

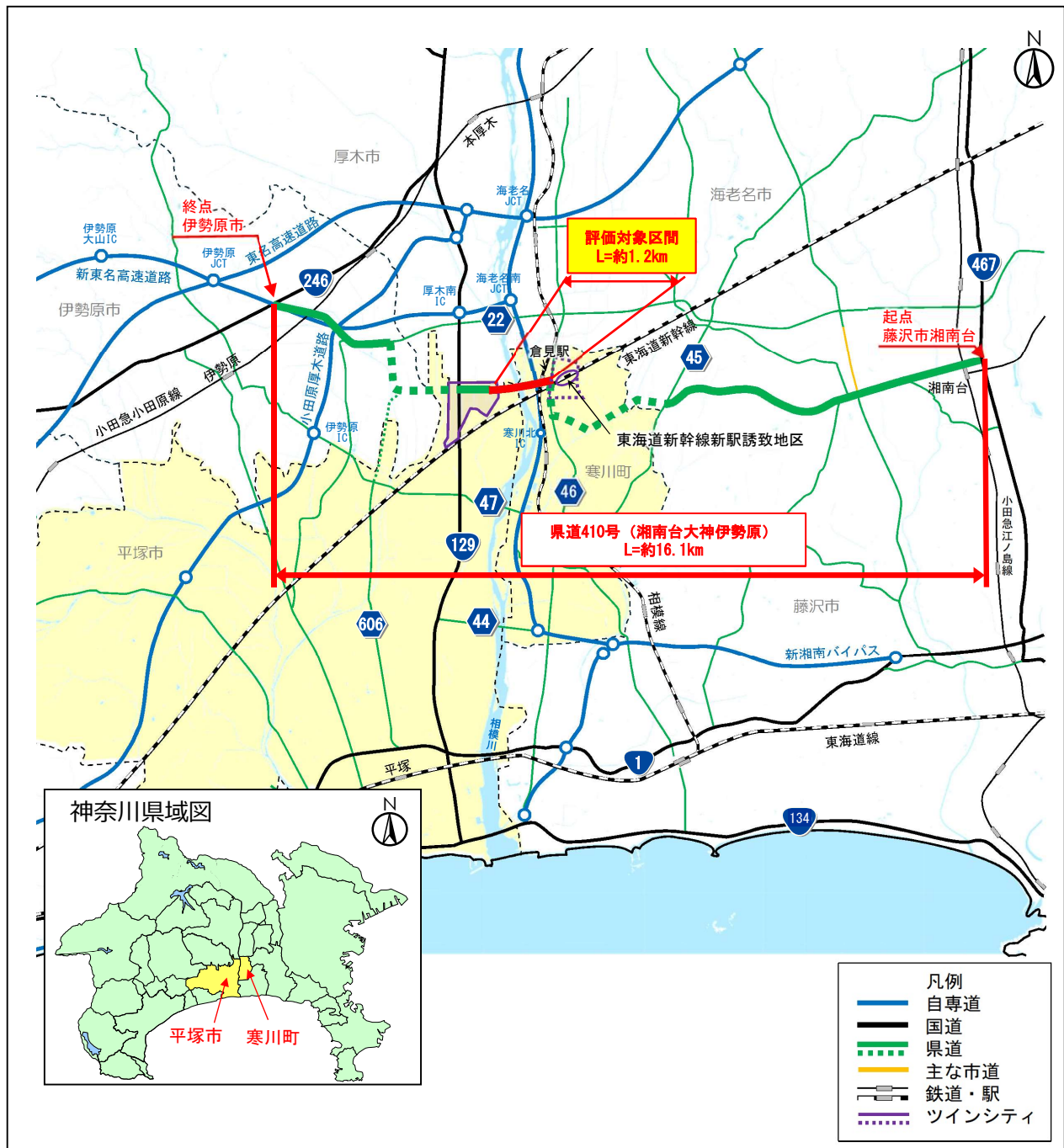
No.14 県道410号湘南台大神伊勢原（仮称ツインシティ橋） 道路改良事業

◆ 事業概要

1. 概要

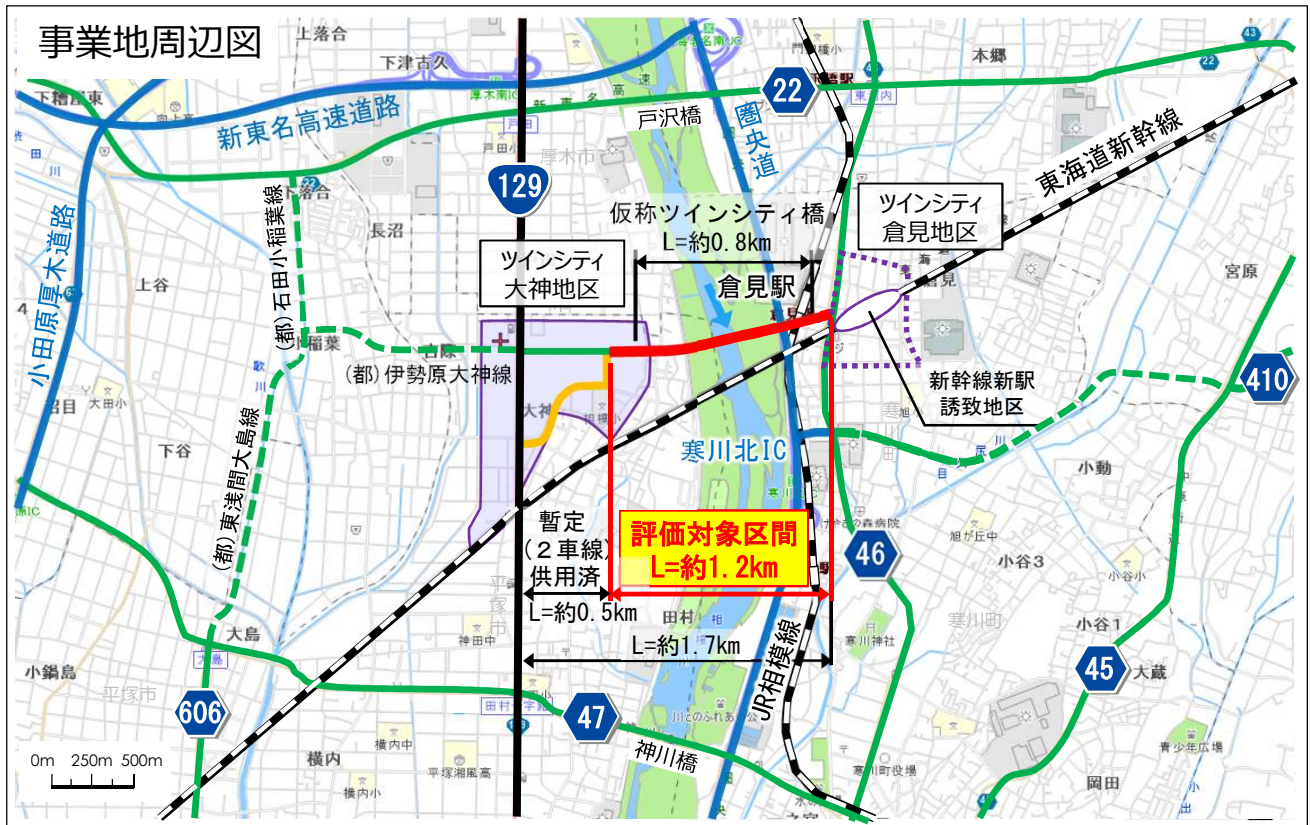
1) 全体の概要

- ・ 本路線は、藤沢市湘南台の国道467号から圏央道「寒川北 I C」を結ぶとともに、ツインシティを経由して、伊勢原市の国道246号に至る延長約16.1kmの幹線道路である。
- ・ 本路線は、湘南地域における新たな東西軸を形成し、広域的な交流連携に大きく貢献するとともに、東海道新幹線新駅誘致地区を中心に、全国との交流連携の拠点となるツインシティへのアクセスを強化する路線である。



2) 評価対象事業の概要

- ・ 評価対象区間は、寒川町倉見の県道46号（相模原茅ヶ崎）から、平塚市大神の国道129号までの延長約1.7kmのうち、西側の土地区画整理事業区域内の約0.5kmを除く約1.2kmであり、4車線の道路を新設する事業である。
- ・ 評価対象区間内には、相模川を渡る延長約0.8kmの橋梁（仮称ツインシティ橋）がある。
- ・ 評価対象区間の西側で進む土地区画整理事業の区域内にある約0.5kmの道路は、令和5年4月に、2車線で暫定供用されており、評価対象区間の整備に合わせて4車線へ移行する。



