

(様式 4)

公共事業再評価調書

番 号	道路-6		事業担当局課	道路局	横浜環状道路調整課										
事業名	都市計画道路横浜藤沢線 (田谷小雀地区)			採択年度	平成 14 年度										
施工場所	横浜市戸塚区小雀町～栄区長尾台町			経過年数	21 年										
目的及び 事業概要	<p>目的</p> <p>都市計画道路横浜藤沢線(以下「本路線」という。)は、港南区丸山台の都市計画道路環状2号線の馬洗橋交差点を起点とし、都市計画道路環状3号線、首都圏中央連絡自動車道の一部区間である高速横浜環状南線(以下「横浜環状南線」という。)及び横浜湘南道路、都市計画道路環状4号線と交差して、鎌倉市を経て藤沢市の国道 134 号に接続する延長約 14.3kmの道路です。本路線は、本市の道路網の骨格を形成する「3環状 10 放射道路」のひとつに位置付けられています。また、物流上重要な道路輸送網として、令和4年度に重要物流道路に指定されています。</p> <p>田谷小雀地区(以下「本地区」という。)は、横浜環状南線及び横浜湘南道路の出入り口となる(仮称)栄インターチェンジ・ジャンクションに接続し、栄区及びその周辺からのアクセス性を高め、横浜環状南線及び横浜湘南道路の利便性を向上させるものです。</p> <p>事業規模</p> <p>計画延長:約 1.4km(橋梁 1 橋)、幅員 32～38m(6 車線、両側歩道 3.0m)</p>														
			当 初 (事業採択時)	前 回 変 更 (令和元年度)	変 更(予定) (令和 5 年度)										
	事業期間		平成 14 年度～ 平成 20 年度	平成 14 年度～ 令和 7 年度	平成 14 年度～ 令和 15 年度										
	事業費	合 計		15,370 百万円	15,370 百万円	20,714 百万円									
		国 費		7,685 百万円	8,453.5 百万円	11,392.7 百万円									
		市 費		7,685 百万円	6,916.5 百万円	9,321.3 百万円									
	変更内容		<p>一体的に事業を進めている横浜環状南線及び横浜湘南道路の開通時期見直しに伴い、事業期間を変更します。</p> <p>また、以下のとおり、事業費を変更します。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業費変更の主な理由</th> <th>金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業進捗に伴う 地盤改良・ 機能補償道路等 の追加</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連する工事との調整により、現地盤高から盛土の必要性が生じたことを踏まえて、地質調査・解析を実施した結果、軟弱地盤の沈下対策として地盤改良が必要となったことから、増額します。</li> <li>・地元調整を踏まえて、既存市道の機能補償のための道路整備等が必要となったことから、増額します。</li> </ul> </td> <td>約 24 億円</td> </tr> <tr> <td>関係機関協議に伴う 調整池・ 水路暗渠化等 の追加</td> <td>・関係機関協議の結果、道路排水を一時的に貯留し、流量調整しながら処理する調整池等が必要となったことから、増額します。</td> <td>約 14 億円</td> </tr> </tbody> </table>					事業費変更の主な理由	金額	事業進捗に伴う 地盤改良・ 機能補償道路等 の追加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関連する工事との調整により、現地盤高から盛土の必要性が生じたことを踏まえて、地質調査・解析を実施した結果、軟弱地盤の沈下対策として地盤改良が必要となったことから、増額します。</li> <li>・地元調整を踏まえて、既存市道の機能補償のための道路整備等が必要となったことから、増額します。</li> </ul>	約 24 億円	関係機関協議に伴う 調整池・ 水路暗渠化等 の追加	・関係機関協議の結果、道路排水を一時的に貯留し、流量調整しながら処理する調整池等が必要となったことから、増額します。	約 14 億円
		事業費変更の主な理由	金額												
	事業進捗に伴う 地盤改良・ 機能補償道路等 の追加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関連する工事との調整により、現地盤高から盛土の必要性が生じたことを踏まえて、地質調査・解析を実施した結果、軟弱地盤の沈下対策として地盤改良が必要となったことから、増額します。</li> <li>・地元調整を踏まえて、既存市道の機能補償のための道路整備等が必要となったことから、増額します。</li> </ul>	約 24 億円												
	関係機関協議に伴う 調整池・ 水路暗渠化等 の追加	・関係機関協議の結果、道路排水を一時的に貯留し、流量調整しながら処理する調整池等が必要となったことから、増額します。	約 14 億円												

