

平成16年度

神奈川のみちづくり
業績計画書



平成16年12月
神奈川県道路協議会

目次

1 . はじめに	1
2 . 現状と課題に基づく成果指標の設定	2
3 . 成果指標による達成目標の整理	4
(1) 交通渋滞の解消	5
(2) 交通事故の削減	12
(3) 震災に対する安全性の向上	16
(4) 歩行時の安全性と快適性の向上	19
(5) 自動車専用道路へのアクセスの向上	25
今後の取組み	28

1. はじめに

神奈川県を道路を取りまく背景

神奈川県は、日本を代表する港湾を有する横浜市、産業技術が集積する川崎市を擁しており、人・モノ・車が集中しています。一方で、箱根や丹沢などの山間部から江ノ島を代表とする湘南海岸などの海岸部まで自然豊かな地域が広がり、日本の縮図的な特徴を持ちあわせているといえます。このため、物流を主とする経済活動はもとより、観光等を目的とした移動交通まで、幅広い活動が道路交通に大きく依存しています。

しかし、県内では道路整備が不足しており、交通渋滞を招き、輸送の効率性や移動の快適性を低下させるとともに、交通事故の多発や大気汚染等環境への負荷といった問題が発生しています。

また、これまでの道路行政は、主に自動車を意識したものであり、これからは、自転車、歩行者等の視点から見た展開も重要となってきています。

成果志向への転換

今後の道路行政においては、「道路行政マネジメント研究会」が公表した提言を踏まえ、「**毎年度、成果目標を設定し、この達成度を把握・評価**しながら毎年度のマネジメントサイクルを確立する」ことを目標とします。

具体的には、道路施策・事業の必要性や妥当性を、数値による目に見える形の**成果指標**を用いた業績評価を行うことで、わかりやすく説明します。また、その結果を公表するとともに、今後の事業計画に反映していく新たな道路行政マネジメントシステムを導入していきます。

道路行政マネジメント研究会：成果志向の新たな道路行政マネジメントのあり方について検討するために、平成15年3月に設置された国土交通省道路局長の私的研究会。

「道路行政の業績計画書」の策定

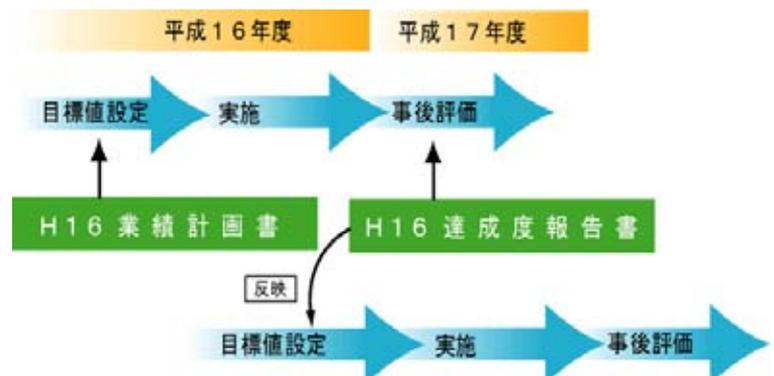
< 策定の目標 >

神奈川県域においては、道路整備における事業成果の考え方や具体的な指標などについて検討し、神奈川県道路協議会（神奈川県、横浜市、川崎市、国土交通省、日本道路公団、首都高速道路公団）において、本計画書「平成16年度神奈川のみちづくり業績計画書」を策定しました。

この計画書は、県域における道路交通の問題点を分析し、事業の成果を表す「成果指標」について例示的にまとめたもので、今後この指標に基づき効果的な道路整備の実現に取り組んでいきます。また、**県民の皆様からの評価を受けることで、より透明性・客観性の高い効果的・効率的な施策・事業の展開を図る**ことを目的としています。本年度は計画策定初年度であり、関係機関の連携強化を図りながら、県民の皆様のご意見を十分に取り入れるよう努力をして参ります。

< 次年度以降 >

次年度以降は、成果目標に対する達成度の評価を「達成度報告書」において報告し、その結果を行政運営に反映していきます。



2 . 現状と課題に基づく成果指標の設定

現状と課題をふまえた施策の目的

神奈川県道路懇談会 から提言された「神奈川県の道路行政の方向性」を考慮しながら、主に、交通渋滞、交通事故、震災対策、歩行環境などの観点から神奈川県の道路に関する現状と課題、施策の目的を整理しました。

神奈川県道路懇談会：神奈川県域の交通の現状をふまえ、今後の道路行政の方向性を検討するために、有識者の方々からご意見をいただくことを目的に設立（平成14年8月）。

神奈川県の現状と課題

依然として解消されない交通渋滞：神奈川県内の一般県道以上で、幅員が確保され、渋滞が起きにくい区間の割合は約3割と低く、平均的な走行速度は、全都道府県で3番目に低い水準です。これを解決する自動車専用道路網の形成等が課題です。

発生率の高い交通事故：神奈川県は、走行台キロ当たりの交通事故発生件数が全国ワースト1となっており、早急な交通事故対策が課題です。

緊急を要する震災対策：東海地震、神奈川県西部地震等の切迫性がある中で、横浜港は緊急輸送物資受入港に指定されている他、県周辺八都県市では「八都県市災害時相互応援に関する協定」を締結しており、震災時にはこれらを機能させる安全・確実な道路網の確保が課題です。

歩行空間の安全性・快適性の低下：県民の約7割がバリアフリーの整備状況に不満を感じており、さらに、高齢者や身障者による道路の歩きやすさ、使いやすさについても「歩道が狭く、車いすなどが通りにくい」という不満が約7割を占め、歩行時の安全性・快適性の向上が課題です。

産業活動の活性化：神奈川県の産業は、工業製品出荷額等が首都圏で最も高いなど、国内でも重要な位置を占めます。しかし、重化学工業等を中心に日本経済を牽引してきた京浜臨海部の空洞化が顕在化しているなど、県内の産業活動を支援することが課題です。

豊富な観光資源の利用促進：神奈川県は、京浜地域の都市型、湘南・三浦地域の海洋性及び箱根・丹沢地域の山地系等の豊富な観光資源を有しています。アクセス性の向上などにより、これらを十分に活用することが課題です。

沿道環境の改善：幹線道路の沿道などでは、夜間でも騒音の環境基準を超える場所が多く存在し、騒音レベルを低下させるなど、住民の快適な生活環境を確保することが課題です。

神奈川県の道路行政の方向性

・生活の安全を守り、安心とゆとりを持って暮らせる地域の実現

・都市環境を改善し、快適な生活環境を提供する地域の実現

・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

施策の目的

交通渋滞の解消

交通事故の削減

震災に対する安全性の向上

歩行時の安全性・快適性の向上

自動車専用道路へのアクセスの向上

沿道環境の改善

成果指標の設定

道路整備に関する施策・事業を進めていくにあたって、5つの施策の目的に対して7つの成果指標を設定しました。

指標の選定は、神奈川県における課題の解決に向けた成果を評価できること、道路整備事業による効果が明らかな事象であること、継続的なデータ収集体制が整っていること等を考慮して行いました。

各指標については、県内の状況、データの収集体制をふまえ、次年度以降適宜見直しを行っていきます。また、騒音等の環境に関する指標は、データ収集状況から今年度は含めていませんが、これらの課題は重要であり、今後追加を検討していきます。

施策の目的と成果指標

施策の目的	道路行政の方向性との関連	成果指標
交通渋滞の解消		指標1： 渋滞箇所数
		指標2： 渋滞損失時間
交通事故の削減		指標3： 死傷事故率
震災に対する安全性の向上		指標4： 橋梁の耐震補強率
歩行時の安全性と快適性の向上		指標5： バリアフリー化率
		指標6： 無電柱化計画延長に対する 無電柱化率
自動車専用道路へのアクセスの向上		指標7： ICへの20分到達圏域
沿道環境の改善		今後指標の追加を検討

神奈川県の道路行政の方向性

・生活の安全を守り、安心とゆとりを持って暮らせる地域の実現

・都市環境を改善し、快適な生活環境を提供する地域の実現

・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

3 . 成果指標による達成目標の整理

成果指標の内容と目標値

7つの成果指標の内容、現況値（平成15年度）と平成16年度目標値は次のとおりです。
なお中期的な目標についても参考としてお示ししています。

成果指標	指標の内容	現況値 (H15)	年度目標値 (H16)	中期的な目標 (H19)
指標1： 渋滞箇所数	渋滞が著しい交差点等の箇所数。 対策を講じたことで渋滞が解消・緩和された箇所数を成果とする。	72箇所	67箇所	H15年度値から 5割 解消・緩和 (概ね10年後)
指標2： 渋滞損失時間	渋滞によりドライバーや同乗者が失った時間を1年間にわたって合計したもの。 県民（864万人：平成15年現在）1人あたりに換算すると	1.6 億人時間 /年 約19時間/年人	1.6 億人時間 /年 約19時間/年人	H15年度値から 3割削減 (概ね10年後) 約12時間/年人
指標3： 死傷事故率	1万台の車が1万キロ走行した場合に起こる死傷事故件数。	241件 /億台キロ	241件 /億台キロ	H15年度値から 削減
指標4： 橋梁の耐震 補強率	緊急輸送路等における重要橋梁のうち耐震補強を実施した橋梁の割合。	77%	82%	概ね対策完了
指標5： バリアフリー 化率	「交通バリアフリー法」に基づく基本構想地区の特定経路延長のうちバリアフリー化された道路延長の割合。	13%	21%	6割に向上
指標6： 無電柱化計画 延長に対する 無電柱化率	無電柱化計画延長のうち無電柱化を実施した延長の割合。	75%	77%	9割に向上
指標7： ICへの20分 到達圏域	県土全体面積のうち最寄りのインターチェンジまで20分で到達できる面積の割合。	60%	60%	7割に向上 (概ね10年後)

(1) 交通渋滞の解消

・生活の安全を守り、安心とゆとりを持って暮らせる地域の実現

・都市環境を改善し、快適な生活環境を提供する地域の実現

・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

地域の概況と課題

交差点では、信号待ちや、右折車両が後続の直進車両の通行を妨げるなどし、交通が集中すると渋滞が起きやすく、主要な道路の交差点を中心に深刻な渋滞が発生しています(図1-1)。県内の渋滞箇所は72箇所あり、横浜市、川崎市を中心とした県東部、県中央部、及び箱根・伊豆方面の入口となる小田原周辺に集中しています(図1-2)。

渋滞損失時間の大きい区間は、主要都市、特に政令市周辺の県東部地域に集中し、混雑が著しくなっています(図1-3)。県内の道路渋滞による損失時間は、年間当たり1.7億人時間(平成14年)で全国第5位です(表1-1)。

