

◆ 事業概要

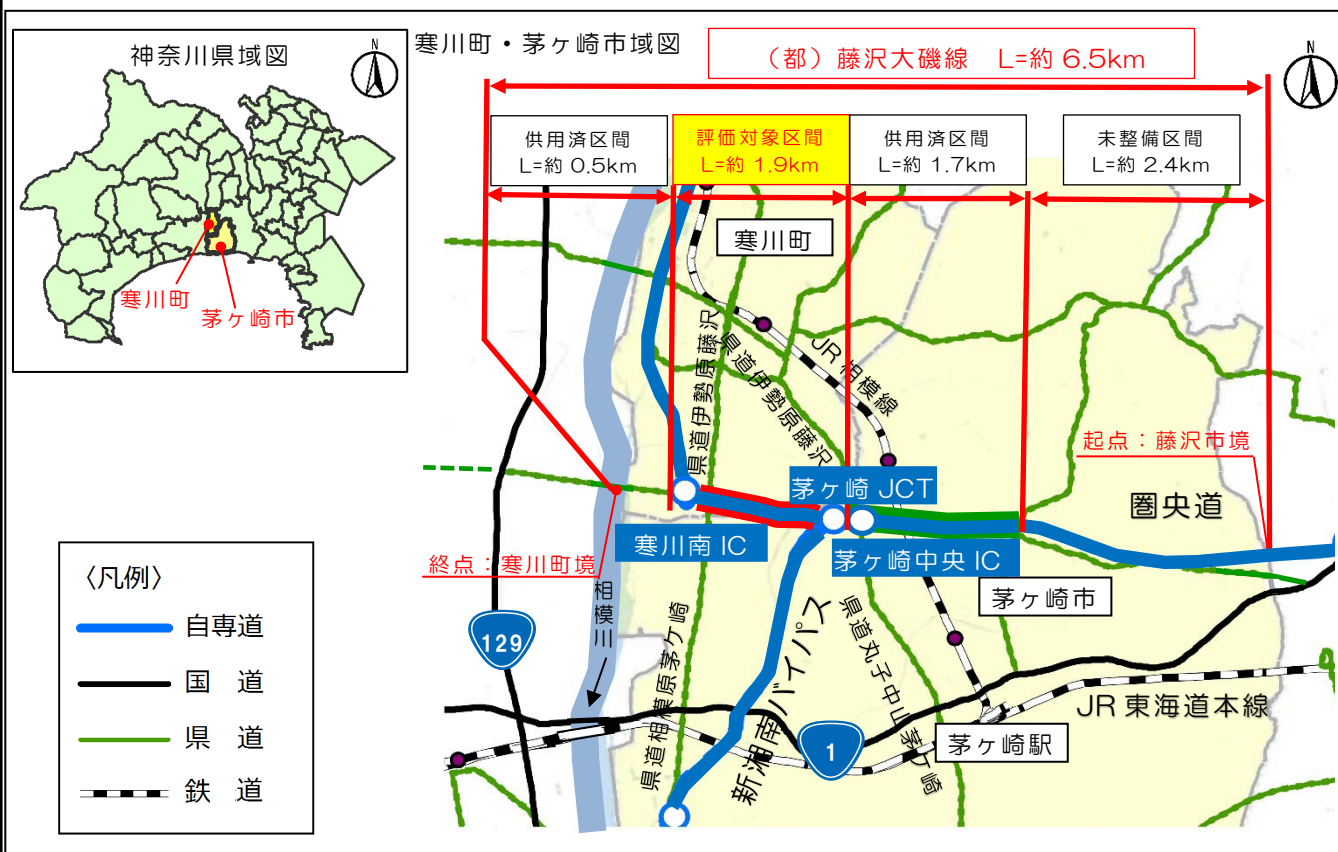
1. 概要

1) 全体の概要

ア) 本路線は、藤沢市境を起点に、県道 45 号（丸子中山茅ヶ崎）や、県道 46 号（相模原茅ヶ崎）などの幹線道路と接続しながら、平塚市と寒川町の行政界に位置する相模川に至る、全長約 6.5km の路線である。

