

(5)自動車専用道路への アクセスの向上

・我が国の経済
活動や都市活動を
担う、活力に満ち
た地域の実現

・個性的な文化
を育み、豊かな余
暇活動が楽しめる
地域の実現

地域の概況と課題

- 全国の新規工場は、インターチェンジから5km以内に立地する割合が約4割を占めます。また、インターチェンジから10km以内に位置する割合が、過去15年間で約5割から約7割に増加し、インターチェンジ近くに立地する傾向が年々強まっています（図5-1）。
- 県内では、幹線道路等の渋滞がひどいと感じ、広域ネットワークを形成する自動車専用道路の整備が必要としている事業所が約9割を占めています（図5-2）。

●企業による自動車専用道路のニーズの高さ

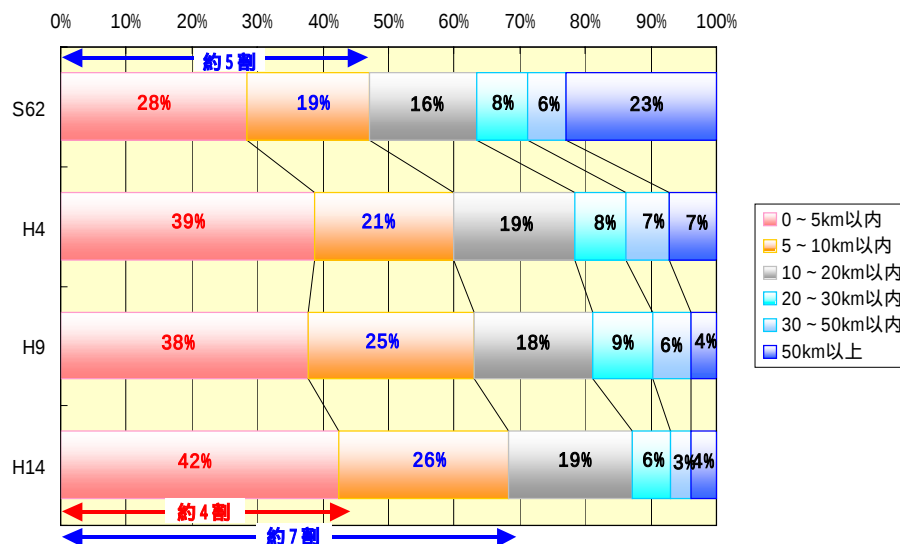


図5-1 新規立地工場のインターチェンジからの距離帯別の割合
資料：工場立地動向調査（経済産業省）

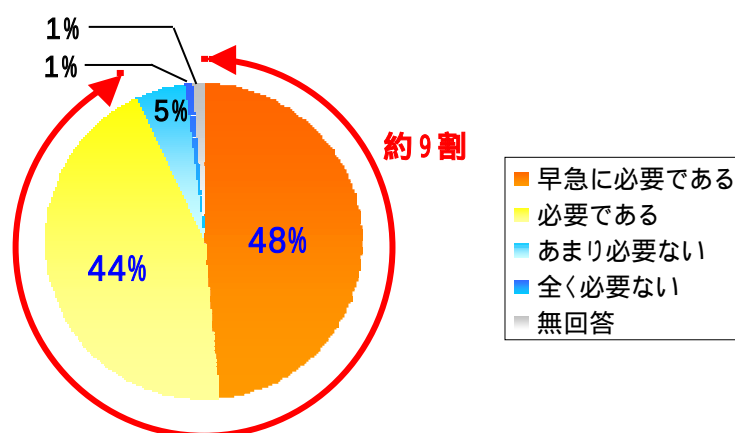


図5-2 広域ネットワークを形成する自動車専用道路の整備について
資料：神奈川県内の民間事業所アンケート
（神奈川県内経済団体等・圏央道神奈川地区連絡会、平成14年）

- 神奈川県は、京浜地域の都市型レクリエーション、湘南・三浦地域の海洋性レクリエーション及び箱根・丹沢地域の山地系レクリエーション等の豊富な観光資源に恵まれています（図5-3）。これらの観光資源は県内各地に広がって存在しており、アクセスの不便な場所も多く存在します。

