

記者発表資料



原宿交差点立体化 トンネル全線開通（横浜市戸塚区）
開通1年後の交通状況について【交通実態調査結果】
～原宿交差点の通過時間が大幅に短縮！～

平成22年の12月に原宿交差点の下り線トンネルが開通し
交差点が全線立体化となってから約1年が経ちました。
全線開通1年後までの交通状況の変化についてお知らせします。

①原宿交差点の通過時間(所要時間)が下り線で**最大約17分短縮**、
上り線で**最大約39分短縮**。

国道1号原宿交差点の通過がスムーズになりました。

②交差点周辺的生活道路の交通量が**約2～3割減少**。

通学路等の抜け道利用が減少しました。

③地域の皆様の**約7割**が効果を実感。

インターネットでのアンケート結果によれば、開通1年後も多くの方々に、引き続き渋滞改善効果を実感いただいています。



詳しくは次項以降をご覧ください。

交通実態調査実施日：平成23年12月13日(火)

記者発表クラブ

竹芝記者クラブ 神奈川建設記者会 神奈川県政記者クラブ 横浜市政記者会 横浜ラジオ・テレビ記者会

問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所

電話 045-311-2981 (代表)

副所長(改築) とくたけ 徳 嵩 公明 調査課長 こさわ ともゆき 小澤 知幸

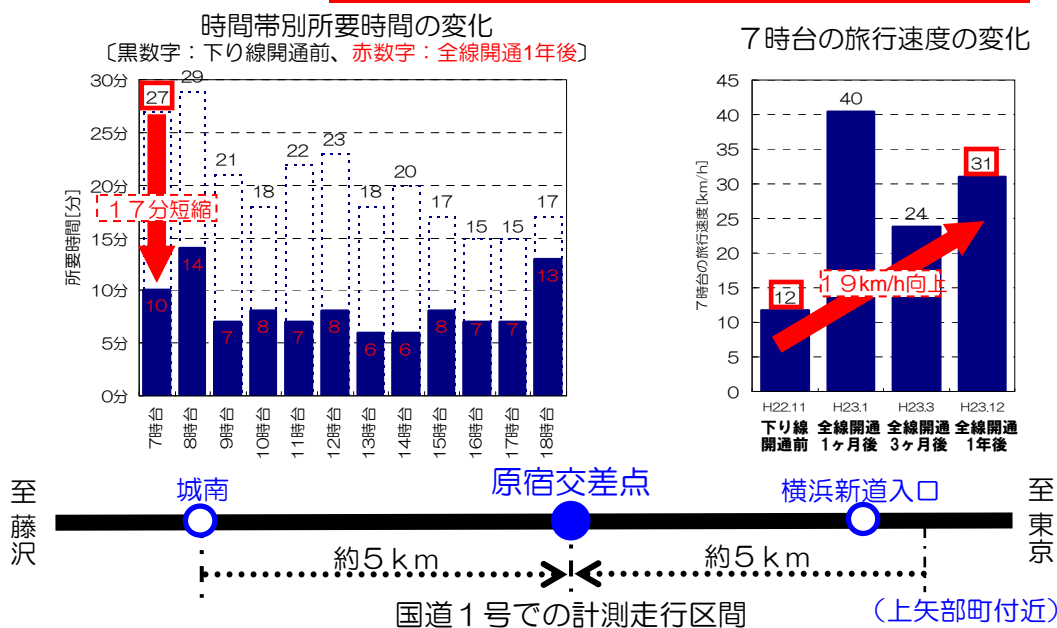
① 国道1号の通過時間（所要時間）が下り線で最大約17分短縮。上り線で最大約39分短縮。

■原宿交差点を通過するまでの所要時間の変化：上下線各トンネル開通前後の変化

国道1号の下り線では上矢部町付近から原宿交差点までの約5kmについて、最大で約27分から約10分に短縮、上り線では城南交差点から原宿交差点までの約5kmについて、最大で約61分から約22分に短縮しています。旅行速度については上下線とも2倍以上の向上がみられています。

