

№. 7 県道311号 鎌倉葉山（桜山トンネル）道路改良事業

◆ 事業概要

1. 概要

1) 全体の概要

- ア) 本路線は、鎌倉市長谷を起点とし、葉山町長柄に至る延長約7.7kmの幹線道路である。
 イ) 本路線は、三浦半島西部地域の鎌倉市、逗子市、葉山町を結び、地域の交流・連携を支える重要な路線である。
 ウ) 本路線は、「第2次緊急輸送道路」に指定されている。



2) 評価対象事業の概要

- ア) 評価対象区間は、JR横須賀線逗子駅、京急逗子線新逗子駅から徒歩圏にあり、多くの歩行者や自転車に利用されている。
- イ) 評価対象事業は、既設トンネルの歩道・車道幅員が狭小であり、歩行者及び車両の通行に支障をきたしていたため、既存トンネルの西側に新たなトンネルを整備して、既存トンネルを活用し上下線を分離することで、歩行者等の安全確保や自動車交通の円滑化を図るものである。
- ウ) 評価対象区間は、平成13年度より事業に着手し、交通を切り替えながら整備を進め、平成23年度までに供用した。

■ 事業地周辺図



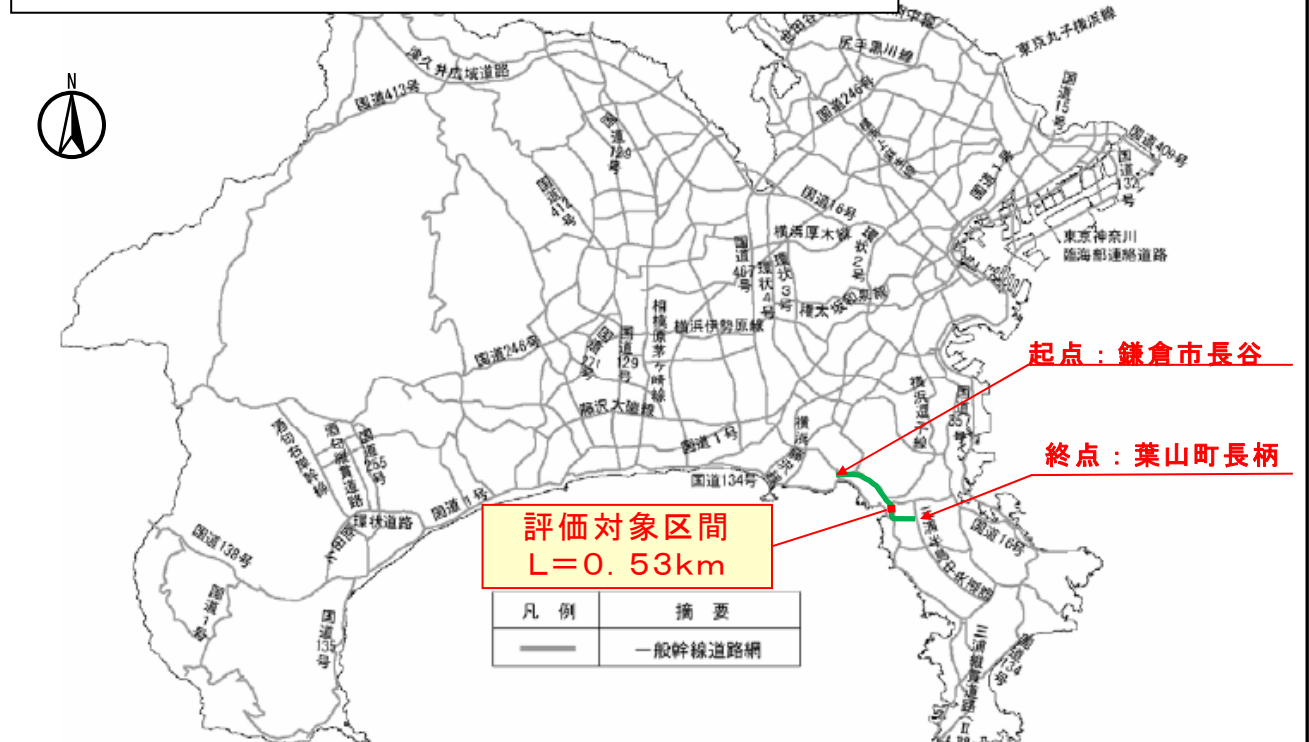
3) 評価対象事業の位置づけ

ア) 県の計画：

- a) 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
 b) かながわ交通計画（かながわ都市マスタープランの部門別計画）
 ・整備を推進する一般幹線道路網として位置づけ
 c) かながわのみちづくり計画（かながわ交通計画の道路部門実施計画）
 ・「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 一般幹線道路網構想図

