

◆ 事業概要

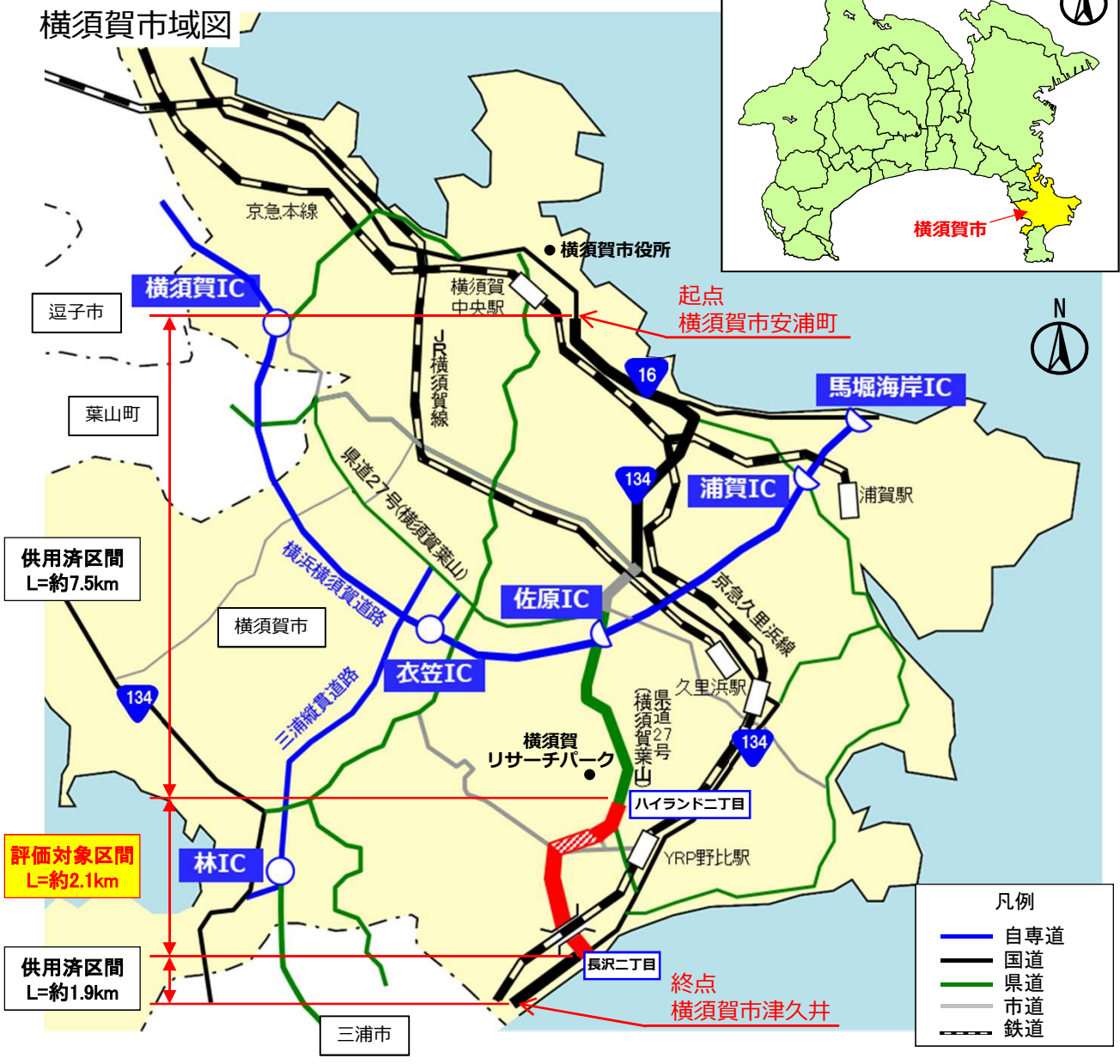
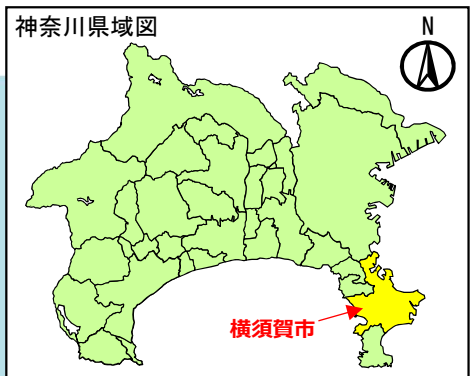
1. 概要

