

国道1号 原宿交差点 東京方向（上り線）トンネル 開通1ヶ月後の整備効果

—記者発表資料—

□開通1ヶ月後の整備効果について

- ①：原宿交差点の通過時間が大幅に短縮しました
（最大31分の短縮）
- ②：国道1号の交通がスムーズになったため、
周辺道路から国道1号へ交通が転換しました
（並行する2路線の交通量が11%減少）
- ③：国道1号の渋滞解消による経済効果は年間約30億円

〔 ※開通日 : 平成21年 4月4日（土）
約1ヶ月後の調査日 : 平成21年 5月19日（火） 〕

平成 21 年 6月29日（月）

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 横浜海事記者クラブ 神奈川建設記者会
神奈川県政記者クラブ 横浜市政記者会 横浜ラジオ・テレビ記者会

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
電話 045-311-2981（代表）

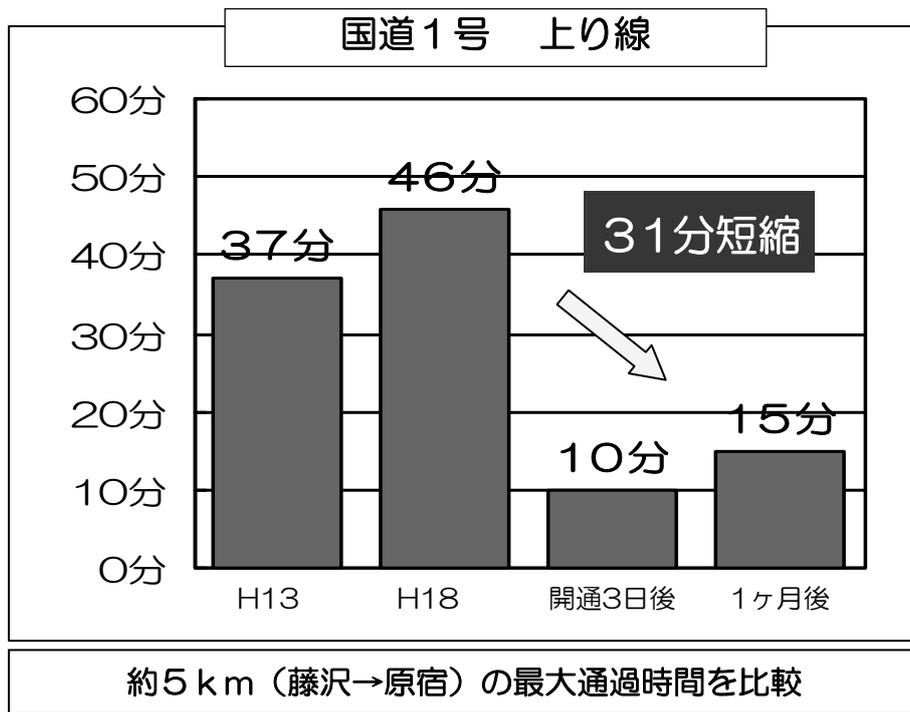
計画課長	平 岩	ひらいわ	ようそう	三	（内線261）
調査課長	松 本	まつもと	みつひで	秀	（内線461）

①:原宿交差点の通過時間が大幅に短縮しました(最大31分の短縮)

□ 国道1号 原宿交差点までの最大通過時間を調査した結果

東京方向の最大通過時間は、15分でした。
 開通前 (H18) と比べると、約31分短縮しました。

<調査日>
 ・平成13年 11月 8日 (木) ・平成18年 7月12日 (水)
 ・平成21年 4月 7日 (火) 開通3日後 ・平成21年 5月19日 (火) 1ヶ月後



