

記者発表資料

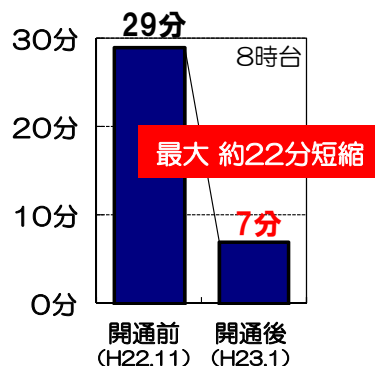


原宿交差点立体化 トンネル全線開通（横浜市戸塚区）  
開通1ヶ月後の交通状況とその効果をお知らせします。

平成22年12月12日(日)に、下り線トンネルが開通しました。全線立体化となった国道1号原宿交差点について、開通1ヶ月後の交通状況の変化やその効果などをお知らせします。

① 国道1号と環状4号の通過時間(所要時間)が、大幅に短縮。

国道1号下り線では、開通前に比べて、最大で約22分短縮し、原宿交差点を先頭とする渋滞が解消しました。  
国道1号上り線・環状4号でも時間短縮の効果が  
出ています。



② 並行道路の交通量が減少し、国道へ転換。

国道1号に並行する道路の交通量が約1割減少し、国道の交通量が約2割増加しました。  
(交通量が国道1号に転換)

③ 周辺の生活道路の交通量が減少。

国道の交通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、約3割減少しました。



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

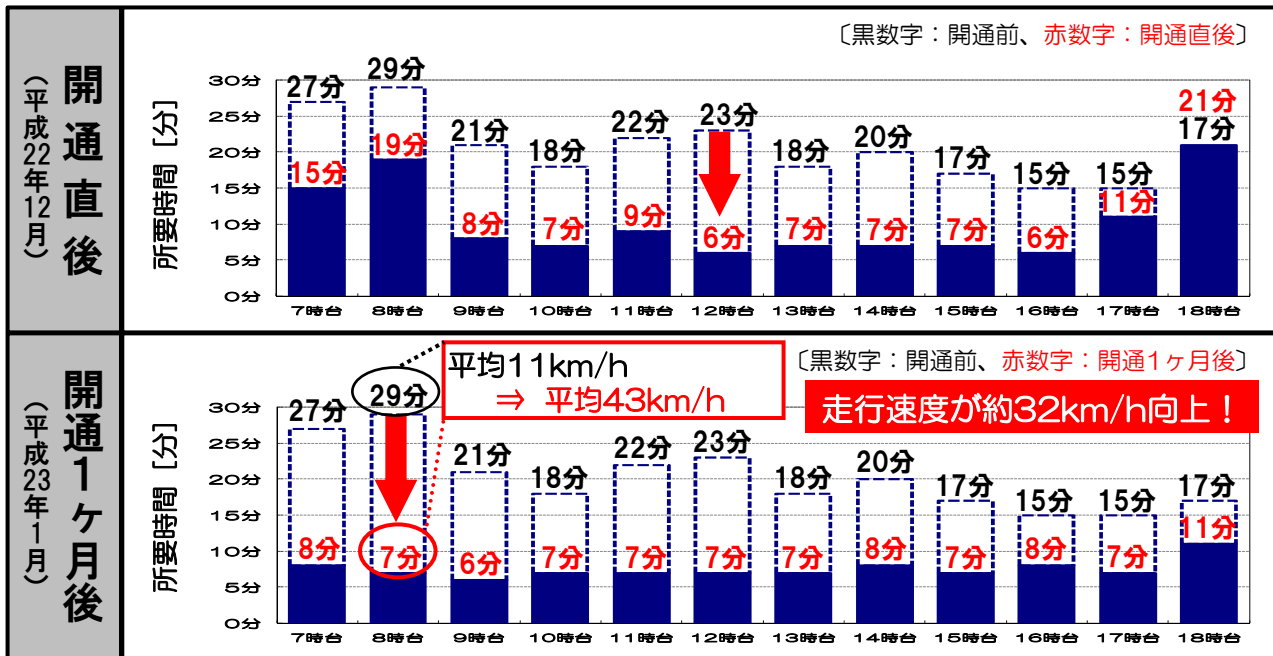
国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所

電話 045-311-2981 (代表)

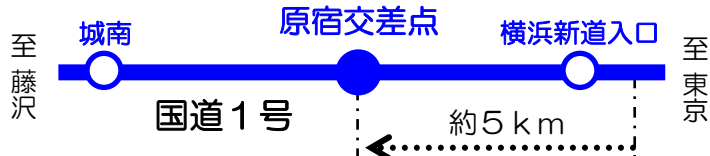
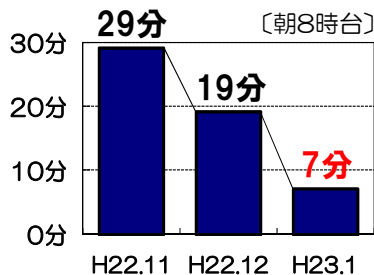
副所長(改築) とくだけ 徳嵩 公明 調査課長 いしくら たくし 石倉 丈士

