

神奈川県渋滞ボトルネック検討WG

第7回資料

令和8年2月26日

目 次

1 神奈川県内の交通状況	P 3
1.1 県内の交通状況	P 3
1.2 県内の交通特性	P 8
2 神奈川県内の渋滞対策の状況	P13
2.1 東名高速道路	P15

検討の経緯

神奈川県東名軸渋滞ボトルネック検討WG
第1回 (H27.9)、第2回 (H27.12)

海老名JCTの車線運用変更後の交通状況、大和トンネル付近の対策案について整理
⇒ 海老名JCTの改良による効果を確認、大和トンネル付近の対策案を立案



東名軸に加え、神奈川県内におけるもう1つの東西方向の交通を担う
国道1号、横浜新道、第三京浜も対象路線として、検討に着手

神奈川県渋滞ボトルネック検討WG
第1回(H28.2)、第2回(H28.2)、第3回(H29.7)、
第4回(H30.12)、第5回(R2.3)、第6回(R6.3)

東名軸、横浜新道、国道1号、第三京浜の現状・課題や渋滞要因について整理
⇒ 東名軸、横浜新道、国道1号、第三京浜における対策案を立案



第7回 (今回)

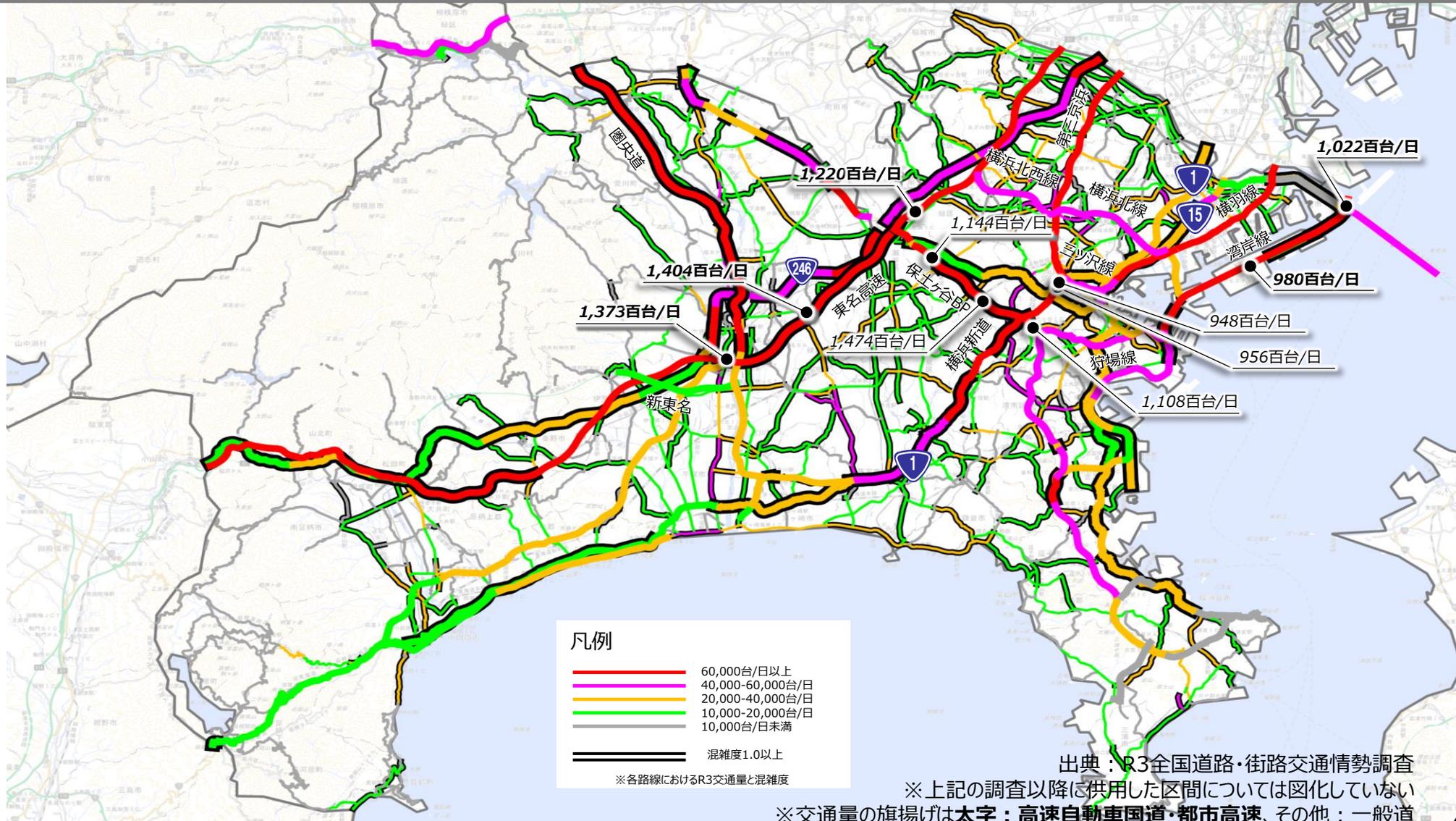
1. 神奈川県内の交通状況：交通状況について
2. 神奈川県内の渋滞対策：渋滞対策の進捗状況について