渋滞は交差点に集中

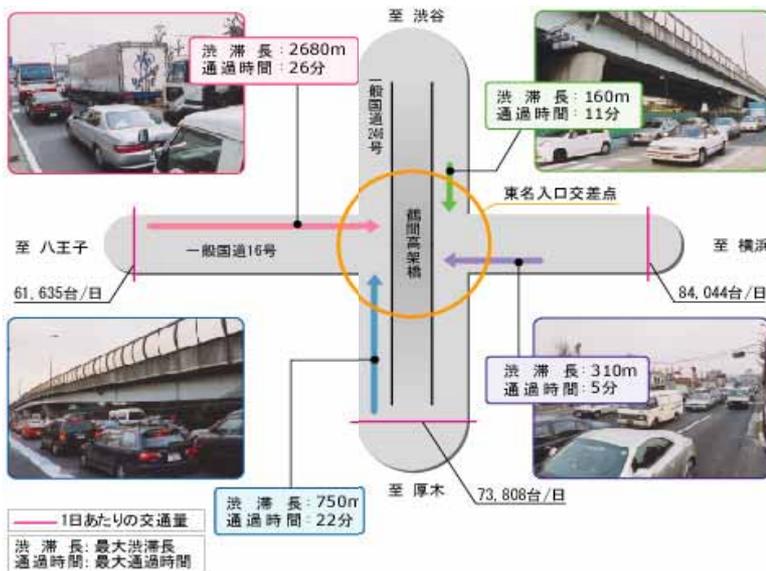


図1-1 交差点の渋滞例 - 東名入口交差点(横浜町田IC)

出典: 国土交通省資料

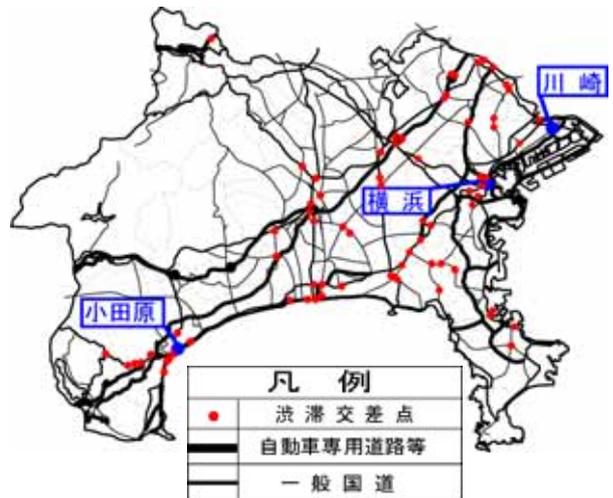


図1-2 神奈川県内の渋滞箇所

資料: 国土交通省・神奈川県・横浜市・川崎市・日本道路公団・首都高速道路公団データ(平成15年)

県東部で大きい渋滞損失時間

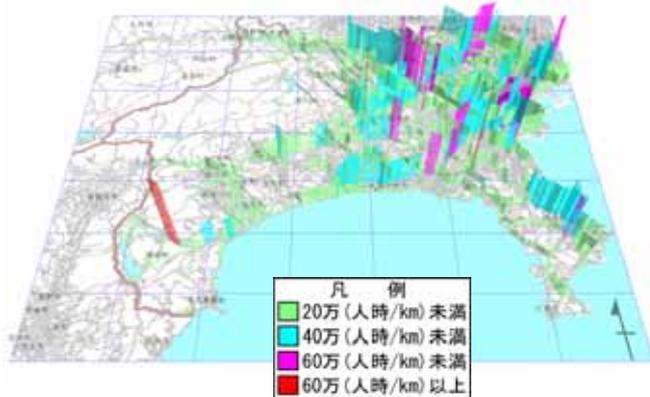


図1-3 1kmあたりセンサス区間別渋滞損失時間

出典: 国土交通省資料

表1-1 都道府県別の渋滞損失時間(上位10都道府県)

順位	都道府県	渋滞損失時間(億人時間/年)
1	東京都	3.7
2	愛知県	2.8
3	大阪府	2.7
4	埼玉県	1.9
5	神奈川県	1.7
6	静岡県	1.6
7	千葉県	1.6
8	北海道	1.3
9	福岡県	1.3
10	宮城県	1.3
	全国	38.1

資料: 国土交通省資料(平成14年)

県内道路（一般県道以上）の平均速度は、全国平均の約7割と遅く（図1-4）、全都道府県で3番目に低い水準にあります（表1-2）。県内では、自動車による走行時の車の流れに「不満」または「やや不満」とする人が、5割以上となっています（図1-5）。

休日などの観光地では渋滞が著しく、目的地までの所要時間が大幅に延長しています（図1-6）。

全国でも遅い平均速度

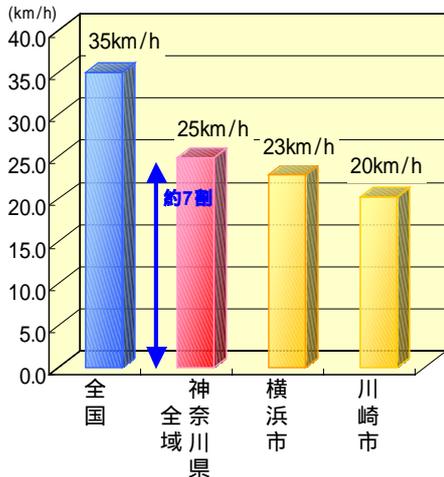


図1-4 全国と神奈川県の混雑時平均速度
資料: 道路交通センサス(平成11年度)

表1-2 混雑時平均旅行速度の順位(下位5都道府県)

順位	都道府県名	混雑時平均旅行速度 (km/h)
1	東京都	20.2
2	大阪府	21.9
3	神奈川県	24.9
4	埼玉県	26.9
5	愛知県	29.3

資料: 道路交通センサス(平成11年度)

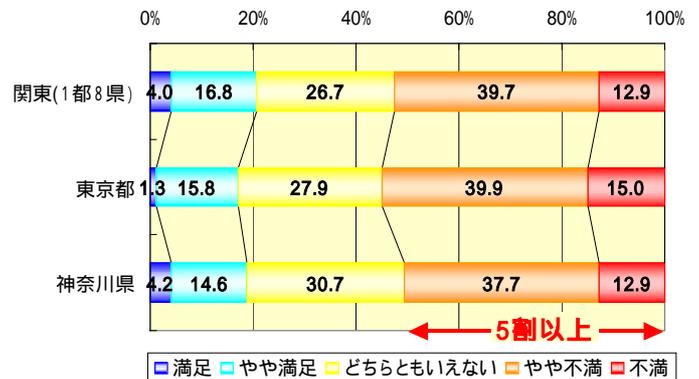


図1-5 自動車走行時における車の流れに対する満足度
資料: 日常ご利用の道路に関するアンケート(国土交通省,平成14年)

休日の観光による道路混雑



図1-6 混雑時及び閑散時の所要時間比較(小田原-湯河原間下り方向)

出典: 日本道路公団資料(平成13年)

課題

県民の生活・レクリエーション、経済活動への支障、環境への影響等、様々な問題を生じる道路混雑の緩和により、少しでも多くの渋滞交差点を減少させること、全国と比較して大きな値を占める渋滞損失時間の削減が課題となっています。

課題の要因

県内道路（一般県道以上）の交通量は全国平均の約3倍、横浜市内は約5倍と多く（図1-7）、幹線道路¹1km当たりの人口は全国平均の約6倍、1km当たりの自動車保有台数は全国平均の約4倍となっています（図1-8）。また、幹線道路の改良率²は比較的高いものの（図1-9）、整備率³は約35%と低く、特に横浜は20%未満となっています（図1-10）。

このように、県内では道路に対する依存度が高いにもかかわらず、道路が十分に整備されていないことから、**自動車専用道路をはじめとした道路ネットワークの整備による渋滞損失時間の削減**が期待されます。また、特に渋滞の起きやすい交差点では、**右折レーンの設置、立体交差等の交差点改良事業等による渋滞の解消**が期待されます。

- 1：幹線道路＝一般国道・主要地方道・一般県道
- 2：道路の改良率＝車道幅員5.5m以上改良済／総区間延長
- 3：道路の整備率＝改良済かつ混雑度1.0未満の区間延長／総区間延長
（幅員が十分に確保され渋滞が生じずスムーズに走行できる道路の割合）

道路への依存の高さ

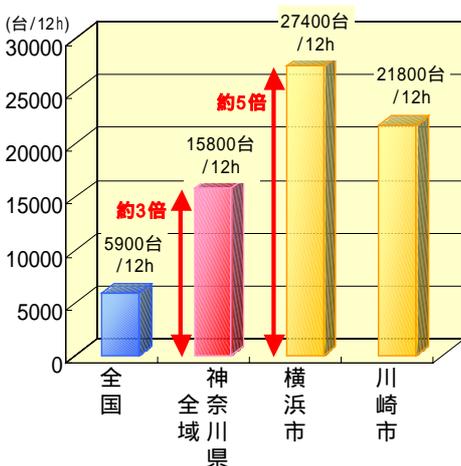


図1-7 全国と神奈川県の平均交通量

資料：道路交通センサス(平成11年度)

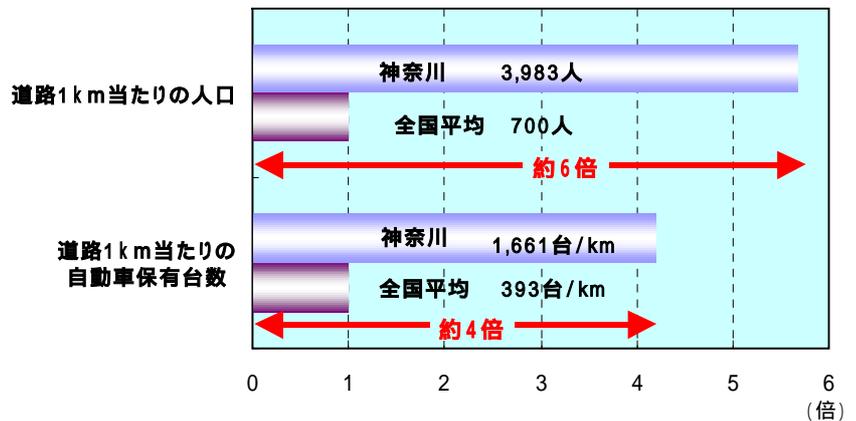


図1-8 幹線道路1kmあたりの人口・自動車保有台数

資料：国勢調査(総務省,平成12年)・
道路統計年報(全国道路利用者会議,平成14年)・
自動車統計月報(日本自動車工業会,平成14年)

