資料２

神奈川県渋滞ボトルネック検討ＷＧ

第８回資料

令和8年10月27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　Ｐ 13

２．１　西湘バイパス　Ｐ 15

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)、第7回(R8.2)

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８回 (今回)

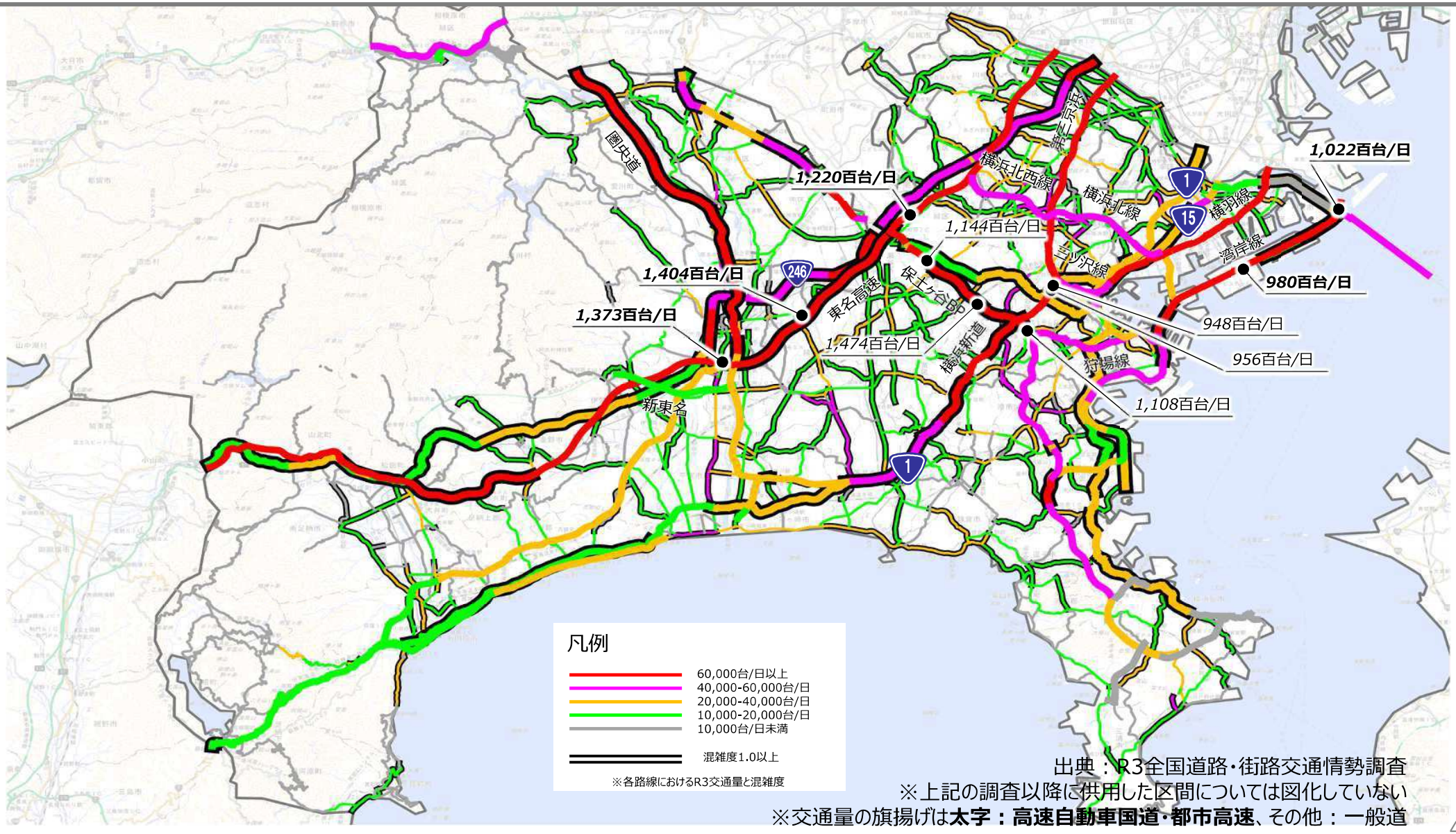
神奈川県内の渋滞対策 ： 西湘バイパスの交通状況・渋滞対策について

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

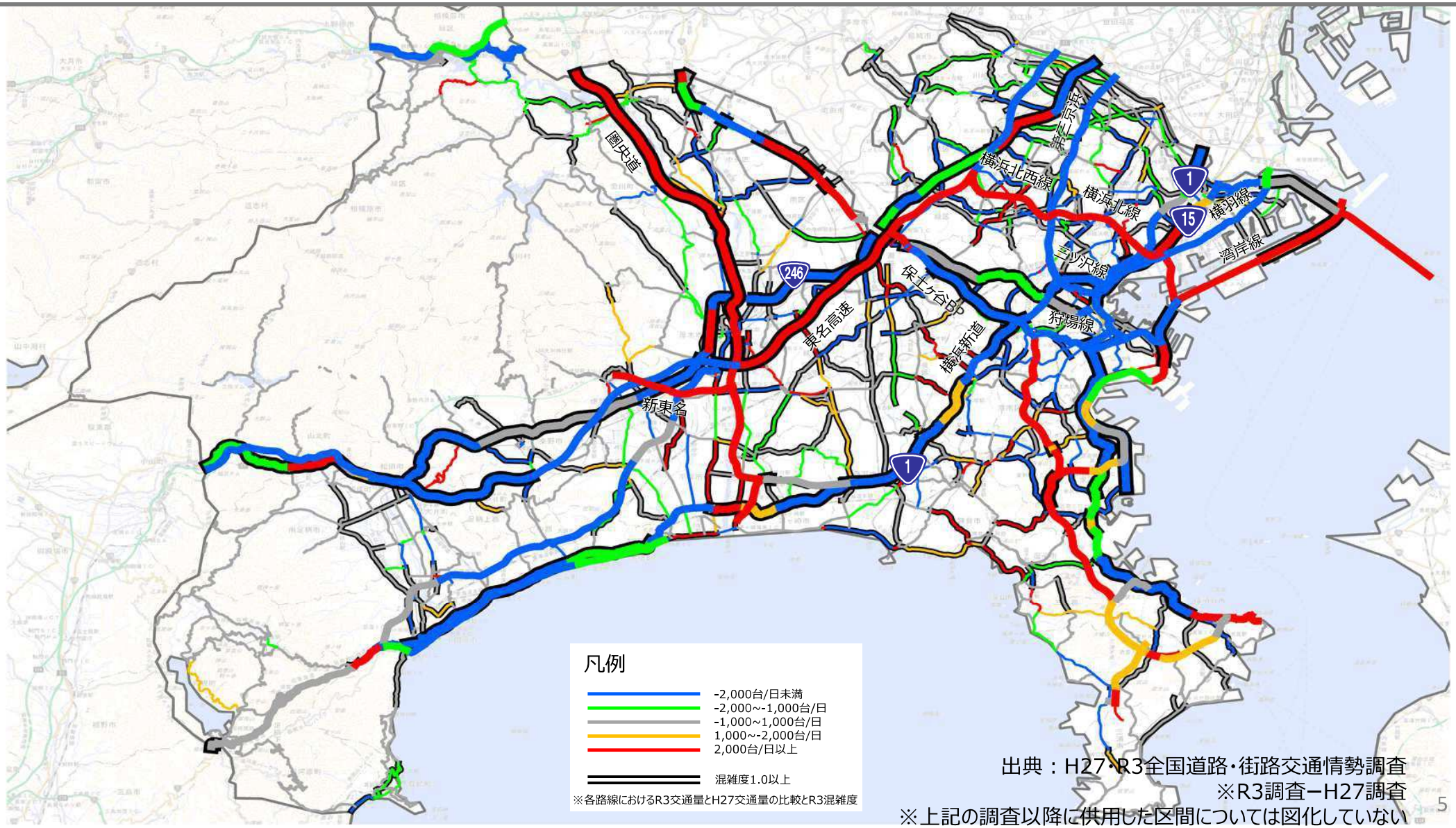
○ 東西方向の交通を担う東名高速や国道 1 号の交通量が多く、混雑度1.0以上の区間が連続。



出典：R3全国道路・街路交通情勢調査
※上記の調査以降に供用した区間については図化していない
※交通量の旗揚げは**太字：高速自動車国道・都市高速**、その他：一般道

