

神奈川の個性的なエリアのみちづくり

〇地域の持つ個性や活力を生かしたみちづくりのために、5つのエリアに分けて課題を抽出し解決に向けた目標を設定しました。

エリアごとに課題が浮かび上がりました。

課題を解決するために目標をたてて事業を進めます。

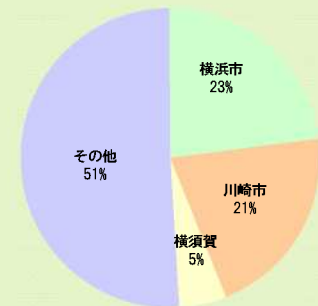


わが国の社会経済を支える横浜港を擁す京浜臨海部における産業の活性化が求められています。



横浜港 コンテナバース

県内の製造品出荷額の約半分を占める横浜・川崎エリア



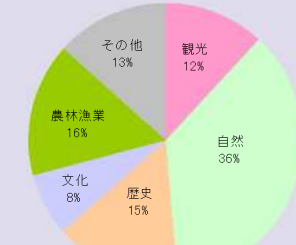
市町村別製造品出荷額シェア

出典：神奈川県工業統計調査結果（平成16年速報）



三方を海に囲まれ変化に富んだ海岸線など風光明媚なエリアです。近年、交通渋滞など課題の解決が求められています。

三浦半島エリアのイメージの7割が自然・歴史等の観光



三浦半島エリアでイメージするもの

出典：神奈川県資料



城ヶ島の落雁



業務核都市の相模原市と厚木市が隣接し、連携強化が求められています。



厚木市 情報通信拠点（東名厚木IC）

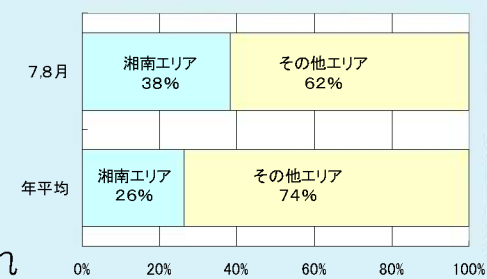


関東地方の業務核都市



関東地方でもっとも人気の海水浴場が集まるエリアです。浜辺までみちのりを遠くする、“湘南渋滞”の緩和が求められています。

夏の日帰りの観光客は、4割が湘南エリアに集中



神奈川県のアリア別日帰り観光客数

出典：神奈川県入込観光客調査報告書（平成15年）



片瀬東浜海水浴場



神奈川県の観光宿泊客は年間1,300万人です。そのうち、約半分が箱根エリアです。箱根へのアクセス性向上が求められています。



箱根 芦ノ湖

箱根エリアの宿泊客は600万人

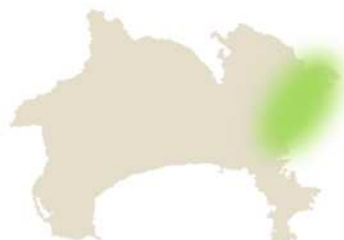


神奈川県のエリア別観光宿泊客数

出典：神奈川県入込観光客調査報告書（平成15年）



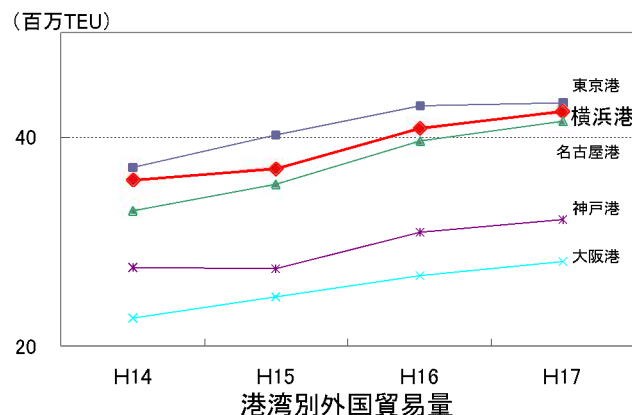
日本の産業を支える横浜港



●横浜港に早く運べるようにしたい

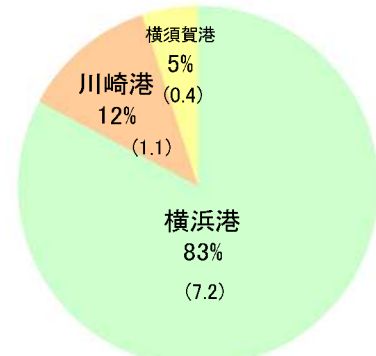
■横浜港の外国貿易量は国内2位

外国貿易量は、国内首位の東京港に迫る勢いで増加しています。



■横浜港は県内ナンバーワンの貿易港

横浜港の外国貿易輸出額は約7兆円となっています。



港湾貿易輸出額の割合 (兆円)

