

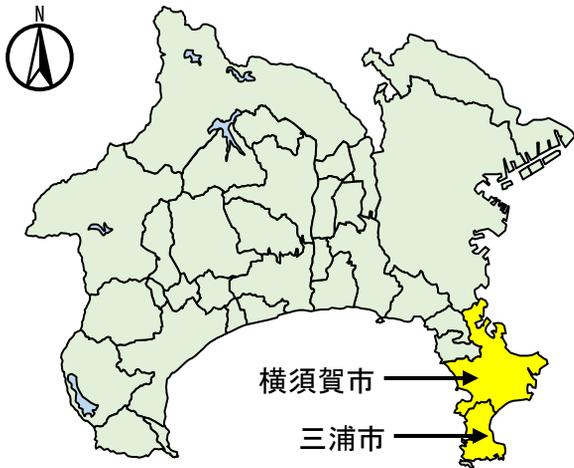
1 プロジェクトの内容と目的

- 本路線は、三浦半島の骨格となる南北軸として、地域経済の活性化や交流連携を支える重要な幹線道路で、このうち、三浦縦貫道路は、横浜横須賀道路の衣笠ICから京急久里浜線の三崎口駅付近までの約9.4kmの区間を、バイパス道路として整備するものである。
- 事業区間は、三浦縦貫道路Ⅱ期の北側区間となる、林ICから三浦市道14号までの約1.9kmである。
- 事業の目的は、三浦半島地域の渋滞緩和や、横浜横須賀道路へのアクセス強化を図り、農業・漁業や観光などの地域産業・経済の活性化に寄与することである。

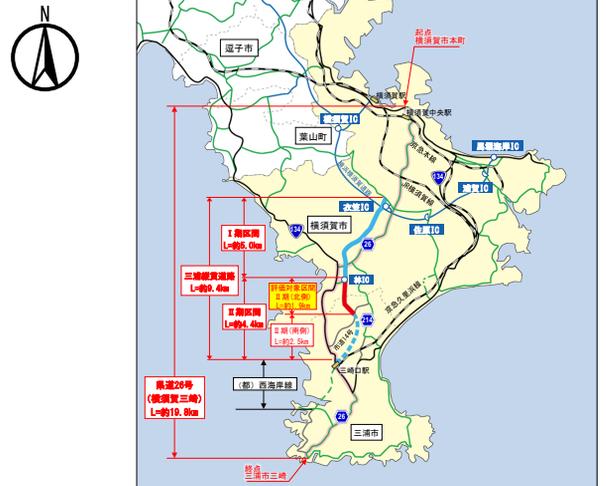
一概要説明動画



神奈川県域図



横須賀市・三浦市域図



事業地周辺図



起点部から終点側を撮影



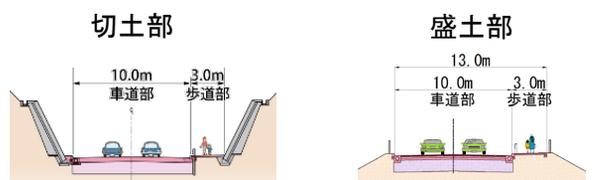
中間部から終点側を撮影



プロジェクトの内容

- 計画交通量: 8,600 台/日 (R22年推計)
- 道路規格: 第3種第2級
- 設計速度: 60 km/h
- 幅員: 13.0m (2車線、片側歩道)
- 主な工種: 道路改良工、橋りょう工

標準横断面図



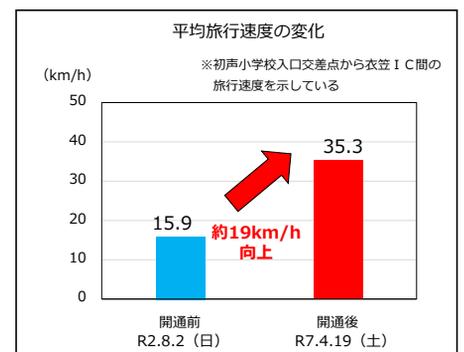
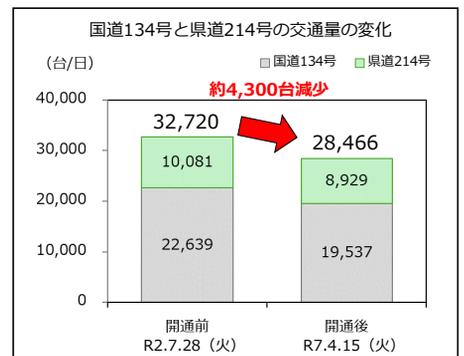
2 プロジェクトの効果

