

1 横浜ベイブリッジ一般部の利用交通量

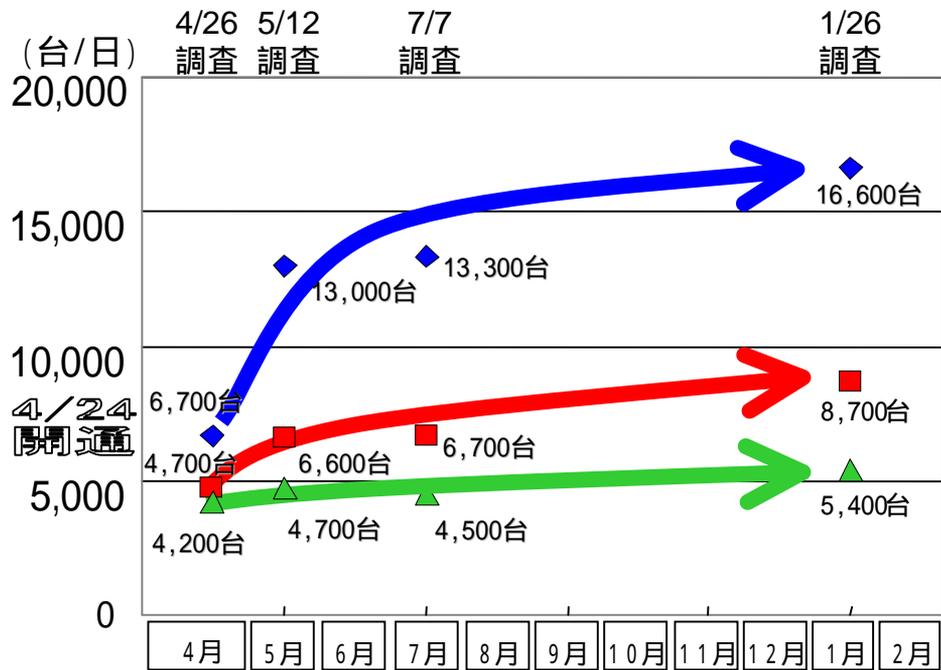
横浜ベイブリッジ一般部（国道357号）の日あたり交通量は、約16,600台であり、前回調査（平成16年7月調査）と比べ約25%上昇しました。

そのうち、大型車交通量は約8,700台/日（約50%）を占め、さらに大型車交通量のうち約60%（約5,400台/日）はコンテナ車等となっており、引き続き大型車の占める割合は高い状況です。



開通後交通量（平成17年1月26日（水）調査）
<横浜ベイブリッジ一般部>
 全車種：16,600台/日(100%)
 うち大型車：8,700台/日(約50%)
 うちコンテナ車等：5,400台/日(大型車の約60%)

