【再評価】

審議資料２

No. 3　都市計画道路　座間南林間線　街路整備事業

◆　事業概要

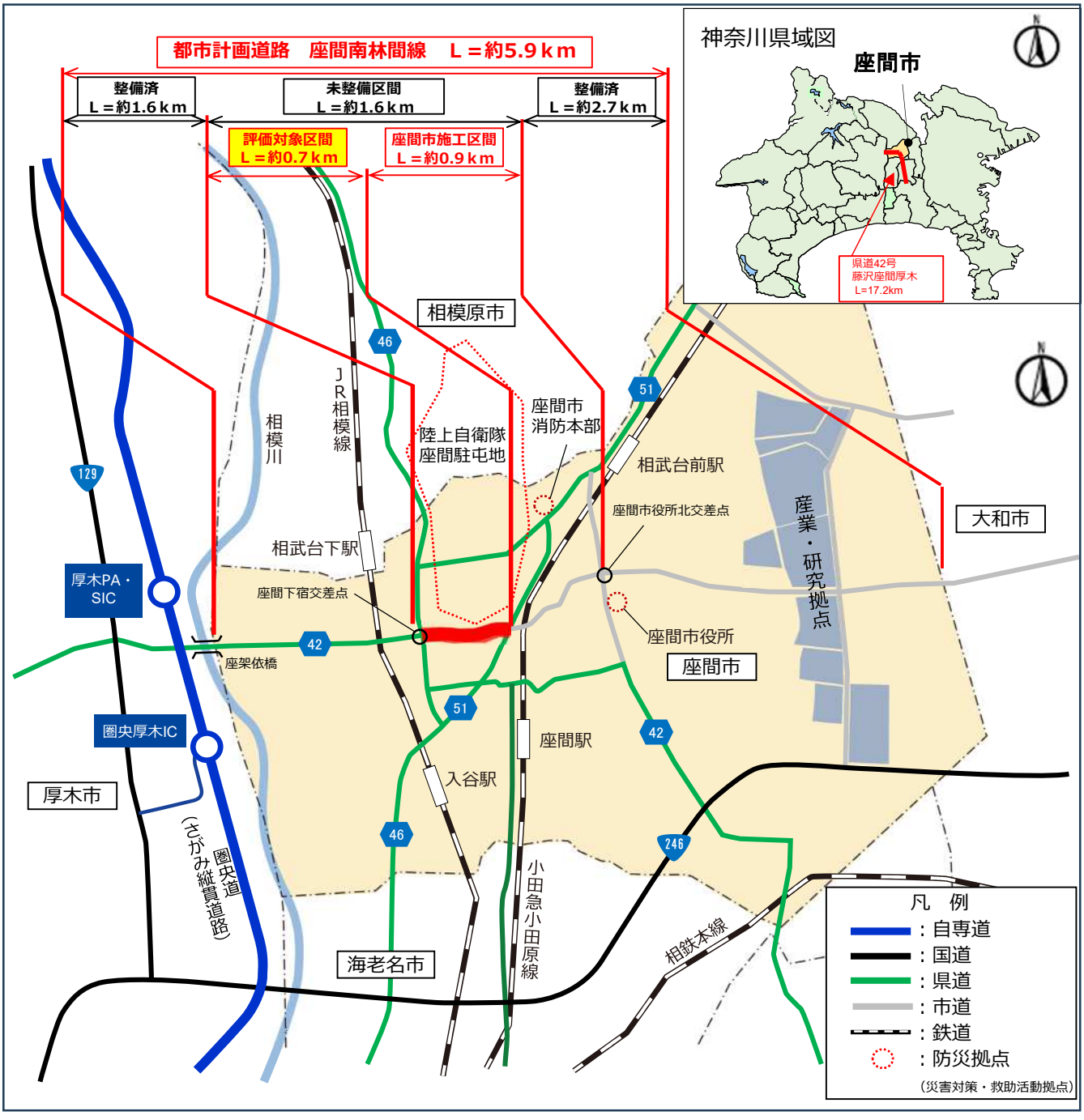
１．概要

１）路線全体の概要

ア）　本路線は、座間市座間の厚木市境を起点とし、座間市ひばりが丘の大和市境を終点とする、座間市内を東西に結ぶ延長約5.9kmの幹線道路である。

イ）　座間市域の東部に集積する産業・研究拠点と、起点側にある圏央道「厚木PA･SIC」を結び、広域的な物流の円滑化や地域の利便性の向上に寄与する重要な道路である。

