

神奈川県渋滞ボトルネック検討WG

第4回資料

平成30年12月5日

目 次

1 国道1号の渋滞対策の推進	P3
1.1 国道1号の交通状況について	P4
1.2 戸塚警察署交差点の現況及び今後の進め方について	P11
1.3 その他の交差点における渋滞対策について	P16
2 横浜新道、第三京浜の渋滞対策(NEXCO東日本)	P22
3 県央～横浜都心部周辺の交通の状況等について	P29
3.1 交通状況	P30
3.2 渋滞状況	P34
3.3 主な事業の状況	P42
3.4 県央～横浜都心部周辺の課題と対応について	P46

検討の経緯

神奈川県東名軸渋滞ボトルネック検討WG 第1回 (H27.9)、第2回 (H27.12)

海老名JCTの車線運用変更後の交通状況、大和トンネル付近の対策案について整理
⇒ 海老名JCTの改良による効果を確認、大和トンネル付近の対策案を立案



東名軸に加え、神奈川県内におけるもう1つの東西方向の交通を担う
国道1号・横浜新道・第三京浜も対象路線として、検討に着手

神奈川県渋滞ボトルネック検討WG 第1回 (H28.2)、第2回 (H28.2)、第3回 (H29.7)

横浜新道・国道1号・第三京浜の現状・課題や渋滞要因について整理
⇒ 横浜新道、国道1号、第三京浜における対策案を立案



第4回 (今回)

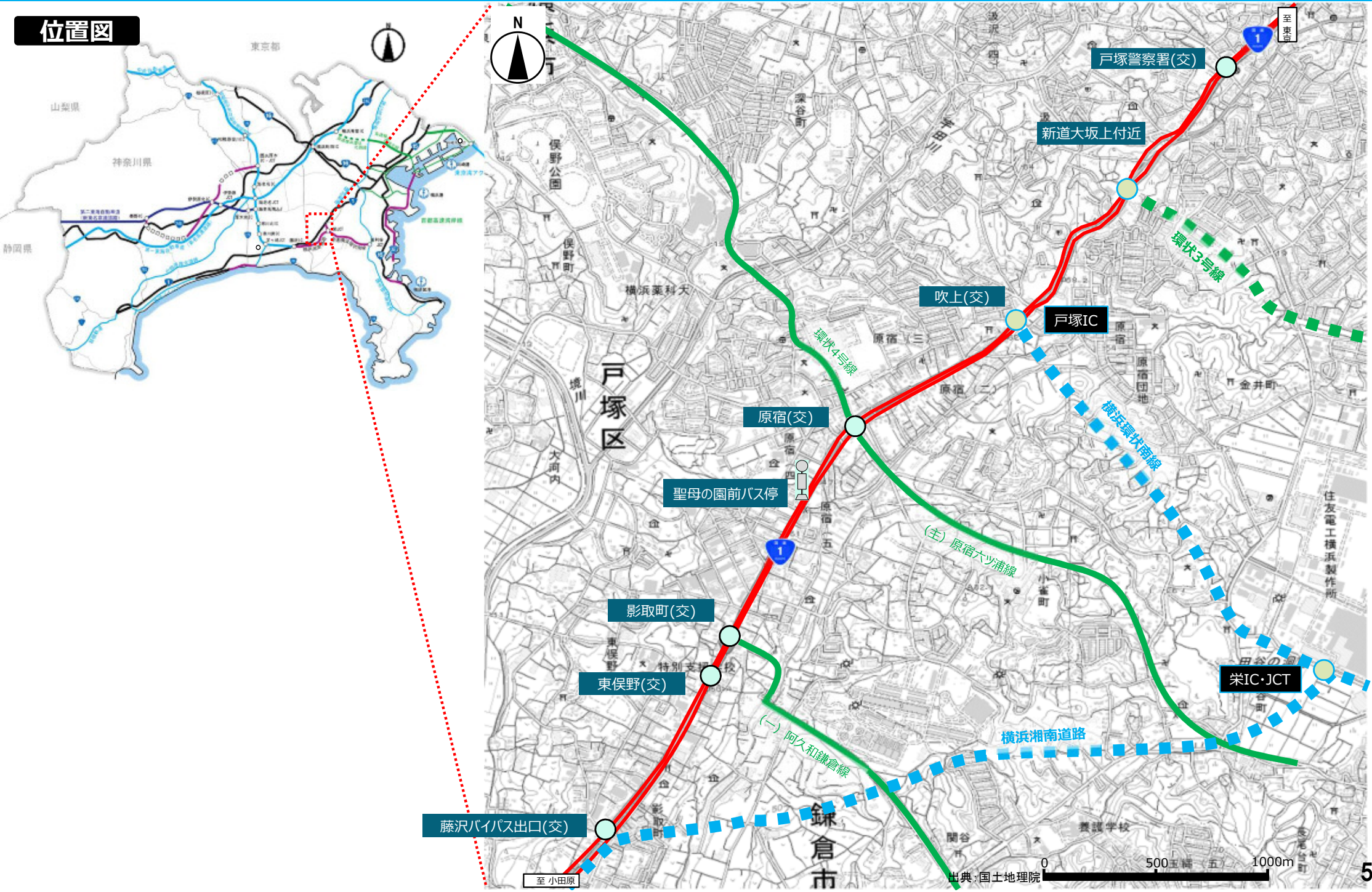
- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| 1. 国道1号の渋滞対策 | : 立体化の検討構造や当面の進め方について |
| 2. 横浜新道、第三京浜の渋滞対策(NEXCO東日本) | : 渋滞対策の検討状況について |
| 3. 県央～横浜都心部周辺の交通の状況等 | : 交通状況と今後の対応について |

1 国道1号の渋滞対策の推進

1. 1 国道1号の交通状況について

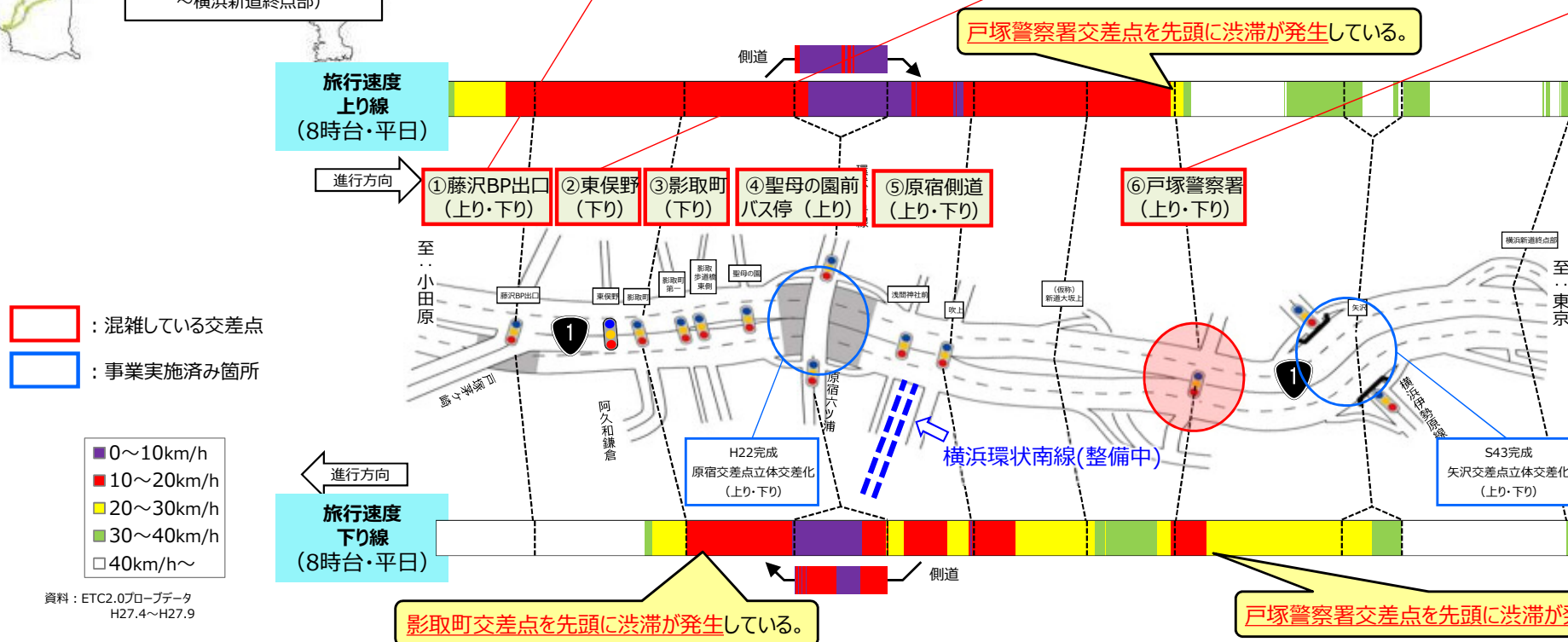
国道1号（藤沢BP出口(交)～横浜新道）の交差点について

位置図



国道1号（藤沢BP出口（交）～横浜新道）の渋滞状況

- 国道1号の藤沢BP出口交差点～横浜新道終点部の渋滞対策として、昭和43年に矢沢交差点の立体化、平成22年に原宿交差点の立体化を実施
- 当該区間については、信号が連担することや交差道路からの流入交通量が多いことなどにより、依然として渋滞が発生している状況
- 現在、戸塚警察署交差点について、立体交差構造の検討を行っているところ
- 今後、その他混雑している交差点についても、交差点改良等の検討を行っていく予定

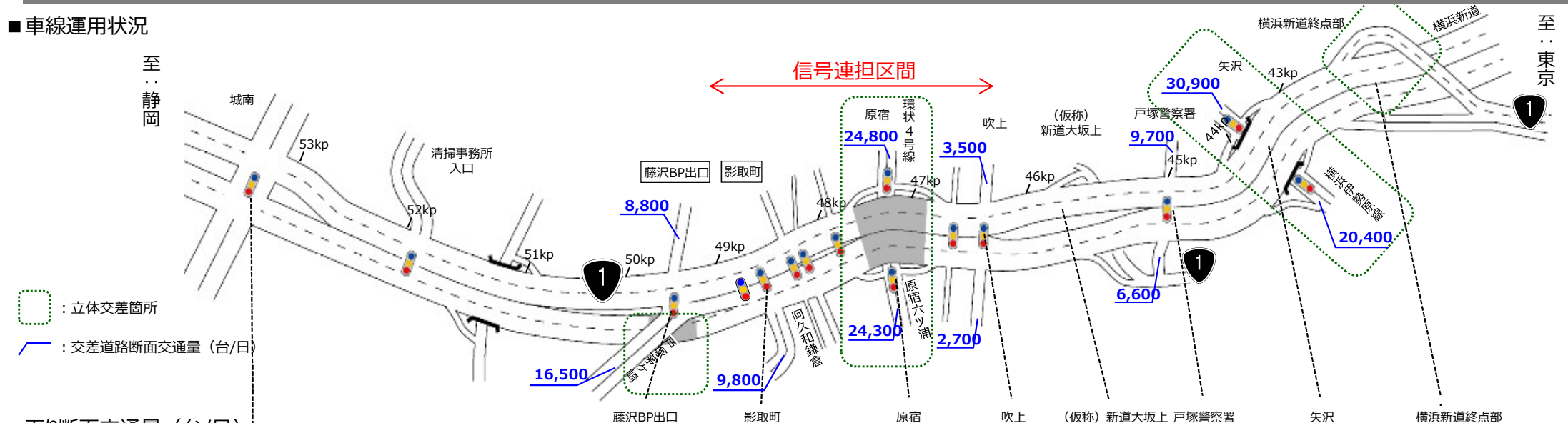


国道1号下り線の渋滞要因

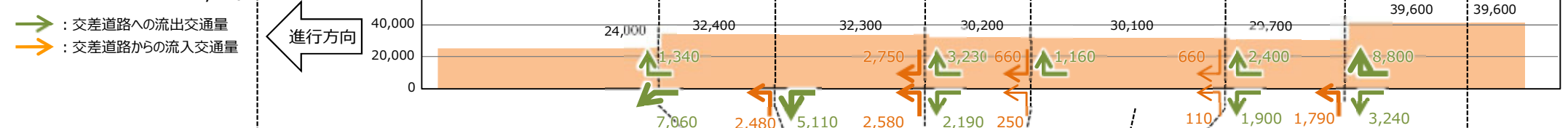
H29.7.31 第3回神奈川県
渋滞ボトルネック検討WG抜粋

- 下り方向も、信号平面交差点が連担しているほか、影取町交差点に交通が集中し、速度低下が発生
- また、交通量が多い戸塚警察署交差点に、横浜新道からの交通が集中し、速度低下が発生
- 特に、平日のピーク時間帯においては、横浜新道まで速度が低下している状況

■車線運用状況

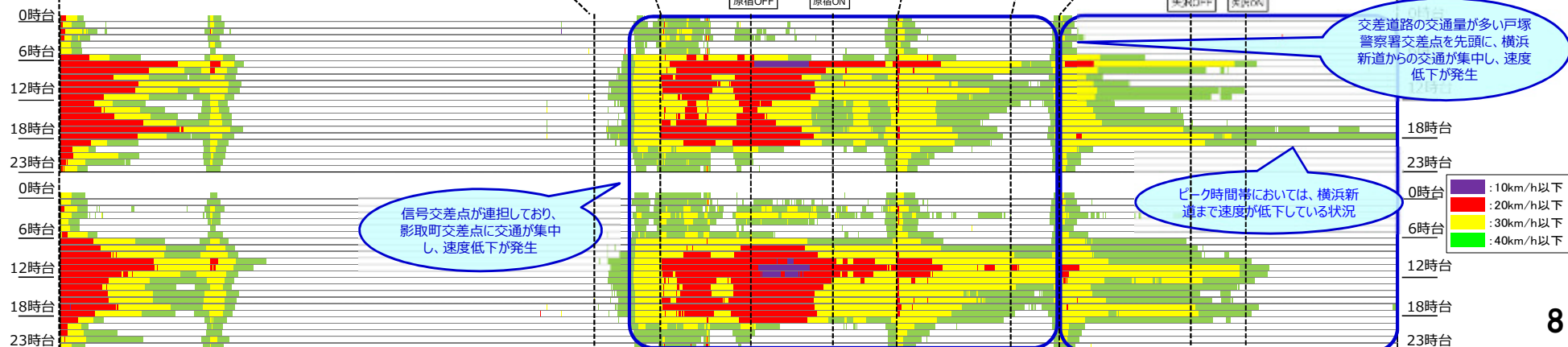


■下り断面交通量 (台/日)



■速度の時系列的な変化

資料：ETC2.0プローブデータ H28.10～H29.3

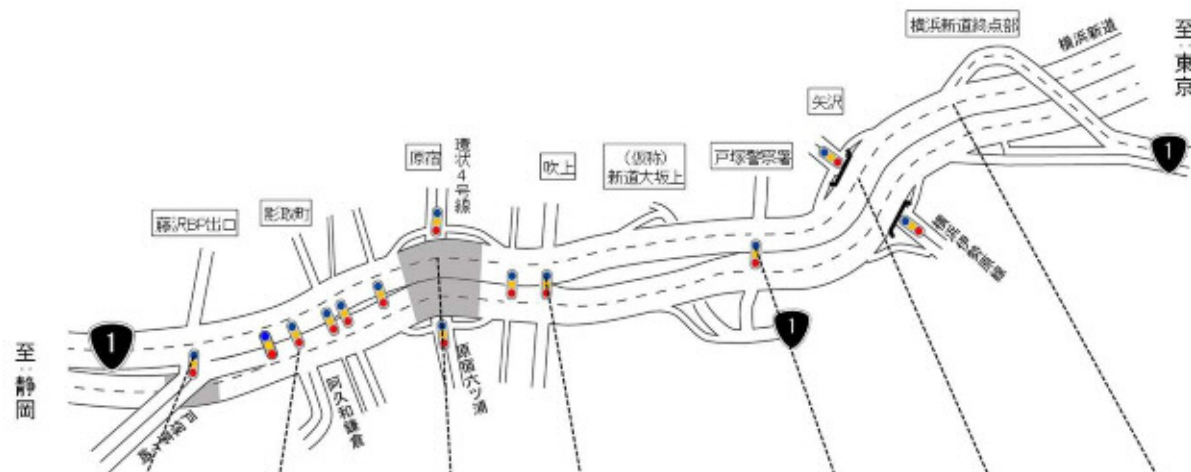


横浜新道・国道1号の交通状況（上り）

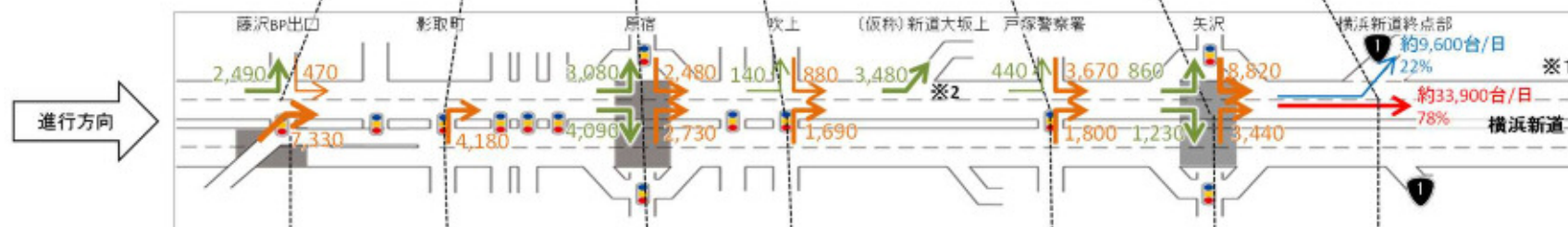
H29.7.31 第3回神奈川県
渋滞ボトルネック検討WG抜粋

- 国道1号上り線において、横浜新道終点部を通行する43,500台/日のうち、横浜新道を利用する交通は約33,900台/日
- そのうち、藤沢B P 出口交差点以西から、国道1号を通り、横浜新道を利用する交通は約6,700台/日

