



小田原・箱根の渋滞半減！！

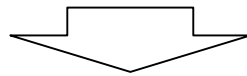
—経済効果は年間15億円—

記者発表資料

「小田原箱根道路」が、平成17年3月28日（月）に部分開通してから1年が経過しました。部分開通後1年間の整備効果をレポートします。

○バイパス整備前の国道1号

- ・有料道路に挟まれた区間において交通が集中し、特に休日・行楽シーズンには観光交通等が増加し、慢性的な渋滞が発生



□小田原箱根道路（バイパス）部分開通による効果

- ①国道1号に集中していた交通が分散し、渋滞が緩和したことにより
経済効果は年間約15億円
- ②生活道路（市道・町道等）を含む、小田原箱根道路周辺地域の交通事故発生件数が開通前より、**約1割減少**
また、渋滞時に抜け道として使用されていた、平行する生活道路の交通量が**約1割減少**
- ③混雑緩和により、CO₂の年間排出量が、**約2,590t-CO₂/年、約7%削減**
- ④行楽シーズンの観光交通等が**約1割増加**、
うち大型バスは**約2割増加**し、箱根町の観光客も**増加**

◇今後の取り組み

- ・平成18年3月に策定した「渋滞見える化プラン」の要対策地区に選定
- ・山崎ICの立体化等、早期完成開通に向け、引き続き事業を進めてまいります。

平成18年8月8日

国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所

発表記者クラブ			
竹芝記者クラブ 小田原記者クラブ	横浜海事記者クラブ 静岡県政記者クラブ	神奈川建設記者会 沼津記者クラブ	神奈川県政記者クラブ 三島記者クラブ

問い合わせ先			
国土交通省	関東地方整備局	横浜国道事務所	045-311-2981（代表）
	計画課長	たけばやし 竹林 秀基	内線 451
	調査課長	こんどう 近藤 すすむ 進	内線 461

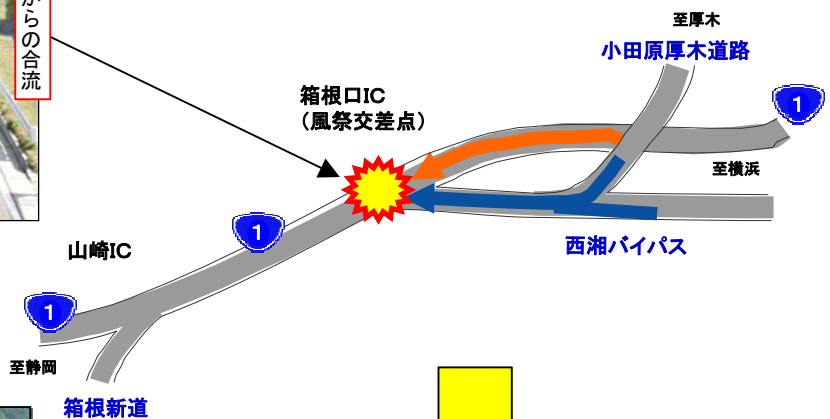
○バイパス整備前の国道1号

- ・有料道路(西湘バイパス・小田原厚木道路、箱根新道)に挟まれた、国道1号に交通が集中。
- ・特に休日・行楽シーズンには、観光交通等の増加により、著しい渋滞が発生！

