

# 新たな要対策箇所の個別カルテ

---

2011年2月28日（月）

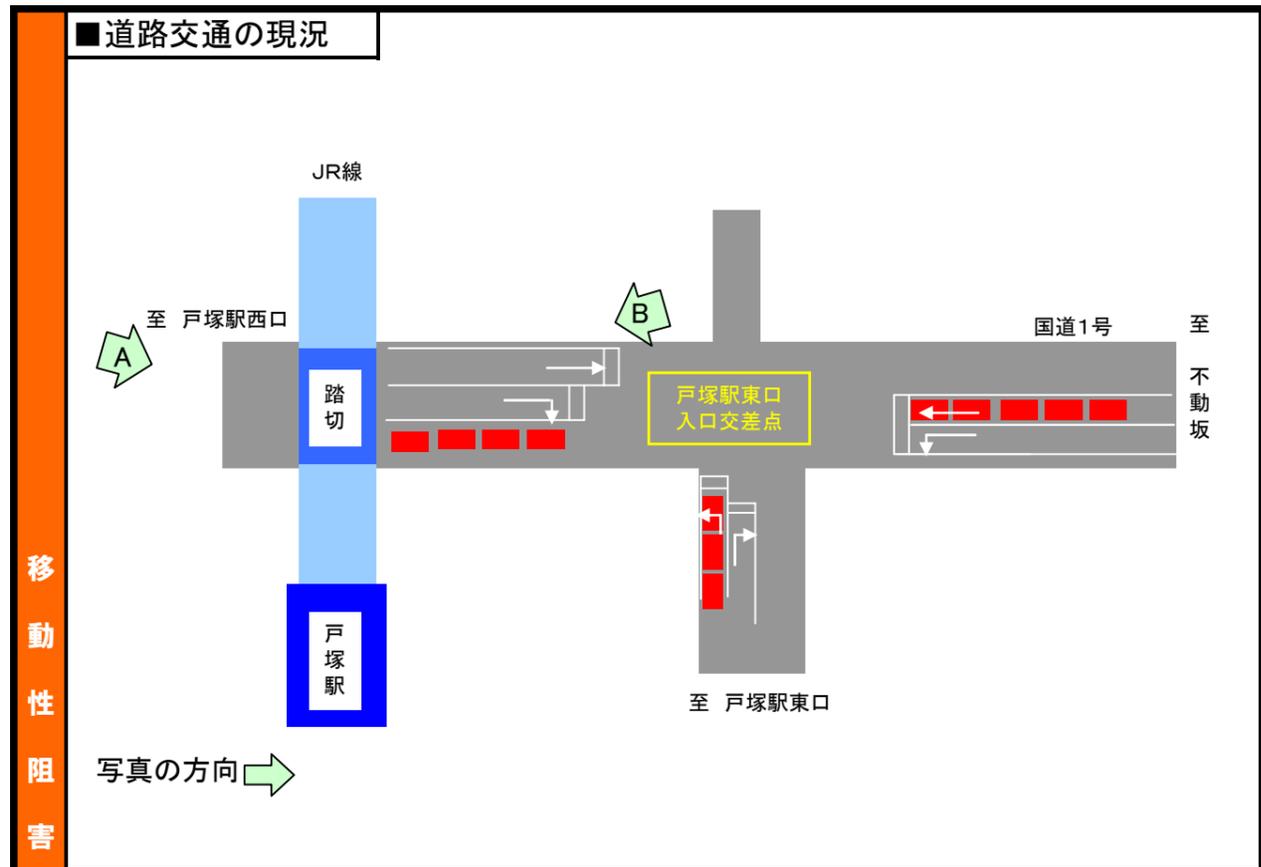
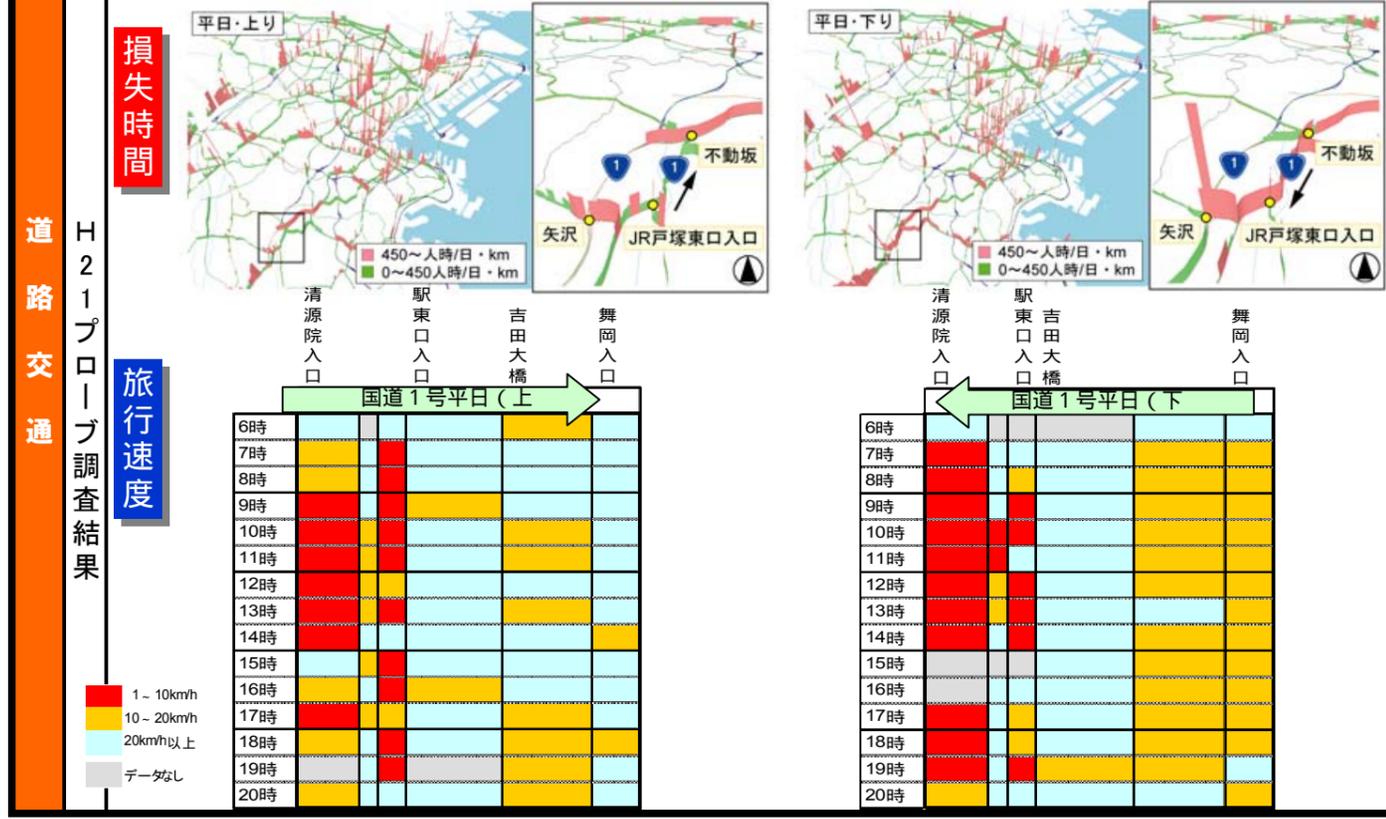
第9回 神奈川県移動性（モビリティ）向上委員会

番号	路線名	箇所名	段階
①(仮番号1)	国道1号	JR戸塚駅	実施段階(施工中-進捗率50%未満)

対策事業者	横浜市		
場所	横浜市戸塚区矢部町	区間延長	—
選定理由	渋滞		道路構造
	損失時間が大きい	旅行速度が低い	一般に走行しづらい道路構造
		渋滞する時間が長い	気象・自然条件
		最大の渋滞長、通過時間が長い	降雨など異常気象により、通行が規制
			利用者アンケート(H22)
			障害を感じる
			対策が必要
			69%
			38%



データによる現況	24h交通量(H17センサ)	ピーク時旅行速度(H17センサ)	混雑度(12h, H17センサ)
	平日 15,757 台/日 休日 12,907 台/日	平日 9.3 km/h 休日 9.3 km/h	平日 0.84 休日 0.75



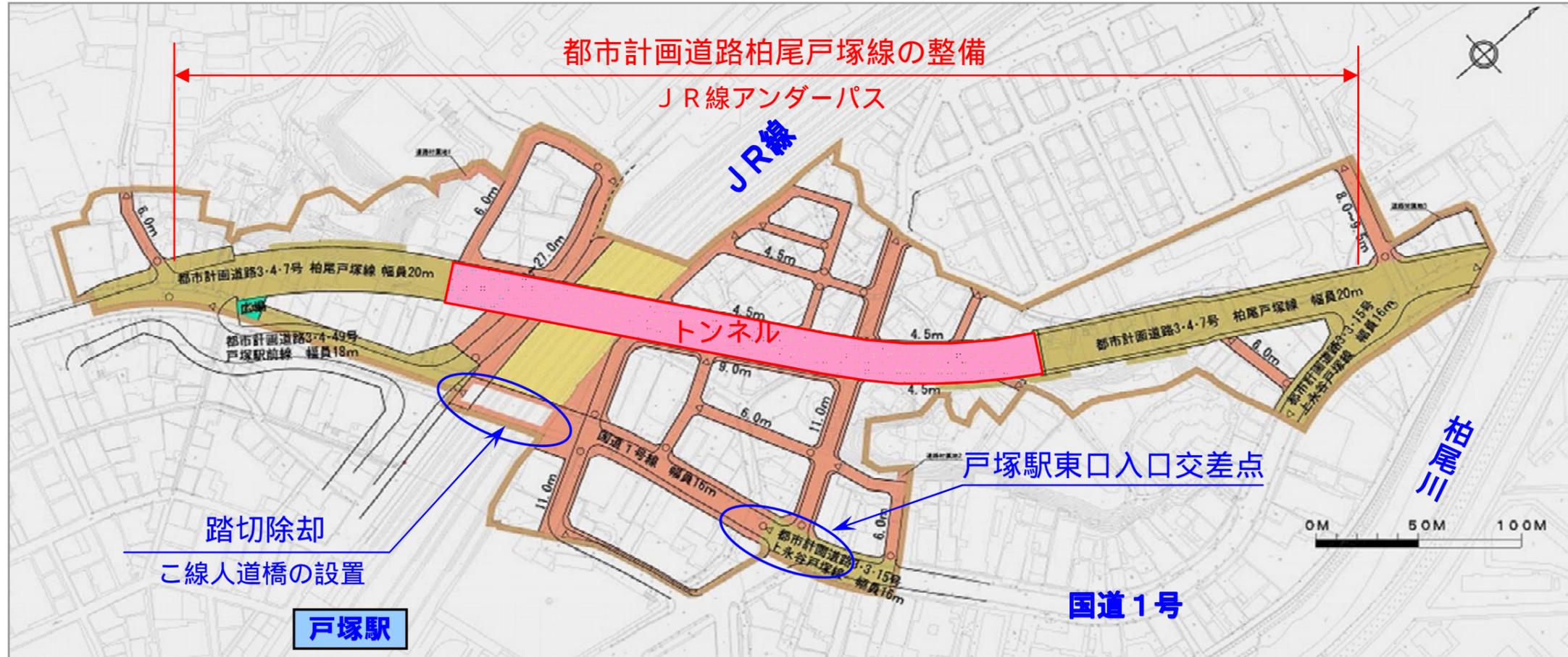
○ JR線踏切の遮断時間が長いため、戸塚駅東西の移動が阻害されている。

移動性阻害要因

	具体的対策	進捗状況	これまでの経緯と今後の予定等	目標年次	
個別対策	○戸塚駅前地区土地区画整理事業 都市計画道路柏尾戸塚線の整備により、JR線東西の移動を円滑化。	実施段階(施工中)進捗率 50%未満)	【都市計画道路柏尾戸塚線の概要】 幅員:20m 延長:約661m 【これまでの経緯】 平成16年度 工事着手 平成17年度 JR線アンダーパス部工事着手 平成22年度 JR線下掘削開始 【今後の予定】 平成26年度 完成	H26年度	対策効果・検証
					住民の声
面的対策	○都市計画道路桂町戸塚遠藤線の整備 戸塚駅付近東西の移動について、分散化を図る。	実施段階(施工中)進捗率 50%未満)	桂町戸塚遠藤線(上倉戸塚地区) 平成25年度完成予定 用地取得率:約72%、事業進捗率:約14%(H21末)	H25年度	備考

