

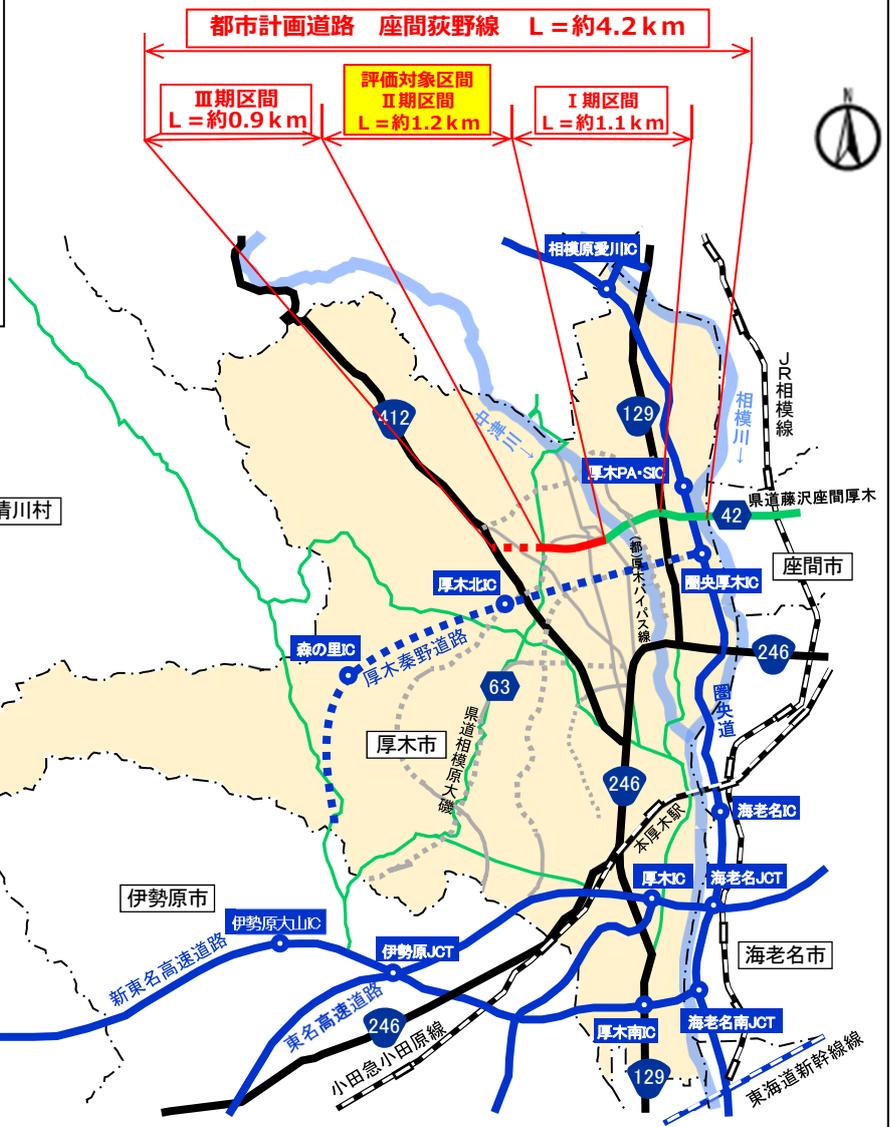
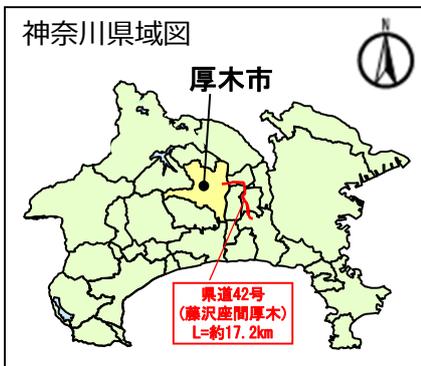
No.1 県道42号 藤沢座間厚木(座間荻野線Ⅱ期)道路改良事業