注）構想図であり、具体的な路線のルート、位置等を想定するものではない。



【事後評価】

N o . 7 県道311号 鎌倉葉山（桜山トンネル）道路改良事業

2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

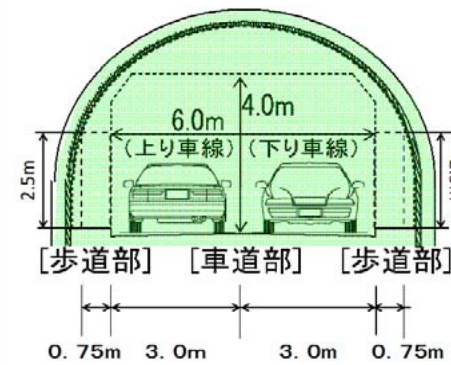
- ・昭和4年度：既設トンネル供用
- ・平成13年度：事業着手
- ・平成15年度：新設トンネル工事着手
- ・平成22年度：新設トンネル暫定供用開始・既設トンネル工事着手
- ・平成23年度：新設トンネル（上り線）・既設トンネル（下り線）供用開始

2) 必要性

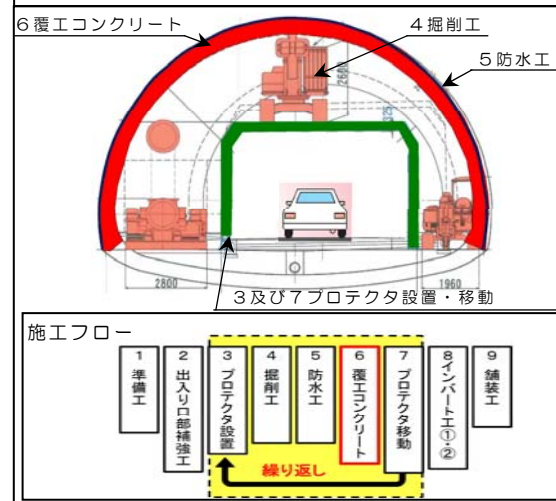
- ア) 既設トンネルの両側の歩道幅員は、0.75mと狭く、歩行者等の安全確保を図る必要があった。
- イ) 既設トンネルの車道幅員は、路肩を含めて片側3mと狭く、交通の円滑化を図る必要があった。

