

# 今後の渋滞対策について

背景・目的

## 1 渋滞対策の背景・目的

- 市民生活や経済活動を支える道路の慢性的な渋滞は、大きな経済損失を招き、環境の悪化や交通の安全性の低下など、市民生活に様々な影響を及ぼしている。
- 市内交通の円滑化に向け、基本的な対策となる道路ネットワークの形成を図るため、国道409号や世田谷町田線などの**幹線道路の整備**を進めるとともに、**踏切の除却などを実施**している。
- 一方で、その整備には用地取得など長期間を要することから、市内の主要渋滞交差点などにおいて、**現道の幅員内における付加車線の設置や信号制御の改善など局所的かつ即効的な対策**により、**効率的・効果的に渋滞緩和を図ることを目的とした「緊急渋滞対策」**の取組を推進している。

これまでの渋滞対策

今後の渋滞対策の進め方

これまでの取組事例(参考)

### ◆交通の円滑化に向けた取組

渋滞対策

道路の新設・拡幅などによる道路ネットワークの形成や踏切除去などの抜本的対策

現道の幅員内における付加車線の設置や信号制御の改善など局所的・即効的対策

長期対策

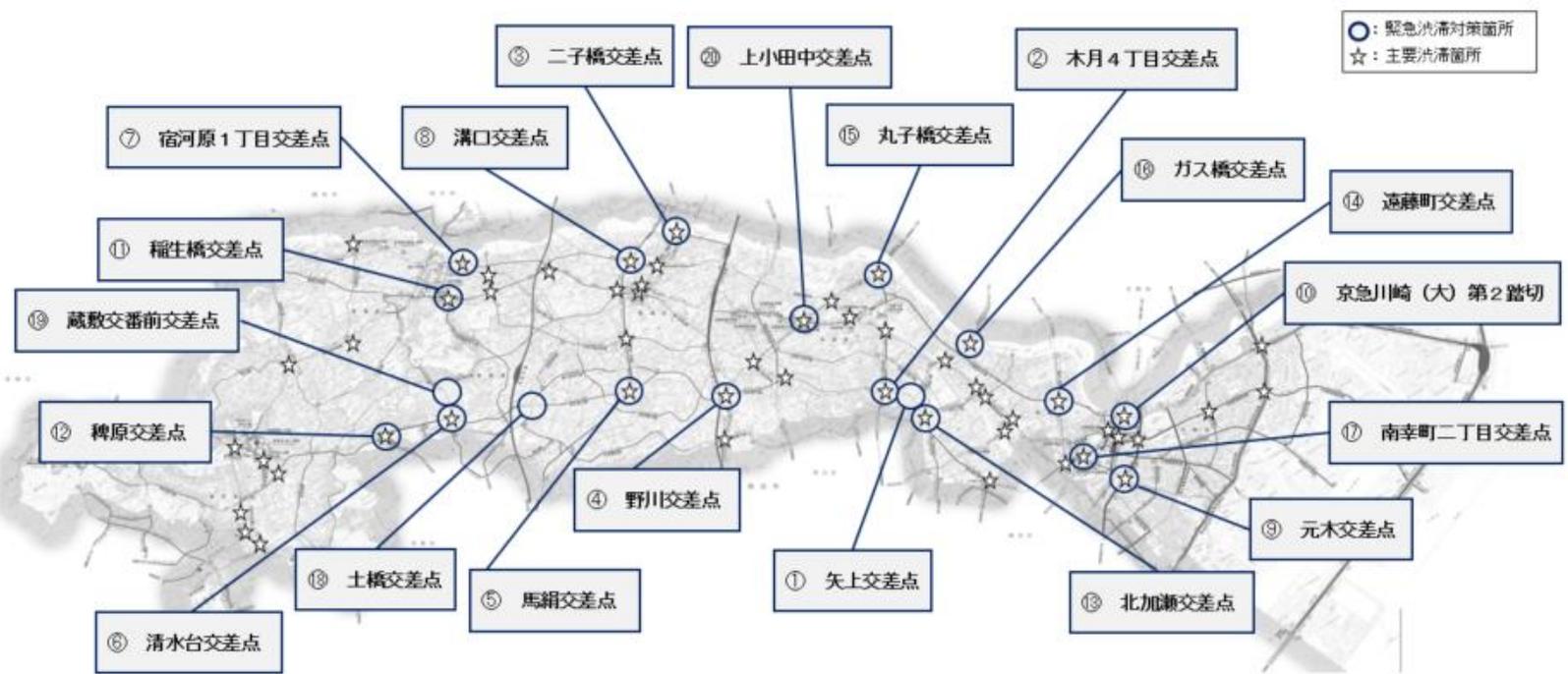
短期対策

緊急渋滞対策

# 今後の渋滞対策について

## 2 これまでの渋滞対策

- 平成21年度から緊急渋滞対策（第1次～第4次）の取組を実施している。
- 第1次緊急渋滞対策では、市の縦軸方向である多摩沿線道路、尻手黒川線の信号交差点を対象に車両の走行データから速度低下が確認できる交差点を対象に実施した。
- 第2次から第4次では、首都圏渋滞ボトルネック協議会が特定した主要渋滞箇所を基本とし、車両の走行データから速度低下が確認された交差点等を対象に実施した。
- これまで累計20箇所について、現道の幅員内に付加車線の設置や延伸、信号制御の改善などの対策により、交差点等の渋滞長や通過時間の減少などの効果を確認した。



背景・目的

これまでの渋滞対策

今後の渋滞対策の進め方

これまでの取組事例(参考)

# 今後の渋滞対策について

## 2 これまでの渋滞対策

第1次緊急渋滞対策【H21～23年度】

	対策箇所	完成時期	対策内容	最大渋滞長	最大通過時間 対策前⇒対策後
①	矢上交差点	H21	右折補助信号の設置	880m⇒0m	8:00⇒-