□ 国道1号の上り線 (藤沢→原宿→東京方向) 朝8時台の通過時間比較



25分短縮

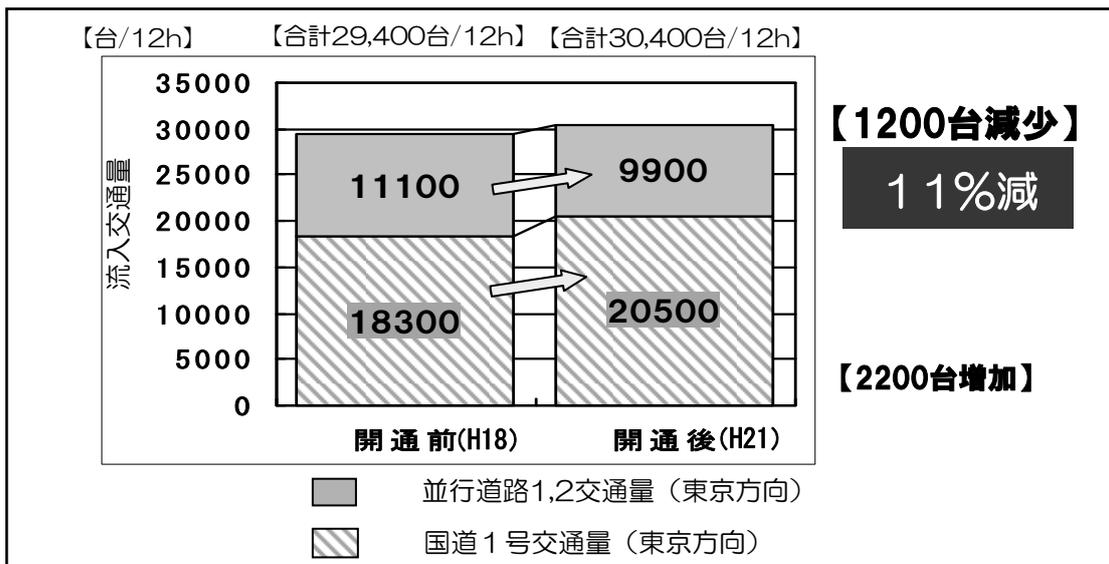
※調査方法：車による実走行にて計測

**②:国道1号の交通がスムーズになったため、
周辺道路から国道1号への交通が転換しました
(並行する2路線の交通量が11%減少)**

□ 藤沢（城南）⇒ 戸塚警察署付近までの朝8時台の通過時間を比較

通過時間が短縮され、並行道路より国道1号の方が速くなりました。
国道1号の交通量が増加し、並行道路の交通量が減りました。

※国道1号及び国道1号との並行道路（2線）を戸塚警察署方向に走行。



並行道路 1

<交通量(台/12h)>
開通前：6,200台
開通後：5,300台
900台の減少

戸塚警察署入口

下郷入口

※25分短縮

