

最新の取組状況の紹介

- 新東名高速道路(伊勢原大山IC～新秦野IC)開通の効果と影響
- 丸子橋交差点におけるピンポイント渋滞対策
- 南幸町二丁目交差点におけるピンポイント渋滞対策
- 国道246号東原五丁目交差点ピンポイント対策
- 国道16号相模原駅入口交差点改良

令和5年8月24日

6 最新の取組状況の紹介

6-1 新東名高速道路(伊勢原大山IC~新秦野IC)開通の効果と影響

(1) 新東名伊勢原大山IC~新秦野IC開通の概要【2023年4月NEXCO中日本記者発表資料より】

○2022年4月に新東名伊勢原大山IC~新秦野IC間が開通。開通区間の交通量は6,700台/日。

◆新東名の開通区間の概要

○新東名は、日本の三大都市圏のうち、首都圏・中京圏を結んでおり、東名とともにダブルネットワークを形成する高速自動車国道。

○2022年4月16日に伊勢原大山IC~新秦野IC間が開通。

海老名南JCT~豊田東JCT間のダブルネットワーク化



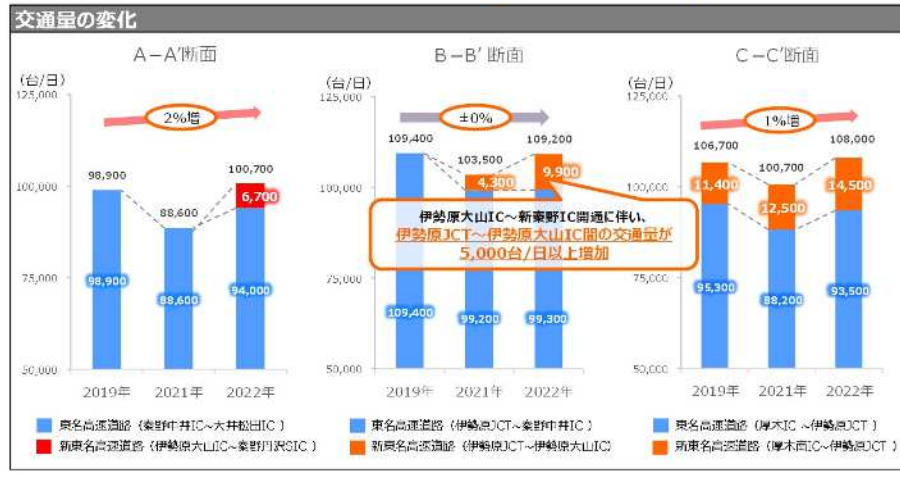
開通区間周辺図 (海老名南JCT~御殿場JCT)



◆東名・新東名の交通量の変化

○2022年の各断面における新東名と東名の交通量の合計は、2019年と比較して横ばいまたは微増。

○2022年の新東名(伊勢原大山IC~新秦野IC)の開通に伴い、新東名(伊勢原JCT~伊勢原大山IC)の交通量も5,000台/日以上増加。



出典: トラフィックカウンターデータ (計測値から十の位で四捨五入した値) (厚木IC~海老名JCT間はトラフィックカウンターの設置なし)
 2019年: 2019.4.16~2020.2.29の平均交通量 2021年: 2021.4.16~2022.2.28の平均交通量 2022年: 2022.4.16~2023.2.28の平均交通量

出典: NEXCO記者発表資料より引用

6 最新の取組状況の紹介

6-1 新東名高速道路(伊勢原大山IC~新秦野IC)開通の効果と影響

(1) 新東名伊勢原大山~新秦野IC開通の概要【2023年4月NEXCO中日本記者発表資料より】

○新東名の開通により、秦野丹沢スマートIC周辺の工業団地から海老名方面の所要時間が短縮。沿線の観光施設来訪者が増加。また、東名集中工事期間に新東名の利用が増加しており、柔軟な経路選択が可能に。

◆【整備効果1】工業団地から海老名JCTへの所要時間短縮

- 秦野丹沢スマートIC周辺の工業団地では、秦野市内の渋滞箇所を回避した輸送が可能となり、**所要時間が約12分短縮し輸送効率が向上**。
- 企業進出の相談・問合せが増加し、産業利用促進ゾーン(約15ha)の整備準備が進むなど、**IC周辺の土地利用が進展**。

開通区間周辺の工業団地から海老名JCTまでの所要時間の変化



◆【整備効果3】柔軟な経路選択

- 車線規制を伴う東名集中工事(東京IC~大井松田IC)期間中において新東名の交通量は、平均交通量と比較して**約1.2~1.3倍に増加**。
- 東名沿線を発着する車両が新東名を利用することで、東名の負担軽減にも繋がっており、**状況に応じた柔軟な経路選択が可能に**。

東名集中工事時期における開通区間の交通量の変化



工事期間中における新秦野ICを利用する車両台数の増減率



◆【整備効果2】沿線観光施設の来訪者数の増加

- 多くの観光施設周辺で**来訪者が増加**。

開通区間沿線の観光施設の来訪者数の増減率



「物流会社の声」
東名(下り線)の通行止めや、渋滞が大井松田IC、秦野中井ICへ伸びてきているときは、新東名を利用して回避できた。
集中工事による東名の混雑を回避するため、新東名を利用したが、混雑を回避して、大きく遅れることなく商品を届けることができた。
出典：2023年1月10日アングラ通信社

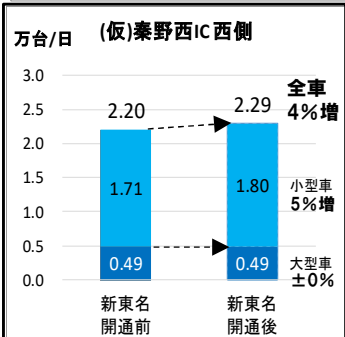
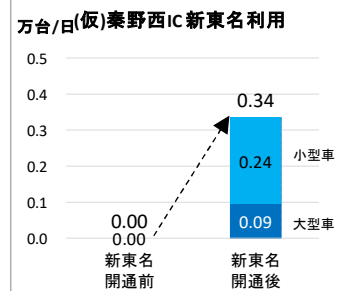
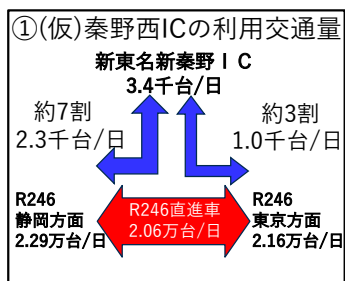
出典：NEXCO記者発表資料より引用

