

## 最新の取り組み状況の紹介

- 国道1号(横浜新道終点部～藤沢BP間)における渋滞・事故対策工事
- 国道16号 追浜交差点における渋滞・事故対策
- 国道20号藤野駅周辺地区歩道整備の進捗状況報告
- 中央道WGの進捗状況報告
- 都市計画道路 久里浜田浦線の開通後の交通状況
- 相模鉄道本線(星川駅～天王町駅)連続立体交差事業

平成31年2月27日

### 3 最新の取り組み状況の紹介

#### 3-1 国道1号(横浜新道終点部～藤沢BP間)における渋滞・事故対策工事①

○国道1号(横浜新道終点部～藤沢バイパス出口交差点)の渋滞対策等については、神奈川県渋滞ボトルネック検討WG等において議論してきているところであり、今年度中に、3箇所の渋滞・事故対策工事に着手する。

#### ■3箇所の渋滞・事故対策工事の概要



#### <対策内容>

- ① 藤沢バイパス出口交差点(上り) ⇒ 国道と県道の合流車線延長
- ② 東俣野交差点(下り) ⇒ 右折専用レーンの設置
- ③ 聖母の園バス停(上り) ⇒ バスベイの改良

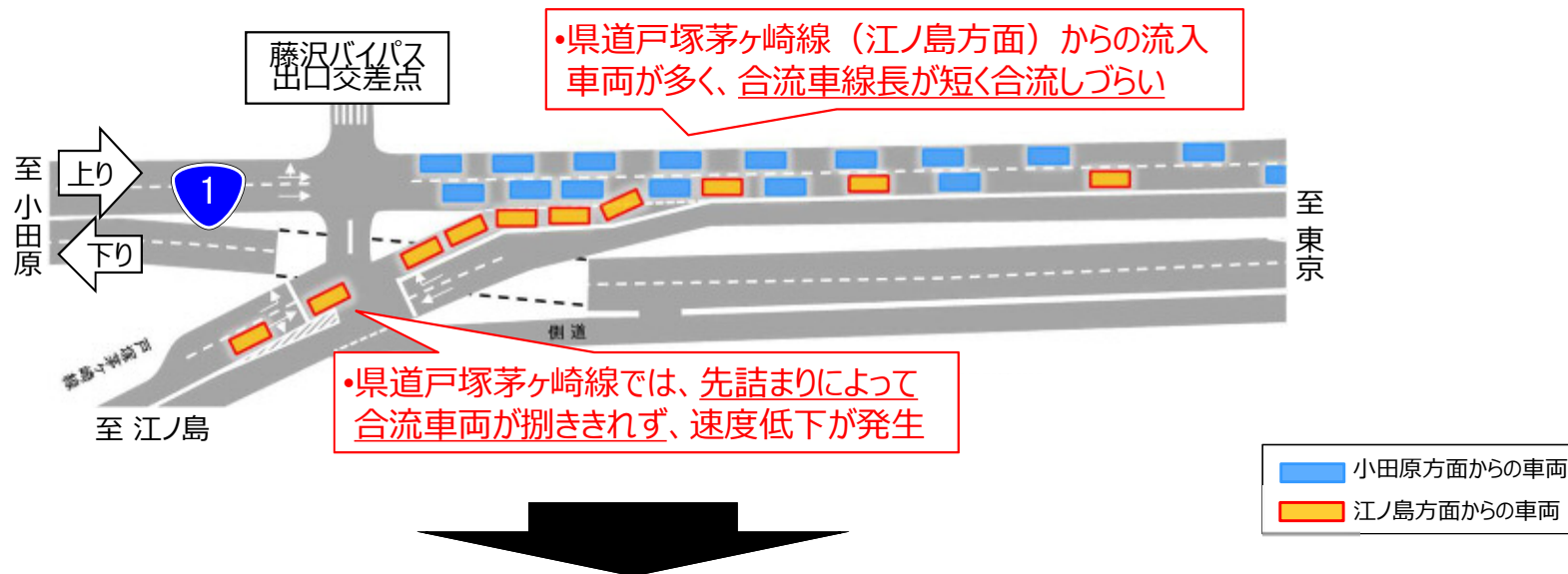
- ① 藤沢バイパス出口(交) (上り)
- ④ 藤沢バイパス出口(交) (下り)  
⇒ 2018.3.9 対策済み

### 3 最新の取り組み状況の紹介

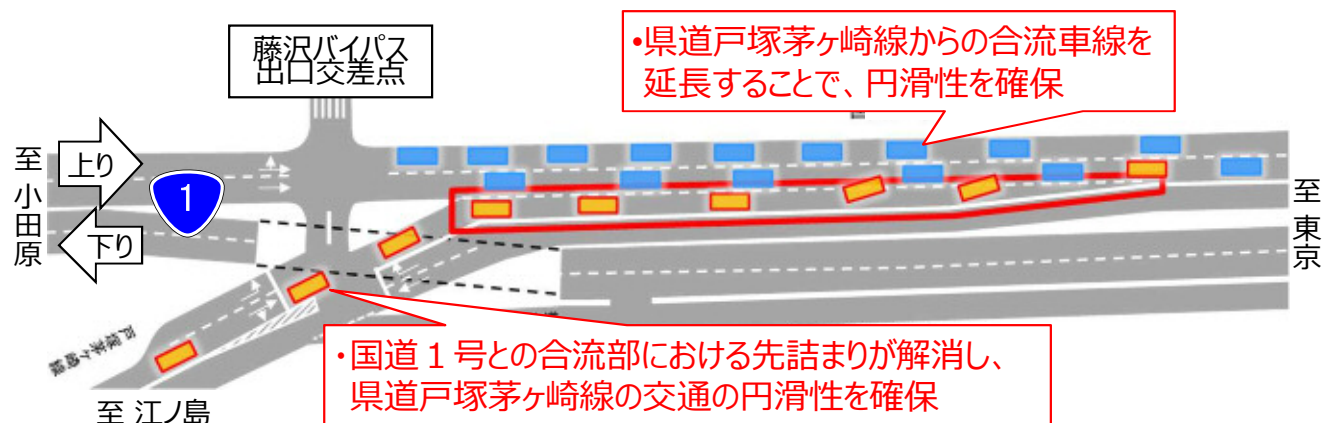
#### 3-1 国道1号(横浜新道終点部～藤沢BP間)における渋滞・事故対策工事②

