003
ISSN 0386-5878
土木研究所資料第2963号

土木研究所資料

渋滞対策事業整備効果事例集

平成3年3月

建設省土木研究所
道路部新交通研究室

「Copyright © (1991) by P.W.R.I.

All rights reserved. No Part of this book may be reproduced by any means, nor transmitted, nor translated into a machine language without the written permission of the Director General of P.W.R.I.

この報告書は，土木研究所長の承認を得て刊行したものである。したがって，本報告書の全部又は一部の転載，複製は，土木研究所長の文書による承認を得ずしてこれを行ってはならない。」

土木研究所資料
第2963号1991年3月

渋滞対策事業整備効果事例集

新交通研究室　室長　谷口栄一
研究員　斎藤清志
伊藤善裕

要　旨

近年において、都市化の進展に伴い都市内の道路交通は増加の一途をたどり、交通渋滞は市民生活や都市活動に多大な影響を与え深刻な問題となっている。建設省等においては交通渋滞対策アクションプログラムを策定し順次交通渋滞対策を進めている。本事例集は主にここで行われた渋滞対策事例を抽出したものであり、今後の渋滞対策事業の立案の際の参考資料とすることを目的にまとめたものである。

キーワード：アクションプログラム，交通，渋滞，対策，事業，整備，事例

まえがき

近年、都市化の進展に伴い、道路交通需要はますます増大しており、交通渋滞は、市民生活や都市活動に深刻な影響を与えている。このため建設省を中心に三大都市および地方中枢都市など渋滞の激しい都市について、各種渋滞対策を総合的、重点的に実施するための基本となる渋滞対策緊急実行計画（アクションプログラム）を策定し、渋滞対策を順次進めている。本事例集は主にこの中で行われた渋滞対策の中から事前・事後調査を行った渋滞対策について抽出し、今後の渋滞対策事業の立案の際の参考資料とすることを目的に取りまとめたものである。

渋滞対策事業整備効果事例集

目　　次

まえがき

1. 総括表 …… 1
1.1 全体総括表 …… 1
1.2 事業期間別総括表 …… 5
（事業期間1年未満） …… 7
（事業期間1～3年） …… 8
（事業期間3年以上） …… 9
1.3 事業費総括表 …… 11
（事業期間1年未満） …… 14
（事業期間1～3年） …… 15
（事業期間3年以上） …… 16

2. 対策別事業事例 …… 17
2.1 バイパス整備 …… 17
2.2 交差点立体化 …… 63
2.3 拡　幅 …… 89
2.4 橋梁関係整備 …… 131
2.5 交差点改良 …… 149
・全面改良 …… 149
・車線数増 …… 159
・車線幅員増 …… 233
・レーン長延長 …… 243
・その他 …… 293
2.6 その他 …… 303

1. 総 括 表

1.1 全 体 総 括 表

全体総括表（事業件数）

対策 / 地建名	バイパス整備	交差点立体化	拡幅	橋梁関係整備	交差点改良					その他	計
					全面改良	車線数増	車線幅員増	レーン延長	その他		
北海道											
東北	5	1	1					1			8
関東	1	1	1	3	1	8	2	6	1		24
北陸		1	2			2		1			6
中部	1	1				3		2		2	9
近畿	1		4	1	1	2		1			10
中国		2				2			1		5
四国			1			1					2
九州	2		1								3
沖縄	1							1			2
計	11	6	10	4	2	18	2	12	2	2	69

1．2 事業期間別総括表

事業期間別事業件数総括表（事業期間１年未満）

対策 / 地建名	バイパス整備	交差点立体化	拡幅	橋梁関係整備	交差点改良					その他	計
					全面改良	車線数増	車幅員増	レーン長延長	その他		
北海道											
東北											
関東						6	1	7	1		15
北陸						1		1			2
中部						2				1	3
近畿						2		1			3
中国						2			1		3
四国											
九州											
沖縄								1			1
計						13	1	10	2	1	27

※事業期間の判っている件数のみの集計

事業期間別事業件数総括表（事業期間１年～３年）

対策 / 地建名	バイパス整備	交差点立体化	拡幅	橋梁関係整備	交差点改良					その他	計
					全面改良	車線数増	車幅線員増	レーン延長	その他		
北海道											
東北											
関東		1		1							2
北陸											
中部		1								1	2
近畿			1	1							2
中国		2									2
四国						1					1
九州	1										1
沖縄											
計	1	4	1	2		1				1	10

※事業期間の判っている件数のみの集計

事業期間別事業件数総括表（事業期間３年以上）

対策 / 地建名	バイパス整備	交差点立体化	拡幅	橋梁関係整備	交差点改良					その他	計
					全面改良	車線数増	車幅線員増	レーン延長	その他		
北海道											
東北	1										1
関東	1			1		1					3
北陸											
中部	1					1					2
近畿	1		3								4
中国											
四国			1								1
九州			1								1
沖縄	1										1
計	5		5	1		2					13

※事業期間の判っている件数のみの集計

1．3 事業費総括表

事業費総括表

対策 / 地建名	バイパス整備	交差点立体化	拡幅	橋梁関係整備	交差点改良 全面改良	交差点改良 車線数増	交差点改良 車幅線員増	交差点改良 レーン延長	交差点改良 その他	その他	計
北海道											
東北											
関東				1 191.0		8 563.1		5 9.0	1 1.0		15 764.1
北陸											
中部											
近畿	1 1991.0		4 14545.0	1 685.0	1 230.0	2 41.0		1 10.0			10 17502.0
中国		2 4930.0				2 100.0			1 10.0		5 5040.0
四国			1 851.0			1 30.0					2 881.0
九州	2 4724.2		1 5550.0								3 10274.2
沖縄											
計	3 6715.2	2 4930.0	6 20946.0	2 876.0	1 230.0	13 734.1		6 19.0	2 11.0		35 34461.3
一件当り平均事業費	2238.4	2465.0	3491.0	438.0	230.0	56.5		3.2	5.5		

※上段　事業件数
　下段　総事業費計（百万円単位）
　事業費の判っている件数のみの集計

事業費総括表（事業期間１年未満）

対策 / 地建名	バイパス整備	交差点立体化	拡幅	橋梁関係整備	交差点改良					その他	計
					全面改良	車線数増	車線員増	レーン延長	その他		
北海道											
東北											
関東						6 132.1		5 9.0	1 1.0		12 142.1
北陸											
中部											
近畿						2 41.0		1 10.0			3 51.0
中国						1 100.0			1 10.0		3 110.0
四国											
九州											
沖縄											
計						10 273.1		6 19.0	2 11.0		18 303.1
一件当り平均事業費						27.3		3.2	5.5		

※上段　事業件数
　下段　総事業費計（百万円単位）
　事業費および事業期間の判っている件数のみの集計

事業費総括表（事業期間１年～３年）

対策 / 地建名	バイパス整備	交差点立体化	拡幅	橋梁関係整備	交差点改良 全面改良	交差点改良 車線数増	交差点改良 車線員増	交差点改良 レーン長延長	交差点改良 その他	その他	計
北海道											
東北											
関東				1 191.0							1 191.0
北陸											
中部											
近畿			1 378.0	1 685.0	1 230.0						3 1293.0
中国		1 2800.0									1 2800.0
四国						1 30.0					1 30.0
九州	1 2110.2										1 2110.2
沖縄											
計	1 2110.2	1 2800.0	1 378.0	2 876.0	1 230.0	1 30.0					7 6424.2
一件当り平均事業費	2110.2	2800.0	378.0	438.0	230.0	30.0					

※上段　事業件数
　下段　総事業費計（百万円単位）
　事業費および事業期間の判っている件数のみの集計

事業費総括表（事業期間3年以上）

対策 / 地建名	バイパス整備	交差点立体化	拡幅	橋梁関係整備	交差点改良 全面改良	交差点改良 車線数増	交差点改良 車線幅員増	交差点改良 レーン延長	交差点改良 その他	その他	計
北海道											
東北											
関東						1 388.0					1 388.0
北陸											
中部											
近畿	1 1991.0		3 14167.0								4 16158.0
中国		1 2130.0									1 2130.0
四国			1 851.0								1 851.0
九州			1 5550.0								1 5550.0
沖縄											
計	1 1991.0	1 2130.0	5 20568.0			1 388.0					8 25077.0
一件当り平均事業費	1991.0	2130.0	4113.6			388.0					

※上段　事業件数
　下段　総事業費計（百万円単位）
　事業費および事業期間の判っている件数のみの集計

2. 対策別事業事例

2.1 バイパス整備

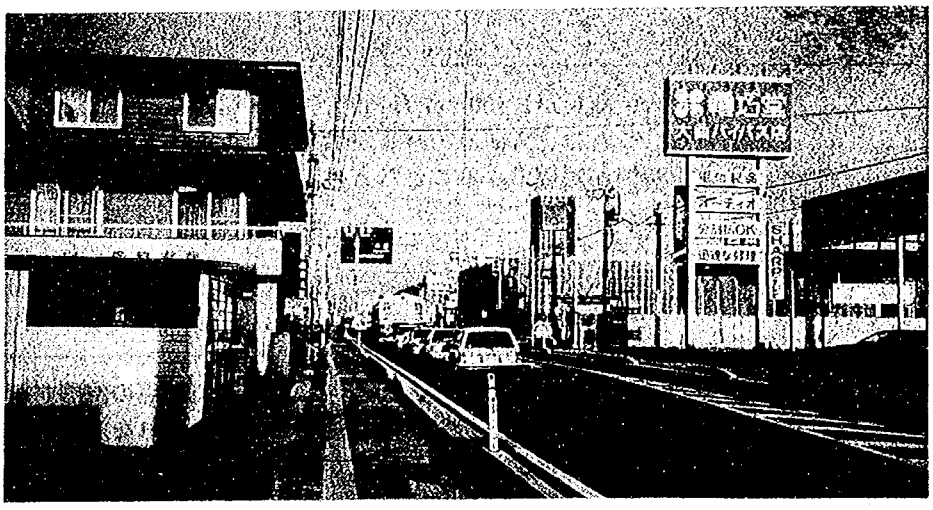
対策名	バイパス整備・車線数増（右折レーン設置）		整理番号	A－2－1
都市（圏）名	大曲市	地点（交差点）名	若竹交差点	
路線名（交差道路名）	国道１３号（国道１０５号）			
事業期間（年度）				
総事業費（百万円）			事業主体	建設省
供用年月日				

	事業前	事業後
調査日時	S63.6.8（水）7:30～9:30	H1.10.25（水）7:30～9:30
交通量（台／時）	６７１	６５７
最大渋滞長（m）	１，１５０	１５０
最大通過時間（分）	６	１
最大信号待ち回数（回）	３	１
事業概要	大曲バイパスの供用開始および、若竹交差点における国道１０５号を１車線から右折専用レーンを設置し２車線化。	
事業整備効果	最大渋滞長が1,150mから150m、最大通過時間が６分から１分に減少している。これは、大曲バイパスが供用したことにより、市街地を通らず通行でき、時間が短縮できることなどの効果が現れたと考えられる。	
今後の課題	バイパスの供用により、国道１３号の当交差点の渋滞が解消されたが、その渋滞が国道１０５号に移った傾向にある。これを解消するために、大曲バイパスの全面開通の早期事業化が望まれる。	

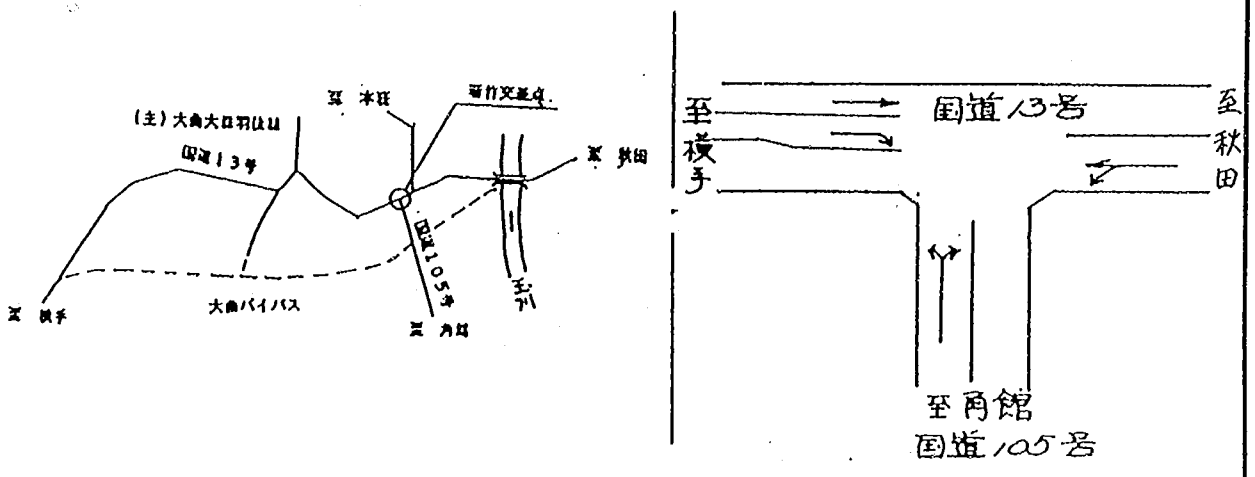
写真（事業実施前）



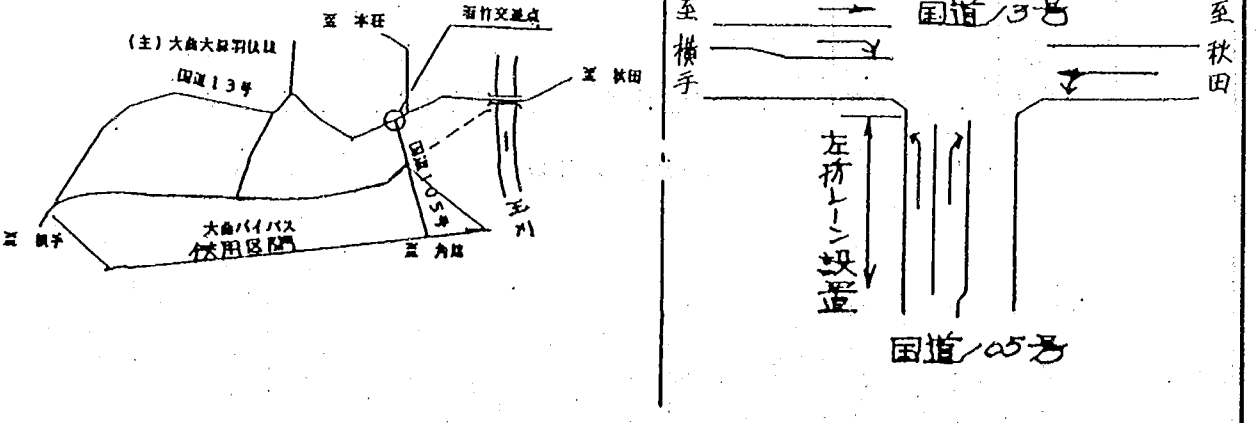
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

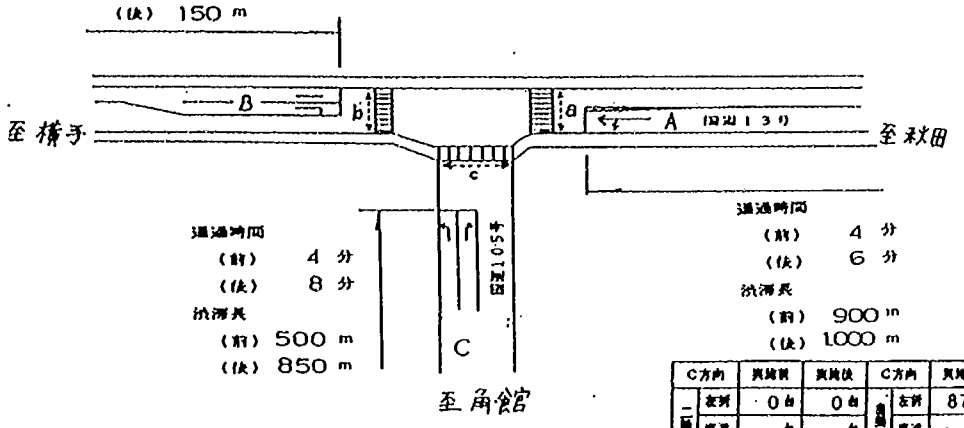
B方向		実施前	実施後
一般車類	左折	— 台	— 台
	直進	4 台	3 台
	右折	2 台	1 台
b方向		実施前	実施後
歩行者類		0人	1人
二輪車類		2 台	4 台

B方向		実施前	実施後
自動車類	左折	— 台	— 台
	直進	542 台	546 台
	右折	129 台	111 台

通過時間
（前） 6 分
（後） 1 分
渋滞長
（前）1,150 m
（後） 150 m

A方向		実施前	実施後
一般車類	左折	0 台	1 台
	直進	6 台	5 台
	右折	— 台	— 台
a方向		実施前	実施後
歩行者類		3人	12人
二輪車類		5 台	39 台

A方向		実施前	実施後
自動車類	左折	130 台	241 台
	直進	649 台	587 台
	右折	— 台	— 台



通過時間
（前） 4 分
（後） 8 分
渋滞長
（前） 500 m
（後） 850 m

通過時間
（前） 4 分
（後） 6 分
渋滞長
（前） 900 m
（後） 1,000 m

C方向		実施前	実施後
一般車類	左折	0 台	0 台
	直進	— 台	— 台
	右折	1 台	2 台
c方向		実施前	実施後
歩行者類		1人	5人
二輪車類		14 台	18 台

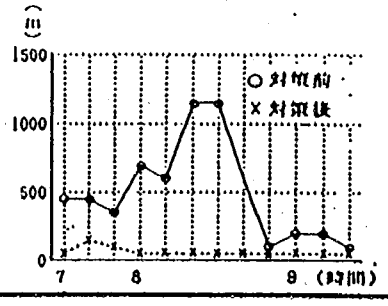
C方向		実施前	実施後
自動車類	左折	87 台	127 台
	直進	— 台	— 台
	右折	123 台	305 台

（信号現示）

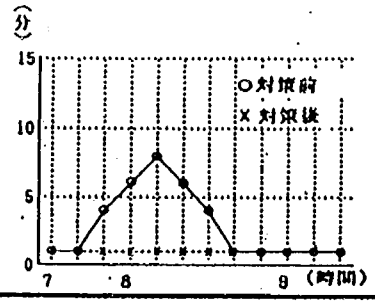
	第一現示	第二現示	黄	第三現示	黄	計
事前調査	９５秒	１０秒	2.5秒	３０秒	2.5秒	１４０秒
事後調査	７８秒	１０秒	3 秒	３６秒	3 秒	１３０秒

——— 自動車類　－－－－ 歩行者類

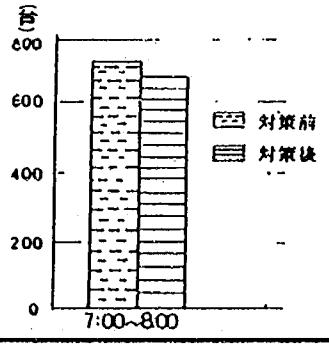
渋滞長の比較



通過時間の比較



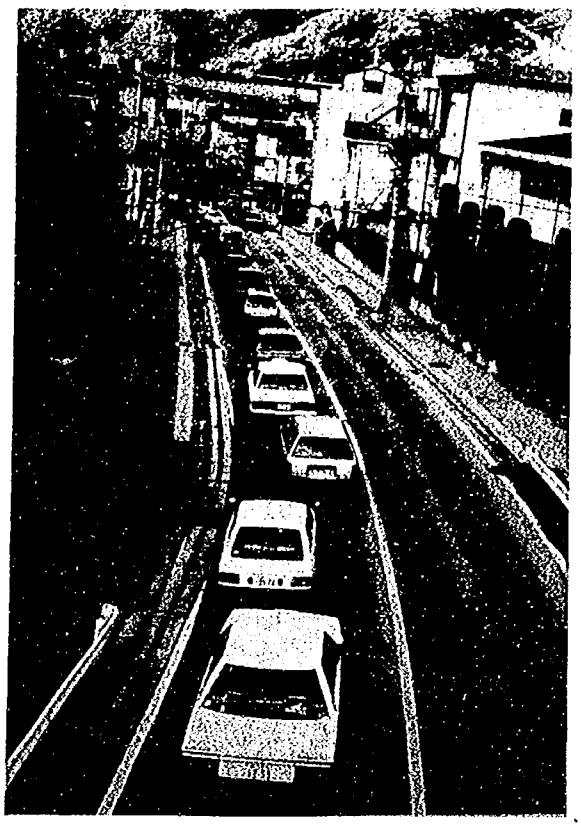
交通量の比較



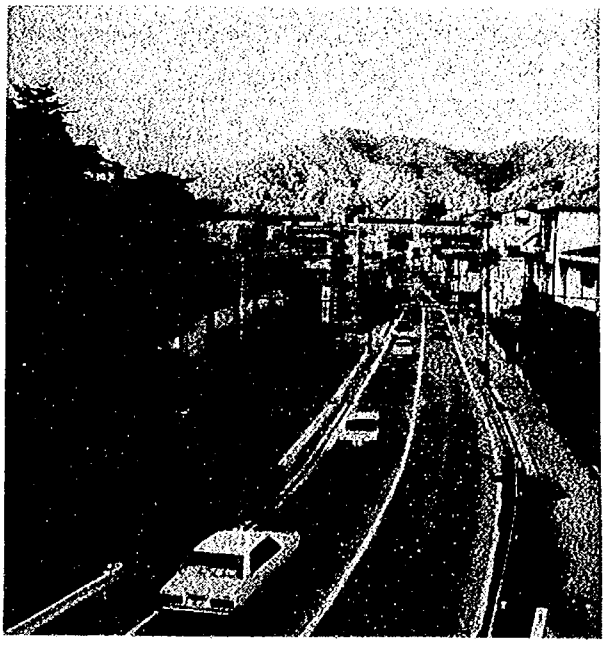
対策名	バイパス整備	整理番号	A－2－2
都市（圏）名	釜石市	地点（交差点）名	市役所第三分庁舎前交差点
路線名（交差道路名）	国道４５号（市道釜石１７号）		
事業期間（年度）	昭和５８年度～６３年度		
総事業費（百万円）		事業主体	建設省
供用年月日			

	事業前	事業後
調査日時	S.63.5.24（火）7:00～8:00	H.1.1.26（木）7:00～8:00
交通量（台／時）	８８３	７３７
最大渋滞長（m）	３，４００	１，９００
最大通過時間（分）	１６	６
最大信号待ち回数（回）	６	４
事業概要	釜石バイパス（１．６ｋｍ）の整備および供用開始。	
事業整備効果	釜石バイパス（Ｌ＝１．６ｋｍ）開通前のピーク時における最大渋滞長は市役所第三分庁舎前交差点を先頭に3,400m、渋滞長１ｋｍ以上の継続時間は６５分であったが、バイパス開通後はバイパスへの交通量転換率が全体で２３％、大型車においては２６％であり、これら通過交通の排除により、最大渋滞長が1,900m、500m以上の渋滞が継続していた時間も１０分程度と大幅に減少し、バイパス開通の効果が見られた。	
今後の課題	釜石市市街地全体の道路整備と現在計画中の三陸縦貫自動車道（釜石～大槌間）の早期事業化が望まれる。	

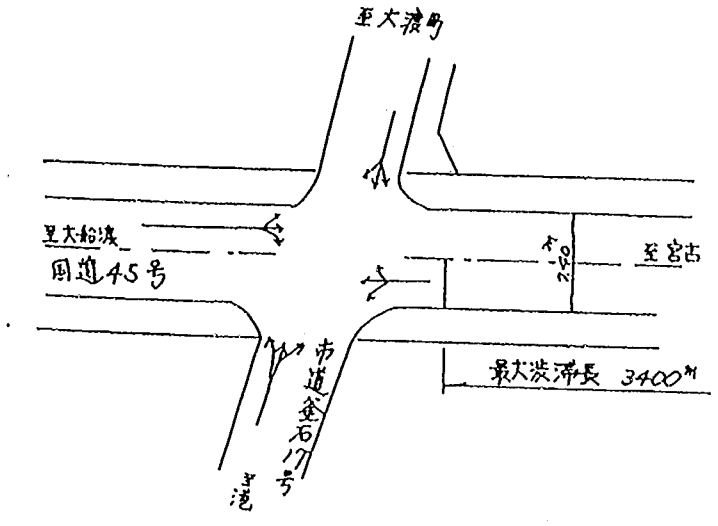
写真（事業実施前）



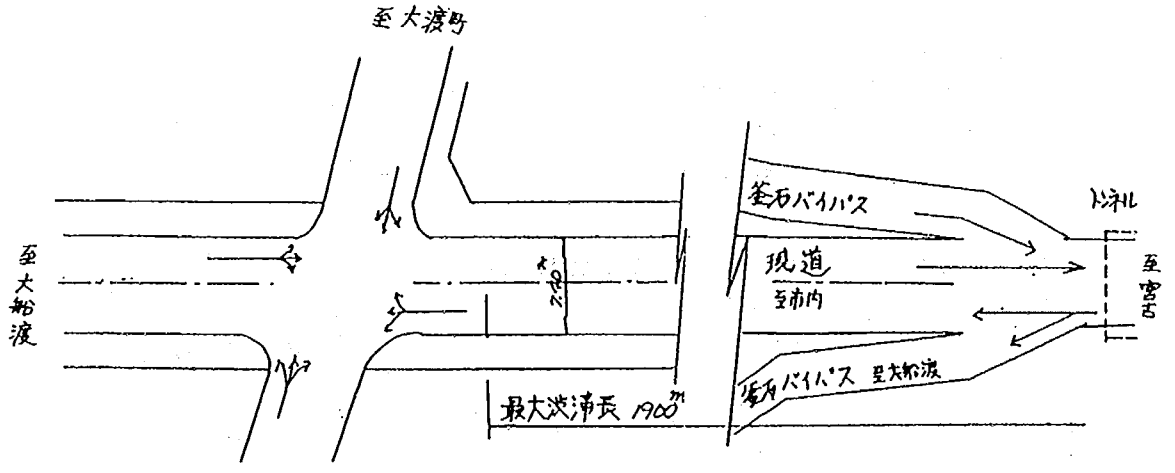
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0台	0台
	直進	4台	4台
	右折	0台	0台

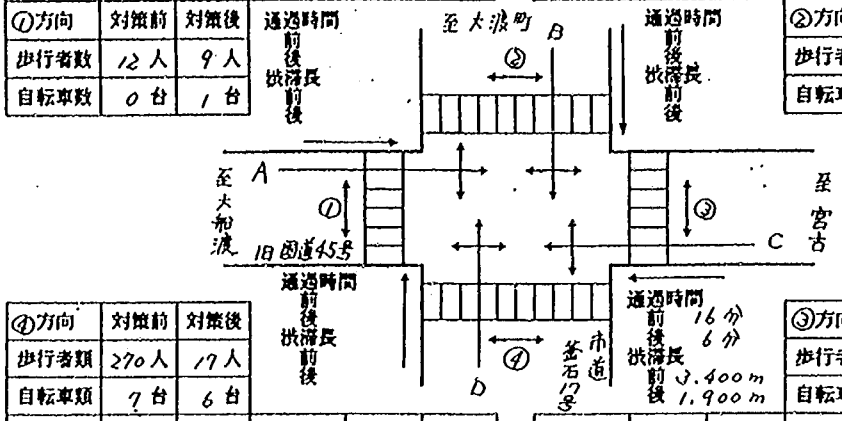
方向		対策前	対策後
自動車類	左折	2台	2台
	直進	350台	316台
	右折	1台	0台

①方向	対策前	対策後
歩行者数	12人	9人
自転車数	0台	1台

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	4台	2台
	直進	9台	4台
	右折	0台	0台

B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	49台	53台
	直進	24台	21台
	右折	2台	2台

②方向	対策前	対策後
歩行者数	62人	27人
自転車数	6台	4台



④方向	対策前	対策後
歩行者類	270人	17人
自転車類	7台	6台

③方向	対策前	対策後
歩行者類	141人	124人
自転車類	11台	5台

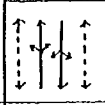
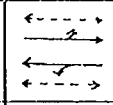
D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0台	0台
	直進	2台	0台
	右折	0台	1台

D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	2台	5台
	直進	7台	13台
	右折	57台	26台

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	14台	5台
	直進	46台	35台
	右折	0台	0台

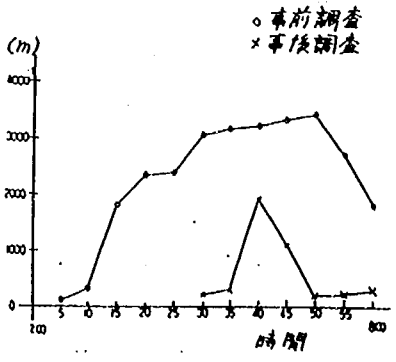
C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	34台	63台
	直進	849台	674台
	右折	0台	0台

（信号現示）

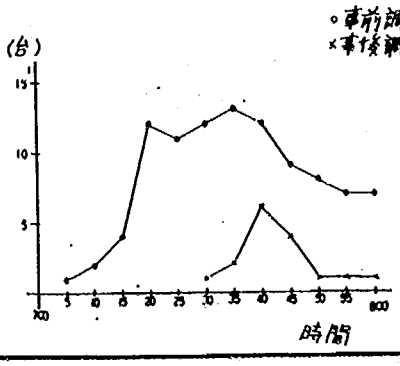
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	24 秒	92 秒	秒	秒	秒	秒	116 秒
事後調査	27 秒	98 秒	秒	秒	秒	秒	125 秒

← ——— 自動車類　← - - - - - - 歩行者類

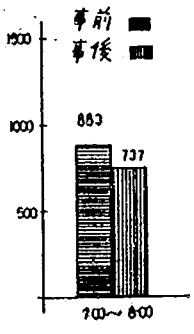
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較



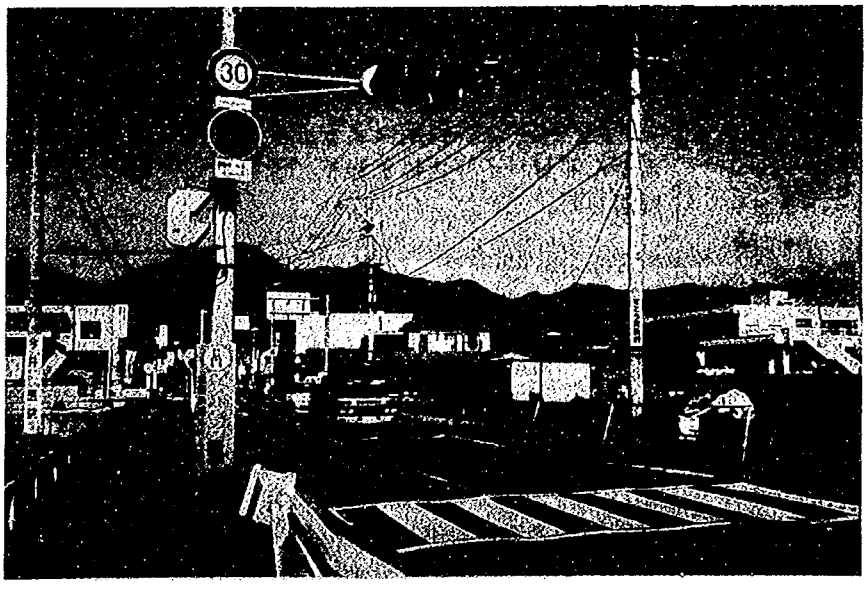
対策名	バイパス整備	整理番号	A－2－3
都市（圏）名	仙台市	地点（交差点）名	生出交差点
路線名（交差道路名）	国道２８６号（県道仙台村田線）		
事業期間（年度）			
総事業費（百万円）		事業主体	仙台市
供用年月日	平成２年７月		

	事業前	事業後
調査日時	H1.10.5（木）7:00～9:00	H2.7.26（木）7:00～9:00
交通量（台／時）	６２８	２９１
最大渋滞長（m）	２，１５０	５０
最大通過時間（分）	１２	１
最大信号待ち回数（回）	－	－
事業概要	茂庭バイパス（暫定２車線1,280m）の整備および供用開始。	
事業整備効果	茂庭バイパスの供用により、これまで茂庭の集落内を通過していた車両のほとんどがバイパスにまわり、渋滞ポイントの３方向全てについて、渋滞は解消した。	
今後の課題	茂庭バイパスの供用開始により、本渋滞ポイントにおける渋滞は解消されたが、通過車両のほとんどがバイパスにまわったことにより、渋滞ポイントがバイパス側の交差点に移行した。これを解消するために、茂庭バイパスの４車線による早期供用が望まれる。	

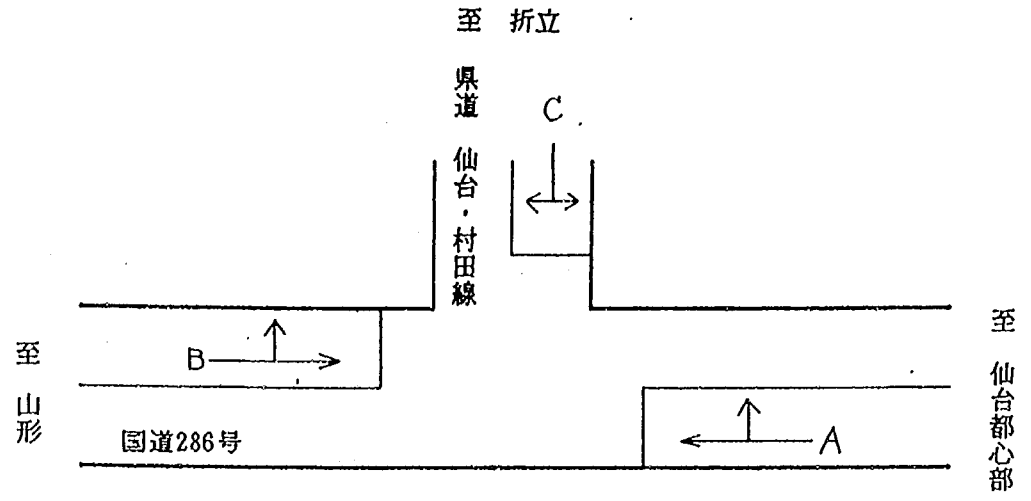
写真（事業実施前）



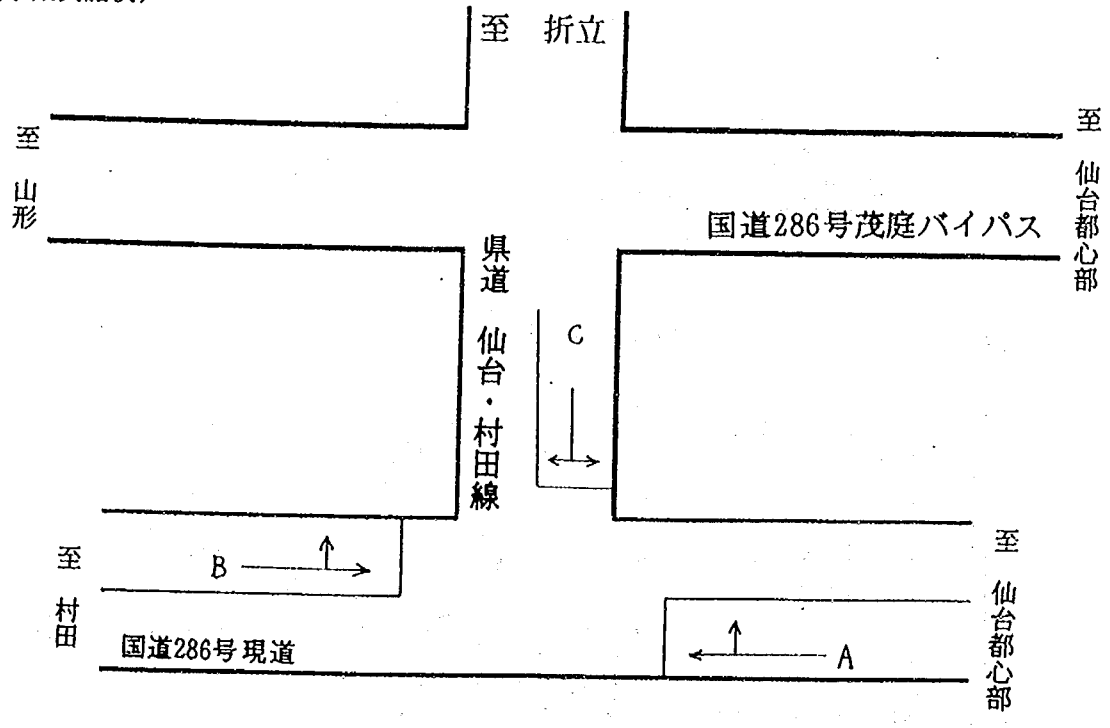
写真（事業実施後）



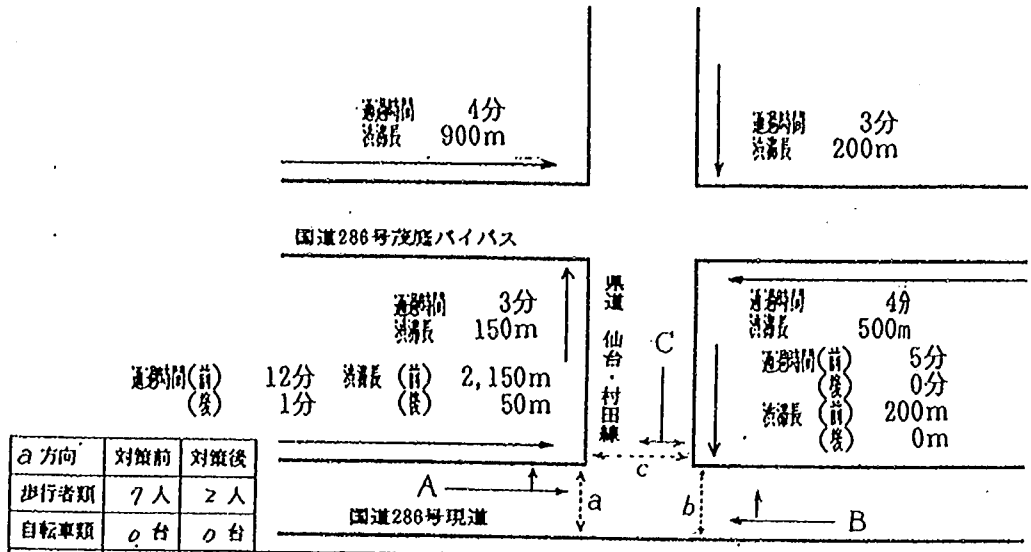
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



a方向		対策前	対策後
歩行者類		7人	2人
自転車類		0台	0台

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	2台	1台
	直進	8台	5台
	右折	—台	—台
自動車類	左折	148台	126台
	直進	480台	165台
	右折	—台	—台

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	—台	—台
	直進	11台	4台
	右折	0台	1台
自動車類	左折	—台	—台
	直進	589台	177台
	右折	11台	80台

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	22台	1台
	直進	—台	—台
	右折	0台	3台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	1台	25台
	直進	—台	—台
	右折	248台	94台

c方向	対策前	対策後
歩行者数	6人	5人
自転車数	0台	2台

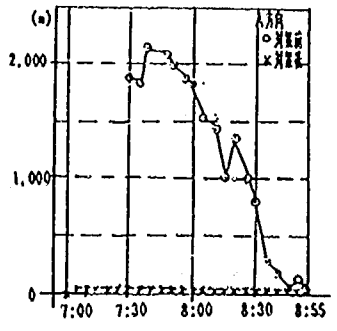
b方向	対策前	対策後
歩行者類	8人	1人
自転車類	0台	0台

（信号現示）

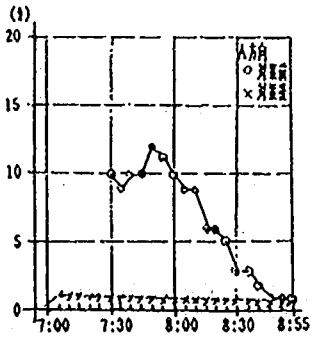
信号現示	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示
C=135秒(前) C=120秒(後)	←----→ ←→ ←—	→ →	A・R	↕	↔	A・R
事前調査 7:30〜9:30	110秒 (Y=3)	—秒	2秒	23秒	—秒	—秒
事後調査 8:00〜9:00	88秒	7秒 (Y=3)	2秒	14秒	7秒 (Y=3)	2秒

←——— 自動車類　<·····> 歩行者類

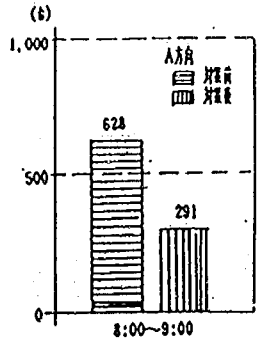
渋滞長の比較



通過時間の比較



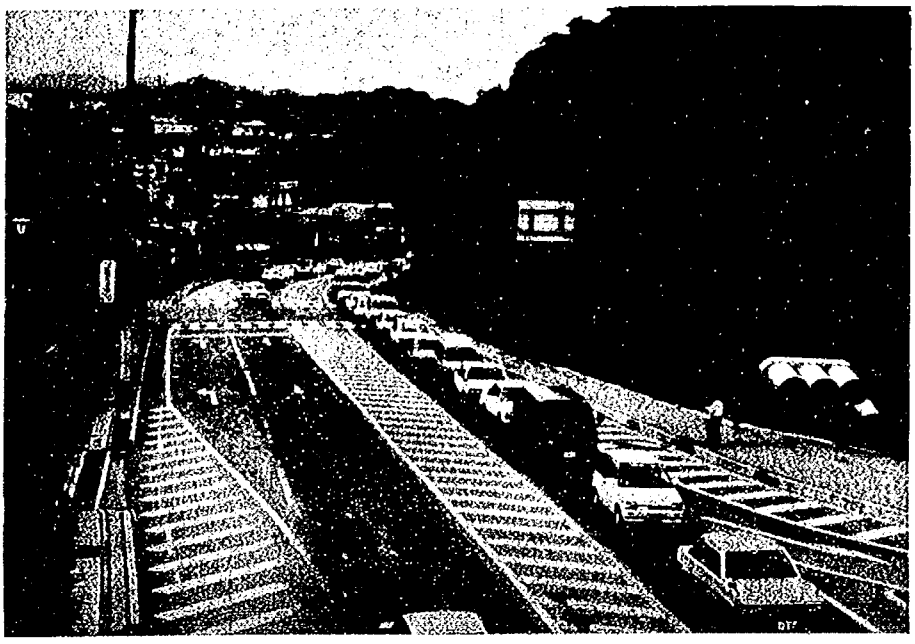
交通量の比較



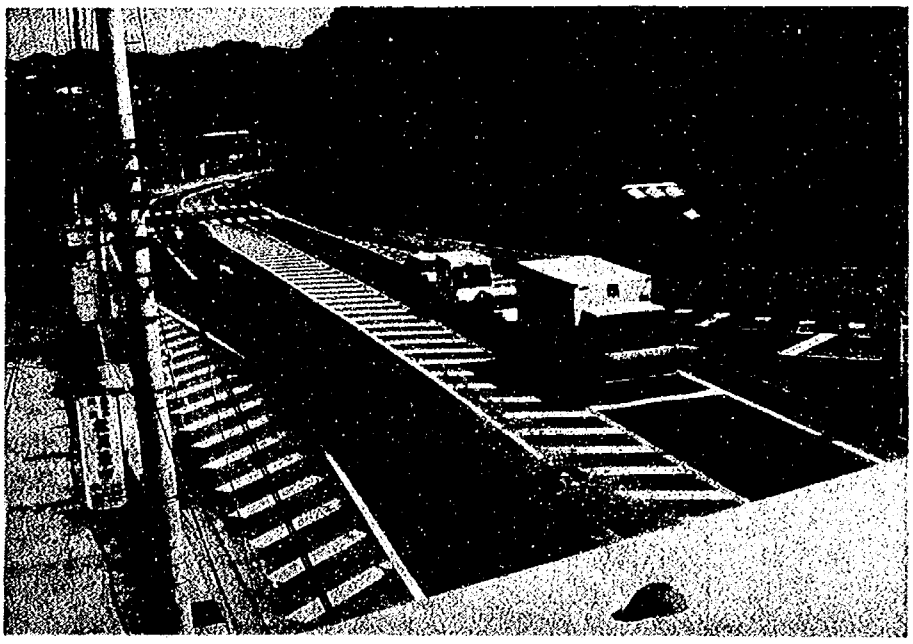
対策名	バイパス整備		整理番号	A－2－4
都市（圏）名	仙台市	地点（交差点）名	自由ケ丘交差点	
路線名（交差道路名）	主要地方道小名浜・平線（国道６号）			
事業期間（年度）				
総事業費（百万円）			事業主体	建設省
供用年月日	平成元年３月			

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.24（火）6:30～8:30	H1.7.21（金）6:30～8:30
交通量（台／時）	１，０５８	８５５
最大渋滞長（m）	６５０	１５０
最大通過時間（分）	２５	1
最大信号待ち回数（回）	１１	1
事業概要	常磐バイパスの整備および一部区間供用開始。平・磐城線の整備、供用開始。	
事業整備効果	最大渋滞長が６５０ｍから１５０ｍ、最大通過時間が２５分から１分へと減少し、これは（主）小名浜・平線において、平・磐城線が供用したことにより、交通の分散が図れたことによると考えられる。また、常磐バイパスの部分供用により、同バイパスの交通もスムーズになったものと考えられる。	
今後の課題	常磐バイパスの部分供用により当交差点の渋滞は減少した。しかしその渋滞が平・磐城線の２車線区間（内郷駅・平線以北）に移る傾向にある。この渋滞を解消するためには、市街地の通過交通を集分散する常磐バイパスおよび内郷駅・平線の整備が望まれる。	

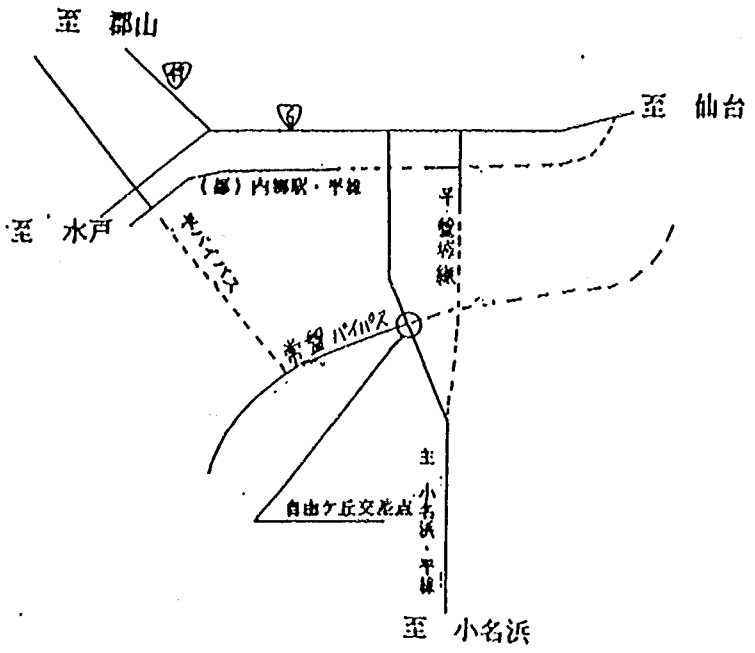
写真（事業実施前）



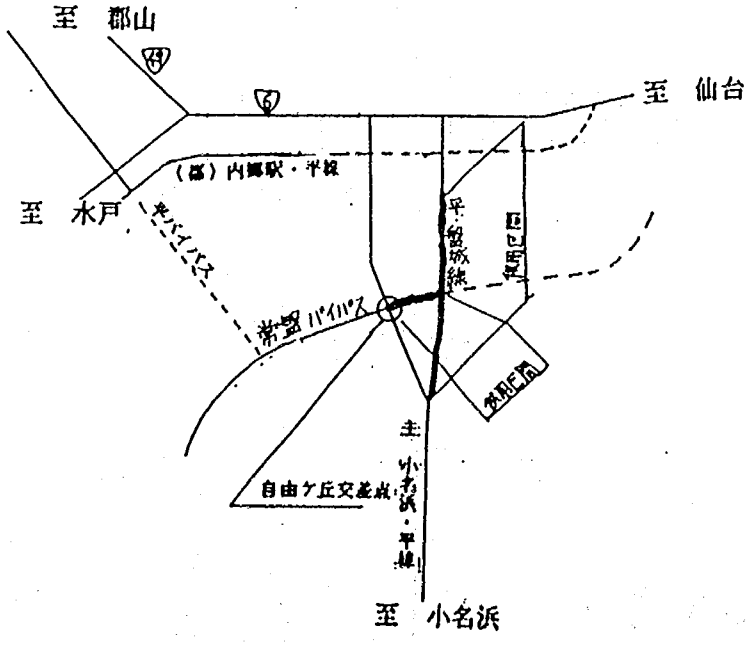
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）

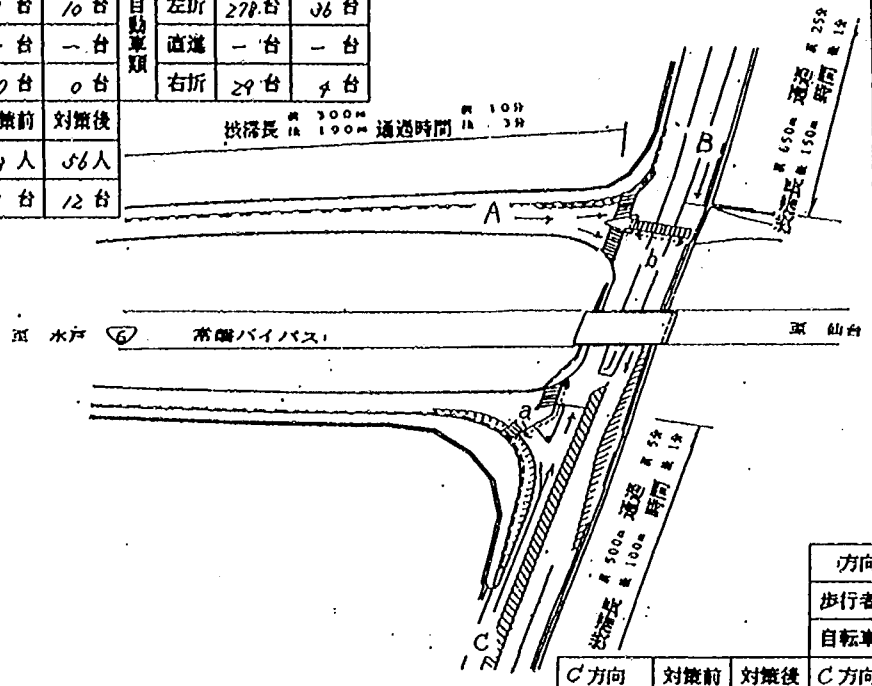


交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	7 台	10 台
	直進	— 台	— 台
	右折	0 台	0 台
a 方向		対策前	対策後
歩行者数		13 人	56人
自転車数		81 台	12 台

A 方向		対策前	対策後
自動車類	左折	278台	36 台
	直進	— 台	— 台
	右折	29 台	4 台

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	— 台	— 台
	直進	15 台	10 台
	右折	4 台	3 台
B 方向		対策前	対策後
自動車類	左折	— 台	— 台
	直進	623台	473台
	右折	385台	382台
b 方向		対策前	対策後
歩行者数		0 人	4 人
自転車数		5 台	1 台



方向		対策前	対策後
歩行者類		人	人
自転車類		台	台

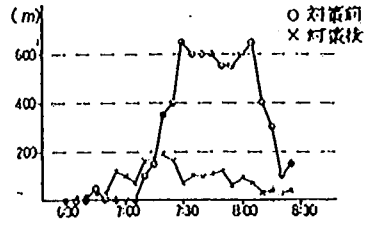
C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	3 台	1 台
	直進	24 台	25 台
	右折	— 台	— 台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	116 台	33 台
	直進	675台	606台
	右折	台	台

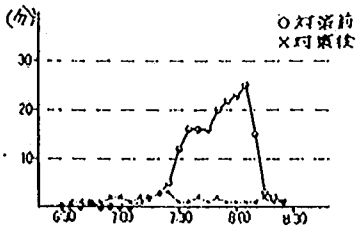
（信号現示）

	第1現示	黄	赤	第2現示	黄	赤	第3現示	黄	赤	計
実施前	35"	3"	3"	77"	—	—	16"	3"	5"	140"
実施後	36"	3"	3"	80"	3"	3"	—	—	—	130"

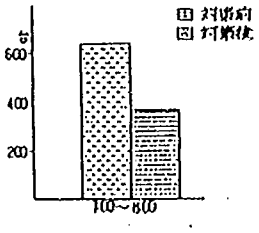
渋滞長の比較



通過時間の比較



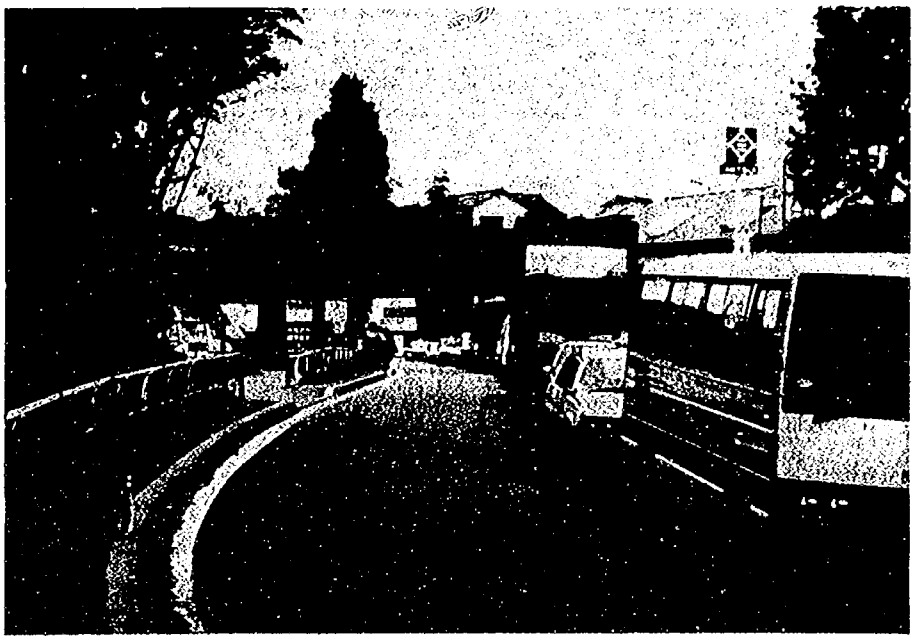
交通量の比較



対策名	バイパス整備	整理番号	A－2－5
都市（圏）名	いわき市	地点（交差点）名	上ノ台交差点
路線名（交差道路名）	主要地方道いわき・石川線（市道上下渦長谷線）		
事業期間（年度）			
総事業費（百万円）		事業主体	福島県
供用年月日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.31（火）16:30～18:30	H2.4.17（火）16:30～18:00
交通量（台／時）	656	699
最大渋滞長（m）	1，000	400
最大通過時間（分）	11	4
最大信号待ち回数（回）	7	2
事業概要	いわき・石川バイパスの整備および供用開始。	
事業整備効果	最大渋滞長が1,000mから400mに、最大通過時間が１１分から４分へと減少した。これは、事前調査時点よりも交通量が増えているにもかかわらず、（主）いわき・石川線のバイパスが供用したことにより当交差点での右折車が減少したためと思われる。	
今後の課題	（主）いわき・石川線のバイパスの供用により渋滞は減少したが、その原因と考えられる右折車の対策がなされていない。これを解消するためには石川側に右折レーンを設置するとともに信号現示に右折矢印現示を出すことが望まれる。	

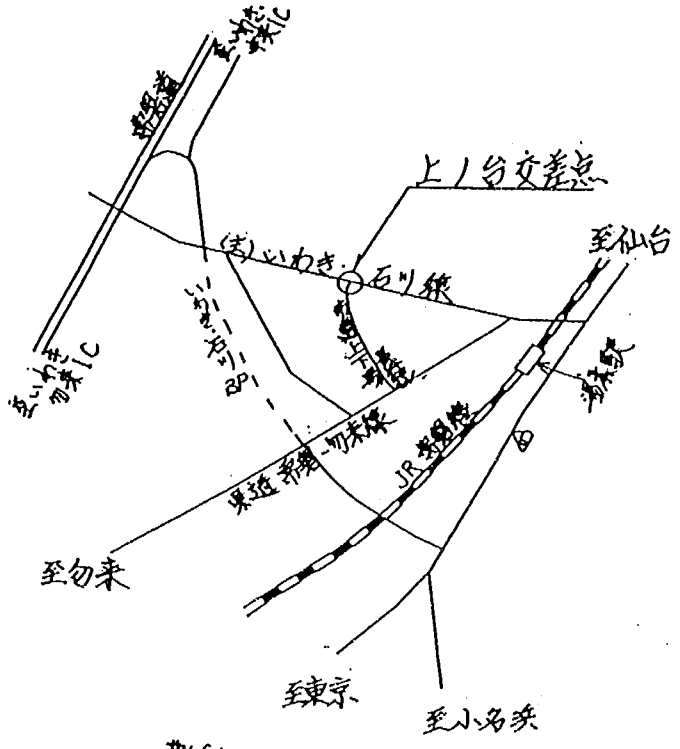
写真（事業実施前）



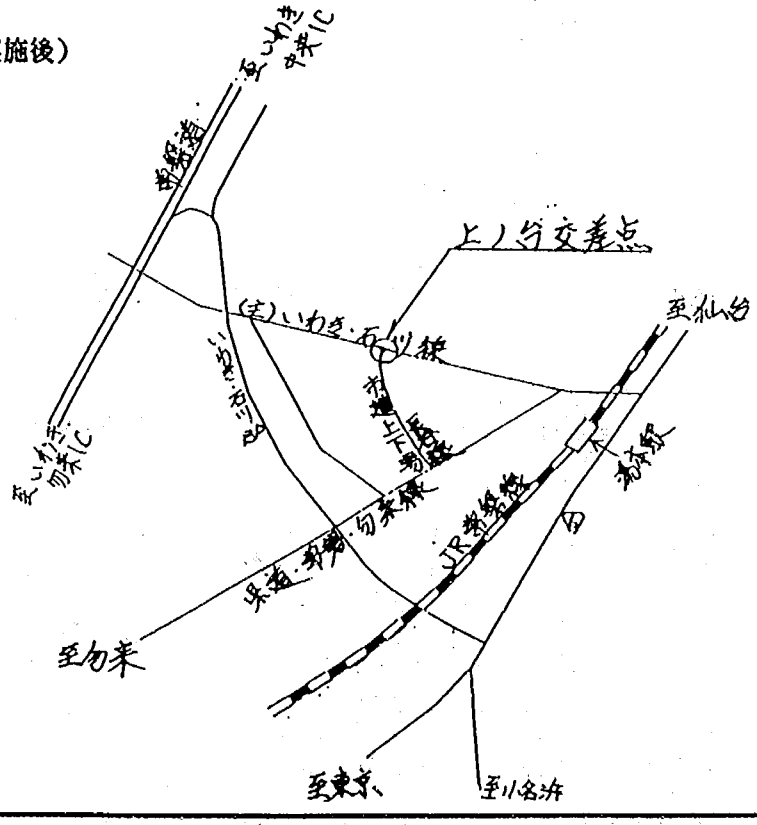
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



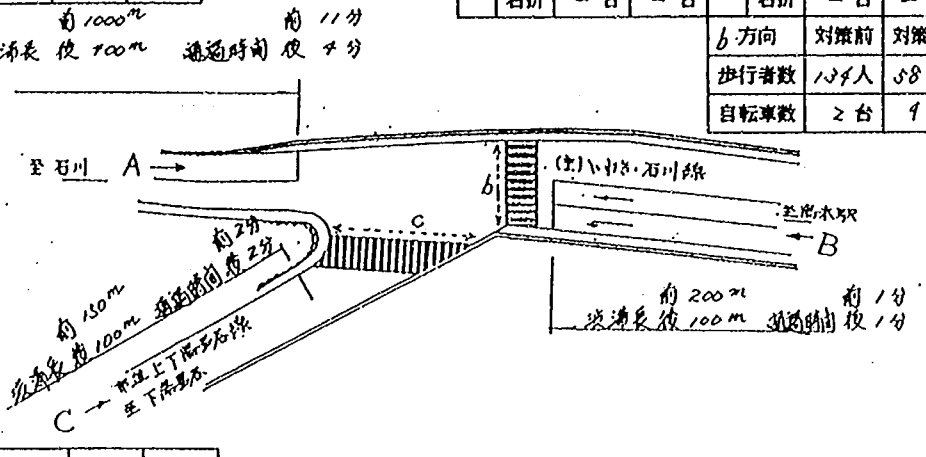
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	− 台	− 台
	直進	10 台	7 台
	右折	5 台	1 台
方向		対策前	対策後
歩行者数		人	人
自転車数		台	台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	− 台	− 台
	直進	539台	600台
	右折	117台	99台

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	6 台	2 台
	直進	20 台	17 台
	右折	− 台	− 台

B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	216台	167台
	直進	513台	620台
	右折	− 台	− 台
b方向		対策前	対策後
歩行者数		134人	58人
自転車数		2 台	1 台



c方向	対策前	対策後
歩行者類	47 人	17 人
自転車類	15 台	1 台

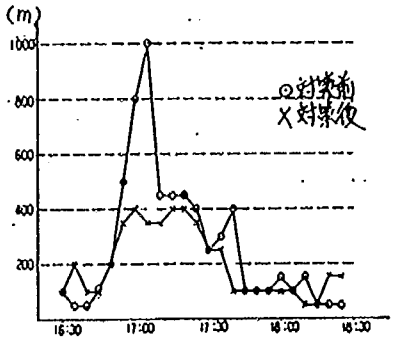
C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	5 台	2 台
	直進	− 台	− 台
	右折	10 台	5 台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	120台	119台
	直進	− 台	− 台
	右折	259台	259台

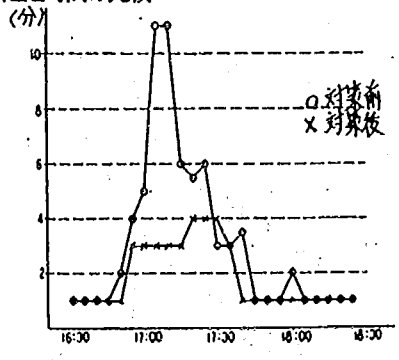
（信号現示）

	第1現示	黄	赤	第2現示	黄	赤	計
実施前	54″	4″	4″	25″	4″	4″	95″
実施後	54″	4″	4″	25″	4″	4″	95″

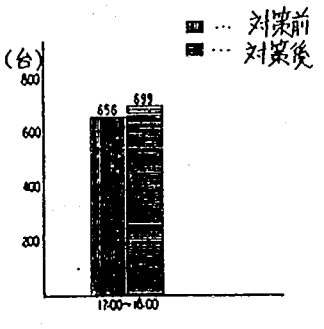
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較



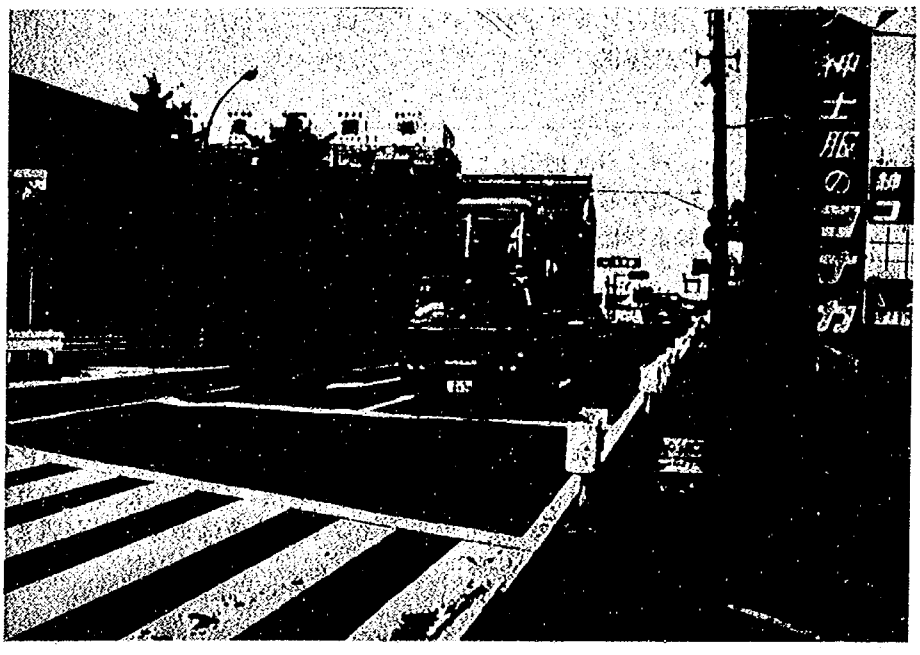
対策名	バイパス整備、交差点立体化	整理番号	A－3－6
都市（圏）名	町田市	地点（交差点）名	東名入口交差点
路線名（交差道路名）	国道２４６号（国道１６号）		
事業期間（年度）	昭和５９年度～昭和６３年度		
総事業費（百万円）		事業主体	
供用年月日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.24（火）7:00～9:00	H1.4.19（水）7:00～9:00
交通量（台／時）	７６１	４４６
最大渋滞長（m）	１，２００	５００
最大通過時間（分）	１５	
最大信号待ち回数（回）	－	－
事業概要	国道２４６号バイパスの整備および供用開始。それに伴い東名入口交差点の立体化。	
事業整備効果	バイパスに供用により、鶴間交差点（最大渋滞長1,200m→500m）の渋滞が減少した。また、渋谷～鶴間間の交通量（23,429台／日→34,783台／日）および鶴間～目黒間の交通量（25,832台／日→33,098台／日）が増加した。	
今後の課題	バイパス供用により渋滞のボトルネックが目黒交差点に移った。また、目黒交差点は、バイパスと旧１６号との平面交差点でもあり容量的にも限界なので早期に暫定４車線化および立体化を進めることが望まれる。	

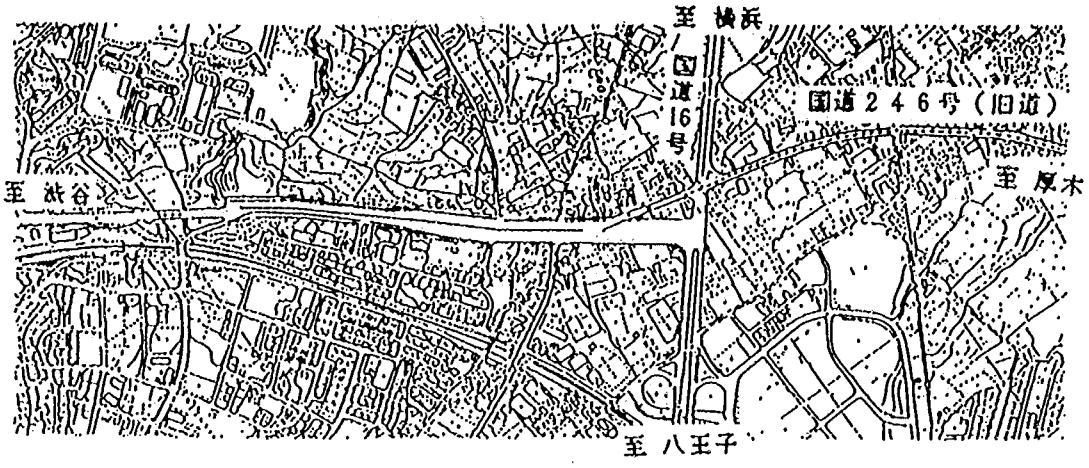
写真（事業実施前）



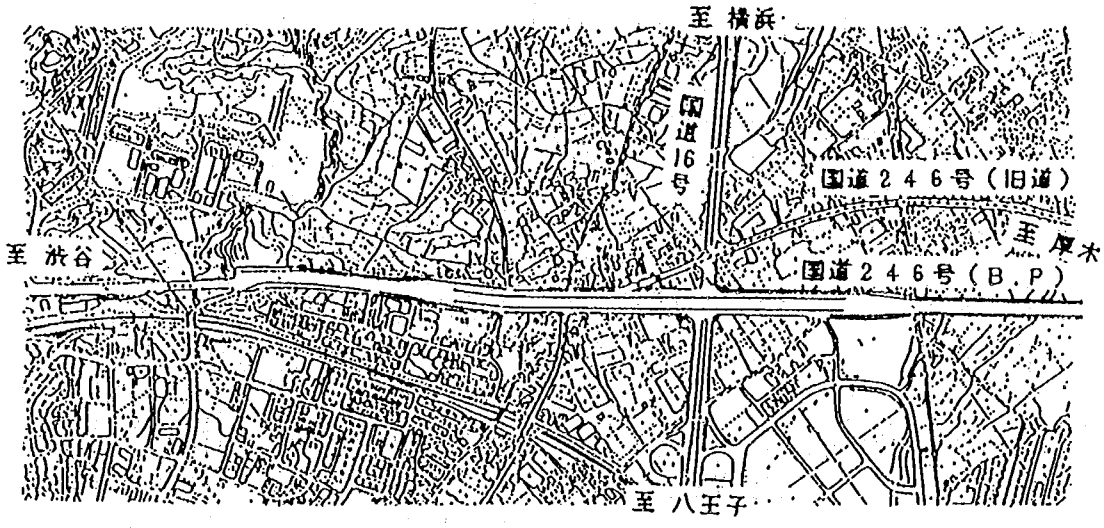
写真（事業実施後）



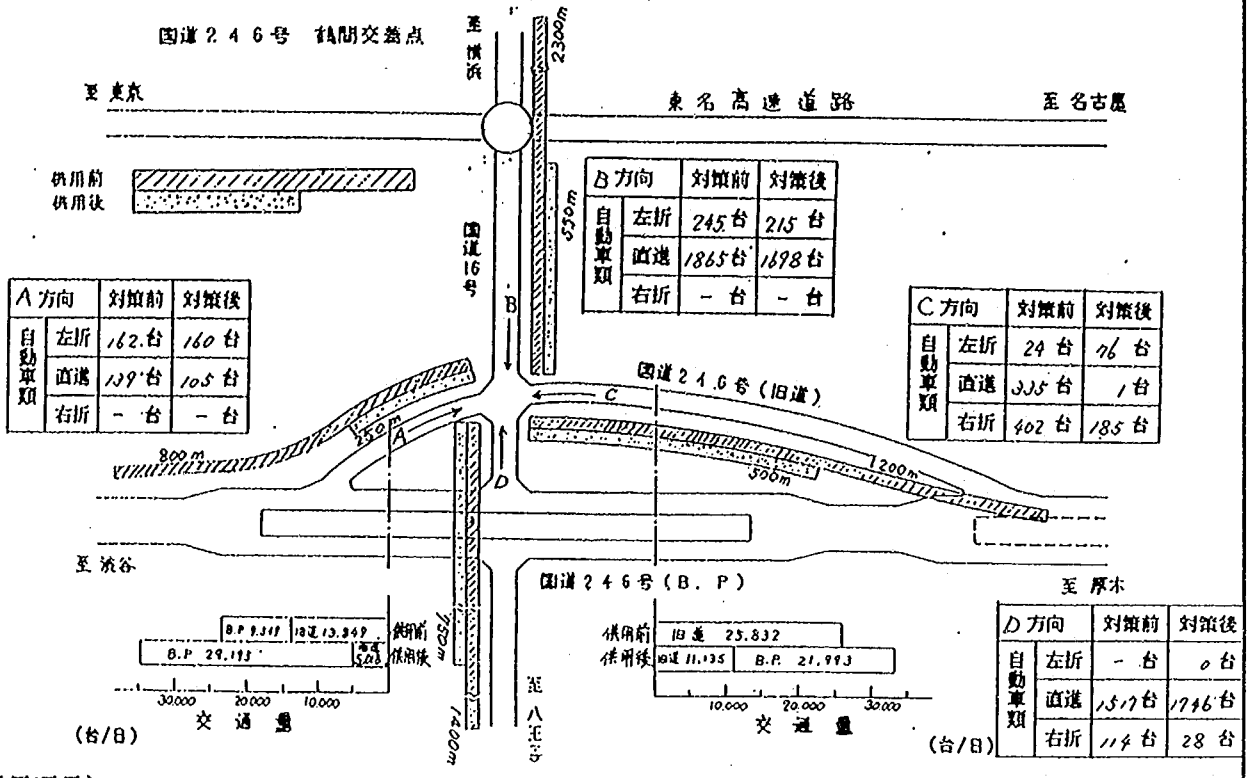
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	162台	160台
	直進	139台	105台
	右折	- 台	- 台

B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	245台	215台
	直進	1865台	1898台
	右折	- 台	- 台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	24台	76台
	直進	335台	1台
	右折	402台	185台

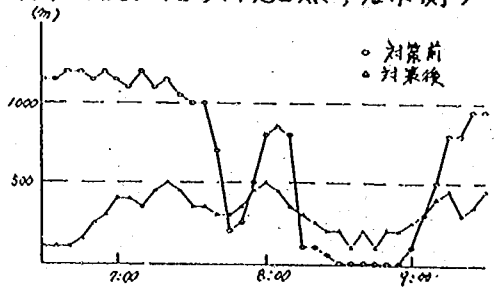
D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	- 台	0台
	直進	1517台	1746台
	右折	114台	28台

（信号現示）

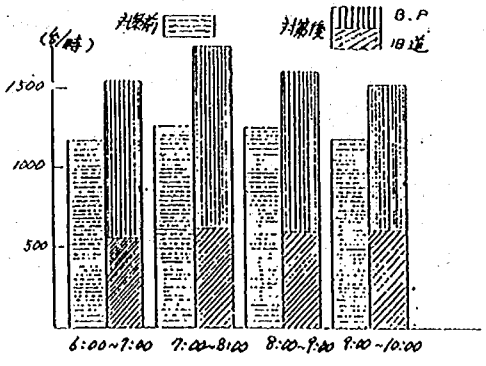
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
	至渋谷 至厚木						
対策前青	45秒	22秒	54秒	2秒	秒	秒	123秒
対策後青	36秒	10秒	63秒	14秒	秒	秒	123秒

自動車類　　歩行者類

渋滞長の比較（鶴間交差点、厚木側）



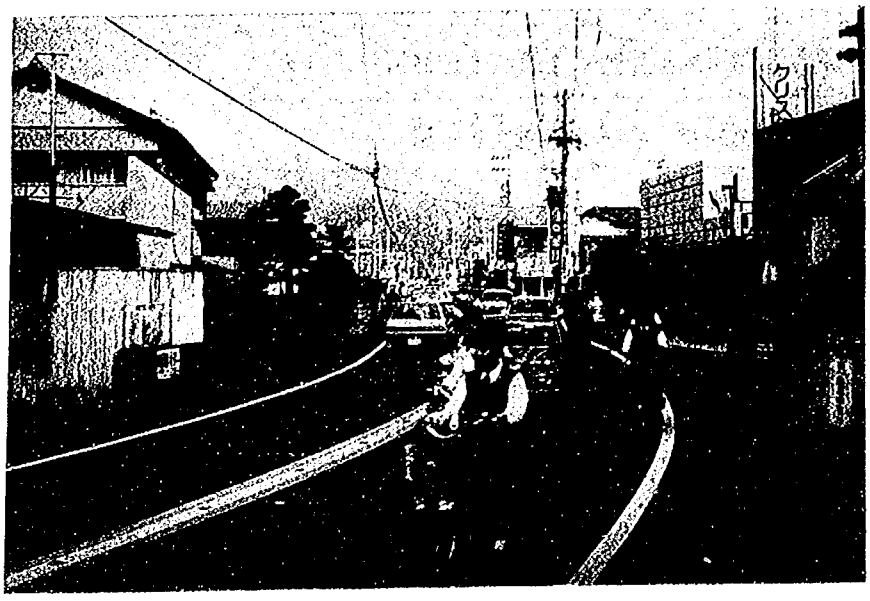
交通量の比較



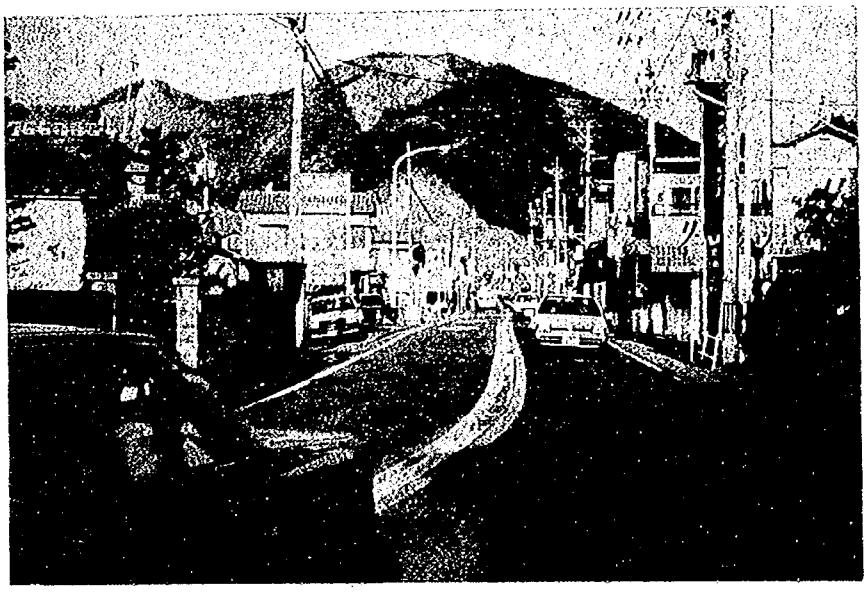
対策名	バイパス整備	整理番号	A－5－7
都市（圏）名	静岡市・清水市	地点（交差点）名	平和町交差点
路線名（交差道路名）	県道大川静岡線（国道1号静清バイパス）		
事業期間（年度）	昭和54年度～昭和63年度		
総事業費（百万円）		事業主体	静岡県
供用年月日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.18（木）6:30～8:30	H1.10.4（水）6:30～8:30
交通量（台／時）	1，856	1，708
最大渋滞長（m）	1，600	200
最大通過時間（分）	7	2
最大信号待ち回数（回）	－	－
事業概要	大川静清バイパスの整備および供用開始。	
事業整備効果	当交差点は、道路幅員が狭いため自転車・二輪車が並走すると、それに続く交通の流れが悪くなり、またバスベイがなく、バスの停車によっても渋滞が発生していた。大川静清バイパスの供用により、交通の分散が図られ、交通量で以前の約7割に減少し、渋滞が緩和された。	
今後の課題	他の交差点では、依然として渋滞が解消されておらず、大規模な住宅団地を抱えていることや、平成4年度に静清バイパスが開通することから、交通量の増加は必至である。よって今後、信号現示の見直しや交差点改良など短期的改善を行うと共に地域道路網計画に沿った抜本的対策が望まれる。	

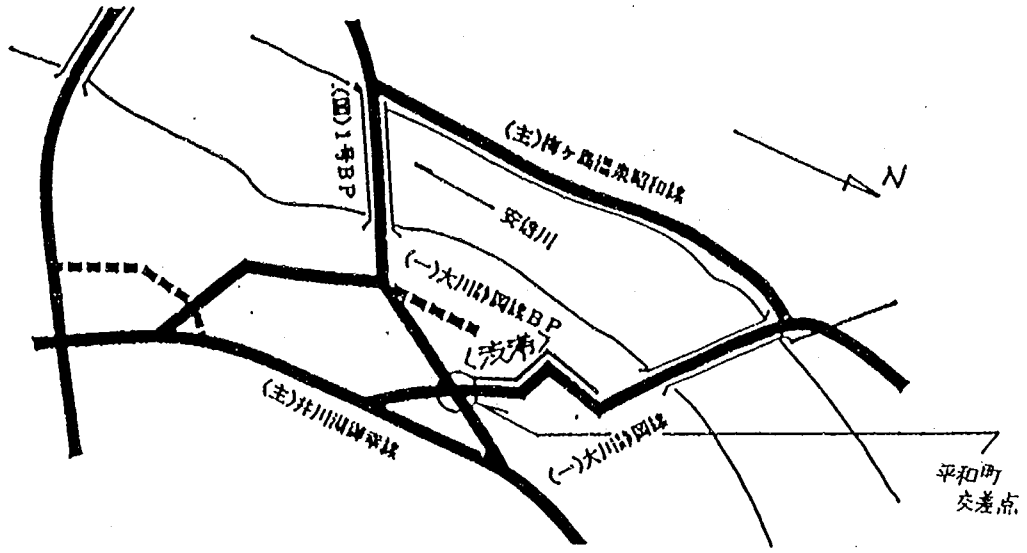
写真（事業実施前）



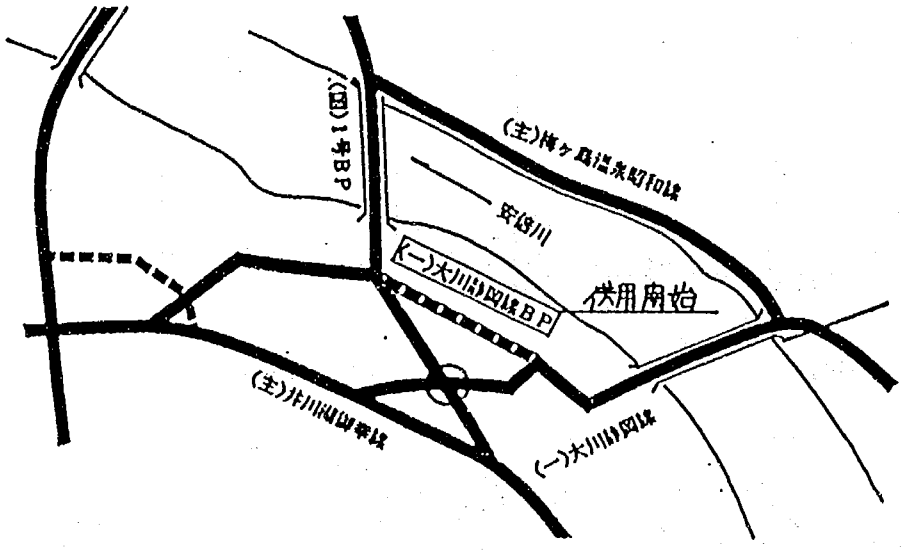
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	3台	3台
	直進	38台	68台
	右折	1台	3台
d方向		対策前	対策後
歩行者数		7人	4人
自転車数		935台	517台

方向		対策前	対策後
自動車類	左折	59台	52台
	直進	298台	376台
	右折	20台	52台

D方向			
通過時間	(前)	0分	
	(後)	1分	
渋滞長	(前)	0 m	
	(後)	100 m	

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	1台	0台
	直進	41台	21台
	右折	0台	0台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	23台	33台
	直進	223台	172台
	右折	19台	9台
c方向		対策前	対策後
歩行者数		7人	3人
自転車数		20台	49台

A方向			
通過時間	(前)	7分	
	(後)	2分	
渋滞長	(前)	1600 m	
	(後)	200 m	

C方向			
通過時間	(前)	0分	
	(後)	0分	
渋滞長	(前)	0 m	
	(後)	0 m	

a方向		対策前	対策後
歩行者類		50人	45人
自転車類		25台	40台

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	2台	1台
	直進	287台	169台
	右折	13台	6台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	16台	17台
	直進	985台	622台
	右折	67台	28台

B方向			
通過時間	(前)	0分	
	(後)	2分	
渋滞長	(前)	0 m	
	(後)	100 m	

b方向	対策前	対策後
歩行者類	2人	0人
自転車類	11台	8台

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	8台	5台
	直進	30台	20台
	右折	6台	2台

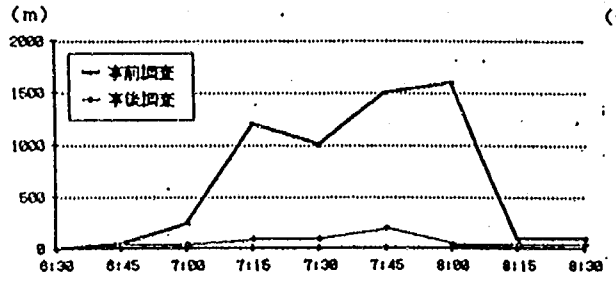
B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	57台	51台
	直進	240台	280台
	右折	49台	16台

(信号現示)

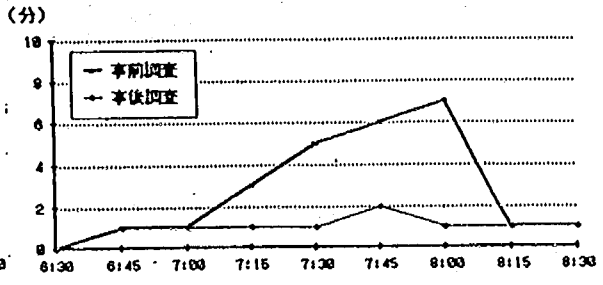
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
事前調査	70秒	35秒	秒	秒	秒	秒	105秒
事後調査	60秒	28秒	秒	秒	秒	秒	88秒

自動車類：——　歩行者類：- - - -

渋滞長の比較



通過時間の比較



対策名	バイパス整備		整理番号	A－6－8
都市（圏）名	川西市	地点（交差点）名	西多田交差点	
路線名（交差道路名）	主要地方道川西篠山線（市道９５０号）			
事業期間（年度）	昭和５９年度～平成２年度			
総事業費（百万円）	１，９９０		事業主体	兵庫県
供用年月日	平成元年８月１日			

	事業前	事業後
調査日時	H1.2.22（水）7:00～9:00	H2.8.1（水）7:30～9:30
交通量（台／時）	８９６	５４８
最大渋滞長（m）	１，０００	１００
最大通過時間（分）	7	1
最大信号待ち回数（回）	3	1
事業概要	都市計画道路川西猪名川線の整備および部分供用。	
事業整備効果	主要地方道川西篠山線のバイパスにあたる都市計画道路川西猪名川線の部分供用により、交通の分散が図られ、当交差点への交通集中が緩和された。	
今後の課題	当地域は、ニュータウンの市街地化が急速に進展しており、今後さらに交通集中が予想されることから、今回部分供用した区間以南のバイパス整備が望まれる。	

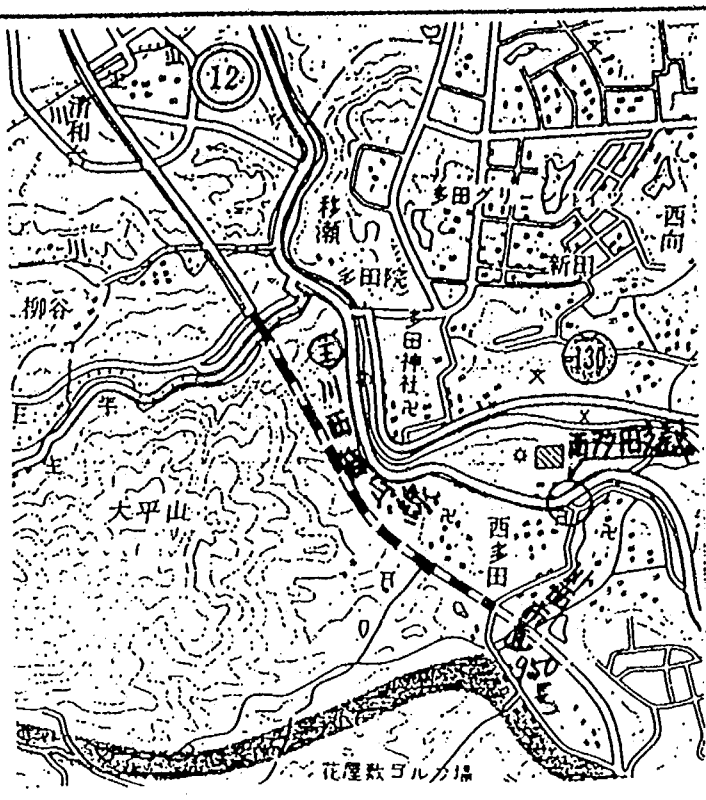
写真（事業実施前）



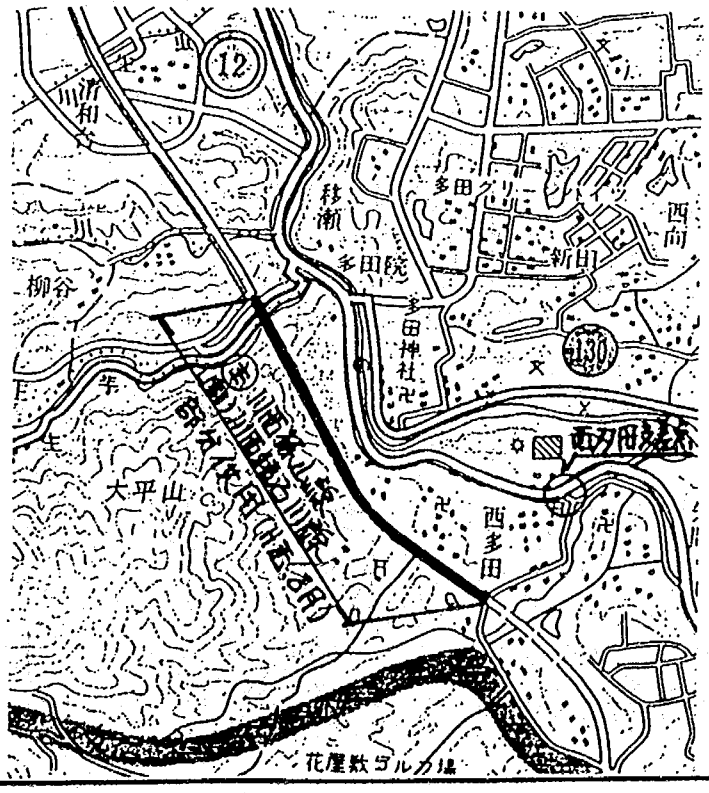
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



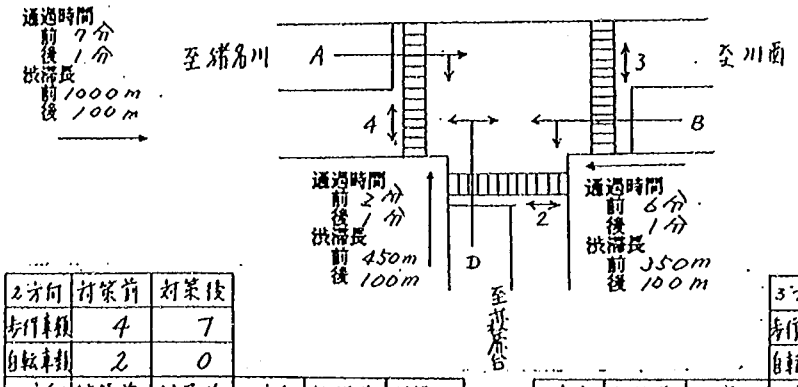
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	—	—
	直進	85	36
	右折	157	31
4方向		対策前	対策後
歩行者類		3	2
自転車類		4	7

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	—	—
	直進	189	227
	右折	707	321

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折		
	直進		
	右折		

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折		
	直進		
	右折		
1方向		対策前	対策後
歩行者類			
自転車類			



2方向	対策前	対策後
歩行者類	4	7
自転車類	2	0

D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	28	21
	直進	—	—
	右折	2	20

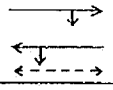
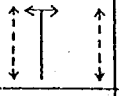
D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	397	298
	直進	—	—
	右折	45	147

3方向	対策前	対策後
歩行者類	24	3
自転車類	3	1

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	2	3
	直進	8	6
	右折	—	—

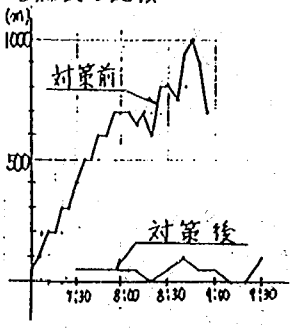
B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	21	95
	直進	237	219
	右折	—	—

（信号現示）

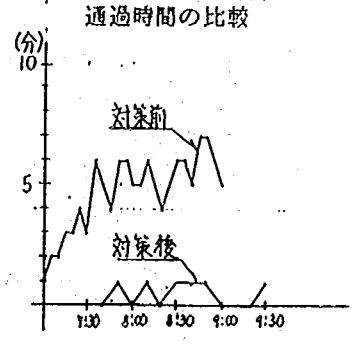
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	25 秒	75 秒	35 秒	秒	秒	秒	135 秒
事後調査	34 秒	13 秒	41 秒	秒	秒	秒	88 秒

← ——— 自動車類　　← ------- 歩行者類

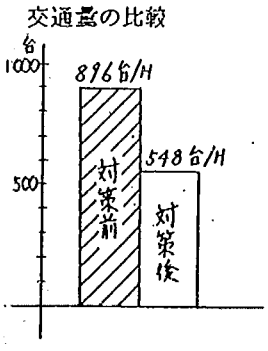
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較



対策名	バイパス整備	整理番号	A－9－9
都市（圏）名	福岡市	地点（交差点）名	雁の巣踏切
路線名（交差道路名）	主要地方道志賀島和白線（ＪＲ香椎線）		
事業期間（年度）			
総事業費（百万円）	2，614	事業主体	建設省・福岡市
供用年月日	平成元年3月27日		

