

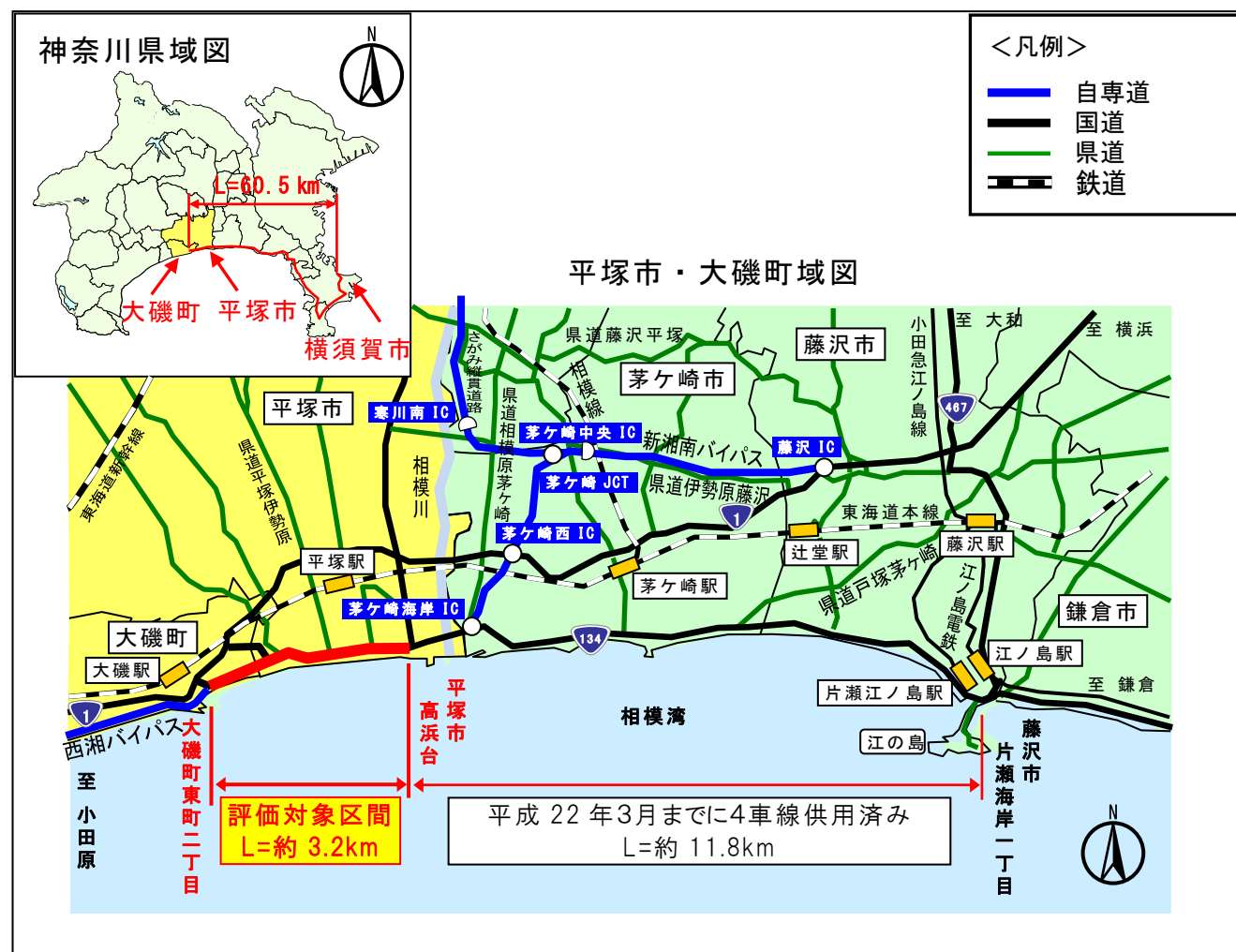
N o. 13 国道 1 3 4 号（高浜台以西）道路改良事業

◆ 事業概要

1. 概要

1) 全体の概要

- ア) 本路線は、横須賀市三春町二丁目の国道16号を起点とし、大磯町大磯の国道1号に至る、延長約60.5kmの幹線道路である。
- イ) 東京湾から相模湾の海岸線に沿って、横須賀～三浦半島～湘南を連絡し、観光や産業、県民生活など、地域の経済や交流を支える幹線道路である。
- ウ) 「第1次緊急輸送道路」に指定されている。



