

**資料4**  
**首都圏ボトルネック対策協議会における**  
**神奈川県内の対応方針等について**

---

平成25年6月4日

# 1. 対応方針（案）について

## 1-1 首都圏ボトルネック対策協議会での対応方針の位置づけ

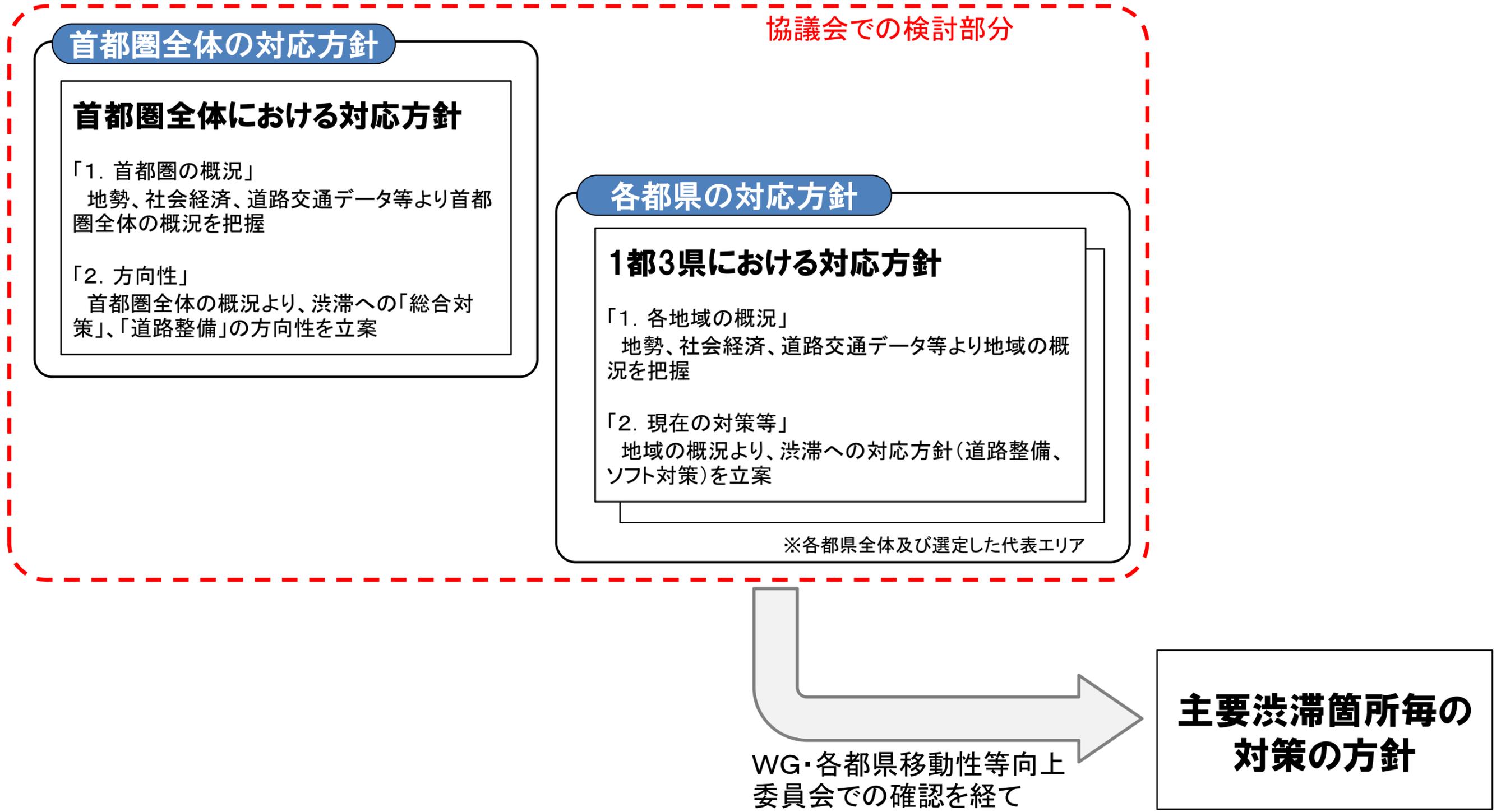
- 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会にて各種データやパブコメにより整理し、議論を経て公表した主要渋滞箇所について、渋滞対策の大きな方向性を示すものである。
- 各県毎の移動性等向上委員会を経て決定した各県毎の対応方針を踏まえ、首都圏全体の概況と対策の方向性、今後の対応方針を整理する。

- 
- 今後、各道路管理者がこの対応方針に基づき各主要渋滞対策箇所毎の具体的な対策の検討を実施。

# 1. 対応方針(案)について

## 1-2 首都圏ボトルネック対策協議会での対応方針の立案の流れ(案)

- 対応方針の立案にあたっては、首都圏全体、各都県(県全体及び地域)を階層的に整理する。
- 地域特性、交通特性を整理し、必要な対策の方向性を検討していく。



# 1. 対応方針(案)について

## 1-3 地域の設定

○県内の主要渋滞箇所・区間・エリアが集中する地区を地域の状況や渋滞の要因等を踏まえ、4つの地域に分割。

### 地域分類(案)4地域

川崎市や横浜市を中心とする

#### 東部地域

○人口が集中し、社会経済活動が活発な地域。  
○主な渋滞要因は、主要な幹線道路が市街地中心部を通過していることによる。中心部で業務交通が多く、容量不足による速度低下や渋滞が発生している。

### (参考)

かながわ都市  
マスタープラン

【川崎・横浜都市圏域】  
に相当

主に観光客による交通集中が渋滞原因

#### 湘南・西湘地域

○古都「鎌倉」や湘南、三浦半島などの観光資源を有し、多くの観光客が訪問する地域。  
○主な渋滞要因は休日や行楽シーズンで観光地に向かう交通の集中。

かながわ都市  
マスタープラン

【湘南都市圏域】  
に相当

相模原市や大和市、厚木市を中心とする

#### 県央地域

○東名高速道路や国道16号、246号などの道路網が整備され、さらに新たなネットワークとなる圏央道の整備が進む地域。  
○主な渋滞要因は市の中心で通過交通と市内中心部への流入交通の混在。幹線道路で容量不足による速度低下や渋滞が発生。

かながわ都市  
マスタープラン

【県央都市圏域】  
に相当

東西方向の東名、国道1号・246号に混雑が生じている

#### 東名軸地域

○交通の多い東西方向を結ぶネットワークのうち、特に混雑が集中する東名高速道路(横浜町田IC～海老名JCT)、国道246号(厚木市～大和市)、国道1号(横浜市戸塚)が存在する地域。  
○地域内の東名高速道路大和トンネル付近は主要渋滞箇所のうち、早期に大きな効果が期待できる箇所で、道路管理者等が速やかに対策を検討する箇所として位置付け。

かながわ都市  
マスタープラン  
川崎・横浜都市圏域の  
【県央東京連携軸】、  
【東海道連携軸】  
に相当

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を検討しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

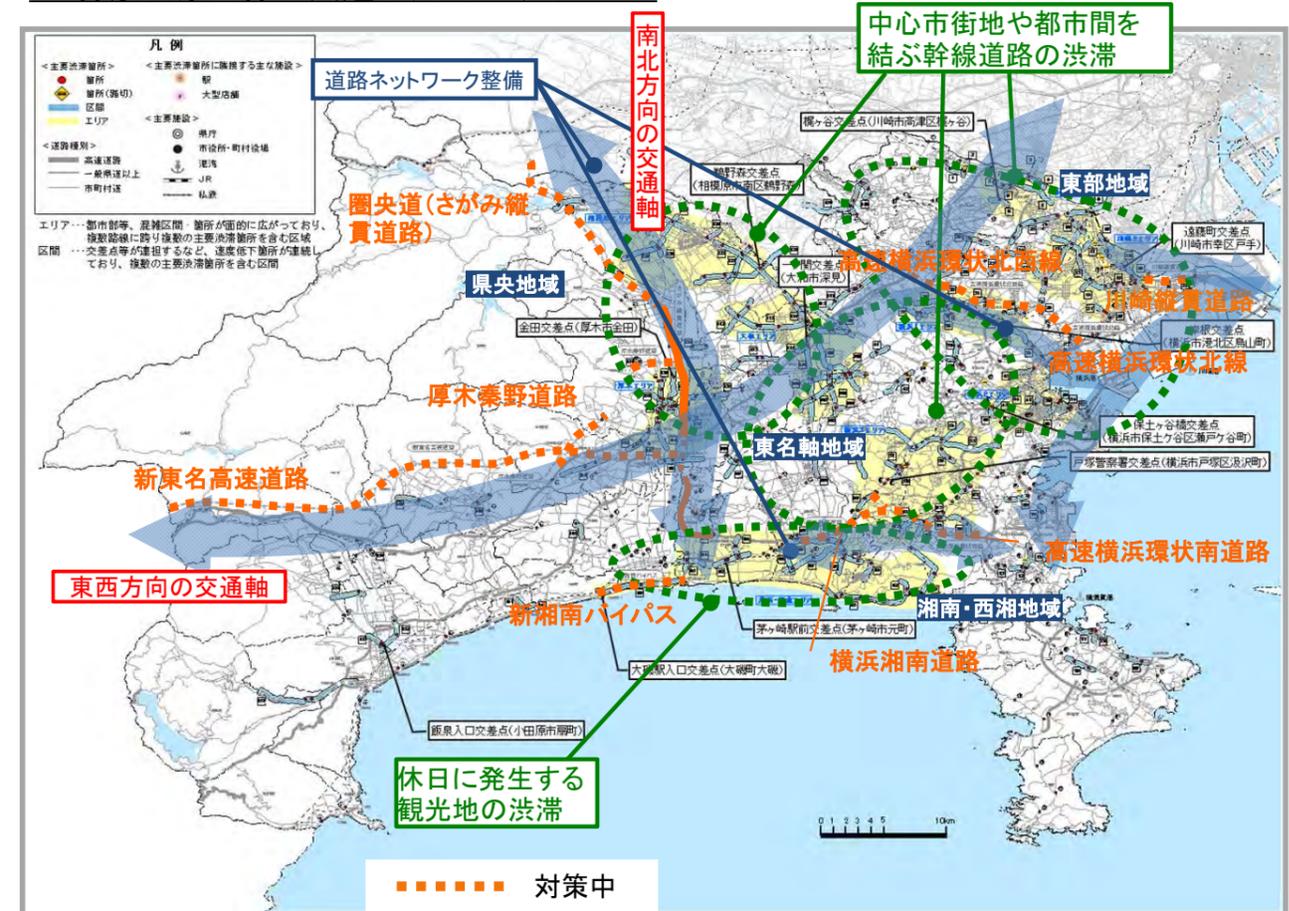
## 1. 神奈川県の概況

	概要
神奈川県の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>神奈川県は事業所数が全国で第4位であり、京浜工業地帯の一部を形成する川崎市、横浜市の京浜臨海部や圏央道周辺の県央・湘南地域に産業が集積しています。</li> <li>横浜、鎌倉、箱根といった国際的観光地をはじめとして、湘南、三浦半島、丹沢・大山など、特色ある観光地が各地域に形成され、多くの観光客が訪れています。</li> <li>東京の南西部に位置していることから、古くから東西方向(都心から放射方向)の道路が整備されているものの、南北方向(都心の環状方向)の道路整備が遅れています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西方向の道路は、海側から東京湾岸道路、国道15号、国道1号、第三京浜、国道246号、東名高速道路等の幹線道路が整備されていますが、通過する地域は人口や産業施設が集中しており、交通需要も大きいため、主要な交差点や交通容量の低下している箇所では渋滞が発生しています。</li> <li>南北方向の道路においては、道路ネットワーク整備が進んでいないため、国道409号、国道16号、国道129号等の限られた路線に交通が集中しており、交通容量の不足から慢性的な渋滞が発生しています。</li> <li>また、県央の厚木市、相模原市・大和市周辺では、幹線道路が市街地中心部を通過しているため都市内交通と都市間交通が混在し、主要交差点等で渋滞が発生しています。</li> <li>箱根や鎌倉・湘南の観光地周辺では、朝夕のピーク時や休日や観光シーズンに激しい観光渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 方向性

