

「かながわ交通計画」と「かながわのみちづくり計画」について

神奈川県 県土整備局 道路部 道路企画課

はじめに

世界に開かれ、首都圏を支えてきた神奈川県は、常に新しい時代を切り拓いてきた進取の精神をはじめ、多彩で優れた魅力を有しています。これらは自然や歴史・風土、そして神奈川に働き、学び、暮らし、活動する人々により培われてきたものです。

＜高い経済力＞ 県内総生産は約 35.6 兆円（2017 年度）と、マレーシアやデンマークの国内総生産に匹敵し、一国の経済に肩を並べる高い経済力を有しており、製造品出荷額等は約 18.4 兆円（2018 年）と愛知県に次ぎ、全国第 2 位となっています。

＜競争力の高い産業＞ 産業が成長していくために必要な研究者・開発に携わる人材も豊富で、500 近くの企業の研究機関や、先端的な技術を活用した生産拠点、大学などが数多く立地し、国際的にも競争力の高い産業が集積しています。

＜多彩な自然環境＞ 箱根や丹沢大山などの緑豊かなやまなみ、豊かに流れる多摩川や相模川、酒匂川、湘南のなぎさをはじめとする相模湾から東京湾に至る変化に富む美しい海岸線など、多彩な自然環境を有しています。

＜歴史と文化＞ 歴史の舞台となった武家政権誕生の地・鎌倉、北条氏の城下町・小田原、近代日本開国の地・横浜などを抱え、魅力ある伝統や文化が各地域で育まれています。



図-1 かながわの多彩な魅力



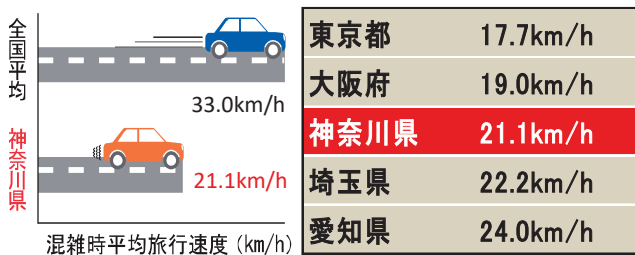
図-2 3つの特区と新たな観光の核等

さらに、本県では、「国家戦略特区」、「さがみロボット産業特区」、「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」の3つの特区を活用し、経済成長をけん引する拠点形成に取り組むとともに、「観光立県かながわ」を目指し、横浜、鎌倉、箱根に次ぐ「新たな観光の核づくり」を推進しています。

かながわの道路を取り巻く状況

本県では、このように高いポテンシャルを有し、更なる発展を目指す一方、人、物、車が集中し、道路の渋滞に関する指標の一つである混雑時平均旅行速度が全国ワースト3位（2015年度道路交通センサス）、県民アンケートでは「県内の交通渋滞が激しく、自動車での移動が不便」と答えた人が53%となるなど、県内各地の交通渋滞は県民生活や産業経済活動に影響を与えています。

また、急激に増加する道路施設の老朽化対策や、切迫性する大規模地震などの自然災害への対応力強化などを図り、厳しい財政状況の下においても、計画的な道路の整備や維持管理を行っていく必要があります。



■ 混雑時平均旅行速度：全国下位5都府県

出所：平成27年度道路交通センサス

図-3 かながわの道路状況

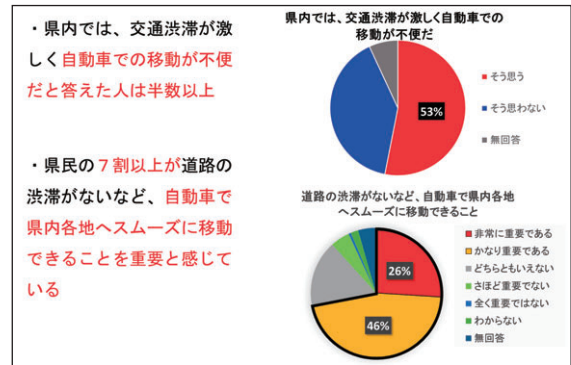


図-4 県民アンケート結果

かながわ交通計画

国や高速道路株式会社等が実施する自動車専用道路網の整備を、将来を展望した県土づくりの基本方向と整合させるとともに、国や首都圏レベル、県レベル、市町村レベルの交通網のあり方を広域的視点で総合化していくことは、計画的な県土発展を図っていく上で大変重要です。

