

(様式4)

公共事業再評価調書

番 号	道路-5	事業担当局課	道路局建設課・横浜環状道路調整課			
事業名	主要地方道原宿六ツ浦（(都) 上郷公田線）		採択年度	平成 14 年度		
施工場所	横浜市栄区上郷町～栄区公田町		経過年数	21 年		
目的及び 事業概要	<p>目的</p> <p>主要地方道原宿六ツ浦（都市計画道路上郷公田線）（以下「本路線」という。）は、栄区上郷町の神戸橋交差点を起点とし、同区公田町の桂町交差点に至る延長約 3.2 kmの道路です。本路線は、首都圏中央連絡自動車道の一部区間である高速横浜環状南線（以下「横浜環状南線」という。）とともに、本市道路交通網の骨格を形成し、かつ主要地方道原宿六ツ浦（環状4号線）の幹線道路機能を補完する路線です。</p> <p>本路線は、横浜環状南線の出入り口となる（仮称）公田インターチェンジに接続し、栄区及びその周辺からのアクセス性を高め、横浜環状南線の利便性を向上させるものです。</p> <p>事業概要</p> <p>計画延長約 3.2 km（トンネル2か所）</p> <p>幅員 20m～32m（車線数：2～4車線、両側歩道 3.5m）</p>					
			当初 （事業採択時）	前回変更 （令和元年度）	変更(予定) （令和5年度）	
	事業期間		平成 14 年度～ 平成 18 年度	平成 14 年度～ 令和 7 年度	平成 14 年度～ 令和 12 年度	
	事業費	合 計	28,600 百万円	31,300 百万円	39,300 百万円	
		国 費	14,300 百万円	17,215 百万円	21,615 百万円	
		市 費	14,300 百万円	14,085 百万円	17,685 百万円	
	<p>一体的に事業を進めている横浜環状南線の開通時期見直しに伴い、事業期間を変更します。</p> <p>また、以下のとおり、事業費を変更します。</p>					
	変更内容			項目	事業費変更の主な理由	金額
		(桂台地区) 工法の変更		<p>先行して施工している横浜環状南線事業において、工事中の排気ガス、振動、騒音等の生活環境への影響を低減させるため、工法の変更(作業重機の変更、非開削工法の採用、シェルターの設置等)や作業時間、工事用車両台数の制限などの対応を実施しています。</p> <p>関連街路である上郷公田線についても、工事中の住環境への影響を低減させるため、トンネルの工法を開削工法から非開削工法へ変更することから、増額します。</p>		約 39 億円
		(公田地区) 擁壁構造の変更		<p>上郷公田線の側道(地上)と横浜環状南線のランプ(地下)が重複している区間のうち、大規模な切土・掘削を行う箇所は、谷地形かつ、</p>		約 12 億円

			宅地の擁壁が接しています。住環境への影響を低減させるため、擁壁の構造を大型ブロック擁壁から鋼管杭擁壁へ変更することから、増額します。	
		資材単価・労務費の上昇	鋼材、コンクリート等資材及び労務費が上昇していることから、増額します。	約 29 億円
		合 計		約 80 億円
	上位計画等	<p>横浜市中期計画(2022～2025)に掲げられた9つの戦略において、「戦略9 市民生活と経済活動を支える都市づくり」の中の、「政策 36 交通ネットワークの充実」の主な施策として、横浜環状道路の整備及び都市計画道路の整備が位置付けられています。</p> <p>また、「横浜市地震防災戦略」において、「緊急輸送路等の整備」として、緊急輸送路となる横浜環状道路等の高速道路や幅員 18m以上の幹線道路の整備が位置付けられています。</p> <p>さらに、神奈川県緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会で定める第1次緊急輸送道路に指定され、防災対策路線として位置付けられています。</p>		
	関連事業	横浜環状南線(事業者:国土交通省及び東日本高速道路(株))の事業と連携しながら、一体的に事業を進めています。		
事業の必要性	事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>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である横浜環状南線及び横浜湘南道路は、開通時期について、公表されていた横浜環状南線の令和7年度、横浜湘南道路の令和6年度の開通は困難であり、新たな開通目標についてはトンネル掘進の状況等を踏まえ改めて公表することが、事業者から示されました。</p> <p>また、本路線は横浜環状南線の出入り口となる(仮称)公田インターチェンジのアクセス道路であるため、横浜環状南線の開通までに供用ができるよう事業を推進する必要があります。</p>		

