

3. 成果指標達成度の評価と目標

(1) 交通渋滞の解消 指標の実績と目標

指標 1 : 渋滞箇所数

■実績値と目標値

目標未達成

<H15年度現況値> 72箇所	<H16年度目標値> 67箇所	>	<H16年度実績値> 71箇所	<H17年度目標値> 67箇所	<概ね10年後> 5割解消・緩和
--------------------	--------------------	---	--------------------	--------------------	---------------------

溝の口交差点では、交差点の処理能力の向上が図られ、風祭交差点・山崎IC交差点では、小田原箱根道路の開通により交通量が減少し、渋滞が緩和しましたが、解消には至らなかったことや、御所見交差点の渋滞解消を図る用田バイパスが平成16年度中に開通できず、平成17年5月になったことから、平成16年度目標値の達成に至りませんでした。

●渋滞箇所数

渋滞の定義にあてはまる箇所及びこれに準ずる箇所の数(渋滞が解消・緩和されたことで減少)

<渋滞の定義>

○一般道路

DID内:最大渋滞長1km以上または最大通過時間10分以上、DID外:最大渋滞長500m以上または最大通過時間5分以上 ※DID地区:人口集中地区

○高速自動車国道等

渋滞回数30回/年以上発生または平均渋滞長2km以上

○都市高速道路

平均渋滞長が6kmを超える渋滞あるいは平均渋滞時間が4時間を超える渋滞が1日1回以上発生

指標 2 : 渋滞損失時間

■実績値と目標値

現状維持

<H15年度現況値> 1.6億人時間/年 約19時間/年人	<H16年度目標値> 1.6億人時間/年 約19時間/年人	>	<H16年度実績値> 1.6億人時間/年 約19時間/年人	<H17年度目標値> 1.6億人時間/年 約18時間/年人	<概ね10年後> 3割削減 約12時間/年人
-------------------------------------	-------------------------------------	---	-------------------------------------	-------------------------------------	------------------------------

小田原箱根道路、横浜ベイブリッジ一般部(国道357号)等の主要な道路が開通し、交通量が減少、交通混雑が緩和されるなどの整備効果が確認できました。しかし、さがみ縦貫道路等の自動車専用道路網が完成しない現段階では、渋滞損失時間は現状維持となっています。

●渋滞損失時間

ある区間の渋滞損失時間＝

$$\left(\frac{\text{区間距離}}{\text{実際の走行速度}} - \frac{\text{区間距離}}{\text{渋滞のない時の走行速度}} \right) \times \text{年間区間交通量} \times \text{平均乗車人数}$$

