

第25回 神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会

最新の取組状況の紹介

- 国道16号 保土ヶ谷バイパス
- 国道246号 東原四丁目交差点
- 国道357号 東扇島中央交差点、東扇島二号交差点

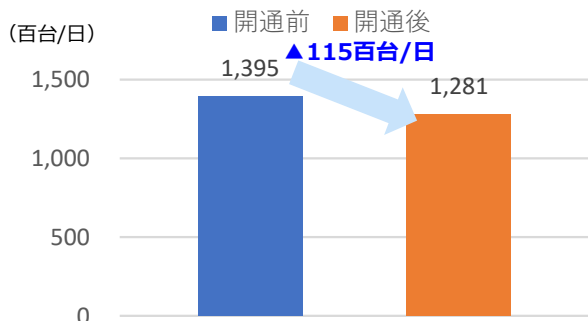
令和4年2月24日

5 最新の取組状況の紹介

5-1 北西線開通前後の保土ヶ谷BPの交通状況の変化(交通状況の変化【平日】)

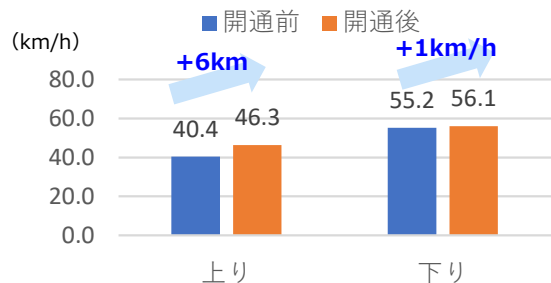
- 北西線開通前後で、保土ヶ谷BPの交通量は**13.95万台/日から12.81万台/日に減少(▲115百台/日)**
- 区間平均旅行速度は**1~6km/h向上**、渋滞量は**4割減少**するも、**依然として60km/h未満の区間が多く存在**
- 北西線の開通前後で、保土ヶ谷BPの混雑は緩和したものの、依然として渋滞は残っている状況