6 最新の取組状況の紹介

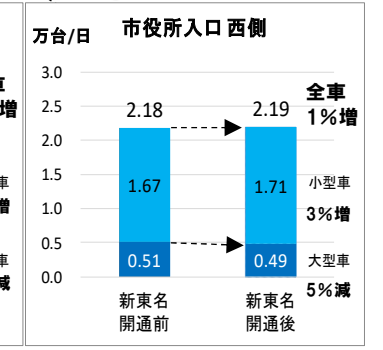
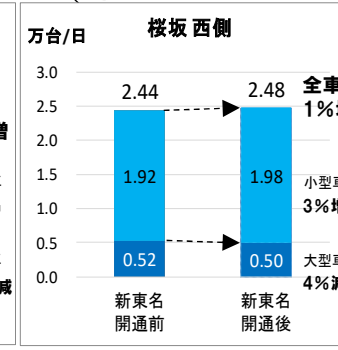
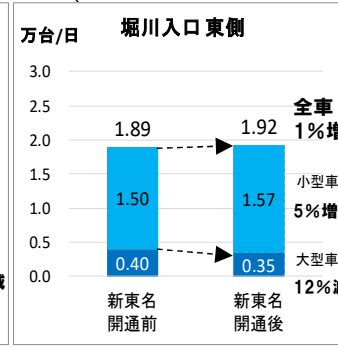
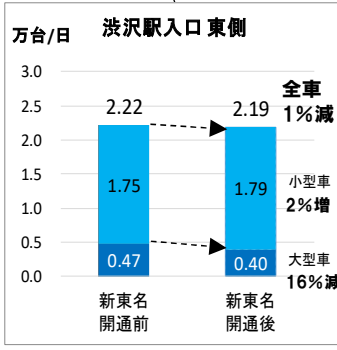
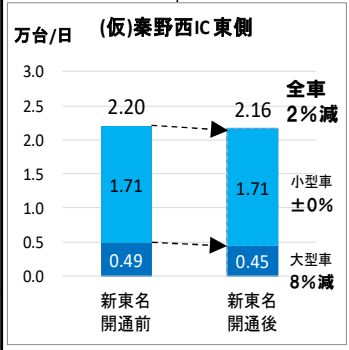
6-1 新東名高速道路(伊勢原大山IC~新秦野IC)開通の効果と影響

(2) 新東名開通後の国道246号の交通量の変化

- (仮)秦野西ICの利用交通量は日あたり3.4千台。利用比率は松田方面と渋沢方面で7:3。(①)
- 国道246号の新東名延伸部並行区間では、全車交通量で見ると横這い。大型車交通量は減少(秦野市内で1割減、伊勢原市~秦野市間で5%減)。(②)
- 一方、(仮)秦野西ICの西側では新東名開通後に交通量が増加。(③)



③秦野西ICの西側では新東名開通後に交通量が増加。



②国道246号の新東名延伸部並行区間では、全車交通量で見ると横這い。大型車交通量は減少。

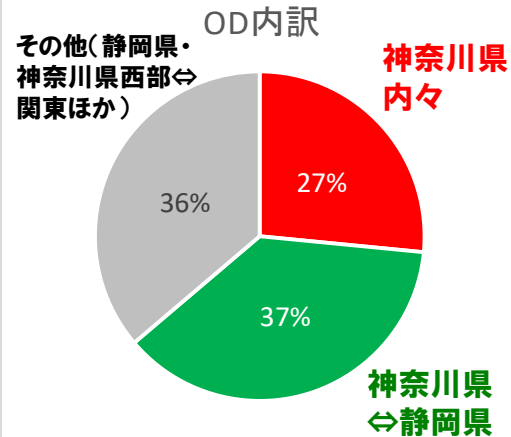
6 最新の取組状況の紹介

6-1 新東名高速道路(伊勢原大山IC~新秦野IC)開通の効果と影響

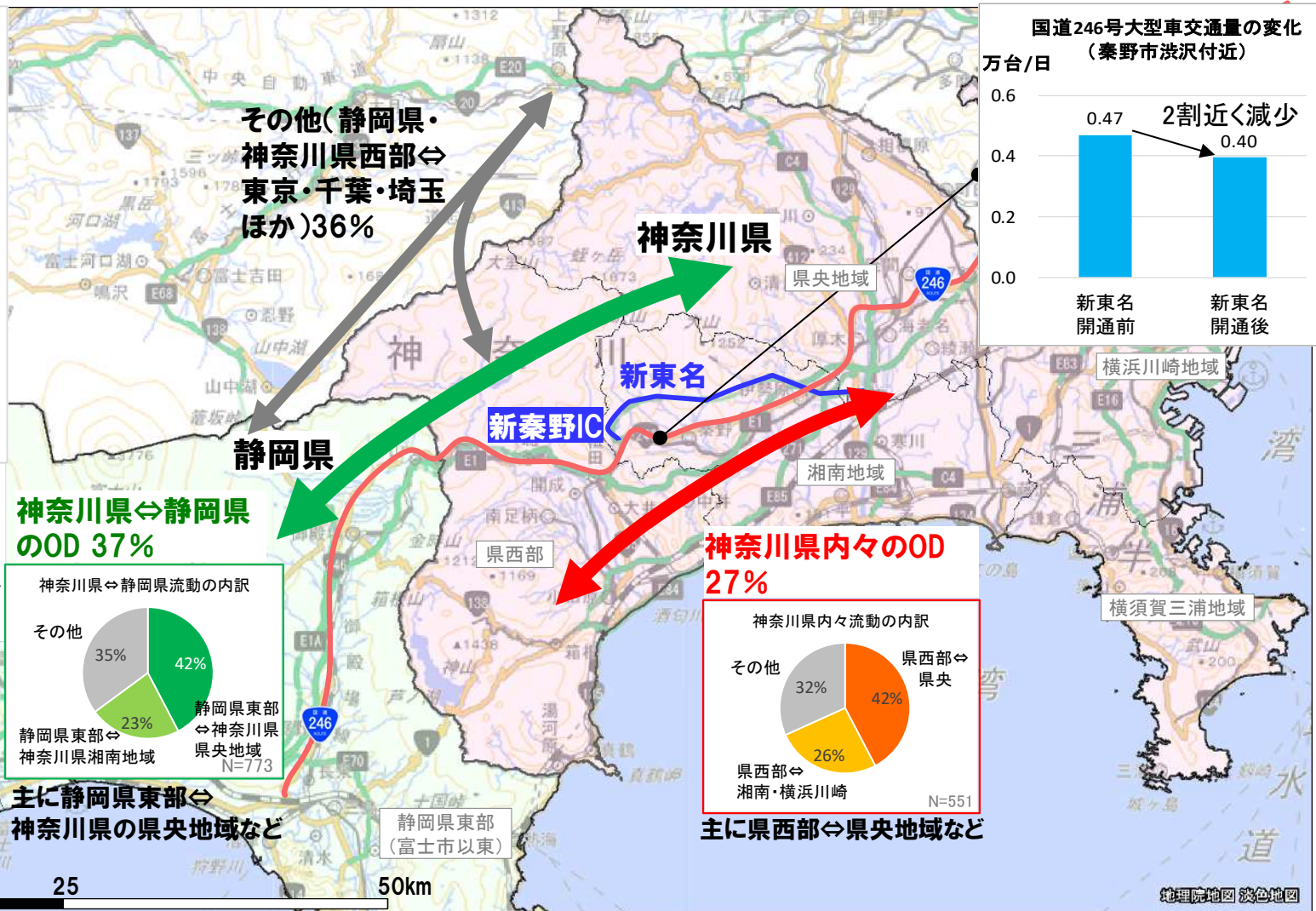
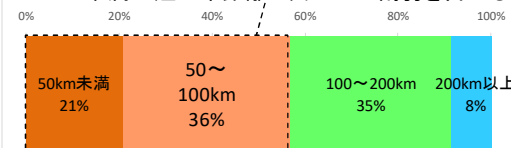
(3) 新秦野ICの利用OD