2) 評価対象事業の概要

- ア) 評価対象区間は、平塚市高浜台から大磯町東町二丁目までの延長約 3.2km 区間であり、2車線の現道を4車線に拡幅する事業である。
- イ) 平成 21 年度に事業着手し、平成 26 年度に4車線で供用した。
- また、評価対象区間の東側、藤沢市片瀬海岸一丁目から平塚市高浜台までの延長約 11.8km の区間については、平成 22 年 3 月までに4車線拡幅整備済みである。

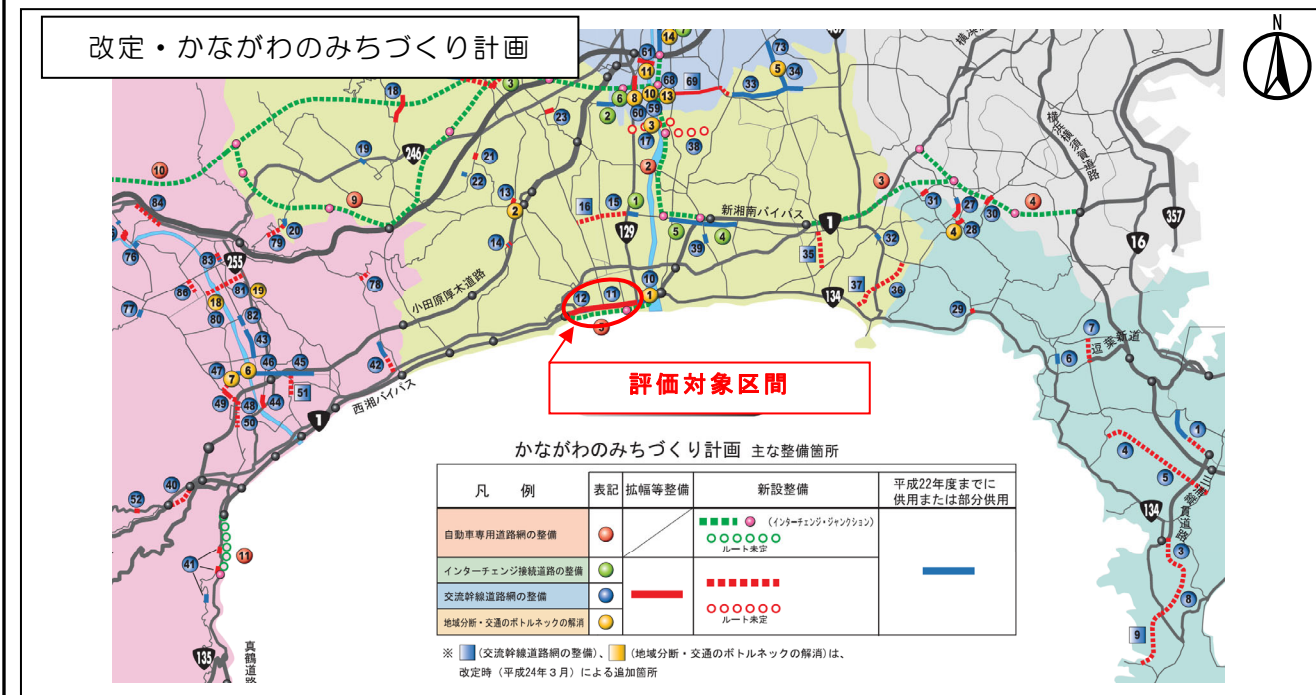
■ 事業地周辺図



3) 評価対象事業の位置づけ

ア) 県の計画

- a) かながわグランドデザイン [平成24年3月]
- 「交流幹線道路網の整備」として位置づけ
- b) かながわ交通計画(交通施策に関する部門別計画) [平成19年10月]
- 整備を推進する、一般幹線道路網の一部を構成
- c) 改定・かながわのみちづくり計画(かながわ交通計画を支える道路部門の実施計画) [平成24年3月]
- 「交流幹線道路網の整備」として位置づけ