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在進めている道路ネットワーク(圏央道、高速横浜環状道路、川崎縦貫道路、バイパス等)の整備を進めるとともに、市中心部や都市間を結ぶ幹線道路の主要渋滞箇所において、それぞれ渋滞要因に即した対策を総合的に講じていきます。</li> </ul>
道路整備	<ol style="list-style-type: none"> <li>東西方向の道路における渋滞対策 道路ネットワークの整備や交差点の改良、道路線形の不良箇所の改良や交通容量の拡大検討等により交通容量の拡大を図ります。 →道路ネットワークの整備(厚木秦野道路、横浜湘南道路、高速横浜環状南線 等) →東西交通軸の交通容量の拡大検討(東名高速道路(大和トンネル付近) 等)</li> <li>南北方向の道路の渋滞対策 道路ネットワーク整備により、都市内交通と都市間交通を適切に分担する等、交通の円滑化を図ります。 →道路ネットワークの整備(圏央道(さがみ縦貫道路)、高速横浜環状北線・北西線、川崎縦貫道路の整備)</li> <li>市街地における渋滞対策 拡幅による容量確保や交差点立体化、交差点改良、都市計画道路の整備等により交通の円滑化を図ります。 →拡幅による容量確保((都)世田谷町田線 等) →都市計画道路の整備((都)宮内新横浜線 等)</li> <li>主要な観光地における休日や観光シーズンにおける渋滞対策 観光地への経路にあたる幹線道路における交通集中による渋滞について、拡幅による容量確保等により交通の円滑化を図ります。</li> </ol>

## 3. 神奈川県全体の交通ネットワークイメージ



## 今後の対応方針

- 多くの主要渋滞箇所が存在していることから、効率的に対策を行うことができる箇所からソフト施策も含め検討し、重点的に対策を実施して参ります。  
→交通需要が大きい東西方向や道路ネットワーク整備が遅れている南北方向の道路ネットワーク整備や交差点改良等を実施します。  
→地方都市における交差点改良や観光地周辺における交差点改良や交通容量の拡大を図ります。
- 国道1号および東名高速では交通が集中しており交通容量の低下や不足により渋滞が顕著なため、「(仮称)神奈川県東名軸地域ボトルネック検討WG(ワーキンググループ)」を設置し、関係する道路管理者が連携して対策等の検討を進めてまいります。
- 今後、主要渋滞箇所については、最新交通データ及び地域の交通事情を踏まえ、随時見直しを図っていきます。

# 神奈川県全体における対応方針について 現在の対策等の例(案)

今後、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会で審議予定

## 参考①「改定・かながわのみちづくり計画」平成24年3月改定

### 道路を取り巻く状況と改定の基本的な考え方

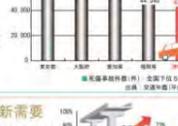
#### 依然として解消されない交通渋滞

【全国トップ3位の遅延率】  
遅延率の解消に関する指標の一つであり、遅延率の低減は道路の交通機能の向上に寄与する。遅延率の低減は、道路の交通機能の向上に寄与する。遅延率の低減は、道路の交通機能の向上に寄与する。



#### 多発する交通事故

【全国トップ5位の発生件数】  
交通事故の発生件数は、全国トップ5位の水準にあり、交通安全の確保が喫緊の課題となっている。交通事故の発生件数は、全国トップ5位の水準にあり、交通安全の確保が喫緊の課題となっている。



#### 急増する道路施設の更新需要

【全国トップ5位の延長キロメートル】  
道路施設の老朽化が進み、更新需要が急増している。道路施設の老朽化が進み、更新需要が急増している。



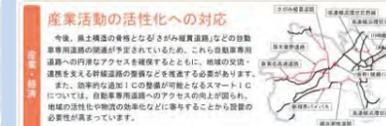
#### 大規模地震の発生が切迫

【全国トップ5位の人口】  
大規模地震の発生が切迫しており、防災対策の強化が求められる。大規模地震の発生が切迫しており、防災対策の強化が求められる。



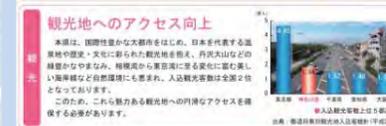
#### 産業活動の活性化への対応

【全国トップ5位の人口】  
産業活動の活性化への対応が求められる。産業活動の活性化への対応が求められる。



#### 観光地へのアクセス向上

【全国トップ5位の観光客数】  
観光地へのアクセス向上が求められる。観光地へのアクセス向上が求められる。



#### 求められる地球温暖化対策

【全国トップ5位の人口】  
地球温暖化対策が求められる。地球温暖化対策が求められる。



## 参考⑤主な事業箇所の概要

### 圏央道(さがみ縦貫道路)

圏央道(さがみ縦貫道路)は、圏央道の南北に走る大動脈「さがみ縦貫道路」の一部として大きな機能を発揮します。

「さがみ縦貫道路」が完成すると…

- 圏央道全体計画の概要
- 神奈川県区間の概要

平成22年2月27日開通の海老名CT~海老名ICのその効果



圏央道さがみ縦貫道路パンフレット(横浜国道事務所)

### 圏央道(横浜湘南道路)

圏央道の都市を東西につなぐ国道1号の渋滞緩和を主題に、地域交通の分担適正化と、横浜市広域的な交通円滑化を図ります

「横浜湘南道路」が完成すると…

- 圏央道全体計画の概要
- 神奈川県区間の概要

通過市の紹介



圏央道横浜湘南道路パンフレット(横浜国道事務所)

## 参考②横浜市中期4カ年計画平成22年12月

### 施策27 交通ネットワークの整備による都市基盤の強化

#### 施策27 交通ネットワークの充実による都市基盤の強化

目標：市民生活の向上に、経済や社会活動の活性化に資するため、道路や鉄道、バス等の交通ネットワークが充実している。

現状と課題

- 都市部における交通渋滞の解消
- 郊外部における交通アクセスの向上
- 公共交通機関の利便性の向上

主要な取り組み

- 道路ネットワークの整備
- 公共交通機関の整備
- 自転車ネットワークの整備



## 圏央道(高速横浜環状南線)

横浜市内の慢性的な渋滞を解消し、外各区や周辺市域との新たな連携を育み、バランスある発展を支えます。

「高速横浜環状南線」が完成すると…

- 圏央道全体計画の概要
- 神奈川県区間の概要

通過市の紹介



圏央道高速横浜環状南線パンフレット(横浜国道事務所)

## 高速横浜環状北西線

### 1. 高速横浜環状北西線のあらまし

計画概要

- 路線概要
- 位置図
- 縦断面図
- 出入口周辺の街路の計画概要

通過市の紹介



高速横浜環状北西線パンフレット(横浜市道路局)

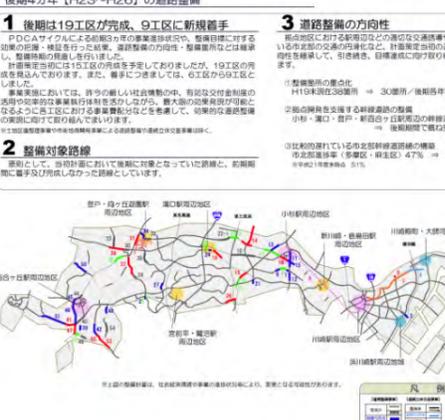
## 参考③川崎市の道路整備プログラム平成23年3月

### 後期4カ年【H23~H26】の道路整備

1 後期は19工区が完成、9工区に新規着手

2 整備対象路線

3 道路整備の方向性



## 参考④相模原市新道路整備計画平成22年3月

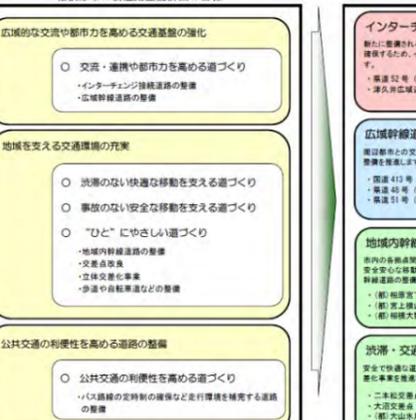
### 相模原市の新道路整備計画の目標

広域的な交流や都市力を高める交通基盤の強化

- 交通、連携や都市力を高める道づくり
- 地域を支える交通機能の充実
- 公共交通の利便性を高める道路の整備

施策及び成果指標

- インターチェンジ接続道路の整備
- 広域幹線道路の整備
- 地域内幹線道路の整備
- 洗滞・交通安全ネットワークの解消



## 厚木秦野道路

神奈川県東部・東部の新たな東西交通の形により、地域の交通ネットワークの強化・交通の円滑化、地域の発展に寄与します。

位置図



厚木秦野道路パンフレット(横浜国道事務所)

## 新東名高速道路(海老名~伊勢原)

### 新東名「安全・安心・快適」宣言!

新東名とは…

- 新東名の概要
- 新東名の利便性
- 新東名の安全性
- 新東名の快適性

位置図



新東名高速道路 海老名~伊勢原パンフレット(NEXCO中日本)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を検討しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