- 新東名新秦野ICを利用する物流車両のODをみると、「静岡県(主に東部)⇔神奈川県(主に県央地域)」、「神奈川県内(主に県西部⇔県央地域)」といった中距離流動の利用が多い。
- 国道246号を利用していた物流車両も一部が転換したとみられ、国道246号の大型車が若干減少している。

新秦野IC利用物流車両のOD内訳



参考)上記物流車両のトリップ長分布
100km未満の短~中距離トリップが6割弱を占める

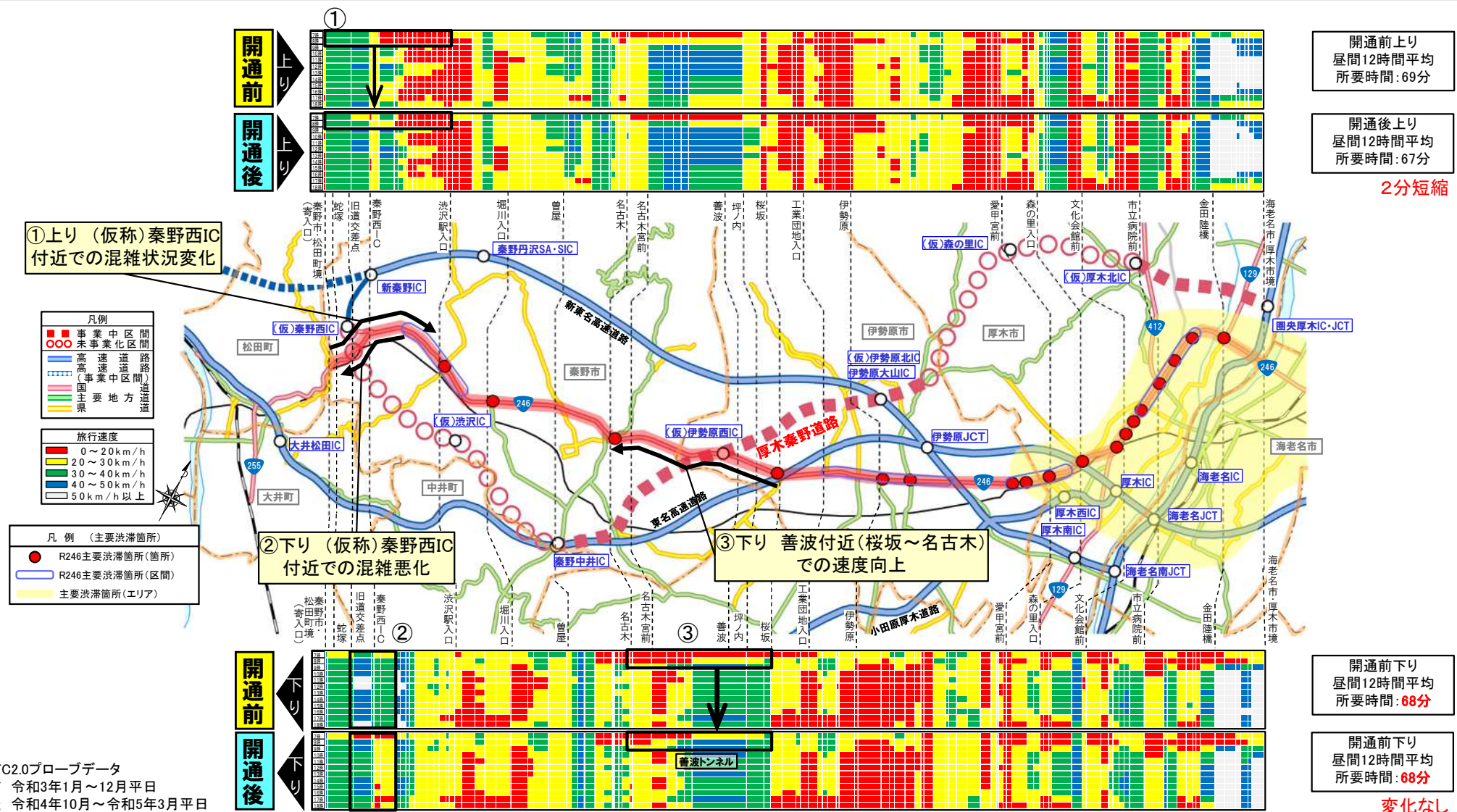


6 最新の取組状況の紹介

6-1 新東名高速道路(伊勢原大山IC~新秦野IC)開通の効果と影響

(4) 国道246号の速度変化

○国道246号では、新東名開通前後で局所的な変化はあるものの、全体として混雑状況に大きな変化はない。
 ○局所的には、ランプ新設による(仮称)秦野西IC付近での①上り混雑状況変化、②下り混雑悪化、大型車減少による③下り善波付近<桜坂~名古屋>での速度向上がみられる。



資料:ETC2.0プローブデータ
 開通前 令和3年1月~12月平日
 開通後 令和4年10月~令和5年3月平日

6 最新の取組状況の紹介

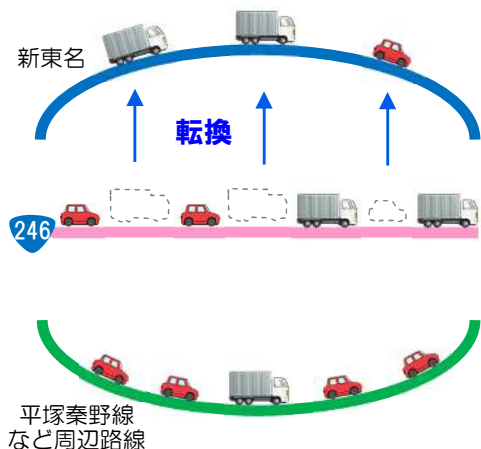
6-1 新東名高速道路(伊勢原大山IC~新秦野IC)開通の効果と影響

(5) 国道246号に並行する路線の交通状況変化

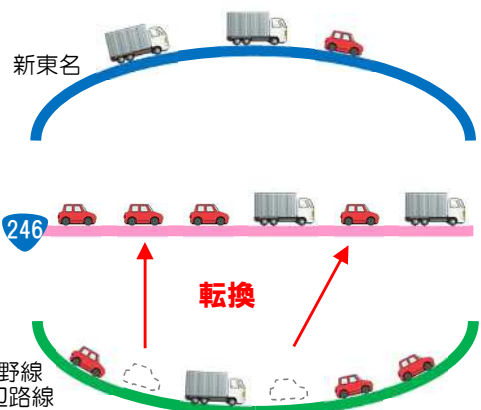
- 国道246号を利用していた大型車などが新東名に転換したことで、周辺道路の交通が国道246号に転換。
- 国道246号の交通状況に大きな変化はみられないが、並行する一部の県道や市道などでは混雑緩和傾向。