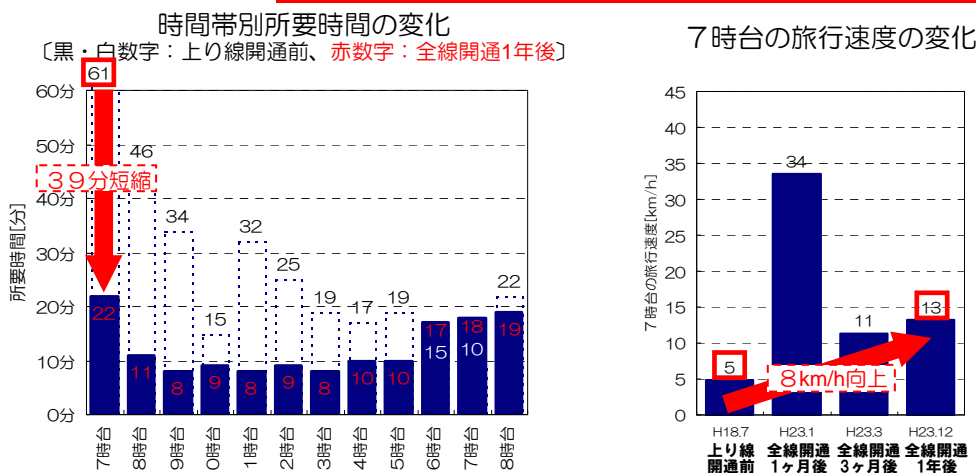
◇国道1号下り線の状況

・通過時間は27分から10分に短縮〔朝7時台〕
（旅行速度は12km/hから31km/hに向上）



◇国道1号上り線の状況

・通過時間は61分から22分に短縮〔朝7時台〕
（旅行速度は5km/hから13km/hに向上）

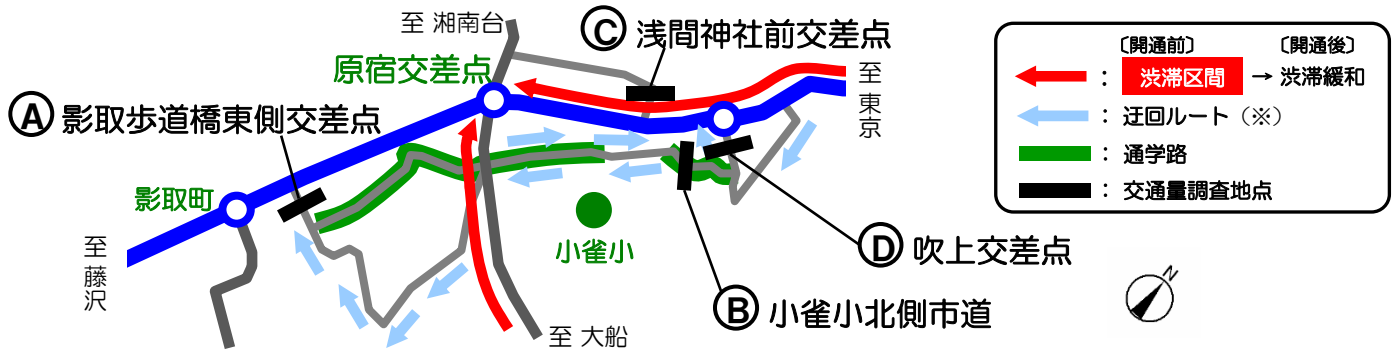


■調査日 ・上り線開通前：H18.7.12(水) ・下り線(全線)開通前：H22.11.25(木) ・全線開通1年後：H23.12.13(火)
※トンネル開通日：上り線→H21.4.4(土)、下り線→H22.12.12(日)
■調査方法：車両による実走行にて計測。

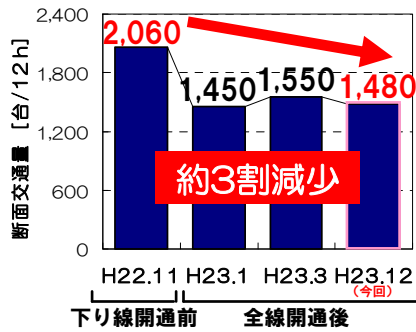
② 交差点周辺の生活道路の交通量が約2～3割減少。

■生活道路の交通量

国道1号の流れが円滑になったことから、原宿交差点周辺の生活道路の交通量が、下り線開通前より2～3割減少しました。生活道路を抜け道として利用する交通が減ったためと推測されます。



① 影取歩道橋東側(市道)



◆ 昼間12時間(朝7時～19時)の交通量を比較しています。

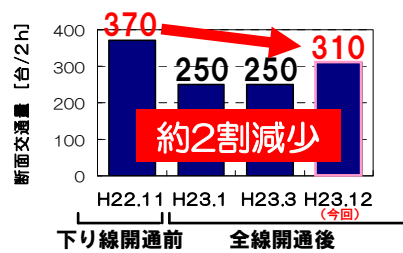
下り線開通前



全線開通1年後



② 小雀小北側市道(通学路)



◆ 通学時間帯(朝7時～9時)の交通量を比較しています。

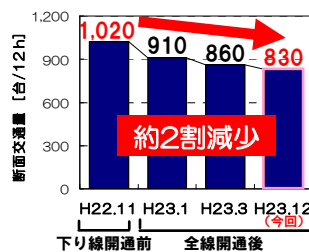
下り線開通前



全線開通1年後

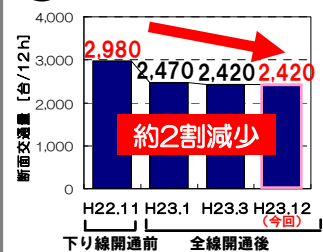


③ 浅間神社前(市道)



◆ 昼間12時間(朝7時～19時)の交通量を比較しています。

④ 吹上(市道)



