

第16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

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
道路を「賢く使う」観点での渋滞対策効果

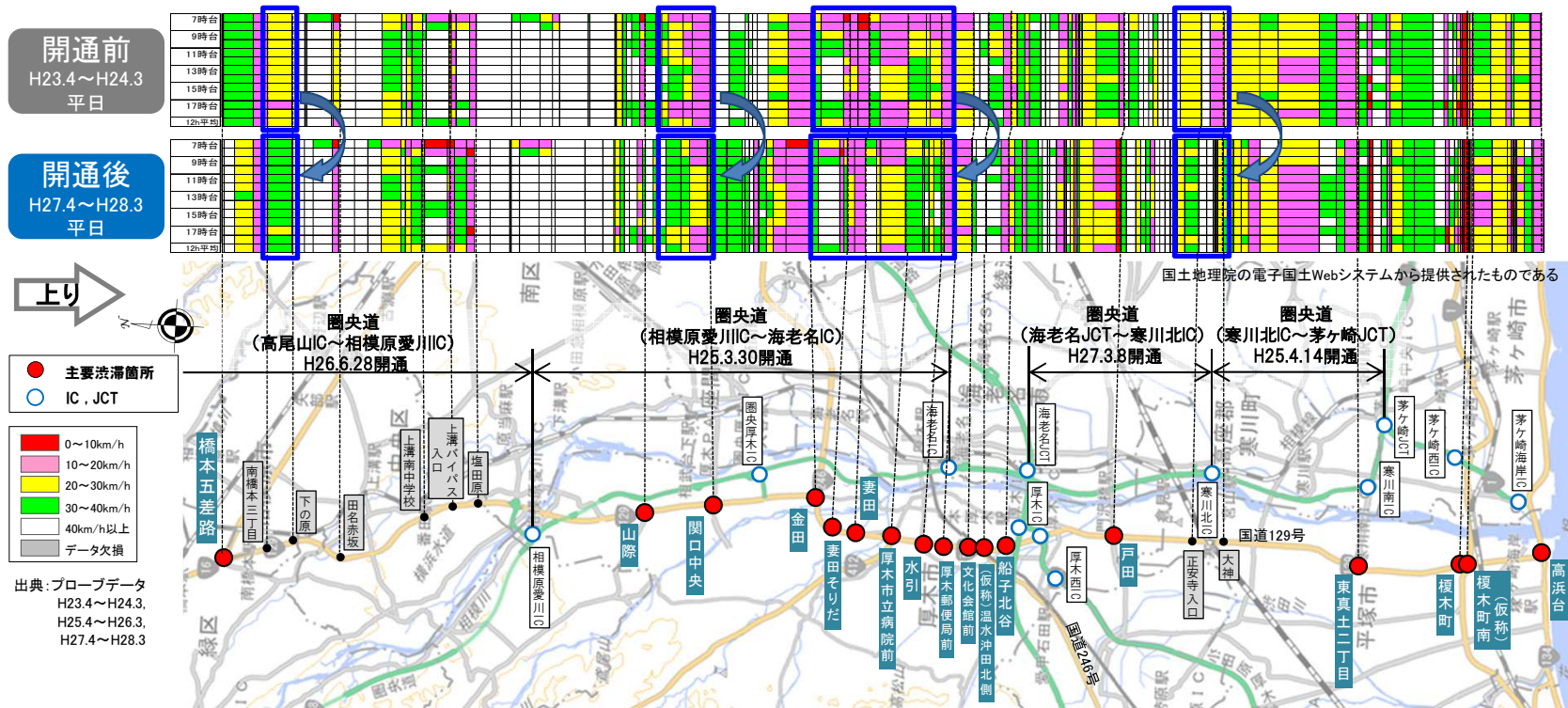
平成28年7月26日

4 渋滞対策箇所の効果確認

4-1 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)の開通前後の旅行速度の変化を比較。
- 上りは、山際～関口中央交差点間、金田～厚木郵便局前交差点間等で旅行速度の改善がみられる。
- 今後も継続的に整備効果を確認。

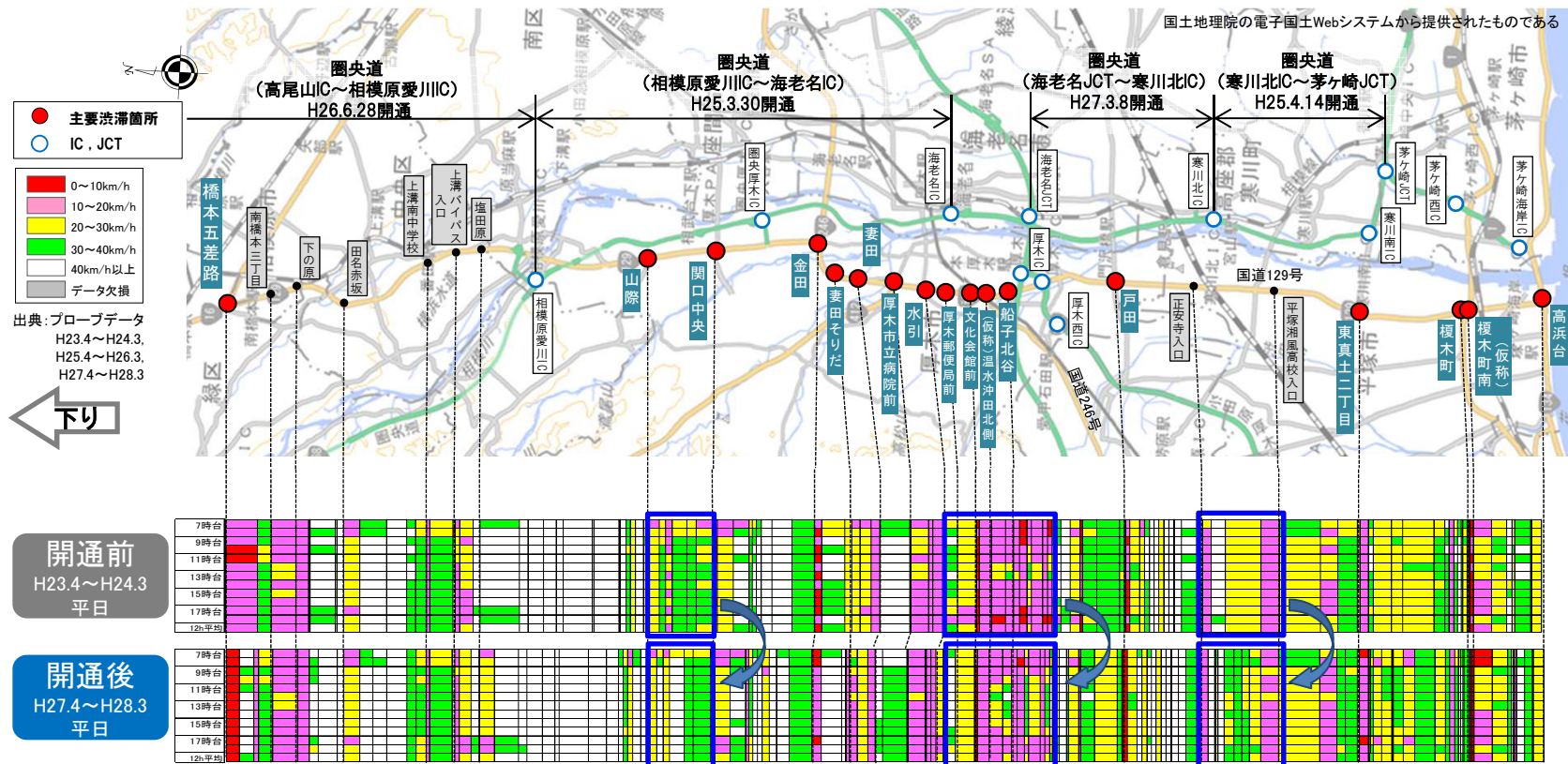


4 渋滞対策箇所の効果確認

4-1 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)の開通前後の旅行速度の変化を比較。
- 下りは、厚木IC～水引交差点間、関口中央～山際交差点間等で旅行速度の改善がみられる。
- 今後も継続的に整備効果を確認。



