

神奈川県東名軸渋滞ボトルネック検討WG

第2回資料

《資料1. 第1回WG以降の状況》

平成27年12月18日

目 次

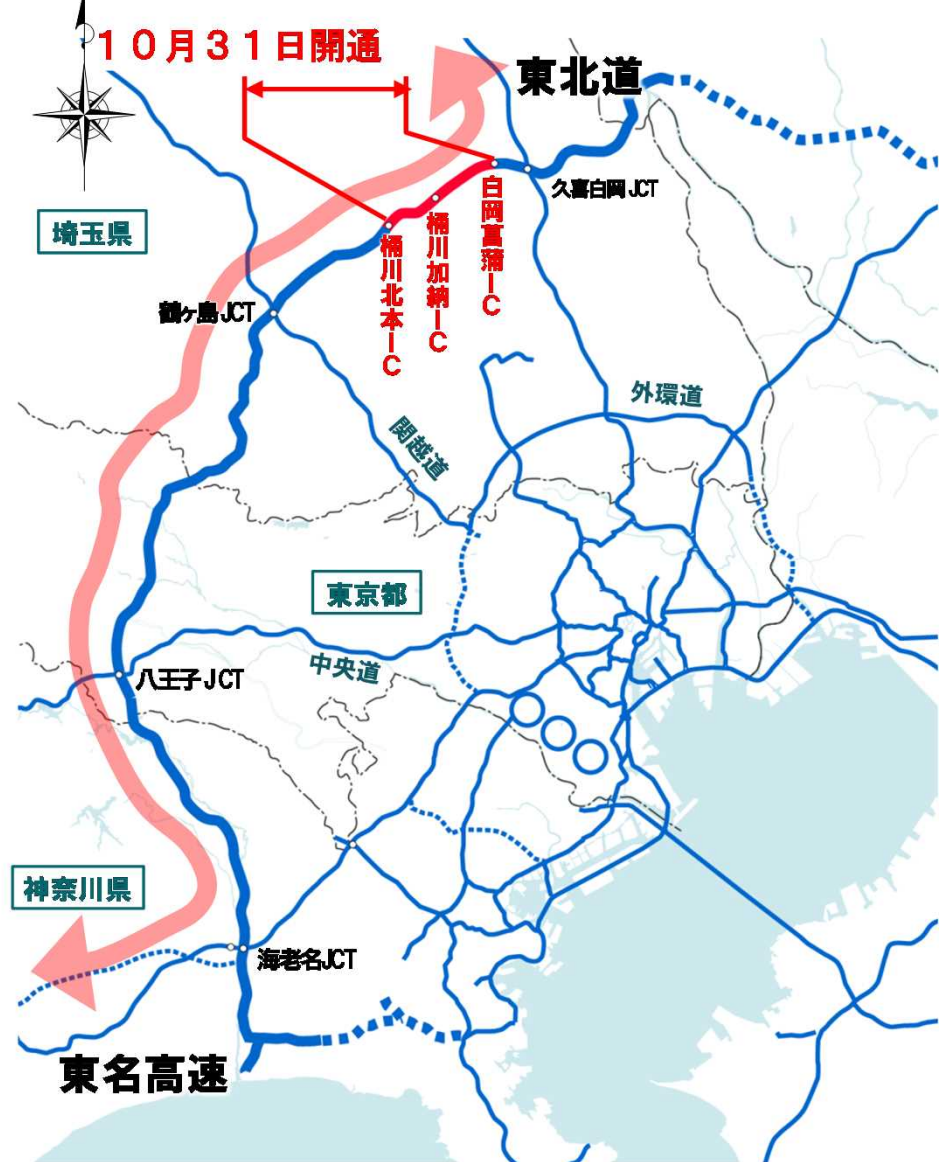
1. 第1回WG以降の対策等の進捗	P 2
2. 交通状況の変化	
1) 東名本線	
① 交通量	P 5
② 速 度	P 7
③ 渋滞回数	P 9
2) 海老名JCT	
① 交通量	P10
② 速 度	P11
③ 渋滞回数	P15

1.第1回WG以降の対策等の進捗

1. 第1回WG以降の対策等の進捗

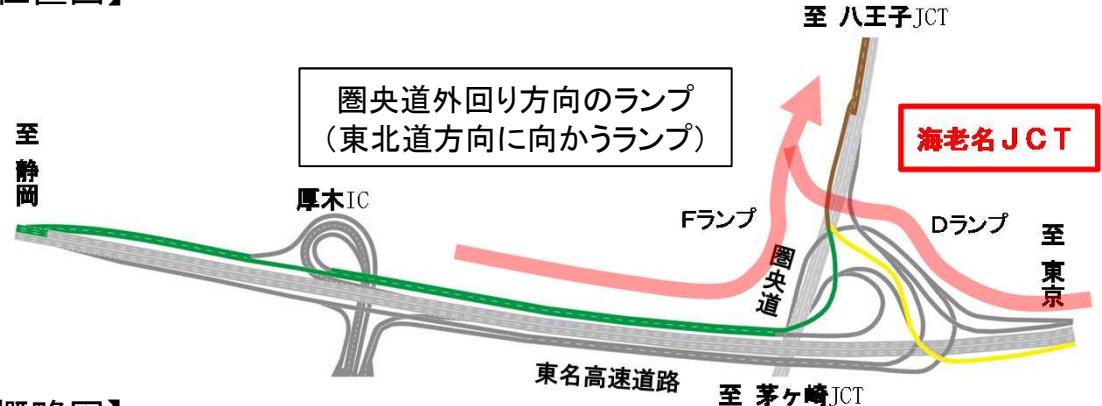
- 平成27年10月31日に圏央道(桶川北本IC～白岡菖蒲IC)が開通、東名高速と東北道が接続。
- 先立つ平成27年10月30日に、海老名JCTの圏央道外回り方向のランプを暫定的に2車線運用開始。

■ 圏央道(桶川北本IC～白岡菖蒲IC)開通

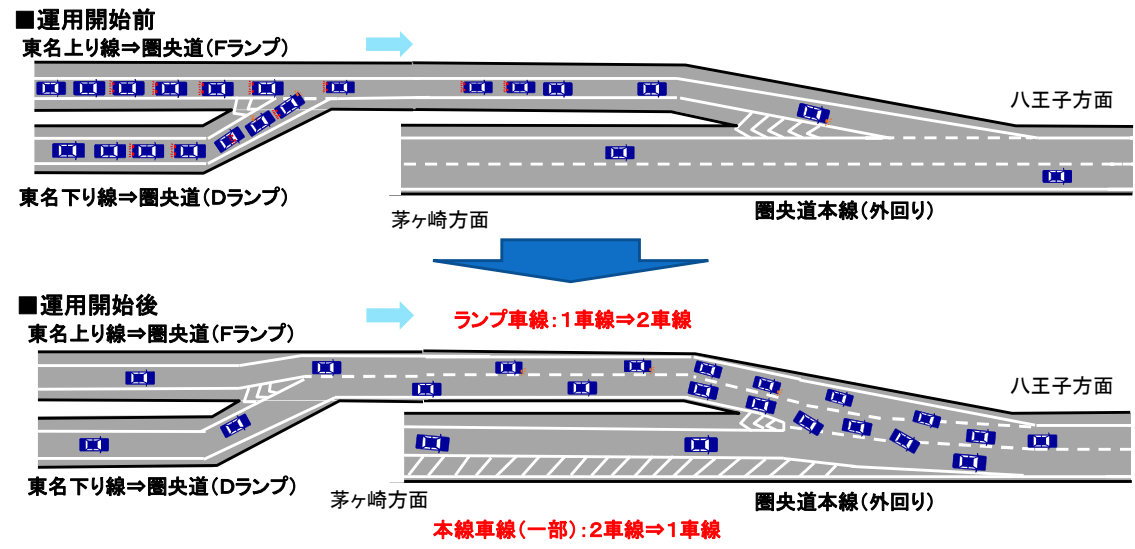


■ 海老名JCTの圏央道外回り方向のランプの暫定2車線運用

【位置図】



【概略図】



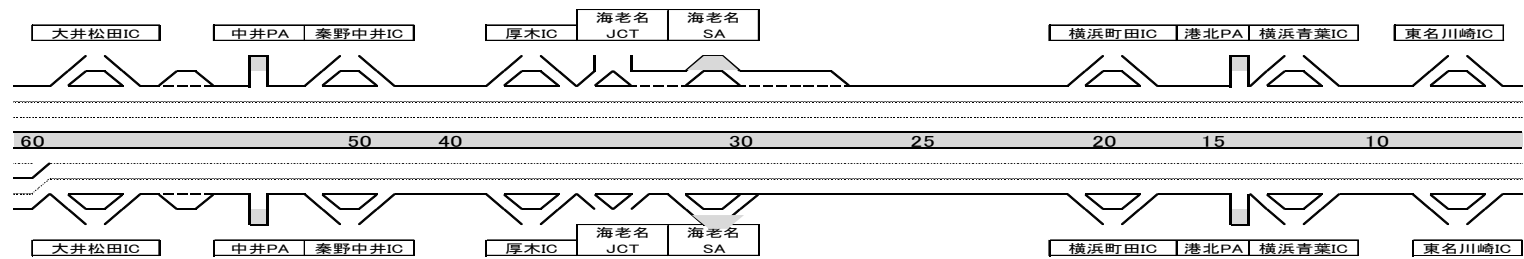
2.交通状況の変化

1) 東名本線 ①交通量(平日)

