

# 令和7年度での見直し(解除)について

---

- 前回委員会の振り返り
- ヒアリング調査の実施概要
- ヒアリング結果
- 詳細分析の内容
- 詳細分析結果
- 主要渋滞箇所の見直し(解除)箇所(案)
- 《参考》解除箇所のヒアリング結果・詳細分析結果

令和8年3月2日(月)

## 2-1 前回委員会振り返り

- 主要渋滞箇所365箇所について、最新のプローブデータ(R6.1~12)でモニタリングを行った結果、基準値を満たしている(改善された)箇所を24箇所確認。
- 最新データで経年変化を確認していくとともに基準値を満たしている箇所については、要因分析を実施。

一般道の主要渋滞箇所  
(365箇所)

最新データで  
基準値を満たしていない箇所  
(341箇所)

最新データで  
基準値を満たしている箇所  
(24箇所：対策済箇所は11箇所)

## ■モニタリングの指標

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】

※ 最新データで基準値を満たしていない箇所(341箇所)とは、指標①~③のいずれかの基準値を満たしていない箇所。

## 2 令和7年度での見直し(解除)について

### 2-1 前回委員会振り返り(主要渋滞箇所見直し(解除)フロー)

黒丸番号はフロー内の番号に対応

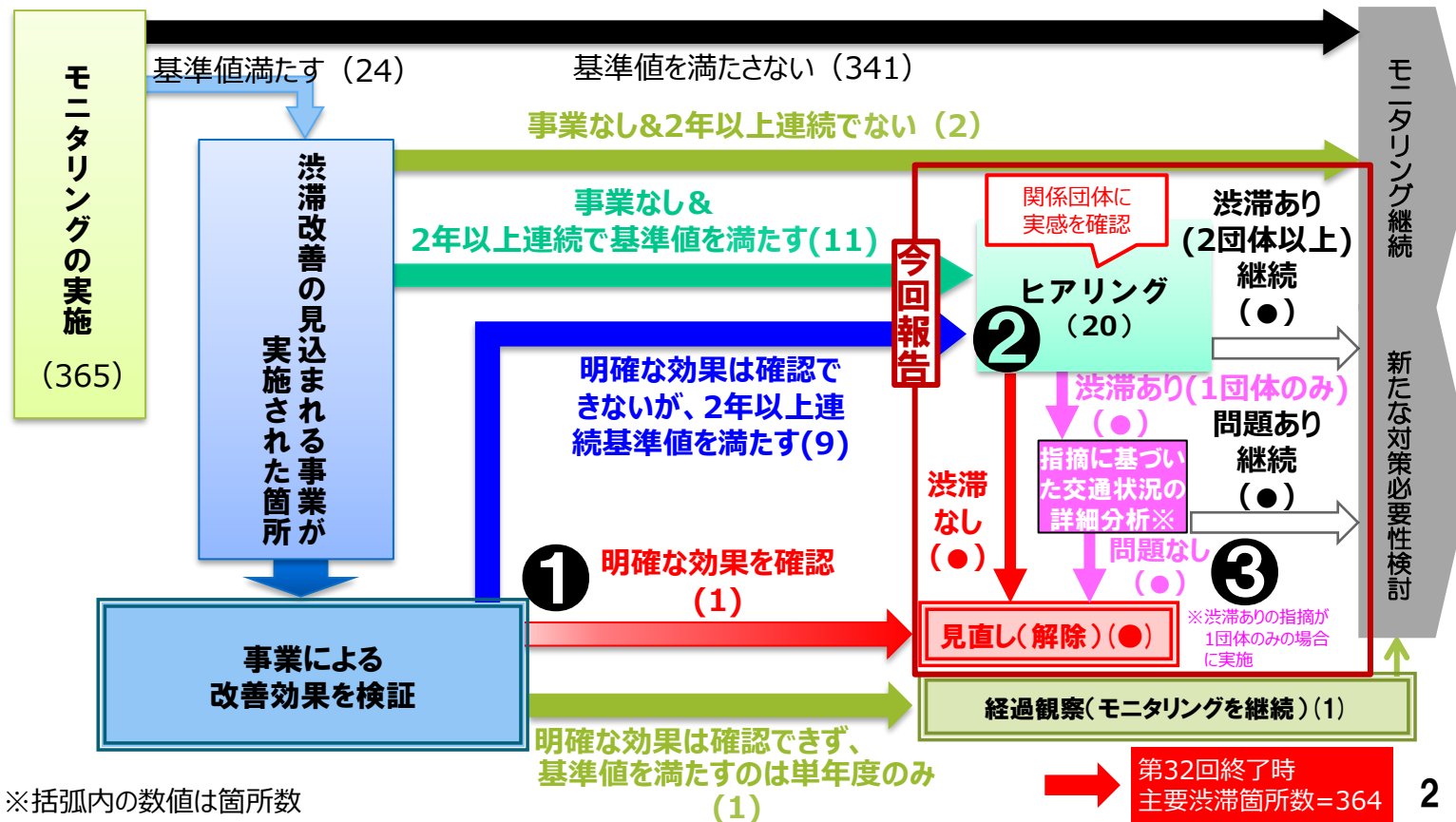
○前回委員会では、以下の点を確認した。

- ①事業実施箇所のうち明確な効果が確認できた1箇所は見直し(解除)とする。
- ②事業実施箇所のうち明確な効果は確認できないが2年連続で基準値を満たす9箇所、事業未実施だが2年連続で基準値を満たす11箇所の計20箇所は、関係機関へのヒアリングを実施する。
- ③ヒアリングの結果、すべての団体が「渋滞なし」と回答した場合は解除し、「1団体のみが渋滞あり」と指摘のあった箇所は、指摘に基づいた交通状況の詳細分析を行い、解除可否について検討する。

⇒第32回終了時での解除箇所は①で1箇所となり、残る主要渋滞箇所の数は364箇所となった。

#### ■主要渋滞箇所 見直し(解除)フロー 適用結果・見直し候補箇所 (第32回終了時)

- 《関係機関》
- ・道路管理者
  - ・警察
  - ・道路利用者
  - ・基礎自治体

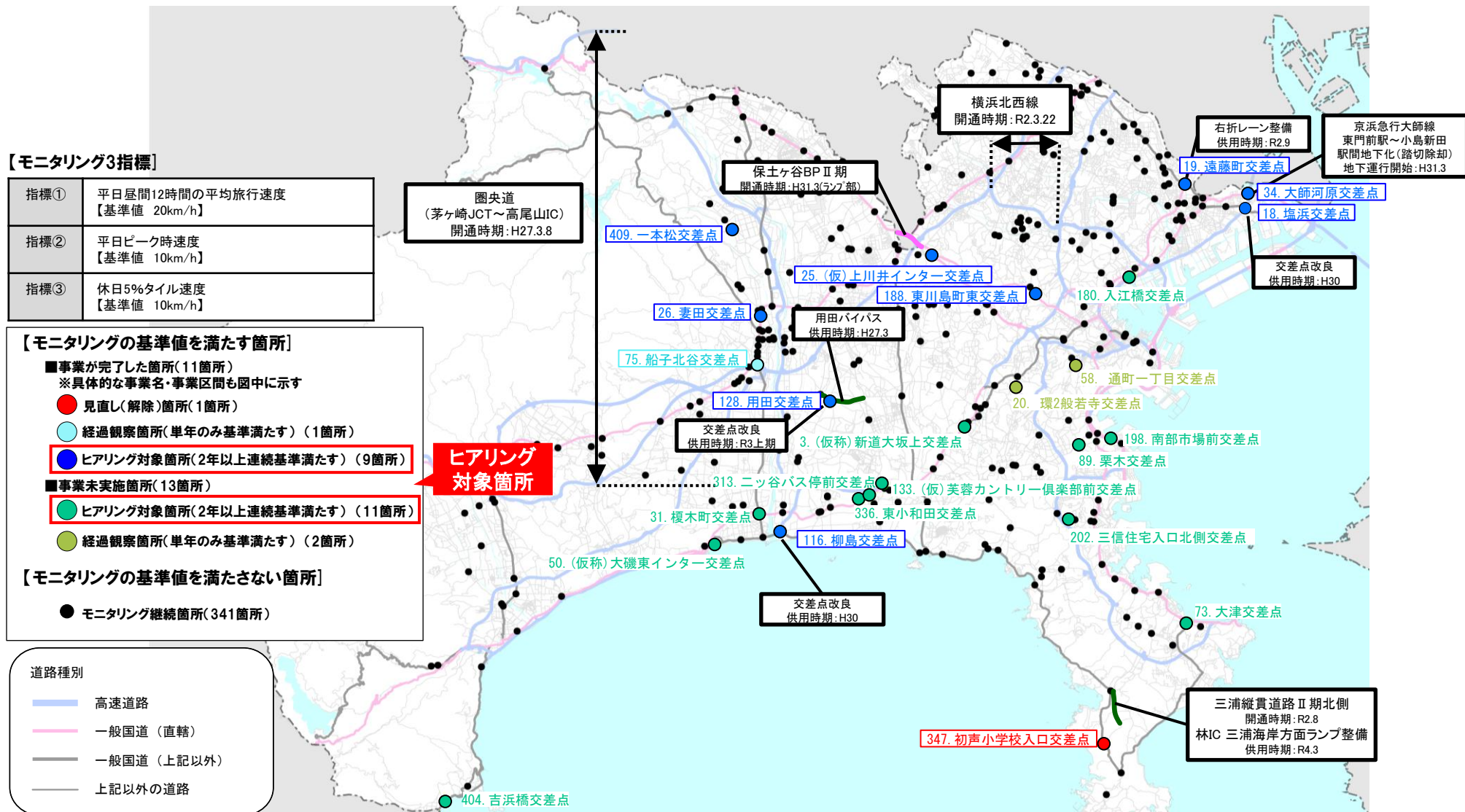


※括弧内の数値は箇所数

## 2 令和7年度での見直し(解除)について

### 2-1 前回委員会振り返り(主要渋滞箇所へのモニタリング結果と見直し(解除)候補箇所)

○ヒアリングの実施対象箇所(以下、対象箇所)となる、**事業実施箇所のうち明確な効果は確認できないが2年連続で基準値を満たす9箇所**及び、**事業未実施だが2年連続で基準を満たす11箇所**の**合計20箇所**の位置図は以下の通り。



## 2 令和7年度での見直し(解除)について

### 2-2 ヒアリング調査の実施概要

太字下線:今年度のヒアリングにおけるポイント

#### ○ヒアリング内容(目的)

- ・対象箇所<sup>①</sup>の交通状況をヒアリング形式で確認し、主要渋滞箇所解除を判定する
  - ・渋滞ありの方向について、各関係機関が考える渋滞対策を確認する
  - ・対象箇所周辺における渋滞状況や事故発生状況の変化、その他県内及び各地域内の交通状況等をヒアリングし、各関係機関の持つ所感を把握する
- 基礎自治体に関しては、対面での協議を通じ、各市町の『取り組み事例』や『渋滞対策を実施するにあたっての課題、問題意識』を確認する

#### ○ヒアリング対象

- ①対象箇所の道路管理者(国、神奈川県(県土整備局及び各土木事務所)、横浜市、川崎市)
- ②公安委員会(神奈川県警)
- ③神奈川県トラック協会
- ④神奈川県バス協会
- ⑤神奈川県タクシー協会(事業者15社)
- ⑥対象箇所が位置する自治体(計9市町)  
横浜市、川崎市、厚木市、藤沢市、茅ヶ崎市、横須賀市、愛川町、大磯町、湯河原町

#### ○ヒアリング項目

- (1)ヒアリング対象箇所における渋滞の認識(平休別に混雑状況の有無を確認)  
渋滞ありの場合、その状況(時間帯、渋滞方向等)、交差点通過までに要する信号待ち回数及び想定される渋滞要因
- (2)県内または管轄区域内の交通状況(交通量、大型車交通、観光交通の変容)及び想定される要因
- (3)ヒアリング対象箇所または管理区域内における検討中及び検討予定の渋滞対策案
- (4)ETC2.0プローブデータを活用した交通状況分析の実施要望

## 2 令和7年度での見直し(解除)について

### 2-3 ヒアリング結果(渋滞有無に関する意見)

○関係機関へのヒアリング結果より、下記の方針とする(協議)。

【解除(1箇所)】：(仮称)芙蓉カントリー倶楽部前交差点

【詳細分析(3箇所)】：大師河原交差点、(仮称)大磯東インター交差点、入江橋交差点

【経過観察(16箇所)】：以下表に記載の通り(省略)

