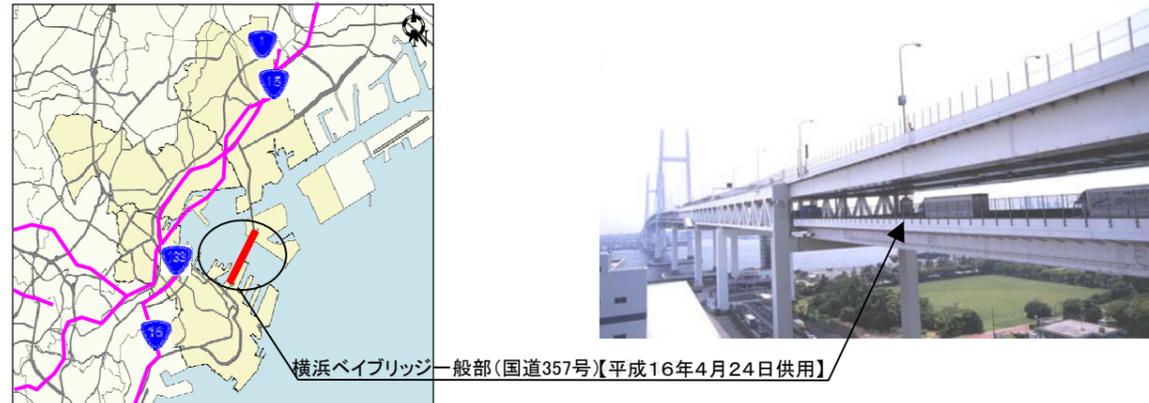


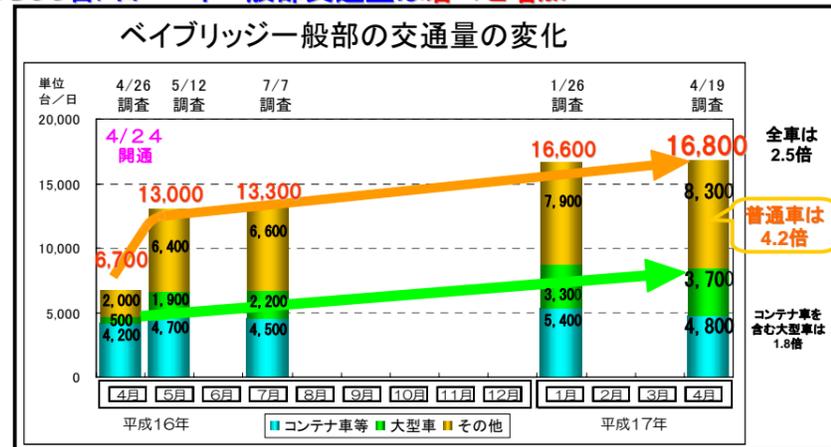
<整備効果事例> 横浜ベイブリッジ一般部(国道357号)の供用

概要

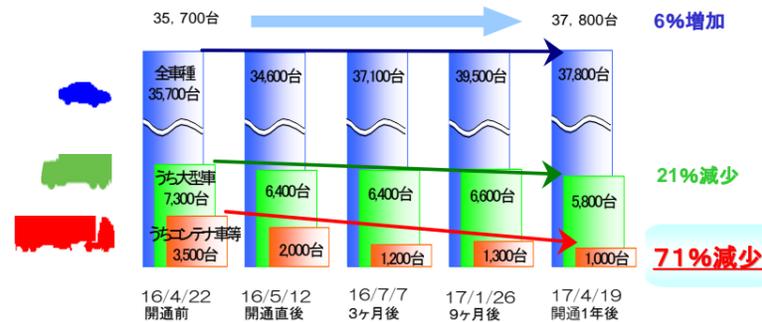
●横浜ベイブリッジは、東京湾岸道路の一部として横浜港港口部に位置し、上層部に自動車専用道路として首都高速湾岸線(平成元年9月供用)、下層部に一般道路として国道357号を配した上下二層構造の道路橋であり、一般部は平成16年4月24日に暫定供用した。