道路整備の遅れ

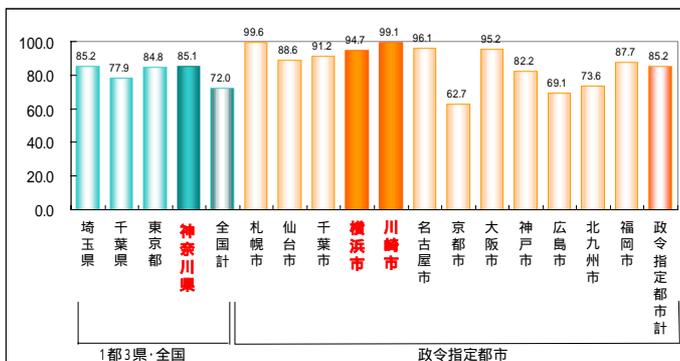


図1-9 幹線道路の改良率

資料：道路統計年報(全国道路利用者会議,平成14年)

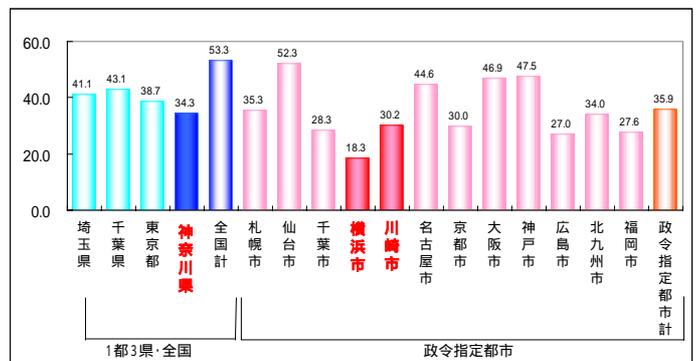


図1-10 幹線道路の整備率

資料：道路統計年報(全国道路利用者会議,平成14年)

指標 1 : 渋滞箇所数

成果目標

渋滞箇所数

渋滞の定義にあてはまる箇所及びこれに準ずる箇所の数(渋滞が解消・緩和されたことで減少)

< 渋滞の定義 >

一般道路

DID内: 最大渋滞長1km以上または最大通過時間10分以上

DID外: 最大渋滞長500m以上または最大通過時間5分以上

高速自動車国道等

渋滞回数30回/年以上発生または平均渋滞長2km以上

都市高速道路

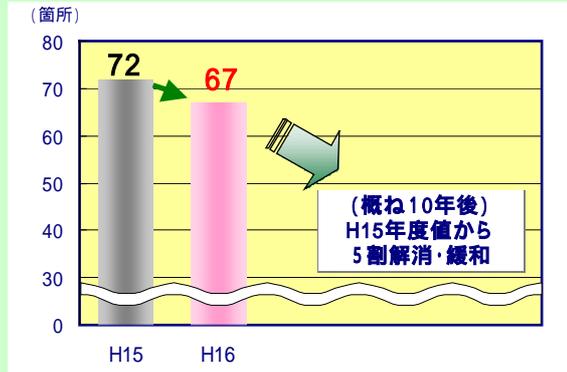
平均渋滞長が6kmを超える渋滞あるいは平均渋滞時間が4

時間を超える渋滞が1日1回以上発生

DID: 人口集中地区

渋滞箇所数は、現在72箇所です。平成16年度末には67箇所に、将来(概ね10年後)には5割解消・緩和することを目指します。

渋滞箇所数の目標値



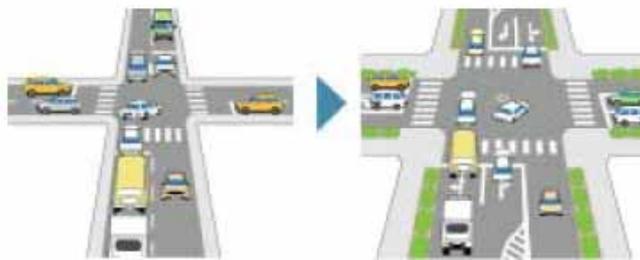
課題の解決に向けた関連施策・事業

【上郷交差点改良(横浜市) - 右折レーン設置例】

横浜市では、道路網の密度の低い郊外部の交通環境の改善を促進するために、渋滞が発生している交差点について、渋滞解消や緩和のために早期に効果が見込まれる交差点改良(交差点拡幅や右折・左折レーンの設置)を行うスムーズ交差点プランを進めています。

主要地方道原宿六ツ浦線、市道光明寺第245号線の上郷交差点(栄区)は、平成16年度完了を予定しています。

交差点改良の整備イメージ(拡幅・右折レーンの設置)



出典: 横浜市資料

【原宿交差点改良(国道1号) - 立体交差整備例】

国道1号と横浜市の主要な幹線道路である原宿六ツ浦線の上郷交差点は、藤沢以西と横浜以东を結ぶ交通等が集中するうえ、その前後が高規格なバイパスとして整備されていることから著しく容量が不足し、これが渋滞の最大の原因となっています。原宿交差点改良事業は、国道1号を通り抜ける車を、立体によって分離するもので、混雑が解消されます。

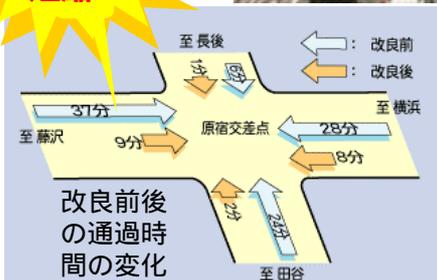
< 原宿交差点現況 >



< 原宿交差点改良事業完成イメージ >



28分短縮!



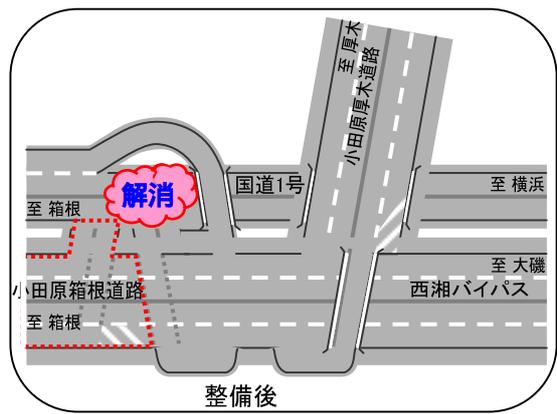
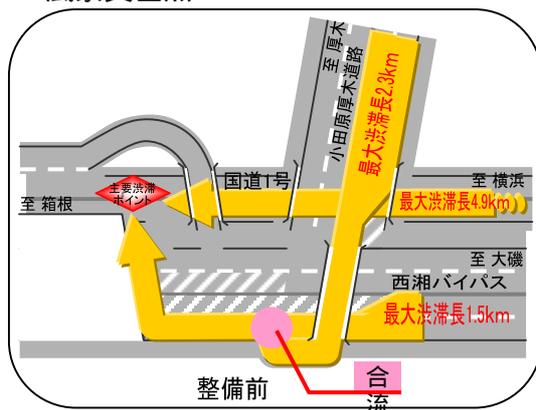
出典: 国土交通省資料

【小田原箱根道路(国道1号) - バイパス整備例】

国道1号の小田原市風祭～足柄下郡箱根町湯本間は、その東側で西湘バイパス(手前で小田原厚木道路が分合流)と、西側で箱根新道と接続していますが、この区間は変則3車線の幅員狭小な道路であるため、交通混雑が慢性化し、国道機能が著しく低下しています。小田原箱根道路は、当該地区の交通混雑の抜本的解消と国道機能の回復を目的としたバイパス道路で、交通渋滞が解消されるほか、騒音・大気に関する沿道環境が改善されます。なお、平成16年度に山崎IC立体部を除く区間について段階供用を図ります。



< 風祭交差点 >



出典:国土交通省資料

【平成16年度渋滞交差点関連事業】

主要渋滞ポイント	交差道路名	対策内容	事業主体
溝の口交差点	国道246号 主要地方道 川崎府中線	都市計画道路 鹿島田菅線 拡幅	川崎市
上郷交差点	主要地方道 原宿六ツ浦線 市道光明寺第245号線	主要地方道 原宿六ツ浦線 交差点改良	横浜市
風祭交差点	国道1号	国道1号小田原箱根道路 改築	横浜国道
山崎IC交差点	国道1号 箱根新道	国道1号小田原箱根道路 改築	横浜国道
御所見交差点	主要地方道 横浜伊勢原線 主要地方道 藤沢厚木線	用田バイパス 新設	神奈川県

資料:国土交通省・神奈川県・横浜市・川崎市データ

指標 2 : 渋滞損失時間

成果目標

渋滞損失時間

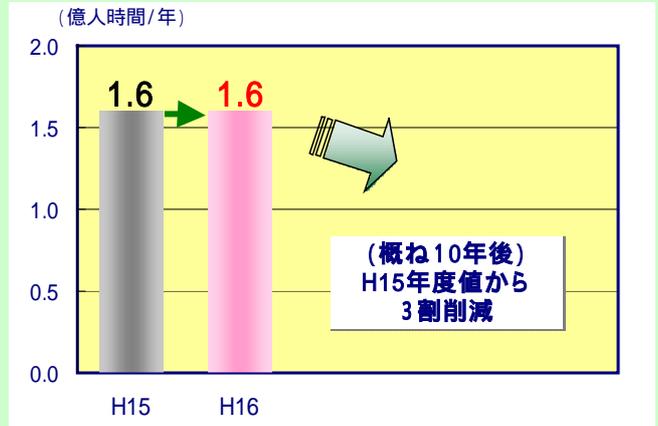
ある区間の渋滞損失時間 =

$$\left(\frac{\text{区間距離}}{\text{実際の走行速度}} - \frac{\text{区間距離}}{\text{渋滞のない時の走行速度}} \right) \times \text{年間区間交通量} \times \text{平均乗車人数}$$

対象:平成11年度道路交通センサス区間

県内全域における渋滞損失時間は、現在1.6億人時間/年です。将来(概ね10年後)には3割削減することを目指します。

渋滞損失時間の目標値



課題の解決に向けた関連施策・事業

自動車専用道路の整備

自動車専用道路ネットワークの整備により、既存の自動車専用道路そのものの渋滞、周辺の幹線道路の渋滞が緩和され、渋滞損失時間の削減が期待されます。



自動車専用道路ネットワークの現状と将来

【本牧JCT改良事業(首都高速神奈川線)】

現在、平成16年完了を目指して、横浜羽田空港線と高速湾岸線の東京方面とを連絡する本牧ジャンクションにおいて、新たに横浜羽田空港線と高速湾岸線の金沢方面とを結ぶ連絡路の整備を進めています。この事業により、自動車専用道路ネットワークが強化され、横浜都心部と市南部地域の結びつきが強まるとともに、幹線道路等の交通が自動車専用道路に転換し、交通混雑緩和による渋滞損失時間の削減や沿道環境の改善が期待されます。