			・関係機関協議の結果、廃止を想定していた既存開渠水路の機能を確保するために暗渠化が必要となったことから、増額します。	
		資材単価・ 労務費の上昇	鋼材、コンクリート等の資材及び労務費が上昇していることから、増額します。	約 15 億円
		合 計		約 53 億円
	上位計画等	<p>横浜市中期計画(2022～2025)に掲げられた9つの戦略において、「戦略9 市民生活と経済活動を支える都市づくり」の中の、「政策 36 交通ネットワークの充実」の主な施策として、横浜環状道路の整備及び都市計画道路の整備が位置付けられています。</p> <p>また、「横浜市地震防災戦略」において、「緊急輸送路等の整備」として、緊急輸送路となる横浜環状道路等の高速道路や幅員 18m以上の幹線道路の整備が位置付けられています。</p>		
	関連事業	<p>横浜環状南線・横浜湘南道路(事業者:国土交通省及び東日本高速道路(株))及び横浜藤沢線の鎌倉市区間(事業者:神奈川県)の事業と連携しながら、一体的に事業を進めています。</p> <p>また、(仮称)栄インターチェンジ・ジャンクションのアクセス道路として、市道田谷線(以下「田谷線」という。)の整備も合わせて進めています。</p>		
事業の 必要性	事業を巡る 社会経済情 勢等の変化	<p>首都圏中央連絡自動車道の西側区間における唯一の未開通区間である横浜環状南線及び横浜湘南道路は、開通時期について、公表されていた横浜環状南線の令和7年度、横浜湘南道路の令和6年度の開通は困難であり、新たな開通目標についてはトンネル掘進の状況等を踏まえ改めて公表することが、事業者から示されました。</p> <p>また、本地区は横浜環状南線及び横浜湘南道路の出入り口となる(仮称)栄インターチェンジ・ジャンクションのアクセス道路であるため、2路線の開通までに供用ができるよう事業を推進する必要があります。</p>		

事業の 投資効果 ・ 事業効果等 (費用便益分析等)	〔費用便益分析〕		
		事業全体	残事業
	割引率	4%	-
	総便益(B)	874億円	-
	総費用(C)	273億円	-
	費用便益比(B/C)	3.2	-
	感度分析 [交通量 -10%]	2.3	-
	<p>※便益については、走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少を計上しています。</p> <p>※費用については、道路整備に要する工事費、用地費、補償費、間接経費、維持管理に要する費用(供用後50年間)等を計上しています。</p> <p>※算出した各年次の便益、費用の値については、割引率を用いて現在価値に換算し分析しています。</p> <p>本地区は、(仮称)栄インターチェンジのアクセス道路として、市道田谷線と同時に供用するべきものであり、両路線を一体として費用便益を算出した場合、B/Cは2.7となります。</p>		
	〔定性的効果〕		
	<p><u>1. 市の南部地域及び周辺地域の交通機能の向上</u></p> <p>市の南部地域から、市の中心部、鎌倉市域及び藤沢市域へのアクセス機能が向上します。</p> <p><u>2. 広域アクセス機能の向上</u></p> <p>横浜環状南線及び横浜湘南道路の(仮称)栄インターチェンジ・ジャンクションに接続し、東名高速道路や横浜横須賀道路等へつながるため、首都圏各地との連携強化及び利便性の向上に寄与します。</p> <p><u>3. 歩行者の安全確保</u></p> <p>両側に幅員3.0mの歩道が整備されるため、歩行者の安全性が確保できます。</p> <p><u>4. 交通渋滞の改善</u></p> <p>現在の環状4号線田谷交差点は、変則5差路により交通渋滞が発生しています。本線の整備に合わせて、交差点を改良することで、円滑な交通を確保し、渋滞の改善が図られます。</p> <p><u>5. 横浜港の国際競争力の強化</u></p> <p>物流拠点である横浜港への、平常時・災害時を問わない安定的な輸送が確保され、横浜港の国際競争力を強化させるとともに、企業誘致、地域経済の活性化に寄与します。</p>		
〔その他特記事項〕			

