

資料3

対策の実施状況について

1. 要対策箇所の進捗状況
2. 対策完了箇所の状況報告
3. H24年度対策実施箇所の状況報告(速報)

平成25年6月4日

1. 要対策箇所への進捗状況

1-1. 要対策箇所の対策進捗状況

○今回、H23年度に4箇所、H24年度に1箇所、対策事業が完了しました。

◎:全ての対策事業が完了した箇所、○:完了した対策事業がある箇所、-:対策事業実施中(または検討中)の箇所

□:既に対策事業が完了した箇所 □:対策が完了した今回の報告箇所

対策完了状況	対策箇所	路線名	箇所名	阻害要因	個別対策/面的対策	対策事業	事業者	進捗状況 完了
-	1-1	国道1号	多摩川大橋～下末吉交差点	渋滞	個別対策	遠藤町・都町・尻手交差点の交差点改良	横浜国道事務所	
-	1-2	国道1号	浜松町交差点	渋滞	面的対策	川崎1号沿道環境整備(拡幅含む)	横浜国道事務所	
-	1-3	国道15号	大黒町入口交差点	渋滞	個別対策	戸部拡幅	横浜国道事務所	
◎	1-4	国道15号	栄町交差点	道路構造	個別対策	直進車線増設	横浜国道事務所	
					個別対策	路面標示・標識	横浜国道事務所	H22. 11完了
-	1-5	綱島街道	綱島交差点	渋滞	個別対策	子母口綱島拡幅	横浜市	
					面的対策	綱島街道拡幅	横浜市	
					面的対策	宮内新横浜線整備	横浜市	
-	1-6	綱島街道	大豆戸交差点	渋滞	個別対策	綱島街道拡幅	横浜市	
					面的対策	宮内新横浜線整備	横浜市	
-	1-7	産業道路	京急大師線踏切付近	道路構造	個別対策	京急大師連続立体交差	川崎市	
-	1-8	新横浜通り	浅間下交差点～岡野交差点	渋滞	個別対策	浅間下交差点改良	横浜市	
○	1-9	国道1号	保土ヶ谷橋交差点	渋滞	個別対策	国道1号改築	横浜市	H21. 7完了
					面的対策	保土ヶ谷橋現道拡幅	横浜市	
-	1-10	国道1号	不動坂交差点	渋滞	個別対策	交差点改良	横浜市	
					面的対策	都計道整備	横浜市	
○	2-1	国道16号	青砥交差点～杉田交差点	渋滞	個別対策	杉田交差点改良	横浜国道事務所	
					面的対策	八幡橋バスベイ拡幅	横浜国道事務所	H19. 8完了
					面的対策	屏風ヶ浦交差点右折車線増設	横浜国道事務所	
-	3-1	国道16号	吉倉町～追浜町	道路構造	個別対策	横須賀地区トンネル改修	横浜国道事務所	
-	3-2	三崎街道	衣笠十字路交差点	渋滞	面的対策	道路新設	神奈川県	
					個別対策	原宿交差点改良	横浜国道事務所	H22. 12完了
○	4-1	国道1号	原宿交差点	渋滞	面的対策	横浜湘南道路新設	横浜国道事務所	
					面的対策	横浜環状南線新設	横浜国道事務所	
					面的対策	新湘南BP(Ⅱ期区間)新設	横浜国道事務所	
					面的対策	湘南大橋車線拡幅	神奈川県	H22. 3完了
○	6-1	国道246号	新石川交差点～江田駅東交差点 ～市ヶ尾交差点	渋滞	個別対策	新石川交差点立体化	川崎国道事務所	
					個別対策	江田駅東交差点対策(右折レーン延伸)	川崎国道事務所	H20. 3完了
-	7-1	国道246号	市役所入口交差点～桜坂交差点	渋滞	面的対策	厚木秦野道路新設	横浜国道事務所	
-	8-1	国道409号	京急大師線踏切付近	渋滞	個別対策	京急大師連続立体交差	川崎市	
-	9-1	国道16号	梅の木交差点	渋滞	個別対策	バスベイ設置	横浜国道事務所	
-	9-2	国道16号	東名横浜町田IC付近	渋滞	個別対策	横浜町田立体	川崎国道事務所	
-	10-1	国道16号	鶴野森交差点～若松2丁目交差点	渋滞	面的対策	さがみ縦貫新設	相武・横浜国道事務所	

1. 要対策箇所の進捗状況

◎:全ての対策事業が完了した箇所、○:完了した対策事業がある箇所、-:対策事業実施中(または検討中)の箇所

□:既に対策事業が完了した箇所 □:対策が完了した今回の報告箇所

対策完了状況	対策箇所	路線名	箇所名	阻害要因	個別対策/面的対策	対策事業	事業者	進捗状況 完了
-	11-1	国道246号	金田交差点~文化会館入口交差点	渋滞	面的対策	さがみ縦貫新設 厚木秦野道路新設	相武・横浜国道事務所 横浜国道事務所	
-	11-2	国道129号	国道246号交点~船子北谷交差点	渋滞	面的対策	さがみ縦貫新設 厚木秦野道路新設	相武・横浜国道事務所 横浜国道事務所	
-	11-3	厚木街道	相模大橋東交差点	渋滞	面的対策	さがみ縦貫新設	相武・横浜国道事務所	
○	12-1	環状4号	笠間交差点	渋滞	個別対策	県道拡幅 交差点整備	横浜市 横浜市	H18. 3完了
◎	13-1	国道1号	宮ノ下交差点	渋滞	面的対策	横浜環状南線新設および関連整備 箱根新道無料化	横浜国道事務所 横浜国道事務所	H23. 7完了
-	13-2	国道135号	石橋IC(西湘BP)~早川口交差点	渋滞	面的対策	道路新設(西湘バイパス延伸) 国道135号改良	未定 神奈川県	
-	13-3	国道255号	飯泉入口交差点	渋滞	面的対策	城山曾比線の道路新設 小田原山北線の道路新設	神奈川県 神奈川県	H24. 3完了
◎	14	国道20号	与瀬~吉野(通行止規制区間)	自然災害	個別対策	防災工事	相武国道事務所	H23. 3完了
-	15	国道20号	藤野町中心部(吉野~小淵)	道路構造	個別対策	吉野地区道路整備(歩道設置・線形改良) 小淵区道路整備(歩道設置・線形改良)	相武国道事務所 相武国道事務所	
-	16	藤沢街道	光ヶ丘交差点	渋滞	面的対策	さがみ縦貫新設	相武・横浜国道事務所	
○	17	藤沢街道	桜ヶ丘交差点	渋滞	個別対策	現道拡幅	神奈川県	
-	18	横浜伊勢原線	用田交差点	渋滞	面的対策	現道拡幅・車線整備	神奈川県	
◎	19	国道246号	向原	道路構造	個別対策	向原改良(線形改善・拡幅・歩道新設)	横浜国道事務所	H24. 12完了
-	20	国道1号	JR戸塚駅	渋滞	個別対策	都市計画道路柏尾戸塚線新設	横浜市	
-	21	津久井道	川崎市麻生区内	渋滞	面的対策	桂町戸塚遠藤線新設	横浜市	
-	22	国道409号	競馬場前交差点	渋滞	個別対策	都市計画道路世田谷町田線新設	川崎市	
◎	22	国道409号	競馬場前交差点	渋滞	個別対策	現道拡幅(1車線増設)	川崎市	H23. 12完了
-	23	国道134号	唐ヶ原交差点~扇の松交差点	渋滞	個別対策	国道134号拡幅	神奈川県	
-	24	環状4号	上川井周辺	渋滞	面的対策	新湘南BP(Ⅱ期区間)新設	横浜国道事務所	
-	24	環状4号	上川井周辺	渋滞	個別対策	現道拡幅(4車線化) 環状4号線(上瀬谷地区)の整備	横浜市 横浜市	
-	25	国道129号	戸田交差点	渋滞	個別対策	戸田立体	神奈川県	
-	26	国道16号	橋本小学校入口交差点	渋滞	面的対策	さがみ縦貫新設	相武・横浜国道事務所	
-	26	国道16号	橋本小学校入口交差点	渋滞	面的対策	さがみ縦貫新設	相武・横浜国道事務所	

※飯泉入口交差点の対策(13-3) 城山曾比線の道路新設は、小田原山北線の道路新設を含め全体約1.2kmのうち約0.2kmのみ完了のため、効果検証対象外

1. 要対策箇所の進捗状況

1-2. 対策完了箇所の検証状況

- 対策が完了した箇所について、効果検証結果を報告します。
- 次回以降は国道468号首都圏中央連絡自動車道(圏央道)開通の効果を整理する予定です。

箇所番号	路線名	交差点名	阻害要因	備考
1-4	国道15号	栄町交差点	道路構造	H22. 11完了
4-1	国道1号	原宿交差点	渋滞	H22. 12完了
13-1	国道1号	宮ノ下交差点	渋滞	H23. 7完了
19	国道246号	向原	道路構造	H24. 12完了
22	国道409号	競馬場前交差点	渋滞	H23. 12完了

