

神奈川県 渋滞対策検討箇所

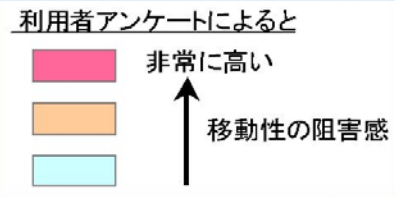
要対策エリア・箇所位置図

要対策箇所は学識者や道路利用者の代表からなる委員会での助言を受けて選定しています。

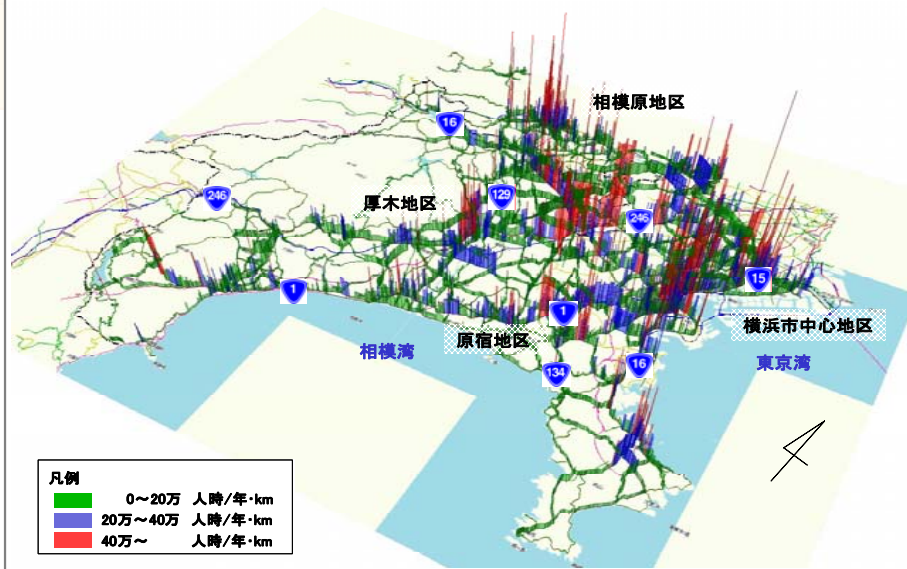


要対策箇所として選定された13地区34箇所

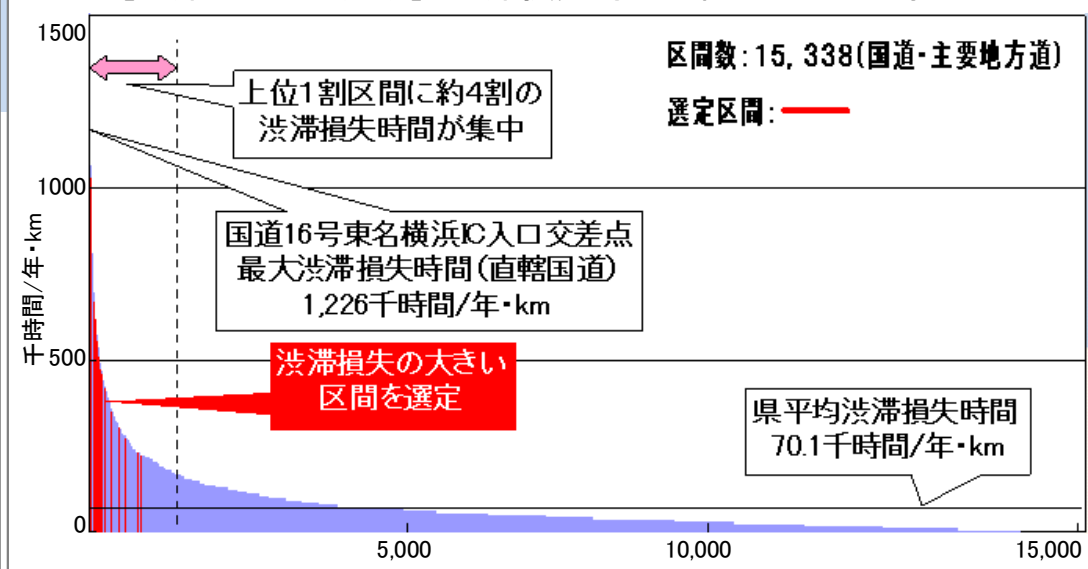
番号	地区・路線名	箇所	阻害要因
1	川崎横浜都心地区		
1-1	国道1号	多摩川大橋～下末吉交差点	渋滞
1-2	国道1号	浜松町交差点	渋滞
1-3	国道15号	大黒町入口交差点	渋滞
1-4	国道15号	栄町交差点	道路構造
1-5	(主)東京丸子横浜線	綱島交差点	渋滞
1-6	(主)東京丸子横浜線	大豆戸交差点	渋滞
1-7	(主)東京大師横浜線	京急大師線踏切付近	道路構造
1-8	(主)横浜生田線	浅間下交差点～岡野交差点	渋滞
1-9	国道1号	保土ヶ谷橋交差点	渋滞
1-10	国道1号	不動坂交差点	渋滞
2	横浜横須賀連絡地区		
2-1	国道16号	青砥坂交差点～杉田交差点	渋滞
3	横須賀地区		
3-1	国道16号	吉倉町～追浜町	道路構造
3-2	(主)横須賀三崎線	衣笠十字路交差点	渋滞
4	原宿地区		
4-1	国道1号	原宿交差点	渋滞
5	湘南地区		
5-1	国道1号	工業団地入口交差点	渋滞
6	横浜川崎北西地区		
6-1	国道246号	新石川交差点～江田駅東交差点 ～市ヶ尾交差点	渋滞
7	厚木秦野地区		
7-1	国道246号	市役所入口交差点～桜坂交差点	渋滞
8	川崎縦貫地区		
8-1	国道409号	京急大師線踏切付近	渋滞
9	保土ヶ谷地区		
9-1	国道16号	梅の木交差点	渋滞
9-2	国道16号	東名横浜町田IC付近	渋滞
10	相模原地区		
10-1	国道16号	鶴野森交差点～若松2丁目交差点	渋滞
11	さがみ縦貫地区		
11-1	国道246号	金田交差点～文化会館入口交差点	渋滞
11-2	国道129号	国道246号交点～船子北谷交差点	渋滞
11-3	(主)町田厚木線	相模大橋東交差点	渋滞
12	横浜南部地区		
12-1	(主)原宿六浦線	笠間交差点	渋滞
13	小田原箱根地区		
13-1	国道1号	宮の下交差点	渋滞
13-2	国道135号	石橋C(西湘BP)～早川口交差点	渋滞
13-3	国道255号	飯泉入口交差点	渋滞
14	国道20号	与瀬～吉野(通行規制区間)	自然災害
15	国道20号	藤野町中心部(吉野～小淵)	道路構造
16	国道467号	光ヶ丘交差点	渋滞
17	国道467号	桜ヶ丘交差点	渋滞
18	(主)横浜伊勢原線	用田交差点	渋滞
19	国道246号	向原	道路構造



神奈川県の渋滞損失時間年度合計



[渋滞データの分析] 渋滞損失時間が高い上位から抽出



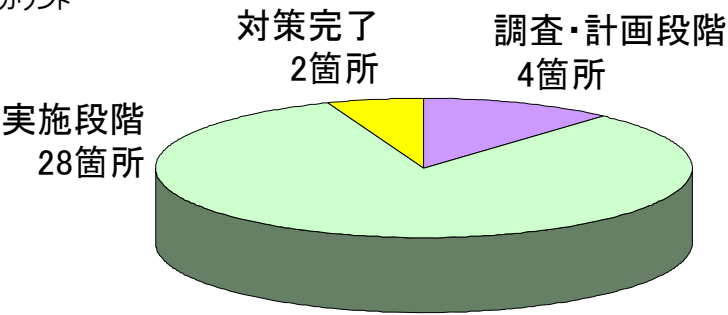
神奈川県への対策実施状況

13地区34箇所の対策実施状況

- 対策立案に向けて、調査等を進めている箇所
- 工事実施など、対策を行っている箇所
- 対策が完了している箇所

※1箇所につき複数の対策がある場合には、より進んでいる段階をカウント

4箇所
28箇所
2箇所



対策一覧表

■ 対策（個別対策、面的対策）の考え方

- 個別対策** 要対策箇所に応じて個別に実施する対策であり、少しでも早い段階で課題を小さくするまたは解消するための対策や、個別箇所の問題点の解消を目指した対策（交差点改良、現道拡幅、線形改良など）
- 面的対策** いくつかの要対策箇所の課題に一度に対応、または個別対策で解消が困難な課題を解消するための面的、広域的な対策。

候補対策箇所	対策事業者	路線名	箇所名	対策			
				個別対策	段階	面的対策	段階
1.川崎横浜都心部							
1-1	横浜国道事務所	国道1号	多摩川大橋～下末吉交差点	遠藤町、都町、尻手交差点の交差点改良		川崎1号沿道環境整備	
1-2	横浜国道事務所	国道1号	浜松町交差点	国道1号戸部拡幅			
1-3	横浜国道事務所	国道15号	大黒町入口交差点	国道1号直進車線1車線増設			
1-4	横浜国道事務所	国道15号	栄町交差点	路面表示・標識による案内誘導設置			
1-5	横浜市	(主)東京丸子横浜線	綱島交差点	県道子母口綱島拡幅事業			
				綱島街道(東京丸子横浜線)の拡幅		(都)宮内新横浜線の整備	
1-6	横浜市	(主)東京丸子横浜線	大豆戸交差点	綱島街道(東京丸子横浜線)の拡幅		(都)宮内新横浜線の整備	
1-7	川崎市	(主)東京大師横浜線	京急大師線踏切付近	京急大師線連続立体交差事業			
1-8	横浜市	(主)13号 横浜生田線	浅間下交差点～岡野交差点	バスベイ設置の検討		駐車禁止取締り強化	
						首都高料金割引	
1-9	横浜市	国道1号	保土ヶ谷橋交差点	国道1号の改築事業			
1-10	横浜市	国道1号	不動坂交差点	不動坂交差点改良		(都)権太坂和泉線・桜木東戸塚線整備	
2.横浜横須賀連結地区							
2-1	横浜国道事務所	国道16号	青砥坂交差点～杉田交差点	杉田交差点改良		横浜横須賀連結地区の暫定対策	
3.横須賀地区							
3-1	横浜国道事務所	国道16号	吉倉町～追浜町	横須賀地区トンネル改修			
3-2	神奈川県	県道26号(横須賀三崎)	衣笠十字路交差点			(都)久里浜田浦線の整備	

候補対策箇所	対策事業者	路線名	箇所名	対策			
				個別対策	段階	面的対策	段階
4.横須賀地区							
4-1	横浜国道事務所	国道1号	原宿交差点	原宿交差点改良		横浜湘南道路の整備	
						横浜環状南線の整備	
5.湘南地区							
5-1	横浜国道事務所 神奈川県	国道1号	工業団地入口交差点			新湘南BPの整備	
						国道134号湘南大橋4車線化	
6.横浜川崎北西地区							
6-1	川崎国道事務所	国道246号	新石川交差点～江田駅東交差点 ～市ヶ尾交差点	新石川立体化事業(H18.3完成)			
				江田駅東交差点対策			
7.厚木秦野地区							
7-1	横浜国道事務所	国道246号	市役所入口交差点～桜坂交差点			厚木秦野道路の整備	
8.川崎縦貫地区							
8-1	川崎市	国道409号	京急大師線踏切付近	京急大師線連続立体交差事業			
9.保土ヶ谷地区							
9-1	横浜国道事務所	国道16号	梅の木交差点	バスベイ移設、右折レーン設置検討			
9-2	川崎国道事務所	国道16号	東名横浜町田IC付近	横浜町田立体化事業			
10.相模原地区							
10-1	相武国道事務所	国道16号	鶴野森交差点～若松2丁目交差点			さがみ縦貫道路の整備	
11.さがみ縦貫地区							
11-1	横浜国道事務所	国道246号	金田交差点～文化会館前交差点			さがみ縦貫道路の整備	
						厚木秦野道路の整備	
11-2	横浜国道事務所 神奈川県	国道246号 ～国道129号	国道246号交差点～船子北谷交差点			さがみ縦貫道路の整備	
						厚木秦野道路の整備	
11-3	横浜国道事務所 神奈川県	県道51号(町田厚木)	相模大橋東交差点			さがみ縦貫道路の整備	
12.横浜南部地区							
12-1	横浜市 横浜国道事務所	(主)原宿六浦線	笠間交差点	(県)大船停車場矢部線流入部の拡幅(H18.3供用)		横浜環状南線及び関連道路事業	
				笠間交差点改良			
13.小田原箱根地区							
13-1	―	国道1号	宮ノ下交差点			箱根新道無料化による交通転換	
						国道135号改良	
13-2	神奈川県	国道135号	石橋IC(西湘南BP)～早川口交差点			小田原真鶴間道路整備の検討	
						(都)城山曽比線の整備	
13-3	神奈川県	国道255号	飯泉入口交差点			(都)小田原山北線・(都)城山曽比線の計画	
14	相武国道事務所	国道20号	与瀬～吉野(通行規制区間)	国道20号防災工事			
15	相武国道事務所	国道20号	藤野町中心部(吉野～小淵)	吉野地区歩道設置・線形改良事業			
16	神奈川県 横浜国道事務所	国道467号	光ヶ丘交差点			さがみ縦貫道路の整備	
17	神奈川県 横浜国道事務所	国道467号	桜ヶ丘交差点	(都)丸子中山茅ヶ崎線の整備		(都)寺尾上土棚線・(都)藤沢厚木線の整備	
						さがみ縦貫道路の整備	
18	神奈川県	県道22号(横浜伊勢原)	用田交差点			用田バイパスの整備	
19	横浜国道事務所	国道246号	向原交差点	向原改良			

段階別色の凡例： 調査・計画段階 実施段階 対策完了

	具体的対策		現在の進捗状況と今後の予定等		対 策 ・ 検 の 証 明 効 果	対策実施後、速やかに効果評価を実施
対 個 策 別	○遠藤町、都町、尻手交差点の交差点改良		主要3交差点のうち、渋滞がひどい尻手交差点の暫定改良計画の立案を先行し、地元および関係機関との調整を図る			
面 的 対 策	○川崎1号沿道環境整備 都県境から2.8kmの区間にわたり、車道の拡幅を伴う沿道環境整備事業。		S25年度 都市計画幅員変更 W36m→W30m S40年代 6車線化 H8年 低騒音敷設事業着手 H11年度 事業着手 H14年度 沿道環境に関するアンケート実施 H19年度 御幸公園交差点から115m整備着手 H20.2中旬 盛土工・法面処理(張芝) H20.4 歩道舗装工・転落防止柵移設 工事完了 H20年度以降 未着手の85m区間を整備予定		備 考	

対策事業概要図

【川崎1号沿道環境整備 概要】

2.8kmにわたり、幅員の拡幅、歩道、遮音壁の整備を伴う沿道環境整備を行い、よりよい沿道環境の創造を考えた道路と沿道が一体となったゆとりある道づくりを目指す。これにより、交通流をスムーズにし、渋滞の解消が図られる。

沿道環境改善事業

■沿道の環境を改善する

環状道路などの幹線道路ネットワークを拡充するとともに、特に沿道環境が厳しい交差点(緊急改善ポイント)において、交差点立体化などのボトルネック対策等を進め、交通の円滑化によってSPM、NOX、CO2を同時に削減する。

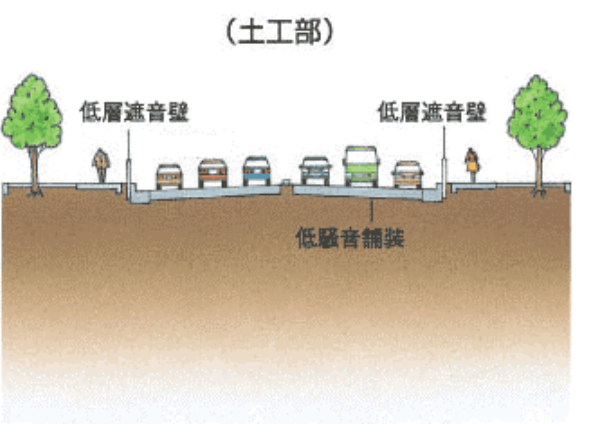
■地球環境の保全と都市環境の再生を目指す

遮音壁の設置や低騒音舗装の敷設など道路構造対策の実施に加え、走行速度抑制などの交通流対策、沿道の適切な土地利用の誘導など、よりよい沿道環境にするため地域に合わせた整備が行われている。

計画区間	川崎市幸区小向中野町 ～同区柳町
規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
延長	約2.8km
車線数	6車線



事業対象区間

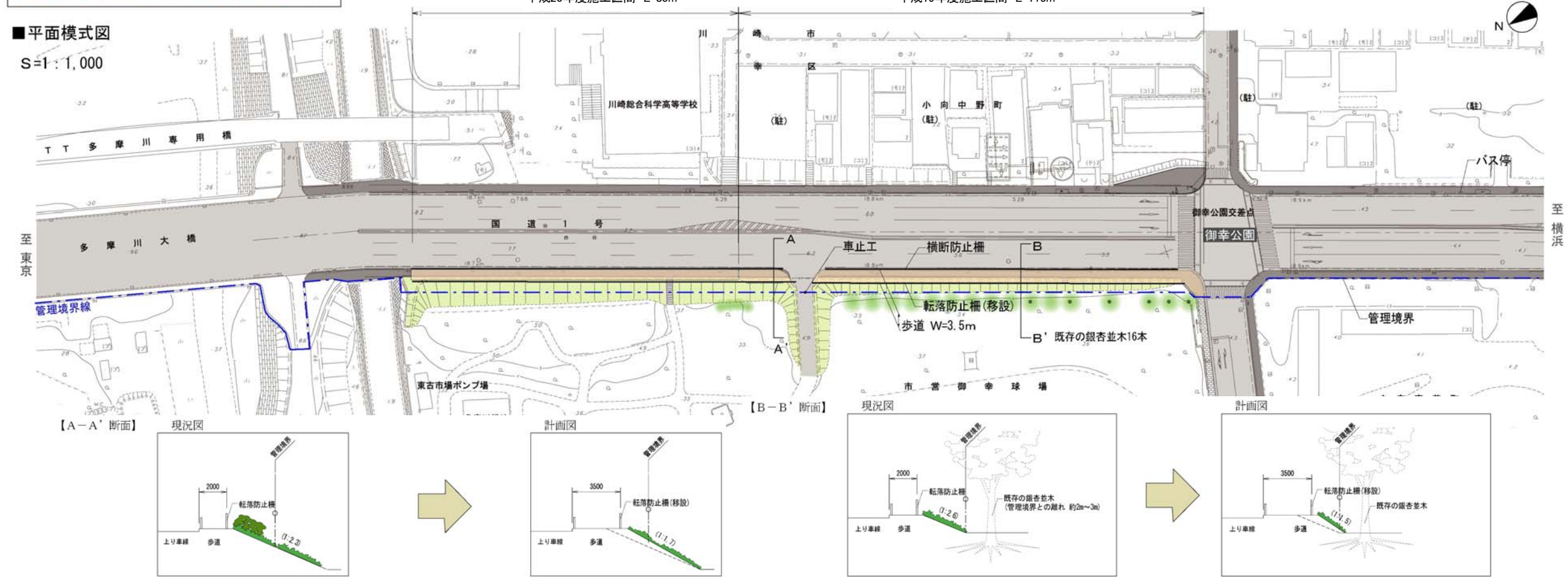


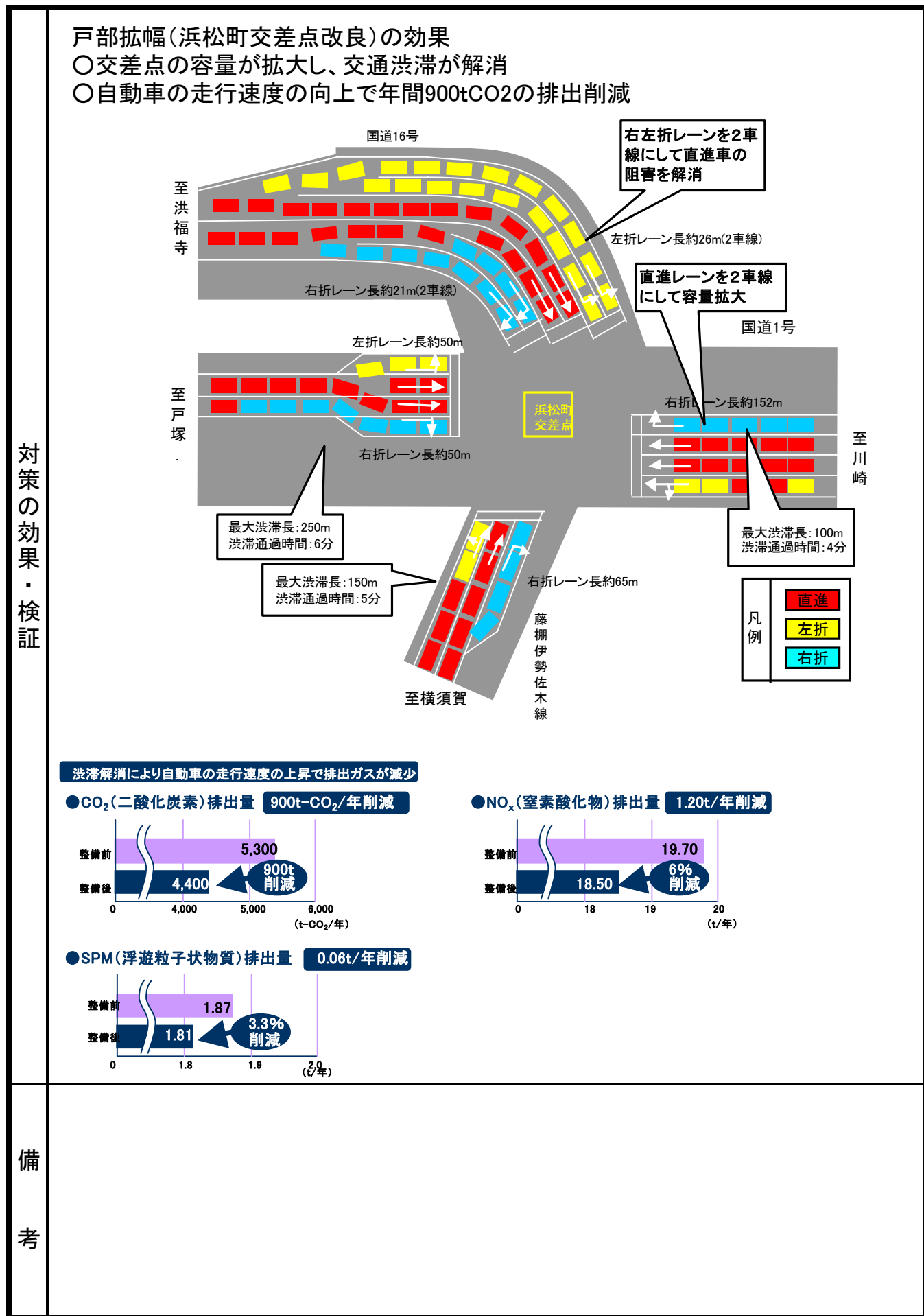
平面構成図

歩道拡幅 3.5m (現況歩道幅員2.0m)

■平面模式図

S=1:1,000

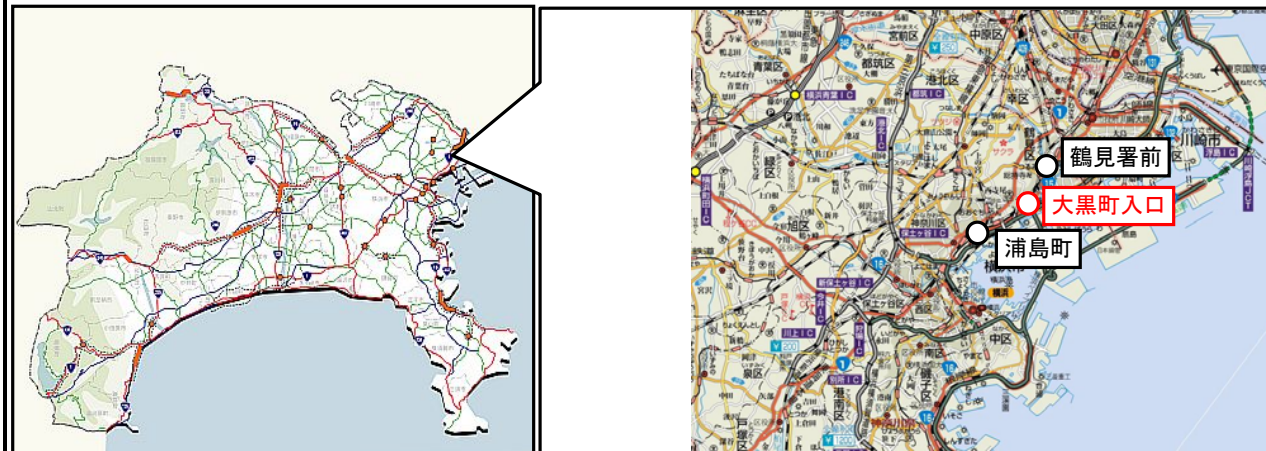




番号	路線名	箇所名	段階
1-3	国道15号	大黒町入口交差点	計画(PLAN)

対策事業者		横浜国道事務所							
場 所		神奈川県横浜市鶴見区生麦3丁目					区間延長		—
選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート		
	渋滞損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	阻害を感じる	対策が必要	
	○	○	—	—	—	—	89%	64%	

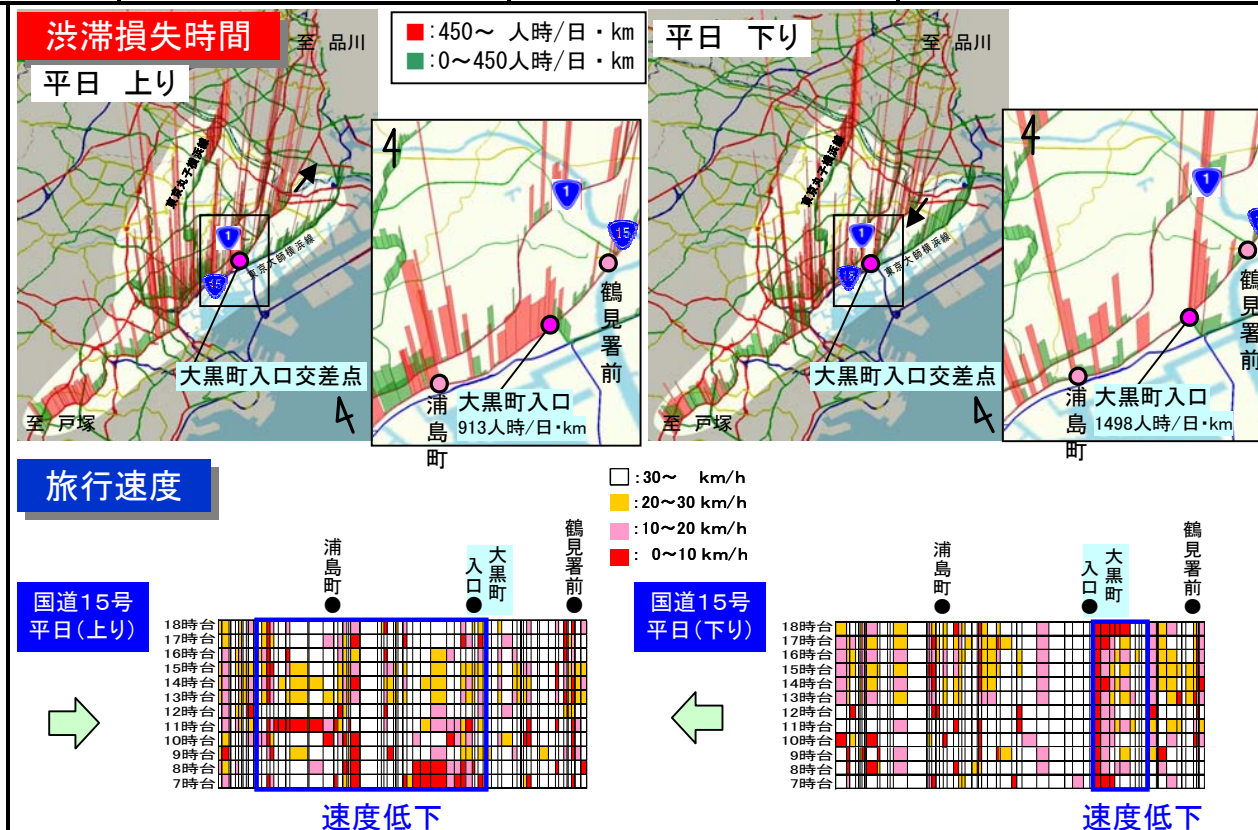
位置図



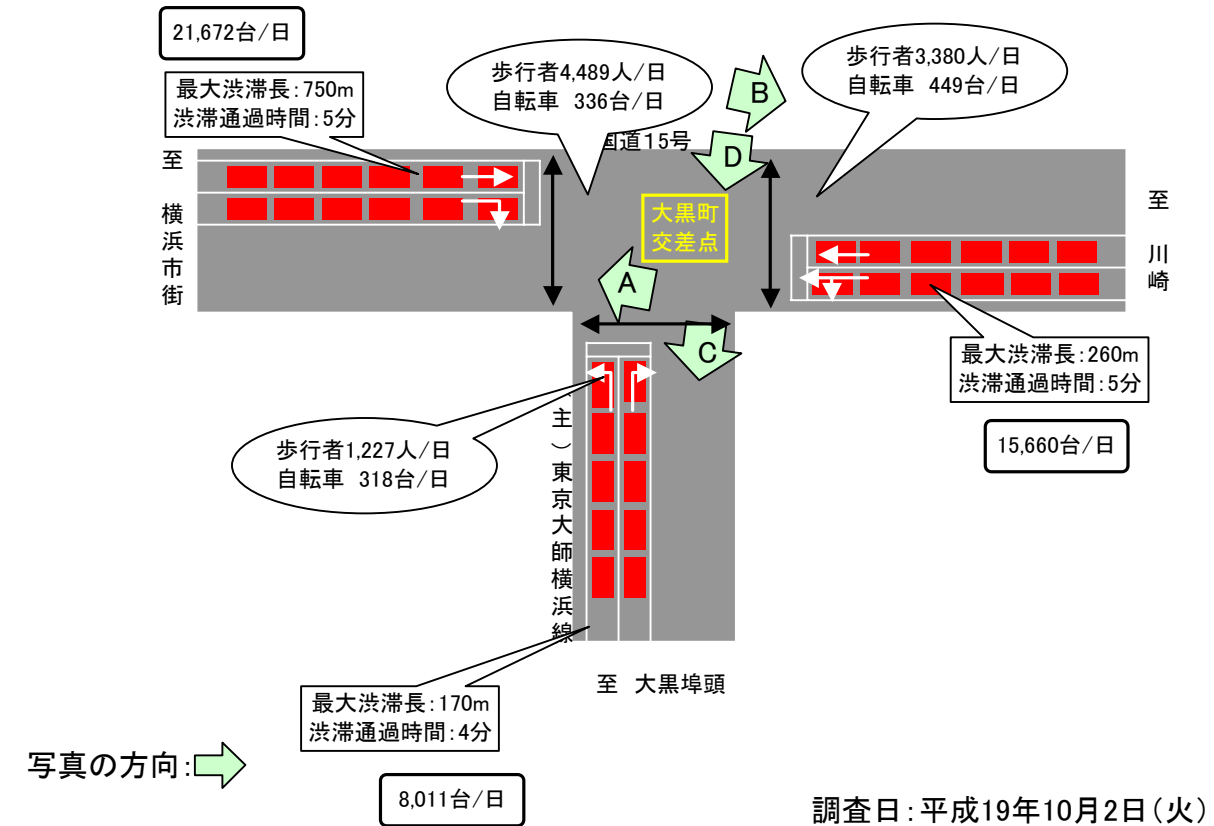
データによる現況 (国道15号)	24h交通量(H19調査)	ピーク時旅行速度(H17センサス)	混雑度(12h, H17センサス)
	平日 45,343台/日 休日 39,042台/日	平日 13.7km/h 休日 29.2km/h	平日 1.44 休日 1.13

道
路
交
通

H18
プローブ
調査結果



■道路交通の現況



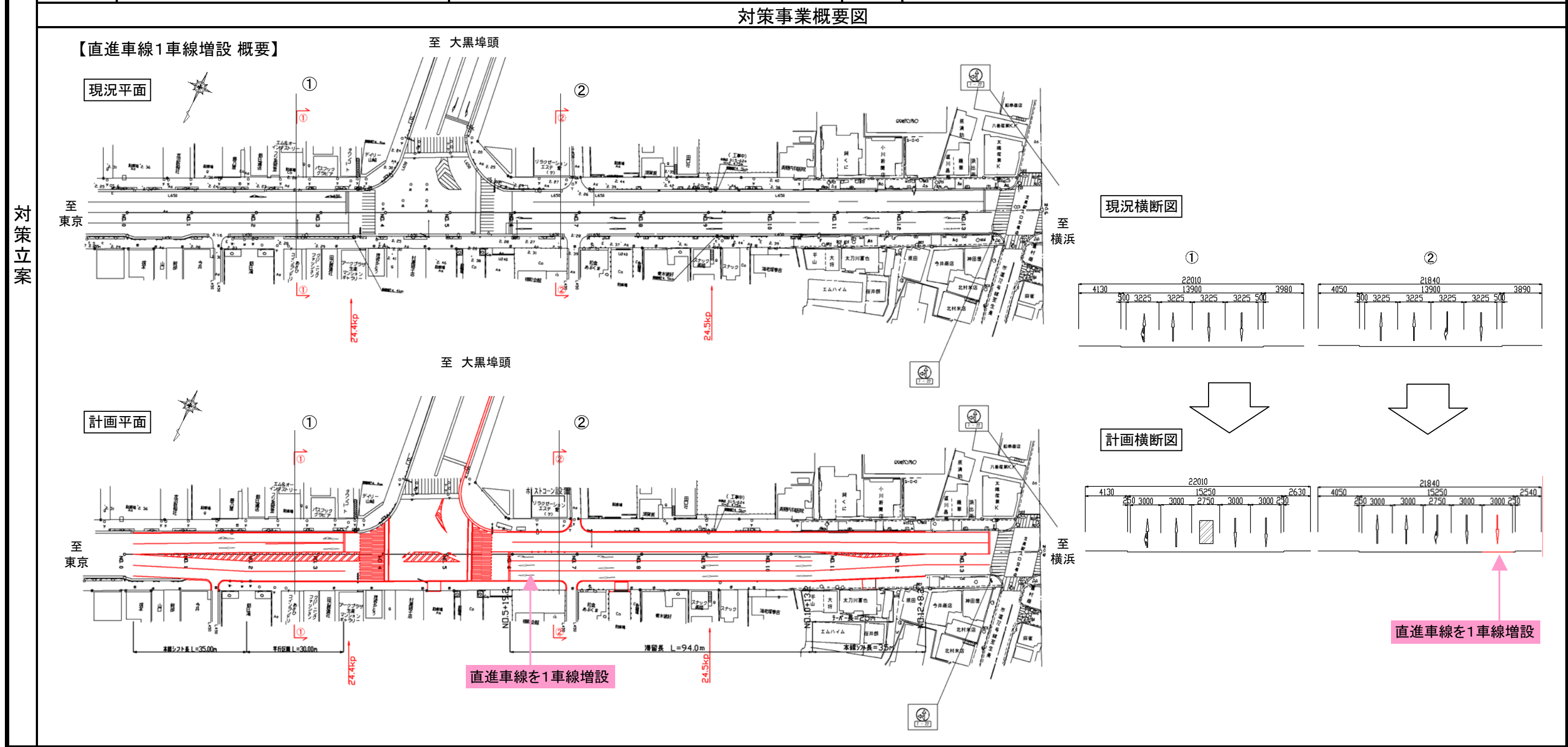
移動性阻害状況



移動性阻害要因

- 1日約4.5万台が流入する交差点である。横浜駅から大黒埠頭方面への右折交通量が多く、交差点部の車線運用が「直進1＋右折1」となっており直進車線は1車線に減少するため、直進方向の容量が不足している。
- 生麦駅前に位置し、通勤時は交差点を横断する歩行者が多いため、大黒埠頭方面からの車両の流入を妨げる。
- 車線の増設等により、交通容量を上げる必要がある。

