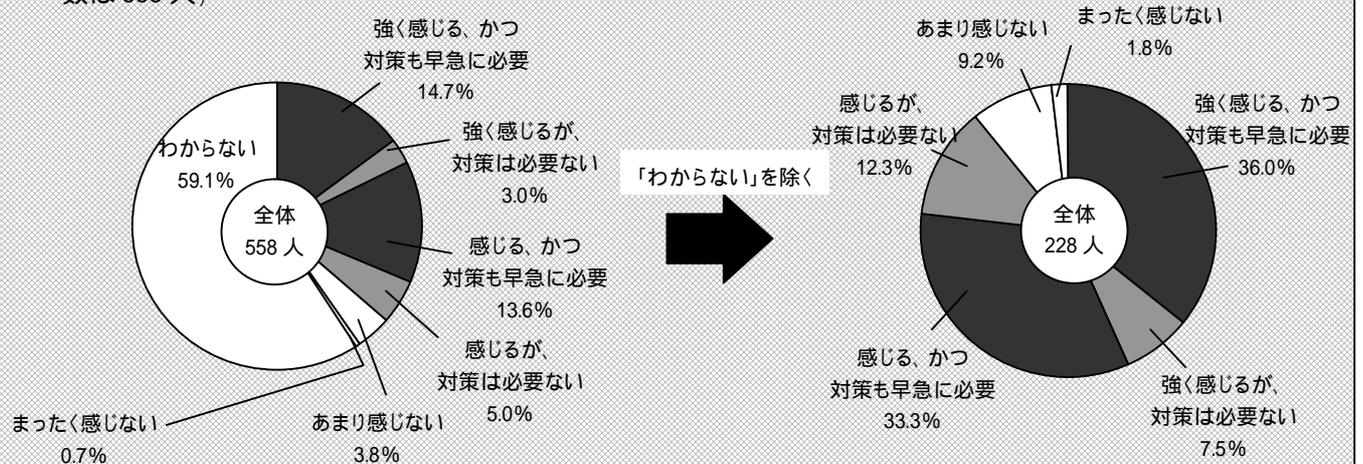
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 89%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 11%。

また、

「対策が早急に必要」が約 69%、「対策は必要ない」が約 20%。

問 国道 467 号 桜ヶ丘交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 558 人)



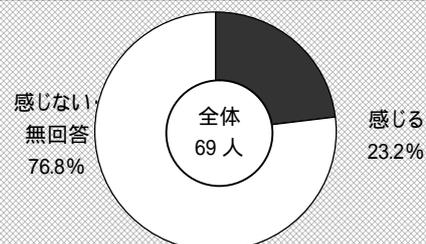
- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 36.0%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 7.5%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 33.3%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 12.3%
- あまり感じない…………… 9.2%
- まったく感じない…………… 1.8%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 多額の費用がかかる。
- ・ 渋滞時間が短いので我慢できる。
- ・ 福田入口の方に逃げられるので問題ない。

携帯アンケートでは…

問 国道 467 号 光ヶ丘交差点について、移動性が阻害されていると感じますか？感じる場合は、チェック付けてください。



3-18. (主)横浜伊勢原線 用田交差点

(主)横浜伊勢原線 用田交差点について(調査票、インターネット)

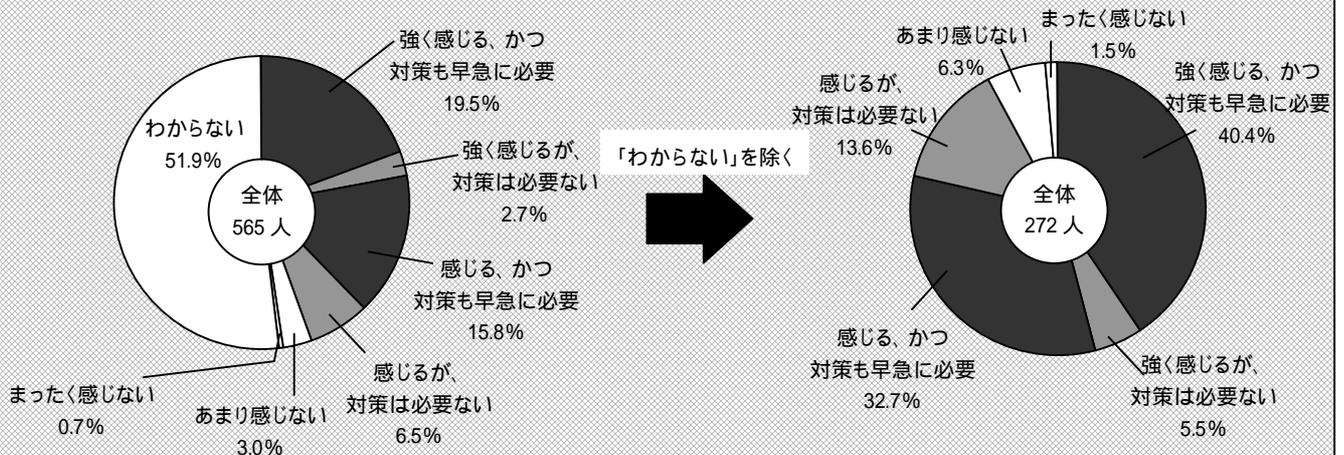
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 92%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 8%。

また、

「対策が早急に必要」が約 73%、「対策は必要ない」が約 19%。

問 (主)横浜伊勢原線 用田交差点を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号1つに をつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者997人のうち、本問の回答者数は565人)



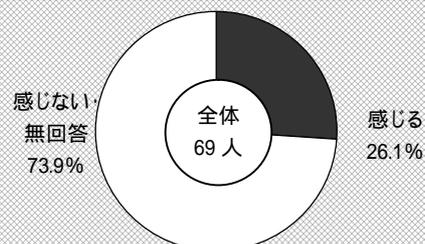
- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 40.4%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 5.5%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 32.7%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 13.6%
- あまり感じない…………… 6.3%
- まったく感じない…………… 1.5%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 渋滞時間が短いので我慢できる。
- ・ いつも抜け道を走ってます。

携帯アンケートでは…

問 (主)横浜伊勢原線 用田交差点について、移動性が阻害されていると感じますか？感じる場合は、チェック付けてください。



3-19. 国道 246 号 向原

国道 246 号 向原について(調査票、インターネット)

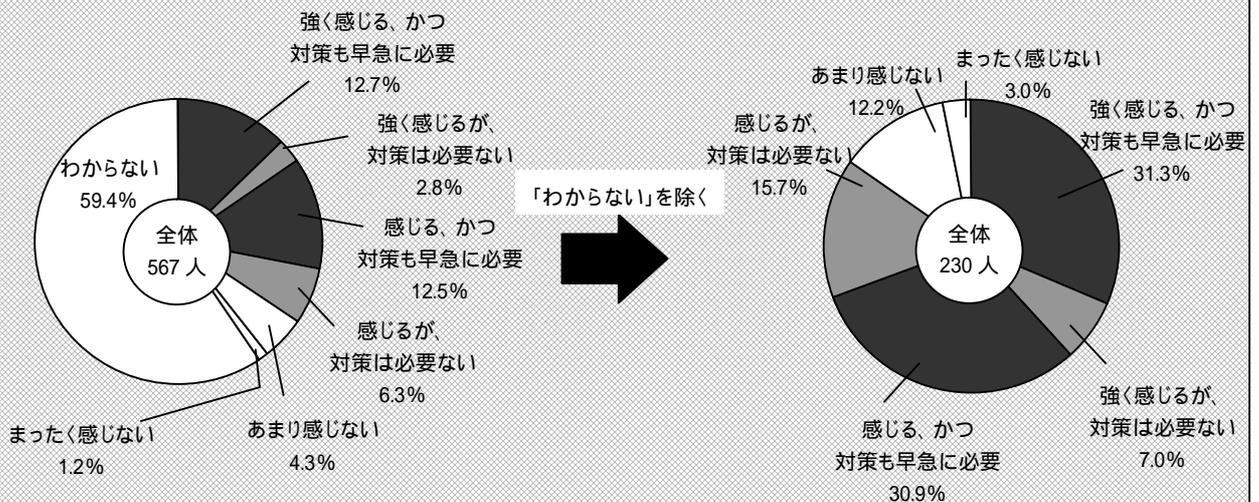
移動性が阻害されていると

「強く感じる、感じる」が約 85%、「あまり感じない、まったく感じない」が約 15%。

また、

「対策が早急に必要」が約 62%、「対策は必要ない」が約 23%。

問 国道 246 号 向原を車で移動する際、移動性が阻害されていると感じますか？回答欄の当てはまる番号 1 つをつけてください。(調査票・インターネットによるアンケートの全回答者 997 人のうち、本問の回答者数は 567 人)



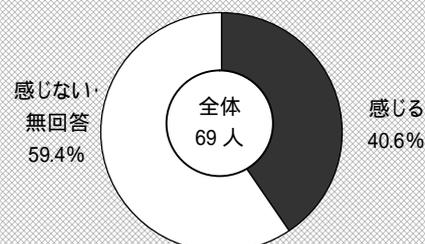
- 強く感じる、かつ対策も早急に必要…… 31.3%
- 強く感じるが、対策は必要ない…………… 7.0%
- 感じる、かつ対策も早急に必要…………… 30.9%
- 感じるが、対策は必要ない…………… 15.7%
- あまり感じない…………… 12.2%
- まったく感じない…………… 3.0%

(阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由)

- ・ 渋滞時間が短いので我慢できる。
- ・ カーブが多いので仕方がない。
- ・ 自然破壊されそうでもったいない。
- ・ あまり通行しない。

携帯アンケートでは…

問 国道 246 号 向原について、移動性が阻害されていると感じますか？感じる場合は、チェック付けてください。



#### 4. 本プロジェクトで抽出した13地区 + 34箇所以外の移動性が阻害されていると感じる地区・箇所について

本プロジェクトで抽出した13地区+34箇所以外に挙げられた「移動性が阻害されている」と感じる地区・箇所は、全158件95箇所。  
 (13地区+34箇所と同じ箇所もしくは同じ地区内の箇所も含めると全358件174箇所)  
 そのうち、複数の回答が挙げられた地区・箇所は、82件25箇所(国道・主要地方道のみ)。

問 今回抽出した13地区+34箇所以外に、車で移動する際、「移動性が阻害されている」と感じる箇所・地区がありましたら、その場所と理由を記入してください。

本プロジェクトで抽出した13地区+34箇所以外に挙げられた地区・箇所のうち、複数回答のあった地区・箇所は以下のとおり。

路線名	阻害と感じる箇所
国道1号	JR戸塚駅近辺
	小幡3丁目～西湘バイパス橋IC
国道16号	君ヶ崎交差点～六浦交差点
国道129号	新昭和橋付近
国道134号	鎌倉～藤沢間
	引橋交差点～夫婦橋交差点
	北久里浜駅前交差点
国道135号	石橋IC～県境
国道246号	座間市栗原陸橋～大和トンネル間
国道413号	日赤病院前交差点
国道467号	南藤沢交差点
環状2号線	上永谷付近
	新横浜駅～国道16号交点
(主)横須賀葉山線	佐原交差点
	池上十字路交差点
	湘南橋交差点
	衣笠交差点
	JR衣笠駅前
(主)横須賀三崎線	横須賀市衣笠～一騎塚間
(主)横浜鎌倉線	上大岡駅前～港南警察署
(主)相模原町田線	北里大病院～国道16号交点
(主)世田谷町田線	川崎市麻生区内
(主)泰野二宮線	河原町交差点
(主)丸子中山茅ヶ崎線	南台交差点～二ツ上橋交差点
	厚木基地南門前交差点

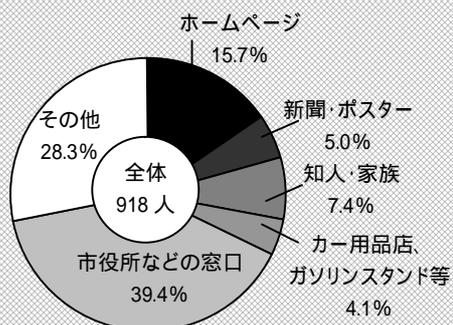
なお、本問にて挙げられた全箇所については、阻害していると感じる理由と共に(資料編)にまとめて掲載している。

## 5. 本プロジェクトについて

### 5-1. 本プロジェクトを知ったきっかけについて(調査票、インターネット)

本プロジェクトを知ったきっかけは、「市役所などの窓口」が約 39%。

問 本プロジェクトをどこで(どうして)知りましたか？  
回答欄の当てはまる番号 1 つに をつけてください。



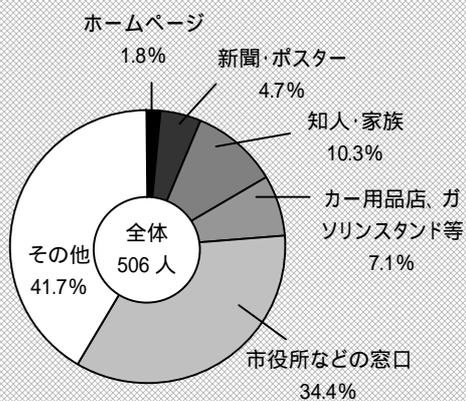
(N = 918 無回答除く)

(その他であげられた主な回答)

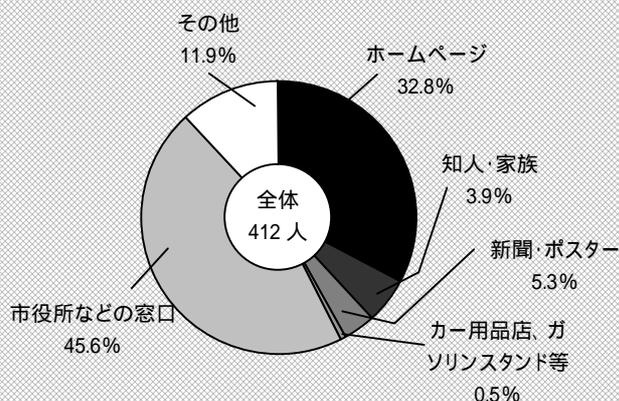
- ・ 職場で
- ・ メルマガ(横浜市)
- ・ タクシー協会
- ・ アンケート紙面
- ・ 商工会議所
- ・ サービスエリア
- ・ ファミレス

#### アンケートの種類別の内訳

調査票(N = 506 無回答除く)

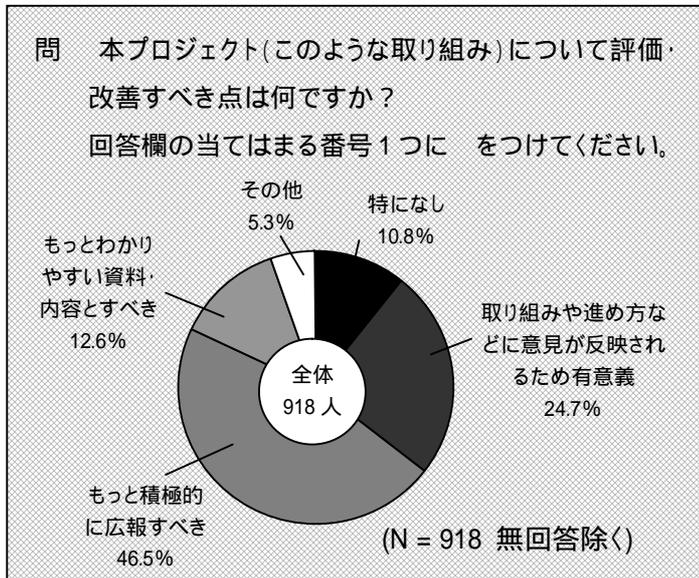


インターネット(N = 412 無回答除く)



5-2. 本プロジェクトの評価・改善すべき点について(調査票、インターネット)

本プロジェクトについて、「もっと積極的に広報すべき」が約47%。

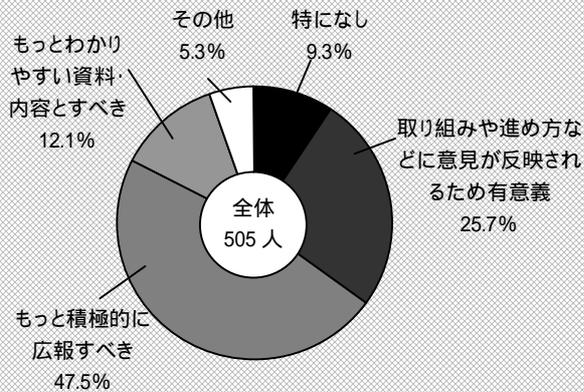


(その他であげられた主な回答)

