

第15回 神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会

渋滞対策箇所の効果確認

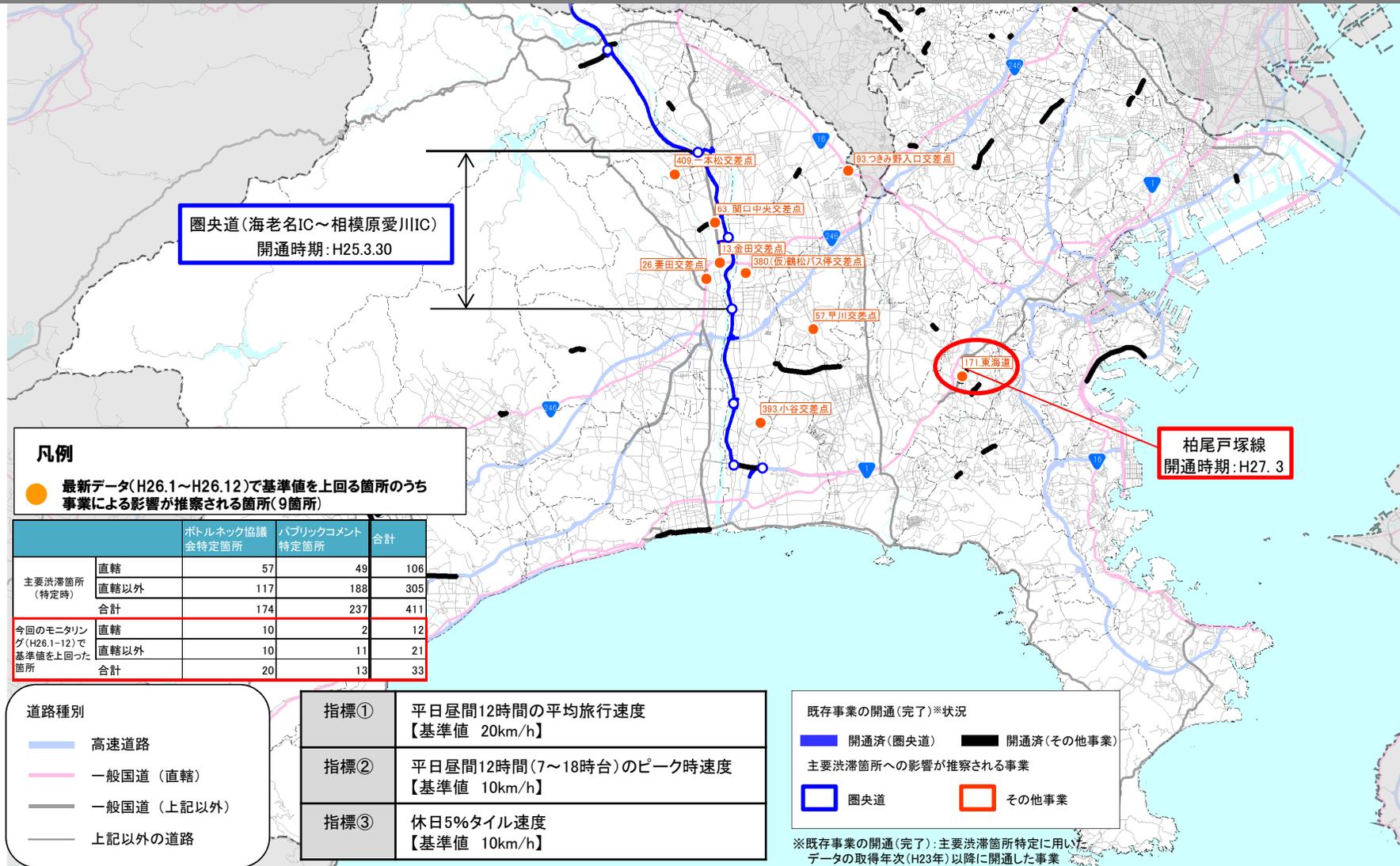
主要渋滞箇所の効果確認結果
主要渋滞箇所の見直し
圏央道の開通による効果
その他事業による主要渋滞箇所の効果

平成27年10月30日

4 渋滞対策箇所の効果確認

4-1 主要渋滞箇所の効果確認結果

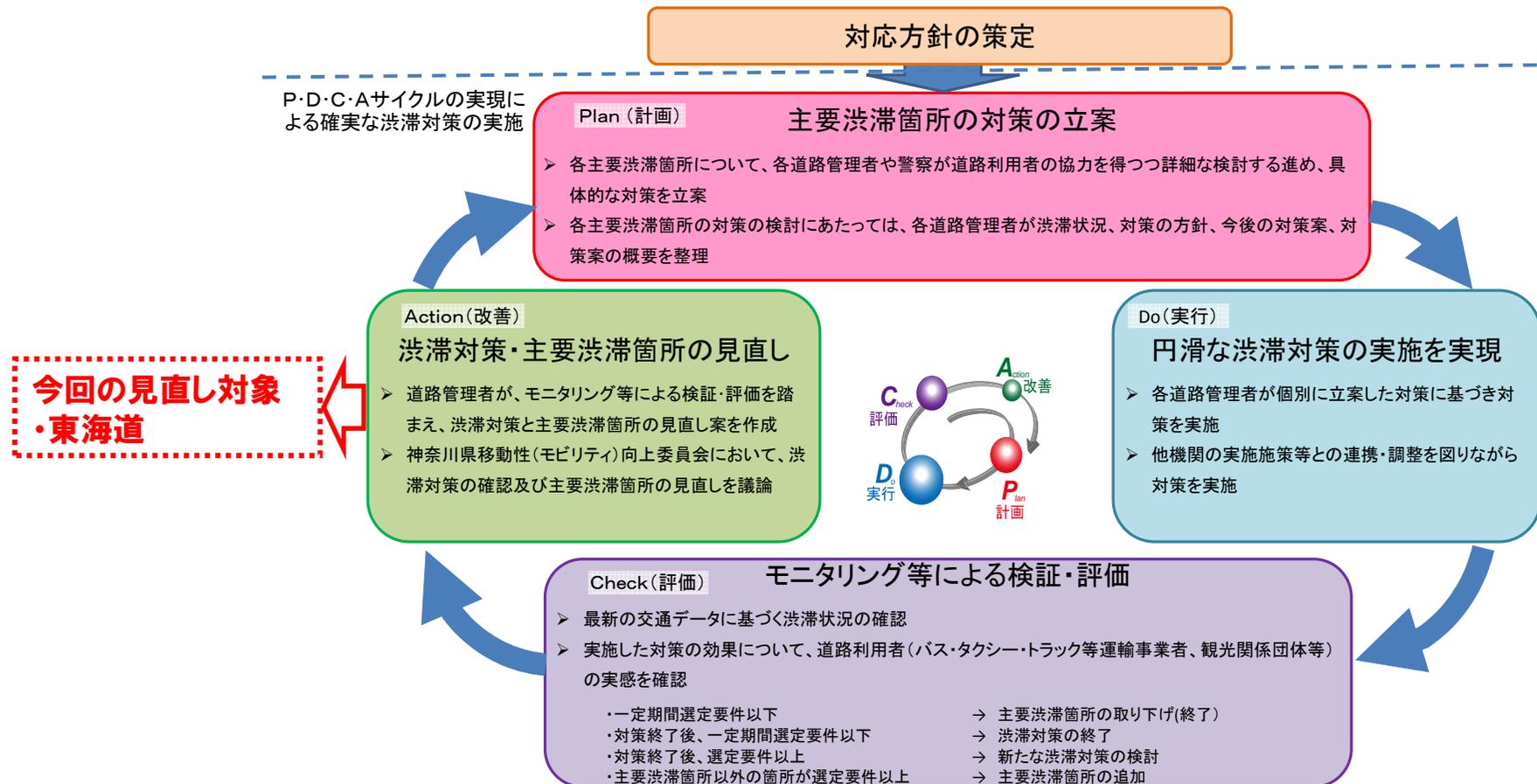
○神奈川県内では、事業実施により、金田、妻田、早川、関口中央、つきみ野入口、小谷、(仮)鶴松バス停、一本松、東海道の9箇所で、渋滞対策の効果が確認される。



