

# 1 県道22号横浜伊勢原(用田バイパス)道路改良事業 [藤沢市下土棚～綾瀬市吉岡]

## 1 プロジェクトの内容と目的

- 県道22号(横浜伊勢原)は、横浜市磯子区の国道16号を起点とし、藤沢市、綾瀬市、海老名市、厚木市を通過し、伊勢原市下糟屋の国道246号に至る、延長約32.3kmの幹線道路である。
- 事業区間は、藤沢市下土棚から綾瀬市吉岡までの延長約4.2kmであり、横浜西部地域、藤沢北部地域から、新東名高速道路、さがみ縦貫道路への交通が増えることが想定されるとともに、現道は用田交差点付近を中心に慢性的な渋滞が発生していたため、バイパス整備が必要であった。
- 現道は、歩道幅員が狭く、一部歩道が未整備の箇所もあるため、近隣住民の生活道路としての安全性の確保が急務であった。

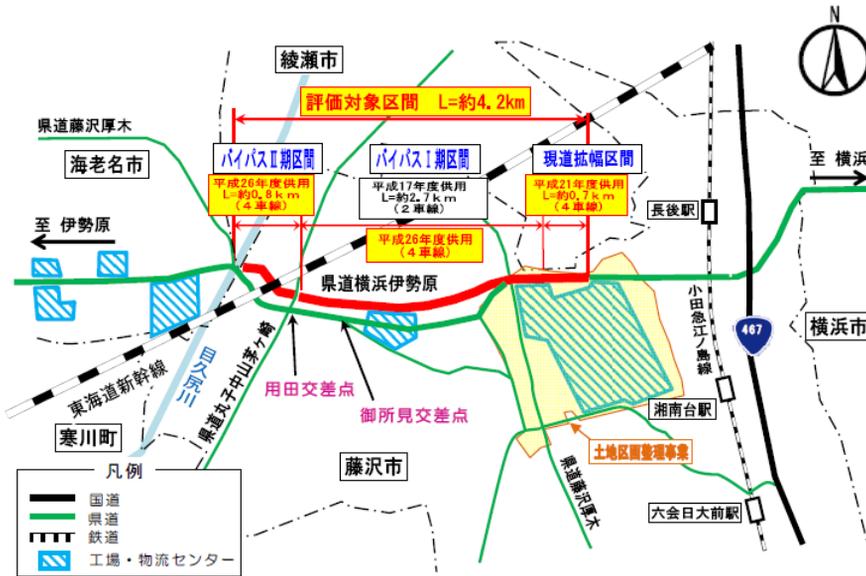
### 神奈川県域図



### 藤沢市・綾瀬市域図



### 事業地周辺図



### バイパス I 期区間状況写真



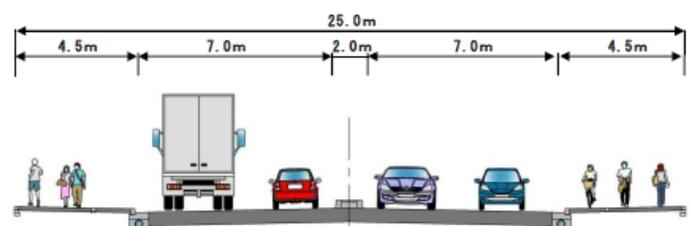
### 現道拡幅区間状況写真



### プロジェクトの内容

- 計画交通量: 25,900～45,000台/日 (R12年推計)
- 道路規格: 第4種第1級
- 設計速度: 60km/h
- 幅員: 25.0m (4車線、両側歩道)
- 主な工種: 道路改良工、橋りょう工 (1橋)

### 標準横断面図





## プロジェクトの投資効果の分析

- 本プロジェクトの建設費や維持管理等の費用(C(Cost))に対する投資効果としては、渋滞解消による①走行時間短縮効果、②走行経費減少効果、③交通事故減少効果を地域が受益している便益(B (Benefit))であると想定されるため、この費用便益比(B/C)の関係を投資効果として分析した。  
この結果、本プロジェクトのB/Cは2.2となった。

### ● プロジェクトの投資効果の分析

$$\begin{aligned} \text{費用便益比(B/C)} &= \frac{\text{供用後50年間の時間短縮・走行経費減少・事故減少便益}}{\text{建設費} + \text{供用後50年間の維持管理費}} \\ &= \frac{1,308\text{億円}}{607\text{億円}} = 2.2 \end{aligned}$$

$$\text{経済的内部収益率(EIRR)} = 6.4\%$$

※ 建設～耐用期間の総費用、総便益については、物価の変動や利率などによる社会的な貨幣価値の年変動を、社会的割引率4%として考慮(現在価値化)し、算定している。

## 3 プロジェクト実施にあたっての特記事項

- 事業効果の早期発現を図るため、平成17年度にバイパス I 期区間を暫定2車線で、平成21年度に現道拡幅区間を4車線で供用開始した。
- バイパス I 期区間の一部、及び、現道拡幅区間について、藤沢市の藤沢都市計画事業北部第二(三地区)土地区画整理事業区域内の道路と一体となって整備をしたり、供用時期の調整を行うなど、区画整理事業と連携を図りながら整備を進めた。

## 4 プロジェクトによって得られたレッスン

### 段階施工時の工区割りについて

- 本事業は、事業効果の早期発現を図るため、工区割りをを行い、段階的に供用することとしたが、現道と合流する交差点の混雑により、バイパスの交通量が途中減少する結果となった。
- 今後、他事業において、段階的に供用を行う際は、現道との合流部における交通流を十分に検討しボトルネックを早期に解消できるよう、工区割りを設定する必要がある。

## 5 考察

- 本事業区間の開通により、県道22号(横浜伊勢原)用田バイパスは藤沢市下土棚から綾瀬市吉岡までの延長約4.2kmが4車線で整備され、現道の交通がバイパス道路へ転換し交通混雑が緩和するとともに、地域活性化や広域的な交通の利便性の向上が図られた。
- 地元からは、「開通前は、交差点が渋滞していたので裏道を使っていましたが、現在は、用田バイパスを利用して、スムーズに目的地に行けるようになった」、「用田バイパスの一部は通学路として利用されており、安全性も向上していると思う」、「現道の沿線では、交通量が減って以前よりも静かになった」などの声を頂き、整備効果を実感している。