※対象:平成11年度道路交通センサス区間

交通渋滞の解消

交通事故の削減

震災に対する
安全性の向上

歩行時の安全性と
快適性の向上

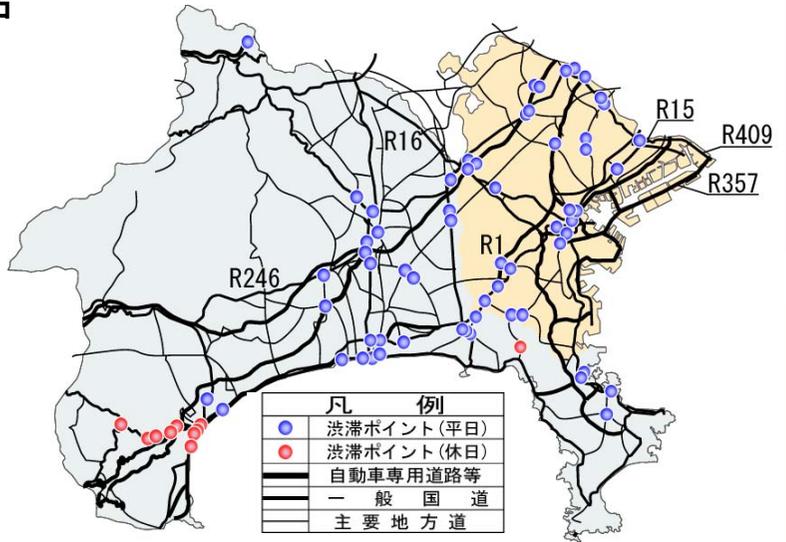
自動車専用道路への
アクセスの向上

沿道環境の改善

●渋滞箇所は県東部に最も集中

交差点は、信号待ちや、右左折車などにより、後続車輛の通行を妨げるなどし、渋滞が起きやすい特徴があります。

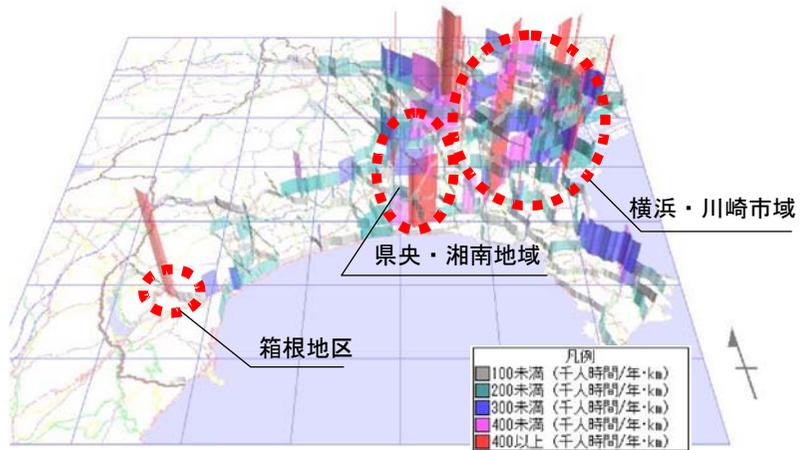
県内の渋滞箇所は71箇所あり、横浜市、川崎市などの県東部に集中していますが、県中央部や箱根・伊豆方面の入口となる小田原周辺にも多く見られます。



神奈川県内の渋滞箇所

●県東部で大きい渋滞損失時間

渋滞損失時間の大きい区間は、政令市周辺の県東部の横浜・川崎市域や県央・湘南地域、箱根地域に集中しています。



1kmあたりセンサス区間別渋滞損失時間

出典：国土交通省資料

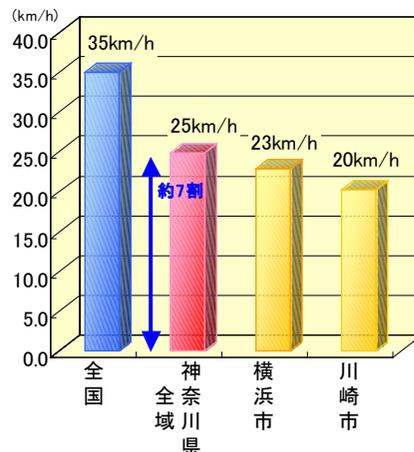
●全国でも遅い平均旅行速度

県内道路（一般県道以上）の平均旅行速度は、全国平均の約7割と遅く、全都道府県で3番目に低い水準にあります。

混雑時平均旅行速度の順位(下位5都道府県)

順位	都道府県名	混雑時平均旅行速度(km/h)
1	東京都	20.2
2	大阪府	21.9
3	神奈川県	24.9
4	埼玉県	26.9
5	愛知県	29.3

資料：道路交通センサス(平成11年度)



全国と神奈川県の混雑時平均旅行速度

資料：道路交通センサス(平成11年度)