	〔費用便益分析〕	
		事業全体
	割引率	4%
	総便益(B)	473 億円
	総費用(C)	426 億円
	費用便益比(B/C)	1.1
	感度分析 〔交通量-10%〕	0.8
	<p>※便益については、走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少を計上しています。</p> <p>※費用については、道路整備に要する工事費、用地費、補償費、間接経費、維持管理に要する費用(供用後 50 年間)等を計上しています。</p> <p>※算出した各年次の便益、費用の値については、割引率を用いて現在価値に換算し分析しています。</p> <p>本路線の費用便益は、今回の事業費の増と事業期間の延長により、1.1 となりますが、これは当該道路が主要地方道原宿六ツ浦(環状4号線)のバイパス道路(地域間交通を分散させるための道路)のため、新設道路と比較すると時間短縮効果が表れにくい路線であることが要因です。</p>	
	<p>〔定性的効果〕</p> <p>1. 広域アクセス機能の向上</p> <p>横浜環状南線の(仮称)公田インターチェンジに接続し、東名高速道路や横浜横須賀道路等へつながるため、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。</p> <p>2. 緊急輸送路としての機能</p> <p>道路ネットワークの形成により、多重性(リダンダンシー)が確保され、地震などによる大規模災害時にも復旧作業、物資輸送などで貢献することが期待でき、地域防災力の強化に寄与します。</p> <p>3. 歩行者・自転車の安全確保</p> <p>両側に幅員 3.5mの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。</p>	
	〔その他特記事項〕 -	
事業の 進捗状況	事業進捗よく率%	<p>事業進捗率は約 53%、用地取得率は、取得率 99%となっており、土地収用法の手続きに基づく起業地範囲の用地取得は完了しています。</p> <p>工事については、(仮称) 公田インターチェンジの街築工事を行っており、終点側では桂町トンネルの掘削が完了し、トンネル内部の覆工コンクリート工事を実施しています。</p>
	約 53%	
	用地取得率%	
	99%	
	供用等の状況	
未供用		