本県では、昭和61年に、全国に先駆けて、県全体の交通施策の基本方向を示した「神奈川の交通マスタープラン（現在は「かながわ交通計画」と改称）」を策定し、このマスタープランをもとに国等と調整を行い、圏央道など多くの自動車専用道路が事業化されました。

また、「かながわ交通計画」では、自動車専用道路の利用圏域の拡大を図るとともに、多様な交流・連携を支え、道路ネットワーク全体の効率性を高めるため、一般幹線道路についても、将来を展望した構想図を示しています。

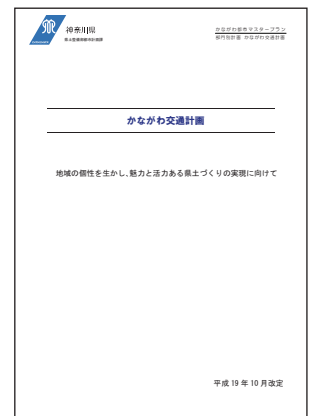


図-5 かながわ交通計画

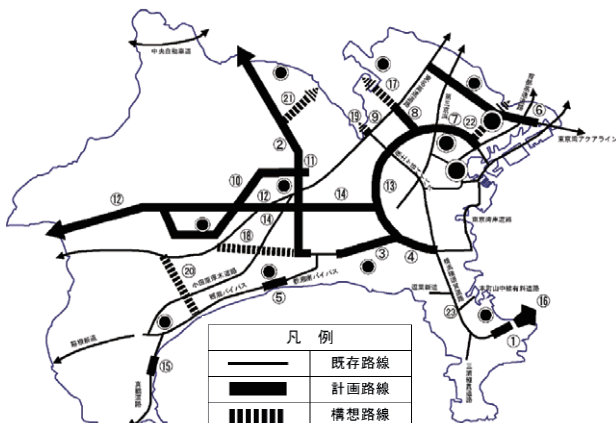


図-6 自動車専用道路網構想図（2007年改定）

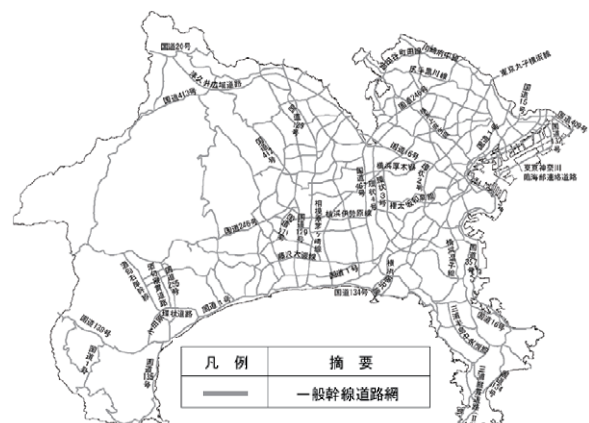


図-7 一般幹線道路網構想図（2007年改定）

かながわのみちづくり計画

「かながわのみちづくり計画」は、将来を展望した「かながわ交通計画」を踏まえ、設定した計画期間内に推進する道路整備などを示した道路の実施計画です。

幹線道路ネットワークの整備を進める「道路整備計画」、道路をより使いやすくするため既存道路の有効活用を図る「道路活用計画」、道路を永く安全に使うために適正な維持管理を行う「道路維持管理計画」の3つの柱立てで構成されています。