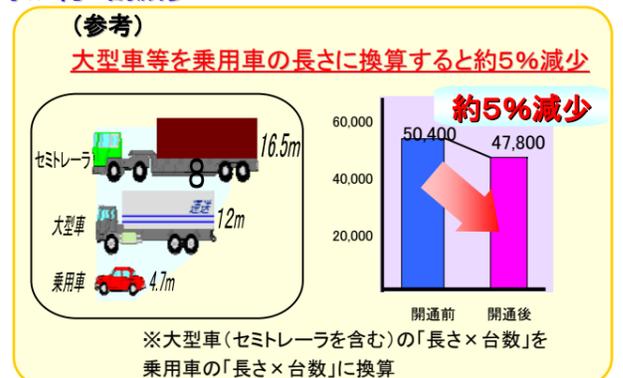
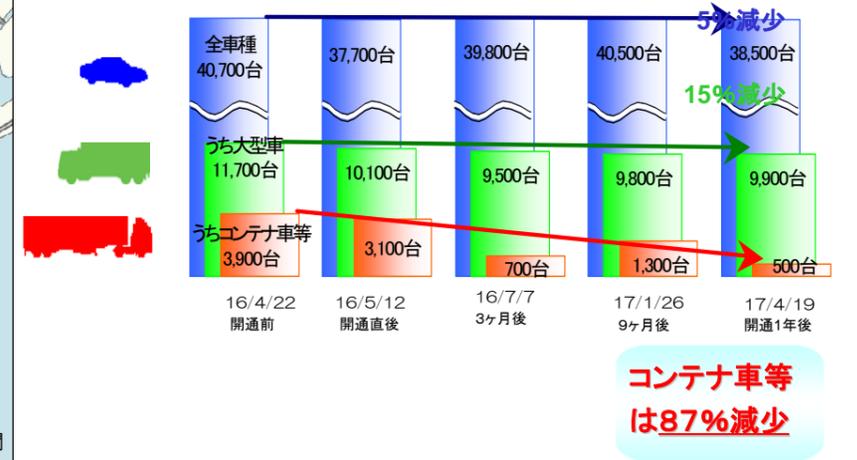
○利用交通は16800台/日 ベイ一般部交通量は着々と増加