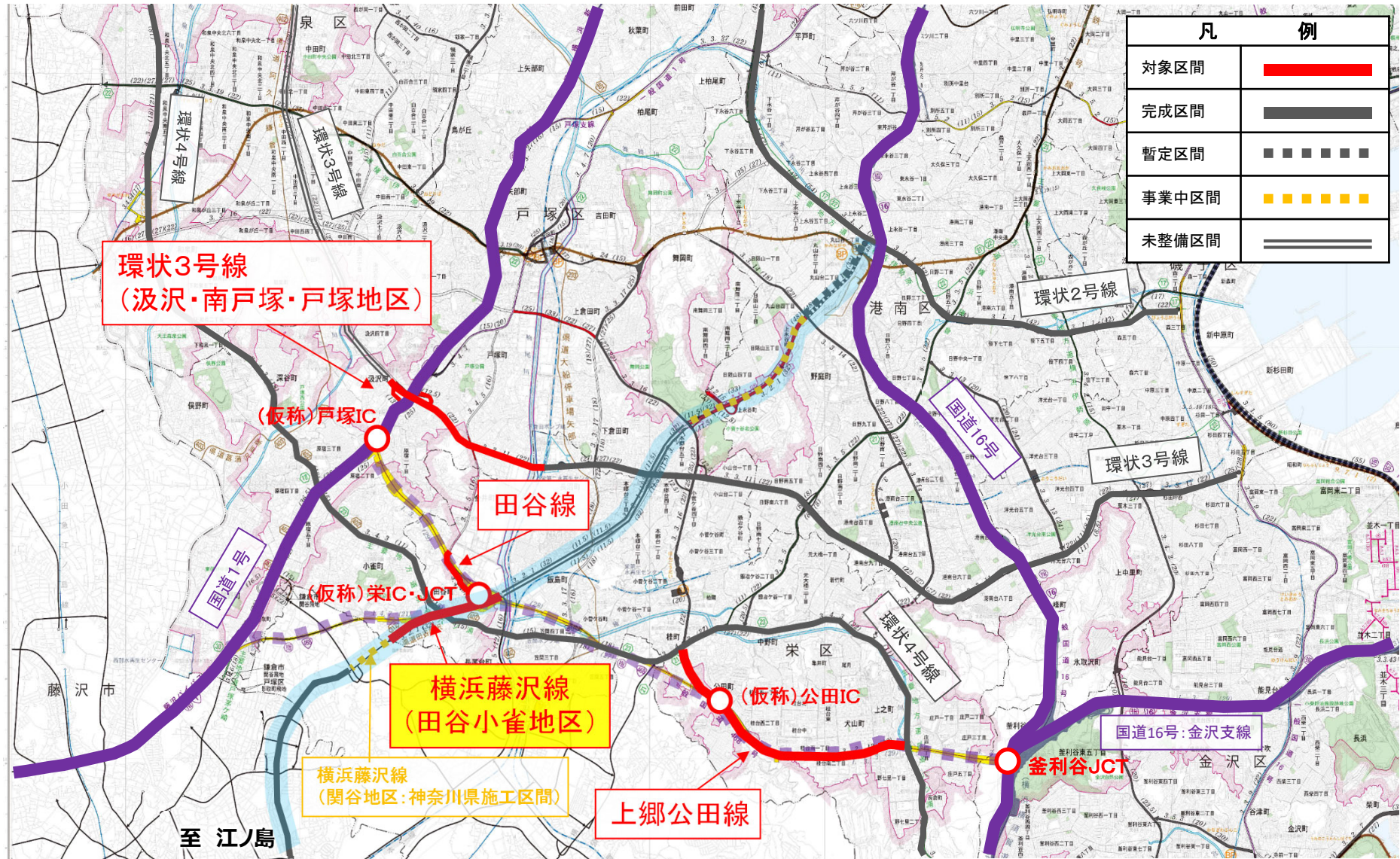
事業の進捗状況	事業進捗率%	事業進捗率は68%、用地取得率は88%です。 工事については、農業用水の切回し及び水路の暗渠化工事等を実施しています。
	68%	
	用地取得率%	
	88%	
	供用等の状況	
	未供用	
事業の課題及び進捗見込み	<p>本地区は、横浜環状南線及び横浜湘南道路の高架下に整備するため、横浜環状南線及び横浜湘南道路の事業進捗の影響を受けます。</p> <p>今後も、横浜環状南線及び横浜湘南道路の工事進捗に合わせて事業者と調整しながら、街築工事や水路工事等を行っていきます。</p>	
その他 (コスト削減項目等)	<p>構造物の築造については、設計の際にコストを意識した構造及び施工方法の検討を行っています。また、舗装・構造物の基礎等については、再生材を使用する等可能な限りコスト削減に努めます。</p> <p>横浜環状南線及び横浜湘南道路と区域が重複するため、事業者と工程調整を行い、一部を分担して実施するなど効率的に事業を進めています。</p>	
その他	—	
添付資料	別紙1 関連街路位置図 別紙2 路線位置図 別紙3 路線概要図 別紙4 進捗状況(写真) 別紙5 事業進捗状況(表) 別紙6 事業進捗状況(グラフ) 別紙7 前回再評価内容との比較	
対応方針		計画通り(上記計画を実施)
	継続	一部見直し(上記計画を変更)
		【見直し内容】
中止		

