

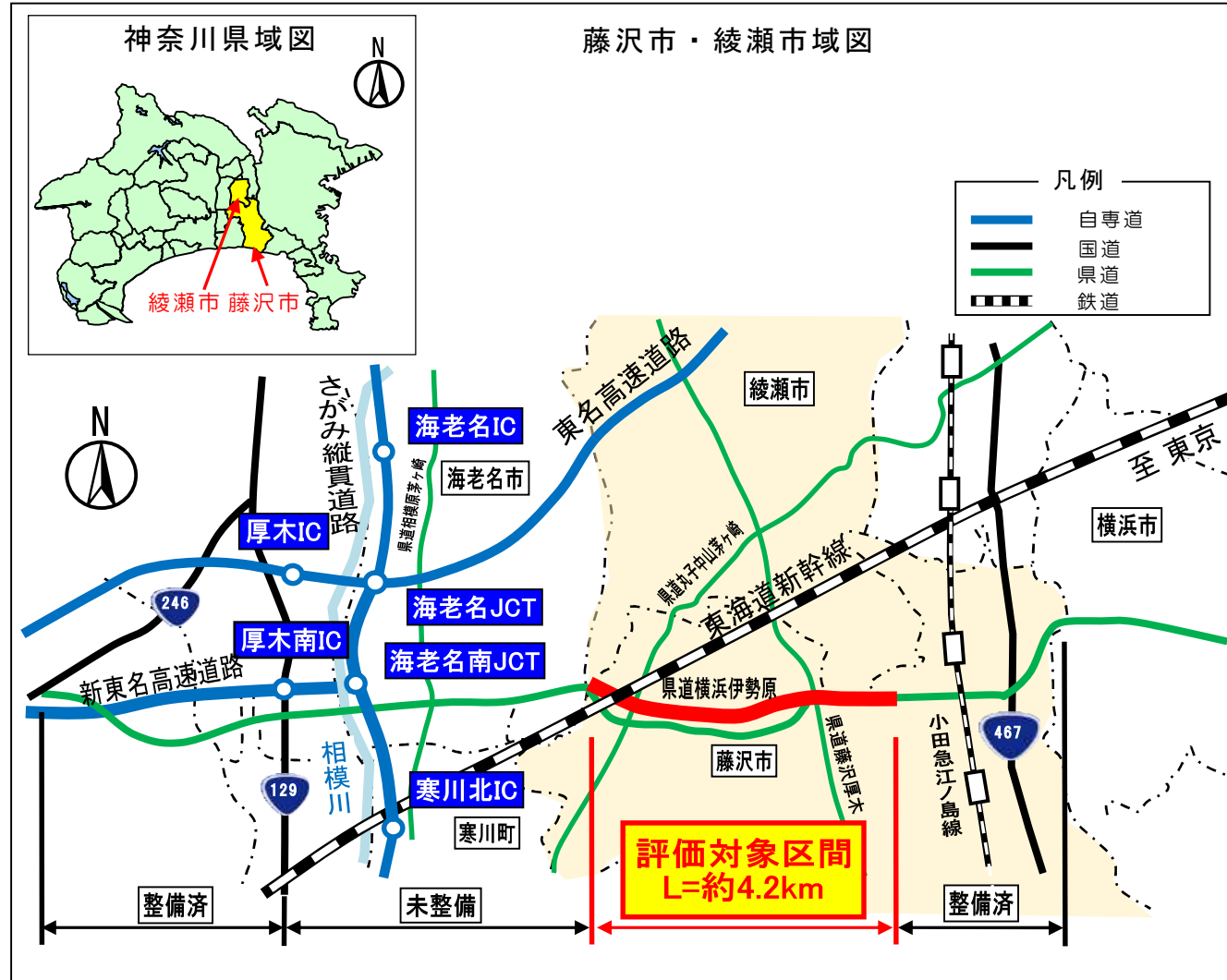
No. 12 県道22号 横浜伊勢原（用田バイパス）道路改良事業

◆ 事業概要

1. 概要

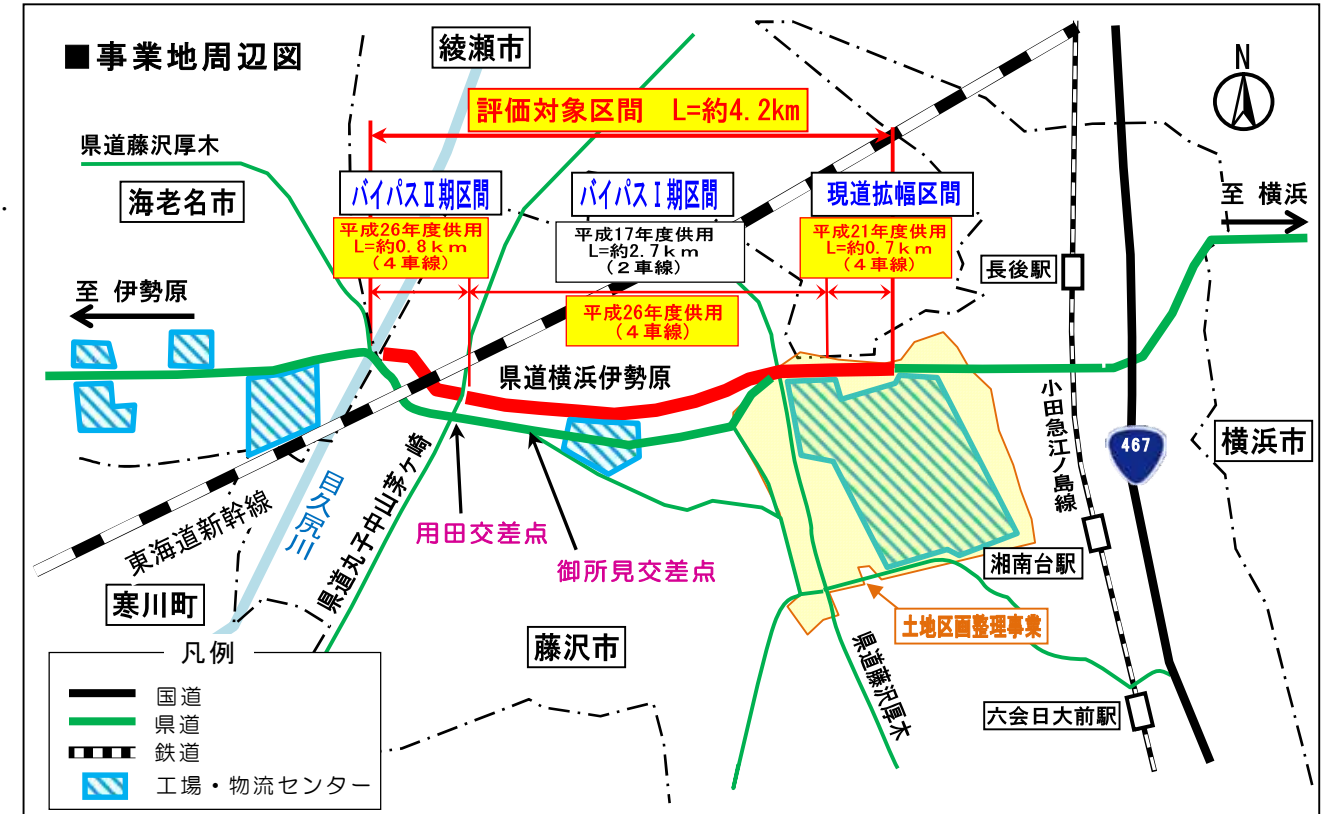
1) 全体の概要

- ア) 本路線は、横浜市磯子区の国道16号を起点とし、藤沢市、海老名市、厚木市を通過し、伊勢原市下糟屋の国道246号に至る、延長約32.3kmの幹線道路である。
- イ) 「第1次緊急輸送道路」に指定されている。



2) 評価対象事業の概要

- ア) 評価対象区間は、藤沢市下土棚から綾瀬市吉岡までの延長約4.2kmであり、東海道新幹線及び一級河川目久尻川と交差する4車線の道路改良事業である。
- イ) 4車線の現道拡幅整備及びバイパス整備を進め、バイパスⅠ期区間約2.7kmについては、平成17年度に2車線で暫定供用を行い、現道拡幅区間約0.7kmについては、平成21年度に4車線で供用を開始した。その後、平成26年度にバイパスⅠ期区間、Ⅱ期区間約3.5kmについて4車線供用を行い、全線4車線が完成した。



