

◆ 事業概要

ア) 本路線は、県中央部を流れる相模川と並行し、相模原市を起点とし、茅ヶ崎市を終点とする、県央と湘南地域を南北に結ぶ延長約21.4 kmの幹線道路である。

イ) 本路線は、国道129号の代替路の機能を有するとともに、国道等や広域的な防災拠点を結ぶ「第1次緊急輸送道路」に指定されており、海老名市域では、災害対策活動拠点となる「海老名市役所」や救命救急センターである「海老名総合病院」などと連絡している。また、大地震等発生時に緊急車両以外の通行が規制される「緊急交通路指定想定路」にも指定されている。

ウ) 海老名市域では、市の南北軸としての骨格を担うとともに、「圏央道海老名IC」や国道246号への重要なアクセス道路である。

エ) 海老名駅周辺の「河原口大縄交差点」から南側の県道22号横浜伊勢原と交差する「東河内交差点」までの延長約5 kmの区間は、平成20年度までに、南側から順次、4車線に拡幅されている。



2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・ 昭和39年度 都市計画決定（鉄道交差方法：道路アンダー）
- ・ 平成24年度 用地測量
- ・ 平成26年度 用地取得開始
- ・ 平成29年度 都市計画変更（鉄道交差方法：道路オーバーへ変更）
※ 鉄道交差方法を事業期間・経済性等の観点から変更
- ・ 令和5年度 P1橋脚 工事着手（令和8年3月完成）
- ・ 令和6年度 P2橋脚 工事着手（現在、工事中）

2) 必要性

- ア) 「圏央道海老名IC」の開通や「ららぽーと海老名」の開業、「海老名駅駅間地区」の「ピナガーデンズ」整備の進展、令和6年に新たに市街化編入された「海老名市役所周辺地区」のまちづくりが進む等、周辺地域の発展に伴い交通量が増加し、加えて、海老名駅周辺では、鉄道により地域が南北に分断されており、南北方向を連絡する道路ネットワークを強化する必要がある。
- イ) 現道の2車線を上回る交通量や、踏切と県道40号横浜厚木との平面交差により、慢性的な渋滞が発生していることから、円滑な交通環境を確保する必要がある。
- ウ) 災害対策活動拠点となる「海老名市役所」や救命救急センターである「海老名総合病院」などが近傍に立地しているが、慢性的な渋滞により緊急車両の通行に支障をきたすおそれがあることから、災害対応力を強化する必要がある。

3. 事業の目的

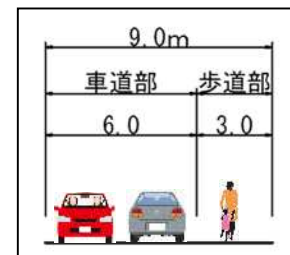
- ア) 4車線化及び鉄道と県道40号横浜厚木との立体交差化により、道路ネットワーク（南北軸）を強化するほか、圏央道へのアクセス性を向上させる。
- イ) 脆弱な緊急輸送道路を改善して、地域の災害対応力の強化と救命医療（救急搬送）の速達性を確保する。

4. 事業の内容

- 1) 起終点：海老名市上郷～海老名市河原口地内
- 2) 事業延長：約0.8km
- 3) 幅員：27.0m
- 4) 交通量：計画交通量 25,600台/日（令和22年推計）
現況交通量 17,775台/日（令和3年度道路交通センサス）
- 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・橋梁工