交通渋滞の解消

交通事故の削減

震災に対する安全性の向上

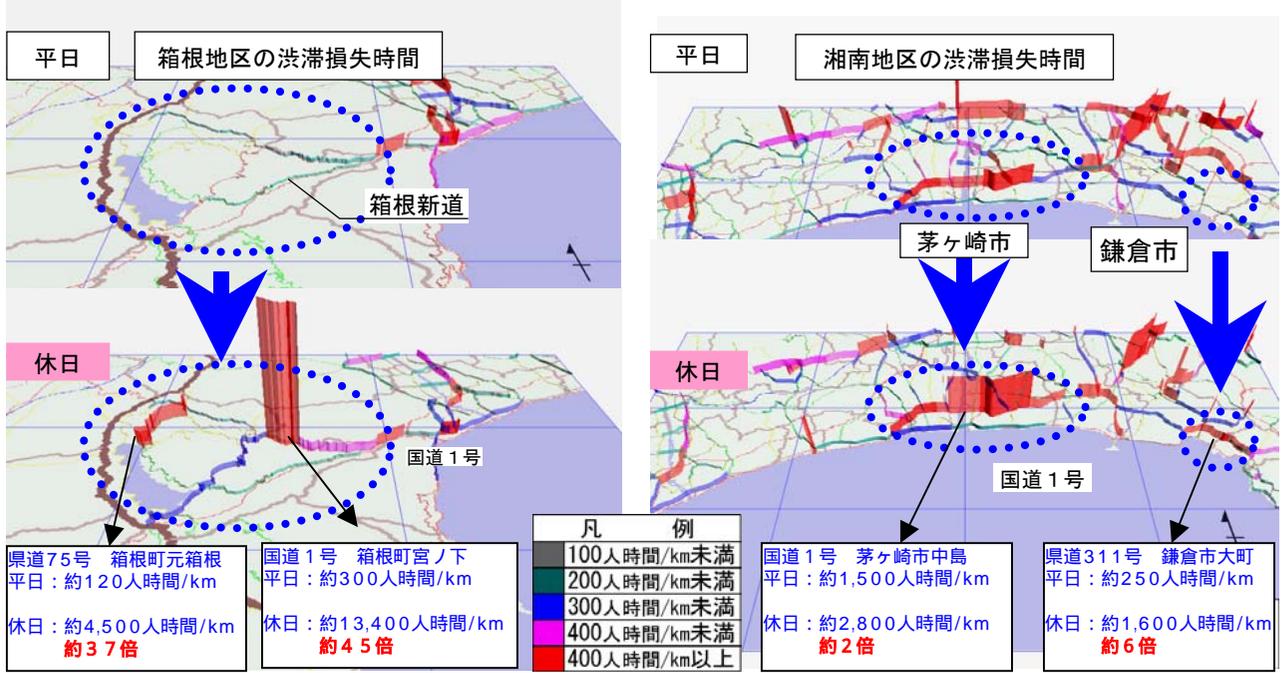
歩行時の安全性と快適性の向上

自動車専用道路へのアクセスの向上

沿道環境の改善

● 休日の観光による道路混雑

箱根地区や湘南地区の観光地では、観光交通により平日には発生していない渋滞が休日に発生しています。

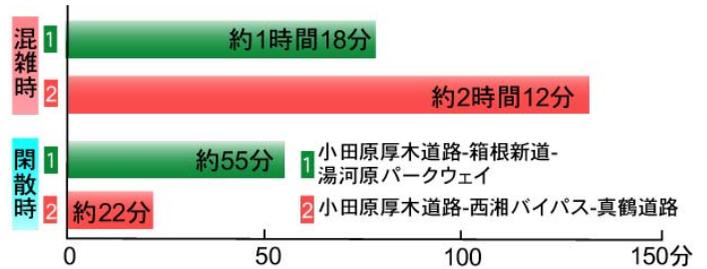


箱根・湘南地区の渋滞損失時間

出典：国土交通省資料

● 休日の観光による道路混雑

観光地では、休日における渋滞が著しく、目的地までの所要時間が大幅に増加しています。(湯河原パークウェイ経由で約23分、真鶴道路経由で約110分増加)



混雑時及び閑散時の所要時間比較(小田原-湯河原間下り方向)

出典：日本道路公団資料(平成13年)

課題

県民の生活・レクリエーション、観光振興、産業活動への支障など、様々な問題を生じる道路混雑の緩和により、少しでも多くの渋滞交差点を減少させること、全国と比較して大きな値を占める渋滞損失時間の削減が課題となっています。