開通前



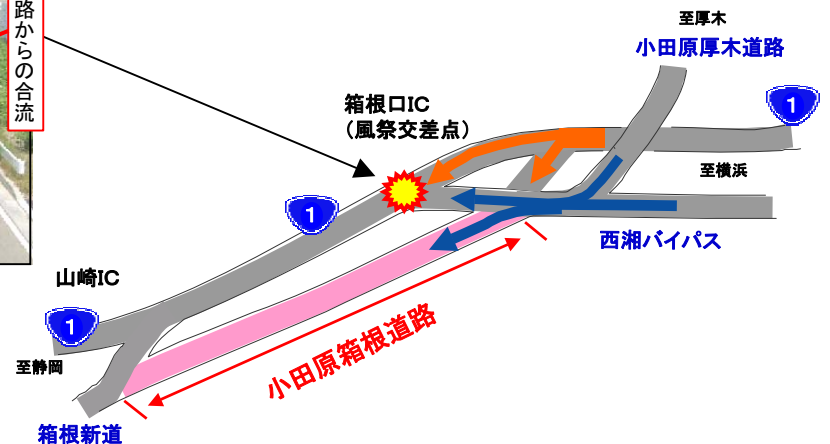
有料道路からの合流



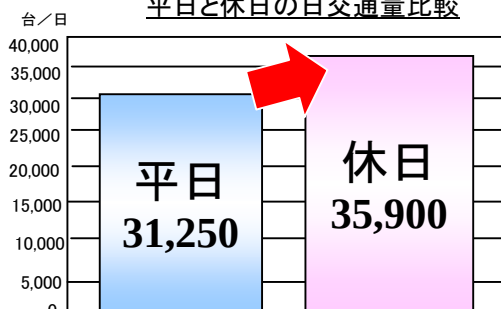
部分開通後



有料道路からの合流



平日と休日の日交通量比較



平日に比べ休日は約1.2倍
の交通量(観光交通等の増加)
約4,700台/日の増加

※交通量調査日: H16.7、H16.9
横浜国道調査
上記調査日(平日、休日)の平均交通量比較

□小田原箱根道路(バイパス)部分開通による効果①

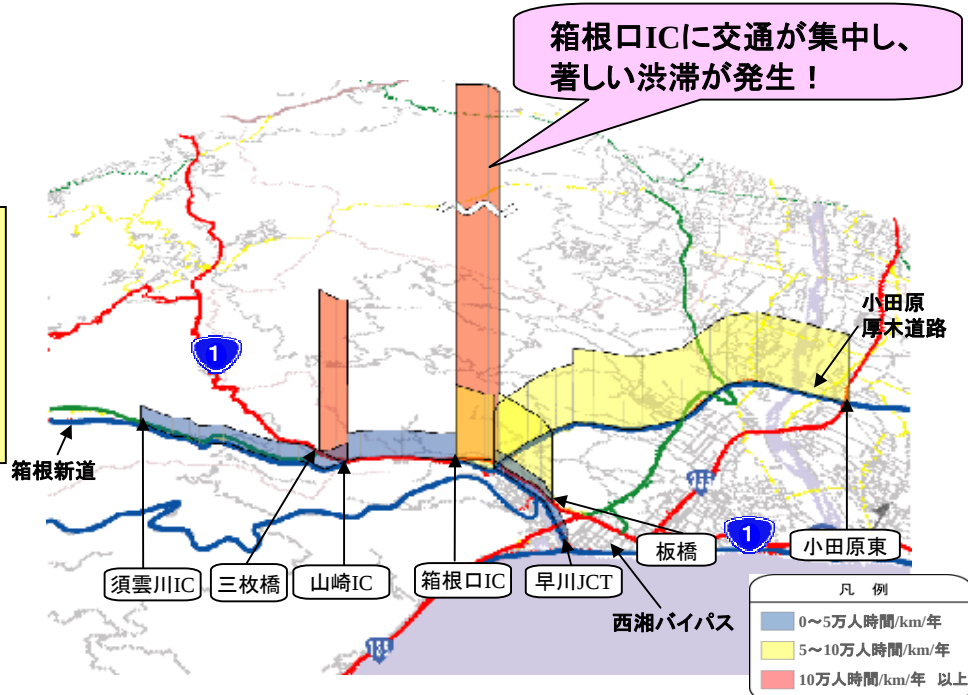
箱根口ICを先頭する渋滞が緩和 ➡ **経済効果は年間約15億円**

小田原箱根道路の開通により、箱根口ICでの著しい渋滞が緩和！

開通前

渋滞損失時間
約90万人時間／年

費用換算
約26億円／年

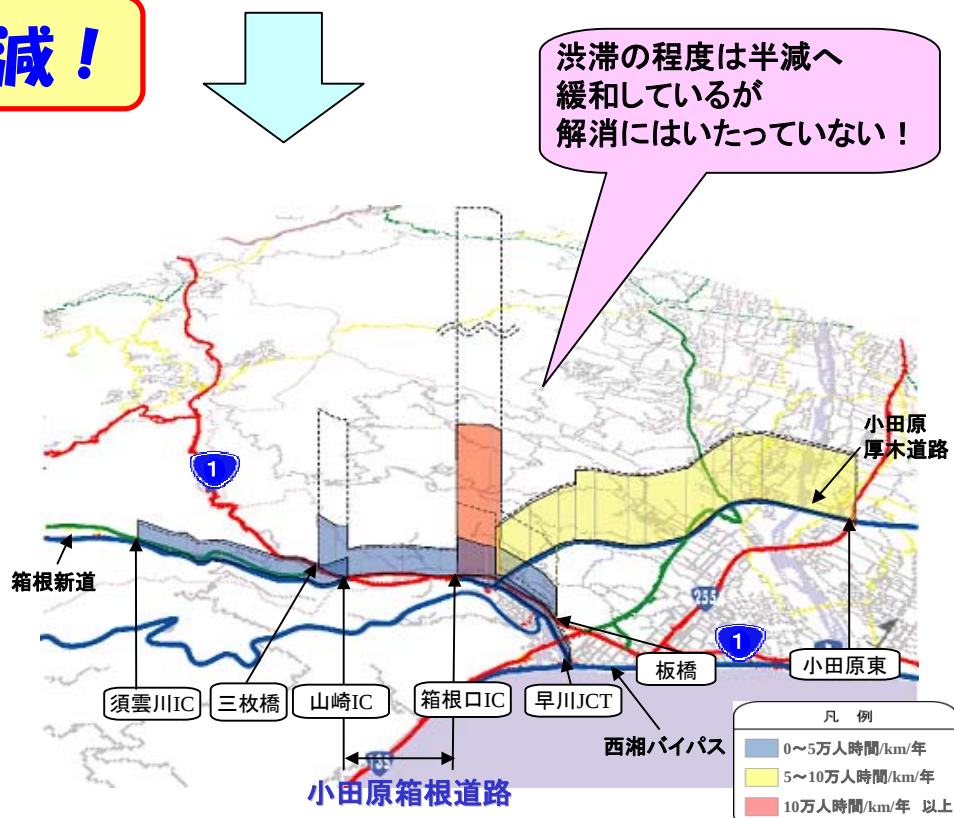


