

◆ 事業概要

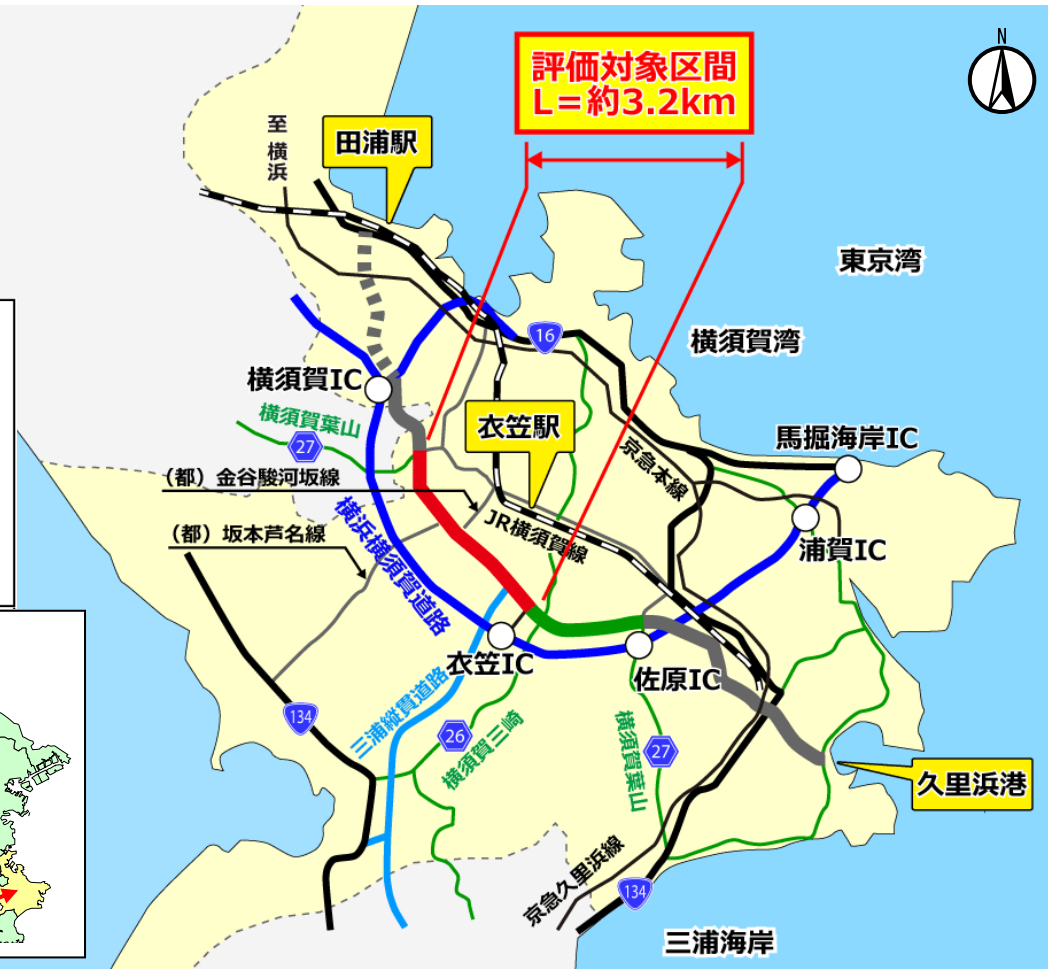
1. 概要

1) 全体の概要

- ア) 本路線は、横須賀市の久里浜港を起点とし、同市田浦地区の国道16号に至る、延長約12.7kmの幹線道路である。
- イ) 本路線は、横須賀市域の南北軸を形成する主要な幹線道路であり、横浜横須賀道路の衣笠ICや横須賀ICへのアクセス強化や、JR衣笠駅周辺において慢性的に生じている交通混雑を緩和する主要な幹線道路である。
- ウ) 本路線は、佐原交差点から横浜横須賀道路横須賀ICまでの区間が、「第1次緊急輸送道路」に指定されている。



