

# 横須賀地区の道路について

# 1. これまでの経緯(都市計画決定・開通)

- 国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)は、昭和52年、昭和63年に川崎市川崎区浮島町から横須賀市夏島町までの区間が都市計画決定。
- 平成27年度までに、川崎市川崎区東扇島、横浜市鶴見区大黒ふ頭から金沢区八景島間の延長約23kmが順次開通。

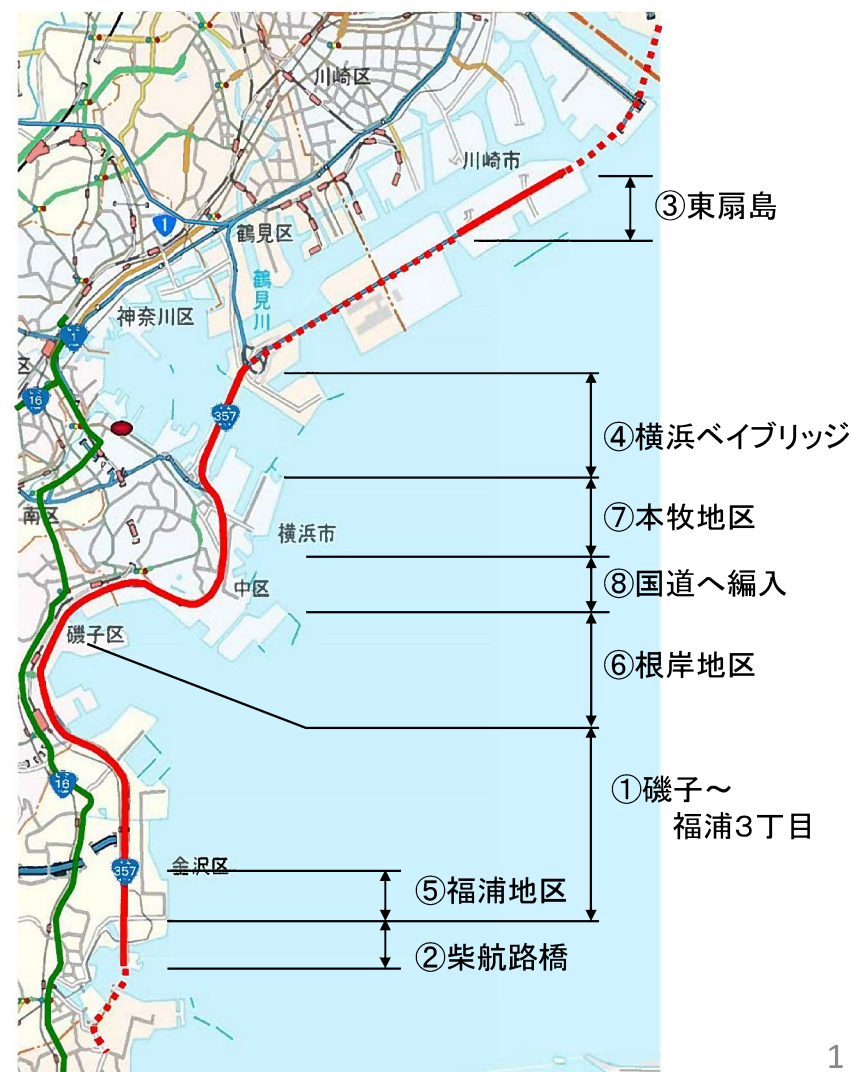
## 1) 道路計画に関する経緯

### ○1-1 都市計画の状況

- |        |                                              |
|--------|----------------------------------------------|
| 昭和52年度 | 都市計画決定、事業着手<br>(川崎市川崎区浮島町地先(都県境)～横浜市金沢区柴町地先) |
| 昭和63年度 | 都市計画決定<br>(横浜市金沢区福浦3丁目～横須賀市夏島町)              |

### ○1-2 開通状況

- |                   |                  |
|-------------------|------------------|
| 昭和55年度<br>～平成13年度 | ①磯子～福浦3丁目地先区間 順次 |
| 平成5年度             | ②柴航路橋            |
| 平成6年度             | ③東扇島             |
| 平成16年度            | ④横浜ベイブリッジ        |
| 平成23年度            | ⑤福浦地区            |
| 平成25年度            | ⑥根岸地区            |
| 平成27年度            | ⑦本牧地区            |
| 平成29年度            | ⑧横浜市道区間を国道へ編入    |



# 1. これまでの経緯(八景島～夏島周辺)

- 八景島～夏島周辺では、海の公園や横浜・八景島シーパラダイス等が開業、野島水路は水質環境の悪化、浚渫、堰の撤去を経て、現在に至る。

## 2) 八景島～夏島周辺に関する経緯

|        |                     |
|--------|---------------------|
| 昭和31年  | 野島公園開園              |
| 昭和42年  | 野島水路に堰が設置される        |
| 昭和55年頃 | 野島水路の水質環境が悪化、ヘドロが堆積 |
| 昭和63年  | 海の公園開園              |
| 平成4年   | 野島水路のヘドロの浚渫着手       |
| 平成5年   | 横浜・八景島シーパラダイス開業     |
| 平成6年   | 野島水路の堰が撤去される        |



昭和59年頃の野島水路の状況



撮影：神奈川県水産技術センター 工藤孝治氏

投棄されたゴミ(タイヤなど)が堆積

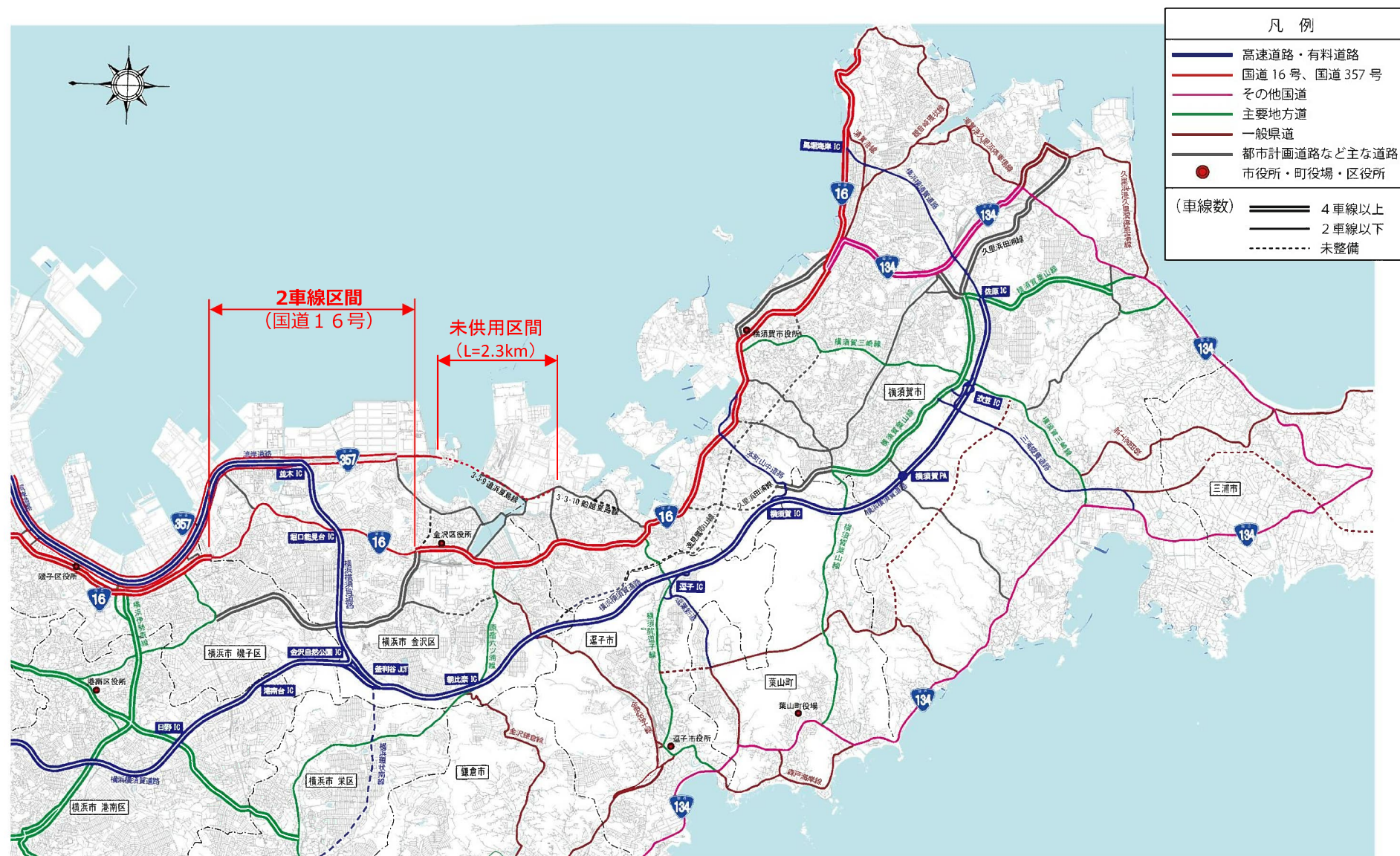
現在の野島水路の状況





## 2. 道路交通の状況(横須賀地区の道路網)

- 横須賀地区の南北方向の幹線道路は、国道357号、首都高速湾岸線、国道16号、横浜横須賀道路の4路線が並行しており、各幹線道路間を東西に主要地方道、一般県道が接続している。
- 南方向に向かうにつれて、幹線道路が限られてくる。





