

記者発表資料



原宿交差点立体化 トンネル全線開通（横浜市戸塚区） 開通3ヶ月後の交通状況について ～アンケートの結果、8割の方が渋滞改善を実感～

平成22年12月12日(日)に、下り線トンネルが開通しました。交差点が全線立体化となり、約3ヶ月が過ぎました。開通3ヶ月後の交通状況や道路利用者等の皆様の声（ご意見）をお知らせします。

① 国道1号と環状4号の通過時間(所要時間)が最大約17分短縮。

国道1号（下り線）と環状4号では、原宿交差点を通過するまでの所要時間の短縮効果が継続しています。

② 周辺的生活道路を利用する交通量が最大約3割減少。

国道の交通の流れが円滑になったことから、原宿交差点周辺的生活道路を利用する交通の減少が継続しています。

③ 道路利用者の8割が渋滞改善を実感。

交差点が全線立体化となり、約3ヶ月が過ぎました。道路を利用されている方や関係機関の皆様が、この立体化に関して、どのように感じられているか、アンケート調査を行いました。

交通渋滞が改善された事を実感されている方が多数おられました。その結果をご紹介します。詳しくは次項以降をご覧ください。



記者発表クラブ

竹芝記者クラブ 神奈川建設記者会 神奈川県政記者クラブ 横浜市政記者会 横浜ラジオ・テレビ記者会

問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所

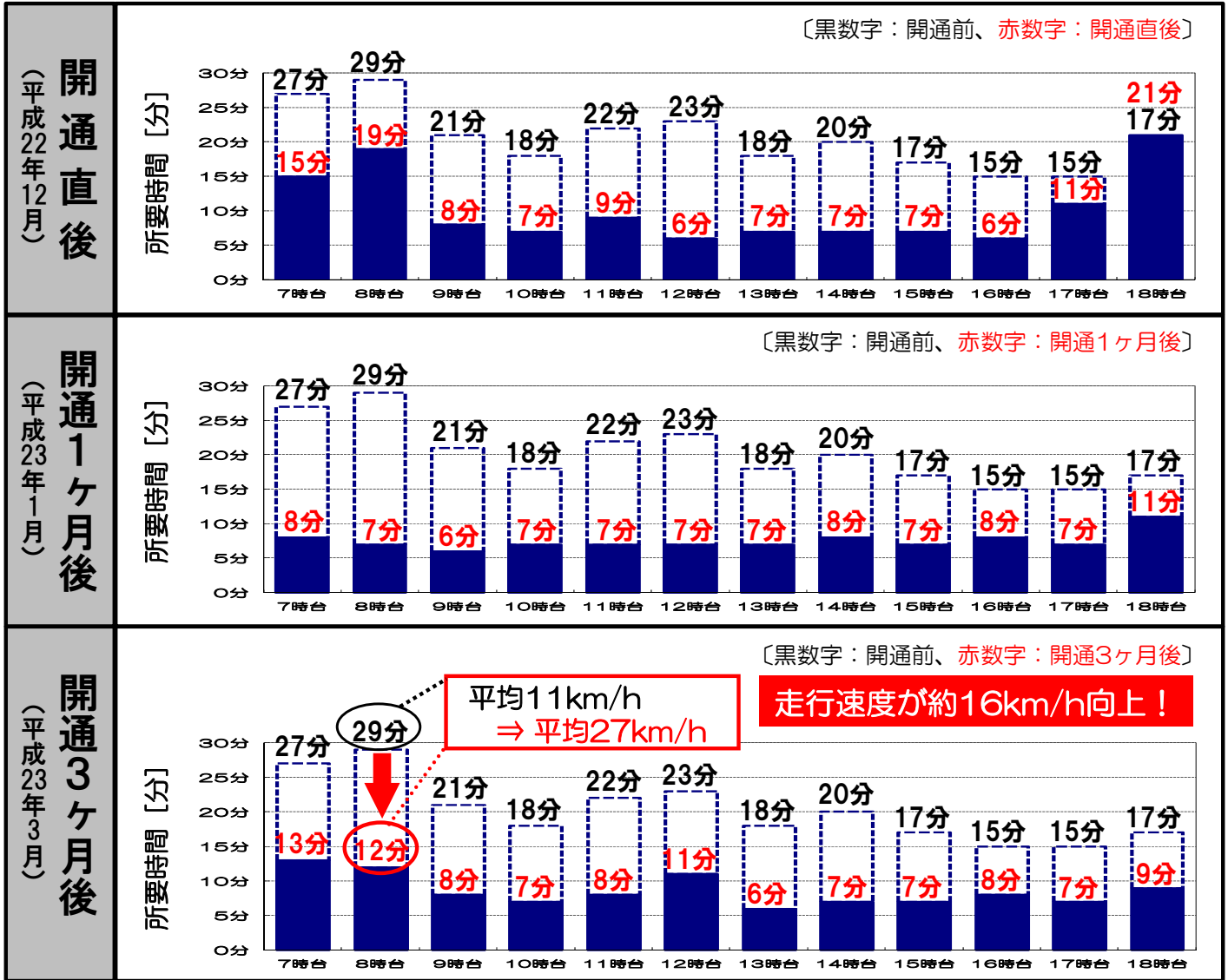