1) 全体の概要

- ・ 本路線は、横須賀市安浦町を起点として、横浜横須賀道路の佐原ICと接続し、横須賀リサーチパークの脇を通り、同市津久井に至る、全長約11.5 kmの幹線道路である。
- ・ 三浦半島の東部地域を南北に貫き、横浜横須賀道路へのアクセス強化や周辺道路の交通混雑の緩和を図る重要な路線である。
- ・ また、三浦半島地域の交流連携の強化とともに、広域的なネットワークを形成する道路として重要な役割を担う路線である。
- ・ 本路線は、市の中心部や防災拠点となる市庁舎等に連絡する「第1次・第2次緊急輸送道路」に指定されている。



横須賀市域図



供用済区間
L=約7.5km

評価対象区間
L=約2.1km

供用済区間
L=約1.9km

2) 評価対象事業の概要

- ・ 評価対象区間は、「ハイランド二丁目」から「長沢二丁目」までの延長約2.1kmの区間であり、このうち、北側の約0.5 km区間は、平成9年度に4車線で供用している。
- ・ 残りの約1.6km区間については、平成21年度に約1.2km区間、令和4年度に約0.2km区間を2車線で暫定供用しており、現在は残りの約0.2km区間で事業を進めている。

事業地周辺図



3) 評価対象事業の位置づけ

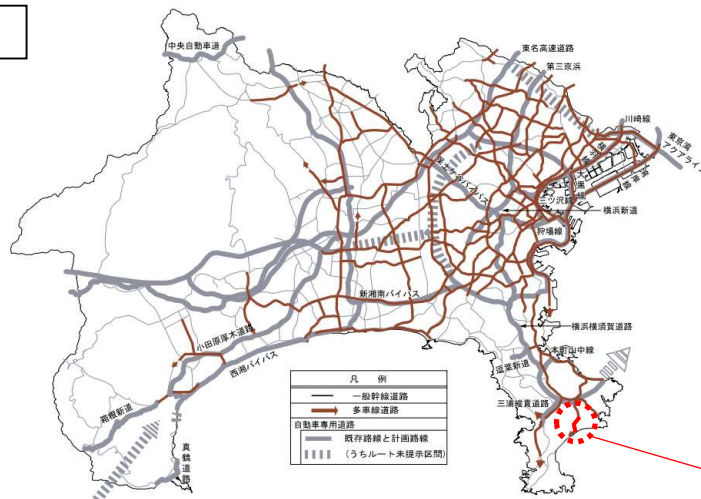
ア) 県の計画：

- 新かながわグ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」に位置づけ
- 改定・かながわのみちづくり計画
 - ・ 「交流幹線道路網の整備」として位置づけ

イ) 市の計画：

- 横須賀市都市計画マスタープラン
 - ・ 「横浜横須賀道路と三浦海岸方面との連絡機能を強化する路線」として位置づけ

かながわ交通計画



評価対象区間

2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・ 昭和42年度：都市計画決定
- ・ 平成22年度：都市計画変更（構造形式）
- ・ 平成22年度：事業認可取得、用地取得開始
- ・ 平成23年度：工事着手
- ・ 平成29年度：4車線供用開始（ハイランド二丁目～長沢六丁目交差点）
- ・ 平成21年度：2車線暫定供用（三浦しらとり園入口交差点～長沢二丁目）
- ・ 令和4年度：2車線暫定供用（長沢六丁目交差点から南側0.2km）