②	木月4丁目交差点	H21	下り直線車線の増設	320m⇒0m	4:00⇒-
③	二子橋交差点	H22	感知式信号機に変更	1,500m⇒300m	20:00⇒3:29
④	野川交差点	H22	感知式信号機に変更	600m⇒180m	5:00⇒3:54
⑤	馬絹交差点	H22	感知式信号機に変更	800m⇒0m	7:40⇒-
⑥	清水台交差点	H23	車線構成の変更 信号現示の調整	450m⇒80m	7:00⇒2:20

第2次緊急渋滞対策【H26～28年度】

	対策箇所	完成時期	対策内容	最大渋滞長	最大通過時間 対策前⇒対策後
⑦	宿原1丁目交差点	H26	右折帯の延伸	640m⇒420m	12:50⇒5:30
⑧	溝口交差点	H27	信号現示の調整	650m⇒455m	11:02⇒4:45
⑨	元木交差点	H28	左折信号機能の追加	170m⇒100m	5:48⇒1:50
⑩	京急川崎(大)第2踏切	H29	道路線形の改良 遮断機のスリム化	1,040m⇒490m	12:18⇒7:53
⑪	稲生橋交差点	H30	左折帯の増設	270m⇒90m	7:44⇒4:46

第3次緊急渋滞対策【H30～R3年度】

	対策箇所	完成時期	対策内容	最大渋滞長	最大通過時間 対策前⇒対策後
⑫	稗原交差点	H31	左折帯の延伸	350m⇒120m	7:14⇒4:15
⑬	北加瀬交差点	R2	右折帯の延伸	200m⇒100m	7:13⇒4:10
⑭	遠藤町交差点	R2	右折帯の延伸 信号現示の調整	110m⇒80m 30m⇒0m	5:00⇒1:54 2:28⇒-
⑮	丸子橋交差点	R4	右左折帯に分離 信号現示の調整	350m⇒120m 730m⇒0m	9:44⇒1:49 11:02⇒-
⑯	ガス橋交差点	R6	右折帯の増設	R7効果検証予定	

第4次緊急渋滞対策【R4～R7年度】

	対策箇所	完成時期	対策内容	最大渋滞長	最大通過時間 対策前⇒対策後
⑰	南幸町二丁目交差点	R5	バス停の移設	120m⇒35m	4:52⇒1:55
⑱	土橋交差点	R6	右折帯の延伸	30m⇒5m 0m⇒45m	3:05⇒2:10 -⇒4:29
⑲	蔵敷交番前交差点	R6	車道部の拡幅	R7効果検証予定	
⑳	上小田中交差点	R7	右折帯の延伸 直進左折帯の拡幅	R7効果検証予定	