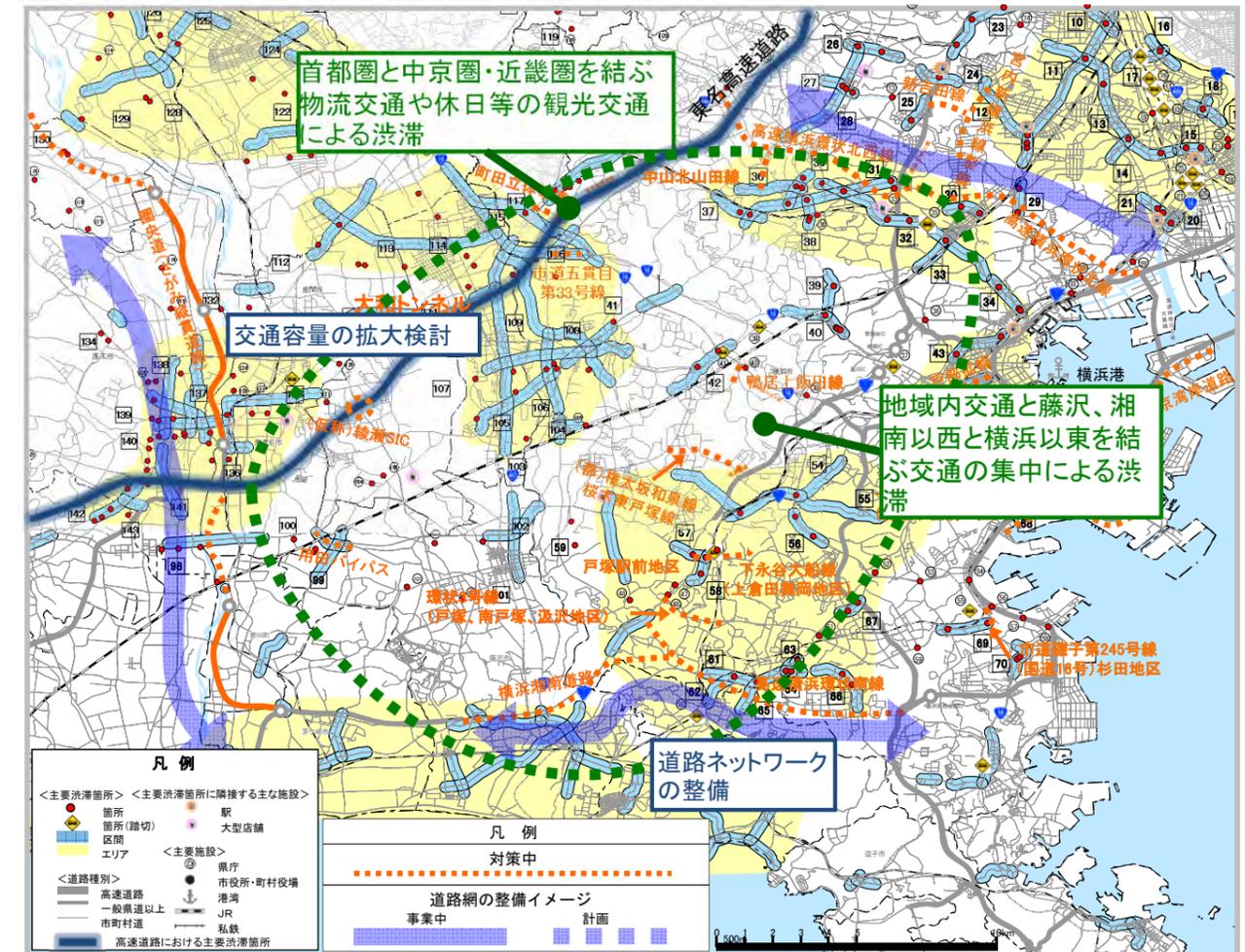
## 1. 神奈川県東名軸地域の概況

概要	
神奈川県東名軸地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西方向に2つの大動脈が整備されています。北側には首都圏と中京、近畿圏を結ぶ大動脈である東名高速道路があり、インターチェンジ周辺や接続する幹線道路沿道には製造業や物流倉庫をはじめとした企業の立地が進んでいます。</li> <li>南側の国道1号の沿道周辺には住宅地や商業施設などの市街地が広がっており、鉄道駅まで距離があるため、路線バスが密に運行されています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>東名高速道路は大型車の交通量が約5万台/日と非常に多く、首都圏と中京圏・近畿圏との物流の大動脈を担っており、昼夜を問わず交通が集中しています。加えて、大和トンネル付近では土曜、休日には観光などの一般車両が集中し、激しい渋滞が発生しています。</li> <li>また、横浜市戸塚区内の国道1号は、沿道に商業施設や住宅が集中しており、その前後を交差道路が少なく走行性の高い藤沢バイパスと横浜新道に挟まれているため速度低下が顕著であり、藤沢、湘南以西と横浜以東を結ぶ交通が集中していることもあり、渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

概要	
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西方向の道路における渋滞対策 交通需要に対して交通容量の低下や不足する東西方向の国道1号等の主要渋滞箇所について道路ネットワークの整備による交通の分散や付加車線の追加、交差点の改良等による交通容量の拡大を図ります。 →道路ネットワークの整備(横浜湘南道路、高速横浜環状南線 等) →東西交通軸の交通容量の拡大検討(東名高速道路(大和トンネル付近) 等)</li> </ul>

## 3. 神奈川県東名軸地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、道路管理者や公安委員会などが連携して詳細な検討を進め、具体的な対策を立案・実施していきます。  
→交通需要が大きく交通容量が不足していることに起因する東西方向の道路の渋滞について、道路ネットワークの整備や交通容量の拡大、交差点改良を実施します。
- 国道1号および東名高速では交通が集中しており交通容量の低下や不足により渋滞が顕著なため、「(仮称)神奈川県東名軸地域ボトルネック検討WG(ワーキンググループ)」を設置し、関係する道路管理者が連携して対策等の検討を進めてまいります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、関係する道路管理者が連携して主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行ってまいります。

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を検討しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

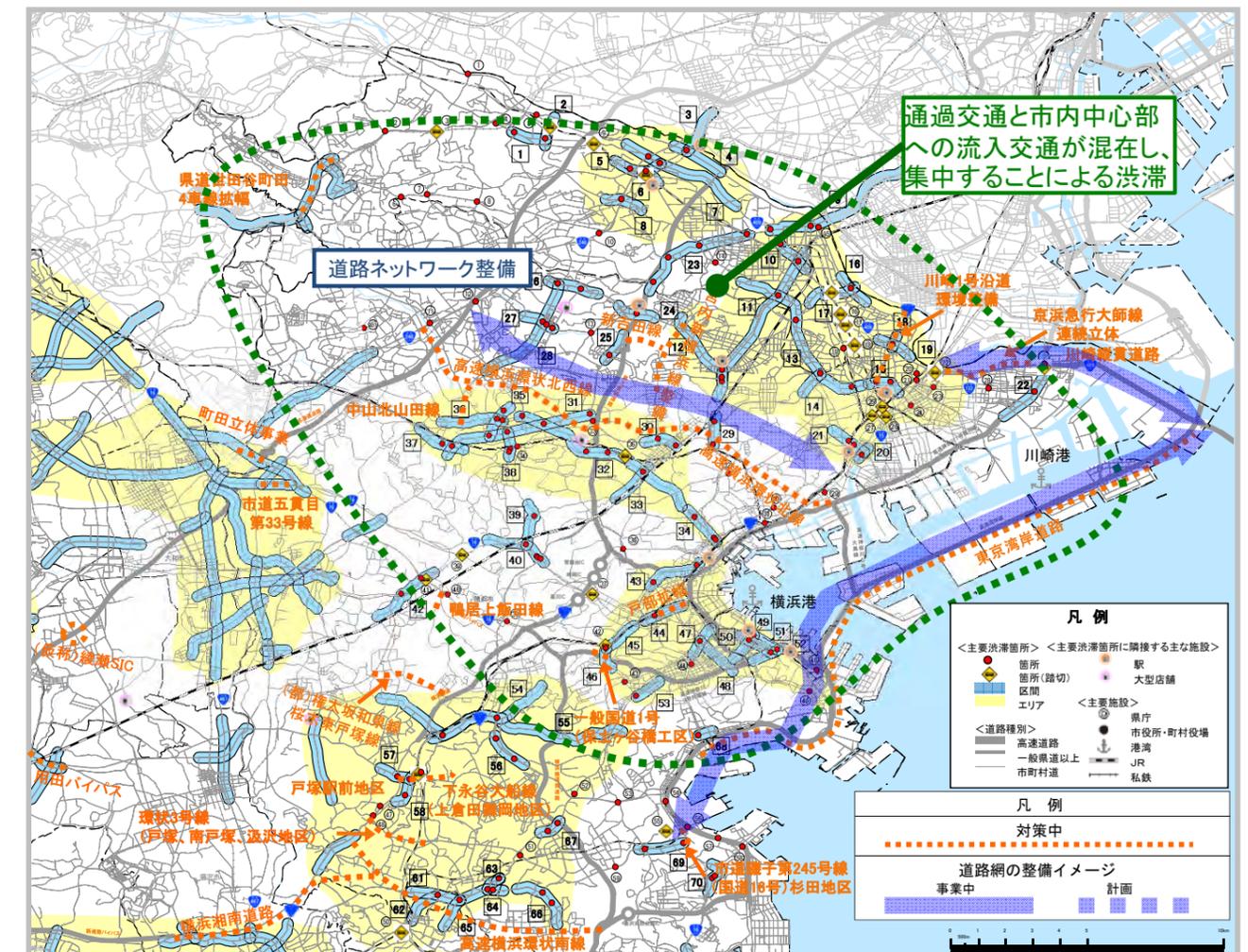
## 1. 神奈川県東部地域の概況

	概要
神奈川県東部地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>神奈川県東部地域の横浜市・川崎市は、大規模商業施設や業務施設が集積しており、首都東京に隣接しているため内陸部には住宅地が広がり、社会経済活動が活発な地域となっています。</li> <li>国際コンテナ戦略港湾に指定された京浜港(横浜港、川崎港)を抱えています。羽田空港に多摩川を挟んで近接する川崎臨海部は国内のみならず、東アジア近隣諸国をはじめとした世界との交流・連携を支える県の新たな拠点としても期待されています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要な幹線道路が市街地中心部を通過しているため、横浜市や川崎市の中心部では業務交通が多く、容量不足等による速度低下や渋滞が発生しています。</li> <li>東西方向の東名高速道路と湾岸地域を結ぶ、南北方向の唯一の自動車専用道路である保土ヶ谷バイパスには交通が集中し、約16.8万台/日と日本一の交通量となっており、朝夕のピーク時に交通の集中による渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

	概要
道路整備	<ol style="list-style-type: none"> <li>南北方向の道路の渋滞対策 横浜市中心部を迂回する道路ネットワーク整備や、川崎市内の縦方向を結ぶ道路ネットワーク整備により、都市内交通と通過交通を適切に分担させる等、交通の円滑化を図ります →道路ネットワークの整備(高速横浜環状北線・北西線、川崎縦貫道路)</li> <li>市街地における渋滞対策 拡幅による容量確保や交差点立体化、交差点改良、都市計画道路の整備等により交通の円滑化を図ります。 →拡幅による容量確保((都)世田谷町田線 等) →都市計画道路の整備((都)宮内新横浜線、(都)中山北山田線 等)</li> </ol>

## 3. 神奈川県東部地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、道路管理者や公安委員会などが連携して詳細な検討を進め、具体的な対策を立案・実施していきます。  
→交通需要が大きく交通容量が不足していることに起因する南北方向の道路の渋滞や市街地の渋滞について、道路ネットワークの整備や交差点改良を実施します。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、関係する道路管理者が連携して主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行ってまいります。

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を検討しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