### ■渋滞状況及び沿道環境変化のヒアリング結果(20箇所)と判定結果

※タクシー協会は、各社で営業エリアが異なるため、当該交差点を営業エリアとしている1社に確認

No.	交差点名	所在地	路線種別	路線名	主道路側の道路管理者	神奈川 県警	トラック 協会	バス 協会	タクシー 協会	基礎自治体	判定	
133	(仮称)芙蓉カントリー倶楽部前交差点	藤沢市	主要地方道	藤沢厚木線	藤沢土木事務所	○	○	○	○	藤沢市	○	解除
34	大師河原交差点	川崎市川崎区	直轄国道	国道409号	横浜国道事務所	○	○	×	○	川崎市	○	詳細分析
50	(仮称)大磯東インター交差点	大磯町	補助国道	国道134号	平塚土木事務所	○	○	—	×	大磯町	○	詳細分析
180	入江橋交差点	横浜市神奈川区	直轄国道	国道15号	横浜国道事務所	○	○	×	○	横浜市	○	詳細分析
3	(仮称)新道大坂上交差点	横浜市戸塚区	直轄国道	国道1号	横浜国道事務所	○	×	×	○	横浜市	×	経過観察
18	塩浜交差点	川崎市川崎区	補助国道	国道132号	川崎市	○	×	○	×	川崎市	○	経過観察
19	遠藤町交差点	川崎市幸区	直轄国道	国道1号	横浜国道事務所	○	○	○	×	川崎市	○	経過観察
25	(仮称)上川井インター交差点	横浜市旭区	直轄国道	国道16号(保土ヶ谷BP)	横浜国道事務所	○	×	×	×	横浜市	○	経過観察
26	妻田交差点	厚木市	直轄国道	国道246号	厚木土木事務所	○	×	×	×	厚木市	×	経過観察
73	大津交差点	横須賀市	補助国道	国道134号	横須賀土木事務所	○	×	○	○	横須賀市	×	経過観察
89	栗木交差点	横浜市磯子区	指定市道	横浜市道(環状3号線)	横浜市	×	×	×	○	横浜市	×	経過観察
116	柳島交差点	茅ヶ崎市	補助国道	国道134号	藤沢土木事務所	×	×	×	—	茅ヶ崎市	×	経過観察
128	用田交差点	藤沢市	主要地方道	丸子中山茅ヶ崎線	藤沢土木事務所	×	○	○	×	藤沢市	×	経過観察
188	東川島町東交差点	横浜市保土ヶ谷区	直轄国道	国道16号	横浜国道事務所	○	×	○	×	横浜市	○	経過観察
198	南部市場前交差点	横浜市金沢区	直轄国道	国道357号	横浜国道事務所	○	×	×	—	横浜市	×	経過観察
202	三信住宅入口北側交差点	横浜市金沢区	主要地方道	原宿六ツ浦線	横浜市	○	×	×	×	横浜市	○	経過観察
313	ニッ谷バス停前交差点	藤沢市	直轄国道	国道1号	横浜国道事務所	○	×	○	○	藤沢市	×	経過観察
336	東小和田交差点	茅ヶ崎市	直轄国道	国道1号	横浜国道事務所	○	×	○	×	茅ヶ崎市	×	経過観察
404	吉浜橋交差点	湯河原町	補助国道	国道135号(真鶴道路)	県西土木事務所	○	×	○	○	湯河原町	×	経過観察
409	一本松交差点	愛川町	主要地方道	厚木愛川津久井線	厚木土木事務所	×	○	○	○	愛川町	×	経過観察

【凡例(回答)】○：渋滞なし(or大きな渋滞は発生していない)、×：渋滞あり、—：回答なし

## 2 令和7年度での見直し(解除)について

### 2-4 詳細分析の内容

#### 【詳細分析の実施目的】

関係機関へのヒアリングの結果、「1団体のみが渋滞あり」と指摘のあった箇所について、指摘内容に基づいた交通状況の詳細分析を行い、解除可否について検討する。

#### 【詳細分析の実施手順】

- I. 関係機関へのヒアリング結果より、渋滞の認識がある団体が1団体のみを詳細分析候補として選定(今年度は3箇所が対象)
- II. 指摘のあった方向について、速度分析結果より現地踏査を実施する時間帯を選定し、現地確認を実施。(当該交差点の交通量や信号現示、滞留長、信号1サイクルあたりの捌け残り状況などを確認)
- III. 詳細分析の結果、信号待ち1~2回程度であると判断できた場合は「渋滞なし」とし、見直し(解除)箇所として取り扱う

#### 現地確認時の項目【例】

- ① 方向別交通量(数サイクル分を観測)
- ② 信号現示
- ③ 滞留長
- ④ 信号1サイクルあたりの捌け残り状況
- ⑤ その他、渋滞要因やヒアリング指摘の交通状況を確認

#### 渋滞の目安 ※渋滞あり・なしの判定に用いる目安

時間帯	渋滞あり	渋滞なし
平日の日中	1回の赤信号で通過出来ないことが多い(日中を通じて平均時速20km/h以下でしか通過できない)	おおよそ1回の赤信号で通過できる(日中を通じて平均時速20km/h超で通過できる)
平日のピーク時間帯	2回の赤信号で通過出来ないことが多い(ピーク時には平均時速10km/h以下でしか通過できない)	おおよそ2回以下の赤信号で通過できる(ピーク時にも平均時速10km/h超で通過できる)
休日の日中	休日のひどい時には、2回の赤信号でも通過出来ない(平均時速10km/h以下でしか通過できない)	休日は、おおよそ2回以下の赤信号で通過できる(休日は、平均時速10km/h超で通過できる)

## 2 令和7年度での見直し(解除)について

### 2-5 詳細分析結果

○詳細分析の結果一覧を以下に示す。

○分析の結果から、<sup>だいしがわら</sup>大師河原交差点、<sup>おおいそひがし</sup>(仮称)大磯東インター交差点、<sup>いりえばし</sup>入江橋交差点いずれも渋滞状況がみられたため「経過観察」と判定した。

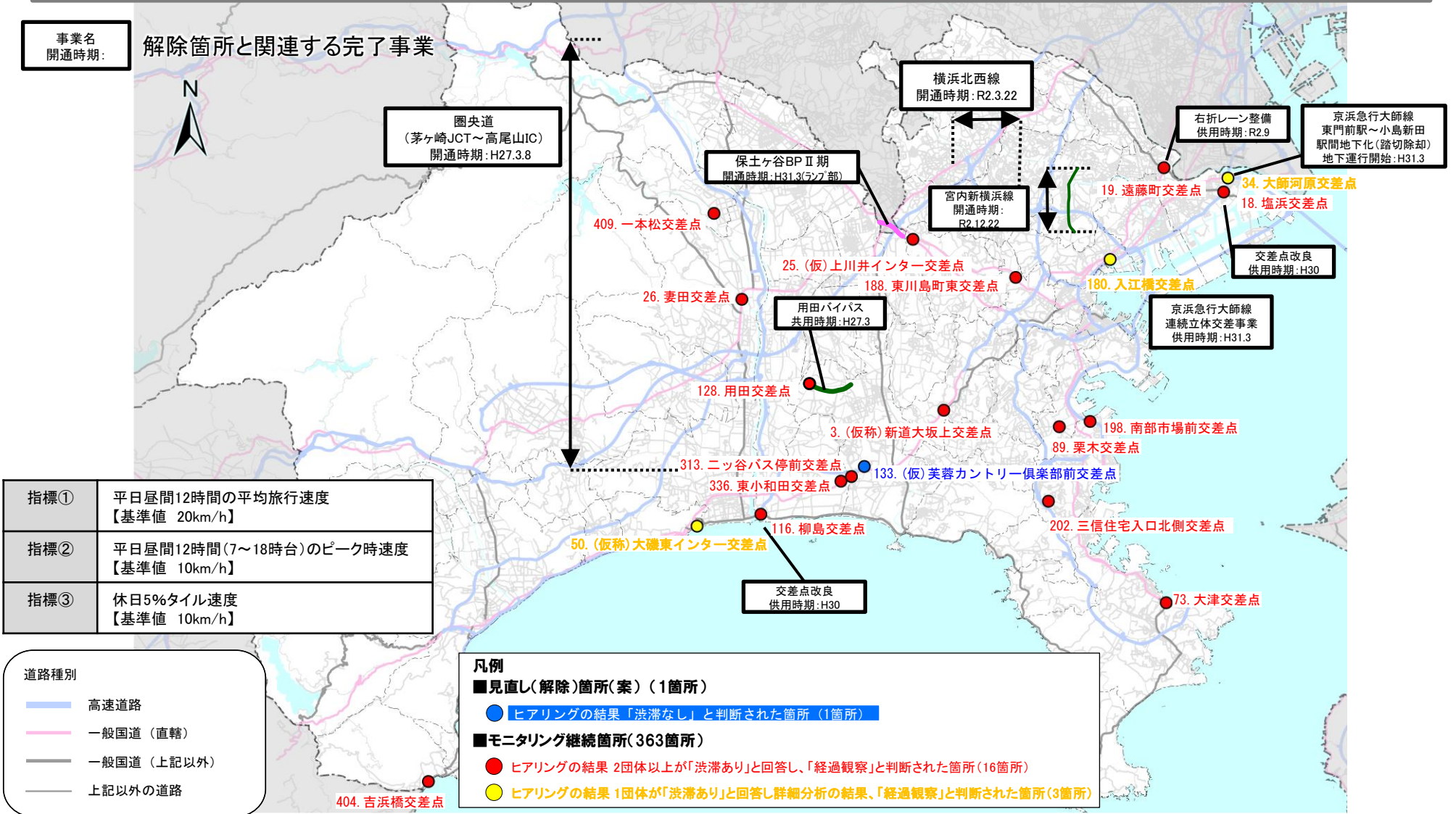
#### ■指摘方向の詳細分析結果と解除判定結果

交差点	平日 / 休日	時間帯	方向	信号現示 (サイクル長・青時間比)	最大滞留長	捌け残り状況	考察 ※指摘方向以外の考察も含む	渋滞有無	判定結果 (案)
大師河原	平日	朝	東京大師横浜線下り(方向③)	サイクル長: 99~103秒 青時間比: 55~58% (右折矢含) (内訳) 直左矢: 38% 左矢: 11~13% 右矢: 6~7%	約300m以上	<ul style="list-style-type: none"> <li>信号待ち5回以上(右折)</li> <li>信号待ち1~2回程度(直進)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該交差点の一つ手前の信号交差点で、<b>大師ICオランプからの流入車両が合流し、多くのサイクルで右折車線一杯まで滞留。このため、東京大師横浜線側は、青になっても後続の右折車両が通過できない。</b></li> <li>上記の状況がピーク時間で継続しており、時折諦めて直進する車両も見受けられる。</li> <li>合流の際に、IC側から無理に右折車線に流入する車両が直進車線に跨って斜めの状態で滞留し、後続の直進車を阻害している状況も散見されている。この事象が生じないサイクルでは、直進車線は概ね1回待ちで通過可能。</li> </ul>	あり	経過観察
		夕	国道409号上り(方向①)	サイクル長: 141~148秒 青時間比: 57~60% (右折矢含) (内訳) 直左矢: 34~35% 左矢: 15~17% 右矢: 8%	約260m	<ul style="list-style-type: none"> <li>概ね信号待ち1~2回で通過可能、ごく稀に3回待ちが発生</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>常時、隣接する江川一丁目をやや超過して滞留している。江川一丁目、江川ふれあい公園入口、江川町内会館前と信号が連担しており、滞留が分断している。</li> <li>分断を考慮せずに江川町内会館前~大師河原までの待ち回数でカウントしたとしても、概ね信号待ち1~2回で通過できている。</li> <li><b>交通量が一時的に集中するタイミングでは信号待ち3回に至る事象もみられたが、一時的である。</b></li> <li>沿道に立地するレジャー施設利用の歩行者が多いが、横断歩道橋を利用するため右左折交通への影響は無し</li> <li>流入部にバス停あり。バスが連続する際には捌け量が低下する。</li> </ul>	なし	
(仮称)大磯東インター	休日	夕	西湘バイパス(国道1号)上り(方向①)	感知式信号未稼働時 サイクル長: 95秒 青時間比: 70~79%	約1,600m	<ul style="list-style-type: none"> <li>信号待ち6~8回程度 (滞留末尾から当該交差点通過まで最大約9分)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>夕方ピーク時には、東京方面へ向かう車両が集中。とくに休日では、<b>小田原や箱根の観光目的車両が、帰宅時に当該区間に集中。</b></li> <li><b>西湘バイパスを過ぎてから最初の信号である唐ヶ原交差点を先頭に滞留が延伸。</b></li> <li>唐ヶ原交差点は、従道路側が感知式信号であり、可能な限り主道路側の青時間を確保する運用となっているが、それでもなお<b>交通量に対し青時間が不足。</b></li> </ul>	あり	経過観察
		夕	西湘バイパス(国道1号)側道上り(方向⑤)	感知式信号稼働時 サイクル長: 172秒 青時間比: 70~79%	滞留なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>なし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ピーク時には、本線の滞留によって、合流部が閉塞。しかし、<b>合流車両が少ないため合流部からの滞留延伸はみられない。</b></li> </ul>	なし	
入江橋	平日	夕	大田神奈川線(国道15号)下り(方向①)	サイクル長: 154秒 青時間比: 60% (右折矢含) (内訳) 直左矢: 53% 右矢: 7%	約180m	<ul style="list-style-type: none"> <li>常時信号待ち3回</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>従道路の大田神奈川線は国道1号と接続しており、下り方向からの右折車両が多い。</li> <li>左直→右折青矢の信号運用であり、右折車の通過は右折青矢現示の時のみ。</li> <li>右折青矢時間は11秒と需要に対して短く、1回の信号で捌けきれずに滞留が延伸。</li> <li>最大で信号待ち3回が1時間弱程度継続。18:20頃から徐々に解消へ向かう。</li> <li>対向直進は少ないため、<b>信号運用改良の余地はあるもの</b>と想定される。</li> <li>○上り方向の全青時間短縮⇒下り方向の全青表示 ○左直表示⇒全青表示 等</li> </ul>	あり	経過観察