■平成24年度対策実施個所の効果検証予定

◎ 国道468号首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の開通による効果

2. 対策完了箇所の状況報告

2-1 国道15号(栄町交差点)～対策の内容～

○対策前は、行き先案内が分かりにくく、進行方向の迷い等により、移動性を阻害していました。

○概要

国道15号栄町交差点では、進行方向の迷い等による前方不注意で追突事故が発生していました。特に、川崎方面からの走行時に案内標識・通行区分が分かりにくく、移動の阻害箇所になっていました。

○位置



○対策前の状況



○事業の経緯

平成19年度 : 案内誘導の方法を検討

平成21年度 : 工事着手

平成22年11月 : 工事了



2. 対策完了箇所 の 状況報告

2-1 国道15号(栄町交差点)～対策の内容～

○案内標識と路面の連携したカラー標示対策を実施しました。

○対策後の状況

案内標識と路面標示の「行き先毎に連携したカラー化」を行い、運転者により、分かりやすい行き先案内に工夫しました。

②案内標識の標示内容の見直し

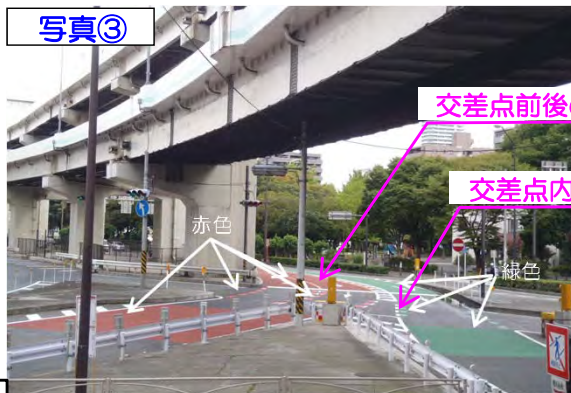
対策前	「金港町」	「国道1号」	「国道1号」
対策後	「高島」	「保土ヶ谷」	「川崎」

拡大図



緑色

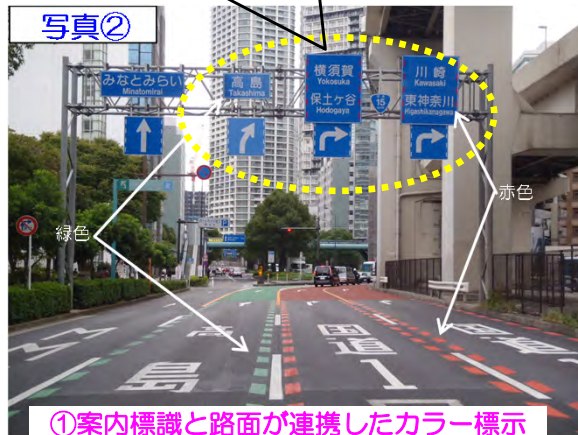
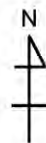
赤色



写真③

交差点前後のカラー舗装化

交差点内のカラー区画線



①案内標識と路面が連携したカラー標示



①案内標識と路面が連携したカラー標示

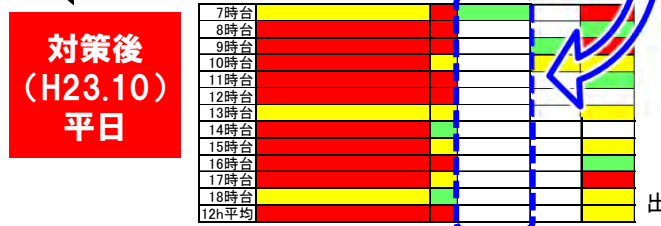
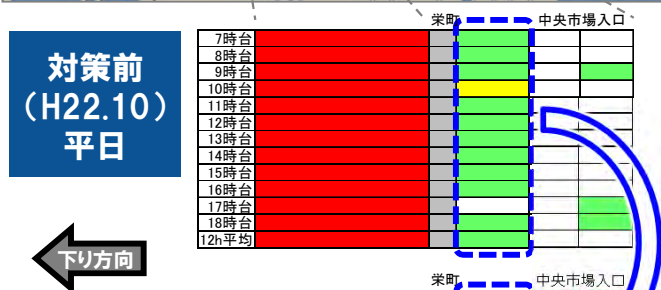
2. 対策完了箇所の状況報告

2-1 国道15号(栄町交差点)～対策の効果検証～

○国道15号(下り線)栄町交差点への流入交通の12時間平均旅行速度では、対策前の35.2km/hから対策後は45.3km/hと約10km/h速度が向上し、追突事故も減少しています。

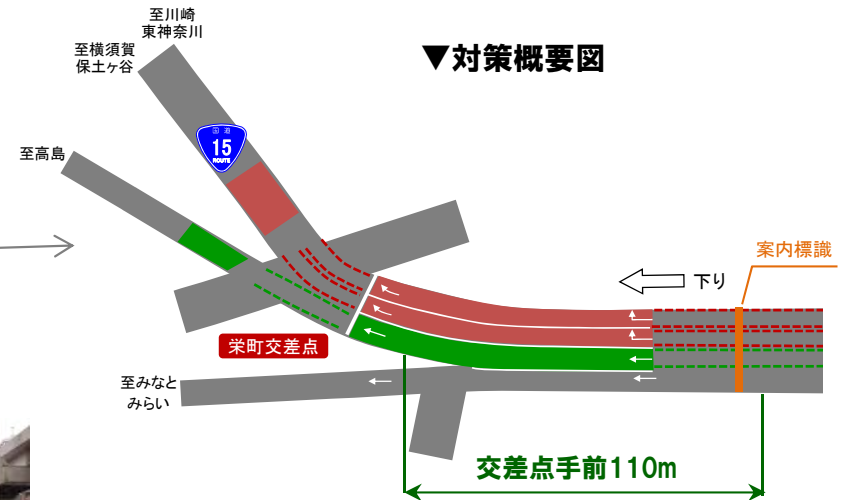
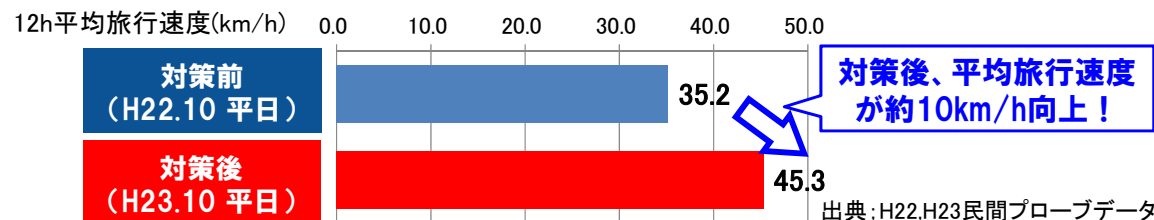
○対策前後における栄町交差点流入交通の旅行速度

栄町交差点への流入交通(約110m区間)について、12時間平均旅行速度が約10km/h向上しました。



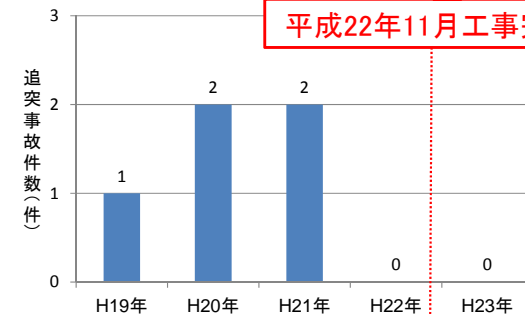
出典: H22, H23 民間プローブデータ

◆下り流入部



○栄町交差点(下り線)の追突事故件数の推移

栄町交差点下り方面の交通事故状況において、H19～H21年まで5件発生しているのに対し、対策実施後のH22年以降、追突事故は0件となっています。



▲栄町交差点下り線の追突事故件数

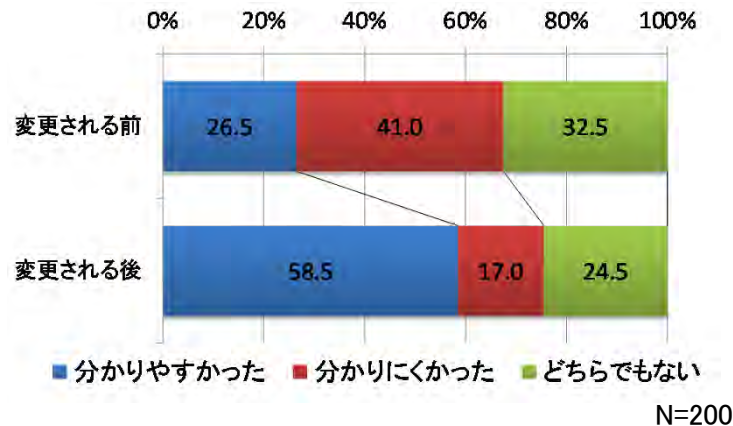
2. 対策完了箇所の状況報告

2-1 国道15号(栄町交差点)～対策の効果検証～

○利用者アンケートでは、案内標識と路面の連携したカラー標示対策により、分かりやすかったと感じられた方が対策前に比べ約30%増加しました。また、利用者の約3割が「急な車線変更をする車が少なくなった」と感じています。