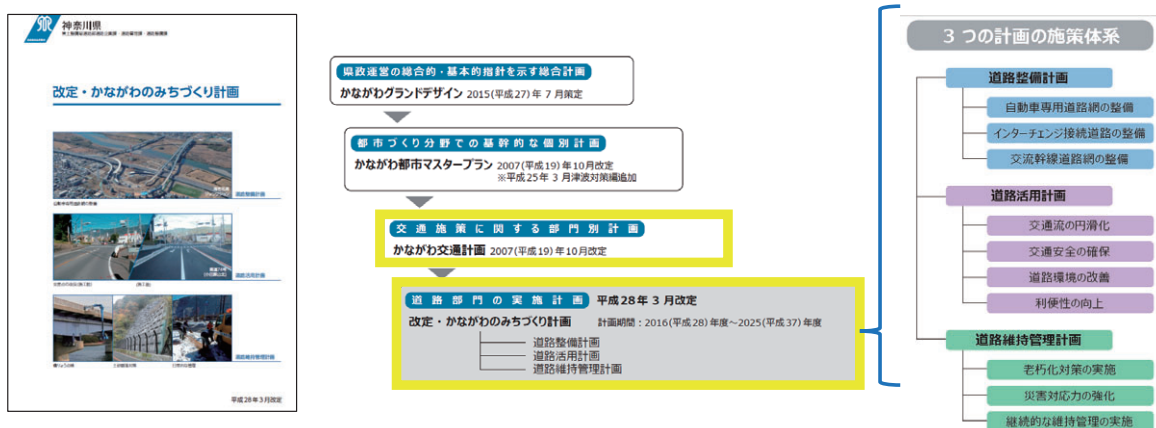


図-8 かながわのみちづくり計画の体系

「かながわのみちづくり計画」の当初策定（2007年）にあたっては、アンケート調査により県民ニーズを把握し、学識経験者などの意見を伺いながら計画づくりを進めましたが、最大の特徴は、厳しい財政状況の下で、より効率的・効果的な道路整備とするため、県が実施する道路整備事業の優先度を客観的に判断し、選択と集中を図ったことです。

具体的には、市町村からの要望などを踏まえて抽出した数多くの整備候補箇所の一つ一つについて、円滑で快適な移動への寄与といった「効果」と、事業効果の早期発現といった「効率性」の二つの観点で点数化し、点数に応じた優先度ランクを区分のうえ、ランクが上位の箇所からの選択を基本に、事業の継続性や周辺の路線・区間を含むネットワーク効果なども考慮して、概ね10年の計画期間内に整備を進める「整備推進箇所」と、事業化に向けた検討等を行う「事業化検討箇所」を厳選しています。

また、2016年の改定時には、それまでの事業化検討箇所のうち検討が整った箇所を「整備推進箇所」とし、残る事業化検討箇所と新たに聴取した市町村要望箇所を「効果」と「効率性」で評価のうえ、優先度の高い箇所を「事業化検討箇所」、まちづくりの進展などに合わせて計画の熟度を高めていくべき箇所を新たに「将来に向けて検討が必要な道路」としました。

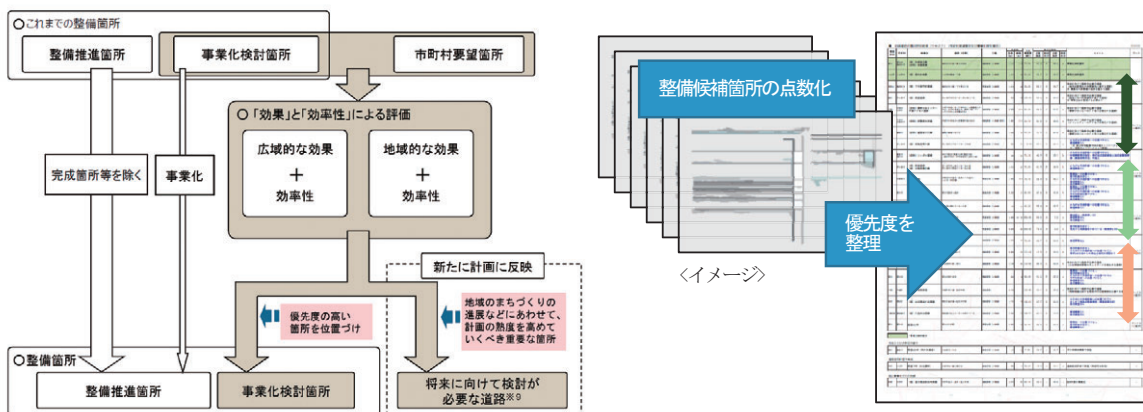
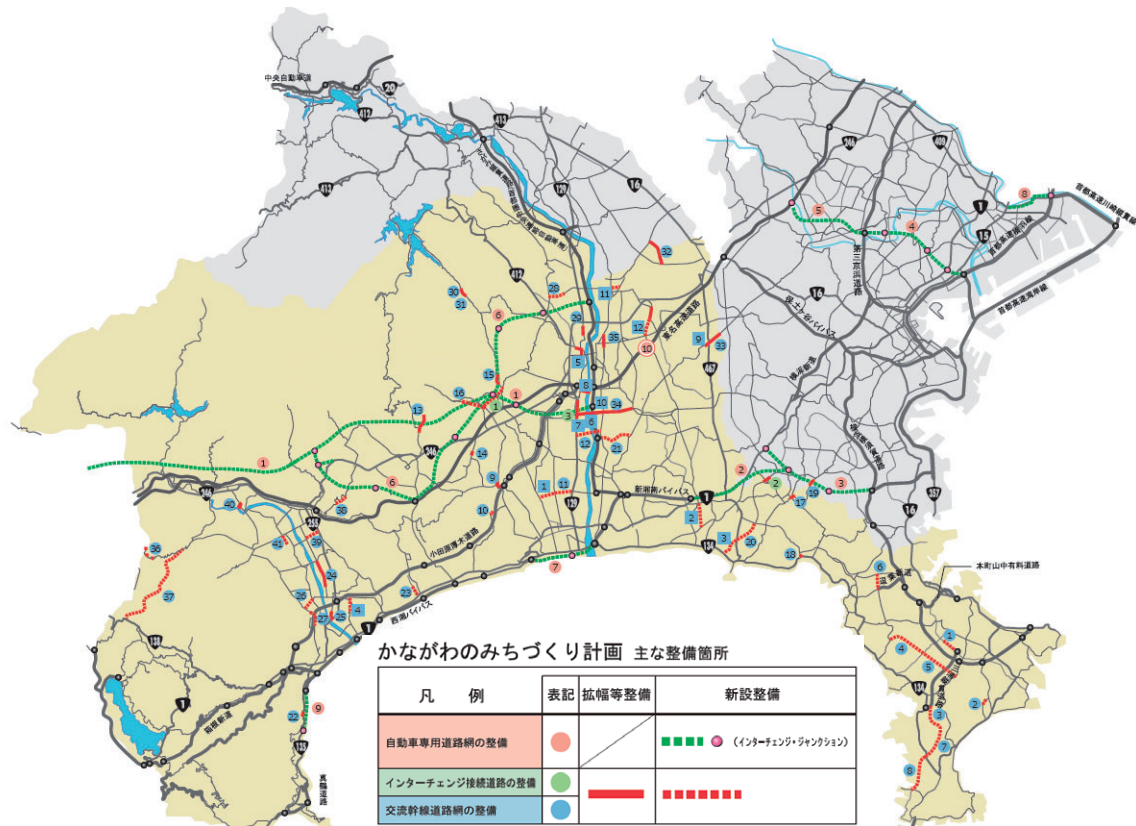