◆ 事業概要

1. 概要

1) 全体の概要

- ・ 本路線は、藤沢市を起点とし、綾瀬市、海老名市および座間市を経由して厚木市に至る延長約17.2 kmの幹線道路である。
- ・ 県央地域における東西方向の連絡を強化するとともに、厚木市域の外郭環状道路を形成し、市の中心市街地に集中する交通を分散させ、渋滞を緩和させる役割を担っている。



2) 評価対象事業の概要

- ・ 評価対象区間は、厚木市三田の都市計画道路厚木パイパス線から同市下荻野の県道63号（相模原大磯）までの約1.2kmである。
- ・ 本事業は、4車線の道路を整備するものであり、東側のⅠ期区間約1.1kmは、平成24年度に供用済みである。



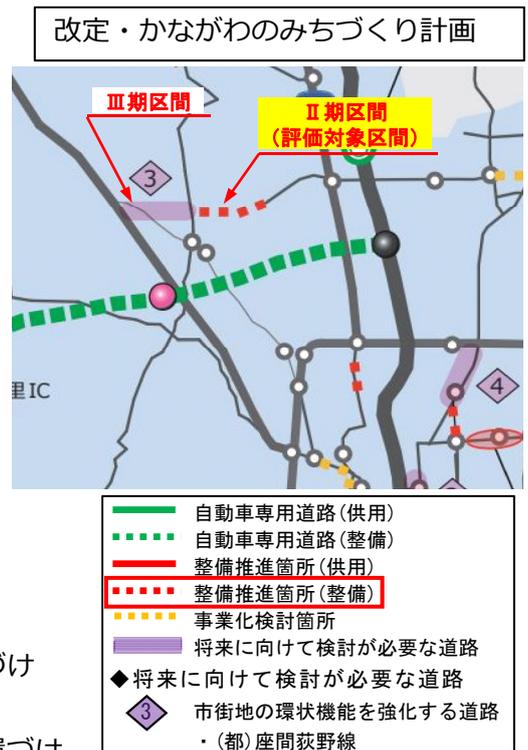
3) 評価対象事業の位置づけ

ア) 県の計画：

- 新かながわランドデザイン実施計画
 - ・ 「交流幹線道路網の整備」として位置づけ
- かながわ交通計画
 - ・ 「多車線機能を有する一般幹線道路網の構築」として位置づけ
- 改定・かながわのみちづくり計画
 - ・ 「交流幹線道路網の整備」における「整備推進箇所（整備）」として位置づけ

イ) 市の計画：

- 厚木市都市マスタープラン
 - ・ 「環状連携軸を形成する都市計画道路の整備」として位置づけ
- 厚木市交通マスタープラン
 - ・ 「早期供用に向けて県へ要望する路線」として位置づけ
- あつぎのみちづくり計画
 - ・ 「県へ早期整備に向けた要望を行う路線」として位置づけ



2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・ 昭和37年度：都市計画決定
- ・ 昭和44年度：都市計画変更（幅員・延長の変更）
- ・ 昭和60年度：都市計画変更（延長の変更）
- ・ 平成22年度：Ⅱ期区間 用地取得開始
- ・ 平成24年度：Ⅰ期区間 供用開始
- ・ 平成25年度：Ⅱ期区間 工事着手
- ・ 令和5年度：Ⅱ期区間 橋梁工事（東側）完成

2) 必要性

- ・ 圏央道の厚木PAスマートICから国道129号を經由して国道412号に至る、厚木市内を東西方向に連絡する本路線は、県央地域の道路ネットワークを強化する道路として、整備が求められている。
- ・ 厚木市の市街地を通過する国道246号に交通が集中し、慢性的な交通渋滞が発生しており、環状道路として機能する本路線の整備が求められている。

