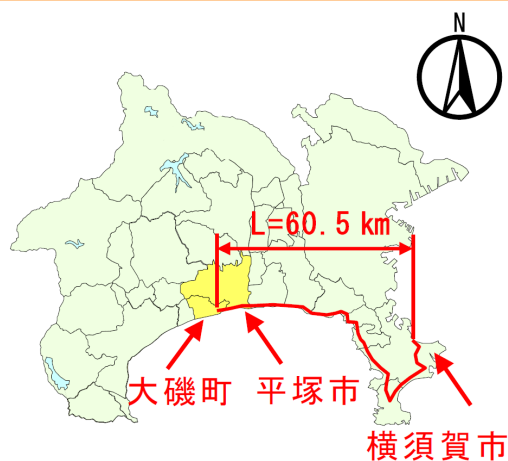


1 プロジェクトの内容と目的

- 国道134号は、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、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。
- 事業区間は、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、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。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。また、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2車線の現道を4車線に拡幅する事業である。これらのことから、2車線の現道を4車線に拡幅する事業である。

神奈川県域図



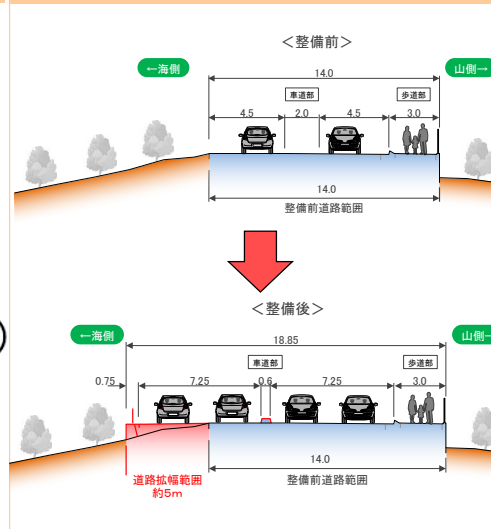
平塚市・大磯町域図



事業地周辺図



断面図



プロジェクトの内容

- 計画交通量: 35,900～43,800台/日(R12年推計)
- 道路規格: 第4種第1級
- 設計速度: 60km/h
- 幅員: 18.85m(車道14.5m、片側歩道3.0m)
- 主な工種: 道路改良工、橋りょう工(1橋)

整備状況



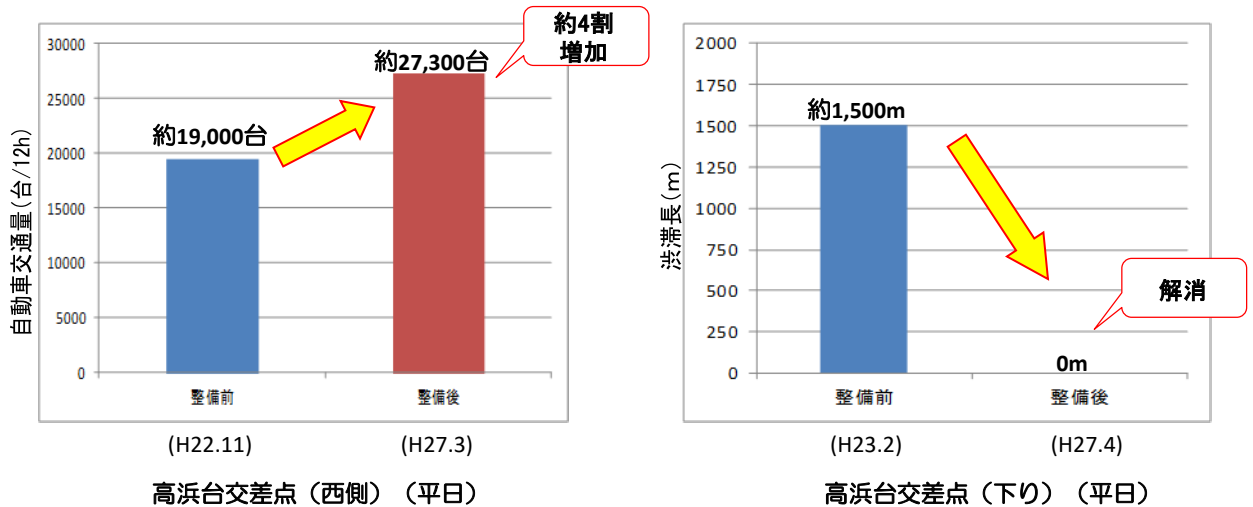
2 プロジェクトの効果

総合的な効果

- 「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。
- 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。

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。

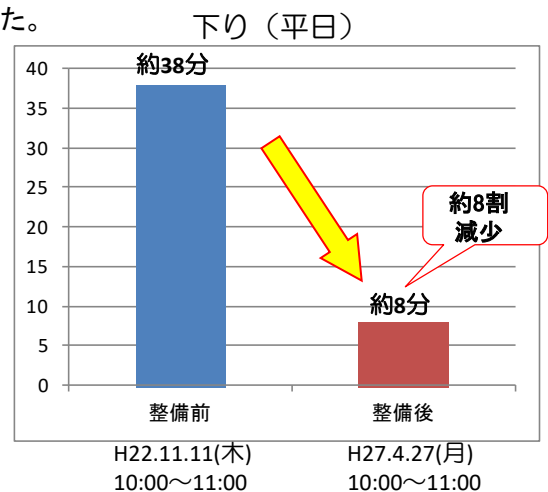


整備前（2車線）



整備後（4車線）

- 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。

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。

プロジェクトの投資効果の分析

- 本事業の建設費や維持管理等の費用(C(Cost))に対する投資効果としては、渋滞解消による①走行時間短縮効果、②走行経費減少効果、③交通事故減少効果を地域が受益している便益(B (Benefit))であると想定されるため、この費用便益比(B/C)の関係を投資効果として分析した。
この結果、本事業のB/Cは5.3となった。

本事業の投資効果の分析

$$\begin{aligned} \text{費用便益比(B/C)} &= \frac{\text{供用後50年間の時間短縮・走行経費減少・事故減少便益}}{\text{建設費} + \text{供用後50年間の維持管理費}} \\ &= \frac{462\text{億円}}{86\text{億円}} = 5.3 \end{aligned}$$

$$\text{経済的内部収益率(EIRR)} = 25.0\%$$

※ 建設～耐用期間の総費用、総便益については、物価の変動や利率などによる社会的な貨幣価値の年変動を、社会的割引率4%として考慮(現在価値化)し、算定している。

3 プロジェクト実施にあたっての特記事項

- 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。
- さがみ縦貫道路の供用が平成27年3月に予定されていたため、これに合わせて整備を進めた。



4 プロジェクトによって得られたレッスン

供用開始後に交通の流れについて

- 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、花水川橋の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、令和元年度、滞留長を延伸した。今後も他路線の整備などで、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。

5 考察

- 本事業区間の完成により、昭和60年から4車線化に取り組んできた国道134号は、藤沢市の江の島入口から大磯町の西湘バイパスまでの約15kmが4車線につながり、県の東西を結ぶ幹線道路として、渋滞緩和、所要時間短縮による地域間の連携強化、地域活性化、緊急輸送路ネットワークの強化が図られ、さがみ縦貫道路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利便性が向上し、県内外の観光振興にも寄与するものである。今後も、将来を見据えた人・モノの流れを支えるみちづくりに取り組んでいく必要があると考えている。