○コンテナ街道(国道133号:本町5丁目)ではコンテナ車等が約7割減少

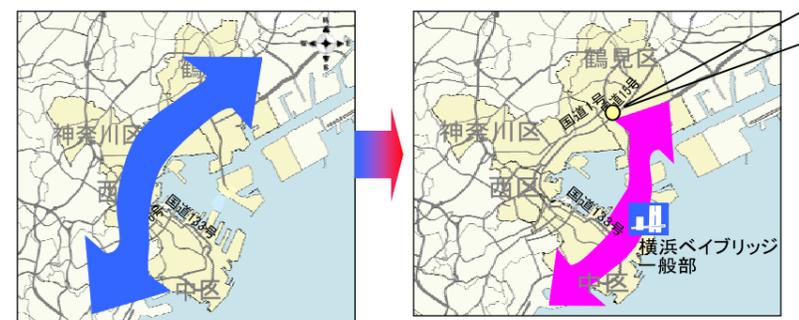


○国道15号大黒町入口交差点ではコンテナ車等が約9割減少

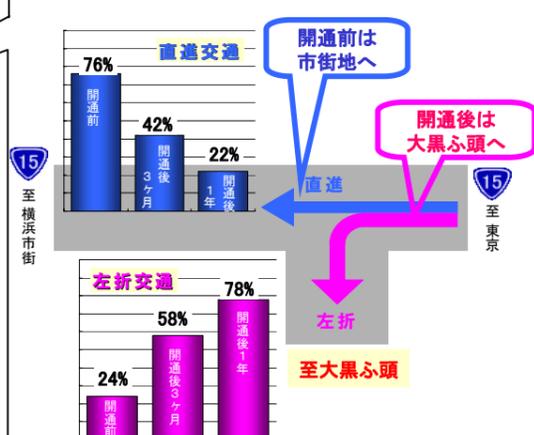


横浜ベイブリッジ一般部の供用効果

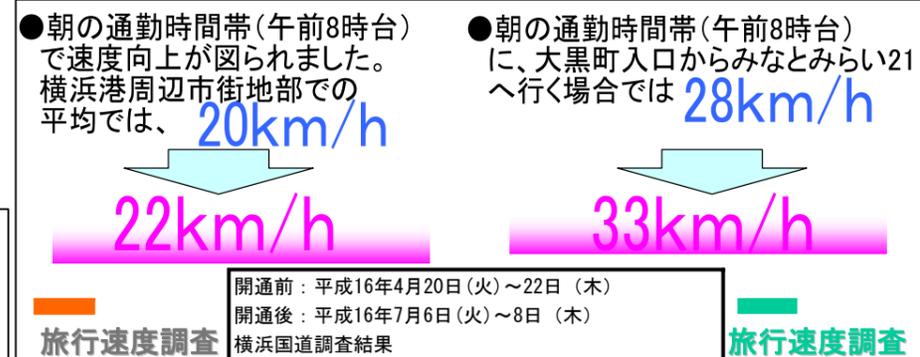
○横浜市内の交通の流れが大きく変化(市街地から湾岸部へ)



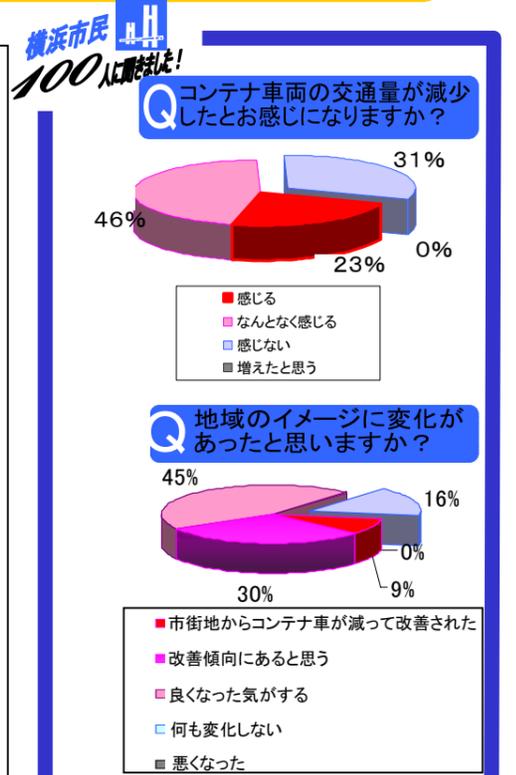
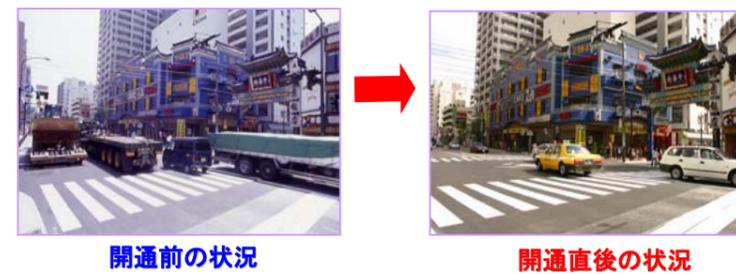
○大黒町入口交差点の交通変化 コンテナ車等の流れが臨海部へ定着



