

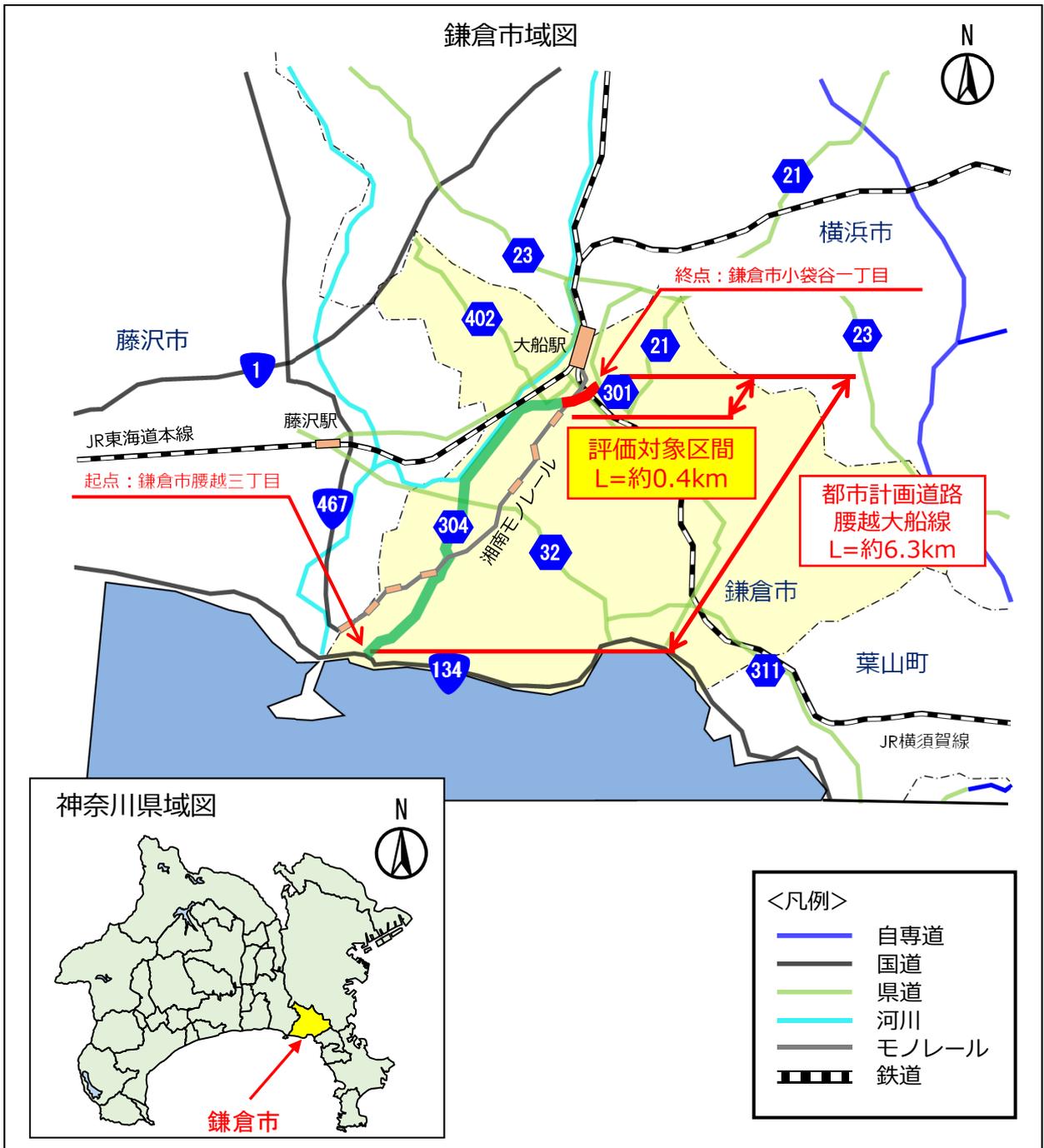
No.11 都市計画道路 腰越大船線（大船立体）街路整備事業

◆ 事業概要

1. 概要

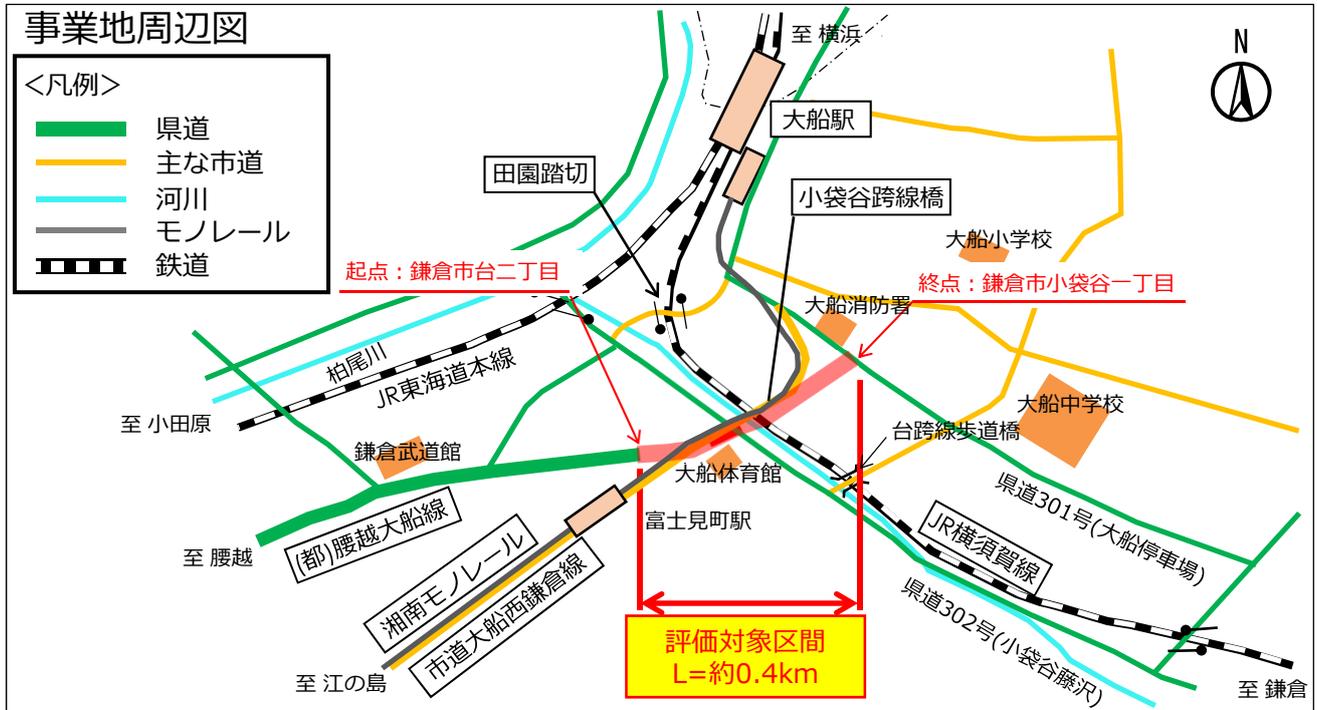
1) 全体の概要

- ・ 本路線は、鎌倉市腰越三丁目の国道134号を起点とし、同市小袋谷一丁目の県道301号（大船停車場）に至る延長約6.3kmの都市計画道路である。
- ・ 本路線は、鎌倉市西部を南北に縦断する幹線道路として、市内主要拠点間の連絡道路の役割を担うとともに、交通渋滞の緩和を図る重要な道路である。



2) 評価対象事業の概要

- ・ 評価対象区間である大船立体は、都市計画道路腰越大船線の終点部に位置し、既に完成していた腰越方面から、延長約0.4 kmを引き続き整備したものである。
- ・ 評価対象区間は、腰越方面からモノレールの下を通り、本事業の実施前は現道として利用されていた市道大船西鎌倉線の小袋谷跨線橋付近で重なり、JR横須賀線等を高架で跨ぐ計画である。
- ・ 評価対象区間は、平成18年度に事業着手し、令和元年度に全区間完成した。