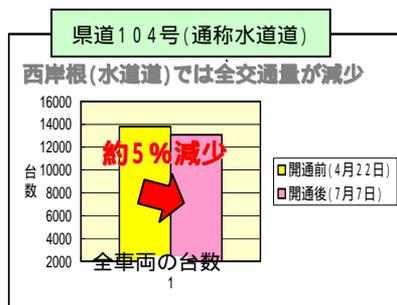
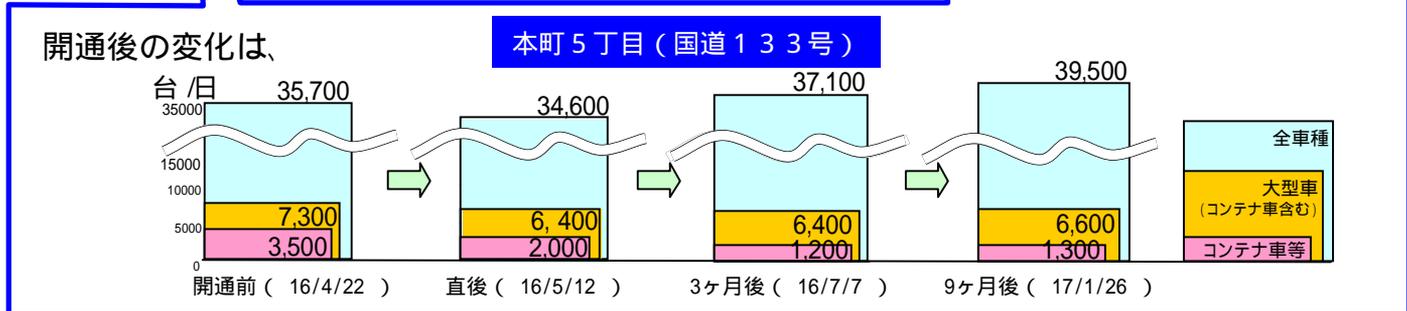
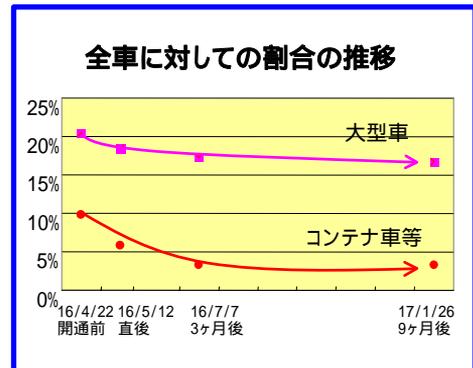
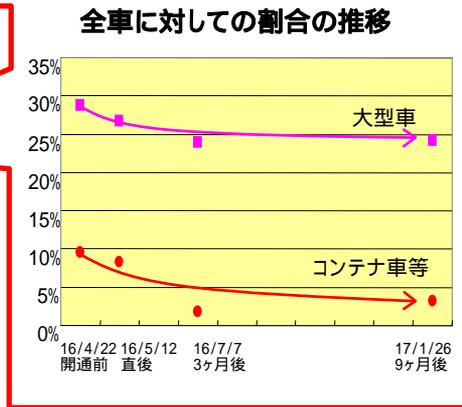
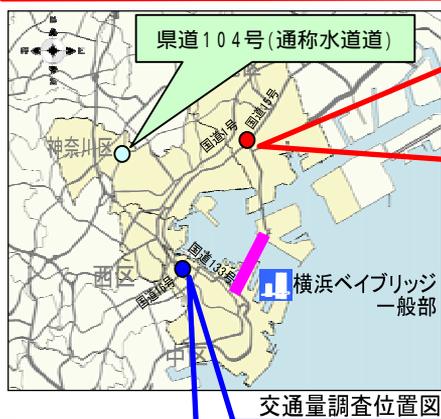
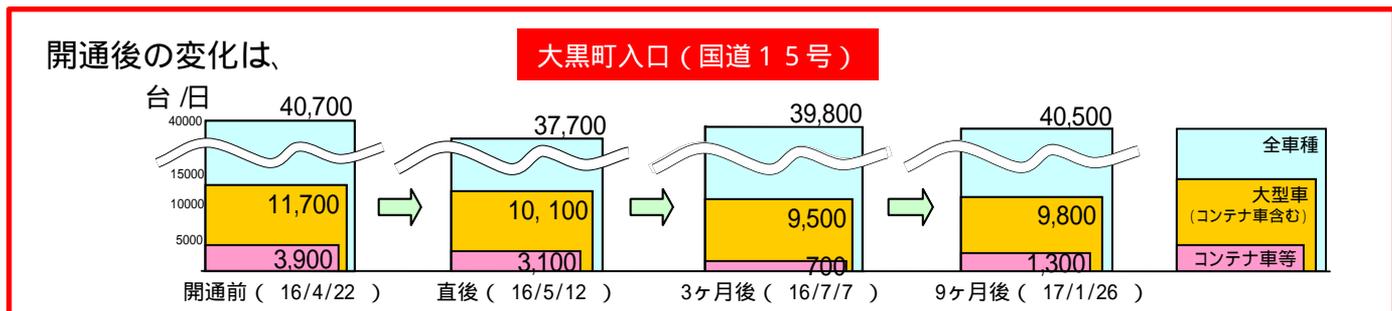
<横浜中心市街地の一般道路（国道1号金港町）>
 （平成17年1月26日（水）調査）
 全車種：52,000台/日(100%)
 うち大型車：7,800台/日(約15%)
 うちコンテナ車等：500台/日(大型車の約6%)