# ①-1 国道1号下り線の通過時間が短縮しています

■国道1号下り線(藤沢方面) 原宿交差点を通過するまでの所要時間の変化  
 最も所要時間がかかっていた「朝の通勤時間帯」(8時台)で所要時間が大幅に短縮しました。



## ○朝8時台の所要時間の変化



[下り線(藤沢方面)]

約22分短縮

開通前 (H22.11調査)	29分
開通1ヶ月後 (H23.1調査)	7分

## ■開通前の状況

(平成22年11月25日8時頃撮影)



## ■開通直後の状況

(平成22年12月14日8時頃撮影)



## ■開通1ヶ月後の状況

(平成23年1月13日8時頃撮影)



※ 国道1号原宿2丁目付近の横断歩道橋から東京方面を臨む

■調査日・開通前:平成22年11月25日(木)・開通直後:平成22年12月14日(火)・開通1ヶ月後:平成23年1月12日(水)

※ 原宿交差点から約5km離れた戸塚区上矢部町周辺から原宿交差点を通過するまでの所要時間を比較しています。

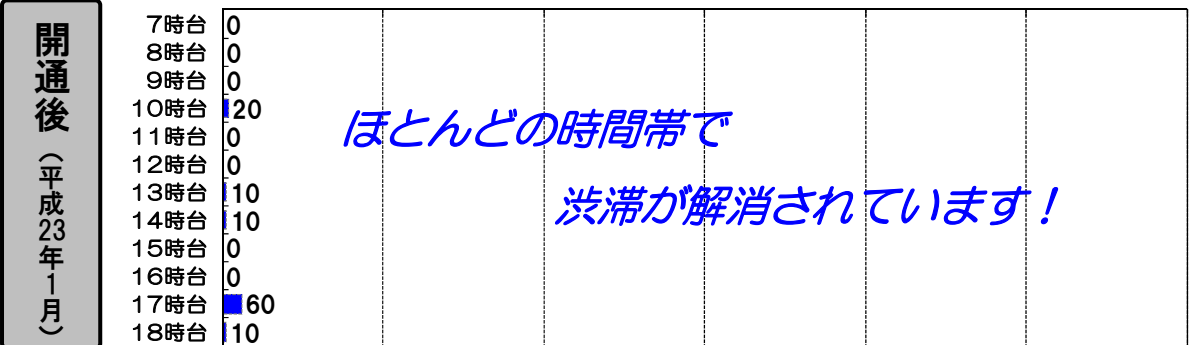
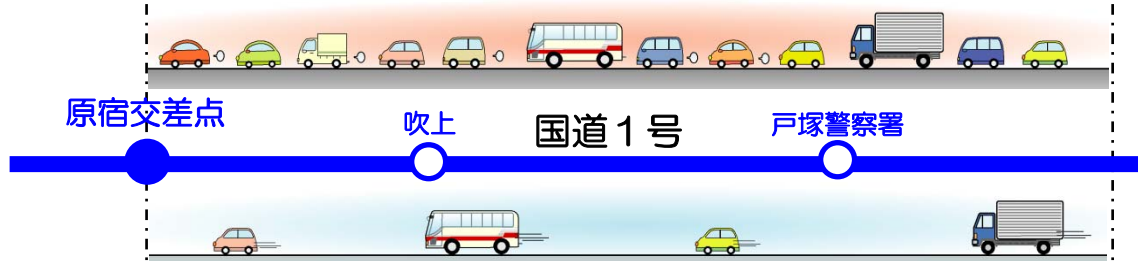
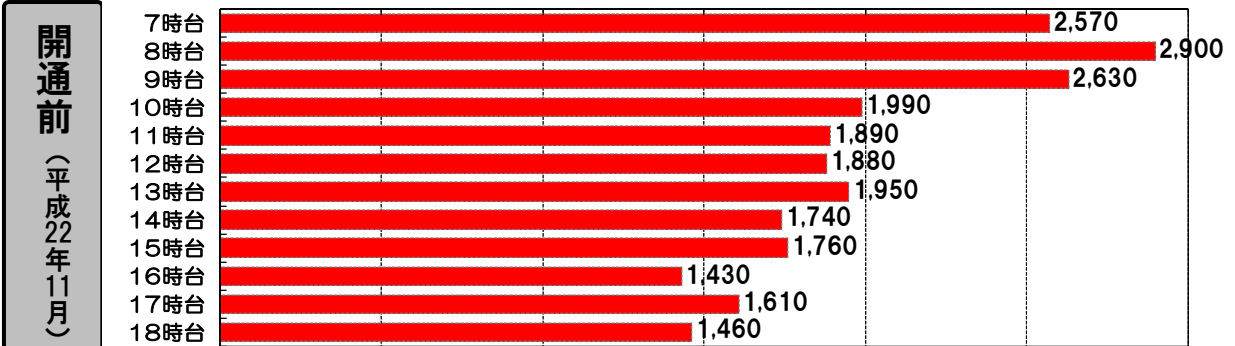
※ 調査方法:車による実走行にて計測