4 渋滞対策箇所の効果確認

4-2 主要渋滞箇所の見直し

- 神奈川県内411箇所の主要渋滞箇所については、渋滞対策により改善が見込まれるため、今後どのように扱っていくかを整理する必要がある。
- PDCAサイクルに則り、検証した結果、渋滞対策の効果が確認される1箇所については、主要渋滞箇所の見直し(解除)を検討する。
- なお、圏央道(相模原愛川IC～海老名IC)の開通効果がみられる8箇所については、相模原愛川IC～高尾山IC間(H26.6)、寒川北IC～海老名JCT間(H27.3)の開通を踏まえて、次年度以降も最新データによるモニタリングを継続し、主要渋滞箇所の見直し(解除)を検討するものとする。



4 渋滞対策箇所の効果確認

4-2 主要渋滞箇所の見直し

○平成27年3月25日に戸塚アンダーパス(柏尾戸塚線)が開通し、主要渋滞箇所である戸塚大踏切(東海道(戸塚区)踏切)の撤去が可能となったため、主要渋滞箇所の見直し(解除)を行う。

○開通区間概要

1 戸塚アンダーパスの概要

- 開通区間：都市計画道路柏尾戸塚線のうち戸塚区戸塚町 清源院入口交差点 から戸塚区矢部町 矢部団地入口交差点 まで
 - 全 長：約661m (トンネル部分は約311m)
 - 幅 員：約2.0m (上下4車線)
- ※ 開通後は、自動車・オートバイのみの通行となります。
歩行者・自転車の方は、戸塚大踏切デッキをご使用ください。

2 開通日時

平成27年3月25日(水) 15時～

- ※ 開通にあわせて、JR戸塚大踏切を閉鎖します。
- 大踏切閉鎖：3月25日(水) 16時～

戸塚アンダーパス



清源院交差点より撮影 (H26.12)



トンネル内(車両走行イメージ) (H27.1)



『これまでは…』



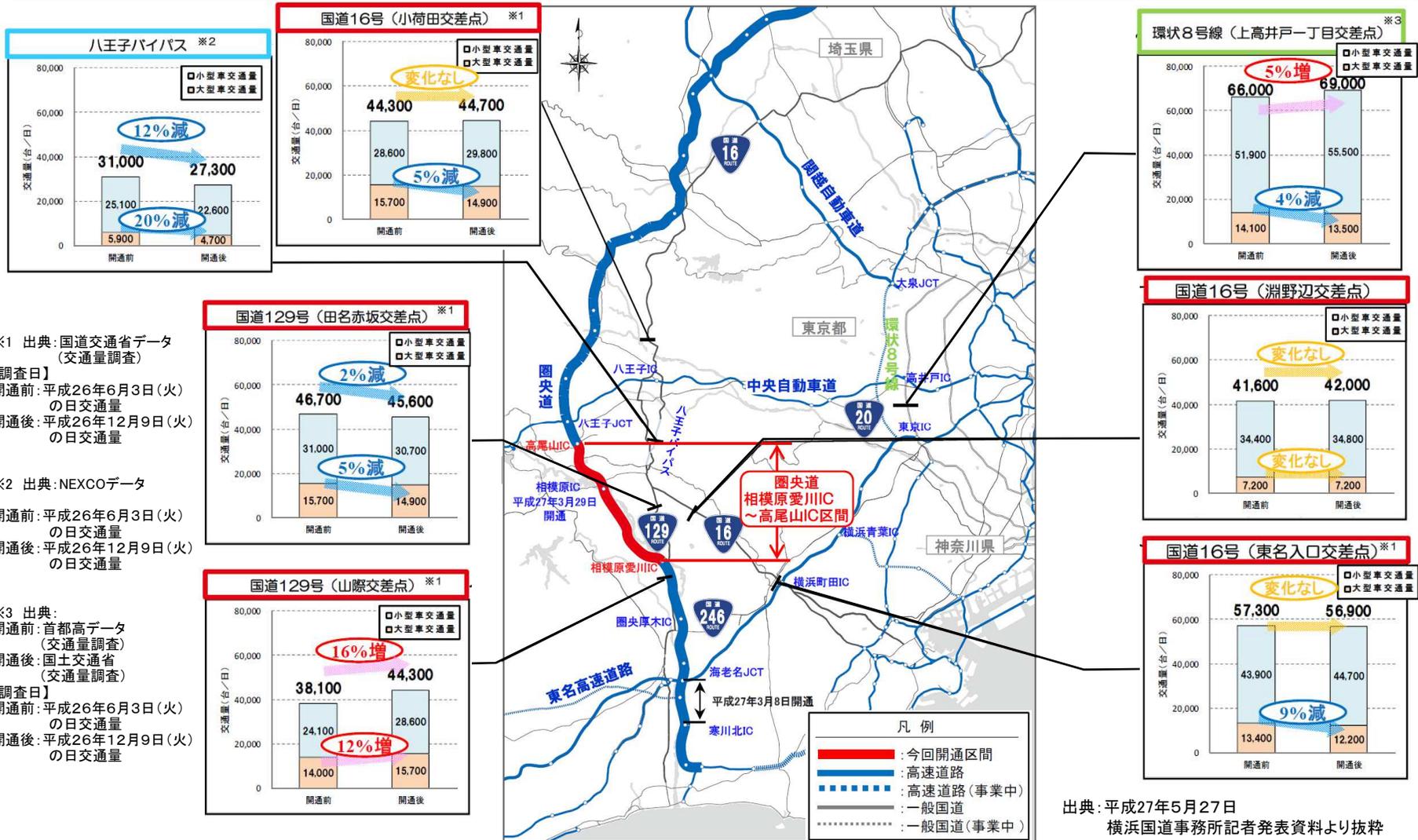
大踏切を迂回する場合、横浜・大船方面ともに約4kmの迂回を余儀なくされていましたが、戸塚アンダーパスの開通により、戸塚駅東西の行き来が約3km短縮されます。』

4 渋滞対策箇所の効果確認

4-3 圏央道の開通による効果(交通量の変化)