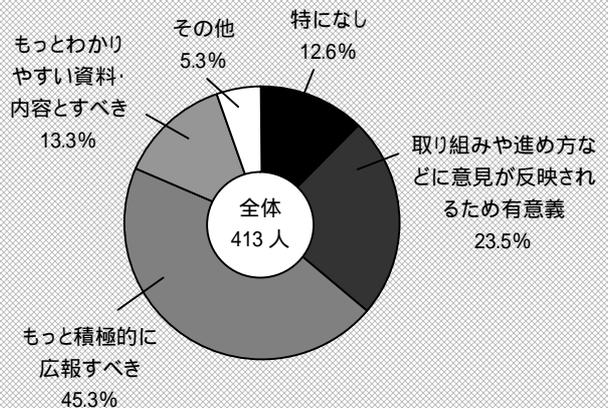
- ・広域すぎる。普段使わないところで分からないところも入っている。回答箇所を選択制にすべき。
- ・本アンケートが、どの程度道路行政に反映されたかを目に見える形にしたほうが、参加者が、増えるのではないのでしょうか。
- ・取り組みが情報収集にとどまらないことを期待します。

アンケートの種類別の内訳

調査票 (N = 505 無回答除く)



インターネット (N = 413 無回答除く)



## 6. 自由意見について

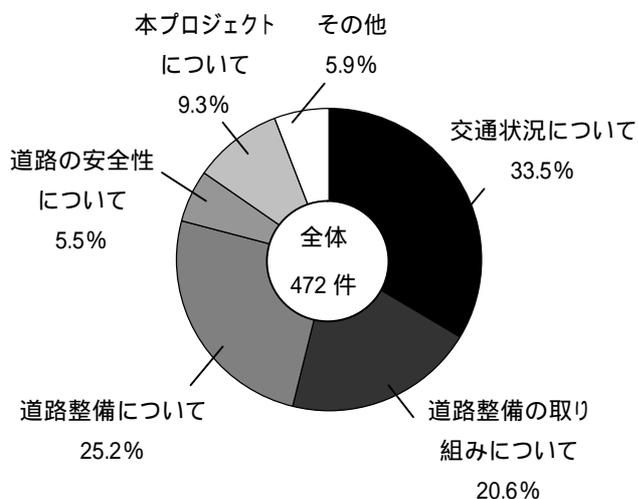
自由意見は、「交通状況について」が約 34%

問 本プロジェクトや神奈川県内の道路についてお気づきの点があれば、ご記入ください。

いただいた意見を、内容から6つのカテゴリー（交通状況について、道路整備の取り組みについて、道路整備について、道路の安全性について、本プロジェクトについて、その他）に分けて整理した。

ただし、ひとつの意見が、複数のカテゴリーにまたがっている場合は、分割し、複数の意見として整理した。

カテゴリー	件数	割合
交通状況について	158	33.5%
道路整備の取り組みについて	97	20.6%
道路整備について	119	25.2%
道路の安全性について	26	5.5%
本プロジェクトについて	44	9.3%
その他	28	5.9%



本問で書かれた意見については、(資料編)で全意見をカテゴリー別に整理し掲載している。

## (資料編) アンケートで書かれた全意見

### 1. 本プロジェクトで抽出した 13 地区 + 34 箇所について

#### 1-1. 阻害されていると「感じない」理由(全意見)

##### 1.川崎横浜都心地区全体

夜間・休日に利用することが多いため。
渋滞時間は避ける。

##### 1-1.国道1号 多摩川大橋～下末吉交差点

昼間に走ることがないので、信号のタイミングの調整で対応して欲しい。
ラッシュ時に通らないのでわからない。
渋滞する区間が短いので我慢できる。
下末吉交差点はやむをえないと思う。

##### 1-2.国道1号 浜松町交差点

ラッシュ時に通らないのでわからない。
そんなに混んでいない。
信号機の改善でよかった。
渋滞は朝夕の限られた時間帯なので我慢できる。

##### 1-3.国道15号 大黒町入口交差点

ベイブリッジの一般道が完成し、交通量が少なくなったと感じているため。
夜間・休日に利用することが多いため。
そんなに混んでいない。
渋滞区間が短いので我慢できる。

##### 1-4.国道15号 栄町交差点

夜間・休日に利用することが多いため。
普段は結構流れている。
屈曲していて走行性は悪いが我慢できる。
混雑していない。
通るとき空いているせいか、混んでいるとは感じない。
青木橋交差点の方が問題。

##### 1-5.(主)東京丸子横浜線 綱島交差点

めったに通行しないため。
岡野町交差点に比べて対策の優先度は低い。

##### 1-6.(主)東京丸子横浜線 大豆戸交差点

日中はさほど抵抗ない。
優先度低い。
新菊名橋が著しい綱島方向の緩和が望まれる。
この先の区役所入口を何とかして欲しい。
朝夕の限られた時間帯のみ。

1-7.(主)東京大師横浜線 京急大師線踏切付近

道は狭いが、特に渋滞する時期は限られているから。  
大渋滞を感じたことがないから。

1-9.国道1号 保土ヶ谷橋交差点

渋滞時間帯は避ける。  
駅側の駐停車禁止が守られていない。

1-10.国道1号 不動坂交差点

渋滞時間帯は避ける。

2.横浜横須賀連結地区全体

利用しない。  
そんなに混むという認識がない。

2-1.国道16号 青砥坂交差点～杉田交差点

利用しない。  
渋滞する区間が短いので我慢できる。

3.横須賀地区全体

渋滞時間が短いので我慢できる。

3-1.国道16号 吉倉町～追浜町

利用しない。  
夜間に利用することが多いため。  
自分が利用する時間(平日昼間)はあまり渋滞していない。  
横横が出来てかなりすいた。  
心に余裕を持ちなさい。  
通行する時に渋滞していない  
普段利用しないから  
さほどの渋滞はない。

3-2(主)横須賀三崎線 衣笠十字路交差点

夜間に利用することが多いため。  
心に余裕を持ちなさい。なんでもかんでも便利じゃなきゃって気持ち情けない。我慢する事も覚えるべきだ。  
優先度低い。

4.原宿地区全体

今やっている工事は対策ではないですか？それを早く終わらせればいいのか。  
一部、道路が狭い区間があるから。

4-1.国道1号 原宿交差点

今やっている工事は対策ではないですか？それを早く終わらせればいいのか。

## 5.湘南地区全体

今やっている新湘南を西湘につなぐのは対策ではないですか？それを早く終わらせればいいのでは。

### 5-1.国道1号 工業団地入口交差点

お金をかけて建設するだけではない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき。  
今やっている新湘南を西湘につなぐのは対策ではないですか？それを早く終わらせればいいのでは。

## 6.横浜川崎北西地区

青葉インターなどのお陰で随分解消が進んだと思える。

### 6-1.国道246号 新石川交差点～江田駅東交差点～市ヶ尾交差点

青葉インターなどのお陰で随分解消が進んだと思える。  
立体交差ができたのであまり感じない。  
早朝通行を心がけている。陸橋完成に効果大。

## 7.厚木秦野地区全体

渋滞時間が短いので我慢できる。

### 7-1.国道246号 市役所入口交差点～桜坂交差点

渋滞時間が短いので我慢できる。

## 9.保土ヶ谷地区全体

バイパスがあるから。  
仕事で昼間利用したことがない。

### 9-1.国道16号 梅の木交差点

朝夕の限られた時間帯なので我慢できる。

### 9-2.国道16号 東名横浜町田IC付近

無料バイパスが役立っている。

### 10-1.国道16号 鶴野森交差点～若松2丁目交差点

断続的で我慢できる程度。

### 13-1.国道1号 宮の下交差点

渋滞時間が短いので我慢できる。

### 13-2.国道135号 石橋IC(西湘BP)～早川口交差点

お金をかけて建設するだけではない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき。  
渋滞時間が短いので我慢できる。

### 13-3.国道255号 飯泉入口交差点

お金をかけて建設するだけではない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき。  
渋滞時間が短いので我慢できる。

14.国道20号 与瀬～吉野(通行規制区間)

山間部は高速道路に誘導すべきだと思う。

15.国道20号 藤野町中心部(吉野～小淵)

幅員が狭く、片側1車線のため。  
山間部は高速道路に誘導すべきだと思うので。

1-2. 阻害されていると感じるが「対策は必要ない」理由(全意見)

1.川崎横浜都心地区全体

一部は対策が必要。税金の無駄遣いをしないため。  
対策には多額の費用(税金)が必要であるため  
今以上の道路建設による環境破壊・騒音公害問題などは周辺住民に不利益である。  
移動性を阻害している大きな原因である渋滞を解決するには、  
路上駐車対策や信号現時の検証など徹底的に行う。  
首都高速等(新たな建設を止めて)早く無料にする。等する。局所的な整備は抜本的解決にはならない。いたち  
ごっこに過ぎない。対策には多額の費用(税金)が必要であるため。  
車両の絶対数が多いので、対策の効果が得られない。  
曜日、天候、時間帯により交通量が多くなる。  
渋滞は朝夕の限られた時間帯なので我慢できる。  
結構頑張ってるのでは。  
朝夕の限られた時間だから。

1-1.国道1号 多摩川大橋～下末吉交差点

通過時間が三沢と浦島町に表示されているので混んでいれば使わない。  
まったく動かないことはなく、費用を掛けてまで整備する必要はないから  
道路標示や分離などの工夫が必要です。  
首都高速を利用するため。  
渋滞する区間が短いので我慢できる。  
朝夕の限られた時間帯なので我慢できる。

1-2.国道1号 浜松町交差点

横浜駅方面から黄金町方面への左折レーンを作ることによって解消出来るので、ここを対策しても渋滞ポイントは  
周りにたくさんあるので場所が変わるだけだと思う。横浜新道にシフトさせることが必要だと思う。  
保土ヶ谷橋の対策で緩和できそう。  
洪福寺方面より車線をもっと手前で右左折レーンの区別が必要。  
まったく動かないことはなく、費用を掛けてまで整備する必要はないから。  
対策には多額の費用(税金)が必要であるため。  
対策には多額の費用(税金)が必要であるため。  
渋滞はしているが意外と流れは良い。  
渋滞は朝夕の限られた時間帯なので我慢できる。  
市街地で立体化工事とかは無理だろうから。  
右折車線が短いと思うが、全く動かなくなるわけではないので我慢できる。  
朝夕の限られた時間だから。

### 1-3.国道15号 大黒町入口交差点

早急な対策がとれるのでしょうか？
道路拡張には膨大な費用がかかる。
対策には多額の費用が必要なため。
右折車が東京方面で多いが、新子安で右折させる等の対策で済みそうだから。
15号から右折して産業道路の時は待たされるが我慢できる。
お金をかけて建設するだけではない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき。
渋滞の時間が短いので我慢できる。
迂回路として産業道路があるので。

### 1-4.国道15号 栄町交差点

対策の優先度は低い。
対策に税金が必要であるため。
渋滞は朝夕の限られた時間帯のみで我慢できる。
お金をかけて建設するだけではない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき。
対策には多額の費用(税金)が必要であるため
土地の形状仕方がない。
渋滞の時間が短いので我慢できる。

### 1-5.(主)東京丸子横浜線 綱島交差点

店舗立ち退きに多額の費用が予想される。
大綱橋の広さを改善するのを日吉方面の幅を広げないと無理そう。
必要なければ通らない。
道路が狭いので対策のとりようがない。
大綱橋が著しいが日吉までの車線を増やす。
朝夕の限られた時間だから。

### 1-6.(主)東京丸子横浜線 大豆戸交差点

対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
待たされるが、5～10分で通過できるので。
必要なければ通らない。
綱島街道の拡幅が無理そうだから。

### 1-7.(主)東京大師横浜線 京急大師線踏切付近

対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
立体化には金がかかりすぎる。
朝夕の限られた時間だから。
必要なければ通らない。
上に高速がとっているので対策仕様がなし。

### 1-8.(主)横浜生田線 浅間下交差点～岡野交差点

お金をかけて建設するだけではない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき。
必要だが道路も狭く、改良自体が無理である。
平沼の陸橋まで高架道路でつなぐしかないであろうが費用がかかりすぎる。
まったく動かないことはなく、費用を掛けてまで整備する必要はないから。
対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
必要なければ通らない。
渋滞する区間が短いので我慢できる。

### 1-9.国道1号 保土ヶ谷橋交差点

お金をかけて建設するだけではない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき。
対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
利用頻度が低く、通行の必要がある場合も極力迂回路を利用している。
首都高速を利用するため。
保土ヶ谷駅前を右折禁止にしたら。
首都高狩場線がバイパスとしてあるから。
交差点の啓太でやむをない。
意外と流れている。

### 1-10.国道1号 不動坂交差点

お金をかけて建設するだけではない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき。
横浜新道を静岡のように買い取って無料化すれば渋滞が当然になくなるポイントであるため。
対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
混んでいるのは朝夕で我慢できる。
バイパスが降りてきたところだから仕方ない。
渋滞は朝夕の時間帯なので我慢できる。
渋滞時間が短いから。
意外と流れている。

## 2.横浜横須賀連結地区全体

対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
今以上の道路建設による環境破壊・騒音公害問題などは周辺住民に不利益である。
対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
国道357号、首都高速、横浜横須賀道路と、それなりに逃げ道があるため。
横浜横須賀道路を利用すれば通過は可能。
高速が出来てかなり良くなってきた。
道が狭い。

## 2-1.国道16号 青砥坂交差点～杉田交差点

産業道路、357号と平行道路がたくさんある。
これらの連絡の悪さが原因であり海岸部への誘導が必要だけであると考える。
こうなることは、わかっていたはず。計画が悪い。対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
たとえこの箇所が通り易くなっても、別の地点が渋滞するのみ、渋滞は我慢すべきだ。
首都高速、横横を利用するため。
常に渋滞はしていないから。
国道357号、首都高速、横浜横須賀道路と、それなりに逃げ道があるため。
横横(高速)を利用すればいいから。
区間が短い。
横須賀へ向かう時、環状3号線への右折れ車両が滞留する。
優先度は低い。
並行している首都高がバイパスとしてあるから。
時間が限られており、我慢できる。
道が狭い。

## 3.横須賀地区全体

対策には多額の費用(税金)が必要であるため、今以上の道路建設による環境破壊・騒音公害問題などは周辺住民に不利益である。
横横道路が高すぎる。料金を下げればわざわざ市街地を通過する人はいないので交通量は減るであろう。横浜新道並に200円くらいなら横横道路にシフトすると思う。
渋滞の絶対量は(川崎横浜都心地区に比べ)少ないのではないですか。
改修費がかかり過ぎることが予測するため。
横須賀地区は速度40km/h区間が多い。
多額の費用が予想される。

## 3-1.国道16号 吉倉町～追浜町

横横道路の値段の高さが原因。
トンネルの幅を拡大するのは大変なのでは…?
車両が大型化されたのも原因。大きな車は、横浜横須賀道路を使えばよい。
片側2車線でも交通量が多いのだからしかたがない。
バイパスとしての横浜横須賀道路があるため。
路駐の取り締まりを強化するべき。
時間帯により、渋滞が発生する。
山ばかりのところなので道路やトンネルを作るコストがかかりすぎる。
改修費がかかり過ぎることが予測するため。
車道はよく整備されていると感じる。
歩道部は、道路切り下げ、幅員、占用物件などで今後も改善が必要と思われる。
国道への路上駐車を徹底的に排除すればかなり緩和する。
トンネル内で大型車と併走するとセンターよりに走行されるので、自家用車等の普通乗用車では圧迫感を受けるが、用地的なものもあり拡幅は難しいと考えます。
横浜等都心への往来はまだ横横があるのでまだよいが市内から市外への一般道のアクセスが国道16号しかないのが問題。
渋滞が激しいのは朝・夕だけだと思われるので。

### 3-2.(主)横須賀三崎線 衣笠十字路交差点

横横道路の値段の高さが原因。
路上駐車が多いのが原因。徹底した取り締まりをすれば良いから。
坂本芦名線及び久里浜田浦線が完成すれば交通のながれが変わると思うため。
すでにそれなりの幅員がある。これ以上拡幅用地を取得するのは困難だろう。
久里浜田浦線が全線開通すれば、記入衣笠十字路の渋滞は緩和されると考える。もっとも池上十字路に渋滞がシフトする懸念もある。
改修費がかかり過ぎるのが予測するため。
交差点付近の路上駐車を徹底的に排除すればかなり緩和する。衣笠十字路にあるタクシー乗場は乗車する人は少ない。いち早く廃止にすべき。
久里浜田浦線の開通で渋滞緩和するとの期待。
通過するたびに感じるが、あきらめムード。
車線変更回数が多く要求されるため渋滞しやすい。
横横を利用すればいいから。
むしろ本町の方の渋滞が気になる。
渋滞時間が短いので我慢できる。
渋滞時間が限定されるから。

### 4.原宿地区全体

対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
今以上の道路建設による環境破壊・騒音公害問題などは周辺住民に不利益である。
不動坂に比べ抜け道が色々あるから。
渋滞時間が短いので我慢できる。
既に改良工事に着手しているから。
渋滞する区間が短いので我慢できる。

