

(様式3)

公共事業再評価調書

番 号	道路-3	事業担当局課	道路局建設課・横浜環状道路調整課	
事業名	主要地方道原宿六ツ浦（(都) 上郷公田線）		採択年度	平成14年度
施工場所	横浜市栄区上郷町～栄区公田町		経過年数	15年
目的及び 事業概要	<p>目的</p> <p>主要地方道原宿六ツ浦（都市計画道路上郷公田線）（以下「本路線」という。）は、栄区上郷町地内の神戸橋交差点を起点とし、同区公田町の桂町交差点に至る延長3.2kmの幹線道路です。</p> <p>本路線は、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。）とともに、本市道路交通網の骨格を形成するものであると同時に、主要地方道原宿六ツ浦（環状4号線）の幹線道路機能を補完する路線です。</p> <p>また、横浜環状南線の（仮称）公田インターチェンジにて接続し、栄区及びその周辺からのアクセス性を高め、横浜環状南線の利便性を向上させるものです。</p> <p>事業概要</p> <p>計画延長約3.2km（トンネル2か所）</p> <p>幅員20m～32m（車線数：2～4車線、両側歩道3.5m）</p>			
			当 初(事業採択時)	変 更(平成25年度)
	事業期間		平成14年度～平成18年度	平成14年度～平成32年度
	事業費	合 計	28,600百万	28,600百万
		国 費	14,300百万	15,730百万
		市 費	14,300百万	12,870百万
	変更内容	地元調整や用地交渉等が難航し、事業に多くの時間を要したため、事業期間を変更しました。		
上位計画等	<p>横浜市中期4か年計画(2014～2017)において、「施策27 交通ネットワークの充実による都市インフラの強化」の主な取り組みとして、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、神奈川県緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会で定める第1次緊急輸送道路に指定され、防災対策路線として位置づけられています。</p>			
関連事業	横浜環状南線の事業(事業者:国土交通省及び東日本高速道路株)と一体的に進めています。			
事業の 必要性	事業を巡る 社会経済情 勢等の変化	首都圏中央連絡自動車道の神奈川県区間においては、横浜環状南線と横浜湘南道路が唯一の未開通区間となり、両路線は早期開通を目指し、国土交通省及び東日本高速道路株が事業を進めています。また、本路線は横浜環状南線の（仮称）公田インターチェンジのアクセス道路として、横浜環状南線に合わせた供用ができるよう事業を推進する必要があります。		

事業の 必要性	事業の 投資効果 ・ 事業効果等 (費用便益分析等)	定性的効果 1. 交通利便性の向上 環状4号線の交通が本路線へ分担されることにより、環状4号線の渋滞が緩和されるとともにバスの定時性が向上します。 2. 生活道路の安全性向上 現在、環状4号線の渋滞を避けるために、住宅地内の生活道路を抜け道として利用している車両が、本路線を利用することにより、生活道路の安全性が向上します。 3. 歩行者・自転車の安全確保 本路線には、両側に幅員 3.5m の歩道が一連で整備されるため、歩行者・自転車が安心して快適に通行できるようになります。 4. 広域アクセスへの寄与 首都圏中央連絡自動車道の一部である横浜環状南線と(仮称)公田インターチェンジにて接続することから、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。 5. 緊急輸送路としての機能 環状4号線が通行止めとなった場合においても、本路線を利用した通行が可能となることから、多重性(リダンダンシー)が確保され、地震などによる大規模災害時にも復旧作業、物資輸送などで貢献することが期待でき、地域防災力の強化に寄与します。																	
		定量的効果 1. 費用便益分析 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">事業全体</th> <th style="text-align: center;">残事業費</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">割引率</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">4% (2%)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">総便益(B)</td> <td style="text-align: center;">392.7 億円 (592.2 億円)</td> <td style="text-align: center;">392.7 億円 (592.2 億円)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">総費用(C)</td> <td style="text-align: center;">283.1 億円 (265.1 億円)</td> <td style="text-align: center;">165.1 億円 (175.8 億円)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">費用便益比(B/C)</td> <td style="text-align: center;">1.4 (2.2)</td> <td style="text-align: center;">2.4 (3.4)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">感度分析 [交通量-10%]</td> <td style="text-align: center;">1.0 (1.6)</td> <td style="text-align: center;">1.7 (2.4)</td> </tr> </tbody> </table> [その他特記事項]			事業全体	残事業費	割引率	4% (2%)		総便益(B)	392.7 億円 (592.2 億円)	392.7 億円 (592.2 億円)	総費用(C)	283.1 億円 (265.1 億円)	165.1 億円 (175.8 億円)	費用便益比(B/C)	1.4 (2.2)	2.4 (3.4)	感度分析 [交通量-10%]
	事業全体	残事業費																	
割引率	4% (2%)																		
総便益(B)	392.7 億円 (592.2 億円)	392.7 億円 (592.2 億円)																	
総費用(C)	283.1 億円 (265.1 億円)	165.1 億円 (175.8 億円)																	
費用便益比(B/C)	1.4 (2.2)	2.4 (3.4)																	
感度分析 [交通量-10%]	1.0 (1.6)	1.7 (2.4)																	
事業の 進捗 状況	事業進捗率%	用地取得について、任意での交渉に加え、土地収用法の手続きを進めており、平成 26 年度に土地収用法に基づく事業認定申請を行い、平成 27 年 10 月に告示されました。平成 28 年度末の用地取得率は、98%となっています。 工事については、起点側の神戸橋交差点や(仮称)公田インターチェンジなどの区間において街築工事等を進めており、施工中の安全対策等について、地元自治会町内会との話し合いを継続して行っています。																	
	30%																		
	用地取得率%																		
	98%																		
	供用等の状況																		
未供用																			