対策事業概要図

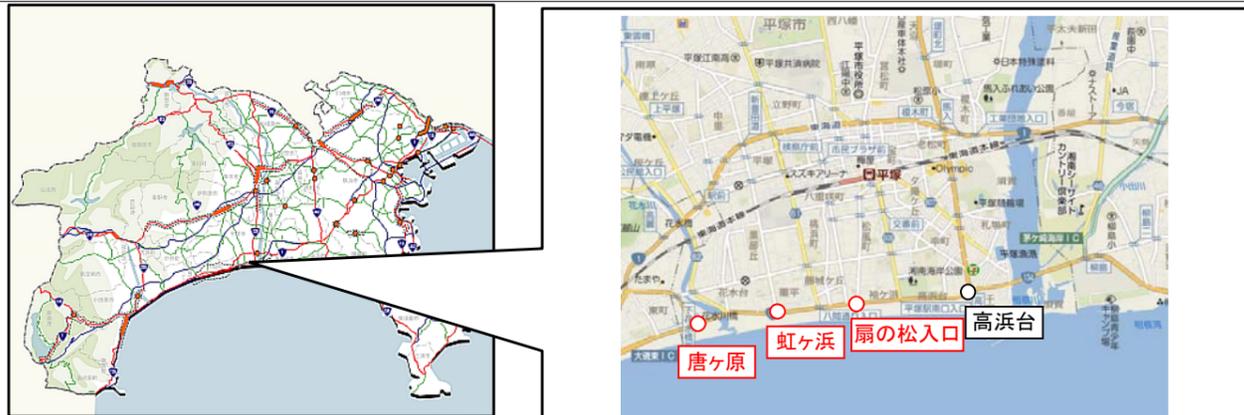
### 戸塚駅前地区土地区画整理事業概要図



番号	路線名	箇所名	段階
【追加】5-2	国道134号	唐ヶ原交差点～扇の松入口交差点	実施段階 (施工中-進捗率50%未満)

対策事業者	神奈川県、横浜国道事務所							
場所	神奈川県平塚市唐ヶ原～袖ヶ浜						区間延長 2.2km	
選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート(H22)	
	損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	障害を感じる	対策が必要
	-	-	○	-	-	-	94%	67%

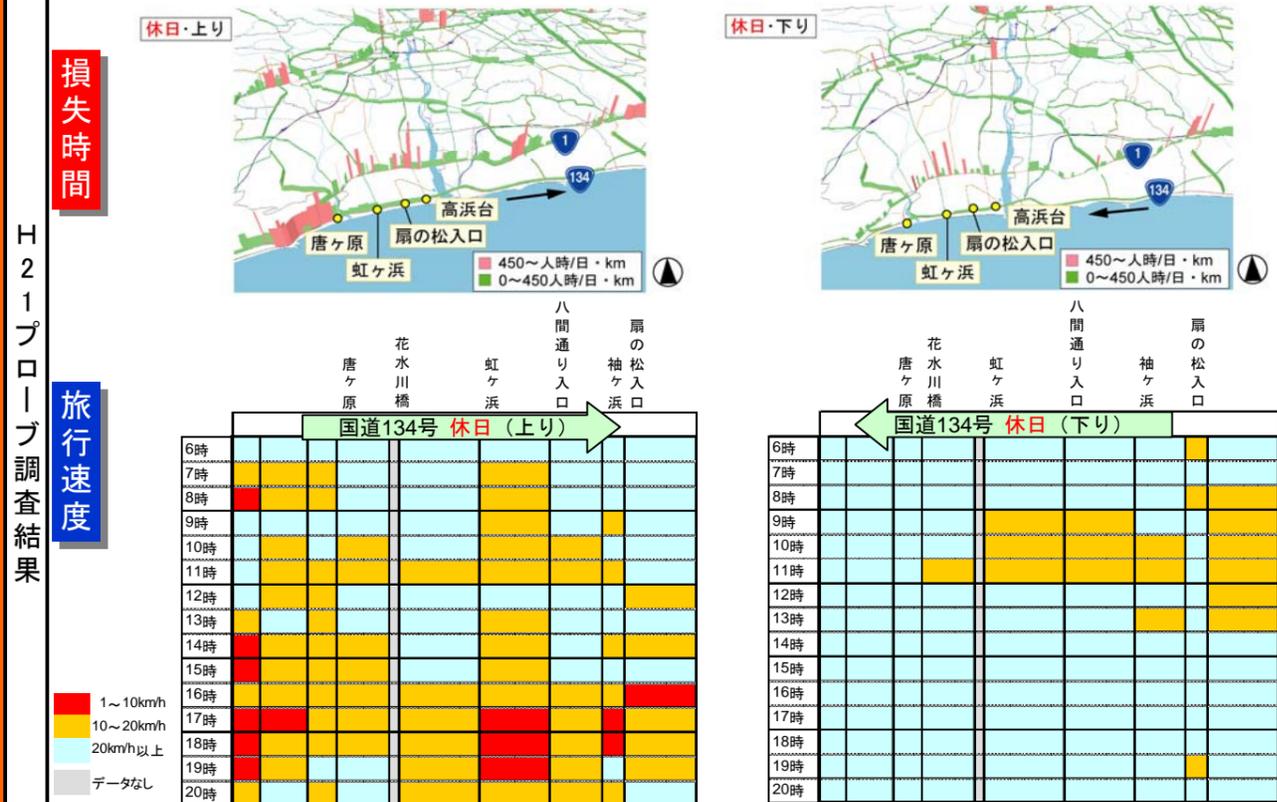
位置図



概要

データによる現況	24h交通量(H17センサ)	ピーク時旅行速度(H17センサ)	混雑度(12h, H17センサ)
	平日 27,166 台/日 休日 24,712 台/日	平日 24.7 km/h 休日 17.2 km/h	平日 1.20 休日 1.10

道路交通



### ■ 道路交通の現況

最大渋滞長: 1990m  
渋滞通過時間: 35分 (17時台)

最大渋滞長: 800m  
渋滞通過時間: 5分 (11時台)

写真① / 写真②

写真の方向: → / 調査日: 平成23年2月20日(日)

移動性阻害要因

○ 国道129号や湘南バイパスが接続する国道134号の当該区間は、非常に交通が集中する箇所であるが、片側1車線であることがボトルネックとなっており、渋滞が発生している。

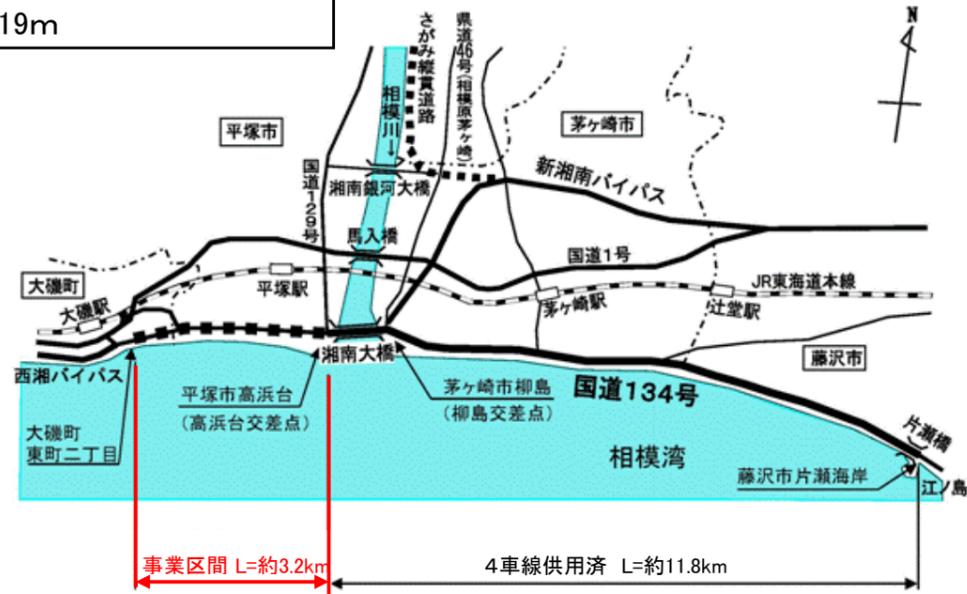
	具体的対策	進捗状況	これまでの経緯と今後の予定等	目標年次
個別対策	①国道134号 高浜台交差点以西 道路改良事業(道路拡幅) (新湘南バイパスが整備されるまでの間、慢性的な交通渋滞の緩和を図る)	実施段階(施工中-進捗率50%未満)	・H21年度 事業着手 ・H22年度 工事着手 ・高浜台交差点から順次整備し、完成した区間から段階的に供用することにより、事業効果の早期発現を図る。	H26年度
面的対策	②新湘南BP 藤沢市城南～中郡大磯町大磯の区間にわたる約15.1kmの自動車専用道路。 藤沢・西湘バイパスを一つにつなぎ、茅ヶ崎・平塚地域の渋滞を緩和する。	一部対策完了 (一部供用・暫定供用)	・II期区間(茅ヶ崎市下町屋～中郡大磯町大磯地先: 6.7km) S63. 9月: 都市計画決定 S63年度: 茅ヶ崎西I.C～茅ヶ崎海岸I.C区間用地着手 H3年: 同区間工事着手 H7. 12月: 同区間完成供用。 H32年度: 供用予定	H32年度