## 2. 道路交通の状況(夏島周辺の道路網)

- 国道357号の事業化区間(八景島～夏島間)の端末となる夏島交差点から国道16号への接続路線は、追浜夏島線及び船越夏島線となる



## 接続路線の現状



### ①追浜交差点



②追浜夏島線(夏島方面を望む)



### ③追浜夏島線



④夏島交差点(野島方面を望む)



### ⑤船越夏島線



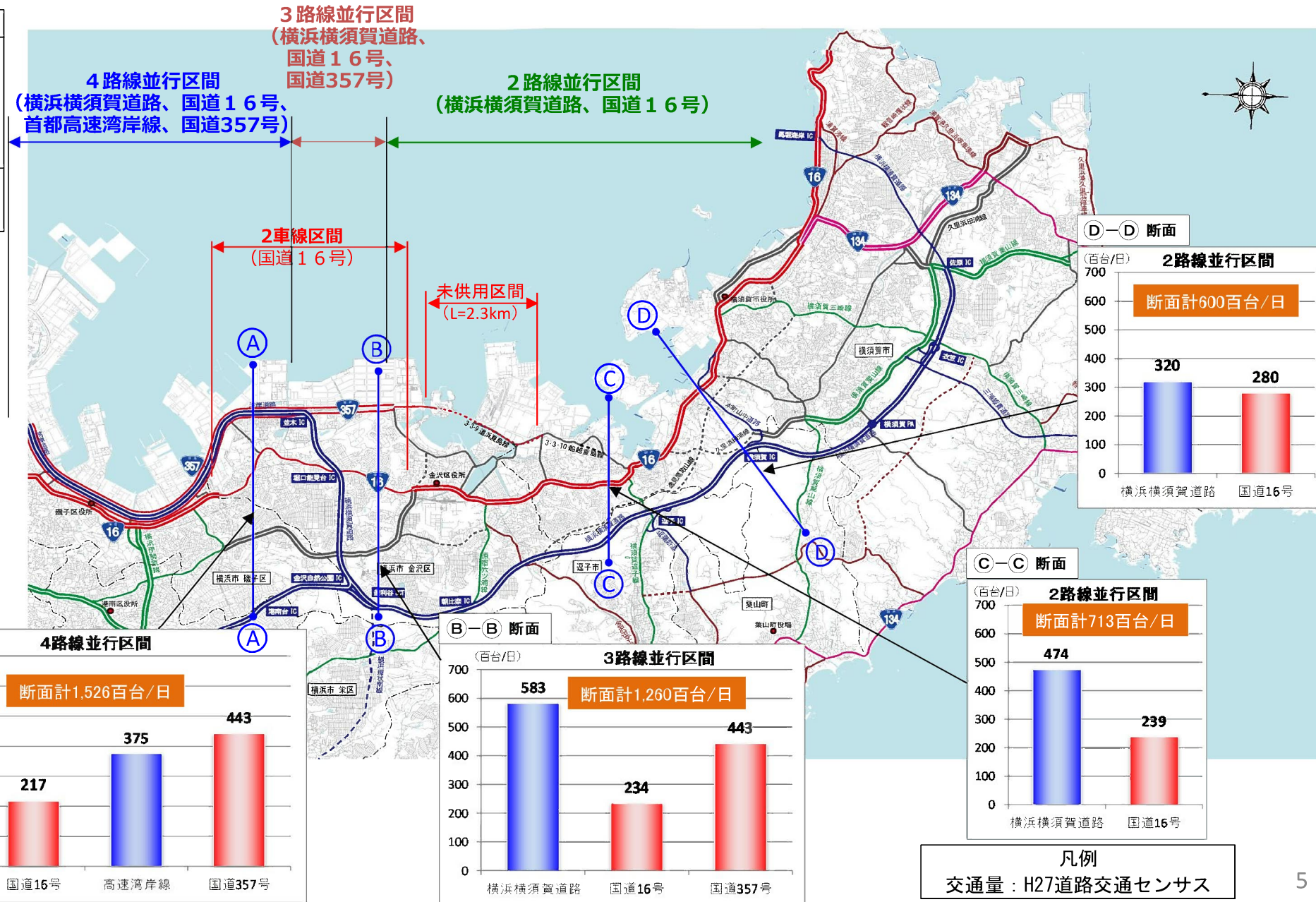
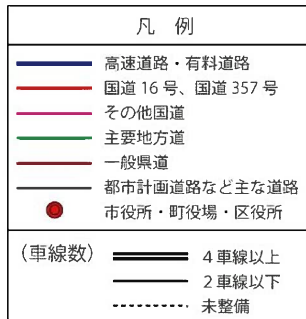
⑥船越一丁目交差点付近



