【再評価】

審議資料２

No. 1　都市計画道路　丸子中山茅ヶ崎線　街路整備事業

◆　事業概要

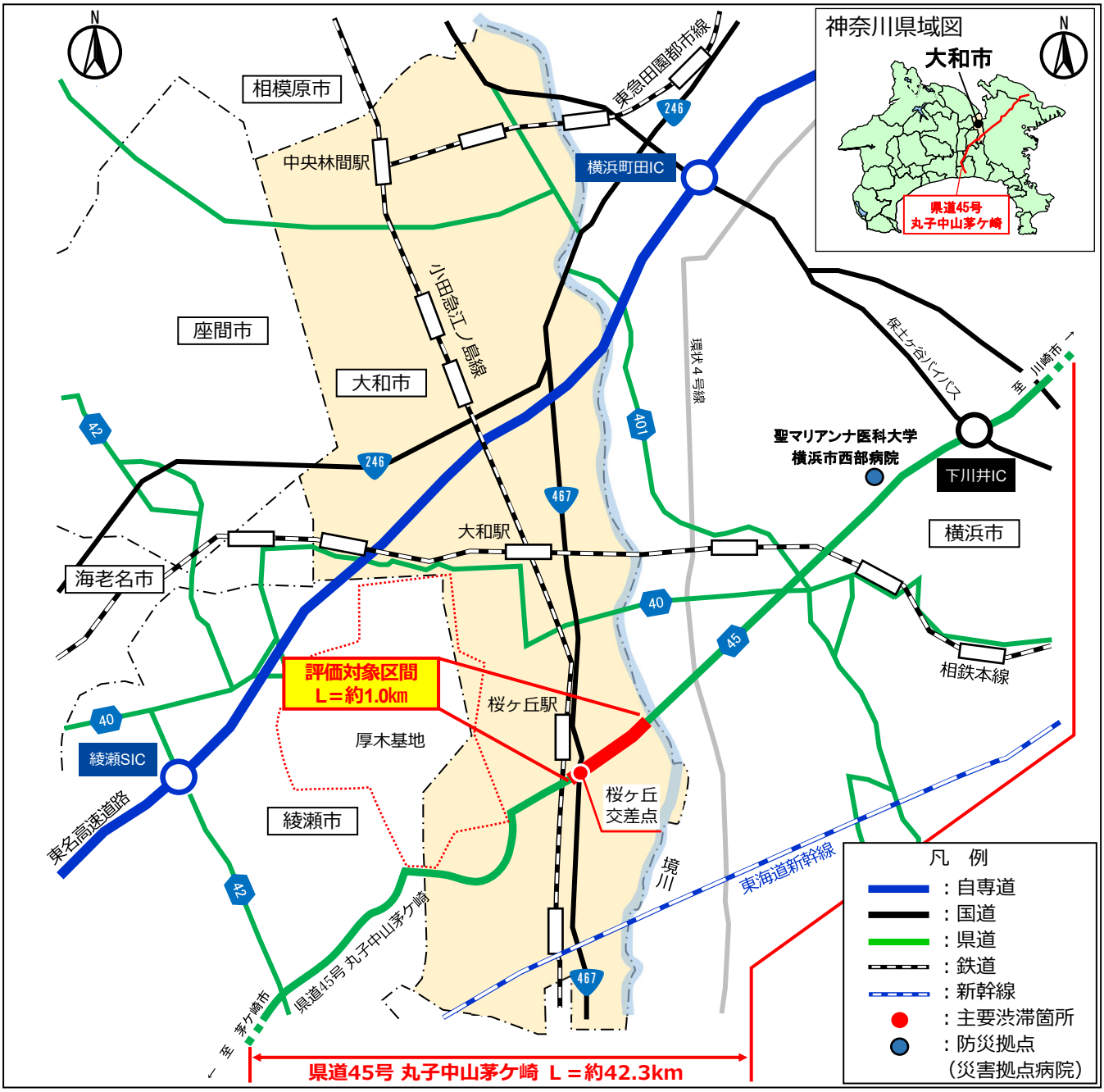
１．概要

１）路線全体の概要

ア）　本路線は、川崎市中原区の「丸子橋交差点」を起点とし、港北ニュータウン、厚木基地などを経て、茅ヶ崎市茅ヶ崎の国道１号「茅ヶ崎駅前交差点」を終点とする、横浜・川崎と湘南地域を結ぶ延長約42.3ｋｍの幹線道路である。