東名高速～東北道の接続後、

- 圏央道の内側の交通量は、上下線ともに減少。
- 圏央道の外側の交通量は、上下線ともに増加。

■東名本線の区間別平均交通量(平日、台/日)



地図データ
国土地理院の電子国土Webシステム
から提供されたもの

上り
→

	秦野中井～大井松田	厚木～秦野中井	海老名JCT～厚木	横浜町田～海老名JCT	横浜青葉～横浜町田	東名川崎～横浜青葉
接続前	43,900	47,300	73,900	66,600	54,000	51,900
接続後	44,700	48,200	74,500	63,800	52,500	50,400
増減(率)	800(2%増)	900(2%増)	600(1%増)	-2,800(4%減)	-1,500(3%減)	-1,500(3%減)

圏央道の外側 圏央道の内側

下り
←

	秦野中井～大井松田	厚木～秦野中井	海老名JCT～厚木	横浜町田～海老名JCT	横浜青葉～横浜町田	東名川崎～横浜青葉
接続前	44,100	48,900	66,500	62,400	53,600	52,500
接続後	44,800	49,600	68,500	62,200	52,400	51,000
増減(率)	700(2%増)	700(1%増)	2000(3%増)	-200(0%)	-1,200(2%減)	-1,500(3%減)

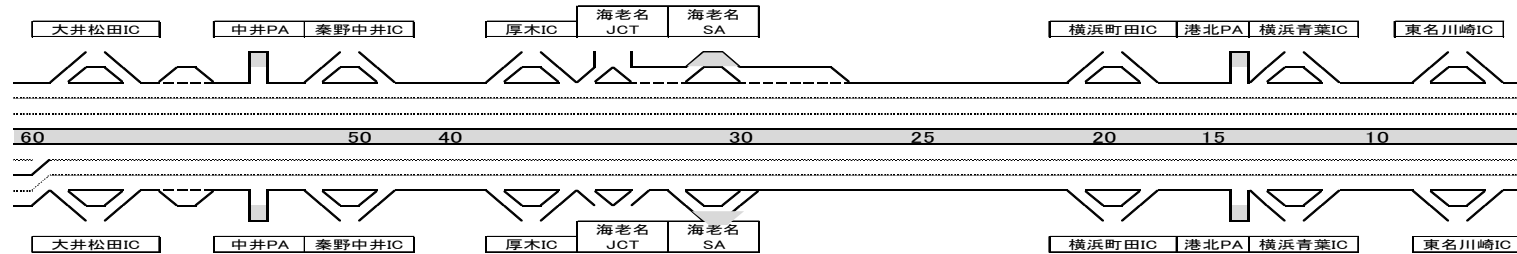
NEXCO中日本資料(トラカンデータ)
接続前:平成27年10月1日～30日
接続後:平成27年11月1日～15日

1) 東名本線 ①交通量(休日)

東名高速～東北道の接続後、

- 圏央道の内側の交通量は、上下線ともに減少。
- 圏央道の外側の交通量は、上下線ともに減少。

■東名本線の区間別平均交通量(休日、台/日)



地図データ
国土地理院の電子国土Webシステム
から提供されたもの

上り
→

圏央道の外側 圏央道の内側
← →

	秦野中井～大井松田	厚木～秦野中井	海老名JCT～厚木	横浜町田～海老名JCT	横浜青葉～横浜町田	東名川崎～横浜青葉
接続前	49,200	50,800	74,300	66,600	56,100	53,900
接続後	48,600	50,000	73,300	60,900	52,500	51,100
増減(率)	-600(1%減)	-800(2%減)	-1,000(1%減)	-5,700(9%減)	-3,600(6%減)	-2,800(5%減)

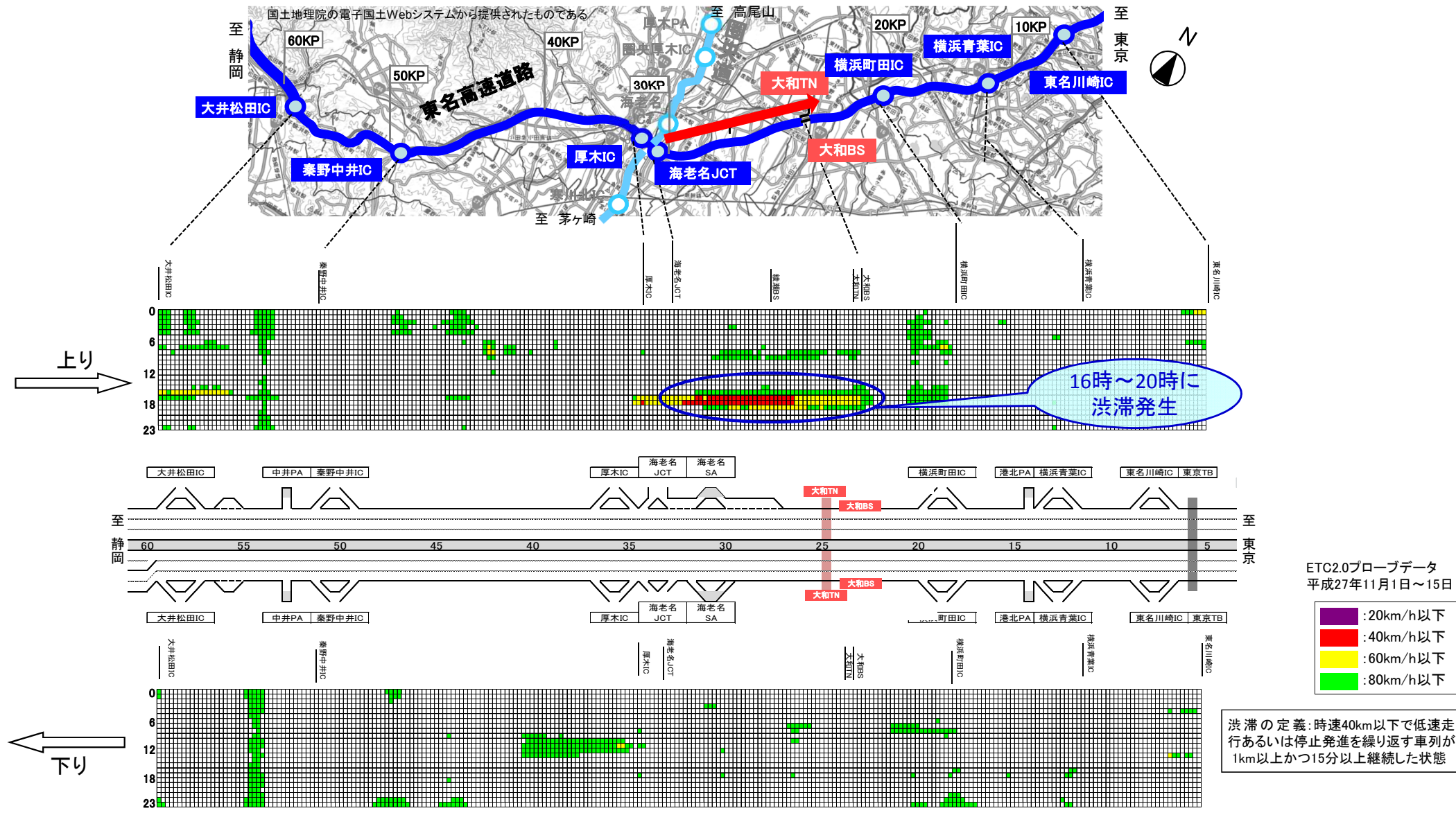
←
下り

	秦野中井～大井松田	厚木～秦野中井	海老名JCT～厚木	横浜町田～海老名JCT	横浜青葉～横浜町田	東名川崎～横浜青葉
接続前	49,900	52,700	68,100	64,100	53,600	52,600
接続後	47,000	49,500	65,200	60,100	50,700	50,000
増減(率)	-2,900(6%減)	-3,200(6%減)	-2,900(4%減)	-4,000(6%減)	-2,900(5%減)	-2,600(5%減)

NEXCO中日本資料(トラカンデータ)
接続前:平成27年10月1日～30日
接続後:平成27年11月1日～15日

1) 東名本線 ②速度(平日)