神奈川県内の主要路線の交通量の変化

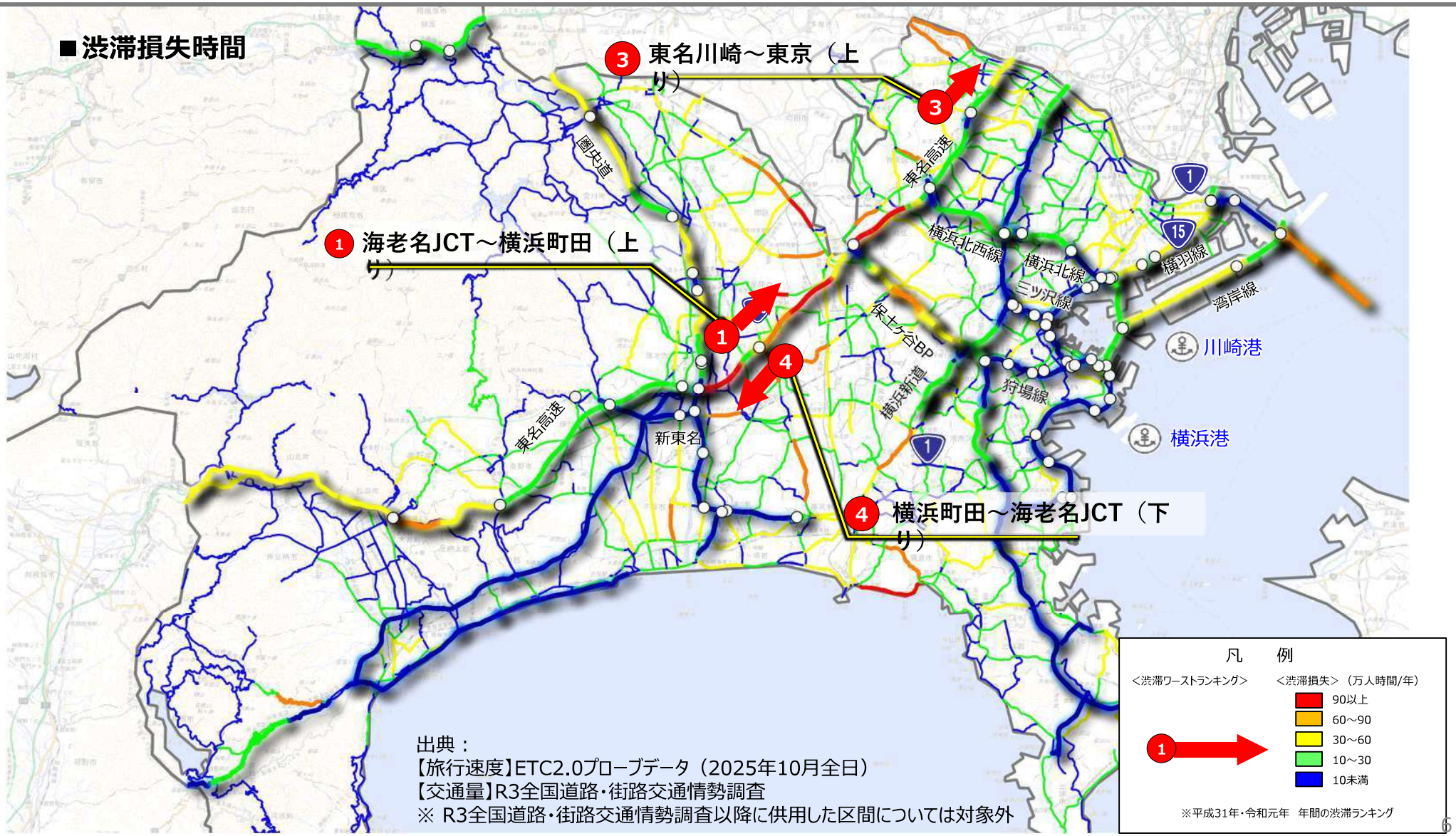
○ 交通集中により混雑・渋滞が発生している東名高速においては、交通量が増加傾向。
○ R3センサスでは、H27センサスと比較して、新東名（海老名南JCT～伊勢原大山IC間）と横浜北線・北西線が新たに開通。



出典：H27・R3全国道路・街路交通情勢調査
※R3調査ーH27調査
※上記の調査以降に供用した区間については図化していない

神奈川県の渋滞状況

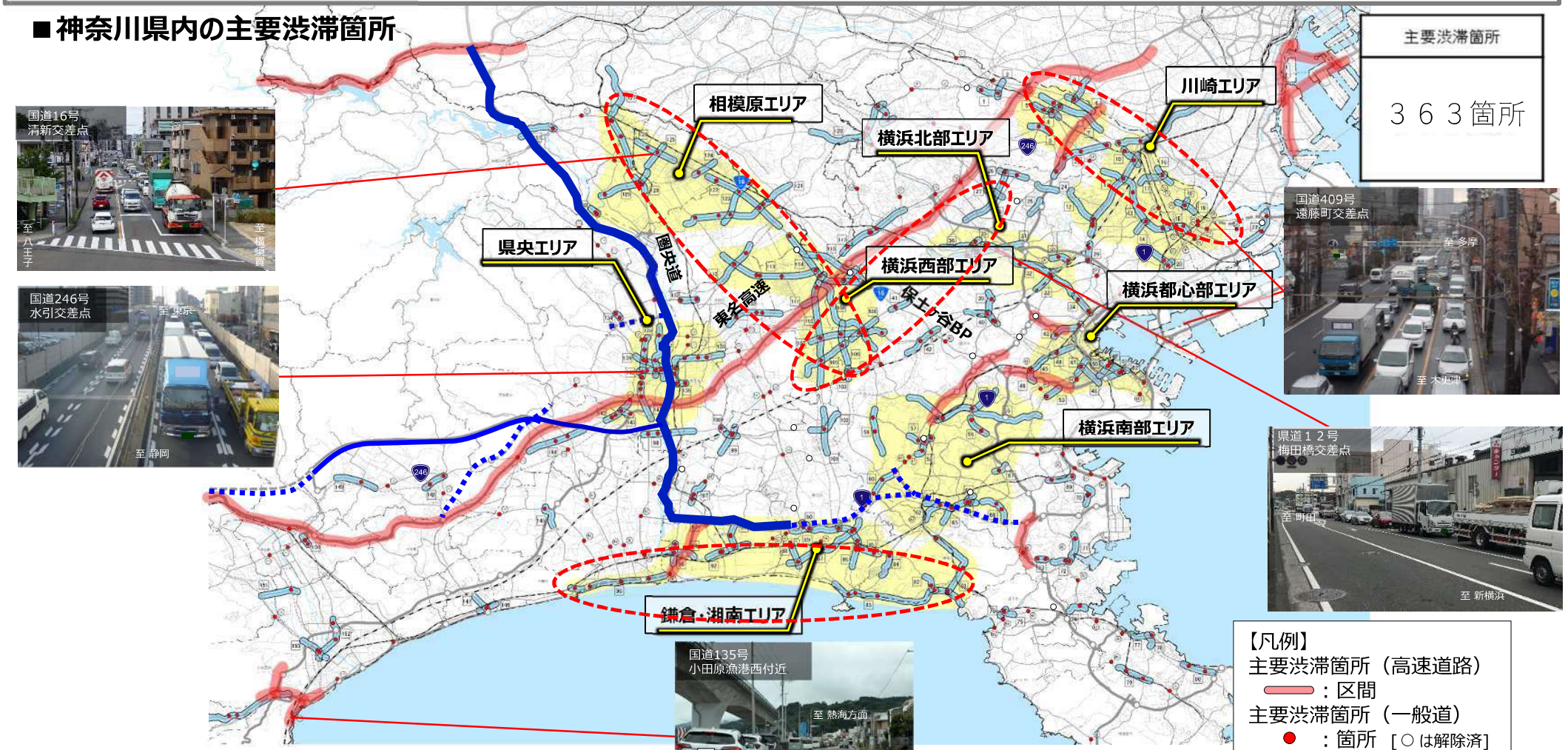
○ 東名高速は渋滞ワースト上位区間が多数存在。
　①位:海老名JCT～横浜町田（上り）、③位:東名川崎～東京（上り）、④位:横浜町田～海老名JCT（下り）
○ 保土ヶ谷バイパスは、横浜北西線開通後もなお渋滞損失が大きい状況。



神奈川県の渋滞状況

○ 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。また、小田原市内の国道1号や西湘バイパスの石橋料金所周辺でも渋滞が発生。

■神奈川県内の主要渋滞箇所



出典：
【主要渋滞箇所】第３４回神奈川県移動性(モビリティ)向上委員（2026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。