2) 必要性

- ・ 三浦半島東部地域の南北方向の交流・連携を図るとともに、横浜横須賀道路へのアクセス機能を強化し、広域的な道路ネットワークを形成する必要がある。
- ・ 本路線に並行する国道134号や京浜急行YRP野比駅前を通過する県道27号（横須賀葉山）で慢性的な渋滞が発生しており、交通を分散させるため、バイパス道路を整備する必要がある。
- ・ 三浦半島地域の沿岸部を通る国道134号は緊急輸送道路に指定されているが、津波等による浸水が想定されるため、緊急輸送機能の強化とともに代替が可能となる路線の整備が必要である。
- ・ 評価対象区間の一部は通学路に指定されているが、歩道が狭く、児童等の歩行者の安全な通行を確保する必要がある。

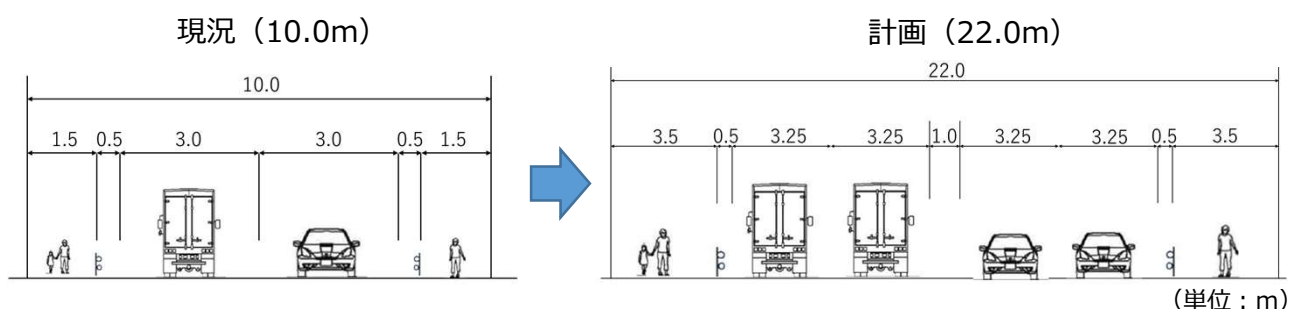
3. 事業の目的

- ・ 交流幹線道路網の整備による地域間の交流連携強化
- ・ 国道134号や県道27号（横須賀葉山）の渋滞緩和
- ・ 災害時の緊急輸送機能の強化及び代替機能の確保
- ・ 児童等の歩行者の安全で快適な歩道空間の確保

