

神奈川のみちづくり



平成17年度
達成度報告書

平成18年度
業績計画書

平成18年12月
神奈川県道路協議会

神奈川のみちづくり平成17年度達成度報告書／平成18年度業績計画書は、次のホームページでもご覧になれます。

国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所のホームページ
URL: <http://www.ktr.mlit.go.jp/yokohama/h18outcome/index.html>

お問い合わせ先

神奈川県道路協議会事務局

神奈川県県土整備部道路整備課

〒231-8588 神奈川県横浜市中区日本大通1
TEL (045) 210-6406

横浜市道路局計画調整部企画課

〒231-0017 神奈川県横浜市中区港町1-1
TEL (045) 671-2779

川崎市建設局道路計画部道路計画課

〒210-8577 神奈川県川崎市川崎区宮本町1
TEL (044) 200-2781

国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所計画課

〒221-0855 神奈川県横浜市神奈川区三ツ沢西町13-2
TEL (045) 316-3536

もくじ

1. はじめに 1

2. 神奈川のみちの姿 3

3. 神奈川のみちしるべ 5

4. 神奈川のみちづくり (平成17年度達成度報告・平成18年度業績計画)

 心にゆとりスムーズ道路 7

 安全ドライブのびのび道路 11

 地震に負けないしっかり道路 15

 安全・快適らくらく歩行空間 17

 活力伸ばすぐんぐん道路 21

 魅力いっぱいわくわく道路 21

 すやすや安眠静かな生活 23

5. 神奈川のみちづくりマップ 25

TOPIC

「圏央道目標宣言プロジェクト」, 「走りやすさマップ」 20

神奈川の個性的なエリアのみちづくり 27

 日本の産業を支える横浜港 (横浜・川崎エリア) 29

 なかなか着けない公園半島 (三浦半島エリア) 31

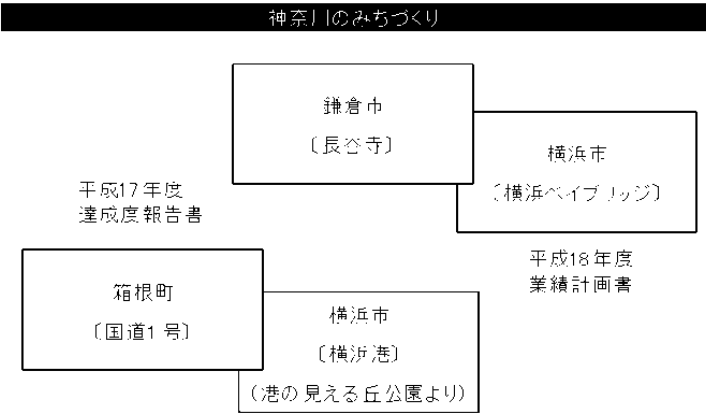
 南北方向は遠いみちのり (県央エリア) 33

 湘南ビーチに続く渋滞の波 (湘南エリア) 35

 箱根坂道は渋滞関所 (箱根エリア) 37

むずかしい言葉の説明 39

表紙の写真



1 はじめに

神奈川県道路を取りまく現状

○神奈川県は、日本を代表する国際貿易港である横浜港や産業技術が集積する川崎市を擁している一方で、箱根、丹沢や湘南海岸などの自然環境や、鎌倉などの歴史、文化を有しています。このため、産業や観光などの幅広い活動が道路交通に依存しています。

○しかしながら、県内の道路の現状をみると、主要な交差点を中心に慢性的な交通渋滞が発生し、輸送効率や移動の快適性が低下しているとともに、多発する交通事故や環境負荷の増大といった問題が顕在化しています。

○また、これからの道路行政においては、自転車、歩行者等の視点からみた施策・事業の展開も重要となっています。

成果志向の展開

道路事業の必要性や妥当性を、数値による成果指標を用いてわかりやすく説明するとともに、その結果を合わせて公表し、今後の施策・事業に反映していく、道路行政マネジメントシステムを推進していきます。



平成17年度達成度報告書／平成18年度業績計画書の策定

神奈川県道路協議会※は、平成16年度より業績計画書・達成度報告書の取り組みをスタートさせました。平成17年度も業績計画で目標を定め、事業を推進しました。



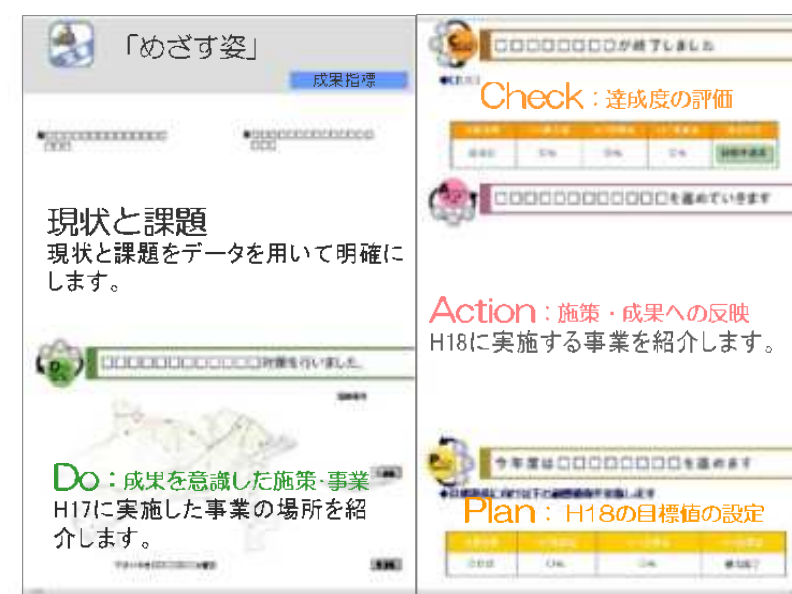
「平成17年度神奈川のみちづくり達成度報告書」では、平成17年度の事業の達成状況を目標値と比較、評価します。

達成度評価を受け、「平成18年度神奈川のみちづくり業績計画書」では、新たな目標を設定します。

本書の見方

神奈川全県と、個性的なエリアのみちづくりについて説明します。

神奈川のみちづくり 神奈川のみちづくりを説明します。



P7～24
神奈川のみちづくり

神奈川の個性的なエリアのみちづくり 神奈川県を5つのエリアに分け、エリアの特徴に合わせたみちづくりを説明します。



エリアの特徴にあわせた道づくりの目標を設定

P27～38
神奈川の個性的な
エリアのみちづくり

「道路見える化計画」スタートしています。

「道路見える化計画」とは、県民の皆様のご理解が得られるよう、道路の現状などを示す様々なデータから課題を「見える」ようにし、最適な方法で重点的かつ効率的に解決していくものです。

達成度報告書、業績計画書の中でも「道路見える化計画」の「渋滞見える化プラン」、「交通安全見える化プラン」、「現場見える化プロジェクト」について取り上げて行きます。

- 道路の課題をデータできちんと把握します。
- 解決を急ぐべきところから重点的に対策します。
- 道路行政をもっとわかりやすく「見える化」します。



※ 神奈川県道路協議会: 神奈川県、横浜市、川崎市、国土交通省、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

2 神奈川のみちの姿

●多発する交通事故

◆全国ワースト4位の死傷事故件数



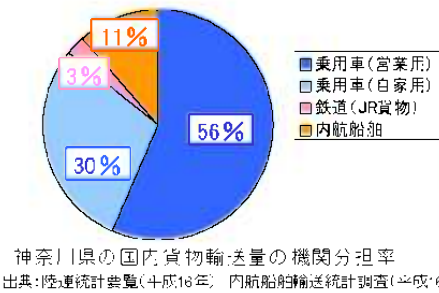
●依然として解消されない交通渋滞

◆全国ワースト3位の混雑時平均旅行速度



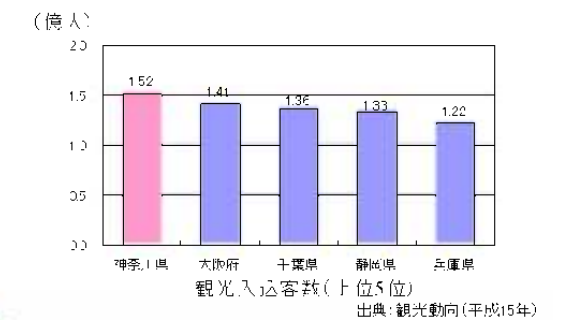
●物流の効率化

◆自動車輸送が支える全国2位の産業



●観光の楽しみを半減させる観光渋滞

◆多様な観光資源を有し、全国1位の観光入込客数



●緊急を要する震災対策

◆大規模地震発生危険度が高い



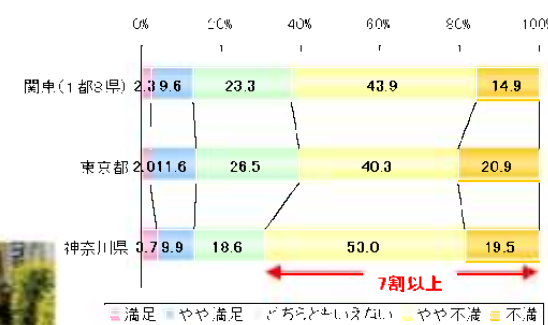
神奈川県に影響を与える想定地震の震源域分布
出典: 神奈川県地域防災計画(神奈川県防災会議、平成17年)



阪神淡路大震災による被災の様子

●安全・快適に歩けない歩行空間

◆県民の約7割が不満(歩道がせまい、段差・傾斜がある)



バリアフリーに対する満足度

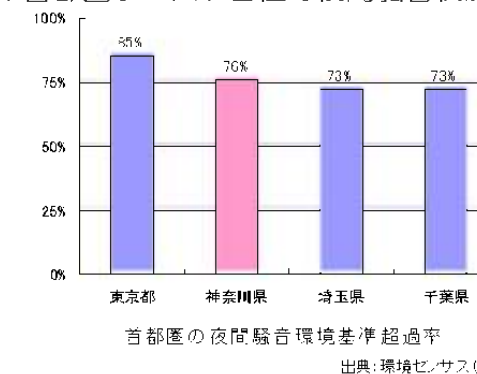
出典: 日常利用の道路に関するアンケート(国二交通省、平成14年)



通行の妨げとなる電柱

●なかなか改善されない沿道環境

◆首都圏ワースト2位の夜間騒音状況



3 神奈川のみちしるべ

- 神奈川県道路を取り巻く様々な課題を解決するために、昨年度実施した事業の達成状況を成果指標を用いて評価します。
- 歩行環境の向上を計る指標として「緊急対策踏切数」を追加しました。
- 中期的な目標についても参考として示しています。

