

10 交通・物流

1 道路整備

神奈川県における道路の総延長（2018（平成 30）年4月）は、25,848km で、その内訳は高速自動車国道 81km、一般国道 717km、県道 1,419km、市町村道 23,631 km 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みると、横浜市、川崎市、県央都市圏域の東側、湘南都市圏域の東側で、高いゾーン（12%以上）が広がっています。

混雑度をみると、一般国道および県道の半分以上が混雑度 1.0 以上となっており、慢性的に渋滞していると推定される混雑度 2.0 以上の区間もあります。

こうした状況を改善するため、新東名高速道路、横浜湘南道路、高速横浜環状南線などの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。

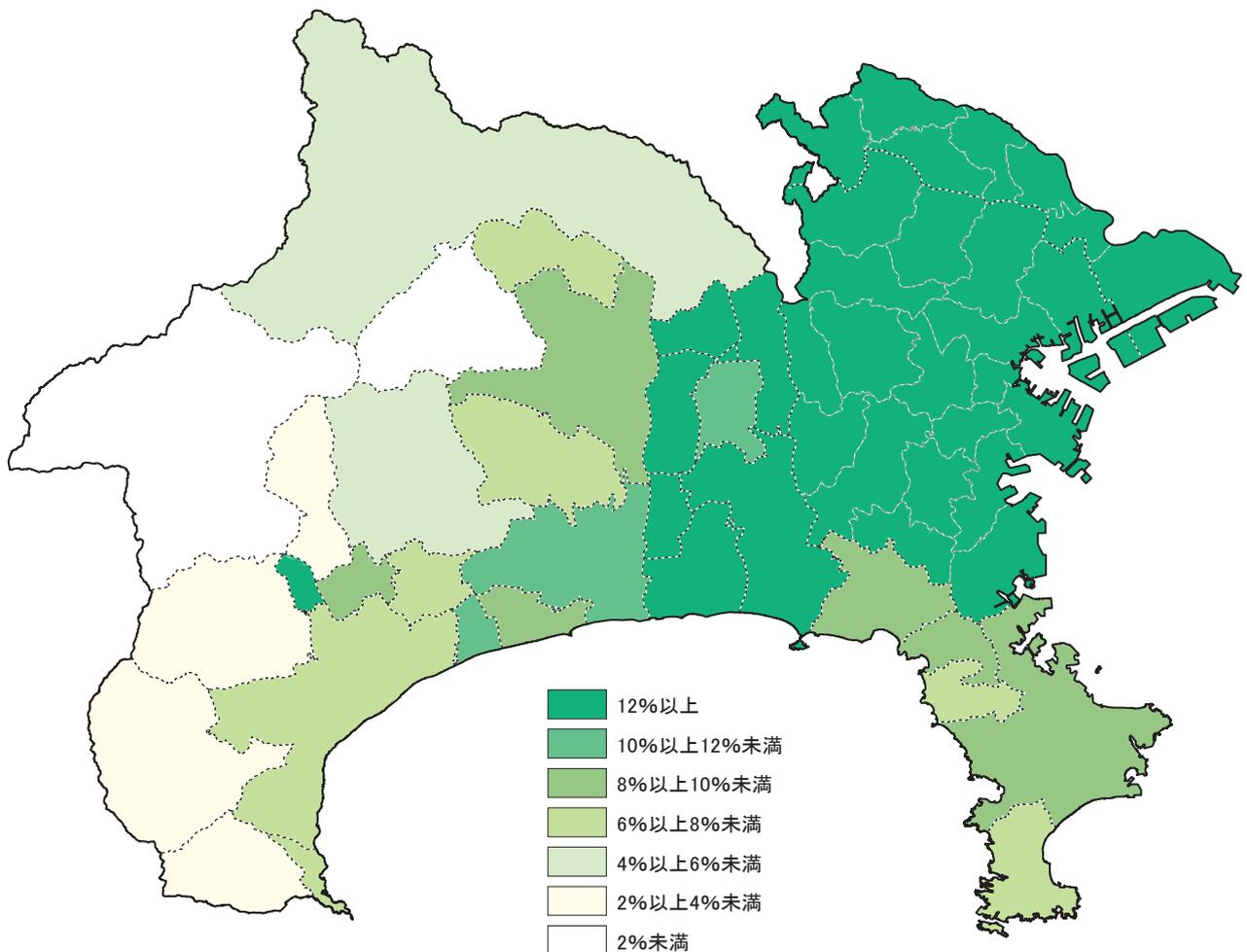
道路の種類

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）

2015(平成27)年 全県 : 8.5%

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



神奈川県都市計画基礎調査解析報告書 令和2年3月
(神奈川県 都市計画課) 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111駅、その他の私鉄が23路線、延長296.2km、駅数234駅、横浜市営地下鉄が3路線、延長53.4km、駅数40駅(2019(令和元)年10月31日現在)となっています。1日におよそ808万人が鉄道を利用しています(2018(平成30)年度)。

