

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局環境安全課

担当課長名：森山 誠二

| | | | | | | | |
|--|--|--|--|--------------|------|-----------|------|
| 事業名 | 主要地方道原宿六ツ浦 <small>はらじゆくむつうら</small> | | 事業区分 | 主要地方道 | 事業主体 | 横浜市 | |
| 起終点 | 自：神奈川県横浜市栄区上郷町 <small>さかえくかみごうちょう</small> 至：神奈川県横浜市栄区公田町 <small>さかえくくでんちょう</small> | | 延長 | 3.2km | | | |
| 事業概要 | | | | | | | |
| <p>主要地方道原宿六ツ浦は、横浜市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、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> | | | | | | | |
| H14年度事業化 | | H7年度都市計画決定 | | H14年度用地着手 | | H18年度工事着手 | |
| 全体事業費 | 約286億円 | | 事業進捗率 | 約30% | | 供用済延長 | — km |
| 計画交通量 | 9,900台/日、13,600台/日 | | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 2.4 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 165/283億円 事業費：159/277億円 維持管理費：5.9/5.9億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 393/393億円 走行時間短縮便益：381/381億円 走行経費減少便益：12/12億円 交通事故減少便益：-0.73/-0.73億円 | 基準年 平成29年 | | | |
| 感度分析の結果 | | | | | | | |
| <p>(事業全体) 交通量：B/C=0.99~1.9(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.7~3.3(交通量±10%)</p> <p>事業費：B/C=1.3~1.5(事業費±10%) (残事業) 事業費：B/C=2.2~2.6(事業費±10%)</p> <p>事業期間：B/C=1.3~1.5(事業期間±10%) (残事業) 事業期間：B/C=2.3~2.5(事業期間±10%)</p> | | | | | | | |
| 事業の効果等 | | | | | | | |
| 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。 | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | | | | | | |
| 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。 | | | | | | | |
| 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。 | | | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 | | | | | | | |
| 事業継続を妥当と認める。 | | | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | | | | | | | |
| 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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率約98%、事業進捗率約30%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。

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。

施設の構造や工法の変更等

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。

対応方針 事業継続

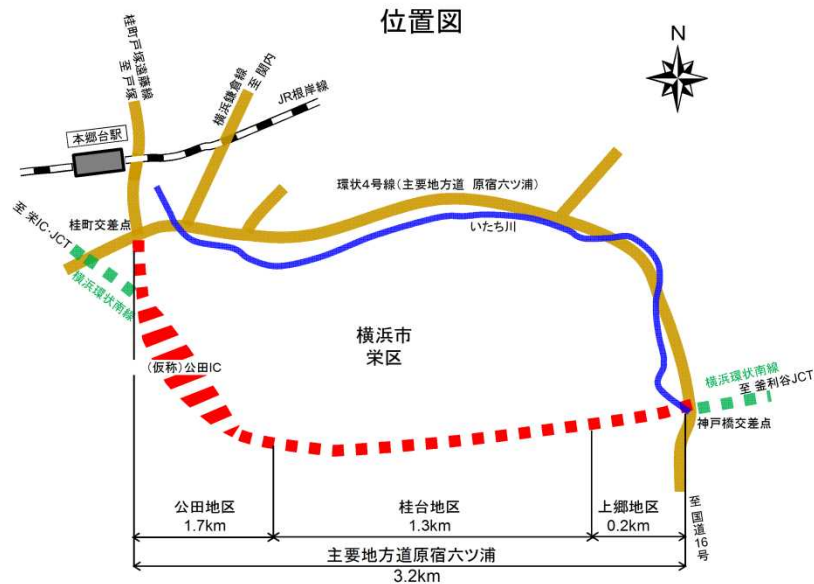
対応方針決定の理由

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。

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。

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。

事業概要図



※ 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の。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。