4. 事業の内容

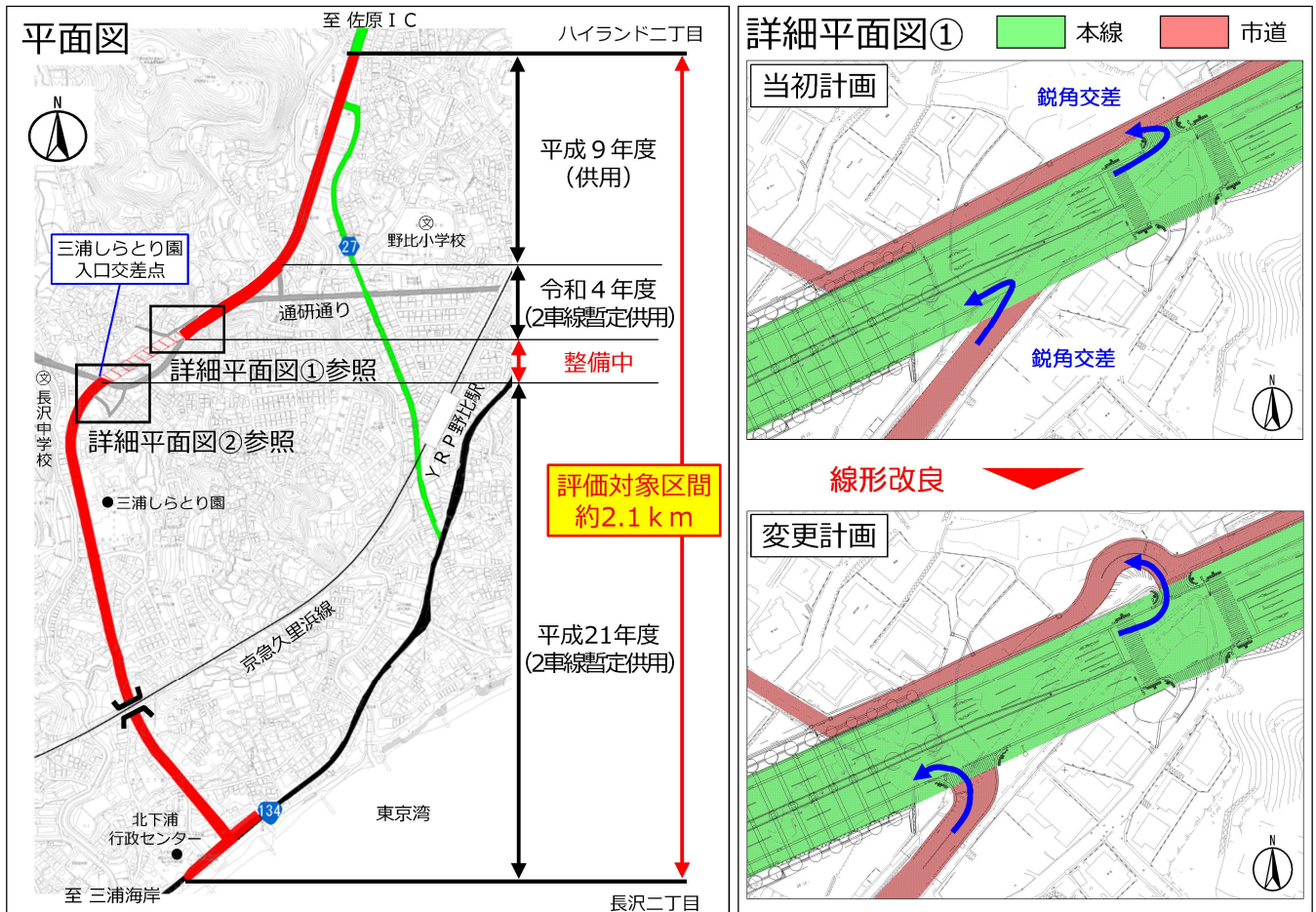
- 1) 起 終 点：横須賀市ハイランド二丁目～長沢二丁目
- 2) 事業延長：約2.1km
- 3) 幅 員：22m
- 4) 交 通 量：計画交通量 29,400台/日（令和22年推計）
現況交通量 16,461台/日（令和3年度全国道路・街路交通情勢調査）
- 5) 道路規格：第4種第1級
- 6) 設計速度：60km/h
- 7) 車 線 数：4車線
- 8) 歩道形態：両側歩道
- 9) 主な工種：道路改良工（大規模擁壁工、鉄道交差部橋梁拡幅工等）

