

4 神奈川のみちづくり

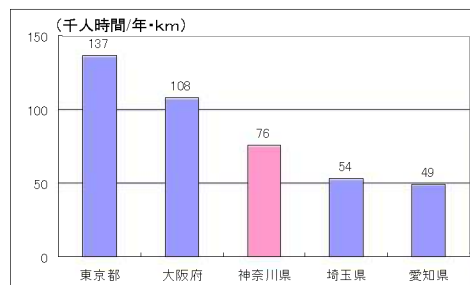


心にゆとりスムーズ道路

指標1-1. 渋滞箇所数 指標1-2. 渋滞損失時間

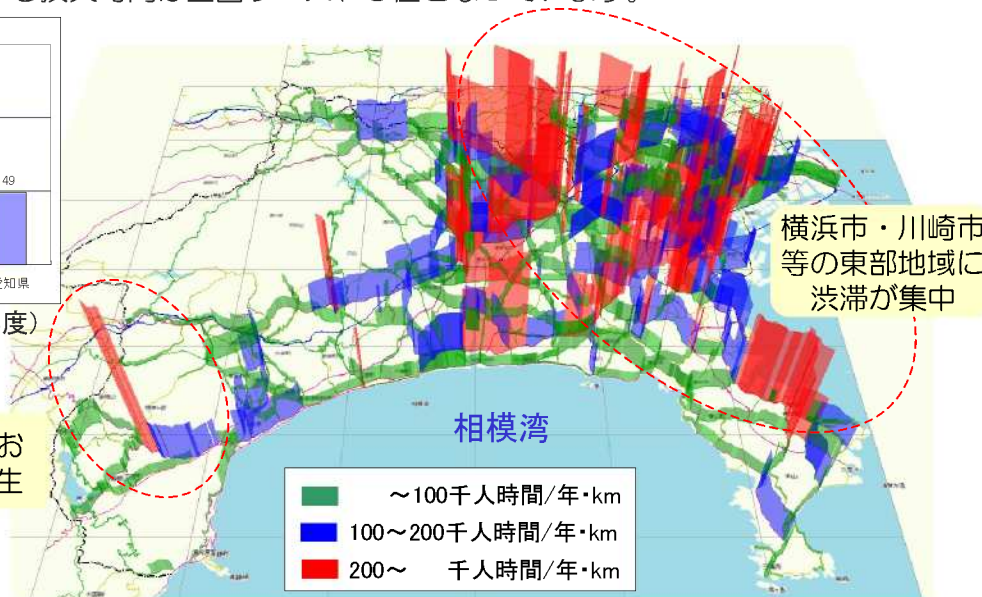
神奈川県は全国ワースト3位です

横浜市、川崎市等の東部地域や箱根等の観光地周辺に渋滞が集中し、渋滞による損失時間は全国ワースト3位となっています。



1kmあたり渋滞損失時間(平成14年度)
(全国ワースト5位)

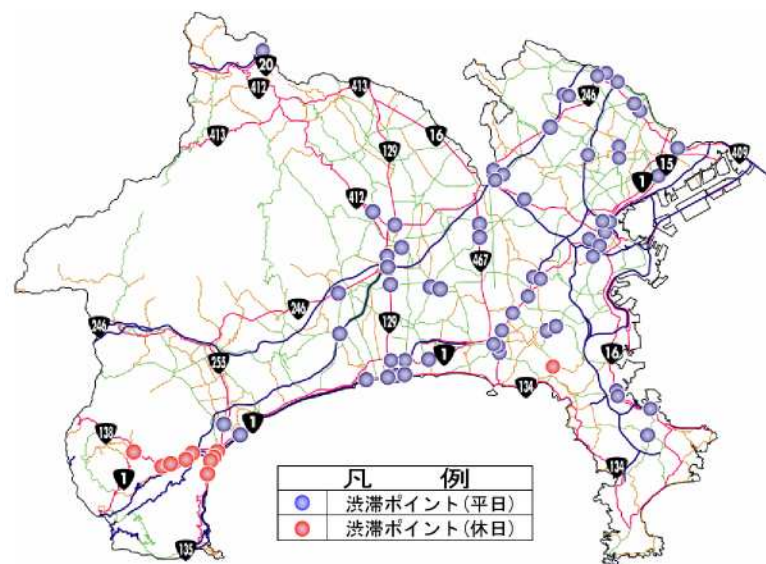
箱根の観光地においても渋滞が発生



1kmあたり渋滞損失時間(平成17年度)
出典:国土交通省資料

■渋滞箇所は県内で69箇所存在

県内の幹線道路では、平日59箇所、休日10箇所の渋滞箇所が存在しています。

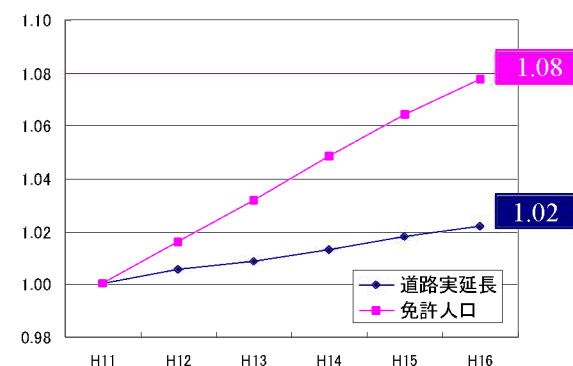


神奈川県は渋滞箇所(平成17年度末)

出典:神奈川県道路協議会資料

■交通需要に追いつかない道路整備

5年間の免許人口の伸びは1.08倍であるのに対し、道路延長の伸びは1.02倍にとどまっています。



神奈川県は免許人口と道路延長の伸び
出典:道路統計年報、交通年鑑(平成17年)