#### 4-1.国道1号 原宿交差点

お金をかけて建設するだけではない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき。
昔と比べ、次第に改善されつつあると思う。
信号機の調整で対策可能。一方向の青信号の時間を長くする。渋滞は、信号の切り替わりで車速が落ちるから。前後の交差点まで比較的距離があるので、極端に言うと、一方向の青信号の時間を5分にするなど。
不動坂に比べ抜け道が色々あるから。
原宿交差点の道路自体には、現況のままで問題なし。
改良工事中で解消されるのでは？
他の道路を利用。
上り方向の渋滞が現在整備中の様子を見て。
既に改良工事に着手しているから。
渋滞する区間が短いので我慢できる。

### 5.湘南地区全体

対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
今以上の道路建設による環境破壊・騒音公害問題などは周辺住民に不利益である。
通過する上では新湘南バイパスがある。
西湘バイパスと新湘南バイパスの連絡道の早期完成が重要。対策費をかけるくらいならバイパスの無料化のために費用をかける方が効果がある。
改良工事中で解消されるのでは？
渋滞時間が短いので我慢できる。
我慢できる程度。

## 5-1.国道1号 工業団地入口交差点

通過する上では新湘南バイパスがある。
慢性的な渋滞箇所であり、134号線の拡幅、茅ヶ崎バイパスと西湘バイパスの連結などをしないと、いつまでも渋滞は無くならない。
以前から比べると良くなった。
季節的な問題もあるので。
限られた時間帯なので我慢できるが、信号現示が悪いのでは。
大型車が多い。

## 6.横浜川崎北西地区

対策には多額の費用(税金)が必要であるため。 今以上の道路建設による環境破壊・騒音公害問題などは周辺住民に不利益である。
対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
周囲の景観を変えるならそのまま良い。
新石川は立体化されるから。
交通量が多く、信号が多いので仕方が無い。
混んでいるが動くので。
246号は昼間は結構流れている。
246号それ以上手を加えるより他の交差点。

### 6-1.国道246号 新石川交差点～江田駅東交差点～市ヶ尾交差点

お金をかけて建設するだけではない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき。
青葉ICが出来ても大きく変わらなかった。
対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
周囲の景観を変えるならそのまま良い。
道路標示や信号機の間欠などの対策を先にならしてみる。
国道246梶ヶ谷交差点の立体交差が早急に必要であり、そちらを優先すべき。
市ヶ尾は近くに東急線が走っており工事が多い。
246号の立体化を期待する。
渋滞する区間が短いので我慢できる。

## 7.厚木秦野地区全体

対策には多額の費用(税金)が必要であるため。 今以上の道路建設による環境破壊・騒音公害問題などは周辺住民に不利益である。
246バイパスを無料道路として作る作れば通過交通が裁けて、個々の問題は解消出来る。
伊勢原、秦野方面は東西交通が246に集中しすぎている。
今やっている246バイパスは対策ではないですか？それを早く終わらせれば良いのでは。
時間帯によるから。
限られた時間のみだから。
東名に迂回すればいい。
渋滞時間が限定されるから。

### 7-1.国道246号 市役所入口交差点～桜坂交差点

勾配があるため渋滞が発生するが、下りでスピードが出る場所で渋滞により加速を抑える効果があるため今のままでよいと思います。
今やっている246バイパスは対策ではないですか？それを早く終わらせればいいのでは。
信号機が多すぎる。
限られた時間なので我慢できる。
渋滞時間が限定されるから。
地元の方は「抜け道」を利用している。
この区間だけの改善では難しい。
厚秦道路、246号BPが完成すれば改善できるのではないかと。

### 8.川崎縦貫地区全体

今やっている川崎縦貫は対策ではないですか？それを早く終わらせればいいのでは。
渋滞時間が限定されるから。
首都高川崎線の早期開通に期待。

### 8-1.国道409号 京急大師線踏切付近

踏切は渋滞や事故の原因となるので無くす方がよいと思う。
今やっている川崎縦貫は対策ではないですか？それを早く終わらせればいいのでは。

### 9.保土ヶ谷地区全体

対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
今以上の道路建設による環境破壊・騒音公害問題などは周辺住民に不利益である。
県西、県央から横浜へ続くルートの整備が必要。
移動性を阻害している大きな原因である渋滞を解決するには、路上駐車対策や信号現時の検証など徹底的に行う。首都高速等(新たな建設を止めて)早く無料にする。等する。局所的な整備は抜本的解決にはならない。いたちごっこに過ぎない。対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
周囲の景観を変えるならそのまま良い。
渋滞時間が限定されるから。
この踏切は我慢できると思う。

### 9-1.国道16号 梅の木交差点

お金をかけて建設するだけではない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき。
県西、県央から横浜へ続くルートの整備が必要。
保土ヶ谷バイパスへ誘導すればよい。
周囲の景観を変えるならそのまま良い。
バイパスを利用するため。
むしろ下りの東川島町の右折レーンによる割り込みの方が問題。
渋滞は朝夕の時間帯なので我慢できる。
朝夕のみで我慢できる。
朝夕の限られた時間帯なので我慢できる。

9-2.国道16号 東名横浜町田IC付近

お金をかけて建設するだけではない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき。
県西、県央から横浜へ続くルートの整備が必要。
東名高速のインターを増やせばよい。
周囲の景観を変えるならそのまま良い。
道路が広いし車線も多いので耐えられる。
道路標示と信号機の時間調整で効果測定を先に実施してみる事。
これ以上の対策は難しい、混雑時間帯の周知が必要。
東名ICの改良でかなりすいた。
対策には多額の費用が必要であるため。
根本的交通量の分散必要。圏央道の早期整備。
朝夕の限られた時間帯なので我慢できる。

10.相模原地区全体

対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
今以上の道路建設による環境破壊・騒音公害問題などは周辺住民に不利益である。
横浜～八王子間は、道路が貧弱で、対応できていない。16号に高架や地下でさらに道路を造らなければ無理だ。しかし、金がかかりすぎる。
横浜～八王子間は、道路が貧弱で、対応できていない。16号に高架や地下でさらに道路を造らなければ無理だ。しかし、金がかかりすぎる。
ほかに道路幅員が狭く、渋滞しているところがある。
必要がなければ通らない。
全体的に流れているから。
時間帯によるから。
時間帯と限られた交差点なので我慢できる。
限られた時間帯なので我慢できる。
鶴森交差点は避けている。

10-1.国道16号 鶴野森交差点～若松2丁目交差点

横浜～八王子間は、道路が貧弱で、対応できていない。16号に高架や地下でさらに道路を造らなければ無理だ。しかし、金がかかりすぎる。
信号機の調整で対策可能。一方向の青信号の時間を長くする。渋滞は、信号の切り替わりで車速が落ちるから。前後の交差点まで比較的距離があるので、極端に言うと、一方向の青信号の時間を5分にするなど。
必要がなければ通らない。
信号だと思う。
時間帯によるから。
どうしようもない。
限られた時間帯なので我慢できる。

11.相模縦貫地区全体

対策には多額の費用(税金)が必要であるため
今以上の道路建設による環境破壊・騒音公害問題などは周辺住民に不利益である
今やっているさがみ縦貫は対策ではないですか？それを早く終わらせればいいのでは。
渋滞時間帯は避ける。

### 11-1.国道246号 金田交差点～文化会館入口交差点

お金をかけて建設するだけではない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき。
相模川を渡る橋(別ルート)が必要。
今やっているさがみ縦貫は対策ではないですか？それを早く終わらせればいいのでは。
利用者がガマンする程度と感じる。
市の周辺の県道を使って迂回しているの。
都市部なので仕方がない。

### 11-2.国道129号 国道246交点～船子北谷交差点

お金をかけて建設するだけではない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき。
相模川を渡る橋(別ルート)が必要。
今やっているさがみ縦貫は対策ではないですか？それを早く終わらせればいいのでは。
信号時間の見直し。
自然渋滞にいつも悩まされる。
我慢できる。
どうしようもない。

### 11-3.(主)町田厚木線 相模大橋東交差点

お金をかけて建設するだけではない、混雑の時間帯のみをクリアできる方法を考えられないか探るべき。
相模川を渡る橋(別ルート)が必要。
今やっているさがみ縦貫は対策ではないですか？それを早く終わらせればいいのでは。
並行してもうひとつ橋があるので。
対策には橋の建設が必要。
渡河渋滞は朝夕の限られた時間なので我慢できる。

### 12.横浜南部地区全体

対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
今以上の道路建設による環境破壊・騒音公害問題などは周辺住民に不利益である。
圏央道が出来れば交通量が減ると考えられること。
環状三号が1号線の戸塚まで二車線で通れば通行量が減るであろう事から、圏央道が出来れば通過交通は圏央道に行くと思う。
今やっている横浜環状南線は対策ではないですか？それを早く終わらせればいいのでは。
周囲の景観を変えるならそのまま良い。流入するクルマを減らす対策が先である。
通過にそれほど時間がかからない。原宿交差点の混雑が解消されれば、通行車両も減少するのでは？
道路整備が後手。
渋滞区間が短いから。
限られた時間のみであるし、迂回路もある。
必要がなければ通らない。
時間帯が限られているので我慢できる。
限られた時間帯なので我慢できる。

12-1.(主)原宿六浦線 笠間交差点

圏央道が出来れば、交通量が減るであろう。
今やっている横浜環状南線は対策ではないですか？それを早く終わらせればいいのでは。
原宿交差点との連携による信号機の調整。
周囲の景観を変えるならそのまま良い。流入するクルマを減らす対策が先である。
通過にそれほど時間がかからない。原宿交差点の混雑が解消されれば、通行車両も減少するのでは？
改良工事の計画がある。
道路の形状が複雑なのでどうにもならない。
多額の費用を要するため。
渋滞区間が短いから。
我慢できる。
限られた時間帯なので我慢できる。
以前に比べよくなった。

13.小田原箱根地区全体

対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
今以上の道路建設による環境破壊・騒音公害問題などは周辺住民に不利益である。
小田原厚木道路を無料化すれば小田原環状道路になるので対策費をかけるなら有料道路の無料化をしてもらいたい。
渋滞は休日が多く、絶対量も(川崎横浜都心地区に比べ)少ないのではないですか。
限られた時間帯のため。
レジャー渋滞だけなので我慢できる。
混むのは土日が主である。
景観に影響が大きい方法であれば必要ない。
休日は仕方がない。
休日は車を利用しない。

13-1.国道1号 宮の下交差点

拡幅できたら通行しやすくなると思うが、それよりも通過する車両の量を減らすとか、大型バスの通行を一部制限するとか、そういう方法で解決できると思う。
渋滞は休日が多く、絶対量も(川崎横浜都心地区に比べ)少ないのではないですか。
道路の状態(カーブ)や狭さがあり、ガマンするしかない。
景観が大切。パーク・アンド・トレイン導入が良い。
山道なので、道路を作るのに時間と金がかかる。
物理的に無理ではないか。
渋滞するのが休日に限るから。
休日の交通集中のみである。
限られた時間帯のため。
業務上支障がない。
休日は使わないので問題を感じない。

13-2.国道135号 石橋IC(西湘BP)～早川口交差点

有料道路の完成と料金の値下げで対応できる。
対策は必要だが真鶴道路まで拡幅は困難であり対策費がかかりすぎる。
渋滞は休日が多く、絶対量も(川崎横浜都心地区に比べ)少ないのではないですか。
渋滞は休日が多く、絶対量も(川崎横浜都心地区に比べ)少ないのではないですか。
地域の特性上、費用が莫大にかかりそうな気がしました。
限られた時間帯のため。
用地買収は難しそうなので。
休日の渋滞は自然渋滞。
お金がかかりそう。

13-3.国道255号 飯泉入口交差点

限られた時間帯のため。
土日、レジャーの車で混む感じ。

14.国道20号 与瀬～吉野(通行規制区間)

あまり通行しない。
渋滞は休日が多く、絶対量も(川崎横浜都心地区に比べ)少ないのではないですか。
対策には税金がかかりすぎる。
渋滞時間が短いので我慢できる。
渋滞時間が限定されるから。
限られた時間帯のみ渋滞。

15.国道20号 藤野町中心部(吉野～小淵)

用地買収が難しいと思うので。
あまり通行しない。
対策には税金がかかりすぎる。
渋滞時間が短いので我慢できる。
渋滞区間が短いから。
限られた時間帯のみ渋滞。

16.国道467号 光ヶ丘交差点

桜ヶ丘が混んでいて、そちらの方が急ぐ。
多額の費用がかかる。踏切がある。
信号システムが変わって前より良くなった。
渋滞時間が短いので我慢できる。
限られた時間帯なので我慢できる。

17.国道467号 桜ヶ丘交差点

多額の費用がかかる。踏切がある。
福田入口の方に逃げられるので問題ない。
渋滞時間が短いので我慢できる。

18.(主)横浜伊勢原線 用田交差点

バイパスを早期に完成させることが解決につながる。現状のバイパスがT字に行きどまっているのが問題であって伊勢原方面までまっすぐつながれば解決出来る。
いつも抜け道走ってます。
渋滞時間が短いので我慢できる。

19.国道246号 向原

あまり通行しない。
カーブが多いので仕方がない。ただし、信号機を調整すれば少し良くなると思う。
バイパスが出来、だいぶ良くなった。
渋滞時間が短いので我慢できる。
渋滞時間が限定されるから。
自然破壊されそうでもったいない。

## 2. アンケートで挙げられた阻害と感ずる箇所とその阻害理由について(全意見)

### 2-1. 本プロジェクトで抽出した 34 箇所と同一の箇所

路線名	箇所名	阻害と感ずる理由
国道1号	原宿交差点	横浜市 原宿交差点は車線が車の量に対して少ない。近隣に同じ方向に向かう道を作るべき。
		本郷台方面へのアクセス最悪ですね。
		特に原宿交差点は以前から問題となっているところで、早期に取り組んでもらいたい。
		原宿の交差点について早急に交差点を工事して広げないと、他の道路を整備しても原宿の交差点は年中渋滞すると思う。
		藤沢や茅ヶ崎、平塚等の海沿いから横浜、東京方面に行くのに原宿交差点を通らないといけないので改善して欲しい。
		依然として原宿交差点の渋滞が解消されておらず、半ばあきらめ状態である。
	下末吉交差点	左車線を路上駐車がふさぎ真中の車線がひどく渋滞を起こしている。追い越し車線も右折専用レーンとなってしまうので交差点間際で真中の車線に割り込む車が多くさらに渋滞が増している。
不動坂交差点	車線が少ない、青信号の時間が短い。	
新鶴見橋～多摩川大橋	上下線歩道及び一番左のレーンの車幅が十分でないため人や自転車がはみでていると非常に危険を感じる。	
宮の下交差点	合流部がスムーズでなく渋滞している。	
工業団地入口交差点	2車線から1車線に減少するため渋滞する。	
国道15号	栄町交差点	みなとみらいの建設工事のためのトラックが入場待ちの路上駐車をしていて左車線(左折専用レーン)をふさぎ渋滞している。
国道16号	吉倉町～追浜町	路上駐車が多いため。(吉倉町～追浜町)
		駐車車両。(追浜付近)
		右折信号が短い。横浜まで海上でも道路を作ってください。土日はやっつけられないです。横横はとても高い(暴利な感じ)ので、安くなれば利用しますが。(逸見、船越、追浜、田浦)
		16号線を北上した場合の「逸見駅入口」交差点でウェルシティ方面に右折する場合の右折信号を設定してほしい。片側二車線で右折に要する時間も長いうえ、並行する歩道の通行者も多いことから、右折時に多大な危険を感じる。また隣接の「汀橋」交差点との連携が悪く、南下し汀橋交差点を右折する車両が、北上する直進車両と接触寸前となる光景が非常に多く、重大事故が発生する恐れがある。(逸見駅入口交差点)
		下り線の混雑。(田浦警察署前)
		上下とも直進レーンが不足。(追浜駅前交差点)
	東名横浜町田インター付近	16号線を北上した場合の「湘南鷹取入口」交差点に右折信号を設定してほしい。前述交差点から出入りする湘南鷹取エリアには約9000人が居住し、世帯あたり1台換算でも3000台以上の自家用車の出入りが想定される。現場は直線であり、右折待機時に後方より高速で接近する大型車両の恐怖におののく利用者は少なくないと思われる。(湘南鷹取入口交差点)
		青葉台方面から瀬谷方面へ行く車と上川井から246号へ行く車がこの100mくらいの区間で集中している。
		インター出入りの車で長時間渋滞
		割り込みが多く、渋滞の要因となっている。
青砥坂～杉田交差点	東名入口～町田立体間は清掃車により車線減少が多すぎる。	
	東名町田入口はどうしてあんなに混むのか。	
環状3号線が接続したため交通量が増加し、どぶろの車線が不足している。国道16号の金沢方面からの車両を市道磯子産業道路や国道357号へ流していただきたい。		

