

第16回 神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会

---

## 優先検討箇所の検討状況

---

「優先的に対策を検討するための要因分析を行う箇所」の考え方  
「優先的に対策を検討するための要因分析を行う箇所」の選定方法  
現地判断方法

平成28年7月26日

## 5 優先検討箇所の検討状況

### 5-1 「優先的に対策を検討するための要因分析を行う箇所」の考え方

#### 主要渋滞箇所の特定

- 県内の一般道において411箇所が主要渋滞箇所に特定され、現時点の主要渋滞箇所は410箇所。

#### 道路の整備状況

- 現在、県内においては、渋滞改善に寄与する道路網の整備が、各道路管理者により鋭意進められているところ。
  - 新東名高速道路(H32)、首都圏中央連絡自動車道(高速横浜環状南線(H32※)、横浜湘南道路(H32※)、高速横浜環状北線(H28)、高速横浜環状北西線(H33)及びそれらの関連街路、都市計画道路 等
- 神奈川県周辺部においても、東京外かく環状道路等の整備が進められている他、首都圏の高速道路料金の統一化もされ、交通の流れは変化することが想定される。

( )内は、現時点の完成予定年度  
※土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合

#### 「優先的に対策を検討するための要因分析を行う箇所」の考え方

- 現時点の交通状況において対策検討が必要な主要渋滞箇所については、優先的に現状を把握し、対策を検討するための要因分析を行う箇所を選定することが、1つの方法として考えられる。
- 一方で、現在整備が進められている各事業の供用後における交通流の変化も想定される。

よって、各箇所の渋滞状況を勘案し、委員会の場で、交通状況の分析データなどを共有しながら、個々に対策検討するための要因分析を行わなければならない箇所の整理を進めて行くこととする。