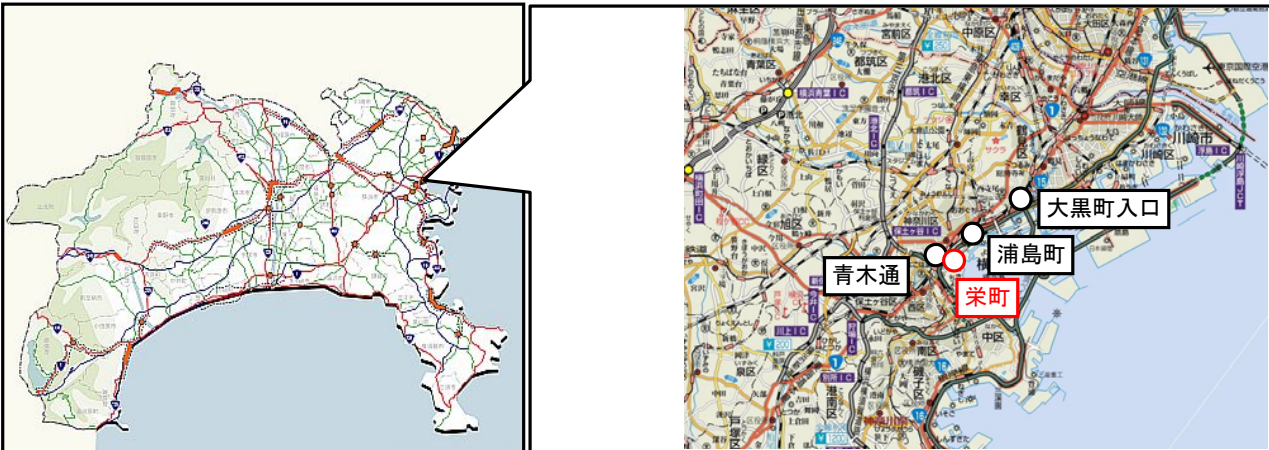
個別対策	具体的対策 ○直進車線1車線増設 横浜市街から川崎へ向かう方面に直進車線を1車線増設し、交通容量を上げる。	現在の進捗状況と今後の予定等 H20年度 施工予定	対策の効果・検証	対策実施後、速やかに効果評価を実施
	面的対策			



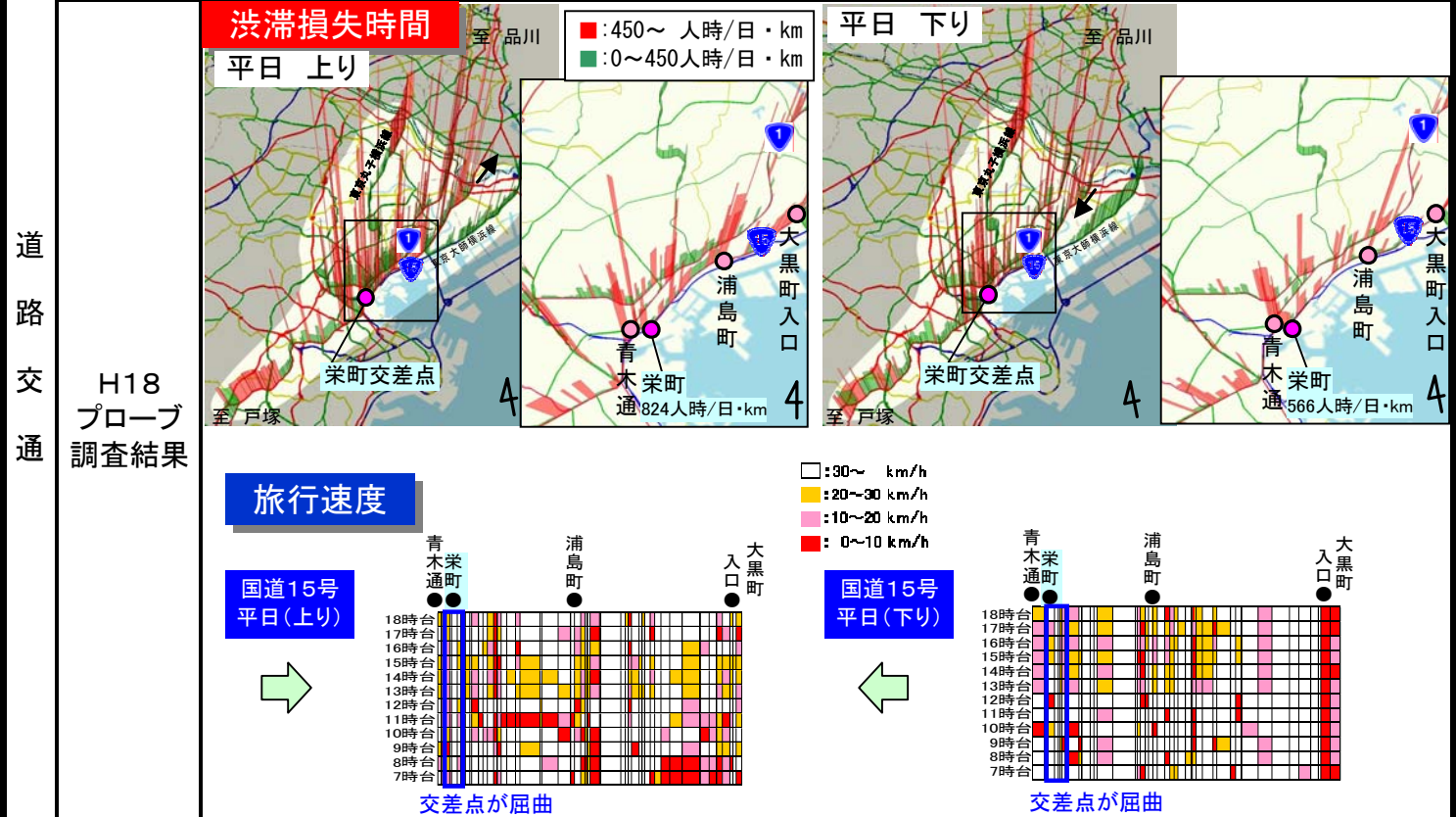
番号	路線名	箇所名	段階
1-4	国道15号	栄町交差点	計画(PLAN)

対策事業者		横浜国道事務所							
場 所		神奈川県横浜市神奈川区栄町					区間延長		—
選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート		
	渋滞損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	阻害を感じる	対策が必要	
	—	—	—	—	○	—	73%	48%	

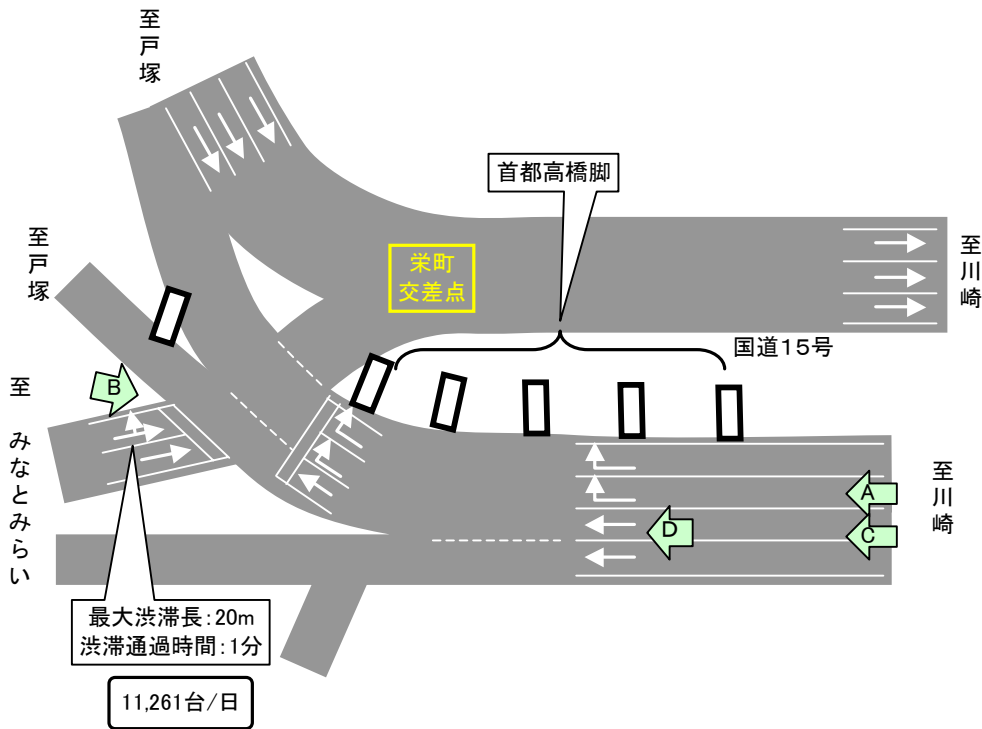
位置図



データによる現況 (国道15号)	24h交通量(H19調査)	ピーク時旅行速度(H17センサス)	混雑度(12h, H17センサス)
	平日 49,337台/日 休日 44,484台/日	平日 13.7km/h 休日 29.2km/h	平日 1.44 休日 1.13



■道路構造の現況



写真の方向: →

調査日:平成19年10月2日(火)

写真A



写真B



写真C



写真D

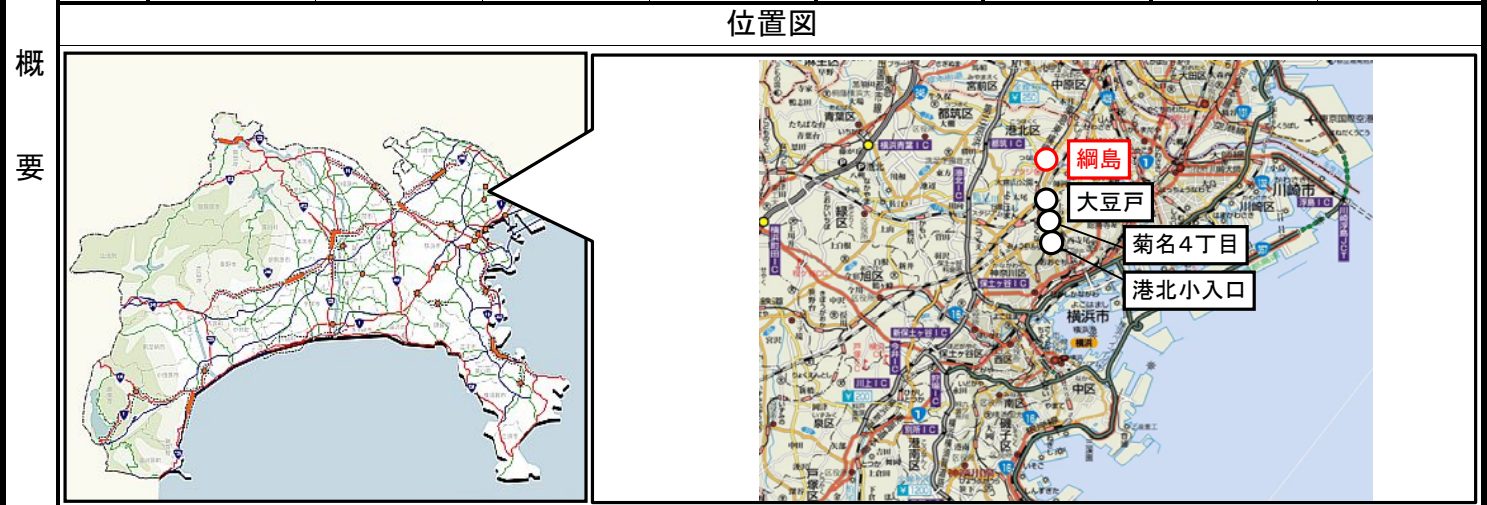


- 交差点形状が屈曲していること、交差点内に首都高速道路の橋脚があり見通しが悪いこと等から、速度の低下が生じている。
- 国道15号の下り線は、3方向の分岐となるが行き先の地名等の進路案内が、ドライバーにわかりにくく、車両の錯綜、速度低下の原因となっていると考えられる。
- 適切な誘導案内等により円滑な交通を促す対策が必要である。

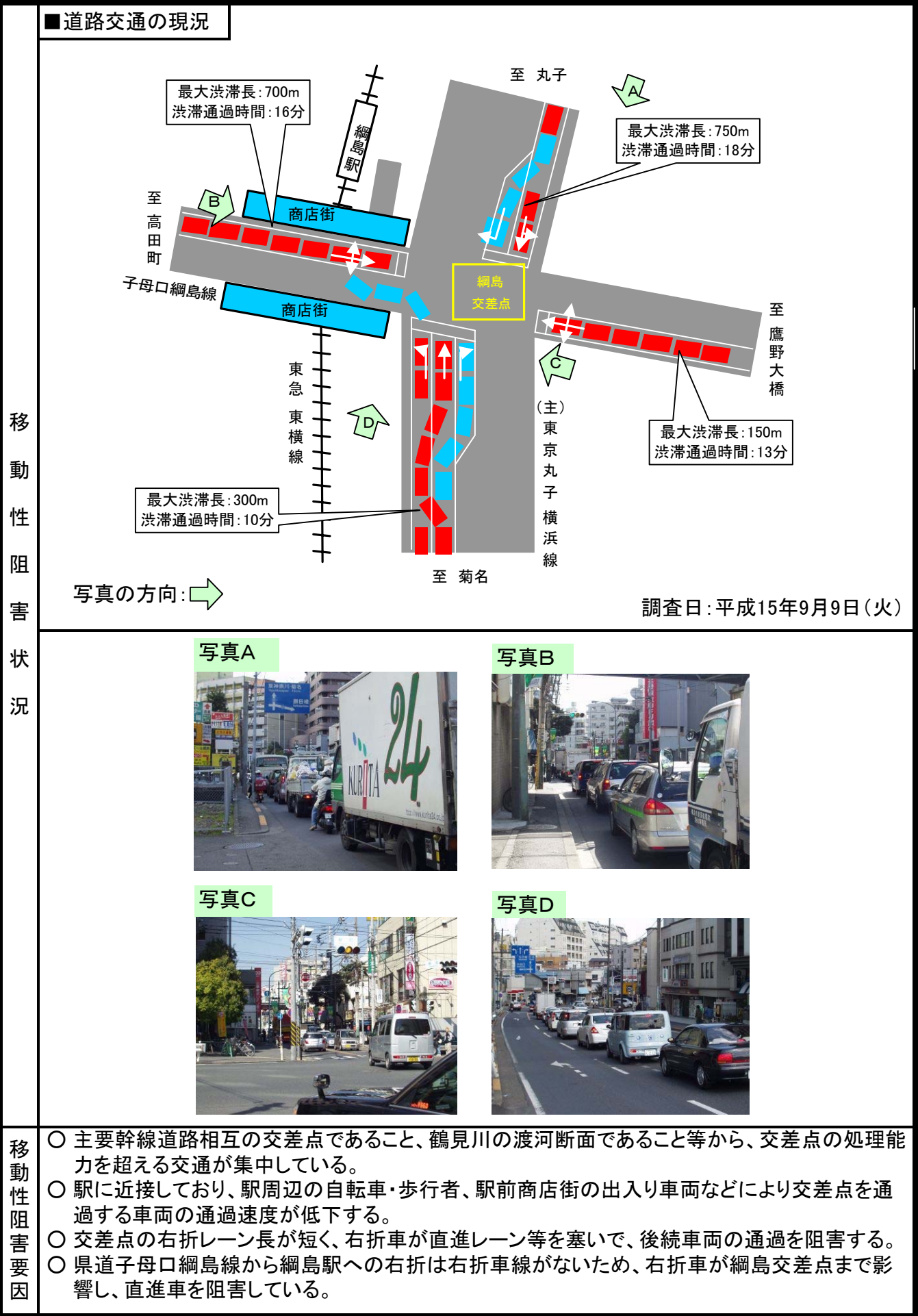
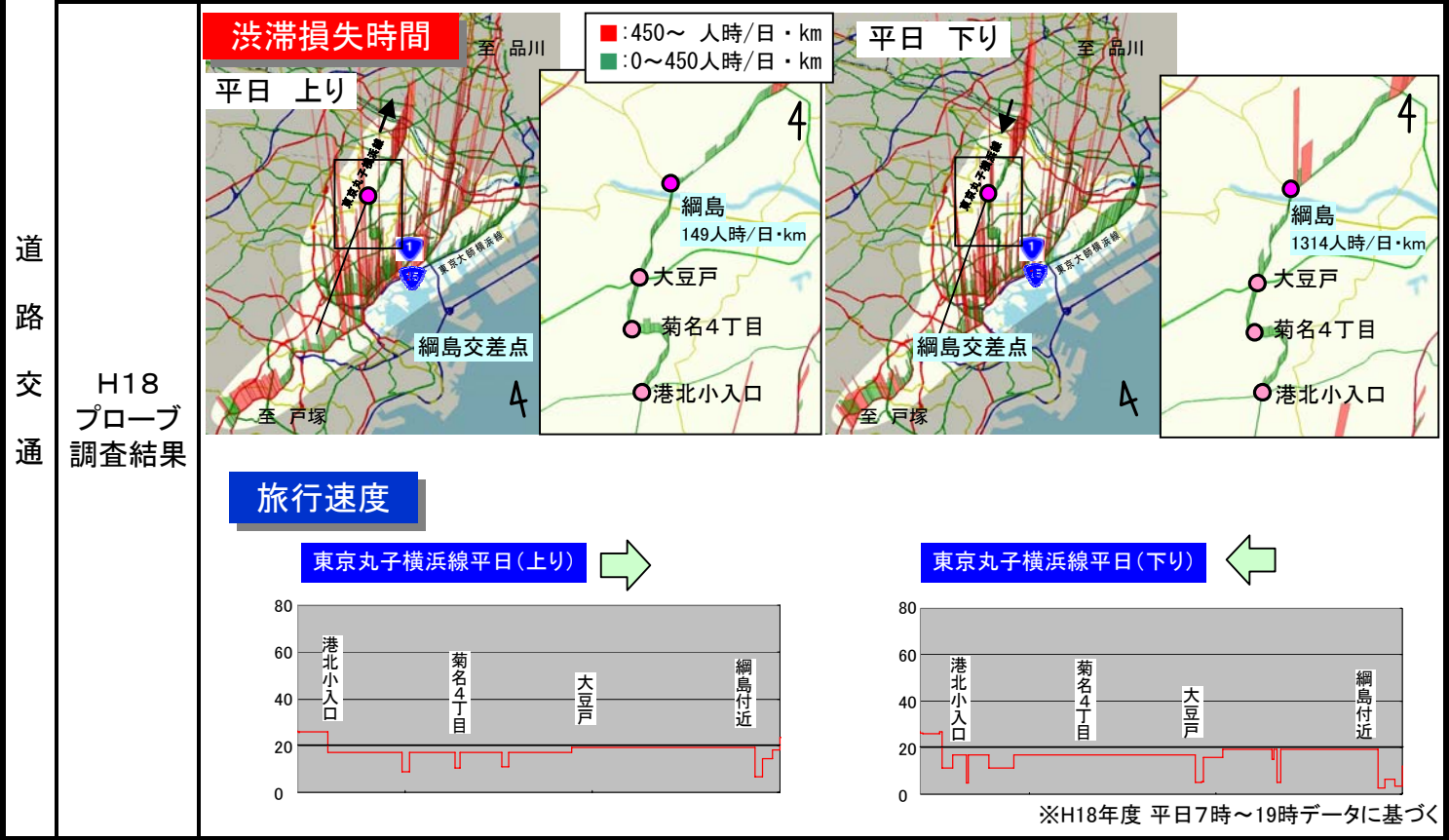
移動性阻害要因

番号	路線名	箇所名	段階
1-5	主要地方道 東京丸子横浜線	綱島交差点	実施(DO)

対策事業者		横浜市						
場 所		神奈川県横浜市港北区綱島東1丁目					区間延長	
選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート	
	渋滞損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	阻害を感じる	対策が必要
	—	○	○	○	—	—	93%	75%



データによる現況 (主要地方道東京丸子横浜線)	24h交通量(H17センサ)	ピーク時旅行速度(H17センサ)	混雑度(12h, H17センサ)
	平日 19,624台/日 休日 19,149台/日	平日 21.7km/h 休日 14.0km/h	平日 1.46 休日 1.47



	具体的対策 ○県道子母口綱島拡幅事業 県道子母口綱島の拡幅により綱島駅への右折レーンを設置 ○綱島街道の拡幅計画 東京丸子横浜線（計画幅員20m）の整備計画について、「都市計画道路の見直し」の中で検討しています。見直しの素案（案）における考え方では、存続候補とし、綱島交差点前後の区間は優先的に着手する路線（第Ⅰ期H19～H27年頃）としています。	現在の進捗状況と今後の予定等 【県道子母口綱島の拡幅】用地買収を推進 【都市計画道路の見直しの進め方】
個別対策		
面的対策	○都市計画道路宮内新横浜線整備 都市計画道路宮内新横浜線（計画幅員22m）の整備により、綱島街道及び子母口綱島の交通分散化を図ります。	（新吉田地区）L=350m、H10～H19（延伸予定） 用地取得率：56%、事業進捗率：25%（H19年度末見込） （新吉田高田地区）L=960m、H12～H23 用地取得率：64%、事業進捗率：27%（H19年度末見込） （高田地区）L=210m、H13～H21 用地取得率：100%、事業進捗率：97%（H19年度末見込）
対策事業概要図		
対策立案	【県道子母口綱島拡幅事業のイメージ】	
	【宮内新横浜線整備 概要】 川崎方面～横浜方面の流れ 現在 将来	

【綱島街道の拡幅計画】

綱島街道(東京丸子横浜線)の整備計画について「都市計画道路の見直し」の中で検討しています。

都市計画道路の見直しの素案(案)(抜粋)

横浜市道路局からのお知らせ

抜きとってご覧ください。

平成20年1月発行

1

「都市計画道路網の見直しの素案(案)」について(港北区)

道路局企画課 TEL:045-671-2773 FAX:045-651-6527

<http://www.city.yokohama.jp/me/douro/plan/minaoshi/minaoshi.html>

○港北区の「見直しの素案(案)」 — P1
○全市の「見直しの素案(案)」 — P2.3
○優先整備路線および説明会
・オープンハウスの開催日程 — P4

番号	名称	延長(m)	区分
①	新横浜元石川線	1,700	存続
②	新横浜新橋線	600	存続
③~④	宮内新横浜線	1,500	③変更、④存続
⑤~⑥	日吉元石川線	1,200	⑤変更、⑥廃止
⑦~⑧	川崎田原線	1,700	変更
⑨	横浜上麻生線	500	変更
⑩	麻生線	900	変更
⑪~⑫	東京丸子横浜線	6,200	存続
⑬	東名線	300	存続
⑭	堤岸三ツ沢線	1,700	存続
⑮	磯貝跡地線	600	廃止
⑯	太尾線	1,500	存続
⑰	新横浜南口線	1,000	存続
⑱~㉑	新吉田日吉線	3,400	存続
㉒~㉓	高田日吉線	4,100	存続
㉔	綱島日吉線	3,100	存続

取 扱 い の 凡 例	
区 分	取扱い(事業済とする時期)
整備済み	——
事業中	■■■■■
存続候補 (現計画通り)	■■■■■ 第1期(1918~1977年頃) ■■■■■ 第2期(1978~1979年頃) ■■■■■ 未定
変更候補 (線形や幅員などの変更)	■■■■■ 第1期(1918~1977年頃) ■■■■■ 第2期(1978~1979年頃) ■■■■■ 未定
追加候補 (新たな計画)	■■■■■ 第1期(1918~1977年頃) ■■■■■ 第2期(1978~1979年頃)
廃止候補	■■■■■

の区分については、該当する路線があります。

※整備済みのみは、「観成区間」(車道は維持されているが、歩道の拡幅が残るなど)も含みます。

凡 例	
——	市界・区界
■■■■■	市街化調整区域
■■■■■	主な公園など
●	インターチェンジ(IC)など

「見直しの素案(案)」での考え方

(抜粋)

●東京丸子横浜線(⑪~⑭)については「存続候補」とし、区内の循環道路および放射道路による道路網の形成を図るため、優先的に着手してまいります。

対策の立案

備考

		具体的対策 ○綱島街道の拡幅計画 東京丸子横浜線(計画幅員20m)の整備計画について、「都市計画道路の見直し」の中で検討しています。見直しの素案(案)における考え方では、存続候補とし、大豆戸交差点前後の区間は優先的に着手する路線としています。 川崎側:(第Ⅰ期H19~H27年頃) 横浜側:(第Ⅱ期H28~H37年頃)	現在の進捗状況と今後の予定等 【都市計画道路の見直しの進め方】
個別対策			
面的対策	○都市計画道路宮内新横浜線整備 都市計画道路宮内新横浜線(計画幅員22m)の整備により、綱島街道及び子母口綱島の交通分散化を図ります。	(新吉田地区) L=350m、H10~H19(延伸予定) 用地取得率:56%、事業進捗率:25%(H19年度末見込) (新吉田高田地区) L=960m、H12~H23 用地取得率:64%、事業進捗率:27%(H19年度末見込) (高田地区) L=210m、H13~H21 用地取得率:100%、事業進捗率:97%(H19年度末見込)	
対策事業概要図			
【宮内新横浜線整備 概要】			
川崎方面~横浜方面の流れ 現在 将来			

【綱島街道の拡幅計画】

綱島街道(東京丸子横浜線)の整備計画について「都市計画道路の見直し」の中で検討しています。

都市計画道路の見直しの素案(案)(抜粋)

横浜市道路局からのお知らせ

抜きとってご覧ください。

平成20年1月発行 1

「都市計画道路網の見直しの素案(案)」について(港北区)

道路局企画課 TEL:045-671-2773 FAX:045-651-6527

<http://www.city.yokohama.jp/me/douro/plan/minaoshi/minaoshi.html>

○港北区の「見直しの素案(案)」 — P1
○全市の「見直しの素案(案)」 — P2.3
○優先整備路線および説明会・オープンハウスの開催日程 — P4

番号	名称	延長(m)	区分
①	新横浜元石川線	1,700	存続
②	新横浜線線	600	存続
③~④	宮内新横浜線	1,500	③変更、④存続
⑤~⑥	日吉元石川線	1,200	⑤変更、⑥廃止
⑦~⑧	川崎町田線	1,700	変更
⑨	横浜上麻生線	500	変更
⑩	馬山線	900	変更
⑪~⑭	東京丸子横浜線	6,200	存続
⑮	菊名線	300	存続
⑯	鶴見三ツ沢線	1,700	存続
⑰	鶴見師勝線	600	廃止
⑱	太尾線	1,500	存続
⑲	新横浜南口線	1,000	存続
㉑~㉒	新古田日吉線	3,400	存続
㉓~㉔	高田日吉線	4,100	②変更、③存続
㉕	綱島日吉線	3,100	存続

取扱いの凡例

区分	取扱い	備考
整備済み	——	既に事業完了済み
事業中	■■■■■	
存続候補 (現行計画通り)	——	第1期 H19~H27年頃
	——	第2期 H28~H37年頃
	——	未定
変更候補 (現行計画通りの変更)	——	第1期 H19~H27年頃
	——	第2期 H28~H37年頃
	——	未定
追加候補 (新たに計画)	●●●●●	第1期 H19~H27年頃
	●●●●●	第2期 H28~H37年頃
廃止候補	——	

の区分については、該当する路線がありません。
※整備済みには、「仮成区間」(本道は確保されているが、歩道の拡幅が滞るなど)も含まれます。

凡例

市界・区界
市街化調整区域
主な公園など
インターチェンジ(IC)など

大豆戸

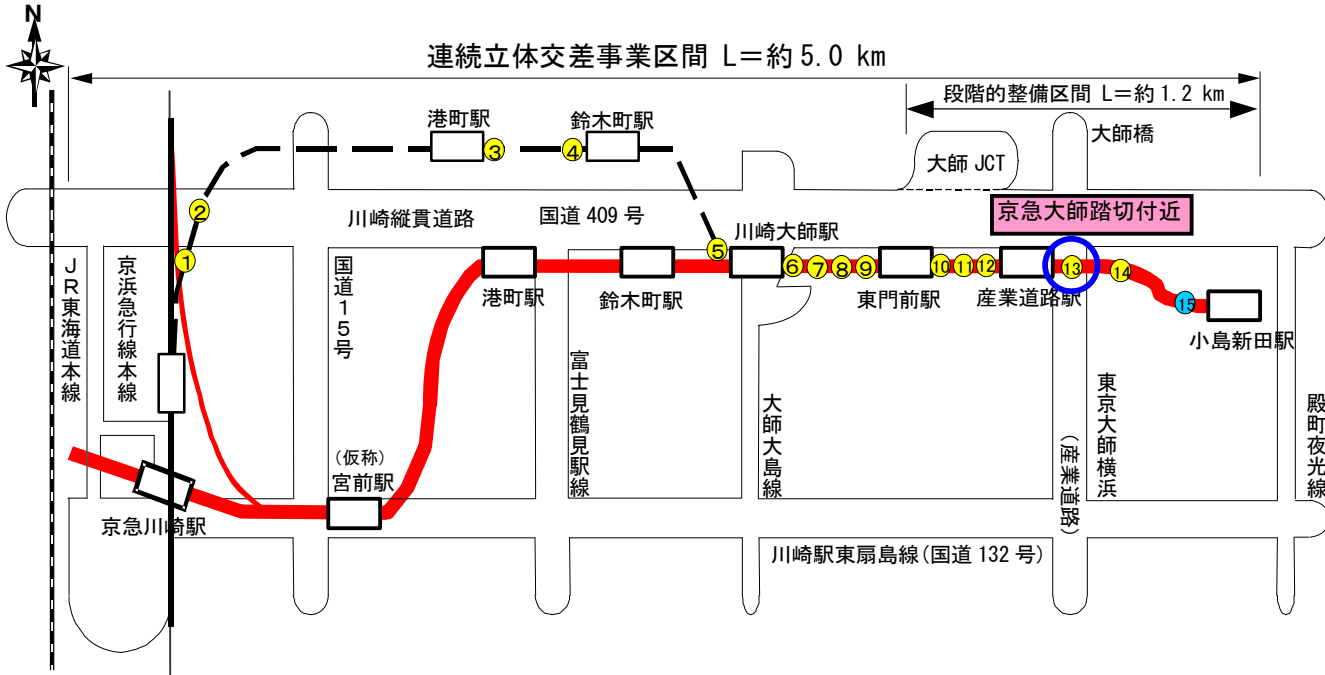
「見直しの素案(案)」での考え方

(抜粋)

●東京丸子横浜線(⑪~⑭)については「存続候補」とし、区内の循環道路および放射道路による道路網の形成を図るため、優先的に着手してまいります。

対策の立案

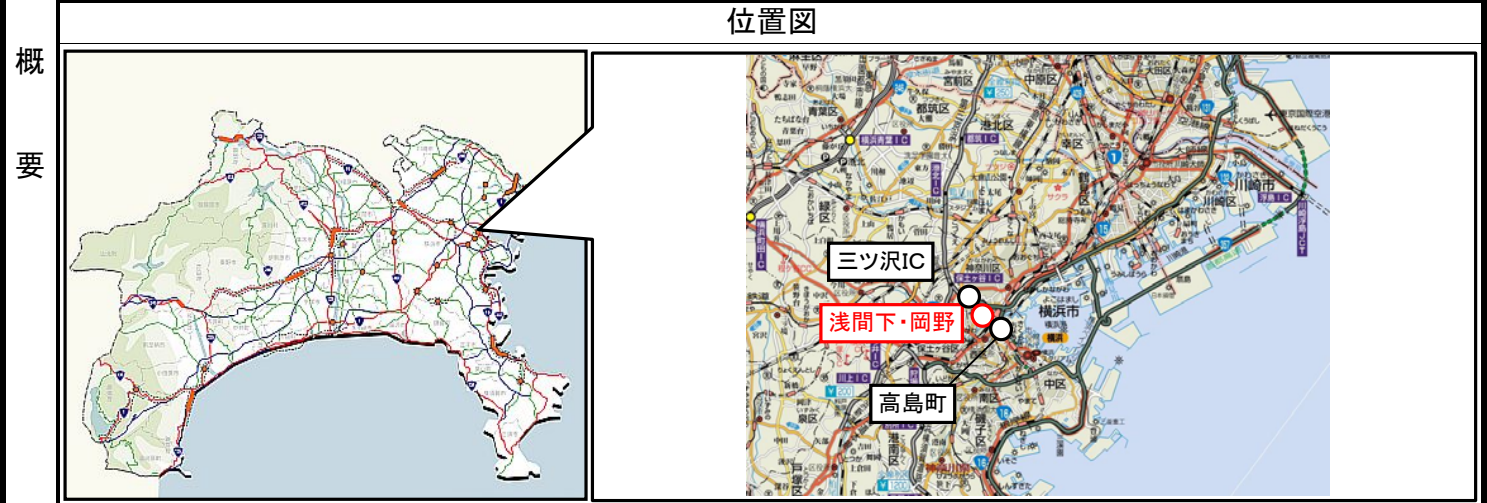
備考

	具体的対策	現在の進捗状況と今後の予定等															
個別対策	○京急大師連続立体交差事業 京浜急行大師線の京急川崎駅～小島新田駅までの延長約5kmにおいて、一部ルートを変更し、ほぼ全線を地下化する。産業道路や国道409号をはじめとする全15箇所の踏切のうち、14箇所の踏切がなくなることとなる。	H5年度 都市計画決定 H22年度 踏切除去予定															
対面的																	
対策事業概要図																	
◆ 京浜急行大師線連続立体交差事業 平成5年度より京急川崎駅～小島新田駅までの延長約5kmにおいて、一部ルートを変更し、ほぼ全線を地下化する京浜急行大師線連続立体交差事業を進めています。これにより、全15箇所の踏切のうち、産業道路や国道409号をはじめとする14箇所の踏切が除却されます。現在は、最も費用対効果の大きい産業道路（東門前駅～小島新田駅間）を優先的に立体化する段階的の整備を進めており、早期に整備効果が発揮できるように取り組んでいます。  踏 切 名 称 <table border="1"> <tbody> <tr> <td>① 京急川崎(大)第1</td> <td>⑥ 川崎大師第1</td> <td>⑪ 東門前第2</td> </tr> <tr> <td>② 京急川崎(大)第2</td> <td>⑦ 川崎大師第2</td> <td>⑫ 東門前第3</td> </tr> <tr> <td>③ 港町第1</td> <td>⑧ 川崎大師第3</td> <td>⑬ 産業道路第1</td> </tr> <tr> <td>④ 港町第3</td> <td>⑨ 川崎大師第4</td> <td>⑭ 産業道路第2</td> </tr> <tr> <td>⑤ 鈴木町第1</td> <td>⑩ 東門前第1</td> <td>⑮ 産業道路第4</td> </tr> </tbody> </table> ● 除却される踏切 ● 残存踏切			① 京急川崎(大)第1	⑥ 川崎大師第1	⑪ 東門前第2	② 京急川崎(大)第2	⑦ 川崎大師第2	⑫ 東門前第3	③ 港町第1	⑧ 川崎大師第3	⑬ 産業道路第1	④ 港町第3	⑨ 川崎大師第4	⑭ 産業道路第2	⑤ 鈴木町第1	⑩ 東門前第1	⑮ 産業道路第4
① 京急川崎(大)第1	⑥ 川崎大師第1	⑪ 東門前第2															
② 京急川崎(大)第2	⑦ 川崎大師第2	⑫ 東門前第3															
③ 港町第1	⑧ 川崎大師第3	⑬ 産業道路第1															
④ 港町第3	⑨ 川崎大師第4	⑭ 産業道路第2															
⑤ 鈴木町第1	⑩ 東門前第1	⑮ 産業道路第4															

