

-記者発表資料-



国道1号（横浜新道終点部～藤沢バイパス出口交差点）において、3箇所の右折レーン設置等の渋滞・事故対策工事に着手します

国道1号（横浜新道終点部～藤沢バイパス出口交差点）の渋滞対策等については、神奈川県渋滞ボトルネック検討WG等において議論してきているところですが、この度、3箇所の渋滞・事故対策工事に着手しますので、概要をお知らせします。

また、既に実施済みの渋滞・事故対策について、効果を取りまとめましたので、併せてお知らせします。

※神奈川県渋滞ボトルネック検討WG：http://www.ktr.mlit.go.jp/yokohama/06data/plan/jyutai_02/index.htm

（1）今年度中に着手する渋滞・事故対策工事の概要＜3箇所＞（詳細はP2～3）

- ① 藤沢バイパス出口交差点（上り） ⇒ 国道と県道の合流車線延長
- ② 東俣野交差点（下り） ⇒ 右折専用レーンの設置
- ③ 聖母の園バス停（上り） ⇒ バスベイの改良

（2）実施済みの渋滞・事故対策の効果＜1箇所＞（詳細はP4～5）

- ④ 藤沢バイパス出口交差点（下り） ⇒ 1車線区間を2車線に改良

＜主な効果＞

- （その1）車線変更台数 → 約8割減少
- （その2）速度低下 → 一部解消
- （その3）急ブレーキ回数 → 約6割減少

＜参考1＞ 国道1号の交通状況（詳細はP6）

＜参考2＞ 国道1号における今後の渋滞・事故対策について（詳細はP7）

発表記者クラブ

竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、神奈川県政記者クラブ、横浜テレビ・ラジオ記者会

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
副所長 こさわ ともゆき 小澤 知幸

電話 045-311-2981（代表）
計画課長 はらだ しゅんぺい 原田 駿平

(1) 3箇所の渋滞・事故対策工事の概要①

位置図



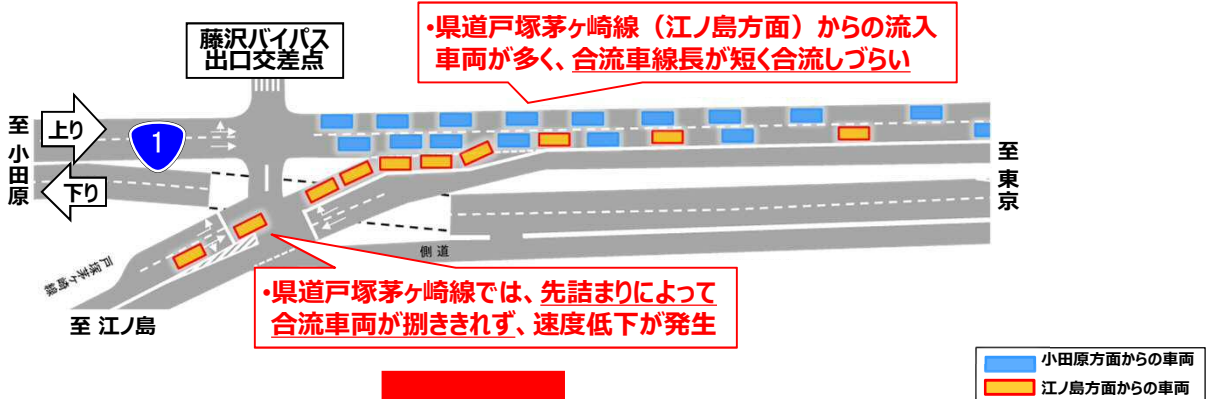
工事の概要 ①

① 藤沢バイパス出口交差点(上り)

＜工事予定時期：2019年3月～秋頃＞

⇒ 県道30号（戸塚茅ヶ崎線）との合流車線を延長し交通の円滑性を向上

改良前



改良後



(1) 3箇所の渋滞・事故対策工事の概要②

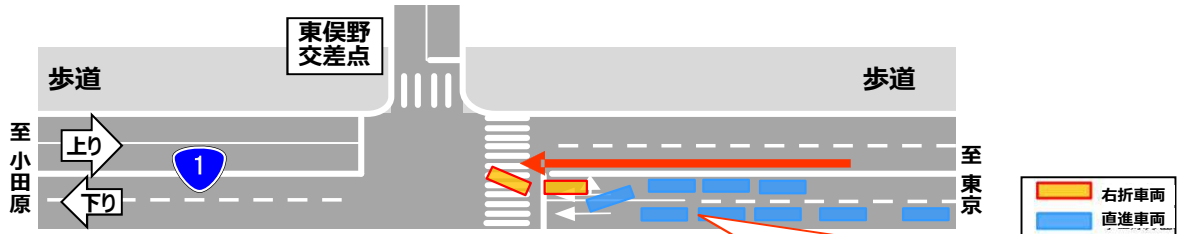
工事の概要 ②③

②東俣野交差点(下り)

