

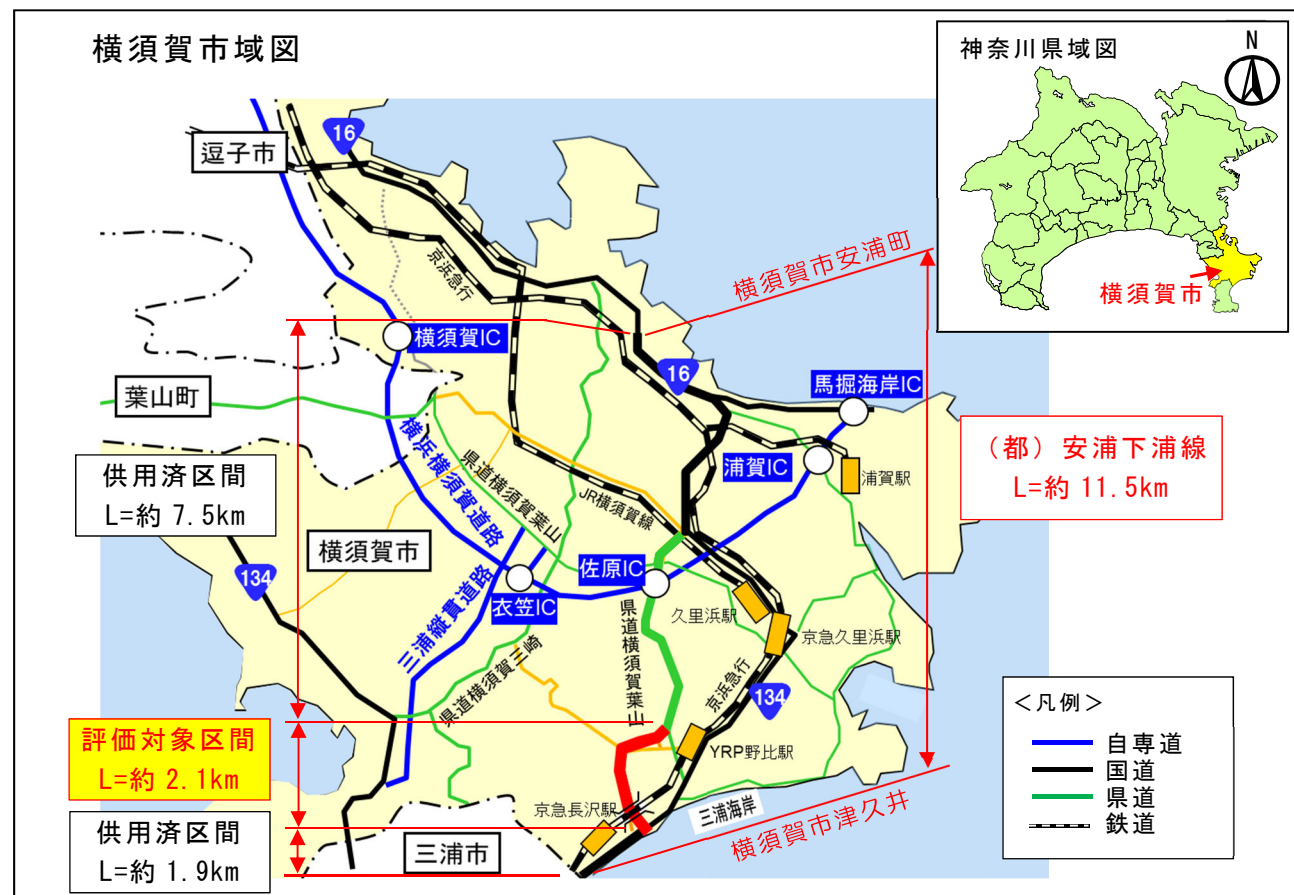
№ 3 都市計画道路 安浦下浦線 街路整備事業

◆事業概要

1. 概要

1) 全体の概要

- ア) 本路線は、横浜賀市安浦町を起点として国道１６号及び国道１３４号を経て、横浜横須賀道路のICと接続しながら三浦海岸の同市津久井に至る、全長約１１．５ｋｍの幹線道路である。
- イ) 三浦半島の東部地域を南北に貫き、横浜横須賀道路佐原ICへのアクセス強化や周辺道路の交通混雑の緩和を図る重要な路線である。
- ウ) また、三浦半島地域の交流連携の強化とともに、広域的なネットワークを形成する道路として重要な役割を担う路線である。
- エ) 本路線は、神奈川県地域防災計画で緊急輸送道路に指定されており、このうち、本路線と一部重複する国道１６号、及び国道１３４号が「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、横須賀市ハイランド2丁目から長沢2丁目までの延長約 2.1km 区間の都市計画道路であり、平成2年度に事業着手している。