① 相模原愛川IC～高尾山IC

○開通区間に並行する八王子バイパスや国道129号の交通量は減少傾向。
 ○相模原愛川IC周辺(国道129号山際交差点)は交通量が増加傾向。



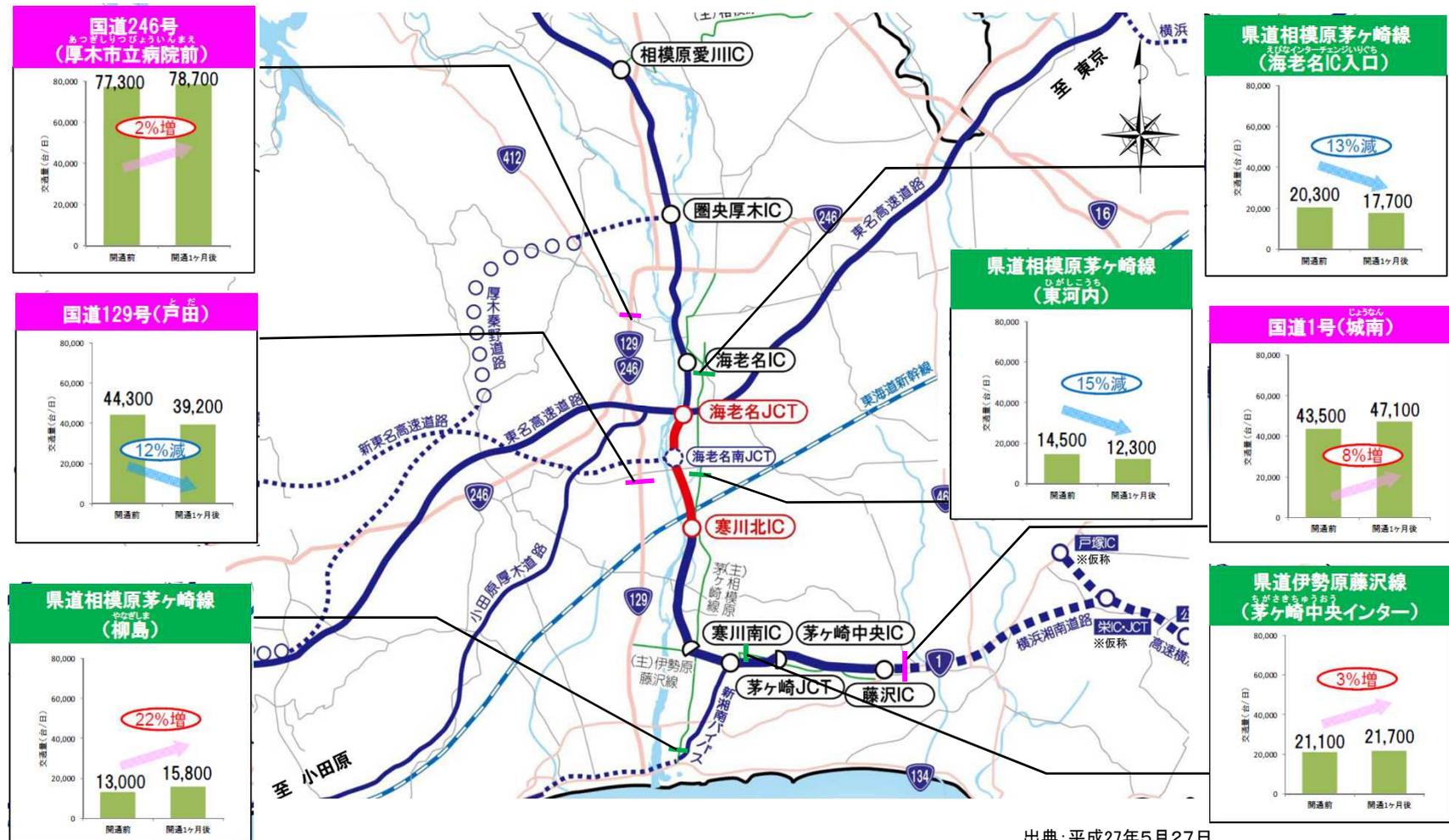
4 渋滞対策箇所の効果確認

4-3 圏央道の開通による効果(交通量の変化)

② 寒川北IC～海老名JCT

○開通区間に並行する国道129号の戸田、県道相模茅ヶ崎線の東河内で交通量および渋滞が減少しており、開通区間への転換が図られている。

○国道1号の城南および県道相模原茅ヶ崎線の柳島で交通量が増加。



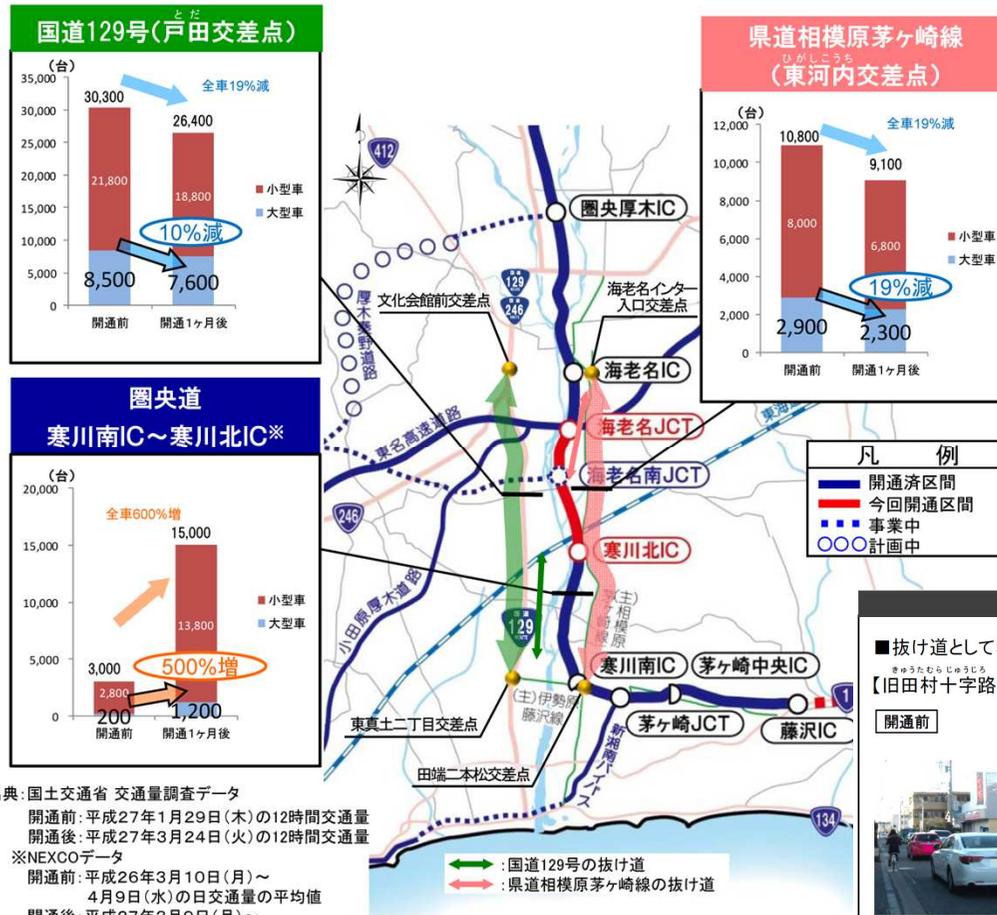
出典:平成27年5月27日
横浜国道事務所記者発表資料より抜粋

4 渋滞対策箇所の効果確認

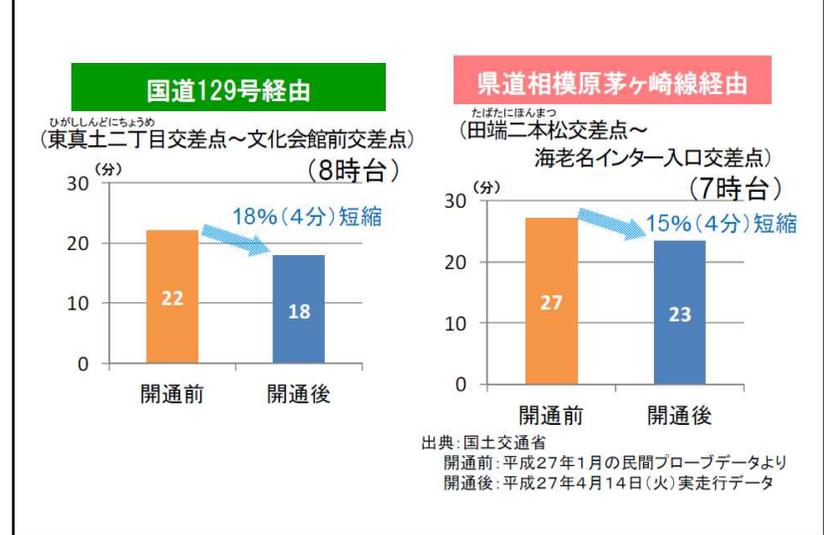
4-3 圏央道の開通による効果(地域の交通状況の改善)