■車線運用状況



■方向別交通量(台/日)



■上り断面交通量(台/日)



■断面交通量(台/日)
■横浜新道へ流入する断面交通量※2

※2 横浜新道に流出する断面交通量の考え方

ETC2.0プローブデータ走行履歴情報(2016.10～2017.3平日)を用いて、上矢部IC～横浜新道終点部間通過車両(A)を対象に、各断面の通過車両(B)を集計。
(B)と(A)の除算によって各断面の通過割合を算出し、※1の交通量を乗じることで横浜新道に流出する断面交通量を算出。
例: 矢沢流出部: (※1)33908 × (B)60879 ÷ (A)63167 = 約32680

資料: 交通量調査結果、ETC2.0プローブデータ(2016.10～2017.3平日)、H27道路交通センサス調査日H29.9.27(火)
(空間12分調査結果(※2)道路交通センサス昼夜率を用いて算出)

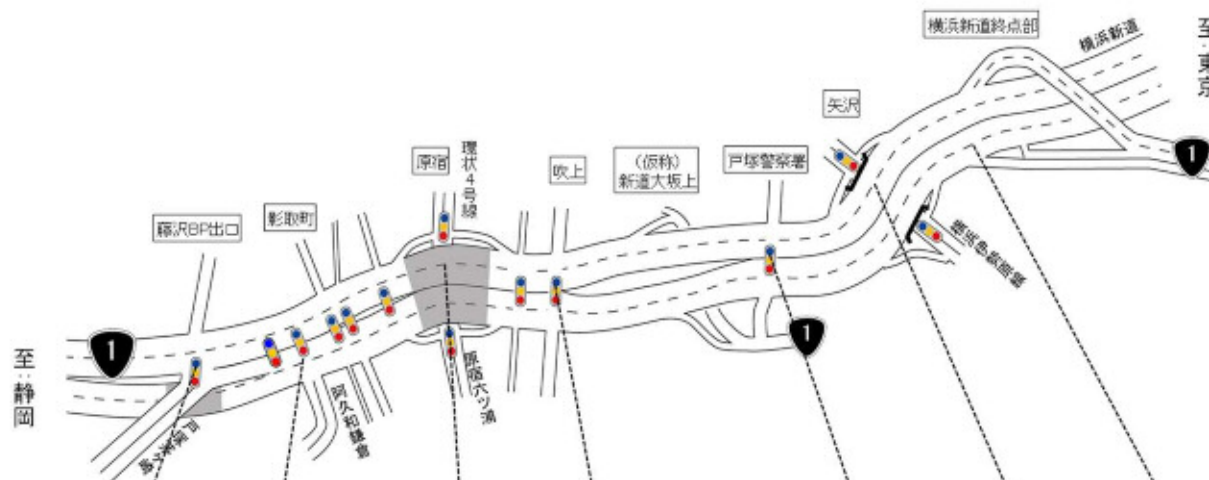
※1 矢沢交差点交通量調査結果とH27道路交通センサス交通量を用いて算出した横浜新道と国道1号管理区間の分担率を算出

横浜新道・国道1号の交通状況（下り）

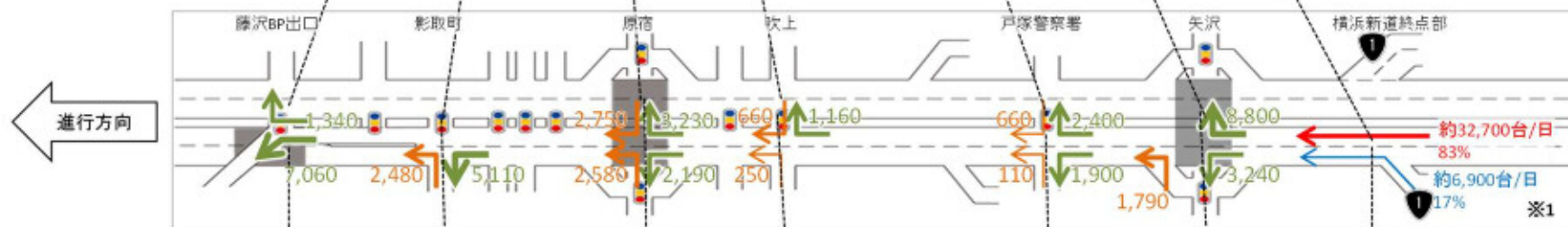
H29.7.31 第3回神奈川県
渋滞ボトルネック検討WG抜粋

- 国道1号下り線において、横浜新道終点部を通行する約39,600台/日のうち、横浜新道からの交通は約32,700台/日
- そのうち、そのまま国道1号を通行し藤沢B P出口交差点以西に向かう交通は約7,100台/日

■車線運用状況



■方向別交通量(台/日)



■下り断面交通量(台/日)



※2 横浜新道に流出する断面交通量の考え方

ETC2.0プローブデータ走行履歴情報(2016.10~2017.3平日)を用いて、上矢部IC~横浜新道終点部間通過車両(A)を対象に、各断面の通過車両(B)を集計。
(B)と(A)の除算によって各断面の通過割合を算出し、※1の交通量に乗じることで横浜新道に流出する断面交通量を算出。
例: 矢沢流入部: (※1)32715 × (B)53686 ÷ (A)58009 = 約30277

資料: 交通量調査結果、ETC2.0プローブデータ(2016.10~2017.3平日)、H27道路交通センサス調査日H29.9.27(火)
(年間12回調査結果にH27道路交通センサス昼夜率を用いて算出)

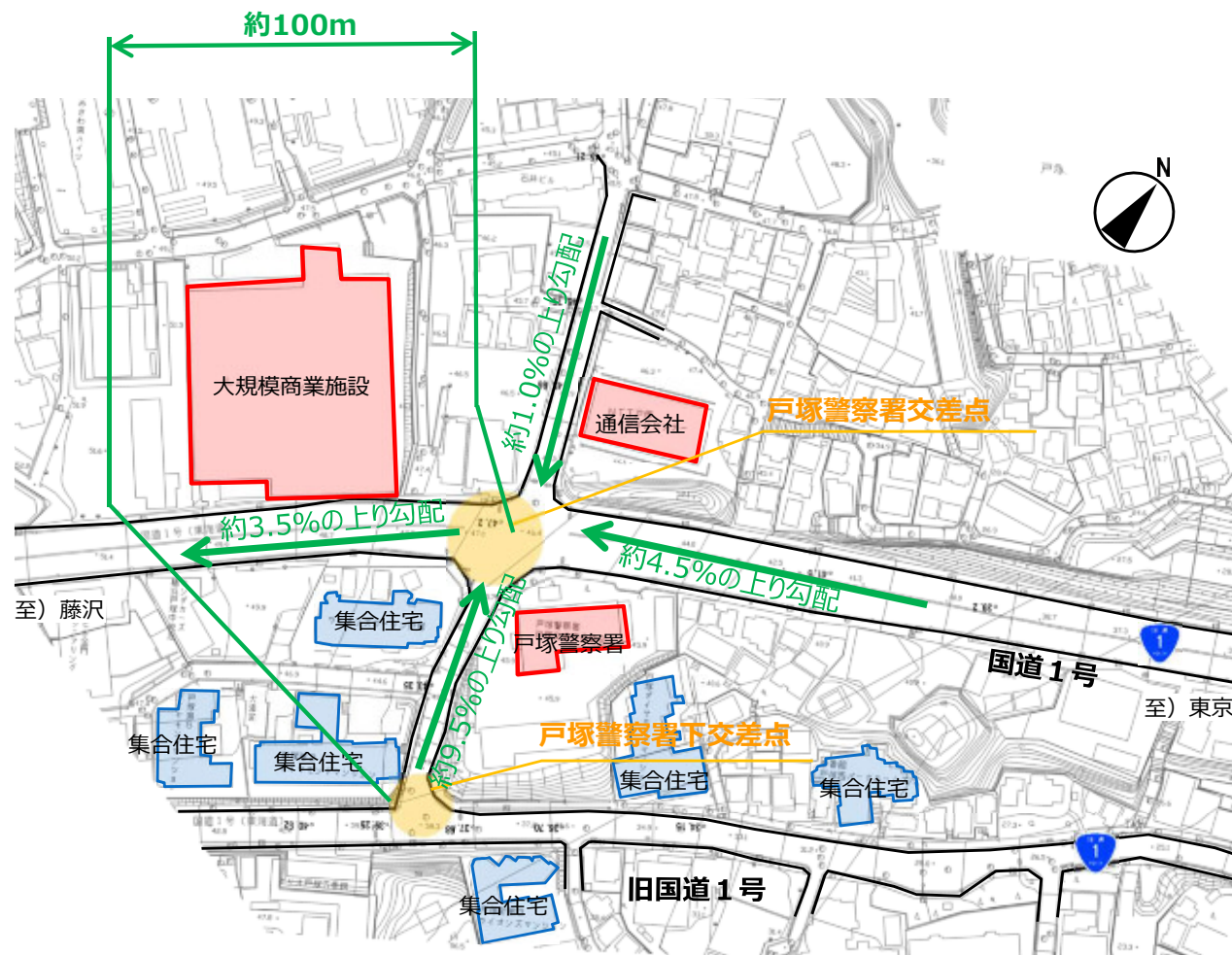
※1 矢沢交差点交通量調査結果とH27道路交通センサス交通量を用いて算出した横浜新道と国道1号泉管理区間の分担率を算算

1. 2 戸塚警察署交差点の現況及び 今後の進め方について

国道1号（戸塚警察署交差点）現地状況

- 戸塚警察署交差点は国道1号と横浜市道との交差点で、旧国道1号の戸塚警察署下交差点と近接（約100m）
- 戸塚警察署交差点周辺には戸塚警察署や通信会社、大規模商業施設のほか、多くの集合住宅が立地