横須賀市域図



- 凡例**
- 評価対象区間
  - 自動車専用道路
  - 三浦縦貫道路
  - 国道
  - 県道
  - 市道
  - JR線
  - 京浜急行線

神奈川県域図



2) 評価対象事業の概要

- ア) 評価対象区間は、横須賀市衣笠町から同市池上5丁目までの延長約3.2kmである。
- イ) 評価対象区間は平成5年度に事業着手し、平成9年度から工事に着工した。
- ウ) 平成12年に横浜横須賀道路衣笠ICから三浦縦貫道路までの約0.3km、平成18年から平成19年にかけて(都)金谷駿河坂線から県道27号(横須賀葉山)横須賀IC入口交差点までの約1.7kmが、段階的に供用した。その後、平成29年に三浦縦貫道路から(都)金谷駿河坂線までの約1.2kmが供用し、全線供用が図られた。

事業地周辺図



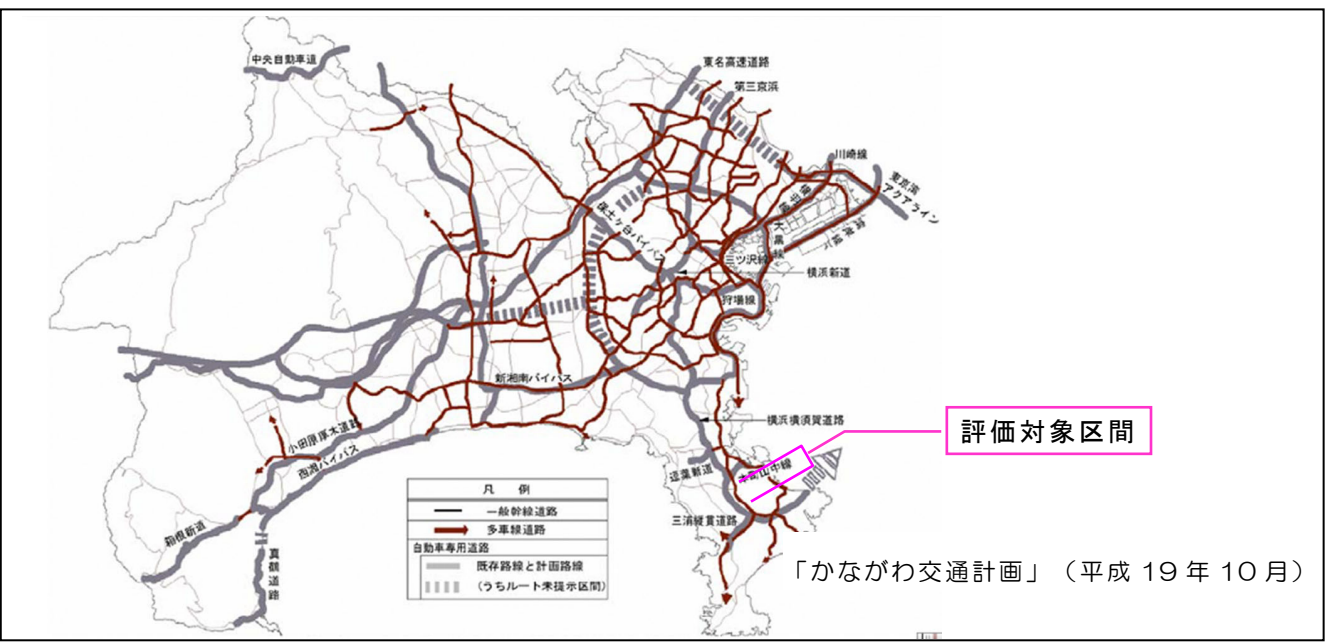
3) 評価対象事業の位置づけ

ア) 県の計画:

- a) かながわグランドデザイン 第2期実施計画(平成27年7月)
  - ・「交流幹線道路網の整備」として位置付け。
- b) かながわ交通計画(平成19年10月)
  - ・「多車線機能を有する一般幹線道路網」として位置付け。
- 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) 横須賀市都市計画マスタープラン(平成28年3月)
  - ・「海岸部国道の機能の補完と広域圏との連絡を強化する縦軸となる幹線道路」として位置付け。





2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・昭和42年：当初都市計画決定
- ・平成5年：用地取得開始
- ・平成9年：工事着手
- ・平成12年：供用開始 L=約0.3 km（横浜横須賀道路衣笠IC～三浦縦貫道路）
- ・平成18年：供用開始 L=約0.4 km（（都）金谷駿河坂線～（都）坂本芦名線）
- ・平成19年：供用開始 L=約1.3 km（（都）坂本芦名線～横須賀IC入口交差点）
- ・平成29年：供用開始 L=約1.2 km（三浦縦貫道路～（都）金谷駿河坂線）  
：全線供用開始