図-9 整備箇所等の見直し（2016年改定）

現計画となる2016年改定の「かながわのみちづくり計画」は、2025年までを計画期間とし、柱立ての1つである道路整備計画において、整備を推進し供用または部分供用などを図る「整備推進箇所」が44箇所、事業化に向けた検討等を行う「事業化検討箇所」が12箇所、計画の熟度を高めていくべき「将来に向けて検討が必要な道路」を13箇所とし、広く市町村や県民に周知しています。



I 自動車専用道路網の整備

路線・箇所名	箇所(区間)	H28～H37
1 新東名高速道路	海老名JCT～唐堤	供用
2 横浜湘南道路(首都圏中央連絡自動車道)	栄IC・JCT～藤沢IC	供用
3 高速横浜環状南線(首都圏中央連絡自動車道)	蓋利谷JCT～戸塚IC	供用
4 高速横浜環状北線	港北JCT～生麦JCT	供用
5 高速横浜環状北西線	横浜青葉IC・JCT～港北JCT	供用
6 厚木東野道路(国道246号バイパス)	厚木市～栗野市	整備
7 新湘南バイパス	茅ヶ崎海岸IC～西湘バイパス	整備
8 川崎縦貫道路	大師JCT～国道15号	整備
9 西湘バイパスの延伸	石橋IC～小田原市梶府川	整備
10 (仮称) 駿瀬スマートインターチェンジ	綾瀬市小園ほか	供用

II インターチェンジ接続道路の整備

路線・箇所名	箇所(区間)	工種	H28～H37
1 県道603号(上粕屋厚木)	伊勢原市上粕屋～西富岡	道路新設(4車線)	供用
2 (部) 横法藤沢線	鎌倉市間谷	現道拡幅(6車線)	供用
3 国道129号	厚木市戸田～酒井(戸田交差点)	交差点立体化(4車線)	供用