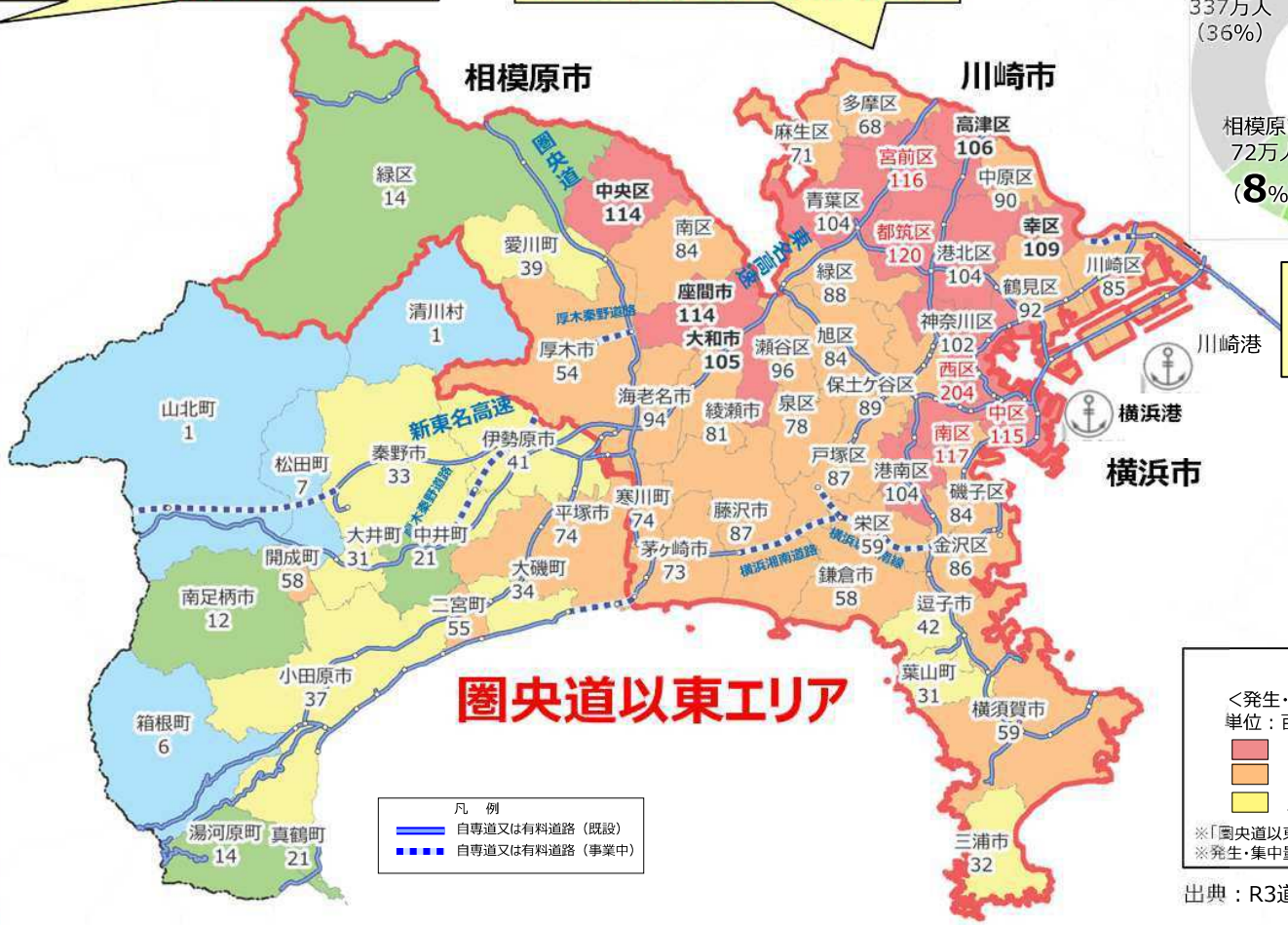
■神奈川県内の市町村別面積あたり発生・集中量（R3）

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	横浜市保土ケ谷区	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

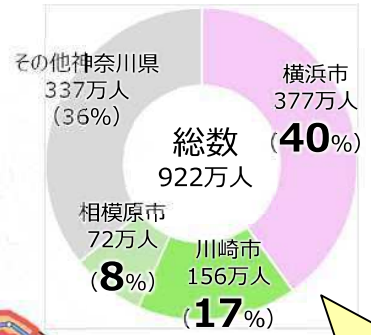
※上位30位まで　単位：トリップエンド／日：面積あたり

面積当たり発生・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）

凡　例
＜発生・集中量＞
単位：百トリップエンド／日：面積あたり
100以上
50～100
30～50
10～30
10未満
※「圏央道以東エリア」は圏央道が立地する市町を含むエリア
※発生・集中量の上位5位を赤字で、10位を太文字で表記

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）

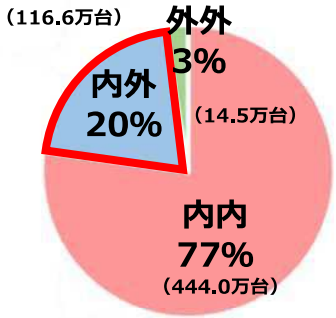


内外交通※1上位10位

区分	順位	エリア1	エリア2	交通量	割合
内外交通	①	圏央道以東エリア	東京都（23区）	35.5万台	30.4%
	②		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

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

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

❶埼玉県 ⇔ 中部以西　1.5万台
❻東京都（23区以外） ⇔ 圏央道以西（県内）　1.1万台
❼埼玉県 ⇔ 静岡県　0.8万台
❾東京都（23区以外） ⇔ 静岡県　0.6万台
❿埼玉県 ⇔ 圏央道以西（県内）　0.6万台



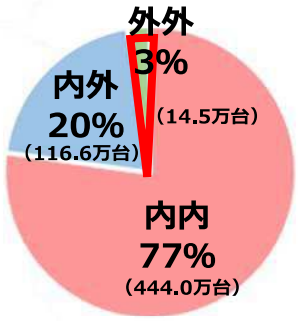
❷東京都（23区） ⇔ 圏央道以西（県内）　1.5万台
❸東京都（23区） ⇔ 中部以西　1.4万台
❹千葉県 ⇔ 中部以西　1.2万台
❺東京都（23区） ⇔ 静岡県　1.1万台
❽東北･北海道 ⇔ 中部以西　0.8万台

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	❶	埼玉県	中部以西 ※3	1.5万台	10.6%
	❷	東京都（23区）	圏央道以西（県内）※2	1.5万台	10.1%
	❸	東京都（23区）	中部以西 ※3	1.4万台	9.9%
	❹	千葉県	中部以西 ※3	1.2万台	8.3%
	❺	東京都（23区）	静岡県	1.1万台	7.6%
	❻	東京都（23区以外）	圏央道以西（県内）※2	1.1万台	7.6%
	❼	埼玉県	静岡県	0.8万台	5.4%
	❽	東北･北海道	中部以西 ※3	0.8万台	5.4%
	❾	東京都（23区以外）	静岡県	0.6万台	4.0%
	❿	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



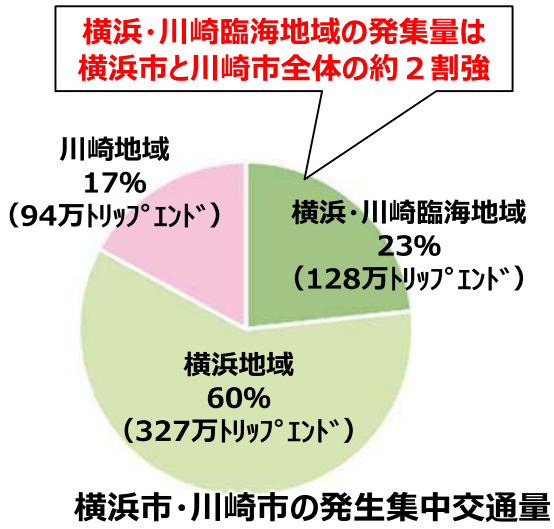
圏央道以東エリアのＯＤ特性

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

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集量が大きい**横浜市と川崎市全体の約２割**を占める。

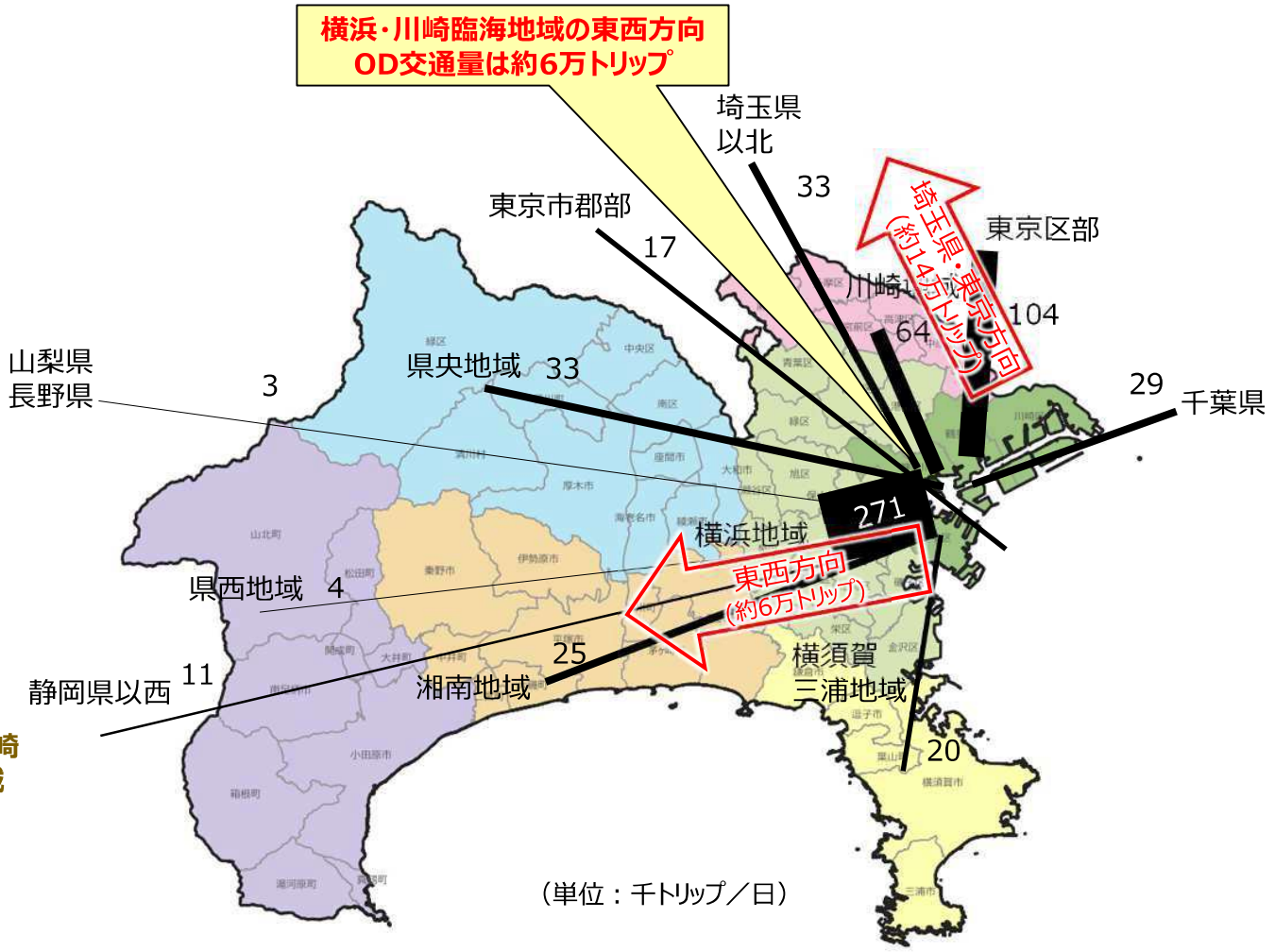
○ 横浜・川崎臨海地域のOD交通量は、隣接地域以外では**東西方向（約6万トリップ）、埼玉県以北・東京区部方向（約14万　トリップ）への移動が顕著。**