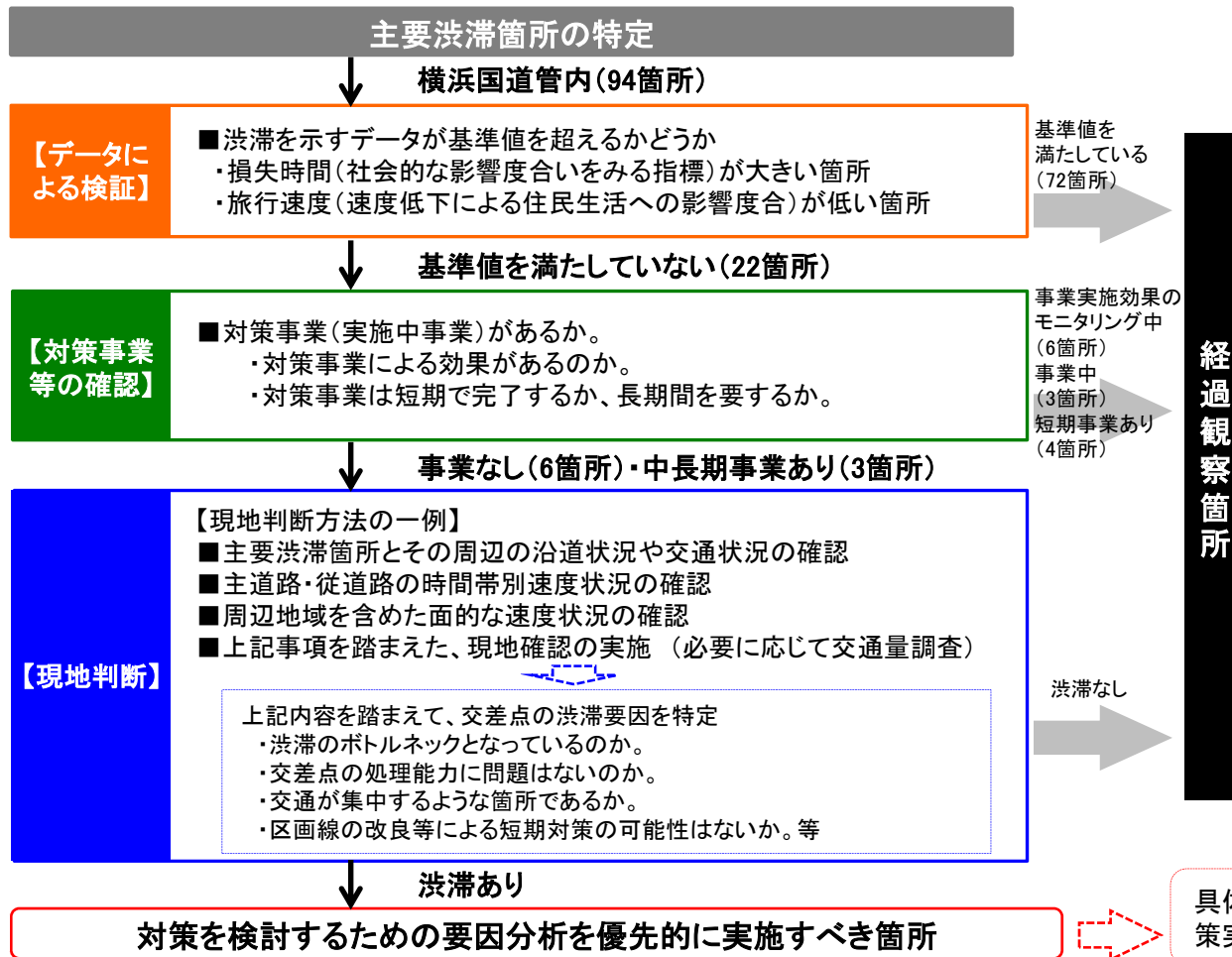
## 5 優先検討箇所の検討状況

### 5-2 「優先的に対策を検討するための要因分析を行う箇所」の選定方法

- 効果が期待できる事業が無く、データ検証と現地判断から、著しい渋滞状況が確認された箇所について、優先的に対策を検討するための要因分析を行うことが考えられる。
- 従来の本委員会の選定方法や主要渋滞箇所特定時と同様の損失時間と旅行速度を検証に使用。

#### ■ 「優先的に対策を検討するための要因分析を行う箇所」の抽出フロー

※横浜国道管内の94箇所を整理した結果



#### ■ データ検証および基準値の一例

	①損失時間	②旅行速度
考え方	社会的な影響の度合いが大きい箇所	速度低下によって市民生活等に影響が及んでいる箇所
基準値	県内主要交差点の損失時間の上位1割(全流入方向の合計)	平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以下
使用データ	H22道路交通センサス H27プローブデータ	H27プローブデータ
備考	神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会での従来の選定方法	主要渋滞箇所特定時(昼間12時間平均旅行速度)と同じ基準

具体的な対策を決定し、対策内容を踏まえ、対策実施環境が整った箇所について対策を実施

# 5 優先検討箇所の検討状況

## 5-3 現地判断方法

- 主要渋滞箇所周辺の沿道状況・交通状況を踏まえて、現地確認の時期、時間帯、回数など現地確認スケジュールを設定し、現地診断を実施する。
- ここでは、主要渋滞箇所とその周辺の沿道状況や交通状況などを確認。

### ① 概況イメージ

所在地		エリア名		区間番号		単独箇所番号		
横浜市金沢区		-		70		-		
路線名	接続路線 1	国道16号	接続路線 2	市道	接続路線 3	-		
道路管理者	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	一方向以上の速度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	踏切	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	
	-	-	-	-	○	-	○	



< 道路 >

- 高速道路
- 道路区画
- 一般区画
- 主要地方道・一般県道
- 計画路線
- 立体交差化区画

< 施設など >

- 工業地帯
- 緑地
- 主要な建物

< 主要渋滞箇所 >

- 箇所
- 区画

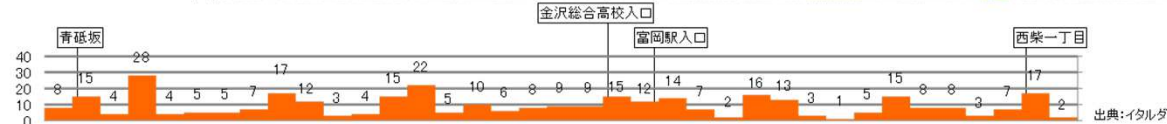
< H24道路交通センサス >

- ①車線数
- ②全車交通量
- ③大型車交通量
- ④昼間時平均速度
- ⑤遅延率

< 神奈川県事故ゼロプラン(H24) >

- 神奈川県内の主な事故危険区画

H21-H24 死傷事故件数 (件)