## 2. 道路交通の状況(横須賀地区の交通量)

○ 横須賀市内の断面交通量は、概ね以下の状況である。

・4路線並行区間: 約1,526百台/日 ・3路線並行区間: 約1,260百台/日 ・2路線並行区間: 約600百台/日～713百台/日

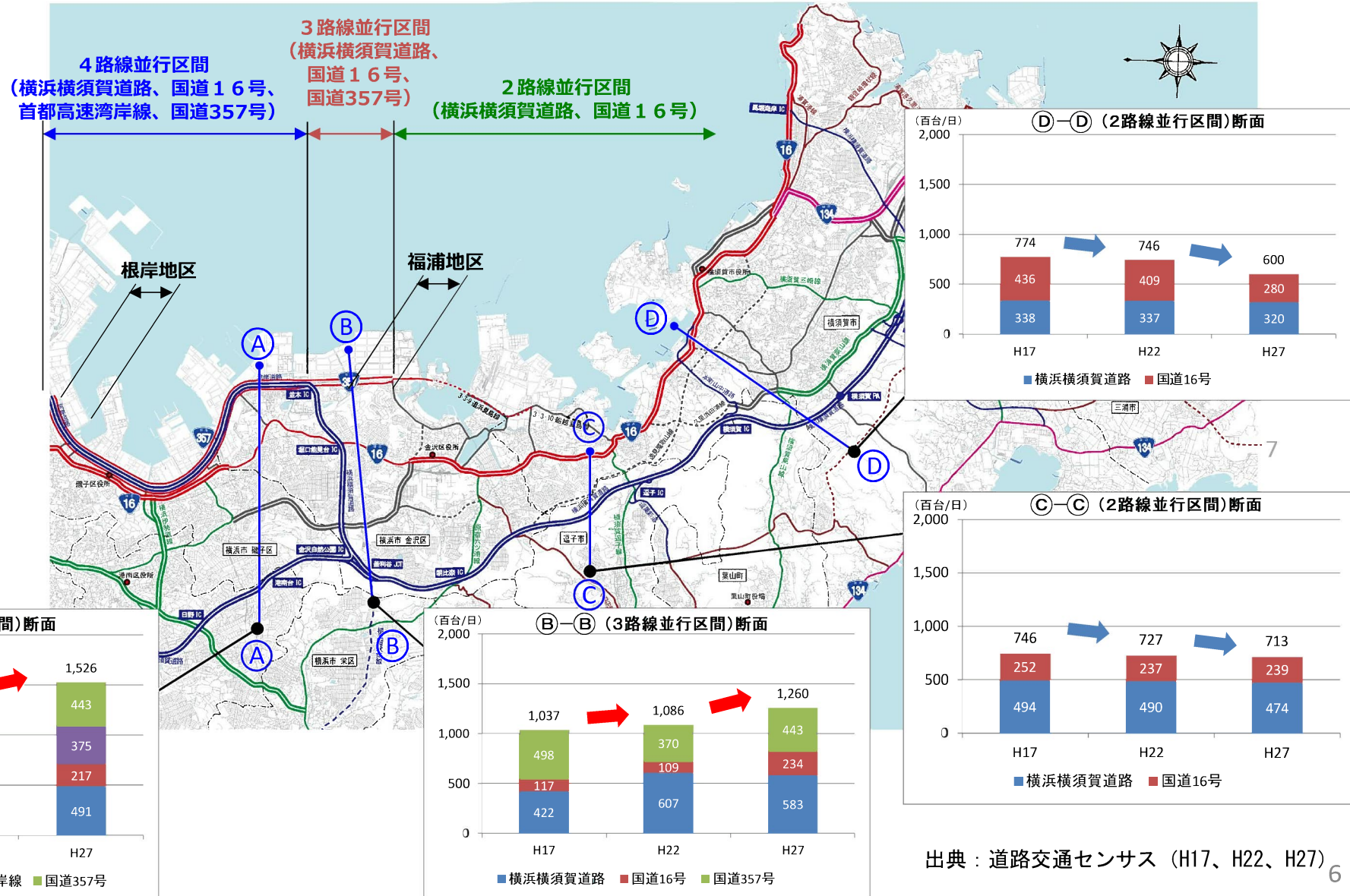




## 2. 道路交通の状況(横須賀地区の交通量の推移)

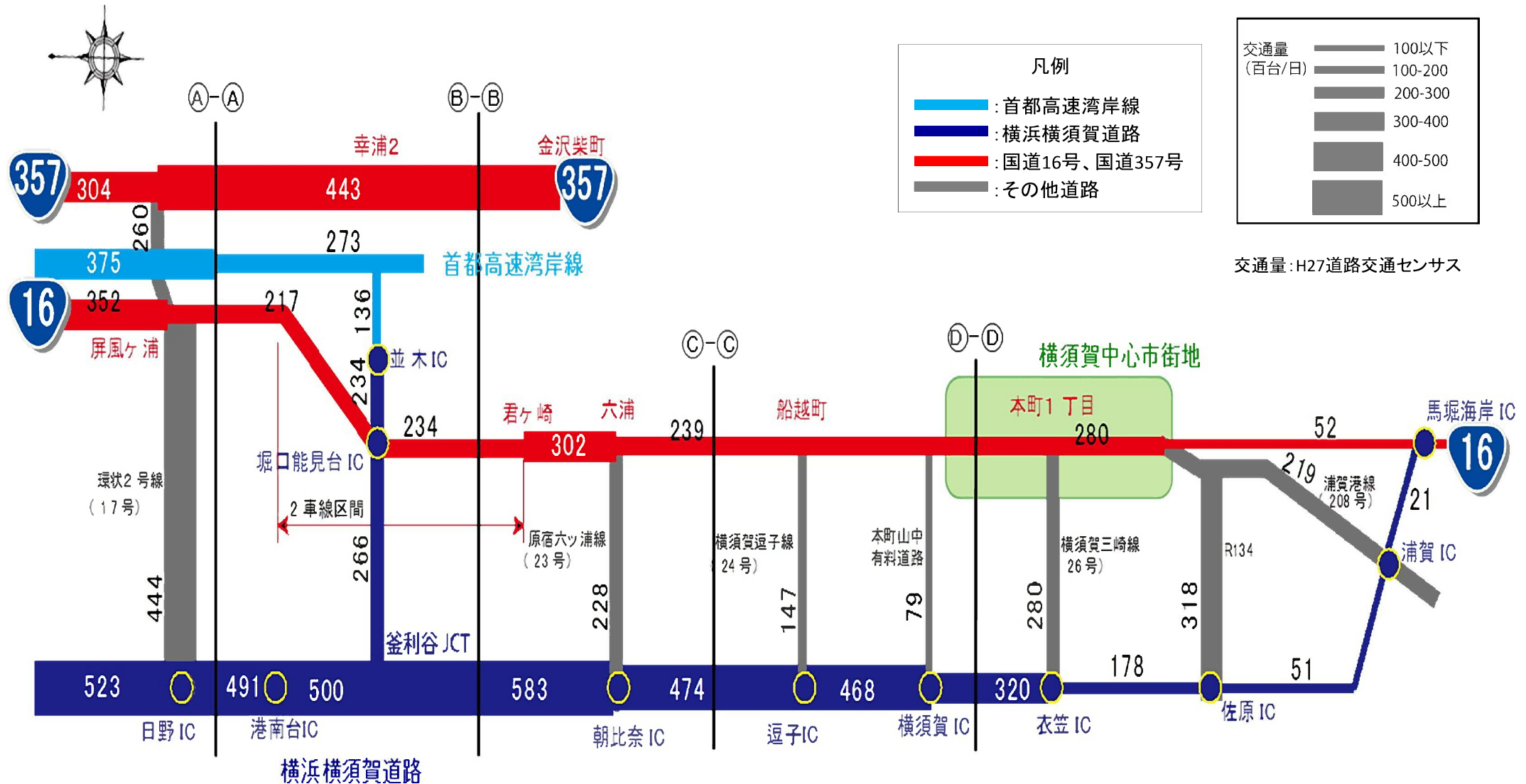
- 国道357号は、平成23年度に第三住宅入口～金沢柴町(福浦地区)の4車線化、平成25年度に本牧～磯子区間(根岸地区)が4車線で開通したため、交通量が増加している。
- これにより、国道357号が含まれる、4路線並行区間、3路線並行区間では交通量が増加傾向にある。

| 凡 例   |                  |
|-------|------------------|
|       | 高速道路・有料道路        |
|       | 国道 16 号、国道 357 号 |
|       | その他国道            |
|       | 主要地方道            |
|       | 一般県道             |
|       | 都市計画道路など主な道路     |
|       | 市役所・町役場・区役所      |
| (車線数) |                  |
|       | 4 車線以上           |
|       | 2 車線以下           |
|       | 未整備              |