横浜市・川崎市の発生集中交通量



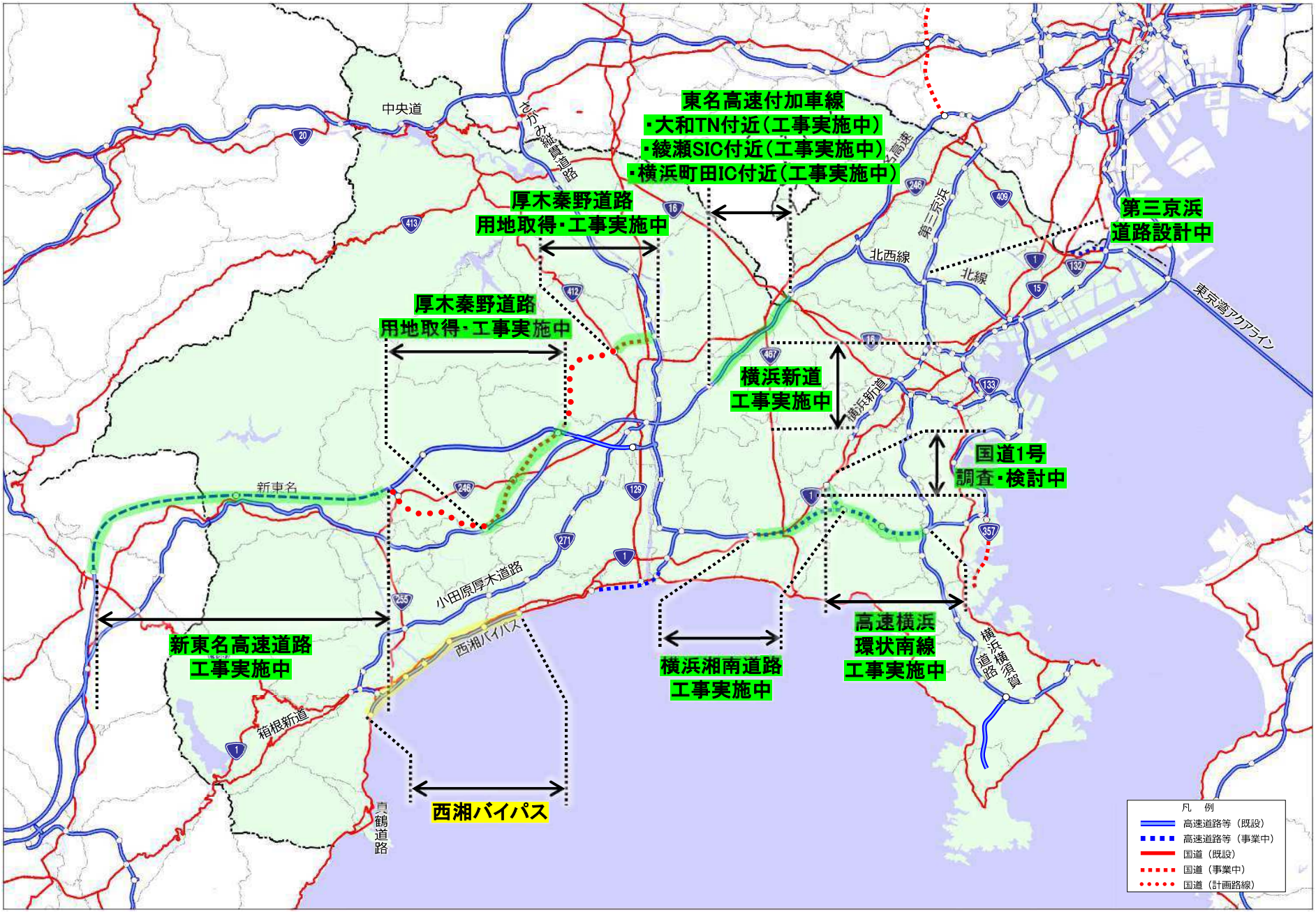
※横浜・川崎臨海地域：横浜港および川崎港を含む区を対象



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

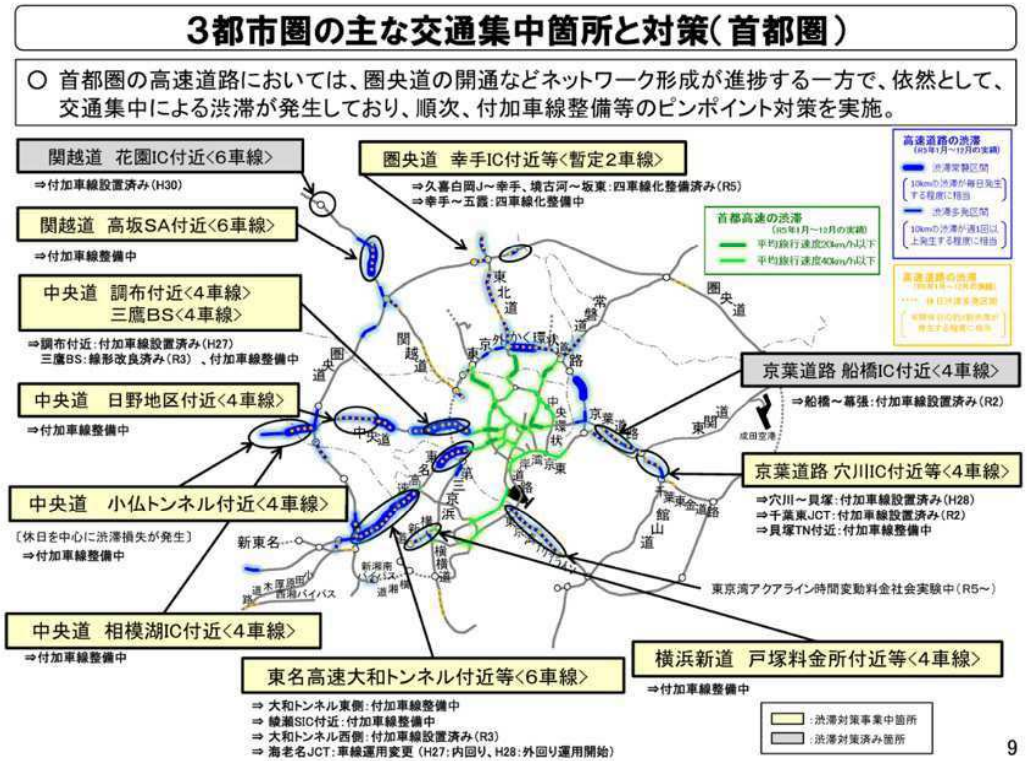

これまでの報告
今回（第8回）報告
東名高速付加車線
・大和TN付近（工事実施中）
・綾瀬SIC付近（工事実施中）
・横浜町田IC付近（工事実施中）
厚木秦野道路
用地取得・工事実施中
厚木秦野道路
用地取得・工事実施中
第三京浜
道路設計中
横浜新道
工事実施中
国道1号
調査・検討中
新東名高速道路
工事実施中
横浜湘南道路
工事実施中
高速横浜
環状南線
工事実施中
西湘バイパス
中央道
新東名
小田原厚木道路
西湘バイパス
箱根新道
真鶴道路
北西線
北線
東京湾アクアライン
横浜横須賀道路
凡　例
高速道路等（既設）
高速道路等（事業中）
国道（既設）
国道（事業中）
国道（計画路線）