対応方針とした理由	<p>本路線は、本市が重点的に整備している「3環状10放射道路」に位置付けられており、本市における広域的な交通ネットワークの一部を担う路線であり、市の南部地域から、市の中心部、鎌倉市域、藤沢市域へのアクセス機能を向上させます。また、物流上重要な路線として重要物流道路に指定されており、横浜港への安定的な輸送を確保し、横浜港の国際競争力を強化します。</p> <p>さらに、本地区は、横浜環状南線及び横浜湘南道路の出入り口となる(仮称)栄インターチェンジ・ジャンクションのアクセス道路であり、横浜環状南線及び横浜湘南道路の整備効果を十分に発揮するために一体的に整備することが不可欠です。横浜環状南線及び横浜湘南道路は、全線に渡り工事が進捗しており、早期開通に対する要望書を、本地区の沿道の豊田連合町内会自治会を含む栄区連合町内会からいただいています。</p> <p>用地取得率が88%に達していることや、本地区の整備により、交通機能の向上や物流の効率化、広域アクセス機能の向上が図れることから、事業を継続して実施する必要があると判断しています。</p>
-----------	---

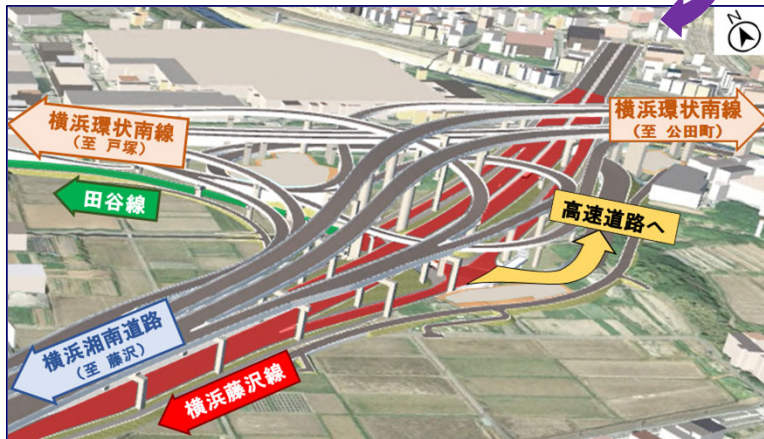
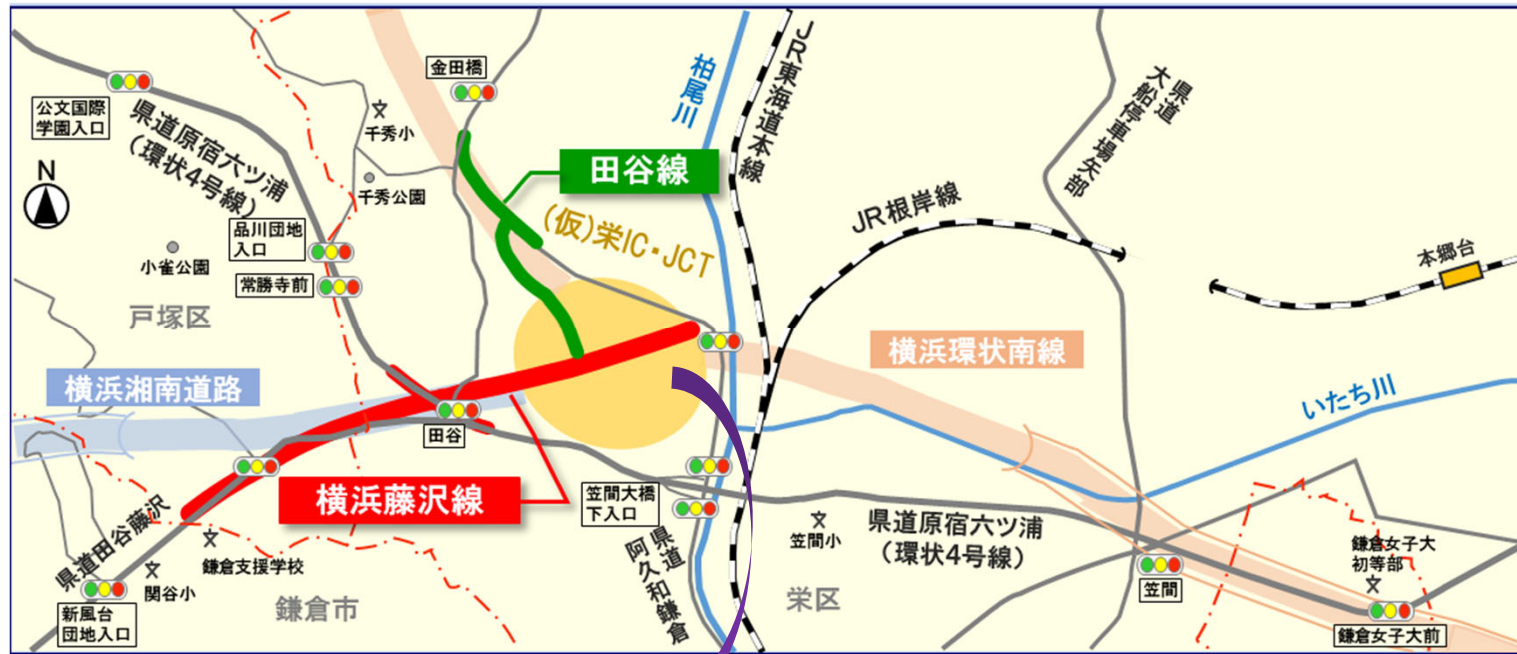
# 高速横浜環状南線及び横浜湘南道路 関連街路位置図