課題	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	めざす姿	成果指標 指標の内容	H16年度 現況値	H17年度 目標値	H17年度 実績値 (達成状況)	H18年度 目標値	【参考値】 中期的な目標	掲載 頁
依然として解消されない 交通渋滞	◎	◎	◎			心にゆとり スムーズ道路	1-1 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。	71箇所	67箇所 【4箇所削減】	69箇所 【2箇所削減】 未達成	68箇所 【1箇所削減】	5箇所 解消・緩和 (前年10年度)	P7
							1-2 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。 (単位:10万人・1時間/年) (1人あたり1.5時間/年)	163 百万人時間/年 (前18.2時間/年)	158 百万人時間/年 【5百万人時間/年削減】 (前18.1時間/年)	157 百万人時間/年 【6百万人時間/年削減】 (前17.9時間/年)	157 百万人時間/年 【現状維持】 (前17.9時間/年)	3箇所減少 (前年10年度) 前年128時間/年人	
多発する交通事故	◎					安全ドライブ のびのび道路	2. 死傷事故率 1万台の車が1万キロ走行したときに起こる死傷 事故件数。	233 件/万台キロ	233 件/万台キロ 【現状維持】	227 件/万台キロ 【6件/万台キロ削減】 達成	227件/万台キロ 【現状維持】	削減 (前年10年度)	P11
緊急を要する震災対策	◎					地震に負けない しっかり道路	3. 橋りょうの耐震補強率 緊急輸送路等における重要橋りょうのうち 耐震補強を実施した橋りょうの割合。	80%	90% 【10%向上】	87% 【7%向上】 未達成	93% 【6%向上】	概ね完了 (H19年度)	P15
安全・快適に 歩けない歩行空間	◎					安全・快適 5<5<歩行空間	4-1 バリアフリー化率 「交通/バリアフリー法」に基づく基本機能地区の 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。	20%	30% 【10%向上】	28%⇒27%※ 【8%向上】 未達成	43% 【16%向上】	6割に向上 (H19年度)	P17
							4-2 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。	73%	77% 【4%向上】	77% 【4%向上】 達成	80% 【3%向上】	9割に向上 (H19年度)	
							4-a 緊急対策踏切数 新指標 「踏切等の踏切」や歩道が狭く危険な踏切等緊急 対策が必要な踏切数。	—	—	117箇所 (現況値)	114箇所 【3箇所削減】	5箇所削減 (前年10年度)	
物流の効率化	◎		◎	◎		活力伸ばす ぐんぐん道路	5. ICへの20分到達圏域 県土全体面積のうち圏域のインターチェンジま で20分以内で到達できる圏域の割合。	60%	60% 【現状維持】	60% 【現状維持】 現状維持	60% 【現状維持】	7割に向上 (前年10年度)	P21
観光の楽しみを 半減させる交通渋滞			◎	◎		魅力いっぱい わくわく道路							
なかなか改善されない 沿道環境		◎				すやすや安眠 静かな生活	6. 夜間騒音要請限度達成率 県が管理する一般道路において、道路の夜間騒音 が要請限度を達成している道路延長の割合。	54%	58% 【4%向上】	60% 【6%向上】 達成	63% 【3%向上】	7割に向上 (H19年度)	P23

※ 「バリアフリー化率」については、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。

4 神奈川のみちづくり

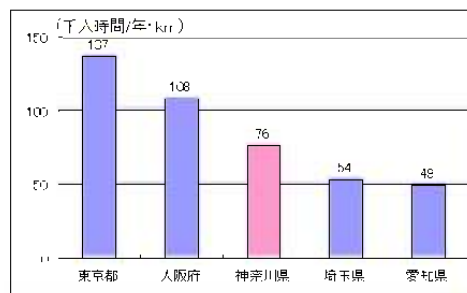


心にゆとりスムーズ道路

指標1-1. 渋滞箇所数 指標1-2. 渋滞損失時間

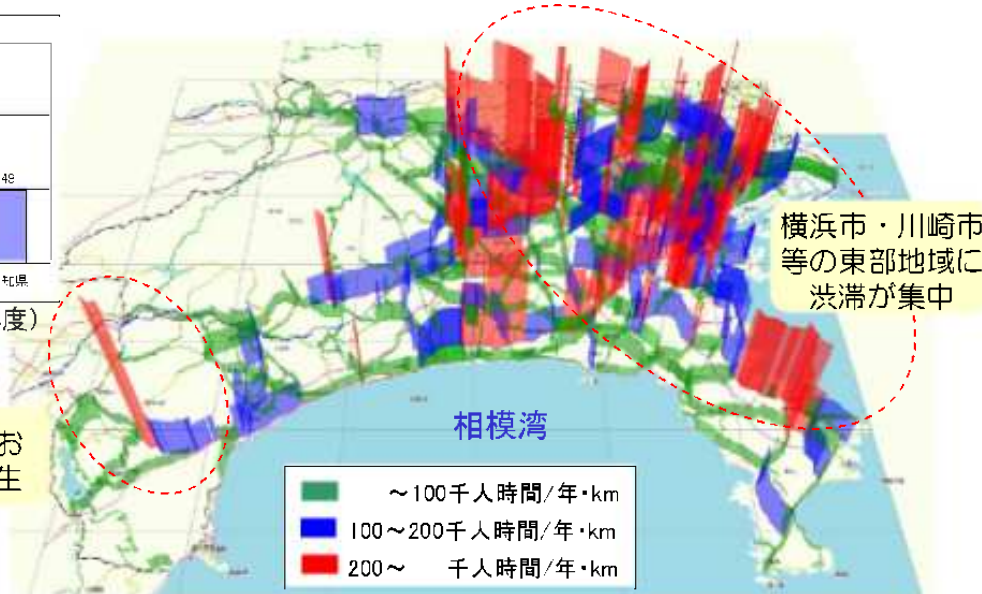
神奈川県は全国ワースト3位です

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



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。

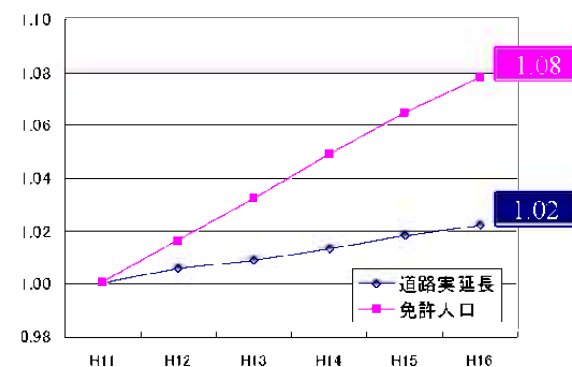


神奈川県は全国ワースト3位です

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。



神奈川県は全国ワースト3位です

出典: 道路統計年報 交通年鑑(平成17年)

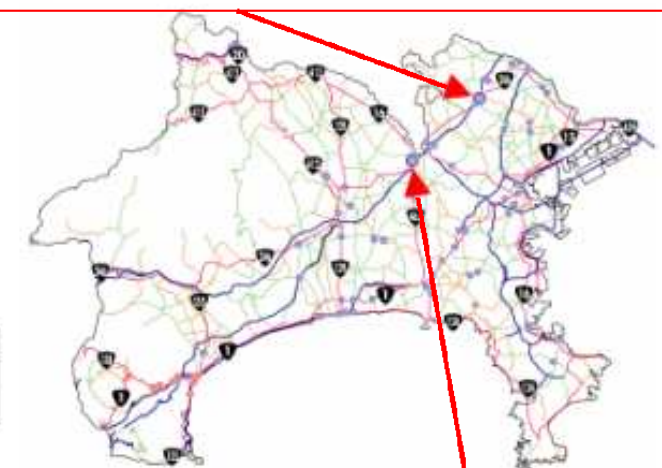


新石川立体等の対策を行いました

【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。





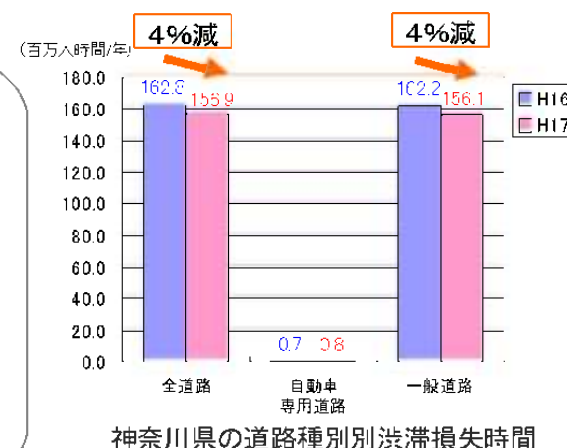
2箇所の渋滞が解消・緩和しました

◆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。



神奈川県道路種別別渋滞損失時間

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 百万人時間/年	163	158	157	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。

