

No. 5 都市計画道路 丸子中山茅ヶ崎線 街路整備事業

3) 評価対象事業の位置づけ

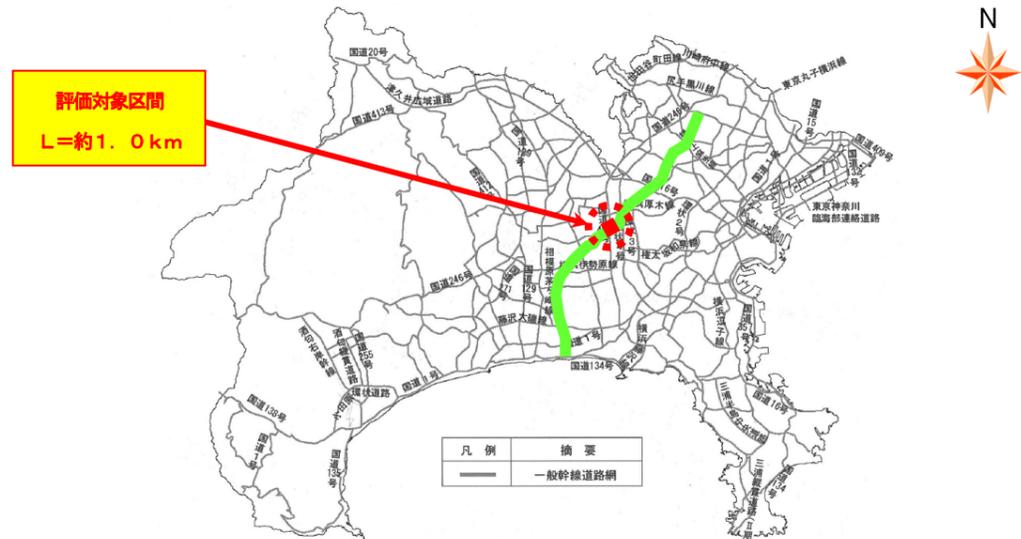
ア) 県の計画：

- a) かながわグランドデザイン実施計画第3期実施計画（令和元年7月）
 - ・「交流幹線道路網の整備」としての位置づけ
- b) かながわ交通計画（かながわ都市マスタープラン部門別計画（平成19年10月）
 - ・「多車線機能を有する一般幹線道路網」としての位置づけ
- c) 改定・かながわのみちづくり計画（平成28年3月）
 - ・「交流幹線道路網の整備」として位置付け

イ) 市の計画：

- a) 大和市都市計画マスタープラン
 - ・東西方向の骨格となる幹線道路として位置付け

かながわ交通計画（かながわ都市マスタープラン部門別計画）（平成19年10月）



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 用地買収開始
- ・平成22年度 工事着手

2) 必要性

- ア) 本路線は、横浜・川崎方面と湘南地域を結ぶ、主要な幹線道路であるが、交通量が多く、慢性的に渋滞しているため、4車線に整備し、道路ネットワークの強化を図る必要がある。
- イ) 現況の歩道幅員が約1.0mと狭小であることから、通学児童をはじめとする、歩行者等の安全確保のため、歩道を整備する必要がある。
- ウ) 本路線は、「第1次緊急輸送道路」および「緊急交通路指定想定路」に指定されており、災害時等の物資輸送や救命活動などの、円滑化を図る必要がある。

