

第32回 神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会

道路交通に関するサービスレベル向上に向けた これまでの検討結果(試行)

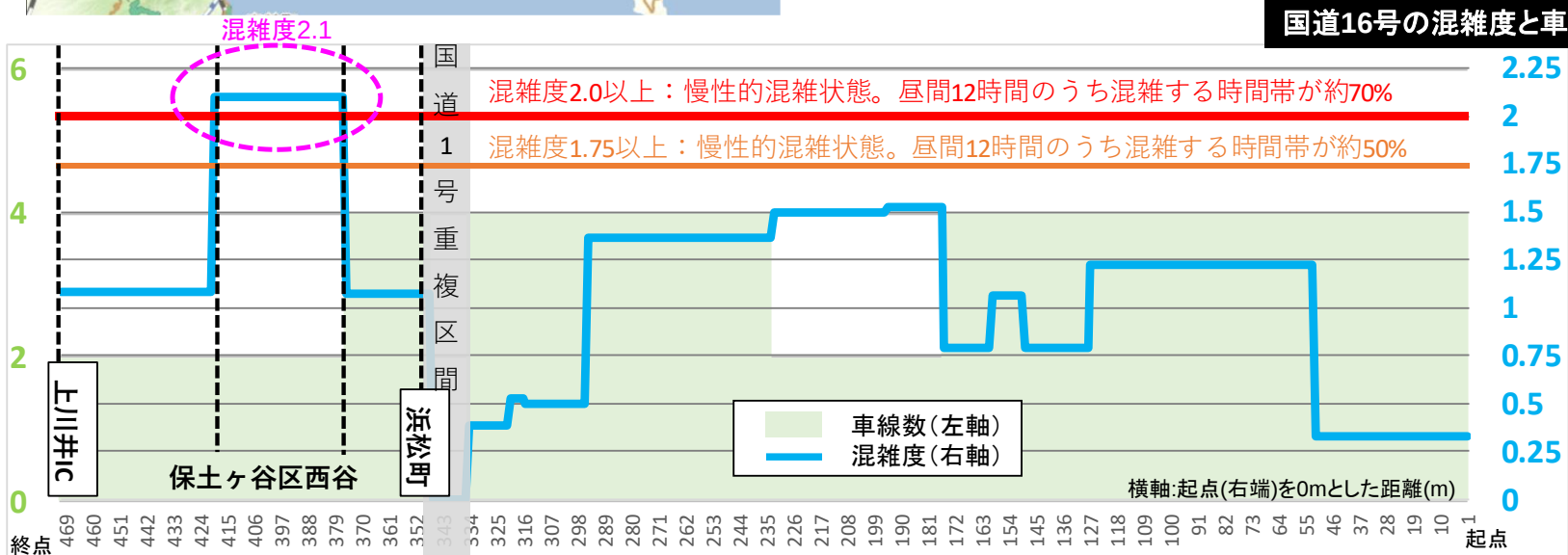
令和7年8月22日(金)

○対象路線の選定

- 管内の各路線毎の12時間平均速度をみると、国道16号が20.5km/hと最も遅い。
- 国道16号のうち、2車線区間が長く、唯一慢性的混雑状態を示す混雑度1.75以上が含まれる浜松町～(仮称)上川井IC間を対象路線に選定した。