イ) 圏央道の寒川南 IC や茅ヶ崎中央 IC へアクセスし、広域的なネットワークを形成する主要な路線である。

ウ) 本路線は、「第1次緊急輸送道路」及び「緊急交通路指定想定路」に位置づけられている。



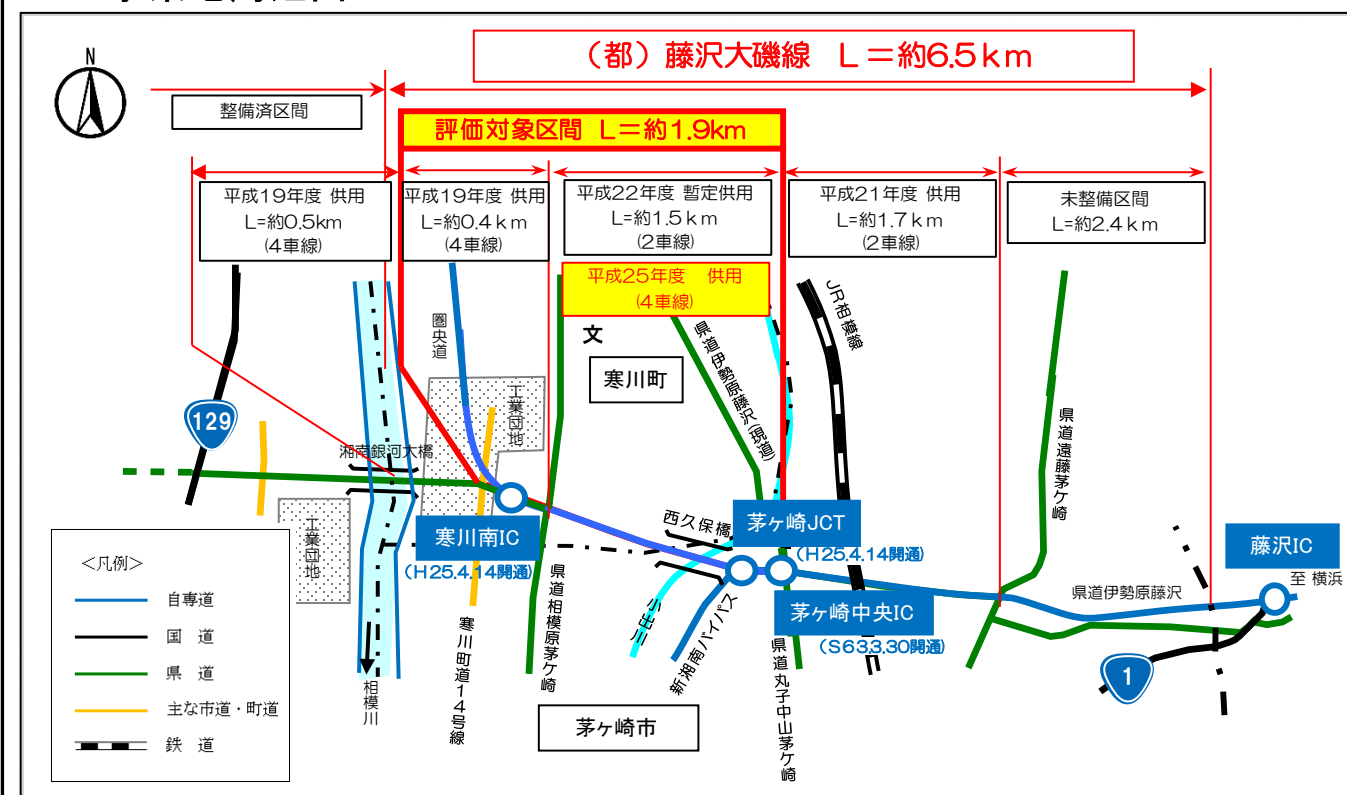
2) 評価対象事業の概要

ア) 評価対象区間は、県道 45 号（丸子中山茅ヶ崎）から寒川町道 14 号線までの延長約 1.9km 区間であり、昭和 46 年度に事業着手した。

イ) 評価対象区間のうち、県道 46 号（相模原茅ヶ崎）から寒川町道 14 号線までの約 0.4km 区間は、平成 19 年度に 4 車線で供用した。

ウ) 県道 45 号（丸子中山茅ヶ崎）から県道 46 号（相模原茅ヶ崎）までの約 1.5km 区間は、平成 22 年度に 2 車線で暫定供用、平成 25 年度に 4 車線で供用した。