3. 事業の目的

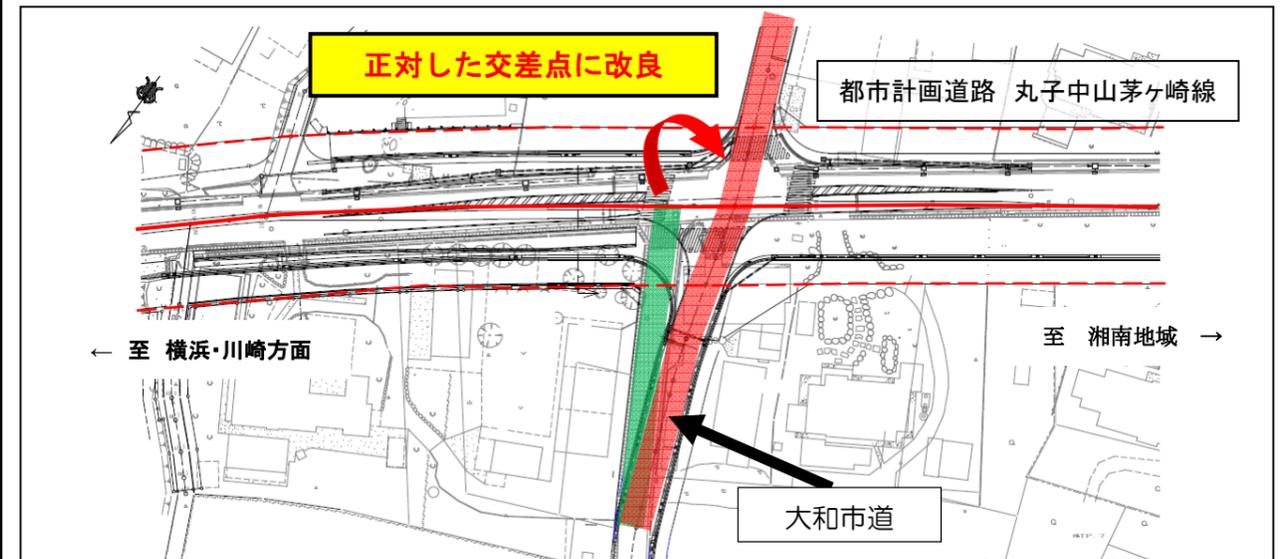
- 1) 4車線整備による、道路ネットワークの強化
- 2) 歩道の拡幅整備による歩行者等の安全確保
- 3) 本路線の整備による、防災機能の強化

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 42,400台/日（平成42年推計）
現況交通量 24,100台/日（平成27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

5. 事業実施にあたって配慮した項目

- 1) 評価対象区間は、周辺には小田急江ノ島線の桜ヶ丘駅や小学校等があり、本路線を横断する歩行者が多いが、交差する市道に目違いが生じていることから、歩行者等の安全性向上や交通の円滑化を図るため、正対した交差点の形状とした。



目違い解消



No. 5 都市計画道路 丸子中山茅ヶ崎線 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

- ・評価対象区間の西側には、小田急江ノ島線の桜ヶ丘駅があり、駅周辺にはスーパーや飲食店などの商店が立地している。
- ・評価対象区間の周辺には、広域避難所に指定されている大和南高校や引地台公園、引地川公園ゆとりの森がある。また、一時避難場所に指定されている桜丘小学校がある。
- ・評価対象区間と交差する、国道467号の沿道には、ホームセンターや大型スーパーなど、駐車場を備えた商業施設が立地している。
- ・評価対象区間の西側に、大規模災害時に航空搬送拠点に位置付けられている、厚木航空基地がある。

イ) 事業地の状況

- ・評価対象区間は、交通量が多く、慢性的な渋滞が発生している。
- ・渋滞により、周辺の歩道の無い生活道路に通過車両が流入している。
- ・歩道幅員が約1.0mと狭小であり、大型車も多い事から、歩行者等の安全な通行に支障をきたしている。

■事業地周辺図



慢性的な渋滞状況



生活道路への通過車両の流入



計画区間の狭小な歩道



ウ) 地元の意識

- ・市や市議会議員、自治会、商工会等で構成する「県道丸子中山茅ヶ崎線道路整備促進協議会」は、毎年、県に対して「事業認可区間の一日も早い完成」を要望するとともに、リーフレット配布による整備促進に向けた啓発活動を行っている。

②事業の投資効果等

■費用対効果

総費用：109億円	・事業費：107億円
	・維持管理費：2億円
総便益：305億円	・走行時間短縮便益：286億円
	・走行経費減少便益：17億円
	・交通事故減少便益：2億円

費用便益比 B/C = 305 / 109 = 2.8 (社会的割引率4%)

経済的内部収益率 (EIRR) : 8.2%

■総合的な効果

ア) 防災

- ・「第一次緊急輸送道路」および「緊急交通路指定想定路」に指定されており、地震等の大規模災害時に救助活動人員や物資等の緊急輸送路を確保し、防災機能の強化を図ることができる。