事業の課題 及び進捗 見込み	<p>本路線は、都市計画決定以降、地元調整や用地取得に多くの時間を要していましたが、収用法による用地取得によって、平成30年度に、用地取得が完了する予定です。</p> <p>また、平成30年度より桂町トンネル工事に着工する予定であり、横浜環状南線の供用に合わせて事業を推進していきます。</p>	
その他 (コスト縮減項目等)	<p>本路線は、横浜環状南線と同時に都市計画決定されており、横浜環状南線事業者と土地収用法の事業認定手続き、説明会、用地買収及び工事の一部を共同で実施するなど、効率的に事業を進めています。</p> <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縮減に努めます。</p>	
その他	特になし	
添付資料	有 ・ 無	
対応方針	継続	計画通り(上記計画を実施)※1
		一部見直し(上記計画を変更)※2
		【見直し内容】
	中 止	

対応方針とした理由	<p>本路線は、横浜環状南線の関連街路として重要な路線であり、横浜環状南線及び横浜湘南道路の整備効果を発揮するためにも、一体的に整備することが不可欠です。</p> <p>横浜環状南線及び横浜湘南道路では本格的に工事に着手しており、関連街路を含め、地元の区連合町内会からも早期開通を望む声をいただいています。</p> <p>また、用地取得も進んでおり、事業を継続して実施する必要があると判断しております。</p>
-----------	---

※1：既に見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。前の再評価で「継続(一部見直し)」の事業についても、その見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。

※2：今後、見直しを行うことが確定している事業は、こちらを選択し、見直し内容を記載してください。

(様式3)

