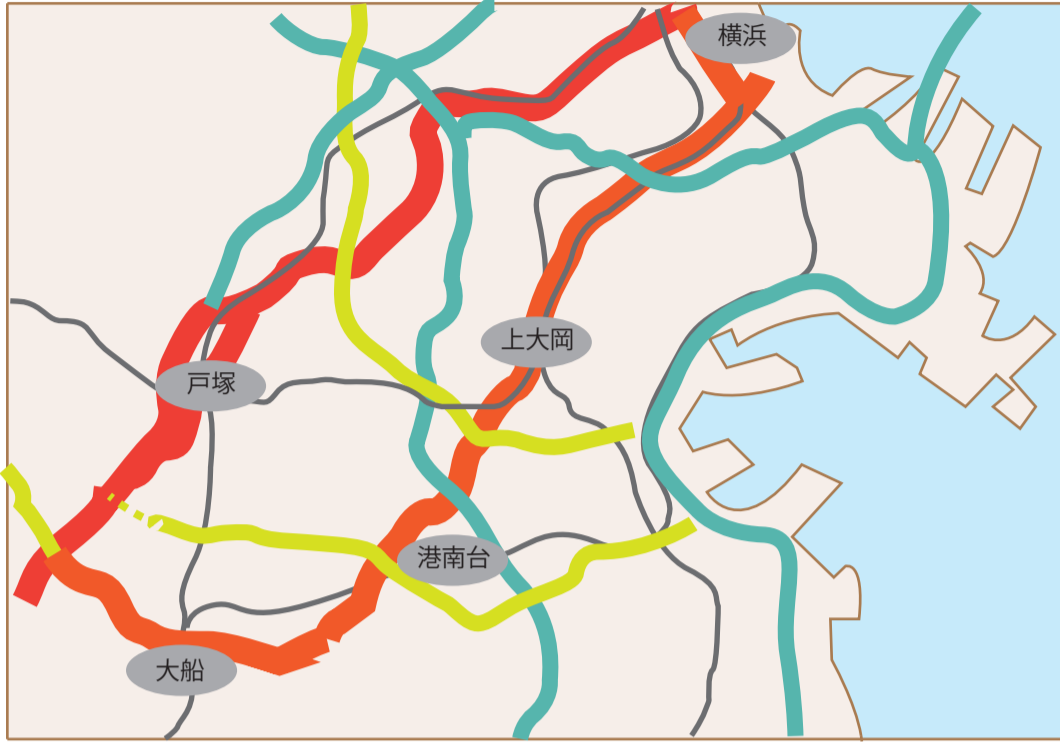
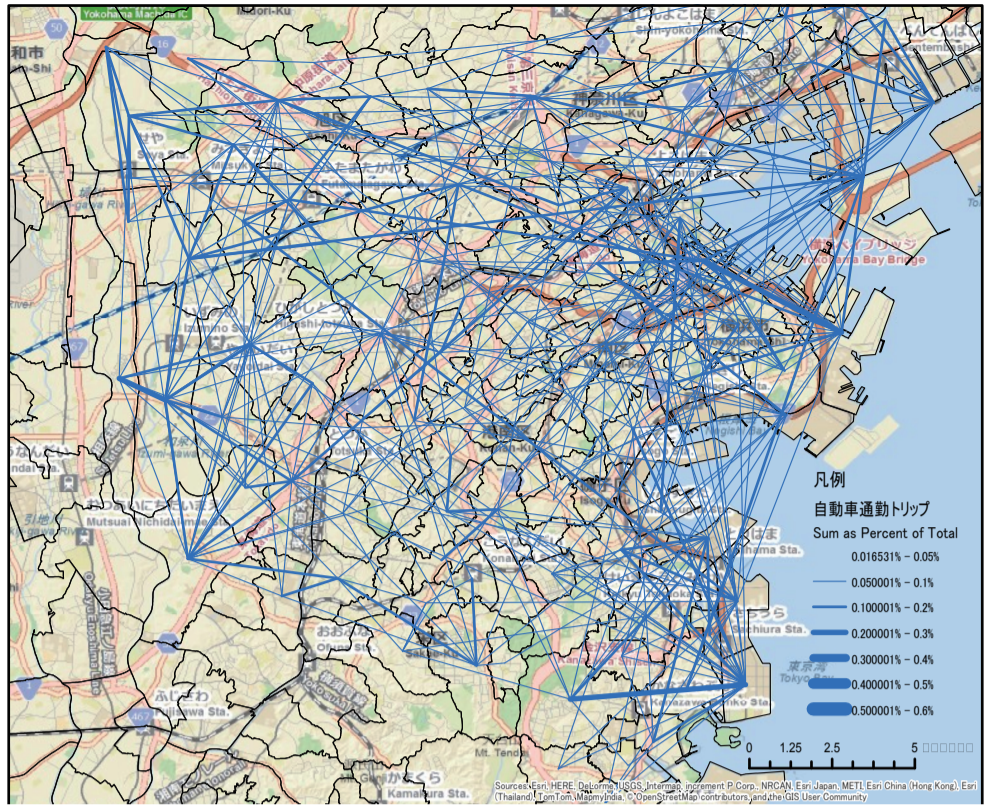


