

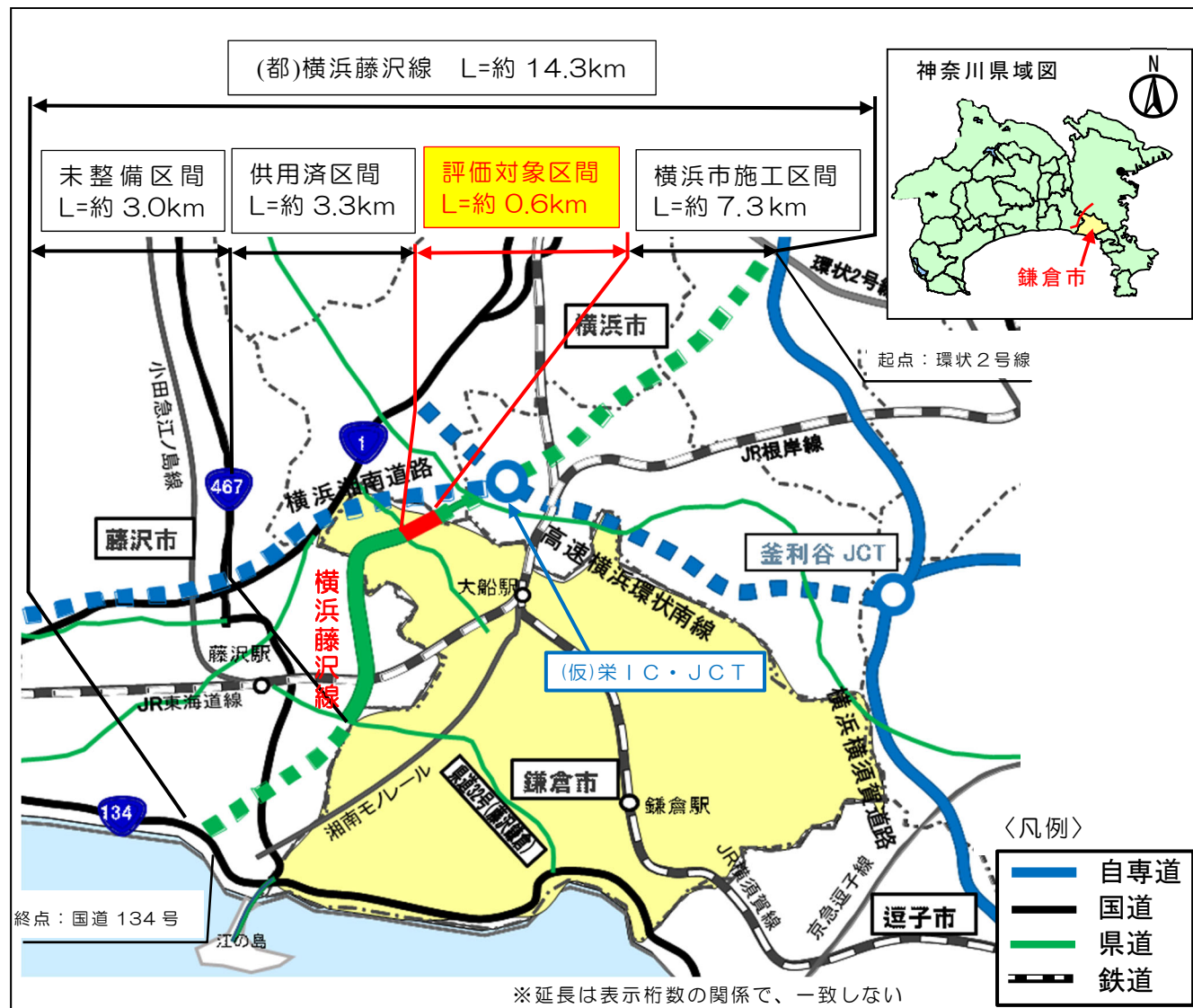
No. 3 都市計画道路 横浜藤沢線（関谷工区） 街路整備事業

◆ 事業概要

1. 概要

1) 全体の概要

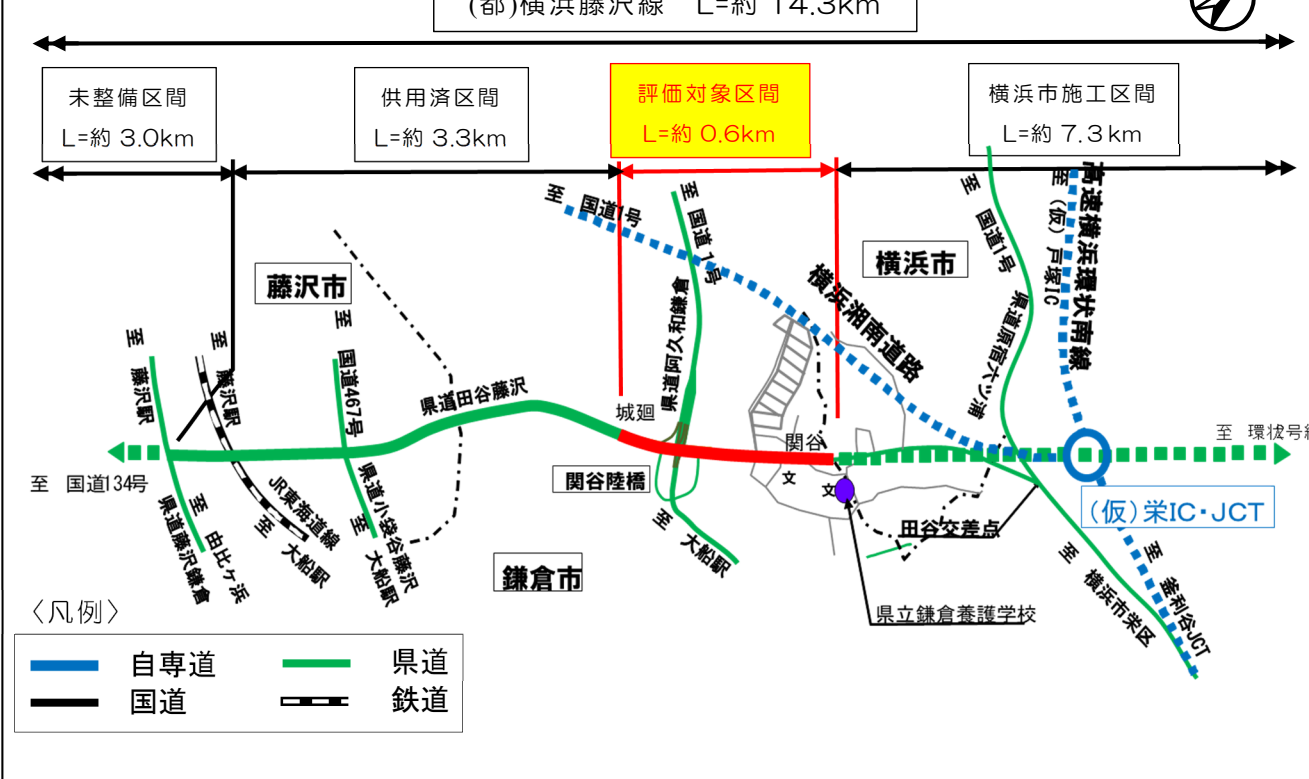
- ア) 本路線は、横浜市港南区の環状2号線を起点とし、藤沢市鵜沼海岸の国道134号に至る、延長約14.3kmの幹線道路である。
- イ) 本路線は、圏央道を構成する、横浜湘南道路と高速横浜環状南線が連絡する（仮）栄IC・JCTへのアクセスを強化するとともに、横浜市内と湘南地域を結び、広域的な主要幹線道路である。
- ウ) 本路線は、「第1次緊急輸送道路」及び「緊急交通路指定想定路」に指定されている国道1号の代替機能を有している。



2) 評価対象事業の概要

- ア) 評価対象区間は、鎌倉市関谷（横浜市境）から鎌倉市城廻に至る延長約0.6kmであり、6車線の道路へ拡幅する事業である。なお、評価対象区間に続く、（仮）栄IC・JCTまでの区間は、横浜市が拡幅工事を施工している。
- イ) 本区間は、国等で施工中の圏央道の（仮）栄IC・JCTにアクセスする道路として、横浜湘南道路の開通に合わせ、令和6年度の供用を目指している。