公共事業再評価調査

番号	道路-4	事業担当局課	道路局建設課・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	横浜市栄区长尾台町～戸塚区小雀町		経過年数	15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は、横浜市港南区上永谷町の都市計画道路環状2号線から、環状3号線、高速横浜環状南線（以下「横浜環状南線」という。）、環状4号線と交差して、鎌倉市を経て藤沢市の国道134号につながる道路であり、地域高規格道路の候補路線です。</p> <p>横浜藤沢線の田谷小雀地区は環状4号線と首都圏中央連絡自動車道の一部区間である横浜環状南線と横浜湘南道路の出入口となる（仮称）栄インターチェンジ・ジャンクションを接続し、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>事業概要</p> <p>計画延長約1.4km（橋梁1橋）、幅員32m～38m（車線数：6車線、両側歩道3.0m）</p>			
			当初(事業採択時)	変更(平成28年度)
	事業期間		平成14年度～平成20年度	平成14年度～平成32年度
	事業費	合計	15,370百万	15,370百万
		国費	7,685百万	8,453.5百万
		市費	7,685百万	6,916.5百万
	変更内容	地元調整や用地交渉等が難航し、事業に多くの時間を要したため、事業期間を変更しました。		
上位計画等	<p>横浜市中期4か年計画(2014～2017)において、「施策27 交通ネットワークの充実による都市インフラの強化」の主な取り組みとして、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、本市の減災対策として策定された「横浜市地震防災戦略」においても、「緊急輸送路等の整備」として、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・横浜湘南道路の事業(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の事業(事業者:神奈川県)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の整備も併せて進めています。</p>			
事業の 必要性	<p>首都圏中央連絡自動車道の神奈川県区間においては、横浜環状南線と横浜湘南道路が唯一の未開通区間となり、両路線は早期開通を目指し、国土交通省及び東日本高速道路(株)が事業を進めています。また、当該区間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路線の供用に合わせた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 必要性	事業の 投資効果 ・ 事業効果等 (費用便益分析等)	定性的効果 1. 市南部及び周辺地域の交通機能の強化 市南部地域から、横浜の都心、鎌倉市及び藤沢市など、湘南方面へのアクセス機能が向上します。 2. 歩行者・自転車の安全確保 本路線には、両側に幅員 3.0m の歩道が一連で整備されるため、歩行者・自転車が安心して快適に通行できるようになります。 3. 広域アクセスへの寄与 首都圏中央連絡自動車道の一部である横浜環状南線及び横浜湘南道路と(仮称)栄インターチェンジ・ジャンクションにて接続することから、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。 4. 交通渋滞の改善 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。本路線の整備に併せて、交差点を十字交差点に改良することで、円滑な交通を確保し、慢性的な渋滞の改善が図られます。																	
		定量的効果 1. 費用便益分析 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">事業全体</th> <th style="text-align: center;">残事業費</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">割引率</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">4% (2%)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">総便益(B)</td> <td style="text-align: center;">728.6 億円(1,105.9 億円)</td> <td style="text-align: center;">728.6 億円(1,105.9 億円)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">総費用(C)</td> <td style="text-align: center;">180.1 億円 (154.7 億円)</td> <td style="text-align: center;">30.3 億円 (32.6 億円)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">費用便益比(B/C)</td> <td style="text-align: center;">4.0 (7.2)</td> <td style="text-align: center;">24.1 (33.9)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">感度分析 [交通量-10%]</td> <td style="text-align: center;">2.7 (4.7)</td> <td style="text-align: center;">15.8 (22.2)</td> </tr> </tbody> </table> <p>[その他特記事項] 田谷線・横浜藤沢線を一体整備とした場合のB/C 総事業費 3.5 残事業費 18.6</p>			事業全体	残事業費	割引率	4% (2%)		総便益(B)	728.6 億円(1,105.9 億円)	728.6 億円(1,105.9 億円)	総費用(C)	180.1 億円 (154.7 億円)	30.3 億円 (32.6 億円)	費用便益比(B/C)	4.0 (7.2)	24.1 (33.9)	感度分析 [交通量-10%]
	事業全体	残事業費																	
割引率	4% (2%)																		
総便益(B)	728.6 億円(1,105.9 億円)	728.6 億円(1,105.9 億円)																	
総費用(C)	180.1 億円 (154.7 億円)	30.3 億円 (32.6 億円)																	
費用便益比(B/C)	4.0 (7.2)	24.1 (33.9)																	
感度分析 [交通量-10%]	2.7 (4.7)	15.8 (22.2)																	
事業の 進捗 状況	事業進捗率%	当該区間は、(仮称) 栄インターチェンジ・ジャンクションにおいて、横浜環状南線及び横浜湘南道路事業と輻輳するため、国土交通省と調整・協力し、用地取得を推進しています。用地取得については、工事進捗に併せて用地買収を行うことで残りの地権者の内諾を得ています。 工事については、平成 29 年度より地盤改良工事を実施しており、施工中の安全対策等について、地元自治会町内会との話し合いを継続して行っています。																	
	73%																		
	用地取得率%																		
	84%																		
	供用等の状況																		
未供用																			