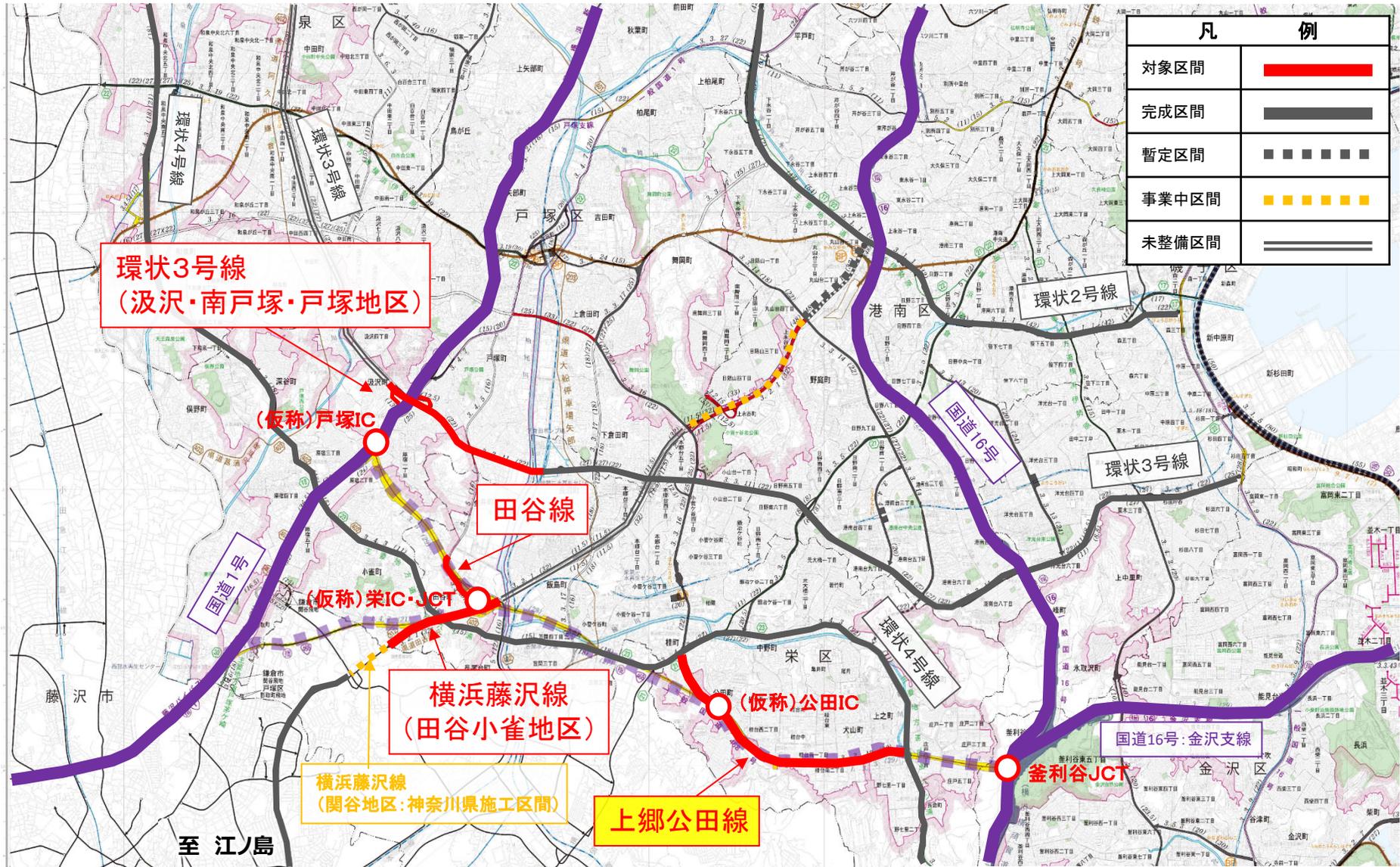
事業の課題 及び 進捗見込み	<p>本路線は、地下に整備される横浜環状南線の地上部に整備するため、横浜環状南線の事業進捗の影響を受けます。</p> <p>今後も、横浜環状南線の工事進捗に合わせて事業者と調整しながら、トンネル工事等を行っていきます。</p>	
その他 (コスト削減項目等)	<p>構造物の築造については、設計の際にコストを意識した構造及び施工方法の検討を行っています。また、舗装・構造物の基礎等については、再生材を使用する等可能な限りコスト削減に努めます。</p> <p>横浜環状南線と区域が重複するため、事業者と工程調整を行い、一部を分担して実施するなど効率的に事業を進めています。</p>	
その他	-	
添付資料	<p>別紙1 関連街路位置図</p> <p>別紙2 路線位置図</p> <p>別紙3 路線概要図</p> <p>別紙4 進捗状況(写真)</p> <p>別紙5 事業進捗状況(表)</p> <p>別紙6 事業進捗状況(グラフ)</p> <p>別紙7 前回再評価内容との比較</p>	
対応方針		計画通り(上記計画を実施)
	継続	一部見直し(上記計画を変更)
		【見直し内容】
中止		

対応方針とした理由	<p>本路線は、横浜環状南線の出入り口となる（仮称）公田インターチェンジのアクセス道路であることから、横浜環状南線の整備効果を十分に発揮するために一体的に整備することが不可欠です。</p> <p>全線に渡り工事が進捗している横浜環状南線とともに、早期開通に対する要望書を栄区連合町内会からいただいています。</p> <p>用地取得率が99%に達していることや、本路線の整備により広域アクセス機能の向上が図れることから、事業を継続して実施する必要があると判断しています。</p>
-----------	--