## 2 令和7年度での見直し(解除)について

### 2-6 主要渋滞箇所の見直し(解除)箇所(案)

○関係機関へのヒアリング及び詳細分析を実施した結果、**1箇所を見直し(解除)**、残る3箇所を含む計19箇所は次年度以降も引き続き経過観察(モニタリングを継続)する方針とした。



## 2 令和7年度での見直し(解除)について

### 2-6 主要渋滞箇所の見直し(解除)箇所(案)

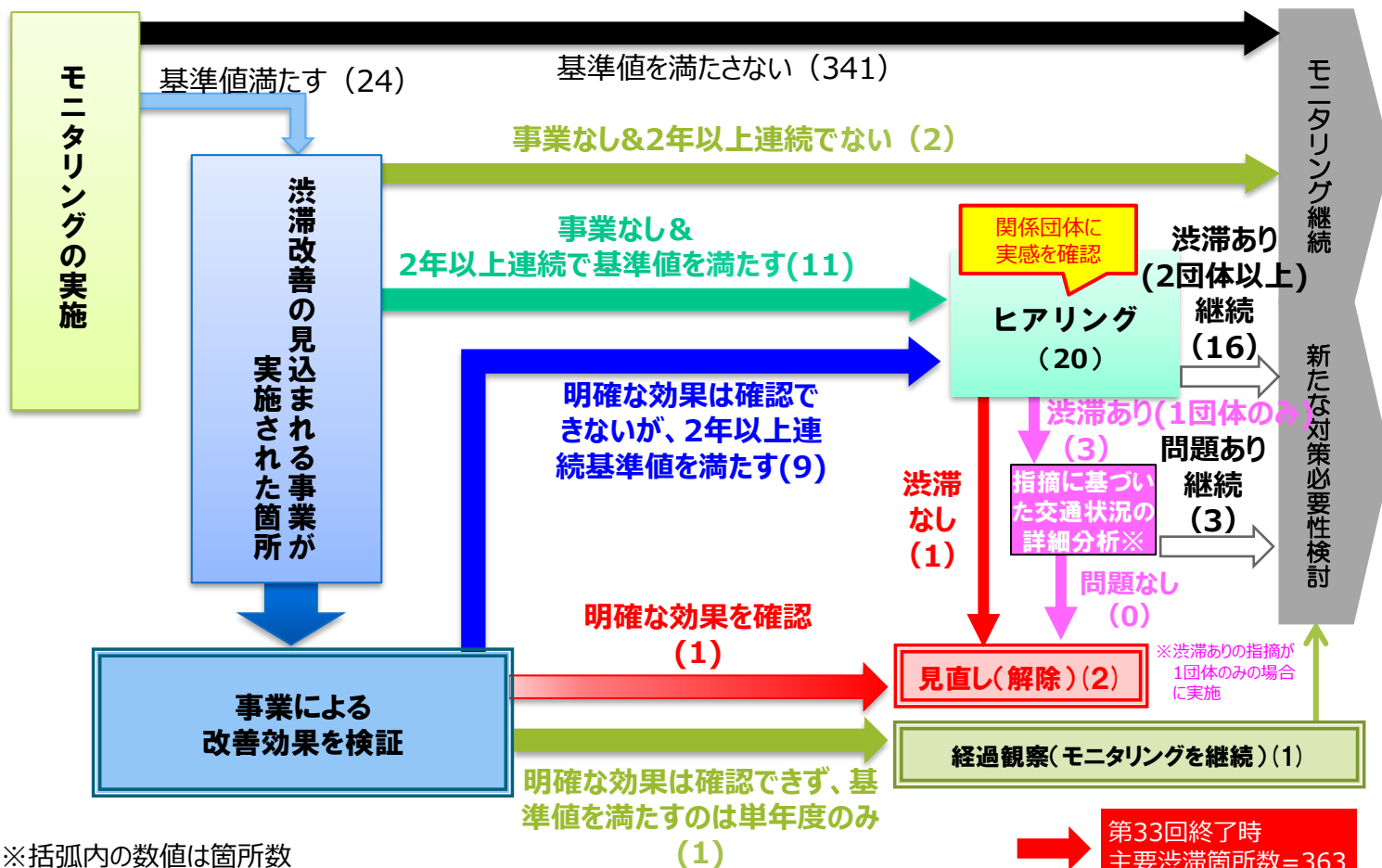
○今回委員会では、以下の点を確認した。

①事業実施箇所のうち明確な効果は確認できないが2年連続で基準値を満たす9箇所、事業未実施だが2年連続で基準値を満たす11箇所の合計20箇所について、関係機関へのヒアリング調査及び詳細分析を実施した結果、**1箇所を見直し(解除)**、残る19箇所をモニタリング継続対象とする。

⇒R7年度での解除箇所は合計2箇所となり、残る主要渋滞箇所の数<sup>※</sup>は363箇所となる。

#### ■ 主要渋滞箇所 見直し(解除)フロー 適用結果・見直し候補箇所 (第33回終了時)

- 《関係機関》
- ・道路管理者
  - ・警察
  - ・道路利用者
  - ・基礎自治体



# <参考>見直し(解除)候補箇所の旅行速度状況

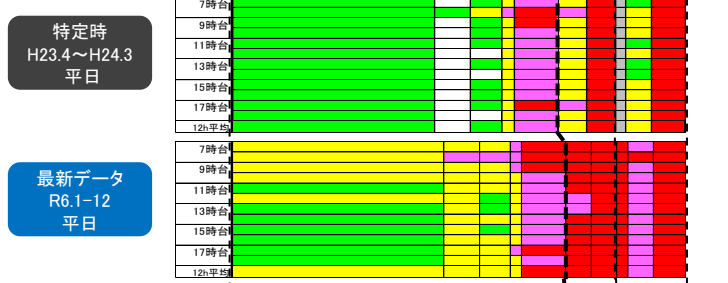
## 【(仮称)芙蓉カントリー倶楽部前交差点】 ヒアリング結果 = 渋滞なし(解除)

ふじさわしじょうなん  
 <位置図: 藤沢市城南>

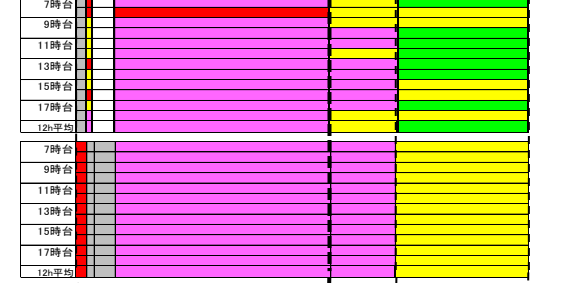


○対策事業は実施されていないものの、最新データによるモニタリングでは、3指標が2年以上連続で基準を満たす。  
 ○特定時と比較して、当該交差点を先頭とした速度低下はみられない。

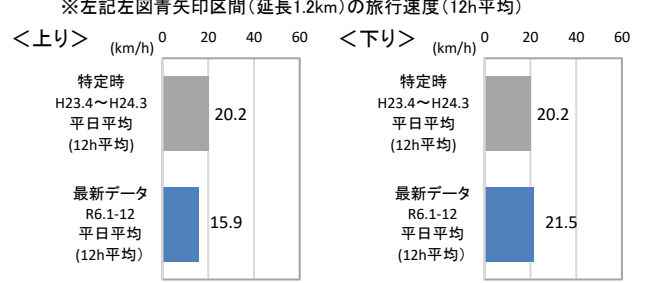
### ○藤沢厚木線(主道路)の速度変化



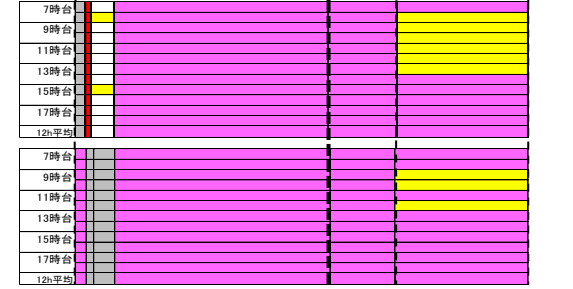
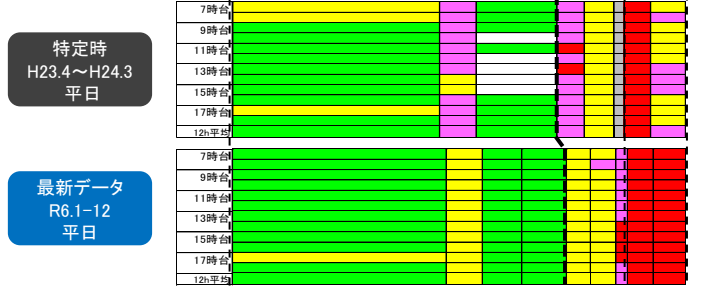
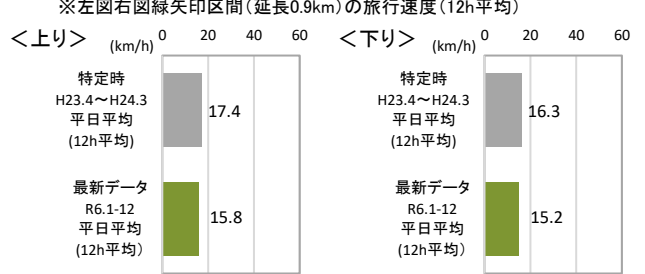
### ○藤沢厚木線(従道路)の速度変化



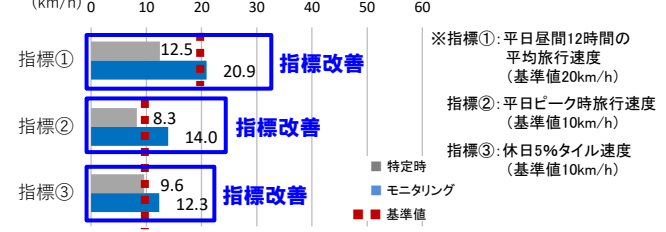
### ○藤沢厚木線(主道路)の旅行速度



### ○藤沢厚木線(従道路)の旅行速度



### ○モニタリング指標



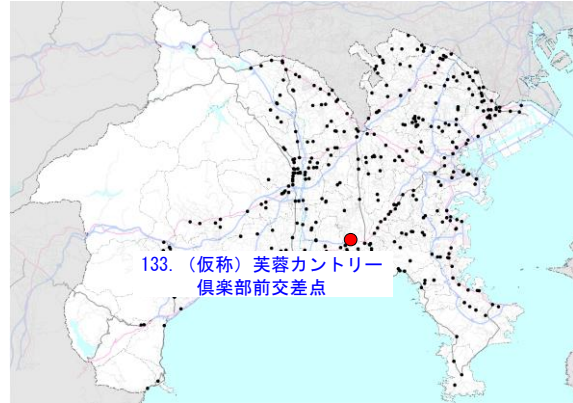
→最新のモニタリングではすべての指標で基準値をクリア 10

出典:【特定時】プローブデータ(H23.4~H24.3)、【最新データ】ETC2.0プローブデータ(R6.1~12)