- イ) 評価対象区間のうち、北側の約0.5km区間は、平成9年度に4車線で供用している。
- ウ) 南側の約1.2km区間は、京浜急行との立体交差化の完成に併せて、平成21年度に暫定2車線で供用している。



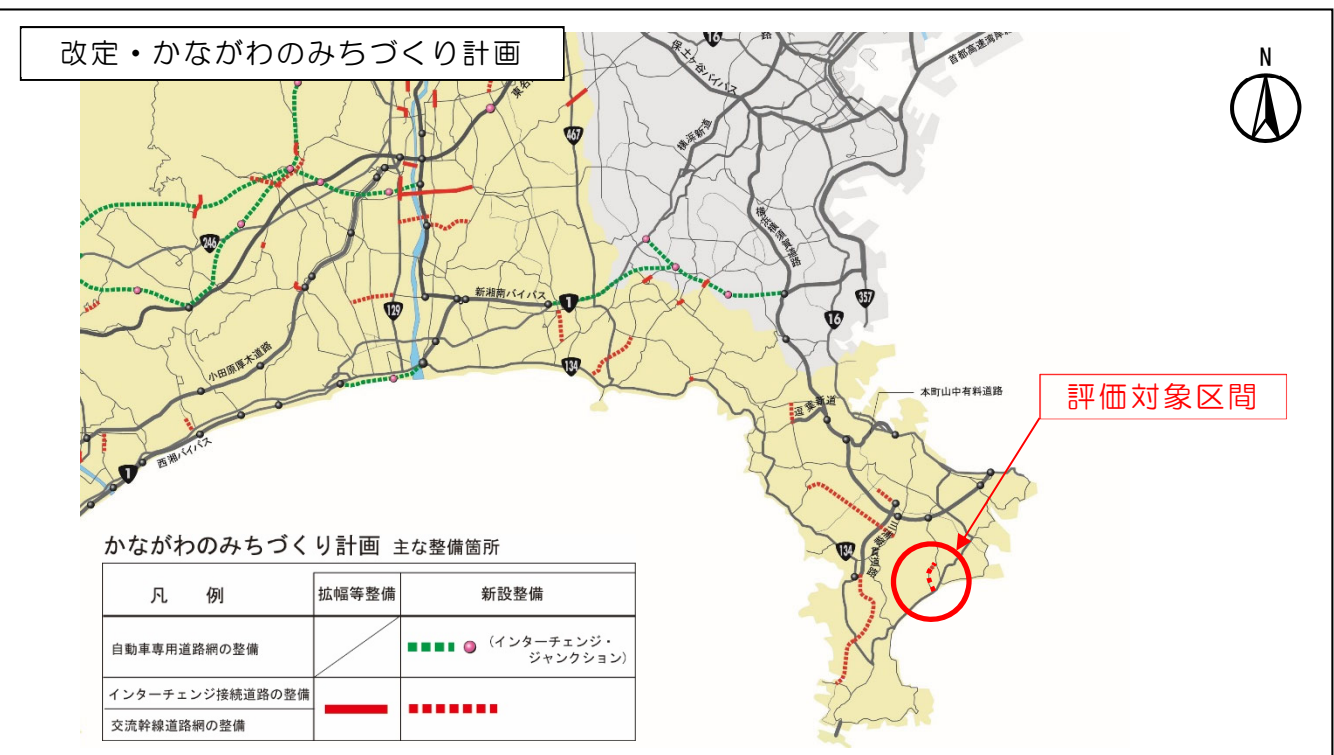
3) 評価対象事業の位置づけ

ア) 県の計画

- a) かながわグランドデザイン実施計画〔令和元年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」に位置づけ
- 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28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