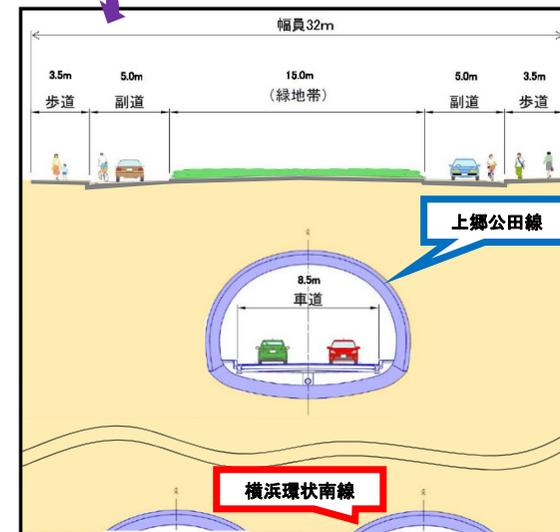
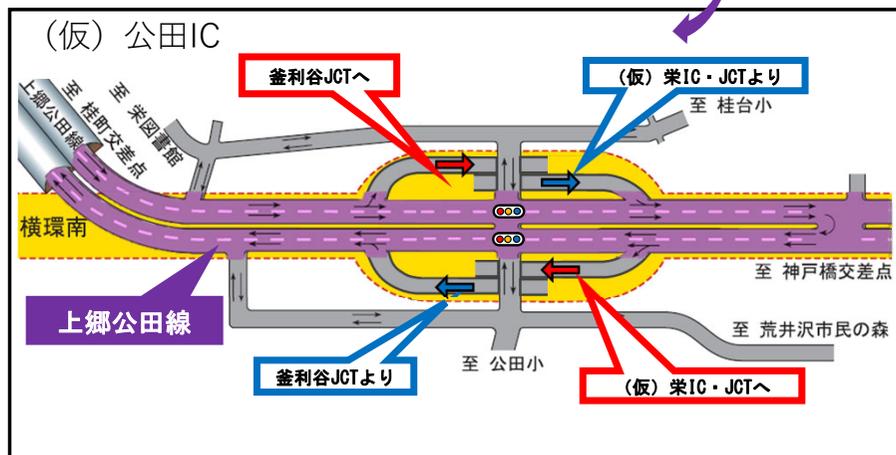
高速横浜環状南線及び横浜湘南道路 関連街路位置図