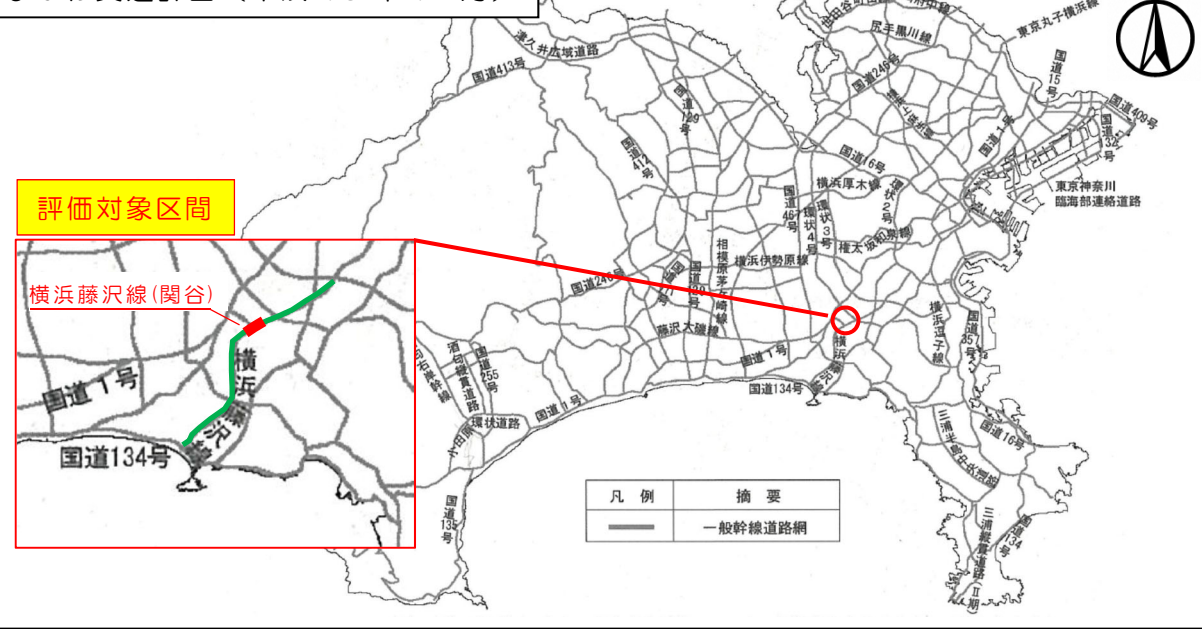
事業地周辺図



3) 評価対象事業の位置づけ

- ア) 県の計画：
 - a) かながわランドデザイン第3期実施計画（令和元年7月）
 - ・「交流幹線道路網の整備」として位置づけ
 - b) かながわ交通計画（平成19年10月）（かながわ都市マスタープランの部門別計画）
 - ・「多車線機能を有する一般幹線道路網構想」として位置づけ
 - c) 改訂・かながわのみちづくり計画（平成28年3月）
 - ・「インターチェンジ接続道路の整備」として位置づけ
- イ) 市の計画
 - a) 鎌倉市都市マスタープラン（平成27年9月）
 - ・「外周における骨格的な幹線道路整備」として位置づけ

かながわ交通計画（平成19年10月）



【再評価】

No. 3 都市計画道路 横浜藤沢線（関谷工区） 街路整備事業

2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・昭和44年度：都市計画決定
- ・平成20年度：事業認可取得
- ・平成21年度：用地取得開始

2) 必要性

- ア) 湘南地域の一層の発展と活性化を図るため、横浜市域との連携を強化する必要がある。
- イ) 圏央道の（仮）栄IC・JCTへのアクセス道路として整備が必要である。
- ウ) 大規模地震により沿岸部が浸水被害を受けた際、沿岸部と内陸部を結ぶ救援ルートを確認するために必要である。