1 神奈川県内の交通状況

1.1 県内の交通状況

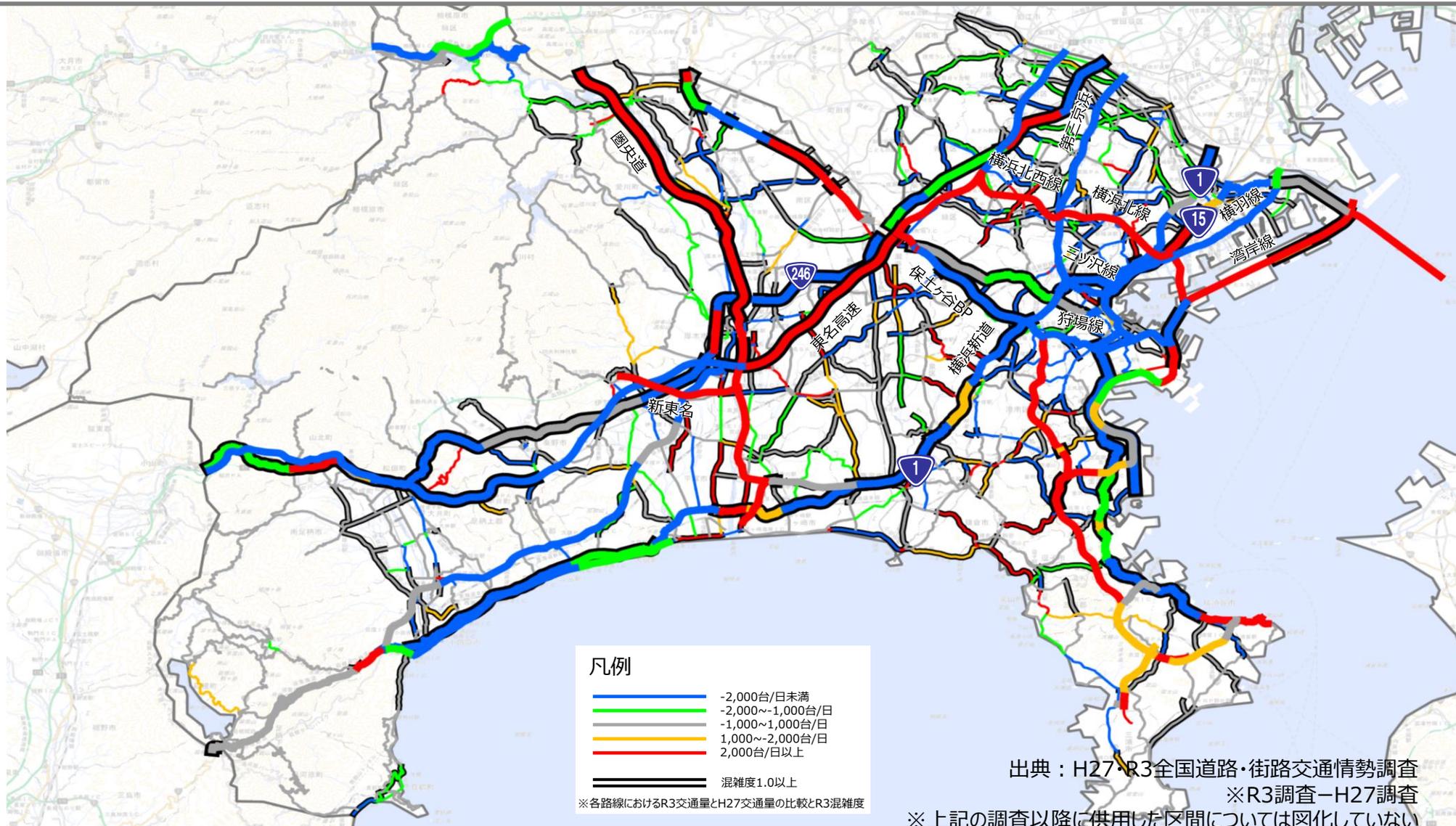
神奈川県内の主要路線の交通量

○ 東西方向の交通を担う東名高速や国道 1 号の交通量が多く、混雑度1.0以上の区間が連続。



神奈川県内の主要路線の交通量の変化

- 交通集中により混雑・渋滞が発生している東名高速においては、交通量が増加傾向。
- R3センサスでは、H27センサスと比較して、新東名（海老名南JCT～伊勢原大山IC間）と横浜北線・北西線が新たに開通。



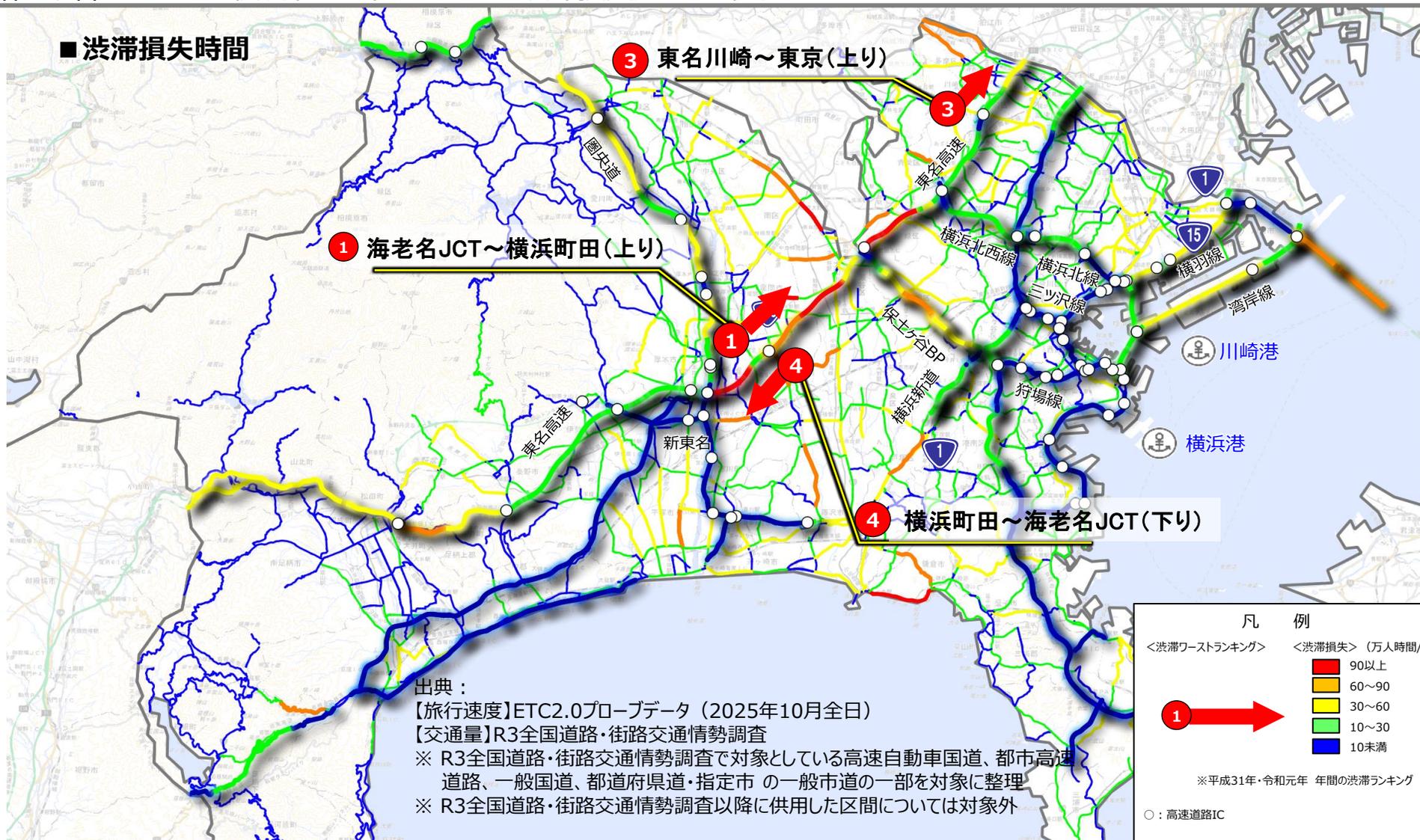
神奈川県 の 渋滞状況

○ NEXCO3社及び本四高速の中で、東名高速は渋滞ワースト上位区間が多数存在。

①位:海老名JCT～横浜町田（上り）、③位:東名川崎～東京（上り）、④位:横浜町田～海老名JCT（下り）

○ 保土ヶ谷バイパスは、横浜北西線開通後もなお渋滞損失が大きい状況。

■ 渋滞損失時間



神奈川県内の渋滞状況

- 神奈川県内の高速道路は交通集中により、東名高速では全区間で主要渋滞区間に選定されているなど渋滞が発生。
- 国道1号以外では、東名軸の圏央道以東地域周辺に、県央エリア、横浜西部エリア、横浜北部エリア、相模原エリア、川崎エリアなど、一般道の主要渋滞エリアが複数存在し、東名高速と並行する国道246号・中原街道などで慢性的な渋滞が発生。
- 東名軸から横浜・相模原市街のアクセスを担う国道16号[保土ヶ谷BP]、東名軸から川崎港のアクセスを担う国道409号などでも慢性的な渋滞が発生。
- 鎌倉・湘南エリアでは国道134号などで慢性的な渋滞が発生。

■ 神奈川県内の主要渋滞箇所



出典：
 【主要渋滞箇所】第32回神奈川県移動性
 (モビリティ)向上委員会 (2025年8月)
 【区間・エリア】第4回首都圏渋滞ボトルネック対策協議会 (2013年6月)