【整備前（断面図）】

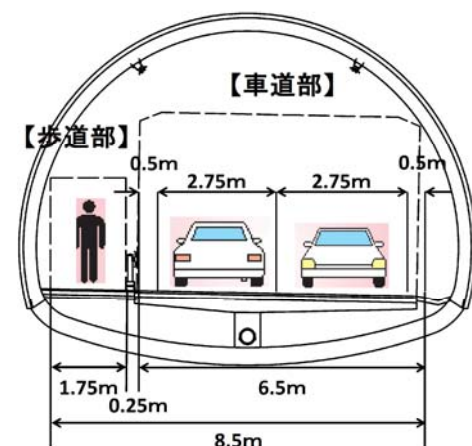
【既設トンネル】



【既設トンネルを拡幅する案】



【新設トンネル暫定供用時(断面図)】



3. 事業の目的

- 1) 歩行者等の安全確保
- 2) 自動車交通の円滑化

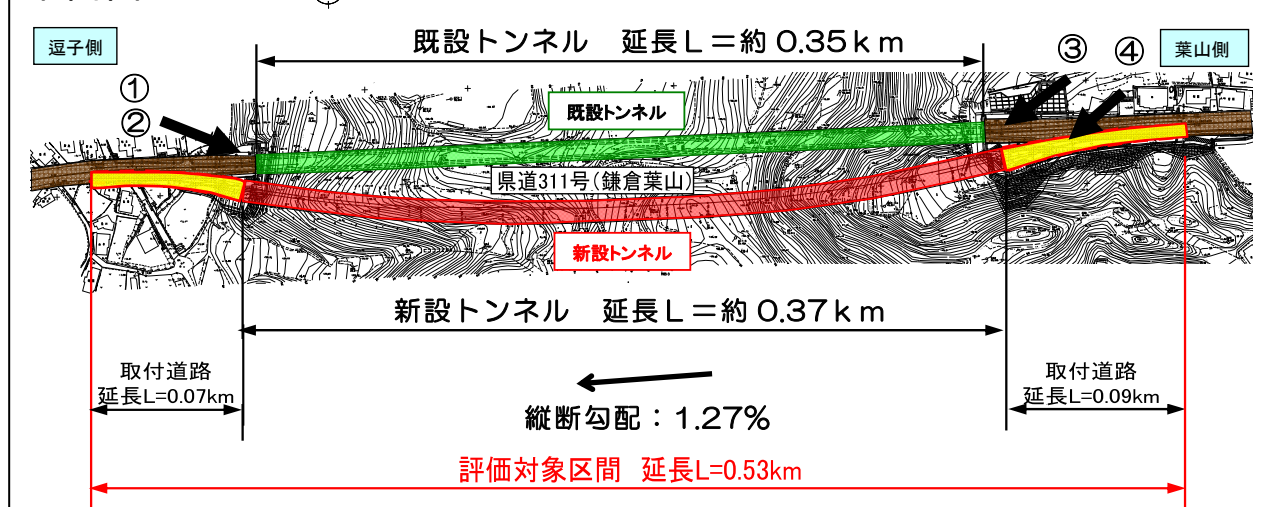
4. 事業の内容

- 1) 起 終 点：逗子市桜山～葉山町長柄
- 2) 事業延長：約0.53km
(新設トンネル延長 約0.37km、
既設トンネル延長 約0.35km)
- 3) 幅 員：上り線:7.75m
下り線:6.75m
- 4) 交 通 量：計画交通量11,900台/日（H42推計）
現況交通量14,334台/日（H26調査）
- 5) 道路規格：第4種1級
- 6) 設計速度：50km/h
- 7) 車 線 数：2車線
- 8) 歩道形態：上下線のトンネルにそれぞれ設置
- 9) 主な工種：トンネル新設、改良

5. 事業実施にあたって配慮した項目

- 1) 本事業では、既設トンネルを拡幅する案と、新設トンネルの整備と既設トンネルを改良し上下線を分離する案で検討した。その結果、既設トンネルを拡幅する案では、工事期間中の交通規制の期間が長くなることや経済性に劣ることから、新設トンネルの整備と既設トンネルを改良する案を採用した。
- 2) 既設トンネルを改良する工事期間中において、新設トンネルを暫定供用とすることで、現況交通に与える影響を最小限にした。