3. 事業の目的

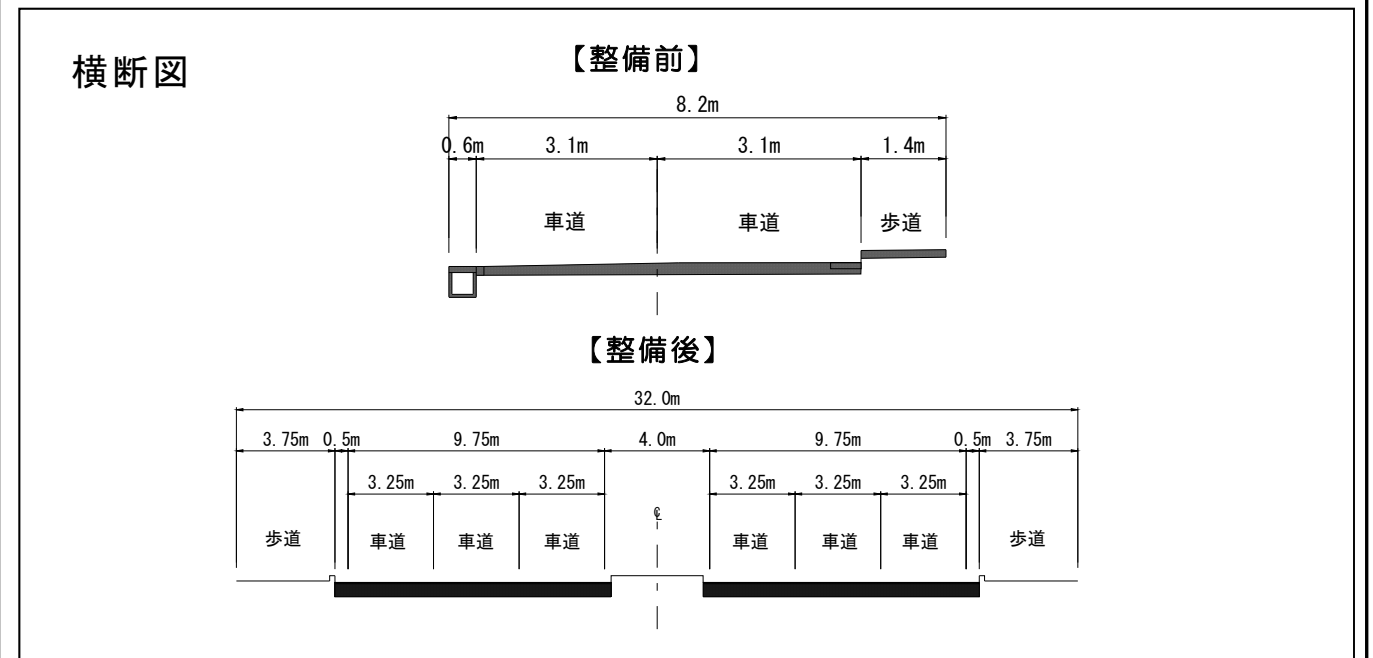
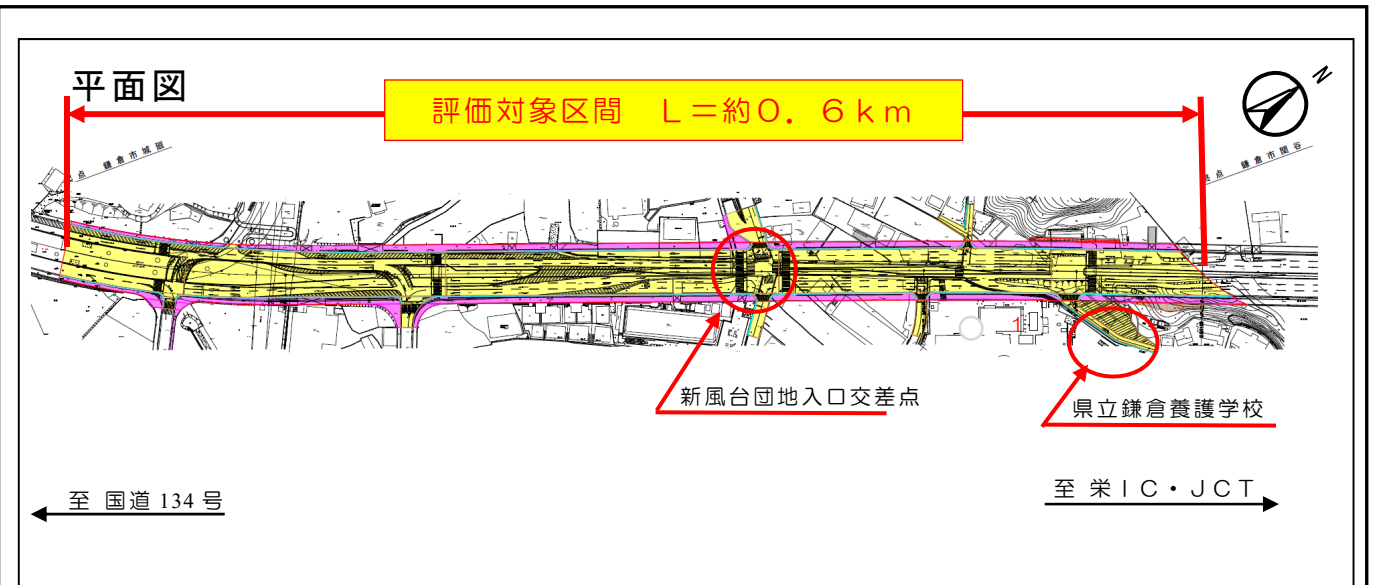
- 1) 横浜市域と湘南地域の連携強化
- 2) 圏央道の（仮）栄IC・JCTへのアクセス強化
- 3) 沿岸部の災害対応力の強化