1.2 県内の交通特性

神奈川県内の交通特性

○県内のトリップの発生・集中交通量は、人口が集中し、港湾エリア（横浜港、川崎港）が隣接している横浜市が最も多く次いで川崎市、3番目は相模原市となっている。

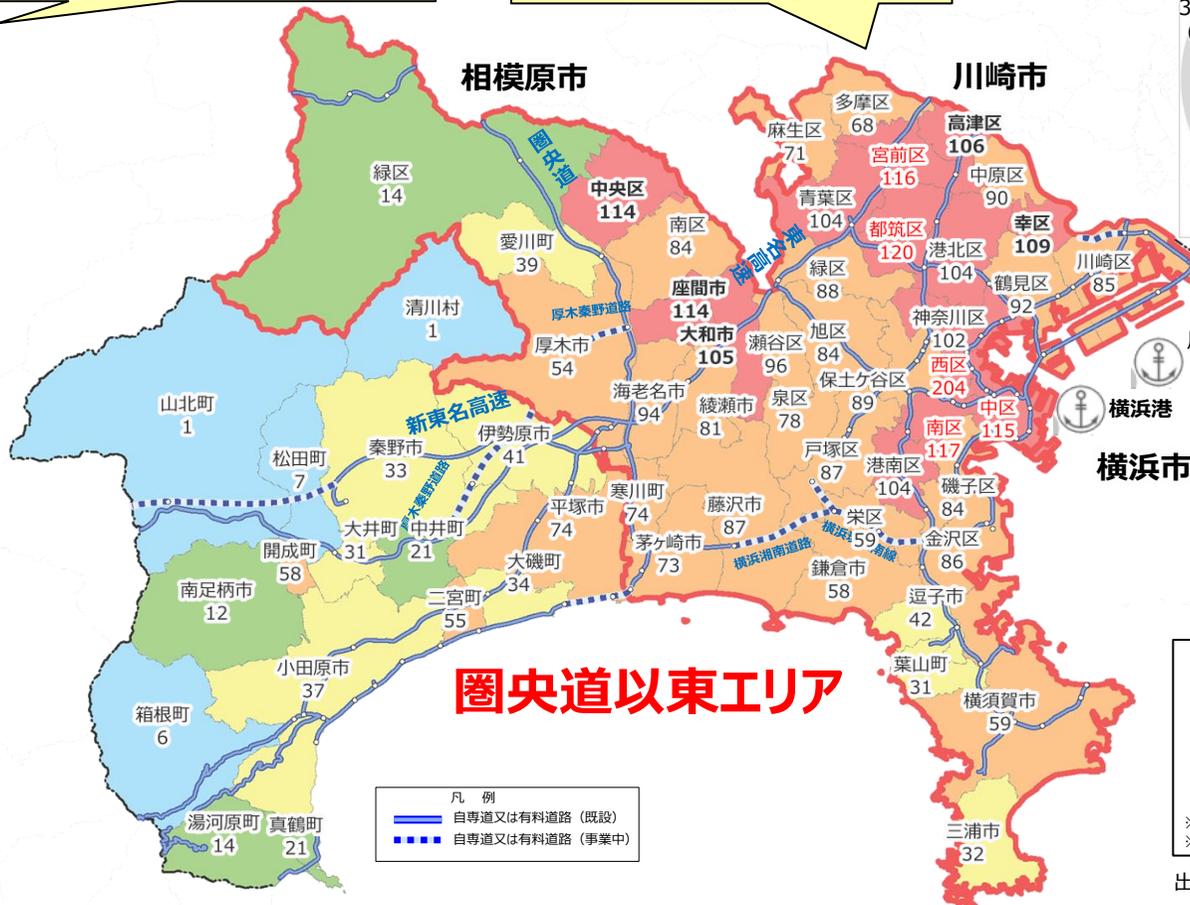
○横浜市・川崎市に発生・集中交通量の上位が集中している。

■ 神奈川県内の市町村別面積あたり発生・集中量（R3）

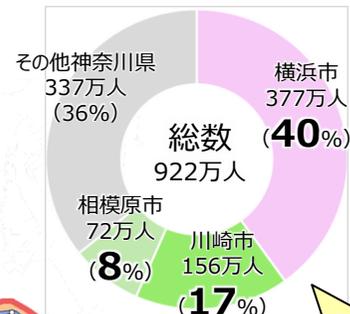
順位	市区町村名	発生・集中量 (面積あたり)
1	横浜市西区	20,387
2	横浜市都筑区	11,956
3	横浜市南区	11,722
4	川崎市宮前区	11,643
5	横浜市中区	11,491
6	座間市	11,400
7	相模原市中央区	11,380
8	川崎市幸区	10,856
9	川崎市高津区	10,565
10	大和市	10,464
11	横浜市港南区	10,434
12	横浜市青葉区	10,428
13	横浜市港北区	10,421
14	横浜市神奈川区	10,234
15	横浜市瀬谷区	9,622
16	海老名市	9,371
17	横浜市鶴見区	9,160
18	川崎市中原区	9,033
19	横浜市保土ヶ谷区	8,928
20	横浜市緑区	8,758
21	横浜市戸塚区	8,696
22	藤沢市	8,669
23	横浜市金沢区	8,614
24	川崎市川崎区	8,532
25	横浜市旭区	8,401
26	横浜市磯子区	8,374
27	相模原市南区	8,372
28	綾瀬市	8,081
29	横浜市泉区	7,765
30	平塚市	7,409

面積あたり発生・集中量では、
上位29位を圏央道以東の
市区町村が独占

発生・集中量は人口が多い
横浜市や川崎市など
圏央道以東エリアに上位が集中

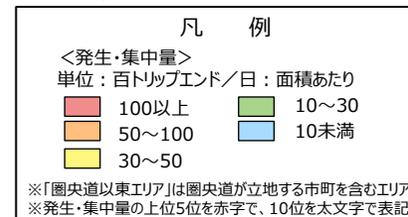


<神奈川県 人口割合>



人口は政令市である
横浜市、川崎市が
神奈川県全体の約6割

出典：神奈川県人口
推計（R7.9）



出典：R3道路交通調査 OD表算出

神奈川県内の交通特性 (移動方向 [圏央道以東] ①)

○神奈川県と他の都道府県間の繋がり（内外交通）をみると、東西方向の移動が多い。

■神奈川県周辺のOD特性（圏央道以東エリアの内外交通）

- ②東京都（23区以外） 29.8万台
- ⑤埼玉県 6.6万台
- ⑨茨城県 1.5万台
- ⑩群馬県 0.9万台

- ①東京都（23区） 35.5万台
- ④千葉県 7.3万台

内外交通 ※1 上位10位

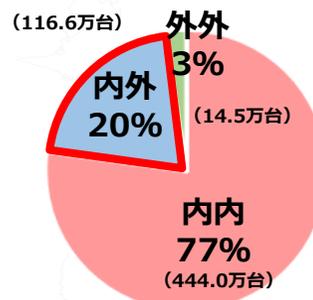
区分	順位	エリア1	エリア2	交通量	割合
内外交通	①	圏央道以東	東京都（23区）	35.5万台	30.4%
	②	エリア	東京都（23区以外）	29.8万台	25.6%
	③		圏央道以西（県内）※2	25.9万台	22.3%
	④		千葉県	7.3万台	6.3%
	⑤		埼玉県	6.6万台	5.7%
	⑥		静岡県	3.2万台	2.7%
	⑦		山梨県	1.9万台	1.6%
	⑧		中部以西 ※3	1.6万台	1.4%
	⑨		茨城県	1.5万台	1.3%
	⑩		群馬県	0.9万台	0.7%