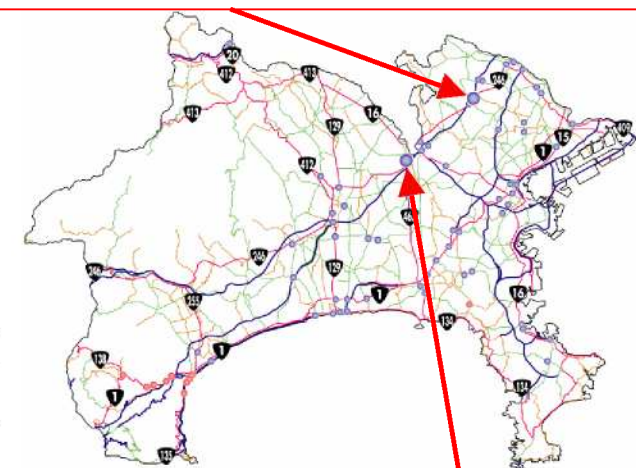


新石川立体等の対策を行いました

【平成17年度渋滞交差点関連事業】

事業名	路線名	主要渋滞ポイント	対策効果
新石川立体	国道246号	新石川交差点	解消
用田バイパス (一部区間暫定2車線)	横浜伊勢原	ごしよみ御所見交差点	事業実施前の状況に比べ大きな変化は見られませんでした
五貫目78号線拡幅 (付加車線の設置)	五貫目78号線	目黒交差点	緩和

◆新石川交差点 新石川立体が供用し渋滞が解消しました。



◆目黒交差点 片側2車線整備により渋滞が緩和しました。





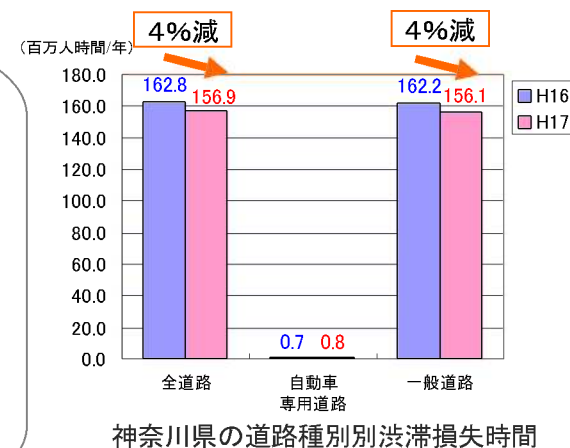
2箇所の渋滞が解消・緩和しました

◆渋滞損失時間の目標を達成しました

新石川交差点と目黒交差点の2箇所で渋滞が解消・緩和しましたが、他の2箇所では緩和までには至りませんでした。

江田駅東交差点については関係機関調整に時間を要し、実施に至りませんでした。

御所見交差点については、並行する用田バイパスが平成17年5月に一部区間で暫定2車線供用しましたが、渋滞解消までには至りませんでした。引き続き全線4車線供用に向け事業を進めていきます。



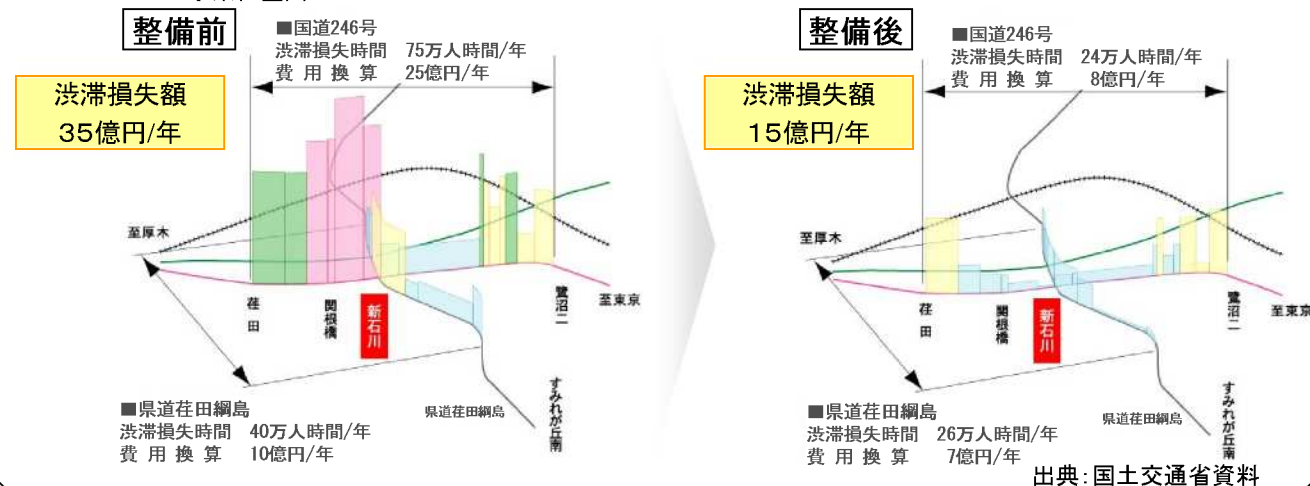
成果指標	H16現況値	H17目標値	H17実績値	達成状況
渋滞箇所数	71箇所	67箇所	69箇所	未達成
渋滞損失時間	163 百万人時間/年	158 百万人時間/年	157 百万人時間/年	達成

「国道246号 新石川交差点」
立体化され、渋滞が解消しました。

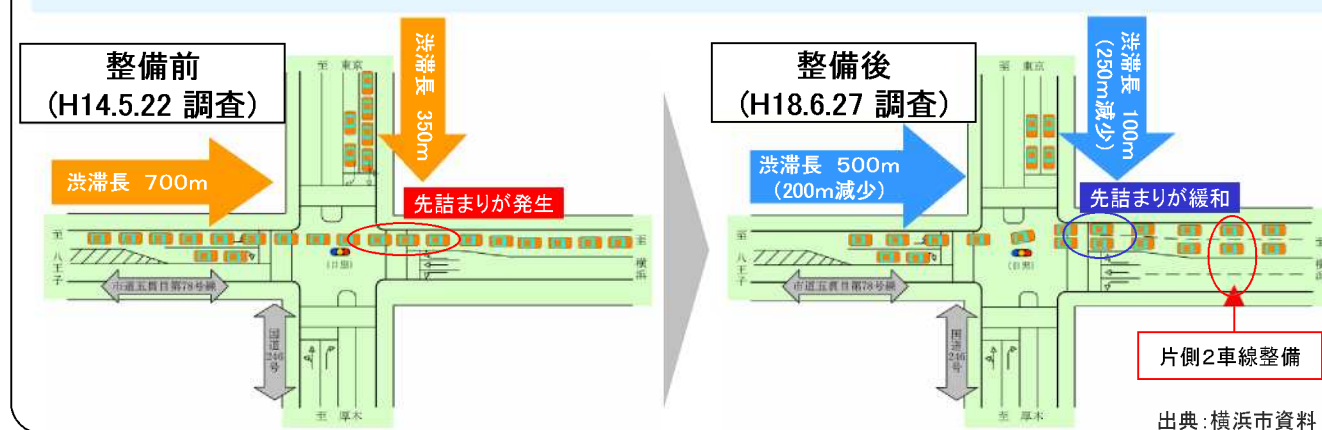
新石川交差点の渋滞が解消⇒経済効果は年間約20億円



年20億円 青葉区の国道246号
渋滞が生む損失減少
出典: 朝日新聞(平成18年6月27日)

