

4 . 事業の必要性および効果

(1) 慢性的な交通渋滞

国道1号原宿交差点は、その前後が横浜新道、新湘南バイパスといった自動車専用道路で整備されており、多様な交通(通過、内外、内々)が集中し渋滞しています。本事業区間は、県内渋滞ワースト1で、その渋滞損失額は年間約100億円になります。



図 原宿交差点における渋滞状況

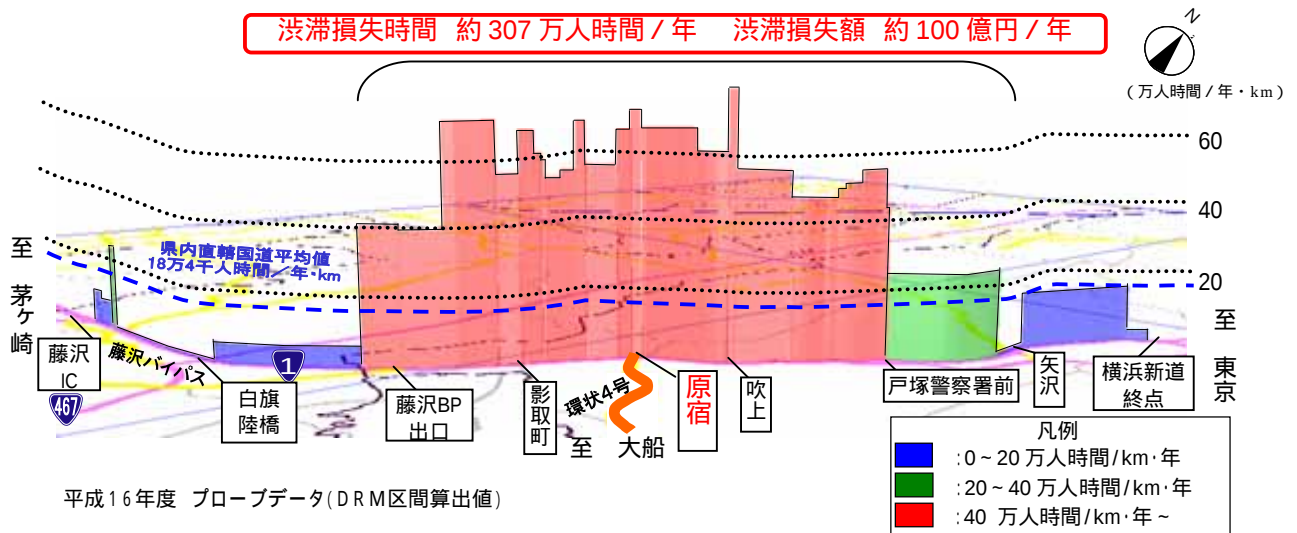
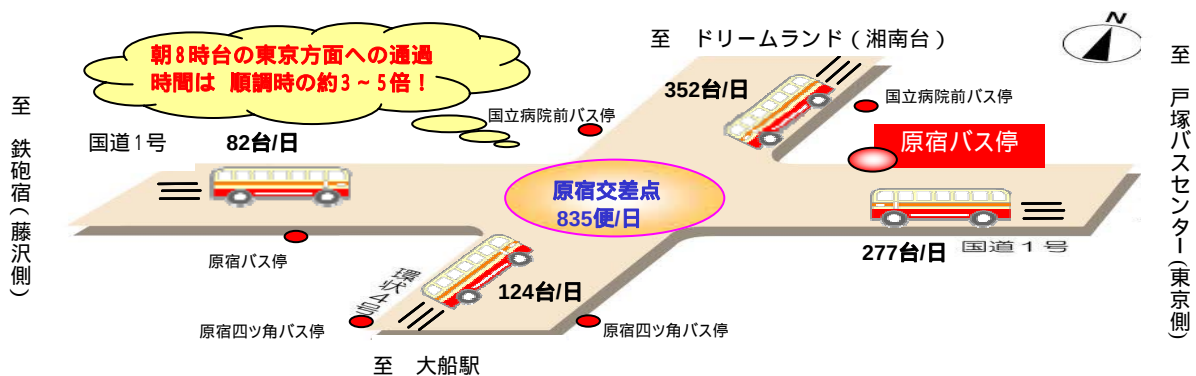


図 国道1号原宿交差点付近渋滞損失時間図

- ・朝のピーク時は2分に1台の路線バスが原宿交差点を通過。



■ バスの遅延時間 [原宿バス停 : 東京方面]