# 国道1号線の交通分散

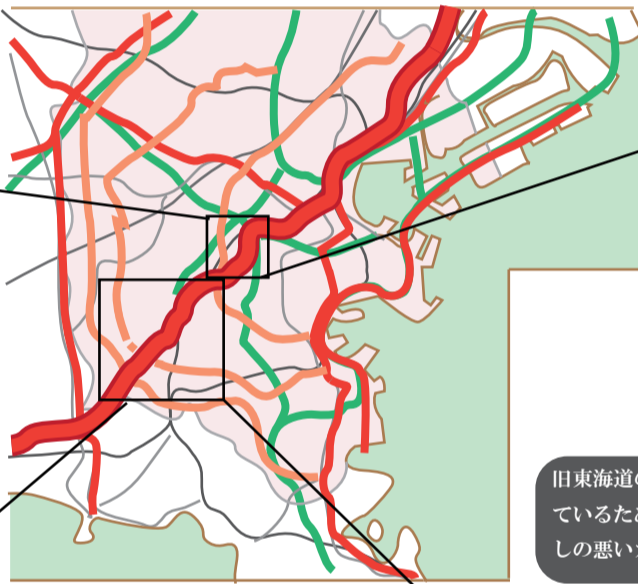
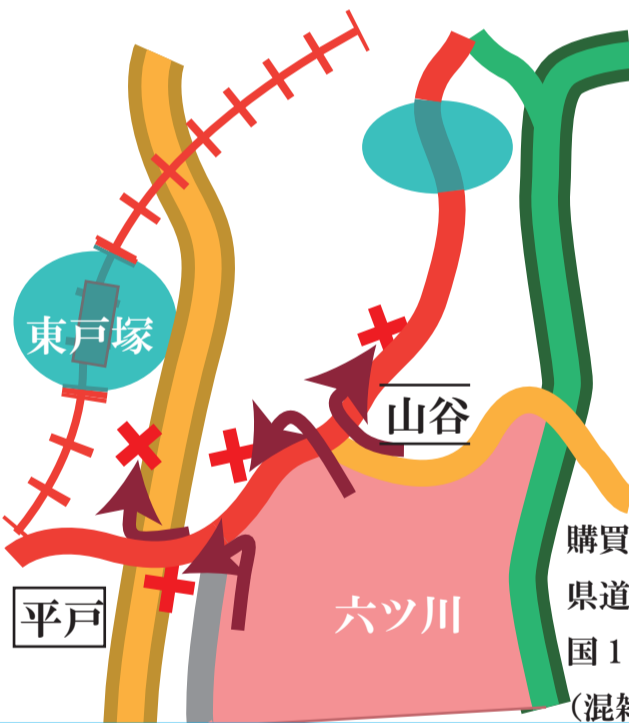
交通班 (安藤 柏 後藤 瀬尾 安富 山本)

どうして国道1号線?