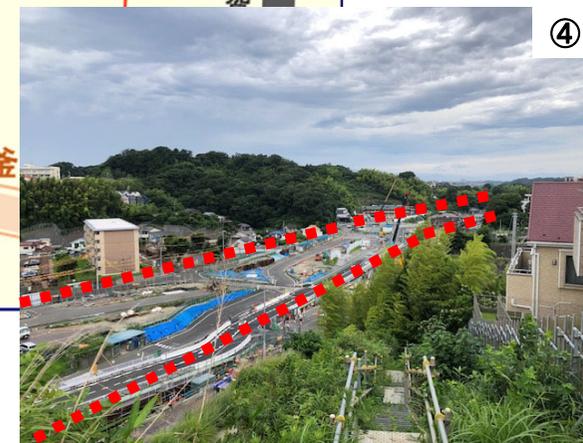
路線位置図



上郷公田線 路線概要図



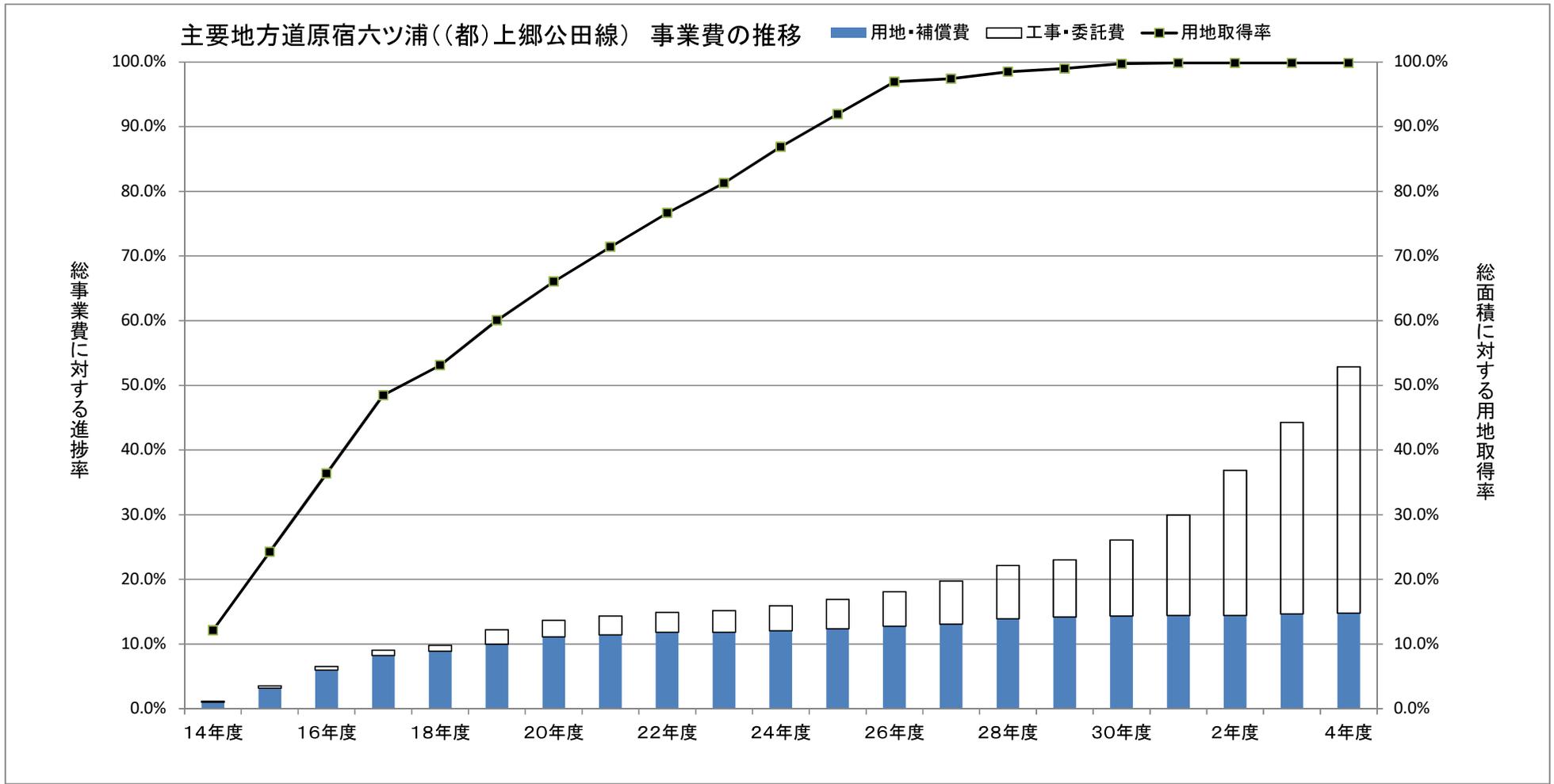
上郷公田線 進捗状況



主要地方道原宿六ツ浦((都)上郷公田線)事業進捗状況

(単位:百万円)