- ① 藤沢バイパス出口交差点(上り) <工事予定時期:2019年3月～秋頃>  
⇒ 県道30号(戸塚茅ヶ崎線)との合流車線を延長し交通の円滑性を向上

改良前



改良後



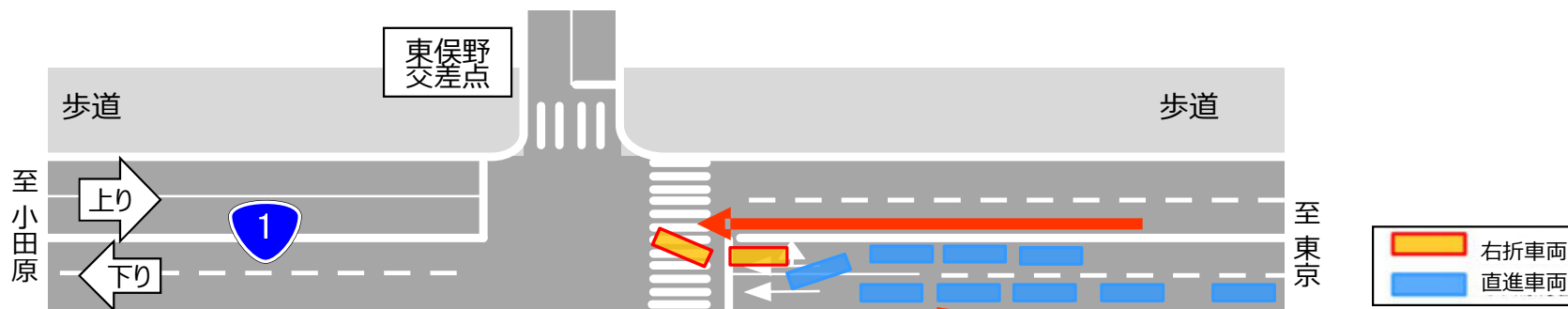
### 3 最新の取り組み状況の紹介

#### 3-1 国道1号(横浜新道終点部～藤沢BP間)における渋滞・事故対策工事③

##### ②東俣野交差点(下り) <工事予定時期: 2019年1月～春頃>

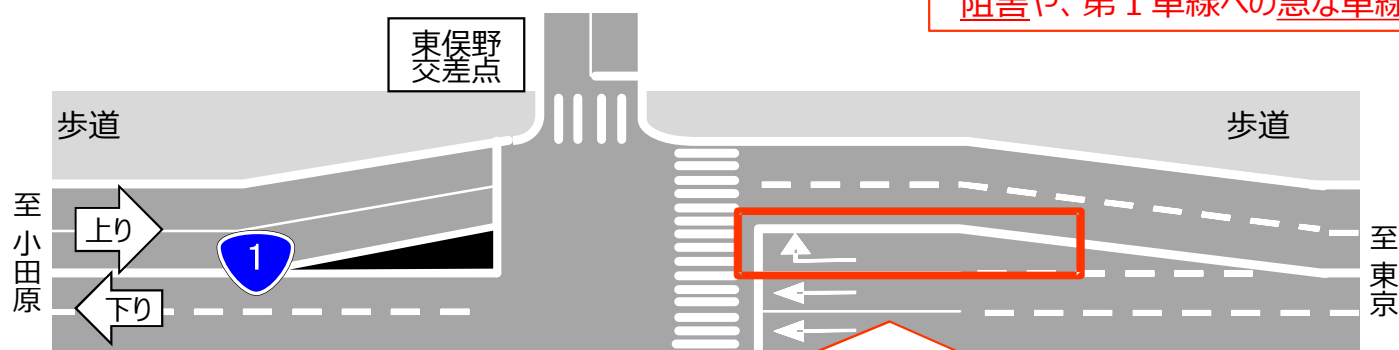