国道1号

<通過時間>
開通前：55分
開通後：30分



城南

国道1号

深谷

原宿

田谷

並行道路 2

<交通量(台/12h)>
開通前：4,900台
開通後：4,600台
300台の減少

※調査方法：車による実走行にて計測
・平成18年 7月12日(水) 開通前調査
・平成21年 5月19日(火) 開通後調査

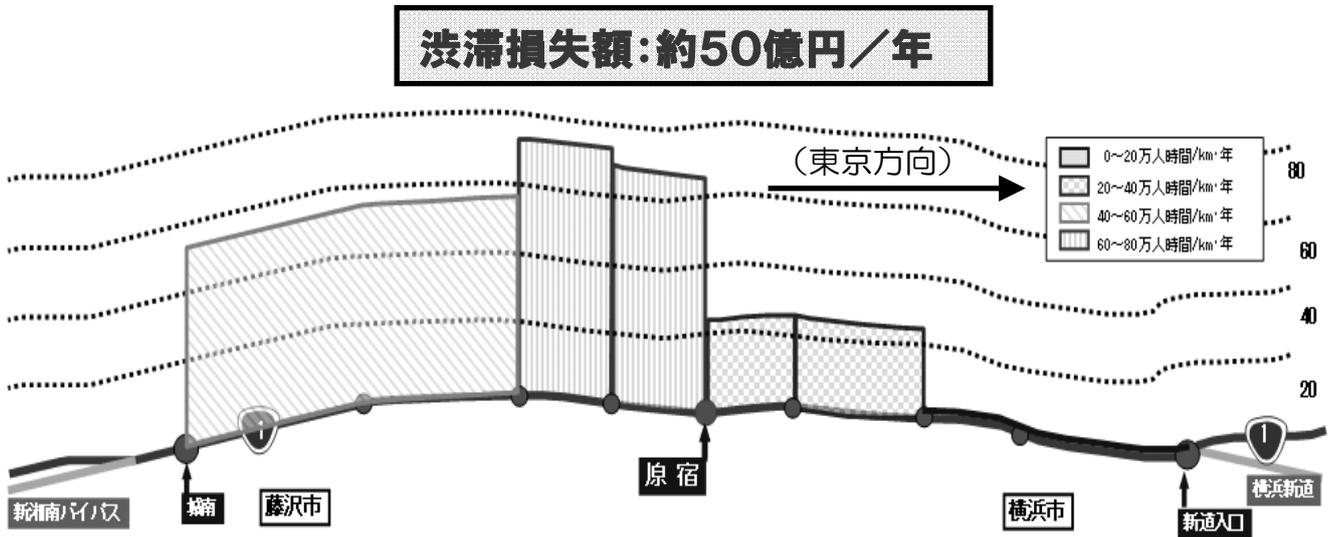
③: 国道1号の渋滞解消による経済効果は年間約30億円

□ 国道1号 藤沢（城南）→東京（横浜新道入口）間約10kmの東京方向（上り線）の渋滞損失額を比較

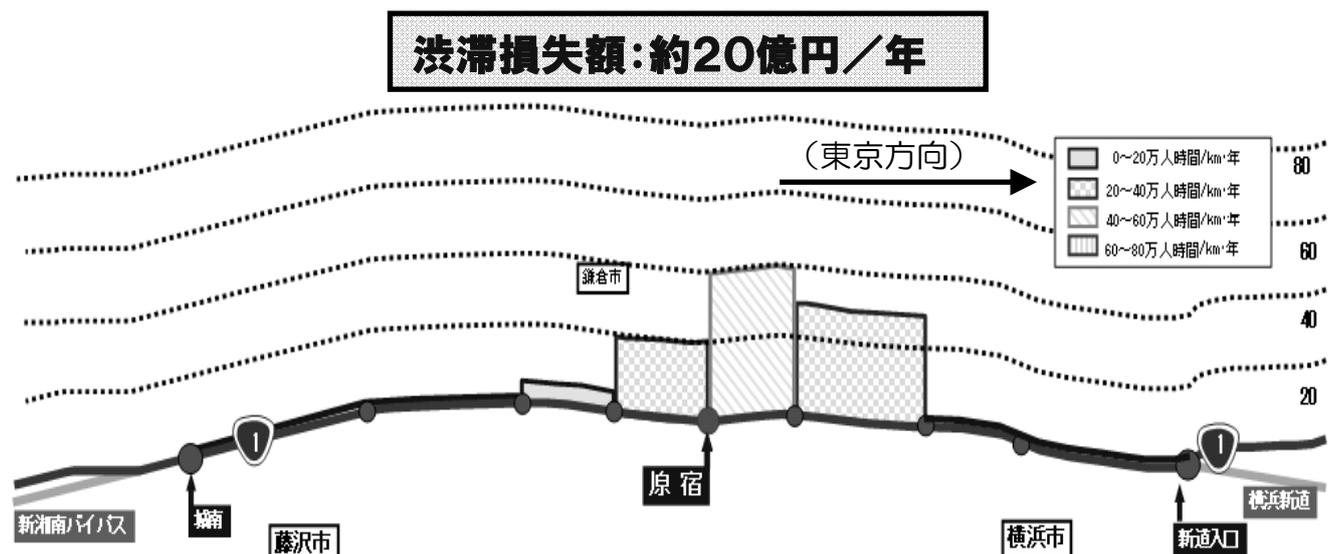
東京方向（上り線）のトンネルが開通したことにより、渋滞損失額が、**年間約30億円** 削減されました。