＜工事予定時期：2019年1月～春頃＞

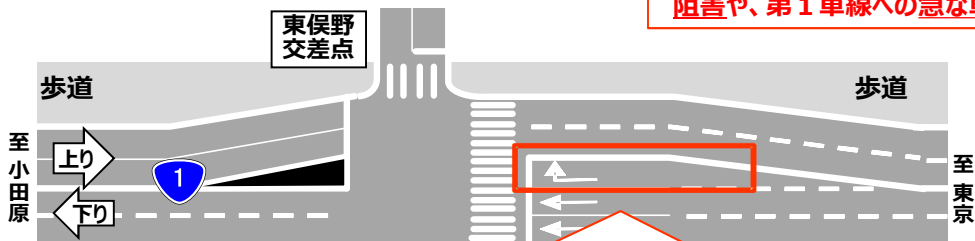
⇒ 右折レーンを設置し、右折待ち車両による後続直進車両の阻害を解消

改良前



・右折レーンが設置されておらず、第2車線に直進車両と右折車両が混在
 ・右折車両が停止すると、後続直進車両の阻害や、第1車線への急な車線変更が発生

改良後



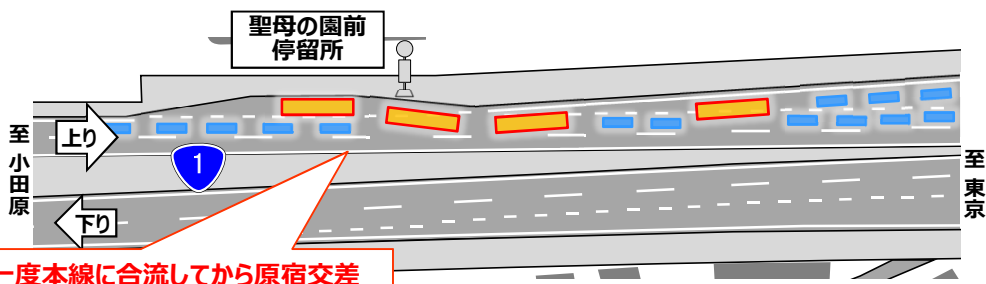
・右折レーン設置により、右折待ち車両による後続車の速度低下を解消
 ・これに伴う急な車線変更も解消し、後続の直進車両の走行が円滑化

③聖母の園前バス停(上り)