## 2. 道路交通の状況(横須賀地区の交通流動)

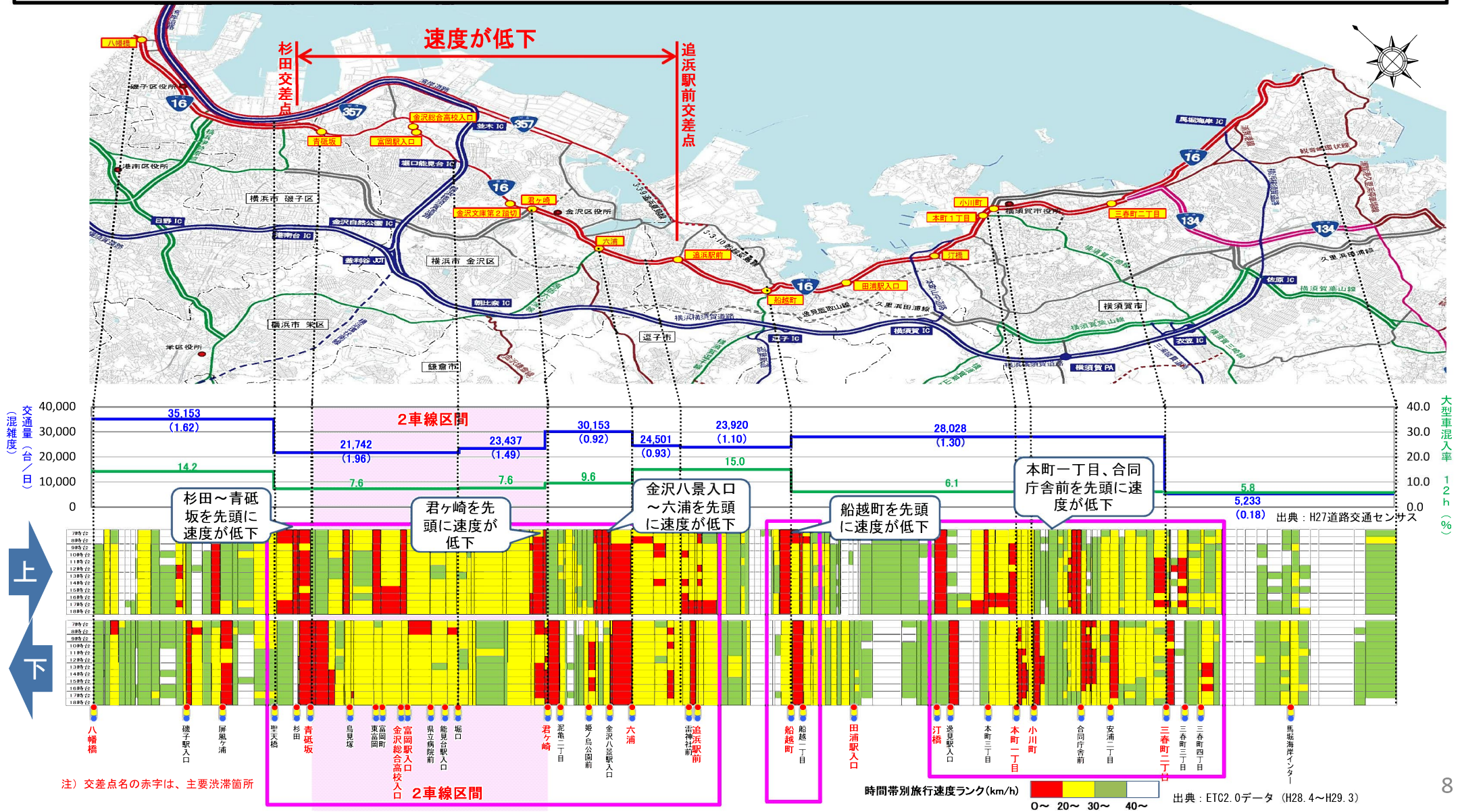
- 国道16号には、並行する首都高速湾岸線や横浜横須賀道路と接続する県道等から交通を受け止めるため、横須賀市中心市街地以北は、常に2万台/日を超える交通負荷が掛かる状況にある。





## 2. 道路交通の状況(国道16号の交通状況)

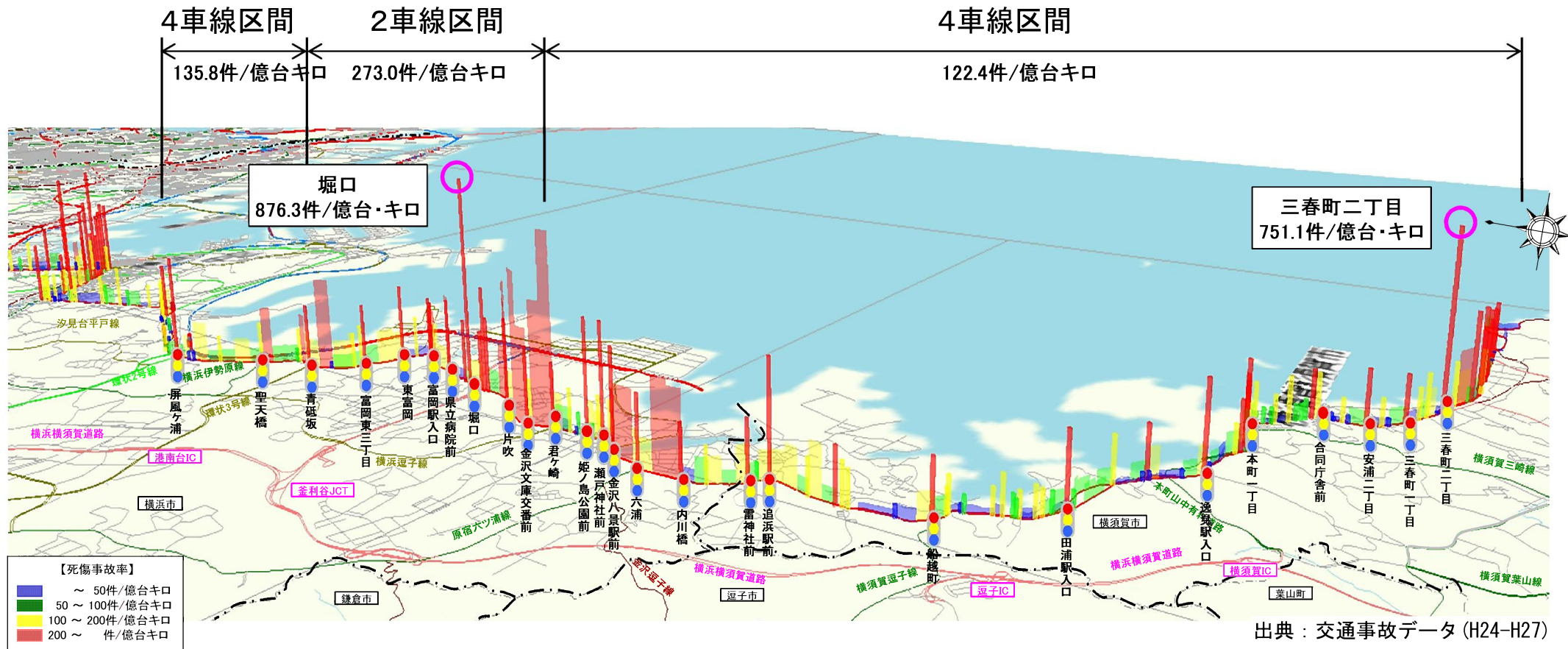
- 国道16号の追浜駅前交差点～杉田交差点では速度が低下している。
- 車線数が減少する君ヶ崎交差点、直進車線が絞られる六浦交差点を先頭に速度が低下。
- 横須賀市内においても、主要渋滞箇所を中心に速度低下区間が連続。横須賀逗子線が合流する船越町付近も1日を通して速度が低下。





## 2. 道路交通の状況(国道16号の事故状況)

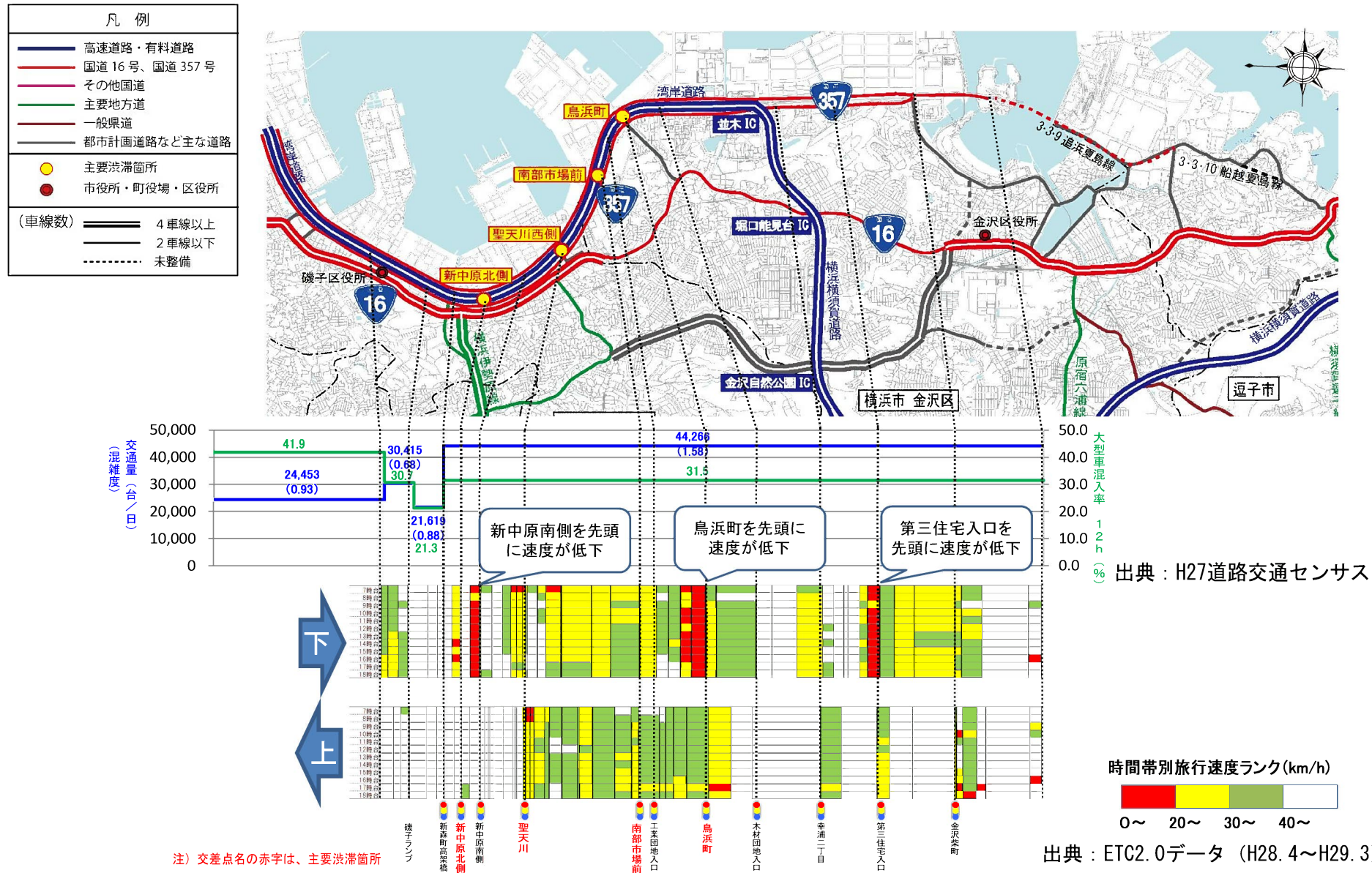
- 国道16号では、2車線区間(君ヶ崎～青砥坂)の平均事故率は273.0件/億台キロであり、神奈川県内の平均値(67.9件/億台キロ)の約4倍と高い。





