

神奈川県移動性(モビリティ)向上プロジェクトを開始しました

～「神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会」の設置について～

－ 記者発表資料 －

道路利用者の実感・意見を踏まえ、

神奈川県内の移動性(モビリティ)阻害箇所の選定を行います

- ◆ 道路は生活に欠くことのできない社会基盤であり、その重要な機能として移動性の確保があります。しかし、現実には渋滞等の交通条件、地形、気象・自然条件、災害など様々な要因により、地域の経済活動、住民生活に多大なストレスと損害が生じています。
- ◆ 国土交通省は、移動性の阻害要因となっている事象を様々なデータと指標で明示するとともに、道路利用者の実感・意見等を踏まえ、阻害箇所の選定・公表を行い、対策を立案して重点的に阻害要因の改善を図るため、新たに「神奈川県移動性(モビリティ)向上プロジェクト」を開始しました。
- ◆ プロジェクトは、広く道路利用者にごプロジェクトの取り組みを知ってもらうこと、参加してもらうことを基本とし、公正、中立な立場から意見を頂くため横浜国立大学大学院中村文彦教授を委員長とする「神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会」を設置し、第1回委員会を平成17年11月10日に開催しました。

第1回委員会での主な意見

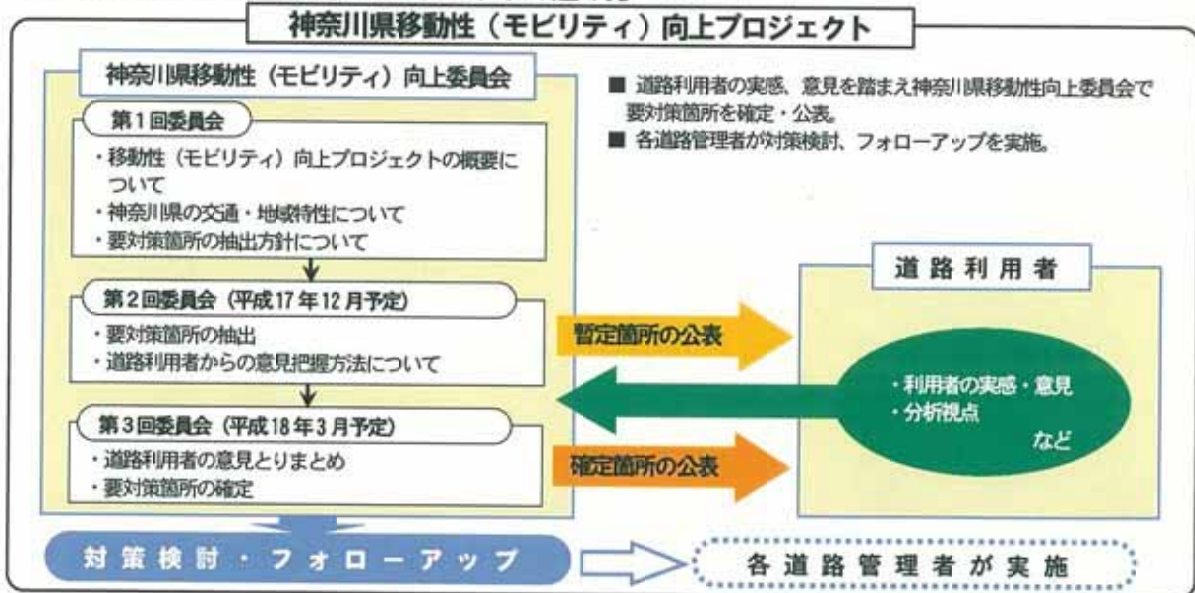
1. 委員会の運営について

次回以降の委員会は、会議の公開を原則とする。

2. 阻害箇所の選定方法について

- (1) 対象道路は、有料道路を除く主要地方道以上の道路とし、車の移動に着目してその阻害箇所を選定する。
- (2) 阻害箇所は、最初から箇所数を限定するのではなく、データ等から阻害箇所と想定される全箇所について委員会でその阻害要因を議論する。また、阻害箇所のくくり方は、箇所・路線・エリアなど、阻害要因に応じて設定する。
- (3) 渋滞等の阻害要因は、現況の自然渋滞を対象とし、その分析にあたっては、既存データを基に時間帯別・方向別・平日休日別などの視点を入れて実施する。また、交通規制等の状況もあわせて整理するものとする。

◆ 神奈川県移動性(モビリティ)向上プロジェクトの進め方



平成17年11月15日

国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所

記者発表クラブ

| | |
|------------|-----------|
| 竹芝記者クラブ | 神奈川建設記者会 |
| 神奈川県政記者クラブ | 横浜市政記者会 |
| 川崎記者クラブ | 横浜海事記者クラブ |

お問合せ先

国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所

調査第一課長：竹林 秀基 たけばやし ひでき 電話：045-316-3536 (調査第一課直通)

神奈川県移動性（モビリティ）向上委員会

日時：平成17年11月10日（木）10:00～12:00

場所：新横浜フジビューホテル 新館2F「桂の間」

議 事 次 第（案）

1. 開 会

2. 委員紹介

3. 挨拶

4. 議 事

1) 神奈川県移動性（モビリティ）向上プロジェクトについて

資料-1 神奈川県移動性（モビリティ）向上プロジェクトの概要について

2) 委員会設立趣意及び規約について

資料-2 神奈川県移動性（モビリティ）向上委員会設立趣意書（案）

資料-3 神奈川県移動性（モビリティ）向上委員会規約（案）

3) 資料-4 神奈川県の交通・地域特性について

4) 資料-5 モビリティ阻害箇所の抽出方針について

5) 資料-6 今後の検討スケジュールについて

5. 閉 会

第1回 神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会 座席表

日時:平成17年11月10日(木)10:00~12:00
 場所:新横浜フジビューホテル 新館2階 柱の間

神奈川県警察本部
 交通部 交通規制課長
 江畑 四雄

横浜国立大学大学院
 環境情報研究院教授
 中村 文彦

神奈川県商工会議所
 連合会常務理事
 木原 英和

(社)神奈川県トラック協会
 常務理事
 渡部 英正

神奈川新聞社
 編集局次長
 三好 秀人

テレビ神奈川
 報道制作局次長
 川口 孝人

横浜市民(自治会長)
 渡邊 友孝

川崎市民(交通安全協会)
 恒川 憲司

国土交通省
 横浜国道事務所長
 大寺 伸幸

国土交通省
 川崎国道事務所長
 櫛引 繁雄

国土交通省
 相武国道事務所長
 森戸 義貴

神奈川県県土整備部
 参事
 轉馬 潤

横浜市道路局
 計画調整部長
 川口 正敏

川崎市建設局
 道路計画部長
 大川 昌俊

記録者

国土交通省
 横浜国道事務所調査第一課長
 竹林 秀基

国土交通省
 横浜国道事務所副所長
 箕作 光一

東日本高速道路株式会社
 関東支社
 京浜管理事務所長
 山脇 健治

中日本高速道路株式会社
 横浜支社 保全・サービス部
 交通チームリーダー
 石橋 善明

首都高速道路株式会社
 計画・環境部
 計画調整グループ
 総括マネージャー
 林 寛之

事務局

入口

神奈川県移動性(モビリティ)向上プロジェクトについて

1. 神奈川県移動性(モビリティ)向上プロジェクトとは

道路は生活に欠くことのできない社会基盤であり、その重要な機能として移動性の確保があげられる。しかし、渋滞等の交通条件、地形条件、気象・自然条件、災害など、地域毎に様々な要因により、移動性の自由が阻害され、地域の経済活動や住民生活に多大のストレスと損害が生じている現実がある。

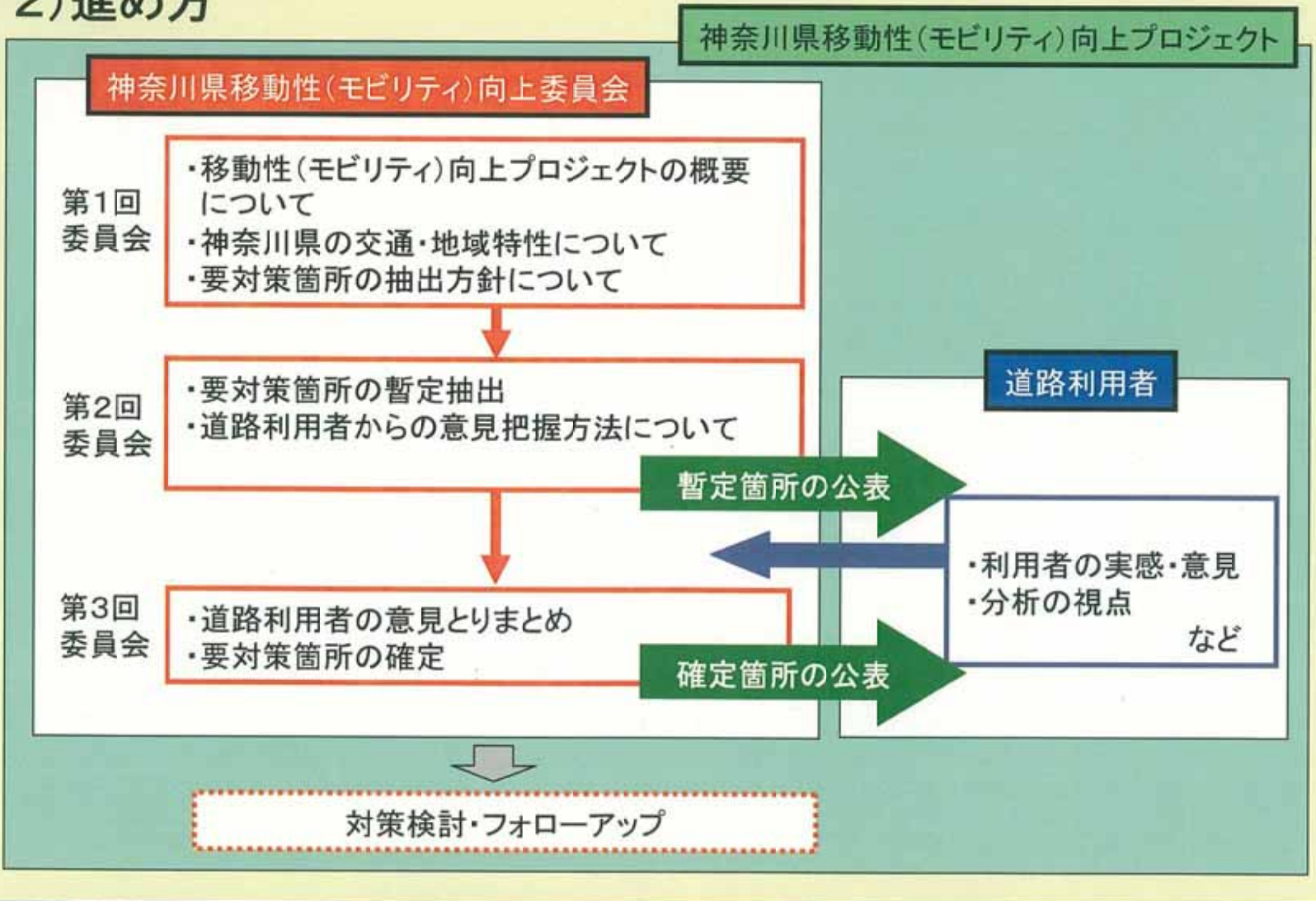
神奈川県移動性(モビリティ)向上プロジェクトでは、移動性の阻害要因となっている事象を様々なデータや指標で明示するとともに、道路利用者の実感・意見などを踏まえ、要対策箇所を選定・公表し、対策を立案して重点的に阻害要因の改善を図るものである。