※ トンネル開通日:上り線→H21.4.4(土)、下り線→H22.12.12(日)

# ①-2 国道1号下り線の渋滞がほぼ解消しています

## ■国道1号下り線 渋滞長の変化

国道1号下り線では、原宿交差点を先頭とした渋滞がほぼ解消されています。



### ■開通前の状況

(平成22年12月6日11時頃撮影)



### ■開通1ヶ月後の状況

(平成23年1月12日11時頃撮影)



※ 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・開通前:平成22年11月25日(木)・開通1ヶ月後:平成23年1月12日(水)

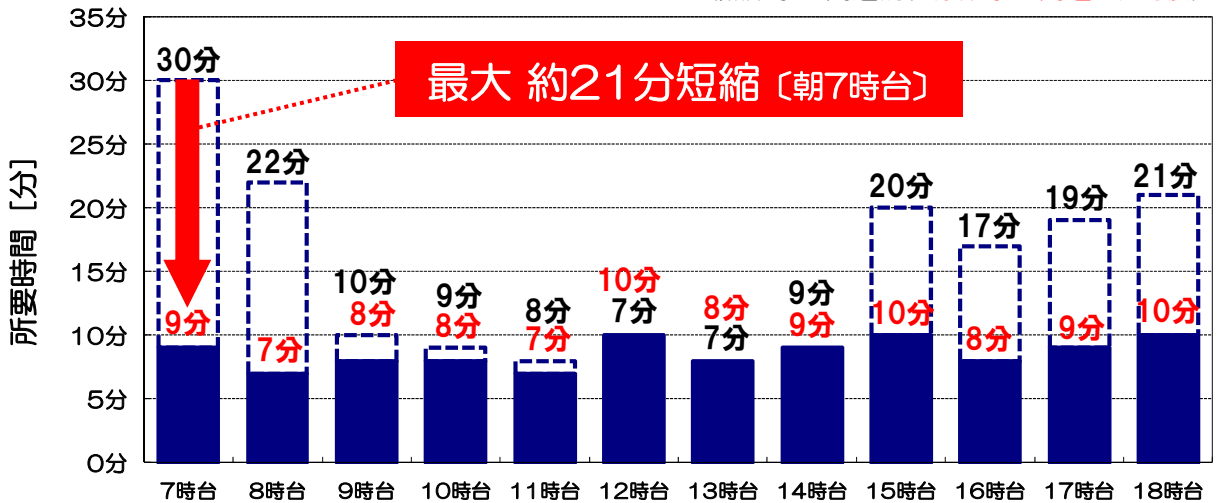
※ トンネル開通日:上り線→H21.4.4(土)、下り線→H22.12.12(日)

# ①-3 国道1号上り線の通過時間が短縮しています

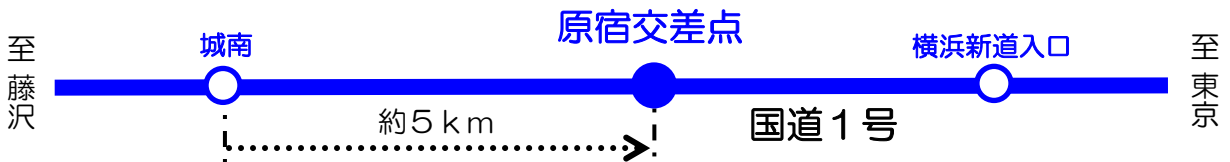
## ■国道1号上り線(東京方面) 原宿交差点を通過するまでの所要時間の変化

トンネルの全線開通に伴い、原宿交差点及びその周辺における交差点(戸塚警察署交差点ほか)の信号サイクルが見直しされたため、国道1号上り線でも朝・夕の所要時間が短縮しています。

〔黒数字：開通前、赤数字：開通1ヶ月後〕



※ 原宿交差点から約5km離れた藤沢市藤沢周辺から原宿交差点を通過するまでの所要時間を比較しています。  
 ※ 調査方法：車による実走行にて計測



### ■開通前の状況

(平成22年11月25日8時頃撮影)



### ■開通1ヶ月後の状況

(平成23年1月13日8時頃撮影)



※ 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・開通前：平成22年11月25日(木)・開通1ヶ月後：平成23年1月12日(水)

※ トンネル開通日：上り線→H21.4.4(土)、下り線→H22.12.12(日)