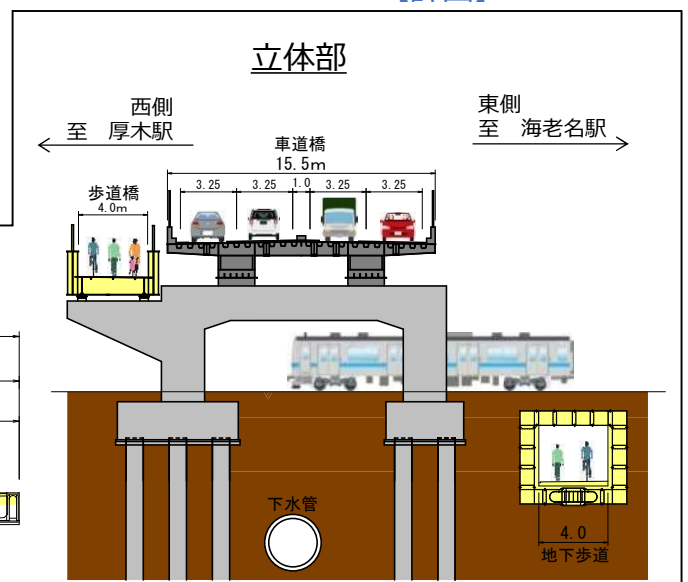
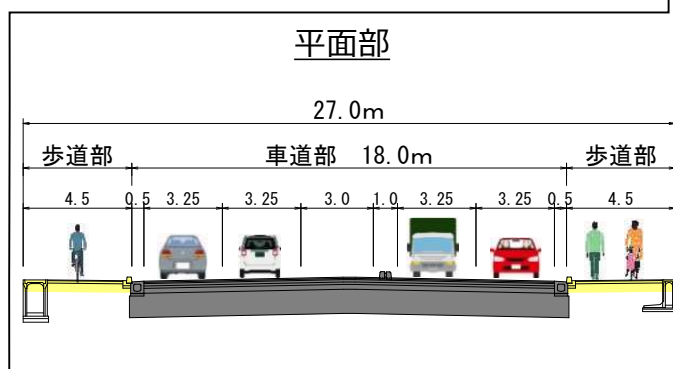
断面図

【現況】



現道拡幅

【計画】



5. 事業実施にあたって配慮した項目

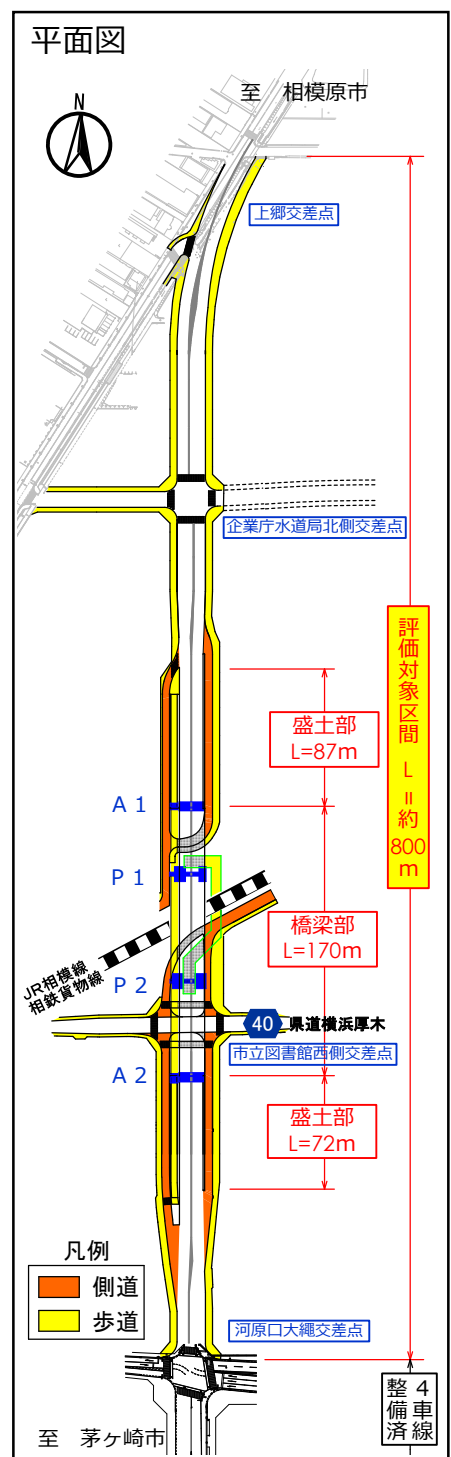
1) 地元要望

- ア) 道路の完成供用には時間がかかる中、道路計画線の沿道で飲食店等が新たに立地したことから、先行して暫定的な歩道を設置し、歩行者や自転車の沿道利用に配慮した。
- イ) 事業区間の照明がない箇所において、地域の要望を踏まえて、仮設照明を設置し、歩行者や自転車が安全に通行できるよう配慮した。
- ウ) 現道の渋滞に伴い、狭小な生活道路を抜け道利用する車両が多いため、住宅地への車両を抑制する看板を設置した。
- エ) 工事に伴う現道の通行止めにあたっては、通行止めの対象は車両に限定し、歩行者や自転車の通行に配慮した。