- ・「横浜横須賀道路と三浦海岸方面との連絡機能を強化する路線」として位置づけ



2. 事業の経緯や必要性

1) 經緯

- ・昭和42年度：当初都市計画決定
- ・平成2年度：都市計画変更
- ・平成2年度：事業認可取得、用地取得開始
- ・平成9年度：一部供用開始（北側約0.5km）
- ・平成21年度：一部供用開始（南側約1.2km）

2) 必要性

- ア) 本路線に並行する国道134号や京浜急行YRP野比駅前を通過する県道27号(横須賀葉山)で慢性的な渋滞が発生しており、交通を分散させるため、バイパス道路を整備する必要がある。
- イ) 三浦半島東部地域の南北方向の交流・連携の強化を図るとともに、横浜横須賀道路へのアクセス機能を強化し、広域的な道路ネットワークを形成するために整備が必要な路線である。
- ウ) 三浦半島地域の沿岸部を通る国道134号は緊急輸送道路に指定されているが、津波による冠水等が想定されるため、緊急輸送機能の強化とともに代替が可能となる評価対象路線の整備が必要である

3. 事業の目的

- 1) 国道134号や県道27号(横須賀葉山)の渋滞緩和
- 2) 交流幹線道路網の形成による道路ネットワーク全体の機能強化
- 3) 地域間の交流連携強化
- 4) 災害時の緊急輸送機能の強化、及び代替機能の確保