対策事業概要図

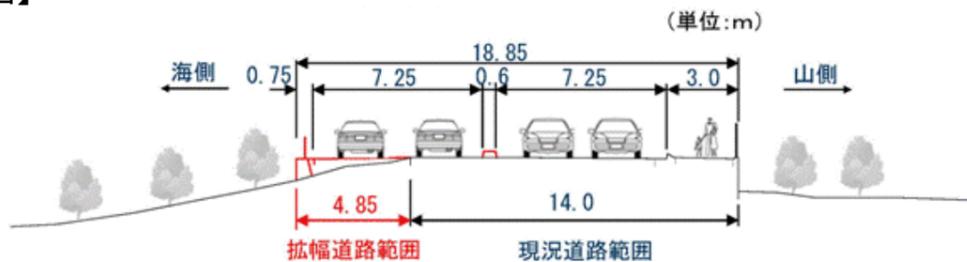
【①国道134号 高浜台交差点以西 道路改良事業概要】

- ・事業箇所 平塚市高浜台～大磯町東町
- ・事業延長 L=約3.2km
- ・道路幅員 W=約19m

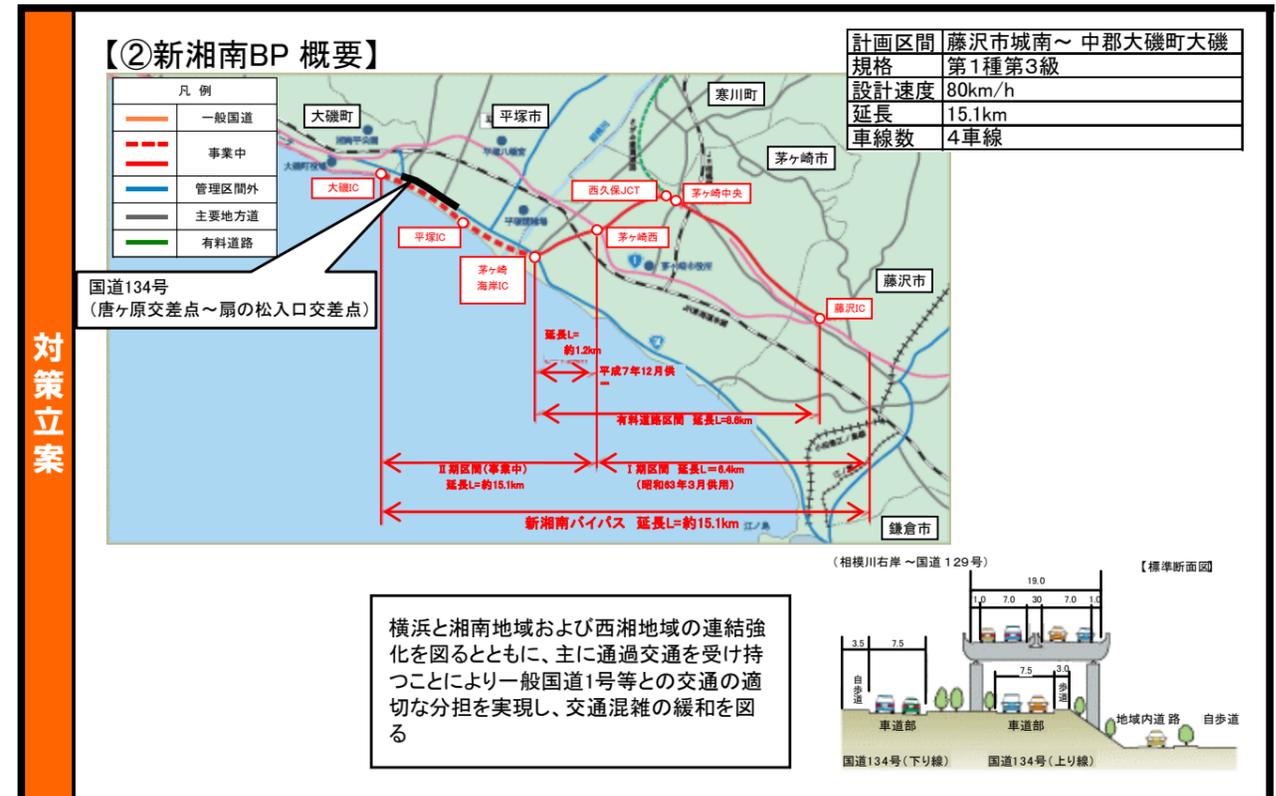
【位置図】



【標準断面図】



対策立案



対策立案

横浜と湘南地域および西湘地域の連結強化を図るとともに、主に通過交通を受け持つことにより一般国道1号等との交通の適切な分担を実現し、交通混雑の緩和を図る

①国道134号 高浜台交差点以西 道路改良事業  
国道134号を4車線に拡幅することにより、交通渋滞の緩和が見込まれる。

対策の効果・検証

②新湘南BP  
■国道134号(唐ヶ原交差点～扇の松入口交差点)への効果  
○交通分散化による交通混雑の緩和  
本路線の全線供用により、広域の旅行速度が改善され、対象区間における所要時間の大幅な短縮が図られる。

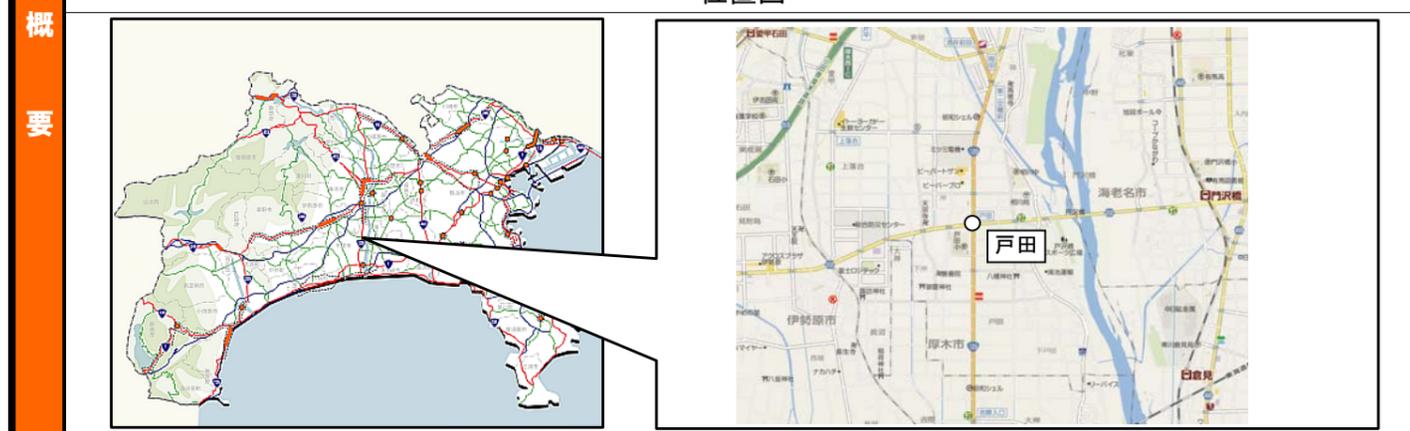


住民の声

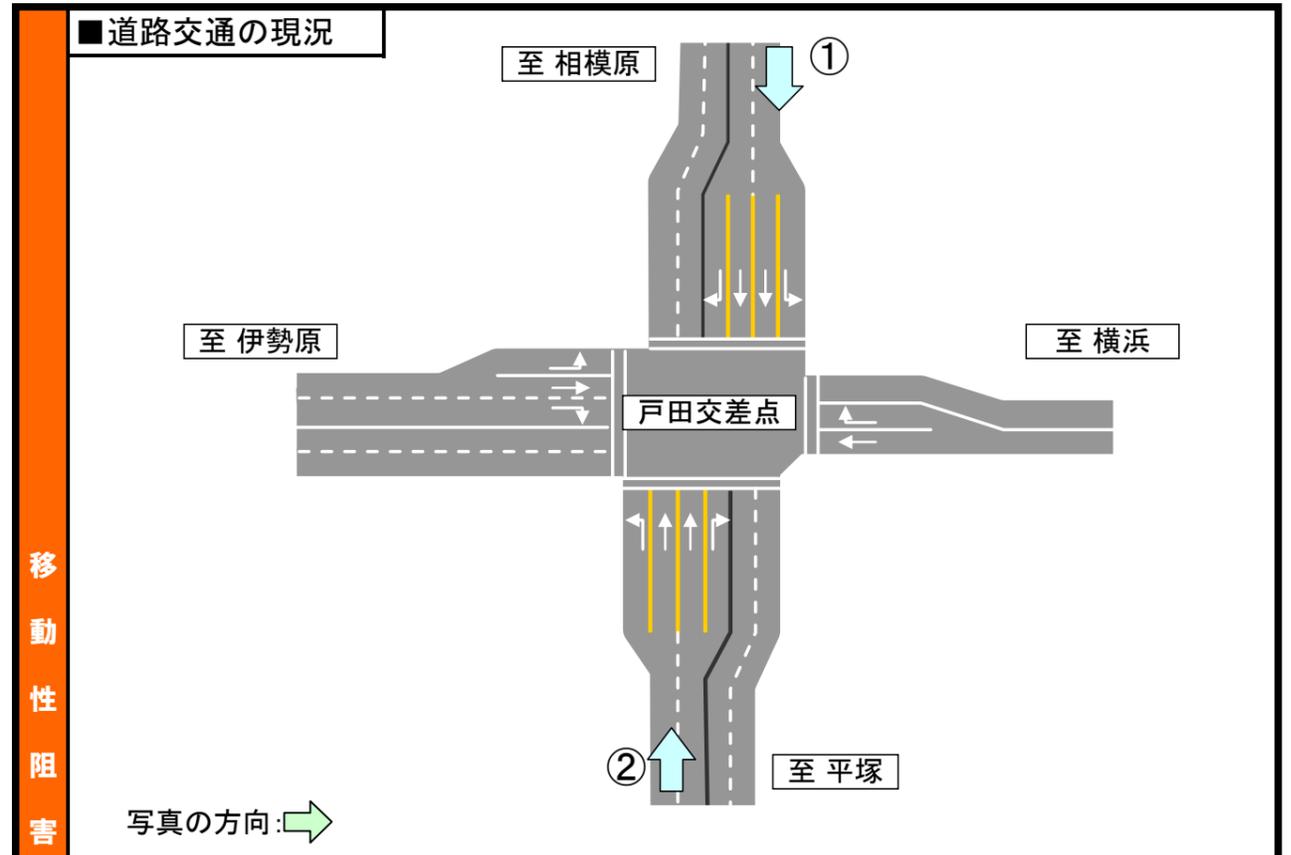
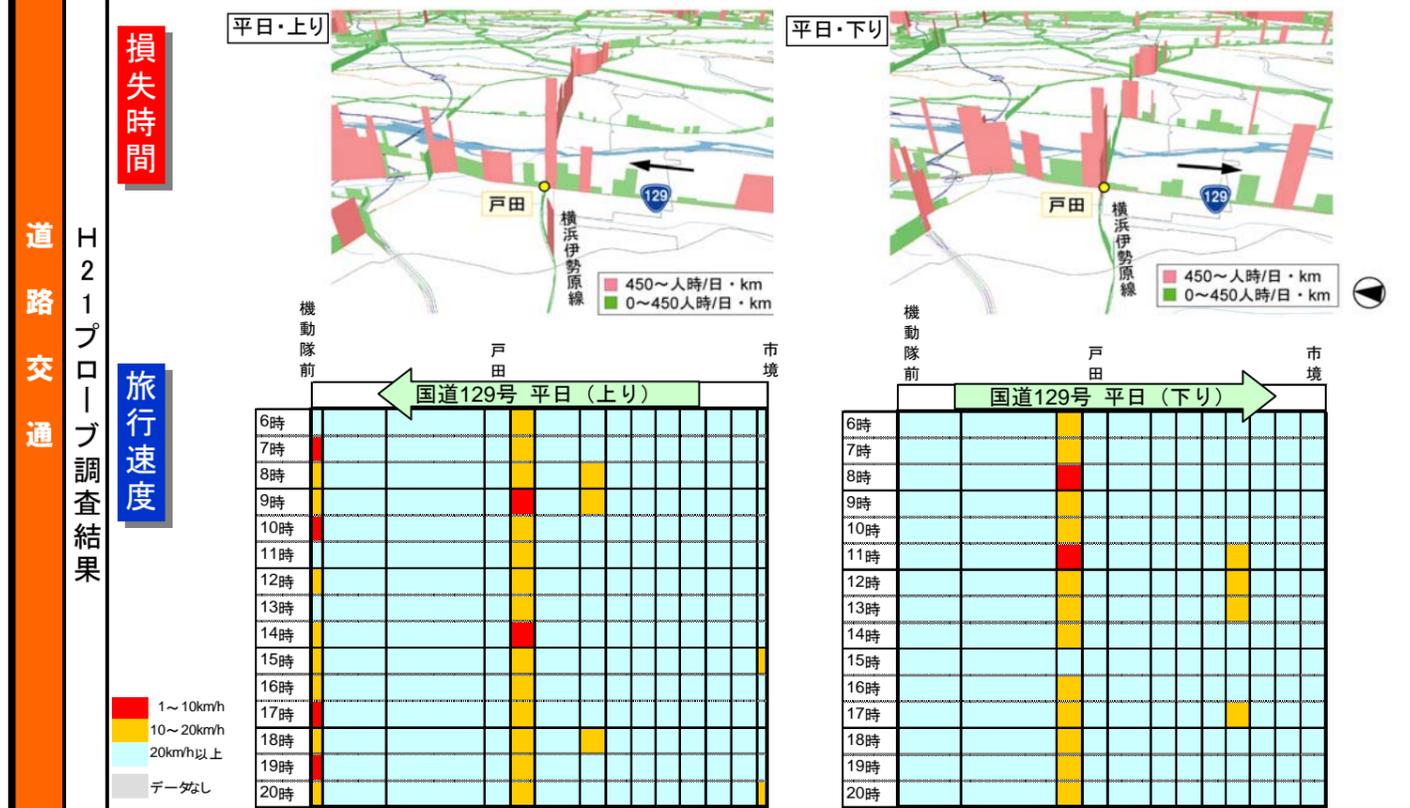
備考

番号	路線名	箇所名	段階
【追加】20	国道129号	戸田交差点	実施段階 (施工中-進捗率50%以上)

対策事業者	神奈川県、横浜国道事務所							
場所	神奈川県厚木市戸田				区間延長	-		
選定理由	渋滞				道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート(H22)	
	損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	障害を感じる	対策が必要
	-	-	○	-	-	-	83%	55%



データによる現況	24h交通量(H17センサ)	ピーク時旅行速度(H17センサ)	混雑度(12h, H17センサ)
	平日 49,058 台/日 休日 39,145 台/日	平日 11.7 km/h 休日 24.1 km/h	平日 1.07 休日 0.89



○ 国道129号は、厚木市域において東名高速道路の厚木インターチェンジに接続していることもあり、交通量が非常に多く、特に県道22号(横浜伊勢原)との戸田交差点付近では慢性的な渋滞が発生している。