ウ）　起点から約1.6kmの整備済み区間は、県道42号藤沢座間厚木として供用中で、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、座間市域周辺では、その他の緊急輸送道路と一体となって、「厚木PA･SIC」 や「国道129号」と、救助活動拠点である「陸上自衛隊座間駐屯地」や「座間市消防本部」、災害対策活動拠点である「座間市役所」等を結ぶ重要な役割を担っている。



2）評価対象事業の概要

ア）　県道46号相模原茅ケ崎と交差する「座間下宿交差点」から県道51号町田厚木との交差点までの延長約0.7kmの現道（市道）を拡幅し、歩道を整備するもの。

イ）　現道は、沿道に人家が連坦しており、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、歩道がない区間が多く、幅員も約5.8mと狭小な生活道路である。

ウ）　現道は、多くの通過交通の流入が認められ、自転車も混在している。

エ）　一部区間は、座間市景観条例に基づく「鈴鹿・長宿特定景観計画地区」に指定されている。

オ）　評価対象区間の東側に残る未整備区間L=約0.9kmについては、座間市が街路整備事業として整備を進めている。





狭小な現道（市道）の車両通行状況



児童通学状況

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　→「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座間市都市マスタープラン

→東西方向の骨格軸となる幹線道路、圏央厚木IC及び厚木PA･SICへのアクセス道路として位置づけ

２．事業の経緯や必要性

１）経緯

・　昭和３０年度　都市計画決定
・　令和　３年度　都市計画変更（小田急線踏切立体交差化、幅員の変更等）
・　令和　３年度　事業認可取得
・　令和　５年度　用地取得開始
・　令和　８年度　工事着手（予定）

２）必要性

ア）　沿道に人家が連坦する狭隘な生活道路で、歩道がない区間も多いが、一部は通学路に指定され、児童等歩行者が多く、また通過交通の流入や自転車も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）　座間市の産業・研究拠点と「厚木PA･SIC」間を行き来する大型車両は、現道の北側に並行する県道51号町田厚木、南側に並行する県道42号藤沢座間厚木等に迂回していることから、物流の円滑化や地域の交流・連携の強化を図る必要がある。

ウ）　「厚木PA･SIC」と災害対策活動拠点となる「座間市役所」を結ぶ緊急輸送道路は、現道の南側に並行する県道42号藤沢座間厚木等に迂回することから、速達性の面で劣るため、緊急輸送道路を振替えることで、地域の災害対応力を強化する必要がある。