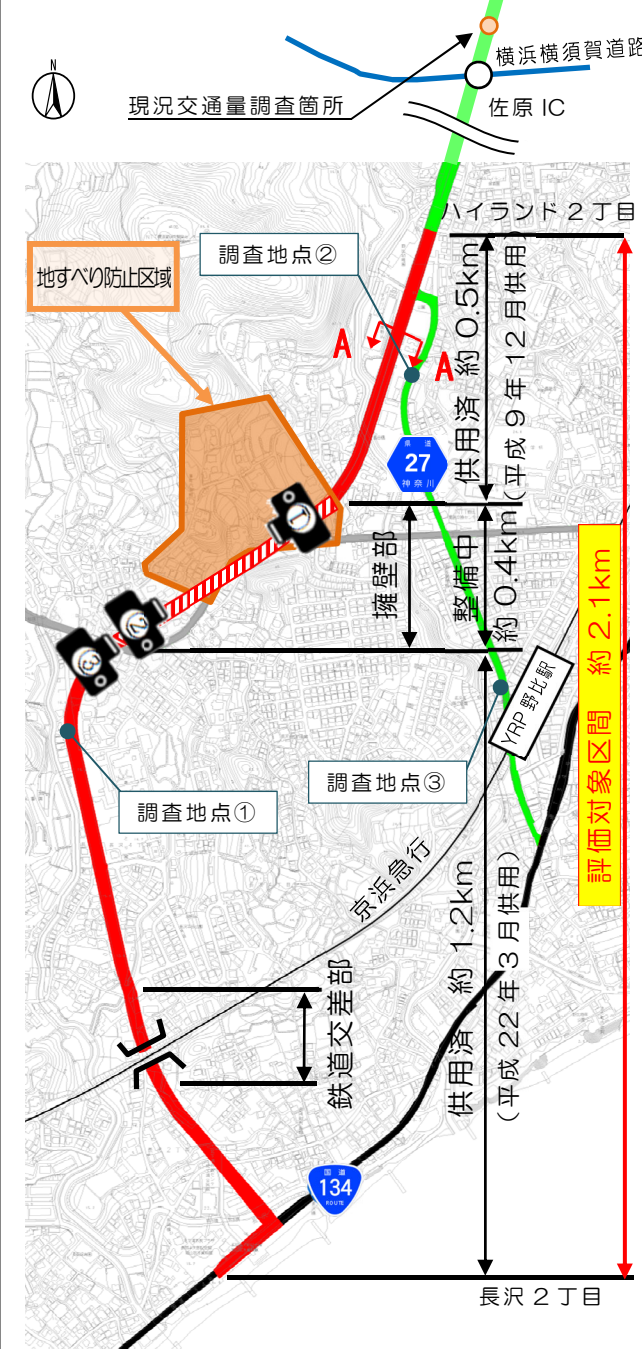
4. 事業の内容

- 1) 起 終 点：横須賀市ハイランド2丁目～長沢2丁目
- 2) 事業延長：約2.1km
- 3) 幅 員：22m
- 4) 交 通 量：計画交通量 17,300～22,600台/日（平成42年推計）
現況交通量 30,766台/日※（平成27年度全国道路・街路交通情勢調査）
※12時間交通量に昼夜率（H27全国道路・街路交通情勢調査1.40）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（大規模擁壁工、鉄道交差部橋梁拡幅工等）

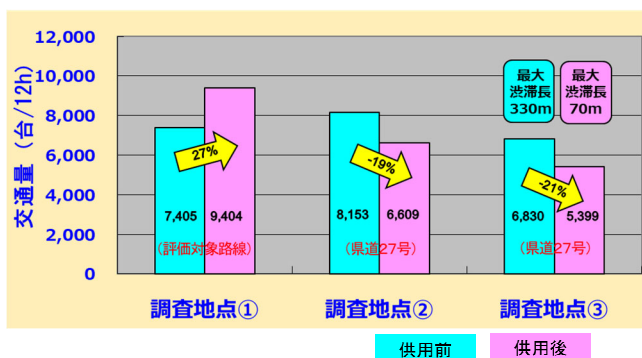
5. 事業実施にあたって配慮した項目

- ・整備中区間は地盤が特に脆弱であるため、事前調査を密に行い工法を選択し、安全に工事を進めている。
- ・現道の渋滞緩和など、事業効果の早期発現を図るため、整備が完了した区間から順次供用している。
- ・整備中の0.4km区間では、既存の市道と鋭角に交差するため、市道の線形改良を行い、交差箇所の円滑な通行と安全を確保する。

■ 平面図

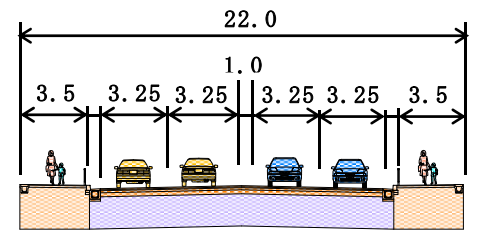


■部分供用に伴う 周辺の交通量の推移
(平成 21 年度供用前後)



■標準横断図

一般部 (A-A)



■ 現況写真

整備中区間（北側区間）



整備中区間（南側区間）



完成イメージ



No. 3 都市計画道路 安浦下浦線 街路整備事業

◆チェックリスト

(1) 事業の必要性等に関する視点

①事業を巡る社会情勢

ア) 地域の状況

- 本路線の周辺では、国道134号や県道27号（横須賀葉山）に交通が集中するため、慢性的な交通混雑が発生している。特に、観光シーズンの休日の交通混雑は激しく、本路線の整備により幹線道路網の強化を図る必要がある。