半減！

部分開通後

渋滞損失時間
約40万人時間／年

費用換算
約11億円／年



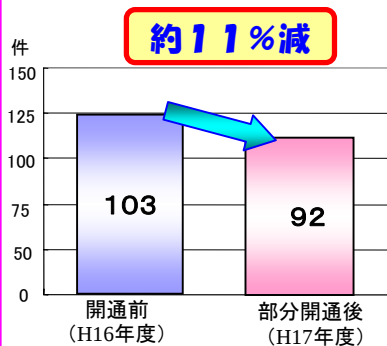
□小田原箱根道路(バイパス)部分開通による効果②

- ・生活道路(小田原市道、箱根町道等)を含む、小田原箱根道路周辺地域の交通事故発生件数が**約1割減少**
- ・渋滞時に抜け道として利用されていた、並行する生活道路の交通量も**約1割減少**

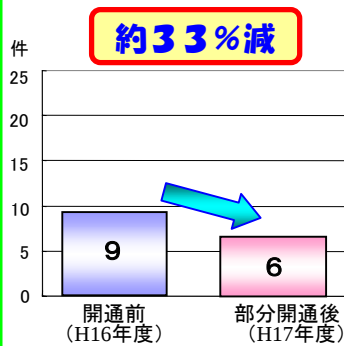
■部分開通前・後(1年間)の交通事故(死傷事故)件数を比較

また、小田原市道の交通量を比較(約1,500台/日減少)

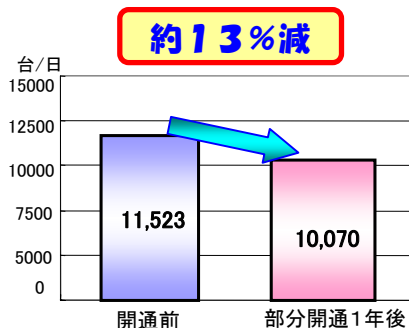
小田原箱根道路周辺地域の交通事故件数比較(年間)



箱根口IC(風祭交差点)の事故件数比較(年間)