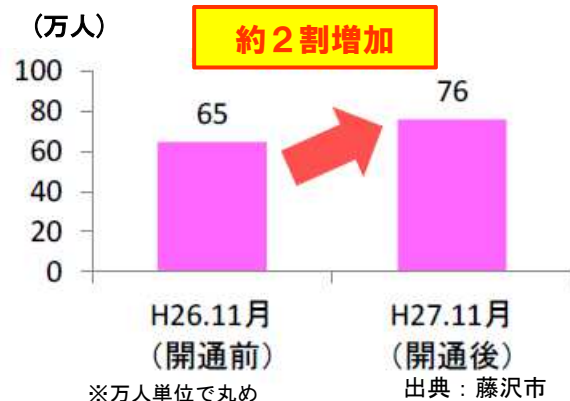
4 渋滞対策箇所の効果確認

4-1 圏央道の開通による効果(ストック効果)

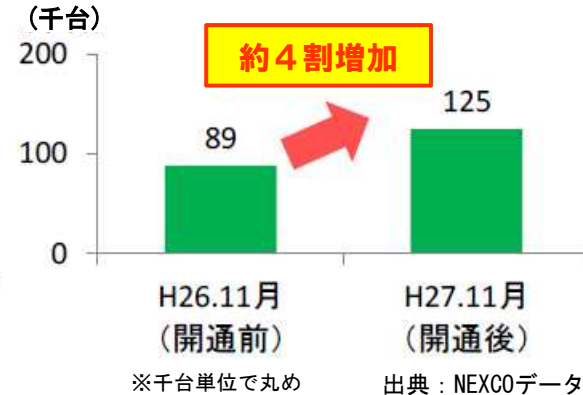
<湘南地区への観光客が増加>

- 湘南地区では、北関東など遠方からの観光客の増加を実感との声
- 圏央道で湘南地区へ来訪した車が約4割増加、観光客の約2割増加に貢献
- 火山活動による影響を受けた箱根町の観光客も回復傾向。開通した圏央道による更なる来訪に期待

■湘南海岸・江の島の観光客数の変化



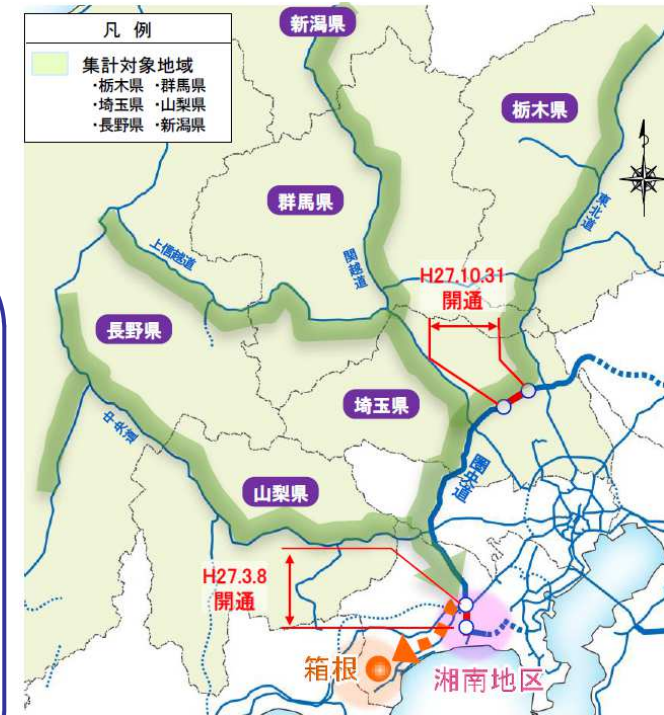
■湘南地区と周辺のIC利用台数の変化



湘南地区と周辺のIC

- ・海老名IC
- ・厚木IC
- ・寒川北IC
- ・寒川南IC
- ・茅ヶ崎西IC
- ・茅ヶ崎海岸IC
- ・藤沢IC

※下図の集計対象地域内のICから湘南地区と周辺のICへの移動台数を集計



湘南地区観光協会協議会の声

地元駐車場からは北関東ナンバーの車が増えたという声を聞いており、遠方からの観光客が着実に増えていることを実感しています。

湘南地区としても圏央道の開通は大きなチャンス、大きな喜びであり、今後も精力的な誘客活動を実施していく予定です。



出典：平成28年3月ヒアリング調査 (横浜国道事務所調べ)

山口昇士 箱根町長の声

昨年(H27年)は大涌谷周辺の火山活動により観光客の減少という大きな影響を受けたが、年末からようやく回復傾向にある。

圏央道が神奈川県から東北道までつながったことで北関東や東北から箱根にとっても来やすくなっており、多くの方々の来訪を大いに期待している。



出典：平成28年1月ヒアリング調査 (横浜国道事務所調べ)

