

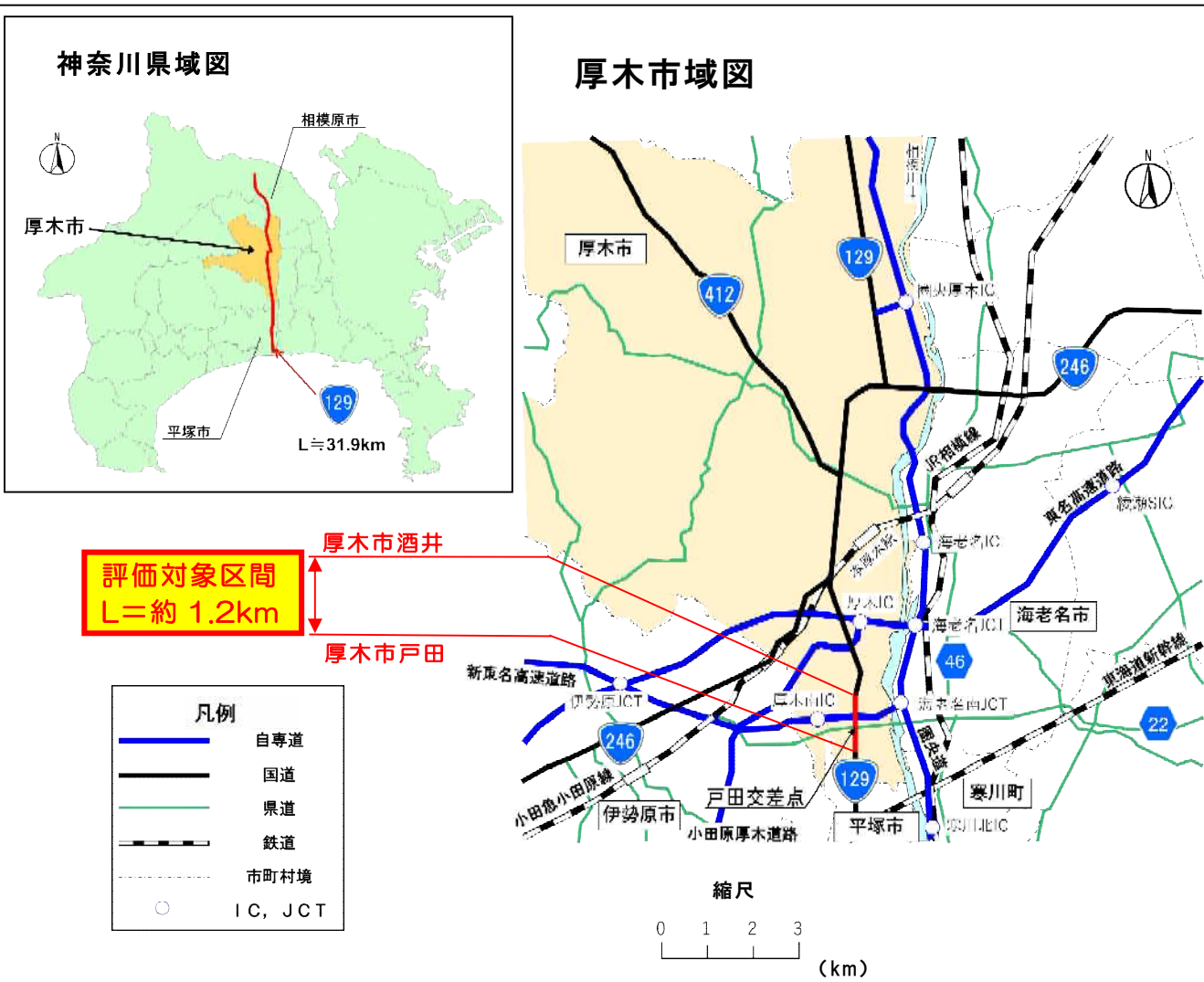
No. 14 国道129号（戸田交差点）道路改良事業

◆ 事業概要

1. 概要

1) 全体の概要

- ア) 本路線は、平塚市高浜台の国道 134 号を起点とし、相模原市緑区の国道 16 号に至る、延長約 31.9 km の県が管理している国道である。
- イ) 本路線は、新東名高速道路「厚木南IC」、東名高速道路「厚木IC」及び圏央道「圏央厚木IC」に接続する路線である。
- ウ) 本路線は、「第1次緊急輸送道路^{※1}」及び「緊急交通路指定想定路^{※2}」に指定されている。
- ※1：高規格幹線道路、一般国道等で構成する広域的ネットワーク及び港湾等に連絡する路線で緊急輸送の骨格をなす路線。
 ※2：大規模災害等発生時において、「緊急交通路」として指定が想定される路線。



