

10 交通・物流

1 道路整備

神奈川県における道路の総延長（2014（平成26）年4月）は、25,590kmで、その内訳は高速自動車国道83km、一般国道685km、県道1,416km、市町村道23,406kmとなっています。

地域内の道路面積の割合を示す道路率を見ると、川崎市から横浜市中区にかけての臨海部や、栄区、青葉区、都筑区、藤沢市の住宅団地開発地、また、相模原市や平塚市中心部の土地区画整理事業が実施された区域などで、高いゾーン（20%以上）が広がっています。

また、自動車専用道路をはじめとする道路網の整備が進められています。近年では、寒川北IC～海老名JCT間開通（2015（平成27）年3月）によってさがみ縦貫道路が全線開通となり、東京都・埼玉県方面への利便性の向上及び周辺道路の混雑緩和が進みました。

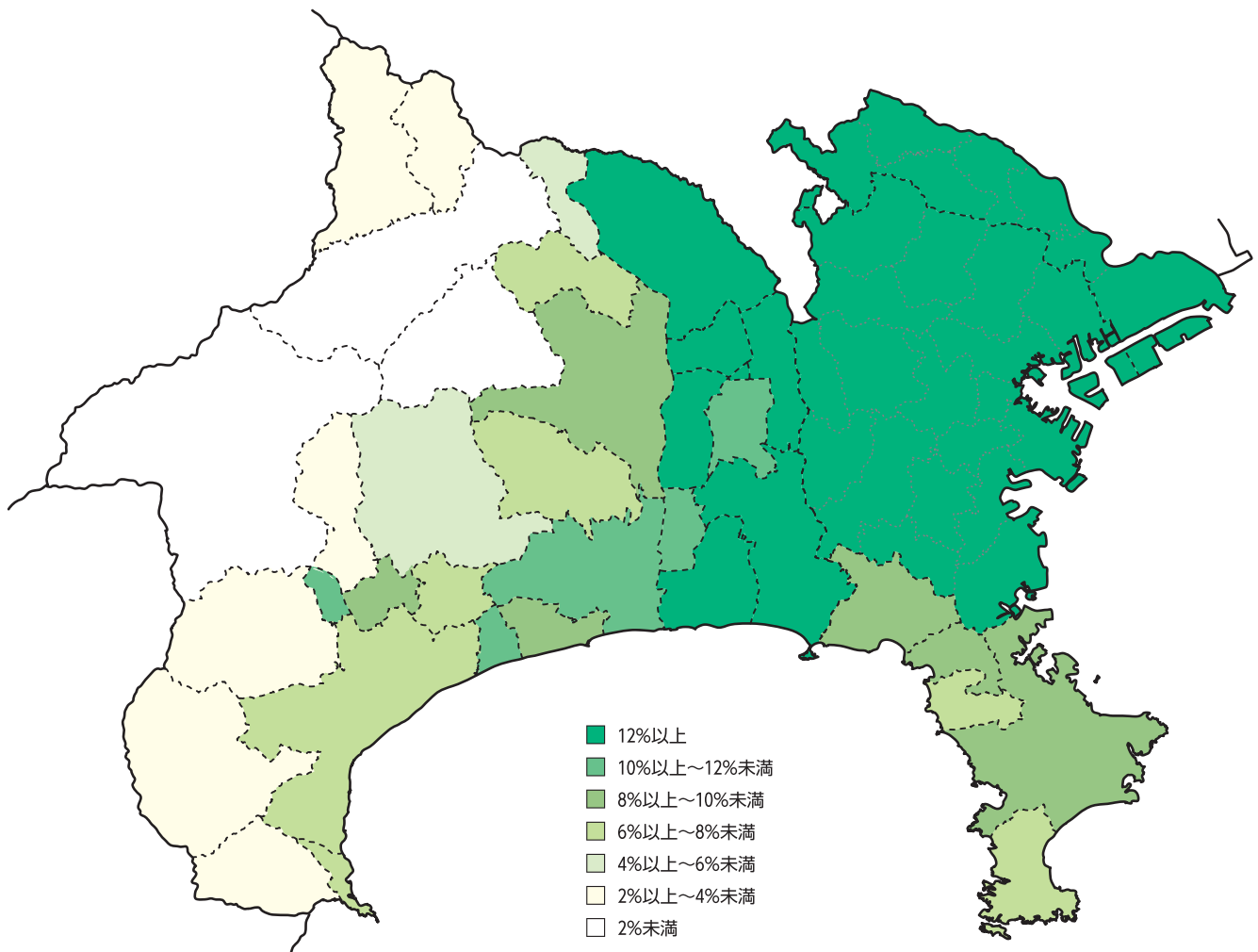
■道路の種類

一般に道路には、農道や林道などもありますが、ここでは、道路法でいう道路をさし、その種類には、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道の4種があります。