電話 045-311-2981（代表）

副所長（改築） とくだけ きみあき 徳 嵩 公 明 調査課長 こさわ ともゆき 小澤 知幸

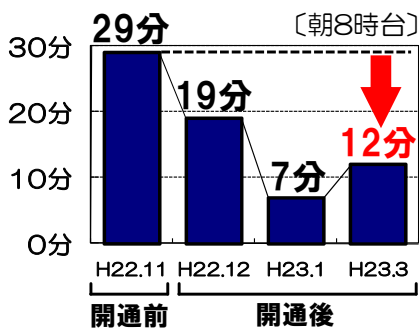
①-1 国道1号下り線の通過時間が短縮しています（継続）

■国道1号下り線（藤沢方面）原宿交差点を通過するまでの所要時間の変化

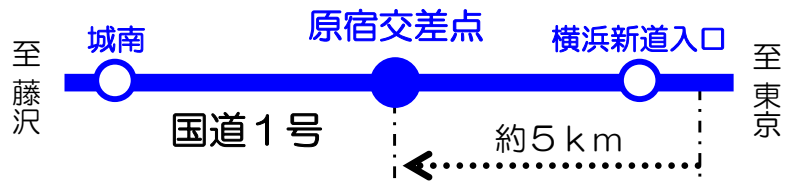
最も所要時間がかかっていた「朝の通勤時間帯」（8時台）で所要時間の短縮効果が継続して発現しています。



○朝8時台の所要時間の変化



〔下り線（藤沢方面）〕
約17分短縮



開通前 (H22.11調査)	29分
開通3ヶ月後 (H23.3調査)	12分

■調査日・開通前：H22.11.25(木)・開通直後：H22.12.14(火)・開通1ヶ月後：H23.1.12(水)・開通3ヶ月後：H23.3.2(水)

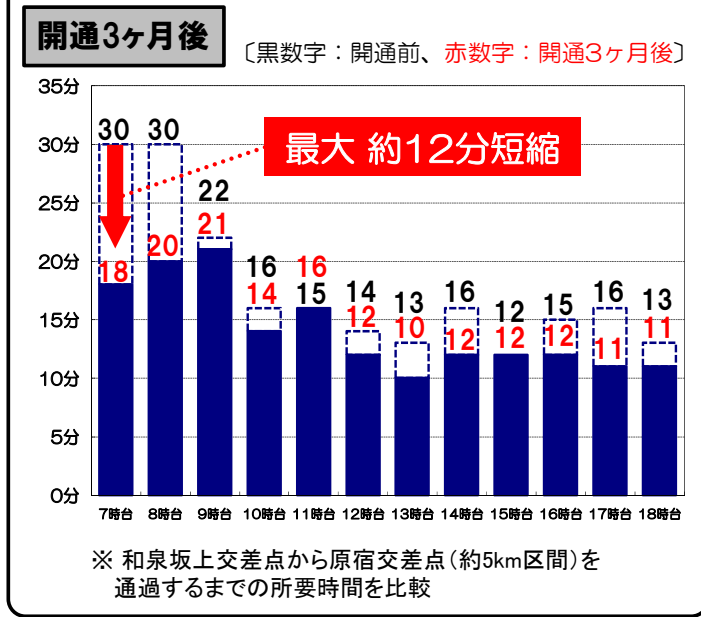
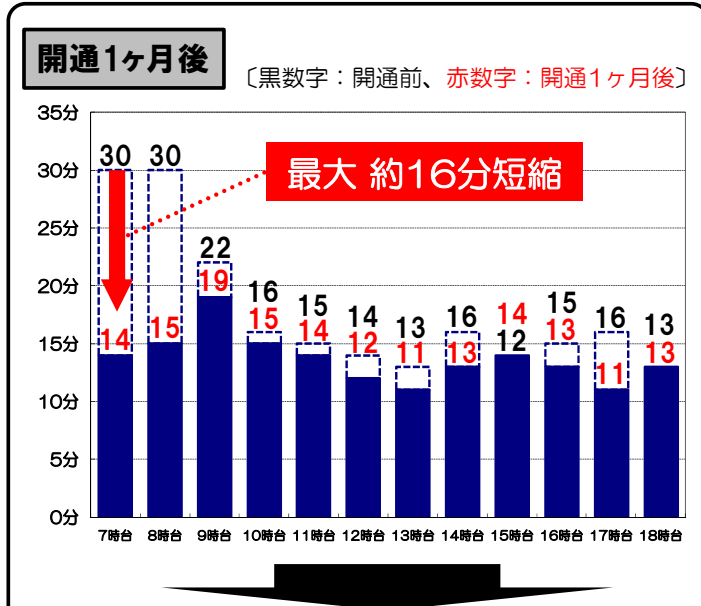
※ 原宿交差点から約5km離れた戸塚区上矢部町周辺から原宿交差点を通過するまでの所要時間を比較しています。
 ※ 調査方法：車による実走行にて計測
 ※ トンネル開通日：上り線→H21.4.4(土)、下り線→H22.12.12(日)