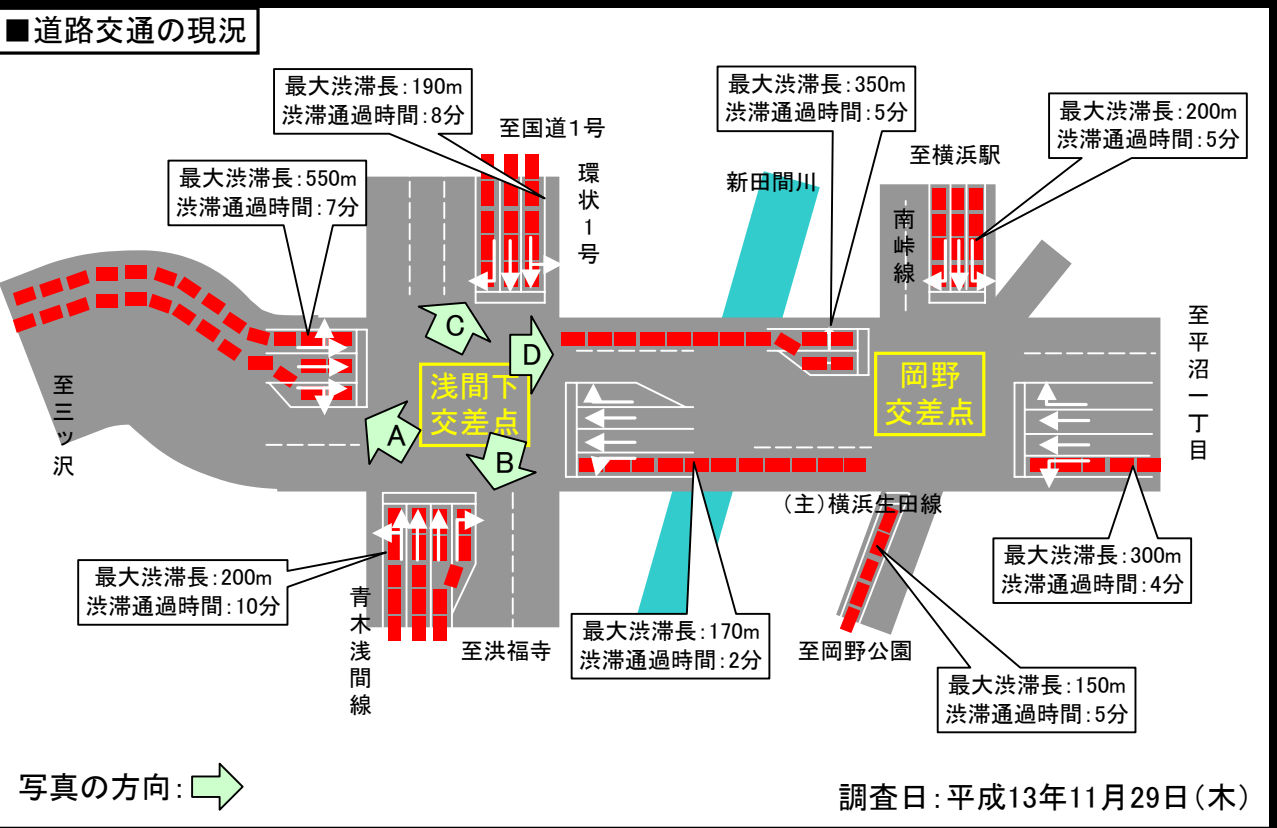
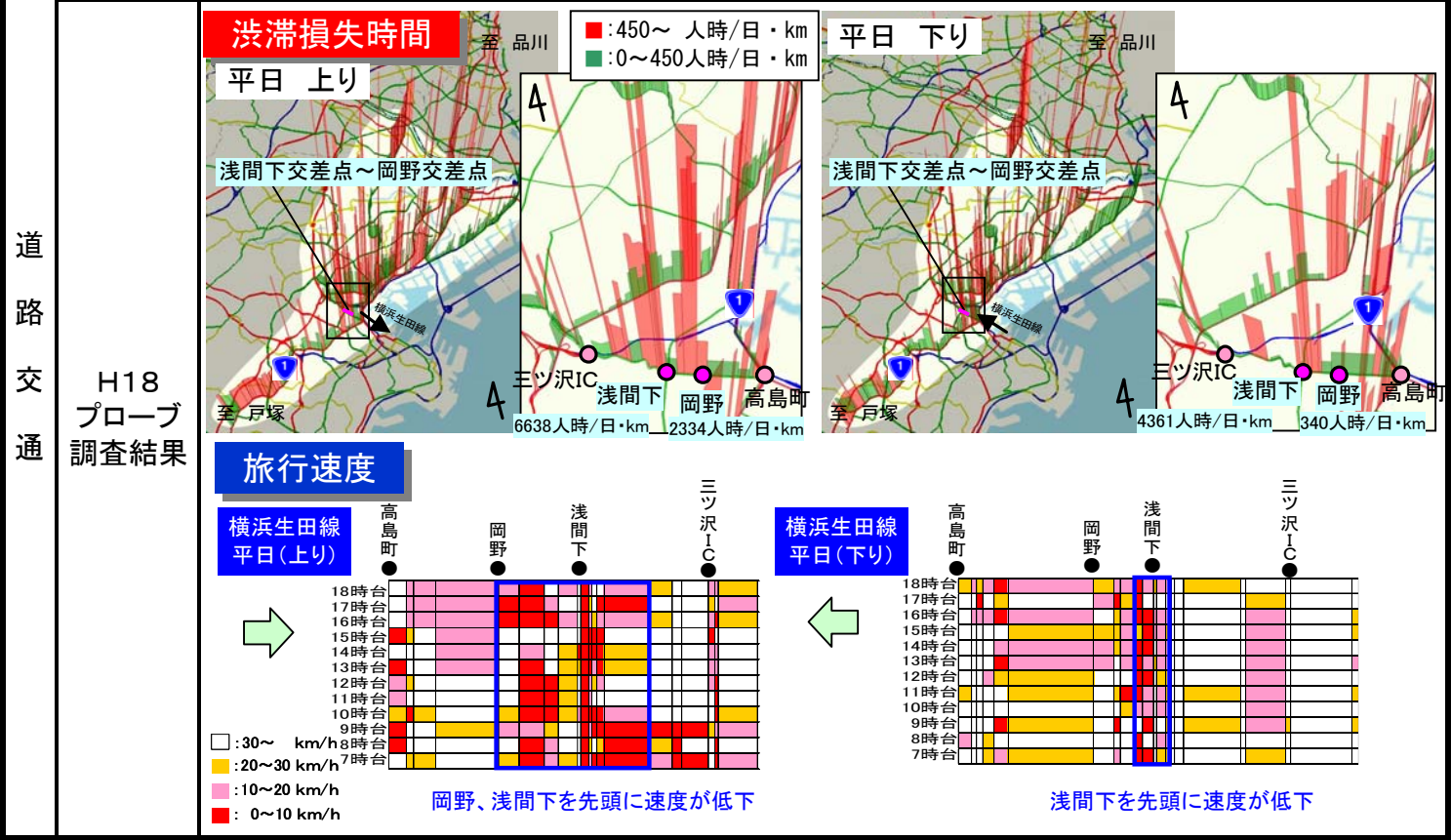
対策立案	完成イメージ 産業道路踏切 現況 完成 慢性な交通渋滞を解消。(イメージ図) 産業道路駅 現況 完成 地下2階のホームへはエレベーターとエスカレーターの利用が可能。(イメージ図)
	【京急大師連続立体交差事業 期待される効果】 ○踏切事故の解消 ○交通の円滑化 ○交通渋滞の解消 ○交通渋滞の解消に伴う環境改善
対策の効果・検証	
備考	

番号	路線名	箇所名	段階
1-8	主要地方道13号 横浜生田線(新横浜通り)	浅間下交差点～岡野交差点	実施(DO)

対策事業者 横浜市								
場 所 神奈川県横浜市西区浅間1丁目～横浜市西区岡野1丁目						区間延長 0.4km		
選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート	
	渋滞損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	阻害を感じる	対策が必要
	○	○	○	○	—	—	93%	71%



データによる現況 (主要地方道13号横浜生田線)	24h交通量(H17センサ)	ピーク時旅行速度(H17センサ)	混雑度(12h, H17センサ)
	平日 50,786台/日	平日 16.9km/h	平日 1.30
	休日 46,396台/日	休日 16.9km/h	休日 1.27



- 移動性阻害要因
- 当該区間は横浜市中心部に位置し、平日5.1万台が利用する主要道路であり、交通容量の不足が生じている。
 - 浅間下交差点は横浜市の南北を結ぶ(主)横浜生田線と横浜市街地区の主幹線である環状1号が交差しているため、交差点の処理能力を超える交通が集中している。
 - ミツ沢方面は、S字カーブで勾配がきつく、走行速度が低下する。

	具体的対策 個別対策 新横浜通(都市計画道路山下長津田線)は都市計画道路として完成しています。これまで、抜本対策として両交差点の連続立体交差化などが検討されていますが、現道幅員内での整備が困難であることから実現に至っていません。今後は引き続きこれらの抜本対策について再検討するとともに、バスベイ設置などの速効対策や、荷捌き車対策などのソフト対策について検討してまいります。 また、浅間下交差点、岡野交差点を含む新横浜通りは、「横浜駅周辺大改造計画」の検討エリアに位置づけられており、今後同計画と連携した、交通円滑化を検討してまいります。	現在の進捗状況と今後の予定等 平成20年度～ 詳細調査・対策検討を実施予定
	面的対策 ○違法駐車対策 当該地域が駐車違反取締の重点路線に指定されていることから、違法駐車による交通の阻害が軽減されることが期待される。 ○首都高速の料金割引社会実験 三ツ沢～みなとみらい、三ツ沢～東神奈川 600円→290円(ピーク時 ETC車のみ) 今後予定されている距離別料金制度の導入に伴う社会実験により、ETC車の距離別割引、時間帯別割引が行われることにより、当該区間の通過交通が高速道路へ転換することが期待される。新たな距離別料金による交通の転換も期待される。	平成20年2月 距離別料金社会実験開始(対象:ETC車)
対策立案	対策事業概要図 【違法駐車対策 概要】 最重点路線(実線) 最重点地域 重点路線(実線) 重点地域 出典)神奈川県警HPより 【首都高速道路の料金割引社会実験 概要】 ETC車割引料金 ピーク時 600円→290円 オフピーク時 600円→270円 夜間 600円→240円	

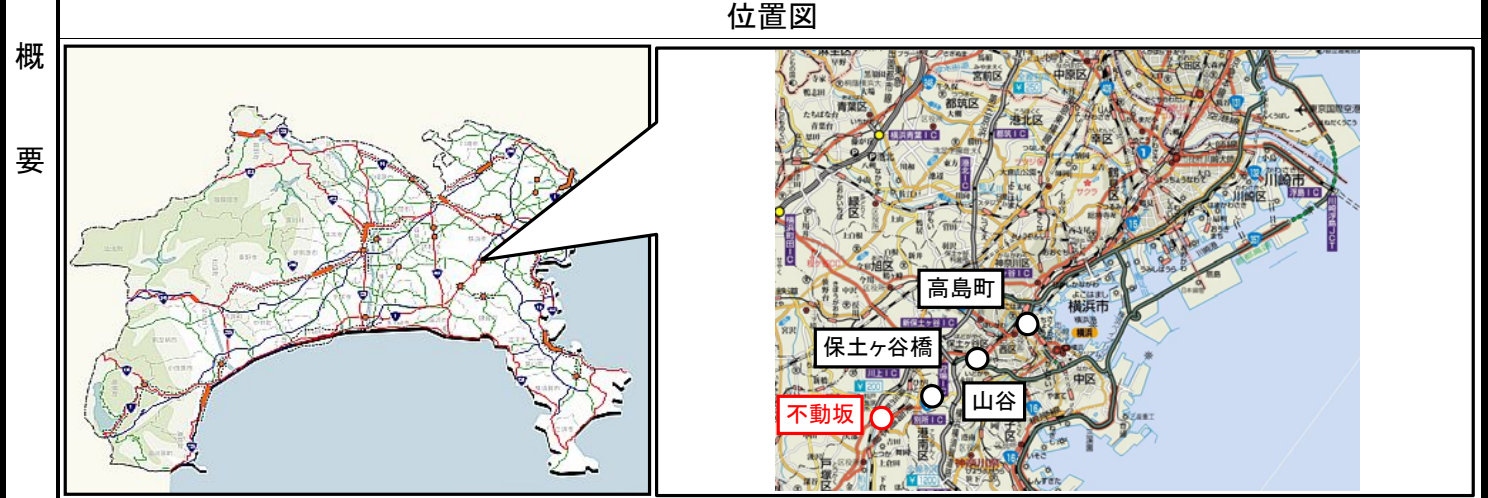
対策立案(参考)	(参考)横浜市周辺大改造計画について 計画策定フロー 計画検討エリア 全体将来像イメージ 駅直近部の高度利用 (魅力的な広場空間等の確保) 地区内開発の促進 (センターゾーン) 河川の治水対策と 魅力的な親水空間の創出 商業・業務・文化機能の強化、拡充 国際都市横浜の玄関口としての 横浜駅の再生 まちの活動を支える交通基盤・ 公共交通優先の歩行者中心のまち エリアマネジメントによる まちづくり・まちの運営 中間報告から抜粋
備考	

	具体的対策	現在の進捗状況と今後の予定等
個別対策	○国道1号の改築事業 対策1 【狩場工区事業概要】 事業区間: 保土ヶ谷区保土ヶ谷町～狩場町(L=1.2km) 事業内容: 現道拡幅(W=25m)(3車線→5車線) 事業期間: 平成2年度～平成20年度 全体事業費: 約100億円 対策2 【(仮称)保土ヶ谷橋工区】 現道拡幅及び交差点改良について調査・検討中	【狩場工区】 用地取得率: 100% 事業進捗率: 97%(平成19年度末見込) 平成18年度 戸塚側0.7km供用(保土ヶ谷BP狩場出口～狩場IC) 平成19年度 橋梁工事、改築工事 平成20年度 歩道橋工事、舗装工事 全線供用 【(仮称)保土ヶ谷橋工区】 平成19年度～事業化に向けた調査・検討
面的対策		
対策事業概要図		
【保土ヶ谷橋交差点における調査・検討内容】 対策の基本方針 【ハード対策】 ・上下線とも容量不足のため、車線数の増加が必要 ・線形不良及び近接交差点のため、線形改良が必要 【ソフト対策】 ・信号サイクルタイム短縮による滞留車両削減が望ましい(現在150秒) 検討に際し留意すべき条件 ・国道1号及び交差する環状1号線の都市計画内容 ・今井川の河川改修計画など		

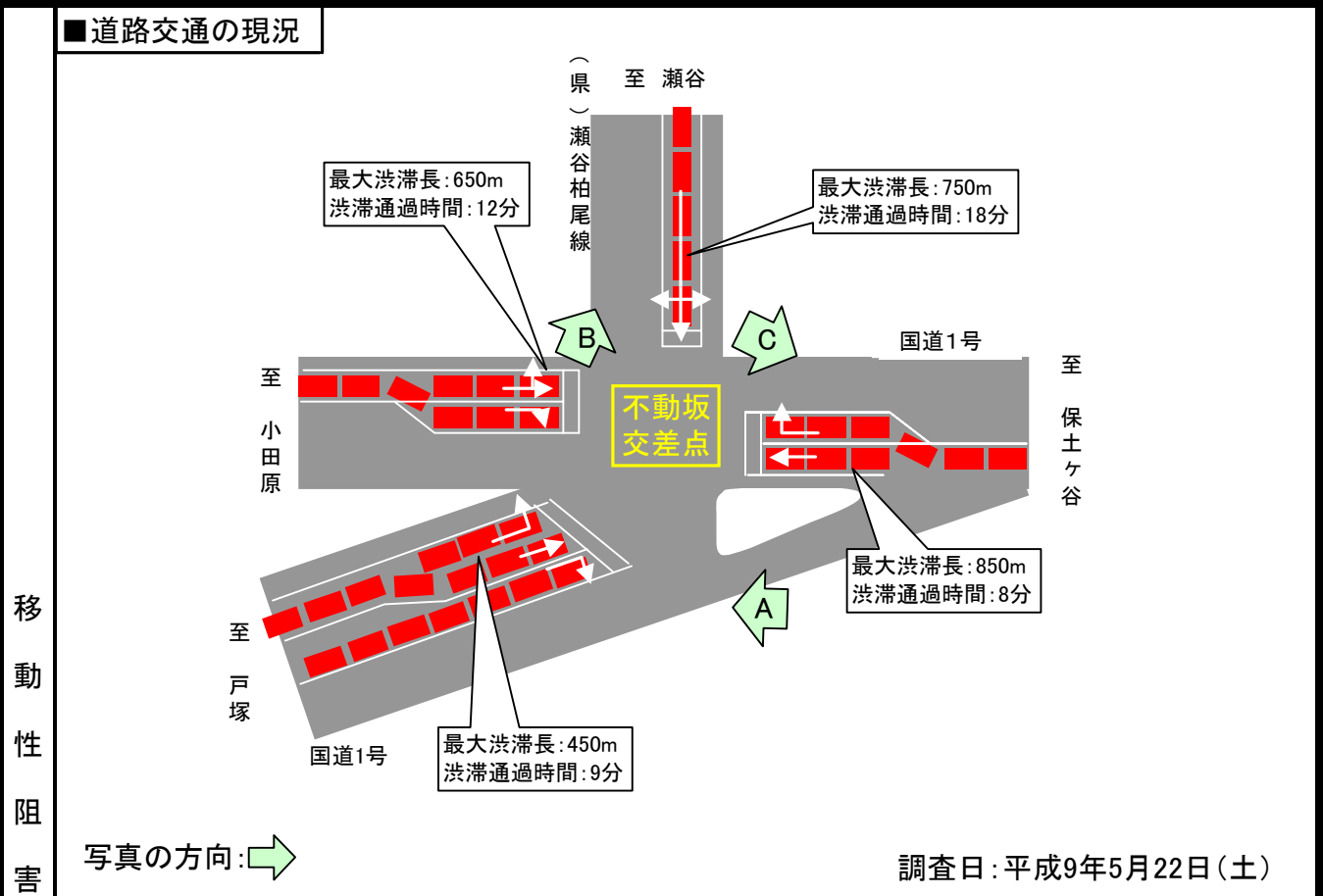
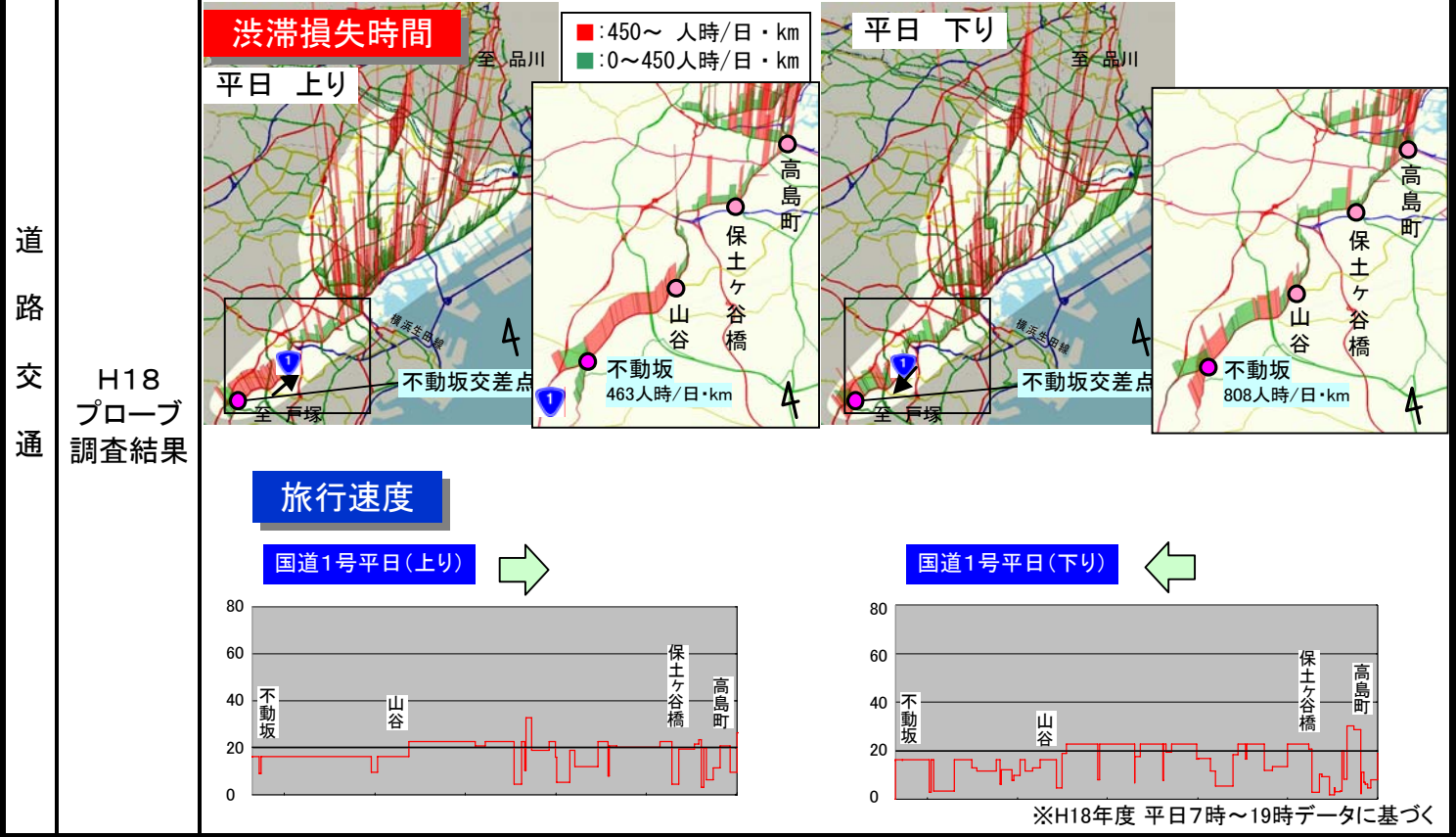
対策立案	【国道1号の改築事業 概要】
対策の効果・検証	狩場工区が一部開通し、狩場IC周辺の交通が円滑になりました。 供用前(平成17年頃) 現在
備考	

番号	路線名	箇所名	段階
1-10	国道1号	不動坂交差点	実施(DO)

対策事業者 横浜市								
場 所 神奈川県横浜市戸塚区柏尾町						区間延長 —		
選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート	
	渋滞損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	阻害を感じる	対策が必要
	○	—	○	○	—	—	92%	71%



データによる現況 (国道1号)	24h交通量(H17センサス)	ピーク時旅行速度(H17センサス)	混雑度(12h, H17センサス)
	平日 30,438台/日 休日 25,828台/日	平日 24.1km/h 休日 24.1km/h	平日 1.95 休日 1.79

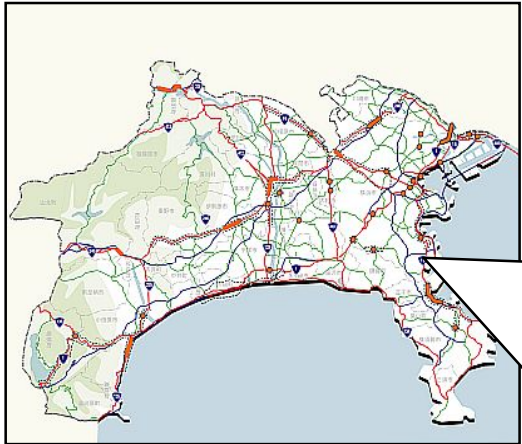


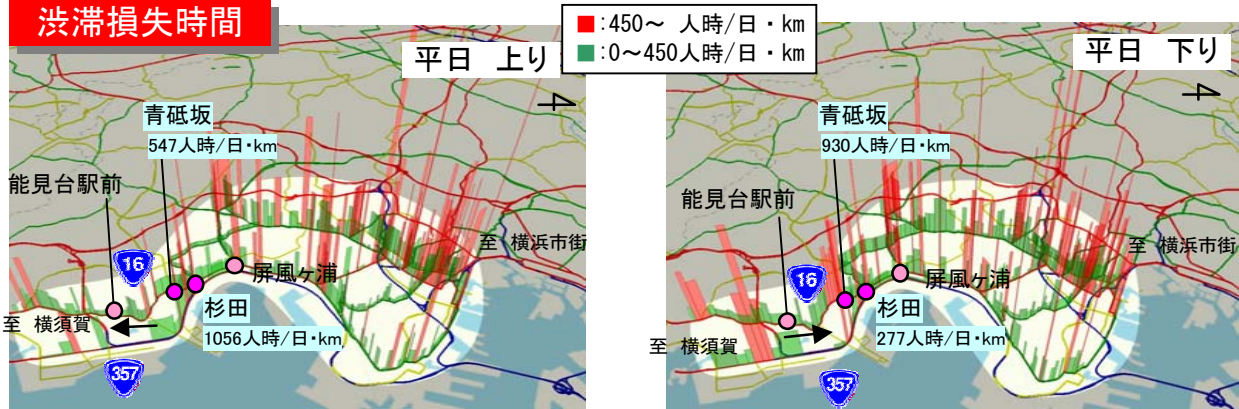
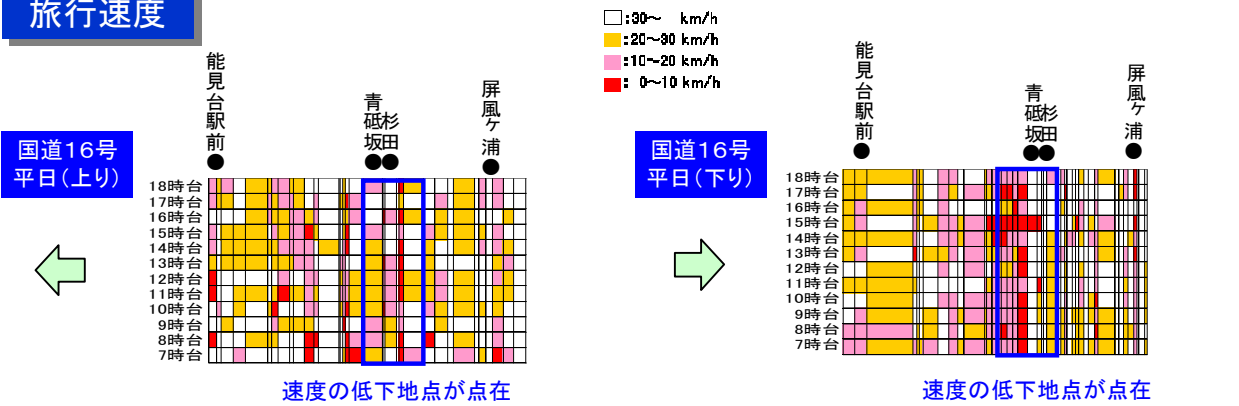
- 移動性阻害要因
- 平日約3万台/日が通過する主要路線であり、交通容量が不足している。
 - 変則の4枝交差点であるため交差点の処理能力が低い、主要地方道との交差点であるためそれ以上の交通が集中している。
 - 戸塚方面から小田原方面に流入し左折する交通は、急なカーブになるため旅行速度が低下する。

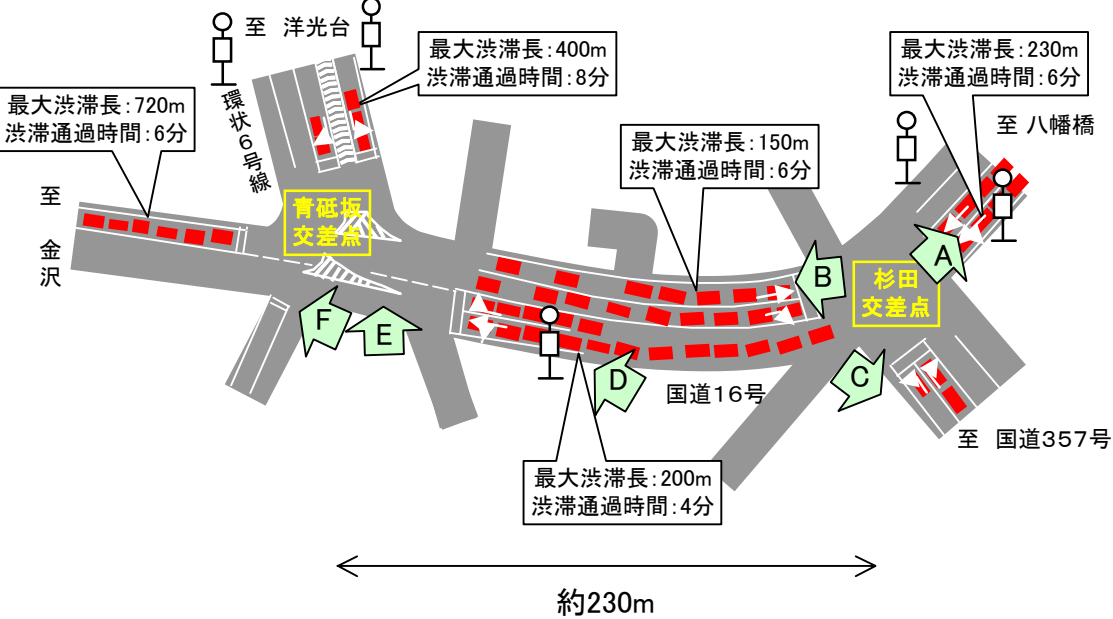
	具体的対策	現在の進捗状況と今後の予定等
個別対策	○不動坂交差点改良 戸塚大踏切立体化などの影響により、主交通の流れが変化が想定される。 現在の主交通：横浜方面～横浜新道方面 将来の主交通：横浜方面～戸塚方面 こうした変化を考慮し、当初の地下式立体交差案から平面交差による交差点改良へと計画の見直しを行った。 戸塚方面からの右折レーンを2車線にし、戸塚方面からの交通円滑化を図る。また交差点前後区間1.1kmを拡幅し4車線化することにより、交通容量の増加を図る。	【一般国道1号不動坂工区の事業概要】 事業区間：戸塚区柏尾町～上矢部町(L=1.1km) 事業内容：拡幅及び交差点改良(W=15.5～24m、4車線) 事業期間：平成9年度～24年度 全体事業費：約46億円 用地取得率：約26%、事業進捗率：約30%(H19年度末見込) H19年度 計画変更、地元調整 H20年度～H24年度 用地買収、改良工事 H24年度 完成供用予定 H26年度 戸塚駅前区画整理(大踏切立体化)完成
面的対策	○都市計画道路権太坂和泉線・桜木東戸塚線整備 都市計画道路権太坂和泉線及び桜木東戸塚線整備による県道瀬谷柏尾の交通分散化を図る	権太坂和泉線(名瀬岡津地区) 平成25年度完成予定 用地取得率：約10%、事業進捗率：約17%(H19年度末見込) 桜木東戸塚線(平戸地区) 平成25年度完成予定 用地取得率：約72%、事業進捗率：約41%(H19年度末見込) 桜木東戸塚線(名瀬地区) 平成21年度完成予定 用地取得率：約99%、事業進捗率：約83%(H19年度末見込)
対策事業概要図		
対策立案	【不動坂交差点改良 概要】 至 瀬谷 至 保土ヶ谷 至 小田原(横浜新道) 至 戸塚 主交通の流れ 計画 左折レーン設置 拡幅4車線化 右折レーンを2車線	
	【面的対策 概要】 権太坂和泉線 桜木東戸塚線 山谷 不動坂 瀬谷方面～横浜方面の流れ 現在 将来	

対策の効果・検証	不動坂交差点の整備により、渋滞が緩和され、戸塚駅方面へのアクセスが向上します。 戸塚駅周辺の整備 不動坂周辺の国道1号は戸塚駅を起終点とするバスが1日約600便通行します。(神奈川中央交通ポーラ前バス停) 渋滞緩和により、バスの定時運行状況が改善されます。 戸塚駅周辺は、現在区画整理事業によるJR立体化や再開発事業を実施しており、駅周辺の回遊性が向上するとともに、公益施設や商業施設の整備により、拠点としての重要性がますます高まっています。			
	渋滞損失時間や環境負荷が低減します。 渋滞損失時間 国道1号の渋滞損失時間 <table border="1"> <thead> <tr> <th>整備前</th> <th>整備後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>43.28</td> <td>24.66</td> </tr> </tbody> </table> 約4割削減 環境負荷 CO₂排出削減量：約1,118t/年 NO_x排出削減量：約2t/年 SPM排出削減量：約0.2t/年 ※推計範囲は事業再評価における費用便益算出エリア約23km² ※算出方法、排出量の原単位は「客観的評価指標の定量的評価指標の算出指標(案)」による。	整備前	整備後	43.28
整備前	整備後			
43.28	24.66			
備考				

番号	路線名	箇所名	段階
2-1	国道16号	青砥坂交差点～杉田交差点	実施(DO)

対策事業者		横浜国道事務所						
場 所		横浜市磯子区杉田5丁目					区間延長 0.23km	
選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート	
	渋滞損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	阻害を感じる	対策が必要
	—	○	—	○	—	—	89%	68%
位置図								
 								

道路交通	データによる現況 (国道16号)	24h交通量(H17センサス)	ピーク時旅行速度(H17センサス)	混雑度(12h, H17センサス)
		平日 47,645台/日 休日 40,142台/日	平日 25.9km/h 休日 25.3km/h	平日 1.71 休日 1.51
	H18 プローブ 調査結果	渋滞損失時間  旅行速度 		

移動性阻害状況	■道路交通の現況
	 写真の方向: → 調査日:平成17年11月24日(木)
	■杉田交差点 写真A  写真B  写真C  ■青砥坂交差点 写真D  写真E  写真F 
移動性阻害要因	○ 杉田～青砥坂は環状3号線と産業道路を結ぶ区間であることから、交通が集中する(平日約4.8万台/日)。 ○ 杉田～青砥坂は近接(約230m)しており、また環状3号線と産業道路を結ぶ織り込み区間となるため、交通が輻輳し、走行速度が低下しやすい。 ○ 両交差点とも右折車が多い。 ○ 交差点流出部にバス停があり、バスの停車の際、後続車に影響を及ぼす。 ○ 環状3号線と産業道路の供用に伴い、車線の増設により交通容量を増加させる必要がある。

	具体的対策	現在の進捗状況と今後の予定等
個別対策	○横須賀地区トンネル改修(H18新規事業化) 横須賀市吉倉町～横須賀市追浜町の老朽化の進んでいるトンネルのうち、抜本的な対策の必要が高いトンネルを4箇所を対象に、改修整備を行う。 内空の拡大等を伴う改修整備により、交通の安全性の確保や円滑化を図る。	H18 新規事業化 地質調査及び測量着手 H19 詳細設計 H20 用地調査着手予定
面的対策		
対策事業概要図		
対策立案	【横須賀地区トンネル改修 概要】	
	現況は右側車線は車両制限 大型車の接触による損傷跡	

対策の効果・検証	横須賀地区トンネル改修の効果 トンネル断面を拡幅することで道路構造としての適切な幅員を確保でき特に大型車の移動性向上や安全性の確保が図られる。 凡例 現況 計画
備考	

	具体的対策	現在の進捗状況と今後の予定等
個別対策		
面的対策	○(都)久里浜田浦線の整備 横浜横須賀道路の衣笠ICから県道27号(横須賀葉山)へ至る、事業延長約3.2kmの道路新設(4車線)整備。	○ 平成12年3月に三浦縦貫道路から横浜横須賀道路の衣笠ICの延長約0.3kmにおいて供用を行った。 ○ 平成18年4月に(都)坂本芦名線から(都)金谷駿河坂線の延長約0.4kmにおいて供用を行った。 ○ 平成19年9月に(都)坂本芦名線から県道27号(横須賀葉山)の延長約1.3kmにおいて供用を行った。 ○ 未供用区間の三浦縦貫道路～金谷駿河坂線の延長約1.2kmについては、H23年度の供用を予定している。
対策事業概要図		
対策立案	【(都)久里浜田浦線 概要】 【平面図】 【標準横断面図】	
	衣笠十字路交差点	

【対策事業の効果見込み】

- 県道27号(横須賀葉山)と並行する、(都)久里浜田浦線を整備することにより、交通の分散が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。
- 19年9月に部分供用を開始した、(都)坂本芦名線から県道27号(横須賀葉山)の状況。(供用開始当日)