交通渋滞の解消

交通事故の削減

震災に対する安全性の向上

歩行時の安全性と快適性の向上

自動車専用道路へのアクセスの向上

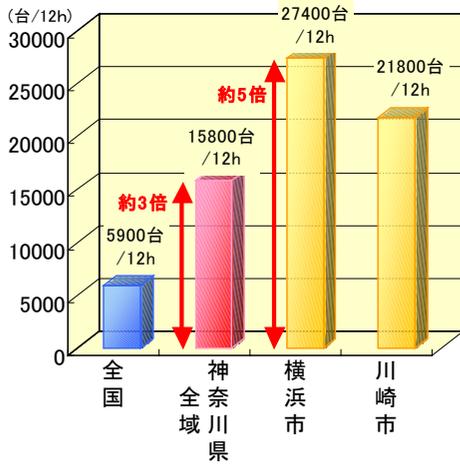
沿道環境の改善

県内道路（一般県道以上）の交通量は全国平均の約3倍、横浜市内は約5倍と多く、幹線道路¹ 1km当たりの人口は全国平均の約6倍、1km当たりの自動車保有台数は全国平均の約4倍となっています。また、幹線道路の改良率²は比較的高いものの、整備率³は約35%と低く、特に横浜市は20%未満となっています。

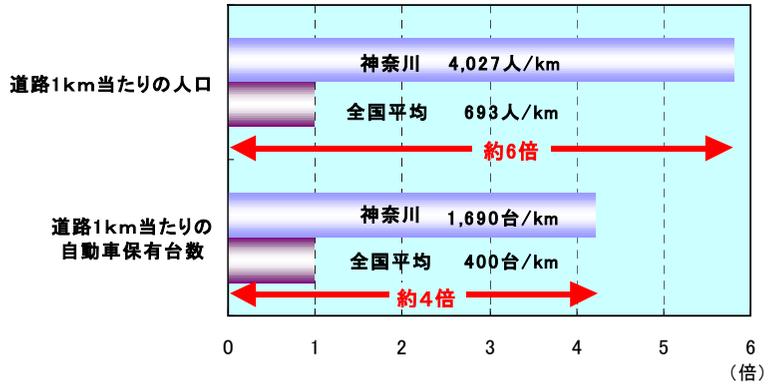
このように、県内では道路交通需要が高いにもかかわらず、道路が十分に整備されていないことから、**自動車専用道路をはじめとした道路ネットワークの整備**や、特に渋滞の起きやすい交差点では、**右折レーンの設置、立体交差等の交差点改良事業等により渋滞の解消を図る**ことが必要となっています。これにより、**渋滞損失時間の削減**などが期待されます。

- 1：幹線道路 = 一般国道・主要地方道・一般県道
- 2：道路の改良率 = 車道幅員5.5m以上改良済 / 総区間延長
- 3：道路の整備率 = 改良済かつ混雑度1.0未満の区間延長 / 総区間延長
(幅員が十分に確保され渋滞が生じずスムーズに走行できる道路の割合)

○道路交通需要の高さ



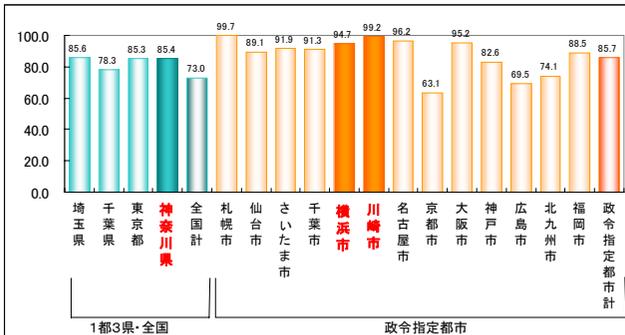
全国と神奈川県の平均交通量
資料：道路交通センサス(平成11年度)