2) 評価対象事業の概要

- ア) 評価対象区間は、国道 129 号の厚木市戸田から、厚木市酒井までの延長約 1.2km の区間である。
- イ) 本事業は、県道 22 号（横浜伊勢原）との平面交差をアンダーパスにより立体交差化したものであり、平成 29 年 3 月に供用を開始した。
- ウ) また、本路線と新東名高速道路「厚木南 IC」の接続道路を整備するものであり、新東名高速道路の一部開通にあわせ、平成 30 年 1 月に供用を開始した。

事業地周辺



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第2期実施計画（平成27年7月）
 - ・「インターチェンジ接続道路の整備」として位置づけ
 - b) かながわ交通計画（平成19年10月）
 - ・「多車線機能を有する一般幹線道路網」として位置づけ
 - c) 改定・かながわみちづくり計画（平成28年3月）
 - ・「インターチェンジ接続道路の整備」として位置づけ
- イ) 市の計画
- a) 厚木市都市マスタープラン（平成21年3月）
 - ・評価対象区間の国道129号は「放射状道路」として位置づけ

かながわ交通計画 一般幹線道路網構想図



【事後評価】

No. 14 国道129号（戸田交差点）道路改良事業

2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・昭和37年度：都市計画決定
- ・平成8年度：都市計画変更（平面→立体交差）、都市計画決定（新東名高速道路）
- ・平成12年度：事業化（新東名高速道路の事業化は、平成10年度）
- ・平成17年度：工事着手（新東名高速道路の工事着手は、平成13年度）
- ・平成28年度：戸田交差点の立体化供用開始（平成29年3月25日）
- ・平成29年度：厚木南IC接続道路の供用開始（平成30年1月28日）
新東名高速道路「海老名南JCT～厚木南IC」供用開始（平成30年1月28日）

2) 必要性

- ア) 戸田交差点は、交通量（平成27年道路交通センサス）が約3.9万台/日の本路線と約3.0万台/日の県道22号（横浜伊勢原）が平面交差しており、交通渋滞が慢性化していたことから、交差点の立体化が必要であった。
- イ) 新東名高速道路「厚木南IC」への接続道路であることから、開通に合わせた整備が必要であった。