路線名	箇所名	障害と感ずる理由
国道1号	茅ヶ崎駅周辺	信号の切り替わるタイミングが悪い。(茅ヶ崎駅周辺および茅ヶ崎市内)
		地下道設置により車線増が不可能な状態となっており、渋滞が慢性化している。(茅ヶ崎駅入口交差点)
		信号の設定が不適切。(茅ヶ崎駅前、本村、十間坂交差点)
国道1号	風祭～箱根湯本駅	休日の行楽帰りの渋滞が超慢性化している。40年くらい前からであり、ラジオの交通情報でも常に取り上げられている。理由は交通の集中と容量不足にあると思う。(風祭～箱根湯本)
		地下通路ではなく横断歩道を渡る人が圧倒的に多いため、横断歩道を先頭とした渋滞が何キロにも及んでしまう。(箱根湯本駅前)
		違法駐車や歩行者の乱横断のため。(箱根湯本駅前)
		休日の行楽帰りの渋滞。(箱根口IC)
国道1号	新湘南BP～原宿交差点	慢性渋滞で料金払って乗る気がしませんね。(新湘南バイパス～原宿交差点)
		中道橋より登坂車線で、片側1車線のため渋滞している。(影取町交差点)
国道1号	馬入橋付近交差点	信号の連携が悪いのか、旧国道から馬入橋方面に流れが悪いことが多々ある。
国道1号	大磯駅入口交差点	休日の夕方、西湘BPからの車両が合流するため渋滞する。
国道1号	青木橋交差点	左折レーンがいつも渋滞している。
国道15号	川崎区内全体	直進の青信号の時間が短い。
国道15号	国道駅踏切	信号から近すぎるため2度停まらないとならない。
国道15号	鶴見警察署前交差点	潮鶴橋から鶴見中央方面までの信号のタイミングが非常に悪い。国道の信号と連動していないので車3台で詰まってしまうことが多い。
国道16号	三春町～本町	坂を上りきると左折が衣笠十字路に通じているため、常に渋滞している。(安浦町2丁目交差点)
		平成町からの車と合流後渋滞する。(本町1丁目交差点)
		次の信号との連動が悪いため、渋滞している。(大滝町入口交差点)
		本線上に路上駐車が多く、走りにくい。本線にクロスする道路との信号調整が悪く、右折が滞留し、本線の通行及び左折もままならない。(米海軍基地前～ダイエー前交差点)
		右折信号が短い。横浜まで海上でも道路を作ってください。土日はやっつけられないです。横横はとても高い(暴利な感じ)ので、安くなれば利用しますが。(米海軍横須賀基地ゲート前)
		道路拡張後も渋滞している。(米海軍横須賀基地ゲート前)
		よこすか海岸通りからの合流で休日は渋滞が見られる。臨港道路や国道357号線の南伸などの整備が進んでいないことも大きい。(小川町交差点)
		信号待ち時間が長いため。(三春町4丁目交差点)
		横須賀郵便局前の交差点付近が渋滞していることが多い。(市役所交差点)
		数本の道路が合流するため渋滞が発生しやすい。(横須賀市役所付近)
合流する車線数より捌く車線数が少ない(本町3丁目交差点～小川町交差点)		
下り線混雑。(横須賀駅裏～ダイエー前)		

2-2. 本プロジェクトで抽出した 13 地区と同地区内の箇所

路線名	箇所名	阻害と感ずる理由
国道1号	茅ヶ崎駅周辺	信号の切り替わるタイミングが悪い。(茅ヶ崎駅周辺および茅ヶ崎市)
		地下道設置により車線増が不可能な状態となっており、渋滞が慢性化している。(茅ヶ崎駅入口交差点)
		信号の設定が不適切。(茅ヶ崎駅前、本村、十間坂交差点)
国道1号	風祭～箱根湯本駅	休日の行楽帰りの渋滞が超慢性化している。40年くらい前からであり、ラジオの交通情報でも常に取り上げられている。理由は交通の集中と容量不足にあると思う。(風祭～箱根湯本)
		地下通路ではなく横断歩道を渡る人が圧倒的に多いため、横断歩道を先頭とした渋滞が何キロにも及んでしまう。(箱根湯本駅前)
		違法駐車や歩行者の乱横断のため。(箱根湯本駅前)
		休日の行楽帰りの渋滞。(箱根IC)
国道1号	新湘南BP～原宿交差点	慢性渋滞で料金払って乗る気がしませんね。(新湘南バイパス～原宿交差点)
		中道橋より登坂車線で、片側1車線のため渋滞している。(影取町交差点)
国道1号	馬入橋付近交差点	信号の連携が悪いのか、旧国道から馬入橋方面に流れが悪いことが多々ある。
国道1号	大磯駅入口交差点	休日の夕方、西湘BPからの車両が合流するため渋滞する。
国道1号	青木橋交差点	左折レーンがいつも渋滞している。
国道15号	川崎区内全体	直進の青信号の時間が短い。
国道15号	国道駅踏切	信号から近すぎるため2度停まらないとならない。
国道15号	鶴見警察署前交差点	潮鶴橋から鶴見中央方面までの信号のタイミングが非常に悪い。国道の信号と連動していないので車3台で詰まってしまうことが多い。
国道16号	三春町～本町	坂を上りきると左折が衣笠十字路に通じているため、常に渋滞している。(安浦町2丁目交差点)
		平成町からの車と合流後渋滞する。(本町1丁目交差点)
		次の信号との連動が悪いため、渋滞している。(大滝町入口交差点)
		本線上に路上駐車が多く、走りにくい、本線にクロスする道路との信号調整が悪く、右折が滞留し、本線の通行及び左折もままならない。(米海軍基地前～ダイエー前交差点)
		右折信号が短い。横浜まで海上でも道路を作ってください。土日はやっつけられないです。横断はとて高い(暴利な感じ)ので、安くなれば利用しますが。(米海軍横須賀基地ゲート前)
		道路拡張後も渋滞している。(米海軍横須賀基地ゲート前)
		よこすか海岸通りからの合流で休日は渋滞が見られる。臨港道路や国道357号線の南伸などの整備が進んでいないことも大きい。(小川町交差点)
		信号待ち時間が長いため。(三春町4丁目交差点)
		横須賀郵便局前の交差点付近が渋滞していることが多い。(市役所交差点)
		数本の道路が合流するため渋滞が発生しやすい。(横須賀市役所付近)
合流する車線数より捌く車線数が少ない(本町3丁目交差点～小川町交差点)		
下り線混雑。(横須賀駅裏～ダイエー前)		

路線名	箇所名	障害と感ずる理由
国道16号	天王町～東川島町	<p>工事が多く、違法駐車が多いので、2車線のうち1車線を塞いでいる。(洪福寺交差点～和田町交差点)</p> <p>交通量のある相模原方面への1車線が常に長い渋滞。その為、比較的空いている右折車線を走行し前方で強引に割り込もうとする車が多い。(東川島町交差点)</p> <p>長期にわたり工事が行われているイメージがある。(天王町～上星川間)</p> <p>国道16号と環状2号の交差する上星川交差点が非常に渋滞していると思う。(上星川交差点)</p>
国道16号	堀口交差点 ～屏風ヶ浦交差点	<p>週末の夕方時間が行楽帰りの車で渋滞している。(堀口交差点～杉田交差点)</p> <p>国道16号をシールド工法等により地下化する必要がある。なお右折レーンがない。(屏風ヶ浦交差点)</p> <p>屏風ヶ浦交差点付近は地下化の推進をお願いしたい。(屏風ヶ浦交差点)</p>
国道16号	相模原市内	<p>信号機のタイミングが悪いため、東名町田立体完成後も改善が無い。(相模原市内の下り)</p> <p>交通量が多くパンク状態で、東名入口や鶴野森とともに慢性的に渋滞し、周囲の道路にも影響を及ぼしている。(谷口陸橋・淵野辺十字路付近)</p>
国道16号	本町山中無料道路出入口付近	<p>数本の道路が合流するため渋滞が発生しやすい。</p> <p>本町山中線降口が国道16号線本町付近渋滞の影響で、夕方の時間帯等で渋滞する。渋滞距離はそう長くはないが、車のはけ方が悪いために抜けるのに相当な時間がかかる。16号との合流の仕方を何かしら工夫する必要があるのではないかと。</p>
保土ヶ谷バイパス	保土ヶ谷バイパス全体	<p>本村インター～首都高狩場料金所まで朝の6:15～8:00間は渋滞が毎日である。(本村IC～狩場料金所)</p> <p>保土ヶ谷バイパスはいつも混んでいて困っています。(保土ヶ谷バイパス全体)</p> <p>朝夕の渋滞対策が必要。(保土ヶ谷バイパス全体)</p> <p>丸子茅ヶ崎線からの進入路の設計ミスか？(下川井IC)</p> <p>抜本的改良が必要。東名横浜町田ICから当該ICに向かう際、狩場からの合流車車両と横浜環状へ向かう車両がクロス。これ最悪ですね。(新保土ヶ谷IC)</p> <p>朝方の下川井 上川井区間の左車線の不可解な渋滞。車線変更禁止区間を延長しては？(下川井IC～上川井IC)</p>
国道129号	戸田交差点	<p>大型ダンプが常に駐車しており、4車線が2車線に減少してしまっている。(戸田交差点手前)</p> <p>相模川の橋が少ないため渋滞している。(戸田交差点)</p> <p>平塚方面行きが戸沢橋を渡る車の列で1車線がつぶれてしまうことが多い。(戸田交差点)</p>
国道129号	厚木の国道129号	<p>平塚方向から県道方面へ右折する車線が短く、かつ青信号も短いので本線を1車線ふさいでしまっている。(第2交通機動隊前交差点)</p> <p>金田から先は道がないので、129号からまっすぐ来て道と合流する。通勤時間帯、土日の朝はその川沿いから来た車が合流してくるので金田から先も本厚木駅に行くのに麻痺している状態である。(依知～金田間)</p> <p>厚木の129号一帯最悪ですね。郊外へのバイパス作戦しかないのでは？(厚木の国道129号)</p>
国道129号	堤町	厚木方向から場合、右折矢印が出ないため右折車がさばききれない。
国道133号	中華街～みなとみらい間	

路線名	箇所名	障害と感ずる理由
国道134号	柳島交差点 ～西湘バイパス入口	2車線が1車線に減少するため渋滞する。(花水川付近)
		片側1車線であるため、相模川、花見川がネックとなっている。(平塚区間)
		相模大橋が1車線で慢性的に渋滞する。(平塚)
		日曜午後から夕方にかけての行楽帰りの交通渋滞がひどい。橋梁部は2車線のため。(湘南大橋上り)
		湘南大橋が片側1車線のため渋滞が頻発。(柳島交差点)
		大磯BPから来る車と、西湘BPから来る車等が混在しており渋滞する。右左折の信号を調整。(唐ヶ原交差点)
		朝夕の通勤時間帯と土日の渋滞を解消して欲しい。(高浜台交差点～唐ヶ原交差点)
		新湘南道路を早期完成させたい。どこの渋滞箇所もその日、その時間帯の信号木の青時間比を調整すれば渋滞の程度は軽減されると思う。(平塚～大磯間)
		車線が2車線であるため、慢性定期的に渋滞する。4車線化を望む。(高浜台)
		河川がネック。(平塚区間)
		湘南大橋と市内道路部分が片側1車線のため。(平塚市内全線)
		橋の数が足りない。(高浜台)
		湘南大橋が1車線のため渋滞が発生。(高浜台)
橋が少ない。(花水川)		
その先が1車線のため。(唐ヶ原付近)		
国道134号	三春町2丁目交差点	久里浜方面からの上り線方向について交差点を直進するレーンが常に渋滞する。交差点の間隔が短く車両通過時間が通常よりも長くなり交通量も多いことが原因と思う。信号規制の連系や直進の信号現示を長くする等の対策が有効と思う。
国道134号	大津交差点	久里浜街道から来る直進車が絶えず来るため、右折が1、2台しかできない。時差式信号等にして欲しい。 右折用の信号が短くすぐに赤に変わってしまうため、右折車が残ってしまい渋滞している。 信号待ち時間が長いため。 右折レーンが不十分なために朝夕に渋滞が発生している。
国道135号	早川～江の浦	渋滞の激しい箇所として、早川～江の浦方面、飯泉橋付近、巡礼街道がある。
国道246号	厚木～泰野	善波峠の朝夕の上下線とも迂回路線がないため、渋滞している。(善波峠)
		全体に信号機が多すぎ、交通量の割りに常に渋滞している。(泰野伊勢原地内)
		合流による渋滞。(名古屋交差点)
		秦野市街から隣接市町への往来のための生活道路と大型トラックが通過する産業道路としての2面性があるため、特に渋沢駅周辺は常に低速で走行している。(秦野市街地)
		一車線のため大渋滞が毎日発生している。246号線のバイパスの計画があるようだが、全く実施計画が不明である。東名高速の測道を厚木から伊勢原まで利用するにも、利用規制があり、道路幅が狭く事故が多発、測道の住民に迷惑をかけている。(厚木～泰野)
国道246号の厚木～大井松田間は毎年2～3月になると工事渋滞がひどい。(厚木～大井松田)		
国道246号	二子橋～梶ヶ谷交差点	交差している市民プラザ線との接続に問題がある。特に信号現示。梶ヶ谷駅入口交差点の改善が必要。(梶ヶ谷交差点)
		交通集中のため。(梶ヶ谷交差点)
		国道246号の子橋より梶ヶ谷交差点上り区間の連日早朝渋滞が発生している。(二子橋～梶ヶ谷交差点)
国道246号	西原交差点～上今泉交差点	上り。右レーンあふれ通行の障害がある。海老名からここまで右折できないので良くない。(西原交差点) 上下線とも長い渋滞が起きやすい。(西原交差点)

路線名	箇所名	障害と感ずる理由
国道246号	長津田～御前田周辺	
国道246号	山王原東交差点 ～一ノ関交差点	鶴間方面への右折、大和橋の所の工業団地への右折が渋滞の原因になっていると思う。トンネルの中で渋滞していると事故の原因になるので、長津田方面からの右折は禁止にして467号線方面へ測道を通してUターンして左折で進入させる必要があると思う。(一ノ関交差点付近) 上下線とも長い渋滞が起きやすい。(山王原東交差点)
国道246号	馬絹新道入口付近	尻手黒川線の馬絹交差点に問題がある。
国道246号	向原交差点	この交差点を過ぎるとスムーズに走行できることからすると、できることなら、この信号がなくなればよいと思います。交差点の改良を行い、車両は、信号のない交差点の合流式で、歩行者は、歩道橋の設置で、対応する。失礼かもしれませんが、この近辺で、歩行者の姿を見たことは一度もありませんので、歩行者にとって、この交差点の存在価値は低いものと思われます。周辺にお住まいの方達も、騒音、排気ガス等を考えると、車両が渋滞せずスムーズに通過して行ってしまったほうがよいのではないのでしょうか。100パーセントに近い車両が直進しています。信号がネックで渋滞しています。246号の信号を最大限「青」にして交差点処理をしていると思われますので、これ以上、信号処理のみに頼りません。せっかく前後が改良されているのに、この区間のおかげで、能力が発揮できていません。最良の方法は、前後と同様に道路の拡幅だと思われますが、まずは、経費が低廉で最も簡便な方法として、交差点の改良をして、
国道255号	下川原交差点	朝夕のピーク時は信号が早く変わり過ぎて進めないことが多い。
国道255号	飯泉橋	渋滞の激しい箇所として、早川～江の浦方面、飯泉橋付近、巡礼街道がある。
国道357号	杉田交差点～磯子警察署前	よく詰まってるので早急に改善求める。(杉田交差点) 大型車等の往来が激しく道路が狭い為危険ですので改善お願い致します。(磯子駅前～磯子警察署前)
国道409号	409号全線	殆どの区間が片側1車線しかなく基盤があまりにも貧弱。片側2車線、主要交差点では右折レーンを最低確保するため拡幅が必要。
環状2号線	東戸塚付近～国道16号交点	朝夕の時間帯違法駐車が多く渋滞する。 ショッピングセンターに進入する車で、1車線が占領されてしまう。(東戸塚付近) 保土ヶ谷BPに右折するところがいつも混雑している。(新桜ヶ丘IC交差点)
環状4号線	青葉台付近	車線数少なく路上駐車多いため、常に渋滞。
(主)川崎府中線	幸派出所～京急川崎駅周辺	京急高架が道路を分断しているので通行しにくい。(京急川崎駅前) 直進ができない。(川崎駅前東) 右折ができない。(幸派出所)
	溝口交差点	川崎市府中線と堀川町からJR西口へ向かう道路と交差しているが車で行き来できない。 主に左折車が多いため、直進する車がなかなか進めない。また溝口方面は246号交差点の先も信号があるため渋滞している。
(主)東京丸子横浜線	大豆戸～日吉間	駐車車両が多く、道路を狭めている。取締りを希望。(綱島駅周辺) 第三京浜以外に道がないため、東京-横浜間の主要道路なのに機能していない。(大豆戸～日吉間) バスの出入りが多く、車線も少ないため。(日吉駅前) 綱島街道の大綱橋は4車線なのに、どうして綱島街道は3車線なのですか。(大綱橋付近)
(主)丸子中山茅ヶ崎線	下川井IC交差点	直進又は右折どちらかを立体化、且つ青信号配分時間の動的な制御。 下川井からの保土ヶ谷バイパス横浜方面の入口。 交通集中による渋滞。交差点付近が盆地状に低くなっている地形を利用して中原街道を直進する車用に保土ヶ谷バイパスの上へオーバーパスを作り三重立体交差化すればよい。