◆ 昼間12時間(朝7時～19時)の交通量を比較しています。

■ 調査日・下り線(全線)開通前: H22.11.25(木)・全線開通1ヶ月後: H23.1.12(水)・全線開通3ヶ月後: H23.3.2(水)
 ・全線開通1年後: H23.12.13(火) ※トンネル開通日: 上り線→H21.4.4(土)、下り線→H22.12.12(日)

※ 迂回ルート: 国道1号および環状4号の交通渋滞を避けるために生活道路を走行していると推測されるルートを想定

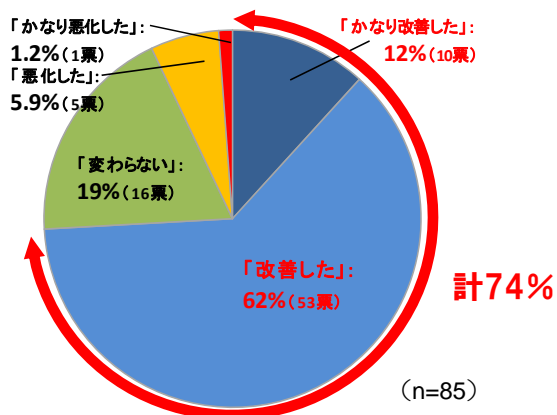
③ 地域の皆様の約7割が効果を実感。

■地域の皆様方からの声(ご意見): インターネットによるアンケート調査結果(※1)

「国道1号の渋滞が改善した」、「環状4号の渋滞が改善した」と思われている方が約7割。
また、「生活道路が安全になった」と思われている方が約4割。

○国道1号の渋滞改善効果(※2)

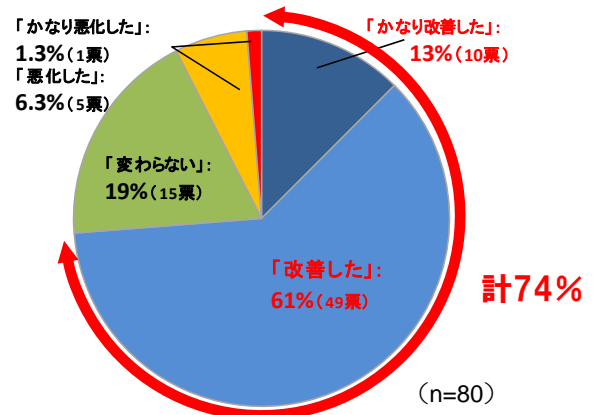
問:原宿交差点の立体化による国道1号の渋滞改善効果はどのくらい感じますか。【選択式】



【参考:H23.2調査結果】
 ・「改善(かなり改善、改善)」…79%
 ・「変わらない」…18%
 ・「悪化(悪化、かなり悪化)」…3%

○環状4号の渋滞改善効果(※3)

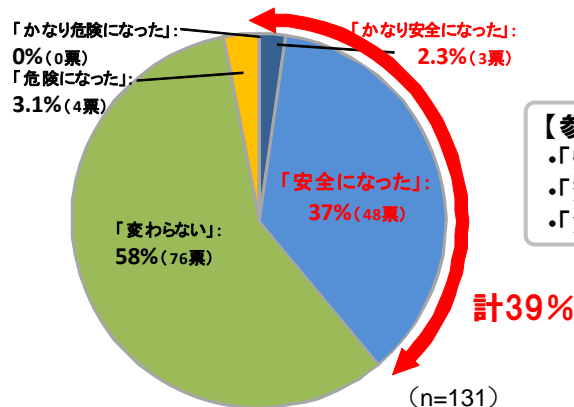
問:原宿交差点の立体化による環状4号の渋滞改善効果はどのくらい感じますか。【選択式】



【参考:H23.2調査結果】
 ・「改善(かなり改善、改善)」…70%
 ・「変わらない」…28%
 ・「悪化(悪化、かなり悪化)」…2%

○生活道路の安全性(※4)