イ）　本路線は、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、大和市域周辺では、「保土ヶ谷バイパス下川井IC」や「国道467号」のほか、災害拠点病院である「聖マリアンナ医科大学横浜市西部病院」などを連絡する重要な役割を担っている。また、大地震等発生時に緊急通行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）　大和市の「桜ヶ丘交差点」周辺から「保土ヶ谷バイパス下川井IC」周辺までの区間は、県の主要渋滞区間となっている。



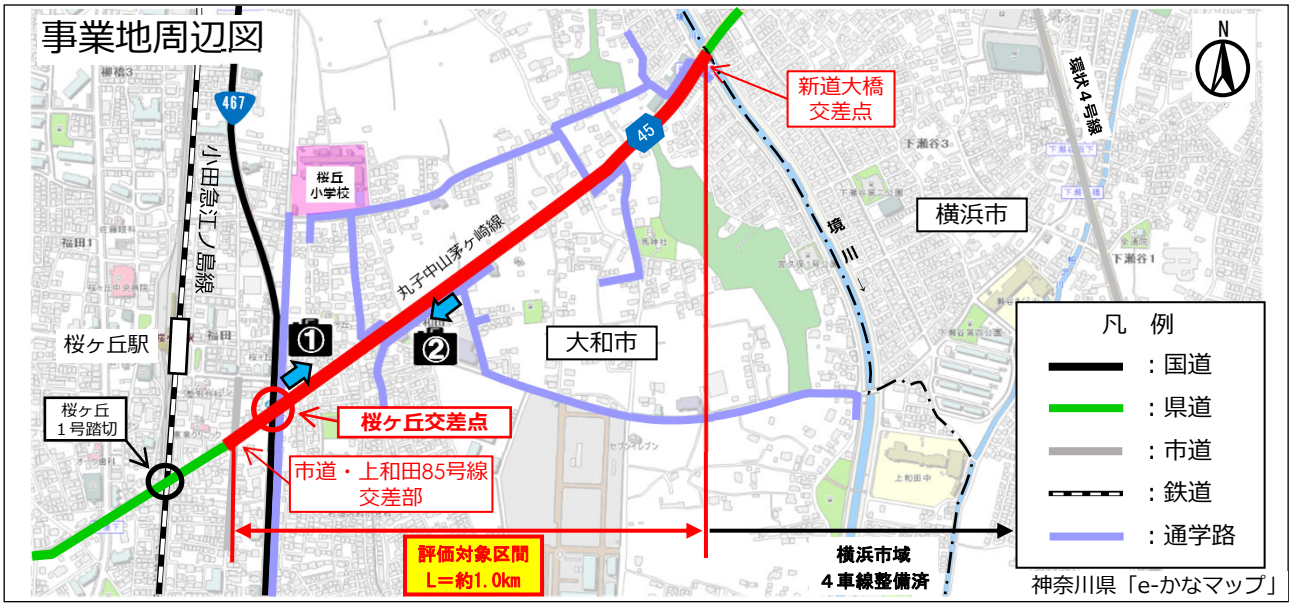
2）評価対象事業の概要

ア）　横浜市境の「新道大橋交差点」から大和市道・上和田85号線との交差部までの延長約1.0kmの２車線の現道の４車線化となる。

イ）　沿道には住宅や商業施設が立地し、また、一部区間は通学路に指定され、児童等の歩行者の通行が多い状況にあるが、歩道幅員は約1.3mと狭小である。

ウ）　国道467号と交差する「桜ヶ丘交差点」を中心に慢性的な交通渋滞が発生し、一部車両の生活道路への流入がみられる。また、「保土ヶ谷バイパス下川井IC」と接続していることから、自動車交通量が多く、さらに、自転車交通も混在している。

エ）　起点側の横浜市域は、平成25年度までに４車線化されているが、大和市内は２車線となっており、平日の朝夕や休日に渋滞が発生している。





桜ヶ丘交差点周辺の渋滞状況



現道（通学路）の状況

3）評価対象事業の位置づけ

ア）県の計画：

県では、総合計画「新かながわグランドデザイン」のもと、「かながわ交通計画」で基本的な道路網を定め、「かながわのみちづくり計画」において、県が実施する箇所の実行計画を定めている。