路線名	箇所名	障害と感ずる理由
(主)横須賀三崎線	税務署前交差点 ～大滝町交差点	右折信号が短い。横浜まで海上でも道路を作ってください。土日はやっ てられないです。横横はとても高い(暴利な感じ)ので、安くなれば利用しま すが。(税務署前) 若松町から大滝町の京急横須賀中央駅付近のメインストリート 路駐が 悪質。(若松町交差点～大滝町交差点) 夕方衣笠方面渋滞している。(横須賀中央駅前交差点～横須賀税務署 前交差点)
(主)横浜上麻生線	西神奈川交差点 ～白幡入口交差点	市ヶ尾方向より鶴見方向への左折がスムーズでなく渋滞する。
(主)横浜伊勢原線	戸沢橋付近	相模川を渡る橋が少ないため渋滞している。
(主)鶴見駅三ツ沢線	内路交差点	右折レーンがない上にバスや大型車も多く、よく渋滞している。信号の間 隔も悪い。すでに拡張予定があるようで交差点には空き地があるが、せ めて暫定的にでも少し広げて欲しい。
(主)横浜厚木線	海老名市中心部	大型商業施設への出入りの車で渋滞が激しい。
	本村インター交差点	横須賀方面へ向かう車が多く、鶴ヶ峰方面へ直進する車の進行を妨げて いる。相模原方面の車線から横須賀方面への割り込みがものすごく多 い。
(主)平塚伊勢原線	追分交差点	日中を通して渋滞している。信号機が多すぎる。歩道橋などの設置が必 要。3年前までは渋滞していなかった。
(主)原宿六浦線	鎌倉女子大前交差点	右折レーンがないため渋滞する(合流する鎌倉街道の上り方向が常時停 滞している)。
(主)東京大師横浜線	川崎市浜町交差点	車線に問題がある。左折車が多いので左折レーンを作ったほうが良い。 上り方向は、右折レーンが短すぎる。
よこすか海岸通	平成通り～旧16号	上り車線は朝、大型のトラックが停車していることが多く第一車線がふさ がれて走りにくい。(リヴィン前)
		よこすか海岸通りの上り車線に停車している大型トラックが2車線を1車 線にしているので駐停車禁止にしてほしい。
(市)五貫目第78号線	環状4号線との交差点	横須賀平成通りから旧16号との接合部(さいかや百貨店前)の信号調整 が悪いのか、渋滞が始まるとほとんど動かなくなる。(平成通り～旧16号)
		合流してまた分流するので渋滞するし、道路幅が広いのに海軍道路へ左 折して曲がれるようになっていないので渋滞すると思う。また、コンクリ ート工場への右折のダンプカーが交通の妨げになっていると思う。 交通量大にもかかわらず平面交差のため常に渋滞。
(県)遠藤茅ヶ崎線	一里塚～高田間	
(県)愛甲石田停車場線	愛甲宮交差点	跨線橋の右折レーンを延長。又は直進レーンを246と立体化。
(県)瀬谷柏尾線	上矢部IC～不動坂	朝夕の交通集中。富士橋、上矢部北の信号。富士バス停でのバス停車 時間が長い。
(県)本厚木停車場線	厚木市全線	
市道	磯子区郵便局前の交差点	移動だけでなく事故多発地点に対しての整備を行って欲しい。
市道	尾上町～スタジアム周辺	
市道	厚木駅南口から 文化会館横に抜ける道路	高架下の道路に右折レーンがないため渋滞している。また、246号側の信 号が長いのでなかなか抜けれない。
市道	あゆみ橋	

2-3. 本プロジェクトで抽出した 13 地区 34 箇所以外の箇所

路線名	箇所名	阻害と感ずる理由
国道1号	小幡3丁目 ～西湘バイパス橋IC	交通量に対しての信号の切り替りが早いので、いつも渋滞している。(国府津駅前交差点)
		西湘BPの料金が高く、利用が少ないため。(親木橋交差点～西湘BP橋IC間)
	戸塚駅周辺	よく渋滞している。(国府津駅前～小八幡3丁目間)
		夕方の渋滞がひどい。(国府津駅前～小八幡3丁目間)
		立体化を望む。(JR戸塚駅の踏切)
		戸塚周辺の国道1号線、1号バイパスは夜間工事を行っているが、工事の始まり時間が22時と早いのでバス、タクシー、一般車等が大渋滞しており、JR終電後にして欲しい。(戸塚駅周辺)
戸塚署前	右折レーンが短い。	
大磯警察署前～国府本郷	信号のタイミングか上り坂の影響かわからないが、しばしば渋滞している。	
山王橋～浜町交差点間	休日及び平日の夕方の渋滞。変則交差点のため。	
国道16号	君ヶ崎交差点～六浦交差点	渋滞が恒常化している。(金沢八景交差点)
		右折レーンが短いため、国道16号(横須賀方面へ)が混んでいる。(君ヶ崎交差点) 金沢八景から帰帆橋への右折レーン不足。
国道129号	新昭和橋付近	内陸工業団地方向と上依知に入る道が渋滞しており、信号が短く左折者はいつまでも同じ車線で待たないとならない。 平塚方向は橋上の左折車線のみで時間帯で大渋滞となる。
	作ノ口交差点	右折レーンがないため朝夕渋滞する。
	田村十字路～四之宮交番	信号が同時に青にならず、時差をもって青に変わるため、何回もブレーキを踏んだり、速度が低下したりして走りにくい。
国道134号	鎌倉～藤沢間	休日、特に他に抜け道がないので渋滞する。(鎌倉～藤沢間)
		この渋滞は日中は他の道路からの流入が少ないので、信号の調整で何とかできるのではないかと。(湘南地区)
		サーフフィンの見物渋滞 及び江ノ島方面に向かう際、右折レーンが無いため、及び江ノ電踏み切り待ちで渋滞している。(七里ガ浜)
		江ノ電踏み切りの交差点、右折レーンがないため、渋滞している。(鎌倉高校前)
		常に混んでいるように思う。(湘南海岸、鎌倉辺り)
		鎌倉高校前あたりでいつも渋滞している。カーブになっているため自然に速度が落ちると、江ノ島水族館など場所に不慣れな人にとっては看板の案内が足りず、スムーズな走行を妨げていると感じている。(江ノ島付近)
		2車線から1車線に狭まるため慢性的に渋滞。(腰越付近)
	日曜日の渋滞がひどい。観光での帰りの車が横須賀方面へ夕方集中する。(江ノ島付近)	
	伊豆・箱根方面に行く際は134号を利用する機会が多いが、七里ガ浜周辺の渋滞がひどい。(七里ガ浜周辺)	
	江ノ電の鎌倉高校駅付近のT字路がネックとなっているのは明らかで、海側に車線を張り出すように設けることは物理的に可能と思われるのでぜひ検討していただきたい。(鎌倉高校駅付近)	
引橋交差点～夫婦橋交差点	右折レーンはあるが、短いため渋滞が発生する。(引橋交差点)	
	(上り)旧道からの合流で渋滞。(下り)右折レーンがないため、渋滞している。(野比～三浦海岸)	
	信号待ち時間が長い。(夫婦橋交差点、野比駅入口交差点)	
	夏、迂回路が無いため渋滞している。(野比～三崎)	
		休日等に三浦へ出かけた際、行きも帰りも渋滞している。帰りに、三浦縦貫へ乗ろうとするが三崎から渋滞しており時間が読めない。引橋交差点を抜けずに三浦縦貫に向かえるようにしてはどうか。(引橋交差点)

路線名	箇所名	阻害と感ずる理由
国道134号	北久里浜駅前交差点	信号が3回変わるため。 違法駐車が多い。交通量が多くなるとすぐに渋滞する。
	葉山・逗子・鎌倉の海岸沿い 大楠芦名口付近	右折車により、直進車が分断されるため。 道路幅員が狭く、右折レーンが無いため。
国道135号	石橋IC～県境	石橋ICから伊豆方面の海岸線道路は、休日の行楽帰りの渋滞が慢性化している。40年くらい前からであり、ラジオの交通情報でも常に取り上げられている。理由は交通の集中と容量不足にあると思う。(石橋IC～県境) 朝、熱海方面に曲がる車線のせいで小田原方面の道路に出れない。毎朝渋滞小田原方面から戻ってきた時に135号線から湯河原に曲がるのに結構渋滞しているのに信号が短すぎて5～6台くらいしか曲がれない。(門川交差点) 国道135号真鶴方面から石橋インターまでの渋滞解消を望む。(石橋IC～真鶴) 夏の時期の渋滞がひどい。(石橋IC～真鶴新道トンネル)
国道246号	座間市栗原陸橋 ～大和トンネル間	交差する県道の青時間が長いのでは？(上草柳) 東名横浜ICへの代替路線がないため渋滞している。(座間市栗原陸橋～大和トンネル間)
	鞠子橋	246号から県道に右折するレーン、橋上の幅員が狭いため前後からの大型車に挟まれ、極めて危険。
国道357号	鳥浜交差点	平日ほぼ毎日交通集中による渋滞が発生している。今後、国道357号が整備されていくと、ますます交通量が増えて悪化する。
	金沢柴町～オートバックス前	大型車等の往来が激しく又工場等に右折進入車で詰まるので早急に2車線にして頂きたいです。
国道412号	荻野新宿交差点	右折レーンが無いため渋滞する。
	三ヶ木交差点	右折レーンが無い為、南行が渋滞する。
国道413号	日赤病院前交差点	信号の青時間が交通量に対して短すぎるため渋滞している。 信号の流れが良くない。
	二本松交差点	右折レーンがないため渋滞している。
国道467号	南藤沢交差点	行楽地から帰る車で週末の午後には藤沢郵便局方面に向けて必ず渋滞し、その影響で県道32号線も渋滞する。 右折レーンが短い、その先の藤沢橋の交差点も渋滞している。
	藤沢駅南口交差点	鎌倉方面から来る車は圧倒的に右折車両が多いのに、歩行者用信号が赤になってから車両用信号が赤へと変わるタイミングが早すぎる。
	大和市内全線	歩道が十分ないため、自転車、歩行者に気を遣い移動性を阻害されている。
環状2号線	上永谷付近	上永谷駅周辺の渋滞が環状2号線まで影響している。(上永谷駅付近) 朝夕の時間帯違法駐車が多く渋滞する。(上永谷駅付近) 土日の駐車場に入る車が混雑しており、渋滞原因となっている。(般若寺橋際のヤマダ電機、上永谷のイトーヨーカ堂周辺)
		新横浜駅～国道16号交点
	磯子区森付近	昨年開通した環状2号線(特に磯子区森付近)は非常に走りにくく、沿線住人では騒音、振動共に対策を求める。また、道路の設計が良くないのか追突事故をよく目撃する。
環状4号線	泉区、瀬谷区内	未だ交通量が少なく混雑は感じられないが、2車線化しておかないと土日は違法駐車や量販店の客で混雑している。

路線名	箇所名	障害と感ずる理由
(主)横須賀葉山線	佐原交差点	佐原の交差点の混雑が激しい。佐原交差点から森崎大橋側へおよそ15mいったところに信号があるため、工業団地側から右折車両、また大矢部側からの左折車両によって簡単に詰まってしまう。
		違法駐車が多い。交通量が多くなるとすぐに渋滞する。
		信号の繋がりが悪く渋滞する。
		久里浜工業団地、北久里浜駅方面、左折車が朝夕の時間帯渋滞している。青になってもすぐ先の交差点の信号が赤であることが多く、左折しても進めないためであると思われる。
	池上十字路交差点	横須賀中心部、葉山方面、右折レーンがないことと交差点直近にバス停があり、そのバスが車線を横切って右折しようと移動するために渋滞が発生している。
		衣笠方面からの道路が、右折と直進が同一レーンなのがおかしい。
		右折する際に直進車が多いため、右折しにくい。時間差の信号機や右折矢印の表示可能な信号機を導入すべきではないか。
湘南橋交差点	左折レーンと直進・右折レーンは何とかなしてください。	
	佐原方面から行くと右折ができないため、橋の下を通り、踏切をわたって右折する方法しかない交差点がある。そこはJRの踏切と信号までが通行する車に対し短いため、渋滞がひどい。なんとかしてほしい。	
衣笠交差点	違法駐車が多い。交通量が多くなるとすぐに渋滞する。	
	久里浜 衣笠方向の渋滞は衣笠側の駐車車両とはまゆう会館入口の右折車両に問題がある。はまゆう会館入口には信号が必要。	
	衣笠交差点の渋滞にも関係してくると思う。	
JR衣笠駅前	衣笠交差点の渋滞はひどい。	
	衣笠駅前から池上方面へ、平作バス停付近まで渋滞大明寺前に左折車線と衣笠駅前(三浦藤沢信金前)に右折専用車線を設置し違法駐車を排除する必要がある。	
林交差点～葉山	路面商店への来客駐車や駅前へのバスの出入りなど交通が交錯している。	
(主)横須賀三崎線	横須賀市衣笠～一騎塚間	朝夕の交通量が多い。(横須賀市衣笠～一騎塚間)
		周辺信号機の連携とバス停により渋滞する。(通研入口交差点)
		右折レーンが短いことやバス停の関係で渋滞することが多い。(通研入口交差点)
(主)伊勢原藤沢線	銀河大橋西側交差点	右折レーンがないため。
	変電所前交差点	右折レーンが無いため渋滞している。
(主)横浜生田線	蔵敷交差点	道幅が狭く、右折レーンが短い。
(主)相模原町田線	北里大病院～国道16号交点	相模大野から北里方面への車線で、市道へ入る右折専用信号がなく右折車が渋滞している。また、交差する市道(淵野辺公園方面から向かう場合)、52号線北里方面へ右折する車両が多く、相模大野方面へ左折する車両が進めない(右折車が道路幅を陣取る為)また朝晩は近隣の高校や大学に通学する学生の自転車の往来が多く、車の通行に差支えが出る場合がある。(赤信号でも渡る学生が多くヒヤッとした思い有)歩車分離交差点にして欲しい。(こもれびの森入口交差点)
		交通が集中して渋滞している。(北里大病院～16号)
(主)世田谷町田線	川崎市麻生区内	土日の駅方向への流入の渋滞が目立つ。迂回路が少ないため。(新百合丘駅周辺)
	川崎市多摩区多摩沿線	主要道路なのに車線が少なすぎる。右折レーンも少ない。(川崎市麻生区内)
(主)泰野二宮線	河原町交差点	津久井街道への取り付けが悪く渋滞する
	東名IC入り口交差点	河原町交差点付近の渋滞、特に落合交差点方面から及び平塚方面からの渋滞。
		(南行)東名に乗る車両の右折待ちが長い、左車線から東名に乗る経路が必要。