1日の乗車人員の多い駅は、横浜駅の116.2万人、次いで武蔵小杉駅24.3万人、川崎駅21.5万人、藤沢駅20.5万人(いずれも2018(平成30)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*が180%以上の路線(2018(平成30)年度)は、JR横須賀線(武蔵小杉→西大井:197%)、JR東海道本線(川崎→品川:191%)、JR南武線(武蔵中原→武蔵小杉:184%)、

東急電鉄田園都市線(池尻大橋→渋谷:182%)が挙げられます。

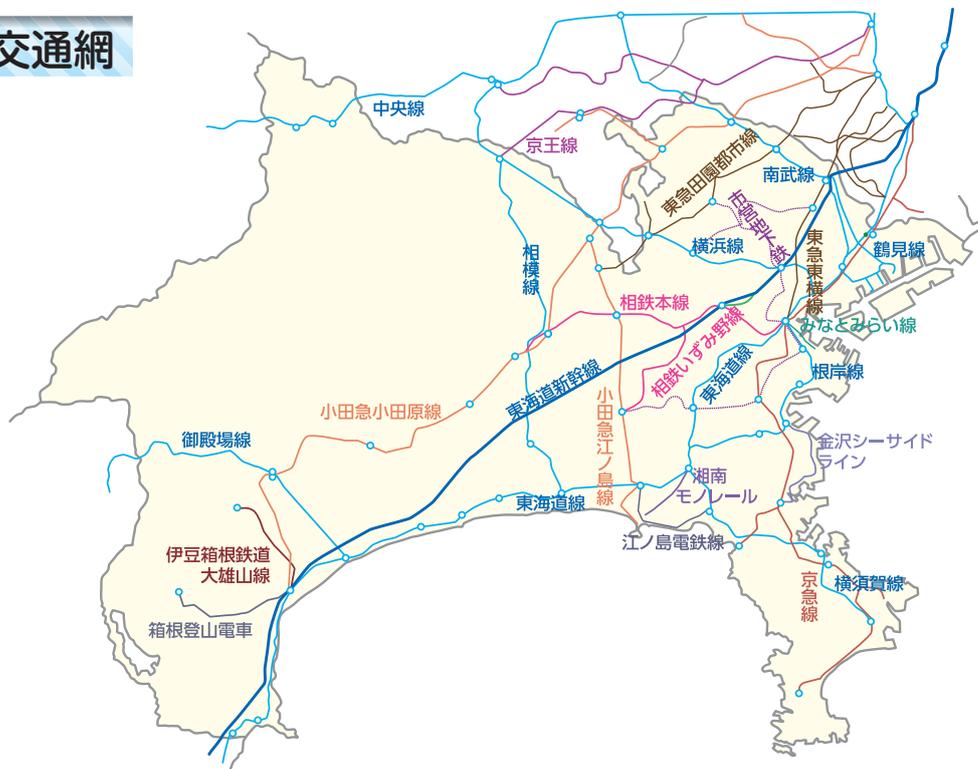
バスの輸送人員は1993(平成5)年度以降、減少傾向で推移してきましたが、2011(平成23)年度から増加に転じています。