2. プロジェクトの進め方

1) 基本理念

- ・広く道路利用者に当プロジェクトを知ってもらうこと、参加してもらうことを基本とする。
- ・そのため、公正、中立な立場から意見を頂く「委員会」を設置、さらに道路利用者から声を聞く手法を導入。

2) 進め方



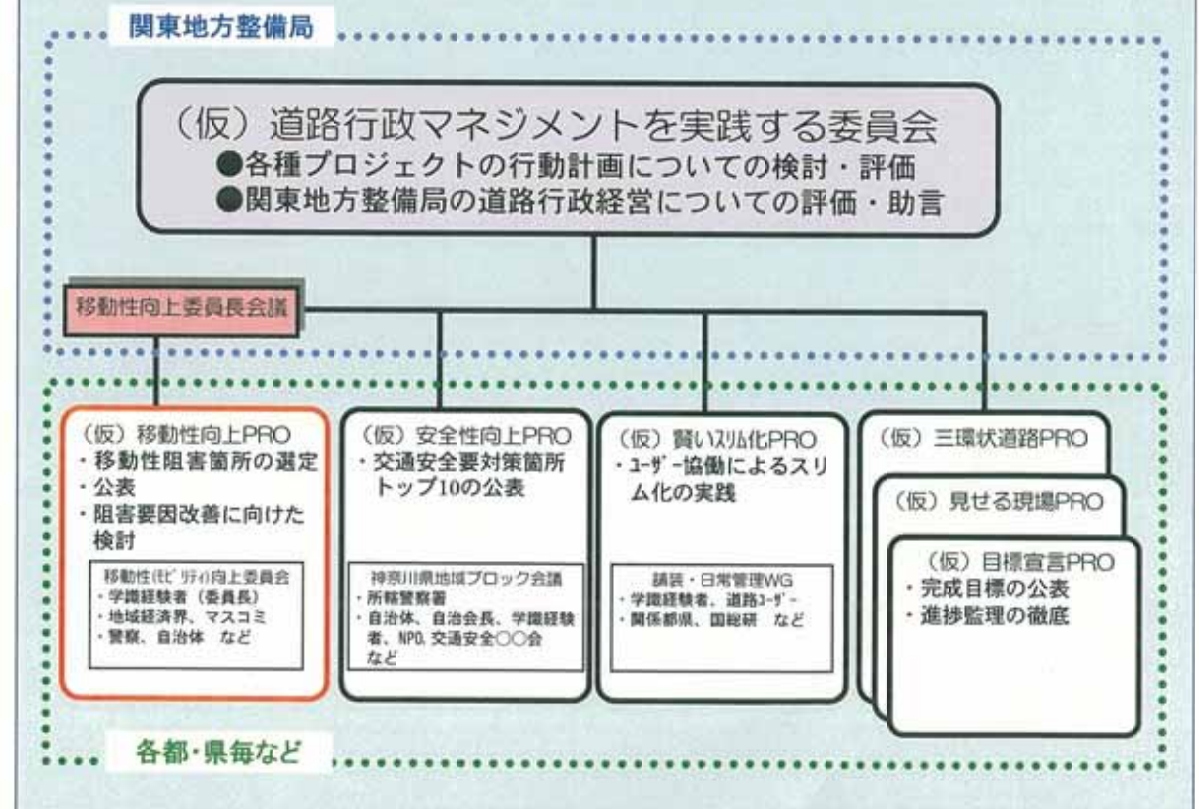
参考

【道路行政スタイルの変換】

関東地方整備局では、道路行政マネジメントへの取り組みを強化・現場レベルにおける実践をするため、成果志向・顧客志向に基づき、

- ★事業を重点化すること (Priority)
- ★知ってもらうこと (Open)
- ★参加してもらうこと (Participation)

の3つをキーワードとし、行政経営を評価・助言をいただく委員会〔(仮)道路行政マネジメントを実践する委員会、各プロジェクトごとの委員会〕を設置し、国民と共に成果重視の道路行政を実践する。



神奈川県移動性（モビリティ）向上委員会

設立趣意書（案）

道路は生活に欠くことのできない社会基盤であり、その重要な機能として移動性の確保があげられる。しかし、渋滞等の交通条件、地形条件、気象・自然条件、災害など地域毎に様々な要因により、移動の自由が阻害され、地域の経済活動や住民生活に多大のストレスと損失が生じている。このため道路利用者の移動性（モビリティ）向上を図ることは、道路行政として喫緊の課題である。

一方で、道路行政としては事業の妥当性を判断できるデータや指標を国民に適切に提供できているか、また、国民の求める行政スタイルと乖離していないかなどについて、真摯に考える必要がある。

このような背景のもと、神奈川県内の移動性向上を総合的に検討するにあたり、「神奈川県移動性（モビリティ）向上委員会」を設立し、各委員から御意見を頂き、神奈川県内における移動性の阻害要因となっている事象を様々なデータや指標で明示するとともに、道路利用者の実感や意見を踏まえ、要対策箇所を選定・公表するものである。

神奈川県移動性（モビリティ）向上委員会規約（案）

（名称）

第1条 本会は、神奈川県移動性（モビリティ）向上委員会（以下「委員会」という）と称する。

（目的）

第2条 委員会は、神奈川県の移動性（モビリティ）向上について、公正・中立な立場から、移動性の阻害要因となっている事象を、様々なデータや指標で明示するとともに、道路利用者の実感や意見を踏まえ、要対策箇所を選定・公表するものとする。

（所掌事項）

第3条 委員会は、前条の目的を達成するために、以下の事項について実施するものとする。

- （1）移動性の阻害要因を示すデータや指標に関する事項
- （2）道路利用者、地域住民等からの意見把握およびその反映方法に関する事項
- （3）移動性阻害箇所の阻害要因を整理し、要対策箇所の選定に関する事項
- （4）その他必要な事項

（構成）

第4条 委員会は、別紙に掲げる委員で構成する。
2 委員の追加・変更は、委員会の承認を要するものとする。

（第三者性）

第5条 委員は、委員会の目的に照らし、公正・中立な立場から特定の行政機関及び特定の利害関係者等の利害を代表してはならない。

（委員の任期）

第6条 委員の任期は、委員会の所掌事項を完了するまでとする。

（委員長）

第7条 委員会には、委員長を置くものとする。
2 委員長が職務を遂行できない場合は、予め委員長から指名する委員がその職務を代理する。
3 委員長は、必要に応じて委員以外の関係者の出席を求めることができる。

（委員会の運営）

第8条 委員会は、委員長の発議に基づいて開催する。
2 委員会は、委員会の運営にあたり必要な資料等を事務局に求めることができる。

(守秘義務)

第9条 委員は、個人情報など公開することが望ましくない情報を漏らしてはならない。
また、その職務を退いた後も同様とする。

(委員会資料の公開)

第10条 委員会に提出された資料は、公開の対象とする。

(事務局)

第11条 事務局は、国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所調査第一課に置くものとする。

(その他)

第12条 この規約に定めるもののほか必要な事項は、その都度審議して定めるものとする。また、本規約の改正等は、本委員会の審議を経て行うことができるものとする。

付則 この規約は、平成17年 月 日から施行する。

神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会 委員名簿

| | |
|--|-------|
| ◎横浜国立大学大学院環境情報研究院 教授 | 中村 文彦 |
| 神奈川県商工会議所連合会 常務理事 | 木原 英和 |
| (社)神奈川県トラック協会 常務理事 | 渡部 英正 |
| 神奈川新聞社 編集局次長 | 三好 秀人 |
| テレビ神奈川 報道制作局次長 | 川口 孝人 |
| 横浜市民(自治会長) | 渡邊 友孝 |
| 川崎市民(交通安全協会) | 恒川 憲司 |
| 神奈川県警察本部 交通部 交通規制課長 | 江畑 四雄 |
| 国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所長 | 大寺 伸幸 |
| 国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所長 | 櫛引 繁雄 |
| 国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所長 | 森戸 義貴 |
| 神奈川県 県土整備部 参事 | 轉馬 潤 |
| 横浜市道路局 計画調整部長 | 川口 正敏 |
| 川崎市建設局 道路計画部長 | 大川 昌俊 |
| 東日本高速道路株式会社 関東支社 京浜管理事務所長 | 山脇 健治 |
| 中日本高速道路株式会社 横浜支社 保全・サービス部 交通チームリーダー | 石橋 善明 |
| 首都高速道路株式会社 計画・環境部 計画調整グループ 総括マネージャー | 林 寛之 |

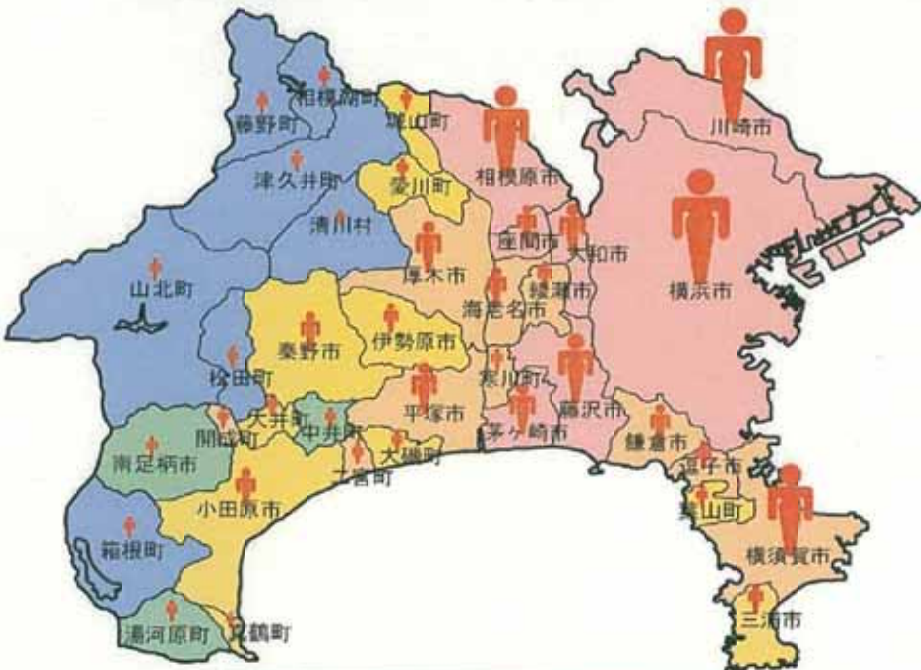
◎委員長

神奈川県地域特性 (1) (人口・産業・物流・観光など、さまざまな需要が集中)