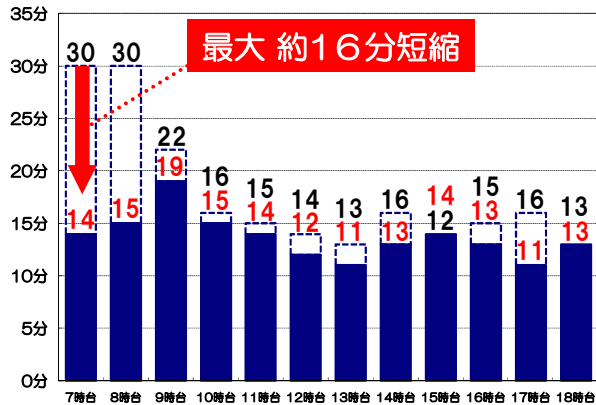
# ①-4 環状4号の通過時間が短縮しています

## ■環状4号 原宿交差点を通過するまでの所要時間の変化

最も所要時間がかかっていた朝・夕で所要時間短縮効果がでています。

### ○湘南台方面から原宿交差点までの所要時間

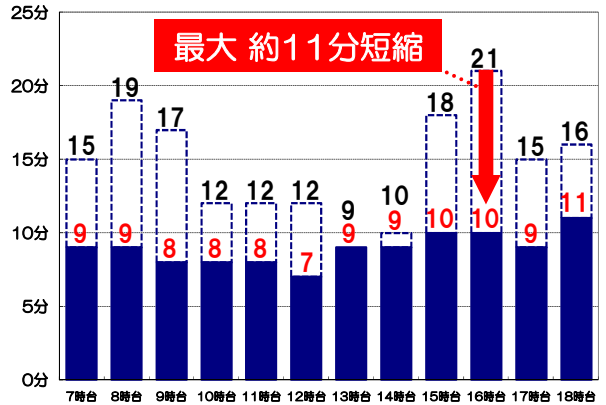
〔黒数字：開通前、赤数字：開通1ヶ月後〕



※ 和泉坂上交差点から原宿交差点(約5km区間)を通過するまでの所要時間を比較

### ○大船方面から原宿交差点までの所要時間

〔黒数字：開通前、赤数字：開通1ヶ月後〕



※ 笠間交差点から原宿交差点(約4km区間)を通過するまでの所要時間を比較



開通前

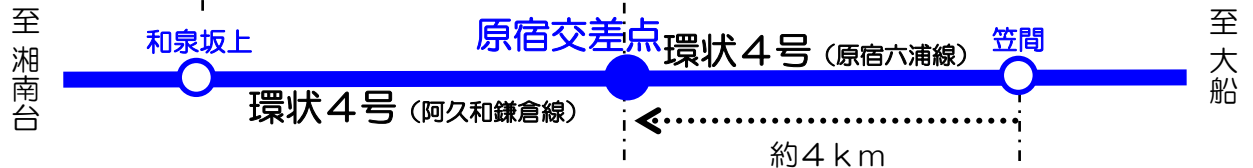
(平成22年11月26日8時頃撮影)



開通1ヶ月後

(平成23年1月12日8時頃撮影)

※ 原宿交差点の環状4号(阿久和鎌倉線)より湘南台方面を臨む



開通前

(平成22年12月6日8時頃撮影)



開通1ヶ月後

(平成23年1月12日8時頃撮影)

※ 原宿交差点付近の環状4号(原宿六浦線)より原宿交差点(湘南台方面)を臨む

■調査日・開通前:平成22年11月25日(木)・開通1ヶ月後:平成23年1月12日(水)

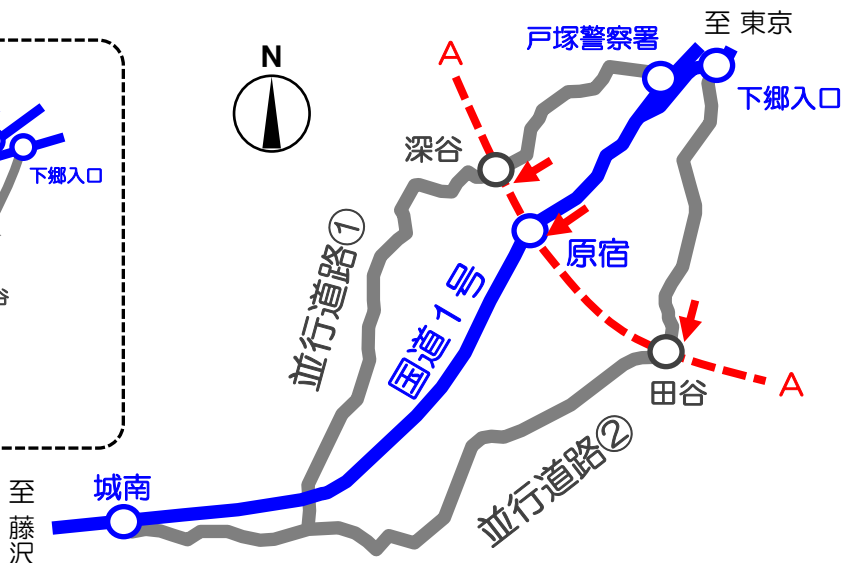
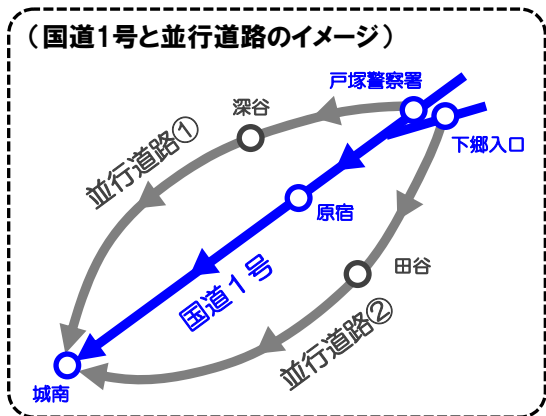
※ 調査方法:車による実走行にて計測