○変更前と変更後のわかりやすさ

分かりやすいと感じた方が約30%増加



【分かりやすかった理由】(117人)

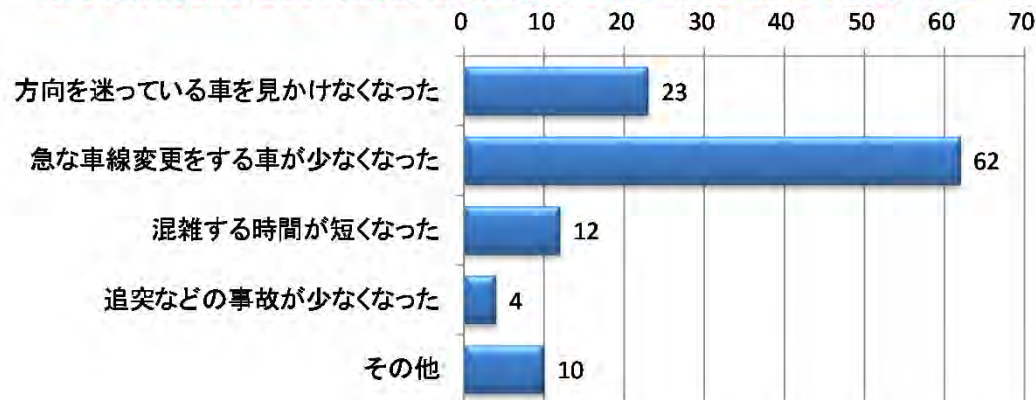
- 路面標示のカラー化が分かりやすかった…83人
- 案内標識と路面標示のカラー化が連動して分かりやすかった…72人
- 案内標識や路面に記載されている地名・目的地が分かりやすかった…35人
- 案内標識のレイアウトが分かりやすかった…31人

【分かりにくかった理由】(34人)

- 路面標示のカラーの意味が分からなかった…19人
- 案内標識に記載されている地名・目的地が分かりにくかった…19人

○変更前後での交通状況の変化

利用者の約3割(62人)は【急な車線変更をする車が少なくなった】と実感



※特に変わらない(114人)

N=200

○自由意見

- ・レーン標示と連動していることで、運転初心者でも分かりやすくスムーズになった。
- ・自分の行きたい方向を探して、あたふたしなくなった。
- ・月一回位のペースで利用していたが、間違える事が多々あった。新しくなってからは、間違える事がなくなり、利用しやすくなった。
- ・標識が区別できても、実際の道路の分岐は周りの景色が見づらく、どちらに行くのか迷ってしまった。
- ・もっと前に変更表示を入れてほしい。(車線変更する)時間がなさすぎ。

出典;利用者webアンケート調査結果より

2. 対策完了箇所 の 状況報告

2-2 国道1号(原宿交差点)～対策の内容～

○原宿交差点の藤沢方面(下り線)トンネルが平成22年12月に開通しましたので、開通1年後の効果について検証しました。

○概要

原宿交差点改良事業は、国道1号と環状4号との交差点を立体化(国道1号を地下化)し、国道1号の通過交通と環状4号との出入り交通を分離することによって、交通混雑を解消し、横浜市の放射・環状方面の円滑な交通を確保することを目的とした事業です。

○位置



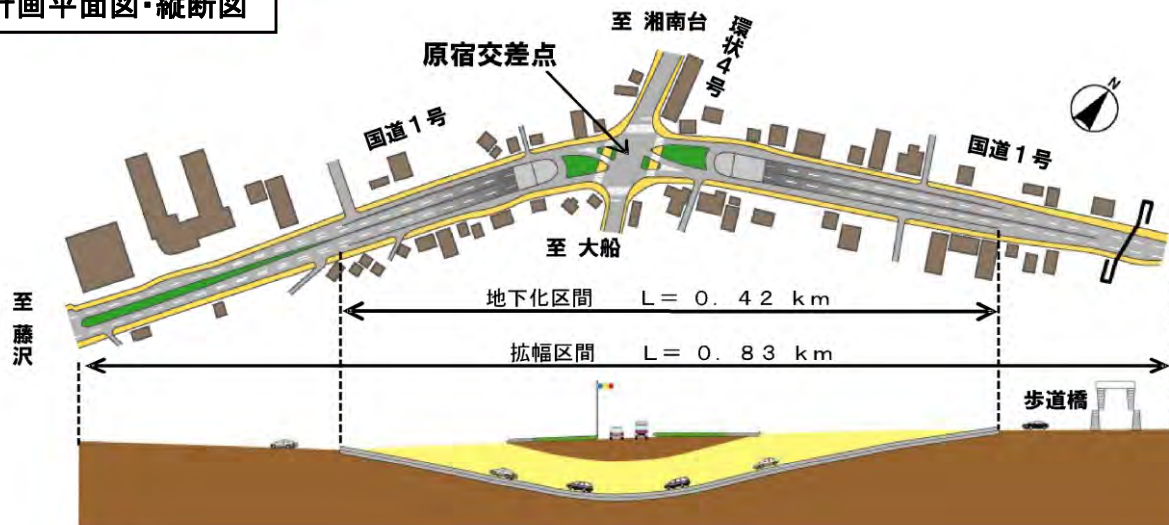
○諸元

区 間 : 自)神奈川県横浜市戸塚区原宿
至)神奈川県横浜市戸塚区原宿
計画延長 : 0.83km
幅 員 : 36.5m
道路規格 : 第4種第1級
車 線 数 : 本線4車線・側道2車線

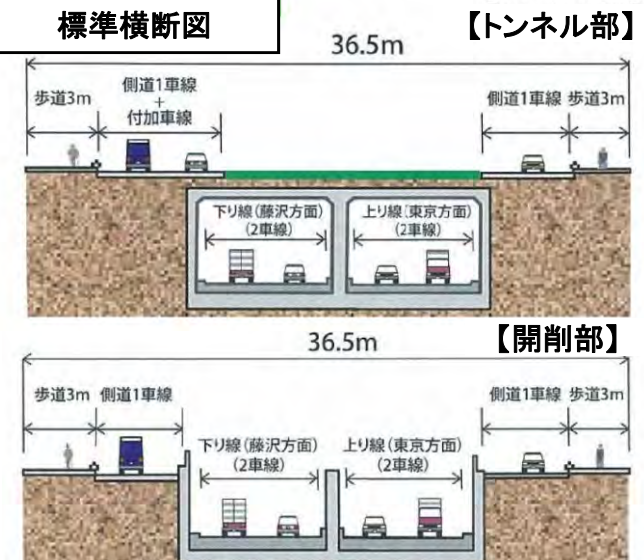
○事業の経緯

平成 3年度 : 用地取得着手
平成19年 2月 : 立体化工事着手
平成21年 4月 4日 : 東京方面(上り線)トンネル開通
平成22年12月12日 : 藤沢方面(下り線)トンネル開通
平成23年 2月21日 : 地上部の転回路 開通