人・モノ・車が集中する神奈川県

■人口は全国3位(H12)で横浜市、川崎市に集中(神奈川県人口密度は全国平均の約10倍)、また、経年的にも増加傾向。

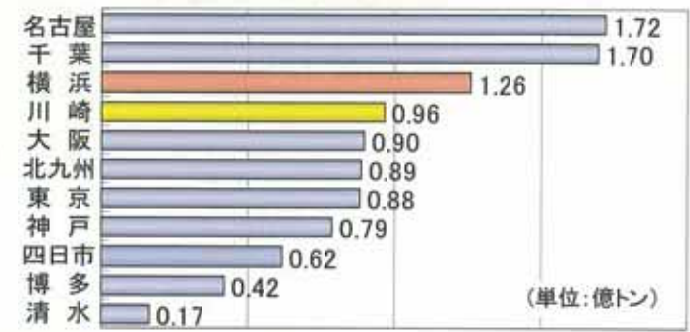
■取扱貨物量は横浜港が全国3位、川崎港は4位と上位に位置している。また、経年的にも、増加傾向。



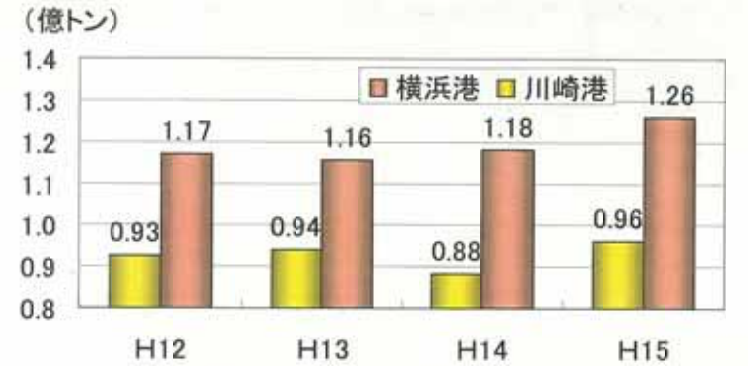
総人口: 8,489,974人(H12国勢調査)
 総面積: 2,415.41km²
 人口密度: 3,514人/km²
 川崎市: 約 8,800人/km² (県内最大)
 横浜市: 約 8,000人/km²
 東京都全域: 約 5,500人/km²
 全国平均: 約 340人/km²

神奈川県の市町村別人口

| 凡 | 例 |
|------|---------------------------|
| 人口 | 1,000,000人以上 |
| 人口 | 1,000,000人未満 |
| 人口 | 500,000人以上 |
| 人口 | 500,000人未満 |
| 人口 | 300,000人以上 |
| 人口 | 300,000人未満 |
| 人口 | 200,000人以上 |
| 人口 | 200,000人未満 |
| 人口 | 100,000人以上 |
| 人口 | 100,000人未満 |
| 人口 | 50,000人以上 |
| 人口 | 50,000人未満 |
| 人口 | 10,000人以上 |
| 人口 | 10,000人未満 |
| 人口密度 | 5,000人/km ² 以上 |
| 人口密度 | 5,000人/km ² 未満 |
| 人口密度 | 2,000人/km ² 以上 |
| 人口密度 | 2,000人/km ² 未満 |
| 人口密度 | 1,000人/km ² 以上 |
| 人口密度 | 1,000人/km ² 未満 |
| 人口密度 | 500人/km ² 以上 |
| 人口密度 | 500人/km ² 未満 |

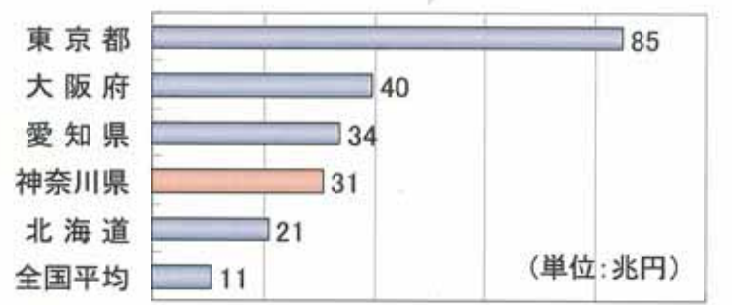


全国主要11港取扱貨物量(平成15年度)

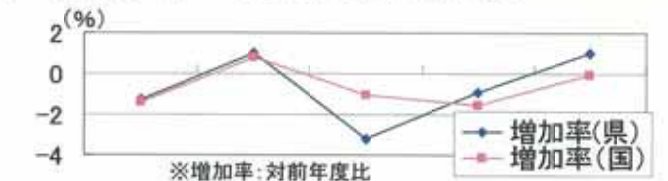


取扱貨物量の経年変化(横浜港・川崎港)

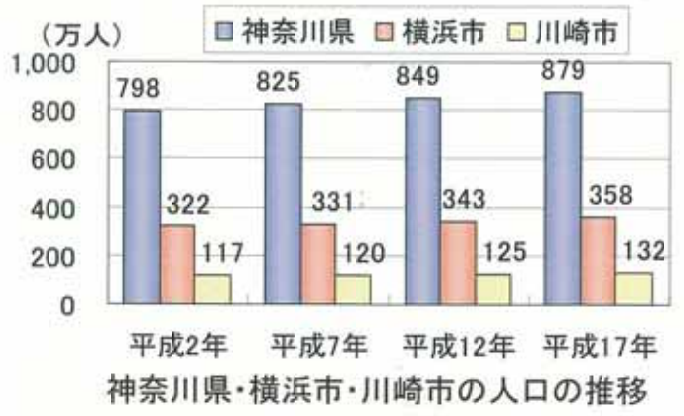
■総生産額は全国4位。経年的には全国と同傾向、30兆円程度で推移。



県内総生産額(平成13年度)



県内総生産額の推移と増加率(神奈川県)

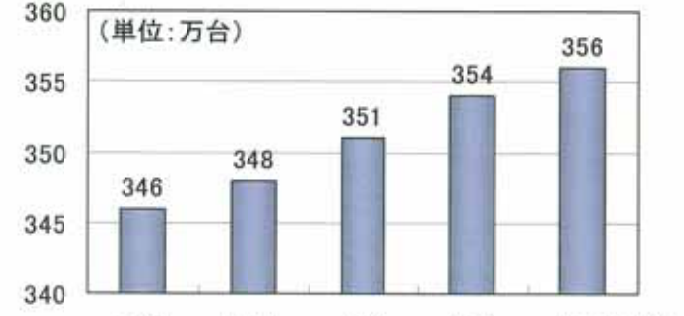


※平成2年～平成12年の人口は国勢調査確定数。平成17年の人口は平成12年の国定調査確定数を基準とした推定人口(神奈川県調べ)

■神奈川県の自動車保有台数は全国3位、横浜・川崎市で約半分を占める。また、経年的にも近年、増加傾向。



都道府県別自動車保有台数(H14年度)



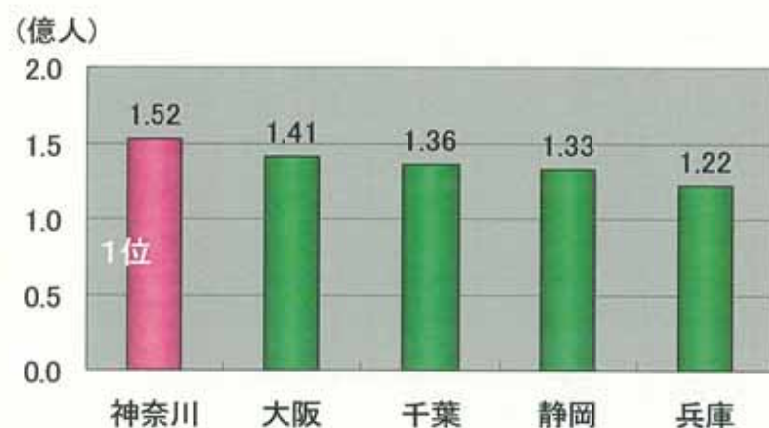
自動車保有台数の経年変化(神奈川県)

神奈川県地域特性 (2) (人口・産業・物流・観光など、さまざまな需要が集中)

豊富な観光資源で入込み需要もトップ

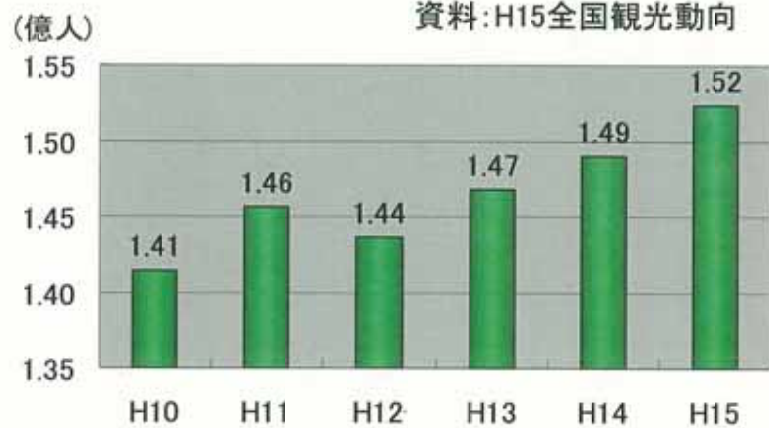
- 神奈川県の観光入込客数は全国1位、経年的にも近年増加傾向
- 都市型(横浜・川崎)、海洋性(湘南・三浦)、山地系(箱根・丹沢)など観光資源が豊富

都道府県別の観光入込客数 (上位5府県)



資料: H15全国観光動向

神奈川県の観光入込客数 (経年変化)