出典：神奈川県「e-かなマップ」

3) 評価対象事業の位置づけ

ア) 県の計画：

- 新かながわランドデザイン
 - ・ 「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・町の計画：

- 平塚市都市マスタープラン
 - ・ 「ツインシティにおいて相模川の東西を一体化する道路」として位置づけ
- 寒川町都市マスタープラン
 - ・ 「圏央道のインターチェンジへアクセスする際の主要幹線道路」として位置づけ

ウ) その他：

- ツインシティ整備計画
 - ・ 「ツインシティの成長と東西方向の行き来を支える新橋」として位置づけ



2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・ 平成8年5月：神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会 結成
- ・ 平成14年4月：ツインシティ整備計画策定
- ・ 平成27年8月：仮称ツインシティ橋の都市計画決定（2車線）
ツインシティ大神地区 市街化区域編入、土地区画整理事業開始
- ・ 令和5年1月：ツインシティ大神地区 まちびらき
- ・ 令和5年4月：ツインシティ大神地区内 約0.5km区間の道路の暫定供用
- ・ 令和6年2月：仮称ツインシティ橋の都市計画変更（4車線）
- ・ 令和6年3月：県道410号湘南台大神伊勢原 路線認定

2) 必要性

- ・ 評価対象区間の上下流において相模川に架かる橋は、県道22号の戸沢橋、県道47号の神川橋があるが、交通量が多く、周辺道路は渋滞しているため、新たな橋を設置する必要がある。
- ・ 相模川の左右岸に位置する寒川町倉見地区と平塚市大神地区では、ツインシティのまちづくりが進められており、今後、交通量が増加することから、まちづくりとあわせて両地区をつなぐ地点に新たな橋を設置する必要がある。