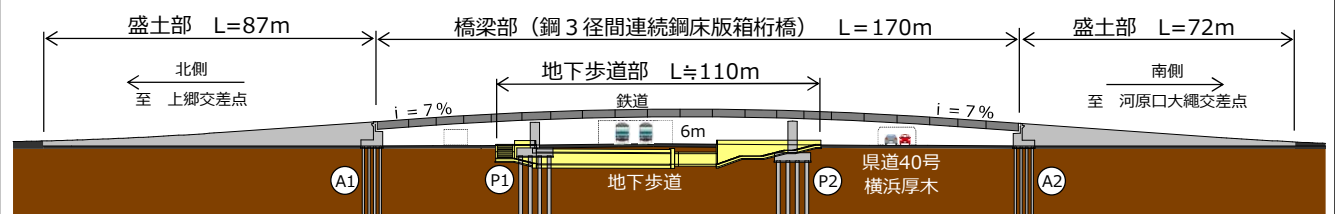
2) 景観

- ア) 沿道の大部分は、市街化調整区域となっているが、住居系一般保留区域に設定されており、将来的に街並みが変化することも想定した上で、以下を検討する。
 - ① 道路照明については、周囲への光漏れの低減を図るとともに、景観を阻害する橋上の突出を抑制するため、高欄照明の採用を検討する。
 - ② 住居系一般保留区域の具体的な整備方針が明らかとなった際は、電線地中化の実施を検討する。
 - ③ 歩道橋の投物防止柵は景観に配慮し、透明板の設置を検討する。
 - ④ 大山などの眺望が将来にわたり確保できる箇所は、眺望ポイントを案内するピクトグラムの路面標示を検討する。



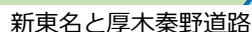
眺望ポイントのイメージ

縦断図（立体部）



1) 事業を巡る社会経済情勢

- ① 駅周辺や県道40号横浜厚木などの幹線道路では、慢性的な交通渋滞が発生しており、特に、商業施設への車両が集中する休日や、平日の通勤・通学時間帯の渋滞が著しく、改善が求められている。
- ② 平成27年に圏央道のさがみ縦貫道路が全線開通して海老名ＩＣの重要性が向上し、さらに、事業中の新東名や厚木秦野道路の開通により、広域的な利便性の向上、交通量の増加が見込まれており、対応が求められている。
- ③ 海老名駅周辺では、ららぽーと海老名やビナガーデンズのほか、新たに海老名駅の南側で令和6年に海老名市役所周辺地区のまちづくりが着手されるなど、今後も人口増加や来訪者の増加により、さらなる周辺交通量の増加が見込まれており、対応が求められている。
- ④ 令和7年の国勢調査では、県人口が初めて減少に転じる中、海老名市の人口は、県内市町村の中で最も高い人口増加率となっている。



- ・平成26年9月、海老名市長に対し、周辺自治会の上郷自治会及び河原口連合自治会が、国道246号までの渋滞対策を要望している。

- ① 2車線の交通容量を上回る交通量、南北を分断する踏切、県道40号横浜厚木との交差により、慢性的な渋滞が発生している。
- ② 県道40号横浜厚木と交差する「市立図書館西側交差点」は、県の主要渋滞箇所となっている。
- ③ 駅側に並行する上郷河原口線が市により整備され、令和7年3月に開通している。
- ④ 令和7年の「第8回線引き見直し」において、住居系一般保留区域に設定され、市都市計画マスタープランでは、「今後の人口動向を踏まえ、住宅地を主体に商業・業務等の複合的な機能を兼ね備えた、地域特性に応じた市街地の形成を検討します。」とされている。



2) 事業の投資効果等

■費用対効果

社会的割引率		4 %の場合		1 %の場合	
B/C		1.2		2.5	
費用	事業費	81億円	79億円	78億円	73億円
	維持管理費		2.2億円		4.6億円
便益	走行時間短縮便益	97億円	95億円	198億円	195億円
	走行経費減少便益		0.7億円		1.9億円
	交通事故減少便益		0.9億円		1.8億円