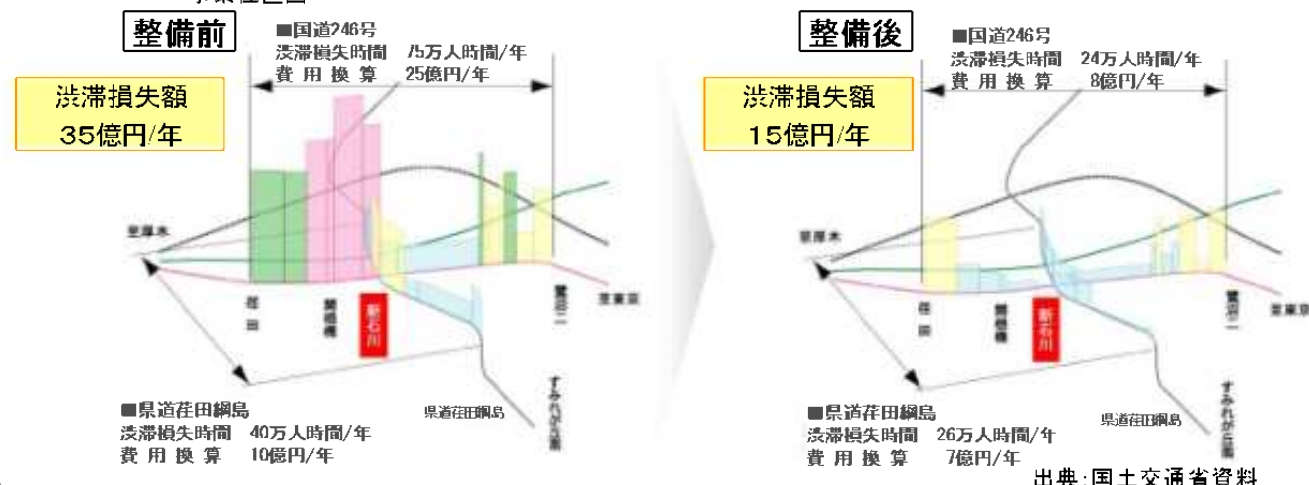
新石川交差点の渋滞が解消⇒経済効果は年間約20億円



事業位置図

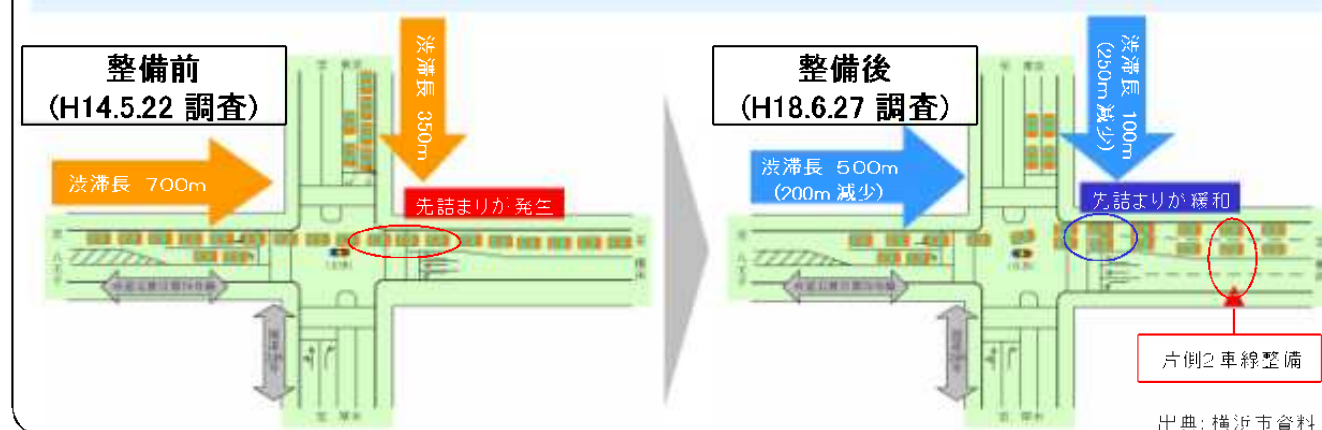


出典: 朝日新聞(平成18年6月27日)



出典: 国土交通省資料

「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



出典: 横浜市資料

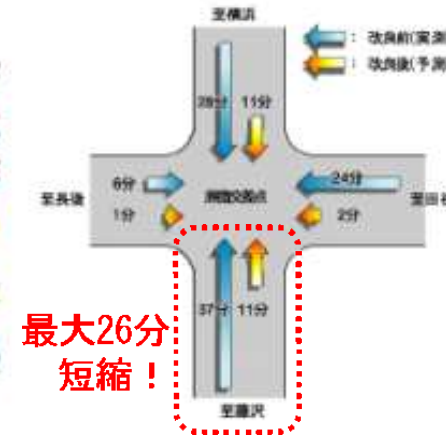


渋滞解消に向けた取り組みを進めていきます

◆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】



位置図



改良前後の通過時間の変化



原宿交差点現況



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。

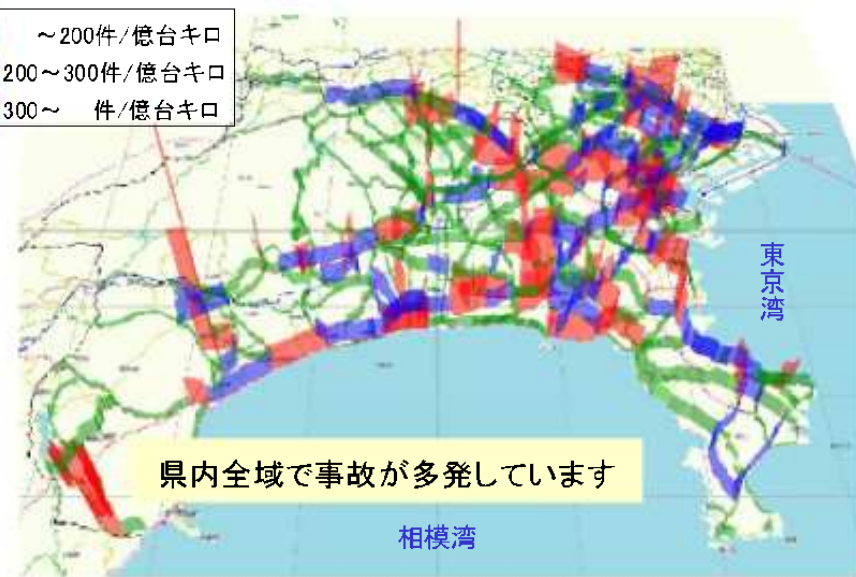
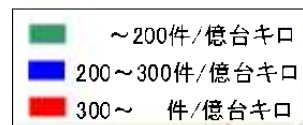


安全ドライブのびのび道路

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

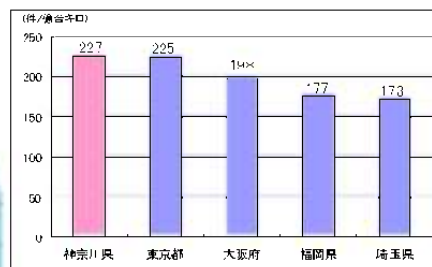
県内全域で事故が多発し、全国ワースト1位の死傷事故率となっています。



県内全域で事故が多発しています

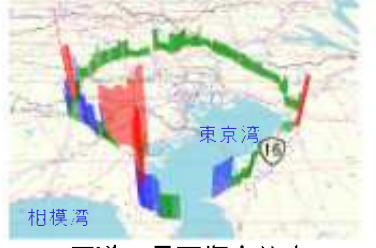
死傷事故率(平成16年)

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)

国道16号の死傷事故率は神奈川県内で高くなっています



国道16号死傷事故率

■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。



神奈川県の事故危険箇所、あんしん歩行エリア(平成17年度末)