2) 必要性

- ア) 本路線と並行する衣笠通り（旧県道27号）は、慢性的な渋滞が発生していることから、JR衣笠駅周辺の交通を分散させ、道路網全体の機能強化につながる交流幹線道路網の整備が必要であった。
- イ) 横須賀三浦地域には、地域産業を支える研究開発拠点や観光施設が点在しており、横浜横須賀道路へのアクセス強化や地域間の交流・連携の促進に寄与するネットワークの整備が必要であった。

3. 事業の目的

- 1) 交流幹線道路網の整備（道路網全体の機能強化）
- 2) 地域の交流・連携を支える幹線道路の整備（地域の連携強化）

4. 事業の内容

- 1) 起 終 点：横須賀市衣笠町～横須賀市池上5丁目
- 2) 事業延長：3,170m
- 3) 幅 員：22.0m
- 4) 交 通 量：計画交通量 27,100台/日（令和12年推計）  
現況交通量 17,635台/日（平成30年実績）
- 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（大規模法面工、ボックスカルバート工、舗装工等）

5. 事業実施にあたって配慮した項目

1) 希少生物への配慮

- ・ 本事業区間には、絶滅危惧種のトウキョウサンショウウオが生息していたため、自然保護団体と保護方法について協議し、生息域の把握や個体数の調査を行い、主要生息地と同等環境を有する場所への個体移動作業を平成21年から3年間実施した後、工事に着手した。
- ・ 工事中においても、トウキョウサンショウウオの成体1個体が確認されたため、自然保護団体と協議し、個体移動作業を実施した。



トウキョウサンショウウオの保護



写真

写真① 起点側（三浦縦貫道路付近）

写真② 平成29年開通区間

写真③ 終点側（阿部倉トンネル）

写真④ ボックスカルバート



N o . 13 都市計画道路久里浜田浦線 街路整備事業

◆ チェックリスト

費用対効果等	事業期間	事業化年度	H5年度	用地着手	H5年度	供用年度	(再評価時) H28年度	事業期間変動率
		都市計画決定	S42年度	工事着手	H9年度		(実績) H29年度	1.26倍
	事業費	再評価時	(名目値)	367.0億円	実績	(名目値)	375.8億円	事業費変動率(実質値)
			(実質値)	340.4億円		(実質値)	349.0億円	1.03倍
事業期間・事業費変更理由		事業期間変更理由：本事業区間の特有の地質条件下におけるボックスカルバートの施工にあたり安全性（構造物の浮き上がり防止）の検討に時間を要したものの。 事業費変更理由：汚染土砂（自然由来のヒ素、セレン）の処分費が高額となったもの。						
費用対効果分析結果 (社会的割引率4%)	(再評価時)	B/C	総費用	511.6億円	総便益	643.7億円	基準年	
	1.3	内訳 事業費	504.5億円	内訳 走行時間短縮便益	505.8億円		H24年	
			維持管理費	7.1億円	走行経費減少便益	106.5億円		
					交通事故減少便益	31.3億円		
		経済的内部収益率【EIRR】4.8%						
費用対効果分析結果 (社会的割引率4%)	(事後評価時)	B/C	総費用	773.8億円	総便益	919.3億円	基準年	
	1.1	内訳 事業費	764.3億円	内訳 走行時間短縮便益	828.5億円		R4年	
			維持管理費	9.5億円	走行経費減少便益	90.6億円		
					交通事故減少便益	0.2億円		
		経済的内部収益率【EIRR】4.5%						
事業遅延による費用・便益の変化と損失額		費用増加額	— 億円		便益増加額	— 億円		損失額
								—

■ 総合的な効果

ア) 防災

- 「第1次緊急輸送道路」に指定されている評価対象区間が整備されたことにより、緊急物資受入れ港である久里浜港からのアクセスが強化され、災害時等における支援物資等の輸送力の強化が図られた。