横浜ベイブリッジ一般部の利用交通量

2 整備効果 コンテナ車等の大型車の減少

横浜港周辺道路（国道15号大黒町入口、国道133号本町5丁目）では、開通前と比べ大型車交通量が約1～2割減少、コンテナ車等は約6～7割減少を継続しています。



(横浜国道調査)

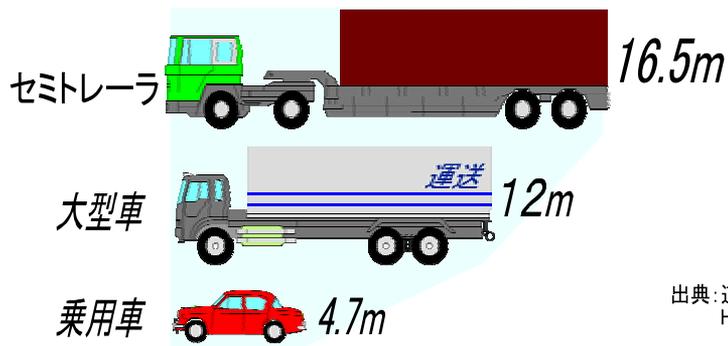
< 参考 >

開通前(H16.4月)と開通3ヶ月後(H16.7月)の交通状況を紹介します。

- ・内陸側の街路(通称水道道西岸根)では、全交通量の約5%の減少が見られました。

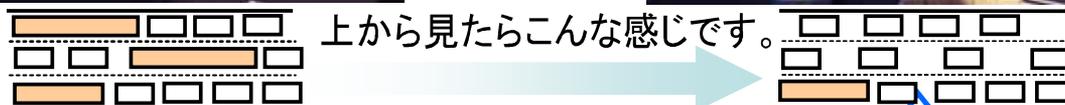
国道15号等において、全交通量に占める、コンテナ車を含む大型車が減少し、走行環境が向上しました。