- 開通区間に並行する国道129号の戸田交差点や県道相模原茅ヶ崎線の東河内交差点では交通量が減少し、所要時間が短縮。
- 開通区間に並行する細街路では、抜け道利用の大型車交通量が減少。

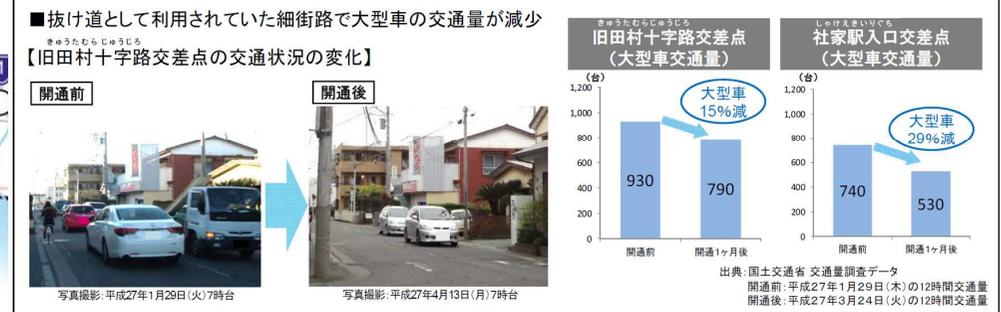
交通量の変化



開通区間に並行する一般道の所要時間の変化



旧田村十字交差点・社家駅入口における大型車交通量の変化

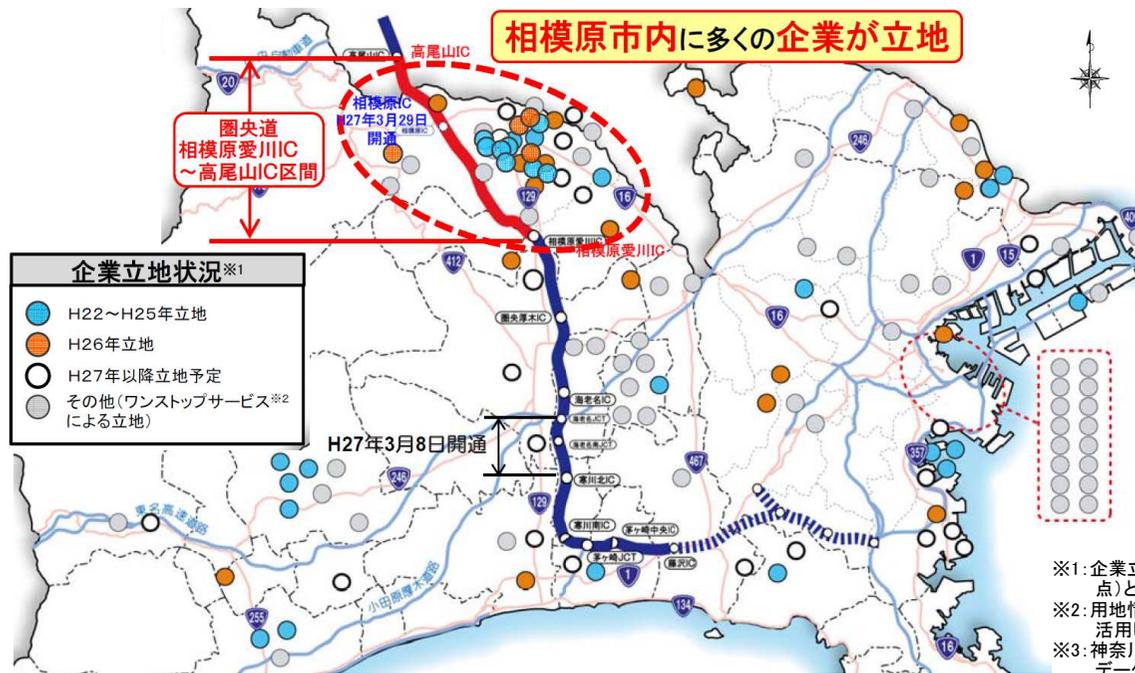


4 渋滞対策箇所の効果確認

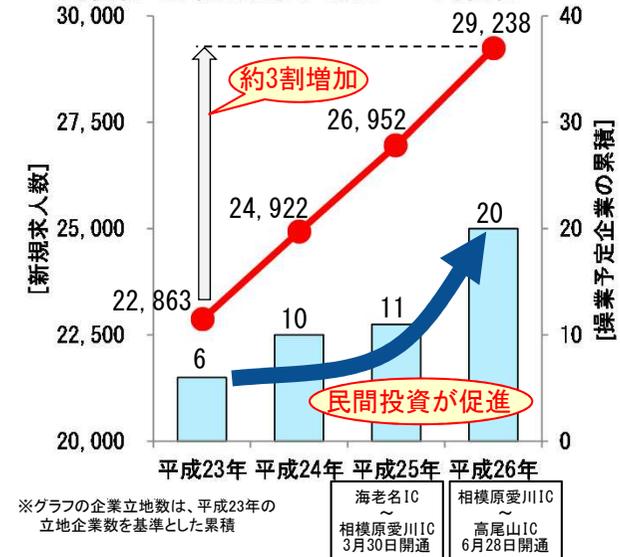
4-3 圏央道の開通による効果(ストック効果)

- 沿線の相模原市内では物流企業や工場が立地するなど、民間投資が促進。
- 新規求人数は平成23年より約3割増加し、新たな雇用を創出。

■ 神奈川県内の企業立地状況



■ 相模原市内の企業立地※1(平成23年以降)の推移と新規求人数※2の推移



- ※1: 企業立地は、「インベスト神奈川2ndステップ(神奈川県)」にて設定された企業(平成26年11月11日時点)と産業集積促進条例(STEP50)にて平成22年度以降に設定された企業
- ※2: 用地情報の提供、立地に係る諸手続、人材確保育成支援、環境アセスメント相談等の各種サービスを活用した企業など
- ※3: 神奈川県労働局 神奈川県労働市場月報(平成23年1月~平成26年12月)より作成した相模原市内のデータ