評価対象事業は、計画の熟度を高めていく「将来に向けて検討が必要な道路」、事業化に向けた調整・検討を進める「事業化検討箇所」を経て、事業実施環境が整ったことから「整備推進箇所（事業実施）」としている。

①新かながわグランドデザイン　→「交流幹線道路網」として必要な道路

②かながわ交通計画　→「多車線機能を有する一般幹線道路網」として必要な道路

③かながわのみちづくり計画　→「幹線道路網」として県が整備すべき道路

イ）市の計画：

①健康都市やまと都市計画マスタープラン

→「周辺都市との交流と連携を増進する主要幹線道路」として位置づけ

２．事業の経緯や必要性

１）経緯

・　平成１３年度　都市計画決定
・　平成１４年度　事業認可取得
・　平成１５年度　用地取得開始
・　平成２２年度　工事着手

２）必要性

ア）　一部の区間は通学路に指定されているが、歩道が狭く、また、車道には自動車と自転車が混在していることから、歩行者や自転車の安全な通行空間を確保する必要がある。

イ）　横浜・川崎と湘南地域を結ぶ、主要な幹線道路であるが、交通量が多く慢性的に渋滞し、また、一部車両が周辺の生活道路に流入していることから、安全で円滑な走行環境を確保する必要がある。

ウ）　「第１次緊急輸送道路」及び「緊急交通路指定想定路」に指定されているものの、幅員が狭く、災害時に車両が滞留した場合には、緊急車両の走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車線化にあわせて歩道空間を改善し、通学児童等の歩行者や自転車利用者の安全で快適な通行環境の確保を図る。

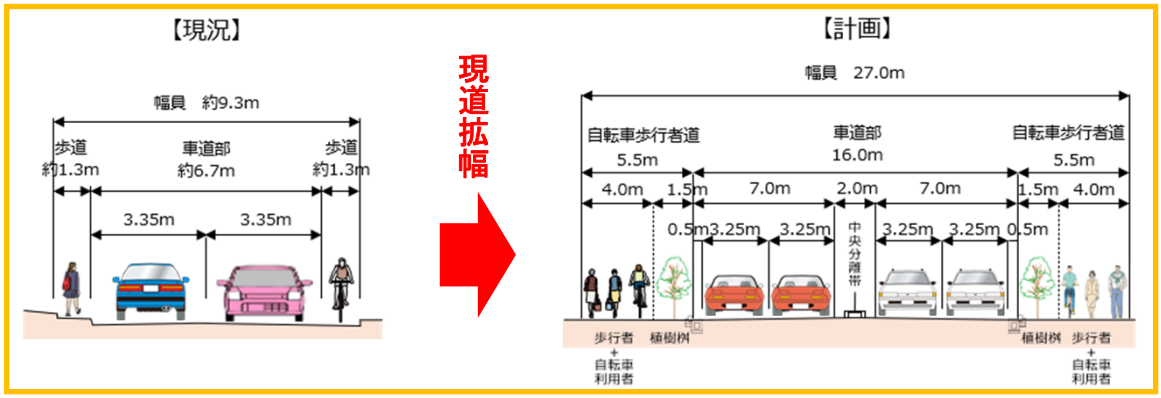
イ）　４車線化により慢性的な交通混雑を緩和し、地域間の交流連携の強化や周辺の狭小な生活道路に流入している車両の抑制を図る。

ウ）　脆弱な緊急輸送道路を改善し、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　：大和市上和田字新道～大和市上和田字谷戸頭
２）事業延長：約1.0ｋｍ
３）幅　　員：27.0m
４）交通量　：計画交通量　43,500台／日（令和22年推計）
　　現況交通量　13,900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：50ｋｍ／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