①-3 環状4号の通過時間が短縮しています（継続）

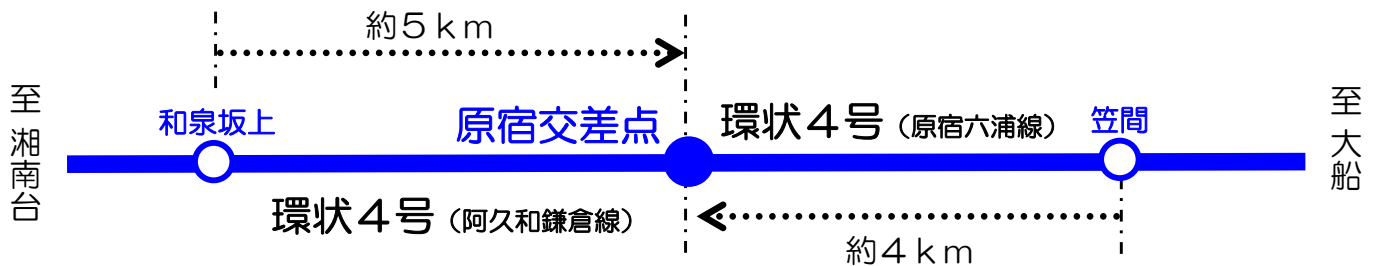
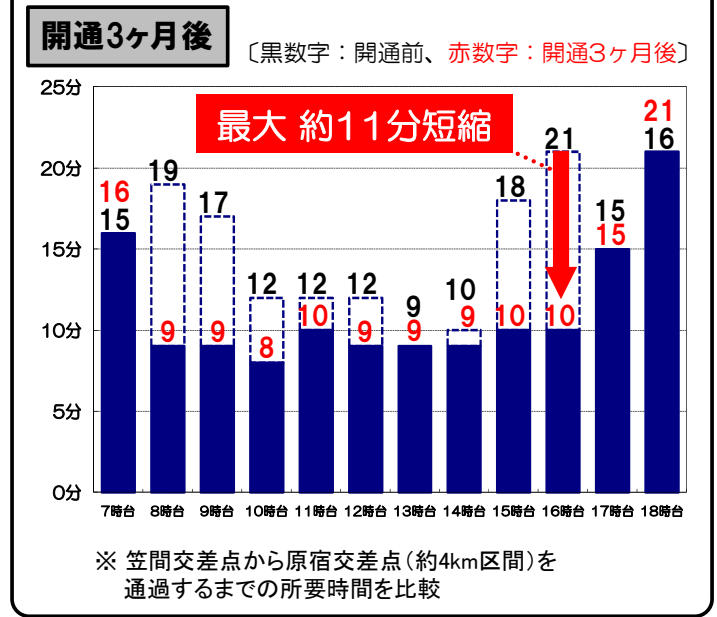
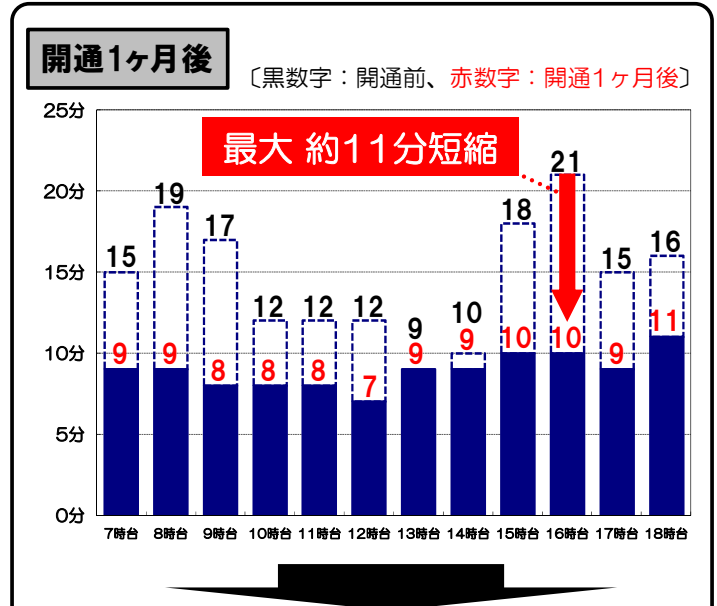
■環状4号 原宿交差点を通過するまでの所要時間の変化