■ 相模原市の声



企業の新規立地の問い合わせは、平成25年8月後半から件数が増え、現在は大規模な投資の相談が増えている。



相模原市内に、大型の物流倉庫が複数できており、約**5,000人の雇用**が見込まれている。

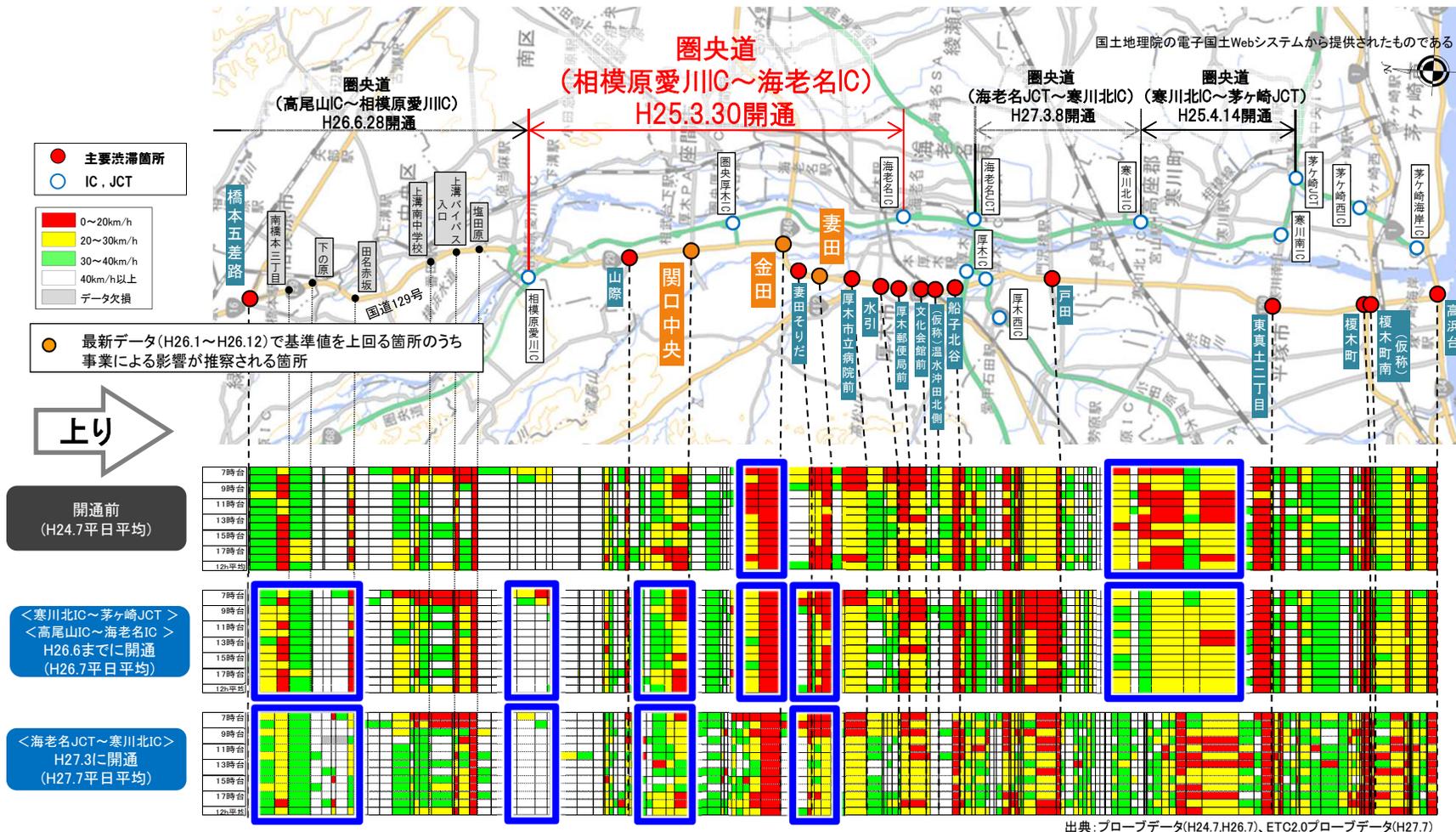
出典: 平成26年11月19日(水)、平成26年11月10日(月)ヒアリング調査結果

4 渋滞対策箇所の効果確認

4-3 圏央道の開通による効果(旅行速度の変化)

① 国道129号(上り)

- 圏央道に並行する国道129号(橋本五差路～高浜台交差点)の旅行速度の経年変化を比較。
- 妻田交差点周辺等で旅行速度の改善が見られる。
- 相模原愛川IC～高尾山IC間(H26.6)、寒川北IC～海老名JCT間(H27.3)の開通を踏まえて、次年度以降も最新データによるモニタリングを継続し、主要渋滞箇所の解除に向けた検討を実施予定。

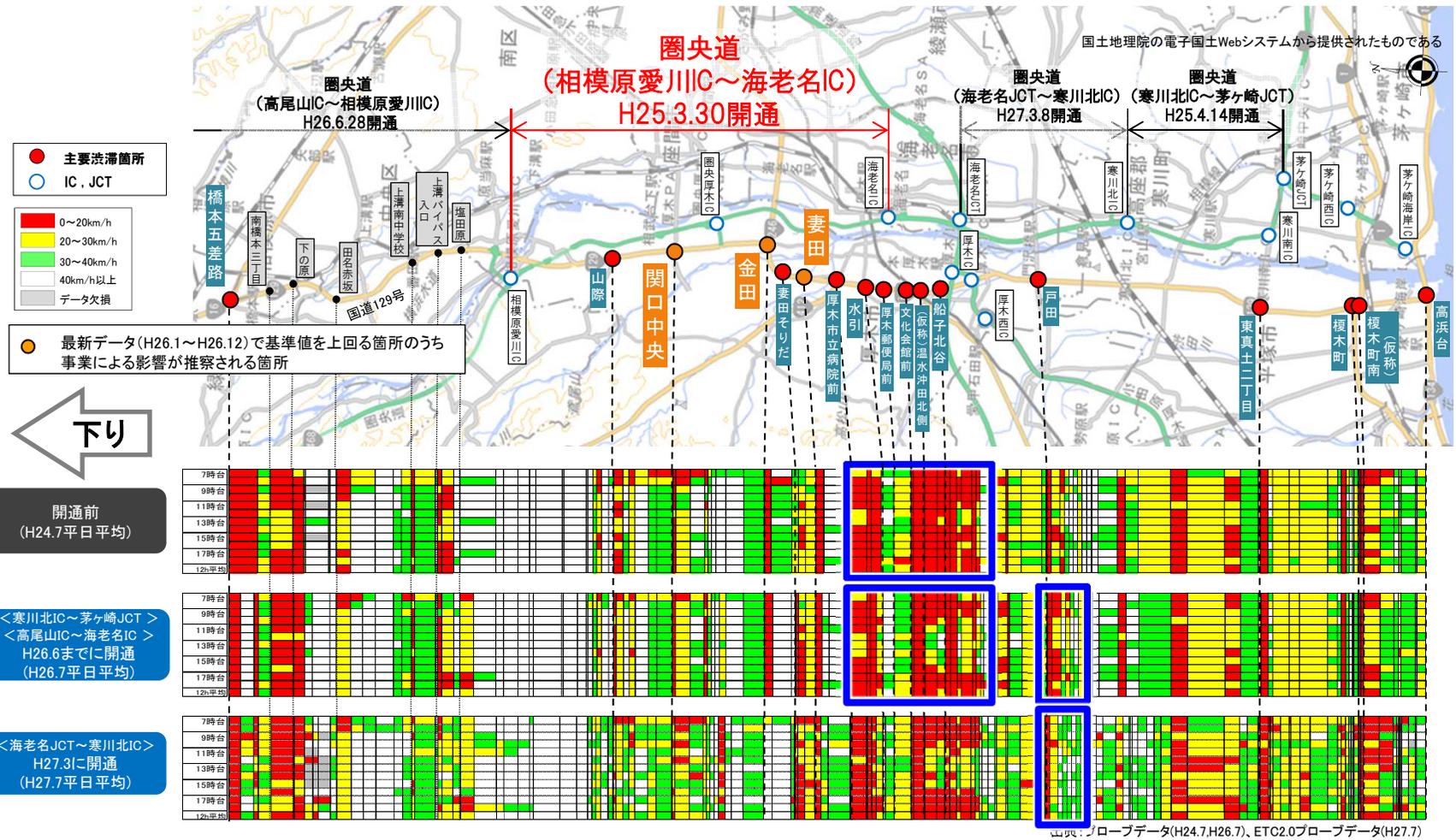


4 渋滞対策箇所の効果確認

4-3 圏央道の開通による効果(旅行速度の変化)

