

# 都市計画道路腰越大船線(大船立体) 街路整備事業 [鎌倉市台二丁目～小袋谷一丁目地内]

3 すべての人に健康と福祉を

9 産業と経済活動の振興をつくろう

11 住み続けられるまちづくりを

## 1 プロジェクトの内容と目的

- 本路線は、鎌倉市腰越三丁目の国道134号を起点とし、同市小袋谷一丁目の県道301号(大船停車場)に至る延長約6.3kmの都市計画道路であり、鎌倉市西部を南北に縦断する、市内主要拠点間の連絡道路である。
- 事業の目的は、JR横須賀線で分断された道路網を強化するとともに、大船駅周辺の慢性的な交通渋滞の緩和を図ること、及び現道の小袋谷跨線橋は幅員が狭く、重量制限(8t)により大型車両が通行できず、さらに歩道がないことから、安全性・利便性を確保することである。

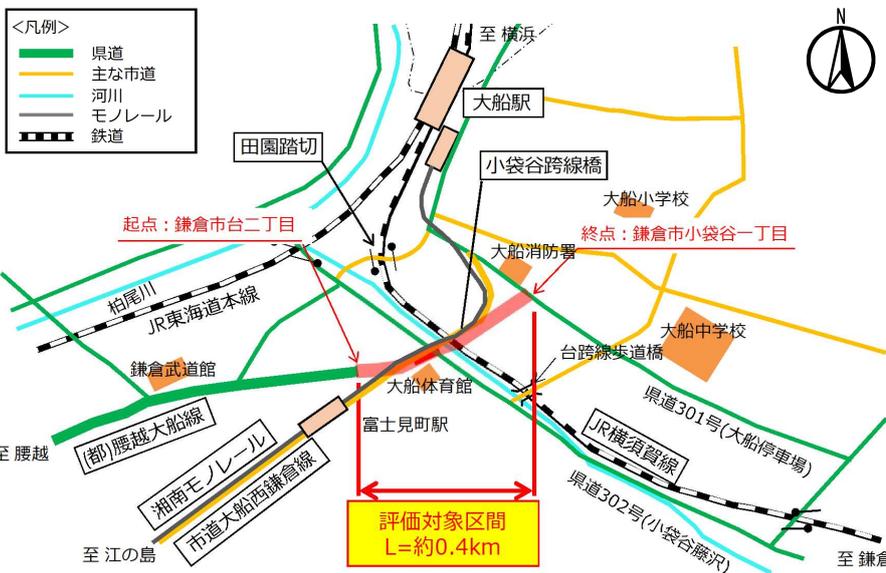
### 神奈川県域図



### 鎌倉市域図



### 事業地周辺図



### 起点側の側道から撮影



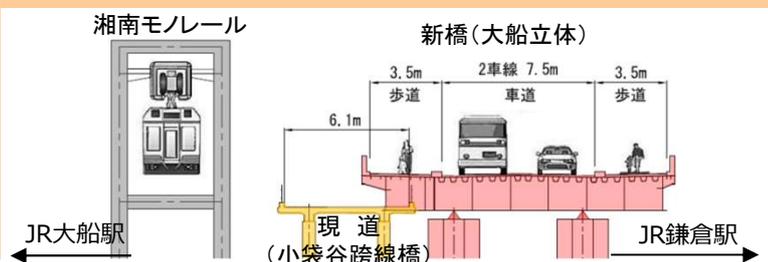
### モノレール交差部を撮影



### プロジェクトの内容

- 計画交通量: 11,900台/日(R12年推計)
- 道路規格: 第4種第1級
- 設計速度: 40km/h
- 幅員: 14.5m(2車線、両側歩道)
- 主な工種: 橋りょう工、道路改良工