No.13 国道134号（高浜台以西）道路改良事業

2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・昭和60年度：湘南海岸地域の総合的な整備計画である「湘南なぎさプラン」に基づき海岸と一体となった4車線化に着手
- ・平成17年度：藤沢市片瀬海岸から茅ヶ崎市浜須賀までの4車線化完了
- ・平成18年度：茅ヶ崎市浜須賀から茅ヶ崎市南湖までの4車線化完了
- ・平成21年度：茅ヶ崎市南湖から平塚市千石海岸(高浜台)までの4車線化完了
- ・平成21年度：平塚市高浜台から大磯町東町二丁目までの4車線化工事着手
- ・平成26年度：平塚市高浜台から大磯町東町二丁目まで全区間で供用開始

2) 必要性

- ア) 評価対象区間の西側は、国道1号だけではなく自動車専用道路である西湘バイパスにも接続するため、慢性的に発生している交通混雑の緩和が必要であった。
- イ) 特に交通が集中する夏の海水浴シーズンには、渋滞を避けようとする車が生活道路にまで入り込み、日常生活や交通安全の面で支障となっていた。
- ウ) 圏央道等の広域的な幹線道路ネットワークを形成することと併せて、県内外の観光振興にも寄与する交通環境の改善が必要であった。

3. 事業の目的

- 1) 交通の円滑化
- 2) 周辺道路の交通量の減少