断面図

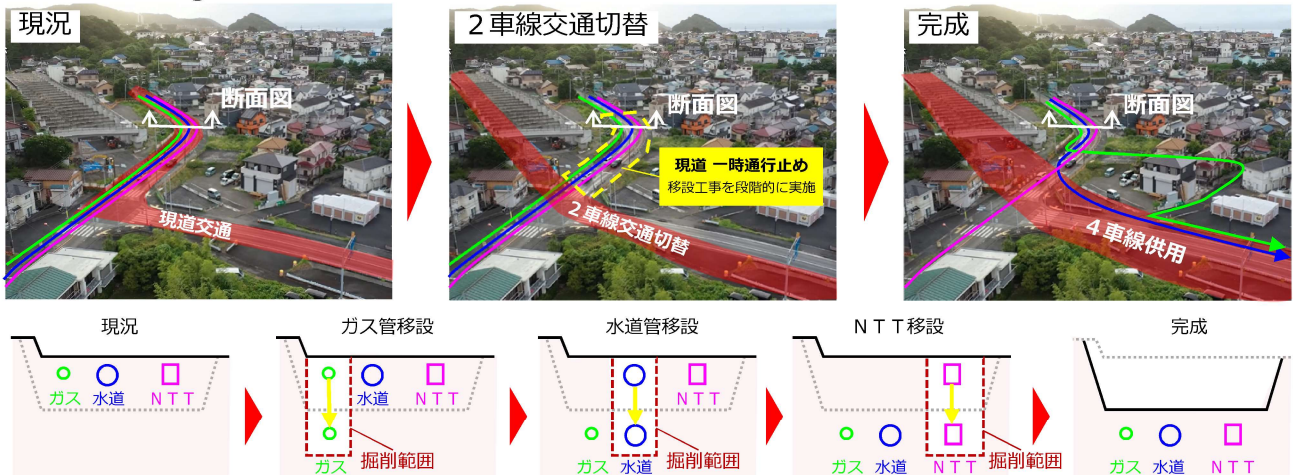


5. 事業実施にあたって配慮した項目

- ・ 現道や周辺道路の渋滞緩和のため、整備が完了した区間から順次供用することにより、事業効果の早期発現を図っている。
- ・ 評価対象区間と横須賀市道が取付く部分は、現道は鋭角に交差していたが、市と調整し、安全で円滑な通行を確保するため、直角に交差するよう配慮を行った。
- ・ 「三浦しらとり園入口交差点」周辺では、現道の高さが最大約2m低くなり、ガス等の埋設管を移設する必要があるが、現道交通を切回しながら、これまでの工事で得た地すべりへの対処方法も踏まえて、分割掘削等による移設工事を行うこととしている。



詳細平面図② 三浦しらとり園入口交差点周辺の状況



- ・ 地すべりへの対処として、隣接場所の工事での計測等の情報を整理したところ、掘削した期間を短くすることが、変状の抑制に有効であるという知見が得られたことを踏まえて、埋設管の移設工事を分割し、早期に埋め戻すこととした。
- ・ 分割しての施工は時間を要するが、できる限りの工事期間の短縮や円滑な現場切替を各占有企業者と調整する。

◆ 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

- ・ 本路線の周辺では、国道134号や県道27号（横須賀葉山）に交通が集中するため、慢性的な交通混雑が発生している。特に観光シーズンは、三浦半島南部の観光地に向かう交通が集中する。
- ・ 近傍には、広大な敷地に複数企業が集積するICT技術の研究開発拠点である横須賀リサーチパーク（略称：YRP）が立地しており、朝夕の時間帯は、周辺道路がバス等で混雑する。

イ) 地元の意向

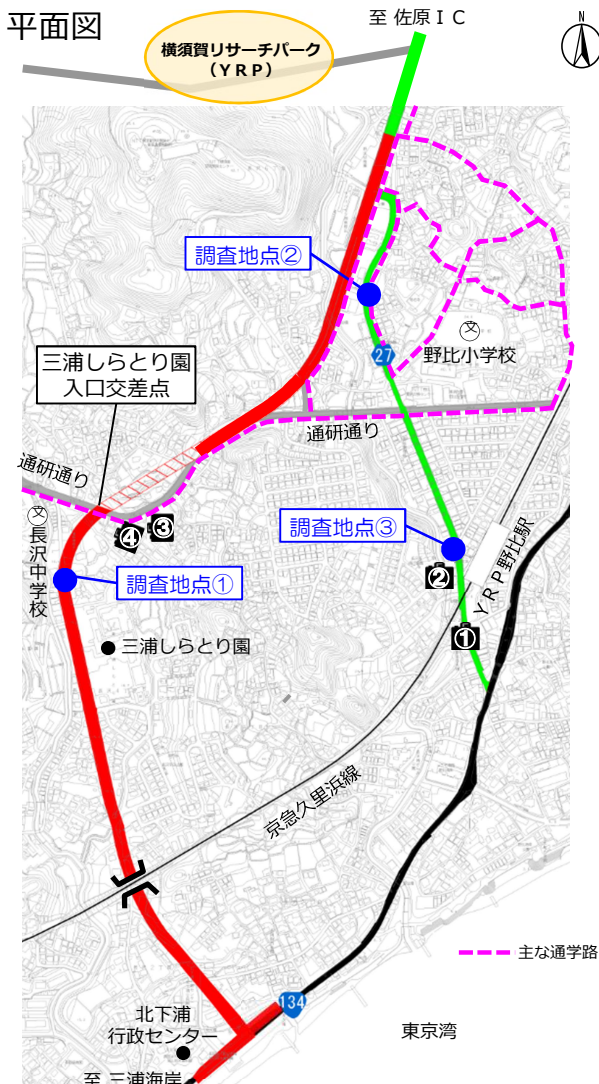
- ・ YRP野比駅前の県道等、周辺の混雑している道路からの交通の転換が期待されることから、地域住民の早期完成に対する要望が強い。