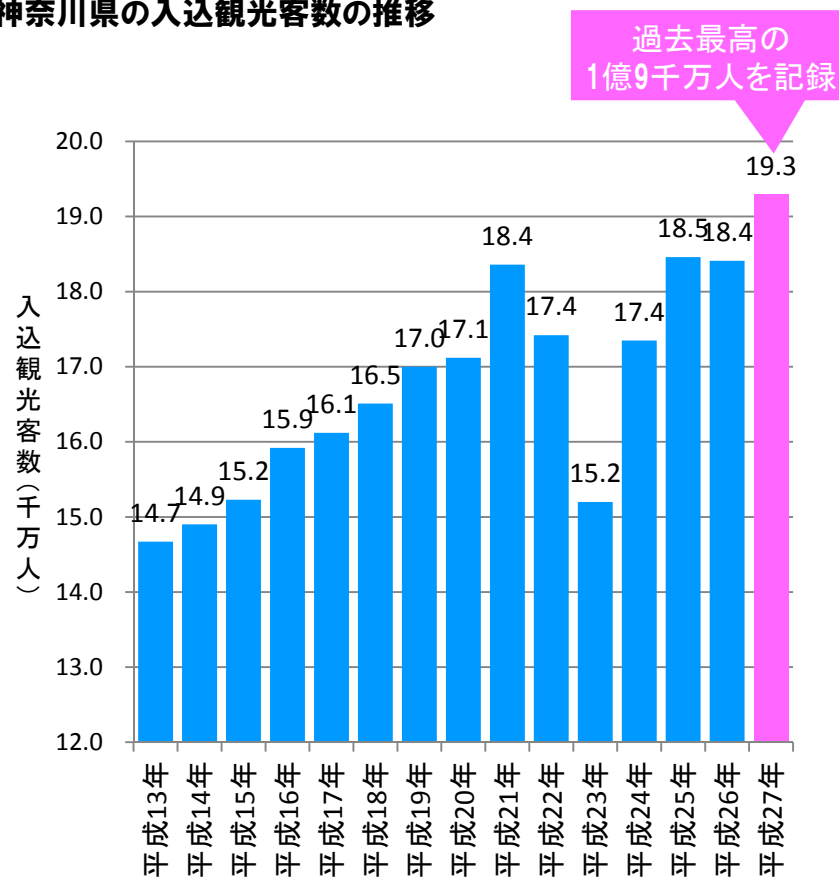
出典：平成28年4月7日 国土交通省道関東地方整備局 記者発表資料より抜粋

4 渋滞対策箇所の効果確認

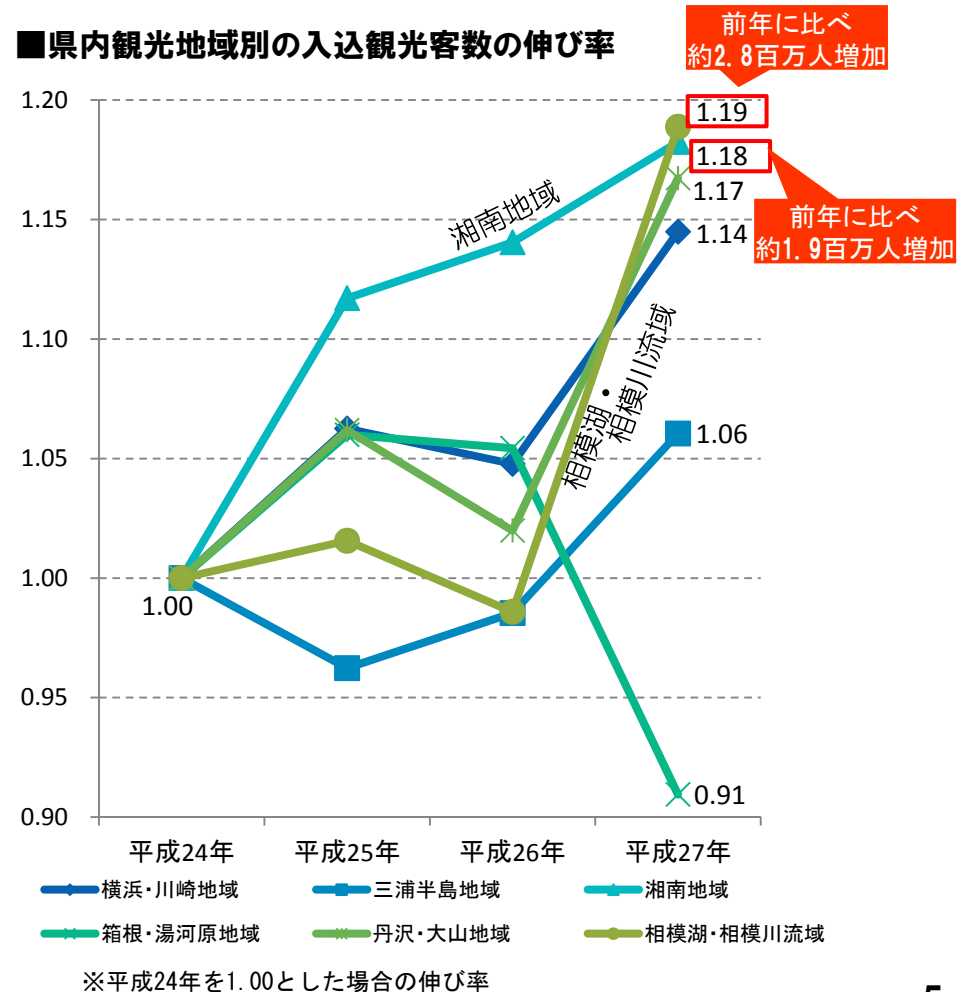
4-1 圏央道の開通による効果(ストック効果)

- 平成27年に神奈川県を訪れた観光客の延人数は1億9,291万人で対前年比881万人増で過去最高を記録。
- 平成27年3月のさがみ縦貫道路の全線開通等により、北関東方面からのアクセス向上などにもない、前年に比較して「相模湖・相模川流域」で約2.8百万人、「湘南地域」で約1.9百万人の入込観光客数が増加。

■ 神奈川県の入込観光客数の推移



■ 県内観光地域別の入込観光客数の伸び率



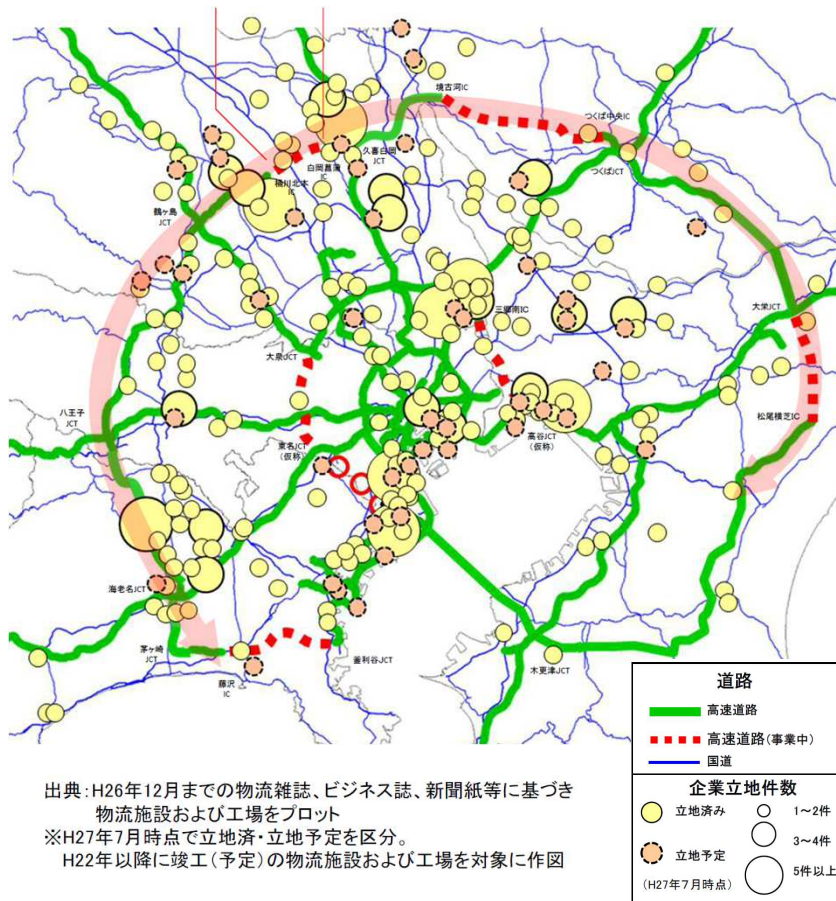
4 渋滞対策箇所の効果確認

4-1 圏央道の開通による効果(ストック効果)

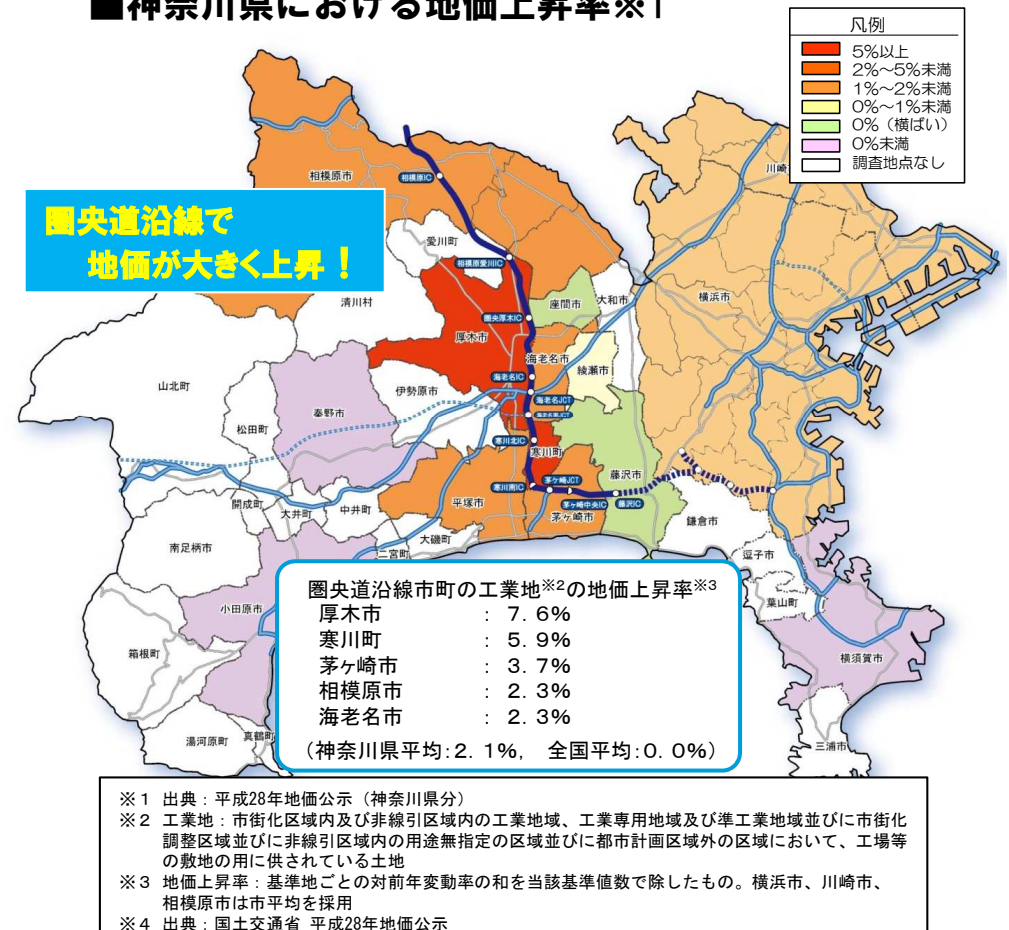
<沿線立地企業集積(民間投資の集中)>

- 圏央道沿線では、都心を通らずに広域移動が出来る交通利便性の高さから、物流拠点や工場等の立地が進むなど、民間の投資が集中
- 神奈川県内では、沿線の工業地地価の上昇率は、沿線の厚木市7.6%や寒川町5.9%と高水準(全国平均0.0%)