○横浜市内の旅行速度と景観の改善



●中華街東門付近の状況の変化



<整備効果事例>

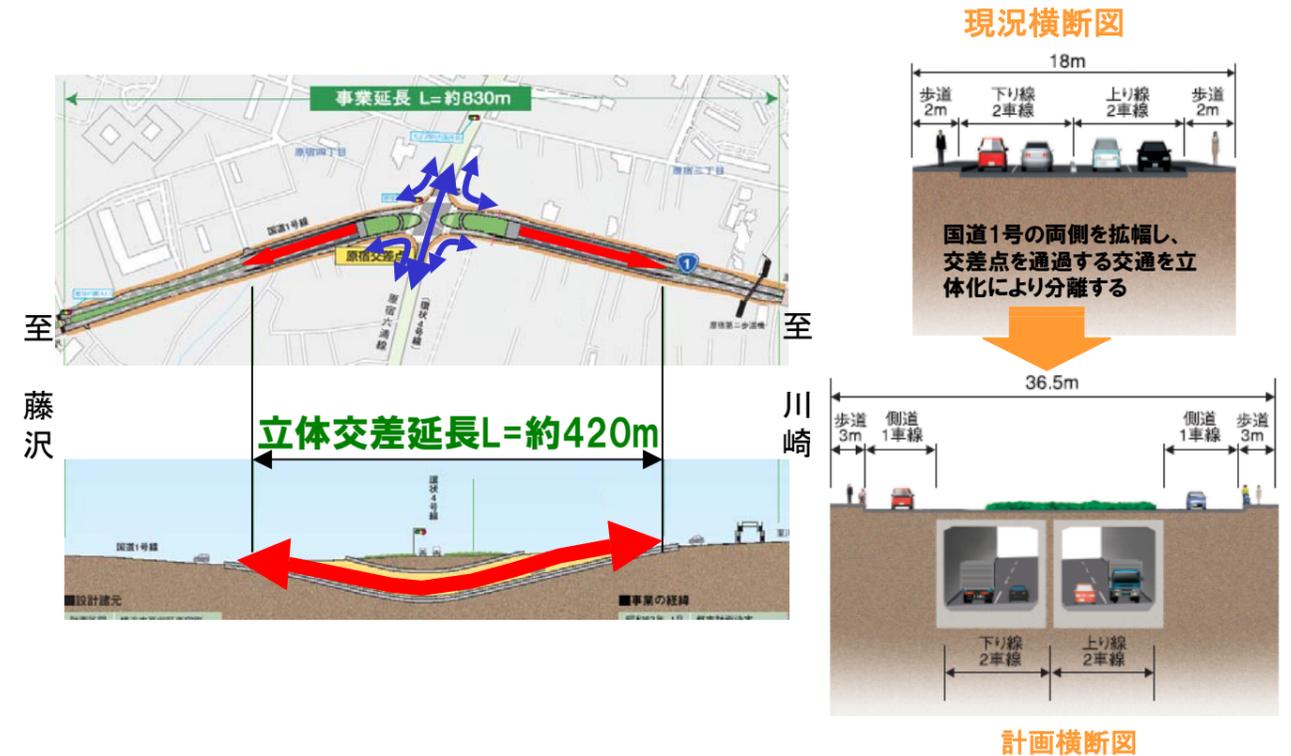
国道1号原宿交差点の立体化

位置図



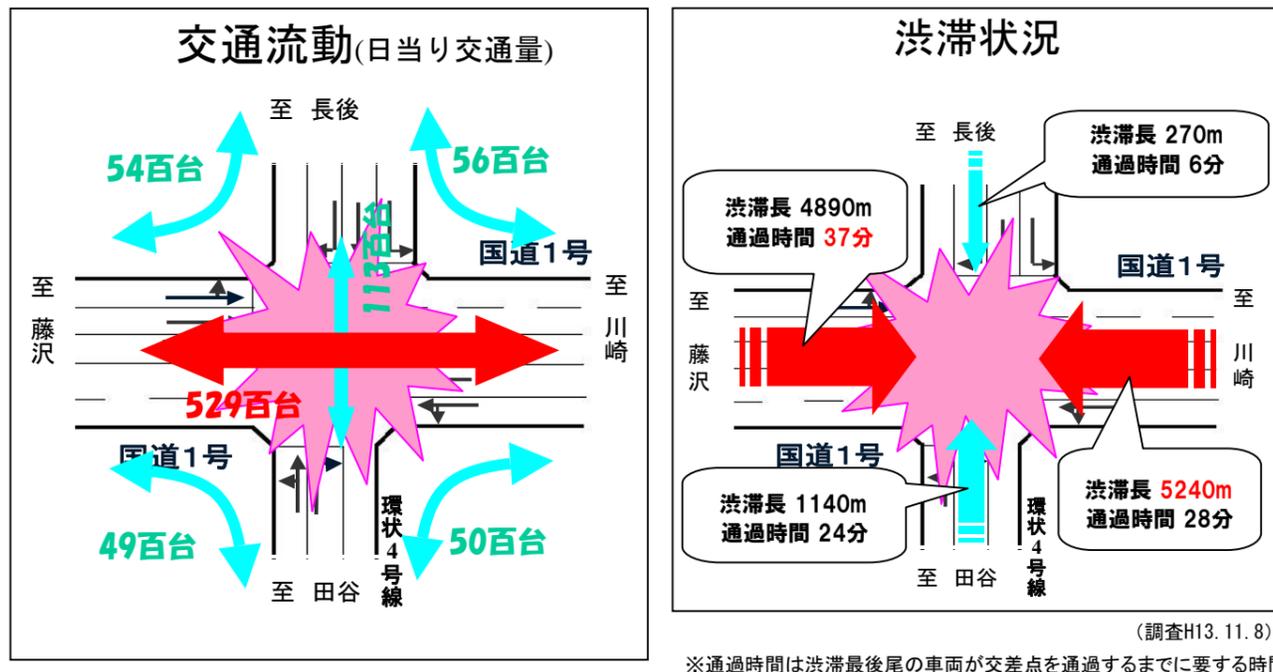
対策

●原宿交差点立体化事業は、国道1号を地下化することにより交差点に集中する通過交通を分離し、慢性的な交通渋滞の解消並びに交通安全の確保、沿道の環境改善を図る。