内外交通 総交通量：116.6万台

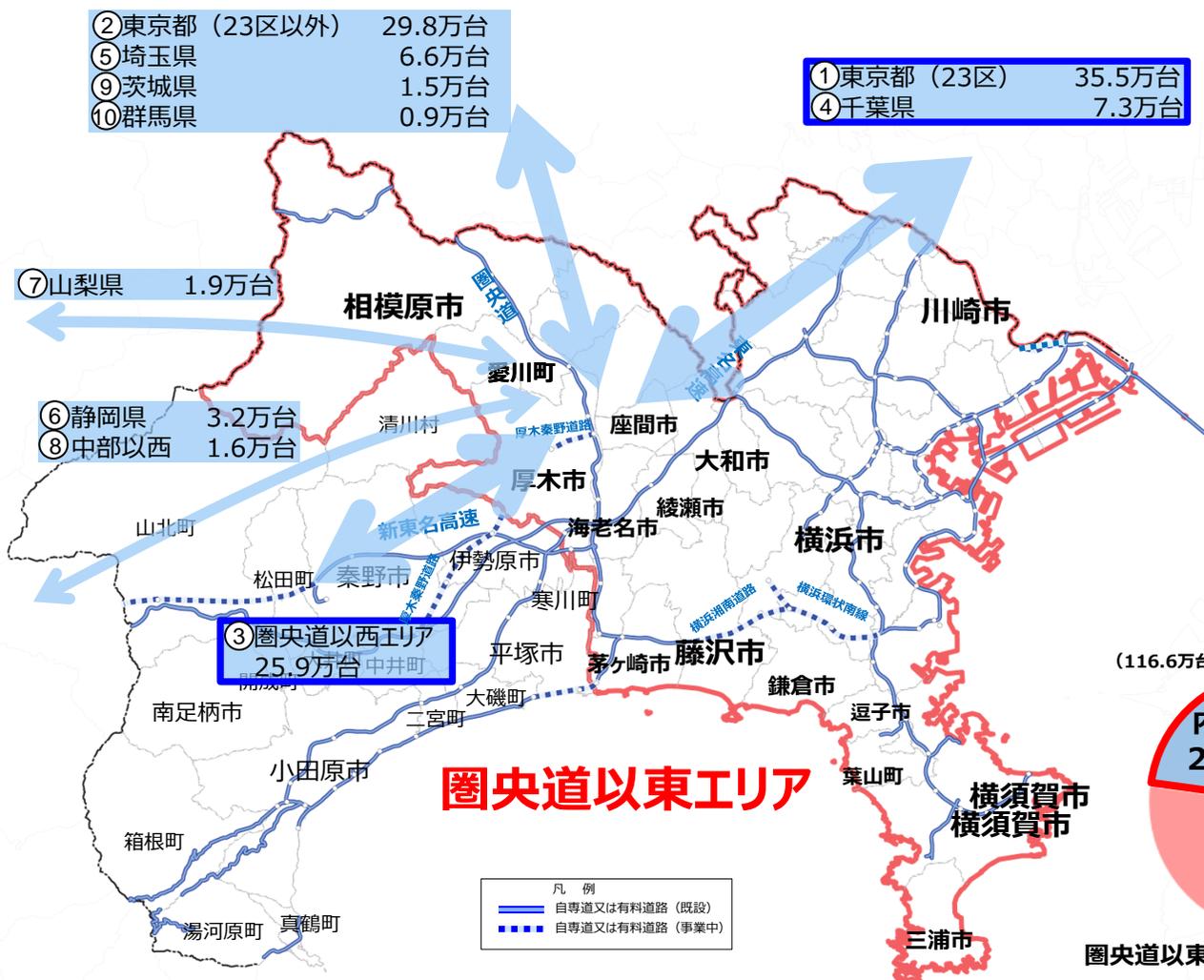
※1：「内外交通」とは、圏央道以東エリアと他のエリアを移動する交通と定義

※2：「圏央道以西（県内）」とは圏央道以東エリア外の神奈川県内

※3：「中部以西」は、静岡県及び山梨県を除く中部地方、北陸地方、近畿地方、中国地方、四国地方、九州地方



圏央道以東エリアのOD特性



凡例
 自専道又は有料道路（既設）
 自専道又は有料道路（事業中）

神奈川県内の交通特性 (移動方向 [圏央道以東] ②)

○ 神奈川県の圏央道以東エリアを通過するOD (外外交通)は、**東西方向の通過交通が上位**を占めている。

■ 神奈川県周辺のOD特性

- ① 埼玉県 ⇄ 中部以西 1.5万台
- ⑥ 東京都 (23区以外) ⇄ 圏央道以西 (県内) 1.1万台
- ⑦ 埼玉県 ⇄ 静岡県 0.8万台
- ⑨ 東京都 (23区以外) ⇄ 静岡県 0.6万台
- ⑩ 埼玉県 ⇄ 圏央道以西 (県内) 0.6万台

凡例

 自専道又は有料道路 (既設)
 自専道又は有料道路 (事業中)



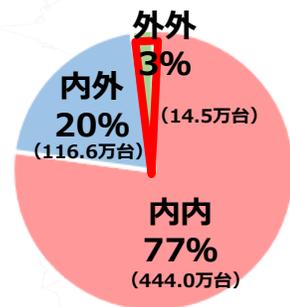
- ② 東京都 (23区) ⇄ 圏央道以西 (県内) 1.5万台
- ③ 東京都 (23区) ⇄ 中部以西 1.4万台
- ④ 千葉県 ⇄ 中部以西 1.2万台
- ⑤ 東京都 (23区) ⇄ 静岡県 1.1万台
- ⑧ 東北・北海道 ⇄ 中部以西 0.8万台

神奈川県を通過する外外交通※1 上位10位

区分	順位	エリア1	エリア2	交通量	割合
外外交通	①	埼玉県	中部以西 ※3	1.5万台	10.6%
	②	東京都 (23区)	圏央道以西 (県内) ※2	1.5万台	10.1%
	③	東京都 (23区)	中部以西 ※3	1.4万台	9.9%
	④	千葉県	中部以西 ※3	1.2万台	8.3%
	⑤	東京都 (23区)	静岡県	1.1万台	7.6%
	⑥	東京都 (23区以外)	圏央道以西 (県内) ※2	1.1万台	7.6%
	⑦	埼玉県	静岡県	0.8万台	5.4%
	⑧	東北・北海道	中部以西 ※3	0.8万台	5.4%
	⑨	東京都 (23区以外)	静岡県	0.6万台	4.0%
	⑩	埼玉県	圏央道以西 (県内) ※2	0.6万台	4.0%

外外交通 総交通量：14.5万台

※1：「外外交通」とは、圏央道以東エリアを通過すると想定される以下を対象に集計
 ・東京都、埼玉県、千葉県、茨城県、栃木県、群馬県、東北地方、北海道
 ⇄静岡県、愛知県、岐阜県、近畿地方、中国地方、四国地方、九州地方
 または、神奈川県 (圏央道以東エリア以外)
 ※2：「圏央道以西 (県内)」とは圏央道以東エリア外の神奈川県内
 ※3：「中部以西」は、静岡県及び山梨県を除く中部地方、近畿地方、中国地方、四国地方、九州地方



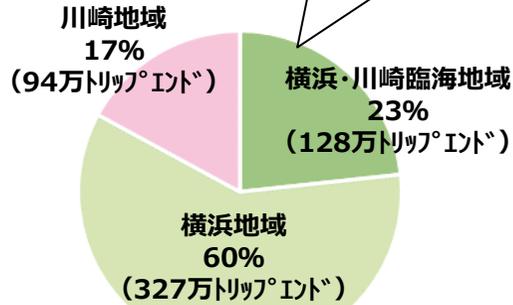
圏央道以東エリアのOD特性

神奈川県内の交通特性

(移動方向 [横浜・川崎臨海地域])

- 横浜・川崎臨海地域の発生集中交通量は、圏央道以東エリア内でも発生量が大きい横浜市と川崎市全体の約2割を占める。
- 横浜・川崎臨海地域のOD交通量は、隣接地域以外では東西方向(約6万トリップ)、埼玉県以北・東京区部方向(約14万トリップ)への移動が顕著。