★自動車の大きさの違い

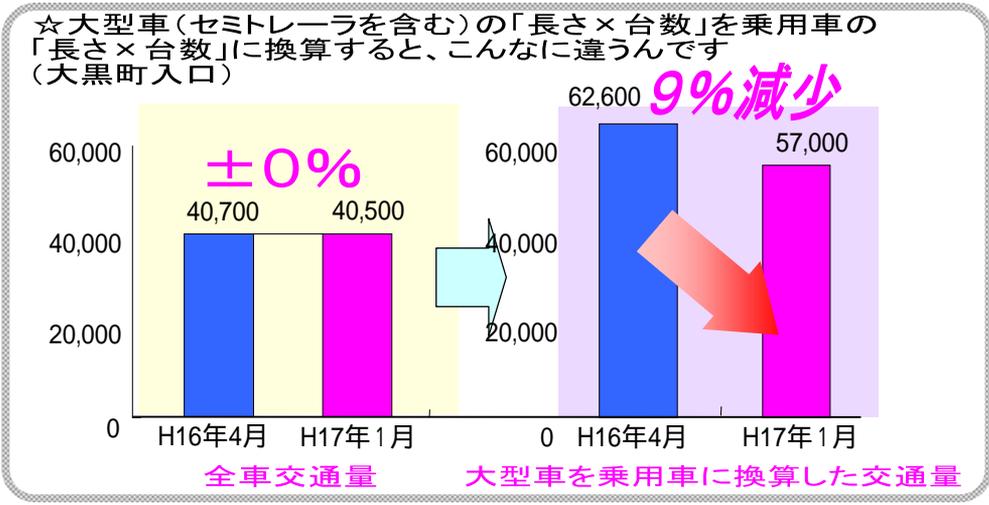


出典:道路構造令の解説と運用 H16.2 (社)日本道路協会

★大型車減少による道路状況の変化



大型車が2台減少しただけでだいぶ空いた感じがしますよね。

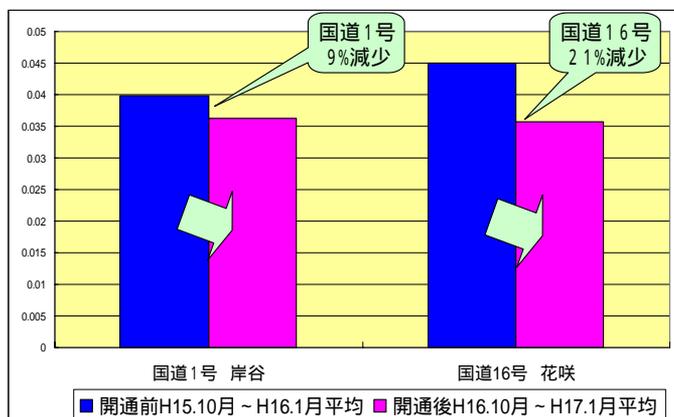


参考 - 1 大気質濃度の低下

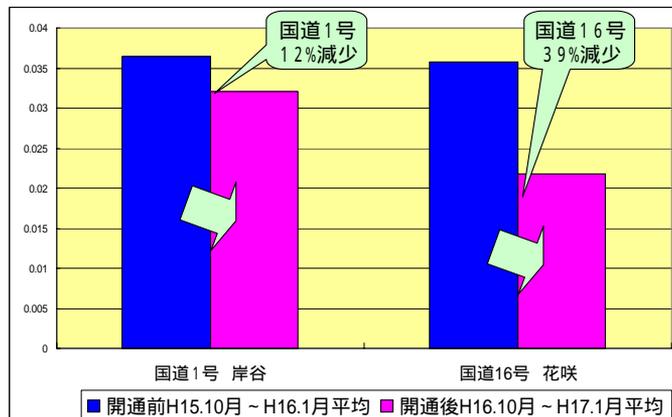
横浜港周辺道路沿道において、大気質濃度を前年の同時期と比べると、NO₂濃度は約9%～21%低下、SPM濃度は約12%～39%低下しています。