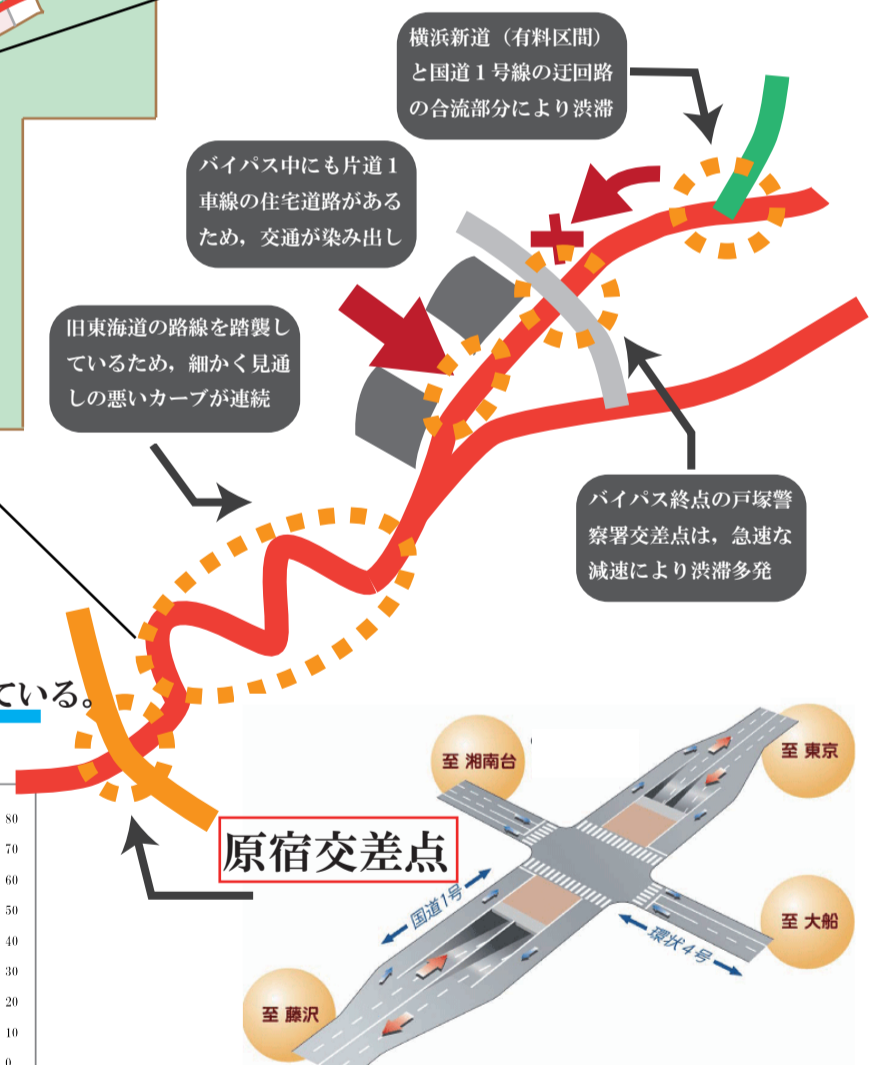
横浜市内の国道1号線 (国1・左図赤色) は旧東海道を踏襲しており、現代でも横浜市交通の大動脈となっているが、慢性的な交通渋滞に悩まされている。そこで、国1に並行して走っている鎌倉街道 (左図橙色) に注目した。われわれ交通班は、鎌倉街道と環状道路に、広域交通を分散させることによる国道1号線の生活道路化について考え、交通量データによって国1や鎌倉街道を可視化し、両者の比較をしながら、現状の問題点を抽出するとともに、今後のこの地域のあり方を交通の面から提案する。