4. 事業の内容

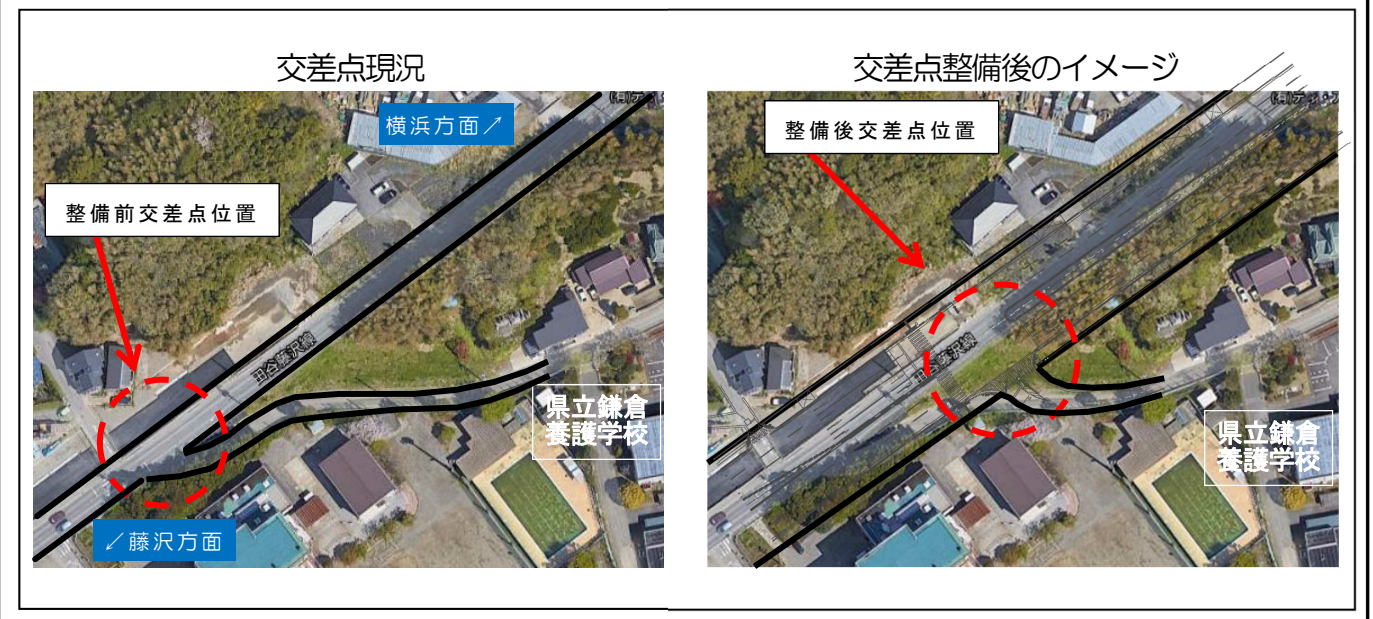
- 1) 起 終 点：鎌倉市関谷 ～ 鎌倉市城廻
- 2) 事業延長：約0.6km
- 3) 幅 員：32.0m
- 4) 交 通 量：計画交通量 48,100 台/日（H42推計）
現況交通量 15,710 台/日*（H27実測値）
※12時間交通量に昼夜率（H27全国道路・街路交通情勢調査 1.34）を掛けて算出
- 5) 道路規格：第4種第1級
- 6) 設計速度：60km/h
- 7) 車 線 数：6車線
- 8) 歩道形態：両側歩道
- 9) 主な工種：道路改良工