- ・広幅員の道路整備により、地震等による火災発生時の延焼を防止する防災空間を確保することができる。

イ) 安全・安心・利便性

- ・自転車歩行者道（幅4.0m×両側）が整備され、歩行者や自転車の安全を確保することができる。

- ・本路線の4車線化や交差点改良による右折レーンの設置により、交通渋滞の緩和が図られるとともに、周辺の生活道路への流入車両が減少し、良好な住環境が確保される。

③関係する地方公共団体等の意見

■大和市から知事宛要望（抜粋）

- ・丸子中山茅ヶ崎線の事業認可区間について早期完成を求める。

■県道丸子中山茅ヶ崎線道路整備促進協議会から知事宛要望書（抜粋）

- ・当該路線の交通渋滞の解消や沿道環境の改善にむけて「事業認可区間の着実な事業推進」を求める。

No. 5 都市計画道路 丸子中山茅ヶ崎線 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(H28)	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)	平成32年度	令和7年度	—
事業期間	19年間	24年間	5年間延期(26%増)
事業費(単純合計)	90億円	90億円	—
進捗率	47%	70%	23ポイント増
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	35,300台/日	42,400台/日	7,100台/増
基準年	平成28年度	令和3年度	再評価時の年度
B/C	2.8	2.8	—
総費用(現在価値)	93億円	109億円	16億円増
事業費	89.77億円	107億円	
維持管理費	2.77億円	2.2億円	
総便益(現在価値)	256億円	305億円	49億円増
走行時間短縮便益	238.01億円	285.8億円	
走行経費減少便益	16.77億円	17.3億円	
交通事故減少便益	1.68億円	1.84億円	

(変化した理由) 事業期間：用地取得の難航

B/C：供用年度の延期、計画交通量の増加

②これまでの課題に対する取り組み状況

- 用地取得は約80%が完了し、順次、歩道や側溝などの整備を行うとともに、当面の歩行者等の安全対策として、取得箇所を仮舗装するなど、暫定的な歩道整備を実施している。

歩道整備 暫定整備状況



③今後のスケジュール

引き続き、未取得用地の早期取得に努め、令和7年度までに道路改良工事を行い、同年度内の完成を目指す。

		年度	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
用地買収	前回		[Blue bar]									
	今回		[Red bar]									
工事	前回		[Blue bar]									
	今回		[Red bar]									

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

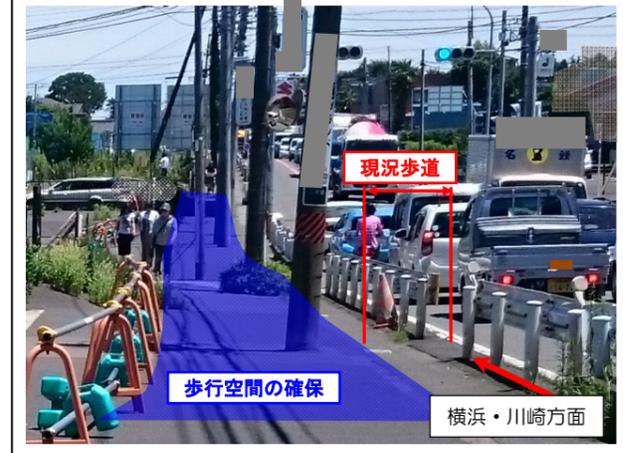
■代替案立案等の検討

- 本路線は、横浜・川崎と湘南地域を結ぶ幹線道路で、評価対象区間が繋がる横浜市域内は、既に4車線で整備されており、また、本区間において慢性的な渋滞の緩和や歩行者等の安全確保等が必要であるため、引き続き、現計画による整備が最善である。

横浜市側 4車線整備済状況



歩行空間確保



◆ 対応方針(案) ◆

継続	本事業は、横浜・川崎市域と湘南地域を結ぶ重要な幹線道路であり、国道467号との交差点周辺の渋滞緩和、歩行者等の安全確保、沿道環境の改善など、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と判断する。
----	---