◆交通の転換のイメージ

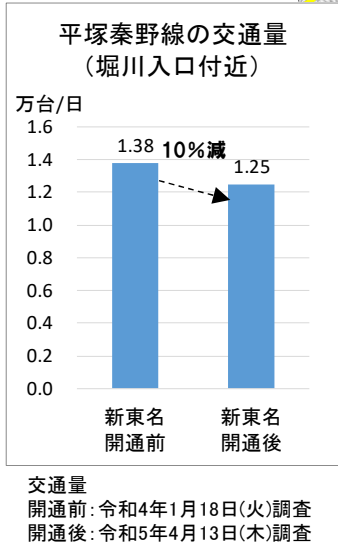
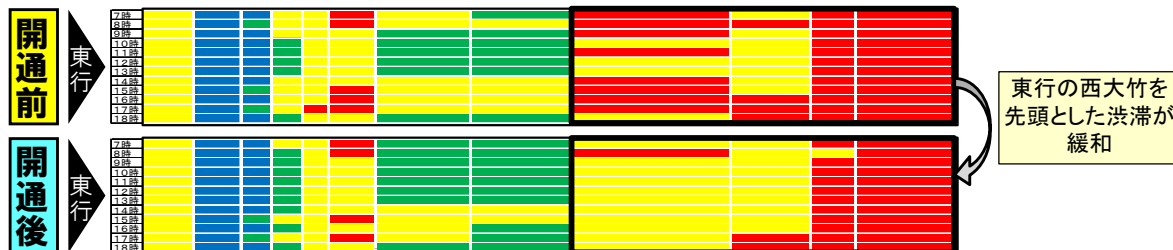
①国道246号を利用していた大型車などが新東名に転換



②周辺道路の交通(の一部)が国道246号に転換



◆並行路線の混雑緩和例((主)平塚秦野線)