交通量の変化

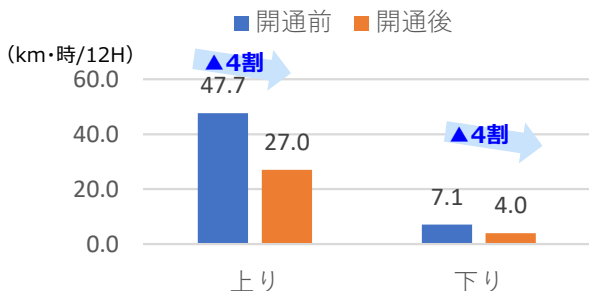


出典：警察トラカン

昼間12時間旅行速度の変化



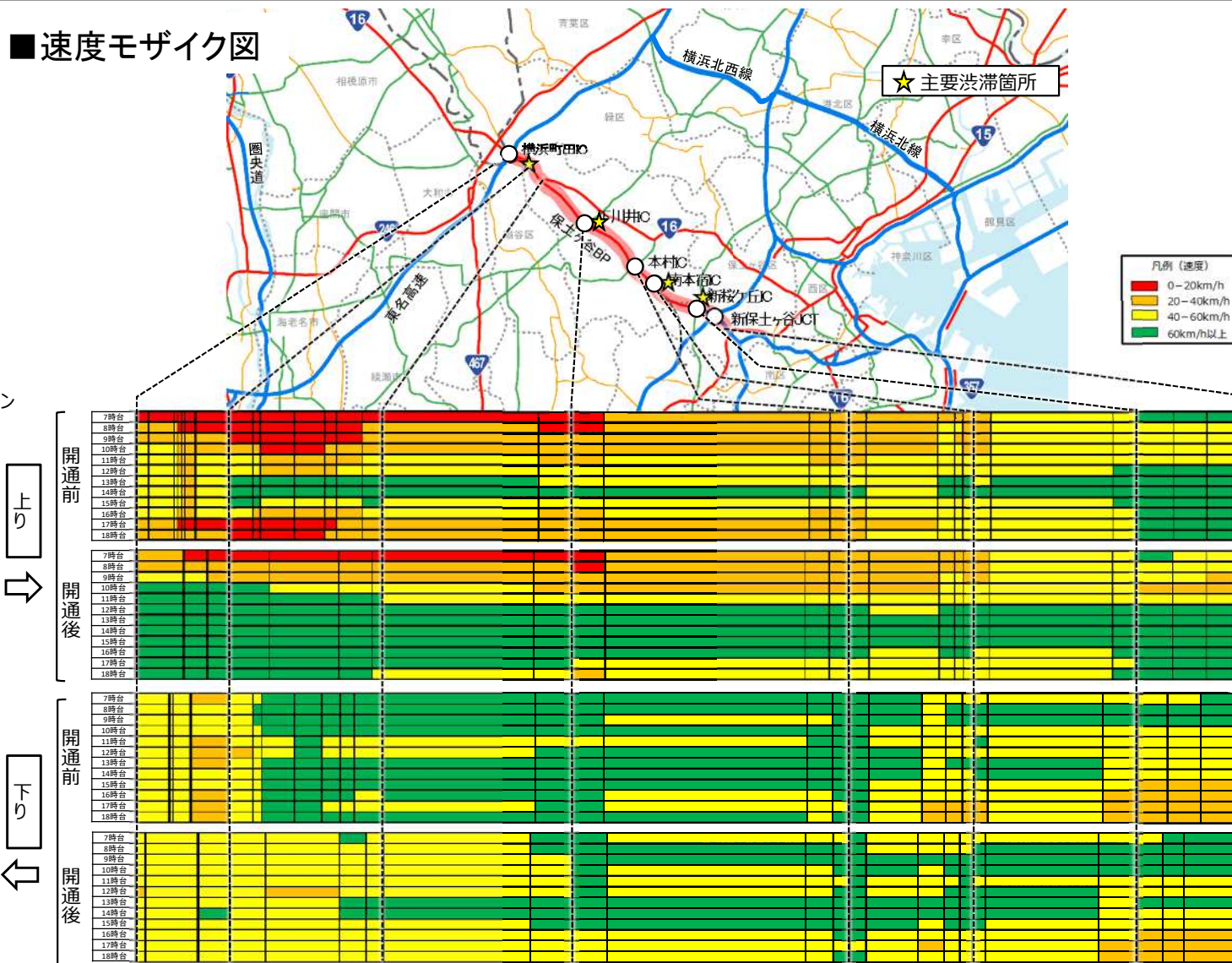
渋滞量の変化



出典：ETC2.0プローブデータ

※40km/h未満の区間延長×発生時間

速度モザイク図



出典：ETC2.0プローブデータ

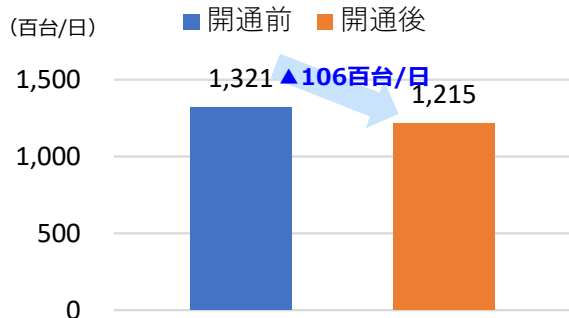
開通前：2019年12月 開通後：2021年12月

5 最新の取組状況の紹介

5-1 北西線開通前後の保土ヶ谷BPの交通状況の変化(交通状況の変化【休日】)