## 国1の現状分析

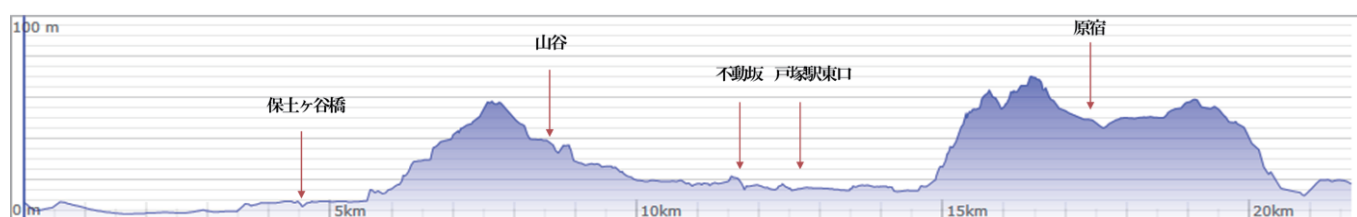
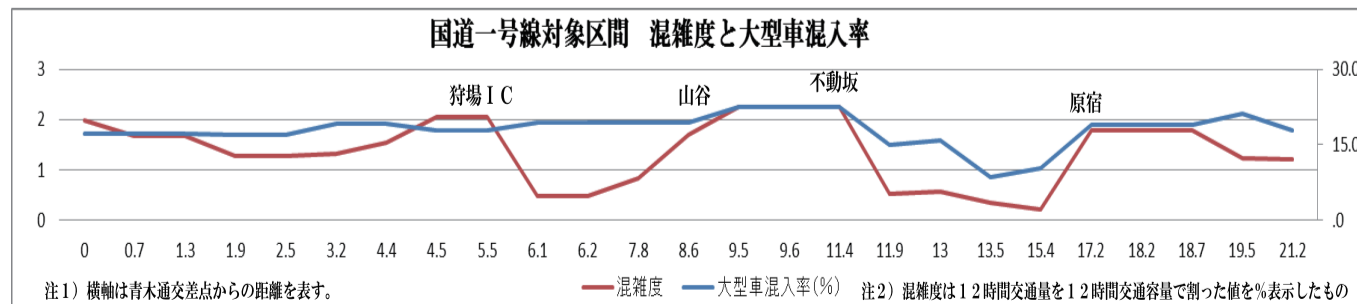
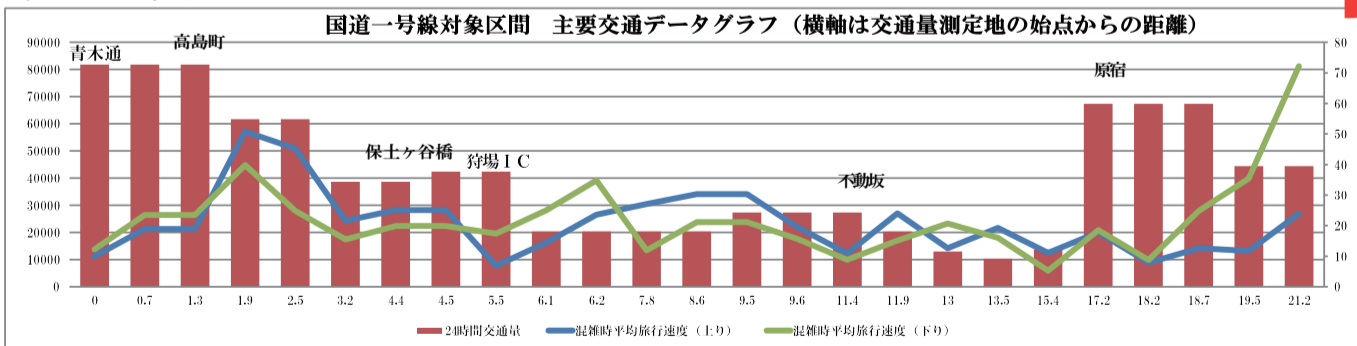


国1の沿線概況

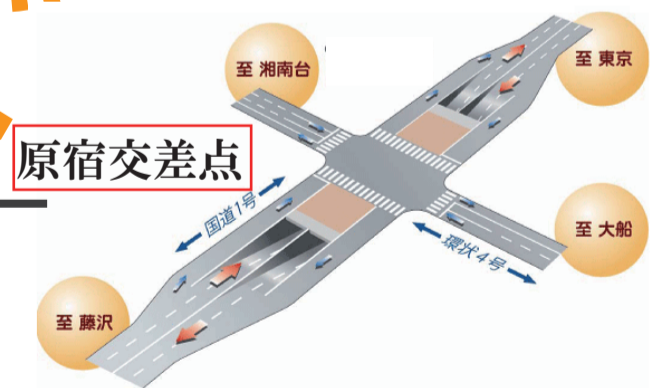
購買などの日常交通のために、県道218号線などの支線を用いて国1に合流する交通が集中し混雑するため、(混雑度225%) 六ツ川のトリップは閉じてしまっている。