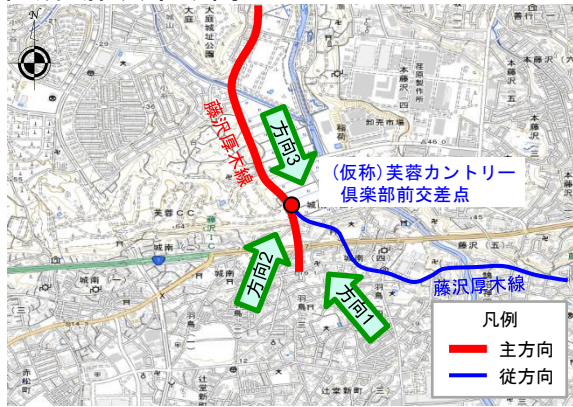
# <参考>見直し(解除)候補箇所のヒアリング意見

## 【(仮称)芙蓉カントリー倶楽部前交差点】

<位置図>



住所: 藤沢市城南



国土地理院の電子国土Webシステムから提供されたものである

渋滞の指摘なし  
 渋滞の指摘あり



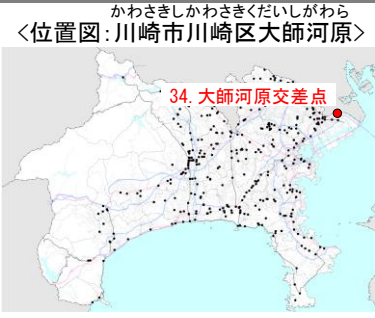
(ヒアリングでの主な意見)

- ・ 全日にわたり、城南交差点から延伸した渋滞の影響を受けるが、当該交差点を先頭とした速度低下はみられない。

# <参考> 詳細分析による見直し(解除)箇所

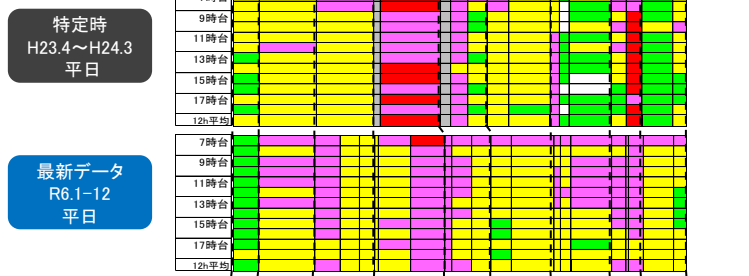
## だいしがわら 【大師河原交差点】

## ヒアリング結果 = 渋滞あり(詳細分析実施)

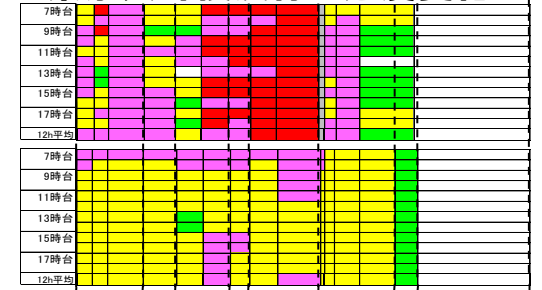


○最新データによるモニタリングでは、評価区間を見直したことにより、3指標が2年以上連続で基準を満たす。  
○東京大師横浜線では、京急大師線の踏切撤去が行われており、特定時から旅行速度が改善傾向。

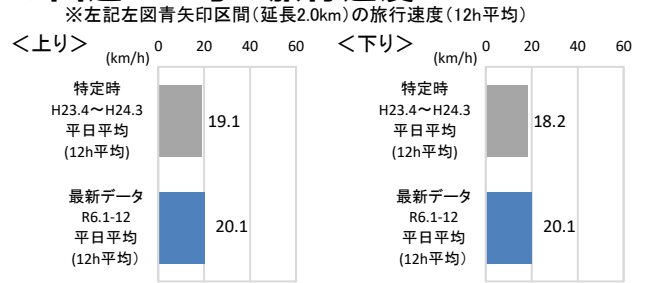
### ○国道409号の速度変化



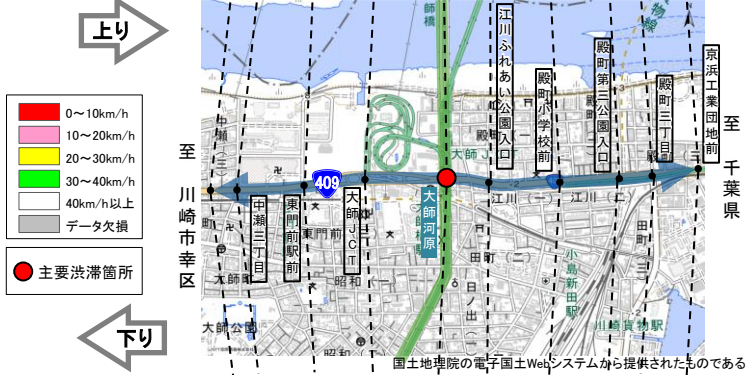
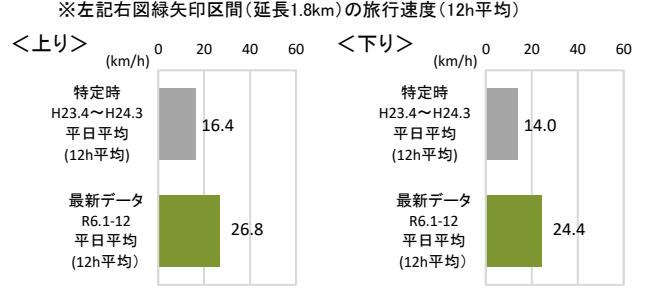
### ○東京大師横浜線の速度変化



### ○国道409号の旅行速度



### ○東京大師横浜線の旅行速度



### ○モニタリング指標



→今回のモニタリングでは基準値をクリア  
※モニタリングは評価区間の見直しを実施(評価区間長を200m以上となるように設定)

出典:【特定時】プローブデータ(H23.4~H24.3)、【最新データ】ETC2.0プローブデータ(R6.1~12)

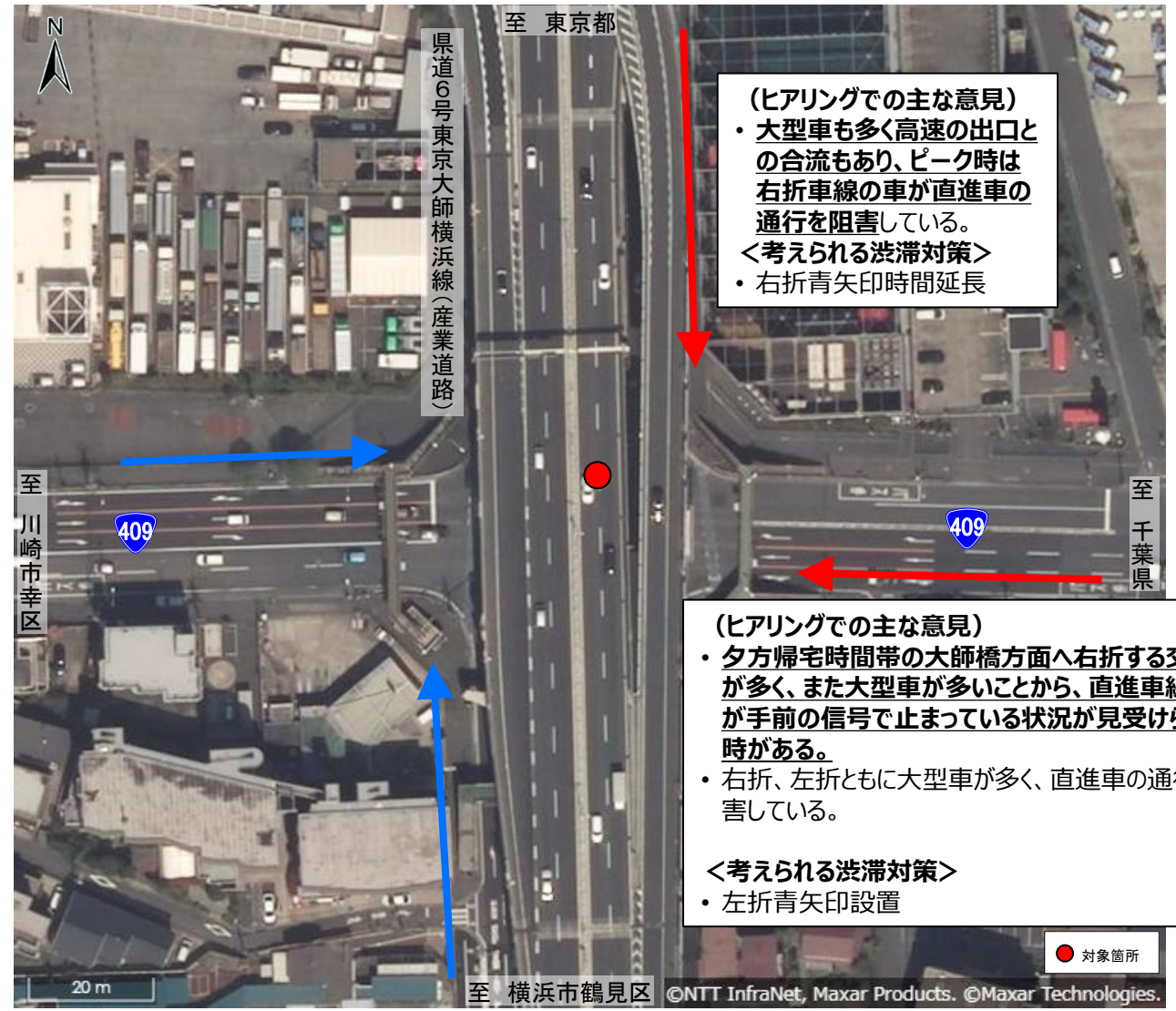
# <参考> 詳細分析による見直し(解除)箇所

## だいしがわら 【大師河原交差点】

### <位置図>



国土地理院の電子国土Webシステムから提供されたものである



(ヒアリングでの主な意見)  
 ・大型車も多く高速の出口との合流もあり、ピーク時は右折車線の車が直進車の通行を阻害している。  
 <考えられる渋滞対策>  
 ・右折青矢印時間延長

(ヒアリングでの主な意見)  
 ・夕方帰宅時間帯の大師橋方面へ右折する交通量が多く、また大型車が多いことから、直進車線の車が手前の信号で止まっている状況が見受けられる時がある。  
 ・右折、左折ともに大型車が多く、直進車の通行を阻害している。  
 <考えられる渋滞対策>  
 ・左折青矢印設置