III 交流幹線道路網の整備

路線・箇所名	箇所(区間)	工種	H28～H37
1 (部) 久里浜田浦線	横須賀市衣笠～平作	道路新設(4車線)	供用
2 (部) 安通下浦線	横須賀市長沢	道路新設(4車線)	供用
3 三浦縦貫道路	横須賀市林～三浦市初声町高門坊	道路新設(2車線)	供用
4 三浦半島中央道路	横須賀市湘南国際村～芦名	道路新設(2車線)	整備
5 三浦半島中央道路	横須賀市芦名～山科台	道路新設(2車線)	整備
6 三浦半島中央道路	蓮子市松山～葉山町長柄	道路新設(2車線)	整備
7 三浦縦貫道路	三浦市初声町高門坊～下宮田	道路新設(2車線)	整備
(部) 西海岸線	三浦市三崎町小湊～初声町下宮田	道路新設(2車線)	整備
県道63号(相模原大橋)	平塚市片岡(吾妻橋)	橋りか替	供用
県道63号(相模原大橋)	平塚市上吉沢	現道拡幅(2車線)	供用
(部) 湘南新道	平塚市栗土～西栗土	道路新設(4車線)	整備
(仮称) ウィンティレ橋	平塚市大神～寒川町倉見	橋りか新設	整備
県道701号(大山栗野)	栗野市寺山	現道拡幅(2車線)	供用
(部) 豊原鶴巻線	栗野市鶴巻帯～鶴巻北	現道拡幅(2車線)	供用
県道64号(伊勢原津久井)	伊勢原市日向	現道拡幅(2車線)	供用
県道611号(大板戸)	伊勢原市子郷～三ノ宮(大北バイパス)	道路新設(2車線)	供用

路線・箇所名	箇所(区間)	工種	H28～H37
17 (部) 藤越大船線	鎌倉市台～小袋谷(大船立体)	鉄道立体交差	供用
(部) 長谷野線	鎌倉市長谷	道路新設(2車線)	整備
(部) 鎌倉線	鎌倉市岩崎	現道拡幅(2車線)	供用
(部) 鎌倉線	鎌倉市川名～片瀬	道路新設(4車線)	整備
(仮称) 湘南台葉川線	鎌倉市葉原～寒川町葛山	道路新設(4車線)	整備
国道135号	小田原市石橋	道路新設(2車線)	整備
県道709号(中井羽根尾)	小田原市羽根尾～前川(羽根尾バイパス)	道路新設(2車線)	整備
県道711号(小田原松田)	小田原市桑原～鬼塚	道路新設(4車線)	供用
県道711号(小田原松田)	小田原市彫泉	現道拡幅(2車線)	整備
(部) 穴部国府津線	小田原市河川～眞正寺(狩川橋、飯田岡立体)	鉄道立体交差	整備
(部) 小田原山北線外1	小田原市久野～穴部	道路新設(2車線)	供用
県道42号(藤沢足間厚木)	厚木市三田～下坂野	道路新設(4車線)	整備
県道601号(酒井金田)	厚木市金田	現道拡幅(2車線)	整備
県道64号(伊勢原津久井)	清川村榎ヶ谷(古在野バイパス北側)	道路新設(2車線)	供用
県道64号(伊勢原津久井)	清川村榎ヶ谷(古在野バイパス南側)	道路新設(2車線)	供用
(部) 相模原二ツ塚線	座間市相模が丘～大和市中央林間西	現道拡幅(2車線)	供用
(部) 丸子中山茅ヶ崎線	大和市上和田	現道拡幅(4車線)	供用
県道22号(横浜伊勢原)	海老名市本郷～門沢橋	現道拡幅(4車線)	整備
県道46号(相模原茅ヶ崎)	海老名市上郷～河原口(上郷立体)	鉄道立体交差	整備
県道78号(御殿場大井)	南足柄市矢倉沢	現道拡幅(2車線)	供用
南足柄市上種根可を連絡する道路	南足柄市矢倉沢～種根町仙石原	道路新設(2車線)	供用
県道708号(栗野大井)	大井町藤澤(藤澤バイパス)	道路新設(2車線)	供用
(部) 金子鵜成和田河原線	大井町金子～金手(金子立体)	鉄道立体交差	整備
県道74号(小田原山北)	山北町岸	現道拡幅(2車線)	供用
(部) 山北鵜成小田原線	鵜成町牛島	道路新設(2車線)	供用

■ 事業化検討箇所(12箇所)