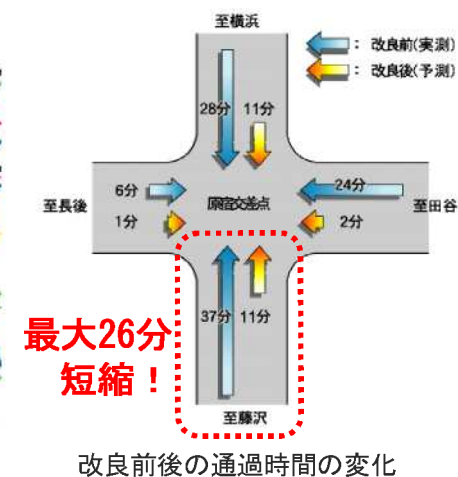


「目黒交差点」 片側2車線整備され、渋滞が緩和しました。
先詰まり渋滞が緩和⇒渋滞長が250m減少



渋滞解消に向けた取り組みを進めていきます

◆交差点渋滞を解消していきます
【原宿交差点改良 立体交差整備】



原宿交差点改良事業完成イメージ
出典: 国土交通省資料



今年度も渋滞解消をめざします

◆国道246号江田駅東交差点の渋滞解消をめざします。

成果指標	H17実績値	H18目標値	【参考】概ね10年後
渋滞箇所数	69箇所	68箇所	5割解消・緩和
渋滞損失時間	157百万人時間/年	157百万人時間/年※1	3割削減

※1 渋滞損失時間の平成18年度目標値については、自動車専用道路をはじめとする規格の高い道路の対策が完成しないため、現状維持となっています。

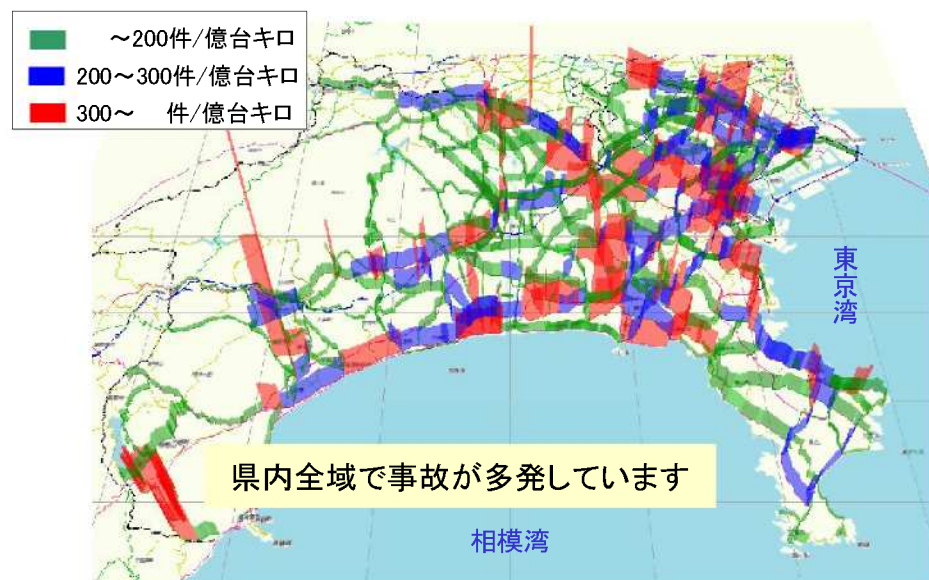


安全ドライブのびのび道路

指標2. 死傷事故率

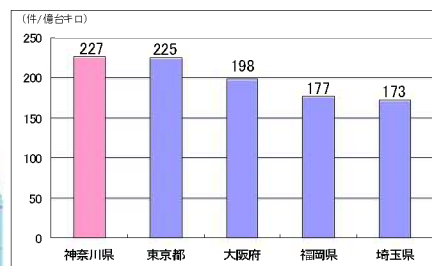
神奈川県は全国ワーストクラスの事故多発県です

県内全域で事故が多発し、全国ワースト1位の死傷事故率となっています。

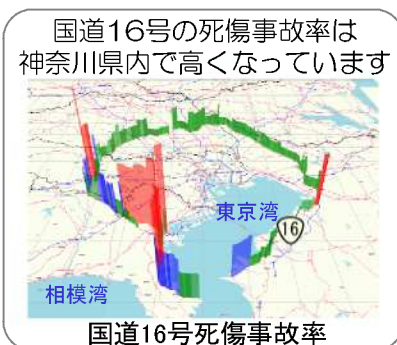


死傷事故率(平成16年)

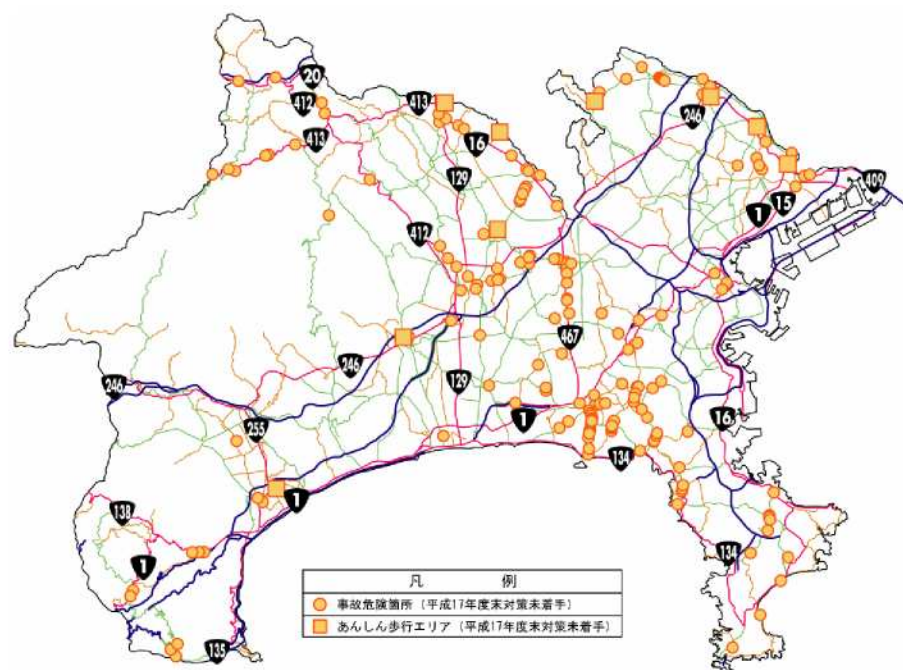
出典:国土交通省資料



死傷事故率(平成17年)(全国ワースト5位)