出典: 神奈川県統計 (平成17年)

■横浜・川崎エリアには多くの工業団地が立地

横浜・川崎エリアには、約30箇所の工業団地が立地しています。



主な工業団地

番号	工業団地名	番号	工業団地名
1	本牧埠頭臨海産業用地	14	生葉ファクトリーパーク
2	相模湾臨海工業地帯	15	川崎臨海工業地帯 (千鳥町)
3	鶴見川河口工業地区	16	川崎臨海工業地帯 (浮島町)
4	大黒町工業地区	17	鶴見工業団地
5	横浜工業団地	18	浅野町工業団地 (1)
6	第1次戸塚中小企業工業団地	19	浅野町工業団地 (2)
7	第2次戸塚中小企業工業団地	20	横浜工業団地
8	横浜造船団地	21	横浜工業団地
9	金沢産業団地	22	かわさきマイコンシティ (南瀬川地区)
10	早瀬工業団地	23	かわさきマイコンシティ (東木地区)
11	白山ハイテクパーク	24	大川町産業団地
12	横浜インナーパーク	25	川崎ゼロ・エミッション工業団地
13	東武ファクトリーパーク		

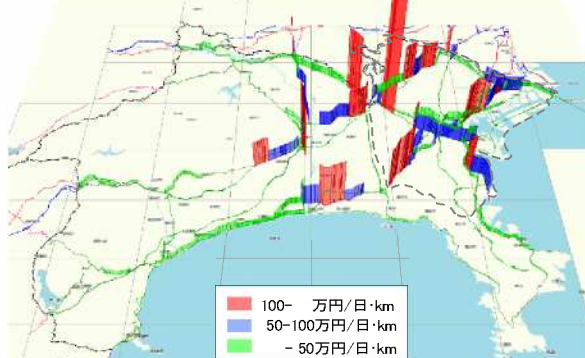
出典: 神奈川県資料



横浜港コンテナパース

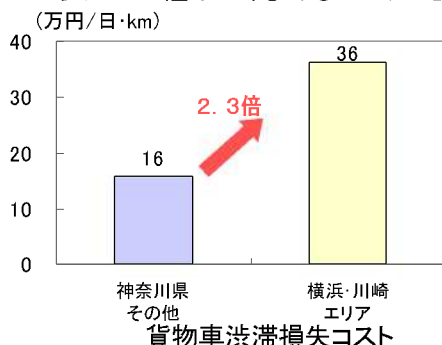
■横浜・川崎エリアは激しい貨物車渋滞が発生

横浜・川崎エリアは貨物車渋滞損失コストが高くなっています。



神奈川県の貨物車渋滞損失コスト

横浜・川崎エリアの貨物車渋滞損失コストは、県内他のエリアの2倍以上高くなっています。



出典: 道路交通センサス (平成17年度) より算出

●横浜・川崎エリアの物流の効率化に貢献するみちづくり



■今後10年以内に供用予定の主な路線

【川崎縦貫道路】

国道15号と浮島を結ぶ8.4kmの一般部と自動車専用部からなる道路

供用目標
平成20年度 (殿町～大師)

【横浜環状北線】

第三京浜港北ICと首都高速横羽線生麦JCTを結ぶ8.2kmに自動車専用道路

供用目標
平成24年度

■整備を推進する主な路線

【高速横浜環状北西線】

東名高速横浜青葉ICと第三京浜港北ICを結ぶ7.1kmの自動車専用道路

【首都高速横羽線 石川町出口】

石川町JCT付近に出口を整備、次の整備効果が期待されます

(整備効果)

- ・横浜市南部から中華街・元町や関内地区へのアクセス向上
- ・周辺地区街路の渋滞緩和



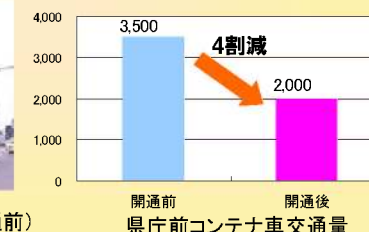
東京湾に隣する都市や港湾などを連絡する道路

(整備効果)