３．事業の目的

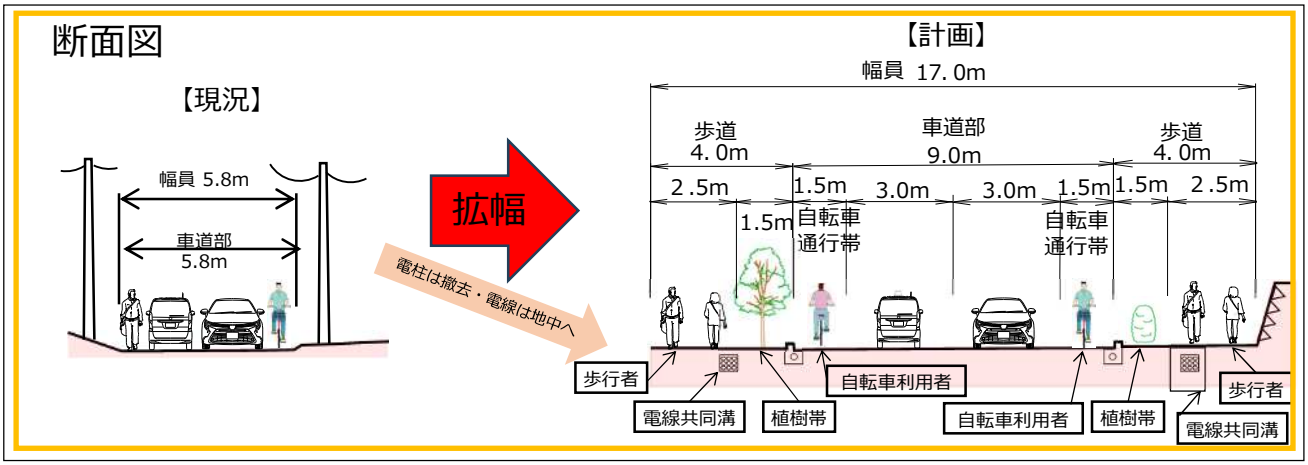
ア）　歩道や自転車通行帯の整備により通学児童等の歩行者や自転車利用者の安全で快適な通行空間の改善を図る。

イ）　大型車両が通行可能な幹線道路の整備により物流の円滑化及び地域の交流・連携の強化を図る。

ウ）　脆弱な緊急輸送道路網を改善し、地域の災害対応力を強化する。

４．事業の内容

１）起終点　：座間市座間一丁目～入谷西二丁目
２）事業延長：約0.7ｋｍ
３）幅　　員：17.0m
４）交通量　：計画交通量　9,800台／日（令和22年推計）
　　現況交通量　3,500台／日（令和８年交通量調査結果）
５）道路規格：第４種第２級
６）設計速度：５０ｋｍ／ｈ
７）車線数　：２車線
８）歩道形態：両側歩道
９）主な工種：道路改良工