⇒右折レーンを設置し、右折待ち車両による後続直進車両の阻害を解消

改良前



・右折レーンが設置されておらず、第2車線に直進車両と右折車両が混在  
・右折車両が停止すると、後続直進車両の阻害や、第1車線への急な車線変更が発生

改良後



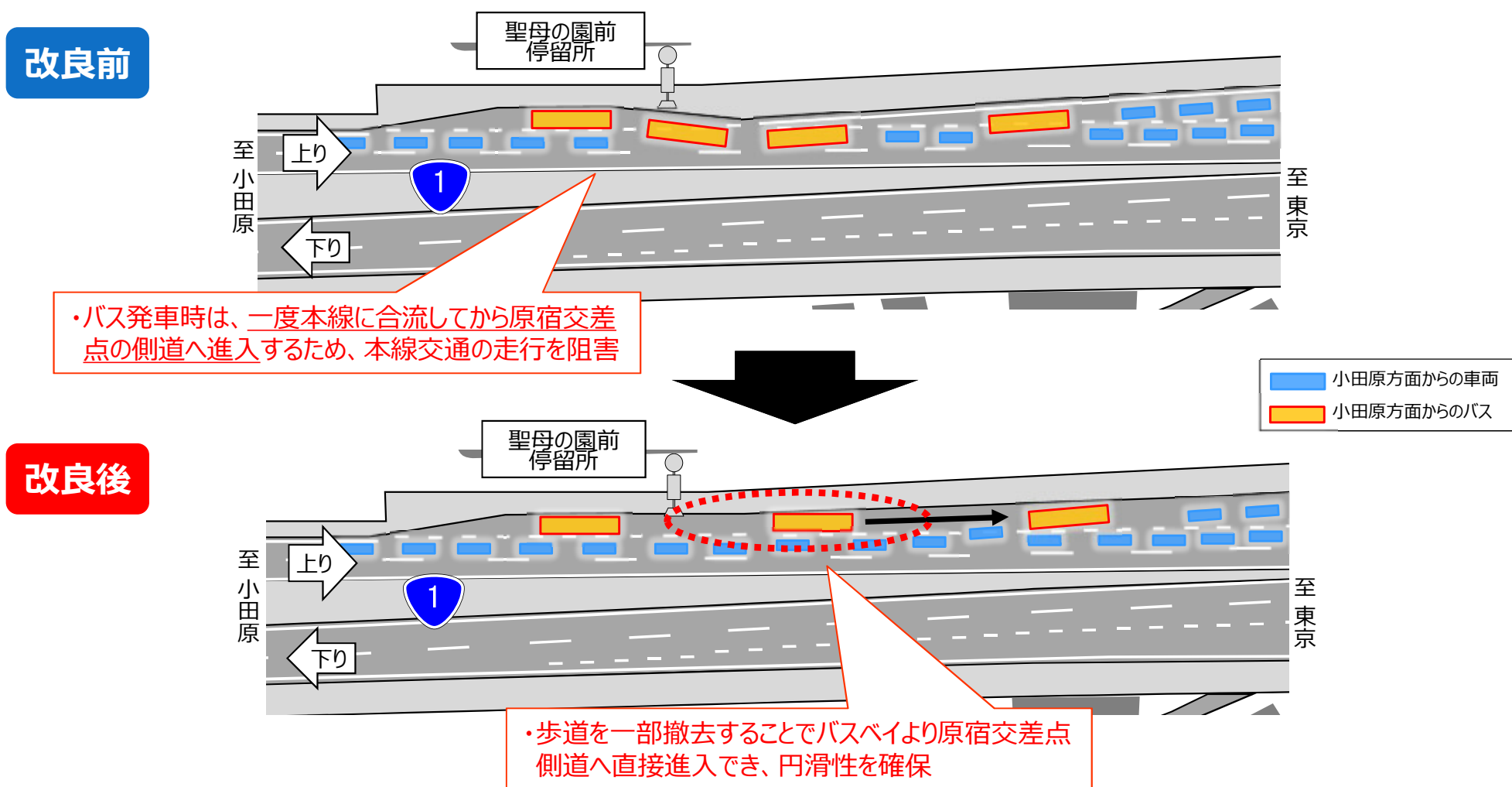
・右折レーン設置により、右折待ち車両による後続車の速度低下を解消  
・これに伴う急な車線変更も解消し、後続の直進車両の走行が円滑化

