【再評価】

審議資料２

No. 2　県道46号　相模原茅ケ崎（上郷立体）道路改良事業

◆　事業概要

１．概要

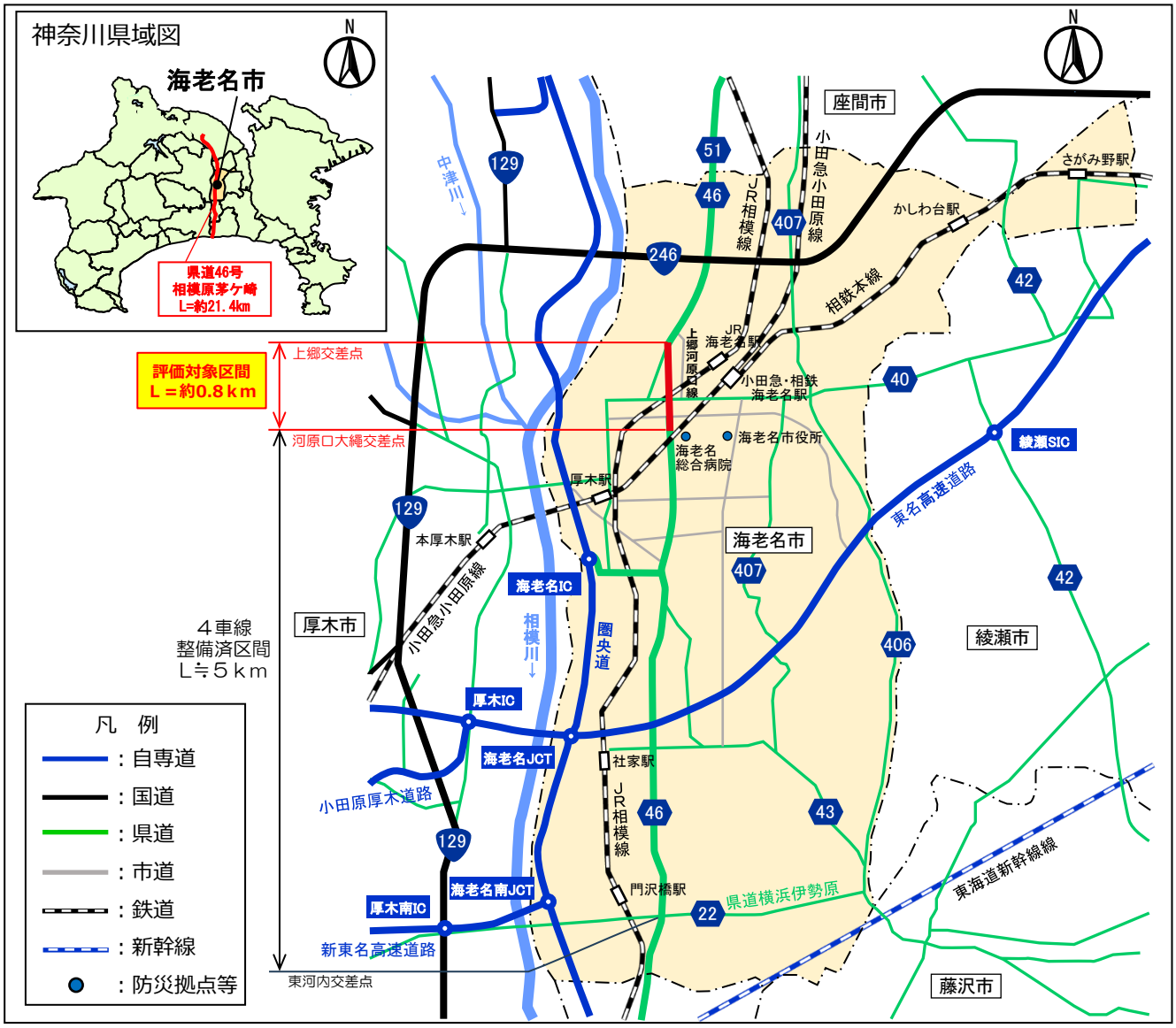
１）路線全体の概要

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、茅ケ崎市を終点とする、県央と湘南地域を南北に結ぶ延長約21.4ｋｍ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５ｋｍ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）評価対象事業の概要