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.15（日）16:00～19:00	H2.8.5（日）16:00～19:00
交通量（台／時）	1，252	1，177
最大渋滞長（m）	4，800	700
最大通過時間（分）	33	3
最大信号待ち回数（回）	－	2
事業概要	バークウェイの整備（バイパス整備）および供用開始。雁の巣交差点における踏切信号の設置。	
事業整備効果	踏切信号の設置により踏切での交通容量が増加した。このため踏切を横断するA方向（図参照）断面の交通処理能力が増し、4,800mに及んでいた渋滞は700mに減少した。また、バークウェイの整備により北九州方面の交通はバークウェイで処理され、両車線の断面処理能力は大幅に増加した。	
今後の課題	レジャー施設関連帰りのピーク交通は夕方に集中しており、現在はこの集中交通が当踏切やバークウェイ手前の公園管理センター前で絞られており、センター前の渋滞が解消した場合、当踏切が再び渋滞原因になることが予想される。よって当地域に関しては志賀島和白線の拡幅もしくは新たな代替道路の整備が望まれる。	

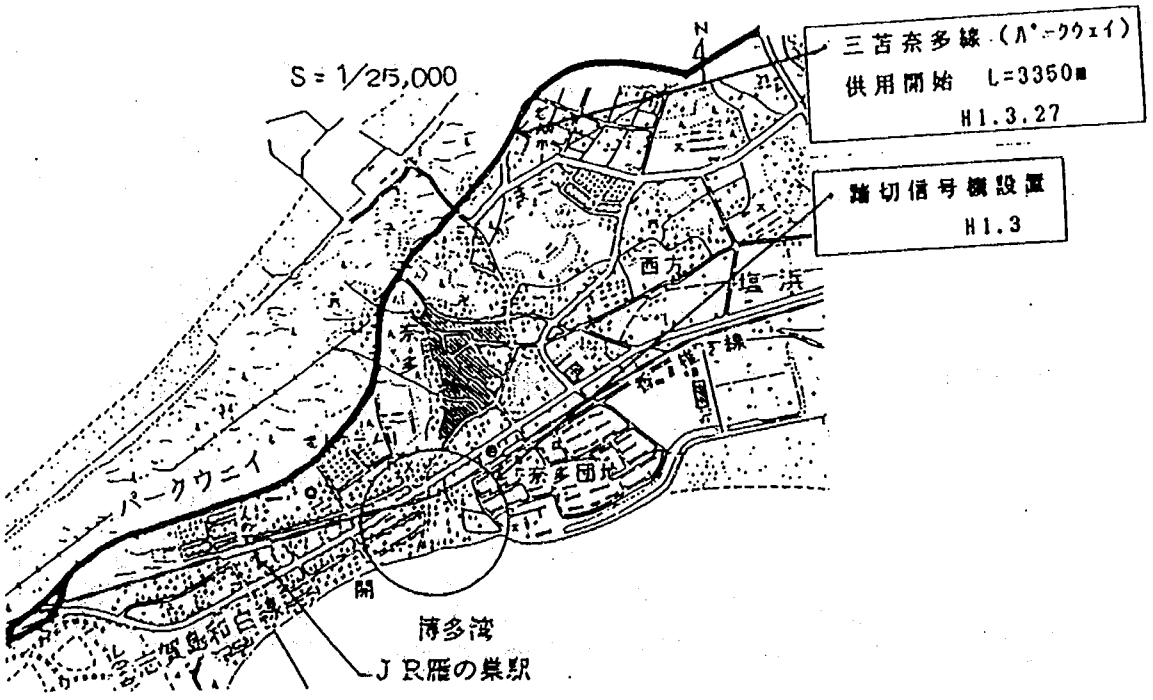
写真（事業実施前）

写真（事業実施後）

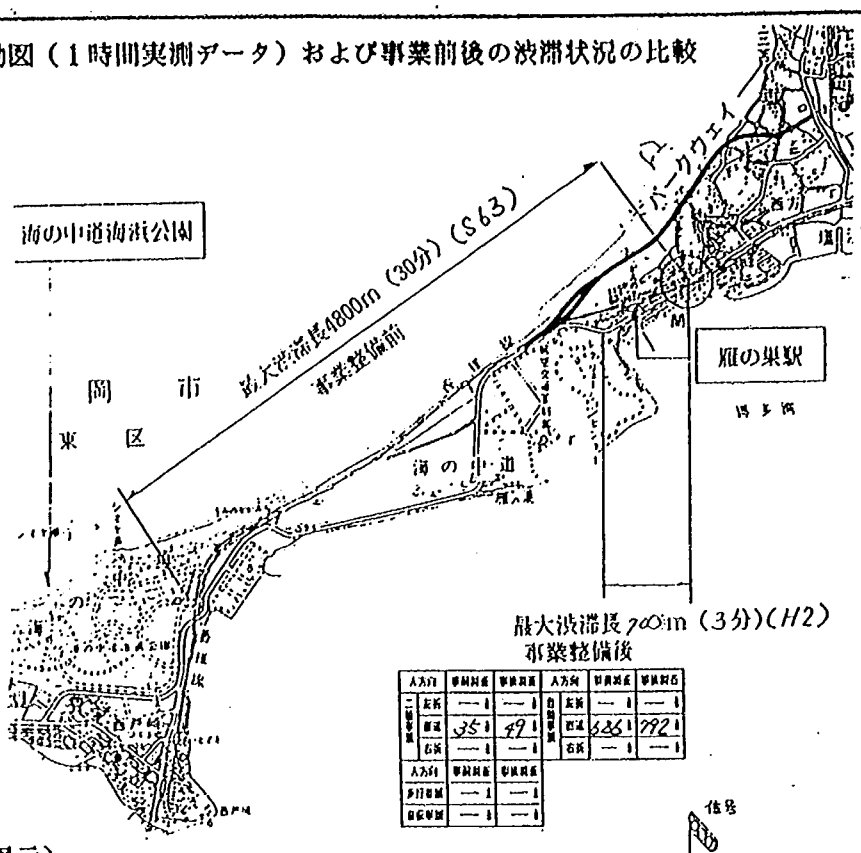


概略図（事業実施前）

概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



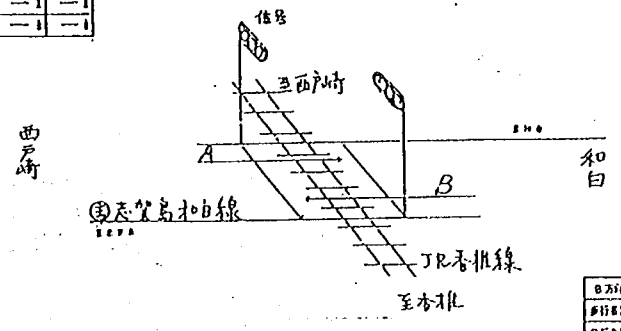
A方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	—	—
	直進	35	42
	右折	—	—

A方向	事前調査	事後調査
歩行者類	—	—
自転車類	—	—

B方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	—	—
	直進	535	792
	右折	—	—

B方向	事前調査	事後調査
歩行者類	—	—
自転車類	—	—

（信号現示）

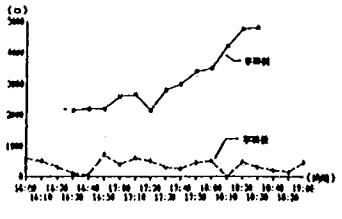


B方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	—	—
	直進	57	16
	右折	—	—

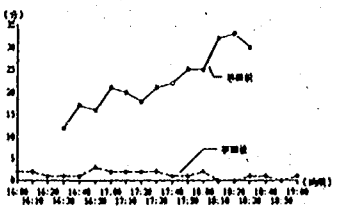
B方向	事前調査	事後調査
歩行者類	—	—
自転車類	—	—

B方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	—	—
	直進	555	385
	右折	—	—

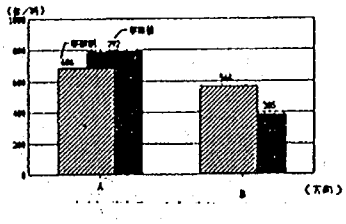
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較

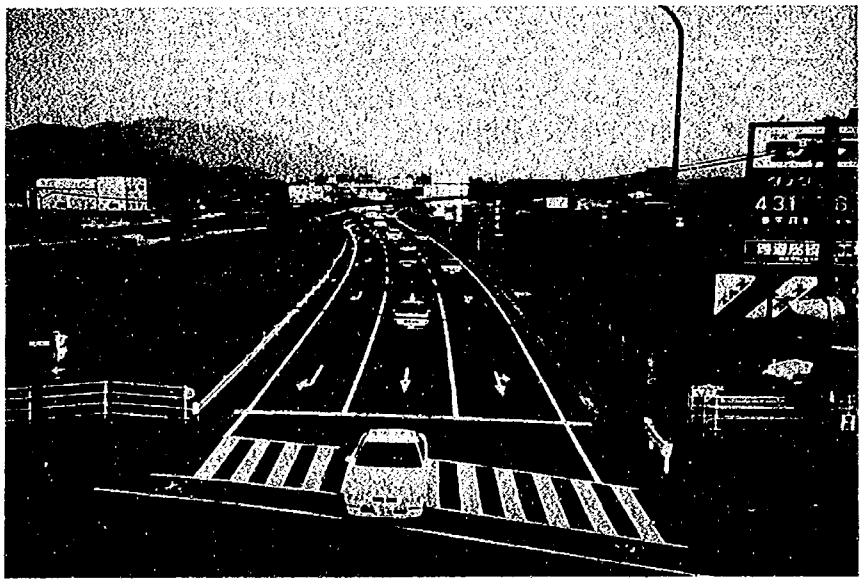


対策名	バイパス整備		整理番号	A－10－11
都市（圏）名	那覇市	地点（交差点）名	宇栄原交差点	
路線名（交差道路名）	国道３３１号（県道２２１号）			
事業期間（年度）	昭和６１年度～平成元年度			
総事業費（百万円）			事業主体	建設省
供用年月日	平成元年１２月２５日			

	事業前	事業後
調査日時	H1.10.19（木）7:30～9:30	H2.2.7（水）7:30～9:30
交通量（台／時）	1，153	529
最大渋滞長（m）	3，700	370
最大通過時間（分）	18	2
最大信号待ち回数（回）	7	1
事業概要	小禄バイパスの整備及び供用開始。	
事業整備効果	バイパス整備により、国道３３１号線における最大渋滞長3,700m、通過時間18分から、供用後370m、２分へと減少し、バイパスによる交通の分散が図られた。	
今後の課題	国道３３１号においては、全方向混合車線のため、将来的には右折専用車線を設置することが望まれる。	

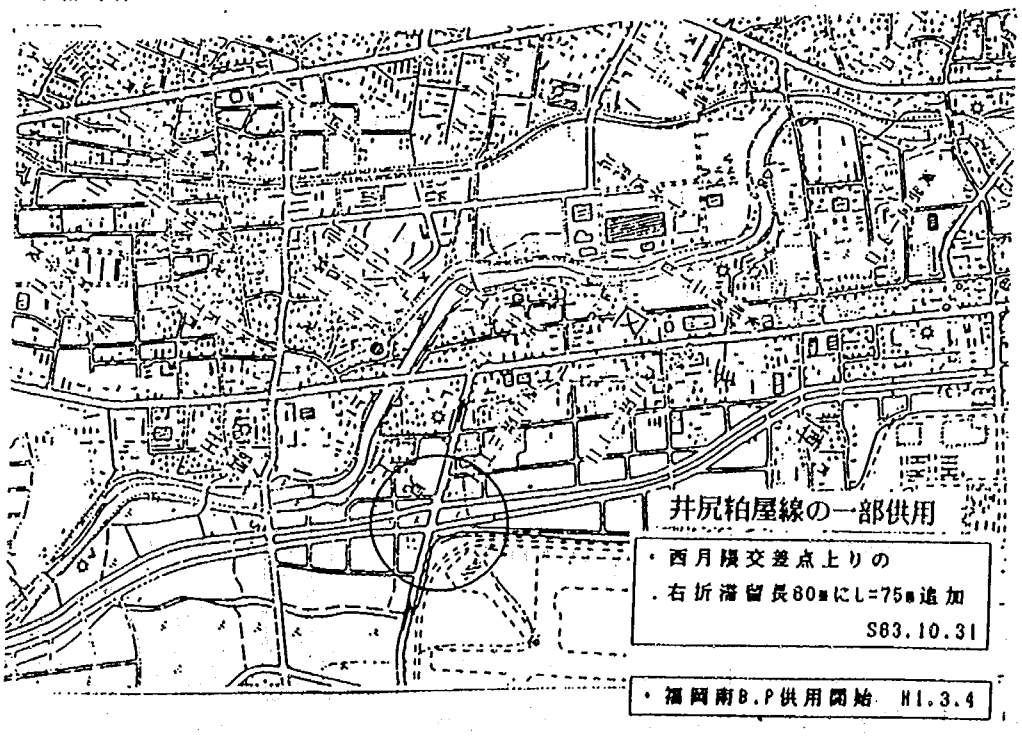
写真（事業実施前）

写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）

概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台

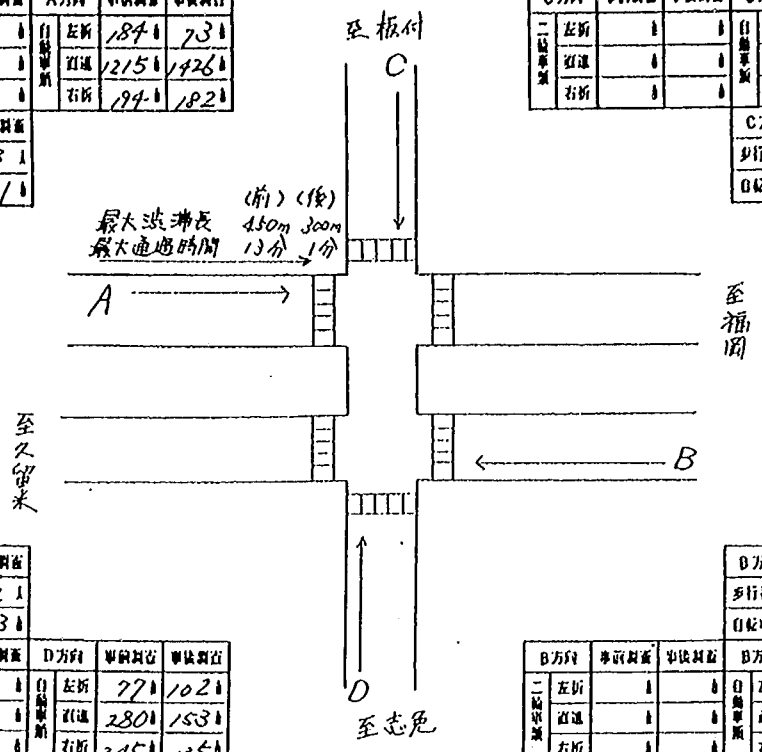
A方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	184台	73台
	直進	1215台	1426台
	右折	194台	182台

A方向	事前調査	事後調査
歩行者類	人	3人
自転車類	台	21台

C方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台

C方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	17台	101台
	直進	225台	219台
	右折	103台	109台

C方向	事前調査	事後調査
歩行者類	人	0人
自転車類	台	25台



D方向	事前調査	事後調査
歩行者類	人	2人
自転車類	台	13台

D方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台

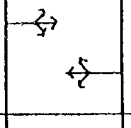
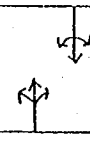
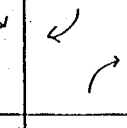
D方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	77台	102台
	直進	2801台	153台
	右折	245台	135台

B方向	事前調査	事後調査
歩行者類	人	8人
自転車類	台	39台

B方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台

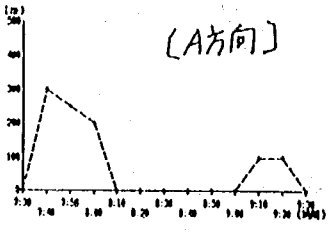
B方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	51台	110台
	直進	715台	1125台
	右折	3台	127台

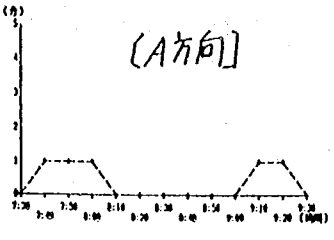
（信号現示）

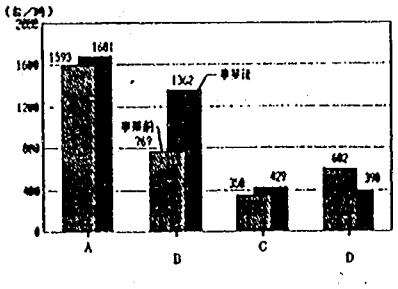
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒
事後調査	65秒	43秒	15秒	秒	秒	秒	123秒

← ——— 自動車類　← ····· 歩行者類

渋滞長　通過時間　交通量







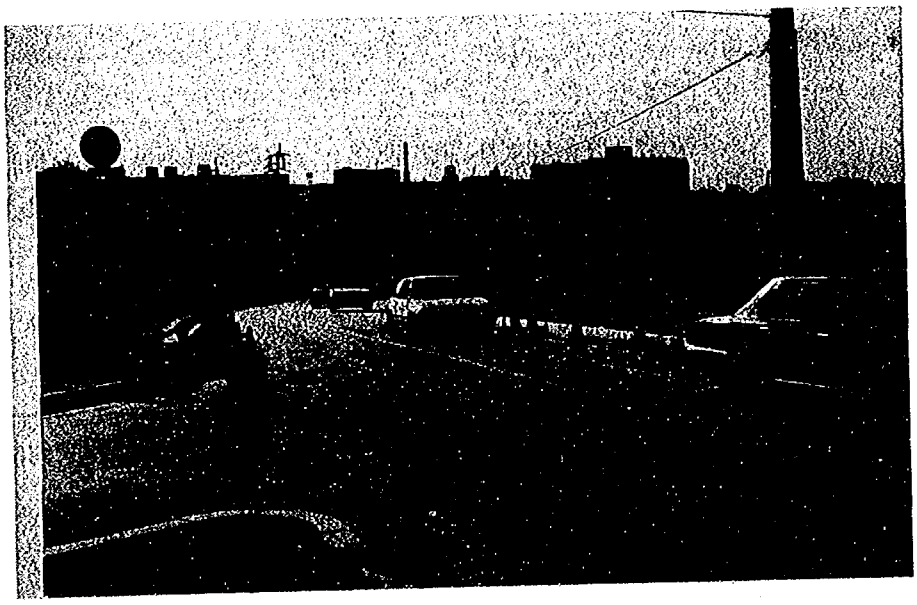
対策名	バイパス整備		整理番号	A－10－11
都市（圏）名	那覇市	地点（交差点）名	宇栄原交差点	
路線名（交差道路名）	国道３３１号（県道２２１号）			
事業期間（年度）	昭和６１年度～平成元年度			
総事業費（百万円）			事業主体	建設省
供用年月日	平成元年１２月２５日			

	事業前	事業後
調査日時	H1.10.19（木）7:30～9:30	H2.2.7（水）7:30～9:30
交通量（台／時）	１，１５３	５２９
最大渋滞長（m）	３，７００	３７０
最大通過時間（分）	１８	２
最大信号待ち回数（回）	7	1

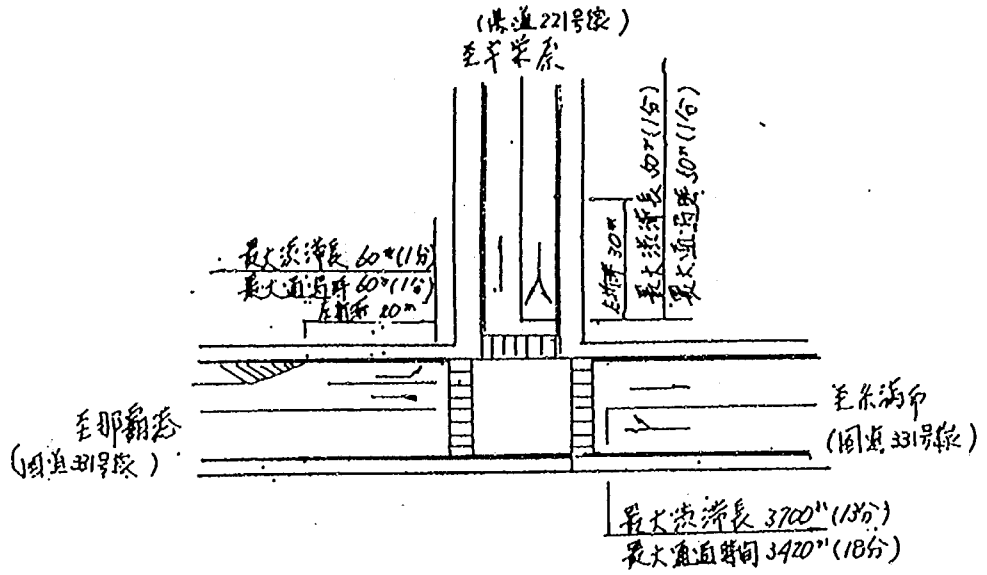
事業概要	小禄バイパスの整備及び供用開始。
事業整備効果	バイパス整備により、国道３３１号線における最大渋滞長3,700m、通過時間18分から、供用後370m、２分へと減少し、バイパスによる交通の分散が図られた。
今後の課題	国道３３１号においては、全方向混合車線のため、将来的には右折専用車線を設置することが望まれる。

写真（事業実施前）

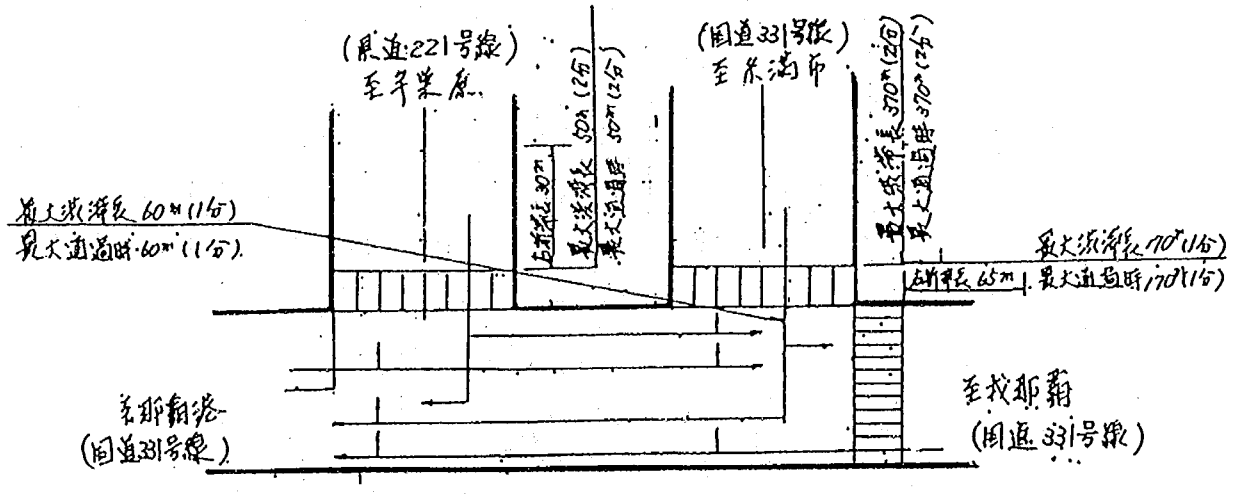
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



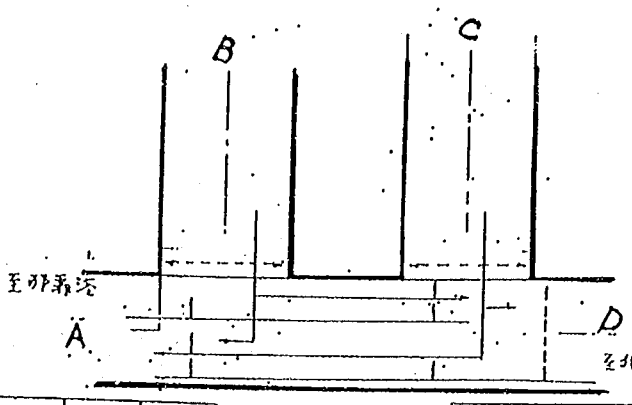
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	3台	40台
	直進	-台	-台
	右折	6台	4台
方向		対策前	対策後
歩行者数		25人	29人
自転車数		2台	2台

方向		対策前	対策後
自動車類	左折	43.台	293台
	直進	-台	-台
	右折	71台	53台

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	-台	1台
	直進	227台	-台
	右折	1台	168台

方向		対策前	対策後
自動車類	左折	-台	1台
	直進	1140台	-台
	右折	13台	528台
方向		対策前	対策後
歩行者数		0人	2人
自転車数		0台	4台



方向		対策前	対策後
歩行者類		1人	-人
自転車類		1台	-台
方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0台	14台
	直進	60台	28台
	右折	-台	-台

方向		対策前	対策後
自動車類	左折	22台	192台
	直進	556台	258台
	右折	-台	-台

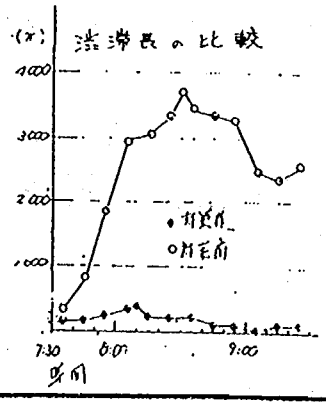
D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	-台	0台
	直進	-台	68台
	右折	-台	6台

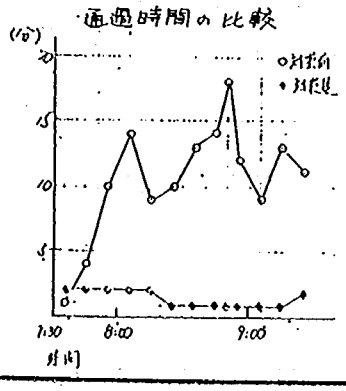
D方向		対策前	対策後
歩行者類		-人	0人
自転車類		-台	3台
D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	-台	-台
	直進	-台	788台
	右折	-台	116台

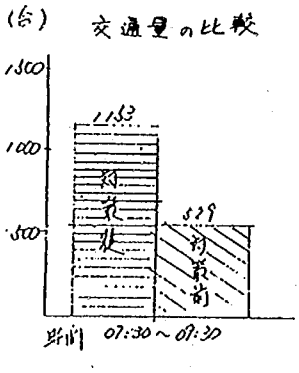
（信号現示）

	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
事前調査	108.秒	—秒	—秒	14秒	秒	秒	140秒
事後調査	30秒	17.秒	35秒	25.秒	秒	秒	107秒

自動車類　歩行者類





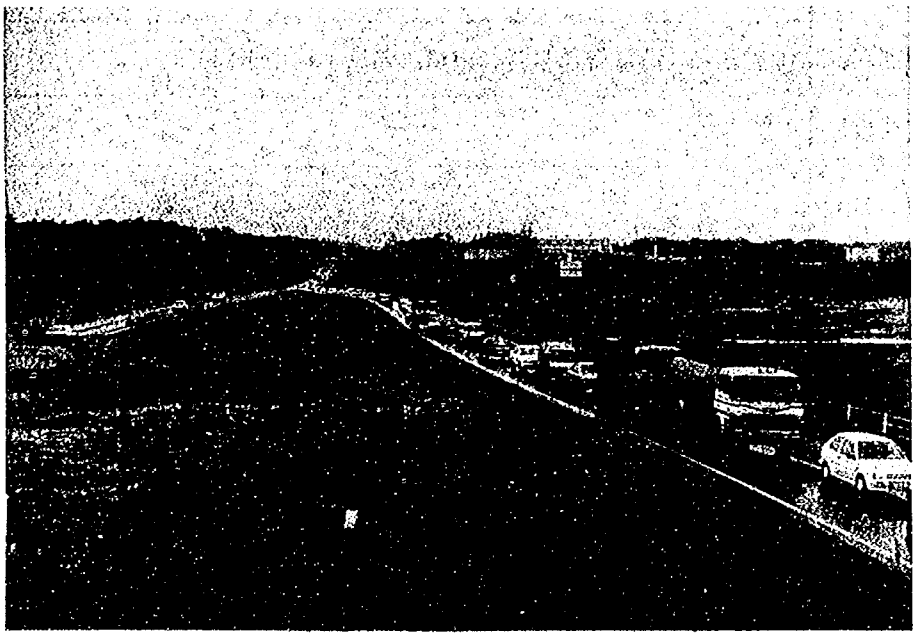


2.2 交差点立体化

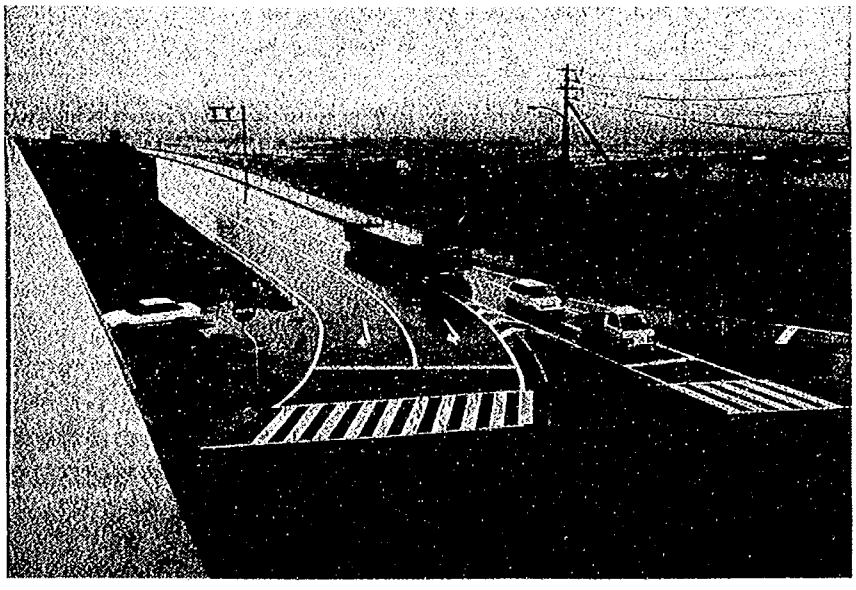
対策名	交差点立体化		整理番号	B－2－1
都市（圏）名	いわき市	地点（交差点）名	宮ノ下交差点	
路線名（交差道路名）	国道６号（臨港幹線６号、市道小名浜・林の上線）			
事業期間（年度）				
総事業費（百万円）			事業主体	建設省
供用年月日				

	事業前	事業後
調査日時	S63.10.6（木）7:00～9:00	H2.4.19（木）7:00～9:00
交通量（台／時）	７０４	５７２
最大渋滞長（m）	１，５５０	２００
最大通過時間（分）	7	2
最大信号待ち回数（回）	4	1
事業概要	国道６号の高架化により臨港幹線６号および小名浜・林の上線との交差点を立体化。	
事業整備効果	最大渋滞長が1,550mから200mに、最大通過時間が７分から２分へと減少した。これは、交差点を立体化にしたことにより処理能力が大幅に増大したためと考えられる。	
今後の課題	当交差点を立体化したことにより渋滞は減少したが、その渋滞が隣接の六枚内交差点および住吉交差点に移行した。この渋滞を解消するためには継続的に交差点の立体化を含めた常磐バイパスの整備が望まれる。	

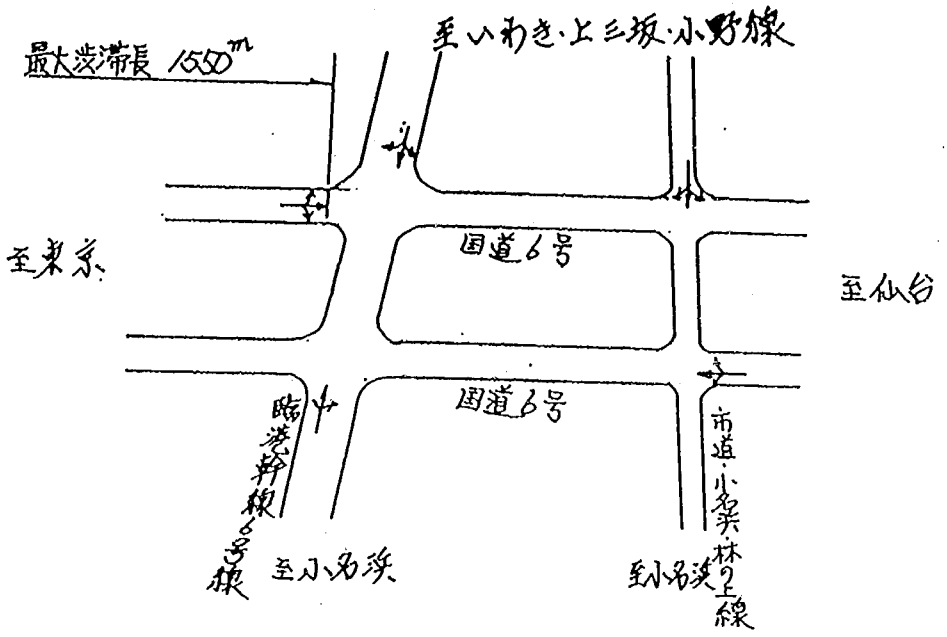
写真（事業実施前）



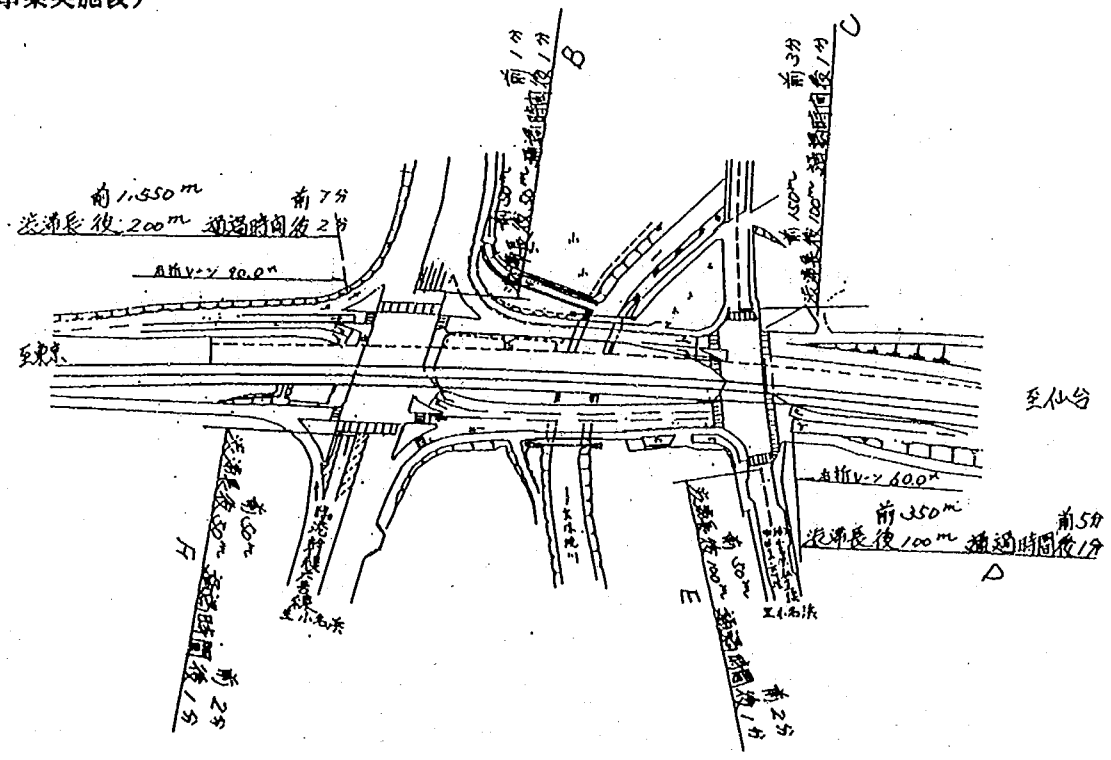
写真（事業実施後）



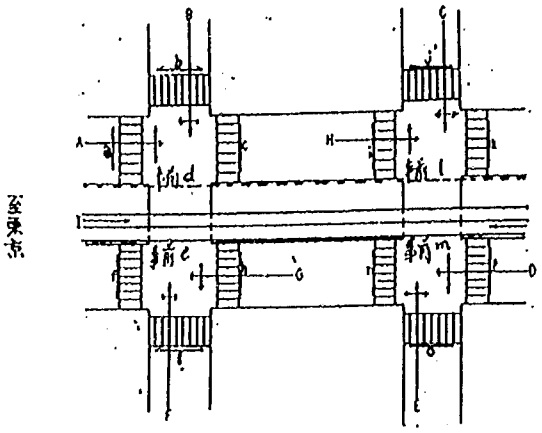
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



※ 渋滞長，通過時間は 概略図も参照

（信号現示）

実施前 A

第１現示	黄	全赤	第２現示	黄	全赤	計
20	3	4	44	3	6	150秒

B.

第１現示	黄	全赤	第２現示	黄	全赤	第３現示	黄	全赤	計
18	3	5	32	3	5	28	3	5	150秒

—— 自動車類
--- 歩行者類

実施後

A

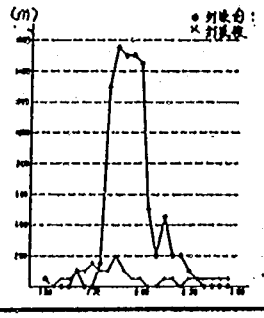
第１現示	黄	全赤	第２現示	黄	全赤	第３現示	黄	全赤	計
32	3	4	30	3	4	36	3	4	112秒

B

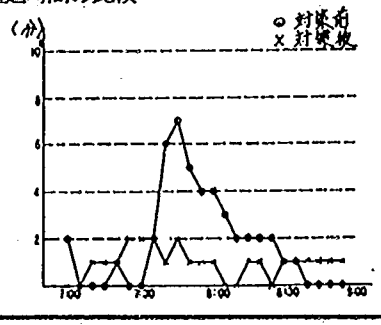
	第１現示	黄	全赤	第２現示	黄	全赤	第３現示	黄	全赤	計
a	32	3	3	25	3	3	52	3	7	131
b	24	3	3	25	3	3	36	3	7	107

—— 自動車類
--- 歩行者

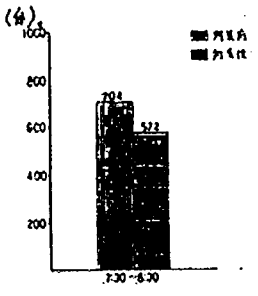
渋滞長の比較



通過時間の比較



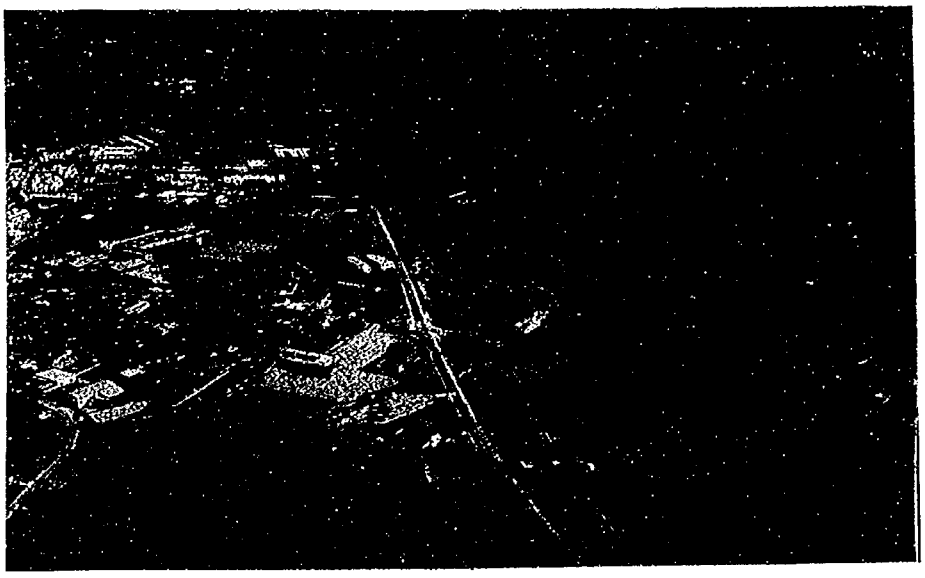
交通量の比較



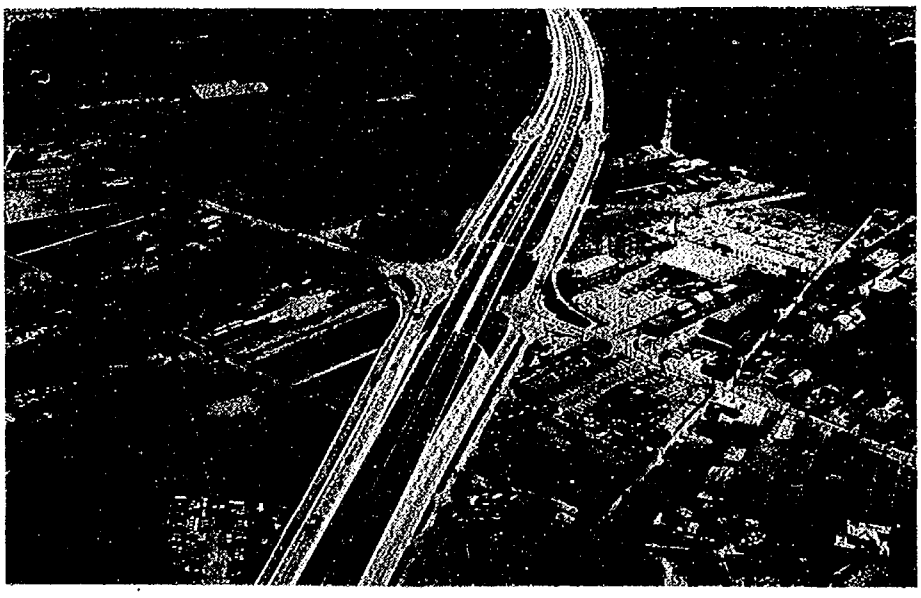
対策名	交差点立体化	整理番号	B－3－2
都市（圏）名	宇都宮市	地点（交差点）名	下栗交差点
路線名（交差道路名）	国道4号（主要地方道宇都宮益子線）		
事業期間（年度）	昭和63年度～平成元年度		
総事業費（百万円）		事業主体	
供用年月日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.24（火）7:00～9:00	H2.3.1（木）7:00～9:00
交通量（台／時）	726	959
最大渋滞長（m）	1，250	0
最大通過時間（分）	6	0
最大信号待ち回数（回）	3	－
事業概要	国道4号側を高架化、宇都宮益子線との交差点を立体化。	
事業整備効果	事業実施前は、片側2車線で平面交差であったため、最大渋滞長1,250m、通過時間6分間であったが、4車化立体とすることにより渋滞はすべて解消した。	
今後の課題		

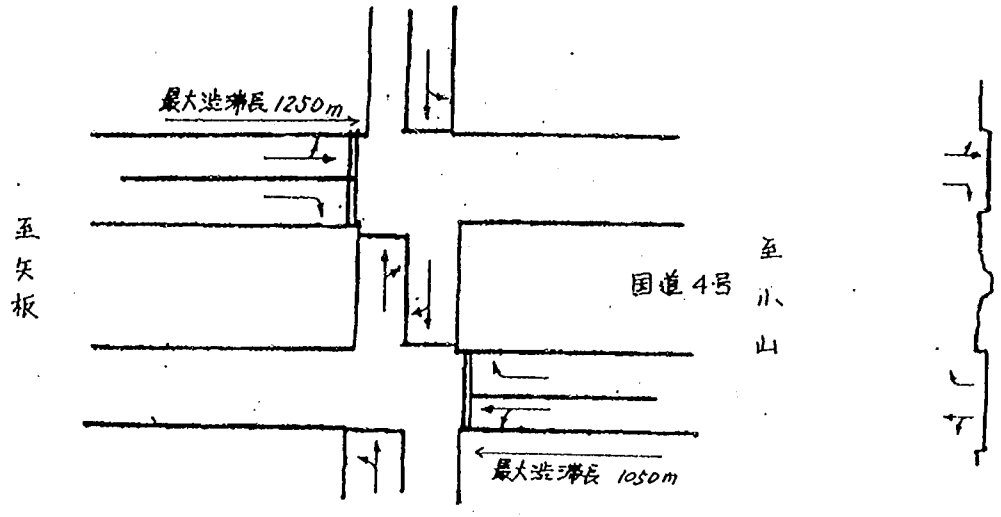
写真（事業実施前）



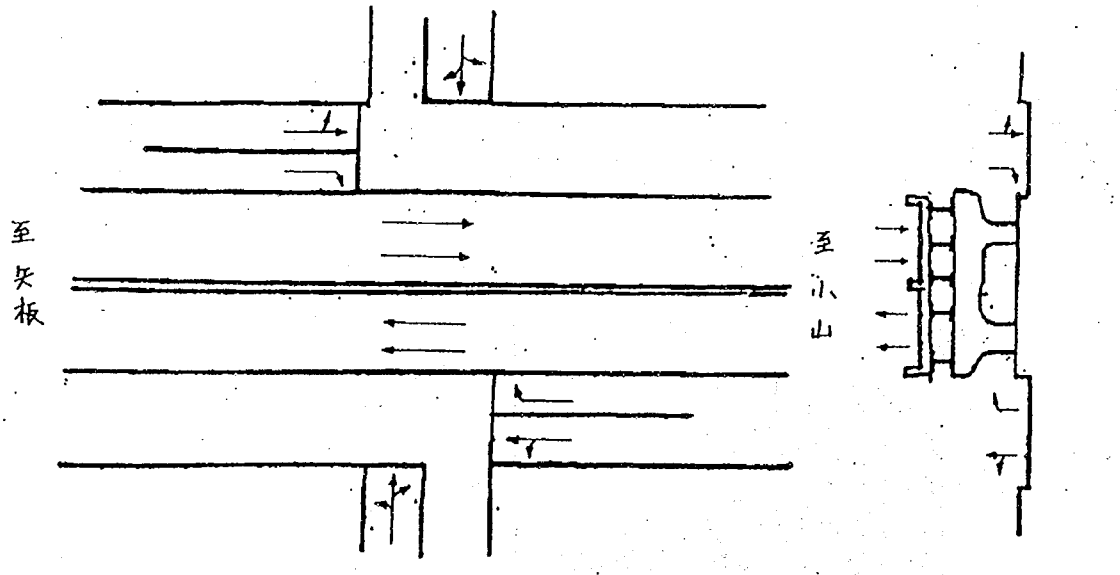
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



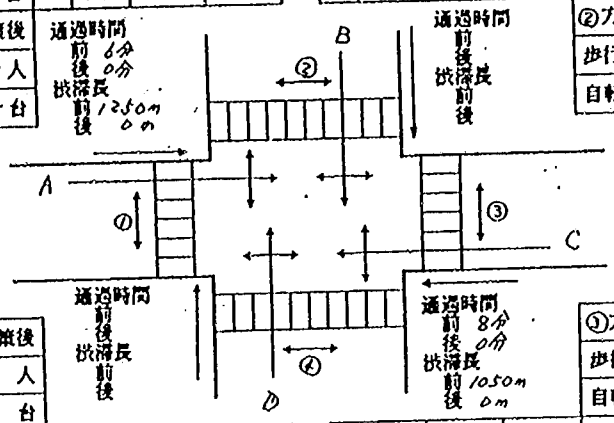
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	1台	1台
	直進	23台	30台
	右折	1台	1台
①方向		対策前	対策後
歩行者数		5人	6人
自転車数		41台	45台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	30台	40台
	直進	686台	906台
	右折	10台	13台

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0台	台
	直進	34台	台
	右折	4台	台

B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	4台	台
	直進	462台	台
	右折	97台	台
②方向		対策前	対策後
歩行者数		18人	人
自転車数		9台	台



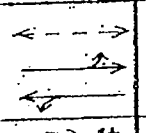
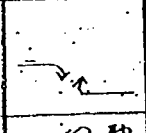
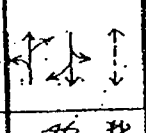
④方向		対策前	対策後
歩行者類		6人	人
自転車類		14台	台
D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0台	台
	直進	15台	台
	右折	0台	台

D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	20台	台
	直進	454台	台
	右折	4台	台

③方向		対策前	対策後
歩行者類		17人	19人
自転車類		107台	118台
C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0台	0台
	直進	17台	22台
	右折	0台	0台

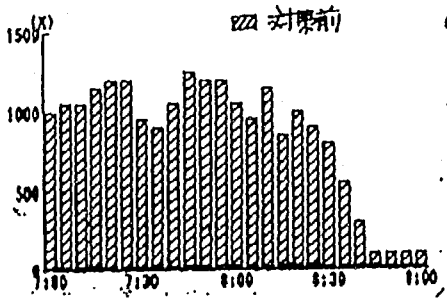
C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	42台	56台
	直進	626台	827台
	右折	9台	12台

（信号現示）

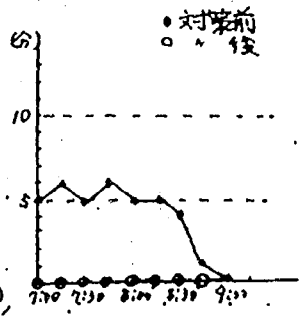
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	73秒	10秒	46秒	秒	秒	秒	129秒
事後調査	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒

自動車類　　歩行者類

渋滞長



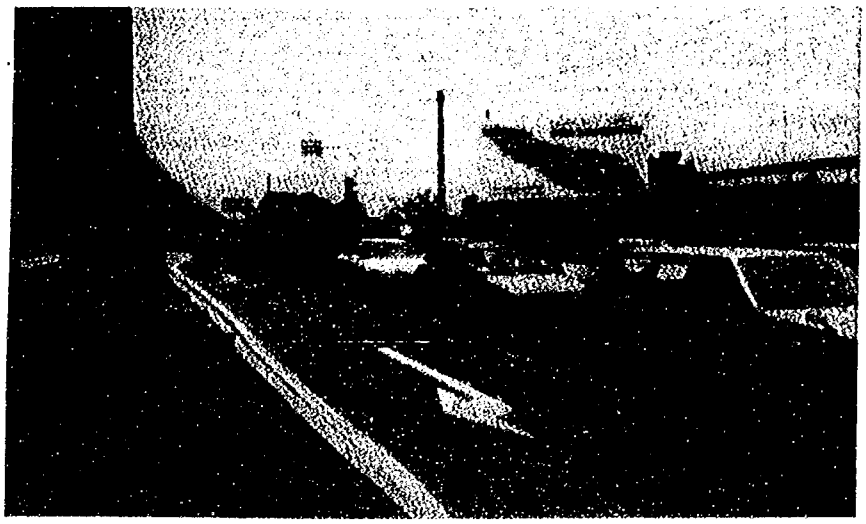
通過時間



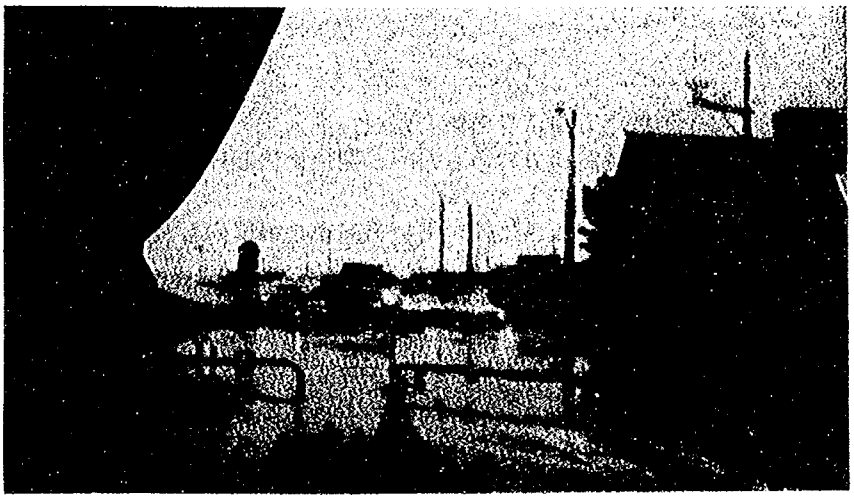
対策名	交差点立体化		整理番号	B－4－3
都市（圏）名	富山市	地点（交差点）名	金泉寺交差点	
路線名（交差道路名）	国道８号（国道４１号）			
事業期間（年度）				
総事業費（百万円）			事業主体	建設省
供用年月日				

	事業前	事業後
調査日時	S63.9.20（火）7:00～9:00	H1.12.6（水）7:00～9:00
交通量（台／時）	７５２	１，５１０
最大渋滞長（m）	２，４５０	５０
最大通過時間（分）	１５	１
最大信号待ち回数（回）	９	３
事業概要	金泉寺交差点の国道８号側を高架化、国道４１号との交差点を立体交差点化。	
事業整備効果	魚津方面より当該交差点へ進入する車列は高架橋開通前には渋滞長2,450m通過時間15分であったが、開通後においては渋滞長50m、通過時間1分に減少した。 また、開通に伴い町袋方面からの車列も渋滞長1,600mから150m、通過時間19分から2分に減少した。	
今後の課題	高岡方面より流杉方面へ右折する車列が渋滞長300m、通過時間6分を要しているので信号現示の見直しが望まれる。	

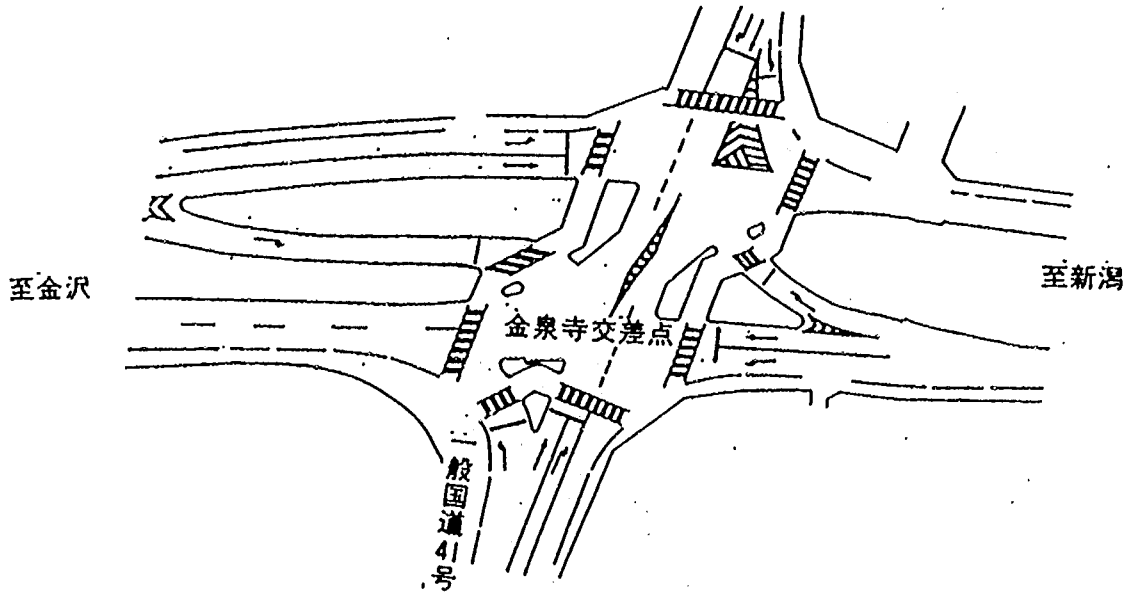
写真（事業実施前）



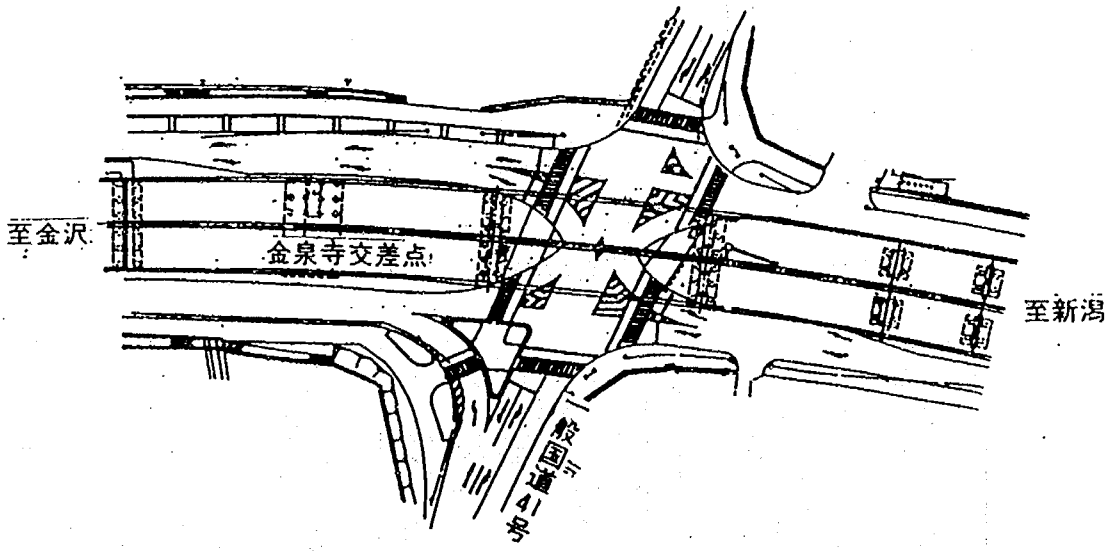
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	1台	0台
	直進	2台	0台
	右折	2台	0台

①方向	事前調査	事後調査
歩行者類	0人	0人
自転車類	27台	14台

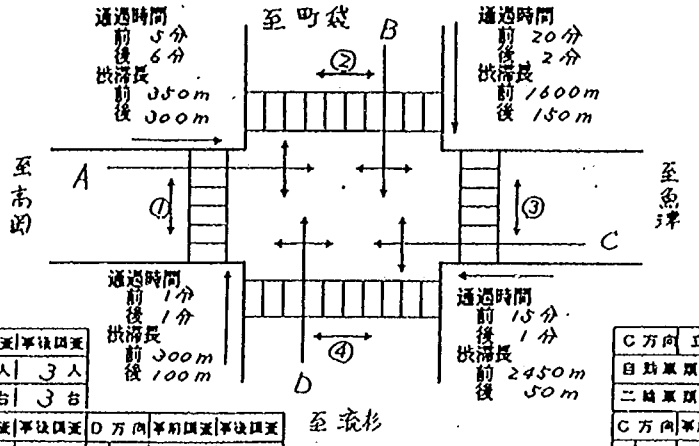
A方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	343台	229台
	直進	655台	100台
	右折	165台	166台

A方向	立体化以本調
自動車類直進	708台
二輪車類直進	1台

B方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	0台	0台
	直進	9台	8台
	右折	3台	2台

B方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	3台	2台
	直進	482台	489台
	右折	320台	295台

②方向	事前調査	事後調査
歩行者類	0人	2人
自転車類	1台	1台



④方向	事前調査	事後調査
歩行者類	3人	3人
自転車類	1台	3台

D方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	0台	0台
	直進	8台	9台
	右折	0台	1台

D方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	230台	184台
	直進	379台	262台
	右折	117台	100台

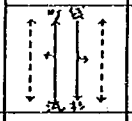
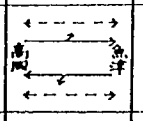
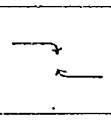
C方向	立体化以本調
自動車類直進	1,214台
二輪車類直進	2台

C方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	0台	0台
	直進	2台	1台
	右折	0台	2台

③方向	事前調査	事後調査
歩行者類	6人	9人
自転車類	111台	57台

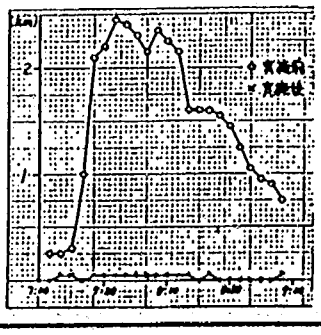
C方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	78台	204台
	直進	662台	75台
	右折	12台	17台

（信号現示）

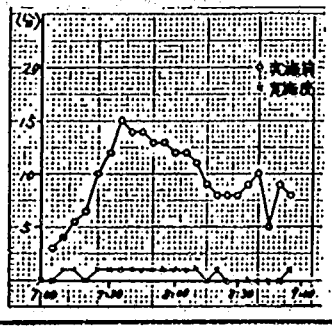
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	49秒	16秒	59秒	16秒	秒	秒	140秒
事後調査	57秒	17秒	30秒	18秒	秒	秒	122秒

← ——— 自動車類　← - - - - - - - - 歩行者類

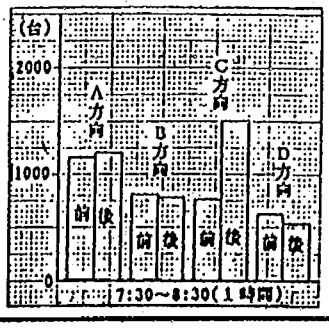
渋滞長の比較



通過時間の比較



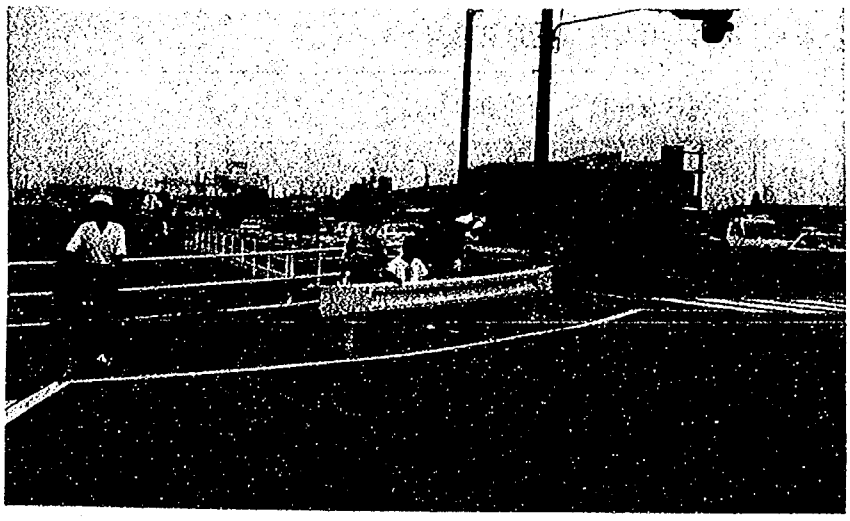
交通量の比較



対策名	交差点立体化		整理番号	B－5－4
都市（圏）名	名古屋	地点（交差点）名	朝日交差点	
路線名（交差道路名）	国道３０２号（国道２２号）			
事業期間（年度）	昭和６０年度～昭和６３年度			
総事業費（百万円）			事業主体	建設省
供用年月日				

	事業前	事業後
調査日時	S63.9.22（木）7:00～9:00	H1.2.14（火）7:00～9:00
交通量（台／時）		
最大渋滞長（m）	1，５００	３５０
最大通過時間（分）	8	3
最大信号待ち回数（回）	3	3
事業概要	国道３０２号と国道２２号の平面交差点を、国道３０２号側を高架にし、朝日交差点を立体交差点化。	
事業整備効果	平面交差から立体交差点になったことより、国道２２号の直進および右左折車が分離されたため、渋滞長が大幅に減少した。通過時間については、平均6分前後かかっていたものが平均2分前後で通過可能となり、整備効果が見られた。	
今後の課題	特になし。	

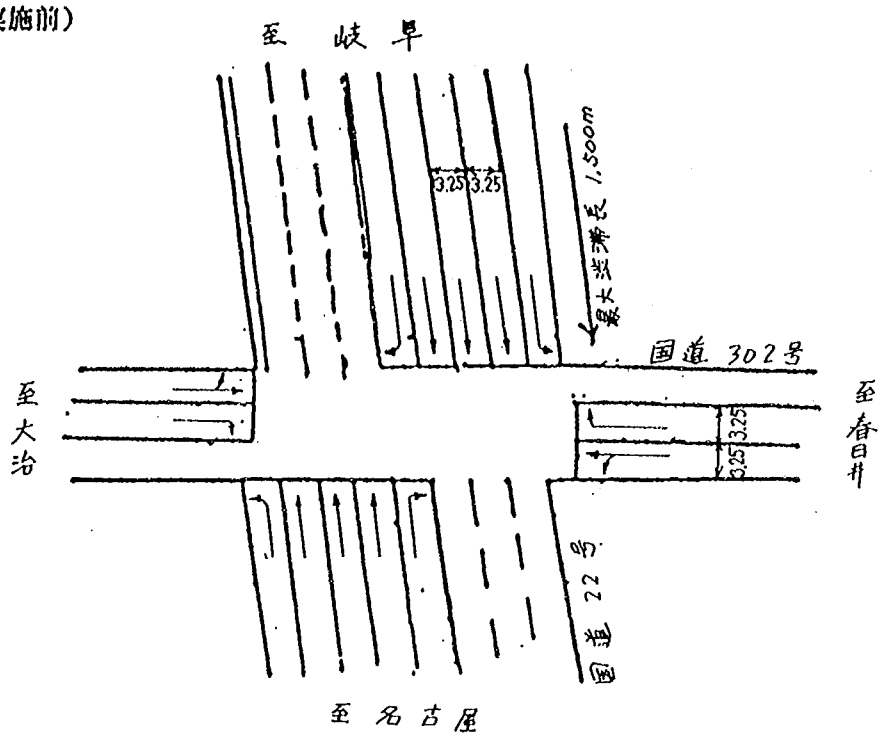
写真（事業実施前）



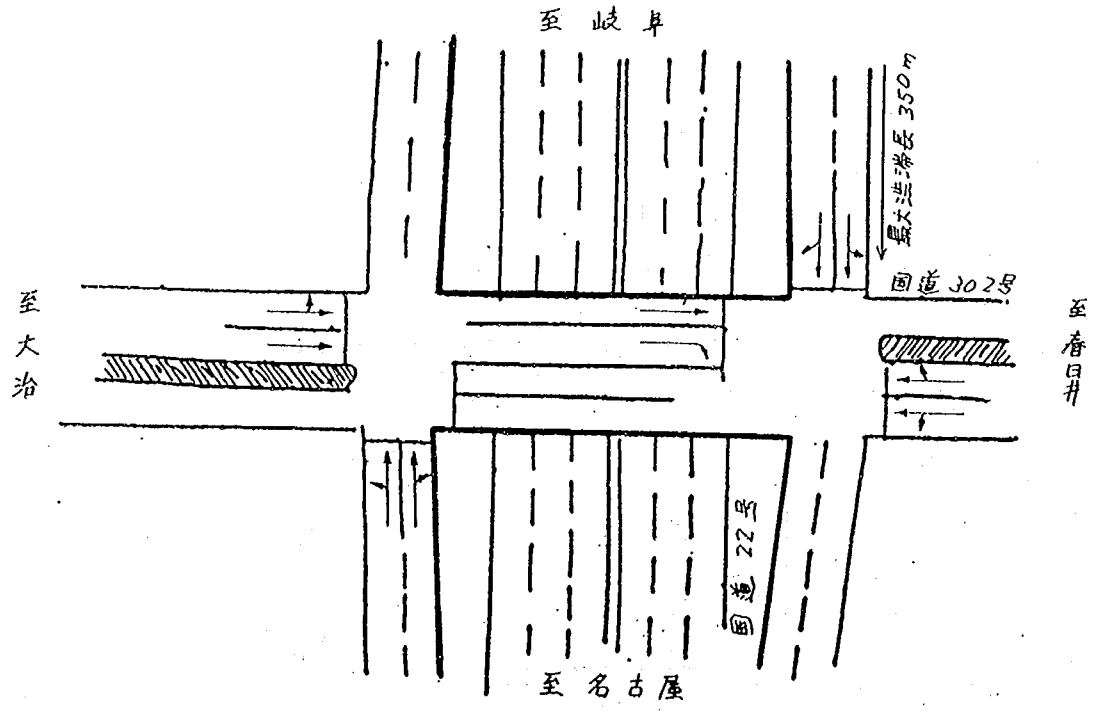
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



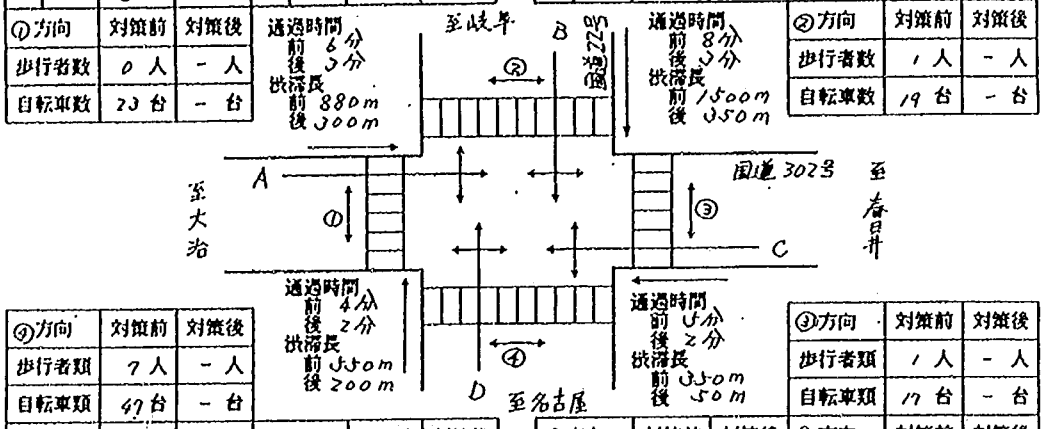
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	1台	1台
	直進	6台	4台
	右折	3台	0台
①方向		対策前	対策後
歩行者数		0人	－人
自転車数		23台	－台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	308台	503台
	直進	509台	1000台
	右折	178台	206台

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0台	0台
	直進	99台	155/0台
	右折	1台	2台

B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	89台	75台
	直進	4841台	6379/2台
	右折	245台	597台
②方向		対策前	対策後
歩行者数		1人	－人
自転車数		19台	－台



③方向		対策前	対策後
歩行者類		7人	－人
自転車類		47台	－台

D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	3台	2台
	直進	39台	0/23台
	右折	1台	0台

D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	514台	278台
	直進	5042台	2/4961台
	右折	371台	229台

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	2台	1台
	直進	7台	3台
	右折	1台	0台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	48台	183台
	直進	672台	797台
	右折	142台	28台

③方向	対策前	対策後
歩行者類	1人	－人
自転車類	17台	－台

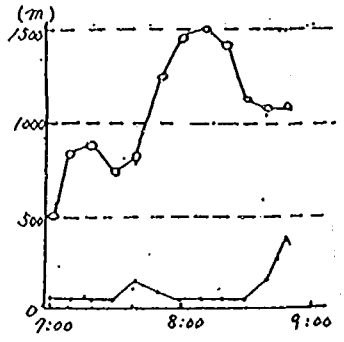
※ 対策後の二輪車類及び自動車類の直進の台数は 下段が国道22号直進車 上段が立体側での直進車
（B, D方向）

（信号現示）

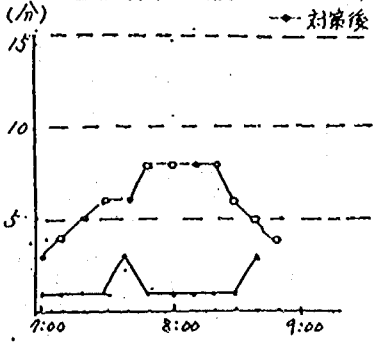
	第一現示	第二現示	第三現示		計
事前現示	92秒	22秒	46秒		160秒
事後現示	30秒	70秒	60秒		160秒

—— 自動車類　---- 歩行者類

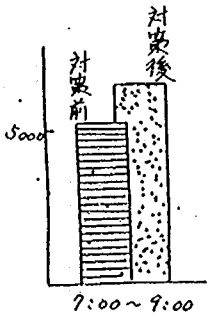
渋滞長の比較



通過時間の比較　-o- 対策前　-•- 対策後



交通量の比較

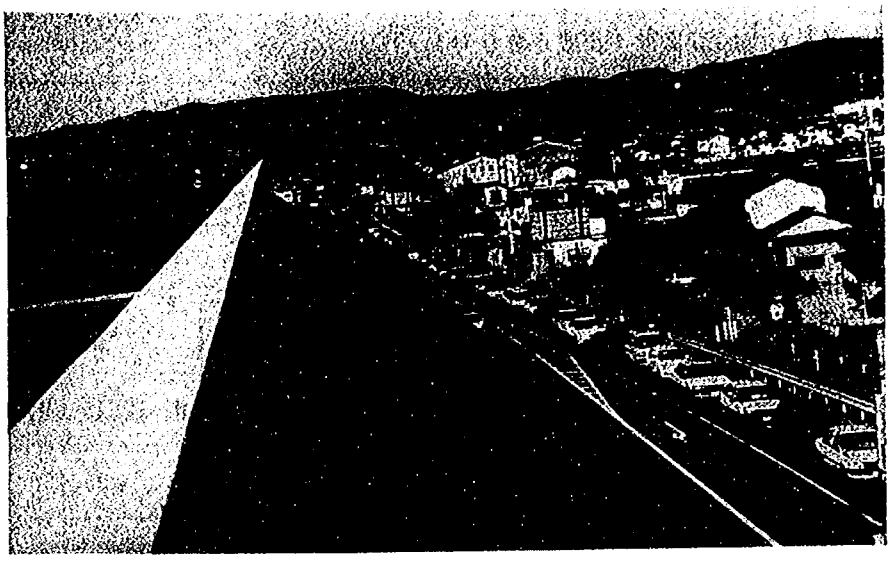


対策名	交差点立体化		整理番号	B－7－5
都市（圏）名	倉敷市	地点（交差点）名	大西交差点	
路線名（交差道路名）	国道2号（国道429号）			
事業期間（年度）	昭和62年度～平成元年度			
総事業費（百万円）	2，130		事業主体	建設省
供用年月日	平成元年11月21日			

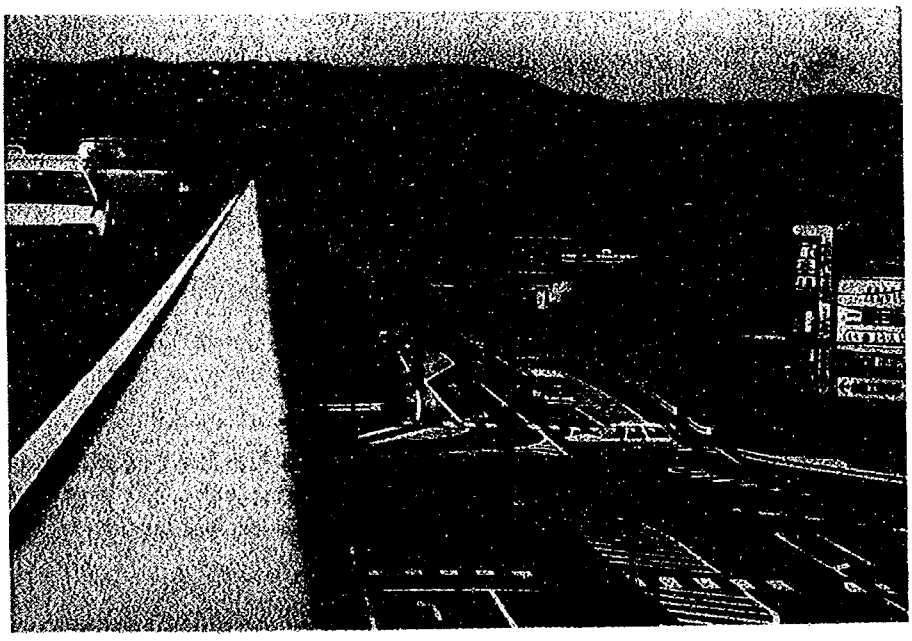
	事業前	事業後
調査日時	S63.5.18（水）6:30～8:30	H1.12.13（水）6:30～8:30
交通量（台／時）	2，077	3，153
最大渋滞長（m）	2，600	150
最大通過時間（分）	28	1
最大信号待ち回数（回）	12	－

事業概要	国道2号の大西高架橋の整備により国道429号との交差を立体交差点化。
事業整備効果	大西交差点の連続高架化により、直進通過交通が排除され交差点の処理能力が上がり、最大渋滞長は2,600mから150m、最大通過時間が28分から1分にそれぞれ減少した。
今後の課題	立体化による改善高架を高めるためにも、4車線化の整備を図り、また、市道の迂回方法を検討し、現況の6差路から4差路に改良し、交通処理能力をあげることが望まれる。

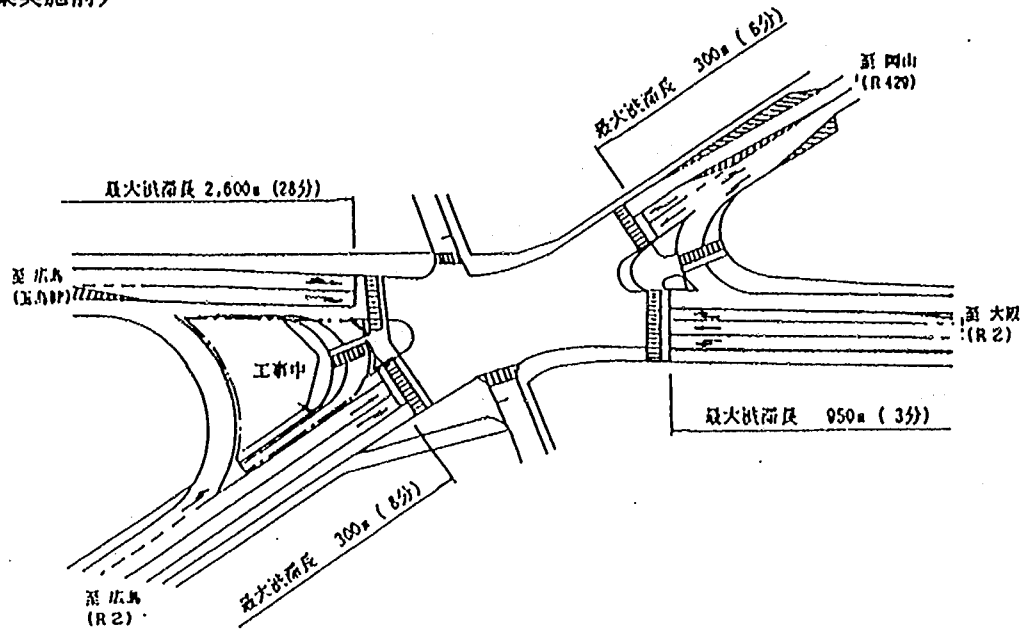
写真（事業実施前）



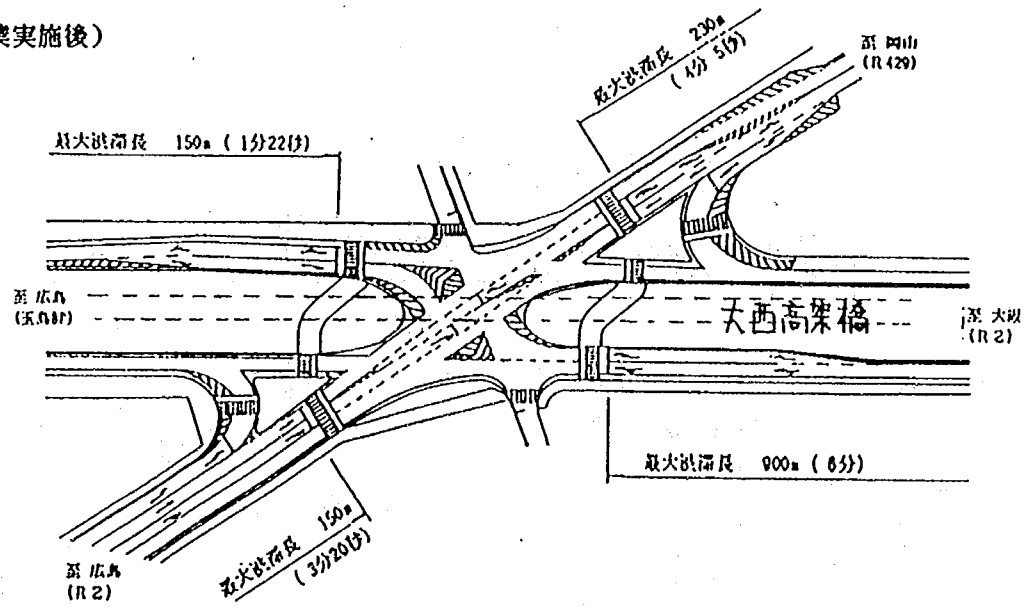
写真（事業実施後）



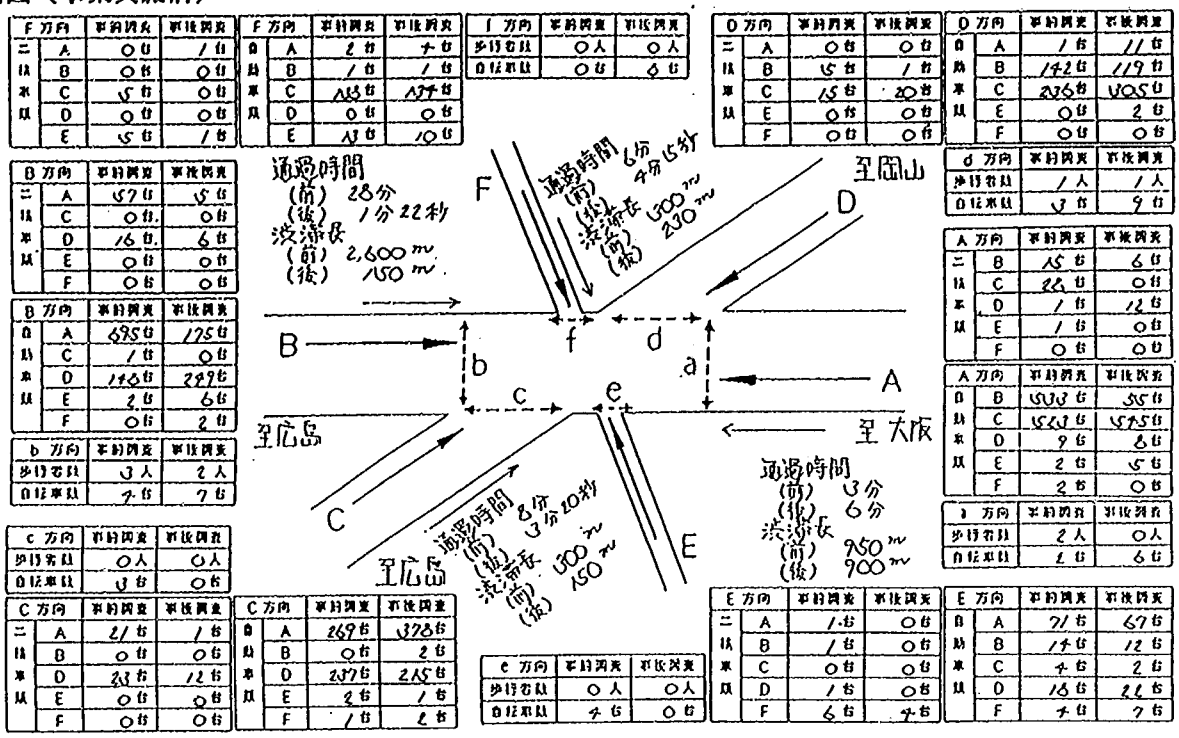
概略図（事業実施前）



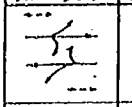
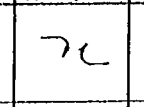
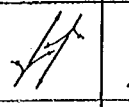
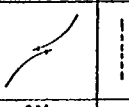
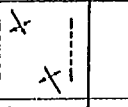
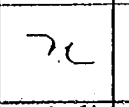
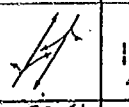
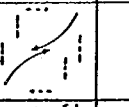
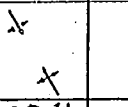
概略図（事業実施後）



概略図（事業実施前）

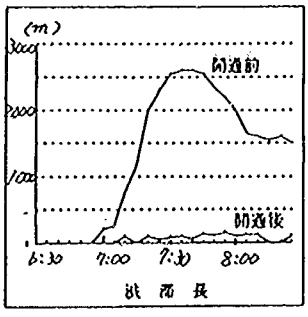


概略図（事業実施後）

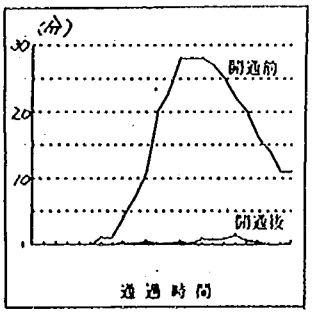
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
							
事前調査	60秒	5秒	130秒	10秒	20秒	秒	140秒
事後調査	67秒	13秒	215秒	10秒	16秒	秒	150秒

← ——— 自動車類　　← - - - - - 歩行者類

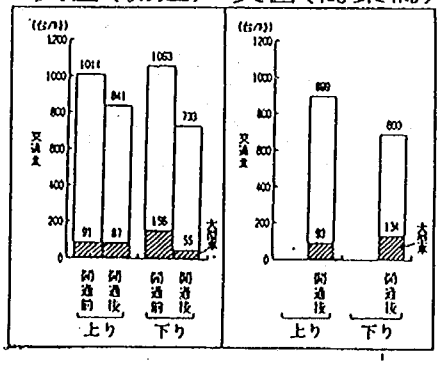
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較



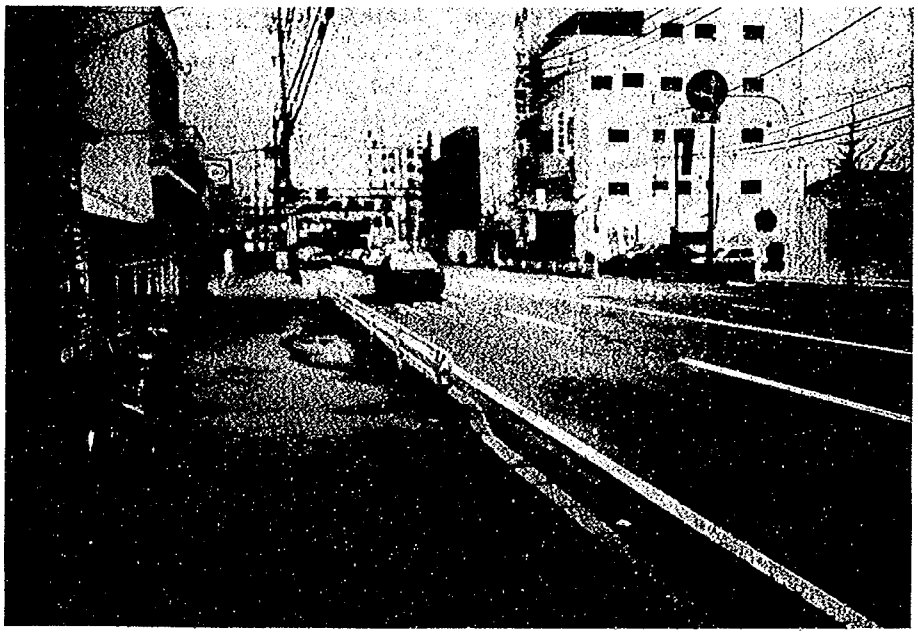
対策名	交差点立体化	整理番号	B－7－6
都市（圏）名	広島市	地点（交差点）名	庚午中交差点
路線名（交差道路名）	国道２号（市道西４区観庚午線、市道西４区２２５号）		
事業期間（年度）	昭和６３年度～平成元年度		
総事業費（百万円）	２，８００	事業主体	広島市
供用年月日	平成元年７月６日		

	事業前	事業後
調査日時	S63.10.4	H2.3.6
交通量（台／時）	２，７７６	２，６１１
最大渋滞長（m）	２，２００	３５０
最大通過時間（分）	２８	５
最大信号待ち回数（回）	１１	２

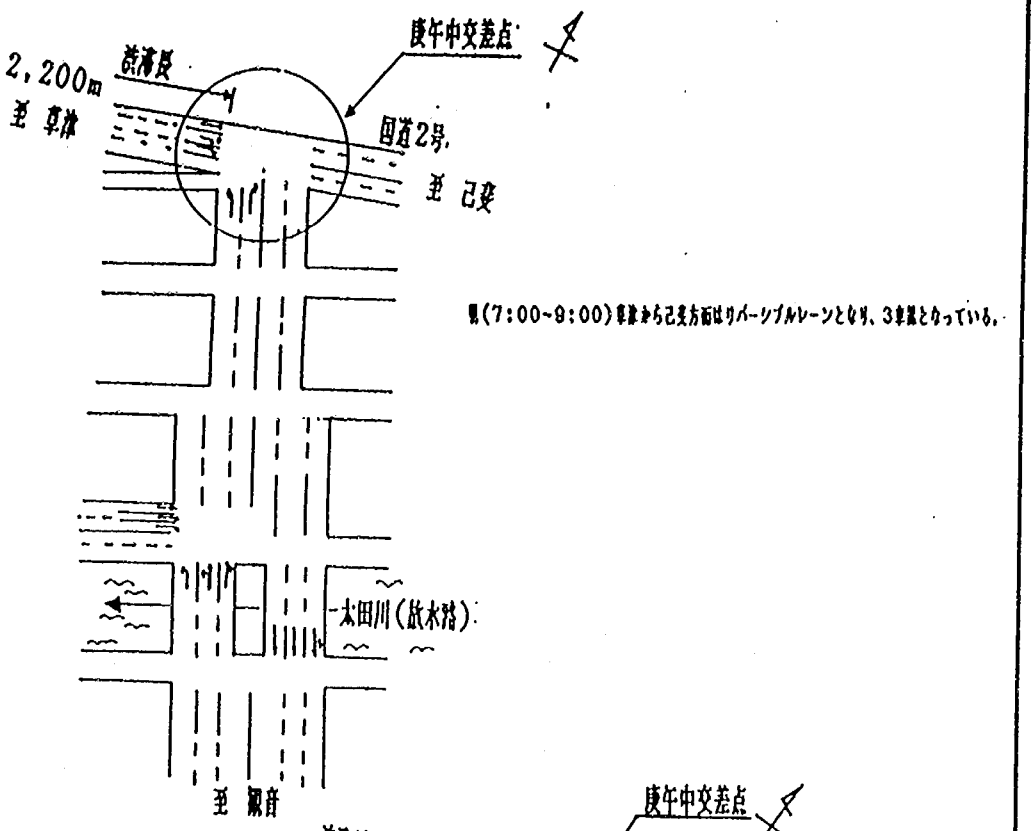
事業概要	庚午立体橋の整備および供用開始。
事業整備効果	庚午立体橋の完成により、渋滞長2,200mから350mに、通過時間も23分から5分へと減少した。 交差点交通量においては、大きな変化はみられないが、とくに草津方面からの流入交通量が約20%減少しており、広島市西方面から市内中心部への交通が国道２号から、庚午立体橋の利用へと転換されたためと考えられる。
今後の課題	

写真（事業実施前）

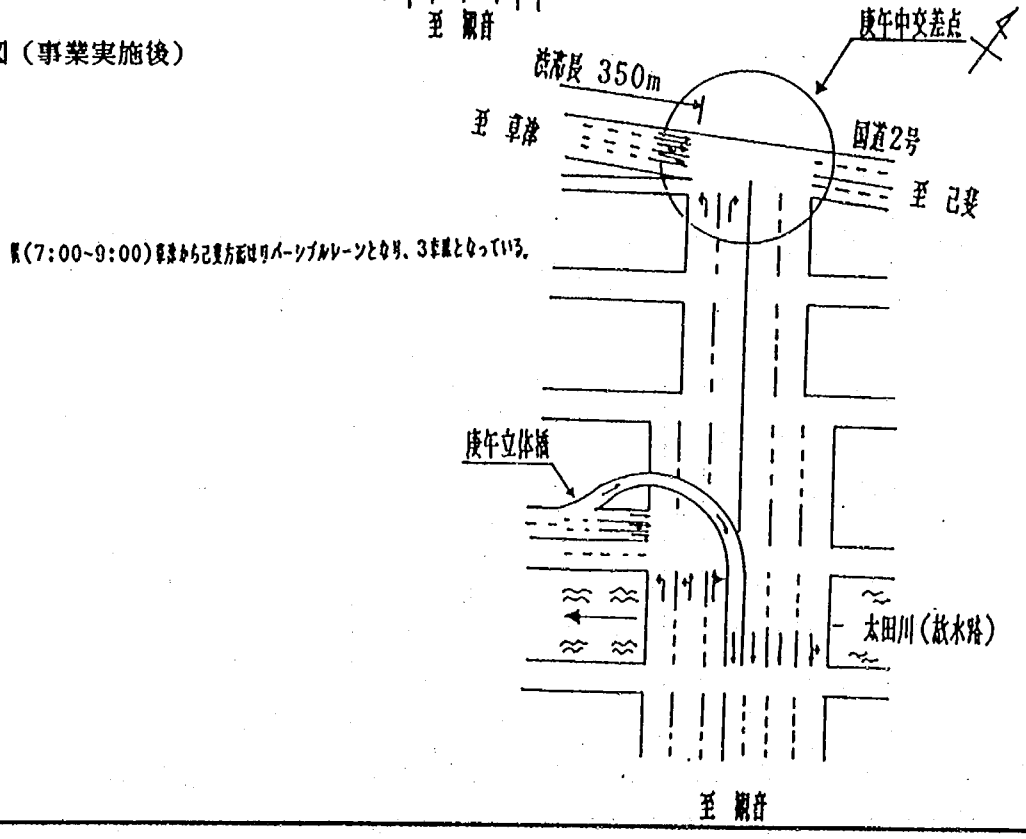
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A 方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	- 台	- 台
	直進	260台	219台
	右折	250台	182台
① 方向		対策前	対策後
歩行者類		31人	29人
自転車類		54台	71台