ウ) 事業地の状況

- ・ これまでに約1.9km区間を供用しており、横浜横須賀道路へのアクセス性向上には一定の効果を出しているが、周辺の道路では、依然として慢性的な渋滞が生じている。
- ・ 災害時の避難場所に指定されている小・中学校や、地域医療救護所である北下浦行政センター、障害者支援施設である「三浦しらとり園」が立地している。
- ・ 評価対象区間の一部は、小学校の通学路として指定されている。

エ) 周辺の環境

- ・ 評価対象区間の一部は、地すべり防止区域に指定されている。



Y R P野比駅前
(バス利用状況)



Y R P野比駅前
(道路状況)



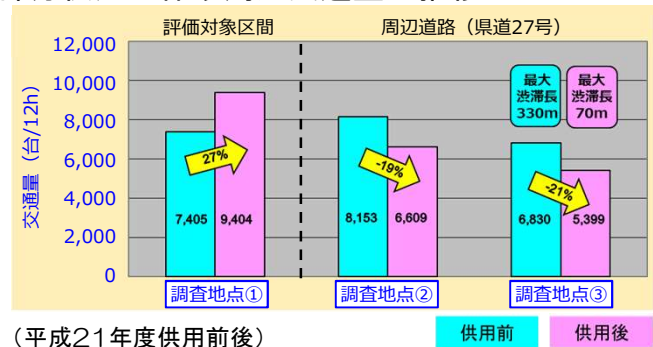
未整備区間周辺の状況



未整備区間周辺の状況



部分供用に伴う周辺交通量の推移



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		1.1		1.7	
費用	事業費	624億円	619億円	569億円	560億円
	維持管理費		5億円		9億円
便益	走行時間短縮便益	656億円	603億円	994億円	915億円
	走行経費減少便益		48億円		72億円
	交通事故減少便益		5億円		7億円

経済的内部収益率 (EIRR) 4.1%

■総合的な効果

ア) 防災

- ・ 評価対象区間の東京湾側には、国道134号が第1次緊急輸送道路として配置されているが、その一部は高潮・津波の浸水想定区域を通過する。本路線を整備することにより、災害時の代替路線として、防災機能を増強し、沿岸部の避難や救助等に資することが期待できる。

イ) 行政コストの削減

- ・ 市道と交差する箇所が多数あったが、事前に最適な交差形状となるように設計協議をするとともに、施行者や時期についても綿密に調整することにより、効率的な整備ができた。

ウ) 安全・安心・利便性

- ・ 第三次救急医療機関である横須賀共済病院へのアクセス性が向上する。
- ・ 歩道の幅員が広がることにより、通学する児童等にとって、安全で安心な歩行空間が創出される。
- ・ 「三浦しらとり園入口交差点」周辺の現道は起伏があるが、道路の高さが約2m低くなり、よりなだらかになるところが多く、小・中学校や「三浦しらとり園」への移動がしやすくなる。