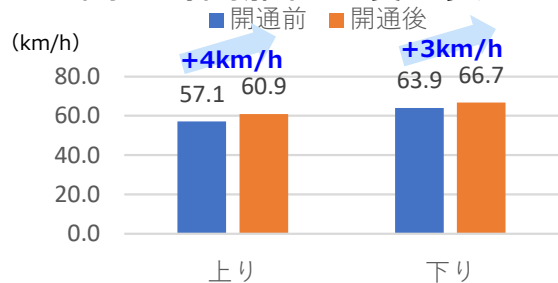
- 北西線開通前後で、保土ヶ谷BPの交通量は**13.21万台/日から12.15万台/日に減少 (▲106百台/日)**
- 区間平均旅行速度は**3~4km/h向上**、渋滞量は**6~9割減少**するも、**依然として60km/h未満の区間が多く存在**
- 北西線の開通前後で、保土ヶ谷BPの混雑は緩和したものの、依然として渋滞は残っている状況

■ 交通量の変化



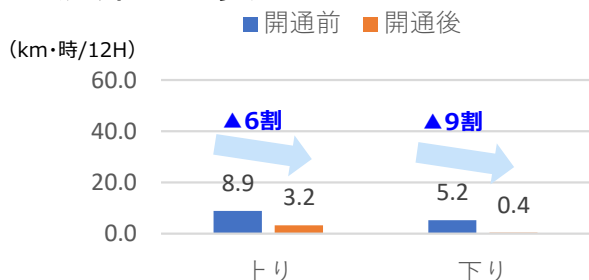
出典：警察トラカン

