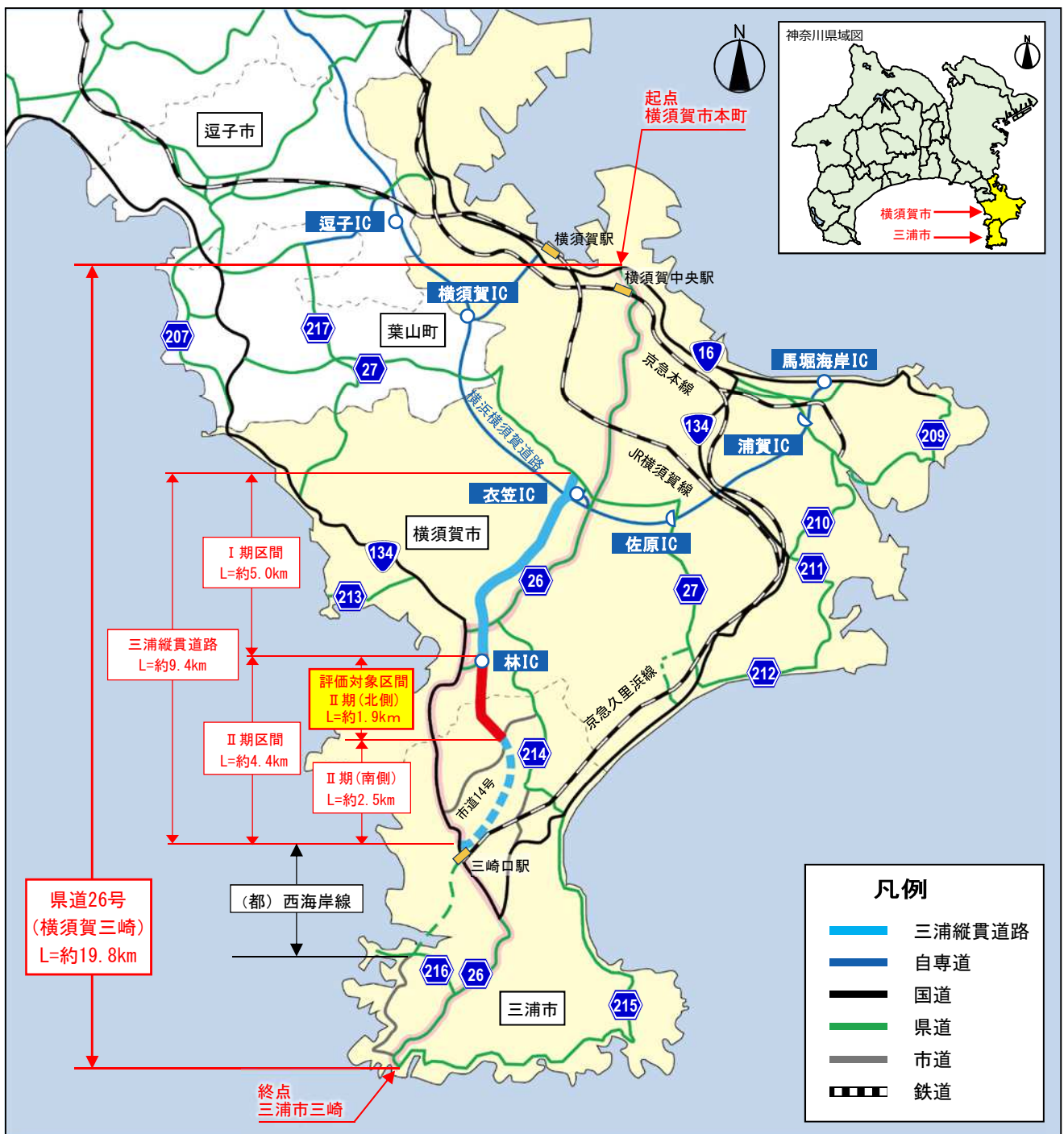


◆ 事業概要

1. 概要

1) 全体の概要

- ・ 本路線は、横須賀市本町を起点とし、三浦市三崎に至る延長約19.8kmの幹線道路である。
- ・ 本路線は、三浦半島の骨格となる南北軸として、地域経済の活性化や交流連携を支える重要な路線である。
- ・ 本路線のうち、横浜横須賀道路の衣笠ICから京急久里浜線の三崎口駅付近までの約9.4kmの区間について、バイパス道路となる三浦縦貫道路を整備している。