幹線道路1kmあたりの人口・自動車保有台数

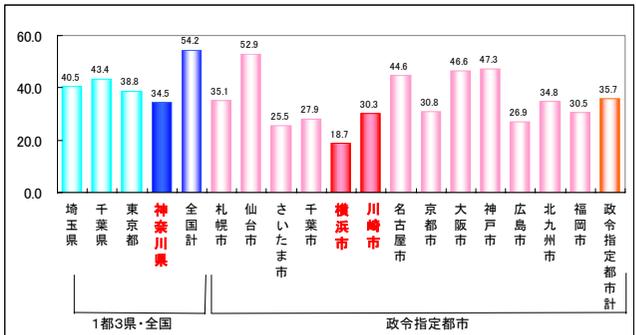
資料：全国市町村要覧(市町村自治研究会,平成16年)、
道路統計年報(国土交通省,平成16年)、
自動車統計月報(日本自動車工業会,平成17年)

○道路整備の遅れ



幹線道路の改良率

資料：道路統計年報(国土交通省,平成16年)



幹線道路の整備率

資料：道路統計年報(国土交通省,平成16年)

交通渋滞の解消

交通事故の削減

震災に対する
安全性の向上

歩行時の安全性と
快適性の向上

自動車専用道路への
アクセスの向上

沿道環境の改善

【戸塚署前交差点改良(横浜市) - 左折レーン設置例】

横浜市戸塚区の一般国道1号戸塚署前交差点では、スムーズ交差点プランの一環として、平成16年11月に左折レーンを設置しました。その結果、後続の直進車両が交差点をスムーズに通行できるようになりました。



<左折レーン設置前>

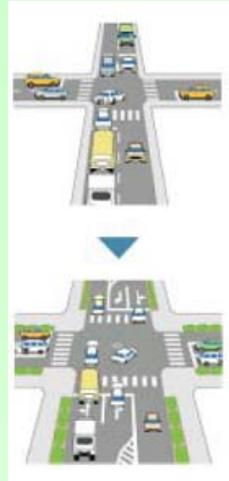
<左折レーン設置後>



出典:横浜市資料

スムーズ交差点プラン

渋滞解消や緩和のために早期に効果が見込まれる交差点改良(交差点拡幅や右折・左折レーンの設置)を行うもの

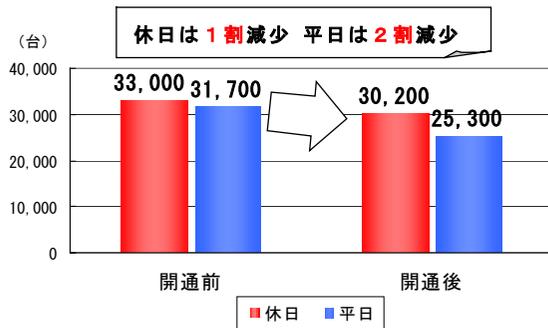


交差点改良の整備イメージ(拡幅・右折レーンの設置)

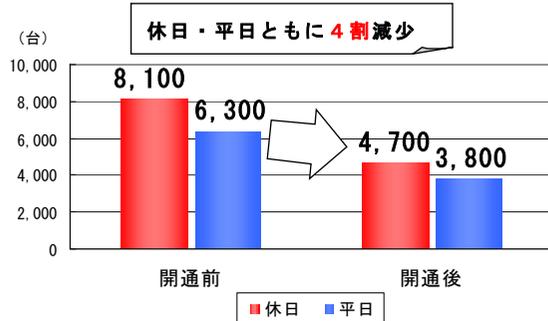
【小田原箱根道路(国道1号) - バイパス整備例】

小田原市風祭付近において、平成17年3月に西湘バイパス及び箱根新道を直接結ぶ小田原箱根道路(箱根IC~山崎IC間)が開通しました。その結果、並行する国道1号の交通が分散しました。

- ・国道1号の交通量は休日で約1割減少、平日で約2割減少
- ・西湘バイパスの箱根ICから国道1号へ合流する車は休日・平日とも約4割減少
- ・国道1号箱根IC付近の休日走行速度が約4割向上し(13.3km/h 19.0km/h)、小田原駅から箱根湯本駅までの所要時間が約19分短縮(約46分 約27分)