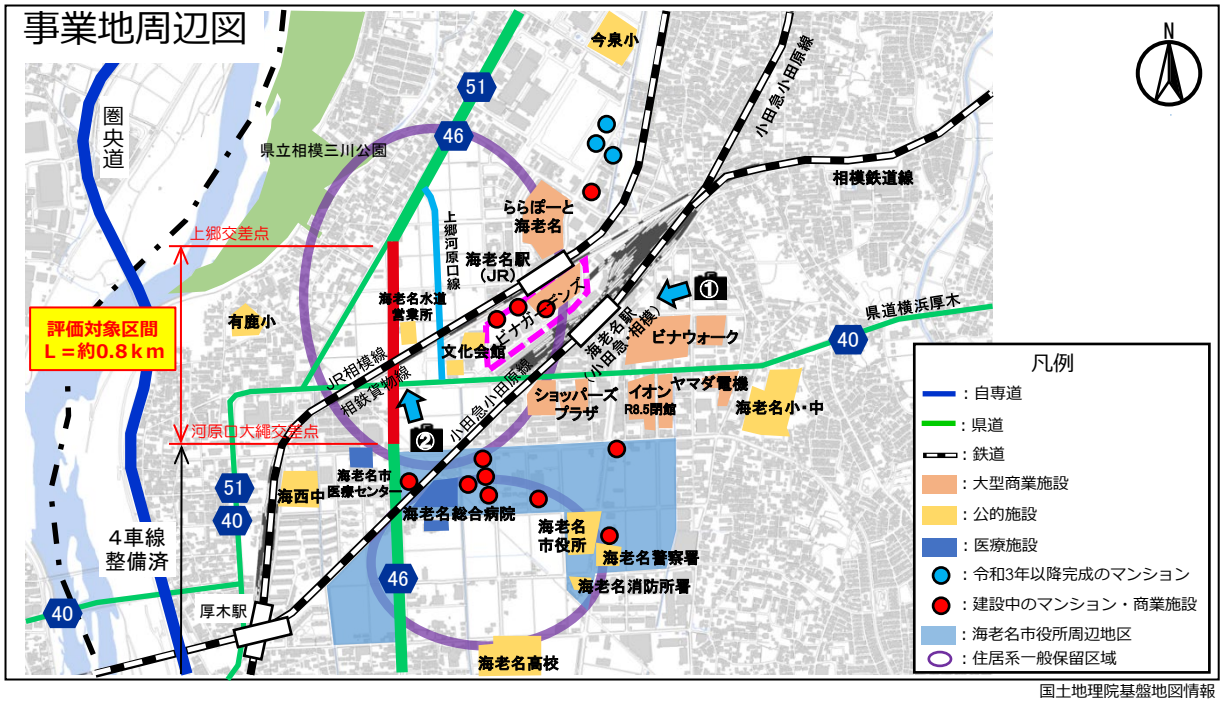
ア）　「上郷交差点」から「河原口大縄交差点」までの延長約0.8kmにおいて、現道の２車線を４車線化するとともに、鉄道と県道40号横浜厚木との交差部を立体交差化する事業である。

イ）　現道は、約18千台/日の交通量があり、2車線の交通容量を上回り、車線数が不足している。

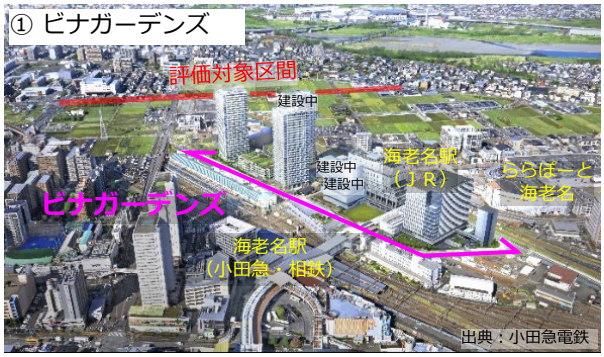
ウ）　立体交差する県道40号横浜厚木は、県の主要渋滞箇所に位置付けられている。

エ）　近傍には海老名駅のほか、公的施設や医療施設、大型商業施設が多数立地し、近年においても、駅周辺ではビナガーデンズの開発や市役所周辺で新たなまちづくりが進むほか、事業地周辺が住居系一般保留区域に設定されるなど市街化の動向からも、今後の交通量の増加が見込まれる。