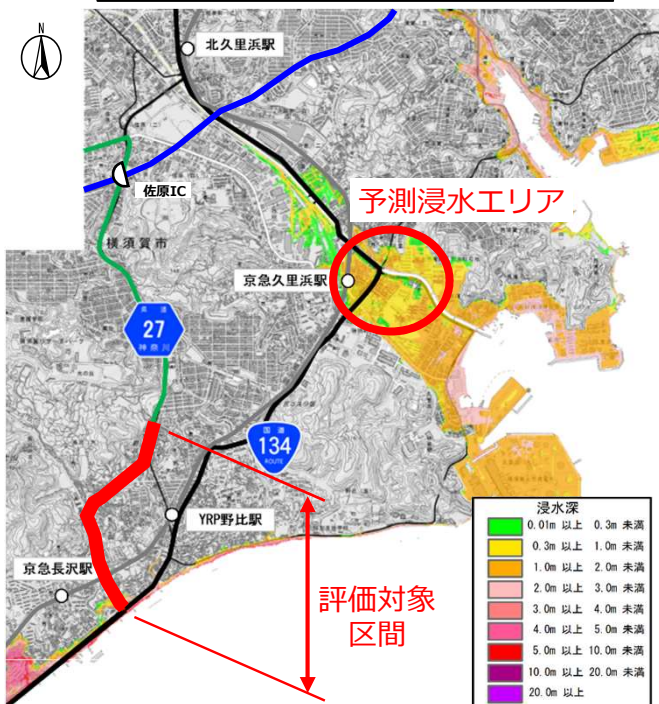
エ) 地域の活性化

- ・ 都心部と三浦半島を結ぶ横浜横須賀道路へのアクセスが強化されることにより、観光客の増加や物流の効率化が図られるとともに、新たな地域経済の活性化が期待される。

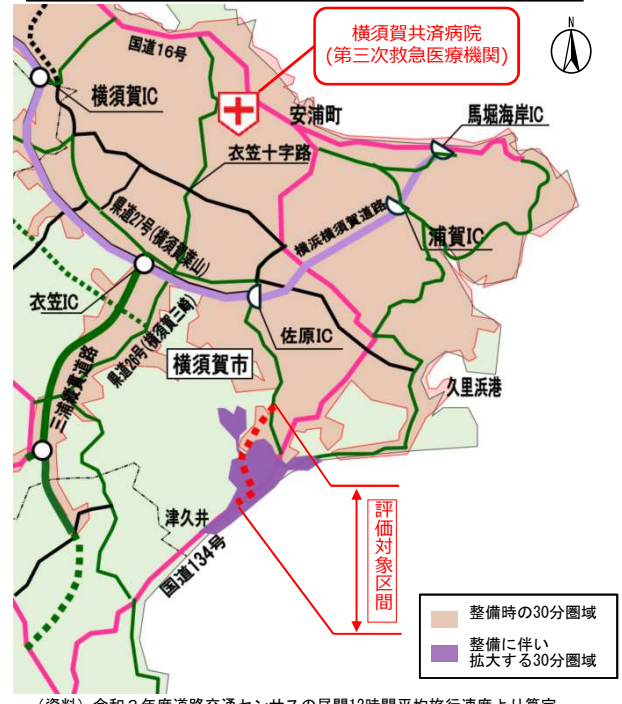
オ) 景観

- ・ 地すべり対策として、高さ約15mに及ぶ大型の深礎擁壁を施工する必要があったが、壁面を化粧型枠で仕上げることにより、日光の照り返しや圧迫感を軽減できるよう景観配慮に努めた。

津波浸水予測図（想定地震：慶長型地震）



第三次救急医療機関への30分アクセス圏域



(資料) 令和3年度道路交通センサスの昼間12時間平均旅行速度より算定

3) 関係する地方公共団体等の意見

ア) 横須賀市

- ・ 三浦半島地域の交流連携の強化や周辺道路の交通渋滞の緩和など、ネットワーク形成に必要な道路として、早期整備を要望する。

イ) 野比小学校、長沢中学校

- ・ 児童や生徒の安全な通学を確保するため、歩道の早期整備を要望する。

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2年度	平成2年度	-
用地着手年度	平成2年度	平成2年度	-
工事着手年度	平成3年度	平成3年度	-
供用年度 (予定)	令和4年度	令和11年度	7年遅れ
事業期間	32年間	39年間	7年増
事業費 (単純合計)	280億円	280億円	-
進捗率 (用地取得率)	93% (99%)	97% (100%)	4% (1%) 増
供用率	81%	90%	9%増
残事業の内容等	道路改良工	道路改良工	
計画交通量	22,600台/日	29,400台/日	6,800台/日増
基準年	令和元年	令和6年	再評価時の年度
B/C	1.1	1.1	-
総費用 (現在価値)	501億円	624億円	123億円増
事業費	496億円	619億円	
維持管理費	5.2億円	5.0億円	
総便益	545億円	656億円	111億円増
走行時間減少便益	480億円	603億円	
走行経費減少便益	54億円	48億円	
交通事故減少便益	11億円	5億円	