２．神奈川県内の渋滞対策の状況

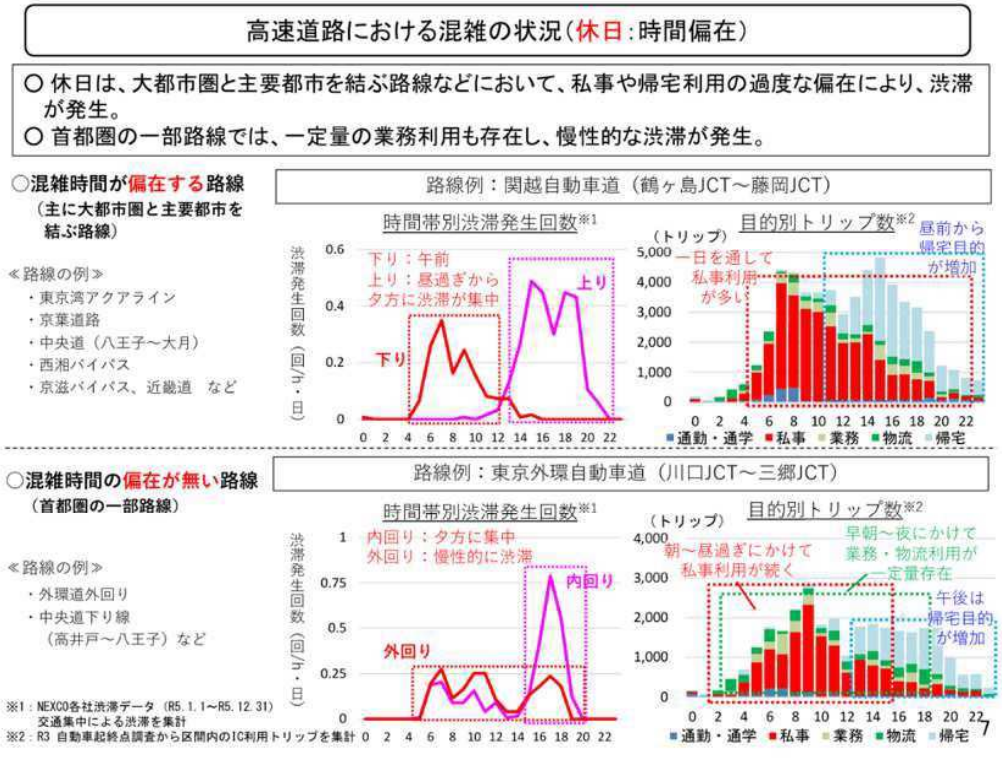
２．１　西湘バイパス

首都圏の高速道路における混雑状況

○首都圏の高速道路において、交通集中による渋滞が発生しており、付加車線整備などのピンポイント渋滞対策を実施。
○付加車線の設置などのハード対策は一定の時間を要することから、ソフト対策も併用しながら渋滞対策を実施中。
○休日は、大都市圏と主要都市を結ぶ路線（東京湾アクアラインや西湘バイパスなど）において、私事や帰宅利用の過度な偏在により、渋滞が発生している。



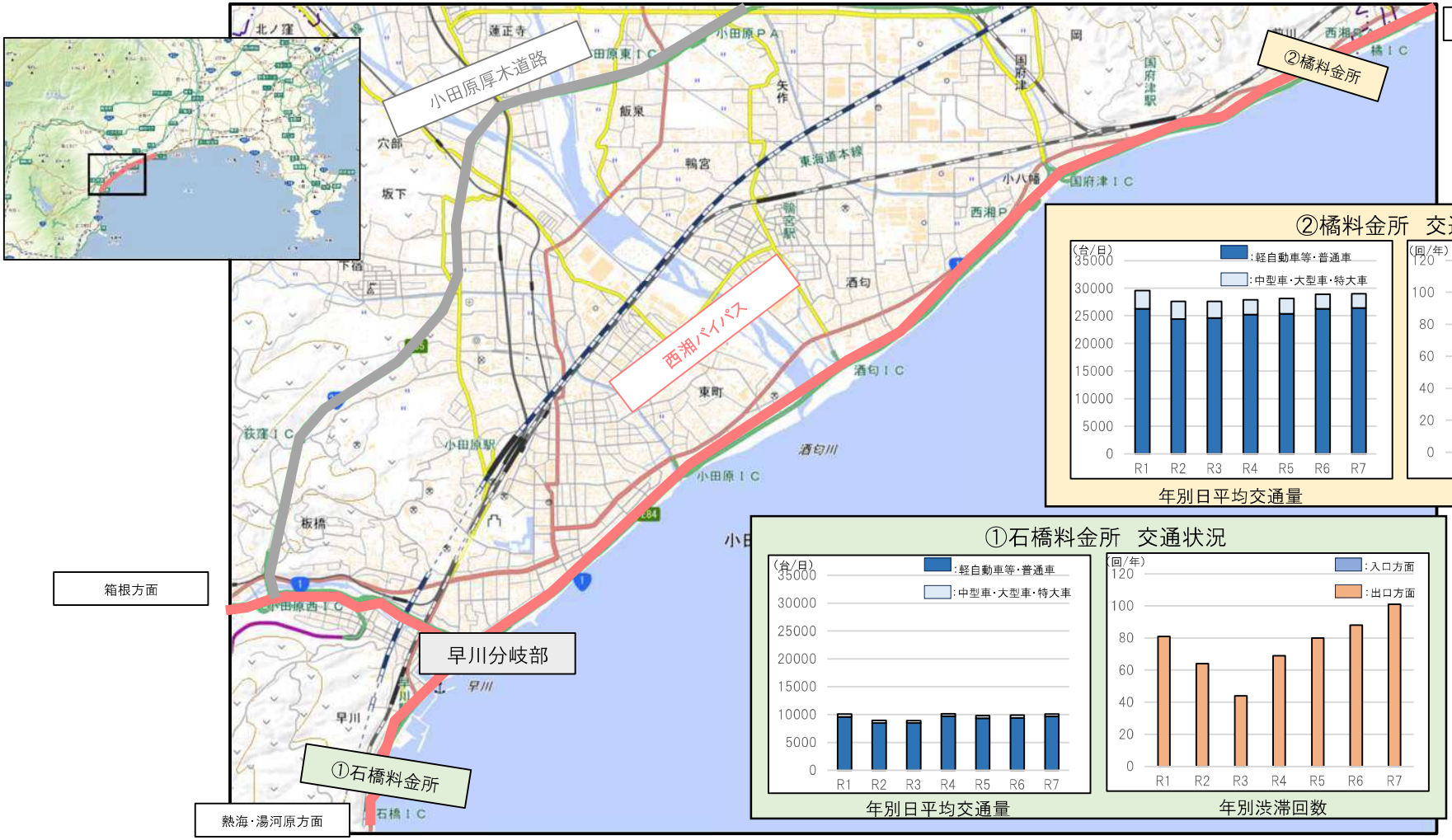
第66回国土幹線道路部会資料　抜粋



第67回国土幹線道路部会資料　抜粋

西湘バイパスの交通状況（通行台数・渋滞回数の推移）

○石橋料金所の通過台数は、R2年からR3年にかけて一時落ち込んでいるものの、R4以降に回復傾向にある。
○橘料金所・石橋料金所ともに、軽自動車等・普通車の通行が、約9割を占めている。
○石橋料金所の通過台数は、橘料金所の通過台数の3割程度であるが、石橋料金所の渋滞回数は多く発生している。
○石橋料金所の渋滞回数は、R4年以降から増加傾向にあり、出口方面のみで渋滞が発生している。



※交通量：暦年営業交通量（NEXCO中日本）
以下条件時は集計対象から除外
・データ欠損日
・リニューアル工事の規制日

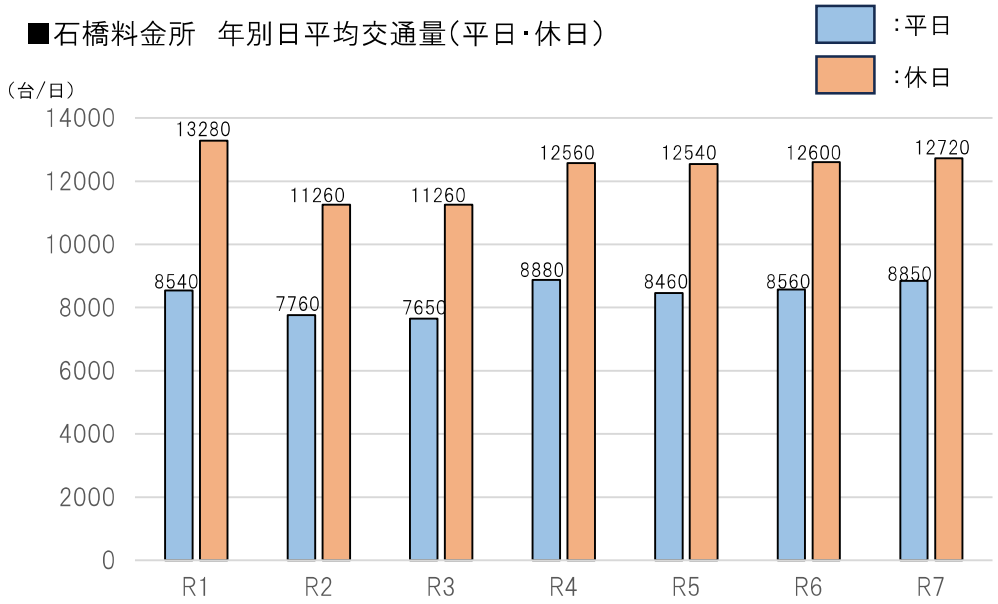
※渋滞回数データ（NEXCO中日本）
時速20km以下で低速走行または停止発進を繰り返す車列が、300m以上かつ15分以上継続した状態をさす