平成16年4月の横浜ベイブリッジ一般部の開通により、国道133号県庁前のコンテナ車等の交通が約4割減少



国道133号県庁前の状況 (開通前)



●目標：貨物車がスムーズに走れるようにします

エリア指標	H17現況値	概ね10年後
貨物車 渋滞損失コスト	36.2万円/日・km	約26万円/日・km

貨物物流渋滞損失コスト (円/日・km)

(対象路線: 横浜・川崎エリアの国道以上の幹線道路)

$$= \frac{(\text{混雑時の所要時間 (時間)} - \text{渋滞がない時の所要時間 (時間)}) \times \text{貨物車交通量 (台/日)} \times \text{貨物車時間価値 (円/時間・台)}}{\text{道路延長 (km)}}$$



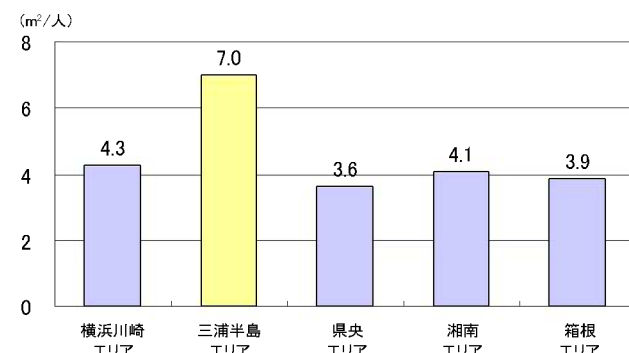
なかなか着けない公園半島



●半島の移動をスムーズにしたい

■三浦半島エリアは公園面積割合が県内で最大

1人あたりの公園面積が県内他のエリアの2倍近くもあります。

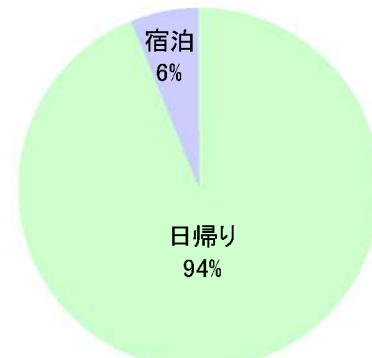


神奈川県の人口あたりの都市公園面積

出典：国土交通省公園緑地課資料(平成15年度末)

■三浦半島エリアへの観光客の9割以上が日帰り

三浦半島には、ソレイユの丘等の日帰り可能な観光地が多数あります。



三浦半島エリアの観光客内訳

出典：神奈川県入込観光客調査報告書(平成15年)

■三浦半島には魅力的な観光地が多い

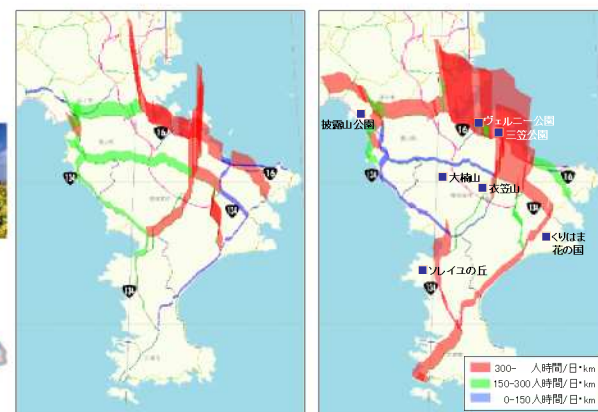
海・山の自然、歴史文化、さまざまな観光資源が点在。



三浦半島の景勝

■三浦半島の休日は激しい渋滞

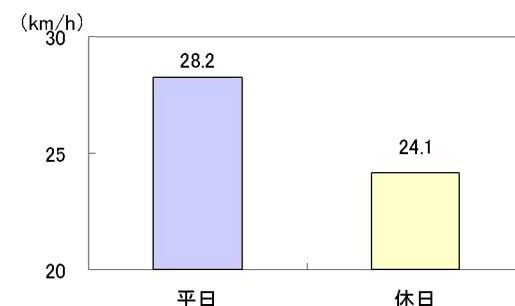
国道16号、国道134号の渋滞が特に激しくなっています。



渋滞損失時間

出典：プローブ調査(平成17年度)

三浦半島エリアの休日の混雑時速度は、24km/hで、平日より低くなっています。



三浦半島エリア平均速度(平日・休日)