2) 評価対象事業の概要

- ・ 評価対象区間は、三浦縦貫道路のⅡ期区間 約4.4kmのうち、横須賀市林四丁目から三浦市初声町高円坊までの延長約1.9kmである。
- ・ 本事業は、横浜横須賀道路の衣笠ICに直結するⅠ期区間（平成12年供用開始）に続く、Ⅱ期の北側区間、約1.9kmを整備したものである。



3) 評価対象事業の位置づけ

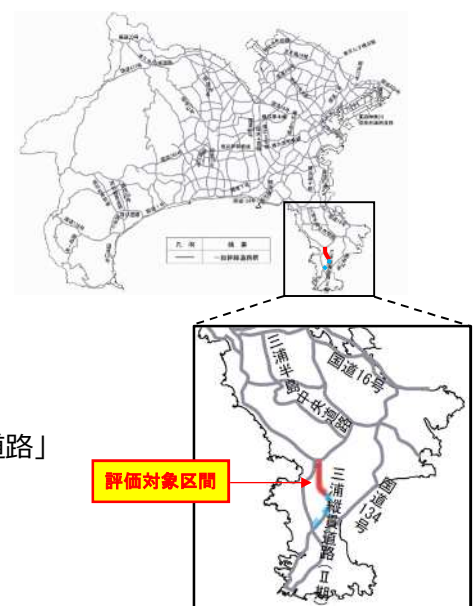
ア) 県の計画：

- ・ かながわグランドデザイン実施計画
「交流幹線道路網の整備」として位置づけ
- ・ かながわ交通計画
「一般幹線道路網の整備」として位置づけ
- ・ 改定・かながわのみちづくり計画
「交流幹線道路網の整備」として位置づけ

イ) 市の計画：

- ・ 横須賀市都市計画マスタープラン
「高速交通で広域圏と連絡する都市の主軸となる幹線道路」として位置づけ
- ・ 三浦市都市計画マスタープラン
「主要幹線道路（広域都市軸）」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〉

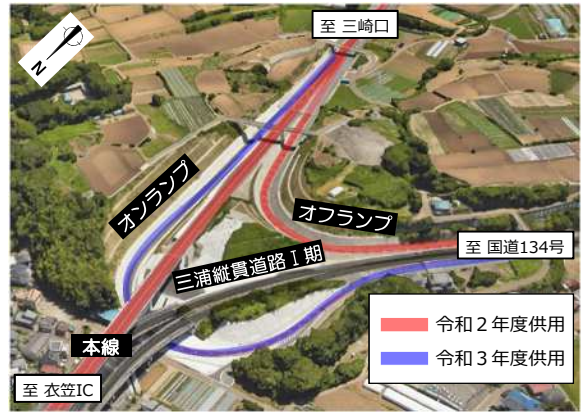


2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・平成 6年度 都市計画決定
- ・平成16年度 事業着手
- ・平成17年度 用地取得開始
- ・平成20年度 工事着手
- ・平成24年度 埋蔵文化財調査着手
- ・令和 元年度 埋蔵文化財調査完了
- ・令和 2年度 本線及び林IC上りオフランプを供用
- ・令和 3年度 林IC下りオンランプを供用