経済的内部収益率（EIRR） 4.8%

■総合的な効果

ア) 安全・安心・利便性

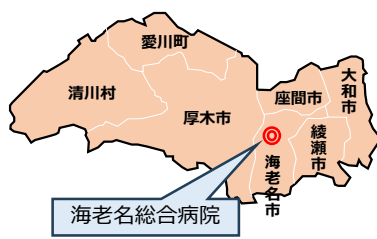
- ① 現在片側の歩行者空間が両側に整備され、歩行者や自転車の安全性・利便性が向上する。
- ② 鉄道との立体交差化及び踏切の除却に伴い、踏切における交通事故や人身事故の解消、鉄道の定時性確保に寄与する。
- ③ 立体交差化に伴い、主要渋滞箇所である県道40号横浜厚木の「市立図書館西側交差点」に、右レーンが設置されることから、渋滞が緩和され、地域住民の利便性が向上する。

イ) 地域の活性化

- ・ 「圏央道海老名 I C」へのアクセス性の向上により、地域間交流の促進や物流の効率化が図られ、地域の活性化が期待される。

ウ) 防災

- ① 慢性的に渋滞が発生している緊急輸送道路が改善され、地域の災害対応力が強化される。
- ② 県央地域で唯一の救命救急センターであり、近年、整備拡充が進む「海老名総合病院」へのアクセス性を向上させることで、地域の医療体制が強化される。



3) 関係する地方公共団体等の意見

■海老名市

①平成24年 海老名市議会から神奈川県知事宛意見書（抜粋）

地元住民の要望を十分配慮しつつ、当路線の河原口大縄交差点から上郷交差点までの事業を早期に完成するよう求めるとともに、国道246号交差点までの北伸整備についても早期に事業着手するよう求める。

②平成26年 海老名市長から厚木土木事務所東部センター所長宛要望書（抜粋）

本事業は、圏央道（さがみ縦貫道路）海老名 I C にアクセスし、市の道路交通マスタープランにおいて南北を結ぶ重要な路線と位置づけており、早期の供用を求める。

2. 事業の進捗の見込みの視点

1) 事業の進捗状況

	前回再評価時（R 3）	今回再評価時（R 8）	前回再評価時からの変化
事業化年度	平成24年度	平成24年度	－
用地着手年度	平成26年度	平成26年度	－
工事着手年度	令和 6 年度	令和 5 年度	1 年前倒し
供用年度（予定）	令和13年度	令和13年度	－
事業期間	20年間	20年間	－
事業費（単純合計）	69億円	79億円	10億円増
進捗率（用地取得率）	13%（38%）	30%（85%）	17%増（47%増）
供用率	0%	0%	
残事業の内容等	用地取得、道路改良等	用地取得、道路改良等	
計画交通量	25,200台/日	25,600台/日	400台/日増
基準年	令和 3 年	令和 8 年	再評価時の年度
B/C	1.3	1.2	0.1減
総費用（現在価値）	61億円	81億円	20億円増
事業費	59億円	79億円	
維持管理費	1.5億円	2.2億円	
総便益	78億円	97億円	19億円増
走行時間短縮便益	77億円	95億円	
走行経費減少便益	0.3億円	0.7億円	
交通事故減少便益	0.8億円	0.9億円	

（変化した理由）

事業費 ： 労務費・材料費の高騰、車道橋架設計画の変更、地下歩道工の設計の深度化など

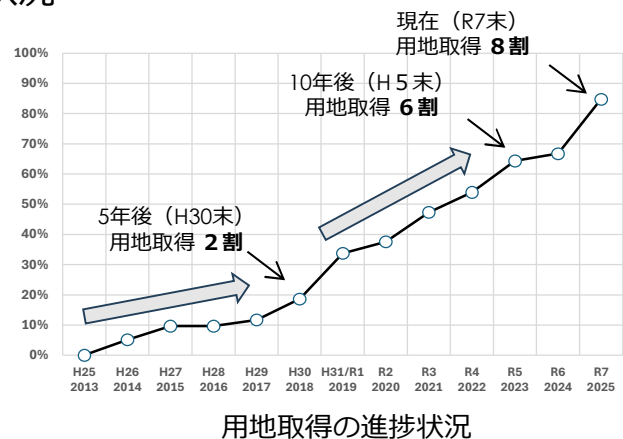
2) これまでの課題に対する取り組み状況

ア) 海老名駅周辺の地価が上昇傾向であったため、土地の売却に消極的な土地所有者が多かったが、粘り強く事業の必要性を説明するとともに、用地交渉の体制を強化して用地取得を進め、用地取得率85%まで進めることができた。