出典：道路交通センサス(平成17年度)より算出

●三浦半島エリアの日帰り旅行に貢献するみちづくり

■今後10年以内に供用予定の主な路線

【都市計画道路 久里浜田浦線】

横須賀市の外郭環状道路として、久里浜港から国道16号田浦地区を結ぶ幹線道路

供用目標
平成18年度(部分供用)
平成23年度(完成供用)



久里浜田浦線(整備状況)

【横浜横須賀道路】

横浜市と横須賀市を結ぶ自動車専用道路で、佐原ICから馬堀海岸ICまでの約4kmが整備中

供用目標
平成20年度

【都市計画道路 安浦下浦線】

三浦半島東部を縦貫し、国道16号と国道134号を結ぶ主要な幹線道路

供用目標
平成20年度(暫定2車線部分供用)

【県道鎌倉葉山 桜山トンネル】

県道鎌倉葉山の逗子市桜山から葉山町長柄を結ぶ桜山トンネル約0.5kmのトンネルの新設と既設トンネルの改良

供用目標
平成21年度(新設トンネル供用)
平成22年度(既設トンネル改良供用)

■整備を推進する主な路線

【三浦縦貫道路】

県道横須賀三崎のバイパスとして、横浜横須賀道路の衣笠ICと国道134号を結ぶ幹線道路

供用目標
平成27年度(先行整備区間暫定供用)

●目標：半島移動をスムーズにします

エリア指標	H17現況値	概ね10年後
三浦半島エリア 休日混雑時 平均旅行速度	24.1km/h	約26km/h

(対象路線：三浦半島エリアの国道)