② 国道129号(下り)

○圏央道に並行する国道129号(橋本五差路～高浜台交差点)の旅行速度の経年変化を比較。
 ○相模原愛川IC～高尾山IC間(H26.6)、寒川北IC～海老名JCT間(H27.3)の開通を踏まえて、次年度以降も最新データによるモニタリングを継続し、主要渋滞箇所の解除に向けた検討を実施予定。



4 渋滞対策箇所の効果確認

4-4 その他事業による主要渋滞箇所の効果(国道357号(東京湾岸道路)根岸地区)

- 平成26年3月、国道357号根岸地区(横浜市中区千鳥町～磯子区新磯子町の約3.0km)が開通。
- 下り方向の旅行速度が改善し、昼間12時間の平均所要時間も短縮。上り方向も若干の減少傾向。
- 次年度以降、最新データによるモニタリングを行い、主要渋滞箇所の解除に向けた検討を実施予定。

○開通区間概要 《位置図》



《現地写真》



《標準横断面図》



開通区間の概要

- ・開通区間 : 横浜市中区千鳥町～磯子区新磯子町
- ・開通日 : 平成26年3月31日(月)
- ・延長 : 約3.0km
- ・車線数 : 4車線

出典：平成26年6月23日 横浜国道事務所記者発表資料より抜粋

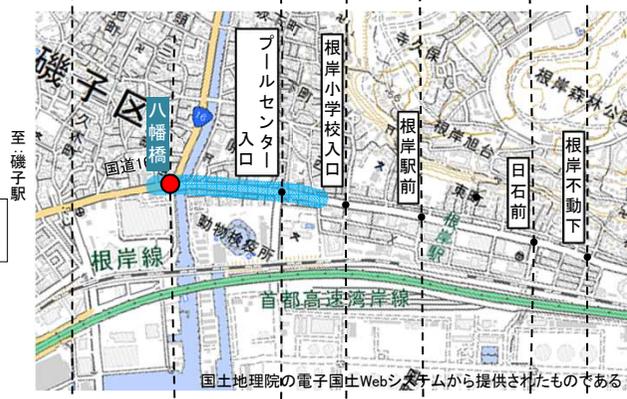
開通前
(H25.4
平日平均)
上り

開通後
(H26.4
平日平均)



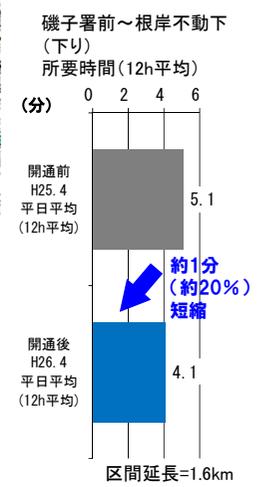
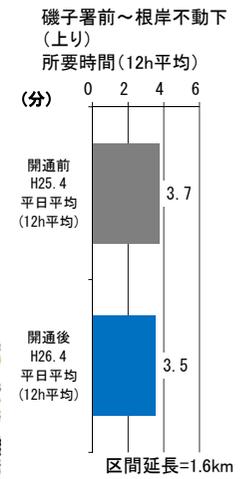
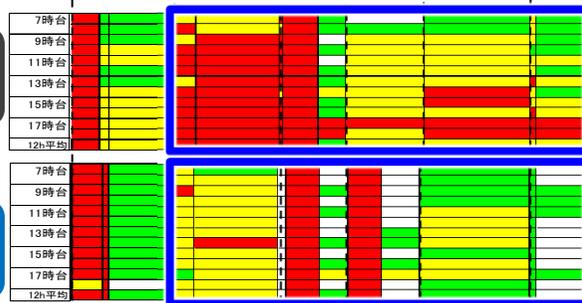
開通前
(H25.4
平日平均)
下り

開通後
(H26.4
平日平均)



開通前
(H25.4
平日平均)

開通後
(H26.4
平日平均)



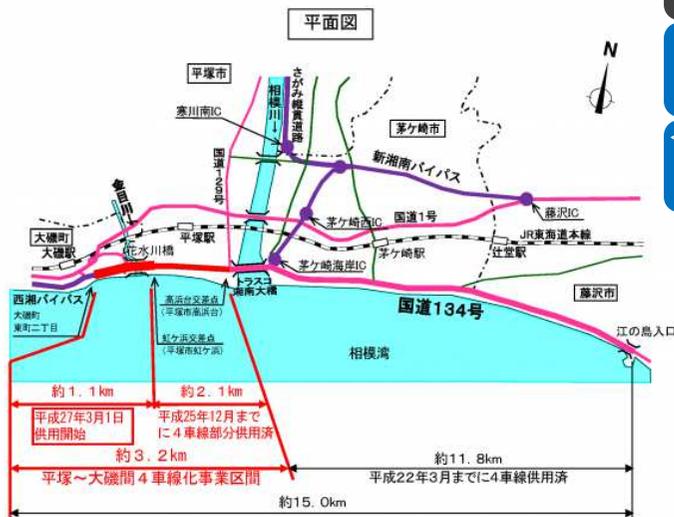
出典：プローブデータ(H25.4、H26.4)

4 渋滞対策箇所の効果確認

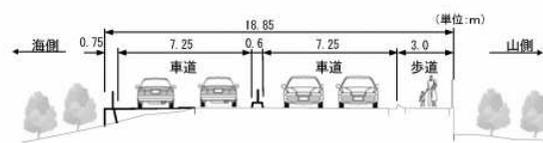
4-4 その他事業による主要渋滞箇所の効果(国道134号(高浜台交差点～西湘BP大磯東インター))

- 平成25年12月までに国道134号の高浜台交差点～虹ヶ浜交差点までの約2.1kmが開通。さらに、平成27年3月に虹ヶ浜交差点～西湘バイパス大磯東インターまでの約1.1kmが開通。
- 開通区間の旅行速度が改善し、昼間12時間の平均所要時間も短縮。
- 次年度以降、最新データによるモニタリングを行い、主要渋滞箇所の解除に向けた検討を実施予定。

○開通区間概要



標準横断面図(国道129号(高浜台交差点)～西湘バイパス)



出典：平成27年3月1日 神奈川県記者発表資料より抜粋

開通前
(H24.4 平日平均)

<高浜台～虹ヶ浜>
H25.12までに開通
(H26.4 平日平均)

<虹ヶ浜～仮大磯東インター>
H27.3に開通
(H27.4 平日平均)



上り



● 主要渋滞箇所
■ 主要渋滞箇所(区間)