所要時間がかかっていた時間帯で、所要時間短縮効果が継続して発現しています。

○湘南台方面から原宿交差点までの所要時間



○大船方面から原宿交差点までの所要時間

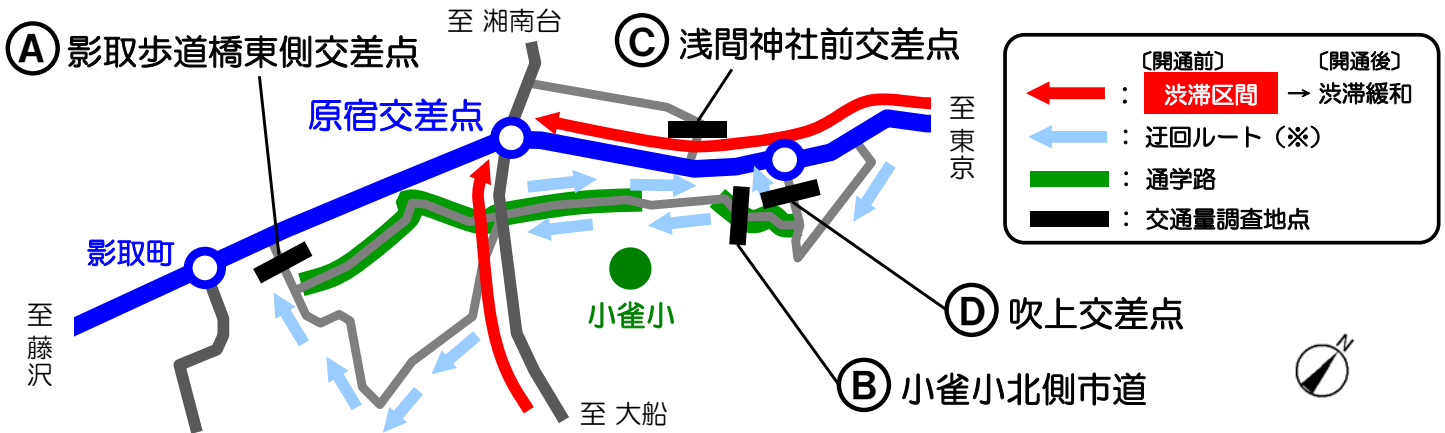


■調査日・開通前:H22.11.25(木)・開通1ヶ月後:H23.1.12(水)・開通3ヶ月後:H23.3.2(水)

※ 調査方法:車による実走行にて計測
 ※ トンネル開通日:上り線→H21.4.4(土)、下り線→H22.12.12(日)

② 周辺的生活道路の交通量が減少しています（継続）

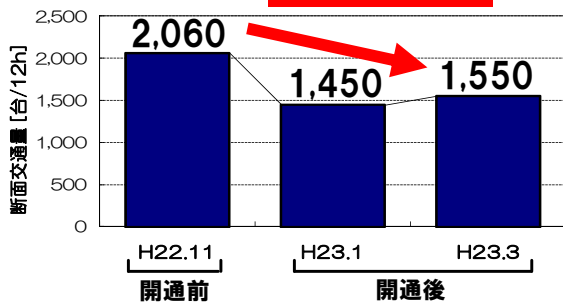
■生活道路(原宿交差点付近)の交通量の変化



① 影取歩道橋東側(市道)

生活道路の交通量が約2割減少しています。

約2割減少



◆ 昼間12時間(朝7時～19時)の交通量を比較しています。

開通前



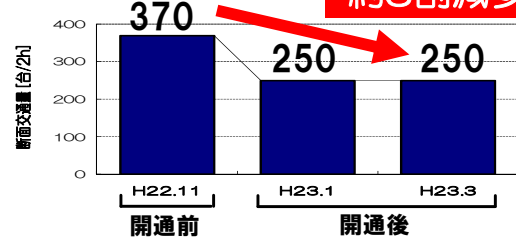
開通3ヶ月後



② 小雀小北側市道(通学路)

生活道路(通学路)の通学時間帯の交通量が約3割減少しています。

約3割減少



◆ 通学時間帯(朝7時～9時)の交通量を比較しています。

開通前



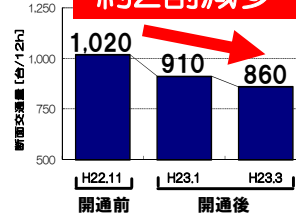
開通3ヶ月後



③ 浅間神社前(市道)

市道から国道へ流出する交通量が約2割減少しています。

約2割減少

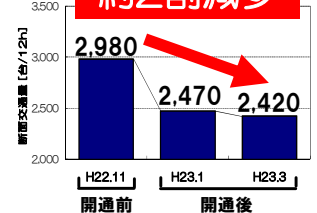


◆ 昼間12時間(朝7時～19時)の交通量を比較しています。

④ 吹上(市道)

市道から国道へ流出する交通量が約2割減少しています。

約2割減少



◆ 昼間12時間(朝7時～19時)の交通量を比較しています。

■ 調査日・開通前: H22.11.25(木)・開通1ヶ月後: H23.1.12(水)・開通3ヶ月後: H23.3.2(水)

※ 迂回ルート: 国道1号および環状4号の交通渋滞を避けるために生活道路を走行していると推測されるルートを想定

※ トンネル開通日: 上り線→H21.4.4(土)、下り線→H22.12.12(日)

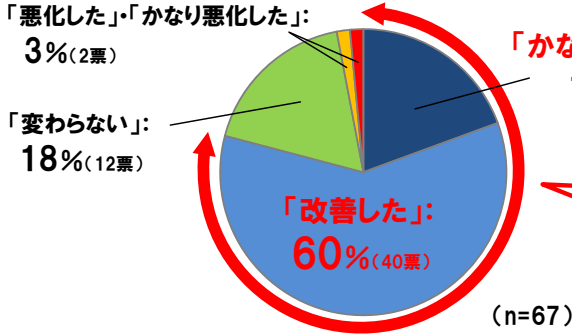
③-1 地域の皆様方からの約80%が渋滞改善を実感

国道1号原宿交差点が全線立体化となり、3ヶ月が過ぎました。
立体化に関して、道路利用者や地域の皆様方の声（ご意見）をご紹介します。

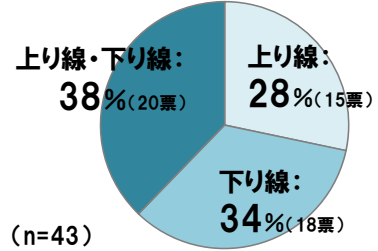
■地域の皆様方からの声（ご意見）：インターネットによるアンケート調査結果より（※1）