戸塚バスセンター行き	距離 (km)	所要時間(分)		時間比
		混雑時	順調時	
鉄砲宿バス停 ~ 原宿バス停	2.3	30	6	5.0倍
ドリームランド ~ 原宿バス停	1.7	16	6	2.7倍

* 平成18年10月調査 混雑時:平日8時台、順調時:休日6~8時台

参考:原宿バス停(戸塚バスセンター行き)

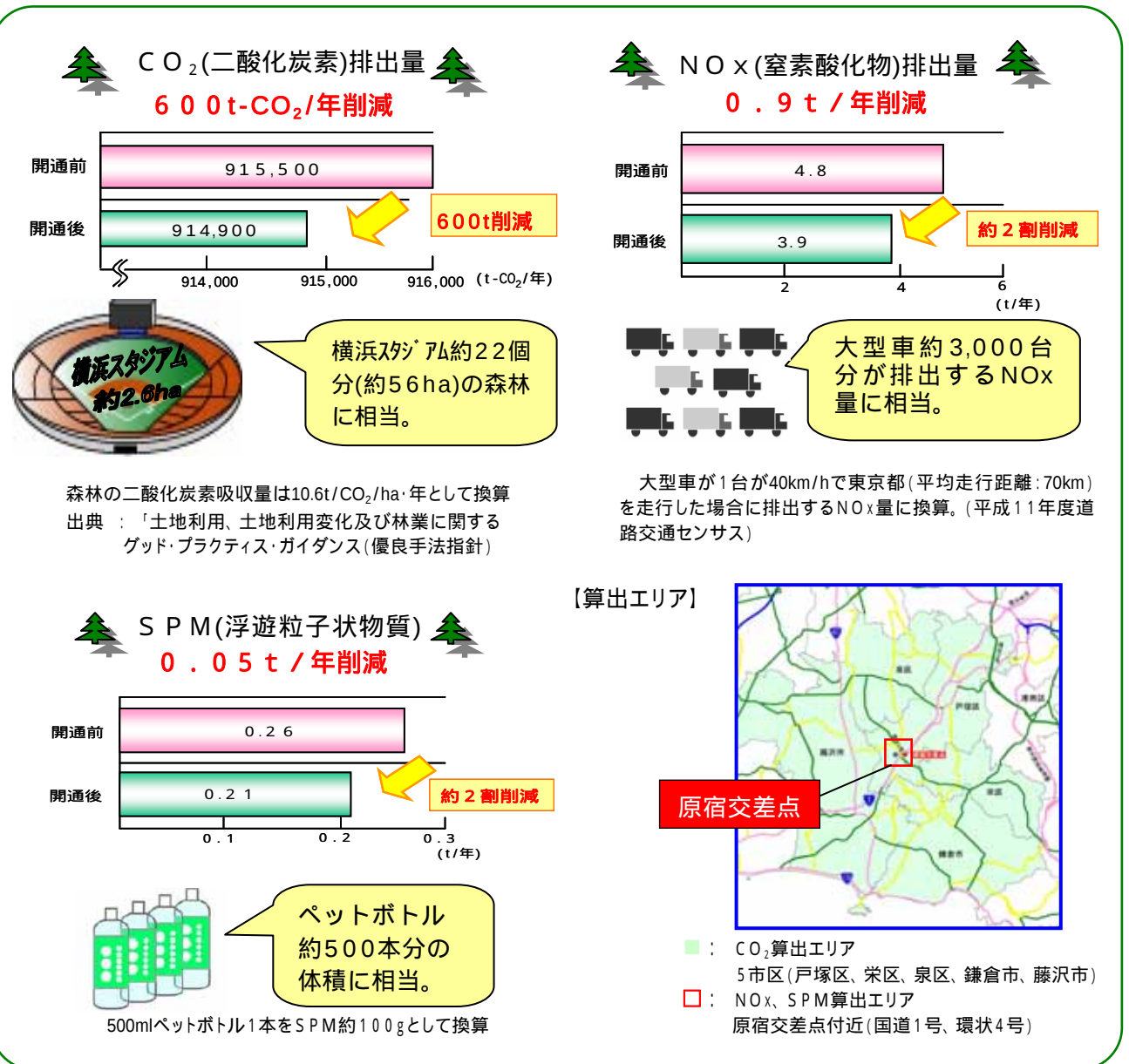
1. 運行回数:252便/日

うちピーク時(7~8時):31便

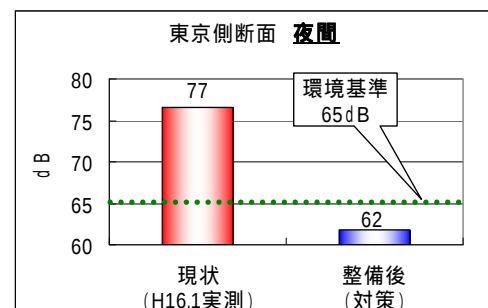
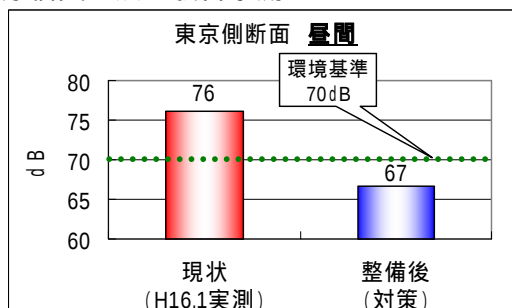
2. 乗車数:1088人/日、降車数122人/日

(2) 沿道環境

国道1号原宿交差点の立体化整備により沿道の大気環境及び交通騒音の改善が期待されます。



■ 原宿交差点の騒音予測



(3) 交通安全性

国道1号原宿交差点周辺における死傷事故率は、原宿交差点において最も大きく、渋滞に起因する追突事故25件/4年(41%)や主に交差点内で発生する右左折・出会い頭の事故26件/4年(42%)が多く発生しています。