■事業地周辺図



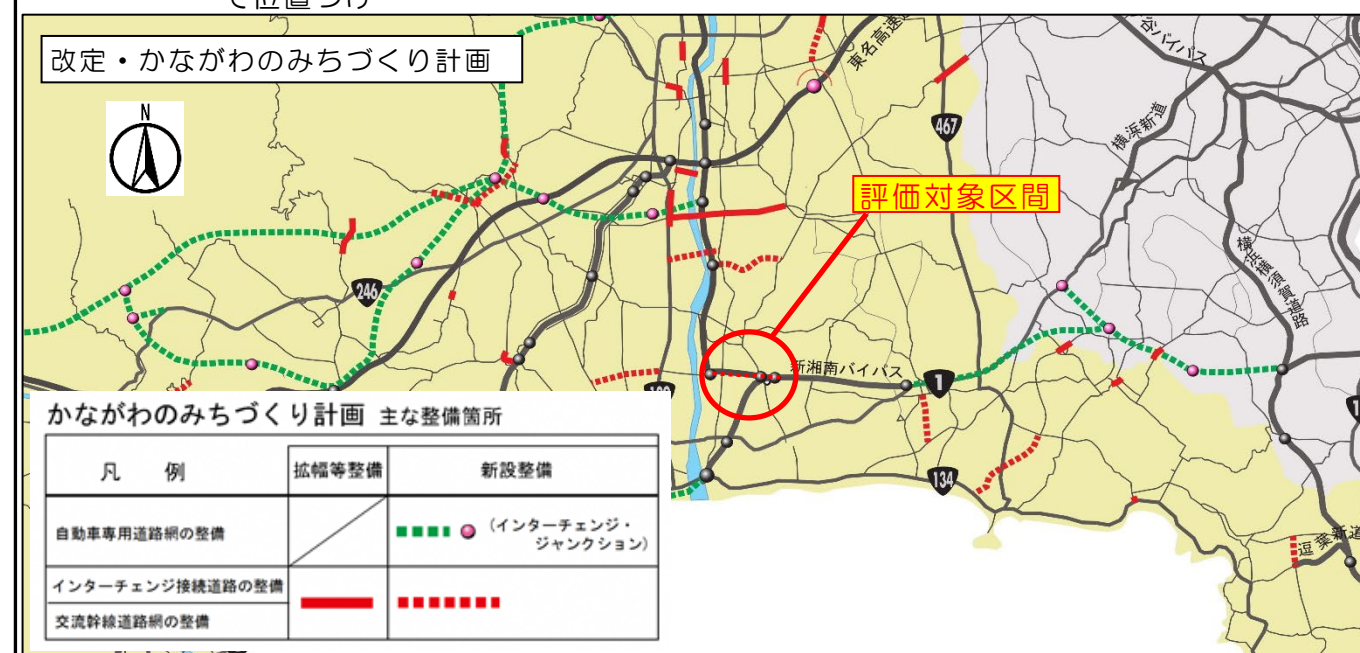
3) 評価対象事業の位置づけ

ア) 県の計画：

- a) かながわグランドデザイン実施計画
 - ・「インターチェンジ接続道路の整備」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）
 - ・「多車線機能を有する一般幹線道路網構想」として位置づけ
- c) 改定・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）
 - ・「インターチェンジ接続道路の整備」として位置づけ

イ) 市の計画：

- a) ちがさき都市マスタープラン
- ・「周辺市町との連絡や自動車専用道路と連携し、本市へ出入りできる主要幹線」として位置づけ



2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・昭和 28 年度：都市計画決定
 - ・昭和 46 年度：事業認可取得
用地取得開始
 - ・昭和 47 年度：工事着手
 - ・平成 19 年度：4 車線供用開始（寒川町道 14 号線～県道相模原茅ヶ崎）
 - ・平成 22 年度：2 車線暫定供用（県道相模原茅ヶ崎～県道丸子中山茅ヶ崎）
 - ・平成 25 年度：4 車線供用開始（県道相模原茅ヶ崎～県道丸子中山茅ヶ崎）
- ※圏央道（茅ヶ崎JCT及び寒川南IC）開通 平成 25 年 4 月 1 4 日