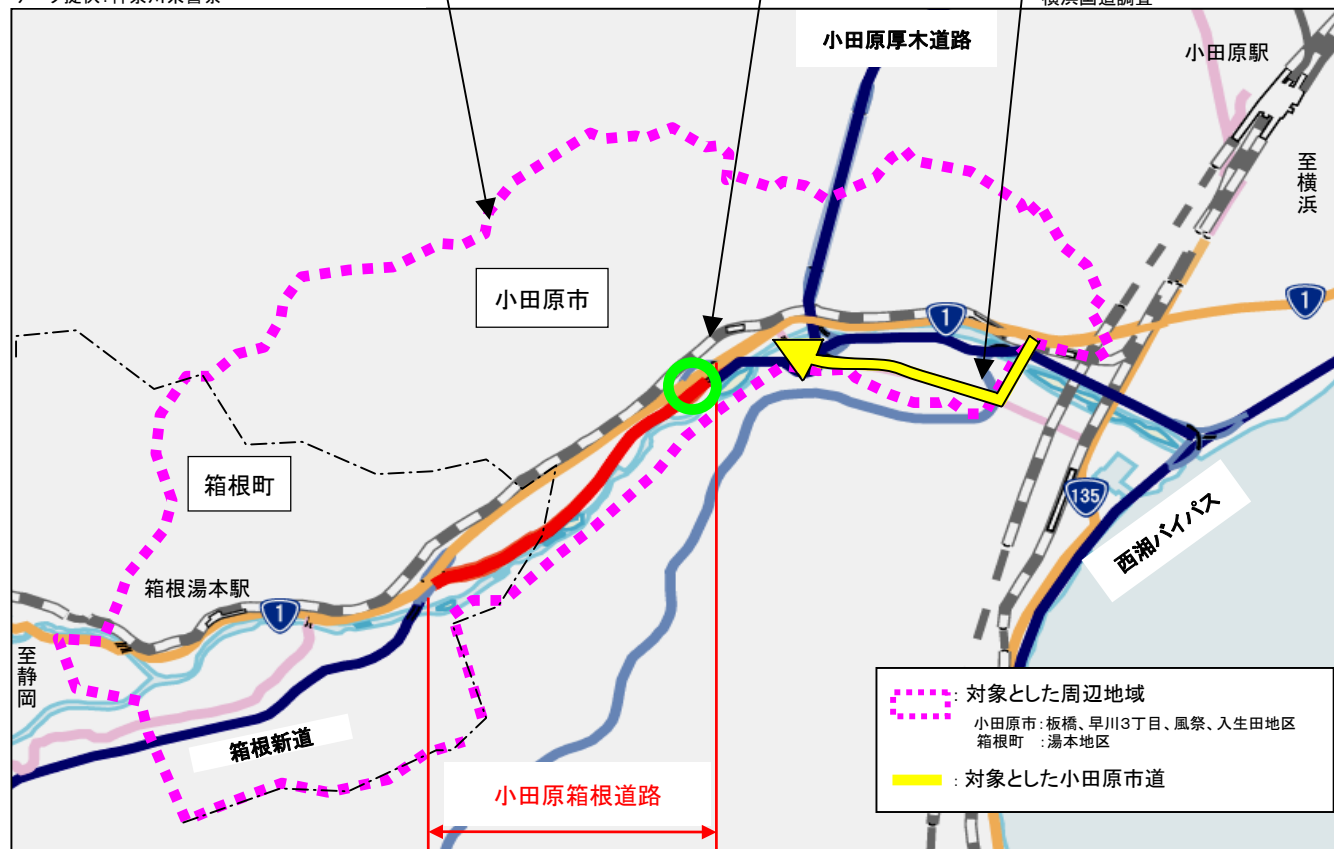


国道1号と並行する小田原市道の日交通量比較(休日)



交通事故データ
開通前 : H16年度(H16. 4月~H17. 3月)
部分開通後 : H17年度(H17. 4月~H18. 3月)
データ提供 : 神奈川県警察

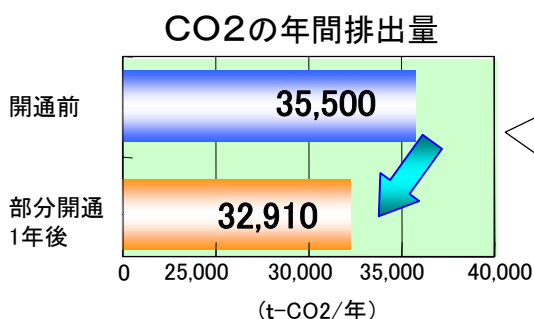
交通量調査
開通前 : 平成16年9月12日(日)
部分開通1年後 : 平成18年4月16日(日)
横浜国道調査