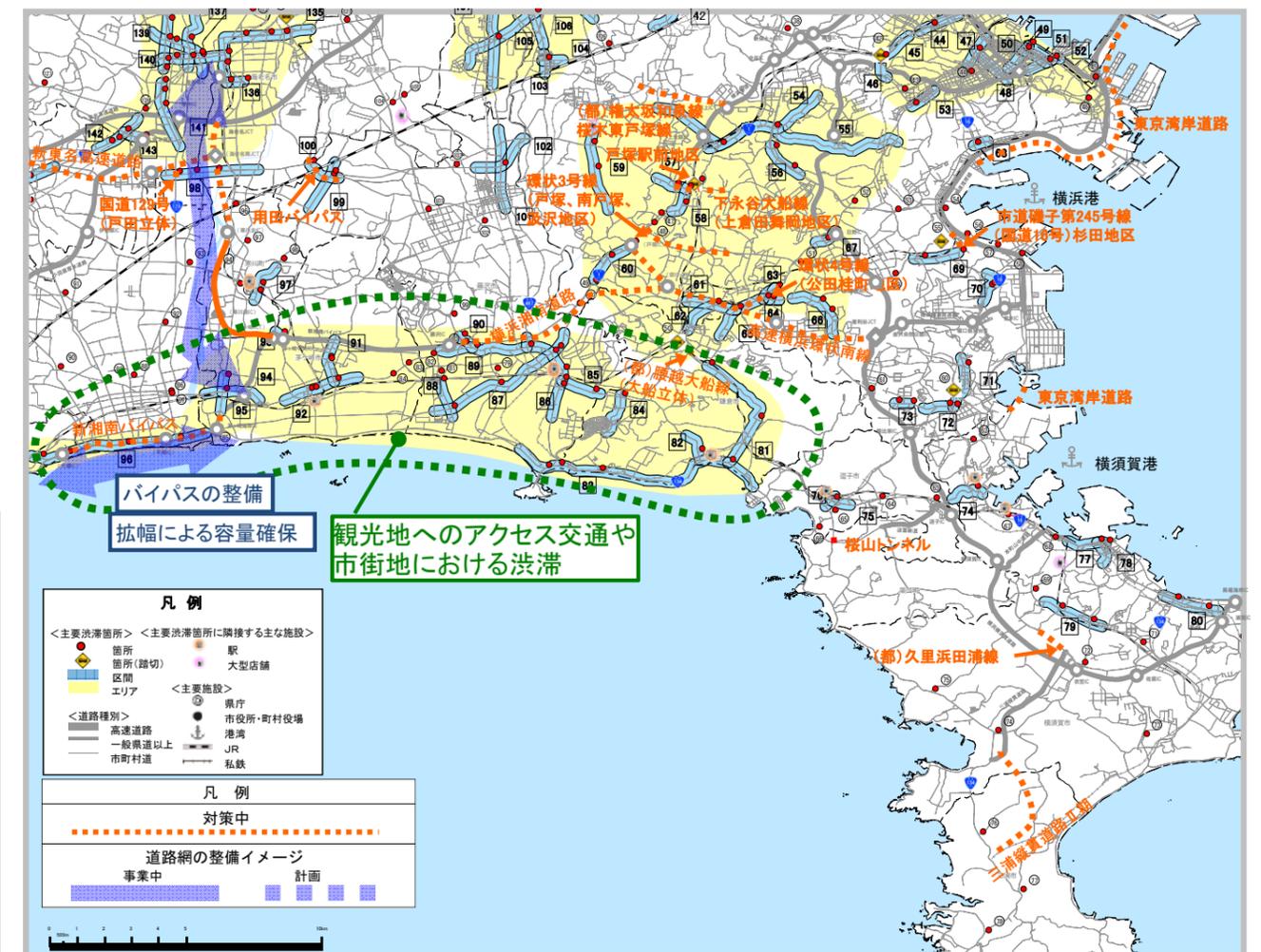
## 1. 神奈川県湘南・西湘地域の概況

	概要
神奈川県湘南・西湘地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平塚市・茅ヶ崎市では、大規模な工場が古くから立地しており、近年、整備の進んでいるさがみ縦貫道路の周辺に新たな企業進出が進んでいます。</li> <li>海岸沿岸部には、古都「鎌倉」や、湘南、三浦半島などの観光資源を有し、多くの観光客が訪れています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>茅ヶ崎市・藤沢市の中心部では通過交通と市内中心部への流入交通が混在し、容量不足による速度低下や渋滞が発生しています。また、南北に流れる相模川を渡る橋の周辺では、特に前後を自動車専用道路で挟まれた河口付近で慢性的に渋滞が発生しています。</li> <li>鎌倉では特に休日や行楽シーズンは日中、国道134号や藤沢鎌倉線などで観光地に向かう激しい渋滞が発生しています。</li> <li>また、湘南海岸周辺では夏場を中心に訪れる観光客により、国道1号や海岸沿いの国道134号で激しい渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

	概要
道路整備	<ol style="list-style-type: none"> <li>交通需要が大きいことによる東西方向の道路における渋滞対策 新湘南バイパスの整備や交差点の改良等により交通容量の拡大を図ります。 →バイパスの整備(新湘南バイパス等)</li> <li>市街地における渋滞対策 拡幅による容量確保や交差点立体化、交差点改良、都市計画道路の整備等により交通の円滑化を図ります。 →都市計画道路の整備</li> <li>主要な観光地における休日や観光シーズンにおける渋滞対策 観光地への経路にあたる幹線道路における交通集中による渋滞について、拡幅による容量確保等により交通の円滑化を図ります。 →交通容量の確保や適切な交通誘導等の実施(国道134号の暫定拡幅等)</li> </ol>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要な観光地における休日や観光シーズンにおける渋滞対策 適切な交通誘導等により交通の円滑化を図ります。</li> </ul>

## 3. 神奈川県湘南・西湘地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、道路管理者や公安委員会などが連携して詳細な検討を進め、具体的な対策を立案・実施していきます。  
→交通需要が大きく交通容量が不足していることに起因する東西方向の道路の渋滞や観光交通によるアクセス道路の渋滞について、道路ネットワークの整備や道路拡幅による交通容量の拡大、交差点改良を実施します。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、関係する道路管理者が連携して主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行ってまいります。

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を検討しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

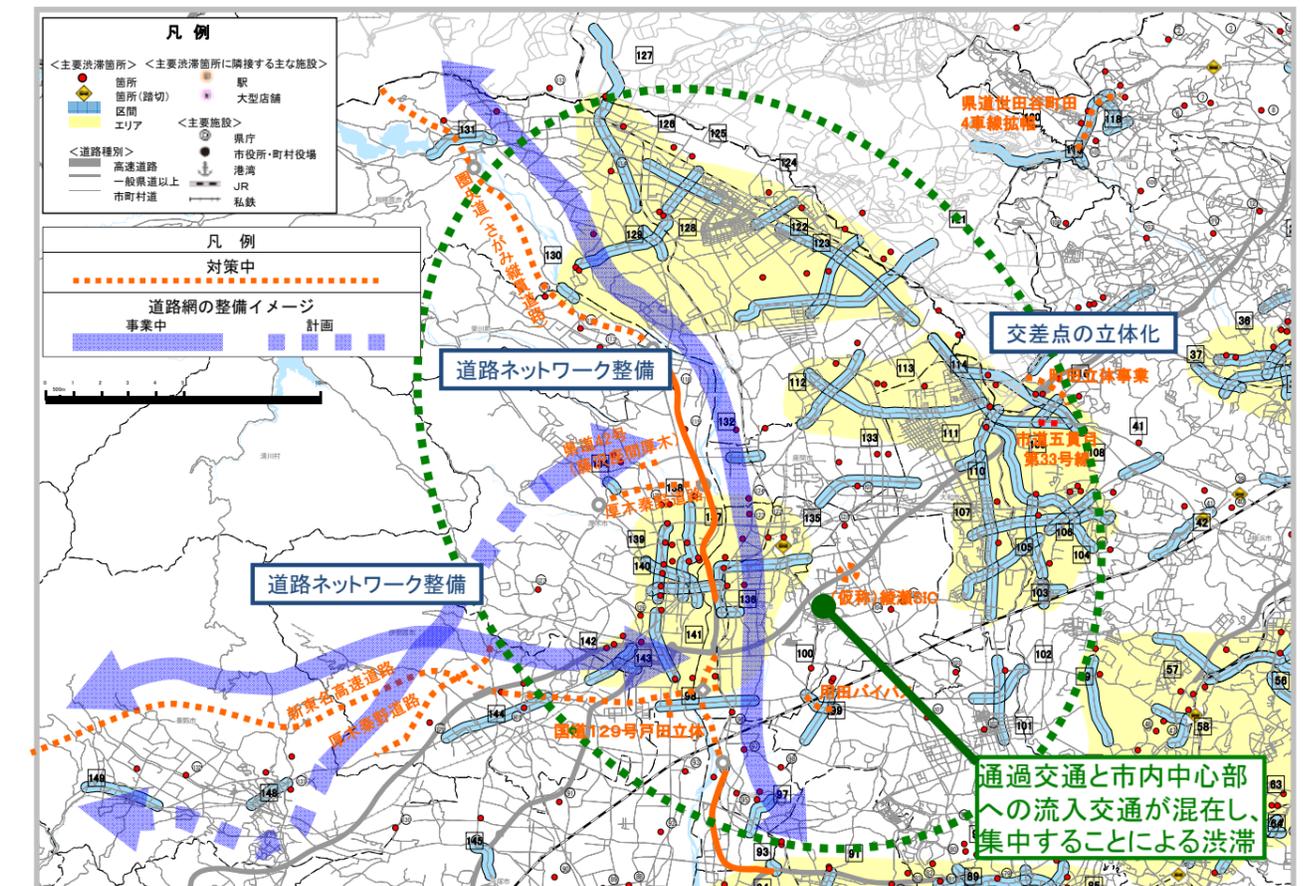
## 1. 神奈川県県央地域の概況

	概要
神奈川県県央地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>東名高速道路や国道16号、国道246号などの道路網が古くから整備され、幹線道路周辺に製造業や研究開発機関が集積しています。</li> <li>鉄道駅から離れた郊外においても市街地が形成されており、駅へアクセスするための交通手段は、県平均の4.4%に比べ8.1%と自動車利用の依存度が高くなっています。</li> <li>東西方向には東名高速道路の多重化をも担う新東名高速道路の整備や、南北方向を結ぶ新たなネットワークとなる圏央道(さがみ縦貫道路)の整備が進められており、その周辺地域においては企業進出も進んでいます。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>相模原市や、大和市、厚木市の中心部では通過交通と市内中心部への流入交通が混在し、湾岸地域と内陸部の南北方向を結ぶ国道16号や、東京と静岡間の東西方向を結ぶ国道246号などの幹線道路で容量不足による速度低下や渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

	概要
道路整備	<ol style="list-style-type: none"> <li>東西方向の道路における渋滞対策 交通需要が大きく交通容量が不足している東西方向について、道路ネットワークの整備や交差点の改良、道路線形の不良箇所の改良等により交通容量の拡大を図ります。 →道路ネットワークの整備(厚木秦野道路)</li> <li>南北方向の道路の渋滞対策 道路ネットワークの整備が進んでいない南北方向について、都市を迂回する道路環状道路の整備により、都市内交通と通過交通を適切に分担する等、交通の円滑化を図ります →道路ネットワークの整備(圏央道(さがみ縦貫道路)) →交差点立体化(国道16号町田立体 等)</li> </ol>

## 3. 神奈川県県央地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、道路管理者や公安委員会などが連携して詳細な検討を進め、具体的な対策を立案・実施していきます。  
→交通需要が大きく交通容量が不足していることに起因する東西方向の渋滞や道路ネットワークが進んでいないことによる南北方向の渋滞について、道路ネットワークの整備や交差点立体化、交差点改良を実施します。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、関係する道路管理者が連携して主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行ってまいります。

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

- |               |              |              |             |          |
|---------------|--------------|--------------|-------------|----------|
| ○国土交通省関東地方整備局 | ○国土交通省関東運輸局  | ○警視庁         | ○埼玉県警察本部    | ○千葉県警察本部 |
| ○神奈川県警察本部     | ○埼玉県         | ○千葉県         | ○東京都        | ○神奈川県    |
| ○山梨県          | ○横浜市         | ○川崎市         | ○千葉市        | ○さいたま市   |
| ○相模原市         | ○東日本高速道路株式会社 | ○中日本高速道路株式会社 | ○首都高速道路株式会社 |          |