○国道1号の渋滞改善効果（※2）

「国道1号の渋滞が改善した」と思われている方が、約80%を占めています。

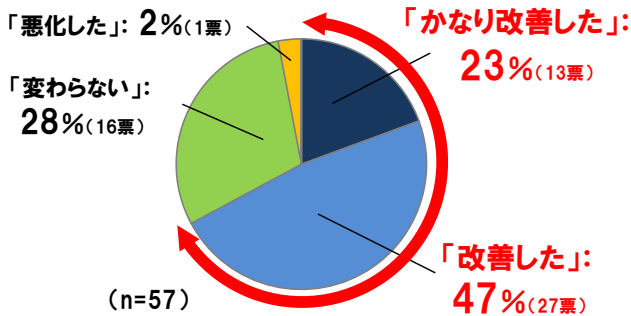


○改善を感じる方向（国道1号）



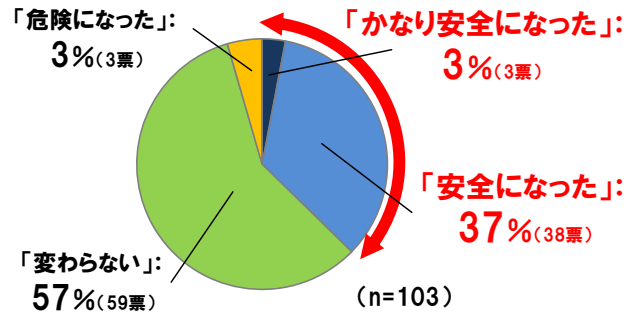
○環状4号の渋滞改善効果（※3）

「環状4号の渋滞が改善した」と思われている方が、約70%を占めています。



○生活道路の安全性（※4）

「生活道路が安全になった」と思われている方が、約40%を占めています。



○立体化に対する温かい喜びの声



地域の皆様
(アンケート回答者)

- ・ 国道から国立病院方向への右折待ち時間短縮効果絶大。
- ・ 目的地に行くのにある程度時間が読めるようになった。
- ・ 渋滞が無くなったので、国道一号を利用しやすくなった。
- ・ 1号を通るのをあまり避けなくなった。
- ・ 近くの道を抜け道として使う車が少なくなった気がします。
- ・ 安心して原宿交差点を通過するようになった。
- ・ 下り車線の側道からの合流地点の混雑状況がひどい（※） など

(※) 今後改良の予定

～インターネットによるアンケート調査票(設問)～

- Q1) 車・バスで国道1号・環状4号(原宿交差点周辺)を利用する頻度はどのくらいですか？【選択式(路線別に5択)】
- Q2) 立体化による国道1号・環状4号の渋滞改善効果は、どのくらい感じますか？【選択式(路線別に5択)】
- Q3) 立体化による国道1号の渋滞改善効果は、どの方向で感じますか？【選択式(5択)】
- Q4) 立体化により、周辺の抜け道(生活道路)の交通は減ったと感じますか？【選択式(5択)】
- Q5) 立体化により、周辺の生活道路が安全になったと思いますか？【選択式(5択)】
- Q6) その他、立体化により、日常生活でどのような効果・変化がありましたか？【自由記述式】

(※1) インターネットによるアンケート調査 [調査実施:平成23年2月下旬]

横浜市戸塚区の原宿交差点周辺に在住するインターネットモニター170名へ調査を依頼し、103名から回答を頂いたもの
(103名: 10～70歳代、男性55名・女性48名)

(※2) 集計サンプル 67票: 国道1号原宿交差点周辺の利用頻度を「月に数日以上」と回答した計67名の回答を集計

(※3) 集計サンプル 57票: 環状4号原宿交差点周辺の利用頻度を「月に数日以上」と回答した計57名の回答を集計

(※4) 集計サンプル103票: 原宿交差点周辺に在住する全回答者103名の回答を集計

③-2 道路利用者は9時～12時の渋滞改善を特に実感

■道路利用者からの声(ご意見): 戸塚PAでのアンケート調査より(※5)

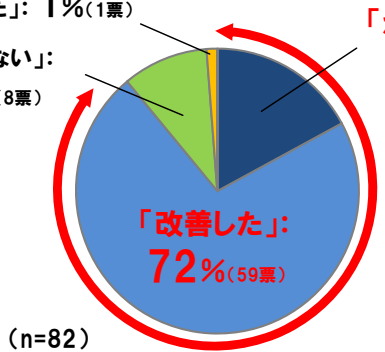
○立体化による渋滞改善効果(※6)

「立体化により渋滞が改善した」と思われている方が、**約90%**を占めています。
 渋滞が改善したと思われている方の**約60%**が、「9～12時」で効果を実感されています。

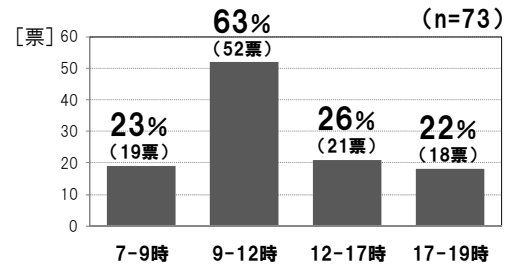
「悪化した」: 1%(1票)

「変わらない」:
10%(8票)

「かなり改善した」:
17%(14票)



○改善効果を感じる時間帯(複数回答を含む)



○渋滞改善効果を感じる路線・方向(複数回答を含む)(※7)

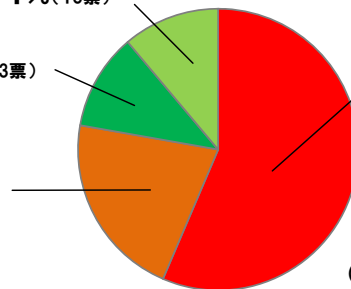
「国道1号下り線」で渋滞の改善効果を実感されている方が**約60%**を占めています。
 「国道1号上り線」、「環状4号」についても**約10～20%**の方が効果を実感されています。