5. 事業実施にあたって配慮した項目

- 1) 本事業は、現道を拡幅するもので、一般車両の交通を確保しながらの工事となるため、施工手順や現道の切回しについて、隣接工区を担当する横浜市と連携を図りながら進めている。
- 2) 評価対象区間の沿線にある県立鎌倉養護学校などと十分に調整し、6台のスクールバス等が利用する市道との交差点形状について、視認性やスムーズな出入りに配慮し、安全な交差点とした。



■養護学校入口交差点



No. 3 都市計画道路 横浜藤沢線（関谷工区） 街路整備事業

◆ チェックリスト

(1) 事業の必要性等に関する視点

① 事業を巡る社会経済情勢

ア) 地域の状況

- ・評価対象周辺地域は、藤沢駅や大船駅など主要な駅があるほか、鎌倉、江の島などがあり、商業や観光等の湘南地域の中心部となっている。また、JR東海道線の（仮称）村岡新駅周辺において、新たなまちづくりが進められている。
- ・横浜市域では、国等により圏央道を構成する横浜湘南道路と高速横浜環状南線の（仮）栄IC・JCTの整備が進められている。

イ) 事業地の状況

- ・評価対象区間及び周辺幹線道路は、交通量が多く、混雑度が高い状況となっている。
- ・評価対象区間は、周辺に団地も点在しているが、整備区間の約半分が片側歩道となっている。
- ・沿道には、避難所に指定されている小学校や養護学校が立地している。

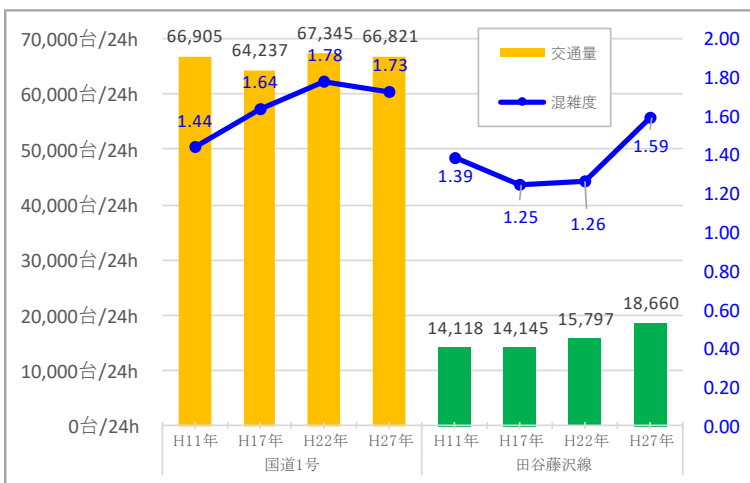
ウ) 地元の意識

- ・（仮）栄IC・JCTへのアクセス強化により、沿道地域が活性化することを期待され、評価対象区間の早期整備を望んでいる。

■ 評価対象路線周辺の状況



国道1号及び県道田谷藤沢の交通量・混雑度の推移



出典：道路交通センサス(H11,H17H22,H27)

危険な現道状況



拡幅箇所

② 事業の投資効果等

■ 費用対効果

総費用 C = 32億円	・事業費	: 30億円
	・維持管理費	: 2.2億円
総便益 B = 109億円	・走行時間短縮便益	: 88億円
	・走行経費減少便益	: 20億円
	・交通事故減少便益	: 0.3億円
費用便益比 B/C = 109/32 = 3.4 (社会的割引率4%)		
経済的内部収益率 (EIRR) 10.8%		

■ 総合的な効果

ア) 防災

- ・大規模地震による津波で沿岸部が浸水被災した際、横浜湘南道路、横浜環状南線等と一体となって、沿岸部への救援ルートが確保できる。
- ・災害時に避難所となる小学校や養護学校への安全で円滑な避難が期待できる。
- ・広幅員の道路整備により、火災発生時の延焼を防止する防災空間を確保できる。