- 3) 各都市間を連絡強化する広域的な幹線道路ネットワークの強化

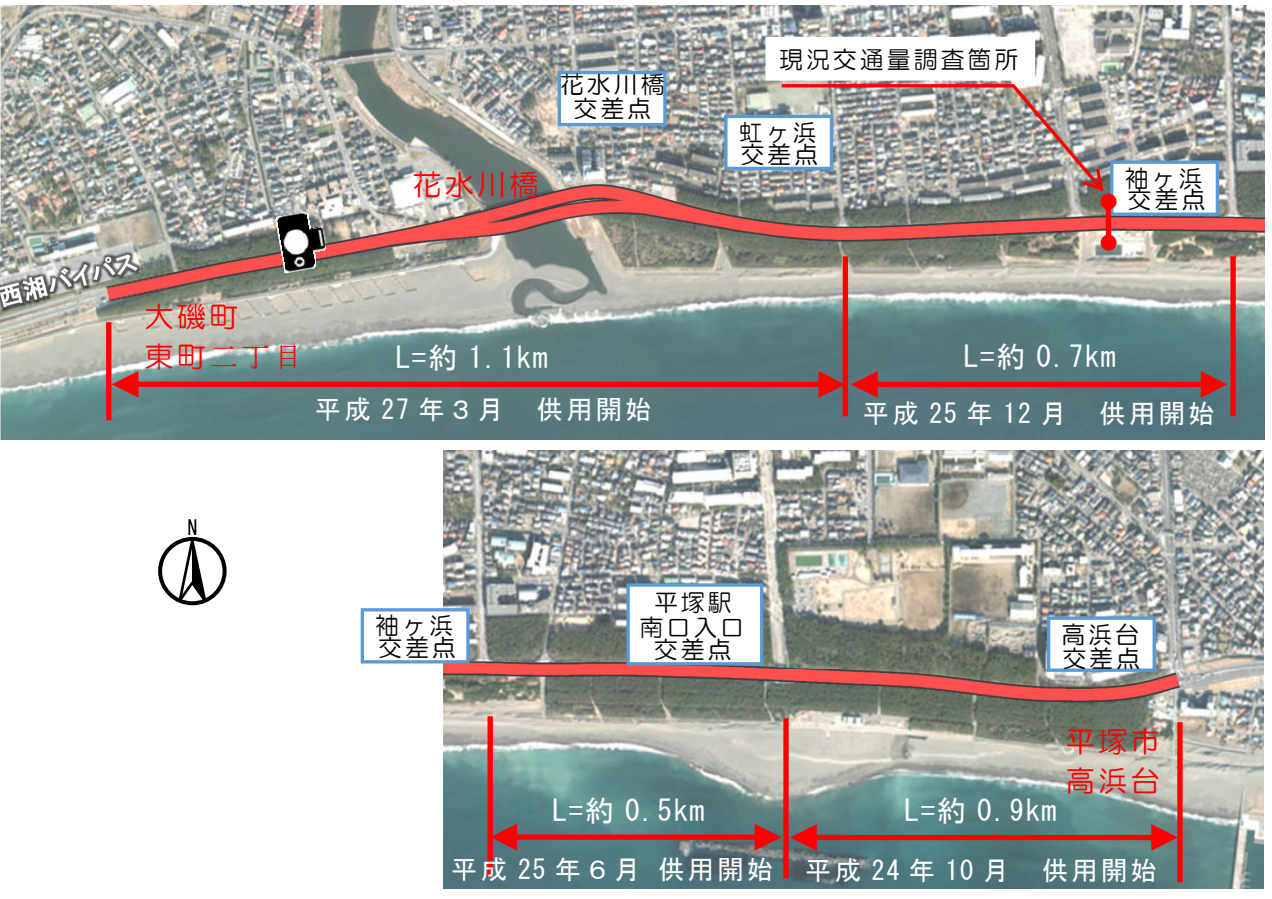
4. 事業の内容

- 1) 起 終 点：平塚市高浜台～大磯町東町二丁目
- 2) 事業延長：約3.2km
- 3) 幅 員：18.85m(車道14.5m、片側歩道3.0m)
- 4) 交 通 量：計画交通量 35,900～43,800台/日(平成42年推計)
現況交通量 39,126台/日(平成27年全国道路・街路交通情勢調査)
- 5) 道路規格：第4種第1級
- 6) 設計速度：60km/h
- 7) 車 線 数：4車線
- 8) 歩道形態：片側歩道
- 9) 主な工種：現道拡幅・橋りょう工

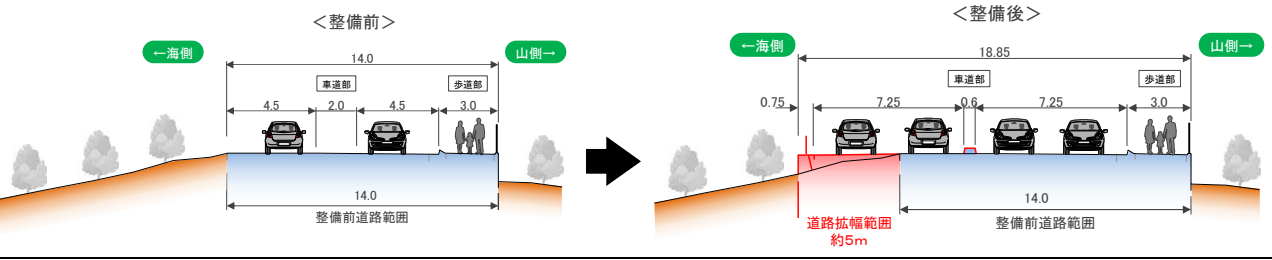
5. 事業実施にあたって配慮した項目

- 1) 道路を拡幅するにあたり、砂防林の林縁部の樹木約5,000本(クロマツ約1,500本、広葉樹約3,500本)を伐採した。砂防林としての機能を損なわないように、学識経験者と相談しながら、トベラ、マサキなどの中低木の常緑広葉樹を中心に9,000本以上植栽し、林縁部の機能回復を図った。また、これに併せ地域住民参加の植樹イベントを実施し、地域の理解と協力を得ながら事業を行った。
- 2) さがみ縦貫道路の供用（平成27年3月）に合わせて整備を進めた。