●公園半島の魅力を高めるみちづくり

【国道16号 馬堀海岸地区緑陰道路】

地区の特性を生かした植栽の緑陰道路プロジェクトとして整備



フェニックス並木



馬堀海岸地区緑陰道路

完成目標
平成18年度



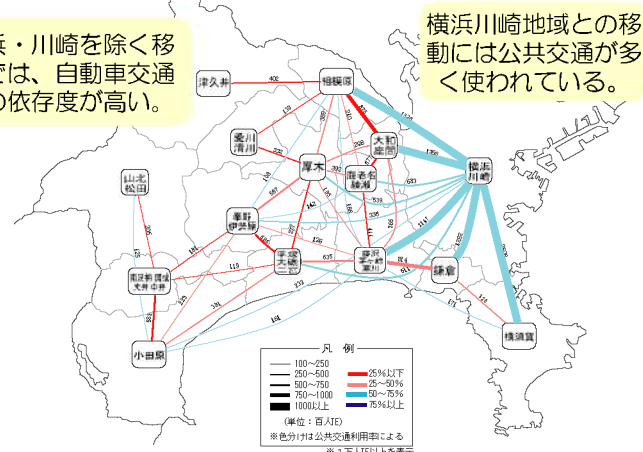
南北方向は遠いみちのり

●業務核都市（相模原、厚木）の連結を強めたい

■自動車交通に依存する県内移動

横浜・川崎を除く、県内の移動は自動車交通に頼る割合が高くなっています。

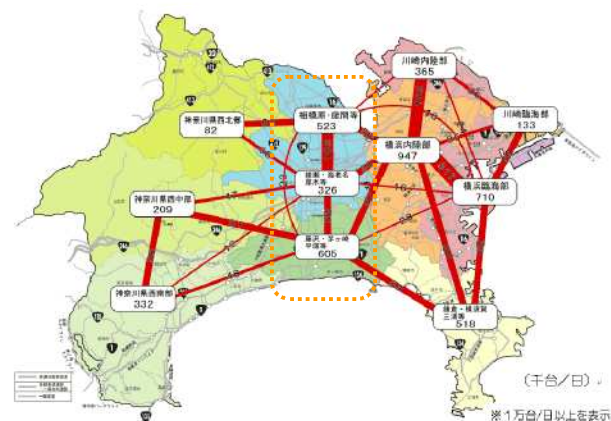
横浜・川崎を除く移動では、自動車交通への依存度が高い。



地域間移動時の公共交通利用割合
出典：パーソナリティ調査（平成10年度）

■結びつきの強い南北間の移動

相模原・座間 — 綾瀬・海老名・厚木等、南北間の自動車交通需要は多くあります。

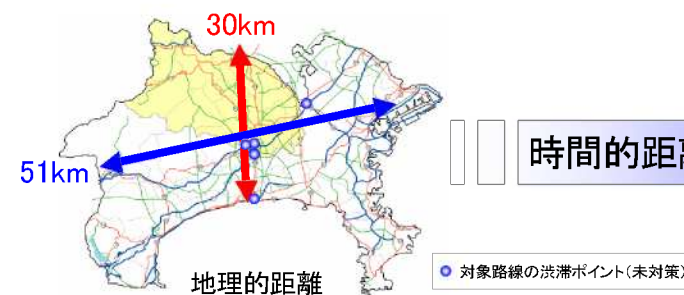


自動車交通量
出典：道路交通センサス（平成11年度）

■神奈川の南北方向の時間距離は東西方向の2倍

南北方向の移動は、距離のわりには時間がかかります。

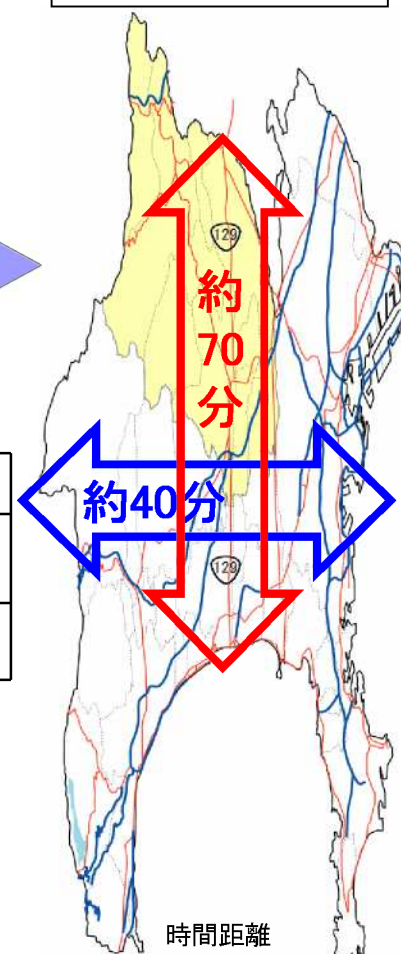
南北：東西＝3：5



神奈川県の地理的距離と時間距離

時間的距離では...