□小田原箱根道路(バイパス)部分開通による効果③

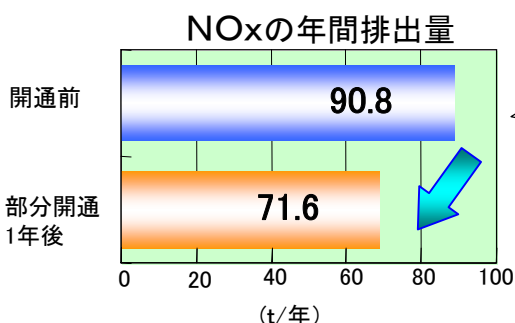
混雑緩和により、排出ガスの削減が図られ

CO₂の排出量が約2,590t-CO₂/年(約7%)削減!



CO₂ (二酸化炭素) の
削減量2,590 (t-CO₂/年) 約7%削減

小田原城址公園(約11ha)の
約2.2倍!の森林面積
(約245ha)の二酸化炭素吸収量に相当※1

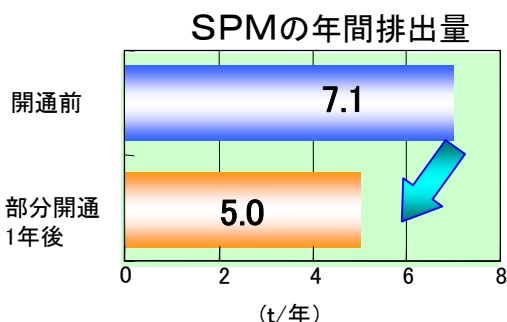


NO_x (窒素酸化物) の
削減量19.2 (t/年) 約2.1%削減

大型観光バス

約9.2台分!

の体積に相当※2



SPM (浮遊粒子状物質) の
削減量2.1 (t/年) 約30%削減

500mlペットボトル

約21,000本分!

の体積に相当※3



※1 森林のCO₂吸収量は10.6t/ha年として換算。
(土地利用、土地利用変化及び作業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス(優良手法指針)より)

小田原城址公園の面積約11haとして換算

※2 NO_xは1g=523mlとして換算(1t=523m³)
(道路環境影響評価の技術手法(その1))
大型観光バス1台あたり約110m³として換算

※3 500mlのペットボトル1本はSPM約100gとして換算。

※国土技術政策総合研究所資料NO.141に基づき算出

※交通量・走行速度調査日

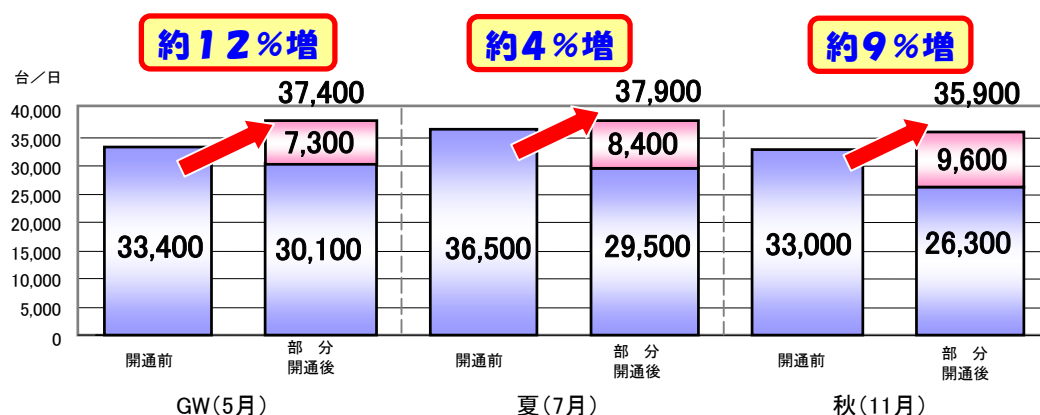
開通前 H16.9.14(火) 開通後 H18.4.20(木)
H16.9.12(日) H18.4.16(日)