《(都)坂本芦名線付近から北側を望んだ写真》《県道27号(横須賀葉山)との交差点付近の写真》

備考

	具体的対策	現在の進捗状況と今後の予定等
個別対策		
面的対策	① 新湘南BP 藤沢市城南～ 中郡大磯町大磯の間にわたる約15.1kmの自動車専用道路。 藤沢・西湘バイパスを一つにつなぎ、茅ヶ崎・平塚地域の渋滞を緩和する。 ② 国道134号湘南大橋4車線化 柳島交差点から高浜台交差点までの延長約1.2kmの現道拡幅(4車線)整備(湘南大橋2車線増設)。	① 新湘南BP ・II期区間(茅ヶ崎市下町屋～中郡大磯町大磯地先: 6.7km) 昭和63年9月: 都市計画決定 昭和63年度: 茅ヶ崎西IC～茅ヶ崎海岸IC区間用地着手 平成3年度: 同区間工事着手 平成7年12月: 同区間完成供用。 平成32年度: 供用予定 ② 国道134号湘南大橋4車線化 平成21年度の供用を予定している。
対策事業概要図		
①【新湘南BP 概要】  凡 例 一般国道 事業中 管理区間外 主要地方道 有料道路 計画区間 藤沢市城南～ 中郡大磯町大磯 規格 第1種第3級 設計速度 80km/h 延長 15.1km 車線数 4車線 横浜と湘南地域および西湘地域の連結強化を図るとともに、主に通過交通を受け持つことにより一般国道1号等との交通の適切な分担を実現し、交通混雑の緩和を図る （相模川右岸～国道129号） 【標準断面図】 国道134号（下り線） 国道134号（上り線） ①【国道134号(湘南大橋4車線化) 概要】 【平面図】 工業団地入口交差点 馬入橋 JR東海道本線 湘南大橋 湘南大橋4車線化 L=約1.2km 高浜台交差点 相模湾 【標準横断面図】 国道134号 現橋 新橋 下流 上流		

【対策事業の効果見込み】

① 新湘南バイパス

新湘南バイパスは、当該地域の広域幹線道路網を形成しており、新湘南バイパスの整備により横浜湘南道路、西湘バイパスと連絡する。



対策の効果・検証

■工業団地入口交差点付近への効果

○交通分散化による交通混雑の緩和

本路線の全線供用により、広域の旅行速度が改善され、対象区間における所要時間の大幅な短縮が図られる。

○茅ヶ崎市内の一般国道1号のバイパス的な役割を担うII期区間供用後、国道1号の茅ヶ崎駅前の交通量がバイパス供用前に比べて1割弱減少(約29,500台/日→約27,100台/日)し、その結果、茅ヶ崎駅前を中心とする国道1号の渋滞緩和及び旅行速度の向上が図られている。



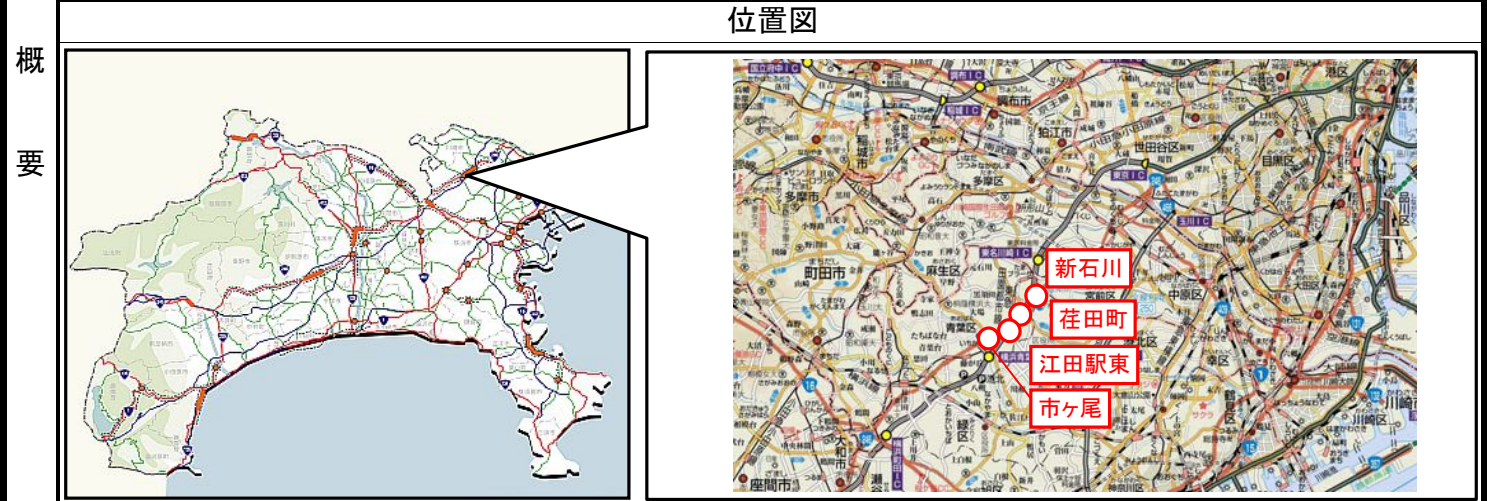
② 国道134号湘南大橋4車線化

馬入橋より下流側の渡河断面が増えることにより、国道1号から国道134号への交通転換が図られ、工業団地入口交差点の渋滞緩和が見込まれる。

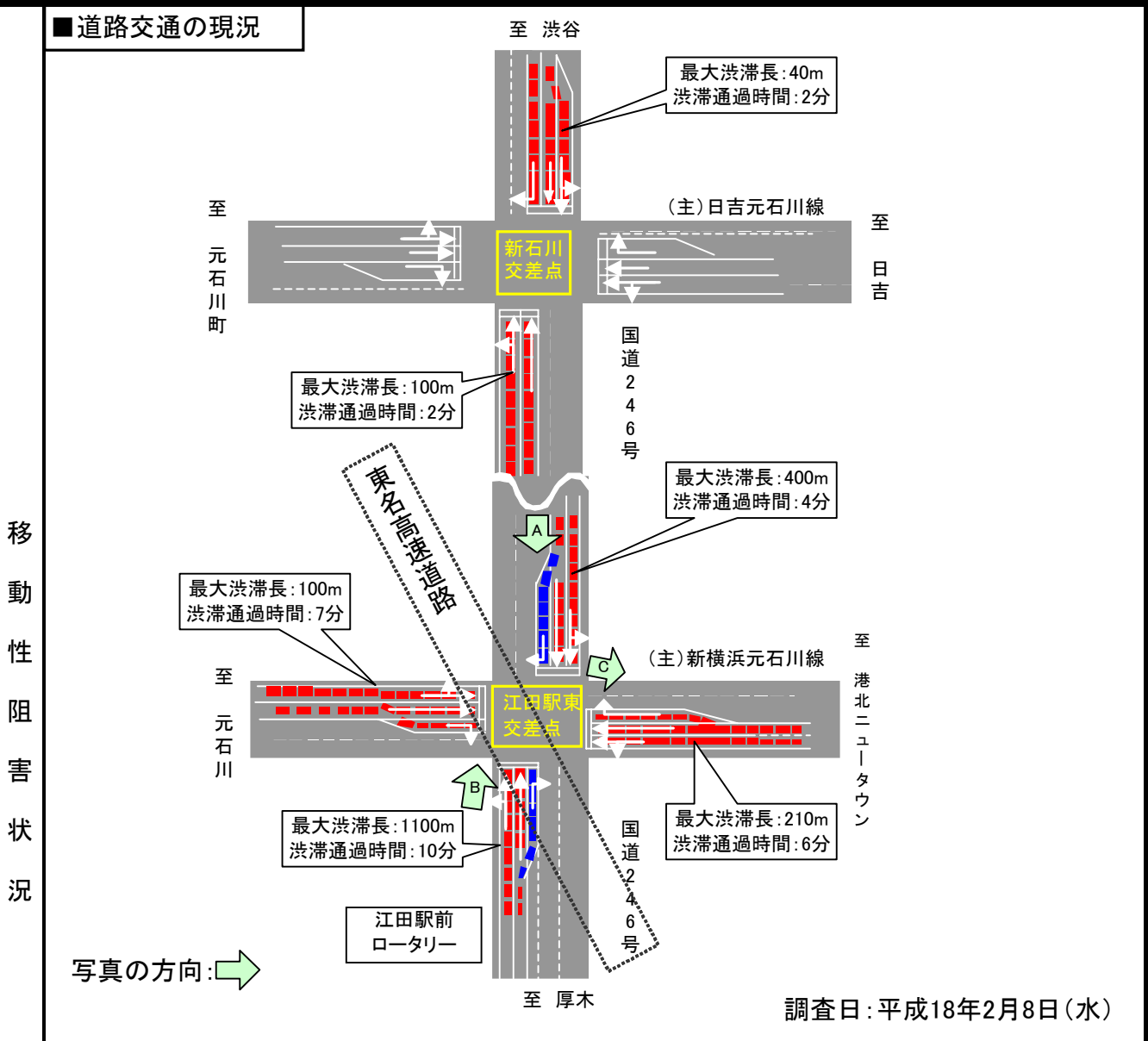
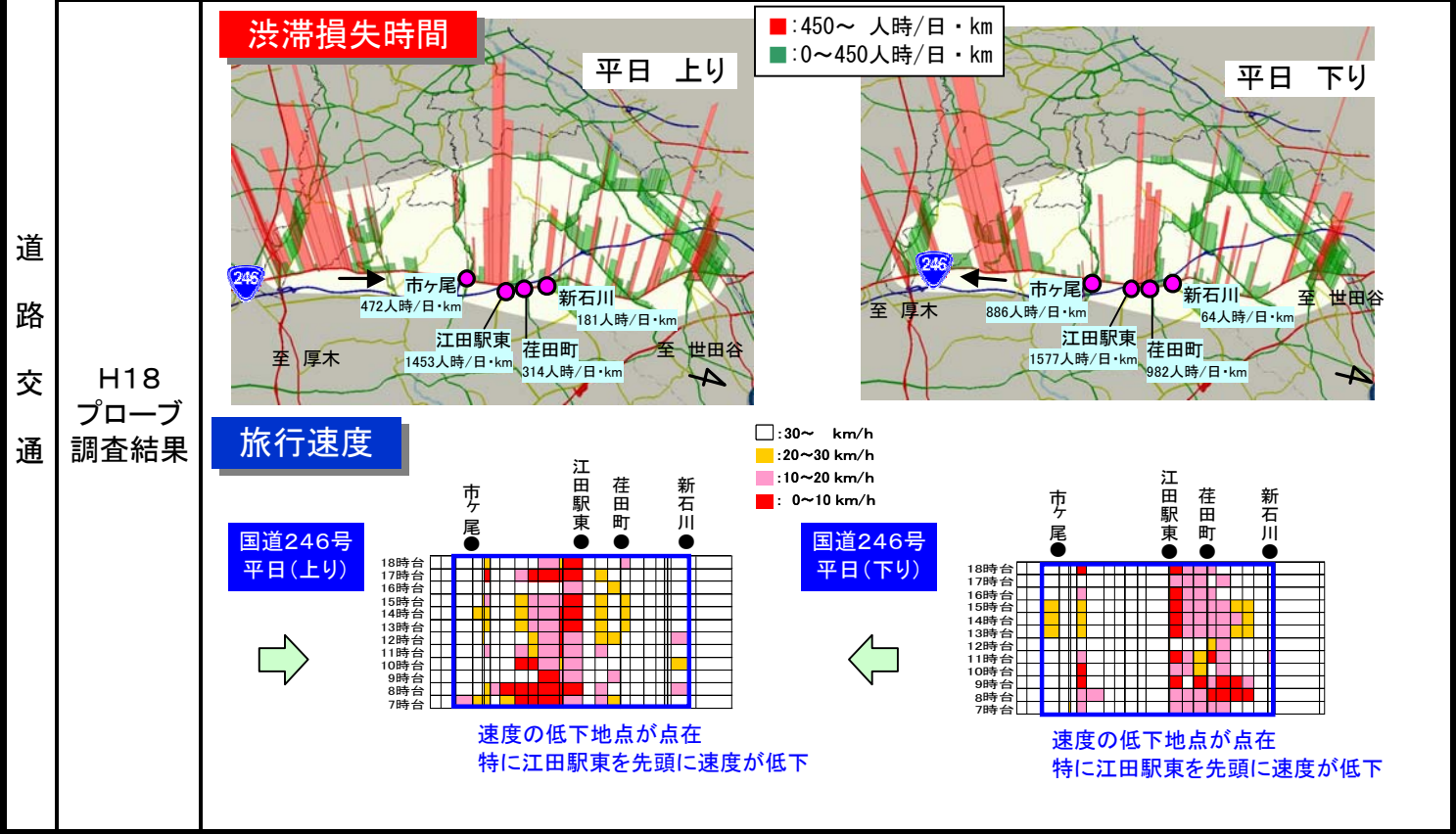
備考

番号	路線名	箇所名	段階
6-1	国道246号	新石川交差点～江田駅東交差点～市ヶ尾交差点	評価(CHECK) 反映(ACTION)

対策事業者 川崎国道事務所								
場所 神奈川県横浜市青葉区荏田町～横浜市青葉区市ヶ尾町						区間延長 3.0km		
選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート	
	渋滞損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	障害を感じる	対策が必要
	○	○	○	○	—	—	92%	69%



データによる現況 (国道246号)	24h交通量 (H17センサス)	ピーク時旅行速度 (H17センサス)	混雑度 (12h, H17センサス)
	平日 58,946台/日 休日 55,591台/日	平日 14.0km/h 休日 23.0km/h	平日 1.50 休日 1.50



■ 江田駅東交差点

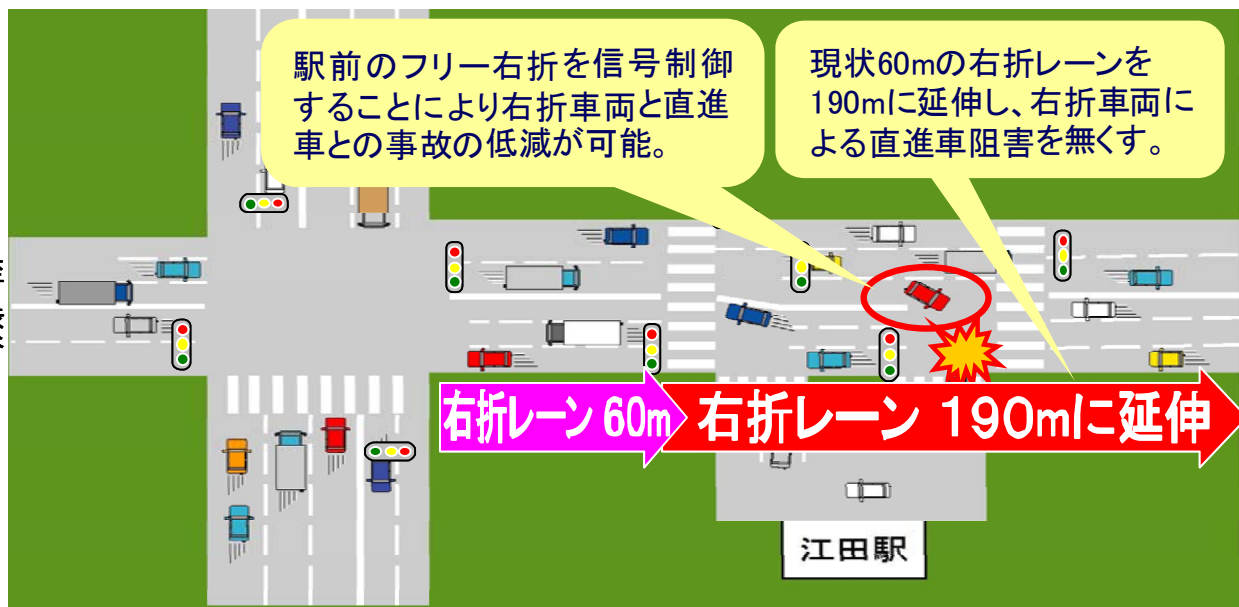
写真A

写真B

写真C

移動性阻害要因

- 主要幹線道路相互の交差点が多いこと、高速道路のインターに近接していることから、交通が集中している(平日約5.9万台/日)。
- 本区間には右折車線がない、もしくは右折車線長が不足している交差点が多く、交通容量を低下させている。
- 江田駅のロータリーが小さく、国道246号にまで滞留が伸び交通を阻害している。
- 交通容量を向上させる対策が必要である。

	具体的対策	現在の進捗状況と今後の予定等
個別対策	○新石川交差点立体化事業（H18.3月完成） 一般国道246号と都市計画道路日吉元石川線が交差する新石川交差点付近では標準幅員41.9mを確保し、円滑な交通が確保できるよう立体化を行うとともに、歩道の整備を行う。立体部分を除いた区間では標準幅員30mを確保し、車道の整備と幅の広い歩道の整備を行う。 ○江田駅東交差点対策 地元関係者と現地診断を実施し、右折渋滞ならびに交通事故軽減に向け、右折レーン延伸対策に着手する。	H7年度 事業着手 H18年3月 完成 H19年度 右折レーン延伸に着手 H19年度 江田駅東交差点対策に着手（上り線右折レーンの延伸）
対面的		
対策事業概要図		
〔江田駅東交差点対策〕   東名高速道路 東名高速道路の橋脚に挟まれ容易な車線増が困難 江田駅 東急田園都市線江田駅ロータリと接続し、信号が連続 右折レーン長が不足し直進車両を阻害 手前：渋谷方面  駅前フリー右折を信号制御することにより右折車両と直進車との事故の低減が可能。 現状60mの右折レーンを190mに延伸し、右折車両による直進車阻害を無くす。 右折レーン 60m → 右折レーン 190mに延伸 江田駅 至 渋谷 至 厚木		

対策立案

対策の効果・検証

備考

【新石川交差点立体化 概要】

区 間	横浜市都筑区牛久保町～横浜市青葉区荏田町
都市計画決定	S.55.1.22
事業着手	H7年度
延長及び幅員	L=約1.9km W=立体部 41.9m W=平面部 30.0m
道路規格	第4種第1級
設計速度	V=60km/h
車 線 数	立体部 本線 4車線(片側2車線) 側道 2車線(片側1車線) 平面部 4車線(片側2車線)

横断面図

平成18年3月5日 開通区間

【新石川交差点立体化事業の効果】

新石川交差点立体化開通から1年 立体化の効果が定着化(H19.3)

荏田綱島線の新石川交差点の**通過時間 7～10分 削減**
 国道246号の**事故件数 5割減**(交通量 1割増)
 周辺の抜け道の**事故件数 3～6割減**(交通量 1割減)

プローブ調査データ
 開通前 H17.12.11(日)
 開通後 H19.01.28(日)

	開通前	開通後
事故件数	H17.3～H17.12	H18.3～H18.12
交通量調査	H18.02.08	H19.02.01

新たな問題発生の確認

新石川立体が右折可能となったことにより、交通アクセスが大幅に向上
 →上下線ともに現状50m**右折レーン長**では**不足**し、右折滞留車による**直進レーンへの阻害**

右折車による直進車の阻害状況

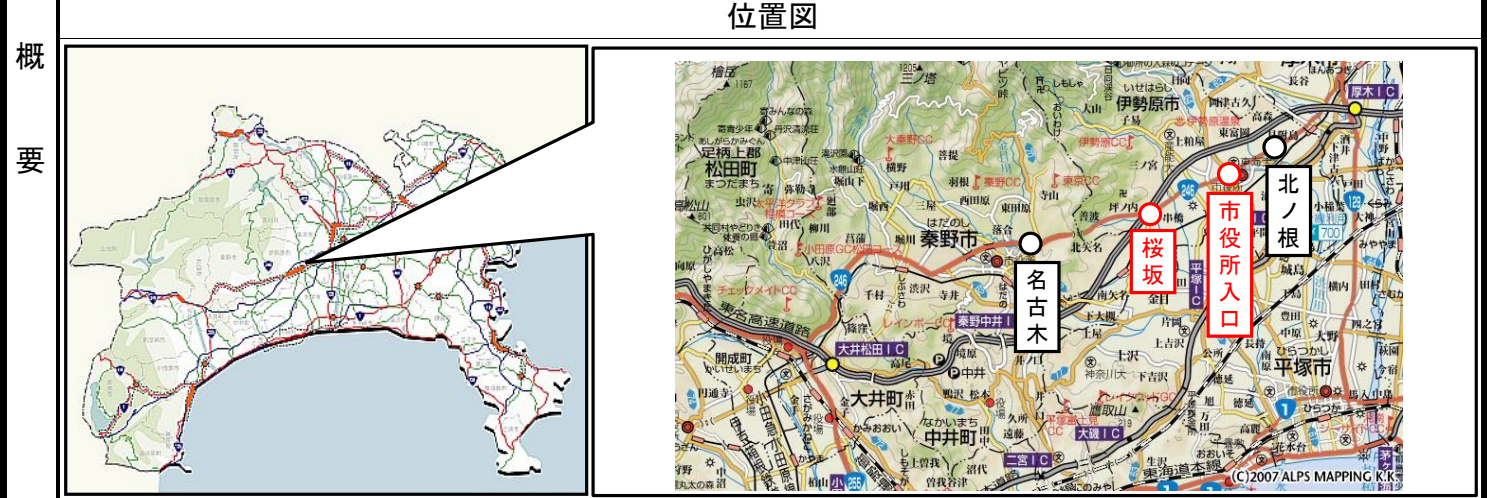
(写真)
 上り方向の右折車による直進レーンへの阻害状況

平日半年後の新石川交差点(滞り長調査結果)

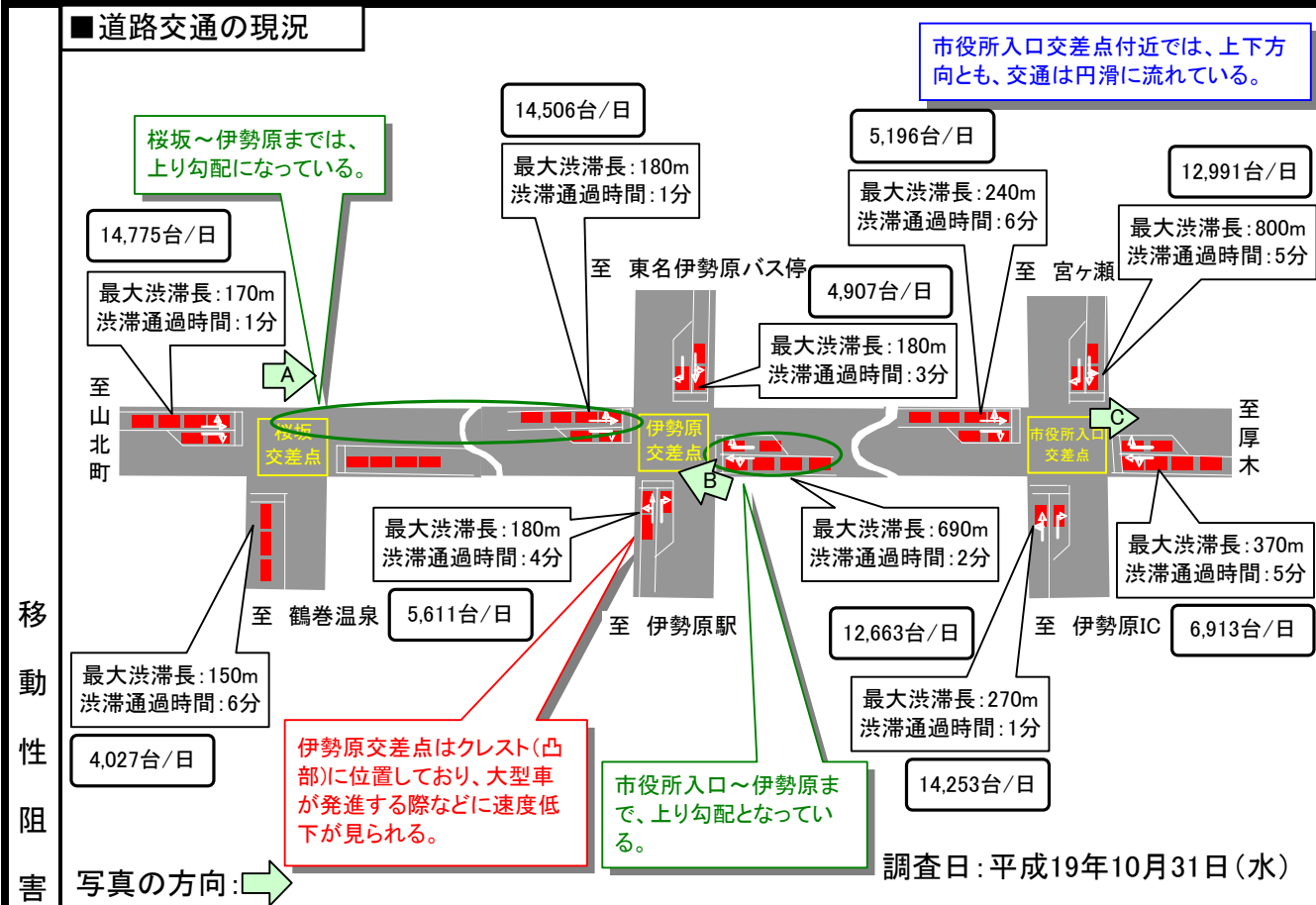
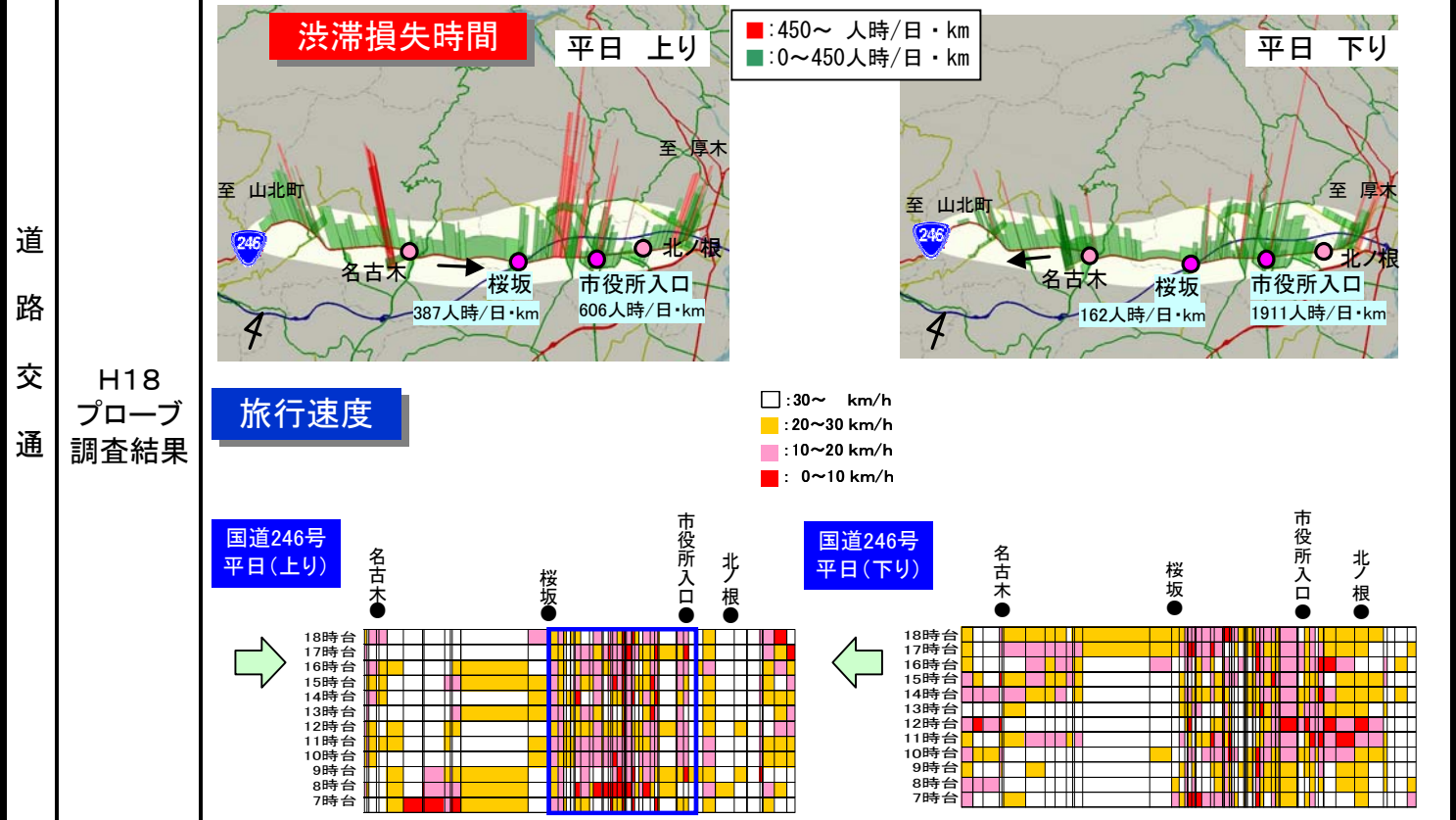
新たな問題への対応 **右折レーンの延長 20m～50m延伸**

番号	路線名	箇所名	段階
7-1	国道246号	市役所入口交差点～桜坂交差点	実施(DO)

概要	対策事業者	横浜国道事務所						
	場所	神奈川県伊勢原市伊勢原4丁目～伊勢原市坪ノ内				区間延長 3.2km		
	選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート
		渋滞損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しやすい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	阻害を感じる 93% 対策が必要 72%



データによる現況 (国道246号)	24h交通量(H19調査)	ピーク時旅行速度(H17センサス)	混雑度(12h, H17センサス)
	平日 35,946台/日 休日 34,526台/日	平日 13.2km/h 休日 17.8km/h	平日 1.80 休日 1.68



- 移動性阻害要因
- 本区間は伊勢原市の中心部に位置し、主要幹線道路の交差点が多い区間であることから交通が集中し(平日約3.6万台/日)ているが、国道246号が往復2車線の区間であるため、交通容量が不足している。
 - 伊勢原交差点がクレスト部(両方からの登り坂の頂上)となっており、大型車の発進遅れが大きく、速度低下の要因となっている。
 - 伊勢原市の東西方向の交通が分担できる幹線道路が少なく、市街地に用のない通過交通も国道246号を利用していると考えられる。

	具体的対策	現在の進捗状況と今後の予定等
個別対策		
面的対策	○厚木秦野道路 厚木市中依知～ 秦野市八沢の区間にわたる延長約29.1kmの自動車専用道路。 国道246号の交通の流れを円滑にするとともに、第一東海自動車道(東名高速道路)・第二東海自動車道・さがみ縦貫道路などと一体となって広域的・地域的交通の役割を担う。	H08年度 都市計画決定 H10年度 事業化(伊勢原北IC～伊勢原西IC) H13年度 事業化(厚木IC・JCT～厚木北IC) 工事着手(厚木IC・JCT) H14年度 事業区間延伸(伊勢原市西富岡～伊勢原市北IC) H19年度 伊勢原地区:調査設計・用地買収の促進 厚木地区:調査設計・工事の促進

対策事業概要図

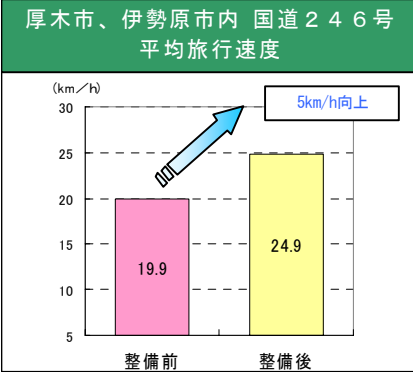
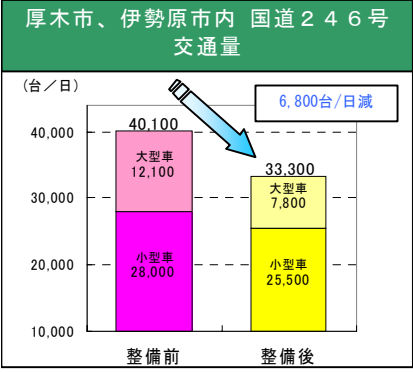
【厚木秦野道路 概要】



計画区間	厚木市中依知～ 秦野市八沢
規格	第1種第3級
設計速度	80km/h
延長	約29.1km
車線数	4車線

【厚木秦野道路による効果(予測)】

各地への所要時間が短縮されるとともに、通過交通が通過していた国道246号の混雑が解消され旅行速度が改善する他、緊急時の代替路の確保、周辺環境の改善(CO₂、NO_x、SPMの減少)の効果が見込まれる。



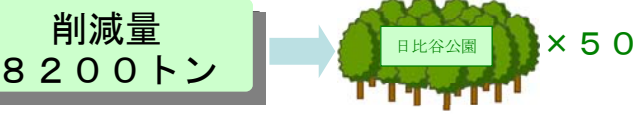
※交通量、平均旅行速度は、整備前はH17センサス値、整備後は推計値。
※算出区間は、厚木市、伊勢原市の国道246号。

出展：一般国道246号厚木秦野道路(再評価) 平成19年10月16日 関東地方整備局

周辺環境の改善に関する効果

CO₂ 排出量

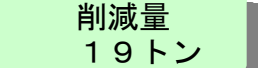
森林約770haの二酸化炭素吸収量に相当
日比谷公園(約16 ha)の面積の約50倍に相当



注) 植林によるCO₂排出量は10.6 t-CO₂/ha/年とした
出典) 「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイドランス」

NO_x 排出量

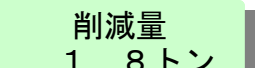
大型車に換算すると厚木市から伊勢原市を
往復1500回・台/日に相当



注) 大型車1台が40km/hで走行するときの排出量(2.37g/km・台)として換算
出典) 「国道技術政策総合研究所資料」

SPM 排出量

ペットボトル 約18000本に相当



注) SPM削減量を500mlペットボトルに換算 (SPM100g=500ml)
出典) 「東京都環境局自動車公害対策部」

番号	路線名	箇所名	段階
8-1	国道409号	京急大師線踏切付近	実施(DO)

概要

対策事業者

川崎市

場 所

神奈川県川崎市川崎区大師駅前1丁目

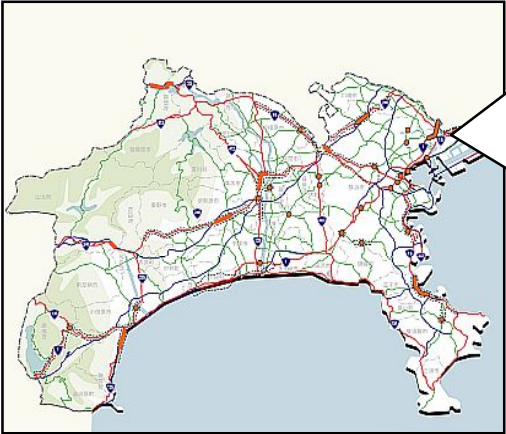
区間延長

—

選定理由

渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート	
渋滞損失時間 が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間 が長い	最大渋滞長、通 過時間が長い	一般に走行しづ らい道路構造	降雨など異常気象 により、通行が規制	障害を感じる	対策が必要
○	○	○	—	—	—	87%	67%

位置図



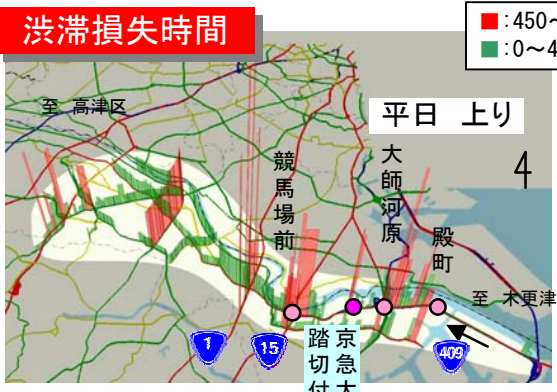
道路交通

データによる現況
(国道409号)