渋滞の指摘なし   
 渋滞の指摘あり

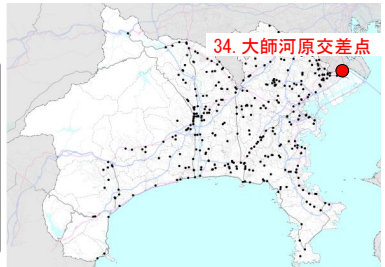
対象箇所

# <参考> 詳細分析による見直し(解除)箇所

だいしがわら

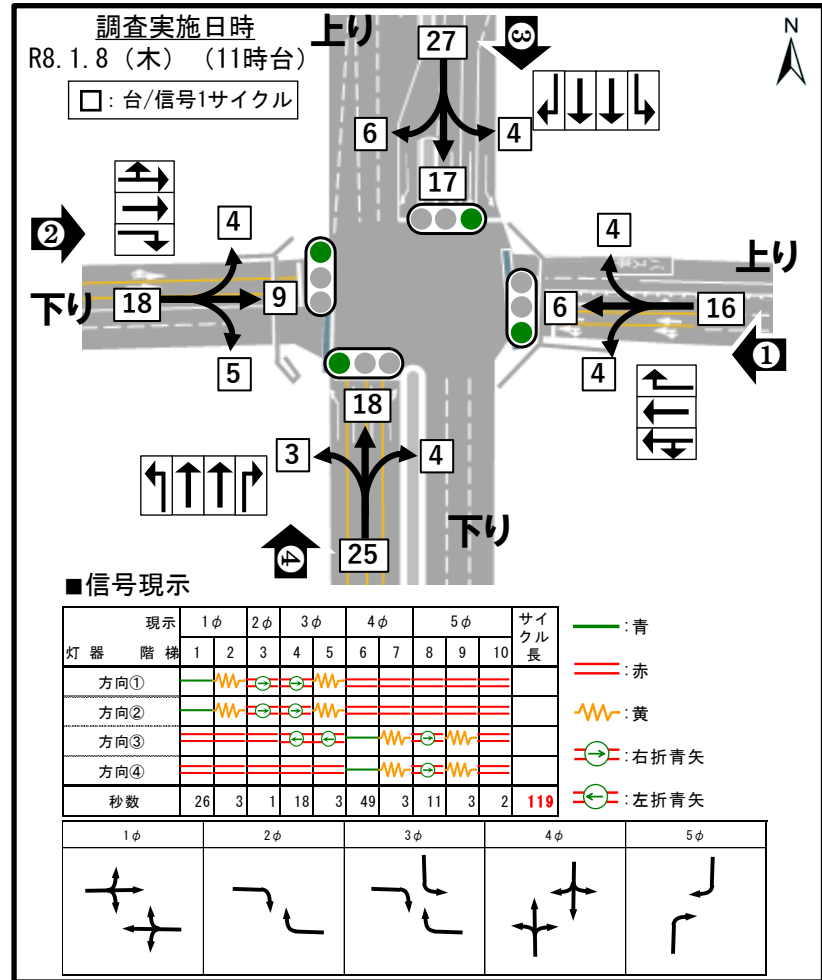
## 大師河原交差点 — 詳細分析結果① —

かわさきかわさきだいしがわら  
 <位置図: 川崎市川崎区大師河原>

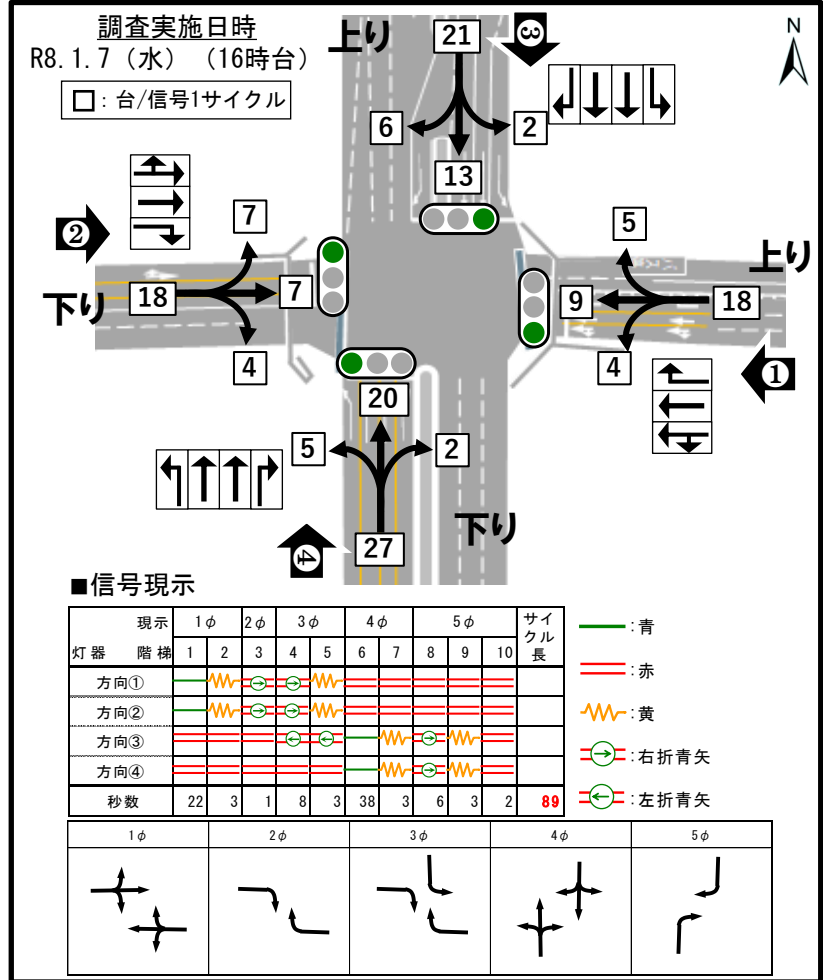


○11時台、16時台の方向別交通量・青時間を確認した結果、**③④**方向の流入交通量が多く、直進交通量が多い。11時台と16時台では方向別交通量の傾向に大きな差はみられない。  
 ○信号現示は、**③④**方向の全青時間が全体の約4割(全青49秒(38秒)/サイクル長119秒(89秒)≒4割)と他方向と比較して長い。11時台と16時台ではサイクル長が異なるが、各方向の青時間の割合については大きな相違はみられない。

### ○方向別交通量・青時間 (朝ピーク:11時台)



### ○方向別交通量・青時間 (夕方ピーク:16時台)



方向別交通量に関する留意点  
 ・ピーク時5サイクル分の実測方向別交通量を1サイクル当たり平均して集計  
 ・平均値は小数点以下を四捨五入して算出

# <参考> 詳細分析による見直し(解除)箇所

だいしがわら

## 大師河原交差点 詳細分析結果② 【平日ピーク時(10-11時台、16-17時台)】

- ①方向では、夕ピーク時において捌け残りが発生するが、概ね信号待ち1~2回以内で通過可能。
  - ③方向では、11時台において右折の滞留が発生しており、大師ICからの合流への影響により捌け残り車両が発生。信号待ち5回以上要している。
- 以上の結果より、経過観察と判断。

写真A ①方向の滞留状況

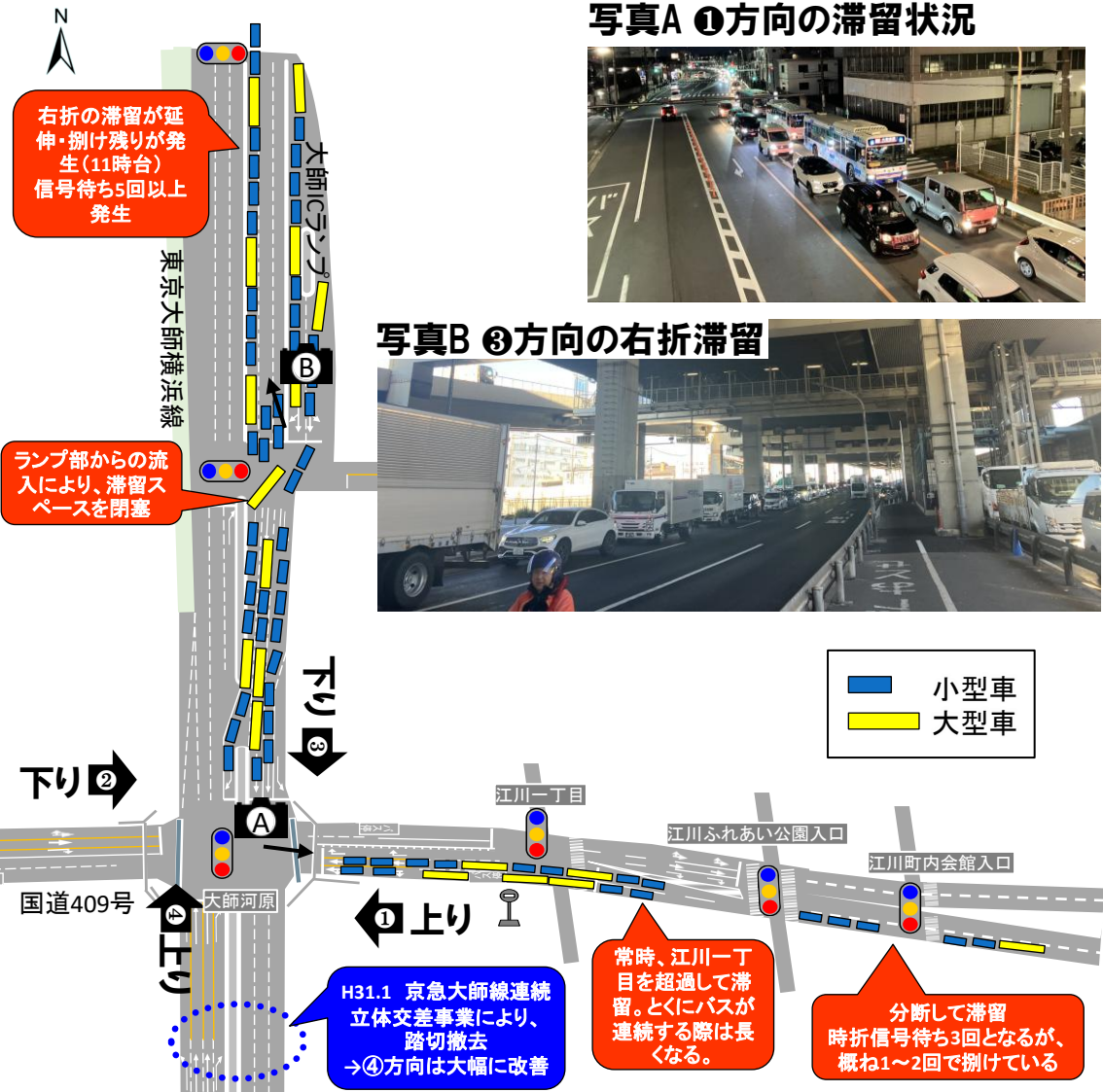


写真B ③方向の右折滞留



方向①(国道409号上り)	
滞留長	最大260m程度(17時台)
捌け残り	概ね信号待ち1~2回で通過可能、ごく稀に3回待ちが発生(観測時、ピーク2時間で1回)
考察	<ul style="list-style-type: none"> <li>常時、隣接する江川一丁目をやや超過して滞留している。江川一丁目、江川ふれあい公園入口、江川町内会館前と信号が連担しており、滞留が分断している。(写真A)</li> <li>分断を考慮せずに江川町内会館前~大師河原までの待ち回数でカウントしたとしても、信号待ち1~2回で通過できている。</li> <li>交通量が一時的に集中するタイミングがあり、信号待ち3回に至る事象もみられたが、一時的である。</li> <li>沿道に立地するレジャー施設利用の歩行者が多いが、横断歩道橋を利用するため右左折交通への影響は無し</li> <li>流入部にバス停あり。バスが連続する際には捌け量が低下する。</li> </ul>
結果	・上記の結果から、「渋滞なし」と判断

方向③(東京大師横浜線下り)	
滞留長	最大300m以上(11時台右折車線、末尾目視確認不可)
捌け残り	信号待ち5回以上(右折) 信号待ち1~2回程度(直進)
考察	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該交差点の一つ手前の信号交差点で、大師ICオランプからの流入車両が合流し、多くのサイクルで右折車線を一杯まで埋め尽くす。このため、東京大師横浜線側は、青になっても後続の右折車両が通過できない。</li> <li>上記の状況がピーク時間中継続しており、時折諦めて直進する車両も見受けられる。</li> <li>合流の際に、IC側から無理に右折車線に流入する車両が直進車線に跨って斜めの状態で滞留し、後続の直進車を阻害している状況も散見される。この事象が生じないサイクルでは、直進車線は概ね1回待ちで通過可能。</li> </ul>
結果	・上記の結果から、「渋滞あり」と判断



# <参考> 詳細分析による見直し(解除)箇所

## だいしがわら 大師河原交差点 ③方向の渋滞要因

だいしがわら  
だいし  
どつきょうだいしよこはま

- 大師河原が全赤時には、滞留スペースに余裕があるが、大師IC合流部の東京大師横浜線側は赤現示のため流入不可。
- 大師ICランプ部は青のため流入可能。



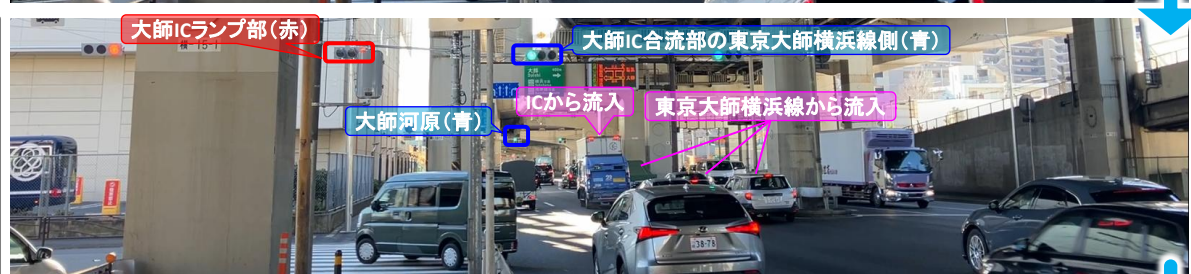
- 大師ICランプ部から、大師河原に車両が流入。



- 大師IC流入部の東京大師横浜線側が青になった際、右折車線は大師ICからの流入車両で閉塞。
- 後続の右折車両は先詰まりで通過不可。



- 大師河原全青時は、大師IC合流部の東京大師横浜線側も青になるため、直進車は捌ける。
- 右折車両は、対向直進の交通量が多いため、通過できない。
- 大師河原の交差点内で対向直進通過待ちをする数台分は右折車線に流入可能。