＜工事予定時期：2019年2月～春頃＞

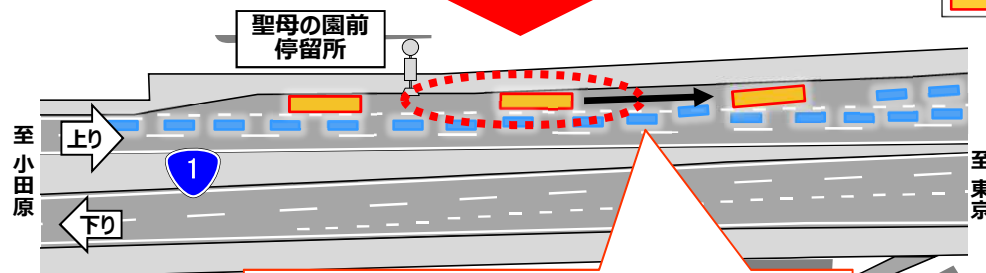
⇒ バスベイから原宿交差点の側道に直接流入できるように改良し、円滑性を確保

改良前



・バス発車時は、一度本線に合流してから原宿交差点の側道へ進入するため、本線交通の走行を阻害

改良後



・歩道を一部撤去することでバスベイより原宿交差点側道へ直接進入でき、円滑性を確保

(2) 実施済みの渋滞・事故対策の効果①

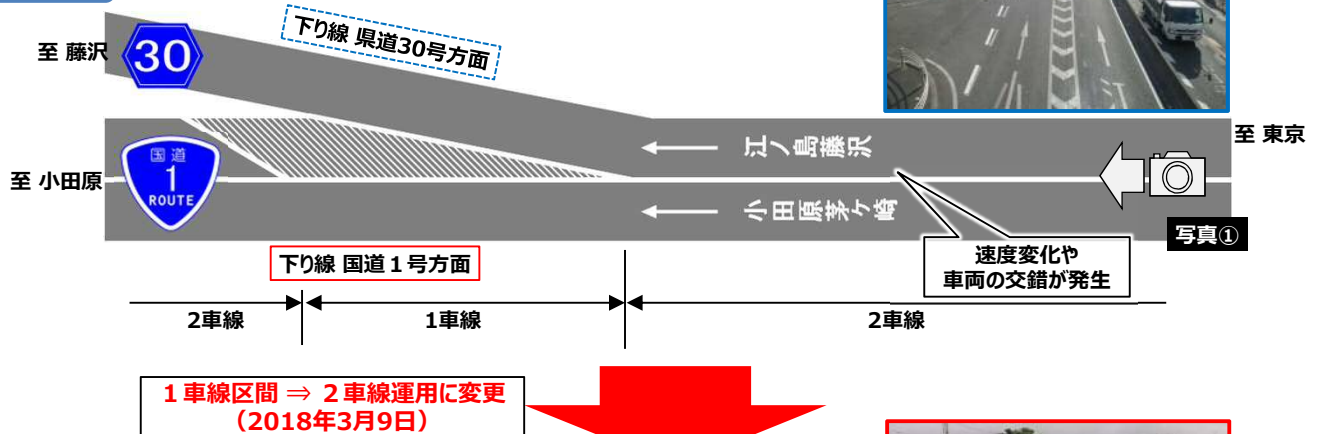
④ 藤沢バイパス出口(交) (下り)

＜工事完了時期：2018年3月9日＞

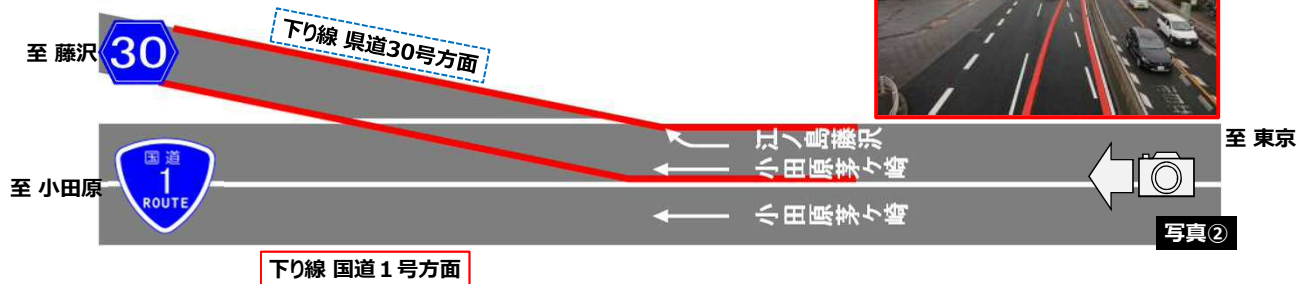
⇒ 県道30号（戸塚茅ヶ崎線）との合流車線を延長し交通の円滑性を向上

工事の概要

改良前



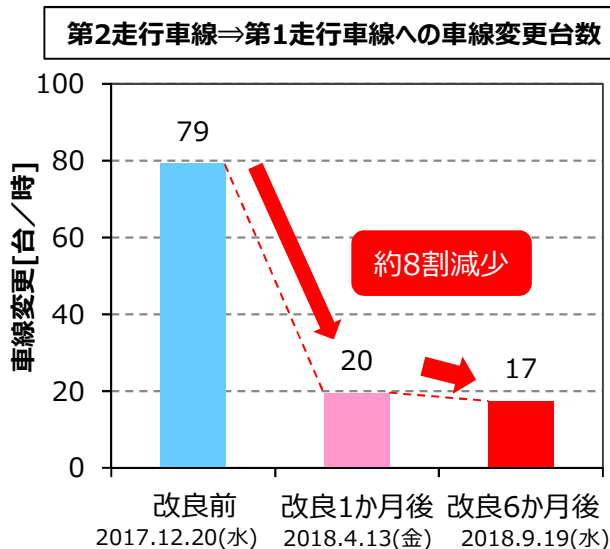
改良後



対策の効果 (その1)