3) 評価対象事業の位置づけ

ア) 県の計画：

a) かながわランドデザイン実施計画

- ・ 「広域的な交流・連携の強化を図る道路網の整備と活用」としての位置づけ

b) かながわ交通計画

- ・ 「交流連携を促進する幹線道路網の整備」としての位置づけ

c) 改定・かながわのみちづくり計画

- ・ 「供用予定の交流幹線道路網の整備」として位置づけ

イ) 市の計画：

a) 鎌倉市都市マスタープラン

- ・ 「大船駅周辺の道路の交通容量を増やし、横須賀線で分断された道路網を強化する路線」として位置づけ



2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・ 昭和13年度：都市計画決定
- ・ 平成18年度：都市計画変更
事業認可取得、用地取得開始
- ・ 平成21年度：工事着手
- ・ 令和 元年度：全区間完成

2) 必要性

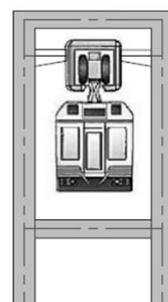
- ・ JR横須賀線で分断された道路網を強化するとともに、大船駅周辺の慢性的な交通渋滞の緩和を図る必要があった。
- ・ 現道の小袋谷跨線橋は幅員が狭く、重量制限（8t）により大型車両が通行できず、また、歩道がないことから、安全性・利便性を確保する必要があった。

3. 事業の目的

- ・ 大船駅周辺の慢性的な交通渋滞の緩和
- ・ 道路利用者の安全性・利便性の確保

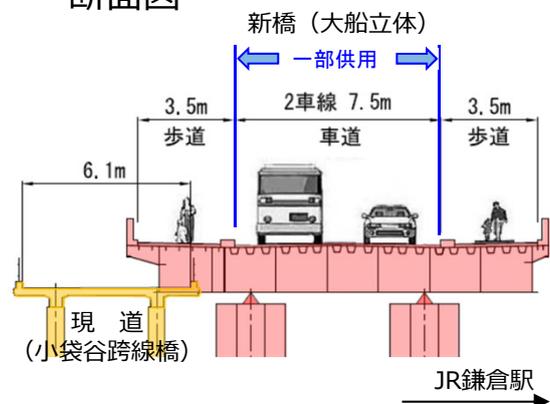
4. 事業の内容

- 1) 起 終 点：鎌倉市台二丁目～小袋谷一丁目地内
- 2) 事業延長：約0.4km
- 3) 幅 員：14.5m
- 4) 交 通 量：計画交通量 11,900台/日（R12推計）
現況交通量 11,300台/日（H22調査）
- 5) 道路規格：第4種第1級 湘南モノレール
- 6) 設計速度：40km/h
- 7) 車 線 数：2車線
- 8) 歩道形態：両側歩道
- 9) 主な工種：橋りょう工
道路改良工