## 2. 道路交通の状況(国道357号の交通状況)

○ 下り方向の新中原南側交差点、鳥浜町交差点及び第三住宅入口交差点では、1日を通して速度が低下(20km/h未満)している。



## 2. 道路交通の状況(国道357号の事故状況)

- 国道357号の平均事故率は58.7件/億台キロであり、神奈川県内の平均値(67.9件/億台キロ)を下回っているが、新森町高架橋交差点～鳥浜町交差点間では事故率が高くなっている。

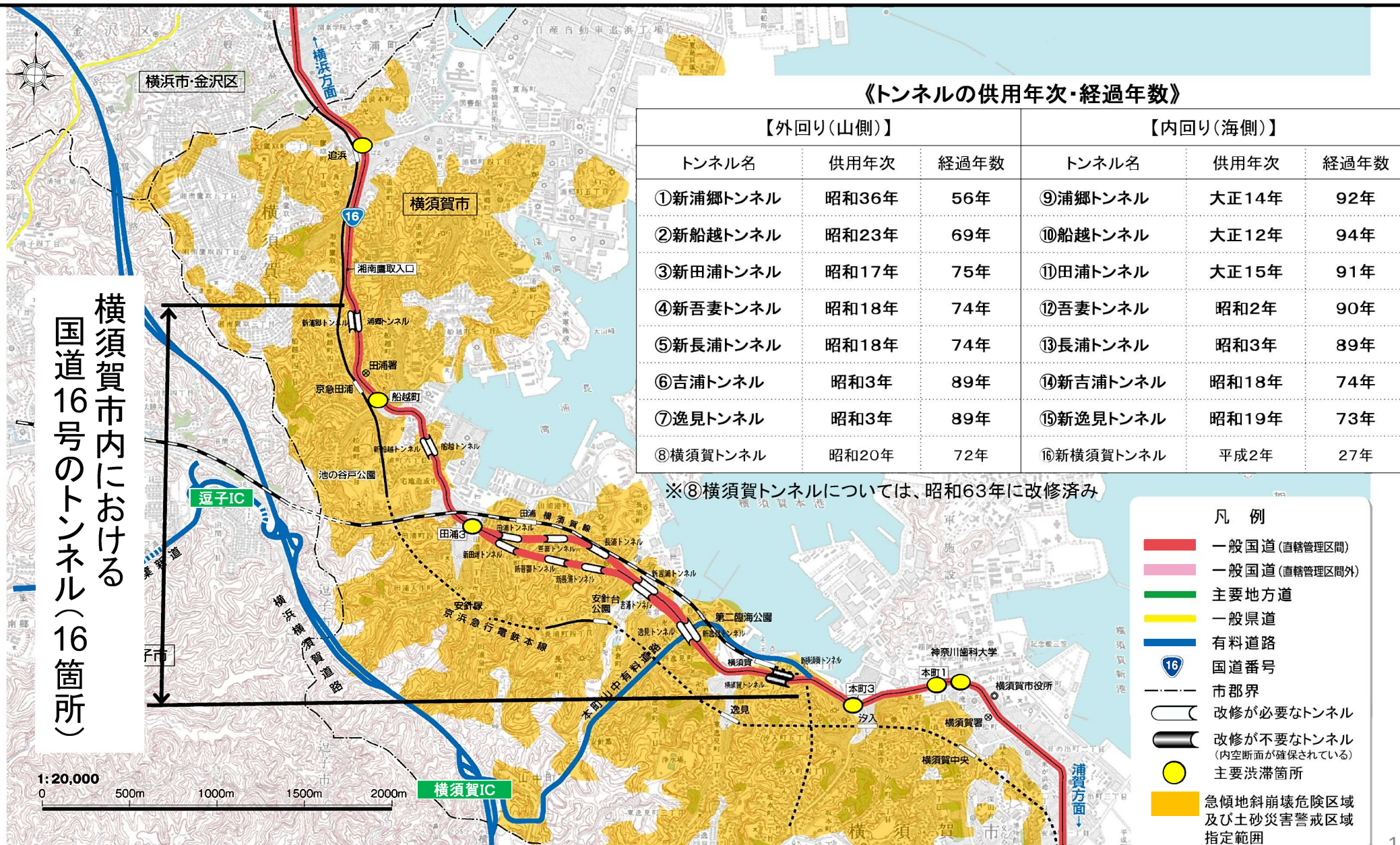


出典：交通事故データ (H24-H27)



### 3. トンネル老朽化、災害関連の状況(国道16号 横須賀地区におけるトンネルの状況)

- 国道16号にある14箇所(14箇所)のトンネルは、供用から50年以上が経過し、老朽化が著しい。
- 平地が少なく、丘陵地が海に迫った複雑に入り組んだ地形のため、急傾斜地崩壊危険区域の中を通過している