資料: H15全国観光動向

神奈川県の地域別観光入込客数

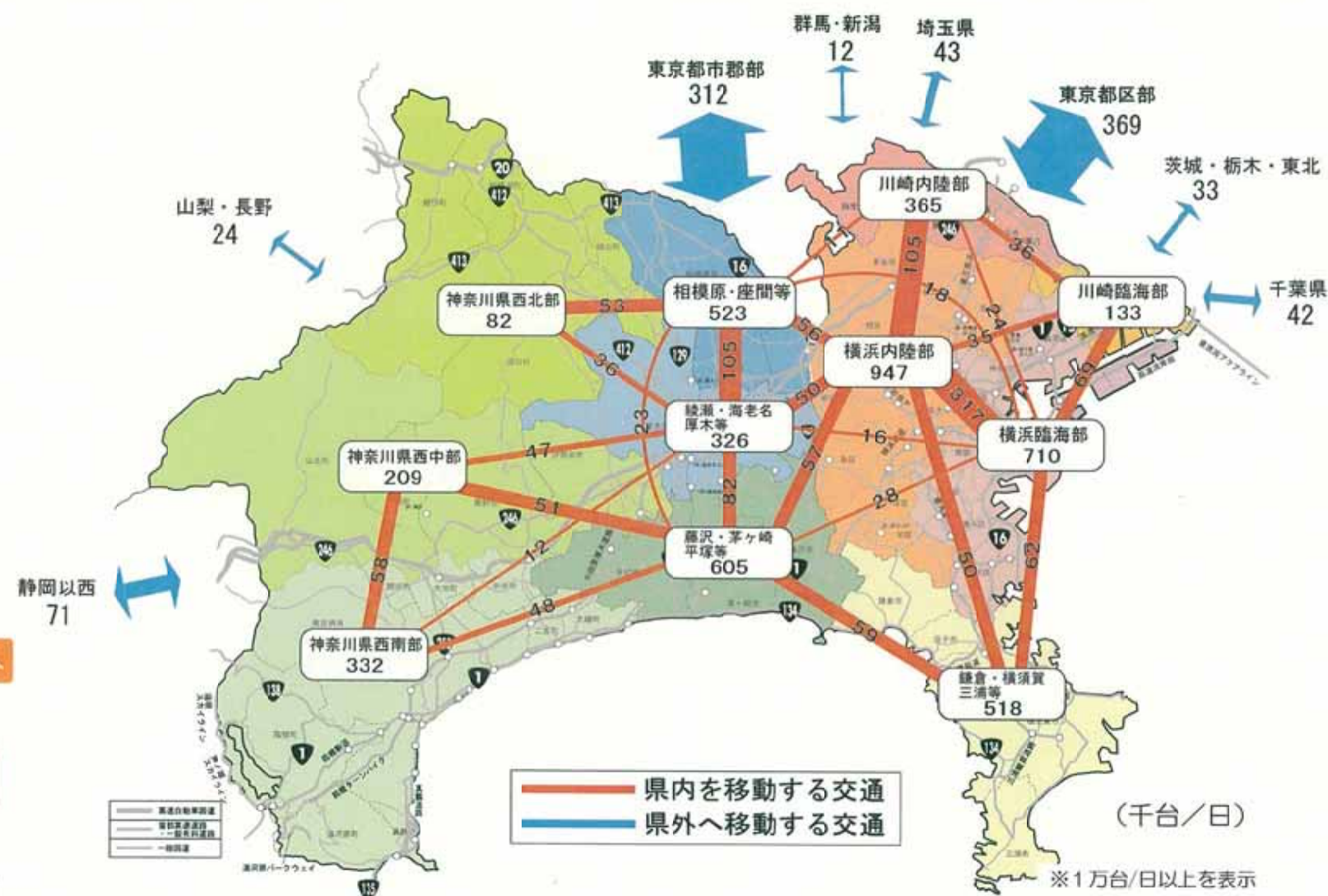


(注) 観光客数は推計値を延数で表示したもの

資料: H15神奈川県入込観光客調査

横浜・川崎地区への需要が集中

- 地域内移動は横浜内陸部、臨海部で多く、県内における地域内移動(約480万台/日)の約1/3(約170万台/日)を占める。
- 県内移動では横浜内陸部を中心に横浜臨海部や川崎内陸部との移動が多い。また、相模原・座間-綾瀬-海老名-厚木-藤沢-茅ヶ崎-平塚の縦断方向の移動も多い。
- 県外では東京都(区部および市郡部)との結びつきが強い。



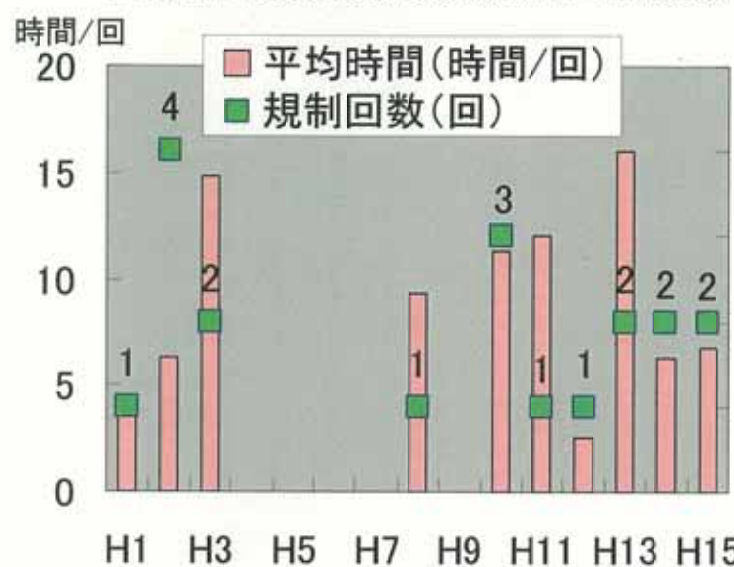
資料: 平成11年度道路交通センサス

神奈川県交通特性

自然・線形など山地部特有の阻害

■ 県西部は山地部で、自然環境の影響を受けやすく、通行規制区間や線形の悪い区間が存在する。

大雨等による通行規制状況 (R20号相模湖)



縦断方向の交通需要が容量を超過

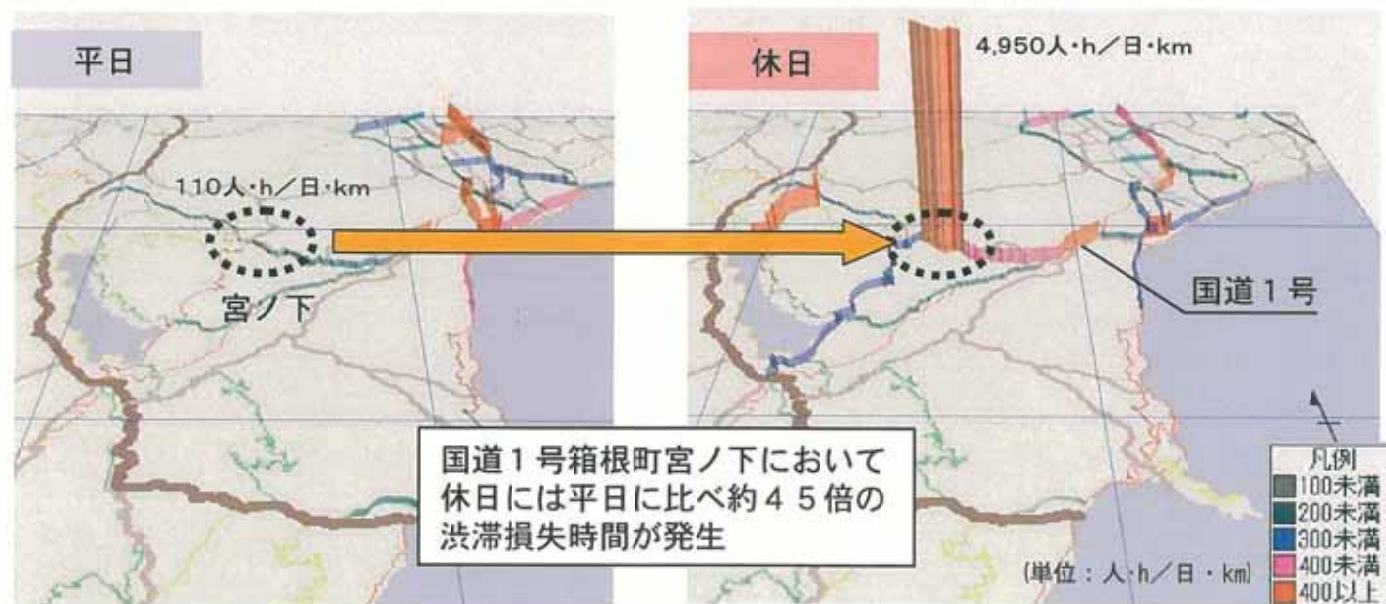
■ 東京23区方面と中部・近畿方面を結ぶ縦断方向の交通が県内を通過。また、東京23区と横浜・川崎湾岸部を結ぶ交通も多く、国道1・15・246号の各所で渋滞が発生。



凡例：渋滞損失時間
 ■ : 40万～ 人h/年・km
 ■ : 20～40万 人h/年・km
 ■ : 0～20万 人h/年・km

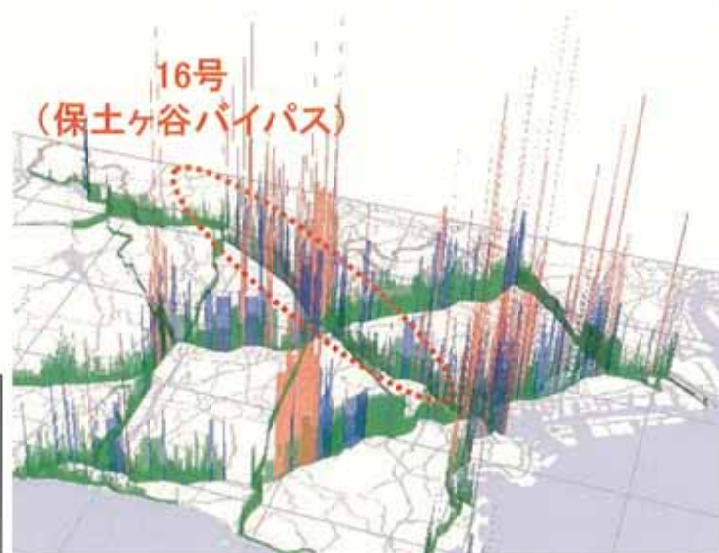
観光地における休日の渋滞

■ 平日に比べて休日の渋滞が大きい区間が存在する。



道路が不足する横断方向

■ 川崎・横浜間の縦断方向に比べ、横浜から東名・中央高速方面(内陸側)へ向かう幹線道路は国道16号(保土ヶ谷BP)のみ。そのため交通が集中し慢性的な渋滞が発生。



※図中の数値は
 ①神奈川県内を通り抜ける自動車数と神奈川県内と県外を起点・終点とする自動車数である。
 ②H11交通センサスを基にシミュレーションした結果である。