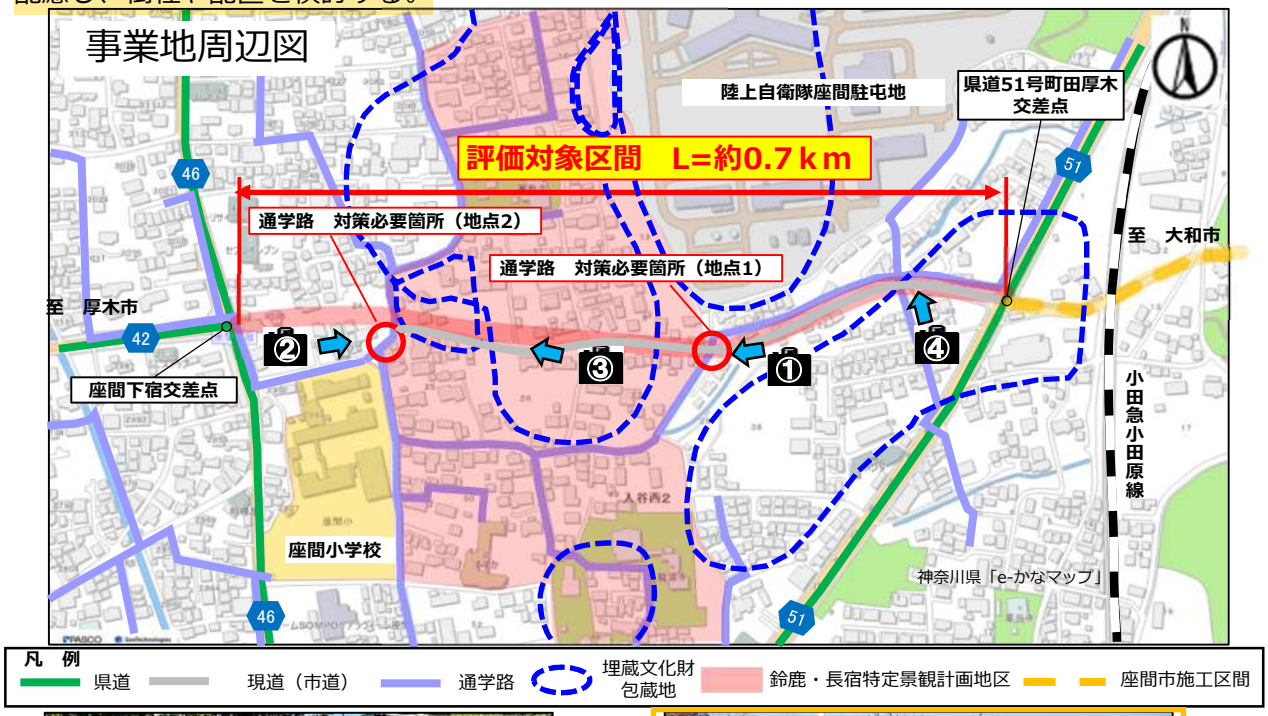
5．事業実施にあたって配慮した項目

ア）　令和３年６月に千葉県八街市で発生した小学生の死傷事故を受け、教育委員会・学校、PTA、道路管理者、警察等で実施する「通学路合同点検」により、事業区間内の２箇所の交差点が「対策必要箇所」に指定されたことを踏まえ、当該箇所を優先的に用地取得して、暫定対策を実施し、通学児童の早期安全の確保に配慮した。

イ）　約半分の区間は、埋蔵文化財包蔵地で調査が必要となるため、包蔵地を優先的に用地取得して埋蔵文化財発掘調査を実施し、事業を効率的に推進できるよう配慮した。

ウ）　現地に事業概要や目的、事業の進捗状況等を示した看板を設置し、沿線住民や土地所有者に対し、「事業の見える化」を図り、事業推進への理解が得られるよう努めている。

エ）　街路樹については、評価対象区間の道路が概成し、植樹帯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、樹種や配置を検討する。





通学路　対策必要箇所（地点１）の状況



通学路　対策必要箇所（地点２）の状況



用地買収箇所（埋蔵文化財包蔵地）



「事業の見える化」看板設置状況

◆　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　「厚木PA･SIC」が令和２年９月に開通し、広域的な利便性の向上、交通量の増加が見込まれることから、対応が求められている。

②　座間市域の東部では、産業・研究拠点として大規模な工業地の開発・区画整理が進められており、地域の交流・連携の強化が求められている。

イ）地元の意向

大型車の通行や交通量の増加を含めた道路計画の内容について、地元説明会を開催するとともに、座間小学校には個別説明を行い、沿線住民からは本路線の早期整備を、座間小学校からは児童の通学路の安全確保のため、本路線の整備を要望されている。