問:原宿交差点の立体化により、生活道路が安全になったと思えますか。【選択式】

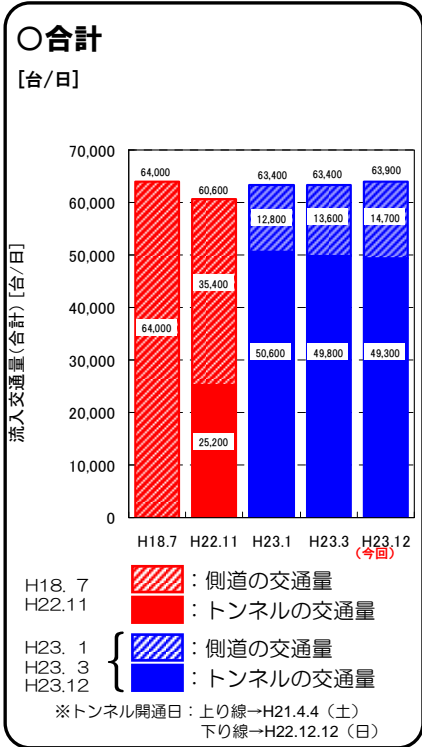
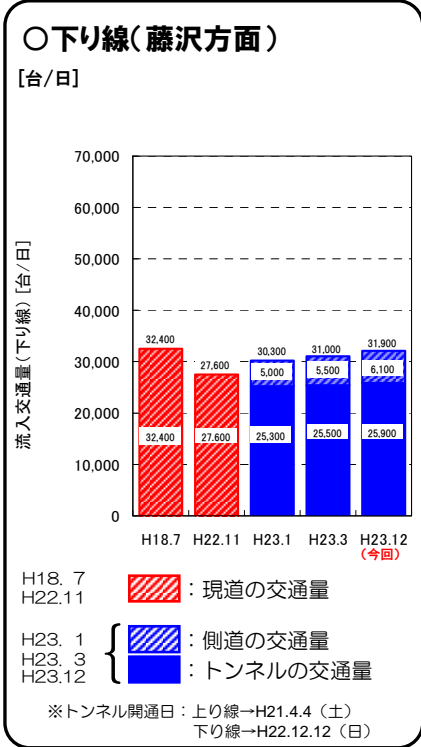
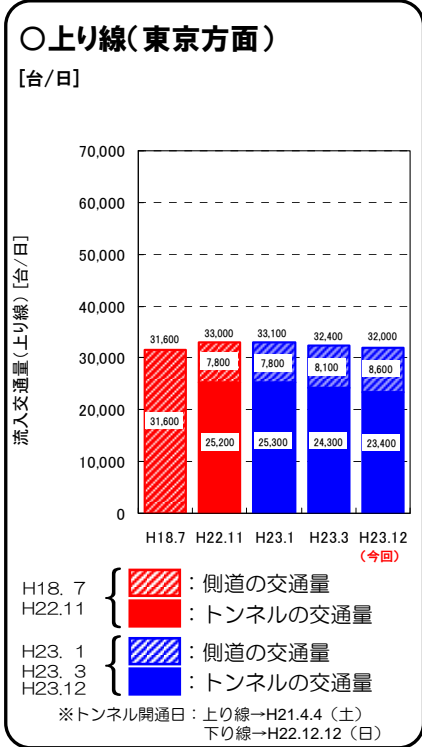


【参考:H23.2調査結果】
 ・「安全(かなり安全、安全)」…40%
 ・「変わらない」…57%
 ・「危険(かなり危険、危険)」…3%

(※1)インターネットによるアンケート調査 [調査実施:平成23年12月下旬]
 横浜市戸塚区の原宿交差点周辺に在住するインターネットモニター170名に調査を依頼し、131名から回答を頂いたもの
 (131名:10~70歳代,男性81名・女性50名)
 (※2)集計サンプル 85票:国道1号原宿交差点周辺の利用頻度を「月に数日以上」と回答した計85名の回答を集計
 (※3)集計サンプル 80票:環状4号原宿交差点周辺の利用頻度を「月に数日以上」と回答した計80名の回答を集計
 (※4)集計サンプル131票:原宿交差点周辺に在住する全回答者131名の回答を集計

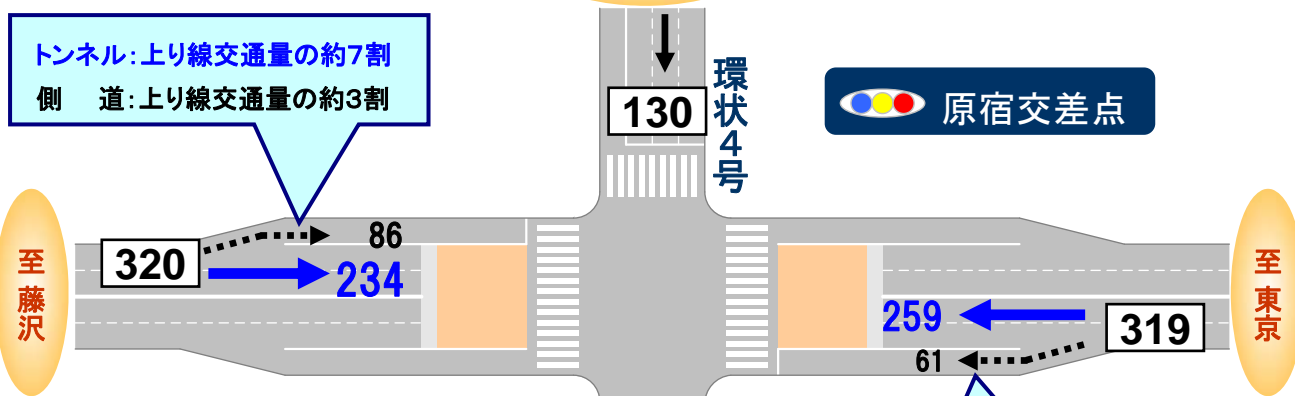
【参考】原宿交差点の24時間交通量（国道1号）

■国道1号 原宿交差点の交通量



【上り線(東京方面)】

トンネル：上り線交通量の約7割
側道：上り線交通量の約3割



【凡例】

- (実線) : トンネル利用交通
- (点線) : 側道利用交通

999 : 交通量 (100台/日)