本牧JCT改良事業

出典:首都高速道路公団資料

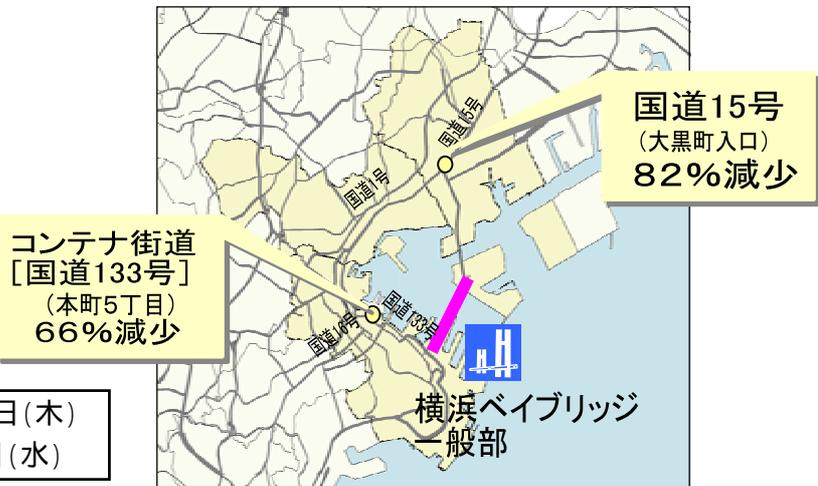
【横浜ベイブリッジ一般部(国道357号)整備効果 - 平成16年4月開通】

横浜ベイブリッジ一般部(国道357号)及び本牧・大黒臨港道路が、平成16年4月24日(土)に開通しました。横浜市街地・臨海地の交通の流れが変わり、横浜市街地への交通集中が緩和しました。

大型車・コンテナ車が減少

横浜港周辺市街地部に集中していたコンテナ交通が臨海部に転換し、**大型車交通量が最大で約2割減少、コンテナ車等は最大で約8割減少!**

開通前:平成16年4月22日(木)
開通後:平成16年7月7日(水)



通勤時間帯の平均走行速度が約1割～約2割上昇

大黒町入口～みなとみらい21間の通勤時間帯の走行速度は、**28km/h 33km/hに向上!** 時間短縮効果を金額にすると、年間で**約31億円の時間短縮便益!**

朝の通勤時間帯
(午前8時台)
に、大黒町入口から
みなとみらい21
へ行く場合は

28km/h

33km/h

開通前:平成16年4月20日(火)～22日(木)
開通後:平成16年7月6日(火)～8日(木)



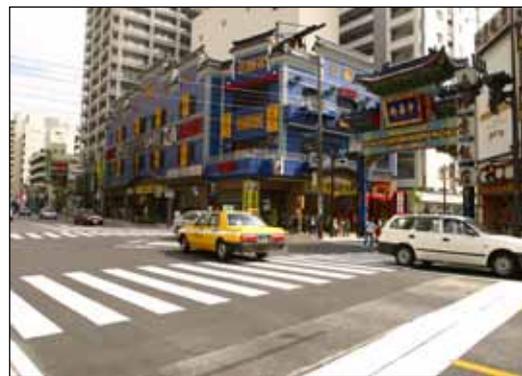
良好な美しい街並みを創出

コンテナ交通量の減少、交通渋滞の緩和などにより、中華街東門付近など、横浜港周辺道路沿道では、**美しい街並みを創出!**

< 開通前 >



< 開通後 >



(2) 交通事故の削減

・生活の安全を守り、安心とゆとりを持って暮らせる地域の実現

地域の概況と課題

県内の死傷事故件数は1日平均約180件で全国第3位、死傷事故率で見ると約240件/億台キロで全国ワースト1となっています(図2-1)。

主要な国道の死傷事故率を見ると、県東部では、多くの路線において100件/億台キロ以上の死傷事故が発生しており、特に、横浜周辺の臨海部、保土ヶ谷区周辺・金沢区周辺、及び茅ヶ崎市周辺などに集中しています(図2-2)。

県内の交通事故死者数に占める歩行者や自転車利用者の割合は約5割です(図2-3)。

全国でも高い死傷事故率

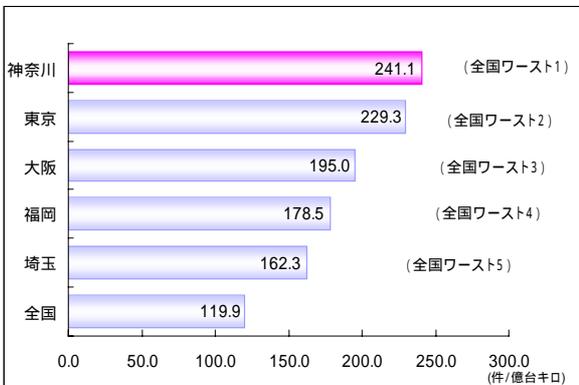


図2-1 死傷事故率(平成15年)の順位

資料:平成15年度道路行政の達成度報告書・平成16年度道路行政の業績計画書(国土交通省,平成16年)

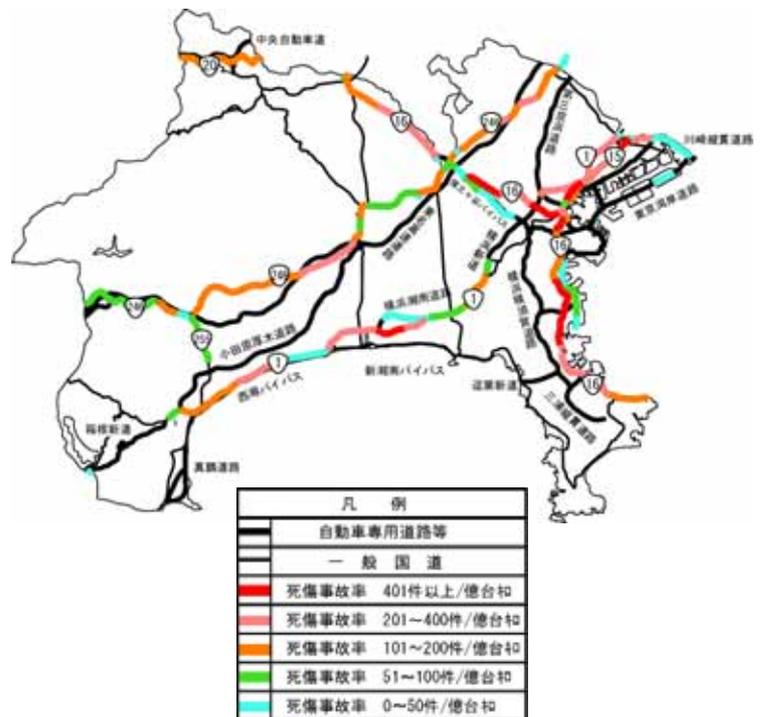


図2-2 主要な国道の道路交通センサス区間別死傷事故率

資料:国土交通省データ(平成15年)

歩行中・自転車乗車中に多い交通事故死者

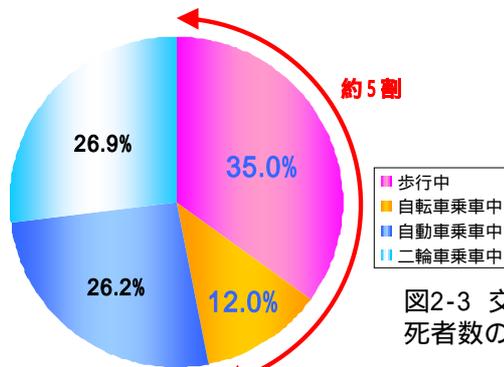


図2-3 交通事故死者数の状態別内訳

資料:交通年鑑(神奈川県警察本部・神奈川県,平成15年)

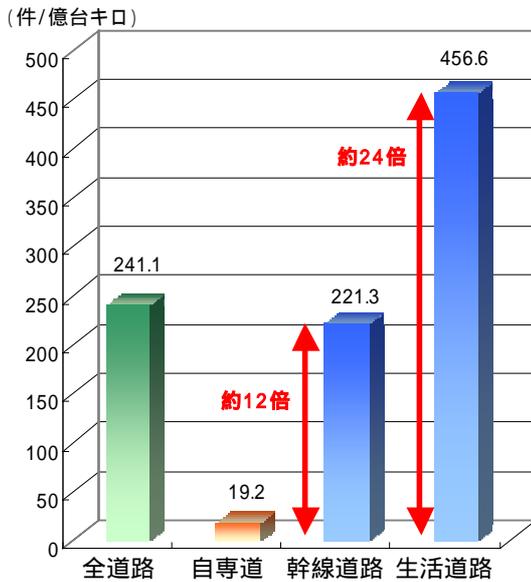
課題

全国でも死傷事故率が高い状況であり、交通事故死者数の多い歩行者・自転車利用者による事故など、少しでも多くの交通事故削減が課題となっています。

課題の要因

自動車専用道路1kmあたりの死傷事故率は、生活道路や幹線道路と比較して、大幅に低くなっています（幹線道路の約1/12：図2-4）。しかし、県内の自動車専用道路網については、県土全体のネットワークが形成されておらず、地域の通過交通を減少させるための環状道路などの整備も十分ではありません（図2-5）。自動車専用道路の整備により、少しでも多くの自動車交通を、幹線道路等から自動車専用道路に転換することで、死傷事故の削減が期待されます。

死傷事故率の低い自動車専用道路ネットワークの不足



自動車専用道路：高速自動車国道、指定自動車専用道路、
 その他自動車専用道路
 幹線道路：一般国道、主要地方道、一般県道
 生活道路：上記以外の道路

図2-4 神奈川県内の道路種類別死傷事故率
 資料：平成15年度道路行政の達成度報告書・平成16年度
 道路行政の業績計画書（国土交通省、平成16年）



図2-5 神奈川県自動車専用道路等の現状と計画

交差点における死傷事故発生の多さ

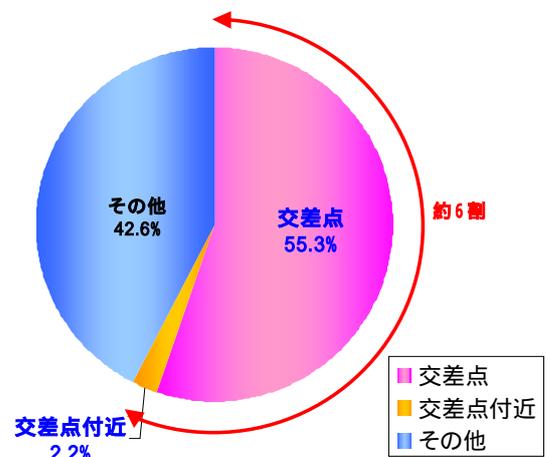


図2-6 道路形状別に見た神奈川県死傷事故発生箇所
 資料：交通年鑑（神奈川県警察本部・神奈川県、平成15年）

死傷事故の約6割は交差点または交差点付近で発生しているなど、特定の箇所に集中して発生する傾向があることが分かっています（図2-6）。

市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者・自転車を優先する道路構造の整備や、交差点など事故の発生率が高い箇所について、集中的に対策を実施することで、交通事故の削減が期待されます。