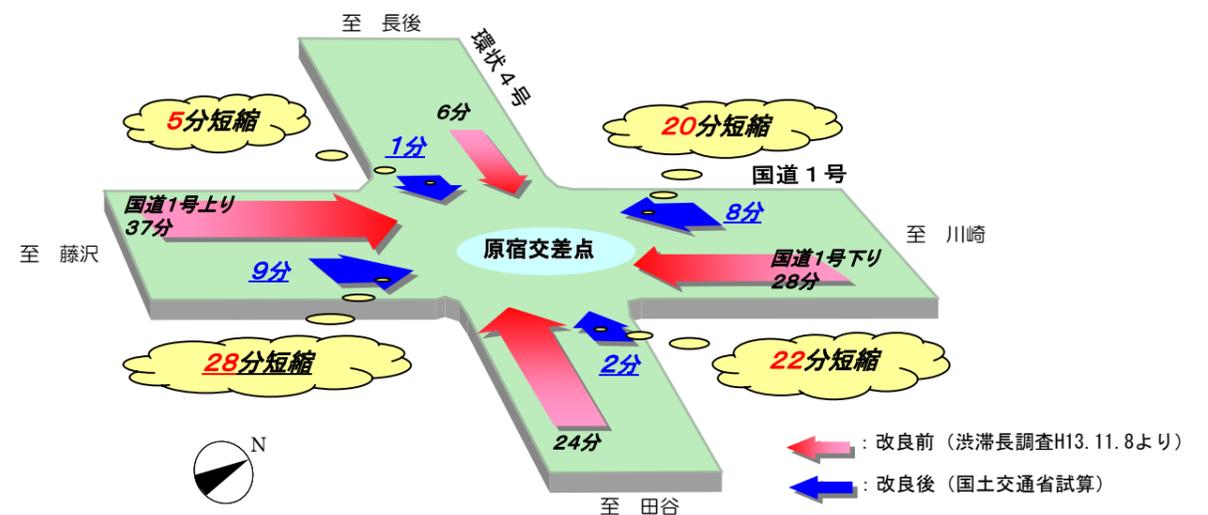
交差点の現状

●原宿交差点部の交通は、国道1号で約63千台/日。交差する環状4号線で約22千台/日。合計で約85千台/日の交通が交差点に集中することにより原宿交差点を先頭とした交通渋滞が発生。



期待される対策効果

●国道1号の直進交通が約20~30分程度の時間短縮が図られる等、交通の円滑化が期待できる。



< 整備効果事例 > 小田原箱根道路整備と現国道 1号再整備 (まちづくり)