### 3 最新の取り組み状況の紹介

#### 3-1 国道1号(横浜新道終了点部～藤沢BP間)における渋滞・事故対策工事④

##### ③聖母の園前バス停(上り) <工事予定時期: 2019年2月～春頃>

⇒バスベイから原宿交差点の側道に直接流入できるように改良し、円滑性を確保



※図はイメージのため、実際の縮尺と異なる場合がある

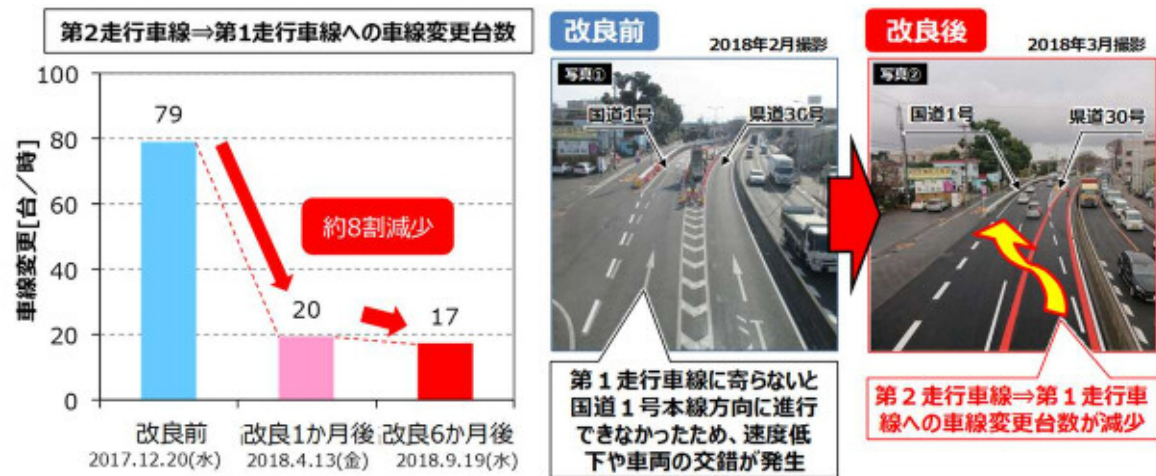
### 3 最新の取り組み状況の紹介

#### 3-1 国道1号(横浜新道終点部～藤沢BP間)における渋滞・事故対策工事⑤

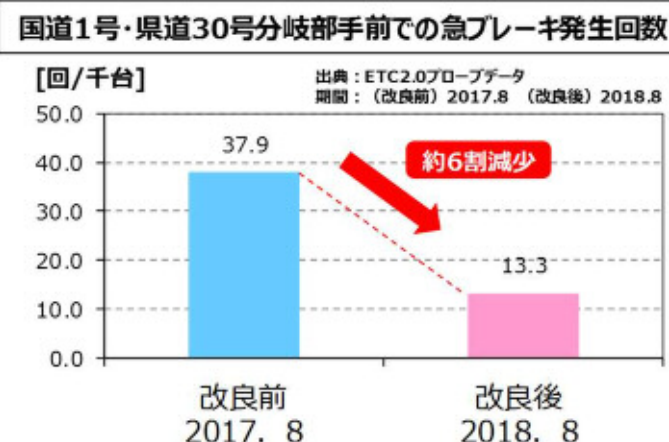
##### ■ 実施済みの渋滞・事故対策の効果

##### ④ 藤沢バイパス出口(交)(下り) < 工事完了時期: 2018年3月9日 >

【対策効果1】 車線変更台数が約8割減少し、安全性が向上



【対策効果3】 急ブレーキ回数が改良前に比べ約6割減少し、安全性が向上



※ 1 急挙動発生回数の抽出範囲: 分流部～東京方面100mの範囲  
※ 2 前後加速度-0.3G以下の急ブレーキ回数

【対策効果2】 分岐部の手前での速度低下が減少し、交通が円滑化

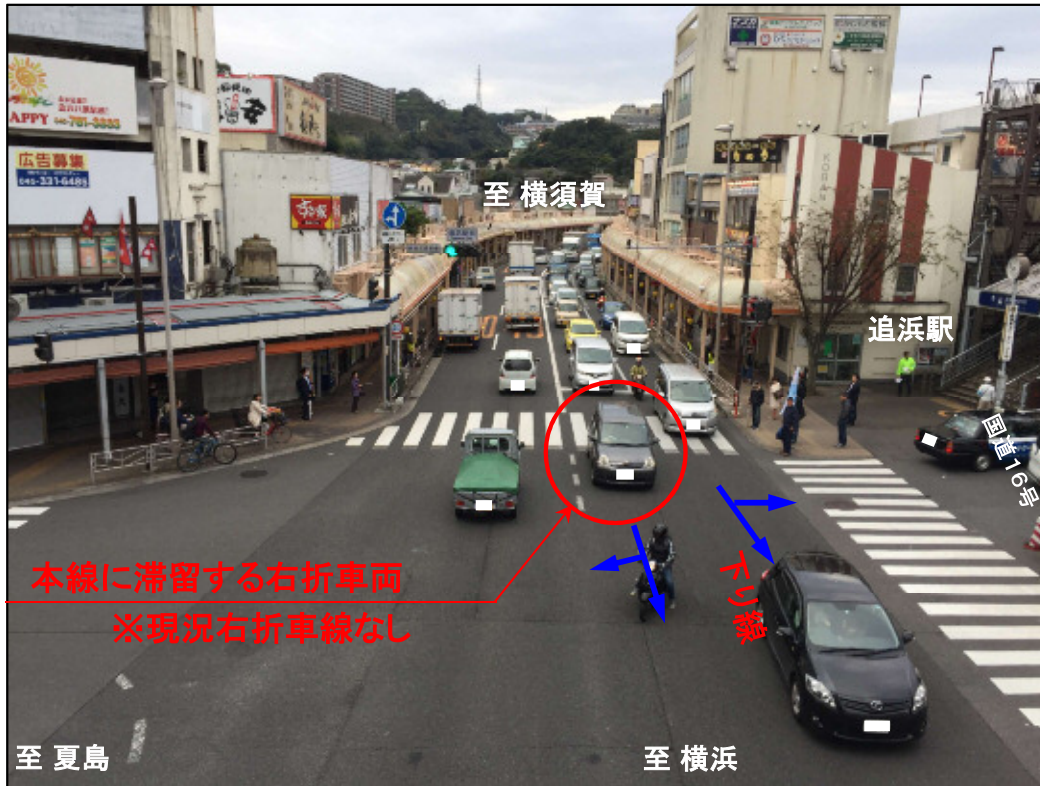


### 3 最新の取り組み状況の紹介

#### 3-2 国道16号 追浜交差点における渋滞・事故対策 ① 交差点の概況整理

- 横須賀側の国道16号は幅員が狭く、右折レーンが設置されていないため、右折車による直進阻害に伴い渋滞が発生、速度低下(20km/h)及び事故が多発している。
- 加えて、国道357号東京湾岸道路(八景島～夏島)の整備に伴い、交通量の増加が予想される。
- 追浜駅前周辺では、市街地再開発事業が計画されており、再開発の進捗と合わせて、上記事象に対応した渋滞・事故対策を検討する。