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。



事故危険箇所位置図



国道16号 淵野辺交差点整備事例



整備前

整備後



※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。

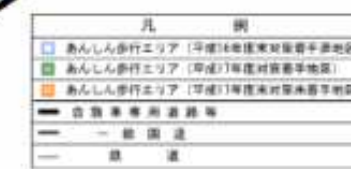
出典: 国土交通省資料

◆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。



あんしん歩行エリア対象地区



横浜市磯子駅周辺地区整備事例



整備前

整備後



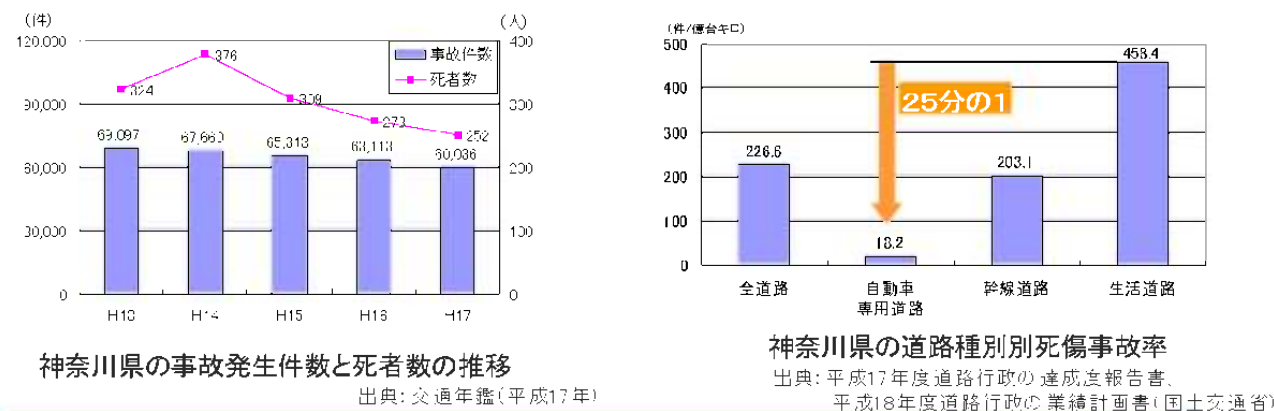
出典: 国土交通省資料



事故件数が減少し、事故率も減少しました。

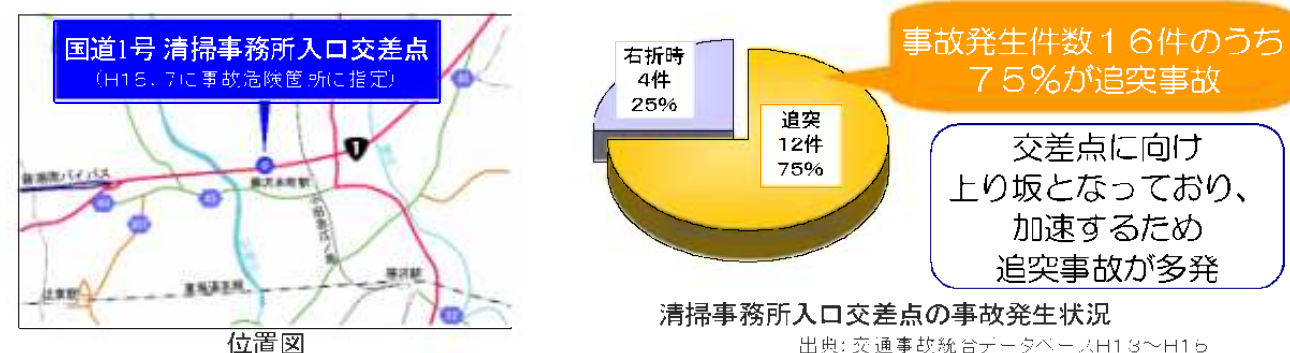
◆死傷事故率が減少し、目標達成しました

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。

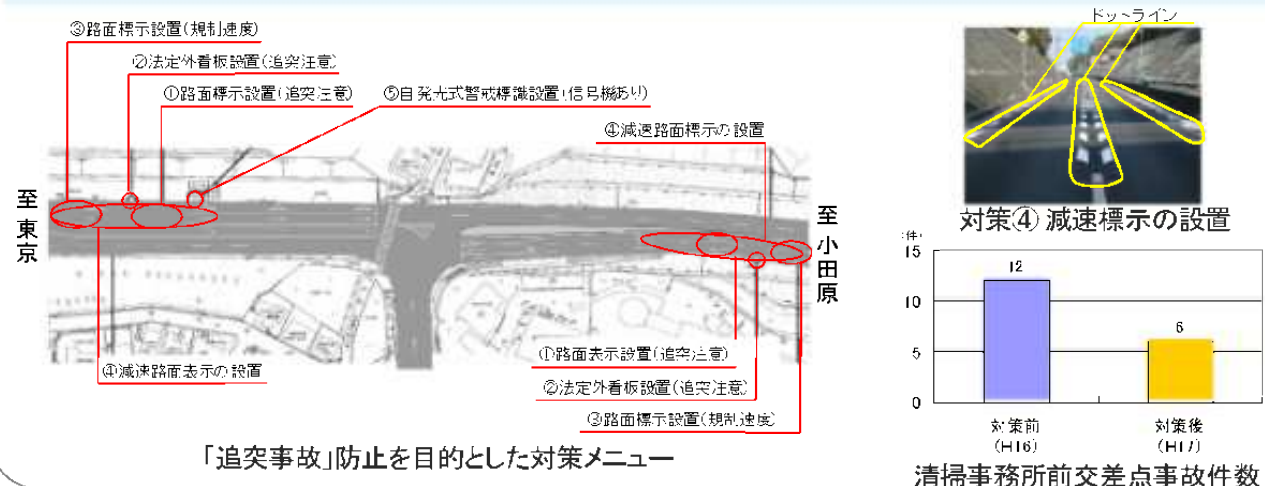


成果指標	H16現況値	H17目標値	H17実績値	達成状況
死傷事故率	233 件/億台キロ	233 件/億台キロ	227 件/億台キロ	達成

「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。



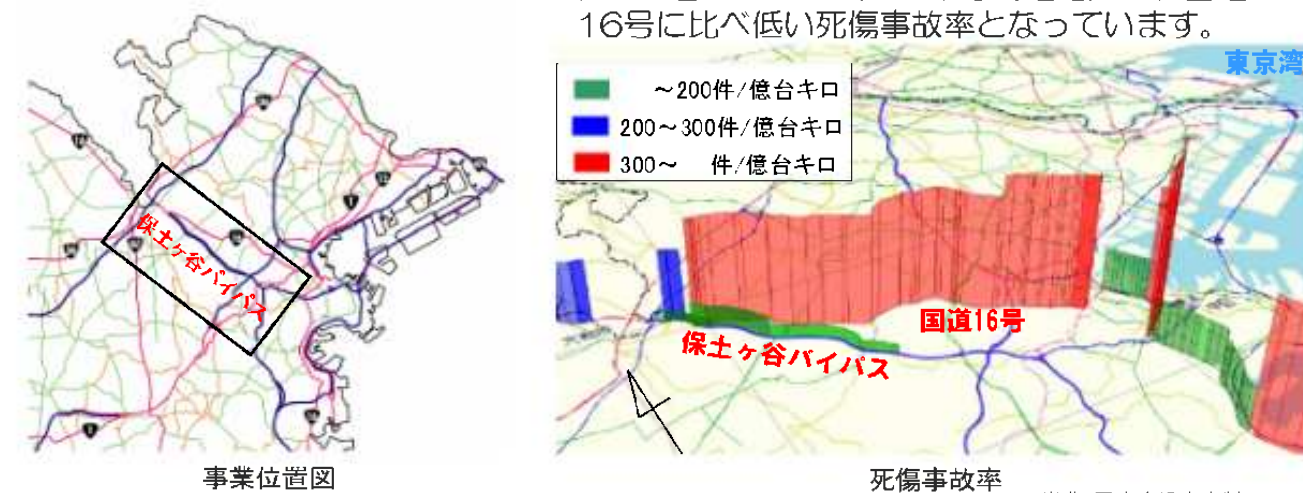
対策実施により事故件数が半減



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】



◆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



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



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】



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

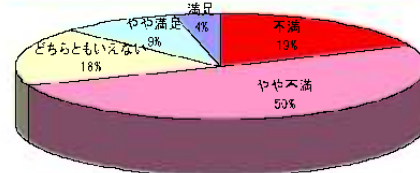
指標4-2. 無電柱化計画延長に対する無電柱化率

指標4-3. 緊急対策踏切数

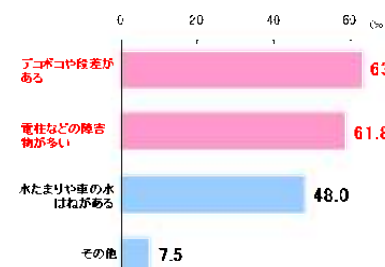
県民の約7割が、歩行空間に不満を持っています

「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

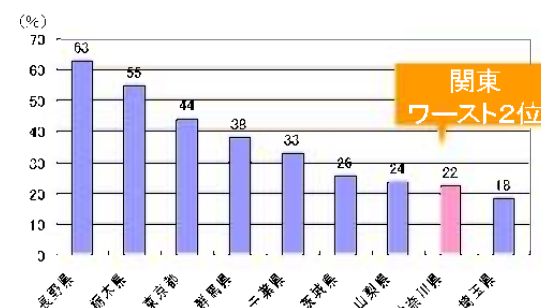


「道路の歩きやすさ」についての不満

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)

■関東甲信ワースト2位のバリアフリー化率

神奈川県はバリアフリー化率は、関東甲信の中でワースト2位と遅れています。

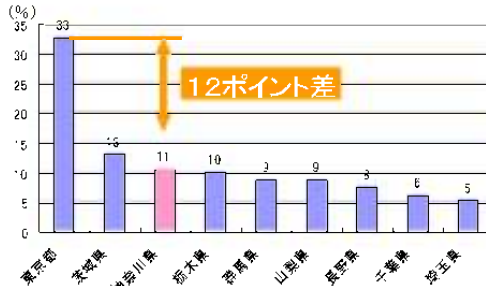


関東甲信のバリアフリー化率

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)

■望まれる無電柱化

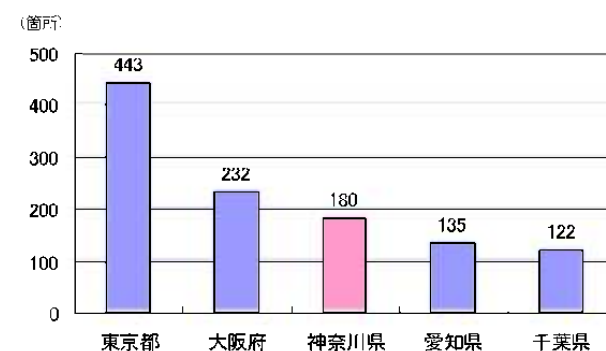
神奈川県は無電柱化率は、関東甲信の中では上位ですが、東京都と比べると大きな開きがあります。



関東甲信の無電柱化率

■全国ワースト3位の緊急対策踏切数

対策が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)

■対策が必要な踏切が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



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



整備前



整備後

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

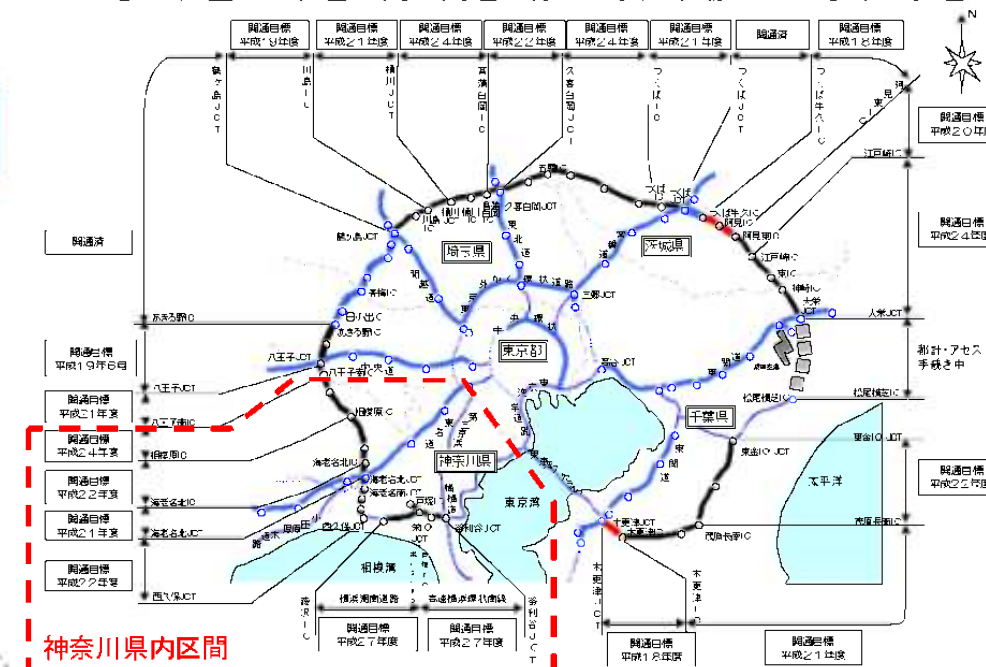
圏央道は「目標宣言プロジェクト」に位置づけ、各区間の開通目標を公表し、徹底した事業進捗管理のもとで進めています。