## 国1の交通量



平成22年度の交通センサスデータを基に作成したのが横の2つのグラフである。1つ目のグラフが示す通り、国道1号線は平均旅行速度が大体の区間において低いことが分かり、2つ目のグラフからはいくつかのボトルネック区間の存在と大型車混入率の高さが見て取れる。したがって、国道1号線における現在の問題点は、データ通り受け取れば絶対的な交通量の超過、大型車の流入が引き起こす混雑である。そしてその原因は広域交通と狭域交通の混在であると推定し、対策を考える。



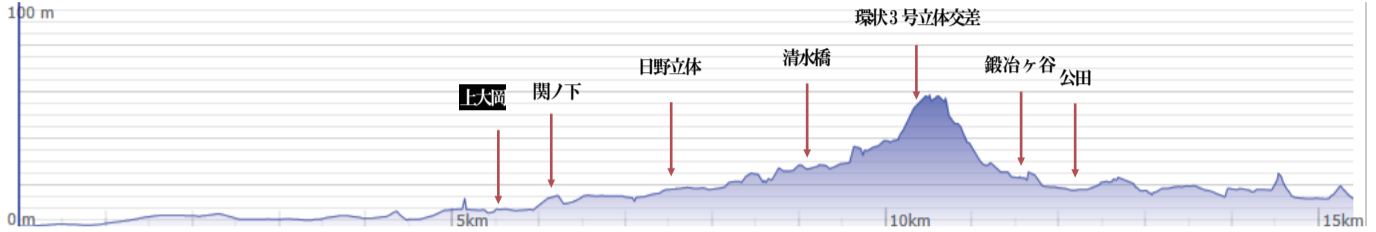
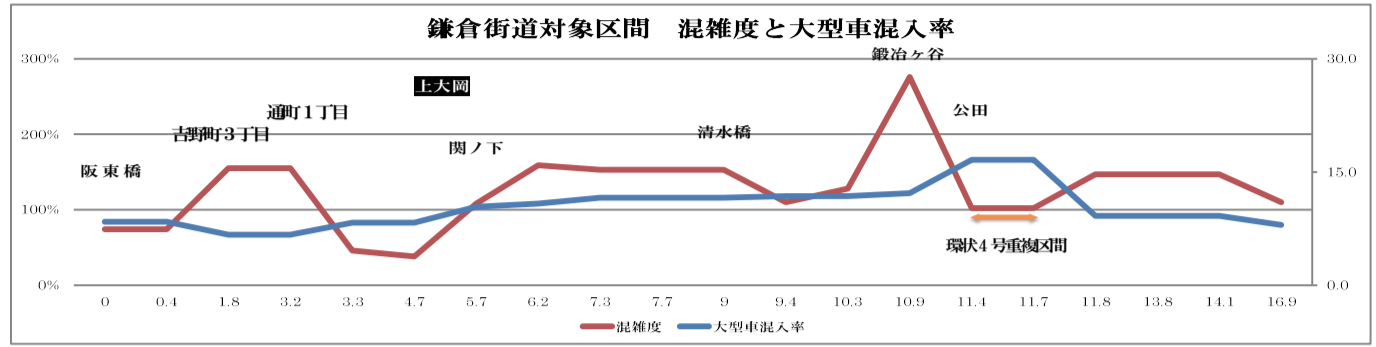
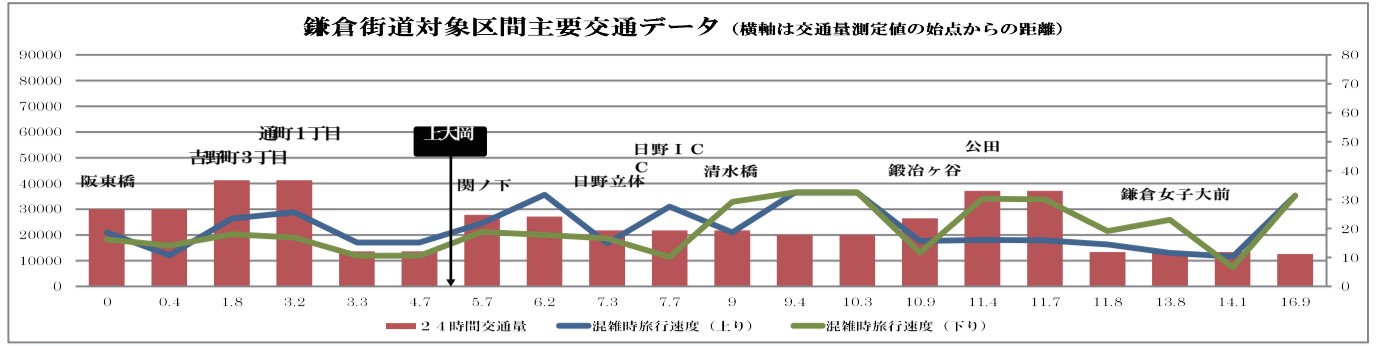