#### ○ 国道16号横須賀方面渋滞の状況



#### ○ 国道357号東京湾岸道路(八景島～夏島)の整備に伴う交通の流れ



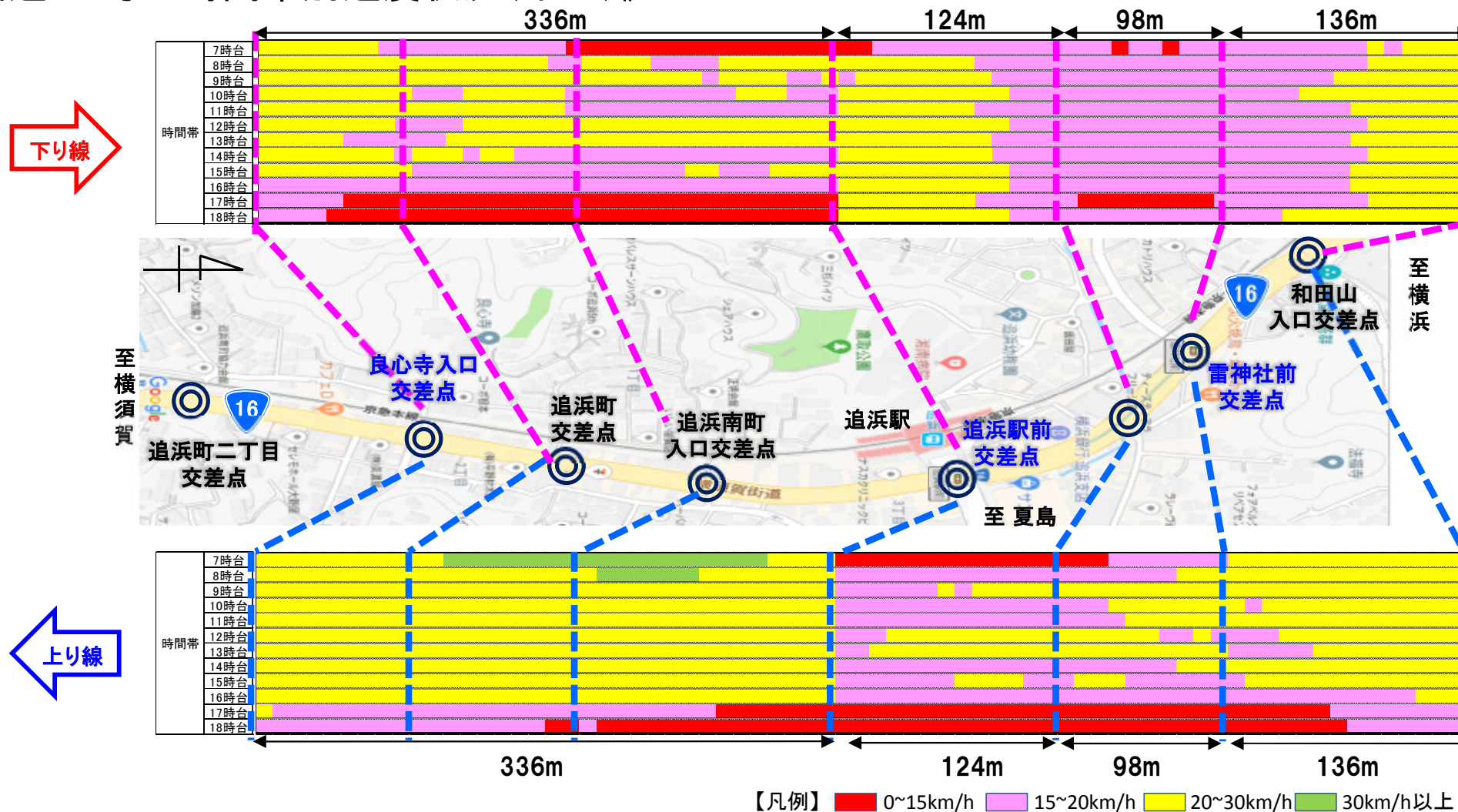
### 3 最新の取り組み状況の紹介

#### 3-2 国道16号 追浜交差点における渋滞対策 ②時間帯別の速度状況

- 国道16号の上下線ともに、追浜駅前交差点付近(良心寺入口交差点～追浜駅前交差点～雷神社前交差点)での速度低下(20km/h)が発生。
- 朝夕の通勤時間帯に追浜駅前交差点を先頭とした速度低下(15km/h)が発生。