3. 事業の目的

- 1) 県央地域における慢性的な交通渋滞の緩和
- 2) 新東名高速道路「厚木南IC」への接続道路の整備による広域的な道路ネットワークの確立

4. 事業の内容

- 1) 起終点：厚木市戸田～酒井
- 2) 事業延長：約1.2km
- 3) 幅員：22.0m～37.5m
- 4) 交通量

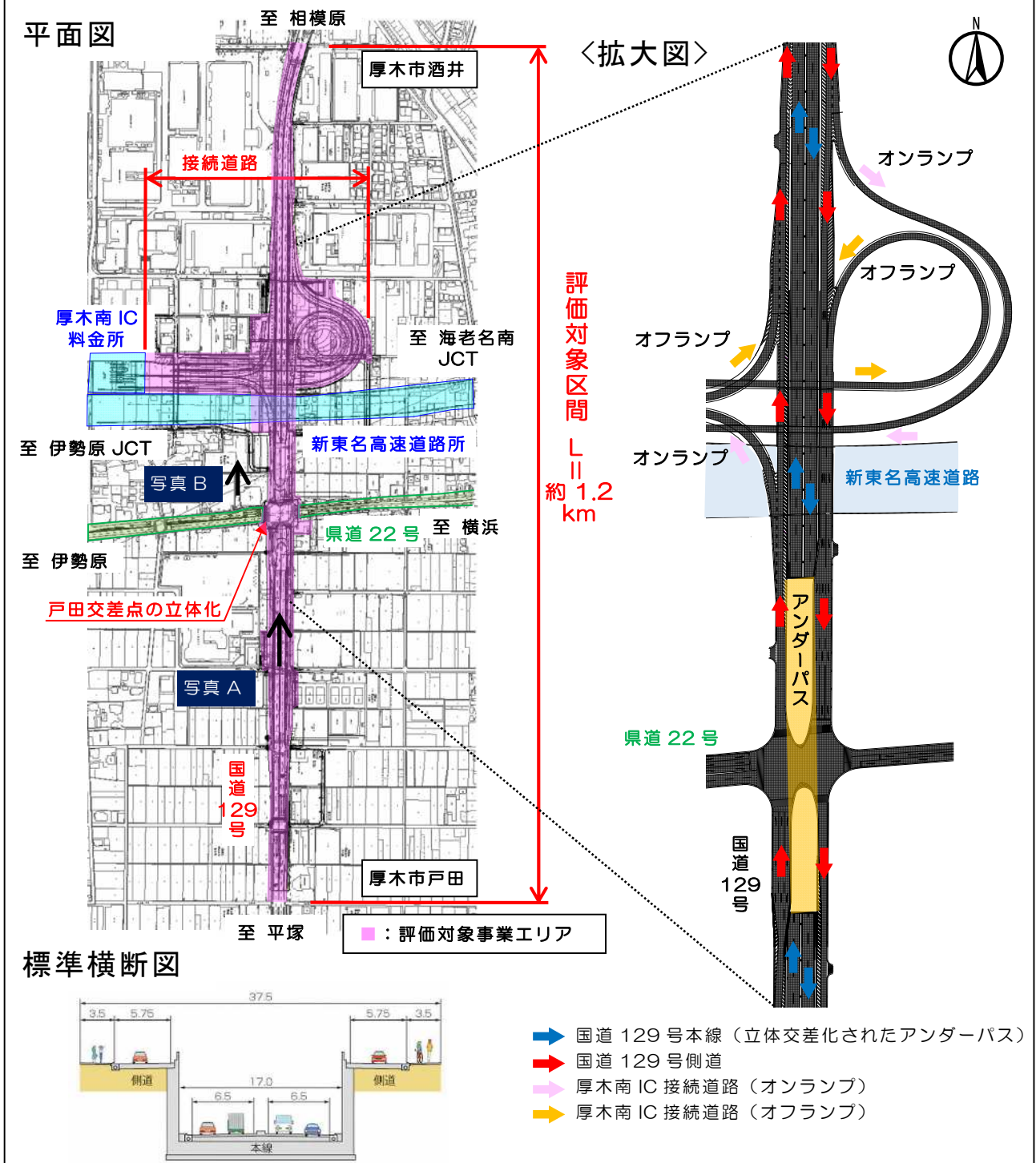
	断面	計画交通量※1	現況交通量※2
国道129号	北側（相模原）	43,200	42,775
	南側（平塚）	39,500	35,140
県道22号	東側（横浜）	16,600	19,424
	西側（伊勢原）	16,600	18,157

※1 計画交通量は、令和12年推計
※2 現況交通量は、令和4年5月調査

- 5) 道路規格：第4種第1級
- 6) 設計速度：60km/h
- 7) 車線数：（本線）4車線、（側道）2車線
- 8) 歩道形態：両側歩道
- 9) 主な工種：交差点立体化工事、厚木南IC接続道路整備工事

5. 事業実施にあたって配慮した項目

- 1) 本事業は、新東名高速道路の建設現場と重なるため、県、中日本高速道路株式会社、両者の受注業者で構成する「戸田地区工事協議会」を設置した。概ね月に1回、協議会を開催し、次のような相互調整や連携を図りながら事業を進めた。
 - ・施工ヤード、工事の順序、交通量が多い供用中の道路から建設現場への資材搬出入
 - ・県工事の接続道路を工事用進入路として活用し、新東名高速道路の工事を実施
 - ・建設工事に伴う騒音、粉塵、土砂搬出入等に対する地域住民からの声を共有し対応
- 2) 立体化工事中も、国道129号の4車線を常時確保するため、覆工板を設置して地上部を車道とすることで、道路利用者への影響を最小限にした。