■ 昼間12時間旅行速度の変化



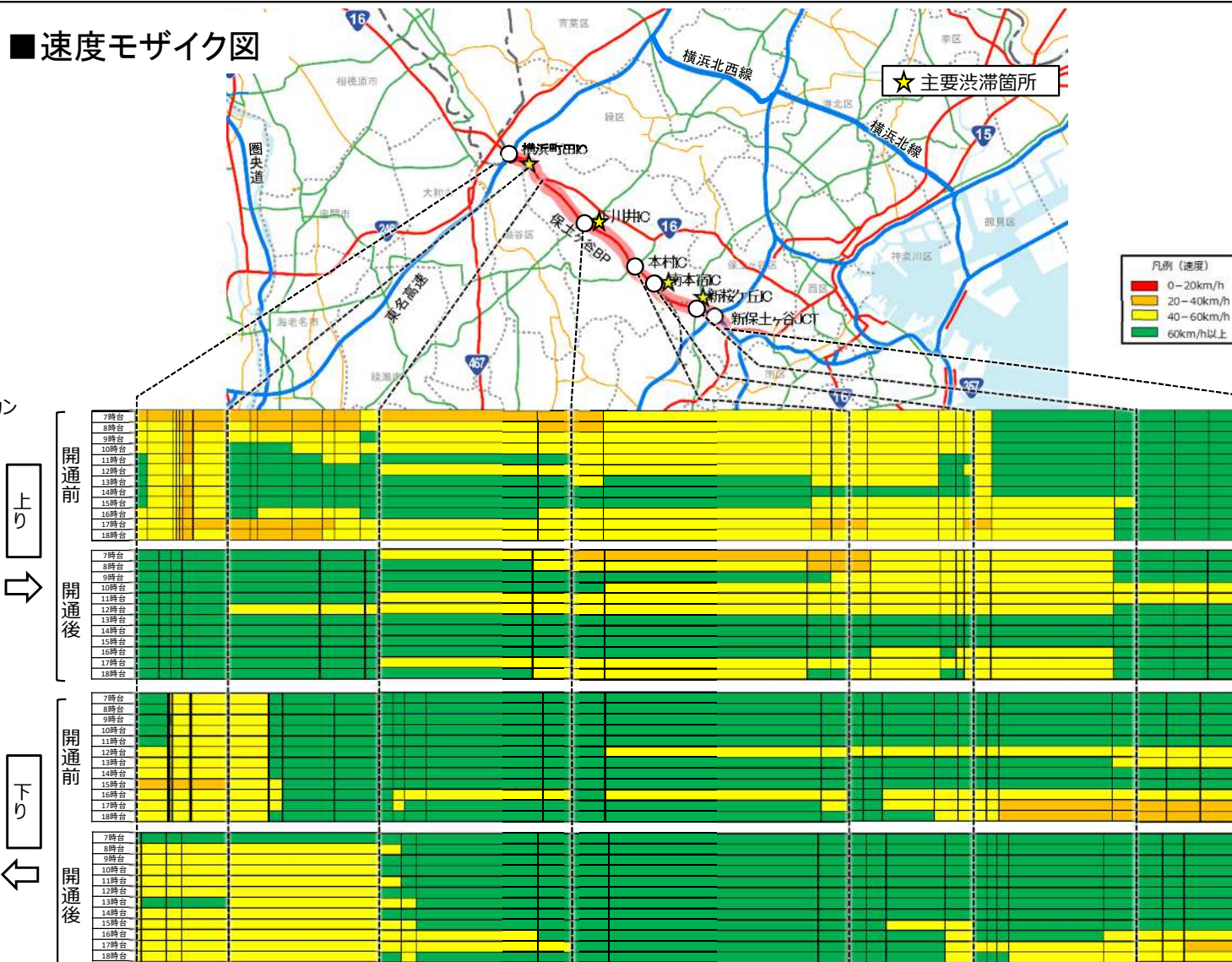
出典：ETC2.0プローブデータ

■ 渋滞量の変化



出典：ETC2.0プローブデータ ※40km/h未満の区間延長×発生時間

■ 速度モザイク図



出典：ETC2.0プローブデータ

5 最新の取組状況の紹介

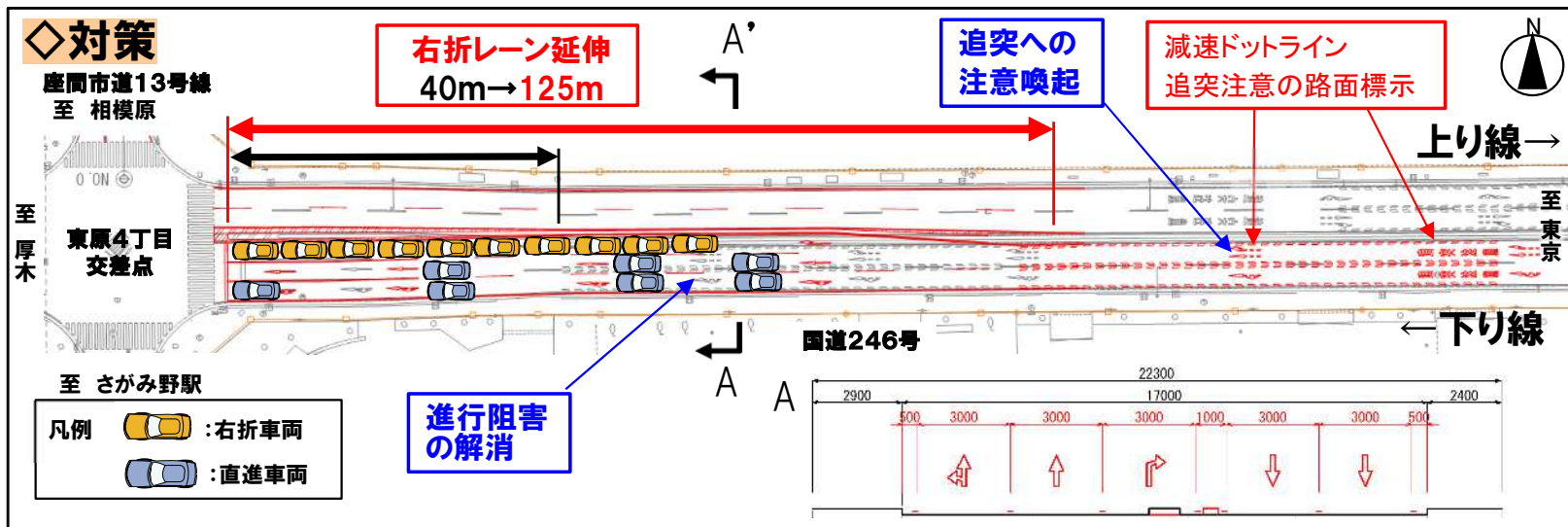
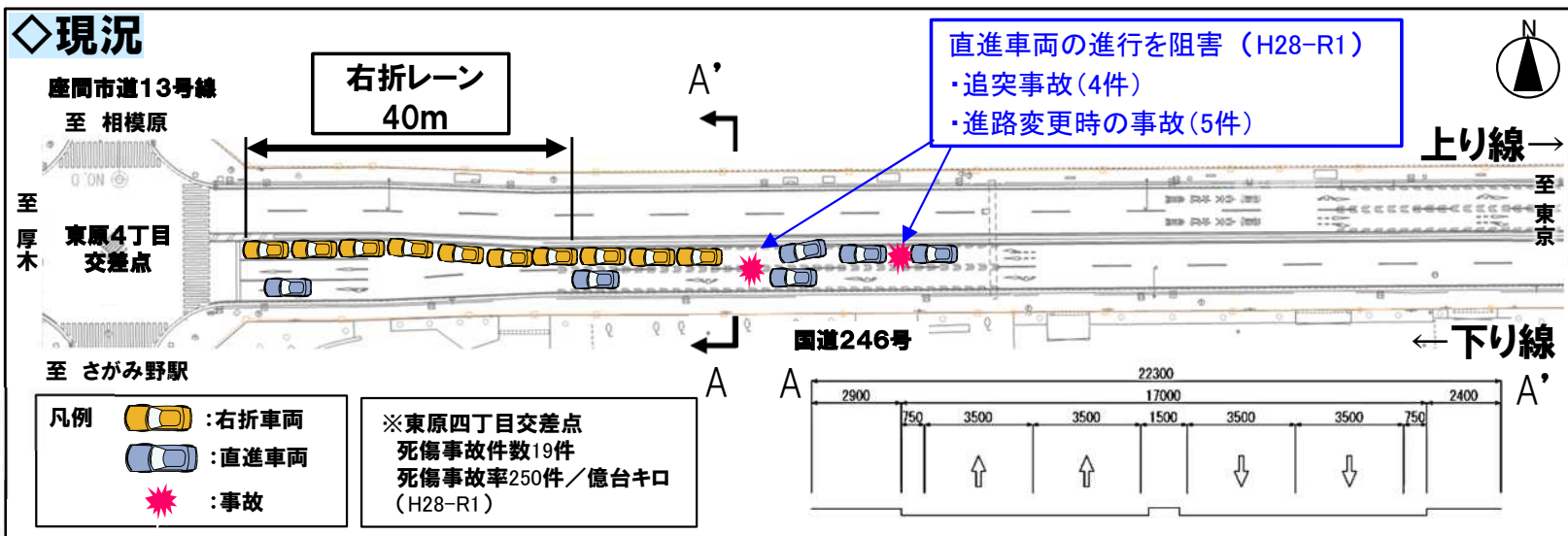
5-2 国道246号東原四丁目交差点ピンポイント対策(右折レーンの延伸等)

(出典:第20回 神奈川県安全性向上委員会 会議資料)

- ・ 東原四丁目交差点は、事故ゼロプラン3期の選定指標の死傷事故率ワースト500に該当、事故が多い交差点である。
- ・ 交差点に流入する下り線区間では9件の事故が発生。右折車が多く滞留し、直進車両の進行を阻害している。
- ・ 対策として、現況40mの右折レーンを125mに延伸し、減速ドットライン、追突注意の路面標示の設置を行う。



交通状況



5 最新の取組状況の紹介

5-3 国道357号 東扇島地区交差点改良(東扇島中央交差点、東扇島二号交差点)