横浜・川崎臨海地域の発生量は横浜市と川崎市全体の約2割強

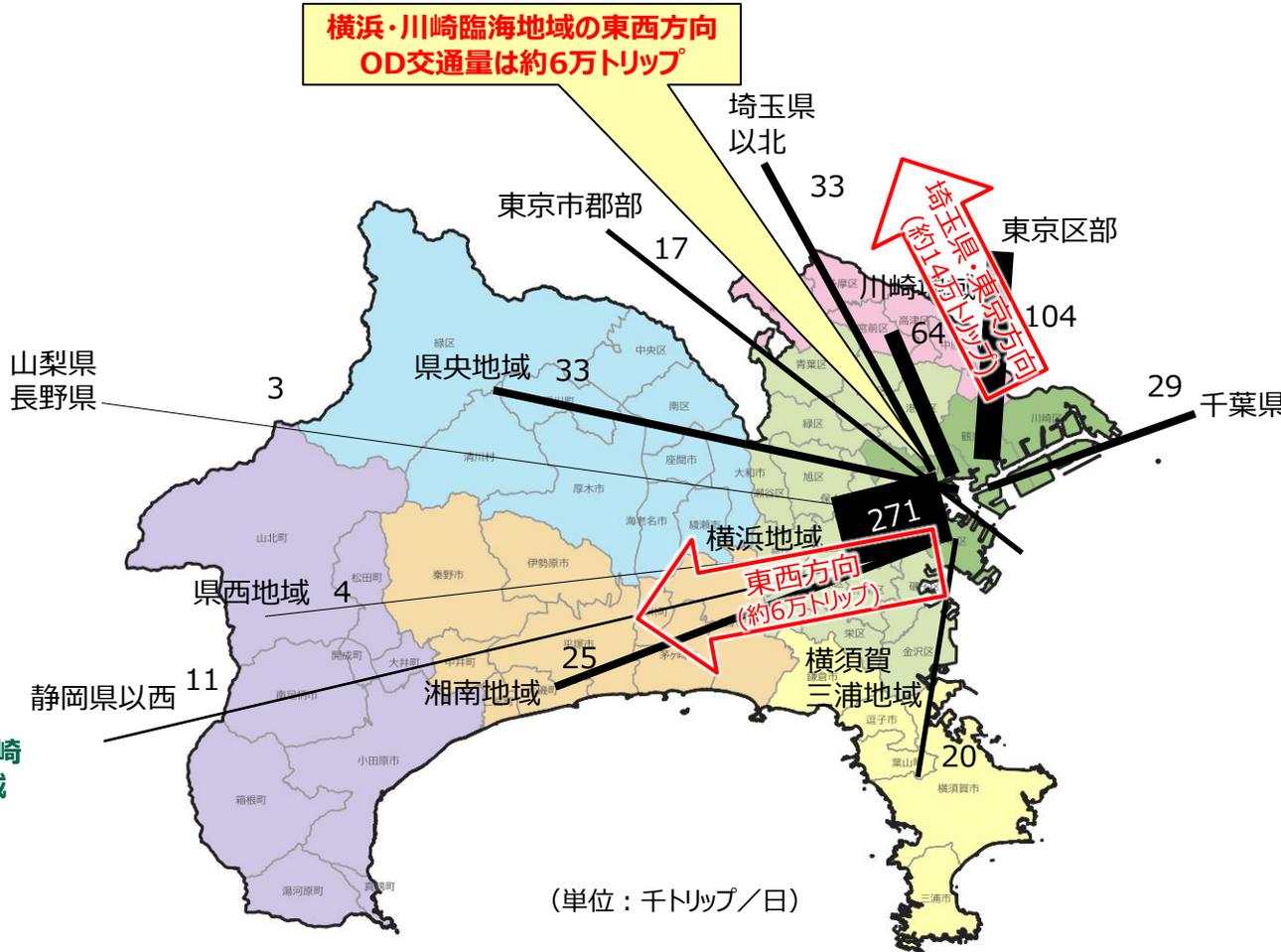


横浜市・川崎市の発生集中交通量



※横浜・川崎臨海地域：横浜港および川崎港を含む区を対象

横浜・川崎臨海地域の東西方向OD交通量は約6万トリップ

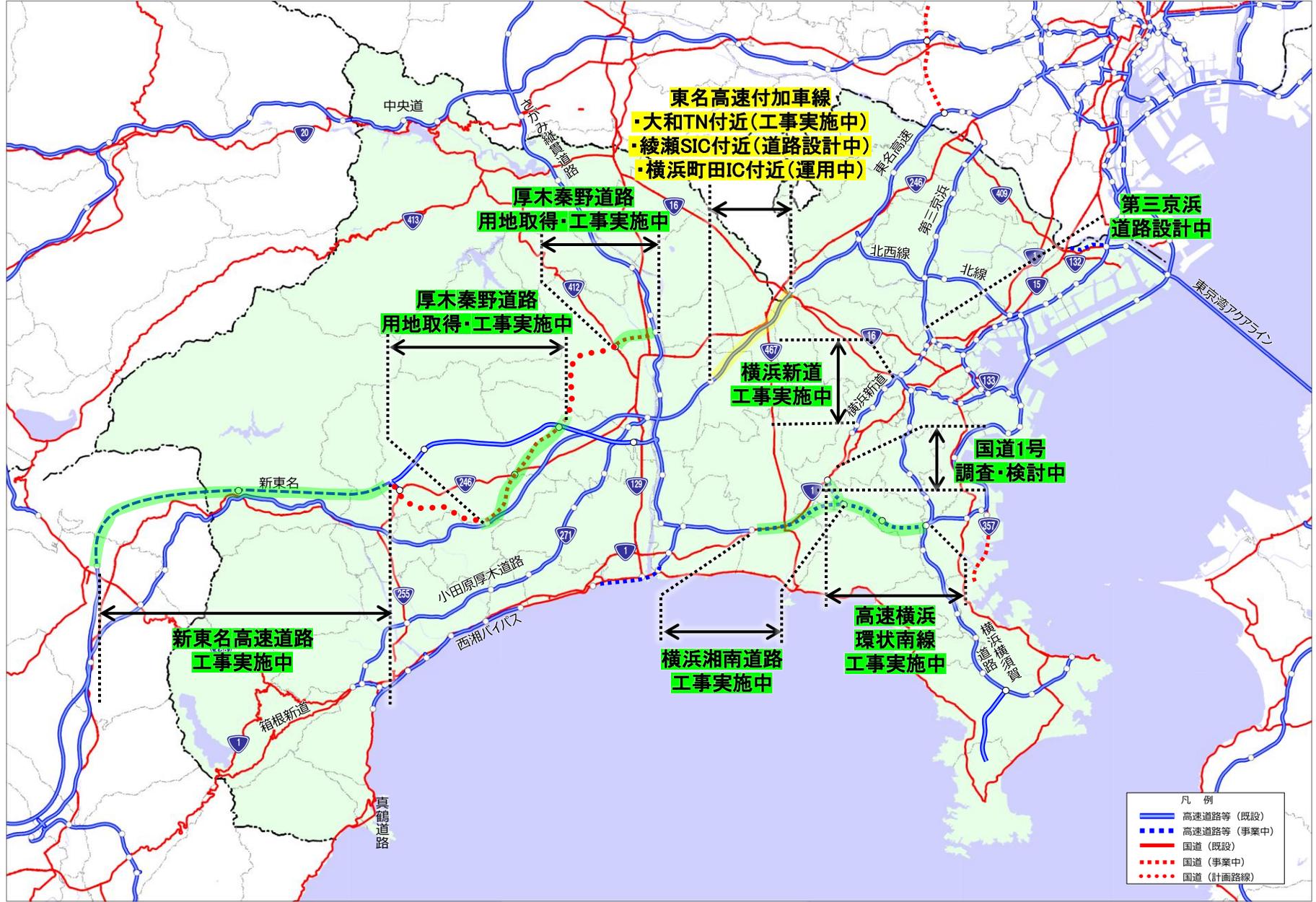


出典：R3全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査より算出

2. 神奈川県内の渋滞対策の状況

2.1 事業箇所位置図

これまでの報告
今回(第7回)報告



凡例	
	高速道路等 (既設)
	高速道路等 (事業中)
	国道 (既設)
	国道 (事業中)
	国道 (計画路線)

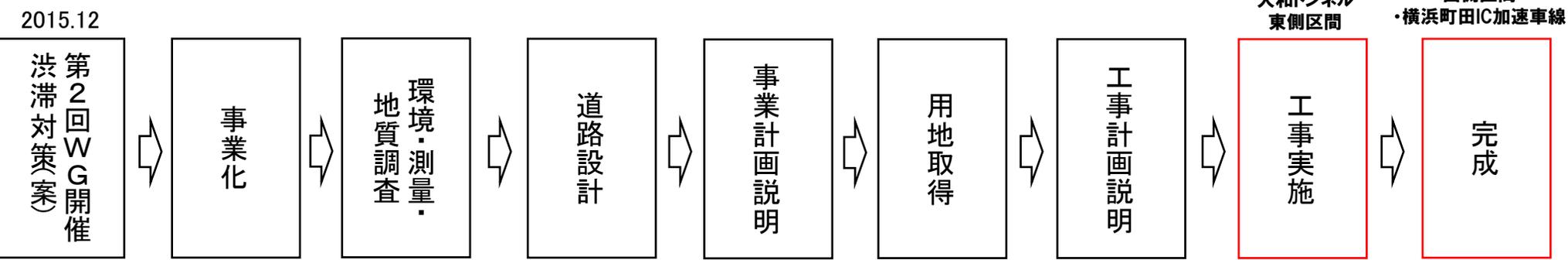
2. 神奈川県内の渋滞対策の状況

2. 1 東名高速道路

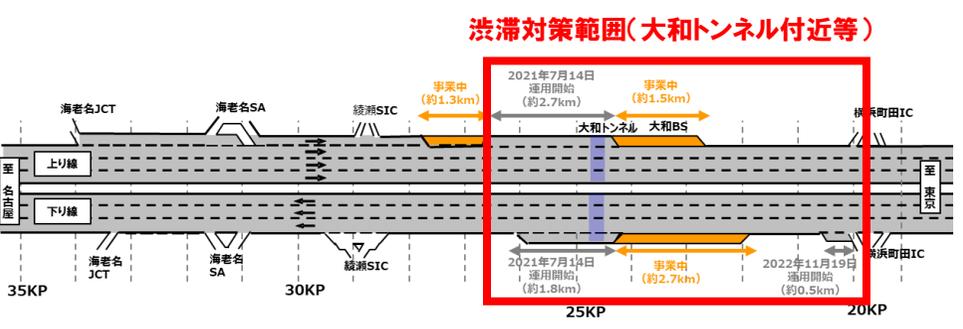
東名高速道路 大和トンネル付近等（上下線） 渋滞対策の進捗状況

- 2021年 7月 大和トンネルを含む西側区間(上り線約2.7km、下り線約1.8km)の付加車線の運用開始
- 2022年11月 横浜町田IC(下り線約0.5km)の加速車線を延伸
- 残る工事中区間(上り線約1.5km、下り線約2.7km)において、付加車線の設置工事を実施中