※ トンネル開通日:上り線→H21.4.4(土)、下り線→H22.12.12(日)

# ②-1 並行道路の交通量が減少し、国道の交通量が増加しています

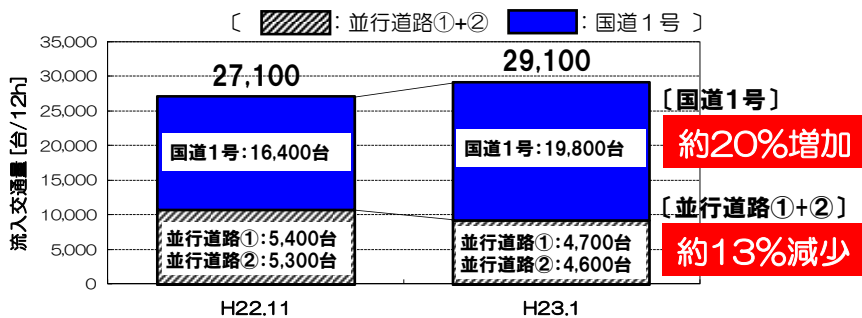
## ■国道1号と並行道路の交通量の変化 [下り線(藤沢方面)]

国道1号の下り線交通量が約2割増加し、並行道路の交通量が約1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、並行道路の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①の状況



#### [開通前]

(平成22年8月26日10時頃撮影)



#### [開通1ヶ月後]

(平成23年1月12日10時頃撮影)

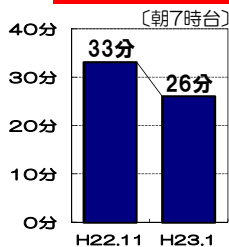


※ 深谷交差点より東京方面を望む

### ○下り方向(藤沢方面)の所要時間の変化

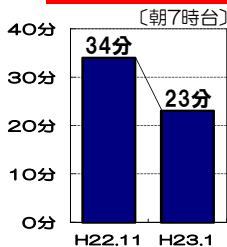
#### [並行道路①(下り方向)]

約7分短縮



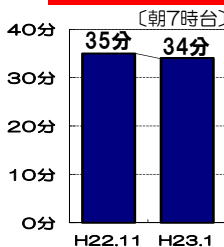
#### [国道1号下り線]

約11分短縮



#### [並行道路②(下り方向)]

約1分短縮



※ 国道1号 : 戸塚警察署交差点から城南交差点(約8km区間)を通過するまでの所要時間を比較  
 ※ 並行道路①: 戸塚警察署交差点から城南交差点(約10km区間)を通過するまでの所要時間を比較  
 ※ 並行道路②: 下郷入口交差点から城南交差点(約11km区間)を通過するまでの所要時間を比較

■調査日・開通前:平成22年11月25日(木)・開通1ヶ月後:平成23年1月12日(水)

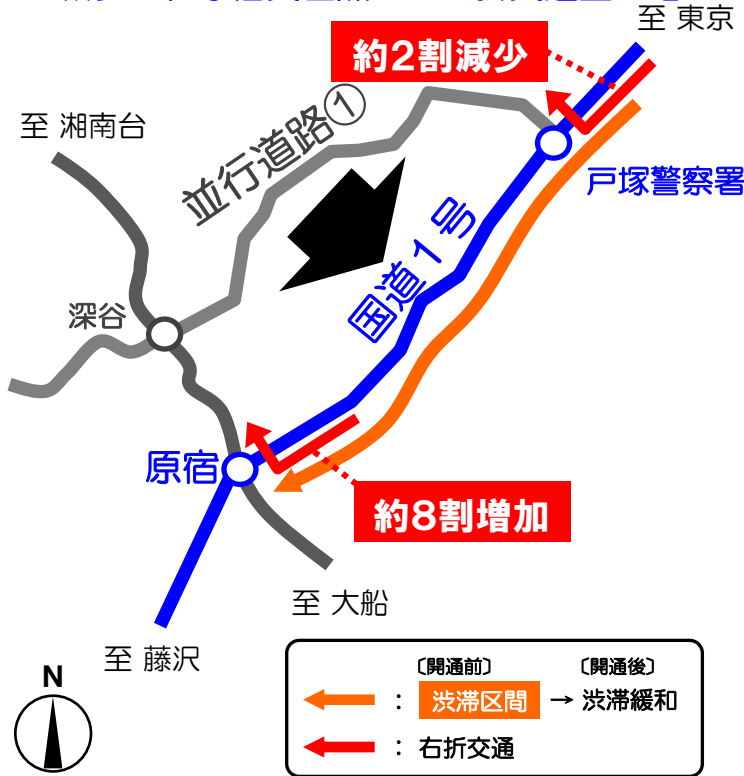
※トンネル開通日:上り線→H21.4.4(土)、下り線→H22.12.12(日)