南北：東西＝7：4



時間距離

出典：道路交通センサス（平成17年度）より算出

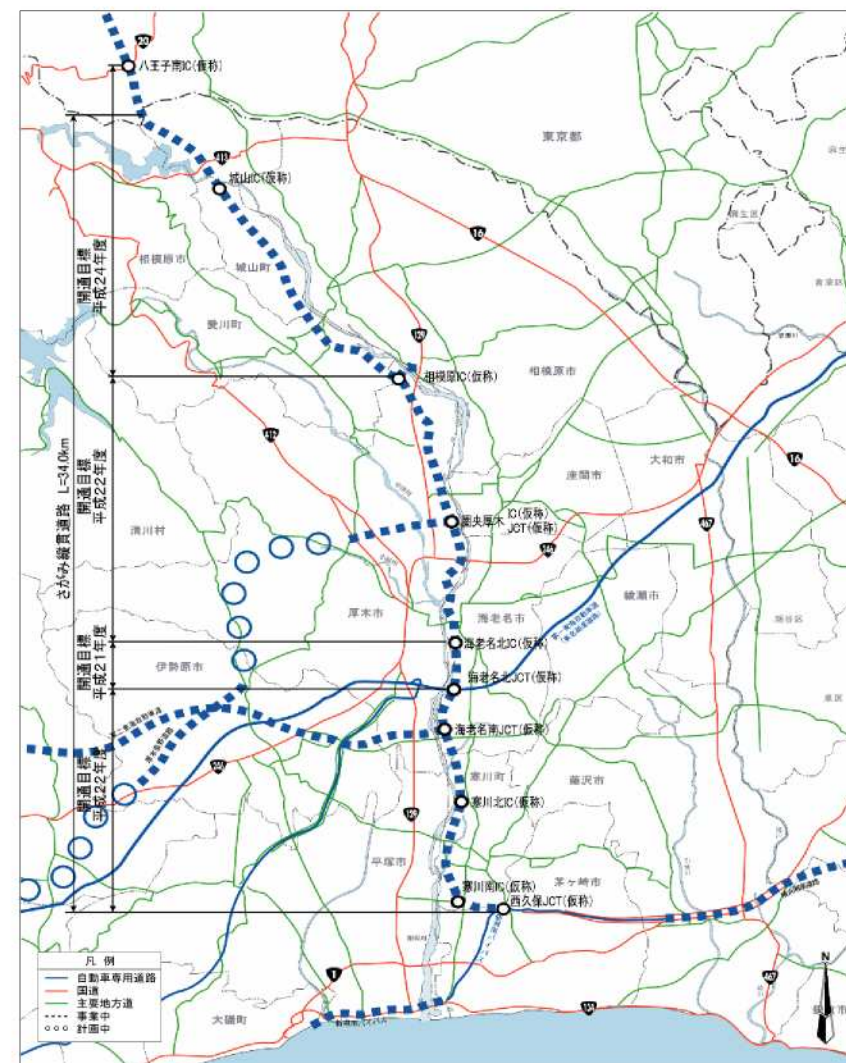


国道129号（厚木市金田交差点付近）



東名高速道路

●南北の連携強化に貢献するみちづくり



■今後10年以内に供用予定の主な路線

【さがみ縦貫道路（首都圏中央連絡自動車道）】

茅ヶ崎市と城山町を連絡する約34kmの自動車専用道路

開通目標
平成21～24年度

圏央道「目標宣言プロジェクト」



道路見える化計画
課題が見える・やり方が変わる

●目標：南北方向の移動をスムーズにします

エリア指標	H17現況値	概ね10年後
南北方向の移動時間 （移動時間の南北・東西比）	70分 （7：4）	約20分 （3：5）

$$\text{南北方向の移動時間} = \frac{\text{南北方向の延長 (km)}}{\text{南北方向の移動速度 (km/時間)}}$$



城山IC（仮称）



相模原IC（仮称）



海老名南JCT（仮称）



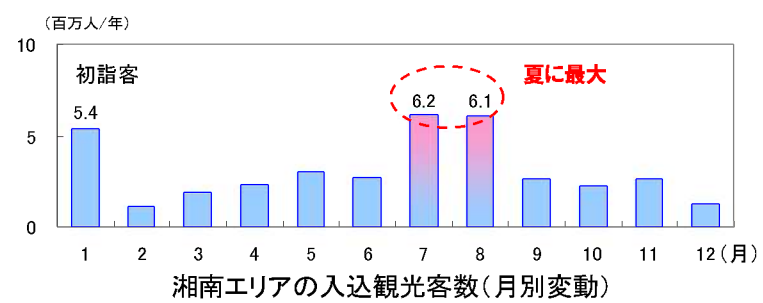
西久保JCT（仮称）

湘南エリア 湘南ビーチに続く渋滞の波



●夏に集中する“湘南渋滞”を緩和したい

■夏にピークを迎える湘南エリアの観光客
7、8月には6万人以上の観光客が毎月訪れます。

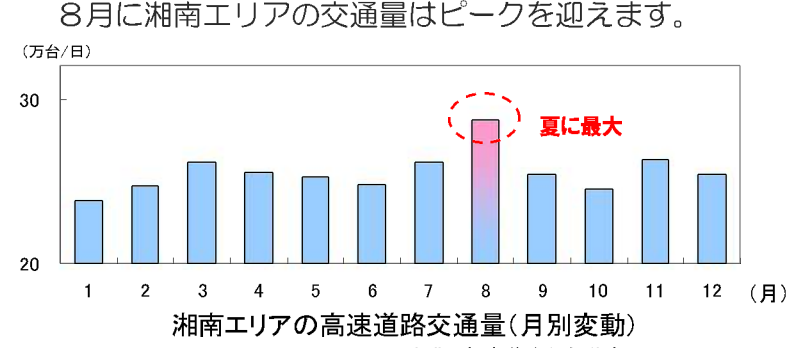


出典：神奈川県入込観光客調査報告書(平成15年)
対象：平塚市、茅ヶ崎市、鎌倉市、逗子市、大磯町、二宮町



片瀬西浜海水浴場

■湘南エリアの道路は、夏に交通量が最大



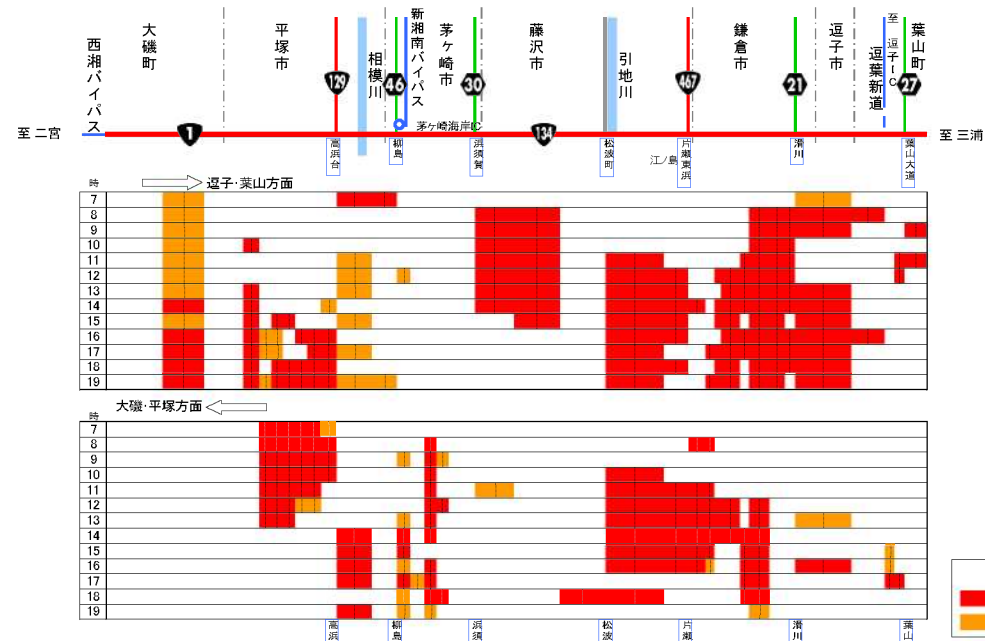
出典：高速道路と自動車、(財)高速道路調査会
対象：新湘南バイパス、西湘バイパス、小田原厚木道路、横浜横須賀道路



相模湾
湘南地域の主な海水浴場

■真夏の休日は、激しい渋滞が発生

江ノ島周辺は、一日中渋滞が発生しています。



真夏の休日の渋滞発生状況 出典：(財)日本道路交通情報センター(平成18年8月6日(日)、晴)