出典：Copyright© NTTインフラネット株式会社, JAXA All Rights Reserved

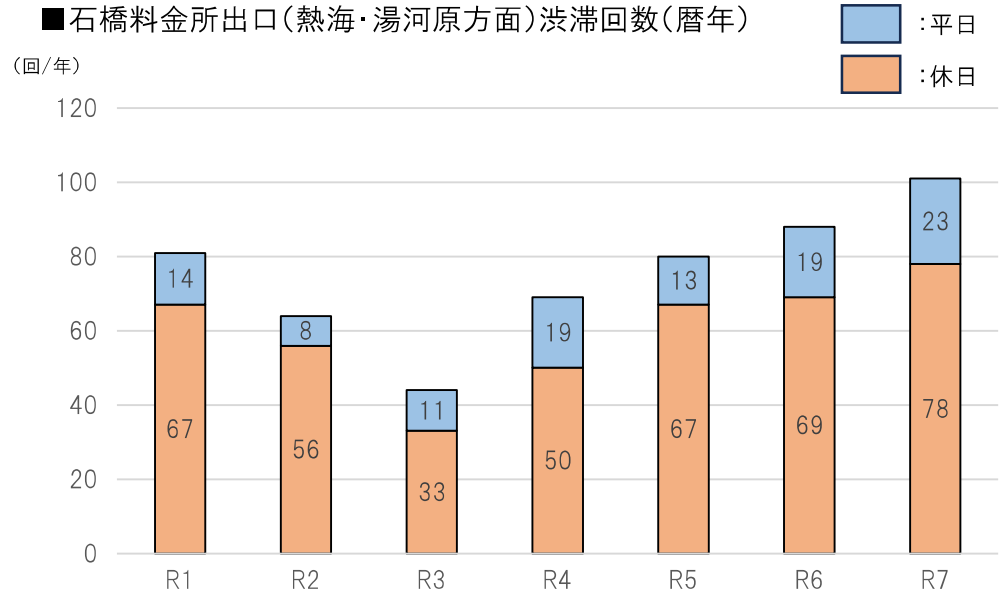
西湘バイパス 石橋料金所の通行台数・渋滞回数(平日・休日別)

○石橋料金所の交通量は、休日が平日の約1.4～1.5倍の交通量で、交通量に偏在が生じている。
○出口方面の渋滞回数は、R3年以降増加傾向にあり、休日が平日の約2～5倍となっており、休日の渋滞が顕著である。
○天候や観光客数の変動等の影響により、月別の交通量に差が生じている。

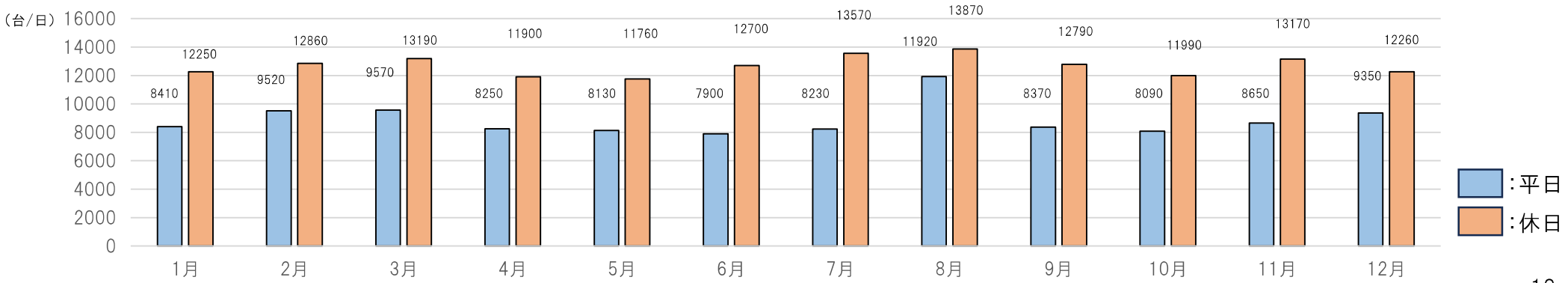
■石橋料金所　年別日平均交通量(平日・休日)



■石橋料金所出口(熱海・湯河原方面)渋滞回数(暦年)



■石橋料金所　R7年(暦年)　月別日平均交通量(平日・休日)



出典:R7暦年交通量・渋滞回数(NEXCO中日本)

西湘バイパス　石橋料金所出口（熱海・湯河原方面）の交通状況（時間帯別交通量と渋滞回数）

○休日において、石橋料金所出口（熱海・湯河原方面）で、料金所を先頭に渋滞が発生。
○1時間当たりの交通量が約600台／時を超えるあたりから、所要時間が大幅に増加する。
○石橋料金所出口（熱海・湯河原方面）において、午前7時から渋滞が発生し、午前11時に交通量のピークとなっており、
　私事などによる混雑時間の偏在が見られる。

■石橋料金所付近　位置図



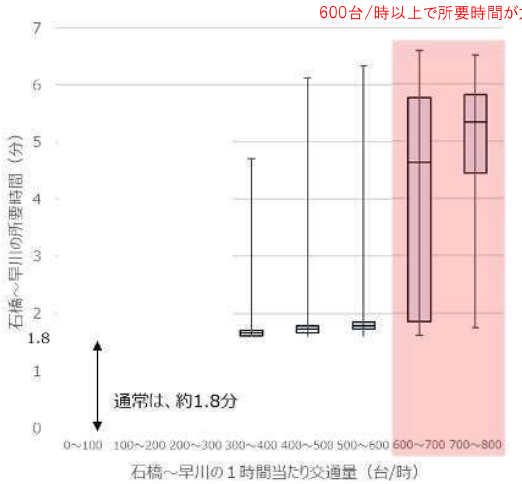
出典：Copyright© NTTインフラネット株式会社, JAXA All Rights Reserved