原宿交差点周辺の生活道路が、渋滞を避ける抜け道として利用されています。このため、通学の学生等が危険な状況にさらされています。

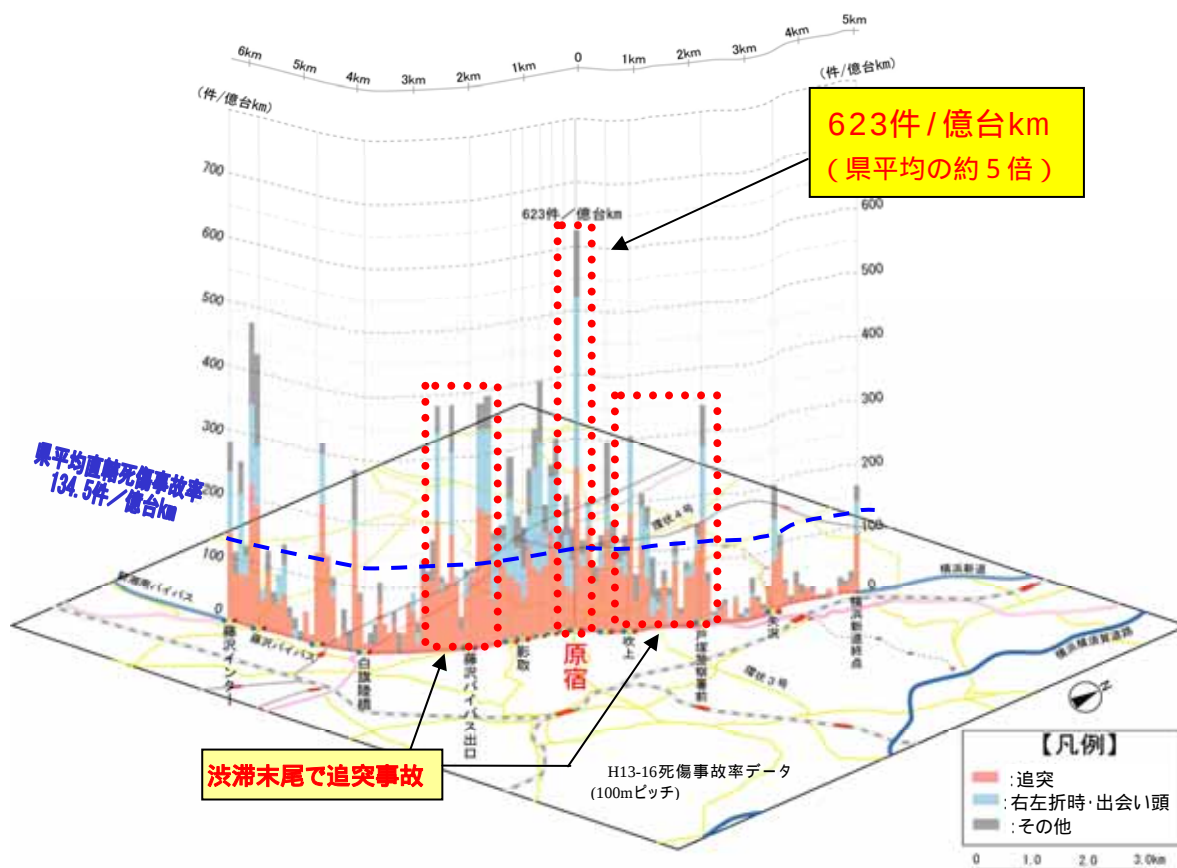


図 国道1号原宿交差点周辺の死傷事故率分布

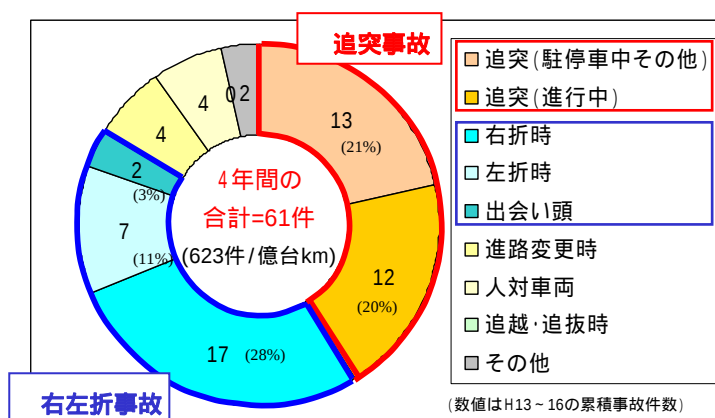


図 原宿交差点における事故類型別の死傷事故件数



写真 生活道路への迂回車両