計画平面図・縦断面図



標準横断面図

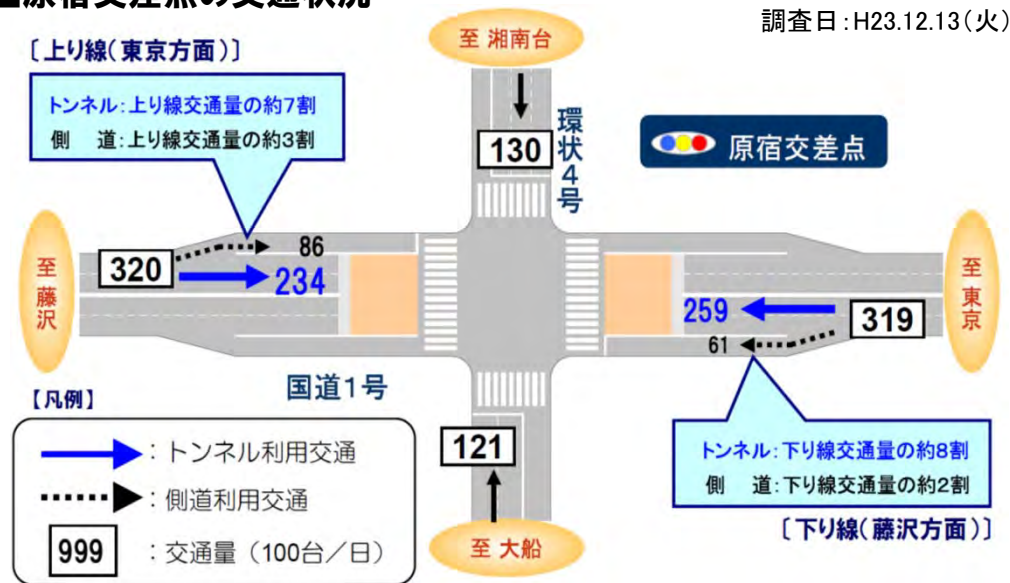


2. 対策完了箇所 の 状況報告

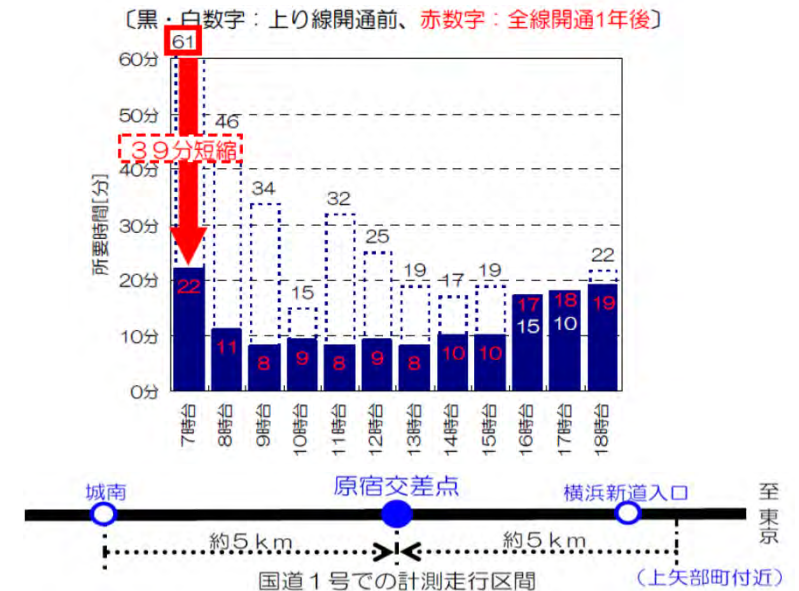
2-2 国道1号(原宿交差点)～対策の効果検証～

- 国道1号の上り線は約7割が直進利用、下り線の約8割が直進利用しています。
- 上り線は城南交差点から原宿交差点までの約5kmについて最大で約61分から約22分に短縮、下り線では上矢部町付近から原宿交差点までの約5kmについて最大で約27分から約10分に短縮しました。

■原宿交差点の交通状況



■上り線の所要時間の変化



■原宿交差点 位置図



■開通前(H18.9)の状況

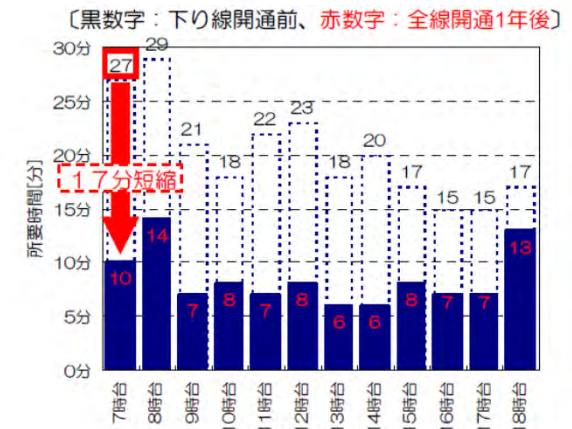


■開通後(H24.2)の状況



※国道1号原宿2丁目付近の横断歩道橋から原宿交差点(藤沢方面)を臨む

■下り線の所要時間の変化

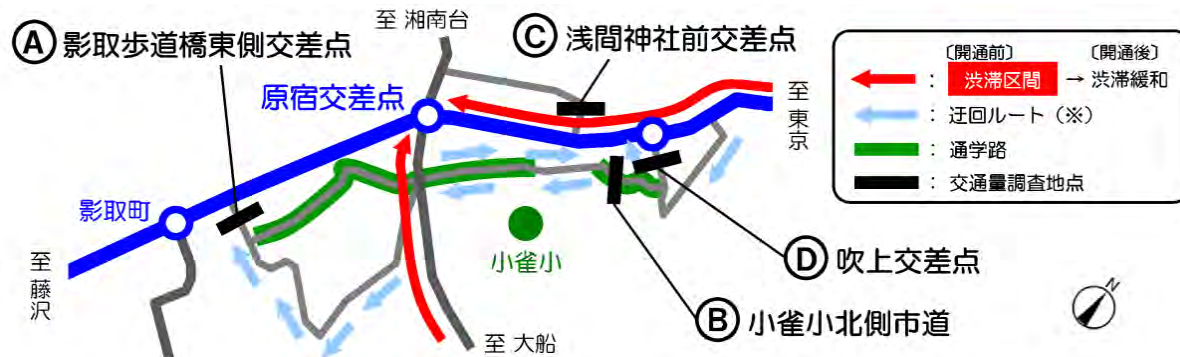


2. 対策完了箇所 の 状況報告

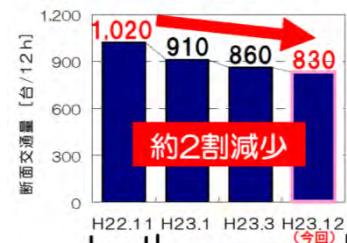
2-2 国道1号(原宿交差点)～対策の効果検証～

○国道1号の流れが円滑になったことから、原宿交差点周辺の生活道路の交通量が、下り線開通前より2～3割減少しました。生活道路を抜け道として利用する交通が減ったためと推測されます。

■生活道路の交通量の変化

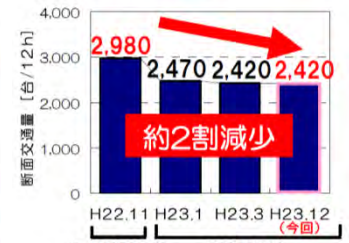


③ 浅間神社前(市道)



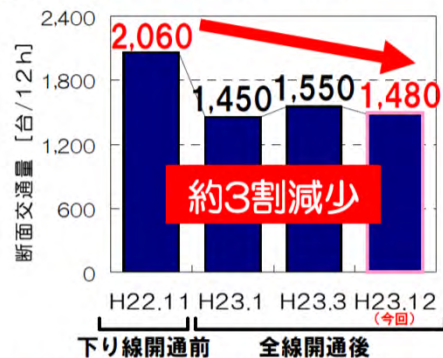
◆ 昼間12時間(朝7時～19時)の交通量を比較しています。

④ 吹上(市道)



◆ 昼間12時間(朝7時～19時)の交通量を比較しています。

① 影取歩道橋東側(市道)



◆ 昼間12時間(朝7時～19時)の交通量を比較しています。

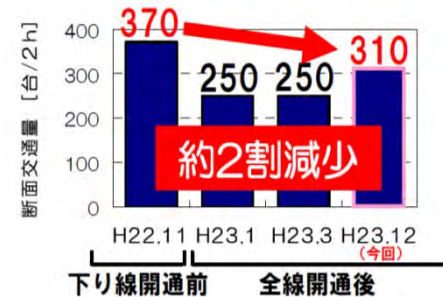
下り線開通前



全線開通1年後



② 小雀小北側市道(通学路)