移動性(モビリティ)阻害箇所の抽出方針について

モビリティ阻害要因

移動性(モビリティ)の阻害要因をエリア・区間・地点という単位で評価・抽出する

渋滞

プローブ、センサス、トラカン、VICSの各データや利用者の意見等から渋滞による阻害箇所を抽出

道路構造

幅員狭小等、道路構造による阻害箇所を利用者・管理者の意見を中心に抽出

気象・自然条件

気象・自然条件による阻害箇所を通行規制等の実績を中心に抽出

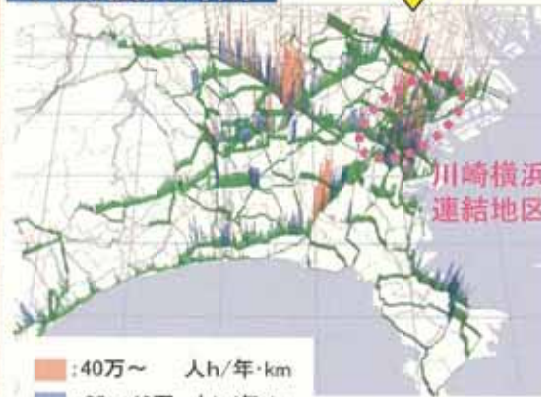
災害

災害による阻害箇所を上記と同様、実績を中心に抽出

県全体 → エリアの抽出

川崎横浜連結地区は、幹線道路が並行するにも関わらず、交通需要が多いため、渋滞損失時間が大きくなる地区

渋滞損失時間



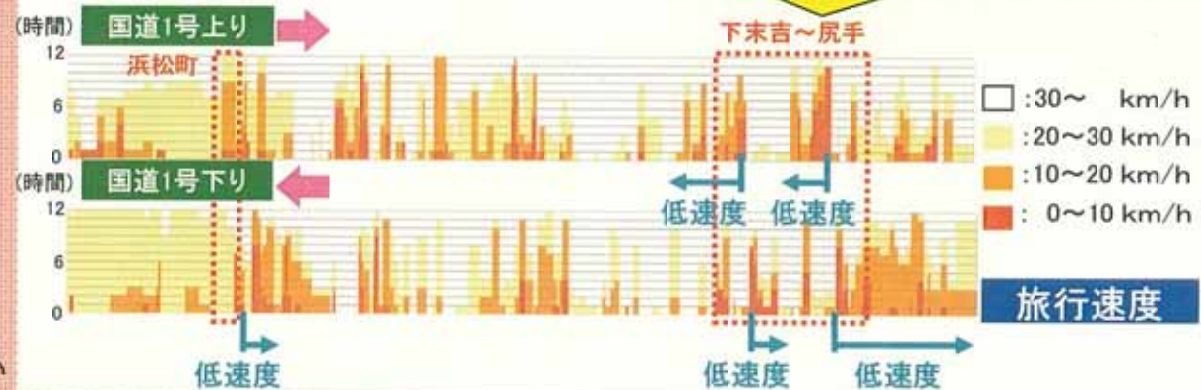
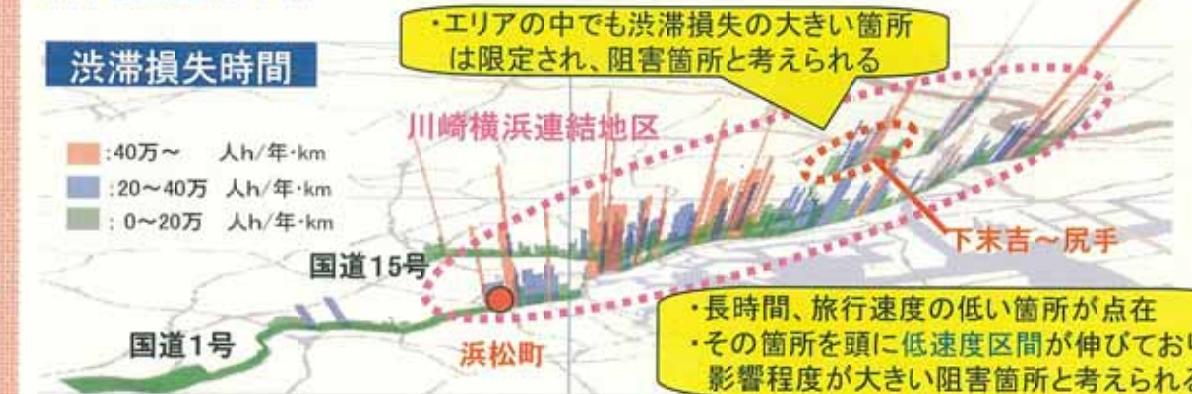
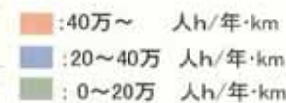
例) 川崎市と横浜市を結ぶ区間における渋滞状況

※渋滞損失時間: ある区間を走行する場合に渋滞していない時と渋滞時の所要時間の差(渋滞で無駄にしている時間)

エリア → 区間・地点の抽出

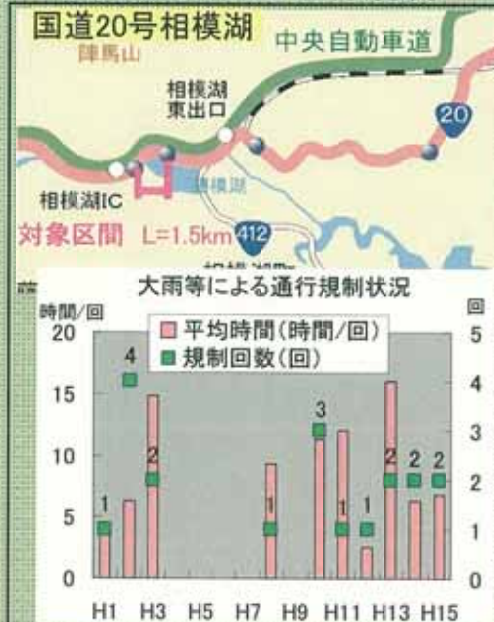
本エリアは国道1・15号、首都高など幹線道路が並行するにも関わらず、交通需要が集中し、容量が不足

渋滞損失時間

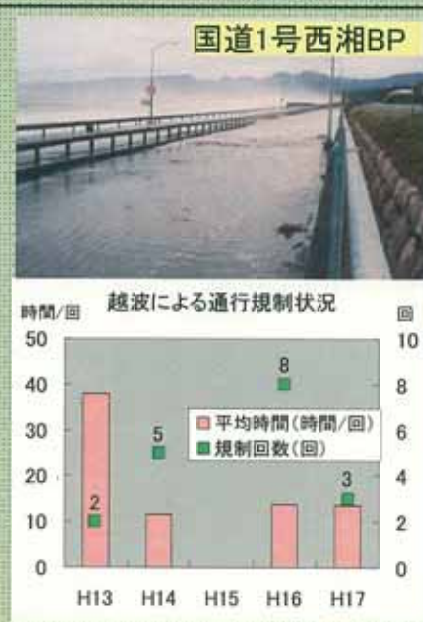


例) 幅員狭小のトンネル

例) 大雨による通行規制



例) 越波による通行規制



交通状況（渋滞状況）の把握方法について（1） <データの計測及びその活用方法について>

①プローブデータ

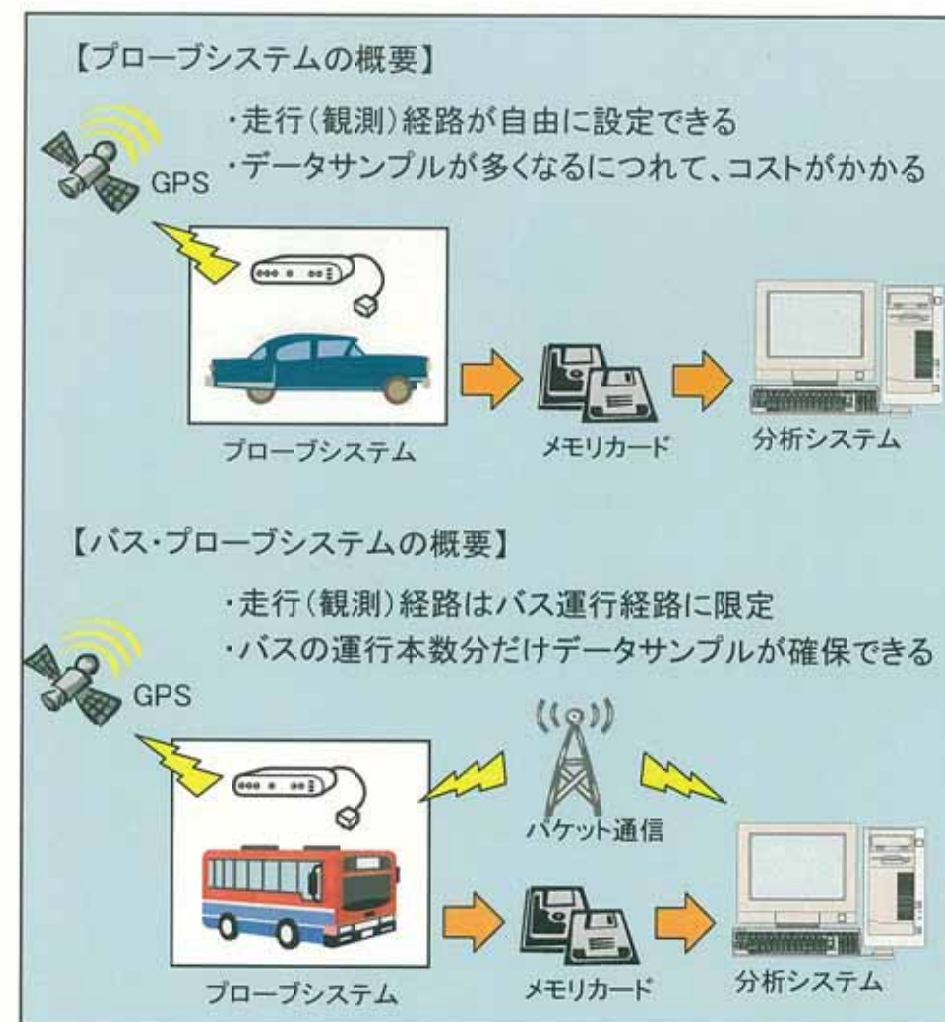
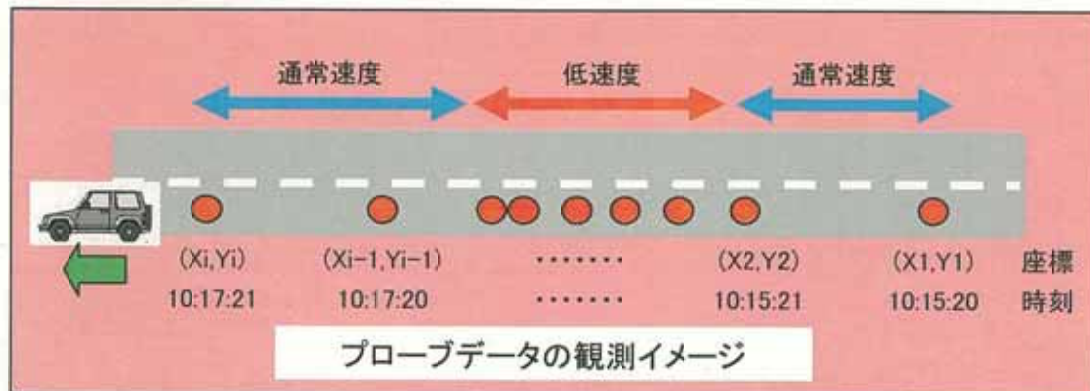
- プローブシステムを搭載した車両（プローブカー）で道路を走行し、1秒ごとにGPSの位置情報（緯度・経度）が観測されたデータ。
- 位置情報から得られる距離と通過時刻で詳細な区間（DRM区間）の旅行速度が計測できる。