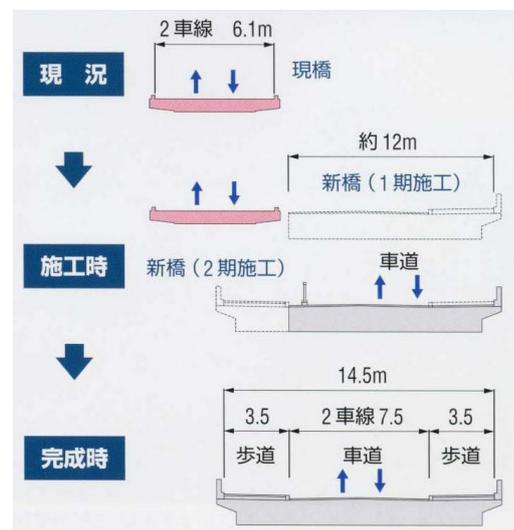
JR大船駅

断面図

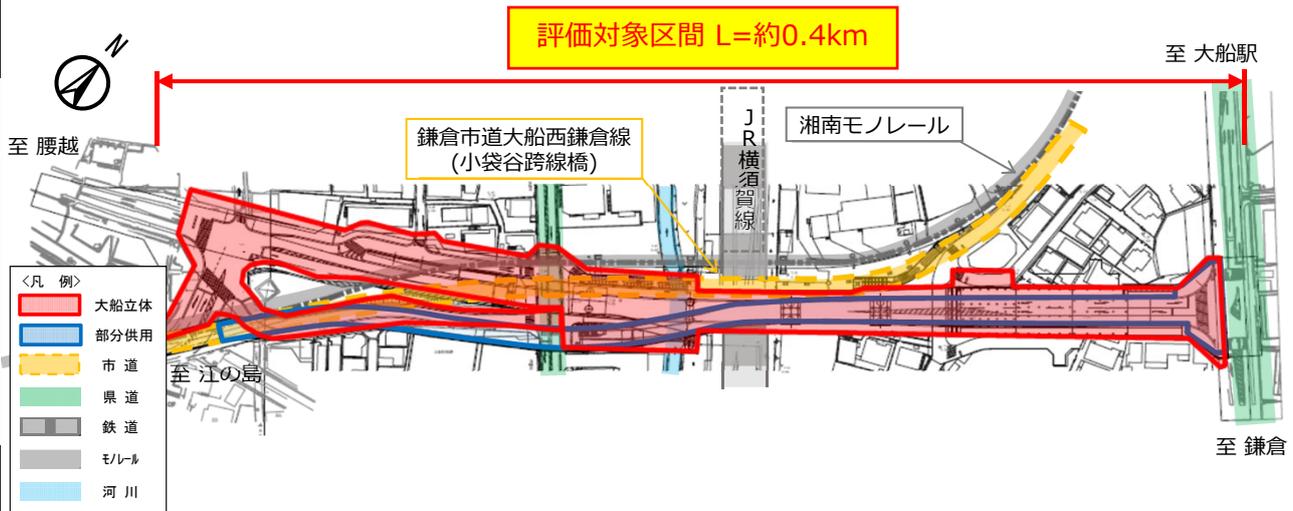


5. 事業実施にあたって配慮した項目

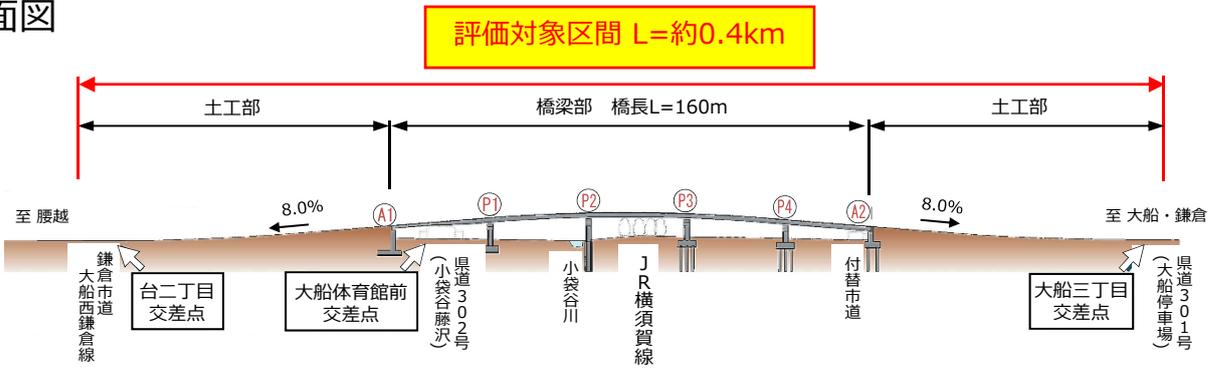
- ・ 現道の小袋谷跨線橋は、大船駅南側周辺でJR横須賀線と立体交差する唯一の道路であり、主要なバス路線であるため、朝夕の通勤時間帯は交通量も多く、通行止めができないことから、現道を切回しながら施工する必要があり、通過交通を確保しながら段階的に工事を行った。
- ・ 高架橋周辺の住宅密集地域からの景観に配慮し、外観は軽快感があり、圧迫感が少なくなるよう配慮した。
- ・ 立体部分となる高架橋の工事をするためには、高架下の生活道路を通行止めにする必要があるため、月1回広報紙を地元住民に配布し、地域の理解と協力を得るよう努めた。