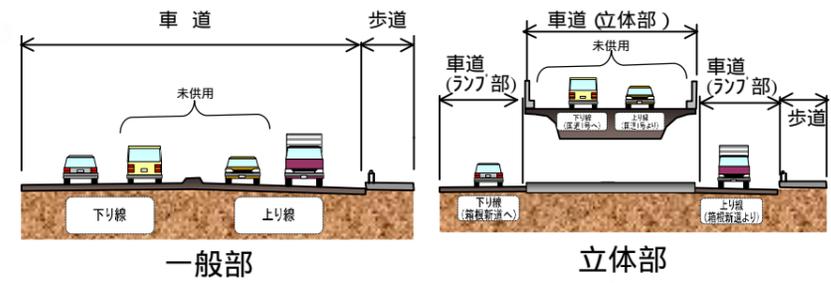
概要

小田原箱根道路は、小田原箱根地区の交通混雑の緩和と現国道機能の回復を目的としたバイパス道路であり、平成 17年 3月 28日に暫定 2 / 4車線で一部供用。(山崎立体部を除く)

位置図



断面図

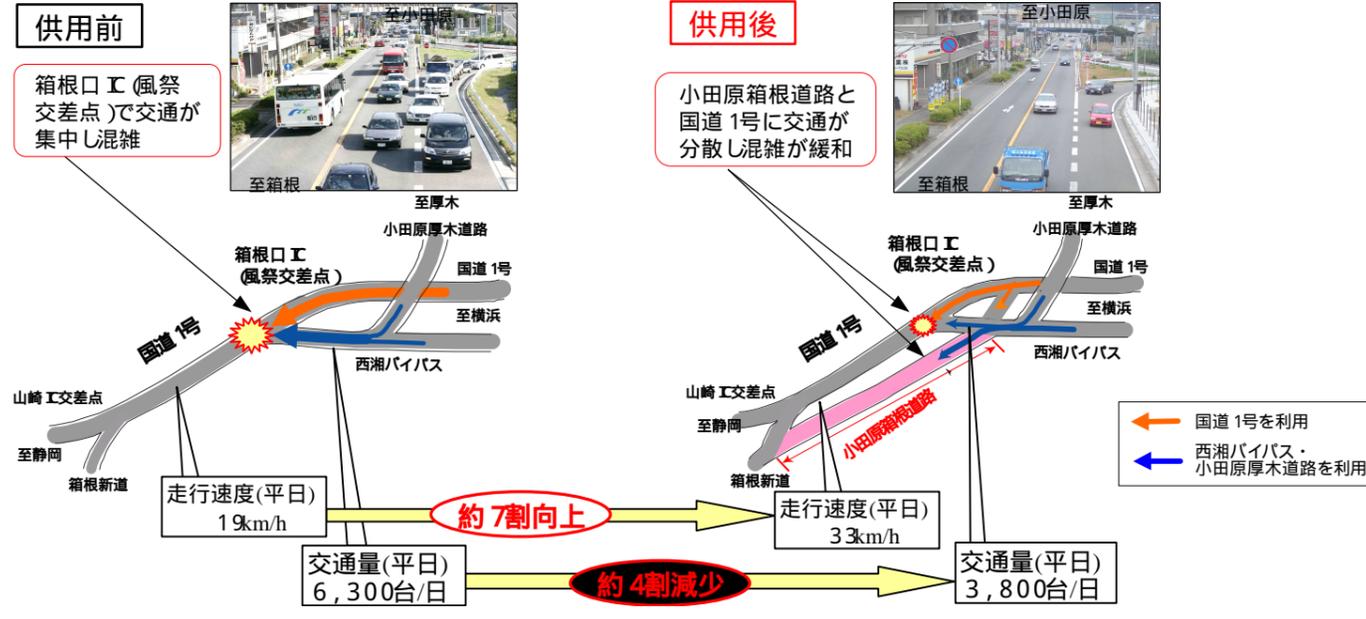


平面図



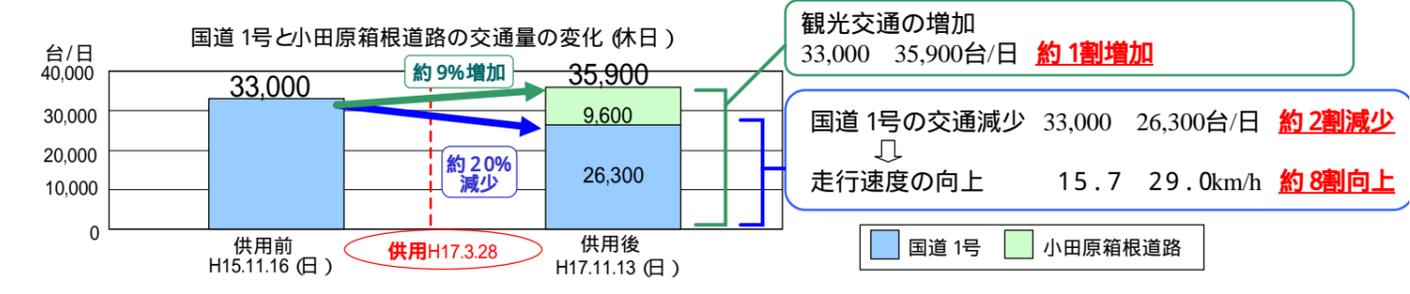
小田原箱根道路の供用効果