車線変更台数の減少

⇒ 第2走行車線から第1走行車線への車線変更台数が約8割減少し、安全性が向上



改良前



第1走行車線に寄らないと国道1号本線方向に進行できなかったため、速度低下や車両の交錯が発生

改良後

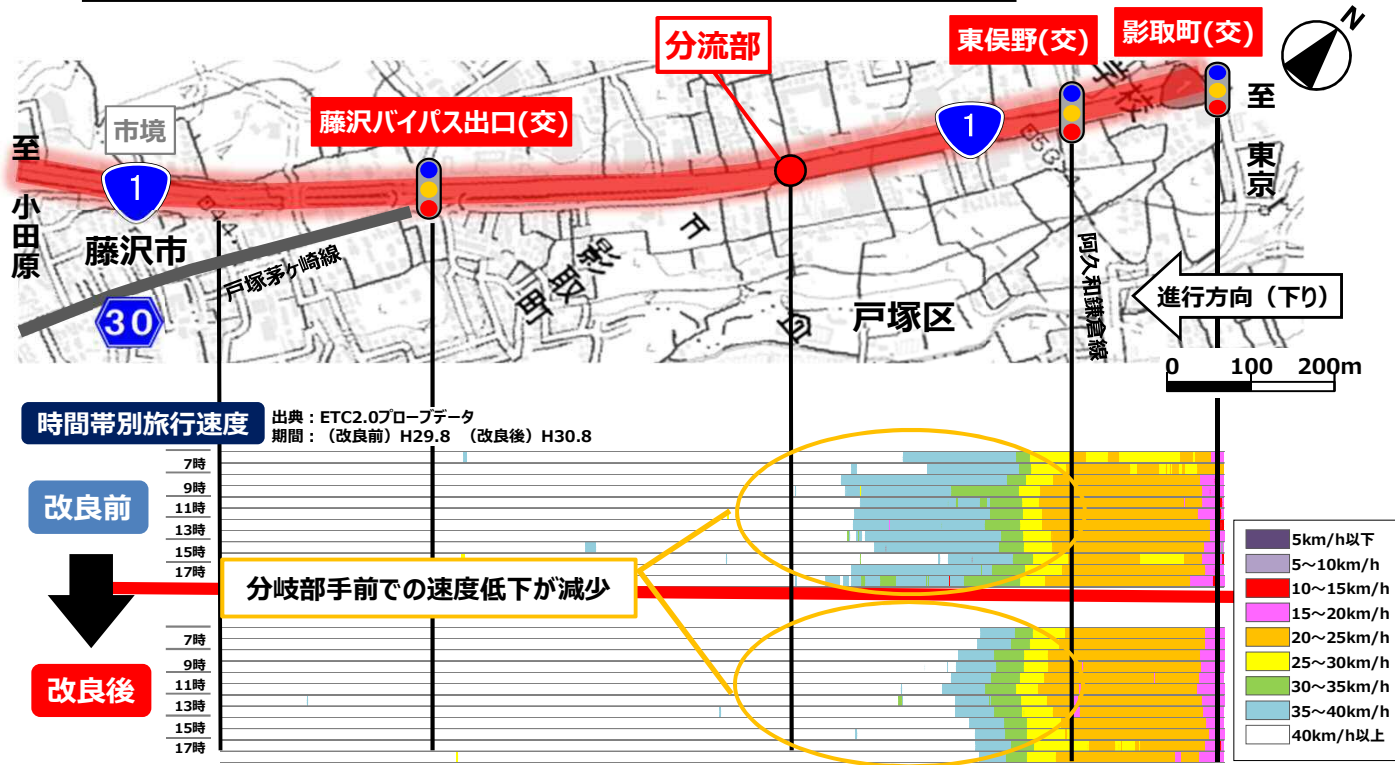


第2走行車線⇒第1走行車線への車線変更台数が減少

(2) 実施済みの渋滞・事故対策の効果②

対策の効果 (その2) 速度低下の一部解消

⇒ 分岐部の手前での速度低下が減少し、交通が円滑化

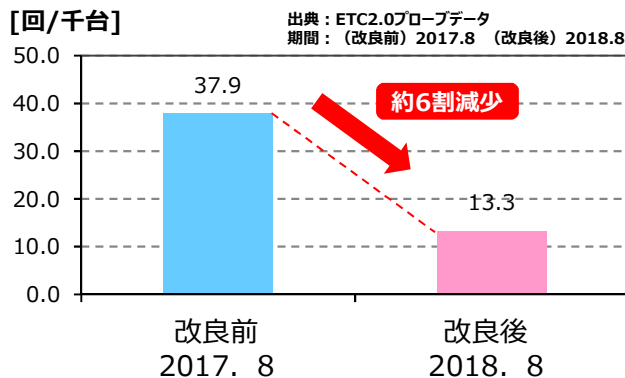


対策の効果 (その3) 急ブレーキ回数の減少

⇒ 急ブレーキ回数が改良前に比べ約6割減少し、安全性が向上



国道1号・県道30号分岐部手前での急ブレーキ発生回数



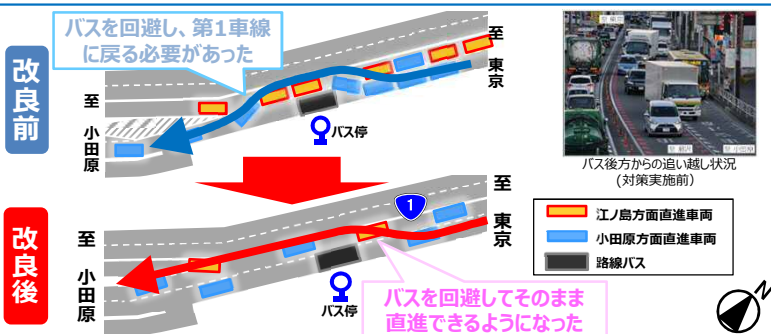
※ 1 急挙動発生回数の抽出範囲：分岐部～東京方面100mの範囲
※ 2 前後加速度-0.3G以下の急ブレーキ回数