- 大師河原の右折青矢表示時、大師IC流入部信号は東京大師横浜線側は赤になるため、後続の右折車両は通過不可

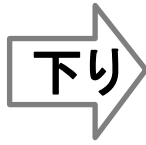
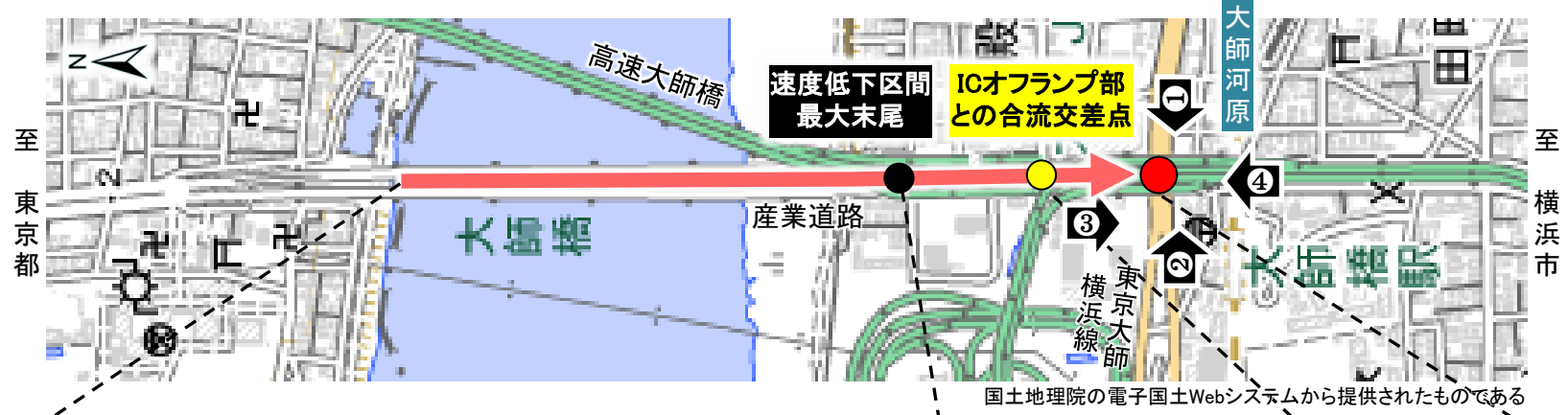


# <参考> 詳細分析による見直し(解除)箇所

だいしがわら

## 大師河原交差点 詳細分析結果③ 【③方向の進行方向別速度状況】

○③方向における進行方向別速度状況から、左折・直進交通と比較して、右折交通の速度低下が顕著であることを確認。  
 ○終日において、右折交通は当該交差点を先頭に10km/h以下の速度低下が発生。特に10,11時台や15時台においてはICオフランプ部との合流交差点から速度低下区間がさらに延伸。



左折・直進交通と比較して大きく速度低下。速度低下区間も長い。

出典：  
ETC2.0プローブデータ  
(R6.1\_平日平均)

  : 0~10km/h以下  
   : 10~20km/h以下  
   : 20~30km/h以下  
   : 30~40km/h以下  
   : 40km/h以上

# <参考> 詳細分析による見直し(解除)箇所

## 【(仮称)大磯東インター交差点】

ヒアリング結果 = **渋滞あり(詳細分析実施)**

○対策事業は実施されていないものの、最新データによるモニタリングでは、3指標が2年以上連続で基準を満たす。  
 ○上下方向とも、(仮称)大磯東インター交差点をボトルネックとした速度低下は解消している。

おおいそまちひがしちょう  
 <位置図:大磯町東町2丁目>



### ○国道134号の速度変化

特定時  
 H23.4~H24.3  
 平日

最新データ  
 R6.1~12  
 平日

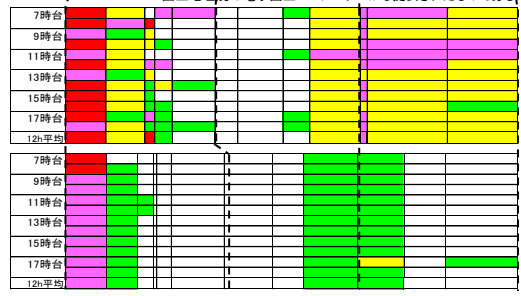
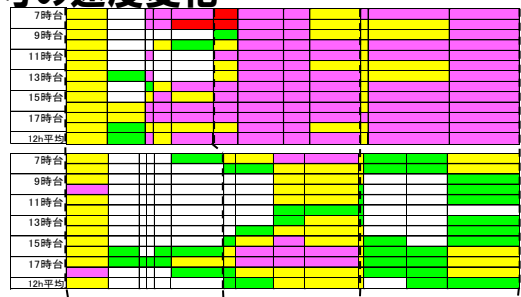


● 主要渋滞箇所



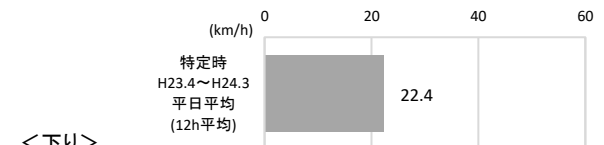
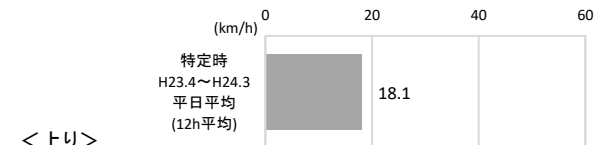
特定時  
 H23.4~H24.3  
 平日

最新データ  
 R6.1~12  
 平日

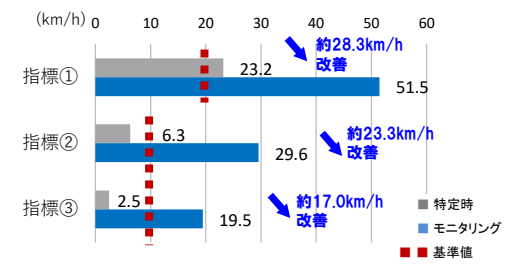


### ○国道134号の旅行速度

※左図青矢印区間(延長2.7km)の旅行速度(12h平均)



### ○モニタリング指標



※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時間のピーク時旅行速度(基準値10km/h)  
 指標③:休日5%タイル速度(基準値10km/h)

→今回のモニタリングでは基準値をクリア

出典:【特定時】プローブデータ(H23.4~H24.3)、【最新データ】ETC2.0プローブデータ(R6.1~12)

# <参考> 詳細分析による見直し(解除)箇所

おおいそひがし

## 【(仮称)大磯東インター交差点】

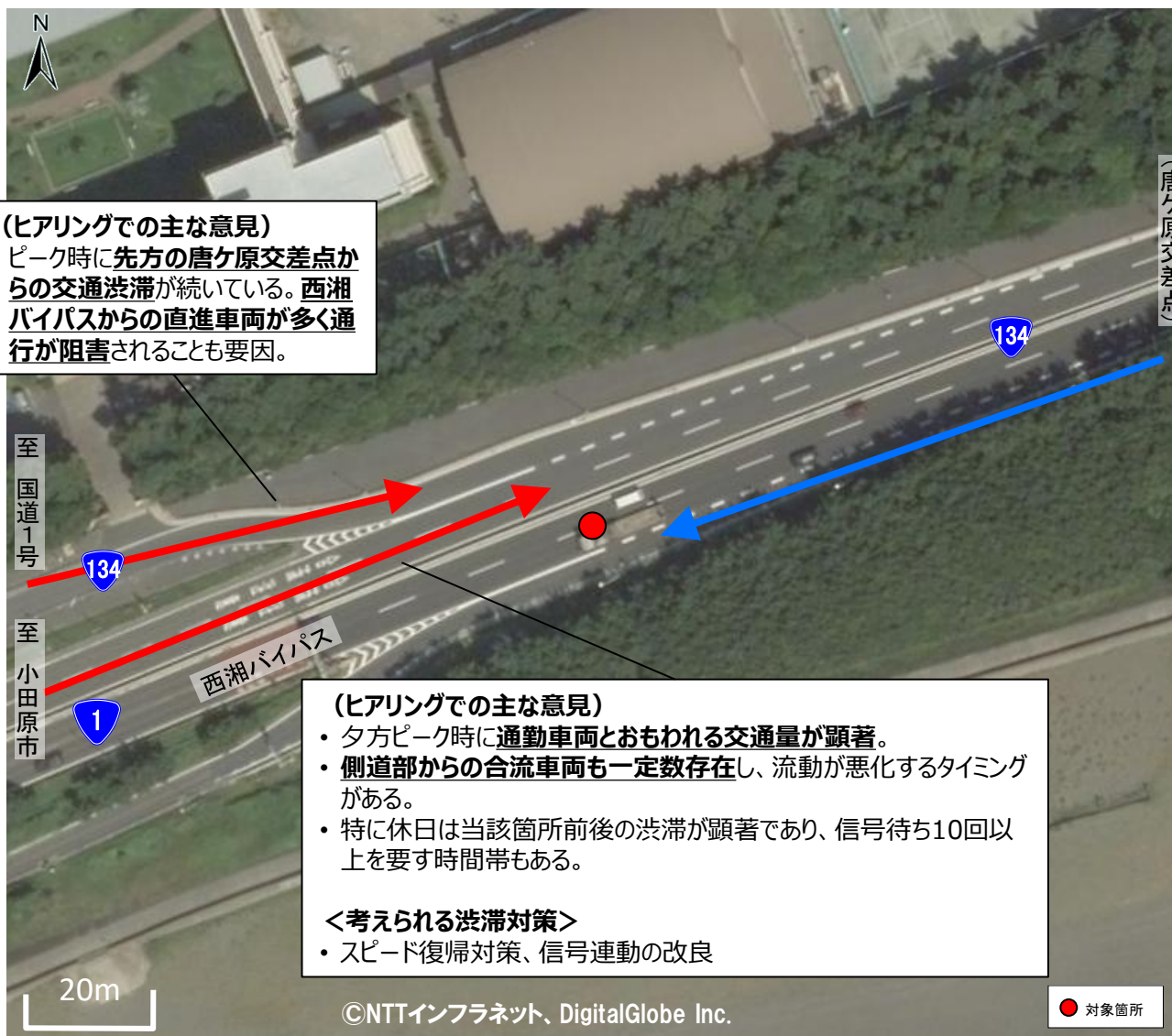
### <位置図>



住所: 大磯町東町2丁目



国土地理院の電子国土Webシステムから提供されたものである



### (ヒアリングでの主な意見)

- ・ピーク時に先方の唐ヶ原交差点からの交通渋滞が続いている。西湘バイパスからの直進車両が多く通行が阻害されることも要因。

### (ヒアリングでの主な意見)

- ・夕方ピーク時に通勤車両とおもわれる交通量が顕著。
- ・側道部からの合流車両も一定数存在し、流動が悪化するタイミングがある。
- ・特に休日は当該箇所前後の渋滞が顕著であり、信号待ち10回以上を要す時間帯もある。

### <考えられる渋滞対策>

- ・スピード復帰対策、信号連動の改良

渋滞の指摘なし  
渋滞の指摘あり



至 平塚市  
(唐ヶ原交差点)

©NTTインフラネット、DigitalGlobe Inc.