■平面図



■横断面図



■供用前後の状況（上り線側）



No.13 国道134号(高浜台以西) 道路改良事業

◆ チェックリスト

費用対効果	事業期間	事業化年度	H 21年度	用地着手	H21年度	供用年度	(当初) —	事業期間変動率
		都市計画決定	—	工事着手	H21年度		(実績) H26年度	— 倍
	事業費	計画時	(名目値)	— 億円	実績	(名目値)	43億円	事業費変動率(実質値)
			(実質値)	— 億円		(実質値)	45億円	— 倍
	事業期間・事業費変更理由							
(再評価時)費用対効果分析結果	B/C	総費用	— 億円	総便益	— 億円	基準年		
	—	内訳 事業費	— 億円	内訳 走行時間短縮便益	— 億円	— 年		
		維持管理費	— 億円	走行経費減少便益	— 億円			
				交通事故減少便益	— 億円			
(事後評価時)費用対効果分析結果	B/C	総費用	86億円	総便益	462億円	基準年		
	5.3	内訳 事業費	59億円	内訳 走行時間短縮便益	406億円	R元年		
		維持管理費	28億円	走行経費減少便益	40億円			
				交通事故減少便益	15億円			
事業遅延による費用・便益の変化と損失額		費用増加額	— 億円	便益減少額	— 億円	損失額	—	

■ 総合的な効果

ア) 防災

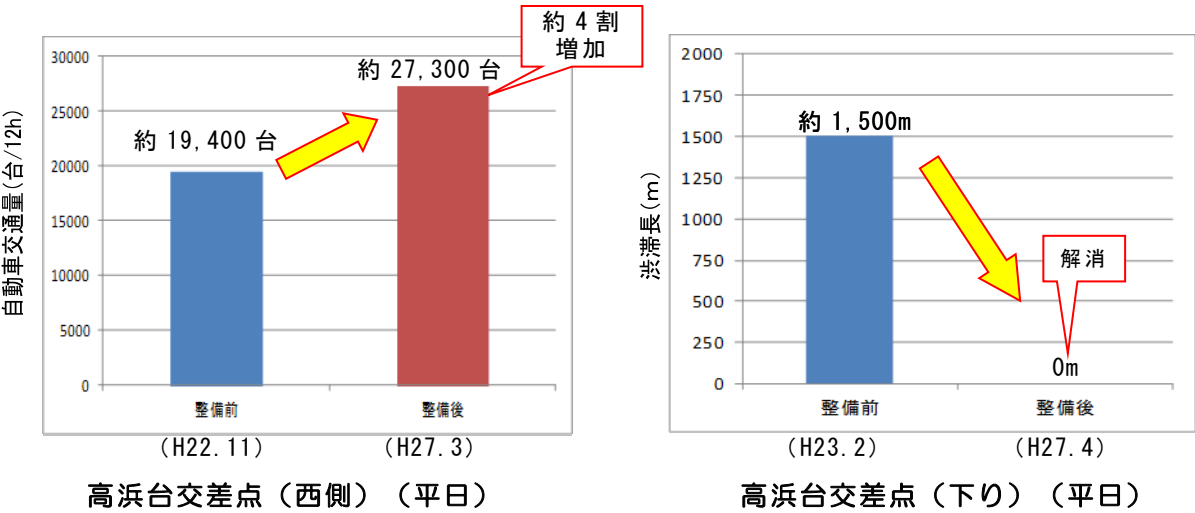
- ・「第1次緊急輸送道路」である本路線の4車線化整備により、災害時等における救急活動の円滑化や支援物資の輸送力の強化が図られた。