〈林 I C〉本線とランプの接続状況



出典：Google Earth

2) 必要性

- ・三浦半島は、半島中央部に丘陵が連なる地形的な制約から、海岸沿いの幹線道路で道路網が形成されており、国道134号などでは慢性的な交通渋滞が発生していることから、本路線の整備が必要であった。
- ・三浦半島地域は、三方を海に囲まれ、変化に富んだ海岸線と豊かなみどりがあり、多くの観光客が訪れることや、農水産業が盛んであることから、観光振興や物流の円滑化につながる幹線道路として、横浜横須賀道路にアクセスする本路線の早期整備が望まれていた。

3. 事業の目的

- ・三浦半島地域の交通渋滞の緩和
- ・横浜横須賀道路へのアクセス強化
- ・農業・漁業や観光などの地域産業・経済の活性化への寄与

〈標準横断面図〉



4. 事業の内容

- 1) 起 終 点：横須賀市林四丁目～三浦市初声町高円坊
- 2) 事業延長：約1.9km
- 3) 幅 員：13.0m
- 4) 交 通 量：計画交通量 7,500台/日（令和12年推計）
8,600台/日（令和22年推計）
現況交通量 5,081台/日※（令和7年調査）
※12時間交通量に昼夜率（R3道路交通センサス1.23）を掛けて算出

〈事業地周辺の状況〉

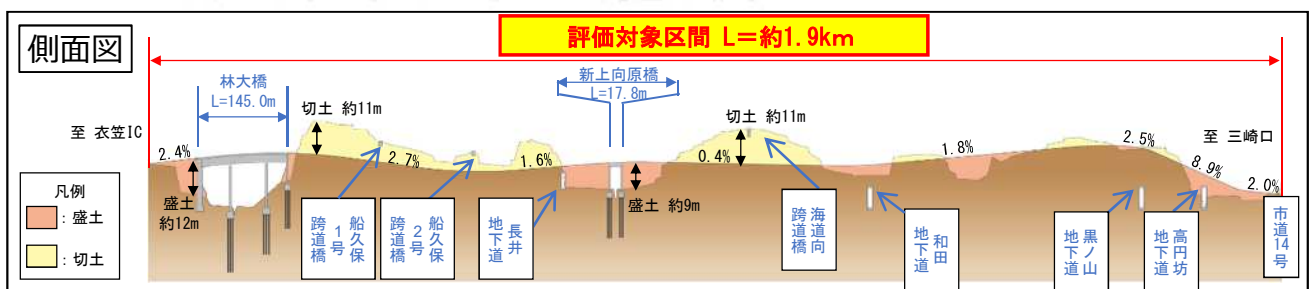
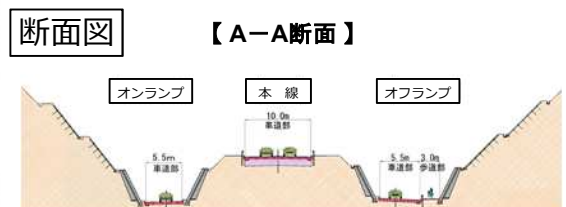
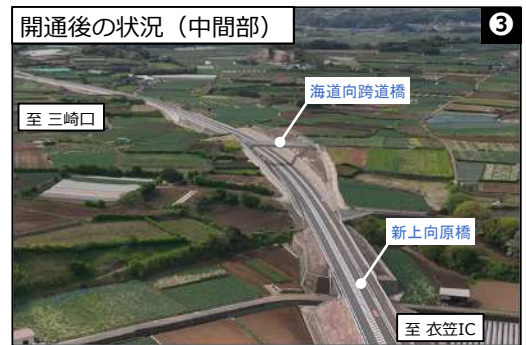
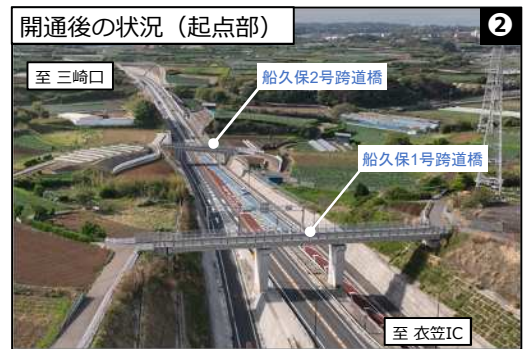