# 路線位置図

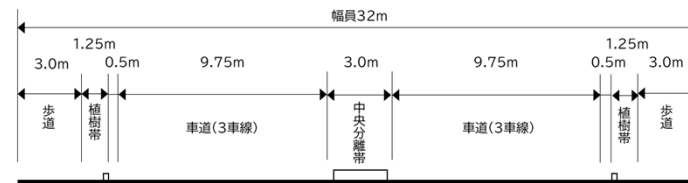


# 横浜藤沢線（田谷小雀地区）・田谷線 路線概要図

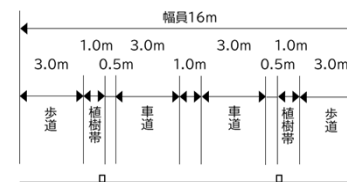


標準横断面図

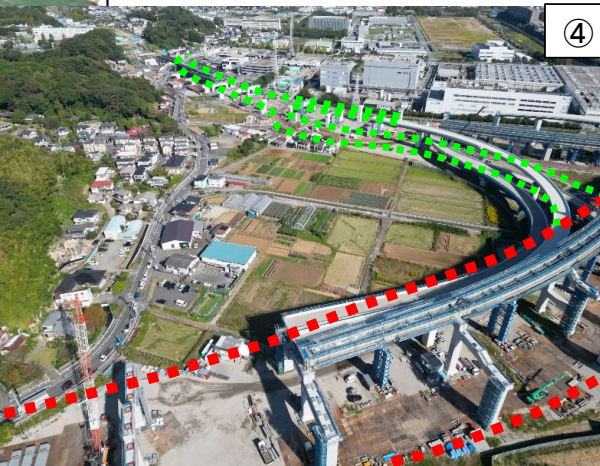
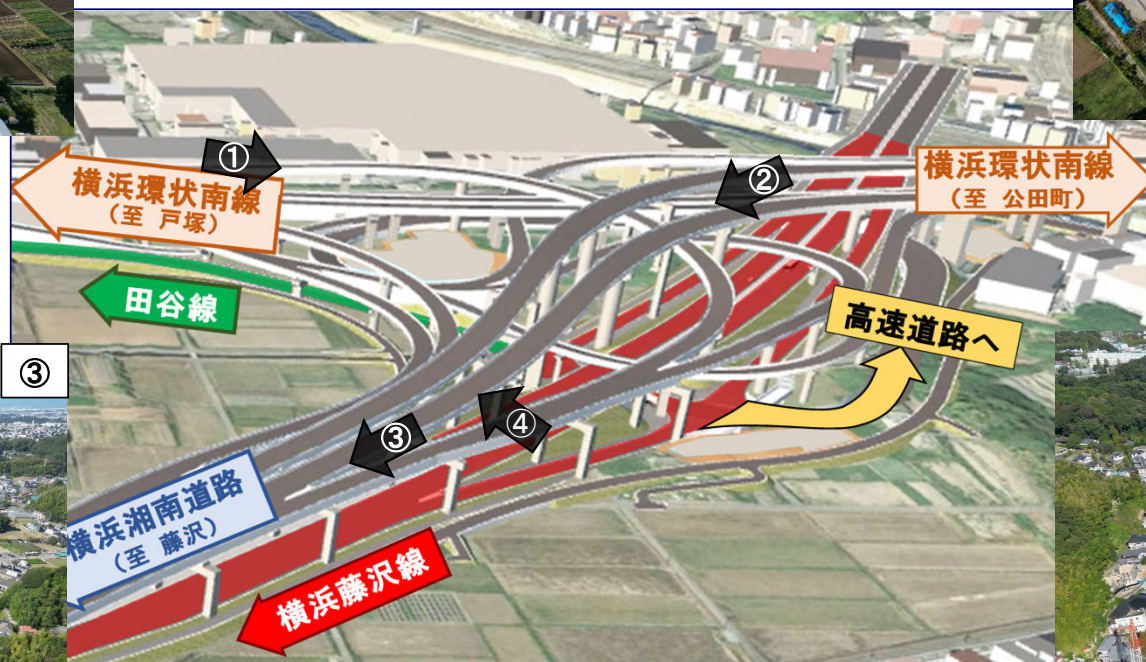
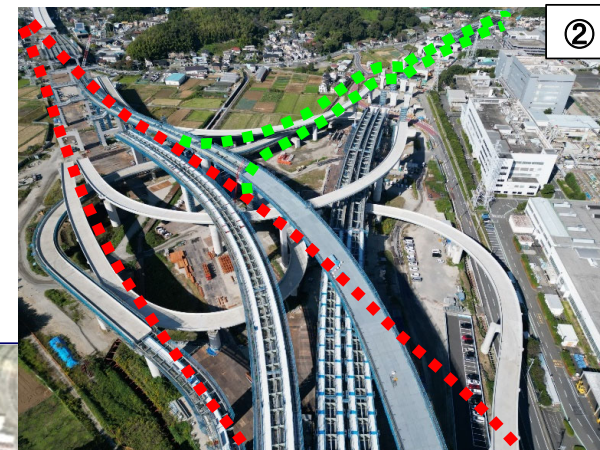
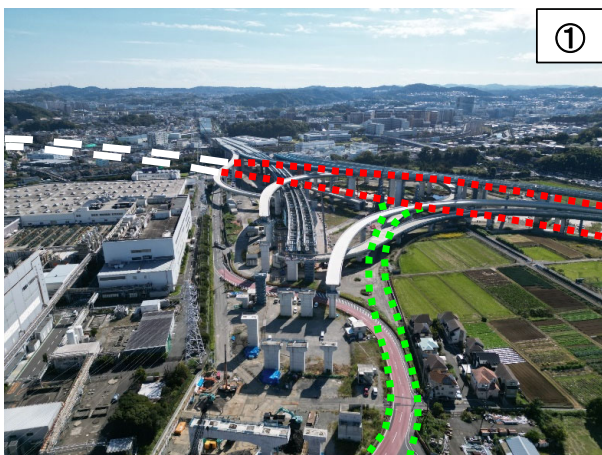
横浜藤沢線