横浜港周辺道路沿道の大気質



NO₂の濃度



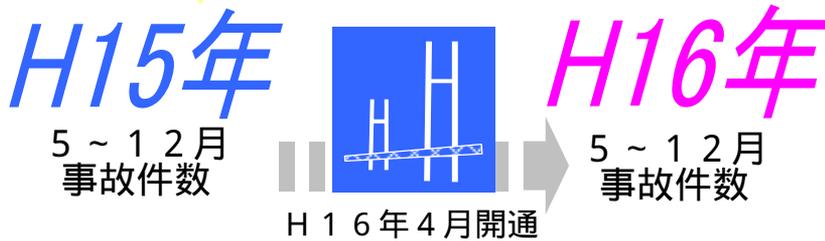
SPMの濃度

参考 - 2 交通の安全性

横浜港周辺市街地部の国道15号等（神奈川区）において、**人身事故発生件数を前年の同時期と比べると約25%～8%減少**が見られています。



人身事故発生件数の減少

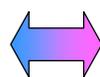


国道1号 **8%減少**
国道15号 **25%減少**

<参考>

H15年

5～12月
事故件数



H16年

5～12月
事故件数

神奈川区全域

±0%

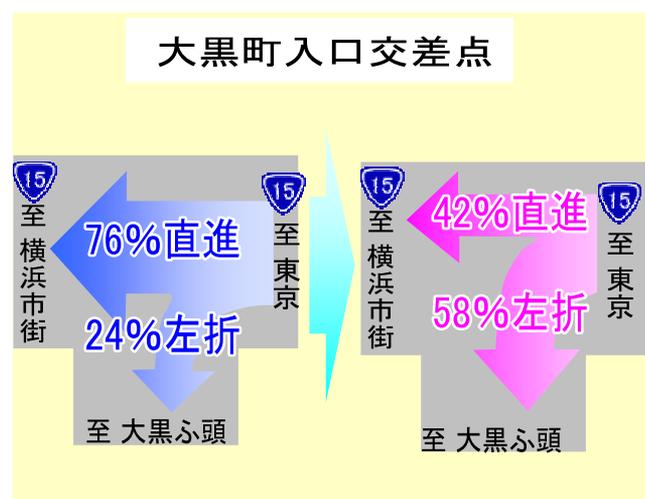
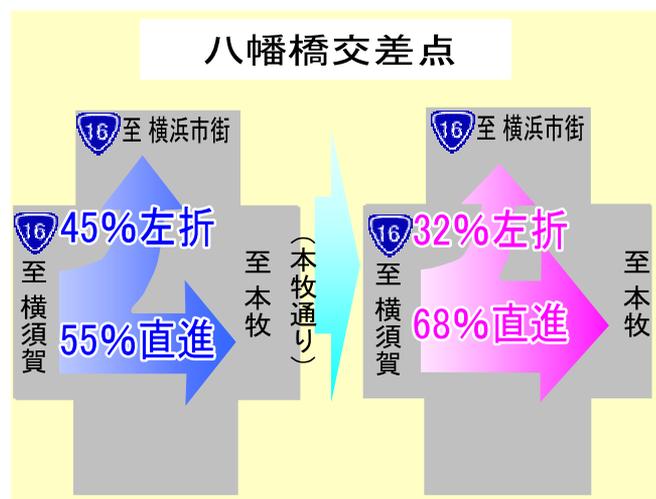
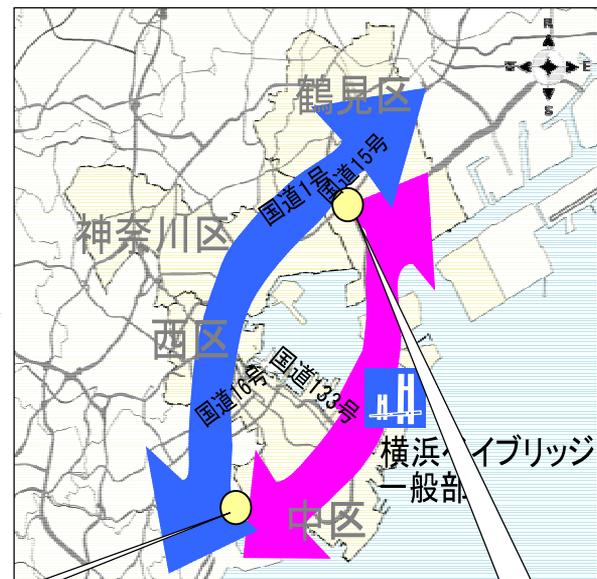