小田原箱根道路の供用により 西湘バイパス・小田原厚木道路と箱根新道が直接接続したため、箱根口工 (風祭交差点) に集中していた交通が分散し、混雑が緩和。



休日の観光交通への効果も絶大

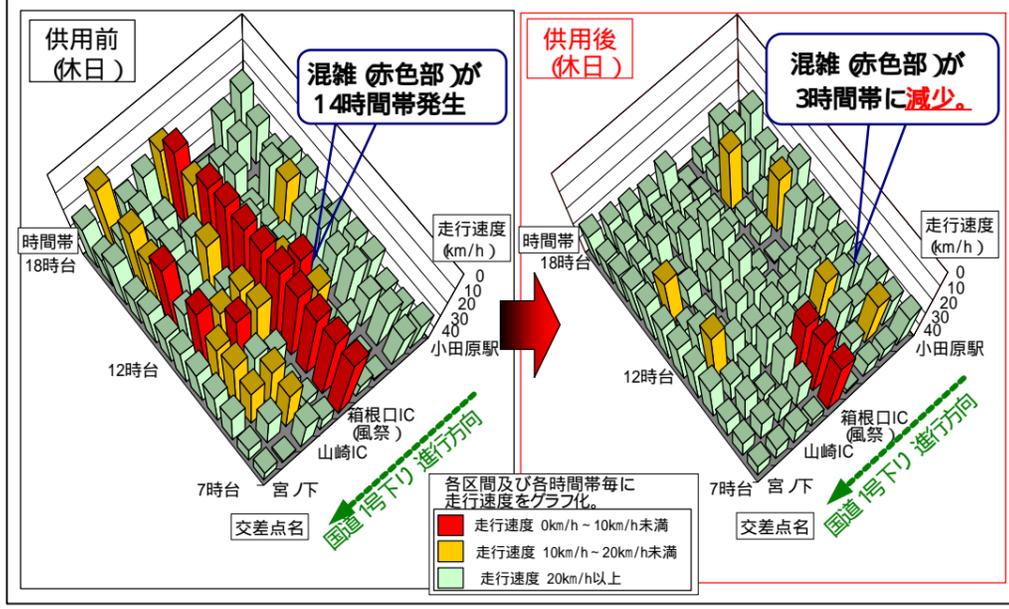
国道 1号の交通が小田原箱根道路に転換。



特に、休日の国道 1号及び自動車専用道路の渋滞が緩和。

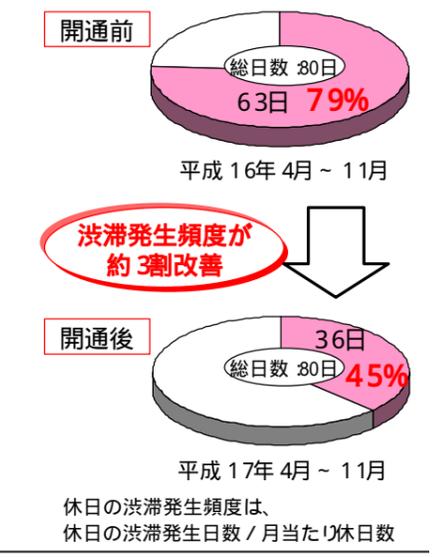
< 国道 1号の効果 >

国道 1号下りの渋滞が緩和 (小田原駅から宮下交差点までの走行速度比較)