ETC2.0プローブデータ 開通前: 令和3年1月~12月平日 開通後: 令和4年10月~令和5年3月平日

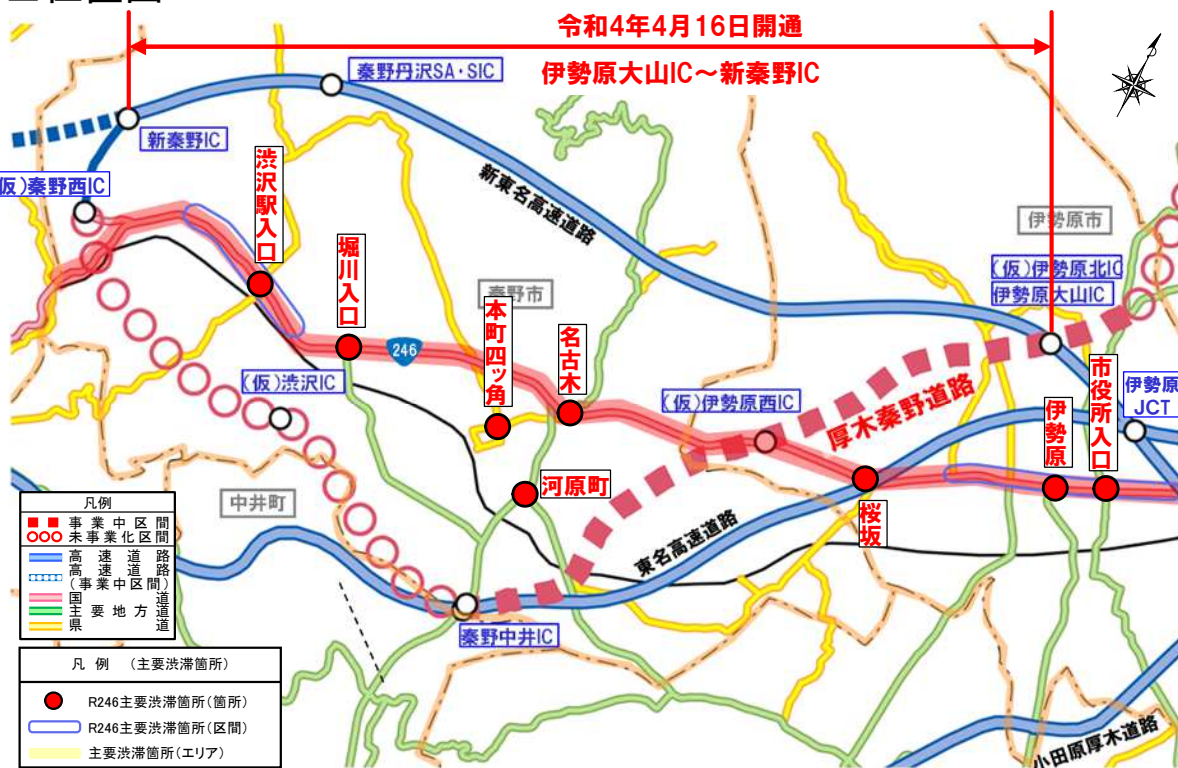
6 最新の取組状況の紹介

6-1 新東名高速道路(伊勢原大山IC~新秦野IC)開通の効果と影響

(6) 国道246号周辺の主要渋滞箇所の変速度変化

○国道246号周辺の主要渋滞箇所では、新東名開通前後で地点によって若干の改善がみられるものの、主要渋滞箇所の解除基準を上回るほどの影響はみられない。

■位置図



《新東名高速道路の開通時期》

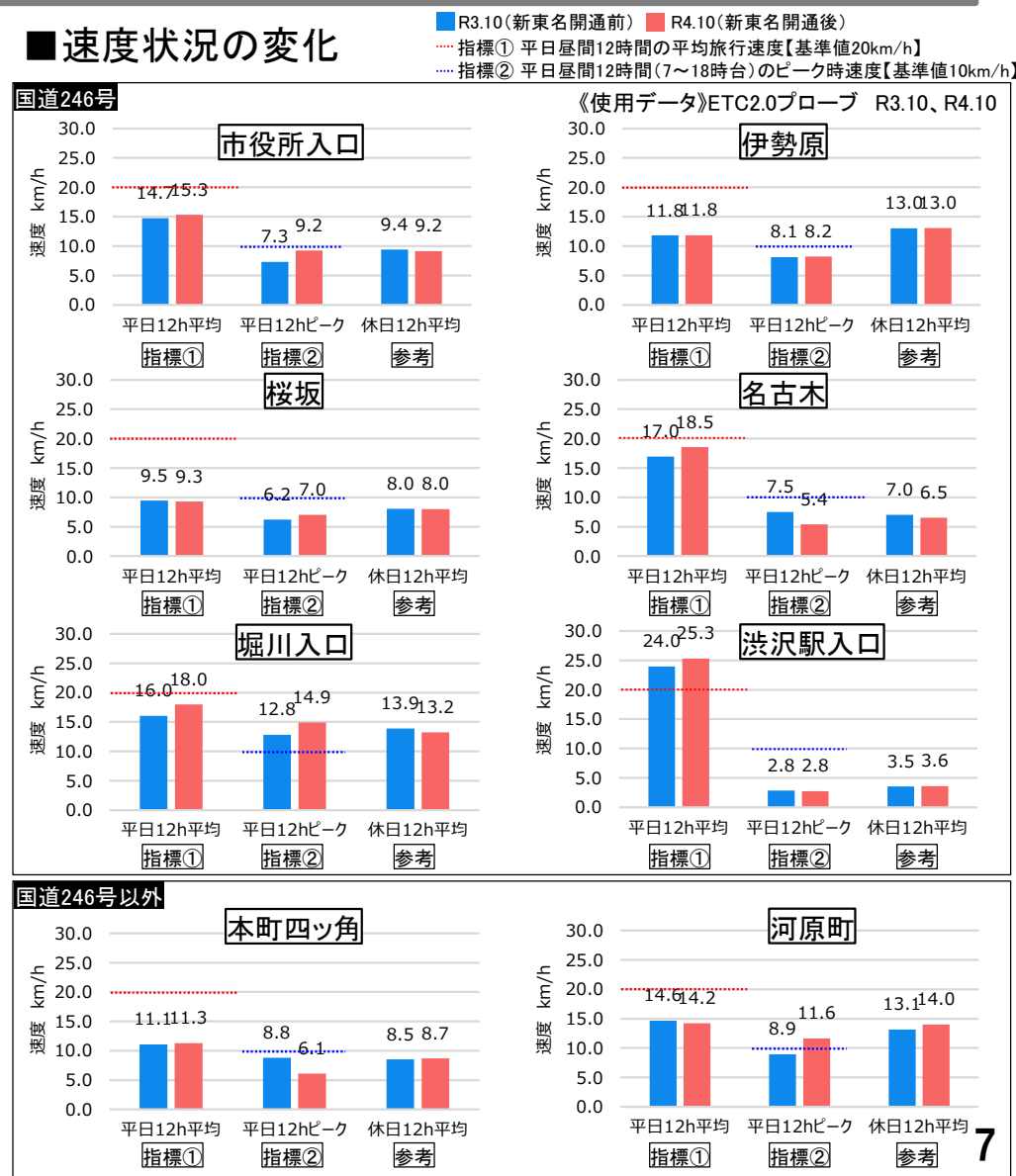
開通時期	区間
平成30年1月28日	海老名南JCT～厚木南IC
平成31年3月17日	厚木南IC～伊勢原JCT
令和2年3月7日	伊勢原JCT～伊勢原大山IC
令和4年4月16日	伊勢原大山IC～新秦野IC

モニタリング指標について

指標①	平日昼間12時間の平均旅行速度【基準値 20km/h】
指標②	平日昼間12時間(7～18時台)のピーク時速度【基準値 10km/h】
指標③	休日5%マイル速度【基準値 10km/h】(年間休日の上位5%値)

※通常のモニタリングは年間を対象に実施するが、本分析ではR4.4開通前後の速度状況の変化を把握するため、開通前後それぞれ1か月のデータを用いてモニタリング指標を算出。指標③は年間のばらつきを考慮した指標となるため今回は未算出。