断面図



５．事業実施にあたって配慮した項目

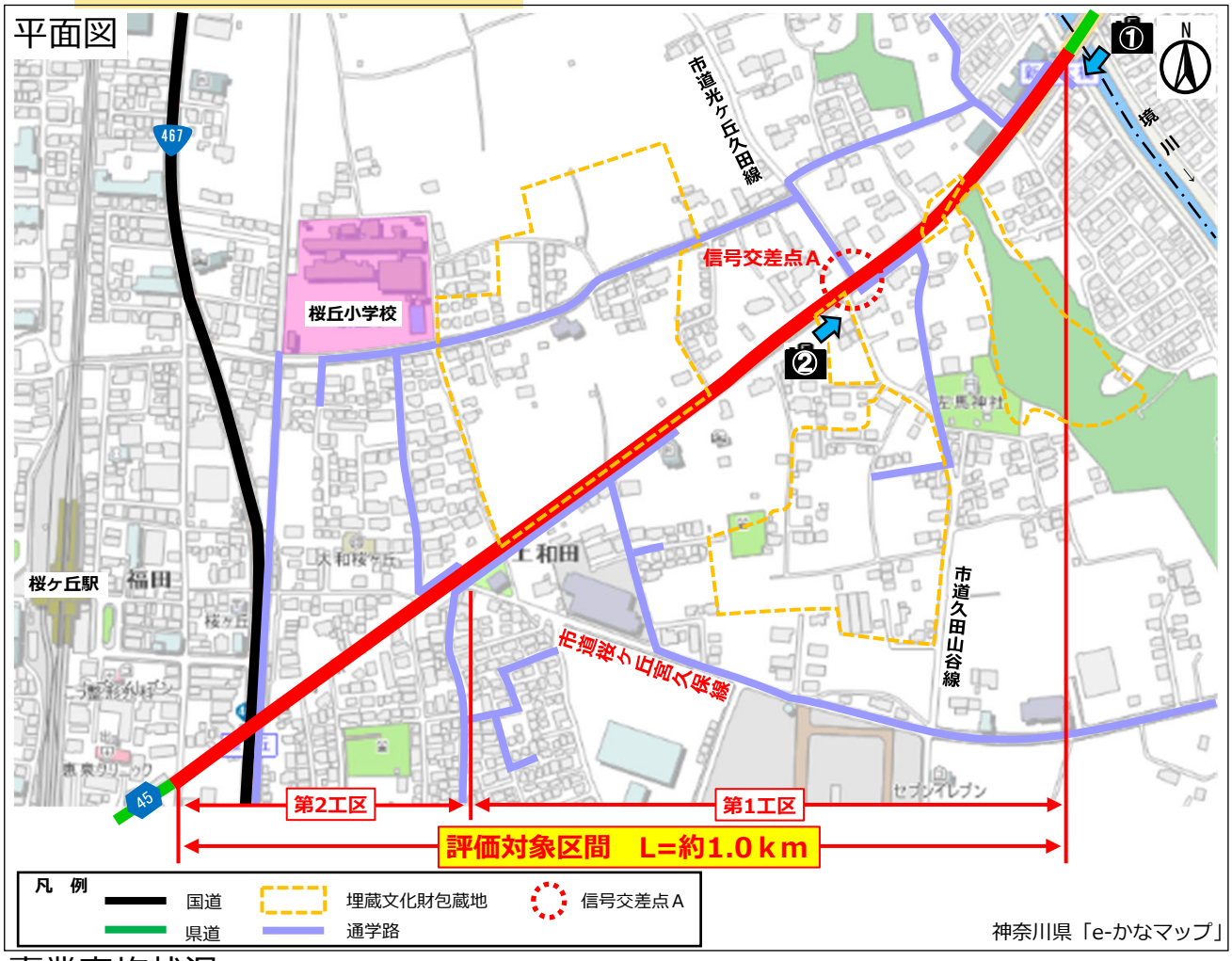
ア）　通学路や埋蔵文化財包蔵地がある、市道桜ヶ丘宮久保線との交差部より起点側（第１工区）を優先的に用地取得して、順次、歩道（自転車歩行者道）を整備し、児童等の歩行者や自転車利用者の安全で快適な通行空間の早期確保に配慮した。

イ）　信号交差点Aでは、交差する市道への右折待ち車両により、直進車両の通行が妨げられて渋滞が発生していることから、車道中央部にゼブラ帯を設け、直進車両が進行できるよう、暫定的な渋滞緩和に配慮した。

ウ）　電線地中化については、沿道の市街化調整区域における土地利用状況の変化を見ながら、別途、実施を検討する。

エ）　街路樹については、評価対象路線の道路が概成し、植樹桝の設置イメージができる段階において、維持管理のしやすさ、環境緩和、緑陰形成、景観形成、安全な通行空間の確保、地元の意向などに配慮し、樹種や配置箇所を検討する。