2) 必要性

- ア) 湘南地域の東西方向の交流・連携の強化を図るとともに、圏央道のICにアクセスする、広域的なネットワークの形成に整備が必要な路線であった。
- イ) 県道44号（伊勢原藤沢）の現道周辺には、小学校などの公共施設があるが、歩道がないため、対象路線へ交通を転換させることにより現道の通過交通の軽減を図り、歩行者の安全性を向上させる必要があった。

3. 事業の目的

- 1) 湘南地域の東西交通軸の形成と圏央道のICへのアクセス強化
- 2) 地域の交通安全の向上

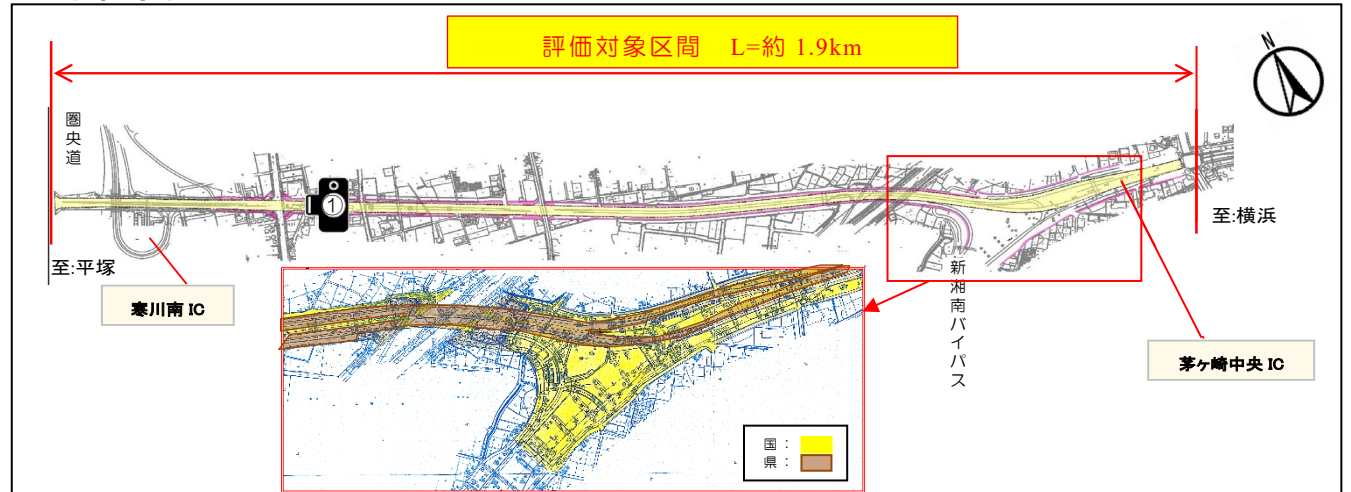
4. 事業の内容

- 1) 起 終 点：茅ヶ崎市西久保～寒川町田端
- 2) 事業延長：約1.9km
- 3) 幅 員：28.5m
- 4) 交 通 量：計画交通量：30,300台／日（H42推計）
現況交通量：19,502台／日※（H27全国道路・街路交通情勢調査）
※12時間交通量に昼夜率（H27全国道路・街路交通情勢調査1.35）を掛けて算出
- 5) 道路規格：第4種1級
- 6) 設計速度：60km／h
- 7) 車 線 数：4車線
- 8) 歩道形態：両側歩道
- 9) 主な工種：道路改良工（道路新設・橋梁工1橋）