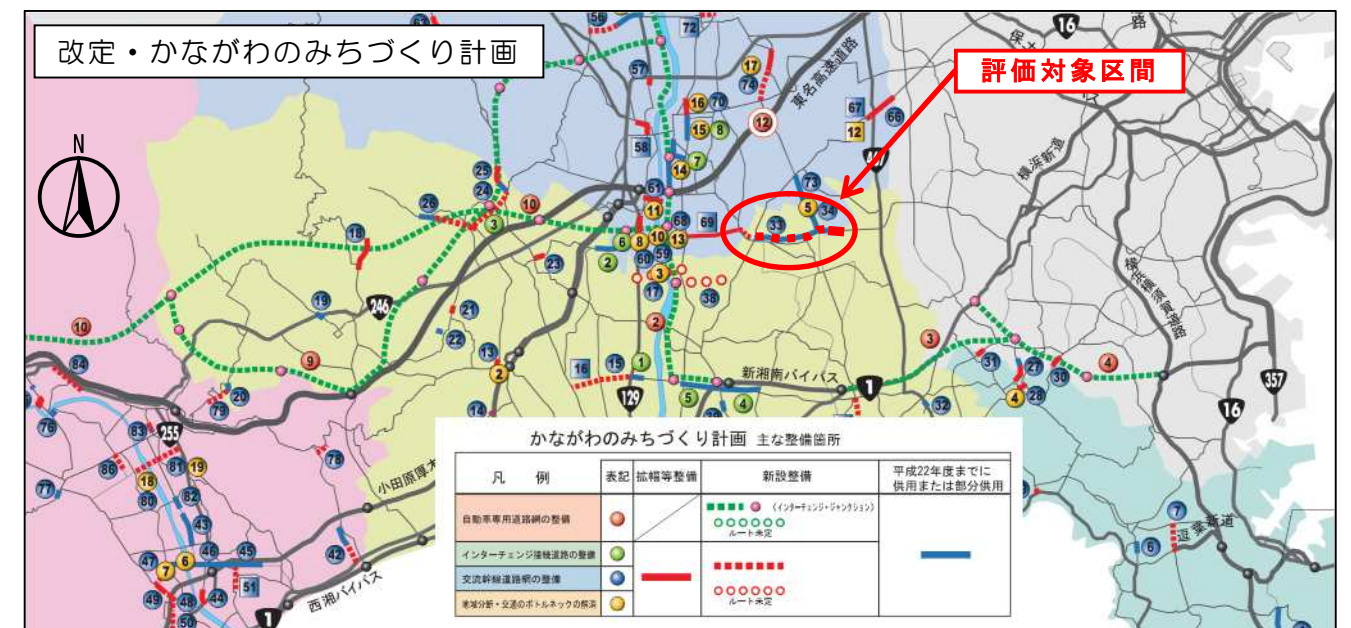
3) 評価対象事業の位置づけ

ア) 県の計画:

- a) かながわグランドデザインに位置づけ〔平成24年7月〕
- ・「交流幹線道路網の整備」として位置づけ
- b) かながわ交通計画（交通施策に関する部門別計画）〔平成19年10月〕
- ・「多車線機能を有する一般幹線道路網の構築」として位置づけ
- c) 改定・かながわのみちづくり計画（かながわ交通計画の道路部門実施計画）〔平成24年3月〕
- ・「交流幹線道路網の整備」として位置づけ

イ) 市の計画:

- a) 藤沢市都市マスタープラン〔平成23年3月〕
- ・「広域交通体系の整備」として位置づけ



No. 12 県道22号 横浜伊勢原（用田バイパス）道路改良事業

2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・昭和36年度：都市計画決定
- ・平成 元年度：都市計画変更
- ・平成 元年度：用地取得開始
- ・平成 4年度：工事着手
- ・平成17年度：暫定2車線供用開始（バイパスⅠ期区間）
- ・平成21年度：4車線供用開始（現道拡幅区間）
- ・平成26年度：4車線供用開始（バイパスⅠ期・Ⅱ期区間）