平面図



側面図



整備前の状況（既設橋）



整備前の状況



切回道路の状況



整備後の状況



◆ 評価の視点

1. 事業の投資効果

1) 費用対効果

事業期間	事業化年度	H18年度	用地着手	H18年度	供用年度	(再評価時) H29年度	事業期間変動率
	都市計画決定	S13年度	工事着手	H21年度		(実績) R元年度	1.17倍
事業費	再評価時	(名目値)	55.0億円	実績	(名目値)	70.7億円	事業費変動率 (実質値)
		(実質値)	56.8億円		(実質値)	72.8億円	
事業期間・事業費変更理由		事業期間変更理由：上部工架設（JR直上部）の工法変更 事業費変更理由：P2・P3橋脚の工法変更					
(再評価時) 費用対効果分析結果	B/C 1.3 (社会的割引率4%)	総費用	64億円	総便益	85億円	基準年 H27年	
		内訳) 事業費	63億円	内訳) 走行時間短縮便益	85億円		
		維持管理費	0.6億円	走行経費減少便益	0.3億円		
				交通事故減少便益	0.2億円		
経済的内部収益率【EIRR】5.2%							
(事後評価時) 費用対効果分析結果	B/C 1.1 (社会的割引率4%)	総費用	110.2億円	総便益	123.2億円	基準年 R6年	
		内訳) 事業費	109.4億円	内訳) 走行時間短縮便益	94.5億円		
		維持管理費	0.8億円	走行経費減少便益	27.1億円		
				交通事故減少便益	1.6億円		
経済的内部収益率【EIRR】4.5%							
事業遅延による費用・便益の変化と損失額		費用増加額	- 億円	便益減少額	4.4億円	損失額	4.4億円

2) 総合的な効果

ア) 防災

- ・ 新橋の架設により重量制限や高さ制限（3.2m）が解消されたことで、消防車等の大型緊急自動車の通行が可能となり、災害箇所や火災発生箇所への速達性が向上し、災害発生時におけるJR横須賀線により隔てられた地域間を連絡する避難路や輸送路が確保された。

イ) 行政コストの削減

- ・ 本事業では、現道を切回しながら、迂回路を確保したことで、仮設道路の用地費が軽減できた。
- ・ 高架下の施工ヤード復旧工事に合わせて、生活道路を整備することで、行政コストが削減できた。

ウ) 安全・安心・利便性

- ・ 大船駅周辺における慢性的な交通渋滞が緩和された。
- ・ 歩道の整備により、歩行者や自転車の安全性・利便性が向上した。

エ) 地域の活性化

- ・ 交通利便性が向上したことで、拠点商業地として位置付けられている大船駅周辺の更なる発展が期待される。



◆ 評価の視点

オ) 景観

- ・ 橋を支える橋脚の横梁をなくし、桁下空間を広くとるとともに、柱を八角形にすることでデザイン性を高めた。
- ・ 橋台や擁壁の側面に段差をつけ、化粧型枠を使用することにより、一面が単調なコンクリートの壁にアクセントをつけて、圧迫感を軽減した。
- ・ 橋の外側に設置する遮音壁は、笠木のない半透明の材料を採用することで、採光性を高め、軽快感に配慮した。