■速度状況の変化

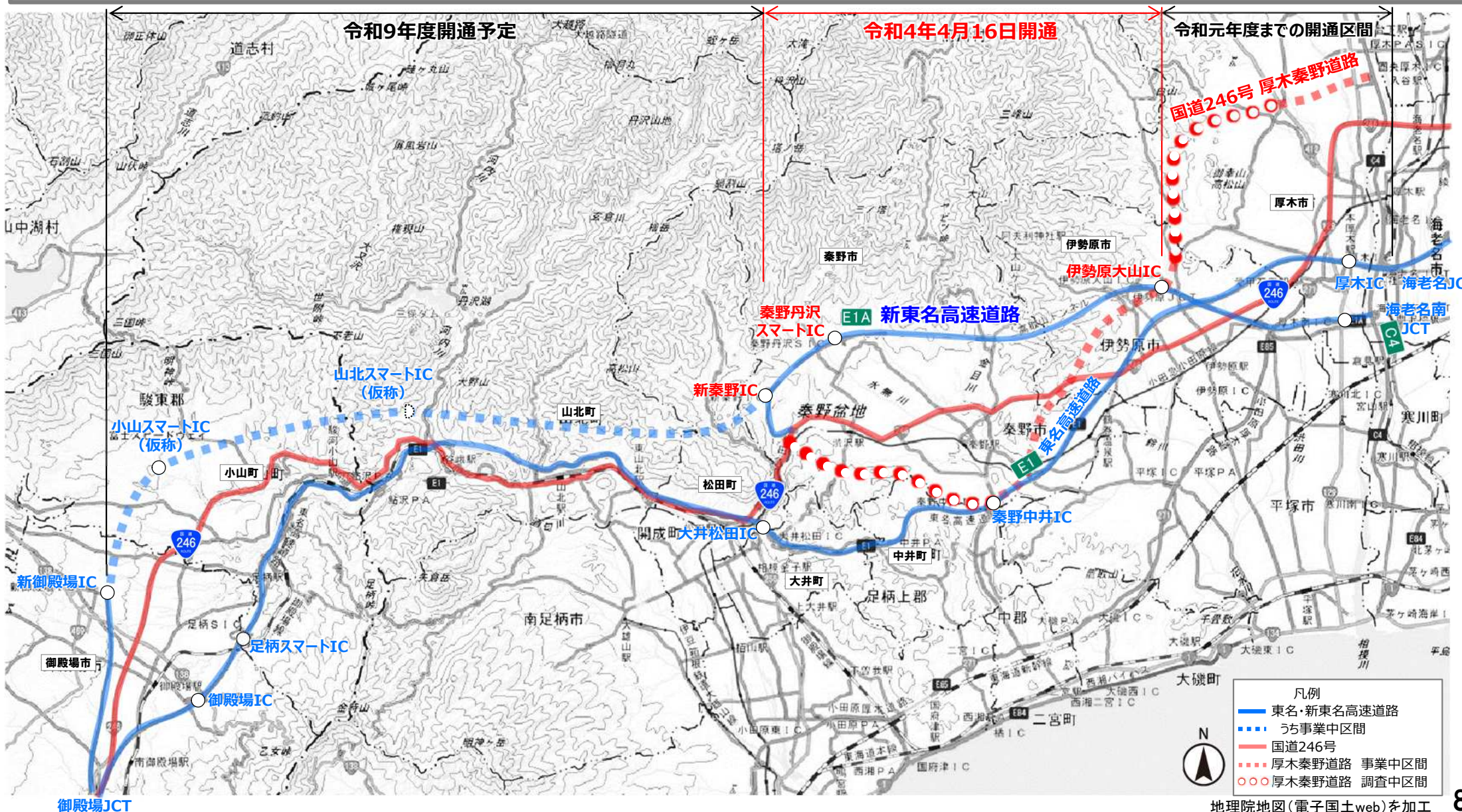


6 最新の取組状況の紹介

6-1 新東名高速道路(伊勢原大山IC~新秦野IC)開通の効果と影響

(7) 今後の方針

○新東名の全線開通(令和9年度予定)による国道246号への影響を確認するため、引き続き経過観察を実施。



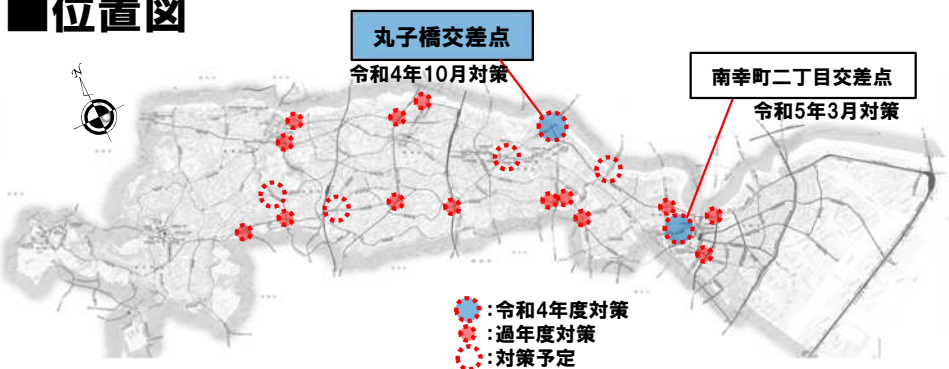
6 最近の取り組み状況の紹介

まるこばし

6-2 丸子橋交差点におけるピンポイント渋滞対策(川崎市実施事業)

- 丸子橋交差点では、交差する(主)東京丸子横浜(下り線)の右折レーン飽和による後続車の通行阻害、及び(主)丸子中山茅ヶ崎(上り線)の左折交通集中により、朝夕の時間帯に渋滞が発生。
- 令和4年10月に、丸子中山茅ヶ崎(上り線)の1車線を右折と左折レーンに分離し、東京丸子横浜(下り線)の右折車と丸子中山茅ヶ崎(上り線)の左折車が同時に通行できる時間を確保できるよう、信号制御の改善を含め交差点改良を実施。
- 最大渋滞長の減少及び最大通過時間の短縮の効果が発現。

位置図



対策による効果

【主要地方道東京丸子横浜(下り線)】

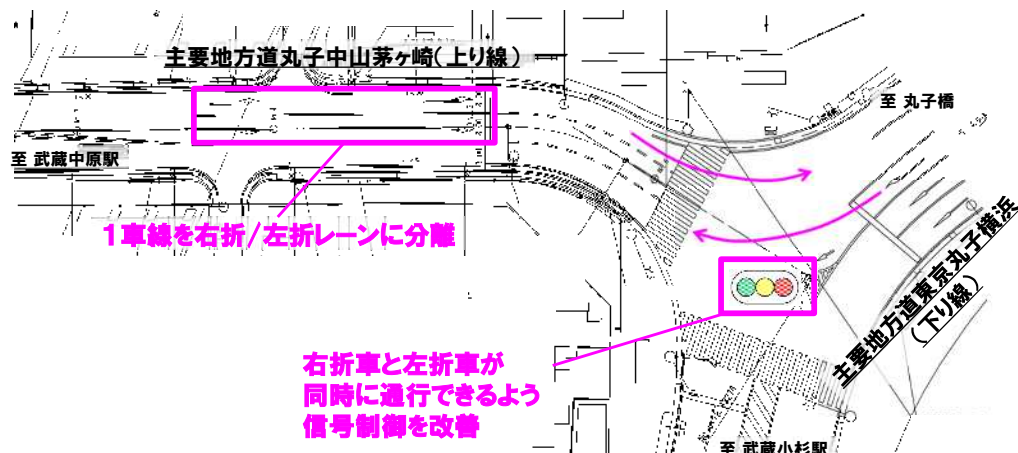
- ・ 最大通過時間 : 7分55秒短縮
- ・ 最大渋滞長 : 230m減少

【主要地方道丸子中山茅ヶ崎(上り線)】

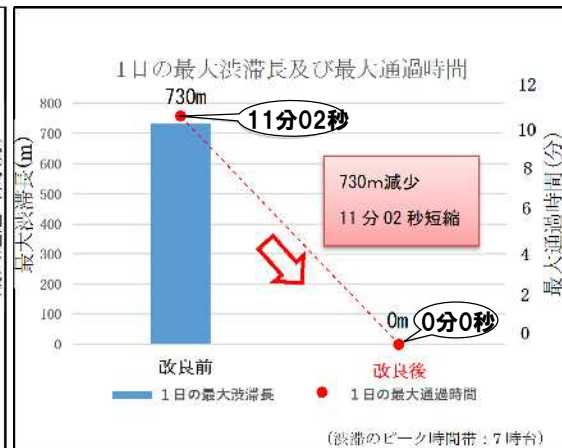
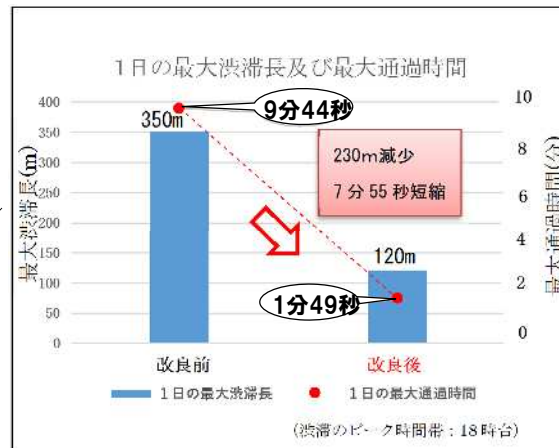
- ・ 最大通過時間 : 11分02秒短縮
- ・ 最大渋滞長 : 730m減少

(※調査日: 対策前 令和2年6月23日 対策後 令和5年1月31日)

事業概要



【主要地方道東京丸子横浜(下り線)】 【主要地方道丸子中山茅ヶ崎(上り線)】



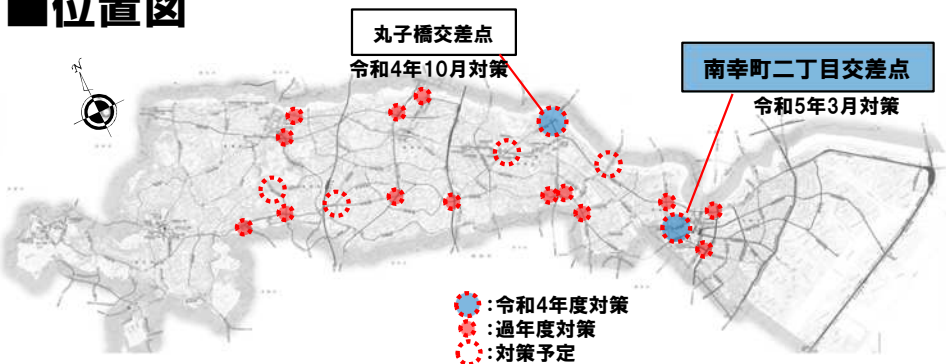
6 最近の取り組み状況の紹介

みなみさいわいちょう

6-3 南幸町二丁目交差点におけるピンポイント渋滞対策(川崎市実施事業)