国道134号の渋滞(片瀬東浜)



国道134号の渋滞(片瀬西浜)

凡例
■ 渋滞(～10km/h)
■ 混雑(10～20km/h)

●真夏の快適な観光に貢献するみちづくり



■今後10年以内に供用予定の主な路線

【国道134号 茅ヶ崎拡幅】

国道134号の茅ヶ崎市潮見台～茅ヶ崎市南湖の4.0kmを4車線化する拡幅事業で、茅ヶ崎市中海岸～南湖の1.2kmを4車線拡幅

【国道134号 湘南大橋】

国道134号の茅ヶ崎市～平塚市の2.7kmを4車線化で、湘南大橋の現橋の上流に上り線専用橋を新設(うち湘南大橋は0.7km)

■整備を推進する主な路線

【高速横浜環状南線(首都圏中央連絡自動車道)】

国道1号と横浜横須賀道路を結ぶ約8.9kmの自動車専用道路

【横浜湘南道路(首都圏中央連絡自動車道)】

新湘南バイパスと高速横浜環状南線を結ぶ約7.5kmの自動車専用道路

【国道1号 新湘南バイパス(Ⅱ期)】

国道1号にアクセスする茅ヶ崎西ICから大磯町の西湘バイパスを結ぶ6.7kmの自動車専用道路



●目標：渋滞を解消しスムーズに進めるようにします

エリア指標	H17現況値	概ね10年後
真夏の休日の渋滞発生割合	27%	約20%

(対象路線：国道1号、国道134号)

真夏の休日の渋滞発生割合(%)

= [休日昼間(午前7時～午後7時)の渋滞発生区間延長(km)×渋滞時間(時間)]/[区間延長(km)×昼間13時間]



国道134号 茅ヶ崎拡幅(整備状況)



国道134号湘南大橋



横浜湘南道路(完成予想図)



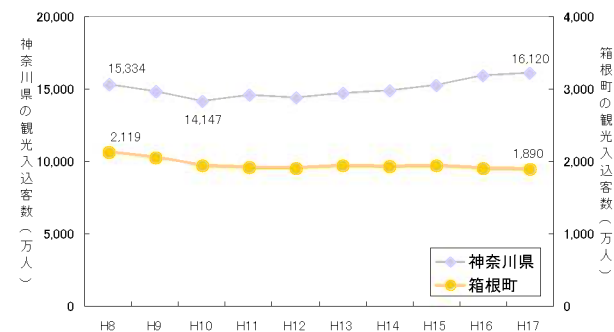
箱根坂道は渋滞関所



●箱根周辺の国道1号の観光渋滞を緩和したい

■箱根町の観光客数は減少傾向

観光客数は2千万人を割り込んでいます。



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

■箱根エリアの観光客消費額は県内トップ

箱根・湯河原・小田原で約1千億円の観光消費。



観光客消費額(県内上位5位)