利用者の声



以前はバス停付近で、停車中のバスの後方から無理な追い越しをする車両が多かったですが、改良後は大幅に減少しており、渋滞緩和だけでなく、安全性も改善されました。

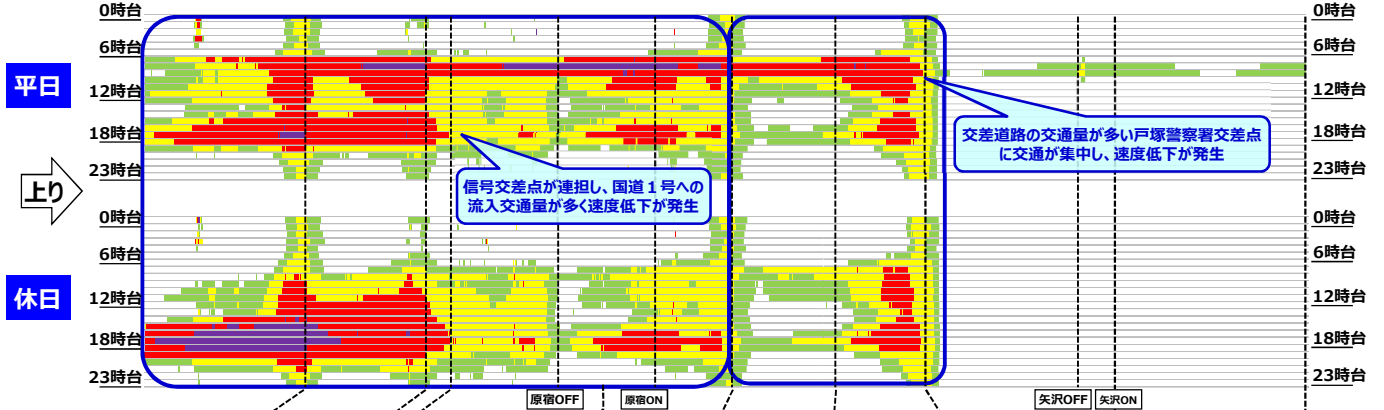
【神奈川中央交通(株) バス運転手へのヒアリング】



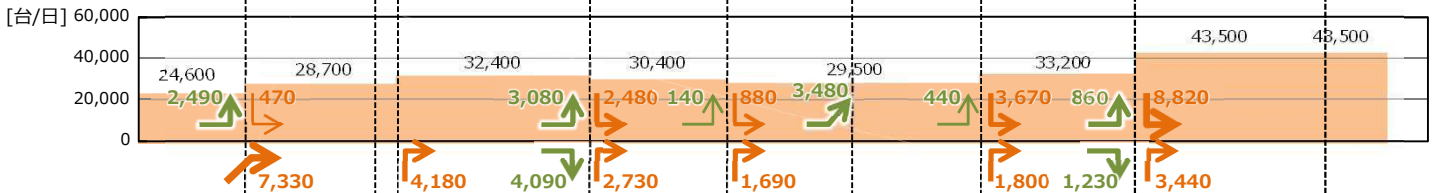
<参考1> 国道1号の交通状況 (横浜新道終点部～藤沢バイパス出口交差点)

- 上り方向では、戸塚警察署交差点への交通集中や、吹上交差点から藤沢BP出口交差点の信号連担区間で速度低下が発生。
- 下り方向では、信号平面交差点の連担と交通集中により、影取町交差点を先頭に速度低下が発生。その他、戸塚警察署交差点に交通が集中し、速度低下が発生。