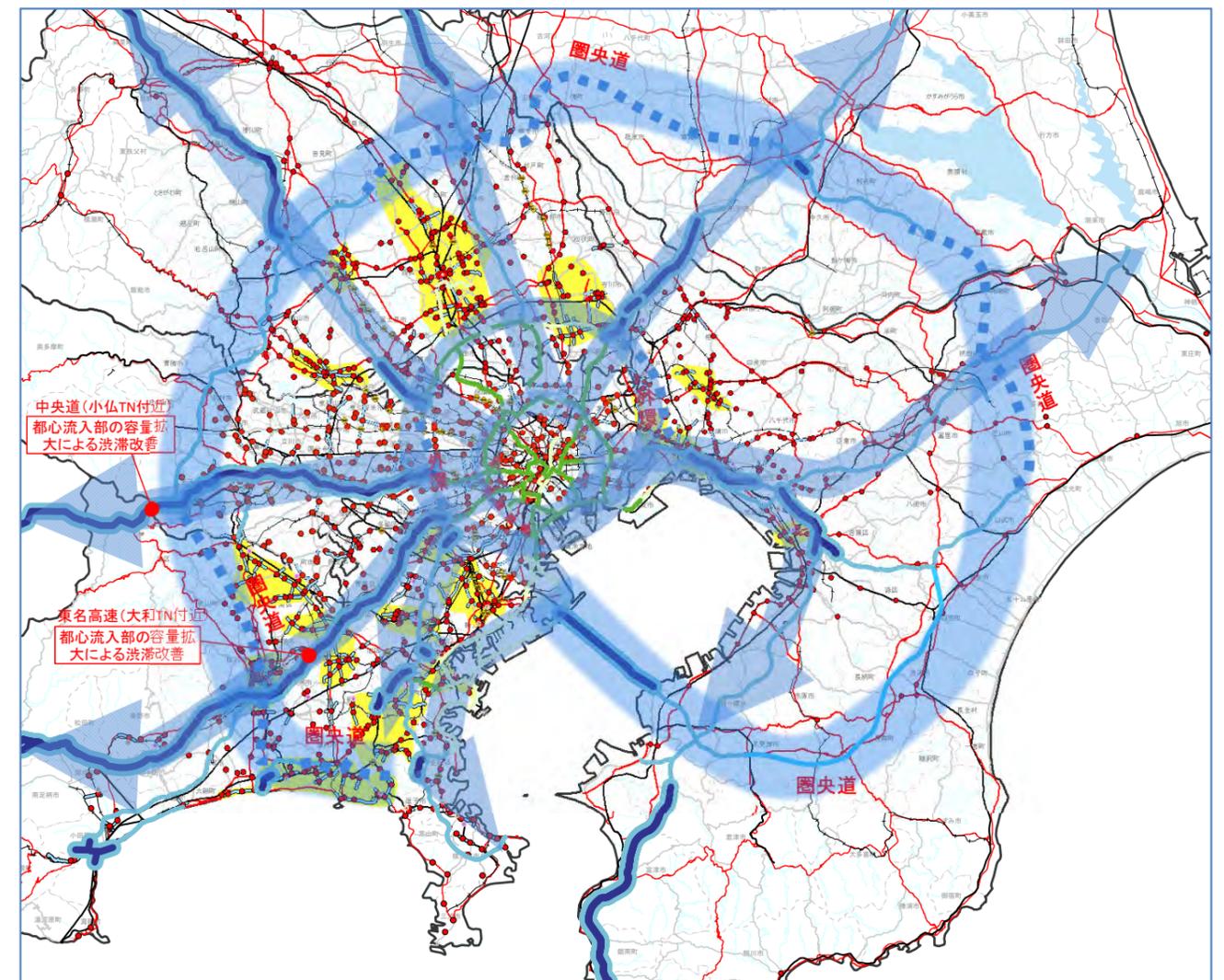
## 1. 首都圏の概況

	概要
首都圏の状況	我が国の中枢機能が存在し、3,562万人の人口が居住する首都圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)は、路線あたり平均交通量が全国平均の2倍以上であり、混雑時旅行速度は全国平均よりも約10km/h低い状況(首都圏平均24.2km/h)となっているところ。その状況の下、高速道路で91箇所の主要渋滞箇所が存在し、一般道では1,499箇所の主要渋滞箇所が存在しています。
道路交通状況	首都圏の主要渋滞箇所の特徴として、高速道路では、大都市流入部のボトルネック、首都圏中心部におけるJCT付近等に主要渋滞箇所が存在し、また、一般道路では、都心部に連担して存在する主要渋滞箇所、郊外部の放射方向・環状方向の幹線道路周辺の主要渋滞箇所が存在しています。

## 2. 方向性

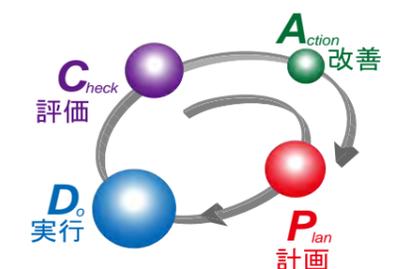
	概要
総合対策等	首都圏には、非常に多くの主要渋滞箇所が存在していることから、効果的な対策を行うことができる箇所に重点化をしつつ、対策を講じていきます。
道路整備	<p>①高速道路について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都心流入部へのボトルネック箇所に対して交通容量の拡大検討を図ります。 →中央道(小仏TN付近、調布付近)、東名高速(大和TN付近)</li> <li>首都圏三環状道路など飛躍的にネットワーク機能を高める対策を実施します。 →圏央道、外環(高谷JCT～三郷南IC、大泉JCT～東名JCT)、中央環状品川線 等</li> </ul> <p>②一般道路について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量の多い幹線道路が交差する交差点の円滑化を図ります。 →右左折車線増設、右折滞留長の延長、交差点の立体化等</li> <li>交通需要について全体的に交通容量が足りない箇所に対し、交通容量の拡大を図ります。 →バイパス整備、拡幅による車線増等</li> <li>踏切に起因する渋滞について踏切の円滑化を図ります。 →連続立体交差事業等</li> <li>ハード対策とあわせ、信号現示の調整等のソフト対策をあわせて実施していきます。</li> </ul>

## 3. 首都圏全体の交通ネットワークイメージ



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、それぞれの対策方針に基づき、各道路管理者において詳細な検討を進め、具体的な対策を立案・実施していきます。  
→高速道路については、都心流入部の交通容量の拡大と首都圏三環状道路などネットワーク機能を高める対策を実施します。  
→一般道路については、幹線道路が交差する交差点の円滑化、交通容量の足りない箇所に対して交通容量の拡大及び踏切に起因する渋滞について踏切の円滑化を図ります。
- 各地域ごとに必要に応じて、WG(ワーキンググループ)を設立し、関係する道路管理者が連携して対策等の検討を進めて参ります。  
→中央道(小仏TN付近、調布付近 等)、神奈川県東名軸(東名高速、国道1号 等)についてはWGを設立し、具体的な対策の立案に着手したところです。  
→今後、埼玉県中部地域(関越道、国道17号 等)や千葉県湾岸地域(京葉道路、国道357号 等)においてもWGを設立することとしております。(P)
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



# ■ 高速道路(首都圏(外環外側))における対応方針について(案)

参考

今後、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会で審議予定

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

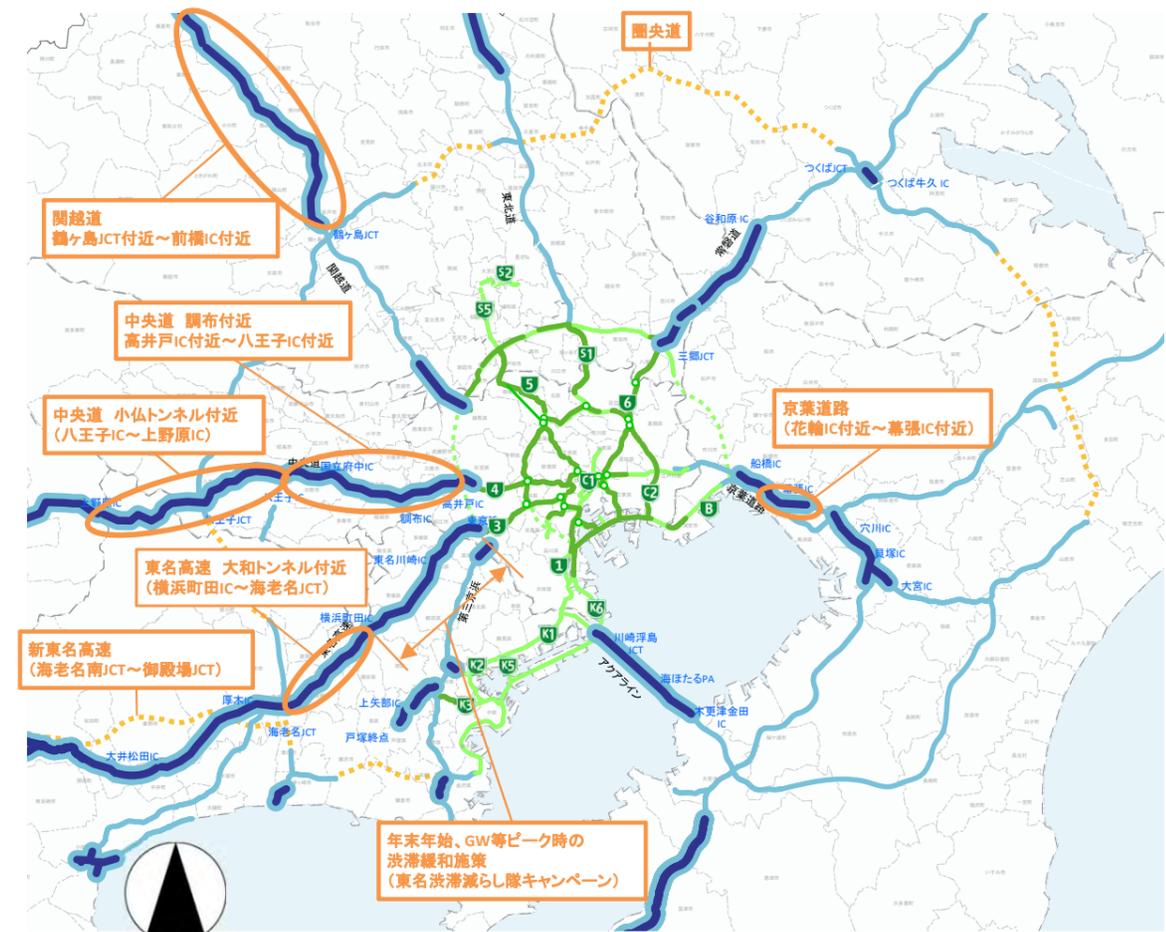
※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

- |               |              |              |             |          |
|---------------|--------------|--------------|-------------|----------|
| ○国土交通省関東地方整備局 | ○国土交通省関東運輸局  | ○警視庁         | ○埼玉県警察本部    | ○千葉県警察本部 |
| ○神奈川県警察本部     | ○埼玉県         | ○千葉県         | ○東京都        | ○神奈川県    |
| ○山梨県          | ○横浜市         | ○川崎市         | ○千葉市        | ○さいたま市   |
| ○相模原市         | ○東日本高速道路株式会社 | ○中日本高速道路株式会社 | ○首都高速道路株式会社 |          |