道路率*（全県、市町村別）

2010（平成22）年 全県：8.4%

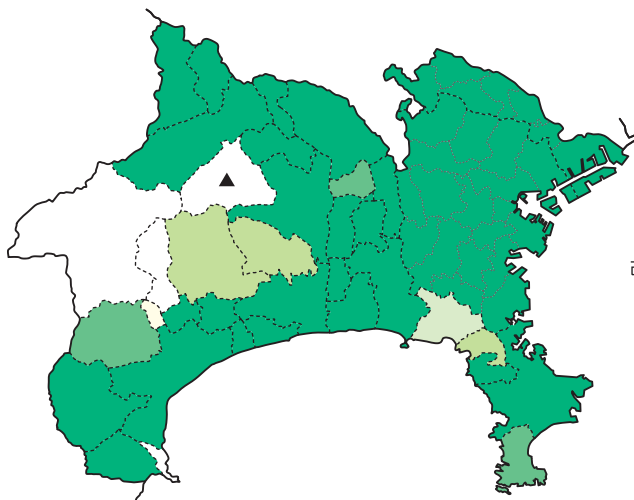
$$*道路率 = \frac{\text{道路面積}}{\text{行政区域面積}} \times 100(\%)$$



都市計画道路の整備状況

2009(平成 21)年 3月 31日現在

- 50%以上
- 45%以上～50%未満
- 40%以上～45%未満
- 35%以上～40%未満
- 30%以上～35%未満
- 25%以上～30%未満
- 都市計画道路 決定なし
- ▲ 対象外



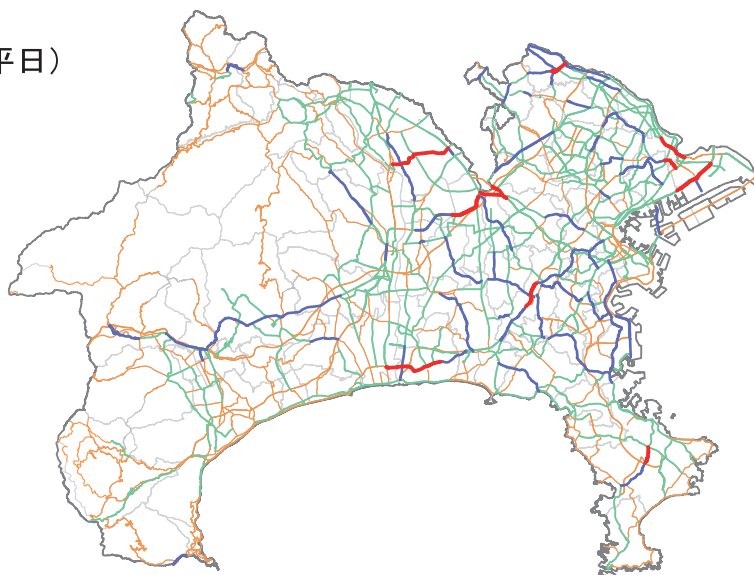
$$\text{改良率} = \frac{\text{都市計画道路改良済}^* \text{総延長km}}{\text{都市計画道路計画総延長km}} \times 100(\%)$$

*改良済…道路用地が計画幅員のとおり確保されており、一般の通行の用に供している道路延長、及び事業中の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度末換算完成延長をいいます。