■ 速度の時系列的な変化



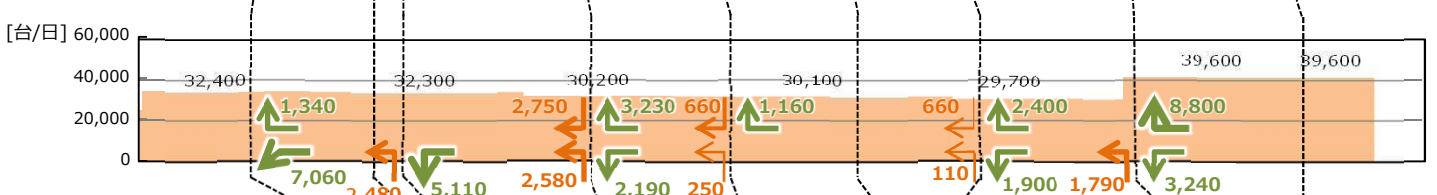
■ 上り断面交通量



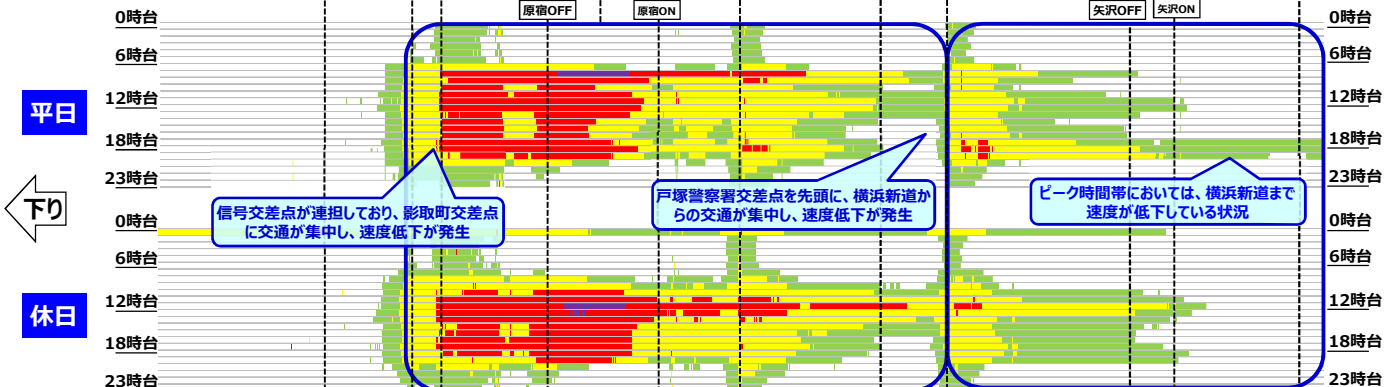
■ 車線運用状況



■ 下り断面交通量



■ 速度の時系列的な変化



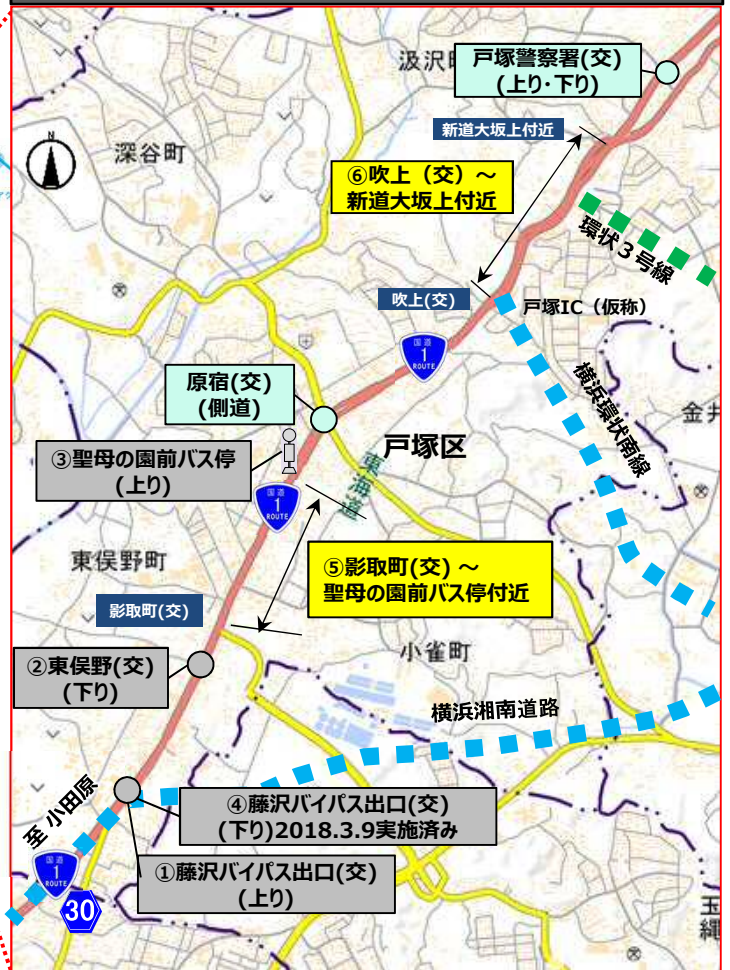
資料：交通量調査結果、H27道路交通センサス、ETC2.0プローブデータ(2017.10-2018.03)
 調査日2018.09.27(火) (※矢沢交差点は2015.12.9昼間12h調査結果にH27道路交通センサス昼夜率を用いて算出。)

<参考2> 国道1号における今後の渋滞・事故対策の検討について