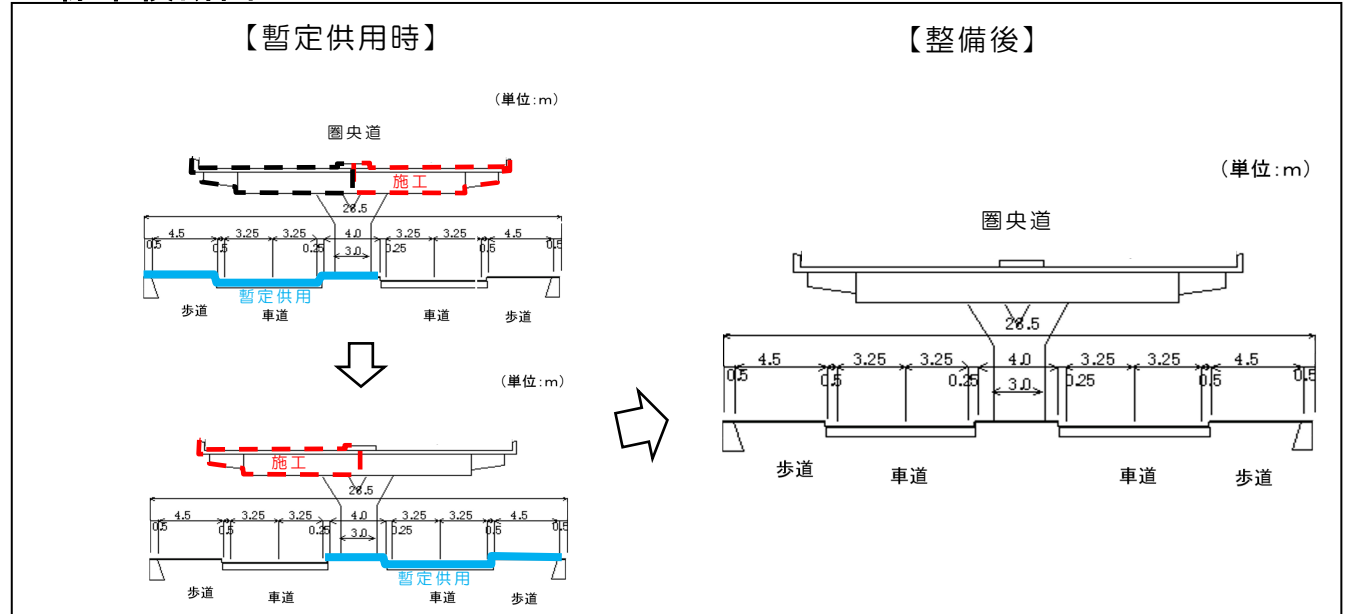
5. 事業実施にあたって配慮した項目

- ・事業効果の早期発現のため、2車線で暫定供用した。その際には、国の圏央道工事にあわせて暫定供用の位置を細かく切り替えるなど、圏央道の工程に支障が出ないように配慮した。