《国道16号の時間帯別速度状況(平日)》

※10m区間単位で集計・図化



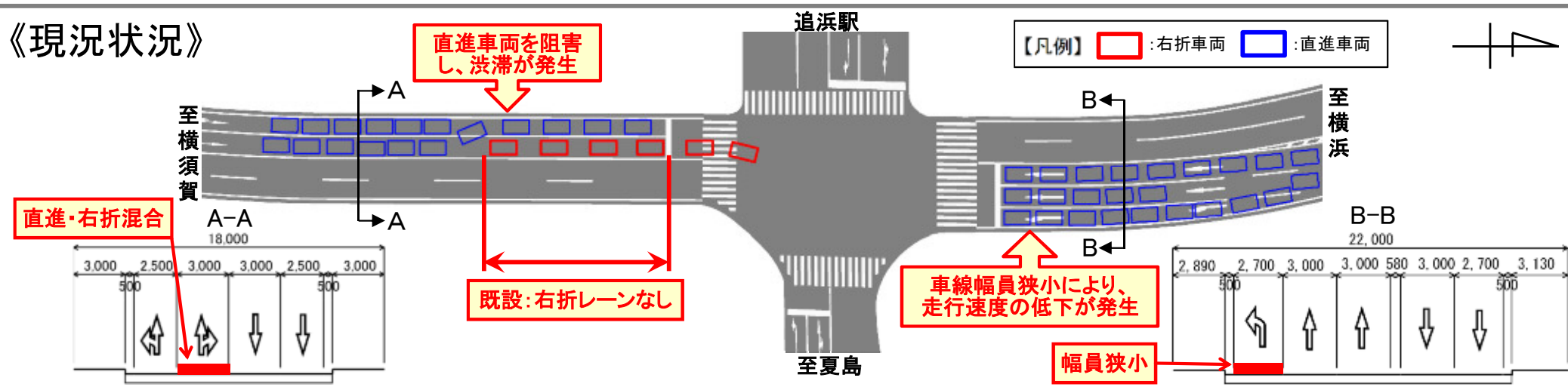


### 3 最新の取り組み状況の紹介

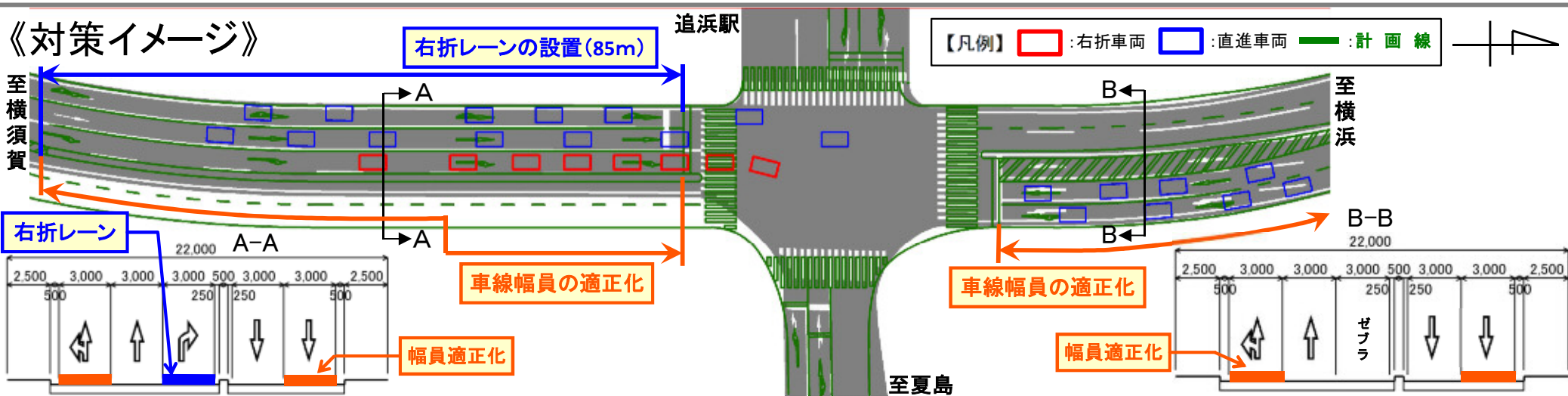
#### 3-2 国道16号 追浜交差点における渋滞・事故対策 ③ 渋滞対策概要

- 横須賀側の国道16号は幅員が狭く、右折レーンが設置されていないため、右折車による直進阻害に伴い、渋滞が発生。
- 追浜駅前周辺の市街地再開発事業の進捗と合わせて、国道16号を拡幅し、下り線の右折レーンを新設することにより、右折車両による直進車両の阻害が解消され、上り線の車線幅員を適正化することにより、流れがスムーズになり、渋滞緩和の効果が期待できる。

#### 《現況状況》



#### 《対策イメージ》



### 3 最新の取り組み状況の紹介

#### 3-3 国道20号藤野駅周辺地区歩道整備の進捗状況報告

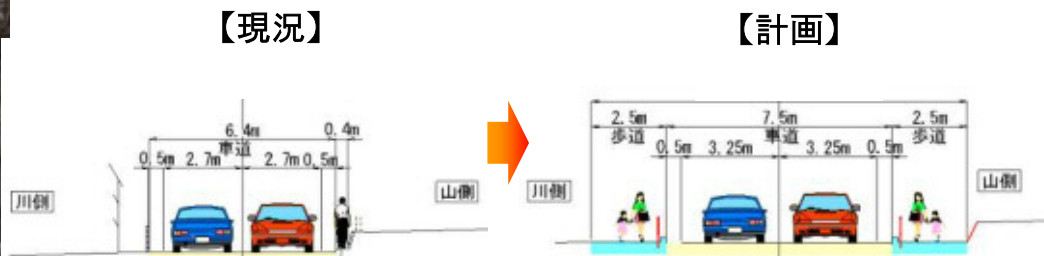
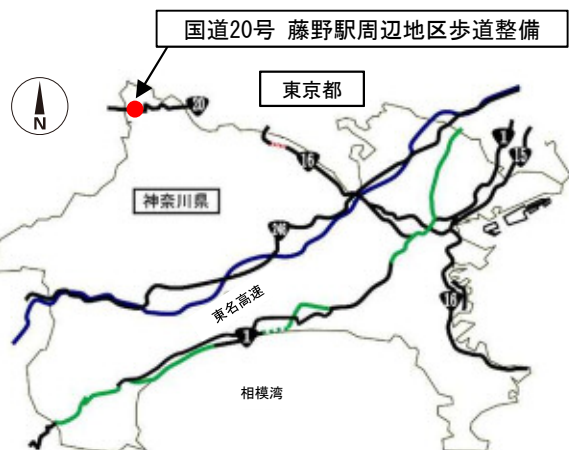
- 当該箇所は、歩道が未整備又は狭隘、車道の幅員も狭く急カーブが連続していることで、歩行者、自転車の安全な通行に支障している状況。
- 本事業は、線形改良・歩道整備することで、安全・安心な通行空間の確保・利便性向上を図る。
- 平成30年度は、調査設計に着手。隣接する小淵地区において歩道整備を実施中。