指標3：死傷事故率

成果目標

死傷事故率

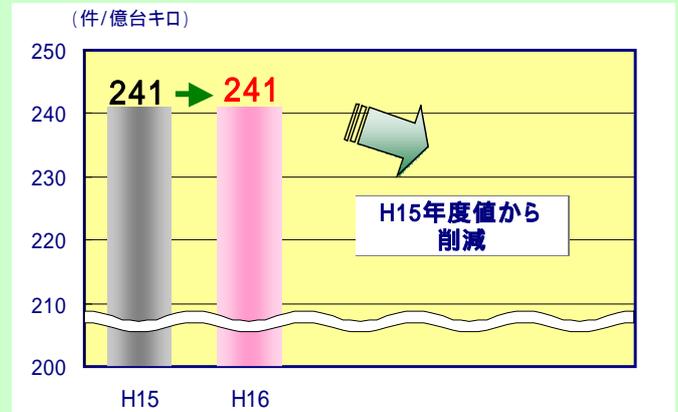
ある区間の死傷事故率 =

$$\frac{\text{区間の年間死傷事故件数}}{\text{区間距離} \times \text{区間の年間交通量}}$$

対象：平成11年度道路交通センサス区間

死傷事故率は、**現在241件/億台キロ**です。
早急に**全国ワースト1返上を目標に削減**することを目指します。

死傷事故率の目標値

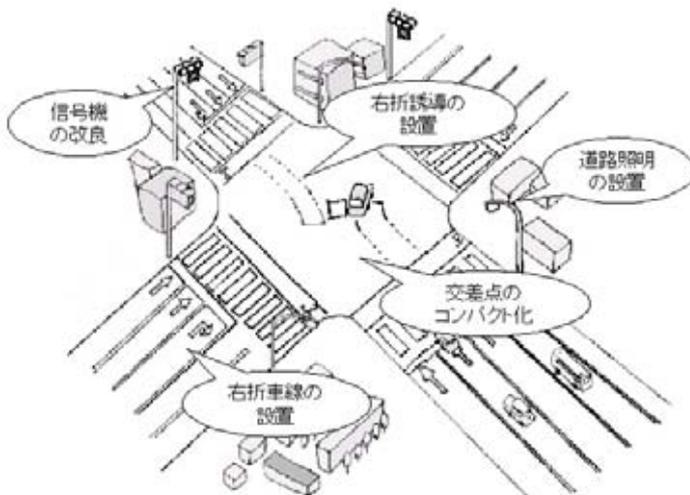


課題の解決に向けた関連施策・事業

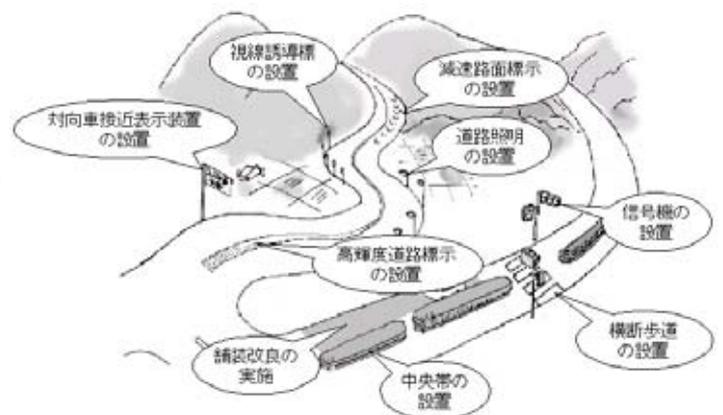
事故危険箇所対策 - 交差点や単路部の安全対策

特に事故の危険性が高い事故危険箇所を指定し、交差点における**右折車線の設置**、**道路標識の視認性の向上**、**単路部における中央分離帯の設置**など、事故抑止対策を集中的に実施します。

< 交差点部における事故危険箇所対策イメージ >



< 単路部における事故危険箇所対策イメージ >



出典：国土交通省資料

あんしん歩行エリア - 地区の安全対策

歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため、緊急に対策が必要な「あんしん歩行エリア」において、地域住民の意見を聞きながら、公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な死傷事故抑止対策を実施します。

現在、神奈川県内では「あんしん歩行エリア」が50箇所指定されています。エリア内では、死傷事故を約2割抑止し、そのうち歩行者又は自転車利用者に係る死傷事故を約3割抑止することを目指します。

< あんしん歩行エリアの整備のイメージ >

< 神奈川県内あんしん歩行エリア対象地区 >



< 事故防止対策事例 >



出典: 横浜市資料

出典: 国土交通省資料

【あんしん歩行エリア平成15年度事業着手済地区・平成16年度事業着手予定地区】

着手年度	市区名	地区	関係道路管理者	着手年度	市区名	地区	関係道路管理者
平成15年度	横浜市鶴見区	鶴見駅周辺地区	横浜市・横浜国道	平成16年度	平塚市	中原・御殿周辺地区	平塚市・神奈川県
	横浜市神奈川区	大口駅周辺地区	横浜市・横浜国道		横浜市磯子区	磯子駅周辺地区	横浜市・横浜国道
	横浜市泉区	いずみ野駅周辺地区	横浜市		横浜市金沢区	能見台駅周辺地区	横浜市・横浜国道
	横浜市西区	総合庁舎周辺地区	横浜市・横浜国道		横浜市南区	弘明寺駅周辺地区	横浜市
					横浜市緑区	長津田駅周辺地区	横浜市・横浜国道

資料: 神奈川県・横浜市データ

(3) 震災に対する安全性の向上

・生活の安全を守り、安心とゆとりを持って暮らせる地域の実現

地域の概況と課題

神奈川県が位置する南関東地域は、地震活動の活発な地域とされており、駿河湾を中心とする地域を震源とする東海地震や神奈川県西部を震源とする神奈川県西部地震などは、神奈川県に著しい被害を及ぼすと想定される地震として、その切迫性が指摘されています（表3-1）。

また、政府により、東海地震の発生によって著しい被害が予想される地域として、県西部を中心とした8市11町が「地震防災対策強化地域」に指定され（図3-1）、様々な防災対策の強化が必要とされています。

地震防災対策強化地域：東海地震が発生した場合に、大きな災害が生じるおそれがあるため、地震防災に関する対策を強化する必要がある地域として内閣総理大臣が指定。

大規模な地震の危険性の高さ

表3-1 神奈川県に影響を与える地震の被害想定

	東海地震	南関東地震	神奈川県西部地震	神奈川県東部地震	
震源	駿河トラフ	相模トラフ	神奈川県西部	-	
規模(マグニチュード)	8	7.9	7	-	
切迫性	あ る	100～200年先	あ る	-	
震度分布 (メッシュ数比)	7: 0% 6強: 0.2% 6弱: 6.7% 5強: 66.0% ～5弱 : 27.1%	7: 12.0% 6強: 26.4% 6弱: 25.8% 5強: 32.8% ～5弱 : 3.0%	6強～ : 3.5% 6弱: 16.3% 5強: 10.7% ～5弱 : 69.5%	7: 0.0% 6強: 17.5% 6弱: 34.3% 5強: 15.4% ～5弱 : 32.8%	
崖被害数 (人家あり)	200	1,200	500	770	
建物	木造大破 (棟)	17,000	290,000	28,000	76,000
	非木造大破 (棟)	3,100	29,000	5,700	19,000
人的	死者 (人)	230	16,000	600	2,700
	重傷者 (人)	1,200	6,400	670	2,900
	中等、軽傷者 (人)	6,000	59,000	4,400	20,000
ライフライン	上水道断水率 (%)	7.5	73.5	6.1	62.7
	都市ガス支障率 (%)	14.6	65.4	1.3	92.3
	電気支障率 (%)	0.2	15.6	0.4	9.8
	電話支障率 (%)	1.0	25.6	1.1	16.7



図3-1 神奈川県内の地震防災対策強化地域

出典：中央防災会議資料(平成14年)

出典：神奈川県地域防災計画(神奈川県防災会議,平成12年)



課題

防災対策の強化の一環として、地震等災害時における緊急輸送路の安全・確実な確保が課題となっています。

課題の要因

災害発生時に、応急対策活動に必要となる物資や機材、人員などを県内外から広域的かつ円滑に輸送するために、市町村対策本部、物資受入港、ヘリポート等を結ぶ緊急輸送路が指定されています(図3-2)。道路の防災対策を実行するに当たって、災害に強い道路のネットワーク化による多重性・代替性の向上、道路の耐震性向上など、地震等災害発生時における安全性・確実性が求められます。

緊急輸送路上には高架橋をはじめ、河川横断、鉄道・道路との立体交差など、多くの橋梁が存在します。地震災害時にこれらの崩落や損壊が起きると、重要な役割である輸送路の確保ができなくなることから、神奈川県での道路の防災対策においても、「緊急輸送路の補強整備」が一つの柱となっています(図3-3)。現在、県内の自動車専用道路及び幹線道路の橋梁の耐震補強は、いずれも3割程度残っており(表3-2)、これらの橋梁の耐震補強が急務となっています。

安全性・確実性が求められる緊急輸送路



凡 例	
	第一次緊急輸送道路

第一次緊急輸送道路:

自動車専用道路、幹線道路等で構成する広域的ネットワークの重要路線で、緊急輸送の骨格をなす道路

図3-2 神奈川県緊急輸送路網図

出典: 神奈川県地域防災計画(神奈川県防災会議, 平成12年)



図3-3 神奈川県での道路の防災対策

出典: 神奈川県資料

求められる橋梁の耐震補強

表3-2 神奈川県での耐震補強対策の現況

	耐震補強対象橋梁	耐震補強済み橋梁	耐震補強率
自動車専用道路等	4583基(橋脚)	3273基(橋脚)	71%
幹線道路等	758橋	583橋	77%

資料: 国土交通省・神奈川県・横浜市・川崎市・日本道路公団・首都高速道路公団データ(平成15年)

指標 4：橋梁の耐震補強率

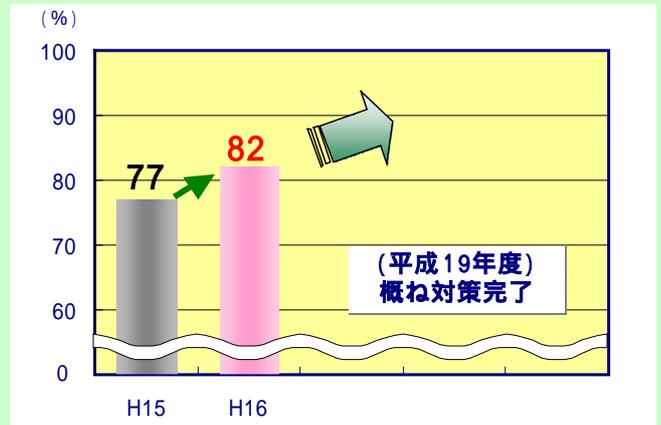
成果目標

橋梁の耐震補強率

橋梁の耐震補強率 = 緊急輸送路上等の耐震補強完了橋梁数 / 緊急輸送路上等の重要橋梁のうち耐震補強対象橋梁数 × 100
 高速自動車国道、都市高速道路等を除く