イ) 安全・安心

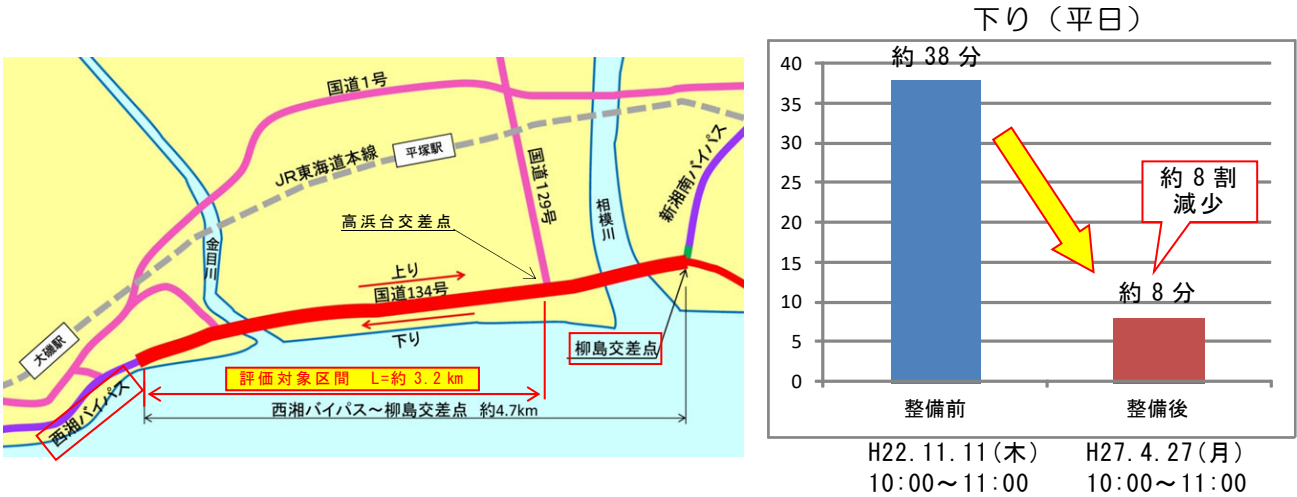
- ・本路線の渋滞を避け、生活道路へ流入していた車両が減少し、歩行者等の安全な通行が確保されるなど生活環境の改善に寄与した。

① 事業効果の発現状況

- ・交通の円滑化により、交通量が増加、渋滞は大幅に緩和した。



- ・西湘バイパスから柳島交差点までの区間の移動時間が短縮された。



- ・厚木から小田原・箱根方面を連絡する広域的ネットワークは、小田原厚木道路の他に、さがみ縦貫道路・新湘南バイパスと西湘バイパスを結ぶ国道134号(評価対象区間含む)を介して4車線の代替ルートが確保された。

② 関係する地方公共団体等の意見

- 地元バス会社：渋滞がほとんど無くなったので、平塚駅南口を発着するバスの定時運行ができるようになった。大磯駅入口交差点からの渋滞がひどく、バスが20分から30分遅れることが発生していたが定時運行ができるようになり、遅れたバスの代わりとなる予備車を出すことが無くなった。
- 平塚商工会議所：平塚市内の海側では、国道134号の渋滞を避けて、市道を抜けていた通過車両が少なくなった。
- 大磯町商工会：渋滞を避けるため町道を抜け道としていた車が減ったため、交通安全上よいと思う。

○ 対応方針(案)

本事業は、2車線の現道を4車線に拡幅整備するものであり、これにより国道134号の江ノ島から大磯間が4車線となった。本事業の実施により、交通の円滑化が図られるなど、事業効果は十分に発現されている。しかしながら、供用開始後、橋詰部交差点の右折待ちで専用レーンを越える渋滞が散見された。必要な検討をした上で、今年度、滞留長を延伸することとしている。現時点で、この他の改善措置の必要性は見受けられない。こうしたことから、事後評価を再度行う必要性はないと考えられる。

○ 今後の取組み

今後も他路線の整備など、交通流動に変化があった場合には、その事象を検証の上、必要な対策を講じることとする。

○ 他の事業のあり方や、評価手法の見直しに活かせる事項

本事業では、供用開始後に交通の流れを確認し、右折専用レーンの滞留長を延伸することとしている。

今後、他事業においても事業完了後の交通流動を確認し、当初想定されなかった事象が確認された場合に、対応を検討していく必要がある。