凡例
平成18年度開通予定
開通済区間
事業中
工事準備

注：東北道～本郷IC間は、暫定2車線

※ 車供用区間のIC・JCT名は仮称です。



神奈川県内区間

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

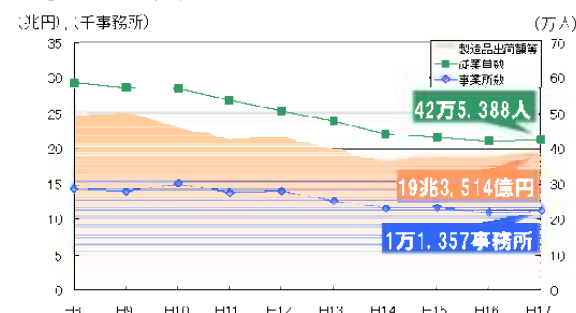
指標5. ICへの20分到達圏域

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。

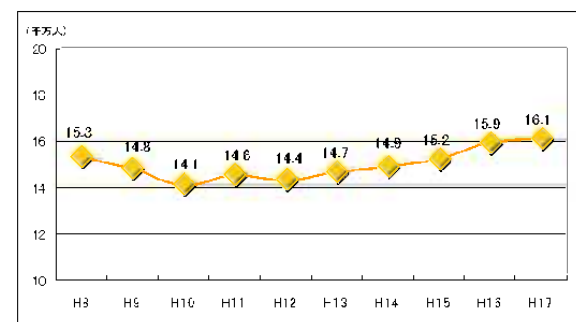


神奈川県の製造品出荷額・従業員数・事業所数の推移

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。

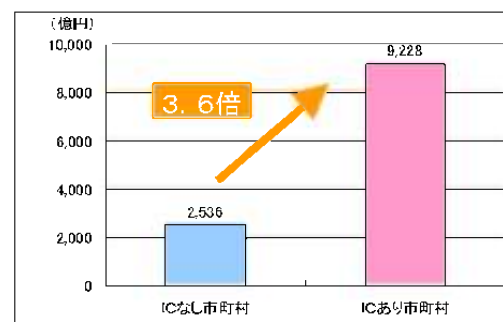


神奈川県の観光入込客数の推移

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、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。



IC20分到達圏(H17)

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

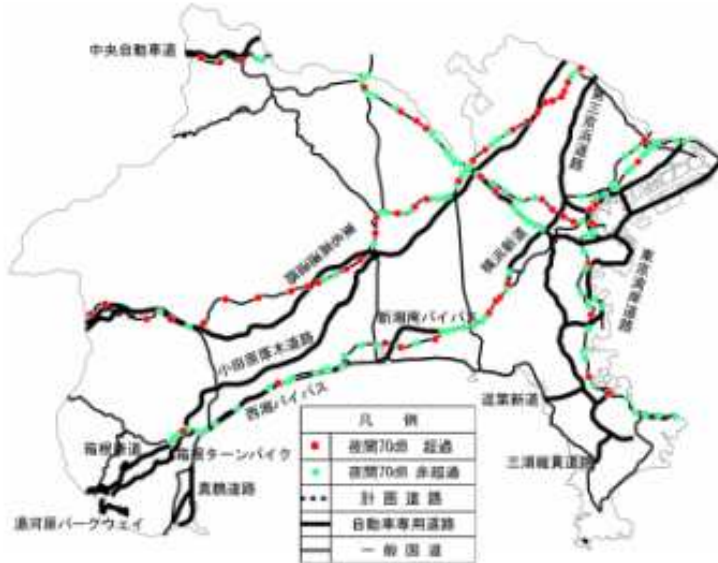


すやすや安眠静かな生活

指標6.夜間騒音要請限度達成率

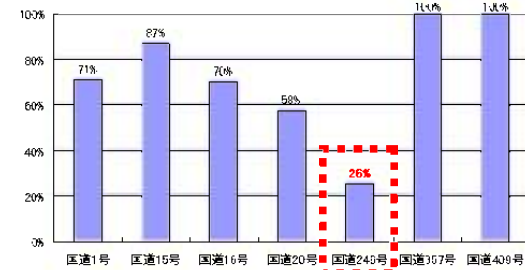
夜間騒音要請限度を超えているポイントが、60箇所あります

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：環境ヤンリス（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。