〈工事中の状況〉



5. 事業実施にあたって配慮した項目

- ・評価対象区間は、道路の建設により農地分断が生じるため、営農に支障が出ないように、跨道橋や側道を整備した。また、工事期間中も農地へアクセスできるよう、迂回路を設置した。
- ・評価対象区間は、延長約1.9kmと長く、工事車両が進入できる大きな道路が起点側と終点側の2箇所に限られる中、工事の佳境には、最大14社による同時施工を行うことになったが、早期に完成できるよう、区間全体の工事手順の調整や工程管理を綿密に行った。
また、他工区区間の車両通行スペースを常に確保しながら工事を行った。
- ・本線及び林 I C 上りオフランプを先行して供用することで、事業効果を早期に発現させた。
- ・本県におけるインフラ D X 推進の先駆的取組として、県内初の I C T 活用工事を実施した。



◆ 評価の視点

1. 事業の投資効果

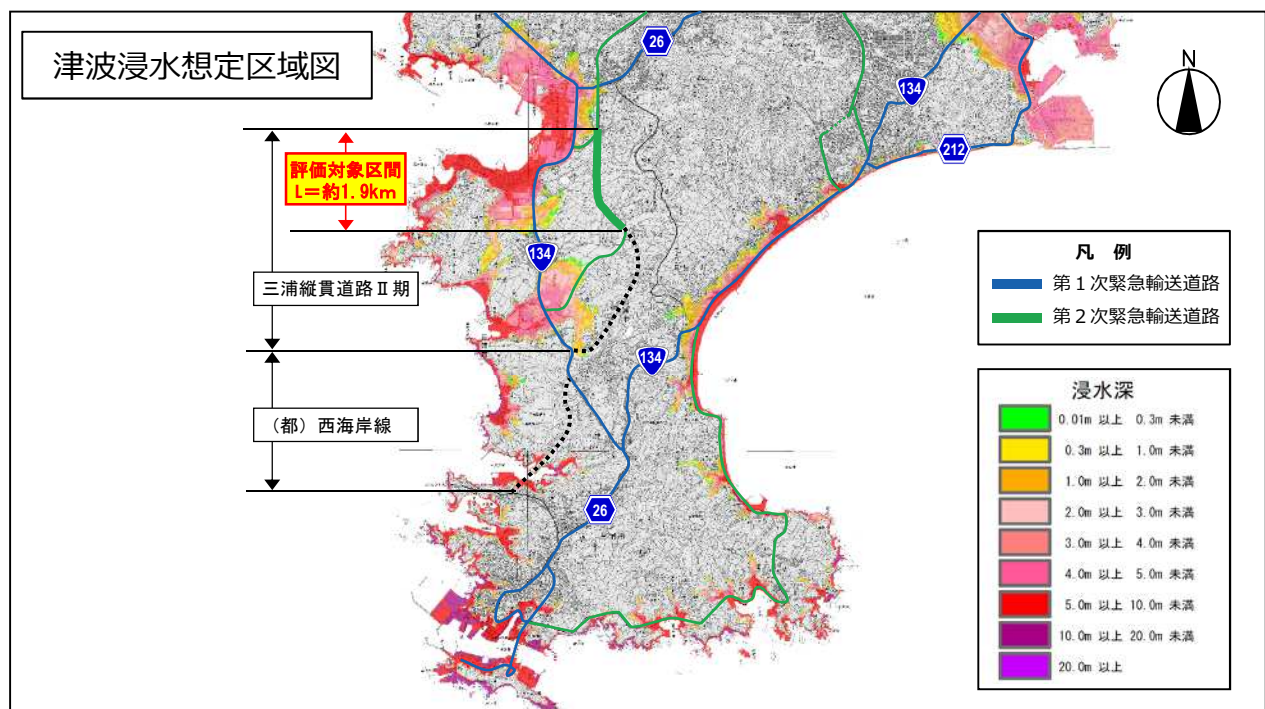
1) 費用対効果

事業期間	事業化年度	H16年度	用地着手	H17年度	供用年度	(再評価時) R元年度	事業期間変動率
	都市計画決定	H6年度	工事着手	H20年度		(実績) R2年度	
事業費	再評価時	(名目値)	80.0億円	実績	(名目値)	119.5億円	事業費変動率 (実質値)
		(実質値)	88.9億円		(実質値)	137.5億円	
事業期間・事業費変更理由		事業期間変更理由：埋蔵文化財調査範囲の拡大 事業費変更理由：労務単価及び資材単価の高騰、埋蔵文化財調査範囲の拡大、地盤改良工事の追加					
(再評価時) 費用対効果分析結果	B/C 1.3 (社会的割引率4%)	総費用 内訳 事業費 維持管理費	85億円 83億円 2.7億円	総便益 内訳 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	108億円 76億円 22億円 10億円	基準年 H27年	
	経済的内部収益率【EIRR】5.1%						