国道20号 藤野駅周辺地区歩道整備

【現地写真】

【標準横断図】



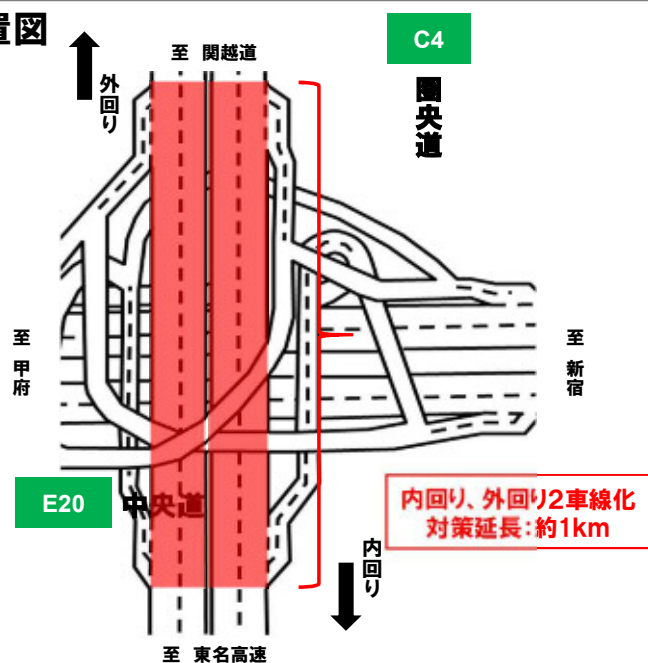


### 3 最新の取り組み状況の紹介

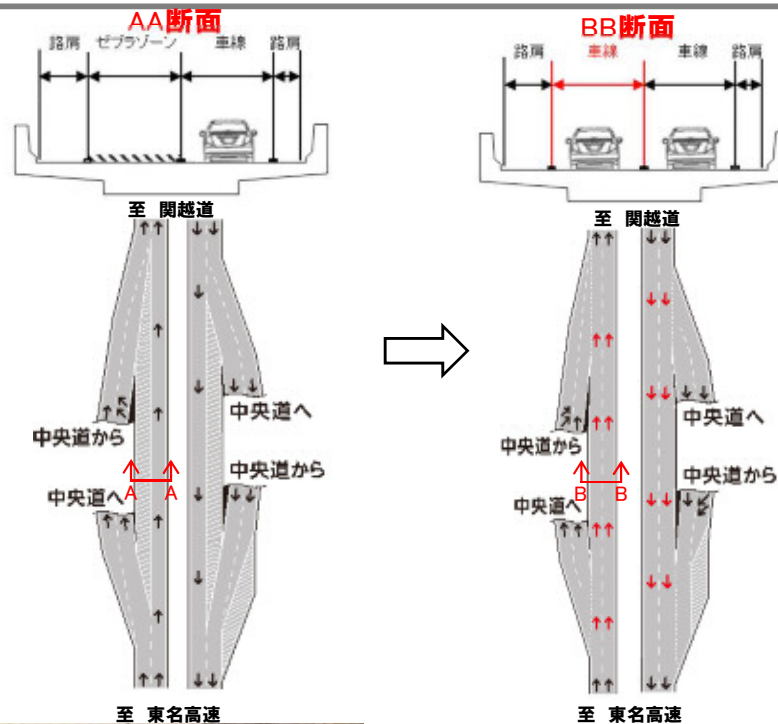
#### 3-4 中央道WGの進捗状況報告② (八王子JCT(圏央道)付近の渋滞対策内容(H29.12))

○圏央道の本線が1車線であることにより局所的に発生していた一時的な交通容量の低下を回復させるため車線運用を見直し、既存幅員内で2車線運用とする対策を実施。  
(平成29年12月20日4時半から運用開始)

#### 位置図



#### 横断面図



#### 対策前後写真(外回り)



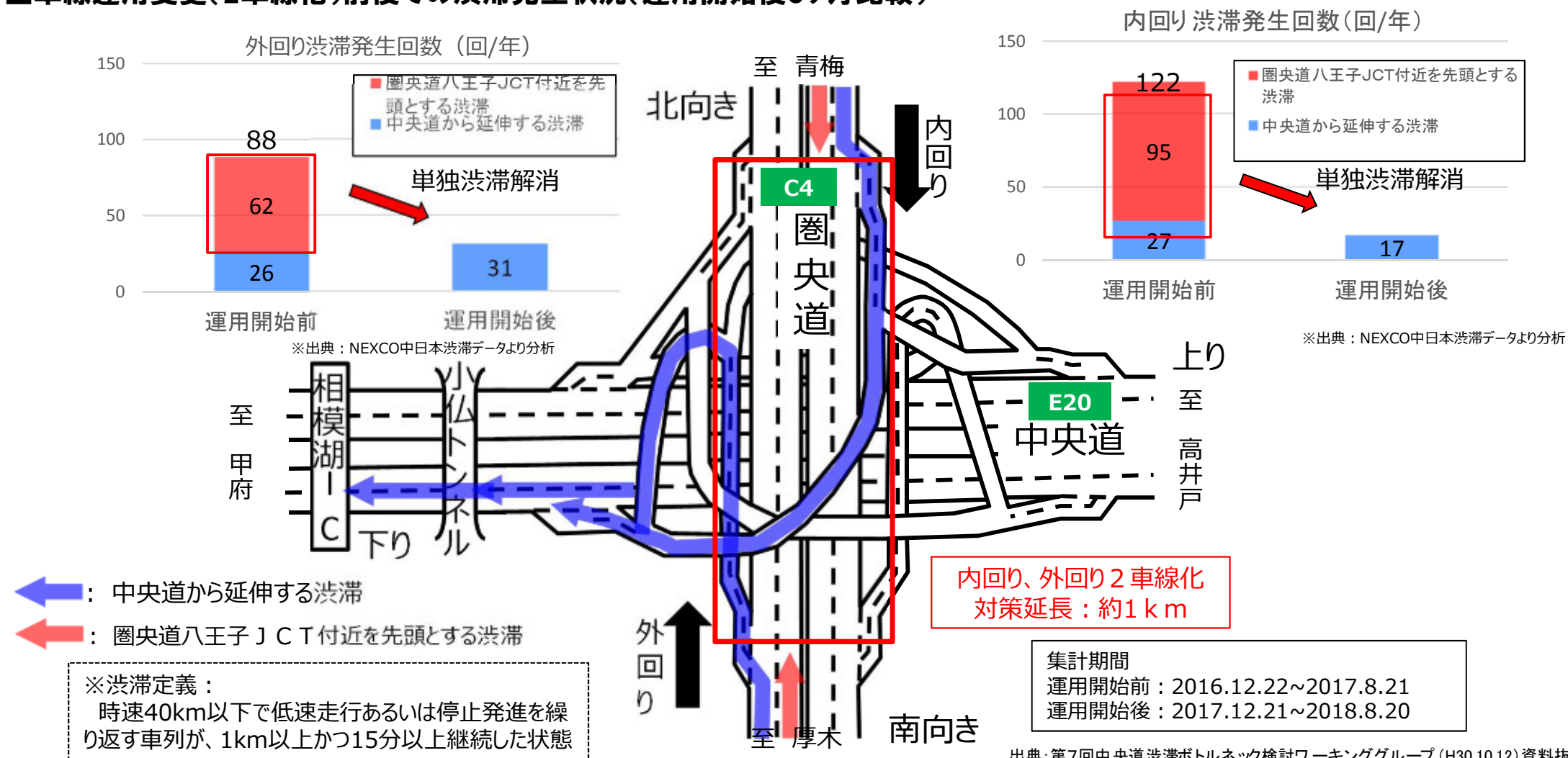
出典: 第7回中央道渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ (H30.10.12)資料抜粋