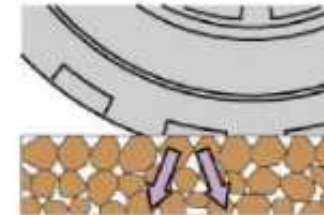
遮音壁の整備例（環状2号線）

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

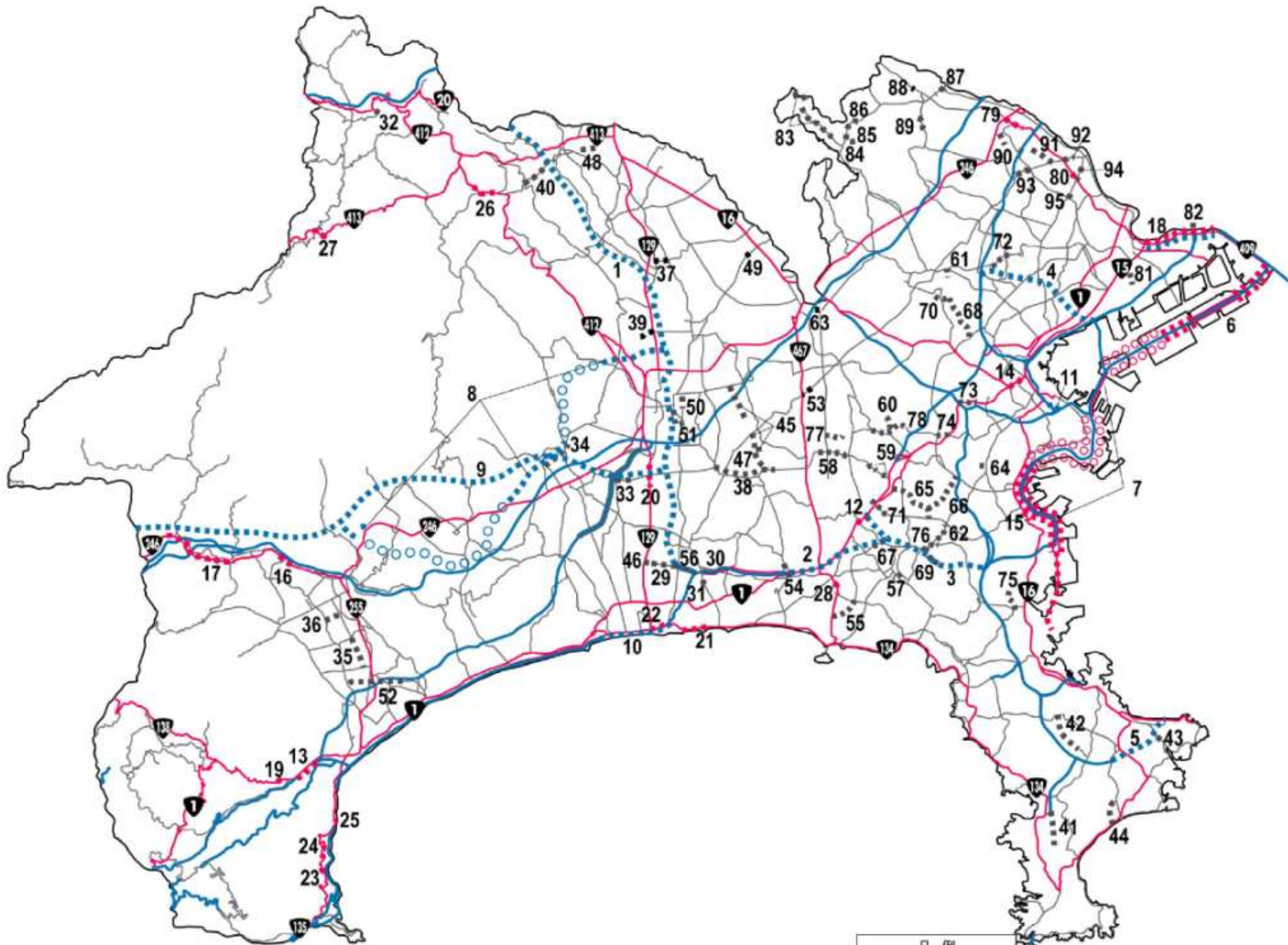
【平成17年度 低騒音舗装整備箇所】



国道1号小田原市前川整備例



路面拡大図（イメージ）



凡 例	
—	自動車専用道路
—	国道
—	県道等
....	事業中
○○○	計画中

主な事業中箇所

番号	路線名	事業箇所
1	さがみ縦貫道路	茅ヶ崎市～都筑区
2	横浜湘南道路	横浜市栄区～藤沢市
3	横浜環状南線	横浜市金沢区～戸塚区
4	横浜環状北線	横浜市都筑区～鶴見区
5	横浜横須賀道路	横浜賀市
6	東京湾岸道路	東京都江東区～川崎市川崎区
7	東京湾岸道路	横浜市磯子区～横浜賀市
8	厚木栗野道路	厚木市～栗野市
9	第二東海自動車道	鎌倉市～静岡市
10	新湘南バイパス	茅ヶ崎市～大磯町
11	首都高速横浜線(石川町出口)	横浜市中区
12	国道1号(原宿交差点改良)	横浜市戸塚区
13	国道1号(小田原宿線道路)	小田原市～箱根町
14	国道1号(戸部拡幅)	横浜市西区
15	国道16号(松丘交差点改良)	横浜市磯子区～金沢区
16	国道246号(向原改良)	山北町
17	国道409号(川崎縦貫道路)	川崎市川崎区
18	国道1号(湯土拡幅)五箇門	箱根町
19	国道129号(戸田交差点)	厚木市
20	国道134号	茅ヶ崎市
21	国道135号(湘南大橋)	茅ヶ崎市
22	国道135号(赤沢拡幅)	小田原市
23	国道135号(新大橋)	小田原市
24	国道135号(古淵拡幅)	小田原市
25	国道412号	相模原市
26	国道412号(橋津原地区)	津久井町
27	国道467号	藤沢市
28	県道伊勢原線(湘南河川大橋)	寒川町～平塚市
29	県道伊勢原線(西久保バイパス)	茅ヶ崎市
30	県道丸子中山茅ヶ崎(安楽橋改良)	茅ヶ崎市
31	県道吉野上野原線(藤原橋)	相模原市
32	県道横浜伊勢原(下等合橋)	伊勢原市
33	県道上相模原(西宮岡バイパス)	伊勢原市
34	県道小田原松田(西宮岡バイパス)	小田原市
35	県道小田原松田(西宮岡バイパス)	大井町～開成町
36	県道相模原町田(当麻橋)	相模原市
37	県道横浜伊勢原(用土バイパス)	藤沢市～鎌倉市
38	県道藤沢座間厚人(都座間野原・中津川大橋)	厚木市
39	県道長竹川尻(津久井広域道路・新小倉橋右岸地区)	津久井町～城山町
40	県道横須賀三崎(三浦縦貫道路Ⅱ期(先行整備区間))	横須賀市
41	(都)久里浜海線	横須賀市
42	(都)大津長津線	横須賀市
43	(都)安浦下海線(長沢立体改良)	横須賀市
44	(都)寺尾上土橋線	鎌倉市
45	(都)湘南新道	平塚市
46	(都)藤沢厚木線	藤沢市
47	(都)相模原山線	相模原市～城山町
48	(都)町田厚木線	相模原市
49	(都)下り参道大橋線(河原口立体)	鎌倉市
50	(都)河原口中新日線(中新日立体・防壁)	鎌倉市
51	(都)久保田厚木線	小田原市
52	(都)丸子中山茅ヶ崎線	大和市
53	(都)藤沢厚木線(城南工区)	藤沢市
54	(都)横浜藤沢線	藤沢市
55	(都)藤沢大橋線	寒川町～茅ヶ崎市
56	(都)藤沢大橋線(大橋立体)	鎌倉市
57	(都)横浜伊勢原線	横浜市栄区
58	(都)横浜伊勢原線	横浜市戸塚区～栄区
59	(都)中田三ヶ丘線	横浜市栄区
60	(都)北沢池辺線	横浜市都筑区
61	(都)横浜鎌倉線	横浜市港南区～栄区
62	(都)市道五貫目第7号線	横浜市港南区
63	(都)汐見台平戸線	横浜市港南区
64	(都)桂町戸塚線	横浜市戸塚区
65	(都)横浜藤沢線	横浜市戸塚区～港南区
66	(都)横浜藤沢線	横浜市戸塚区～栄区
67	(都)北沢池辺線	横浜市港南区～栄区
68	(都)上郷公田線	横浜市栄区
69	(都)山ノ内津田線	横浜市栄区
70	(都)環状3号線	横浜市戸塚区
71	(都)川崎町田線	横浜市港北区～都筑区
72	(都)国道1号線	横浜市保土ヶ谷区
73	(都)杉入東戸塚線	横浜市戸塚区
74	(都)横浜三ヶ丘線	横浜市金沢区
75	(都)環状4号線	横浜市栄区
76	(都)権太坂和泉線	横浜市栄区
77	(都)権太坂和泉線	横浜市栄区～戸塚区
78	国道404号(二子工区)	川崎市高津区
79	国道404号(市ノ坪工区)	川崎市中原区
80	(都)池田毛田線	川崎市川崎区
81	県道東京大師横浜	川崎市川崎区～東京都大田区
82	県道上麻生連光寺(片平工区)	川崎市麻生区
83	(都)尻子里川線(Ⅱ期工区)	川崎市麻生区
84	(都)世田谷町田線(片平工区)	川崎市麻生区
85	(都)世田谷町田線(万福寺工区)	川崎市麻生区
86	(都)世田谷町田線(登戸工区)	川崎市多摩区
87	県道川崎府中(相模川工区)	川崎市多摩区
88	県道横浜生田(菅生工区)	川崎市多摩区～多摩区
89	(都)野川生田線(久本工区)	川崎市高津区
90	(都)小杉管線(中原工区)	川崎市中原区
91	(都)丸子中山茅ヶ崎線(鎌倉工区)	川崎市中原区
92	(都)丸子中山茅ヶ崎線(鎌倉工区)	川崎市高津区～宮前区
93	(都)東京丸子横浜線(市ノ坪工区)	川崎市中原区
94	(都)東京丸子横浜線(市ノ坪工区)	川崎市中原区
95	(都)東京丸子横浜線(市ノ坪工区)	川崎市中原区

※(都)：都市計画道路

神奈川の個性的なエリアのみちづくり

○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。

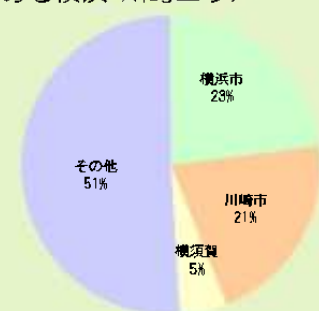


わが国の社会経済を支える横浜港を擁す京浜臨海部における産業の活性化が求められています。



横浜港 コンテナハース

県内の製造品出荷額の約半分を占める横浜・川崎エリア



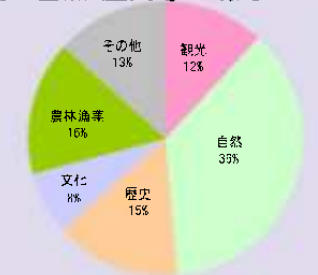
市町村別製造品出荷額シェア

出典: 神奈川県工業統計調査結果(平成15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)

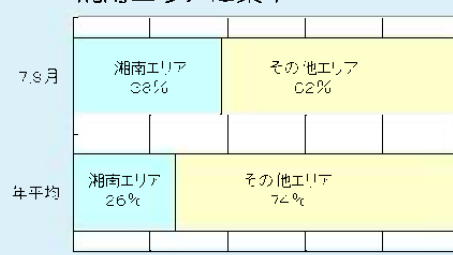


関東地方の業務核都市



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

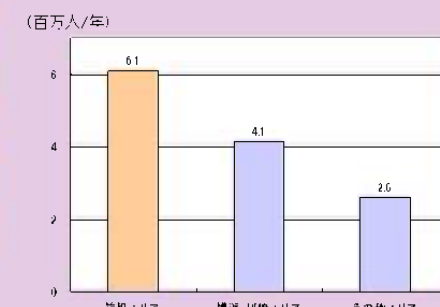


神奈川県の観光宿泊客は年間1,300万人です。そのうち、約半分が箱根エリアです。箱根へのアクセス性向上が求められています。



箱根 芦ノ湖

箱根エリアの宿泊客は600万人



神奈川県のア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

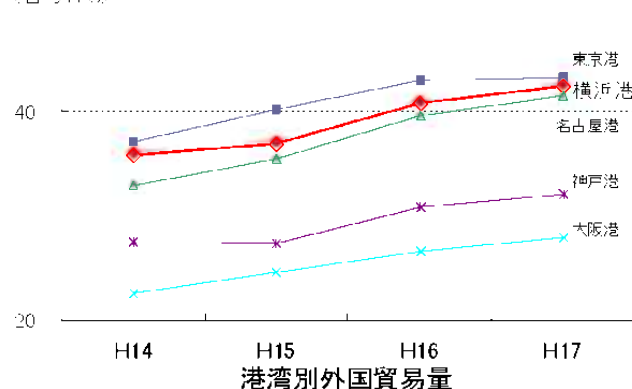


●横浜港に早く運べるようにしたい

■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。

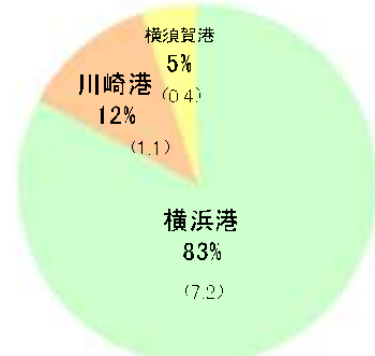
(百万TEU)



出典: 横浜市長官庁統計

■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	本牧埠頭臨海工業団地	14	住友ファクトリーパーク
2	相模湾臨海工業団地	15	川崎臨海工業団地 (千鳥町)
3	鶴見川河川工業団地	16	川崎臨海工業団地 (浮島町)
4	大黒町工業団地	17	鶴見工業団地
5	横浜工業団地	18	磯野町工業団地 (1)
6	第1大黒町中小企業工業団地	19	磯野町工業団地 (2)
7	第2大黒町中小企業工業団地	20	磯野町工業団地
8	磯野町工業団地	21	磯野町工業団地
9	磯野町工業団地	22	磯野町工業団地
10	磯野町工業団地	23	磯野町工業団地
11	磯野町工業団地	24	磯野町工業団地
12	磯野町工業団地	25	磯野町工業団地
13	磯野町工業団地	26	磯野町工業団地

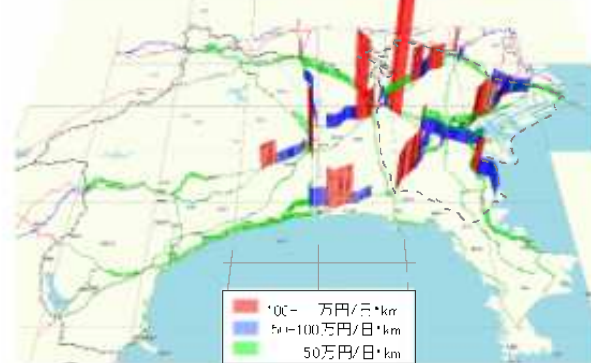
出典: 神奈川県資料



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

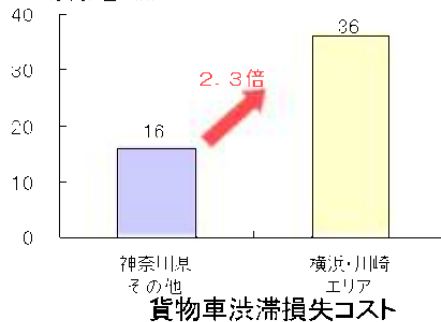
横浜・川崎エリアは貨物車渋滞損失コストが高くなっています。



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。

(万円/日・km)



貨物車渋滞損失コスト

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)

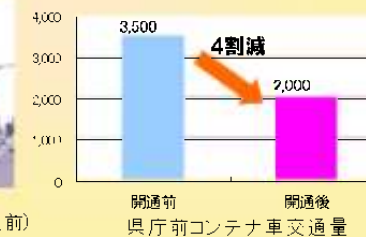
・横浜市南部から中華街・元町や関内地区へのアクセス向上
・周辺地区街路の渋滞緩和



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)

県庁前コンテナ車交通量

●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)

＝ (混雑時の所要時間 (時間) - 渋滞がない時の所要時間 (時間)) × 貨物車交通量 (台/日) × 貨物車時間価値 (円/時間・台) ÷ 道路延長 (km)



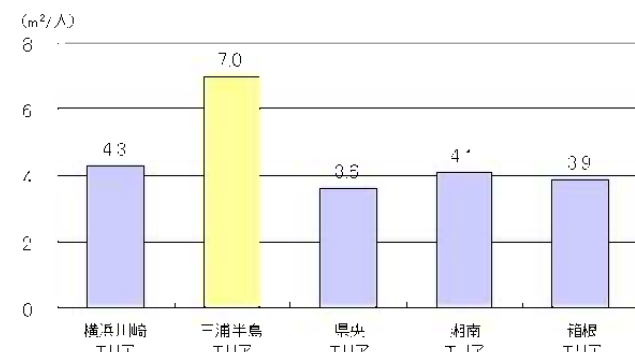
なかなか着けない公園半島



●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。

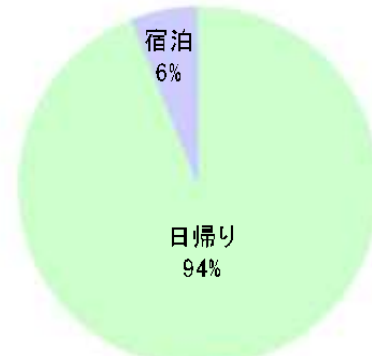


神奈川県の人口あたりの都市公園面積

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: 神奈川県人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