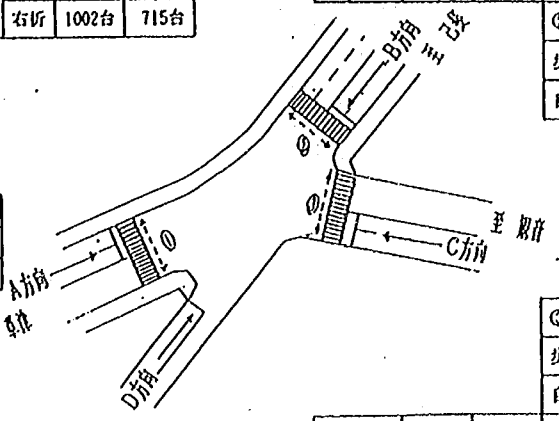
A 方向		対策前	対策後
自動車類	左折	- 台	台
	直進	956台	839台
	右折	1002台	715台

B 方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	6台	3台
	直進	61台	54台
	左折	4台	4台

B 方向		対策前	対策後
自動車類	左折	63台	55台
	直進	269台	395台
	左折	83台	154台
② 方向		対策前	対策後
歩行者類		10人	35人
自転車類		70台	72台

A方向

	事業実施前	事業実施後
通過時間	23分	5分
放滞長	2,200m	350m



方向	対策前	対策後
歩行者類	- 人	- 人
自転車類	- 台	- 台

D 方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0台	0台
	直進	12台	5台
	右折	12台	8台

D 方向		対策前	対策後
自動車類	左折	0台	0台
	直進	28台	30台
	右折	144台	127台

③ 方向		対策前	対策後
歩行者類		26人	27人
自転車類		41台	16台

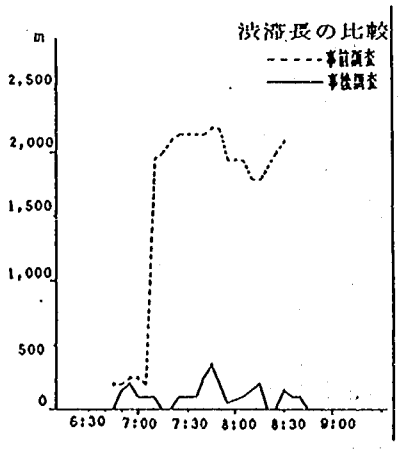
C 方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	2台	4台
	直進	29台	23台
	右折	4台	10台

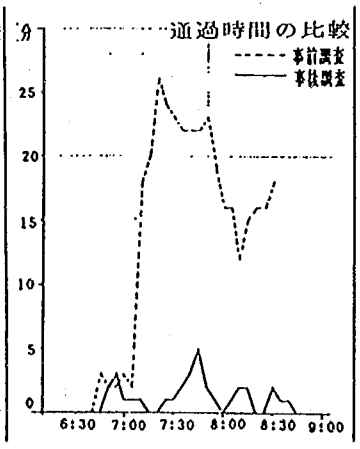
C 方向		対策前	対策後
自動車類	左折	32台	42台
	直進	148台	188台
	右折	51台	66台

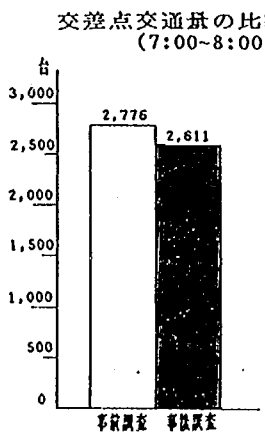
（信号現示）

	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	計
事前調査	70秒	20秒	10秒	50秒	-秒	150秒
事後調査	75秒	15秒	10秒	50秒	-秒	150秒

← ——— 自動車類　← - - - - - - - - 歩行者類







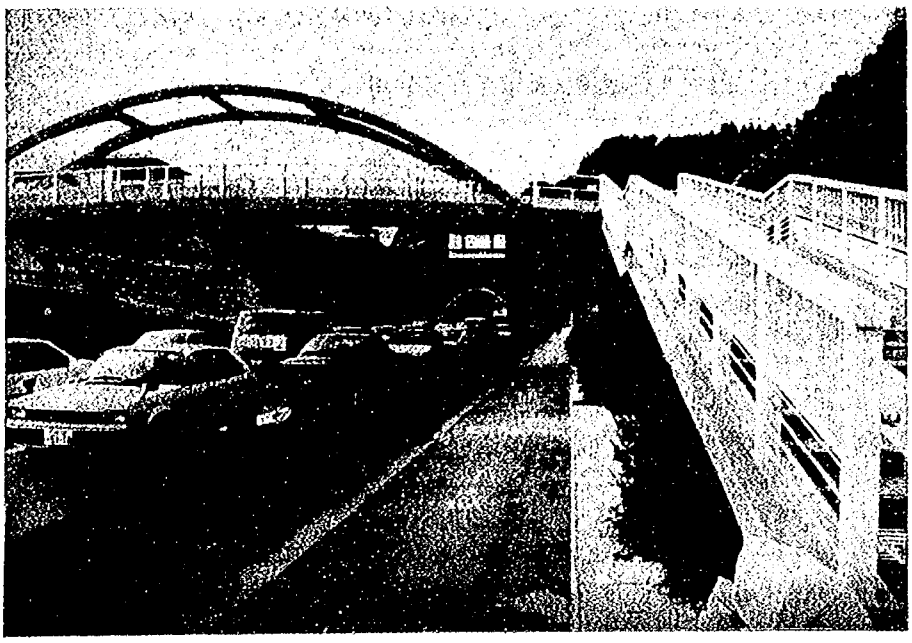
2．3　拡　　幅

対策名	拡幅		整理番号	C－2－1
都市（圏）名	いわき市	地点（交差点）名	平南白土交差点	
路線名（交差道路名）	県道平・盤城線（県道下高久谷川瀬線）			
事業期間（年度）				
総事業費（百万円）			事業主体	福島県
供用年月日	平成元年３月			

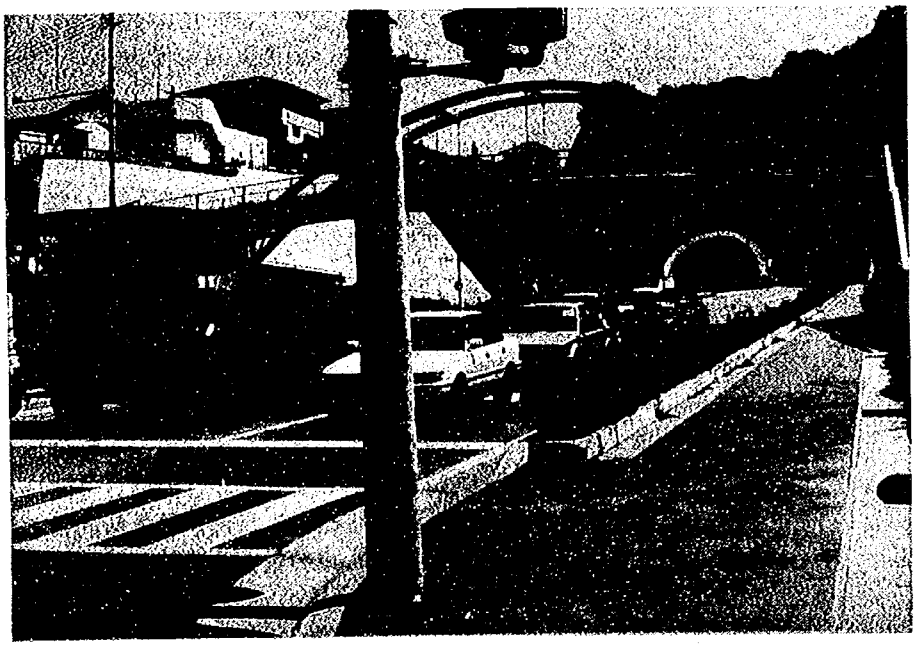
	事業前	事業後
調査日時	S63.5.24（火）6:30～8:30	H1.7.21（金）6:30～8:3000
交通量（台／時）	５７４	１，１６８
最大渋滞長（m）	１，３５０	２００
最大通過時間（分）	１１	１
最大信号待ち回数（回）	６	１

事業概要	平・盤城線の車線を１車線増やし、また、平南白土交差点へ接続している側道の一方通行による交差点への進入禁止化。
事業整備効果	最大渋滞長が1,350mから200m、最大通過時間が１１分から２分へと大幅に減少している。これは、以前２車線で供用していた平・磐城線が４車線で供用したことによる交通容量のアップに起因すると考えられる。
今後の課題	平・磐城線の４車線完成により、交通容量がアップされ当交差点の渋滞は減少したものの、内郷駅・平線交差部から国道６号間は２車線区間（４車線計画無し）があるため、当該区間に渋滞が移る傾向にある。これを解消するためには、市街地通過交通を集分散する常磐バイパスおよび内郷駅・平線の全線供用が望まれる。

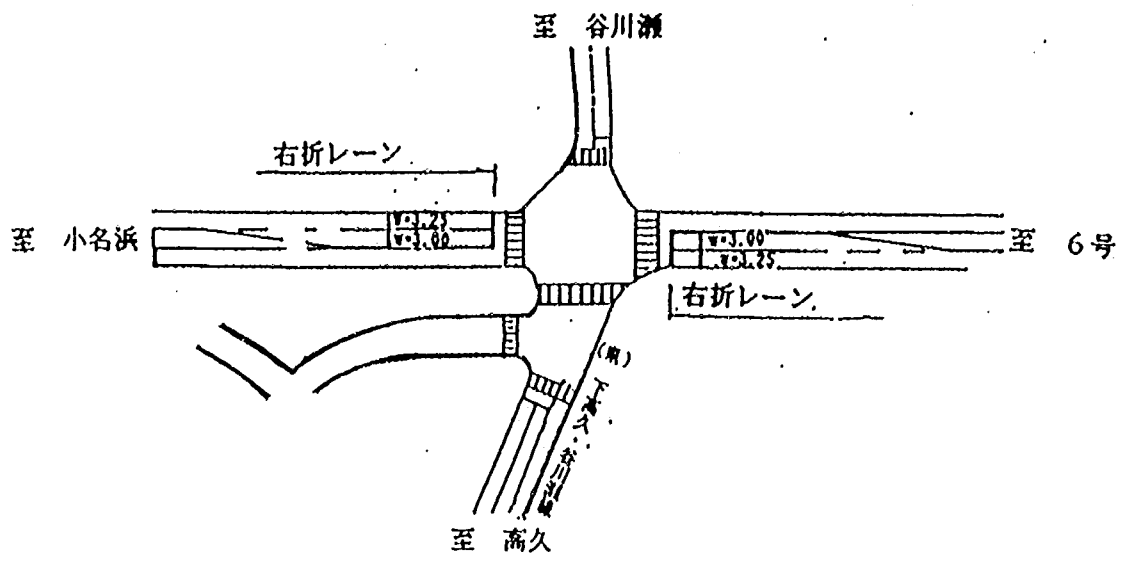
写真（事業実施前）



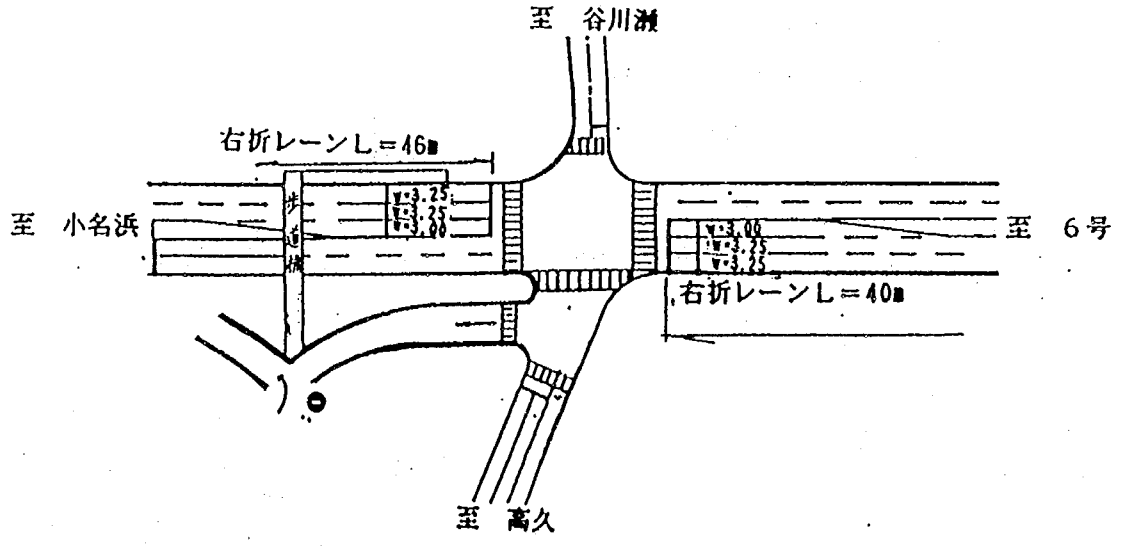
写真（事業実施後）



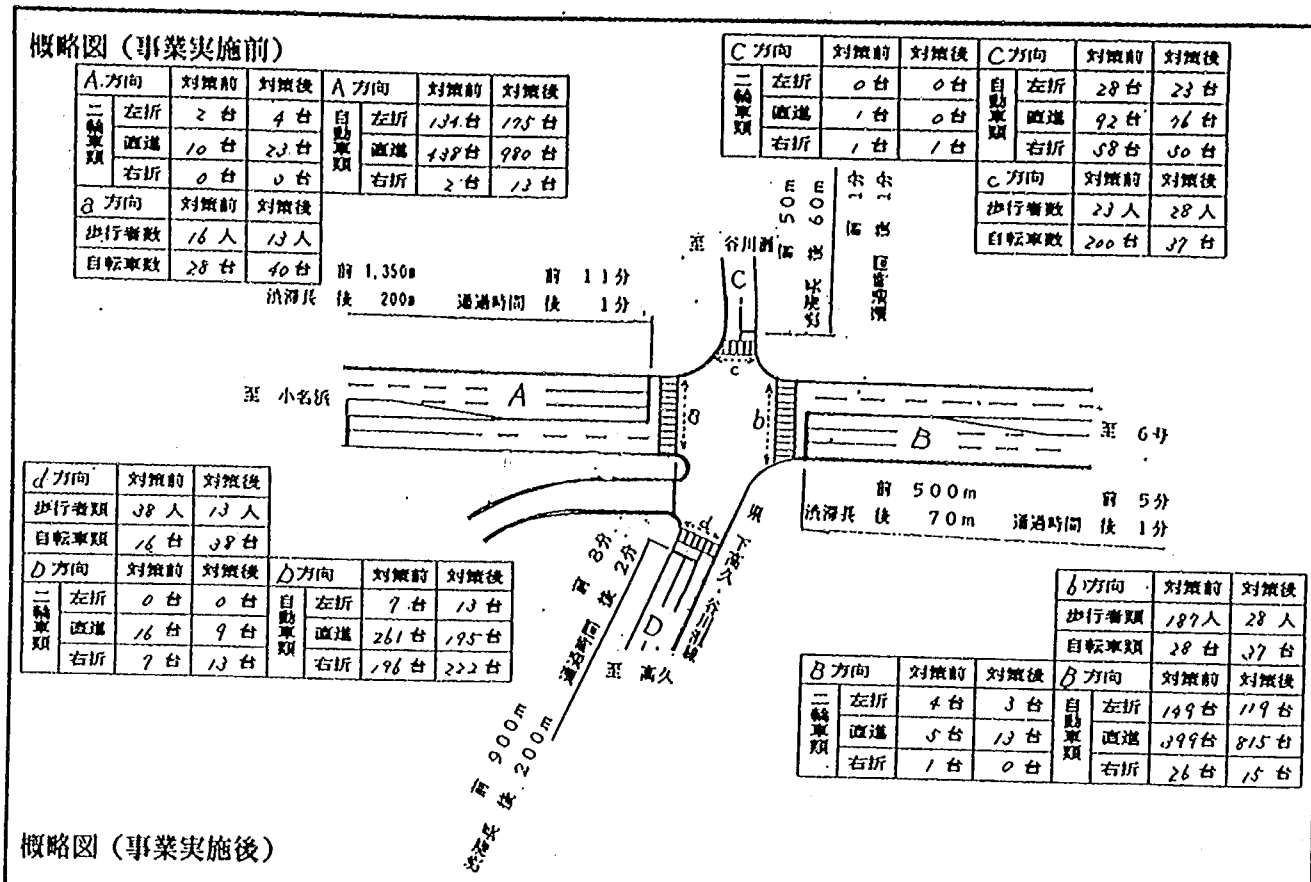
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



概略図（事業実施前）



A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	2台	4台
	直進	10台	23台
	右折	0台	0台
a方向		対策前	対策後
歩行者数		16人	13人
自転車数		28台	40台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	134台	175台
	直進	438台	980台
	右折	2台	13台

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0台	0台
	直進	1台	0台
	右折	1台	1台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	28台	23台
	直進	92台	76台
	右折	58台	50台
c方向		対策前	対策後
歩行者数		23人	28人
自転車数		200台	37台

d方向		対策前	対策後
歩行者類		38人	13人
自転車類		16台	38台

D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0台	0台
	直進	16台	9台
	右折	7台	13台

D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	7台	13台
	直進	261台	195台
	右折	196台	222台

b方向		対策前	対策後
歩行者類		187人	28人
自転車類		28台	37台

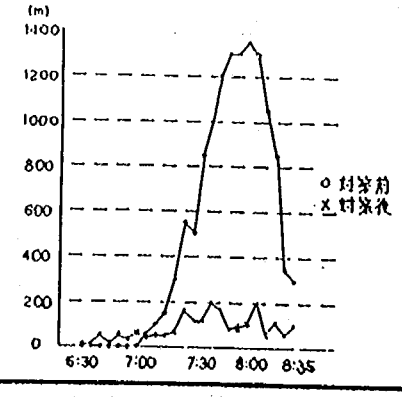
B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	4台	3台
	直進	5台	13台
	右折	1台	0台

B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	149台	119台
	直進	399台	815台
	右折	26台	15台

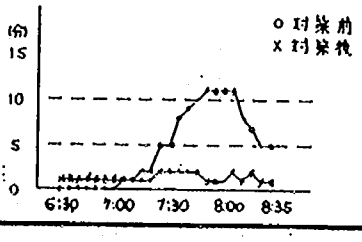
概略図（事業実施後）

	第1現示	黄	赤	第2現示	黄	赤	第3現示	計
実施前		47'	3"	3"	15'	3'	3"	12"	116'
実施後		60'	3"	3"	36'	3"	3"	—	108'

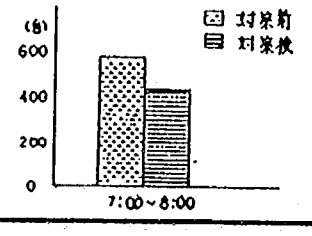
渋滞長の比較



通過時間の比較



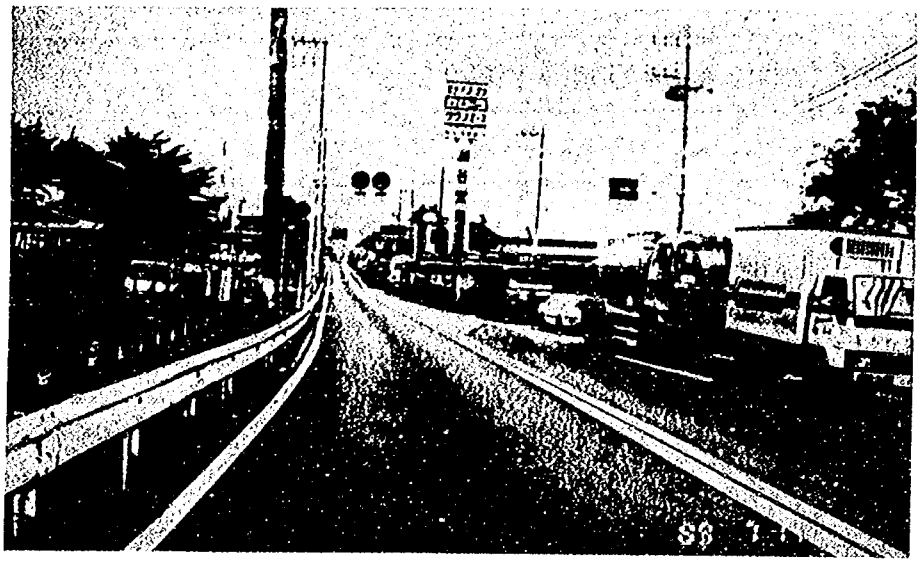
交通量の比較



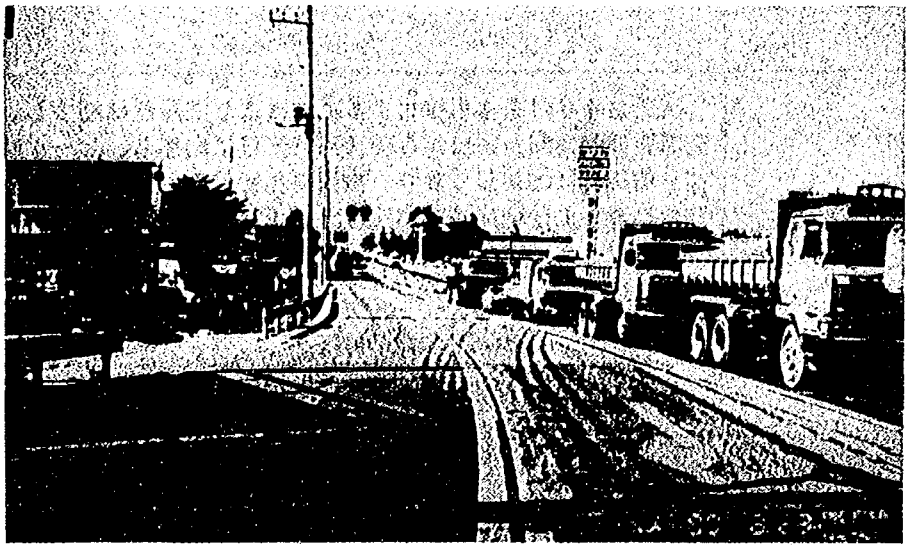
対策名	拡幅	整理番号	C－3－2
都市（圏）名	横浜市	地点（交差点）名	目黒交差点
路線名（交差道路名）	国道２４６号（旧国道１６号）		
事業期間（年度）			
総事業費（百万円）		事業主体	
供用年月日	平成元年８月１０日		

	事業前	事業後
調査日時	H1.4.19（水）7:00～9:00	H1.9.13（水）7:00～9:00
交通量（台／時）	５３２	１，１５２
最大渋滞長（m）	８５０	４００
最大通過時間（分）	－	－
最大信号待ち回数（回）	－	－
事業概要	国道２４６号の４車線化（事業前２車線）。	
事業整備効果	国道２４６号を４車線化することにより渋滞長は減少し、国道２４６号の交通量は29,934台／日から45,655台／日に増加し、ピーク時間当り交通量は約２倍程度に増加しており、渋滞緩和に効果を示している。しかし旧国道１６号においては依然渋滞が残っている。	
今後の課題	当交差点を原因とする２４６号方向の渋滞解消および旧国道１６号方向の渋滞緩和を目的として、交差点の立体化を図ることが望ましい。	

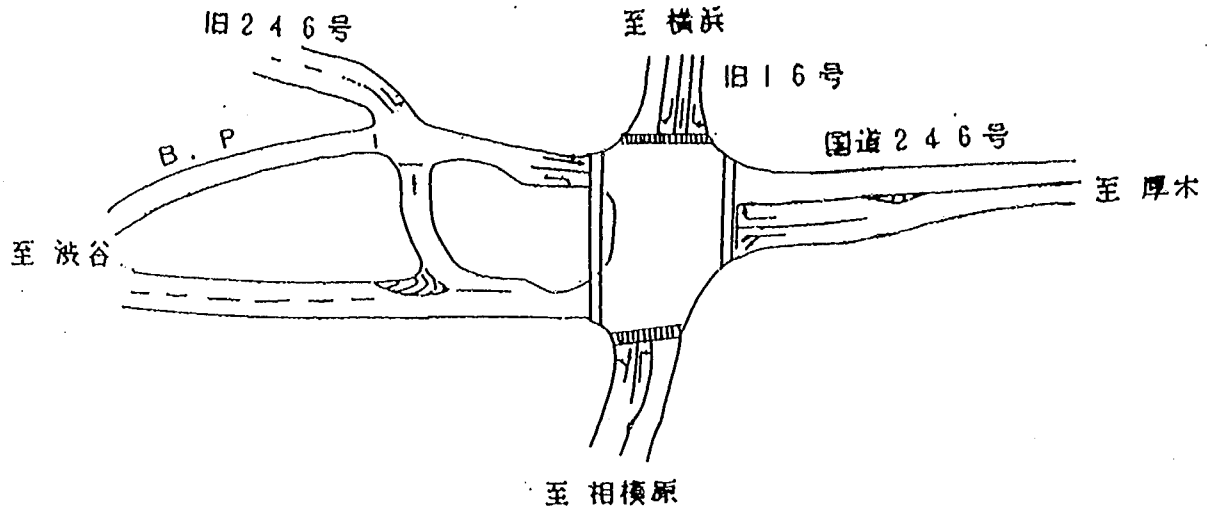
写真（事業実施前）



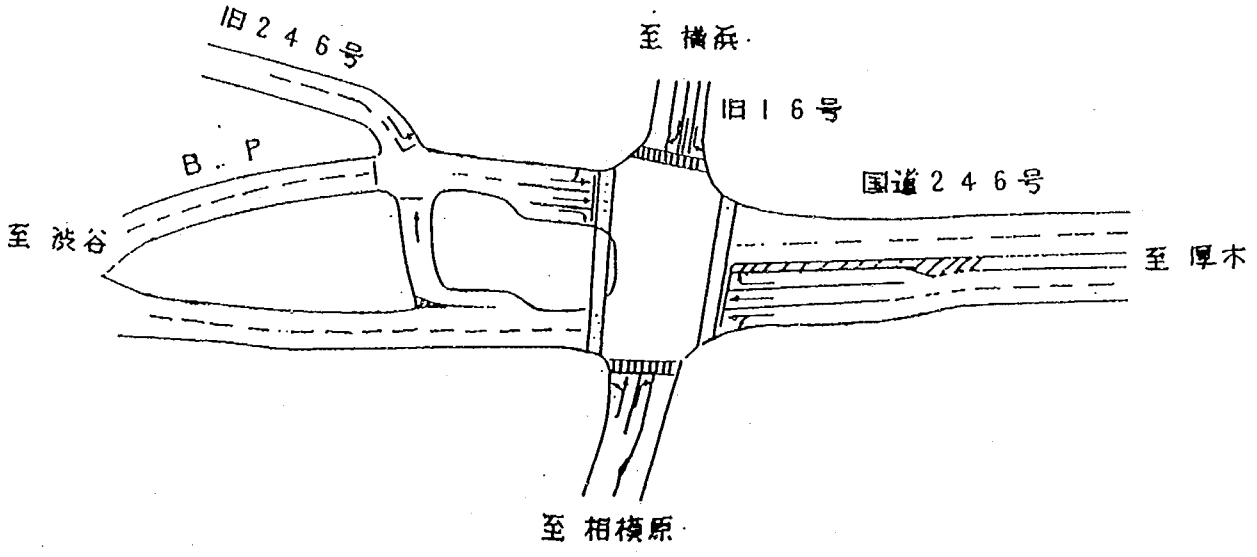
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



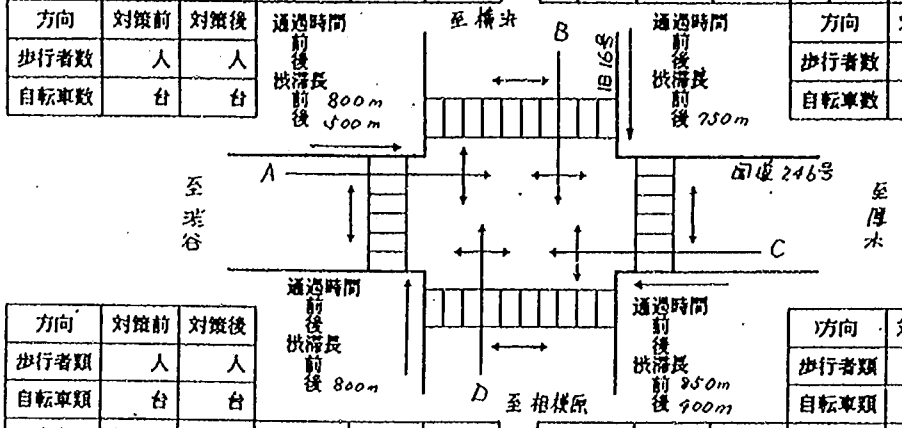
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台
方向		対策前	対策後
歩行者数		人	人
自転車数		台	台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	11台	18台
	直進	313台	785台
	右折	63台	147台

方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台

B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	276台	316台
	直進	513台	512台
	右折	55台	101台
方向		対策前	対策後
歩行者数		人	人
自転車数		台	台



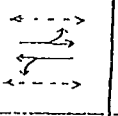
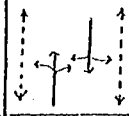
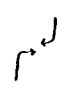
方向		対策前	対策後
歩行者類		人	人
自転車類		台	台
方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台

D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	127台	182台
	直進	253台	289台
	右折	214台	190台

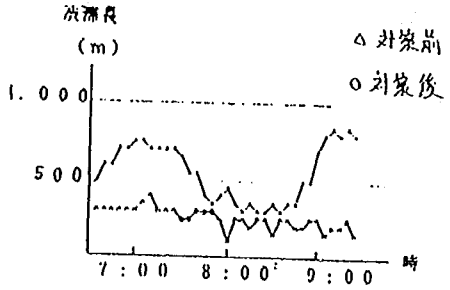
方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	59台	72台
	直進	376台	946台
	右折	97台	134台

（信号現示）

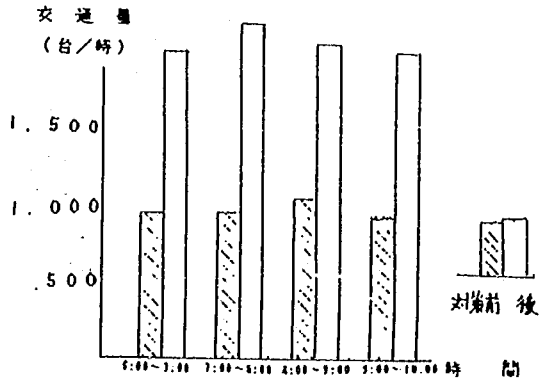
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
車両現示	65 秒	19 秒	74 秒	12 秒	秒	秒	170 秒
歩行者現示	57 秒	25 秒	73 秒	15 秒	秒	秒	170 秒
	←―― 自動車類 ――→			←―― 歩行者類 ――→			

渋滞長の比較



(246号厚木方向)

交通量の比較



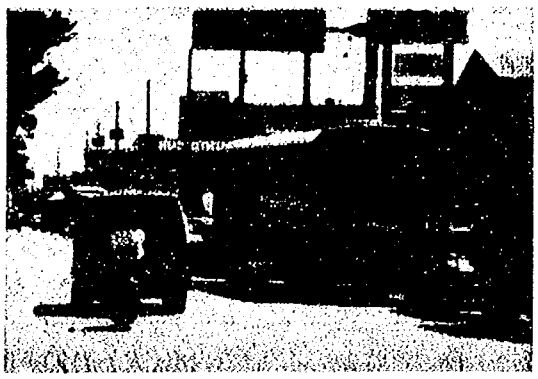
対策名	拡幅、交差点改良（車線数増）		整理番号	C－4－3
都市（圏）名	新潟市	地点（交差点）名	女池上山交差点～女池ＩＣ交差点	
路線名（交差道路名）	主要地方道新潟亀田内野線（市道紫鳥線、国道８号）			
事業期間（年度）				
総事業費（百万円）			事業主体	新潟県・建設省
供用年月日				

	事業前	事業後
調査日時	H1.7.18（火）7:00～9:30	H1.11.21（火）7:00～9:30
交通量（台／時）	1，905	2，319
最大渋滞長（m）	900	300
最大通過時間（分）	9	2
最大信号待ち回数（回）	5	1
事業概要	新潟バイパスDB方向(図参照)オフランプに右折専用車線増設(1→2車線化)および女池上山～女池ＩＣ交差点間を５車線から６車線に拡幅増設。	
事業整備効果	DB方向の最大渋滞長、最大通過時間とも減少（900m→300m、9分→2分）した。処理交通量も1,905台/時から2,319台/時に増加しており整備効果が見られた。他の方向についても、渋滞長では事前・事後とも変化は見られないものの、処理交通量は約1.8倍に増加している。	
今後の課題	新潟バイパス、女池ＩＣオフランプにおける渋滞は解消したものの、女池上山交差点の市道紫鳥線においては通過に６～10分を要しており、市道の容量不足があげられる。 今後は他の地域とのアクセス交通の増加、東北横断自動車道等の高速自動車道とのアクセス交通への対応など将来交通量に対応した対策が望まれる。	

写真（事業実施前）



D。方向の渋滞状況



B方向の渋滞状況

写真（事業実施後）

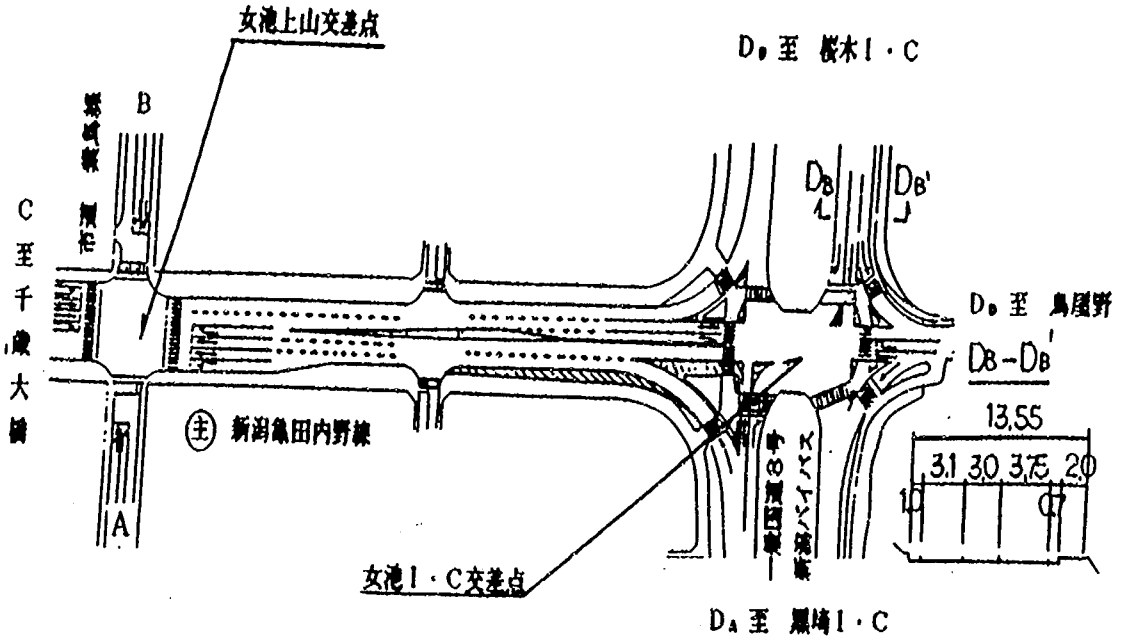


D。方向の渋滞状況

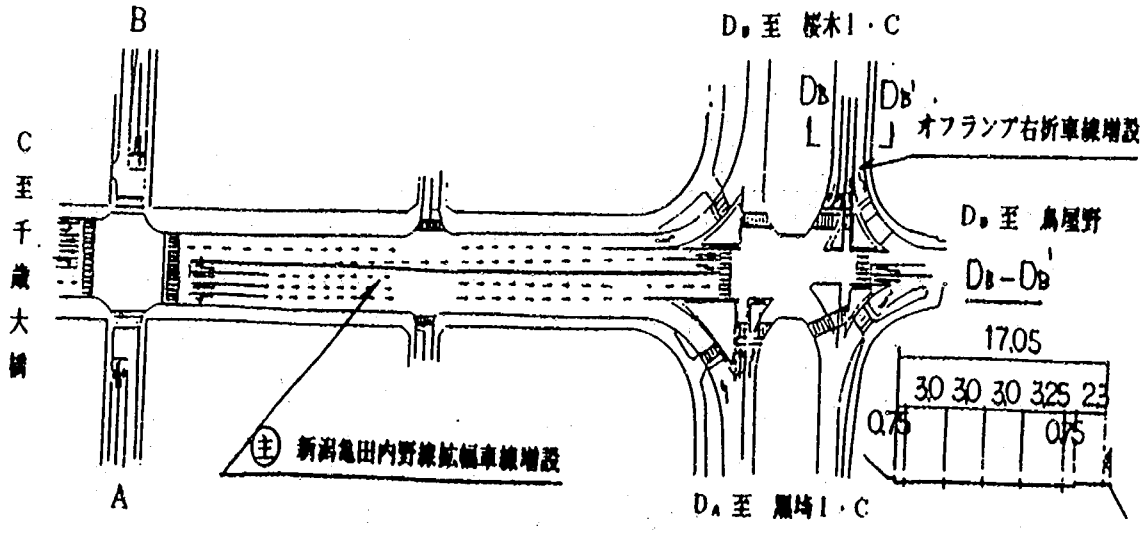


B方向の渋滞状況

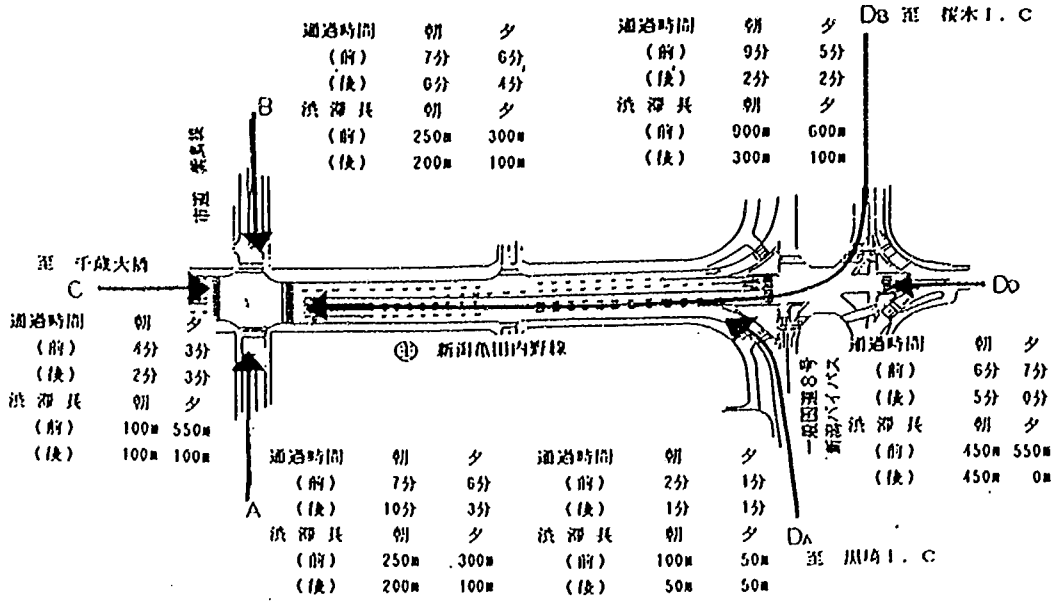
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



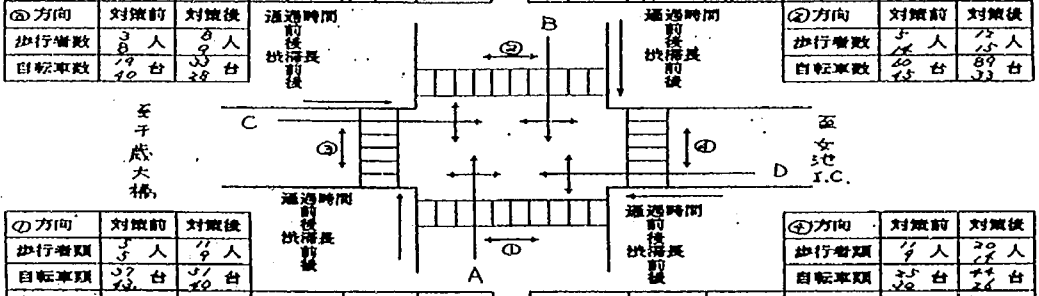
対策前　対策後
上段：（朝）7:30～8:30　7:30～8:30
下段：（夕）17:30～18:30　17:00～18:00

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	6 9 台	5 5 台
	直進	24 26 台	9 15 台
	右折	6 7 台	3 台
自動車類	左折	132 129 台	139 196 台
	直進	966 1236 台	1049 1187 台
	右折	78 108 台	103 133 台

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	5 2 台	1 0 台
	直進	17 34 台	20 8 台
	右折	5 11 台	7 2 台
自動車類	左折	132 129 台	139 196 台
	直進	966 1236 台	1049 1187 台
	右折	78 108 台	103 133 台

ⓐ方向	対策前	対策後
歩行者数	3 8 人	8 9 人
自転車数	19 40 台	33 28 台

②方向	対策前	対策後
歩行者数	5 14 人	15 15 人
自転車数	20 43 台	89 33 台



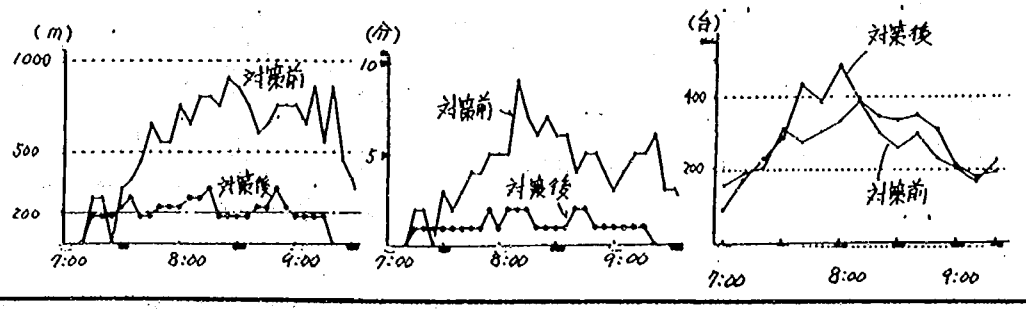
⑦方向	対策前	対策後
歩行者類	3 5 人	11 9 人
自転車類	32 50 台	51 50 台

④方向	対策前	対策後
歩行者類	11 9 人	20 14 人
自転車類	35 50 台	44 24 台

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	1 1 台	0 2 台
	直進	23 13 台	11 8 台
	右折	3 3 台	0 2 台
自動車類	左折	27 33 台	29 39 台
	直進	231 177 台	204 185 台
	右折	122 131 台	133 152 台

D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	4 8 台	2 2 台
	直進	25 25 台	23 9 台
	右折	4 5 台	0 3 台
自動車類	左折	179 148 台	241 175 台
	直進	1536 1638 台	1788 1921 台
	右折	200 192 台	290 199 台

○渋滞長の比較（D方向）　○通過時間の比較（D方向）○交通量の比較（D流入）



対策名	拡幅、交差点改良	整理番号	C－4－4
都市（圏）名	新潟市	地点（交差点）名	竹尾ＩＣ交差点
路線名（交差道路名）	県道新潟横越線（国道７号、県道新潟港竹尾線）		
事業期間（年度）			
総事業費（百万円）		事業主体	新潟県・建設省
供用年月日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.23（月）6:40～8:40	H1.11.15（木）7:00～9:30
交通量（台／時）	１，３４０	１，７９０
最大渋滞長（m）	２，２００	２５０
最大通過時間（分）	３９	５
最大信号待ち回数（回）	１７	３
事業概要	新潟横越線の４車線化拡幅および卸団地交差点改良。新潟バイパス竹尾ＩＣ・紫竹山側オフランプ導流路改良（左折フリー）。	
事業整備効果	D_D方向（図参照）では最大渋滞長、最大通過時間とも減少（2,200m→250m、39分→5分）し、整備効果が見られた。また、４車線化に伴い交通量も約34%増加した。A方向左折車についても左折車については導流路の改良により渋滞は減少（1,150m→500m、16分→6分）した。	
今後の課題	当交差点C方向は、右折車の滞留による車線閉塞、４車線化に伴う交通量の増加に対する容量不足から渋滞が起きており、早急な対策が必要。 また、A方向についても右折車両が滞留した時、大型車が通行出来なくなっておりランプの拡幅等の対策が望まれる。	

写真（事業実施前）

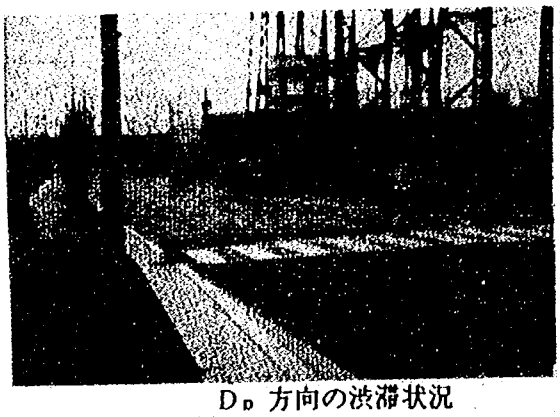


D_D 方向の渋滞状況

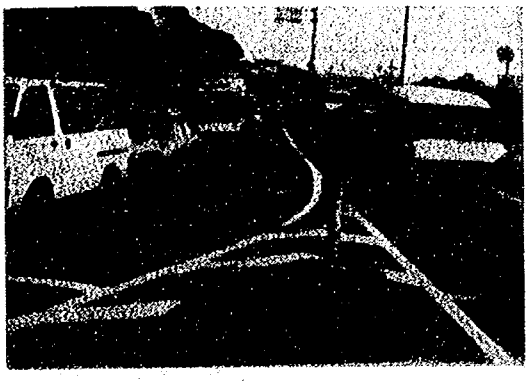


A方向の渋滞状況

写真（事業実施後）

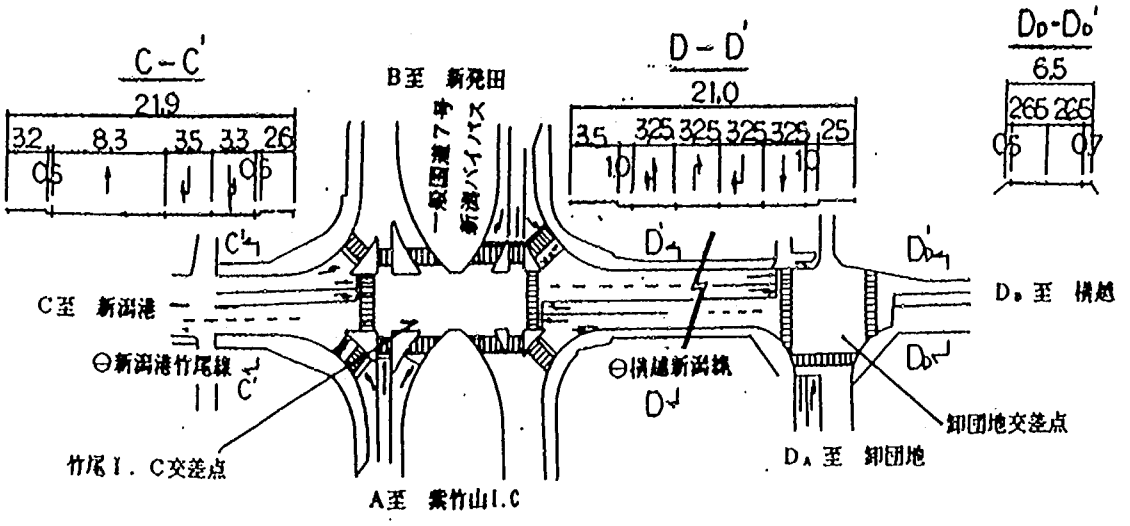


D_D 方向の渋滞状況

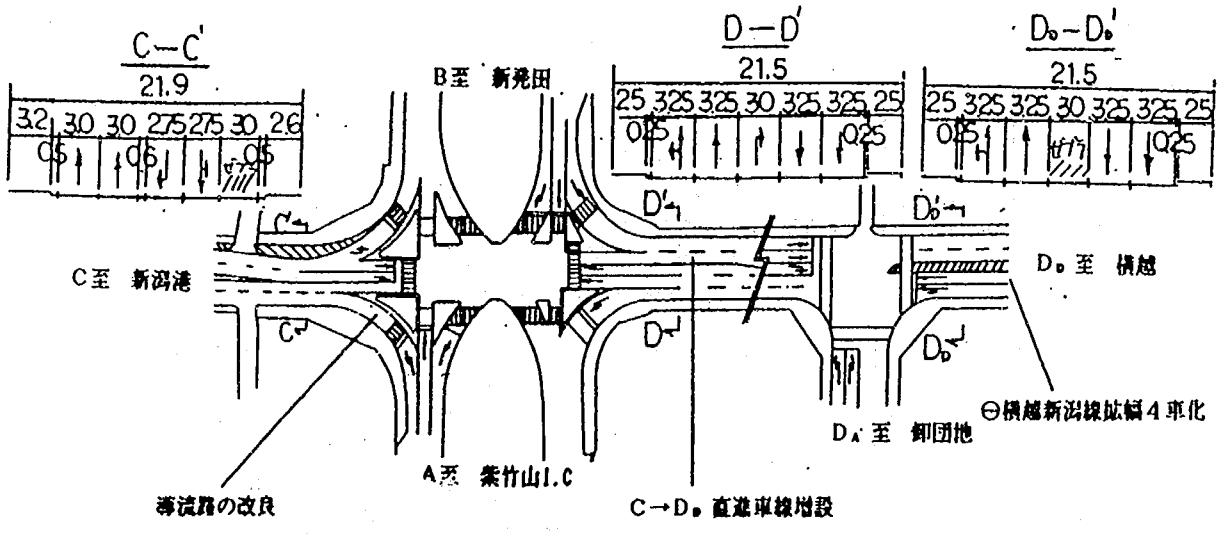


A方向の渋滞状況

概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）

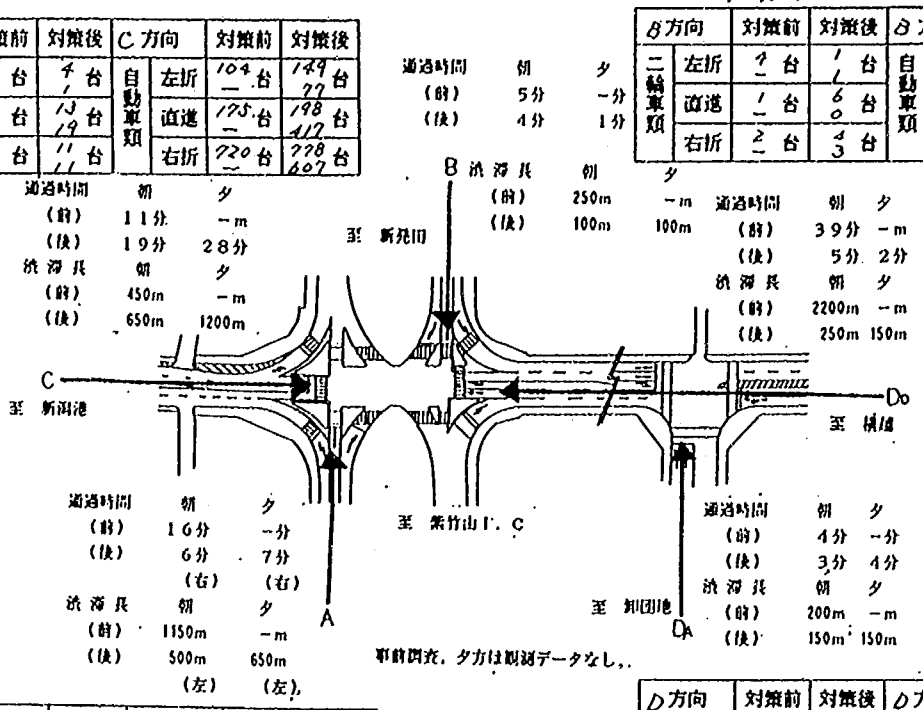


交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

対策前　7:20～8:20　——
対策後　7:20～8:20　17:10～18:10

C方向		対策前	対策後	C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	1 / — 台	4 / 1 台	自動車類	左折	104 / — 台	149 / 77 台
	直進	8 / — 台	13 / 19 台		直進	175 / — 台	198 / 412 台
	右折	11 / — 台	11 / 11 台		右折	720 / — 台	778 / 607 台

B方向		対策前	対策後	B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	2 / — 台	1 / 1 台	自動車類	左折	149 / — 台	420 / 292 台
	直進	1 / — 台	6 / 0 台		直進	145 / — 台	131 / 98 台
	右折	2 / — 台	4 / 3 台		右折	382 / — 台	428 / 264 台



事前調査，夕方は調査データなし。

A方向		対策前	対策後	A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	9 / — 台	9 / 12 台	自動車類	左折	1037 / — 台	1067 / 975 台
	直進	5 / — 台	2 / 5 台		直進	116 / — 台	149 / 115 台
	右折	5 / — 台	5 / 4 台		右折	383 / — 台	396 / 456 台

D方向		対策前	対策後	D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	9 / — 台	14 / 4 台	自動車類	左折	878 / — 台	1040 / 706 台
	直進	25 / — 台	22 / 12 台		直進	283 / — 台	457 / 386 台
	右折	2 / — 台	5 / 1 台		右折	179 / — 台	293 / 266 台

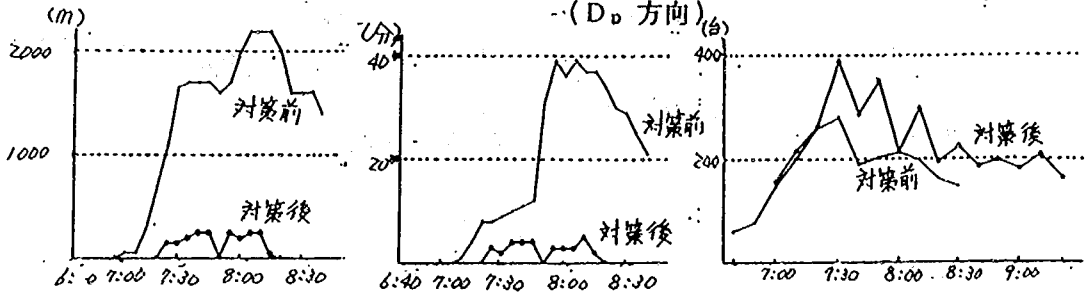
(信号現示)

	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	計
事前調査	35 秒	39 秒	13 秒	34 秒	140 秒
事後調査	38 / 36 秒	38 / 39 秒	13 秒	34 / 33 秒	148 / 140 秒

自動車類　歩行者類

事前調査，夕方は調査データなし。

○渋滞長の比較（D_D 方向）　○通過時間の比較（D_D 方向）　○交通量の比較（D流入）

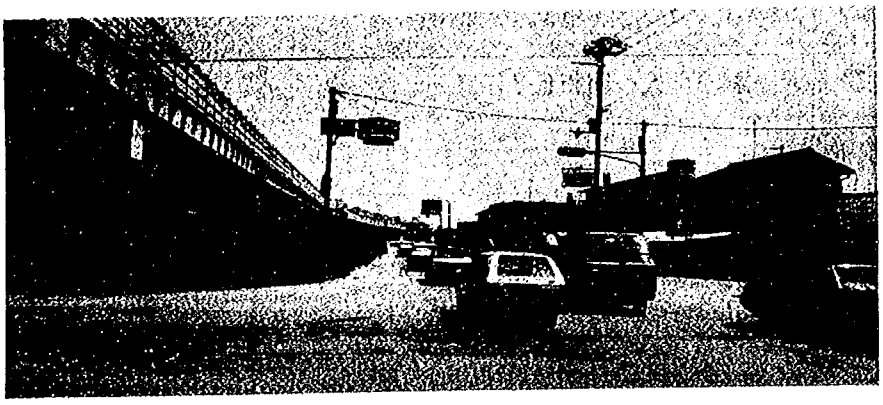


対策名	拡幅	整理番号	C－6－5
都市（圏）名	伊丹市	地点（交差点）名	荒牧桑田交差点
路線名（交差道路名）	国道１７６号（県道中野中筋線）		
事業期間（年度）	昭和６２年度～昭和６３年度		
総事業費（百万円）	３７８	事業主体	兵庫県
供用年月日	平成元年３月２日		

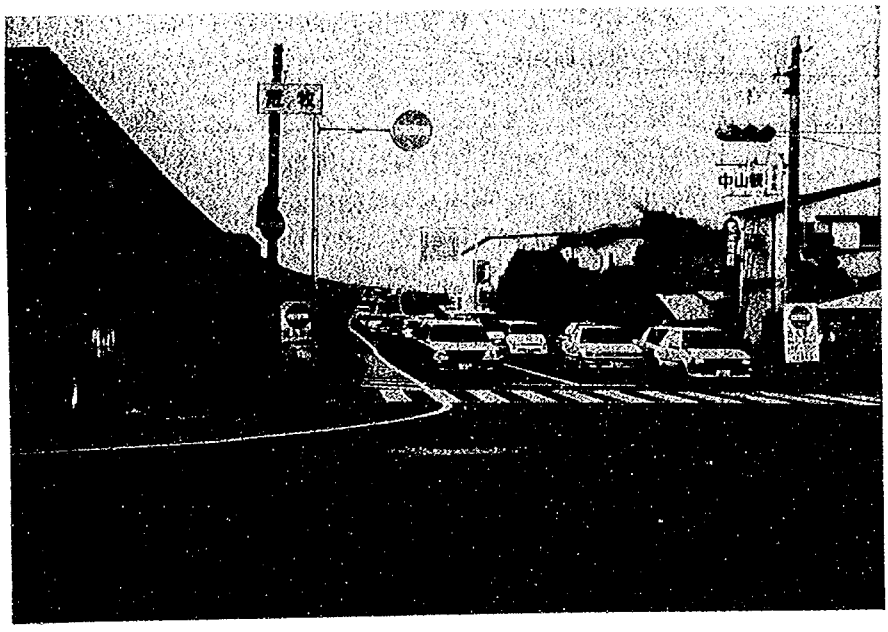
	事業前	事業後
調査日時	S63.5.25（水）17:30～19:30	H2.8.1（水）17:30～19:30
交通量（台／時）	８５４	１，３１３
最大渋滞長（m）	５００	１５０
最大通過時間（分）	１０	1
最大信号待ち回数（回）	5	1

事業概要	未供用だった１７６号池田方向の車線（中国道の北側車線）を整備、４車線化の供用開始。
事業整備効果	対策前は、国道１７６号は中国道南側車線（２車線）が対面通行であったが、北側車線（２車線）の整備により、南側２車を宝塚方面、北側２車を池田方面とし上下線の車線数を増やしたことにより、交通容量が増加し渋滞も解消した。
今後の課題	特になし。

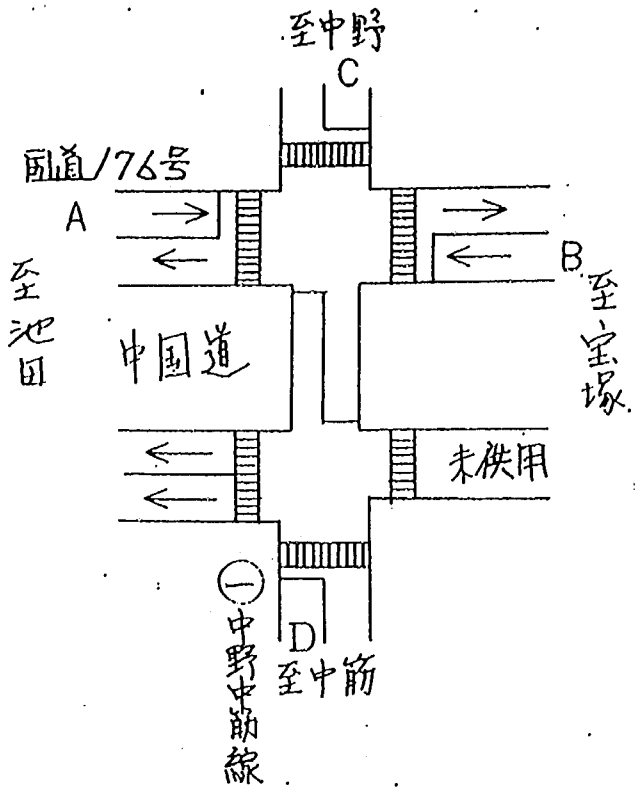
写真（事業実施前）



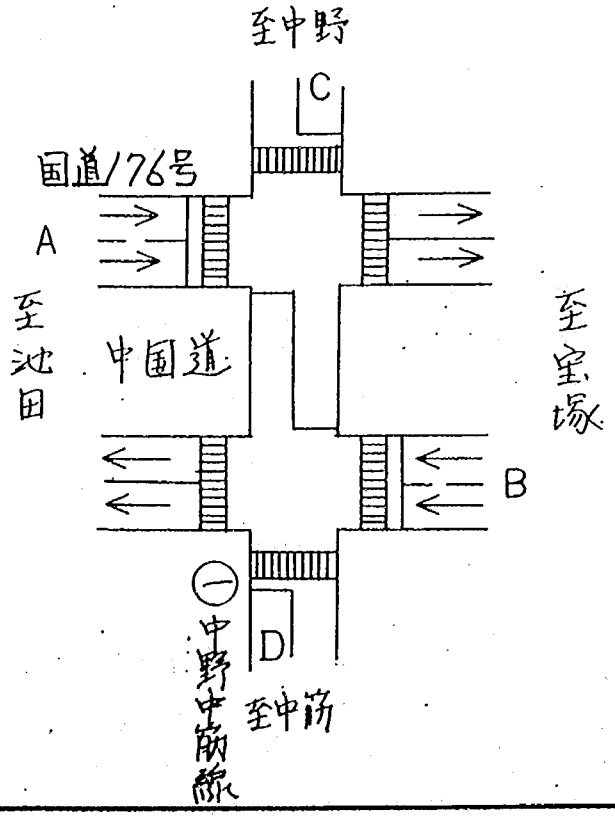
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



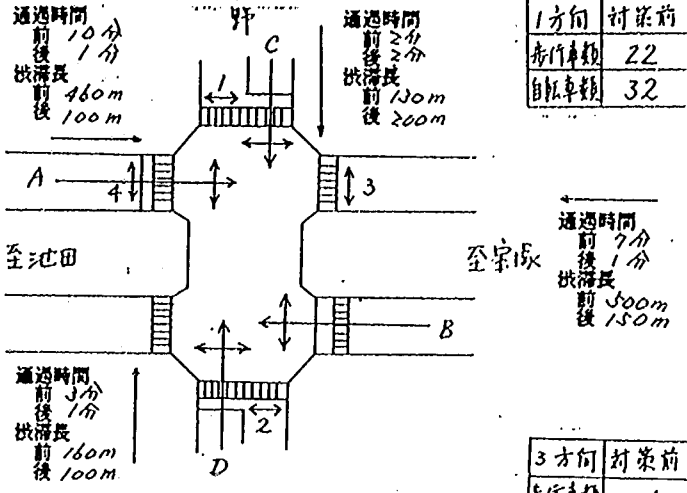
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	4	18
	直進	62	75
	右折	13	5
4方向		対策前	対策後
歩行者類		7	3
自転車類		16	26

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	102	128
	直進	716	832
	右折	117	110

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	11	12
	直進	42	37
	右折	5	7

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	105	163
	直進	292	305
	右折	33	90
1方向		対策前	対策後
歩行者類		22	11
自転車類		32	64



2方向		対策前	対策後
歩行者類		—	3
自転車類		—	8
D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	1	4
	直進	23	13
	右折	6	2

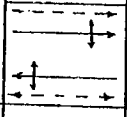
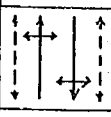
D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	29	71
	直進	230	164
	右折	95	91

3方向		対策前	対策後
歩行者類		1	6
自転車類		3	24

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	10	3
	直進	30	52
	右折	4	6

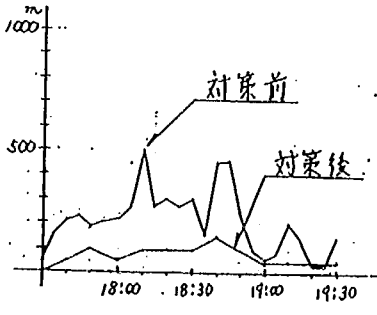
B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	122	135
	直進	647	1003
	右折	85	175

（信号現示）

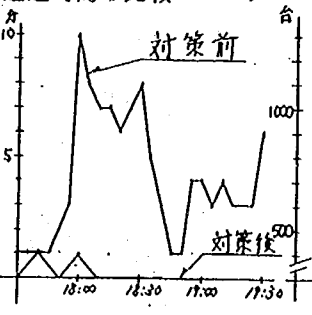
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	75 秒	50 秒	秒	秒	秒	秒	125 秒
事後調査	55 秒	65 秒	秒	秒	秒	秒	120 秒

← ——— 自動車類　← ------- 歩行者類

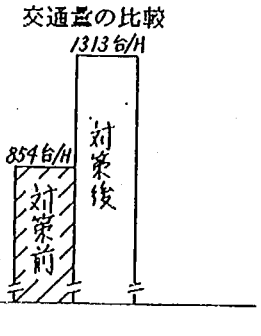
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較



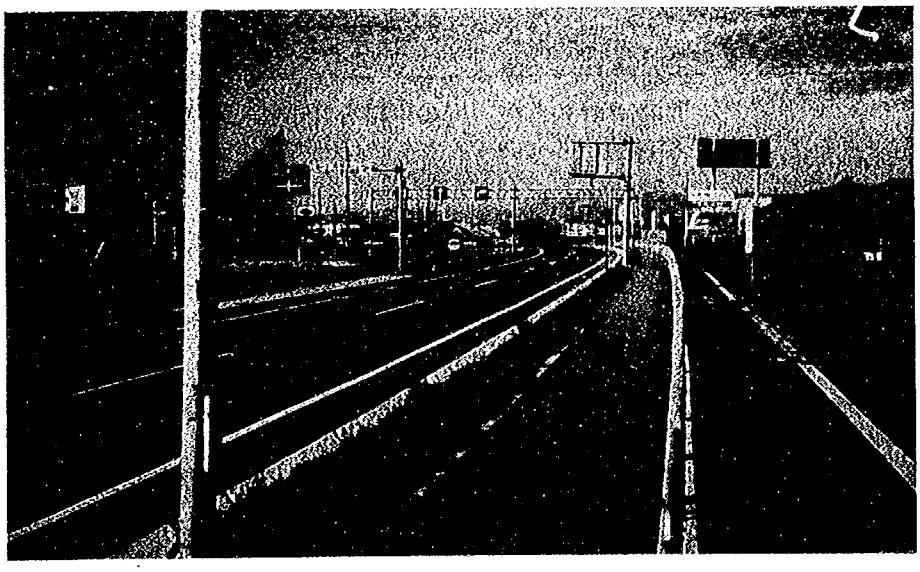
対策名	拡幅（車線数増）	整理番号	C－6－6
都市（圏）名	福井市	地点（交差点）名	大町交差点
路線名（交差道路名）	国道８号（県道稲津花堂線）		
事業期間（年度）	昭和４１年度～平成３年度（整備事業中）		
総事業費（百万円）	３，２６２	事業主体	建設省
供用年月日	平成元年１２月２７日		

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.24（火）6:30～8:30	H2.7.16（月）6:30～8:30
交通量（台／時）	１，２８８	１，３２５
最大渋滞長（m）	３，０５０	８０
最大通過時間（分）	９	１
最大信号待ち回数（回）	５	１
事業概要	国道８号の武生方面行きを、暫定２車線から４車線化（部分供用開始）。	
事業整備効果	国道８号の武生方向の車線を２車線にしたことにより、当交差点における渋滞は解消した。	
今後の課題	当交差点における渋滞は解消したが、これは４車線化された終点側500m先の下筋生田交差点までで、実態は渋滞ポイントが移行したものと思われる。 今後は該当整備事業の進行に伴う渋滞の動向を見ながらの対策が望まれる。	

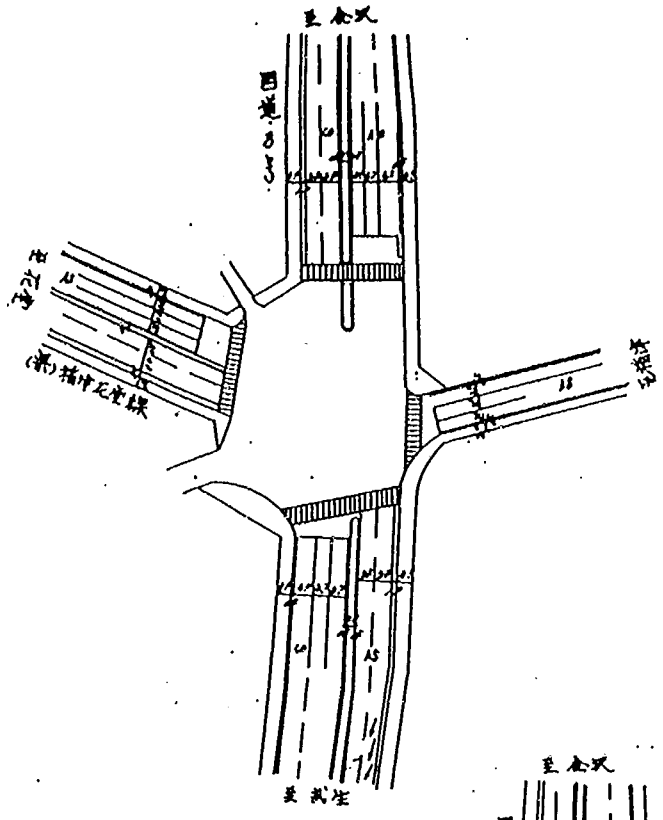
写真（事業実施前）



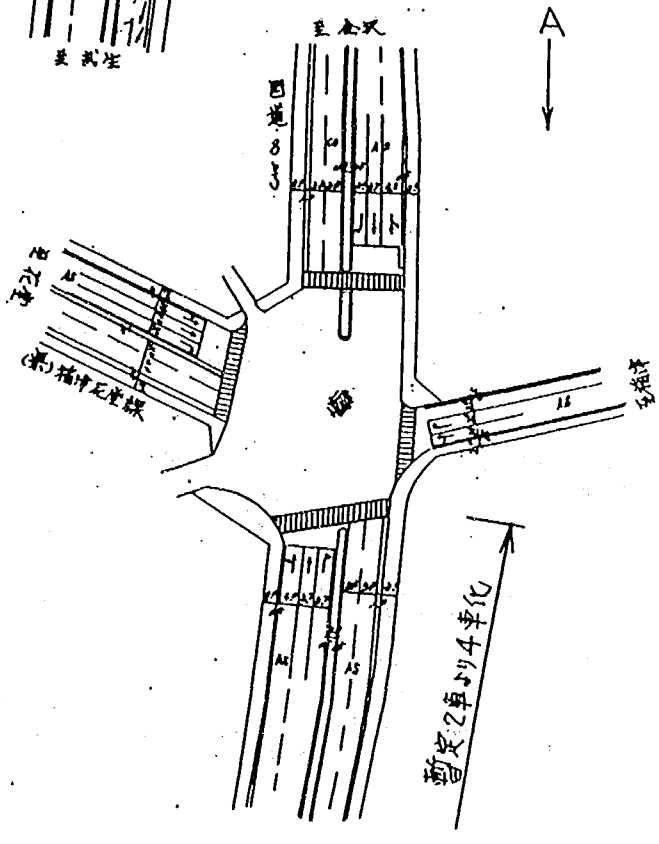
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



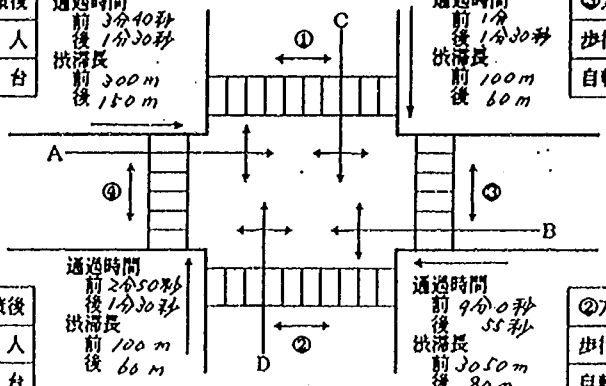
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0台	0台
	直進	10台	14台
	右折	2台	1台
①方向		対策前	対策後
歩行者数		0人	2人
自転車数		6台	6台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	26台	15台
	直進	1159台	1246台
	右折	241台	177台

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0台	0台
	直進	16台	12台
	右折	0台	0台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	2台	9台
	直進	184台	175台
	右折	22台	27台
④方向		対策前	対策後
歩行者数		3人	2人
自転車数		31台	10台



④方向		対策前	対策後
歩行者類		1人	0人
自転車類		6台	8台

②方向		対策前	対策後
歩行者類		0人	1人
自転車類		7台	7台

D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	3台	1台
	直進	0台	0台
	右折	0台	0台

D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	350台	271台
	直進	77台	71台
	右折	141台	146台

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	2台	0台
	直進	5台	5台
	右折	1台	0台

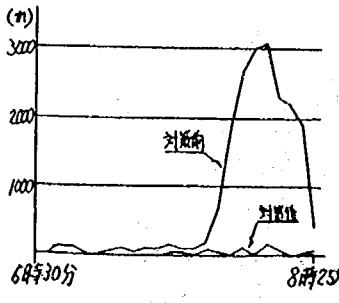
B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	109台	101台
	直進	1172台	1207台
	右折	7台	17台

（信号現示）

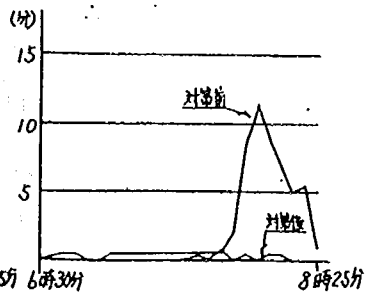
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
事前調査	80秒	5秒	25秒		秒	秒	110秒
事後調査	60秒	5秒	25秒	20秒	秒	秒	110秒

←――自動車類　←－－－歩行者類

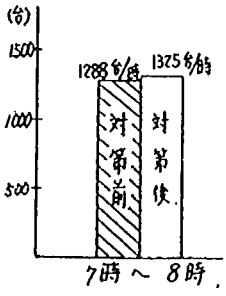
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較



対策名	拡幅		整理番号	C－6－7
都市（圏）名	福井県坂井郡	地点（交差点）名	羽崎交差点	
路線名（交差道路名）	国道８号（県道栃神谷鳴鹿森田線）			
事業期間（年度）	昭和４１年度～平成元年度			
総事業費（百万円）	１０，０１０		事業主体	建設省
供用年月日	平成元年１１月１４日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.25（水）6:30～8:30	H2.7.17（火）6:30～8:30
交通量（台／時）	１，５５４	２，００４
最大渋滞長（m）	２，３００	１，２００
最大通過時間（分）	１２	５
最大信号待ち回数（回）	７	３
事業概要	当交差点の金沢側の国道８号を暫定２車線から４車線化（上下線各２車線化）。	
事業整備効果	暫定２車線から４車線化により、自動車類交通量が対策前の1,554台/時から2,224台/時と増加しているにもかかわらず、最大渋滞長、最大通過時間とも大幅に減少した。また、ピーク時においてもほとんどの車両が２回程度の信号待ちで通過できていることから、当整備事業の効果が上がっている。	
今後の課題	当交差点では渋滞は減少したが、約400m先の福井大橋北詰交差点に渋滞が見られ、ここからの渋滞が当交差点にまで影響を及ぼしており、当地域の渋滞の完全な解消にはなっておらず、今後も対策を進めることが望まれる。	

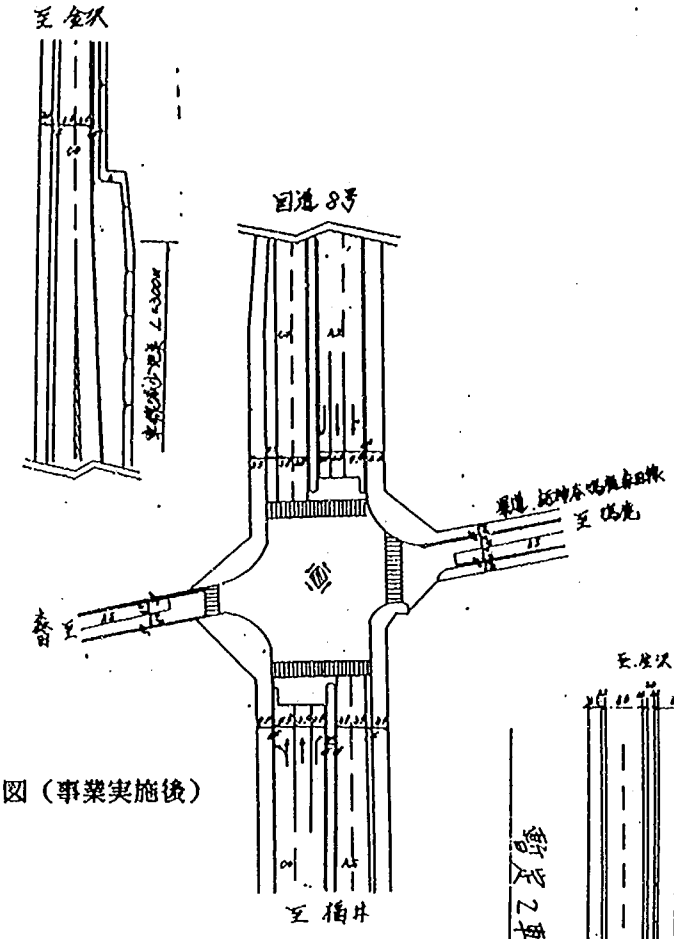
写真（事業実施前）



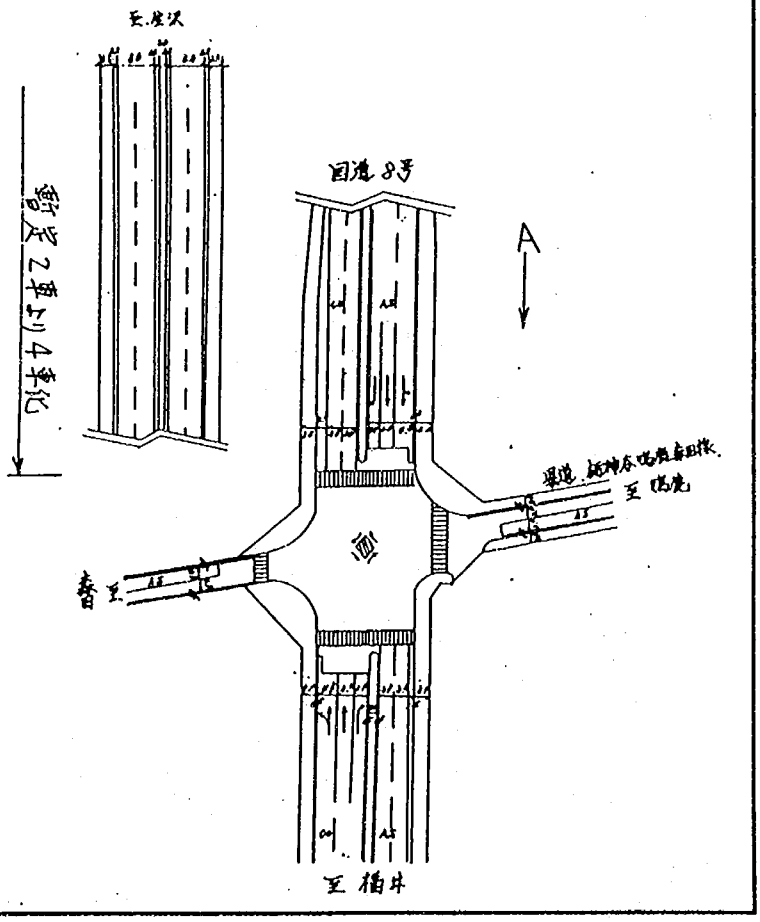
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0台	2台
	直進	15台	16台
	右折	1台	0台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	26台	15台
	直進	1518台	1968台
	右折	10台	21台

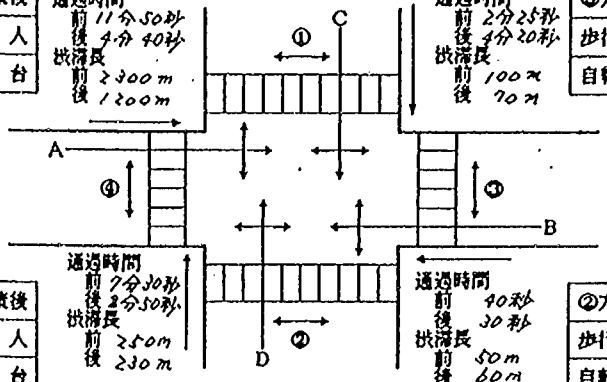
C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0台	2台
	直進	0台	0台
	右折	0台	1台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	169台	174台
	直進	49台	67台
	右折	36台	44台

①方向	対策前	対策後
歩行者数	1人	1人
自転車数	8台	9台

通過時間 前 11分50秒 後 4分40秒
渋滞長 前 2300m 後 1200m

通過時間 前 2分25秒 後 4分20秒
渋滞長 前 100m 後 70m



通過時間 前 7分30秒 後 2分50秒
渋滞長 前 250m 後 230m

通過時間 前 40秒 後 30秒
渋滞長 前 50m 後 60m

④方向	対策前	対策後
歩行者類	2人	8人
自転車類	16台	3台

②方向	対策前	対策後
歩行者類	0人	2人
自転車類	3台	4台

D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0台	0台
	直進	0台	1台
	右折	3台	0台

D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	4台	5台
	直進	31台	37台
	右折	225台	202台

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0台	0台
	直進	2台	6台
	右折	0台	0台

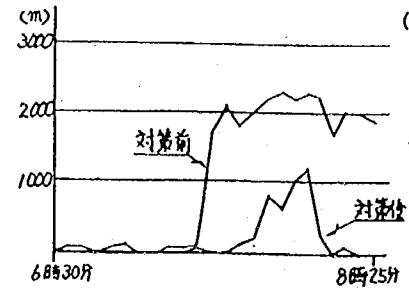
B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	87台	75台
	直進	858台	1071台
	右折	28台	39台

（信号現示）

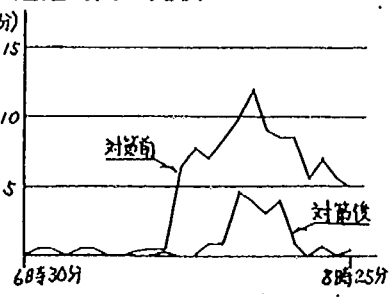
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
事前調査	30秒	70秒	秒	秒	秒	秒	100秒
事後調査	35秒	85秒	秒	秒	秒	秒	120秒

←——自動車類　←－－－歩行者類

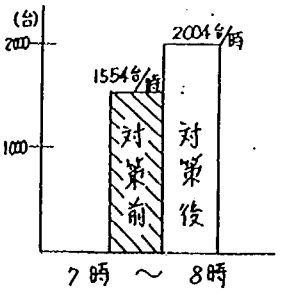
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較



対策名	拡幅、踏切信号設置		整理番号	C－6－8
都市（圏）名	和歌山県海南市	地点（交差点）名	阪井第２踏切	
路線名（交差道路名）	主要地方道海南高野線（野上電鉄）			
事業期間（年度）	昭和５４年度～平成元年度			
総事業費（百万円）	８９５		事業主体	和歌山県
供用年月日	平成元年度１２月２９日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.10（水）7:00～9:00	H2.3.28（水）
交通量（台／時）	１，０５３	６１７
最大渋滞長（m）	１，８００	１５０
最大通過時間（分）	２２	1
最大信号待ち回数（回）	－	－
事業概要	沖野々森小手穂線の拡幅（事業前：幅員2.0m～4.0m→事業後：幅員11m）、および海南高野線の坂井第２踏切に踏切信号の設置。	
事業整備効果	和歌山市方面へのバイパス沖野々森小手穂が整備されたことにより、本踏切の交通量が1,053台/時から617台/時に減少し、交通の分散が図られ、渋滞も減少した。	
今後の課題		

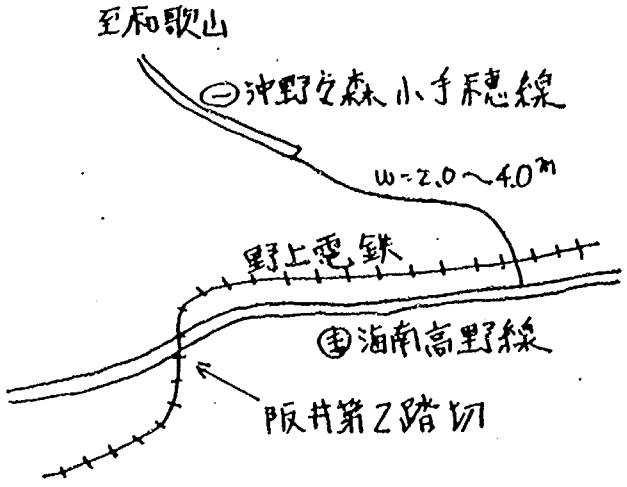
写真（事業実施前）



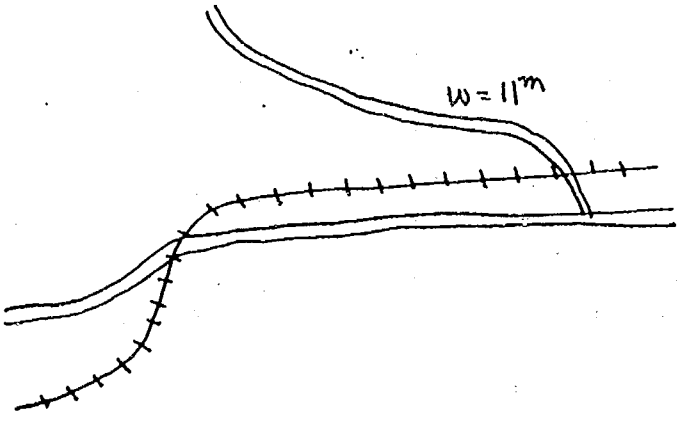
写真（事業実施後）



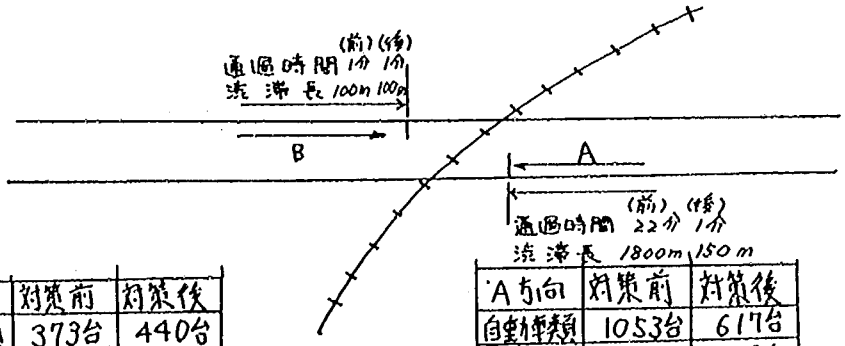
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



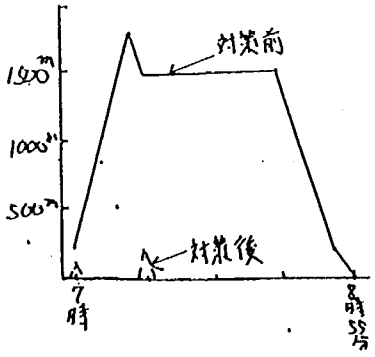
交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



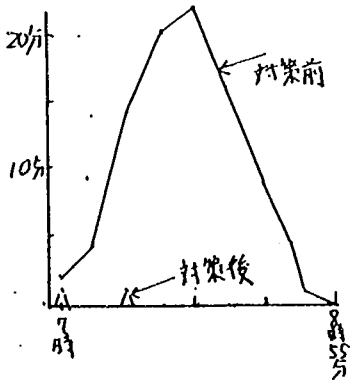
B方向	対策前	対策後
自動車類	373台	440台
二輪車類	41台	28台
歩行者類	1人	—
自転車類	7台	4台

A方向	対策前	対策後
自動車類	1053台	617台
二輪車類	138台	58台
歩行者類	1人	—
自転車類	43台	12台

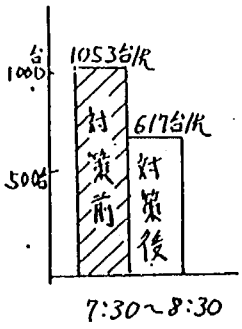
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較.