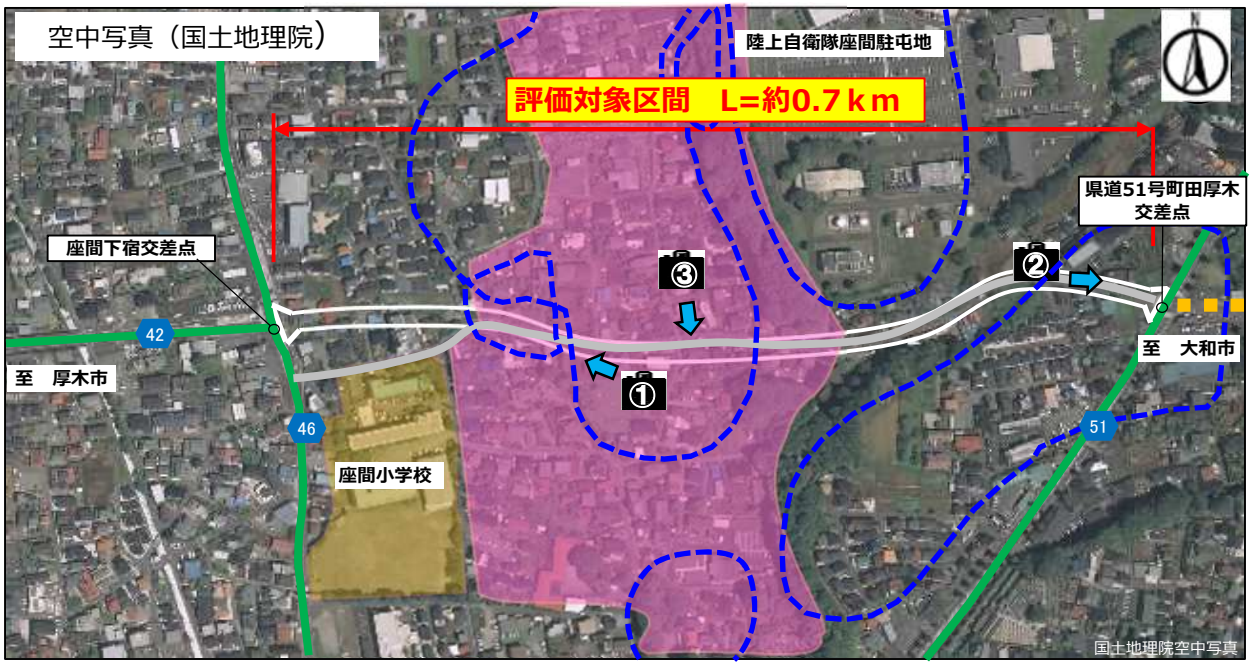
ウ）事業地の状況

①　現道は、歩道がない区間が多く、道路幅が狭小で、生活交通や通過交通が混在しており、歩行者の安全な通行に支障をきたしている。

②　近接して座間小学校があり、現道の一部は通学路として指定され、通学路合同点検で指定された「対策必要箇所」が２地点存在している。

③　一部区間は、座間市景観条例に基づく「鈴鹿・長宿特定景観計画地区」であり、美化舗装が施されるなど散歩道として親しまれている。

④　評価対象区間の約半分は、埋蔵文化財包蔵地が分布している状況である。
（埋文調査進捗率：16%）



凡　例　県道　現道（市道）　埋蔵文化財包蔵地　鈴鹿・長宿特定景観計画地区　座間市施工区間



No	物件名	竣工
①	プロロジスパーク座間１	2009
②	ビバホーム座間店	2011
③	スーパー三和	2011
④	コストコ座間倉庫店	2011
⑤	プロロジスパーク座間２	2012
⑥	SIP座間インフィニティ	2012
⑦	GLP座間	2015
⑧	イオンモール座間	2018
⑨	ロジクロス座間小松原	2022
⑩	Landcube座間	2023
⑪	MFLP座間	2023
⑫	ロジクロス座間	2023

産業・研究拠点の企業等進出状況（座間市）



狭小な現道（市道）の状況



現道（市道）の通過交通等の状況



鈴鹿・長宿特定景観計画地区の状況

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		3.5		7.5	
費用	事業費	25億円	24億円	23億円	21億円
	維持管理費		1.3億円		2.6億円
便益	走行時間短縮便益	88億円	76億円	175億円	150億円
	走行経費減少便益		10億円		20億円
	交通事故減少便益		2.5億円		4.9億円

経済的内部収益率（EIRR）　12.3%

■総合的な効果

ア）安全・安心・利便性

・　両側に歩道（幅4.0m）や自転車通行帯（幅1.5m)を整備することにより、児童や高齢者等の歩行者や、自転車利用者にとって、安全で安心な通行空間が確保され、安全性が向上する。

イ）地域の活性化

・　座間市の中央部を東西方向に貫き、相模川を渡河し、圏央道へ繋がる道路ネットワークが強化されることにより、地域の交流・連携や物流の効率化が促進され、地域が活性化される。

ウ）防災

・　座間南林間線の整備後は、県道42号藤沢座間厚木として、緊急輸送道路となる予定であり、また、本事業により電線地中化することで、災害時の電柱倒壊による被害が防止され、災害対応力が向上する。