位置図



国道1号藤沢バイパス出口(交)～横浜新道終点部で混雑している主要交差点等

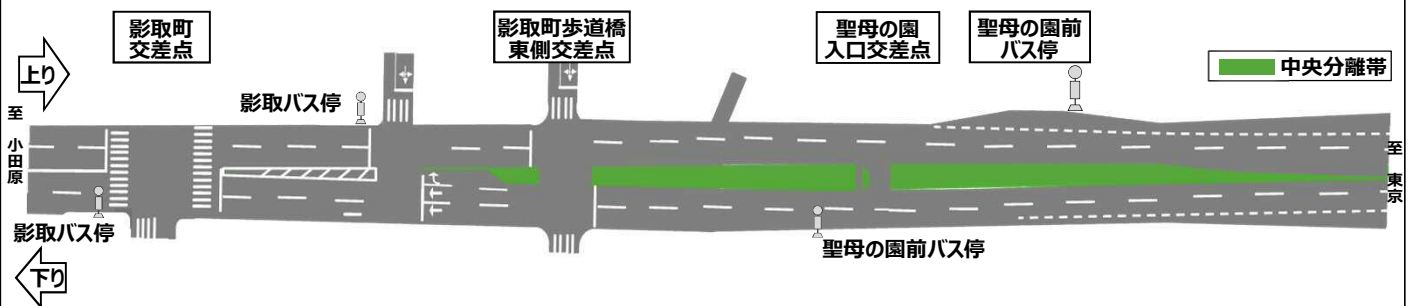


- ※ 原宿(交)(側道)の改良については、側道の2車線化も含めて交差点形状について検討中
- ※ 戸塚警察署(交)については、立体化に向けて検討中

⑤ 影取町交差点～聖母の園前バス停付近

<2018年度中に調査着手予定>

⇒ 影取町交差点～聖母の園前バス停付近については、他の交差点改良実施後の交通の状況を見つ、中央分離帯を活用した付加車線や右左折レーンの設置等に向けた調査・検討を進める



⑥ 吹上(交)～新道大坂上付近

⇒ 吹上交差点～新道大坂上付近については、横浜環状南線戸塚IC(仮称)の整備に合わせた対策を検討