■対策未着手の事故危険箇所は168箇所、あんしん歩行エリアは9箇所存在
対策未着手の事故危険箇所・あんしん歩行エリアは、依然県内に多く残っています。



出典:神奈川県道路協議会資料



事故危険箇所、あんしん歩行エリアに対策を行いました

◆89箇所の事故危険箇所の対策に着手しました

県内で390箇所指定されている「事故危険箇所」の内、平成17年度は89箇所に対策着手しました。その結果、未着手箇所は168箇所となりました。



※1 舗装の色を変えることにより、交差点の識別性を高めます。
※2 高輝度化することにより、夜間でも見えやすくします。

出典:国土交通省資料

国道16号 淵野辺交差点整備事例



整備前

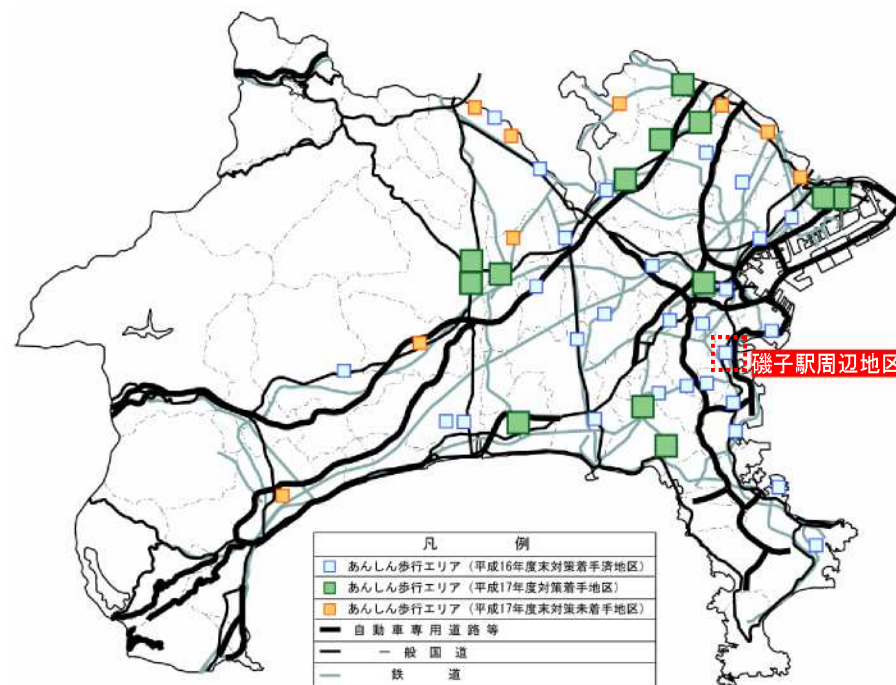


整備後

カラー舗装※1
区画線の
高輝度化※2

◆13箇所のあんしん歩行エリアの対策に着手しました

県内で50箇所指定されている「あんしん歩行エリア」の内、平成17年度は13箇所に対策着手しました。その結果、未着手箇所は9箇所となりました。



横浜市磯子駅周辺地区整備事例



整備後



整備後

区画線・路面標示
設置

歩道
拡幅
路面標示設置

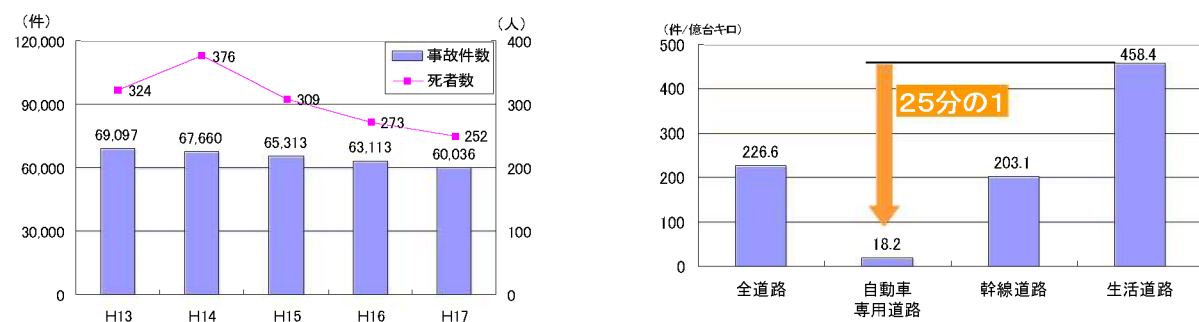
出典:国土交通省資料



事故件数が減少し、事故率も減少しました。

◆死傷事故率が減少し、目標達成しました

事故件数が約3,000件減少し、事故率も減少しました。道路種別別に見ると、自動車専用道路の事故率が最も低くなっています。

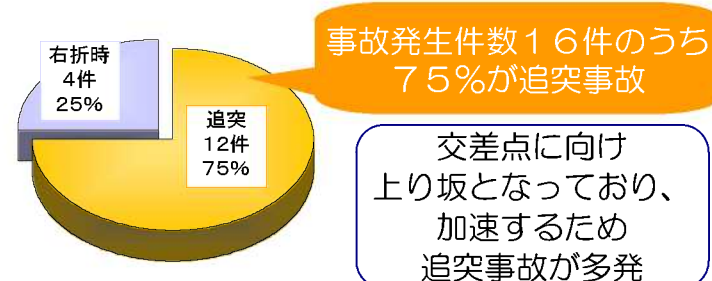


神奈川県の事故発生件数と死者数の推移
出典：交通年鑑(平成17年)

神奈川県道路種別別死傷事故率
出典：平成17年度道路行政の達成度報告書、平成18年度道路行政の業績計画書(国土交通省)