事業の課題 及び進捗 見込み	<p>当該区間は、都市計画決定以降、地元調整や用地取得に多くの時間を要していましたが、度重なる説明会や任意交渉によって、平成 31 年度には、用地取得が完了する予定です。</p> <p>また、(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、平成 30 年度も引き続き地盤改良工事や水路切り回し工事を行い、順次、街築工事に着手をする予定です。横浜環状南線及び横浜湘南道路の供用に合わせて事業を推進していきます。</p>	
その他 (コスト縮減項目等)	<p>当該区間は、横浜環状南線及び横浜湘南道路の事業者と工程調整を行い、説明会及び用地取得を共同で実施するなど効率的に事業を進めています。</p> <p>地盤改良工事等については、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縮減に努めます。</p>	
その他	特になし	
添付資料	☑ ・ 無	
対応方針	継続	計画通り(上記計画を実施)※1
		一部見直し(上記計画を変更)※2
		【見直し内容】
中止		

対応方針とした理由	<p>当該区間は、横浜環状南線及び横浜湘南道路の関連街路として重要な路線であり、横浜環状南線及び横浜湘南道路の整備効果を発揮するためにも、一体的に整備することが不可欠です。</p> <p>横浜環状南線及び横浜湘南道路は本格的に工事に着手しており、関連街路を含め、地元の区連合町内会からも早期開通を望む声をいただいています。</p> <p>また、用地取得も進んでおり、事業を継続して実施する必要があると判断しております。</p>
-----------	---

※1：既に見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。前の再評価で「継続(一部見直し)」の事業についても、その見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。

※2：今後、見直しを行うことが確定している事業は、こちらを選択し、見直し内容を記載してください。

(様式3)

公共事業再評価調書

番 号	道路-5	事業担当局課	道路局建設課・横浜環状道路調整課	
事業名	市道田谷線		採択年度	平成16年度
施工場所	横浜市栄区田谷町		経過年数	13年
目的及び 事業概要	<p>目的</p> <p>市道田谷線は、都市計画道路田谷線と戸塚大船線の一部で構成されており、横浜藤沢線と市道下倉田第406号線を接続する延長約0.7kmの道路です。</p> <p>本路線は、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。）と横浜湘南道路の出入口となる（仮称）栄インターチェンジ・ジャンクションにて接続し、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>事業概要</p> <p>計画延長約0.7km、幅員16m（車線数：2車線、両側歩道3.0m）</p>			
			当初(事業採択時)	変更(平成26年度)
	事業期間		平成16年度～平成19年度	平成16年度～平成32年度
	事業費	合 計	1,970百万	1,970百万
		国 費	985百万	1,083.5百万
		市 費	985百万	886.5百万
	変更内容	<p>地元調整や用地交渉等が難航し、事業に多くの時間を要したため、事業期間を変更しました。</p>		
	上位計画等	<p>横浜市中期4か年計画(2014～2017)において、「施策27 交通ネットワークの充実による都市インフラの強化」の主な取り組みとして、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>		
	関連事業	<p>横浜環状南線・横浜湘南道路の事業(事業者:国土交通省及び東日本高速道路㈱)及び横浜藤沢線の鎌倉市区間の事業(事業者:神奈川県)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都市計画道路横浜藤沢線(田谷小雀地区)の整備も併せて進めています。</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神奈川県区間においては、横浜環状南線と横浜湘南道路が唯一の未開通区間となり、両路線は早期開通を目指し、国土交通省及び東日本高速道路㈱が事業を進めています。また、本路線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路線の供用に合わせた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 必要性	事業の 投資効果 ・ 事業効果等 (費用便益分析等)	定性的効果		
		1. 歩行者・自転車の安全確保 本路線には、両側に幅員 3.0mの歩道が一連で整備されるため、歩行者・自転車が安心して快適に通行できるようになります。		
		2. 広域アクセスへの寄与 首都圏中央連絡自動車道の一部である横浜環状南線及び横浜湘南道路と(仮称)栄インターチェンジ・ジャンクションにて接続することから、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。		
		定量的効果		
		1. 費用便益分析		
			事業全体	残事業費
		割引率	4% (2%)	
		総便益(B)	547.5 億円 (831.3 億円)	547.5 億円 (831.3 億円)
総費用(C)	21.8 億円 (18.0 億円)	7.5 億円 (8.2 億円)		
費用便益比(B/C)	25.2 (46.1)	72.8 (102.0)		
感度分析 [交通量-10%]	16.7 (30.5)	48.2 (67.5)		
〔その他特記事項〕 田谷線・横浜藤沢線を一体整備とした場合のB/C 総事業費 3.5 残事業費 18.6				
事業の 進捗 状況	事業進捗率%	本路線は、(仮称) 栄インターチェンジ・ジャンクションにおいて、横浜環状南線及び横浜湘南道路と競合するため、国土交通省と調整・協力し、用地取得を推進しています。 用地取得については、工事進捗に併せて用地買収を行うことで残りの地権者の内諾を得ています。 工事においては、平成 29 年度より地盤改良工事を実施しており、施工中の安全対策等について、地元自治会町内会との話し合いを継続して行っています。		
	53%			
	用地取得率%			
	85%			
	供用等の状況			
未供用				
事業の課題 及び進捗 見込み	本路線は、都市計画決定以降、地元調整や用地取得に多くの時間を要していましたが、平成 31 年度には、用地取得が完了する予定です。 また、(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、平成 30 年度も引き続き地盤改良工事や街築工事に着手し、横浜環状南線及び横浜湘南道路の供用に合わせて事業を推進していきます。			
その他 (コスト削減項目等)	本路線は、横浜環状南線及び横浜湘南道路の事業者と工程調整を行い、説明会及び用地取得を共同で実施するなど効率的に事業を進めています。 地盤改良工事等については、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。			

