

第 18 回 神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会

---

# 横浜国道事務所の優先検討箇所の検討状況 ～ピンポイント渋滞対策～

- 
- ・『ピンポイント渋滞対策』について
  - ・対策検討実施事例

平成30年7月30日

## 4 優先検討箇所の検討状況

### 4-1 『ピンポイント渋滞対策』について

#### 経緯

- 主要渋滞箇所の対策については、これまで、「改築事業」または「特に対策無し」で整理されているところ。
- 「改築事業」については、完了までには長い年月を要することから、少ない費用でスピーディーに対策を実施し、効果を発現させる方法として、「ピンポイント渋滞対策」を進めることとなった。

#### 「ピンポイント渋滞対策」とは

- 交差点改良、区画線改良など、基本的には大きな改良を必要としない対策。
- 用地取得を基本的には必要としない対策。

#### 「ピンポイント渋滞対策」の今後の取組予定

- 主要渋滞箇所のうち、用地取得を必要とせずに少ない費用でかつ短期間で実施できる対策により、一定の効果が見込まれる箇所を抽出し、対策を実施。
- 対策実施前後において、ETC2.0データや現地調査結果を用いて、渋滞緩和の効果（旅行速度、信号待ち回数、利用者の実感など）、事故低減効果（急減速回数減少など）等の整備効果を取りまとめる。

# 4 優先検討箇所の検討状況

## 4-2 対策検討実施事例 1) 要因分析 ①交差点の概況整理

- 「国道1号西神奈川交差点」は、国道1号と県道12号横浜上麻生線の交差点。
- 主道路の交通量は3万台/日、従道路の交通量は2.5万台/日で両方向とも多く、主従両方向とも平均速度が20km/h未満。

### ①交差点の概況整理(西神奈川交差点)

所在地		エリア名	区間番号	単独箇所番号
横浜市神奈川区		横浜1	34	-
路線名	接続路線 1	国道1号	横浜上麻生	接続路線 3
道路管理者	1	横浜国道事務所	横浜市	-
特定理由	全方向の平均速度20km/h以下相当	一方以上10km/h以下	パブリックコメントによる追加意見箇所	
	○	平日ピーク時 休日5%タイル	路切	昼間12時間平均速度20km/h以下 平日ピーク時速度10km/h以下 休日5%タイル速度10km/h以下



位置図



写真①



写真②



写真③



写真④



出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査



# 4 優先検討箇所の検討状況

## 4-2 対策検討実施事例 1) 要因分析 ②時間帯別の速度状況

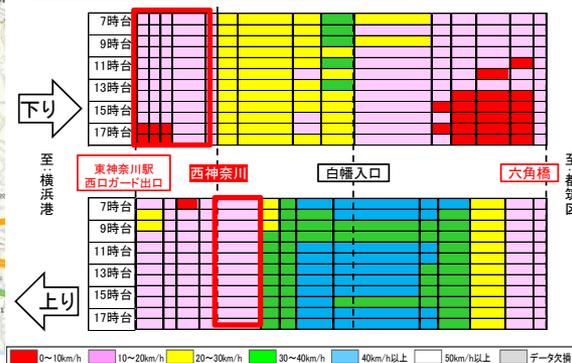
- 主道路と従道路の上下方向共に、当該交差点周辺での速度低下が見られる。
- 特に主道路の国道1号下り方向では、夕方時間帯に上流側の立町交差点周辺まで速度低下。