開通前の渋滞損失額：約50億円／年
開通後の渋滞損失額：約20億円／年

<開通前（H18）の上り線の渋滞損失グラフ>



<東京方向トンネル開通後（H21）の上り線の渋滞損失グラフ>



※プローブデータと交通量調査から算出
・平成18年 7月12日（水）開通前調査
・平成21年 5月19日（火）開通後調査

(その他)原宿バス停の状況を改善しました

状 況：側道の原宿バス停（戸塚バスセンター方面行き）において、路線バスが後続車の通行を阻害していました。

改 善：本格的な工事が始まるまで、作業帯フェンスを移動し、路線バスが停車しても後続車の支障のならないようにしました。
（走行する際はご注意ください）

<対策前>

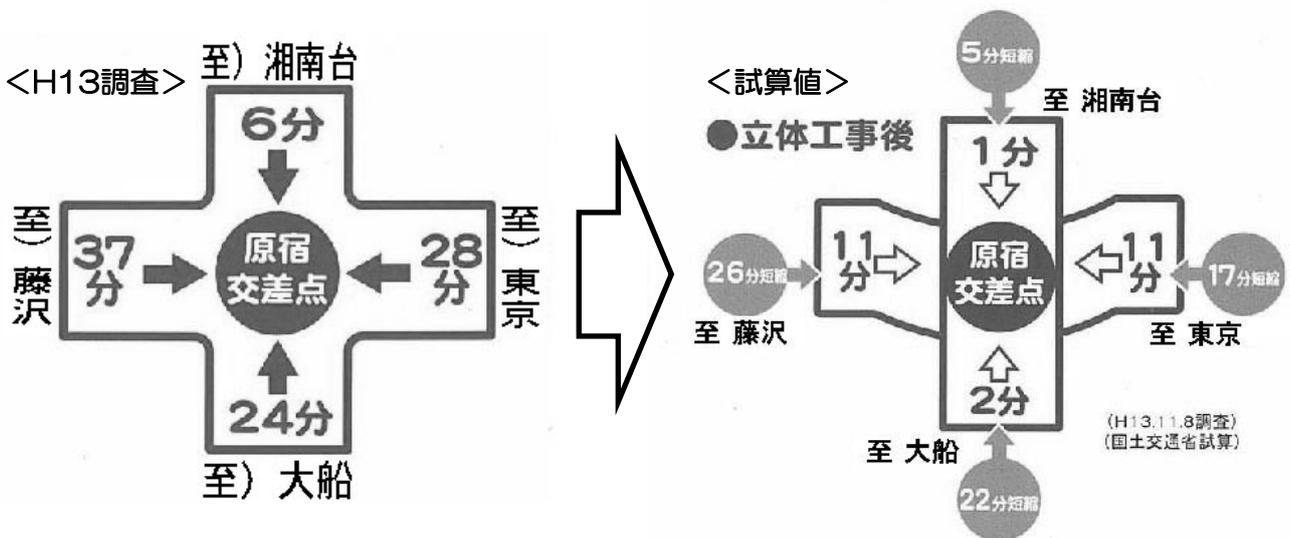


<対策後>



(参考)上下線完成時の整備効果について

○藤沢方向のトンネルは、平成22年開通に向けて鋭意工事を行っています。
○全線開通により、下り線（藤沢方向）も、現在開通している上り線（東京方向）と同じ位、最大通過時間が短縮されます。