都市計画都市整備統計年報 2014 (神奈川県都市計画課) より

主要道路の混雑度

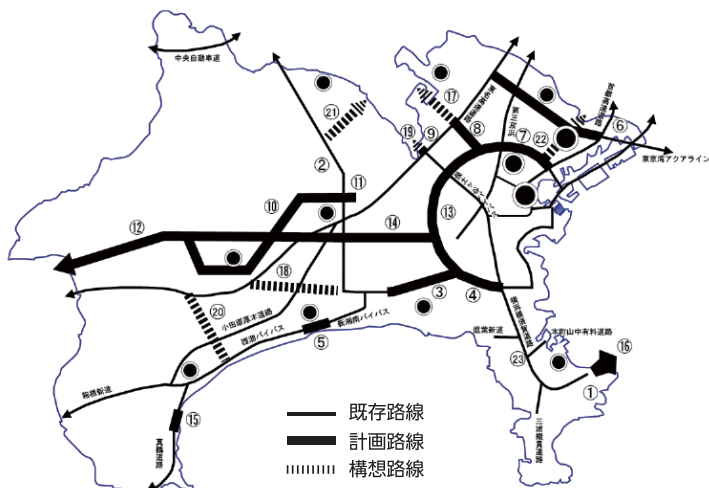
2005(平成 17)年(平日)



- 2.0以上
- 1.5以上～2.0未満
- 1.0以上～1.5未満
- 1.0未満

平成 17年度道路交通センサス (国土交通省) より

道路網構想図 (自動車専用道路)



番号	路線名	摘要
1	横浜横須賀道路	H21.3 開通
2	さがみ縦貫道路	H27.3 開通
3	横浜湘南道路	事業中
4	高速横浜環状南線	事業中
5	新湘南バイパス	事業中
6	川崎縦貫道路	一部事業中 H22.10 一部開通
7	高速横浜環状北線	事業中
8	高速横浜環状北西線	事業中
9	保土ヶ谷バイパスの延伸	一部事業中 H27年度開通予定
10	厚木秦野道路	一部事業中
11	国道246号バイパス	
12	新東名高速道路	事業中

番号	路線名	摘要
13	横浜環状道路(西側)	
14	武相幹線	一部事業中
15	西湘バイパスの延伸	
16	東京湾口道路	
17	核都市広域幹線道路	
18	平塚幹線 (仮称)	
19	横浜多摩幹線 (仮称)	
20	定柄幹線 (仮称)	
21	相模野幹線 (仮称)	
22	東京横浜道路 (仮称)	
23	横浜横須賀道路の拡幅	(構想)

*上記は構想図であり、具体的な路線ルート、位置等を規定するものではありません。かながわ交通計画(平成19年10月改定)を基に、整備済みのものを反映しています。

かながわ交通計画平成19年10月(都市計画課) 平成27年度県土整備局事業概要(県土整備局総務室)より

2 公共交通

神奈川県は、JR東日本及びJR東海が13路線、延長311.6km、駅数110駅、その他の私鉄が23路線、延長296.0km、駅数235駅、横浜市営地下鉄が3路線、駅数40駅、延長53.4km(2015(平成27)年10月31日現在)となっています。1日におよそ767万人が鉄道を利用しています(2014(平成26)年度)。

1日の乗車人員の多い駅は、横浜駅の110.2万人、次いで武蔵小杉駅22.4万人、川崎駅20.4万人、藤沢駅19.5万人(いずれも2014(平成26)年度)で、横浜駅に利用者が集中しています。1日の中で、通勤や通学で混み合う朝方の混雑率*は、川崎方面に向かう南武線(武蔵中原→武蔵小杉195%)や東京方面に