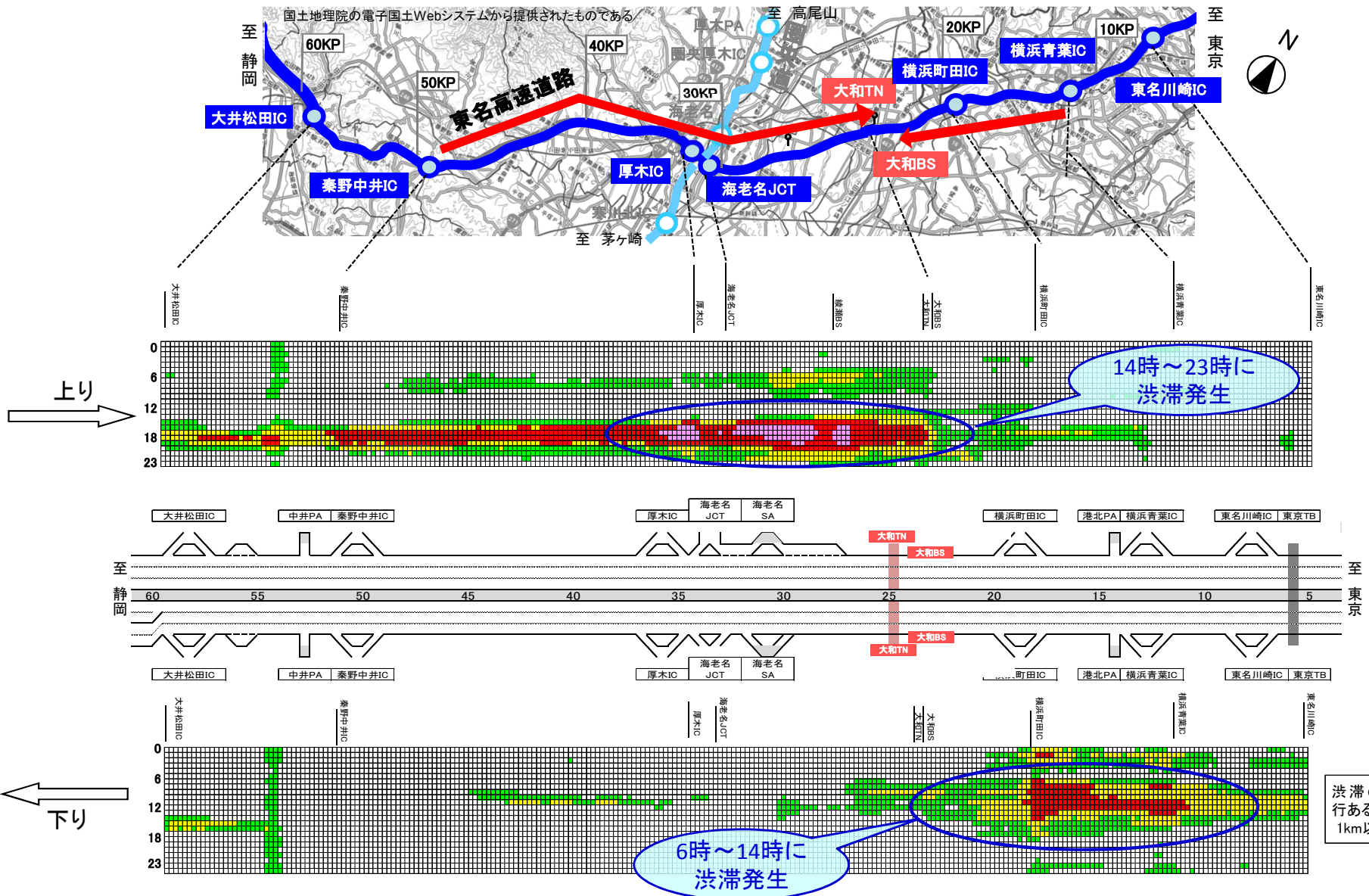
- 東名高速～東北道の接続後、
- 上り方向は、午後到大和トンネル付近を先頭に渋滞が発生。
 - 下り方向は、速度変化はほとんど見られない。



1) 東名本線 ②速度(休日)

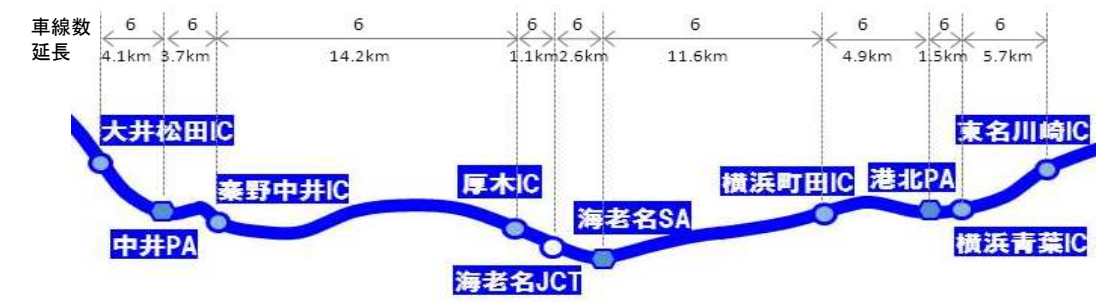
東名高速～東北道の接続後、

- 上り方向は、午後到大和トンネル付近を先頭に渋滞が発生。
- 下り方向は、午前から昼間にかけて大和トンネル付近を先頭に渋滞が発生。



1) 東名本線 ③渋滞回数

東名高速～東北道の接続後も、
● 横浜町田IC～海老名JCT間に渋滞が集中。

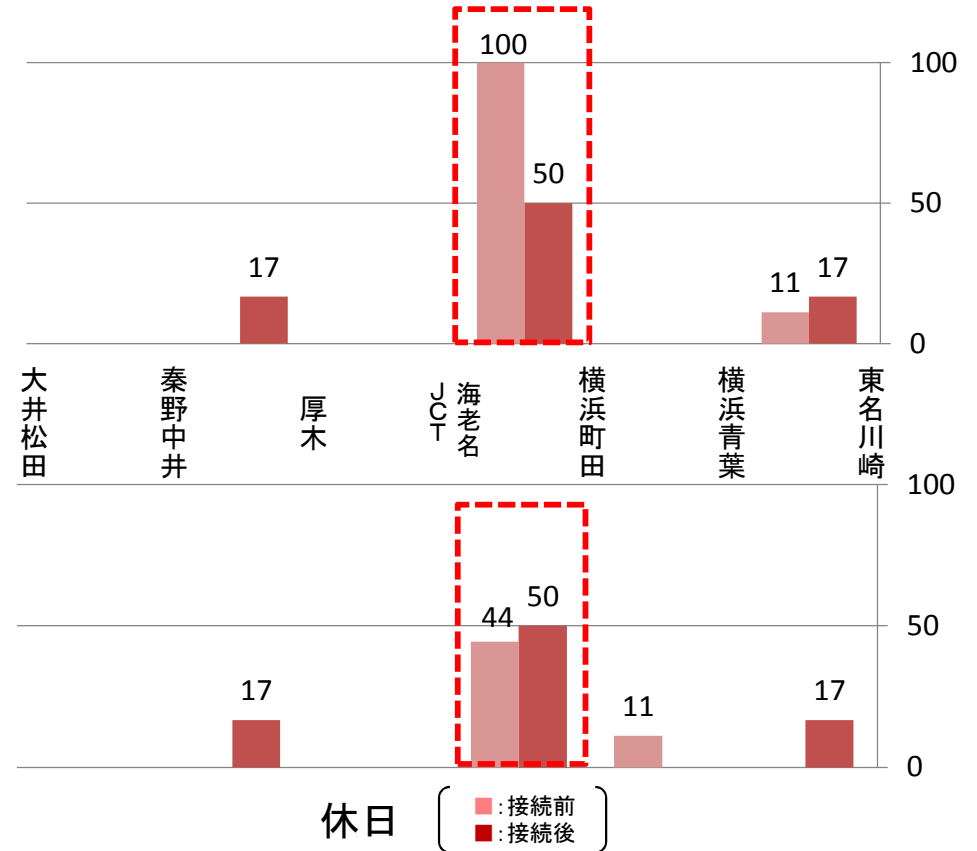
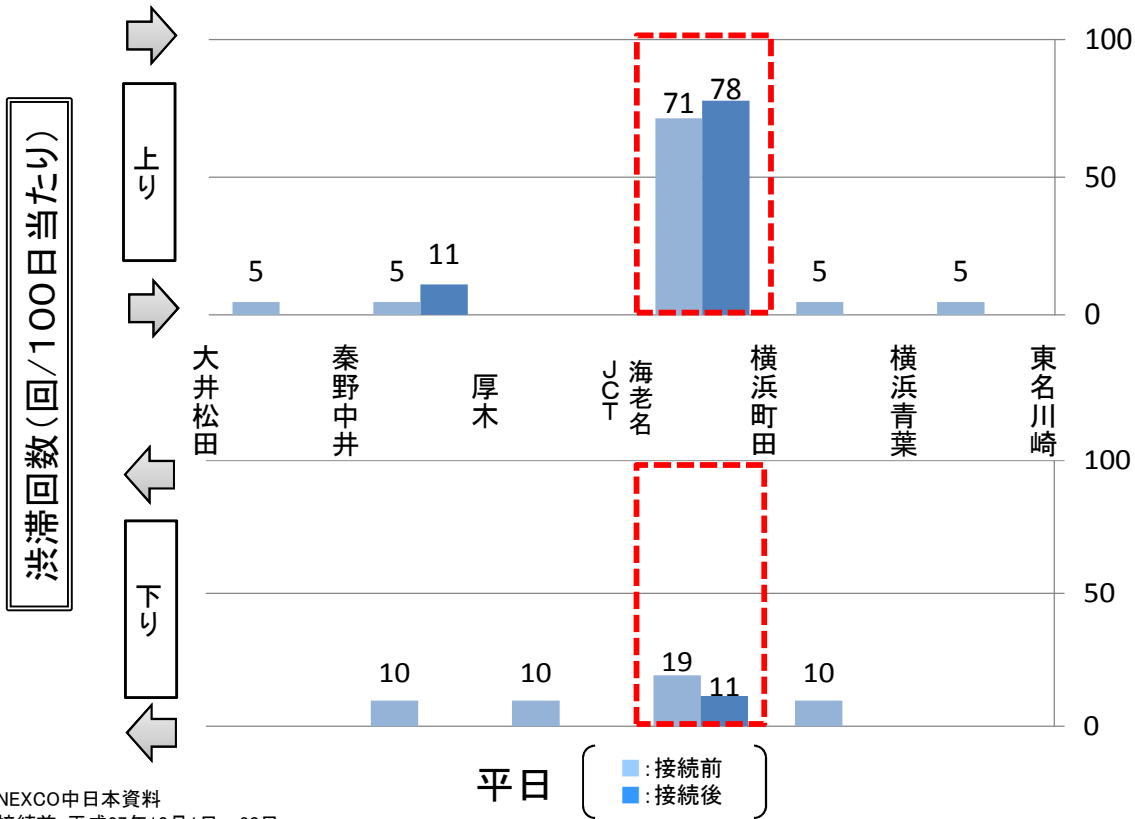