年度	単年度事業費			事業進捗率			用地取得面積(m ²)		
	合計	用地・補償	工事・委託	合計	用地・補償	工事・委託	取得面積	累計	用地取得率
14年度	439	402	37	1.1%	1.0%	0.1%	13,585	13,585	12.1%
15年度	957	852	105	3.6%	3.2%	0.4%	13,585	27,171	24.2%
16年度	1,167	1,099	68	6.5%	6.0%	0.5%	13,585	40,756	36.4%
17年度	990	881	109	9.0%	8.2%	0.8%	13,585	54,341	48.5%
18年度	304	267	37	9.8%	8.9%	0.9%	5,202	59,543	53.1%
19年度	945	419	526	12.2%	10.0%	2.2%	7,775	67,318	60.0%
20年度	566	438	128	13.7%	11.1%	2.6%	6,737	74,055	66.1%
21年度	266	134	132	14.3%	11.4%	2.9%	5,993	80,048	71.4%
22年度	218	144	74	14.9%	11.8%	3.1%	5,878	85,926	76.6%
23年度	107	2	105	15.2%	11.8%	3.4%	5,202	91,128	81.3%
24年度	291	92	199	15.9%	12.0%	3.9%	6,289	97,417	86.9%
25年度	387	134	253	16.9%	12.4%	4.5%	5,655	103,072	91.9%
26年度	478	145	333	18.1%	12.7%	5.4%	5,609	108,681	96.9%
27年度	638	129	509	19.7%	13.1%	6.7%	526	109,207	97.4%
28年度	947	325	622	22.1%	13.9%	8.2%	1,219	110,426	98.5%
29年度	340	117	223	23.0%	14.2%	8.8%	556	110,982	99.0%
30年度	1,220	60	1,160	26.1%	14.3%	11.8%	847	111,829	99.7%
1年度	1,510	25	1,485	29.9%	14.4%	15.5%	126	111,955	99.9%
2年度	2,720	0	2,720	36.9%	14.4%	22.5%	0	111,955	99.9%
3年度	2,900	100	2,800	44.2%	14.7%	29.6%	0	111,955	99.9%
4年度	3,380	38	3,342	52.8%	14.8%	38.1%	0	111,955	99.9%
合計	20,770	5,802	14,968				111,955		



前回再評価内容との比較 主要地方道原宿六ツ浦（（都）上郷公田線）

	前回（R1）	今回（R5）	4年間の経過
事業を巡る社会経済情勢等の変化	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㈱が事業を進めています。また、本路線は横浜環状南線の（仮称）公田インターチェンジのアクセス道路として、横浜環状南線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。	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である横浜環状南線及び横浜湘南道路は、開通時期について、公表されていた横浜環状南線の令和7年度、横浜湘南道路の令和6年度の開通は困難であり、新たな開通目標についてはトンネル掘進の状況等を踏まえ改めて公表することが、事業者から示されました。 また、本路線は横浜環状南線の出入り口となる（仮称）公田インターチェンジのアクセス道路であるため、横浜環状南線の開通までに供用ができるよう事業を推進する必要があります。	令和4年8月に横浜環状南線及び横浜湘南道路の開通時期について、公表されていた横浜環状南線の令和7年度、横浜湘南道路の令和6年度の開通は困難であり、新たな開通目標についてはトンネル掘進の状況等を踏まえ改めて公表することが、事業者から示されました。 また、本路線は横浜環状南線の出入り口となる（仮称）公田インターチェンジのアクセス道路であるため、横浜環状南線の開通までに供用ができるよう事業を推進する必要があります。
事業進捗率	26（33）%	53%	+ 27%
用地取得率	99%	99%	+ 0%
供用等の状況	—	—	—
B/C	1.3	1.1	- 0.2
事業の進捗見込	本路線は、都市計画決定以降、地元調整や用地取得に多くの時間を要していましたが、土地収用法の手続きに基づく起業地範囲の用地取得は完了しました。関連外郭部の用地については、引き続き用地取得を進めていきます。 また、令和2年度以降は、終点側の桂町トンネルの工事や、（仮称）公田インターチェンジ付近での掘削や擁壁工事が本格化し、横浜環状南線の工事進捗に合わせて事業を推進していきます。	本路線は、地下に整備される横浜環状南線の地上部に整備するため、横浜環状南線の事業進捗の影響を受けます。 今後も、横浜環状道路の工事進捗に合わせて事業者と調整しながら、トンネル工事等を行っていきます。	工事の進捗としては、（仮称）公田インターチェンジの掘削、擁壁工事を行っており、終点側では桂町トンネルの掘削が令和4年度に完了しました。現在は、トンネル内部の覆工コンクリート工事を進めております。 今後も、横浜環状南線の躯体工事の進捗に合わせて事業を順次進めていきます。

※前回再評価から全体事業費が変更されている場合、前回時点の事業進捗率が変化してしまうため、参考として前回使用した事業進捗率を（ ）で示した。