トンネル：下り線交通量の約8割
側道：下り線交通量の約2割

【下り線(藤沢方面)】

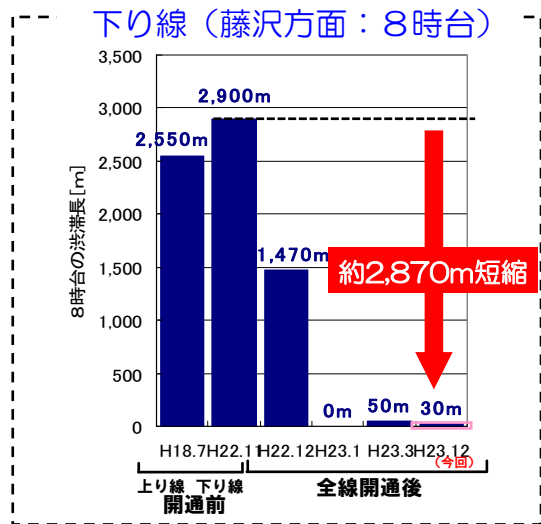
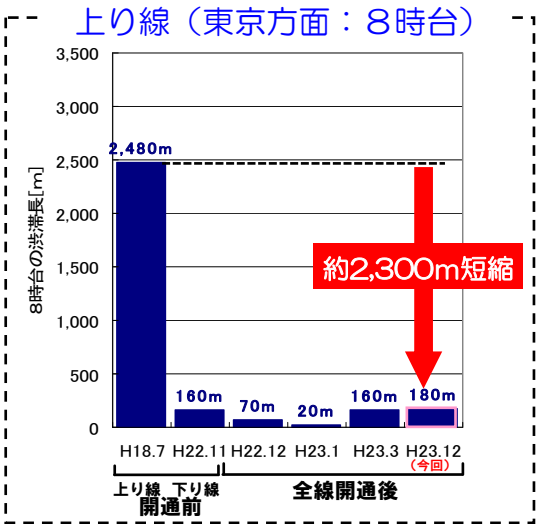
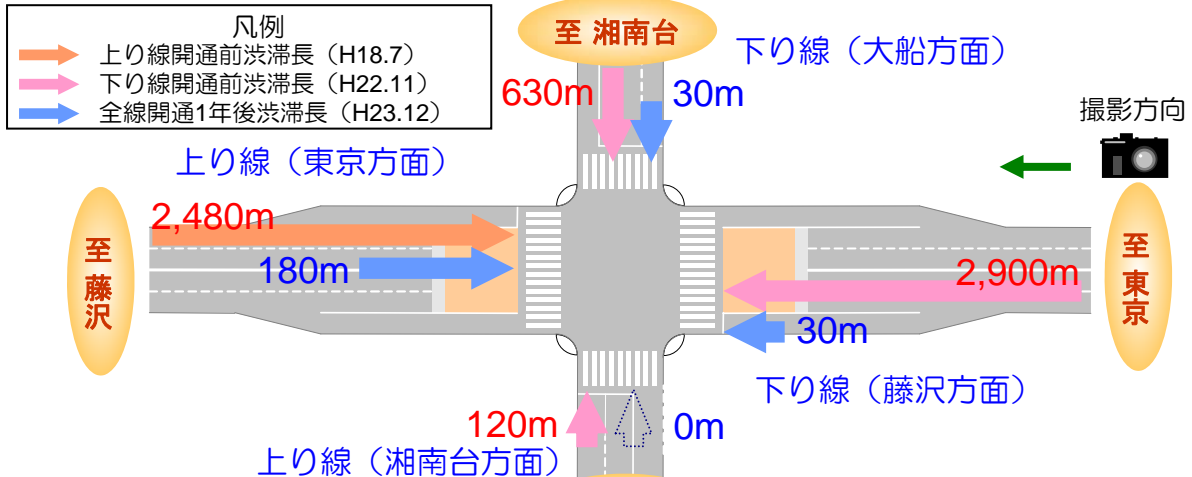
■調査日・下り線(全線)開通前：H22.11.25(木)・全線開通直後：H22.12.14(火)・全線開通1ヶ月後：H23.1.12(水)
・全線開通3ヶ月後：H23.3.2(水)・全線開通1年後：H23.12.13(火)