◆ 通学時間帯(朝7時～9時)の交通量を比較しています。

下り線開通前



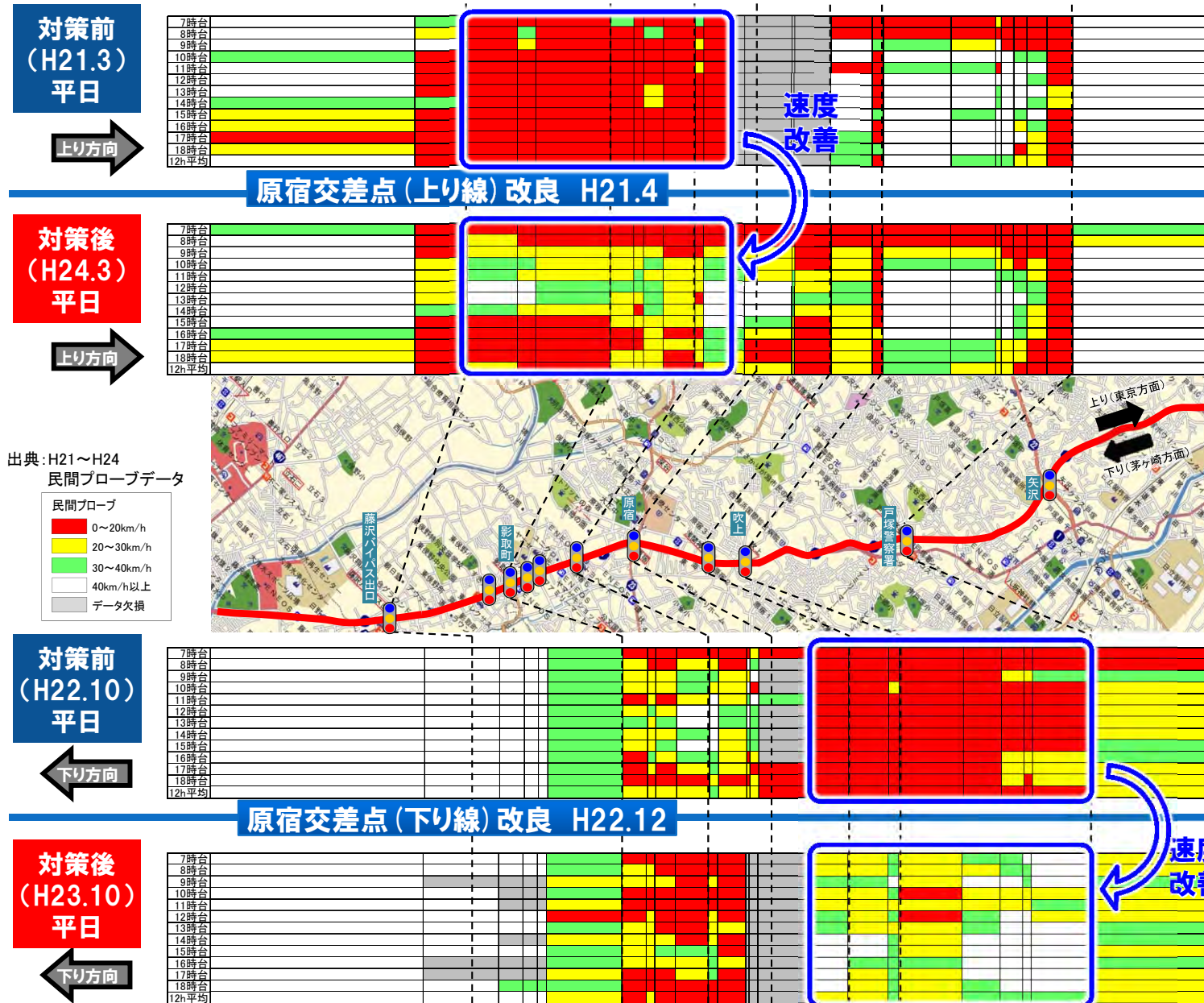
全線開通1年後



2. 対策完了箇所 の 状況報告

2-2 国道1号(原宿交差点)～対策の効果検証～

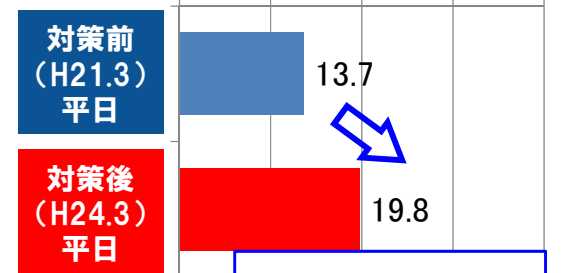
○上り線流入部では平均約6km/h、下り線流入部では、平均約18km/h程速度が向上しています。



○対策前後における原宿交差点流入交通の旅行速度

◆上り流入部 12h平均旅行速度(km/h)

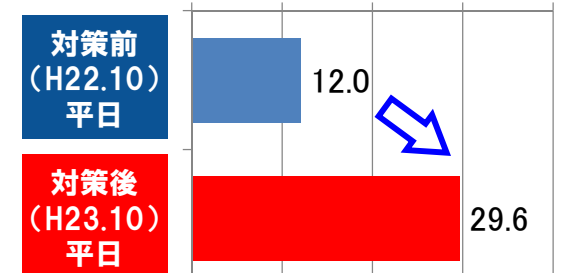
0.0 10.0 20.0 30.0 40.0



対策後、平均旅行速度が約6km/h向上!

◆下り流入部 12h平均旅行速度(km/h)

0.0 10.0 20.0 30.0 40.0



対策後、平均旅行速度が約18km/h向上!

出典: H21～H24 民間プローブデータ

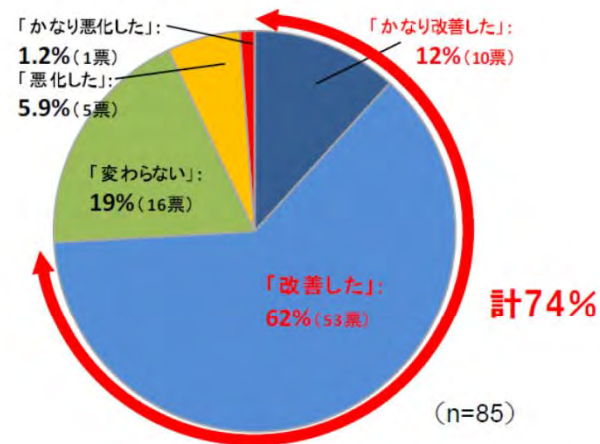
2. 対策完了箇所の状況報告

2-2 国道1号(原宿交差点)～対策の効果検証～

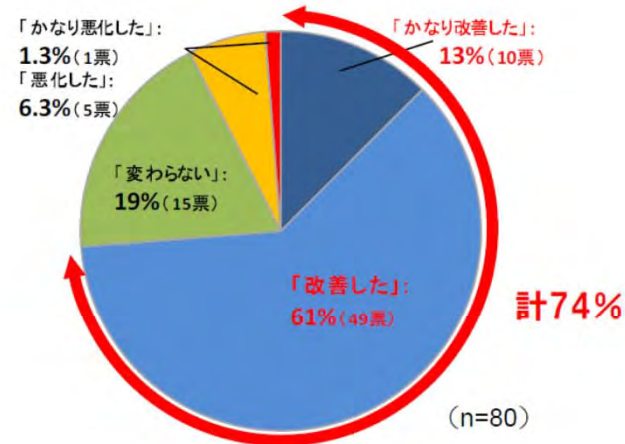
○アンケート調査結果では、「国道1号の渋滞が改善した」、「環状4号の渋滞が改善した」と思われている方が約7割、また、「生活道路が安全になった」と思われている方が約4割となっています。

■地域の皆様方からの声(ご意見): インターネットによるアンケート調査結果(※1)

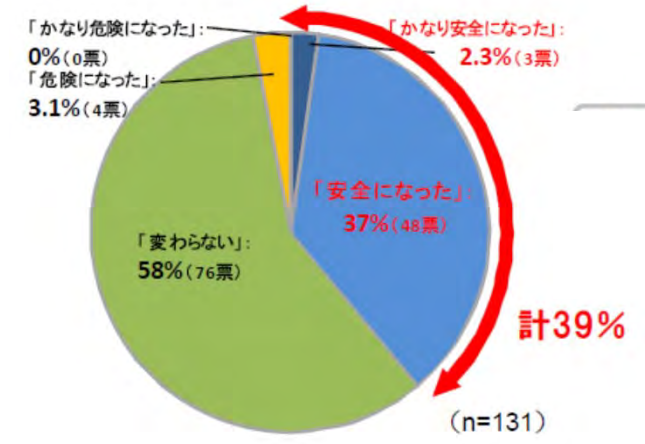
○国道1号の渋滞改善効果(※2)



○環状4号の渋滞改善効果(※3)



○生活道路の安全性(※4)



(※1) インターネットによるアンケート調査〔調査実施:平成23年12月下旬〕

横浜市戸塚区の原宿交差点周辺に在住するインターネットモニター170名に調査を依頼し、131名から回答を頂いたもの(131名:10～70歳代, 男性81名・女性50名)