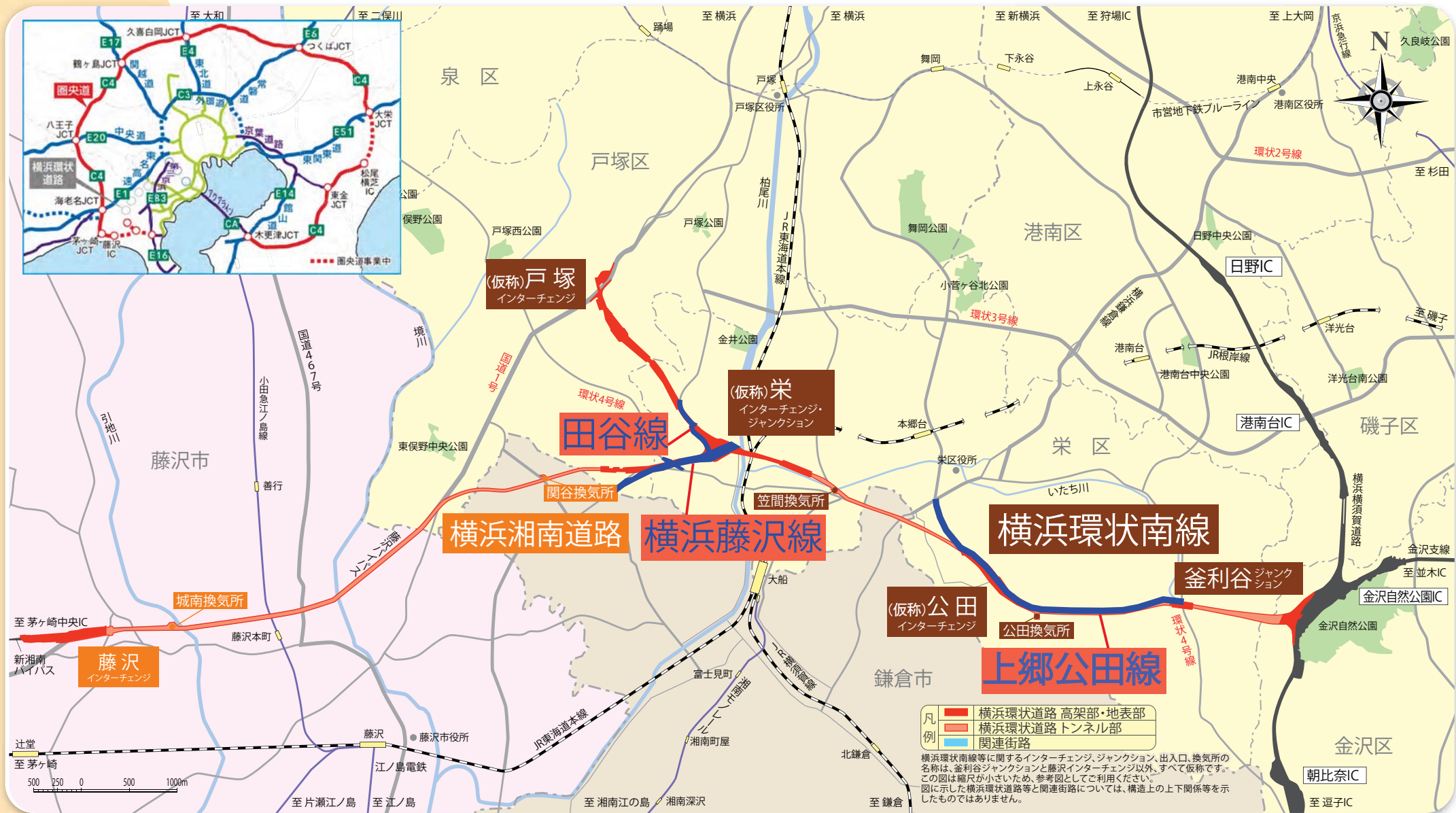
その他	特になし	
添付資料	有 ・ 無	
対応方針	継続	計画通り(上記計画を実施)※1
		一部見直し(上記計画を変更)※2
	----- 【見直し内容】	
中 止		