■圏央道沿線の企業立地状況



■神奈川県における地価上昇率※1



4 渋滞対策箇所の効果確認

4-2 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)本牧地区)

○平成28年3月、国道357号本牧地区(横浜市中区本牧ふ頭～横浜市中区錦町の約2.3km)が開通。

○開通区間概要

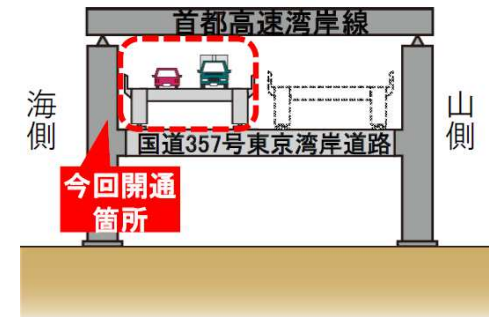
■ 国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)



開通区間の概要

- ・開通区間 : 横浜市中区本牧ふ頭～横浜市中区錦町
- ・開通日 : 平成28年3月27日(日)
- ・延長 : (本線)約2.3km、(本牧出口ランプ)約0.6km
- ・車線数 : (本線)暫定2車線、(本牧出口ランプ)1車線

《標準横断面図》



写真①: 磯子側アプローチ部



平成28年3月30日(水)撮影

写真②: 本牧ふ頭出入口交差点部



平成28年3月30日(水)撮影

写真③: ダブルデッキの下層を今回開通



平成28年1月21日(木)撮影

写真④: 高架橋部



平成28年4月6日(水)撮影

出典 : 平成28年5月10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

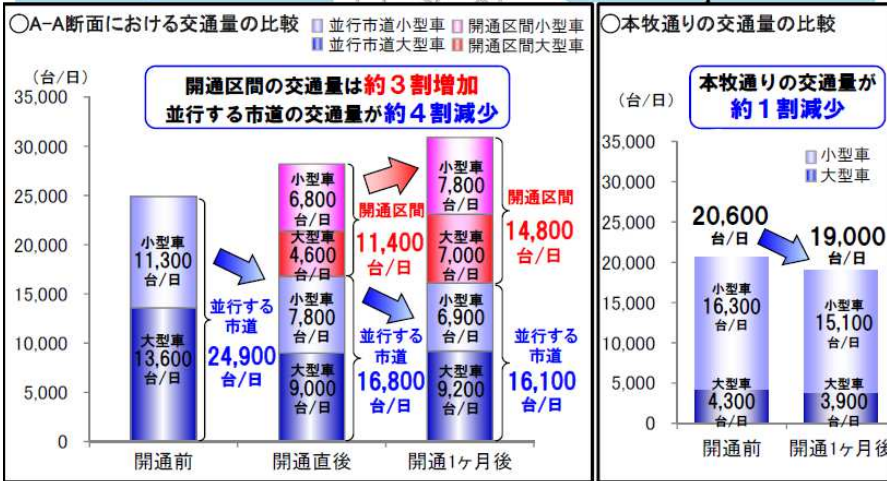
4-2 その他事業による主要渋滞箇所の効果(国道357号(東京湾岸道路)本牧地区)

- 開通区間の交通量は、開通1ヶ月後に約3割増加し、並行する市道の交通量は約4割減少、また並行する本牧通りの交通量も約1割減少。
- 特に、多くのバス路線である本牧通りの、通勤時間帯の平均旅行速度が22km/hから27km/hと約2割向上し、市営のバス事業者から、「交通量が減少し、運行しやすくなった」との声が寄せられている。

○開通区間への交通転換



○みなと赤十字病院入口交差点付近のバスの運行状況



○本牧通りの平日朝ピーク(7~9時)の平均旅行速度



■市営の路線バス事業者の声

本牧通りは大型トラックが多かったため、朝夕のピーク時に路線バスに遅れが発生する場合もありました。

湾岸道路(本牧地区)の開通により、(本牧通りの)交通量が減少し、路線バスの多くが運行しやすくなりました。

出典：平成28年5月ヒアリング調査(横浜国道事務所調べ)

(出典：横浜国道事務所交通量調査より)【調査日】開通前：平成28年2月9日(火)
 開通直後：平成28年3月30日(水)
 開通1ヶ月後：平成28年4月26日(火)

出典：平成28年6月14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

4-2 その他事業による主要渋滞箇所の効果(環状4号線(公田桂町地区))

- 平成27年11月30日、環状4号線(公田桂町地区)の公田交差点から南河内交差点までの4車線化を実施。事業区間全線約1.16kmで4車線開通。
- 本郷小学校前交差点、公田交差点を先頭とした渋滞が大幅に解消。また、中野バス停前交差点から公田交差点までの通過時間が約3分短縮し、平均旅行速度も約10km/hから約23km/hと向上。
- バス事業者や消防署等から、改善効果の声が聞かれている。
- 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



事業概要

- ・開通区間 : 栄区公田町～中野町
- ・事業期間 : 平成6年度～平成27年度
(H27拡幅区間は、平成27年11月30日に開通)
- ・延長 : 約1,160m
- ・幅員 : 22～27m

○最大渋滞長の変化

- 【本郷小学校前交差点を先頭に朝比奈IC方面の渋滞長】
整備前：300m → 整備後：0m
- 【公田交差点を先頭に日野IC方面の渋滞長】
整備前：260m → 整備後：60m

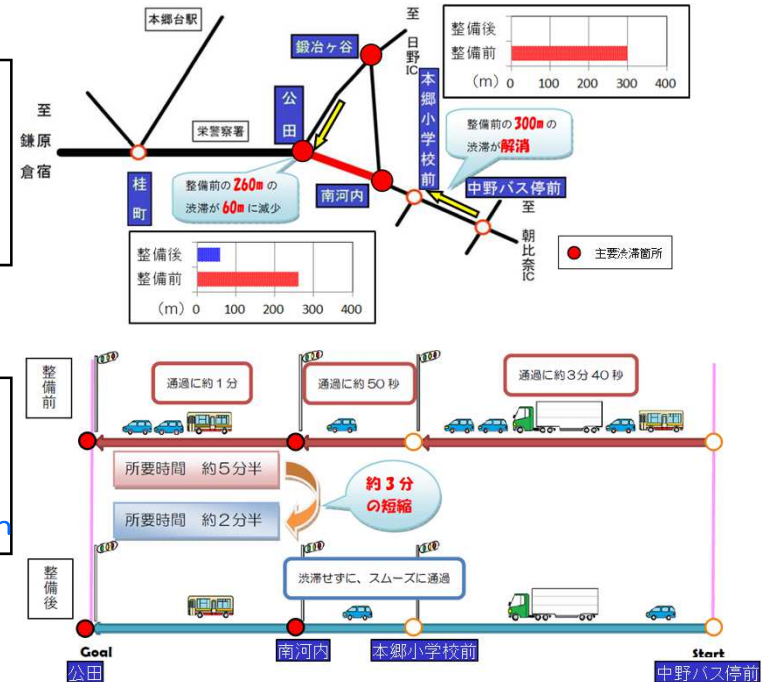
※最大渋滞長は平日最大

○所要時間・旅行速度の変化

- 【所用時間の変化(12時間平均)】
整備前：約5分半 → 整備後：約2分半
- 【速度の変化(12時間平均)】
整備前：約10km/h → 整備後：約23km/h

※所要間と速度は12時間平均

※整備前調査：平成27年7月14日(火)
整備後調査：平成28年2月3日(水)
調査時間：AM7:00～PM7:00(両日とも)