向かう横須賀線(新川崎→品川192%)等で200%近くになっています(2014(平成26)年度)。

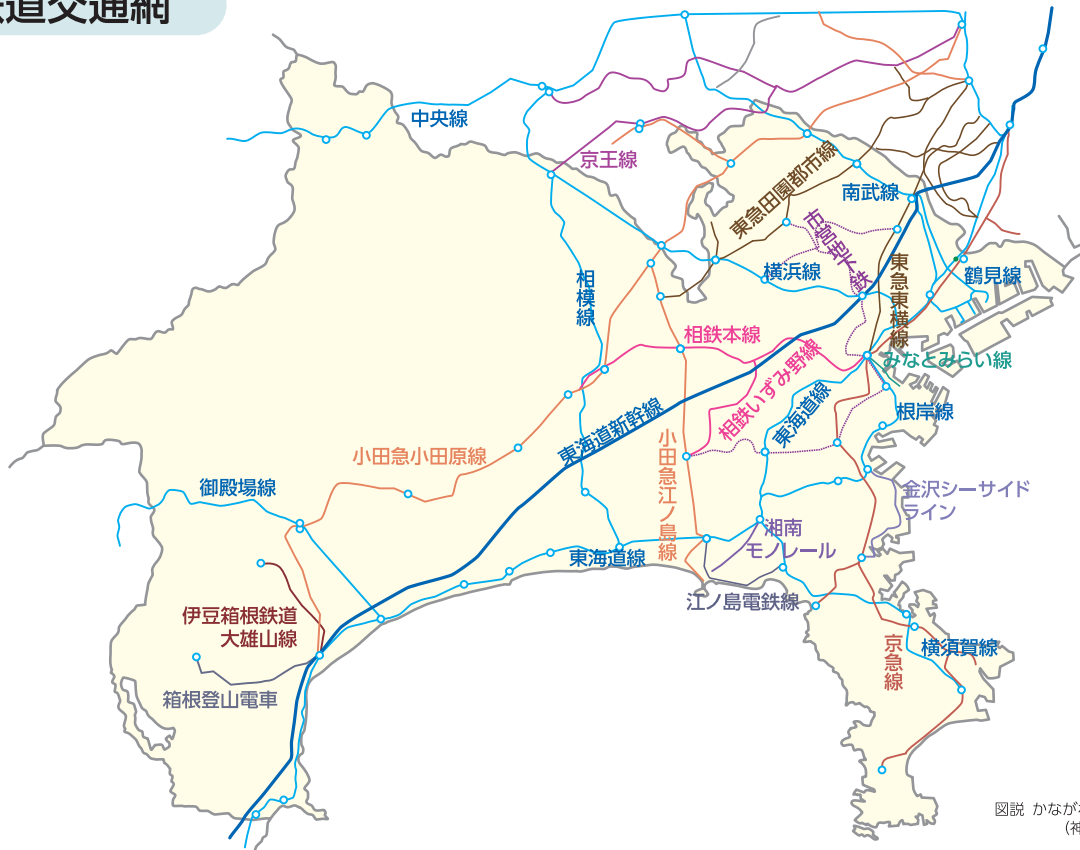
バスの輸送人員は1993(平成5)年度以降、減少傾向で推移してきましたが、2011(平成23)年度から増加に転じています。

バスは、きめ細やかに地域を縫う生活の足としての役割を持っていますが、交通渋滞による遅れを受けやすい点や輸送力が限られている面もあります。路線バスが行き届いていない地域の生活交通対策として、地方公共団体等が自ら運行確保するコミュニティバスの取り組みや、一度により多くの利用者を輸送可能なノンステップ型の連節バスを活用した取り組みもみられます。