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

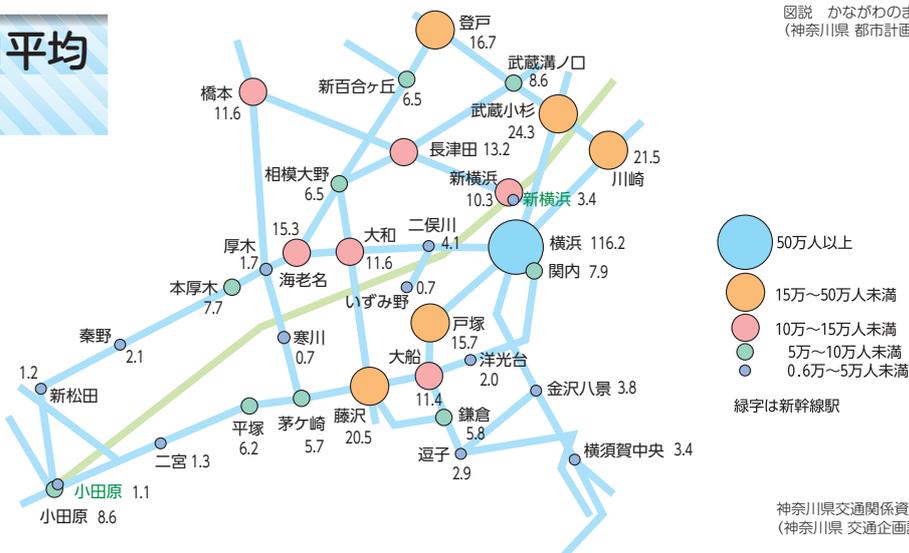
*混雑率=輸送人員÷輸送力(座席定員+立席定員)×100(%)

鉄道交通網

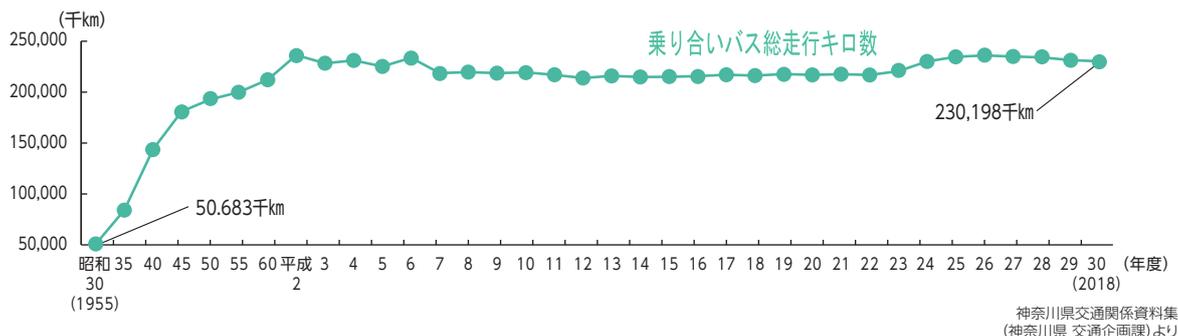
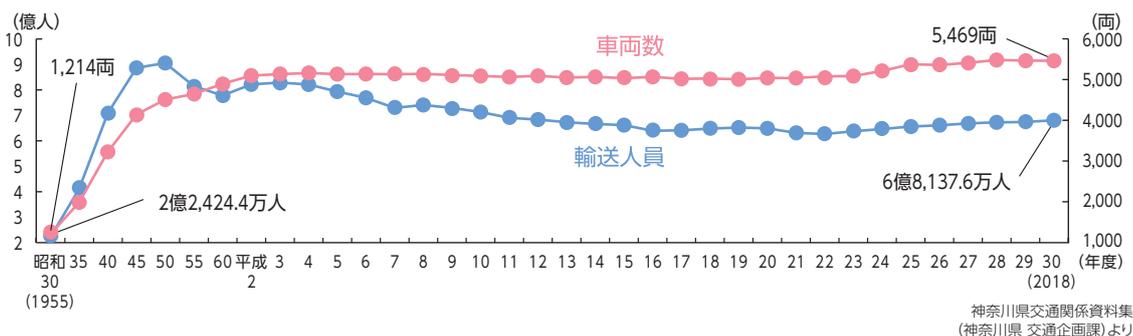


主要駅の1日平均乗車人員

2018(平成30)年度



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、行政が関与して走らせているバスです。
- 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。

〈海老名市コミュニティバスの事例〉

- 運行目的
近くに鉄道駅や路線バスのバス停がない地域、いわゆる交通不便地域（鉄道駅から1キロメートル、民間バス路線のバス停から300メートルの範囲からいずれも外れる地域）の解消
- 路線数 市内3ルート
- 料金 大人150円、小児（小学生以下）80円
- 交通系ICカードが利用可能
- バスロケーションシステムを導入



海老名市 HP より

連節バスの活用



横浜市より

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、あわせて全体の約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みると、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。