### ②時間帯別の旅行速度状況(西神奈川交差点)

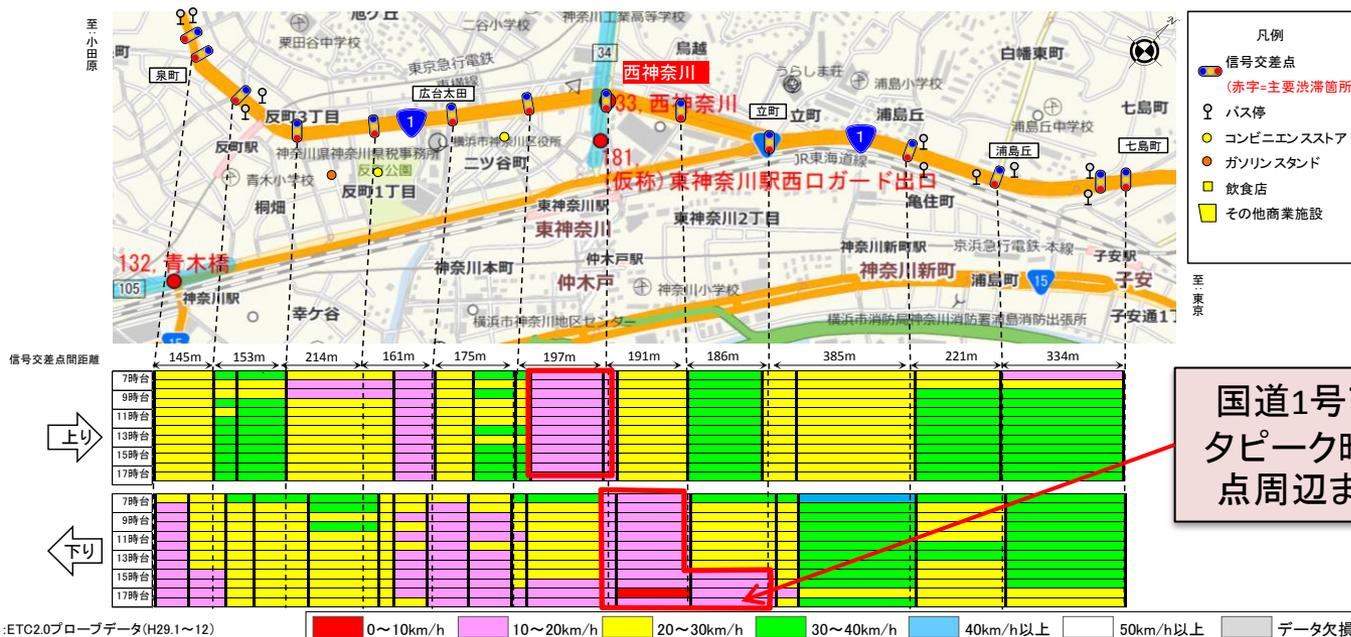
- 主道路(国道1号)の上下方向ともに、当該交差点での速度低下が発生。
- 特に下り方向は、夕方ピーク時に、立町交差点までの区間で速度が低下。
- 従道路は下り方向で速度低下が見みられており、特に下り方向の東神奈川駅西口ガード出口~当該交差点間で、夕方ピーク時に速度が低下している。
- 主道路、従道路ともに、当該交差点を中心に信号が連坦しており、速度が低下しやすい。



従道路の時間帯別速度状況(平日)



国道1号の時間帯別速度状況(平日)



出典:ETC2.0プローブデータ(H29.1~12)

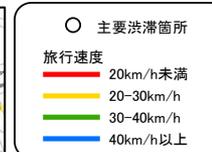
0~10km/h 10~20km/h 20~30km/h 30~40km/h 40km/h以上 50km/h以上 データ欠損

# 4 優先検討箇所の検討状況

## 4-2 対策検討実施事例 1) 要因分析 ③面的な速度状況

- 西神奈川交差点の周辺リンクでは、平日12時間で流入方向側の速度が20km/h未満。
- 平日夕18時台で最も速度低下が顕著であり、国道1号の下り方向では交差点前後の区間においても速度が20km/h未満。

### ③面的な速度状況(西神奈川交差点)



# 4 優先検討箇所の検討状況

## 4-2 対策検討実施事例 1) 要因分析 ④現地診断

- 国道1号の方向②および方向④からの左折では、左折専用レーンの整備が無く、進行方向先の横断者も多い為、**左折に時間を要し、直進車の障害が発生。**
- 国道1号の方向②から従道路の方向①への**右折車の交通量が多く、捌け残りが発生。**

### ④現地診断(西神奈川交差点)



写真A 【国道1号(上り方向)歩行者が多く左折に時間を要する】

写真B 【国道1号(上り方向)左直車線は広い】

写真C 【国道1号(下り方向)の混雑状況】



交通状況	
➢	主道路、従道路ともに、当該交差点を中心に信号が連坦しており、速度が低下しやすい。
➢	東神奈川駅と近接しており、歩行者・自転車がが多く、H21-H24の死傷事故件数は22件と、周りの交差点に比べ多い。
➢	主道路側だけでなく、従道路側の交通量も多い。

要因分析	
流入部①	➢ 歩行者・自転車がが多く、流入部④からの左折車を阻害。
流入部②	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 流入部③の歩行者・自転車がが多く、左折に時間を要し、直進車を阻害。</li> <li>➢ 左直車線の幅員は広く、小型車であれば2台並列で信号待ち。</li> <li>➢ 夕方時間帯は直進・右折ともに交通量が増加し、大型車の割合が増加し、速度が低下が発生。</li> <li>➢ 右折車の捌け残りがみられ、右折専用車線は約150mと長いが入りきれず、直進車線を閉塞。</li> </ul>
流入部③	➢ 東神奈川駅と近接、JR線と立体交差(地下道)しているため、手前の地下道を通り駅反対側から流入する交通も多く、速度が低下傾向。
流入部④	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 歩行者・自転車がが多く、車が左折できず、直進車を阻害。</li> <li>➢ 左直車線の幅員は広く、小型車であれば2台並列で信号待ち。</li> </ul>

⇒ 今後、対策案を関係者と調整しながら検討