路線・箇所名	箇所(区間)	工種
11 (部) 湘南新道	平塚市西栗土～中原	道路新設(4車線)
12 (部) 藤沢厚木線	藤沢市辻堂町～羽鳥	道路新設(4車線)
(部) 横浜藤沢線	藤沢市片瀬～片瀬海岸	道路新設(4車線)
(部) 酒匂永保線	小田原市鶴宮～下堰	道路新設(2車線)
13 (部) 旭町松枝町線	厚木市厚可～松枝	現道拡幅(2車線)
14 県道22号(横浜伊勢原)	海老名市門沢橋～厚木市戸田(戸沢橋)	橋りか新設
15 県道22号(横浜伊勢原)	海老名市門沢橋～厚木市戸田	現道拡幅(4車線)
(部) 社家回田線	海老名市社家～厚木市回田(相模新橋)	橋りか新設
16 県道45号(丸子中山茅ヶ崎)	大和市福田(桜ヶ丘立体)	鉄道立体交差
17 県道22号(横浜伊勢原)	海老名市門沢橋(門沢立体)	鉄道立体交差
(部) 座間南林間線	座間市座間～入谷	道路新設(2車線)
(部) 広野大井・寺尾上土橋線	綾瀬市寺尾台～座間市東原(さがみ野立体)	道路新設(4車線)

※ 未供用区間のIC(インターチェンジ)・JCT(ジャンクション)名は仮称です。橋りか名称などは仮称を含みます。
※ (部)とは都市計画道路のことです。

図-10 道路整備計画(整備箇所図)

かながわのみちづくり計画の進捗

「かながわのみちづくり計画」で掲げた目標に対し、改定から4年が経過した現在の進捗状況は次のとおりとなっています。

<道路整備計画>

新東名高速道路の圏央道と接続する海老名南ジャンクションから伊勢原大山インターチェンジ間(8.2km)が供用するとともに、東名高速道路から横浜港を直結する首都高速道路・横浜北線(8.2km)と横浜北西線(7.1km)が開通しました。

項目	計画延長	供用延長	進捗率
自転車専用道路網の整備	67km	23.5km	35%
インターチェンジ接続道路の整備	4km	2.4km	60%
交流幹線道路網の整備	28km	5.0km	18%

<道路活用計画>

県の中央部を流れる相模川沿いのさがみグリーンライン自転車道の整備のほか、千葉から和歌山をつなぐ太平洋岸自転車道の走行環境整備を国及び沿線県市と協働して取り組んでいます。

また、交差点改良などの交通ボトルネックの解消や、スマートICや道の駅の整備促進などに取り組み、南足柄市の道の駅「足柄・金太郎のふるさと」が開業しています。

項目	計画延長	供用延長	進捗率
自転車道の整備 (さがみグリーンライン自転車道)	10km	3.4km	34%

おわりに

将来を見据えた、昭和61年の「かながわ交通計画」の策定以降、これまでに約206.0kmの自動車専用道路の整備が進められるなど(うち142.3kmが開通)、県内の道路網整備は大きく進展し、移動時間の短縮や渋滞緩和、沿線地域の観光振興や企業活動の活性化など、様々なストック効果が発揮されています。

また、道路の実施計画である「かながわのみちづくり計画」では、東日本大震災を踏まえた取り組みを強化するなど、時勢を的確に捉え、道路を取り巻く状況の変化に対応した改定を行いながら、計画的な道路の整備や管理を進めてきました。

今年は、新型コロナウイルス感染症が猛威を振るい、今後の社会経済構造や日常生活を大きく変えようとしています。社会経済情勢の変化や地元の調整状況などを踏まえ、必要に応じて「かながわのみちづくり計画」を見直すとともに、引き続き、「かながわ交通計画」と「かながわのみちづくり計画」が両輪となって、災害に強く、活力と魅力ある県土の実現を目指していきます。

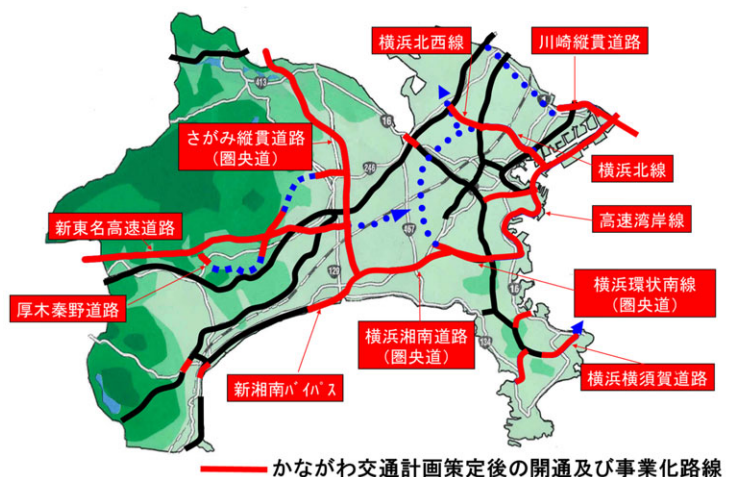


図-11 自動車専用道路網の整備状況