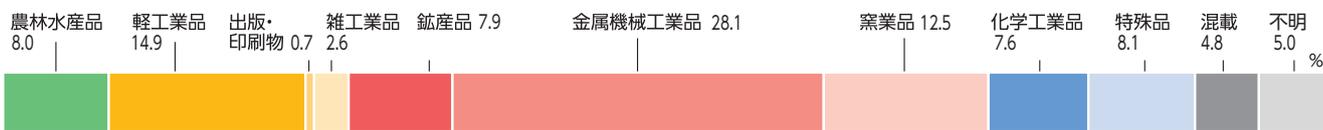
輸送手段別の動きをみてみると、県内では約9割

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。

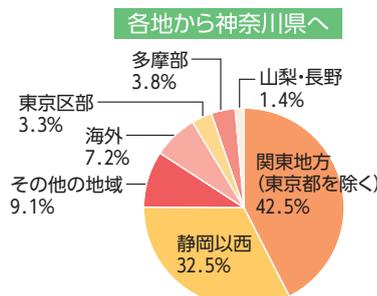
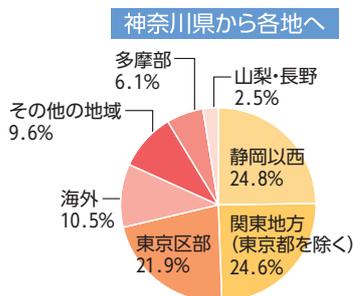
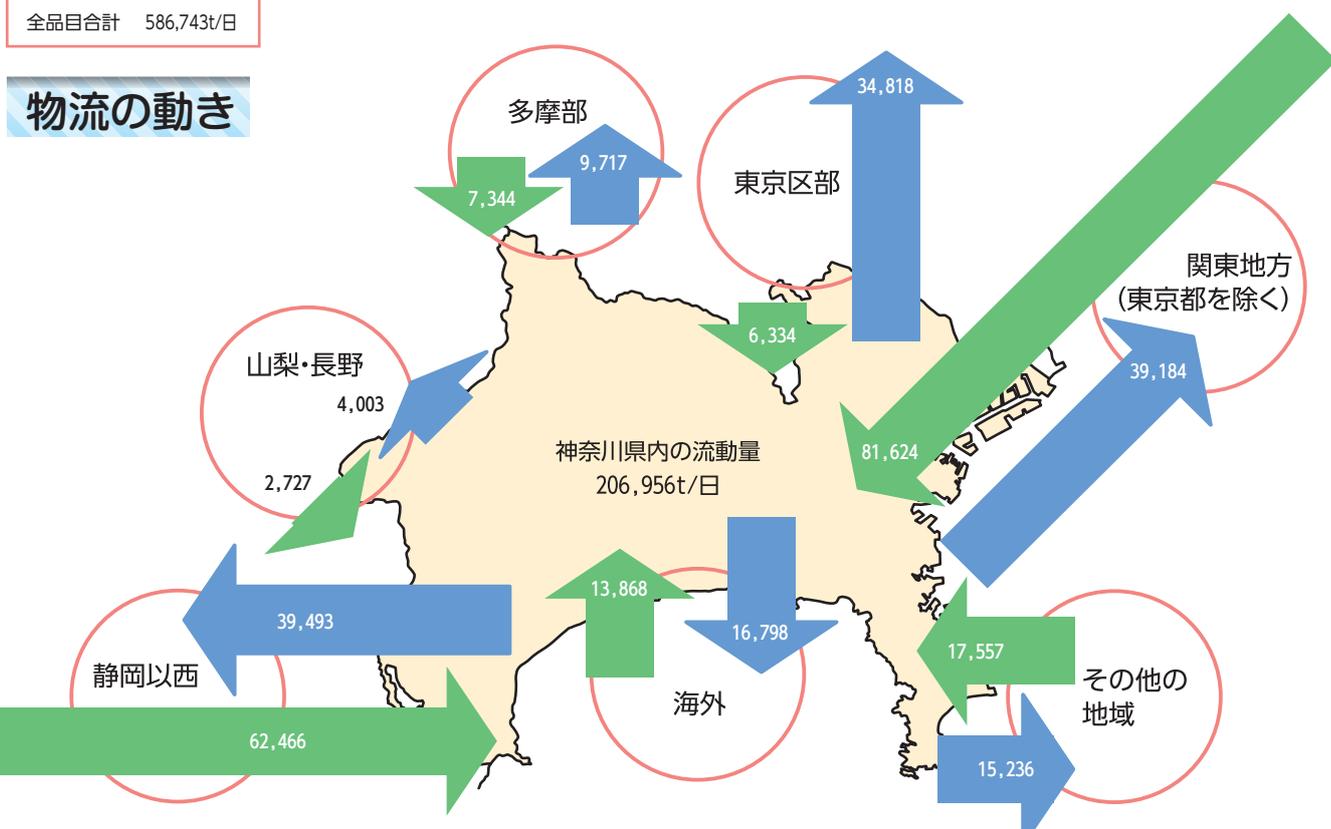
また、神奈川県全域の1日の貨物車発生台数は12万台/日、集中台数は11万台/日となっています。地域別にみると、横浜市・川崎市の臨海部に加えて、湘南地域、県央地域で多くなっています。

