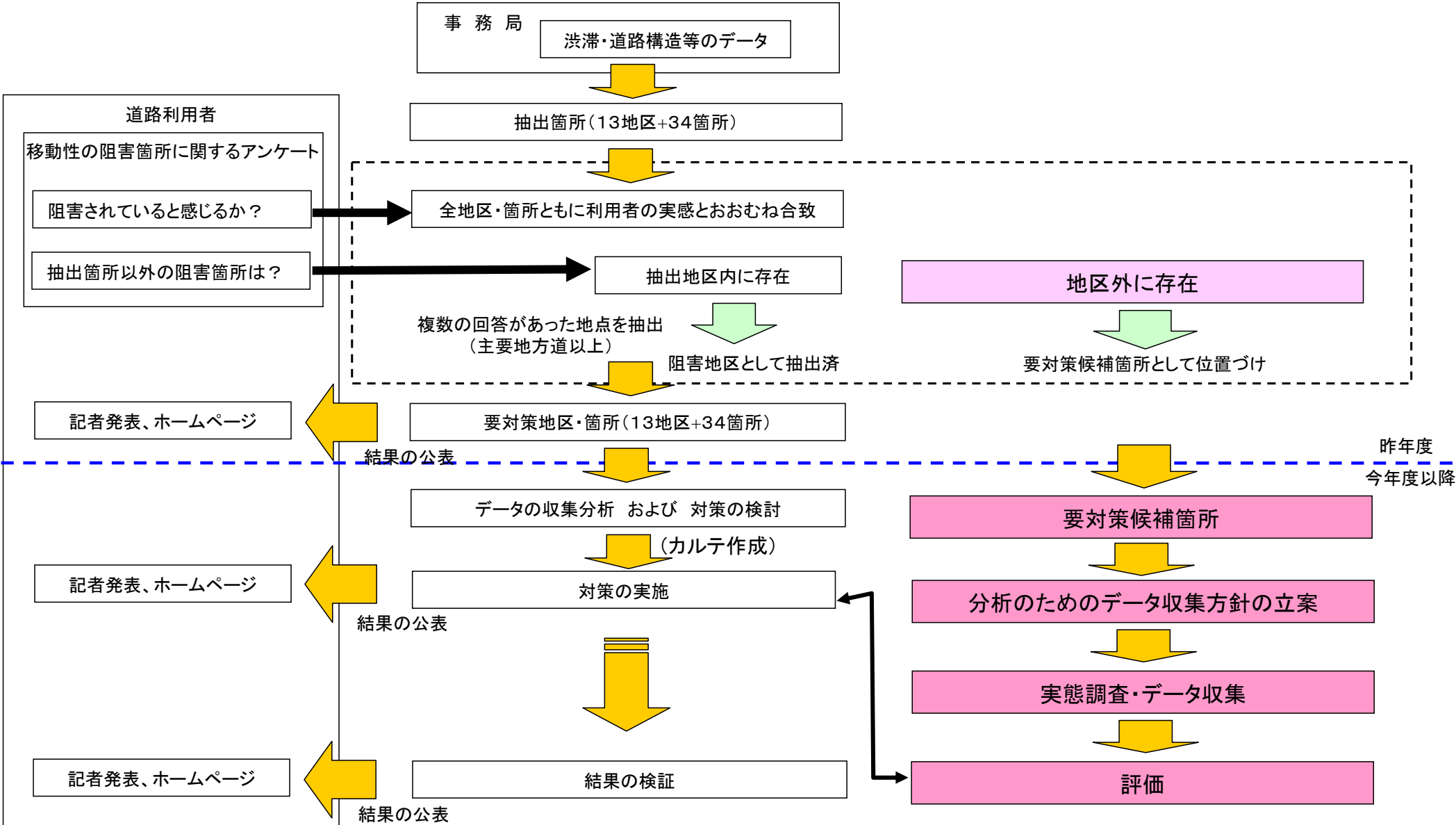


# 今後の進め方について(1)

抽出地区・箇所以外の阻害箇所については、要対策箇所の候補箇所として位置づけ、今後、データ収集・分析を実施し、要対策箇所の見直しを検討する。



# 今後の進め方について(2)

## ■データ収集について

要対策候補箇所については、プローブ調査等の交通量調査を実施予定(H18.11頃)  
 ※川崎市:プローブ調査30路線 交差点渋滞調査(H18.6実施済み)