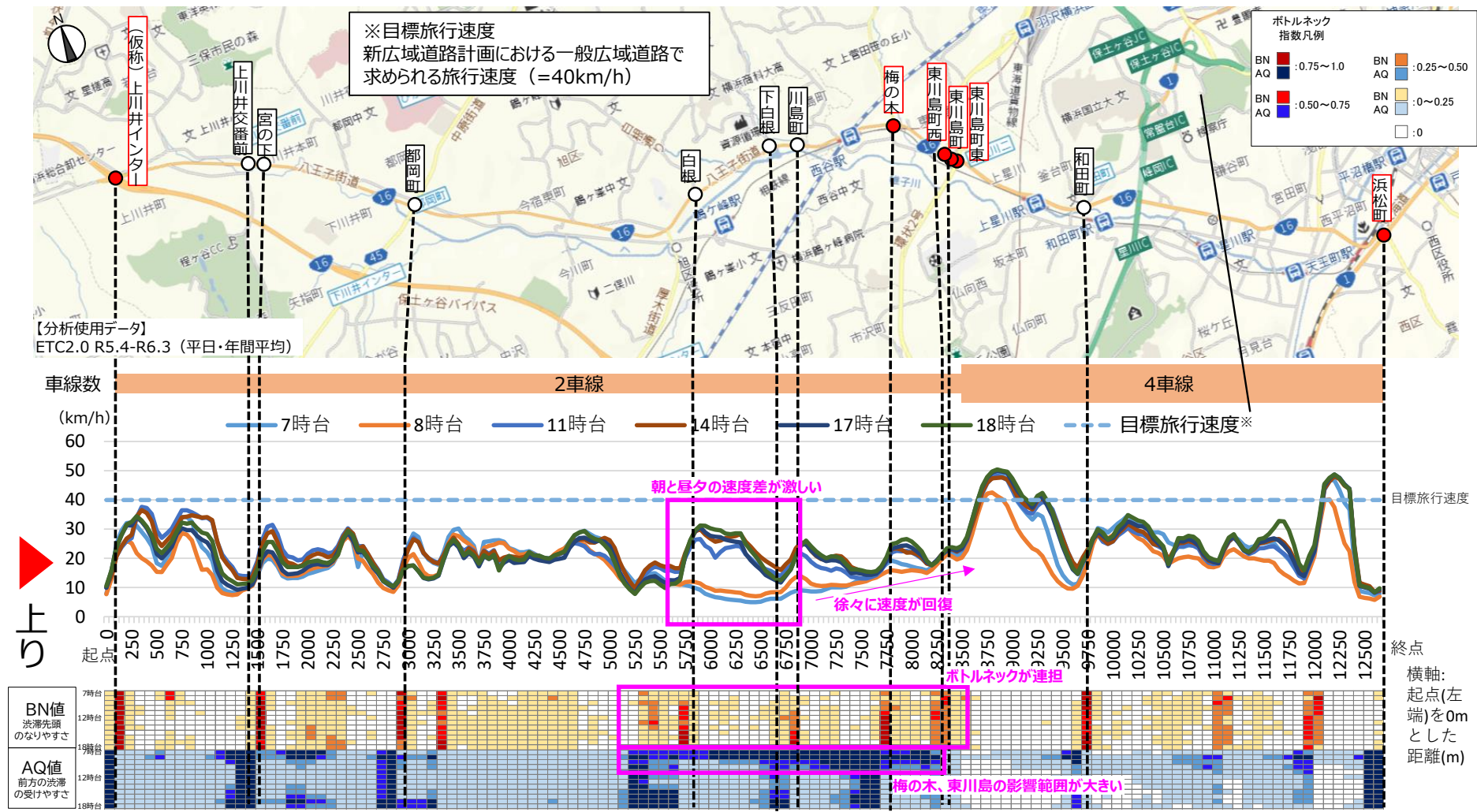


出典：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査



○路線モニタリング(時間帯別旅行速度の変化、ボトルネック指数)

- 2車線区間では、目標旅行速度40km/hに到達している時間帯は見受けられない。
- 白根～川島町では、朝と昼夕の速度差が激しく、7-8時台は10km/h以下に低下、東川島町西～東に向かうにつれて、徐々に速度が回復している。
- 白根から東川島町西～東間は、BN値が高い箇所が点在するが、AQ値をみると、朝時間帯では梅の木、東川島西～東の影響範囲が大きい。
- これらのことから、白根～川島町間の10km/h以下の速度低下は、下流側の梅の木、東川島西～東川島町東が原因であることがうかがえる。



【参考】道路交通に関するサービスレベル向上に向けたこれまでの検討結果(試行)