主なデータ

- ・旅行速度（DRM区間単位） ※DRM：デジタル道路地図
- ・DRM区間のサンプル数：原則として72サンプル/年以上（直轄国道）

活用方法

- ・路線や区間内での詳細な渋滞状況（旅行速度）を把握する。
- ・渋滞による社会的な損失の大きさ（渋滞損失時間）を評価する。



②道路交通センサス

- 全国規模で道路状況や交通状況を区間（平均3.6km）の代表地点ごとに観測されたデータ。
- 概ね5年毎に全国調査を実施しており、今年度は調査年度となっている。

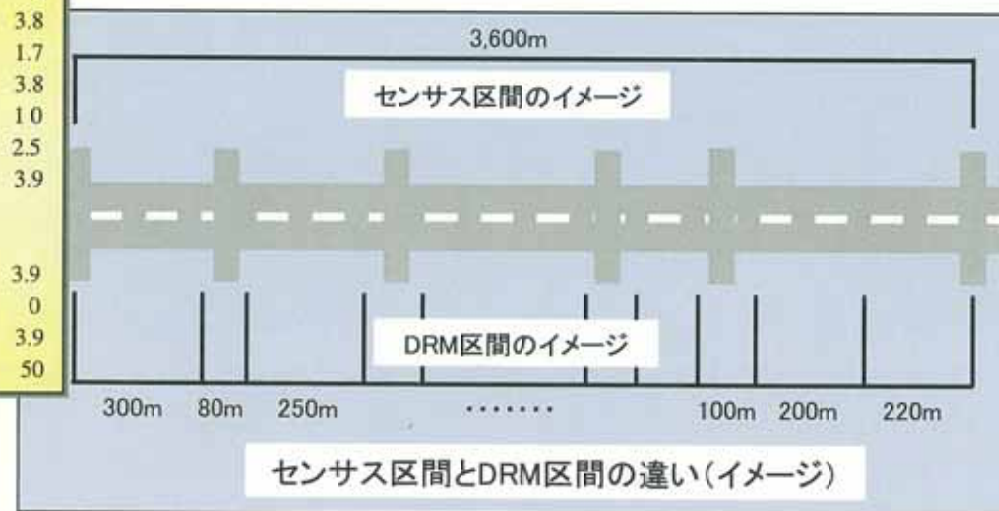
主なデータ

- ・道路状況（車線数、幅員、交差点数）
- ・交通量（日、車種別、平・休日別）
- ・混雑時平均旅行速度（平・休日別）

活用方法

- ・将来の交通需要推計を行う際の基礎資料。
- ・道路計画や環境影響評価などへの活用。

| 国道1号 横浜市戸塚区原宿 | | 車線数 | |
|------------------|--------|-------------|-----|
| 交通量(台/12h、人/12h) | | 中央帯設置延長(km) | 4 |
| 自動車類 | 39,916 | 緑化済道路延長(km) | 3.8 |
| 動力付き二輪車類 | 1,729 | 歩道設置延長(km) | 1.7 |
| 自転車類 | 250 | バス停留施設設置数 | 3.8 |
| 歩行者類 | 314 | バス路線延長(km) | 1.0 |
| 混雑時平均旅行速度(km/h) | 16.9 | 都計区域内延長(km) | 2.5 |
| | | 規制区域内延長(km) | 3.9 |
| | | 騒音規制地域 | |
| | | 一種および二種 | 3.9 |
| | | 三種および四種 | 0 |
| | | 振動規制地域 | 3.9 |
| | | 指定最高速度 | 50 |



交通状況（渋滞状況）の把握方法について（2） <データの計測及びその活用方法について>

③トラカンデータ

■主な道路の地点に設置されたトラフィックカウンター(車両検知器)により、常時観測された交通量等のデータ。

主なデータ

- ・交通量(時間帯別)
- ・地点平均速度(時間帯別)

活用方法

- ・道路交通センサの結果と合わせて、道路計画の基礎資料とするとともに、道路の建設と維持管理の資料として活用



ループコイル式車両検知器



超音波式車両検知器

④ VICSデータ

■VICSビーコンで提供されている渋滞情報から、1日あたりの渋滞時間が集計されたデータ。

主なデータ

- ・地点別1日あたりの渋滞時間(渋滞の定義:10km/h以下)

活用方法

- ・1日あたり渋滞時間の大小で混み具合の評価に活用

VICSの提供内容例

新宿通り上り 四谷見附付近
渋滞0.5KM

文字:レベル1



簡易図形:レベル2



地図:レベル3

VICSの提供デバイス

FM多重放送

全国に設置したVICS-FM放送局からFM放送波を利用して、県単位の広域情報を一括して提供します。



電波ビーコン

高速道路等に設置され、電波により、前方200km程度の高速道路等の道路交通情報を中心に提供します。



光ビーコン

主要な一般道路に設置され、光により、前方30km程度先までの一般道の道路交通情報を中心に提供します。

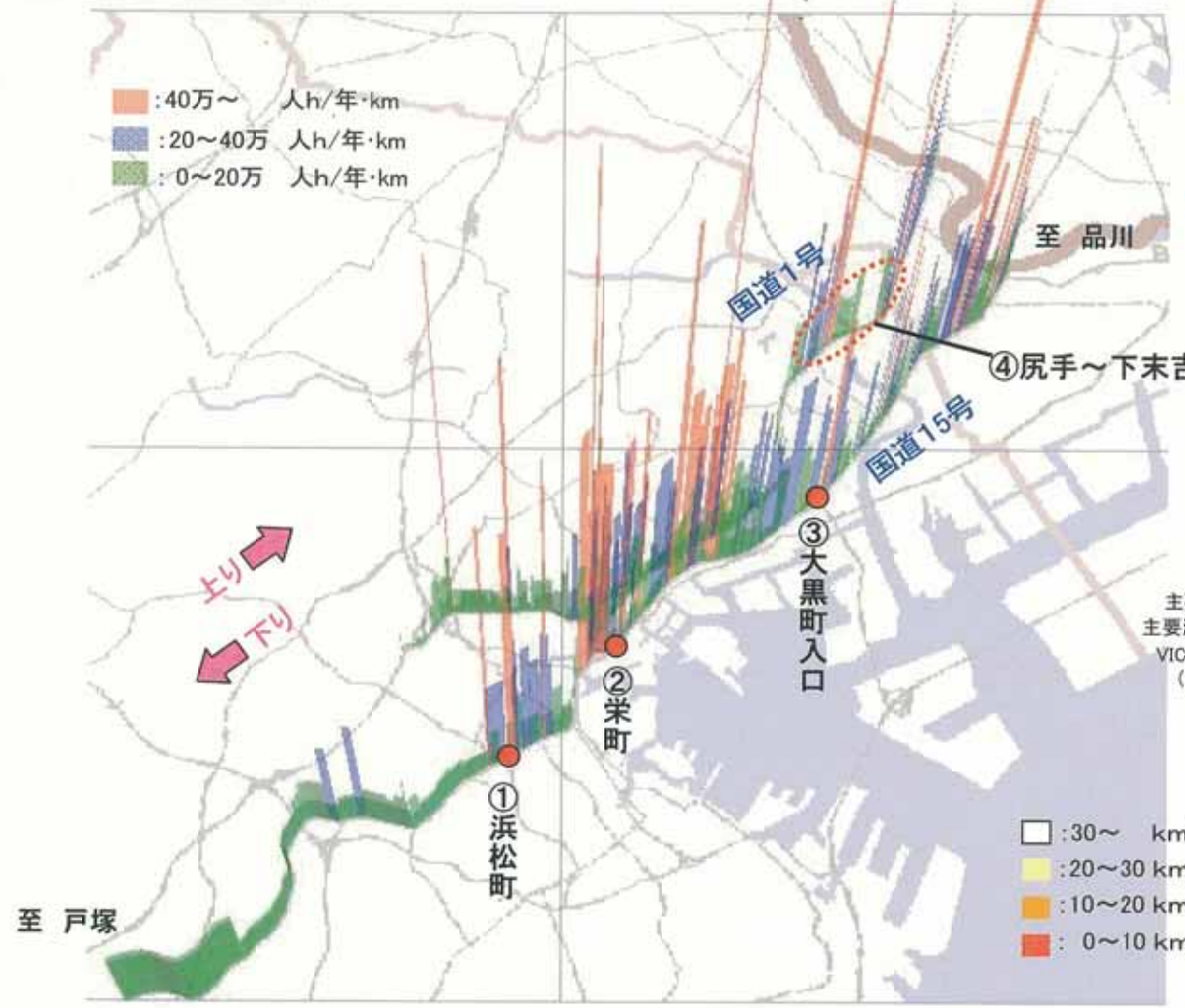


VICSデータによる渋滞情報

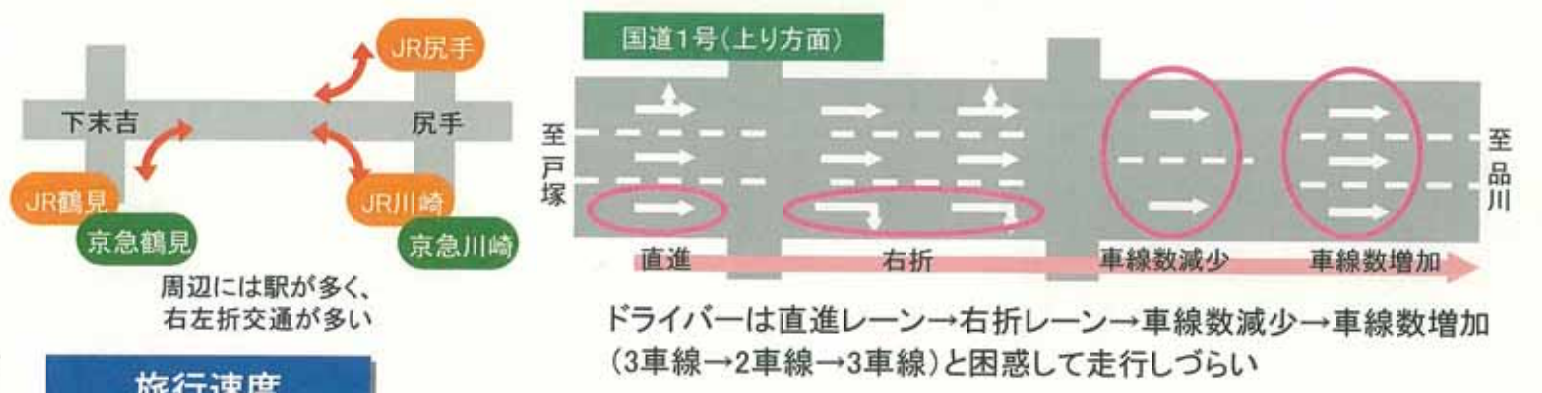


川崎横浜連結地区 (横浜市中心部と川崎市中心部における都市間交通の容量不足)