また、横浜港内、東京湾内各地を結ぶ定期航路や、外洋に出る長距離フェリーなども運行されています。

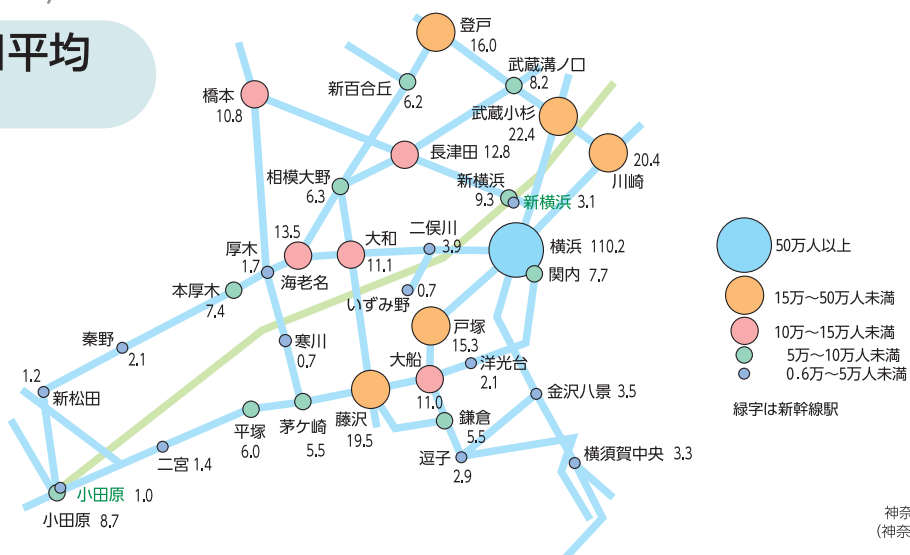
*混雑率=輸送人員÷輸送力(座席定員+立席定員)×100(%)

鉄道交通網



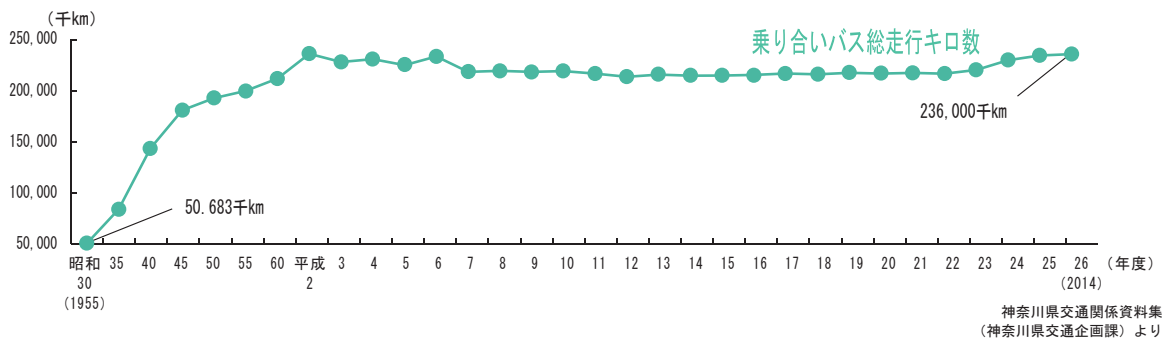
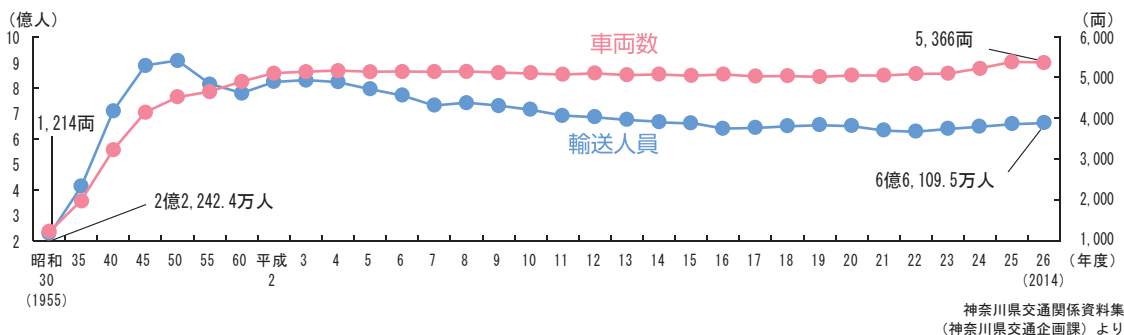
主要駅の1日平均乗車人員