□小田原箱根道路(バイパス)部分開通による効果④

- ・行楽シーズン(休日)では、観光交通等が**約1割増加!**
- ・うち大型バスが**約2割増加!**
- ・行楽シーズンの**観光客も増加!**

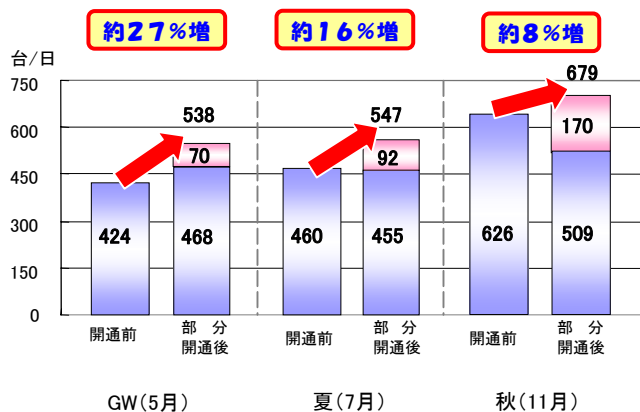
■行楽シーズン(休日)では、開通前より国道1号と小田原箱根道路の総交通量(観光交通等)が増加!(平均約2,800台/日の増加)



国道1号

小田原箱根道路

■うち、大型バスも大幅に増加(平均約90台/日の増加)



観光地へ向かう観光バス(小田原箱根道路)



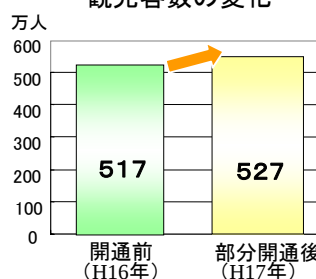
平成17年7月撮影
至 箱根
開通前 GW : 平成16年5月1日(土)
夏 : 平成16年7月18日(日)
秋 : 平成15年11月16日(日)
部分開通後 GW : 平成17年4月30日(土)
夏 : 平成17年7月17日(日)
秋 : 平成17年11月13日(日)
横浜国道調査

■行楽シーズンの観光客も増加!(3ヶ月合計で約10万人増加)