(事後評価時) 費用対効果分析結果	B/C 1.3 (社会的割引率4%)	総費用 内訳 事業費 維持管理費	183億円 176億円 7億円	総便益 内訳 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	231億円 186億円 34億円 12億円	基準年 R7年	
	B/C 2.0 (社会的割引率1%)	総費用 内訳 事業費 維持管理費	169億円 158億円 11億円	総便益 内訳 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	344億円 277億円 50億円 17億円		
	経済的内部収益率【EIRR】5.2%						
事業遅延による費用・便益の変化と損失額		費用増加額	一 億円	便益減少額	11億円	損失額 11億円	

2) 総合的な効果

ア) 防災

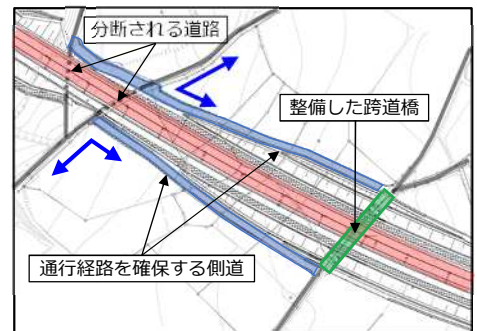
- 評価対象区間の西側では、国道134号が第1次緊急輸送道路に指定されているが、その一部は津波の浸水想定区域を通過しており、津波発生時には浸水する可能性があるため、本区間を整備したことにより、災害時の代替路線としての効果や、支援物資の輸送力強化が期待できる。



イ) 行政コストの削減

- ・ 評価対象区間を横断する既存道路が17箇所あり、原状回復の必要があったが、地元の理解を得て10箇所を集約し、分断される道路は側道を整備して通行経路を確保することで、跨道橋や地下道の建設費用を削減した。

〈既存道路を集約した例〉



ウ) 安全・安心・利便性

- ・ 評価対象区間の供用により、既存の道路に集中していた交通が分散し、国道134号、県道214号の交通渋滞が緩和された。

エ) 地域の活性化

- ・ 評価対象区間の供用により、横浜横須賀道路の衣笠ICへ直結し、他地域とのアクセスが強化されたため、三浦半島地域の観光や農水産業などの地域産業・経済の活性化が期待される。