● 対象箇所

# <参考> 詳細分析による見直し(解除)箇所

## おおいそひがし (仮称)大磯東インター交差点 — 詳細分析結果① —

- 当該交差点に隣接する唐ヶ原交差点の16時台における方向別交通量・青時間を確認した結果、**①②**方向の流入交通量が多く、直進交通量がほとんどである。一方で、**③**方向からの流入交通量は、**①②**方向と比較して少ない。
- 信号現示は、**①②**方向(主道路側)の全青(直進青矢)時間が全体の7割(全青時間103秒(79秒)/サイクル長148秒(92秒)≒7割)と長く設定されている。また、主道路側信号は方向**②**の右折交通を考慮し時差式信号運用となっている。一方で、**③**方向は感知式信号であり**①②**方向の捌け交通量を可能な限り確保するような信号運用となっている。

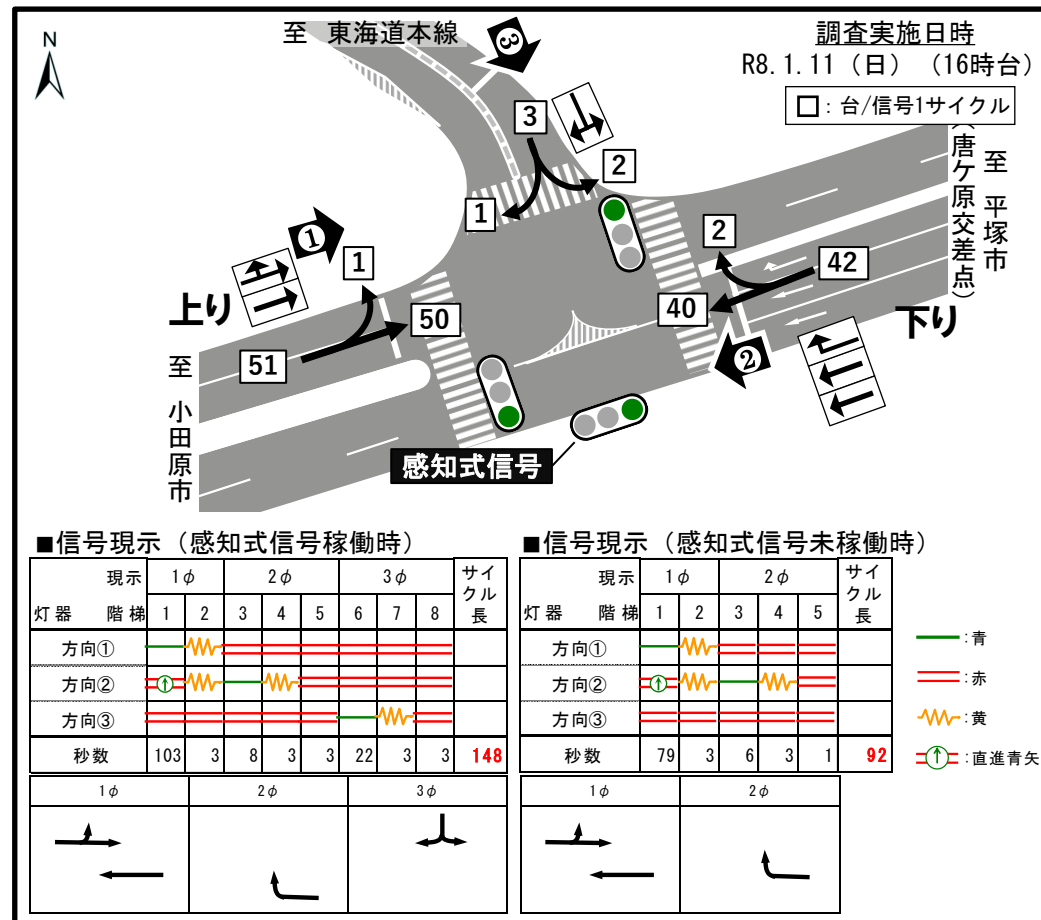
おおいそまちひがしちよう  
<位置図:大磯町東町2丁目>



### ■広域図



### ○唐ヶ原交差点 方向別交通量・青時間 (夕方ピーク:16時台)

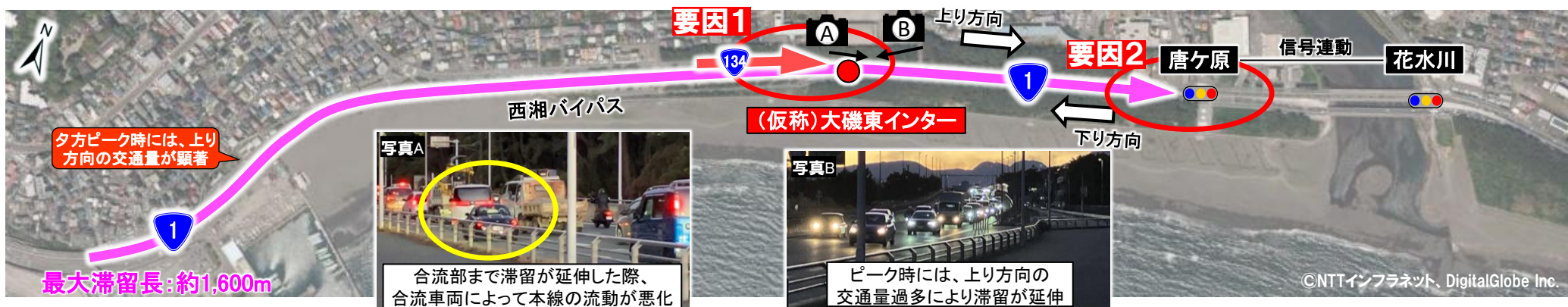


# <参考> 詳細分析による見直し(解除)箇所

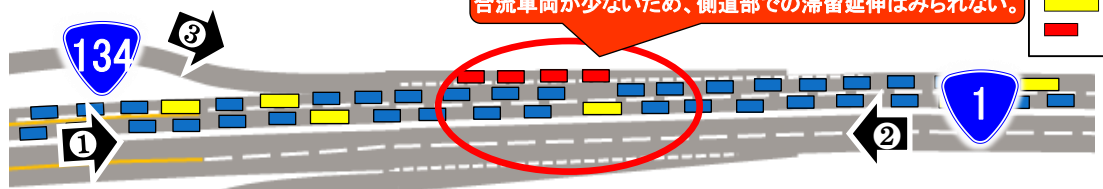
おいそひがし

## (仮称)大磯東インター交差点 詳細分析結果② 【休日ピーク時(16-17時台)】

- ①方向では、休日の夕ピーク時において、東京方面への帰宅車両が集中し、最大約1,600mの滞留延伸がみられる。当該交差点通過までには信号待ち6~8回(唐ヶ原交差点信号)を要す。
  - ③方向では、国道1号との合流部において閉塞がみられるが、流入交通量が少ないため、滞留延伸はみられない。
- 以上の結果より、経過観察と判断。



### ◆ 要因1



方向①(国道1号上り)	
滞留長	最大1,600m程度(16~17時台)
捌け残り	信号待ち6~8回(ピーク時間帯、滞留末尾から当該交差点通過まで最大約9分)
考察	<ul style="list-style-type: none"> <li>夕方ピーク時には、東京方面へ向かう車両が集中。とくに休日では、小田原や箱根の観光目的車両が、帰宅時に当該区間に集中。</li> <li>西湘バイパスを過ぎてから最初の信号である唐ヶ原交差点を先頭に滞留延伸。</li> <li>唐ヶ原交差点は、従道路側が感知式信号であり、可能な限り主道路側の青時間を確保する運用となっているが、それでもなお交通量に対し青時間が不足している。</li> </ul>
結果	・上記の結果から、「渋滞あり」と判断
方向③(国道134号上り)	
滞留長	滞留なし
考察	<ul style="list-style-type: none"> <li>ピーク時には、本線の滞留によって、合流部が閉塞。しかし、合流車両が少ないため合流部からの滞留延伸はみられない。</li> </ul>
結果	・上記の結果から、「渋滞なし」と判断

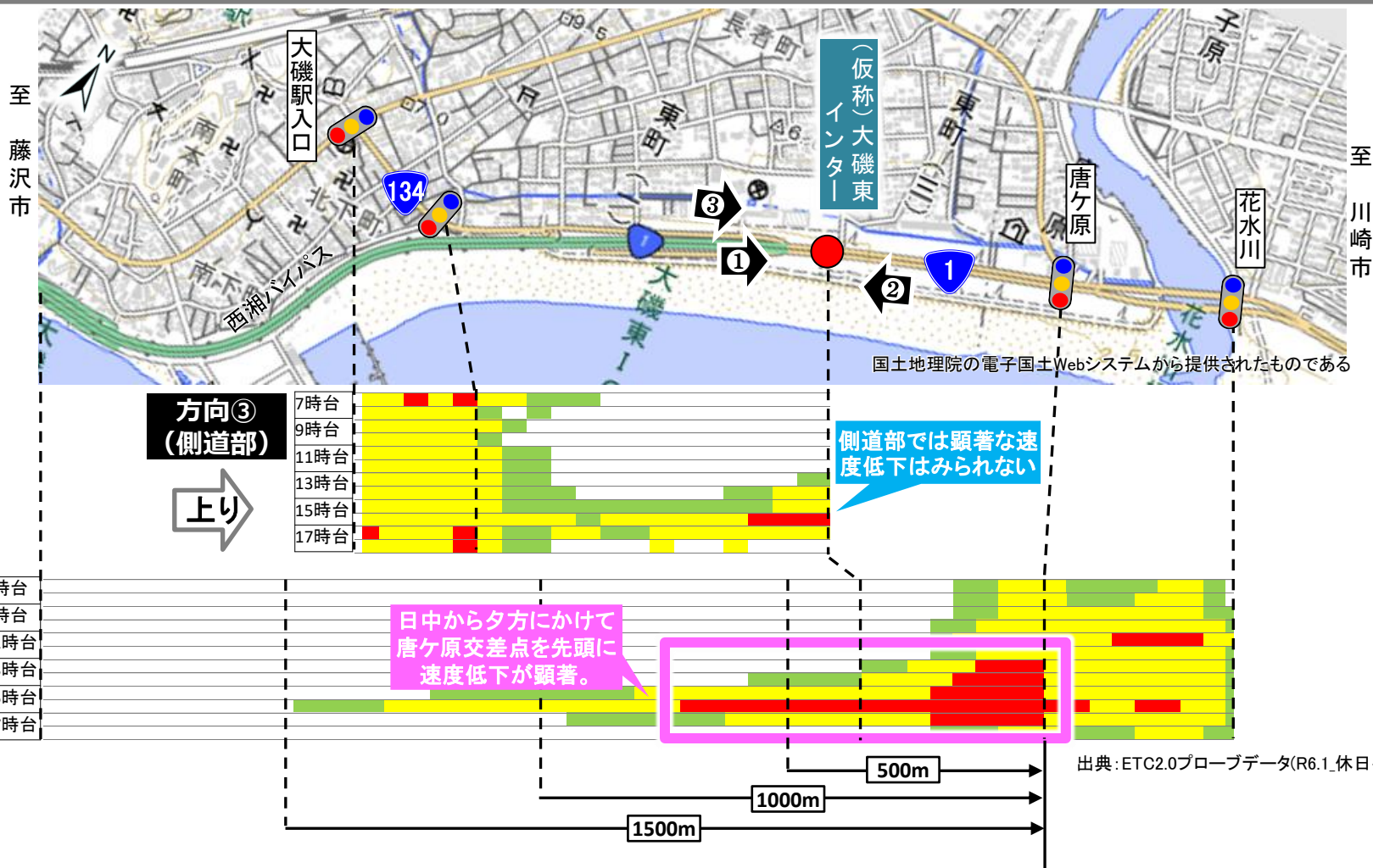
### ◆ 要因2



# <参考> 詳細分析による見直し(解除)箇所

## (仮称)大磯東インター交差点 詳細分析結果③ 【①,③方向における休日の速度状況】

- ①方向では、日中から夕方にかけて隣接交差点の「唐ヶ原交差点」を先頭に速度低下が発生し、特に16時台では当該交差点を超えて速度低下区間が延伸している。「唐ヶ原交差点」と「花水川交差点」は信号連動が図られているため、「花水川交差点」を先頭とした速度低下はみられない。
- ③方向は、夕方において合流部閉塞の要因から若干の速度低下がみられるが、顕著な低下状況はみられない。



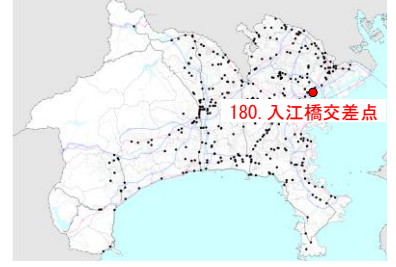
: 0~10km/h以下
  : 10~20km/h以下
  : 20~30km/h以下
  : 30~40km/h以下
  : 40km/h以上

