

# 移動性(モビリティ)障害箇所に関するアンケート調査結果について(1)

資料 - 2

## 1. 調査目的

幅広い道路利用者に対して、移動性の障害箇所(案)を公表するとともに、抽出結果が「利用者の実感とあっているか」などアンケートを通じて把握する。

## 2. 調査概要

(1) 実施期間 平成18年2月20日(月)～3月8日(水)の17日間。

### (2) 調査方法

#### 調査票によるアンケート(参考資料1)

抽出した障害地区・箇所について「感じるか」、「対策の必要性」などを質問。  
行政機関、ガソリンスタンド、カー用品店、ファミリーレストランなど約370箇所に設置。

アンケート配布先	箇所数	配布枚数
国土交通省	14箇所	2020
神奈川県	19箇所	1000
横浜市	19箇所	600
川崎市	8箇所	400
県内各市町村	35市町村	1950
道の駅	2箇所	100
S・A・P・A	15箇所	1050
(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	1300
ガソリンスタンド	149店舗	2980
ファミリーレストラン	51店舗	1300
合計		14000

#### インターネットによるアンケート

設問内容は 調査票によるアンケートと同様。

#### 携帯電話によるアンケート(参考資料3)

設問内容は障害していると感じる地区のみを質問。

## (3) 広報活動

アンケート実施前および実施中に新聞報道、ポスター、インターネット、地域情報誌など多くのメディアでアンケートへの協力を要請。

### 新聞記事

神奈川新聞(2/19)、建通新聞(2/21)

### ポスター・チラシ

行政窓口、ガソリンスタンド、カー用品店など約370箇所(2/20～3/8)

### インターネット

国、県、市町村など計25機関のホームページでお知らせ(2/20～3/8)

### タウンニュース

県内42地区 約210万部(2/23～3/3)

### 新聞広告

神奈川新聞(2/26)

### メールマガジンによるお知らせ

横浜市のモニター約800人(3/1)



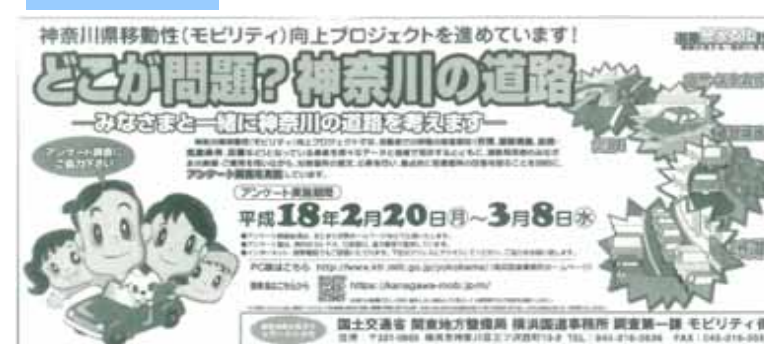
ポスター・チラシ

### 新聞記事

(神奈川新聞)

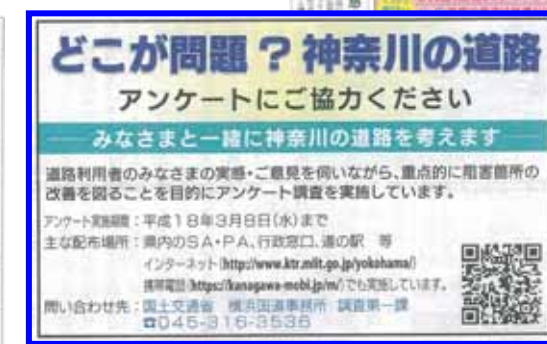


### 新聞広告



(建通新聞)

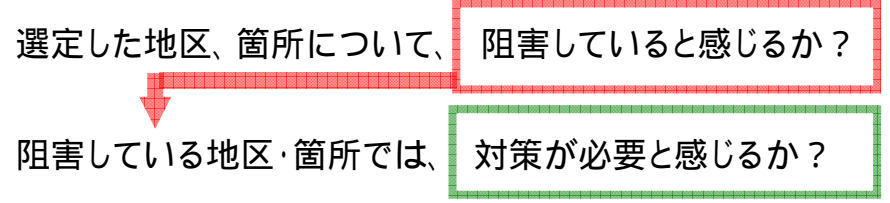
### タウンニュース



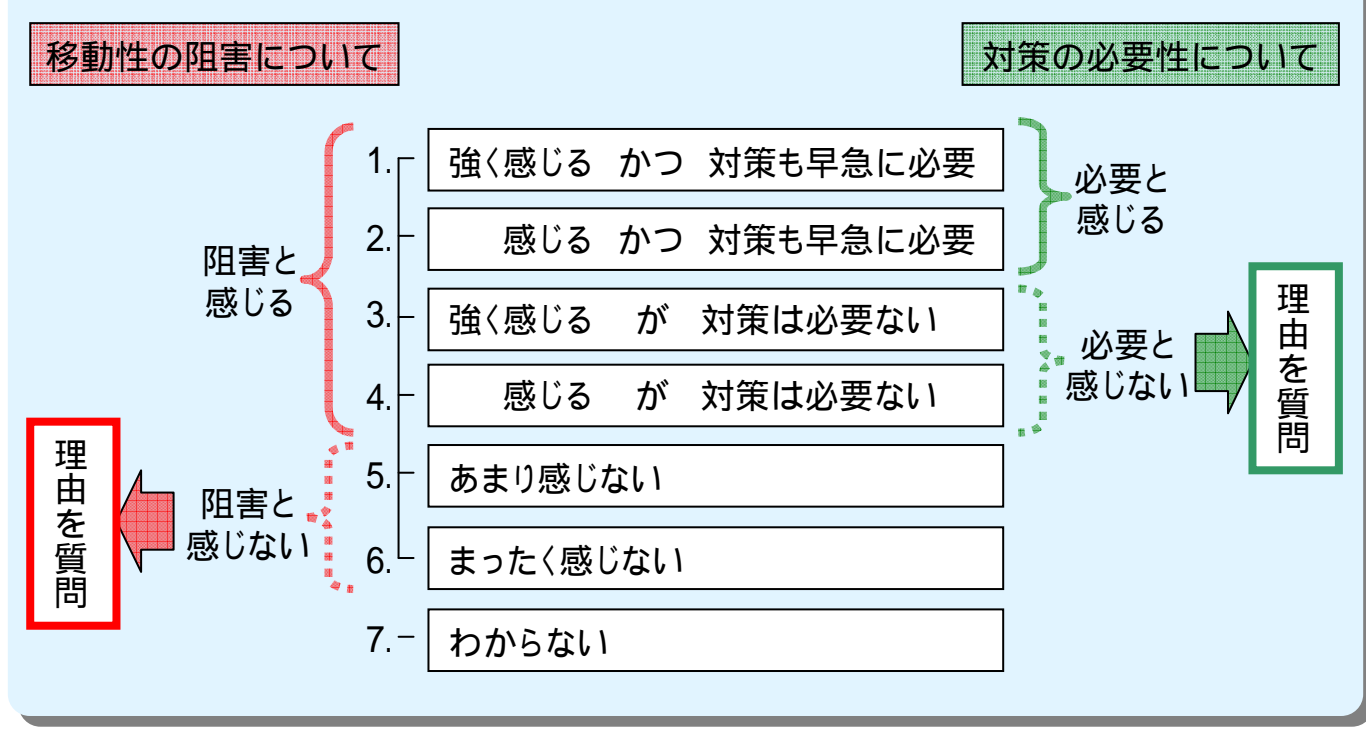
# 移動性(モビリティ)障害箇所に関するアンケート調査結果について(2)