オ）　「河原口大縄交差点」の南側区間は、４車線化が図られている。



国土地理院基盤地図情報





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海老名市都市マスタープラン　→　「都市幹線軸（南北軸）」として位置づけ

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「ビナガーデンズ」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。

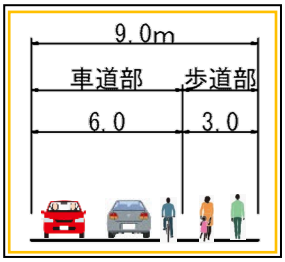
イ）　脆弱な緊急輸送道路を改善して、地域の災害対応力の強化と救命医療（救急搬送）の速達性を確保する。

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

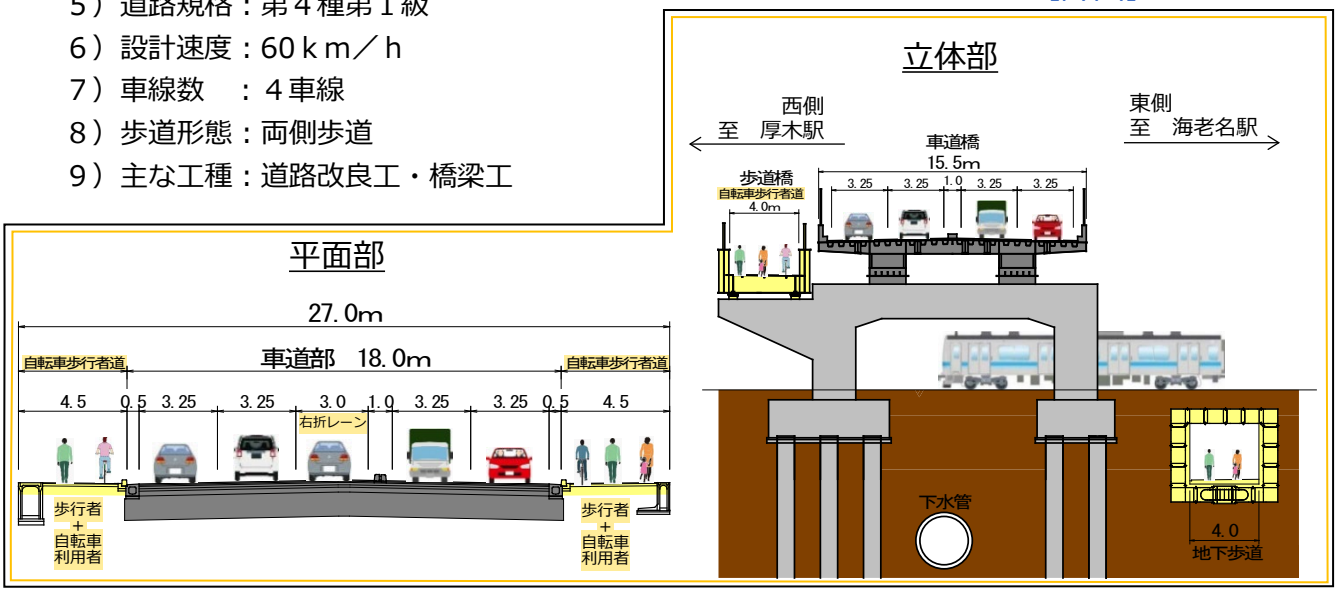
断面図

【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。



神奈川県「ｅ-かなマップ」

2）景観

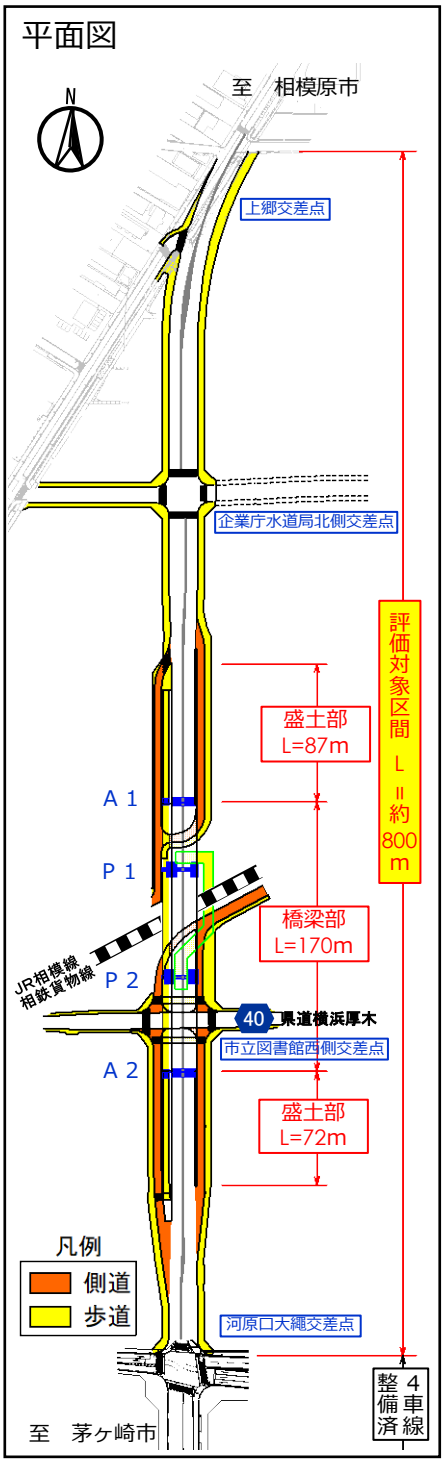