「環状4号(湘南台→大船)」: 11%(13票)

「環状4号(大船→湘南台)」: 11%(13票)

「国道1号上り線」:
21%(25票)

「国道1号下り線」:
57%(66票)



○立体化に対する温かい喜びの声



道路利用者
(アンケート回答者)

- ・ 国道1号の所要時間短縮がありがたい。
- ・ 到着時刻がある程度読めるようになった。
- ・ 渋滞回避のために幅の狭い周辺道路へ迂回しなくなった。
- ・ 混雑する時間帯でも車が止まらずに動くようになり、ストレスが減った。
- ・ 走行時のイライラが軽減した。 など

～戸塚PAでのアンケート調査票(設問)～

- Q1) ご職業・お住まいを教えてください。【選択式】
 Q2) 車で国道1号を利用する頻度はどのくらいですか?【選択式(5択)】
 Q3) 立体化による渋滞の改善効果をどのくらい感じますか?【選択式(5択)】
 効果を感じる区間・方向・時間帯についても教えてください。【選択+自由記述式】
 Q4) その他、立体化により、日常生活でどのような効果・変化がありましたか?【自由記述式】

(※5) 戸塚PAでのアンケート調査 [調査実施:平成23年3月10日(木)]

戸塚PA(下り)を利用されている方へアンケート調査を実施し、計92名から回答を頂いたもの

(※6) 集計サンプル 82票:国道1号原宿交差点周辺の利用頻度を「月に数日以上」と回答した計82名の回答を集計

(※7) 集計サンプル 73票:国道1号原宿交差点周辺の利用頻度を「月に数日以上」と回答し、かつ立体化による渋滞改善効果について「かなり改善した」「改善した」と回答した計73名の回答を集計

③-3 バス事業者、消防署も渋滞改善を実感

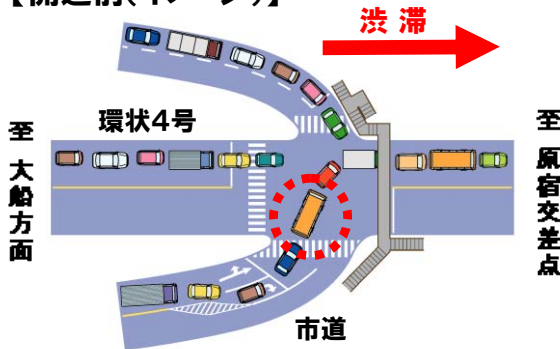
■バス事業者(神奈川中央交通(株))からの声(※)



バス事業者

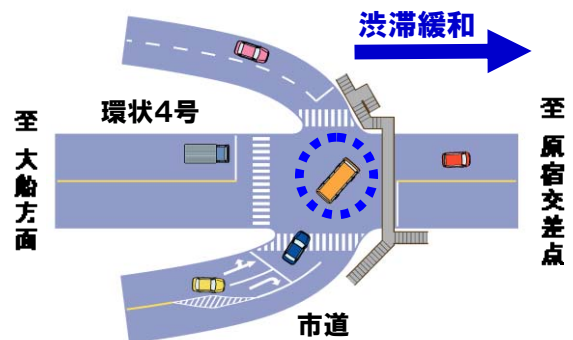
- ・国道1号下り線・環状4号を利用する経路では、概ね定時運行が可能になりました。
- ・原宿交差点南側の交差点では、混雑した交差点へ右折で合流しなければならないため、苦情をいただいたこともありましたが、開通後はスムーズに右折できるようになりました。
- ・開通前は交通渋滞により、お客様が停車前から席をお立ちになったり、車内の雰囲気もピリピリした感がありましたが、開通後はゆとりのある雰囲気になりました。

【開通前(イメージ)】



○環状4号の渋滞により右折が困難
(市道→環状4号合流時)

【開通後(イメージ)】



○環状4号の渋滞緩和により右折がスムーズに
(市道→環状4号合流時)

■横浜市戸塚消防署からの声(※)

- ・緊急時に赤信号の原宿交差点を横断する場合には、立体化により国道1号を直進する交通が地下(トンネル)を通るようになり、交差点を直進する車両が減少したため、ずいぶん通過が容易になりました。
- ・戸塚消防署(戸塚区戸塚町)から原宿交差点を右左折して緊急現場に向かう場合には、非常に効果がありました。



消防隊員

(※)平成23年3月8日(火)の神奈川中央交通(株)、横浜市戸塚消防署の皆様からの聞き取り調査結果

■開通前の状況

(平成22年7月27日15時頃撮影)



■開通3ヶ月後の状況

(平成23年3月2日15時頃撮影)