■事業の流れ



■渋滞対策(横浜町田～海老名JCT)位置図



■運用開始済み区間の状況



■工事中区間の状況

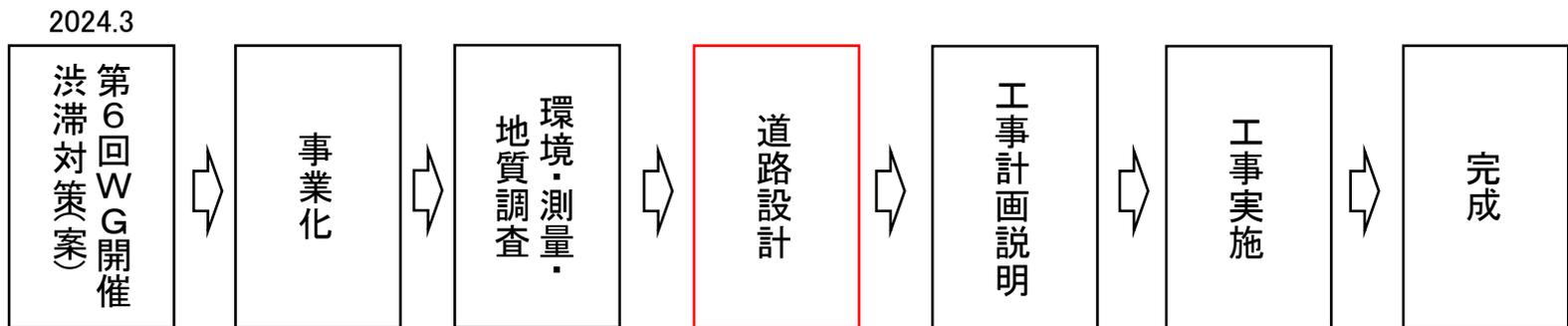


東名高速道路 綾瀬スマートIC付近（上り線）

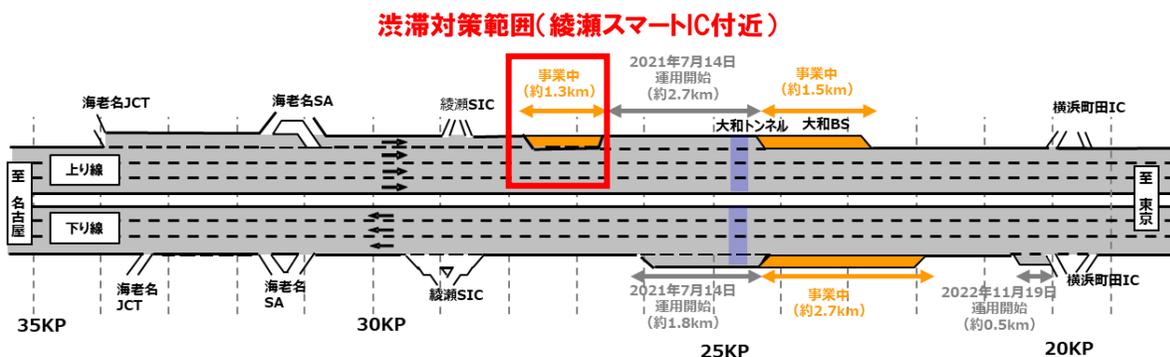
渋滞対策の進捗状況

- 2024年 3月 綾瀬スマートIC付近（上り線約1.3km）の付加車線の設置事業の着手
- 現在、付加車線工事の発注手続きを実施中。

■事業の流れ



■渋滞対策（横浜町田～海老名JCT）位置図

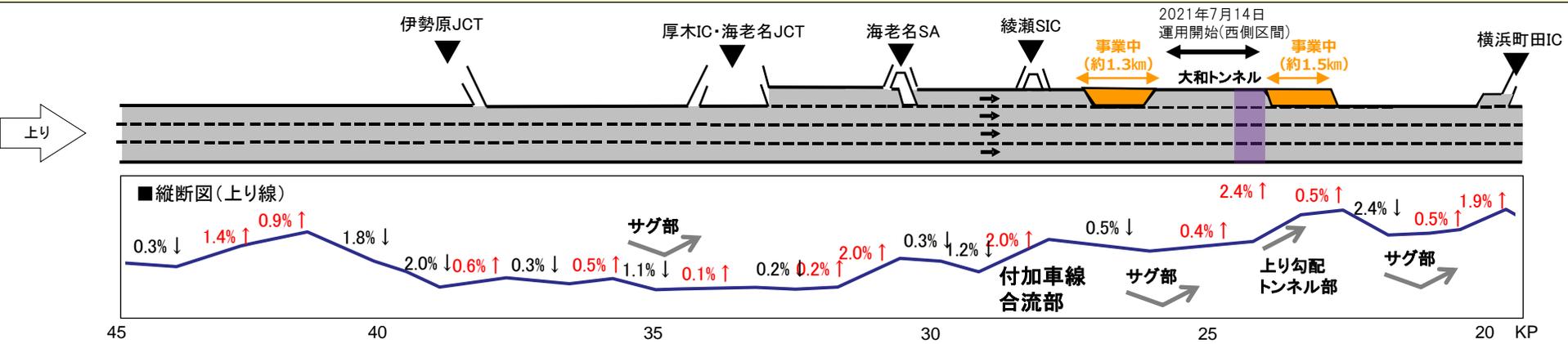


■綾瀬スマートIC付近（上り線）の渋滞状況

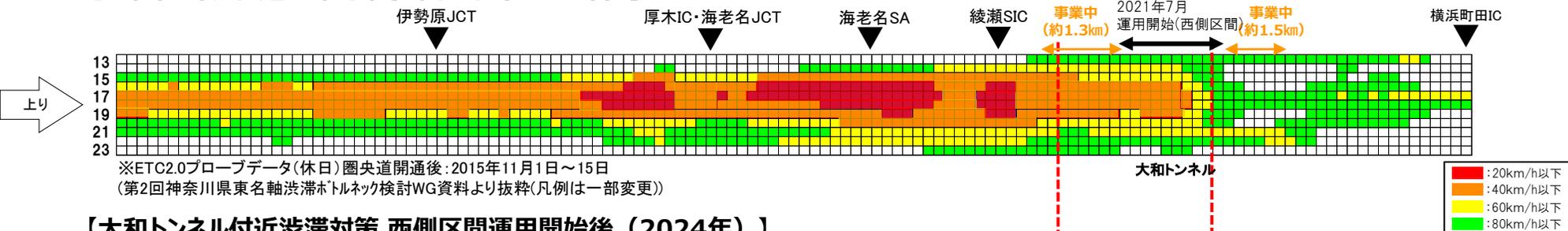


東名高速道路 大和トンネル付近（上り線）付加車線運用開始後の交通状況の変化（休日）

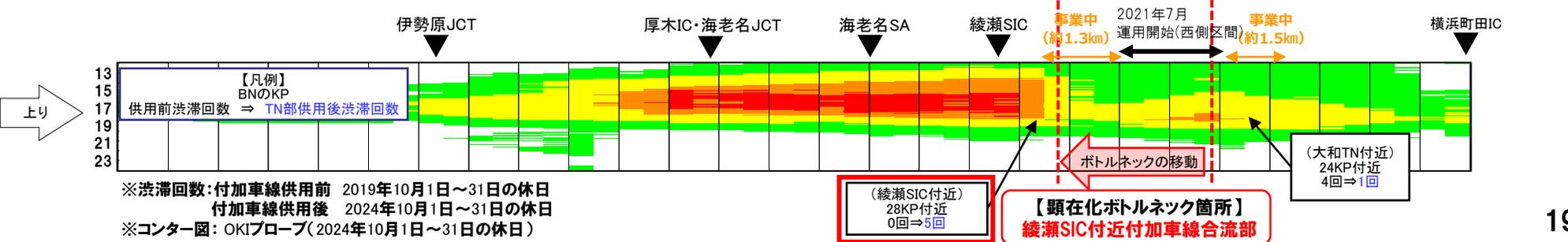
- 2021年7月14日～大和トンネルを含む西側区間（上り線）の付加車線（約2.7km）を運用開始。
- 大和トンネル付近での渋滞は大幅に減少した一方、綾瀬SIC付近付加車線合流部での渋滞は継続。