橋梁の耐震補強率は、現在77%です。
 平成16年度末には82%に、平成19年度末には概ね対策完了とすることを目指します。

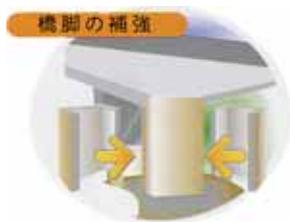
橋梁の耐震補強率の目標値



課題の解決に向けた関連施策・事業

橋脚の耐震補強

地震時の橋梁橋脚の損壊に耐えられるように、鋼板巻立て等による橋脚の補強を順次進めます。



出典：神奈川県資料

落橋防止装置

地震時の落橋を防止するために、チェーン等による落橋防止装置の設置を順次進めます。



出典：神奈川県資料

【小余綾高架橋(国道1号西湘バイパス)】

小余綾(こゆるぎ)高架橋は国道1号西湘バイパスの神奈川県中郡大磯町大磯から東小磯の海岸地帯に架設された橋長約1kmの高架橋です。沿岸部に位置することから、海水による橋脚のひびわれ、剥離、鉄筋露出等が多数発生していることから、塩害対策を進めていくほか、震災に対する耐震補強を実施していきます。



出典：国土交通省資料

(4) 歩行時の安全性と快適性の向上

・ 生活の安全を守り、安心とゆとりを持って暮らせる地域の実現

・ 都市環境を改善し、快適な生活環境を提供する地域の実現

・ 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

バリアフリー化の現状に対して、県内で7割以上の人々が「不満」または「やや不満」を感じており(図4-1)、バリアフリー化の推進が強く求められています。

特に、「高齢者や身障者の歩きやすさ、使いやすさ」について「歩道が狭く、車いすなどが通りにくい」という不満が約7割で最大となっています(図4-2)。

バリアフリー整備のニーズの高さ

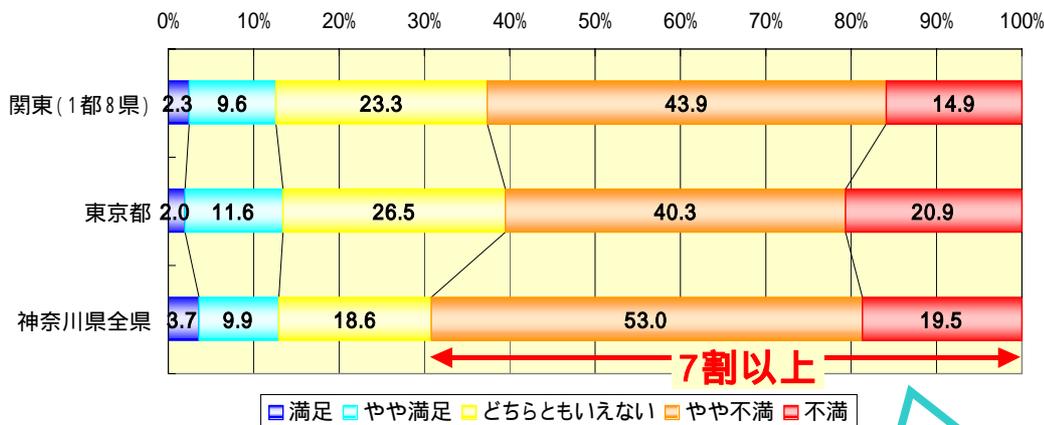


図4-1 バリアフリーに対する満足度

出典: 日常ご利用の道路に関するアンケート(国土交通省,平成14年)

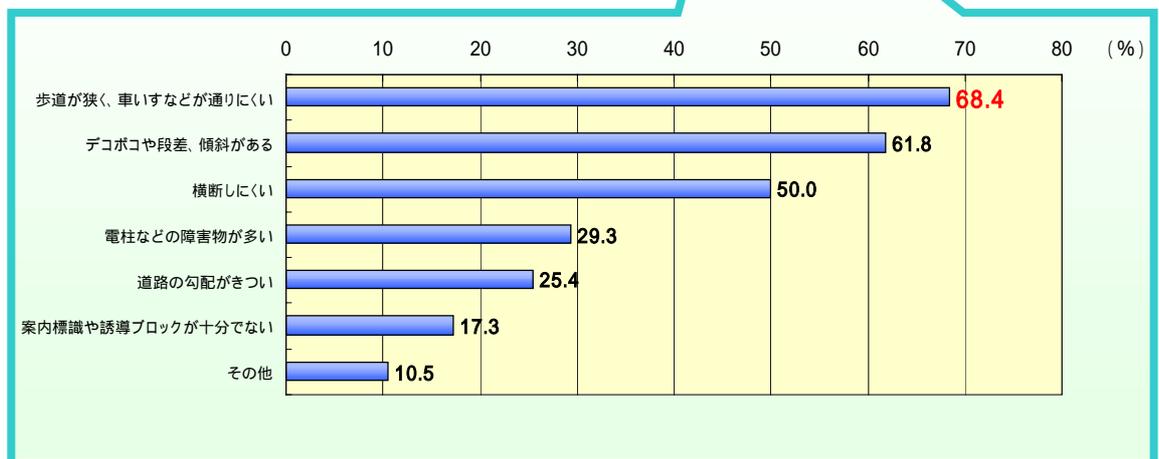


図4-2 「高齢者や身障者の歩きやすさ、使いやすさ」についての不満(複数回答)

出典: 日常ご利用の道路に関するアンケート(国土交通省,平成14年)

課題

歩道の段差改善やスロープの設置等、バリアフリー化の推進により、高齢者や身体障害者をはじめとしたすべての人々が生活しやすくなるよう、移動のしやすさの向上が課題となっています。

課題の要因

平成12年に、駅などの旅客施設を中心とした地区において、旅客施設、及び周辺の道路等のバリアフリー化などを重点的に推進する交通バリアフリー法¹が施行されました。神奈川県内の基本構想²重点整備地区(図4-3)内で指定されている特定経路³延長のうち、現在整備されている延長は約1割に止まっています。重点整備地区における歩道の段差改善・拡幅、車いすの動線からの階段の解消等の整備の促進が求められています。

1：交通バリアフリー法

「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」
平成12年11月15日施行

<法律の趣旨>

高齢者の方、身体障害者の方、そのほか妊産婦の方などの公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進するため、1) 駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などについて、公共交通事業者によるバリアフリー化を推進する。2) 駅などの旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づいて、旅客施設、及び周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進する。

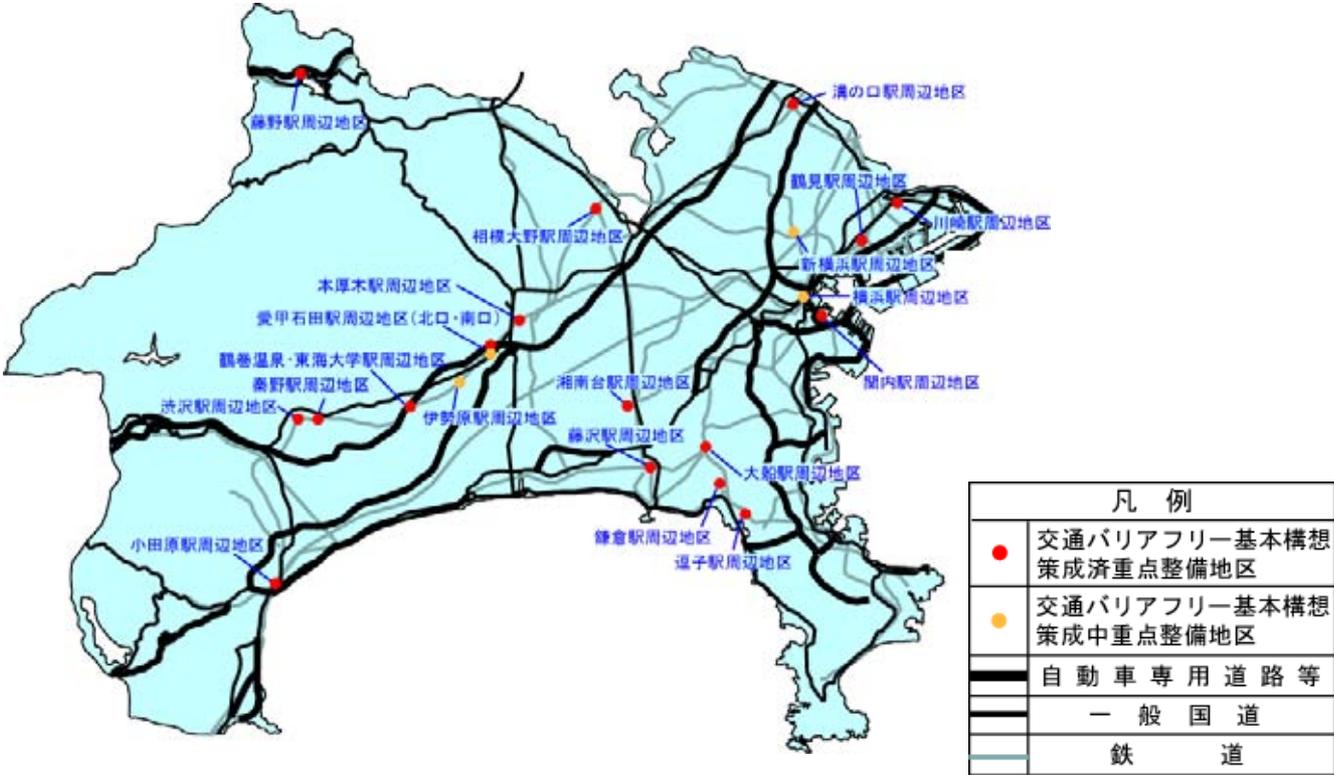
2：基本構想

交通バリアフリー基本構想とは、市町村が、重点整備地区(一定規模の鉄道駅等の旅客施設を中心とした地区)において、鉄道駅等の旅客施設及び周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、重点整備地区の区域、バリアフリー化を図る経路、実施すべき事業の内容等を定めるものです。

3：特定経路

移動が通常徒歩で行われ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活又社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設、その他の施設と特定旅客施設との間の経路のことで、交通バリアフリー法の整備基準に基づいて優先的にバリアフリー化を図ります。

望まれるバリアフリー化の促進



国土交通省・神奈川県・横浜市・川崎市の取組みについて記載しています。

図4-3 神奈川県内のバリアフリー基本構想重点整備地区

資料:国土交通省・神奈川県・横浜市・川崎市・データ(平成16年)