出典: 神奈川県入込観光客調査報告書(平成15年)

■観光交通の妨げとなっている休日渋滞

小田原と箱根を結ぶ国道1号の坂は渋滞の関所となっています。



渋滞損失時間(平日)



渋滞損失時間(休日)

出典: 道路交通センサス(平成17年度)より算出

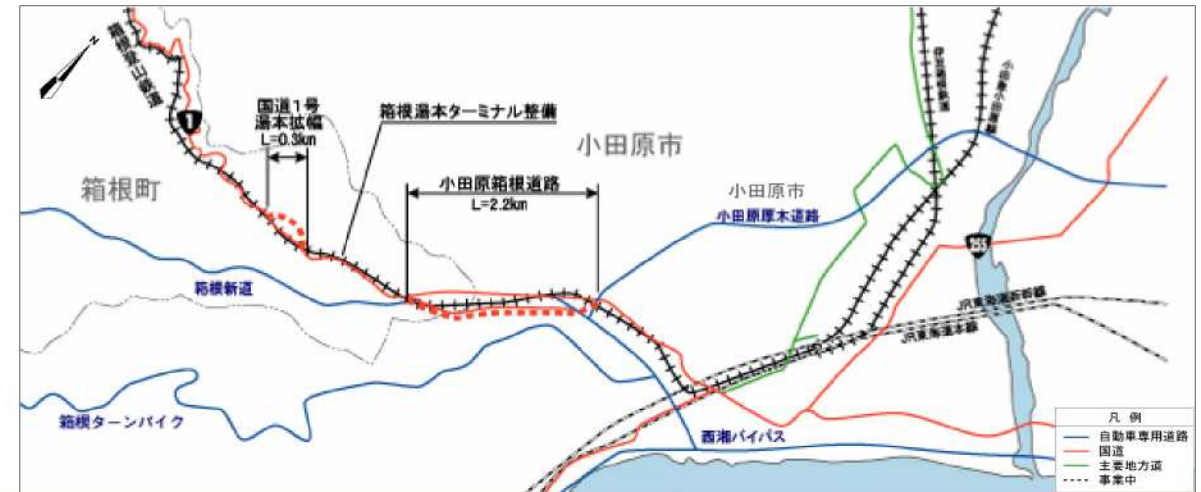


箱根芦ノ湖



箱根関所

●観光の魅力の向上に貢献するみちづくり

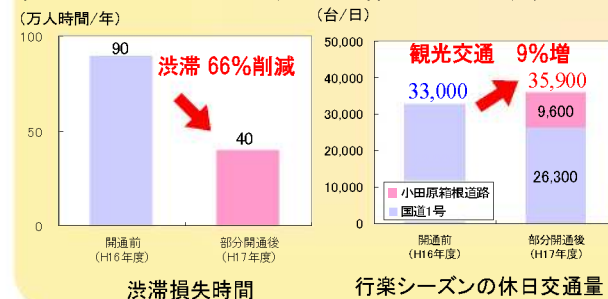


【小田原箱根道路(国道1号)】

小田原市風祭の西湖バイパスと箱根町湯本の箱根新道を結ぶ2.2kmの4車線のバイパス

(整備効果)

平成17年3月に2車線で部分開通し、国道1号の渋滞緩和が図られました。渋滞が緩和されたことにより、秋の行楽シーズンの交通量は増加しています。



国道1号風祭交差点(部分開通前)



国道1号風祭交差点(部分開通後)



小田原箱根道路

【箱根湯本ターミナル整備】

箱根湯本駅を橋上駅舎化し、国道1号をまたぐ横断デッキや駅前広場などを一体的に整備



箱根湯本ターミナル整備イメージ図

【国道1号 湯本拡幅】

幅員が狭い国道1号函嶺洞門を迂回する0.3kmのバイパス



函嶺洞門(全景)

【交通需要マネジメント】

箱根スマイル2,000万人プロジェクト検討委員会では、誰もが快適に観光を楽しめる移動環境を実現し、観光客の満足度を向上させるため、交通混雑緩和や回遊促進について、パークアンドライドなどの社会実験も行いながら、検討を進めている。

●目標：箱根エリアの観光渋滞を解消しスムーズに通れるようにします

エリア指標	H17現況値	概ね10年後
観光混雑時所要時間	87分	約80分

(対象路線：国道1号 小田原市早川口交差点～箱根峠)