3）関係する地方公共団体等の意見

ア）座間市の東西の骨格軸となる広域的な交流機能に加え、圏央道の「圏央厚木IC」及び「厚木PA･SIC」へのアクセス道路としての役割を担う路線であるため、整備促進について要望。（座間市）

イ）児童の安全な通学を確保するため、歩道の早期整備を要望。（座間小学校）


整備前


整備後（完成イメージ）

2．事業の進捗の見込みの視点

1）事業の進捗状況

- 事業化年度　令和３年度
- 用地取得着手年度　令和５年度
- 工事着手年度　令和８年度予定
- 進捗率　約43%（用地取得率：約38%（令和7年度末））
- 供用率　０%
- 残事業の内容等　用地取得、埋蔵文化財発掘調査、道路改良工事など

2）これまでの課題に対する取り組み状況

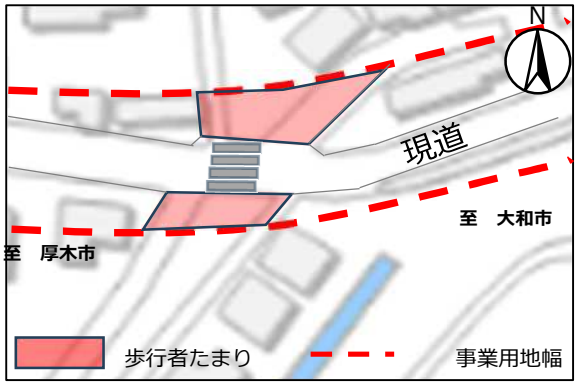
ア）　用地取得率は約４割であり、引き続き、残る用地取得に向け、粘り強く鋭意交渉を続けている。

イ）　広範囲に及んでいる埋蔵文化財包蔵地の用地取得を優先するとともに、用地取得できた箇所から、順次、埋蔵文化財発掘調査を実施している。

ウ）　通学路合同点検で指定された、県が道路管理者として対策を行う「対策必要箇所」75箇所のうち、72箇所が対策済みの中、未対策となっている本事業区間内の地点１については、優先的に用地を取得し、暫定的に令和８年度中に歩行者たまりを整備するなど、事業中の通学路の早期安全確保に向けた取り組みを進めている。（地点２については、座間市が市道の一部に歩道を整備する暫定対策を実施済）なお、恒久対策については、本事業で整備する歩道等を活用した通学路の振替え等を検討することとしている。

エ）　電線地中化に伴い設置する地上機器や、防護柵等の路上施設は、その配置やデザイン等について、座間市景観条例に基づく「鈴鹿・長宿特定景観計画地区」における良好な景観形成の観点を踏まえて検討・調整する予定としている。





歩行者たまり整備イメージ（対策必要箇所 地点1）



歩行者たまり整備予定箇所（対策必要箇所 地点１）

3）今後のスケジュール

- 引き続き、未取得用地の取得、埋蔵文化財発掘調査及び工事を進め、令和12年度の供用を目指す。

項目＼年度	R５ 2023	R６ 2024	R７ 2025	R８ 2026	R９ 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030
用地取得	■	■	■	■	■	■		
埋蔵文化財発掘調査			■	■	■	■	■	
工事				■	■	■	■	■

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）　起点側の整備済区間と、終点側の座間市施工区間および整備済区間と一体となって、道路ネットワーク（東西軸）の強化を図る必要がある。

イ）　令和５年度から用地取得を進め、既に事業用地を４割程度確保していることから、現計画による整備が最善である。

■評価対象区間の状況





評価対象区間の状況（座間下宿交差点付近）



用地買収箇所の状況（座間小学校付近）



用地買収箇所の状況（埋蔵文化財包蔵地）



評価対象区間の状況（県道51号町田厚木交差点付近）

◆　対応方針（案）

継続	本事業は、座間市の中央部を東西方向に貫き、相模川を渡河し、圏央道へ繋がる道路ネットワークの強化を図るとともに、歩行者等の安全確保など、事業の必要性、重要性が高いことから、事業を継続する必要があると判断する。