バス事業者等の整備効果に関するご意見

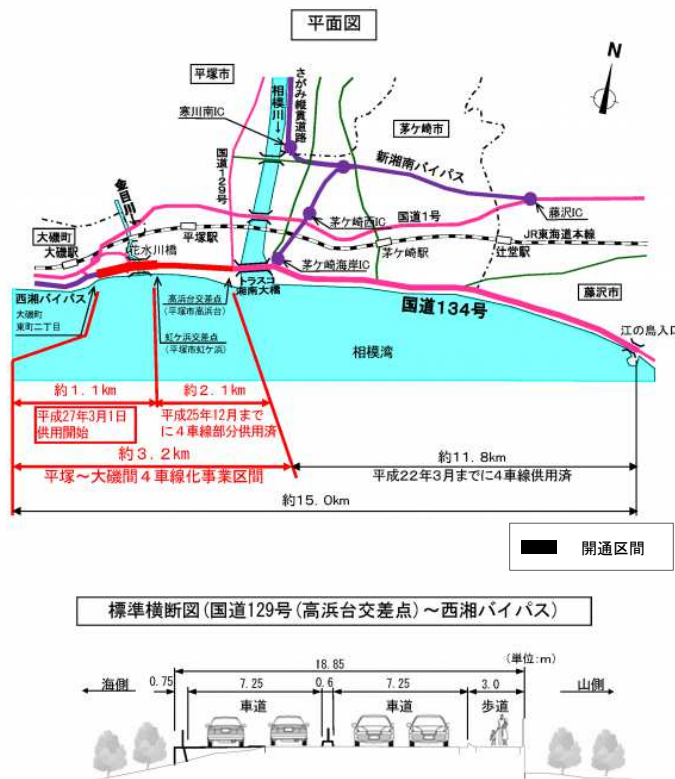
- ・運行の所要時間が大きく減りました。(Aバス事業者)
- ・環状4号線や鎌倉街道の渋滞が緩和され定時運行に効果をもたらしております。(Bバス事業者)
- ・環状4号線や鎌倉街道の混雑が解消され、運行がスムーズになった。また一般車両に車道脇によけて走路を譲って頂く場合も、広い走路が確保されるため、救急救命の面でも助かっています。(消防署)

4 渋滞対策箇所の効果確認

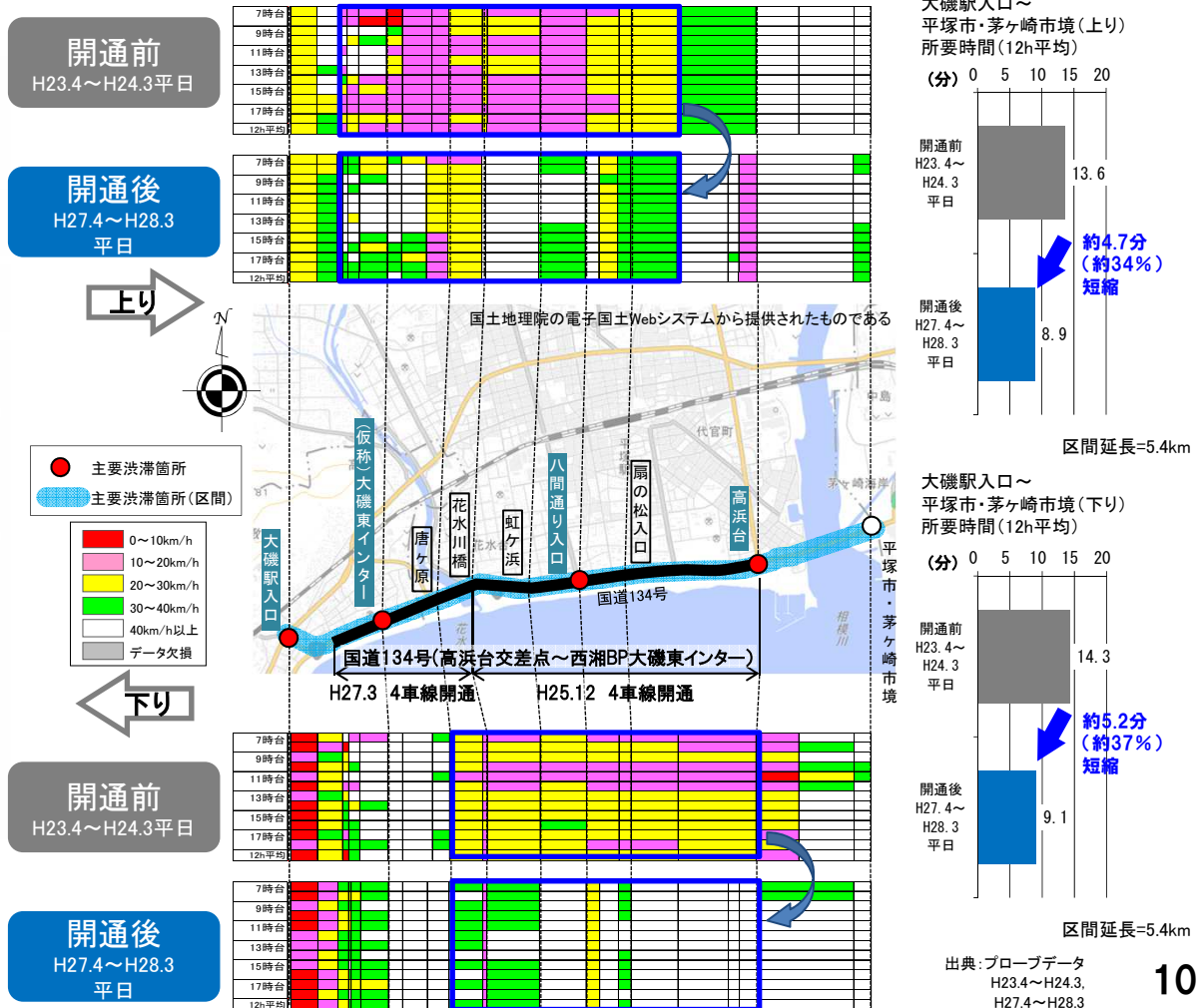
4-2 その他事業による主要渋滞箇所の効果(国道134号(高浜台交差点~西湘BP大磯東インター))

- 平成27年3月に4車線開通した国道134号について、前回委員会に引き続き、開通前後1年間の旅行速度を比較。
- 上下方向ともに、20km/h以下の区間が大幅に減少し、継続して旅行速度の改善がみられる。
- 区間全体の所要時間は、前回同様に約5分短縮。
- 次年度以降も継続して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



出典：平成27年3月1日 神奈川県記者発表資料より抜粋



4 渋滞対策箇所の効果確認

4-3 道路を「賢く使う」観点での渋滞対策効果

① 首都圏の新たな高速道路料金導入(概要)

- 首都圏(圏央道内側)の高速道路の料金体系は、対距離制を基本とした料金体系へ平成28年4月1日から移行。
- 「首都高速の渋滞緩和」、「首都高速に並行する一般道路の円滑化」、「圏央道利用の促進」などの効果が発現。

○概要

首都圏の新たな高速道路料金の概要

首都圏料金の賢い3原則

- ① 利用度合いに応じた公平な料金体系
- ② 管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系
- ③ 交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

2016年4月からの具体方針

整備重視の料金

〔整備の経緯の違い等
料金水準や車種区分等に相違〕

圏央道などの整備進展

利用重視の料金

〔料金水準や車種区分を統一〕

①料金体系の整理・統一 (対象は圏央道の内側)

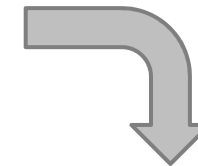
- 【料金水準】 現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準に統一
- 【車種区分】 5車種区分に統一

<当面の措置>

- ・ 首都高速、埼玉外環などについては、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、上限料金などを設定
- ・ 第三京浜など、現在の料金水準が低い路線については、高速自動車国道の普通区間を目安に料金水準を設定

②起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

- 起終点間の最短距離を基本に料金を決定
(圏央道経由の料金>都心経由の料金の場合)



○1ヶ月後の効果

- ① 都心通過から外側の環状道路へ交通が転換し、首都高速の渋滞が緩和
- ② 首都高速の短距離利用増加で、一般道が円滑化
- ③ ネットワーク整備進展と料金水準引下げで、圏央道利用が促進