対応方針とした理由	<p>本路線は、横浜環状南線及び横浜湘南道路の関連街路として重要な路線であり、横浜環状南線及び横浜湘南道路の整備効果を発揮するためにも、一体的に整備することが不可欠です。</p> <p>横浜環状南線及び横浜湘南道路は本格的に工事に着手しており、関連街路を含め、地元の区連合町内会からも早期開通を望む声をいただいています。</p> <p>また、用地取得も進んでおり、事業を継続して実施する必要があると判断しております。</p>
-----------	--

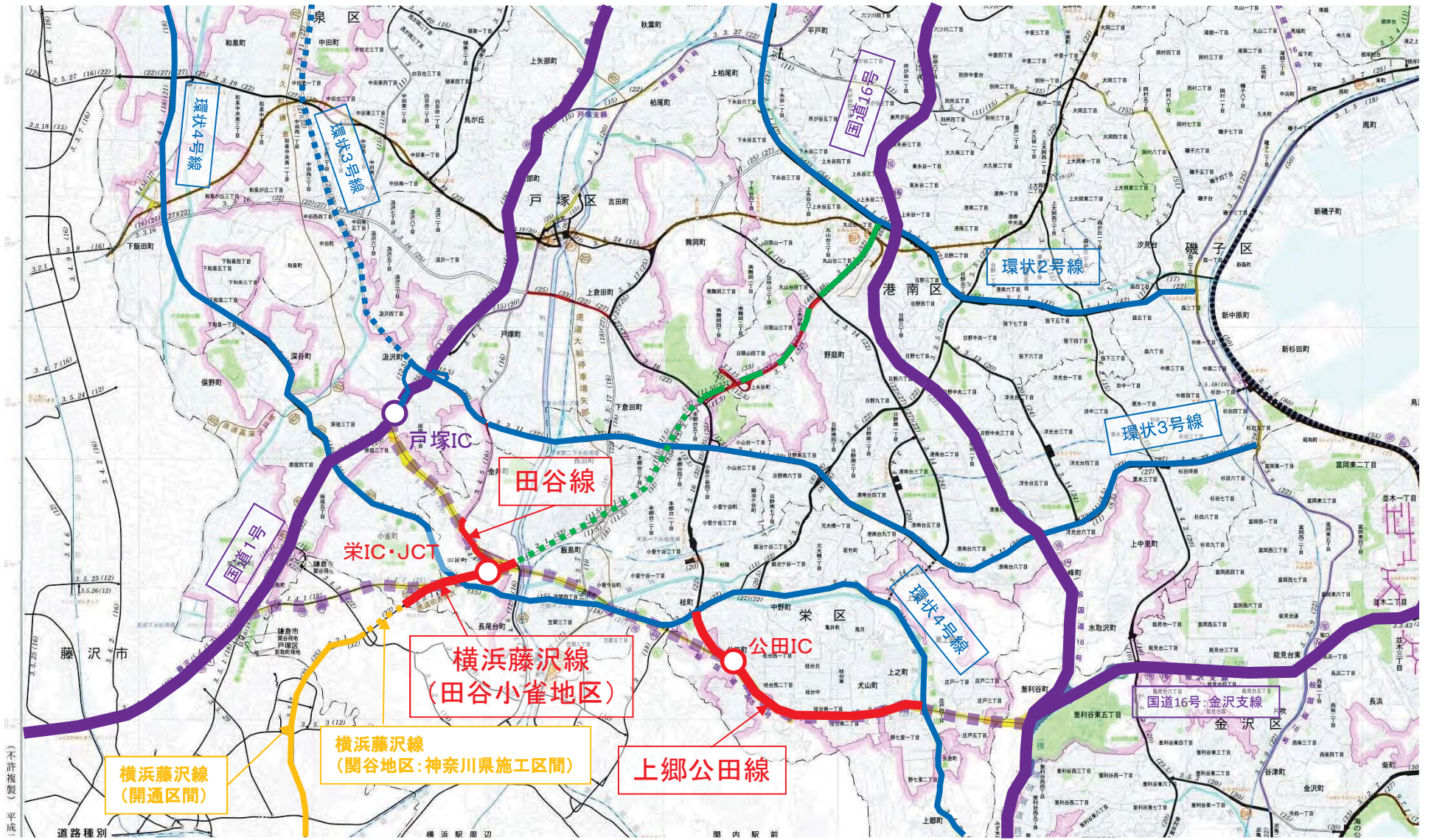
※1：既に見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。前の再評価で「継続(一部見直し)」の事業についても、その見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。