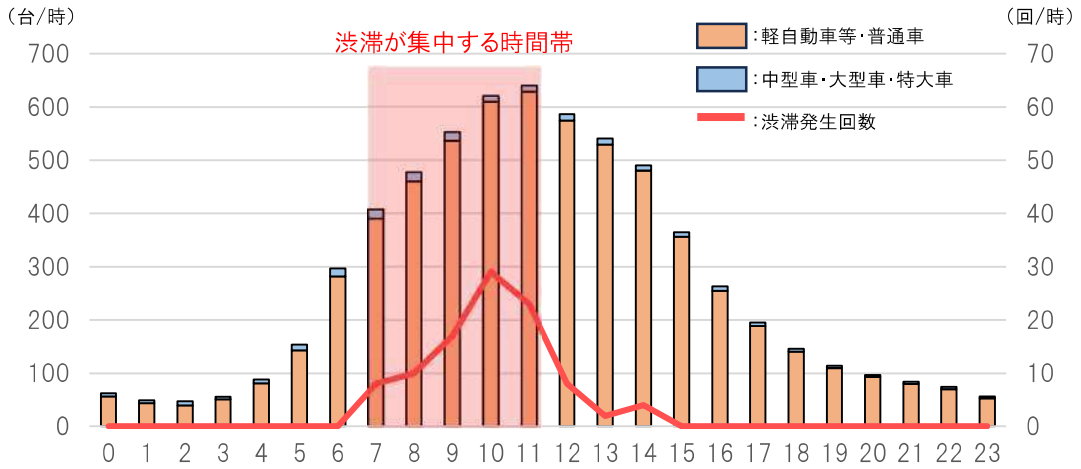
石橋料金所を先頭に早川分岐部まで延びる渋滞状況

■石橋料金所出口（熱海・湯河原方面）の所要時間と交通量の関係



出典：NEXCO中日本（令和7年西湘バイパストラカンデータ）
※所要時間が規制速度未満のデータ及び中央値が規制速度未満のデータランクを抽出

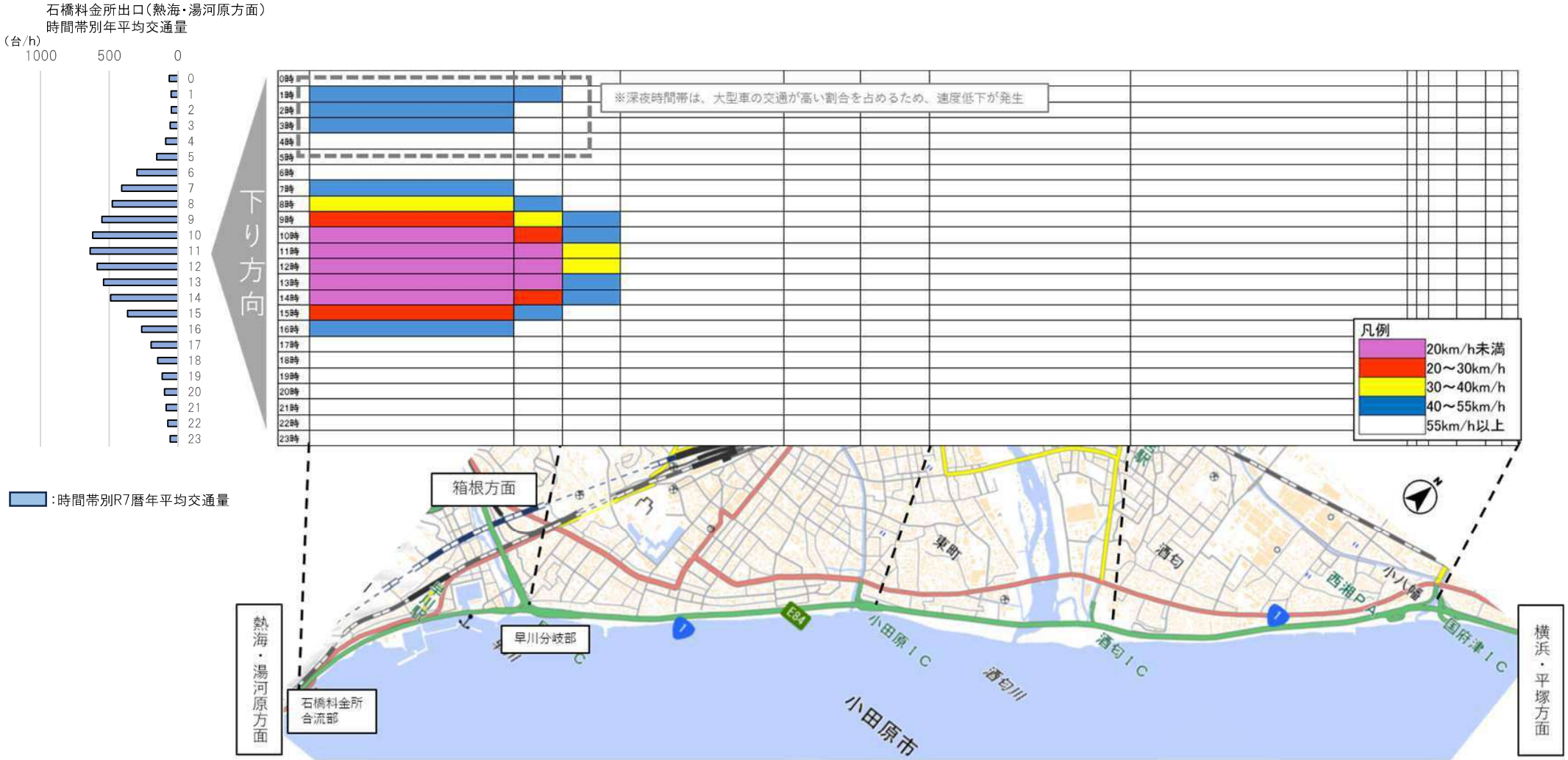
■石橋料金所（熱海・湯河原方面）　時間帯別年平均交通量と渋滞回数



出典：R7暦年交通量・渋滞発生回数（NEXCO中日本）

西湘バイパス（石橋IC～国府津IC　下り方向）の速度状況（R7暦年　休日）

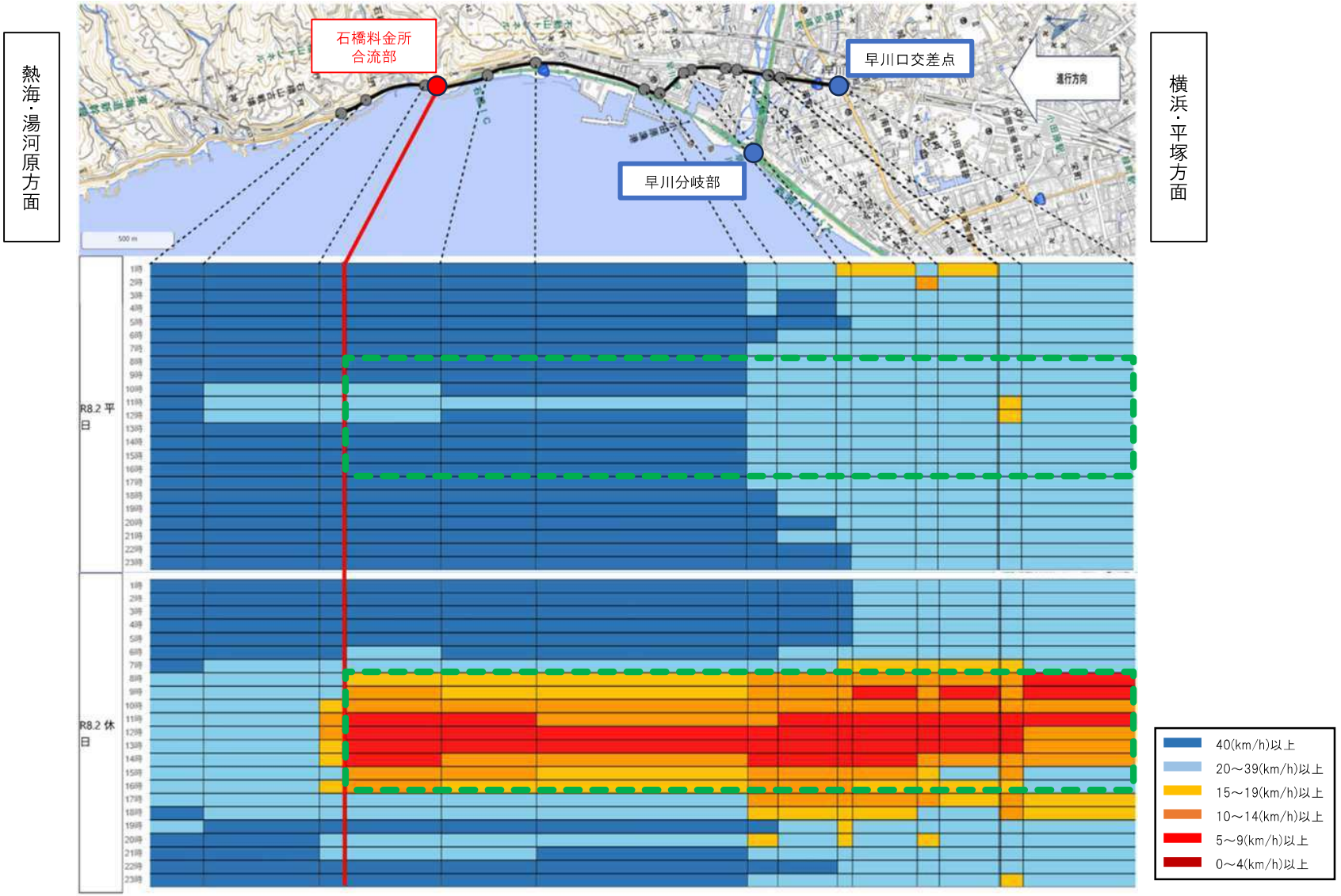
○石橋料金所出口付近において、7時から交通量増加による速度低下が発生するとともに、11時～12時が渋滞のピークとなっている。
○石橋料金所出口付近の速度は、15時以降に回復傾向にあり、その後自由流の走行が可能となっている。



出典：ETC2.0プローブデータ（R7暦年）

一般国道135号（小田原市内）下り方面の速度状況（令和8年2月平休別）

○休日は平日と比較し、石橋料金所合流部付近から早川口交差点付近まで断続的に速度低下が生じている
○石橋料金所合流部においては、休日の8時台から16時台にかけて、速度低下が顕著である



出典：ETC2.0プローブデータ（令和8年2月）

一般国道135号(小田原市内)下り方面　時間帯別旅行速度(令和8年2月休日　6～9時台)

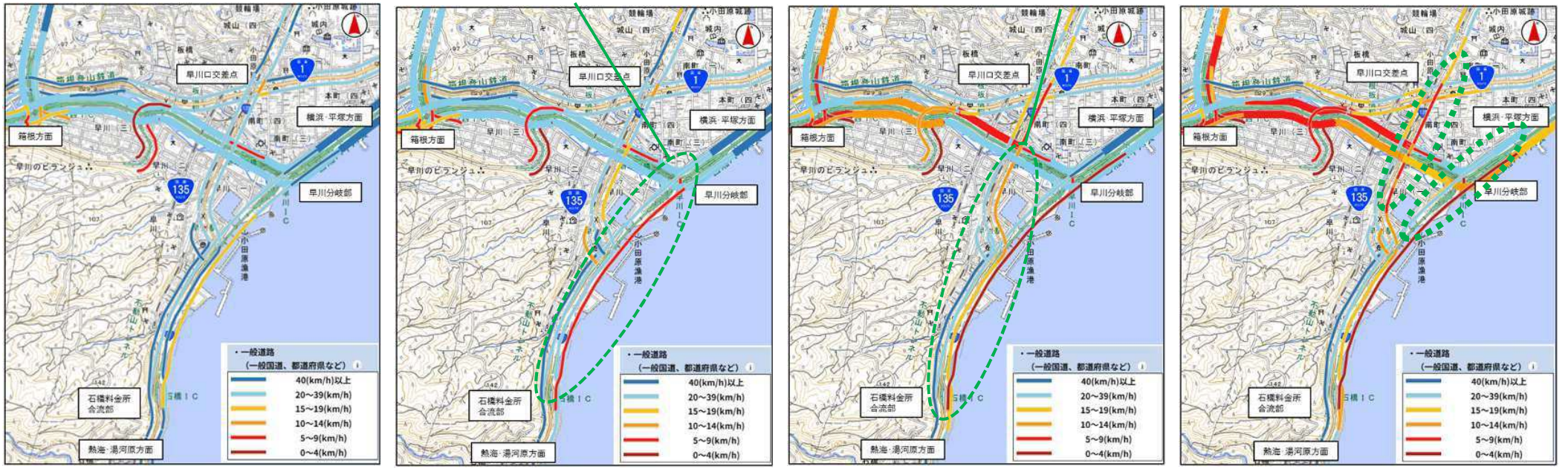
○西湘バイパスは、7時あたりから、石橋料金所合流部を先頭に速度低下が発生。
○国道135号についても、8時あたりから、石橋料金所合流部を先頭に、早川口交差付近までの速度低下が発生。
○西湘バイパスの石橋料金所合流部を先頭とした速度低下は、9時以降さらに悪化し、早川分岐部を境に、小田原IC方面および小田原西方面まで延びている。