対策名	拡幅、交差点形状改良		整理番号	C－8－9
都市（圏）名	高知市	地点（交差点）名	桟橋通り5丁目交差点	
路線名（交差道路名）	主要地方道桂浜はりまや線（県道高知港線、市道潮江210号）			
事業期間（年度）	昭和60年度～平成元年度			
総事業費（百万円）	851		事業主体	高知県
供用年月日	平成元年11月6日			

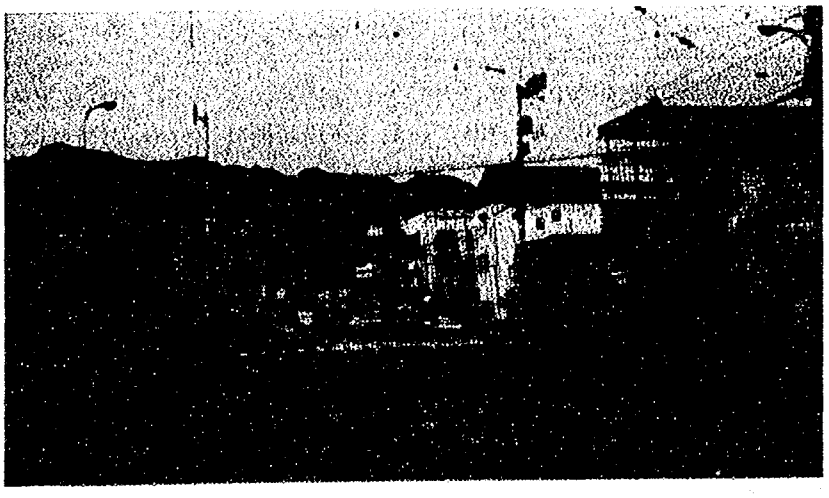
	事業前	事業後
調査日時	S63.9.21（水）	H1.11.29（水）
交通量（台／時）	938	1，340
最大渋滞長（m）	1，800	110
最大通過時間（分）	12	1
最大信号待ち回数（回）	5	1

事業概要	主要地方道桂浜はりまや線（都市計画道路浦戸湾環状線）の、4車から2車に絞られていた区間の4車線化およびそれに伴い交差点流入部を左折専用2車線、右折専用1車線に変更等の交差点改良。
事業整備効果	当対策により各方向とも交通がスムーズに流れるようになり、最大渋滞長で1,800mから110mに、最大通過時間で12分から1分に減少した。
今後の課題	特になし。

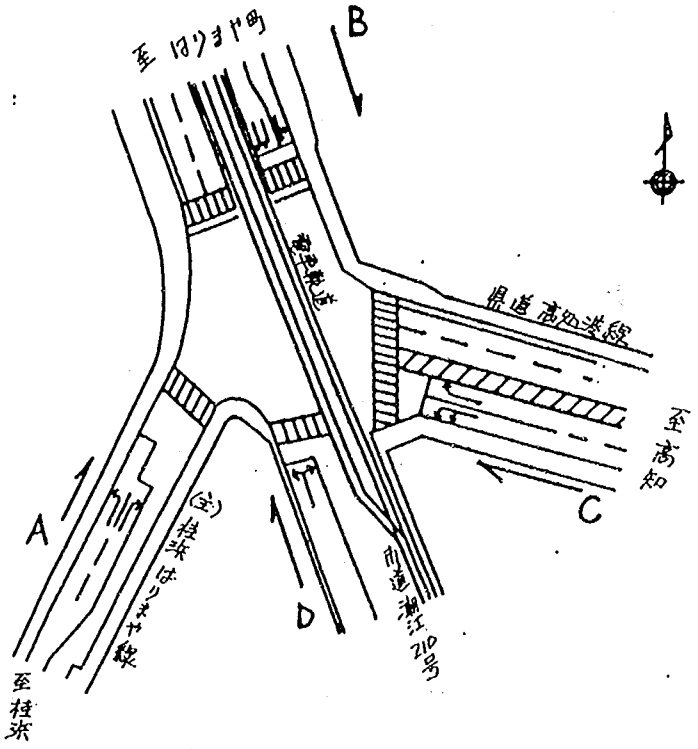
写真（事業実施前）



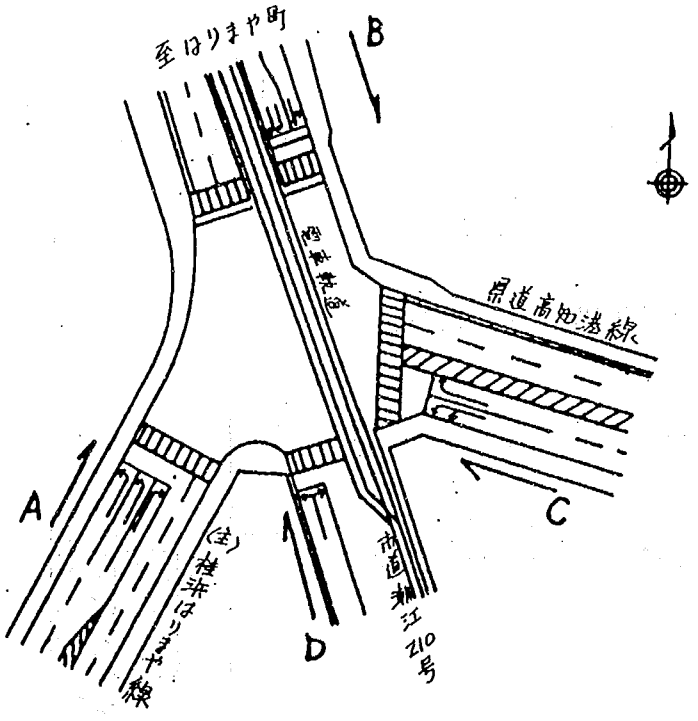
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

B 方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	28台	12台
	直進	6台	1台
	右折	68台	31台

B 方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	119台	97台
	直進	41台	17台
	右折	535台	535台

b 方向	事前調査	事後調査
歩行者数	227人	67人
自転車数	141台	31台

a 方向	事前調査	事後調査
歩行者数	12人	23人
自転車数	10台	10台

A 方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	288台	167台
	直進	8台	9台
	右折	0台	0台

A 方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	901台	1193台
	直進	37台	147台
	右折	0台	0台

C 方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	3台	4台
	直進	4台	3台
	右折	8台	2台

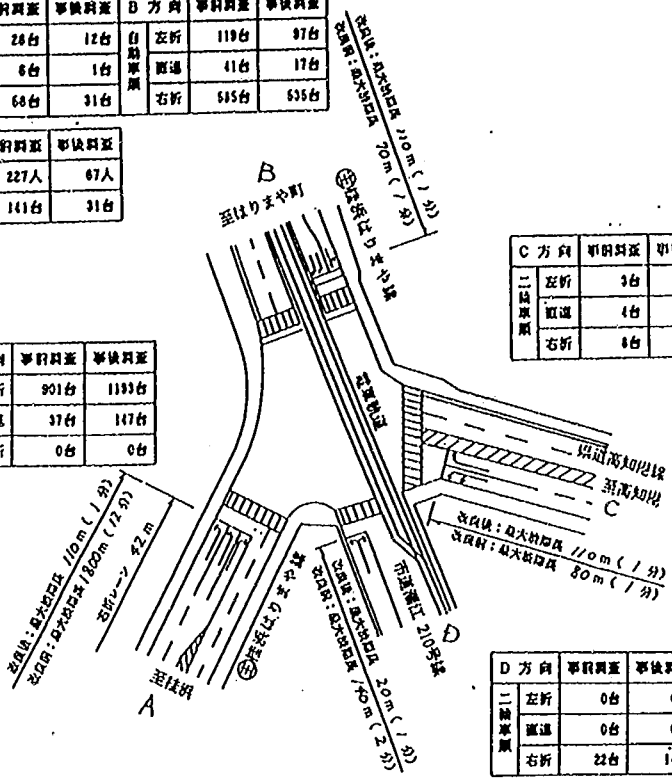
C 方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	19台	16台
	直進	119台	99台
	右折	76台	61台

c 方向	事前調査	事後調査
歩行者数	10人	5人
自転車数	19台	3台

d 方向	事前調査	事後調査
歩行者数	8人	3人
自転車数	14台	4台

D 方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	0台	0台
	直進	0台	0台
	右折	22台	14台

D 方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	0台	1台
	直進	0台	0台
	右折	374台	132台

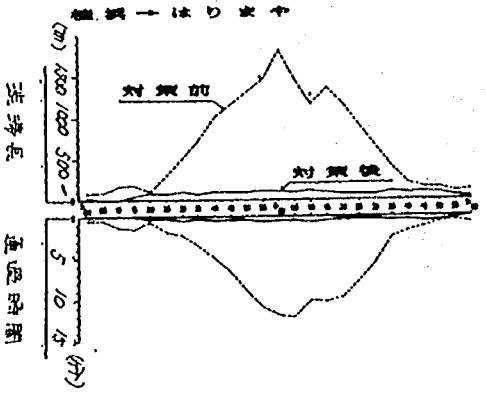


（信号現示）

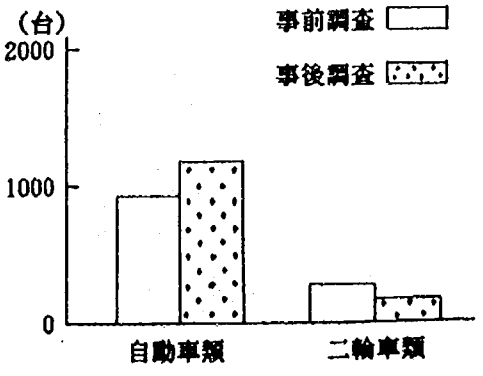
	第一現示	全赤	第二現示	全赤	第三現示	全赤	計
事前調査	６６秒	３秒	４２秒	５秒	２１秒	３秒	１４０秒
事後調査	６６秒	３秒	３２秒	５秒	２１秒	３秒	１３０秒

← 自動車類　　← 歩行者類

渋滞長・通過時間の比較（A方向）



交通量の比較（A方向）

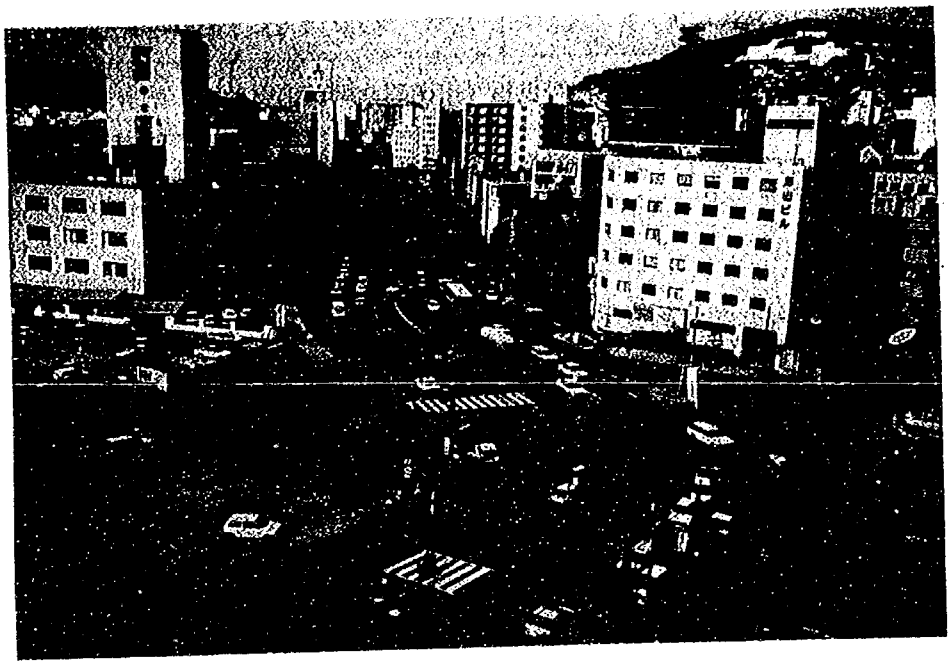


対策名	拡幅	整理番号	C－9－10
都市（圏）名	長崎市	地点（交差点）名	長崎市民病院前交差点
路線名（交差道路名）	主要地方道長崎野母港線（市道銀座町新地町1号、市道出島町西山町線）		
事業期間（年度）	昭和61年度～平成6年度（事業進行中）		
総事業費（百万円）	5，550	事業主体	長崎県
供用年月日	平成2年6月17日		

	事業前	事業後
調査日時	H1.10.16（月）16:00～19:00	H2.8.7（火）17:00～18:00
交通量（台／時）	1，493	2，774
最大渋滞長（m）	1，400	160
最大通過時間（分）	13	3
最大信号待ち回数（回）	7	1

事業概要	長崎野母港線を現道2車線から暫定5車線で供用開始（平成6年に6車線完成予定）。
事業整備効果	事業前後の交通量を比較してみると、事業前約1,500台/時だったものが事業後約2,800台/時と増加している。また、渋滞長、通過時間とも減少した。
今後の課題	今回の暫定5車線化は、電車軌道をそのまま残しており、松ケ枝方向は電車軌道を挟んだ変則車線になっている。そのため安全上電車軌道が移設された6車線の完成型の早急な整備が望まれる。

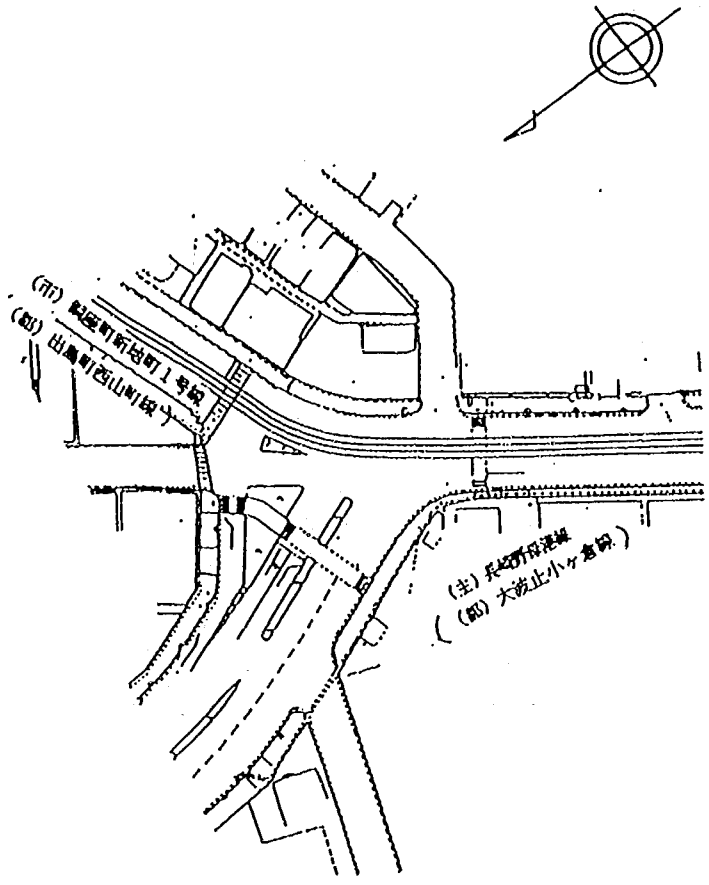
写真（事業実施前）



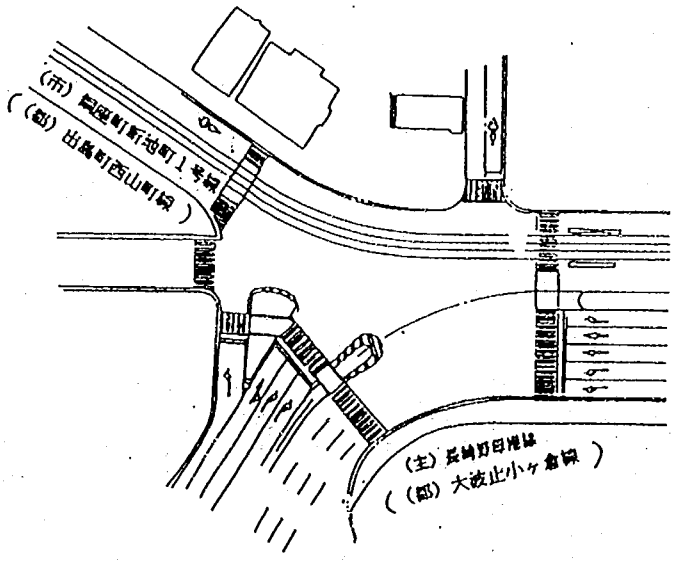
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

（C地点）

	自動車類		二輪車類	
	事前調査	事後調査	事前調査	事後調査
右折	24台	27台	0台	1台
左折	380台	454台	59台	95台

（B地点）

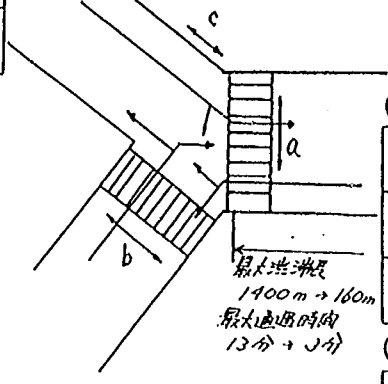
	自動車類		二輪車類	
	事前調査	事後調査	事前調査	事後調査
右折	806台	1162台	377台	348台
左折	140台	74台	13台	20台

（c地点）

	事前調査	事後調査
歩行者	48人	65人

（b地点）

	事前調査	事後調査
歩行者	61人	100人



（A地点）

	自動車類		二輪車類	
	事前調査	事後調査	事前調査	事後調査
右折	824台	1662台	229台	423台
左折	669台	1112台	89台	264台

（a地点）

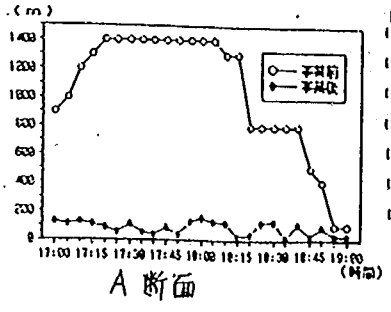
	事前調査	事後調査
歩行者	116人	165人

（信号現示）

	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
事前調査	90 秒	秒	30 秒	秒	秒	秒	120秒
事後調査	70 秒	10 秒	45 秒	15 秒	秒	秒	140秒

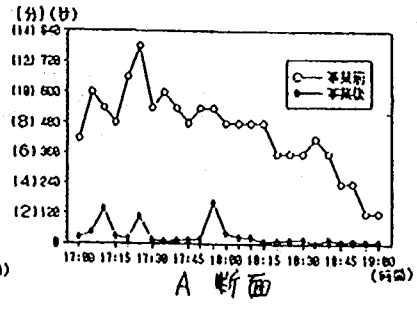
← 自動車類　← 歩行者類

渋滞長の比較



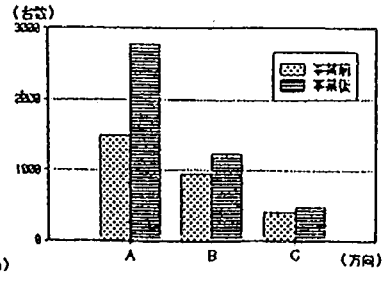
A 断面

通過時間の比較



A 断面

交通量の比較

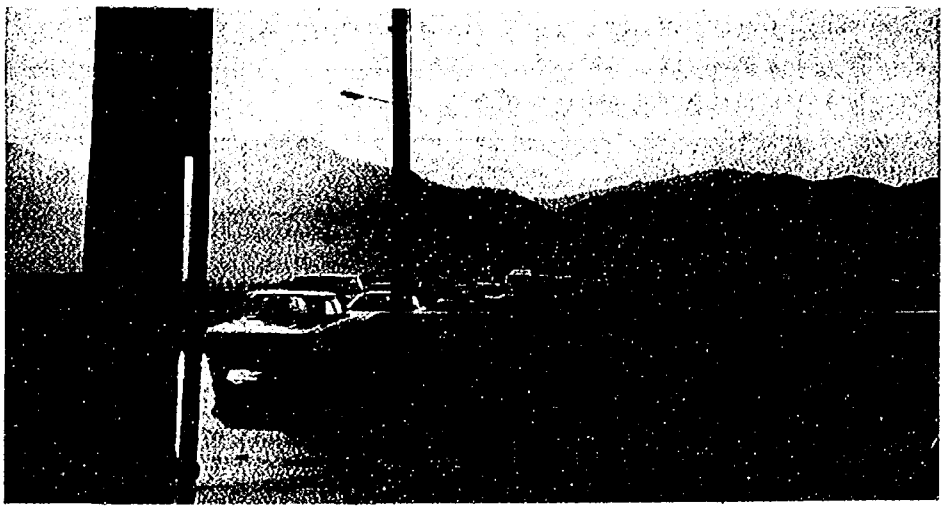


2.4 橋梁関係整備

対策名	橋梁整備		整理番号	D－3－1
都市（圏）名	長野市	地点（交差点）名	落合橋交差点	
路線名（交差道路名）	主要地方道長野・菅平線（市道若里村山堤防線）			
事業期間（年度）	昭和６３年度～平成元年度			
総事業費（百万円）	１９１		事業主体	長野県
供用年月日	平成２年３月１４日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.6.7（火）7:00～9:00	H2.6.7（金）7:00～9:00
交通量（台／時）	－	１，０５５
最大渋滞長（m）	１，５００	１，１５０
最大通過時間（分）	１９	１２
最大信号待ち回数（回）	－	－
事業概要	橋梁の拡幅により、左折専用レーン（レーン長60m、幅員3.0m）を設置、交差点流入部を２車線化。	
事業整備効果	左折専用レーンを設置したことにより交通容量が増し、最大渋滞長・最大通過時間がそれぞれ1,500mから1,150m、19分から12分に減少した。	
今後の課題	絶対的な渡河断面不足を解消するためには、橋梁の新設が望まれる。	

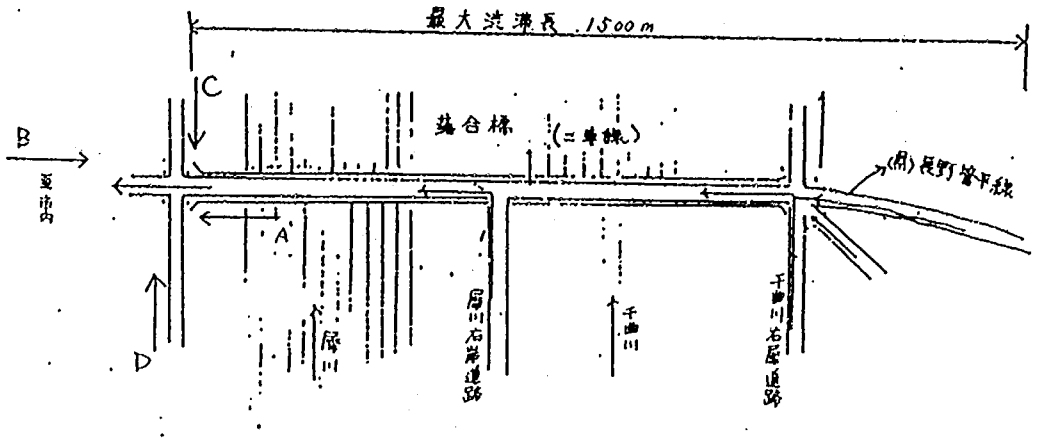
写真（事業実施前）



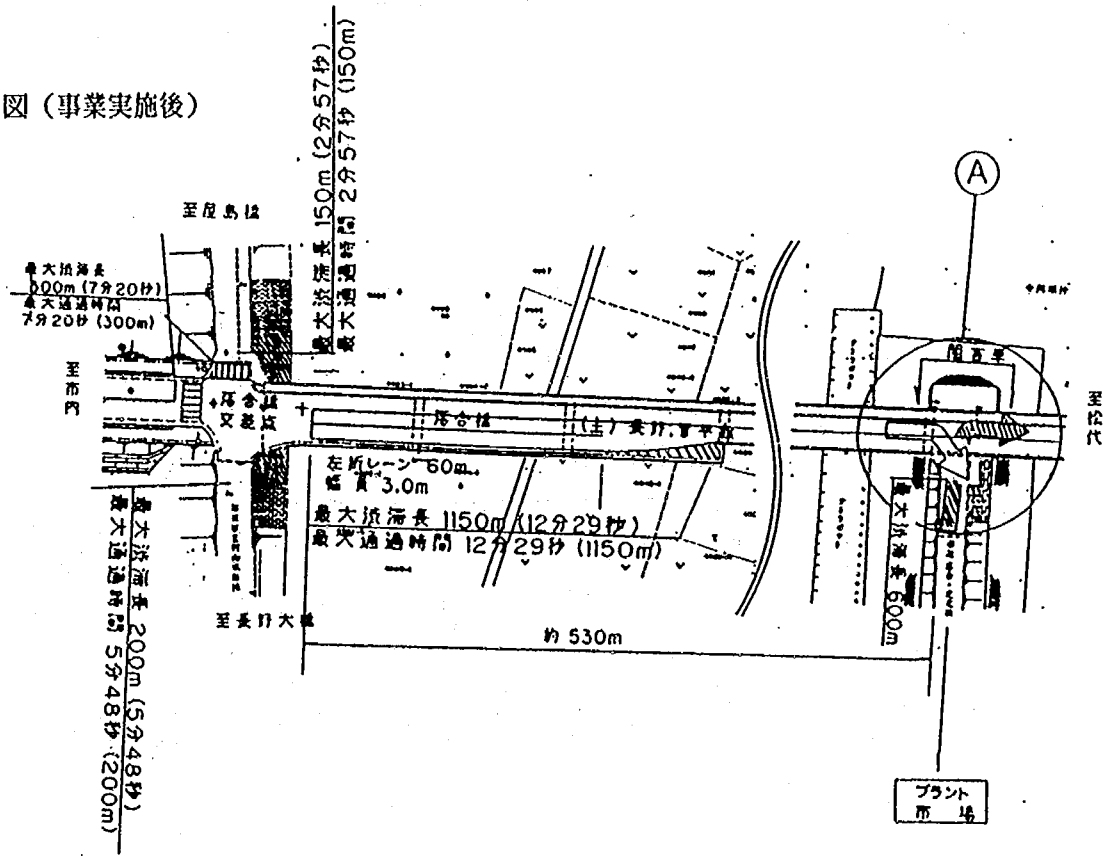
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



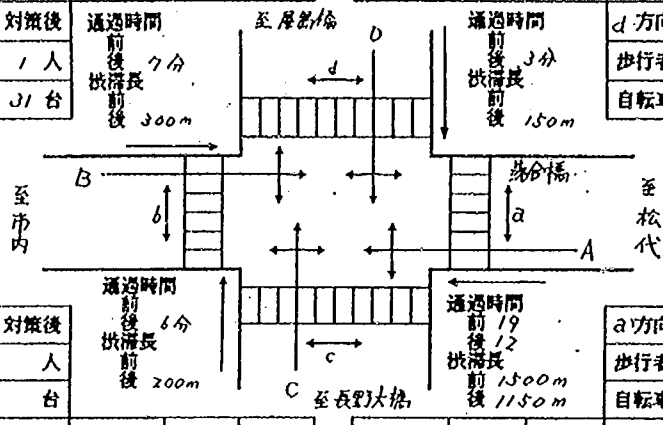
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	0 台
	直進	台	8 台
	右折	台	0 台
b方向		対策前	対策後
歩行者数		人	1 人
自転車数		台	31 台

B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	台	5 台
	直進	台	366 台
	右折	台	19 台

D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	0 台
	直進	台	4 台
	右折	台	0 台

D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	台	67 台
	直進	台	322 台
	右折	台	1 台
d方向		対策前	対策後
歩行者数		人	0 人
自転車数		台	134 台



方向		対策前	対策後
歩行者類		人	人
自転車類		台	台

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	6 台
	直進	台	37 台
	右折	台	0 台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	台	269 台
	直進	台	774 台
	右折	台	12 台

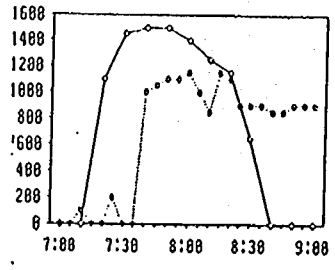
a方向		対策前	対策後
歩行者類		人	0 人
自転車類		台	5 台

（信号現示）

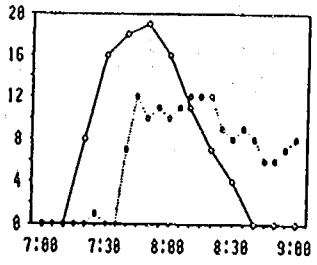
	第1現示	第2現示	第3現示	第4現示	第5現示	第6現示	計
事前調査	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒
事後調査	126 秒	45 秒	4 秒	秒	秒	秒	175 秒

← 自動車類　◂····· 歩行者類

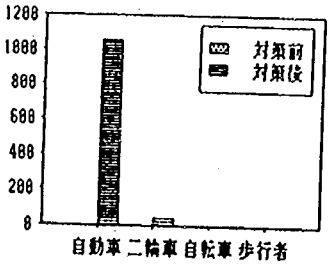
渋滞長の比較

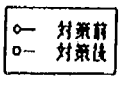


通過時間の比較



交通量の比較

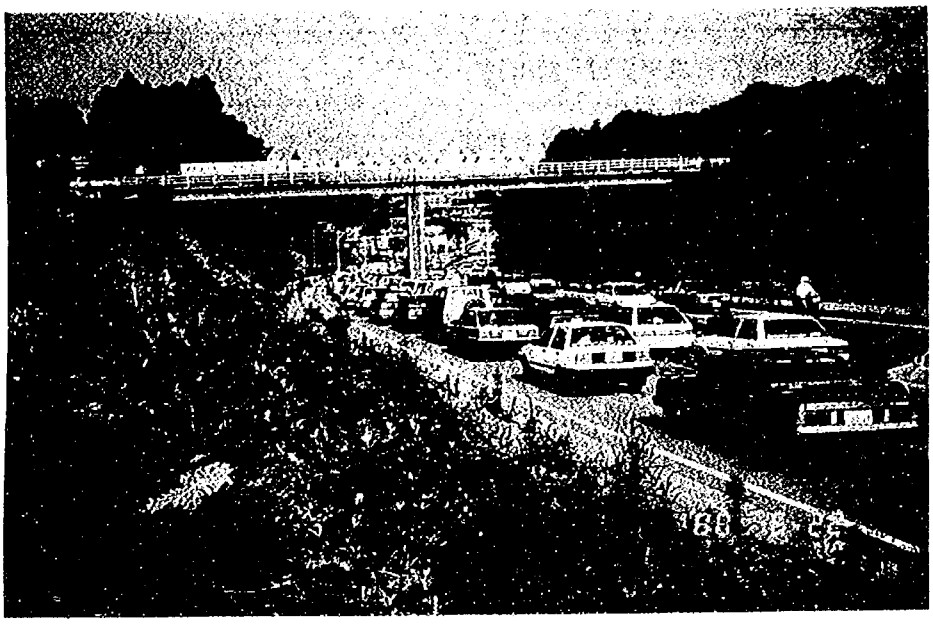




対策名	橋梁整備		整理番号	D－3－2
都市（圏）名	宇都宮市	地点（交差点）名	柳田大橋	
路線名（交差道路名）	主要地方道宇都宮・向田線			
事業期間（年度）	昭和５９年度～昭和６３年度			
総事業費（百万円）			事業主体	
供用年月日	平成元年３月２９日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.24（火）7:00～9:00	H1.4.5（水）7:00～9:00
交通量（台／時）	７４８	－
最大渋滞長（m）	１，３００	１００
最大通過時間（分）	２２	1
最大信号待ち回数（回）	１３	1
事業概要	柳田大橋の橋梁部の拡幅および４車線化。	
事業整備効果	本線の架かる鬼怒川を渡る橋梁不足と橋梁部における、前後４車線から２車線への車線減少により、朝夕には１ｋｍ、２０分を超える恒常的な交通渋滞が発生していたが、柳田大橋の４車線化の供用開始により、渋滞長300m、信号待ち１回程度に減少した。また、この開通に伴い、事前に比べ１４％の交通量の増加があり、他の橋梁部の通過交通の分散が図れた。	
今後の課題	現在、下流に事業化中の新鬼怒橋を含む石井工区の４車線化により、交通の分散化が図られ、渋滞の解消になると考えられる。	

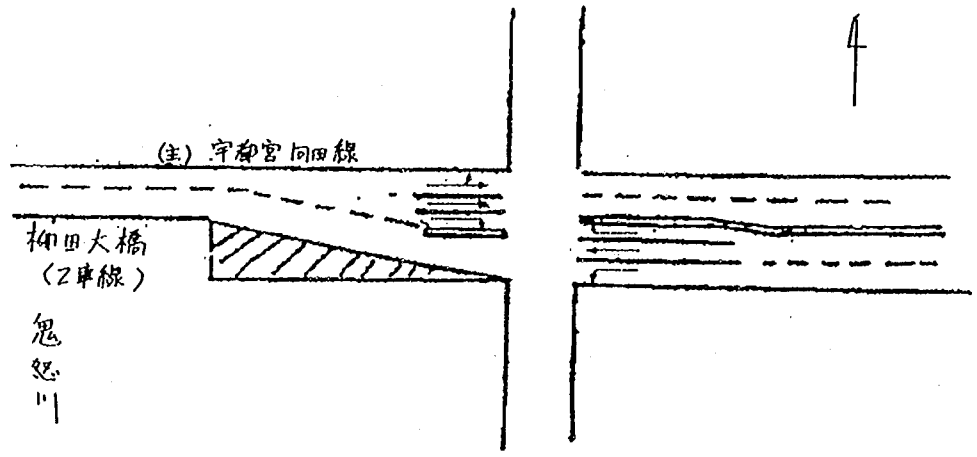
写真（事業実施前）



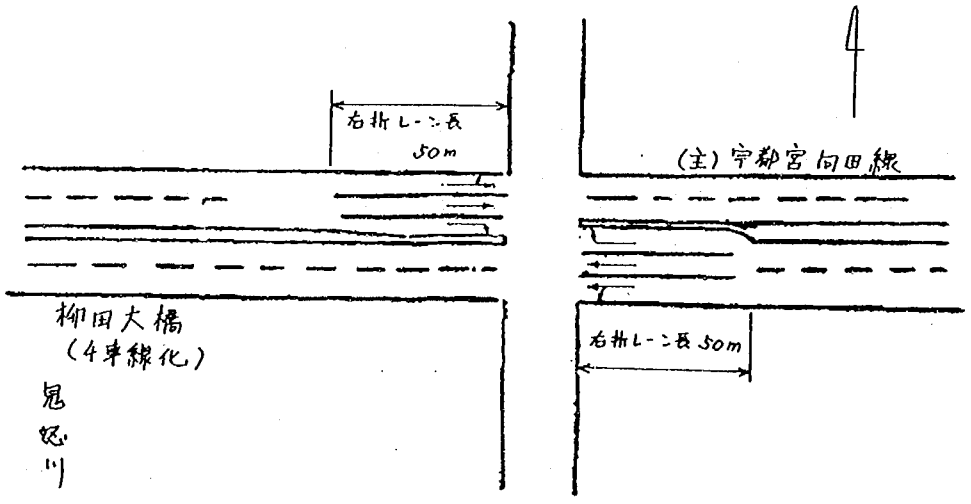
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台

方向		対策前	対策後
自動車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台

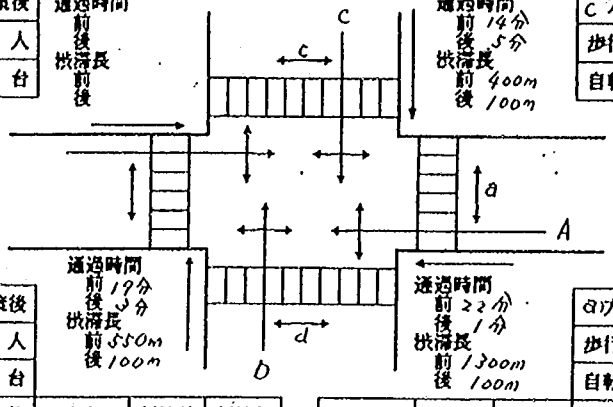
方向	対策前	対策後
歩行者数	人	人
自転車数	台	台

通過時間 前 後
渋滞長 前 後

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0 台	台
	直進	1 台	台
	右折	7 台	台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	9 台	台
	直進	54 台	台
	右折	82 台	台

C 方向	対策前	対策後
歩行者数	12 人	人
自転車数	19 台	台



d 方向	対策前	対策後
歩行者類	1 人	人
自転車類	106 台	台

D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	2 台	台
	直進	1 台	台
	右折	0 台	台

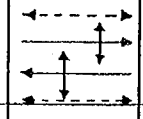
D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	99 台	台
	直進	51 台	台
	右折	18 台	台

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0 台	台
	直進	60 台	台
	右折	0 台	台

A 方向		対策前	対策後
自動車類	左折	7 台	台
	直進	740 台	台
	右折	1 台	台

a方向	対策前	対策後
歩行者類	13 人	人
自転車類	86 台	台

（信号現示）

	第１現示	第２現示	第３現示	第４現示	第５現示	第６現示	計
							
事前調査	74 秒	28 秒	秒	秒	秒	秒	102 秒
事後調査	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒

←―― 自動車類　　←…… 歩行者類

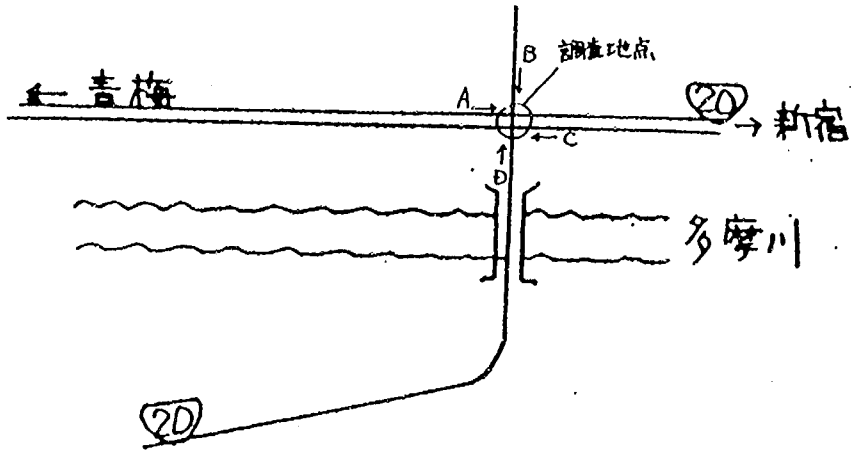
対策名	橋梁整備		整理番号	D－3－3
都市（圏）名	立川市	地点（交差点）名	日野橋	
路線名（交差道路名）	国道２０号（主要地方道立川・青梅線、主要地方道立川・東大和線）			
事業期間（年度）				
総事業費（百万円）			事業主体	東京都
供用年月日	平成元年4月8日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.24	H1.4.8（土）
交通量（台／時）		
最大渋滞長（m）	3，100	1，100
最大通過時間（分）	37	9
最大信号待ち回数（回）	16	4
事業概要	多摩川に架かる日野橋の交通量を分散するため、立日橋の架橋。	
事業整備効果	立日橋の供用により国道２０号の上りの渋滞長が3,100mから750mに減少した。また立日橋から取り付く２０号の交差点では下り線160m先に川崎街道との交差点があり、立日橋まで渋滞し右折に時間を要している。 日野市内は交差道路が多く、流入が多いため２０号本線で速度低下が起き900m程度の渋滞が生じている。	
今後の課題	対策後においても5･10日や雨天の日には3～4km程渋滞する日もあり、この地域道路は国道２０号に集中する道路網になっており、周辺の都計画道路を整備することにより、交通を分散させることが望まれる。	

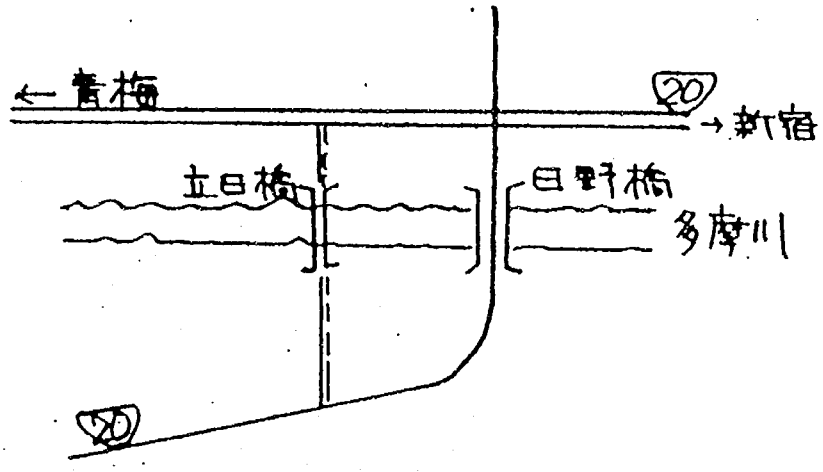
写真（事業実施前）

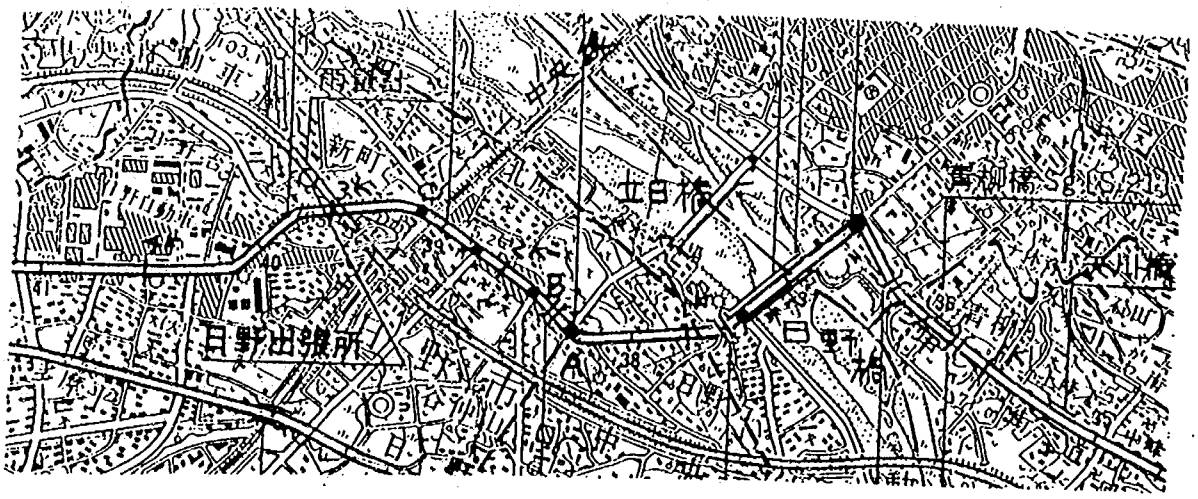
写真（事業実施後）

概略図（事業実施前）

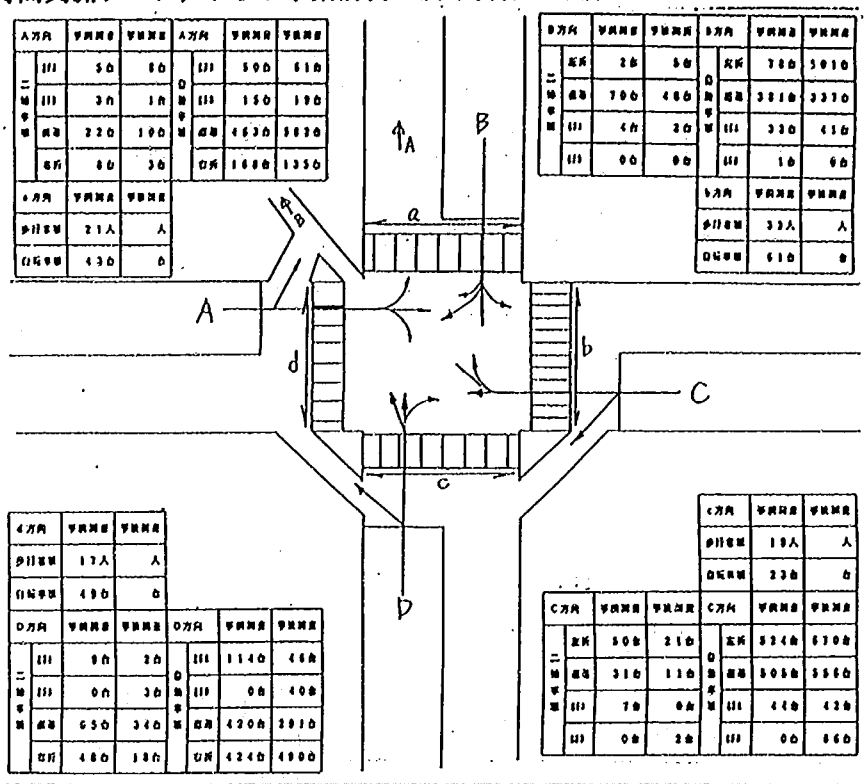


概略図（事業実施後）

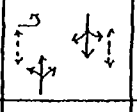
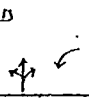
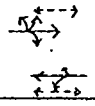
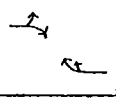




交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

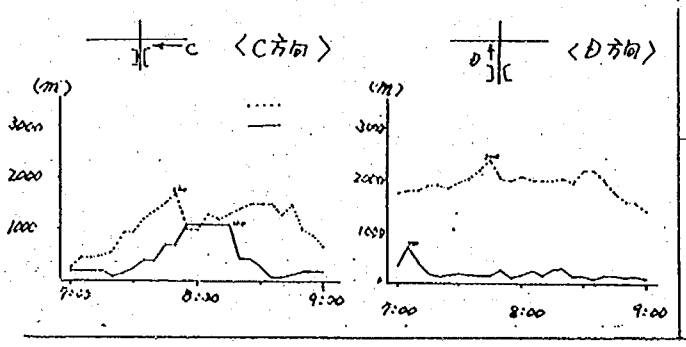


（信号現示）

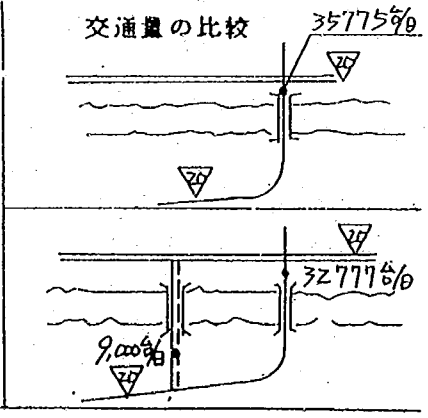
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	44 秒	38 秒	45 秒	13 秒	秒	秒	143秒
事後調査	50 秒	23 秒	63 秒	4 秒	秒	秒	140秒

← ——— 自動車類　← - - - - - - - - 歩行者類

渋滞長の比較



交通量の比較



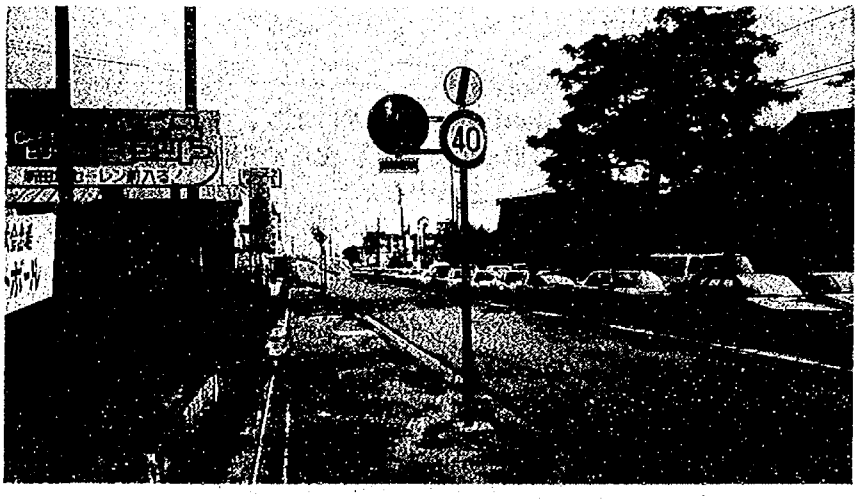
対策名	橋梁整備		整理番号	D－6－4
都市（圏）名	福井市	地点（交差点）名	灯明寺交差点	
路線名（交差道路名）	主要地方道福井加賀線（市道中央２－４１０号線）			
事業期間（年度）	昭和６３年度～平成元年度			
総事業費（百万円）	６８５		事業主体	福井県
供用年月日	平成元年１２月１日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.9.21（水）6:30～8:30	H2.7.17（火）6:30～8:30
交通量（台／時）	８３０	１，３９５
最大渋滞長（m）	１，４００	４００
最大通過時間（分）	１７	４
最大信号待ち回数（回）	１２	３
事業概要	当交差点手前の九頭竜川に架かる天池橋を含む福井加賀線を２車線から４車線化。	
事業整備効果	天池橋を４車線化したことにより、交通量が対策前の830台/時から対策後1,395台/時に増加しており、また渋滞長で1,400mから400mに、最大通過時間も17分から4分へと減少した。	
今後の課題	今後もさらに交通量の増加が予想され、現在街路事業として整備を進めている経田灯明寺線（S63～H9:天池橋と灯明寺交差点間に取り付けるﾊﾞｲﾊﾟｽ）整備事業を促進し交通の分散が望まれる。	

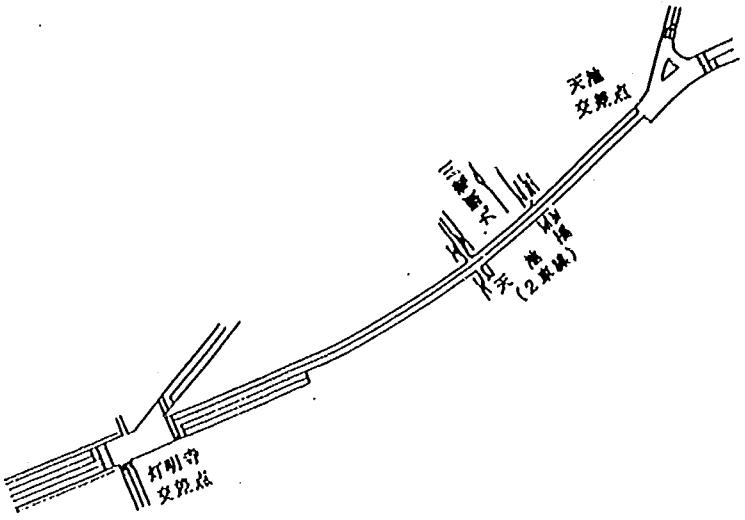
写真（事業実施前）



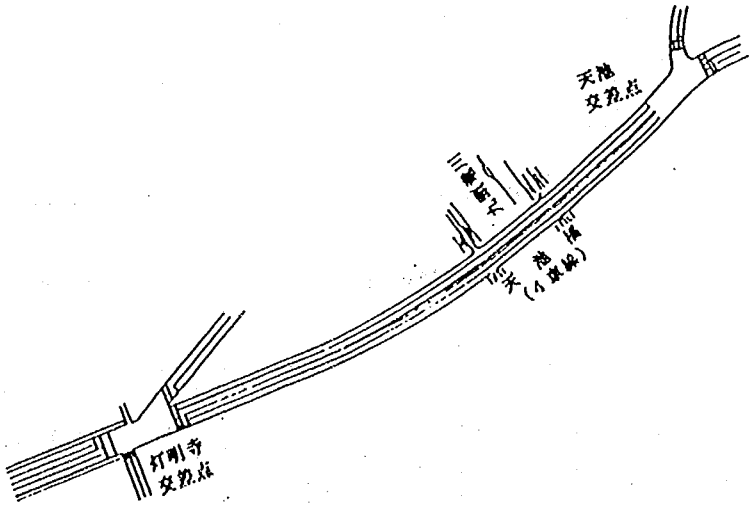
写真（事業実施後）



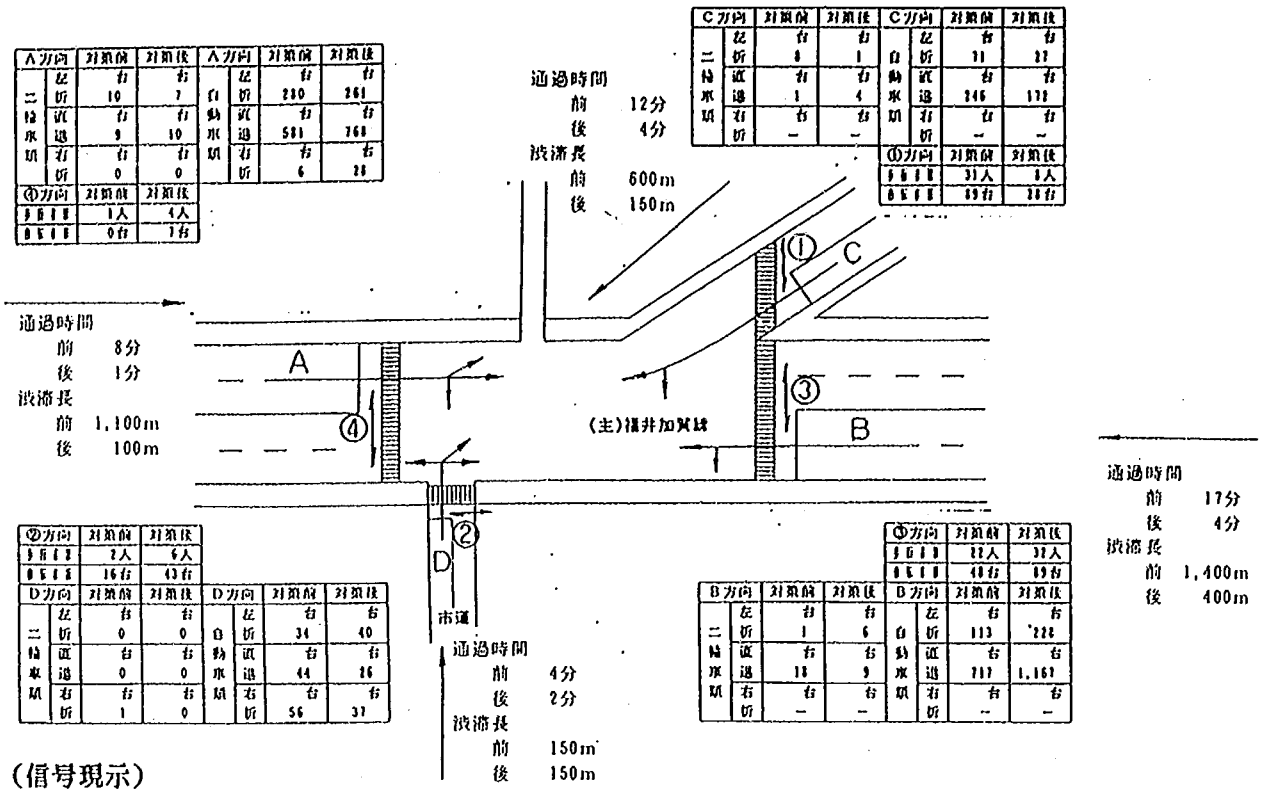
概略図（事業実施前）



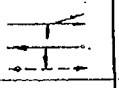
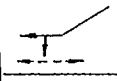
概略図（事業実施後）



交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

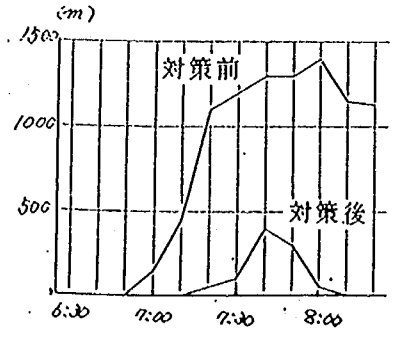


(信号現示)

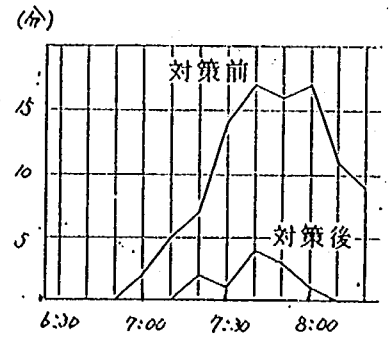
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	65 秒	15 秒	10 秒	秒	秒	秒	秒
事後調査	65 秒	10 秒	12 秒	秒	秒	秒	秒

← ——— 自動車類　← - - - - - 歩行者類

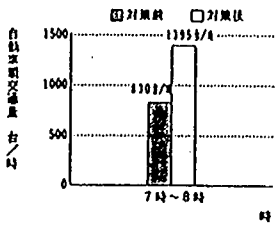
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較



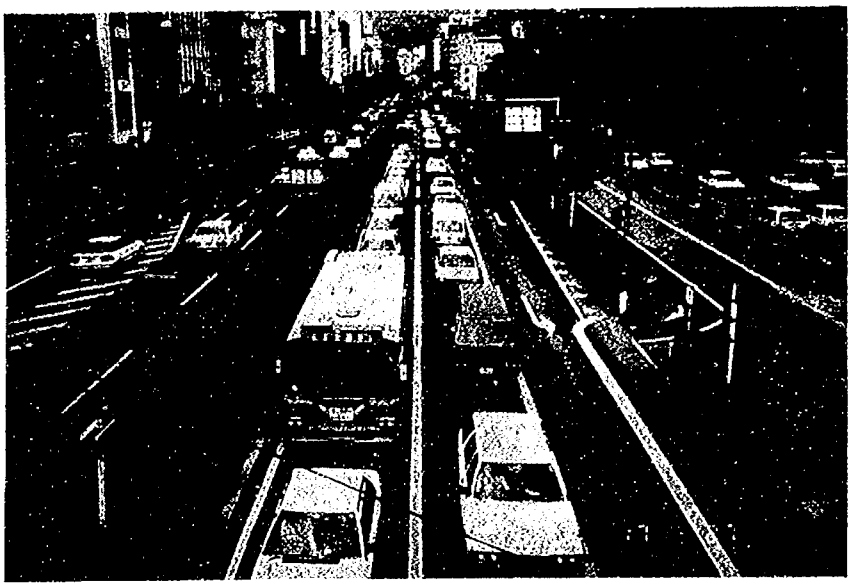
2．5 交 差 点 改 良

（全 面 改 良）

対策名	交差点改良（全面的改良）	整理番号	E－3－1
都市（圏）名	甲府市	地点（交差点）名	相生歩道橋交差点
路線名（交差道路名）	国道52号（国道358号）		
事業期間（年度）			
総事業費（百万円）		事業主体	
供用年月日	平成元年度6月		

	事業前	事業後
調査日時	S63.12.13（火）16:30～18:30	H1.10.12（水）16:30～18:30
交通量（台／時）		
最大渋滞長（m）	1，050	300
最大通過時間（分）	12	6
最大信号待ち回数（回）	6	3
事業概要	交差点の縮小および車線幅員の拡幅（全幅で50m）。信号現示の変更。	
事業整備効果	市街地の信号交差点が隣接している地区では、不適切な信号サイクルにより渋滞が各交差点を連なり増長させる。今回の渋滞緩和は主方向(渋滞方向)の信号サイクルを長くしたために、近接交差点まで影響しなかった為と思われる。	
今後の課題	管制エリア内での信号制御は、あるエリア内の各交差点流入交通量によりパターン化されており、場合によっては渋滞を生じさせる。今後はより高度で適切な信号制御が望まれる。	

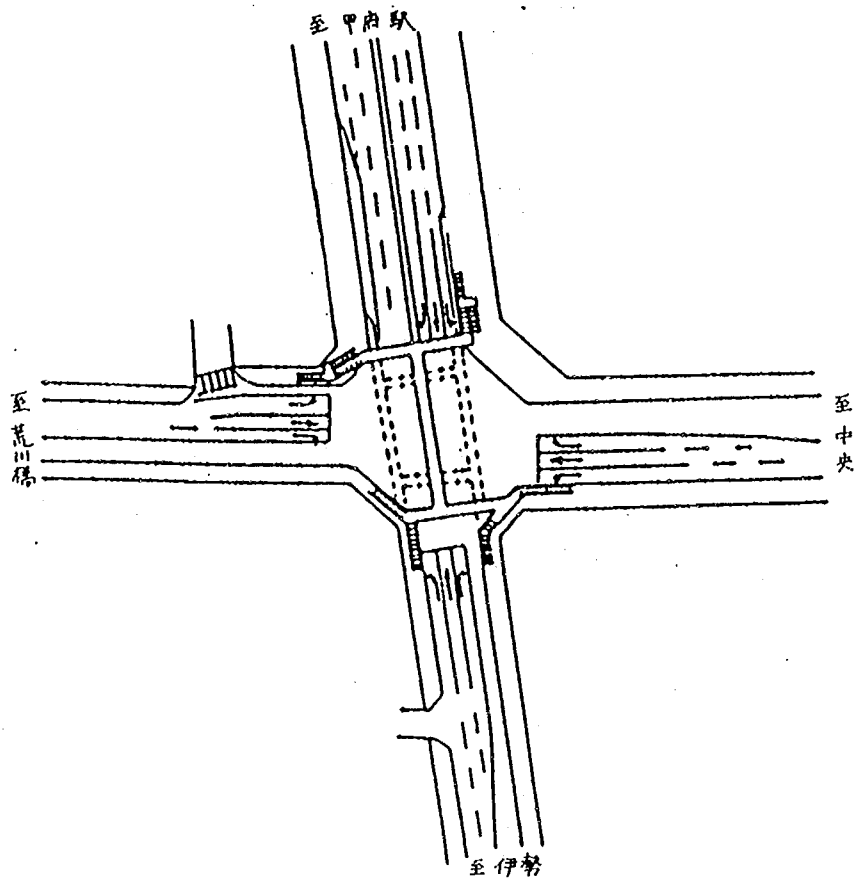
写真（事業実施前）



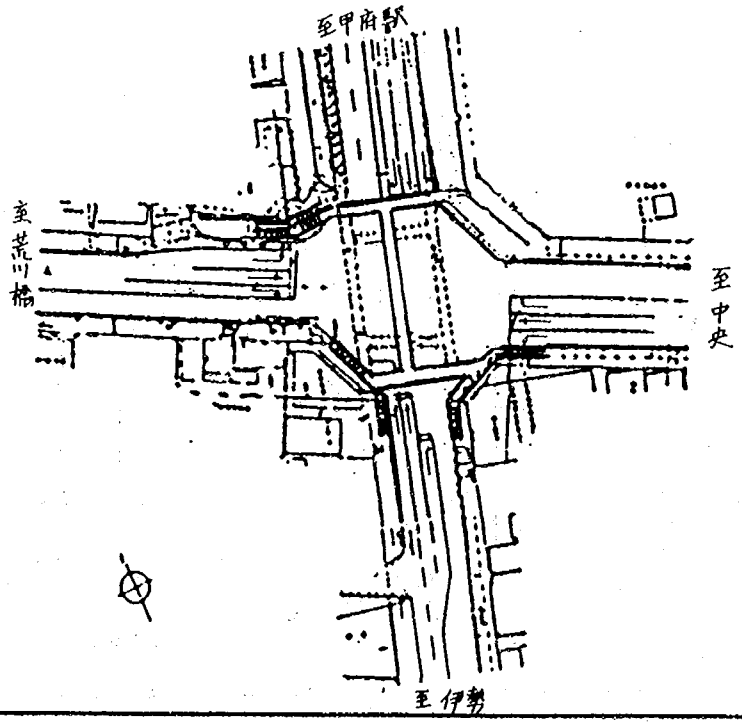
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



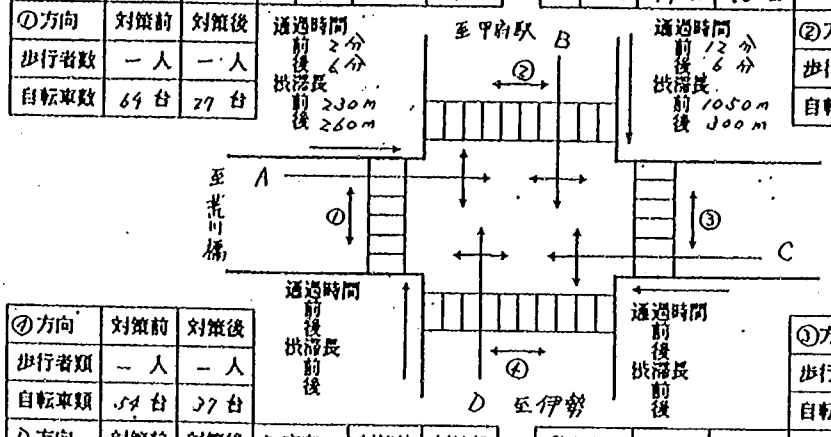
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	16台	7台
	直進	75台	62台
	右折	5台	5台
①方向		対策前	対策後
歩行者数		一人	一人
自転車数		64台	27台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	307台	302台
	直進	423台	370台
	右折	146台	149台

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	21台	26台
	直進	161台	110台
	右折	14台	20台

B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	182台	181台
	直進	534台	540台
	右折	267台	254台
②方向		対策前	対策後
歩行者数		一人	一人
自転車数		30台	34台



④方向		対策前	対策後
歩行者類		一人	一人
自転車類		54台	37台

D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	5台
	直進	107台	78台
	右折	17台	12台

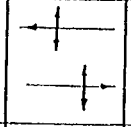
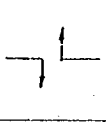
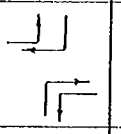
D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	85台	61台
	直進	715台	908台
	右折	257台	264台

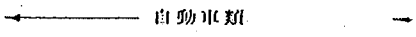
C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	38台	13台
	直進	152台	119台
	右折	18台	30台

③方向		対策前	対策後
歩行者類		一人	一人
自転車類		73台	53台

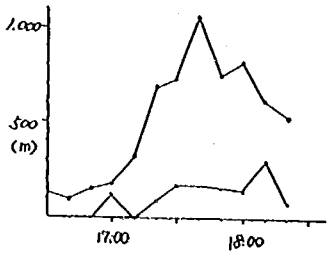
C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	370台	226台
	直進	379台	346台
	右折	182台	315台

（信号現示）

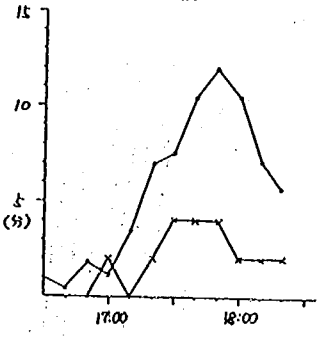
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	42秒	18秒	42秒	13秒	秒	秒	115秒
事後調査	40秒	14秒	52秒	21秒	秒	秒	127秒



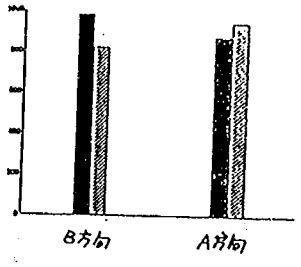
渋滞長比較



通過時間の比較



交通量比較



■ 実施前　▨ 実施後

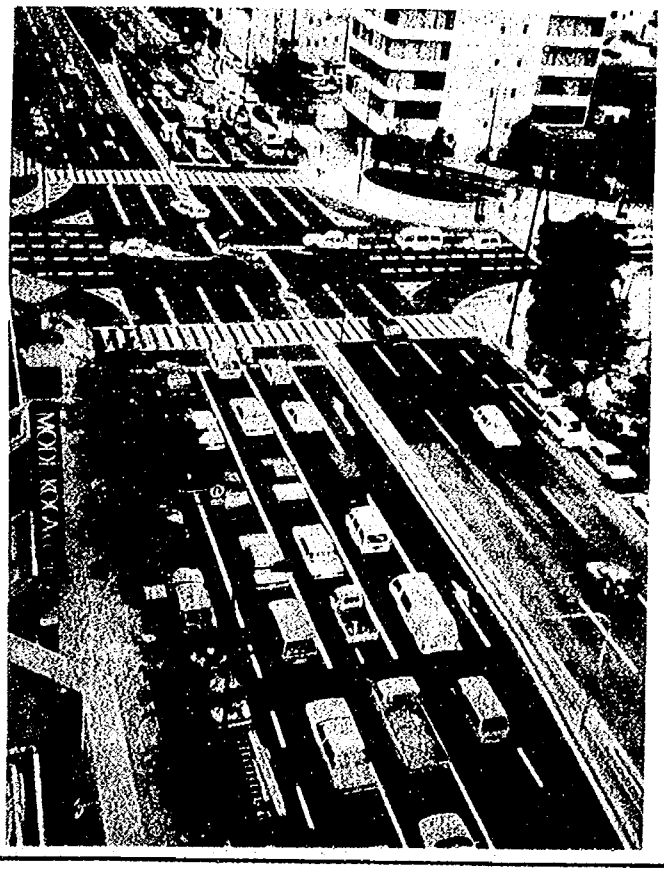
対策名	交差点全面改良・地下横断歩道設置	整理番号	E－6－2
都市（圏）名	大阪市	地点（交差点）名	谷町３丁目交差点
路線名（交差道路名）	主要地方道大阪和泉泉南線（市道本町左専道線）		
事業期間（年度）	昭和６３年度～平成元年度		
総事業費（百万円）	２３０	事業主体	大阪市
供用年月日	平成２年４月１日		

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.27.（金）14:30～16:30	H2.4.17.（火）14:00～16:00
交通量（台／時）	２，１２６	１，８７６
最大渋滞長（m）	１，１００	４０
最大通過時間（分）	１６	１
最大信号待ち回数（回）	７	１
事業概要	右折専用車線を直進専用車線に変更、新たに右折専用レーンを設置。また交差点内にマーキングを施す。歩行者用の地下横断歩道の設置。	
事業整備効果	地下横断歩道を設置したことにより、横断歩行者が対策前の1,927人/時と比べ、1,054人/時と減少し、また右折レーンを設けたことにより、車の流れがスムーズになり、最大渋滞長1,100m、最大通過時間16分がそれぞれ40m、1分に減少した。	
今後の課題	谷町３丁目交差点における渋滞は解消されたが、隣接の交差点との信号周期の関係もあり、渋滞ポイントが移行したとも思われるため、当該対策によって渋滞が全て解消されたとは考えにくい状況であり、今後も対策を進めていくことが望まれる。	

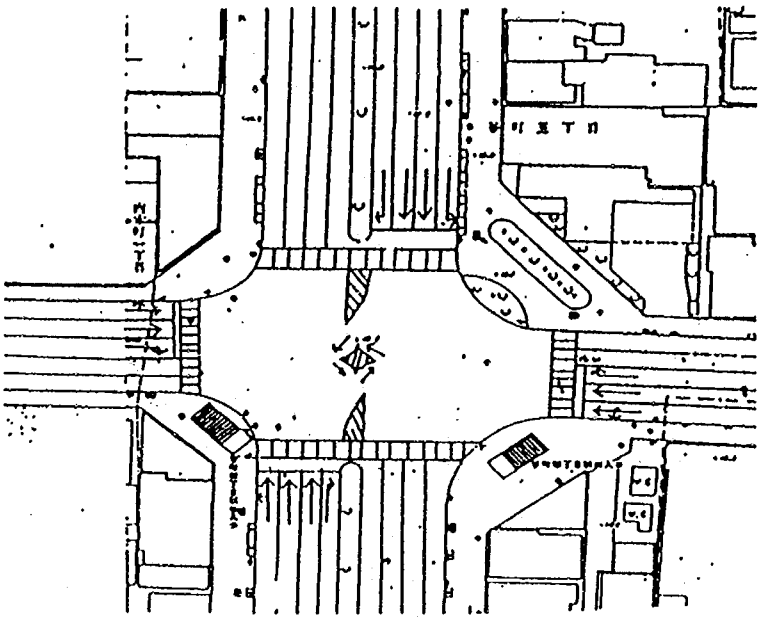
写真（事業実施前）



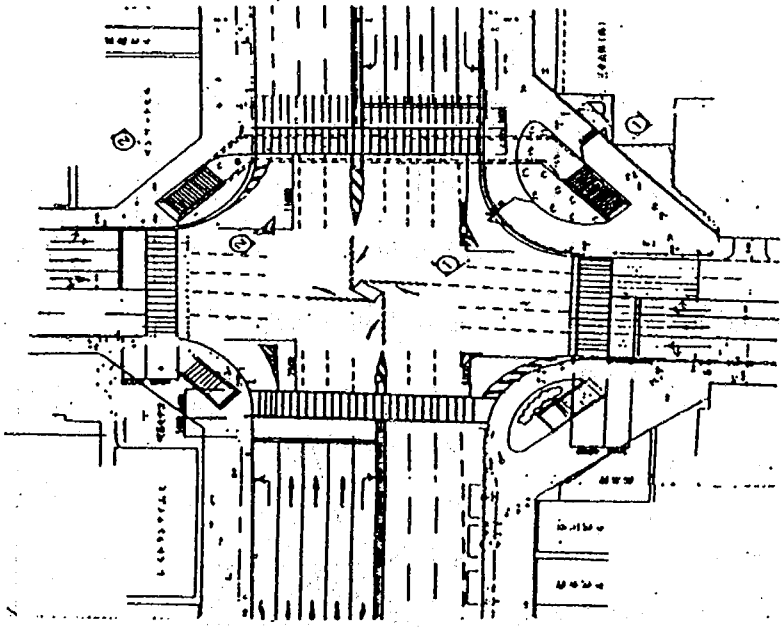
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



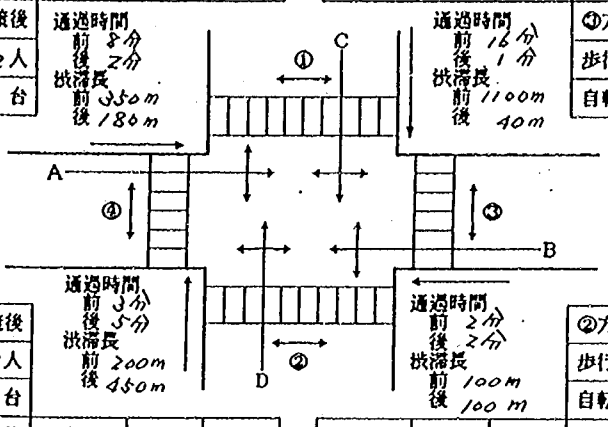
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	16 台	13 台
	直進	31 台	8 台
	右折	2 台	2 台
①方向		対策前	対策後
歩行者数		176 人	192 人
自転車数		58 台	31 台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	209 台	157 台
	直進	522 台	454 台
	右折	189 台	172 台

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	21 台	18 台
	直進	127 台	60 台
	右折	9 台	7 台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	341 台	252 台
	直進	1613 台	1471 台
	右折	172 台	153 台
③方向		対策前	対策後
歩行者数		926 人	338 人
自転車数		60 台	61 台



④方向		対策前	対策後
歩行者類		673 人	328 人
自転車類		25 台	24 台
D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	14 台	12 台
	直進	167 台	83 台
	右折	5 台	1 台

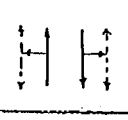
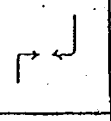
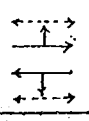
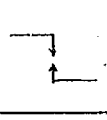
D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	186 台	177 台
	直進	2471 台	1746 台
	右折	166 台	93 台

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	5 台	7 台
	直進	30 台	29 台
	右折	11 台	15 台

B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	76 台	87 台
	直進	524 台	530 台
	右折	265 台	240 台

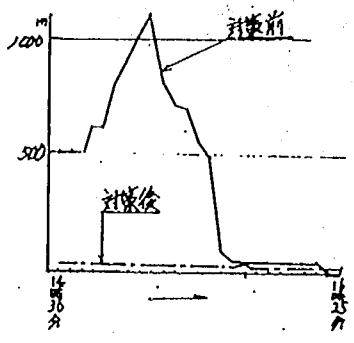
②方向	対策前	対策後
歩行者類	152 人	196 人
自転車類	62 台	38 台

（信号現示）

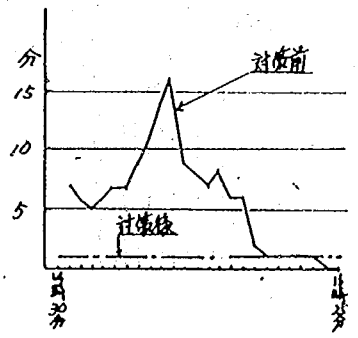
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	72 秒	13 秒	39 秒	18 秒	秒	秒	148 秒
事後調査	66 秒	9 秒	61 秒	9 秒	秒	秒	150 秒

← ——— 自動車類　← - - - - - 歩行者類

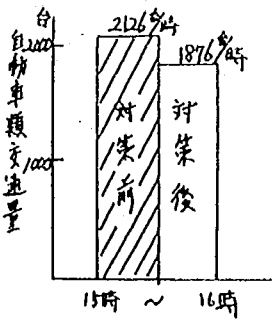
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較



交差点改良
(車線数増)

対策名	交差点改良（車線数増）		整理番号	Ｆ－３－１
都市（圏）名	前橋・高崎市	地点（交差点）名	二之宮交差点	
路線名（交差道路名）	国道５０号（主要地方道伊勢崎大胡線）			
事業期間（年度）	昭和６１年度～平成元年度			
総事業費（百万円）	３８８		事業主体	建設省
供用年月日	平成元年１２月２０日			

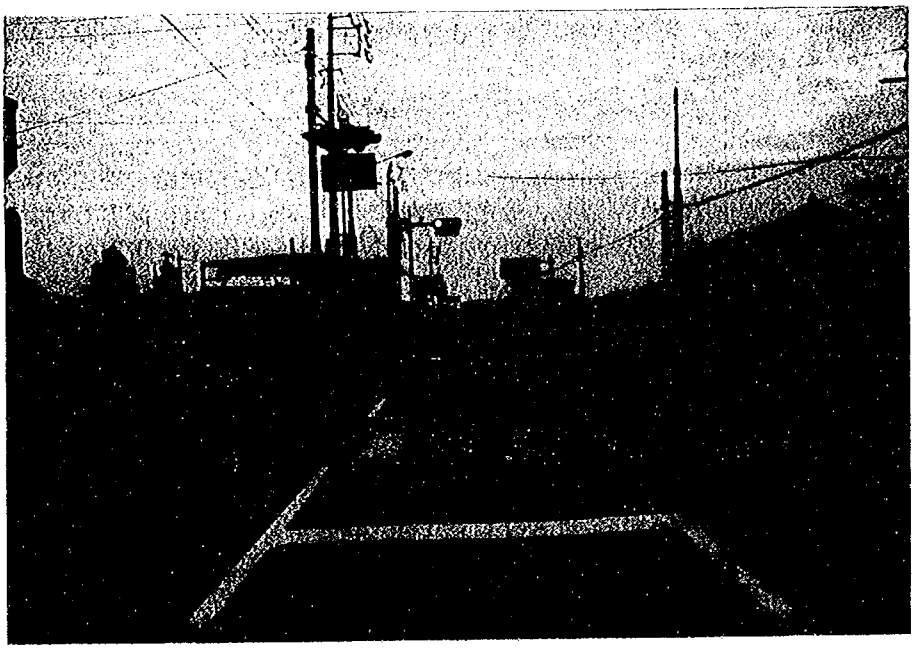
	事業前	事業後
調査日時	S63.7.19（火）17:00～18:00	H2.3.6（火）17:00～19:00
交通量（台／時）	１，６７９	１，２１０
最大渋滞長（m）	１，０００	１５０
最大通過時間（分）	6	4
最大信号待ち回数（回）	2	1

事業概要	当交差点の国道５０号側に右折専用レーン（上下線）および歩道を設置。
事業整備効果	右折専用レーンおよび歩道を設置し交差道路の整理により、右折車による阻害が解消し、最大渋滞長で1,000mから150mに減少した。 また、上武道路が水戸側の城南工業団地で暫定取り付けしていたものが、国道５０号の前橋側へ接続したので、上武道路から前橋方面への交通の分散が図られた。
今後の課題	当該交差点前橋側の小島田交差点での渋滞が激しくなったため、東前橋拡幅（４車線化）の早期完成を図る必要がある。 また、二之宮交差点付近の国道５０号は、2.4万台/日の交通量に対し、２車線しかなく混雑度が高く(1.30)、二次改築が望まれる。

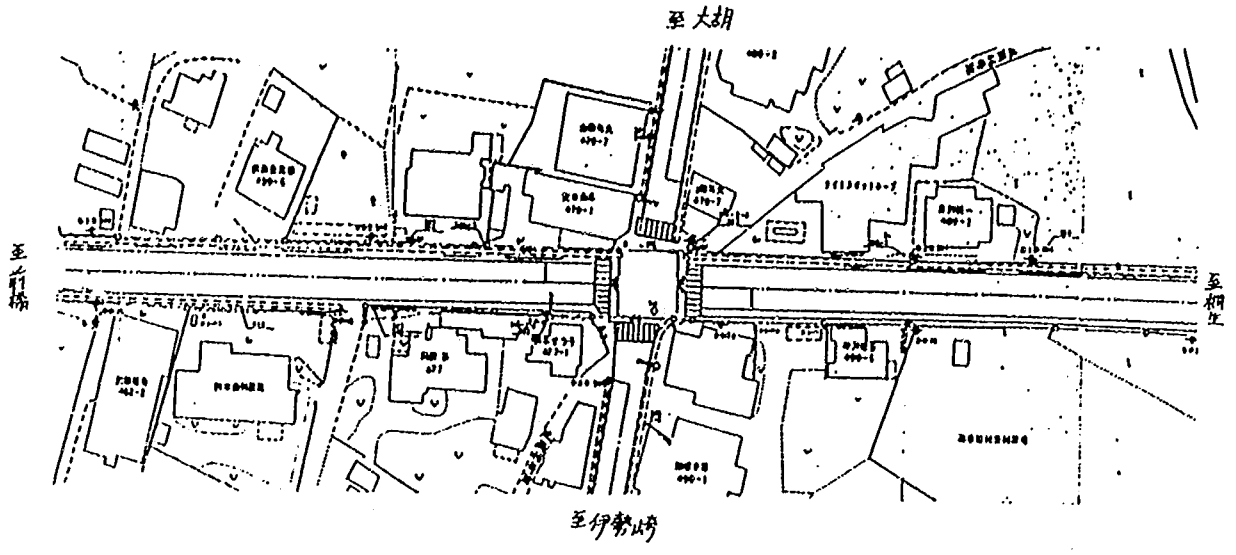
写真（事業実施前）



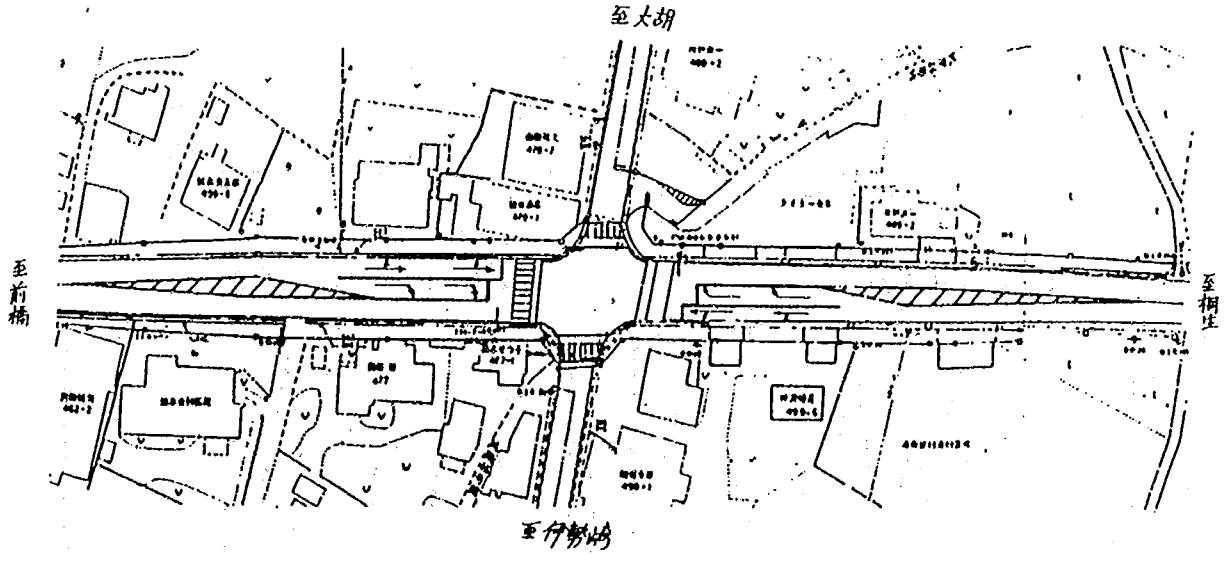
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



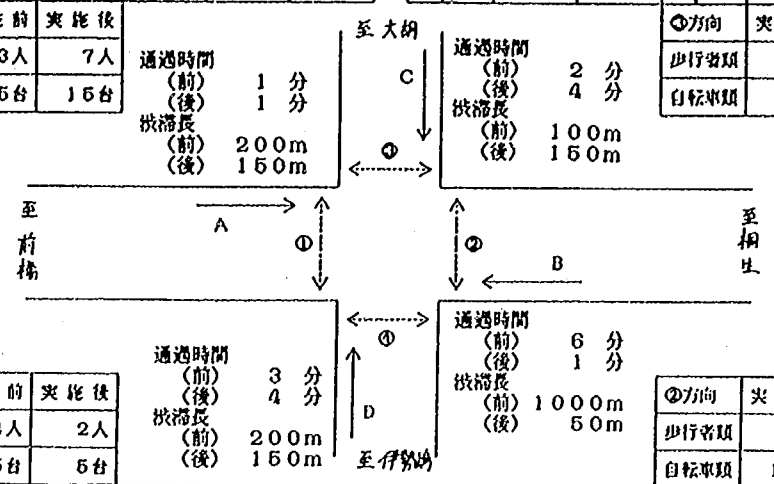
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		実施前	実施後
二輪車類	左折	3台	5台
	直進	7台	3台
	右折	0台	1台
①方向		実施前	実施後
歩行者類		3人	7人
自転車類		15台	15台

A方向		実施前	実施後
自動車類	左折	224台	17台
	直進	667台	526台
	右折	20台	11台

C方向		実施前	実施後
二輪車類	左折	2台	0台
	直進	2台	0台
	右折	0台	0台

C方向		実施前	実施後
自動車類	左折	74台	54台
	直進	157台	207台
	右折	8台	26台
③方向		実施前	実施後
歩行者類		10人	6人
自転車類		10台	8台



④方向	実施前	実施後
歩行者類	4人	2人
自転車類	5台	5台

②方向	実施前	実施後
歩行者類	2人	3人
自転車類	19台	3台

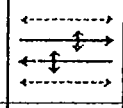
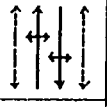
D方向		実施前	実施後
二輪車類	左折	1台	2台
	直進	4台	6台
	右折	1台	0台

D方向		実施前	実施後
自動車類	左折	20台	10台
	直進	209台	273台
	右折	40台	17台

B方向		実施前	実施後
二輪車類	左折	0台	1台
	直進	7台	6台
	右折	1台	0台

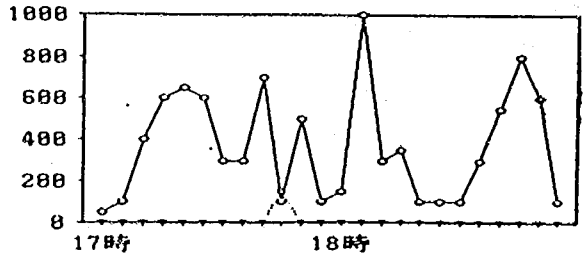
B方向		実施前	実施後
自動車類	左折	16台	16台
	直進	682台	549台
	右折	70台	91台

（信号現示）

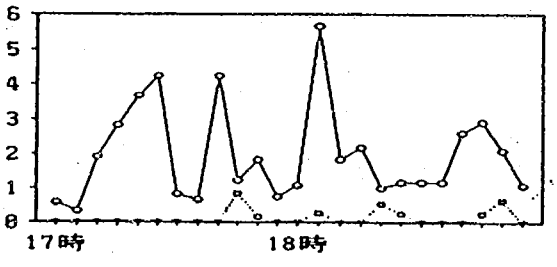
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	100秒	40秒					140秒
事後調査	100秒	40秒					140秒

自動車類　　歩行者類

渋滞長の比較



通過時間の比較



対策前
対策後

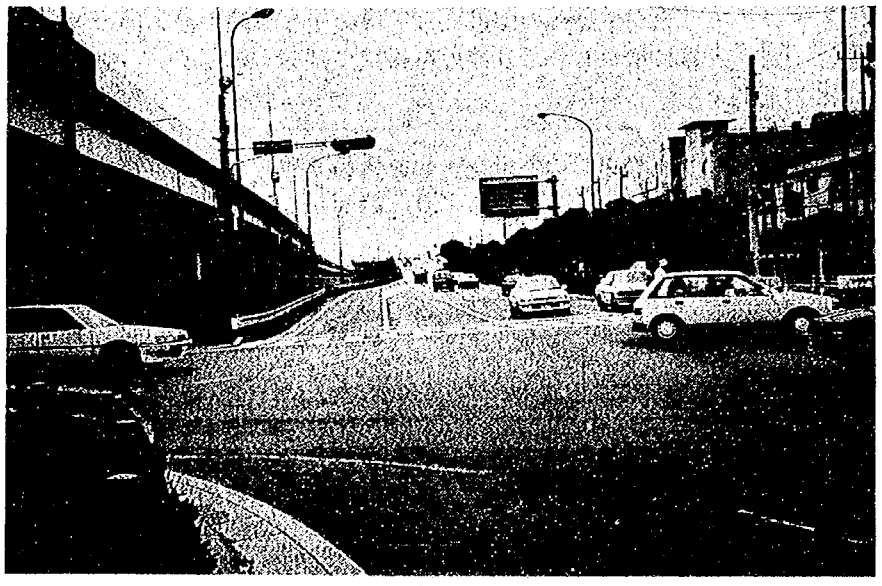
対策名	交差点改良（車線数増）		整理番号	F－3－2
都市（圏）名	千葉・船橋市	地点（交差点）名	高浜交差点	
路線名（交差道路名）	国道３５７号（市道本行徳高浜線）			
事業期間（年度）	平成元年度			
総事業費（百万円）	７０		事業主体	建設省
供用年月日	平成２年３月			

	事業前	事業後
調査日時	S63.9.20（火）	H2.6.19（火）
交通量（台／時）		
最大渋滞長（m）	２，０００	１，４００
最大通過時間（分）	１２	８
最大信号待ち回数（回）	５	３
事業概要	当交差点への国道３５７号の上り車線の流入部の車線数を２車線から４車線に増やし、下り線の車線減少部分をなくす。	
事業整備効果	上り車線の右折レーンを含め４車線化、下り車線の車線減少部分をなくし右折レーンの延伸により、渋滞長、通過時間とも減少した。	
今後の課題	現車線では交通をさばききれない。今後は長期的課題としてあがっている立体化の早期整備や、車線数の増加などの対策が望まれる。	

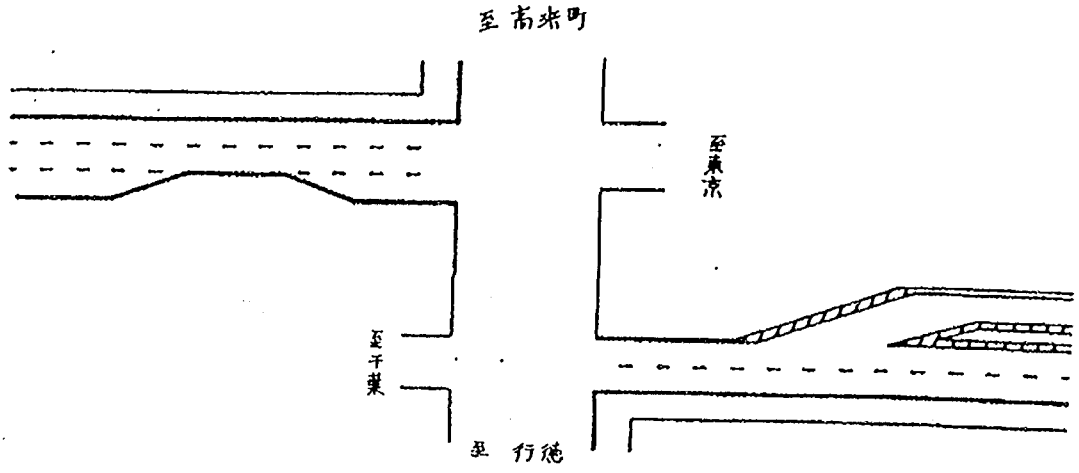
写真（事業実施前）



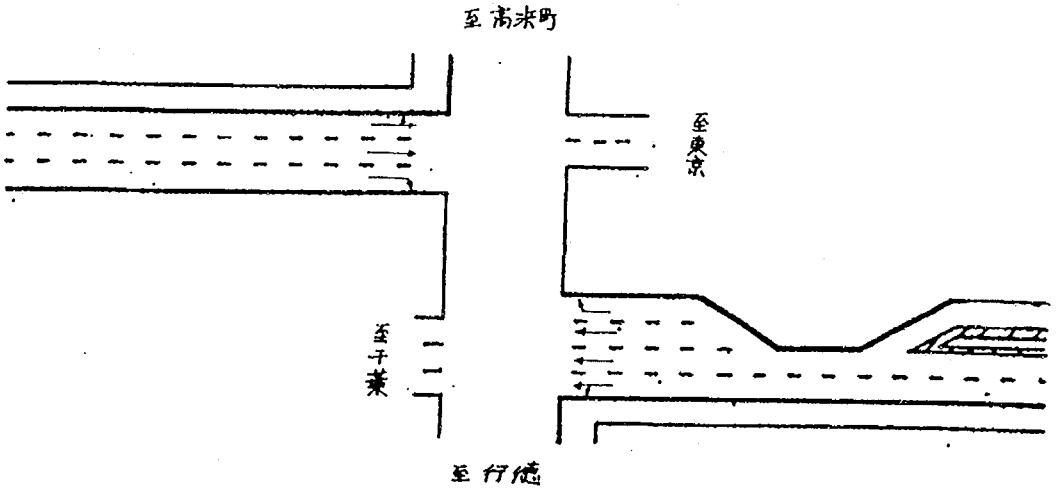
写真（事業実施後）



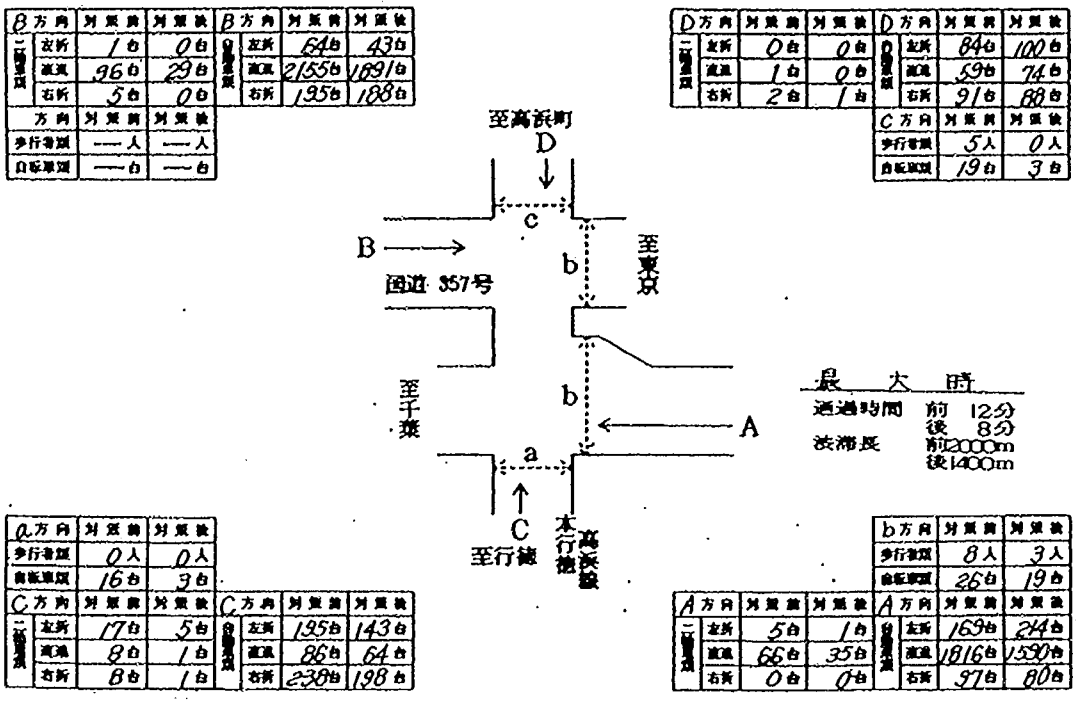
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



B方向	対策前	対策後
左折	1台	0台
直進	96台	29台
右折	5台	0台
方向	対策前	対策後
歩行者類	―人	―人
自転車類	―台	―台

B方向	対策前	対策後
左折	64台	43台
直進	2155台	1691台
右折	195台	188台

D方向	対策前	対策後
左折	0台	0台
直進	1台	0台
右折	2台	1台

D方向	対策前	対策後
左折	84台	100台
直進	59台	74台
右折	91台	88台
C方向	対策前	対策後
歩行者類	5人	0人
自転車類	19台	3台

a方向	対策前	対策後
歩行者類	0人	0人
自転車類	16台	3台
C方向	対策前	対策後
左折	17台	5台
直進	8台	1台
右折	8台	1台

C方向	対策前	対策後
左折	195台	143台
直進	86台	64台
右折	230台	198台

b方向	対策前	対策後
歩行者類	8人	3人
自転車類	26台	19台
A方向	対策前	対策後
左折	5台	1台
直進	66台	35台
右折	0台	0台

A方向	対策前	対策後
左折	169台	214台
直進	1816台	1590台
右折	97台	80台

（信号現示）

	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
	↑ ↓	↱	→ ←				
事前調査	90 秒	10 秒	110 秒	秒	秒	秒	150 秒
事後調査	40 秒	6 秒	102 秒	秒	秒	秒	150 秒