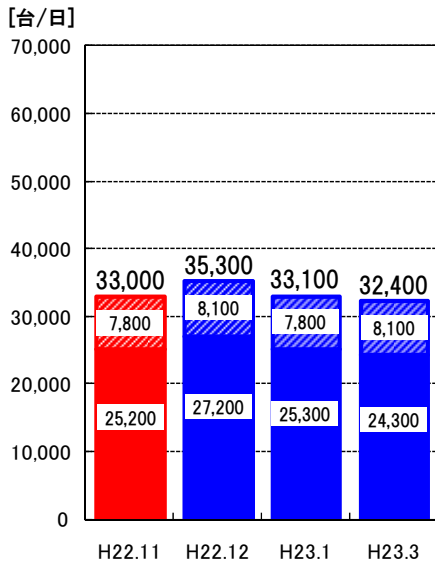


※ 国道1号原宿2丁目付近の横断歩道橋から原宿交差点(藤沢方面)を臨む

【参考】原宿交差点の交通量（24時間）

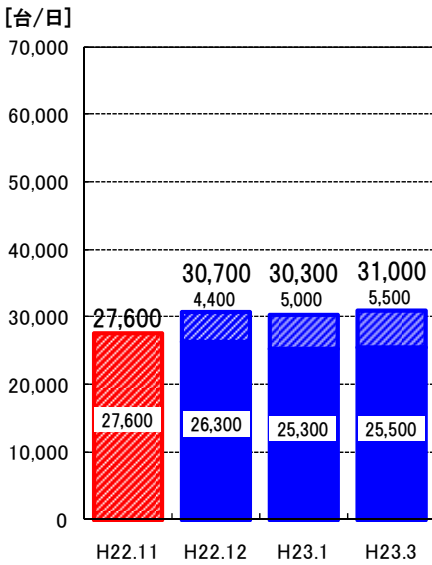
■国道1号 原宿交差点の交通量

○上り線(東京方面)



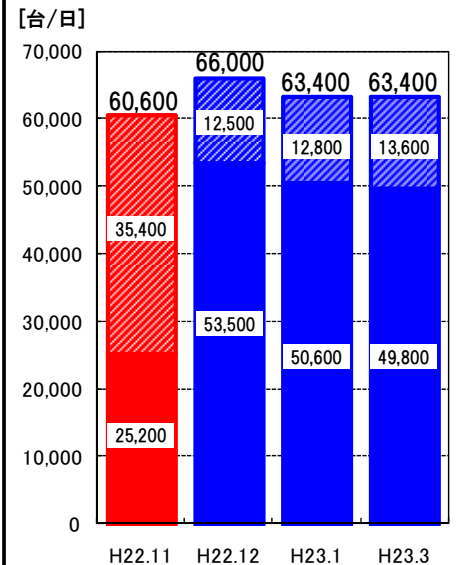
- H22.11 { 側道の交通量 (hatched red), トンネルの交通量 (solid red)
- H22.12 { 側道の交通量 (hatched blue), トンネルの交通量 (solid blue)
- H23.1 { 側道の交通量 (hatched blue), トンネルの交通量 (solid blue)
- H23.3 { 側道の交通量 (hatched blue), トンネルの交通量 (solid blue)

○下り線(藤沢方面)



- H22.11 { 現道の交通量 (hatched red), トンネルの交通量 (solid red)
- H22.12 { 側道の交通量 (hatched blue), トンネルの交通量 (solid blue)
- H23.1 { 側道の交通量 (hatched blue), トンネルの交通量 (solid blue)
- H23.3 { 側道の交通量 (hatched blue), トンネルの交通量 (solid blue)

○合計



- H22.11 { 側道・現道の交通量 (hatched red), トンネルの交通量 (solid red), 側道の交通量 (hatched blue)
- H22.12 { 側道の交通量 (hatched blue), トンネルの交通量 (solid blue), 側道の交通量 (hatched blue)
- H23.1 { 側道の交通量 (hatched blue), トンネルの交通量 (solid blue), 側道の交通量 (hatched blue)
- H23.3 { 側道の交通量 (hatched blue), トンネルの交通量 (solid blue), 側道の交通量 (hatched blue)

〔上り線(東京方面)〕

トンネル: 約24,300台/日【約8割】
側道: 約8,100台/日【約2割】

至 湘南台

126

環状4号

原宿交差点

至 藤沢

324

243

国道1号

255

310

至 東京

〔凡例〕

- (solid blue): トンネル利用交通
- (dotted black): 側道利用交通

999 : 交通量 (100台/日)

至 大船

119

トンネル: 約25,500台/日【約8割】
側道: 約5,500台/日【約2割】

〔下り線(藤沢方面)〕

■調査日・開通前: H22.11.25(木)・開通直後: H22.12.14(火)・開通1ヶ月後: H23.1.12(水)・開通3ヶ月後: H23.3.2(水)

※ 現道・側道の交通量とは、「地上部の道路」を通行した車両の台数を示します。
※ トンネル開通日: 上り線→H21.4.4(土)、下り線→H22.12.12(日)



原宿交差点改良の事業概要 (参考)

〇概要

原宿交差点改良事業は国道1号と環状4号との交差点を立体化（国道1号が地下を通ります）し、国道1号の通過交通と環状4号との出入り交通を分離することによって、交通混雑を解消し、横浜市の放射・環状方向の円滑な交通を確保することを目的に計画されたものです。