神奈川警察署資料

【参考】 交通の流れの変化（H16年9月発表）

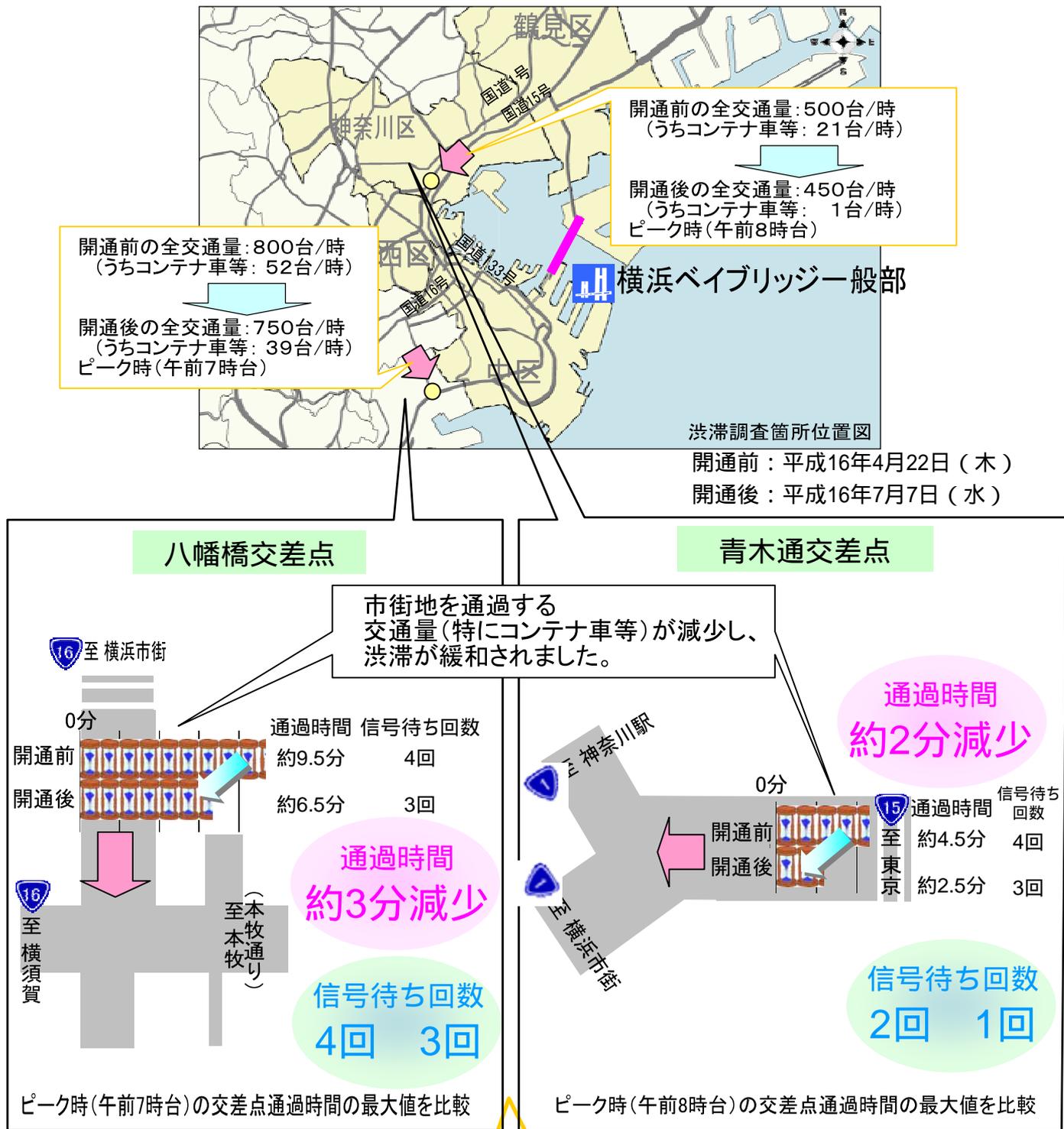
横浜港周辺市街地部(鶴見区、神奈川区、西区、中区)に集中していた**コンテナ交通が臨海部に転換**

コンテナ車の流れが大きく変化しました。



【参考】 交通渋滞の減少（H16年9月発表）

横浜港周辺市街地部の通勤時間帯の渋滞箇所の改善が図られました。



朝の通勤時間帯の渋滞が緩和されました。

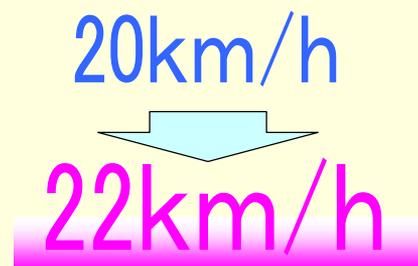
【参考】 走行速度の向上（H16年9月発表）

横浜港周辺市街地部の通勤時間帯の平均走行速度が約1割、横浜港周辺道路では約2割上昇

★横浜港周辺市街地部での平均旅行速度の向上



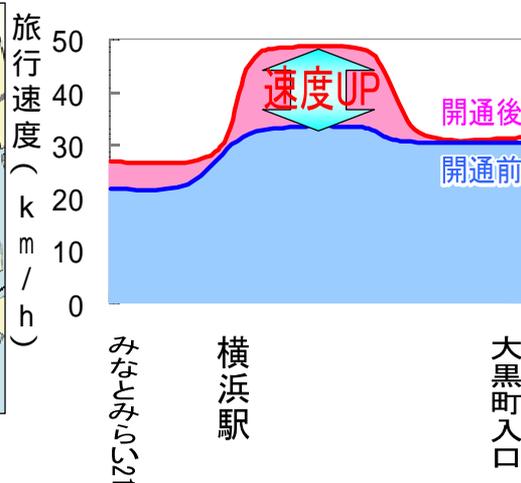
朝の通勤時間帯
（午前8時台）
で速度向上が図られました。
横浜港周辺市街地部での
平均では、