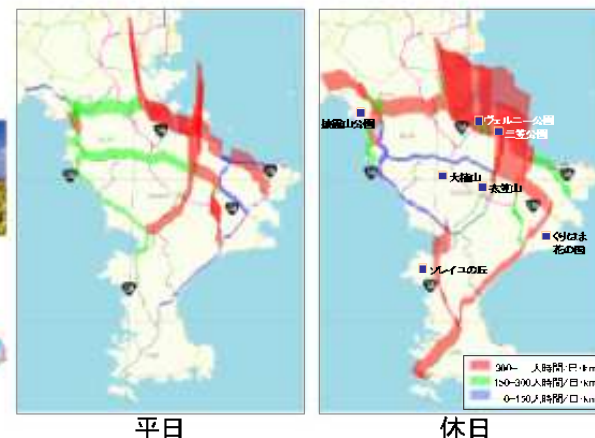
海・山の自然、歴史文化、さまざまな観光資源が点在。



三浦半島の景勝

■三浦半島の休日は激しい渋滞

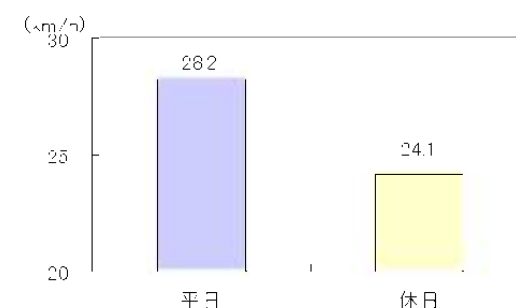
国道16号、国道134号の渋滞が特に激しくなっています。



渋滞損失時間

出典: プロ・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



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18年度(部分供用)
平成23年度(完成供用)

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



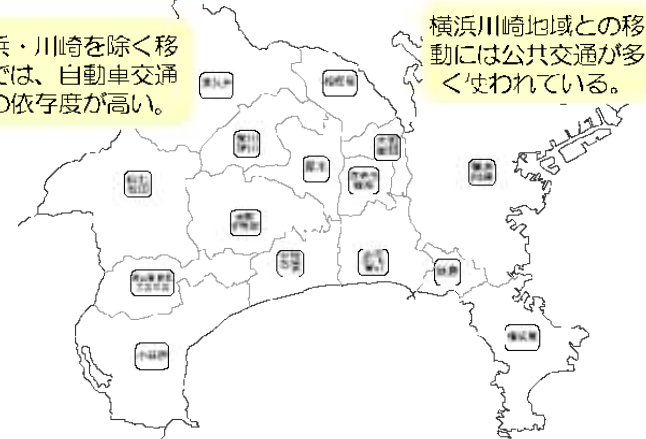
南北方向は遠いみちのり

●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：パーソントリップ調査（平成10年度）

■結びつきの強い南北間の移動

相模原・座間ー綾瀬・海老名・厚木等、南北間の自動車交通需要は多くあります。



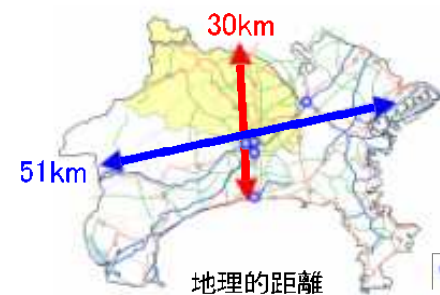
自動車交通量

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

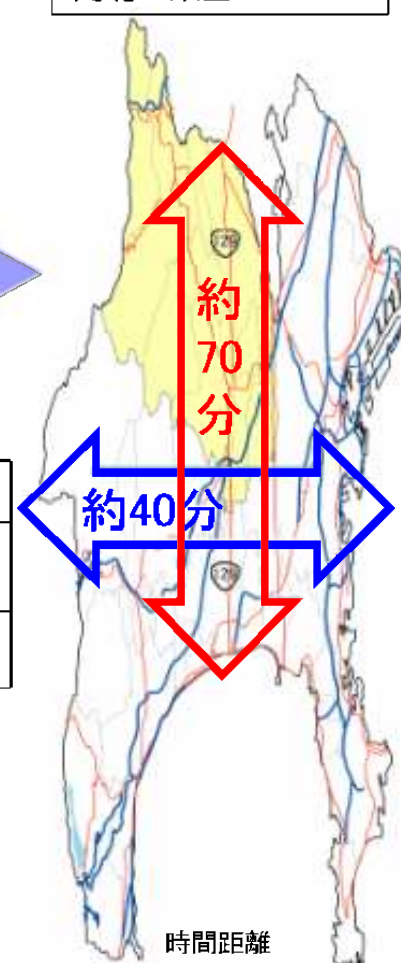


地理的距離

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



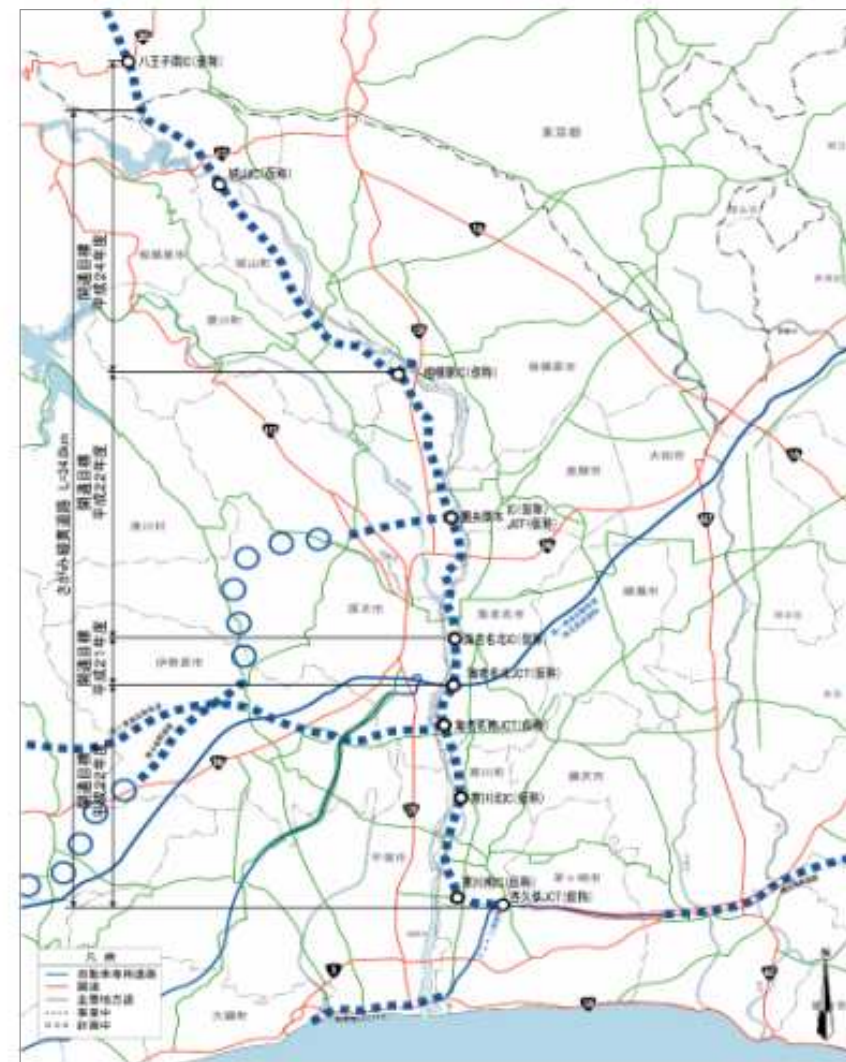
国道129号（厚木市金田交差点付近）



東名高速道路

出典：道路交通センサス（平成17年度）より算出

●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
道路が見える・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）



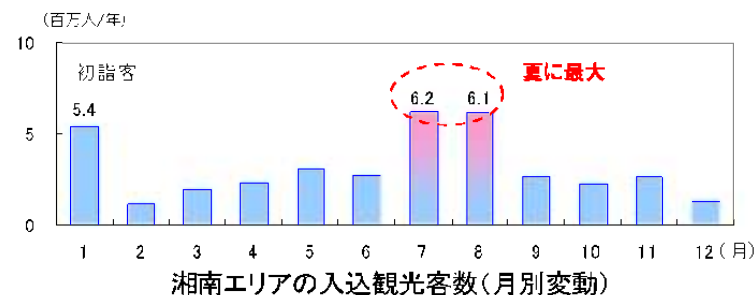
西久保JCT（仮称）

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

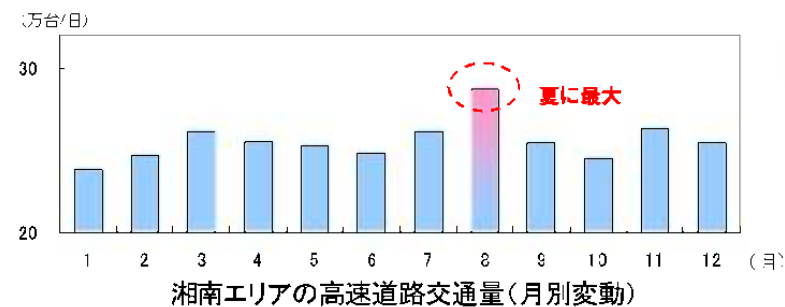
7、8月には6万人以上の観光客が毎月訪れます。



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

■湘南エリアの道路は、夏に交通量が最大

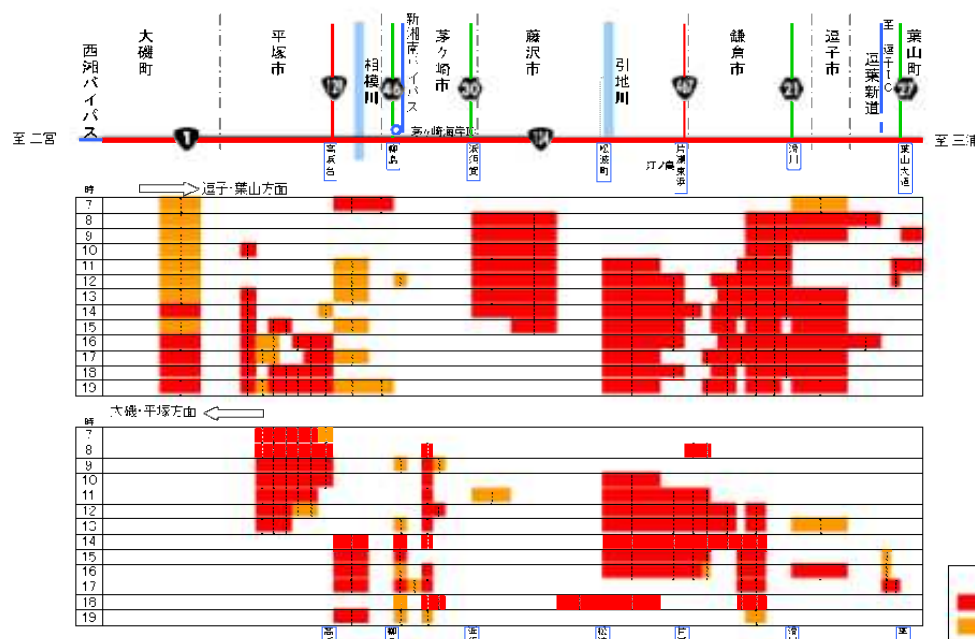
8月に湘南エリアの交通量はピークを迎えます。



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、横須賀道路

■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。



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)