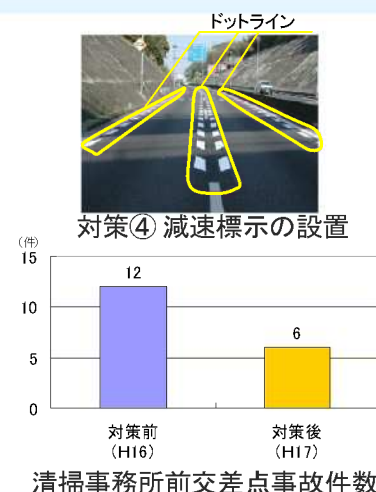
成果指標	H16現況値	H17目標値	H17実績値	達成状況
死傷事故率	233 件/億台キロ	233 件/億台キロ	227 件/億台キロ	達成

「国道1号 清掃事務所入口交差点」 事故対策が終了し、事故が減少しました。



清掃事務所入口交差点の事故発生状況
出典：交通事故総合データベースH13～H15

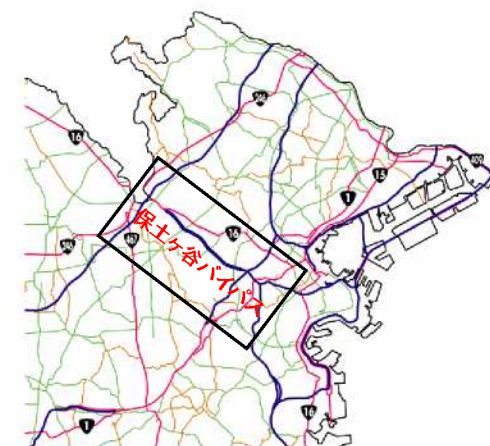
対策実施により事故件数が半減



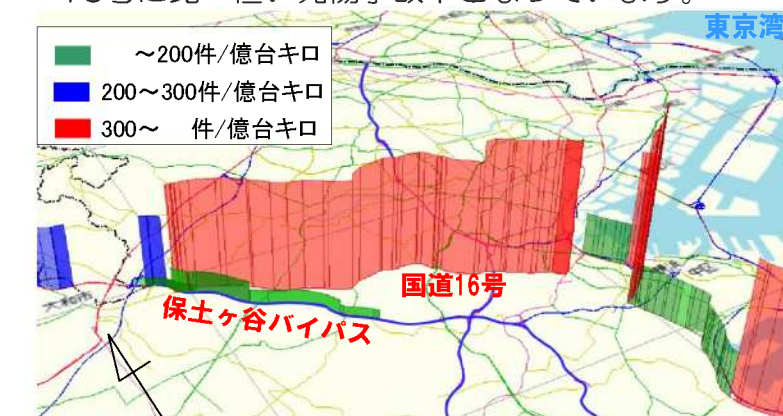
事故削減に向けた取組みを進めていきます

◆死傷事故率の低い自動車専用道路の整備を進めます

【保土ヶ谷バイパス】



■保土ヶ谷バイパス(自動車専用道路)は、国道16号に比べ低い死傷事故率となっています。



◆事故危険箇所等への対策を進めていきます

長期的対策にあわせ、路面標示や注意喚起看板等の短期対策も実施



事故対策例



今年度も事故削減に向けた対策を進めていきます

◆自動車専用道路の整備を推進します

◆事故危険箇所、あんしん歩行エリアへの対策を進めます。

成果指標	H17実績値	H18目標値	【参考】概ね10年後
死傷事故率	227 件/億台キロ	227 件/億台キロ※	削減

※死傷事故率の平成18年度目標値については、自動車専用道路をはじめとする規格の高い道路が供用しないため、現状維持となっています。



地震に負けないしっかり道路

指標3. 橋りょう耐震補強率

補強が必要な橋はまだ100橋残っています

大規模地震の切迫性が指摘されている神奈川県ですが、緊急輸送路上には、耐震補強が必要な橋りょうが数多く残っています。

■大規模地震の危険にさらされている神奈川県 ■緊急輸送路上にも対策が必要な橋りょうが存在



地震防災対策強化地域と震源分布図
出典：神奈川県安全防災局資料（平成17年）

緊急輸送路網と耐震補強が必要な橋りょう（平成17年度末）
出典：神奈川県緊急輸送道路ネットワーク等策定協議会資料



国道20号奥の沢橋など52橋の耐震補強を行いました

【平成17年度 耐震補強実施箇所】



奥の沢橋整備事例



整備前



整備後



87%の耐震補強が終了しました

◆52橋の耐震補強が終了しましたが、目標の達成には至りませんでした

52橋で耐震補強が終了し、災害時の安全性が向上しました。しかし、対策が間に合わない箇所があったため、目標達成には至りませんでした。

成果指標	H16現況値	H17目標値	H17実績値	達成状況
橋りょうの耐震補強率※ （橋りょう数）	80% （618橋）	90% （691橋）	87% （670橋）	未達成