(4) 横浜以東と藤沢・湘南以西のアクセス状況

本事業区間は、自動車専用道路には含まれた区間であり、横浜以東と藤沢・湘南以西のアクセス強化のために、この区間の混雑緩和が重要な課題といえます。

原宿交差点を立体化することにより、国道1号と交差する環状4号の交差点通過時間が減少し、幹線機能の向上が図られます。

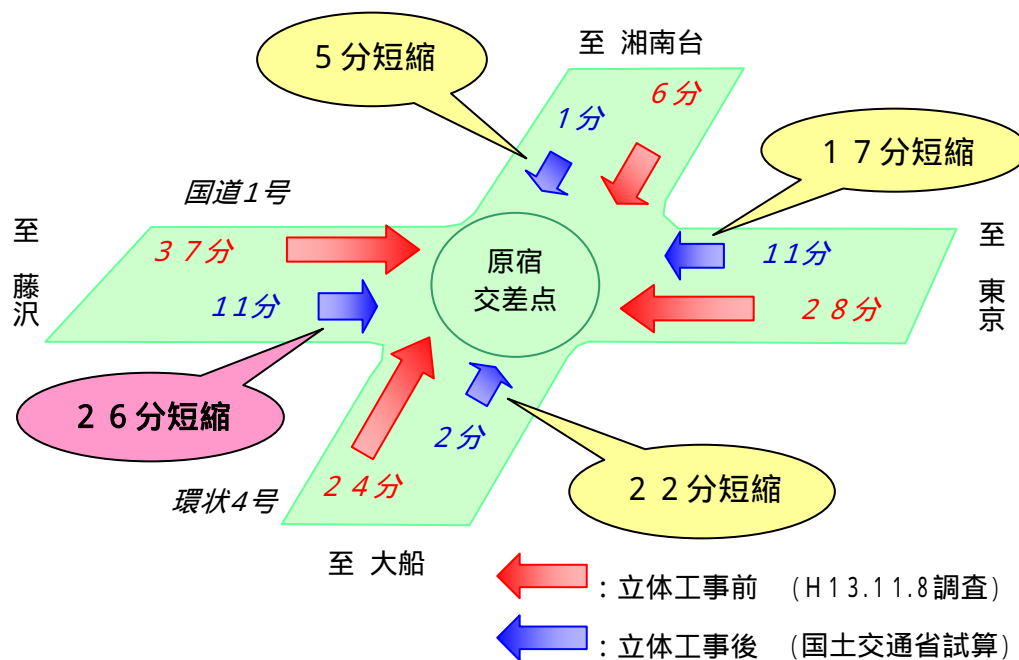


図 交差点通過時間の短縮