## 3. 主な設問内容

### (1) 調査票、インターネット



13地区+34箇所全てに対して、以下内容を質問



選定した地区・箇所以外に障害されている箇所があるか？

### (2) 携帯電話

・選定した13地区 + 6箇所について障害していると感じるかのみ質問。

13地区+6箇所に対して、以下内容を質問

障害されていると感じる地区のみを選択

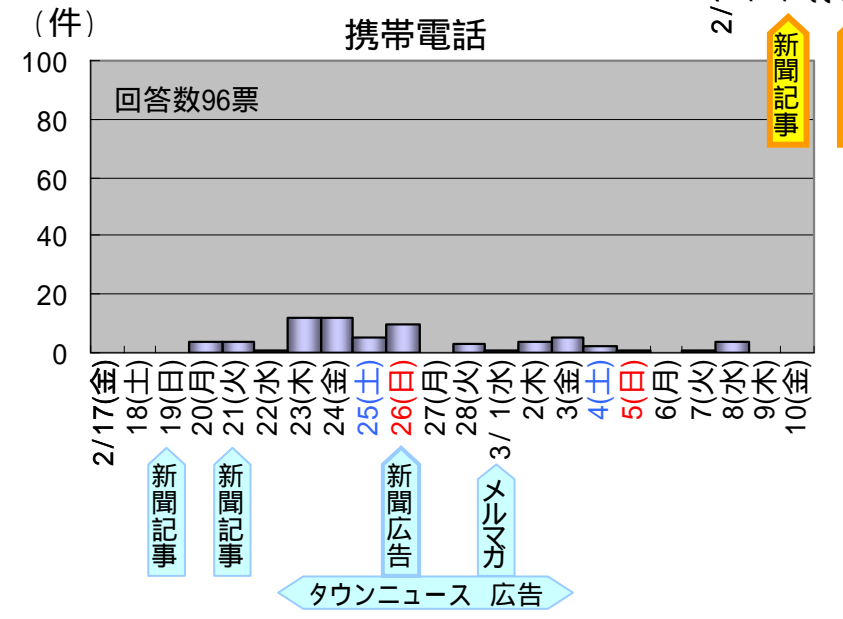
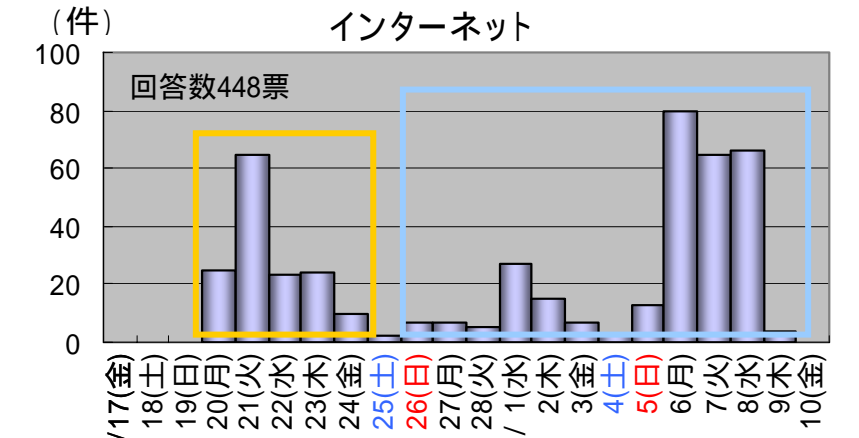
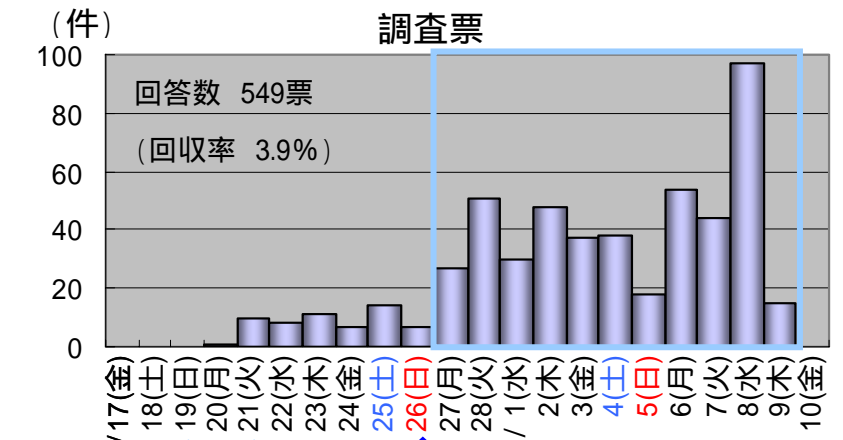
## 4. 調査結果

3/9までの回答(調査票は消印分)を対象に集計

### (1) 回答状況

・調査票およびインターネット、携帯電話を含めた回答総数: **1,066票。**

・新聞記事、新聞広告、タウンニュース、メルマガ等広報により回答数が増加。



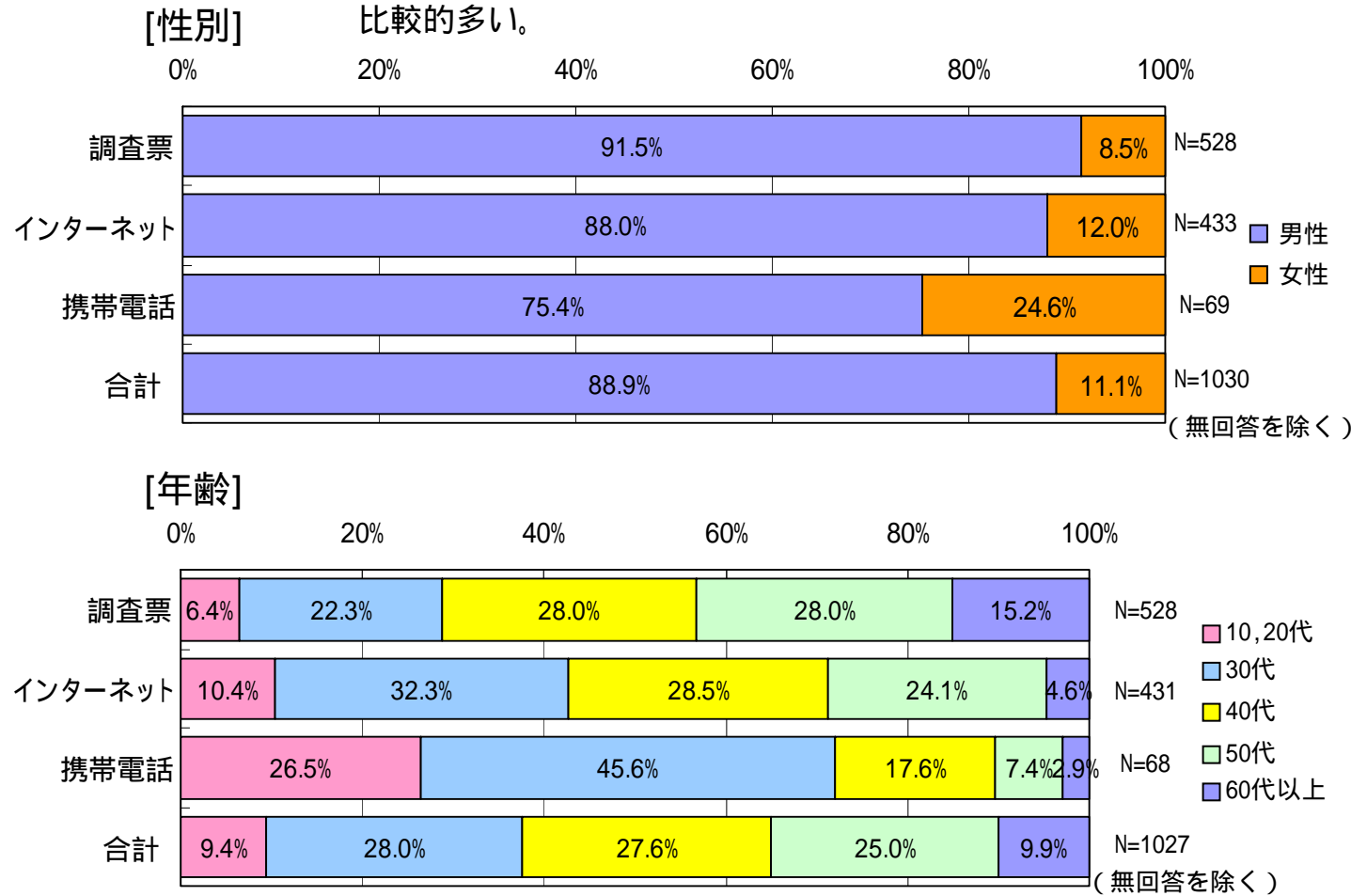
# 移動性(モビリティ)障害箇所に関するアンケート調査結果について(3)