平成26年度



神奈川県交通関係資料集 (神奈川県交通企画課) より

県内のバス輸送量



地域の暮らしを支える コミュニティバス

- コミュニティバスとは、鉄道やバス路線が通っていない交通の不便な地域をなくすためなど、行政が積極的に関与して、走らせているバスです。



茅ヶ崎市資料より

- サービスの内容はさまざまですが、神奈川県内においても、市や町でコミュニティバスが運行されており、地域の住民の重要な生活交通手段となっています。

<茅ヶ崎市のコミュニティバスの事例>

- 名称 えぼし号
- 運行目的
 - ・ 既存のバス路線が行き届かなかった地区に身近な交通手段を提供する
 - ・ 高齢者や車いすの方でも安心して気軽に移動できる手段を提供する
 - ・ 徒歩、自転車、公共交通が主体となる、自動車に頼り過ぎない交通のしくみをつくる
- 路線数 4系統
- 料金 大人 150円又は 200円
(路線や乗車区間により異なる)
(小人・障害者の料金設定あり)

連節バスの活用



神奈川中央交通株式会社資料より

3 物流

神奈川県で生産された農産物や工業製品などは、国内外のいろいろな地域に運ばれます。取り扱い重量で一番多いのは金属機械工業品と軽工業品で、合わせて全体の約43%を占めています。次いで窯業品が続いています。

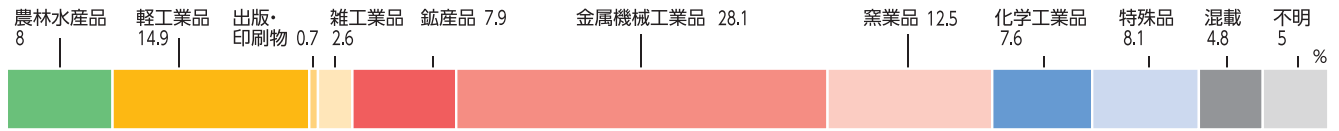
物資の動きを重量で見ると、神奈川県から他県への動きでは、静岡以西への動きが最も多く、関東地方（東京都を除く）、東京都区部への動きがこれに次いでいます。県外から神奈川県への動きは、関東地方（東京都を除く）からが最も多く、次いで静岡以西からの動きが多くなっています。

輸送手段別の動きをみると、県内では約9割がトラックで運ばれ、鉄道や船舶はほとんどありませんが、長距離となる県外との輸送手段では、鉄道と船舶をあわせて3割弱に増えてきます。

神奈川県全域の1日の物流発生量は約59万トン/日、集中量は約49万トン/日となっています。地域別にみると、川崎市及び横浜市の臨海部で多くなっています。

また、神奈川県全域の1日の貨物車発生台数は12万台/日、集中台数は11万台/日となっています。地域別にみると、横浜市・川崎市の臨海部に加えて、湘南地域、県央地域で多くなっています。

