

## 2. 現状と課題に基づく成果指標の整理

### ■ 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においては、産業構造の転換や工場の海外移転に伴い遊休地が増加しているなど、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  
と快適性の向上

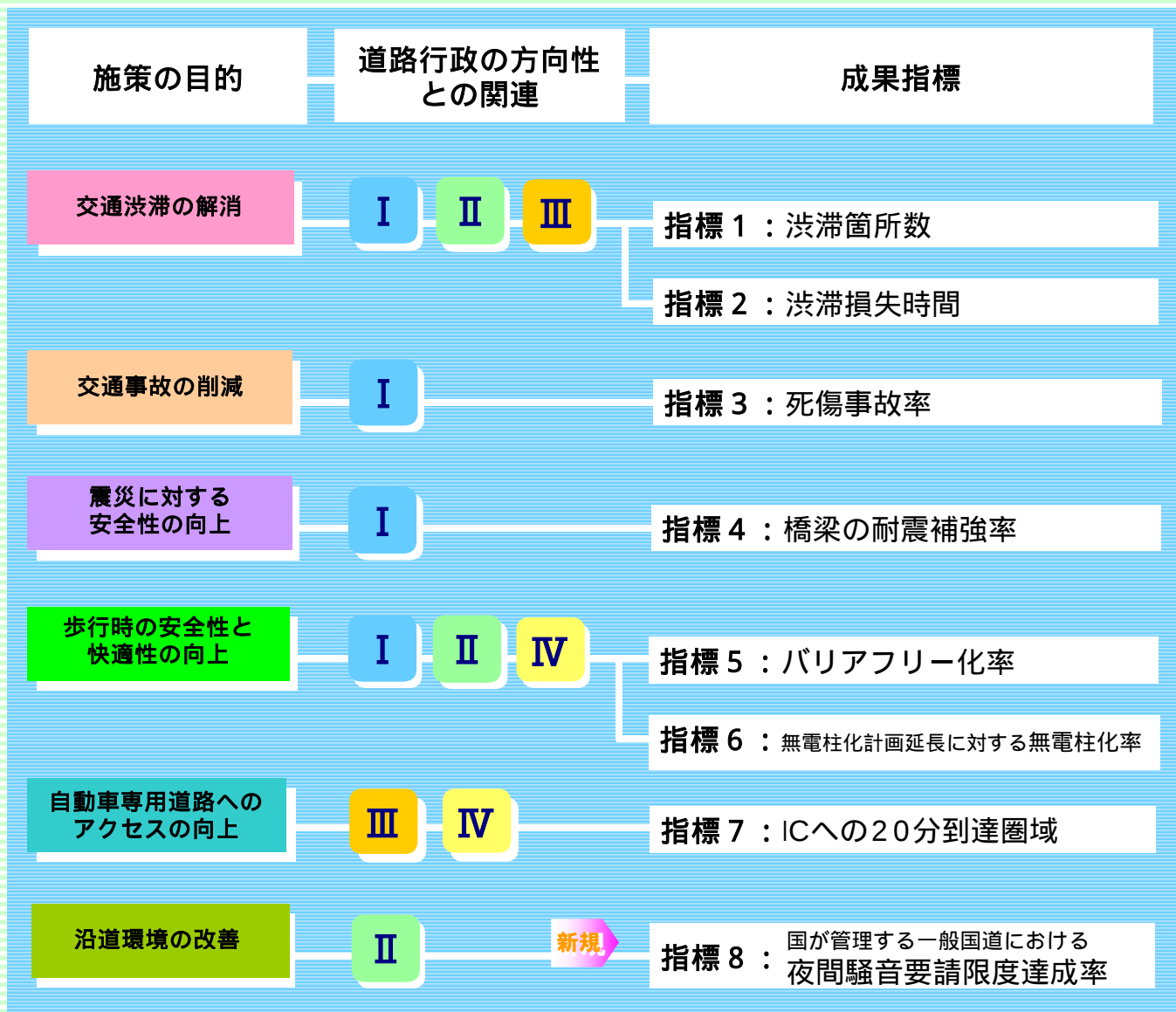
自動車専用道路  
へのアクセス  
の向上

沿道環境の改善

## ■ 成果指標の設定

- 平成16年度の業績計画書では、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、神奈川県の実現と課題、施策の取り組み、指標の目標値を提示しました。
- 平成17年度の業績計画書では、昨年度、検討課題としていた沿道環境の改善に関する指標を追加し、数値目標達成に向けて道路行政を推進していきます。

## □ 施策の目的と成果指標



## □ 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

## ■ 成果指標の達成度と目標値の整理

昨年度の7つの成果指標から新たに1つが加わり、8つとなった各指標の内容、各年度の現況値、実績値、目標値は次のとおりです。また、中期的な目標についても参考として示しています。

| 成果指標                                           | 指標の内容                                                                   | H15年度<br>現況値                           | H16年度<br>目標値                           | H16年度<br>実績値                                       | H16年度<br>現況値                           | H17年度<br>目標値                           | H19年度<br>中期的な目標                       |
|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------------|
| ●指標1：<br>渋滞箇所数                                 | 渋滞が著しい交差点等の箇所数。<br>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                                   | 71箇所<br>目標未達成                                      | 71箇所                                   | 67箇所                                   | 5割<br>解消・緩和<br>(概ね10年後)               |
| ●指標2：<br>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。<br><br>※県民(875万人：平成16年現在)1人あたりの換算値 | 1.6<br>億人時間<br>／年<br><br>※約19時間／<br>年人 | 1.6<br>億人時間<br>／年<br><br>※約19時間／<br>年人 | 1.6<br>億人時間<br>／年<br><br>※約19時間／<br>年人<br><br>現状維持 | 1.6<br>億人時間<br>／年<br><br>※約19時間／<br>年人 | 1.6<br>億人時間<br>／年<br><br>※約18時間／<br>年人 | 3割削減<br>(概ね10年後)<br><br>※約12時間／<br>年人 |
| ●指標3：<br>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<br>／億台キロ                          | 241件<br>／億台キロ                          | 233件<br>／億台キロ<br>目標達成                              | 233件<br>／億台キロ                          | 233件<br>／億台キロ                          | 削減<br>(概ね10年後)                        |
| ●指標4：<br>橋梁の耐震<br>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%                                    | 82%<br>目標達成                                        | 82%                                    | 90%                                    | 概ね完了                                  |
| ●指標5：<br>バリアフリー<br>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%                                    | 24%<br>目標達成                                        | 20% ※1                                 | 30% ※1                                 | 6割に向上                                 |
| ●指標6：<br>無電柱化計画<br>延長に対する<br>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%                                    | 81%<br>目標達成                                        | 66% ※2                                 | 77% ※2                                 | 9割に向上                                 |
| ●指標7：<br>ICへの20分<br>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%                                    | 60%<br>現状維持                                        | 60%                                    | 60%                                    | 7割に向上<br>(概ね10年後)                     |
| ●指標8：<br>国が管理する<br>一般国道における<br>夜間騒音要請<br>限度達成率 | 国が管理する一般国道において、沿道の夜間騒音が要請限度を達成している道路延長の割合。                              | 新規設定指標                                 |                                        |                                                    | 54%                                    | 58%                                    | 7割に向上                                 |

1「バリアフリー化率」については、新たにバリアフリー基本構想重点整備地区が加わり、特定経路延長が増加したことから、現況値及び目標値を見直し、平成17年度目標値を設定しました。

2「無電柱化計画延長に対する無電柱化率」については、無電柱化推進計画延長の追加等により、現況値及び目標値を見直し、平成17年度目標値を設定しました。