イ) 安全・安心・利便性

- ・第3次救急医療機関である（独）国立病院機構横浜医療センターへの利便性向上が図られる。

ウ) 地域の活性化

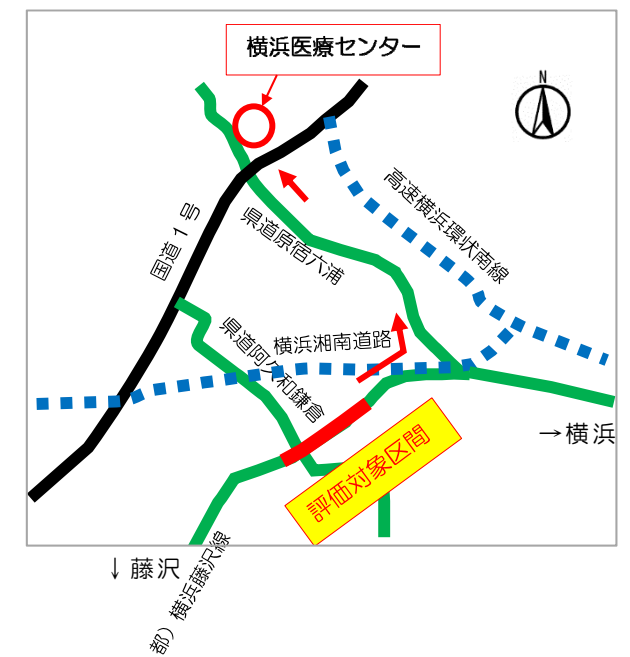
- ・湘南地域へのアクセス機能が向上し、一層の観光振興が期待される。

沿岸部救援ルートイメージ



出典：横浜湘南道路・高速横浜環状南線パンフレット
(国土交通省・NEXCO 東日本)

第3次救急医療機関へのアクセス



③ 関係する地方公共団体等の意見

- 地元自治会 : 道路整備の促進及び早期完成を要望する。
- 神奈川県商工会議所連合会 : 県内への新たな企業立地の促進や、沿道市町の活性化のため、圏央道及びアクセスする周辺道路の整備を要望する。

【再評価】

No. 3 都市計画道路 横浜藤沢線（関谷工区） 街路整備事業

(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(H30)	今回再評価時(R3)	前回再評価時からの変化
事業化年度	平成21年度	平成21年度	—
用地着手年度	平成21年度	平成21年度	—
工事着手年度	平成29年度	平成29年度	—
供用年度(予定)	令和2年度	令和7年度	—
事業期間	12年間	17年間	5年間延期(42%増)
事業費(単純合計)	20億円	29億円	9億円増(45%増)
進捗率	67% ^{※1} (47%) ^{※2}	63% (63%)	4ポイント減 16ポイント増 ^{※2}
供用率	0%	0%	—
残事業の内容等	用地取得、道路改良工	廃棄物処理、道路改良工	—
計画交通量	50,900台/日	48,100台/日	2,800台/日減
基準年	平成30年度	令和3年度	再評価時の年度
B/C	5.7	3.4	2.3減
総費用(現在価値)	21億円	32億円	11億円増
事業費	21億円	30億円	
維持管理費	0.3億円	2.2億円	
総便益(現在価値)	121億円	109億円	12億円減
走行時間短縮便益	96億円	88億円	
走行経費減少便益	25億円	20億円	
交通事故減少便益	0.35億円	0.3億円	

(変化した理由)

事業期間：用地取得の難航、廃棄物の対策検討及び工事等

事業費：

- ・地中に廃棄物の存在が判明したことから、その運搬・処分などの費用を追加・・・約3億円
- ・当初想定より地盤支持力が低かったことから、地盤改良工を追加・・・約4億円
- ・地元対策の追加工事、労務単価の上昇等・・・約2億円

B / C：事業費の増加、供用年度の延期

② これまでの課題に対する取り組み状況

- ・用地交渉の難航、廃棄物処理が必要な区間が発覚するなどにより、当初の見込みよりも事業期間を要しているが、事業効果を早期に発現するため、藤沢市側から新風台団地交差点までの区間を優先的に整備している。