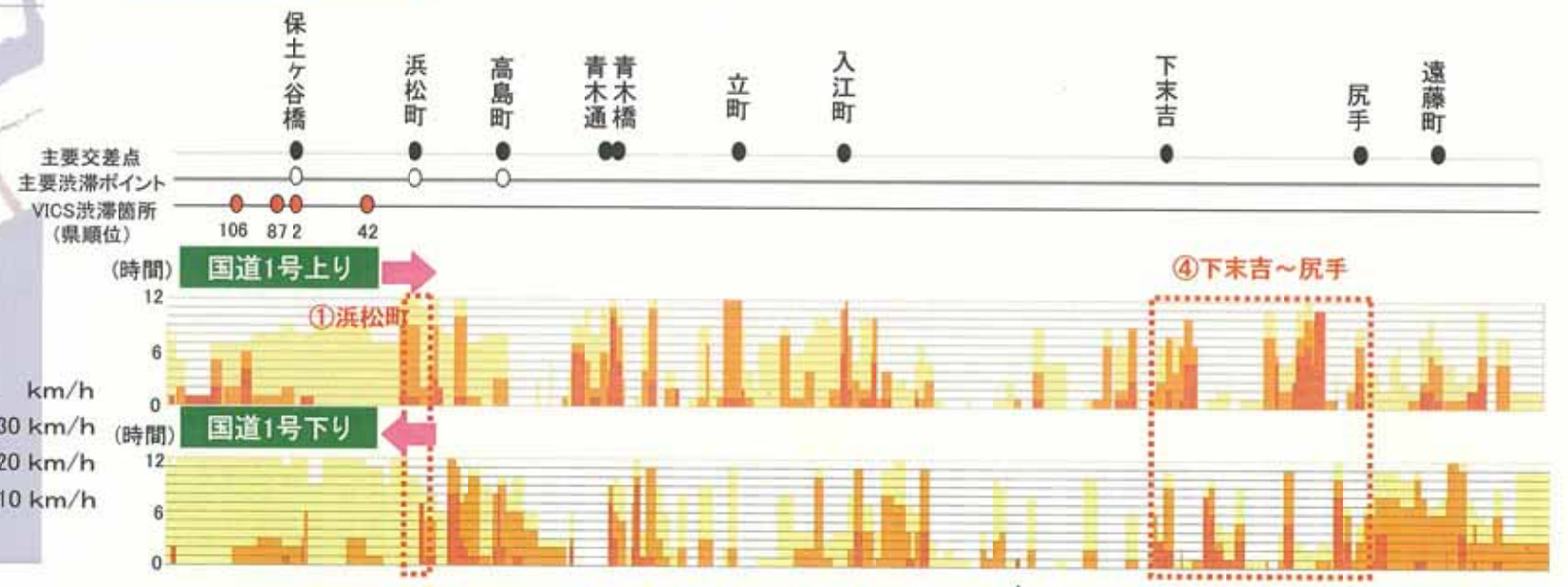
渋滞損失時間



④ 尻手~下末吉交差点 (右左折交通が多く、車線数が増減している)



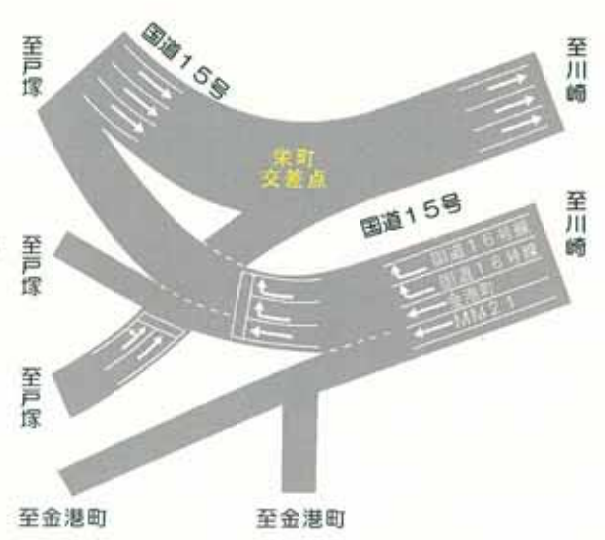
旅行速度



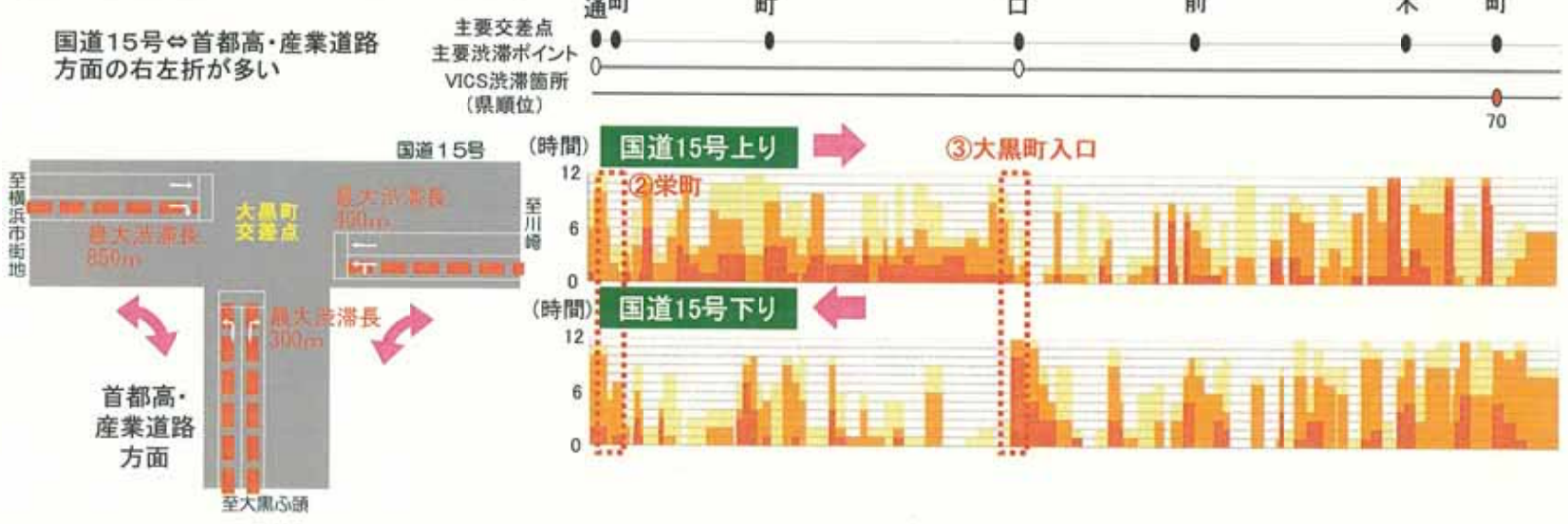
① 浜松町 (右折滞留長不足)



② 栄町 (交差点形状が屈曲で走行性が悪い)



③ 大黒町 (右左折が多い)



原宿地区 (横浜市と県西部を結ぶ交通容量が不足)