※ 現道・側道の交通量とは、「地上部の道路」を通行した車両の台数を示します。

※ 図およびグラフに記載された数値は100台単位で四捨五入したものである。丸めの関係で合計と内訳とが合わない場合がある。

【参考】国道1号の交差点を先頭とする渋滞がほぼ解消しています

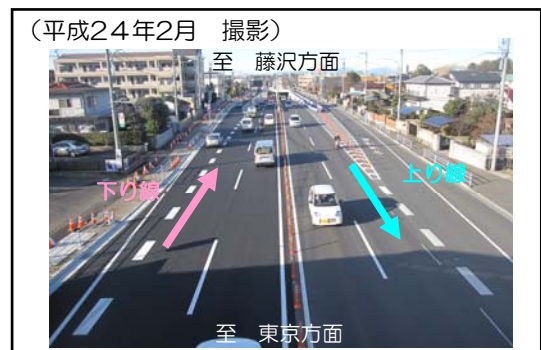
■原宿交差点における渋滞長の変化(8時台): 上下線各トンネル開通前後の変化



□事業前の状況



□全線開通1年後の状況(今回)



※ 国道1号原宿2丁目付近の横断歩道橋から原宿交差点(藤沢方面)を臨む

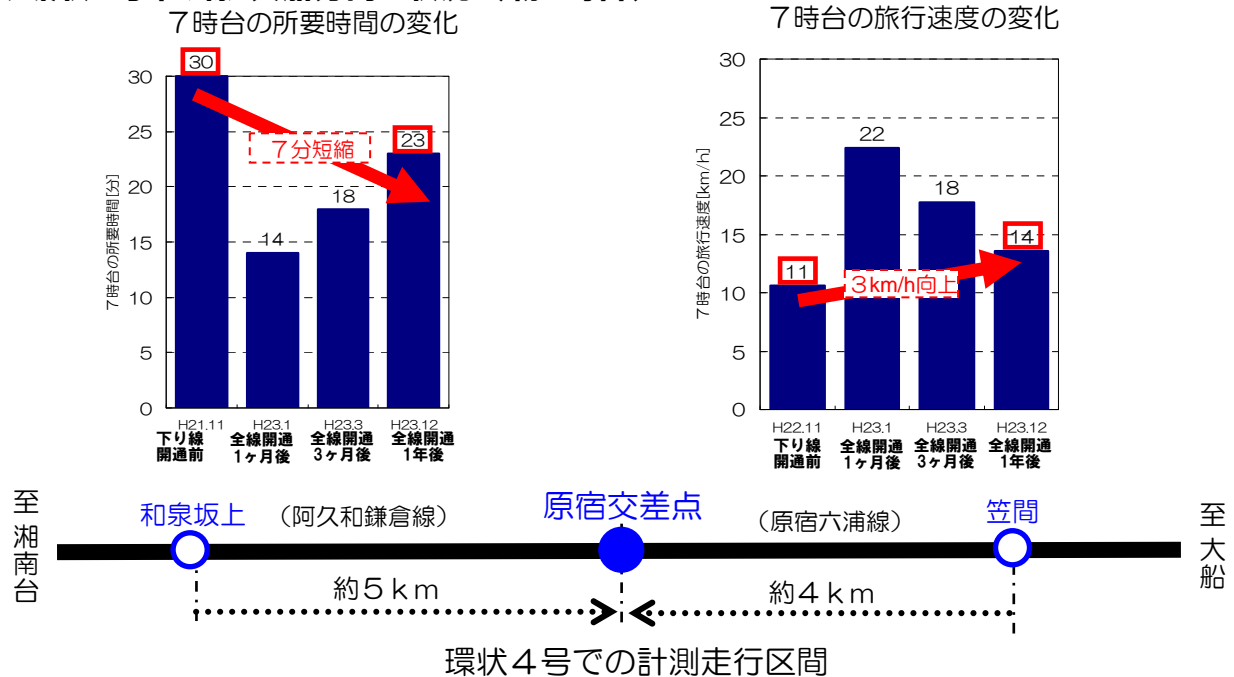
■調査日・上り線開通前:H18.7.12(水)・下り線(全線)開通前:H22.11.25(木)・全線開通直後:H22.12.14(火)
 ・全線開通1ヶ月後:H23.1.12(水)・全線開通3ヶ月後:H23.3.2(水)・全線開通1年後:H23.12.13(火)
 ※トンネル開通日:上り線→H21.4.4(土)、下り線→H22.12.12(日)