指標5：バリアフリー化率

成果目標

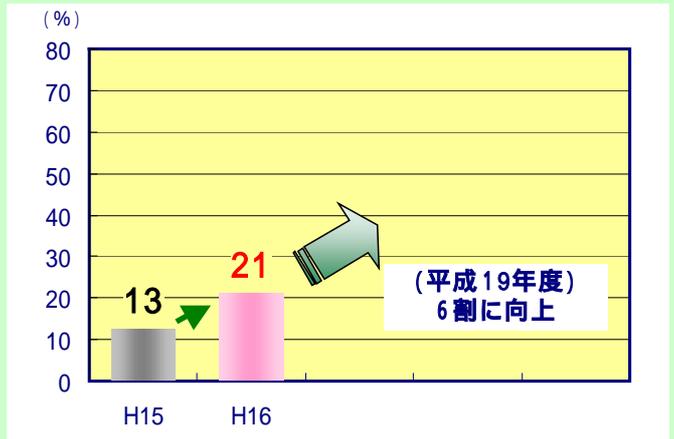
バリアフリー化率

バリアフリー化率 = 特定経路延長のうちバリアフリー化された道路延長 / 特定経路延長 × 100

- 1) 政令市を除く神奈川県では、交通バリアフリー基本構想策定済み及び策定中地区の中で、県道以上の道路が対象
- 2) 政令市では、基本構想策定済み及び策定中地区の市道以上の道路が対象
- 3) いずれも、今後、基本構想が策定された時点で、数値が変わる可能性がある。

バリアフリー化率は、現在13%です。平成16年度末には21%に、平成19年度末には6割に向上することを目指します。

バリアフリー化率の目標値



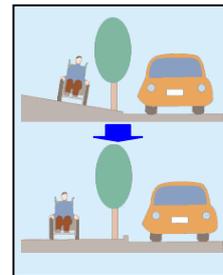
課題の解決に向けた関連施策・事業

バリアフリー化に対応した歩道の段差改善

高齢者や車いす利用者だけでなく、だれもが歩きやすい歩道とするため、歩道において車道乗り入れ部がある場合や横断歩道に接続する箇所では、車道を歩道の高さに上げる、勾配を小さくするよう配慮するなど、段差や傾斜の改善に取り組みます。



出典：国土交通省資料



【歩道の段差改善(国道16号)】

横浜市内の国道16号沿道では、歩道の段差改善などのバリアフリー化が行われ、高齢者や車いす利用者の方が安心して通行できるようになりました。

< 従前 >



< バリアフリー化整備後 >



横断歩道部断面図：



出典：国土交通省資料

地域の概況と課題

県内では、「歩いているときの道路の景観」について、「電線・電柱が多い」ことに不満を持つ人が6割を超え、最も多くなっています(図4-4)。

「道路の歩きやすさ」、「自転車の走りやすさ」について、「電柱などの障害物が多い」ことに不満を持つ人がそれぞれ約6割、約4割を占めます(図4-5、図4-6)。

地震・台風等の災害時に、電柱の倒壊、電線の切断により、2次災害の危険があります。

歩行時の景観に対する不満

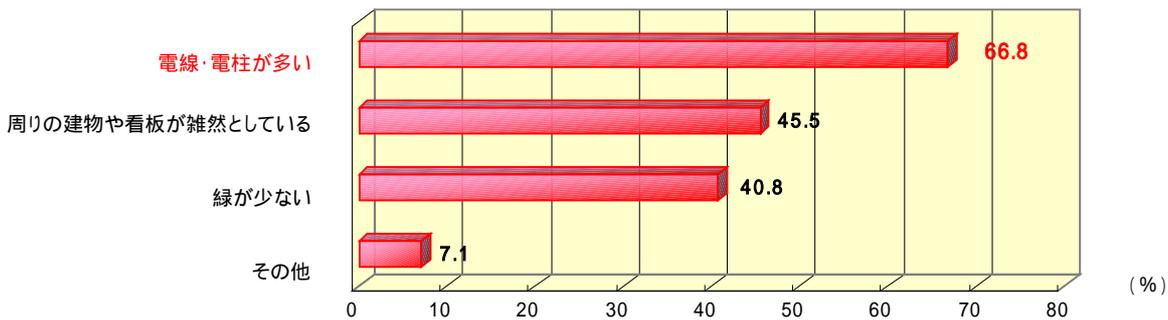


図4-4 「歩いている時の道路の景観」についての不満(複数回答)
出典: 日常ご利用の道路に関するアンケート(国土交通省,平成14年)

電柱などによる歩きにくさへの不満

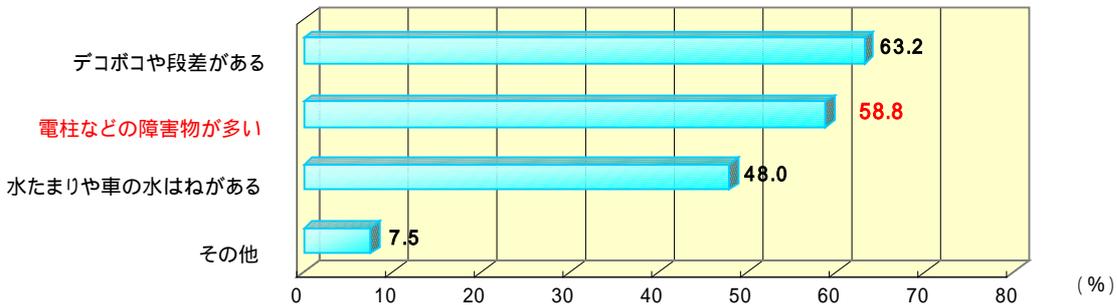


図4-5 「道路の歩きやすさ」についての不満(複数回答)
出典: 日常ご利用の道路に関するアンケート(国土交通省,平成14年)

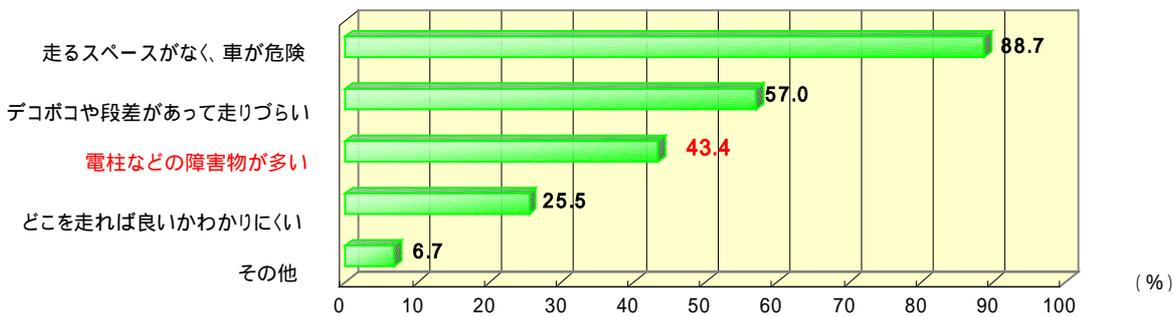


図4-6 「自転車の走りやすさ」についての不満(複数回答)
出典: 日常ご利用の道路に関するアンケート(国土交通省,平成14年)



課題

景観の向上、安全・快適な歩行、自転車の走行をもたらす他、地震等の災害時には、安定したライフラインの提供や、電柱の倒壊、切れた電線の垂れ下がりによる危険を防ぐ**無電柱化の整備促進が課題**となっています。

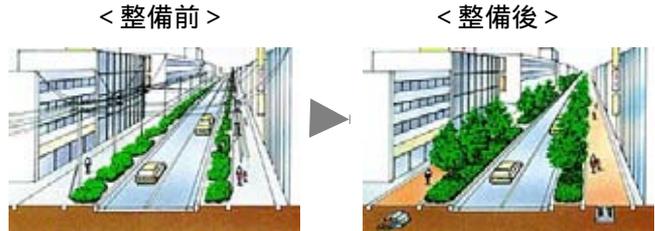
課題の要因

ロンドン・パリでは電線地中化が100%達成されているなど、欧米では無電柱化が進んでいますが、日本では、全国で約9%と大幅に遅れています。また、神奈川県の市街地の幹線道路における無電柱化率は、関東地方の平均値より下回っているうえ、隣接する東京都の約1/3と大きな差があります（図4-7）。歩行空間のバリアフリー化、歴史的な街並みの保全、都市防災対策の観点等からも、国・地方公共団体の道路管理者と電線管理者が協力を図り、**電線地中化に伴う無電柱化の促進**が求められています。

無電柱化の遅れ

無電柱化による景観の向上

街路の無電柱化により、景観の上など、**安全で快適な都市空間を形成**します。



無電柱化による歩行環境の向上

無電柱化により、歩道の幅員を確保し、**快適な歩行空間を提供**するとともに、車いす等の通行の妨げとなっている障害物がなくなり、バリアフリー化が図られます。

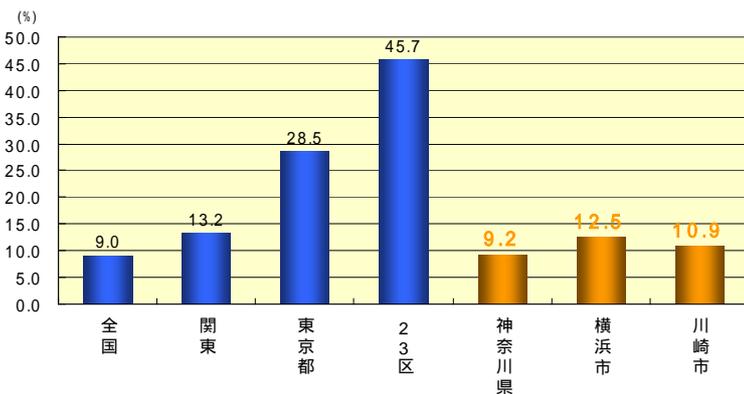


地震発生時における2次災害の防止

地震発生時に、電柱が倒壊したり、切れた電線がたれ下がったりする危険を防ぎ、**安定したライフラインを実現**します。



出典：国土交通省資料



<無電柱化推進計画（平成16年）抜粋>
 「交通バリアフリー法」の施行や「観光立国行動計画」の策定等がなされ、道路から電柱・電線無くす無電柱化に対する要請は、**歩行空間のバリアフリー化、歴史的な街並みの保全、避難路の確保等の都市防災対策、良好な住環境の形成等の観点**からもより一層強く求められるようになり、これまでの幹線道路だけではなく非幹線道路においても無電柱化を進めていくことが必要となっている。

注1) 電線類地中化データベースによる集計
 注2) 政令指定都市は都道府県の内数
 注3) 市街地の幹線道路：都市計画法における市街化区域及び市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域内の一般国道及び都道府県道