神奈川県の品目別物流発生割合(重量)



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

物流の動き

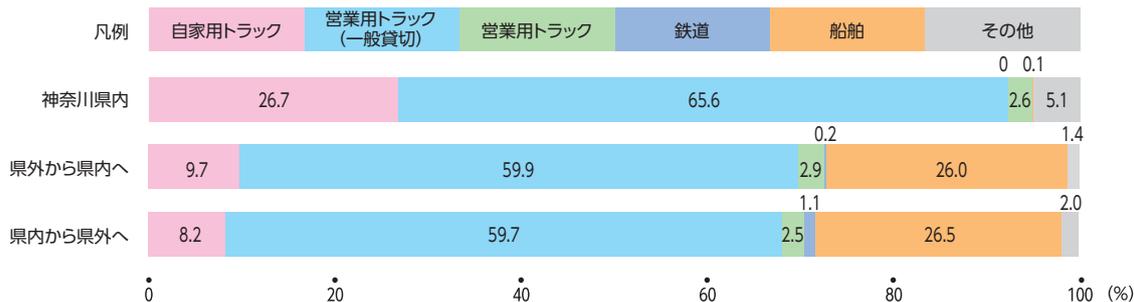


単位: t/日

- 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

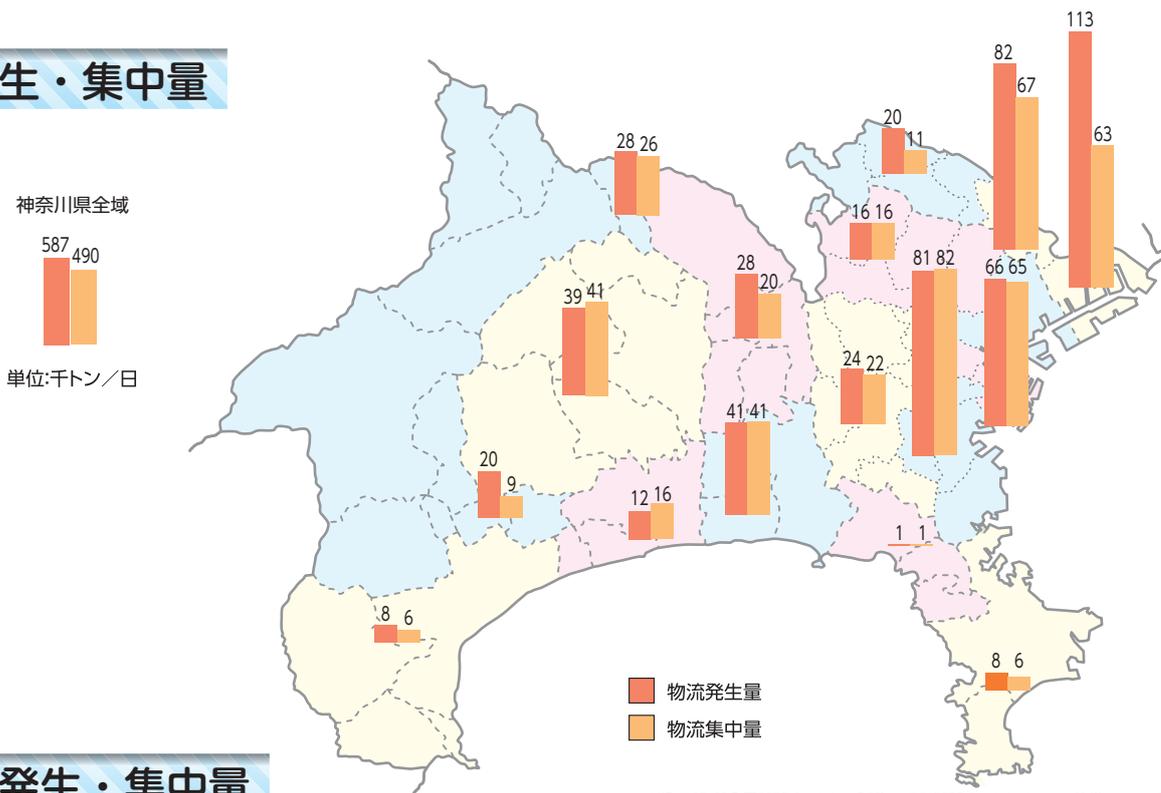