(変化した理由)

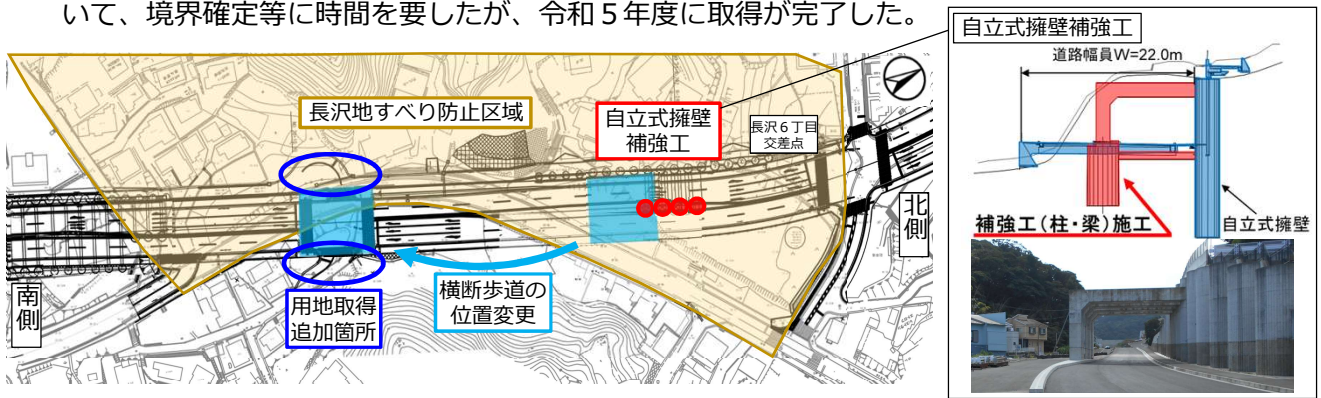
事業期間 : 用地取得の難航、埋設管移設工事対応

計画交通量 : 国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査」(道路交通センサス)の最新のデータを適用したことによるもの

	交通量推計に用いた将来OD表	発生集中交通量 (台/日)		計画交通量 (台/日)
		横須賀市	三浦市	
前回再評価時 (R元年度)	H22年度センサス・R12年将来OD表	616,710	87,545	22,600
今回再評価時 (R6年度)	H27年度センサス・R22年将来OD表	671,198	118,336	29,400
	交通量の伸び率	1.09	1.35	1.30

2) これまでの課題に対する取り組み状況

- ・ 評価対象区間の用地取得は完了しており、整備が完了した区間から順次供用している。
- ・ 道路法面の地すべり対策として、自立式擁壁の工事を施工していたが、平成26年度に擁壁に変状が発生して、補強工法として道路中央部分に柱を設置し、歩行者の横断ができなくなったため、横断歩道と信号機の位置が変更となり、別の箇所で追加の用地買収が必要となった。その用地について、境界確定等に時間を要したが、令和5年度に取得が完了した。



3) 今後のスケジュール

- ・ 今後は整備中区間の舗装工事や交差点改良工事を行い、埋設管の移設工事等を進め、令和10年度の供用開始を目指す。

項目	年度	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	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

- ・ 道路の斜面对策として実施した深礎杭については、隣接地権者の土地も含む周辺区域の地すべり抑止効果もあることから、周辺家屋の安全確保にもつながり、災害リスクの軽減を図ることができた。

2) 代替案立案等の検討

- ・ 評価対象区間において、用地取得は全て完了していることや、既に延長2.1kmのうち約1.9kmが暫定供用しており、残る約1割の0.2km区間が完成すれば、全線が供用することから、現計画が最善と考える。



・ 4車線供用区間の状況



・ 2車線供用区間の状況



・ 2車線供用区間の状況



・ 2車線供用区間の状況



◆ 対応方針 (案)

継続	<p>本事業は、三浦半島東部地域を南北に結ぶ重要な路線であり、日常的に周辺道路では渋滞が発生していることや、通学児童等の歩道整備による交通安全の向上、国道134号を補完する緊急輸送機能の強化や代替性など、事業の必要性には変化はなく、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>
----	---