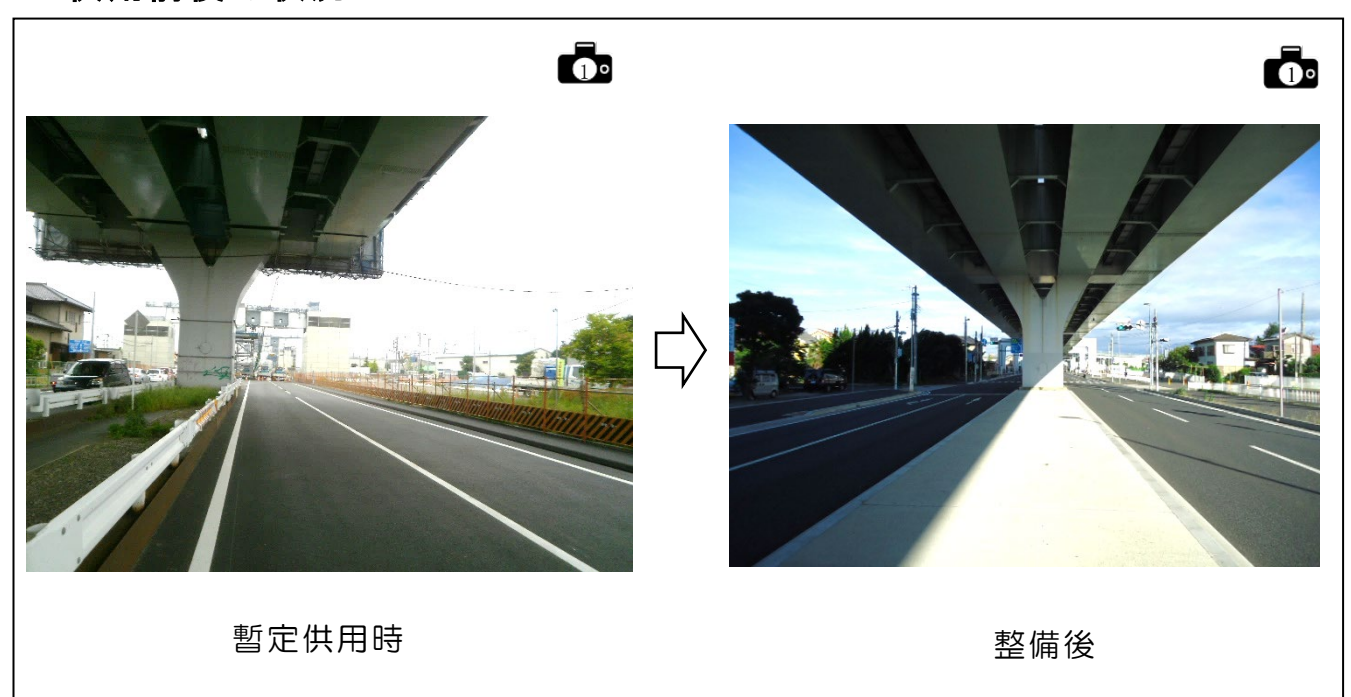
■平面図



■標準横断面図



■供用前後の状況



【事後評価】

No. 22 都市計画道路 藤沢大磯線 街路整備事業

◆チェックリスト

事業期間	事業化年度	S46年度	用地着手	S46年度	供用年度	(当初)H22年度	事業期間変動率	
	都市計画決定	S28年度	工事着手	S47年度		(実績)H25年度		
事業費	計画時	(名目値)	57億円	実績	(名目値)	66億円	事業費変動率(実質値)	
	(再評価時)	(実質値)	56億円		(実質値)	65億円		
事業期間・事業費変更理由		圏央道の工事に支障が出ないよう、調整を図りながら進めたため。						
(再評価時) 費用対効果分 析結果	B/C	総費用		110億円	総便益		508億円	基準年 H20年 (再評価時)
	4.6	内訳)事業費		109億円	内訳)走行時間短縮便益		500億円	
		維持管理費		1.0億円	走行費用減少便益		8.0億円	
	経済的内部収益率(EIRR)		8.3%		交通事故減少便益		0.0億円	
(事後評価時) 費用対効果分 析結果	B/C	総費用		198億円	総便益		647億円	基準年 H30年
	3.3	内訳)事業費		191億円	内訳)走行時間短縮便益		580億円	
		維持管理費		6.9億円	走行費用減少便益		66.5億円	
	経済的内部収益率(EIRR)		8.8%		交通事故減少便益		0.5億円	
事業遅延による費用・ 便益の変化と損失額		費用増加額		—	便益減少額		—	損失額 —

■上記便益に算定されていない効果

ア) 防災

- ・「第1次緊急輸送道路」である本路線の整備により、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。

イ) 安全・安心・利便性

- ・県道44号（伊勢原藤沢）の現道の通過交通が、バイパスへ転換されたことで、現道を歩行する小学生などの安全性が向上した。

ウ) 地域の活性化

- ・評価対象区間の西側の工業団地から圏央道へのアクセス性が向上し、地域経済の活性化が図られた。

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。)