※ 対象：耐震補強対象が必要な770橋（高速自動車国道、都市高速道路等を除く）



大地震に備え耐震補強を進めていきます

◆橋脚の補強

鉄板を巻きつける「鋼板巻立て」等により、橋脚の補強を順次進めます。

橋脚の補強



鋼板巻立てによる補強の例
出典：神奈川県資料

◆落橋防止装置

チェーン等で橋桁と橋台を結ぶ「落橋防止装置」の設置等を順次進めます。

落橋防止装置の設置



落橋防止装置の設置の例
出典：神奈川県資料



今年度は46橋の耐震補強を進めます

◆平成19年度概ね完了に向け耐震補強を実施します

成果指標	H17実績値	H18目標値	【参考】H19目標値
橋りょうの耐震補強率※ （橋りょう数）	87% （670橋）	93% （716橋）	概ね完了

※ 対象：耐震補強対象が必要な770橋（高速自動車国道、都市高速道路等を除く）



安全・快適らくらく歩行空間

指標4-1. バリアフリー化率

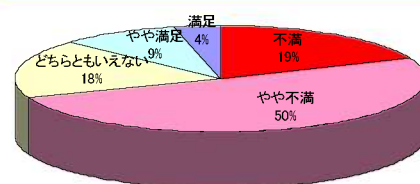
指標4-2. 無電柱化計画延長に対する無電柱化率

指標4-3. 緊急対策踏切数

県民の約7割が、歩行空間に不満を持っています

「段差・傾斜がある」、「電柱が多く歩道が狭い」等の不満を、県民の約7割が持っています。

不満、やや不満が約7割を占める



バリアフリーに対する満足度

■関東甲信ワースト2位のバリアフリー化率

神奈川県は、関東甲信の中でワースト2位と遅れています。



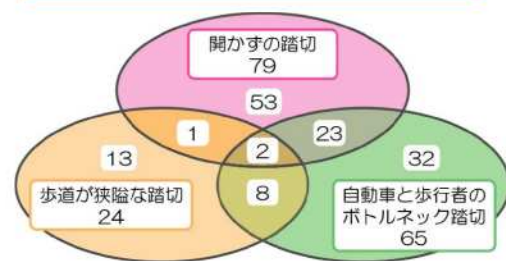
関東甲信のバリアフリー化率

出典：平成17年度道路行政の達成度報告書、平成18年度道路行政の業績計画書（国土交通省）

■対策の必要な踏切が180箇所*存在

「開かずの踏切」や歩道が狭く危険な踏切など対策が必要な踏切は県内に180箇所存在します。

緊急対策踏切 180箇所

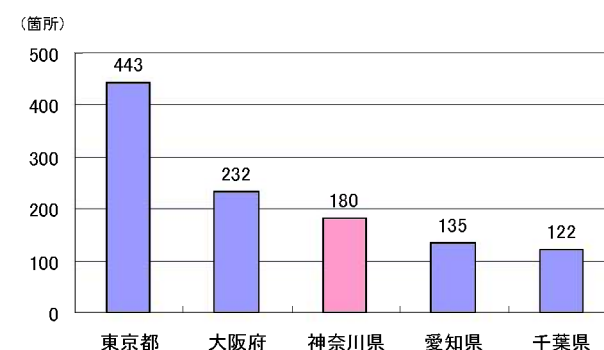


神奈川県内の緊急対策踏切内訳

出典：国土交通省資料
※神奈川県内に存在する全緊急対策踏切数

■全国ワースト3位の緊急対策踏切数

対策の必要な踏切は東京都、大阪府に続き全国で3番目に多く存在します。



緊急対策踏切数(全国ワースト5位)

出典：国土交通省資料(平成18年)



バリアフリー化、無電柱化を推進しました

【平成17年度 バリアフリー化対策箇所】



【平成17年度 主な無電柱化推進箇所】

市区町村名	路線名	無電柱化延長
横浜市鶴見区	国道15号	2.9km
神奈川区	国道1号	1.5km
	国道15号	1.8km
保土ヶ谷区	国道16号	1.4km
磯子区	国道16号	1.3km
金沢区	国道16号	0.6km
栄区	国道1号	1.0km
川崎市川崎区	市道川崎1号線	0.3km
中原区	県道東京丸子横浜	0.2km
宮前区	国道246号	0.7km
小田原市	国道1号	0.6km
茅ヶ崎市	国道1号	0.5km
相模原市	国道16号	3.3km
伊勢原市	国道246号	1.3km
大磯町	国道1号	1.5km



バリアフリー化率は8%、無電柱化率は4%向上しました

◆無電柱化率の目標を達成しました

バリアフリー化については、関内駅周辺を中心に約2.7km推進しましたが、対策が間に合わない箇所があったため目標達成には至りませんでした。
無電柱化では、横浜市、相模原市を中心に、約18km推進し目標達成しました。

成果指標	H16現況値	H17目標値	H17実績値	達成状況
バリアフリー化率 (延長)	20% (7.2km)	30% (10.8km)	28% (9.9km)	未達成
無電柱化計画延長に 対する無電柱化率 (延長)	73% (329km)	77% (347km)	77% (347km)	達成



歩行環境の向上をめざし対策を進めていきます

◆歩道の段差改善します



交差点隅切り部の段差の解消
(川崎市宮前区宮前平) 出典：川崎市資料

◆無電柱化により歩行環境を向上させます



整備前



整備後

無電柱化による歩行環境の向上(小田原市) 出典：国土交通省資料



緊急対策踏切への対策を進めます

◆即効対策により、歩行者の安全性を確保します



歩行者横断立体施設の設置



踏切道の歩道拡幅



◆連続立体交差により、抜本的な解決をめざします

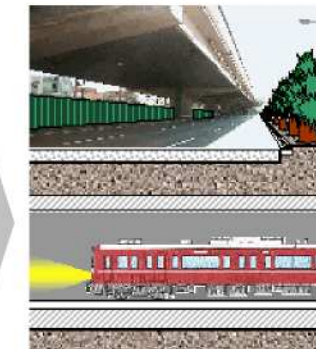
【京浜急行大師線 連続立体交差】



位置図



産業道路第1踏切道(現況)



産業道路第1踏切道(完成イメージ)

【相模鉄道本線(星川駅～天王町駅) 連続立体交差】



位置図



天王町2号踏切(現況)



天王町2号踏切(完成イメージ)



今年度も歩行環境の向上をめざします

◆昨年度対策が終了しなかった箇所を含め、目標達成に向けバリアフリー化、無電柱化を推進します

◆緊急対策踏切への対策を実施します

成果指標	H17実績値	H18目標値	【参考】H19目標値
バリアフリー化率 (延長)	27%※1 (9.9km)	43% (16.0km)	6割に向上
無電柱化計画延長 に対する無電柱化率 (延長)	77% (347km)	80% (361km)	9割に向上
成果指標	H17実績値	H18目標値	【参考】概ね10年後
緊急対策踏切数※2	117箇所	114箇所	5割削減

※1 特定経路延長を精査(上下線別に計上していた延長を路線延長に修正等)し、実績値を見直しました。

※2 歩行環境の向上を計る指標として新たに追加しました。対象：国・県・横浜市・川崎市が対策を実施する踏切(124箇所)