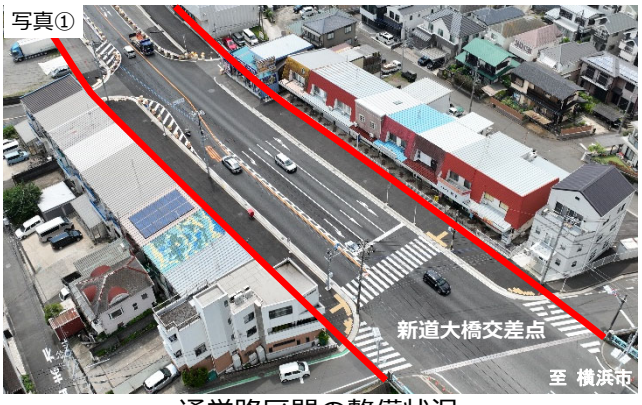
平面図



神奈川県「e-かなマップ」

事業実施状況

写真①



通学路区間の整備状況

写真②



信号交差点Ａの暫定整備状況

◆　評価の視点

１．事業の必要性に関する視点

１）事業を巡る社会経済情勢

ア）地域の状況

①　起終点周辺は、沿線で住居系用途地域が分布しており、古くからの住宅が多く、北側には小学校もあることから、朝夕の時間帯には、通学路を歩く児童、通勤・通学に利用する歩行者や自転車利用者が多く、安全で快適な通行空間の確保のため、改善が求められている。

②　桜ヶ丘駅周辺および国道467号の沿道は、近隣商業地域や準住居地域に指定され、駐車場を備えたスーパーや飲食店、ホームセンター等の商業施設が多く立地しており、利用する車両が渋滞を避け、周辺の歩道のない生活道路に流入していることから、対応が求められている。

イ）地元の意向

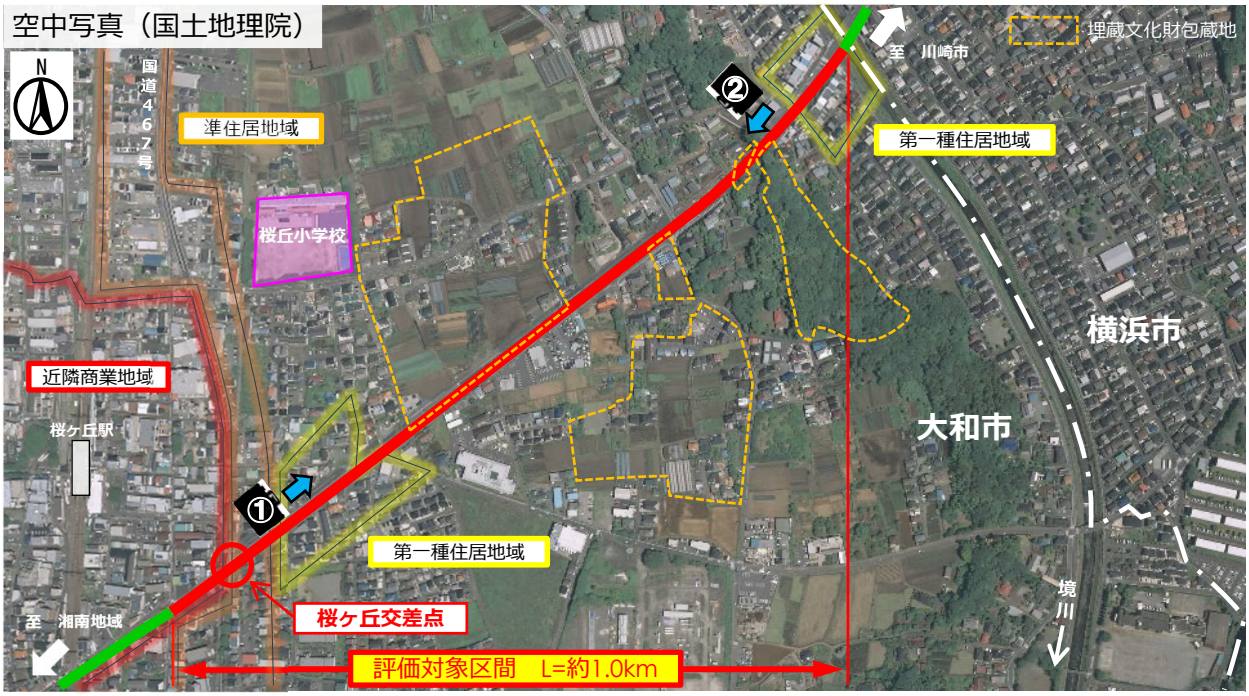
・　国道467号との交差部等における慢性的な交通渋滞の発生に伴い、周辺環境の悪化が懸念されることから、地元市議会議員等で構成される整備促進協議会が、本事業の早期整備を要望している。