※集計について

集計期間が接続前(平成27年10月1日～30日)と接続後(平成27年11月1日～15日)では日数が異なるため、平日・休日をそれぞれ100日に換算し集計。

集計比較期間	平日	休日
平成27年10月1日～30日	21日	9日
平成27年11月1日～15日	9日	6日

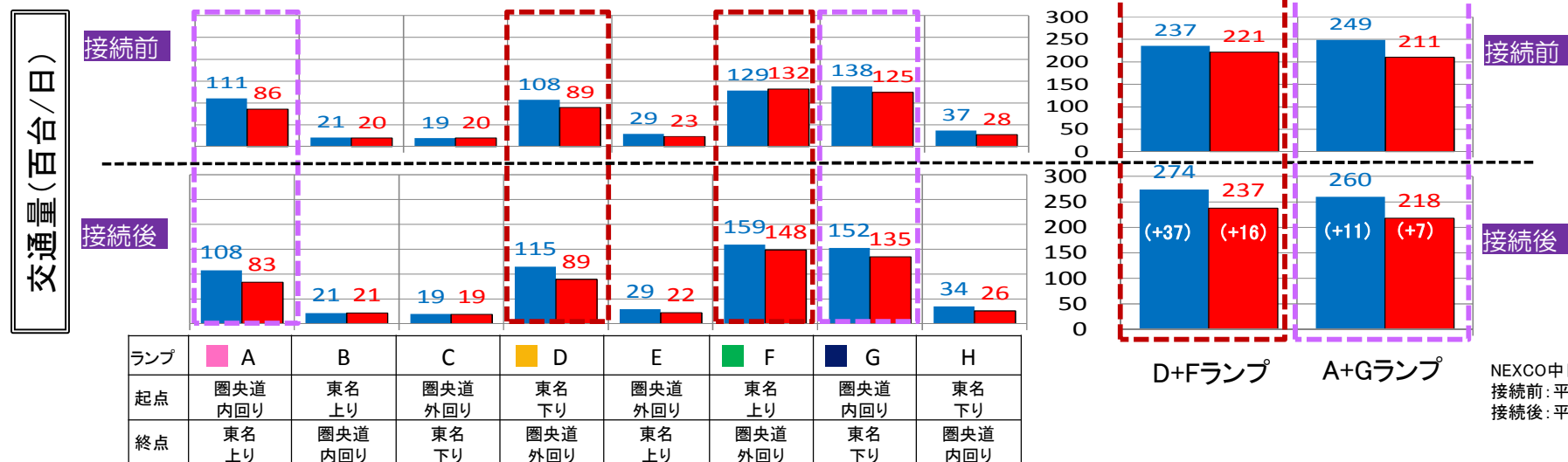
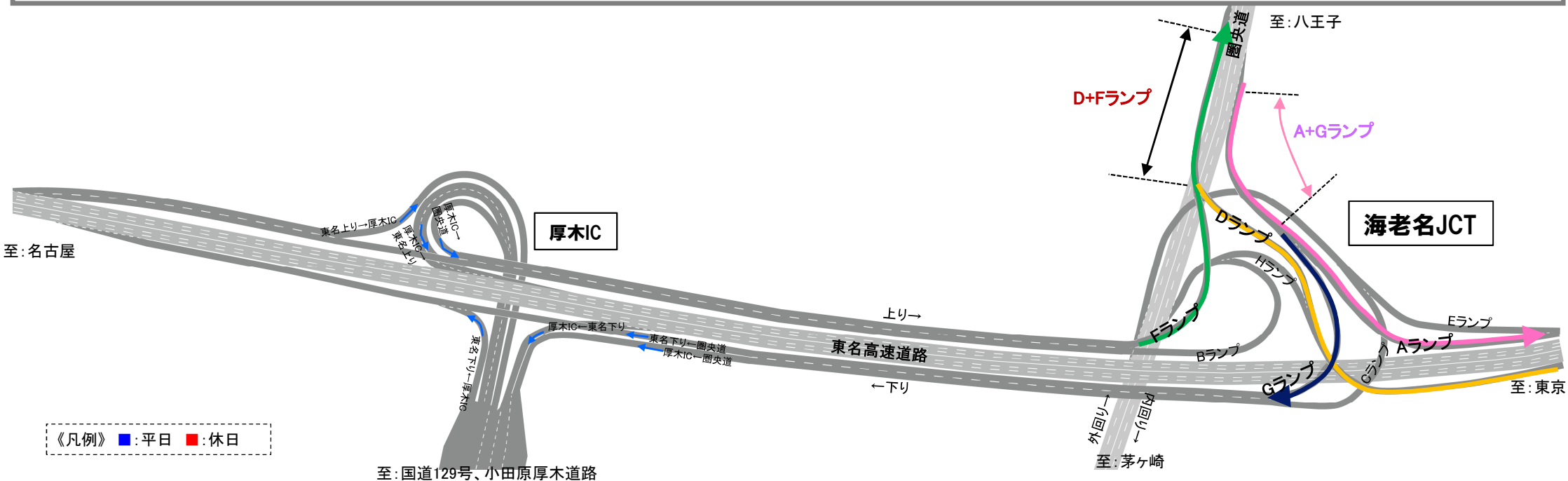
渋滞回数：各IC、JCT間を先頭とする交通集中渋滞回数を合計したもの。(土曜日は休日扱いとしている。)
渋滞の定義：時速40km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態



NEXCO中日本資料
接続前：平成27年10月1日～30日
接続後：平成27年11月1日～15日

2)海老名JCT ①ランプ別交通量

- D+Fランプ：平日で約3,700台の増加。(Fランプの増加車両が約8割。)
- A+Gランプ：平日で約1,100台の増加。(Gランプへの流出車両は約1,400台増加、Aランプへの流出車両は約300台減少)