## 1. 高速道路(首都圏(外環外側))の概況

	概要
高速道路(首都圏(外環外側))の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和42年の中央道の調布～八王子間の供用に始まり、以来、東名高速、関越道、東北道などの放射路線の整備を先行し、現在、圏央道などの環状道路の整備を進めています。</li> <li>首都圏の高速道路では、中央道(小仏TN付近)の休日の5%マイル速度※が28km/hという例に見られるように、大きな速度低下を多数観測しており、速度のバラツキが大きく定時性に課題がある状況です。このような状況の下、高速道路(首都圏(外環外側))では、91箇所の主要渋滞箇所が存在しています。(※5%マイル速度:速度の低い方から順番に並べて5%番目の速度。)</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>首都圏の主要渋滞箇所の特徴として、高速道路(外環外側)では、放射方向の路線において、休日の都心⇄郊外の流出入による交通集中部のボトルネック、都心近郊の通勤時間帯の交通集中部のボトルネック等に主要渋滞箇所が存在します。</li> </ul>

## 3. 高速道路(首都圏(外環外側))の主要渋滞箇所と現在の対策等

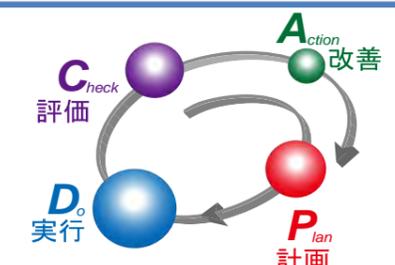


## 2. 現在の対策等

	概要
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>①高速道路ネットワーク整備の推進 新東名、首都圏三環状道路など高速道路ネットワーク機能をも高める対策を実施します。 →新東名(海老名南JCT～御殿場JCT)、圏央道等</li> <li>②渋滞ボトルネック部における交通容量の確保 休日や通勤時間帯の交通集中部のボトルネック部において、交通容量の確保を図る対策の検討・実施を行います。 ・中央自動車道(小仏トンネル付近、調布付近) ・東名高速道路(大和トンネル付近) ・関越自動車道(鶴ヶ島JCT付近～前橋IC付近) ・京葉道路(花輪IC付近～幕張IC付近) 等</li> </ul>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○情報提供などのソフト対策 ハード対策と合わせ、情報提供等のソフト対策を、継続して実施していきます。 →年末年始・GW等ピーク時における渋滞緩和施策(東名渋滞減らし隊キャンペーン)</li> </ul>

## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、それぞれの対策方針に基づき、各道路管理者において詳細な検討を進め、具体的な対策を立案・実施していきます。
- 各地域ごとにWG(ワーキンググループ)を設立し、関係する道路管理者が連携して対策等の検討を進めて参ります。  
→中央道(小仏TN付近、調布付近 等)、神奈川県東名軸(東名高速、国道1号 等)についてはWGを設立し、具体的な対策の立案に着手したところです。  
→今後、埼玉県中部地域(関越道、国道17号 等)や千葉県湾岸地域(京葉道路、国道357号 等)においてもWGを設立することとしております。(P)
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



## 検討経緯

- 首都圏における渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

### ※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

- |               |              |              |             |          |
|---------------|--------------|--------------|-------------|----------|
| ○国土交通省関東地方整備局 | ○国土交通省関東運輸局  | ○警視庁         | ○埼玉県警察本部    | ○千葉県警察本部 |
| ○神奈川県警察本部     | ○埼玉県         | ○千葉県         | ○東京都        | ○神奈川県    |
| ○山梨県          | ○横浜市         | ○川崎市         | ○千葉市        | ○さいたま市   |
| ○相模原市         | ○東日本高速道路株式会社 | ○中日本高速道路株式会社 | ○首都高速道路株式会社 |          |

## 1. 高速道路(首都圏(外環内側))の概況

	概要
高速道路 (首都圏(外環内側))の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和37年の京橋～芝浦間の供用に始まり、都心部における都心環状線と放射路線の整備、都市間高速道路との接続を経て、現在、中央環状線、外環等のネットワーク整備を進めています。</li> <li>首都高速道路は、首都圏の他の道路に比べ非常に交通量が多く、最大断面交通量は16.3万台/日(葛西JCT～辰巳JCT)となっており、東京23区内においては首都高速道路の延長が国道、都道の約15%であるのに対し、走行台キロ・貨物輸送量はその2倍となる約30%を担っています。このような状況の下、首都高速道路では25箇所の主要渋滞箇所が存在しています。</li> <li>外環は、平成4年の和光～三郷JCT間の供用以降、現在、大泉JCT～三郷南(約34km)が供用しており、関越道、東北道、常磐道の放射国幹道を繋ぐ環状道路で、平均断面交通量:約7万台/日の重交通道路であることから、ジャンクション付近において5箇所の主要渋滞箇所が存在しています。</li> </ul>
道路交通 状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>首都高速道路の都心環状線は、利用交通の約6割が通過交通で、交通集中による大幅な速度低下が生じ、合流する放射線の上り方向について渋滞が顕著な状況となっています。</li> <li>中央環状新宿線の供用(平成22年3月)により、都心環状線を先頭とする渋滞が緩和されたものの、夕方時間帯において中央環状線と合流する放射線下り方向の渋滞が顕在化している状況となっています。</li> <li>外環は、大泉JCT、美女木JCT、川口JCT、三郷JCTにおいて、都市間高速道路及び首都高速道路とを連結しており、ジャンクション分合流部における速度低下に起因する渋滞が、都心流入部に発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策

	概要
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心部における通過交通の分散を図るため、ネットワーク整備を実施しています。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→中央環状品川線、小松川ジャンクション、横浜環状北線・北西線、外環(高谷JCT～三郷南IC、大泉JCT～東名JCT)等</li> </ul> </li> <li>交通容量の拡大を図るため、道路拡幅を実施しています。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→板橋JCT～熊野町JCT間、堀切JCT～小菅JCT間、三郷JCTランプ増設(外環→常磐)</li> </ul> </li> </ul>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通需要の分散を図るため、中央環状線迂回利用割引等の料金施策を実施しています。</li> <li>交通容量の拡大を図るため、合流方法の変更(区画線変更)や速度低下区間におけるLED表示板の設置等を実施しています。</li> </ul>

## 3. 高速道路(首都圏(外環内側))の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

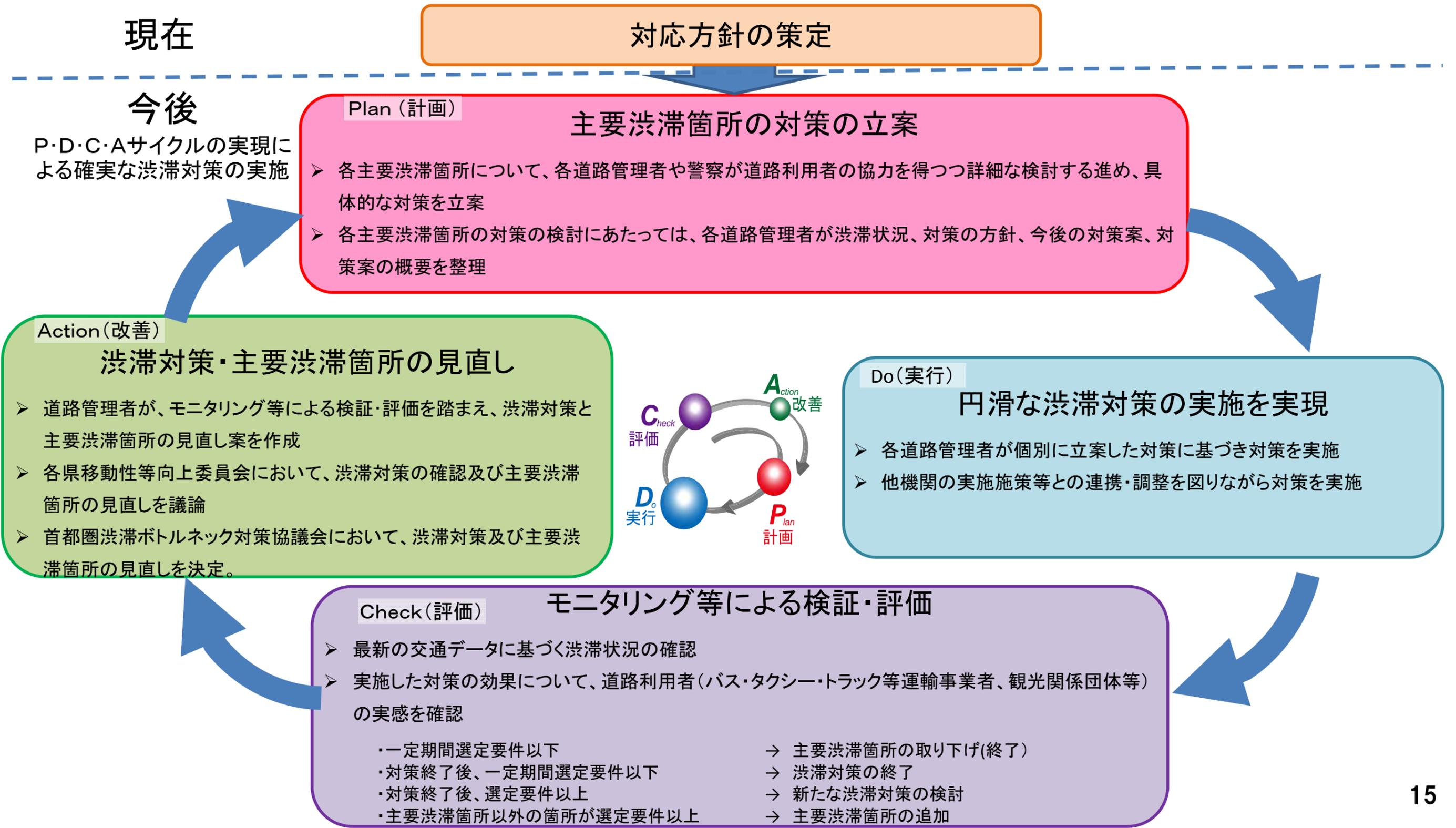
- 主要渋滞箇所について詳細な要因の解析に基づく対策立案を行い、実効性及び効率性の高い箇所について優先的に渋滞対策を実施していきます。
  - 通過交通の分散を図るためのネットワーク整備、交通容量の拡大を図るための道路拡幅を進めるとともに、ソフト(標識・区画線改良、交通需要マネジメント等)、ハード(出入口の増設、構造改良等)の両面から対策の検討を行います。
- 対策の進捗に応じてその効果を検証しつつ、対応方針の見直しを行ってまいります。(PDCAサイクル)