イ) 地元の意識

- YRP野比駅前道路からの交通転換による安全の確保など、地域住民の早期完成に対する期待も非常に大きい。

ウ) 事業地の状況

- これまでに約1.7km区間を供用しており、横浜横須賀道路へのアクセス性向上には一定の効果を上げているが、周辺の道路では、依然として慢性的な渋滞が生じている。

エ) 周辺の環境

- 電波・情報通信技術を中心としたICT技術の研究開発拠点である横須賀リサーチパーク（略称：YRP）が立地している。
- 地域医療救護所や、災害発生時の避難場所にも指定されている小・中学校が立地している。

■評価対象路線周辺の状況



■現道の交通状況

YRP 野比駅前道路（県道 27 号）



路線バスのすれ違い（県道 27 号）



②事業の投資効果等

■費用対効果

総費用 C=501億円

事業費：496億円

総便益 B=545億円

維持管理費：5.2億円

走行時間短縮便益：480億円

走行経費減少便益：54億円

交通事故減少便益：11億円

費用便益比 B/C=545/501=1.1

経済的内部収益率（EIRR）：4.2%

■総合的な効果

ア) 防災

- 国道134号（第1次緊急輸送道路）は津波により冠水する可能性が高いことから、第2次緊急輸送道路に指定されている本路線を整備することにより、防災機能を増強するだけでなく、代替路線としても効果が期待できる。
- 評価対象区間の一部が地すべり防止区域に指定されているため、道路を守る大規模深礎擁壁を設置したことにより、擁壁背後地の安全性向上にも一定の効果が期待できる。

イ) 安全・安心・利便性

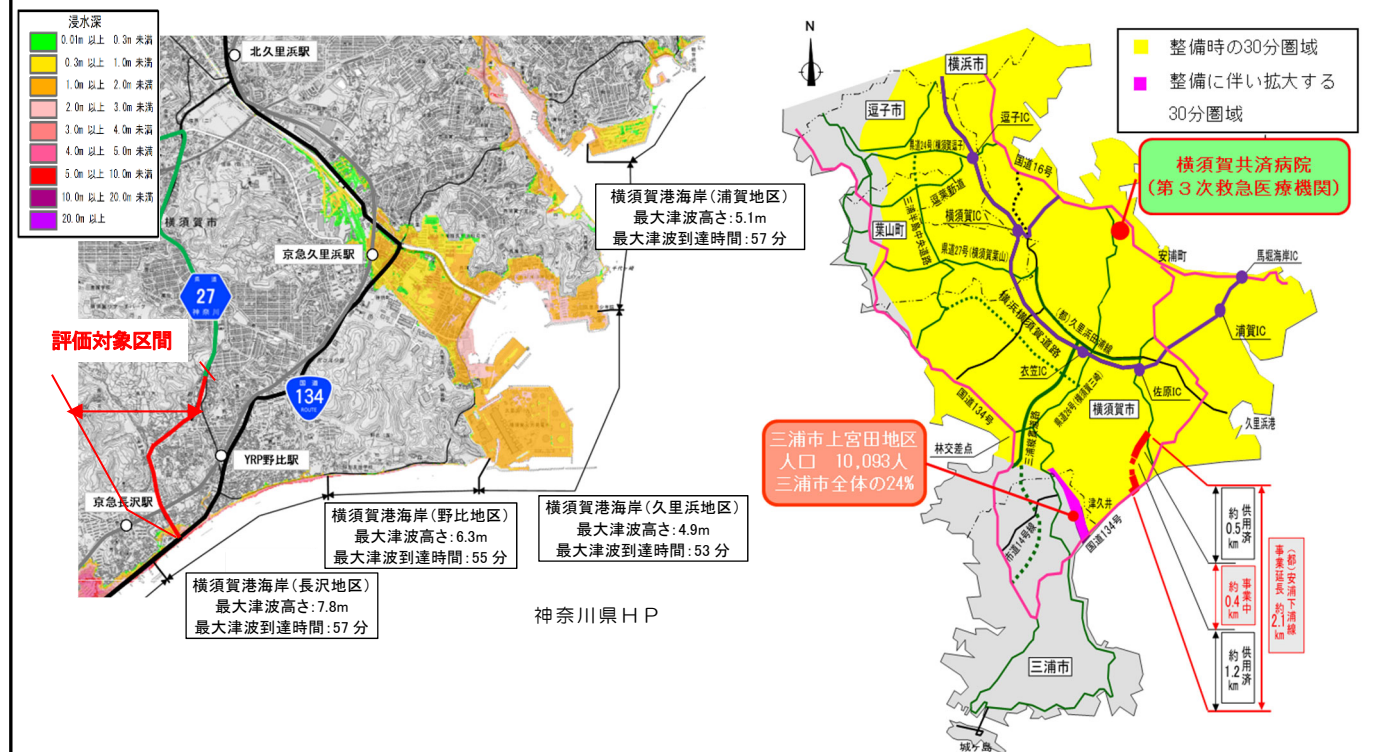
- 第3次救急医療機関※である横須賀共済病院へのアクセス圏域が拡大し、三浦半島南部への対応力向上が期待できる。
- ※第2次救急医療機関では対応できない複数診療科にわたる特に高度な処置が必要、または重篤な患者への対応機関