渋滞損失時間

■ : 40万~ 人h/年・km
■ : 20~40万 人h/年・km
■ : 0~20万 人h/年・km

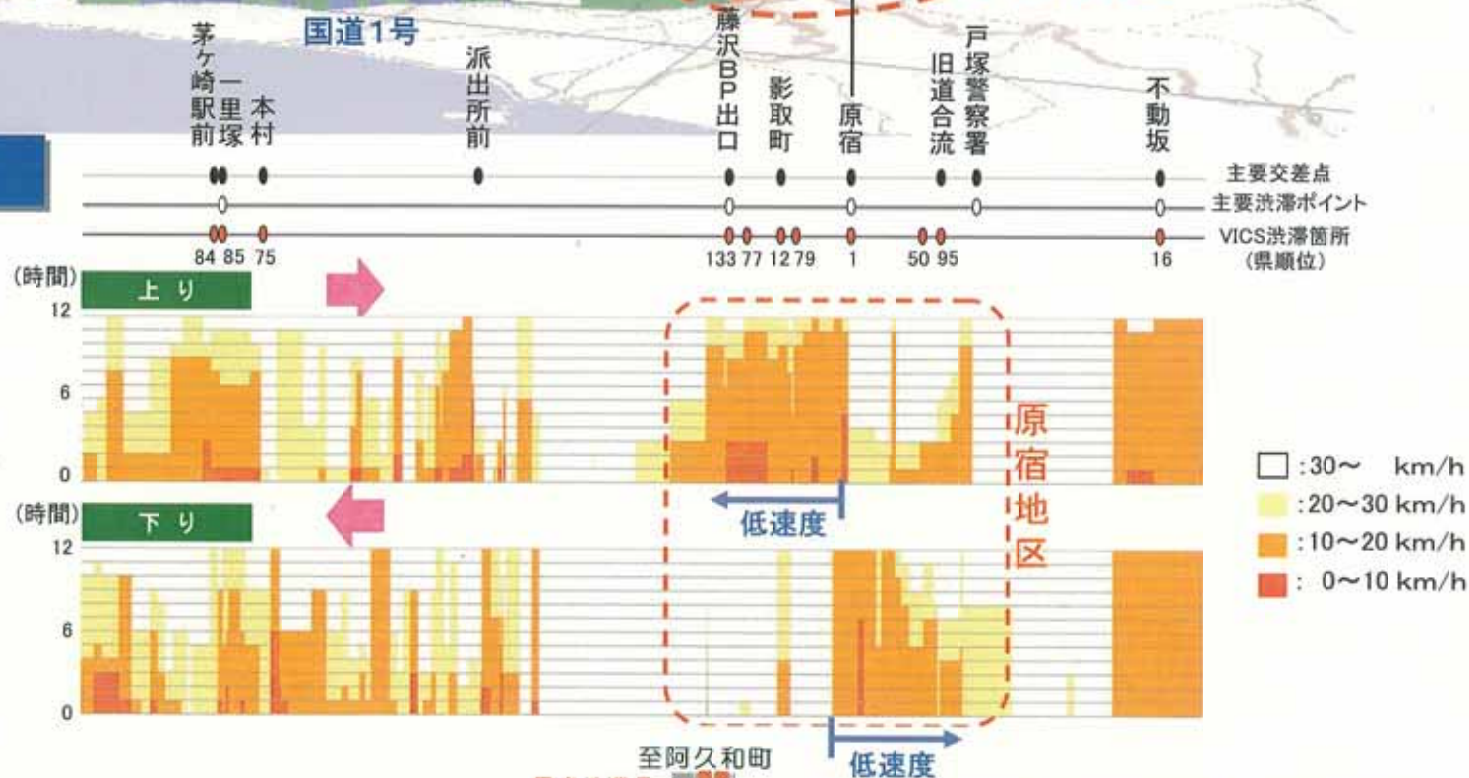


原宿交差点を先頭に渋滞が発生しており、交差点を通過すると、比較的スムーズに流れている

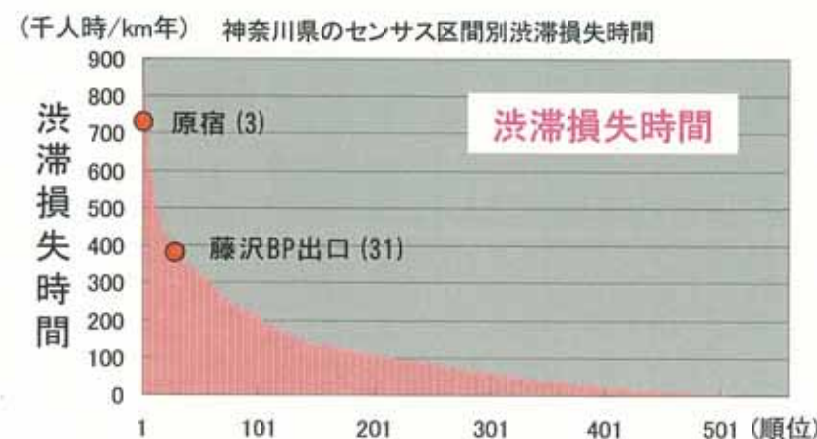
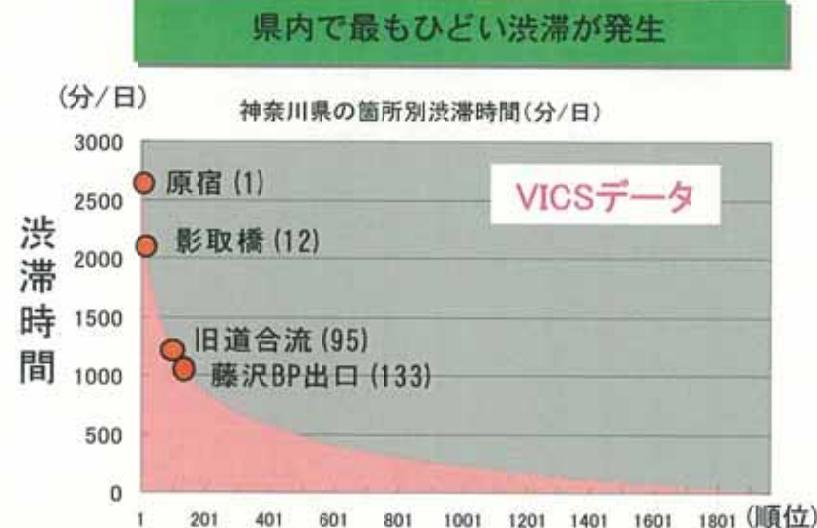


R1 神奈川県

旅行速度

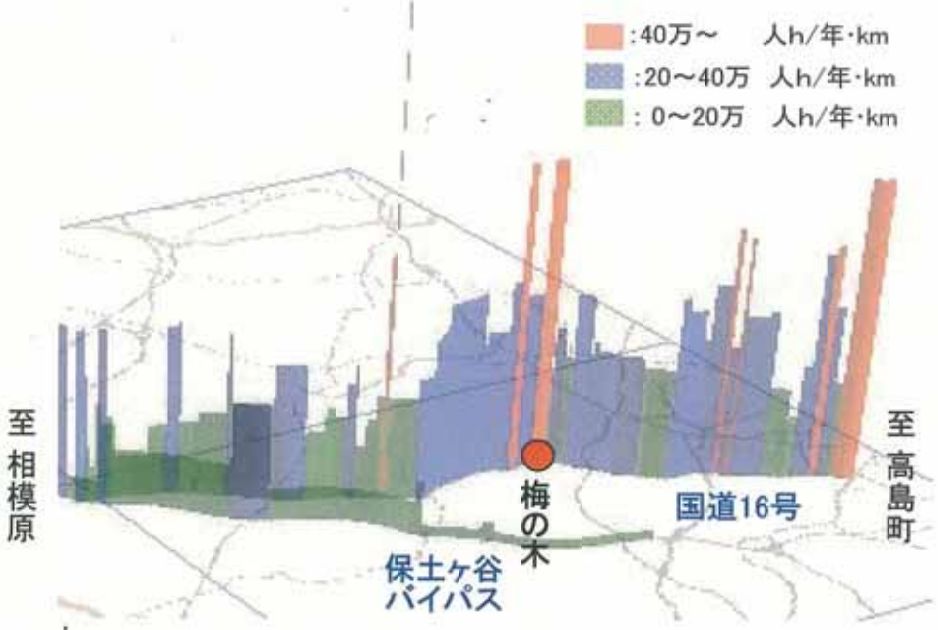


原宿交差点の渋滞状況

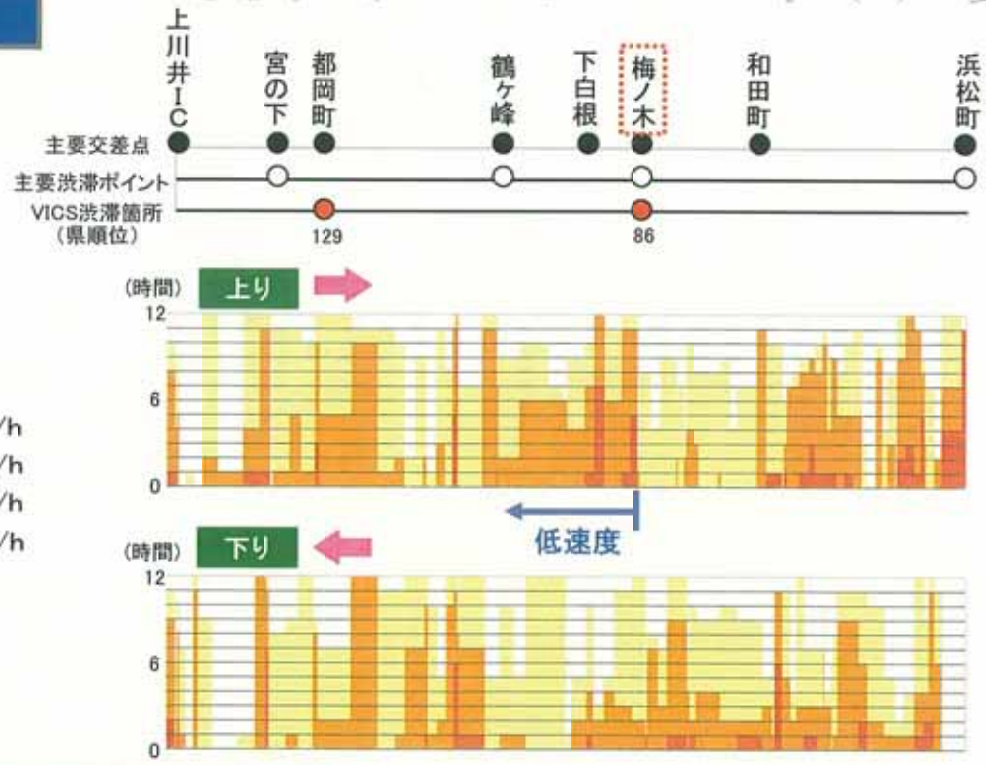


梅の木交差点 (変則交差点による容量不足)

渋滞損失時間



旅行速度



梅の木 (くい違いの交差点形状)



くい違い交差により現示数が増えるため、国道16号の青時間が短い



箱根地区 (行楽地へ向かう交通が休日に集中)

宮ノ下交差点の渋滞状況

平日にはない渋滞が休日に発生



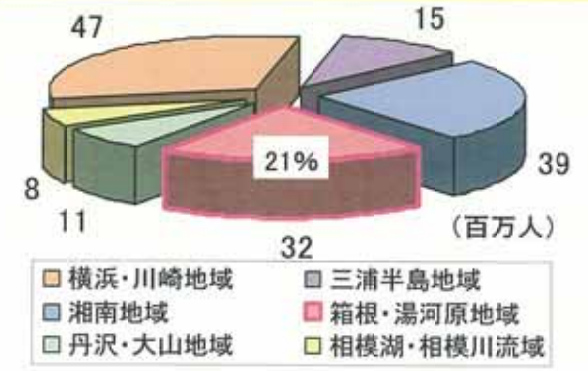
小田原・湯河原間 (下り方向) の渋滞状況

休日の混雑時には所要時間が大幅に増加



箱根地区は県内有数の観光地

箱根地域は県内に訪れる観光客の約2割を占める



神奈川県地域別観光入込客数(H15)



神奈川県移動性向上プロジェクト <スケジュール>

| 検討内容 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 |
|---------------------------|----|-----|----------------------|-------------|----|----|-------------|----|----|----|
| 障害要因整理 | ■ | | | | | | | | | |
| 障害箇所抽出方針 | ■ | | | | | | | | | |
| (暫定)障害箇所の抽出 | | ● | ■ | | | | | | | |
| パブコメ等の実施 | | | | | ■ | | | | | |
| 補足調査の実施 | | | | ■ | | | | | | |
| 障害箇所の抽出 | | | | | ■ | | | | | |
| 対策検討 | | | | | | | | ● | | |
| 委員会開催 | | | ● 11/10 第一回委員会 | ● 第二回委員会 | | | ● 第三回委員会 | | | |
| 公表 | | | | | ● | | ● | | | |
| (仮)道路行政マネジメント を实践する委員会 | | | ● 11/25 第一回委員会 | | | | | | | |