出典：平成28年5月20日
国土交通省道路局 記者発表資料より抜粋

4 渋滞対策箇所の効果確認

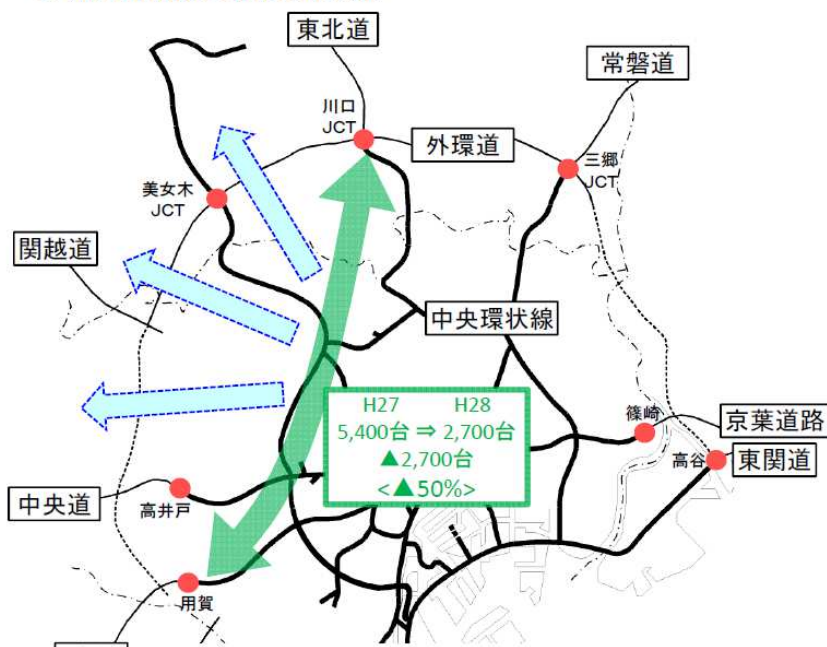
4-3 道路を「賢く使う」観点での渋滞対策効果

① 首都圏の新たな高速道路料金導入(1か月後の効果)

- 東名⇄東北道間の都心通過は約5割減など都心通過交通が約1割減。
- 首都高速の短距離利用は、料金引下げと首都高速の渋滞緩和で、利用が約1~4%増。
- 例えば、首都高速の交通量が約2%増となる一方、並行する一般道の交通量が約7%減。

新たな料金の主な効果①

○都心通過交通の状況

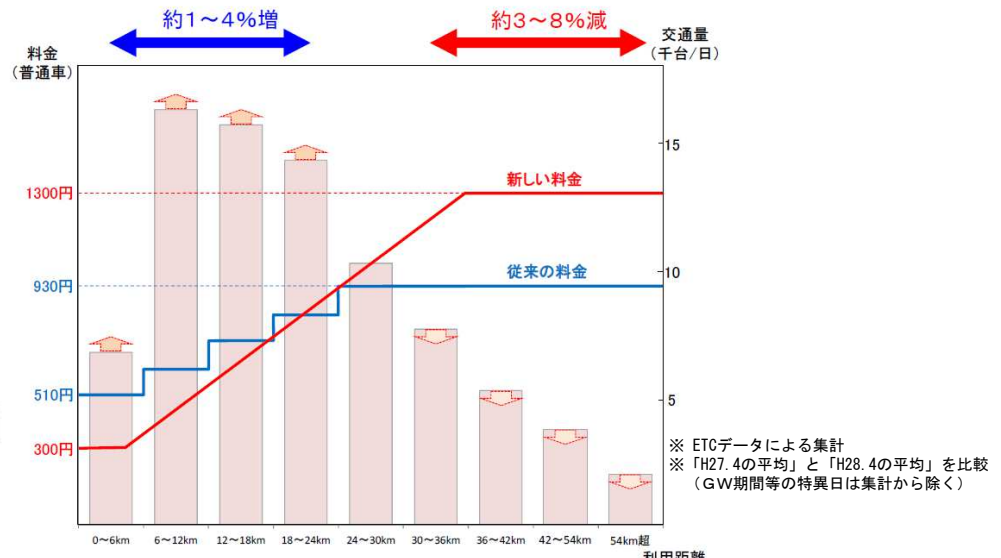


都心通過交通(全体)※は約11%減少
(43,100台/日 ⇒ 38,200台/日)

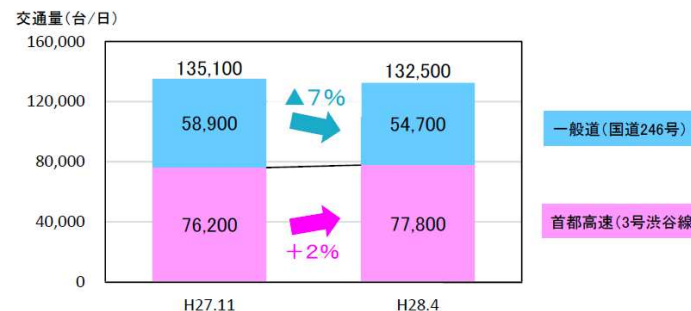
※東名、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東、京葉道路の相互を首都高速経由で利用する交通量
※ETCデータによる集計
※「H27.4の平均」と「H28.4の平均」を比較(GW期間等の特異日は集計から除く)

新たな料金の主な効果②

○首都高速の利用距離帯別の交通量変化



○首都高速及び並行一般道の交通量変化(港区青山付近)



※ H27.11は、首都高速は11月の平日平均、一般道はH27.10.27、H27.11.4、H27.11.5交通量調査の平均値
※ H28.4は交通量調査日 (H28.4.19) における首都高速、一般道の断面交通量

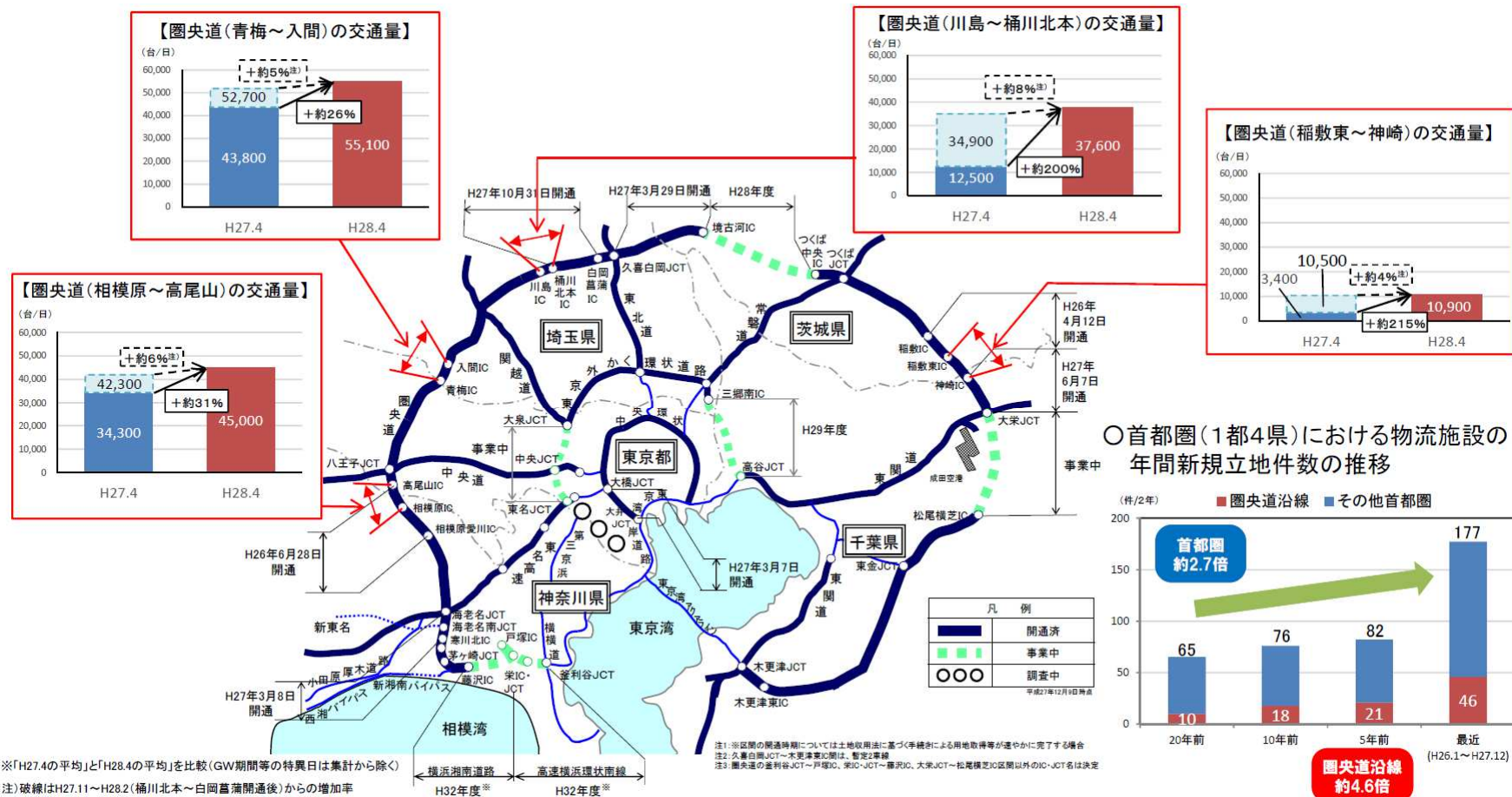
4 渋滞対策箇所の効果確認

4-3 道路を「賢く使う」観点での渋滞対策効果

① 首都圏の新たな高速道路料金導入(1か月後の効果)