【大和トンネル付近渋滞対策事業化時（2015年）】

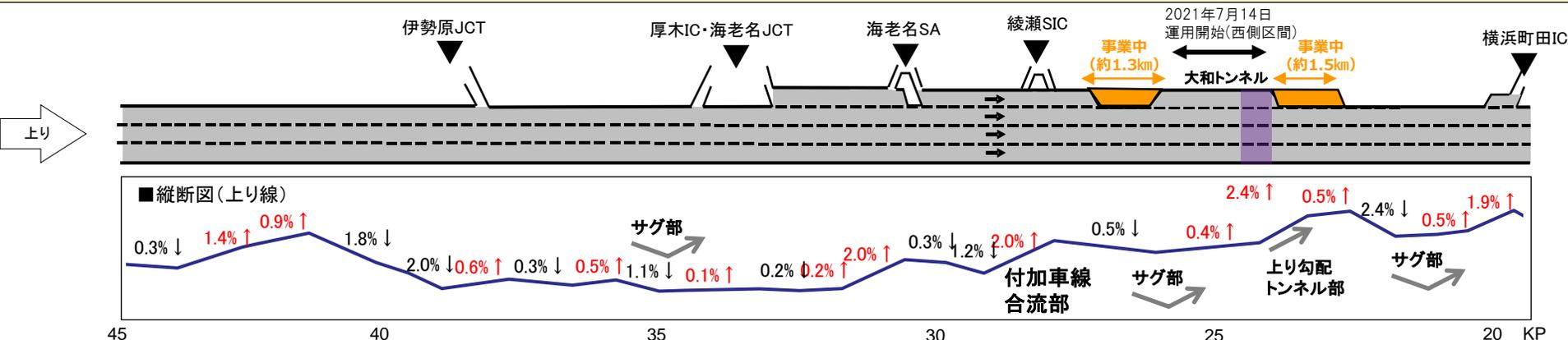


【大和トンネル付近渋滞対策 西側区間運用開始後（2024年）】

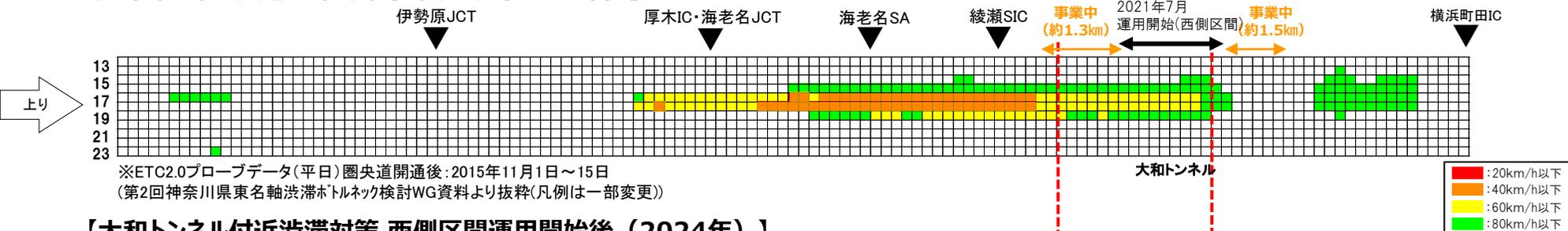


東名高速道路 大和トンネル付近（上り線）付加車線運用開始後の交通状況の変化（平日）

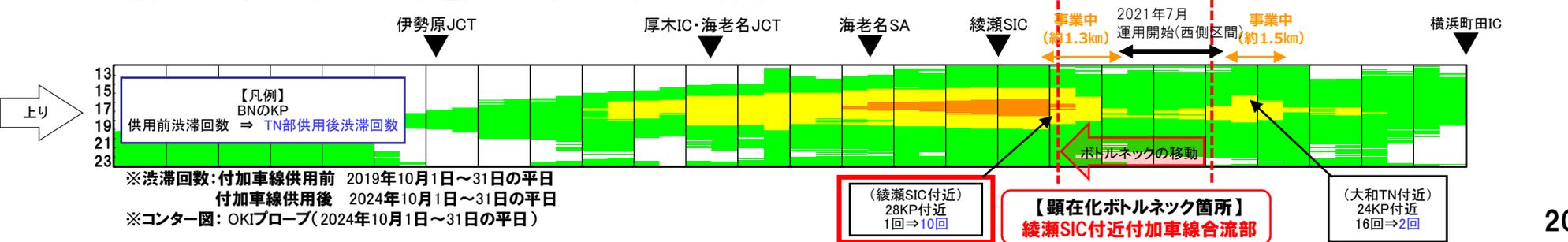
○2021年7月14日～大和トンネルを含む西側区間（上り線）の付加車線（約2.7km）を運用開始。
 ○大和トンネル付近での渋滞は大幅に減少した一方、綾瀬SIC付近付加車線合流部での渋滞は継続。



【大和トンネル付近渋滞対策事業化時（2015年）】

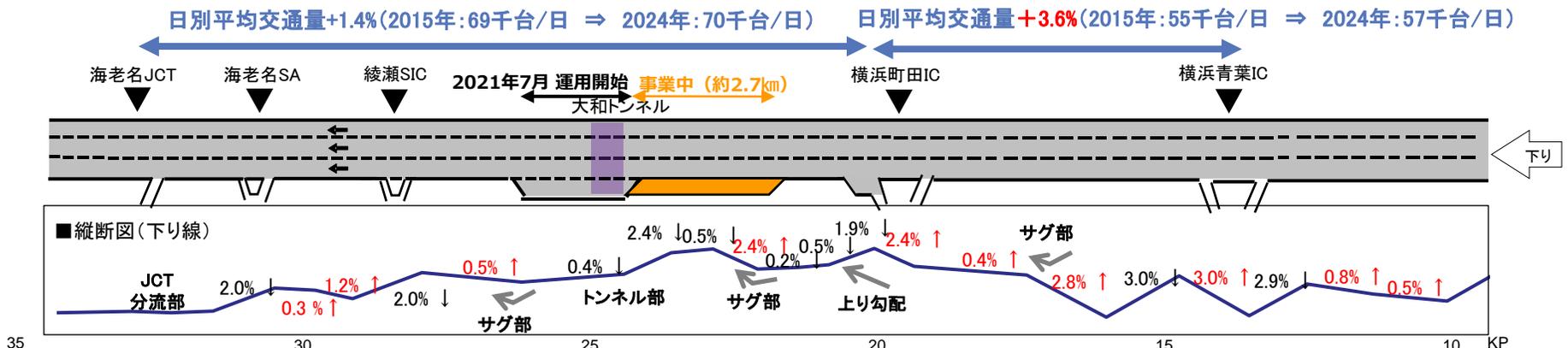


【大和トンネル付近渋滞対策 西側区間運用開始後（2024年）】



東名高速道路 大和トンネル付近（下り線）付加車線運用開始後の交通状況の変化（休日）

○2021年7月14日～大和トンネルを含む西側区間（下り線）の付加車線（約1.8km）を運用開始。
 ○大和TN付近を先頭に発生した渋滞について、大和TN付近の付加車線運用開始後も横浜青葉IC～海老名JCT間の交通量の増加等により、横浜町田ICを跨ぐ渋滞が発生している状況。