箱根関所

行楽シーズンにおける箱根町の観光客数の変化



部分開通前・後の行楽シーズン
GW(5月)、夏(7月)、秋(11月)の
3ヶ月の観光客数合計を比較

資料: 箱根町

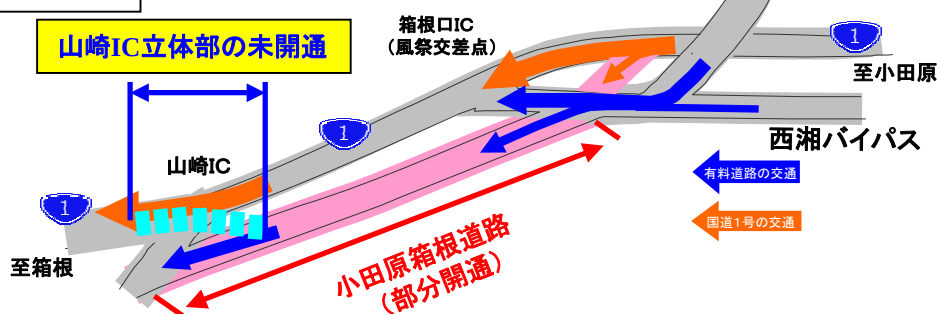
◇今後の取り組み

- ・小田原箱根地区は「渋滞見える化プラン」※の要対策地区に選定
- ・山崎ICの立体化等、早期完成開通に向け、引き続き事業を進めてまいります。

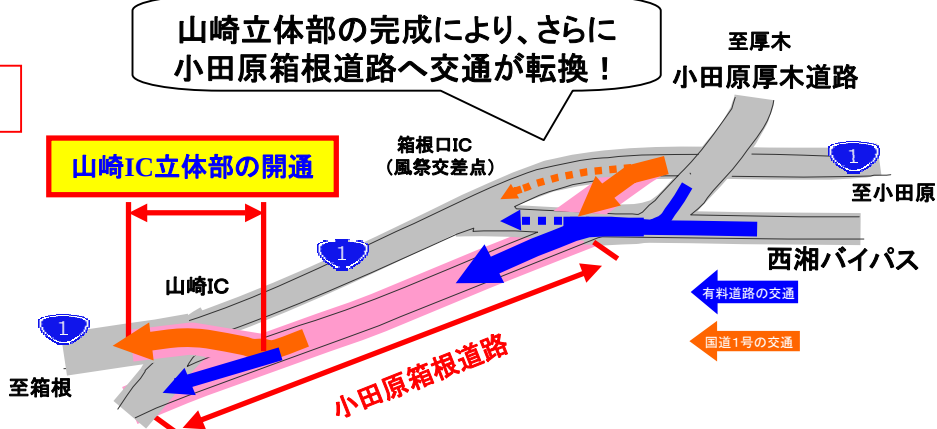
※神奈川県内の国道・主要地方道から、「神奈川移動性向上委員会」における審議及び道路利用者アンケートを踏まえ、13地区34箇所を選定。

■完成開通(山崎ICの立体部開通)により、さらなる渋滞解消を目指します！

部分開通(現在)



完成開通



■地元の方々も早期完成開通を熱望！

- | | |
|---------|--|
| 箱根町役場 | ☆箱根町は観光業が主産業であり、渋滞緩和により箱根の印象が良くなれば観光客の増加が期待される。 |
| 箱根町消防 | ☆山崎ICが完成していないため、箱根湯本側からの利用が出来ずに非常に不便であり、早期整備を望む。 |
| バス事業者 | ☆小田原箱根道路の完全開通でさらに渋滞改善が期待される。 |
| 箱根町旅館女将 | ☆観光シーズンでは、まだ渋滞している。速く完成して欲しい。 |

H18.6:ヒアリング調査 横浜国道

部分開通により渋滞は緩和されたが解消にはいたっていない
早期完成に向け、引き続き事業を進めてまいります！

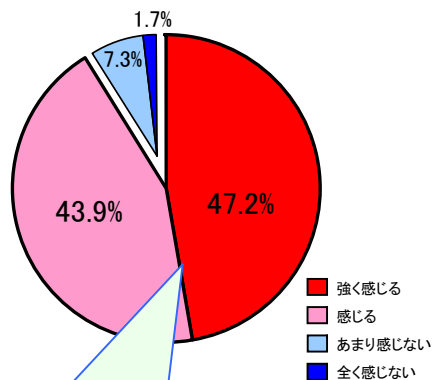
調査票、インターネット、携帯電話によるアンケートを実施し、抽出した対策の必要な箇所が利用者の実感と合っているかを確認

アンケート調査結果

全地区・箇所で利用者の実感とおおむね合致

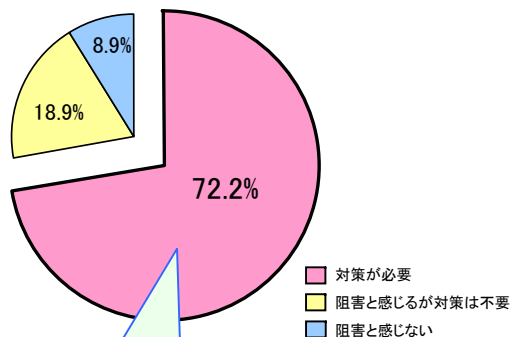
13地区34箇所のアンケート結果を合計すると

移動性が阻害されていると感じるか



約9割が「移動性が阻害されている」と感じると回答

対策が必要と感じるか



約7割が「対策が必要」と回答

データにより抽出した対策の必要な箇所に対する利用者の実感を確認
抽出した13地区34箇所を要対策地区・箇所として選定

今後の取り組み

- ◆原因・課題やデータを分析し、重要度の高い箇所を選定します
- ◆データに基づく解決策を検討します
- ◆必要性の高い箇所から対策を実施します
- ◆効果を検証します

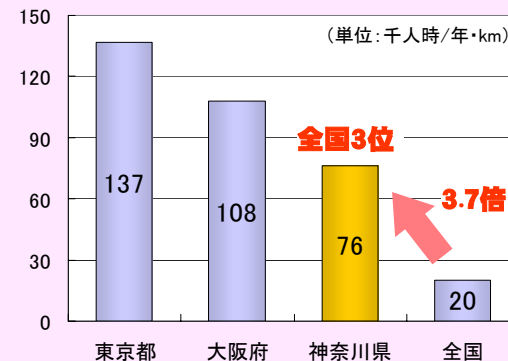
検討過程
結果等を公表

渋滞見える化プラン

神奈川県は...