TOPIC 他の取り組みの紹介

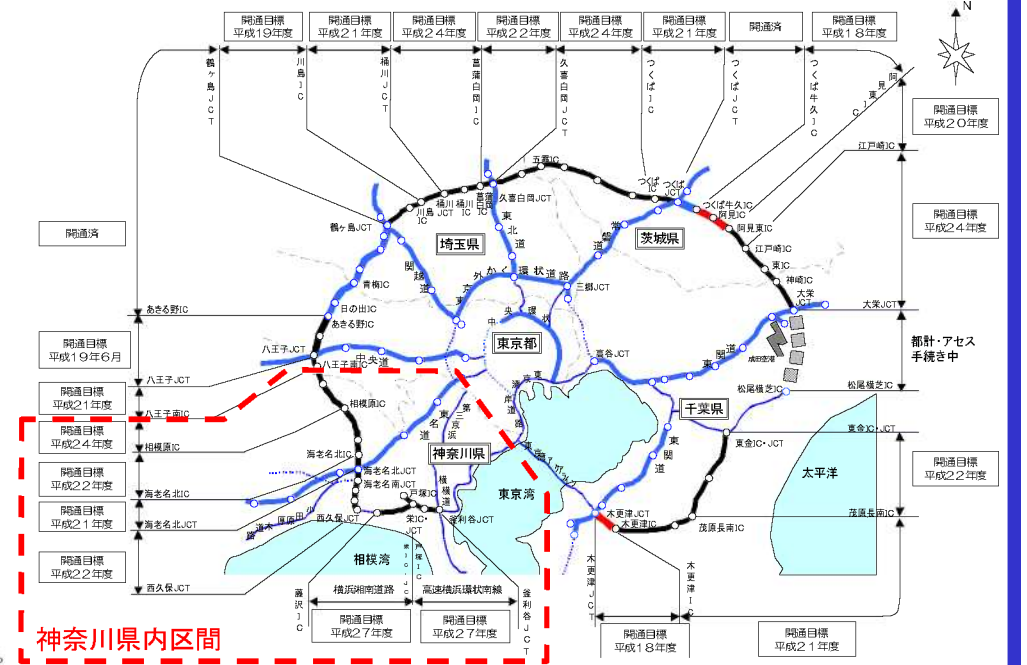
◆圏央道「目標宣言プロジェクト」を進めています

圏央道は「目標宣言プロジェクト」に位置づけ、各区間の開通目標を公表し、徹底した事業進捗管理のもとで進めています。



凡例
平成18年度開通予定
開通済区間
事業中
着工準備

注：東北道～木更津IC間は、暫定2車線



首都圏中央連絡自動車道(圏央道)開通目標年次 出典:国土交通省資料

◆「走りやすさマップ(神奈川県お試し版)」を作成しました

観光交通の支援や道路評価を目的として、道路の「走りやすさ」が一目で分かるマップを作成しました。自治体、または、県内の道の駅、SA、PA等で手にすることができます。

URL:<http://www.ktr.mlit.go.jp/yokohama/inquiry/> (アンケートにご協力下さい)



神奈川県の走りやすさマップ 出典:首都圏道路交通渋滞対策協議会神奈川連絡調整会



活力伸ばすぐんぐん道路 魅力いっぱいわくわく道路

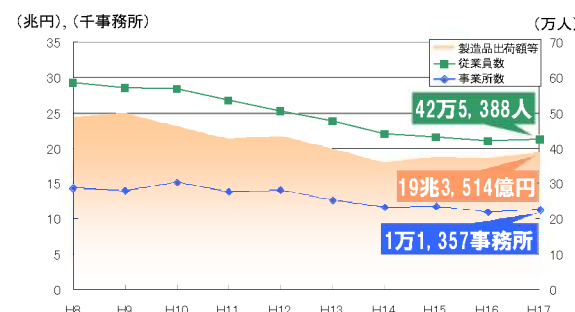
指標5. ICへの20分到達圏域

高速道路アクセス性向上による更なる活性化が求められています

長距離移動が求められる工業、観光は、減少傾向でしたが、近年回復に向かっています。

■神奈川県は工業は回復の兆し

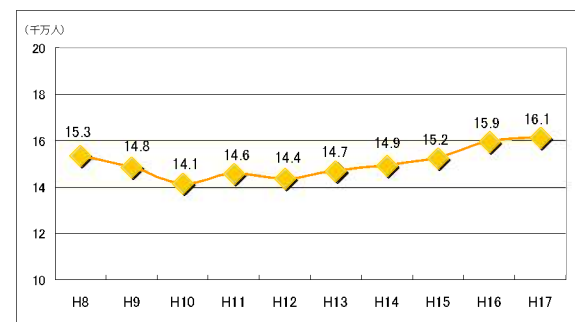
製造品出荷額等、従業員数、事業所数全ての項目で減少傾向でしたが、近年回復の兆しが見られます。



神奈川県の製造品出荷額等・従業員数・事業所数の推移
出典：工業統計表（経済産業省調査統計部）

■神奈川県は観光入込客数は増加傾向

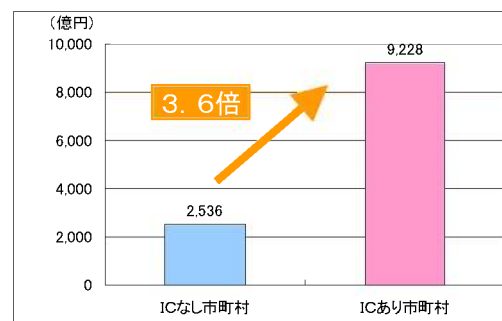
神奈川県の観光入込客数は減少が続いていましたが、近年は増加傾向です。



神奈川県の観光入込客数の推移
出典：神奈川県入込観光客調査報告書

■高速道路へのアクセス性向上による活性化

高速利用へのアクセス性が高い市町村では、製造品出荷額が高くなっています。



神奈川県のICの有無による製造品出荷額等の比較
出典：工業統計表（経済産業省調査統計部、平成15年）

■県内各地に、様々な観光資源を有す神奈川県

神奈川県には街、海、山等多様な観光資源が広域に存在し、アクセス性向上が求められます。



神奈川県の観光入込状況
出典：神奈川県入込観光客調査報告書（平成16年）



ICへの20分到達圏域は拡大しませんでした

平成17年度は、用地買収等を進めましたが、新たな自動車専用道路の開通がなかったため、ICへの20分到達圏域は現状維持となりました。



成果指標	H16現況値	H17目標値	H17実績値	達成状況
ICへの20分到達圏域	60%	60%	60%	現状維持



高速道路ネットワーク整備を推進します

【さがみ縦貫道路（首都圏中央連絡自動車道）】

◆インターチェンジへの接続道路
海老名北IC（仮称）へのアクセス性向上



都市計画道路河原口中新田線（中新田立体）

寒川南IC（仮称）へのアクセス性向上



都市計画道路湘南新道



東名高速道路に連結するさがみ縦貫道路（海老名北JCT（仮称）付近）



今年度は早期供用をめざして事業を進めます

成果指標	H17実績値	H18目標値	【参考】H19目標値
ICへの20分到達圏域	60%	60%※	7割に向上

※平成18年度は、さがみ縦貫道路等の自動車専用道路の供用予定がないため、ICへの20分到達圏域の目標値は現状維持としています。



自動車専用道路の整備を推進しました

【さがみ縦貫道路（首都圏中央連絡自動車道）の整備状況】

区間	用地進捗率※
西久保JCT～海老名北JCT (L=9.4km)	93%
海老名北JCT～海老名北IC (L=1.9km)	96%
海老名北IC～相模原IC (L=10.1km)	81%
相模原IC～八王子南IC (L=14.7km)	61%