## 「鎌倉街道」という選択肢

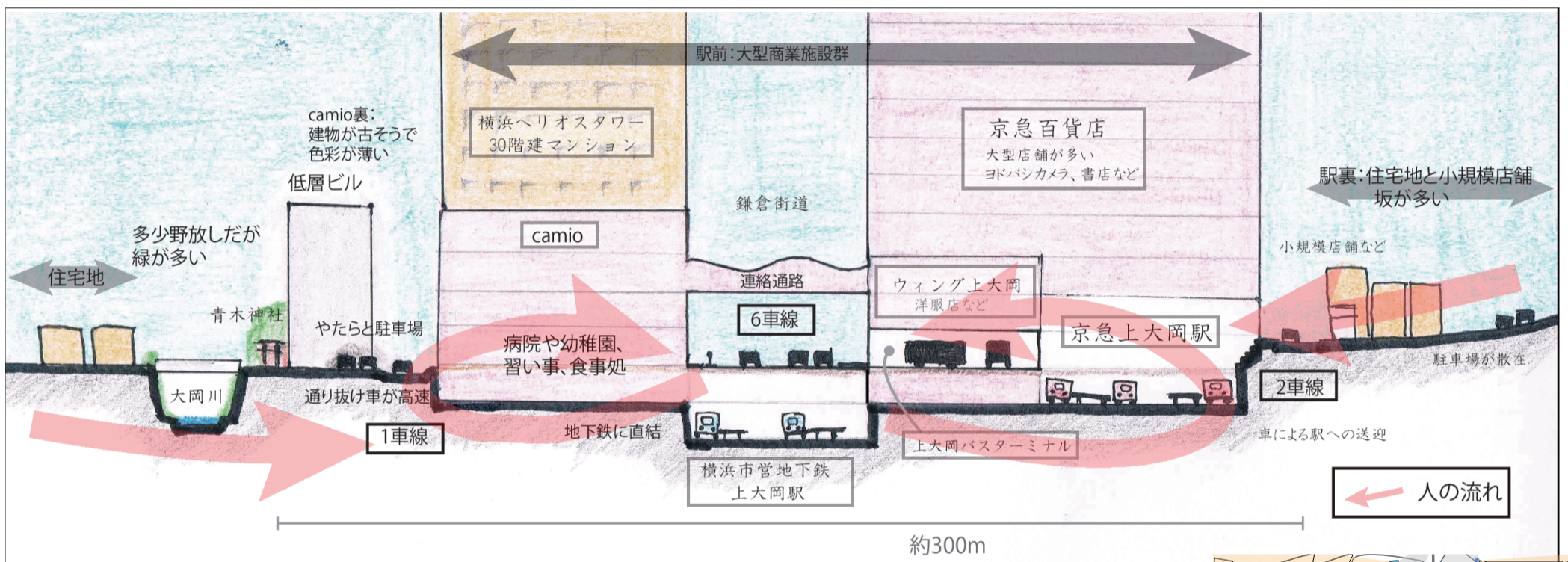
鎌倉街道は図で橙色で示される、国1と並行している片側2車線の道路である。国1から環状線を経由してアクセスすることができ、横浜方向への国1の迂回路として機能することが期待される。右側のグラフを見て国1のそれと比較してみると、