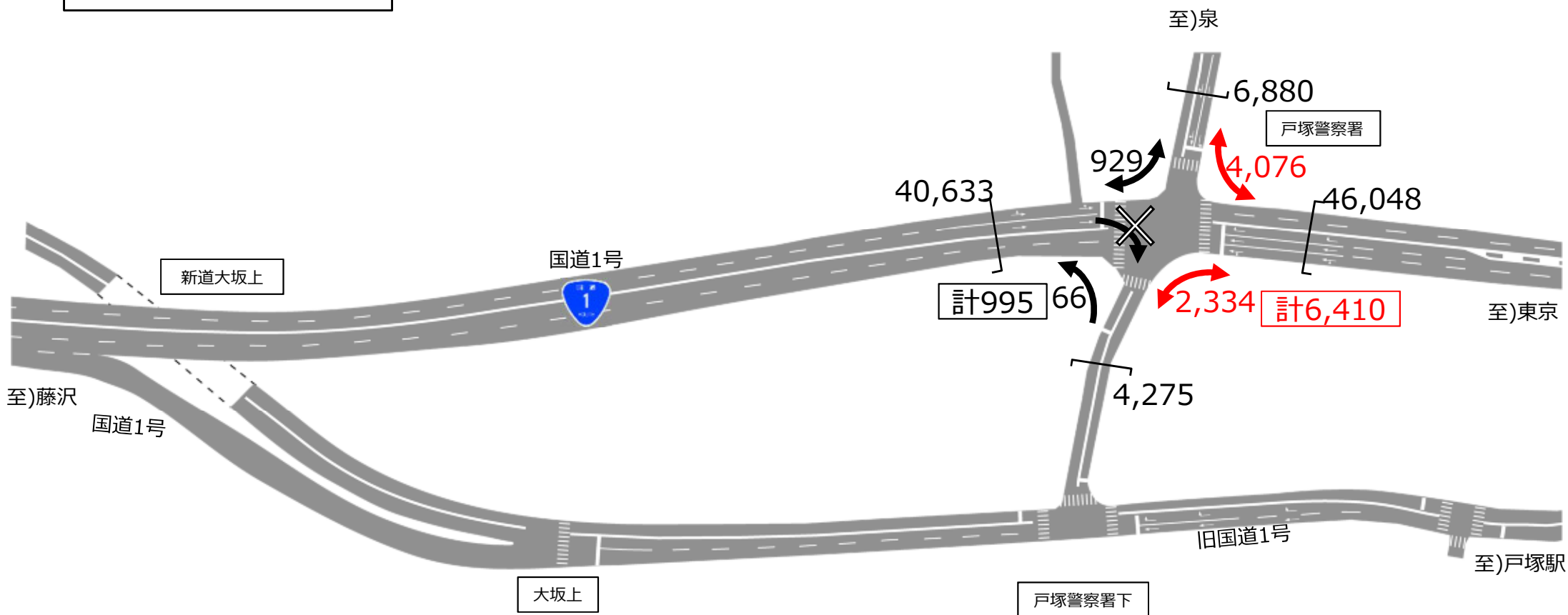
位置図



国道1号（戸塚警察署交差点）現地交通状況

- 国道1号は4万台/12h以上の交通量がある。
- 戸塚警察署交差点においては、交差市道から東京方面への流入交通が多い。

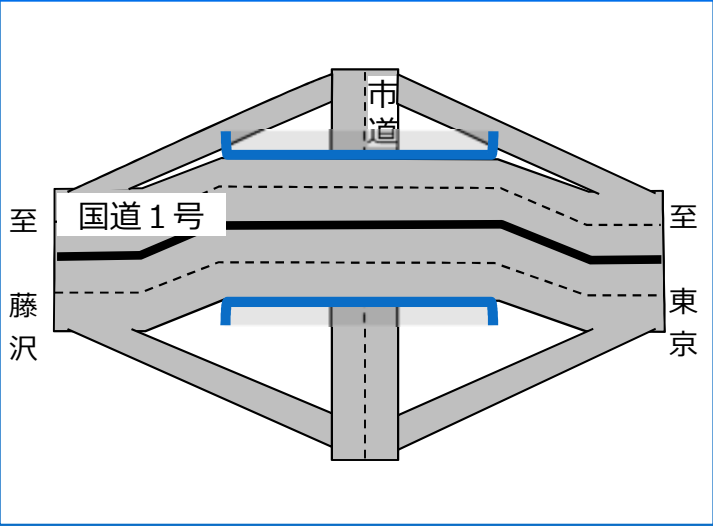
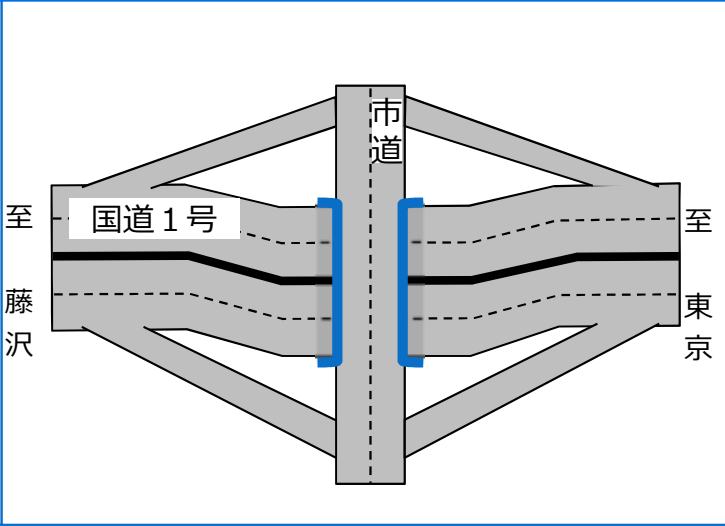
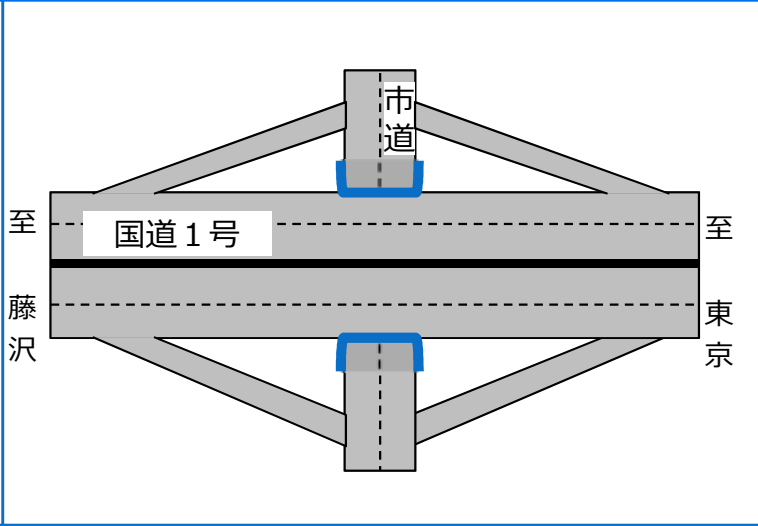
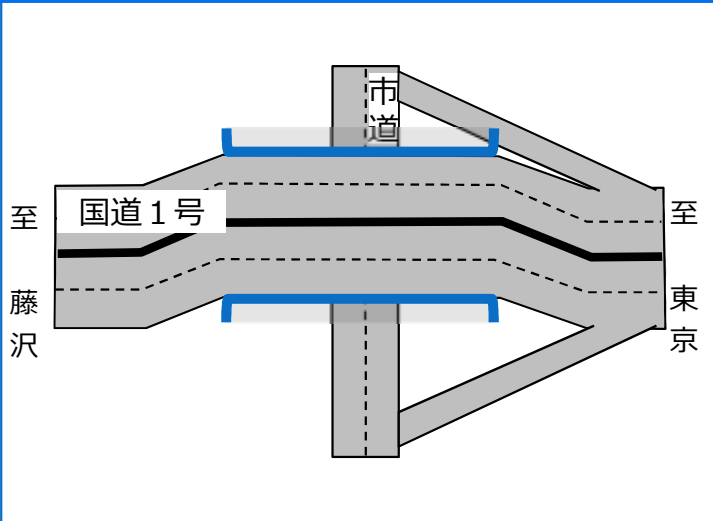
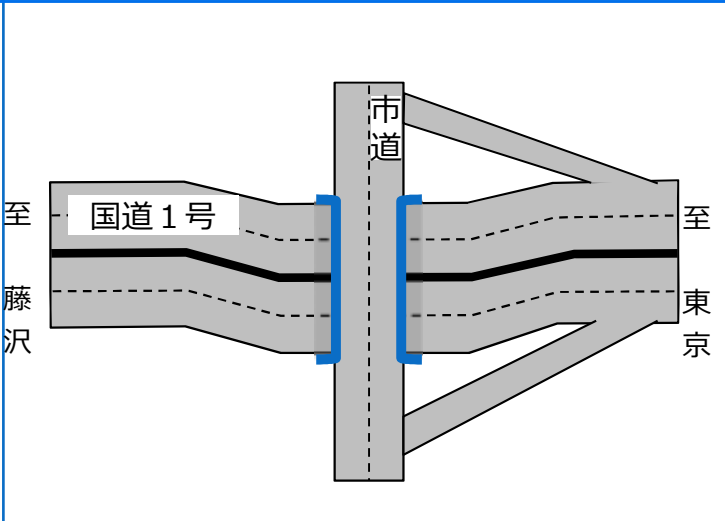
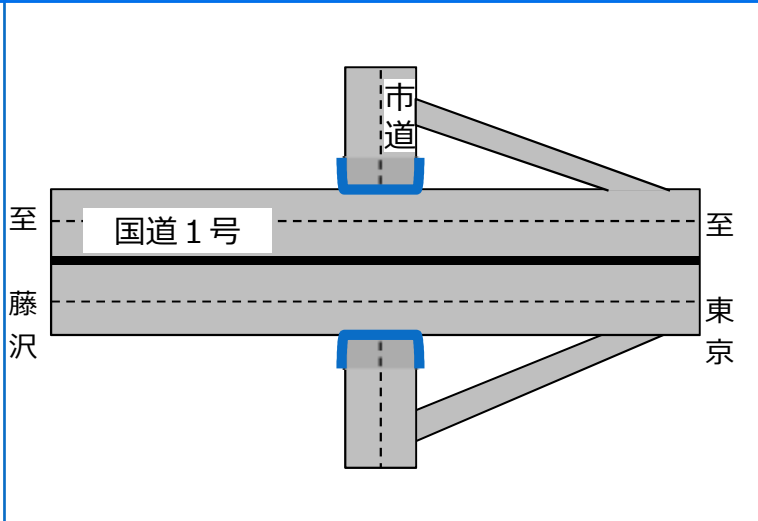
↔ 東京方面交通量
↔ 藤沢方面交通量



調査日：H29.11.7（火）
調査時間：7～19時
単位：台/12h

国道1号（戸塚警察署交差点）検討構造イメージ

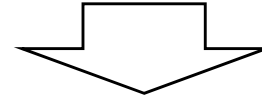
【検討構造のイメージ】

① 国道1号本線オーバー案（フル）	② 国道1号本線アンダー案（フル）	③ 交差市道アンダー案（フル）
		
④ 国道1号本線オーバー案（ハーフ）	⑤ 国道1号本線アンダー案（ハーフ）	⑥ 交差市道アンダー案（ハーフ）
		

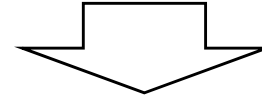
国道1号（戸塚警察署交差点）当面の進め方（案）

H29.7

第3回 神奈川県渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ
・渋滞対策検討状況

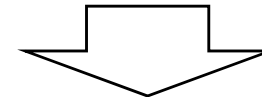


交差点の現況調査、測量・地質調査 等



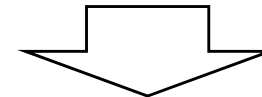
H30.12.5
(本日)

第4回 神奈川県渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ
・交差点の現況
・立体交差構造比較（案）



H30.12 ~

地元等への説明・意見聴取



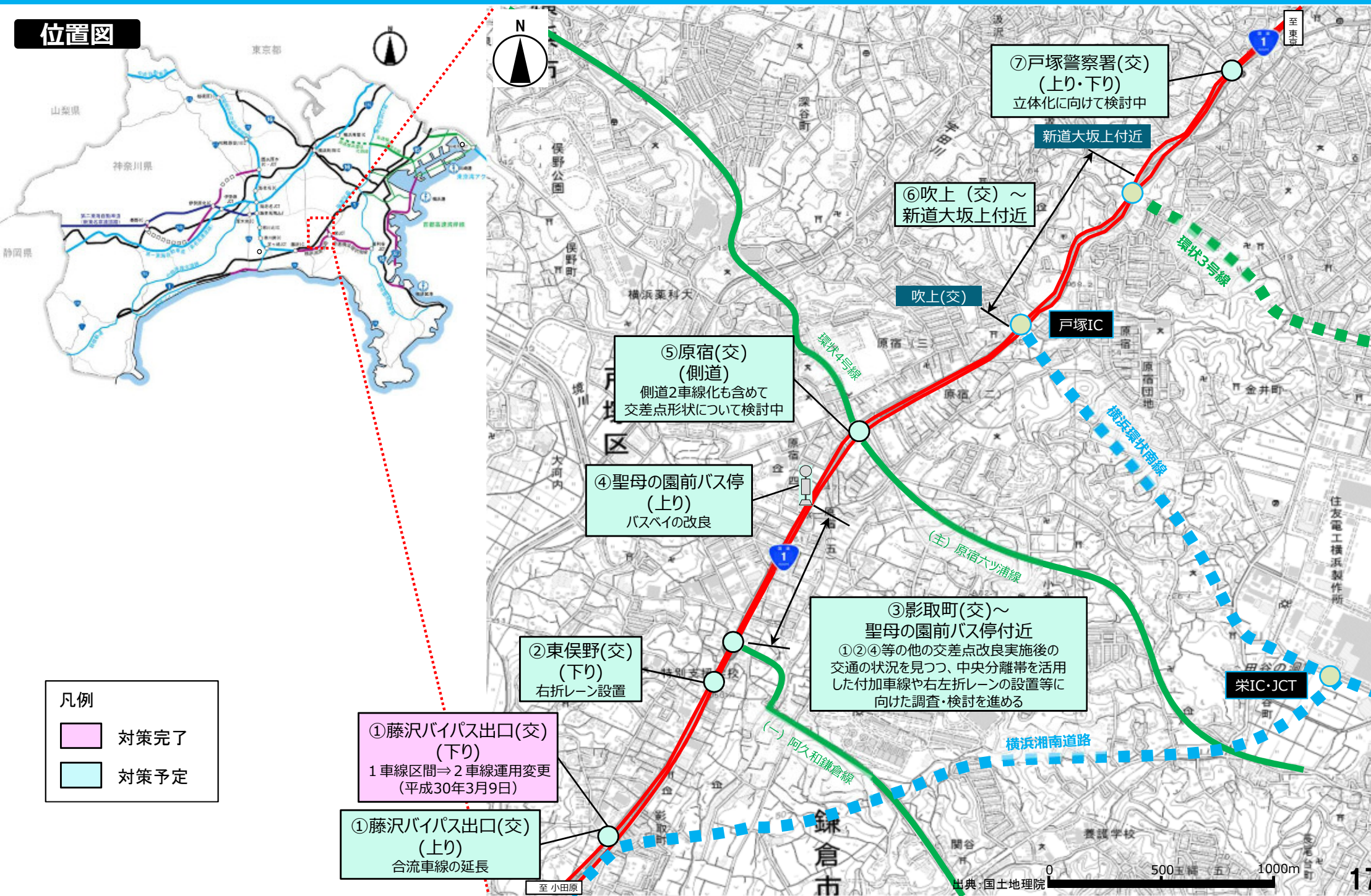
立体交差構造の方針決定

※その後、都市計画変更手続き等を進める予定

1. 3 その他の交差点における渋滞対策について

国道1号（藤沢BP出口(交)～横浜新道）において混雑している交差点

位置図



藤沢バイパス出口交差点（下り） 渋滞対策の概要

① 藤沢バイパス出口(交)(下り)

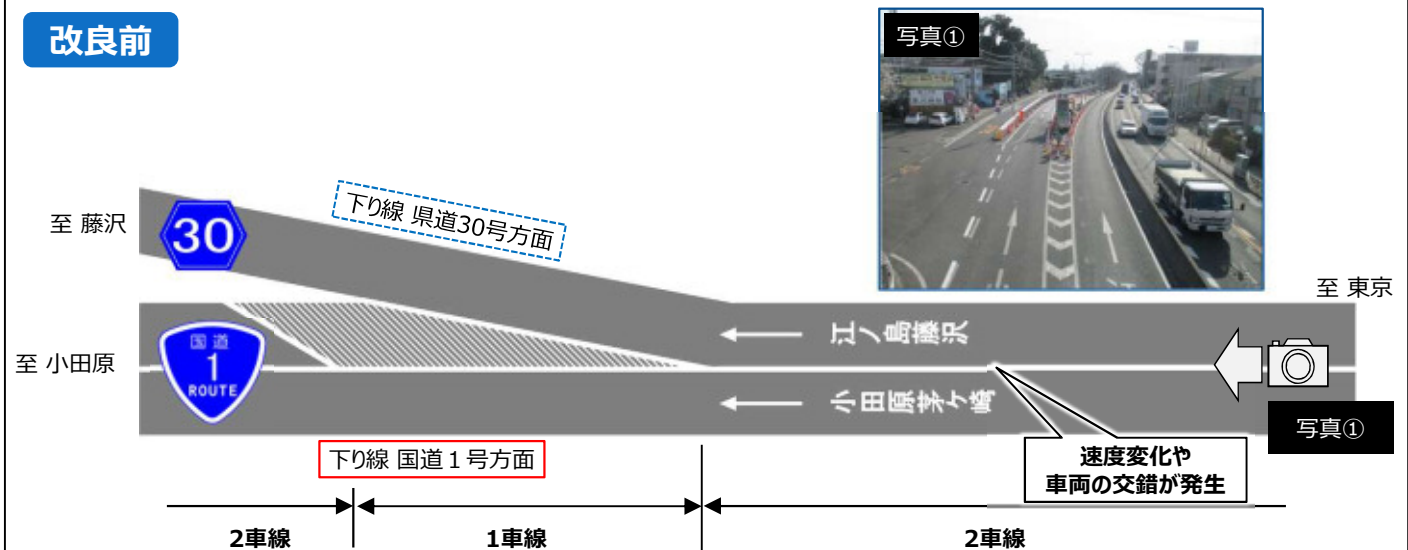
- 従来、下り線（国道1号小田原方面）に向かう場合、2車線→1車線→2車線となる構造であったため、速度低下や車両の交錯が発生
- 平成30年3月9日に、既存の道路幅員内で1車線区間を2車線運用に変更

位置図



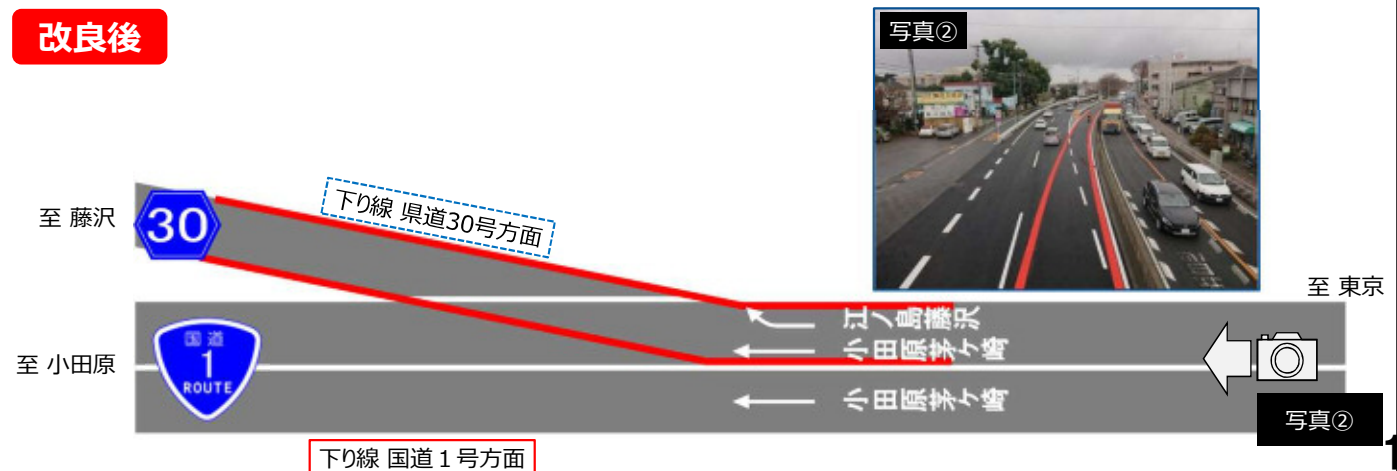
対策概要

改良前



1車線区間 ⇒ 2車線運用に変更
(平成30年3月9日)