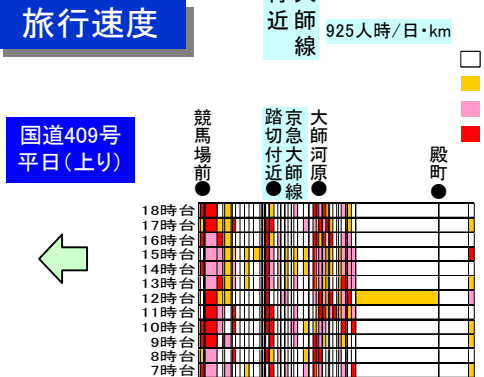
24h交通量(H17センサス)	ピーク時旅行速度(H17センサス)	混雑度(12h, H17センサス)
平日 19,463台/日 休日 17,305台/日	平日 20.1km/h 休日 19.5km/h	平日 0.84 休日 0.77

H18
プローブ
調査結果

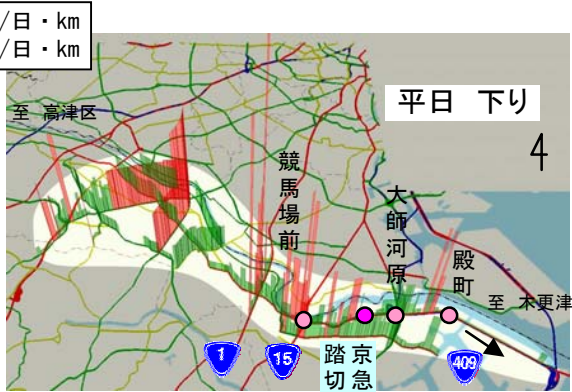
渋滞損失時間



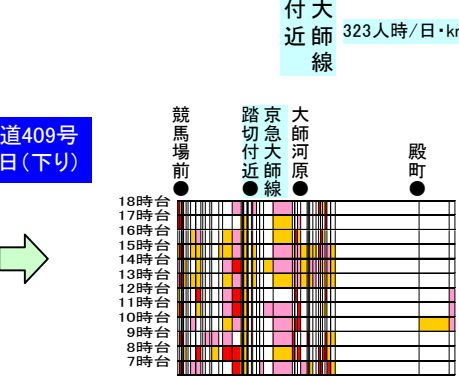
旅行速度



平日 下り

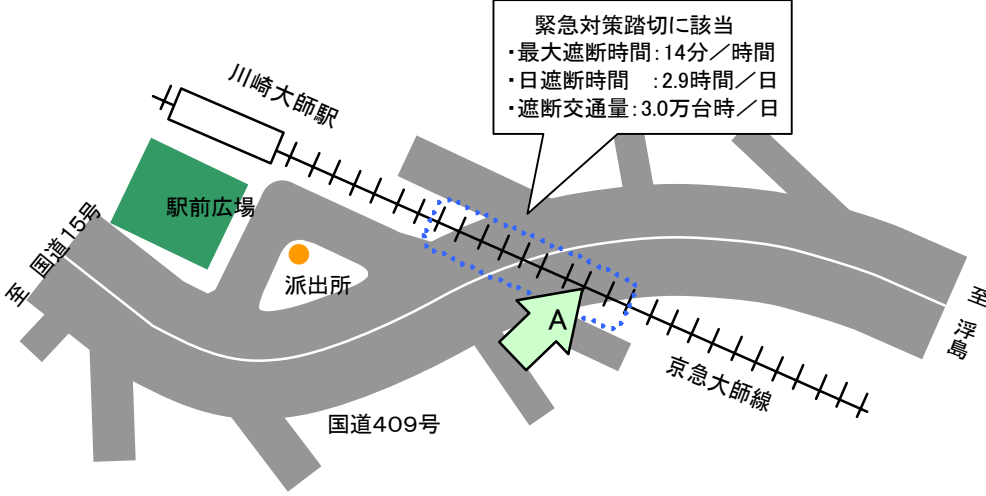


平日 下り

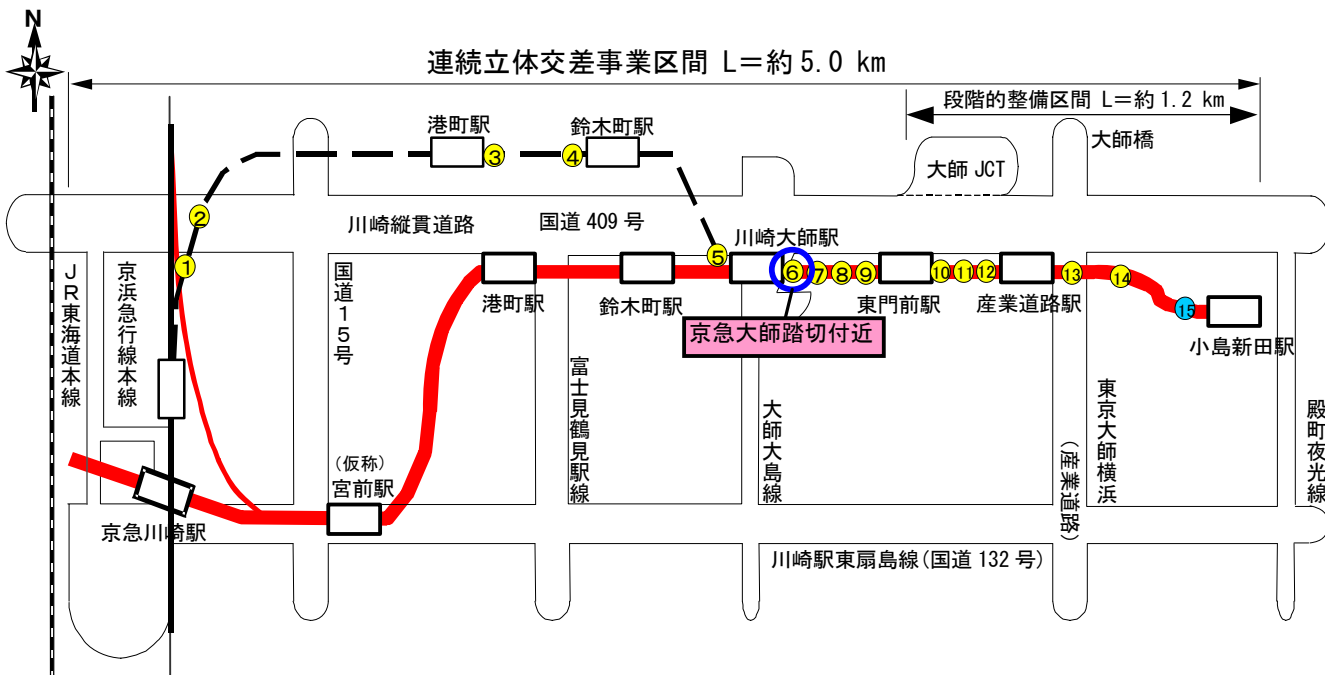


速度の低下地点が点在

速度の低下地点が点在

■ 道路交通の現況
 緊急対策踏切に該当 ・最大遮断時間: 14分/時間 ・日遮断時間 : 2.9時間/日 ・遮断交通量: 3.0万台時/日 写真の方向: →
移動性阻害状況
写真A 
移動性阻害要因
○ 踏切により、国道409号の通行が阻害される。 ○ 一日約2万台が利用する主要道路であるが、踏切遮断により交通が阻害される。 ○ 川崎大師駅への送迎等の車両の出入りにより、速度低下等が発生する。

37

	具体的対策	現在の進捗状況と今後の予定等																		
個別対策	○京急大師連続立体交差事業 京浜急行大師線の京急川崎駅～小島新田駅までの延長約5kmにおいて、一部ルートを変更し、ほぼ全線を地下化する。産業道路や国道409号をはじめとする全15箇所の踏切のうち、14箇所の踏切がなくなることとなる。	H5年度 都市計画決定 H27年度 踏切除去予定																		
対面的																				
対策事業概要図																				
◆ 京浜急行大師線連続立体交差事業 平成5年度より京急川崎駅～小島新田駅までの延長約5kmにおいて、一部ルートを変更し、ほぼ全線を地下化する京浜急行大師線連続立体交差事業を進めています。これにより、全15箇所の踏切のうち、産業道路や国道409号をはじめとする14箇所の踏切が除却されます。現在は、最も費用対効果の大きい産業道路（東門前駅～小島新田駅間）を優先的に立体化する段階的の整備を進めており、早期に整備効果が発揮できるように取り組んでいます。  <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">踏 切 名 称</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① 京急川崎(大)第1</td> <td>⑥ 川崎大師第1</td> <td>⑪ 東門前第2</td> </tr> <tr> <td>② 京急川崎(大)第2</td> <td>⑦ 川崎大師第2</td> <td>⑫ 東門前第3</td> </tr> <tr> <td>③ 港町第1</td> <td>⑧ 川崎大師第3</td> <td>⑬ 産業道路第1</td> </tr> <tr> <td>④ 港町第3</td> <td>⑨ 川崎大師第4</td> <td>⑭ 産業道路第2</td> </tr> <tr> <td>⑤ 鈴木町第1</td> <td>⑩ 東門前第1</td> <td>⑮ 産業道路第4</td> </tr> </tbody> </table> ● 除却される踏切 ● 残存踏切			踏 切 名 称			① 京急川崎(大)第1	⑥ 川崎大師第1	⑪ 東門前第2	② 京急川崎(大)第2	⑦ 川崎大師第2	⑫ 東門前第3	③ 港町第1	⑧ 川崎大師第3	⑬ 産業道路第1	④ 港町第3	⑨ 川崎大師第4	⑭ 産業道路第2	⑤ 鈴木町第1	⑩ 東門前第1	⑮ 産業道路第4
踏 切 名 称																				
① 京急川崎(大)第1	⑥ 川崎大師第1	⑪ 東門前第2																		
② 京急川崎(大)第2	⑦ 川崎大師第2	⑫ 東門前第3																		
③ 港町第1	⑧ 川崎大師第3	⑬ 産業道路第1																		
④ 港町第3	⑨ 川崎大師第4	⑭ 産業道路第2																		
⑤ 鈴木町第1	⑩ 東門前第1	⑮ 産業道路第4																		

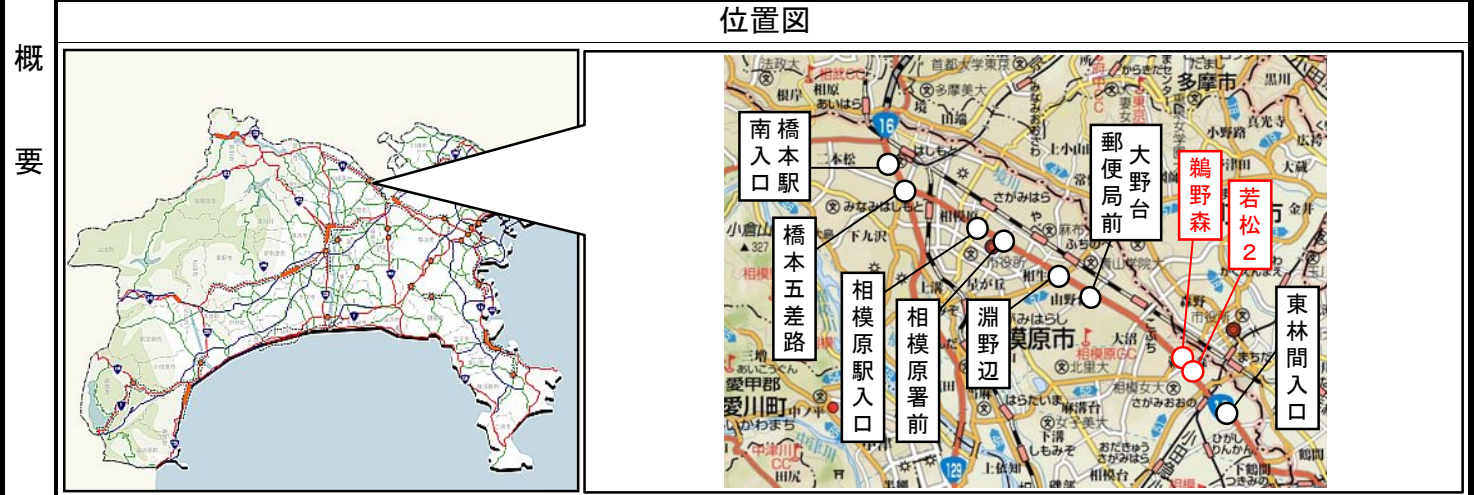
対策立案	完成イメージ 産業道路踏切 現況 完成 慢性的な交通渋滞を解消。(イメージ図)	産業道路駅 現況 完成 地下2階のホームへはエレベーターとエスカレーターの利用が可能。(イメージ図)
	【京急大師連続立体交差事業 期待される効果】 ○踏切事故の解消 ○交通の円滑化 ○交通渋滞の解消 ○交通渋滞の解消に伴う環境改善	
対策の効果・検証		
備考		

番号	路線名	箇所名	段階
9-1	国道16号	梅の木交差点	計画(PLAN)

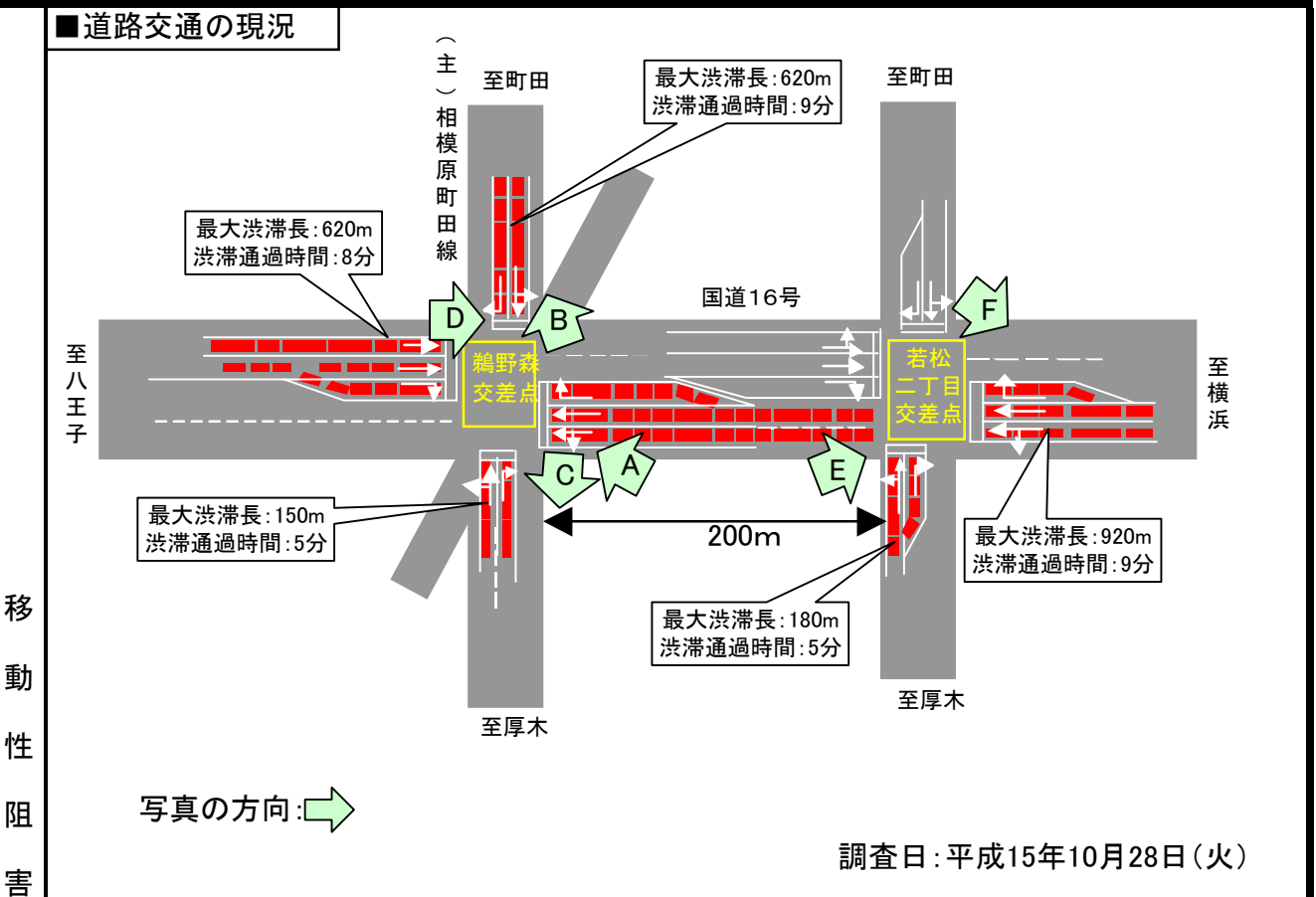
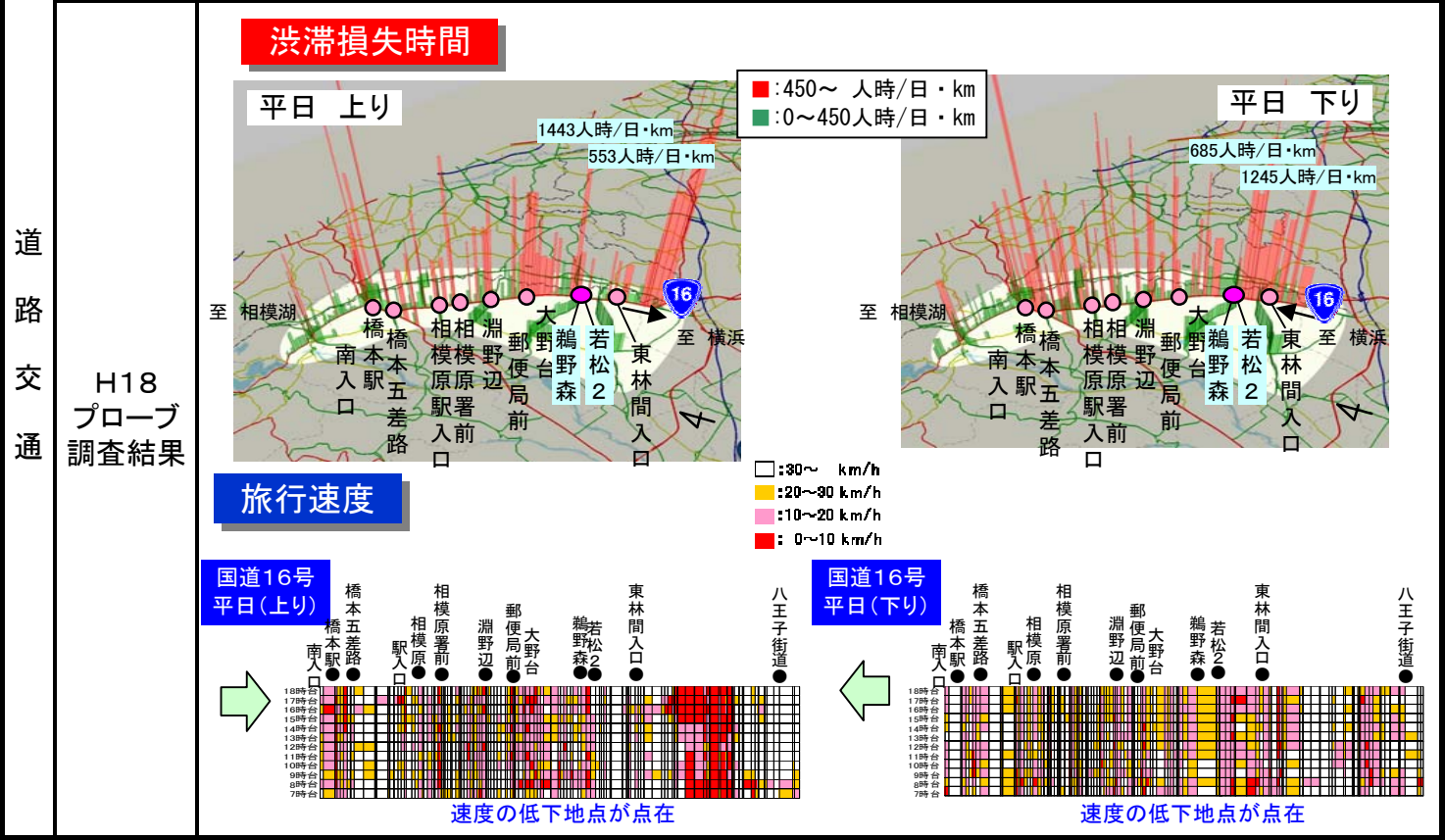
対策事業者		横浜国道事務所							
場 所		神奈川県横浜市保土ヶ谷区西谷町					区間延長		—
選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート		
	渋滞損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	阻害を感じる	対策が必要	
	○	○	○	○	—	—	93%	71%	

番号	路線名	箇所名	段階
10-1	国道16号	鵜野森交差点～若松2丁目交差点	実施(DO)

対策事業者		相武国道事務所						
場 所		神奈川県相模原市若松2丁目					区間延長 0.2km	
選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート	
	渋滞損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	阻害を感じる	対策が必要
	○	○	○	○	—	—	96%	80%



データによる現況 (国道16号)	24h交通量(H17センサス)	ピーク時旅行速度(H17センサス)	混雑度(12h, H17センサス)
	平日 63,437台/日 休日 63,047台/日	平日 10.8km/h 休日 33.0km/h	平日 1.05 休日 1.07



移動性阻害状況

■ 鵜野森交差点

写真A 写真B 写真C 写真D

■ 若松二丁目交差点

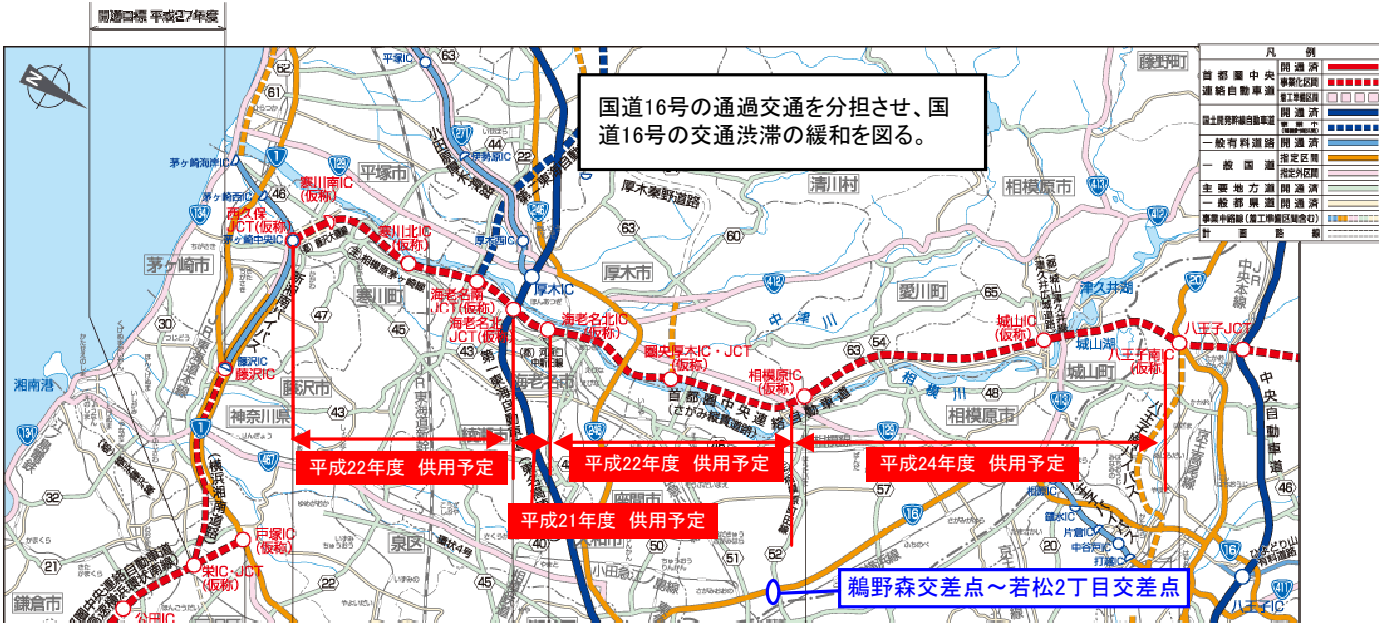
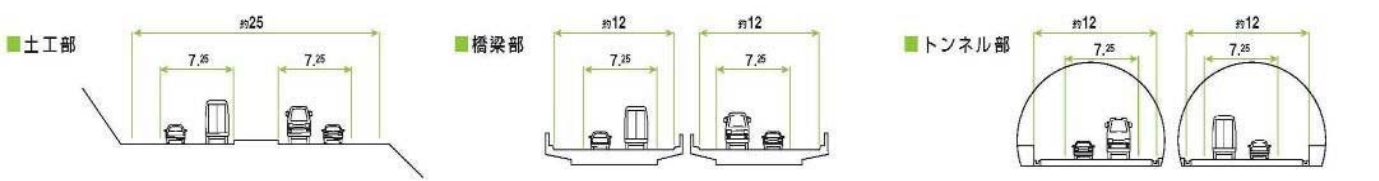
写真E 写真F

○ 平日約6.3万台/日が通行する交通量の多い区間で、交通容量を超える交通が集中している。特に鵜野森交差点は主要地方道と交差するため交差点への流入入車両が多い。

○ 交差点が近接していること、沿道に大型ショッピングセンターが多くこれらの利用交通があることから、速度低下が頻繁に生じる。

○ 国道16号は神奈川県を南北に結ぶ主要道路であり、八王子方面から横浜や鎌倉方面へ向かう通過交通が多いと考えられるため、広域的なネットワークの観点から交通量の分散を図る必要がある。

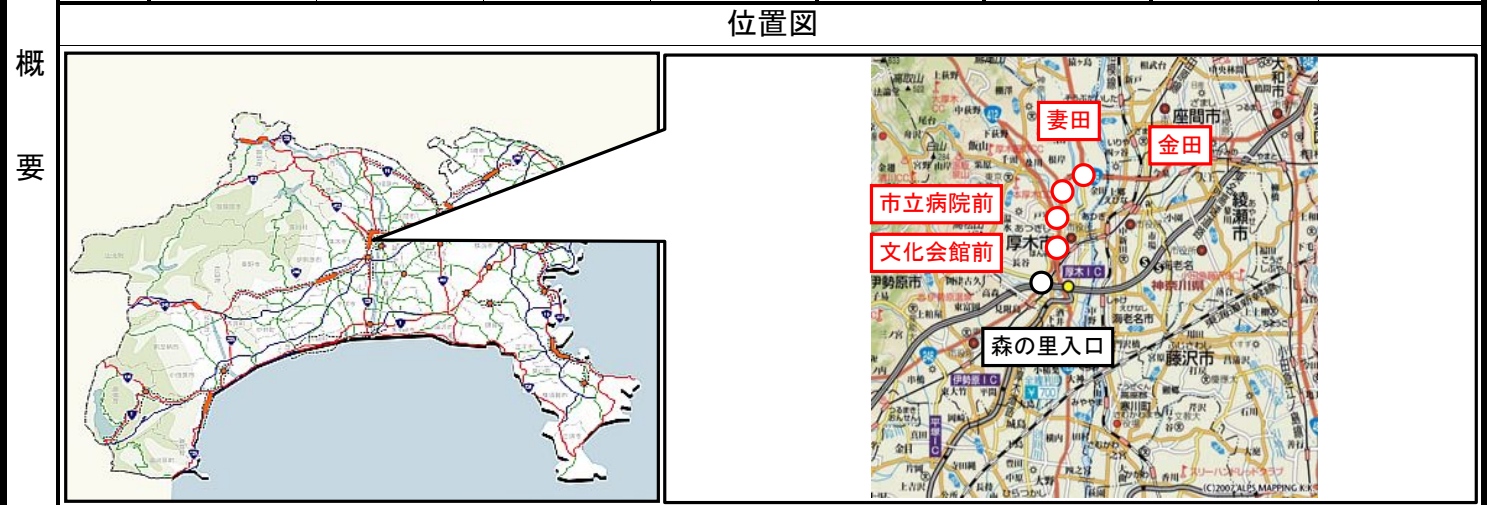
移動性阻害要因

	具体的対策	現在の進捗状況と今後の予定等
対 個 策 別		
面 的 対 策	○さがみ縦貫道路 神奈川県茅ヶ崎市西久保から相模原市城山町川尻を結ぶ、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の一部を構成する自動車専用道路。 県央部の体系的な道路ネットワークの整備を行い、道路交通の円滑化を図る。	・西久保JCT～海老名北JCT:H22年度供用予定 用地進捗率:96%(H20.2末面積ベース) 工事状況:用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事などを推進中 ・海老名北JCT～海老名北IC:H21年度供用予定 用地進捗率:98%(H20.2末面積ベース) 工事状況:用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事などを推進中 ・海老名北IC～相模原IC:H22年度供用予定 用地進捗率:98%(H20.2末面積ベース) 工事状況:用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事、トンネル工事などを推進中 ・相模原IC～八王子南IC:H24年度供用予定 用地進捗率:約7割(H20.2末面積ベース) 工事状況:相模原IC～都県境において、工事用道路、トンネル工事などを推進中
対策事業概要図		
対 策 立 案	【さがみ縦貫道路 概要】  国道16号の通過交通を分担させ、国道16号の交通渋滞の緩和を図る。 平成22年度 供用予定 平成21年度 供用予定 平成24年度 供用予定 鶴野森交差点～若松2丁目交差点	
	【愛川町・相模原市区間 標準断面図】 単位(m)  土工部: 約25m (7.25m x 2) 橋梁部: 約12m (7.25m x 2) トンネル部: 約12m (7.25m x 2)	

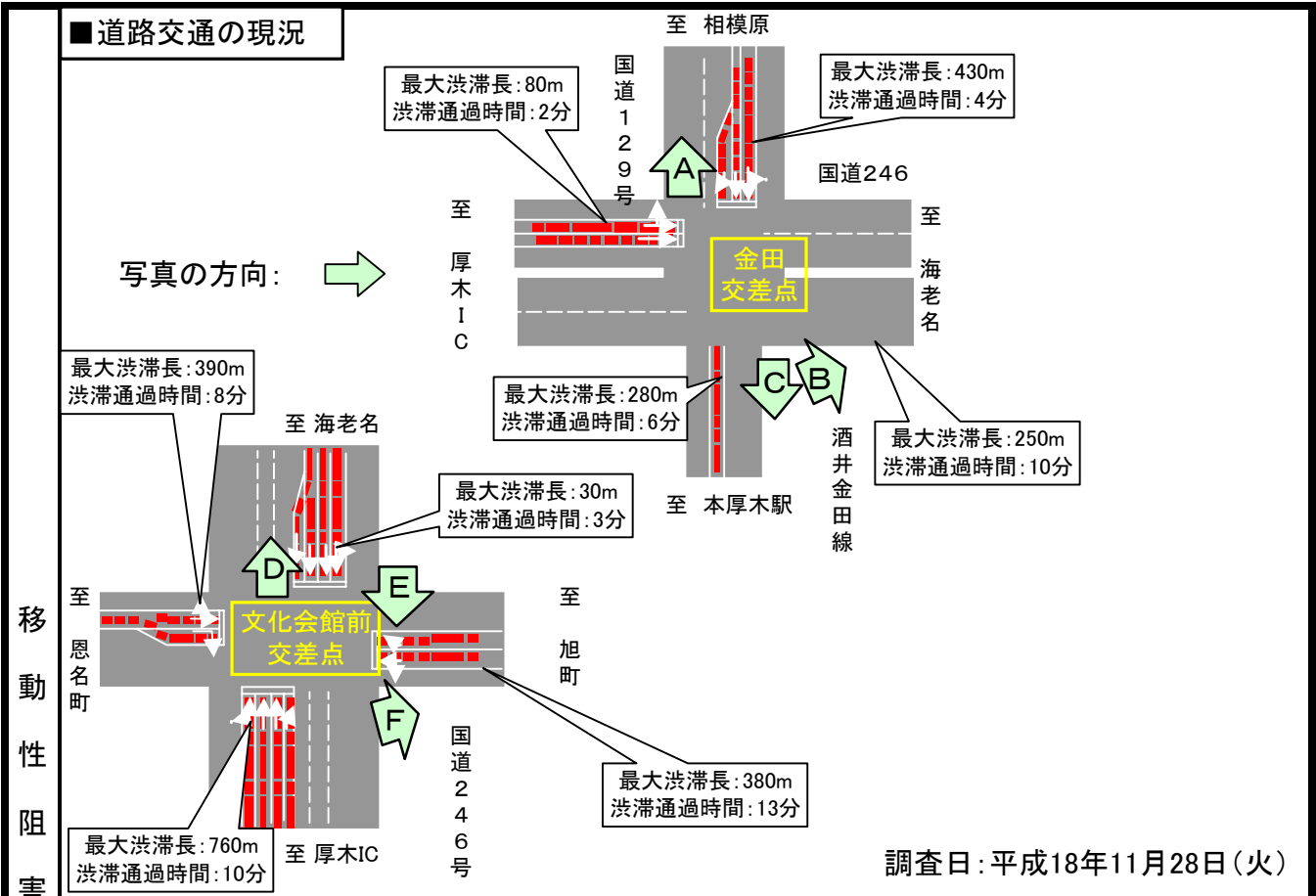
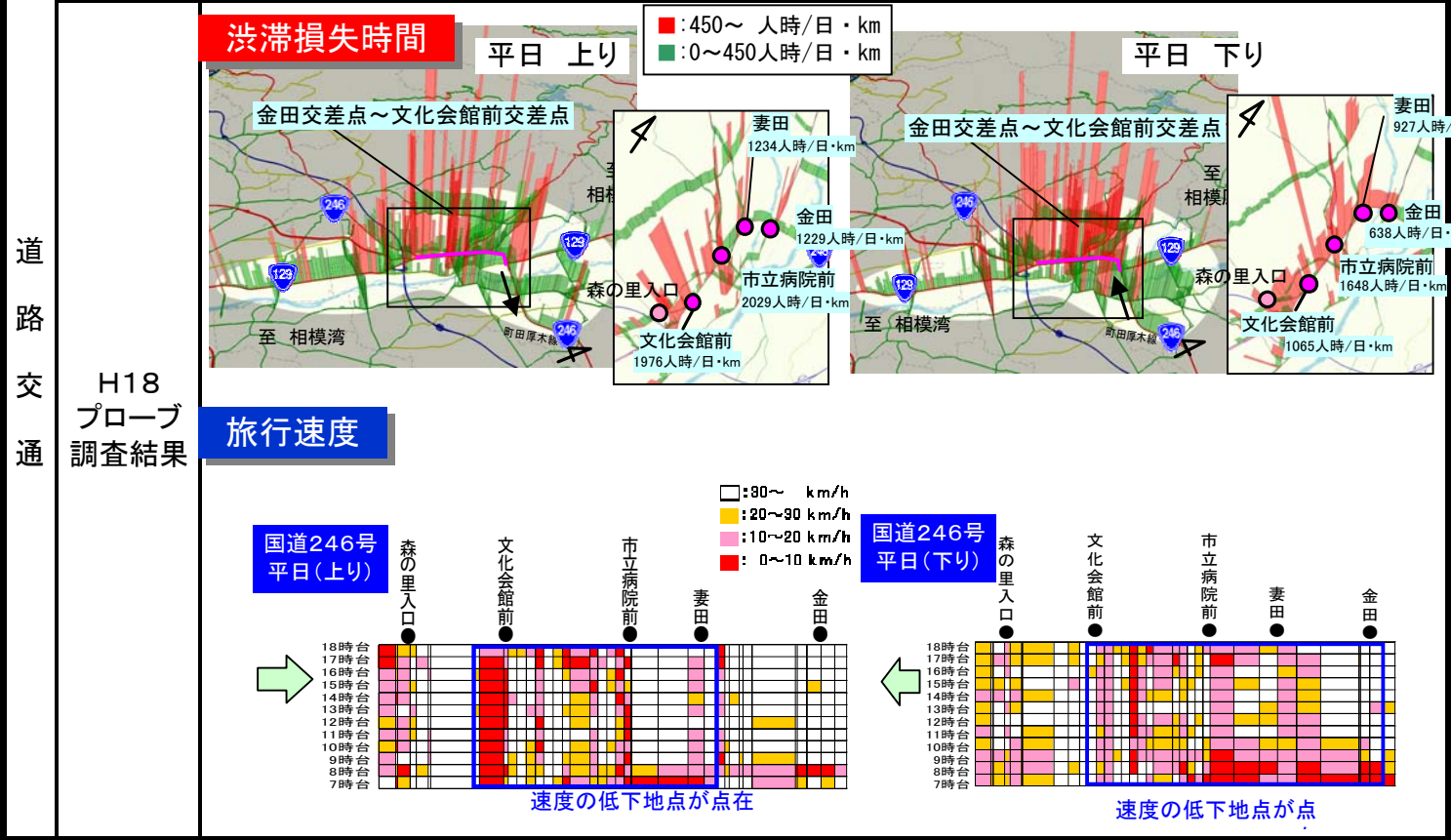
	現在の様子
	 寒川北IC 平成19年8月  上依知高架橋 平成19年4月  相模原IC 平成20年1月
	さがみ縦貫道路整備効果 ○地域の交通をスムーズにし、国道16号、129号等の混雑を緩和します。 高速横浜環状南線や横浜湘南道路、新湘南バイパスと一体となって自動車専用道路のネットワークを形成し、広域的な交通の円滑化が図られる。 国道16号、国道129号等の混雑を緩和する路線として期待される重要な路線であり、幹線道路周辺の住宅地等に入り込んでいた車の減少により、交通混雑の緩和や交通安全の確保が期待される。 ○中央自動車道と東名高速道路間が約40分短縮されます。
対 策 の 効 果 ・ 検 証	整備効果 さがみ縦貫道路により中央自動車道と東名高速道路間が約40分短縮されます。 さがみ縦貫道路整備前は約65分かかっていた東名高速道路～中央自動車道までの所要時間が約25分へ短縮されます。  整備前: H6道路交通センサス遅延時 旅行速度 整備後: 圏央道設計速度により算出
	○行動範囲を広げ、地域産業の発展にも役立ちます。 横浜、相模原、厚木などの業務核都市をはじめとする中核的な都市を連絡することで行動範囲を広げ、地域産業などの発展にも貢献。 ○災害時における緊急輸送道路として役立ちます。 災害時などにおいて消防・救急活動などの速やかな対応を図るための緊急輸送道路としての役割を果たす。
	備 考