路線名	箇所名	障害と感ずる理由
(主)丸子中山茅ヶ崎線	南台交差点～二ツ上橋交差点	交通集中による渋滞、立体交差化を望む。(南台交差点、二ツ上橋交差点)
	厚木基地南門前交差点	海老名方面と茅ヶ崎方面が合流するため渋滞する。 右折レーンを設置して欲しい。
	丸子橋交差点	右折レーンが短い。
	茅ヶ崎中学入り口交差点	2車線路から交差点にさしかかるとき、右左折及び直進の3車線になり、なおかつ手前で、右左折両側にゼブラゾーンがあって、一度中央に集めている、このようなゼブラゾーンは無意味で、かえって危険なような気がします。ゼブラゾーンで進行性を妨げるのではなく、手前から専用レーンの予備矢印の設置が良いのではないのでしょうか。尚、右折が多いところで、結局はゼブラゾーンからならぶようになってしまい、不要なゼブラゾーンが多いようです。
(主)座間大和線	下鶴間～相武台団地入口間	
(主)藤沢平塚線	神川橋	平塚方面行きが神川橋を渡る車の列で1車線がつぶれてしまうことが多い。
(主)相模原大磯線	吾妻橋交差点	右折レーンがないため。
	千頭橋	右折レーン、右折信号が無い為渋滞。
	荻野新宿交差点	右折レーン、右折信号が無い為渋滞。
(主)鶴見溝ノ口線	末吉橋交差点	末吉橋が上下線とも1車線で、交差点も小さいため。
(主)東京丸子横浜線	川崎～綱島駅付近	夕方の川崎から横浜方面、特に綱島駅付近までが渋滞長い。
(主)平塚泰野線	河原町～土屋橋～平塚IC	自転車、バイクが安心して走れない。路線バスが走っていると余計渋滞する。
(主)松田国府津線	富士橋交差点	右折信号が欲しい。
(主)山下本牧磯子線	本牧間門交差点 ～八幡橋交差点	国道357号線と同時に、産業道路も途切れている区間のため、本牧間門～八幡橋(国道16号接点)までが大変な渋滞箇所となっており、ボトルネックとなっている。
(主)横浜厚木線	全線	交通量が多い割には片側一車線しかなく渋滞が慢性化、道路を拡幅し片側二車線化を望む。
(主)横浜伊勢原線	立場交差点	歩道橋が要るだろ！
(主)横浜鎌倉線	上大岡駅前～港南警察署	鎌倉街道上大岡駅前～港南警察署間に駐停車が目立つ。 鎌倉街道上大岡付近の渋滞を早急に対策を講じて欲しい。
	関の下交差点	渋滞がひどい。
	鶴岡八幡宮前交差点	1車線しかないのに左折可信号は意味がない。
(主)横浜上麻生線	岸根付近	
(都計)尻手黒川線	尻手黒川線全体	路上駐車が多く、右折レーンもないため渋滞する。
巡礼街道		渋滞の激しい箇所として、早川～江の浦方面、飯泉橋付近、巡礼街道がある。 巡礼街道を国府津方面に向かう場合、親木橋までの道がすごく渋滞する。打越橋周辺は慢性的に渋滞でどうかして欲しい。 ダイナシティとシティモールがあるため休日は終日混雑している。(飯泉交差点～親木橋交差点間) 巡礼街道をどうかして欲しい。
太田和街道	山科台入口交差点 ～相武幼稚園前交差点	T字路となっており、山科台側からの車両の95%以上は右折、相武幼稚園側からは90%以上が左折している。現在、山科台側からの車両が通しているときは相武幼稚園側からの車両を止めており、相武幼稚園側からの車両を通行しているときは山科台側からの車両を止めている。交通の多いもの車両同士、同時に通行させれば問題が解消すると思うが、、、右折レーン、左折レーン(直進レーン)を作るスペースが無いのも事実である。(山科台入口交差点) ミニストップ側から長坂方面へ右折する車両があると、右折レーンがないため、完全に停滞してしまう。長坂側からは、すでに山科台入口交差点を先頭とした渋滞の影響により、左折できる車両の数が限定されてしまう。また栄林寺側からは、長坂側から左折合流してきた車両により、なかなか前に進むことができない。この路線は、そもそも地元の方の生活道だが、三崎街道の抜け道として、年々交通量が増加している。しかも道路の幅も狭く、また大型ダンブカーが走っており、歩道も狭いため歩くのも怖い。また、大型ダンブカーは車線をはみ出して走っており、車同士のすれ違いも怖い。これらを解決するのは難しいと思うが、せめて大型ダンブカーの通行だけでも禁止してもらいたい。(相武幼稚園前交差点)

路線名	箇所名	阻害と感ずる理由
(県)浦賀港線	桜ヶ丘入口交差点	浦賀から横須賀中央方面も渋滞していて、左折できる台数が限られ、通勤時間帯、休日の渋滞が激しい。
(県)川崎町田線	新羽駅付近	横浜市営地下鉄高架下の左路肩にバリケードがあり、車線を狭くしているが、交通量が増えたので、撤去して良いと思います。
(県)小袋谷藤沢線	山崎跨線橋	跨線橋北より表駅前にかけて、朝夕時途中片側1車線のため渋滞している。
(県)真光寺長津田線	こどもの国～田奈	こどもの国でイベントが行われるときには大渋滞になっています。道が細く、一部は歩行者道がないために、歩行者が車と接触しそうな部分がある。歩行者道を全区間に設置してほしい。
(県)沼田開成小田原線	小田原大橋	小田原寄りに交番があるが、国道1号から牛細田に向かう方向が右折レーンがないためすぐ混んでいる。
(県)堀山下秦野停車場線	四つ角～河原町	自転車、バイクが安心して走れない。路線バスが走っていると余計渋滞する。
(県)平塚伊勢原線	豊田交差点	左折車両が多いため渋滞を引き起こしており、交差点の改良を望む。
(県)久里浜港線		夏、迂回路が無いため渋滞している。
(県)阿久和鎌倉線	萩丸交差点	泉区立場にイトーヨーカ堂ができたため萩丸交差点が右折禁止となり渋滞がひどい。
(県)大船停車場矢部線	豊田陸橋	戸塚駅の開かずの踏切のためいつも混雑している。
(市)鴨居第297号線	鴨居駅東交差点	中山 小机方向に右折車線が必要。
(市)新横浜元石川線	江田高校～仲町台	3車線道路だが路上駐車のため実質2車線になっている。路上駐車の原因は、中小の自動車販売店とコンビニ(どちらも自前の駐車場をもっていない。自動車販売店は商品を路上に展示している)
(市)泥亀釜利谷線		路上駐車及びタクシーバス等があり詰まるので改善お願い致します。
市道	鶴嶺八幡宮前	右折レーンがないため。
市道	衣笠IC～佐原	上下線共、路駐が悪質。特に大矢部は右折滞留ゾーンの増設に伴い、車線幅が減少したにも関わらず、路駐車のために移動性が阻害されていると感ずる。
市道	野島町交差点	狭い道路に右折で進入しようとする車が多いため渋滞している。
市道	日産追浜工場-夕照橋-帰帆橋-海の公園-工業団地間	朝夕の渋滞が慢性的で、ますますひどくなっている。
市道	三信住宅入口交差点	右折レーンが短い。
市道	梅田橋交差点	久里浜・佐原インター・粟田・佐原2丁目・4丁目などの方面から久里浜街道に進むにはこの橋を通らなくては行かれずJR線の踏み切り、橋、交差点を渡らなくては通行できないこの付近は慢性的な渋滞があり、最悪通過するのに20分以上かかる。橋が広いので改修し右折レーンを作れば少しは解消されそう。20分あれば横横道路で横浜に行けちゃいます。
市道	港北IC	港北ICの新横浜駅前大通の新しく設置された信号機は理解できない。
環状3号線	長沼～日野南中間	緑地帯があるため現在1.5車線であるが、2車線にすべき。
横浜新道	上矢部出口	戸塚方面と長後方面へ分岐する箇所が短すぎるため戸塚料金所まで渋滞する。 レーン長が短い。
首都高横羽線	川崎市内	バイパスがないためいつも渋滞している。有明を中心に毎日渋滞しており、葛西ICまで渋滞がつながっている。
小田原厚木道路	厚木西IC	下りの厚木西ICの先に一般道へ降りる道を追加。
西湘バイパス	西湘バイパス東行き終点	車線減少と通行車両台数が最適ではないため。
新湘南バイパス		新湘南バイパスは、一つのまち(住環境)を切断している。その為、生活の中でバイパスの横断を必要とする事が多い。

### 3. 本プロジェクトの評価・改善すべき点について(全意見)

1つしか選択できない。複数回答できるようにして欲しい。
目に見える形で渋滞が解消されるよう対策を立ててもらいたい。
該当の現場でアンケートをとれば、生の声が聞けると思う。曜日や時間帯によって感じ方は違うので、そういう選択肢も必要だと思う。
色々なタイミングで意見が言えると良い。
市民の実感をつかもうというのは有意義と思う。
プロジェクトとして立ち上げるのは良いが、その評価をもっと幅広くできるように周知してほしい。また、今回、意見を載せたがその回答が反映しているのかどうかどのように知ることができるのか、結局このままで終わってしまうのか。その辺が分かりにくく役所仕事とも思える!!!
この他にも、日常生活でネックになっている箇所を考えて欲しい。例えば、三崎線で横須賀市の鶴久保小前の信号が巧く連動していないため、渋滞のもとになっている様に感じます。
アンケートの量が多すぎる。
色々な考えを集めてみた方がよいのでは。
本アンケートが、どの程度道路行政に反映されたかを目に見える形にしたほうが、参加者が、増えるのではないのでしょうか。
経済活動のプラットフォームである道路とすべき、営業車優先で自家用車一人乗車は多少規制すべき。道路は連続しているので、これらの地点を解決しても又別の地点で渋滞する。従ってこれらのプロジェクトは無意味と思われる。
広域すぎる。普段使わないところで分からないところも入っている。回答箇所を選択制にすべき。
取り組みが情報収集にとどまらないことを期待します。
本当に取組みや進め方などに意見が反映されるのか疑問。道路建設の言い訳に使われるのではないかと疑心を持った。借金大国にもかかわらず公共投資が変わらず行われていること。「必要となるに適切な量」であればよいものを結果は不必要なところに余分にお金をかけすぎている。
「混雑 = ただ道路を増やせば良い」では国民は納得できない。人口が減少し国力が衰退する未来に対して見積もりが甘すぎる。採算の取れない道路をこれ以上増やす必要はない。
プロジェクトメンバーに選出に問題。 実際の利用者・団体・企業者（他地区利用以外も含め）の参加が少ない。
ミニコミ誌に無料で記事を掲載してもらおうべき。
アンケートの内容が記入者の立場に立った構成になっていない。 もっと易しく分かりやすくアンケートに答え易い内容にすべきである。この内容じゃ、記入したいと思って途中でやになってしまう。記入する側の心理状態も第一に考慮すべきである。
県内全域の資料を出すのはわからない地区が多くあるので、地区別に分けたほうがよい。箱根や厚木などわからない。
自分が利用しない道路については回答できない。
アンケート答えましたが意見が反映されるのか不透明。
便利であるのが当然で当たり前で考える気持ちを変えさせる、我慢を覚えさせる教育が今の日本には必要だ。
何を取り組んでいるのかが分からない。
横須賀に関しては、新しい道路を作るより、横浜横須賀道路の料金を安くすれば、国道16号の渋滞は緩和されると思います。
アンケートの結果をどの様に今後反映していくのか。市民アンケートを政策に取り込んでいくことは、民意に即すると考えられるので、評価すべき物なので、がんばってください。
やらなくても知ってるでしょ？道路特定財源についてもアンケートやってくださいよ。絶対堅持派ですから。
くだらんことをやるな。

## 4. 自由意見(全意見)

問 本プロジェクトや神奈川県内の道路についてお気づきの点があれば、ご記入ください。

本問で記入していただいた意見について、6つのカテゴリーに分けて整理した。以下にその全意見を掲載する。  
(ただし、意見の内容が複数のカテゴリーにまたがっているものについては、分割しそれぞれ整理している)

### 交通状況について

泉区立場にイトーヨーカ堂ができたため荻丸交差点が右折禁止となり渋滞がひどい。
片側2車線あっても、路上駐車が車線を減少させており、渋滞原因となっている。
渋滞するのは時間が朝夕、又は工事中の時に多い。
国道134号の4車線化と平行して通る国道1号の車線が逆のため、橋を境に渋滞してしまうので、計画に問題がある。
明らかに人工的に渋滞が作られている箇所も県内には数多くあると思う。
慢性的な渋滞は大きな損失と事故の元です。
自然渋滞のため仕方ない。
東京方面から箱根等の観光地へ向かう通過交通が、休日等には多い(高速が渋滞すると、県内の一般道に入ってくる)。
通勤に時間がかかりすぎ、要所に混雑が集中している。
神奈川の道路で渋滞しているところはクランク状態で合流して分流するところが多い。
国道1号藤沢バイパス登りで、藤沢市内に行く道が無い。
国道357号線が中区磯子区で切れていることのほか、八景島で終わっているために、横須賀方面への車が、大型車も含めて地域道路に流入し、大変な渋滞を招いている。
道路の渋滞には路上駐車の影響が烈しい。路駐を取り締まれば、渋滞は今より解消されるはずである。
厚木市水引の国道246号線厚木陸橋は手前まで片側3車線なのに突然2車線になる。
国道246号の子橋より梶ヶ谷交差点上り区間の連日早朝渋滞が発生している。
信号機のパターンや右折レーンの長さが変わって走りやすくなったと思う。
特に原宿交差点は以前から問題となっているところで、早期に取り組んでもらいたい。
道路幅員が狭い。
観光地での経済活動を衰退を防ぐ。
駅前の商店近くでは朝夕のラッシュ時に送迎車の一時停車、駐車が多数。
駅前にはバスの乗降、交差点では歩行者の横断等にて混雑しているのが現状である。
駐車している車両の撤去ないしは駐車スペース、送迎車の停車スペースを確保してもらいたい。
旧国道16号が渋滞しすぎている。
運転技術の未熟なドライバーが目立つ。
東名入口～町田立体間は清掃車により車線減少が多すぎる。
清掃車の稼働時間を清掃車は10時～16時間にして欲しい。
衣笠交差点の渋滞にも関係してくると思う。
東名町田入口はどうしてあんなに混むのか。
衣笠交差点の渋滞はひどい。
荷物がある場合を除き、神奈川歩こう会に協力しましょう。
渋滞の激しい箇所として、早川～江の浦方面、飯泉橋付近、巡礼街道がある。
無駄な信号が多く、信号現示が現状にあっていない。
右折レーンの見直し等再検討する必要がある。
国道246号を利用する時間帯、季節によって違うが、東名と連携して渋滞している。
規制看板が林立しすぎている。
平面交差が多く、渋滞の原因となっている。
県内の信号はどこも右折信号が短い。

県内の信号は前後の信号との連携が悪い。
国道134号がいつも渋滞している。
依然として真鶴から相模川にかけての大渋滞が発生している。
鎌倉街道上大岡駅前～港南警察署間に駐停車が目立つ。
国道246号の厚木～大井松田間は毎年2～3月になると工事渋滞がひどい
原宿交差点の横浜から藤沢に向かう左折レーンができただけで渋滞がかなり解消された。
右左折レーンを設けるだけで渋滞が緩和される場合もあるので、若干の工夫をするのも解決の方策ではないか。
時差式信号はとても危険で、事故を誘発させる。
信号には矢印信号をつけるべき。
秦野市内は交通量が多くても右折信号の無いところが多い。
最近の東名高速の海老名SA付近をみると、交通量は増加している。
沿道に建物が立地しているため道路拡幅は難しいが、立体交差、右左折専用レーンを設置する等の細かい工夫をして欲しい。
路上駐車が多い。
小田原市川東地区の渋滞がひどい。
原宿の交差点について早急に交差点を工事して広げないと、他の道路を整備しても原宿の交差点は年中渋滞すると思う。
右折レーンが少ない。
藤沢や茅ヶ崎、平塚等の海沿いから横浜、東京方面に行くのに原宿交差点を通らないといけないので改善して欲しい。
右折レーンがないため右折車の後ろの道路が空いている場合がある。
右折禁止や道路の交差点部拡大等の細かな検討をして欲しい。
時差式信号が必要かもしれない。
渋滞は駐車車両のためなので、罰金を30万円にすれば今のままでも十分。
右折車線をもっと積極的に設置すべき。
大型車の路上駐車が目に付く。
貨物車は、届け先との連絡がしっかりできていればもっと少なくなると思う。
道路が整備されても駐車車両が多いため、いずれにしても渋滞は発生する。
依然として原宿交差点の渋滞が解消されておらず、半ばあきらめ状態である。
信号機の問題も大きいと思う。
道路改良だけではなく、そこに適した信号システムでないと渋滞の根本的な解消は難しいと思う。
川崎市内に住んでいるが、基本的に休日夕方ほどの道路も渋滞して困る。
県内の信号は[時差式]が多いが非常に運転しにくく、これも渋滞の原因となっているのではないかと。
矢印信号のほうがわかりやすい。
2車線以上ある道路でも路上駐車が多く車線が減少しているため、結局車の流れが悪くなっている。
神奈川県は一般的に信号が不自然に思われる。
全体的に右折禁止の交差点が少ない。
渋滞する交差点はもっと多く右折禁止にすべきである。
昨年開通した環状2号線(特に磯子区森付近)は非常に走りにくく、沿線住人では騒音、振動共に対策を求める。
昨年開通した環状2号線(特に磯子区森付近)は、道路の設計が良くないのか追突事故をよく目撃する。
国道16号と環状2号の交差する上星川交差点が非常に渋滞していると思う。
港北ICの新横浜駅前大通の新しく設置された信号機は理解できない。
厚木市は渋滞が多い幹線道路が多いのに、バス利用を強いられている人が多いです。
細い道路での問題点は右折車線がなかったりする。
信号の時間差の操作をされていないために渋滞が生じている。
時間によって信号の待ち時間を変えて欲しい。
屏風が浦交差点付近は地下化の推進をお願いしたい。
駐停車による渋滞が多すぎる。
新横浜駅周辺信号、特に駅への進入と駅より環状2号への進行の進行方向指定信号が不備に思え、駅構内の渋滞の原因となっている。