改良後

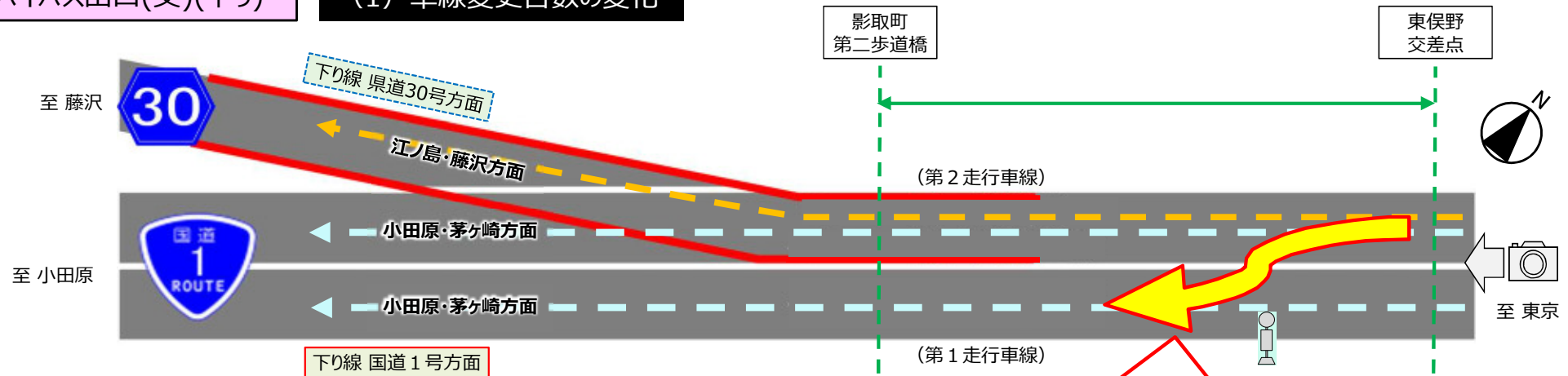


藤沢バイパス出口交差点（下り） 渋滞対策の効果 ～（1）車線変更台数の減少～

○ 平成30年3月に1車線区間を2車線運用とした結果、第2走行車線から第1走行車線への車線変更台数が約8割減少
（改良前：79台／時 ⇒ 改良1か月後：20台／時 ⇒ 改良6か月後：17台／時）

① 藤沢バイパス出口(交)(下り)

(1) 車線変更台数の変化



<調査実施日>（車線変更回数は定点カメラを用いて実施）
改良前：平成29年12月20日（水）7時～19時
改良1か月後：平成30年4月13日（金）7時～19時
改良6か月後：平成30年9月19日（水）7時～19時

改良前



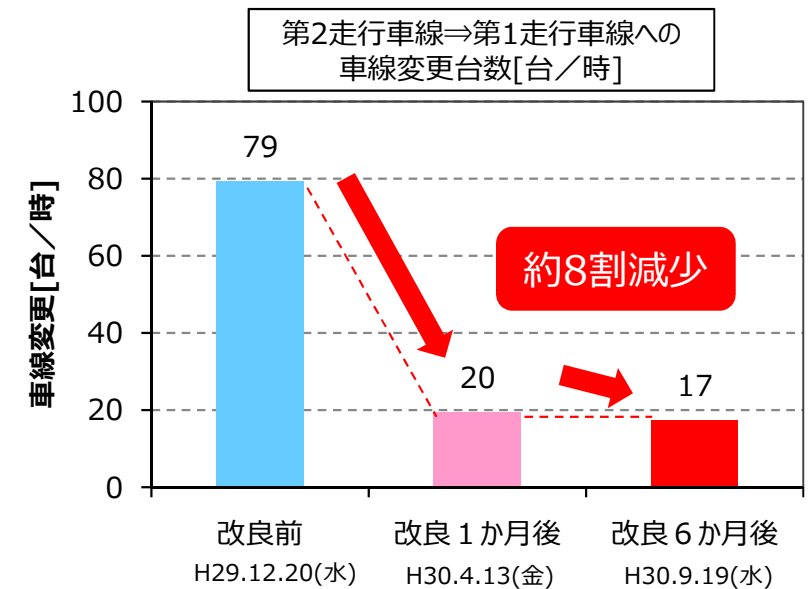
従前は、第1走行車線に寄らないと
国道1号本線方向に進行できなかったため、
速度低下や車両の交錯が発生

改良後



第2走行車線⇒第1走行車線
への車線変更台数が減少

第2走行車線 ⇒ 第1走行車線への車線変更台数が減少



藤沢バイパス出口交差点（下り） 渋滞対策の効果 ～（2）速度低下の改善～

- 1車線区間を2車線運用とした結果、分岐部の手前での速度低下が減少
- 車線運用の変更により、急ブレーキ回数が約6割減少し、安全性が向上

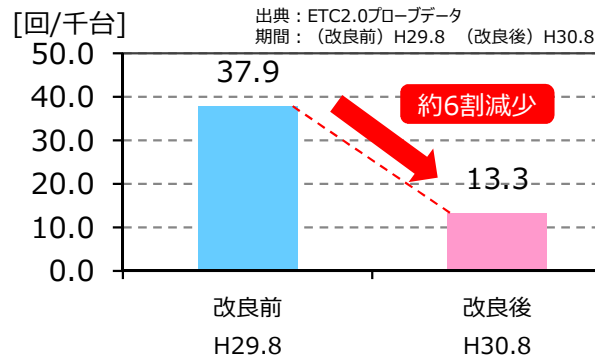
① 藤沢バイパス出口(交)(下り)

(2) 旅行速度の変化



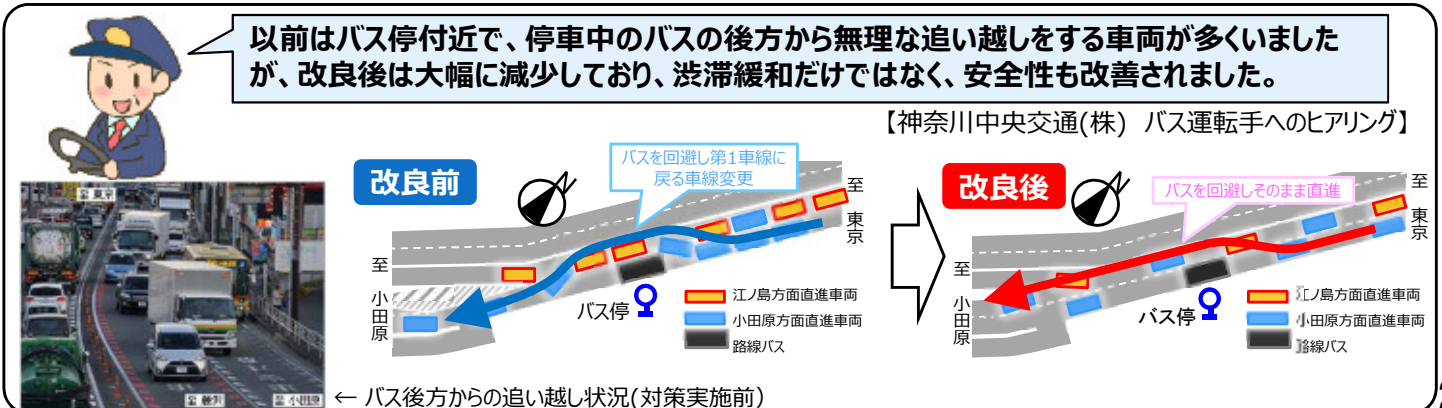
出典：ETC2.0プローブデータ
期間：（改良前）H29.8
（改良後）H30.8

急ブレーキ発生回数



出典：ETC2.0プローブデータ
期間：（改良前）H29.8 （改良後）H30.8

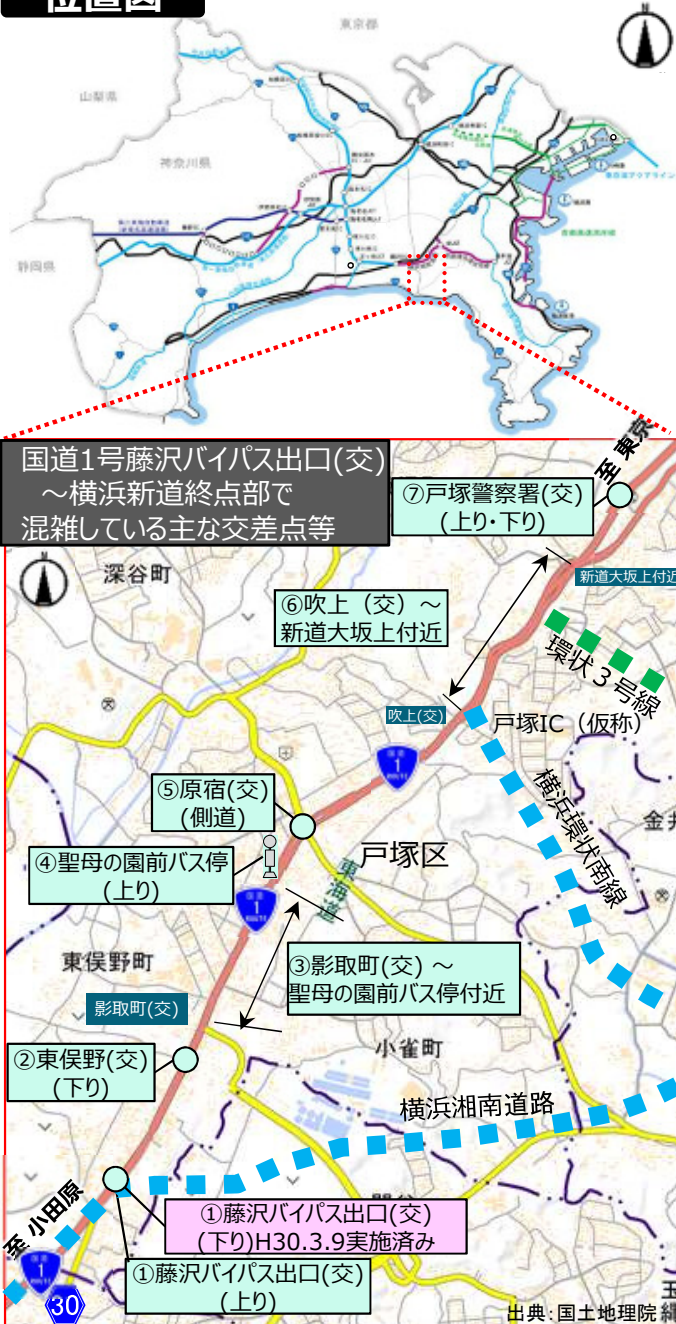
利用者の声



国道1号（藤沢BP出口(交)～横浜新道）

今後の交差点等改良について

位置図

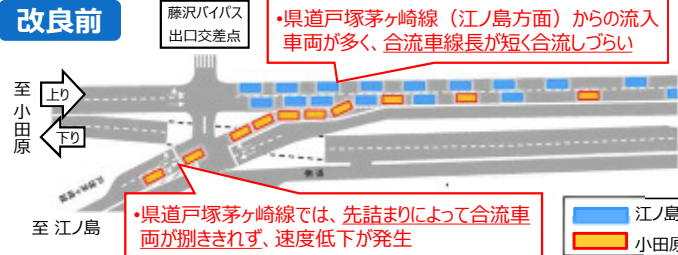


※ ⑤原宿(交)(側道)の改良については、側道の2車線化も含めて交差点形状について検討中
 ※ ①藤沢バイパス出口(交)(下り)の改良については、H30.3.9に実施済み (P18～P20)
 ※ ⑦戸塚警察署(交)については、立体化に向けて検討中 (P11～P15)

①藤沢バイパス出口(交)(上り) <H30年度中工事着手予定>

⇒ 県道30号（戸塚茅ヶ崎線）との合流車線を延長し交通の円滑性を向上

改良前



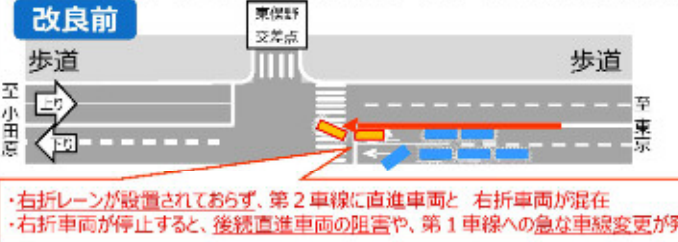
改良後



②東俣野交差点(下り) <H30年度中工事着手予定>

⇒ 右折レーンを設置し、右折待ち車両による後続直進車両の阻害を解消

改良前



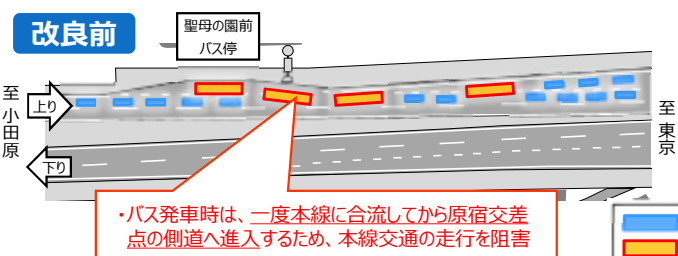
改良後



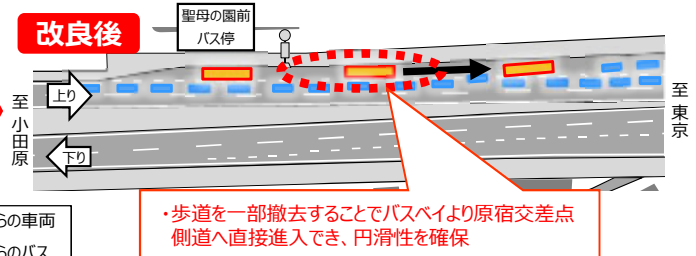
④聖母の園前バス停(上り) <H30年度中工事着手予定>

⇒ バスベイから原宿交差点の側道に直接流入できるように改良し、円滑性を確保

改良前

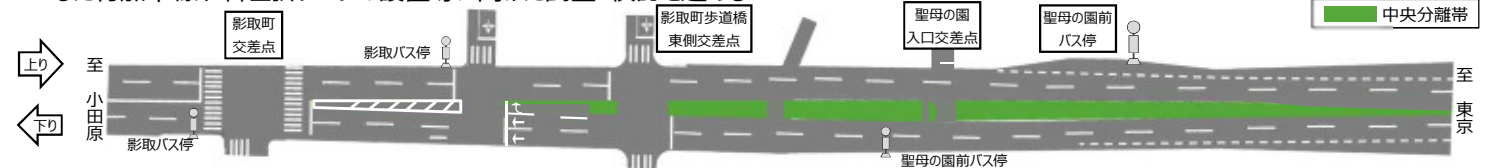


改良後



③影取町交差点～聖母の園前バス停付近 <H30年度中調査着手予定>

⇒ 影取町交差点～聖母の園前バス停付近については、①②④等の他の交差点改良実施後の交通の状況を見つ、中央分離帯を活用した付加車線や右左折レーンの設置等に向けた調査・検討を進める



⑥吹上交差点～新道大坂上付近

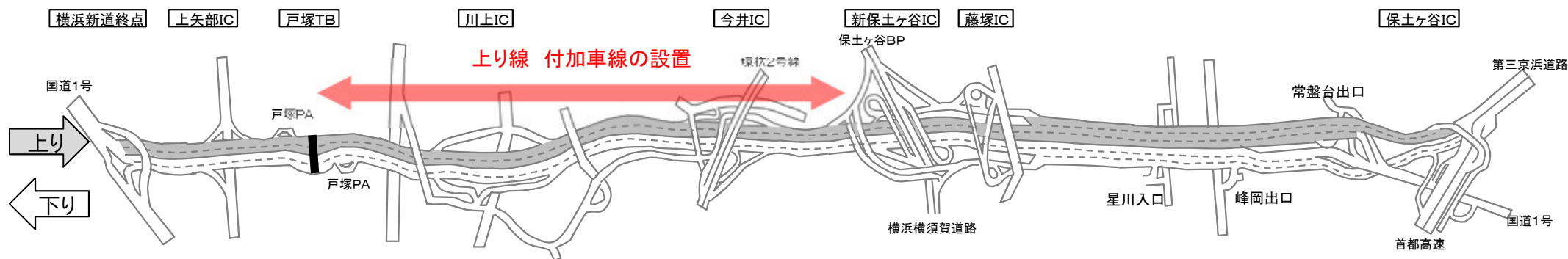
⇒ 吹上交差点～新道大坂上付近については、横浜環状南線戸塚IC（仮称）の整備に合わせた対策を検討