○課題分析（車両の利用経路割合）

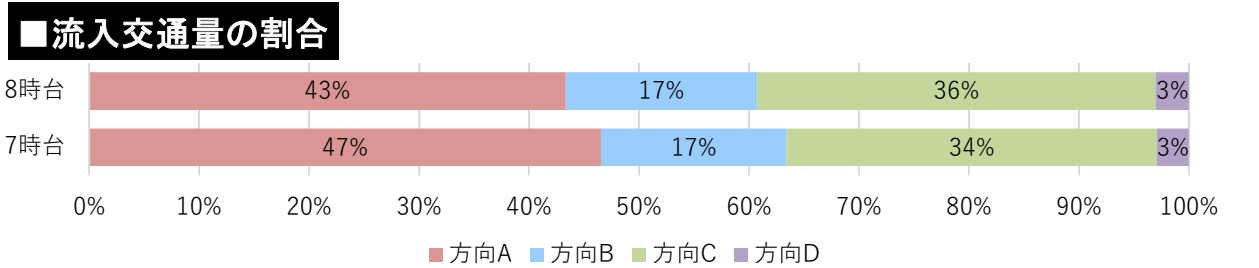
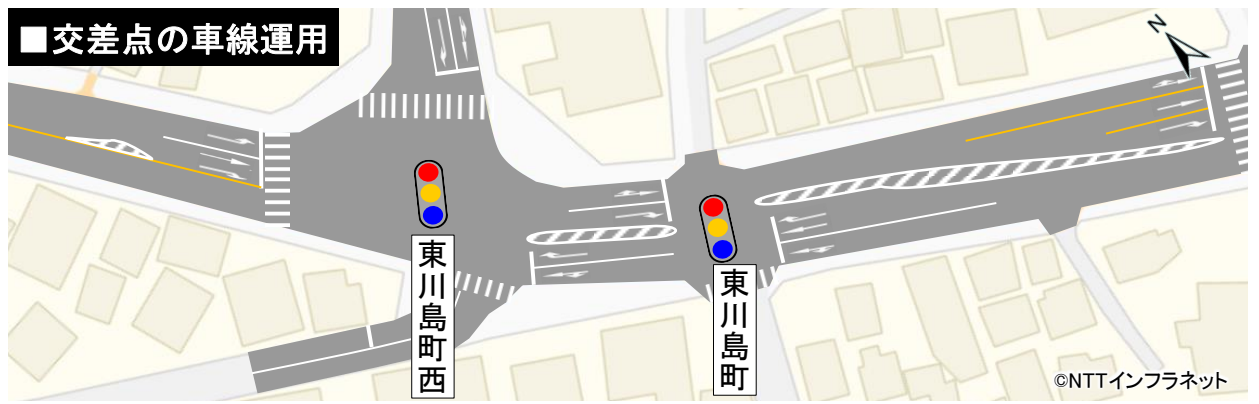
- 国道16号東川島町周辺を通過した車両の経路をみると、和田町交差点～下白根交差点間を走行する車両が多い。
- 上り方向に着目すると、国道1号方面へ向かう割合は約22%、横浜新道へ向かう割合が約15%、環状2号へ向かう割合が上下合算で約30%となっている。
- 国道16号を通過する車両は、上記の通り、横浜新道や環状2号との往来がそれぞれ1～3割と多く、国道16号は横浜市内を通る主要道路とのアクセス路になっているため、特に和田町交差点～下白根交差点間交通に交通が集中する傾向がある。



【参考】道路交通に関するサービスレベル向上に向けたこれまでの検討結果(試行)

○課題分析（東川島町西交差点の道路構造及び流入交通状況）

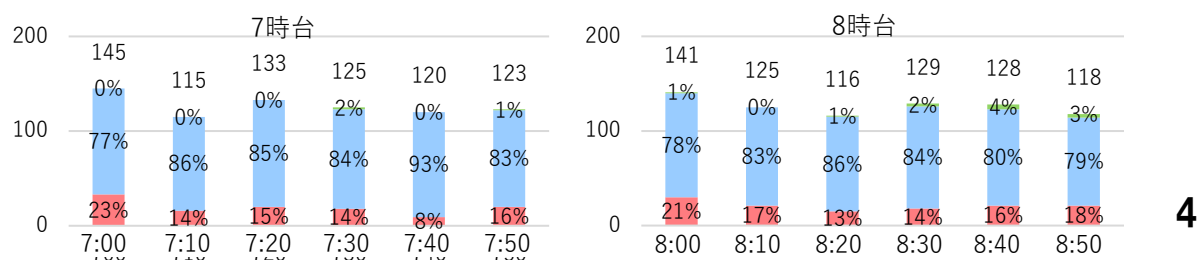
- 国道16号の朝ピーク時、ボトルネックとなっている東川島町西交差点の流入交通量の割合をみると、国道16号上り(方向A)が約半数を占め、下り(方向C)が3~4割、環状2号からの流入交通量が約2割という状況。
- 国道16号側の信号が時差式運用のため、流入交通量の多い方向Aの青時間が少ない状況。ただし、方向Cの時差式青時間は、隣接する東川島町交差点からの流入車両を捌くために必要な現示となっている。
- 国道16号の方向比に着目すると、直進が8割以上を占め、左折は2割弱、右折は数%と非常に少ない状況。



■東川島町西交差点の信号運用(時差式)

現示					
表示時間	G:79 Y:3 AR:0	G:3 Y:0 AR:0	G:14 Y:3 AR:3	G:28 Y:3 AR:4	C=140
有効青時間	80	3	15	29	G=127
損失時間	2	0	5	6	L=13
歩行者青信号表示時間	74	0	0	28	