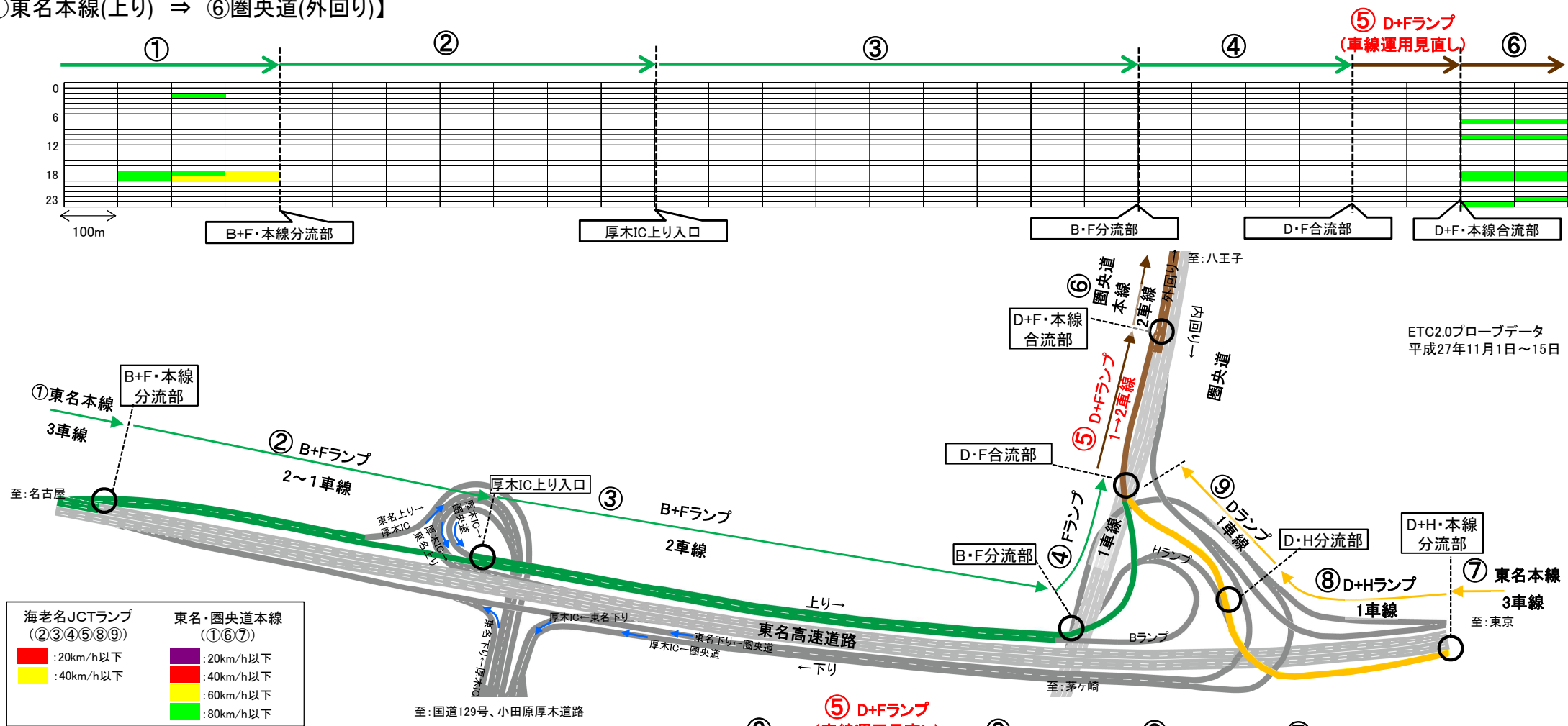


NEXCO中日本資料(トラカンデータ)
 接続前:平成27年10月1日～30日
 接続後:平成27年11月1日～15日

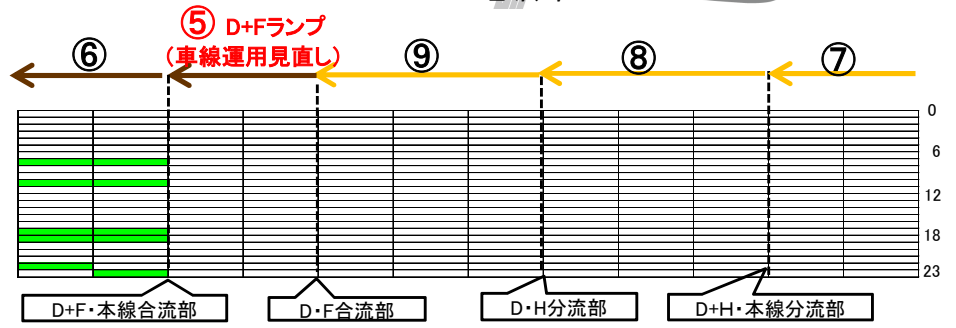
2)海老名JCT ②速度(東名高速→圏央道外回り・平日)

- 車線運用の見直し後、平日朝夕の通勤時間帯のD+Fランプ合流部を先頭にした渋滞は発生していない。

【①東名本線(上り) ⇒ ⑥圏央道(外回り)】



【⑦東名本線(下り) ⇒ 圏央道(外回り)】

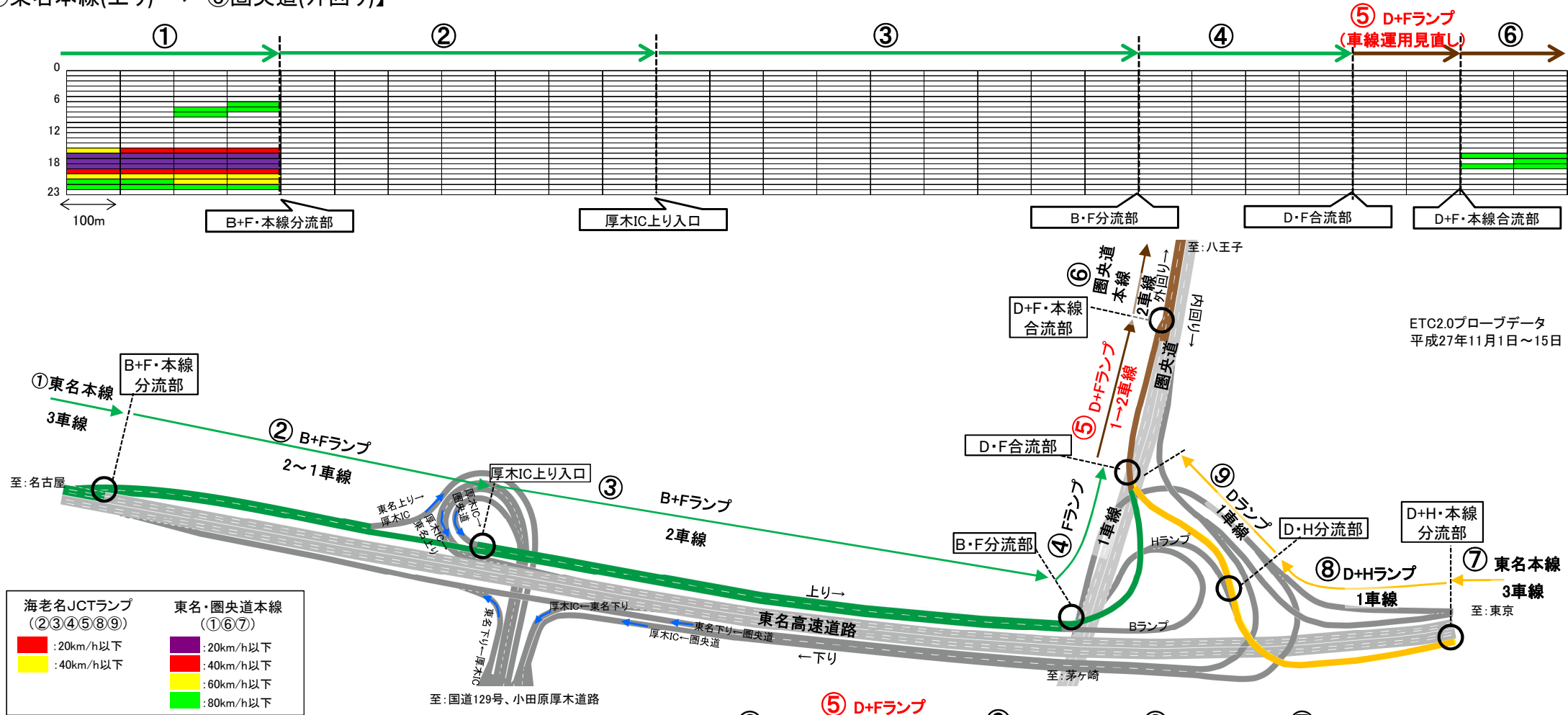


※東名・圏央道本線の旅行速度は、走行車線と追越車線の走行車両の平均速度

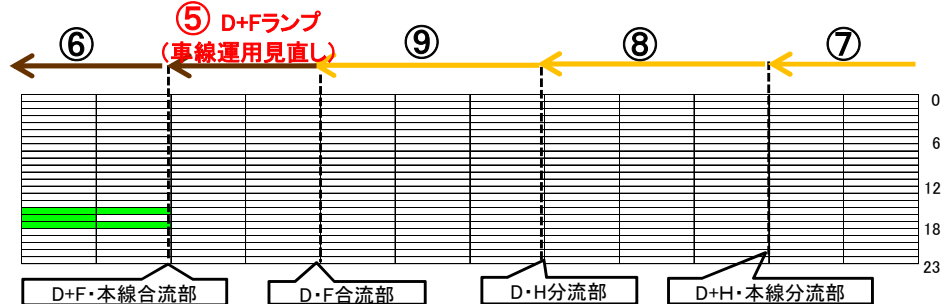
2)海老名JCT ②速度(東名高速→圏央道外回り・休日)