資料 - 2

## (2) 回答者の属性

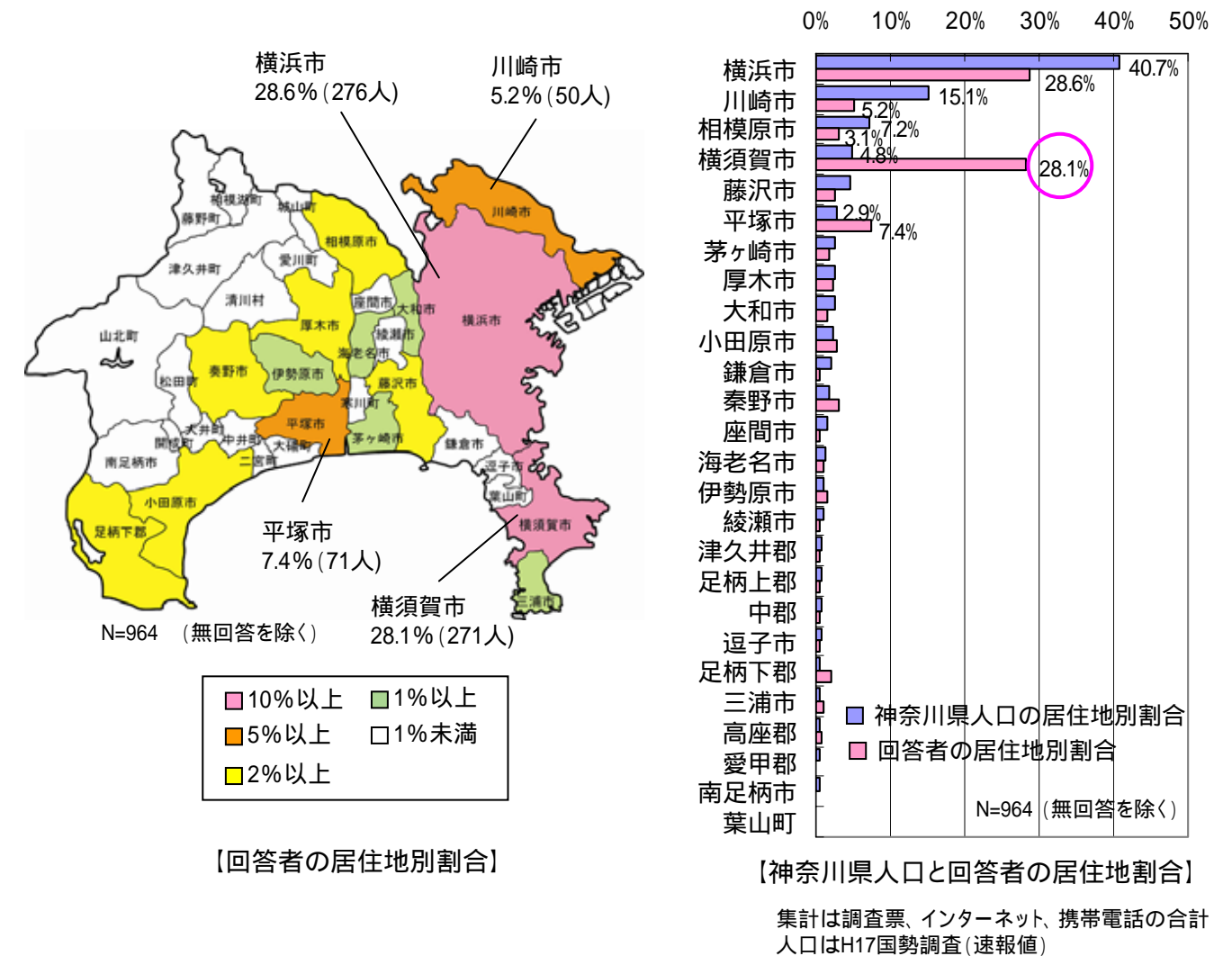
### 1) 性別・年齢

・性別は男性が約9割、年齢では40歳代以下が約7割を占める。  
 ・携帯電話では30代以下が大半を占めるが、インターネットでは50代も比較的多い。



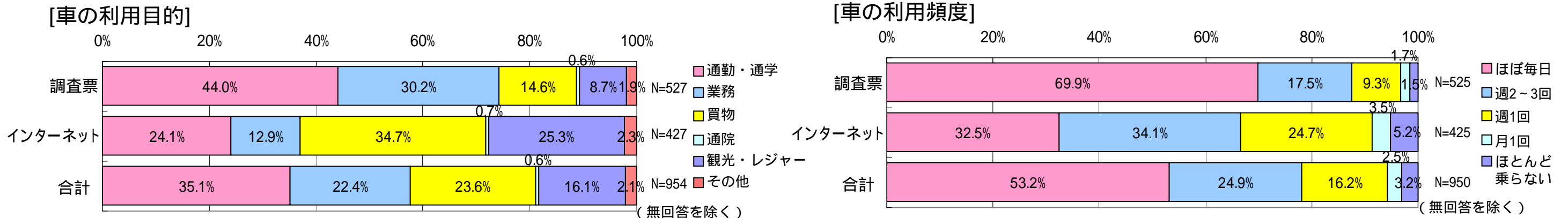
### 2) 居住地

・回答者の居住地構成は神奈川県人口の構成が比較的反映されているが、横須賀市に在住する回答者の割合が高い。



### 3) 車の利用目的・頻度

・通勤・通学、業務での車利用が約6割を占める。また、車の利用頻度は週1回以上が9割以上を占める。



# 移動性(モビリティ)障害箇所に関するアンケート調査結果について(4)

## (3) 利用者の実感 (調査票とインターネットの集計)

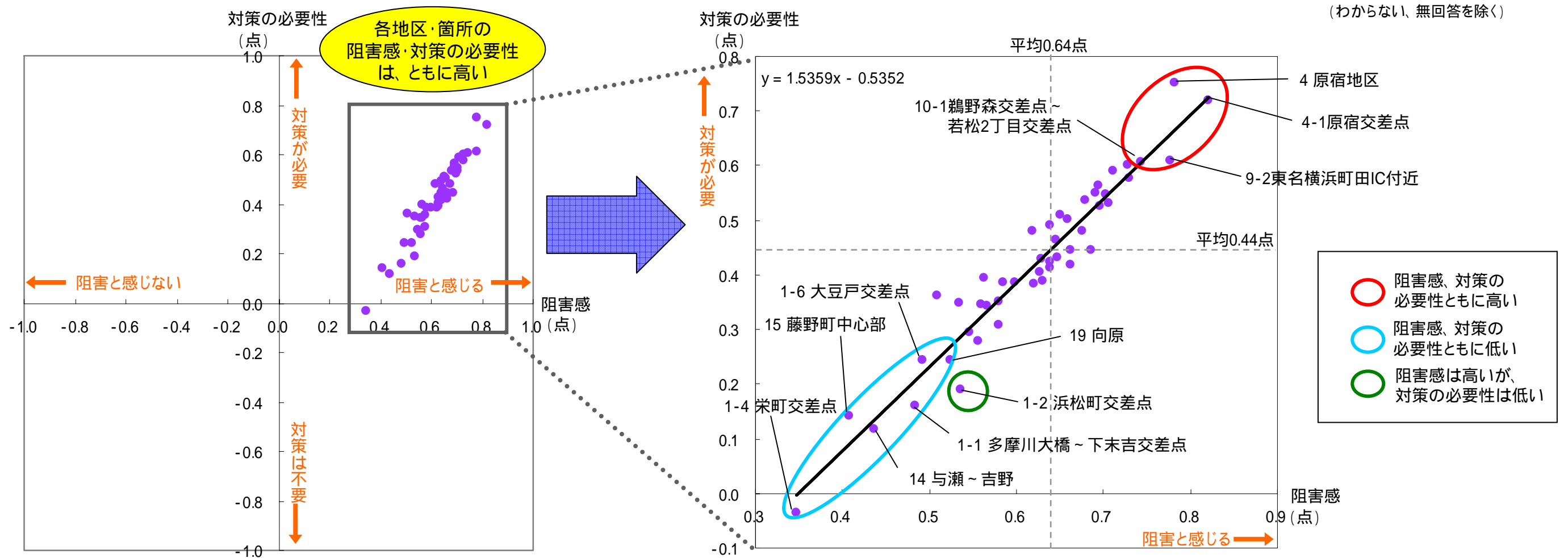
### 1) 抽出した地区・箇所の障害感と対策について

障害感および対策の必要性について点数化し、抽出した地区・箇所を分析。

【点数の算出方法】 以下の計算式にもとづき、地区・箇所別の平均点を算出

$$(1) \text{障害感} = \left[ \left( \text{強く感じる 回答数} \right) \times (+1) + \left( \text{感じる 回答数} \right) \times (+0.5) + \left( \text{あまり感じない 回答数} \right) \times (-0.5) + \left( \text{全く感じない 回答数} \right) \times (-1) \right] \div \left( \text{全回答数} \right)$$

$$(2) \text{対策の必要性} = \left[ \left( \text{対策が必要 回答数} \right) \times (+1) + \left( \text{障害を感じるが対策は不要 回答数} + \text{障害と感しない 回答数} \right) \times (-1) \right] \div \left( \text{全回答数} \right)$$



- ・一般的に各地区・箇所とも、障害していると感じられており、対策も必要と感じられている。
- ・ただし、各地区・箇所間で比較すると、以下の ~ のような特徴が見られる。

他の地区・箇所に比べると...