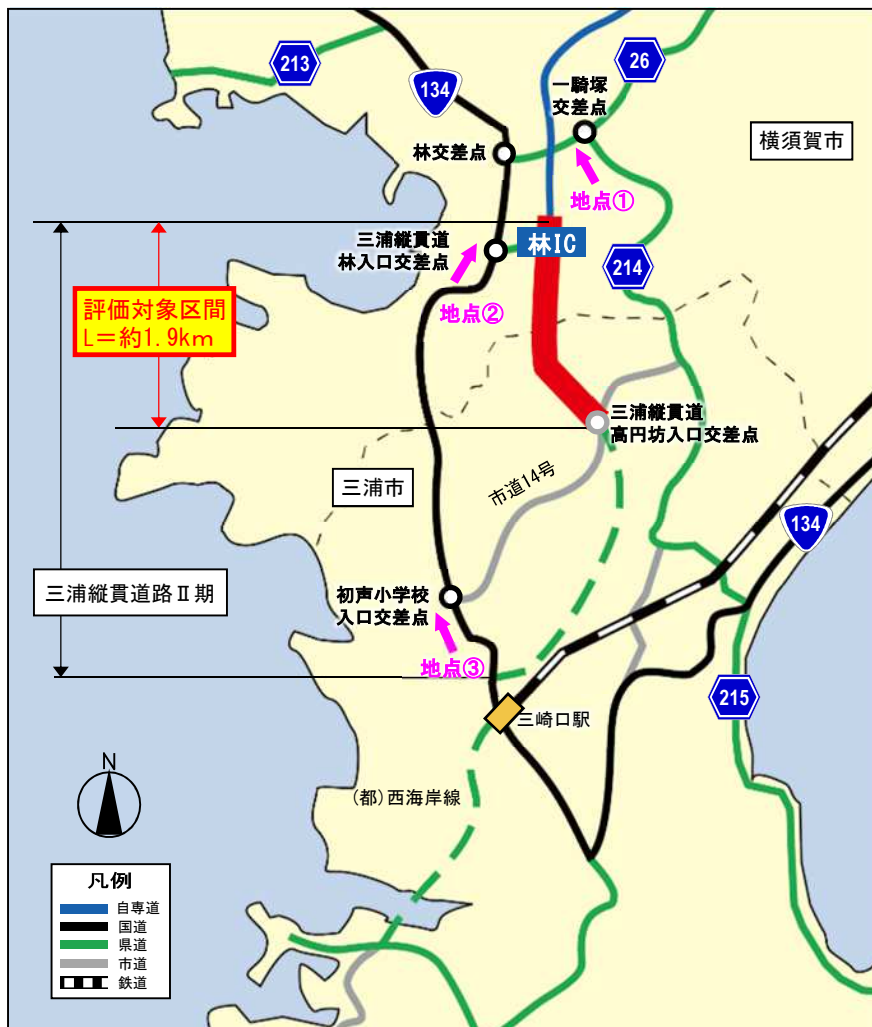
オ) 景観

- ・ 評価対象区間は、元々の起伏のある地形を大きく改変せず、また、高架構造を極力少なくする縦断計画とし、良好な田園風景に圧迫感を与えないように配慮した。

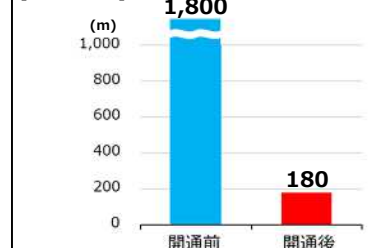
カ) 関連事業による効果

- ・ 評価対象区間に続く三浦縦貫道路Ⅱ期の南側区間や、（都）西海岸線を整備することにより、三浦半島地域のさらなる渋滞緩和や地域産業・経済の活性化が期待される。

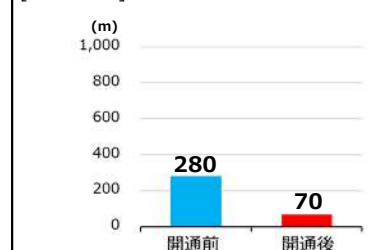
〈既存道路の主要交差点における渋滞長の変化〉



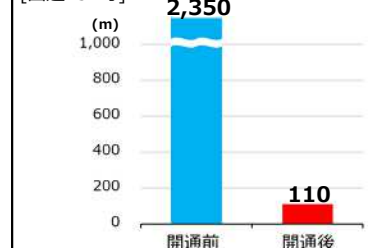
地点①：一騎塚交差点（南側）
[県道214号]