- 南幸町二丁目交差点では、県道川崎町田(上り線・川崎駅方面)において、南幸町二丁目バス停が交差点に近接し、停車バスが連なることが原因で、後続車の通行障害が生じ、朝夕の時間帯に渋滞が発生。
- 令和5年3月に、南幸町二丁目バス停を川崎駅側へ約15m移設し、後続車の通行を円滑化。
- 最大渋滞長の減少及び最大通過時間の短縮の効果が発現。

位置図



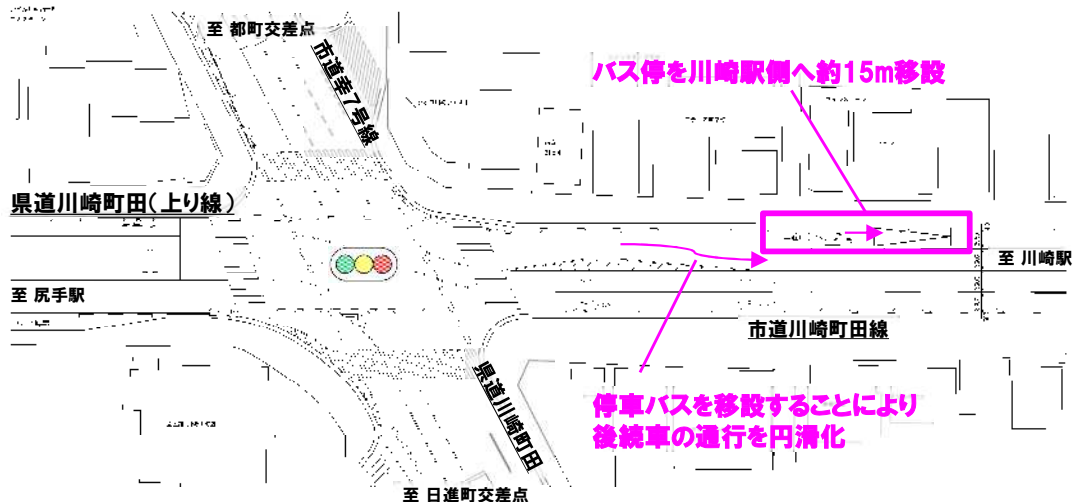
対策による効果

【県道川崎町田(上り線・直進方向)】

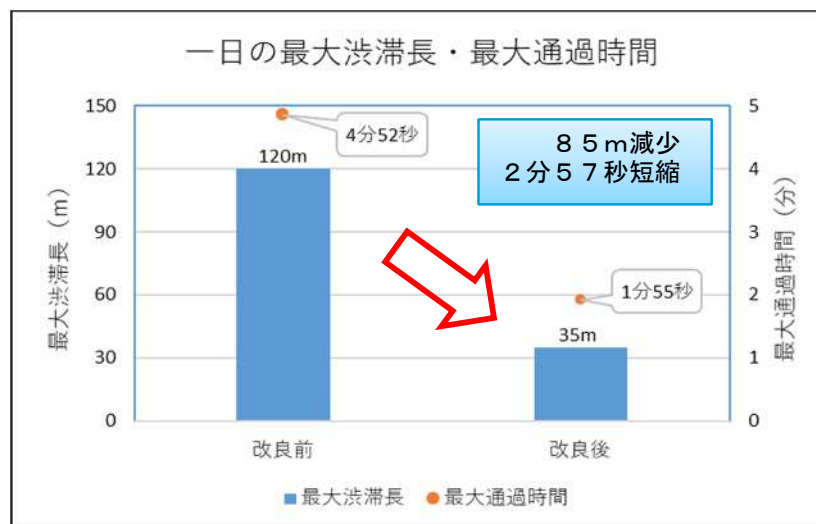
- ・ 最大通過時間： 2分57秒短縮
- ・ 最大渋滞長： 85m減少

(※調査日:対策前 令和3年11月11日 対策後 令和5年5月24日)

事業概要



【県道川崎町田(上り線・直進方向)】

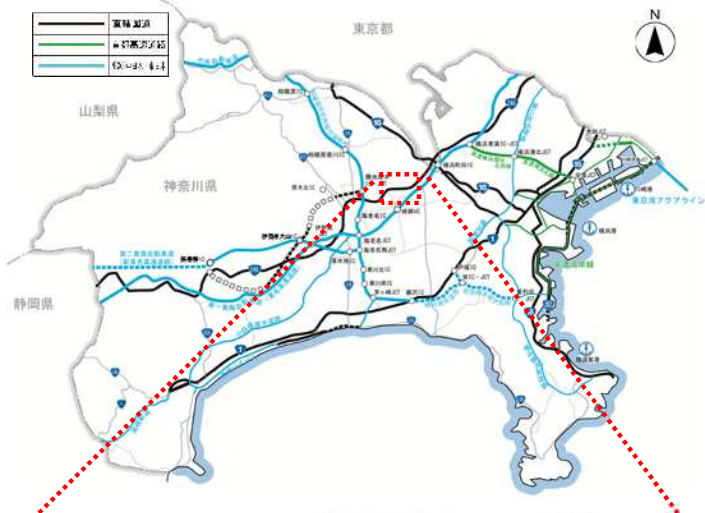


6 最新の取組状況の紹介

6-4 国道246号東原五丁目交差点ピンポイント対策(右折レーンの延伸等)

- 座間市国道246号東原五丁目交差点は、下り方面の右折車両の滞留により第2走行車線の後続車を阻害している状況。
- 当該交差点付近には大型物流施設が立地予定であり、さらなる右折需要増加が予想されるため、物流事業者によって、現況20mの右折レーンを85mに延伸する右折車線延伸工事を実施中。