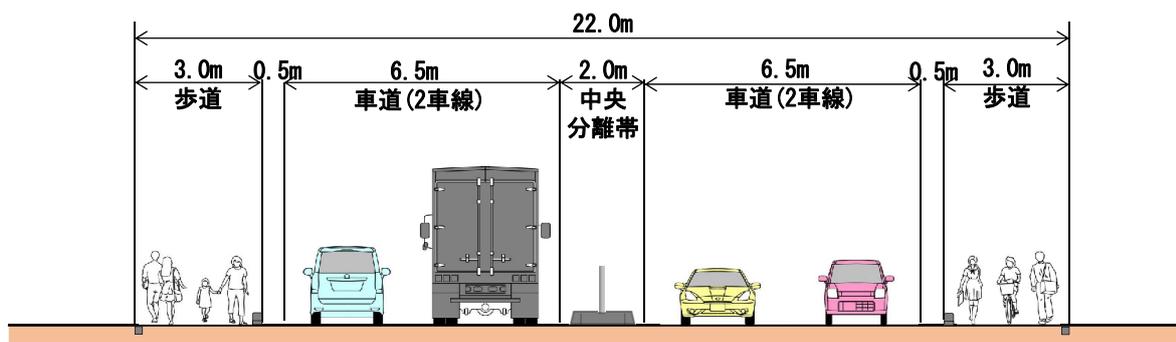
3. 事業の目的

- ・ 県央地域における東西方向の道路ネットワークの強化
- ・ 厚木市域の外郭環状道路の形成

4. 事業の内容

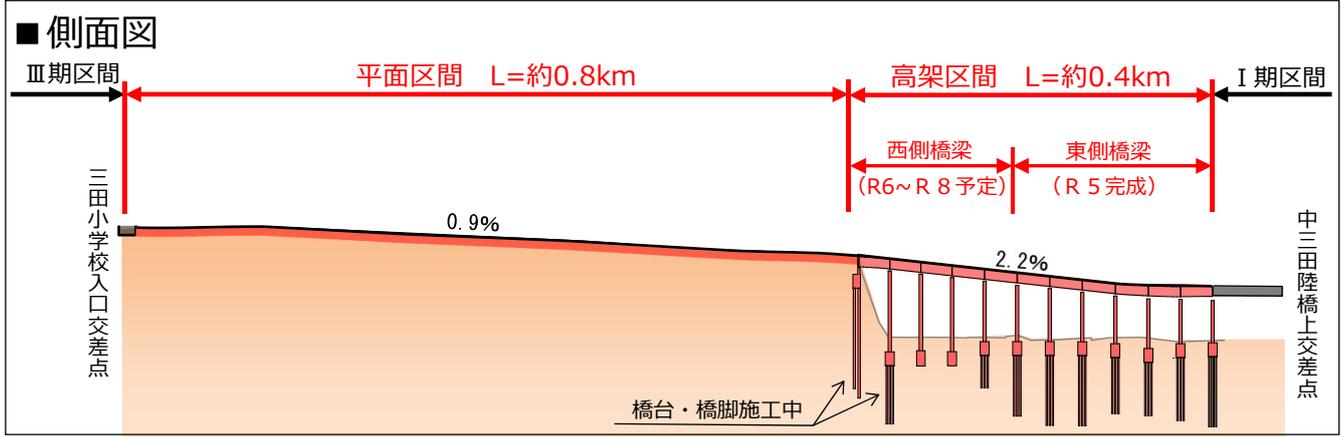
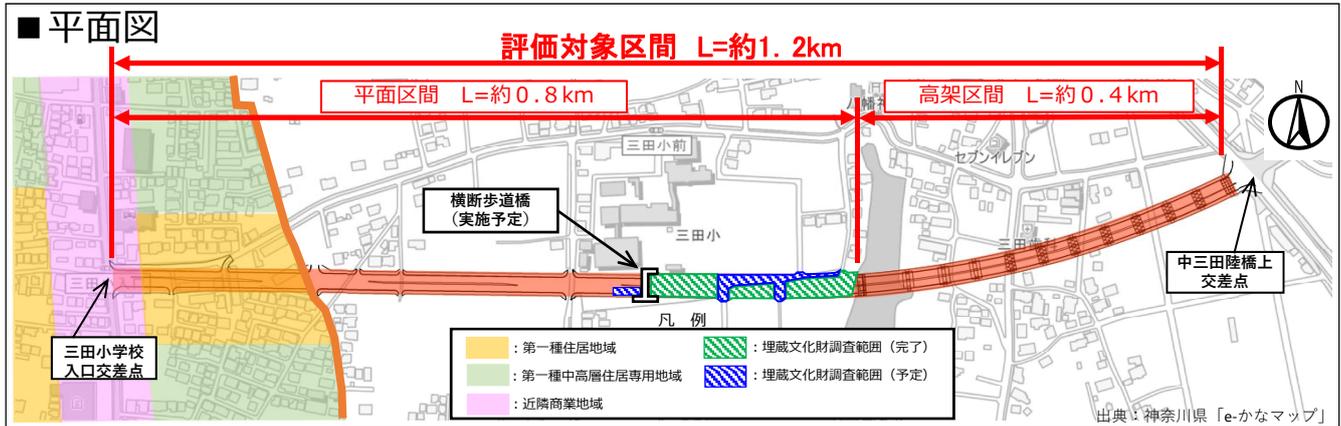
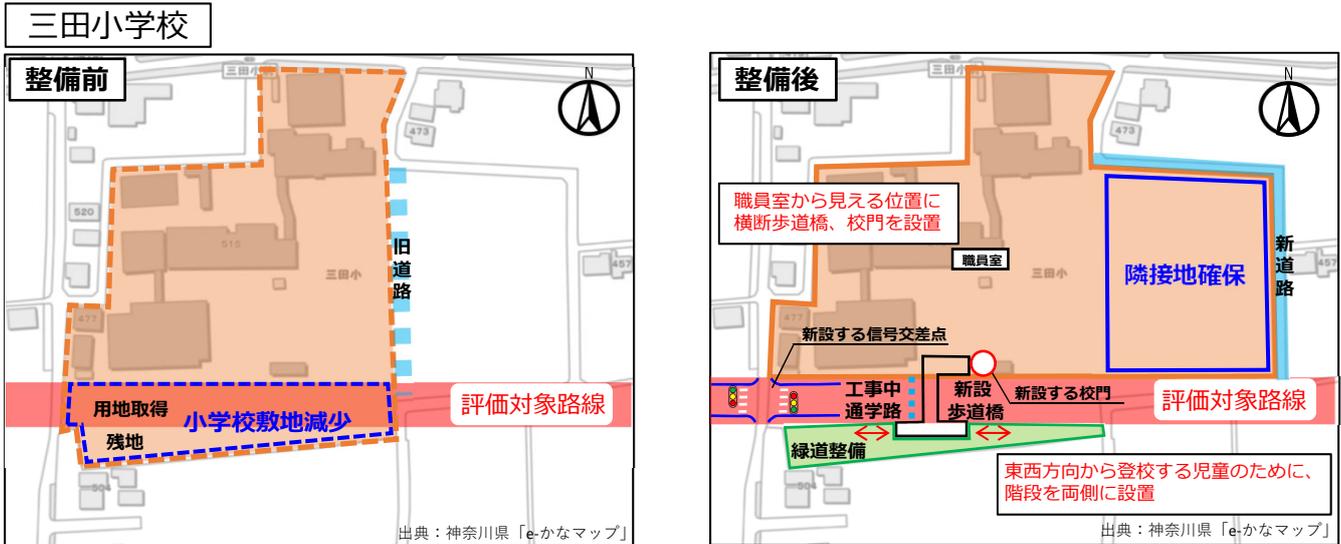
- 1) 起 終 点：厚木市三田～下荻野
- 2) 事業延長：約1.2 km
- 3) 幅 員：22.0m
- 4) 交 通 量：計画交通量 20,400台/日（令和22年推計）
現況交通量 5,130台/日（令和6年7月）
- 5) 道路規格：第4種第1級
- 6) 設計速度：60 km/h
- 7) 車 線 数：4車線
- 8) 歩道形態：両側歩道
- 9) 主な工種：橋梁工、道路改良工