←―――― 自動車類　　←―――― 歩行者類

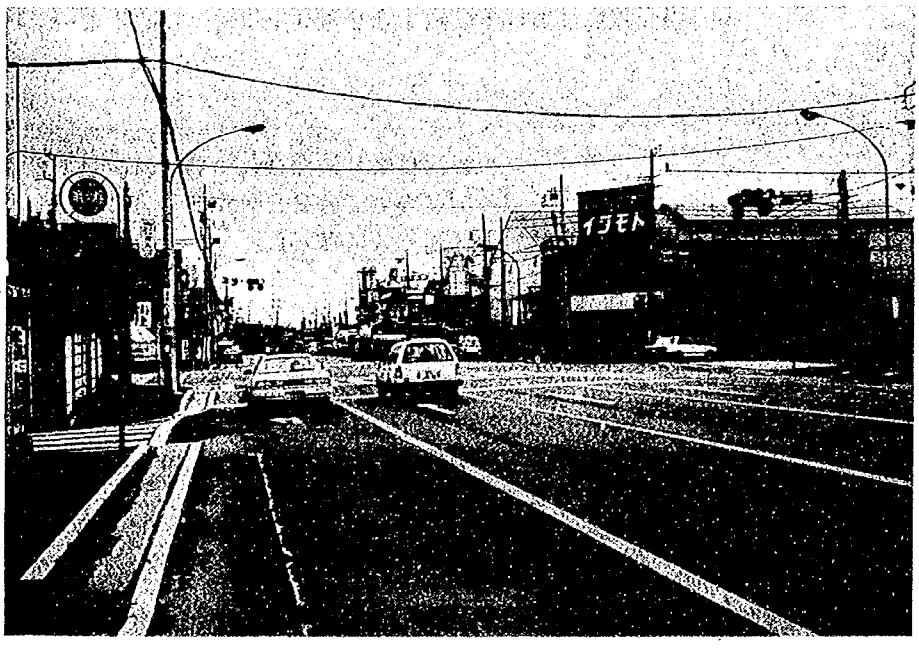
対策名	交差点改良（車線数増）		整理番号	Ｆ－３－３
都市（圏）名	川崎市	地点（交差点）名	夜光交差点	
路線名（交差道路名）	国道１３２号（殿町夜光線）			
事業期間（年度）	平成元年度			
総事業費（百万円）	５１		事業主体	川崎市
供用年月日				

	事業前	事業後
調査日時	S63.9.21（水）16:00～18:00	H1.10.12（木）16:30～17:30
交通量（台／時）	２，３２１	２，０４３
最大渋滞長（m）	２，５５０	９００
最大通過時間（分）	２８	９
最大信号待ち回数（回）	１３	５
事業概要	当交差点における国道１３２号（上下線）に右折専用レーンの設置。	
事業整備効果	右折専用レーンの設置により渋滞長については、最大渋滞長は2,550mから900mに、最大通過時間については２８分から９分に減少した。直進車への阻害がなくなり交通がスムーズになった。	
今後の課題	交通管理者との協議のうえ、信号現示の見直しが望まれる。	

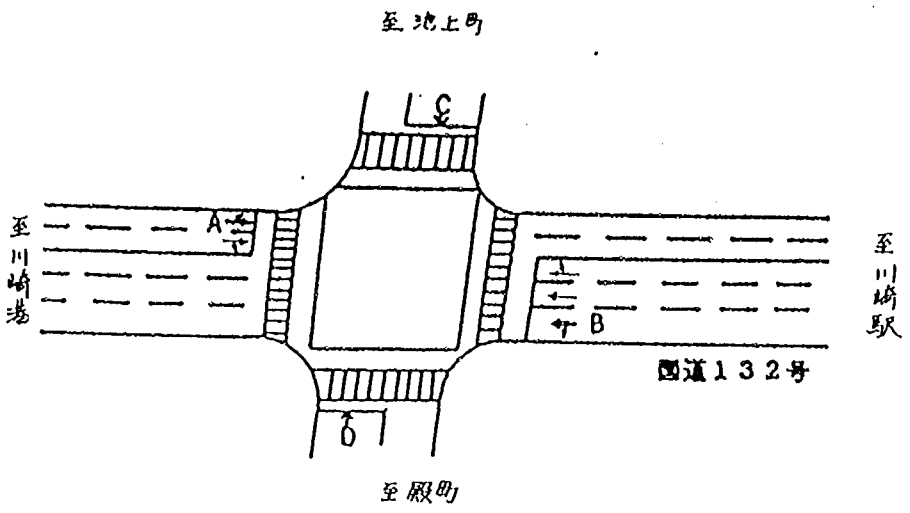
写真（事業実施前）



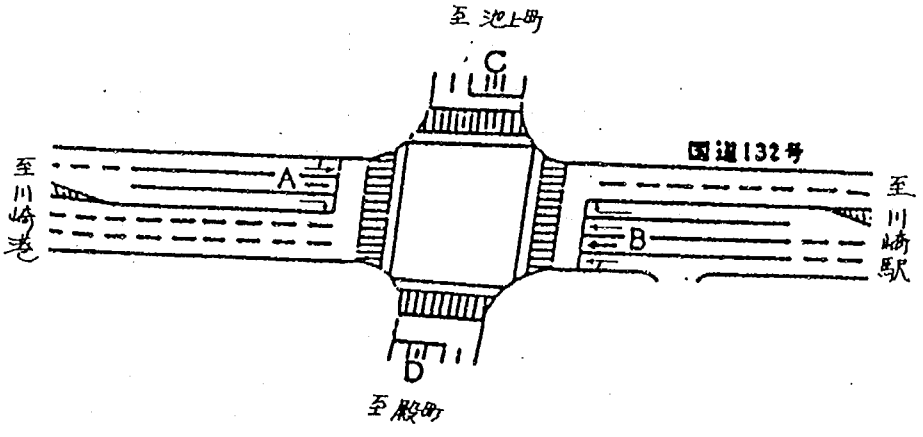
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



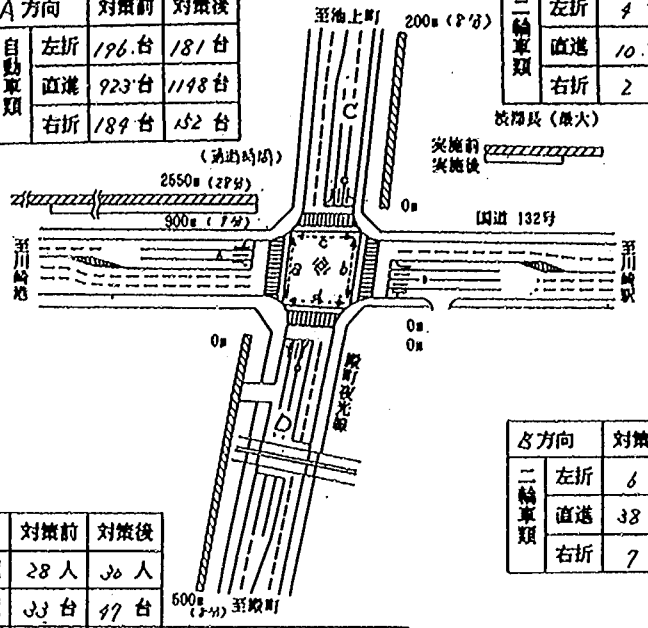
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	5台	4台
	直進	39台	82台
	右折	7台	11台
a方向		対策前	対策後
歩行者数		15人	3人
自転車数		5台	0台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	196台	181台
	直進	923台	1198台
	右折	189台	152台

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	4台	2台
	直進	10台	4台
	右折	2台	0台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	105台	83台
	直進	246台	183台
	右折	99台	128台
方向		対策前	対策後
歩行者数		17人	15人
自転車数		98台	57台



b方向	対策前	対策後
歩行者類	25人	23人
自転車類	12台	11台

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	6台	1台
	直進	38台	14台
	右折	7台	1台

B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	190台	123台
	直進	678台	380台
	右折	150台	57台

d方向	対策前	対策後
歩行者類	28人	30人
自転車類	33台	47台

D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	2台	2台
	直進	19台	10台
	右折	9台	13台

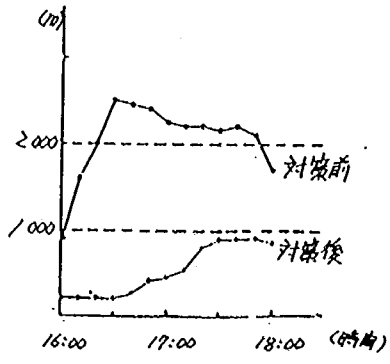
D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	303台	199台
	直進	359台	370台
	右折	230台	268台

（信号現示）

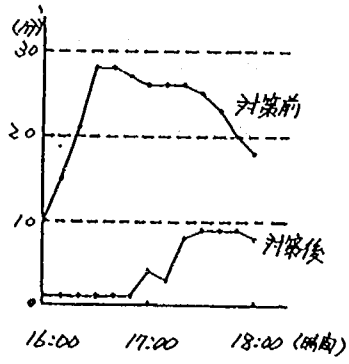
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
事前調査	78 秒	8 秒	30 秒	5 秒	秒	秒	秒
事後調査	68 秒	10 秒	32 秒	6 秒	秒	秒	秒

←——— 自動車類　←－－－ 歩行者類

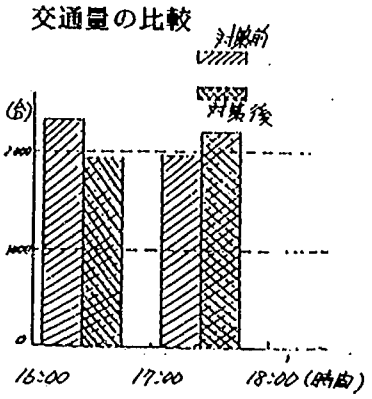
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較

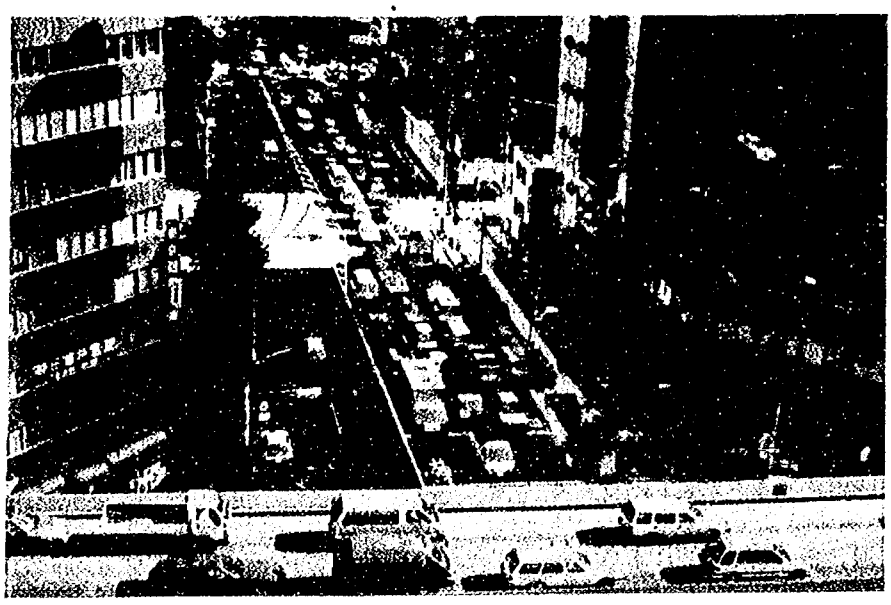


対策名	交差点改良（車線数増）		整理番号	F－3－4
都市（圏）名	東京	地点（交差点）名	本町三丁目交差点	
路線名（交差道路名）	国道6号“江戸通り”（国道4号“昭和通り”）			
事業期間（年度）	昭和63年度			
総事業費（百万円）	1		事業主体	建設省
供用年月日	昭和63年12月			

	事業前	事業後
調査日時	S63.12.7（水）9:00～12:00	S63.12.14（水）9:00～12:00
交通量（台／時）	1，044	1，064
最大渋滞長（m）	840	400
最大通過時間（分）	12	6
最大信号待ち回数（回）		

事業概要	国道4号の直進レーンを2車線化すると共に、歩道よりの直進左折混用レーンを左折専用レーンに変更。
事業整備効果	この一角は問屋街となっており、国道6号江戸橋方面から交差点に流入する交通が、荷捌きの路上駐車車両のため、事実上、1車線でしか通行できない状況にあった。また、昭和通り新橋方面の恒常的渋滞の影響を受け、左折に時間がかかるため、東京駅方面への直進車の通行を妨げていた。 車線数を増やしたことにより、交差点の交通容量が増し、また左折車による直進車への通行障害もなくなり、渋滞長、通過時間とも対策前の約1/2に減少した。
今後の課題	この改良に合わせた信号現示の見直しが望まれる。

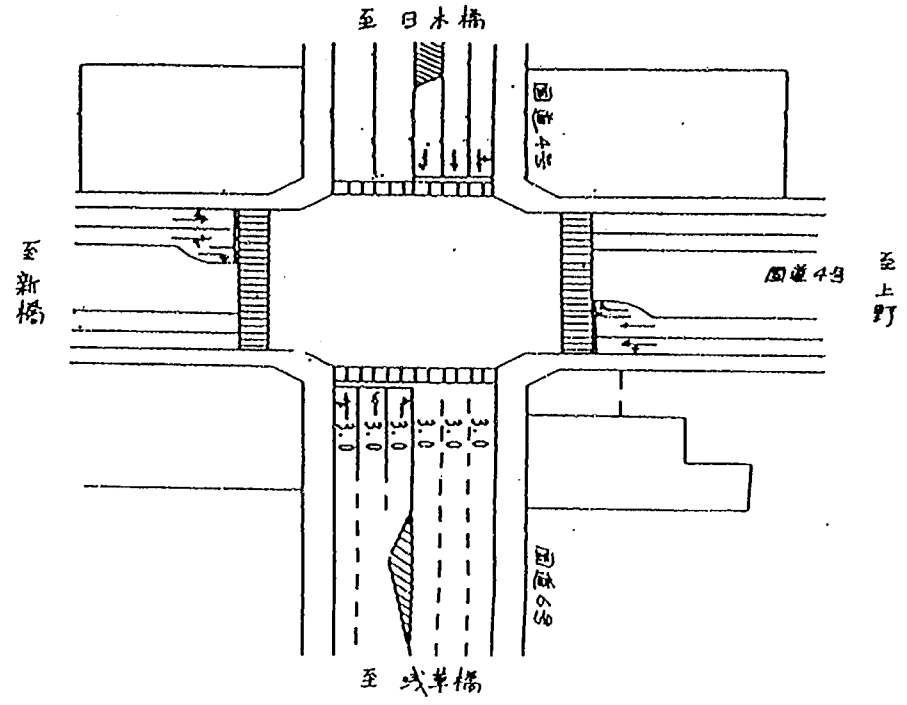
写真（事業実施前）



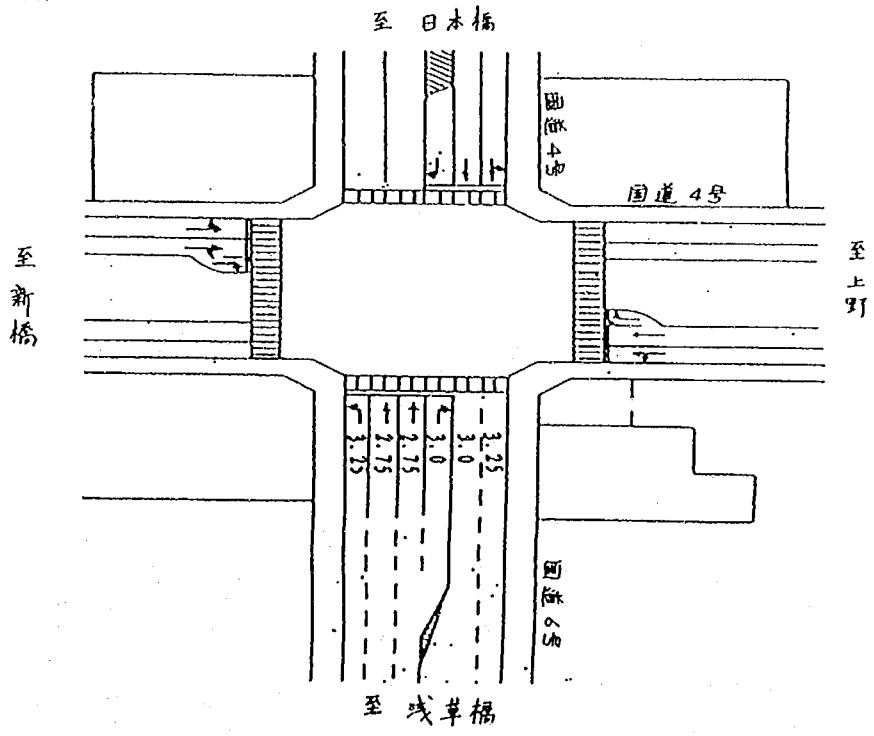
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	6台	8台
	直進	52台	36台
	右折	27台	18台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	232台	189台
	直進	164台	130台
	右折	369台	376台

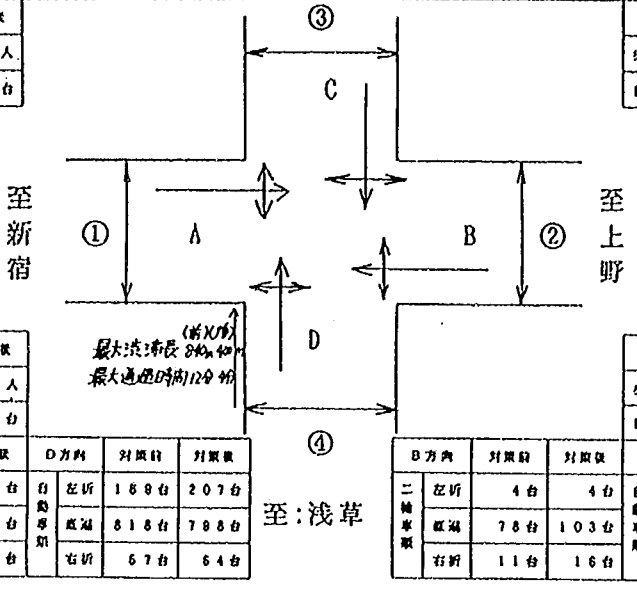
①方向	対策前	対策後
歩行者類	人	人
自転車類	台	台

至：日本橋

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	7台	5台
	直進	35台	18台
	右折	5台	6台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	108台	98台
	直進	527台	390台
	右折	115台	84台

③方向	対策前	対策後
歩行者類	人	人
自転車類	台	台



④方向	対策前	対策後
歩行者類	人	人
自転車類	台	台

D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	7台	7台
	直進	63台	60台
	右折	1台	2台

D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	169台	207台
	直進	818台	788台
	右折	67台	64台

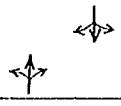
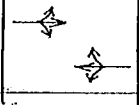
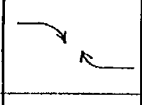
至：浅草

②方向	対策前	対策後
歩行者類	人	人
自転車類	台	台

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	4台	4台
	直進	78台	103台
	右折	11台	16台

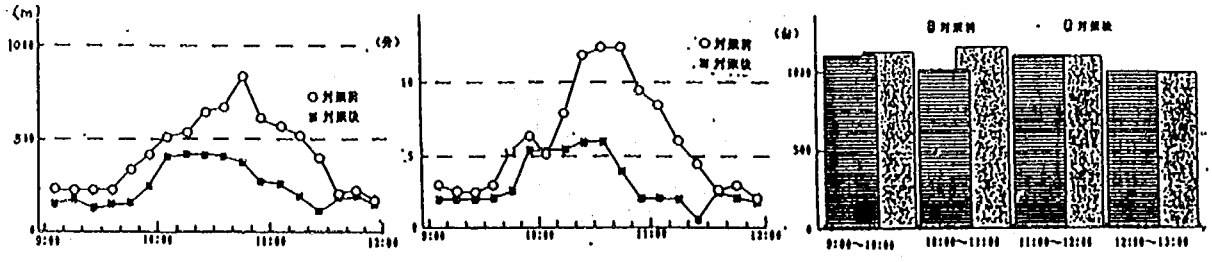
B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	105台	111台
	直進	317台	358台
	右折	218台	242台

（信号現示）

	第１現示	第２現示	第３現示	第４現示	第５現示	第６現示	計
							
事前調査	４５秒	３６秒	９秒	秒	秒	秒	９０秒
事後調査	４５秒	３６秒	９秒	秒	秒	秒	９０秒

←―― 自動車類　←---- 歩行者類

滞長の比較　　通過時間の比較　　交通量の比較

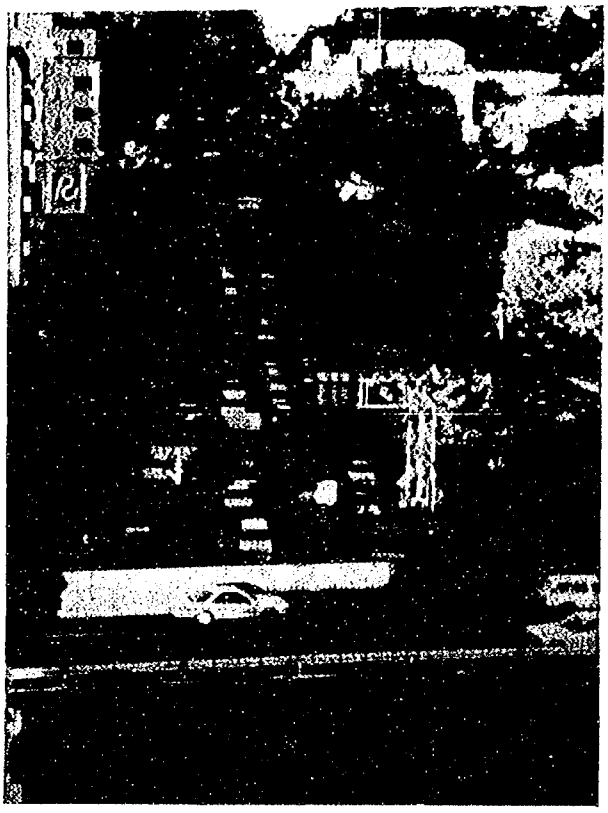


対策名	交差点改良（車線数増）	整理番号	F－3－5
都市（圏）名	東京	地点（交差点）名	上高井戸１丁目交差点
路線名（交差道路名）	国道２０号“甲州街道”（環状８号）		
事業期間（年度）	昭和６３年度		
総事業費（百万円）	1	事業主体	建設省
供用年月日	昭和６３年１２月		

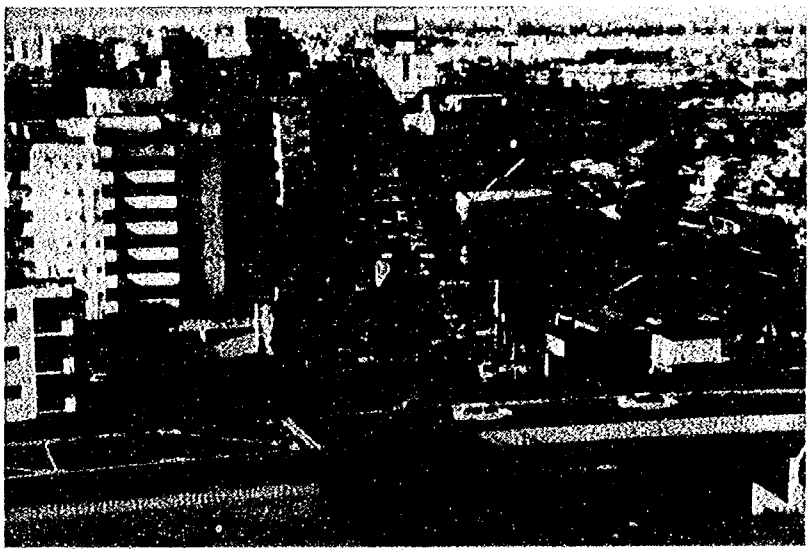
	事業前	事業後
調査日時	S63.12.9（金）7:00～10:00	S63.12.15（木）
交通量（台／時）	２，０７６	２，１４６
最大渋滞長（m）	１，４３０	８７０
最大通過時間（分）	１６	５
最大信号待ち回数（回）		

事業概要	国道２０号の当交差点への流入部の各車線幅員を狭めて１車線増やし、右折専用車線を１車線から２車線に増やす。
事業整備効果	右折車のはけが著しくよくなり、右折車の滞留による直進車への交通障害がなくなったことにより、渋滞長が870mと短くなり（対策前の約６割）、最大通過時間も５分程度（対策前の１／３）に減少した。
今後の課題	この改良に合わせ信号現示の見直しが望まれる。

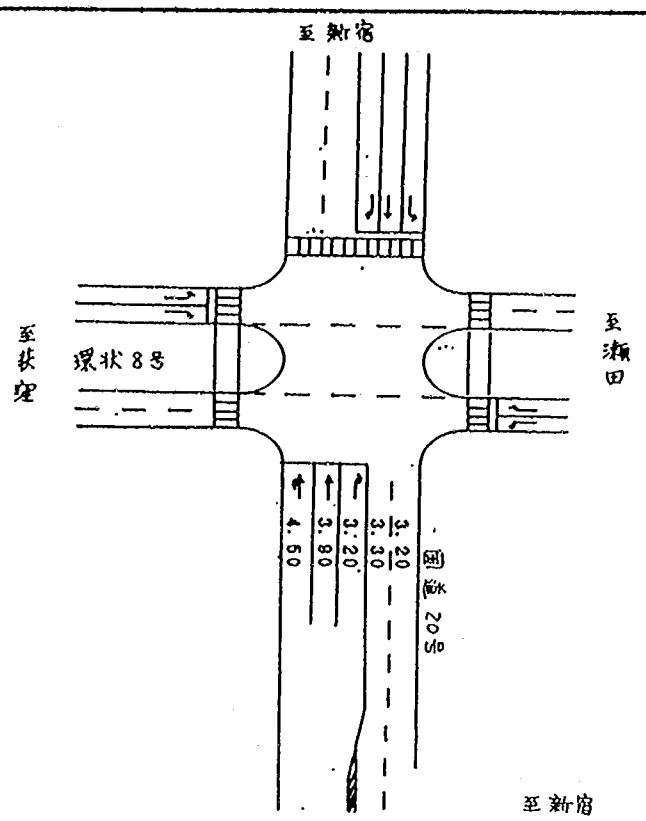
写真（事業実施前）



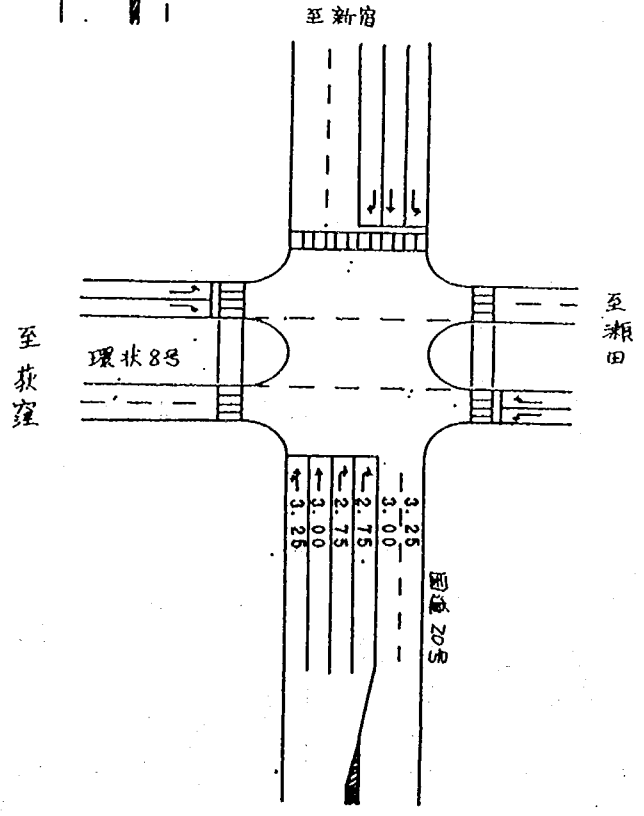
写真（事業実施後）



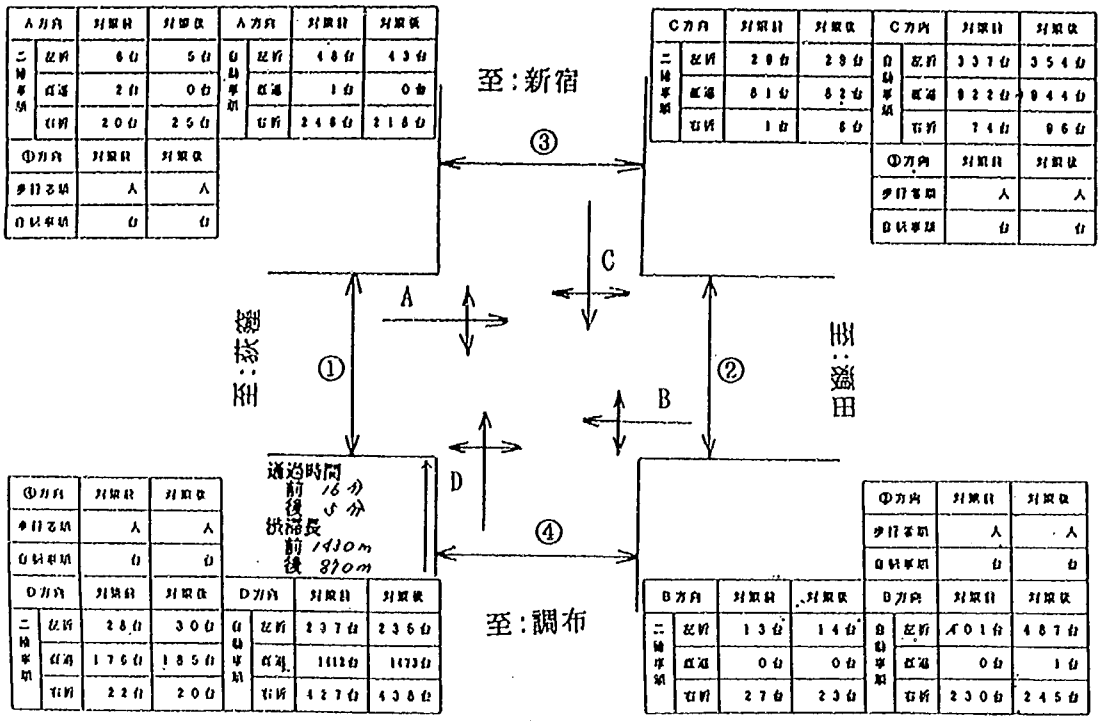
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

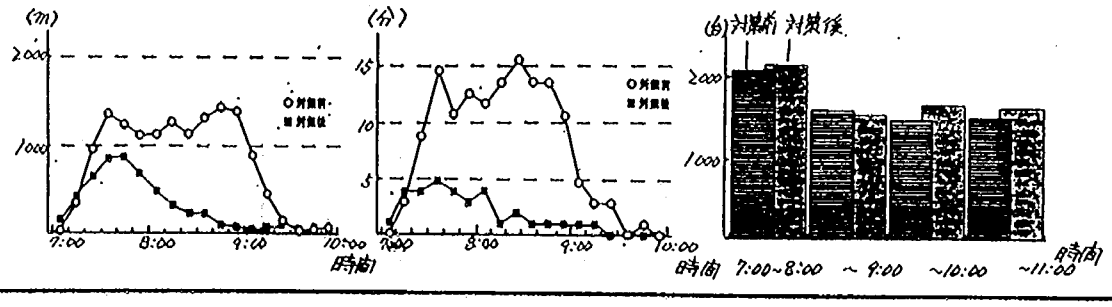


（信号現示）

	第１現示	第２現示	第３現示	第４現示	第５現示	第６現示	計
事前調査	７２秒	５秒	４２秒	秒	秒	秒	119秒
事後調査	７２秒	５秒	４２秒	秒	秒	秒	119秒

←―― 自動車類　←---- 歩行者類

渋滞長の比較　　通過時間の比較　　交通量の比較



対策名	交差点改良（車線数増）		整理番号	F－3－6
都市（圏）名	東京	地点（交差点）名	小松川4丁目	
路線名（交差道路名）	国道14号（江戸川区道19号）			
事業期間（年度）	昭和63年度			
総事業費（百万円）	7，1		事業主体	建設省
供用年月日	昭和63年12月			

	事業前	事業後
調査日時	H1.2.21（火）7:00～10:00	H1.3.15（火）7:00～10:00
交通量（台／時）	2，683	2，837
最大渋滞長（m）	2，000	2，000
最大通過時間（分）	51	34
最大信号待ち回数（回）	25	17
事業概要	現行の車線幅員を狭め、左折専用レーンを1車線増設。	
事業整備効果	対策前、国道14号千葉方面から江戸川区道19号に左折する車両が多く直進車の通行を妨げていたが、左折専用レーンを新設することにより、左折車が直進車の通行を妨げることがなくなり、流れがよくなり通過時間が減少した。	
今後の課題	この改良に合わせた信号現示の見直しが望まれる。	

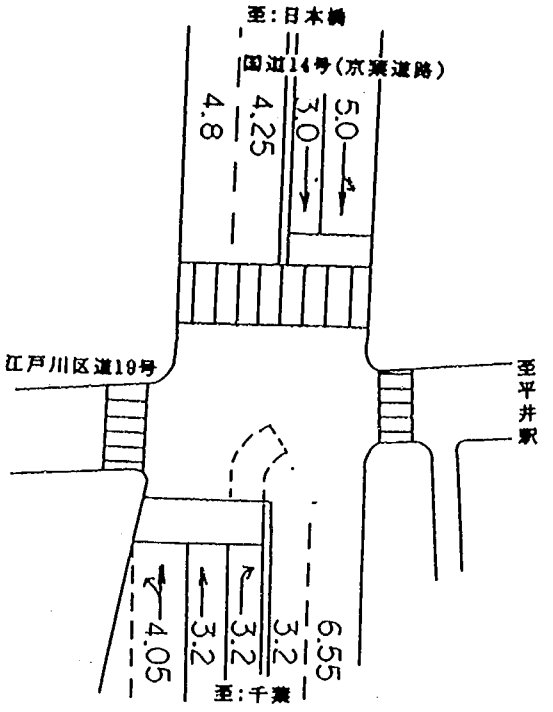
写真（事業実施前）



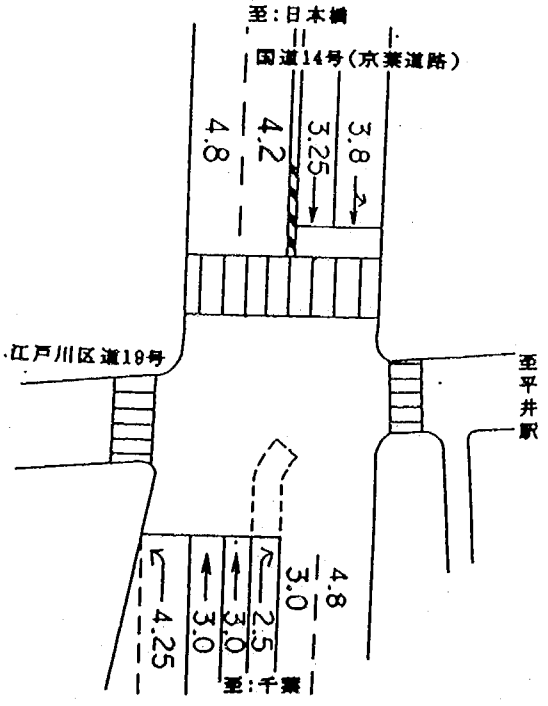
写真（事業実施後）



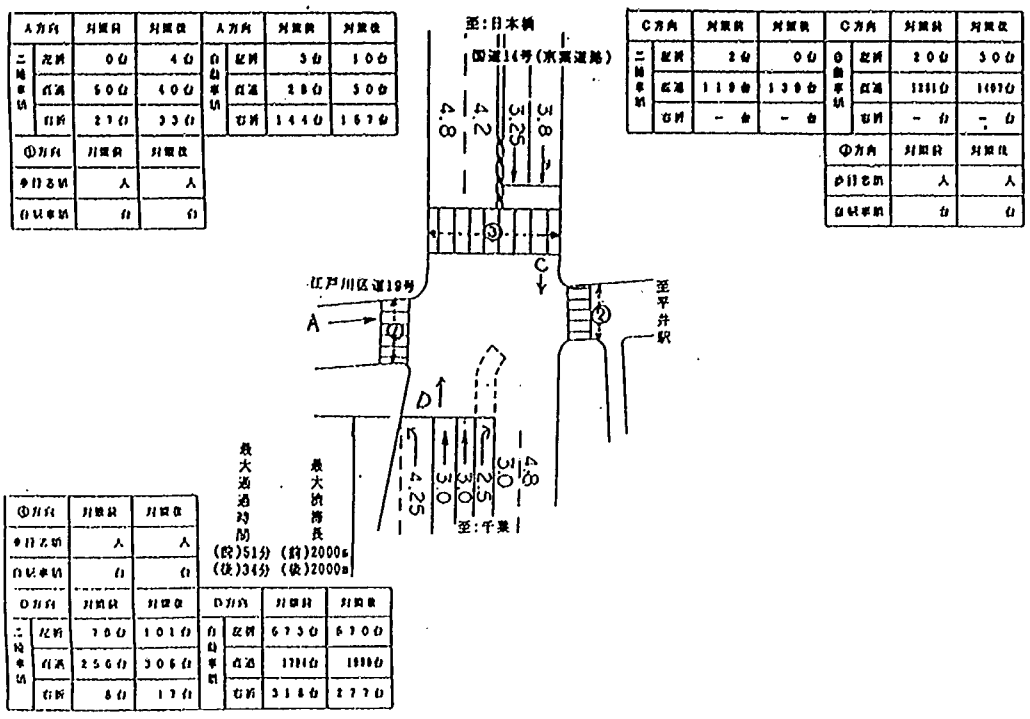
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



A方向		対策前	対策後
二輪車以外	左折	0台	4台
	直進	50台	40台
	右折	27台	33台
①方向		対策前	対策後
歩行者数		人	人
自転車数		台	台

A方向		対策前	対策後
自動車以外	左折	3台	10台
	直進	28台	30台
	右折	144台	167台

C方向		対策前	対策後
二輪車以外	左折	2台	0台
	直進	119台	139台
	右折	- 台	- 台

C方向		対策前	対策後
自動車以外	左折	20台	30台
	直進	1311台	1401台
	右折	- 台	- 台
④方向		対策前	対策後
歩行者数		人	人
自転車数		台	台

③方向		対策前	対策後
歩行者数		人	人
自転車数		台	台

D方向		対策前	対策後
二輪車以外	左折	70台	101台
	直進	256台	306台
	右折	8台	17台

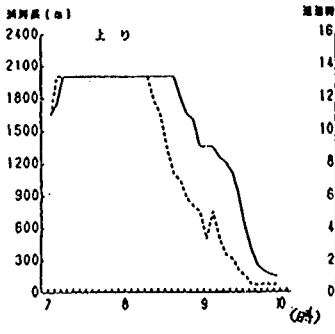
D方向		対策前	対策後
自動車以外	左折	673台	630台
	直進	1781台	1888台
	右折	318台	277台

(信号現示)

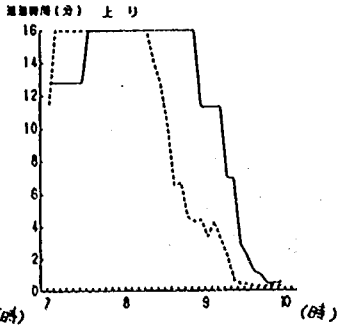
	第１現示	第２現示	第３現示	第４現示	第５現示	第６現示	計
事前調査	７１秒	２秒	２２秒	３５秒	秒	秒	130秒
事後調査	７１秒	２秒	２２秒	３５秒	秒	秒	130秒

←―― 自動車類　　←････ 歩行者類

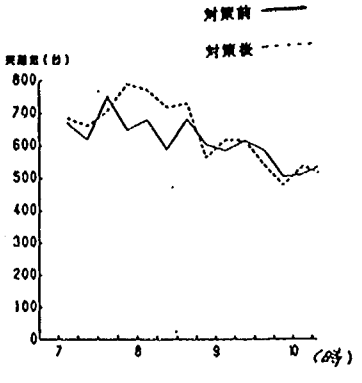
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較



対策名	交差点改良（車線数増）	整理番号	F－3－7
都市（圏）名	東京	地点（交差点）名	平和橋交差点
路線名（交差道路名）	主要地方道３１８号（環状７号）		
事業期間（年度）	平成元年度		
総事業費（百万円）	2	事業主体	東京都
供用年月日	平成2年2月28日		

	事業前	事業後
調査日時	H1.9.28（木）	H2.3.8（木）
交通量（台／時）	1，827	1，648
最大渋滞長（m）	640	125
最大通過時間（分）	2	1
最大信号待ち回数（回）	2	1

事業概要	中央分離帯をけずり右折専用レーン（レーン長15m、幅員2.5m）の設置。 またこれに伴い、直進左折専用車線の拡幅（3.9m→4.0m）。
事業整備効果	鹿浜橋方面からの流入部に右折専用レーンを設けることにより、右折車の直進車への阻害がなくなり、最大渋滞長で640mから125mへ減少した。
今後の課題	交差道路の渋滞は変化がなく、全流入部の交通量と最適信号サイクルを検討し直すことが望まれる。

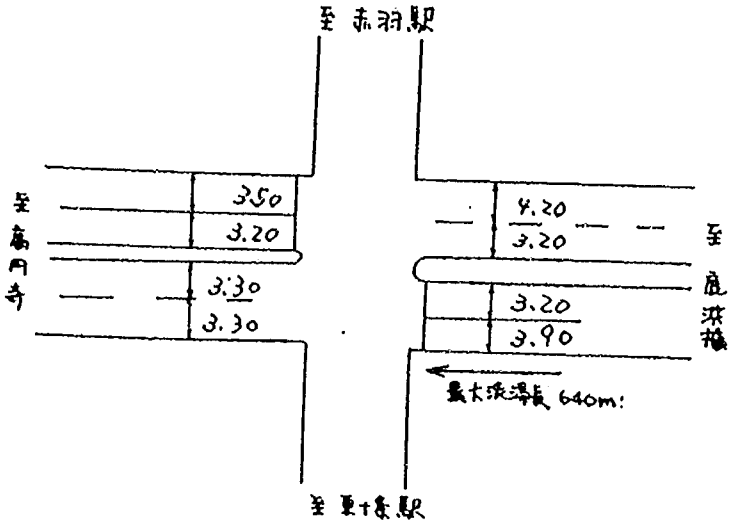
写真（事業実施前）



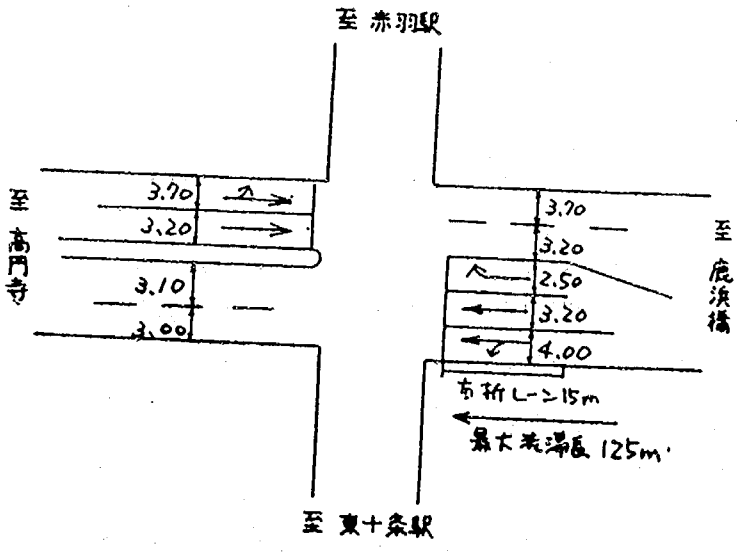
写真（事業実施後）



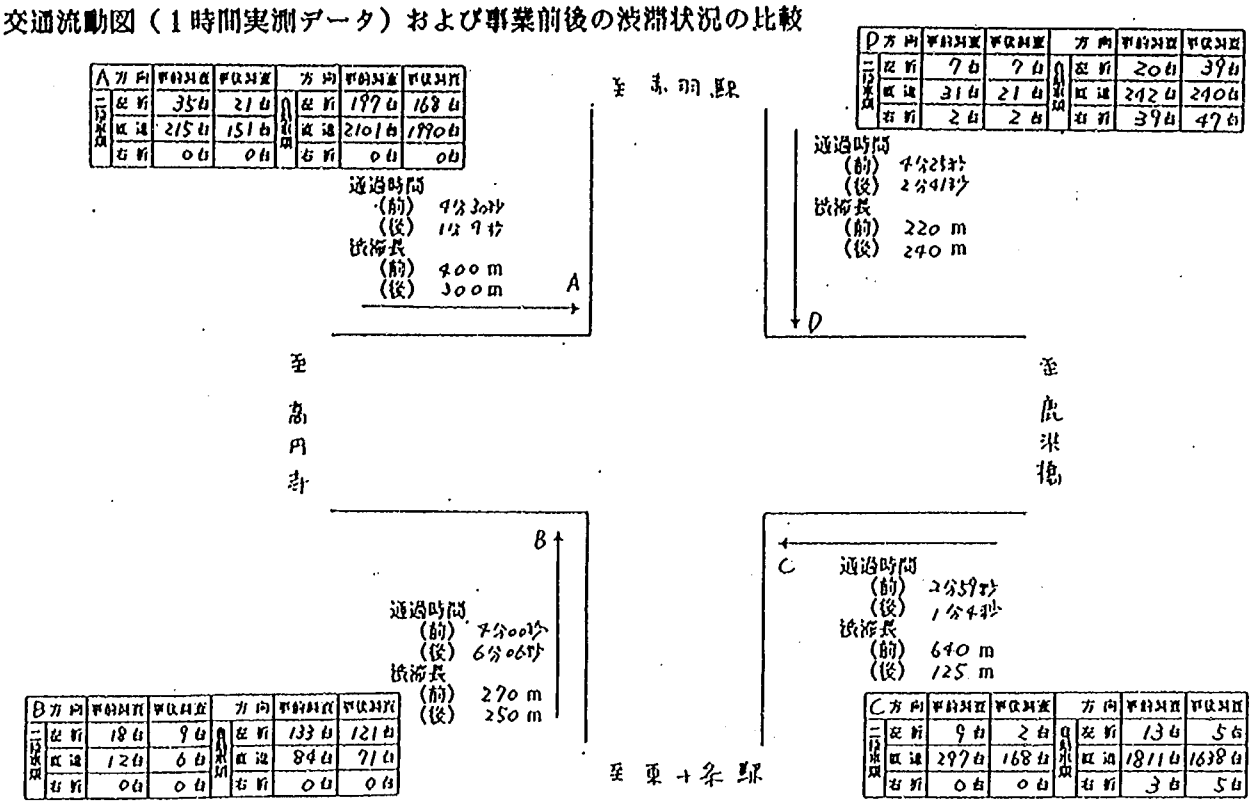
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



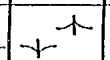
A 方向		事前調査	事後調査	方向		事前調査	事後調査
二段表示	左折	35台	21台	自動車類	左折	177台	168台
	直進	215台	151台		直進	2101台	1990台
	右折	0台	0台		右折	0台	0台

D 方向		事前調査	事後調査	方向		事前調査	事後調査
二段表示	左折	7台	7台	自動車類	左折	20台	39台
	直進	31台	21台		直進	242台	240台
	右折	2台	2台		右折	39台	47台

B 方向		事前調査	事後調査	方向		事前調査	事後調査
二段表示	左折	18台	9台	自動車類	左折	133台	121台
	直進	12台	6台		直進	84台	71台
	右折	0台	0台		右折	0台	0台

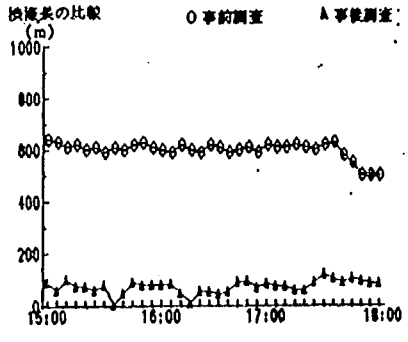
C 方向		事前調査	事後調査	方向		事前調査	事後調査
二段表示	左折	9台	2台	自動車類	左折	13台	5台
	直進	297台	168台		直進	1811台	1638台
	右折	0台	0台		右折	3台	5台

(信号現示)

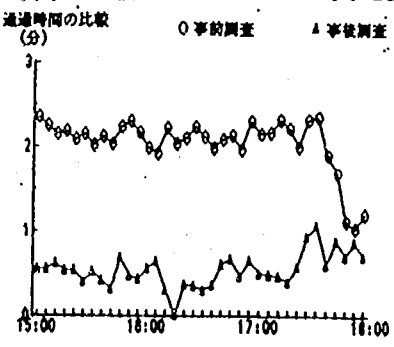
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
							
事前調査	95秒	34秒	秒	秒	秒	秒	129秒
事後調査	95秒	34秒	秒	秒	秒	秒	129秒

自動車現 ← — — 歩行者現 ←

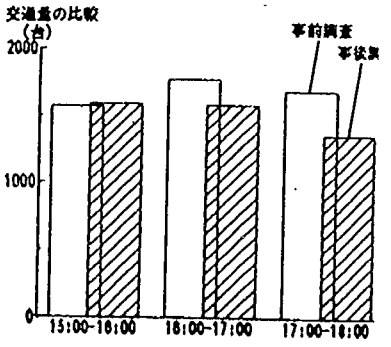
渋滞長の比較



通過時間の比較



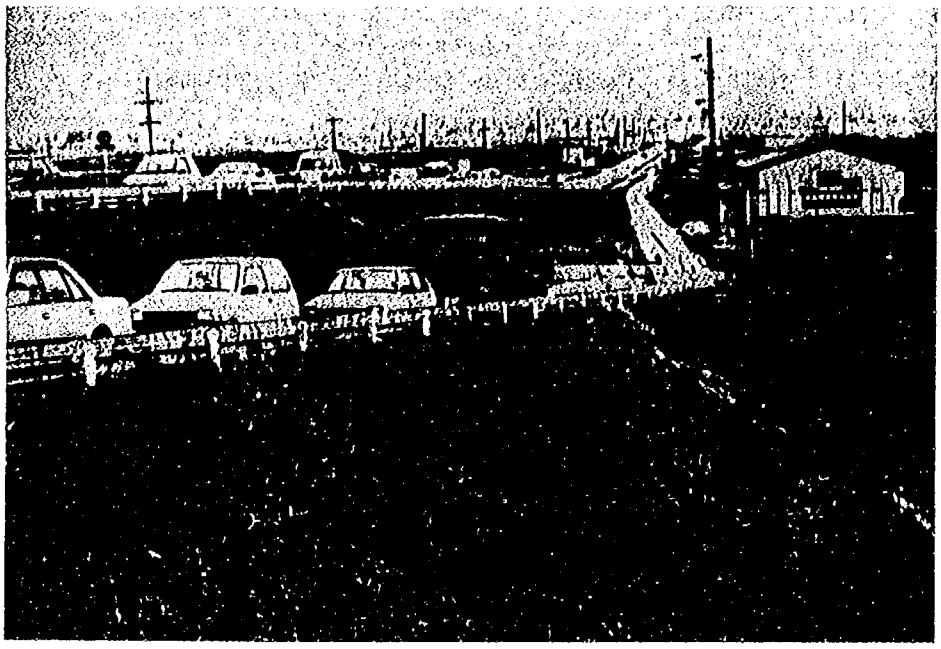
交通量の比較



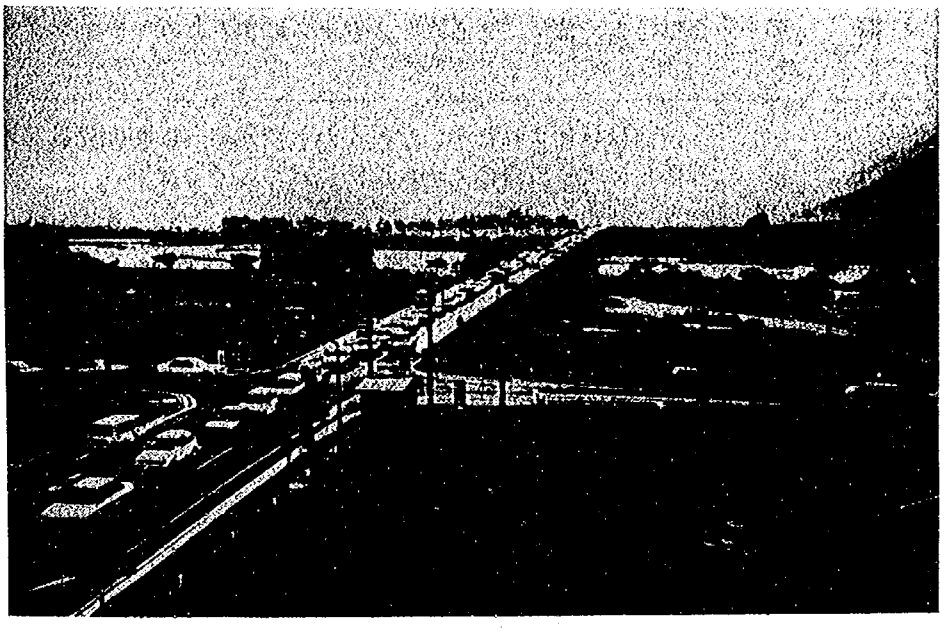
対策名	交差点改良（車線数増）	整理番号	F－3－8
都市（圏）名	長野市	地点（交差点）名	南屋島
路線名（交差道路名）	主要地方道長野須坂インター線（県道三才大豆中御所線）		
事業期間（年度）			
総事業費（百万円）	43	事業主体	
供用年月日	平成元年4月1日		

	事業前	事業後
調査日時	S63.6.9（木）7:00～9:00	H1.5.18（木）7:00～9:00
交通量（台／時）		
最大渋滞長（m）	2，500	1，232
最大通過時間（分）	19	10
最大信号待ち回数（回）	8	4
事業概要	屋島橋における1車線当りの幅員を狭め、さらに歩道撤去により2車線を3車線化。また、交通流をスムーズにするためマーキングを施す。	
事業整備効果	渋滞は緩和されたが、交差点から橋梁方向に300m先は2車線区間のため容量不足により渋滞の完全な解消にはなっていない。	
今後の課題	屋島橋4車線化に伴う長野須坂インター線の4車線化が望まれる。	

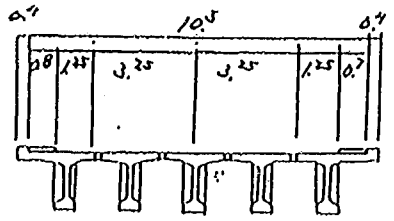
写真（事業実施前）

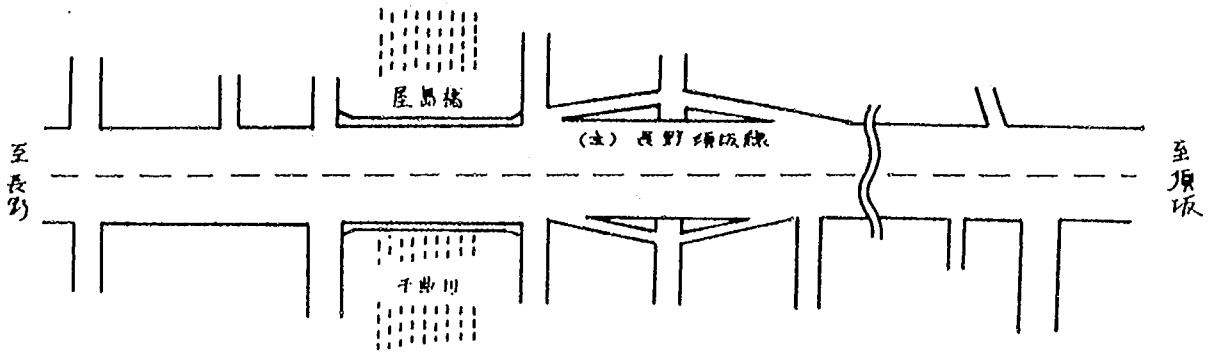


写真（事業実施後）

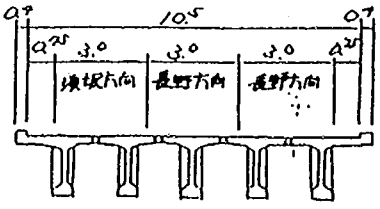


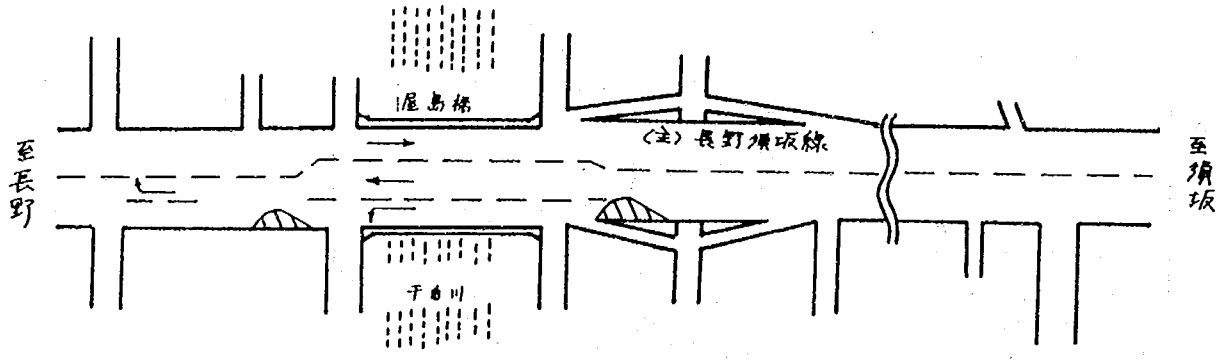
概略図（事業実施前）



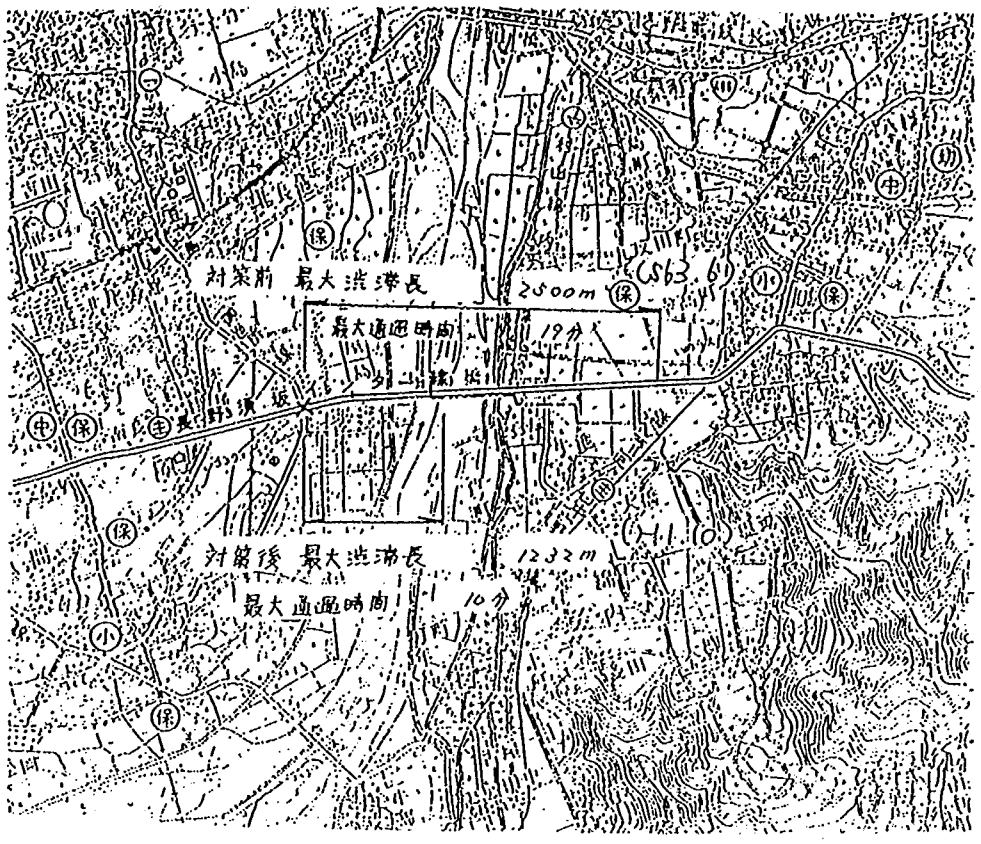


概略図（事業実施後）

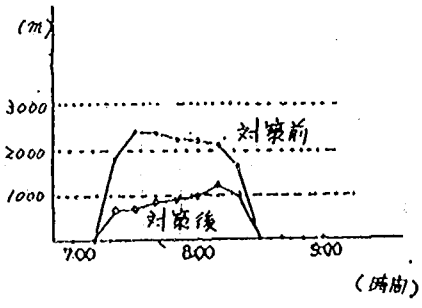




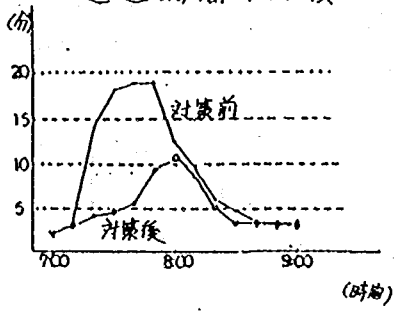
交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



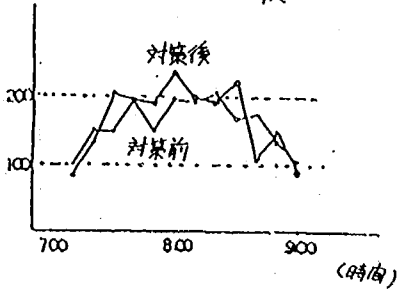
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較



対策名	交差点改良（車線数増）	整理番号	F－4－9
都市（圏）名	新潟市	地点（交差点）名	千歳大橋南詰交差点
路線名（交差道路名）	主要地方道新潟亀田内野線（主要地方道新潟小須戸三条線）		
事業期間（年度）			
総事業費（百万円）		事業主体	新潟県
供用年月日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.13（水）7:30～9:30	H1.9.12（火）7:00～9:00
交通量（台／時）	1，569	1，782
最大渋滞長（m）	500	200
最大通過時間（分）	11	7
最大信号待ち回数（回）	6	4

事業概要	新潟亀田内野線の直進車線を増設し４車線化。それに伴う交差点改良（直進専用車線の新設）。
事業整備効果	A方向（図参照）では最大渋滞長が500mから200m、最大通過時間が11分から７分に減少しており、また交通量も約15%増大していることから、渋滞対策の効果があがっているといえる。これは交差点改良に伴い、当交差点での流出方向別の交通が分離され、右左折車両が渋滞滞留車両から排除されたためと考えられる。またB方向では、直進車線の増設、A流出部の改良により渋滞が減少し、処理交通量も増加した。
今後の課題	通過時間を見ると最大で７分を要しており、またC方向の左折車線において渋滞が発生している。これはB流出部の容量不足に起因するもので、千歳大橋西詰における渋滞対策事業および千歳大橋の４車線化が対策として望まれる。

写真（事業実施前）

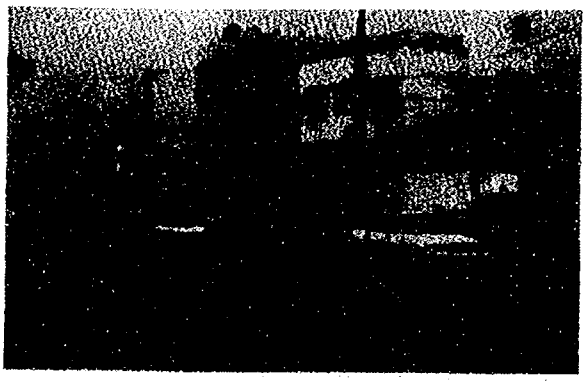


A方向の渋滞状況

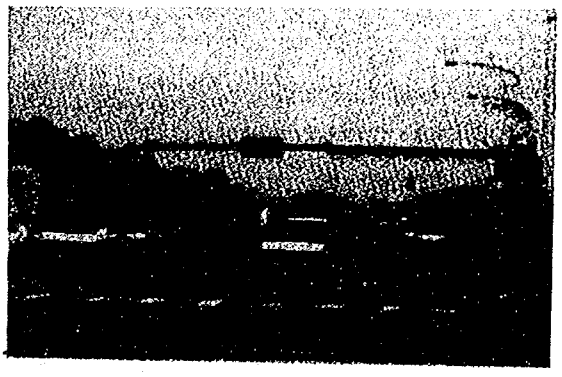


B方向の渋滞状況

写真（事業実施後）

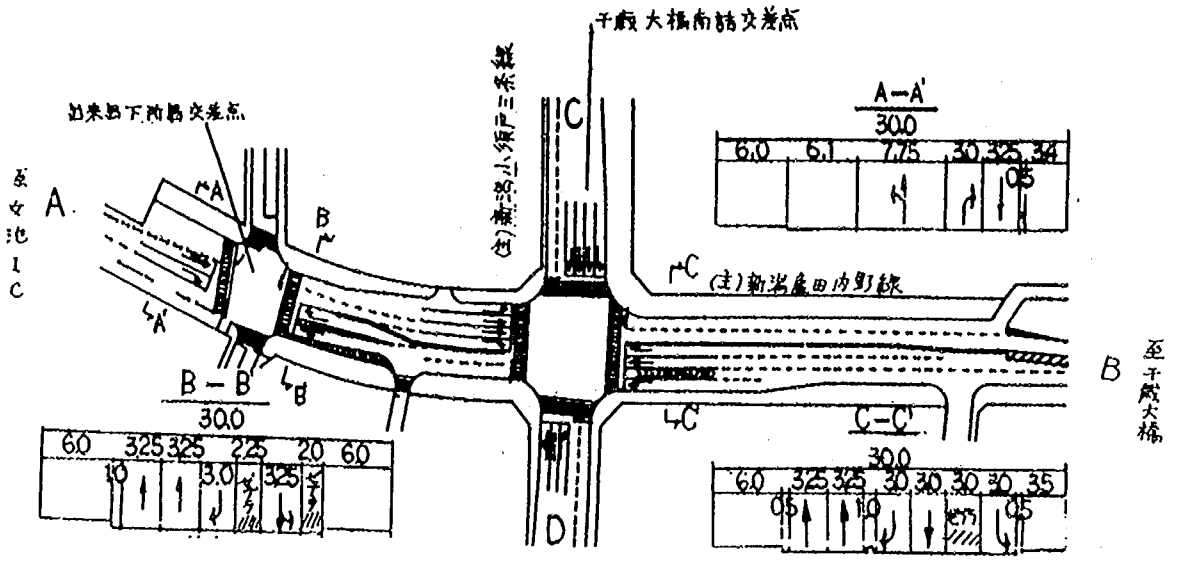


A方向の渋滞状況

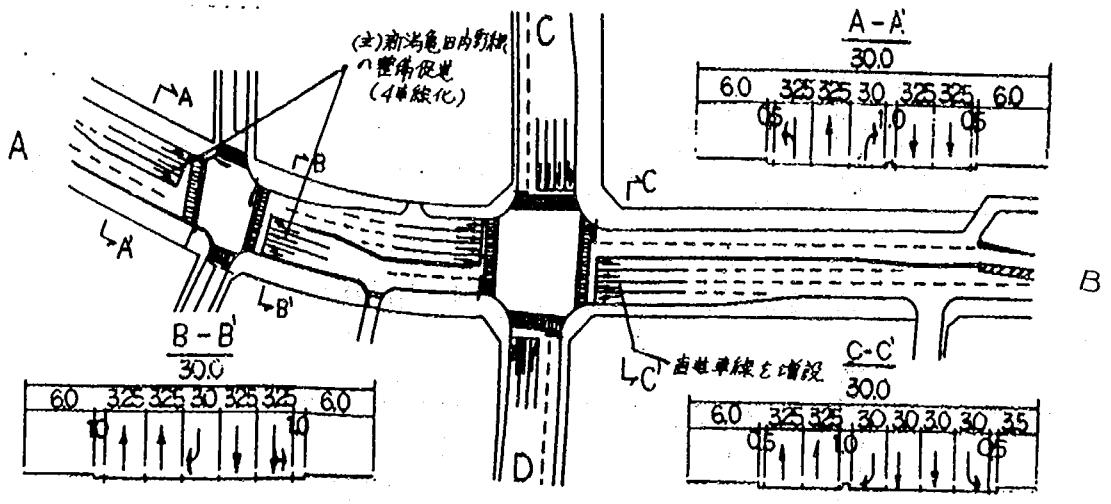


B方向の渋滞状況

概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



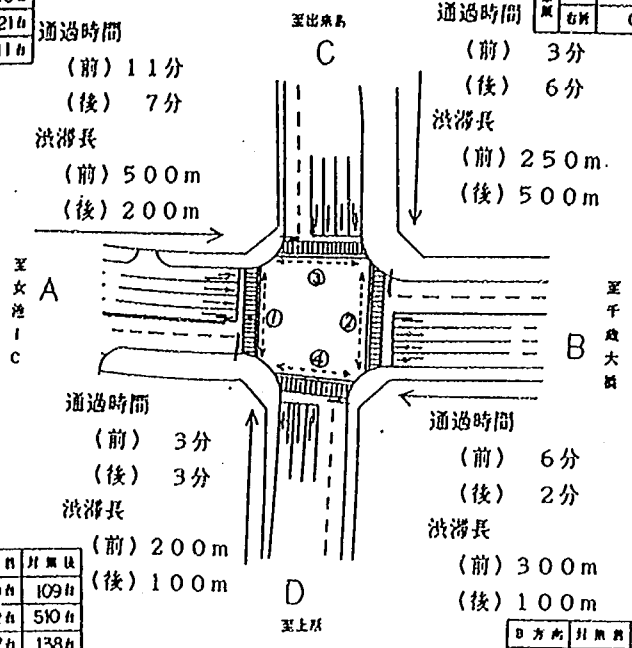
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後
二輪車以	左折	1台	1台
	直進	63台	52台
	右折	11台	5台
④方向		対策前	対策後
歩行者以		39人	37人
自転車以		56台	62台

A方向		対策前	対策後
自動車以	左折	85台	116台
	直進	451台	521台
	右折	122台	111台

C方向		対策前	対策後
二輪車以	左折	8台	1台
	直進	61台	48台
	右折	0台	1台

C方向		対策前	対策後
自動車以	左折	263台	345台
	直進	675台	748台
	右折	146台	173台
④方向		対策前	対策後
歩行者以		46人	37人
自転車以		69台	73台



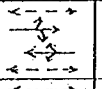
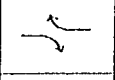
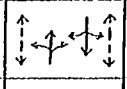
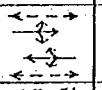
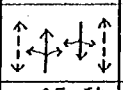
④方向		対策前	対策後
歩行者以		44人	39人
自転車以		439台	415台
D方向		対策前	対策後
二輪車以	左折	1台	1台
	直進	30台	34台
	右折	11台	8台

D方向		対策前	対策後
自動車以	左折	120台	109台
	直進	422台	510台
	右折	157台	138台

④方向		対策前	対策後
歩行者以		89人	64人
自転車以		224台	193台
D方向		対策前	対策後
二輪車以	左折	17台	20台
	直進	21台	31台
	右折	6台	3台

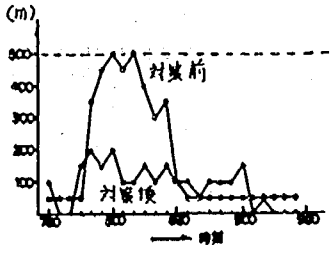
D方向		対策前	対策後
自動車以	左折	173台	167台
	直進	530台	653台
	右折	205台	214台

（信号現示）

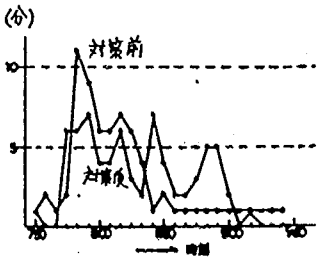
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	計
					
					
事前調査	43 秒	10 秒	45 秒	7 秒	105秒
事後調査	58 秒	10 秒	43 秒	11 秒	122秒

← 自動車類　← 歩行者類

○渋滞長の比較



○通過時間の比較

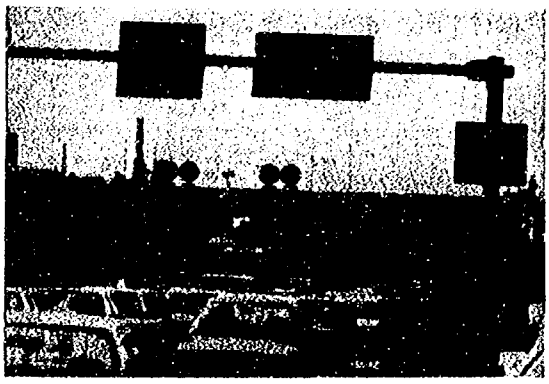


対策名	交差点改良（車線数増）	整理番号	F－4－10
都市（圏）名	新潟市	地点（交差点）名	栗ノ木交差点
路線名（交差道路名）	国道7号（主要地方道新潟新発田村上線、県道新潟港沼垂線）		
事業期間（年度）	平成元年度		
総事業費（百万円）		事業主体	建設省
供用年月日			

	事業前	事業後
調査日時	H1.9.5（火）7:00～9:30	H2.2.27（火）7:00～9:30
交通量（台／時）	1，285	1，391
最大渋滞長（m）	300　（直進車：300m）	300　（直進車：150m）
最大通過時間（分）	8　（直進車：6分）	10　（直進車：3分）
最大信号待ち回数（回）	3	2

事業概要	国道7号の紫竹山方面から当交差点への流入部に左折導流路を設置し、直進車線を増設（2車線→3車線）。これに伴い側道の接続を廃止。
事業整備効果	D方向（図参照）左折車の渋滞は、最大渋滞長、最大通過時間とも増加したが、直進車についてみると渋滞長（300m→150m）、通過時間（6分→3分）とも減少した。これは直進車線が増設されたことによる。 またB方向の渋滞についてみると、渋滞長および通過時間では変化はみられないが、500m以上の渋滞が継続している時間について見ると大幅に減少（対策前：100分以上→対策後：30分程度）しており、D方向の改良に伴う信号現示変更の影響と思われる。
今後の課題	今回の対策により、渋滞の継続時間は短縮されたが、渋滞のピーク時においては、さほど変化がなかった。これは他に都心部に向かう有効な道路がなく、また今後も交通量の増加が予想されることから、当交差点においては立体化等の抜本的対策が必要である。また新潟新発田村上線においても容量不足となっており、拡幅等の容量拡大策が望まれる。

写真（事業実施前）

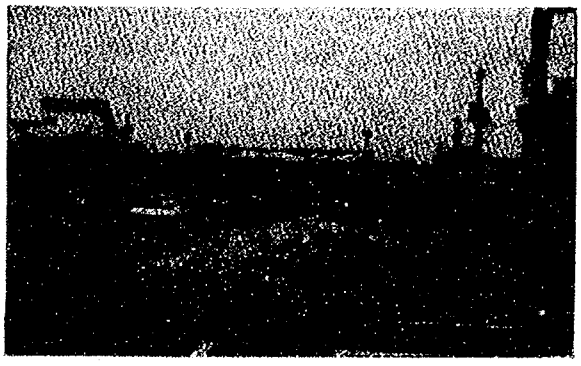


D方向の渋滞状況



B方向の渋滞状況

写真（事業実施後）

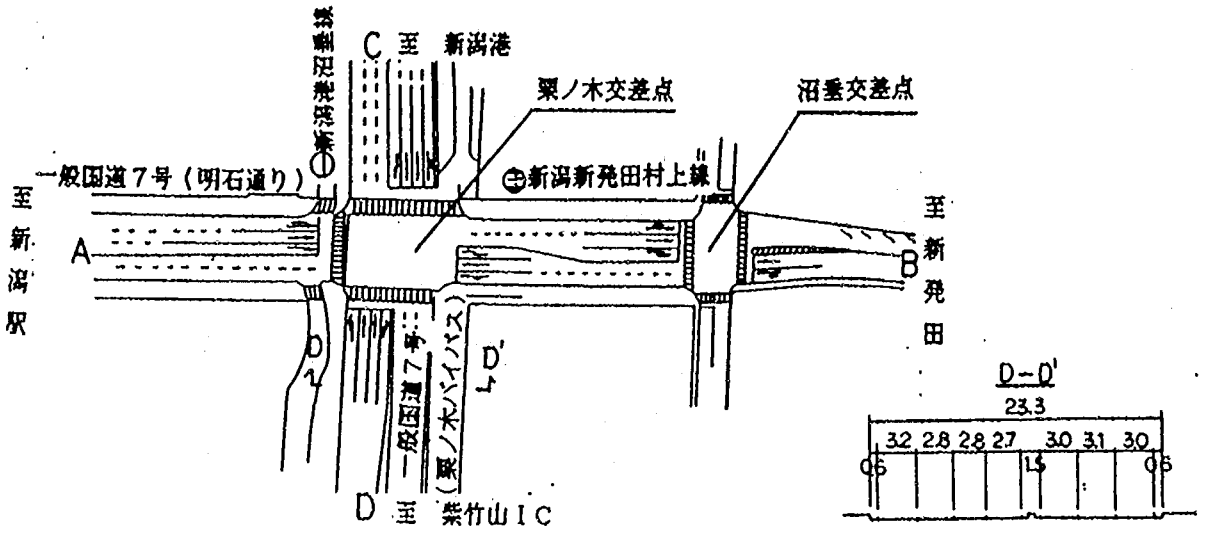


D方向の渋滞状況

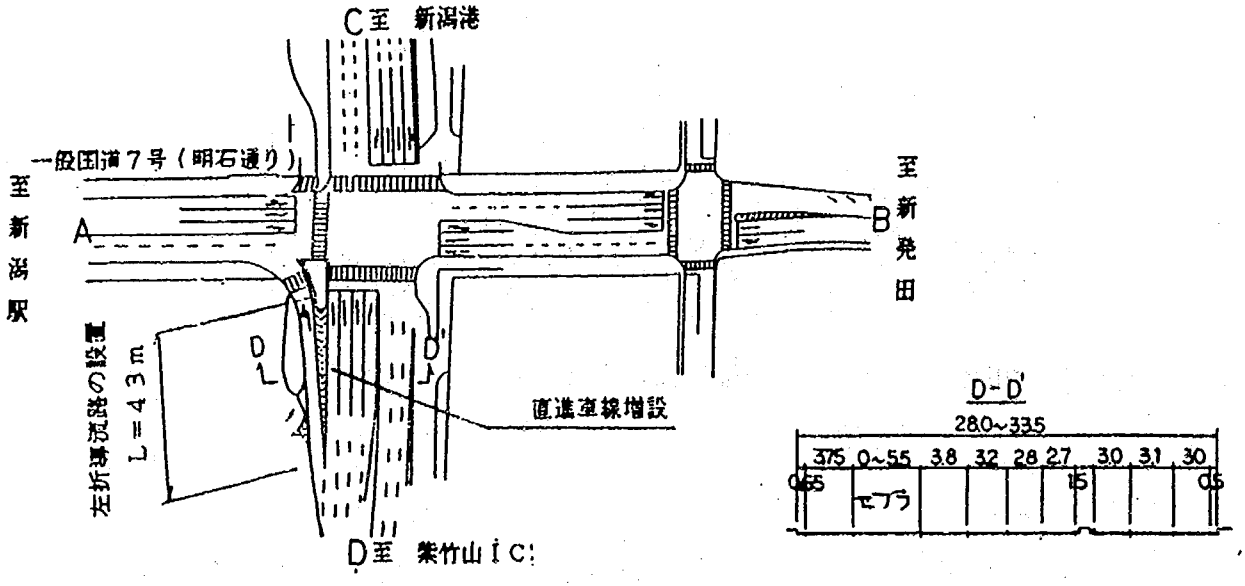


B方向の渋滞状況

概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

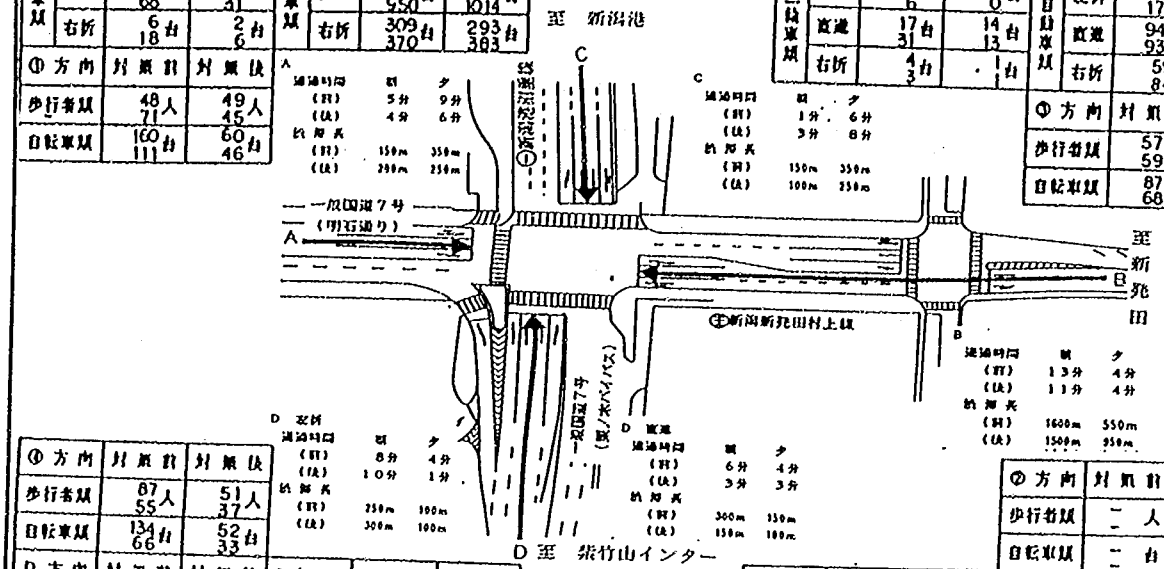
対策前　対策後
上段（朝）7:20～8:20　7:30～8:30
下段（夕）17:20～18:20　17:30～18:30

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	2台 / 10	1台 / 1
	直進	61台 / 68	28台 / 31
	右折	6台 / 18	2台 / 6
自動車類	左折	94台 / 141	193台 / 169
	直進	831台 / 950	701台 / 1014
	右折	309台 / 370	293台 / 383

①方向	対策前	対策後
歩行者類	48人 / 71	49人 / 45
自転車類	160台 / 111	60台 / 46

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	5台 / 6	2台 / 0
	直進	17台 / 31	14台 / 13
	右折	4台 / 3	1台 / 1
自動車類	左折	95台 / 175	82台 / 141
	直進	941台 / 935	1062台 / 928
	右折	59台 / 84	58台 / 96

③方向	対策前	対策後
歩行者類	57人 / 59	83人 / 56
自転車類	87台 / 68	34台 / 19



④方向	対策前	対策後
歩行者類	87人 / 55	51人 / 37
自転車類	134台 / 66	52台 / 33

D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	8台 / 3	4台 / 5
	直進	38台 / 20	16台 / 6
	右折	5台 / 7	0台 / 0
自動車類	左折	326台 / 345	410台 / 531
	直進	829台 / 635	856台 / 661
	右折	130台 / 152	125台 / 147

②方向	対策前	対策後
歩行者類	二人	二人
自転車類	二台	二台

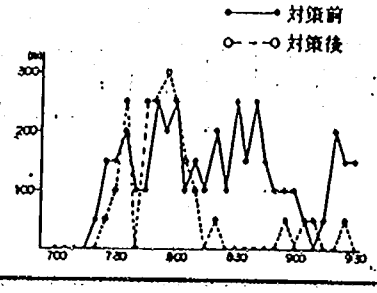
B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	1台 / 1	0台 / 1
	直進	105台 / 39	37台 / 12
	右折	9台 / 6	3台 / 5
自動車類	左折	146台 / 201	173台 / 185
	直進	850台 / 745	920台 / 752
	右折	136台 / 137	129台 / 101

（信号現示）

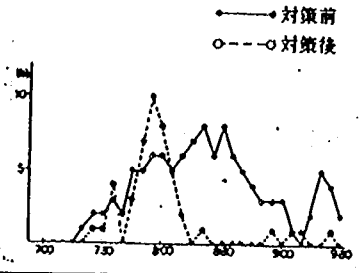
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	サイクル長
事前調査	36 / 22 秒	7 / 14 秒	60 / 52 秒	15 / 22 秒	140 / 130 秒
事後調査	30 / 23 秒	5 / 15 秒	60 / 48 秒	16 / 25 秒	130 / 130 秒

——— 自動車類　- - - 歩行者類　上段：朝　下段：夕

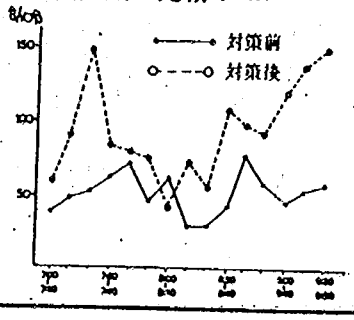
○渋滞長の比較（D左折）



○通過時間の比較（D左折）



○交通量の比較（D左折）

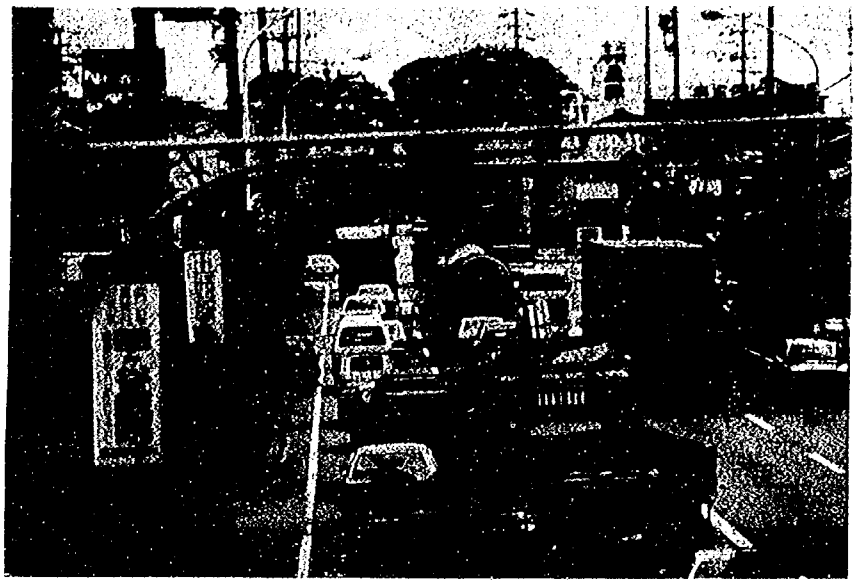


対策名	交差点改良（車線数増）		整理番号	F－5－11
都市（圏）名	清水市	地点（交差点）名	大曲交差点	
路線名（交差道路名）	国道1号（県道入江富士見線、市道大曲飯田線）			
事業期間（年度）	昭和63年度			
総事業費（百万円）			事業主体	建設省
供用年月日				

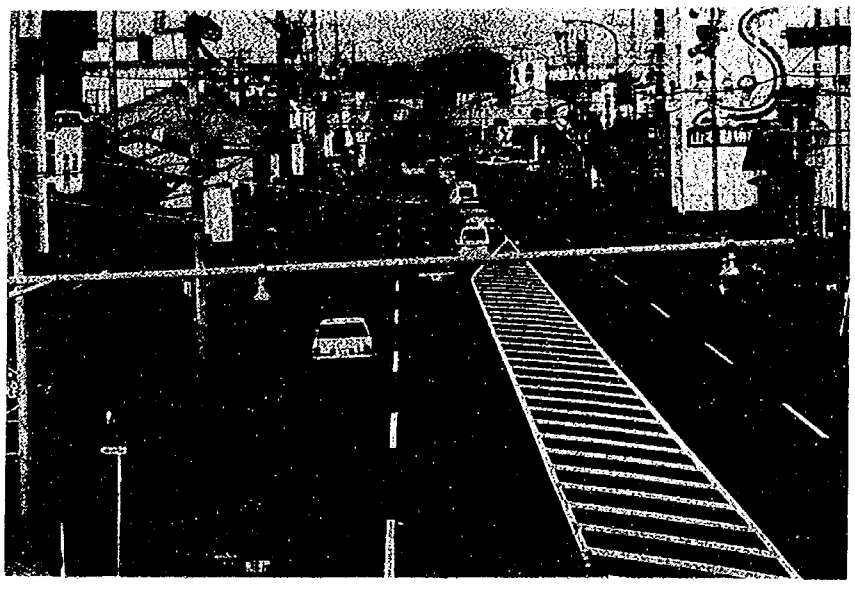
	事業前	事業後
調査日時	S63.5.18（水）16:30～18:30	H1.7.27（木）16:30～18:30
交通量（台／時）	1，501	1，684
最大渋滞長（m）	1，000	100
最大通過時間（分）	4	1
最大信号待ち回数（回）	1	1

事業概要	国道1号の藤枝方面からの当交差点への流入部に幅員2.75mの右折専用レーンを設置。これに伴い、現行の車線幅員を3.25mから3.00mに変更。
事業整備効果	当交差点は、東西に通過する国道1号と南北の幹線道路との結節点で、交差点形状が5枝と複雑なため渋滞が発生していた。 渋滞対策として右折レーンを設置した結果、市街地を通過する交通と清水市街地へ向かう交通とを分離することができ、渋滞長で1,000mあったものが100mに減少し、直進車の流れもスムーズになった。
今後の課題	当交差点は通過交通と地域交通との混在が生じており、その結果大曲をはじめとする市街地内の主要交差点において慢性的な渋滞が発生している。今後、渋滞緩和効果の高い静清バイパス等の幹線道路を早期に整備するなどの抜本的な対策が望まれる。