ウ）事業地の状況

①　道路幅員、歩道幅員とも狭小で、県の主要渋滞区間となっている。

②　国道467号と交差する「桜ヶ丘交差点」を中心に慢性的な渋滞が発生している。

③　埋蔵文化財包蔵地が分布しており、事前の発掘調査では、数多くの遺構、遺物が３～４層にもわたって出土するなど、工事着手までに時間を要している。（埋文調査進捗率：79%）



国土地理院空中写真



慢性的な渋滞状況



埋蔵文化財発掘調査状況（第３層）

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		2.7		6.7	
費用	事業費	153億円	150億円	124億円	118億円
	維持管理費		2.8億円		5.9億円
便益	走行時間短縮便益	405億円	368億円	829億円	755億円
	走行経費減少便益		35億円		71億円
	交通事故減少便益		1.9億円		3.9億円

経済的内部収益率（EIRR）　7.2%

■総合的な効果

ア）安全・安心・利便性

①　両側の狭小な歩道を自転車歩行者道（幅5.5m）として拡幅整備することで、歩行者や自転車利用者の安全性が向上する。

②　４車線化や「桜ヶ丘交差点」の右折車線の設置による渋滞の緩和に伴い、周辺の狭小な生活道路へ流入する車両が減少することで、沿線地域の安全性が向上する。

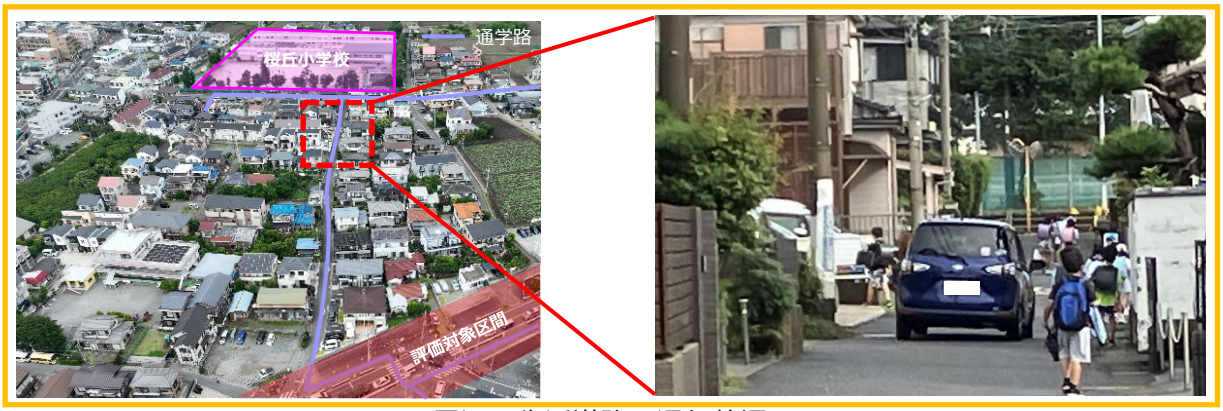
③　横浜・川崎と湘南地域を結ぶ道路ネットワークが強化されることにより、国道467号沿道や「保土ヶ谷バイパス下川井IC」、及び湘南地域へのアクセス性が向上する。