### 横断図



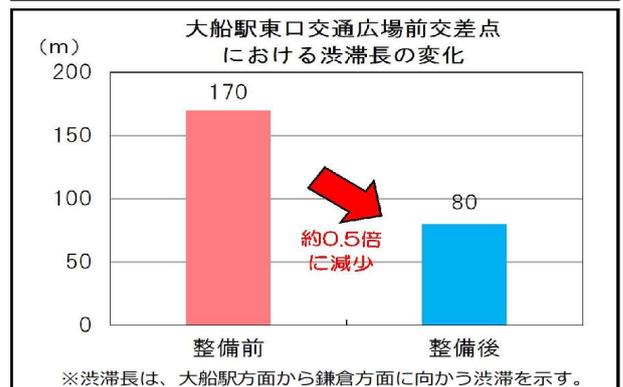
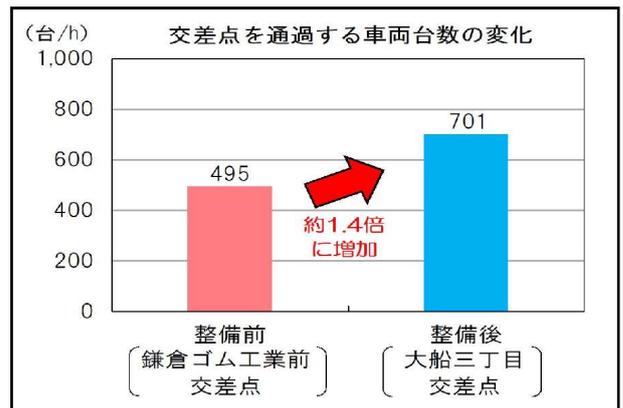
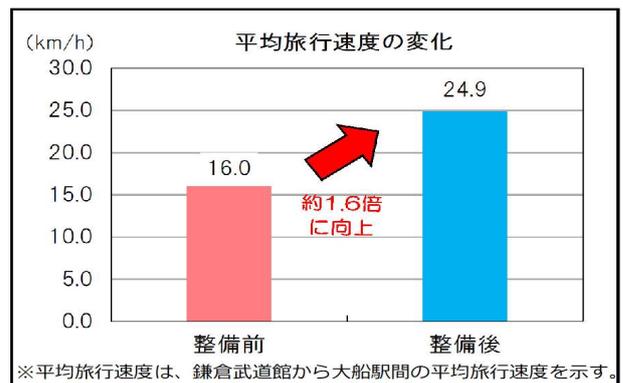
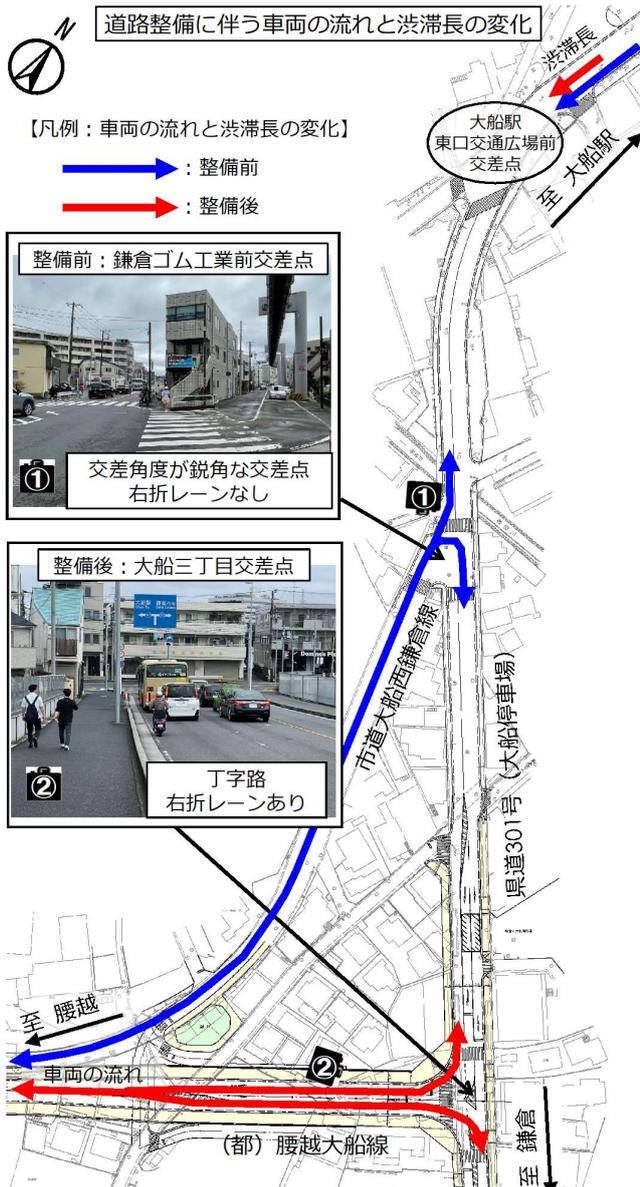
## 2 プロジェクトの効果

### 総合的な効果

- 新橋の架設により重量制限や高さ制限(3.2m)が解消されたことで、消防車等の大型緊急自動車の通行が可能となり、災害箇所や火災発生箇所への速達性が向上し、災害発生時におけるJR横須賀線により隔てられた地域間を連絡する避難路や輸送路が確保された。
- 大船駅周辺における慢性的な交通渋滞が緩和され、交通利便性が向上し、駅周辺の更なる発展が期待されるとともに、歩道の整備により、歩行者や自転車の安全性・利便性が向上した。
- 橋台や擁壁の側面に段差をつけ、化粧型枠を使用することにより、一面が単調なコンクリートの壁にアクセントをつけて、圧迫感を軽減したり、橋の外側に設置する遮音壁は、笠木のない半透明の材料を採用することで、採光性を高め、軽快感を創出した。