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

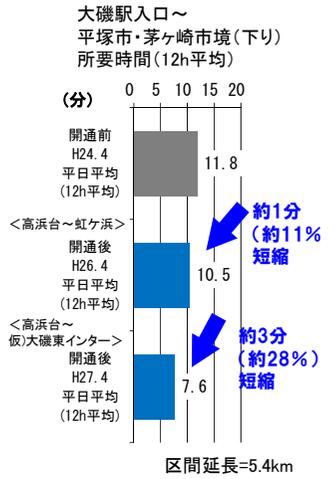
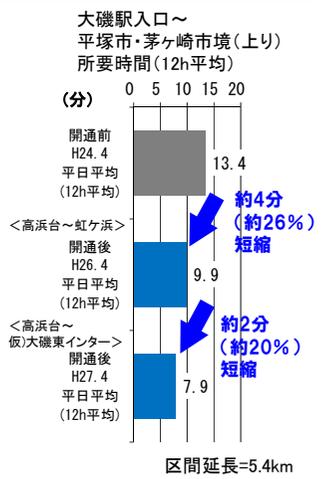
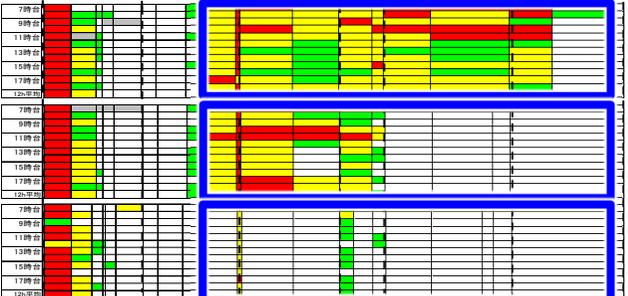
下り



開通前
(H24.4 平日平均)

<高浜台～虹ヶ浜>
H25.12までに開通
(H26.4 平日平均)

<虹ヶ浜～仮大磯東インター>
H27.3に開通
(H27.4 平日平均)



出典：【開通前】プローブデータ(H24.4)、【開通後】プローブデータ(H26.4)、ETC2.0プローブデータ(H27.4)

主要渋滞箇所(区間)の評価については、該当する区間全体を対象とした。

4 渋滞対策箇所の効果確認

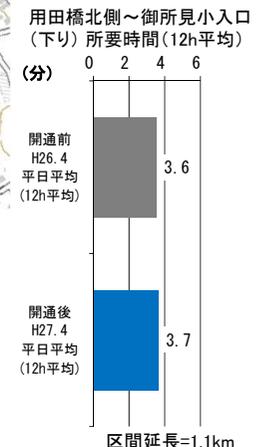
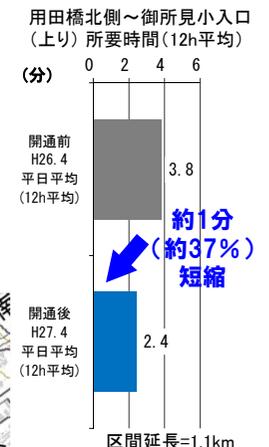
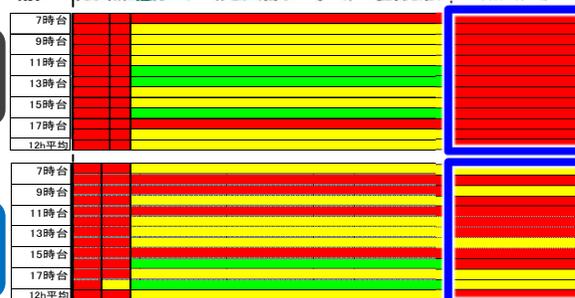
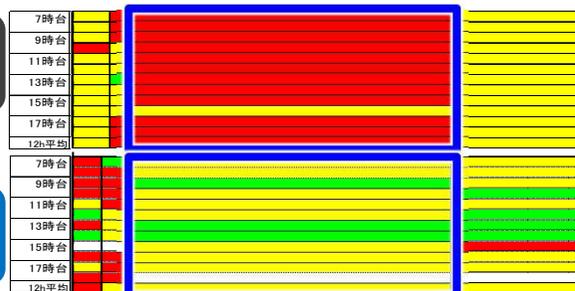
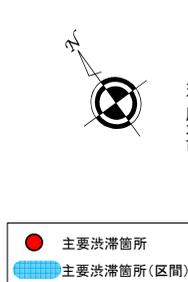
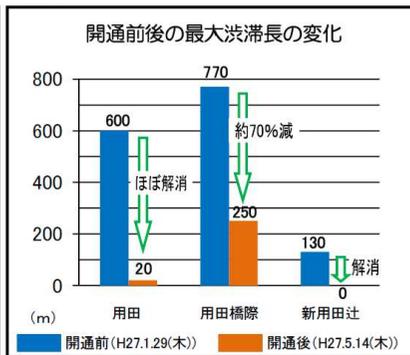
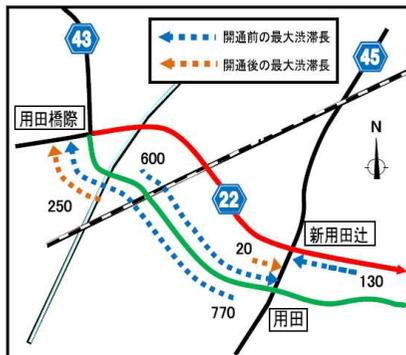
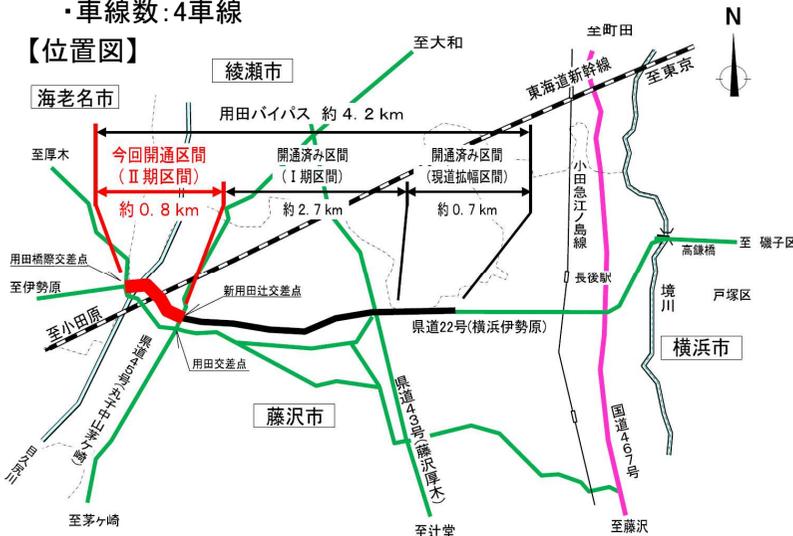
4-4 その他事業による主要渋滞箇所の効果(県道22号(横浜伊勢原)用田バイパス)

- 平成27年3月までに、県道22号(横浜伊勢原)用田バイパス全線が4車線で開通。
- 上り方向では、①(仮称)用田橋北側～用田交差点間の旅行速度が改善し、昼間12時間の平均所要時間も短縮。上下方向ともに最大渋滞長が減少。
- 次年度以降、最新データによるモニタリングを行い、主要渋滞箇所の解除に向けた検討を実施予定。

○開通区間概要

- ・開通日：平成27年3月31日(火)
- ・延長：約4.2km(今回開通約0.8km)
- ・車線数：4車線

【位置図】



出典：平成27年3月31日 神奈川県記者発表資料より抜粋

出典：【開通前】プローブデータ(H26.4)、【開通後】ETC2.0プローブデータ(H27.4)