※ 上記はイメージ図のため、実際の縮尺と異なる場合があります。

2 横浜新道、第三京浜の渋滞対策（NEXCO東日本）

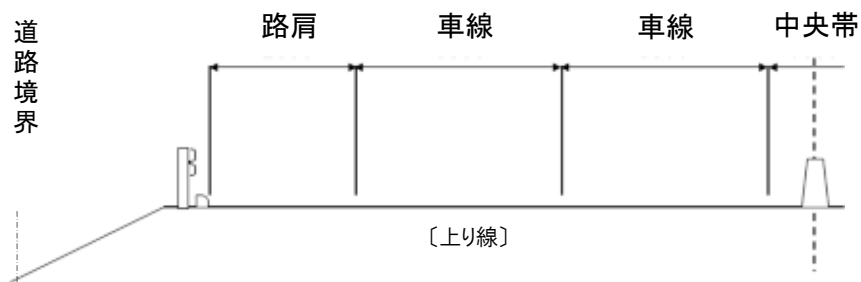
横浜新道上り線の渋滞対策

- 上り線について、既存幅員を最大限活用し、付加車線を設置。

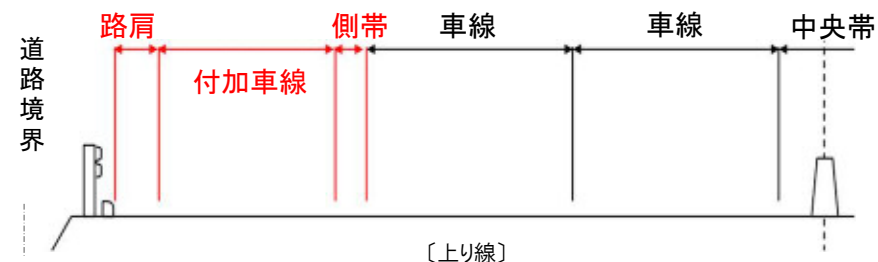


標準横断面図

(対策前)



(対策後)

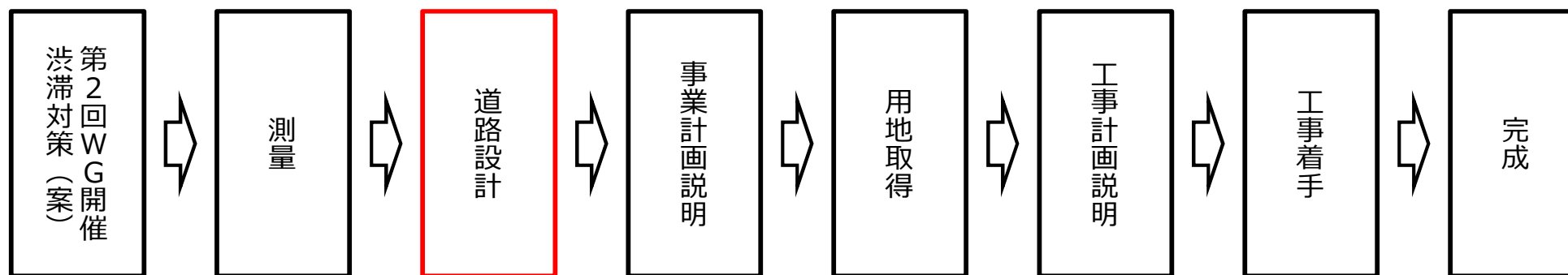


横浜新道上り線の対策の状況

- 現地測量を完了し、現在、道路設計の契約手続き中。
- バス停の移設について、バス会社との協議を実施中。

■事業の流れ

H28.2



※H29.7第3回WGで進捗状況の報告を実施

○測量の状況

- ・現地測量：完了

○関係機関等の説明状況

- ・バス会社等との協議を実施中

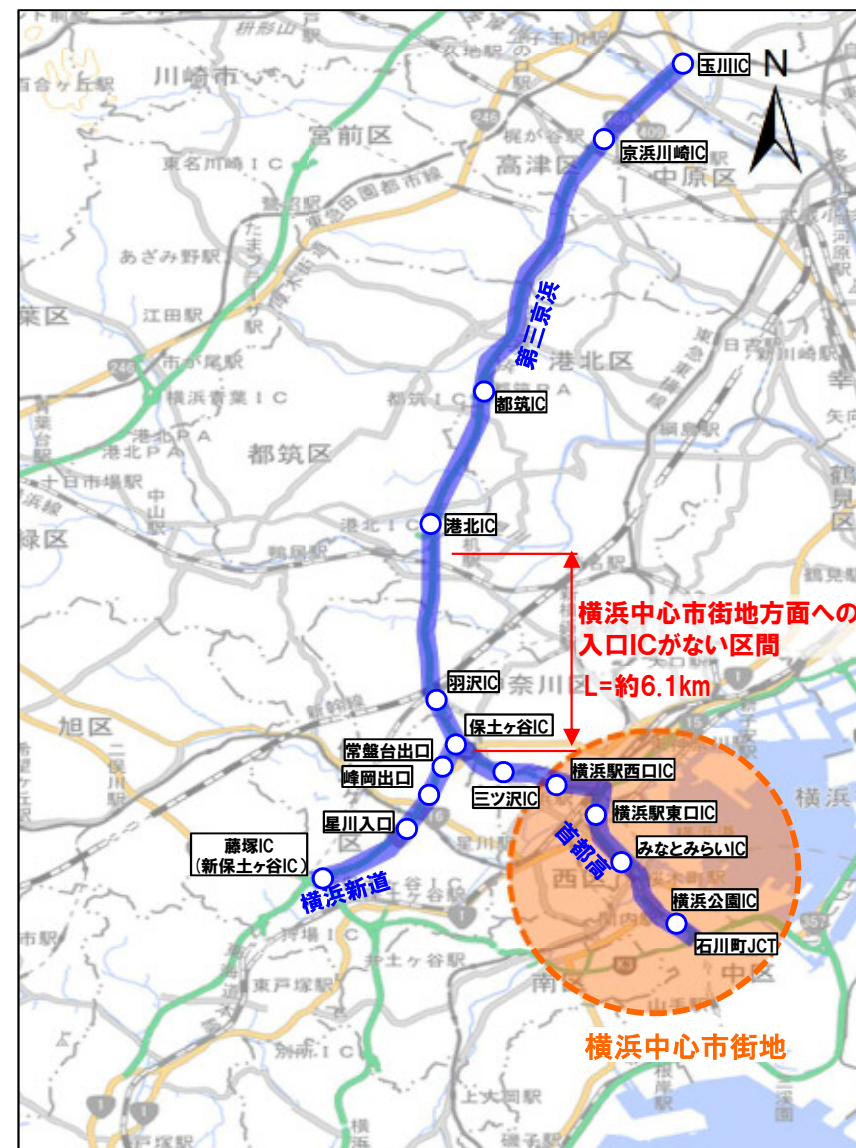
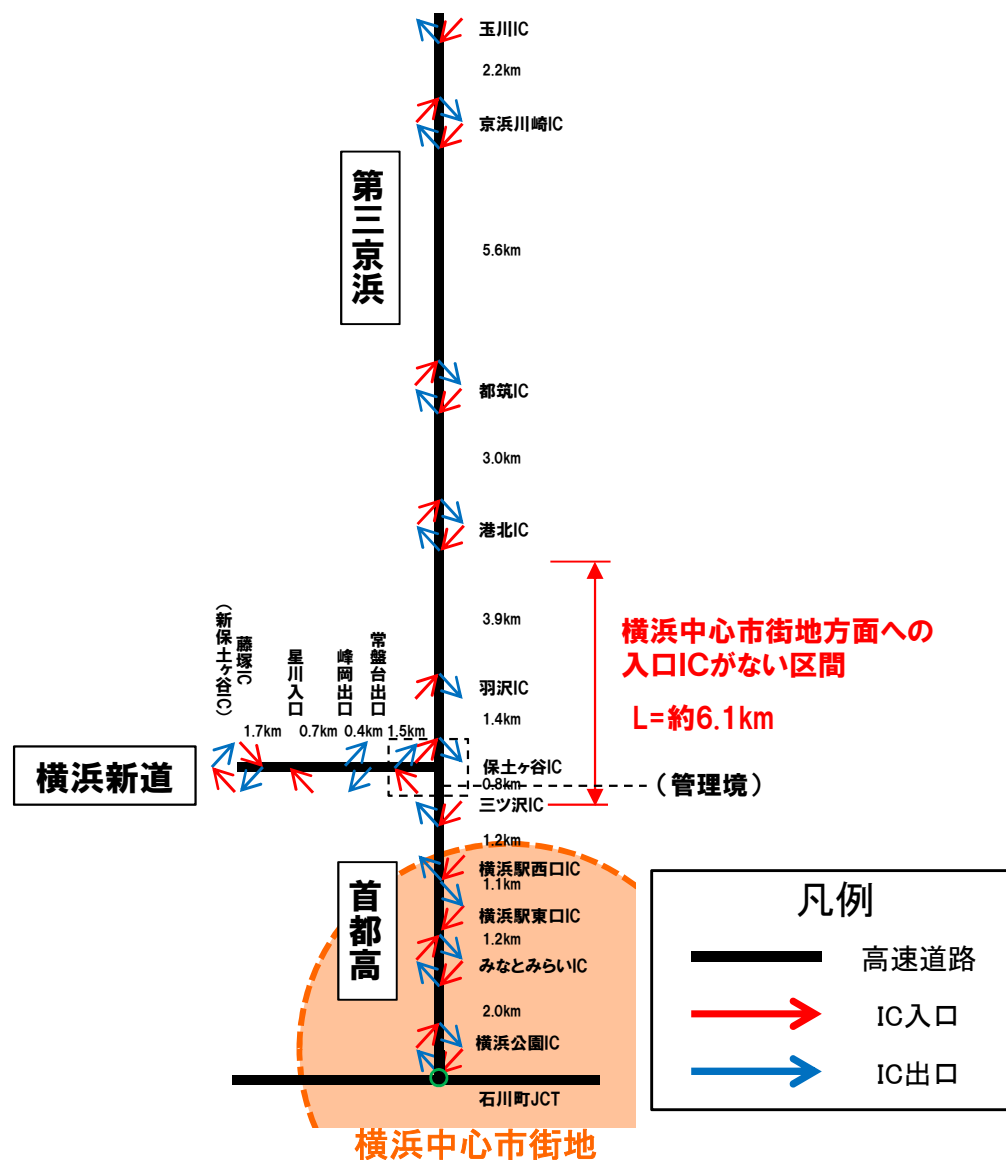
○設計の状況