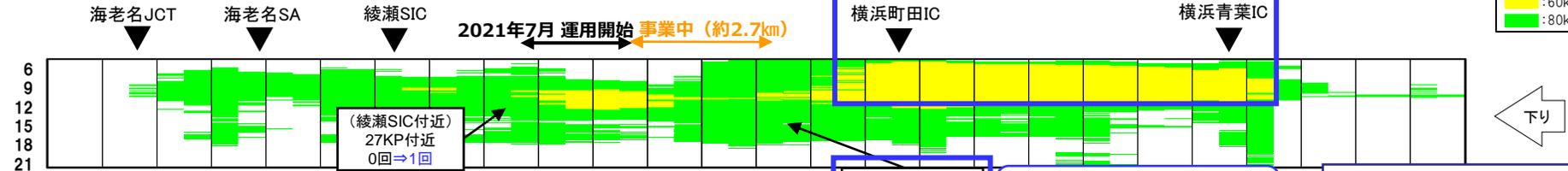


【大和トンネル付近渋滞対策事業化時（2015年）】



※ETC2.0プローブデータ(休日)圏央道開通後:2015年11月1日～15日
 (第2回神奈川県東名軸渋滞ボトルネック検討WG資料より抜粋(凡例は一部変更))

【大和トンネル付近渋滞対策 西側区間運用開始後（2024年）】



※渋滞回数:付加車線供用前 2019年10月1日～31日の休日
 付加車線供用後 2024年10月1日～31日の休日
 ※カウンター図: OKIプローブ(2024年10月1日～31日の休日)

【断続的な速度低下箇所】
 横浜町田IC付近

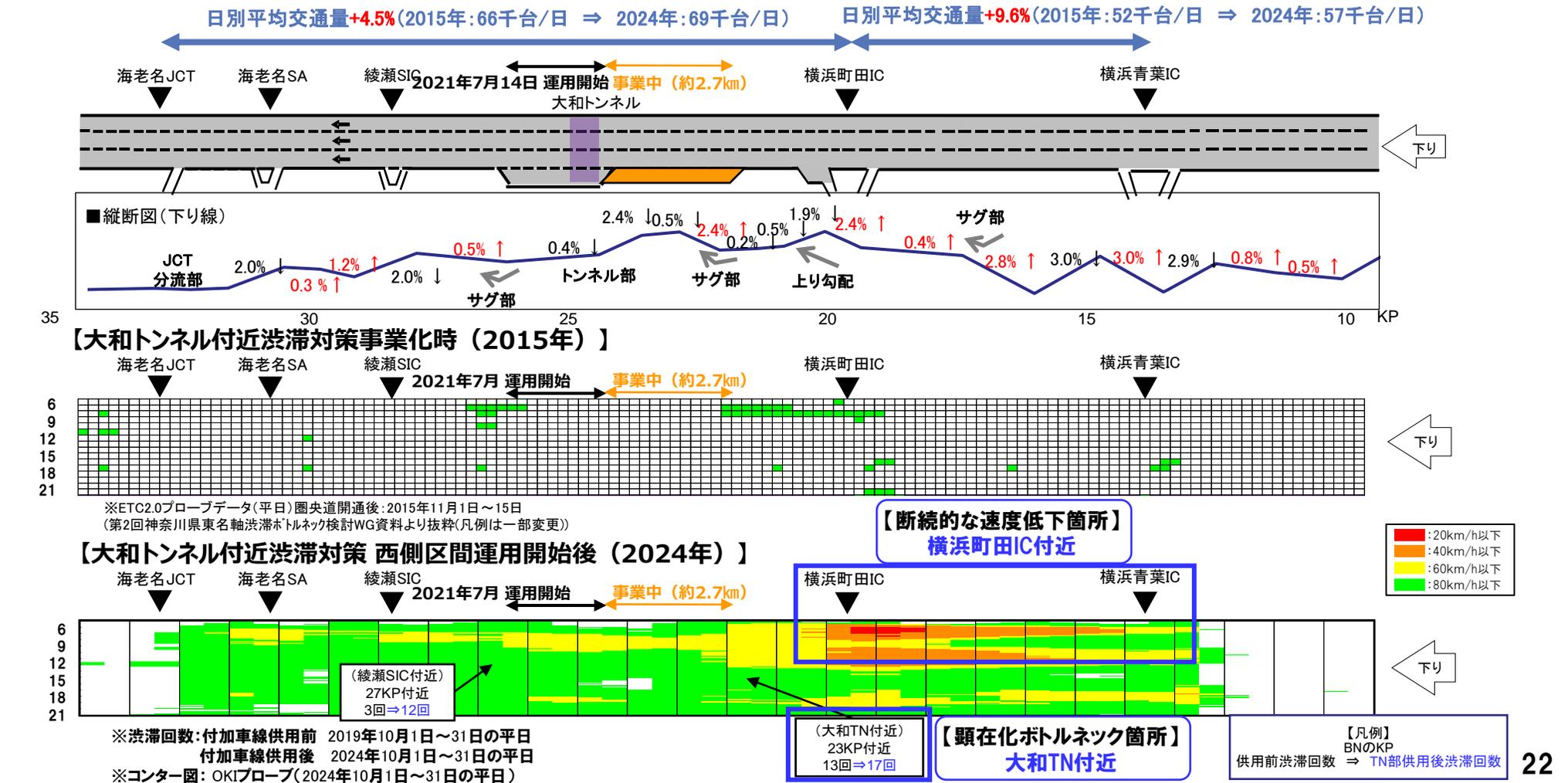
(大和TN付近)
 23KP付近
 5回⇒4回

【顕在化ボトルネック箇所】
 大和TN付近

【凡例】
 BNのKP
 供用前渋滞回数 ⇒ TN部供用後渋滞回数

東名高速道路 大和トンネル付近（下り線）付加車線運用開始後の交通状況の変化（平日）

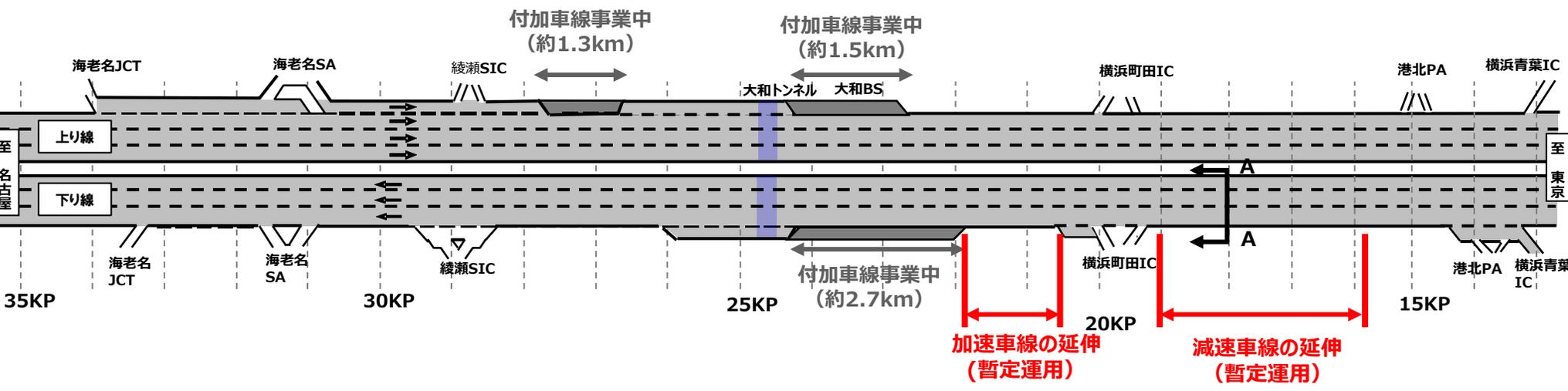
○2021年7月14日～大和トンネルを含む西側区間（下り線）の付加車線（約1.8km）を運用開始。
 ○大和TN付近を先頭に発生した渋滞について、大和TN付近の付加車線運用開始後も横浜青葉IC～海老名JCT間の交通量の増加等により、横浜町田ICを跨ぐ渋滞が発生している状況。



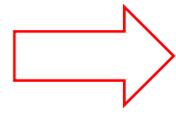
東名高速道路 渋滞対策（案）

○大和TN付近～横浜町田IC付近（下り）で発生している断続的な速度低下への対応として、既存幅員を活用し、横浜町田ICの加速車線および減速車線の更なる延伸が必要。

○2027国際園芸博覧会の開催に伴い、会場最寄りICである横浜町田IC周辺の交通量が増加するため、混雑緩和の対策が必要。本渋滞対策は、来場者の会場への円滑なアクセスに寄与。



現況断面【A-A】



延伸後の断面（加速車線、減速車線）【A-A】