片瀬西浜海水浴場



相模湾
湘南地域の主な海水浴場



国道134号の渋滞(片瀬東浜)



国道134号の渋滞(片瀬西浜)

●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

供用目標
平成18年度

供用目標
平成21年度

開通目標
平成27年度

開通目標
平成27年度

供用目標
平成32年度



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)

圏央道「目標宣言プロジェクト」



●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]



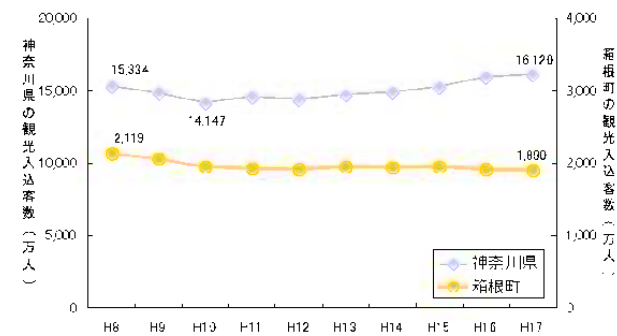
箱根坂道は渋滞関所



●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。

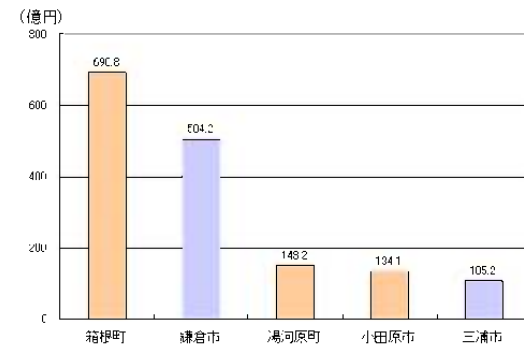


観光入込客数の推移

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25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

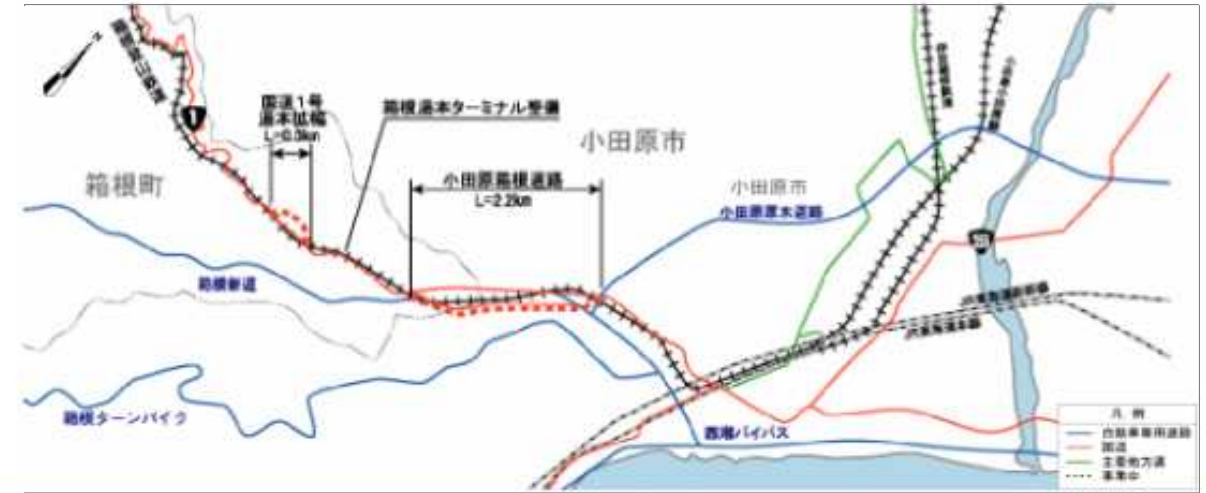


箱根芦ノ湖



箱根関所

●観光の魅力の向上に貢献するみちづくり

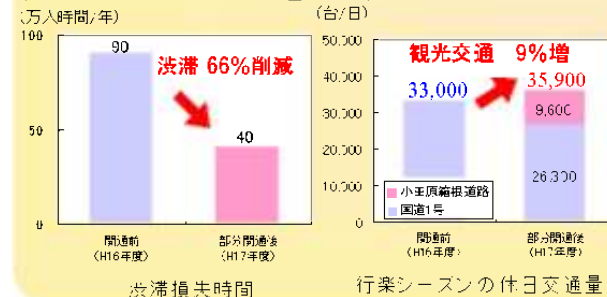


【小田原箱根道路(国道1号)】

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(風景)

【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)

むずかしい言葉の説明

1-1 渋滞箇所数

渋滞の定義に当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1 km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

※DID地区（人口集中地区）：人口密度が1 km²当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域

○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2 km以上

○首都高速道路

平均渋滞長が6 kmを超える渋滞あるいは平均渋滞長が4時間を越える渋滞が1日1回以上発生

1-2 渋滞損失時間

渋滞による移動の遅れ時間。下記の算定式により算出

渋滞損失時間（人時間）＝（実際の旅行時間－渋滞がない時の旅行時間）×車種別交通量×車種別乗車人員

2. 死傷事故率

1台の車が一定距離走行する間に事故に遭う確率。下記の算定式により算出

死傷事故率（件/台キロ）＝年間死傷事故件数／（走行距離×年間交通量）

3. 橋りょうの耐震補強率

耐震補強率（％）＝（緊急輸送路上等の耐震補強完了橋梁数/緊急輸送路上等の耐震補強対象橋梁数）×100

4-1 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

〈特定経路の定義〉

- 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指導以上の道路が対象
- 3) いずれも、今後、基本構想が策定された時点で変わる可能性がある数値

4-2 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（％）＝（無電柱化整備済み延長/無電柱化計画延長）×100

※無電柱化整備済み延長：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～20年度）の整備済み延長

※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

4-3 緊急対策踏切数

以下の基準に合致する踏切の箇所数

- 1) 開かずの踏切：ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切
- 2) 自動車と歩行者のボトルネック踏切：自動車と歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切
- 3) 歩道が狭隘な踏切：前後の道路に比べ歩道が狭い、もしくは前後の道路に歩道があるのに歩道がない踏切のうち、
①前後道路の車道幅員が5.5m以上 ②踏み切りの前後の歩道に比べ、歩道が1.0m以上狭い踏切

5. 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

6. 夜間騒音要請限度達成率

夜間騒音要請限度達成率（％）＝（夜間騒音要請限度達成延長/国が管理する一般国道の延長）×100

〈要請限度の定義〉

騒音規制法第17条（中略）基準値（夜間は70db）以下である。（夜間 午後10時～午前6時）

【あ行】

◆あんしん歩行エリア

市街地において、通過車両が生活道路に流入するなどして事故発生割合が高い、概ね1 km²のエリアを全国で約800箇所選定している。交通安全総点検、ヒヤリ地図を活用し、地域と一体となった危険箇所の特定、公安委員会と連携した面的、総合的な対策を実施するエリアのこと。

【か行】

◆業務核都市

東京都市圏における業務機能等の適正な配置とともに、自立性の高い地域の中心としての個性的で魅力ある都市、首都圏の分散型ネットワーク構造を構成するための広域的な連携・交流の拠点となる都市のことで、第5次首都圏基本計画や多極分散型国土形成促進法で位置づけられている。本県では、横浜、川崎、厚木、相模原が位置づけられている。

◆緊急輸送路

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、物流受入港、ヘリポート等を結ぶ道路ネットワークのこと。

【さ行】

◆事故危険箇所

幹線道路やその交差点において、交通事故が多発または、その恐れが高く、緊急に対策を実施する必要性が高い箇所、全国で3,956箇所が指定されている。

◆自動車専用道路

歩行者、自転車、軽車両及び125cc以下の二輪車の進入が禁止され、主に自動車と自動二輪車的高速走行が可能な道路のこと。

◆成果指標（アウトカム指標）

事業目的に対する成果を計る尺度のこと。

◆生活道路

主に一般ドライバーが生活の中で短距離移動に用いる道路のことで、本書の中では、市町村道を生活道路と定義している。

【は行】

◆箱根スマイル2,000万人プロジェクト検討委員会

観光客の減少傾向が続いている箱根において、観光客の満足度を向上させることをめざし、交通混雑緩和策や回遊促進策を取りまとめることを目的とした、地域の交通事業者、観光団体、学識経験者、国土交通省、神奈川県、箱根町により組織された委員会（委員長：横浜国立大学 大学院 中村文彦教授）のこと。

◆走りやすさマップ

道路の幅、カーブの大きさ・多さ、歩道と車道の分離状況などにより走りやすさランクを設定し、「道路の走りやすさ」を一目でわかるように表した地図のこと。

【ら行】

◆旅行速度

信号待ち等の停止時間を含んだ自動車の走行速度のこと。

【アルファベット】

◆TEU（Twenty-foot Equivalent Unit）

20フィート・コンテナに換算した場合の貨物量の単位のこと。