信号機との連動が良くない。
幹線道路に信号が多すぎる。
右折レーンの設置等で渋滞が解消されたところもある。
違法駐車の流れを阻害し、事故の要因にもなっているので、交差点付近では物理的に駐車できない対策を講じて欲しい。
各交差点での信号機で歩行者と車を分けて欲しい。
週末になると湘南方面等渋滞のため海岸方面には行きたくない。
名古屋の信号で、「進行方向が赤で右折矢印」の時、対向車側は「進行方向が赤で左折矢印」となっており、とても良い。
信号機の連動がスムーズに行われれば、多少渋滞の解消になるのではないか。
歩道上に駐車している車が多いので、駐停車できないような対策を。
国道129、246、467号の渋滞は、県央湘南地域の移動性を阻害している。
右折車線を増やし渋滞の解消を図る。
本村インター～首都高狩場料金所まで朝の6:15～8:00間は渋滞が毎日である。
渋滞を起こしている道路の大半が空くすしているほかの道路の信号や右左折車が非常に多いのに歩行者も多く、1サイクル内での流れがスムーズに行かないところが殆どである。
歩車分離信号の導入が有効である。
路上駐車がが多い。
渋滞や右折が困難で事故が多く発生している箇所を優先して欲しいと思う。
主要道路などは駐停車が多く見られ、多少渋滞の原因もあるのではないか。
工業地帯を利用するトラックなどによる周辺道路への影響等色々考える箇所も多い。
道路の拡幅や立体交差などは予算や時間もかかると思うが、右折レーンを作るなど少しの予算で可能なのところもあると思う。
神奈川の渋滞はヒドイ。早急に改善を！
横浜の観光地での案内がわかりづらいと感じる。
新湘南バイパスは、一つのまち(住環境)を切断している。その為、生活の中でバイパスの横断を必要とする事が多い。
信号は、必要最低限しか設置されておらず、通行量が少なかったり、歩行者の溜まり場が無いとの理由で危険箇所がそのままである。
右折レーンがない箇所が多く、慢性的な渋滞を引きこしている。
信号の繋ぎを良くして欲しい。
信号にかかってばかりいるとストレスが溜まり事故に繋がると思う。
湘南方面は改善が進んでいるが、三浦半島方面の機軸となる動線の改良が見られない。
原宿交差点について、アンダーパスは必要ない状態にまで渋滞緩和している。
警察への働き掛けにより車の流れを意図的に止める信号制御の見直しを強く期待します。
交通管理者と道路管理者で協議をし、広域に信号サイクルの見直しを行い、渋滞を緩和する実験をしてみたいかと思う。
衣笠十字路付近は、衣笠駅前の駐車違反の取り締まりや駐停車禁止区間の指定などで、かなり防げるはずである。
信号機について、渋滞する時間帯に応じて切り替えを行ってほしい。
幹線道を優先(青信号)されるため、細い道路から幹線へ出る場合なかなか信号が変わらず、空いていれば1、2分で抜けられる道も10分以上かかる。
信号機を切替回数を増やせば、渋滞が緩和されると思う。
片側2車線に道路が多くなってきたが、その分路上駐車も多く見られ、片側1車線の道路よりも走行しにくくなっている路線が非常に多く見られる。
せっかくの整備された道路もモラルの低い利用者により使いにくくなっている。
時差式信号機の改良。時差式信号機の時差優先レーンでは、対向車が赤信号で止まっているのか、一時停止しているだけなのか解らず、大変危険である。
歩車分離の交差点が少なすぎる。特に国道の交差点は即刻分離を実施してほしい。
信号を動かすシーケンスを少し変えるだけでできるはず。
相模原市は比較的道路が走りやすいが、他の市は狭いところが多い。
交通量が多く、道路拡幅や新設を願うが、とりあえず交差点改良等、ボトルネック解消を積極的に行ってもらいたい。

県中央部以外のエリアでは、まだまだ道幅等が交通量に追いついてない場所が多く見られます。
違法駐車を無くすことや信号のコントロールで渋滞を解消できる道路もあると思う(特に駅の付近や商店街の付近など)。
信号の時間設定を分析する。
右折を効率よく捌く。
大阪では信号のタイミングを調整するだけで渋滞を緩和した例があると新聞で読みました。県内でも積極的にこのような方法を取り入れるべき。
保土ヶ谷バイパスはいつも混んでいて困っています。
歩道に平然と乗り上げたり、車輪半分を乗り上げて駐停車している車両がいたるところにある、人間の方が遠慮して生活をしている。
右折レーンが確保されるだけでもだいぶ違うと思うところが散見される。
信号のタイミング調整もかなり有効だと思う。
神奈川県内の移動は、車では時間がかかりすぎる。
神奈川県は信号が多すぎるのも問題。
まずは全ての交差点に右折レーンを。右折レーンが作れない場所は信号を撤去して右折禁止にするくらいの意気込みで推進して頂きたい。
最終的には県道以上の道路は片側二車線 + 交差点右折レーン付きを標準仕様にしてほしい。
物流と暮らしを支えている道路は大切だが、道路のすぐ傍に生きて暮らす住民がいることを忘れないで欲しい。
綱島街道の大綱橋は4車線なのに、どうして綱島街道は3車線なのですか。
瀬谷区は通信基地を有しているためか、道路事情と、バス事情が悪すぎるので、ミニバスを1時間に3本朝6時から11時ぐらいまで走らせ、駅への送迎を減らす事は環境対策に重要と思う。
神奈川(横浜市内)の道路について全般的に渋滞しているのであまりクルマで移動したくない。
神奈川(横浜市内)の道路は路上駐車がが多く、片側2車線が事実上1車線しか使えない。
川崎駅周辺、JR川崎駅周辺も常に混雑していて利用しづらいが、京急川崎駅周辺道路の作りが最悪なので早急に改善していただきたい。
新湘南バイパスの藤沢側が、有料道路が優先されており、一般国道への利用に疎外感があります。
国道15号宮前交差点から元木町交差点までの区間において自転車道が整備されたが自転車道がところどころとぎれていて走行しづらく整備した意味がない。
横須賀は半島なので、他の地域より道路事情が悪い。
慢性的な渋滞が発生しても改善対策には、膨大な時間と労力がかかる。ただ、道路の新設や宅地開発に伴う車の流れは、事前に行政側で分かる内容もあるのではないか。
伊豆・箱根方面に行く際は134号を利用する機会が多いが、七里ガ浜周辺の渋滞がひどい。
江ノ電の鎌倉高校駅付近のT字路がネックとなっているのは明らかで、海側に車線を張り出すように設けることは物理的に可能と思われるのでぜひ検討していただきたい。
右折専用レーンをつくるとか、長くするとかで渋滞がかなり改善される場所もあると思われるので、できるだけアンケートの結果等を尊重した形で実現可能性の高い所から改善策の検討をお願いしたい。
申し上げた内容は信号のタイミングで処理可能と思われ、大規模な設備投資も必要ないと思われ。事故が発生する前に早急な対応をお願いいたします。
よこすか海岸通りの上り車線に停車している大型トラックが2車線を1車線にしているので駐停車禁止にしてほしい。
交通量を考慮し無駄な信号の設置をやめてほしい。
米国のように赤信号でも右折ができるターン・オン・レッド制度を導入し無駄な停車による排気ガス汚染を緩和してほしい。
横須賀平成通りから旧16号との接合部(さいかや百貨店前)の信号調整が悪いのか、渋滞が始まるとほとんど動かなくなる。
巡礼街道をどうにかして欲しい。
厚木市水引 国道246号市立病院前交差点は、国道412号バイパスを開通させたがゆえに本線の赤信号が長くなり、下り方向では国道246号が海老名市まで渋滞するようになってしまった。開通前は妻田伝田までしか渋滞しなかった。
国道135号真鶴方面から石橋インターまでの渋滞解消を望む。

## 道路整備の取り組みについて

狭い上に坂が急で市街地の中は危険が多い。
東京側との接点調整が必要と思われる。
これからも是非良い方向に変化させていってください。
県道にも範囲を広げ、互いの連携を考えた取組をしてもらいたい。
県民等の声を聞き入れ、早急に迂回路の建設計画を進めたほうが良い。
改善には相当な予算等がかかると思う。
改善もPRも不足している。
道路などのインフラの整備を早急にしないといけない時代である。
計画決定してから完成までに20年以上もかかる場合が多々ある。
環境も変化してくるので実施計画時にはローリングして変化に対応していただきたい。
通行料の収入と渋滞による社会的損失を考えるべきである。
高架工事が多すぎる。
税金を有効に使ってほしい。
より良い道路網のために頑張ってください。
用地取得について強権的に実施していく。
新聞等に折り込等を行い、広範囲に意見を集めたほうがいいのではないかと。
もっと積極的にいったほうが良い。
積極的な予算措置と事業化を望む。
交差点付近の渋滞解消に行政の方は大変努力をされていると思う。
コストパフォーマンスの面からの攻め方は的を射ていると思うので、もっとPRすべきである。
県の広報誌で工事状況や終了時期、完了後の道路環境の変更点等々をを発信して欲しい。
事故発生箇所は決まっているのになかなか改善されない。
もっと現実を見てください。
今後も改善工事をよろしく願います。
以前に比べると道路は良くなったと思う。
工事の進捗や計画についてビジュアルにPRして欲しい。
渋滞箇所等に計画や進捗状況が表示されていれば「イライラ」も解消されると。
予算を消化するための道路工事はやめて欲しい。
「その交差点が何分後に渋滞が解消される」「近くの交差点への影響はどうか」等の情報が知りたい。
道路が完成するまでずいぶん時の長い話である。
途中で工事が止まっている道路をみるとどうなっているのか疑問に思う。
首都高や大阪環状等に比べればまだまだである。
対策が早急に必要なものこそコメントが必要ではないか。道路事情の悪い部分は、申し訳ないと思いながら生活道路を使ったりしているので、早期改善が必要だと思う。頑張ってください。
改善される予定のものは改善予定をアピールしたほうが良いと思う。
もう少し地域を区切りアンケートをとったほうがいいのではないかと。
以前に比べよくなったところも多いが、もっと使いやすいようになるように積極的に対策をとって欲しい。
車利用を根本的に考える時期ではないだろうか。
優先的な予算配分を希望します(交通需要の少ない高速道路の予算は後回しにするとか…)
バスに変わる交通機関の構築を検討して欲しいです。
全部改善が必要だと思うが、予算は限られているので優先順位の決め方が大切である。
道路の新設や工事計画確定するも完成予定がまったく不明な案件が多い(京急大師線の地下化、川縦貫道路等)ので改善を望みます。
戸塚周辺の国道1号線、1号バイパスは夜間工事を行っているが、工事の始まり時間が22時と早いのでバス、タクシー、一般車等が大渋滞をしており、JR終電後にして欲しい。
職業運転手として全国を走っているが、神奈川県は対策を取れるところはとってあると思い、対処も意外とスムーズな感じがする。
部分部分の改善は望むが、全体的な交通の流れの改善の見通しを立てた上での改善を希望します。

各駅周辺の再開発や整備状況について情報を教えて欲しい。
何箇所も同時にすることは難しいと思うので、一点集中で事業化してはどうか。
いろいろなプロジェクトは結構だが、少なくとも法律(都計法)で定められたものは早く整備すべき。
広く県民市民の声を聞くよう制度を充実させて欲しい。広報も重要です。
道路改修用地の確保が出来にくい地域ほど、改修の需要があると思う。
虫食的に整備するのではなく、一点集中的に結節点間の道路整備に予算をかけ整備したらどうか。
その対策によりどうなるのか教えてほしい。
道路特定財源を使って、バイパス道路をがんがん造ってほしい。
渋滞箇所はどんどん解消すべき。
まったなしの整備箇所が結構あると思う。
年度末の意味の無い工事の廃止を強く要望します。旧道路公団の東名集中工事などは、利用者のことをよく考えて計画され実行されている。見習って欲しい。
道路を広げるばかりが整備ではないと思う。
対策は、ハード整備だけではなく、交通違反の取締りなどソフト面も含まれることを示すべきである。
朝～昼、夕方～夜 季節により難しいと思いますが生活時間では分からない数の車が週末には出入りしている事も考えてみてはどうでしょうか。
早期に対策を講じて欲しい。
もっと具体的に広報を作ったり、目に見える形の広報活動をして欲しい。
利用者の立場に立った道路整備改革を打ち出し、こうした利用者の意見を聞いて道路整備に早急に反映して頂きたいと考えます。
県内を通る高速道路整備計画の事業化された実施目標が全てにおいて、不明確であり、県民に公開できるシステムを構築してください(ホームページの利用)。
実施計画の優先順は、県議員等の都合の良い地域などは、立ち退き等の実施が早いようである。最近「さがみ縦貫道路」について、実施目標が公開され良いことであるが、もっと、早く公開してください。
高速道路整備計画の説明がされてから数十年経過しているが、立ち退きを予測される市民に立って、早く実現できる全ての計画を考えてください。(業者の都合に合わせない計画でないこと)。
事業化の高速道路に併行される現状の地方(県・市道)の道路は、どのように変わるのか、変わらないのかが、県、市の道路(国交対応課等)では不明である。
いいかげんに縦割り行政の考え方を捨てて、警察と連携を密にしてプロジェクトを進めて欲しい。
横須賀地区の長年の渋滞問題は、(1)国道357号線の横須賀中央地区への早期南伸、(2)横須賀港臨港道路の整備、(3)三浦縦貫道路の横須賀中央地区への延伸、(4)有料道路におけるETCゲートやスマートICの増設などでほぼ解消されるイメージがありますので、ぜひ前向きにご検討ください。
道路の整備は重要だと思います。だからこそ、ガソリン税+消費税といった重税的な税も我慢していますし、重量税などの税金も頑張って支払っています。
これからもしっかり、道路の整備に励んでいただきたいと思います。
交通量の少ない、過疎地域の道路整備(新路線の建設)は、もうこれくらいでよいのではないのでしょうか。例えば、道路財源の60%は混雑解消のために使い、残りを道路の整備と新路線建設にあてるといったように、利用者(納税者)の利便性向上にウエイトを置いてはどうでしょうか。また、土地の所有者と折り合いが付かなかった場合などは、多少計画を変更してでも道路は完成させるべきだと思います。難しいのは承知していますが、それでもやはり、時間がかかりすぎていると思います。
改善検討すべき。
官製談合にも象徴されていますが、税などの無駄遣いだけは回避していただきたいと思います。多くの公務員の方がきちんと仕事をしていることは判っているのですが、一部悪役人がいるために色眼鏡を掛けて見ないといけない点が残念です
昔に比べたら、大いに改善されている。
従来から指摘されているところ改善が遅れている。
日進月歩でハイテク技術が進歩している今の時代にあった道路整備を考えて欲しい。
道路建設第一ではなく、交通システムの開発に力を入れて欲しい。
道路の整備計画は、国・県・市において、別々の計画であり工事範囲や工事日程や工事費用のムダ利用が発生している。
また、計画に一貫性と目標が不明(目標に対しての進捗管理無し・公開なし)により、関連住民への不安・快適な環境計画の欠如などと与えている(行政関係区は感じていない)。
神奈川(横浜市内)の道路は工事が多い。
横浜市が、都市計画道路の見直しに着手しているが、「時のアセス」の意味合いから評価できる。

国道・県道もその必要性について、根本から議論すべき時だろうと思う。そのときに、市民との協働が大切である。
高速道路環状北西線のPIの取り組みもよかったと思う。
このような分析がなされていることは初めて知りました 行政のPR不足。
渋滞箇所が渋滞原因まで含めて把握されているにもかかわらず、対策が遅々として進まないのは何が原因なのでしょう？
横浜新道は、既に、基幹の道路なのに有料道路であることに納得ができません。
新湘南バイパスは、二輪料金が設定されていないのも不思議です。
横浜周辺は、スムーズに自動車で移動しようとする有料道路の利用が前提で、何とかありませんかね？
神奈川県は、愛知県、大阪府などと比べて人口の割りに道路が貧弱であり、渋滞による、事故・自然破壊・経済的損失・時間的損失が、非常に多いと感じる。
横浜市内、川崎市内の(政令指定都市)の都市交通も貧弱であり、国内の都市間における経済発展のみならず、経済の国際競争力をも、競争力の低下を招く一因となっていると思う。
年々よくなっているが整備速度が遅い。
ある程度、行政側で事前対策はとれていれば、これほどの渋滞は無いのではと思うこともある。
前記した国道16号の横須賀市本町付近は、明らかにその部分がボトルネックとなるのがわかりきった道路整備をしている。その部分の整備計画がないのはおかしい。
慢性的に渋滞する道路は決まっているので、強制的にでも土地を買収してバイパス道路を作るべきである。
早期解決に向けて頑張ってください。時間と燃料の無駄です。
要望箇所の早期事業化を願います。
道路特定財源必死で守ってください。守れなければ廃止をお願いします。
せっかく巨費を投じてバイパスを作っても、平面交差で接続させると本線の流れが悪くなり、新たな渋滞が発生する。

## 道路整備について

横浜市内では交通渋滞が著しい箇所が多数あり、早期にその解消に向けて取組を行って欲しい。
渋滞は交通集中によるものであり、解消するには迂回路を作るしかない。
幹線道路の車線が少ない。
神奈川県は南北方向への移動がまったく整備されていない。
保土ヶ谷BP～国道16号、圏央道の早急な整備が必要である。
横浜横須賀道路の通行料を大幅に値下げすれば、国道16号の交通はかなり緩和される。
衣笠交差点の改善する余地が見当たらない。
車線構成も現状にあっていない。
少しの改善でよくなる箇所がある。
県内の南北方向軸の整備が遅れている
南北方向軸の早急な整備が望まれる。
車両規制が必要と思う。
トラック類は夜間にすれば昼間の交通が緩和される。
基本的に考えると道路幅と思う。
東京や名古屋に比べ、神奈川県、横浜市の道路は劣っていると感じる。
鉄道網の充実、改善に比べ、道路は遅れている。
渋滞の発生状況が日々異なっているので対応が難しい。
第3京浜の港北～東名青葉IC間の道路が早くできると良い。
第3京浜のような有料道路又は国道を整備して欲しい。
都内より引っ越してきたが、県内の道路事情が悪いのには驚いた。
県内の道路は不便で、時間が読めなく、危ない。
早くスムーズに走れる神奈川県になって欲しい。