## ②-2 国道1号下り線原宿交差点の右折車両数が増加しています

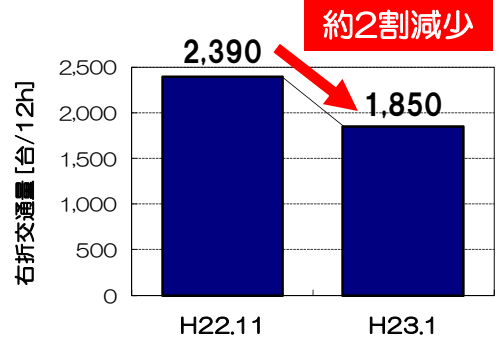
### ■国道1号下り線 原宿・戸塚警察署交差点の右折交通量の変化

原宿交差点を先頭とする交通混雑を避けるため、戸塚警察署交差点で右折していた交通が多くありました。

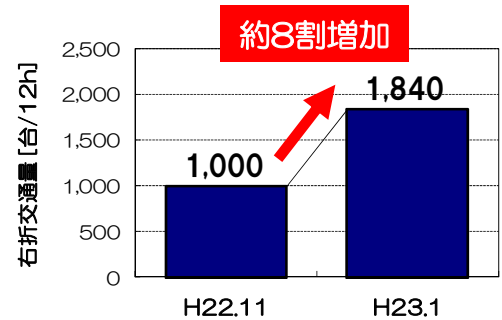
全線立体化により、戸塚警察署交差点で右折していた交通量（並行道路を利用）が減少し、原宿交差点での右折交通量が増加しています。



#### ○戸塚警察署交差点の右折交通量



#### ○原宿交差点の右折交通量



#### ○戸塚警察署の状況

(平成23年1月13日8時頃撮影)



※ 戸塚警察署交差点から国道1号(東京方面)を臨む

#### ○原宿交差点の状況

(平成23年1月13日8時頃撮影)



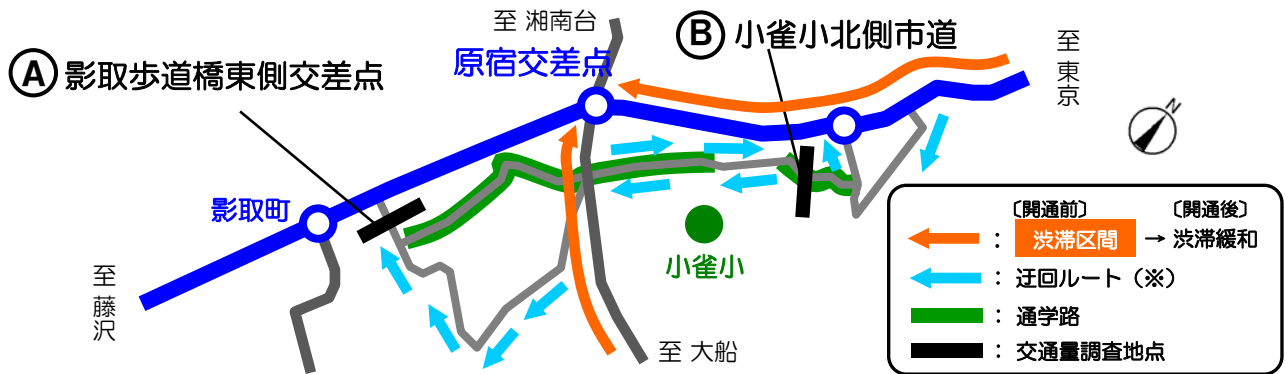
※原宿交差点から国道1号下り線の側道部(東京方面)を臨む

■調査日・開通前:平成22年11月25日(木)・開通1ヶ月後:平成23年1月12日(水)

※トンネル開通日:上り線→H21.4.4(土)、下り線→H22.12.12(日)