番号	路線名	箇所名	段階
11-1	国道246号	金田交差点～文化会館前交差点	実施(DO)

対策事業者		横浜国道事務所						
場 所		厚木市金田～厚木市田村町				区間延長 3.7km		
選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート	
	渋滞損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	阻害を感じる	対策が必要
	○	○	○	○	—	—	95%	80%



データによる現況 (国道246号)	24h交通量(H17センサ)	ピーク時旅行速度(H17センサ)	混雑度(12h, H17センサ)
	平日 73,760台/日 休日 71,130台/日	平日 24.0km/h 休日 15.1km/h	平日 1.66 休日 1.72



■金田交差点

写真A

写真B

写真C

写真D

写真E

写真F

○ 国道246号と国道129号が重複する区間であり、また国道412号、東名高速道路のインターとも接続していることから、交通が集中し(平日約7.4万台/日)、交通容量が不足している。

○ 厚木市の中心部に位置し、交差点や沿道からの出入りも多いため、旅行速度が低下しやすい。

○ 周囲の道路網の状態から、厚木市街地に用の無い南北・東西方向の通過交通も多いと考えられるため、広域的なネットワークの観点から交通量の分散を図る対策が必要と考えられる。

	具体的対策	現在の進捗状況と今後の予定等
対 策 別		
面的対策	○さがみ縦貫道路 神奈川県茅ヶ崎市西久保から相模原市城山町川尻を結ぶ、自動車専用道路。県央部の体系的な道路ネットワークの整備を行い、道路交通の円滑化を図る。	・西久保JCT～海老名北JCT：H22年度供用予定 用地進捗率：96%（H20.2末面積ベース） 工事状況：用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事などを推進中
	○厚木秦野道路 厚木市中依知～秦野市八沢の間にわたる延長約29.1kmの自動車専用道路。国道246号の交通の流れを円滑にするとともに、さがみ縦貫道路など一体となって広域的・地域的交通の役割を担う。	・海老名北JCT～海老名北IC：H21年度供用予定 用地進捗率：98%（H20.2末面積ベース） 工事状況：用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事などを推進中
		・海老名北IC～相模原IC：H22年度供用予定 用地進捗率：約7割（H20.2末面積ベース） 工事状況：用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事、トンネル工事などを推進中
		・相模原IC～八王子南IC：H24年度供用予定 用地進捗率：約7割（H20.2末面積ベース） 工事状況：相模原IC～都県境において、工食用道路、トンネル工事などを推進中
		H08年度 都市計画決定 H10年度 事業化（伊勢原北IC～伊勢原西IC） H13年度 事業化（厚木IC・JCT～厚木北IC） 工事着手（厚木IC・JCT） H14年度 事業区間延伸（伊勢原市西富岡～伊勢原市北IC） H19年度 伊勢原地区：調査設計・用地買収 厚木地区：調査設計・工事

対策事業概要図

【さがみ縦貫道路・厚木秦野道路 概要】

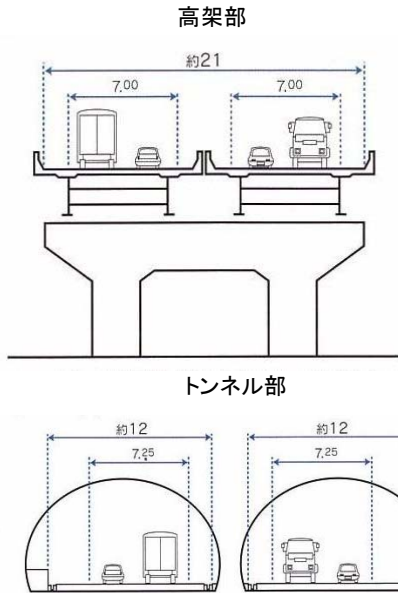


【さがみ縦貫道路の建設の様子】



さがみ縦貫道路、厚木秦野道路、国道246号の通過交通を分担させ、国道246号の交通渋滞の緩和を図る。

さがみ縦断道路 断面 単位(m)



【さがみ縦貫道路 効果(予測)】

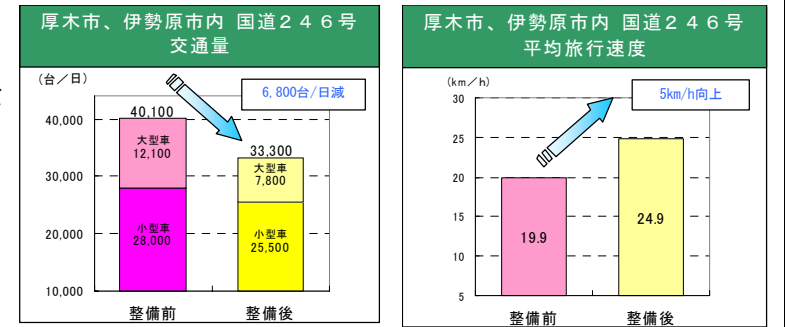
各地への所要時間が短縮されるとともに、通過交通が通過していた一般道路の混雑が解消される。
また、周辺環境の改善(CO₂、NO_x、SPMの減少)の効果が見込まれる。

環境への効果
CO₂排出量が9.7万t/年 削減
(明治神宮の面積72haの約127個分の森林に相当)



【厚木秦野道路による効果(予測)】

各地への所要時間が短縮されるとともに、通過交通が通過していた国道246号の混雑が解消され旅行速度が改善する他、緊急時の代替路の確保、周辺環境の改善(CO₂、NO_x、SPMの減少)の効果が見込まれる。



※交通量、平均旅行速度は、整備前はH17センサス値、整備後は推計値。
※算出区間は、厚木市、伊勢原市の国道246号。

周辺環境の改善に関する効果

CO₂ 排出量

森林約770haの二酸化炭素吸収量に相当
日比谷公園（約16 ha）の面積の約50倍に相当

削減量
8200トン

注) 植林によるCO₂排出量は10.6t-CO₂/ha/年とした
出典) 「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイド」

NO_x 排出量

大型車に換算すると厚木市から伊勢原市を
往復1500回・台/日に相当

削減量
19トン

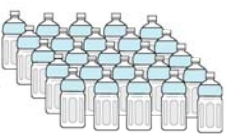


注) 大型車1台が40km/hで走行するときの排出量(2.37g/km・台)として換算
出典) 「国道技術政策総合研究所資料」

SPM 排出量

ペットボトル 約18000本に相当

削減量
1.8トン



注) SPM削減量を500mlペットボトルに換算 (SPM100g=500ml)
出典) 「東京都環境局自動車公害対策部」

対策の効果・検証

備考

	具体的対策	現在の進捗状況と今後の予定等
対 個 策 別		
面 的 対 策	①さがみ縦貫道路 神奈川県茅ヶ崎市西久保から相模原市城山町川尻を結ぶ、自動車専用道路。県央部の体系的な道路ネットワークの整備を行い、道路交通の円滑化を図る。	- 西久保JCT～海老名北JCT：H22年度供用予定 用地進捗率：96%（H20.2末面積ベース） 工事状況：用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事などを推進中 - 海老名北JCT～海老名北IC：H21年度供用予定 用地進捗率：98%（H20.2末面積ベース） 工事状況：用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事などを推進中 - 海老名北IC～相模原IC：H22年度供用予定 用地進捗率：98%（H20.2末面積ベース） 工事状況：用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事、トンネル工事などを推進中 - 相模原IC～八王子南IC：H24年度供用予定 用地進捗率：約7割（H20.2末面積ベース） 工事状況：相模原IC～都県境において、工事用道路、トンネル工事などを推進中
	①厚木秦野道路 厚木市中依知～秦野市八沢の間にわたる延長約29.1kmの自動車専用道路。 国道246号の交通の流れを円滑にするとともに、さがみ縦貫道路などと一体となって広域的・地域的交通の役割を担う。	H08年度 都市計画決定 H10年度 事業化（伊勢原北IC～伊勢原西IC） H13年度 事業化（厚木IC・JCT～厚木北IC） 工事着手（厚木IC・JCT） H14年度 事業区間延伸（伊勢原市西富岡～伊勢原市北IC） H19年度 伊勢原地区：調査設計・用地買収 厚木地区：調査設計・工事

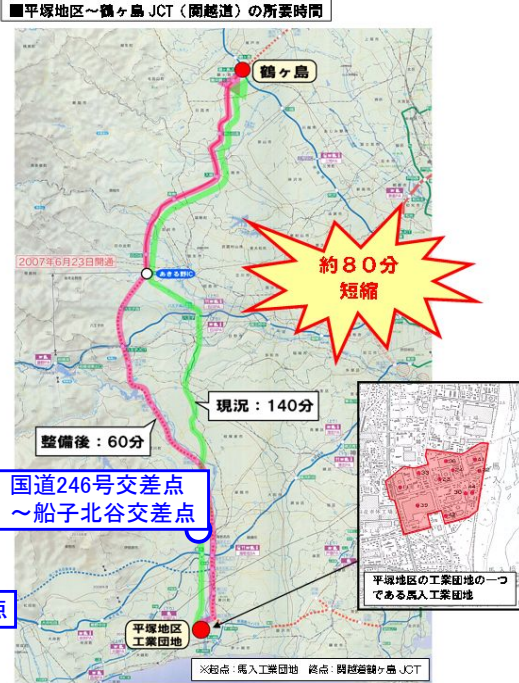
対策事業概要図

【さがみ縦貫道路、厚木秦野道路 概要】



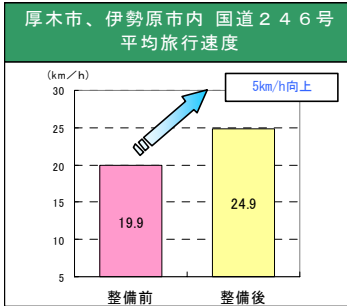
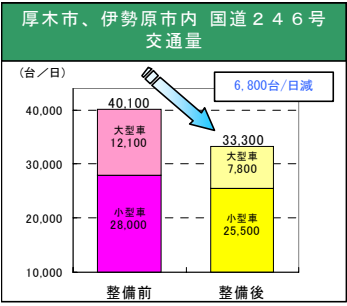
【さがみ縦貫道路 効果(予測)】

各地への所要時間が短縮されるとともに、通過交通が通過していた一般道路の混雑が解消される。
また、周辺環境の改善(CO2、NOx、SPMの減少)の効果が見込まれる。



【厚木秦野道路による効果(予測)】

各地への所要時間が短縮されるとともに、通過交通が通過していた国道246号の混雑が解消され旅行速度が改善する他、緊急時の代替路の確保、周辺環境の改善(CO2、NOx、SPMの減少)の効果が見込まれる。



周辺環境の改善に関する効果

CO2 排出量

森林約770haの二酸化炭素吸収量に相当
日比谷公園 (約16 ha) の面積の約50倍に相当

削減量 8200トン



注) 植林によるCO₂排出量は10.6 t-CO₂/ha/年とした
出典) 「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイド」

NOx 排出量

大型車に換算すると厚木市から伊勢原市を
往復1500回・台/日に相当

削減量 19トン

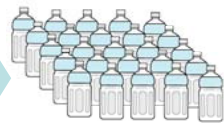


注) 大型車1台が40km/hで走行するときの排出量(2.37g/km・台)として換算
出典) 「国技術政策総合研究所資料」

SPM 排出量

ペットボトル 約18000本に相当

削減量 1.8トン



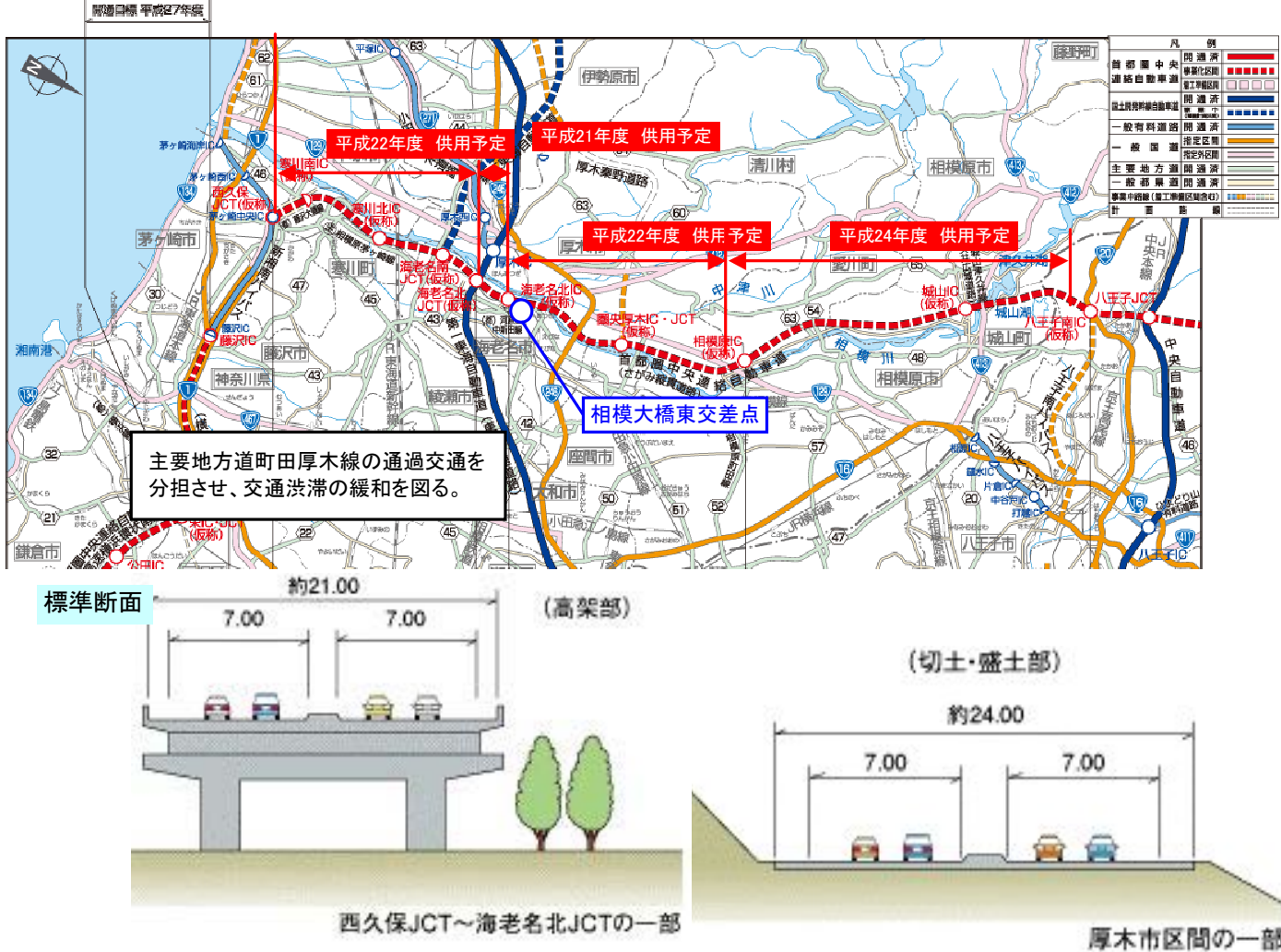
注) SPM削減量を500mlペットボトルに換算 (SPM100g=500ml)
出典) 「東京都環境局自動車公害対策部」

備考

	具体的対策	現在の進捗状況と今後の予定等
対 個 策 別		
面 的 対 策	①さがみ縦貫道路 神奈川県茅ヶ崎市西久保から相模原市城山町川尻を結ぶ、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の一部を構成する自動車専用道路。 県央部の体系的な道路ネットワークの整備を行い、道路交通の円滑化を図る。	- 西久保JCT～海老名北JCT:H22年度供用予定 用地進捗率:96%(H20.2末面積ベース) 工事状況:用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事などを推進中 - 海老名北JCT～海老名北IC:H21年度供用予定 用地進捗率:98%(H20.2末面積ベース) 工事状況:用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事などを推進中 - 海老名北IC～相模原IC:H22年度供用予定 用地進捗率:98%(H20.2末面積ベース) 工事状況:用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事、トンネル工事などを推進中 - 相模原IC～八王子南IC:H24年度供用予定 用地進捗率:約7割(H20.2末面積ベース) 工事状況:相模原IC～都県境において、工事用道路、トンネル工事などを推進中

対策事業概要図

【さがみ縦貫道路 概要】



現在の様子



寒川北IC 平成19年8月



上依知高架橋 平成19年4月



相模原IC 平成20年1月



宮山高架橋 平成20年1月



上依知第2トンネル(仮称) 平成20年1月

【さがみ縦貫道路 効果(予測)】

各地への所要時間が短縮されるとともに、通過交通が通過していた一般道路の混雑が解消される。
また、周辺環境の改善(CO2、NOx、SPMの減少)の効果が見込まれる。

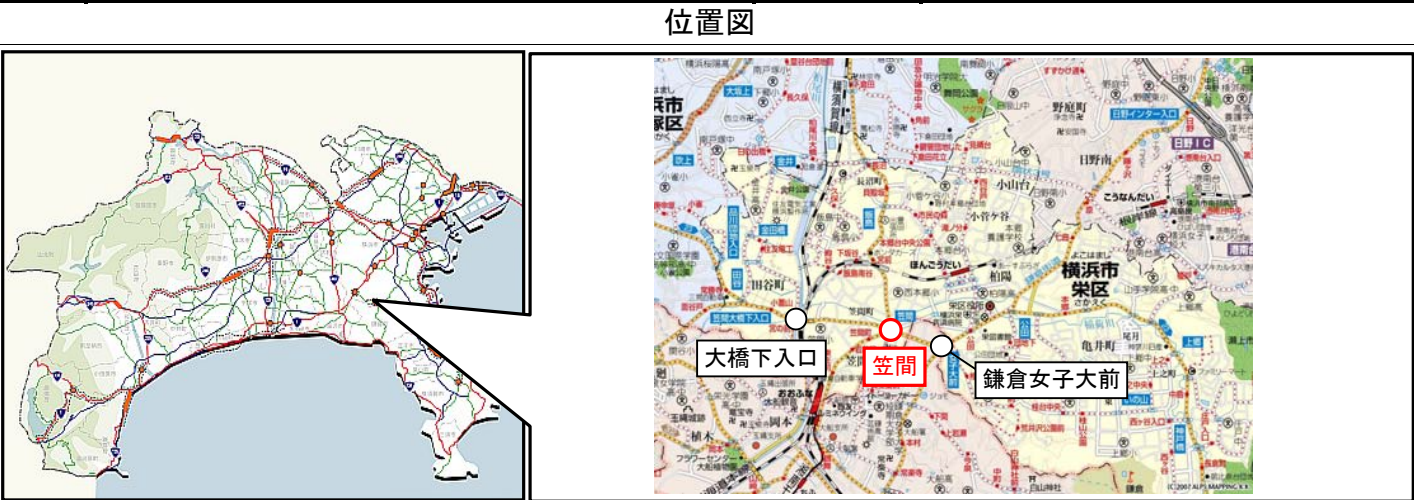
環境への効果

CO2排出量が9.7万t/年 削減
(明治神宮の面積72haの約127個分の森林に相当)

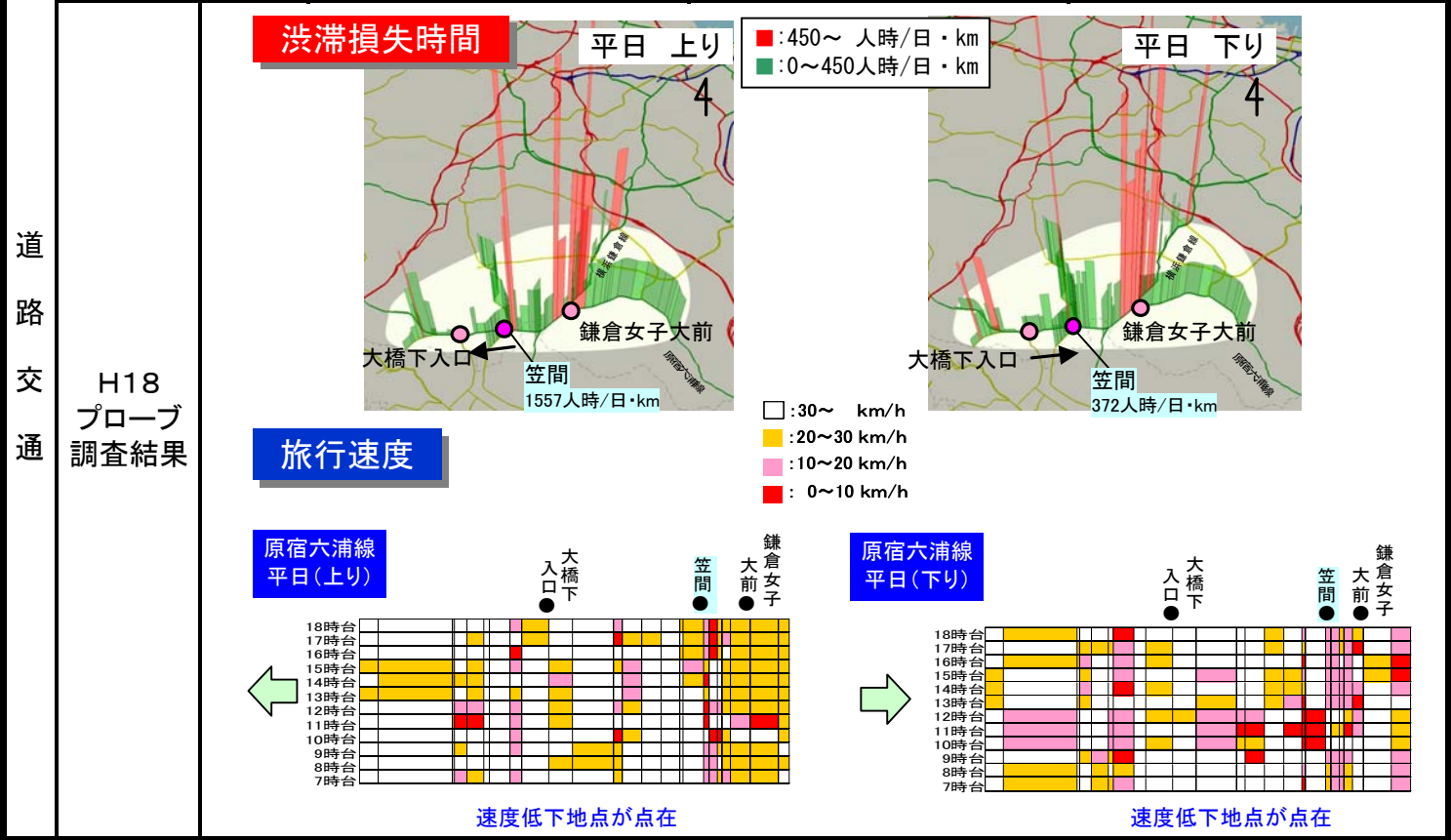


番号	路線名	箇所名	段階
12-1	主要地方道 原宿六浦線	笠間交差点	実施(DO)

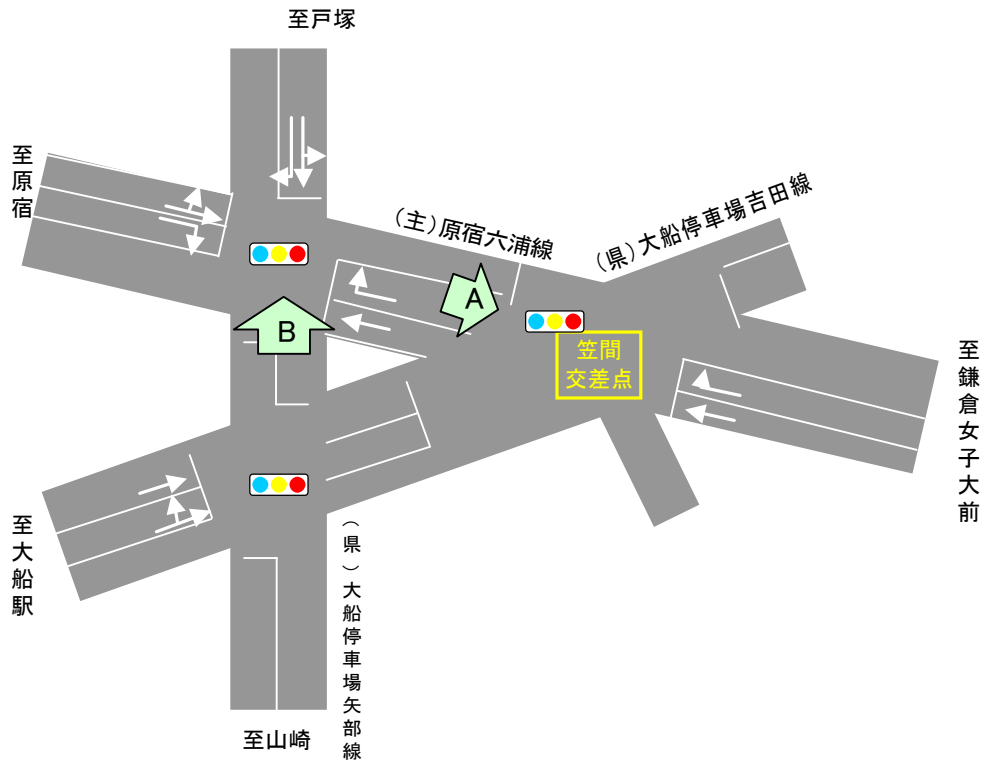
概要	対策事業者	①②横浜市 ③横浜国道事務所						
	場所	神奈川県横浜市栄区笠間5丁目				区間延長		
	選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート
		渋滞損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	障害を感じる 94% 対策が必要 72%



データによる現況 (主要地方道原宿六浦線)	24h交通量 (H17センサ)	ピーク時旅行速度 (H17センサ)	混雑度 (12h, H17センサ)
	平日 20,229台/日 休日 20,604台/日	平日 15.8km/h 休日 15.8km/h	平日 1.03 休日 1.10



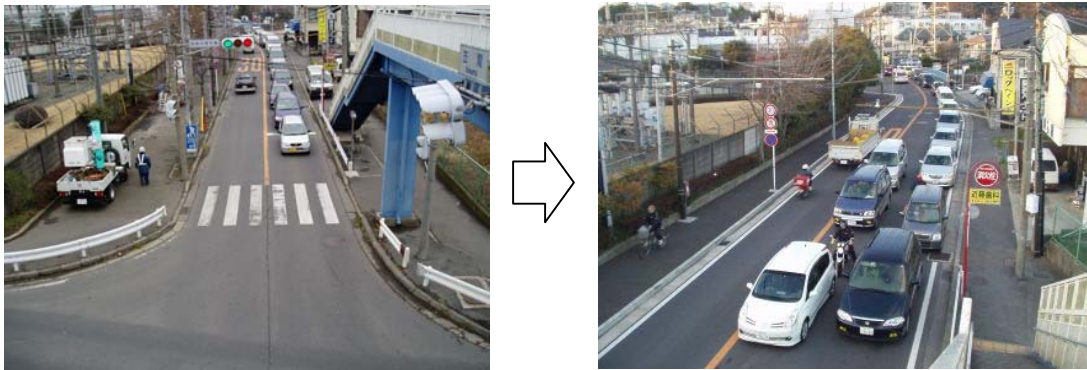
道路交通の現況



移動性阻害状況



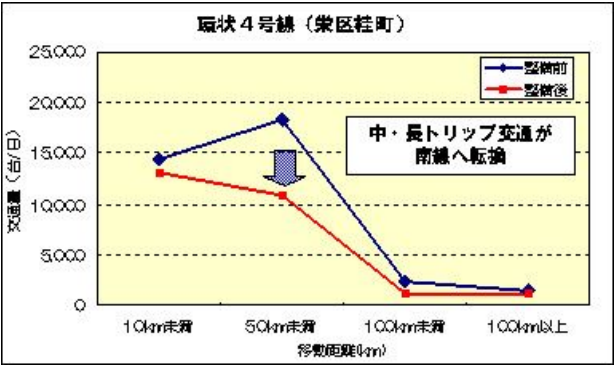
- 移動性阻害要因
- 当地点は横浜市内の主要道路相互の交差点で、平日約2万台/日が通行する区間である。
 - 三本の道路が変則的に交差しており、交差点間隔が短く、速度低下が発生する。
 - 環状線であることから本地点の通過交通が多いと考えられ、交通容量を上げる対策と同時に、交通の分散による対策の検討が必要と考えられる。

具体的対策		現在の進捗状況と今後の予定等
個別対策	①県道大船停車場矢部線の拡幅(速効対策) 県道大船停車場矢部線の戸塚側流入部を拡幅し、右折車が滞留できるようにしました。(H18年3月供用)	横浜環状道路の完成と合わせ、平成27年度の整備を目的に調査・検討及び横浜環状道路事業者との協議などを進めています。
	②笠間交差点の整備 横浜環状南線は笠間交差点の直下部を通過する計画となっており、一体的に整備する必要があります。 現在横浜環状南線の計画とあわせて、笠間交差点の改良について検討しています。	
面的対策	③横浜環状南線および関連街路・道路事業 横浜環状南線及び関連事業の整備により、県道原宿六浦の交通が分散され、笠間交差点付近の交通量の減少を図ります。	平成27年度 完成予定
対策事業概要図		
【県道大船停車場矢部線の拡幅 概要】  【横浜環状南線及び関連事業 概要】  ■ 関連街路・道路事業		

横浜環状南線の整備により、環状4号線(県道原宿六浦)の混雑が緩和され、大型車交通の減少を図ることが期待されます。

■混雑度・大型車混入率の変化

	実測値	南線整備後
環状4号線 (栄区上郷町)	混雑度 1.69	0.57
	大型車混入率 16.5%	9.1%



横浜環状南線の計画とあわせて、笠間交差点の整備を検討しています。

笠間交差点付近の航空写真



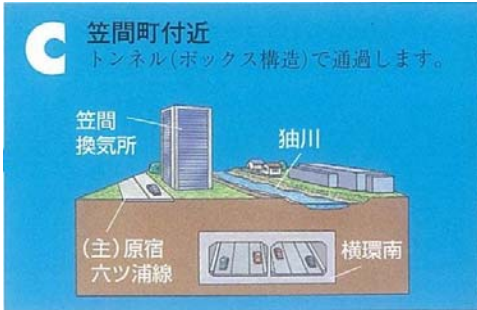
横浜環状南線の計画位置

横浜環状南線は笠間交差点の直下部を通過する計画となっており、一体的に整備する必要があります。
現在横浜環状南線の計画とあわせて、笠間交差点の改良について検討しています。

笠間交差点付近の完成予想図

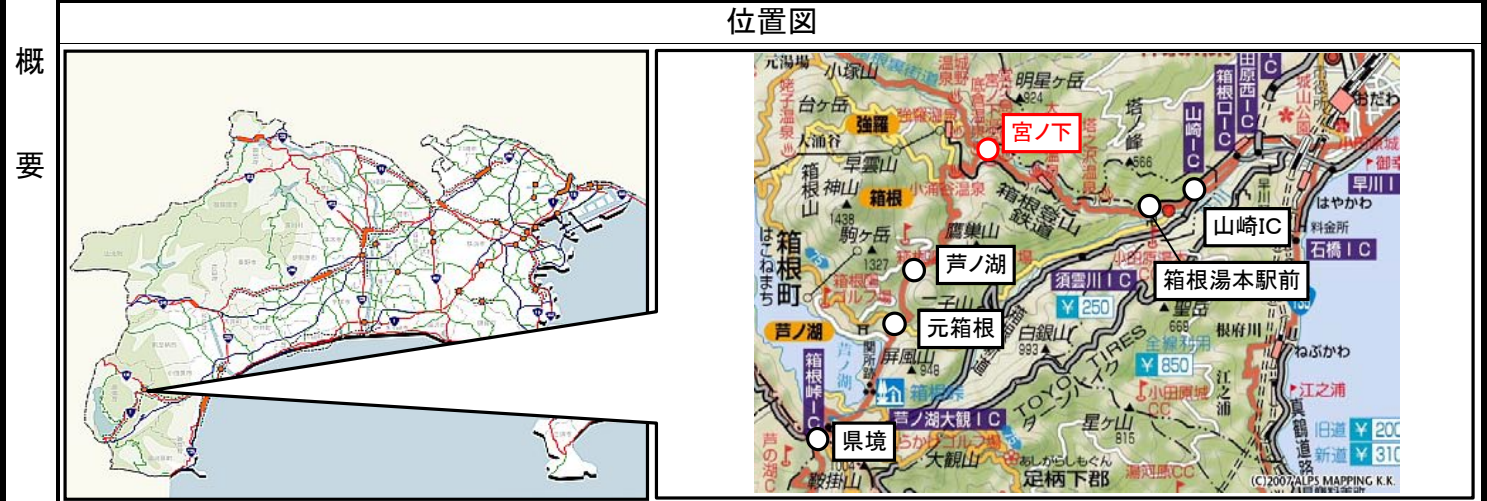


笠間町付近の断面イメージ

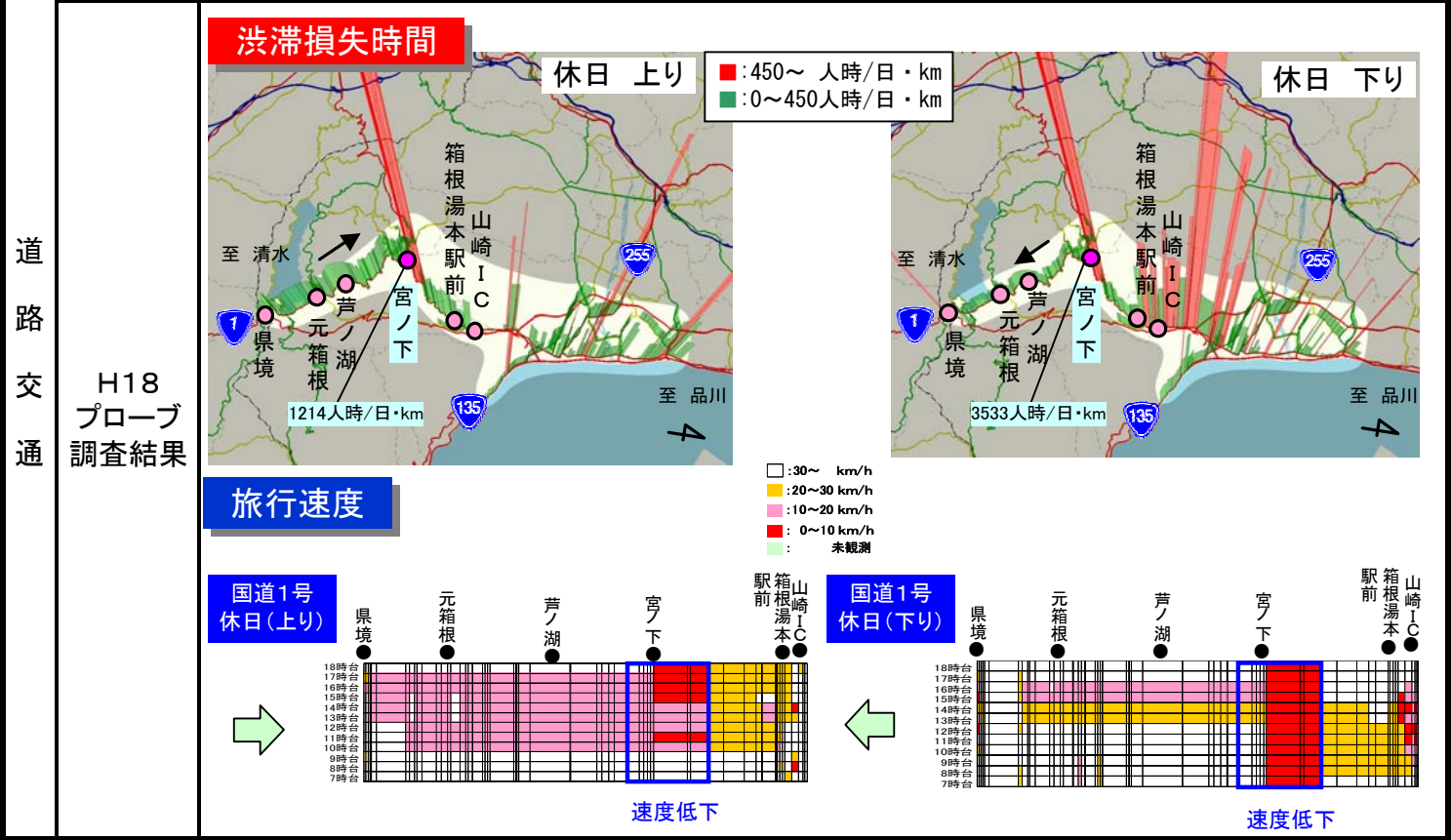


番号	路線名	箇所名	段階
13-1	国道1号	宮ノ下交差点	実施(DO)