< 自動車専用道路の効果 >

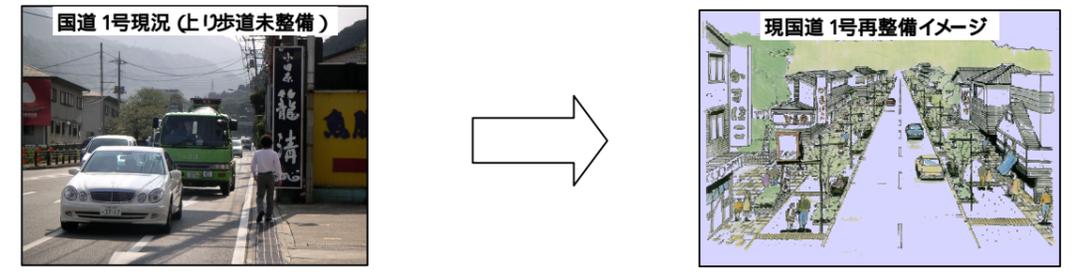
西湘バイパス、小田原厚木道路の箱根口工 (風祭交差点) における休日の渋滞発生頻度が減少し渋滞が緩和。



現国道 1号再整備 (まちづくり)

国道 1号の交通が小田原箱根道路に転換することにより、国道 1号の再整備が可能となるため、現国道 1号再整備 (まちづくり) を実施。

現国道 1号再整備内容：国道 1号の車線を減少 (3 2車線) させ、歩道及び、まちなみ景観を整備

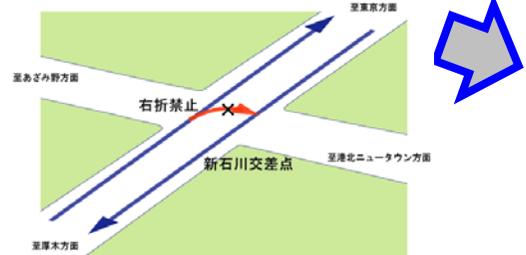


<整備効果事例> 新石川立体開通

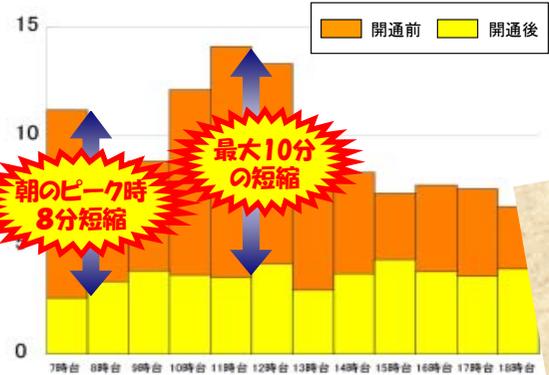
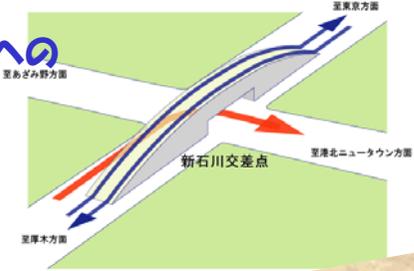
江田駅東～鷺沼2丁目(横浜・川崎市境)間の所要時間が1/3以下(14分→4分)



開通前14分かかっていた所要時間が...
開通後1/3以下の4分に短縮!



さらに港北ニュータウン方面への
右折が可能となりました!



時間帯別所要時間
江田駅東→鷺沼2丁目間

新石川立体開通前に見られた
慢性的な渋滞が
国道246号、日吉元石川線ともに
解消されました