**障害感、対策の必要性ともに高い** のは、原宿地区(4)、原宿交差点(4-1)、東名横浜町田IC付近(9-2)、鶴ノ森~若松2丁目交差点(10-1)

**障害感、対策の必要性ともに低い** のは、多摩川大橋~下末吉交差点(1-1)、栄町交差点(1-4)、大豆戸交差点(1-6)、与瀬~吉野(14)、藤野中心部(15)、向原(19)

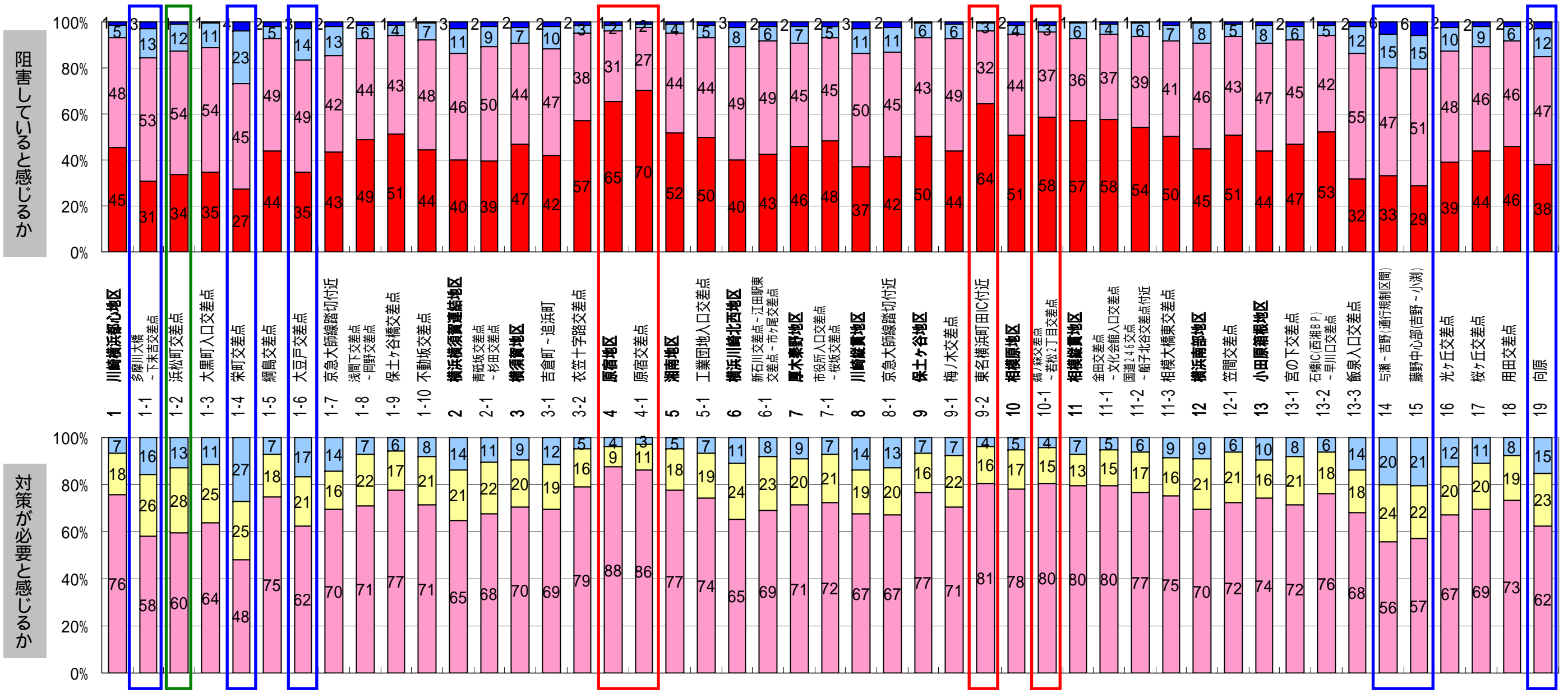
**障害感が高いが、対策の必要性が低い** のは、浜松町交差点(1-2)

# 移動性(モビリティ)障害箇所に関するアンケート調査結果について(5)

- ・各地区・箇所における障害感と対策の必要性についての回答結果(内訳)は以下のとおりである。
- ・障害とを感じるが、対策は不要との意見が3割程度存在している箇所もある。

   : 障害感、対策の必要性ともに高い地区・箇所  
   : 障害感、対策の必要性ともに低い地区・箇所  
   : 障害感が高いが、対策の必要性が低い地区・箇所

強く感じる
  感じる
  あまり感じない
  全く感じない



N= 278 243 299 291 255 291 283 271 327 355 327 261 383 286 492 521 377 522 332 405 240 327 287 346 206 247 306 364 477 307 396 278 387 350 317 275 350 293 405 434 282 179 184 217 228 272 230

(わからない、無回答を除く)

# 移動性(モビリティ)障害箇所に関するアンケート調査結果について(6)

資料 - 2

## 2) 障害と感じない理由と対策が必要ない理由について

- は前述の (障害感、対策の必要性ともに低い箇所)に該当
- は前述の (障害感が高いが、対策の必要性は低い箇所)に該当

### 【1】多摩川大橋～下末吉交差点(1-1)

#### 障害と感じない理由

- ・渋滞する区間が短いので我慢できる。
- ・ラッシュ時に通らないのでわからない。
- ・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。
- ・下末吉交差点はやむをえないと思う。

#### 障害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。
- ・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。
- ・渋滞する区間が短いので我慢できる。
- ・首都高速を利用するため。
- ・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。
- ・道路標示や分離などの工夫が必要。

### 【2】浜松町交差点(1-2)

#### 障害と感じるが対策は必要ない理由

- ・まったく動かないことはない。
- ・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。
- ・右折車線が短いのでと思うが、全く動かなくなるわけではないので我慢できる。
- ・対策には多額の費用(税金)が必要であるため。
- ・保土ヶ谷橋の対策で緩和できそう。
- ・市街地で立体化工事とかは無理だろうから。
- ・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。
- ・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。

### 【15】栄町交差点(1-4)

#### 障害と感じない理由

- ・屈曲していて走行性は悪いが我慢できる。
- ・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。
- ・混雑していない。
- ・青木橋交差点の方が問題。

#### 障害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。
- ・渋滞は朝夕の限られた時間帯のみで我慢できる。
- ・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。
- ・対策の優先度は低い。
- ・お金をかけて建設するだけではない、混雑時間帯のみをクリアできる方法は考えられないか探るべき。

### 【(主)東京丸子横浜線 大豆戸交差点(1-6)】

#### 障害と感じない理由

- ・朝夕の限られた時間帯のみ。
- ・日中はさほど抵抗ない。
- ・優先度低い。
- ・新菊名橋が著しく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。

#### 障害と感じるが対策は必要ない理由

- ・待たされるが、5～10分で通過できるので。
- ・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。
- ・綱島街道の拡幅が無理そうだから。

### 【20】与瀬～吉野(14)

#### 障害と感じない理由

- ・山間部は高速道路に誘導すべきだと思う。

#### 障害と感じるが対策は必要ない理由

- ・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。
- ・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。
- ・限られた時間帯のみ渋滞。
- ・あまり通行しない。