ウ) 地域の活性化

- 三浦半島と横浜横須賀道路佐原ICへのアクセスが強化され、新たな地域連携や交流、物流の効率化が図られる。

津波浸水予測図（想定地震：慶長型地震）

第3次救急医療機関への30分アクセス圏域



三浦市統計資料

③関係する地方公共団体等の意見

■横須賀市：三浦半島地域の交流連携の強化や周辺道路の交通渋滞の緩和など、ネットワーク形成に必要な道路として、早期整備を要望する。

(2) 事業の進捗の見込みの視点

①事業の進捗状況

- 事業化年度：平成2年度
- 用地着手年度：平成2年度
- 進捗率：93%（用地取得率：99%）
- 供用率：81%
- 残事業の内容等：道路改良工

②これまでの課題に対する取り組み状況

- 整備中区間については、三浦半島特有の葉山層という不安定な地層を掘削して道路を整備することから、事前調査を密に行い、この地層に実績のある深礎擁壁工を採用し、工事を進めていた。
しかし、施工済み擁壁の前面を掘削していたところ、平成26年2月の大雪などの影響で、葉山層が想定外に脆弱化し、擁壁に変状が生じたため、学識経験者を委員とする「葉山層大規模構造物技術検討会」で対策工法を確定し、工事を実施している。
- 用地交渉の難航や、工法の見直しが必要になる区間があるなど、事業期間は当初の見込みよりも時間を要しているが、用地取得ができたところから集中的に整備し部分供用させるなど、事業効果の早期発現を図っている。

③今後のスケジュール

引き続き、道路改良工事や跨道橋架設工事などを進め、事業進捗を図る。

項目	年度	R元 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)
	工事			

(3) コスト縮減や代替案立案の可能性の視点

- 法改正により、自然由来の汚染土についても、規制の対象となったことや、大雨等の影響により、擁壁の変状が発生し、追加の対策工事が必要となったため、事業費の増加が必要となった。
- それに伴い、対策工の検討及び、追加工事に時間を要したことから、事業期間の延長が必要となった。