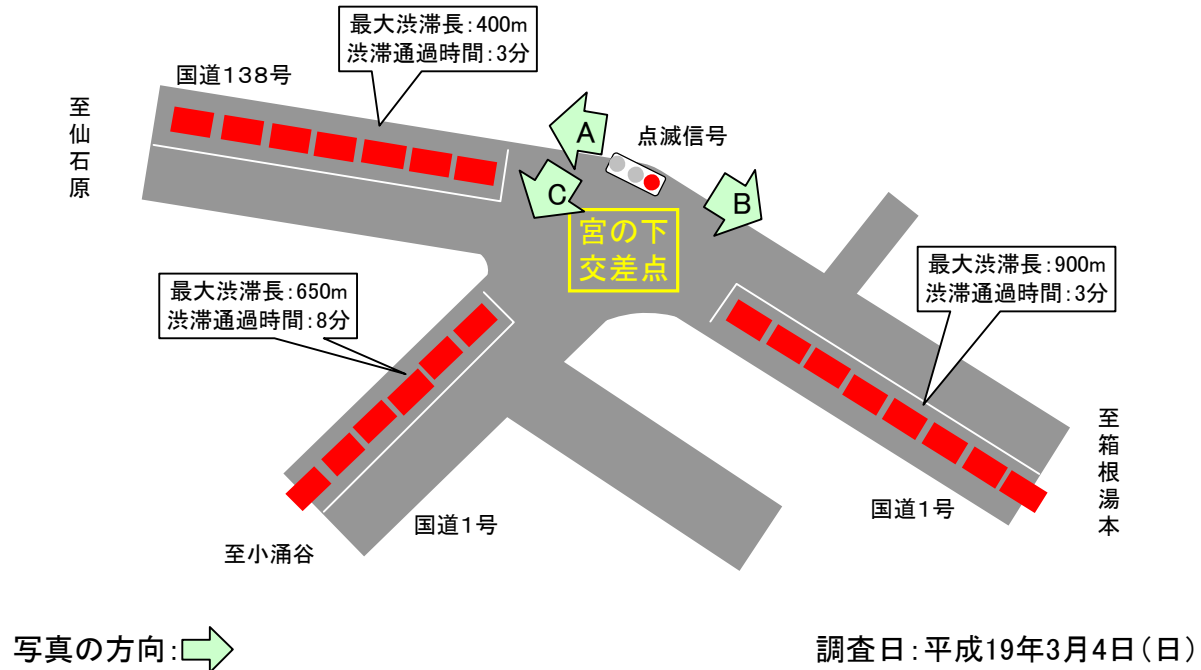
対策事業者		—	
場 所		神奈川県箱根町宮ノ下	区間延長 —
選定理由	渋滞		道路構造
	渋滞損失時間が大きい ○ 旅行速度が低い ○ 渋滞する時間が長い — 最大の渋滞長、通過時間が長い ○		一般に走行しづらい道路構造 — 気象・自然条件 — 利用者アンケート 阻害を感じる 92% 対策が必要 72%



データによる現況 (国道138号)	24h交通量(H17センサ)	ピーク時旅行速度(H17センサ)	混雑度(12h, H17センサ)
	平日 14,610台/日 休日 11,506台/日	平日 33.2km/h 休日 33.2km/h	平日 1.11 休日 0.81



■道路交通の現況



写真A



写真B



写真C



- 観光交通等により、交通容量を上回る交通が集中している。
- 道路幅員が狭く、各方向の縦断勾配が大きいことから速度が低下しやすい。
- 小田原市ー芦ノ湖間の通過交通が多いと考えられ、交通の分散等を検討する。

対個別

面的対策

具体的対策

○箱根新道無料化
(NEXCO中日本から直轄国道への移管)
神奈川県箱根町の湯本地区から箱根峠付近を結ぶ自動車専用道路の料金徴収期限満了に伴う無料解放。

現在の進捗状況と今後の予定等

H24.1 料金徴収期限満了

対策の効果・検証

備考

対策事業概要図

【箱根新道無料化 概要】

宮ノ下交差点

箱根新道

軽自動車等	200円
普通車	250円
中型車	300円
大型車	400円
特大車	700円

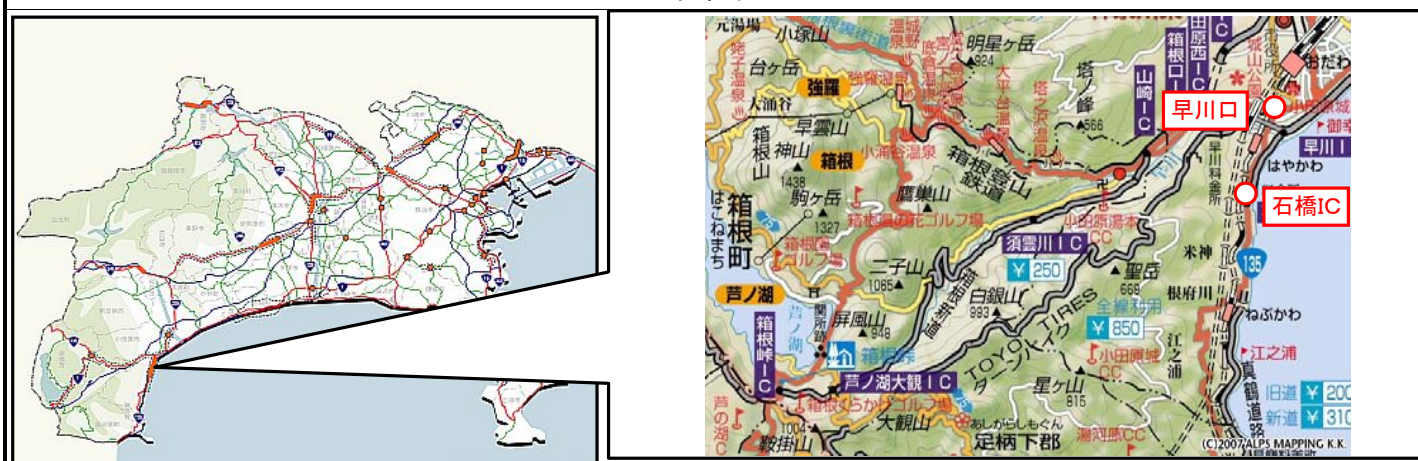
料金徴収期限満了に伴う無料開放により、国道1号の交通を転換させ、渋滞の緩和を図る。

対策立案

番号	路線名	箇所名	段階
13-2	国道135号	石橋IC(西湘BP)～早川口交差点	実施(DO)

対策事業者		①神奈川県 ②未定						
場 所		神奈川県小田原市石橋～小田原市南町4丁目					区間延長 2.3km	
選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート	
	渋滞損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	阻害を感じる	対策が必要
	○	○	○	○	—	—	94%	76%

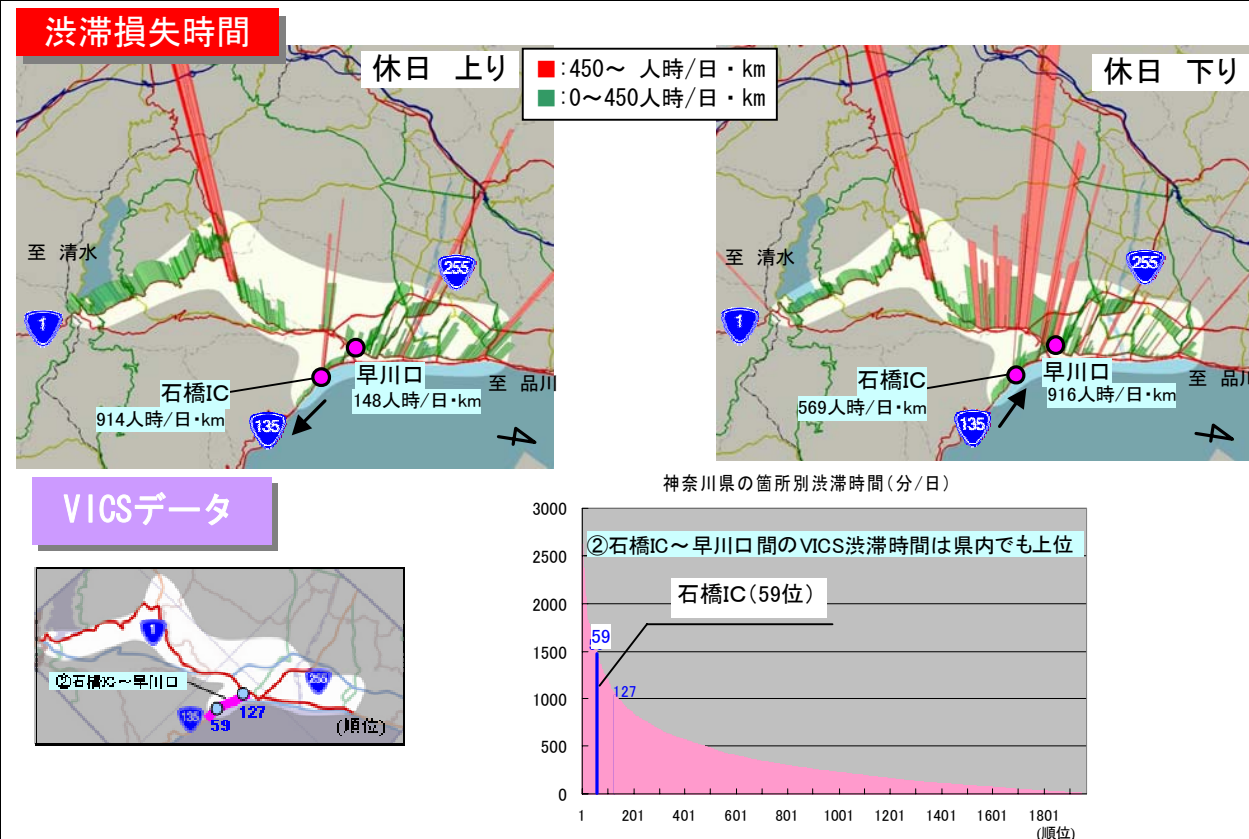
位置図



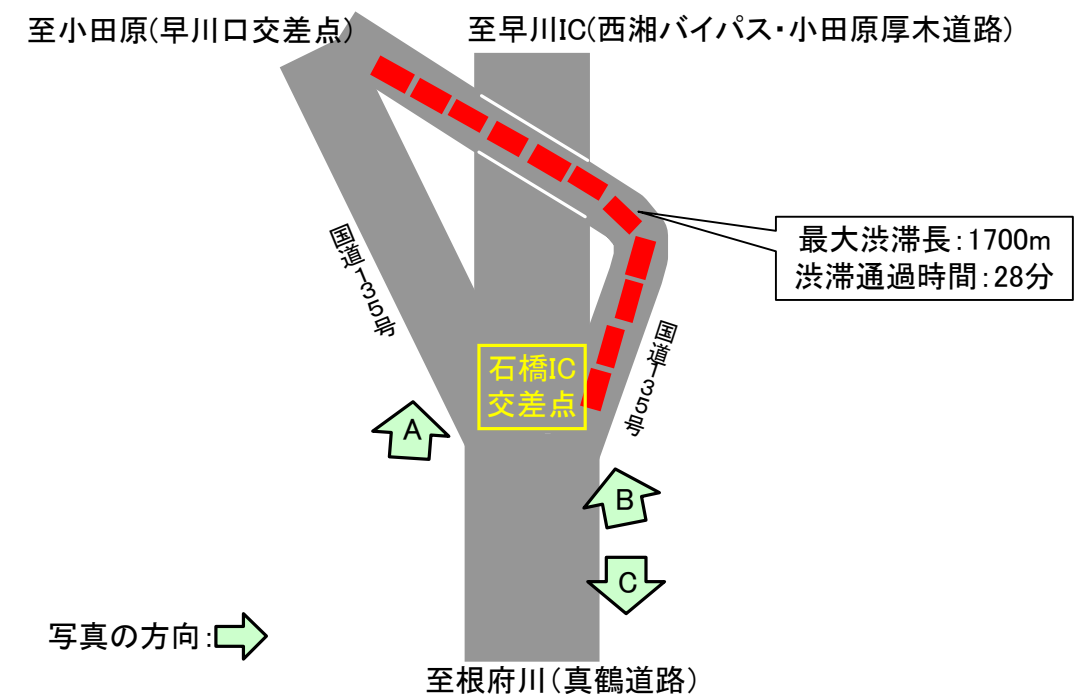
データによる現況 (国道135号)	24h交通量(H17センサス)	ピーク時旅行速度(H17センサス)	混雑度(12h, H17センサス)
	平日 27.121台/日 休日 32,369台/日	平日 39.7km/h 休日 29.6km/h	平日 1.26 休日 1.46

道
路
交
通

H18
プローブ
調査結果



■道路交通の現況



調査日：平成14年8月11日（日）

移動性阻害状況

写真A



写真B



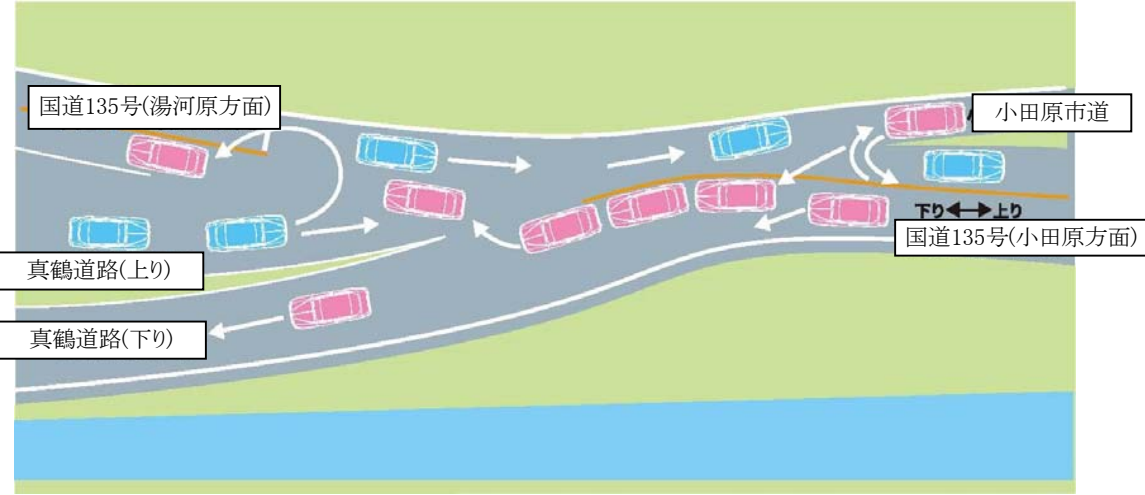
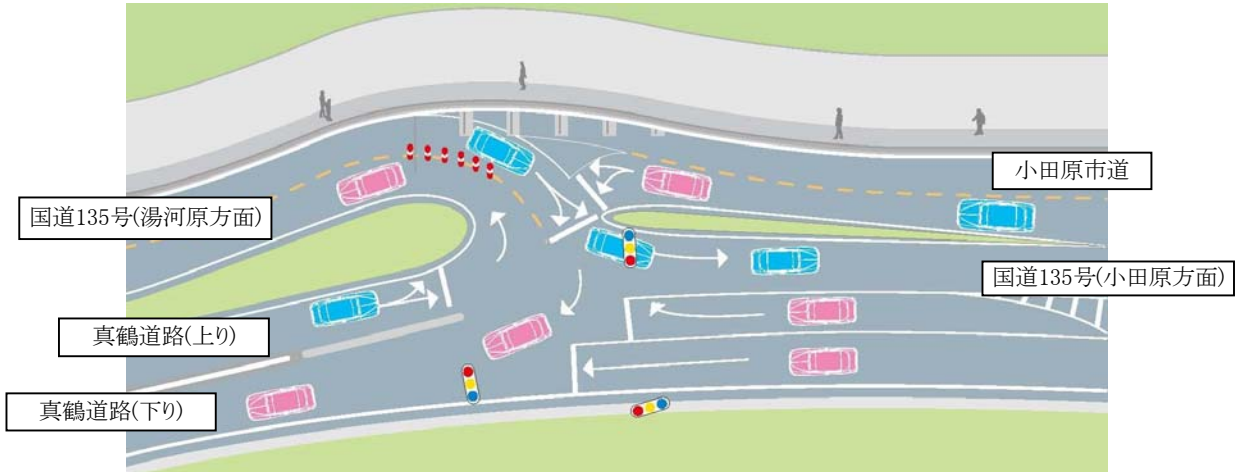
写真C



移動性阻害要因

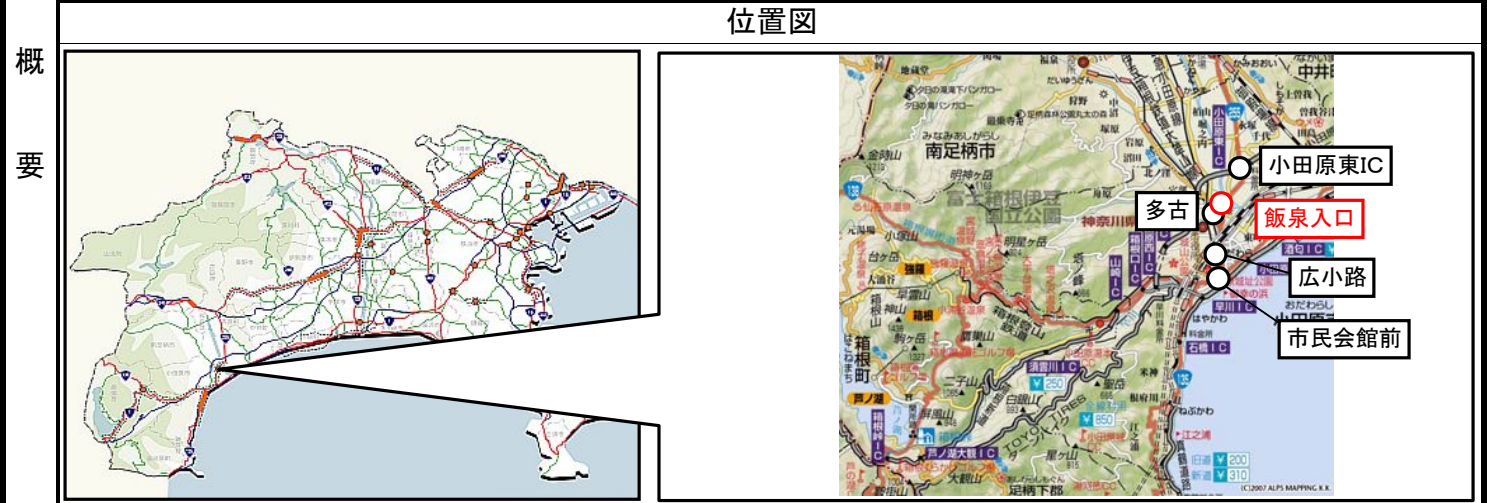
○ 西湘バイパスの石橋ICから真鶴道路までの区間は、小田原厚木道路など幹線道路からの交通が集中する一方で、2車線の国道135号のみでその交通を受け持つため、渋滞が発生している。

具体的対策		現在の進捗状況と今後の予定等
個別対策		
面的対策	① 国道135号改良(真鶴道路や市道との交差点) 小田原市根府川 ② 小田原真鶴間道路整備の検討 (西湘バイパスの延伸) 西湘バイパス石橋インターチェンジ～真鶴道路	① 国道135号改良(真鶴道路や市道との交差点) H21年度供用予定 ② 西湘バイパスの延伸 西湘バイパス延伸の実現化に向け、環境への影響などについて検討を進める。
対策事業概要図		
①国道135号改良 ②西湘バイパスの延伸 概要		
		

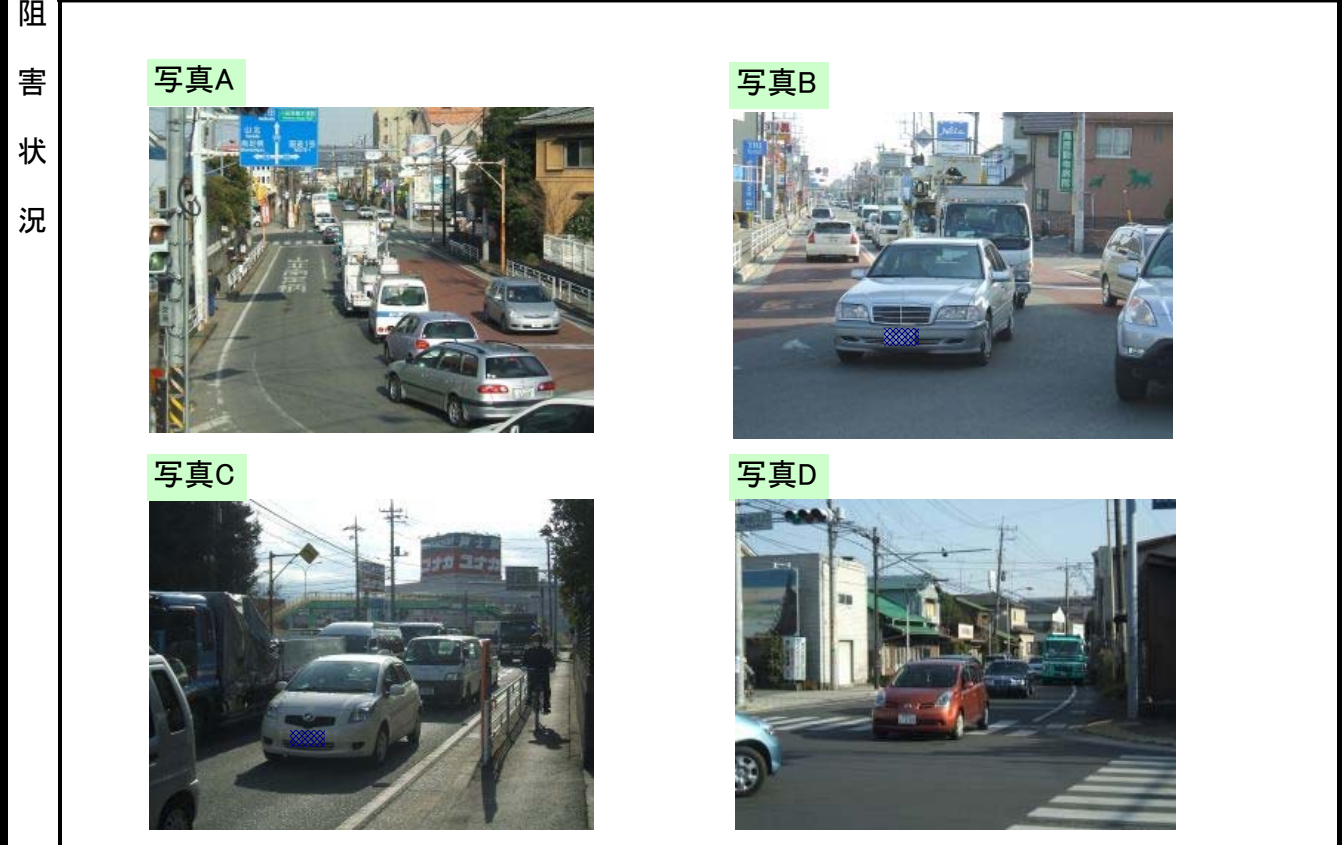
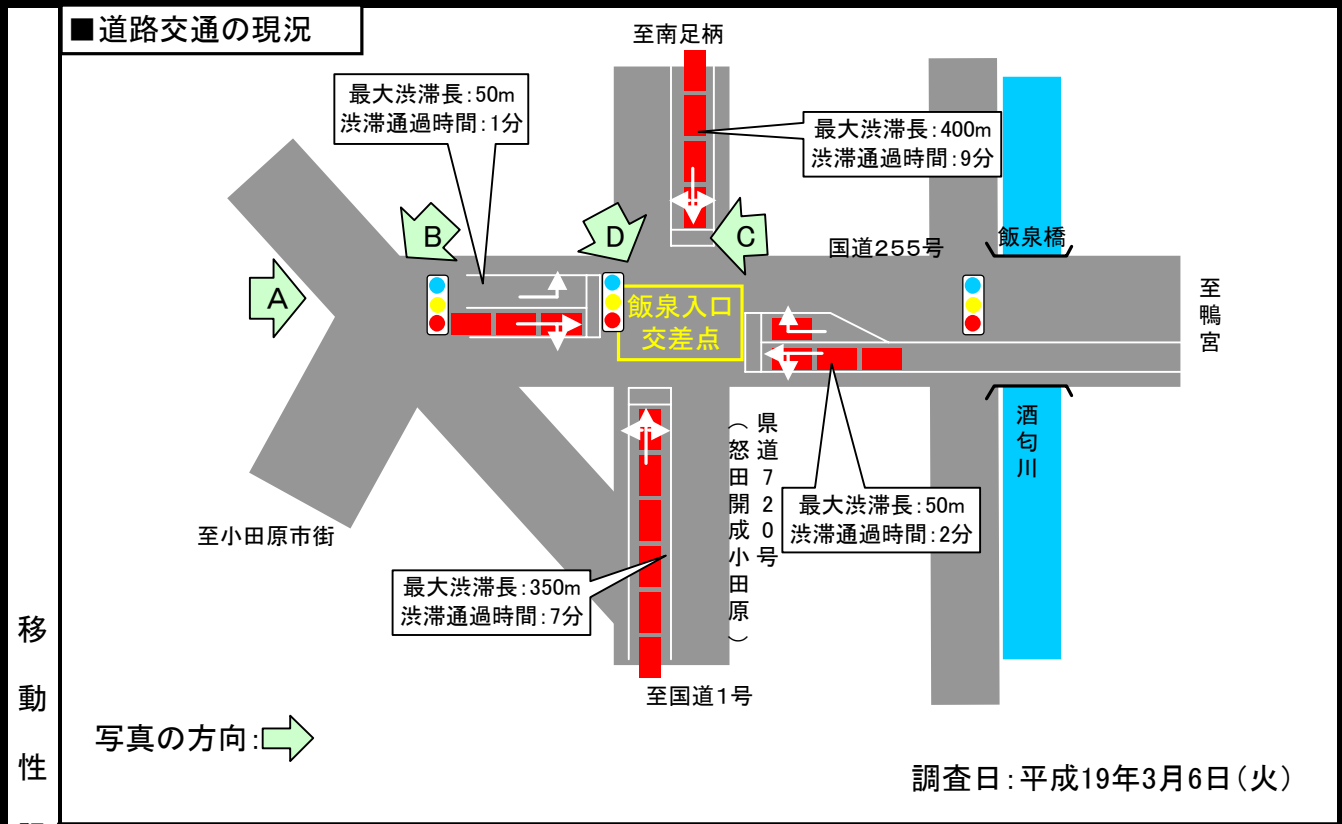
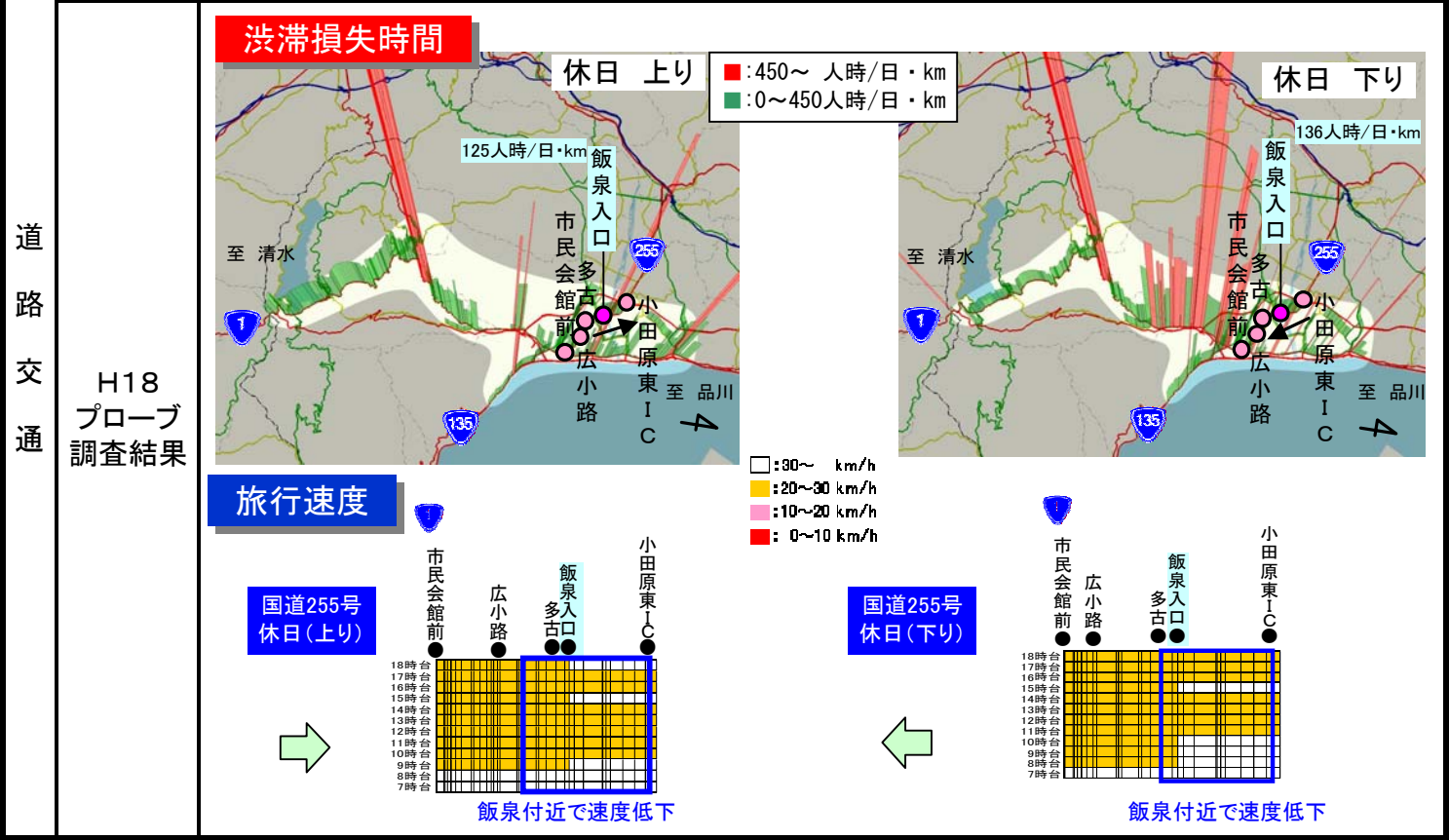
策立案	①[国道135号改良 交差点の現状]  [国道135号改良 交差点の計画] 
	【対策事業の効果見込み】 ① 国道135号(真鶴道路との交差点)の交差点改良を行うことにより、交差点の円滑な走行が可能となる。 ② 西湘バイパスを真鶴道路まで延伸することにより、国道135号の2車線で受け持っていた交通の分散化が図られ、抜本的な交通渋滞の改善が見込まれる。
策の効果・検証	
備考	

番号	路線名	箇所名	段階
13-3	国道255号	飯泉入口交差点	実施(DO)

対策事業者 神奈川県								
場 所 神奈川県小田原市扇町5丁目						区間延長 ー		
選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート	
	渋滞損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しやすい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	阻害を感じる	対策が必要
	ー	○	ー	○	ー	ー	86%	68%



データによる現況 (国道255号)	24h交通量(H17センサ)	ピーク時旅行速度(H17センサ)	混雑度(12h, H17センサ)
	平日 19,448台/日 休日 14,331台/日	平日 15.0km/h 休日 15.0km/h	平日 1.44 休日 1.44



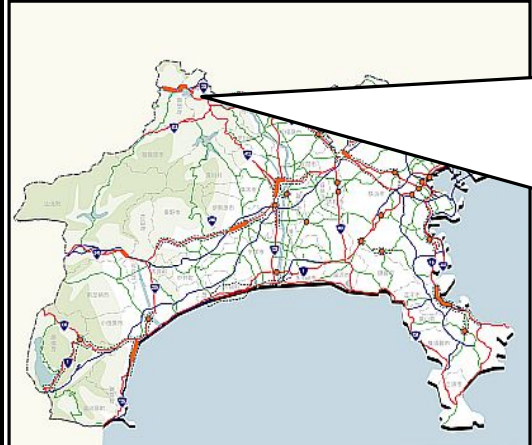
移動性阻害要因

- 交差点が近接しているため、通過に時間を要する。
- 南足柄方面及び国道1号方面で、右折車が対向直進車の影響により捌けないうきに後続車両が滞留し、渋滞が発生している。

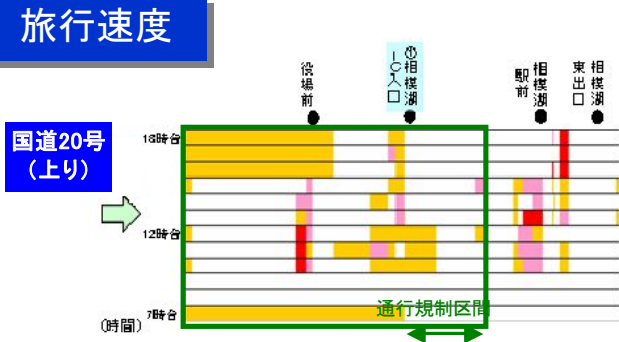
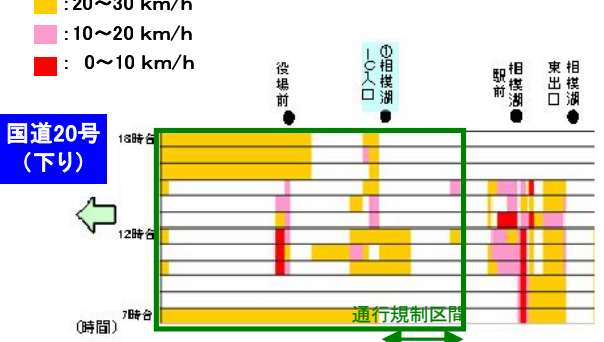
番号	路線名	箇所名	段階
14	国道20号	与瀬～吉野(通行規制区間)	実施(DO)