### 【23】藤野町中心部(15)

#### 障害と感じない理由

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

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

### 【24】向原(19)

#### 障害と感じない理由

-

#### 障害と感じるが対策は必要ない理由

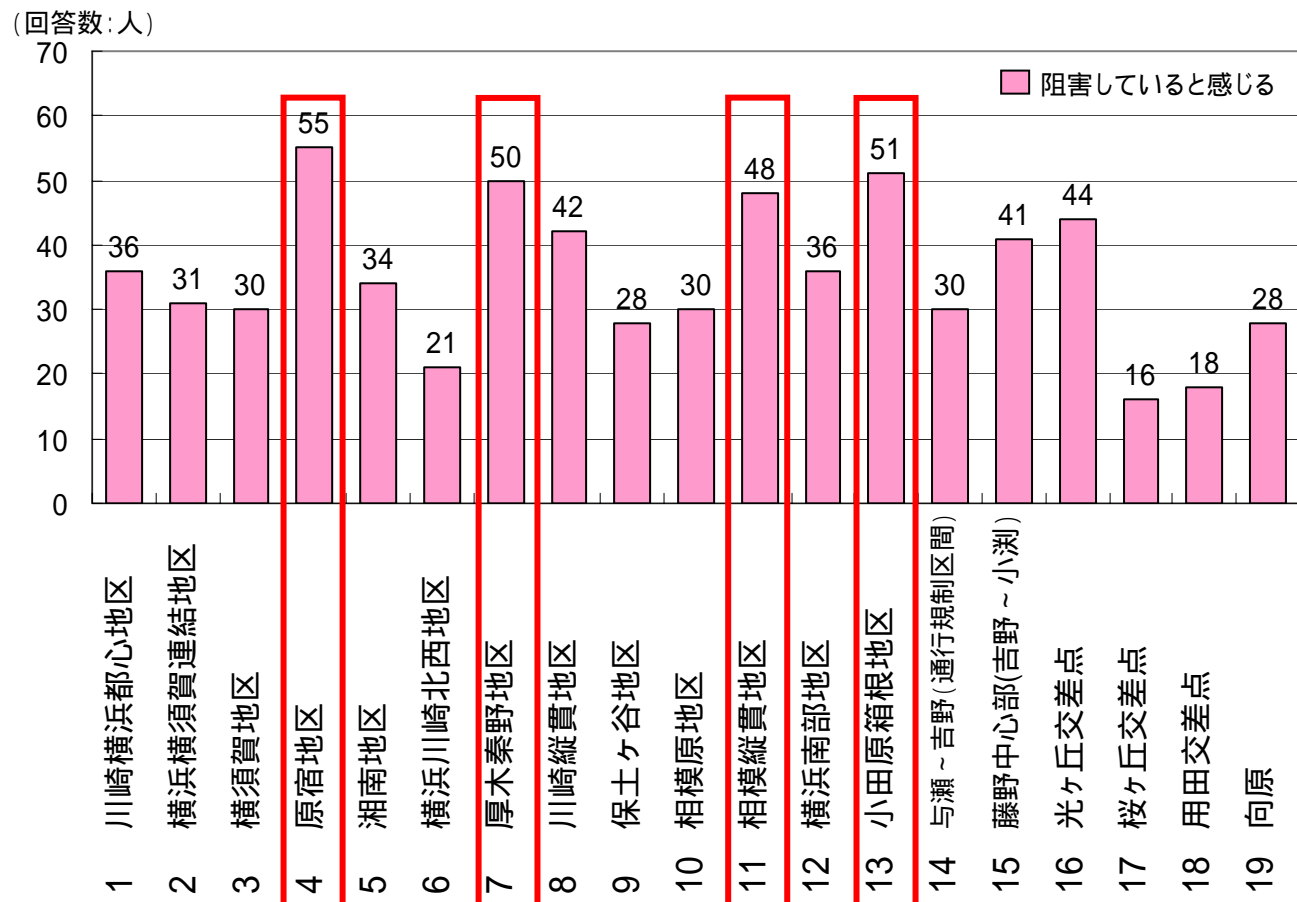
- ・渋滞時間が短いので我慢できる。
- ・自然破壊されそうでもったいない。
- ・カーブが多いので仕方がない。ただし、信号機を調整すれば少し良くなると思う。
- ・バイパスが出来、だいぶ良くなった。
- ・あまり通行しない。

# 移動性(モビリティ)障害箇所に関するアンケート調査結果について(7)

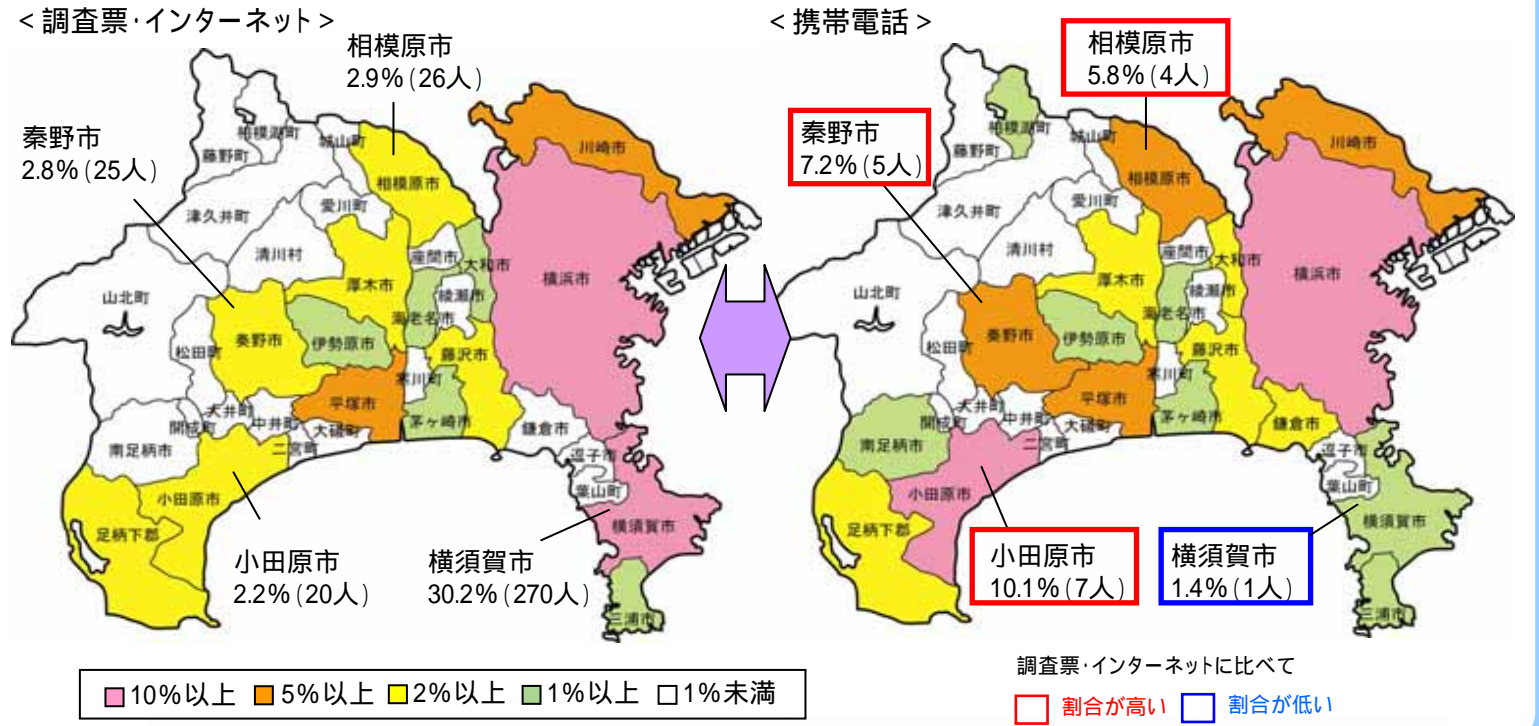
## 【参考】 障害地区・箇所の障害について(携帯電話)

- ・携帯電話では調査票やインターネットに比べ、各地区・箇所の障害感に差が見られる。
- ・障害感が強い地区として、原宿地区(4)、厚木秦野地区(7)、相模縦貫地区(11)、小田原箱根地区(13)などが挙げられる。
- ・調査票・インターネットと携帯電話の回答者の居住地割合を比較すると、携帯電話の回答者は小田原市、秦野市などの割合が高く、居住地付近の地区において障害感が高くなっている傾向が見られる。

