

戸塚駅東口周辺の混雑緩和に向けた取り組み状況について

(交通社会実験の結果と今後の対策について)

1. 交通社会実験の結果を踏まえた対策について

前回の連絡協議会にて、令和4年11月に実施した交通社会実験の結果を踏まえた課題と対策方針を示しました。今回は、それぞれの実施状況や検討状況についてご報告します。

2. 実施した対策について

■ 課題と対策

横断歩道のある交差点付近で、駐停車が原因で追い越し車両が反対車線へはみ出して走行するなど、危険な運転を誘発する状況がありました。本来、交差点付近は道路交通法で駐停車禁止になっているため、カラー防護柵の設置により、物理的に駐停車を行えないようにして、駐停車車両を減らすことで、危険な運転を減らす施策を実施しました。この取組については、反対車線へのはみ出し走行の発生件数が半分以下に減少したという交通社会実験の結果を踏まえ、実施したものです。

■ 主な実施内容

- ① カラー防護柵の常設 ② 停止線位置の変更 ③ 中央線位置等の変更

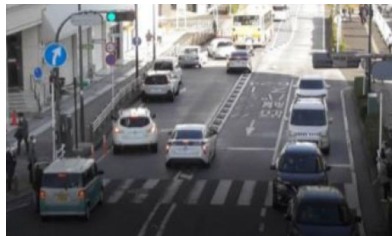


写真1 横断歩道付近での駐停車と、影響を受ける追い越し車両

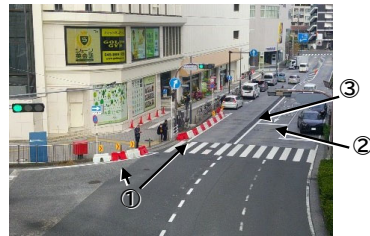


写真2 設置したカラー防護柵（令和5年10月設置）

3. 検討中及び調整中の対策について

■ 課題

交通社会実験の実施時に、県道203号線の下り方向へ向かう交通において、上倉田交差点を先頭に突発的に渋滞が発生し、一般車乗降場付近まで渋滞が伸びた際に、同乗降場から車両が出られなくなり、乗降場内が混雑する状況が起きました。

この渋滞は、朝と夕方など、交通量が多くなる時間帯に断続的に発生しやすい傾向にありますが、長時間続く渋滞ではなく、今回の社会実験による影響と直接的な関係性はないものと確認できました。しかしながら、渋滞の影響を受ける一般車乗降場の円滑な利用促進を図るという観点から、交通処理に改善の余地があるか検証し、対応可能な手法の検討を行うこととしていました。

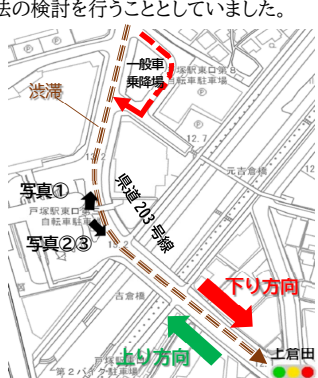


写真1 戸塚駅東口西側駐車場の渋滞

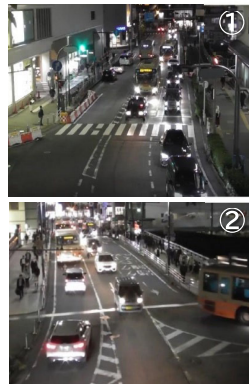


写真2



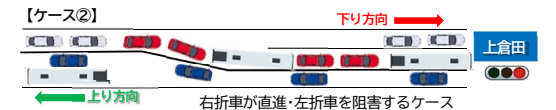
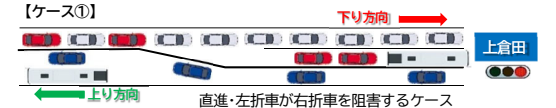
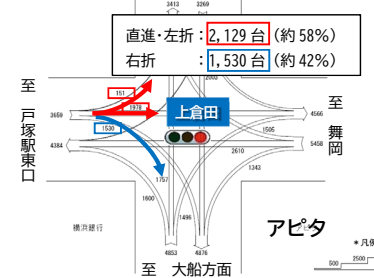
写真3

■ 課題の分析

下り方向の交通では、直進・左折車が多くなり、右折車が右折専用レーンに入れなくなってしまう(ケース①)場合や、右折車が多くなり、右折専用レーンに入り切れず、直進車を阻害している(ケース②)状況が見受けられます。

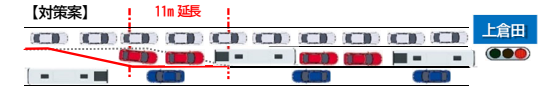
右折信号現時が短く(約6~7秒)、多くの右折車両を処理できないという信号時間の要因はありつつも、車両の数に対する右折専用レーンの長さによる容量不足が課題として挙げられます。

出典：令和2年度交通量調査結果 (14時間合計：7:00~21:00)



■ 対応案

上倉田交差点を先頭に発生する渋滞の状況を踏まえ、右折専用レーンを延伸した場合の交通シミュレーションによる検証を行った結果、発生する渋滞長が短くなるなど改善(図2)が見られ、同対策案が有効であることが確認できました。



については、**右折専用レーンの延伸を実施**することとします。

東口ロータリーを利用するバスやタクシーに影響しないよう、吉倉橋を境として物理的に右折専用レーンを延伸できる長さは11m程度となり、バス1台分に相当します。

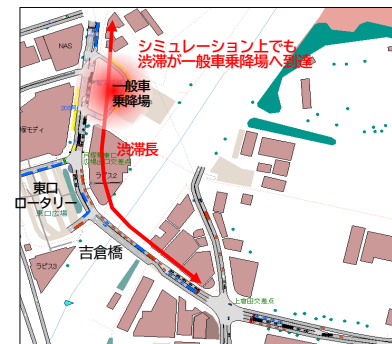


図1 交通社会実験の際の上倉田交差点から伸びる渋滞



図2 交通社会実験の際の上倉田交差点から伸びる渋滞(右折専用レーンを延伸した場合)

■ 今後のスケジュールについて

上倉田交差点の右折専用レーンの延伸については、令和6年度中に実施する予定としています。