- 混雑率が低い
- 大型車混入率が低い
- 起伏が少ない

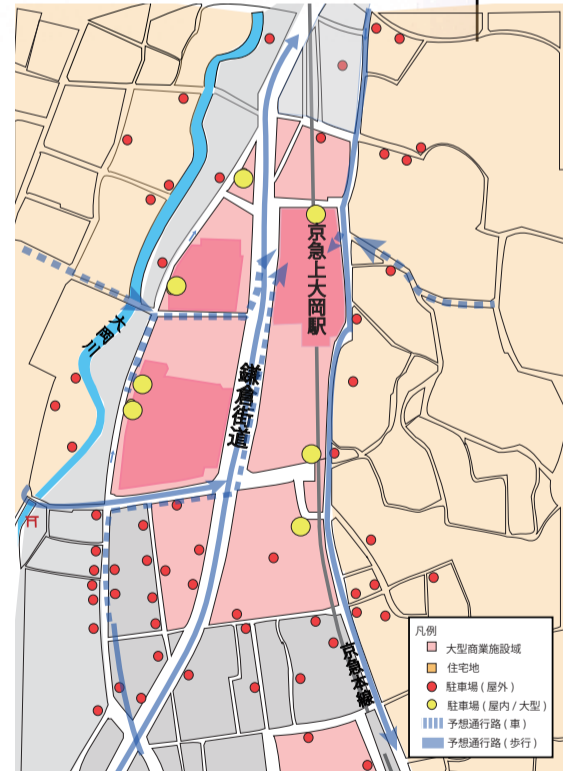
ので線形性がよく走行しやすい道路だと推察される。さらに鎌倉街道上には上大岡という副都心があり、結節点となるポテンシャルをはらんでいる。



## 副都心「上大岡」



上大岡は京急本線と横浜市営地下鉄ブルーラインの乗換駅でもあるこみ大岡駅を中心に広がる、横浜市港南区の地域である。一日あたり京急線で14万人、ブルーラインで7万人の利用者がいるこの地域は、横浜市の都市計画においても、日常的な購買をはじめとして、通勤・娯楽などの用途においても中心となりうる、生活拠点（かつては副都心）と位置づけられている。ブルーライン建設をきっかけとした再開発によって、京急百貨店、camioなどの大型ショッピングモールが建設され、多くの人々が集まる場所となりはじめている。鎌倉街道に面した駅前には、たくさんの人々と車が行き交う明るい空間である。その一方で、公園や駅前広場など人が佇み交流する場所はあまり整備されておらず、「憩いの空間」を含めたまちづくりがされているとは言い難い。そのため、商業施設や駅を利用する人々は、そのビル内にとどまってしまう駅の外へは流線が確保されないため、周辺地域には回遊性が不足しているという現状があるだろう。



## 横浜の縮小と多拠点化

今現在、鉄道ネットワークの発展した横浜において、他都市と比較するとまだに市中心部の求心力は高いものの、郊外の人口減少と高齢化が進むことが予想される中、購買において鉄道を利用する人口は減少していき、高齢者にとっては負担である。そこでわれわれは、現在の横浜市街を中心とする広大な市域を分割・縮小し、郊外の住民が市中心部でなく日常購買を行えるまちづくりを考えた。われわれは郊外のモータリゼーションを推進し、横浜市内のいくつかの商業拠点を中心として郊外住民の市域を縮小したい。交通の観点からの解決策として、具体的には国道1号線の広域交通からの分離による渋滞の解消、環状交通の活性化による郊外拠点の活性化を挙げたい。