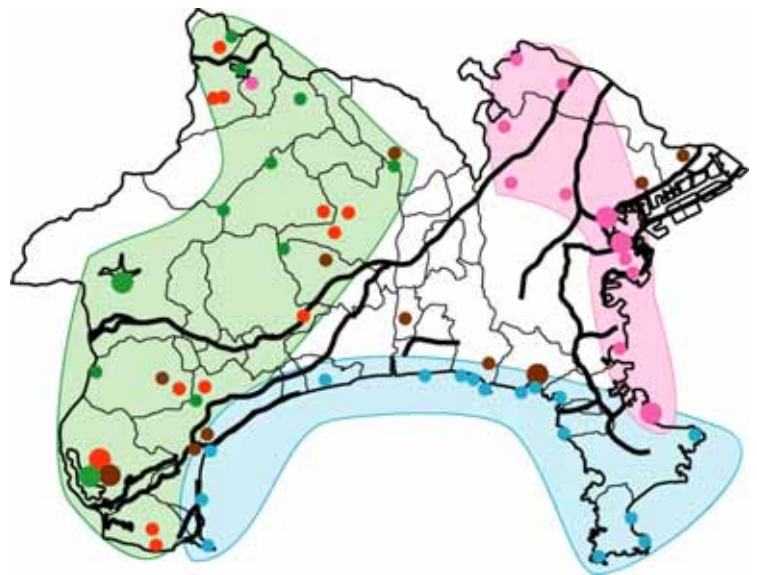


図5-3 神奈川県内の観光地区・観光スポット

資料：神奈川観光ガイド

課題

首都圏の社会・経済において重要な位置を占め、自然、歴史など多くの観光資源を擁する神奈川県において、工場立地の促進、他県からの利用を含めた観光客の増加など観光資源の有効活用の観点から、**自動車専用道路ネットワークの確立及びインターチェンジへのアクセス向上が課題**となっています。

課題の要因

自動車専用道路のインターチェンジ周辺には、その利便性の高さから多くの工場が立地し、産業ポテンシャルの向上をもたらします。また、自然、歴史など多くの観光資源を擁する神奈川県において、観光地へのアクセスの確保は、観光産業の発展を期待できます。

しかしながら、神奈川県にはインターチェンジへのアクセスが十分でない地域が残されています（図5-4）。**工場立地の促進、観光資源などの有効活用に向けた自動車専用道路ネットワークの確立及びインターチェンジへのアクセス向上が求められています。**

自動車専用道路ICへのアクセス性の低さ



図5-4 自動車専用道路等ICまで20分で到達できる圏域

指標 7 : ICへの20分到達圏域

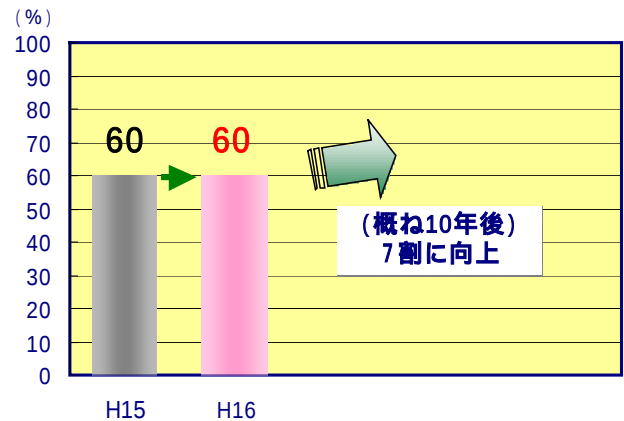
成果目標

● ICへの20分到達圏域

ICへの20分到達圏域 =
 $\frac{\text{最寄りICまで20分で到達できる面積}}{\text{神奈川県全県面積}} \times 100$

- ICへの20分到達圏域は、現在60%です。
将来(概ね10年後)には7割に向上すること
 を目指します。

■ ICへの20分到達圏域の目標値

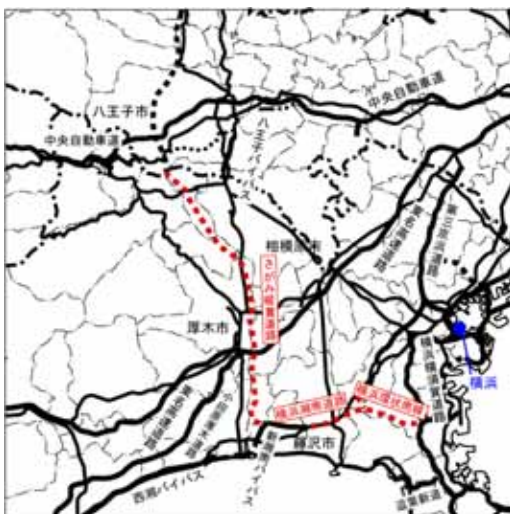


課題の解決に向けた関連施策・事業

【首都圏中央連絡自動車道】

- 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、都心からの放射状道路をつなぐ環状の自動車専用道路で、都心部の通過交通の排除と流入する交通を適切に分散し、渋滞の緩和による走行時間の短縮・走行経費の節約を実現させます。また、横浜、厚木、八王子、川越、つくば、成田、木更津などの業務核都市をはじめとする中核都市を連絡することにより、都心に集中する業務機能を適切に分散させ、地域開発を促進するなど、首都圏の発展に対しても重要な役割を果たします。

神奈川県内では、圏央道として、高速横浜環状南線、横浜湘南道路、さがみ縦貫道路が位置づけられています。中でも、さがみ縦貫道路は、茅ヶ崎市(新湘南バイパスと連絡)を起点、城山町東京都県境を終点とし、ICが6箇所増設されることから、ICへの20分到達圏が増大し、工場立地条件が有利になる他、観光地へのアクセスが向上します。



<さがみ縦貫道路>



出典:国土交通省資料