イ) 安全・安心・利便性

- 本路線と並行する衣笠通りの交通量が評価対象区間に転換したことで、JR衣笠駅周辺の交通混雑が緩和され、安全かつ円滑な交通が確保された。

ウ) 住環境

- 衣笠通りでは、夜間における道路交通騒音が環境基準を超過していたが、交通の転換により環境基準を満足し、道路交通振動も低減したことで、生活環境の改善に寄与した。

① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

- 費用便益分析マニュアルの改訂（令和4年2月改定）  
（なお、基準年の更新により、再評価時と事後評価時で総費用・総便益が異なる。）

② 事業の効果の発現状況

1) 安全かつ円滑な通行の確保

- 衣笠十字路における最大渋滞長が全ての方向で減少、池上十字路の衣笠方面の断面交通量が9.2%減少する等、安全かつ円滑な交通が確保された。

2) 公共交通の定時性の確保

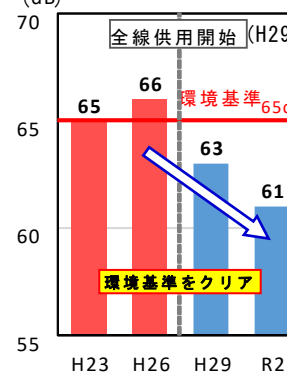
- JR衣笠駅周辺の混雑が改善され、衣笠通り等を運行する路線バスの定時性が確保された。

3) 観光客の増加・拡大

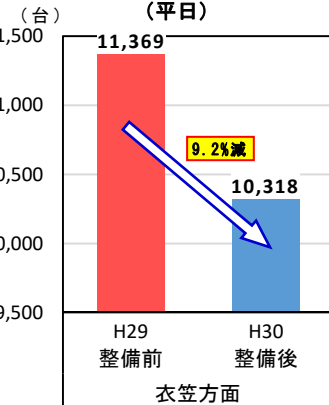
- 沿道の観光施設である「横須賀しょうぶ園」では、評価対象区間が順次供用するにつれ、来場者数が増加傾向となり、直近10年で28.4%も増加した。



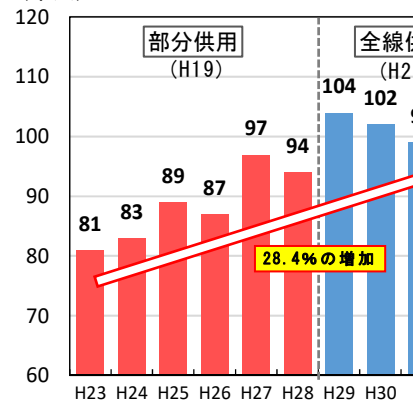
道路交通騒音(夜間)



池上十字路の断面交通量の変化(平日)



横須賀しょうぶ園の来場者数



③ その他評価すべき事項

- 個体の移植作業を行った絶滅危惧種のトウキョウサンショウウオは、令和4年3月実施の調査においても、成体及び卵のうが確認されており、適切な保全措置が図られている。

④ 関係する地方公共団体等の意見

- 横須賀しょうぶ園：自動車専用道路からのアクセス性が大幅に改善し、遠方からの来場者も増えた。
- 京急バス衣笠営業所：「衣笠十字路」や「池上十字路」の混雑緩和が図られ、バスの定時性が確保された。

○ 対応方針(案)

本事業の実施により、横須賀市域の南北軸を形成する主要な幹線道路が整備され、並行する衣笠通りでは交通量が減少し、沿道住民の生活環境が改善されるなど、事業効果は十分に発現していると判断できるため、特に改善措置及び事後評価を再度行う必要性は認められない。

しかし、周辺の開発などにより交通流動が変化する可能性もあるため、継続して周辺の交通環境の変化を把握し、その事象を検証のうえ、必要な改善措置を行うこととする。

○ 本事業により得られたレッスン

本事業区間の地盤は、三浦層群衣笠泥岩という膨潤性を有する軟質な泥岩で、掘削面が雨風にさらされると著しく強度低下を起こす特性があった。そのため、施工中・施工後の強度低下などの懸念からボックスカルバートを施工する前に、当該地質特性に精通している有識者に意見を聞きながら施工を実施したことにより、完成後の現在においても構造物に変状も見られることもなく安全に施工できたことから、今後の類似事業のレッスンになると考える。

○ 考察

本事業は、汚染土砂の対策で想定より事業費が増額となったが、JR衣笠駅周辺の渋滞の緩和や幹線道路として地域の活性化の目的を達成することができた。