図4-7 市街地の幹線道路における無電柱化率
 資料：平成15年度道路行政の達成度報告書・平成16年度道路行政の業績計画書（国土交通省、平成16年）

指標 6 : 無電柱化計画延長に対する無電柱化率

成果目標

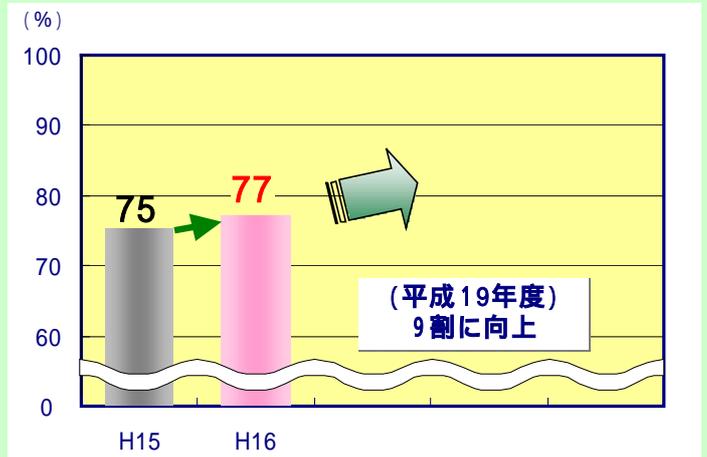
無電柱化計画延長に対する無電柱化率

無電柱化計画延長に対する無電柱化率
 = 無電柱化整備済延長 / 無電柱化計画延長 × 100

- 1) 無電柱化整備済延長: 電線類地中化、共同溝整備等により、無電柱化された道路の延長 + 無電柱化推進計画(平成16年度～平成20年度)の整備済延長
- 2) 無電柱化計画延長: これまでの整備実績延長 + 無電柱化推進計画の計画延長

無電柱化計画延長に対する無電柱化率は、現在75%です。平成16年度末には77%に、平成19年度末には9割に向上することを目指します。

無電柱化計画延長に対する無電柱化率の目標値



課題の解決に向けた関連施策・事業

【一般国道16号の無電柱化(相模原市)】

相模原市内の一般国道16号では、都市景観だけでなく防災対策などから電線類の地中化を画的に進めており、バリアフリー事業と同時施工を図りながら快適な歩道空間の形成を行いました。

出典: 国土交通省資料



【一般国道255号の無電柱化(小田原市)】

小田原市内の一般国道255号では、電線類の地中化を行うことにより、快適な道路空間が形成されました。

出典: 神奈川県資料



【市道元石川第146号線の無電柱化(横浜市)】

横浜市の市道元石川第146号線では、電線類の地中化を行うことにより、快適な歩行空間が形成されました。

出典: 横浜市資料



(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

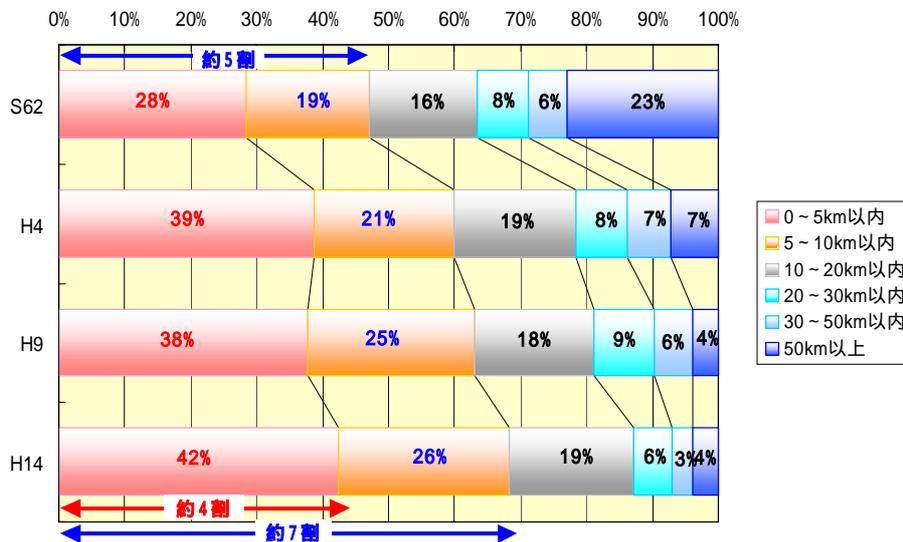


図5-1 新規立地工場のインターチェンジからの距離帯別の割合
資料:工場立地動向調査(経済産業省)

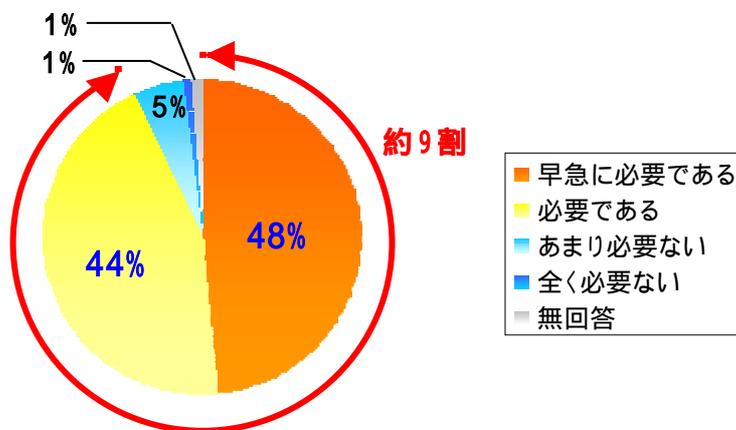


図5-2 広域ネットワークを形成する自動車専用道路の整備について
資料:神奈川県内の民間事業所アンケート
(神奈川県内経済団体等・圏央道神奈川県連絡会,平成14年)

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。

県内全域に広がる観光地

凡 例	
●	観光地区
●	観光スポット
●	山地系観光資源
●	海洋性観光資源
●	神社・仏閣・史跡等
●	温泉
●	公園・レジャー施設
○	都市型レクリエーションを中心とするエリア
○	海洋性レクリエーションを中心とするエリア
○	山地系レクリエーションを中心とするエリア

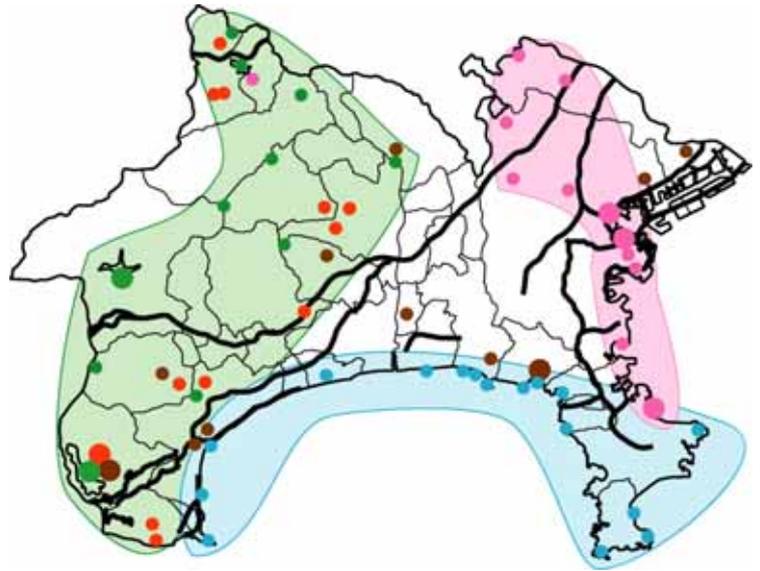


図5-3 神奈川県内の観光地区・観光スポット

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

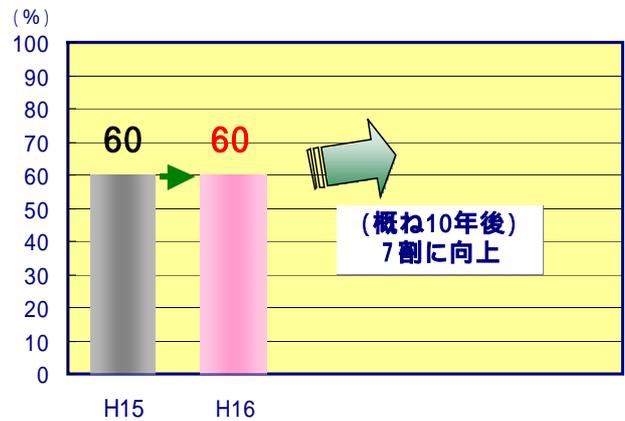
成果目標

ICへの20分到達圏域

ICへの20分到達圏域 =
 最寄りICまで20分で到達できる面積 /
 神奈川県全県面積 × 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

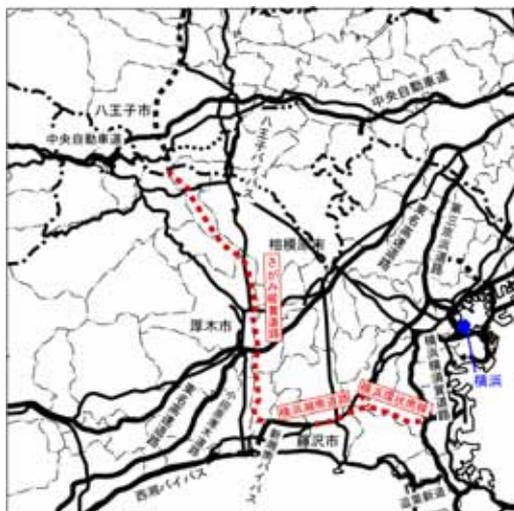


課題の解決に向けた関連施策・事業

【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

今後の取組み

データ収集体制の確立

本計画書における県道（主要な横浜市道及び川崎市道）以上の道路に関するデータは、概ね5年毎に実施する「道路交通センサス」により取得されており、毎年度取得する体制となっていません。また、国と県・市の管理延長と管理体制が大きく異なることから、全ての道路について同じ品質のデータを収集することは、データの収集にかかる費用の面から考えても、現実的ではありません。

したがって、次年度以降に実施する、成果目標に対する達成度を評価する「達成度報告書」の策定にあたっては、効率的なデータ収集体制を確立し、体系的なデータ整備を目指していきます。

継続的改善

「神奈川のみちづくり業績計画書」は、初年度ということもあり、成果指標として7指標を整理していますが、今後、より効率的にデータの収集を行うとともに、県民の皆様からのご意見をいただくなどにより、様々な観点からの指標の提示を行い、充実化を図ります。

また、設定したマネジメントサイクルに従って、継続的に成果指標の設定、見直しを行います。この際、指標の現況値及び目標値については、データ更新や分析手法の向上などにより、修正することがあります。

お問い合わせ先

神奈川県県土整備部道路整備課

〒211-8588 神奈川県横浜市中区日本大通1

TEL (045) 210-6406

横浜市道路局計画部企画課

〒231-0017 神奈川県横浜市中区港町1-1

TEL (045) 671-2779

川崎市建設局土木建設部計画調整担当

〒210-8577 神奈川県川崎市川崎区宮本町1

TEL (044) 200-2758

国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所調査第一課

〒211-0855 神奈川県横浜市神奈川区三ツ沢西町13-2

TEL (045) 316-3536