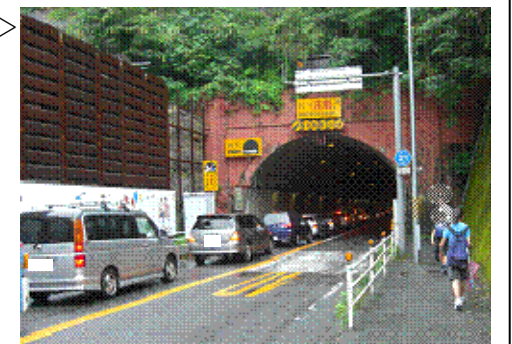
平面図



<整備前①>
既設トンネル



<整備前③>



<整備後②>
既設トンネル

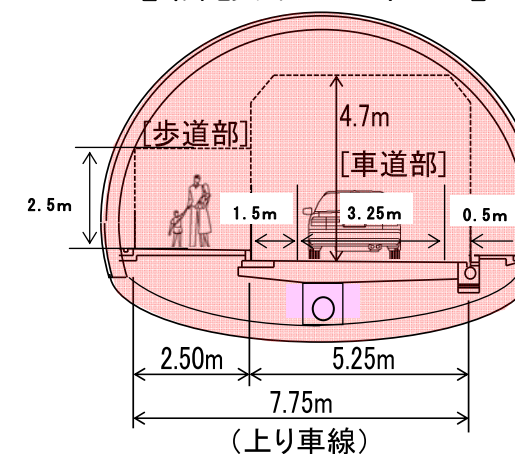


<整備後④>

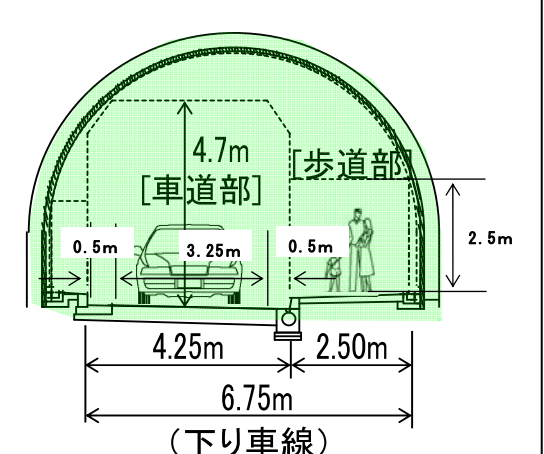


【整備後（断面図）】

【新設トンネル】



【既設トンネル】



【事後評価】

N o . 7 県道 3 1 1 号 鎌倉葉山（桜山トンネル）道路改良事業

◆ チェックリスト

費用対効果等	事業期間	事業化年度	H13年度		用地着手		H13年度		供用年度	(当初)H23年度	事業期間変動率	
		都市計画決定	S51年度		工事着手		H15年度			(実績)H23年度	1.0 倍	
事業費	計画時	(名目値)	23 億円	実績	(名目値)	23 億円		事業費変動率(実質値)				
	[再評価時]	(実質値)	23 億円		(実質値)	23 億円		1.0 倍				
事業期間・事業費変更理由		—										
(再評価時等)	B/C	総費用				25 億円		総便益		66 億円		基準年
費用対効果分析結果	2.6	内訳)事業費				24 億円		内訳) 走行時間短縮便益		64 億円		H22年
		維持管理費				1.0 億円		走行経費減少便益		1.9 億円		
								交通事故減少便益		0 億円		
(事後評価時)	B/C	総費用				32 億円		総便益		80 億円		基準年
費用対効果分析結果	2.5	内訳)事業費				30 億円		内訳) 走行時間短縮便益		78 億円		H28年
		維持管理費				1.6 億円		走行経費減少便益		2.1 億円		
								交通事故減少便益		0 億円		
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		— 億円		損失額 —

① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

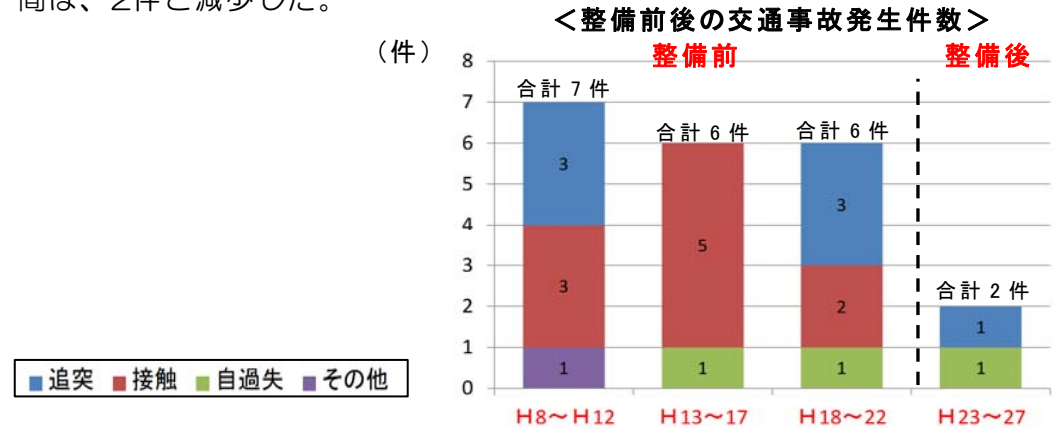
要因の変化はありません。
(なお、基準年を更新したため、再評価時と事後評価時で、総費用・総便益が異なります。)

■ 上記便益に算定されていない効果

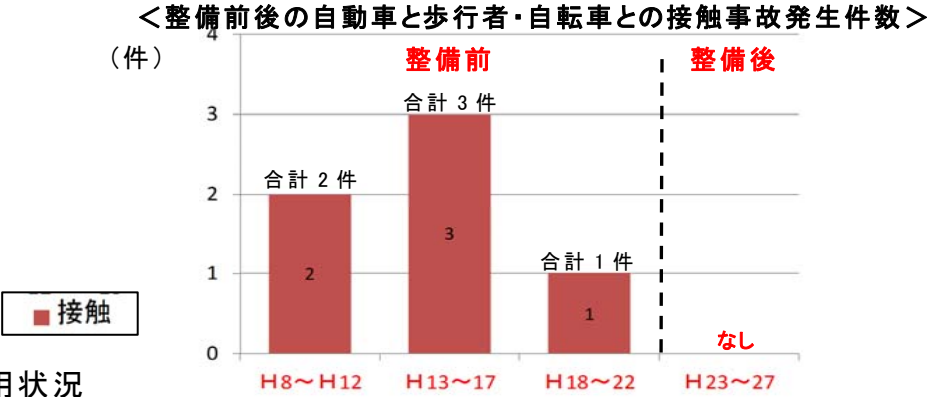
- ア) 防災
- ・本路線は、「第2次緊急輸送道路」に指定されており、災害発生時における救助活動の円滑化や緊急物資等の輸送力の強化が図られた。
- イ) 安全・安心・利便性
- ・歩道を拡幅したことにより、歩道の安全性や利便性が向上し、利用者が増加した。
 - ・車道の拡幅や路肩の整備、さらに歩車道が分離されたことにより、車道の安全性や利便性が向上し、自動車交通の円滑化が図られた。
 - ・評価対象区間の整備により、路線バスの定時性が向上した。