概要

道路交通

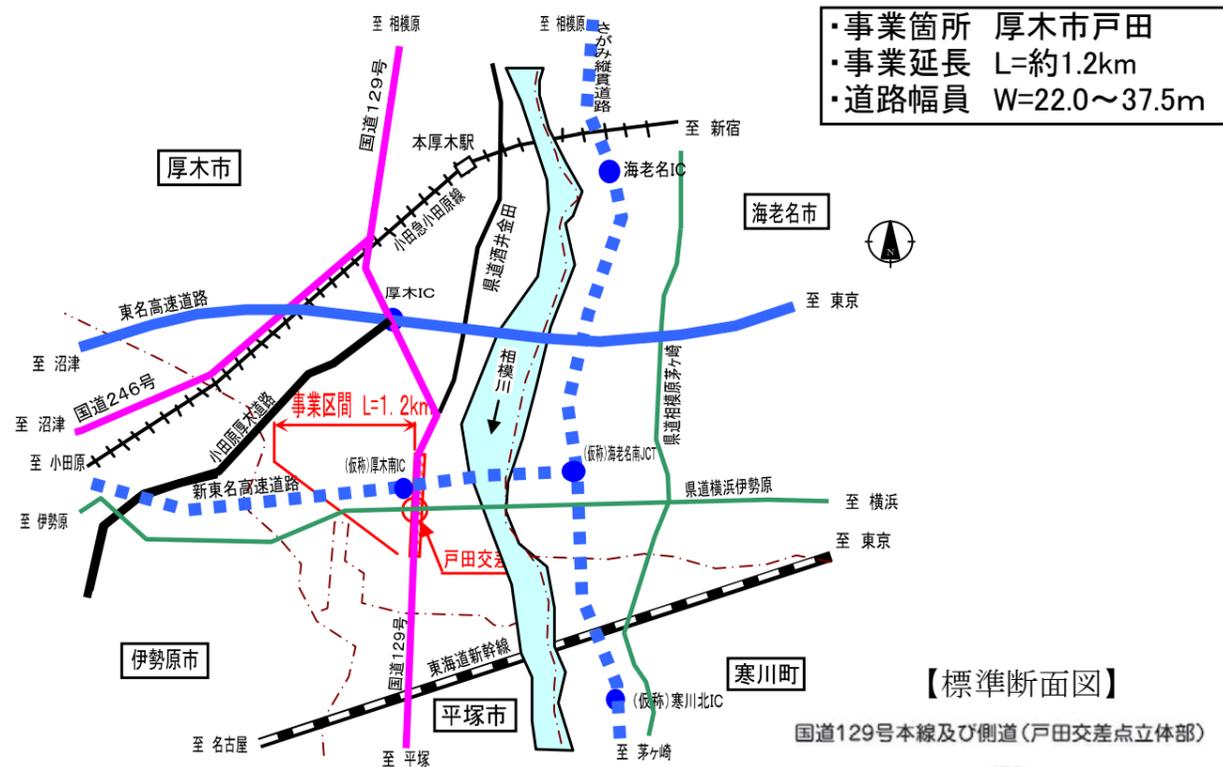
移動性阻害状況

移動性阻害要因

	具体的対策	進捗状況	これまでの経緯と今後の予定等	目標年次
個別対策	①国道129号戸田立体整備事業 (国道129号が、県道22号をアンダーパスする形で戸田交差点を立体化することにより、渋滞緩和を図る)	実施段階 (施工中-進捗率50%以上)	H8. 6月：都市計画決定 H12年度：事業着手 H14年度：用地買収着手 H19年度：工事着手 H26年度の供用を目指す。	H26年度
	面的対策	②さがみ縦貫道路 神奈川県茅ヶ崎市西久保から相模原市城山町川尻を結ぶ、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の一部を構成する自動車専用道路。 県央部の体系的な道路ネットワークの整備を行い、道路交通の円滑化を図る。	実施段階 (施工中-進捗率50%以上)	西久保JCT～海老名JCT:H24年度供用予定 用地進捗率:99%(H23.1末面積ベース) 工事状況:用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事などを推進中
対策完了			海老名JCT～海老名IC:H22年2月27日供用	完了
実施段階 (施工中-進捗率50%以上)			海老名IC～相模原IC:H24年度供用予定 用地進捗率:99%(H21.12末面積ベース) 工事状況:用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事、トンネル工事、インターチェンジ部の改良工事を推進中	H24年度
実施段階 (施工中-進捗率精査中)			相模原IC(仮称)～八王子南IC(仮称):H24年度供用予定 ※開通年度については、現在検討を行っております。 用地進捗率:約95%(H22.12末時点:相模原IC(仮称)～八王子JCT間) 工事状況:トンネル、橋梁、改良工事を実施中	H24年度 ※検討中

対策事業概要図

【①国道129号 戸田立体整備事業概要】



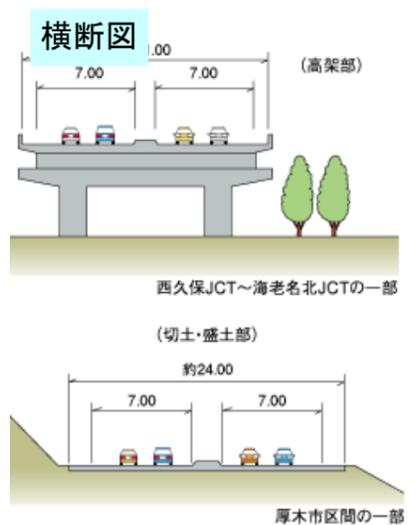
【標準断面図】



【②さがみ縦貫道路 概要】



国道129号の通過交通を分担させ、交通渋滞の緩和を図る。



対策立案

対策立案

①国道129号 戸田立体整備事業

国道129号と県道22号(横浜伊勢原)との交差点を立体化し、国道129号の通過交通と県道22号(横浜伊勢原)の出入り交通を分離することによって、交通渋滞の緩和が見込まれる。

②さがみ縦貫道路

神奈川県央部を南北に結ぶ広域・高速ネットワークの形成により、通過交通の転換が見込まれ一般道路の混雑が緩和される。また、周辺環境の改善(CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPMの減少)の効果が見込まれる。

対策の効果・検証

住民の声

備考

番号	路線名	箇所名	段階
②(仮番号21)	県道世田谷町田(津久井道)	川崎市麻生区内	実施段階(施工中-進捗率50%未満)

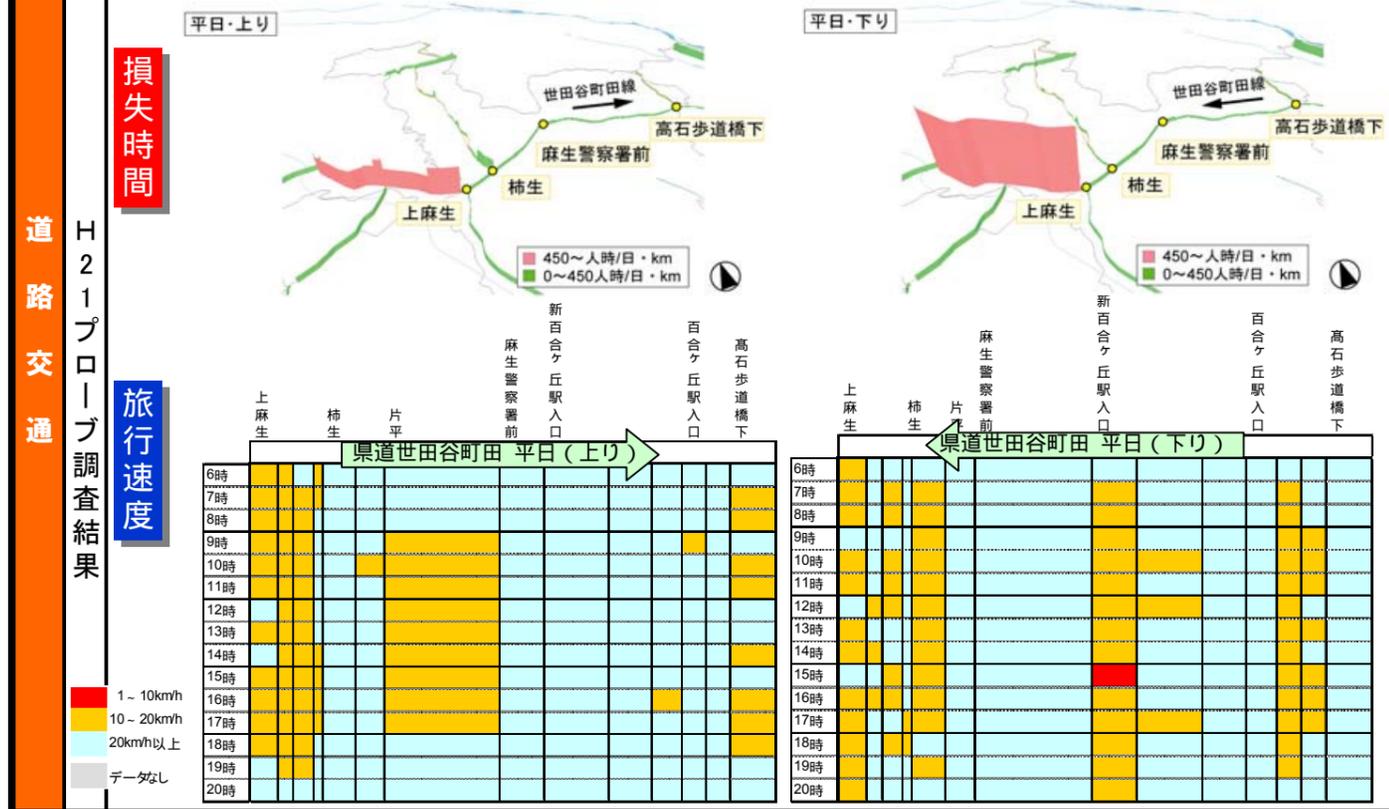
対策事業者	川崎市							
場所	神奈川県川崎市麻生区万福寺4丁目先～上麻生6丁目先		区間延長	—				
選定理由	渋滞		道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート(H22)			
	損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	障害を感じる	対策が必要
	—	—	○	—	—	—	91%	62%