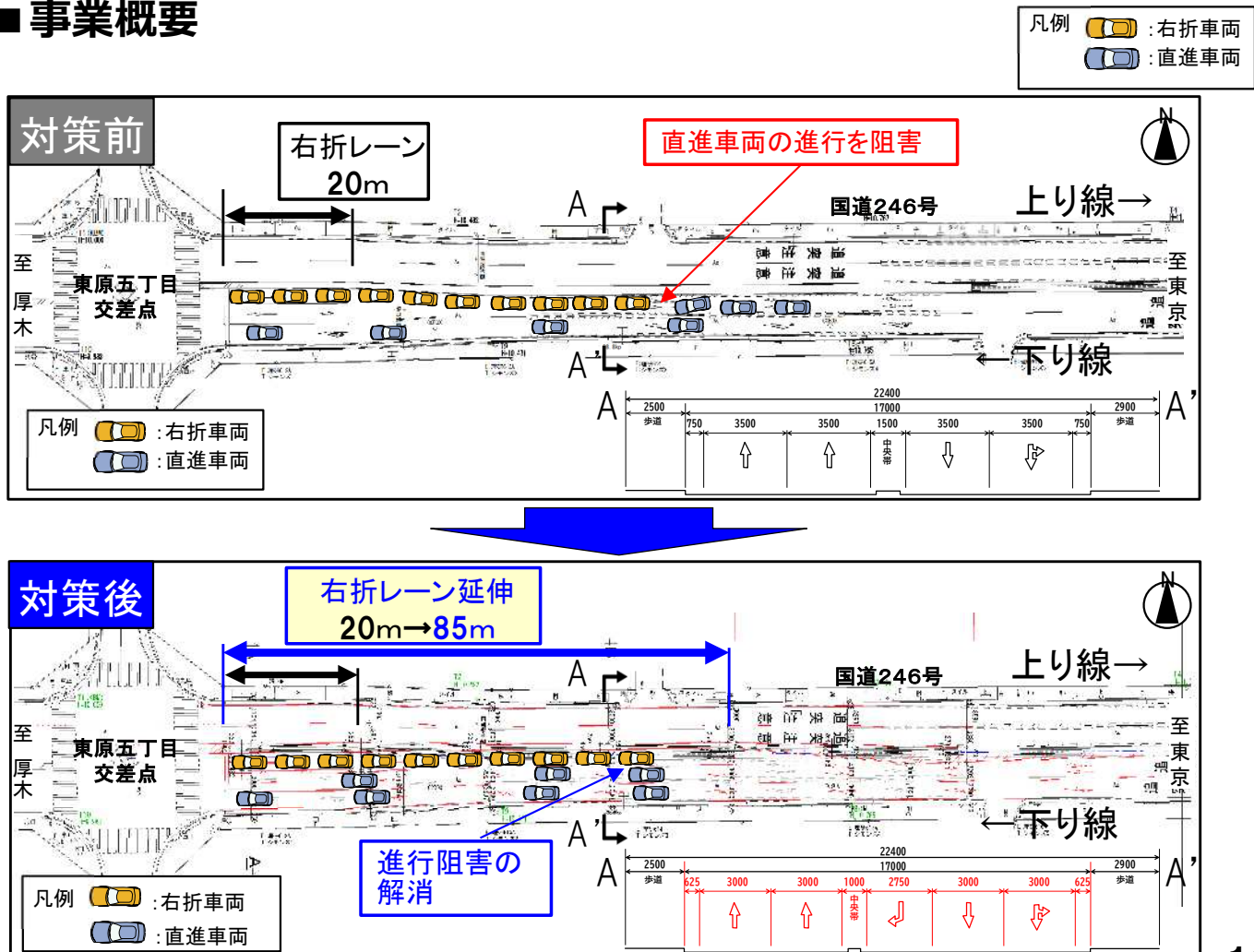
■位置図



■詳細図



■事業概要



※右折車線延伸工事の実施者

6 最新の取組状況の紹介

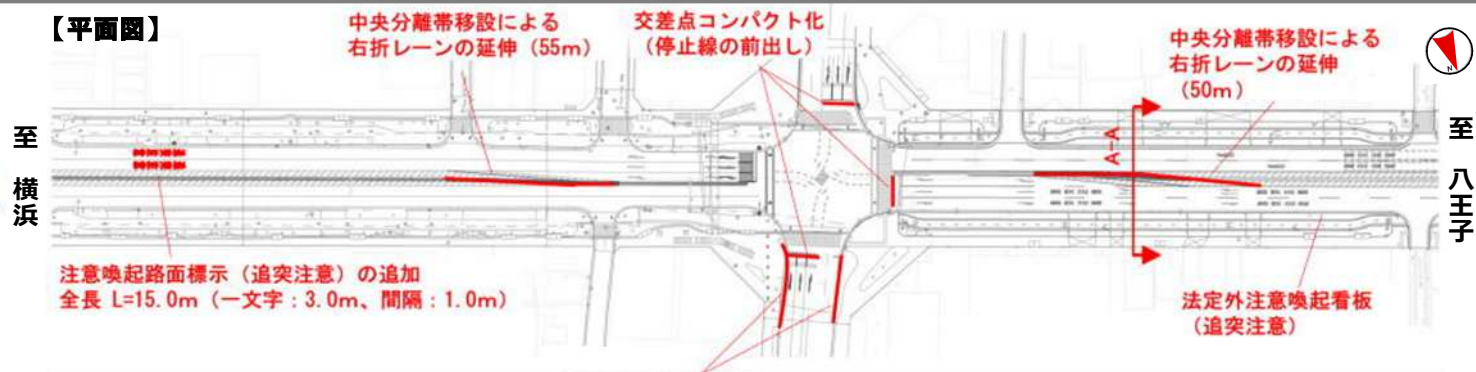
6-5 国道16号 相模原駅入口交差点改良(相武国道事務所実施事業)

- 当該交差点は、JR相模原駅に近いので、自転車や歩行者が多く、主要渋滞箇所にも位置づけられており、右折レーンに滞留している。
- 車両への追突事故や接触事故、国道16号を横断する自転車と車両の事故などが発生している。
- 死傷事故率が349.5件/億台キロ(県平均51.3件/億台キロ)と高く事故危険箇所に指定されている。
- 交通安全対策として、右折レーン延伸等の交差点改良を令和5年度より新規事業化。
- 令和5年度は、調査設計、交差点改良工事を推進。

【広域図】



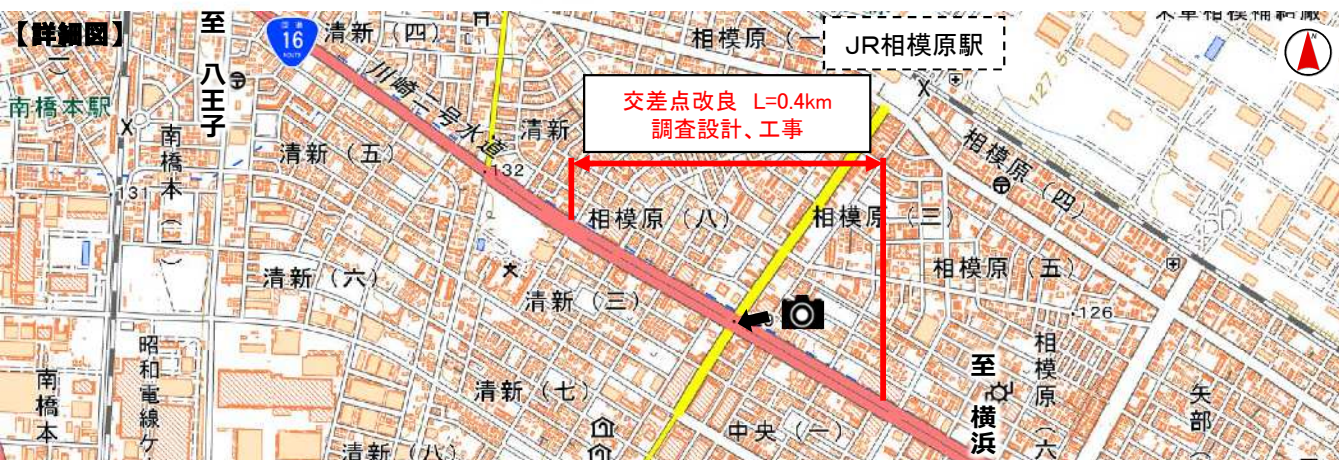
【平面図】



【断面図】



【詳細図】



【写真】