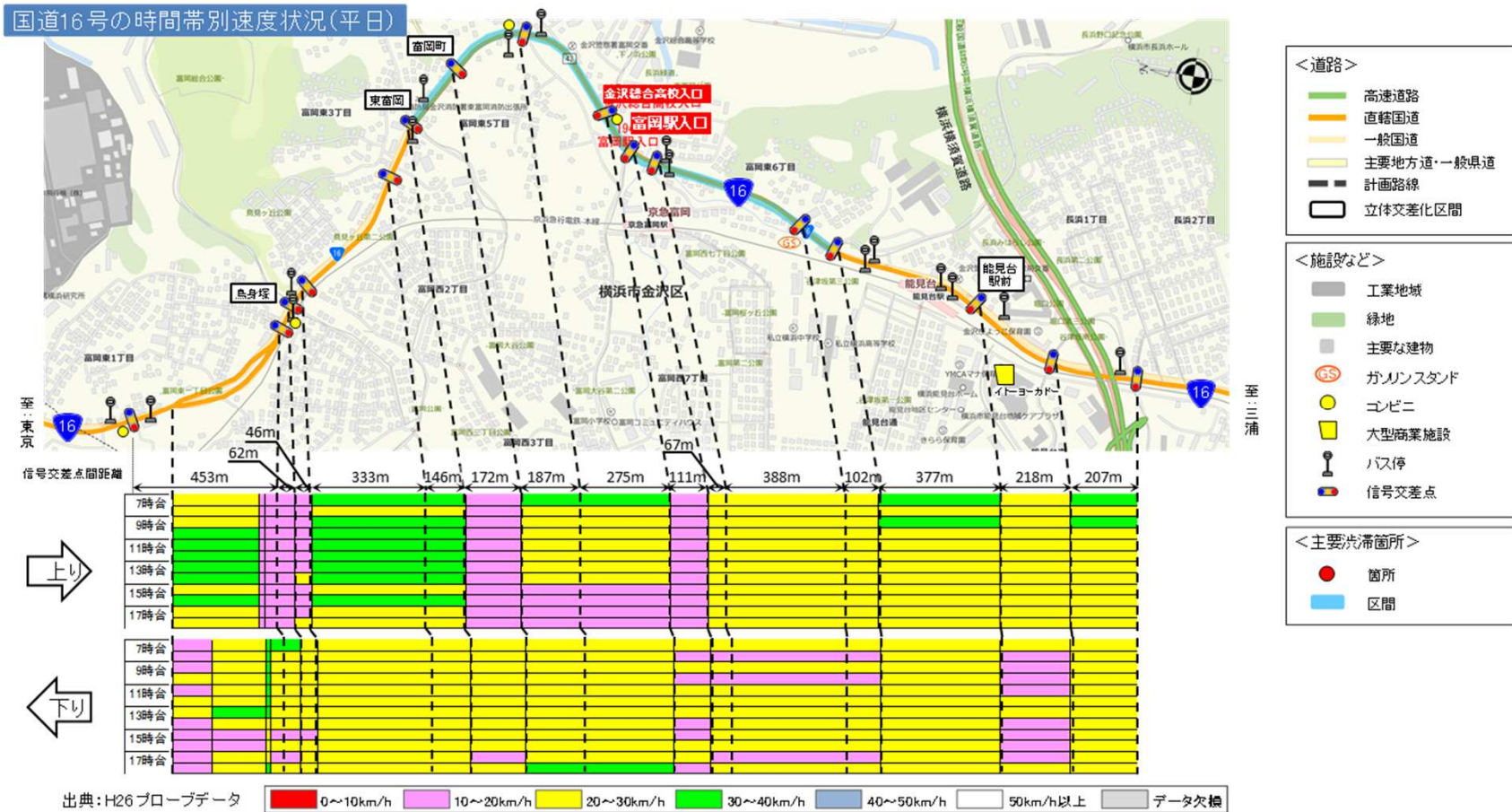
出典:イタルダ事故別データ

## 5 優先検討箇所の検討状況

### 5-3 現地判断方法

- 速度状況を時間帯別に確認し、速度低下時間帯や沿道出入り等の速度低下箇所の明確化、速度低下区間長等について確認。

#### ② 時間帯別速度状況イメージ

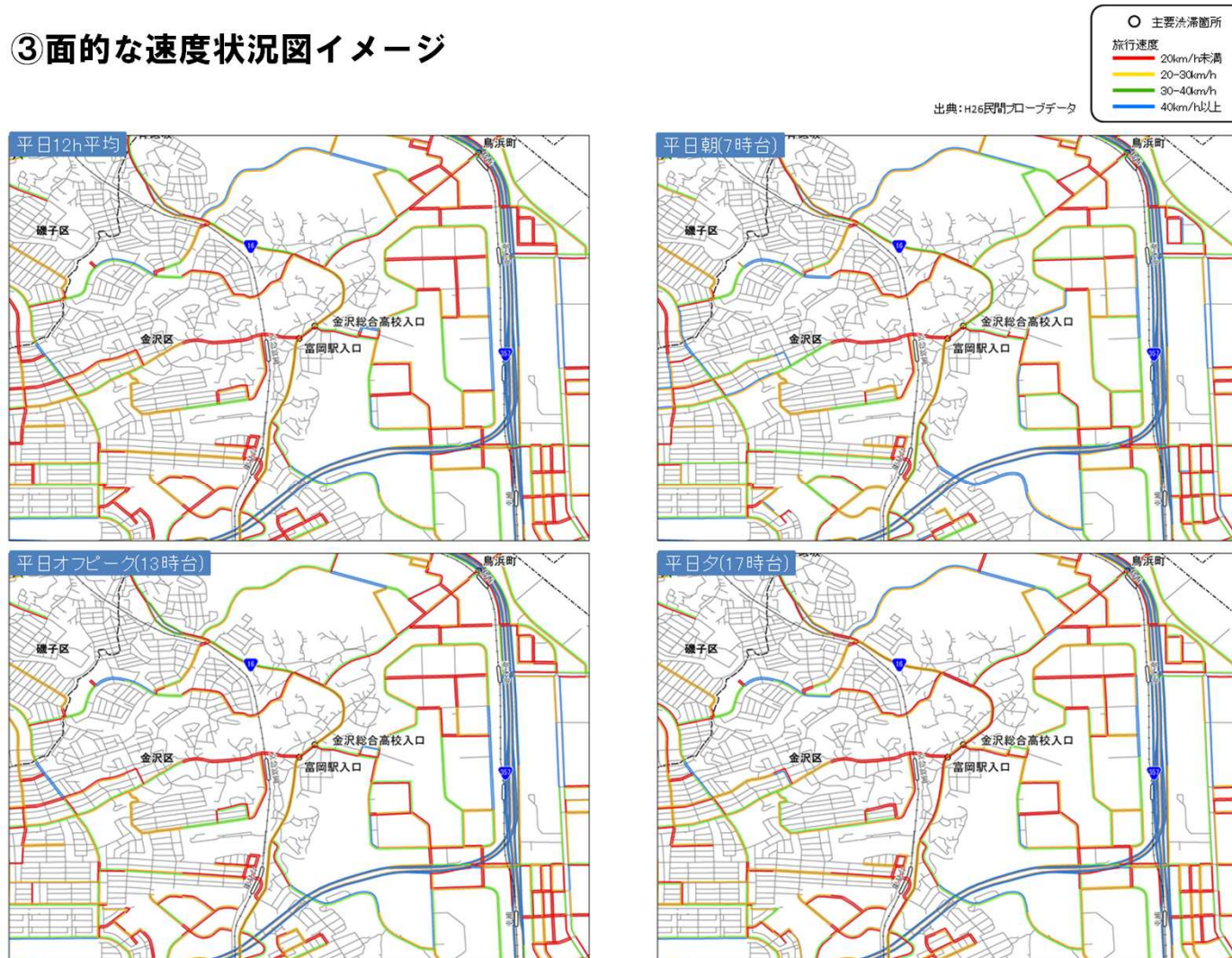


## 5 優先検討箇所の検討状況

### 5-3 現地判断方法

○ 周辺地域の状況を確認するため、速度状況については面的に整理して確認。

#### ③面的な速度状況図イメージ



# 5 優先検討箇所の検討状況

## 5-3 現地判断方法

○「現地診断チェックリスト」を作成し、交差点処理能力が低い要因や信号現示等とのかかわりについて確認し、必要に応じて、交通量調査等を実施する。

### ④ 現地確認イメージ

現地診断結果							
原因区分	道路・交通状況を見るポイント	渋滞要因の種類	チェック種	原因区分	道路・交通状況を見るポイント	渋滞要因の種類	
交通規制適用	信号現示	信号現示が不適切	※	沿道交差点の環境	踏切	踏切による交通の停留	
	右折車または対向直進車	信号機の不運動			〇	橋梁	踏切と近接交差点の信号の不運動
