

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：都市局街路交通施設課
担当課長名：本田 武志

事業名：都市計画道路横浜藤沢線（田谷小雀地区）	事業区分：街路	事業主体：横浜市	
起終点：自：神奈川県横浜市栄区長尾台町 至：神奈川県横浜市戸塚区小雀町	延長	1.4km	
事業概要 都市計画道路横浜藤沢線は、横浜市港南区上永谷町の都市計画道路環状2号線から、環状3号線、高速横浜環状南線（以下「横浜環状南線」という。）、環状4号線と交差して、鎌倉市を経て藤沢市の国道134号につながる道路であり、地域高規格道路の候補路線です。 横浜藤沢線の田谷小雀地区は環状4号線と首都圏中央連絡自動車道の一部区間である横浜環状南線と横浜湘南道路の出入口となる（仮称）栄インターチェンジ・ジャンクションを接続し、栄区及びその周辺からのアクセス性を高め、横浜環状南線及び横浜湘南道路の利便性を向上させるものです。			
平成14年度事業化	昭和44年度都市計画決定	平成14年度用地着手	平成29年度工事着手
全体事業費	約154億円	事業進捗率	79% 供用済延長 — km
計画交通量	25,500～33,800台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.7 (残事業) 22.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 24/195億円 事業費：21/193億円 維持管理費：2/2億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 528/528億円 走行時間短縮便益 511/511億円 走行経費減少便益：13/13億円 交通事故減少便益：4/4億円
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C= 2.3～3.6（交通量 ±10%） (残事業) 交通量：B/C= 19.4～29.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 2.7～2.7（事業費 ±10%） 事業費：B/C= 20.5～24.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 2.2～3.3（事業期間 ±20%） 事業期間：B/C= 20.4～24.4（事業期間 ±20%）		
事業の効果等 ・歩行者・自転車の安全確保 歩道が整備されるため、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。 ・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及び横浜湘南道路と（仮称）栄インターチェンジ・ジャンクション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。			
関係する地方公共団体等の意見 「横浜市幹線道路網建設促進協議会」等の民間団体からも事業区間の早期整備の要望がある。			
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西側区間における唯一の未開通区間となった、横浜環状南線及び横浜湘南道路について、開通時期が、横浜環状南線が令和7年度、横浜湘南道路が令和6年度と見直され、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、当該区間は横浜環状南線及び横浜湘南道路の（仮称）栄インターチェンジ・ジャンクションのアクセス道路となっているため、2路線の供用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87%、事業進捗率約79%			
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 当該区間は、（仮称）栄インターチェンジ・ジャンクションにおいて、横浜環状南線及び横浜湘南道路事業と区域が一部重複するため、国土交通省と調整・協力し、用地取得を推進しています。 令和元年度の工事については、地盤改良工事や水路工を実施しており、施工中の安全対策等について、地元自治会町内会との話し合いを継続して行っています。			
施設の構造や工法の変更等 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

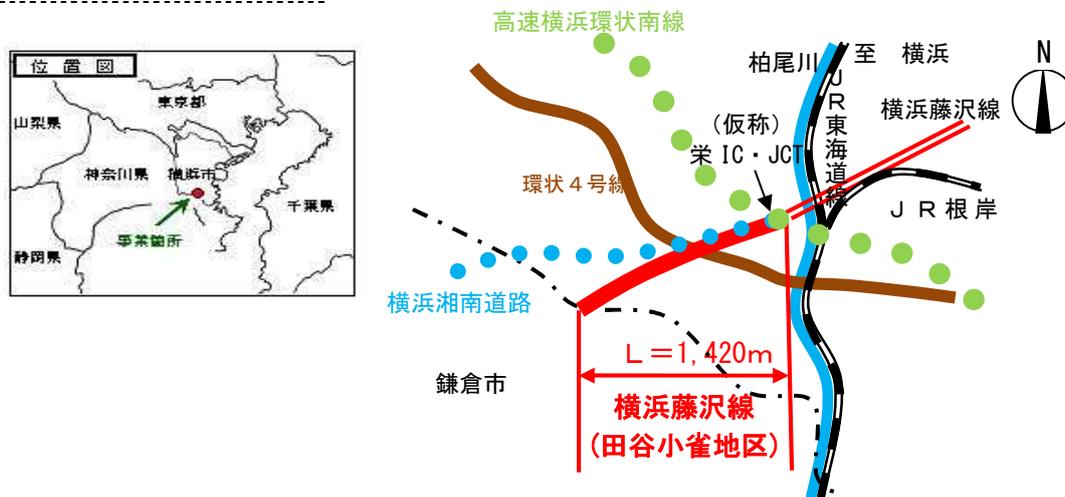
対応方針決定の理由

本路線は、横浜環状南線及び横浜湘南道路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全線にわたり工事に着手しており、関連街路を含め、地元の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。