田谷線



# 横浜藤沢線（田谷小雀地区）・田谷線 進捗状況

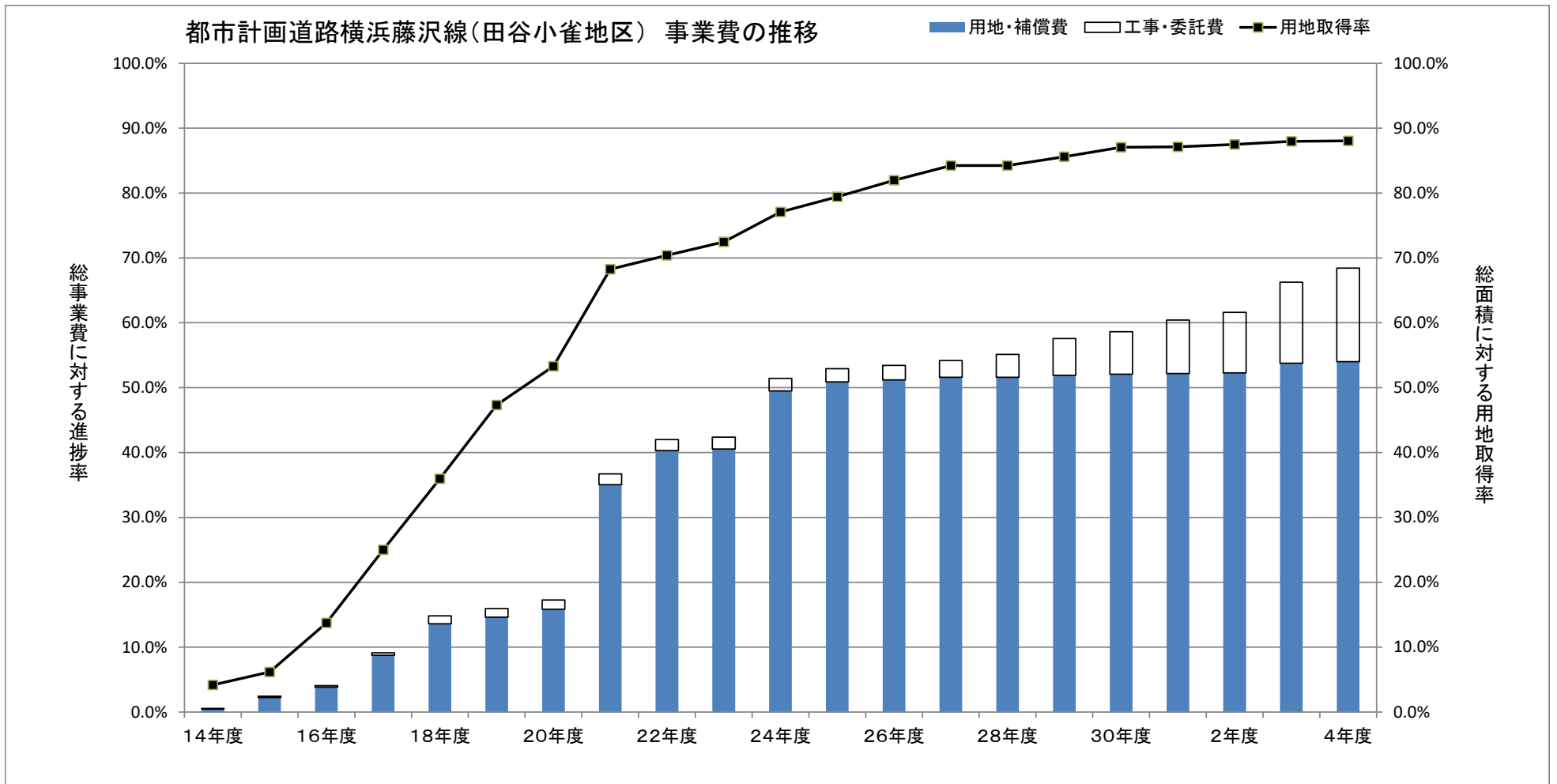




## 都市計画道路横浜藤沢線(田谷小雀地区)事業進捗状況

(単位:百万円)

年度	単年度事業費			事業進捗率			用地取得面積(m <sup>2</sup> )		
	合計	用地・補償	工事・委託	合計	用地・補償	工事・委託	取得面積	累計	用地取得率
14年度	115	108	7	0.6%	0.5%	0.0%	2,788	2,788	4.2%
15年度	390	357	33	2.4%	2.2%	0.2%	1,336	4,124	6.2%
16年度	340	330	11	4.1%	3.8%	0.2%	5,047	9,171	13.7%
17年度	1,044	1,016	28	9.1%	8.7%	0.4%	7,500	16,671	25.0%
18年度	1,180	1,007	173	14.8%	13.6%	1.2%	7,327	23,997	36.0%
19年度	231	210	21	15.9%	14.6%	1.3%	7,561	31,558	47.3%
20年度	278	253	25	17.3%	15.8%	1.4%	3,999	35,557	53.3%
21年度	4,025	3,981	44	36.7%	35.1%	1.7%	9,971	45,528	68.3%
22年度	1,098	1,085	13	42.0%	40.3%	1.7%	1,426	46,954	70.4%
23年度	76	53	23	42.4%	40.5%	1.8%	1,386	48,340	72.5%
24年度	1,876	1,852	25	51.4%	49.5%	1.9%	3,067	51,407	77.1%
25年度	310	290	20	52.9%	50.9%	2.0%	1,556	52,964	79.4%
26年度	105	66	40	53.4%	51.2%	2.2%	1,701	54,665	82.0%
27年度	155	85	70	54.2%	51.6%	2.6%	1,530	56,195	84.3%
28年度	196	0	196	55.1%	51.6%	3.5%	0	56,195	84.3%
29年度	503	58	445	57.6%	51.9%	5.7%	891	57,086	85.6%
30年度	220	37	184	58.6%	52.1%	6.5%	978	58,065	87.1%
1年度	371	24	347	60.4%	52.2%	8.2%	53	58,118	87.1%
2年度	250	20	230	61.6%	52.3%	9.3%	241	58,359	87.5%
3年度	959	306	653	66.3%	53.8%	12.5%	321	58,680	88.0%
4年度	450	50	400	68.4%	54.0%	14.4%	47	58,728	88.0%
合計	14,173	11,187	2,986				58,728		