### 効果の発現状況

- 評価対象区間の整備により、高さや重量の規制により迂回していた大型車の平均旅行速度が約1.6倍に向上し、移動時間も11分から7分に短縮した。
- また、本事業により県道301号との交差点の位置が変わり、交差点形状もT字型とし、右折レーン等を設置したことで、交差点を通過する車両台数が朝のピーク時間帯において約1.4倍に増加した。
- 大船駅方面から鎌倉方面に向かう車線も、県道301号との交差点の処理能力が向上したことで、朝のピーク時間帯において大船駅東口交通広場前交差点の渋滞が半減した。



## 関係する地方公共団体等の意見

- 大船消防署・大船警察署 : 交通渋滞の緩和により、迅速な初動対応が可能になった。  
また、重量制限による大型車の迂回が不要となったことで速達性が向上した。
- 京浜急行バス・江ノ電バス : 並行する市道から評価対象区間への運行経路の変更により、歩行者や自転車との接触事故が減り、安全に通行できるようになった。

## プロジェクトの投資効果の分析

- 本プロジェクトの建設費や維持管理等の費用(C(Cost))に対する投資効果としては、渋滞解消による①走行時間短縮効果、②走行経費減少効果、③交通事故減少効果を地域が受益している便益(B (Benefit))であると想定されるため、この費用便益比(B/C)の関係を投資効果として分析した。

この結果、本プロジェクトのB/Cは1.1となった。

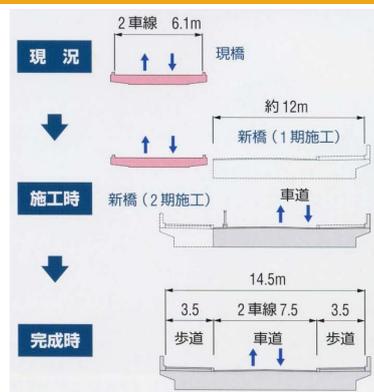
- プロジェクトの投資効果の分析

$$\begin{aligned} \text{費用便益比(B/C)} &= \frac{\text{供用後50年間の時間短縮・走行経費減少・事故減少便益}}{\text{建設費} + \text{供用後50年間の維持管理費}} \\ &= \frac{123.2\text{億円}}{110.2\text{億円}} = 1.1 \\ \text{経済的内部収益率(EIRR)} &= 4.5\% \end{aligned}$$

※ 建設～耐用期間の総費用、総便益については、物価の変動や利率などによる社会的な貨幣価値の年変動を、社会的割引率4%として考慮(現在価値化)し、算定している。

## 3 プロジェクト実施にあたっての特記事項

- 現道の小袋谷跨線橋は、大船駅南側周辺でJR横須賀線と立体交差する唯一の道路であり、主要なバス路線であるため、朝夕の通勤時間帯は交通量も多く、通行止めができないことから、現道を切回しながら施工する必要があり、通過交通を確保しながら段階的に工事を行った。
- 高架橋周辺の住宅密集地域からの景観に配慮し、外観は軽快感があり、圧迫感が少なくなるよう配慮した。
- 立体部分となる高架橋の工事をするためには、高架下の生活道路を通行止めにする必要があるため、月1回広報紙を地元住民に配布し、地域の理解と協力を得るよう努めた。



## 4 プロジェクトによって得られたレッスン

- 地元説明会において、模型等を使った完成した橋のイメージを住民と共有するとともに、月1回広報誌で事業の進捗状況等を住民に周知するなどの取組は、地域住民の理解を得るために有効な手段であった。
- 密集市街地に作る新たな構造物であるため、無機質になりがちな道路構造物を、極力圧迫感を軽減するよう、景観に配慮したことも効果的である。
- 鉄道やモノレールと連続して立体交差する難しい施工条件であっても、工事に伴う通行止めは行わず、段階的に交通を切り回し、現道の交通を確保するため、関係者と綿密に調整することが必要である。
- 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。

## 5 考察

- 本事業は、当該道路及び周辺道路における混雑緩和に寄与しているとともに、新橋の架設によって道路利用者の安全性・利便性の確保など、事業効果が想定どおり発現していると判断できる。
- しかしながら、大船地域の人口は増加しており、更なる交通量の増加の可能性もあることから、今後も周辺交通状況の変化を把握するように取り組んでいく必要があると考えている。