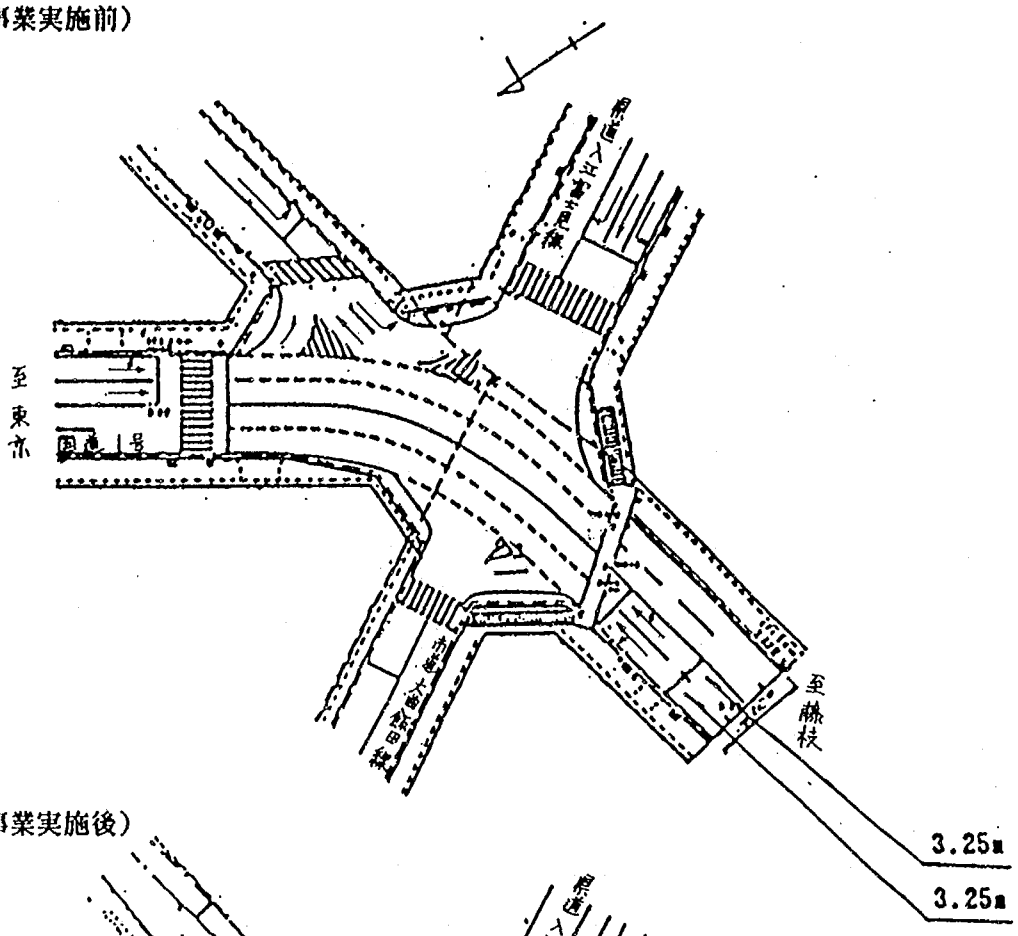
写真（事業実施前）



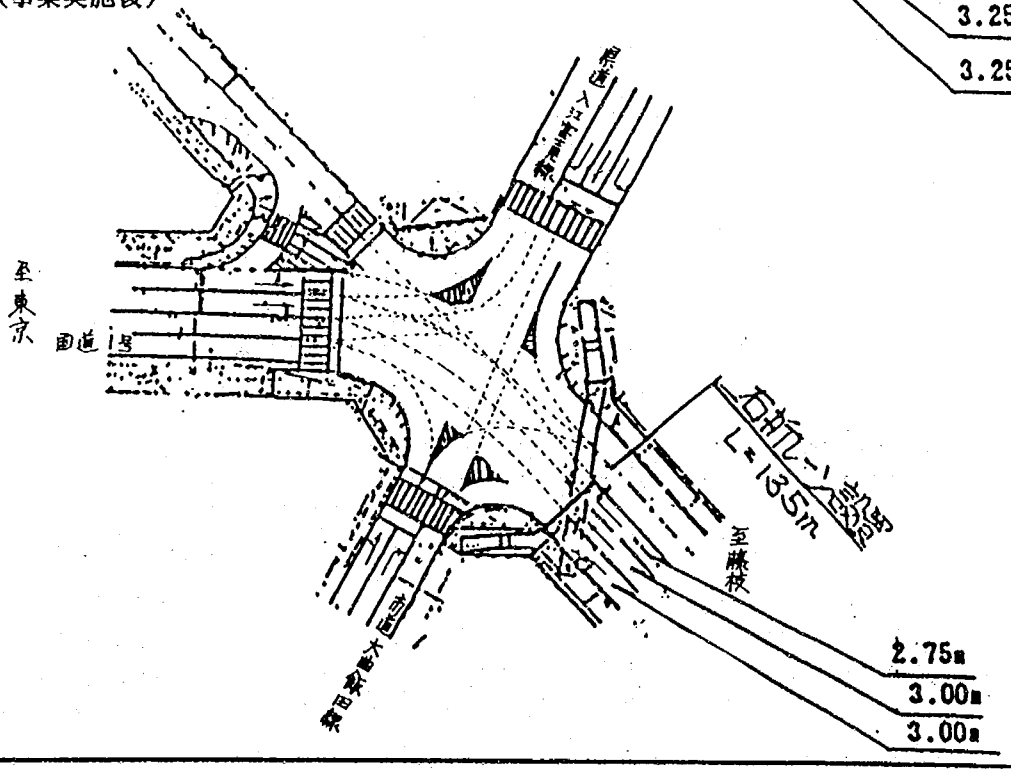
写真（事業実施後）



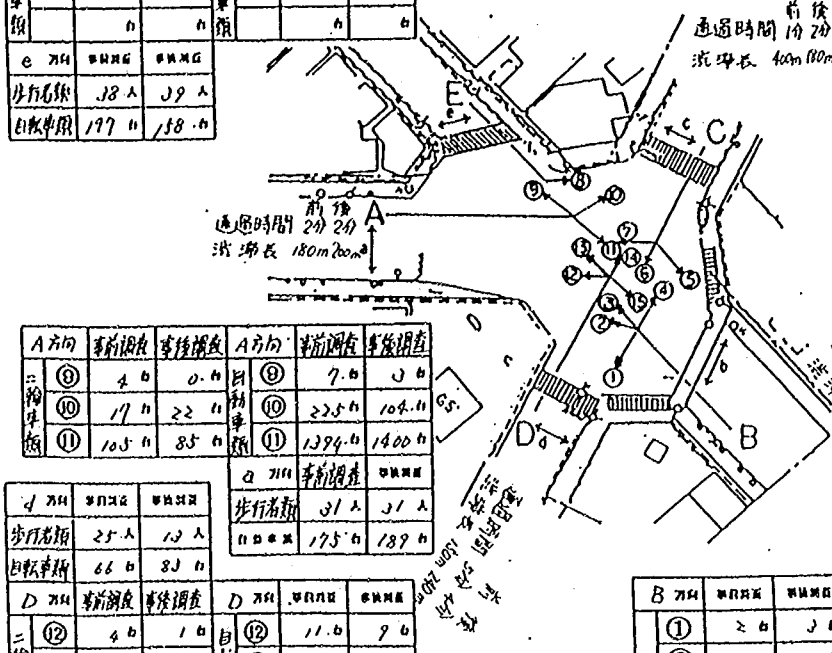
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



E 方向		事前調査	事後調査
二輪車類	⑧	4 h	6 h
		h	h
		h	h
自動車類	⑧	30 h	31 h
		h	h
		h	h

e 方向	事前調査	事後調査
歩行者類	38 人	39 人
自転車類	197 h	158 h

C 方向		事前調査	事後調査
二輪車類	⑤	11 h	14 h
	⑥	23 h	39 h
	⑦	10 h	4 h
自動車類	⑤	338 h	338 h
	⑥	283 h	371 h
	⑦	88 h	94 h

c 方向	事前調査	事後調査
歩行者類	35 人	31 人
自転車類	120 人	94 h

A 方向		事前調査	事後調査
二輪車類	⑨	4 h	0 h
	⑩	17 h	22 h
	⑪	105 h	85 h
自動車類	⑨	7 h	3 h
	⑩	225 h	104 h
	⑪	1394 h	1400 h

a 方向	事前調査	事後調査
歩行者類	31 人	31 人
自転車類	175 h	189 h

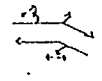
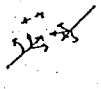
d 方向	事前調査	事後調査
歩行者類	25 人	13 人
自転車類	66 h	83 h

D 方向		事前調査	事後調査
二輪車類	⑫	4 h	1 h
	⑬	2 h	1 h
	⑭	40 h	35 h
	⑮	5 h	4 h
自動車類	⑫	11 h	9 h
	⑬	7 h	12 h
	⑭	357 h	330 h
	⑮	58 h	50 h

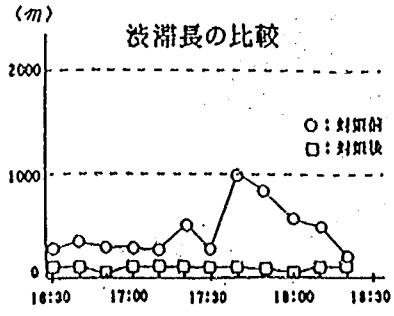
b 方向	事前調査	事後調査
歩行者類	20 人	17 人
自転車類	12 h	3 h

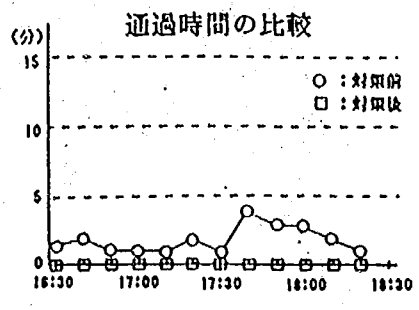
B 方向		事前調査	事後調査
	①	2 h	3 h
	②	102 h	80 h
	③	10 h	7 h
	④	7 h	8 h
	①	18 h	36 h
	②	1203 h	1329 h
	③	92 h	86 h
	④	188 h	233 h

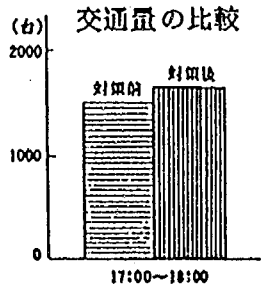
(信号現示)

	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	１０５秒	２８秒	４秒	４４秒	秒	秒	１８１秒
事後調査	９７秒	２７秒	１４秒	３５秒	秒	秒	１７３秒

自動車類　　歩行者類



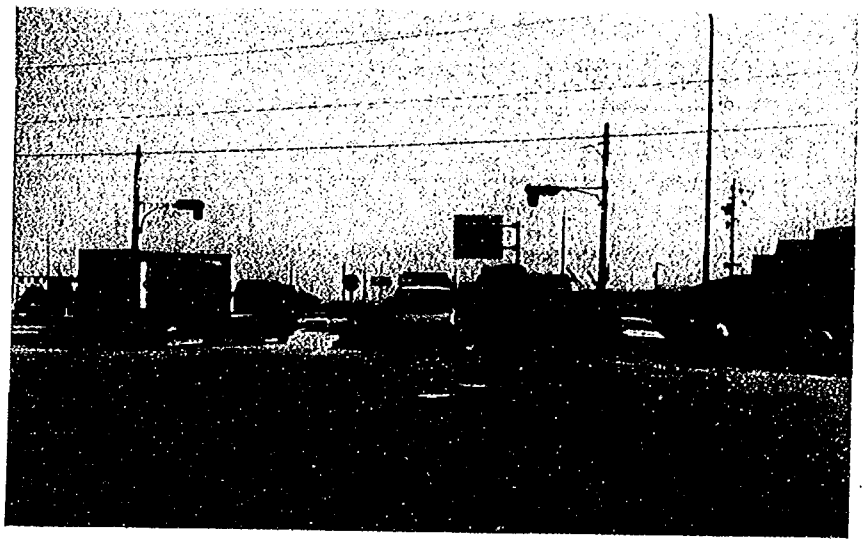




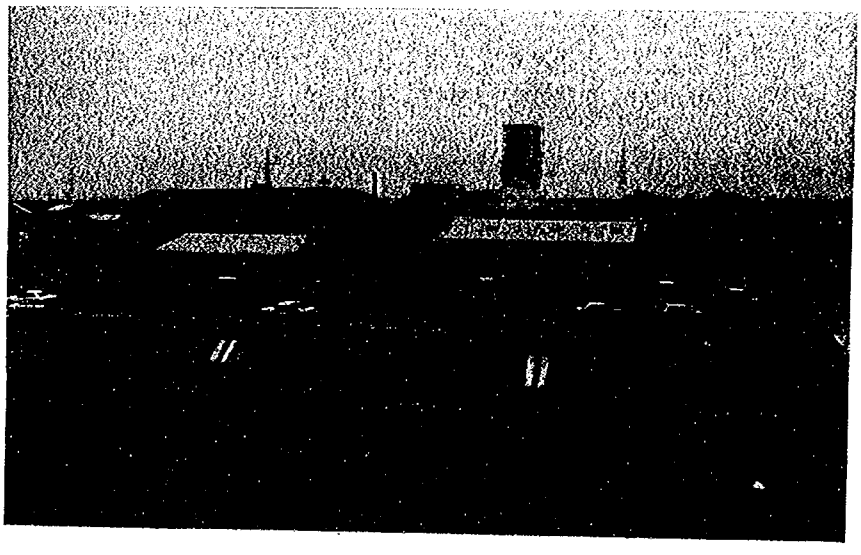
対策名	交差点改良（車線数増）	整理番号	F－5－12
都市（圏）名	名古屋	地点（交差点）名	梅之郷交差点
路線名（交差道路名）	国道３０２号（国道２３号）		
事業期間（年度）	昭和６３年度		
総事業費（百万円）		事業主体	建設省
供用年月日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.9.13（火）16:00～18:00	H1.5.17（水）7:00～9:00
交通量（台／時）	1，138	816
最大渋滞長（m）	400	200
最大通過時間（分）	11	3
最大信号待ち回数（回）	5	1
事業概要	国道３０２号の当交差点への流入部に右折専用レーンを増設、右折車線を２車線化。	
事業整備効果	国道３０２号北向きの右折レーン増設により、右折車の直進車へ対する阻害が少なくなり、渋滞長、通過時間とも減少し、整備効果が見られた。	
今後の課題	当交差点は暫定であり、立体交差点にするまでの対策として右折レーンの滞留長の延伸や、交通量変動を考慮した信号現示の見直し等の対策が望まれる。	

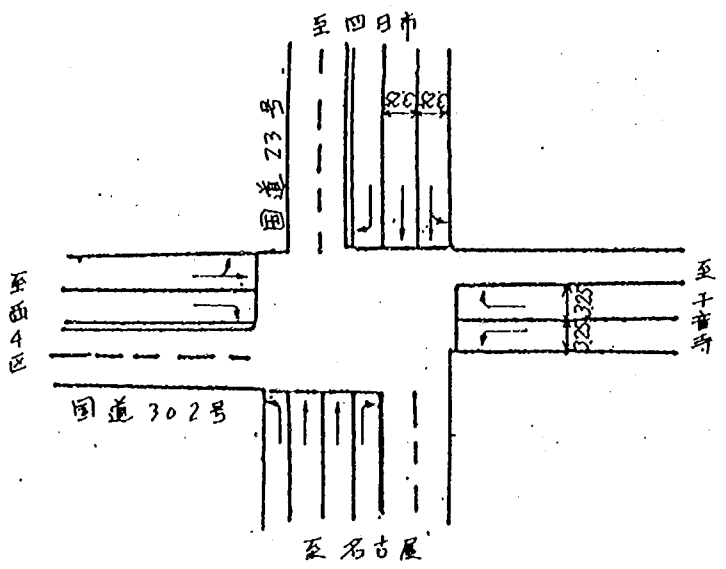
写真（事業実施前）



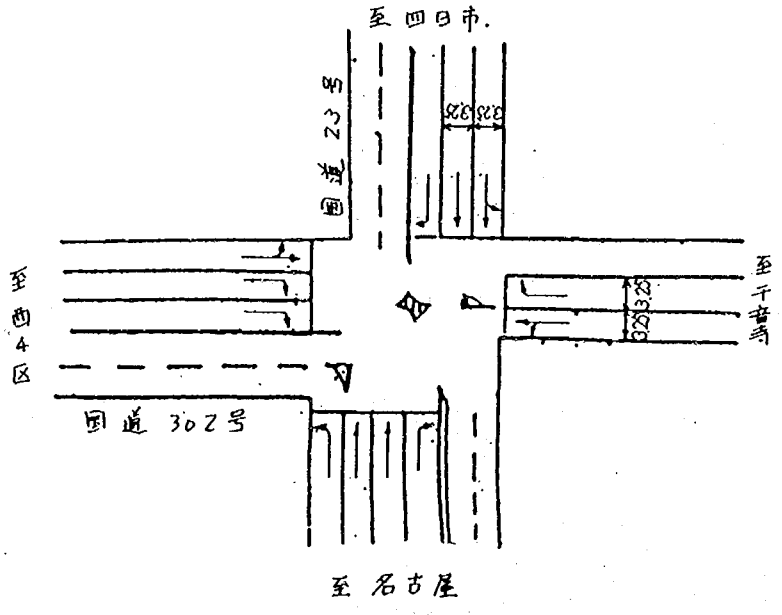
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



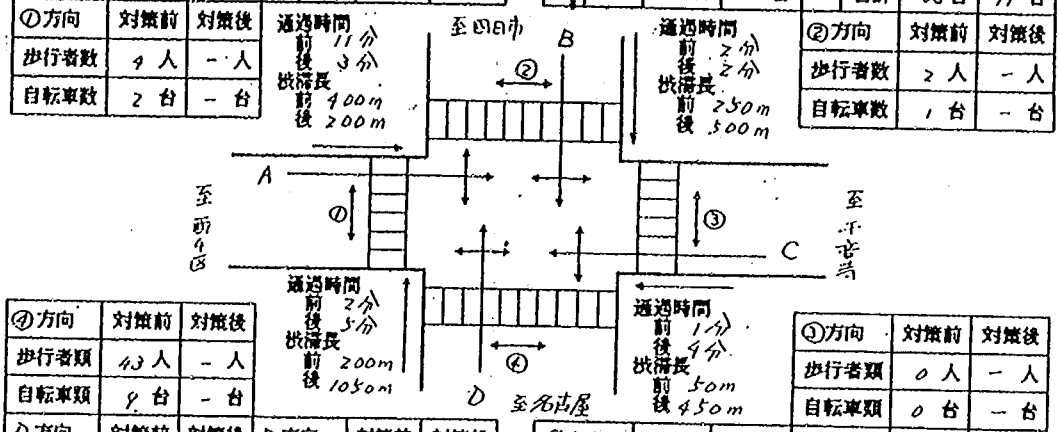
交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0 台	－ 台
	直進	17 台	－ 台
	右折	10 台	－ 台
①方向		対策前	対策後
歩行者数		4 人	－ 人
自転車数		2 台	－ 台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	16 台	台
	直進	163 台	台
	右折	台	台

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	6 台	－ 台
	直進	23 台	－ 台
	右折	0 台	－ 台

B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	181台	123 台
	直進	2798台	3086台
	右折	98 台	99 台
②方向		対策前	対策後
歩行者数		2 人	－ 人
自転車数		1 台	－ 台



④方向	対策前	対策後
歩行者類	43 人	－ 人
自転車類	8 台	－ 台

D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0 台	－ 台
	直進	37 台	－ 台
	右折	4 台	－ 台

D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	631台	92 台
	直進	2736台	2494台
	右折	144 台	2615台

③方向	対策前	対策後
歩行者類	0 人	－ 人
自転車類	0 台	－ 台

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	6 台	－ 台
	直進	7 台	－ 台
	右折	0 台	－ 台

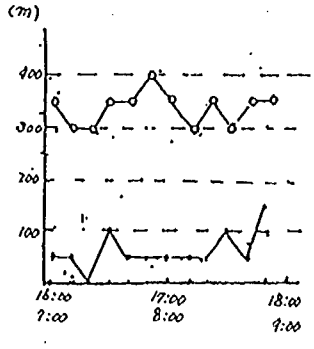
C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	180 台	195 台
	直進	141 台	220 台
	右折	113 台	114 台

（信号現示）

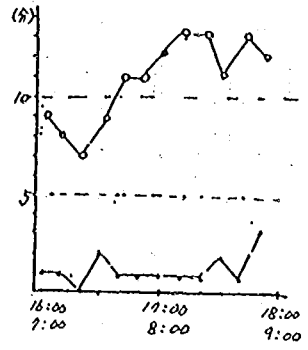
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	計
	同上	同上	同上	同上	
事前調査	７８秒	７秒	４０秒	２０秒	１４５秒
事後調査	８０秒	７秒	４０秒	１４秒	１４１秒

—— 自動車類　---- 歩行者類

渋滞長の比較



通過時間の比較



対策名	交差点改良（車線数増）、拡幅	整理番号	F－5－13
都市（圏）名	名古屋市	地点（交差点）名	緑区大慶橋交差点
路線名（交差道路名）	国道1号（主要地方道高針大高線）		
事業期間（年度）	昭和59年度～昭和63年度		
総事業費（百万円）		事業主体	名古屋市
供用年月日	平成元年3月30日		

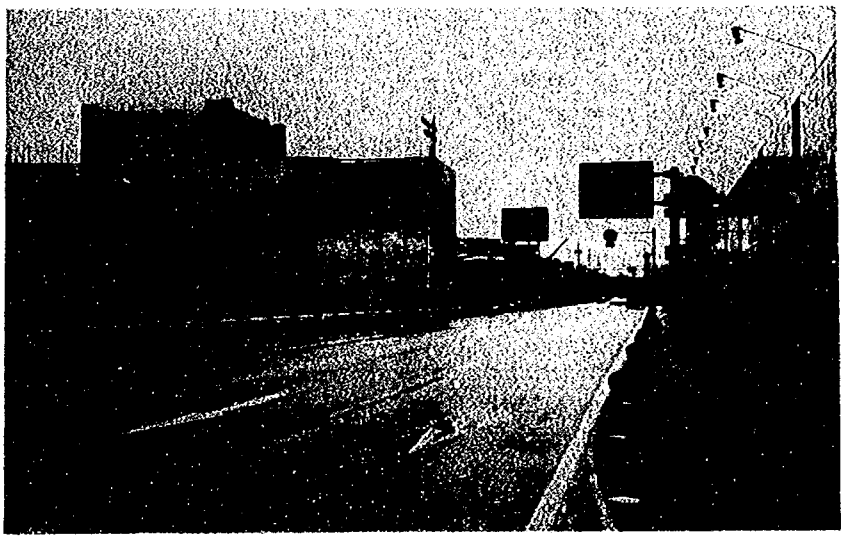
	事業前	事業後
調査日時	詳細なデータなし	詳細なデータなし
交通量（台／時）		
最大渋滞長（m）	3，987	3，921
最大通過時間（分）		
最大信号待ち回数（回）		

事業概要	高針大高線の拡幅および国道1号線の下り線に80mの右折専用レーンを設置。
事業整備効果	鳴海町地区の国道1号から北部方面は名鉄名古屋本線と扇川により地域分断されているため南北にアクセスする道路として県道松本名古屋線と鳴子団地大高線に交通が集中し、渋滞発生の原因となっていた。 高針大高線の整備により、これら道路への流入交通が減り、整備効果が現われた。
今後の課題	今後、渋滞方向の国道1号の交差点部分の拡幅整備を平成2年度から事業着手の予定であり、交差点の交通容量の増加を図る。

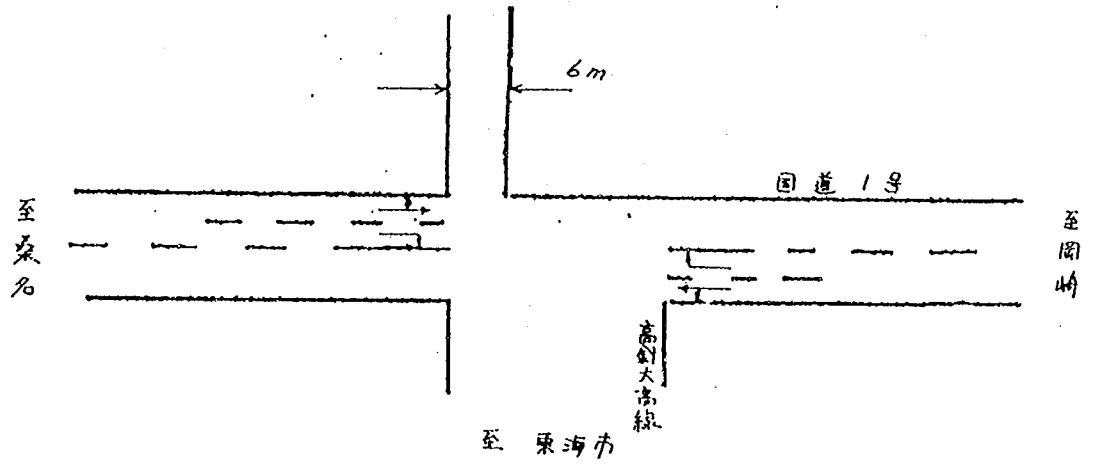
写真（事業実施前）



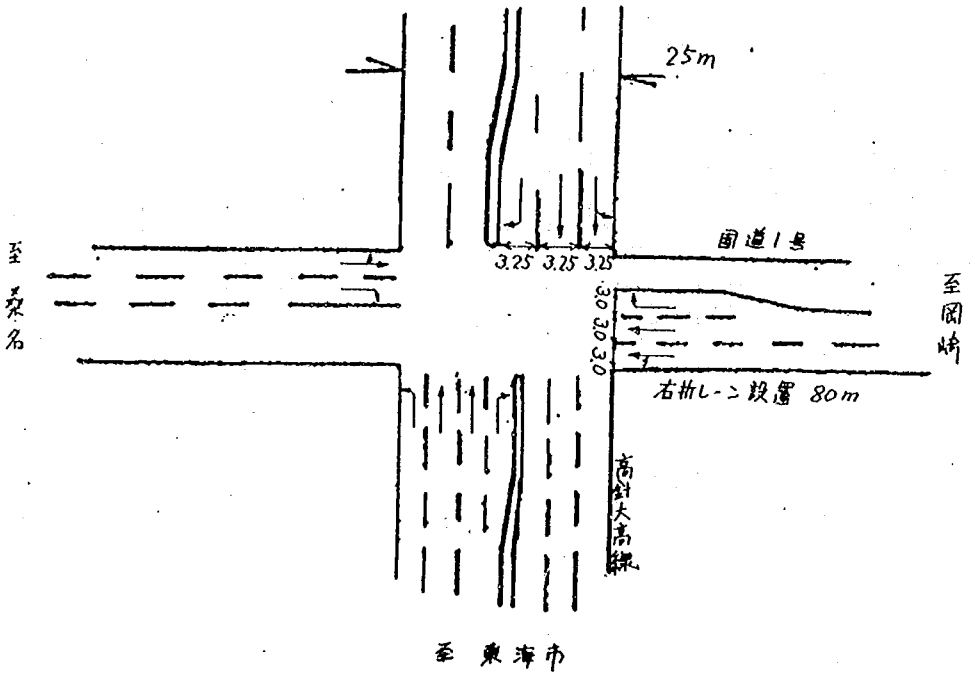
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	3台	2台
	直進	13台	28台
	右折	15台	5台

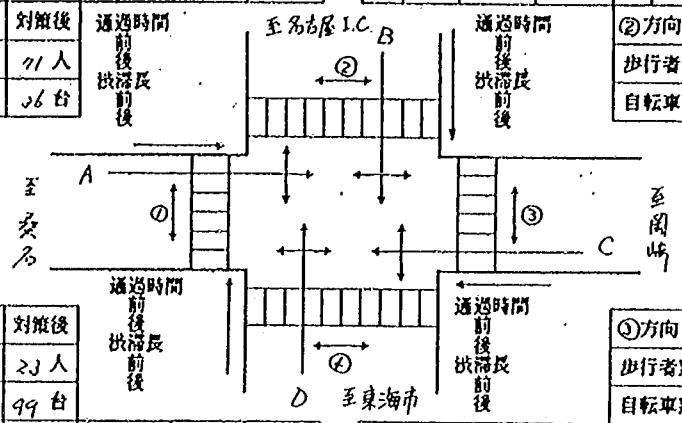
A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	4台	20台
	直進	906台	777台
	右折	248台	265台

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0台	0台
	直進	12台	19台
	右折	1台	0台

B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	5台	33台
	直進	136台	546台
	右折	173台	57台

①方向	対策前	対策後
歩行者数	155人	71人
自転車数	41台	26台

②方向	対策前	対策後
歩行者数	21人	19人
自転車数	23台	46台



④方向	対策前	対策後
歩行者類	33人	23人
自転車類	66台	99台

D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	12台	75台
	直進	2台	6台
	右折	2台	0台

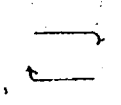
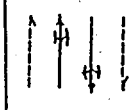
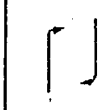
D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	633台	705台
	直進	14台	382台
	右折	182台	88台

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	8台	4台
	直進	186台	40台
	右折	0台	4台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	183台	110台
	直進	1452台	895台
	右折	1台	43台

③方向	対策前	対策後
歩行者類	人	46人
自転車類	台	87台

（信号現示）

	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	計
					
事前調査	秒	秒	秒		秒
事後調査	96秒	10秒	33秒	5秒	160秒

—— 自動車類　　---- 歩行者類

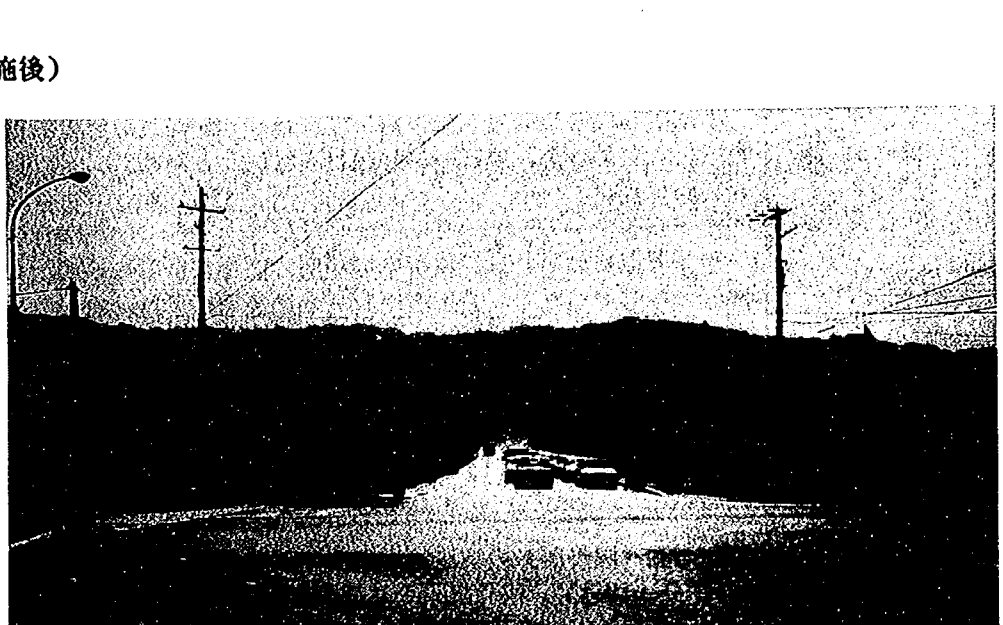
対策名	交差点改良（車線数増）		整理番号	F－6－14
都市（圏）名	神戸市	地点（交差点）名	木見交差点	
路線名（交差道路名）	主要地方道小部明石線（主要地方道神戸三木線）			
事業期間（年度）	平成元年度			
総事業費（百万円）	18		事業主体	神戸市
供用年月日	平成2年4月1日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.6.22（水）6:30～9:30	H2.7.18（水）6:30～9:30
交通量（台／時）	705	787
最大渋滞長（m）	3，100	100
最大通過時間（分）	20	2
最大信号待ち回数（回）	13	1
事業概要	小部明石線の当交差点流入部に滞留長40.0m、幅員2.5mの右折専用レーンを設置。これに伴い、現行の車線幅員を3.0mから2.75mに、歩道幅員を2.25mから1.5mに変更。	
事業整備効果	当交差点においては、右折車の滞留の直進左折車への通行の妨げにより、渋滞が生じていたが、右折専用レーンの設置により、右折車を含む交通量が増加し、また渋滞も減少した。	
今後の課題	A方向（図参照）の渋滞は逆に増加しており（渋滞長1,200→1,650m、通過時間8分→10分）、信号現示の見直し等対策が望まれる。	

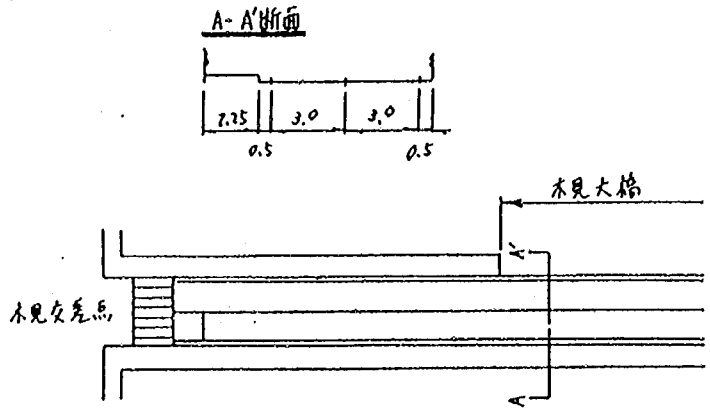
写真（事業実施前）



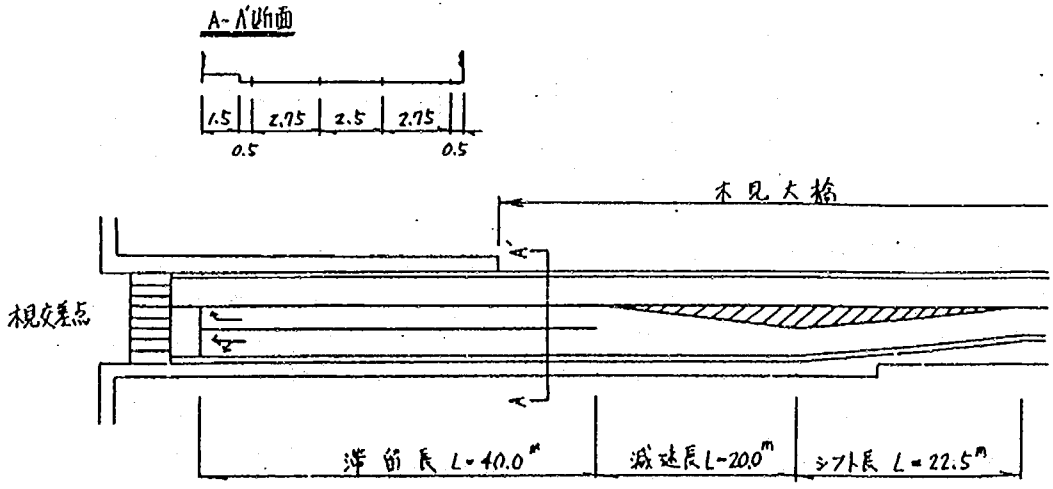
写真（事業実施後）



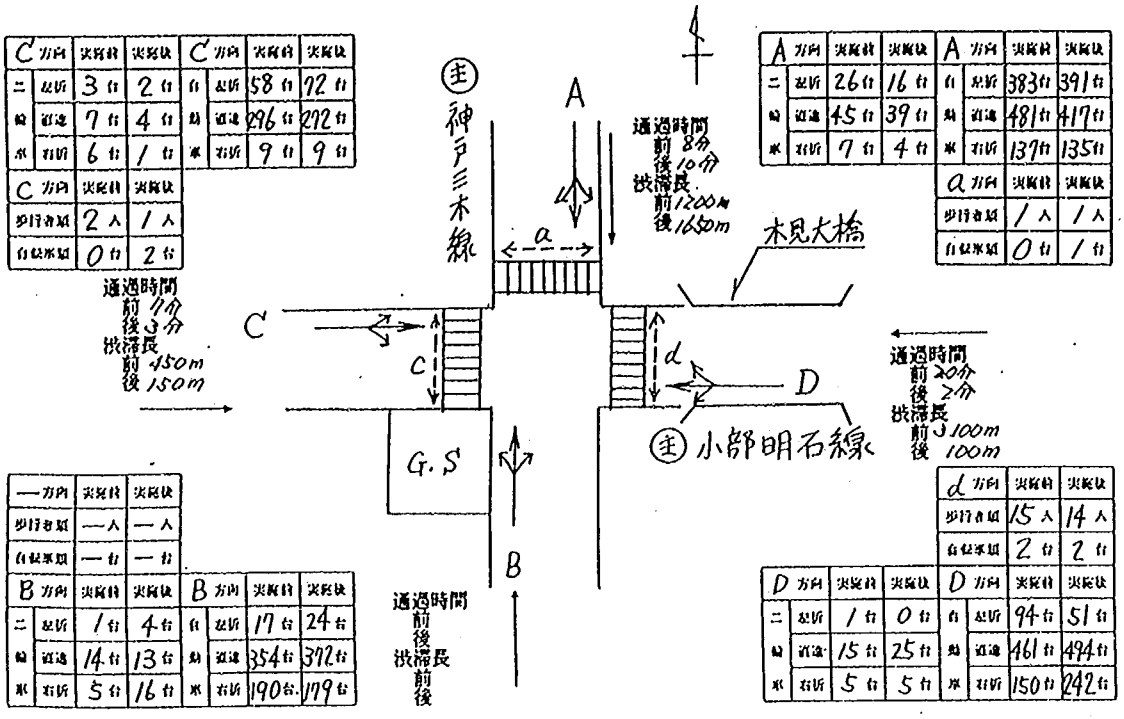
概略図（事業実施前）



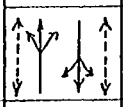
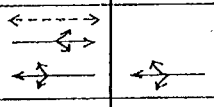
概略図（事業実施後）



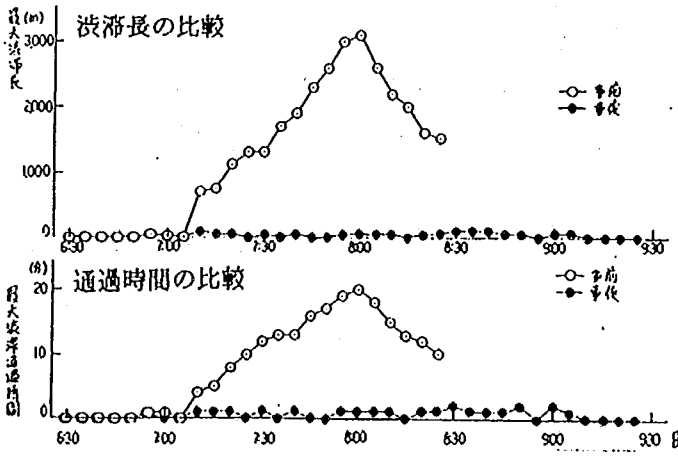
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

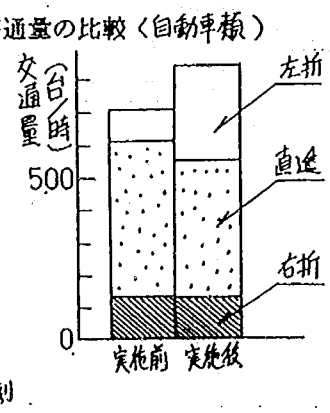


（信号現示）

	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	45 秒	35 秒	10 秒	秒	秒	秒	90 秒
事後調査	76	40	30				146

← 自動車類　← 歩行者類

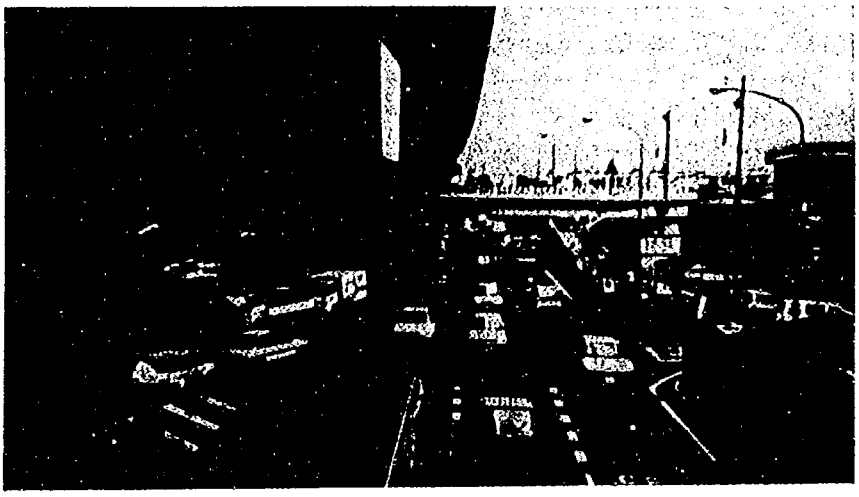




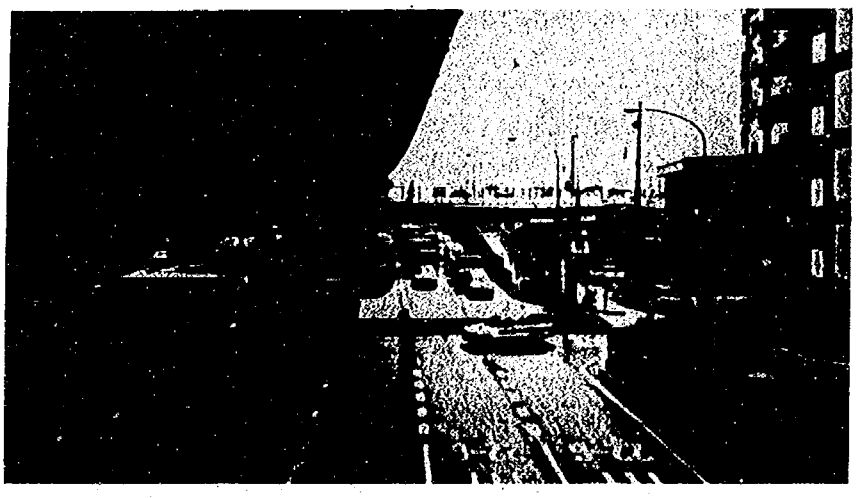
対策名	交差点改良（車線数増）		整理番号	Ｆ－６－１５
都市（圏）名	神戸市	地点（交差点）名	深江交差点	
路線名（交差道路名）	市道深江浜町１号線（国道４３号）			
事業期間（年度）	昭和６３年度			
総事業費（百万円）	２３		事業主体	神戸市
供用年月日	平成元年１月３１日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.12.7（水）15:30～17:30	H2.3.27（火）15:30～17:30
交通量（台／時）	９３６	９８０
最大渋滞長（m）	６００	１４０
最大通過時間（分）	7	1
最大信号待ち回数（回）	－	－
事業概要	当交差点における市道深江浜町１号線（北行き）に左折専用レーンを増設し、左折専用車線の２車線化。	
事業整備効果	市道深江浜町１号線に約600m発生していた渋滞は左折レーンを増設したことにより最大渋滞長で600mから140mに、最大通過時間で7分から1分に減少した。	
今後の課題	国道４３号線側は渋滞が激しく（事業前→事業後：1,100m→1,530m、10分→10分、2,906台/時→3,003台/時）、これは阪神高速から国道４３号に流入する車がこの時間帯に多いこと及び大型車の右折が多く、車線をふさいでしまうことが原因と思われる。対策としては、信号サイクルの第２現示を夕方一定時間のみ長くすることが考えられる。また長期的対策として国道４３号側の高架化により神戸方面からの右折車を分散する対策が望まれる。	

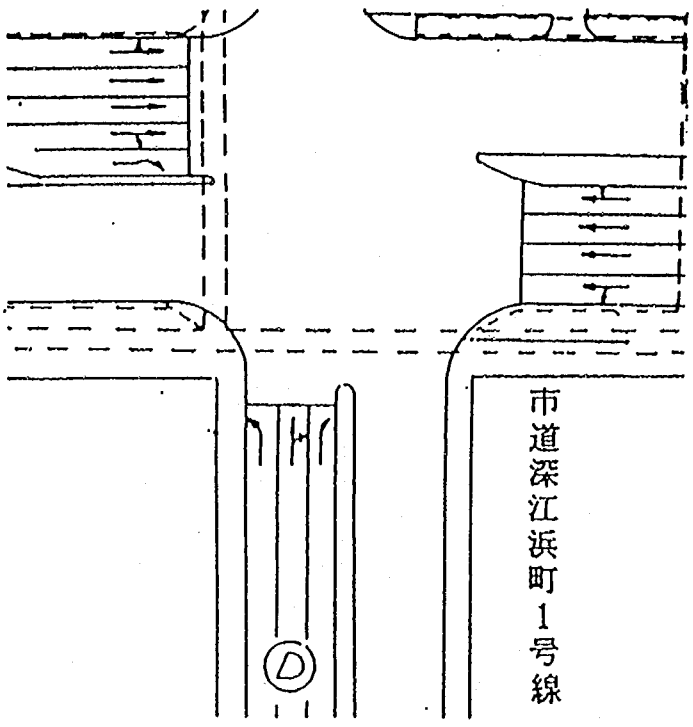
写真（事業実施前）



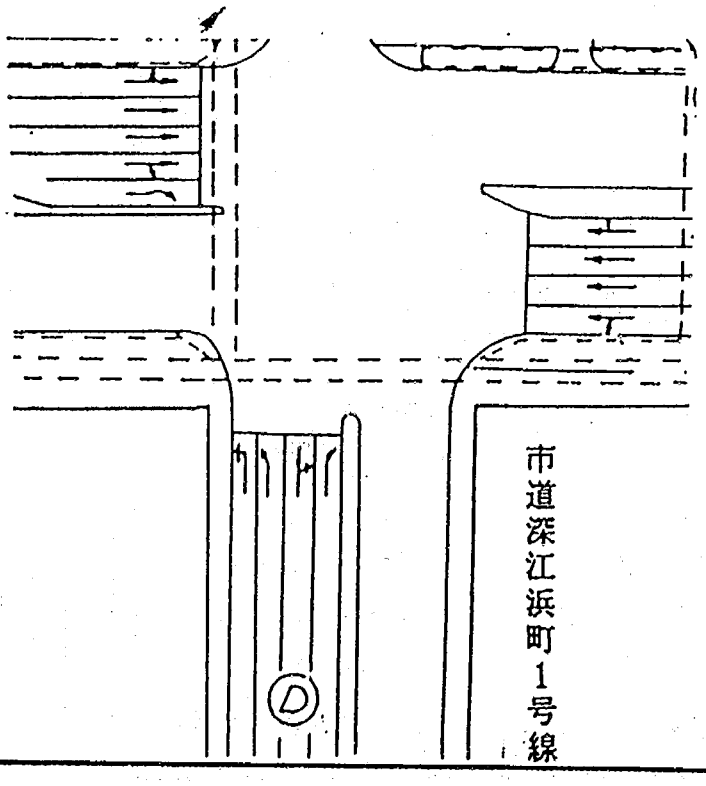
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）

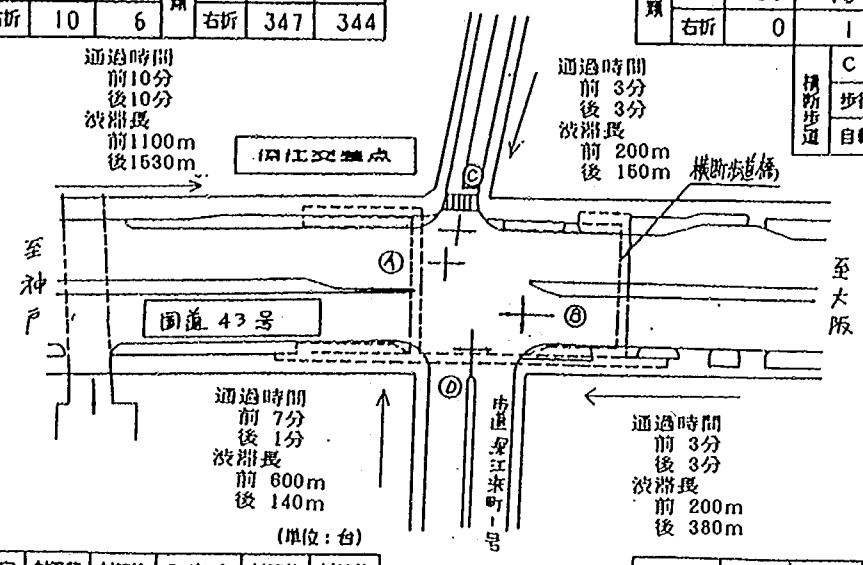


交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後	A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	11	5	自動車類	左折	46	39
	直進	51	59		直進	2513	2620
	右折	10	6		右折	347	344

C方向		対策前	対策後	C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0	2	自動車類	左折	28	35
	直進	26	16		直進	204	190
	右折	0	1		右折	32	23

横断歩道	C方向	対策前	対策後
	歩行者類	115人	57人
	自転車類	21台	25台



(単位：台)

D方向		対策前	対策後	D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	18	13	自動車類	左折	474	500
	直進	49	30		直進	148	131
	右折	10	5		右折	317	349

(単位：台)

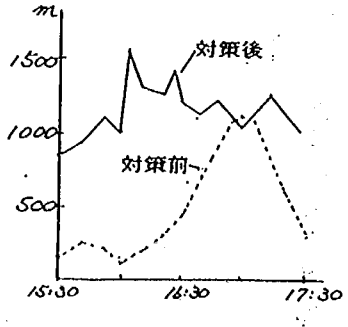
B方向		対策前	対策後	B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	4	11	自動車類	左折	413	406
	直進	50	35		直進	1991	2658
	右折	0	0		右折	56	51

(信号現示)

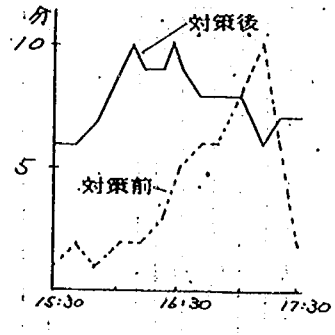
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
事前調査	68秒	26秒	28秒	18秒	—秒	—秒	140秒
事後調査	68秒	26秒	28秒	18秒	—秒	—秒	140秒

← ——— 自動車類　← - - - - - - - 歩行者類

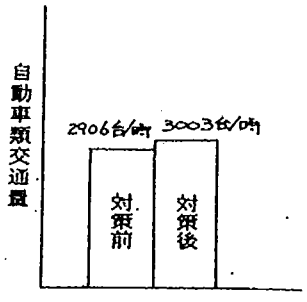
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較

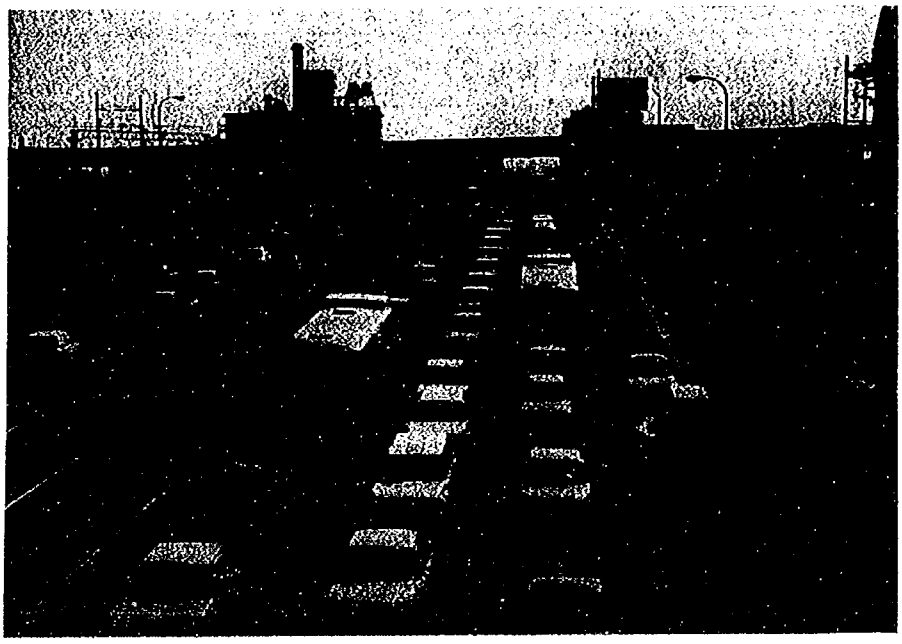


対策名	交差点改良（車線数増）	整理番号	F－7－16
都市（圏）名	岡山市	地点（交差点）名	清心町交差点
路線名（交差道路名）	国道53号（国道180号）		
事業期間（年度）	昭和63年度		
総事業費（百万円）	4	事業主体	建設省
供用年月日	平成元年3月3日		

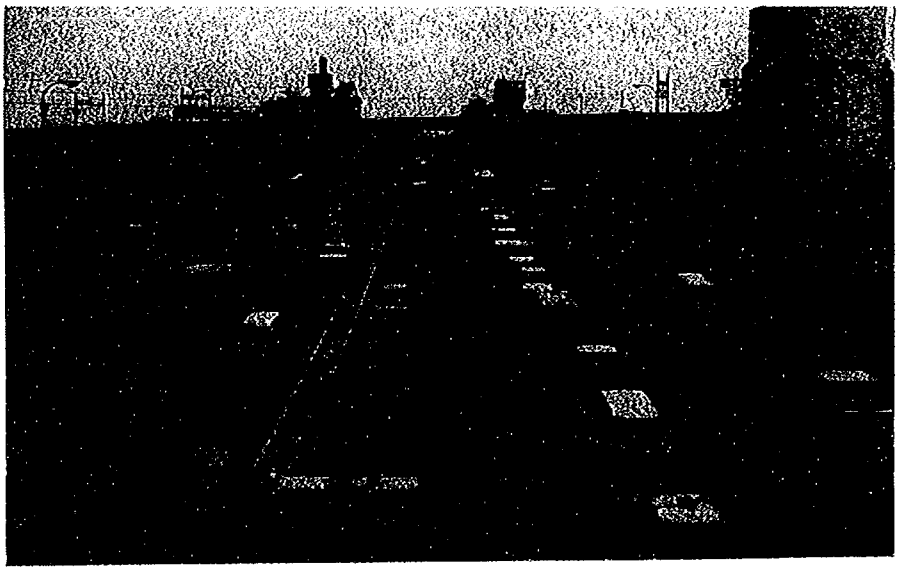
	事業前	事業後
調査日時	S63.9.21（水）	H1.3.7（火）
交通量（台／時）	1，734	1，652
最大渋滞長（m）	400	渋滞なし
最大通過時間（分）	10	渋滞なし
最大信号待ち回数（回）	5	1

事業概要	清心町交差点の国道53号(下り線)の右折専用レーンを1車線増設し、当交差点の右折車線を2車線化。
事業整備効果	当交差点は、渋滞方向となっていた国道53号津山方面の右折レーンが不足していたため渋滞が発生していた。また、国道53号と国道180号の結節点となっていることから大量の交通が集中していることも原因になっていた。よって当交差点に右折レーンを増設し交差点容量を増やし、その結果渋滞は解消した。
今後の課題	当交差点の渋滞は解消したが、前後の交差点の渋滞は逆に増加しており、抜本的対策として、当交差点が市街中心部に位置し市街地を通過する通過交通が集中していることから、この通過交通の排除を目的とした環状道路の整備が望まれる。

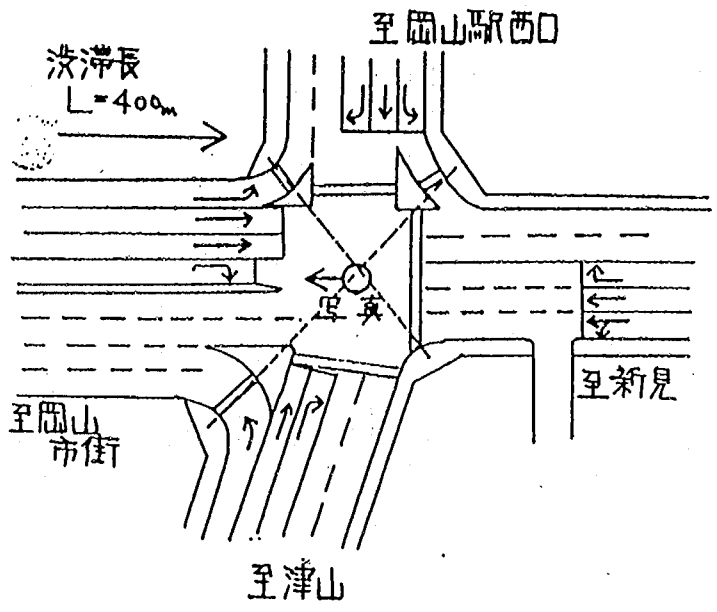
写真（事業実施前）



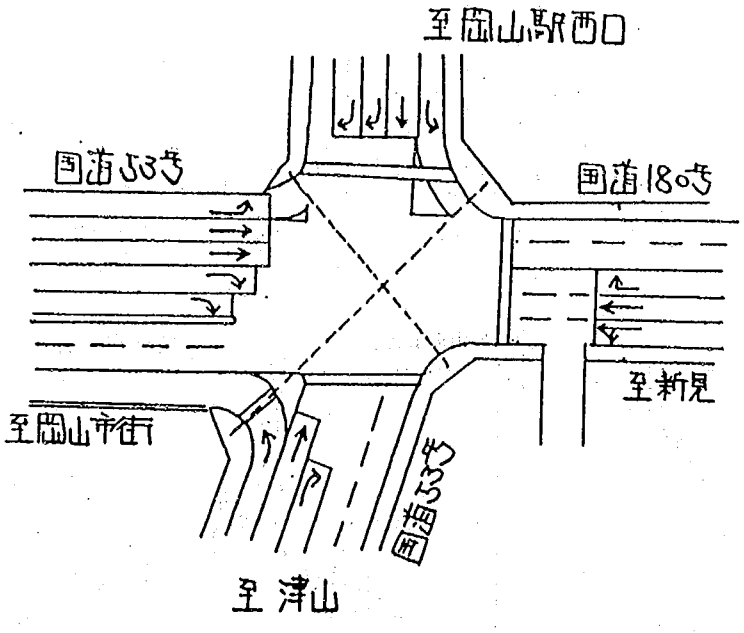
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



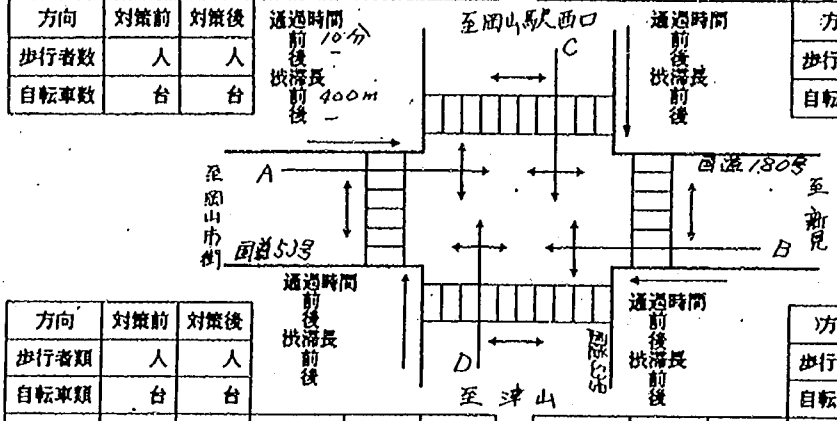
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台
方向		対策前	対策後
歩行者数		人	人
自転車数		台	台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	535台	472台
	直進	673台	597台
	右折	526台	583台

方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台

方向		対策前	対策後
自動車類	左折	93台	77台
	直進	169台	164台
	右折	284台	333台
方向		対策前	対策後
歩行者数		人	人
自転車数		台	台



方向		対策前	対策後
歩行者類		人	人
自転車類		台	台

方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台

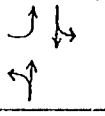
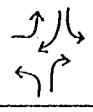
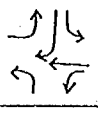
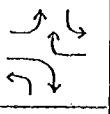
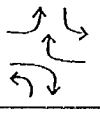
方向		対策前	対策後
自動車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台

方向		対策前	対策後
歩行者類		人	人
自転車類		台	台

方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台

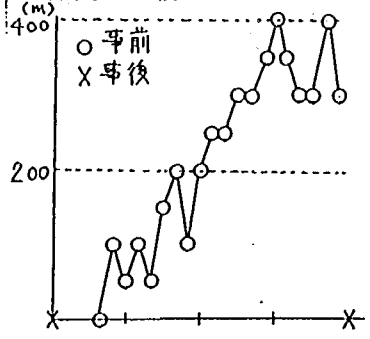
方向		対策前	対策後
自動車類	左折	台	台
	直進	台	台
	右折	台	台

（信号現示）

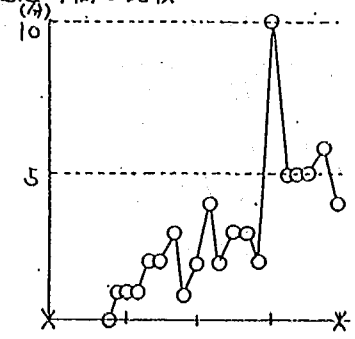
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	39 秒	23 秒	30 秒	21 秒	27 秒	秒	140秒
事後調査	40 秒	23 秒	26 秒	24 秒	27 秒	秒	140秒

← ——— 自動車類　← ····· 歩行者類

渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較

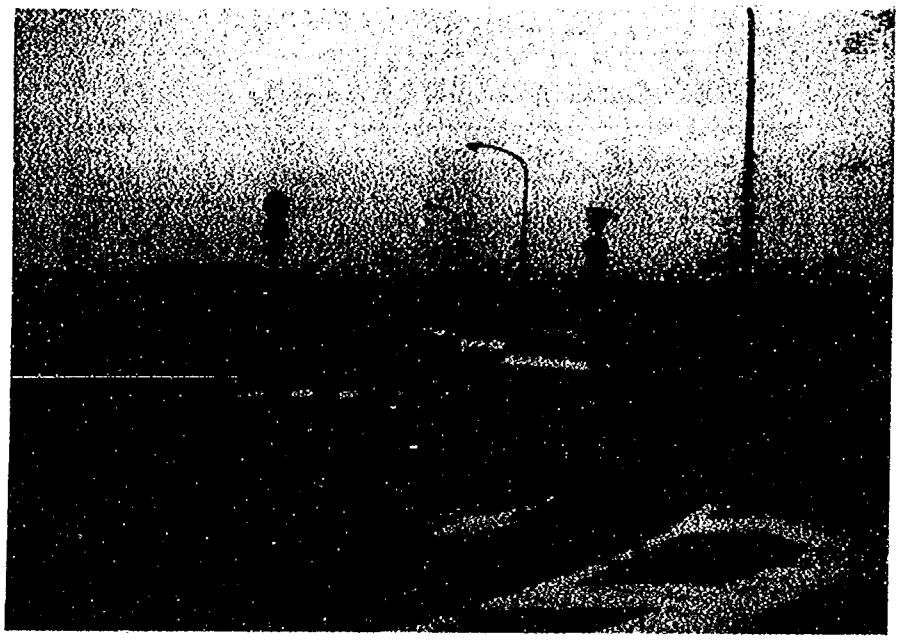
事前（7:00～8:00）
1,734台/時間

事後（7:00～8:00）
1,652台/時間

対策名	交差点改良（車線数増・拡幅）、信号機設置		整理番号	F－7－17
都市（圏）名	倉敷市	地点（交差点）名	船穂橋東詰交差点	
路線名（交差道路名）	主要地方道倉敷金光線（県道倉敷西環状線）			
事業期間（年度）	昭和63年度			
総事業費（百万円）	96		事業主体	岡山県
供用年月日	平成元年3月			

	事業前	事業後
調査日時	S63.11.9（水）	H1.9.5（火）
交通量（台／時）	840	850
最大渋滞長（m）	1，550	450
最大通過時間（分）	18	3
最大信号待ち回数（回）	－	2
事業概要	船穂橋を部分拡幅し右折専用レーン（95m）を設置。また、交差点に信号機を設置。	
事業整備効果	船穂橋東詰交差点は高梁橋以西より倉敷市内に向かう通勤交通が船穂橋に集中することにより、交差点の容量が不足し渋滞が発生していた。よって、船穂橋橋上に右折レーンを設置し、交差点容量を増加させた。その結果、最大渋滞長で1,550mから450mに、最大通過時間で18分から3分に減少した。	
今後の課題	交通の特性を把握し、信号現示の適正な運用を図る必要がある。また、長期的対策としては、直進道路（金光船穂倉敷線）を整備し、交差点容量の増加が望まれる。	

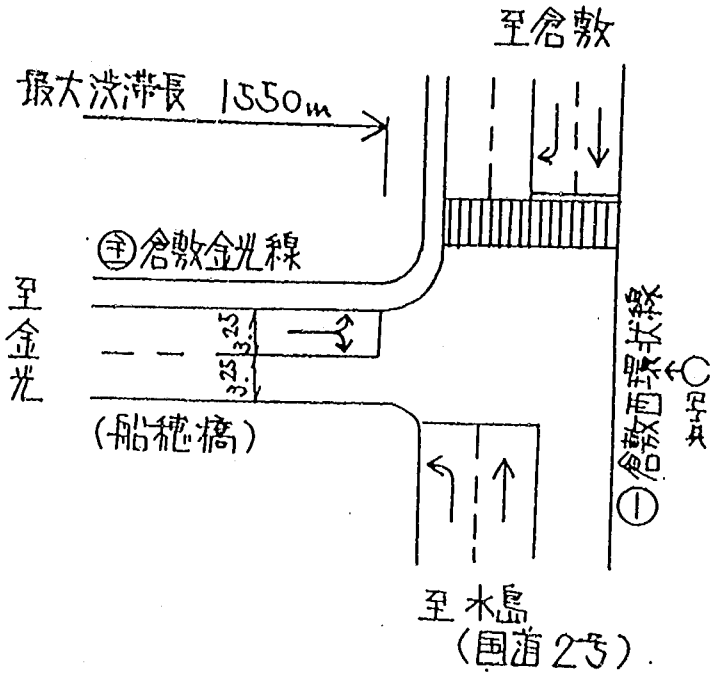
写真（事業実施前）



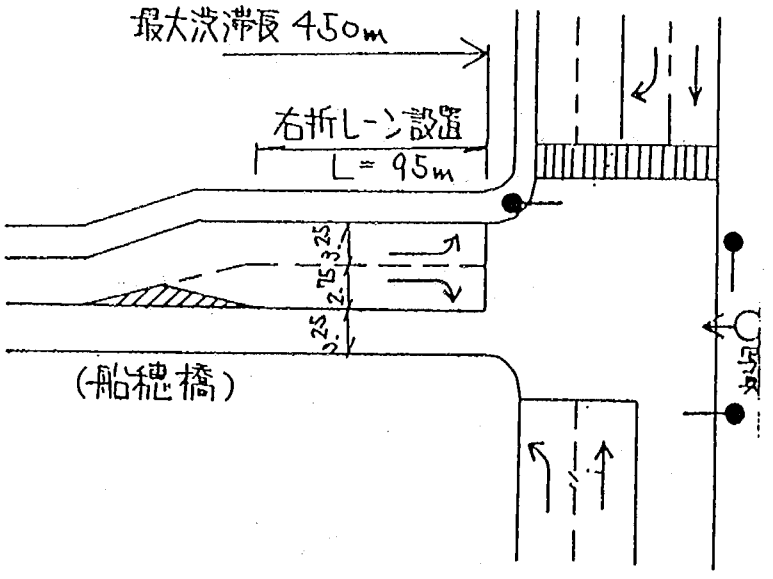
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）

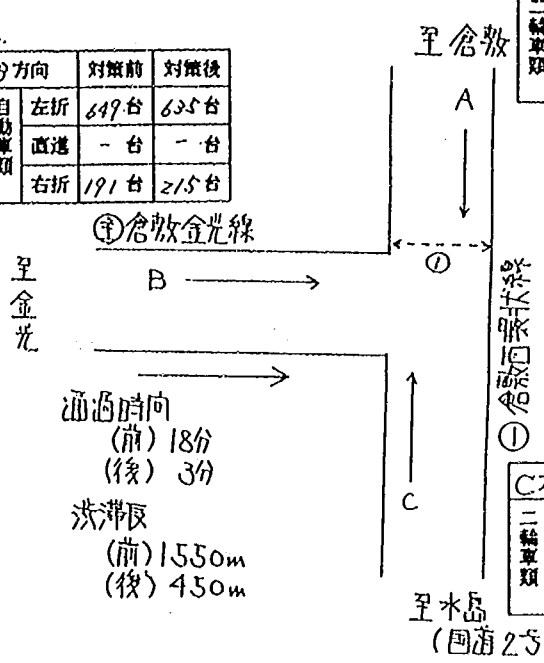


交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

方向		対策前	対策後
歩行者類		人	人
自転車類		台	台
B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	60台	56台
	直進	- 台	- 台
	右折	1 台	0 台
自動車類	左折	649台	635台
	直進	- 台	- 台
	右折	191台	215台

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	- 台	- 台
	直進	0 台	0 台
	右折	18台	22台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	- 台	- 台
	直進	9 台	11台
	右折	307台	284台
⑦方向		対策前	対策後
歩行者数		0人	0人
自転車数		47台	61台



⑦方向		対策前	対策後
歩行者類		人	人
自転車類		台	台

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	2 台	0 台
	直進	0 台	0 台
	右折	台	台

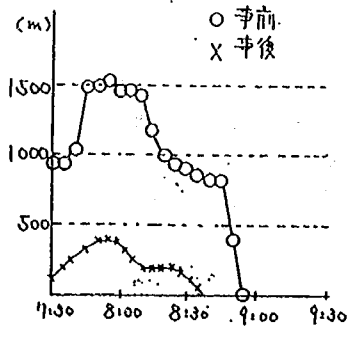
C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	67台	95台
	直進	16台	15台
	右折	台	台

(信号現示)

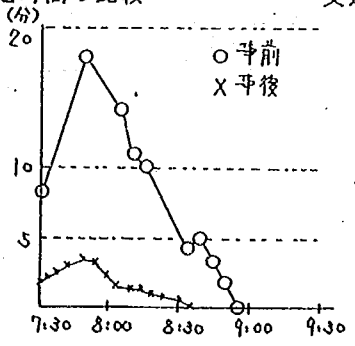
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
事前調査	— 秒	— 秒	— 秒	秒	秒	秒	信号ナシ 秒
事後調査	30 秒	6 秒	33 秒	秒	秒	秒	101 秒

← ——— 自動車類　← - - - - - 歩行者類

渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較

事前 (8:00～9:00)
840台/h

事後 (8:00～9:00)
850台/h

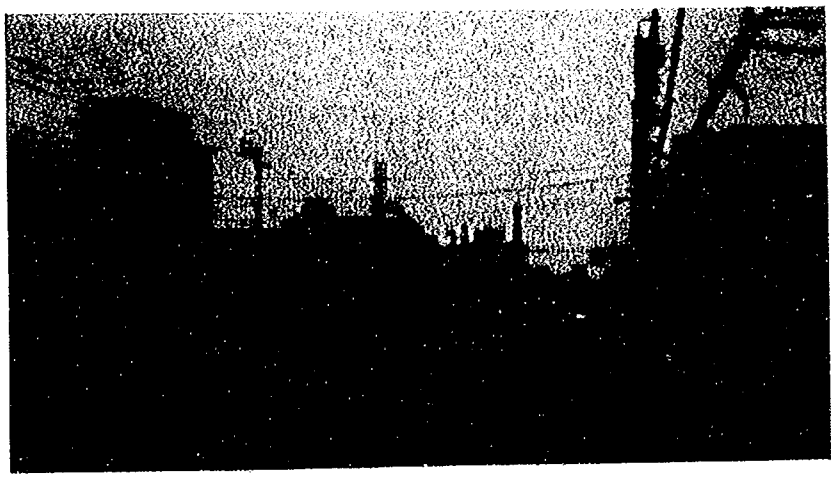
対策名	交差点改良（車線数増）	整理番号	F－8－18
都市（圏）名	高知市	地点（交差点）名	上町2丁目交差点
路線名（交差道路名）	国道33号（県道弘瀬高知線、市道潮江1号線）		
事業期間（年度）	昭和63年度～平成元年度		
総事業費（百万円）	30	事業主体	建設省
供用年月日	平成元年11月29日		

	事業前	事業後
調査日時	S63.9.20（火）	H1.11.29（水）
交通量（台／時）	1，516	1，620
最大渋滞長（m）	1，050	450
最大通過時間（分）	11	3
最大信号待ち回数（回）	5	2
事業概要	国道33号にある電停の位置を反対側に移設し、右折専用レーンを設置。	
事業整備効果	国道側においては、右折車線による直進車の阻害がなくなり、1,000mを越えていた最大渋滞長が450mに減少した。	
今後の課題	県道および市道側には対策がなされておらず、なんらかの対策を早急に進めることが望まれる。	

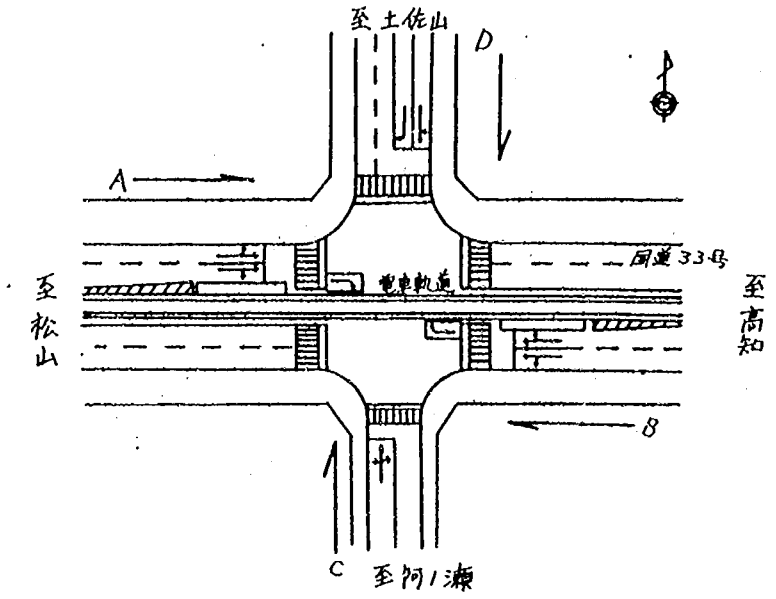
写真（事業実施前）



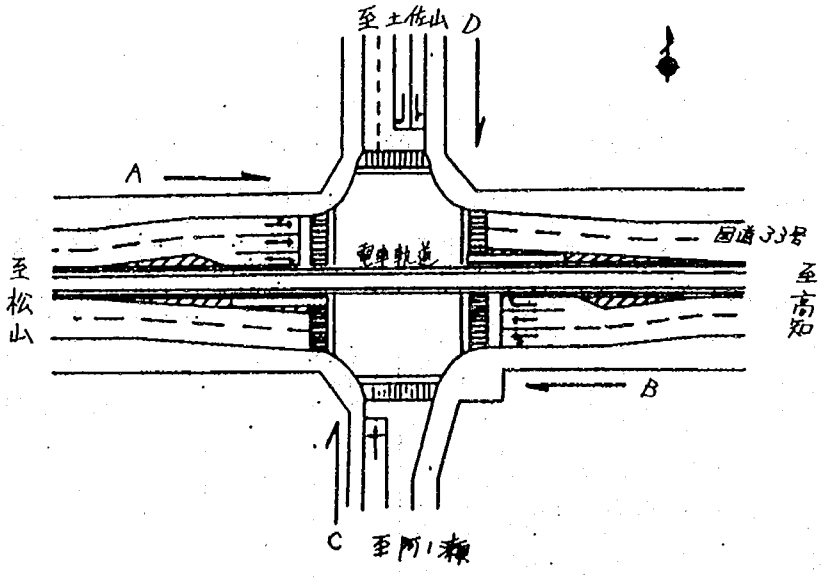
写真（事業実施後）



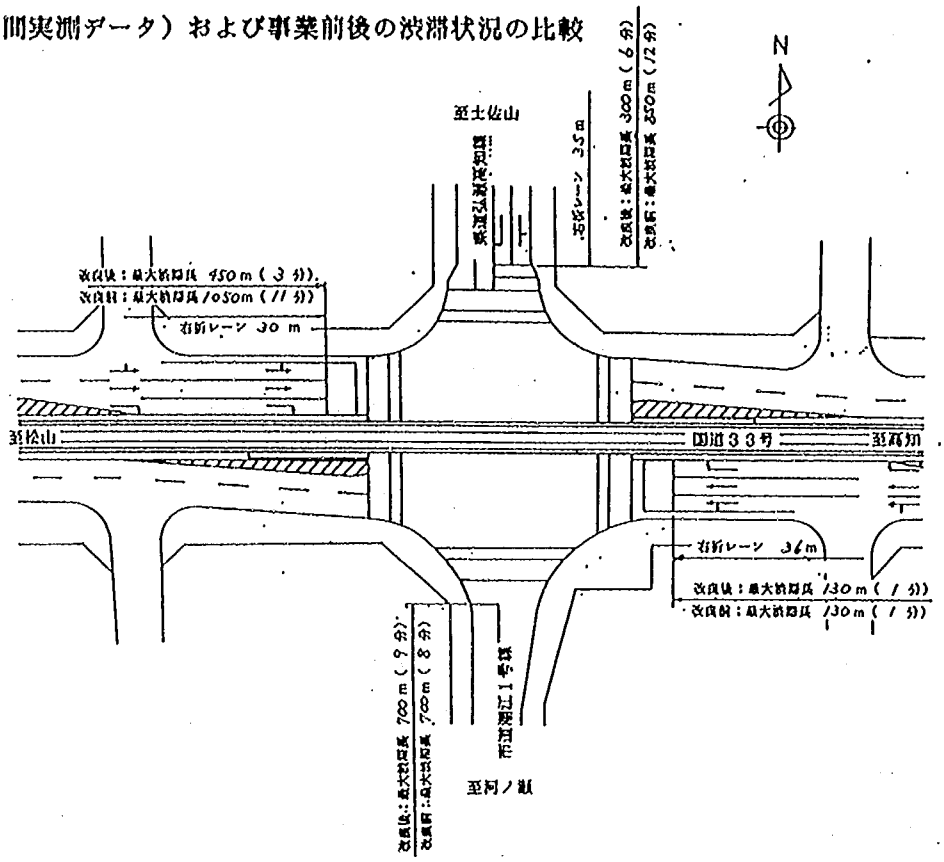
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



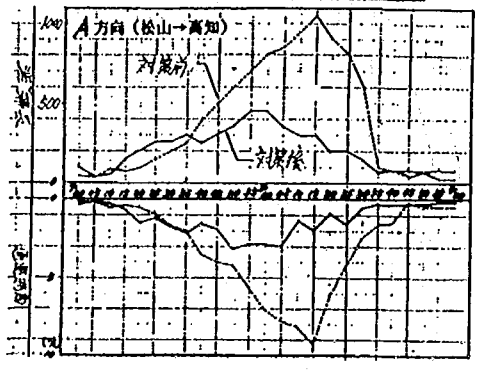
交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



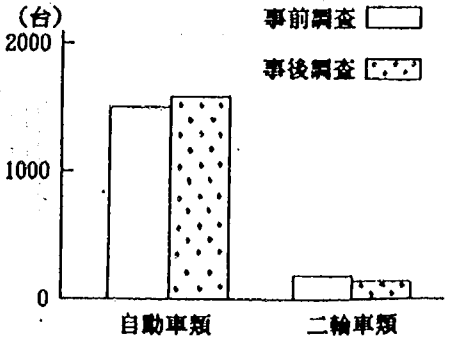
（信号現示）

	第一現示	第二現示	全赤	第三現示	第四現示	全赤	計
			—			—	
事前調査	５７秒	８秒	２秒	６０秒	１０秒	３秒	１４０秒
事後調査	６６秒	１２秒	２秒	５１秒	１１秒	３秒	１４５秒
← 自動車類				← 歩行者類			

渋滞長・通過時間の比較(A方向)



交通量の比較(A方向)



交差点改良
(車線幅員増)

対策名	交差点改良（車線幅員増・右折レーン延伸）	整理番号	G－3－1
都市（圏）名	横浜市	地点（交差点）名	梅の木交差点
路線名（交差道路名）	国道１６号（県道青砥上星川線）		
事業期間（年度）			
総事業費（百万円）		事業主体	
供用年月日	平成元年１２月		

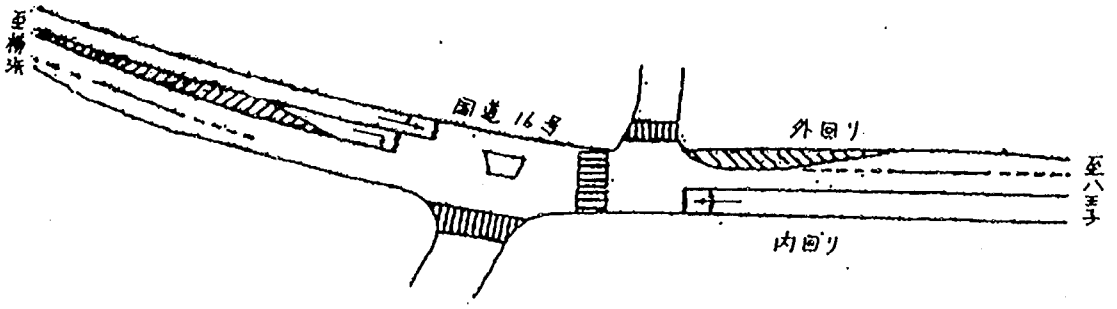
	事業前	事業後
調査日時	H1.10.26（木）16:00～20:00	H1.12.27（水）16:00～20:00
交通量（台／時）	１，８１０	
最大渋滞長（m）	２，８００	５００
最大通過時間（分）		
最大信号待ち回数（回）		

事業概要	国道１６号の上り線の車線幅員増（3.5m→4.5m）および下り線の右折専用レーンの延伸（25m→35m）。
事業整備効果	上り線において最大渋滞長で2,800mから500mに減少し、効果がみられた。しかし、朝方および下り線においては未だ渋滞が残っている。
今後の課題	渋滞の原因としては、梅の木交差点自体というより、八王子方面にある相模鉄道西谷駅前バス停（バスベイ無し）の影響が大きいと考えられる。平成２年度にバスベイの設置を予定している。

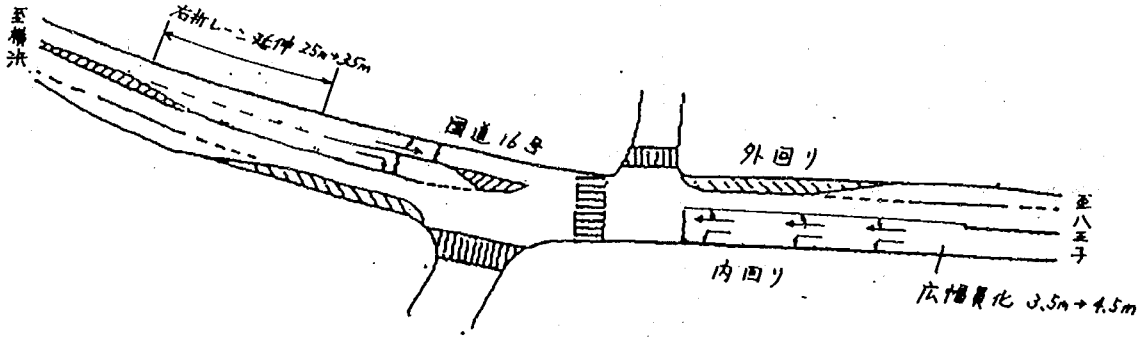
写真（事業実施前）

写真（事業実施後）

概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



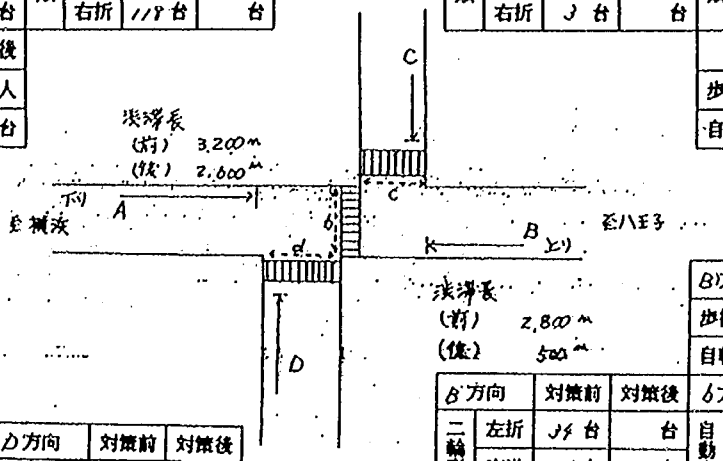
交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	1 台	台
	直進	76 台	台
	右折	30 台	台
方向		対策前	対策後
歩行者数		人	人
自転車数		台	台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	4 台	台
	直進	648 台	台
	右折	118 台	台

方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	3 台	台
	直進	7 台	台
	右折	3 台	台

方向		対策前	対策後
自動車類	左折	17 台	台
	直進	44 台	台
	右折	14 台	台
方向		対策前	対策後
歩行者数		248 人	人
自転車数		8 台	台



d方向		対策前	対策後
歩行者類		280人	人
自転車類		9 台	台

D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	26 台	台
	直進	6 台	台
	右折	6 台	台

D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	302 台	台
	直進	3 台	台
	右折	103 台	台

B方向		対策前	対策後
歩行者類		21 人	人
自転車類		0 台	台

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	34 台	台
	直進	246 台	台
	右折	0 台	台

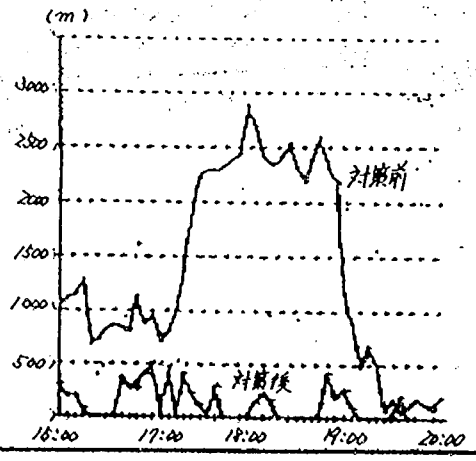
b方向		対策前	対策後
自動車類	左折	99 台	台
	直進	939 台	台
	右折	2 台	台

（信号現示）

	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
事前調査	117秒	10 秒	33 秒	秒	秒	秒	160 秒
事後調査	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒

自動車類　　歩行者類

渋滞長の比較



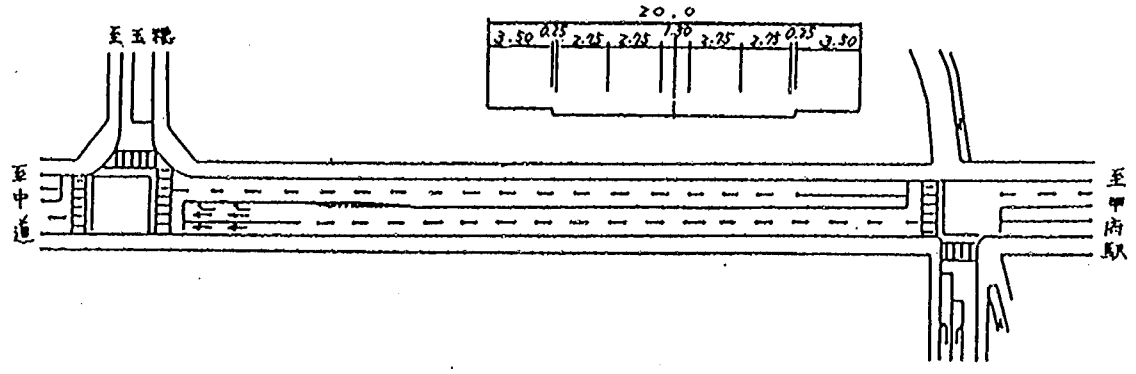
対策名	交差点改良（部分拡幅）		整理番号	G－3－2
都市（圏）名	甲府市	地点（交差点）名	万才橋東詰交差点	
路線名（交差道路名）	国道３５８号（主要地方道甲府玉穂中道線）			
事業期間（年度）	平成元年度			
総事業費（百万円）			事業主体	
供用年月日	平成２年２月			

	事業前	事業後
調査日時	H1.10.17（火）7:00～9:00	H2.6.6（水）7:00～9:00
交通量（台／時）	1，131	1，146
最大渋滞長（m）	490	0
最大通過時間（分）	3	0
最大信号待ち回数（回）	2	0
事業概要	右折車線相当幅員の確保（シフト区間の設置と右折車両滞留のための車線幅員拡大）。	
事業整備効果	中道から甲府駅方向の渋滞は、前方交差点での右折車両の滞留による直進車妨害が減少したため、交通が平滑になり渋滞は解消した。	
今後の課題	前後の交差点との信号系統の検討を含め、信号サイクルの検討が望まれる。	

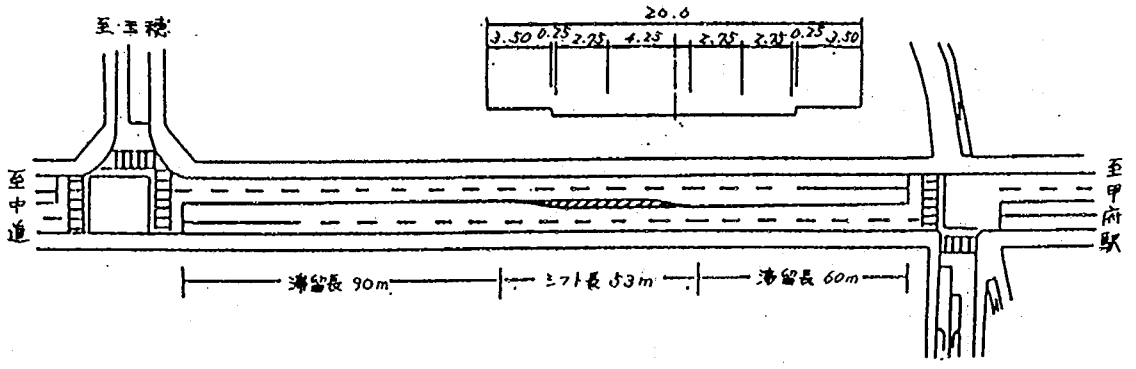
写真（事業実施前）

写真（事業実施後）

概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



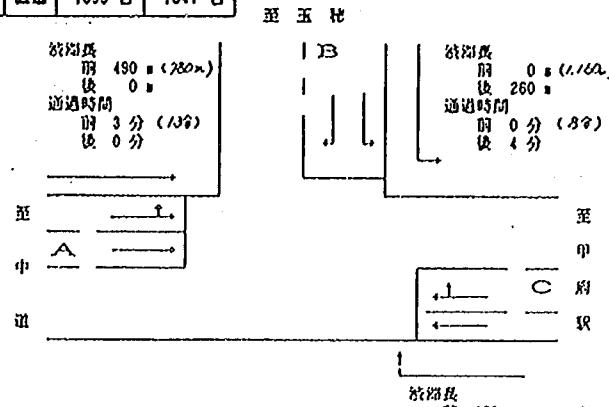
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

A 方向		事前調査	事後調査
二輪車	左折	5 台	12 台
	直進	86 台	86 台
a 方向		事前調査	事後調査
歩行者類		10 人	19 人
自転車類		61 台	83 台

A 方向		事前調査	事後調査
自動車	左折	92 台	99 台
	直進	1039 台	1047 台

B 方向		事前調査	事後調査
二輪車	左折	24 台	18 台
	右折	17 台	17 台

B 方向		事前調査	事後調査
自動車	左折	589 台	604 台
	右折	152 台	174 台
b 方向		事前調査	事後調査
歩行者類		7 人	9 人
自転車類		21 台	29 台

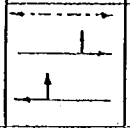
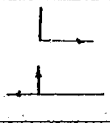
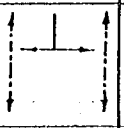


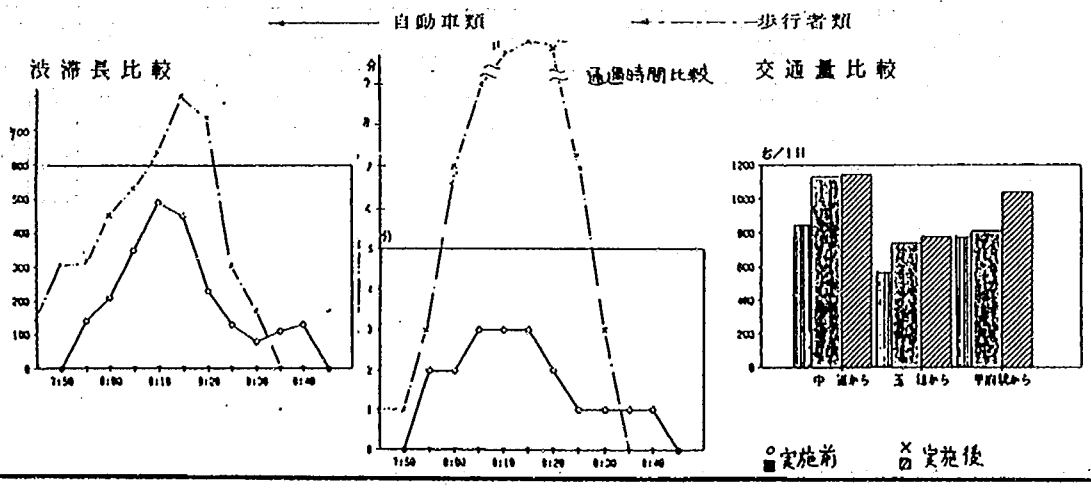
c 方向	事前調査	事後調査
歩行者類	8 人	6 人
自転車類	34 台	54 台

C 方向		事前調査	事後調査
二輪車	右折	25 台	16 台
	直進	21 台	27 台

C 方向		事前調査	事後調査
自動車	右折	500 台	334 台
	直進	311 台	706 台

(信号現示)

	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	62秒	20秒	33秒	秒	秒	秒	115秒
事後調査	62秒	20秒	33秒	秒	秒	秒	115秒



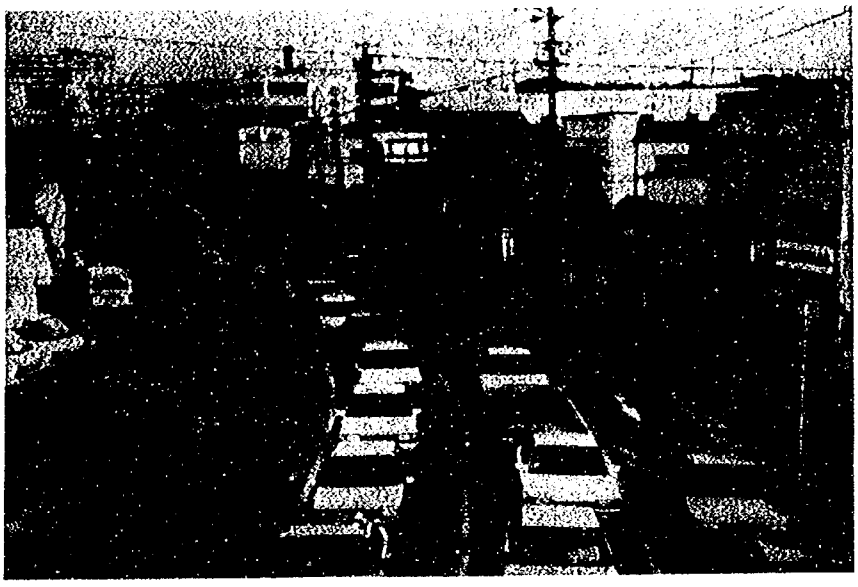
交差点改良
(レーン長延長)