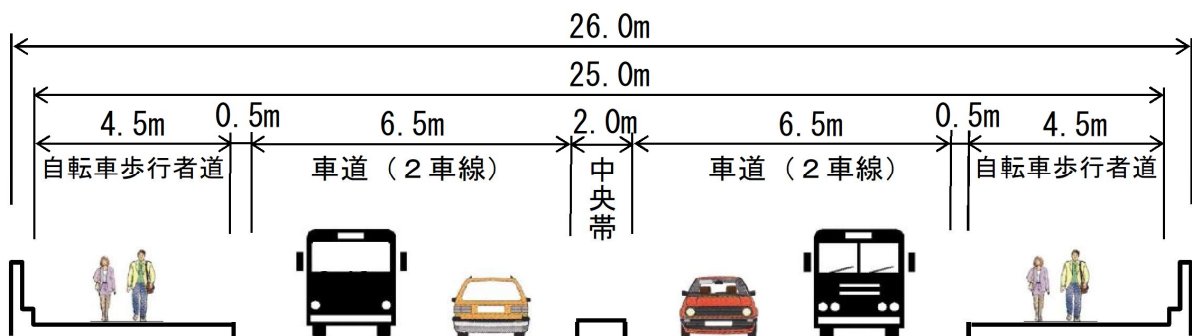
3. 事業の目的

- ・ 湘南地域における東西方向の道路ネットワークの強化
- ・ ツインシティ両地区の連携と東海道新幹線新駅へのアクセス強化

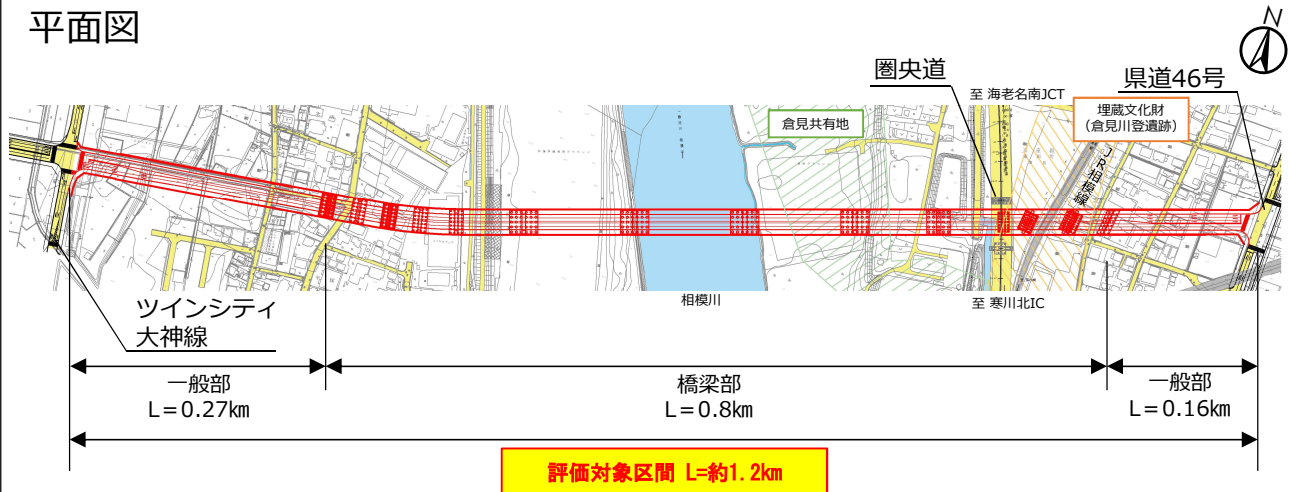
4. 事業の内容

- 1) 起 終 点：寒川町倉見～平塚市大神八丁目地内
- 2) 事業延長：1.2km
- 3) 幅 員：25m（一般部）、26m（橋梁部）
- 4) 交 通 量：計画交通量 23,000台／日（令和22年推計）
現況交通量 —
- 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：橋梁工、道路改良工

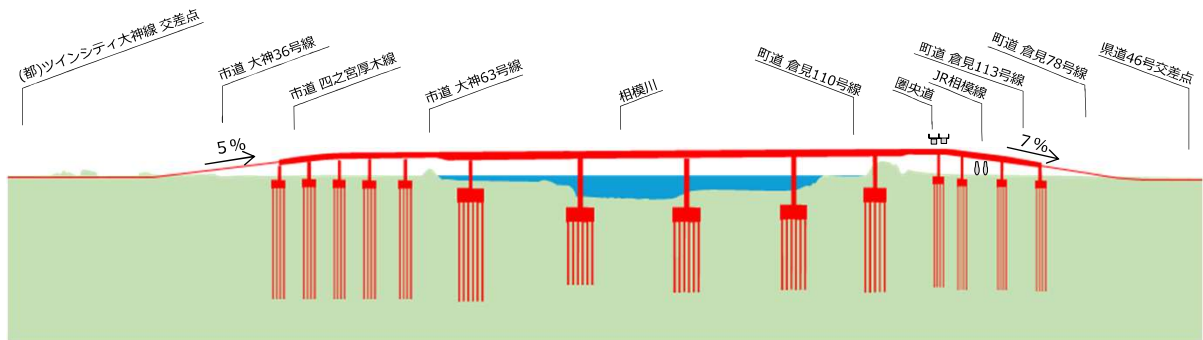
断面図



平面図



側面図



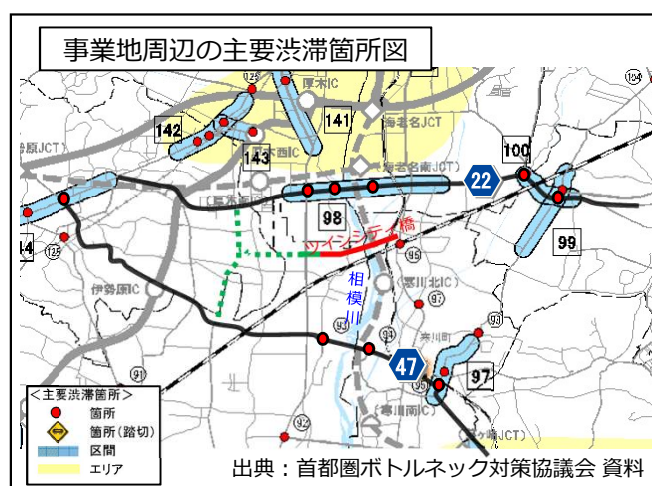
周辺状況写真



1) 事業を巡る社会経済情勢

- ・ 県央・湘南地域は、面積および人口において本県全体の約３割を占めており、さまざまな産業や研究機関などの集積が進んでいる。
- ・ この地域では、全国との交流・連携の窓口となる、リニア中央新幹線県内駅を核とする「北のゲート」と、誘致を目指す東海道新幹線新駅を核とする「南のゲート」の形成に取り組んでいる。
- ・ 評価対象区間の周辺地域では、平塚市のツインシティ大神地区をはじめ、伊勢原市の東部第二地区や寒川町の田端西地区等で土地区画整理事業が進むなど、近年、多くの工場が立地している。