位置図

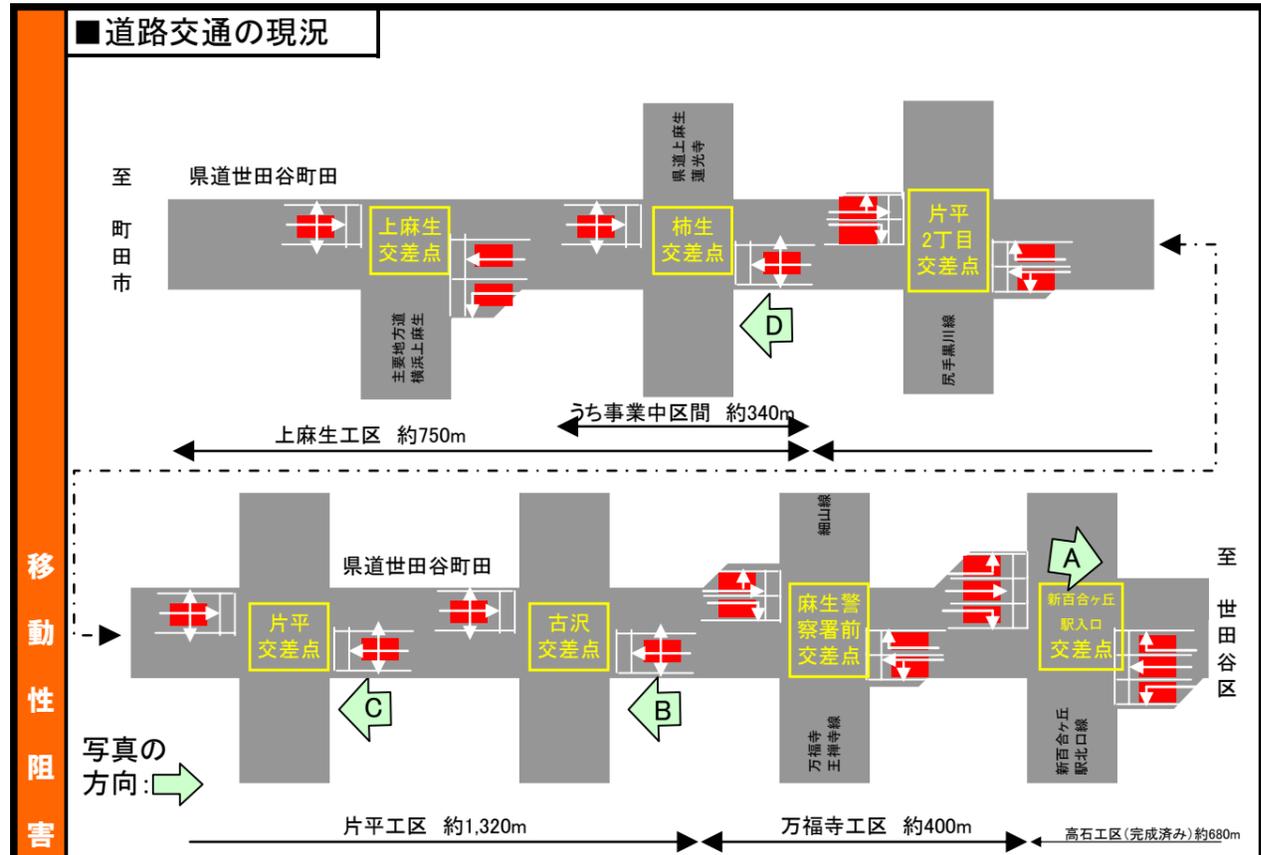


概要

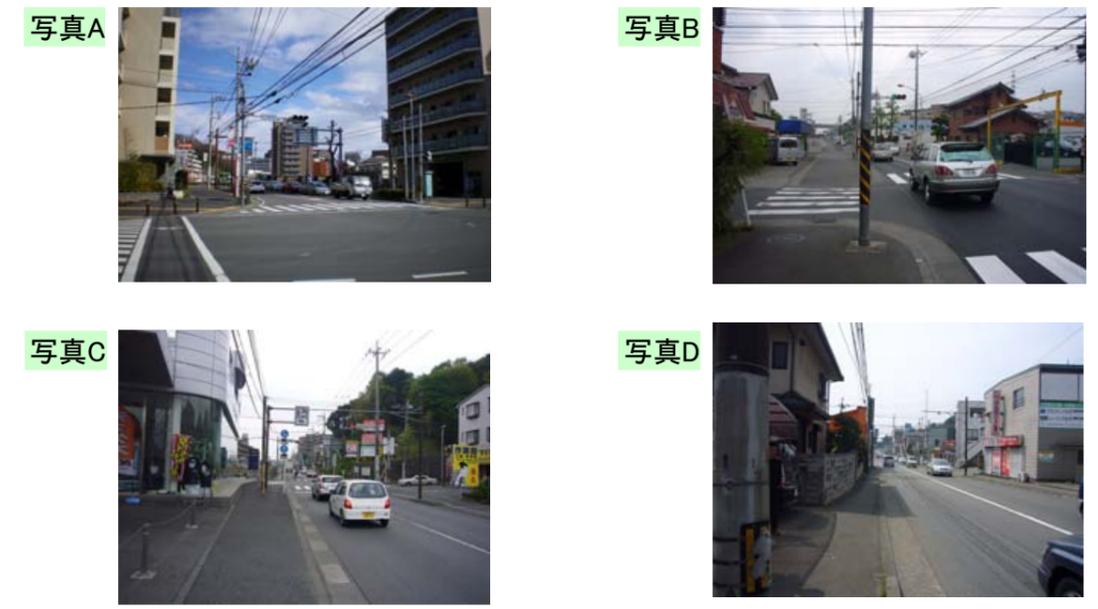
データによる現況	24h交通量(H17センサ)	ピーク時旅行速度(H17センサ)	混雑度(12h, H17センサ)
	平日 23,538 台/日 休日 22,418 台/日	平日 22.2 km/h 休日 12.6 km/h	平日 1.68 休日 1.67



道路交通



移動性阻害状況



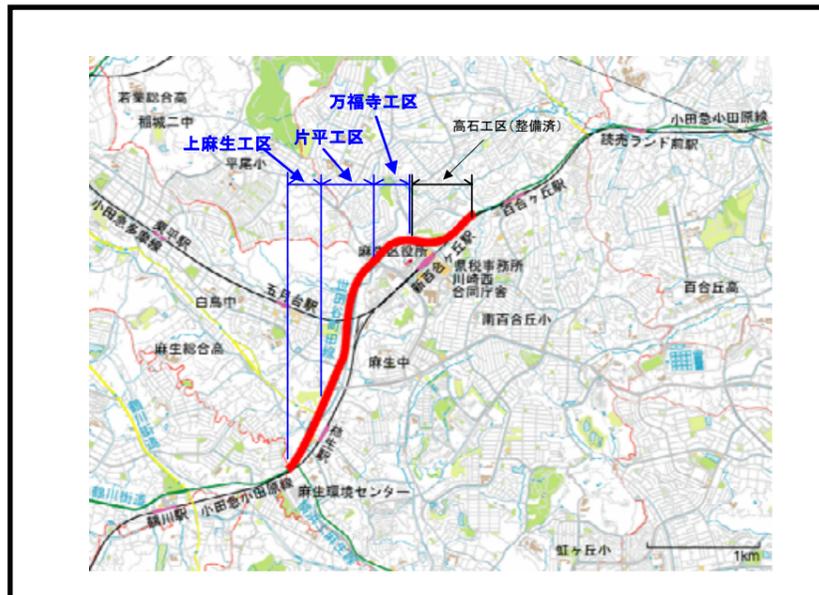
○ 当該道路は、2車線で交通量が多いため(平日2.1～2.4万台/24h、平日混雑度1.3～1.7(H17道路交通センサより))、混雑している。  
 ○ 大部分の交差点に右折レーンがないため、直進阻害をおこしている。

移動性阻害要因

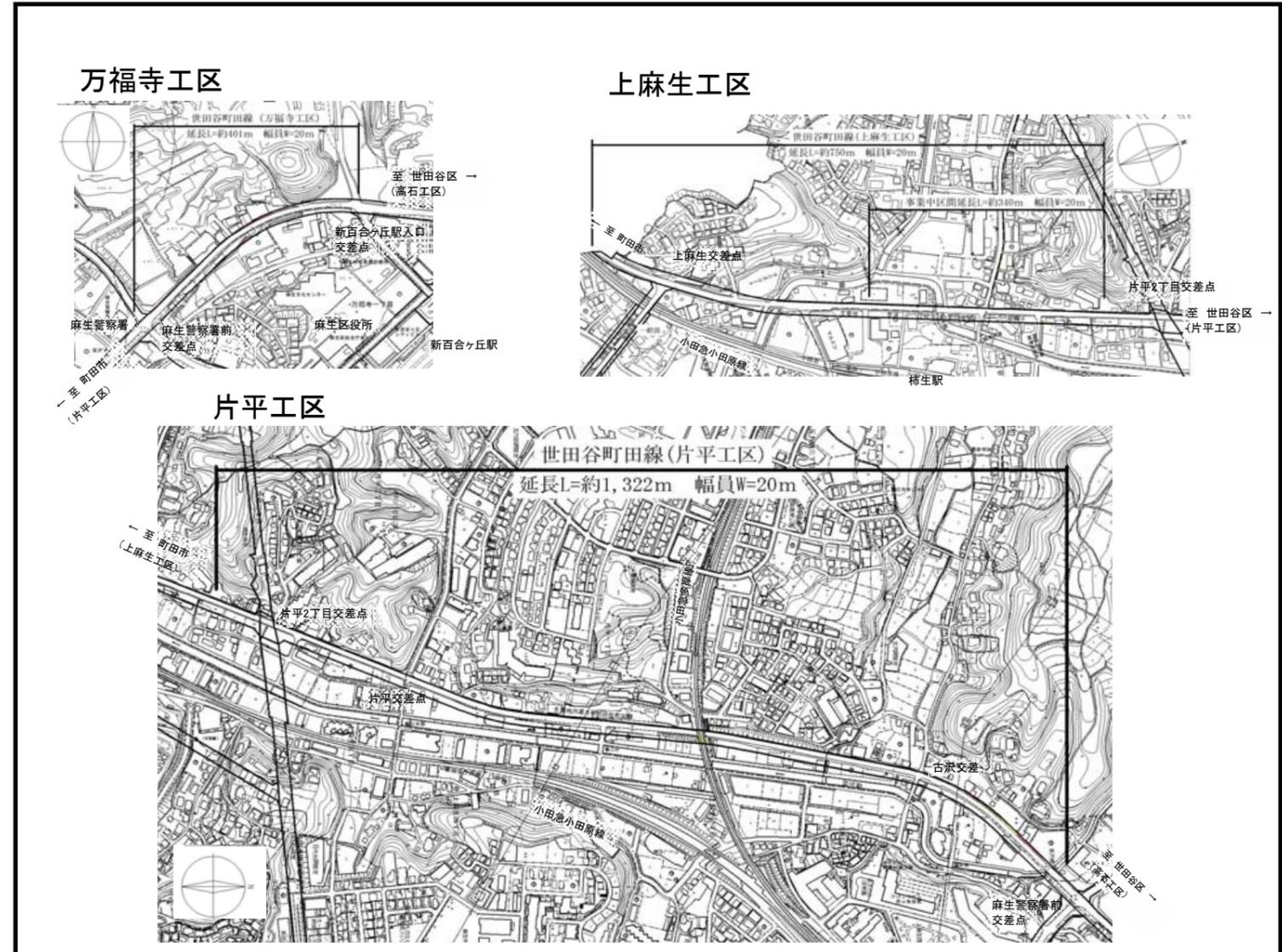
具体的対策		進捗状況	これまでの経緯と今後の予定等	目標年次	対策効果・検証	○4車線拡幅整備により、広域ネットワークの一翼を担う県道世田谷町田の渋滞の緩和や、新百合ヶ丘駅などの拠点へのアクセス性の向上、緊急輸送路の確保などが図られる。
個別対策	○県道世田谷町田の道路整備 川崎市麻生区万福寺4丁目先～上麻生6丁目先(町田市境)の区間について、4車線拡幅整備し、且つ主要交差点に付加車線を設置することにより、交通混雑の解消を図る。	実施段階(施工中-進捗率50%未満)	万福寺工区 S63年度事業着手 H26年度までに完成予定	H26年度		
		実施段階(用地測量・買収)	片平工区 H12年度事業着手 H26年度までに完成予定	H26年度		
		実施段階(用地測量・買収)	上麻生工区の一部 H20年度に事業着手	未定		
			高石工区平成22年度 整備済み	—		
面的対策					備考	