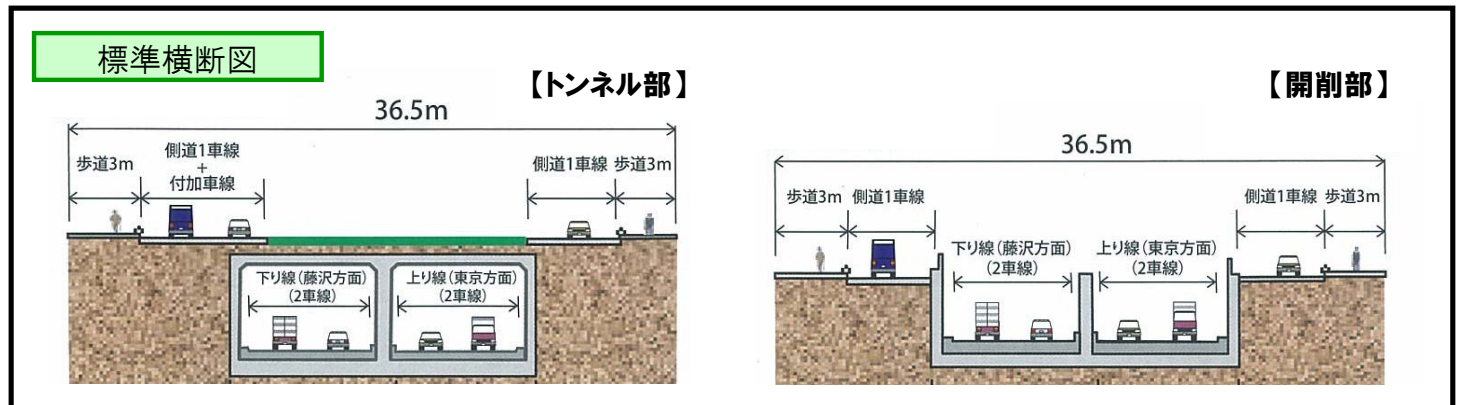
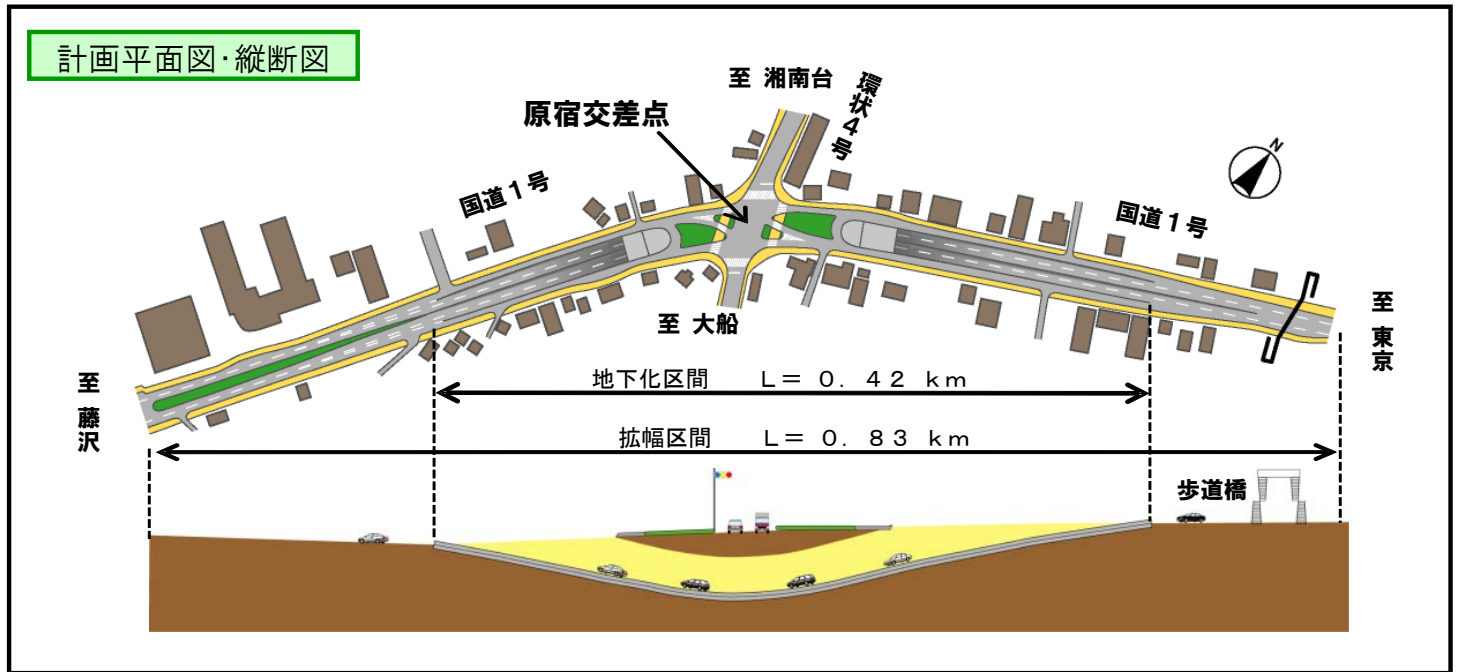
-諸元-

区 間：自) 神奈川県横浜市戸塚区原宿
 至) 神奈川県横浜市戸塚区原宿

計画延長：0.83 km
 幅 員：36.5m
 道路規格：第4種第1級
 車線数：本線4車線・側道2車線

-事業の経緯-

平成 3年度：用地取得着手
 平成19年 2月：立体化工事着手
 平成21年 4月 4日：東京方面（上り線）トンネル開通
 平成22年12月12日：藤沢方面（下り線）トンネル開通
 （上下線立体化）
 平成23年 2月21日：地上部の転回路 開通



今後も、地上部において側道の歩道拡幅、舗装工事等を実施してまいります。工事期間中はご迷惑をお掛け致しますが、ご理解・ご協力をお願いします。