- 対策による効果は、表のとおり
- 依然として、主要渋滞箇所に加え、その周辺などにおいても、速度低下が一定数確認されており、対策済の交差点においても混雑が発生している箇所が存在している。
- このため、幹線道路の交差点において、引き続き、効率的・効果的に渋滞緩和に向けて取り組む必要がある。

## 3 今後の渋滞対策の進め方

これまでの対策により、市内の主要な渋滞箇所では、局所的・即効的な対策が可能な交差点等について、概ね対策を実施してきたことから、今後の渋滞対策の進め方について、次のとおり整理する。

### < 新たな視点による選定 >

- 主要渋滞箇所及び、その周辺などにおける幹線道路の交差点等を対象とする。
- 車両の走行データに加え、全国を対象に概ね5年に1度実施される「全国道路・街路交通情勢調査」から得られる旅行速度により速度低下が確認された箇所を選定する。

これらの選定箇所では、これまでの緊急渋滞対策で培ったノウハウを活用して、局所的・即効的な対策が可能な箇所において、取組を推進する。（同調査は、令和7年度に実施しており、旅行速度等のデータがまとまる令和9年度から進める予定）

### < 当面の選定 >

- これまでと同様に主要渋滞箇所を基本に、速度低下が確認された箇所において、局所的・即効的な対策が可能な箇所を選定する。

これらについては、現地測量や交通量調査を行い、対策を検討したうえで交通管理者との協議を経て、対策を実施し、対策後に効果を検証する。

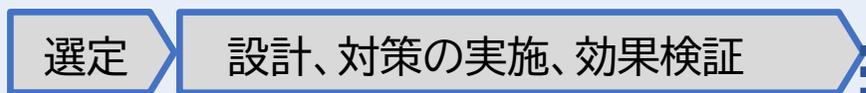
# 今後の渋滞対策について

## 3 今後の渋滞対策の進め方

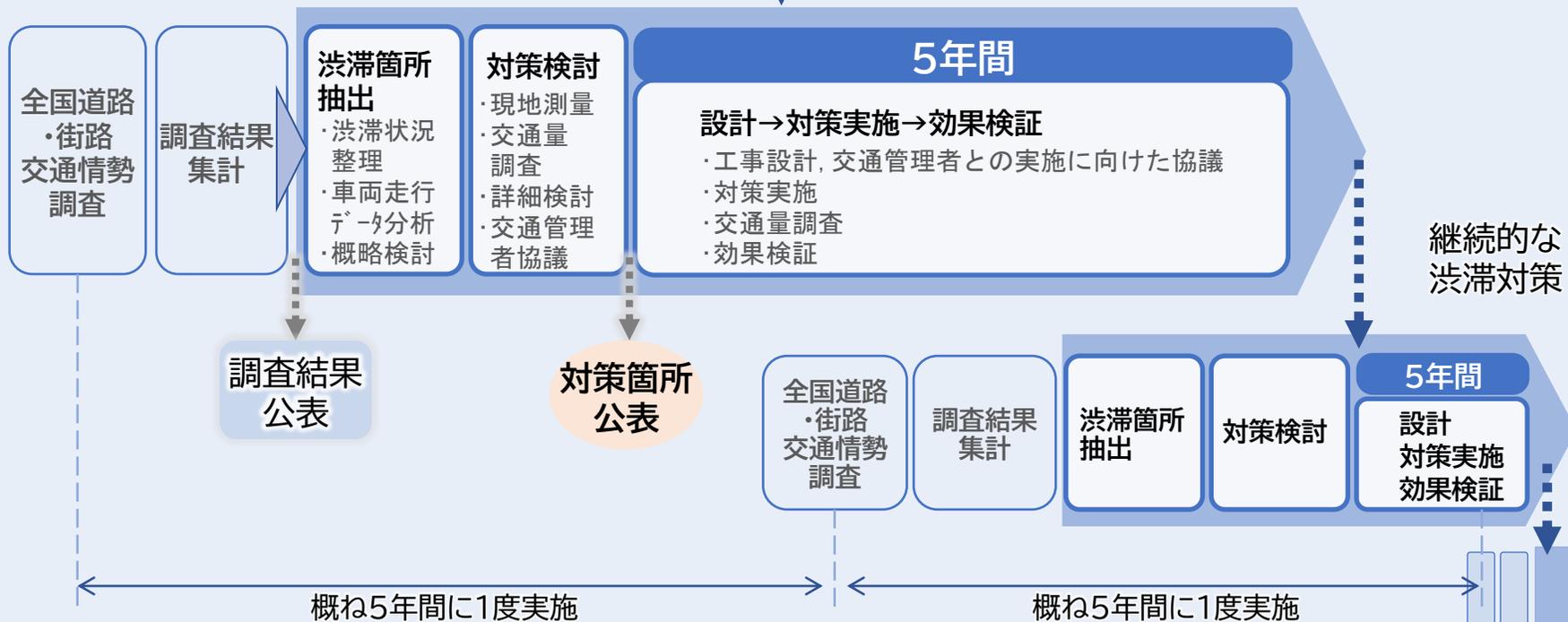
<今後の進め方>



【当面の選定箇所】



【新たな視点による選定箇所】



背景・目的

これまでの渋滞対策