# <参考> 詳細分析による見直し(解除)箇所

## 【入江橋交差点】

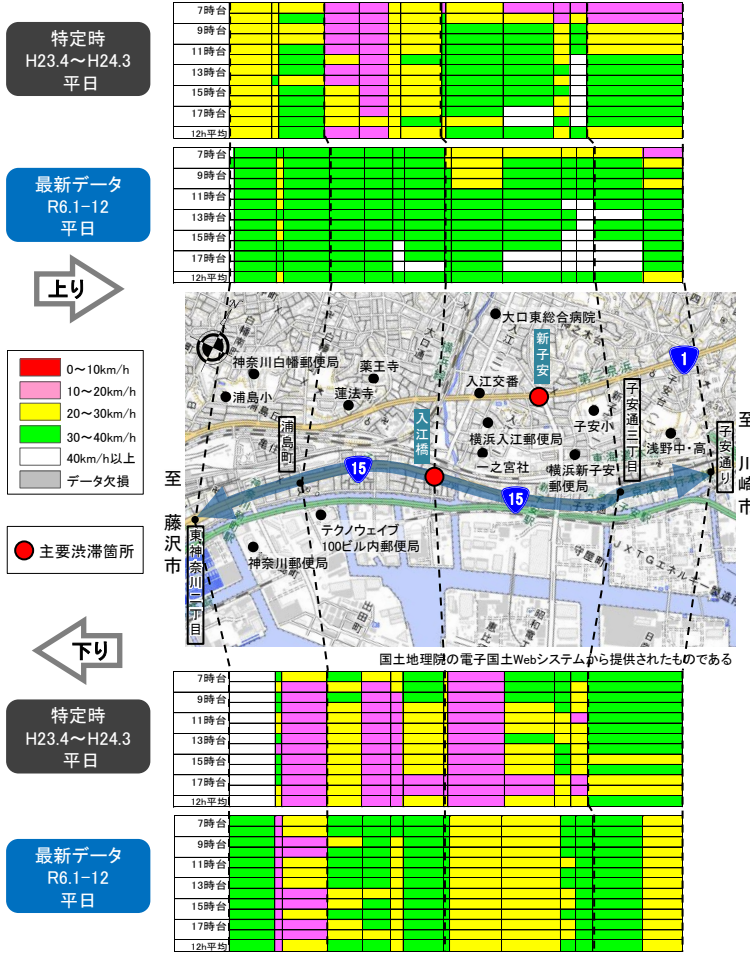
## ヒアリング結果 = 渋滞あり(詳細分析実施)

よこはま市がわくこやすどおり  
 <位置図: 横浜市神奈川区子安通1丁目>

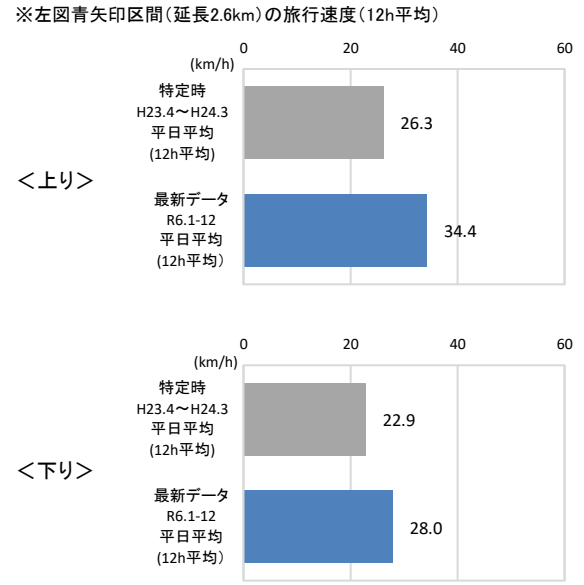


○対策事業は実施されていないものの、最新データによるモニタリングでは、3指標が2年以上連続で基準を満たす。  
 ○時間帯別速度をみると、上下方向とも、入江橋交差点の前後区間における速度が特定時から改善傾向。

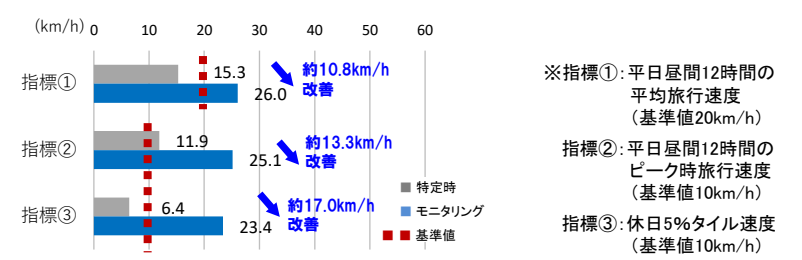
### ○国道15号の速度変化



### ○国道15号の旅行速度



### ○モニタリング指標



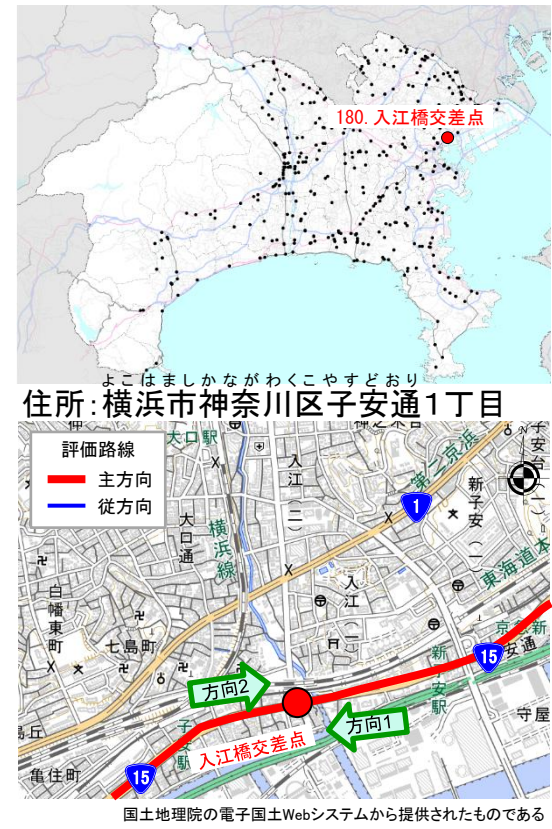
→ 今回のモニタリングでは基準値をクリア

出典:【特定時】プローブデータ(H23.4~H24.3)、【最新データ】ETC2.0プローブデータ(R6.1~12)

# <参考> 詳細分析による見直し(解除)箇所

## いりえばし 【入江橋交差点】

<位置図>





(ヒアリングでの主な意見)

- ・ 夕方帰宅時間帯の**右折車両が多く信号を2~3回程度待つ必要がある。右折レーンには収まっており直進車への影響はないが、右折青矢印の時間が短い**ため渋滞が発生している。

<考えられる渋滞対策>

- ・ 右折青矢印時間延長

渋滞の指摘なし   
渋滞の指摘あり 

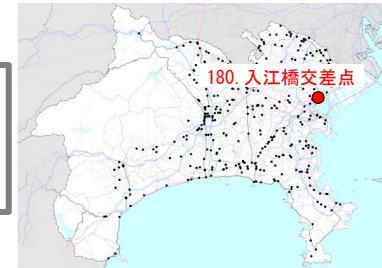
# <参考> 詳細分析による見直し(解除)箇所

いりえばし

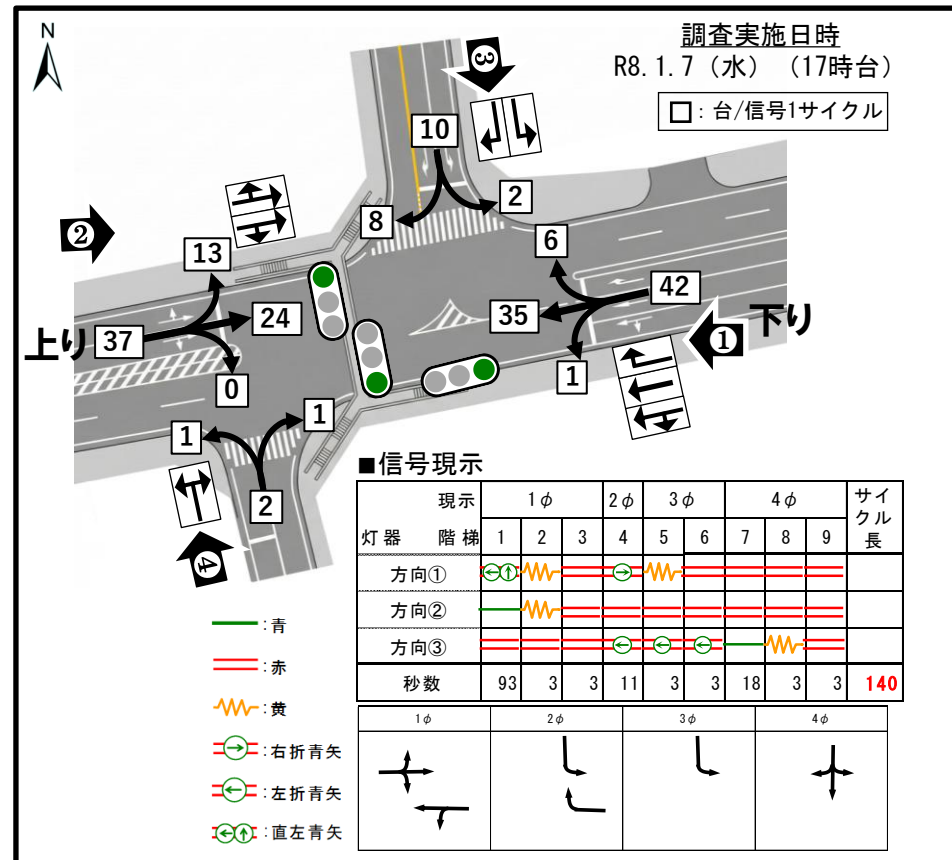
## 入江橋交差点 ー 詳細分析結果①ー

- 17時台の方向別交通量・青時間を確認した結果、**①②**方向の流入交通量が多く、直進交通量がほとんどである。
- 信号現示は、**①②**方向(主道路側)の全青(直左)時間が6割以上(全青(直左)時間93秒/サイクル長140秒≒6割以上)を占めている。また、主道路側信号は方向**①**の右折交通を考慮し、時差式信号運用となっている。

よこはましかながわくこやすとおり  
 <位置図:横浜市神奈川区子安通>



### ○方向別交通量・青時間(夕方ピーク:17時台)



#### 方向別交通量に関する留意点

- ・ピーク時5サイクル分の実測方向別交通量を1サイクル当たり平均して集計
- ・平均値は小数点以下を四捨五入して算出

# <参考> 詳細分析による見直し(解除)箇所

## いりえばし 入江橋交差点 詳細分析結果② 【平日ピーク時(17-18時台)】

○①方向では、夕ピーク時において、右折青矢時間不足により捌け残りが発生。滞留が発生し、常時信号待ち3回発生。  
 ○他の方向は捌け残りはみられない。  
 →以上の結果より、経過観察と判断。



方向①(国道15号下り)	
滞留長	最大180m程度(17~18時台)
捌け残り	ピーク時間帯、常時信号待ち3回(1時間弱程度継続)
考察	<ul style="list-style-type: none"> <li>・従道路の大田神奈川線は国道1号と接続しており、下り方向からの右折車両が多い。</li> <li>・左直→右折青矢の信号運用であり、右折車の通過は右折青矢現示の時のみ。</li> <li>・右折青矢時間は11秒と需要に対して短く、1回の信号で捌けきれずに滞留が延伸。</li> <li>・最大で信号待ち3回が1時間弱程度継続。18:20頃から徐々に解消へ向かう。</li> <li>・対向直進は少ないため、信号運用改良の余地はあるものと想定される。</li> </ul> ○上り方向の全青時間短縮⇒下り方向の全青表示 ○左直表示⇒全青表示 等
結果	・上記の結果から、「渋滞あり」と判断

# <参考> 詳細分析による見直し(解除)箇所

## 入江橋交差点 詳細分析結果③ 【①方向の進行方向別速度状況】

- ①方向における進行方向別速度状況から、直進交通と比較して、右折交通の速度低下が顕著であることを確認。
- 終日において、右折交通は当該交差点を先頭に10km/h以下の速度低下が発生。特に夕方では、速度低下区間がさらに延伸し、隣接交差点の「入江橋東交差点」を超過。