(※2) 集計サンプル85票:国道1号原宿交差点周辺の利用頻度を「月に数日以上」と回答した計85名の回答を集計

(※3) 集計サンプル80票:環状4号原宿交差点周辺の利用頻度を「月に数日以上」と回答した計80名の回答を集計

(※4) 集計サンプル131票:原宿交差点周辺に在住する全回答者131名の回答を集計

2. 対策完了箇所 の 状況報告

2-3 国道409号(競馬場前交差点)～対策の内容～

○競馬場前交差点の上り方面を2車線確保する対策が平成23年12月に完成しましたので、対策後の効果を検証しました。

○概要

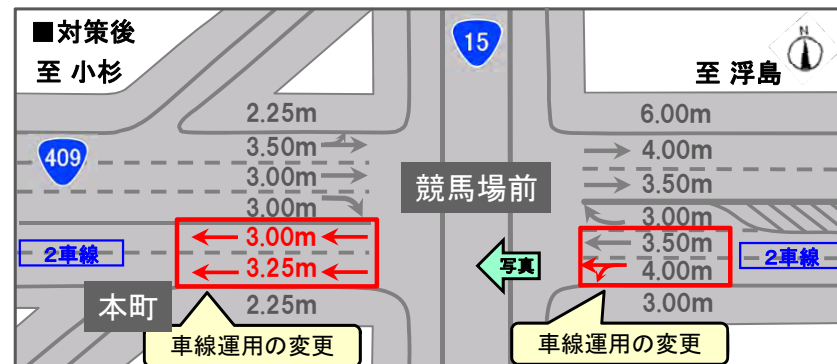
競馬場前交差点は、幹線道路同士の交差点で交通が集中するとともに、国道409号の上り車線が、競馬場前交差点手前で、2車線から1車線に車線減少するため、渋滞が発生していました。

対策としては、国道409号の本町～競馬場前交差点の車線運用の変更が挙げられ、上り方面を2車線確保する工事が平成23年12月に完成しました。

○位置



○車線運用の変更



○事業の経緯

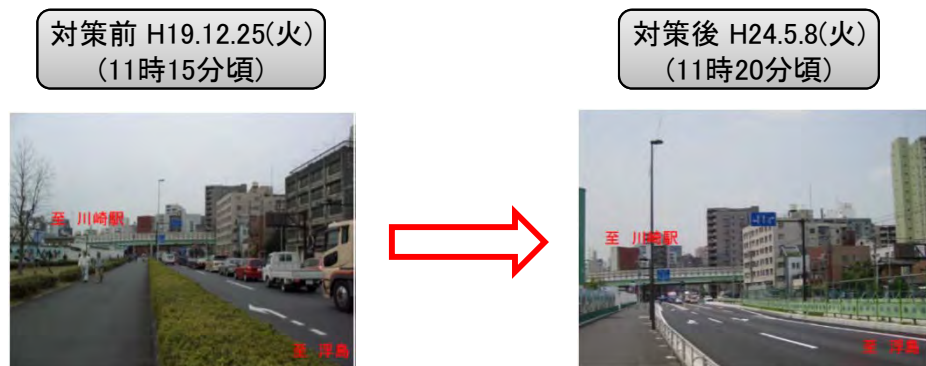
- 平成19年度 : 調査開始
- 平成20年度 : 地元説明会を実施
- 平成21年度 : 県警協議完了
- 平成22年度 : 電柱等専用物件移設工事に着手
- 平成23年12月: 工事完了

2. 対策完了箇所 の 状況報告

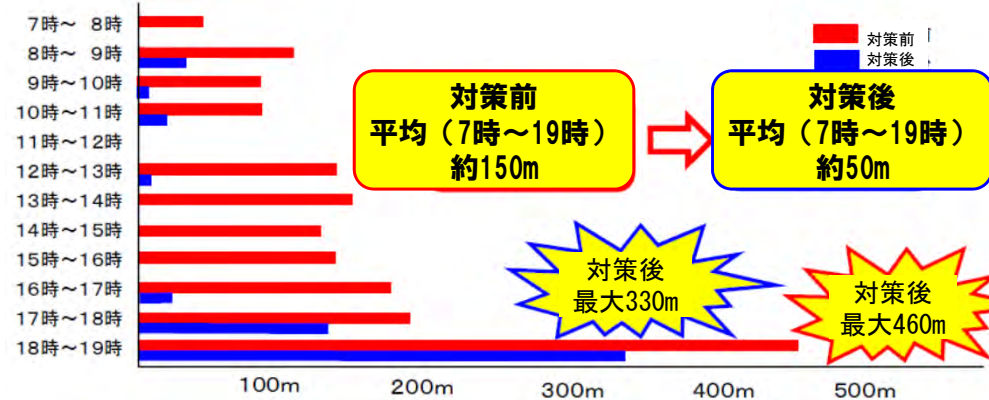
2-3 国道409号(競馬場前交差点)～対策の効果検証～

- 競馬場前交差点上り線の昼間12h渋滞長は、対策前(約150m)→対策後(約50m)と、約100mの減少しています。
- 旅行速度では対策前後で大きく改善しており、特に流入部においては12h平均速度が約5km/h改善しています。

○対策前後の現地状況

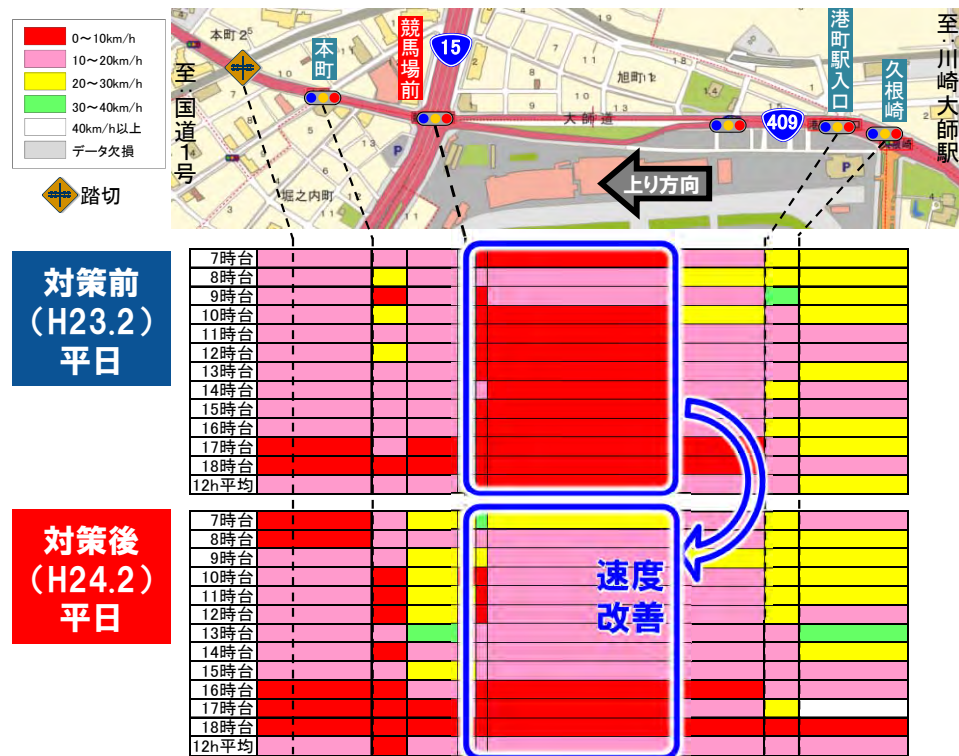


○対策前後の渋滞長



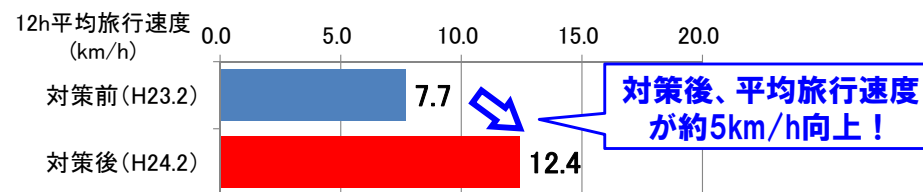
交通量調査 対策前: H22年11月25日(木)
対策後: H24年2月8日(水)

○対策前後における競馬場前交差点流入交通の旅行速度



出典: H23, H24 民間プローブデータ

◆上り流入部



出典: H23, H24 民間プローブデータ

2. 対策完了箇所 の 状況報告

2-4 国道246号 向原 ～対策の内容～

○国道246号 山北バイパス(向原地区)は、平成24年12月20日に開通しました。
開通後1カ月後の交通状況を確認し、対策効果について検証しました。

○概要

国道246号は、東京都千代田区から神奈川県内の内陸部を横断し、静岡県沼津市に至る延長約120kmの主要幹線道路です。
向原地区は、幅員が狭く歩道も未整備であり、歩行者の通行に支障をきたしていましたが、山北バイパス(向原地区)の開通に伴い、現道の交通量はバイパスに転換するとともに、現道の渋滞が解消しました。