● 平日同様、休日夕方に発生していたD+Fランプ合流部を先頭とする渋滞は発生していない。

【①東名本線(上り) ⇒ ⑥圏央道(外回り)】



【⑦東名本線(下り) ⇒ 圏央道(外回り)】



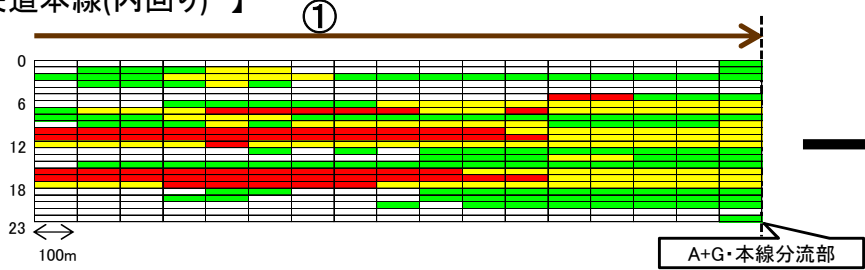
※東名・圏央道本線の旅行速度は、走行車線と追越車線の走行車両の平均速度

2)海老名JCT ②速度(圏央道内回り→東名高速・平日)

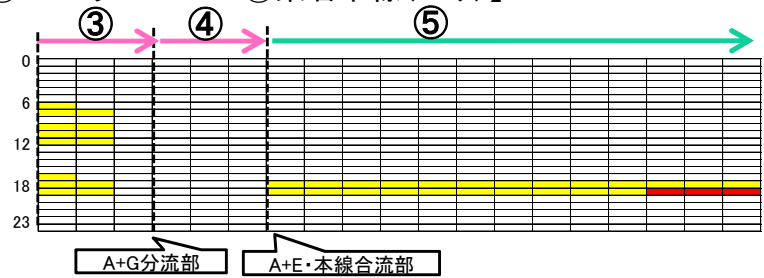
東名高速～東北道の接続後、

- 圏央道内回りの本線で速度の低下がみられるが、A+G・本線分流部付近では大きな速度低下はみられない。
- ランプ部においては、A+Gランプにおいて速度低下がみられる。

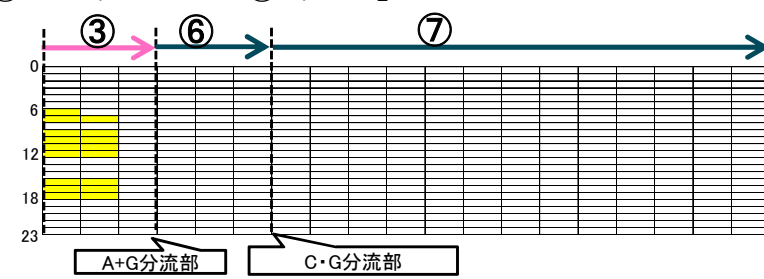
【①圏央道本線(内回り)】



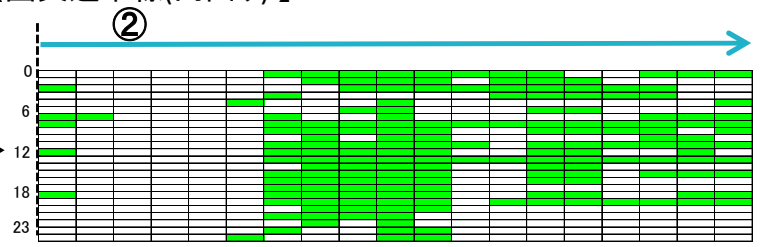
【③A+Gランプ ⇒ ⑤東名本線(上り)】



【③A+Gランプ ⇒ ⑦Cランプ】

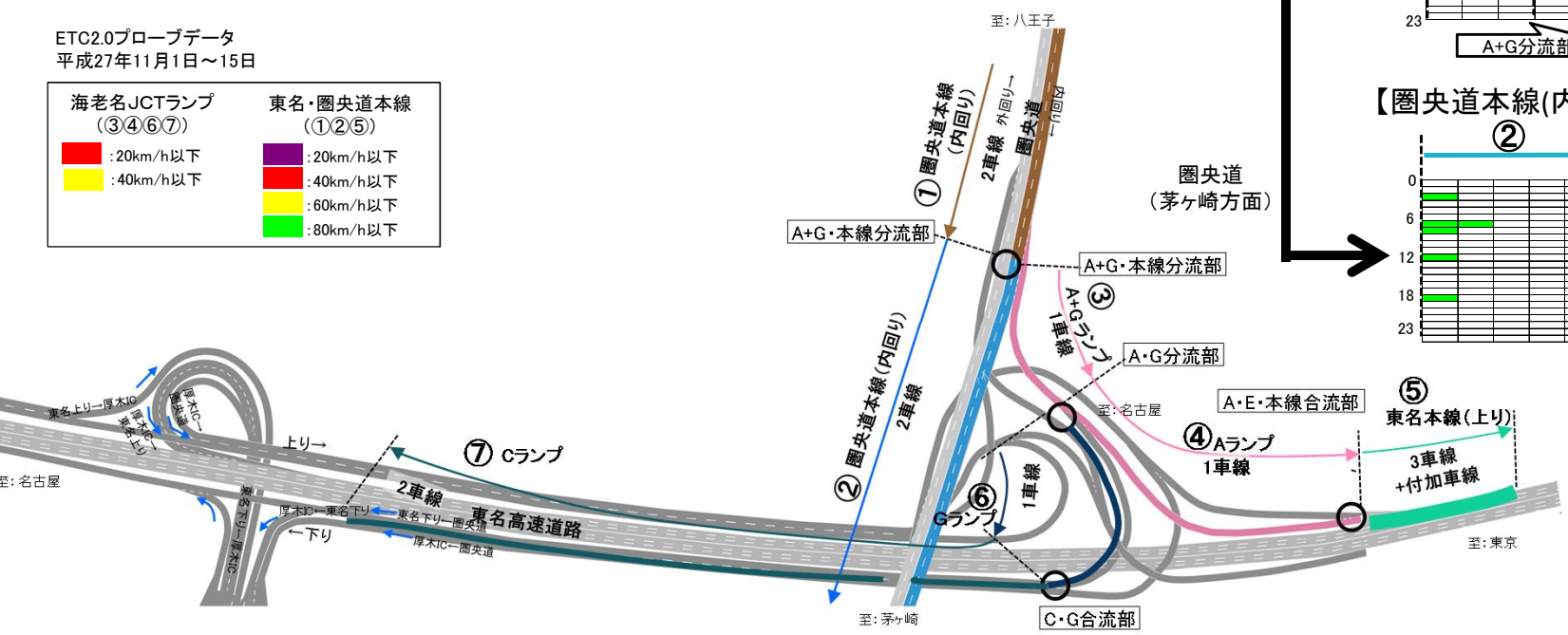


【圏央道本線(内回り)】



ETC2.0プローブデータ
平成27年11月1日～15日

海老名JCTランプ (③④⑥⑦)	東名・圏央道本線 (①②⑤)
■ : 20km/h以下	■ : 20km/h以下
■ : 40km/h以下	■ : 40km/h以下
	■ : 60km/h以下
	■ : 80km/h以下



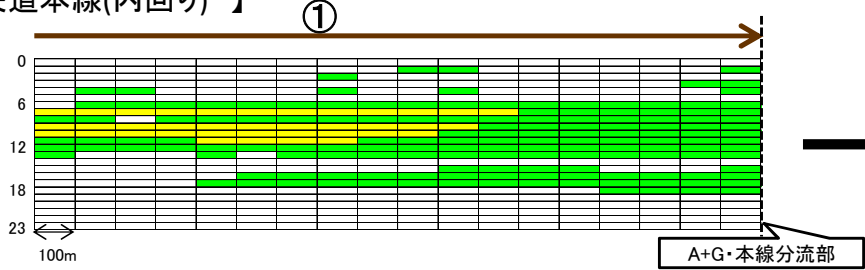
※圏央道本線の旅行速度は、走行車線と追越車線の走行車両の平均速度

2)海老名JCT ②速度(圏央道内回り→東名高速・休日)