### 3 最新の取り組み状況の紹介

#### 3-4 中央道WGの進捗状況報告③ ((八王子JCT(圏央道)付近の本線2車線化の効果)

○圏央道ネットワークの整備により八王子JCTを直進する交通量は対策の前後を比較すると若干増加したものの、八王子JCTを先頭とする渋滞は解消しており対策効果を発揮

#### ■車線運用変更(2車線化)前後での渋滞発生状況(運用開始後8ヶ月比較)



### 3 最新の取り組み状況の紹介

#### 3-5 都市計画道路 久里浜田浦線の開通後の交通状況

○都市計画道路久里浜田浦線は、久里浜港から国道16号(横須賀市田浦)に至る幹線道路として計画された4車線道路。

○開通後の交通状況

【開通前】久里浜田浦線に並行する道路の衣笠十字路で最大約400mの渋滞が発生

【開通後】同箇所での渋滞が約130mに減少するなど、交通混雑が大幅に改善

(バス事業者をはじめとした道路利用者においては、混雑の緩和を実感)

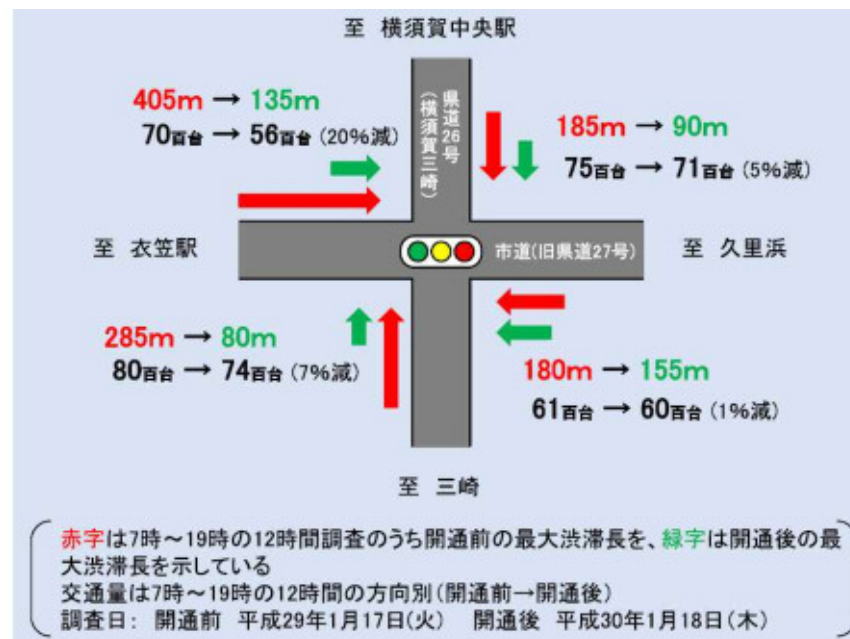
#### ■位置図および路線概況



<久里浜田浦線>



#### ■衣笠十字路における最大渋滞長および交通量の変化



開通前の衣笠十字路



開通後の衣笠十字路



### 3 最新の取り組み状況の紹介

#### 3-6 相模鉄道本線(星川駅～天王町駅)連続立体交差事業

- 経済の活性化や地域の利便性向上、市民生活の安全・安心の確保に向け、鉄道の連続立体交差事業を推進。
- 平成14年度の事業着手以降、16年の歳月を経て、星川駅～天王町駅間の上下線全てが高架化され、平成30年11月24日(土)始発から運行を開始。
- 上り線の高架化後、星川駅、天王町駅の仕上げの工事や、星川駅南口の交通広場及び周辺道路の整備などを進め、平成33年度に一連の整備を完了する予定。

#### ■事業概要

事業期間	平成14年度～平成33年度
事業区間	天王町駅付近～星川駅付近 (保土ヶ谷区西久保町～星川三丁目)
事業区間延長	約1.9km
踏切除却数	9箇所(うち7箇所は立体交差(今回高架化で除却) 1箇所は廃止済み(H20年度) 1箇所は周辺道路整備後に廃止予定(H31年度頃予定)

#### ■位置図および周辺道路整備の概略図



#### ■高架化による事業効果

連続立体交差事業の事業効果

- 交通の円滑化**  
踏切がなくなり、踏切待ちがなくなります
- 安全性の向上**  
救急活動などがスムーズに行えます
- 地域の発展**  
鉄道で分断されていた地域が一体化されます
- 利便性の向上**  
高架下の新たな空間を有効活用します

#### ～星川2号踏切のストック効果～