イ）防災

・　慢性的な渋滞が発生している本路線を４車線化することにより、「第１次緊急輸送道路」及び「緊急交通路指定想定路」が改善され、地域の災害対応力が強化される。



歩行者・自転車通行空間の整備状況



周辺の生活道路の通行状況

３）関係する地方公共団体等の意見

■地元市議会議員等で構成される整備促進協議会

・　国道467号との交差部等における慢性的な交通渋滞の発生に伴い、周辺環境の悪化が懸念されることから、本事業の早期整備を求める。

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（R3）	今回再評価時（R8）	前回再評価時からの変化
事業化年度	平成14年度	平成14年度	－
用地着手年度	平成15年度	平成15年度	－
工事着手年度	平成22年度	平成22年度	－
供用年度（予定）	令和7年度	令和13年度	６年遅れ
事業期間	24年間	30年間	６年増
事業費（単純合計）	90億円	106億円	16億円増
進捗率（用地取得率）	70%（約80%）	72%　（87%）	２（７）%増
供用率	0%	0%	－
残事業の内容等	道路改良工	道路改良工	
計画交通量	42,400台/日	43,500台/日	1,100台/日増
基準年	令和3年度	令和８年度	再評価時の年度
B／C	2.8	2.7	0.1減
総費用（現在価値） 事業費 維持管理費	109億円 107億円 2.2億円	153億円 150億円 2.8億円	44億円増
総便益（現在価値） 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	305億円 285.8億円 17.3億円 1.84億円	405億円 368億円 35億円 1.9億円	100億円増

（変化した理由）　事業期間：　用地取得の難航、埋蔵文化財発掘調査範囲の拡大

事業費　：　労務費・材料費の高騰、埋蔵文化財発掘調査費用の増額など

２）これまでの課題に対する取り組み状況

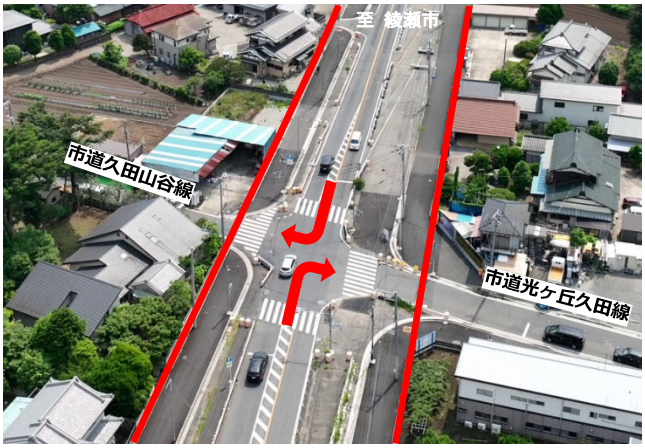
ア）　令和７年度、交渉に時間を要していた地権者（事業用地の約１割を所有）から用地を取得し、用地取得率は約９割となった。引き続き、残る用地の取得に向け粘り強く交渉を続けている。

イ）　事業効果を早期発現させるため、用地取得後、埋蔵文化財発掘調査が完了した区間については、先行して自転車歩行者道を整備することで、児童等の歩行者や自転車利用者の通行における安全性の確保に努めている。

ウ）　本事業と並行して、暫定的に信号交差点形状を見直し、事業中の渋滞の緩和に努めている。



自転車歩行者道完成後の状況



信号交差点Aの暫定整備状況

３）今後のスケジュール

・　用地取得を進め、埋蔵文化財発掘調査が完了したところから、順次、工事に着手し、令和13年度の供用開始を目指す。

項目＼年度		R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)
用地取得	前回											
	今回											
埋蔵文化財発掘調査	前回											
	今回											
工事	前回											
	今回											

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）　起点側の横浜市域内の４車線区間と一体となって、道路ネットワークの強化を図る必要がある。

イ）　事業用地を９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、整備済み区間の状況

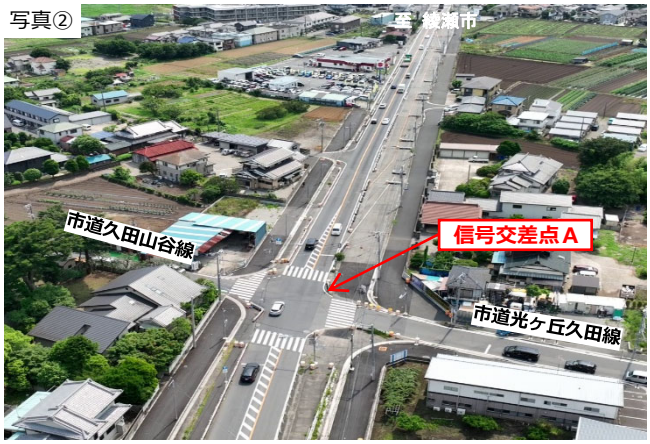


写真①



整備済み区間の状況

写真②



評価対象区間の状況

◆　対応方針（案）

継続	本事業は、国道４６７号との交差点周辺の渋滞緩和や沿道環境の改善、通学児童等の歩道整備による交通安全の向上、災害時における緊急輸送機能の強化など、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。