ア）　沿道の大部分は、市街化調整区域となっているが、住居系一般保留区域に設定されており、将来的に街並みが変化することも想定した上で、以下を検討する。

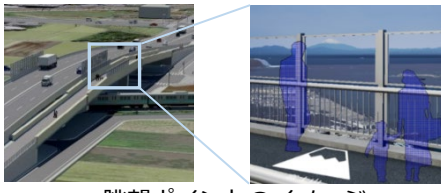
①　道路照明については、周囲への光漏れの低減を図るとともに、景観を阻害する橋上の突出を抑制するため、高欄照明の採用を検討する。

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。

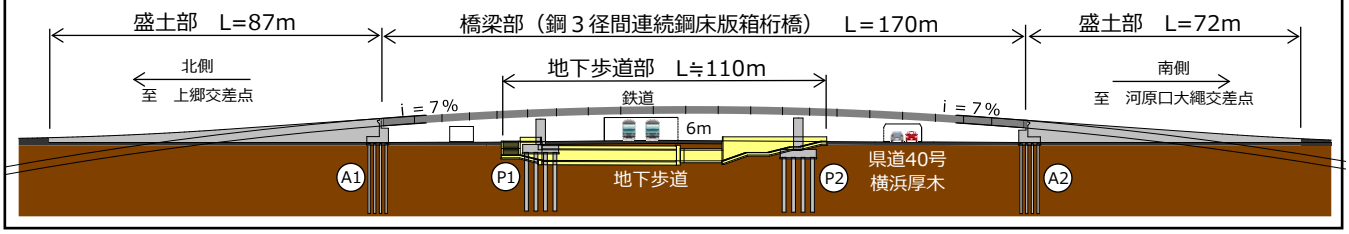
④　大山などの眺望が将来にわたり確保できる箇所は、眺望ポイントを案内するピクトグラムの路面標示を検討する。





眺望ポイントのイメージ

縦断図（立体部）



◆　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

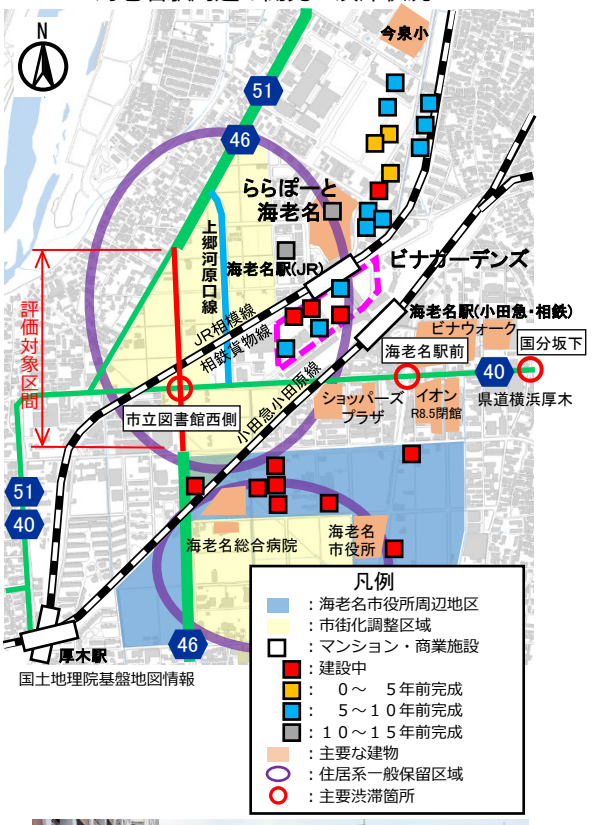
① 駅周辺や県道40号横浜厚木などの幹線道路では、慢性的な交通渋滞が発生しており、特に、商業施設への車両が集中する休日や、平日の通勤・通学時間帯の渋滞が著しく、改善が求められている。