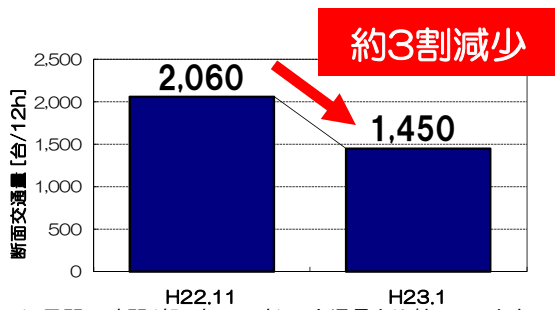
# ③ 生活道路の交通量が減少しています

## ■生活道路(原宿交差点付近)の交通量の変化



### ① 影取歩道橋東側交差点(市道)

生活道路の交通量が約3割減少しています。



◆ 昼間12時間(朝7時~19時)の交通量を比較しています。

(平成22年11月25日10時頃撮影)

開  
通  
前



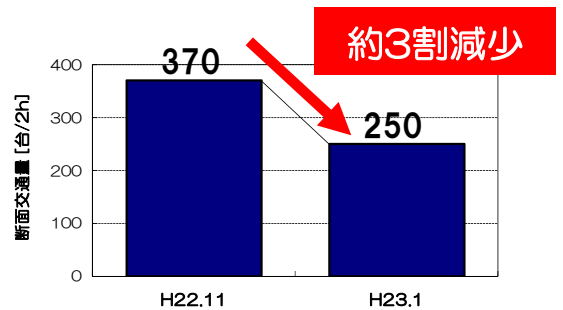
(平成23年1月13日10時頃撮影)

開  
通  
1  
ヶ  
月  
後



### ② 小雀小北側市道(通学路)

生活道路(通学路)の通学時間帯の交通量が約3割減少しています。



◆ 通学時間帯(朝7時~9時)の交通量を比較しています。

(平成22年12月6日8時頃撮影)

開  
通  
前



(平成23年1月13日8時頃撮影)

開  
通  
1  
ヶ  
月  
後



■調査日・開通前:平成22年11月25日(木)・開通1ヶ月後:平成23年1月12日(水)

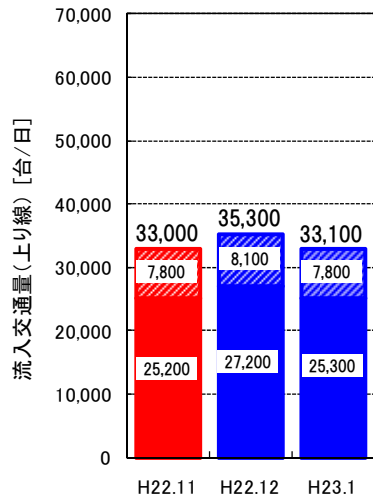
※ 迂回ルート:国道1号および環状4号の交通渋滞を避けるために生活道路を走行していると推測されるルートを想定  
※ トンネル開通日:上り線→H21.4.4(土)、下り線→H22.12.12(日)



# 【参考】原宿交差点の交通量（24時間）

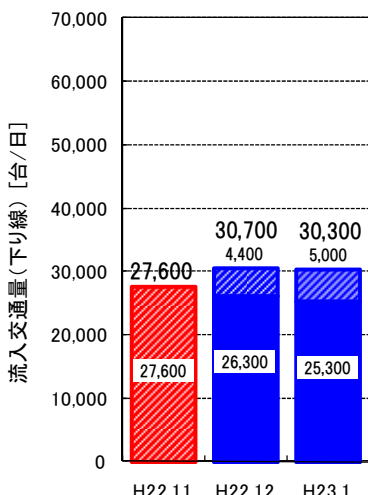
## ■国道1号 原宿交差点の交通量

### ○上り線（東京方面）



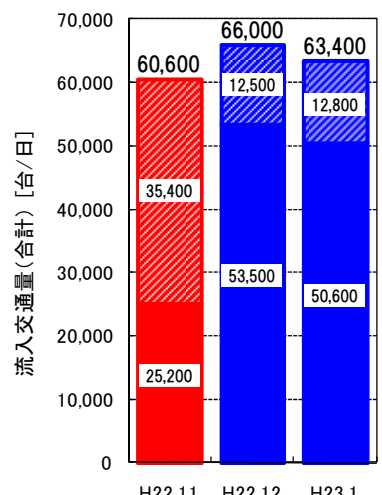
H22.11 { 側道の交通量  
トンネルの交通量  
H22.12 { 側道の交通量  
トンネルの交通量  
H23.1 { 側道の交通量  
トンネルの交通量

### ○下り線（藤沢方面）



H22.11 { 現道の交通量  
H22.12 { 側道の交通量  
H23.1 { 側道の交通量  
トンネルの交通量

### ○合計



H22.11 { 側道・現道の交通量  
トンネルの交通量  
H22.12 { 側道の交通量  
トンネルの交通量  
H23.1 { 側道の交通量  
トンネルの交通量