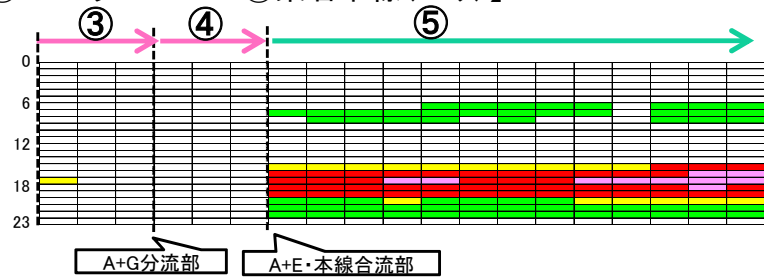
東名高速～東北道の接続後、

- 平日ほどではないが、内回りの本線において、若干の速度低下がみられる。

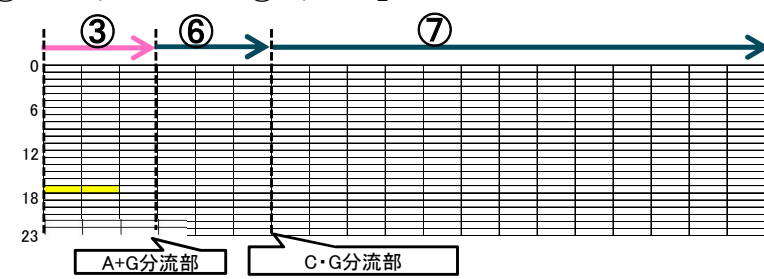
【①圏央道本線(内回り)】



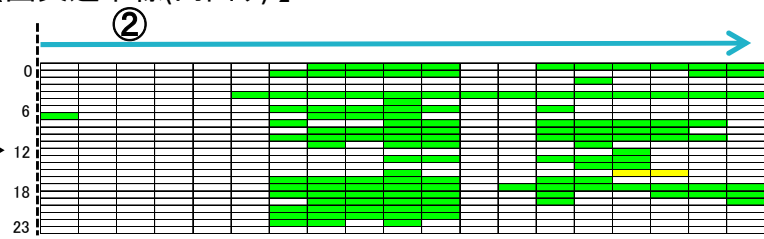
【③A+Gランプ ⇒ ⑤東名本線(上り)】



【③A+Gランプ ⇒ ⑦Cランプ】

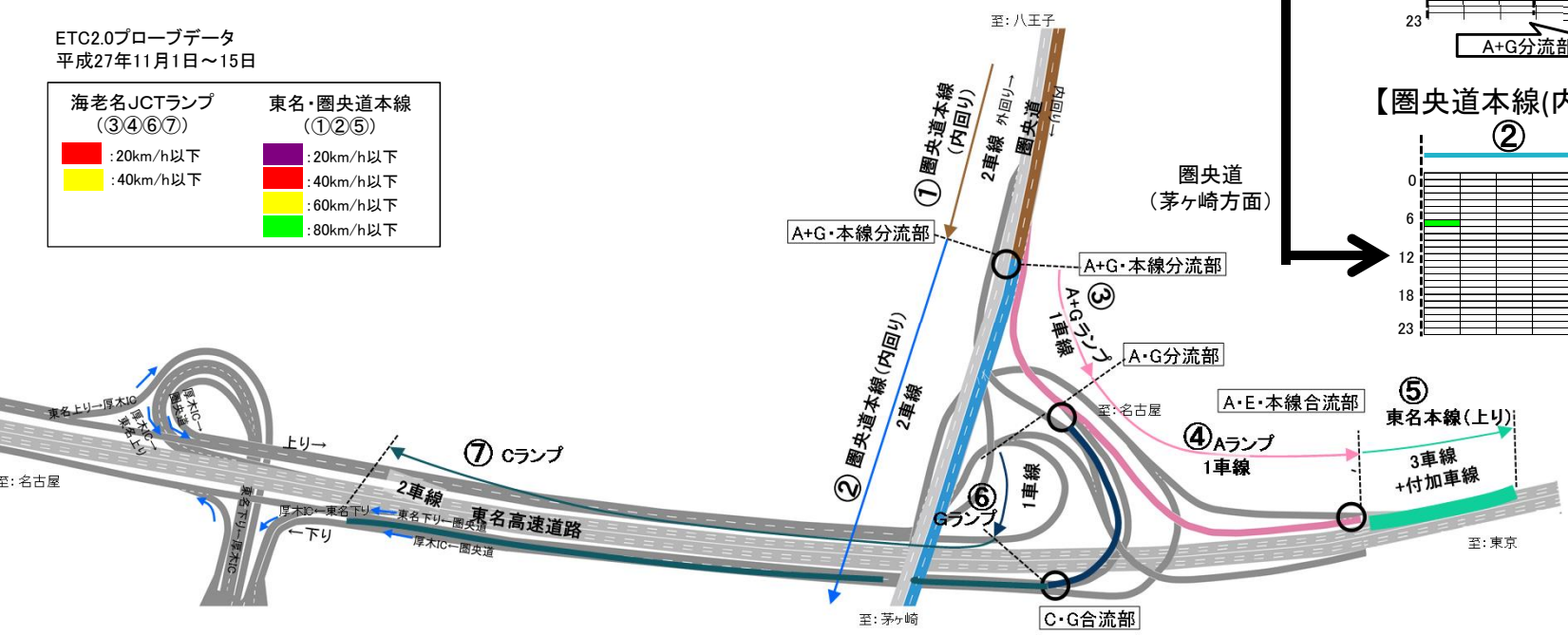


【圏央道本線(内回り)】



ETC2.0プローブデータ
平成27年11月1日～15日

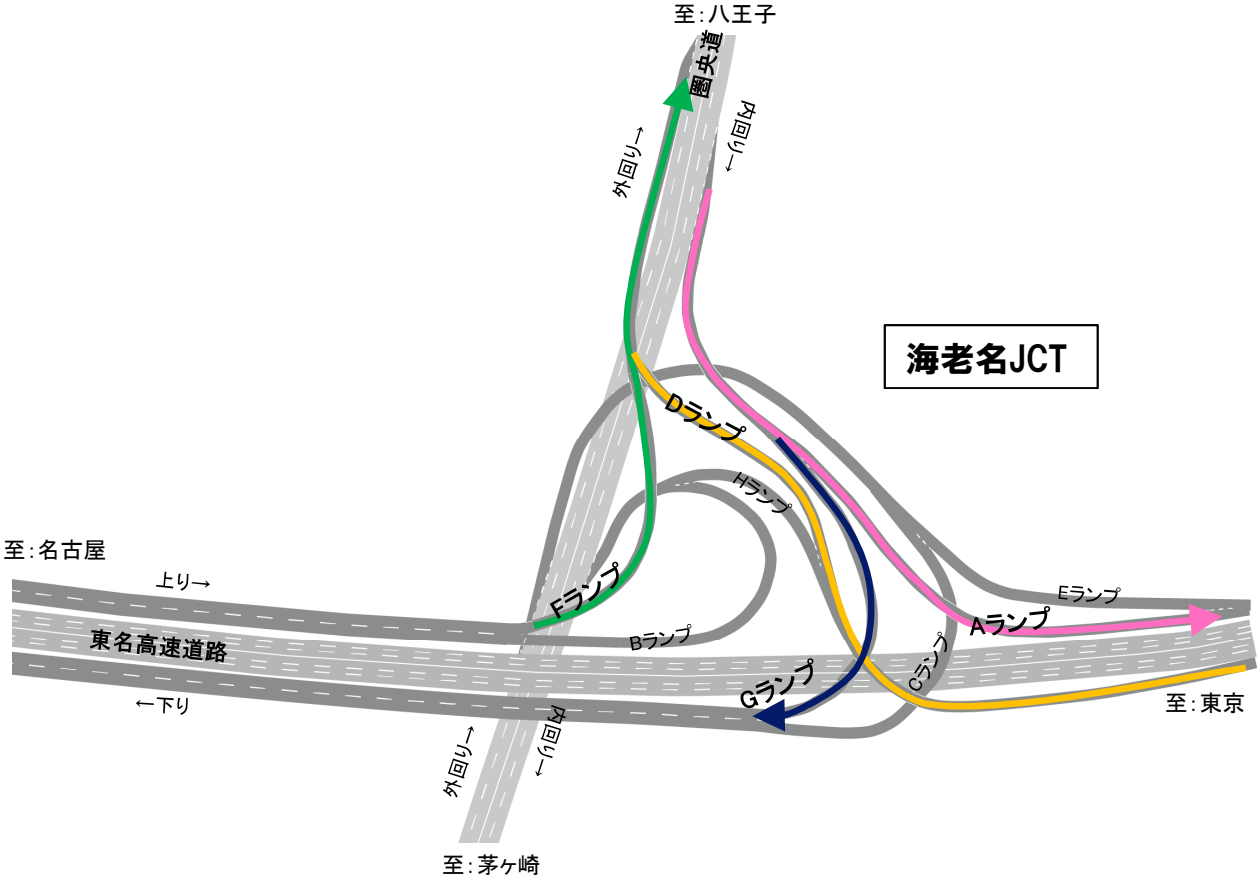
海老名JCTランプ (③④⑥⑦)	東名・圏央道本線 (①②⑤)
■ : 20km/h以下	■ : 20km/h以下
■ : 40km/h以下	■ : 40km/h以下
	■ : 60km/h以下
	■ : 80km/h以下



※圏央道本線の旅行速度は、走行車線と追越車線の走行車両の平均速度

2)海老名JCT ③渋滞回数

- 車線運用を見直したのち、東名高速から圏央道外回りへのランプの渋滞が解消。
- 東名高速と東北道が接続したのち、圏央道内回りから東名高速へのランプにおいて、平均渋滞時間が約50分から約100分に増加。