※平成17年度末時点



海老名北JCT（仮称）



愛川トンネル（仮称）坑口

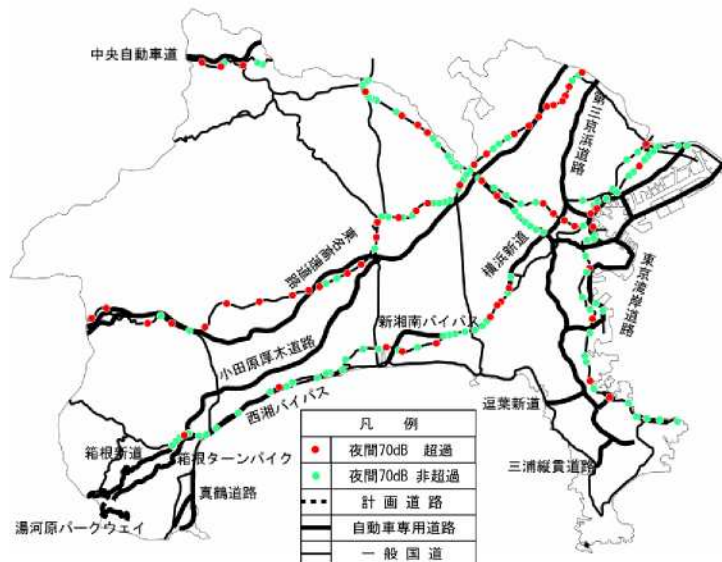


すやすや安眠静かな生活

指標6.夜間騒音要請限度達成率

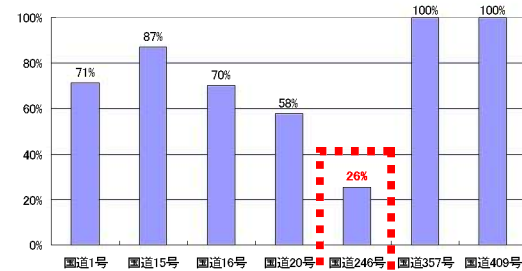
夜間騒音要請限度を超えているポイントが、60箇所あります

神奈川県は、国道246号等60箇所で夜間騒音要請限度（70dB）を超過しています。



■達成率が低い国道246号

国道246号では約75%の区間で夜間騒音要請限度を超えています。



神奈川県の路線別夜間騒音要請限度達成率

出典：環境センサス（平成17年度）

国道の夜間騒音レベル 出典：環境センサス（平成17年度）

【dBの感じ方】国道の夜間要請限度となる騒音（70dB）は、「騒がしい事務室」に相当します。



国道1号、15号、16号、246号の騒音が低減しました

◆国道1号、15号、16号、246号の騒音が低減し、目標を達成しました

低騒音舗装の整備等により騒音が低減しました。国道1号、国道15号、国道16号、246号等で夜間騒音要請限度を下回る区間が、約20km増加しました。

成果指標	H16現況値	H17目標値	H17実績値	達成状況
夜間騒音要請限度達成率（延長）	54% （136km）	58% （149km）	60% （156km）	達成



住民の生活環境を守るため対策を進めます

◆低騒音舗装の整備

通行車両による沿線への騒音が軽減します。



高性能舗装の整備例（一般国道1号）

出典：国土交通省資料

◆遮音壁の整備

交通量の多い自動車専用道路等の沿線への騒音を軽減します。



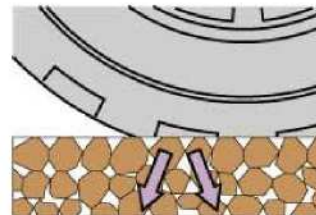
遮音壁の整備例（環状2号線）

出典：横浜市資料

○低騒音舗装

低騒音舗装はアスファルト表面の細かい空隙が、タイヤの騒音発生を抑制し、エンジン音の路面反射も軽減します。

〔低騒音舗装〕



すきまに空気が逃げ、音が生じにくい。

〔音の路面反射〕



出典：国土交通省資料



今年度も騒音の低減をめざします

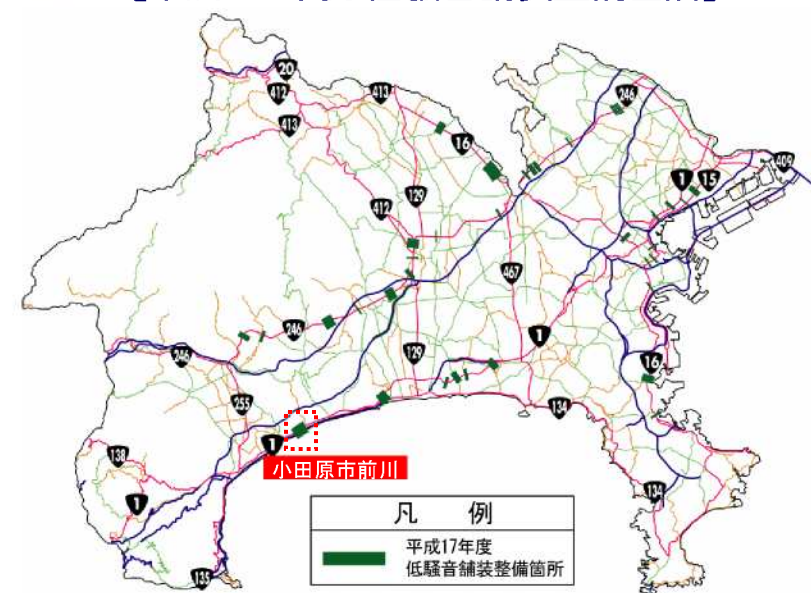
◆低騒音舗装、遮音壁の整備を進め、3%の区間（約9km）の騒音の低減をめざします。

成果指標	H17実績値	H18目標値	【参考】H19目標値
夜間騒音要請限度達成率（延長）	60% （156km）	63% （165km）	7割に向上



低騒音舗装の整備を推進しました

【平成17年度 低騒音舗装整備箇所】



国道1号小田原市前川整備例



路面拡大図（イメージ）