○位置



○平面図

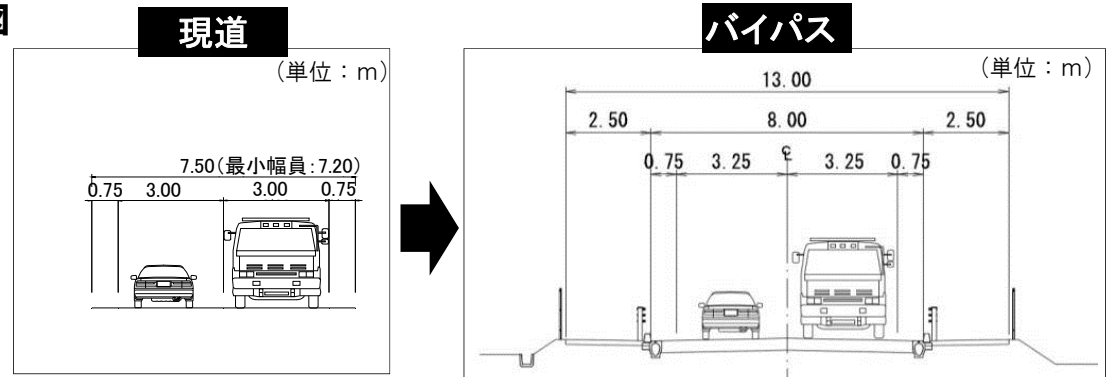


○バイパス写真

(平成25年1月24日現在)



○標準横断面図

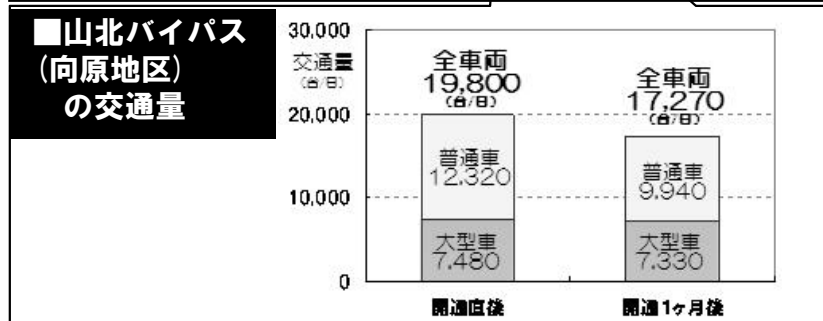
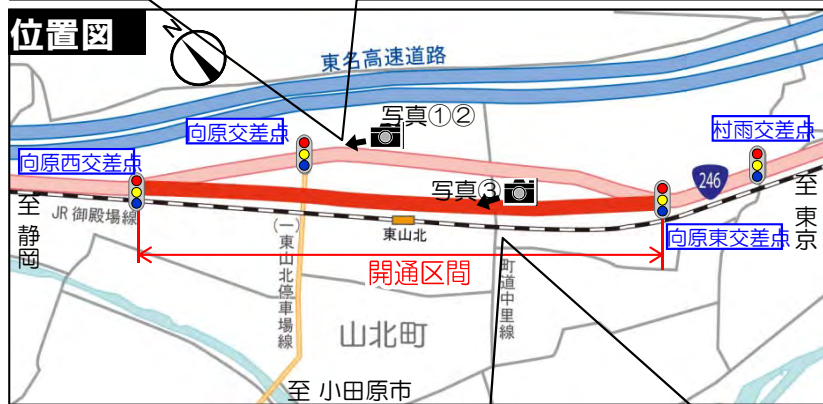
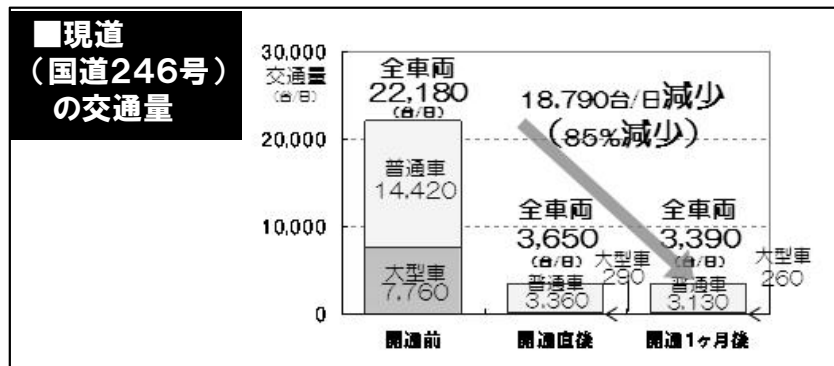


2. 対策完了箇所 の 状況報告

2-4 国道246号 向原 ～対策の効果検証～

- 現道(国道246号)の交通が山北バイパス(向原地区)に転換しました。
- 特に大型車は、大部分が山北バイパス(向原地区)に転換しました。

○現道(国道246号)と山北バイパス(向原地区)の交通量



■現道(国道246号)

写真①: 開通前の現道の様子



平成24年6月29日7時頃撮影

写真②: 開通1ヶ月後の現道の様子



平成25年1月24日7時頃撮影

■山北バイパス(向原地区)

写真③: 開通1ヶ月後のバイパスの様子



平成25年1月24日7時頃撮影

- 調査日
- ・開通前 : 平成24年 6月28日(木) 7時~29日(金) 7時(24時間)
 - ・開通後 : 平成24年12月20日(木) 16時~21日(金) 16時(24時間)
 - ・開通1ヶ月後 : 平成25年 1月24日(木) 7時~25日(金) 7時(24時間)

2. 対策完了箇所 の 状況報告

2-4 国道246号 向原 ～対策の効果検証～

○交通量の転換により、現道(国道246号:向原交差点)の渋滞が解消しました。

○現道(国道246号:向原交差点)の渋滞緩和 (下り方向・朝通勤時)

写真①: 開通前の渋滞の様子

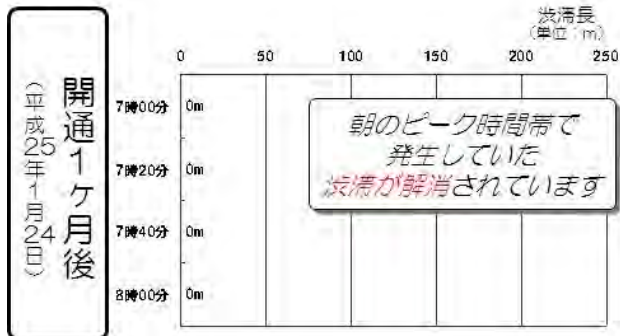
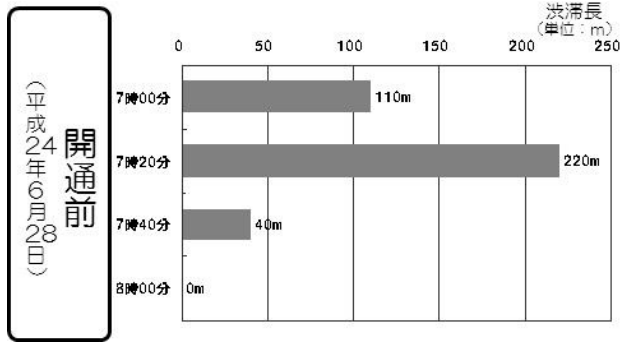


平成24年6月28日7時頃撮影

写真②: 開通1ヶ月後の渋滞の様子



平成25年1月24日7時頃撮影



向原交差点の渋滞状況

国道246号向原交差点で発生していた渋滞は、開通に伴い緩和。



位置図



■調査日・開通前 : 平成24年6月28日(木)朝7時～8時
 ・開通1ヶ月後 : 平成25年1月24日(木)朝7時～8時

※「渋滞長」とは、1回の青信号で捌ききれずに車列が残った長さです。

2. 対策完了箇所 の 状況報告

2-5 国道1号(宮ノ下交差点)～対策の内容～

○国道1号と並行する箱根新道が平成23年7月に無料化しましたので、その効果について検証しました。

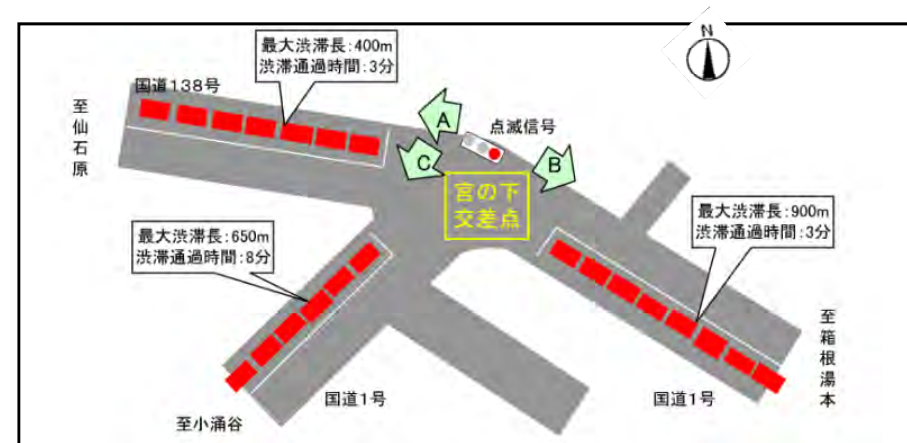
○概要

国道1号宮ノ下交差点は、観光交通により、交通容量を上回る交通が集中し、渋滞が発生していました。道路幅員も狭く、交差点の各方面の縦断勾配が急なため、速度が低下しやすい道路構造となっています。小田原～芦ノ湖間の通過交通が多いことが考えられ、箱根新道の無料化により、交通分散、渋滞緩和を期待されていました。