- 圏央道の交通量が約3割増(東北道連絡後との比較でも約5~8%増)
- 圏央道沿線の物流施設の新規立地も約4.6倍と大幅に増加(首都圏全体では約2.7倍増)

新たな料金の主な効果③



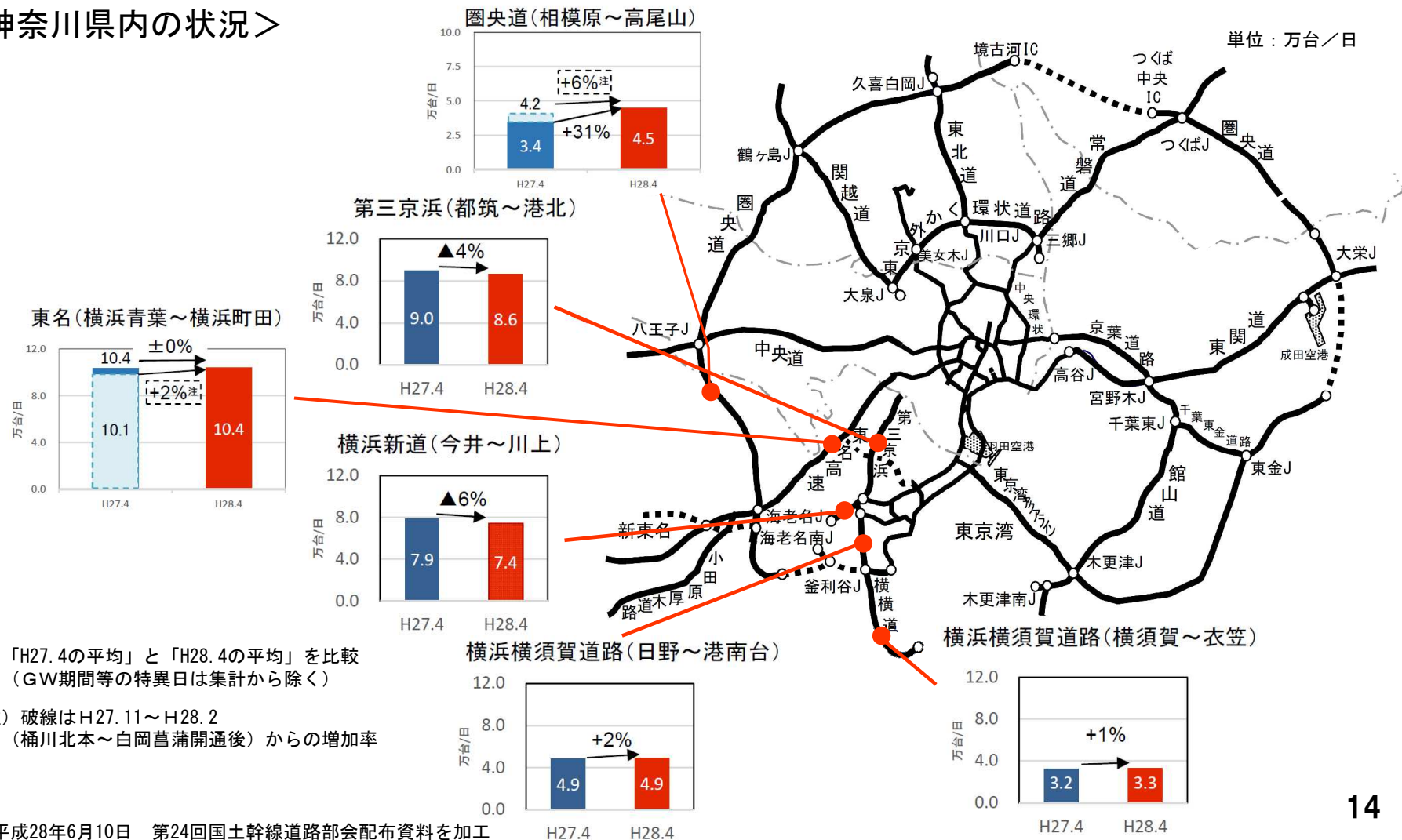
4 渋滞対策箇所の効果確認

4-3 道路を「賢く使う」観点での渋滞対策効果

① 首都圏の新たな高速道路料金導入(1か月後の効果)

- 第三京浜(約4%減)、横浜新道(約6%減)の交通量は減少傾向
- 東名(約2%増)、横浜横須賀道路(約1~2%増)の交通量は微増傾向

<神奈川県内の状況>



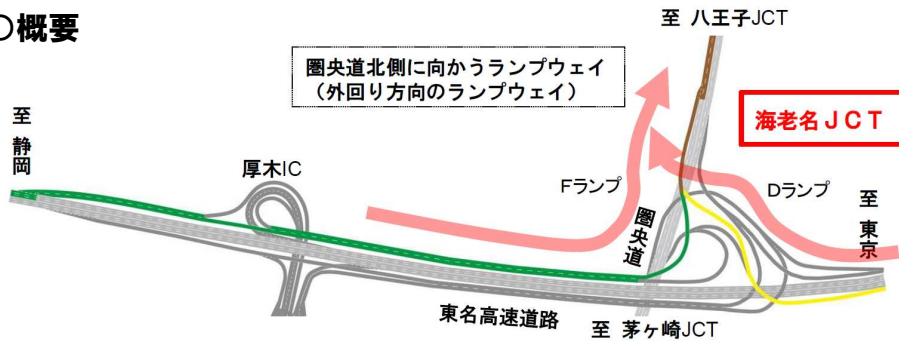
4 渋滞対策箇所の効果確認

4-3 道路を「賢く使う」観点での渋滞対策効果

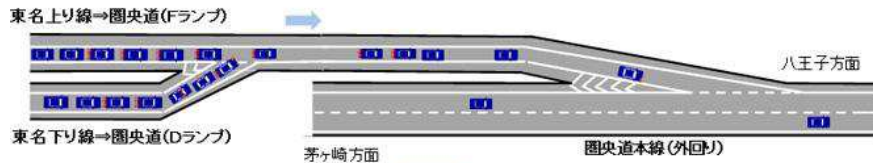
② 海老名JCT

- 圏央道八王子方面に向かうランプで、平日の通勤時間帯にDランプとFランプの合流部で渋滞発生。
- 新東名高速道路の全線開通までの渋滞対策として、既存の道路幅員のなかで暫定的に2車線運用
- 平成27年10月30日の対策実施以降、外回り方向のランプウェイでは渋滞が解消。

○概要



■現況

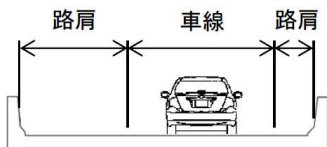


■2車線(暫定)運用

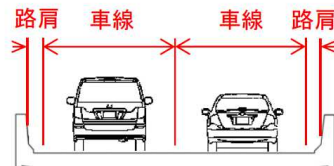


《標準横断面》

■現況



■2車線(暫定)運用



■運用開始前後の様子



運用開始前



運用開始後

■運用開始前後の渋滞回数・平均渋滞時間



運用開始前: 平成27年10月16日(金)~10月25日(日)
運用開始後: 平成27年10月31日(土)~11月9日(月)

※外回り方向のランプウェイ交通量は運用開始前: 約2万3千台/日、運用開始後: 約2万6千台/日
※渋滞: 時速40km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態