カ) その他

- ・ 模型を使って完成後のイメージを地元住民と共有することで、事業に対する合意形成を図った。



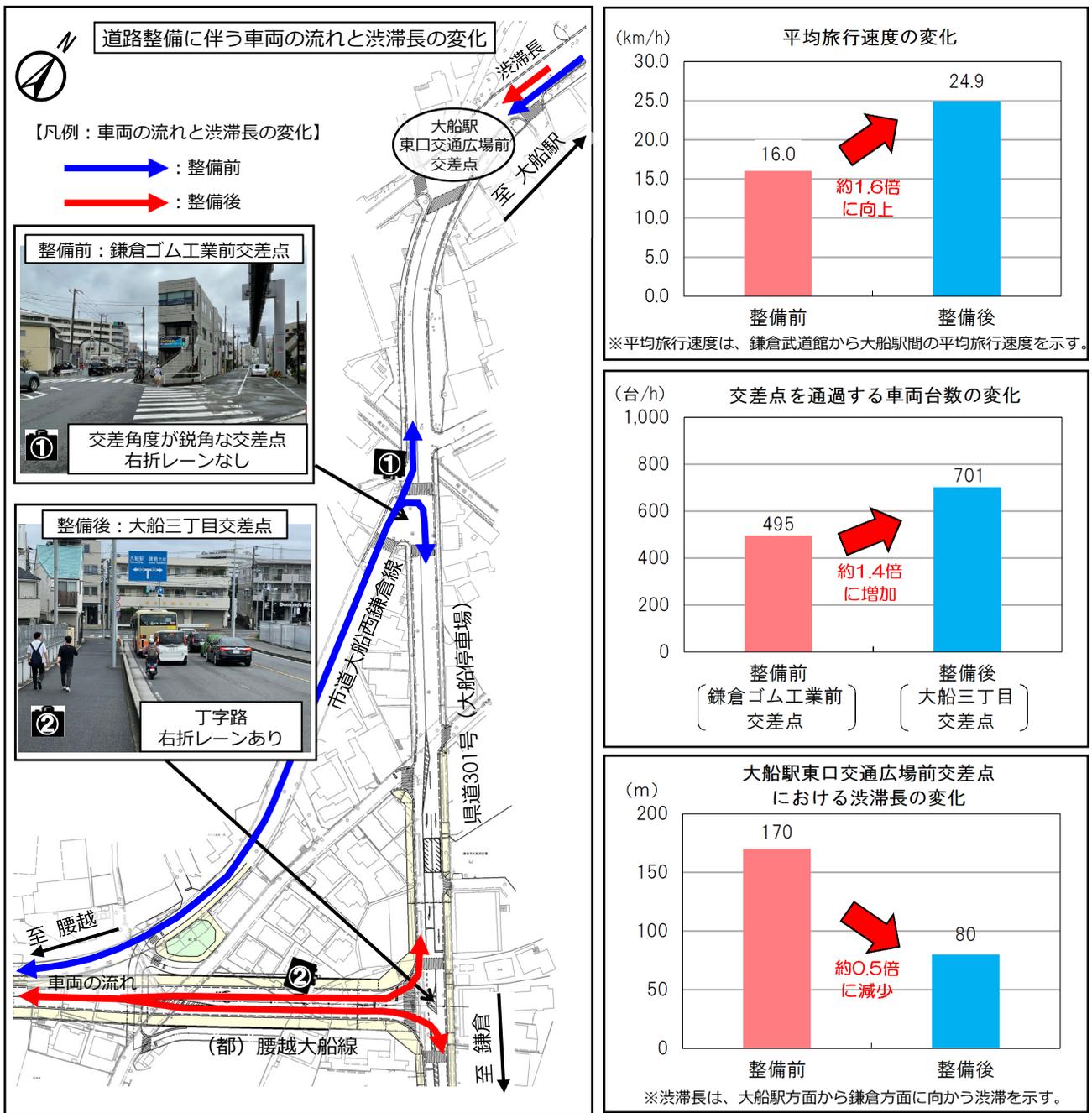
◆ 評価の視点

3) 費用対効果の分析の算定根拠となった要因の変化

- ・ 交通量推計における将来OD表の更新
- ・ 費用便益分析マニュアルの改訂（令和5年12月改定）
（なお、基準年の更新により、再評価時と事後評価時で総費用・総便益が異なる。）