前回再評価内容との比較 都市計画道路横浜藤沢線（田谷小雀地区）

	前回（R1）	今回（R5）	4年間の経過
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>首都圏中央連絡自動車道の西側区間における唯一の未開通区間である横浜環状南線及び横浜湘南道路について、開通時期が、横浜環状南線が令和7年度、横浜湘南道路が令和6年度と見直され、国土交通省及び東日本高速道路㈱が事業を進めています。</p> <p>また、本地区は横浜環状南線及び横浜湘南道路の（仮称）栄インターチェンジ・ジャンクションのアクセス道路となっているため、2路線の開通までに供用ができるよう事業を推進する必要があります。</p>	<p>首都圏中央連絡自動車道の西側区間における唯一の未開通区間である横浜環状南線及び横浜湘南道路は、開通時期について、公表されていた横浜環状南線の令和7年度、横浜湘南道路の令和6年度の開通は困難であり、新たな開通目標についてはトンネル掘進の状況等を踏まえ改めて公表することが、事業者から示されました。</p> <p>また、本地区は横浜環状南線及び横浜湘南道路の出入り口となる（仮称）栄インターチェンジ・ジャンクションのアクセス道路であるため、2路線の開通までに供用ができるよう事業を推進する必要があります。</p>	<p>令和4年8月に横浜環状南線及び横浜湘南道路の開通時期について、公表されていた横浜環状南線の令和7年度、横浜湘南道路の令和6年度の開通は困難であり、新たな開通目標についてはトンネル掘進の状況等を踏まえ改めて公表することが、事業者から示されました。</p> <p>また、本地区は横浜環状南線及び横浜湘南道路の出入り口となる（仮称）栄インターチェンジ・ジャンクションのアクセス道路であるため、2路線の開通までに供用ができるよう事業を推進する必要があります。</p>
事業進捗率	58（79）%	68%	+ 10%
用地取得率	87%	88%	+ 1%
供用等の状況	未供用	未供用	—
B/C	2.7（2.6）	3.2（2.7）	+ 0.5（+ 0.1）
事業の進捗見込	<p>引き続き用地取得を進めていき、（仮称）栄インターチェンジ・ジャンクションにおいて、国土交通省と工事工程を調整しながら、横浜環状南線及び横浜湘南道路の工事進捗に併せて、令和2年度以降も地盤改良工事や水路工事、街築工事を行っていく予定です。</p>	<p>横浜環状南線及び横浜湘南道路の高架下に整備するため、横浜環状南線及び横浜湘南道路の事業進捗の影響を受けます。</p> <p>今後も、横浜環状南線及び横浜湘南道路の工事進捗に合わせて事業者と調整しながら、街築工事や水路工事等を行っていきます。</p>	<p>工事進捗に合わせて、用地取得を進めてきました。また、横浜環状南線の事業者と調整しながら地盤改良工事や水路工事を進めてきました。</p> <p>今後も、横浜環状南線及び横浜湘南道路の工事進捗に合わせて事業者と調整しながら、街築工事や水路工事等を行っていきます。</p>

※前回再評価から全体事業費が変更されている場合、前回時点の事業進捗率が変化してしまうため、参考として前回使用した事業進捗率を（ ）で示した。

※（仮称）栄インターチェンジのアクセス道路として、市道田谷線と同時に供用するべきものであり、両路線を一体として費用便益を算出した場合のB/Cを（ ）で示した。