- ・ 事業地周辺には、相模川に架かる橋がなく、上下流に架かる橋の間隔は約3.5kmと離れており、さらに、圏央道の寒川北インターチェンジがあることなどから、周辺道路が渋滞している。
- ・ ツインシティのまちづくりが進められており、平塚市大神地区では、大型商業施設や物流施設などが多数立地するなど、まちづくりが概成したため、令和5年1月にまちびらきを行った。
- ・ 事業地周辺では、工場や物流施設、及び倉庫などの工業系の土地利用が多いため、大型車混入率は、県内の主要地方道に比べて高い。



2) 事業の実施環境

ア) 事業に関係する計画、手続き等

【環境調査】

- ・ 平成21年度：環境調査の実施（平成19～20年度：実施調査，平成21年度：予測評価）
- ・ 令和3年度：交通量等の変更に伴う予測評価の見直し

【都市計画変更に伴う関係機関との調整】

- ・ 令和4年度：交通管理者，河川管理者，JR東日本，NEXCO中日本 計画協議（事前協議）完了

イ) 地元の意向

【平塚市・寒川町】

- ・ まちづくりの進捗に伴い周辺道路の交通状況の悪化が懸念されるため、早期整備の要望がある。

ウ) 技術面での配慮

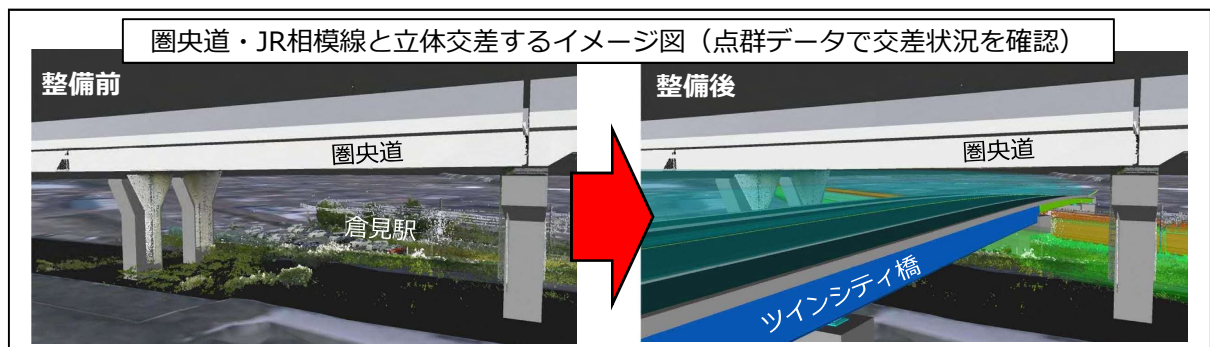
- ・ 寒川町側では、圏央道とJR相模線が立体交差する狭い空間に橋を造っていくこととなるが、鉄道の運行に支障が出ないように、鉄道事業者と調整をして、綿密な施工計画を立案する必要がある。
- ・ また、住宅密集地の中に橋を架けるため、工事期間中は、生活道路の通行規制など、住民への影響を最小限に抑えるように配慮する必要がある。
- ・ ツインシティ橋と相模川が交差する位置には、下流側に東海道新幹線の橋梁も近接してあるため、水の流れによって川底が掘れる影響にも配慮した計画が必要である。

エ) 自然環境等への配慮

- ・ 自然環境への配慮として、植物・動物・生態系、日照障害、振動・騒音など11項目で環境調査を自主的に実施した。
- ・ 架橋位置は、相模川水系河川環境管理基本計画において、『"多様な水辺環境を生かした野外レクリエーション空間"』をテーマとしており、河川管理者等と調整を図りながら、環境に配慮した整備を行う。なお、野球グラウンドなど、既存のレクリエーション機能については、その機能の確保や充実に努めるものとする。

オ) 景観

- ・ 富士山や丹沢山系への眺望を阻害しないよう、主塔やケーブルがない橋梁形式を採用した。
- ・ 完成予想図（フォトモンタージュ）を作成し、工事前後における主要な眺望点からの景観変化の度合いを確認した。
- ・ 景観に配慮し、照明灯については、柱式ではなく防護柵に設置する。



カ) その他

- ・ 相模川の内水面には、やまめやにじますなど、10種類の魚種に漁業権が設定されている。
- ・ 寒川町側では、埋蔵文化財包蔵地の倉見川登（かわのぼり）遺跡が確認されている。
- ・ 評価対象区間には、相模川河川敷に河川内民地があり、特に、寒川町側では、住民130名の共有地があり、現在はグラウンドとして利用されている。