出典: 平成27年10月30日、11月13日
NEXCO 記者発表資料より抜粋

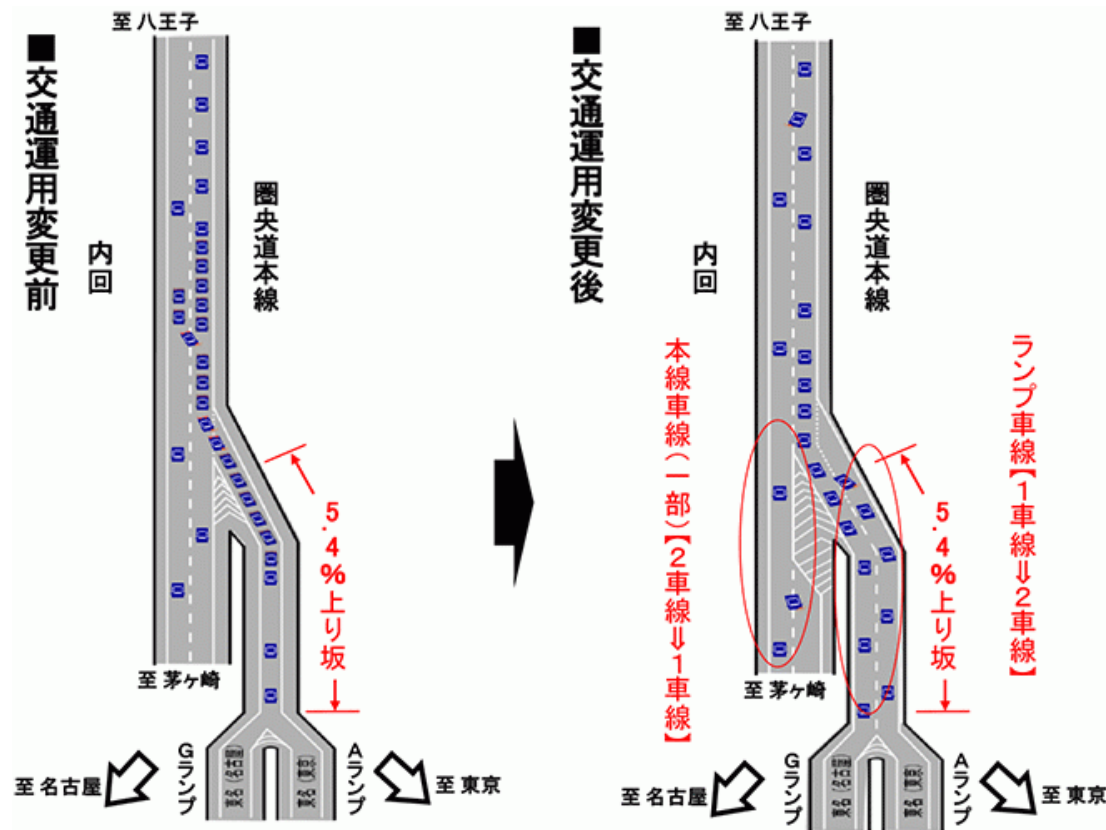
4 渋滞対策箇所の効果確認

4-3 道路を「賢く使う」観点での渋滞対策効果

② 海老名JCT

- 圏央道八王子方面から東名高速道路方面に向かうランプ付近で発生する渋滞の緩和を目指し、7月15日より、ランプウェイの2車線化および本線部の一部1車線化による運用(暫定)を開始。
- ランプウェイの2車線化で、上り坂を先頭とする渋滞の緩和と圏央道本線の1車線化により安全性の確保を期待。

○概要



■運用開始後の状況



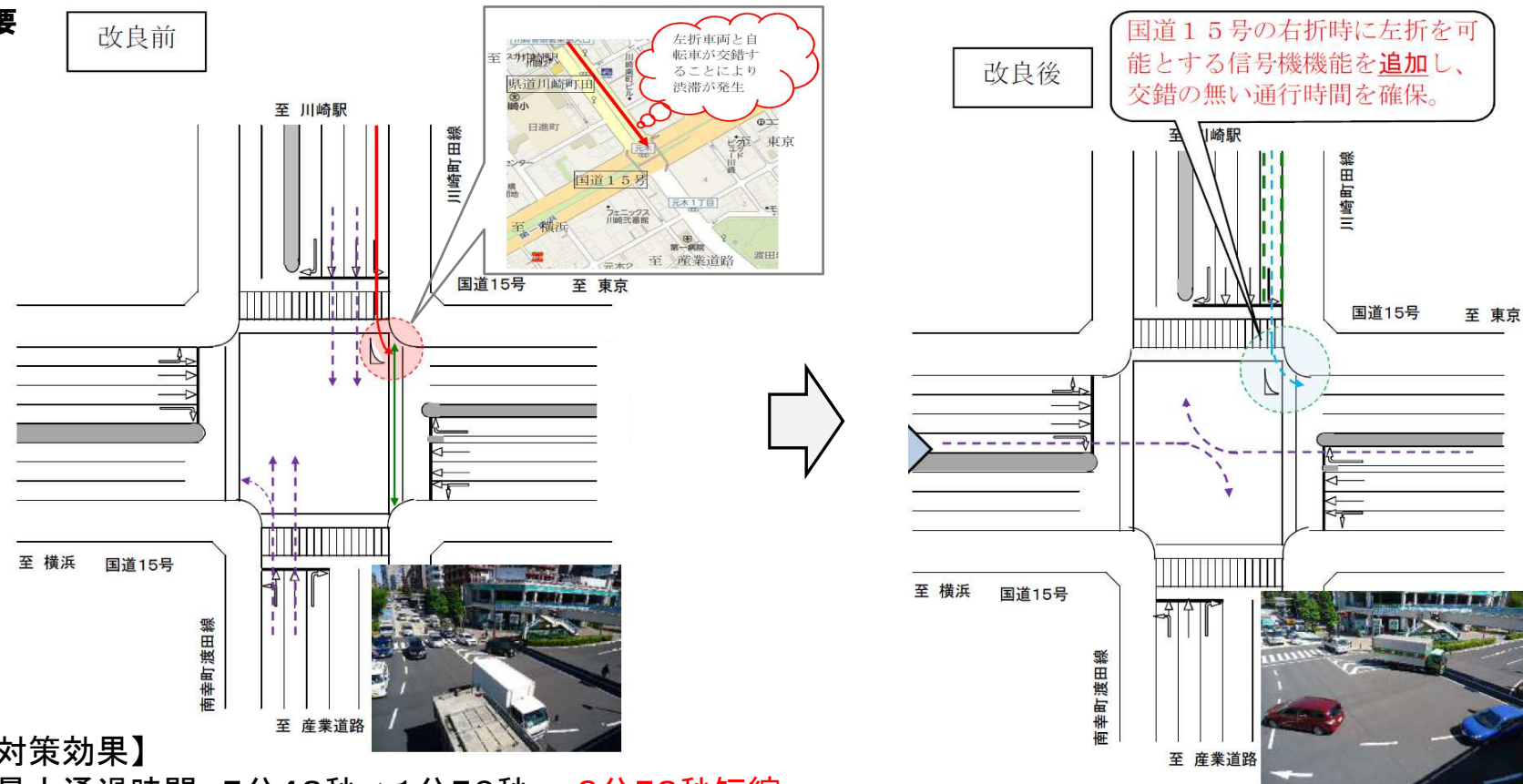
4 渋滞対策箇所の効果確認

4-3 道路を「賢く使う」観点での渋滞対策効果

③ 元木交差点(国道15号)

- 県道川崎町田線と国道15号が交差する元木交差点は、左折車と自転車の交錯による渋滞が発生。
- 国道15号の右折時に自転車と交錯しない左折信号機機能の追加と路面標示等で、渋滞を緩和。
あわせて、左折車両と自転車の交錯のない時間帯を確保することで安全性も向上。
- 平成28年3月に対策実施。

○概要



【対策効果】

- ・最大通過時間 5分48秒⇒1分50秒 **3分58秒短縮**
 - ・最大渋滞長 170m⇒100m **70m減少**
- ※調査日:平成28年5月12日

出典:平成28年5月24日 川崎市報道発表資料より抜粋