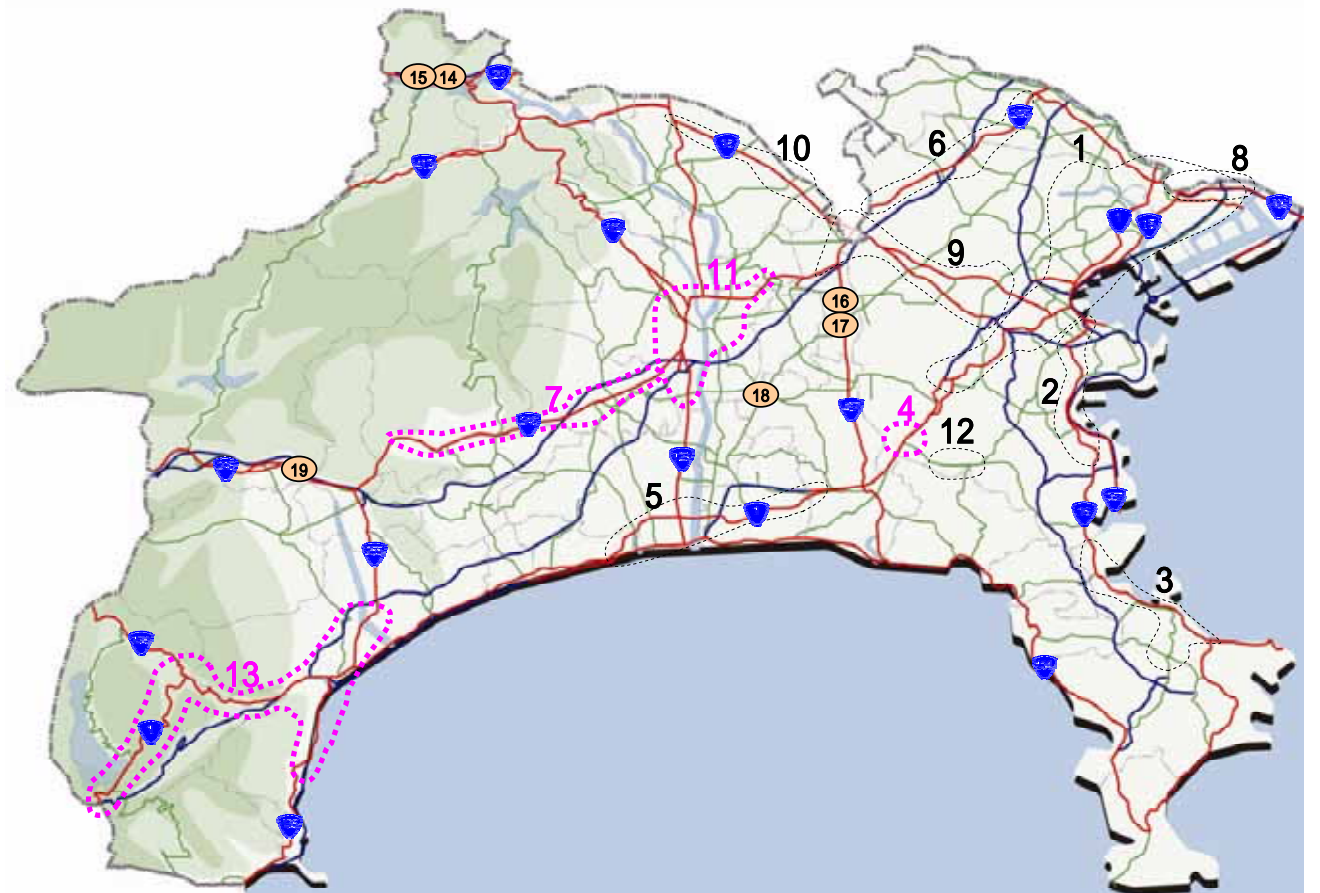
### 「移動性が障害されていると思う地区を選択」に対する回答



## 【回答者の居住地別割合】



N=69

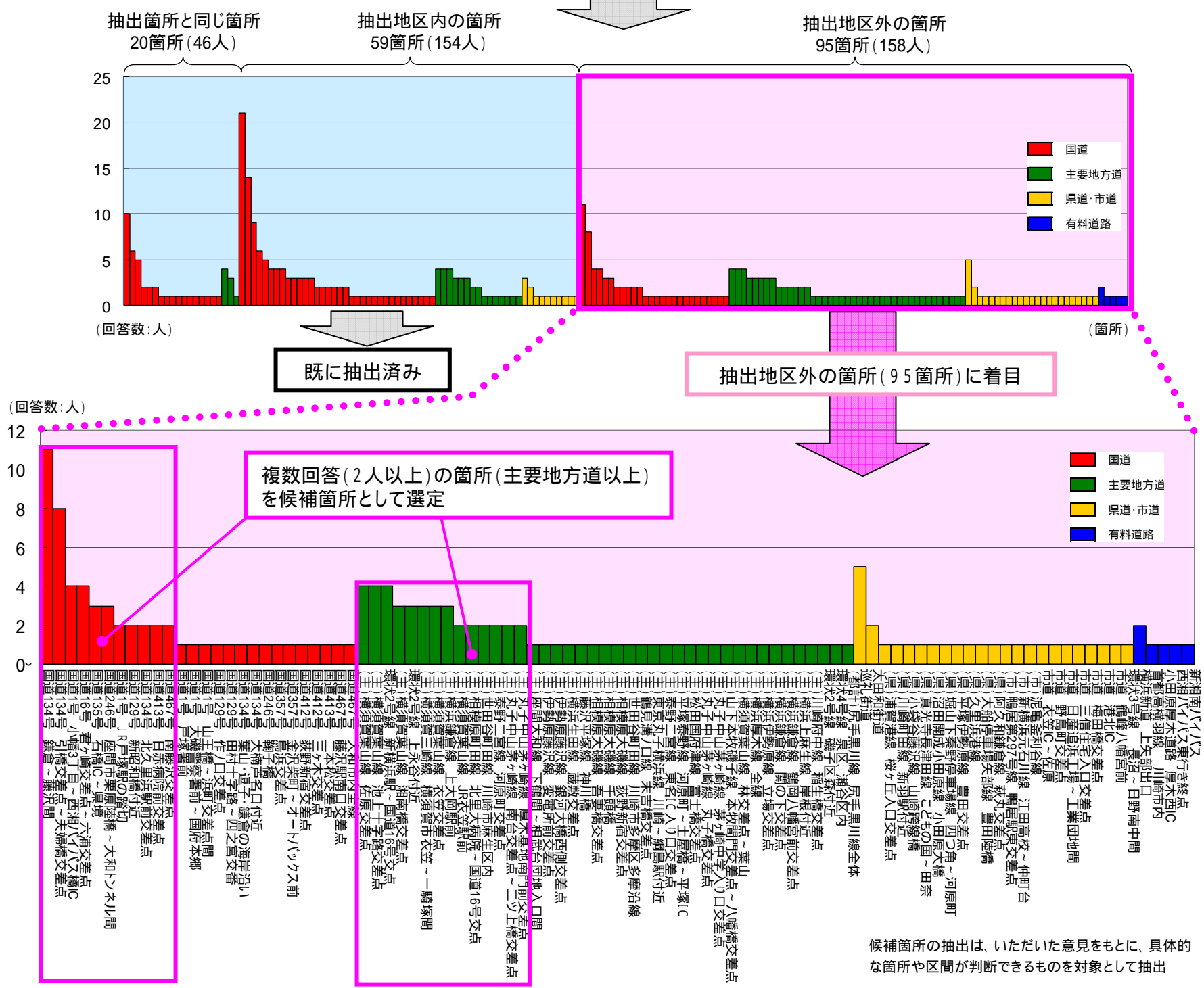


# 移動性(モビリティ)障害箇所に関するアンケート調査結果について(8)

## 3) その他の障害地区・箇所について

抽出箇所以外に障害していると感じる箇所についての回答は次の方針にもとづき、要対策候補箇所として位置づける。

「今回抽出した地区・箇所以外に移動性が障害されていると思う場所・理由」に対する回答 174箇所(358人)



### 要対策箇所の候補一覧

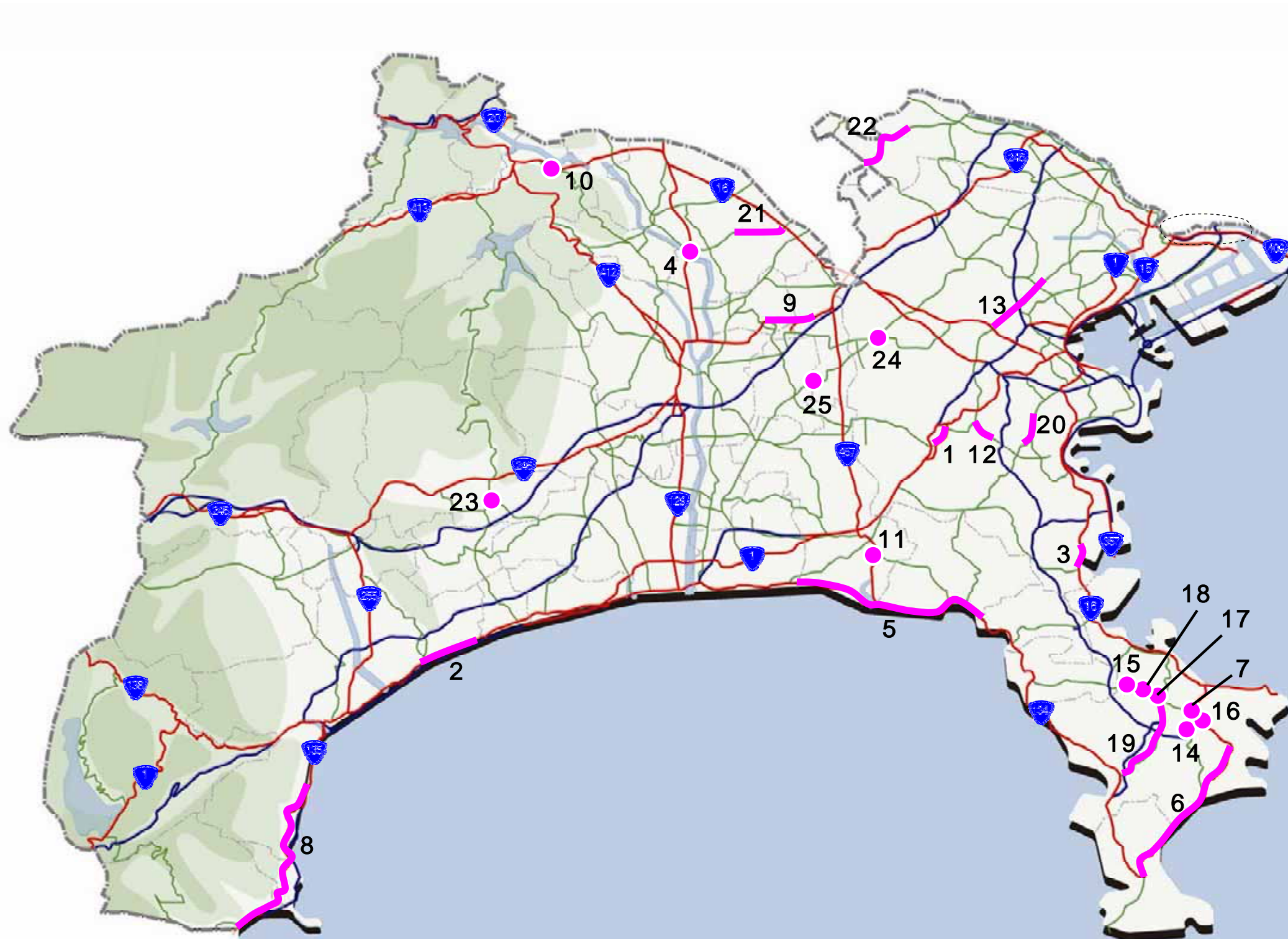
NO	路線	候補箇所
1	国道1号	JR塚駅近辺
2		小幡3丁目～西湘バイパス橋IC
3	国道16号	君ヶ崎交差点～六浦交差点
4	国道129号	新昭和橋付近
5	国道134号	鎌倉～藤沢間
6		引橋交差点～夫婦橋交差点
7		北久里浜駅前交差点
8	国道135号	石橋IC～県境
9	国道246号	座間市栗原陸橋～大和トンネル間
10	国道413号	日赤病院前交差点
11	国道467号	南藤沢交差点
12	環状2号線	上永谷付近
13		新横浜駅～国道16号交点
14		佐原交差点
15	(主)横須賀葉山線	池上十字路交差点
16		湘南橋交差点
17		衣笠交差点
18		JR衣笠駅前
19	(主)横須賀三崎線	横須賀市衣笠～一騎塚間
20	(主)横浜鎌倉線	上大岡駅前～港南警察署
21	(主)相模原町田線	北里大病院～国道16号交点
22	(主)世田谷町田線	川崎市麻生区内
23	(主)泰野二宮線	河原町交差点
24	(主)丸子中山茅ヶ崎線	南台交差点～二ツ上橋交差点
25		厚木基地南門前交差点