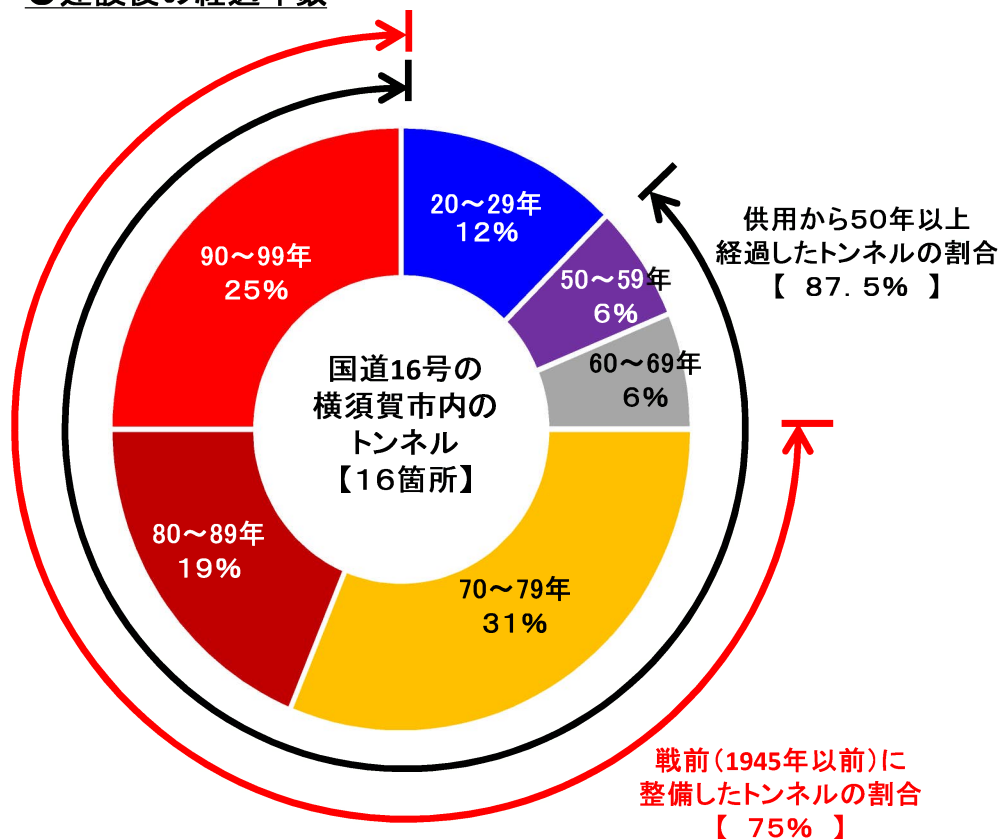




### 3. トンネル老朽化、災害関連の状況( 国道16号 横須賀地区におけるトンネルの状況)

- 75%にあたる12箇所 of トンネルは、戦前(1945年以前)に整備されている。
- 14箇所 of トンネルは、内空断面が狭く、高さ制限を設けている。

#### ●建設後の経過年数



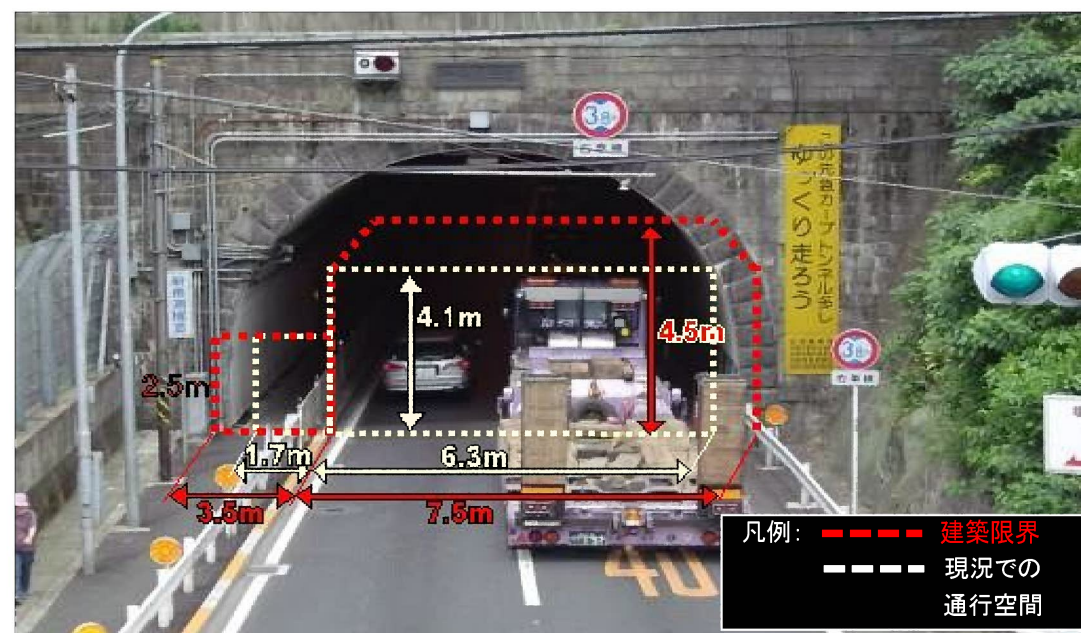
| 供用からの経過年数 | 20～29年 | 30～39年 | 40～49年 | 50～59年 | 60～69年 | 70～79年 | 80～89年 | 90～99年 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| トンネル数     | 2箇所    | 1箇所    | 1箇所    | 5箇所    | 3箇所    | 4箇所    |        |        |

※横須賀トンネルは、昭和63年に改修したため、経過年数を29年としている。

#### ●トンネルの老朽化による損傷状況



#### ●狭いトンネル断面で車線をはみ出し走行する大型車 高さ不足による高さ制限





### 3. トンネル老朽化、災害関連の状況(横須賀地区における地震発生確率)

- 「三浦半島断層群における地震発生確率が高まった可能性がある」との見解が発表。  
(文部科学省地震調査研究推進本部 H23.7.11)



▲「神奈川新聞(H23.7.12)」

#### 将来の地震発生の可能性

##### 《三浦半島断層群主部》

###### ■武山断層帯

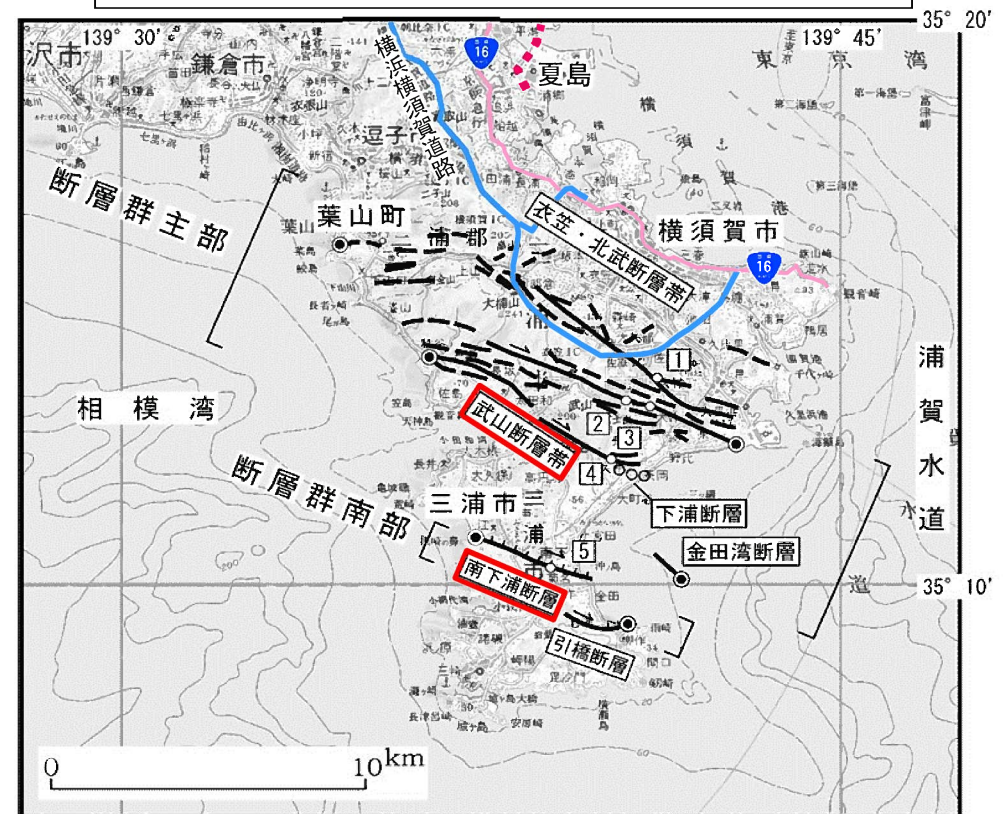
地震の規模 : M6. 6程度 もしくはそれ以上  
地震発生確率: 30年以内に、6%～11%