- ・詳細設計：契約手続き中



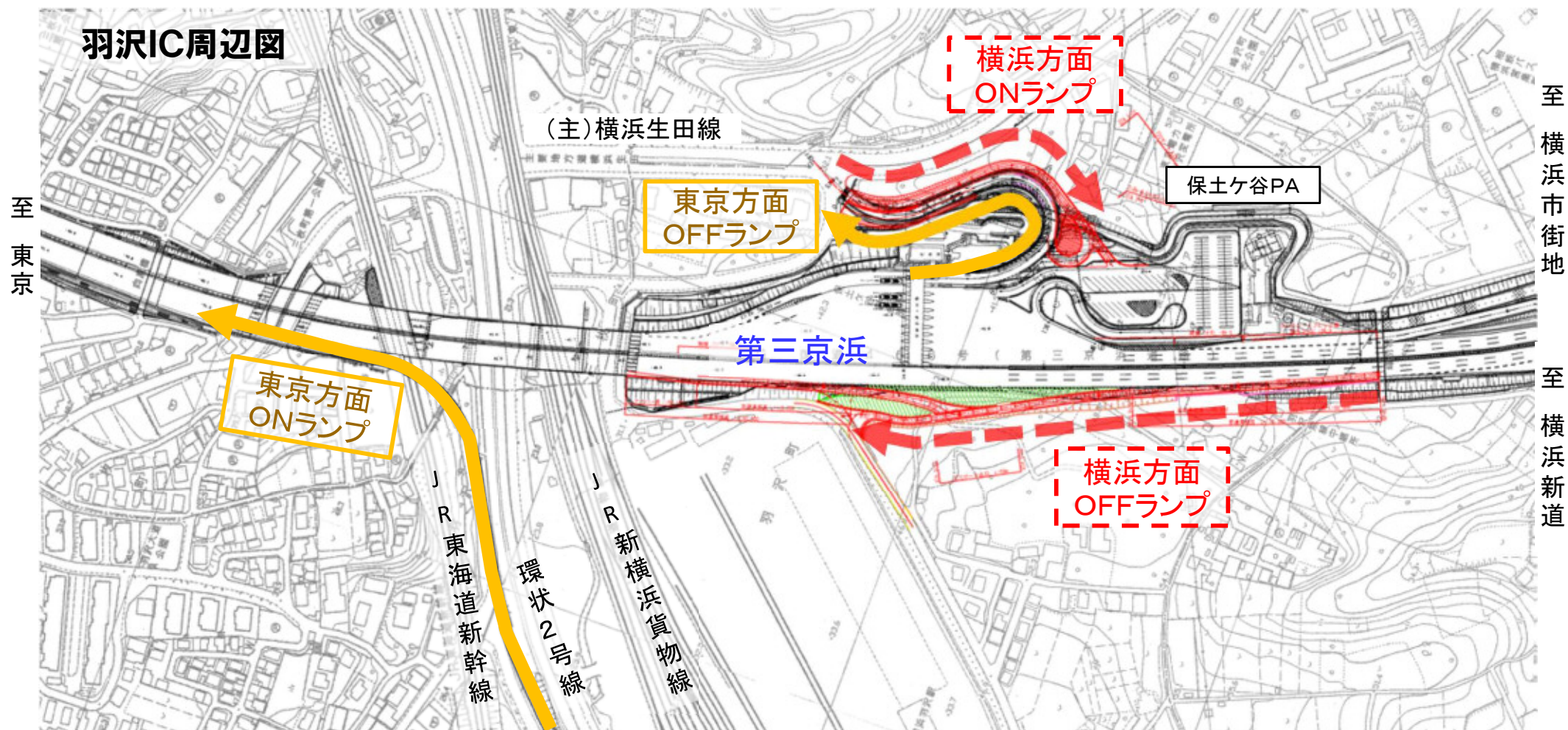
第三京浜等の I C 間隔について

- 第三京浜の港北ICから首都高三ツ沢ICまでの約 6 Km 区間においては、横浜中心市街地方面への入口ICが無いことから、高速道路を活用できない状況。



第三京浜（羽沢付近）渋滞対策

- 羽沢 I Cについて、横浜方面の出入口を新たに設置。

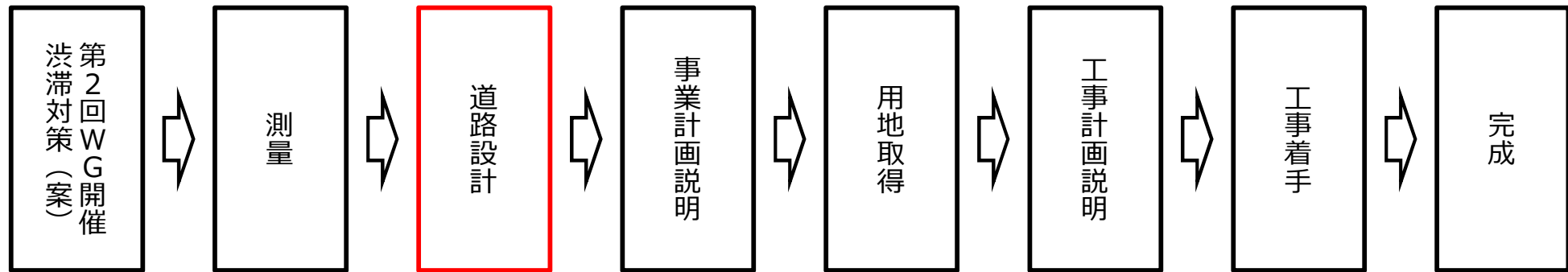


第三京浜（羽沢付近）対策の進捗状況

○現地測量を完了し、現在、概略設計を実施中。

■事業の流れ

H28.2



※H29.7第3回WGで進捗状況の報告を実施

○地元説明等の状況

- ・地形測量に先立ち、関係者へ概要を説明：H29.11開始

○測量の状況

- ・現地測量：完了

○道路設計の状況

- ・概略設計：H30.8着手（複数案の検討を実施中）



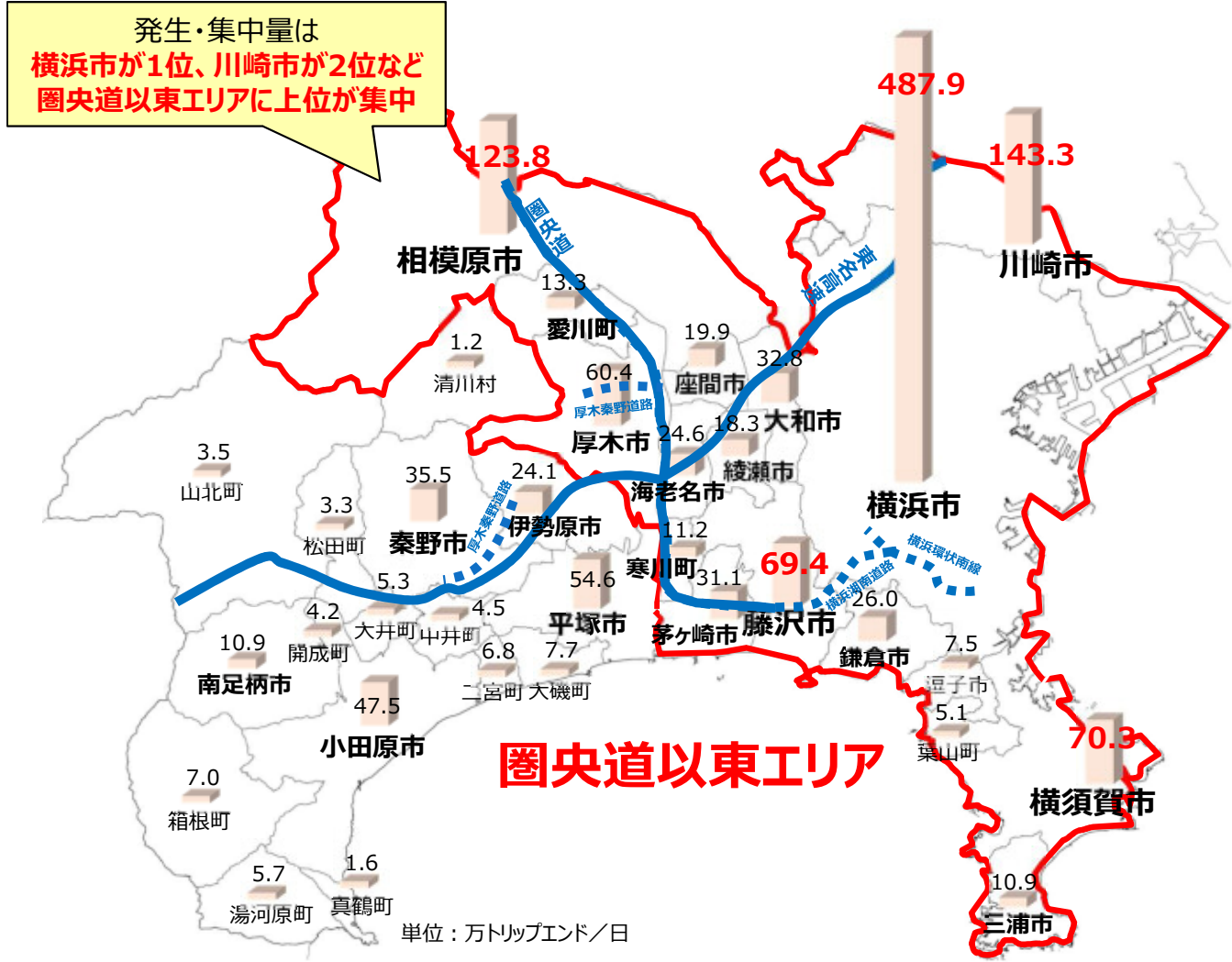
3 県央～横浜都心部周辺の交通の状況等について

3. 1 交通状況

神奈川県内の交通特性

- 県内のトリップの発生・集中量は、横浜市が最も多く次いで川崎市、3番目は相模原市となっている。
- 圏央道以東エリアに発生・集中量の上位が集中している。

■ 神奈川県内の市町村別発生・集中量



順位	市町村名	発生・集中量
1	横浜市	4,878,621
2	川崎市	1,432,526
3	相模原市	1,237,760
4	横須賀市	702,976
5	藤沢市	694,186
6	厚木市	603,597
7	平塚市	545,959
8	小田原市	475,385
9	秦野市	354,571
10	大和市	327,511
11	茅ヶ崎市	311,424
12	鎌倉市	260,452
13	海老名市	246,458
14	伊勢原市	240,679
15	座間市	199,036
16	綾瀬市	182,907
17	愛川町	133,482
18	寒川町	112,370
19	三浦市	109,152
20	南足柄市	108,504
21	大磯町	77,220
22	逗子市	74,801
23	箱根町	70,082
24	二宮町	68,451
25	湯河原町	56,990
26	大井町	52,990
27	葉山町	50,993
28	中井町	45,177
29	開成町	42,204
30	山北町	35,374
31	松田町	32,860
32	真鶴町	15,854
33	清川村	12,328

※「圏央道以東エリア」は圏央道が立地する市町を含むエリア
 ※発生・集中量の上位5位を赤字で表記

出典：H22道路交通センサス 現況ODより算出

単位：トリップエンド／日

神奈川県内の交通特性

○ 圏央道以東エリアと他の都道府県間の繋がり（内外交通）をみると、県内を東西・南北ともに移動している。

■神奈川県周辺のOD特性（圏央道以東エリアの内外交通）

②東京都（23区以外） 32.0万台
⑤埼玉県 5.1万台
⑨茨城県 1.1万台
⑩群馬県 0.8万台

①東京都（23区） 35.4万台
④千葉県 5.6万台

内外交通^{※1}上位10位

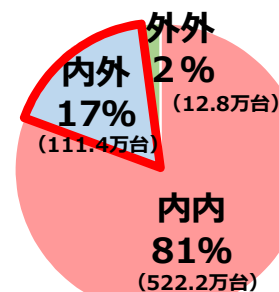
区分	順位	エリア1	エリア2	交通量	割合
内外交通	①	圏央道以東	東京都（23区）	35.4万台	31.7%
	②	エリア	東京都（23区以外）	32.0万台	28.7%
	③		圏央道以西（県内） ^{※2}	23.3万台	20.9%
	④		千葉県	5.6万台	5.0%
	⑤		埼玉県	5.1万台	4.5%
	⑥		静岡県	3.2万台	2.9%
	⑦		中部以西 ^{※3}	1.8万台	1.6%
	⑧		山梨県	1.8万台	1.6%
	⑨		茨城県	1.1万台	1.0%
	⑩		群馬県	0.8万台	0.8%

内外交通 総交通量：111.4万台

※1：「内外交通」とは、圏央道以東エリアと他のエリアを移動する交通と定義

※2：「圏央道以西（県内）」とは圏央道以東エリア外の神奈川県内

※3：「中部以西」は、静岡県及び山梨県を除く中部地方、北陸地方、近畿地方、中国地方、四国地方、九州地方



圏央道以東エリアのOD特性

神奈川県内の交通特性

○ 神奈川県の圏央道以東エリアを通過するOD（外外交通）は、発集量の大きい東京都（23区）発着交通が多い状況

■ 神奈川県周辺のOD特性

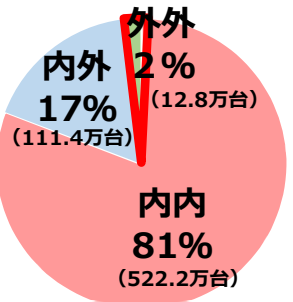
④ 埼玉県 ⇄ 中部以西	1.1万台
⑤ 東京都（23区以外）⇄ 圏央道以西（県内）	0.9万台
⑦ 東京都（23区以外）⇄ 静岡県	0.9万台
⑧ 埼玉県⇄静岡県	0.7万台
⑩ 埼玉県 ⇄ 圏央道以西（県内）	0.5万台

神奈川県を通過する外外交通※1 上位10位

区分	順位	エリア 1	エリア 2	交通量	割合
外外交通	①	東京都（23区）	圏央道以西（県内）※2	1.3万台	10.1%
	②	東京都（23区）	静岡県	1.2万台	9.5%
	③	東京都（23区）	中部以西 ※3	1.2万台	9.2%
	④	埼玉県	中部以西 ※3	1.1万台	9.0%
	⑤	東京都（23区以外）	圏央道以西（県内）※2	0.9万台	7.5%
	⑥	千葉県	中部以西 ※3	0.9万台	7.2%
	⑦	東京都（23区以外）	静岡県	0.9万台	7.0%
	⑧	埼玉県	静岡県	0.7万台	5.8%
	⑨	千葉県	静岡県	0.6万台	4.7%
	⑩	埼玉県	圏央道以西（県内）※2	0.5万台	3.7%

外外交通 総交通量：12.8万台

※1：「外外交通」とは、圏央道以東エリアを通過すると想定される以下を対象に集計
 ・東京都、埼玉県、千葉県、茨城県、栃木県、群馬県、東北地方、北海道
 ⇄静岡県、愛知県、岐阜県、近畿地方、中国地方、四国地方、九州地方
 または、神奈川県（圏央道以東エリア以外）
 ※2：「圏央道以西（県内）」とは圏央道以東エリア外の神奈川県内
 ※3：「中部以西」は、静岡県及び山梨県を除く中部地方、北陸地方、近畿地方、中国地方、四国地方、九州地方



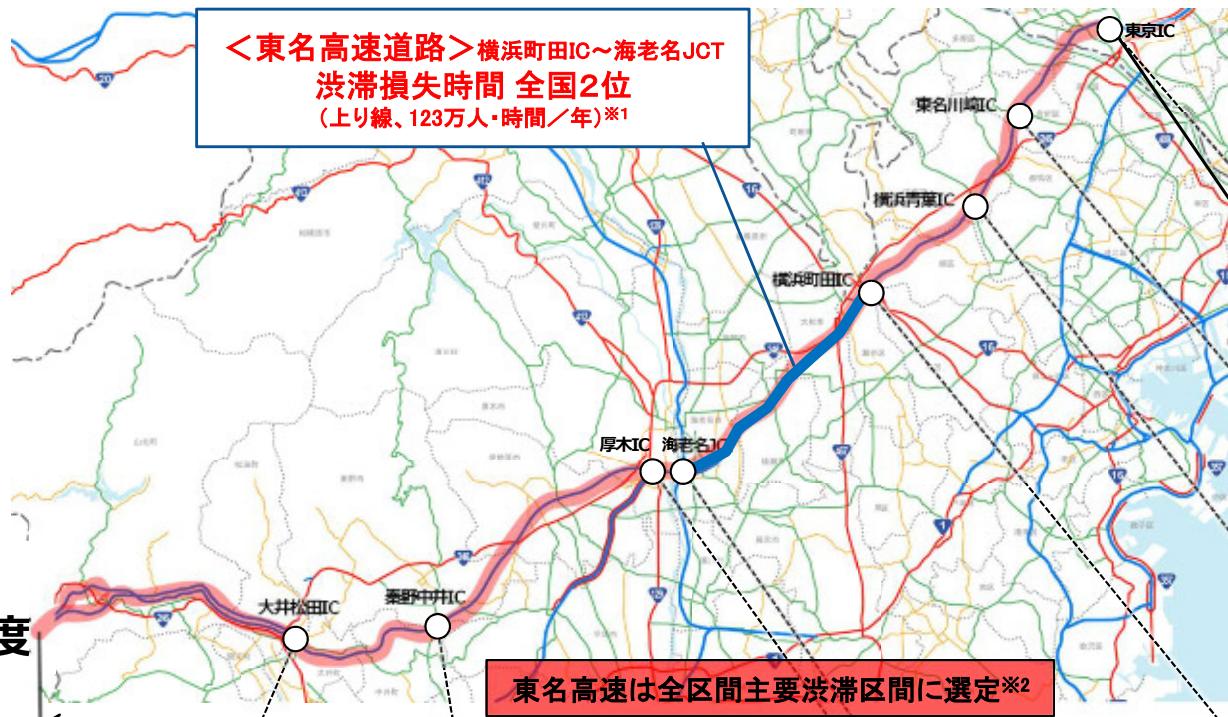
圏央道以東エリアのOD特性

出典：H22道路交通センサス 現況ODより算出

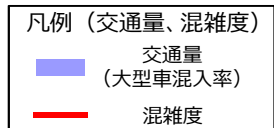
3. 2 渋滞状況

東名高速の渋滞状況

- 東名高速は、神奈川県内の東西方向の交通を担う幹線道路であり、交通が集中している
- 県内の東名高速は、大井松田 I Cより東側で混雑しているが、特に圏央道以東で渋滞が発生

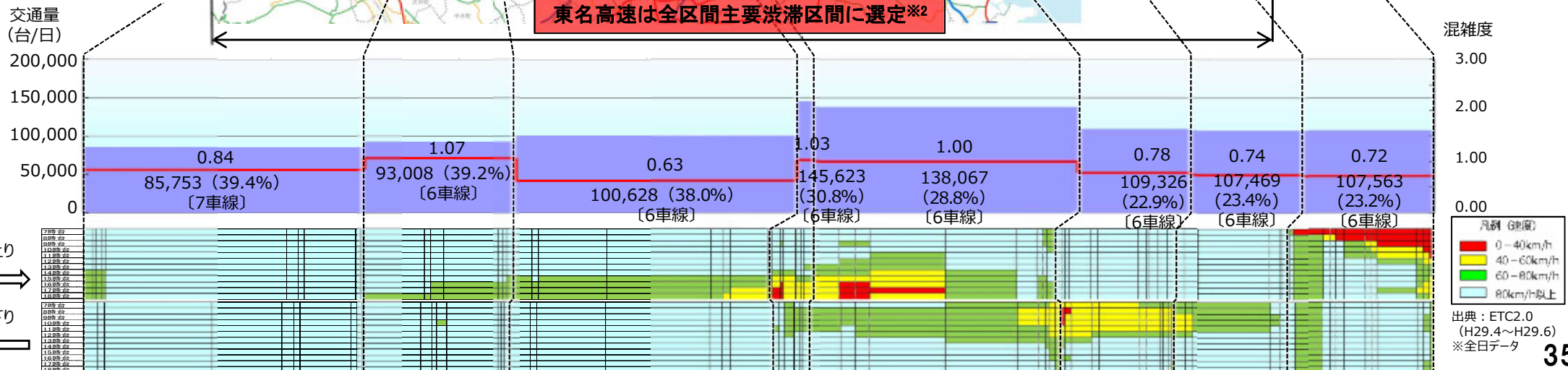


※1: H29渋滞ワーストラランキングより
※2: 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料より