イ) P 1・P 2 橋脚の工事に当たっては、鉄道に近接するため、通行止めが必要であったが、それに伴い、周辺道路の混雑が増す状況となったことから、A 1・A 2 橋台の工事では、現道を切回し、通行止めをせずに工事を進めるほか、県道上での橋梁架設時などやむを得ず通行止めにする際は、夜間工事とするなど周辺交通への影響に配慮する。

（次頁「工事進捗図」参照）

ウ) 橋梁の桁下空間は、地下歩道としての利用が予定されているが、それ以外の空間は、海老名駅に近いことや住居系一般保留区域となっていることを踏まえて、地域の意見も聴きながら、地域特性に合った有効な活用方法を検討する。



3) 今後のスケジュール

項目	年度	R 3 2021	R 4 2022	R 5 2023	R 6 2024	R 7 2025	R 8 2026	R 9 2027	R 10 2028	R 11 2029	R 12 2030	R 13 2031
用地取得	前回											
	今回											
工事	前回											
	今回											

- ア) 令和5年度よりP1橋脚に工事着手し、令和8年3月完成、現在、P2橋脚工事中。
- イ) 令和8年度は、A1橋台付近で、支障物件（埋設管、電柱等）の移設、現道切回しを実施し、A2橋台付近では、用地取得を進める。
- ウ) 来年度以降は、A1橋台の工事、A2橋台付近では、支障物件（埋設管、電柱等）の移設、現道切回しを実施し、順次、A2橋台の工事に着手する。
- エ) その後、車道橋、歩道橋、地下歩道の工事に着手し、その頃までには、北側の用地を取得する。
- オ) 最後に、平面部の工事に着手し、令和13年度の供用を目指す。

3. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

■代替案立案等の検討

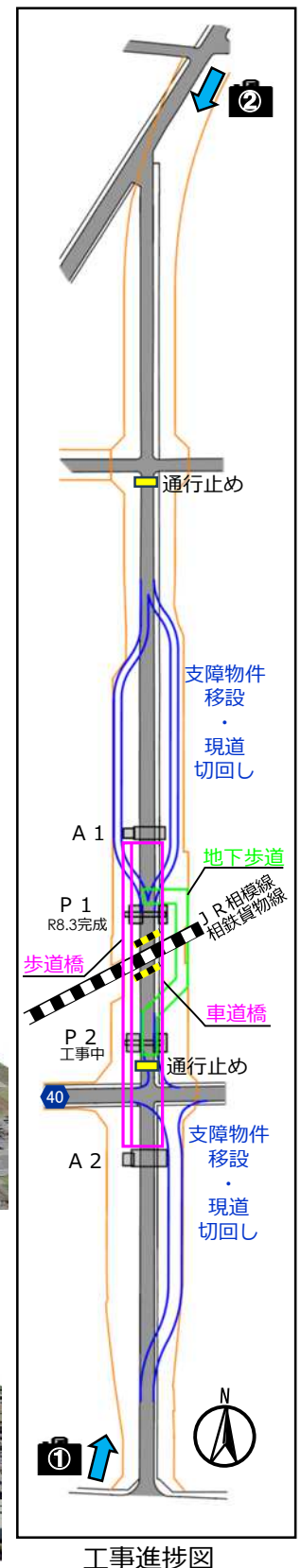
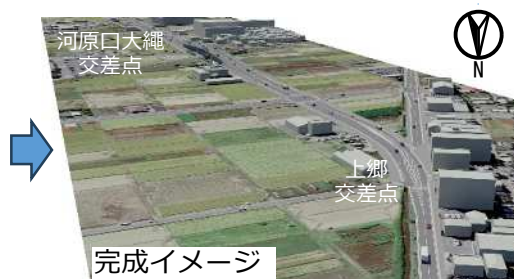
- ア) 終点側の4車線区間と一体として道路ネットワーク（南北軸）の強化を図る必要がある。
- イ) 事業用地を8割以上確保していることから、現計画による整備が最善である。

■評価対象区間および周辺の状況

①（南側）



②（北側）



工事進捗図

◆ 対応方針（案）

継続	本事業は、道路ネットワーク（南北軸）の強化や立体交差化による渋滞・踏切事故の解消など、事業の必要性や重要性は依然として高いことから、事業を継続する必要があると判断する。
----	--