国道1号の交通量変化



西湘バイパスの交通量の変化

<バイパス整備前>



<バイパス整備後>



国道1号箱根IC付近の交通状況



位置図

出典:国土交通省資料

交通渋滞の解消

交通事故の削減

震災に対する安全性の向上

歩行時の安全性と快適性の向上

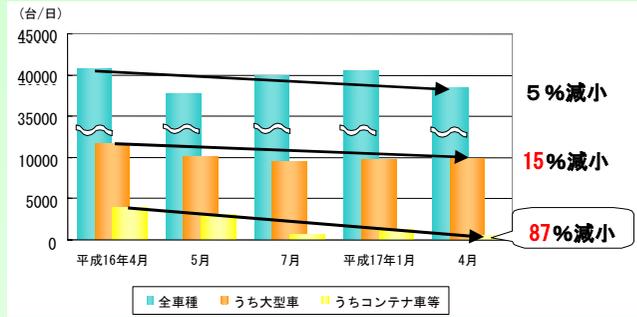
自動車専用道路へのアクセスの向上

沿道環境の改善

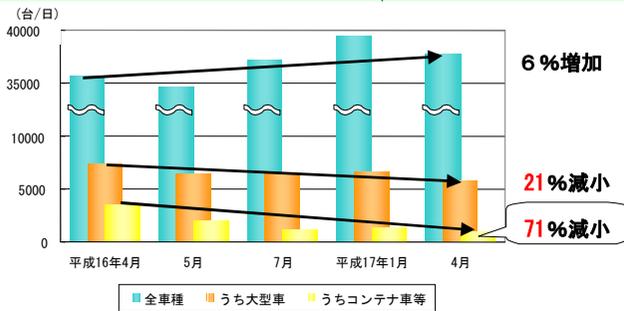
【横浜ベイブリッジ一般部(国道357号)及び本牧・大黒臨港道路】

横浜市の横浜ベイブリッジは、これまで上層部の首都高速湾岸線が供用していましたが、平成16年4月に下層部の一般部である国道357号及び地上部から連絡する本牧・大黒臨港道路が開通しました。その結果、横浜中心市街地を通過しているコンテナ車をはじめとする自動車交通が転換し、横浜中心市街地の交通混雑が緩和されました。

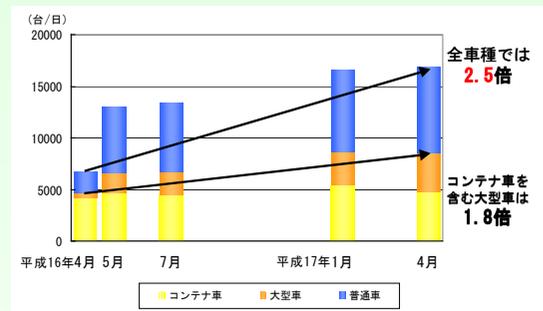
- ・横浜ベイブリッジ一般部(国道357号)の交通量が、供用直後と比べ約2.5倍になるなど、横浜市中心市街地の交通が転換
- ・その結果、横浜駅周辺市街地部に集中していたコンテナ車等の交通が臨海部に転換し、横浜港周辺道路では大型車交通量が約2割減少、コンテナ車等は約7～9割減少



国道15号の交通量の変化



コンテナ街道(国道133号)の交通量の変化



横浜ベイブリッジ一般部の交通量の推移

出典:国土交通省資料

【本牧JCT新ルート開通効果】



本牧JCT新ルート

横浜市中区の首都高速道路では、本牧ジャンクション改良事業を推進し、平成16年12月に高速神奈川3号狩場線と高速湾岸線幸浦方面を結ぶ連絡路が供用されました。その結果、横浜中心部と市南部地域方面の移動時間が短縮され、周辺街路の混雑が緩和されました。

- ・新設連絡路の交通量が供用開始直後8,400台/日から供用開始9ヶ月後12,400台/日に増加
- ・八景島からみなとみらいまでの所要時間が半減(35分→16分)
- ・並行する国道16号八幡橋交差点付近の交通量が1割減少、渋滞長が4割減少