3) 事業の投資効果

■費用対効果

社会的割引率		4 %の場合		1 %の場合	
B/C		1.5		2.8	
費用	事業費	190億円	179億円	256億円	226億円
	維持管理費		11億円		30億円
便益	走行時間短縮便益	282億円	244億円	717億円	620億円
	走行経費減少便益		31億円		79億円
	交通事故減少便益		7億円		18億円

経済的内部収益率（EIRR） 6.2%

■総合的な効果

ア) 防災

- ・ 本路線の周辺には、南北方向に第1次緊急輸送道路である県道46号（相模原茅ヶ崎）と国道129号が通っており、東西方向にこれらを連絡する本路線を整備することにより、緊急輸送道路のネットワークを強化し、人口が集中する湘南地域の防災機能を高める効果が期待される。

イ) 行政コストの削減

- ・ 寒川町側で交差する圏央道については、事前にツインシティ橋の計画を踏まえて整備することで、ツインシティ橋が交差する空間を確保している。また、将来的なJR相模線の複線化計画とも整合を図り、ツインシティ橋の計画に手戻りが生じないように計画している。

ウ) 安全・安心・利便性

- ・ 本路線の整備により、湘南地域の東西軸を広域的に強化するネットワークが形成されるため、県道22号（横浜伊勢原）、県道44号（伊勢原藤沢）、県道47号（藤沢平塚）の交通が分散し、渋滞の緩和が期待される。
- ・ 神奈川県総合防災センターや、第三次救急医療施設及び第二次救急医療施設といった、防災・医療の拠点への速達性の向上が期待される。

エ) 地域の活性化

- ・ 全国との交流・連携の窓口となるツインシティ整備の一部であるツインシティ橋ができることにより、湘南地域全体の活性化が期待される。
- ・ 事業地周辺では、工業系のまちづくりが進んでいることから、幹線道路の整備による広域連携の機能を生かして、さがみロボット産業特区などの産業振興施策との連携も図りながら、新たな企業の立地を誘導することにより、産業活力のある市街地の形成が期待される。

オ) 景観

- ・ 相模川の上から富士山や丹沢山系の山々が見渡せる、新たな視点場の創出が期待される。

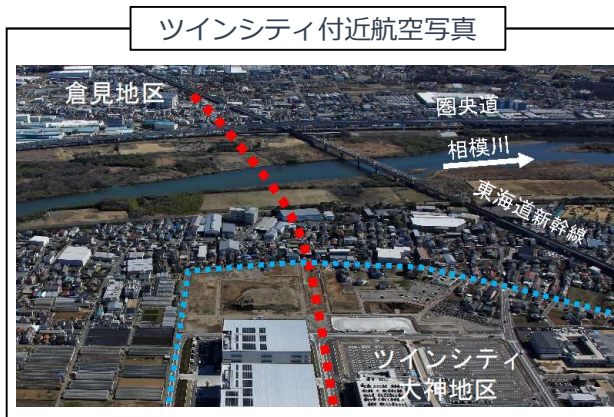
2. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

1) コスト縮減

- 河川内の施工では、工事用仮橋などの大規模な仮設が必要となることが予想されるが、河川管理者と調整を図ることで、瀬替えなどに工法を変更することによりコスト縮減を図る。

2) 代替案立案等の検討

- 本路線の上下流の相模川渡河部で慢性的に発生してる渋滞の緩和や、相模川の両岸で進められているツインシティのまちづくりにより今後見込まれる交通量の増加に対応するため、本路線は必要不可欠であることから、現計画による整備が最善である。



◆ 事業計画

1. 今後のスケジュール

- 令和7年度から調査に着手し、令和19年度の完成を目指す。

項目 \ 年度	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)	R17 (2035)	R18 (2036)	R19 (2037)
調査													
用地補償													
埋蔵文化財調査													
工事													

2. 事業見込み額及び内訳

- 総事業費 280億円
 - 事業費内訳
 - 測量設計費：5億円
 - 埋蔵文化財調査費：1億円
 - 用地補償費：50億円
 - 工事費：224億円

◆ 対応方針（案）

本事業は、湘南地域において、東西方向の道路ネットワークが強化されるとともに、新たなまちづくりが進むツインシティへの交通アクセスの骨格が形成されるなど、事業の必要性・効果は高いと判断できるため、新規事業として着手することは適当である。