##### 《三浦半島断層群南部》

###### ■南下浦断層

地震の規模 : M6. 1程度 もしくはそれ以上  
地震発生確率: 不明

三浦半島断層群の活断層位置と主な調査地点



1 : 岩戸地点 2 : ようろし地点 3 : 四ツ田地点

4 : 津久井地点 5 : 菊名地点

活断層の位置は文献1及び8に基づく。

○ ○ ○ : 地震断層

● : 断層帯の東端と西端 [ ] : 断層群主部及び南部の範囲

基図は国土地理院発行数値地図200000「横須賀」を使用。

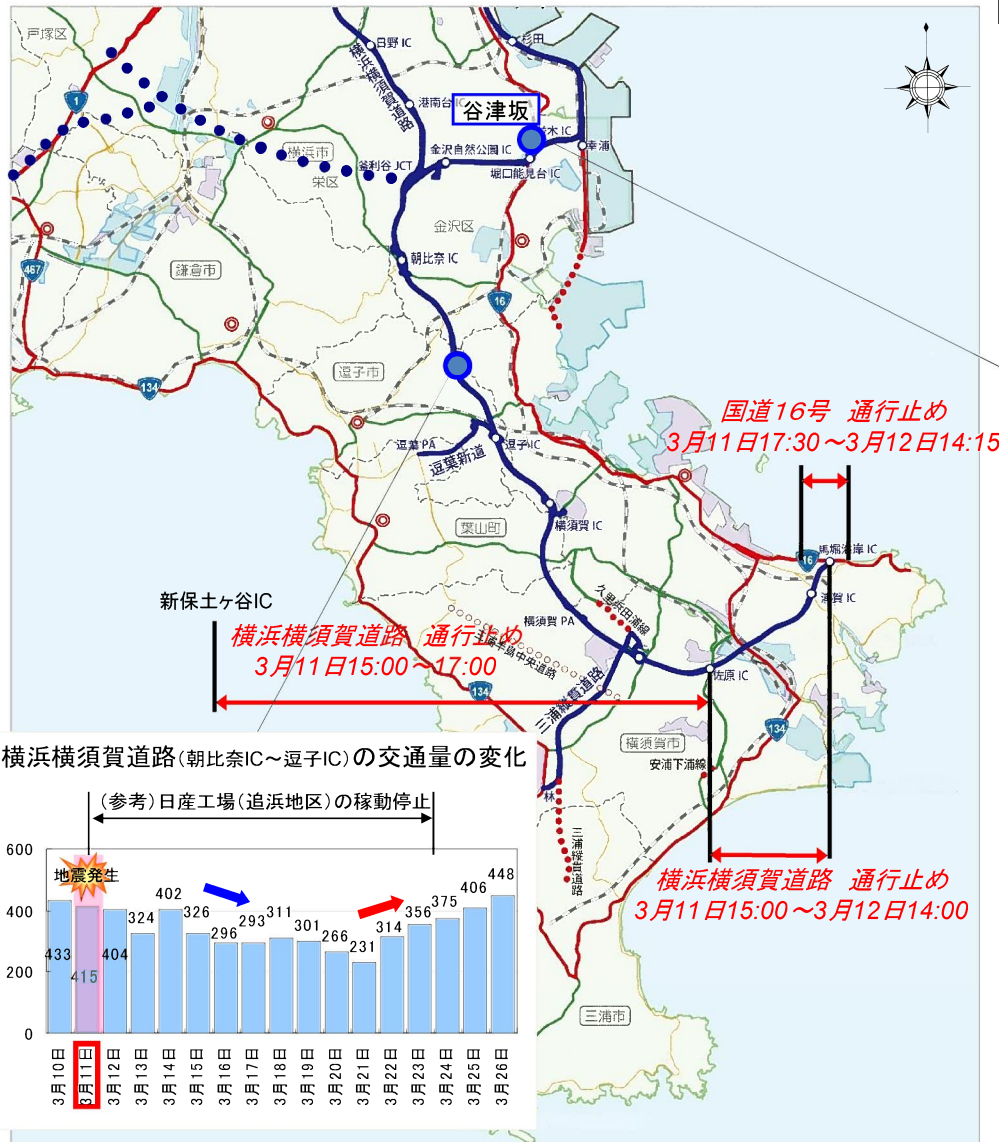
※評価時点はすべて2002年(平成14年)1月1日

なお、三浦半島断層群は、「2011年(平成23年)東北地方太平洋沖地震に伴い、地震発生確率が上記の値より高くなっている可能性がある」とされている。

### 3. トンネル老朽化、災害関連の状況(横須賀地区の東日本大震災時の国道16号等の交通状況)

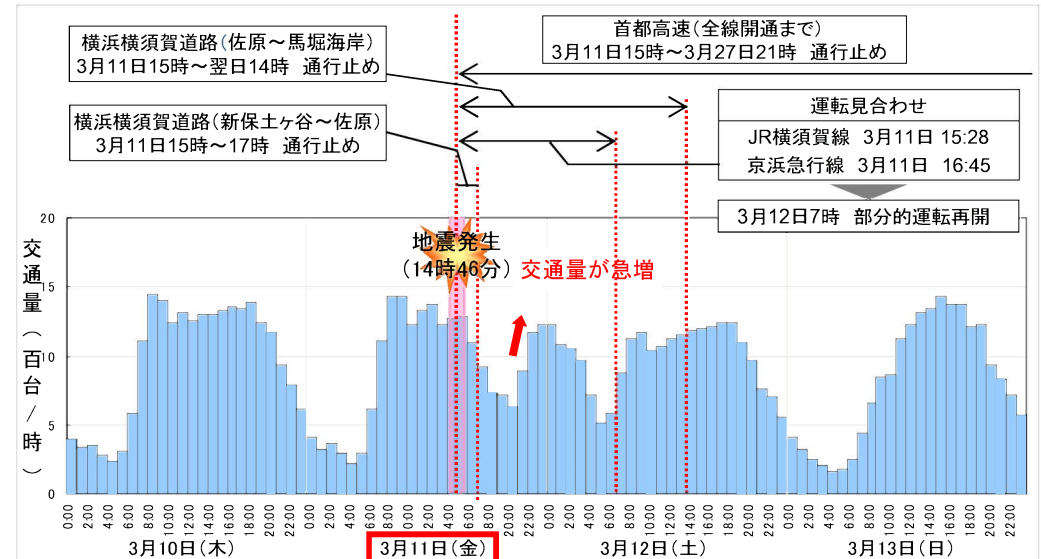
#### ○ 東日本大震災時の交通状況をみると、

- ・ 横浜横須賀道路は、首都高の通行止め等の影響を受け、地震発生直後から交通量が減少。
- ・ 国道16号は、電車の運転見合わせ等の影響も受け、地震発生直後から交通が集中し、渋滞が発生。