【参考】環状4号の通過時間は朝夕のピーク時間を中心に短縮。

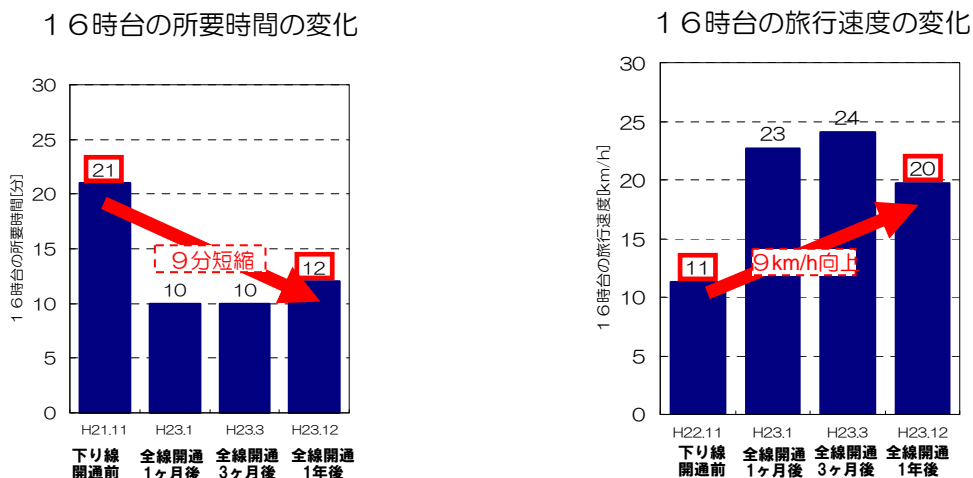
■原宿交差点を通過するまでの旅行速度・渋滞長の変化：下り線トンネル開通後の変化

交差する環状4号での原宿交差点の通過時間は、ピーク時間帯で、大船方面へ向かう交通は最大約7分（7時台）、湘南台方面へ向かう交通は最大約9分（16時台）短縮しています。旅行速度では大船方面へ向かう交通は、約3km/h（7時台）向上、湘南台方面へ向かう交通は、約9km/h（16時台）向上しています。

◇環状4号下り線・大船方向の状況（朝7時台）



◇環状4号上り線・湘南台方向の状況（夕16時台）

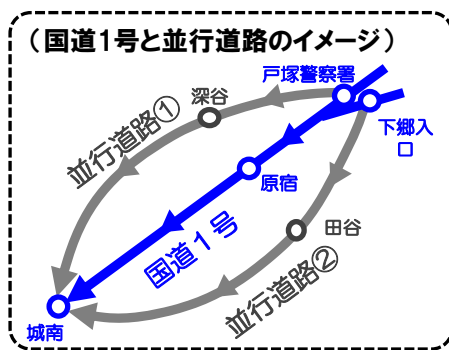


■調査日 ・下り線(全線)開通前:H22.11.25(木)
 ・全線開通1ヶ月後:H23.1.12(水) ・全線開通3ヶ月後:H23.3.2(水) ・全線開通1年後:H23.12.13(火)
 ※トンネル開通日:上り線→H21.4.4(土)、下り線→H22.12.12(日)
 ■調査方法:車両による実走行にて計測。

【参考】並行道路から国道への交通量の転換が図られています。

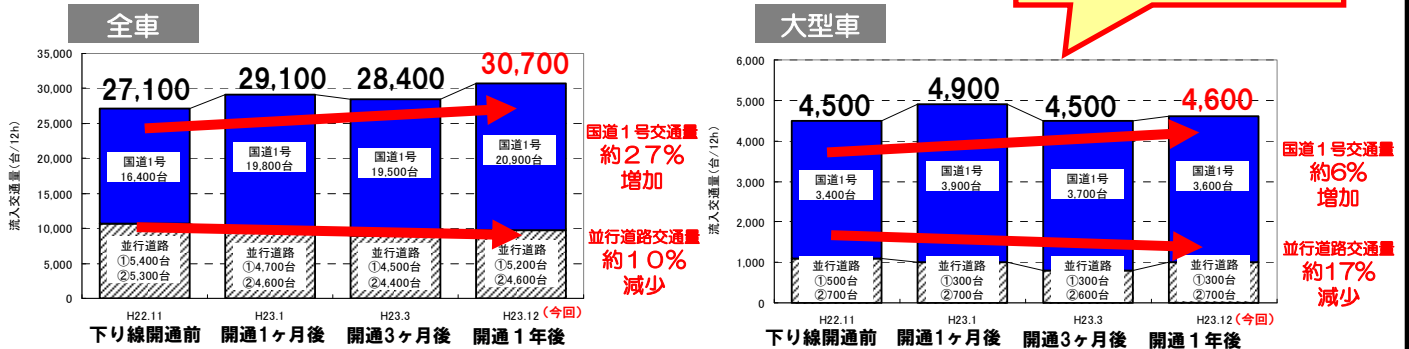
■国道1号と並行道路の交通量の変化 [下り線(藤沢方面)]

国道1号の下り線交通量が約3割増加したにもかかわらず、並行道路の交通量が約1割、大型車が約2割減少しています。国道1号の交通がスムーズになったため、いままで並行道路に迂回していた交通量が国道に転換したと推察できます。

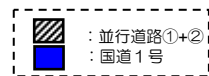


○下り方向(藤沢方面)の交通量(12時間)の変化 (A-A'断面)

並行道路の大型車交通量が減少



※ 図中の赤矢印の方向に走行している昼間12時間(朝7時~19時)の交通量を比較しています。



○並行道路①の状況

[下り線開通前]