今後の渋滞対策の進め方

これまでの取組事例(参考)

## 3 今後の渋滞対策の進め方

### < 当面の選定 >

- 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会における主要渋滞箇所(52)のうち、事業予定のある交差点及び踏切箇所を除く29箇所を抽出
- 平均旅行速度が20km/h以下及び事業予定のある交差点を除く54箇所を抽出

現地調査・詳細検討等により、対策が可能な交差点4箇所を選定

交差点名	区名	路線名	最大渋滞長
溝口交差点	高津区	(県)川崎府中	560m
下作延交差点	高津区	(市)小杉菅線	550m
土渕交差点	多摩区	(市)多摩10号線	90m
吹込交差点	麻生区	(市)尻手黒川線	290m

交通管理者等との具体的な協議が整い次第、対策を実施し、その効果を検証する。



# 今後の渋滞対策について

## (参考) これまでの取組事例

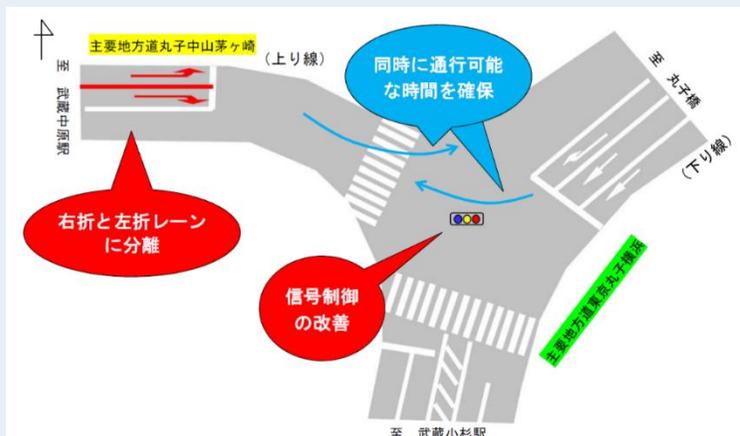
### 対策事例（中原区：丸子橋交差点）第3次

#### 【渋滞原因】

- ・主要地方道東京丸子横浜において、右折レーンからあふれた車両による後続車の通行阻害が生じていた。また、主要地方道丸子中山茅ヶ崎において、左折交通集中による渋滞が発生していた。

#### 【対策内容】

- ・主要地方道丸子中山茅ヶ崎を右折と左折のレーンに分離し、丸子中山茅ヶ崎の左折車と東京丸子横浜の右折車が同時に通行できる時間を新たに設けたことにより通行を円滑化。



### 対策事例（幸区：南幸町二丁目交差点）第4次

#### 【渋滞原因】

- ・県道川崎町田の川崎駅方面において、バスの停車による後続車の通行阻害が生じていた。

#### 【対策内容】

- ・南幸町二丁目バス停を川崎駅側に移設したことにより後続車の通行が円滑化。