		信号機の視認性					橋梁部と一般部の断面構成の相違
		右折専用車線の未整備					橋梁への交通の集中
	左折車	右折専用車線の不足				沿道からの出入り	沿道施設への出入り
		右折車と対向直進車					交差点及び直近の細街路の出入り
	導流	左折車による直進車の障害				バス	駅前広場への出入り
		不適切な停止線位置					高速道路等のICオフランプからの出入り
	車線	導流標示の不備			〇	路面電車	バスによる速度の低下
		車線の幅員					〇
道路構造	変形交差点			路上駐車	路面電車の占有		
	主道路が直角曲がりの交差点				路上駐車による車再走行の障害		
	隅切り不足				工事		
	道路施設の位置不適				工事による車線閉鎖		
道路線形	急カーブ			交通需要	先詰まり		
	勾配の変化点				先詰まり		
	急勾配				交差点における交通容量超過		
交通の種類	トンネル	トンネル坑口		備考	単路部における交通容量超過		
	大型車	大型車による速度の低下			時間帯による交通の集中		
	二輪車	二輪車による自動車の走行の障害			沿道施設への特定時間・期間の交通の集中		
	歩行者	歩行者による自動車の走行の障害		※従道路側	行楽地における特定期間の交通の集中		



### 現地診断での判断基準

#### 【交差点全体での現地確認事項】

要因分類	選択項目