[開通1年後(今回)]



※ 深谷交差点より東京方面を望む

- 調査日・下り線(全線)開通前:H22.11.25(木)・全線開通1ヶ月後:H23.1.12(水)・全線開通3ヶ月後:H23.3.2(水)・全線開通1年後:H23.12.13(火) ※トンネル開通日:上り線→H21.4.4(土)、下り線→H22.12.12(日)
- 着目断面3交差点(深谷、原宿、田谷)の昼間12時間(7時~19時)における直進交通量を比較。数値は百台単位で丸めている。
- 並行道路①:県道402号・県道403号、並行道路②:県道312号・市道



原宿交差点改良の事業概要 (参考)

○概要

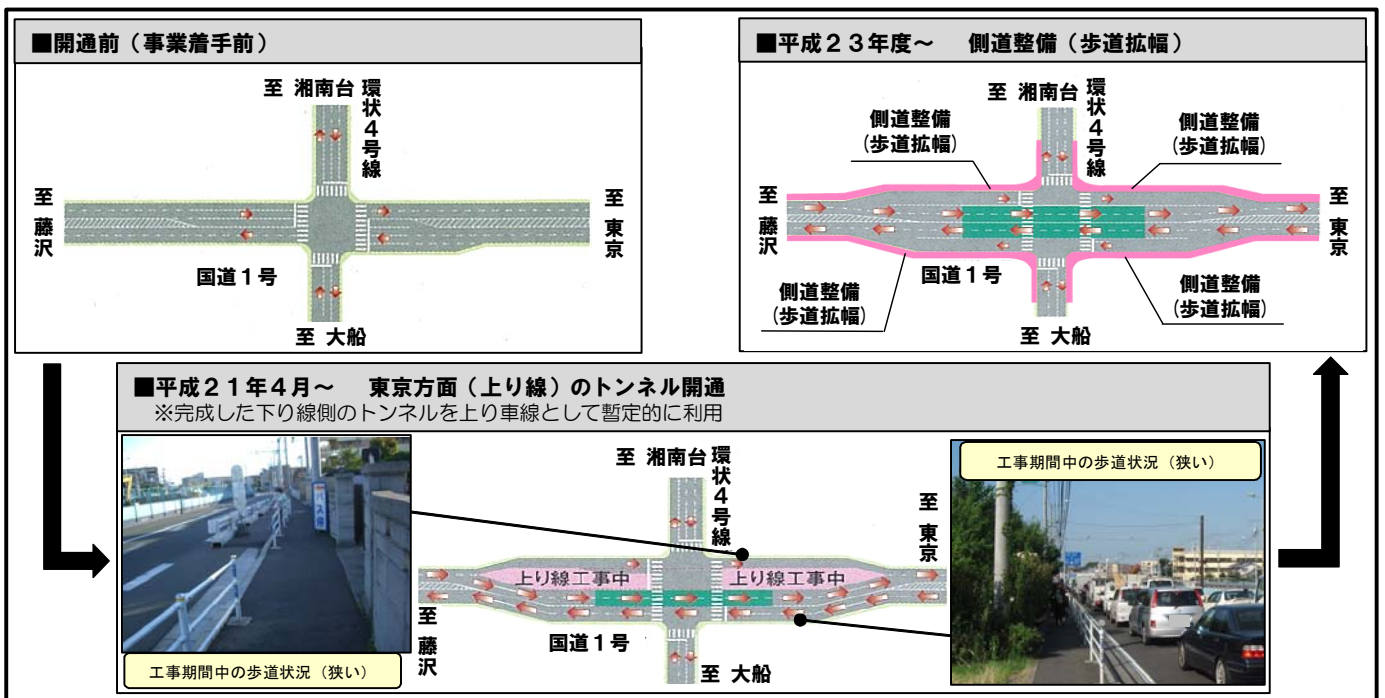
原宿交差点改良事業は国道1号と環状4号との交差点を立体化（国道1号が地下を通ります）し、国道1号の通過交通と環状4号との出入り交通を分離することによって、交通混雑を解消し、横浜市の放射・環状方向の円滑な交通を確保することを目的に計画されたものです。

-諸元-

区 間：自) 神奈川県横浜市戸塚区原宿
至) 神奈川県横浜市戸塚区原宿
計画延長：0.83km
幅 員：36.5m
道路規格：第4種第1級
車 線 数：本線4車線・側道2車線

-事業の経緯-

平成 3年度：用地取得着手
平成19年 2月：立体化工事着手
平成21年 4月 4日：東京方面（上り線）トンネル開通
平成22年12月12日：藤沢方面（下り線）トンネル開通（上下線立体化）
平成23年 2月21日：地上部の転回路 開通



今後も、側道の歩道拡幅、舗装工事等を実施してまいります。
工事期間中はご迷惑をお掛け致しますが、ご理解・ご協力をお願いします。