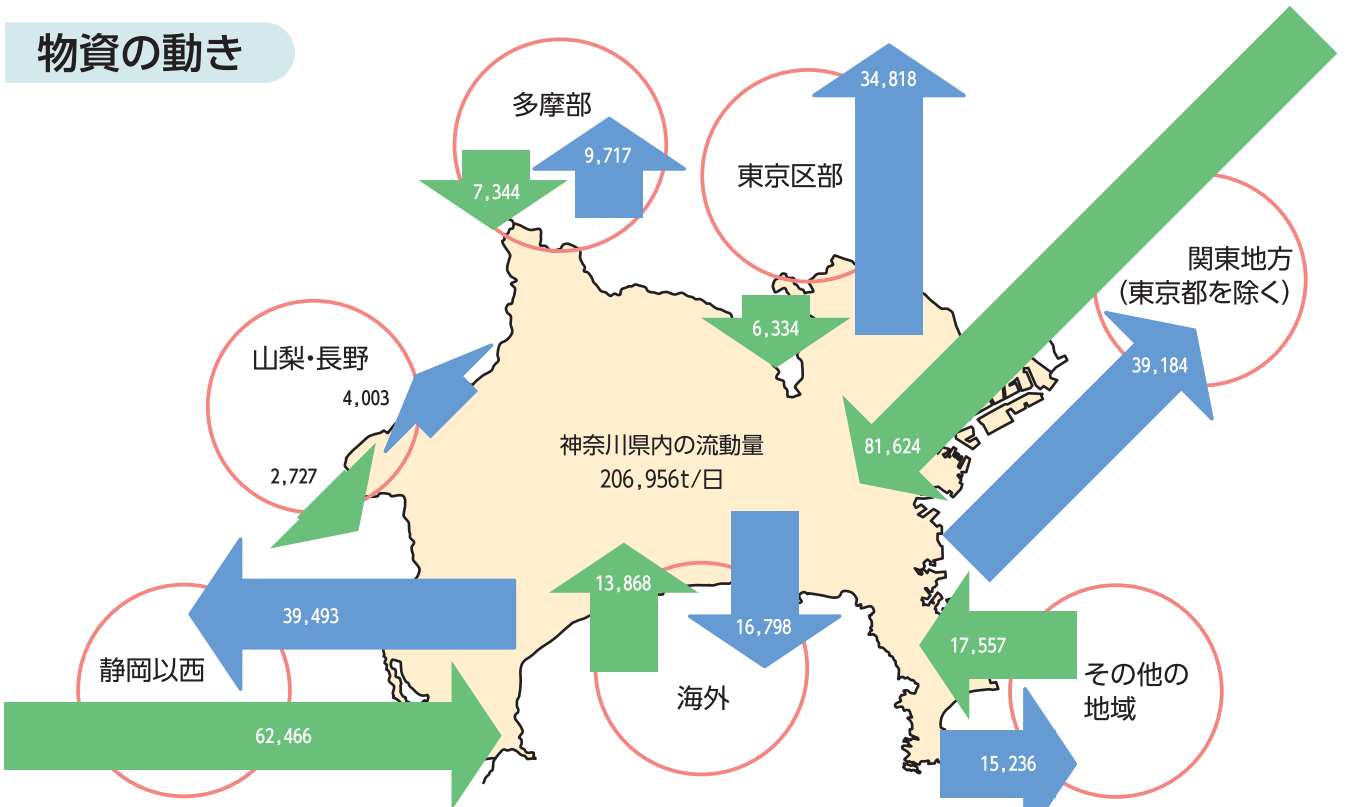
神奈川県の品目別物流発生割合（重量）



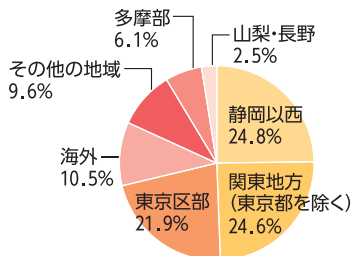
全品目合計 586,743t/日

平成25年度 第5回東京都圏物流流動調査(東京都圏交通計画協議会) より

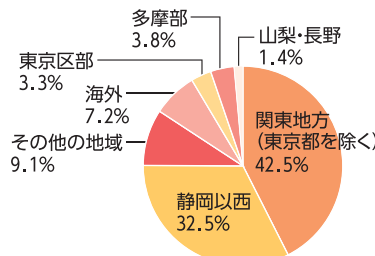
物資の動き



神奈川県から各地へ



各地から神奈川県へ