候補箇所の抽出は、いただいた意見をもとに、具体的な箇所や区間が判断できるものを対象として抽出



# 移動性(モビリティ)阻害箇所に関するアンケート調査結果について(9)

資料 - 2



要対策候補箇所一覧

NO	路線	候補箇所
1	国道1号	JR戸塚駅近辺
2		小幡3丁目～西湘バイパス橋IC
3	国道16号	君ヶ崎交差点～六浦交差点
4	国道129号	新昭和橋付近
5	国道134号	鎌倉～藤沢間
6		引橋交差点～夫婦橋交差点
7		北久里浜駅前交差点
8	国道135号	石橋IC～県境
9	国道246号	座間市栗原陸橋～大和トンネル間
10	国道413号	日赤病院前交差点
11	国道467号	南藤沢交差点
12	環状2号線	上永谷付近
13		新横浜駅～国道16号交点
14	(主)横須賀葉山線	佐原交差点
15		池上十字路交差点
16		湘南橋交差点
17		衣笠交差点
18		JR衣笠駅前
19	(主)横須賀三崎線	横須賀市衣笠～一騎塚間
20	(主)横浜鎌倉線	上大岡駅前～港南警察署
21	(主)相模原町田線	北里大病院～国道16号交点
22	(主)世田谷町田線	川崎市麻生区内
23	(主)泰野二宮線	河原町交差点
24	(主)丸子中山 茅ヶ崎線	南台交差点～二ツ上橋交差点
25		厚木基地南門前交差点

# 移動性(モビリティ)障害箇所に関するアンケート調査結果について(10)

資料 - 2

## 要対策候補箇所が障害していると感じる理由(全意見)

NO	路線	候補箇所	理由			
1	国道1号	JR戸塚駅周辺	立体化を望む。 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終電後に渋滞している。			
2		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えが早いので、いつも渋滞している。 西湘BPの料金が安く、利用が少ないため。 よく渋滞している。 夕方方の渋滞がひどい。			
3	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。 右折レーンが短いので、国道16号(横須賀方面へ)が混んでいる。 金沢八景から帰帆橋への右折レーン不足。			
4	国道129号	新昭和橋付近	内陸工業団地方面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に待たないとならない。 平塚方面は橋上の左折車線のみで時間帯で大渋滞となる。			
5	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。 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。 サーフラインの見物渋滞及び江ノ島方面に向かう際、右折レーンがないため、及び江ノ電踏み切り待ちで渋滞している。 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。 常に混んでいるように思う。 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。 2車線から1車線に狭まるため慢性的に渋滞。 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。 伊豆・箱根方面に行く際は134号を利用する機会が多いが、七里が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。			
			引橋交差点-夫婦橋交差点	右折レーンはあるが、短いので渋滞が発生する。 (上)旧道からの合流で渋滞。 (下)右折レーンがないため、渋滞している。 信号待ち時間が長い。 夏、迂回路が無いので渋滞している。 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。引橋交差点を抜けて三浦縦貫に向かえるようにしてほしい。		
			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。		
			6	石橋IC-泉境	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。 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。 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。 夏の時期の渋滞がひどい。	
					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は、 東名横浜ICへの代替路線がないため渋滞している。
					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。 信号の流れが悪い。
					10	国道413号
11	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号線も渋滞している。 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。			
12	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。 朝夕の時間帯違法駐車が多く渋滞する。 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。			
13		新横浜駅-国道16号交差点	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。			
14	(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ふ。 違法駐車が多い。交通量が多くなるとすぐに渋滞する。 信号の繋ぎが悪く渋滞する。 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前にバス停があり、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ので、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。 左折レーンと直進、右折レーンは何とかしてください。		
			湘南橋交差点	佐原方面から行くとき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ので、渋滞がひどい。なんとかしてほしい。 違法駐車が多い。交通量が多くなるとすぐに渋滞する。		
			17	衣笠交差点	久里浜 衣笠方面の渋滞は衣笠側の駐車車両とはまやう会館入口の右折車両の問題がある。はまや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いると思う。 衣笠交差点の渋滞はひどい。	
18	JR衣笠駅前	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(三浦藤沢信号金前)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。 路面商店への乗客駐車や駅前広場のバスの出入りなど交通が交錯している。				
19	(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。 周辺信号機の連携とバス停により渋滞する。 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。			
20	(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-港南警察署間に駐車が目立つ。 鎌倉街道上大岡駅付近の渋滞を早急に対策を講じて欲しい。			
21	(主)相模原町田線	北里大病院-国道16号交差点	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)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)歩車分離交差点にして欲しい。 交通が集中して渋滞している。			
22	(主)世田谷町田線	川崎市麻生区内	土日の駅方面への流入の渋滞が目立つ。迂回路が少ないため。 主要道路なのに車線が少なすぎる。右折レーンも少ない。			
23	(主)泰野二宮線	河原町交差点	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。			
24	(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、立体交差を望む。			
25		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。			

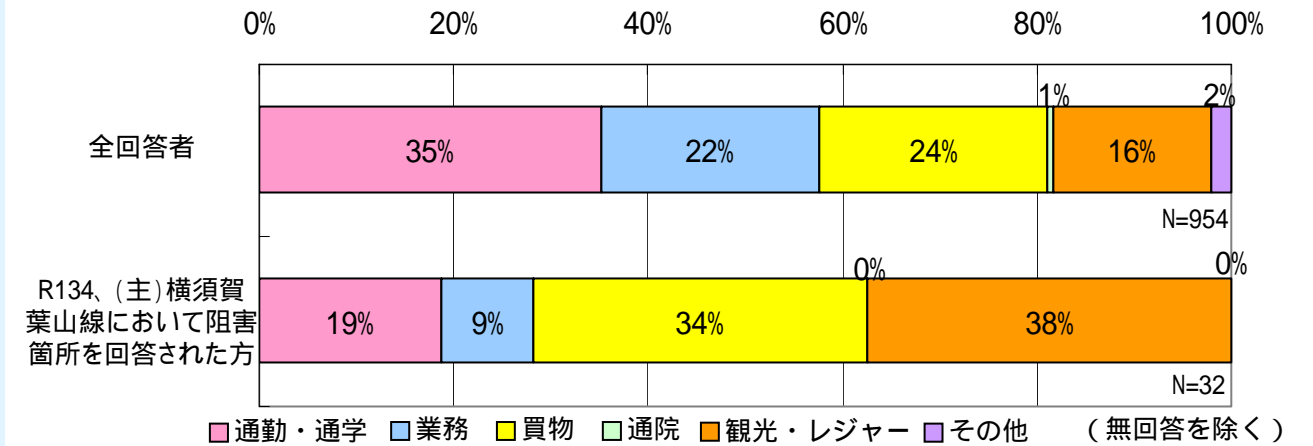
## 委員会での抽出箇所以外に障害箇所があると感じている方の属性

抽出箇所以外に障害していると感じる箇所が、三浦半島周辺の国道134号、(主)横須賀葉山線に集中している。(要対策候補箇所の回答件数は、2路線で約5割を占める)