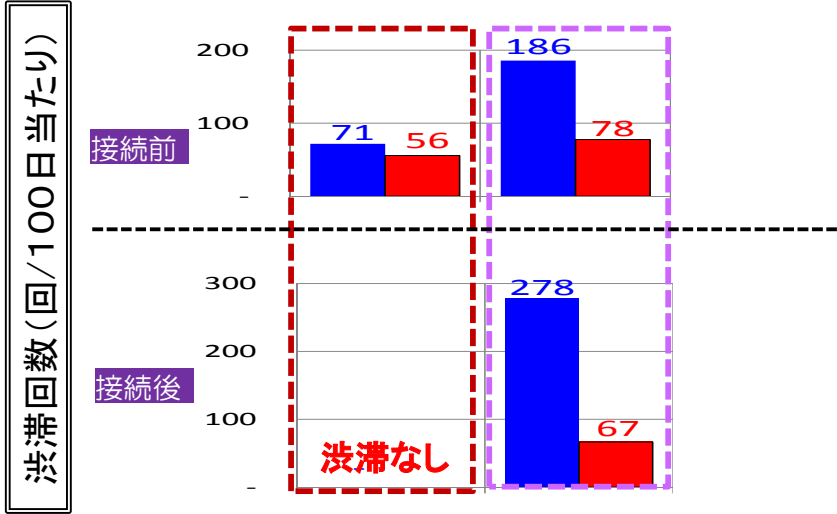
※集計について

集計期間が圏央道開通前(平成27年10月1日～30日)と圏央道開通後(平成27年11月1日～15日)では日数が異なるため、平日・休日をそれぞれ100日に換算し集計。

集計比較期間	平日	休日
平成27年10月1日～30日	21日	9日
平成27年11月1日～15日	9日	6日

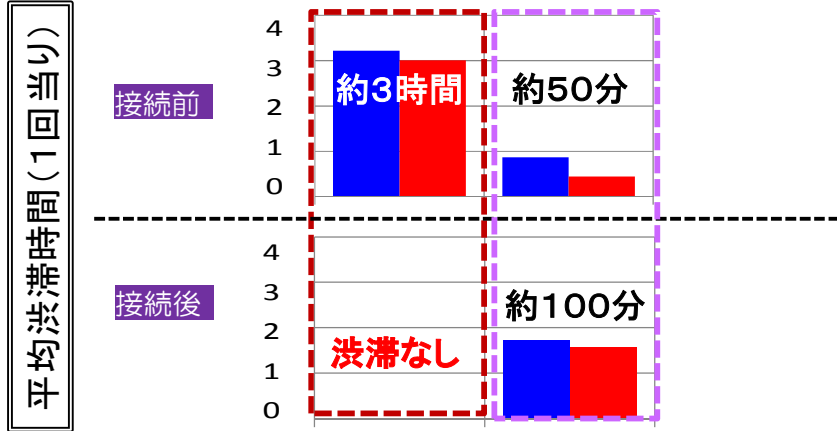
渋滞回数 : 各IC、JCT間を先頭とする交通集中渋滞回数を合計したもの。
(土曜日は休日扱いとしている。)
渋滞の定義 : 時速40km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態

NEXCO中日本資料
接続前: 平成27年10月1日～30日
接続後: 平成27年11月1日～15日



東名高速から
圏央道外回り方向への
ランプ

圏央道内回りから
東名高速への
ランプ



《凡例》 ■: 平日 ■: 休日

第2回神奈川県東名軸渋滞ボトルネック検討WG

《資料2. 東名高速の渋滞対策(案)》

平成27年12月18日

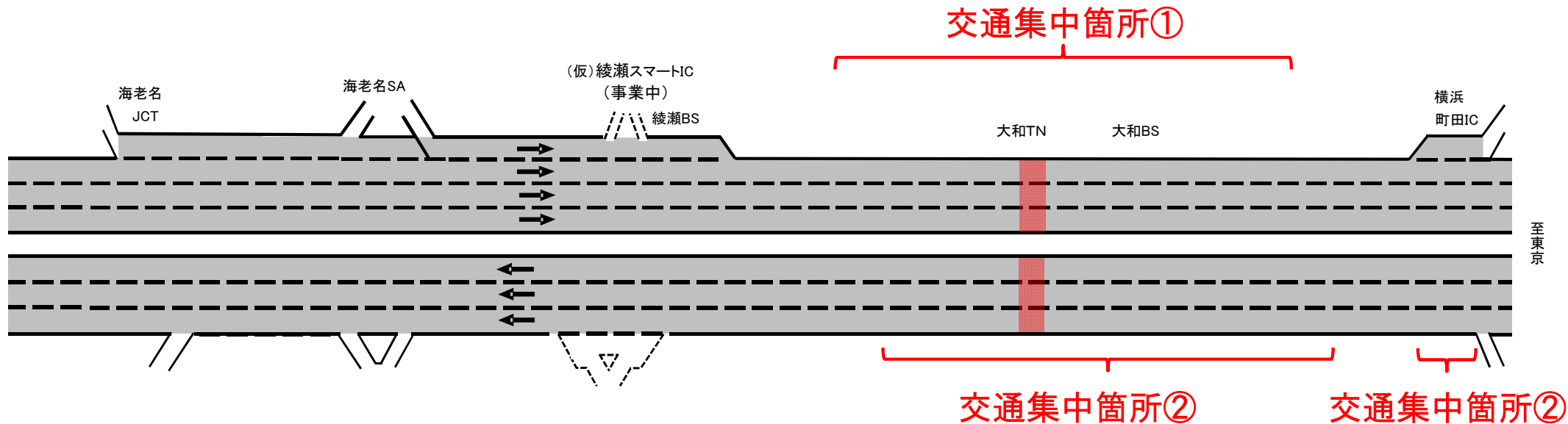


東名高速道路の交通集中箇所と要因

NEXCO

- ①上り線:主に休日の午後において、大和トンネル付近の上り勾配区間等により、速度低下が発生。
- ②下り線:主に休日の午前において、大和トンネル付近のサグ部や、横浜町田ICからの合流等により速度低下が発生。

※渋滞の定義: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。

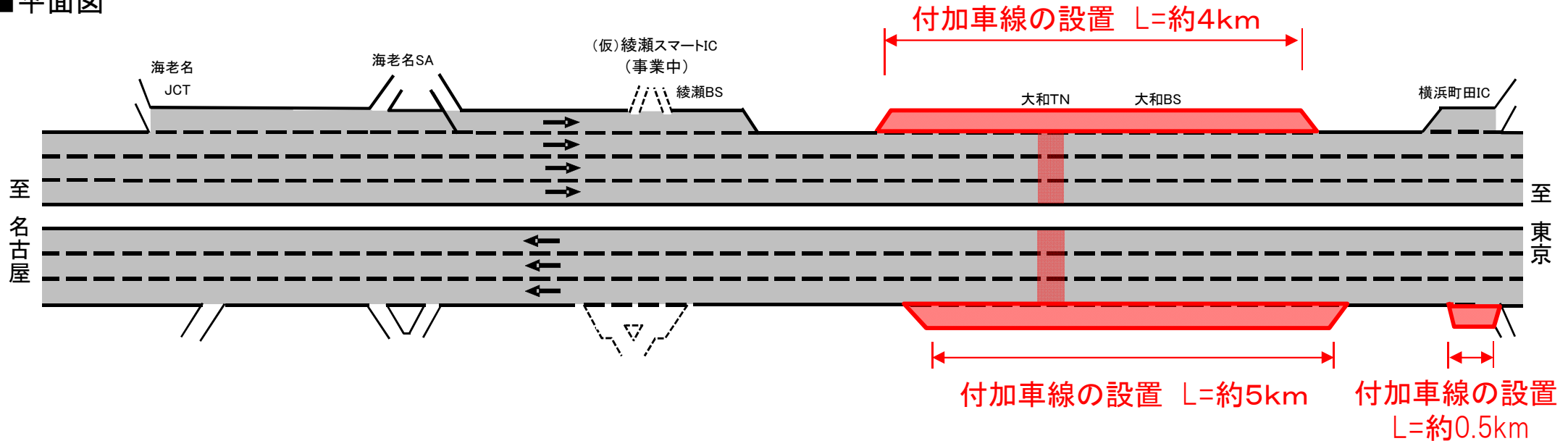


大和トンネル坑口付近から東京方面を撮影

渋滞の発生を抑制するために**交通集中箇所の交通容量拡大**が効果的

○上下線の大和トンネル付近等において、既存の道路幅員を最大限活用しつつ、付加車線を設置。

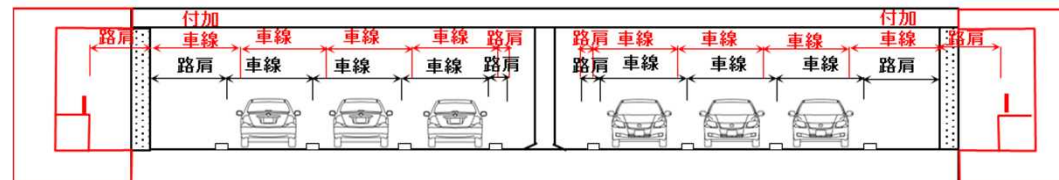
■平面図



※用地取得など準備の整った区間から順次、工事に着手。

※運用開始後の交通状況等に応じ、追加対策も検討。

■横断図（大和トンネル部）



取得済用地内でトンネルを拡幅し付加車線設置

※高架部の拡幅には、一部用地取得が必要