平成25年度 第5回東京都圏物流流動調査(東京都圏交通計画協議会) より

物の動き：輸送手段構成



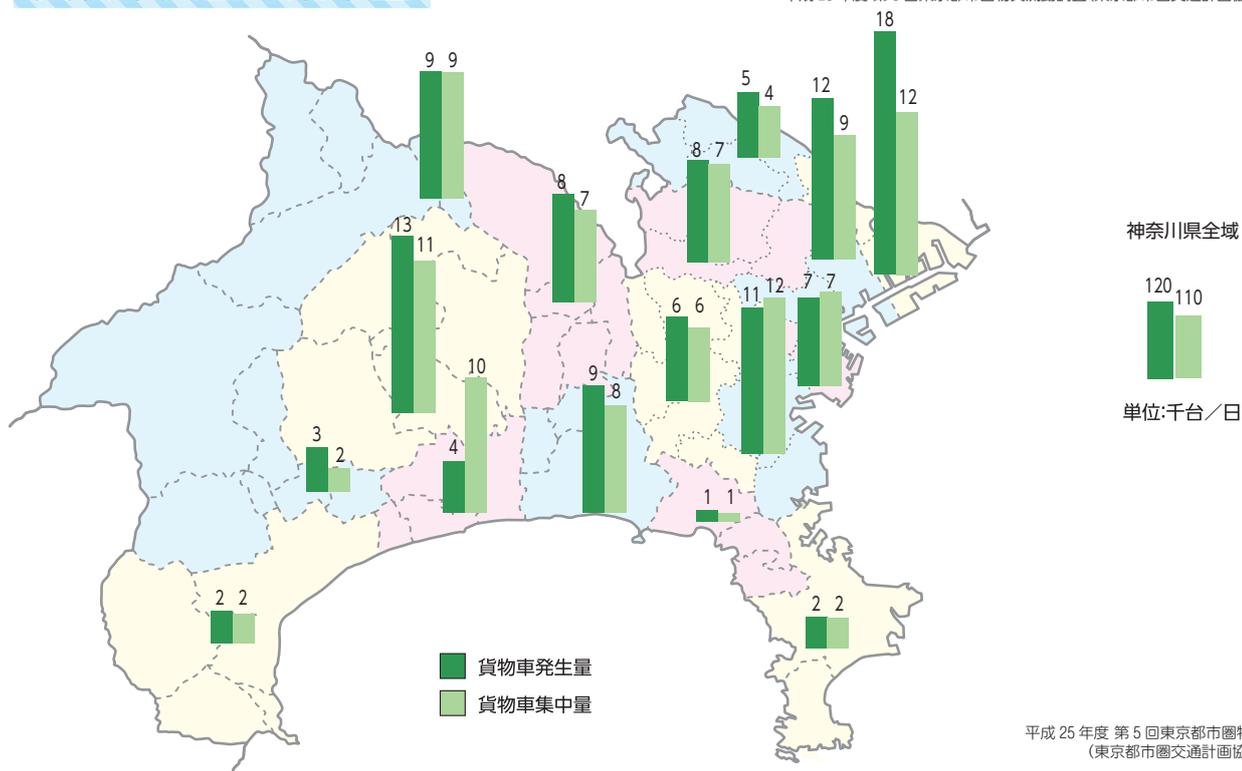
平成25年度 第5回東京都市圏物資流動調査(東京都市圏交通計画協議会) より

物流発生・集中量



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

貨物車発生・集中量



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