② 事業の効果の発現状況

- 1) 整備前後の交通事故発生件数
- 整備前15年間における5年毎の交通事故発生件数は、6～7件発生していたが、整備後5年間は、2件と減少した。

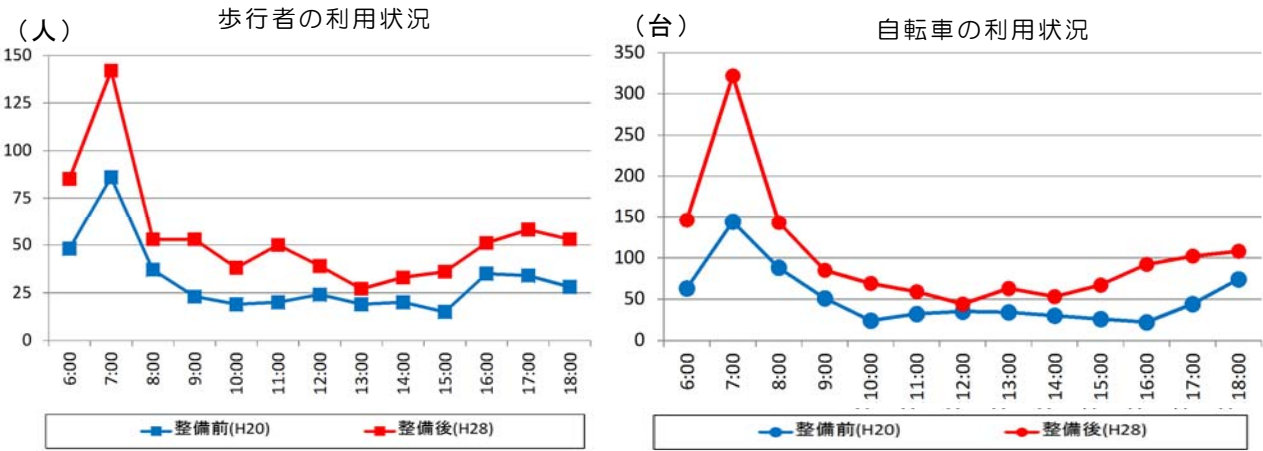


- 2) 整備前後の自動車と歩行者・自転車との接触事故発生件数
- 整備前15年間における5年毎の自動車と歩行者・自転車との接触事故発生件数は、1～3件発生していたが、整備後5年間は発生していない。



③ 歩行者・自転車の利用状況

整備前と整備後における歩行者・自転車の利用状況を比較すると、6時から19時までの間で、約2倍に増加した。



④ 関係する地方公共団体等の意見

(地域の声)

バス運行会社：改良される前は自転車や歩行者がいるとゆっくり走らなくてはならず車が詰まっていたが、トンネルが改良され安全になって走りやすくなった。

地元町内会：歩行者が安心して通行できるようになった。

○対応方針（案）

本事業は、トンネルの新設・改良により、歩行者等の安全確保と自動車交通の円滑化に寄与するなど、事業効果は十分に発現していると判断できるため、現時点では、特に改善措置の必要はないと考えられ、事後評価を再度行う必要性は認められない。

・今後の取組み

社会経済情勢の動向により、交通流動の変化があった場合は、その事象を検証の上、必要な対策を講じることとする。

○他の事業のあり方や、評価手法の見直しに活かせる事項

本事業では、既設トンネルを拡幅する案と経済性などを比較検討して、改良計画を決定するとともに、既設トンネルを改良する工事期間中において、新設トンネルを暫定供用とすることで、現況交通に与える影響を最小限にした。

今後、他事業においても、代替案について経済性などを比較検討するとともに、できる限りの工夫を行って、現況交通に与える影響を最小限にする計画とするよう努めていく。