A. 交差点処理能力が低い要因	A-1 交差点への流入する車線が十分でないため
	A-2 交差点が大きい
	A-3 変形交差点である(Y字、T字交差点等)
	A-4 多岐交差点である(5岐以上の交差点)
	A-5 信号現示と交通量のバランスが悪い
B. 交通が集中する要因	B-1 主要幹線道路相互の結節点である
	B-2 車線数の変化点である
	B-3 ○○ICへのアクセスルートである
	B-4 ○○への数少ないアクセスルートである
	B-5 ○○川渡河部である

#### 【交差点流入部での現地確認事項】

要因分類	渋滞要因の具体例
A. 左折車の直進阻害	A-1 大型車が多い
	A-2 歩行者(自転車)が多い
	A-3 左折車の回転半径が小さい(隅切り不足である)
B. 右折車の直進阻害	B-1 右折車線が未整備である
	B-2 右折車線が短く、直進車線にはみ出している
C. 信号現示	C-1 ○○方向(車線)の交通量に対する青時間が短い
	C-2 右折青矢の現示がない
	C-3 隣接交差点との信号が不運動である
D. その他	D-1 前の交差点からの交通渋滞が続いている(先詰まり)
	D-2 歩行者(自転車)が多い
	D-3 バス停止により車線が閉塞する
	D-4 路上駐車により車線が閉塞する
	D-5 沿道施設への出入り車両が、直進車を阻害する