出典:首都高速道路株式会社資料

交通渋滞の解消

交通事故の削減

震災に対する安全性の向上

歩行時の安全性と快適性の向上

自動車専用道路へのアクセスの向上

沿道環境の改善

【新石川立体事業(国道246号)－立体交差整備例】

横浜市青葉区の国道246号新石川交差点では、新石川立体事業を推進しています。完成することにより、交差点を通過する交通を分離することができ、国道246号及び交差する日吉元石川線の渋滞が緩和されます。また、港北ニュータウンや第三京浜道路都筑ICなどへのアクセスが向上し、県道荏田綱島の幹線道路としての機能が向上します。



新石川立体事業完成イメージ



出典:国土交通省資料

【用田バイパス新設(県道横浜伊勢原)－バイパス整備例】

県道横浜伊勢原は、藤沢市北部の工業地域等を通するため、交通量が多く、特に、県道丸子中山茅ヶ崎と交差する用田交差点付近や県道藤沢厚木と交差する御所見交差点付近では、朝夕の交通混雑が著しくなっています。このため、現在の道路の北側に4車線のバイパスを計画し、整備を進めているところですが、事業効果の早期発現を図るため、平成17年5月に一部区間(2,680m)を暫定2車線で供用開始いたしました。



暫定2車線供用の状況



出典:神奈川県資料

【平成17年度渋滞交差点関連事業】

主要渋滞ポイント	交差道路名	対策内容	事業主体
御所見交差点	県道 横浜伊勢原 県道 藤沢厚木	用田バイパス 新設 ※平成17年5月暫定2車線供用済み	神奈川県
目黒交差点	国道246号	五貫目78号線の拡幅(付加車線の設置)	横浜市
江田駅東交差点	国道246号	国道246号拡幅	国土交通省
新石川交差点	県道 荏田綱島	新石川立体	国土交通省

資料:国土交通省・神奈川県・横浜市データ

交通渋滞の解消

交通事故の削減

震災に対する
安全性の向上

歩行時の安全性と
快適性の向上

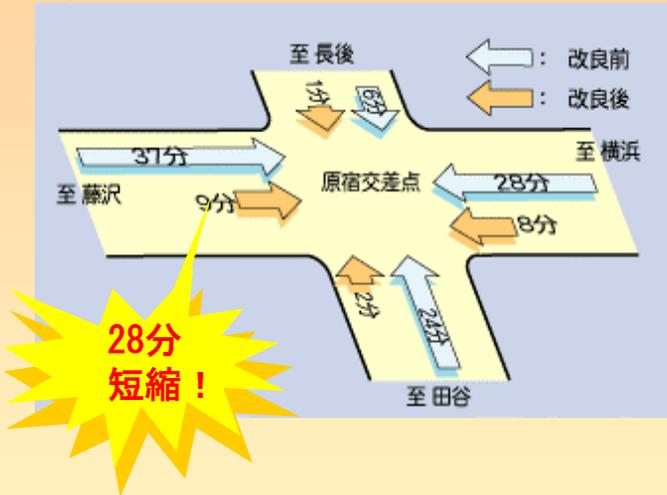
自動車専用道路への
アクセスの向上

沿道環境の改善

【原宿交差点改良(国道1号)－立体交差整備例】(平成19年度完成予定)

国道1号と横浜市の主要な幹線道路である県道原宿六ッ浦の原宿交差点は、藤沢以西と横浜以東を結ぶ交通等が集中するうえ、その前後が高規格なバイパスとして整備されていることから著しく容量が不足し、これが渋滞の最大の原因となっています。原宿交差点改良事業は、国道1号を通り抜ける車を、立体によって分離するもので、混雑が解消されます。

改良前後の通過時間の変化



<原宿交差点現況>



<原宿交差点改良事業完成イメージ>



出典：国土交通省資料

交通渋滞の解消

交通事故の削減

震災に対する
安全性の向上

歩行時の安全性と
快適性の向上

自動車専用道路への
アクセスの向上

沿道環境の改善