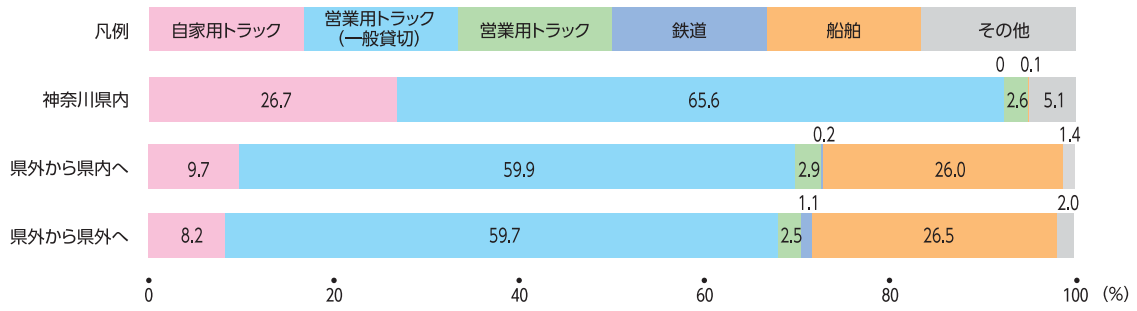
単位：t/日

→ 神奈川県から他県への一日の物資の動き

→ 他県から神奈川県への一日の物資の動き

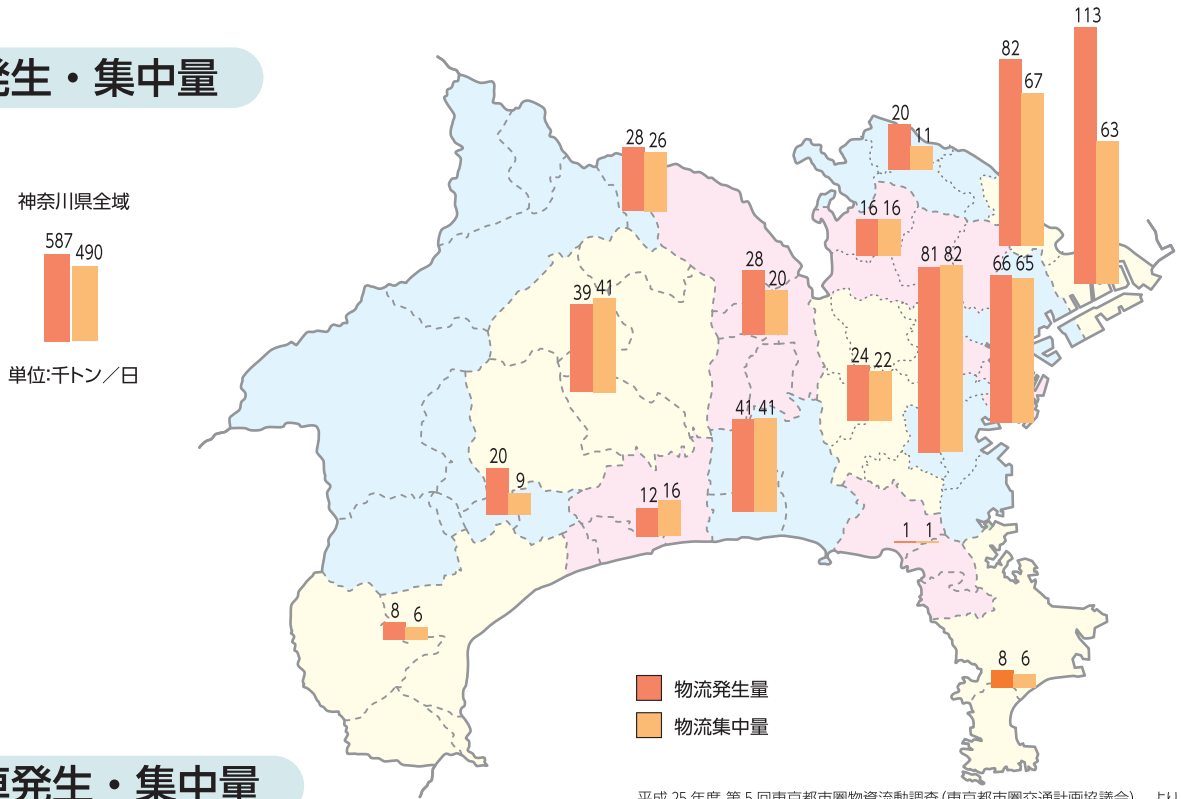
平成25年度 第5回東京都圏物流流動調査(東京都圏交通計画協議会) より

物の動き：輸送手段構成



平成 25 年度 第 5 回東京都市圏物資流動調査 (東京都市圏交通計画協議会) より

物流発生・集中量



貨物車発生・集中量