対策名	交差点改良（右折レーン延長）		整理番号	H－2－1
都市（圏）名	仙台市	地点（交差点）名	坂下交差点	
路線名（交差道路名）	主要地方道仙台・松島線（国道４５号）			
事業期間（年度）	平成元年度			
総事業費（百万円）			事業主体	仙台市
供用年月日	平成２年３月			

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.20（金）7:30～9:30	H2.4.13（金）7:30～9:30
交通量（台／時）	９２８	１，４９２
最大渋滞長（m）	１，２００	１，５５０
最大通過時間（分）	２０	１７
最大信号待ち回数（回）	９	７

事業概要	当交差点における仙台・松島線の右折専用レーンの３０m(事業前90mから事業後120m)の延伸。
事業整備効果	最大渋滞長が交通量の増加により1,200mから1,550mに増加したが、最大通過時間は２０分から１７分に、最大信号待ち回数は７回にそれぞれ減少している。これは、右折レーンの延伸により直進車両の流れがスムーズになり走行速度が上がったことによるものと考えられる。
今後の課題	仙台・松島線の右折レーンの延伸により、当該区間における交通流はスムーズになったが、坂下交差点の南側には仙石線踏切が近接しており、朝のピーク時には１時間の内３４分間が列車通過により交通が遮断された。現在事業中の仙石線立体交差事業の早期完了が望まれる。

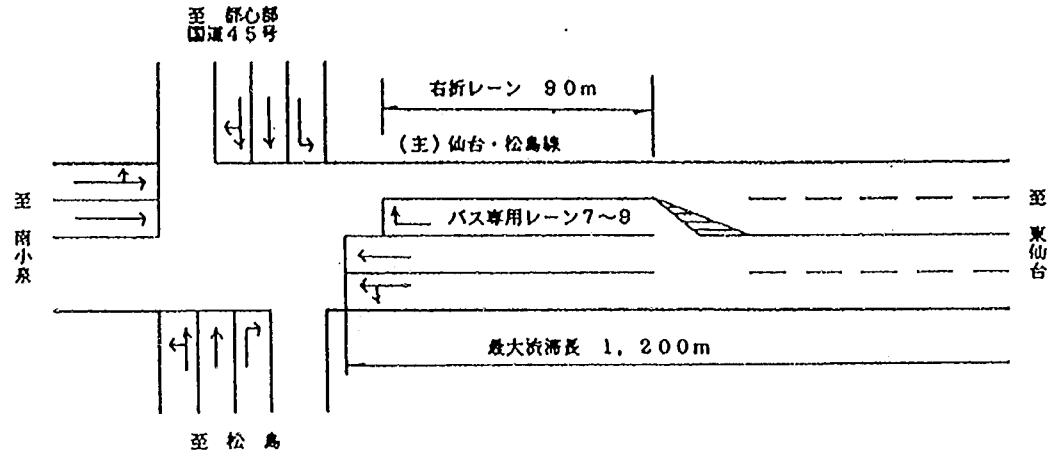
写真（事業実施前）



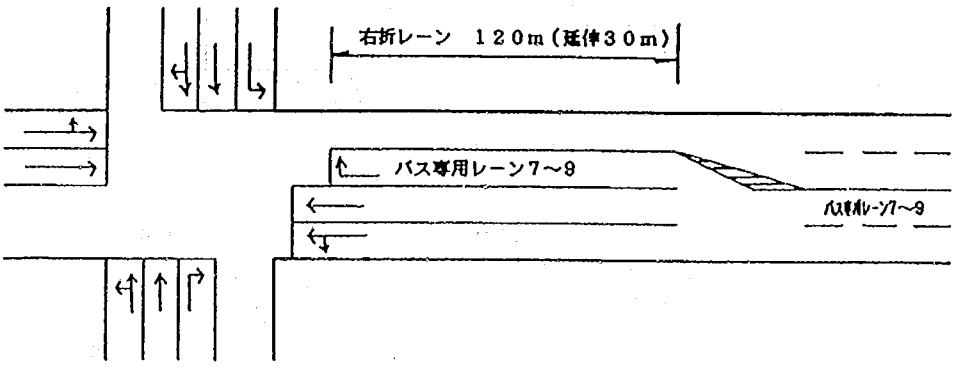
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



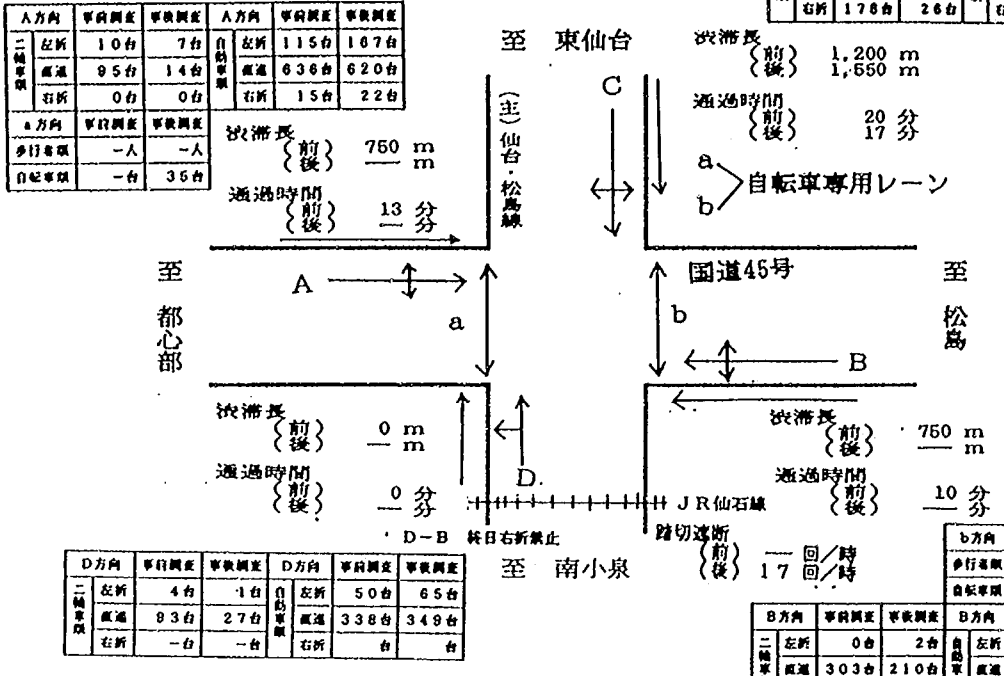
交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

C方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	75台	15台
	直進	151台	100台
	右折	178台	26台

C方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	150台	167台
	直進	483台	966台
	右折	295台	359台

A方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	10台	7台
	直進	95台	14台
	右折	0台	0台
a方向		事前調査	事後調査
歩行者類		−人	−人
自転車類		−台	35台

A方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	115台	107台
	直進	636台	620台
	右折	15台	22台



D方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	4台	1台
	直進	83台	27台
	右折	−台	−台

D方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	50台	65台
	直進	338台	349台
	右折	台	台

b方向	事前調査	事後調査
歩行者類	−人	−人
自転車類	−台	56台

B方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	0台	2台
	直進	303台	210台
	右折	16台	3台

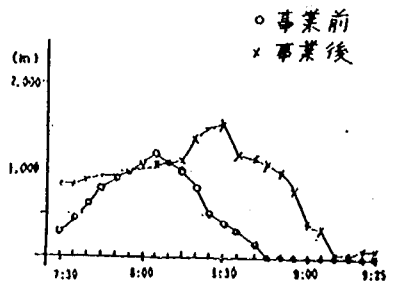
B方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	114台	113台
	直進	978台	1,143台
	右折	113台	156台

（信号現示）

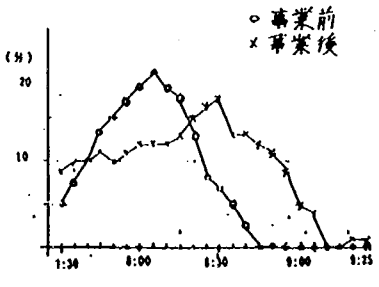
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
			A・R			A・R	
事前調査 8:00〜9:00	58秒 (Y=4)	25秒 (Y=3)	2秒	26秒 (Y=4)	27秒 (Y=3)	2秒	140秒
事後調査 8:30〜9:30	64秒 (Y=3)	18秒 (Y=4)	2秒	29秒 (Y=4)	25秒 (Y=4)	2秒	140秒

——— 自動車類　…… 歩行者類

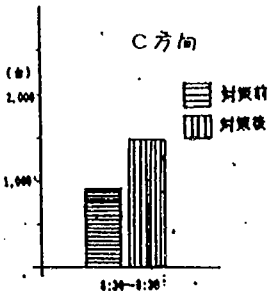
渋滞長の比較



通過時間の比較



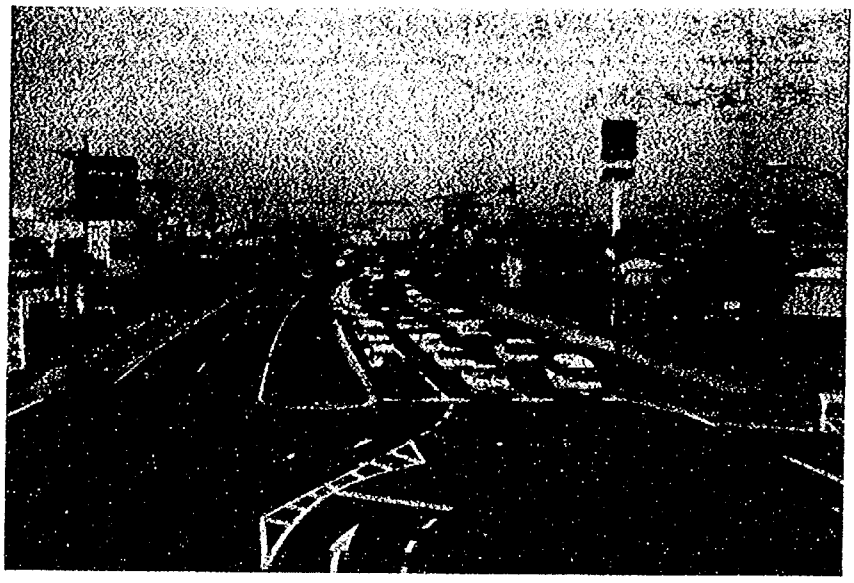
交通量の比較



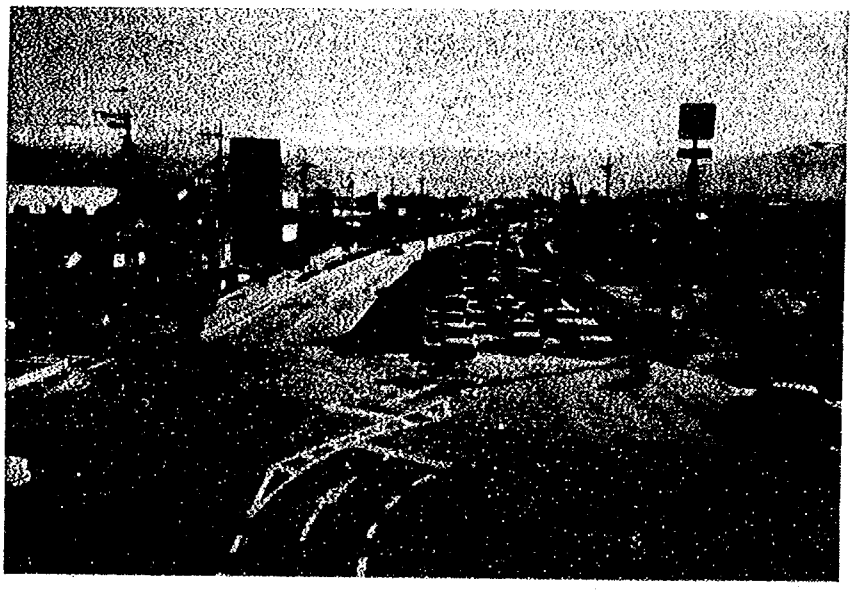
対策名	交差点改良（右折レーン延長）	整理番号	H－3－2
都市（圏）名	甲府市	地点（交差点）名	上阿原交差点
路線名（交差道路名）	国道２０号（市道上阿原寿町線）		
事業期間（年度）	昭和６３年度		
総事業費（百万円）		事業主体	
供用年月日	昭和６３年１２月		

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.19（木）7:00～8:00	H1.10.17（火）7:00～9:00
交通量（台／時）	1，674	1，913
最大渋滞長（m）	1，520	620
最大通過時間（分）	12	4
最大信号待ち回数（回）	5	2
事業概要	当交差点における国道２０号の下り線の右折専用レーンを中央分離帯を削り85mから145mに延伸。	
事業整備効果	右折車が多く、右折レーンの不足による直進車への障害が渋滞原因になっていたが、右折専用レーン長の60mの延伸により、最大渋滞長で1,520mから620mに、最大通過時間で12分から4分に減少した。 ただし、事前調査日は高校総体の日にぶつかり、通常より渋滞していた。通常の渋滞長は1,000m程度である。	
今後の課題		

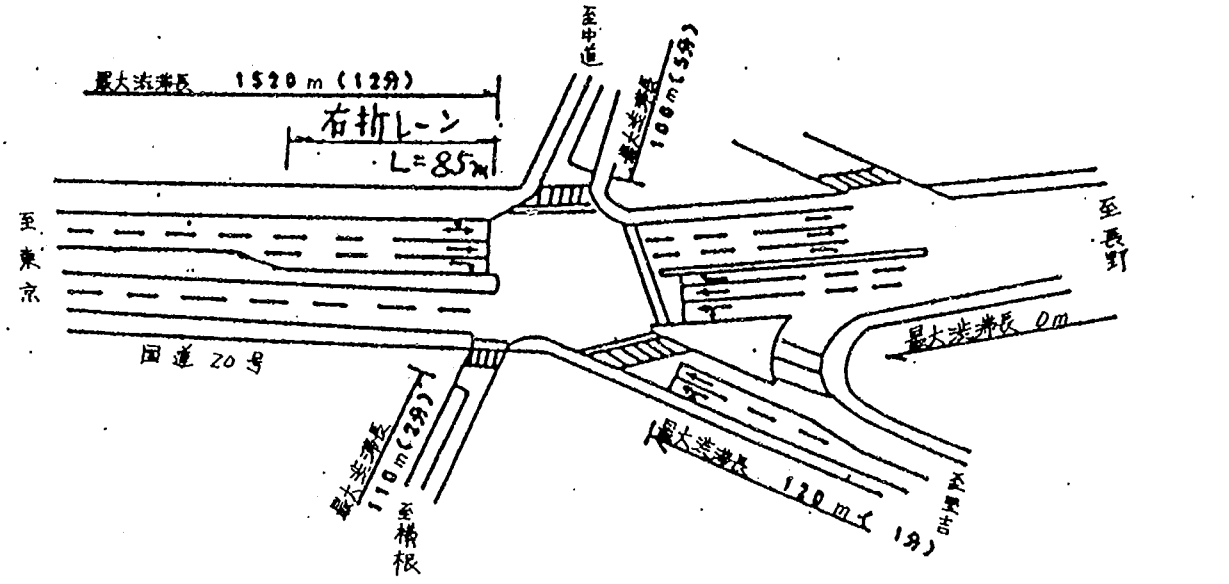
写真（事業実施前）



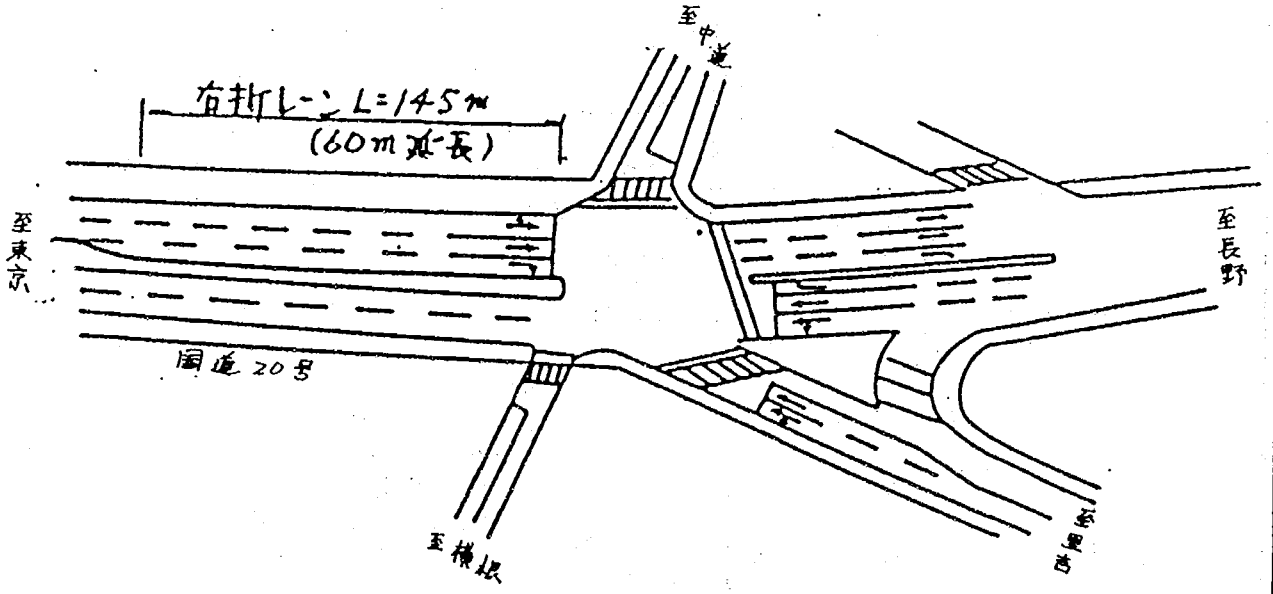
写真（事業実施後）



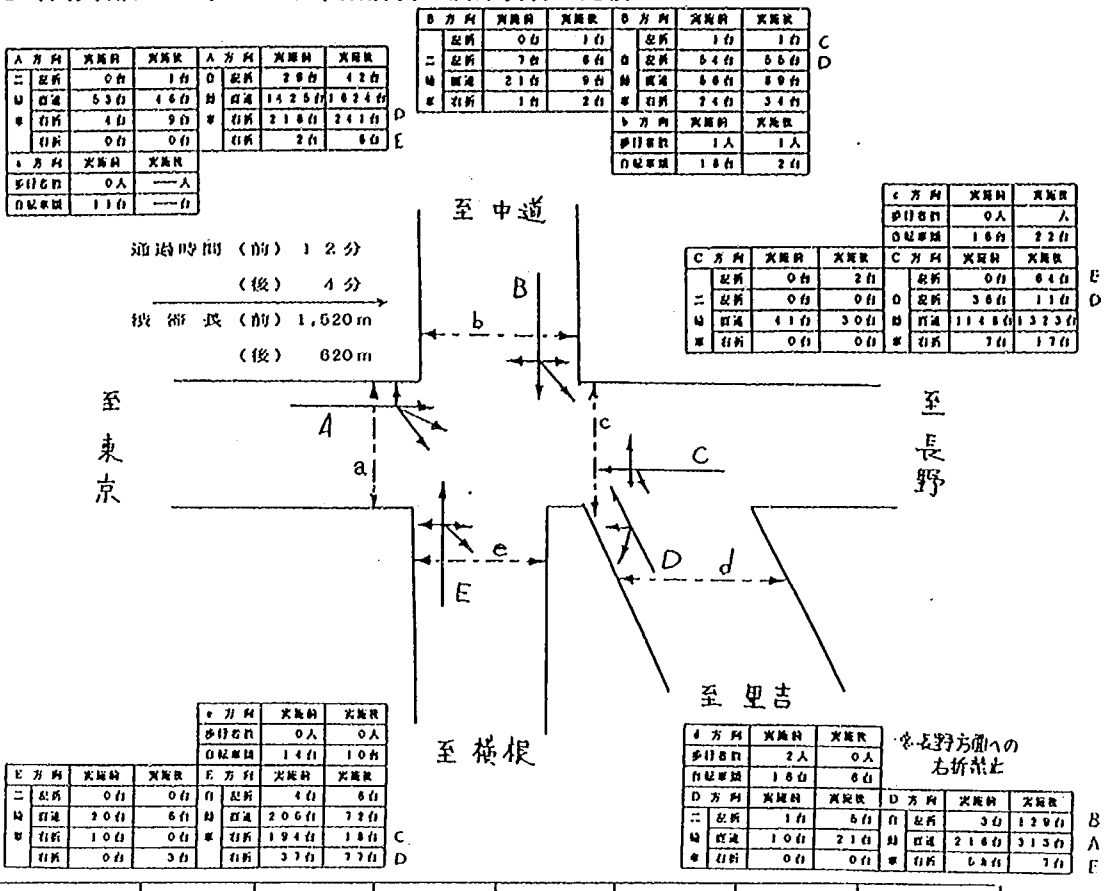
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

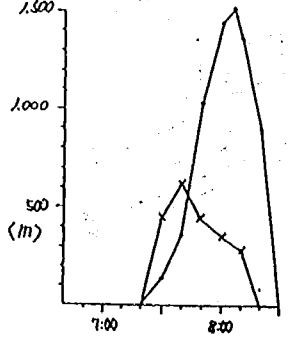


（信号現示）

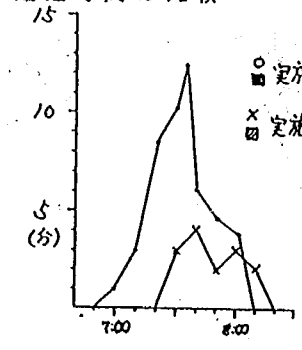
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
事前調査	67秒	15秒	33秒	20秒	秒	秒	135秒
事後調査	75秒	17秒	30秒	19秒	秒	秒	141秒

自動車類 ←——— 歩行者類 ←-·-·-·-

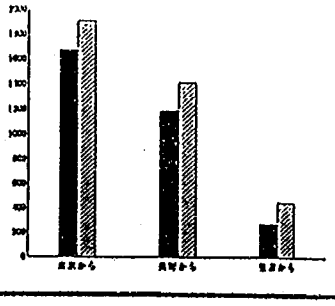
渋滞長比較



通過時間の比較



交通量比較



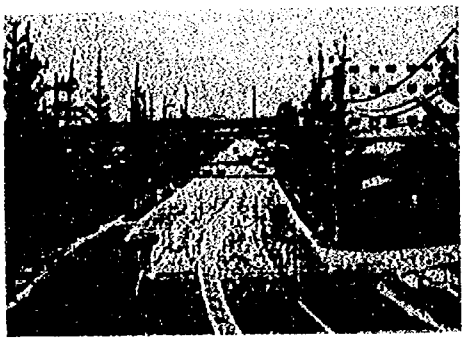
対策名	交差点改良（右折レーン延長）	整理番号	H－3－3
都市（圏）名	八王子市	地点（交差点）名	石川入口交差点
路線名（交差道路名）	国道２０号（都道１５５号）		
事業期間（年度）	平成元年度		
総事業費（百万円）	０．９９６	事業主体	
供用年月日	平成元年１２月２５日		

	事業前	事業後
調査日時	S63.7.6（水）	H2.2.14（水）
交通量（台／時）		
最大渋滞長（m）	１，０００	１７０
最大通過時間（分）	5	1
最大信号待ち回数（回）	3	1
事業概要	国道２０号の上下線の右折専用レーンの延伸（上り線30m→120m、下り線35m→60m）。	
事業整備効果	国道２０号の右折専用レーンを延伸することにより、最大渋滞長で1,100mから170mに、最大通過時間で5分から1分に減少した。	
今後の課題	特になし。	

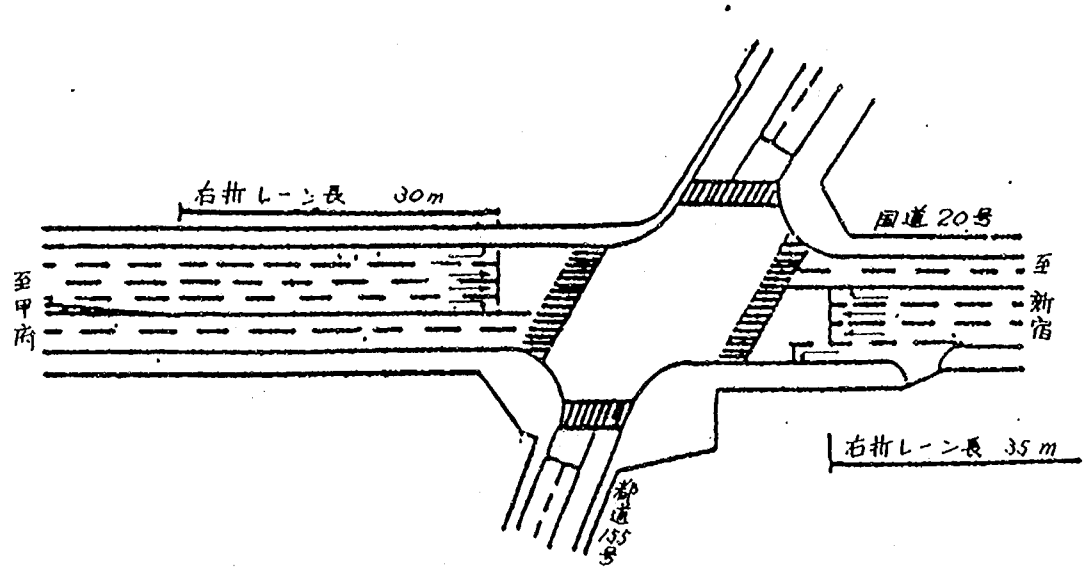
写真（事業実施前）



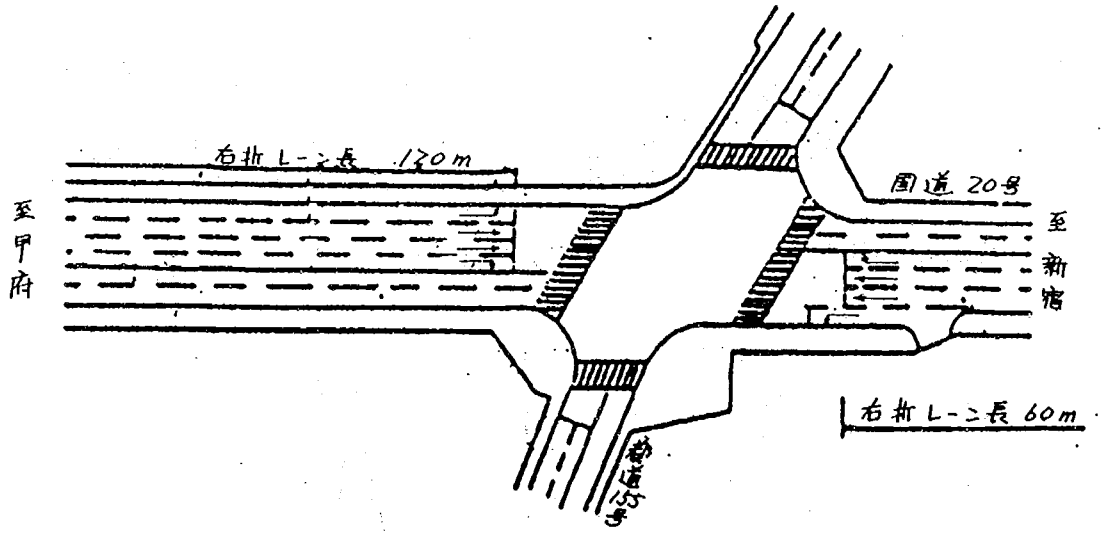
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



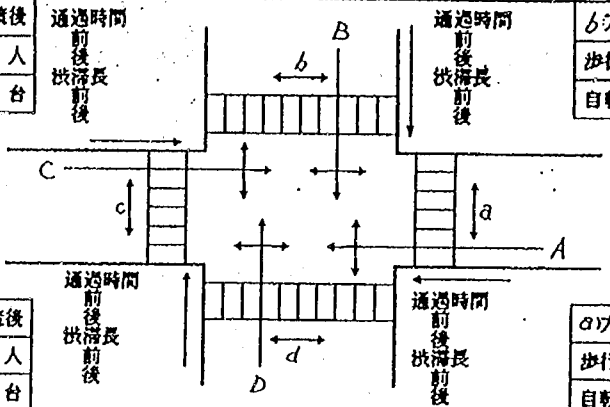
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	19台
	直進	台	378台
	右折	台	43台
c方向		対策前	対策後
歩行者数		人	76人
自転車数		台	32台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	台	360台
	直進	台	3943台
	右折	台	739台
通過時間			
渋滞長			

B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	11台
	直進	台	54台
	右折	台	11台

B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	台	179台
	直進	台	917台
	右折	台	304台
b方向		対策前	対策後
歩行者数		人	156人
自転車数		台	245台
通過時間			
渋滞長			



d方向		対策前	対策後
歩行者類		人	51人
自転車類		台	95台
通過時間			
渋滞長			

D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	12台
	直進	台	22台
	右折	台	7台

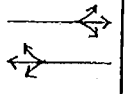
D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	台	449台
	直進	台	813台
	右折	台	32台

a方向		対策前	対策後
歩行者類		人	76人
自転車類		台	32台
通過時間			
渋滞長			

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	台	3台
	直進	台	155台
	右折	台	5台

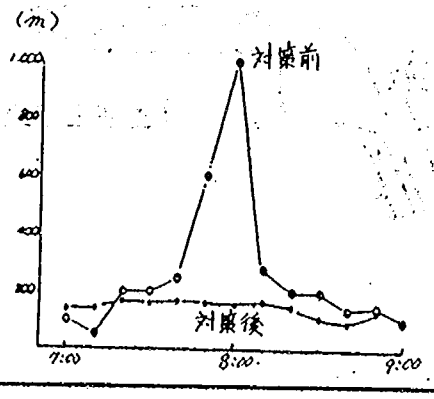
A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	台	23台
	直進	台	2602台
	右折	台	346台

（信号現示）

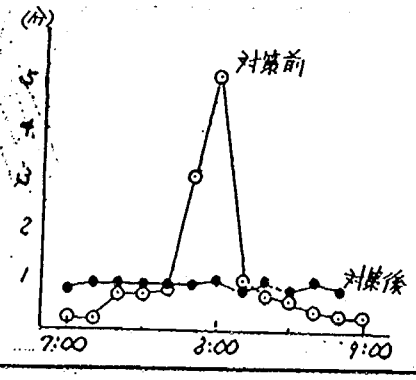
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							(全赤4秒) (全赤6秒)
事前調査	68 秒	10 秒	41 秒	7 秒	秒	秒	130 秒
事前調査	71 秒	6 秒	41 秒	6 秒	秒	秒	130 秒

自動車類 ←——— 歩行者類 ←- - - -

渋滞長の比較



通過時間の比較

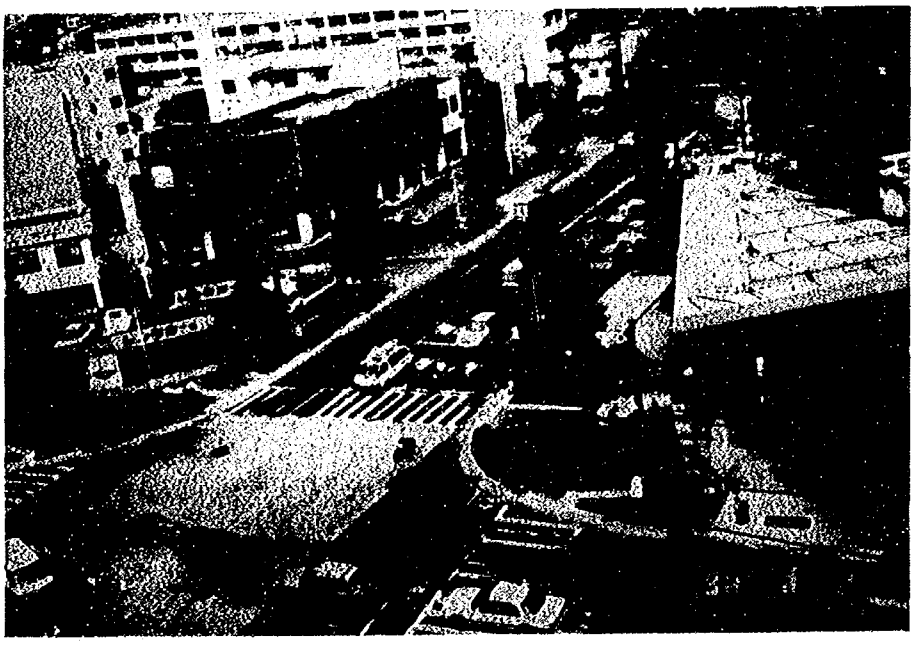


対策名	交差点改良（右折レーン延長）	整理番号	H－3－4
都市（圏）名	東京	地点（交差点）名	西巣鴨交差点
路線名（交差道路名）	国道１７号“中山道”（国道１２２号“明治通り”）		
事業期間（年度）	昭和６３年度		
総事業費（百万円）	1	事業主体	建設省
供用年月日	昭和６３年１２月		

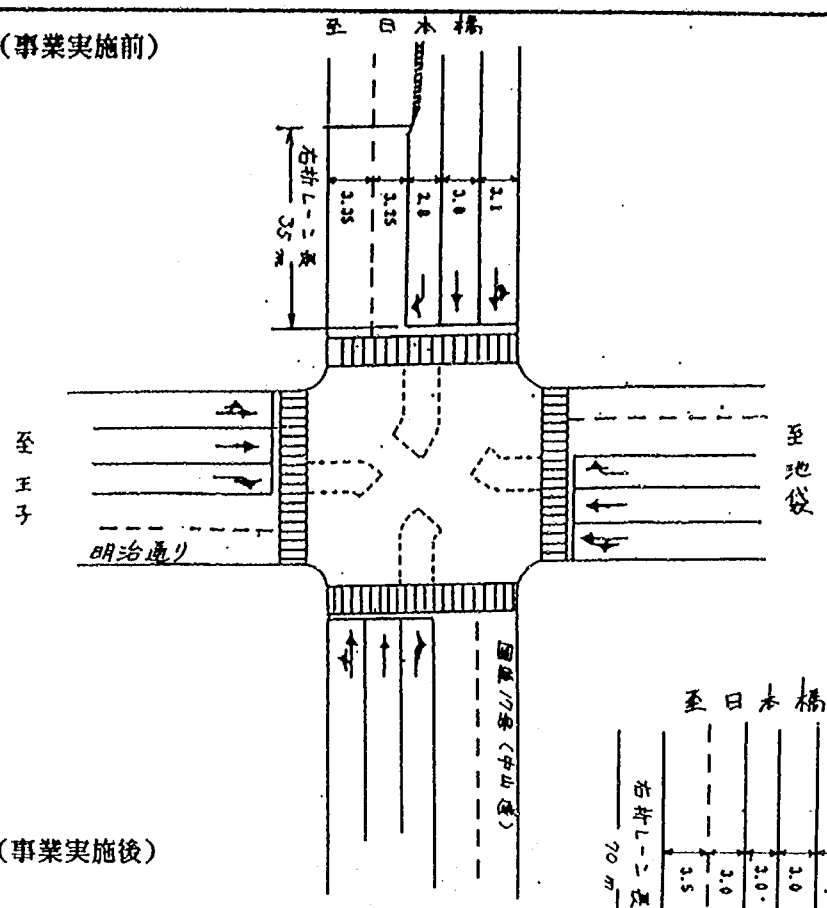
	事業前	事業後
調査日時	S63.5.24（火）8:30～11:30	H2.8.9（金）8:30～11:30
交通量（台／時）	８９９	１，０２５
最大渋滞長（m）	１，０５０	８５０
最大通過時間（分）	9	8
最大信号待ち回数（回）		
事業概要	国道１７号日本橋側（下り線）の右折専用レーン長を35mから70mに延伸。	
事業整備効果	日本橋側（下り線）の右折レーンの延長を行った結果、右折車が直進車の通行を妨げることがなくなったため、車の流れが良くなり最大渋滞長・最大通過時間とも減少し、渋滞長・通過時間のピークがなくなり、平均化の傾向を示した。	
今後の課題	長期的には交差点容量を増やすことが課題となる。首都高板橋足立線の計画により１７号戸田側と明治通り王子側が拡張される予定であるが、他の２方向は都市計画未整備区間となっており、それらの拡幅または交差点立体化が望まれる。	

写真（事業実施前）

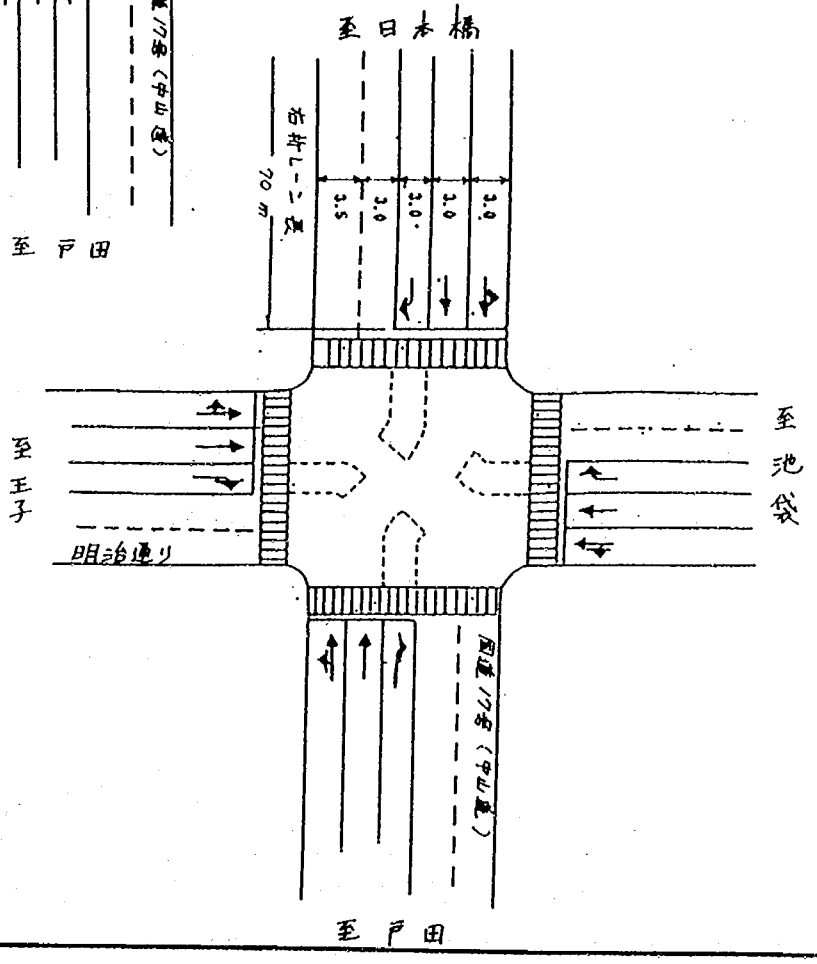
写真（事業実施後）



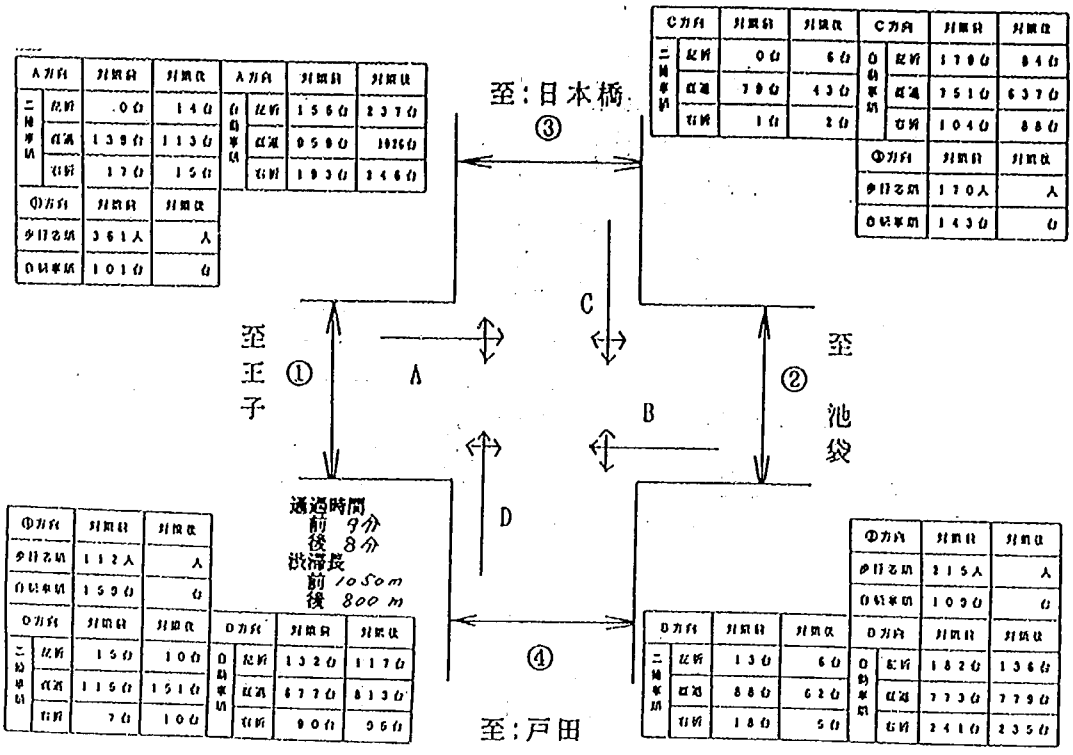
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

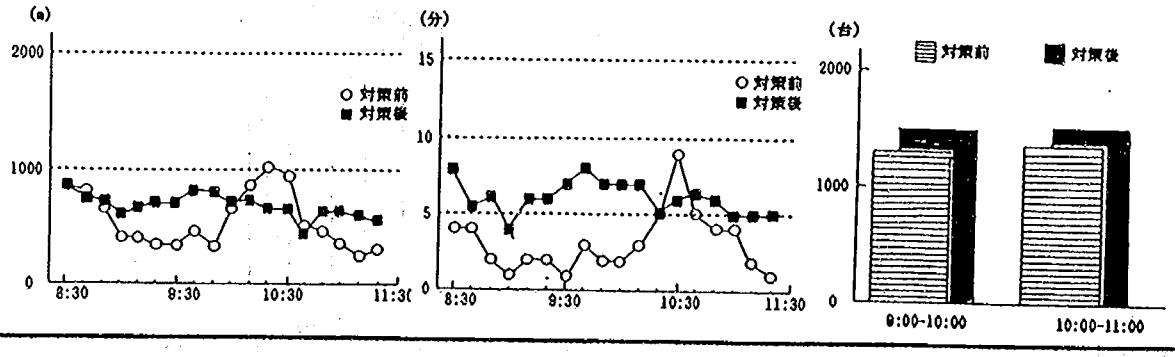


（信号現示）

	第１現示	第２現示	第３現示	第４現示	第５現示	第６現示	計
事前調査	３４秒	６秒	５４秒	１１秒	秒	秒	105秒
事後調査	３６秒	７秒	５２秒	１３秒	秒	秒	108秒

← 自動車類　← 歩行者類

渋滞長の比較　　通過時間の比較　　交通量の比較

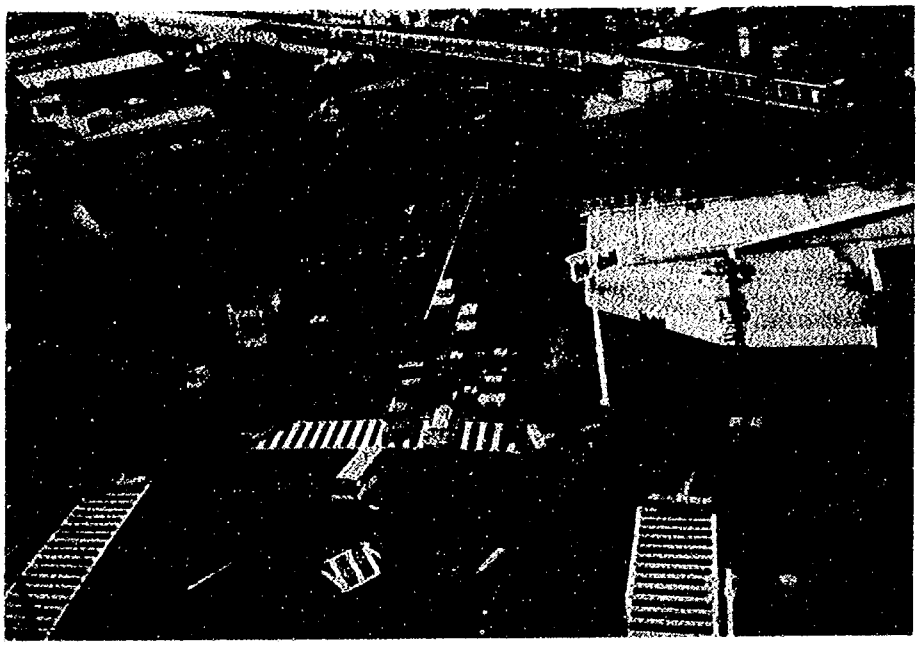


対策名	交差点改良（右折レーン延長）		整理番号	H－3－5
都市（圏）名	東京	地点（交差点）名	東向島交差点	
路線名（交差道路名）	国道6号“水戸街道”（明治通り）			
事業期間（年度）	昭和63年度			
総事業費（百万円）	1		事業主体	建設省
供用年月日	昭和63年12月			

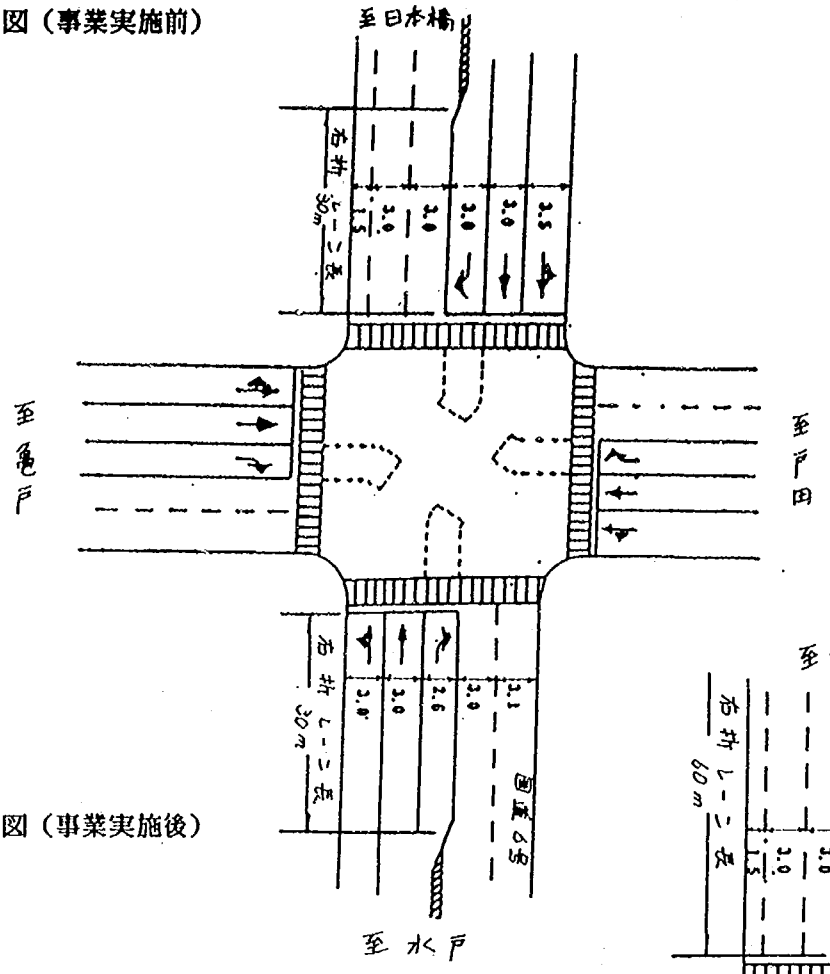
	事業前	事業後
調査日時	S63.5.26（木）14:30～17:30	H1.8.9（金）14:30～17:30
交通量（台／時）		
最大渋滞長（m）	750	490
最大通過時間（分）	13	5
最大信号待ち回数（回）		
事業概要	国道6号の右折専用レーン長を上り線で30mから60mに、下り線で30mから120mにそれぞれ延伸。	
事業整備効果	国道6号の右折レーン滞留長の延長を行った結果、右折車の直進車への妨害がなくなり、流れが良くなり渋滞長・通過時間とも減少した。明治通り戸田側では最大渋滞長と最大通過時間がそれぞれ750m、13分から490m、5分に減少した。同様に国道6号（下り）では500m、4分から370m、4分に減少した。	
今後の課題	拡幅等により交差点容量を増やすことが必要であると思われる。また、当交差点から明治通り外回り亀戸側350m先に東武伊勢崎線の平面踏切があり、先詰まりを起こしているので立体化およびそれに伴う信号現示の見直し等が望まれる。	

写真（事業実施前）

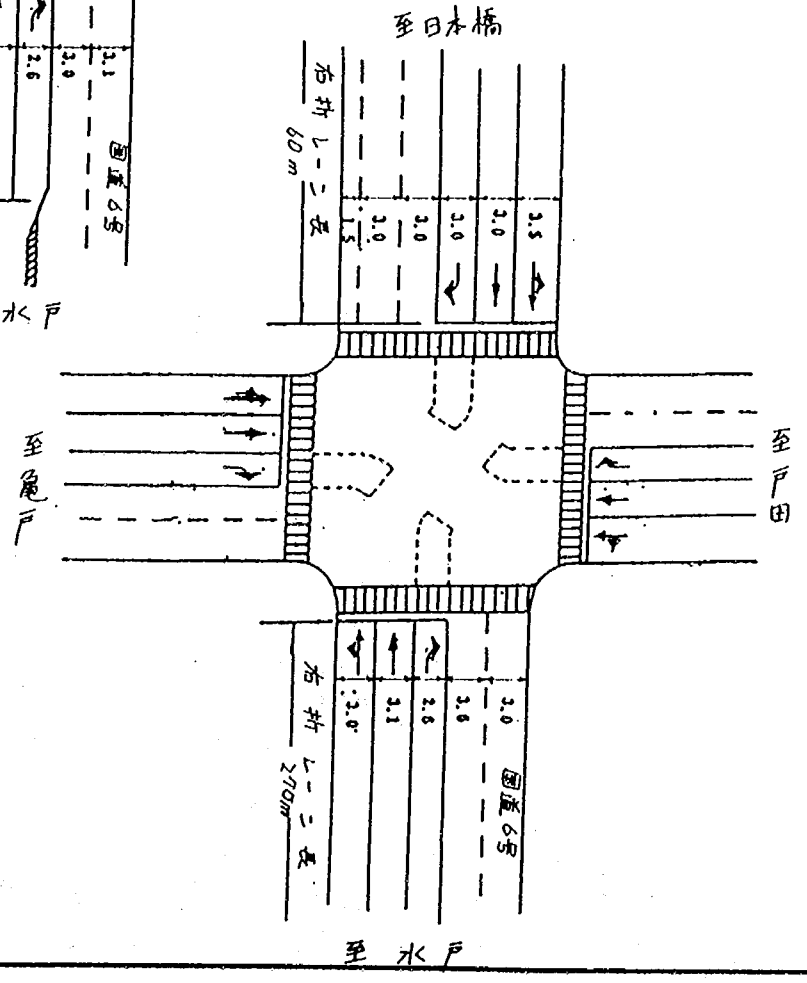
写真（事業実施後）



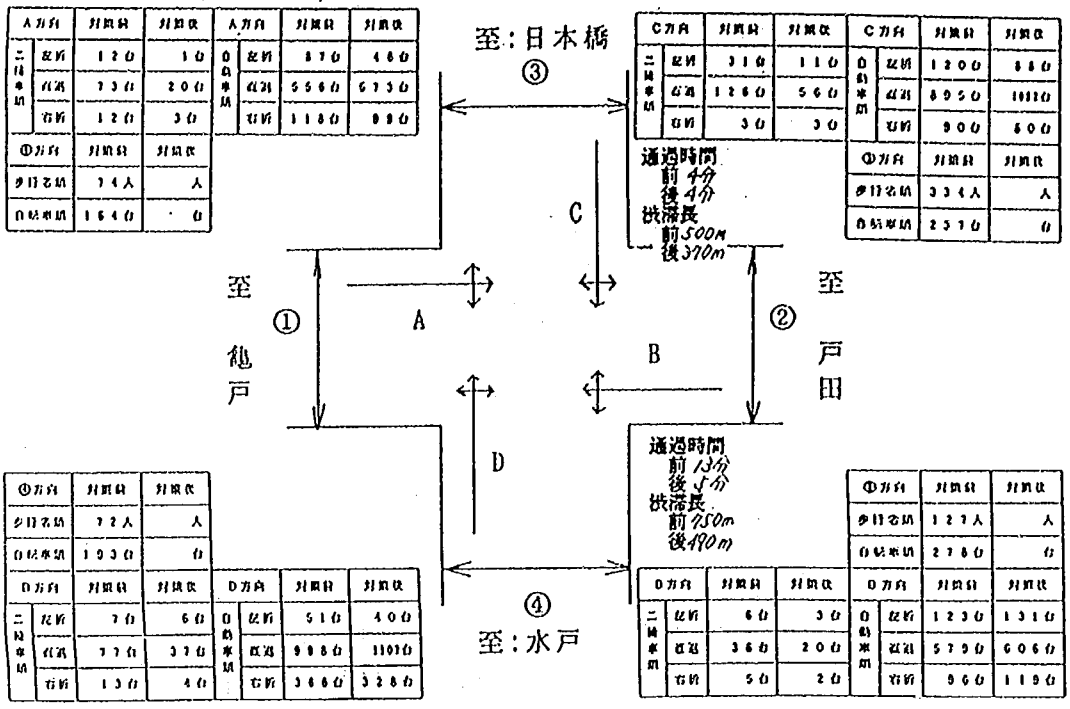
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

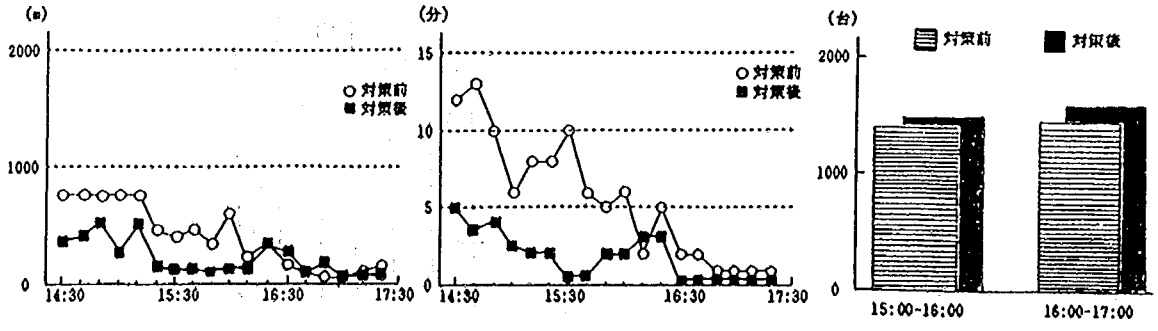


（信号現示）

	第１現示	第２現示	第３現示	第４現示	第５現示	第６現示	計
事前調査	５７秒	１３秒	４秒	７秒	４３秒	６秒	130秒
事後調査	５７秒	１３秒	４秒	７秒	４３秒	６秒	130秒

← 自動車類　← 歩行者類

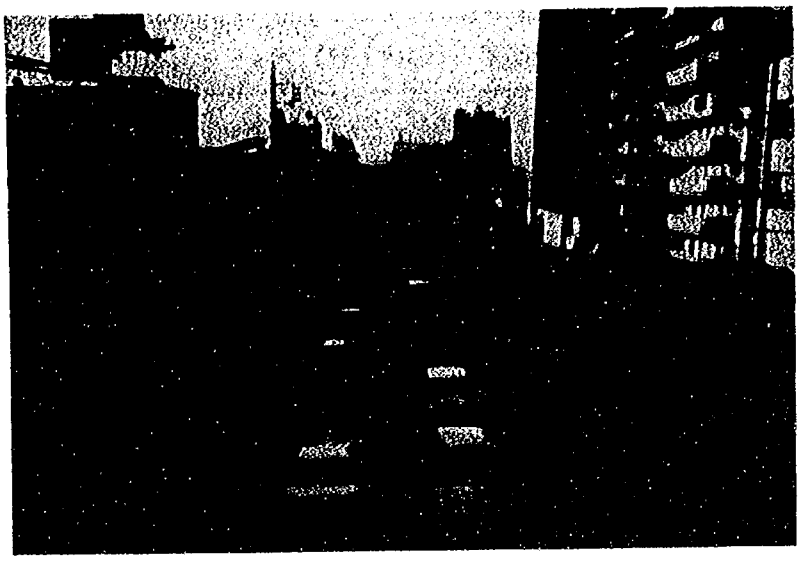
渋滞長の比較　　通過時間の比較　　交通量の比較



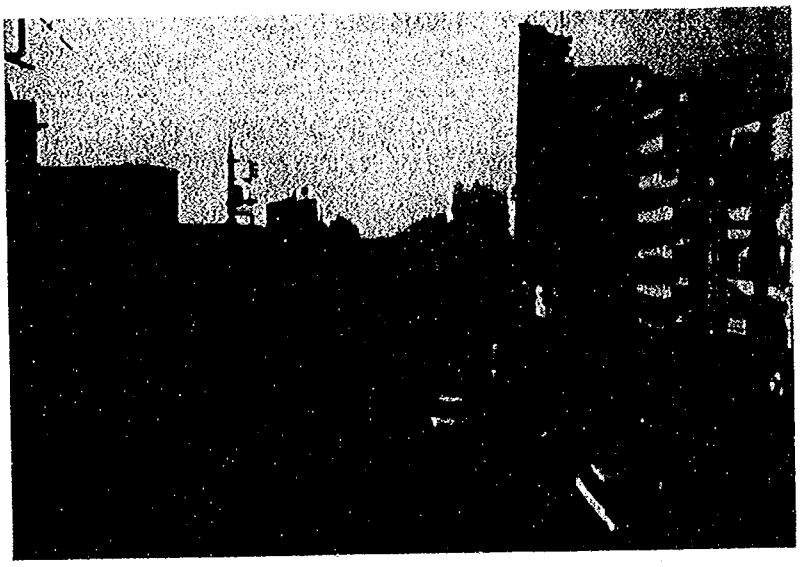
対策名	交差点改良（右折レーン延長）	整理番号	H－3－6
都市（圏）名	東京	地点（交差点）名	梅島陸橋交差点
路線名（交差道路名）	国道１４号“水戸街道”（環状７号）		
事業期間（年度）	昭和６３年度		
総事業費（百万円）	1	事業主体	建設省
供用年月日	昭和６３年１２月		

	事業前	事業後
調査日時	S63.12.7（水）16:00～19:00	S63.12.14（水）16:00～19:00
交通量（台／時）	1，409	1，421
最大渋滞長（m）	1，480	1，380
最大通過時間（分）	9	8
最大信号待ち回数（回）		
事業概要	国道４号草加側（上り線）の右折レーンを100mから150mに、日本橋側（下り線）を30mから100mに延長した。	
事業整備効果	対策の結果、右折車が直進車の通行を妨げることがなくなり、最大渋滞長および最大通過時間が、わずかだが減少した。	
今後の課題	国道４号が環状７号をオーバーするダブル立体のような、交差点容量を増す抜本的な対策が望まれる。	

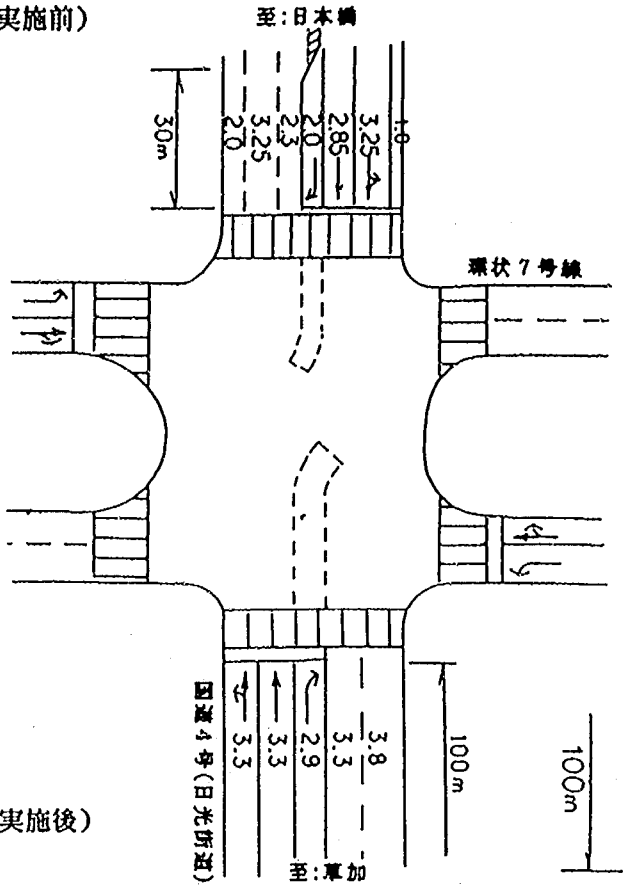
写真（事業実施前）



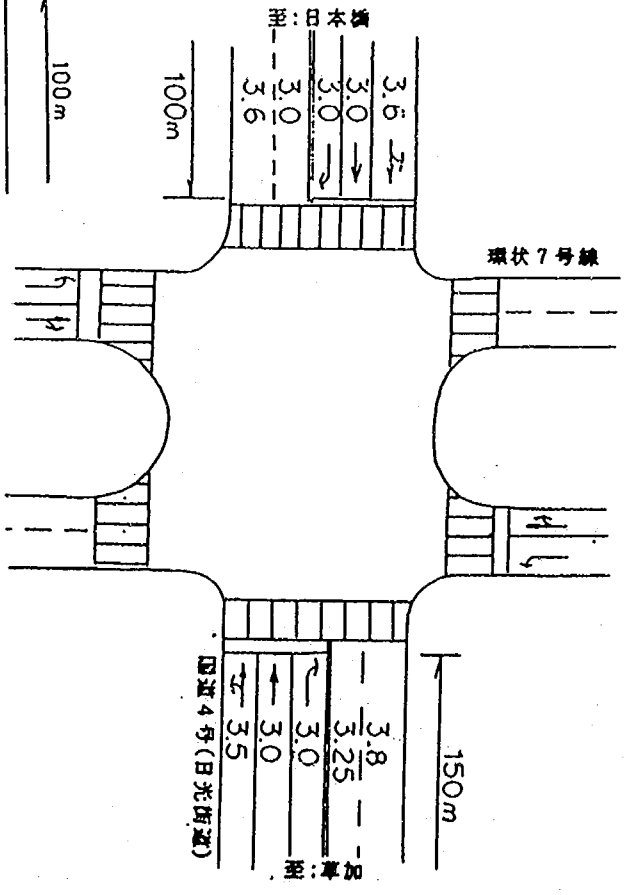
写真（事業実施後）



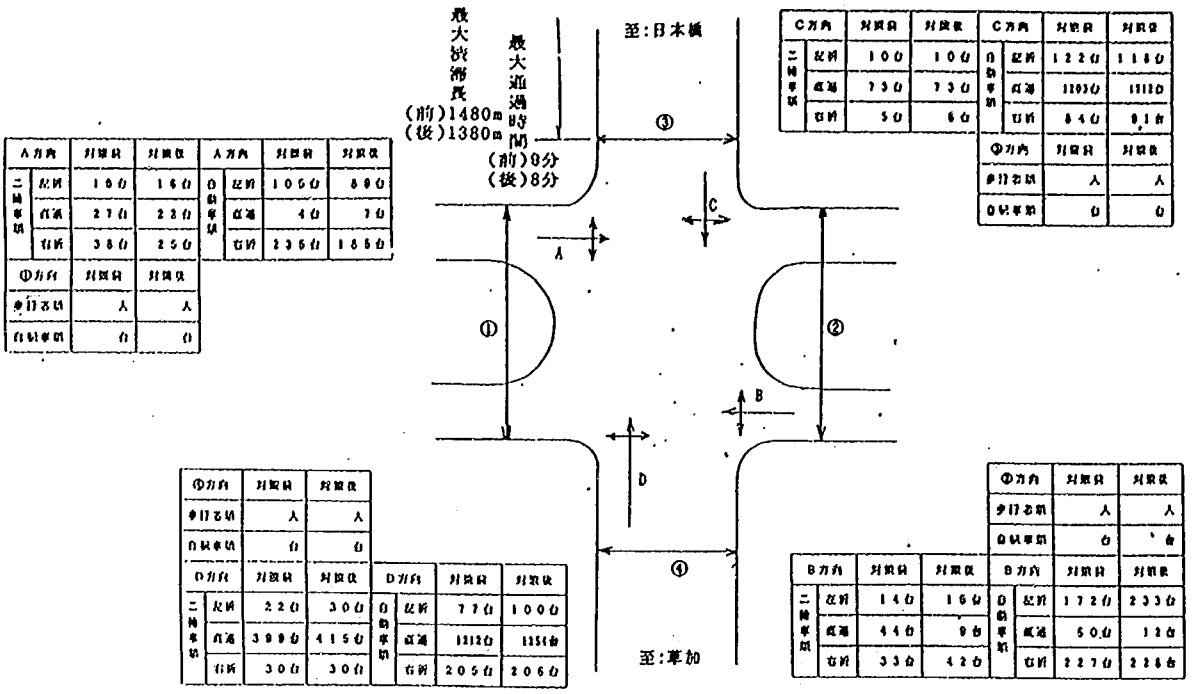
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	16台	16台
	直進	27台	23台
	右折	38台	25台
①方向		対策前	対策後
歩行者類		人	人
自転車類		台	台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	105台	89台
	直進	4台	7台
	右折	236台	185台

C方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	10台	10台
	直進	73台	73台
	右折	5台	6台

C方向		対策前	対策後
自動車類	左折	122台	118台
	直進	1103台	1111台
	右折	84台	81台
③方向		対策前	対策後
歩行者類		人	人
自転車類		0	0

④方向		対策前	対策後
歩行者類		人	人
自転車類		台	台
D方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	22台	30台
	直進	399台	415台
	右折	30台	30台

D方向		対策前	対策後
自動車類	左折	77台	100台
	直進	1113台	1151台
	右折	205台	206台

④方向		対策前	対策後
歩行者類		人	人
自転車類		台	台
B方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	14台	16台
	直進	44台	9台
	右折	33台	42台

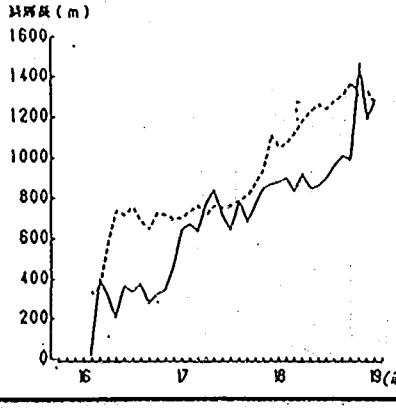
B方向		対策前	対策後
自動車類	左折	172台	233台
	直進	50台	11台
	右折	227台	226台

（信号現示）

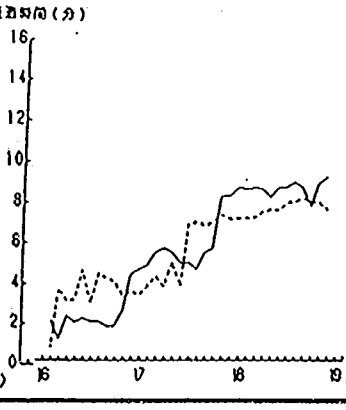
	第１現示	第２現示	第３現示	第４現示	第５現示	第６現示	計
事前調査	５９秒	１９秒	３１秒	１９秒	秒	秒	128秒
事後調査	５９秒	１９秒	３１秒	１９秒	秒	秒	128秒

←―― 自動車類　←---- 歩行者類

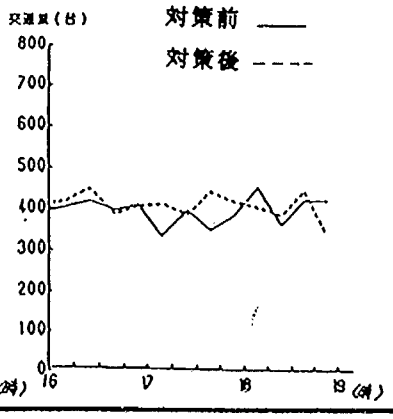
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較

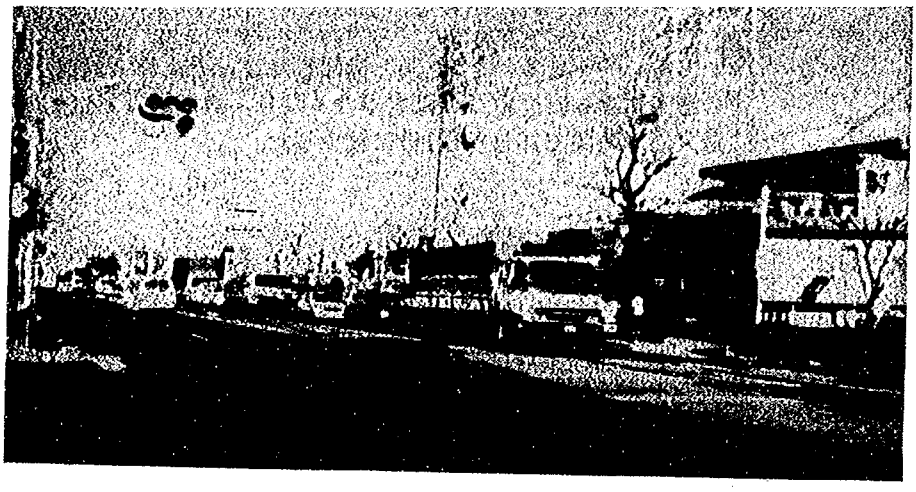


対策名	交差点改良（右折レーン延長）	整理番号	H－3－7
都市（圏）名	東京	地点（交差点）名	西加平交差点
路線名（交差道路名）	環状7号（都道千住・花畑線）		
事業期間（年度）	平成元年度		
総事業費（百万円）	5	事業主体	東京都
供用年月日	平成元年2月28日		

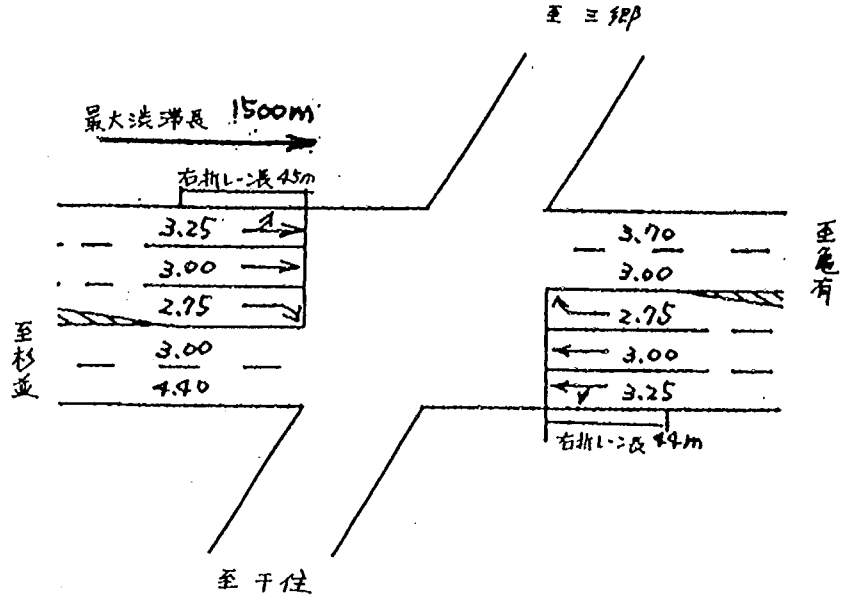
	事業前	事業後
調査日時	S63.5.26（木）	H2.3.8（木）
交通量（台／時）	2，298	2，158
最大渋滞長（m）	1，500	190
最大通過時間（分）	18	1
最大信号待ち回数（回）	8	1
事業概要	環状7号側の中央分離帯を撤去し、右折専用レーン長を上下線とも45mから75mに延伸。	
事業整備効果	右折レーンをそれぞれ75mに延ばしたことにより（対策前は45m）、右折車の滞留による直進車への障害がなくなり、最大渋滞長で1,500mから190mに、最大通過時間で18分から1分に減少した。	
今後の課題	交差道路の渋滞は変化がなく、全流入部の交通量と最適信号サイクルを検討することが望まれる。	

写真（事業実施前）

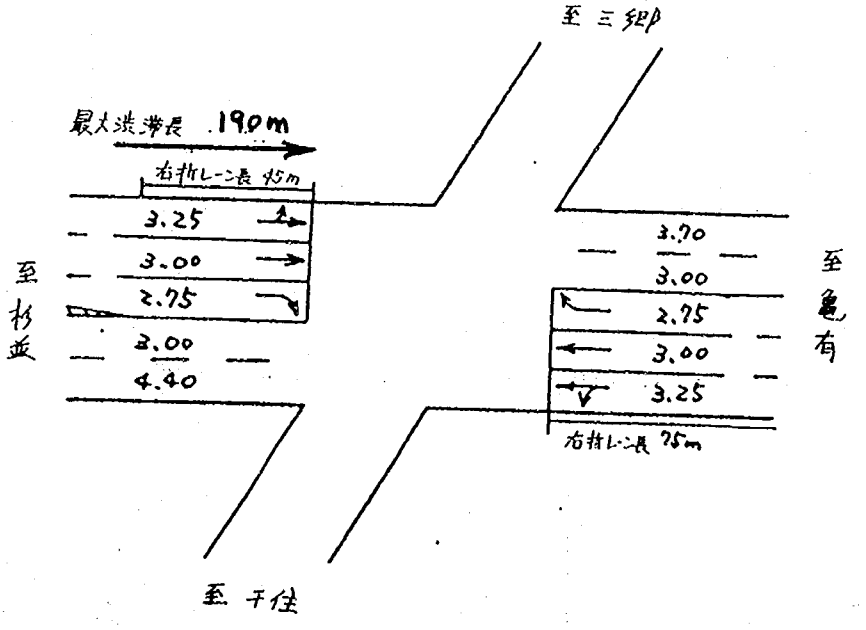
写真（事業実施後）



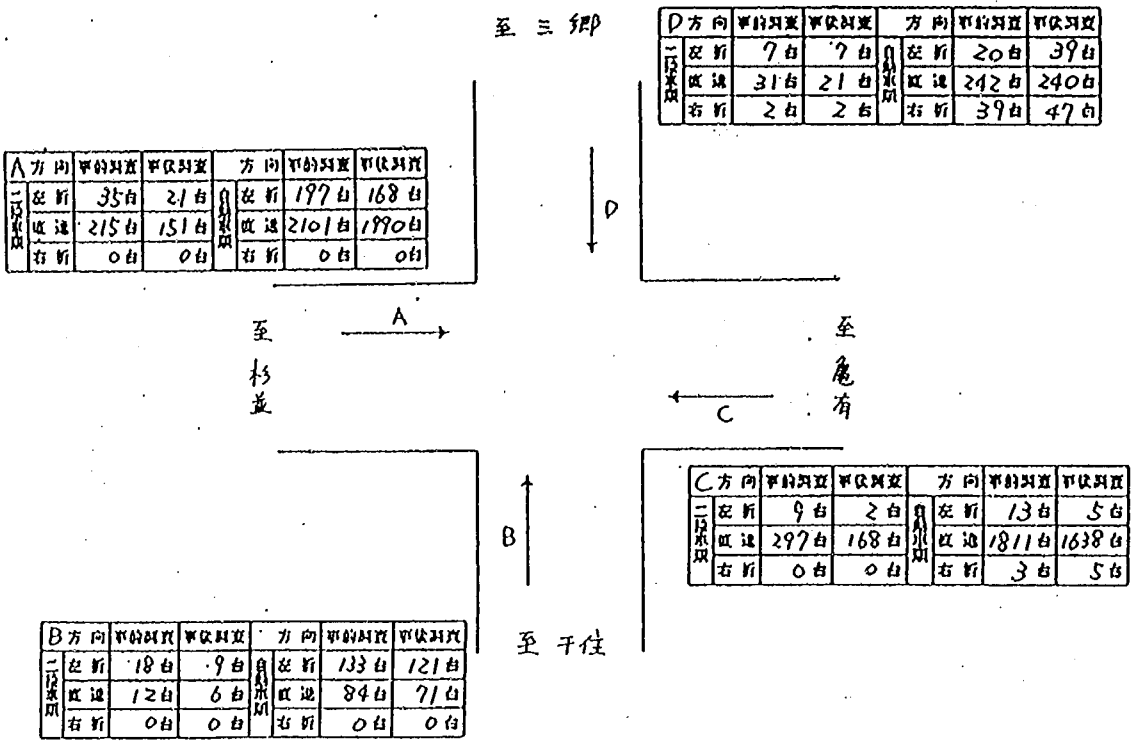
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



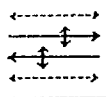
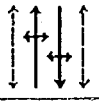
A 方向		事前調査	事後調査	方向		事前調査	事後調査
二区来間	左折	35台	21台	自来間	左折	197台	168台
	直進	215台	151台		直進	2101台	1990台
	右折	0台	0台		右折	0台	0台

D 方向		事前調査	事後調査	方向		事前調査	事後調査
二区来間	左折	7台	7台	自来間	左折	20台	39台
	直進	31台	21台		直進	242台	240台
	右折	2台	2台		右折	39台	47台

C 方向		事前調査	事後調査	方向		事前調査	事後調査
二区来間	左折	9台	2台	自来間	左折	13台	5台
	直進	297台	168台		直進	1811台	1638台
	右折	0台	0台		右折	3台	5台

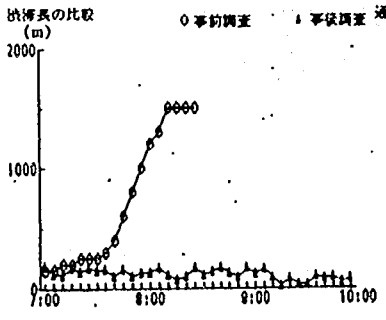
B 方向		事前調査	事後調査	方向		事前調査	事後調査
二区来間	左折	18台	9台	自来間	左折	133台	121台
	直進	12台	6台		直進	84台	71台
	右折	0台	0台		右折	0台	0台

（信号現示）

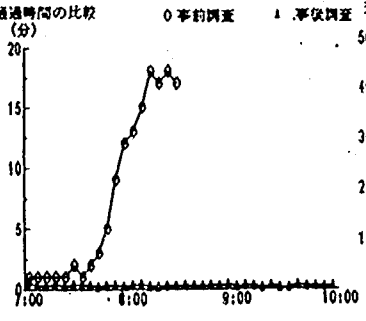
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	95 秒	34 秒					129 秒
事後調査	95 秒	34 秒					129 秒

——— 自動車類　　---------- 歩行者類

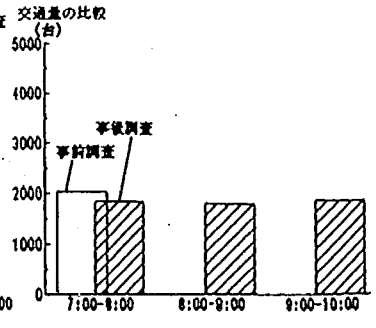
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較

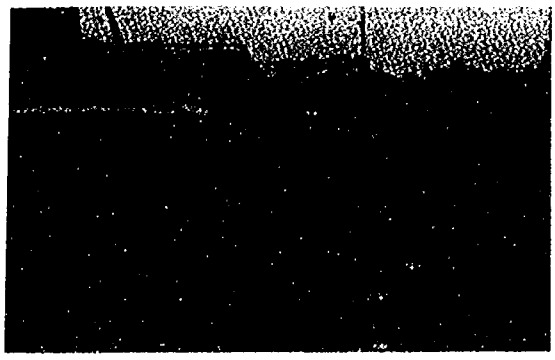


対策名	交差点改良（右折レーン延長）		整理番号	H－4－8
都市（圏）名	新潟市	地点（交差点）名	女池桜木町交差点	
路線名（交差道路名）	県道白山前（停）女池線（市道紫鳥線、国道８号）			
事業期間（年度）	平成元年度			
総事業費（百万円）			事業主体	新潟県・建設省
供用年月日				

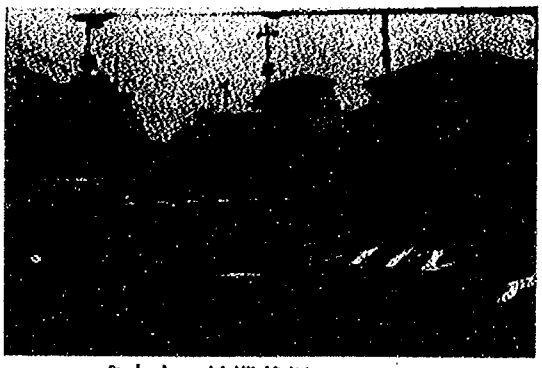
	事業前	事業後
調査日時	H1.7.20（木）7:00～9:30	H1.11.9（木）7:00～9:30
交通量（台／時）	1，593	1，669
最大渋滞長（m）	1，600	750
最大通過時間（分）	20	10
最大信号待ち回数（回）	9	5

事業概要	女池桜木町交差点～桜木ＩＣ交差点間の滞留スペースの増設（当該区間の右折専用レーンの延伸）。
事業整備効果	D_B方向（図参照）では最大渋滞長が1,600mから750m、最大通過時間が20分から10分に短くなった。しかし、これは女池ＩＣ桜木側オフランプの改良に伴う交通の分散に起因するものと思われる。D流入部の交通処理能力はわずかであるが増大している。
今後の課題	D_B方向の渋滞長、通過時間は減少したものの、まだ750m、10分の渋滞が残っており、桜木ＩＣ交差点およびランプの容量不足は解消されていないので容量を増やす対策が望まれる。 ※なおD_A方向の渋滞は工事による車線規制の影響である。

写真（事業実施前）



D₈ 方向の渋滞状況



C方向の渋滞状況

写真（事業実施後）

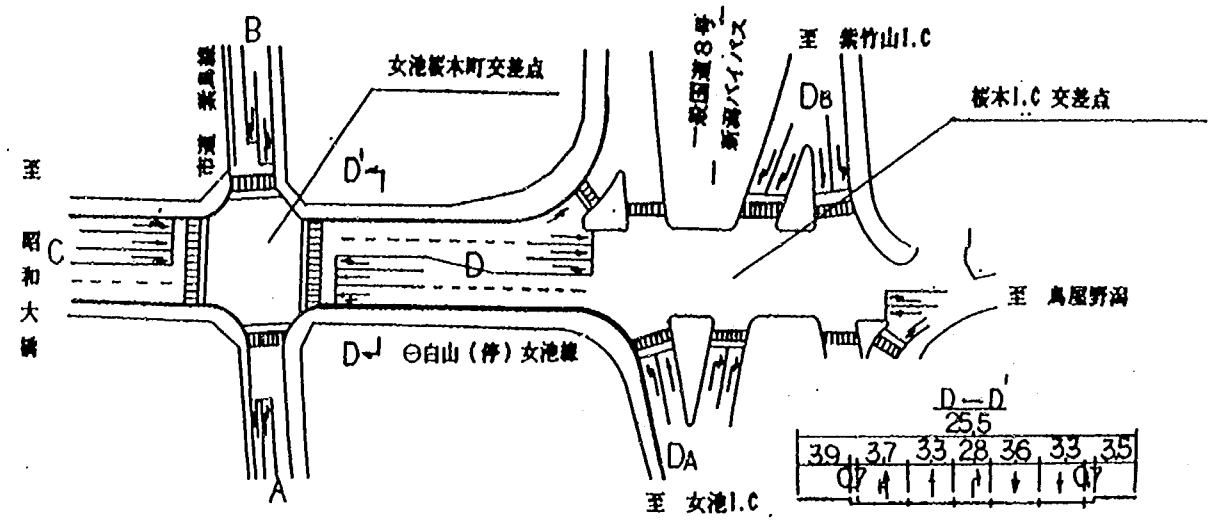


D₈ 方向の渋滞状況

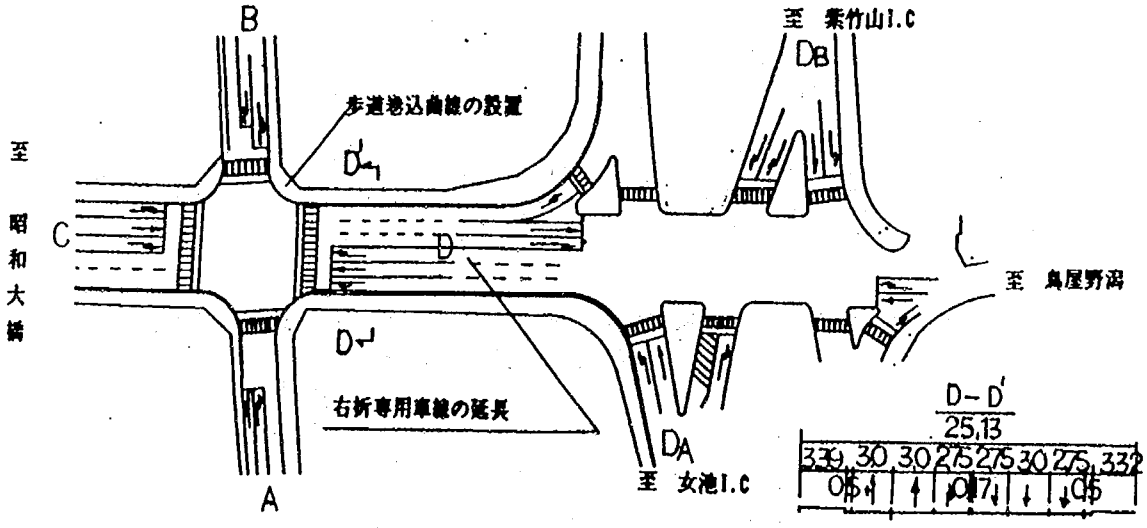


C方向の渋滞状況

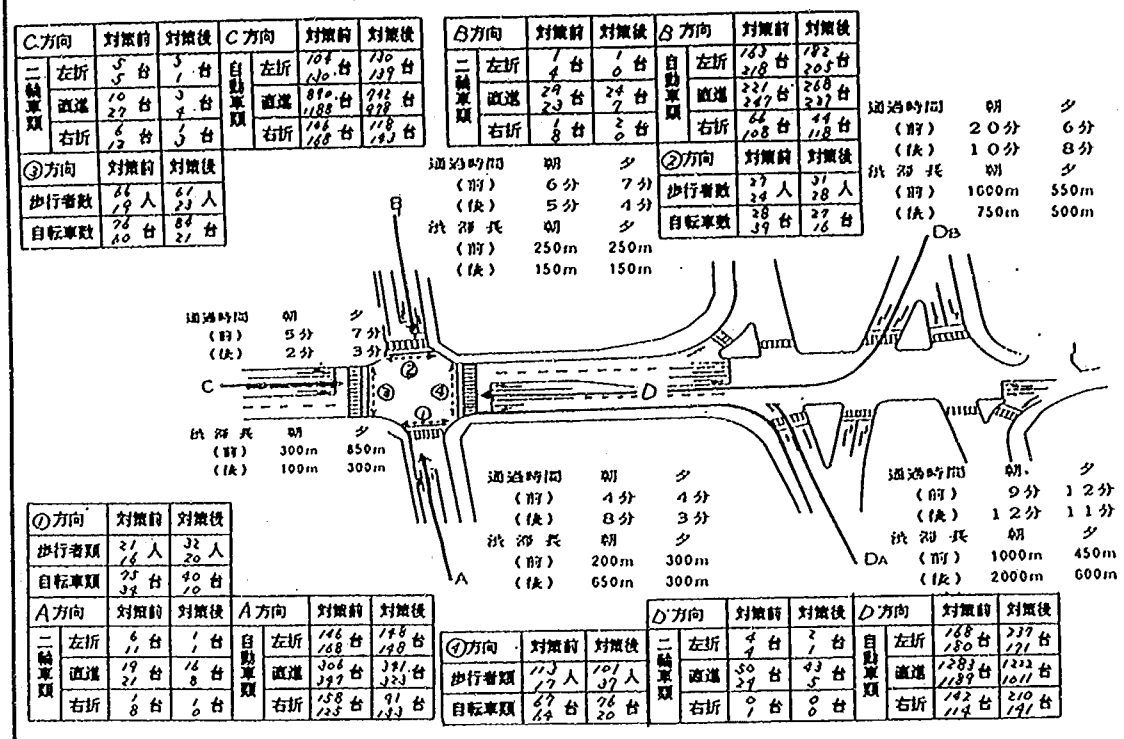
概略図（事業実施前）



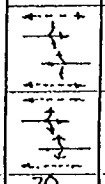
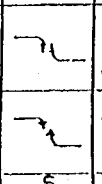
概略図（事業実施後）



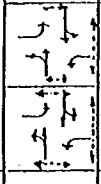
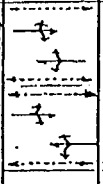
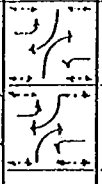
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



女池桜木町交差点（信号現示）

	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	計
					
平均調査	70 60 秒	5 5 秒	50 50 秒	秒	133 120 秒
事後調査	61 48 秒	7 7 秒	46 59 秒	秒	130 130 秒

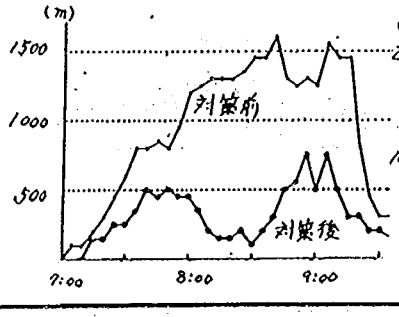
桜木Ⅰ．C交差点

	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	計
					
平均調査	一 秒	一 秒	一 秒	秒	一 秒
事後調査	33 33 秒	33 43 秒	46 36 秒	秒	130 130 秒

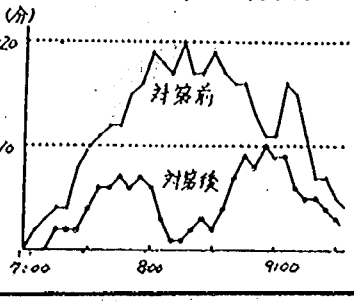
（）内上段は朝の信号現示，下段は夕方の信号現示を示す．
桜木I.C 交差点事前での信号現示は未観測

←→ 自動車類 ←---→ 歩行者類

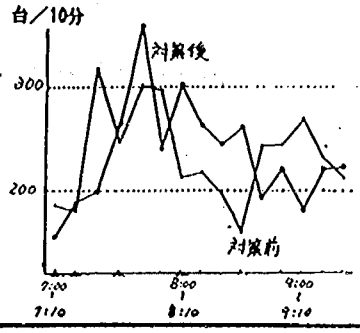
○渋滞長の比較（D_B 方向）



○通過時間の比較（D_B 方向）



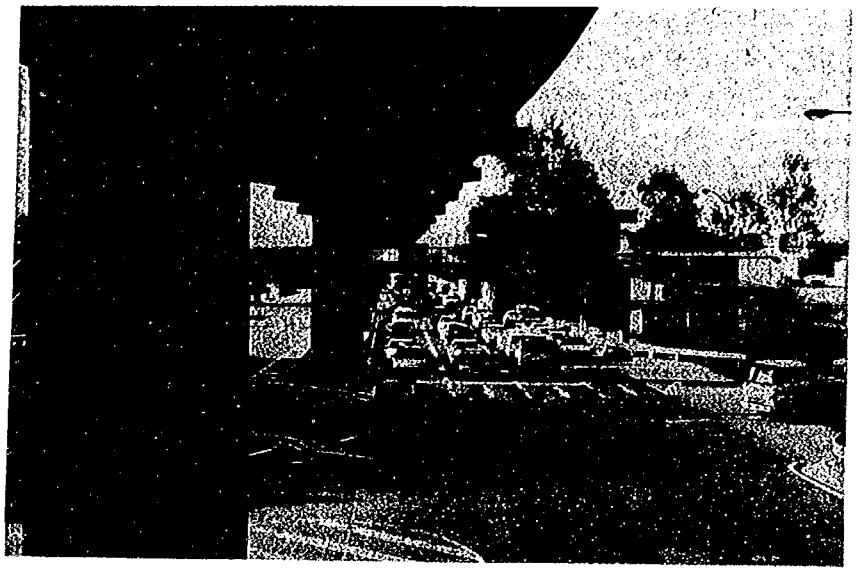
○交通量の比較（D流入）



対策名	交差点改良（右折レーン延長）	整理番号	H－5－9
都市（圏）名	名古屋市	地点（交差点）名	要町交差点
路線名（交差道路名）	国道２３号（県道諸輪名古屋線）		
事業期間（年度）			
総事業費（百万円）		事業主体	建設省
供用年月日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.24（火）6:30～8:30	H2.3.9（金）6:30～8:30
交通量（台／時）	2，974	3，512
最大渋滞長（m）	3，000	2，600
最大通過時間（分）	17	12
最大信号待ち回数（回）	7	8
事業概要	国道２３号の豊明方面から当交差点への流入部の右折専用レーンの滞留長を50mから95mへ延伸。	
事業整備効果	下り車線の右折滞留長を95mにした後の観測では、右折車数では前回と数台しか変わらなかったが、直進は前回を500台程度上回っており、処理交通量の増加が図られた。	
今後の課題	要町交差点を通過する交通のほとんどが直進車のため、いかに信号での渋滞を避けるかが課題であり、また豊明方面から天白扇川橋間の大量の交通を処理する対策が望まれる。	