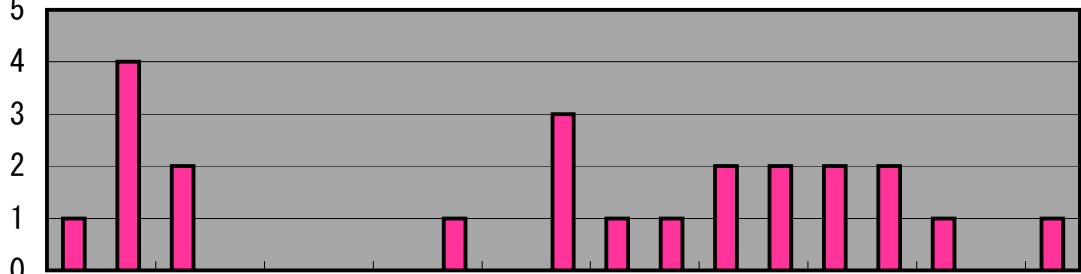
対策事業者		相武国道事務所						
場 所		神奈川県津久井郡相模湖町与瀬～津久井郡藤野町吉野					区間延長 1.5km	
選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート	
	渋滞損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	阻害を感じる	対策が必要
	—	—	—	—	—	○	80%	56%

位置図




データによる現況 (国道20号)	24h交通量(H17センサス)	ピーク時旅行速度(H17センサス)	混雑度(12h, H17センサス)
	平日 18,382台/日 休日 20,197台/日	平日 27.9km/h 休日 10.7km/h	平日 1.74 休日 1.93

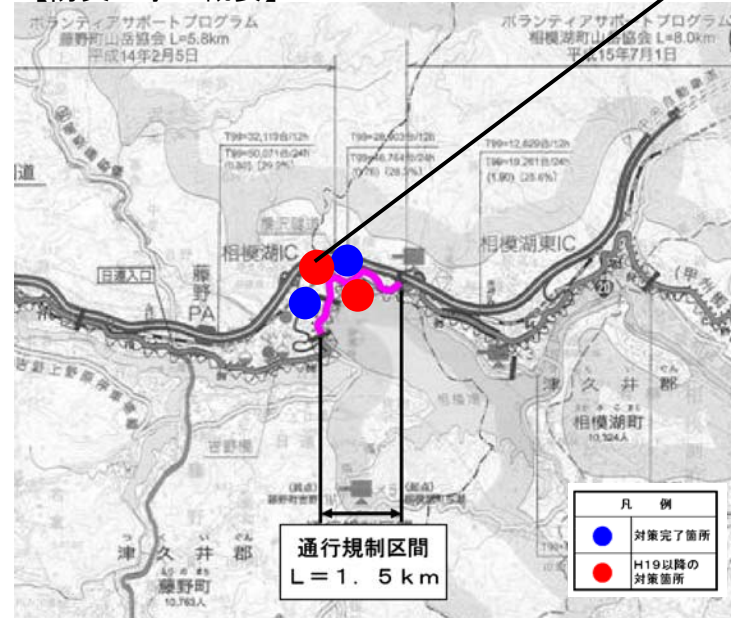
道路交通	プローブ調査結果	渋滞損失時間 上り  下り 
		旅行速度  

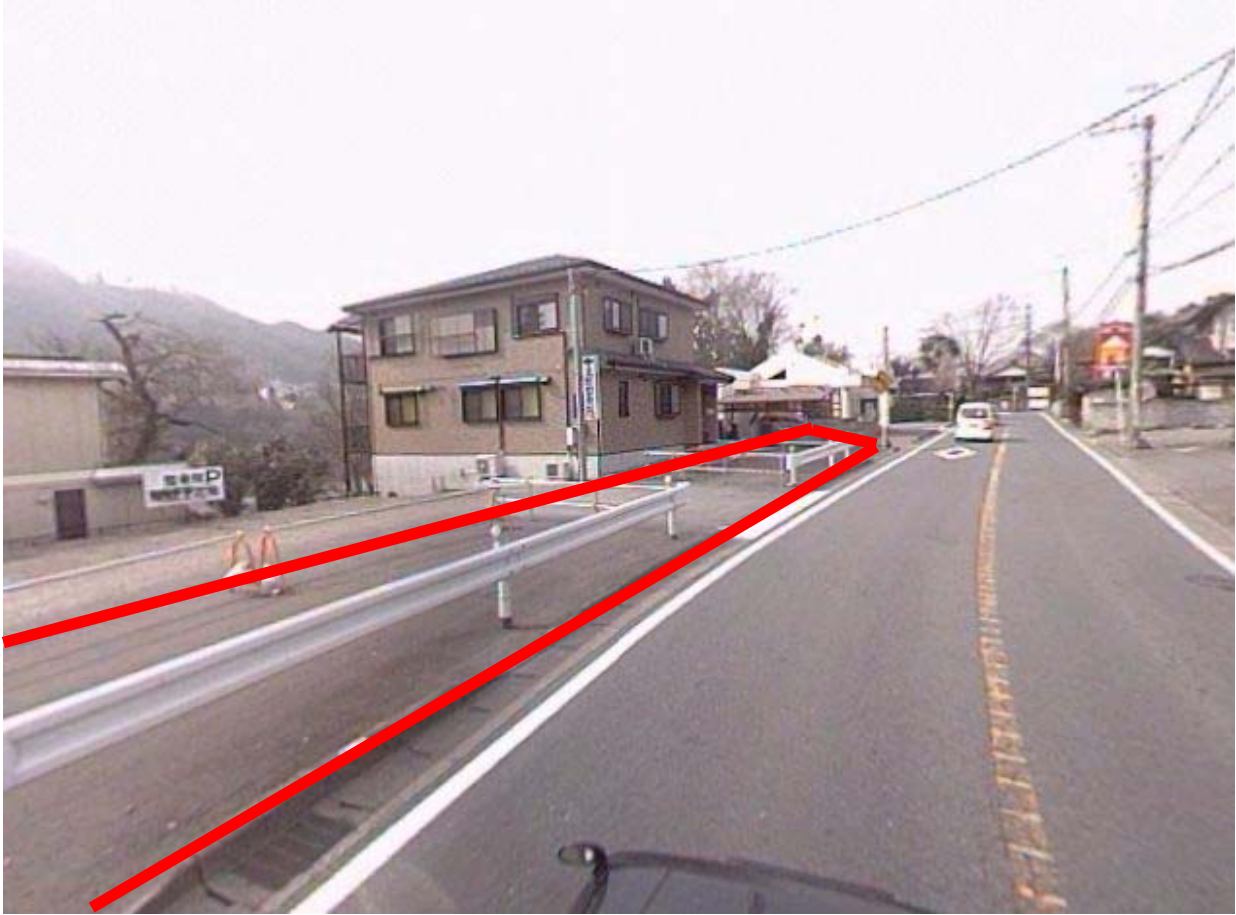
移動性阻害状況	交通阻害の状況
	大雨による通行規制状況 規制回数(回)  H01 H02 H03 H04 H05 H06 H07 H08 H09 H10 H11 H12 H13 H14 H15 H16 H17 H18 H19

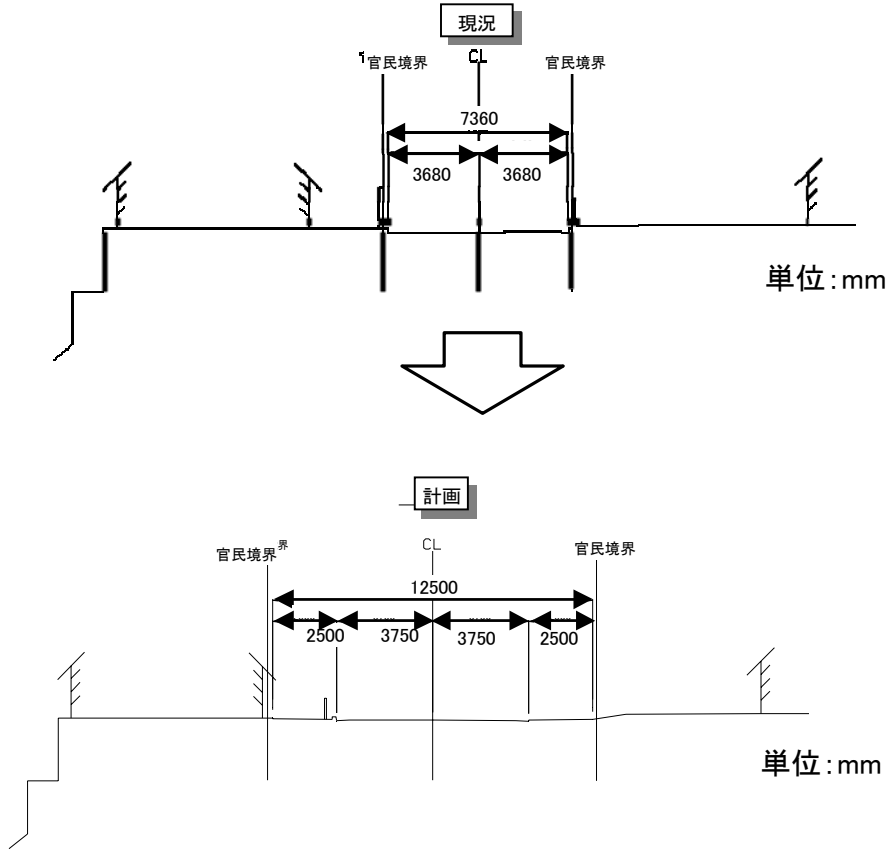
移動性阻害要因	通行規制の状況
	写真1  写真2 

- 降雨による通行規制区間となっている。
- 通行規制: 雨が降り始めてから連続で150mmの降雨量となったところで通行規制を実施
- 近年は、年2回程度の通行規制を実施

	具体的対策	現在の進捗状況と今後の予定等
個別対策	20号防災工事	防災工事完了後、通行規制緩和の見直しを行って行く予定。
面的対策	特になし	
対策事業概要図		
対策立案	 (事前) 平成16年4月撮影	
	 (事後) 平成19年3月撮影 国道20号 相模湖町 橋沢トンネル坑口	

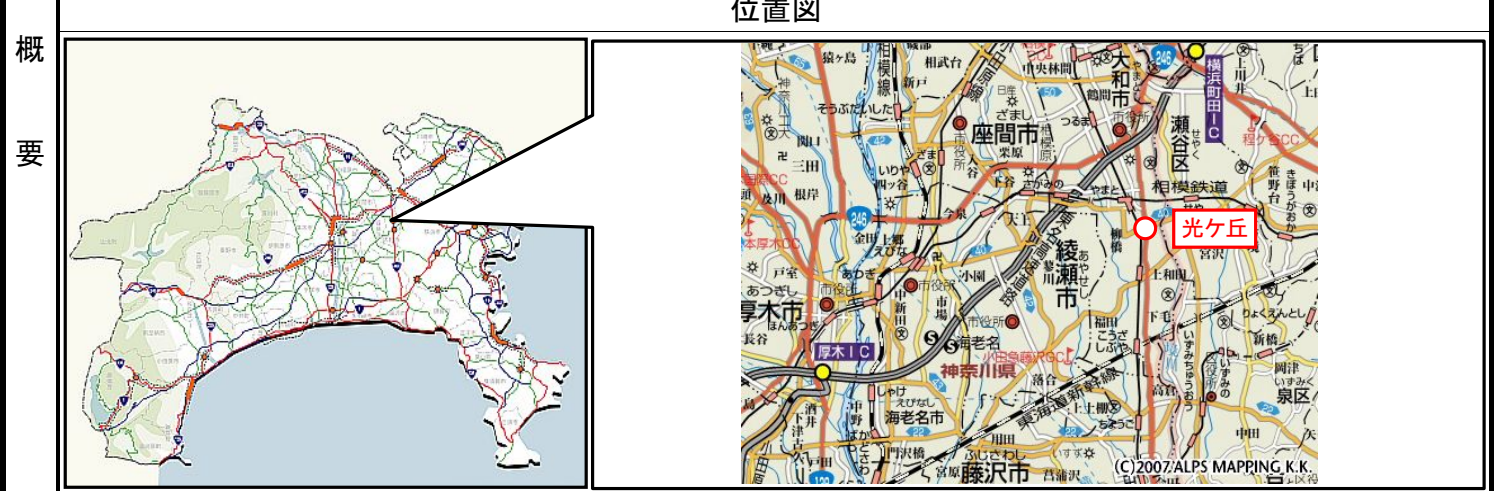
	【防災工事 概要】  国道20号 相模湖町与瀬地区 防災工事整備中
対策の効果・検証	要対策箇所全5箇所中 平成18年度までに、2箇所が完了 平成19年度末、2箇所が施工中(平成20年度完了予定) 平成20年度に残り1箇所着手、施工完了予定 ⇒施工完了後、学識経験者を交えた委員会等により規制区間内の安全性についての見解、判断を得る予定
備考	

	具体的対策	今後の予定等
個別対策	吉野地区歩道設置 吉野地区線形改良	現在、用地買収(82%済(面積ベース))を行っているところであり、用地買収が完了次第、工事着手する予定。 平成20年度 工事完了予定。
面的対策	特になし	
対策事業概要図		
吉野地区歩道設置状況 		

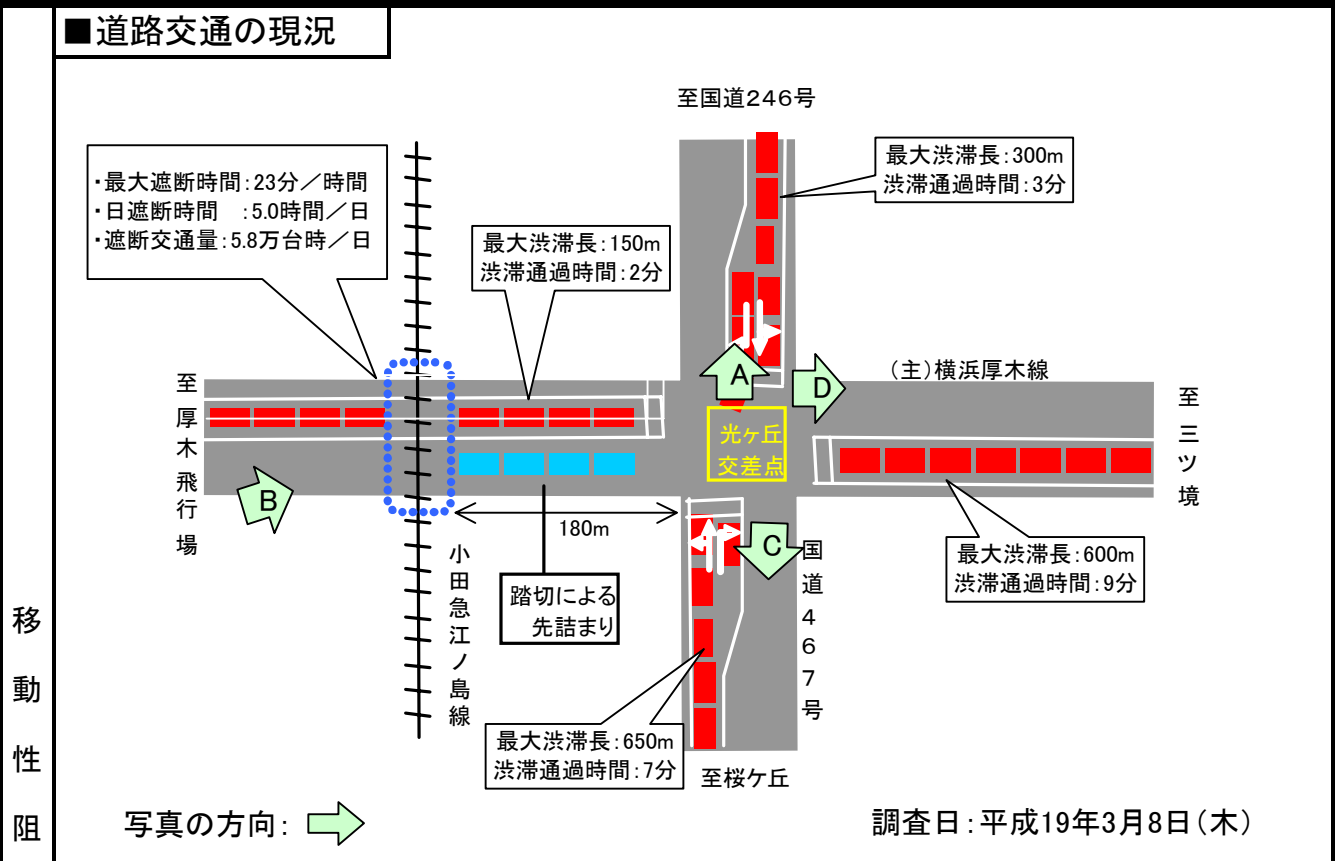
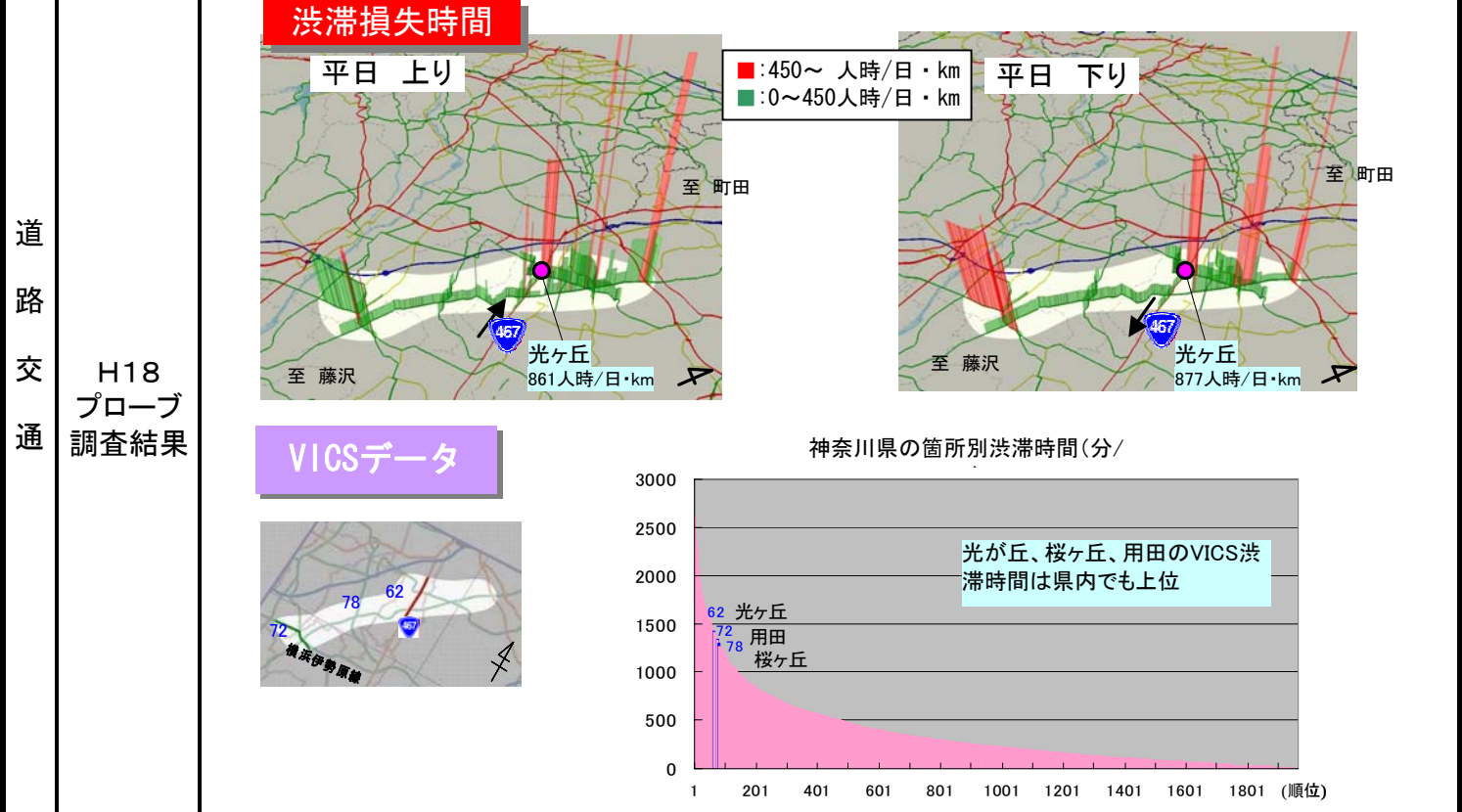
【概要】	吉野地区歩道設置	
		
対策の効果・検証		
備考		

番号	路線名	箇所名	段階
16	国道467号	光ヶ丘交差点	実施(DO)

対策事業者		①横浜国道事務所・神奈川県							
場 所		神奈川県大和市深見					区間延長		—
選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート		
	渋滞損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	障害を感じる	対策が必要	
	—	—	○	○	—	—	88%	67%	



データによる現況 (国道467号)	24h交通量(H17センサス)	ピーク時旅行速度(H17センサス)	混雑度(12h, H17センサス)
	平日 22,086台/日 休日 21,900台/日	平日 19.9km/h 休日 19.8km/h	平日 1.44 休日 1.42

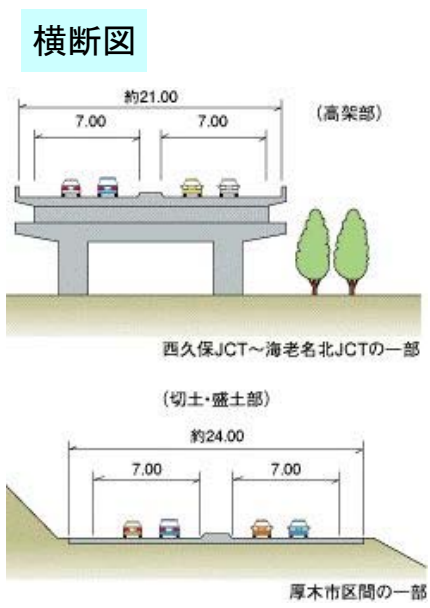


○ 平日約2.2万台/日が通過する主要路線であるが、各流入部とも道路幅員が狭く、右折車線が十分確保できない。

○ 右折車が滞留し、後続車の進行を障害する。

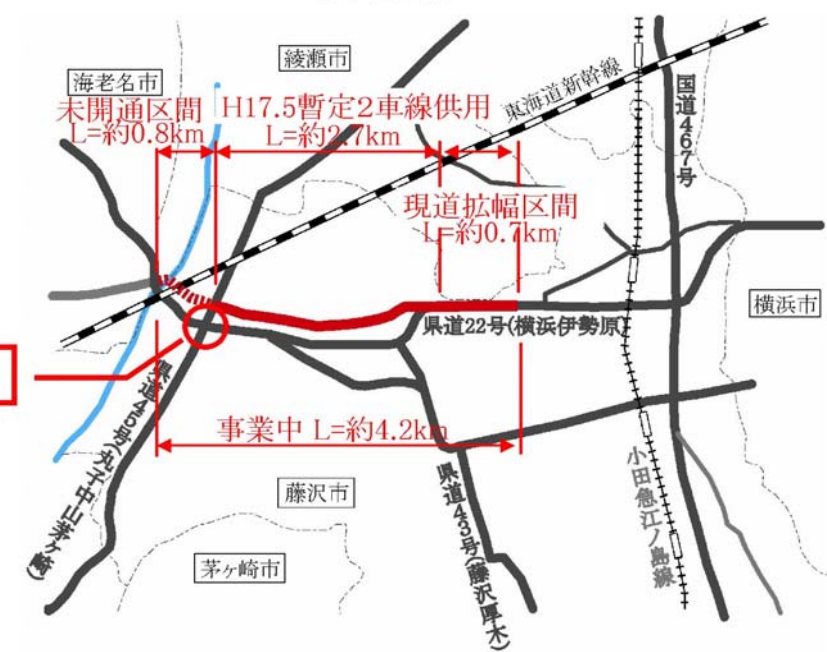
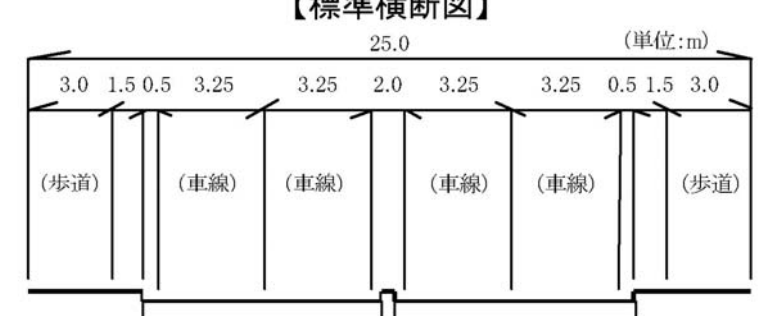
○ 小田急江ノ島線の踏切からの滞留が交差点にまで延びて通行が障害される。

		具体的対策	現在の進捗状況と今後の予定等
対 策 別		① (都) 丸子中山茅ヶ崎線の整備 大和市上和田における事業延長約1.0kmの現道拡幅(4車線)整備。	① (都) 丸子中山茅ヶ崎線の整備 平成28年度までの供用を目指す。
	面的対策	② (都) 寺尾上土棚線、(都) 藤沢厚木線の整備 県道横浜厚木から市道高倉遠藤線に至る、延長約7.5kmの現道拡幅及び道路新設(4車線)整備。 ③ さがみ縦貫道路 神奈川県茅ヶ崎市西久保から相模原市城山町川尻を結ぶ、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の一部を構成する自動車専用道路。 県央部の体系的な道路ネットワークの整備を行い、道路交通の円滑化を図る。	② (都) 寺尾上土棚線、(都) 藤沢厚木線の整備 H19年度に全線4車線供用を予定している。 ③ さがみ縦貫道路の整備 ・ 西久保JCT～海老名北JCT: H22年度供用予定 用地進捗率: 96% (H20.2末面積ベース) 工事状況: 用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事などを推進中 ・ 海老名北JCT～海老名北IC: H21年度供用予定 用地進捗率: 98% (H20.2末面積ベース) 工事状況: 用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事などを推進中 ・ 海老名北IC～相模原IC: H22年度供用予定 用地進捗率: 98% (H20.2末面積ベース) 工事状況: 用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事、トンネル工事などを推進中 ・ 相模原IC～八王子南IC: H24年度供用予定 用地進捗率: 約7割 (H20.2末面積ベース) 工事状況: 相模原IC～都県境において、工事用道路、トンネル工事などを推進中
対策事業概要図			
対 策 立 案	(都) 丸子中山茅ヶ崎線の整備		
	 事業中 L=1.0km 【標準横断面図】 27.0m 5.5m 0.5m 6.5m 2.0m 6.5m 0.5m 5.5m 歩道 車線 車線 歩道		
	(都) 寺尾上土棚線・(都) 藤沢厚木線の整備		
	 H19 L=7.5km 4車線供用予定		

対策立案	【さがみ縦貫道路 概要】	
	 国道467号の通過交通を分担させ、交通渋滞の緩和を図る。 横断面図  約21.00 (高架部) 西久保JCT～海老名北JCTの一部 (切土・盛土部) 約24.00 厚木市区間の一部	
効果・検証	【対策事業の効果見込み】	
	① 現道2車線を4車線へ拡幅する(都)丸子中山茅ヶ崎線の整備により、本区間における安全で円滑な交通の確保が可能となる。 ② (都)寺尾上土棚線及び(都)藤沢厚木線は、県央地域と湘南地域を南北に結ぶ路線であり、本路線の整備により、並行する国道467号の交通量の分散が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 ③ 各地への所要時間が短縮されるとともに、通過交通が通過していた一般道路の混雑が解消される。また、周辺環境の改善(CO2、NOx、SPMの減少)の効果が見込まれる。	
備考		

番号	路線名	箇所名	段階
18	県道22号(横浜伊勢原)	用田交差点	実施(DO)

対策事業者		神奈川県							
場 所		神奈川県藤沢市用田					区間延長		—
選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート		
	渋滞損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	阻害を感じる	対策が必要	
	○	—	○	○	—	—	92%	73%	

具体的対策		現在の進捗状況と今後の予定等
個別対策		
面的対策	○県道22号(横浜伊勢原)【用田バイパス】の整備 事業延長約4.2kmの現道拡幅及び道路新設(4車線)整備。	○平成17年5月にバイパス区間のうち延長約2.7kmを暫定2車線で供用を行った。 ○平成25年度に全線の供用を予定している。
対策事業概要図		
【用田バイパス 概要】 【平面図】  【標準横断図】 		

対策の効果・検証	【対策事業の効果見込み】 県道22号(横浜伊勢原)のバイパスを整備することにより、現道の交通量の分散が図られ、用田交差点の渋滞の緩和が見込まれる。
備考	

	具体的対策	今後の予定等
個別対策	○向原改良 向原交差点付近の延長1.0kmにバイパスを整備。道路線形の改善、幅員拡幅、歩道の設置を行う。	・H18.12 本格的な工事(JR関連工事)に着手 ・H20年度 横断BOX工事、橋梁下部工事に着手予定 ・H21年度 供用予定
面的対策		

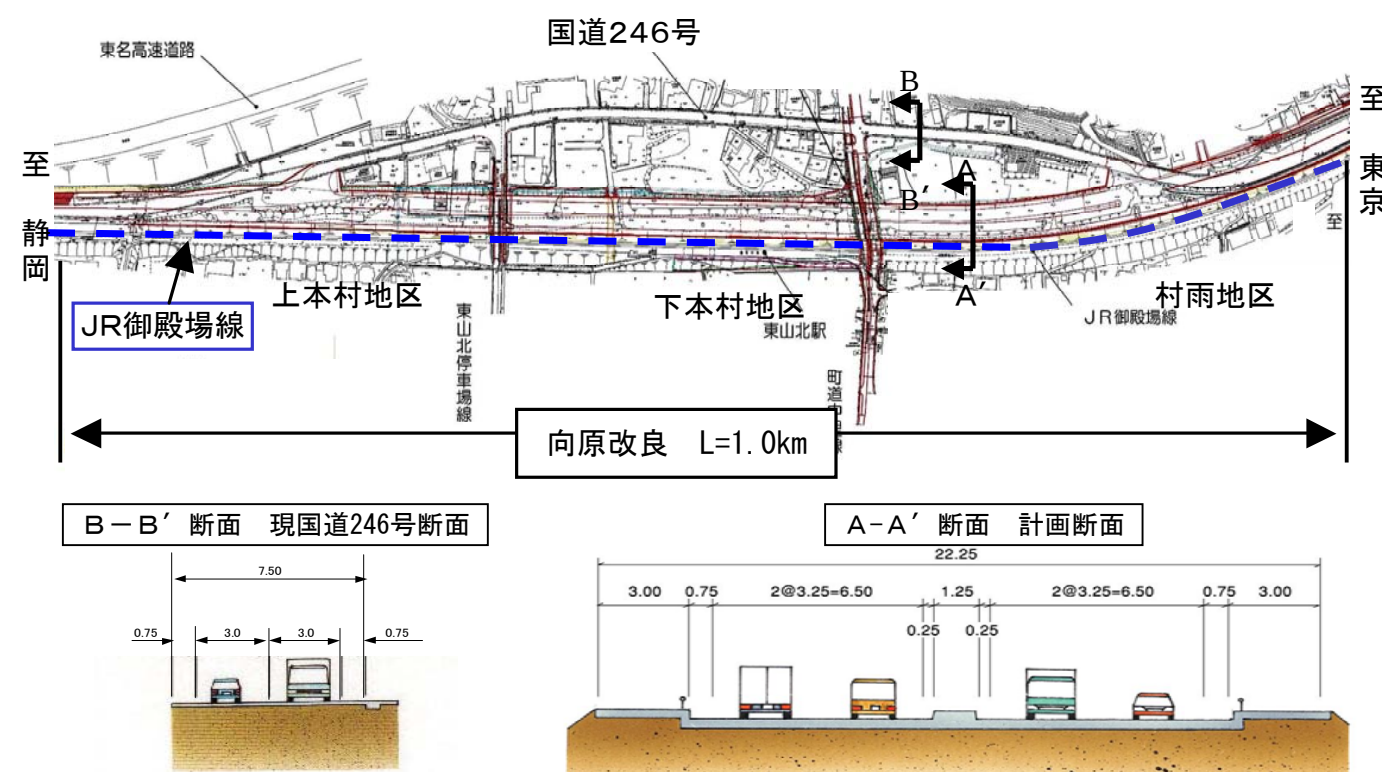
対策事業概要図

【一般国道246号 向原改良 概要】



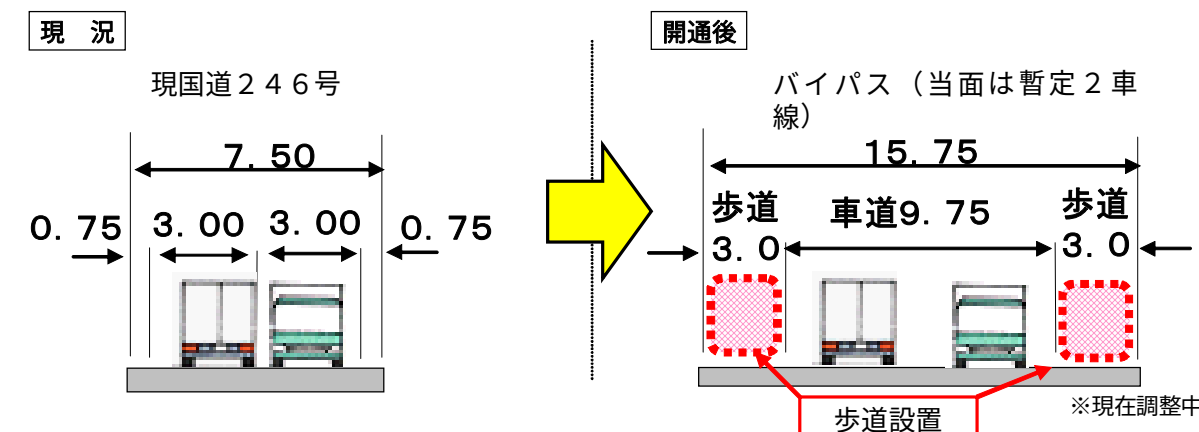
計画区間	足柄上郡山北町向原
規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
延長	1.0km
車線数	4車線

国道467号の通過交通を分担させ、交通渋滞の緩和を図る。

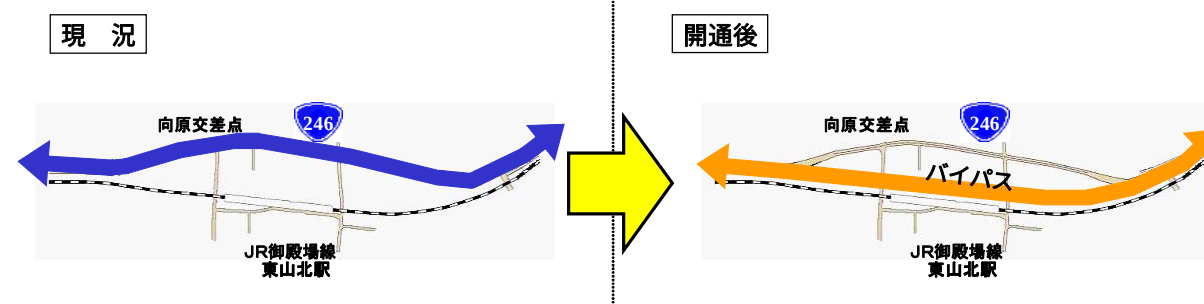


【一般国道246号 向原改良 効果予測】

○歩道を設置し、車道幅員も広いため、歩行者・車の安全性向上



○道路線形の改善（S字線形から、スムーズな線形に）



○住民生活、沿道環境が改善（バイパスに交通が転換）