■事業費変更の概要

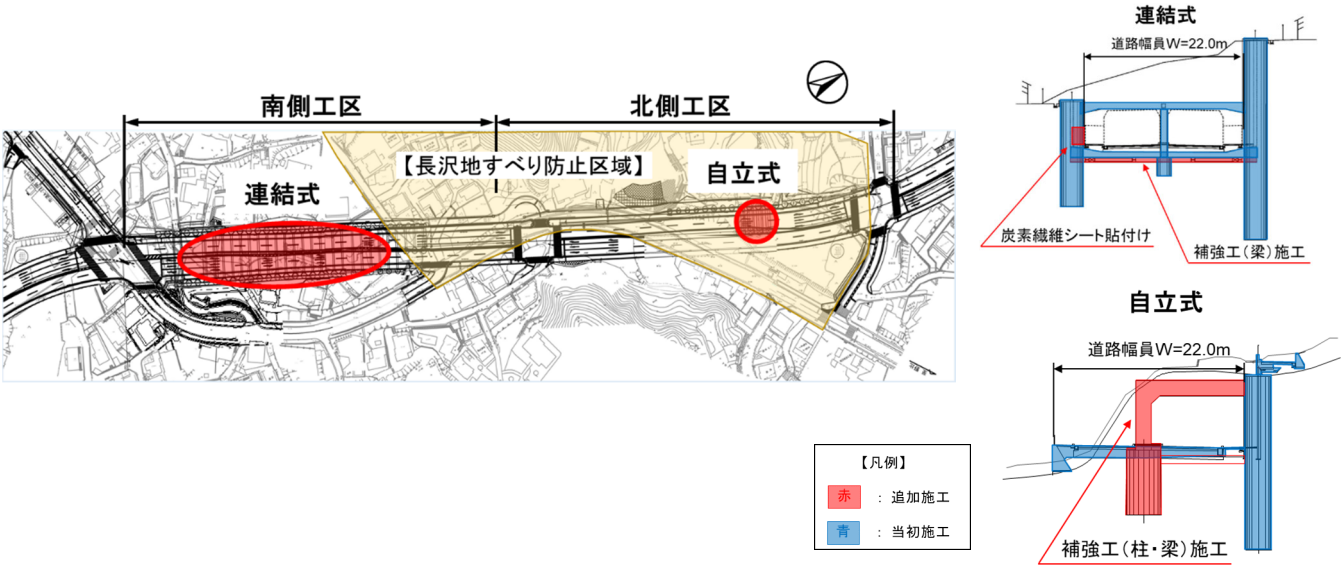
- ①自然由来の汚染土壌処理に伴う増加
- 平成22年 4月：土壌汚染対策法が改正（自然由来の汚染土壌についても法規制対象）
 - 平成23年 4月：土壌汚染対策法に基づく調査命令を横須賀市が発出
 - 平成23年 7月：調査命令に基づく調査結果を報告
 - 主な測定値 砒素：0.059mg/l（基準値0.01mg/l以下）
 - ふっ素：0.9mg/l（基準値0.8mg/l以下）
 - 平成23年 9月：形質変更時要届出区域に指定
 - 平成23年 12月：自然由来汚染土が存在する区間（形質変更時要届出区域）の工事に着手

【自然由来による汚染土壌の取扱い】

健康被害防止の観点からは、自然由来の有害物質が含まれる汚染された土壌と、それ以外の汚染された土壌とを、区別する理由がないことから、自然由来の汚染土壌についても、平成22年度の法改正で規制対象となった。
そのため、自然由来の汚染土壌は、汚染土壌処理の許可を受けた施設へ、運搬及び処理が必要となった。

②擁壁変状対策に伴う工事費等の増加

- 対策工事の経緯
- (1) 擁壁（深礎杭）の一部で変状が発生
平成23年度から工事に着手している整備中区間では、施工済み擁壁の前面を掘削していたところ、擁壁に変状が確認されたため、工事を中断し、地質調査等を実施。
その結果、平成26年2月の大雪や、4月の大雨による影響で葉山層が想定外に脆弱化し、擁壁に変状が生じたことが判明。
- (2) 「葉山層大規模構造物技術検討会」の設置
有識者からなる検討会を平成26年5月に発足。擁壁の補強対策として、梁と柱の追加（自立式）や補強梁の設置、炭素繊維シート貼付け（連結式）の補強対策を決定。



◆対応方針（案）

継続

本事業は、三浦半島地域を南北に結ぶ重要な幹線道路であり、国道134号等の渋滞緩和、交通安全の向上、緊急輸送機能の強化や代替性など、事業の必要性に変化はなく、やむを得ず、地すべり防止区域を通ることから、必要な対策が増えたものの、重要性は依然として高いため、事業を継続することが適切である。