対策事業概要図

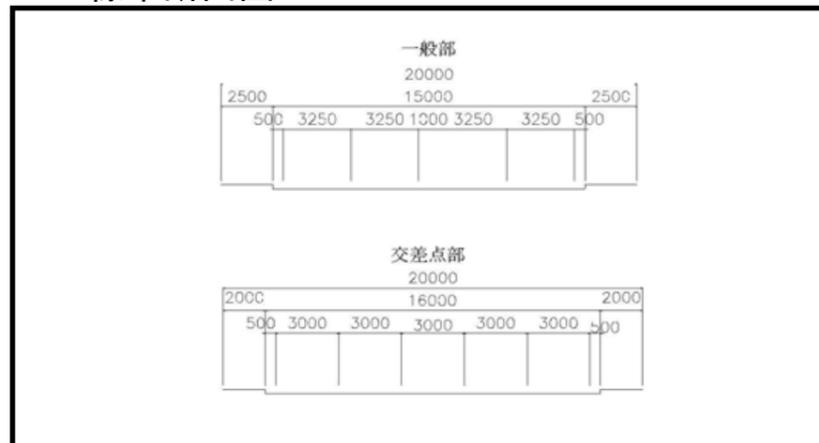
事業箇所位置図



工区別平面図



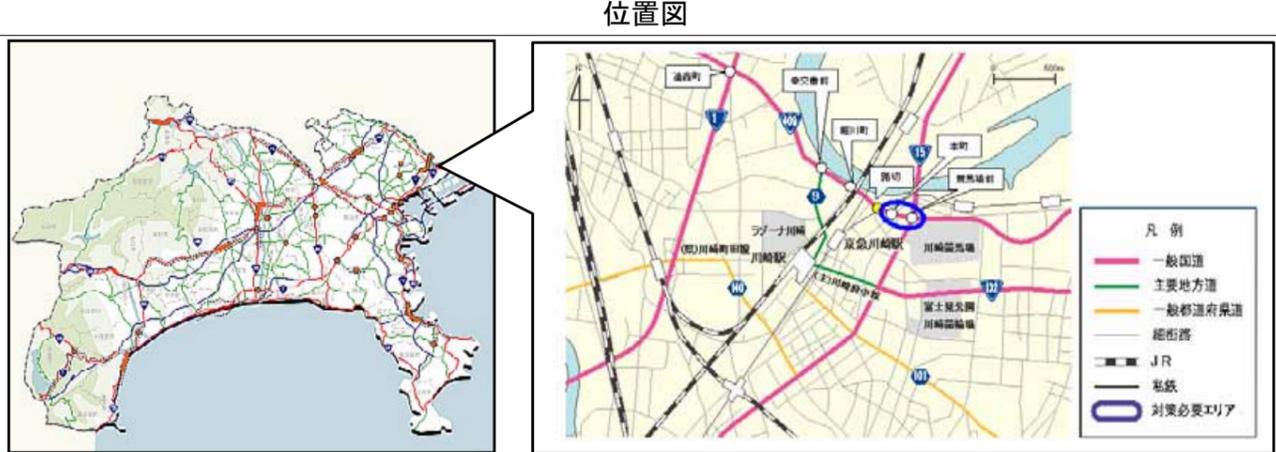
標準断面図



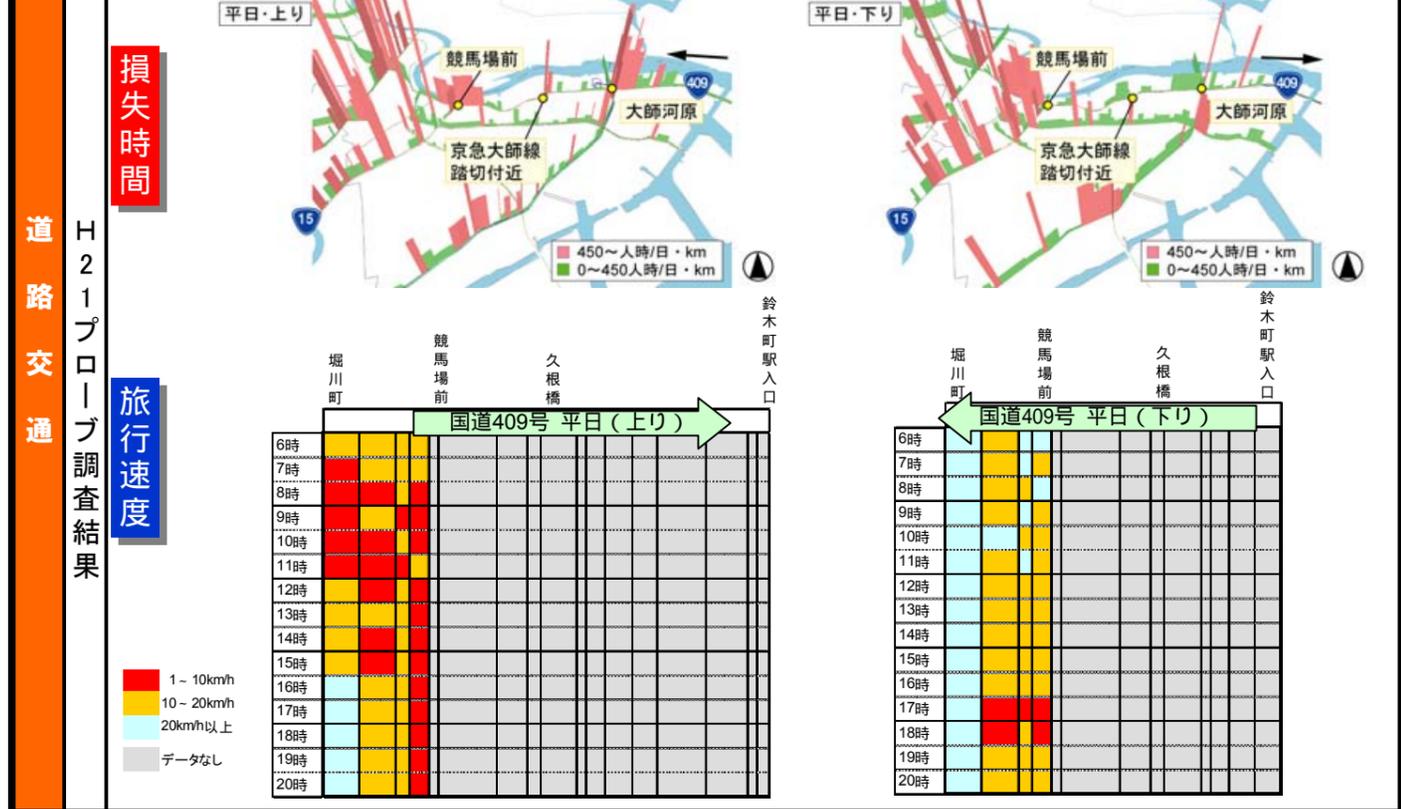
番号	路線名	箇所名	段階
③(仮番号26)	一般国道409号	競馬場前交差点	実施段階 (施工中-進捗率50%未満)

対策事業者	川崎市							
場所	神奈川県川崎市川崎区堀之内町		区間延長	—				
選定理由	渋滞		道路構造	気象・自然条件	利用者アンケート(H22)			
	損失時間が大きい	旅行速度が低い	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	一般に走行しづらい道路構造	降雨など異常気象により、通行が規制	障害を感じる	対策が必要
	—	—	○	—	—	—	91%	54%

概要



データによる現況	24h交通量(H17センサ)	ピーク時旅行速度(H17センサ)	混雑度(12h, H17センサ)
	平日 28,535 台/日 休日 25,373 台/日	平日 13.3 km/h 休日 25.9 km/h	平日 2.13 休日 1.89



道路交通

■ 道路交通の現況



写真の方向: →

移動性阻害状況



移動性阻害要因

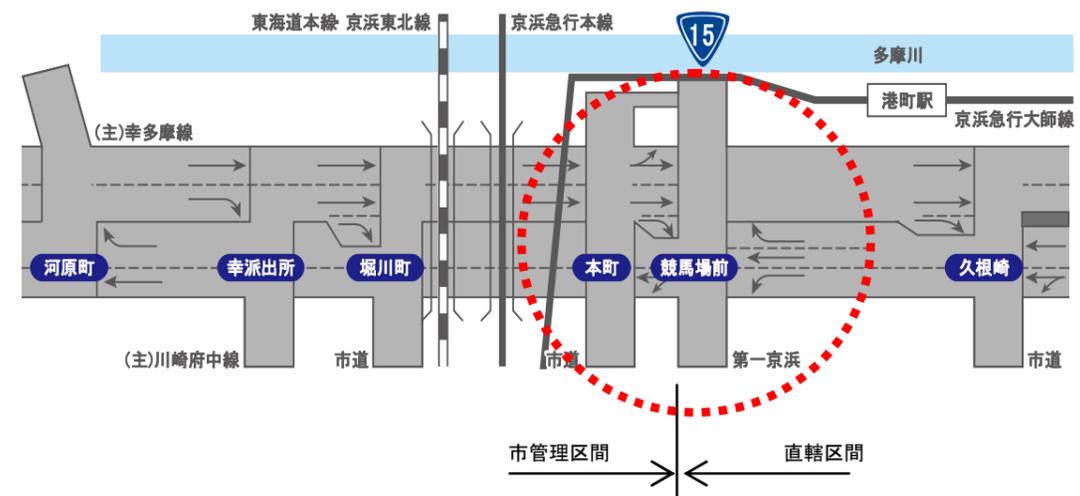
○ 競馬場前交差点での直進車線の減少(2車線→1車線)

具体的対策		進捗状況	これまでの経緯と今後の予定等	目標年次	対策効果・検証
個別対策	一般国道490号川崎競馬場前交差点(上り線)の交通渋滞緩和のため、競馬場前交差点の川崎市管理区間側(競馬場前交差点～本町交差点間)の上り線を1車線増設するものである。	実施段階(施工中-進捗率50%未満)	平成19年度 川崎国道事務所と協力し、委託調査を実施 平成20年度 地元説明会を実施 平成21年度 県警協議完了(道路線形の確定) 平成21年度 横浜国道事務所との設計協議完了 平成22年度 電柱等占用物件移設工事に着手 平成22年度 道路工事発注・契約予定、電柱等占用物件移設工事 平成23年度 工事完成予定(対策の完了)	H23年度	
面的対策					

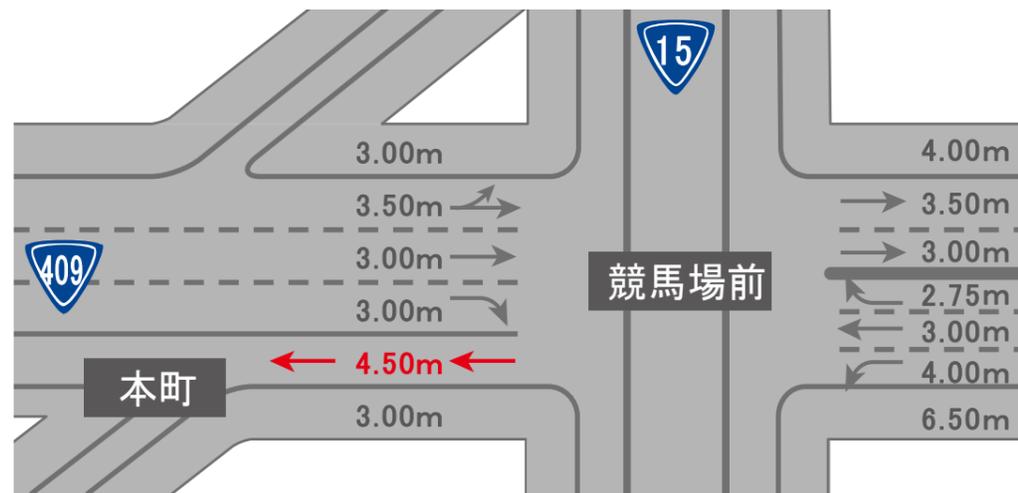
対策事業概要図

### ◆ 一般国道409号 競馬場交差点改良事業

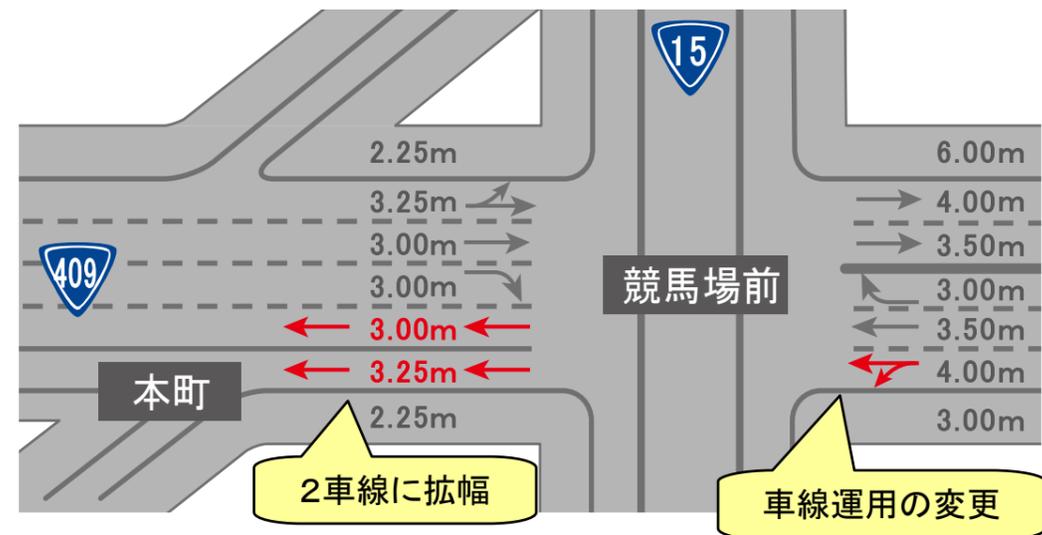
一般国道409号の川崎競馬場前交差点(上り線)の交通渋滞緩和のため、競馬場前交差点の市管理区間側(競馬場前交差点～本町交差点間)の上り線を1車線増設するものです。