開通前：平成16年4月20日（火）～22日（木）
開通後：平成16年7月6日（火）～8日（木）
横浜国道調査結果

★横浜港周辺道路での平均旅行速度の向上

例えば、大黒町入口からみなとみらい21への車での通勤を比較すると



朝の通勤時間帯
（午前8時台）
に、大黒町入口から
みなとみらい21
へ行く場合では



【参考】 走行時間短縮便益（H16年9月発表）

横浜港周辺道路の走行速度が向上したことによる**走行時間短縮便益は年間約31億円**。

★横浜港周辺道路での時間短縮便益

横浜ベイブリッジ一般部の開通により、横浜港周辺道路で、目的地までの所要時間が短縮されました。

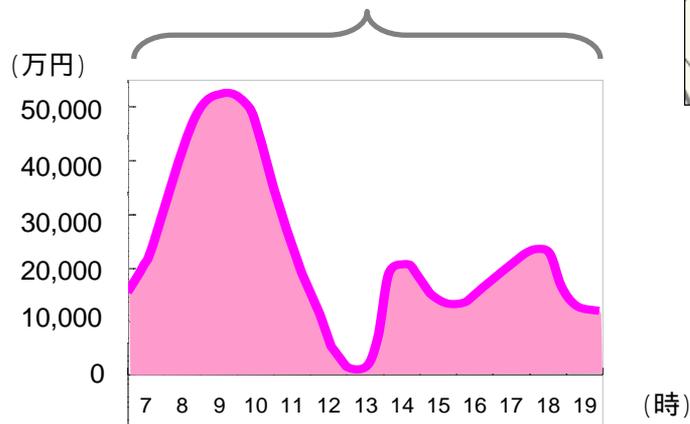
例えば、大黒町入口とみなとみらい21の区間を利用する交通の時間短縮効果を金額にすると、

昼間（7時から19時）では、

年間約31億円

の効果がありません。

年間約31億円の便益



効果の算出方法

年間時間短縮効果は以下の通り算出しました。

$$\begin{aligned} & (\text{開通前の走行経費}) - (\text{開通後の走行経費}) \\ & = \{ (\text{開通前の各区間の所要時間}) \times (\text{開通前の各区間の利用台数}) \times (\text{車種別時間価値原単位}) \} \\ & - \{ (\text{開通後の各区間の所要時間}) \times (\text{開通後の各区間の利用台数}) \times (\text{車種別時間価値原単位}) \} \times 365 \text{日} \end{aligned}$$

出典:平成15年8月 国土交通省 道路局 費用便益分析マニュアル

【参考】 大気質排出ガス量の減少（H16年9月発表）

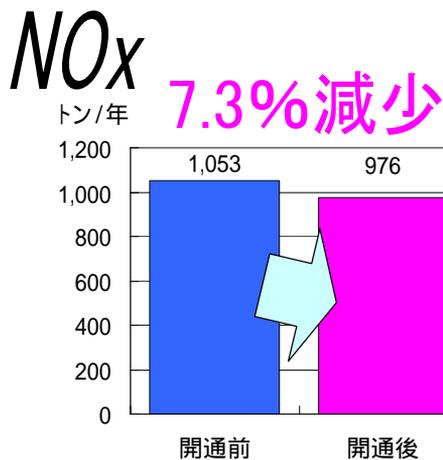
横浜港周辺市街地部を走行する車からのNOx排出量及びSPM排出量が約7%減少しました。