## 2. 今後の渋滞対策の検討（案）について

## 2-1 今後の首都圏における渋滞対策検討マネジメントサイクル

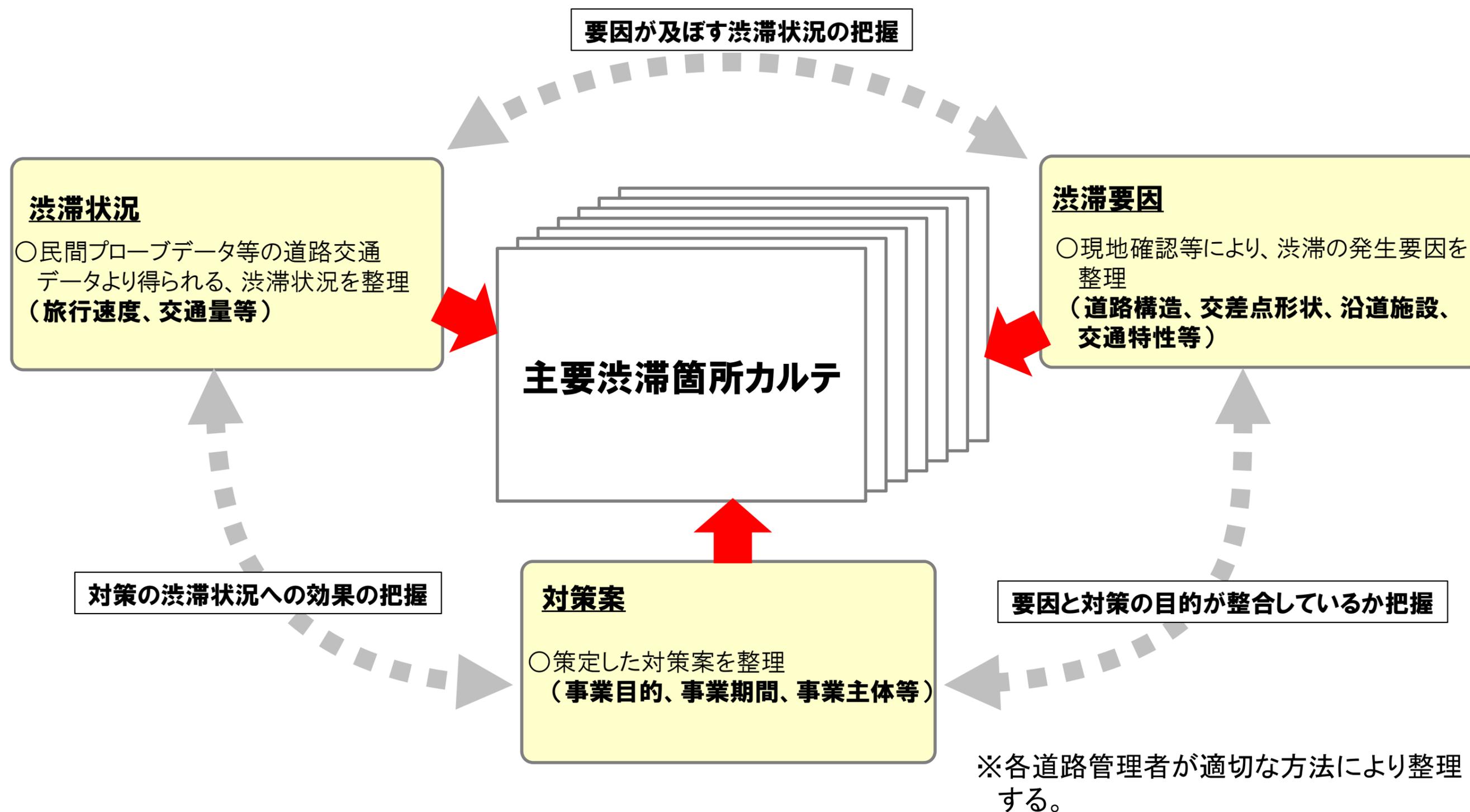
### ■今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ詳細な検討を進め、具体的な対策を立案・実施していきます
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会や各県移動性等向上委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります



### 2-3 主要渋滞箇所の渋滞対策の整理方法の一例(カルテを作成する場合)

○主要渋滞箇所の渋滞状況、渋滞要因、対策案を1枚に取りまとめ、それぞれの関係が一覧できるよう整理する。



## ■カルテ(仮称)の作成イメージ(交通状況)

### 主要渋滞箇所

所在地: 甲斐市 エリア: ○ 区間: — 単独箇所番号: 14

接続路線: 一般国道20号 甲斐中央線

主要渋滞箇所の選定理由: 年間の損失時間 ○ 平日昼間12時間の平均旅行速度 — 平日朝夕ピーク時の平均旅行速度 ○ 休日観光ピーク時の平均旅行速度 ○

パブコメ: —

広域図

交差点平面図

### 竜王駅入口

航空写真

H22 No	センサス番号	路線名	日交通量 (台/日)	混雑時旅行速度 (km/h)	混雑度	損失時間 (千人時間/年)	損失時間計 (千人時間/年)
セ ①	19400250030	甲斐中央線	14,671	6.2	1.53	112.35	
ン ②	19300200590	一般国道20号	46,565	23.3	1.32	439.23	
サ ③	19400250040	甲斐中央線	13,482	17.5	1.21	253.88	
道 ④	19300200600	一般国道20号	46,565	18.2	1.32	340.80	
⑤		市道					
⑥		市道					1,146.27

H23 No	DRM2203	12h平均 (km/h)	朝夕の旅行速度 (km/h)									
			6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台
平日の旅行速度 ①	53383403960983	7.6	15.6	5.4	5.9	8.2	8.3	8.6	7.4	7.7	11.2	13.9
②	53383413010982	9.0	10.2	8.6	9.9	9.5	9.2	8.8	7.8	7.9	9.3	10.3
③	53383410970982	14.8	28.1	17.2	21.4	18.7	15.4	12.6	12.0	10.7	16.1	25.4
④	53383409870983	8.3	9.3	9.4	8.3	7.0	7.5	9.2	7.9	8.4	9.4	10.0
⑤												
⑥												

H23 No	DRM2203	休日昼間12h平均旅行速度 (km/h)											
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
休日の旅行速度 ①	53383403960983	10.0	12.1	10.4	12.0	13.3	11.5	10.4	8.9	10.4	10.8	10.2	9.5
②	53383413010982	8.4	10.0	9.1	9.8	9.4	9.0	9.7	8.5	8.1	8.7	10.6	8.4
③	53383410970982	18.6	20.6	17.3	19.8	17.7	19.5	17.3	18.9	18.6	20.6	19.1	18.7
④	53383409870983	9.5	9.9	9.3	8.4	9.4	8.6	7.8	8.8	8.2	9.1	8.2	8.5
⑤													
⑥													

①

②

③

④

⑤

⑥

パブコメの結果

2013年4月19日 ※ 赤は最も旅行速度の遅い時間帯もしくは月、黄は次いで旅行速度の遅い時間帯もしくは月

1/246 ページ

## ■カルテ(仮称)の作成イメージ(対策方針)

主要渋滞箇所		竜王駅入口	
対策の方針		対策案の概要	
交通状況	<p>○国道20号とJR竜王駅や甲斐市役所など甲斐市の中心部を結ぶ甲斐中央線が交差するため、国道20号の通過交通と、地域内の交通、甲斐市南部から甲府市街地への流入する交通が輻輳しているため日中を通じ交通容量が不足。</p> <p>○当該交差点は、国道20号、甲斐中央線と市道接続する6叉交差点となっているため、交差点の処理が複雑である。</p>	<p>■新山梨環状道路北部区間</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新山梨環状道路は、甲府都市圏における交通の円滑化と、周辺地域の連携強化などを目的とした全長約43kmの環状道路です。北部区間は、国道20号甲府市向町付近から、甲府市街の北側を経由し再び国道20号に接続する道路で、4車線の道路として計画されています。</li> <li>・整備により、国道20号、甲府市街線等の交通が転換され混雑の緩和が期待できます。</li> </ul>	
対策方針	<p>○国道20号の通過交通の減少及び、甲斐中央線の甲府市街地への流入交通の分散を図るため、新山梨環状道路を整備。</p> <p>○甲斐中央線への交通集中を緩和するため、並行する田富町敷島線の整備により交通の転換を図る。</p>	<p>■(都)田富町敷島線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(都)田富町敷島線は、甲斐市を南北に縦貫する延長約8.9kmの道路で、甲府都市圏域を中心とした幹線道路ネットワークの一部を構成するとともに、地域住民の生活道路として重要な役割を担っている。</li> <li>・当該路線は慢性化している竜王駅周辺の渋滞の解消、緩和および交通結節点の利便性向上の効果が期待される路線として随時整備が進められている。</li> </ul>	
今後の対策案			
	事業名	実施主体	事業進捗
短期	(都)田富町敷島線 (バイパス事業)	山梨県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成23年 事業化</li> <li>・平成34年 供用予定</li> </ul>
中期			
長期	新山梨環状道路(北部区間) (バイパス事業)	国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> <li>■1~3工区(広瀬~牛匂)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成18年 アセス調査着手</li> </ul> </li> <li>■4工区(牛匂~宇津谷)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成16年 事業化</li> <li>・平成37年 供用予定</li> </ul> </li> </ul>