○位置



○対策前の渋滞状況



○事業の経緯

- 平成22年6月28日 : 無料化社会実験開始
- 平成23年6月20日 : 無料化社会実験一時凍結
- 平成23年7月25日 : 料金徴収期間満了
- 平成23年7月26日 : 恒久的に無料(国土交通省が管理)

写真A



写真B



写真C

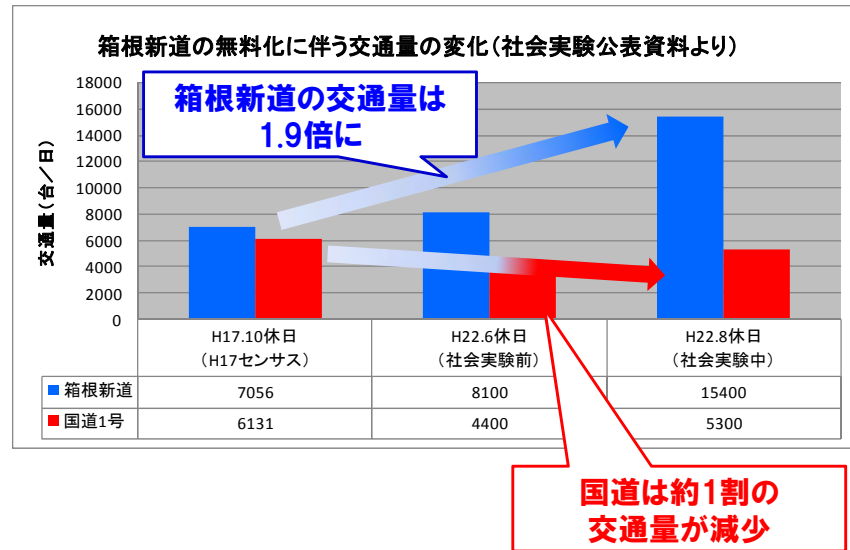


2. 対策完了箇所 の 状況報告

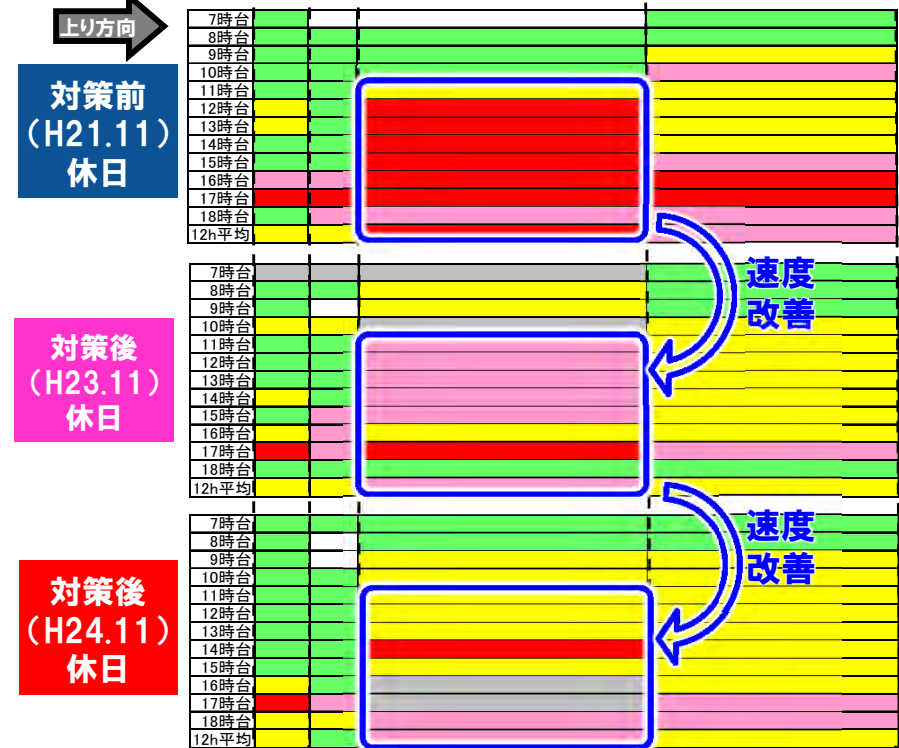
2-5 国道1号(宮ノ下交差点)～対策の効果検証～

- 箱根新道の無料化に伴い、国道1号の交通量は1割減少、箱根新道の交通量は1.9倍に増加しています。
- 上り流入部の平均旅行速度では8.7km/hから19.6km/hと約11km/h向上しています。

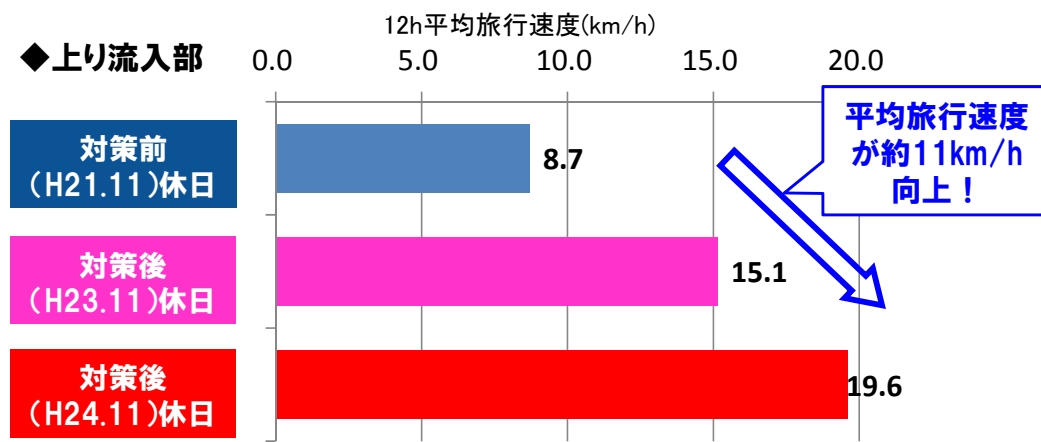
○交通量の変化



○対策前後における宮ノ下交差点流入交通の旅行速度



○対策前後における宮ノ下交差点流入交通の旅行速度



3. H24年度対策実施箇所 の 状況報告(速報)

3-1 国道468号首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の開通

- 国道468号首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の茅ヶ崎JCTから寒川北IC間と海老名ICから相模原愛川IC間が、平成25年3月30日、平成25年4月14日に開通しました。
- 今後、周辺 の 交通状況を分析し、開通の効果を整理する予定です。

○概要

- 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、首都圏の道路交通の円滑化、沿線都市間の連絡強化等を目的とした都心から半径およそ40~60kmの位置に計画されている総延長約300kmの環状の自動車専用道路です。現在までに約170km(H25.4.27現在)が開通しています。

路線名 : 国道468号
首都圏中央連絡自動車道(圏央道)

①開通区間 : 茅ヶ崎JCT(茅ヶ崎市西久保)
~寒川北IC(高座郡寒川町宮山)

開通日時 : 平成25年4月14日(日)15時
延長 : 5.1km
車線数 : 4車線
開通IC・JCT : 茅ヶ崎JCT、寒川南IC※、寒川北IC
アクセス道路 : 新湘南バイパス、(主)伊勢原藤沢線、(主)相模原茅ヶ崎線

②開通区間 : 海老名IC(海老名市中新田)
~相模原愛川IC(相模原市南区当麻)

開通日時 : 平成25年3月30日(土)15時
延長 : 10.1km
車線数 : 4車線
開通IC : 圏央厚木IC、相模原愛川IC
アクセス道路 : 国道129号、(主)相模原町田線

※寒川南ICはハーフICのため、寒川北IC方面への乗り入れ、寒川北IC方面からの降車のみのご利用となります。

■今回開通区間の位置図