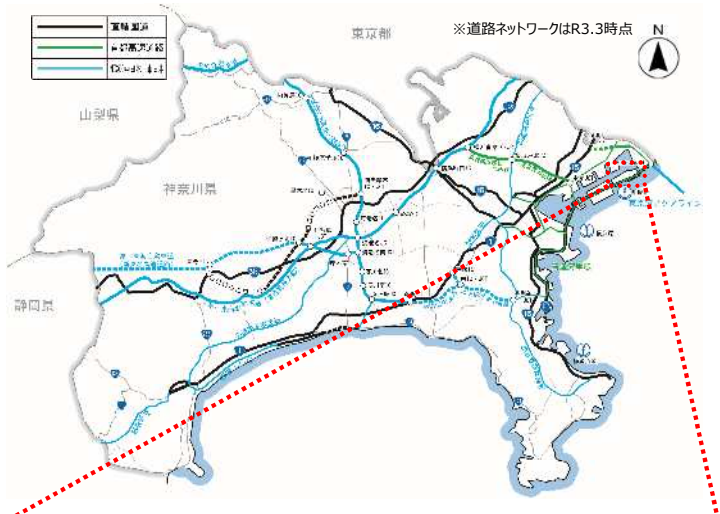
【対策前の交通状況】

○島内を移動するには当該交差点を通過する道路網となっており、交通が集中し混雑が顕著。東行き・西行きともに、直進車両と右折車両が多く、交差点を先頭とした速度低下が発生していた状況。

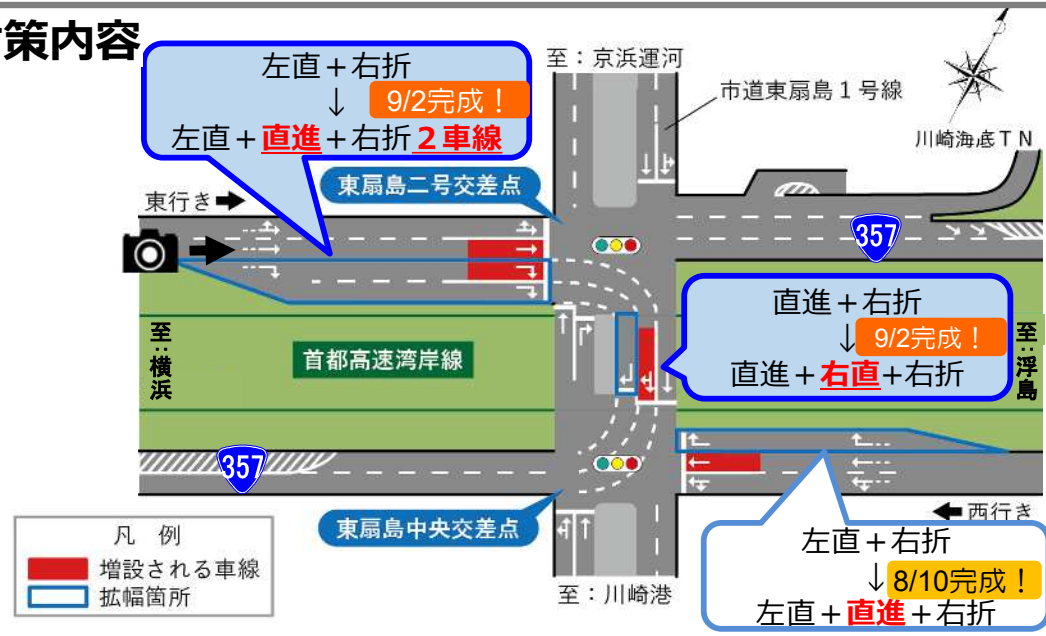
【対策内容】

- 西行き(海側) 流入部を1車線増設(左直+右折⇒左直+直進+右折車線) 【令和3年8月10日完成】
- 東行き(内陸側) 流入部を2車線増設(左直+右折⇒左直+直進+右折2車線) 【令和3年9月2日完成】
- 交差点内を1車線増設(直進+右折⇒直進+右直+右折) 【令和3年9月2日完成】