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。

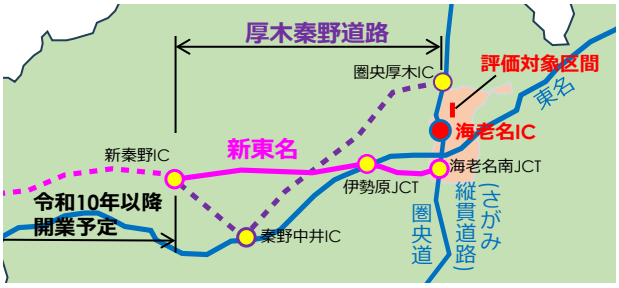
③ 海老名駅周辺では、ららぽーと海老名やビナガーデンズのほか、新たに海老名駅の南側で令和６年に海老名市役所周辺地区のまちづくりが着手されるなど、今後も人口増加や来訪者の増加により、さらなる周辺交通量の増加が見込まれており、対応が求められている。

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。

海老名駅周辺の開発・渋滞状況



国土地理院基盤地図情報



新東名と厚木秦野道路



県道40号横浜厚木の渋滞状況

イ）地元の意向

・ 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。



上郷第一踏切の渋滞状況

ウ）事業地の状況

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。

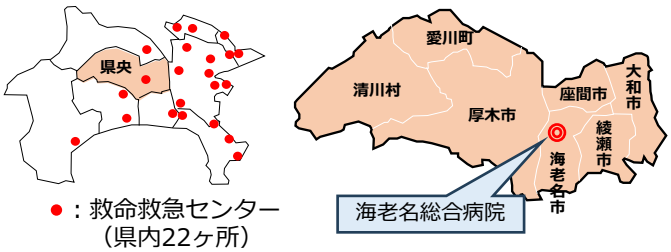
イ）地域の活性化

・ 「圏央道海老名ＩＣ」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。

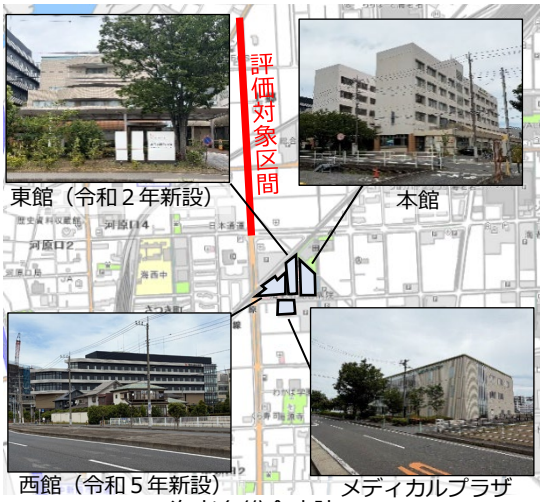
ウ）防災

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。



●：救命救急センター
（県内22ヶ所）



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ＩＣ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