出典: H27道路交通センサス

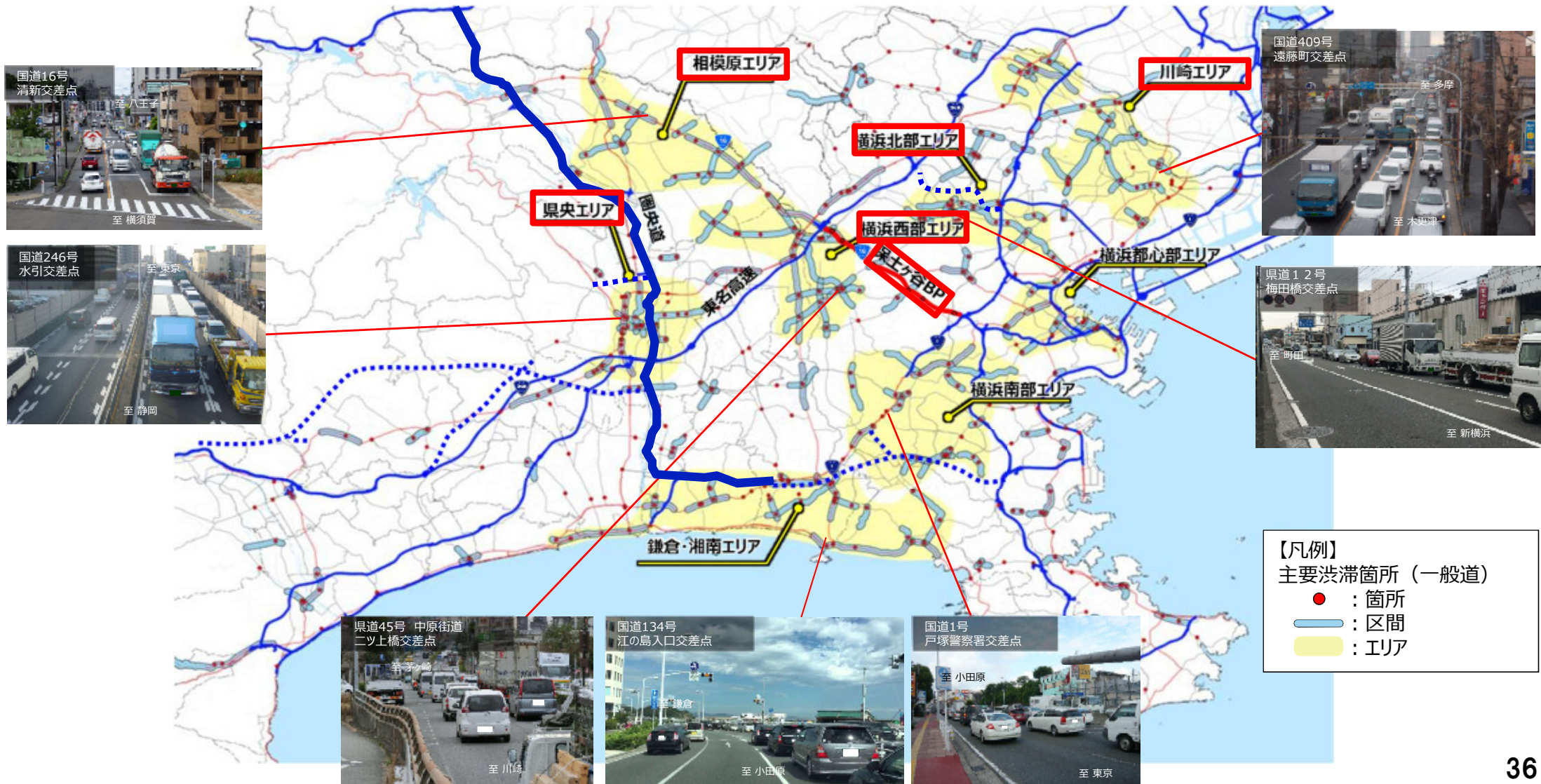
交通量、混雑度、速度



東名軸周辺の渋滞状況（一般道）

- 東名軸の圏央道以東地域周辺に、県央エリア、横浜西部エリア、横浜北部エリア、相模原エリア、川崎エリアなど、神奈川県内の一般道の主要渋滞エリアが複数存在
- 東名軸から横浜市街地方面、相模原市街地方面へのアクセスを担う国道16号（保土ヶ谷B P）でも慢性的な渋滞が発生

■神奈川県内の主要渋滞箇所（一般道）



速度状況【国道16号 保土ヶ谷バイパス】

- 国道16号保土ヶ谷バイパスは、交通量104,000台／12hで、一般道全国1位
- 全区間において速度低下が発生しており、特に上り線の午前中の速度低下が40km/h以下と顕著



■ 交通量、混雑度、速度



※：H27センサスより
 （一般道全国1位は12時間交通量）

混雑度
 3.00
 2.00
 1.00
 0.00

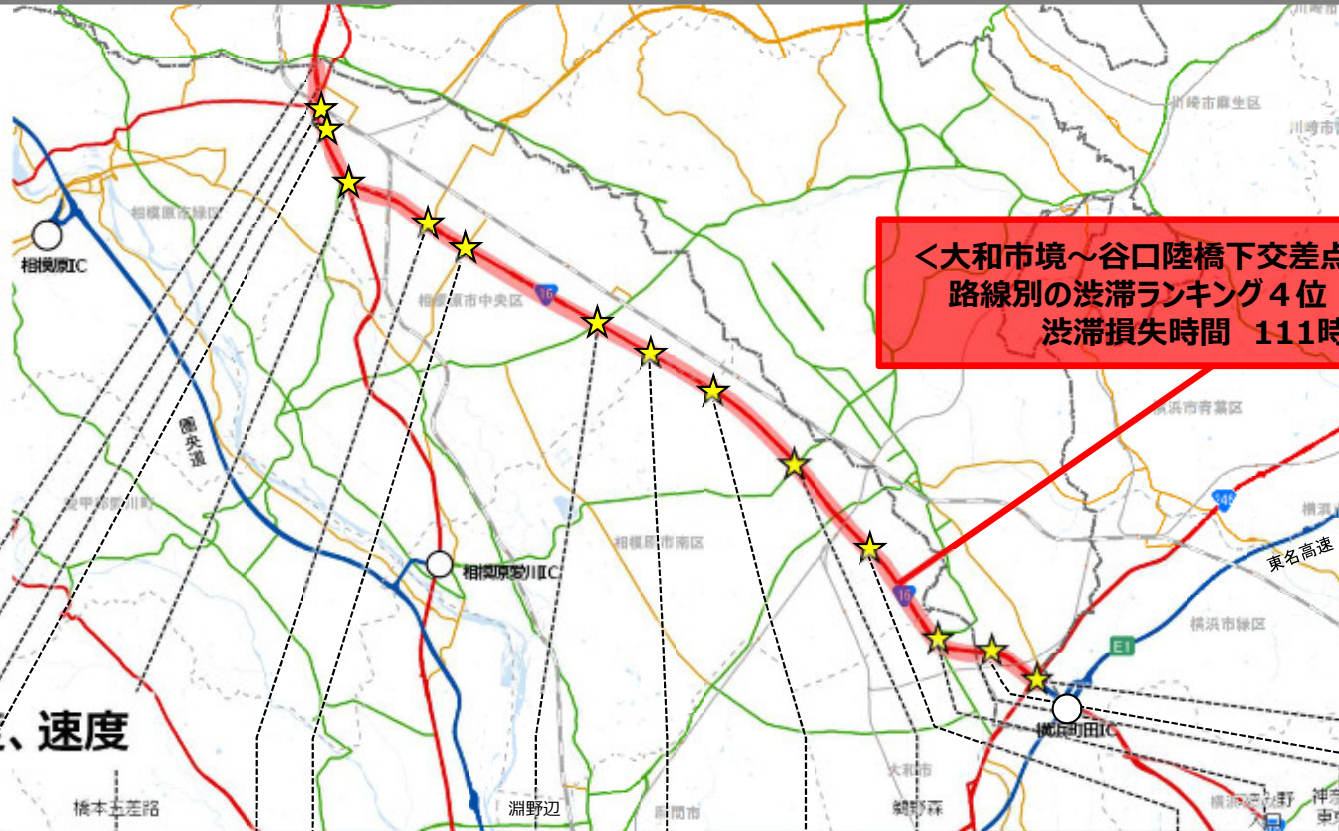
凡例 (速度)
 0～40km/h
 40～60km/h
 60～80km/h
 80km/h以上

出典：ETC2.0 (H29.4～H29.6)
 ※全日データ

速度状況【国道16号 相模原市内】

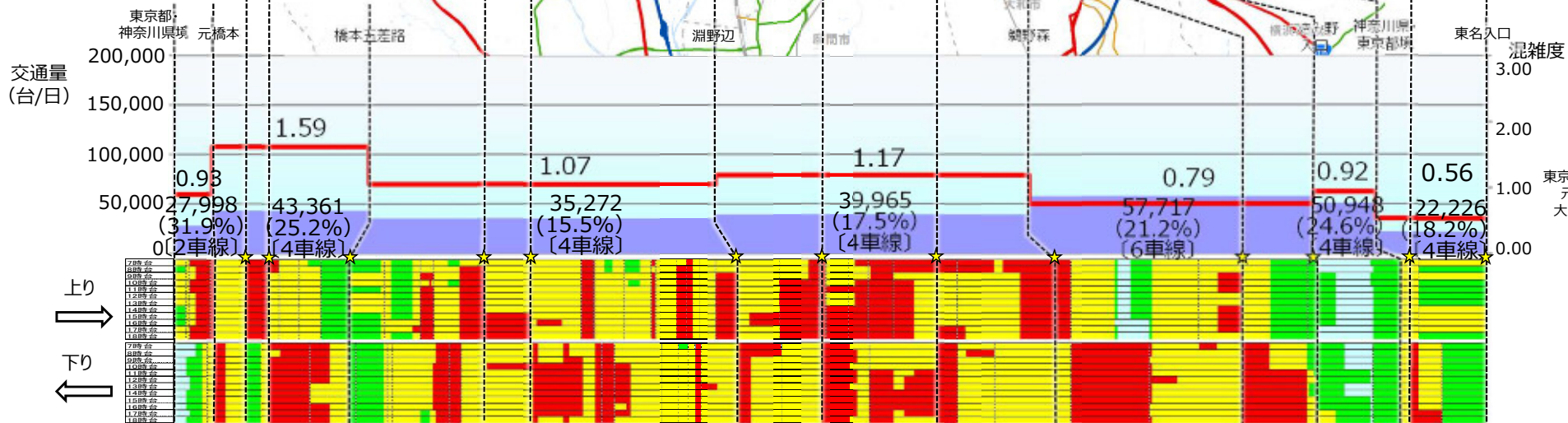
- 主要渋滞箇所が点在しており、その周辺では20km/h以下の速度低下が発生している状況
- 鵜野森交差点～元橋本交差点間で混雑度が1.0を超えている

★ 主要渋滞箇所



＜大和市境～谷口陸橋下交差点付近 2.1km＞
路線別の渋滞ランキング4位（平成29年）
渋滞損失時間 111時間/年

交通量、混雑度、速度



凡例 (交通量、混雑度)
 交通量 (大型車混入率)
 混雑度

出典：H27道路交通センサス

＜規制速度＞
 東京都・神奈川県境～元橋本：60km/h
 元橋本～大野台二丁目：50km/h
 大野台二丁目～東名入口：60km/h

凡例 (速度)
 0～20km/h
 20～40km/h
 40～60km/h
 60km/h以上

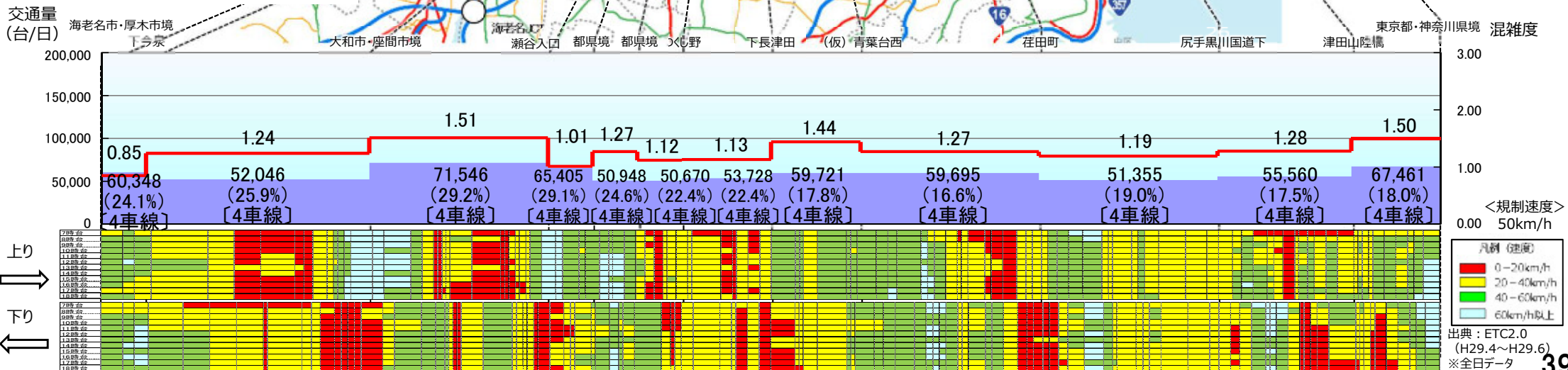
出典：ETC2.0
 (H29.4～H29.6)
 ※全日データ

速度状況【国道246号】

- 東名高速道路と並行し県内を横断する幹線道路であり、主要渋滞箇所が点在。20km/h以下の速度低下が発生している
- ほぼ全区間において交通量が5万台／日以上、混雑度が1.0を超えている

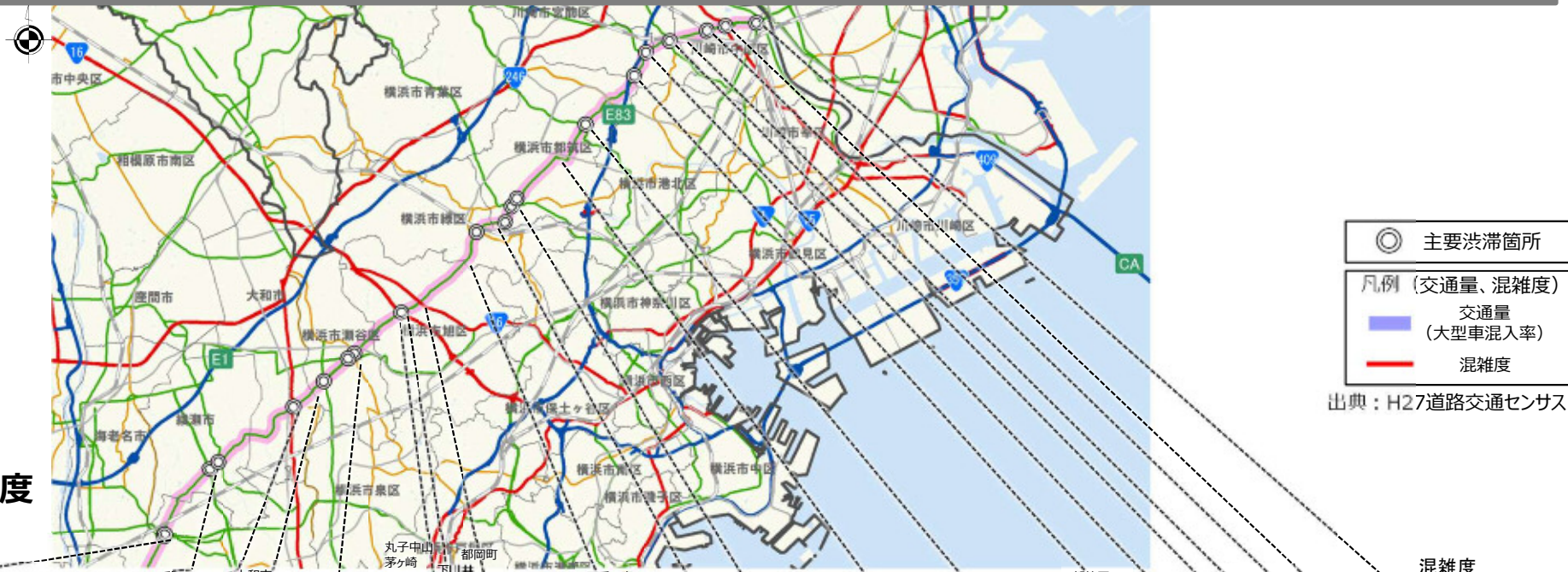


■ 交通量、混雑度、速度

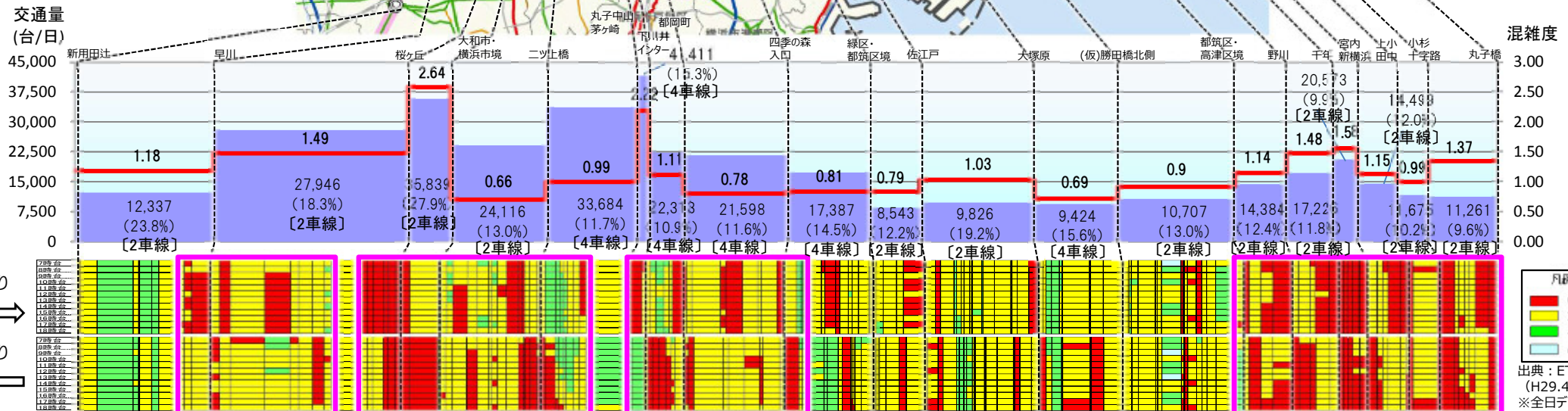


速度状況【中原街道】

- 東名高速道路と並行し県内を横断する幹線道路であり、ほぼ全線に渡って速度低下が発生
- 主要渋滞箇所が多く点在しており、都筑区・高津区境～丸子橋間をはじめ、昼間12時間に渡って20km/h以下の区間が広範囲で見受けられ、速度低下が顕著
- 国道16号や国道467号と接続する早川～四季の森入口間では、交通量が増加し、容量を圧迫