総合的な効果

- 評価対象区間と並行する国道134号、県道214号(武上宮田)の交通量が分散し、交通渋滞が緩和され、安全かつ円滑な交通が確保された。
- 評価対象区間の開通により、横浜横須賀道路の衣笠ICへ直結し、他の地域とのアクセスが強化されたことで、三浦半島地域の観光や農水産業などの地域産業・経済の活性化が期待される。
- 「第2次緊急輸送道路」に指定されている評価対象区間が整備されたことにより、災害時等における救急活動の円滑化や、支援物資の輸送力の強化が図られた。

効果の発現状況

- 国道134号、県道214号(武上宮田)の評価対象区間の開通前(令和2年7月)と開通後(令和7年4月)の交通量を比較すると、交通量が合計約4,300台/日減少した。
- 評価対象区間を利用することで、初声小学校入口交差点から横浜横須賀道路の衣笠ICまでの平均旅行速度が約19km/h向上し、移動時間が31分から14分に短縮した。



※日交通量は、交通量調査結果(12h交通量)に昼夜率(R3センサス値)を掛けて算出

※令和2年はコロナ禍であるため、参考値としてコロナ禍より前の交通量(平成27年)を併記している

<国道134号 初声小学校入口交差点の渋滞状況>



関係する地方公共団体等の意見

- 横須賀市 : 三浦縦貫道路林入口交差点周辺の国道134号の渋滞が解消した。
- 三浦市 : 土日における初声小学校入口交差点周辺の国道134号の渋滞が大きく減少した。
- 京浜急行バス : 国道134号林交差点の右折待ち渋滞が減り、バスの定時性が向上した。

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1.3となった。

- プロジェクトの投資効果の分析

$$\begin{aligned} \text{費用便益比(B/C)} &= \frac{\text{供用後50年間の時間短縮・走行経費減少・事故減少便益}}{\text{建設費} + \text{供用後50年間の維持管理費}} \\ &= \frac{231 \text{ 億円}}{183 \text{ 億円}} = 1.3 \end{aligned}$$

$$\text{経済的内部収益率(EIRR)} = 5.1\%$$

※ 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

- 評価対象区間は、道路の建設により農地分断が生じるため、営農に支障が出ないよう、跨道橋や側道を整備した。また、工事期間中も農地へアクセスできるよう、迂回路を設置した。
- 評価対象区間は、延長約1.9kmと長く、工事車両が進入できる大きな道路が起点側と終点側の2箇所に限られる中、工事の佳境には、最大14社による同時施工を行うことになったが、早期に完成できるように、区間全体の工事手順の調整や工程管理を綿密に行った。また、他工区の車両通行スペースを常に確保しながら工事を行った。
- 本線及び林IC上りオフランプを先行して供用することで、事業効果を早期に発現させた。

4 プロジェクトによって得られたレッスン

- バイパス整備により、広大な農地を分断することになったが、営農に支障が出ないよう、跨道橋や側道を整備し、工事期間中も迂回路を設置するなど、地域の実情に配慮した取組を行い、地元の理解を得て、事業を円滑に進めることができた。
- 工事用進入路の箇所が限定される場合であっても、事業全体の工事手順の調整や工程管理を綿密に行い、他工区の車両通行スペースを常に確保することで、工事の佳境には最大14社による同時施工を行い、早期に工事が完成できた。
- 事業区間のうち、本線と林ICの上りオフランプを供用できる段階で、部分供用したことにより、本事業の効果を早期に発現することができた。
- 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。



＜工事中の状況＞



5 考察

- 本事業は、周辺道路の渋滞緩和や、横浜横須賀道路へのアクセス向上など、事業効果が想定どおり発現していると判断できる。
- しかしながら、今後、観光客数の増加などにより、交通量が増加する可能性もあるため、維持管理を通じて渋滞の発生状況などを確認し、その事象を検討のうえ、必要な改善措置を行うこととする。