# 2. 今後の渋滞対策の検討(案)について

今後、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会で審議予定

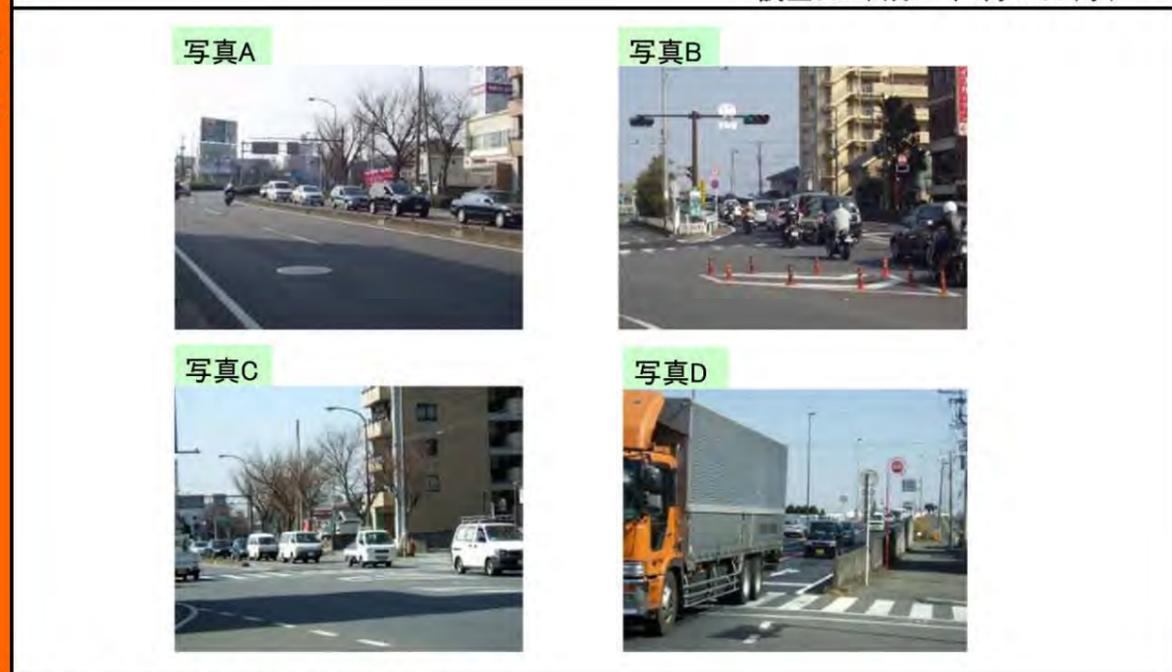
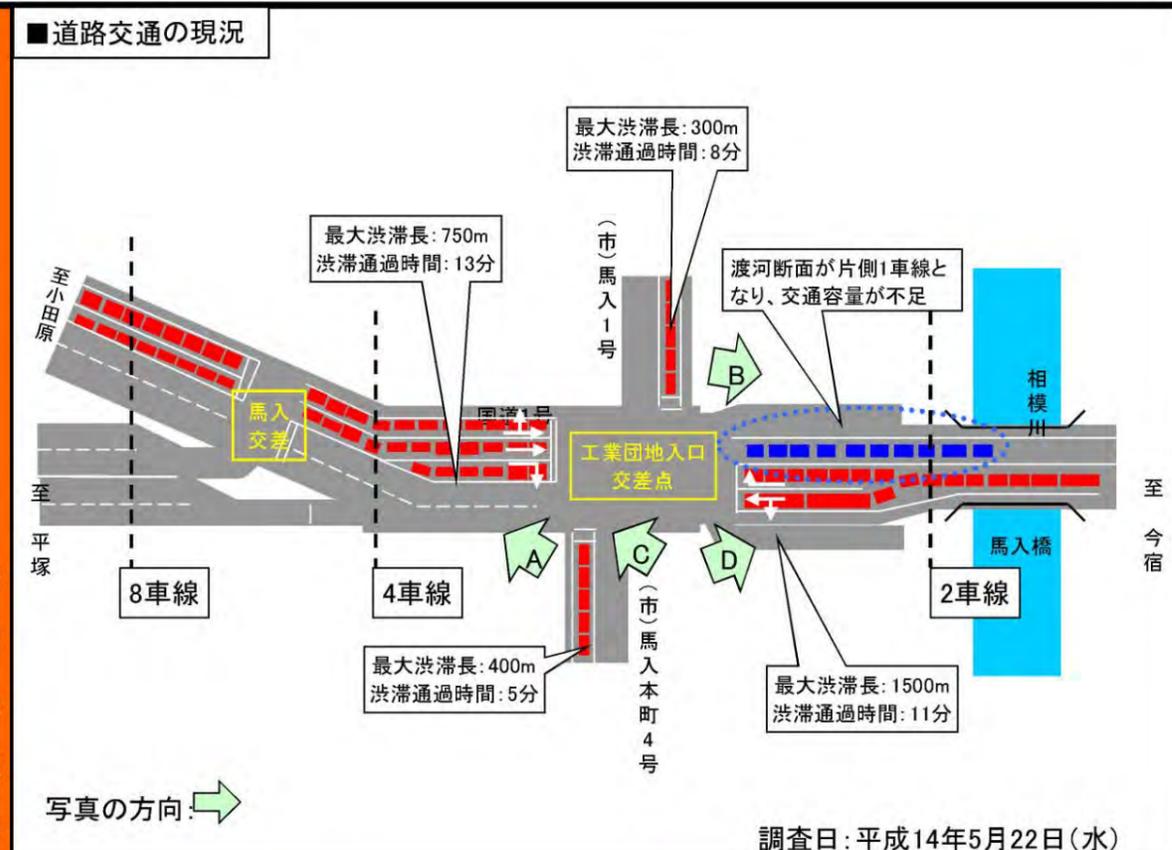
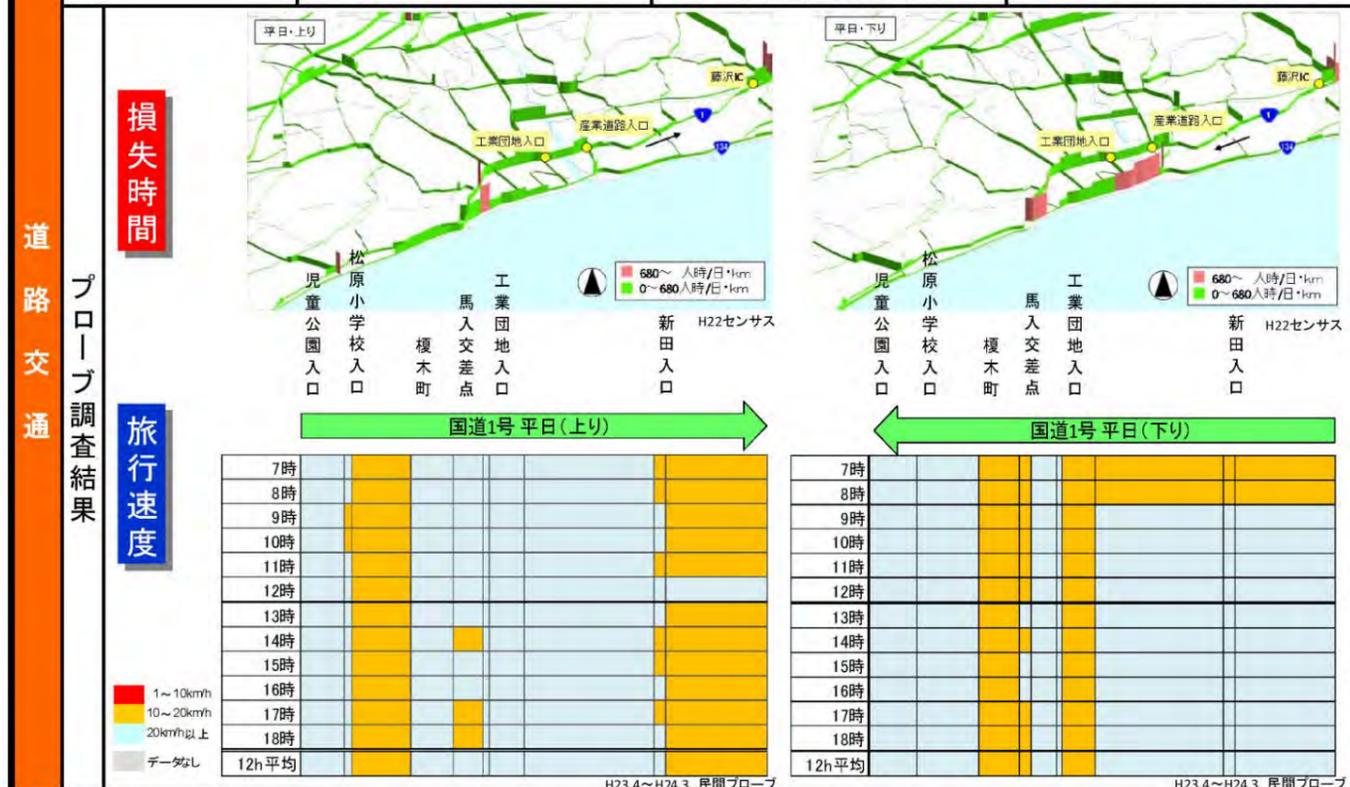
## ■ 現在用いているカルテ

番号	路線名	箇所名	段階
5-1	国道1号	工業団地入口交差点	一部対策完了 (一部供用・暫定供用)

対策事業者 ①横浜国道事務所 ②神奈川県								
場所	神奈川県平塚市榎木町8							
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				
	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
	○	○	—	○	—	—	95%	74%



データによる現況 (国道1号)	24h交通量	ピーク時旅行速度	混雑度(12h)
	(H17) 36,805台/日 (H22) 34,211台/日	(H17) 11.6km/h (H22) 上り14.2~21.2km/h 下り11.5~17.7km/h	(H17) 2.19 (H22) 1.9~2.06



移動性阻害要因

- 渡河断面のため交通が集中する。
- 車線数の減少(4→2)により、交通容量が低下する。
- 当該交差点は側道付きの変則的な形状であり、複雑な信号現示となり、交通容量が低下している。

# 2. 今後の渋滞対策の検討(案)について

今後、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会で審議予定

## ■現在用いているカルテ

	具体的対策	進捗状況	これまでの経緯と今後の予定等	目標年次
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。	一部対策完了 (一部供用・暫定供用)	・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	H32年度
	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)。	対策完了	平成22.3.28:4車線化供用	完了

対策事業概要図

### ①【新湘南BP 概要】



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

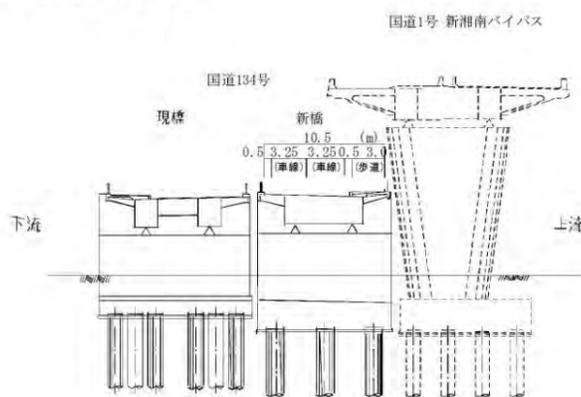


### ②【国道134号(湘南大橋4車線化) 概要】

【平面図】



【標準横断面図】



### 【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。



- CO<sub>2</sub>…年間約4,680t削減  
(森林約442haの二酸化炭素吸収量に相当)  
(日比谷公園(約16ha)の面積の約28倍に相当)
- NO<sub>x</sub>…年間約7.6t削減  
(東京都を走行する大型車に換算すると約2.5万台に相当)
- SPM…年間約4.0t削減  
(500mlペットボトル約40,000本分に相当)

#### ■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。

住民の声

備考

国道134号の高浜台交差点から西湘バイパスまでの区間については、新湘南バイパスが整備されるまでの間、暫定的に4車線に拡幅する整備に取り組む。

# 3. スケジュール(案)

今後、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会で審議予定

	平成24年度							平成25年度			
	6月	7月	8~10月	11月	12月	1月	2~3月	4~5月	6月	7月	秋~冬頃
1都3県移動性等向上委員会	主要渋滞箇所候補の情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要渋滞箇所候補の確認</li> <li>第1回移動性等向上委員会開催</li> </ul>		各都県からの意見 主要渋滞箇所候補に対する					<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要渋滞箇所候補の議論</li> <li>○主要渋滞箇所に対する対応方針等</li> <li>第2回移動性等向上委員会開催</li> <li>(6月上旬開催)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○各主要渋滞箇所対策案の整理</li> <li>○結果の報告等について議論</li> <li>○最新データによりモニタリング</li> <li>第3回移動性等向上委員会開催</li> <li>(秋頃開催予定)</li> </ul>
首都圏渋滞ボトルネック対策協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>○渋滞関係データの共有、意見交換等</li> <li>協議会開催(6月29日開催)</li> <li>第1回首都圏渋滞ボトルネック対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要渋滞箇所候補の選定の考え方</li> <li>○主要渋滞箇所候補</li> <li>○パブリックコメントの実施(案)</li> <li>協議会開催(7月26日開催)</li> <li>第2回首都圏渋滞ボトルネック対策</li> </ul>		11月9日~11月18日実施 パプコメ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○パプコメ等の結果を踏まえた箇所の提示</li> <li>協議会開催(12月10日開催)</li> <li>第3回首都圏渋滞ボトルネック対策</li> </ul>	主要渋滞箇所の公表(1月18日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>○対応方針の決定</li> <li>協議会開催(6月下旬開催予定)</li> <li>第4回首都圏渋滞ボトルネック対策</li> </ul>	対応方針の公表	<ul style="list-style-type: none"> <li>○各主要渋滞箇所対策案の整理</li> <li>○結果等の報告</li> <li>○最新データによるモニタリング</li> <li>協議会開催(秋~冬頃開催予定)</li> <li>第5回首都圏渋滞ボトルネック対策</li> </ul>	
WGについて									<ul style="list-style-type: none"> <li>トンネル等</li> <li>○(小仏・大和)</li> <li>WGの開催</li> </ul>		