- 全国で ワースト3位
- 全国平均の 3.7倍

※データは「渋滞による損失時間」の比較
(出典:国土交通省 業績計画書)



県内 約1,500kmの道路から、道路利用者アンケートを踏まえ、13地区34箇所(全体の約5%)を厳選。

- 道路の課題をデータできちんと把握します。
- 解決を急ぐべきところから重点的に対策します。
- 道路行政をもっとわかりやすく「見える化」します。

道路見える化計画
課題が見える・やり方が変わる

神奈川県移動性向上委員会

問い合わせ先: 国土交通省 関東地方整備局横浜国道事務所 計画課
TEL: 045-316-3536 ホームページ: <http://www.ktr.mlit.go.jp/yokohama/>

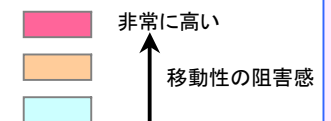
データを分析した結果、見えてきた阻害箇所

要対策箇所は学識者や道路利用者の代表からなる委員会での助言を受けて選定しています。

■ 要対策箇所として選定された13地区34箇所

番号	地区・路線名	箇所	阻害要因
1	川崎横浜都心地区		
1-1	国道1号	多摩川大橋～下末吉交差点	渋滞
1-2	国道1号	浜松町交差点	渋滞
1-3	国道15号	大黒町入口交差点	渋滞
1-4	国道15号	栄町交差点	道路構造
1-5	(主) 東京丸子横浜線	綱島交差点	渋滞
1-6	(主) 東京丸子横浜線	大豆戸交差点	渋滞
1-7	(主) 東京大師横浜線	京急大師線踏切付近	道路構造
1-8	(主) 横浜生田線	浅間下交差点～岡野交差点	渋滞
1-9	国道1号	保土ヶ谷橋交差点	渋滞
1-10	国道1号	不動坂交差点	渋滞
2	横浜横須賀連結地区		
2-1	国道16号	青砥交差点～杉田交差点	渋滞
3	横須賀地区		
3-1	国道16号	吉倉町～追浜町	道路構造
3-2	(主) 横須賀三崎線	衣笠十字路交差点	渋滞
4	原宿地区		
4-1	国道1号	原宿交差点	渋滞
5	湘南地区		
5-1	国道1号	工業団地入口交差点	渋滞
6	横浜川崎北西地区		
6-1	国道246号	新石川交差点～江田駅東交差点～市ヶ尾交差点	渋滞
7	厚木秦野地区		
7-1	国道246号	市役所入口交差点～桜坂交差点	渋滞
8	川崎縦貫地区		
8-1	国道409号	京急大師線踏切付近	渋滞
9	保土ヶ谷地区		
9-1	国道16号	梅の木交差点	渋滞
9-2	国道16号	東名横浜田田IC付近	渋滞
10	相模原地区		
10-1	国道16号	鶴野森交差点～若松2丁目交差点	渋滞
11	さがみ縦貫地区		
11-1	国道246号	金田交差点～文化会館入口交差点	渋滞
11-2	国道129号	国道246号交点～船子北谷交差点	渋滞
11-3	(主) 町田厚木線	相模大橋東交差点	渋滞
12	横浜南部地区		
12-1	(主) 原宿六浦線	笠間交差点	渋滞
13	小田原箱根地区		
13-1	国道1号	宮の下交差点	渋滞
13-2	国道135号	石橋IC(西湘BP)～早川口交差点	渋滞
13-3	国道255号	飯泉入口交差点	渋滞
14	国道20号	与瀬～吉野(通行規制区間)	自然災害
15	国道20号	藤野町中部(吉野～小淵)	道路構造
16	国道467号	光ヶ丘交差点	渋滞
17	国道467号	桜ヶ丘交差点	渋滞
18	(主) 横浜伊勢原線	用田交差点	渋滞
19	国道246号	向原	道路構造

利用者アンケートによると



【渋滞データの分析】渋滞損失時間が高い上位から抽出

