

新規事業採択時評価結果（平成21年度新規事業化箇所）

担当課：都市・地域整備局街路交通施設課  
 担当課長名：松井 直人

事業の概要

事業名	都市計画道路 腰越大船線他1	事業区分	街路	事業主体	神奈川県
起終点	神奈川県鎌倉市台二丁目 神奈川県鎌倉市小袋谷一丁目	延長	0.5 km		
<p><b>事業概要</b></p> <p>都市計画道路3・5・7号腰越大船線は国道134号を起点とし、県道301号（大船停車場）を終点とする延長約5 kmの都市計画道路です。                  本事業は、既に完成している起点側から引き続き、終点部の約0.5 km区間について、整備するものです。</p>					
<p><b>事業の目的、必要性</b></p> <p>都市計画道路3・5・7号腰越大船線は、腰越と大船を南北に縦断する幹線街路として市内主要拠点との連絡道路の役割や交通渋滞の解消といった役割を担っています。当区間は、JR大船駅と大船地域を結ぶ主要なバス路線でもあり、既設のJR横須賀線を跨ぐ小袋谷跨線橋（鎌倉市道）は、築造後70年以上経過した老朽橋であることや幅員が狭いことから、地震対策や交通安全対策の観点より早期の事業実施が必要です。</p>					
全体事業費	4.5億円	計画交通量	11,500台/日		
<p><b>事業概要図</b></p>					

**関係する地方公共団体等の意見**

「鎌倉市都市マスタープラン」において交通結節点である駅を中心とした一体的なまちづくりとして、鉄道で分断された道路網を強化する路線に位置づけられています。  
 また、既設の小袋谷跨線橋（鎌倉市道）は、築造後70年以上経過した老朽橋であることや幅員が狭いことから、地震対策や交通安全対策の観点より早期の事業実施が望まれています。

**事業採択の前提条件**

- ・ 便益が費用を上回っている。
- ・ 既に都市計画決定されており、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.2	総費用：38億円 （事業費：38億円 維持管理費：0.26億円）	総便益：47億円 （走行時間短縮便益：32億円 走行経費減少便益：5.3億円 交通事故減少便益：9.7億円）	基準年：平成20年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1 (交通量 -10%)	B/C=1.4 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.4 (事業費 -10%)	B/C=1.1 (事業費 +10%)		
	事業期間変動	B/C=1.2 (事業期間 -20%)	B/C=1.2 (事業期間 +20%)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	—	【渋滞損失時間の改善】 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】  【渋滞度曲線】 【その他の特徴】		
		事故対策	○	【死傷事故率】 (死傷事故率比（県内平均比）) (事故率曲線における位置：)  【その他の特徴】 既設跨線橋には歩道がなく、歩道が整備されることにより事故対策が図れる。 (既設跨線橋事故件数 13件/3年)		
		歩行空間	◎	歩道が整備されることにより、歩行者・自転車の快適性・安全性が向上する。 歩行者ボトルネック踏切の緩和（田園踏切）が図れる。 (踏切歩行者交通遮断量 約23,000人/日)		
	社会全体への影響	住民生活	○	大船地域におけるバスの利便性が向上する。 (現道：約30本/ピーク時)		
		地域経済	○	既設跨線橋では交差道路へのアクセスができなかったものが、本事業により、跨線橋から交差道路へのアクセスが可能になり、道路網が強化され、地域の活性化が図れる。		
		災害	◎	既設跨線橋は70年以上経過した老朽橋であり、架替により災害対策が図れる。		
環境		○	走行時間短縮による、CO2等の削減。			
	地域社会	○	大船駅への利便性が向上する。			
事業実施環境	○	平成19年10月に策定した「かながわのみちづくり計画」において10年以内に供用する路線に位置づけている。				

採択の理由

・ 事業主体である神奈川県が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が1.2と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。  
 ・ また、現道はJR横須賀線を跨ぐ70年以上経過した老朽橋で歩道も無いため、本線の供用により、安全で円滑な交通の確保等が図れることから、事業の必要性・効果は高いと判断される。  
 以上より、本事業を採択した。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。