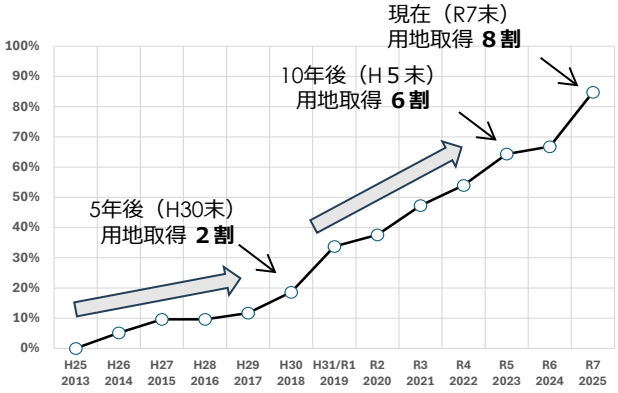
	前回再評価時（Ｒ３）	今回再評価時（Ｒ８）	前回再評価時からの変化
事業化年度	平成24年度	平成24年度	－
用地着手年度	平成26年度	平成26年度	－
工事着手年度	令和６年度	令和５年度	１年前倒し
供用年度（予定）	令和13年度	令和13年度	－
事業期間	20年間	20年間	－
事業費（単純合計）	69億円	79億円	10億円増
進捗率（用地取得率）	13%（38%）	30%（85%）	17%増（47%増）
供用率	0%	0%	
残事業の内容等	用地取得、道路改良等	用地取得、道路改良等	
計画交通量	25,200台/日	25,600台/日	400台/日増
基準年	令和３年	令和８年	再評価時の年度
B／C	1.3	1.2	0.1減
総費用（現在価値） 事業費 維持管理費	61億円 59億円 1.5億円	81億円 79億円 2.2億円	20億円増
総便益 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	78億円 77億円 0.3億円 0.8億円	97億円 95億円 0.7億円 0.9億円	19億円増

（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。



用地取得の進捗状況

イ）　Ｐ１・Ｐ２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、Ａ１・Ａ２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		R 3 2021	R 4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R 8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	R13 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

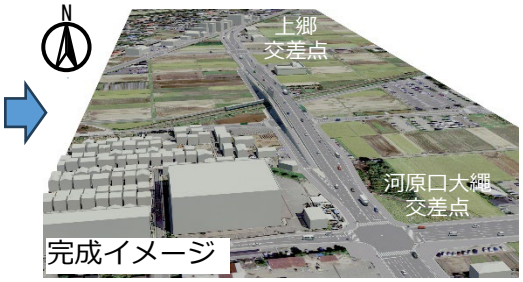
ア）　終点側の４車線区間と一体として道路ネットワーク（南北軸）の強化を図る必要がある。

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

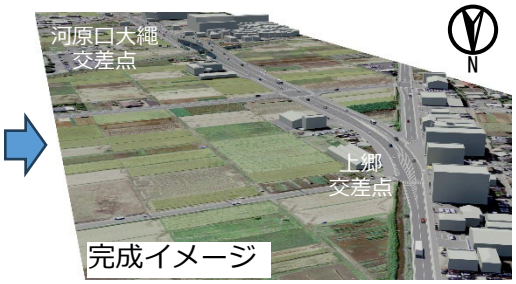
①（南側）

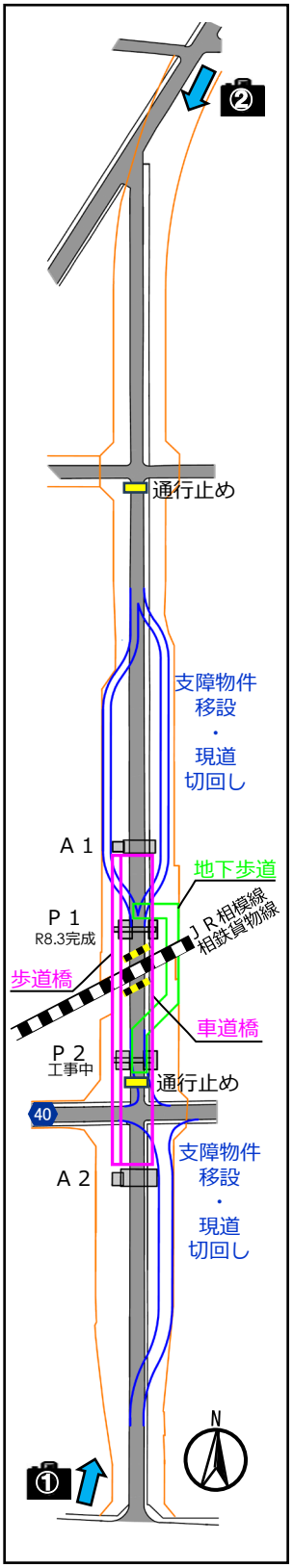




②（北側）







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。