#### 現況



#### 対策後



対策立案

番号	路線名	箇所名	段階
⑤(仮番号32)	国道16号 及び 市道五貫目第33号線	上川井周辺	実施段階(施工中-進捗率50%未満)

対策事業者	横浜市		
場所	横浜市瀬谷区北町	区間延長	—
選定理由	渋滞		道路構造
	損失時間が大きい	旅行速度が低い	一般に走行しづらい道路構造
	—	—	—
	渋滞する時間が長い	最大の渋滞長、通過時間が長い	気象・自然条件
	○	—	降雨など異常気象により、通行が規制
			利用者アンケート(H22)
			障害を感じる
			対策が必要
			93%
			68%

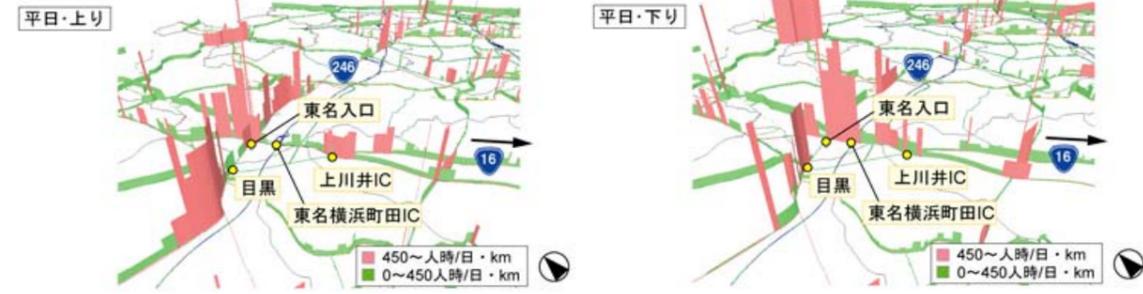
位置図



概要

データによる現況	24h交通量(H17センサ)	ピーク時旅行速度(H17センサ)	混雑度(12h, H17センサ)
	平日 30,245 台/日 休日 29,203 台/日	平日 — km/h 休日 — km/h	平日 2.10 休日 2.10

損失時間

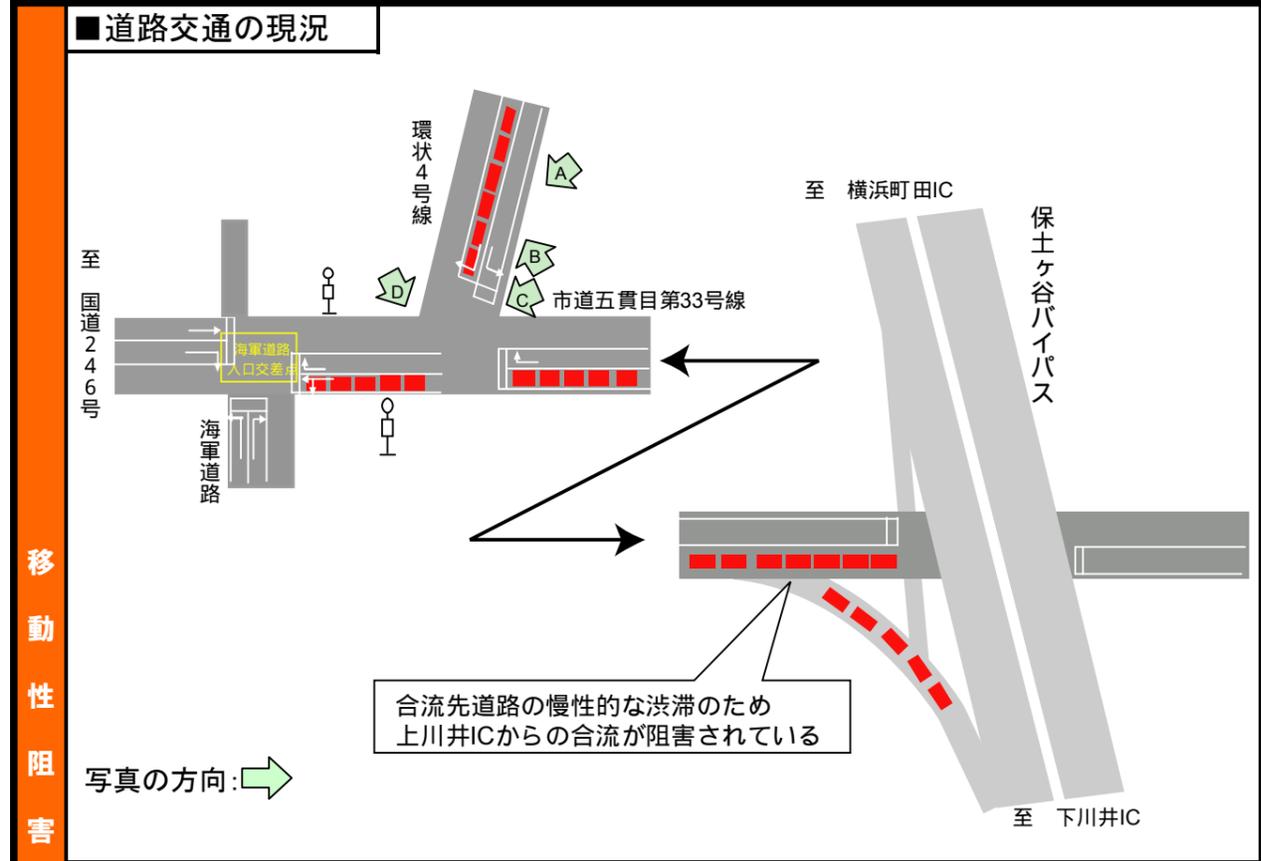


旅行速度

プローブデータなし

道路交通

H21プローブ調査結果



移動性阻害状況

写真の方向: →

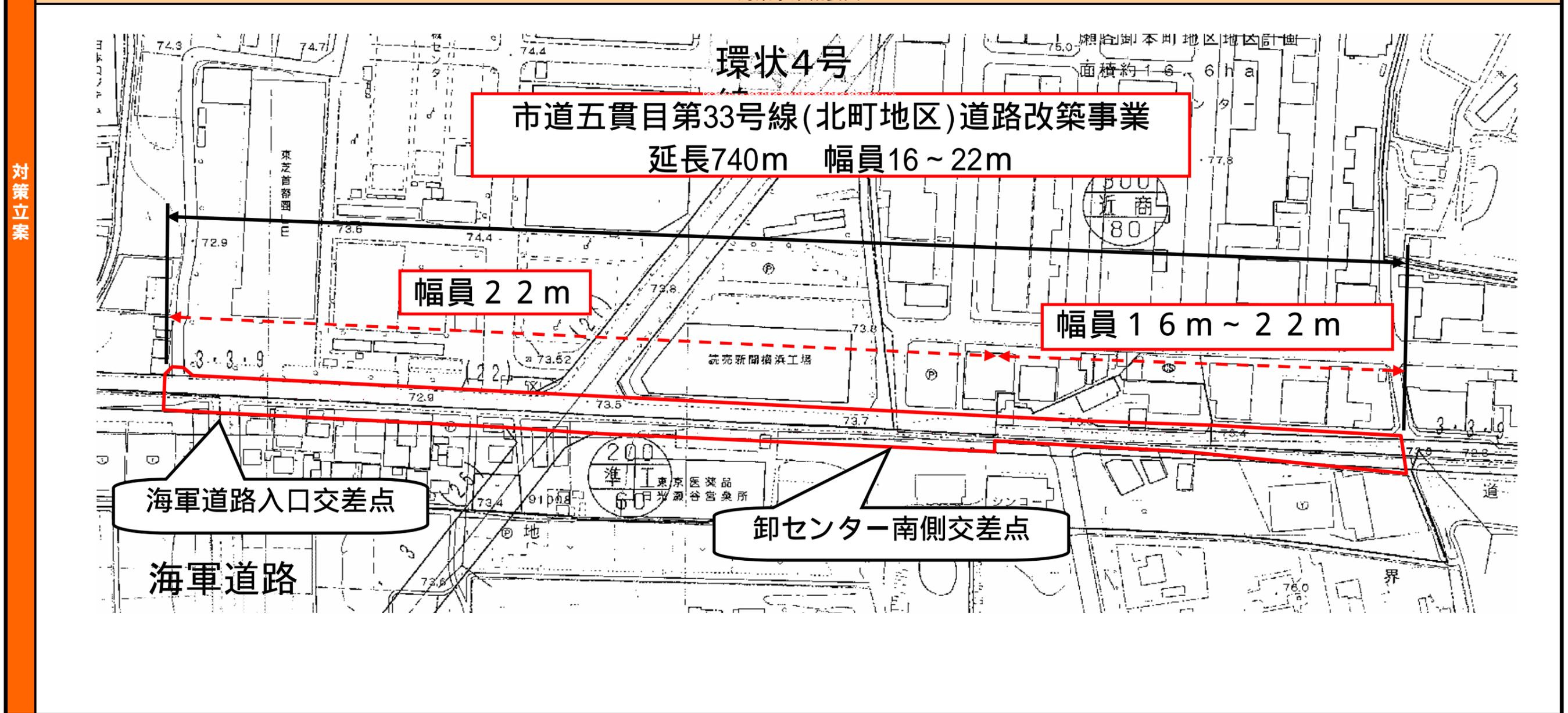


移動性阻害要因

- 市道五貫目第33号線における東西方向の交通と、環状4号線による南北方向の交通が重複し、日常的に渋滞が発生している。
-

具体的対策		進捗状況	これまでの経緯と今後の予定等	目標年次	対策効果・検証
個別対策	○市道五貫目第33号線(北町地区)道路改築事業 卸センター南交差点～海軍道路入口交差点間を4車線化し、国道246号方面への流れを改善します。	実施段階(施工中)進捗率50%未満)	【市道五貫目第33号線(北町地区)の概要】 幅員:16~22m 延長:約740m 事業年度:H20年度~H24年度(予定) 用地取得率:0%(H21末) 工事等進捗率:15%(H21末)	H24年度	
	面的対策				
					住民の声
					備考