立体的な整備を考えたらどうか。
平塚市に出入りする橋が少なく渋滞が激しい。
通行区分が早くわかるようにして欲しい。
県内を東西に分断する相模川は交通の障害となっている。
相模川の銀河大橋の供用され、かなり改善された。
自動車専用道路が国道1号に並行してあっても良いのではないか。
駅構内を台数制限をつけてタクシー乗り場にした方が利便性が良い。
都内の道路と比較して環状道路の整備が非常に遅れている。
横浜環状道路や圏央道、さがみ縦貫道等は大変重要なプロジェクトであるので早急に完成させて欲しい。
工事期間中は東名の同区間を無料開放すべき。
開発に道路行政が遅れすぎている。
渋滞解消の重要箇所は積極的に改善して欲しい。
国道134号湘南大橋～大磯間の暫定片側2車線化を希望。
道路は他県とつながっており、連携することで意義のあるものとなる。
川崎市内の全ての道路を片側3車線にする。
東名横浜～橋本交差点まで保土ヶ谷バイパスを延伸すべきだ。
幹線道路等の問題箇所はが着実に改善されつつある。
しかし、交通量が増加しているので絶えず改善の必要がある。
都内を通過しない迂回路は必要なので、圏央道の早期整備が望まれる。
環状道路を増やして欲しい。
相模川周辺の交通対策の検討をして欲しい。
鎌倉街道上大岡付近の渋滞を早急に対策を講じて欲しい。
都内を通過しない道路網の整備を早急をお願いしたい。
踏切をなくして欲しい。
立体交差の多様化を希望する。
今後立体交差になり改善されるように願っている。
圏央道の早期完成による都心通過の圧縮を望む。
国道16号の立体による効率化。
電柱等の地下埋設を一日でも早く実施して欲しい。
全体的渋滞が発生する場所は渋滞緩和のための取り締まりも必要。
湘南道路を早く整備して欲しい。
道路を増やしたり拡幅するだけでなく、乗り入れ規制等も考慮すべきである。
橋を増やして欲しい。有料道路への誘導も有効ではないか。
有料道路への誘導も有効ではないか。
「車両を減らす」方策(パーク&ライド等)も促進すべきである。
圏央道ができたら渋滞が解消されるのかどうか疑問です。
行き先案内板が少ないと思う。
国道以外の県道市道も国で整備してくれるのですか？
湘南地区の道路整備が必要。
南部川崎から中央高速への幹線道路の構築を考慮して欲しい。
国道16号の金沢方面からの車両は極力磯子産業道路を有効活用してもらい、杉田交差点の線形変更をお願いしたい。
全体的に道路を広げて欲しい。
渋滞緩和解消は永遠の課題なのかもしれないが、積極的な活動をして欲しい。
第二東名を積極的に整備して欲しい。
自転車専用の道路整備もお願いしたい。自転車の殆どが歩道を走行しており危険である。
渋滞道路の出口を改めなければならない。
スクランブル交差点してもらえば事故も渋滞も減ると思う。
現在4車線整備が進められている道路の「藤沢～相模原」を国道機能を有する道路として位置づけ、南北方向の広域道路軸を強化する必要があります。

今回の調査対象となっている道路は、車の台数が許容量を超えていると感じるので、バイパスやサブ幹線を整備した方が効率的だと思う。
国道129号は相模川を渡河しなければならず、467号は厚木基地を匂いしなければならぬので、寺尾上土柵線を国道にし、是非国で整備してもらいたい。
西の方には行きやすいが、東北方面などが行きにくいので、外環が早く整備されるといい。
道幅が狭いと感じることが多い。
大和市は国、県道の整備が遅い(特に県の管理する部分が遅い)。
県道の整備が悪い。
国道134号の早期実現。
県内の東西幹線道路は順次整備されているのは理解できるが、その弊害が小田原市の石橋地区に集中しているので、早急に国道135号に代わる新道の整備が必要である。
交差点部の広幅員化や立体交差等局部的措置でも十分効果があるので、積極的に検討を進めて欲しい。
河川が多いが橋が少ない。
特に観光地(箱根地区)の週末の渋滞がひどく、他県から入る車両への印象が悪くなるので、早急に対策が必要だと感じる。
都市計画道路の整備を早く進めるべき。都計道の整備が進めば、渋滞を阻害要因とする箇所はなくなるのでは。
合流して分流ではなく、直線的に合流することなく道路を進めるように改善してほしい。
他県に比べ人口が多いので、もっと道路整備をする必要があると思う。
交差点を立体化し、直進車がスムーズに通行できる環境を整えてもよいのではないかな。
戸塚警察署前の交差点の立体化とバス停用の回避レーンの設置で渋滞は緩和される。
国道134号線の慢性的渋滞の緩和。横浜を基点とするスター型の交通網(電車・道路とも)から、環状交通網への転換。
具体的には湘南・三浦地区からの東名高速・中央高速へのアクセス道路の整備。
神奈川県は、全体的に道路の整備が遅れているように感じます。
相模縦貫道路の早期開通、三浦縦貫道路 区間の早期着工
相模川を渡るには「橋」を利用しますが、「橋」の数が少ないとせっかく他の道路が整備されていても結局「橋」近辺で渋滞してしまいます。橋の数を増やすか橋の車道を増やすかしてもらいたいです。
道路構造として立体化や、或いは制限速度の緩和なども検討するべき。
交通渋滞解消するために、例えば、「1週間、有料道路を無料(又は100円均一)にしてみる」とかして、渋滞がどうなるのか検証すればよい。いくらくらいかかるか試算してみたら如何ですか?
国道357号線の中区から横須賀市内(追浜)までを早期に全通していただきたい。
全体的に道が狭いので、原付の法定速度を引き上げるなどをして、四輪車から、原付への、乗り換えを促進して、渋滞解消を考えてみたほうがよいのでは。
とにかく縦方向(南北方向)のアクセスがよくない。
横浜～湘南方面のアクセス道路が容量不足。
既設道路の中からバイパス通りを設定して、そちらへ誘導する。
自転車専用道、歩道を積極的に設けて頂きたい。
最近歩道をレンガ様の敷石に変更しているが車椅子ではガタガタひびくし、こうれうになると躓きの原因になっている。
車道を地下にすることにより歩行者が個々に巻き込まれることが少なくなるだけでなく、排気ガスの処理も工夫しやすくなり、環境にも良いと思う。
東京に比べて、道路整備が遅れている気がする。
もっと立体交差を活用すべき。
愛知県と比較すると神奈川県は道路の数が少なく、どの道路も狭隘なのに驚いている。
湘南地区の国道134号の4車線化が茅ヶ崎西部までほぼ完成しているが、湘南大橋の 拡幅と共に西湘バイパスに直結する平塚市側の4車線化が同時に実現しなければ、同国 道の茅ヶ崎市西側における渋滞は改善されない。この現状から見て西湘バイパスにドック キングするタイムスケジュールはどのように策定されているか、具体的情報を開示して欲しい。
新湘南バイパスで茅ヶ崎西インターを降りる時、平塚方面へ右折が困難。信号のタイミングがずれているため在来の1号線を使っても時間が変わらない。
塚駅から旧1号線を東へ行き129号線を右折する場合、是も信号のタイミングが悪く左折が困難。
これらのように信号のタイミングをきめ細かく調整すれば渋滞の問題はかなり解消される筈。現行の信号制御技術を使っても渋滞解消あるいは緩和が可能と思う。

県内北部は細い道が多く、歩行者と車の分離が進んでいない。そのために接触事故が発生しやすい状況。
東名厚木インターチェンジに車が集中しすぎなので、伊勢原や海老名、綾瀬あたりに簡易なETC専用出入口を設けてほしい。
通勤・週末の買い物やレジャーに必ず車を使うが、最近では集団によるバイクの迷惑行為による渋滞も頻発しており、取締りの強化も必要。
町田横浜ICの、上りの立体交差を平成22年度予定を早く完成させていただきたいです。
横浜町田ICの下り方向は立体交差で渋滞がすごく改善されて大変助かりました。ありがとうございます。
三浦半島中央道路 期(湘南国際村以南)の早期整備を要望します。
逗葉新道から三浦半島を南下する道路が国道134号しかないが慢性的な渋滞があるのでバイパス道路としての本道路の建設を促進してください。
渋滞を引き起こす所はバイパス道路がなかったり、幅員(車線数)が少ない、大きい交差点付近に接続道路の信号がある。等の改良点がある。
相模縦貫道の早期完成と東名から朝比奈までの環状線の早期完成を強く希望します。
バイパスを新たに建設する際は、立体交差で接続させるか、本線と並行に計画線を入れて本線と交わらないようにしてほしい。
陸橋も片側3車線を増やして、強引な割り込みをやめさせるようにしてほしい。

## 道路の安全性について

お客が快くドライブできるような道路環境を整備してもらいたい。
県道も混雑しており、国道へのアクセスが悪い。
限られた面積に交通量が多いため道路幅員が狭い。
歩道の確保に努力してもらいたい(車椅子でも通れるように)。
横須賀市全体にきれいな道路、歩きやすい歩道、車椅子にとって優しい環境が求められている。
幹線道路以外でも道路整備、舗装を積極的に行って欲しい。
狭い日本なのに車が大きすぎる。
標識が多すぎる。
歩道は広く、段差のないようにして欲しい。道路と歩道との段差もないほうが、障害者にも、ベビーカーを使うお母さんたちにとっても、使い勝手がいいと思う。
横浜市港北区内は、他の区と比べると道幅もせまく一方通行などが多く通りにくい。
トンネル内の歩道が狭すぎる。
国道から入り込んでくる車がスピードを下げずに通行していることが多いので、対策を講じて欲しい。
渋滞しているので抜け道となっており、危険である(子供やお年寄りが危険にさらされています)
青葉区の道路で片側しか歩道がなく白線だけのとても狭い歩道があるが、子供の手を引いて歩くと車道にはみ出してしまいとても危険である。
幹線道路が混雑しているため、生活道路に車が入り込んできて子供が危ない。
横横道路佐原ICの入口は3箇所あるが、チケット受け取り後一車線となり、ETC利用車が猛スピードで突入してくるので危険。
大型車が多く走る国道などでは歩行者が危ないです。
歩道と車道の区別の道路が多く、ドライバー又は歩行者であるときには非常に危険を感じる。
新湘南バイパスは、側道は直線とカーブを交互に組み合わせられているため、歩行者や自転車が横断する時、自動車の動きが分かりにくい為、危険である。
裏道を抜けようとする車両もあるので、そこで生活する住人の環境問題・子供たちの交通安全にも関わる重大な問題である。
小田急藤沢本町の降り口は、分かりづらく、皆急ブレーキをかける為、危険。早急に改善望む。
分離されていれば、歩行者・車ともに安心して通行することができる。
相模原市内でも、道路が狭く、更に歩道が狭く、歩行者にとって危ない道路がかなり見受けられる。
道幅があまりない道路に、ガードレールがあると極めて走りにくい。別の工夫をして欲しい。
交通標識が不親切、不明瞭で、初めて通る時、非常に神経を使う。特に夜間は、不安である。
細い道路に歩道との境がない所が多く一人で歩いている時、車椅子介助でとても恐怖を感じる。

本プロジェクトについて

本プロジェクトを積極的に広報しないと理解されない。
相武隧道の歩道はないに等しい。
アンケートの趣旨がわかりづらい。
プロジェクト自体には大いに賛成。
頑張ってください。
良いプロジェクトですので是非反映されることを願う。
参考資料に主要交差点の車線構成が入った平面図があり、道路改良や警察との打ち合わせに役立てられそう。
参考資料の地図が情報不足のため位置がわかりづらい。
大変良いプロジェクトだと思う。
アンケート結果報告、その後の改善の進捗状況等の情報を提供して欲しい。
本プロジェクトは有意義なので、もっと積極的に広報すべきだ。
もっと多くの人にアンケートをとるべきである。
広範囲にアンケートが届くような方策を検討すべきである。
このような企画はこれからも重要である。
プロジェクト自体は賛成。
圏央道等の進捗状況の資料もアンケートと一緒に同封されているとアピールになる。
このようなデータを持っていることに感心した。
このようなプロジェクトを発足したことは大賛成である。
調査内容の制度がかなり正確にできている。
今回のように県民の意見を聞きながら計画を立案することは大変重要なことだと思う。
せっかくの費用を使っただけの改善ですので有効に実施していただきたい。
アンケート結果がまとまり議論を重ね、その結果、早急にしないでほしい箇所は速やかに行って欲しい。
このようなプロジェクトがあることを始めて知った。
項目をチェックするところがスクロールさせると、どこがなにか解らなくなるので入れにくいです。
ぜひ積極的に勧めて頂きたい。
検討会議などの場でなく、広く道路利用者の声が反映されて良い方法です。
市民側の意見を聞くという新しい試みとのことなので頑張ってください。
移動性が阻害している箇所は分かったが、それに対する対策について示してほしい。
今回のアンケートをきっかけにして、国や県に対して更なる働きかけをお願いしたいです。
主要幹線道路に面した生活道路も対象に調査していただきたい。
ハード整備を推し進める根拠に使うだけでならば、このようなアンケートは国民騙しである。
対象となる交差点の数を増やしてほしい
アンケートの内容が、多すぎて難しい。
本プロジェクトの「狙いと目的」が良く判らない。
大きな幹線道路だけではなく、幹線道路につながる県道や市道の渋滞などもマップにして行政が真剣に取り組んで欲しい。
アンケートの地図がわかりづらい。
今回のような取り組みは、とても有意義だと思います。地域によっては、渋滞が長年の地域問題となっているところも多いので、住民とのタウンミーティングの実施や定期的な意見募集をこれからも続けていってください
良い取り組みだと思います。このまま渋滞を野放しにせず取り組んで欲しい。どんな対策をするのかも公表してほしいと思います。
こういうプロジェクトは成果が上がるまでどんどん推進して欲しい。
新しい道路は充分検討されていることが伺われ良好。
いい取り組みだと思う。
素晴らしいプロジェクトなので、意見を反映して工事を行ってほしい。
こころみとして大変いいことと思う
別の観点から見ても良いのではないですか？

## その他

排気ガスにより地域の環境悪化や地球温暖化につながるので、整備できる場所から整備してもらいたい。環境のことも考慮し歩くことも大切だと思う。
圏央道、さがみ縦貫道は渋滞解消に寄与し地球温暖化防止に有効である。
磯子区付近の道路は区内通過車両が増加し、騒音震動、大気汚染が目立ち始めた。
ここに掲載された渋滞箇所が順次改善されれば地球温暖化削減と経済的損失も解消されます。
直接生活に影響があるものなので、環境問題を含め改善の対策として頂きたい。
無駄な道路工事で渋滞しているのが不満。
道路工事の曜日と時間等を考慮して実施して欲しい。
渋滞が平塚市の経済活性化を阻害している。
VICSデータも不十分である。
歩行者のマナーも悪い。
現在の横断歩道の位置を外側にずらすことにより、左折時に歩行者、自転車を視認することが容易になる。
通勤に西区と金沢区の間を往復するのみで、他の地区についてはわからない。
車を利用するようになって間もないのでよくわからない。
横浜市西区の相鉄駅に入る交差点において、タクシーは18時から深夜1時まで相鉄線及び五番街方向への進入不可となっているが、客の利便性を考えて「客の乗降を除く」という補助板をつけてほしい。
電光掲示板に遠くの情報が表示されているときがあるが不要と思う。
インタチェンジの手前ではもっと情報が欲しい。
交通マナーを守るためには積極的な取組も必要である。
山北の奥、中川温泉から藤野の方へ通じる道路で、途中で鍵がかかかっているそうですので是非はずして欲しい。
県内には工場地帯や商業地帯、海・山・川等の自然も多彩にありとても環境に恵まれている。
交通量調査を行っている場面に出くわしますが通勤時間、休日の昼前後の時間帯です。
三浦半島は観光で訪れる人が多いので観光客が動く時間帯に行ってはいかがでしょう。
自動車のモビリティ向上も結構だが、横浜などの都市部においては歩行者のモビリティ向上も取り組んでほしい。
他県に比べて道路のでこぼこはない。整備されている。
信号灯に付設している「地域のローマ字表記」について：地名以外の場所(例・学校、公共施設など)までローマ字にしている例を多く見かける。このような表示の混在を避けるためには「英字化の正しい表記法のガイドラインの統一・整合」が必要である。
制限速度が、実際に通過している車の速度とかけ離れている。
法定速度規制の60km/hをもっと多く採用し、50km/hの守られていない道の標識やペイントをやめ、コスト削減をもっと真剣に考えてもらいたい。
特にありません。