②事業の効果の発現状況

1) 評価対象区間の交通量

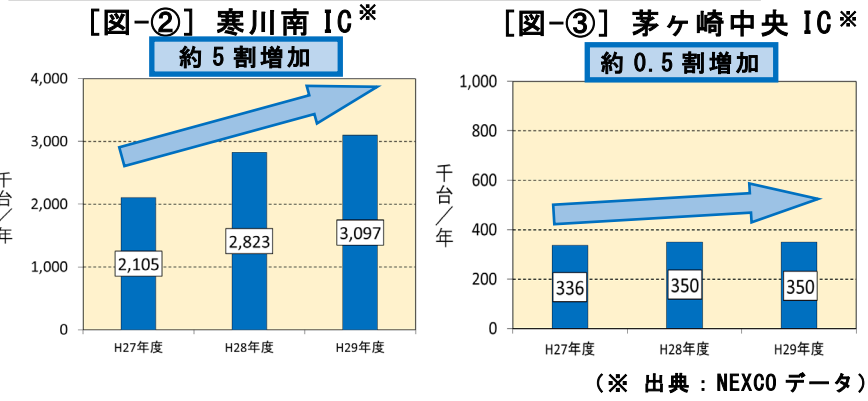
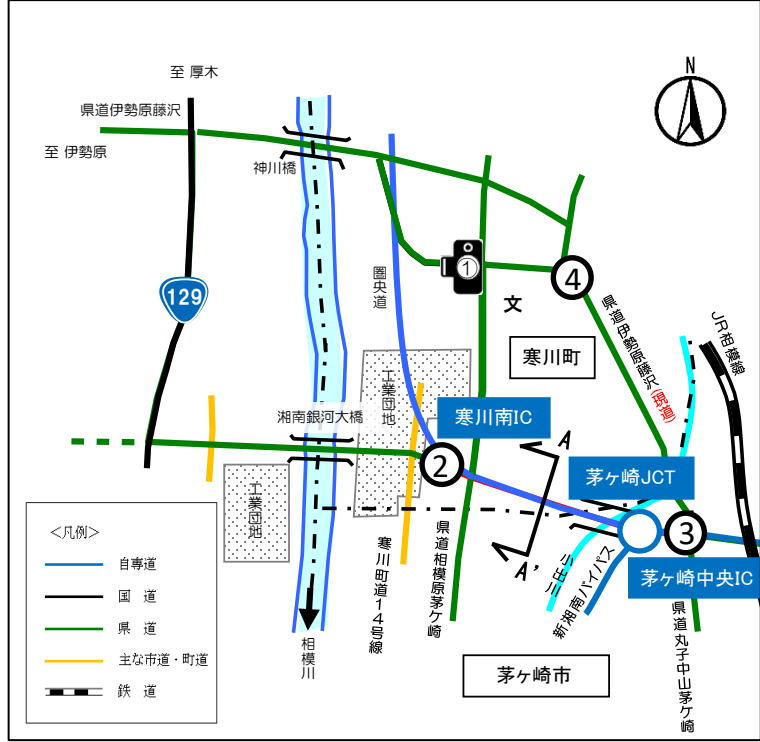
- ・藤沢大磯線の通過交通量が増加したことで、東西交通軸としての効果が発現している。(図-①参照)

2) ICの出入り交通量の推移

- ・寒川南IC及び茅ヶ崎中央ICの出入り交通量が増加しており、圏央道のICにアクセスする、広域的なネットワークの形成に寄与している。(図-②③参照)

3) 安全性の向上

- ・県道44号（伊勢原藤沢）の現道の通過交通量が減少したことで、歩行者の安全性が向上した。(図-④参照)



③ 関係する地方公共団体等の意見

- 茅ヶ崎市：圏央道へのアクセス機能が強化され、交通利便性が向上し、周辺道路の混雑緩和が図られた。

- 工業団地事業者：輸送時間が短縮され、ドライバーの疲労が軽減した。

○対応方針(案)

本事業は、湘南地域の東西交通軸の形成、圏央道のICへのアクセス機能の強化、地域の交通安全の向上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。こうしたことから、事後評価を再度行う必要性は認められない。

○今後の取り組み

本路線の延伸や他路線の整備など、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

本事業は、周辺地域からの要望もあり、事業効果の早期発現のため、2車線で暫定供用した。国の圏央道工事の際には、工事箇所にあわせて暫定供用の位置を細かく切り替えるなど、圏央道の工程に支障が出ないよう配慮した。

今後、他事業においても事業効果の早期発現を図るため、施工方法の工夫による暫定供用などの検討を行っていく必要がある。