地点②：三浦縦貫道林入口交差点（南側）
[国道134号]



地点③：初声小学校入口交差点（南側）
[国道134号]



開通前：R2.8.2（日）、開通後：R7.4.19（土）

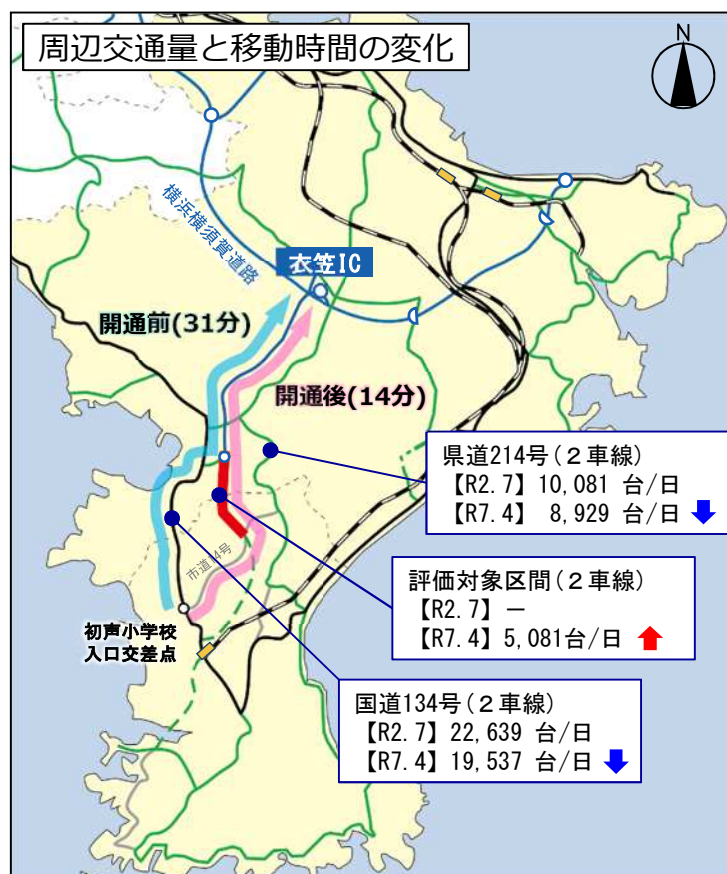
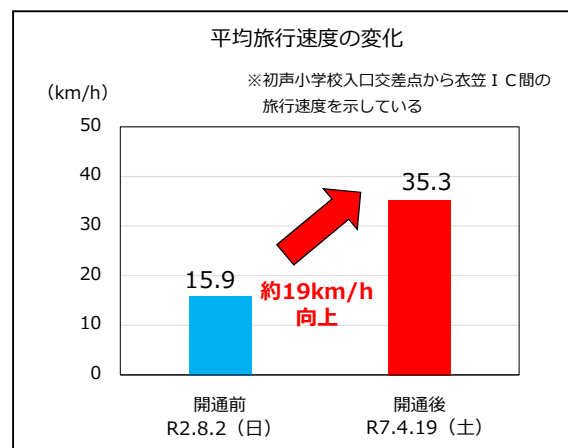
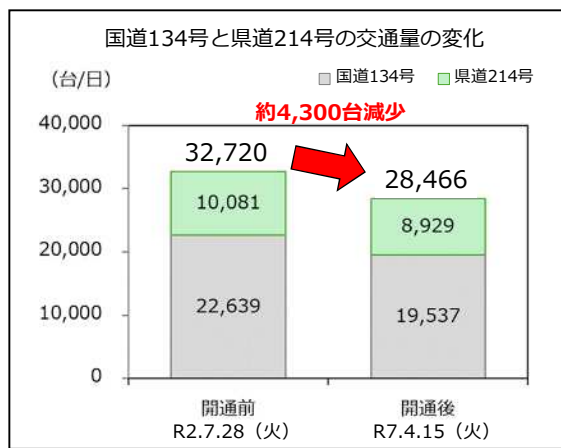
※渋滞長は、観測時間（7時～19時）内における最大の延長