6時台　7時台　8時台　9時台

石橋料金所合流部を先頭に
西湘バイパスの速度低下が発生

国道135線も速度低下が発生

速度低下範囲が伸びている



一般国道135号(小田原市内)下り方面の旅行速度状況

出典:ETC2.0プローブデータ(R8.2月)

混雑状況に応じた料金について

■社会資本整備審議会　道路分科会　国土幹線道路部会　中間答申（R3.8月）抜粋

③混雑状況に応じた料金の導入（戦略的な料金体系）
　東京オリンピック・パラリンピック競技大会時の首都高速の料金施策においては、大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るため、マイカー等が6時から22時の間に利用する際の料金を割り増す一方で、ETCを搭載した全ての車両について0時から4時の間に利用する際の料金を割り引くこととしている。こうした事例を参考にして、**交通需要の偏在等による混雑の緩和を図るため、特定の時間帯や経路の料金の割引や割増を行う料金を本格的に導入すべきである。**

　その際、ETCの普及によって、利用者が料金を強く意識せずに高速道路を利用しうる環境になる中、混雑状況に応じた料金による効果を高めるには、利用者の料金に対する認知度を向上させることが重要であり、分かりやすい料金設定や広報が求められる。このため、まずは、**大都市圏の主要な渋滞発生区間を対象に、時間帯や曜日をあらかじめ区切って交通転換を図るための料金施策を検討すべきである。**

■社会資本整備審議会　道路分科会　国土幹線道路部会（R7.1月）抜粋

○ 休日は、大都市圏と主要都市を結ぶ路線などにおいて、私事や帰宅利用の過度な偏在により、渋滞が発生。
○混雑時間が偏在する路線（主に大都市圏と主要都市を結ぶ路線）
　＜＜路線例＞＞・東京湾アクアライン、**・西湘バイパス**　　等
○混雑等に応じた柔軟な料金体系に向けた論点整理

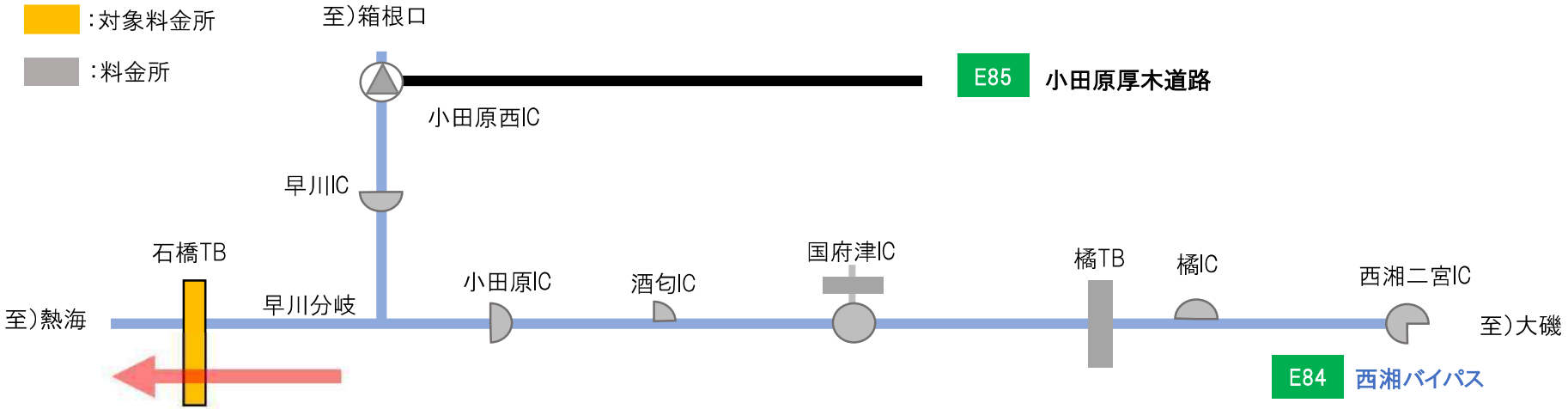
■社会資本整備審議会　道路分科会　国土幹線道路部会（R7.11月）抜粋

○東京湾アクアラインでの試行継続
○他地域での試行箇所を検討

西湘バイパスにおける料金施策の検討（案）

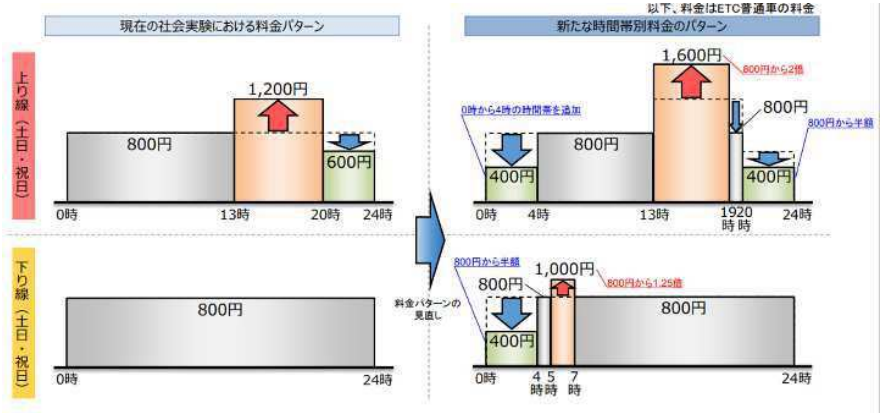
○西湘バイパスの混雑緩和を図ることを目的に、休日の石橋料金所出口（熱海・湯河原方面）において、東京湾アクアラインで実施しているETC時間帯別料金を参考に今後検討してはどうか。
○熱海・湯河原方面の滞在時間の延長等、観光消費機会の増加も考慮できないか。

■西湘バイパスにおける料金所位置図



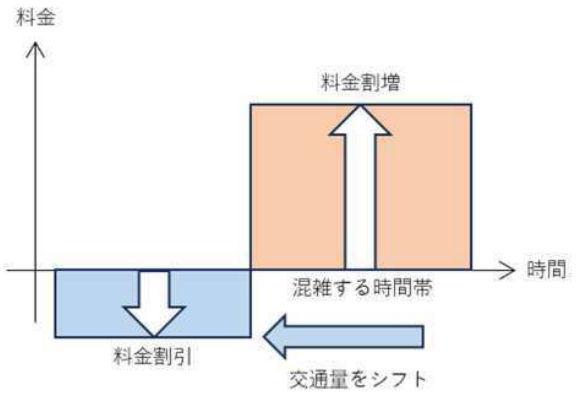
150円（休日割引適用時）：石橋料金所出口（熱海・湯河原方面）通過時
※その他料金所（国府津・橘など）通過時には、別途料金が発生

■アクアラインETC時間帯別料金



出典：第5回東京湾アクアライン交通円滑化対策検討会

■時間帯別料金イメージ



有識者への意見聴取

○西湘バイパスにおける時間帯別料金の導入について有識者に意見聴取

■ 横浜国立大学　田中　伸治　教授

○渋滞の緩和に向けて時間帯別料金の導入を社会実験として実施することに異論はないが、効果的な時間帯や料金差などを実験にて十分に検証する必要がある。

○時間帯別料金の施策検討にあたり、社会実験的に施行する場合における効果検証項目については、関係する道路の交通状況なども含め十分な議論のうえ設定される必要がある。

■ 東京女子大学　二村　真理子　教授

○西湘バイパスの当該箇所については道路の拡幅等ハード対策が容易にできない箇所であることから既存のインフラを効率的に活用するために、ロードプライシングが利用可能である。

○効果的なロードプライシングに向けて、周知方法の工夫と検討が必要である。

今後の予定

○西湘バイパス石橋料金所出口における時間帯別料金の導入に向けた、
　具体的な料金案については、別途、検討会を設立

○検討会において、時間帯別料金の効果・影響を確認しながら、
　適切な料金を検討