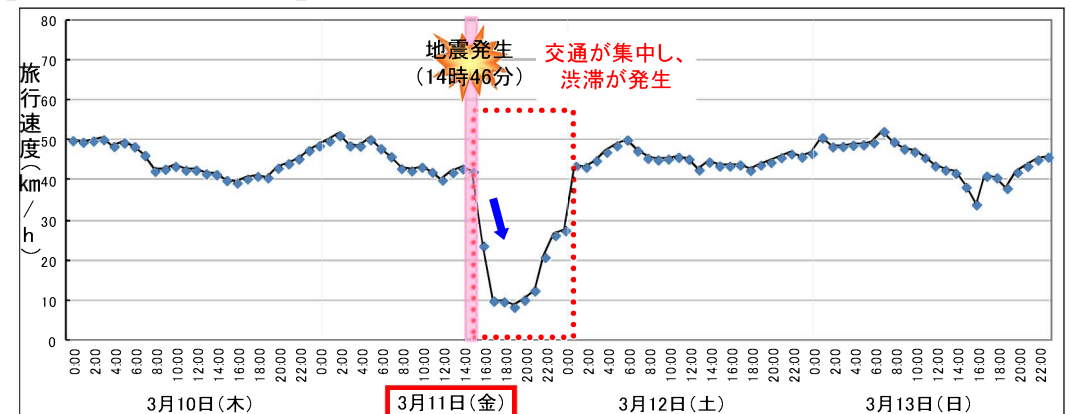


#### ■ 国道16号(谷津坂)の交通状況

##### 【交通量の変化(時間変動)】



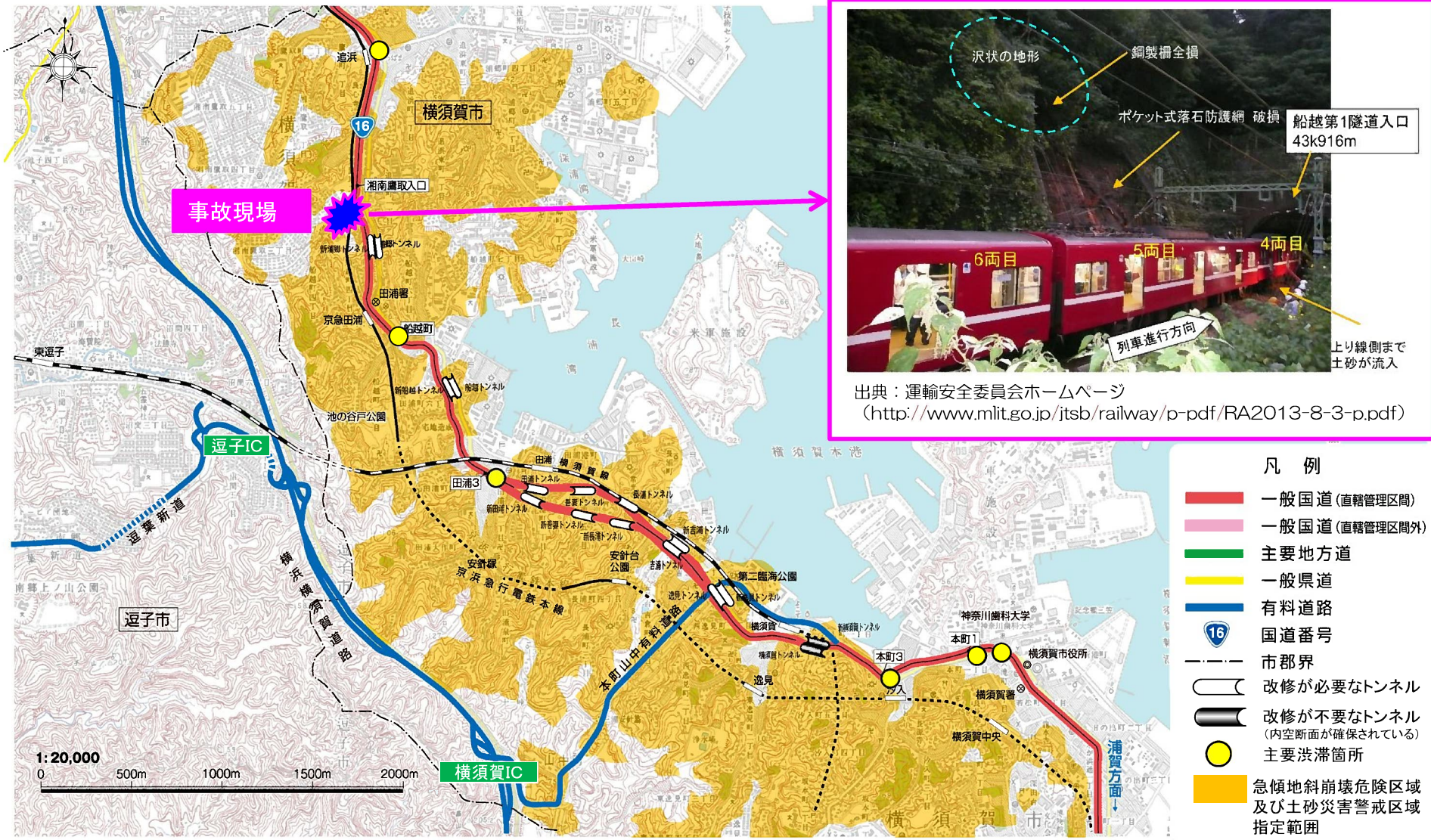
##### 【渋滞状況(時間変動)】





### 3. トンネル老朽化、災害関連の状況(横須賀市内の急傾斜地等の危険区域の分布状況)

- 国道16号は土砂災害に巻き込まれる可能性の高い土砂災害警戒区域の中を通過している。
- 京浜急行本線も同様に土砂災害警戒区域の中を通過しており、平成24年9月24日には、追浜駅と京急田浦駅間で土砂堆積による脱線事故が発生している。



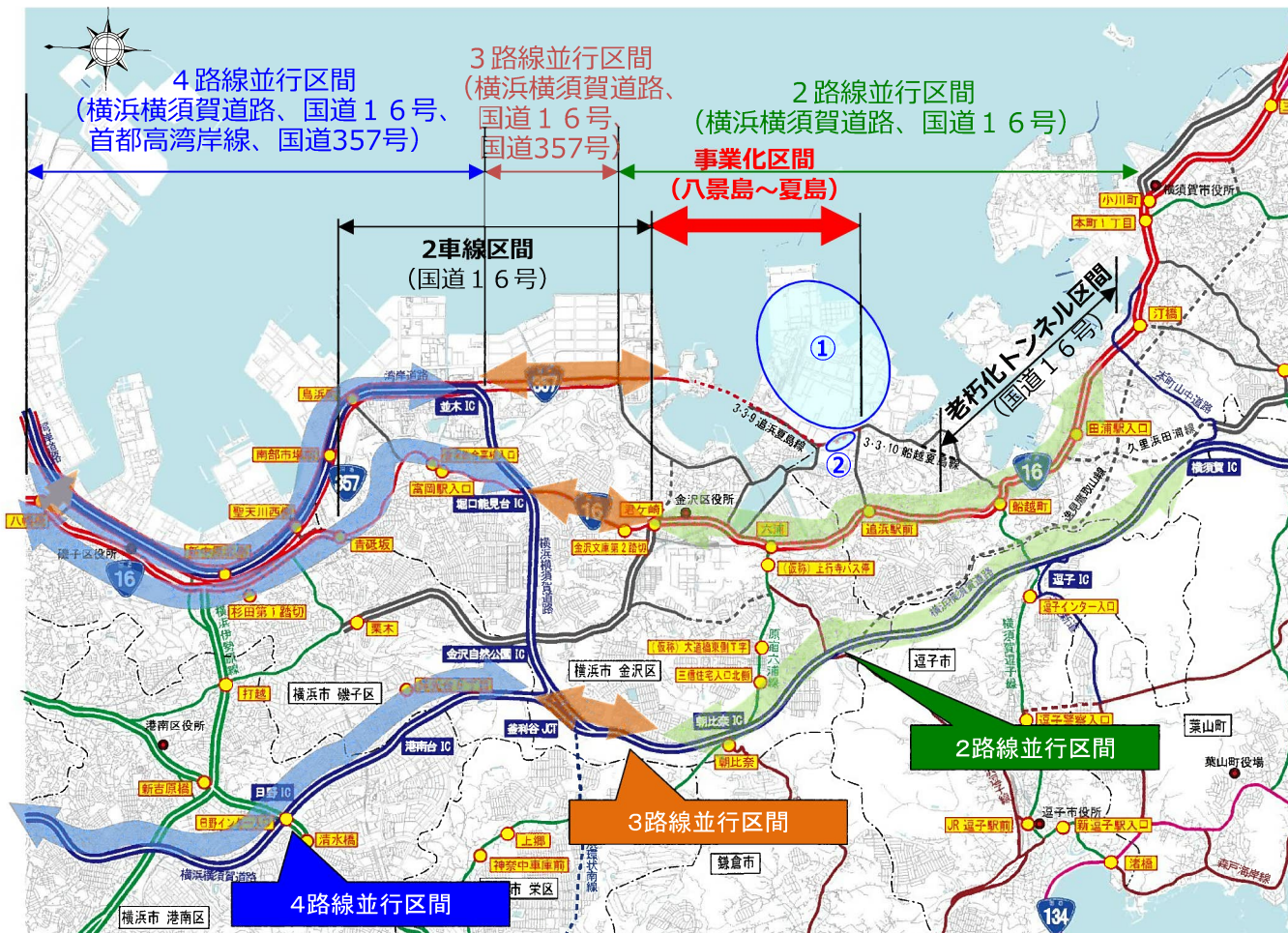


## 4. 今後の課題

- 国道16号は、多数の主要渋滞箇所や2車線区間を中心に、慢性的な渋滞が発生
- 横浜方面と横須賀市中心部(東地域)を南北に結ぶ幹線道路は、横浜横須賀道路と国道16号の2路線しかない区間が存在。  
→平地が少なく、丘陵地が海岸まで迫る地形かつ、土砂災害警戒区域の中を国道16号は通過しており、各地区のトンネル老朽化も進んでいる。
- また、横須賀地区は、災害時の輸送路確保の面から極めて脆弱
- 横須賀市は、国道357号の延伸整備を契機としながら追浜地区のまちづくり、地域活性化に向けた計画を進めている。



国道357号の事業化区間(八景島から夏島間)の進め方や夏島以南の延伸について検討していく必要がある



### 横須賀市のまちづくり・地域活性化の計画

#### ①追浜地区のまちづくり計画

- ・夏島町、浦郷町の工業地においては、国道357号の延伸整備を契機に多様な産業機能の集積を図る。

(出典:横須賀市都市計画マスタープラン

平成28年3月改定)

#### ②横浜DeNAベイスターズファーム施設を追浜公園内に全面移転(平成30年度末)

- ・本拠地機能の強化、並びに横須賀市のスポーツ文化の振興及び地域活性化を図るために、総合練習場、選手寮を、横須賀スタジアムがある追浜公園内に移転

移転後のイメージ



出典:横須賀市HP