交通量、混雑度、速度



神奈川県内の速度状況（一般道）

- 神奈川県内をエリアで分割し、一般国道・県道・政令市道において、速度低下が発生している道路延長の割合を整理
- 県道・政令市道については、横浜市全域・川崎市の約3～4割の道路で20km/h未満の速度低下が発生

■ 神奈川県内の速度状況（一般道）



※太線は一般国道および4車線以上の一般道
※表示は一般国道、主要地方道、一般県道、政令市道

■ 県道・政令市道における20km/h未満の道路延長割合

一般国道を補完する主要地方道・県道をみると**横浜市全域・川崎において速度低下（20km/h）未満の割合がともに30%以上と他の地域よりも高い**

エリア	<主要地方道>			<その他地方道>			県道・政令市道の総計
	県道	政令市道	主要地方道の合計	県道	政令市道	その他地方道の合計	
横浜市北部	37%	39%	37%	35%	33%	34%	35%
横浜市中心部	29%	32%	31%	51%	29%	36%	33%
横浜市西部	41%	31%	37%	36%	24%	31%	34%
横浜市南部	44%	16%	33%	51%	29%	31%	32%
川崎市	46%	21%	39%	50%	34%	39%	39%
湘南地域	21%	0%	21%	34%	—	34%	25%
県西地域	10%	0%	10%	23%	—	23%	17%
横須賀三浦地域	39%	0%	39%	27%	—	27%	32%
県央地域	29%	0%	29%	19%	—	19%	26%

赤着色 : 30%以上

3. 3 主な事業の状況

主な事業の状況【横浜環状南線・横浜湘南道路】



横浜環状南線 栄IC-JCT橋梁下部工事

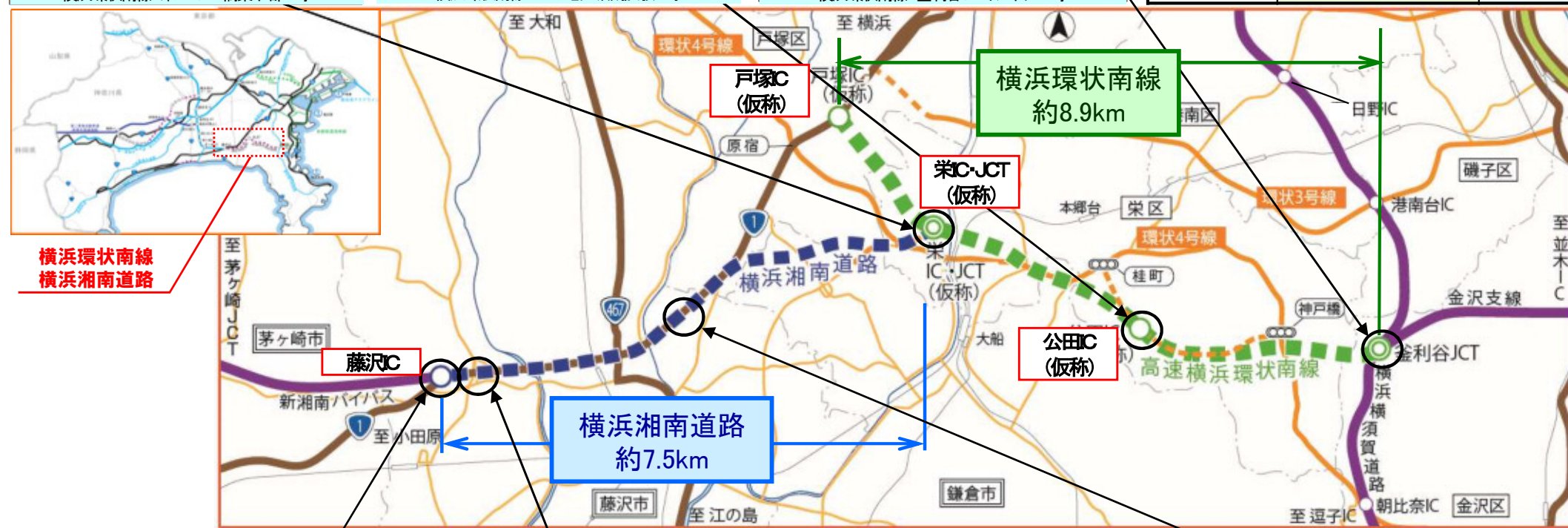


横浜環状南線 公田地区堀割試験工事



横浜環状南線 釜利谷JCTトンネル工事

	横浜環状南線	横浜湘南道路
計画延長	約8.9km	7.5km
幅員	27.5～29.0m	22.0m
道路規格	第1種第3級	第1種第3級
設計速度	80km/h	80km/h
車線数	6車線	4車線
計画交通量	12,900～59,400台/日	55,800台/日
事業化	昭和63年度	平成13年度



横浜環状南線
横浜湘南道路

横浜湘南道路
約7.5km

横浜環状南線
約8.9km



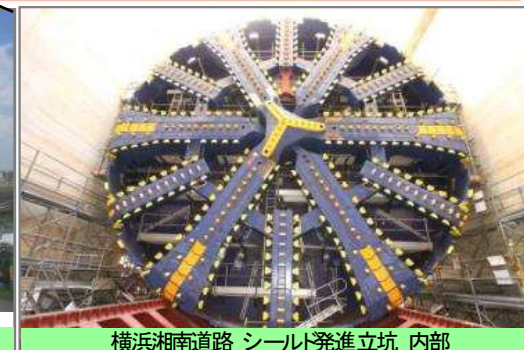
横浜湘南道路 藤沢オンランプ橋



横浜湘南道路 藤沢立坑工事

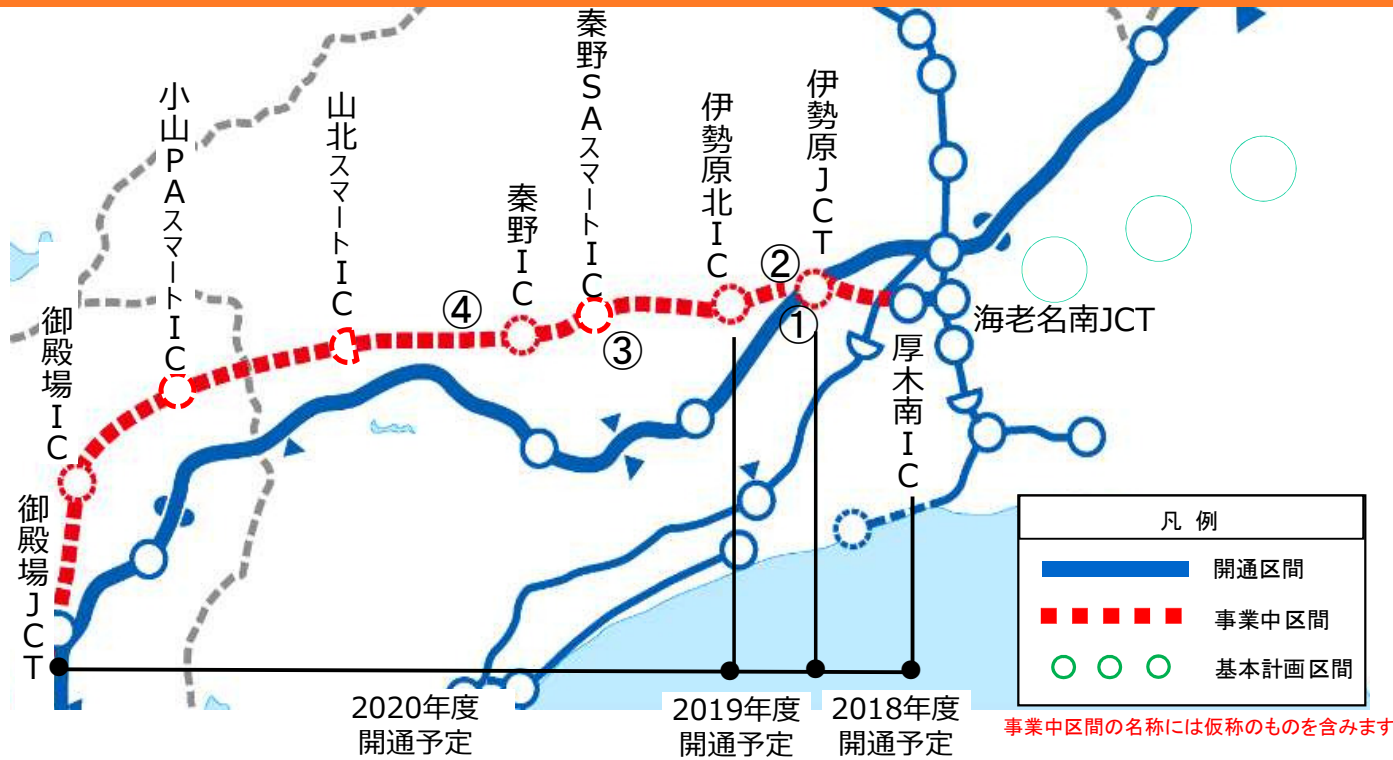


横浜湘南道路 シールド発進立坑



横浜湘南道路 シールド発進立坑 内部

主な事業の状況【新東名高速道路】



伊勢原市域 伊勢原JCT付近の整備状況
(2018年7月撮影)



松田町域 中津川工事用進入路
(2018年10月撮影)



秦野市域 秦野SA (仮称) の整備状況
(2018年9月撮影)



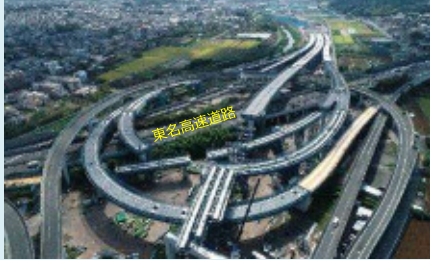
伊勢原市域 向畑高架橋付近の整備状況
(2018年7月撮影)

青葉区下谷本地区

橋梁工事・函渠工事・擁壁工事

- ・横浜青葉IC付近の首都高施工区間では、上部工の架設工事を進めています。
- ・横浜市施工区間の橋梁工事では、上部工の架設工事が完了し、壁高欄の施工を進めています。

①横浜青葉IC・JCT付近の架設状況



②全景(架設状況)



都筑区川向地区

橋梁工事

- ・H30.1.13及び1.20に県道川崎町田を通行止めして、ユニットキャリアによる上部工の架設を行いました。
- ・横浜市施工区間では、上部工の架設工事が完了し、床版工を進めています。
- ・横浜港北JCT付近の首都高施工区間では、上部工の架設工事を進めています。

⑩全景(架設状況)



⑪横浜港北JCT付近の架設状況

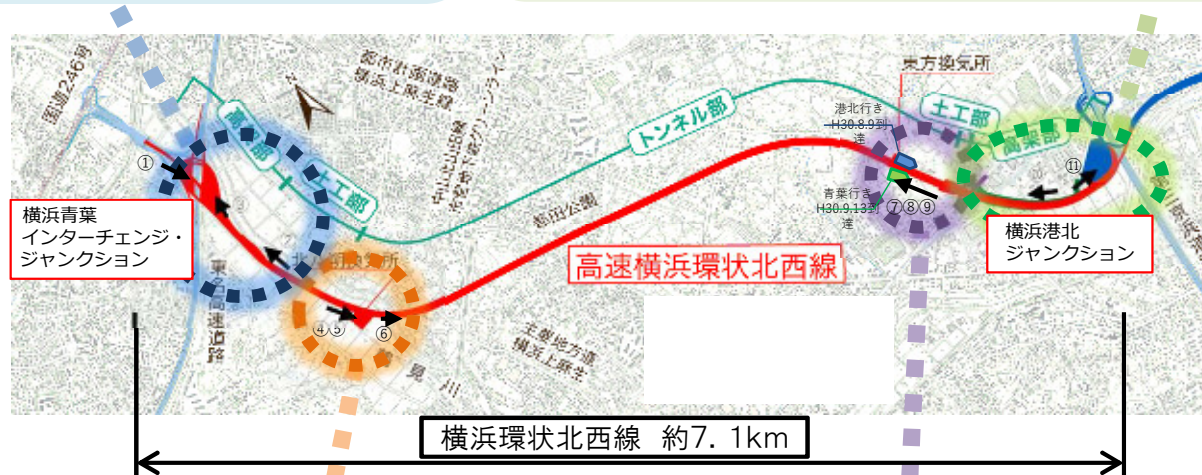


横浜環状北西線

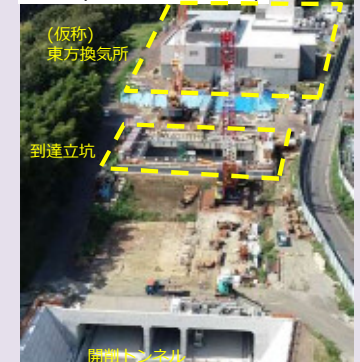
計画延長	約7.1 km
代表幅員	20m
道路規格	第2種第1級
設計速度	60km/h
車線数	4車線
計画交通量	46,900台/日
事業化	平成24年度

※東京2020オリンピック・パラリンピック までの開通を目指しています

③床版架設状況(現時点ではすべて完了)



⑦全景(港北側から青葉方面)

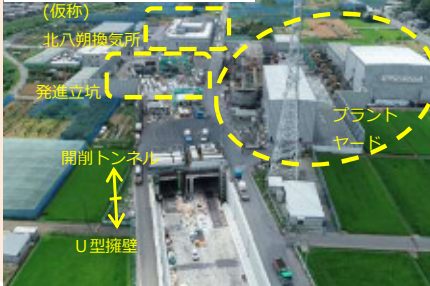


緑区北八朔地区

U型擁壁・開削トンネル・発進立坑・換気所・シールドトンネル工事

- ・H29.3.27にシールドマシン発進式を開催後、トンネルを約3.9 km掘り進め、8月9日に港北行き(首都高施工)のシールドマシン、9月13日に青葉行き(本市施工)のシールドマシンが、無事到達しました。
- (H29.3.30首都高シールドマシン発進、H29.5.9横浜市シールドマシン発進)
- ・(仮称)北八朔換気所の建設工事では、建築工事及び設備工事を進めています。

④全景(青葉側から港北方面)



⑤(仮称)北八朔換気所



⑥シールド坑内



都筑区東方地区

換気所・到達立坑・開削トンネル

- ・開削トンネルでは、躯体の築造、埋戻し、トンネル内の付帯工事が完了しました。
- ・到達立坑では、港北行き及び青葉行きのシールドマシンが到達しました。
- シールドマシン到達後は、マシンの解体を進めています。
- ・(仮称)東方換気所の建設工事では、建築工事及び設備工事を進めています。

⑧到達立坑内部



⑨(仮称)東方換気所



3. 4 県央～横浜都心部周辺の課題と対応について

県央～横浜都心部周辺の課題と対応について

○県央～横浜都心部で速度低下が発生

- ・ 東名高速の圏央道以東やその周辺の一般道（保土ヶ谷バイパスや国道246号等）では交通量が多く、渋滞が発生

- 県央～横浜都心部の渋滞緩和を図るため、戸塚警察署交差点の立体化や横浜新道・第三京浜の渋滞対策等を進める
- 事業中の圏央道（横浜環状南線、横浜湘南道路）や新東名高速、横浜環状北西線、厚木秦野道路等の開通後の交通状況を考慮しつつ、国道1号の交差点における渋滞対策や、交通が集中している県央～横浜都心部の交通負荷改善について、引き続き検討を行う