## ■要対策候補箇所一覧



要対策候補箇所一覧

NO	路線	候補箇所
1	国道1号	JR戸塚駅近辺
2		小幡3丁目～西湘バイパス橋IC
3	国道16号	君ヶ崎交差点～六浦交差点
4	国道129号	新昭和橋付近
5	国道134号	鎌倉～藤沢間
6		引橋交差点～夫婦橋交差点
7		北久里浜駅前交差点
8	国道135号	石橋IC～県境
9	国道246号	座間市栗原陸橋～大和トンネル間
10	国道413号	日赤病院前交差点
11	国道467号	南藤沢交差点
12	環状2号線	上永谷付近
13		新横浜駅～国道16号交点
14	(主)横須賀葉山線	佐原交差点
15		池上十字路口交差点
16		湘南橋交差点
17		衣笠交差点
18		JR衣笠駅前
19	(主)横須賀三崎線	横須賀市衣笠～一騎塚間
20	(主)横浜鎌倉線	上大岡駅前～港南警察署
21	(主)相模原町田線	北里大病院～国道16号交点
22	(主)世田谷町田線	川崎市麻生区内
23	(主)泰野二宮線	河原町交差点
24	(主)丸子中山 茅ヶ崎線	南台交差点～二ツ上橋交差点
25		厚木基地南門前交差点

# 今後の進め方について(3)

## 対策検討用カルテ(1)

対策優先箇所	番号	箇所名	段階
渋滞	9-1	梅の木交差点	計画(PLAN)

**概要**

場所 横浜市保土ヶ谷区西谷町  
 路線名 国道16号  
 区間延長

選定理由	渋滞損失時間	ピーク時旅行速度	VICS渋滞時間	利用者アンケート	主要渋滞ポイント	道路構造
	450人時/km/日	0~10km/h (上り下りとも)	第〇位		該当	

位置図

**道路交通**

データによる現況 (H17)	交通量	ピーク時旅行速度	混雑度	事故率	渋滞損失時間	渋滞損失金額
	平 25,389台/日 休 24,438台/日					

道路沿道状況

プローブ調査結果

**渋滞損失時間**

**旅行速度**

計画の有無 交通安全対策事業等での交差点改良計画はなし。

要望および地元の声 利用者アンケートの結果、回答数の93%が通行阻害を感じており、81%が対策必要と考えている。

**■ピーク時の交通量と渋滞状況**

**【需要交通量の計算】**

横浜町田IC方面からのピーク時観測交通量 696(台/時)  
 渋滞台数=1,240m÷7m/台=177(台/時)  
 需要交通量=観測交通量+渋滞台数=696+177=873(台/時)

**【当該流入部の理論的交通容量】**

理論的交通容量  
 基本値:2,000(台/青1時間)  
 車線幅員による補正:  $\alpha_1=1.00$   
 大型車混入率(9%)による補正率:  $\alpha_2=0.82$   
 右折車混入による補正率:  $\alpha_3=1.00$   
 左折車混入(6%)による補正率:  $\alpha_4=0.99$

理論的交通容量  
 =基本値× $\alpha_1$ × $\alpha_2$ × $\alpha_3$ × $\alpha_4$ ×青時間比  
 =2,000×1.00×0.82×1.00×0.99×(98/160)  
 =996(台/青1時間)

**■信号現示**

1φ	2φ	3φ	4φ	サイクル長に対する青時間の割合
G93	R13	R20	R21	60.0%
R93	G10	R20	R21	8.1%
R93	R13	G17	R21	12.5%
R93	R13	R20	G18	13.1%

サイクル長 160(sec)

**■信号現示に対する評価**

交通量(乗用車台数/h)

需要交通量	873
理論的交通容量	996
観測交通量	696

**【評価と渋滞原因】**

- 理論的交通容量が需要容量を超えることにより、交通容量はある程度確保されていることがわかる。
- また、観測交通量が理論的交通容量を下回っていることより、交差点周辺に交通を阻害する要因がある。

**■考えられる阻害要因**

- 右折車両は相対的に少ないものの、右折車線がないため右折車があると後続車両はストップ
- バスベイがないため、バスが停車すると後続車はストップ

**渋滞発生要因**

- 当該区間の国道16が担う交通は、内々・内外交通が95%を占めており、通過交通は保土ヶ谷BPが担う形になっているものの、依然として地先交通の量が多い。
- 交通量は、横浜町田IC方面からくる交通と、上菅田町からくる交通が多く、当該交差点で合流して、横浜新道方面に向かうため、隣接する先の交差点で捌ききれない。
- バスベイが整備されておらず、バスの停車により後続車の進行を阻害する(運行本数はピーク時22本 3分に1台)。
- 上り(相模原方面)の右折車線が未整備のため、右折交通量が少ないものの、直進車の走行を阻害している。

# 今後の進め方について(4)

## 対策検討用カルテ(2)

対策立案	対 策		対策の考え方	対策の効果・検証	
	短期対策	H17			
		H18	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスベイの設置検討</li> <li>・右折レーン設置検討</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの停車による後続車両の通行阻害を除去</li> <li>・右折車による後続車両の通行阻害を除去</li> </ul>
		H19			
		H20以降			
長期対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取り付け部改良の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・信号現示の多さの原因となっている変形交差点を改善</li> </ul>			
対策事業概要図					
				その他 当該事業の進捗等	