4) 事業の効果の発現状況

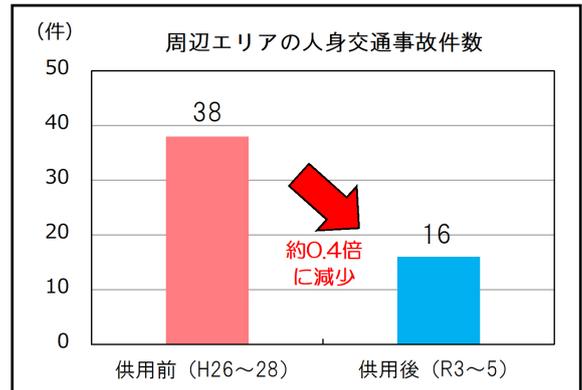
- ・ 評価対象区間の整備により、高さや重量の規制により迂回していた大型車の平均旅行速度が約1.6倍に向上し、移動時間も11分から7分に短縮した。
- ・ また、本事業により県道301号との交差点の位置が変わり、交差点形状もT字型とし、右折レーン等を設置したことで、交差点を通過する車両台数が朝のピーク時間帯において約1.4倍に増加した。
- ・ 大船駅方面から鎌倉方面に向かう車線も、県道301号との交差点の処理能力が向上したことで、朝のピーク時間帯において大船駅東口交通広場前交差点の渋滞が半減した。
- ・ 歩行者や自転車の利用者から、歩道整備により安全性や利便性が向上したとの声が寄せられた。



2. その他

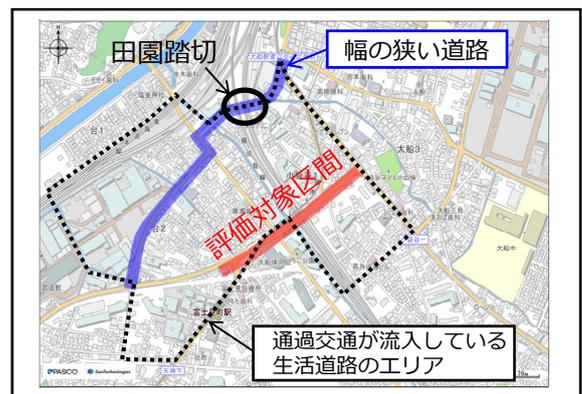
1) 事業実施による環境の変化

- ・ 幹線道路が渋滞しているため、幅員が狭小な周辺の生活道路に通過交通が流入していたが、本事業区間の整備により、流入する車両が減少し、生活道路での人身交通事故が減少した。
- ・ 路線バスの運行経路が、踏切でJR横須賀線を渡る幅の狭い道路から、立体交差により定時性が確保できる評価対象区間へ変更された。



2) 社会経済情勢の変化

- ・ 大船地域の人口は平成20年より令和6年で7%増加した。
(平成20年：約4万2千人→令和6年：約4万5千人)



3) 関係する地方公共団体等の意見

ア) 鎌倉市：

- ・ 湘南深沢駅周辺から藤沢・横浜方面へのネットワークの強化にも大きな効果を発揮している。

イ) 大船消防署・大船警察署：

- ・ 交通渋滞の緩和により、迅速な初動対応が可能になった。
また、重量制限による大型車の迂回が不要となったことで速達性が向上した。

ウ) 京浜急行バス・江ノ電バス：

- ・ 並行する市道から評価対象区間への運行経路の変更により、歩行者や自転車との接触事故が減り、安全に通行できるようになった。

○ 対応方針（案）

- ・ 本事業は、当該道路及び周辺道路における混雑緩和に寄与しているとともに、新橋の架設によって道路利用者の安全性・利便性の確保など、事業効果が想定どおり発現していると判断できるため、改善措置及び事後評価を再度行う必要性は認められない。
- ・ しかしながら、大船地域の人口は増加しており、更なる交通量の増加の可能性もあることから、今後も周辺の交通状況の変化を把握するよう取り組んでいく。

○ 本事業により得られたレッスン

- ・ 地元説明会において、模型等を使った完成した橋のイメージを住民と共有するとともに、月1回広報誌で事業の進捗状況等を住民に周知するなどの取組は、地域住民の理解を得るために有効な手段であった。
- ・ 密集市街地に作る新たな構造物であるため、無機質になりがちな道路構造物を、極力圧迫感を軽減するように、景観に配慮したことも効果的である。
- ・ 鉄道やモノレールと連続して立体交差する難しい施工条件であっても、工事に伴う通行止めは行わず、段階的に交通を切り回し、現道の交通を確保するため、関係者と綿密に調整することが必要である。
- ・ こうした取組が、今後の類似事業のレッスンになると考える。