自動車排出ガス量は平日7～19時の
実測した交通量・実測した速度から計算。

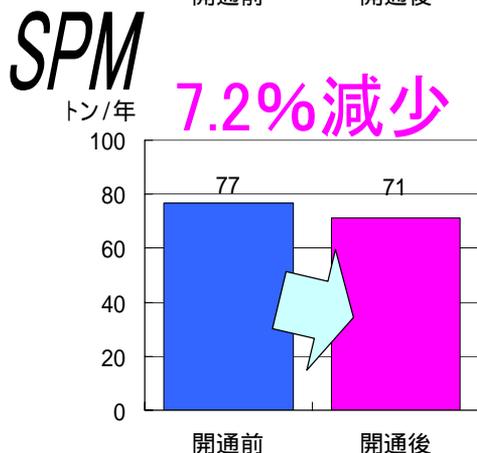
・実測した交通量、速度は横浜国道調査結果
開通前：平成16年4月22日（木）
開通後：平成16年7月7日（水）

昼間（7～19時）の排出量として、1年間を365日として算定



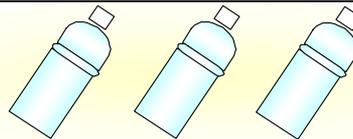
NOxの削減量は約80トン/年。
これは一般的なコンテナの数にする
と約580個分の体積に相当します。

NOx1gは、523mlに相当します。
コンテナ1個分の容積は、約70m³で算出。



SPMの削減量は、ペットボトル（500ml）
の600万本分の体積に相当します。

SPM 約100gは、500mlペットボトル1本分に相当します。



SPM(浮遊粒子状物質:Suspended Particulate Matter)とは、大気中に浮遊する粒子状の物質
(浮遊粉じん、エアロゾルなど)のうち粒径が10μm以下のものをいいます。(環境白書:環境庁)

【参考】 良好な美しい街並みの創出（H16年9月発表）

横浜ベイブリッジ一般部の開通によるコンテナ交通量の減少、交通渋滞の緩和などにより、横浜港周辺道路沿道では**美しい街並みの創出**にも寄与しております。

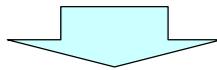
開通前 きれいな中華街の門も隠れてしまうことが多くありました。



本町通り 中華街東門付近



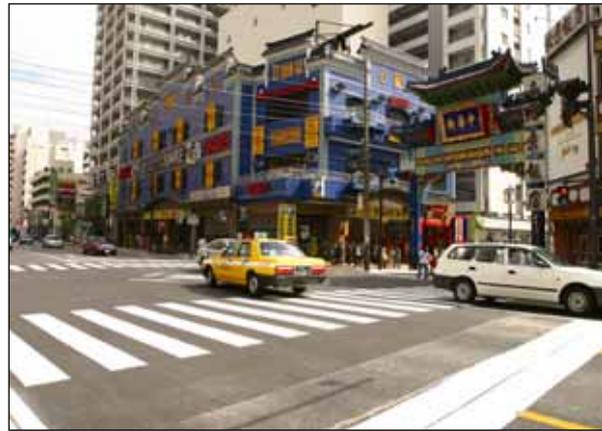
本町通り 中華街東門付近



開通後 いまでは、すっきりと見ることが多くなりました。



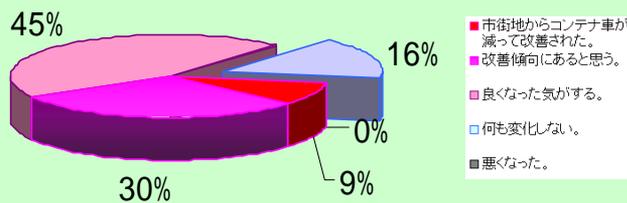
本町通り 中華街東門付近



本町通り 中華街東門付近

横浜市民
100人に聞いた!

Q 地域のイメージに変化があったと思いますか？



横浜港周辺地域で100名の皆様にご意見を伺いました。結果、「コンテナ車両等が減り、地域のイメージが良くなった」とお感じの方が約85%。

【参考】 より良い歩行空間の創出（H16年9月発表）

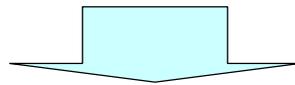
コンテナ交通量の減少、交通渋滞の緩和などにより、横浜港周辺道路では、安全で、より良い歩道空間が創出されました。



市街地の歩道の脇を、大型車両が通り抜けて行きます

開通前

国道133号 県庁付近



大型車が普通車に変わり、歩道への圧迫感がなくなりました

開通後

国道133号 県庁付近