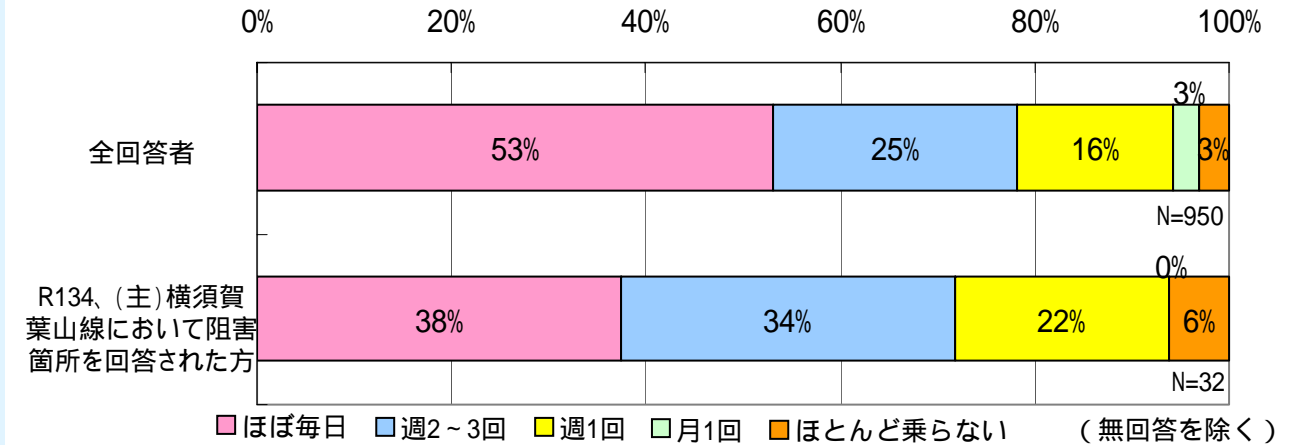
これらの箇所を回答された利用者として以外の利用者の属性を比較すると「買物、観光レジャー」を目的とした方が多く、車の利用頻度も低いことから、休日の観光・レジャー利用のドライバーが多く回答されたものと考えられる。

【国道134号、(主)横須賀葉山線での障害箇所を回答された方と全回答者の属性比較】

### 【車の利用目的】



### 【車の利用頻度】

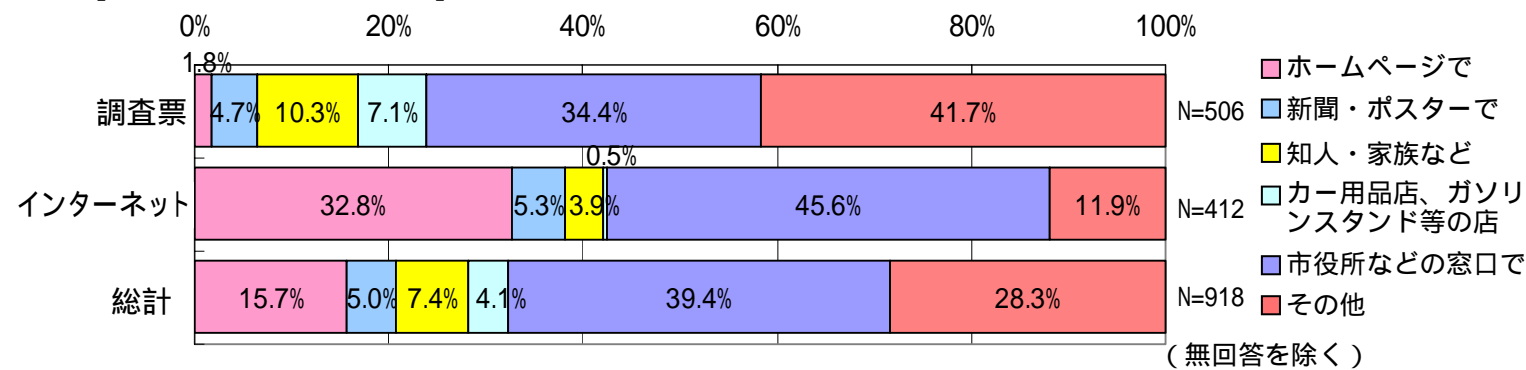


## (4) その他(プロジェクトについてなど)

### 1) 知り得た場所・手段

- ・市役所などの行政窓口が最も多く、インターネットではホームページで知ったとの回答が次いで多い。
- ・その他では職場での回覧、関係機関の要請、メルマガ(横浜市)が多い。

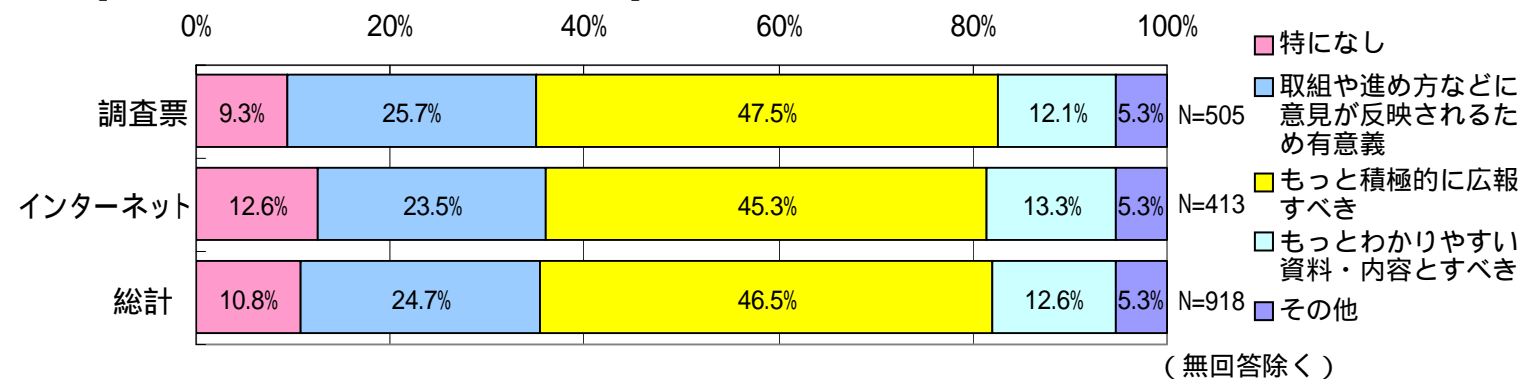
[知り得た場所・手段]



### 2) 取り組みに対する評価・改善点

- ・もっと積極的に広報すべきという意見が約半数を占め、有意義な取り組みであるとの意見も多い。
- ・その他として、「アンケート結果がどのように反映されるのかを明確にしてほしい」といった意見もあった。

[取り組みに対する評価・改善点]



### 3) その他主な意見

#### 【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。
- ・アンケートの主旨がわかりづらい。
- ・プロジェクト自体には大いに賛成。
- ・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。
- ・このようなデータを持っていることに興味した。
- ・調査内容の精度がかなり正確にできている。
- ・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欲しい。
- ・ハード整備を推し進める根拠に使うだけならば、このようなアンケートは国民騙しである。
- ・アンケートの内容が多すぎて難しい。

#### 【交通状況について】

- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・平面交差が多く、渋滞の原因となっている。
- ・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。
- ・右折レーンの設置等で渋滞が解消されたところもある。
- ・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。
- ・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いない箇所が多い。
- ・神奈川県内の移動は、車では時間がかかりすぎる。
- ・神奈川(横浜市内)の道路は、全般的に渋滞しているのであまり車で移動したくない。

#### 【道路整備の取り組みについて】

- ・道路などのインフラ整備を早急にしないとイケない時代である。
- ・コストパフォーマンスの面からの攻め方は的を得ていると思うので、もっとPRすべきである。
- ・工事の進捗や計画についてビジュアルにPRして欲しい。
- ・改善される予定のものは改善予定をアピールした方が良いと思う。
- ・車利用を根本的に考える時期ではないか。
- ・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する。
- ・何箇所も同時に整備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。
- ・道路改修用地の確保できにくい地域ほど、改修の必要があると思う。
- ・利用者の立場に立った道路整備改革を打ち出し、利用者の意見を聞いて道路整備に早急に反映して欲しい。
- ・渋滞箇所が原因まで含めて把握されているのに、対策が遅々として進まないのは何が原因なのか。
- ・渋滞の発生状況が日々異なっているので対応が難しい。
- ・渋滞解消の重要箇所は積極的に改善して欲しい。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・自転車専用道、歩道を積極的に設けて欲しい

#### 【道路の安全性について】

- ・歩道は広く、段差の無いようにして欲しい。道路と歩道との段差が無い方が、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良いと思う。
- ・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。
- ・交通標識が不親切、不明瞭で初めて通るとき、非常に神経を使う。特に夜間は不安である。