2) 必要性

- ア) 県央地域における東西方向の幹線道路であり、「多車線機能を有する一般幹線道路網」として、本路線の整備が必要であった。
- イ) 横浜西部地域、藤沢北部地域から、新東名高速道路、さがみ縦貫道路への交通が増えることが想定されるため、本路線の整備が必要であった。
- ウ) 現道が県道藤沢厚木と一部重複し、県道丸子中山茅ヶ崎と用田交差点で交差することから、この付近を中心に慢性的な渋滞が発生していた。また、歩道幅員が狭く一部歩道が未整備の箇所もあるため、近隣住民の生活道路としての安全性の確保が急務であった。

3. 事業の目的

- 1) 県央地域における東西交通軸の交流・連携の強化
- 2) 歩道整備による歩行者・自転車の安全性の確保

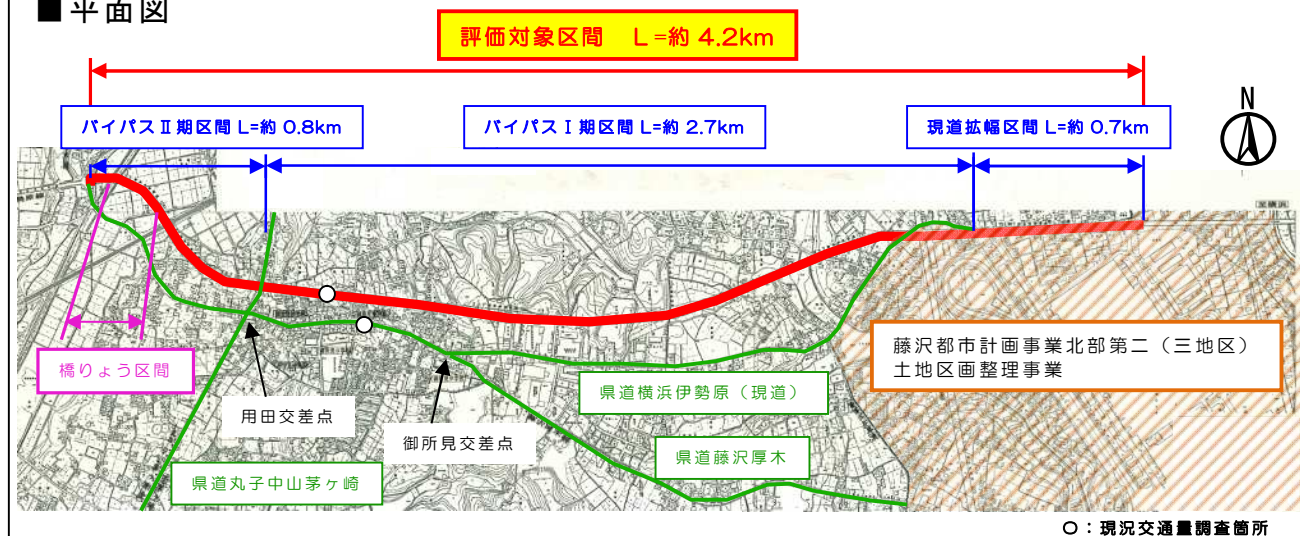
4. 事業の内容

- 1) 起 終 点：藤沢市下土棚 ～ 綾瀬市吉岡
- 2) 事業延長：約4.2km
- 3) 幅 員：25.0m
- 4) 交 通 量：計画交通量：25,900～45,000台/日（平成42年推計）
現況交通量：14,107台/日（平成27年全国道路・街路交通情勢調査）
※12時間交通量に昼夜率(平成27年全国道路・街路交通情勢調査1.28)を掛けて算出
11,985台/日（平成27年全国道路・街路交通情勢調査）※現道
※12時間交通量に昼夜率(平成27年全国道路・街路交通情勢調査1.34)を掛けて算出
- 5) 道路規格：第4種第1級
- 6) 設計速度：60km/h
- 7) 車 線 数：4車線
- 8) 歩道形態：両側歩道
- 9) 主な工種：道路改良工、橋りょう工（1橋）