■ 標準横断面図



5. 事業実施にあたって配慮した項目

- ・ 評価対象区間は、事業用地として小学校用地の取得が必要であったが、取得する用地の代替地として隣接地を確保することにより、小学校の敷地面積を維持し、機能確保を図った。
- ・ 評価対象区間は、小学校に隣接して4車線道路として整備することから、児童の安全性・利便性を確保するために、学校関係者やPTAとの意見交換を十分に行い、横断歩道橋を設置する。
 なお、新設する横断歩道橋と校門は、職員室から見える位置に設置する。
- ・ 幅員22mの道路新設に伴って地域分断が生じないように、新設する信号交差点には横断歩道を設置する。
- ・ 評価対象区間の小学校に隣接する箇所は、通学路であるため、工事や埋蔵文化財調査の進捗に合わせて、通学路を切り替えて、児童の安全確保を図っている。
- ・ 評価対象区間の用地取得により、道路で分断された小学校の残地については、土地を所有する厚木市と調整し、緑地環境の創出のため、緑道を整備した。



◆ 評価の視点

1. 事業の必要性に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢

ア) 地域の状況

- ・ 評価対象区間は、厚木市の郊外に位置し、周辺には製造業、流通業のほか、工業団地が立地している。
- ・ 中心市街地である本厚木駅周辺からは、評価対象区間周辺に向けて国道129号や国道412号が放射状に幹線道路として延びており、その沿道で市街地が形成されている。
- ・ 国道129号や国道412号では、朝夕を中心に、交通渋滞が発生しており、路線バスの定時性も著しく低下している。

イ) 地元の意向

- ・ 中心市街地へ向かう幹線道路の渋滞が多いため、環状道路としての機能を持つ評価対象区間を含めた本路線の早期整備を求めている。
- ・ 評価対象区間には、小学校があり、通学の安全を確保する意味でも、両側に歩道が整備される本路線の整備を求めている。

ウ) 事業地の状況

- ・ I期区間約1.1kmの供用により、通過交通の分散が図られ、渋滞の緩和には繋がっているが、評価対象区間周辺の道路では、生活交通や通過交通が混在し、交通混雑が発生している。

エ) 周辺の環境

- ・ 災害時の避難場所に指定されている、小学校、中学校があるほか、近隣には災害時の拠点となる神奈川工科大学も立地している。
- ・ 評価対象区間には、埋蔵文化財が広く分布しており、縄文時代の遺構・遺物が多数発掘されている。

荻野新宿交差点 渋滞状況



神奈川県 地域の主要渋滞箇所（一般道）
首都圏渋滞ボトルネック協議会



2) 事業の投資効果等

■費用対効果

| 社会的割引率 | | 4%の場合 | | 1%の場合 | |
|--------|----------|-------|--------|-------|--------|
| B/C | | 1.6 | | 2.9 | |
| 費用 | 事業費 | 134億円 | 127億円 | 133億円 | 120億円 |
| | 維持管理費 | | 6.5億円 | | 12.6億円 |
| 便益 | 走行時間短縮便益 | 208億円 | 204億円 | 387億円 | 379億円 |
| | 走行経費減少便益 | | 3.8億円 | | 6.9億円 |
| | 交通事故減少便益 | | 0.37億円 | | 0.69億円 |

経済的內部収益率 (EIRR) 6.2%

■総合的な効果

ア) 防災

- 「第1次緊急輸送道路」である評価対象区間の整備により、災害時等における救急活動の円滑化や、支援物資の輸送力強化が期待できる。

イ) 行政コストの削減

- 水道管理者と調整を図り、平面区間では水道管の新設・更新工事を、道路工事の工程と合わせることにより、掘り返し等による費用を低減させた。

ウ) 安全・安心・利便性

- 並行する現道交通の一部が、評価対象区間に転換されることから、地域住民の生活道路としての安全性が向上する。
- 両側に歩道が設置され、小学校へ通学する児童等の歩行者の安全性が向上する。
- 中心市街地に向かう放射方向の幹線道路の交通渋滞が緩和し、地域の主要な公共交通である路線バスの定時性が確保され、地域住民の利便性が向上する。