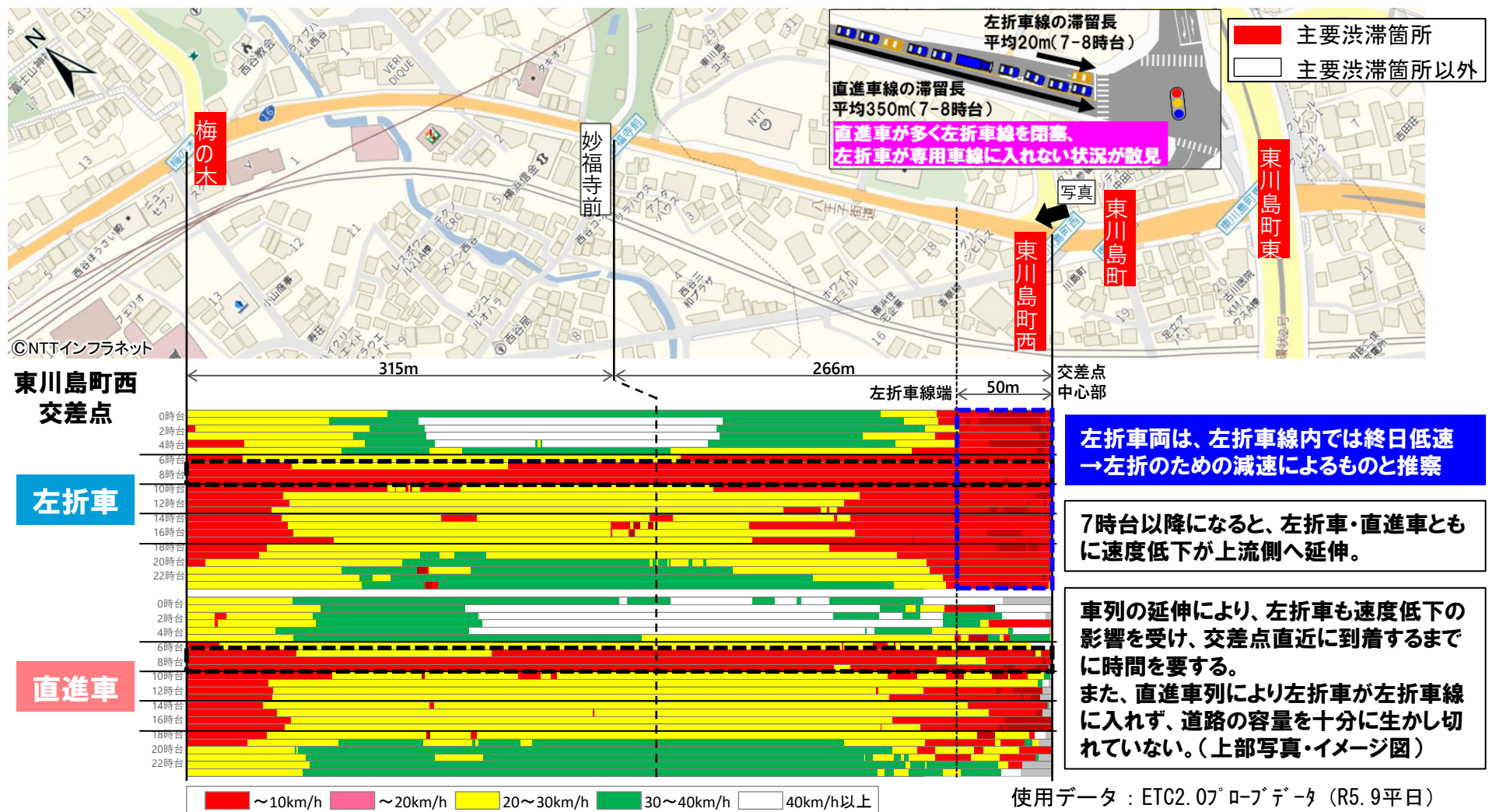
■方向A 10分単位流入交通量及び方向比



【参考】道路交通に関するサービスレベル向上に向けたこれまでの検討結果(試行)

ひがしかわしまちょうにし
○課題分析（東川島町西交差点上り流入部における車線別速度状況）

- 国道16号上りで朝ピーク時、ボトルネックとなっている東川島町西交差点の進行方向速度状況をみると、左折車は左折車線内で終日速度低下が発生。
- 直進車は7時台～9時台にかけて速度低下が延伸しており、左折車も同様の傾向であり、当該交差点を先頭とした滞留車列に左折者が巻き込まれている状況。以上から左折車線を有効に活用することが求められる。



【参考】道路交通に関するサービスレベル向上に向けたこれまでの検討結果(試行)

○要因分析

- 現況では、上り流入部において直進需要が高く、第二車線に直進車両が集中。直進車両の滞留延伸に伴い、左折専用車線が活用しきれていない現状がある。ひがしかわしまちよう東川島町交差点以東は直進車線は2車線確保されている状況である。
- 直進需要に対する容量不足が速度低下の一因であるため、今後、対策案を検討する。

■詳細図



■平面図



■現地状況