### 【上り線（東京方面）】

トンネル: 約25,300台/日【約8割】  
側道: 約7,800台/日【約2割】

至 湘南台

環状4号

原宿交差点

至 藤沢

331

253

国道1号

253

303

至 東京

### 【凡例】

→ : トンネル利用交通

→ : 側道利用交通

999 : 交通量 (100台/日)

114

至 大船

トンネル: 約25,300台/日【約8割】  
側道: 約5,000台/日【約2割】

【下り線（藤沢方面）】

■調査日・開通前:平成22年11月25日(木)・開通直後:平成22年12月14日(火)・開通1ヶ月後:平成23年1月12日(水)

※ 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。

※ トンネル開通日:上り線→H21.4.4(土)、下り線→H22.12.12(日)

## ○概要

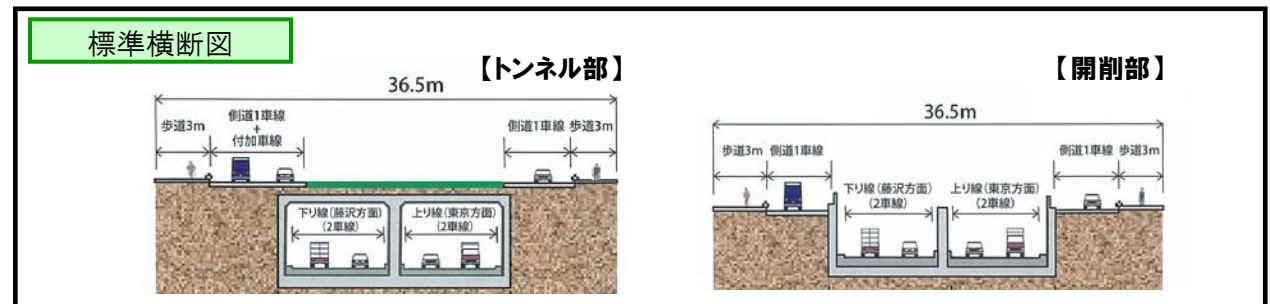
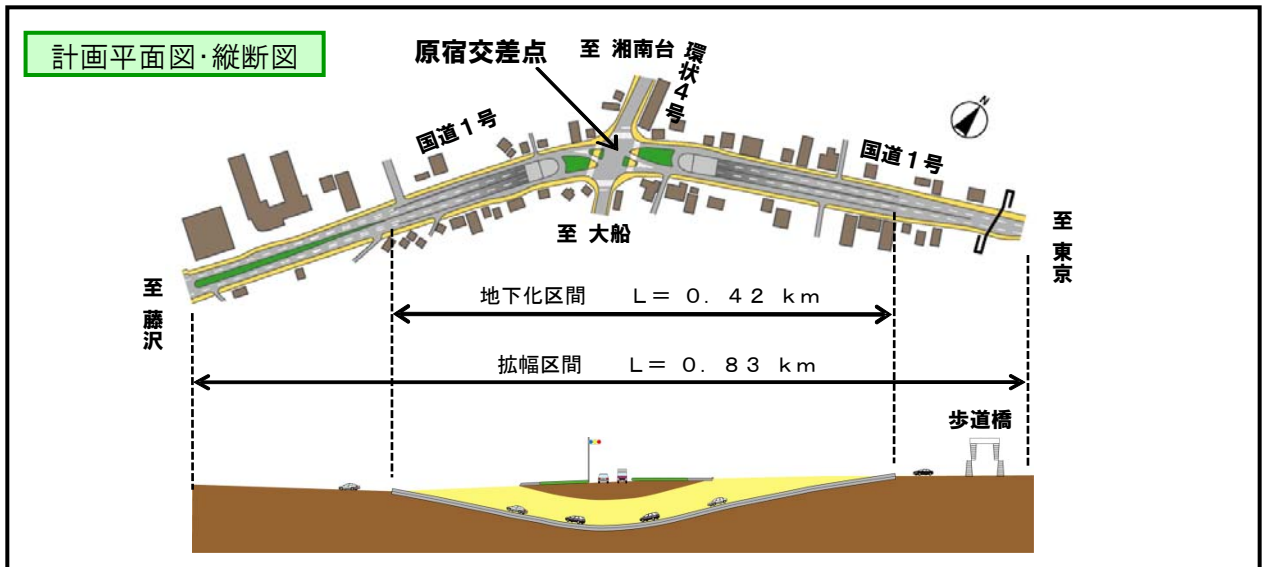
原宿交差点改良事業は国道1号と環状4号との交差点を立体化（国道1号が地下を通ります）し、国道1号の通過交通と環状4号との出入り交通を分離することによって、交通混雑を解消し、横浜市の放射・環状方向の円滑な交通を確保することを目的に計画されたものです。

### -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）



下り線トンネル開通後も、地上部において側道の歩道拡幅、舗装工事、Uターン路の設置等を実施してまいります。