エ) 地域の活性化

- 圏央道のICへのアクセスが強化され、地域間交流や物流の効率化により、地域の活性化が図られる。

オ) 景観

- 評価対象区間の整備にあたって、厚木市景観計画を準拠するとともに、厚木市と協議を図り、横断歩道橋等が周辺環境との調和が図られた色彩になる。

歩行者の安全確保



3) 関係する地方公共団体等の意見

ア) 座間荻野線建設促進協議会

- ・ 厚木市と地元自治会で促進協議会を組織し、早期の供用開始を要望している。

2. 事業の進捗の見込みの視点

1) 事業の進捗状況

| | 前回再評価時 (R元) | 今回再評価時 (R6) | 前回再評価時からの変化 |
|-------------|--------------------|--------------------|-------------|
| 事業化年度 | 平成22年度 | 平成22年度 | — |
| 用地着手年度 | 平成22年度 | 平成22年度 | — |
| 工事着手年度 | 平成25年度 | 平成25年度 | — |
| 供用年度 (予定) | 令和8年度 | 令和8年度 | — |
| 事業期間 | 17年間 | 17年間 | — |
| 事業費 (単純合計) | 94億円 | 109億円 | 15億円増 |
| 進捗率 (用地取得率) | 30% (75%) | 76% (96%) | 46%増 (21%増) |
| 供用率 | 0% | 0% | |
| 残事業の内容等 | 用地取得、橋梁工、 道路改良工 | 用地取得、橋梁工、 道路改良工 | |
| 計画交通量 | 20,700台/日 | 20,400台/日 | 300台/減 |
| 基準年 | 令和元年 | 令和6年 | 再評価時の年度 |
| B/C | 1.6 | 1.6 | — |
| 総費用 (現在価値) | 95億円 | 134億 | 39億円増 |
| 事業費 | 90億円 | 127億円 | |
| 維持管理費 | 4.4億円 | 6.5億円 | |
| 総便益 | 153億円 | 208億円 | 55億円増 |
| 走行時間減少便益 | 153億円 | 204億円 | |
| 走行経費減少便益 | 0.59億円 | 3.8億円 | |
| 交通事故減少便益 | 0.09億円 | 0.37億円 | |

(変化した理由)

事業費 : 労務費・材料費の高騰、埋蔵文化財調査の追加

2) これまでの課題に対する取り組み状況

- ・ 埋蔵文化財包蔵地が広範囲に及んでいるため、用地取得できた箇所から、順次、埋蔵文化財調査を実施している。
- ・ 評価対象区間の工事ヤードにより、通学路が分断されたが、工事ヤードを横断する通学路を設置し、安全性と利便性を確保した。
- ・ 令和8年度の供用に向けて、未取得用地の早期取得に向け、粘り強く交渉を続けている。

3) 今後のスケジュール

- ・ 未取得用地の早期取得に取り組むとともに、残る埋蔵文化財調査、橋梁工事や道路改良工事を進め、令和8年度の供用開始を目指す。

| 項目 | 年度 | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) |
|----|------|--------------|--------------|--------------|
| | 用地取得 | 前回 | | |
| | 今回 | | | |
| 工事 | 前回 | | | |
| | 今回 | | | |

3. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

1) コスト縮減

- ・ 高架区間は、評価対象区間の約3割を占め、平面区間と比べ多額の事業費を要するが、施工性・経済性を考慮し、最適な橋梁形式を選定している。また、平面区間については、沿道の現況高さと計画高さを合わせ、切土や盛土、大規模な擁壁がない設計としている。

2) 代替案立案等の検討

- ・ 計画ルートは、多額の補償費を要する小学校の校舎や、住宅密集地を回避するルートとなっており、道路整備による影響を最小限に抑えるとともに、経済性を考慮した計画となっている。
- ・ 評価対象区間東側の区間約1.1 kmは既に供用しており、路線の連続性を確保する観点からも、現計画による整備が最善である。

■ 評価対象区間および周辺の状況



○高架区間



○平面区間



○緑道・通学路



○終点側



◆ 対応方針 (案)

| | |
|----|---|
| 継続 | <p>本事業は、厚木市域の外郭環状道路の一部を形成し、主要幹線道路の交通を分散させるとともに、県央地域の東西方向の連携強化が図られるなど、事業の必要性に変化はなく、重要性は依然として高いことから、事業を継続する必要がある。</p> |
|----|---|