■位置図



■対策内容



【開通前】



【9月2日東行き開通後】



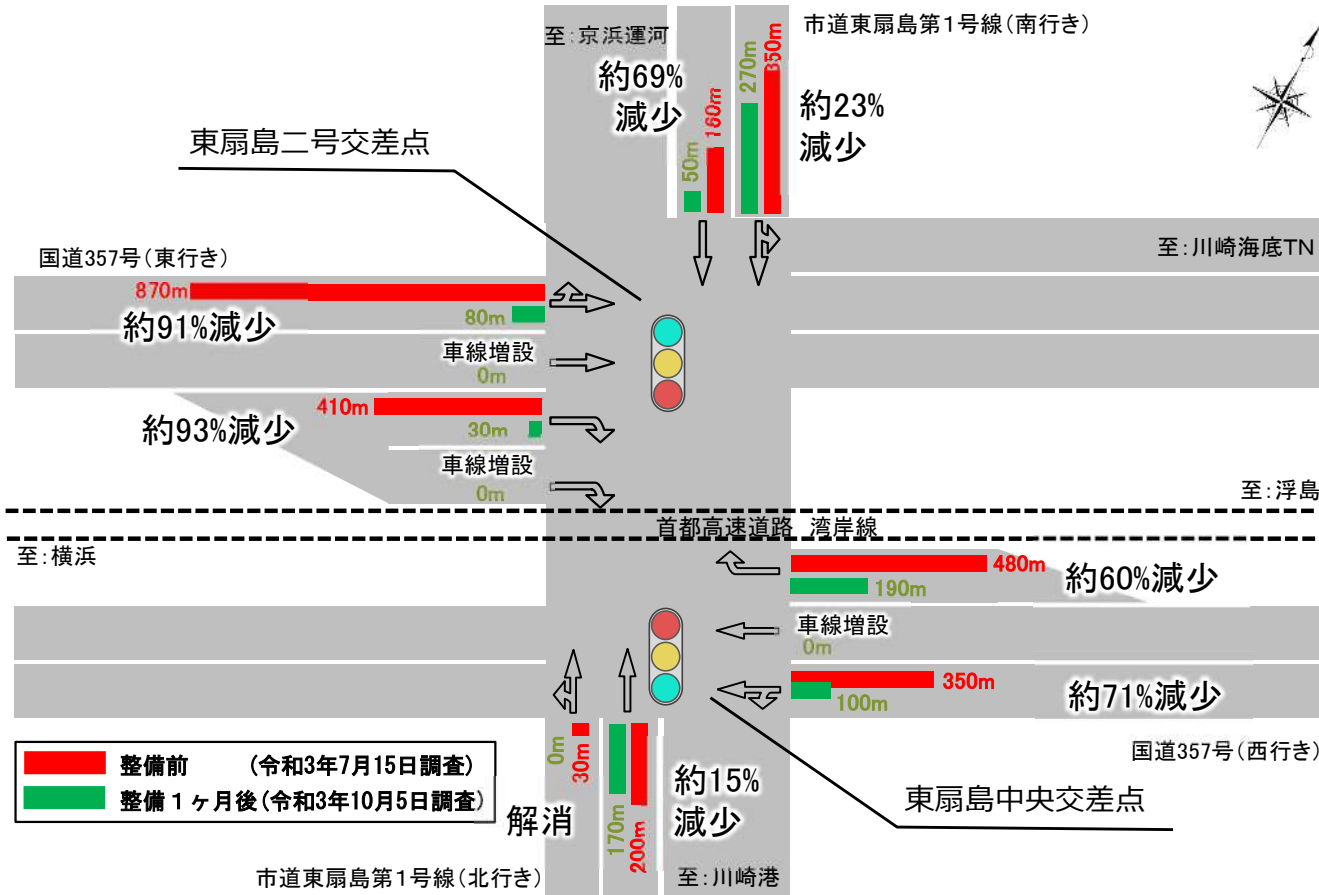
5 最新の取組状況の紹介

5-3 国道357号 東扇島地区交差点改良(東扇島中央交差点、東扇島二号交差点)

【開通1ヶ月後の交通状況】

○国道357号東扇島地区交差点改良により、直進車・右折車がスムーズに走行できるようになり、国道357号(東行き、西行き)、市道東扇島線(北行き、南行き)の全方向において、渋滞長が減少し混雑が緩和。

■ 最大渋滞長



参考：交通量 (15時間交通量合計) 7時~22時

※整備前の調査時、23時から翌5時まで一部区間で通行止め規制が発生