※2：今後、見直しを行うことが確定している事業は、こちらを選択し、見直し内容を記載してください。

横浜環状南線・横浜湘南道路 関連街路 路線位置図



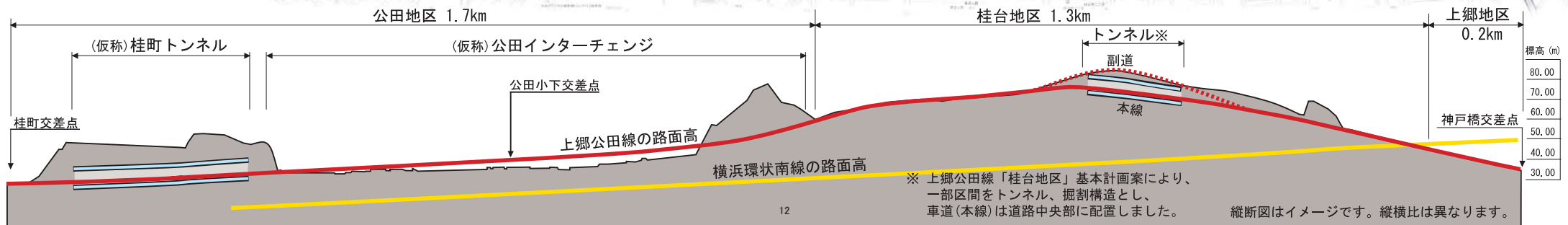
上郷公田線・横浜藤沢線（田谷小雀地区）・田谷線 路線図



上郷公田線 路線概要図



縦断図



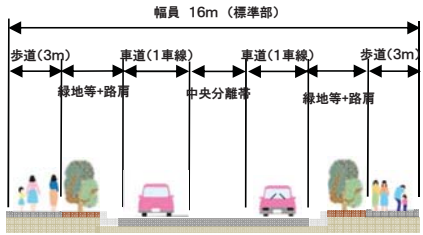
上郷公田線の完成イメージ及び進捗状況



横浜藤沢線（田谷小雀地区）・田谷線事業概要

田谷線
 延長：0.67km
 幅員：16m 車線数：2車線

田谷線横断面図



①

横浜湘南道路

栄IC・JCT

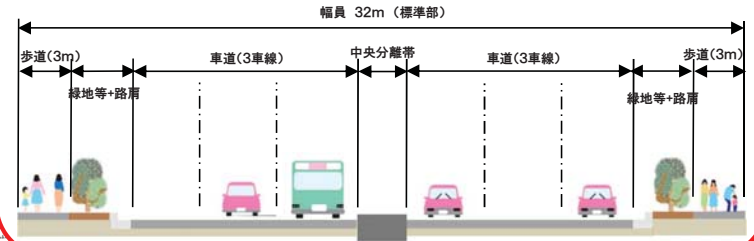
横浜藤沢線(田谷小雀地区)

至上永谷

至 藤沢

横浜藤沢線（田谷小雀地区）
 延長：1.4km
 幅員：32~38m
 車線数：6車線

横浜藤沢線横断面図



至 六浦

横浜藤沢線（田谷小雀地区）・田谷線の完成イメージ及び進捗状況