(概要)原宿交差点改良事業

○概要と目的

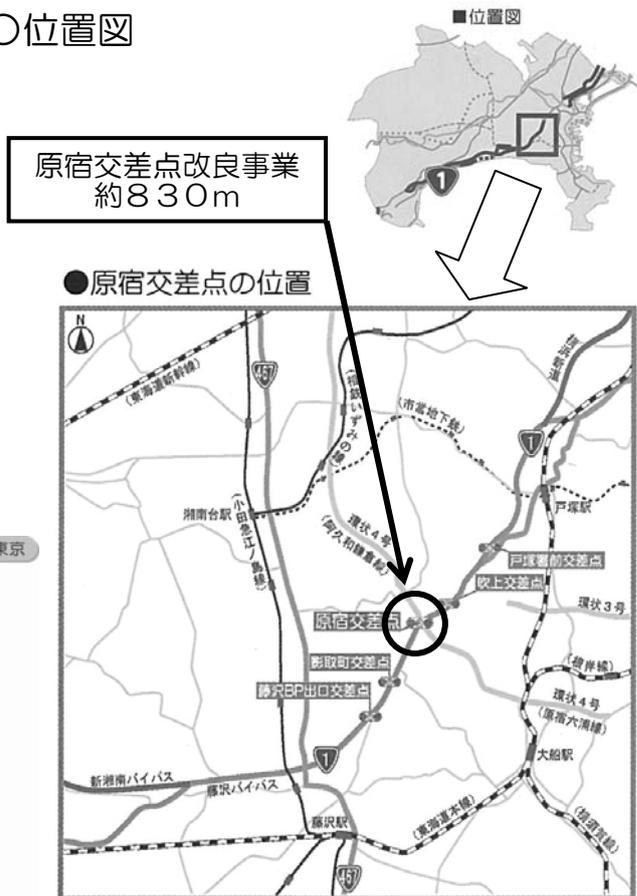
国道1号原宿交差点は、その前後が横浜新道、新湘南バイパスといった自動車専用道路で整備されており、多様な交通が集中し渋滞しています。本事業区間は、県内渋滞ワースト1であり、その渋滞損失額は年間約100億円になります。

原宿交差点改良は、国道1号と環状4号との交差点を立体化（国道1号を地下へ）し、国道1号の通過交通と環状4号との出入り交通を分離することによって、交通混雑を解消し、横浜市の放射・環状方向の円滑な交通を確保することを目的に計画されたものです。

○イメージ図（現在の状況）

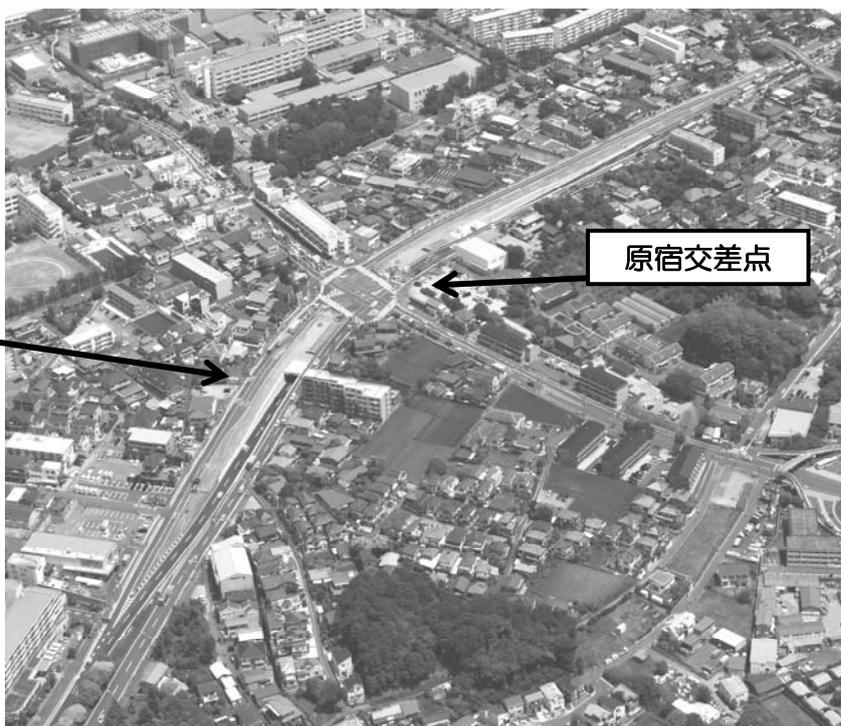


○位置図



至) 湘南台

至) 東京



東京方向
トンネル

至) 大船

至) 藤沢