③ 今後のスケジュール：

項目	年度	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025
用地買収	前回	■■■■■								
	今回	■■■■■								
測量調査	前回	■■■■■								
	今回	■■■■■								
工事	前回	■■■■■								
	今回	■■■■■								

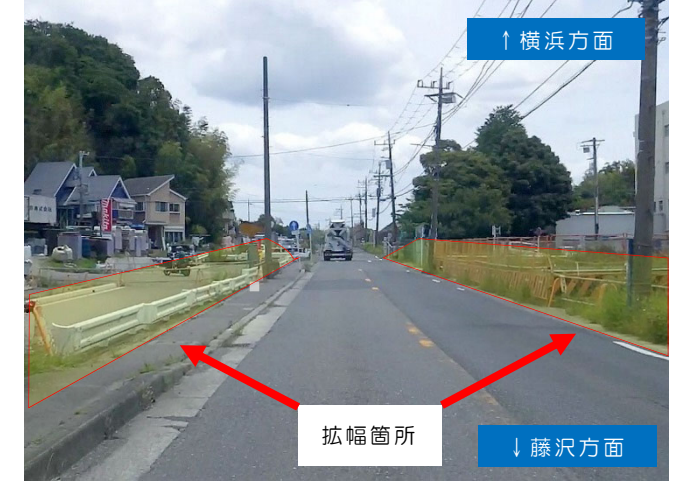
(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・評価対象区間南側は既に供用しており、圏央道の(仮)栄IC・JCTへのアクセス機能を発現するものとして、代替案は難しく、現計画による整備が最善である。

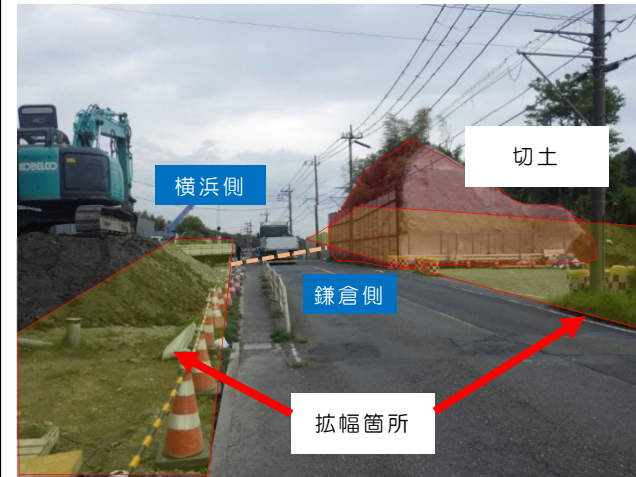
未整備箇所の現道状況



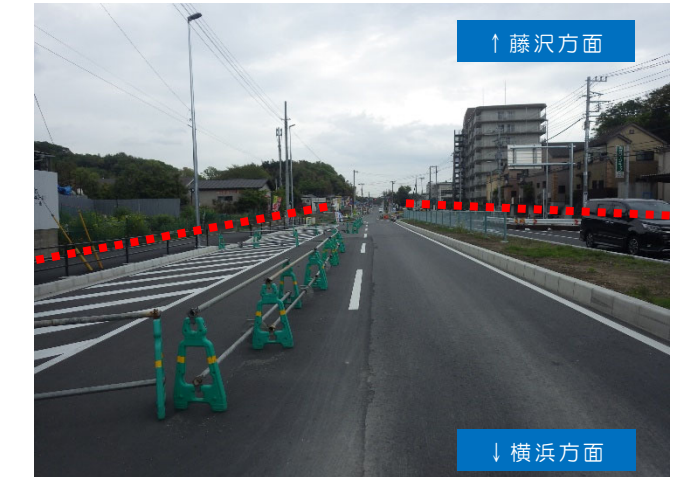
未整備箇所の現道状況



横浜市との工区境



整備済み箇所の現道状況



◆ 対応方針(案) ◆

継続

【理由】

本事業は、横浜市域と湘南地域を結ぶ広域的な幹線道路ネットワークを形成するとともに、圏央道の(仮)栄IC・JCTへのアクセス強化が図られるなど、事業の必要性に変化はなく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。