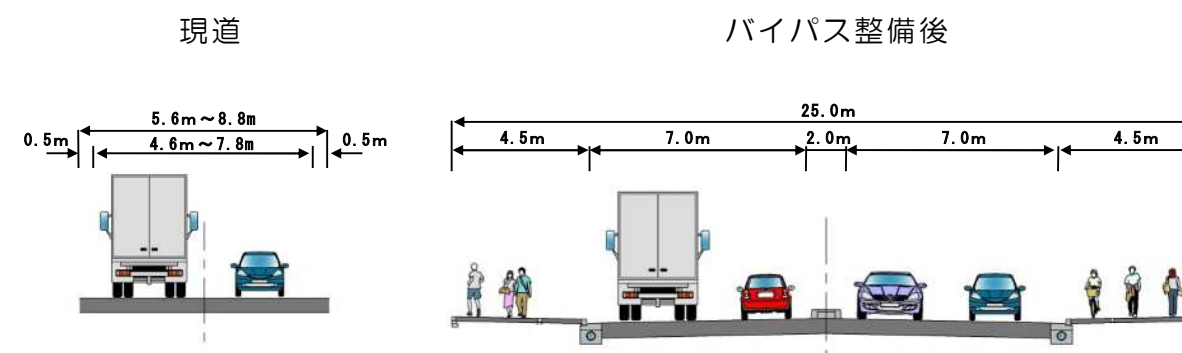
5. 事業実施にあたって配慮した項目

- 1) 事業効果の早期発現を図るため、平成 17 年度にバイパスⅠ期区間を暫定2車線で、平成 21 年度に現道拡幅区間を4車線で供用開始した。
- 2) バイパスⅠ期区間の一部、及び、現道拡幅区間について、藤沢市の藤沢都市計画事業北部第二（三地区）土地区画整理事業区域内の道路と一体となって整備をしたり、供用時期の調整を行うなど、区画整理事業と連携を図りながら整備を進めた。

■ 平面図



■ 標準横断面図



■ 状況写真

バイパス区間



現道拡幅区間



No. 12 県道22号 横浜伊勢原（用田バイパス）道路改良事業

◆ チェックリスト

費用対効果等	事業期間	事業化年度	H1年度	用地着手	H1年度	供用年度	(当初)26年度	事業期間変動率	
		都市計画決定	S36年度	工事着手	H4年度		(実績)26年度		1.0 倍
	事業費	再評価時	(名目値) 289 億円	実績	(名目値) 290 億円	事業費変動率(実質値)		1.06 倍	
			(実質値) 249 億円		(実質値) 264 億円				
事業期間・事業費変更理由 —									
(再評価時) 費用対効果分析結果	B/C	総費用	449億円		総便益	1, 174億円		基準年 H25年	
	2. 6	内訳) 事業費	444億円		内訳) 走行時間短縮便益	935億円			
		維持管理費	5億円		走行経費減少便益	192億円			
					交通事故減少便益	47億円			
		経済的内部収益率(EIRR) 7. 0%							
(事後評価時) 費用対効果分析結果	B/C	総費用	607億円		総便益	1, 308億円		基準年 R1年	
	2. 2	内訳) 事業費	591億円		内訳) 走行時間短縮便益	1, 055億円			
		維持管理費	16億円		走行経費減少便益	201億円			
					交通事故減少便益	52億円			
		経済的内部収益率(EIRR) 6. 4%							
事業遅延による費用 便益の変化と損失額		費用増加額		—		便益減少額		—	損失額
									—

■ 総合的な効果

- ア) 防災
- ・「第1次緊急輸送道路」である本路線の整備により、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。
- イ) 安全・安心
- ・現道の大型車の交通量が7,114（台/日）から2,828（台/日）まで、約60%減少し、歩行者や自転車の安全性が確保されるとともに、沿道環境が改善された。
- ウ) 地域の活性化
- ・平成29年度に開通した「新東名高速道路厚木南IC」へのアクセスが強化され、新たな地域の連携交流が生まれた。
- エ) その他
- ・藤沢市の土地区画整理事業と一体となって道路の整備を進めることで、藤沢市北部のまちづくりに貢献した。

① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

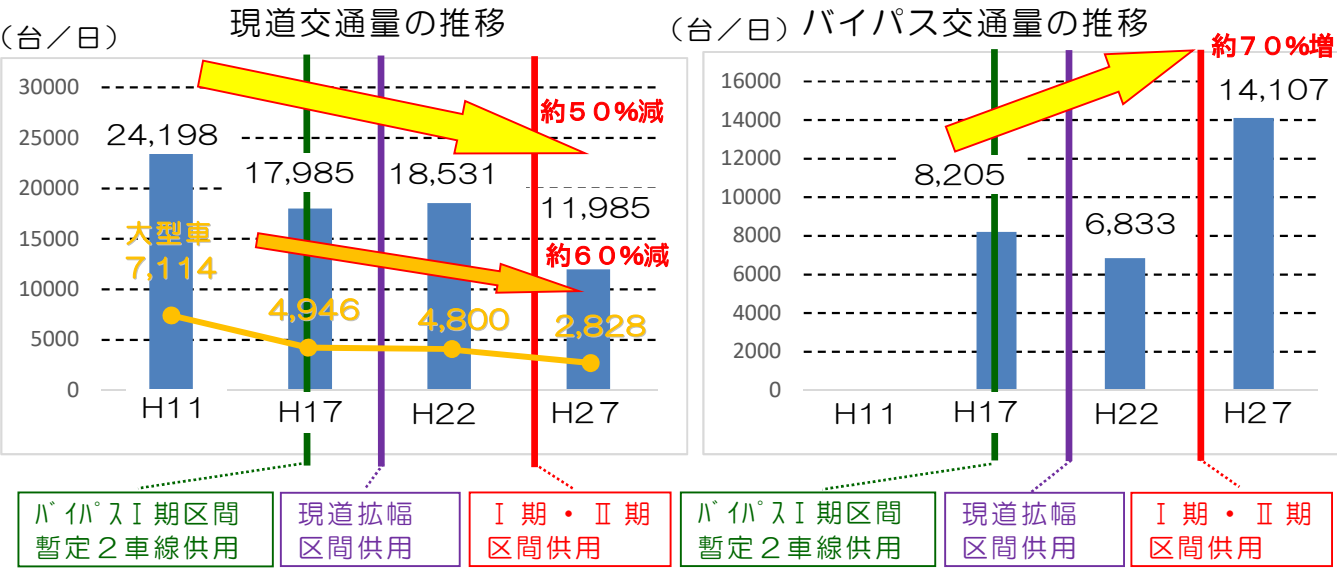
事業費、事業期間、将来需要交通量等の要因の変化はありません。
（なお、基準年を更新したため、再評価時と事後評価時で、総費用・総便益が異なります。）

② 事業の効果の発現状況

- 地域の交通状況の変化
- ・現道拡幅区間を含む延長約4.2kmについて供用開始したことから、バイパスに自動車の交通が転換し、現道の交通混雑の緩和に効果が見られた。
 - ・特に、「用田交差点」では、慢性的な交通渋滞が大幅に緩和した。

用田交差点の最大渋滞長 600m（供用前H27.1）→20m（供用後H27.5）

用田交差点の交通状況（伊勢原方面から横浜方面を望む）



③ 関係する地方公共団体等の意見

- 藤沢北消防署：現道の交通量が減り、安全・迅速に搬送ができるようになった。
- 配送事業者：バイパスを使って東西方面にスムーズに移動できるようになった。

○ 対応方針（案）

本事業は、県央地域を東西に連絡する幹線道路として新東名高速道路やさがみ縦貫道路への県東部地域からのアクセスの強化や、地域の交通安全の向上など事業効果は十分に発現していると判断できるため、現時点では、特に改善措置の必要はない。こうしたことから、事後評価を再度行う必要性は認められないと考えられる。

○ 今後の取り組み

今後、他路線の整備など、交通流動に変化があった場合は、その事象を検証の上、必要な対策を講じることとする。

○ 他の事業のあり方や、評価手法の見直しに活かせる事項

本事業は、事業効果の早期発現を図るため、工区割りを行い、段階的に供用することとしたが、現道と合流する交差点の混雑により、バイパスの交通量が途中減少する結果となった。今後、他事業において、段階的に供用を行う際は、現道との合流部における交通流を十分に検討しボトルネックを早期に解消できるよう、工区割りを設定する必要がある。