3) 費用対効果の分析の算定根拠となった要因の変化

- ・ 交通量推計における将来OD表の更新
 - ・ 費用便益分析マニュアルの改訂（令和7年2月改定）
- （なお、基準年の更新により、再評価時と事後評価時で総費用・総便益が異なる。）

4) 事業の効果の発現状況

- ・ 評価対象区間の開通前（令和2年7月）と開通後（令和7年4月）の交通量を比較すると、既存の道路に集中していた交通が分散し、国道134号及び県道214号では、交通量が合計約4,300台/日減少した。また、評価対象区間の令和7年4月の交通量は約5,000台/日であった。
- ・ 開通した評価対象区間を利用することで、初声小学校入口交差点から横浜横須賀道路の衣笠ICまでの平均旅行速度が約19km/h向上し、移動時間が31分から14分に短縮した。



※日交通量は、交通量調査結果（12h交通量）に昼夜率（R3センサス値）を掛けて算出

2. その他

1) 事業実施による環境の変化

- ・ 周辺道路の交通渋滞が緩和されたことにより、沿道の生活環境の改善や、路線バスの定時性向上が図られた。

〈国道134号 初声小学校入口交差点の渋滞状況〉



2) 社会経済情勢の変化

- ・ 評価対象区間が接続する三浦市の初声地区では、事業所数が平成24年から令和3年で約17%増加し、従業員数も約1,000人増加している。
- ・ 三浦市の観光客数は、令和元年の約610万人から、コロナ禍の影響で、令和2年は約400万人と減少していたが、令和5年には約470万人と回復傾向にある。

3) 関係する地方公共団体等の意見

ア) 横須賀市：

- ・ 三浦縦貫道路林入口交差点周辺の国道134号の渋滞が解消した。

イ) 三浦市：

- ・ 土日における初声小学校入口交差点周辺の国道134号の渋滞が大きく減少した。
- ・ アクセス向上や地域経済の活性化、防災の観点からも絶大な効果をもたらすことから、三浦縦貫道路Ⅱ期の南側区間及び（都）西海岸線の早期整備を要望する。

ウ) 京浜急行バス：

- ・ 国道134号林交差点の右折待ち渋滞が減り、バスの定時性が向上した。

○ 対応方針（案）

- ・ 本事業は、周辺道路の渋滞緩和や、横浜横須賀道路へのアクセス向上など、事業効果が想定どおり発現していると判断できるため、改善措置及び事後評価を再度行う必要性は認められない。
- ・ しかしながら、今後、観光客数の増加などにより、交通量が増加する可能性もあるため、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

- ・ バイパス整備により、広大な農地を分断することになったが、営農に支障が出ないように、跨道橋や側道を整備し、工事期間中も迂回路を設置するなど、地域の実情に配慮した取組を行い、地元の理解を得て、事業を円滑に進めることができた。
- ・ 工事用進入路の箇所が限定される場合であっても、事業全体の工事手順の調整や工程管理を綿密に行い、他工区の車両通行スペースを常に確保することで、工事の佳境には最大14社による同時施工を行い、早期に工事が完成できた。
- ・ 事業区間のうち、本線と林ⅠCの下りオフランプを供用できる段階で、部分供用したことにより、本事業の効果を早期に発現することができた。
- ・ 県発注工事で初めてICT活用工事を実施し、本県におけるインフラDX推進の普及啓発に大きく貢献した。
- ・ こうした取組が、今後の類似事業のレッスンになると考える。