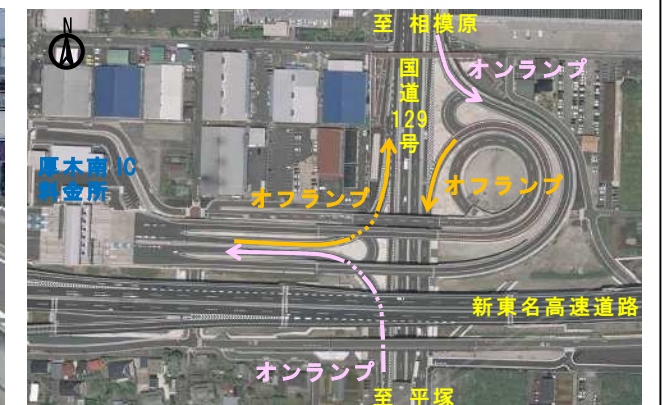


完成写真

写真A：戸田交差点の立体化



写真B：厚木南IC接続道路



【事後評価】

No. 14 国道129号（戸田交差点）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	H12年度	用地着手	H13年度	供用年度	(再評価時) H28年度	事業期間変動率
		都市計画決定(変更)	H 8年度	工事着手	H17年度		(実績) H29年度	1.06倍
効果等	事業費	再評価時	(名目値)	177億円	実績	(名目値)	217億円	事業費変動率(実質値)
			(実質値)	167億円	(実質値)	218億円	1.31倍	
事業期間・事業費変更理由		事業期間変更理由：「戸田交差点の立体化」は平成28年度に供用。「厚木南IC接続道路の整備」は、新東名高速道路の一部開通にあわせ、平成29年度に供用したもの。 事業費変更理由：軟弱地盤の改良工事費などの増加によるもの。						
(再評価時)	B/C	総費用	216億円		総便益	346億円		基準年
費用対効果	1.6	内訳 事業費	204億円		内訳 走行時間短縮便益	285億円		H26年
分析結果		維持管理費	12億円		走行経費減少便益	42億円		
(社会的割引率)		経済的内部収益率(EIRR)	6.1%					
4%)								
(事後評価時)	B/C	総費用	374億円		総便益	548億円		基準年
費用対効果	1.5	内訳 事業費	348億円		内訳 走行時間短縮便益	474億円		R4年
分析結果		維持管理費	27億円		走行経費減少便益	55億円		
(社会的割引率)		経済的内部収益率(EIRR)	5.7%					
4%)								
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

- ・ 第一次緊急輸送路である本路線の整備によって、地震等大規模災害時の救助活動や輸送道路の機能強化を図ることができた。
- ・ 災害時の救援活動の拠点で、県所有最大の災害用備蓄倉庫を備えた「神奈川県総合防災センター」が直近に立地しており、災害時に本路線を活用することによってアクセス性が向上した。

イ) 安全・安心・利便性

- ・ 交通渋滞の緩和により交通利便性が向上した。

ウ) 地域の活性化

- ・ 評価対象区間の北側では、令和元年に南部産業拠点（酒井地区）約 27.6ha が市街化区域に編入され、土地区画整理事業（工業系）が行われている。また、国道 129 号沿道には、物流施設、商業施設等の立地が進んでいる。

① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

- ・ 費用便益分析マニュアルの改訂（令和 4 年 2 月改定）：原単位の変更

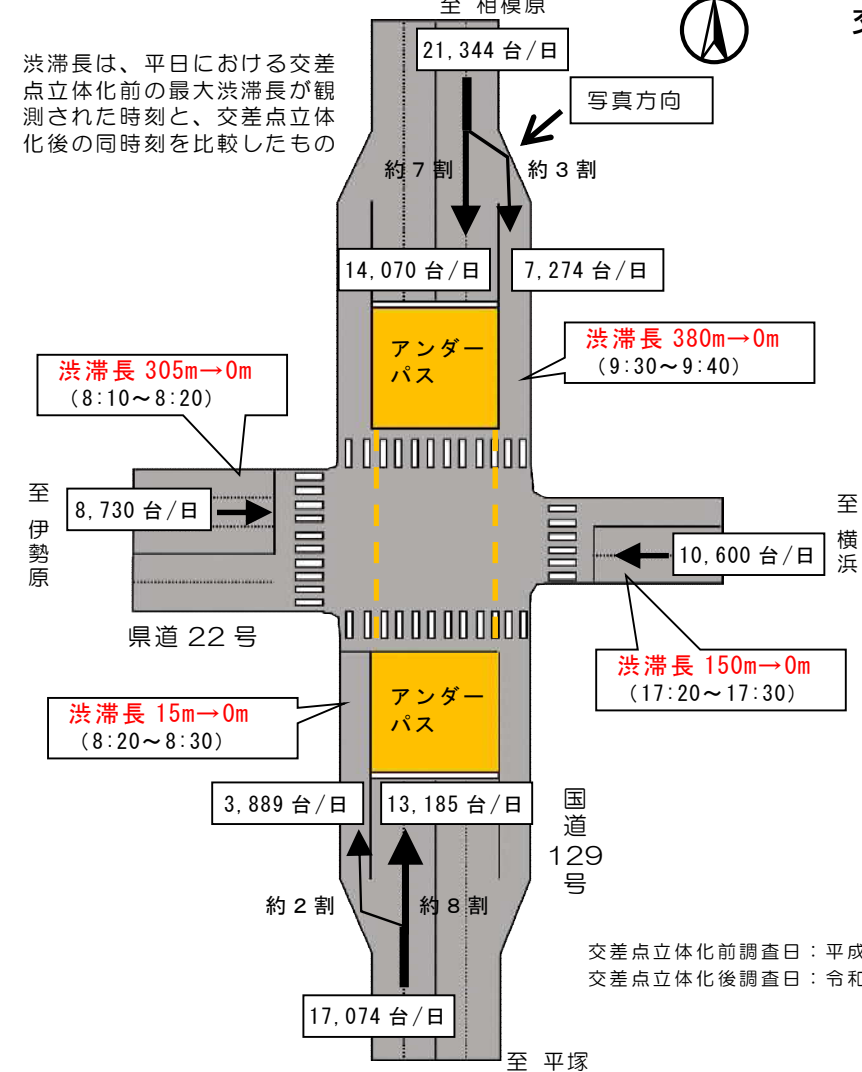
② 事業の効果の発現状況

- ・ 交差点の立体化前（H29.1月）に、最大渋滞長が観測された時刻における交差点を先頭とする渋滞は大幅に緩和した。

③ 事業実施による交通の流れの変化

- ・ 国道129号を走行する車両の約7~8割が、立体交差化されたアンダーパスを利用し、約2~3割が側道を利用している。

● 渋滞長・交通量調査結果



● 国道 129 号戸田交差点北側の交通状況（相模原→平塚方面）



④ 関係する地方公共団体等の意見

- 厚木市：評価対象区間は、本市の南の玄関口となる地域であり、交通渋滞の緩和及び厚木南 IC 開通による交通利便性の向上を実感しています。
- 厚木消防署：国道 129 号については渋滞も減り、現着時間は短縮したと感じている。
- バス事業者：路線・高速バスともに渋滞が緩和されたことにより、5 分から 10 分程度時間短縮され、ゆとりある運行が可能となった。

○ 対応方針（案）

本事業の実施により、戸田交差点を先頭とする交通渋滞が緩和し、交通円滑化が図られるなど、事業効果は現時点では十分に発現していると判断できるため、特に改善措置及び事後評価を再度行う必要性はないと考えられる。
しかし、周辺の開発などにより交通の流れが変化する可能性があるため、維持管理を通じて渋滞の発生状況などを確認し、その事象を検証のうえ必要な改善措置を行うこととする。

○ 本事業により得られたレッスン

本事業は、新東名高速道路の建設現場と重なることから、中日本高速道路株式会社も含めた「戸田地区工事協議会」を開催し、施工ヤードや工事の順序等の相互調整、騒音・粉塵等に対する地域住民からの声を共有し、連携して対応することで、建設現場での安全を確保し、地域住民や通行者の理解を得ながら事業を進めたことは、今後の類似事業のレッスンになると考える。

○ 考察

本事業は、交差点の立体化により交通渋滞が緩和し、厚木南 IC 接続道路の整備により広域的な道路ネットワークの確立等の目的を達成することができた。