対策事業概要図



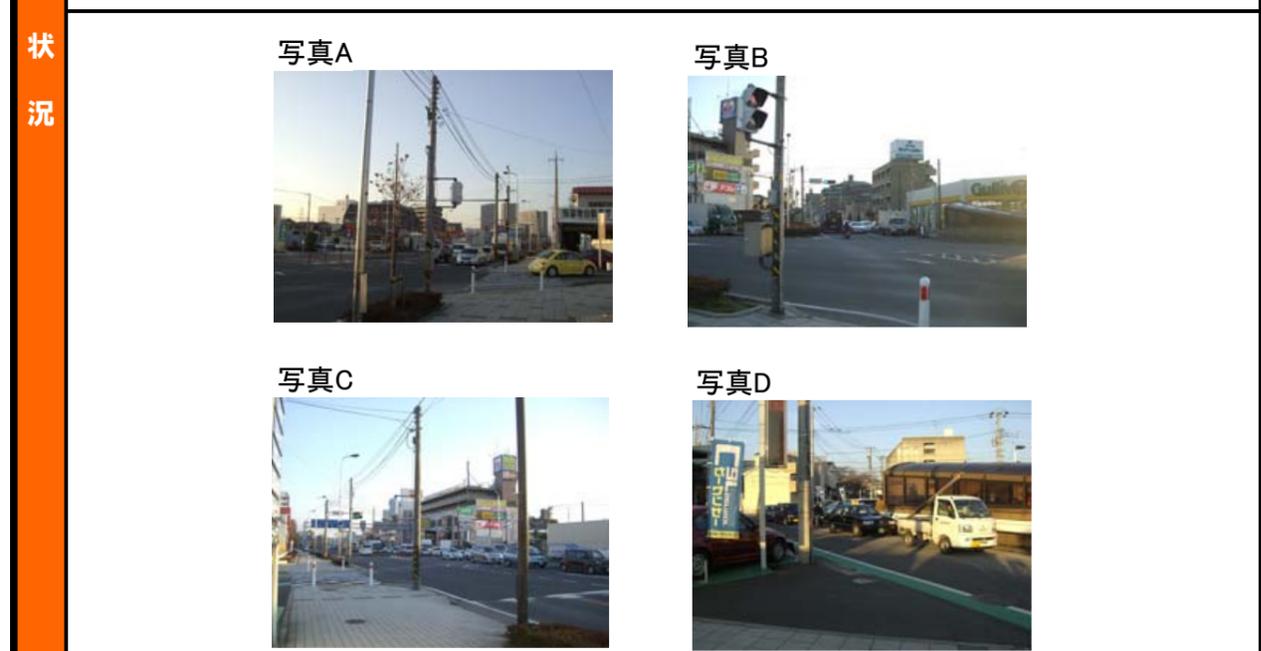
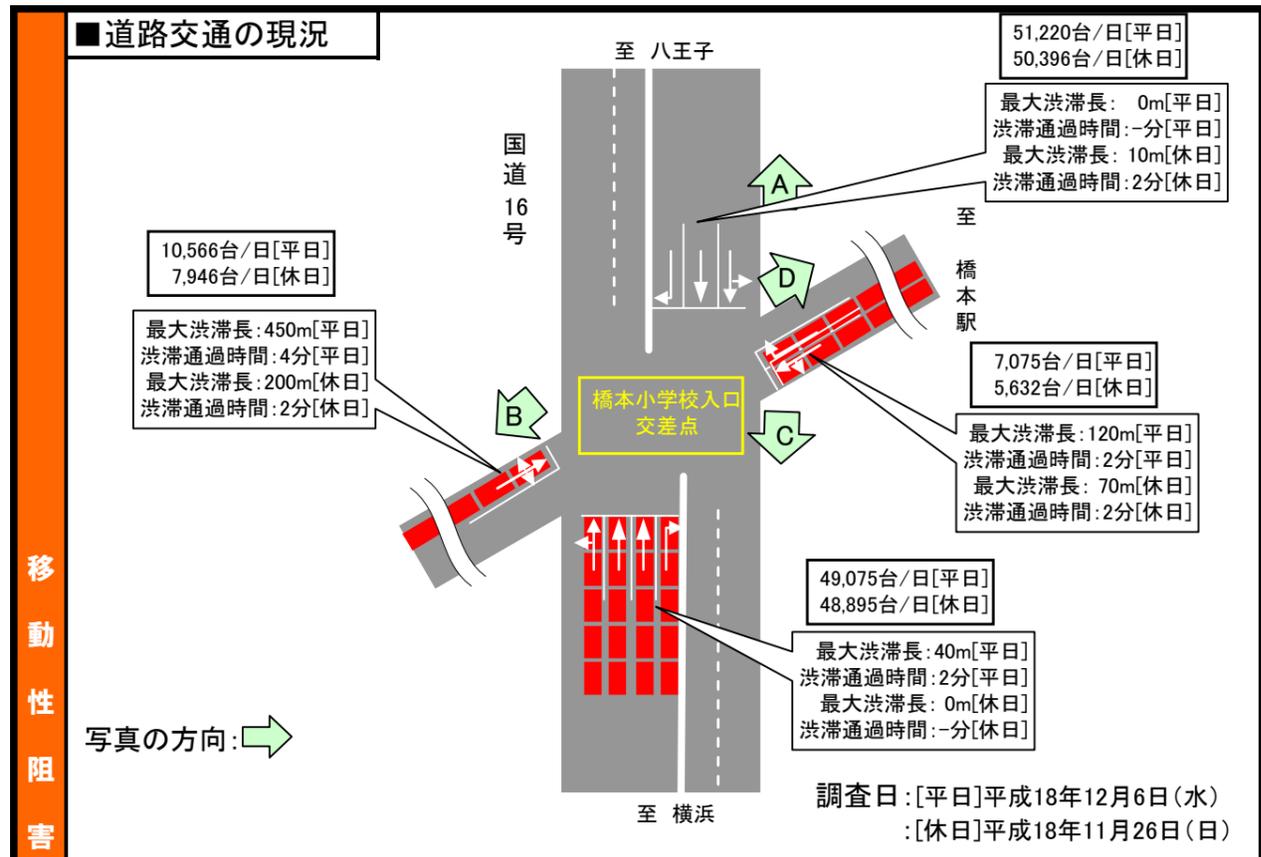
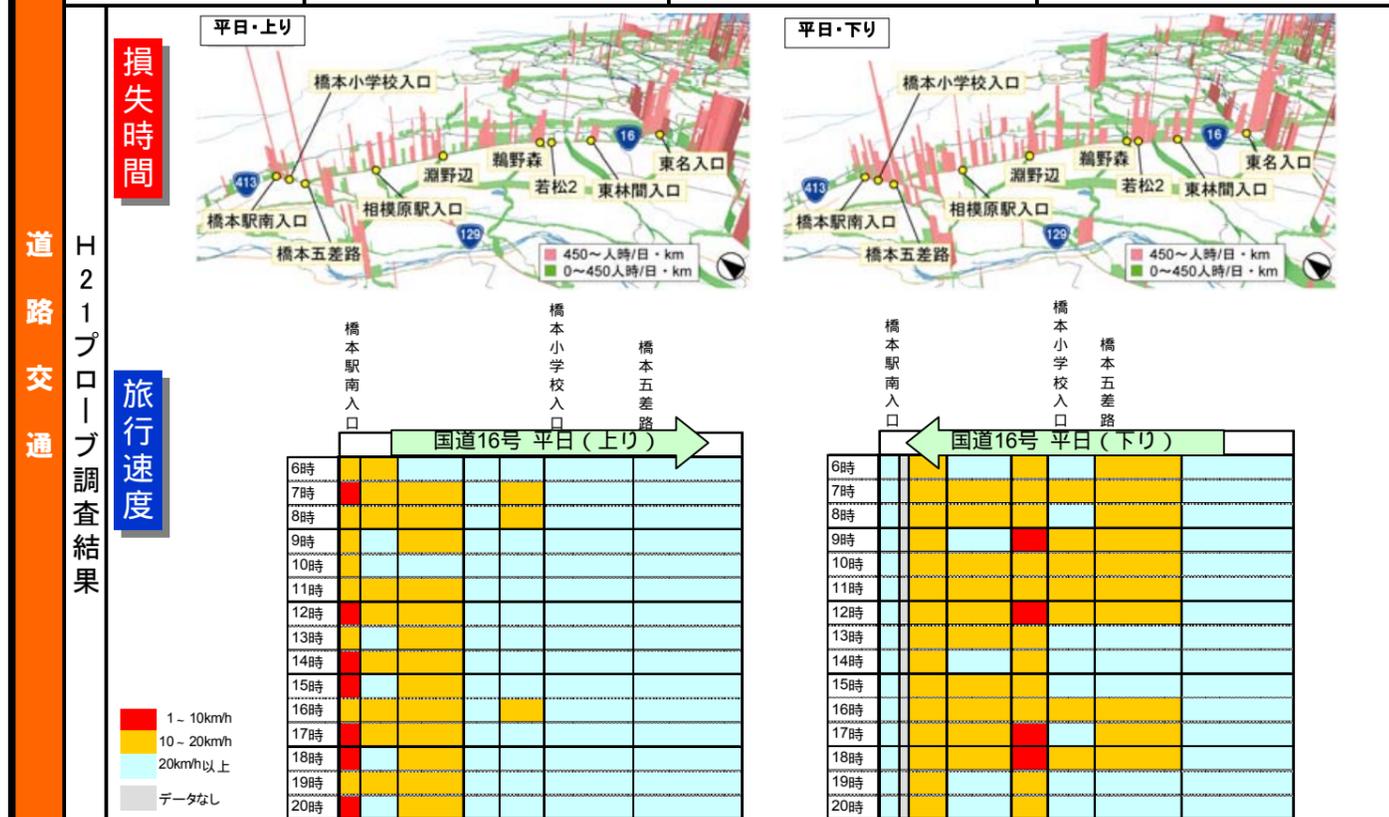
対策立案

番号	路線名	箇所名	段階
⑦(仮番号34)	国道16号 及び 交差道路	橋本小学校入口交差点	一部対策完了 (一部供用・暫定供用)

対策事業者	相武国道事務所			
場所	神奈川県相模原市緑区西橋本1丁目		区間延長	—
選定理由	渋滞		道路構造	気象・自然条件
	損失時間が大きい	旅行速度が低い	一般に走行しづらい道路構造	利用者アンケート(H22)
	—	○	—	84%
				40%



データによる現況	24h交通量(H17センサ)	ピーク時旅行速度(H17センサ)	混雑度(12h, H17センサ)
	平日 50,103 台/日 休日 48,657 台/日	平日 26.5 km/h 休日 29.0 km/h	平日 1.37 休日 1.33



移動性阻害要因

- 平日約5万台/日が通行する交通量の多い区間で、交通容量を超える交通が集中している。特に橋本小学校入口交差点は国道16号と交差するため、交差点への流出入車両が多い。
- 国道16号は神奈川県の南北を結ぶ主要道路であり、八王子方面から横浜や鎌倉方面へ向かう通過交通が多いと考えられるため、広域的なネットワークの観点から交通量の分散を図る必要がある。

個別対策	具体的対策	進捗状況	これまでの経緯と今後の予定等	目標年次
面的対策	○さがみ縦貫道路 神奈川県茅ヶ崎市西久保から相模原市城山町川尻を結ぶ、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の一部を構成する自動車専用道路。 県央部の体系的な道路ネットワークの整備を行い、道路交通の円滑化を図る。	実施段階 (施工中-進捗率50%以上)	西久保JCT~海老名JCT:H24年度供用予定 用地進捗率:99%(H23.1月末面積ベース) 工事状況:用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事などを推進中	H24年度
		対策完了	海老名JCT~海老名IC:H22年2月27日供用	完了
		実施段階 (施工中-進捗率50%以上)	海老名IC~相模原IC:H24年度供用予定 用地進捗率:99%(H23.1月末面積ベース) 工事状況:用地未取得箇所を除きほぼ全面的に橋梁下部・上部工事、トンネル工事、インターチェンジ部の改良工事を推進中	H24年度
		実施段階 (施工中-進捗率50%以上)	相模原IC(仮称)~八王子南IC(仮称):H24年度供用予定※ ※開通年度については、現在検討を行っております。 用地進捗率:約95%(H22.12末時点:相模原IC(仮称)~八王子JCT間) 工事状況:トンネル・橋梁・改良工事などを実施中	H24年度 ※検討中

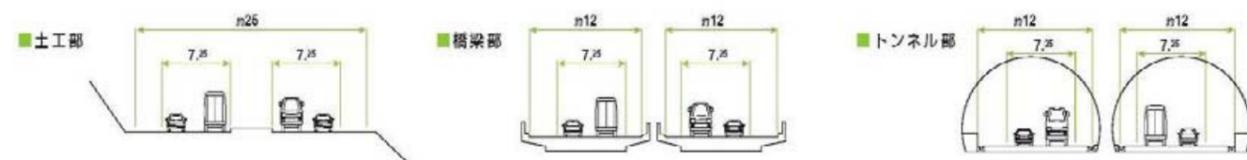
対策事業概要図

【さがみ縦貫道路 概要】



※開通年度については、現在検討を行っております。

【愛川町・相模原市区間 標準断面図】 単位(m)



現在の様子



寒川北IC 平成19年8月



相模原IC 平成20年1月



愛川トンネル 平成23年1月

さがみ縦貫道路整備効果

- 地域の交通をスムーズにし、国道16号、129号等の混雑を緩和します。  
高速横浜環状南線や横浜湘南道路、新湘南バイパスと一体となって自動車専用道路のネットワークを形成し、広域的な交通の円滑化が図られる。  
国道16号、国道129号等の混雑を緩和する路線として期待される重要な路線であり、幹線道路周辺の住宅地等に入り込んでいた車の減少により、交通混雑の緩和や交通安全の確保が期待される。
- 中央自動車道と東名高速道路間が約40分短縮されます。

整備効果

さがみ縦貫道路により中央自動車道と東名高速道路間が約40分短縮されます。  
さがみ縦貫道路整備前は約65分かかっていた東名高速道路~中央自動車道までの所要時間が約25分へ短縮されます。



- 行動範囲を広げ、地域産業の発展にも役立ちます。  
横浜、相模原、厚木などの業務核都市をはじめとする中核的な都市を連絡することで行動範囲を広げ、地域産業などの発展にも貢献。
- 災害時における緊急輸送道路として役立ちます。  
災害時などにおいて消防・救急活動などの速やかな対応を図るための緊急輸送道路としての役割を果たす。

対策の効果・検証

住民の声

相模原市公共交通網の整備を促進する会等より要望書提出あり(年2回程度)

備考