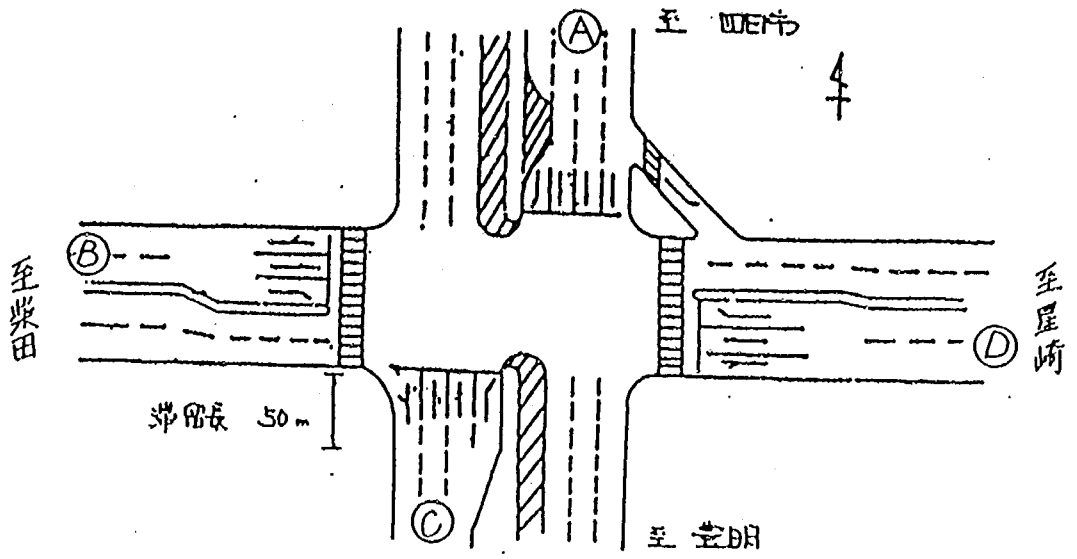
写真（事業実施前）



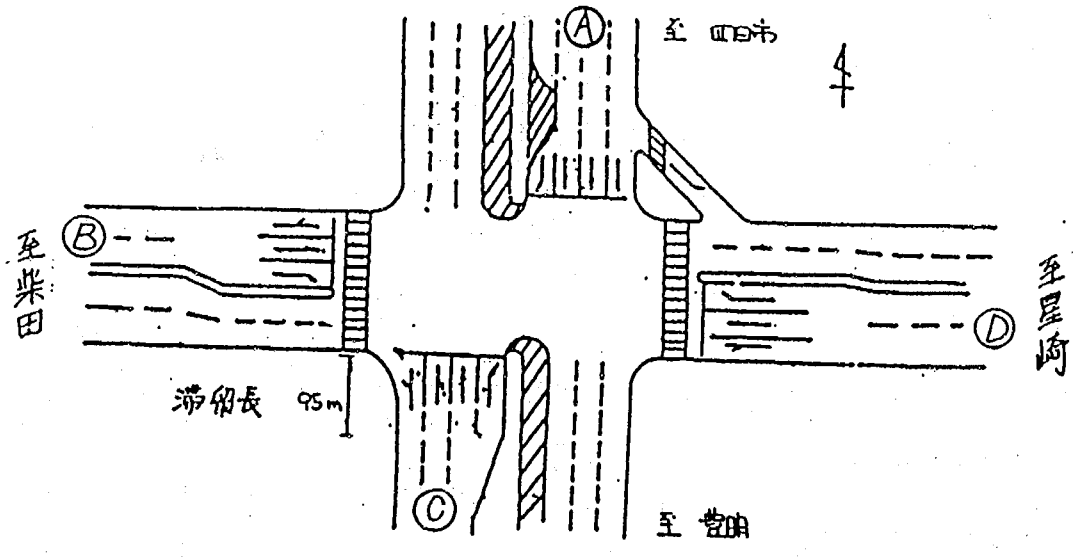
写真（事業実施後）



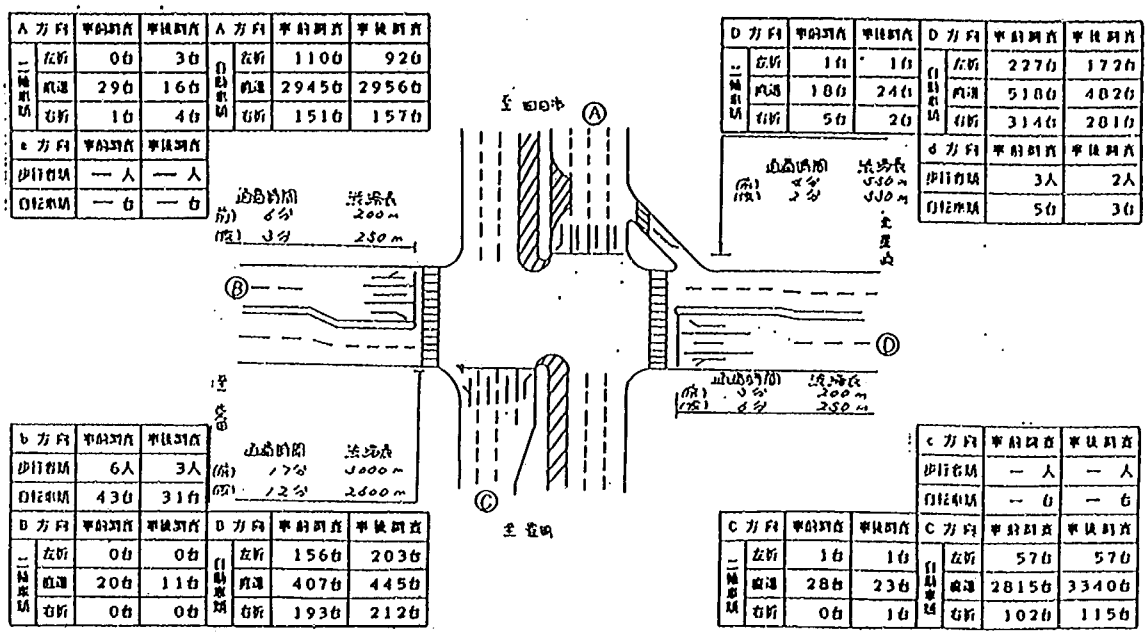
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



A 方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	0台	3台
	直進	29台	16台
	右折	1台	4台
a 方向		事前調査	事後調査
歩行者類		— 人	— 人
自転車類		— 台	— 台

A 方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	1100台	920台
	直進	2945台	2956台
	右折	151台	157台

D 方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	1台	1台
	直進	18台	24台
	右折	5台	2台

D 方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	227台	172台
	直進	5188台	4826台
	右折	314台	281台
d 方向		事前調査	事後調査
歩行者類		3人	2人
自転車類		5台	3台

b 方向		事前調査	事後調査
歩行者類		6人	3人
自転車類		43台	31台

B 方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	0台	0台
	直進	20台	11台
	右折	0台	0台

B 方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	156台	203台
	直進	407台	445台
	右折	193台	212台

c 方向		事前調査	事後調査
歩行者類		— 人	— 人
自転車類		— 台	— 台

C 方向		事前調査	事後調査
二輪車類	左折	1台	1台
	直進	28台	23台
	右折	0台	1台

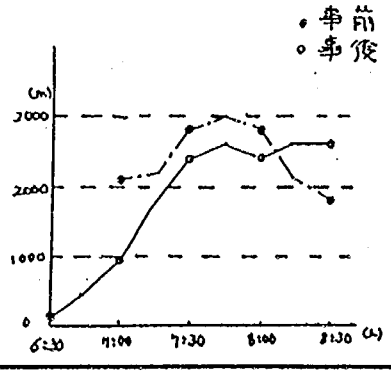
C 方向		事前調査	事後調査
自動車類	左折	57台	57台
	直進	2815台	3340台
	右折	102台	115台

（信号現示）

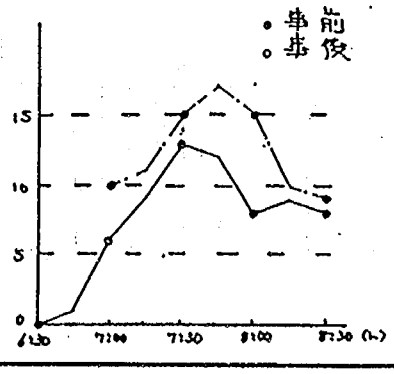
現示	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
事前調査	87 秒	10 秒	46 秒	秒	秒	秒	143 秒
事後調査	75 秒	9 秒	38 秒	秒	秒	秒	122 秒

——— 自動車類　- - - - - 歩行者類

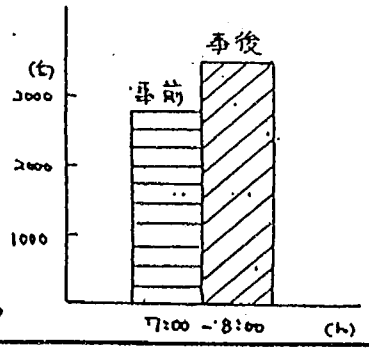
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較



対策名	交差点改良（右折レーン延長）	整理番号	H－5－10
都市（圏）名	名古屋市	地点（交差点）名	十一屋交差点
路線名（交差道路名）	国道２３号（主要地方道名古屋第二環状線）		
事業期間（年度）			
総事業費（百万円）		事業主体	建設省
供用年月日			

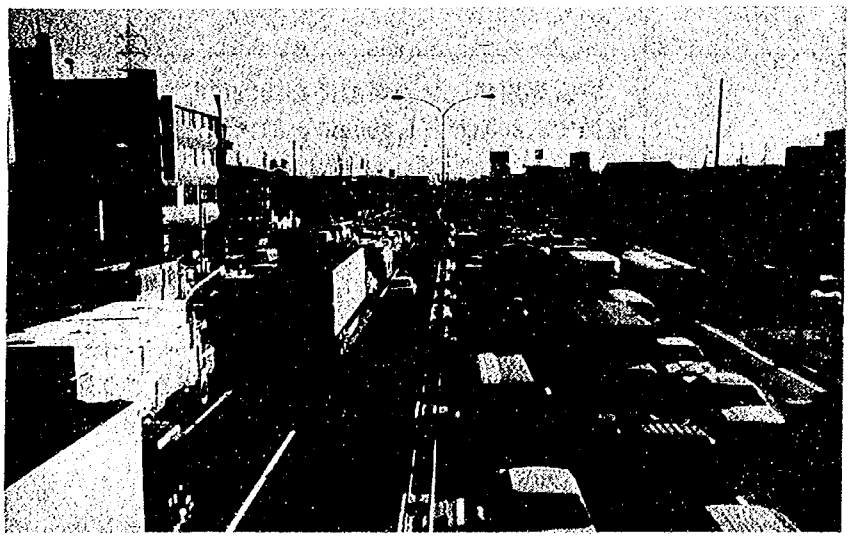
	事業前	事業後
調査日時	S63.5.24（火）6:30～8:30	H2.3.8（木）6:30～8:30
交通量（台／時）	2，565	2，479
最大渋滞長（m）	2，200	1，800
最大通過時間（分）	8	6
最大信号待ち回数（回）	4	3

事業概要	当交差点の国道２３号四日市方面から（上り線）の流入部の右折専用レーンの滞留長を43mから150mに延伸。
事業整備効果	右折専用レーンの滞留長を150mにしたことにより、下り線の渋滞は最大渋滞長で2,200mから1,800mに、最大通過時間で８分から６分に減少した。
今後の課題	当交差点においても大量の通過交通をどう処理するかが課題であり、幹線道路の信号系統の検討等対策が望まれる。

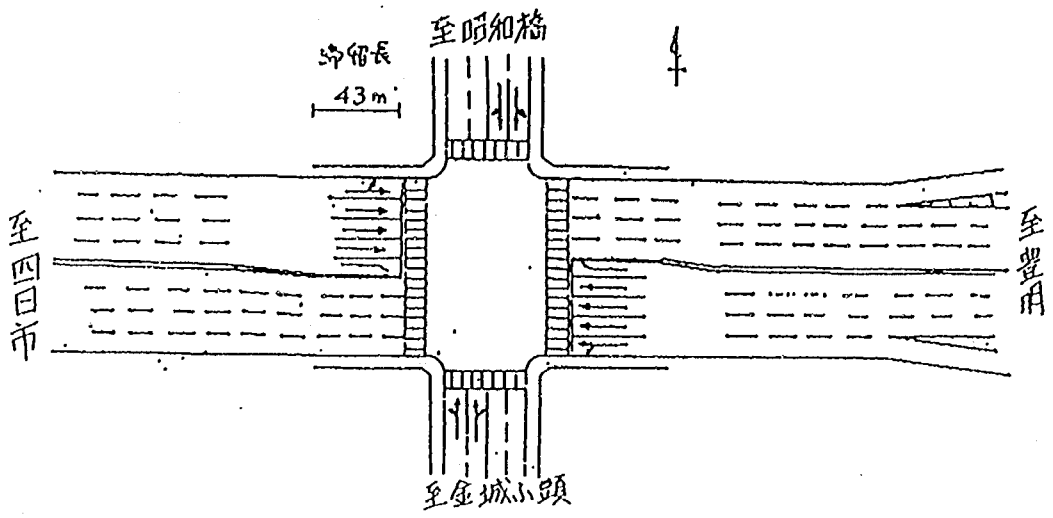
写真（事業実施前）



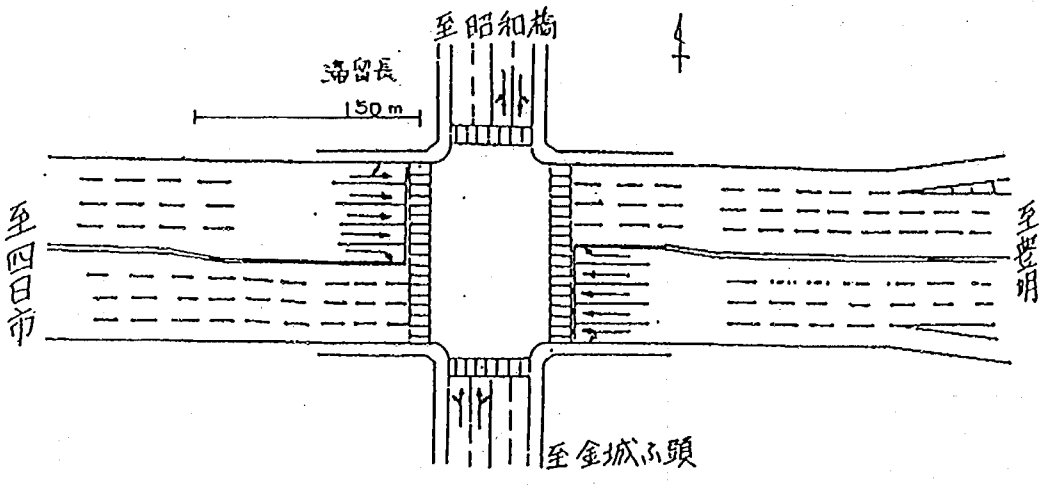
写真（事業実施後）



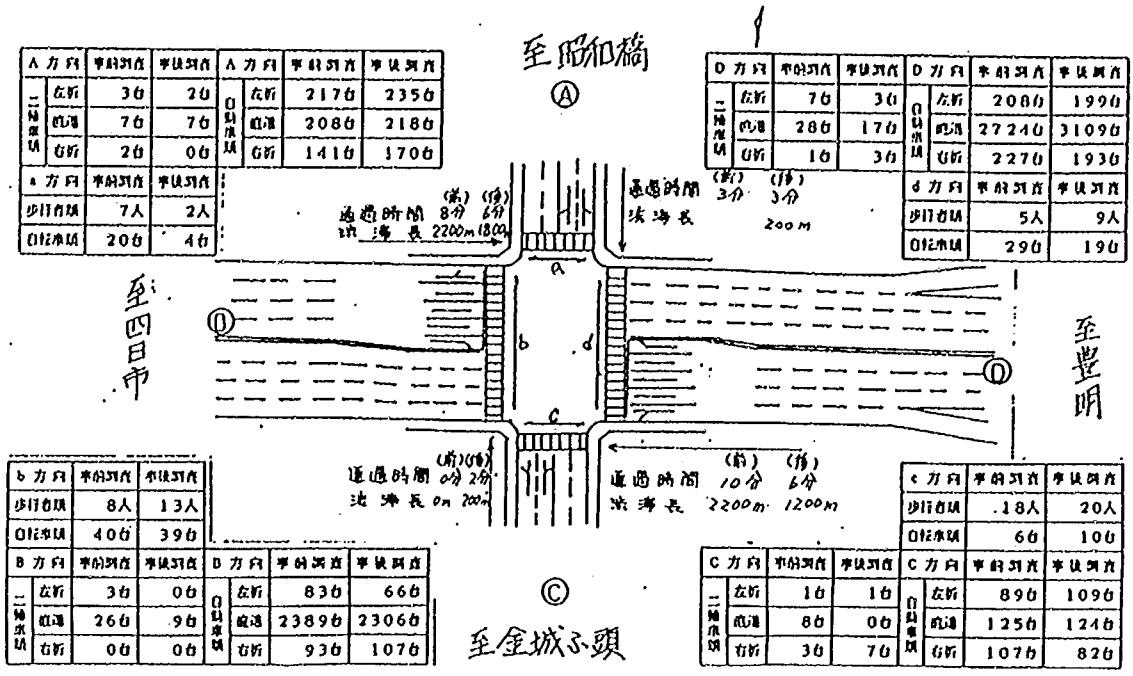
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



A方向	事前調査	事後調査
二輪車類 左折	3台	2台
二輪車類 直進	7台	7台
二輪車類 右折	2台	0台
a方向	事前調査	事後調査
歩行者類	7人	2人
自転車類	20台	4台

A方向	事前調査	事後調査
自動車類 左折	217台	235台
自動車類 直進	2086台	2186台
自動車類 右折	141台	170台

D方向	事前調査	事後調査
二輪車類 左折	7台	3台
二輪車類 直進	28台	17台
二輪車類 右折	1台	3台

D方向	事前調査	事後調査
自動車類 左折	208台	199台
自動車類 直進	2724台	3109台
自動車類 右折	227台	193台
d方向	事前調査	事後調査
歩行者類	5人	9人
自転車類	29台	19台

b方向	事前調査	事後調査
歩行者類	8人	13人
自転車類	40台	39台

B方向	事前調査	事後調査
二輪車類 左折	3台	0台
二輪車類 直進	26台	9台
二輪車類 右折	0台	0台

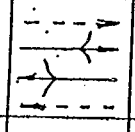
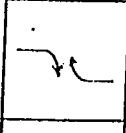
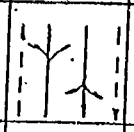
D方向	事前調査	事後調査
自動車類 左折	83台	66台
自動車類 直進	2389台	2306台
自動車類 右折	93台	107台

c方向	事前調査	事後調査
歩行者類	18人	20人
自転車類	6台	10台

C方向	事前調査	事後調査
二輪車類 左折	1台	1台
二輪車類 直進	8台	0台
二輪車類 右折	3台	7台

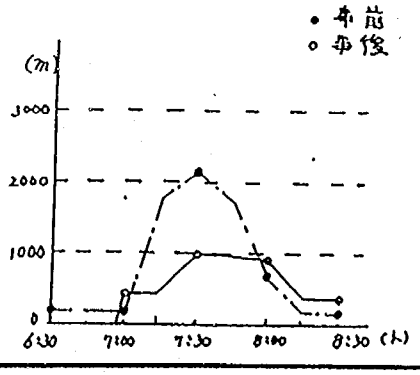
C方向	事前調査	事後調査
自動車類 左折	89台	109台
自動車類 直進	1256台	1246台
自動車類 右折	107台	82台

（信号現示）

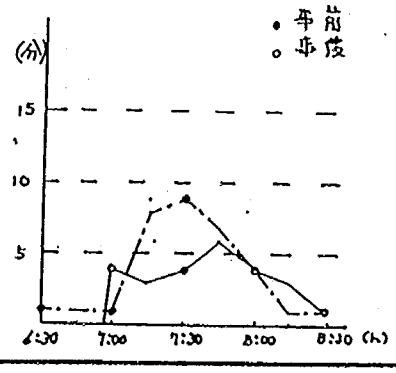
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
十一屋							
事前調査	90 秒	13 秒	51 秒	秒	秒	秒	154 秒
事後調査	87 秒	10 秒	54 秒	秒	秒	秒	151 秒

——— 自動車類　- - - - - - - 歩行者類

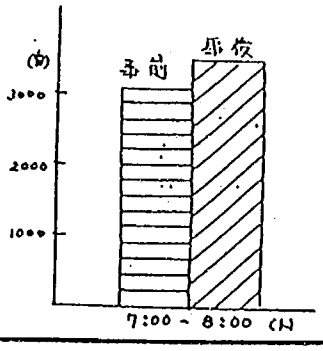
渋滞長の比較



通過時間の比較



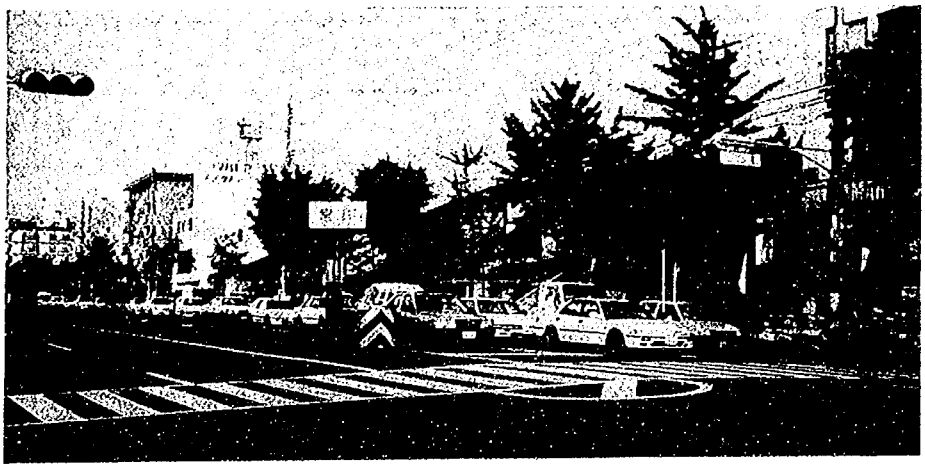
交通量の比較



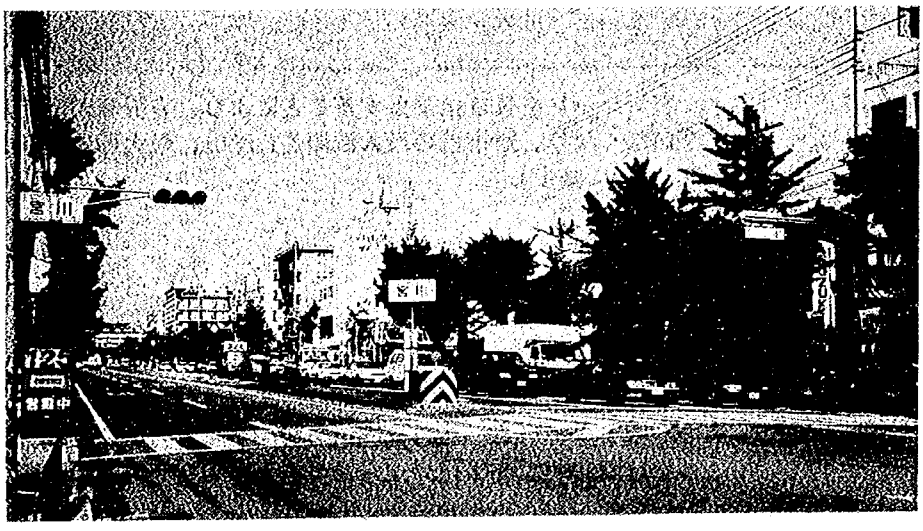
対策名	交差点改良（右折レーン延長）		整理番号	H－6－11
都市（圏）名	芦屋市	地点（交差点）名	打出宮川交差点	
路線名（交差道路名）	国道2号（主要地方道芦屋停車場線、市道160、161号）			
事業期間（年度）	平成元年度			
総事業費（百万円）	10		事業主体	建設省
供用年月日	平成2年3月20日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.24（火）15:30～17:30	H2.7.26（木）15:30～18:30
交通量（台／時）	1，100	1，123
最大渋滞長（m）	1，050	150
最大通過時間（分）	16	2
最大信号待ち回数（回）	7	1
事業概要	当交差点における国道2号の右折専用レーンを30m延伸。	
事業整備効果	右折レーンを30m延長することにより、右折車が直進車線に渋滞することがなくなり、対策前の最大渋滞長1,050m、最大通過時間16分がそれぞれ150m、2分に減少した。	
今後の課題	本線B方向（図参照）の渋滞は無くなったものの、他の方向の渋滞は激しくなってきている。これは国道2号側の青信号時間が増えたためで（サイクル長は同じ）、今後信号現示の見直し等が望まれる。	

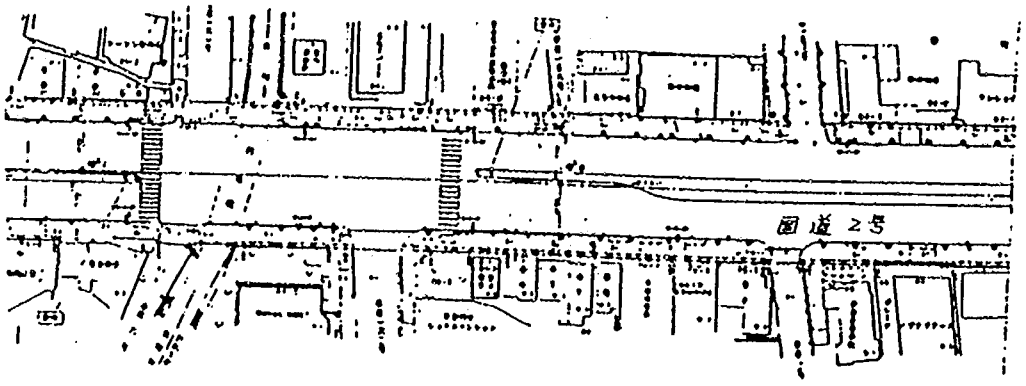
写真（事業実施前）



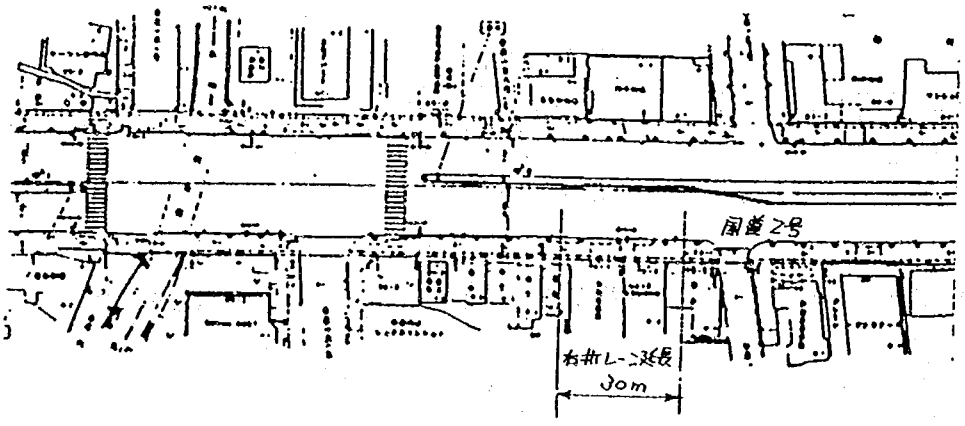
写真（事業実施後）



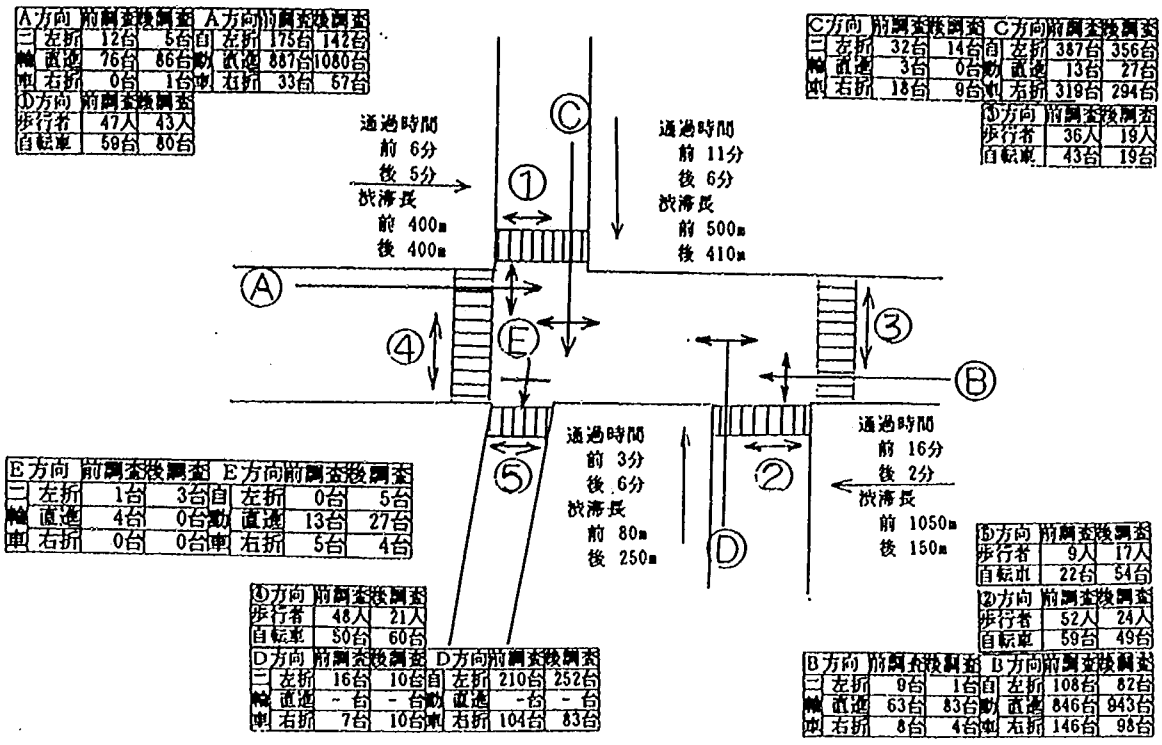
概略図（事業実施前）



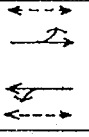
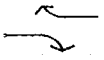
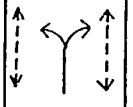
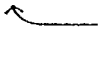
概略図（事業実施後）



交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

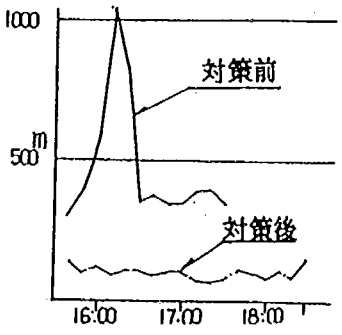


（信号現示）

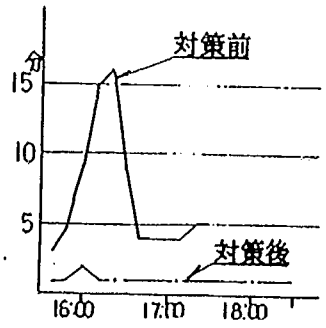
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	44秒	8秒	32秒	8秒	38秒		130秒
事後調査	57秒	8秒	25秒	8秒	32秒		130秒

← 自動車類　←------ 歩行者類

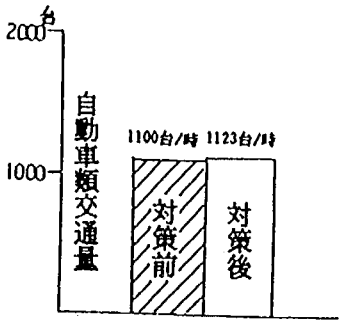
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較



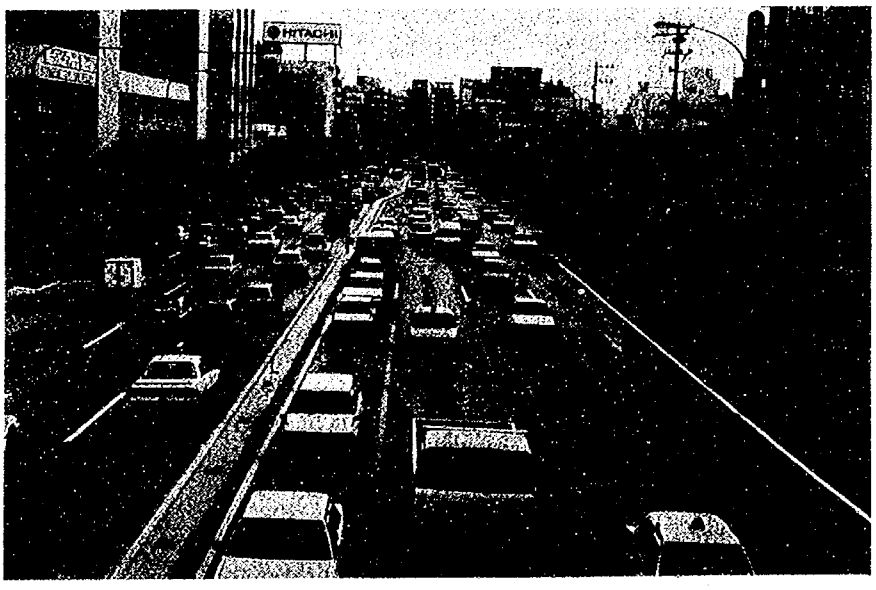
対策名	交差点改良（右折レーン延長）	整理番号	H－１０－１２
都市（圏）名	那覇市	地点（交差点）名	泊高橋交差点
路線名（交差道路名）	国道５８号（県道４０号、市道泊７号）		
事業期間（年度）	平成元年度		
総事業費（百万円）		事業主体	建設省
供用年月日			

	事業前	事業後
調査日時	S63.9.16（金）17:30～19:00	H2.2.8（木）17:30～19:30
交通量（台／時）	２，１６５	２，２８２
最大渋滞長（m）	２，０５０	２２０
最大通過時間（分）	１７	1
最大信号待ち回数（回）	7	1

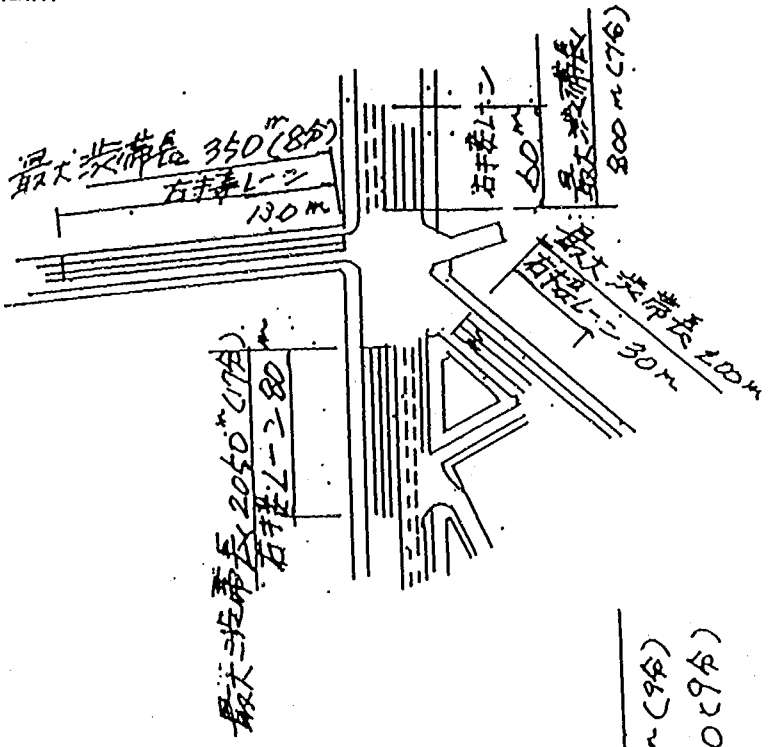
事業概要	当交差点における国道５８号上り側における右折レーンを80mから145mへ延伸。
事業整備効果	右折専用レーンの延伸により、同方向の最大渋滞長、最大通過時間とも減少した。
今後の課題	事業後の調査において、下り側の渋滞は800mから1,390mに、また市道側においては通過時間が９分から11分へと増加している。よって今後県道および市道側の整備対策が望まれる。

写真（事業実施前）

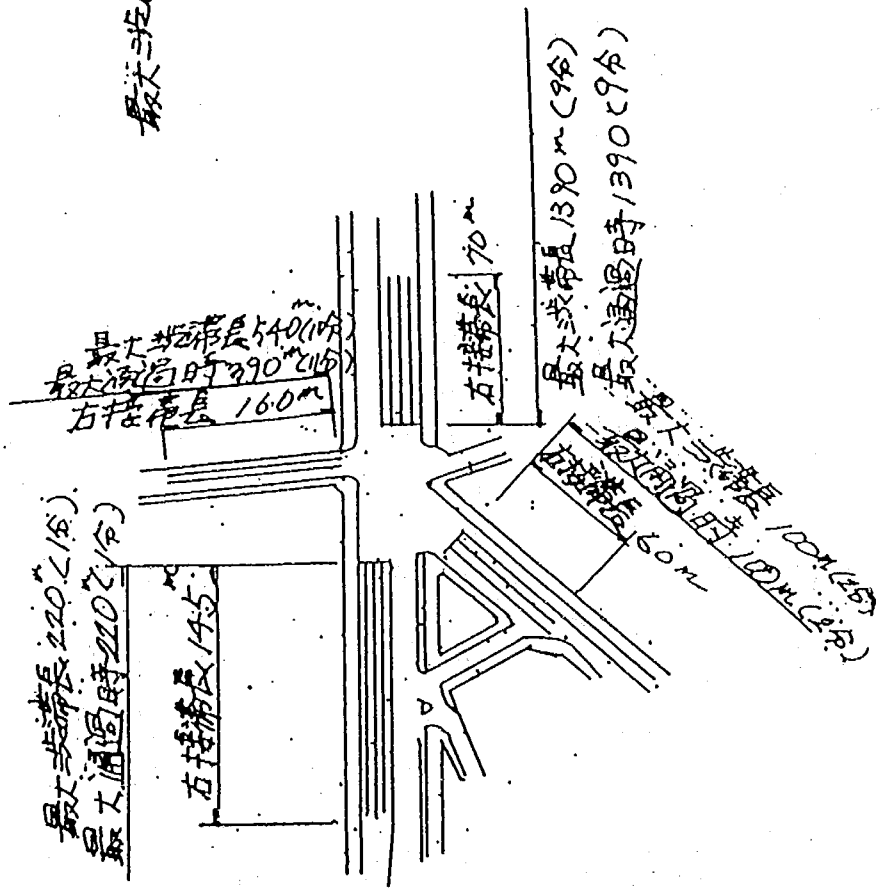
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



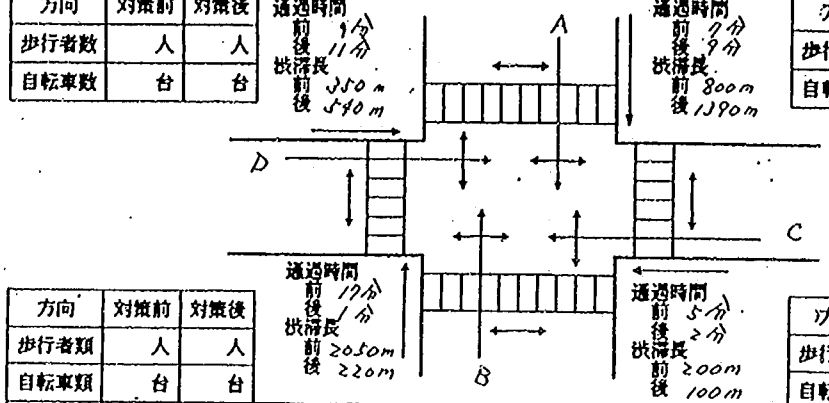
交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

△方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	0 台	2 台
	直進	134 台	107 台
	右折	98 台	92 台
方向		対策前	対策後
歩行者数		人	人
自転車数		台	台

△方向		対策前	対策後
自動車類	左折	23台	19 台
	直進	281台	306 台
	右折	348台	310 台

A方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	28 台	38 台
	直進	214台	193 台
	右折	5 台	1 台

A方向		対策前	対策後
自動車類	左折	198台	118 台
	直進	2216台	1960台
	右折	45 台	33 台
方向		対策前	対策後
歩行者数		人	人
自転車数		台	台



方向		対策前	対策後
歩行者類		人	人
自転車類		台	台
方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	49 台	48 台
	直進	298 台	226 台
	右折	33 台	36 台

方向		対策前	対策後
自動車類	左折	167台	166 台
	直進	1631台	1655台
	右折	367 台	461 台

方向		対策前	対策後
二輪車類	左折	45 台	45 台
	直進	67 台	49 台
	右折	68 台	92 台

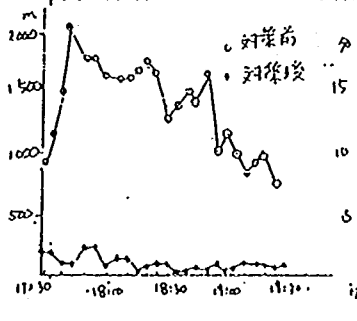
方向		対策前	対策後
歩行者類		人	人
自転車類		台	台
方向		対策前	対策後
自動車類	左折	247 台	314 台
	直進	143 台	149 台
	右折	355台	276 台

（信号現示）

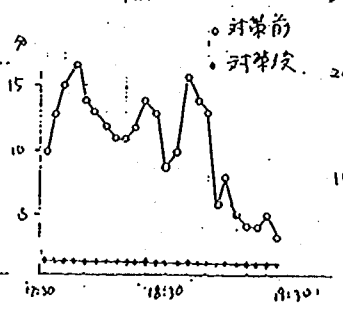
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
事前調査	78 秒	17 秒	30 秒	9 秒	秒	秒	134 秒
事後調査	68 秒	18 秒	30 秒	7 秒	秒	秒	123 秒

自動車類 ←——— 歩行者類 ←- - - -

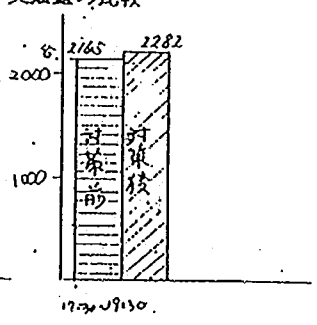
渋滞長の比較



通過時間の比較



交通量の比較



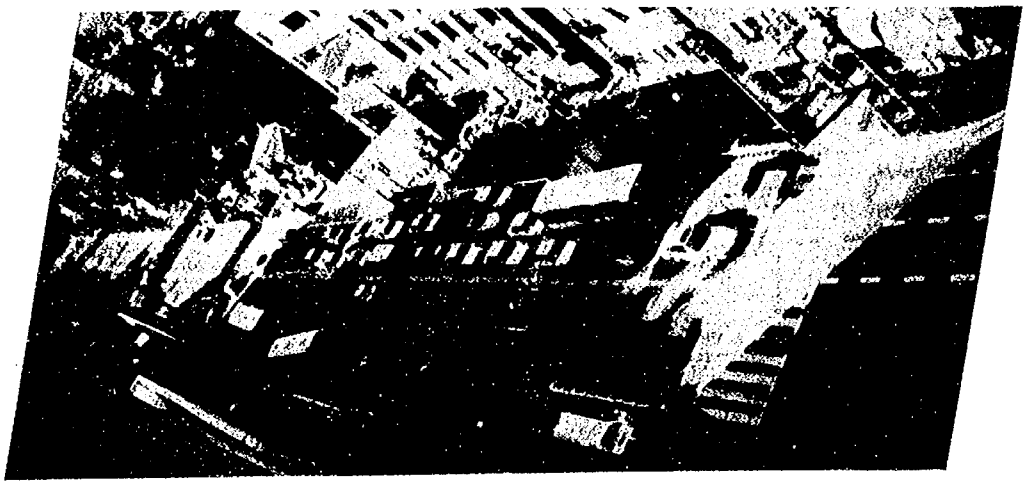
交差点改良
（その他）

対策名	交差点改良（その他改良：マーキング）	整理番号	Ⅰ－3－1
都市（圏）名	東京	地点（交差点）名	荒川会館交差点
路線名（交差道路名）	都道３０５号“明治通り”（荒川区道）		
事業期間（年度）	平成元年度		
総事業費（百万円）	1	事業主体	東京都
供用年月日	平成元年９月３０日		

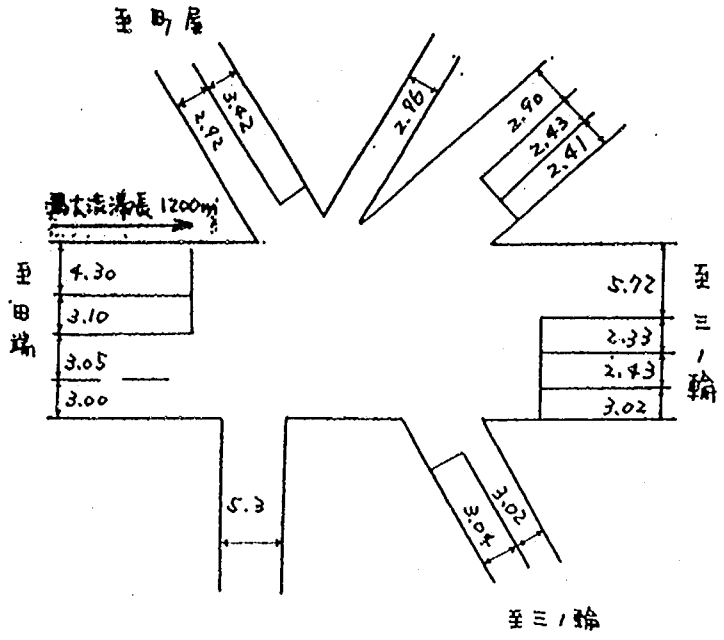
	事業前	事業後
調査日時	S63.5.26（木）	H1.10.3（火）
交通量（台／時）	１，６７８	１，３５８
最大渋滞長（m）	１，２００	３５０
最大通過時間（分）	１０	３
最大信号待ち回数（回）	６	２
事業概要	左折車と直進車の分離を図るため、直進のレーンマークを左折・直進のレーンマークに変更。	
事業整備効果	最大渋滞長が1,200mから350m、最大通過時間で１０分から３分へと減少し対策の効果がみられた。	
今後の課題		

写真（事業実施前）

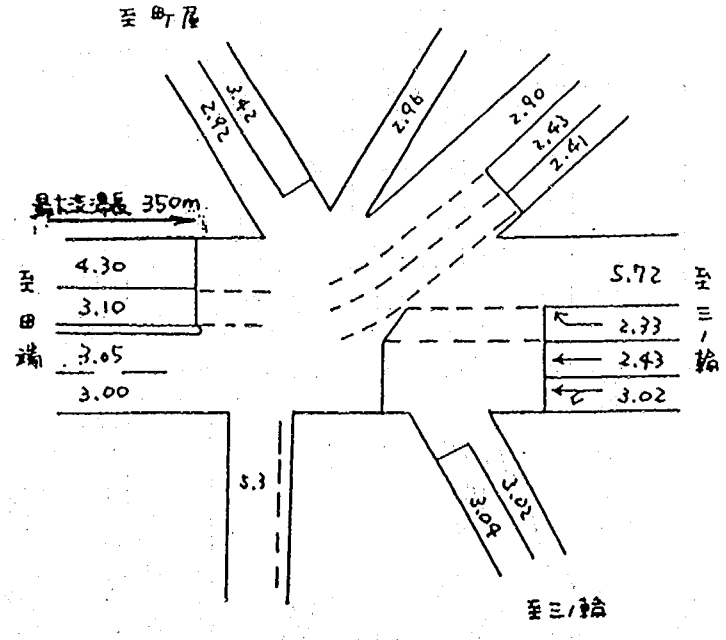
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（1時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

E方向		事前調査	事後調査
二輪車以外	左折(至F)	台	0台
	左折(至G)	0台	0台
	左折(至D)	6台	11台
	直進	16台	19台
	右折(至B)	台	0台
	右折(至A)	台	0台

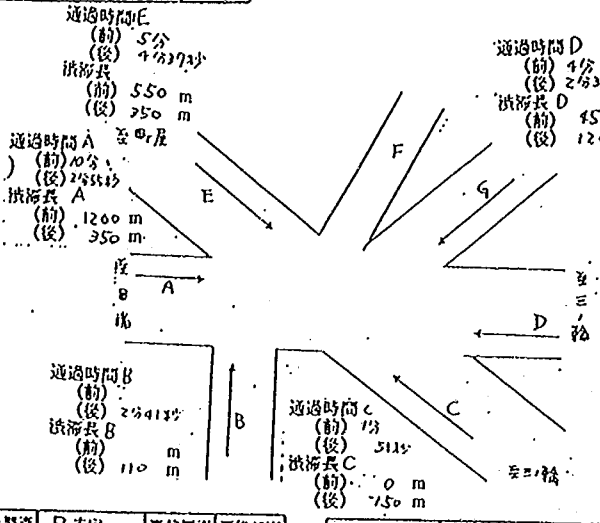
方向		事前調査	事後調査
自動車以外	左折(至F)	台	0台
	左折(至G)	10台	2台
	左折(至D)	94台	99台
	直進	304台	239台
	右折(至B)	台	0台
	右折(至A)	台	1台

G方向		事前調査	事後調査
二輪車以外	左折(至D)	7台	1台
	左折(至C)	0台	4台
	左折(至B)	0台	7台
	右折(至A)	32台	13台
	右折(至E)	台	2台
	右折(至F)	台	0台

G方向		事前調査	事後調査
自動車以外	左折(至D)	36台	14台
	左折(至C)	76台	32台
	左折(至B)	31台	38台
	右折(至A)	220台	185台
	右折(至E)	台	9台
	右折(至F)	台	0台

A方向		事前調査	事後調査
二輪車以外	左折(至E)	11台	2台
	左折(至F)	台	0台
	左折(至G)	27台	25台
	直進	120台	133台
	右折(至C)	台	0台

A方向		事前調査	事後調査
自動車以外	左折(至E)	57台	22台
	左折(至F)	台	5台
	左折(至G)	136台	171台
	直進	1489台	1160台
	右折(至C)	台	0台



方向		事前調査	事後調査
二輪車以外	左折(至C)	0台	0台
	左折(至B)	0台	1台
	直進	75台	93台
	右折(至E)	2台	6台
	右折(至F)	台	0台
	右折(至G)	6台	0台

方向		事前調査	事後調査
自動車以外	左折(至C)	0台	4台
	左折(至B)	0台	4台
	直進	697台	711台
	右折(至E)	5台	20台
	右折(至F)	台	0台
	右折(至G)	51台	3台

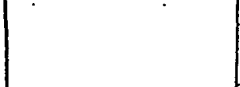
B方向		事前調査	事後調査
二輪車以外	左折(至A)	台	1台
	左折(至E)	台	1台
	右折(至F)	台	1台
	右折(至G)	台	1台
	右折(至D)	台	0台
	右折(至C)	台	0台

B方向		事前調査	事後調査
自動車以外	左折(至A)	台	17台
	左折(至E)	台	11台
	右折(至F)	台	0台
	右折(至)	台	15台
	右折(至)	台	5台
	右折(至)	台	0台

C方向		事前調査	事後調査
二輪車以外	左折(至B)	0台	0台
	左折(至A)	4台	3台
	直進	11台	12台
	右折(至F)	台	0台
	右折(至G)	1台	1台
	右折(至D)	2台	0台

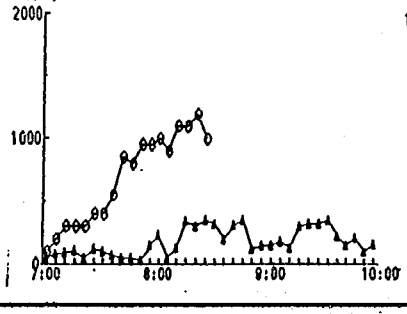
C方向		事前調査	事後調査
自動車以外	左折(至B)	0台	0台
	左折(至A)	31台	31台
	直進	35台	48台
	右折(至F)	台	0台
	右折(至G)	2台	8台
	右折(至D)	4台	1台

(信号現示)

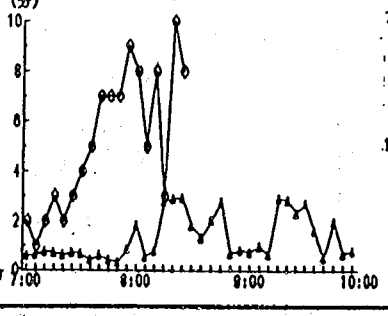
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
							
事前調査	56秒	27秒	13秒	24秒	秒	秒	120秒
事後調査	63秒	32秒	16秒	19秒	秒	秒	130秒

自動車対 ←——→ 歩行者対

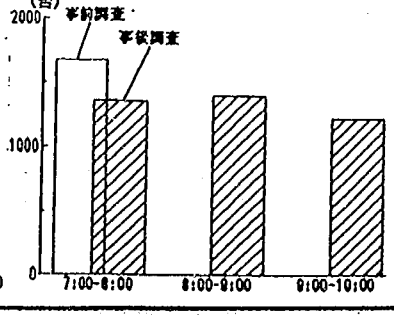
渋滞長の比較 (m) ○事前調査 ▲事後調査



通過時間の比較 (分) ○事前調査 ▲事後調査



交通量の比較 (台) 事前調査 事後調査



対策名	交差点改良（その他改良）	整理番号	1－7－2
都市（圏）名	岡山市	地点（交差点）名	米倉交差点
路線名（交差道路名）	国道2号（主要地方道岡山児島線）		
事業期間（年度）	昭和63年度		
総事業費（百万円）	10	事業主体	建設省
供用年月日	平成3年3月29日		

	事業前	事業後
調査日時	S63.5.19（木）	H1.4.5（水）～20（木）の平日平均
交通量（台／時）		
最大渋滞長（m）	2，800	760
最大通過時間（分）		
最大信号待ち回数（回）		

事業概要	左折車線の線形改良および信号現示変更、交通安全対策としての右折車線の改良。
事業整備効果	朝夕ピーク時の交通が飽和状態になっていた米倉交差点の幾何構造の改善を行い、交差点容量を増加させ、また、市街地流出入交通を分散させることにより新保交差点における交通需要を軽減させることを目的に行った対策。 この結果、米倉交差点を改良することにより渋滞長、通過時間とも減少した。
今後の課題	新保交差点の渋滞は緩和されたが、抜本的対策としては立体化を考える必要がある。また、米倉交差点の改良により市街地中心部への交通が増加したため、中心部へのアクセス道路の整備が望まれる。

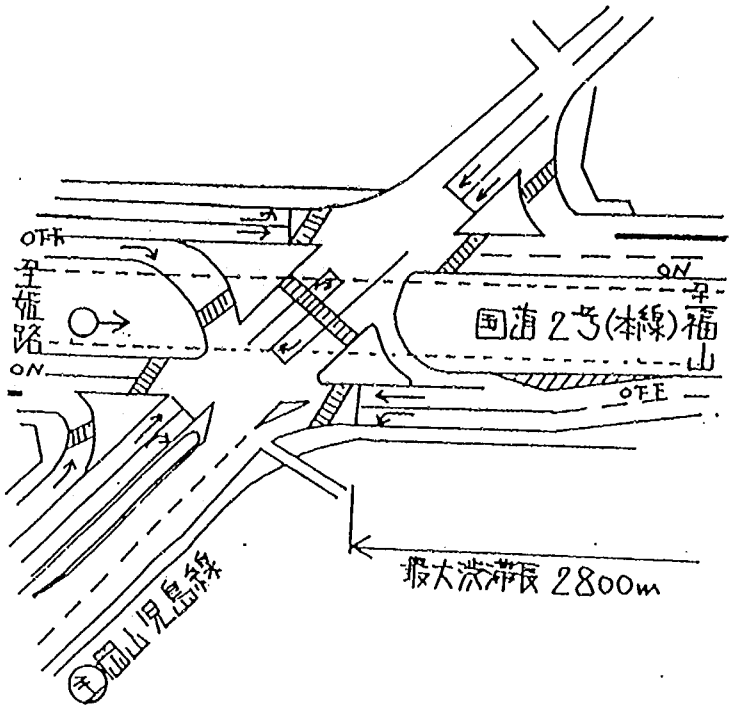
写真（事業実施前）



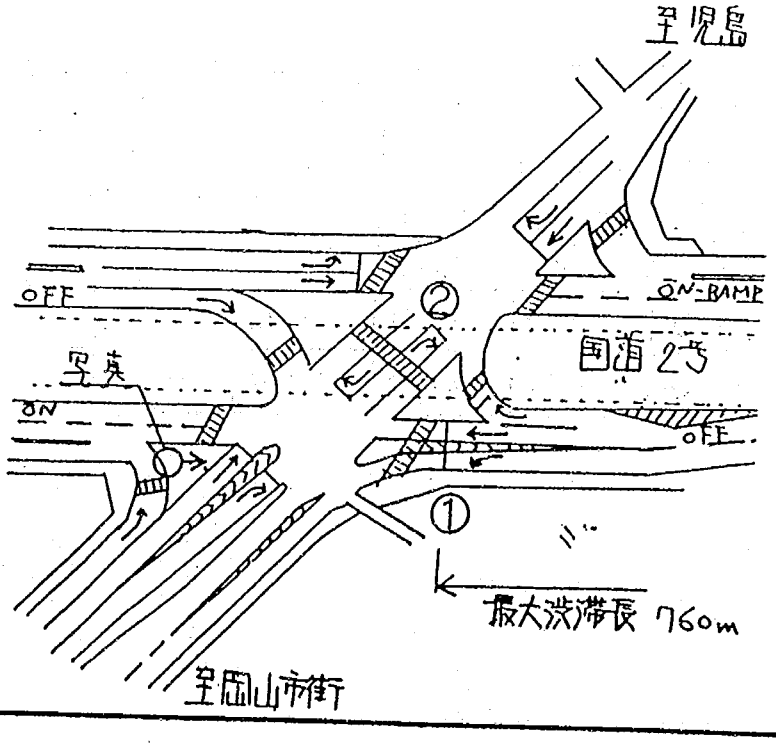
写真（事業実施後）



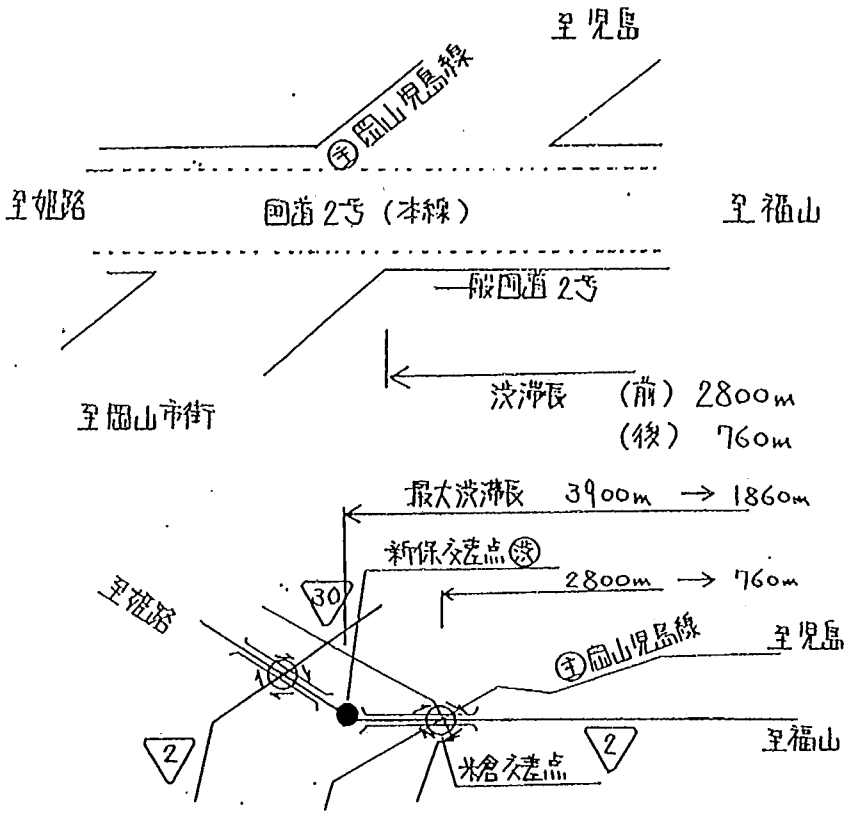
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）



交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



（信号現示）

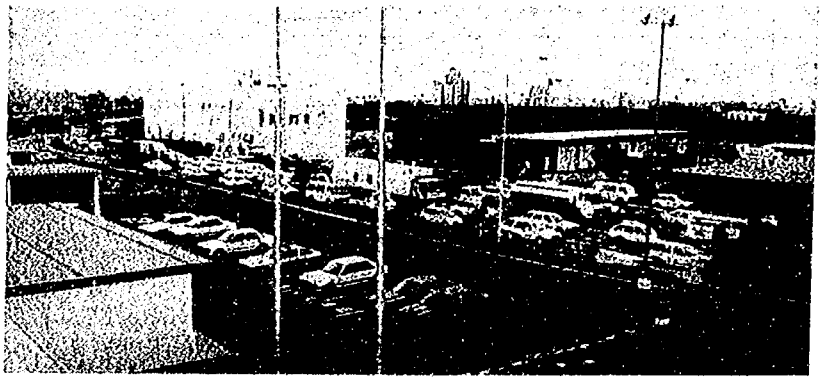
	第一現示	第二現示	第三現示	第四現示	第五現示	第六現示	計
事前							
事後							
事前調査	74 秒	2 秒	10 秒	12 秒	21 秒	秒	150 秒
事後調査	69 秒	14 秒	13 秒	27 秒	— 秒	秒	150 秒

2．6 そ　の　他

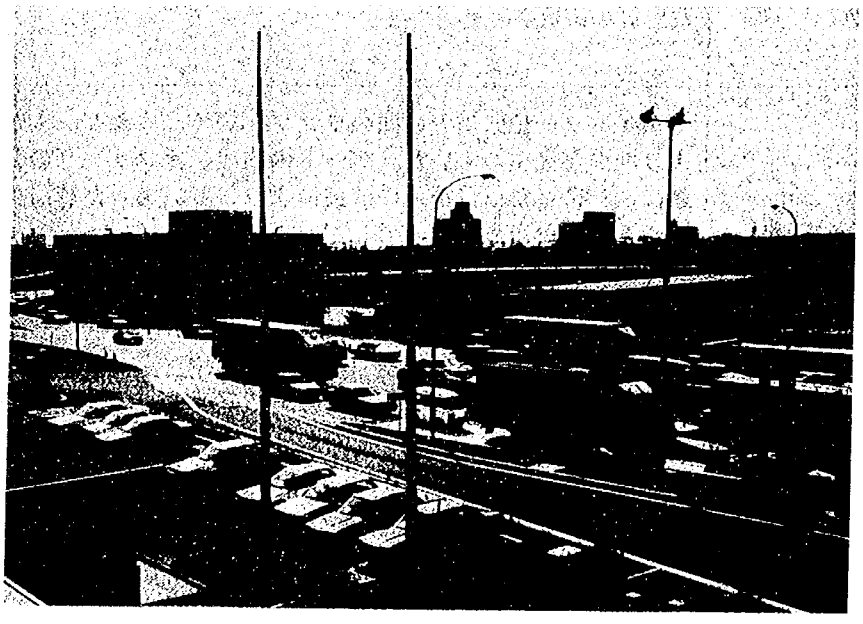
対策名	その他（ＩＣ改良）	整理番号	Ｊ－５－１
都市（圏）名	静岡市	地点（交差点）名	静岡インター
路線名（交差道路名）	東名高速道路（県道中島南安倍線）		
事業期間（年度）	平成元年度		
総事業費（百万円）		事業主体	日本道路公団
供用年月日	平成２年４月１日		

	事業前	事業後
調査日時	S63.12.22（木）7:00～9:00	H2.5.16（水）7:00～9:00
交通量（台／時）		
最大渋滞長（m）	９５０	１３０
最大通過時間（分）	１２	３
最大信号待ち回数（回）		1
事業概要	トールゲートの増設、トールプラザの拡幅、ランプの２車線化、信号現示変更等の実施。	
事業整備効果	当インターは県道との間のランプが短く、またゲートが少なかったことにより渋滞が発生していた。ゲートの増設、オフランプの２車線化および交通量に、見合った信号現示の改良により、950mあった渋滞長が130mとなり、通過時間も12分から3分へと減少した。	
今後の課題		

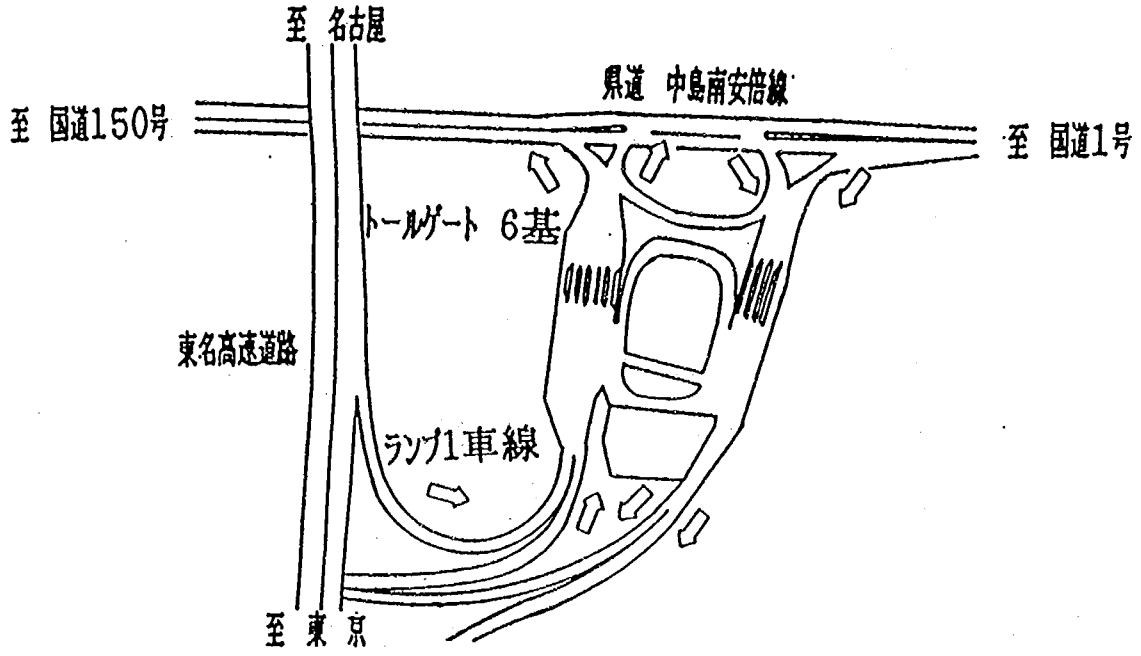
写真（事業実施前）



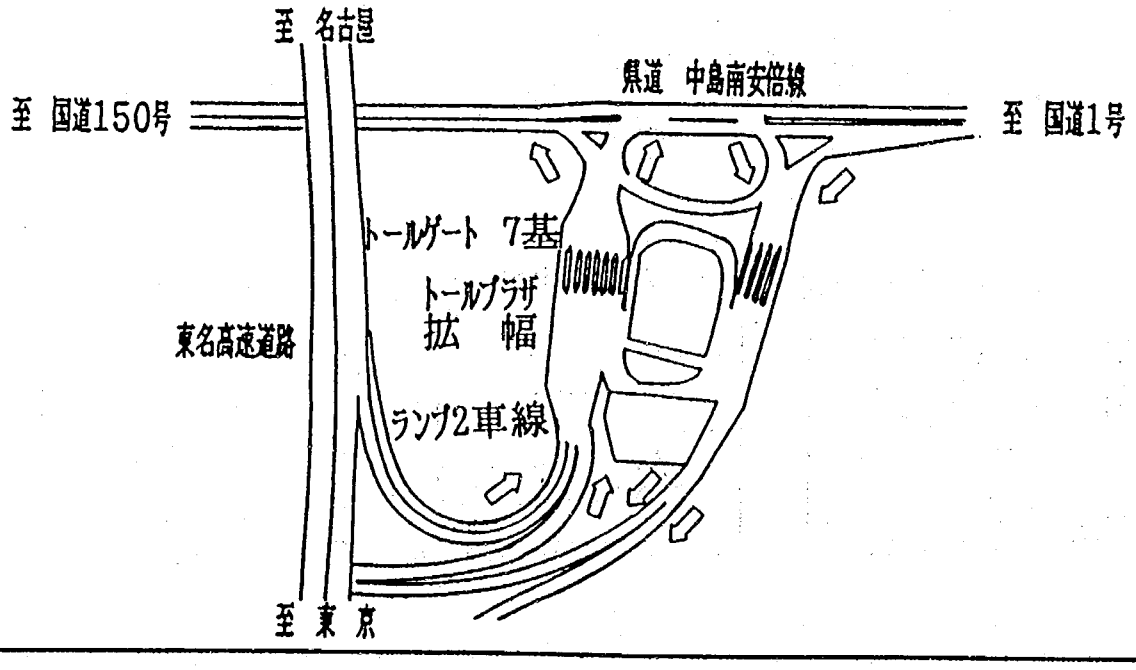
写真（事業実施後）



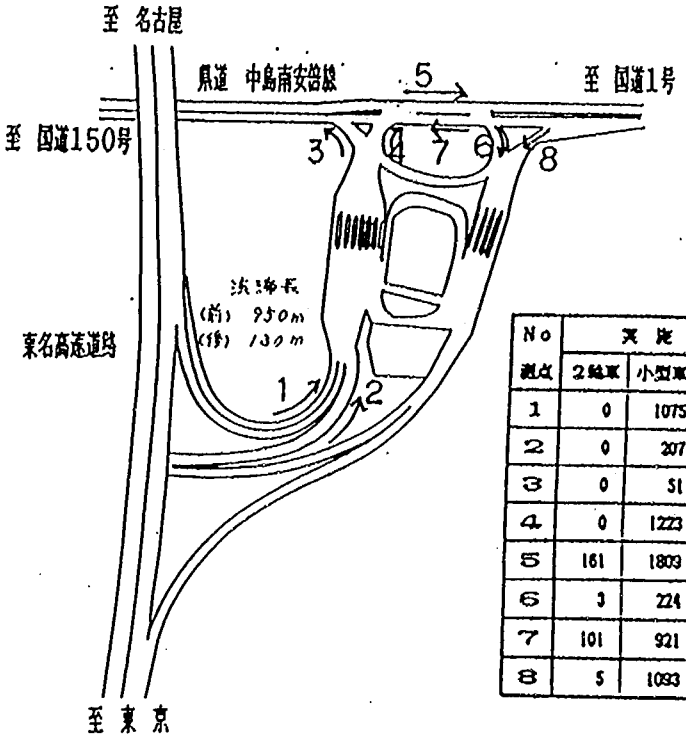
概略図（事業実施前）



概略図（事業実施後）

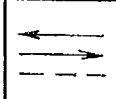


交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較



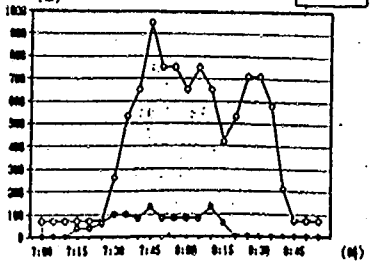
No	事 故 前				事 故 後			
測点	2輪車	小型車	大型車	計	2輪車	小型車	大型車	計
1	0	1075	139	1214	1	1191	71	1263
2	0	207	87	294	2	269	24	295
3	0	51	66	117	1	433	24	458
4	0	1223	144	1367	2	1050	65	1117
5	161	1809	208	2017	150	1926	115	2191
6	3	224	47	271	0	321	10	331
7	101	921	92	1013	81	841	28	950
8	5	1093	225	1318	0	1146	64	1210

（信号現示）

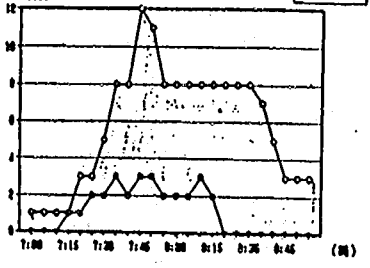
	7：30		8：00		8：30		計
	第一現示	第二現示	第一現示	第二現示	第一現示	第二現示	
							
事前調査	62 秒	44 秒	69秒	66秒	70 秒	63 秒	秒
事後調査	67 秒	63 秒	86秒	44 秒	93秒	37 秒	秒

← 自動車類　⇠ 歩行者類

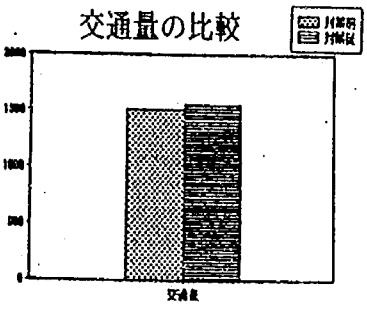
渋滞長の比較



通過時間の比較



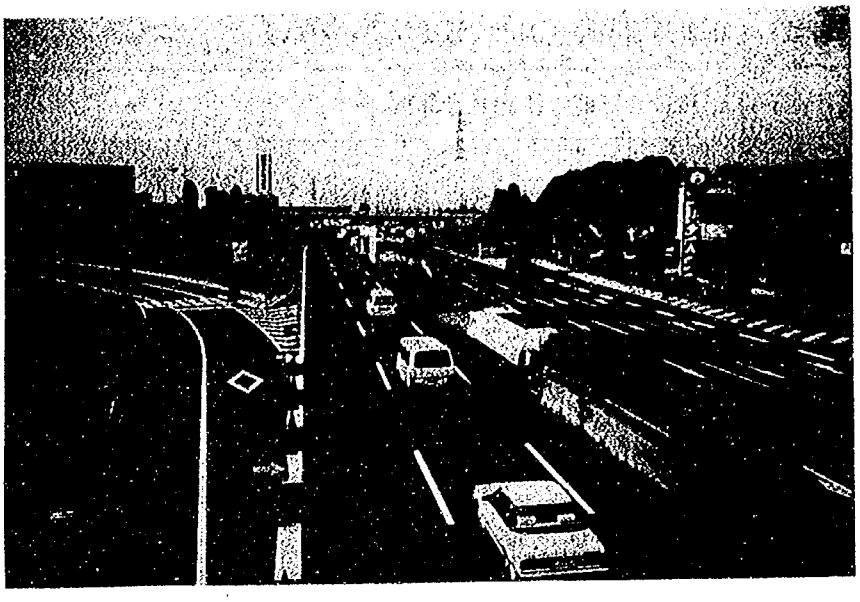
交通量の比較



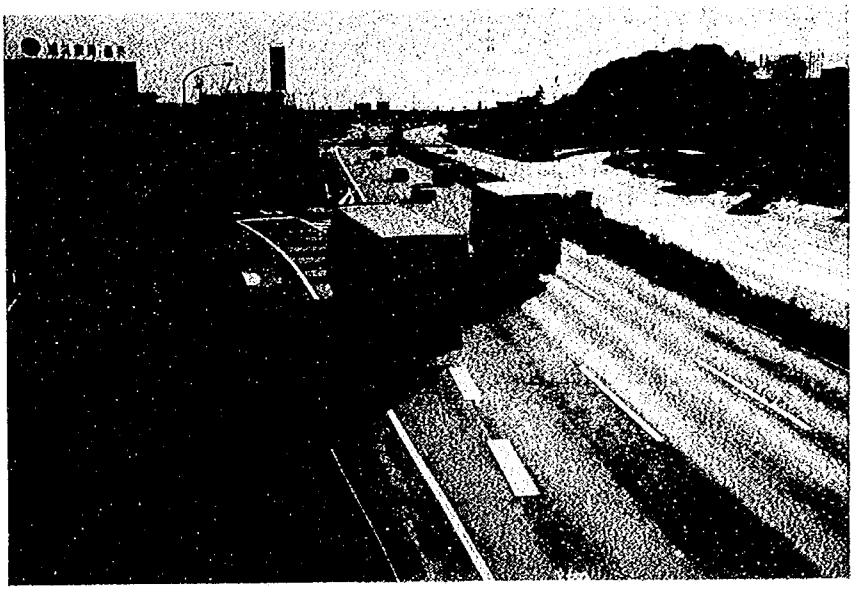
対策名	その他（ＩＣ改良）	整理番号	Ｊ－５－２
都市（圏）名	清水市	地点（交差点）名	東名清水インター
路線名（交差道路名）	東名高速道路（国道１号静清バイパス）		
事業期間（年度）	昭和６２年度～昭和６３年度		
総事業費（百万円）		事業主体	日本道路公団
供用年月日	平成元年３月１７日		

	事業前	事業後
調査日時	H1.3.16（木）7:00～19:00	H1.3.22（水）7:00～19:00
交通量（台／時）		
最大渋滞長（m）	８５０	０
最大通過時間（分）	５	－
最大信号待ち回数（回）	４	－
事業概要	高速道路から一般道への取り付けランプの立体化。	
事業整備効果	国道１号の通過交通量および清水ＩＣへの出入り交通量は、整備前後共に大きな変化はないが、従来の国道１号下り線より清水ＩＣへ流入する車両が引き起こす渋滞がこの対策後解消された。	
今後の課題		

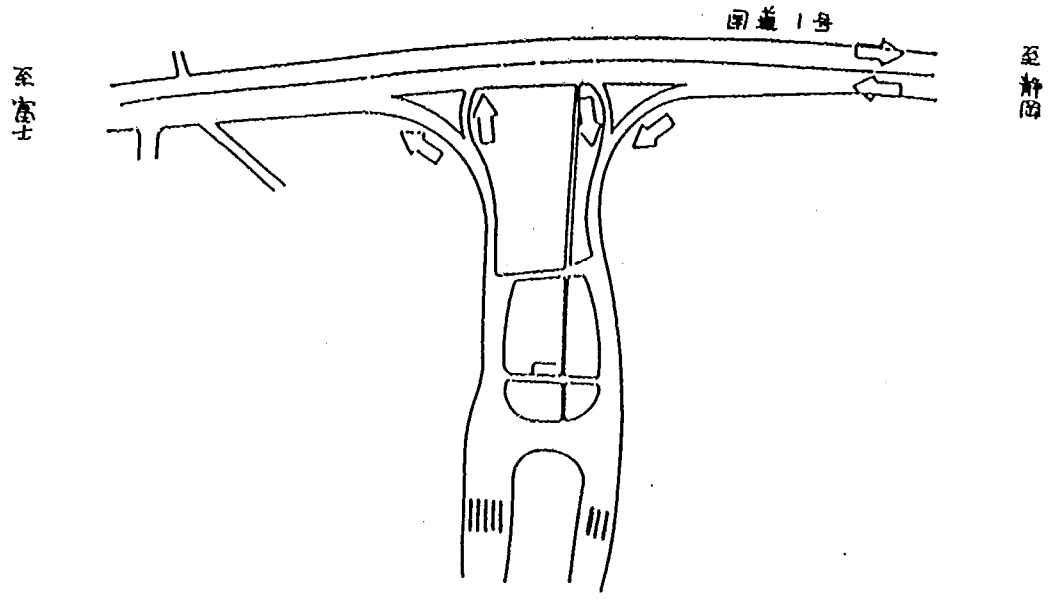
写真（事業実施前）



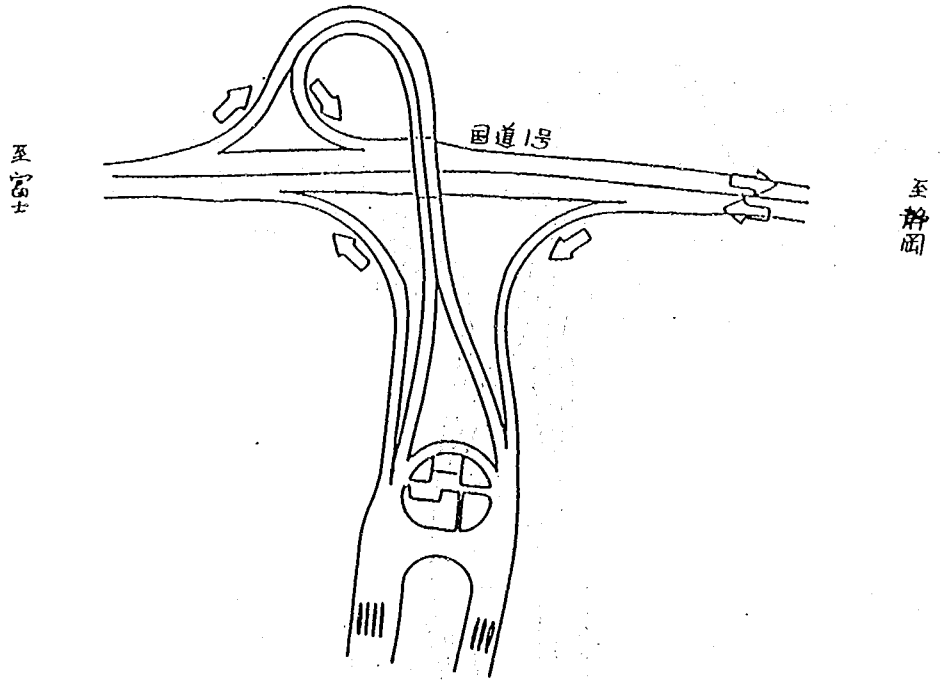
写真（事業実施後）



概略図（事業実施前）

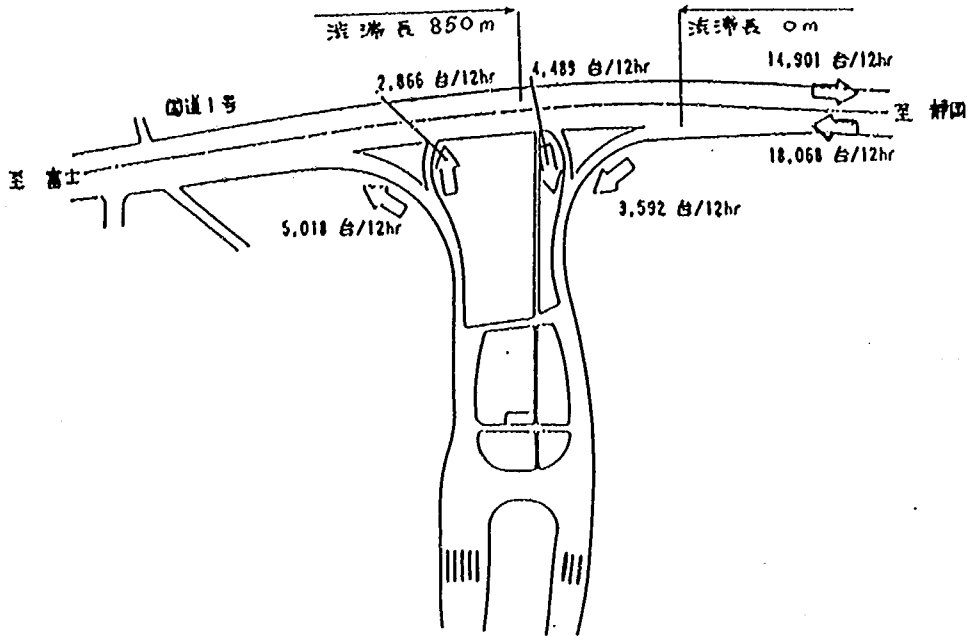


概略図（事業実施後）

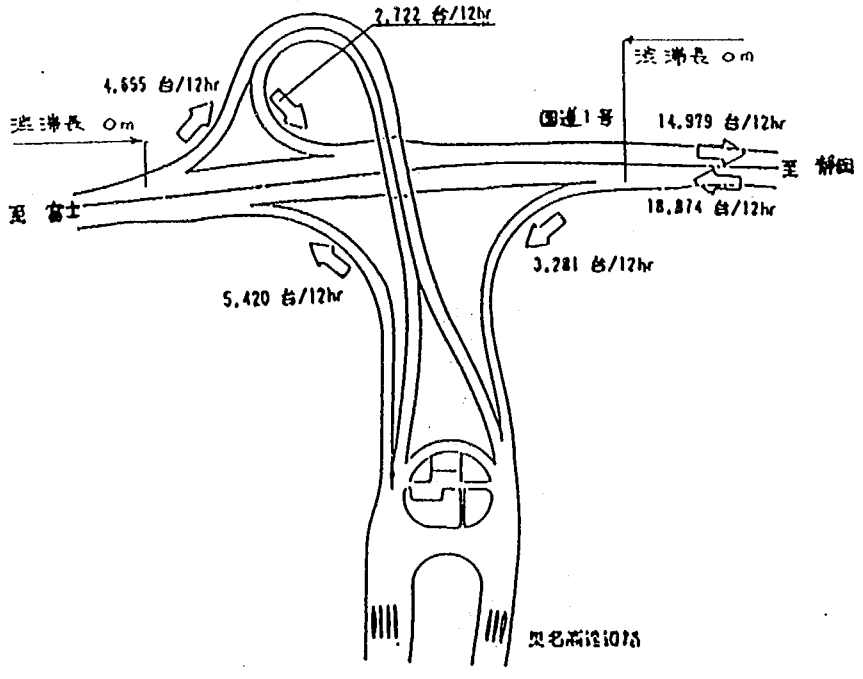


交通流動図（１時間実測データ）および事業前後の渋滞状況の比較

〈対策前〉



〈対策後〉



謝辞

本事例集に収録された渋滞調査に際し、本省道路経済調査室、各地方建設局、沖縄総合事務局、各都道府県ならびに各市町村の関係各位に多大の御協力を頂きました。ここに心より感謝の意を表します。

さくいん

調査地点名	所在地	対策名	整理番号	頁
若竹交差点	秋田県大曲市若竹町	バイパス整備	A−2−1	19
市役所第三分庁舎前交差点	岩手県釜石市天神町	〃	A−2−2	23
生出交差点	宮城県仙台市大白区茂庭	〃	A−2−3	27
自由ケ丘交差点	福島県いわき市自由ケ丘	〃	A−2−4	31
上ノ台交差点	福島県いわき市上湯長谷町	〃	A−2−5	35
宮ノ下交差点	福島県いわき市泉町下川	交差点立体化	B−2−1	65
平南白土交差点	福島県いわき市平南白土	拡幅	C−2−1	91
坂下交差点	宮城県仙台市宮城野区苦竹	交差点改良（レーン長延長）	H−2−1	245
東名入口交差点	東京都町田市鶴間	バイパス整備	A−3−6	39
下栗交差点	栃木県宇都宮市下栗町	交差点立体化	B−3−2	69
目黒交差点	神奈川県横浜市瀬谷区目黒町	拡幅	C−3−2	95
落合橋交差点	長野県長野市大豆島	橋梁関係整備	D−3−1	133
柳田大橋	栃木県宇都宮市道場宿	〃	D−3−2	137
日野橋	東京都立川市錦町	〃	D−3−3	141
相生歩道橋交差点	山梨県甲府市相生町	交差点改良（全面改良）	E−3−1	151
二之宮交差点	群馬県前橋市二之宮町	交差点改良（車線数増）	F−3−1	161
高浜交差点	千葉県市川市高浜	〃	F−3−2	165
夜光交差点	神奈川県川崎市川崎区塩浜	〃	F−3−3	169
本町三丁目交差点	東京都中央区日本橋本町	〃	F−3−4	173
上高井戸1丁目交差点	東京都世田谷区上高井戸	〃	F−3−5	177
小松川4丁目	東京都江戸川区小松川	〃	F−3−6	181
平和橋交差点	東京都北区平和東十条	〃	F−3−7	185
南屋島	長野県長野市屋島	〃	F−3−8	189
梅の木交差点	神奈川県横浜市保土ヶ谷区	交差点改良（車線幅員増）	G−3−1	235
万才橋東詰交差点	山梨県甲府市上今井町	〃	G−3−2	239
上阿原交差点	山梨県甲府市上阿原	交差点改良（レーン長延長）	H−3−2	249
石川入口交差点	東京都八王子市大和田町	〃	H−3−3	253
西巣鴨交差点	東京都豊島区西巣鴨	〃	H−3−4	257
東向島交差点	東京都墨田区東向島	〃	H−3−5	261
梅島陸橋交差点	東京都足立区梅島	〃	H−3−6	265
西加平交差点	東京都足立区西加平	〃	H−3−7	269
荒川会館交差点	東京都荒川区荒川	〃	I−3−1	295
金泉寺交差点	富山県富山市金泉寺	交差点立体化	B−4−3	73
女池上山～女池IC交差点	新潟県新潟市女池上山	拡幅	C−4−3	99

調査地点名	所在地	対策名	整理番号	頁
竹尾ＩＣ交差点	新潟県新潟市竹尾	〃	C−4−4	１０３
千歳大橋南詰交差点	新潟県新潟市新光町	交差点改良（車線数増）	F−4−9	１９３
栗ノ木交差点	新潟県新潟市明石	〃	F−4−10	１９７
女池桜木町交差点	新潟県新潟市女桜木	交差点改良（レーン長延長）	H−4−8	２７３
平和町交差点	静岡県静岡市平和町	バイパス整備	A−5−7	４３
朝日交差点	愛知県西春日井郡清洲町朝日	交差点立体化	B−5−4	７７
大曲交差点	静岡県清水市西大曲町	交差点改良（車線数増）	F−5−11	２０１
梅之郷交差点	愛知県海部郡飛島村梅之郷	〃	F−5−12	２０５
緑区大慶橋東交差点	愛知県名古屋市鳴海町	〃	F−5−13	２０９
要町交差点	愛知県名古屋市南区丹後通	交差点改良（レーン長延長）	H−5−9	２７７
十一屋交差点	愛知県名古屋市港区十一屋	〃	H−5−10	２８１
静岡インター	静岡県静岡市中島	その他	J−5−1	３０５
東名清水インター	静岡県清水市八坂	〃	J−5−2	３０９
西多田交差点	兵庫県川西市西多田	バイパス整備	A−6−8	４７
荒牧桑田交差点	兵庫県伊丹市荒牧桑田	拡幅	C−6−5	１０７
大町交差点	福井県福井市大町	〃	C−6−6	１１１
羽崎交差点	福井県坂井郡丸岡町羽崎	〃	C−6−7	１１５
阪井第２踏切	和歌山県海南市阪井	〃	C−6−8	１１９
灯明寺交差点	福井県福井市灯明寺町	橋梁関係整備	D−6−4	１４５
谷町３丁目交差点	大阪市中央区	交差点改良（全面改良）	E−6−2	１５５
木見交差点	兵庫県神戸市西区押部谷町	交差点改良（車線数増）	F−6−14	２１３
深江交差点	兵庫県神戸市東灘区深江本町	〃	F−6−15	２１７
打出宮川交差点	兵庫県芦屋市上宮川町	交差点改良（レーン長延長）	H−6−11	２８５
大西交差点	岡山県倉敷市片島	交差点立体化	B−7−5	８１
庚午中交差点	広島県広島市西区庚午中	〃	B−7−6	８５
清心町交差点	岡山県岡山市清心町	交差点改良（車線数増）	F−7−16	２２１
船穂橋東詰交差点	岡山県倉敷市西阿知町西原	〃	F−7−17	２２５
米倉交差点	岡山県岡山市米倉	交差点改良（その他）	I−7−2	２９９
桟橋通り５丁目交差点	高知県高知市桟橋通り５丁目	拡幅	C−8−9	１２３
上町２丁目交差点	高知県高知市上町２丁目	交差点改良（車線数増）	F−8−18	２２９
雁の巣踏切	福岡県福岡市東区雁の巣	バイパス整備	A−9−9	５１
西月隈交差点	福岡県福岡市博多区西月隈	〃	A−9−10	５５
長崎市民病院前交差点	長崎県長崎市出島町	拡幅	C−9−10	１２７
宇栄原交差点	沖縄県那覇市宇栄原	バイパス整備	A−10−11	５９
泊高橋交差点	沖縄県那覇市泊	交差点改良（レーン長延長）	H−10−12	２８９

渋滞対策事業整備効果事例集

ISSN 0386－5878
土研資料第2963号
平成3年3月（2963）
建設省土木研究所
道路部新交通研究室

要　旨

近年において、都市化の進展に伴い都市内の道路交通は増加の一途をたどり、交通渋滞は市民生活や都市活動に多大な影響を与え深刻な問題となっている。建設省等においては交通渋滞対策アクションプログラムを策定し順次交通渋滞対策を進めている。本事例集は主にここで行われた渋滞対策事例を抽出したものであり、今後の渋滞対策事業の立案の際の参考資料とすることを目的にまとめたものである。

キーワード：アクションプログラム，交通，渋滞，対策，事業，整備，事例　○

郵便はがき

四十一円切手をはって下さい。

3 0 5 -

茨城県つくば市大字旭一番地

建設省土木研究所
道路部新交通研究所　御中

No. 003

No. 003

配布先氏名　○

配布先住所

土木研究所資料第2963号　　部

上記のとおり受領しました。

所　属（住所）

氏　名　　㊞