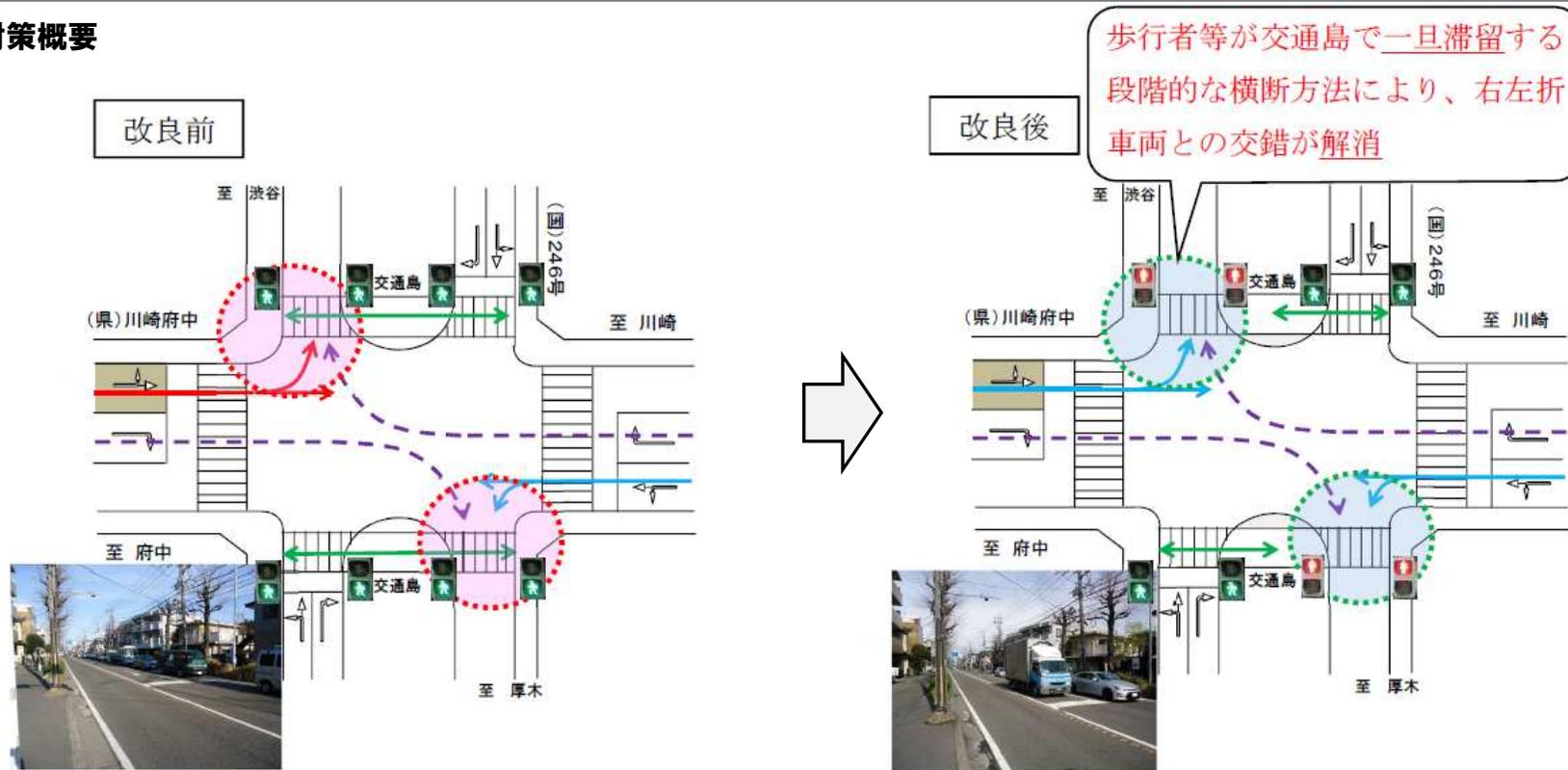
4 渋滞対策箇所の効果確認

<参考> 「道路を賢く使う」観点での渋滞対策

① 溝口交差点(川崎市高津区)

- 県道川崎府中線溝口交差点において、歩行者等と右左折車両の交錯による渋滞が発生。
- 信号現示の工夫で、歩行者等と車両の錯綜を解消する信号機改良で、渋滞の緩和を期待。
- 平成27年3月に対策実施

○ 対策概要



【対策効果】

- ・最大通過時間 11分2秒⇒4分45秒 **6分17秒短縮**
 - ・最大渋滞長 650m⇒455m **195m減少**
- ※調査日:平成27年5月15日

4 渋滞対策箇所の効果確認

<参考> 「道路を賢く使う」観点での渋滞対策

② 国道16号 卸センター入口交差点改良

○国道16号の卸センター入口交差点(緑区長津田町地内)の信号撤去と中央分離帯設置を平成26年4月16日に実施し、国道16号への右折・横断を禁止。

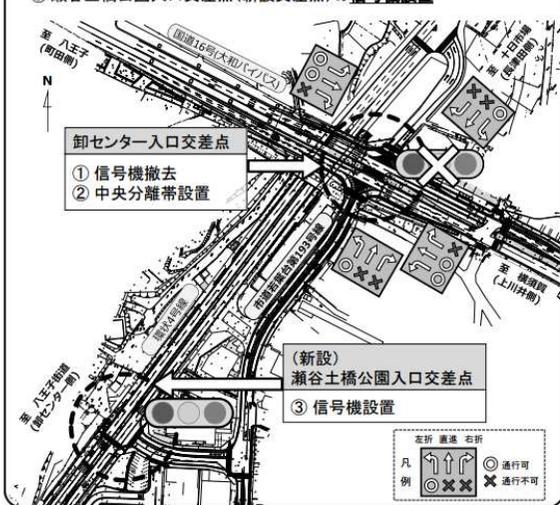
○上下方向ともに、卸センター入口交差点を先頭とする旅行速度の低下が改善し、昼間12時間の平均所要時間も短縮。

○開通区間概要(信号撤去)



概要

- 卸センター入口交差点の信号機撤去
- 卸センター入口交差点に中央分離帯設置(右折不可、国道横断不可)
- 瀬谷土橋公園入口交差点(新設交差点)の信号機設置



出典：平成26年4月10日 横浜市記者発表資料より抜粋

開通前
(H25.5
平日平均)



開通後
(H27.5
平日平均)



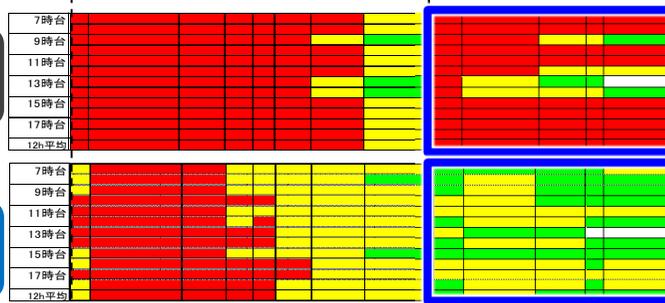
● 主要渋滞箇所
■ 主要渋滞箇所(区間)



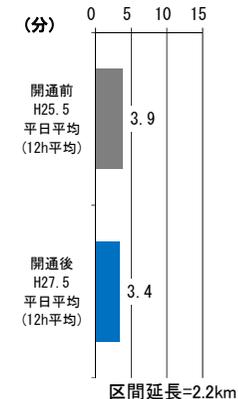
開通前
(H25.5
平日平均)



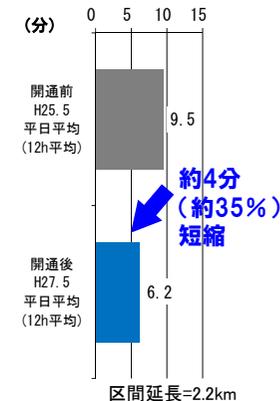
開通後
(H27.5
平日平均)



東名入口～上川井インター
(上り) 所要時間(12h平均)



東名入口～上川井インター
(下り) 所要時間(12h平均)



出典：【開通前】プローブデータ(H25.5)、【開通後】ETC2.0プローブデータ(H27.5)