

(様式4)

公共事業再評価調書

番 号	道路-7		事業担当局課	道路局横浜環状道路調整課																	
事業名	市道田谷線			採択年度	平成16年度																
施工場所	横浜市栄区田谷町			経過年数	19年																
目的及び 事業概要	<p>目的</p> <p>市道田谷線(以下「本路線」という。)は、都市計画道路田谷線と都市計画道路戸塚大船線の一部で構成されており、都市計画道路横浜藤沢線(田谷小雀地区)(以下「横浜藤沢線」という。)と市道下倉田第406号線を接続する延長約0.7kmの道路です。</p> <p>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。)及び横浜湘南道路の出入り口となる(仮称)栄インターチェンジ・ジャンクションに接続し、栄区及びその周辺からのアクセス性を高め、横浜環状南線及び横浜湘南道路の利便性を向上させるものです。</p> <p>事業規模</p> <p>計画延長:約0.7km、幅員16m(2車線、両側歩道3.0m)</p>																				
			当初 (事業採択時)	前回 (令和元年度)	変更(予定) (令和5年度)																
	事業期間		平成16年度～ 平成19年度	平成16年度～ 令和7年度	平成16年度～ 令和12年度																
	事業費	合 計		1,970百万円	1,970百万円	2,870百万円															
		国 費		985百万円	1,083.5百万円	1,578.5百万円															
		市 費		985百万円	886.5百万円	1,291.5百万円															
	変更内容		<p>一体的に事業を進めている横浜環状南線及び横浜湘南道路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> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業費変更の主な理由</th> <th>金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業進捗に伴う地盤改良の追加</td> <td>地質解析の結果、一部区間(盛土部)において軟弱地盤の沈下対策として地盤改良(中層混合)が必要となったことから、増額します。</td> <td>約2億円</td> </tr> <tr> <td>事業進捗に伴う橋梁の架け替えの追加</td> <td>既存道路の付け替えについて、関連する工事の雨水排水施設や側道の計画が確定したことに伴い、道路線形が見直しとなり、橋梁の架け替えが必要となったことから、増額します。</td> <td>約4億円</td> </tr> <tr> <td>資材単価・労務費の上昇</td> <td>鋼材、コンクリート等の資材及び労務費が上昇していることから、増額します。</td> <td>約3億円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合 計</td> <td>約9億円</td> </tr> </tbody> </table>					事業費変更の主な理由	金額	事業進捗に伴う地盤改良の追加	地質解析の結果、一部区間(盛土部)において軟弱地盤の沈下対策として地盤改良(中層混合)が必要となったことから、増額します。	約2億円	事業進捗に伴う橋梁の架け替えの追加	既存道路の付け替えについて、関連する工事の雨水排水施設や側道の計画が確定したことに伴い、道路線形が見直しとなり、橋梁の架け替えが必要となったことから、増額します。	約4億円	資材単価・労務費の上昇	鋼材、コンクリート等の資材及び労務費が上昇していることから、増額します。	約3億円	合 計		約9億円
		事業費変更の主な理由	金額																		
	事業進捗に伴う地盤改良の追加	地質解析の結果、一部区間(盛土部)において軟弱地盤の沈下対策として地盤改良(中層混合)が必要となったことから、増額します。	約2億円																		
	事業進捗に伴う橋梁の架け替えの追加	既存道路の付け替えについて、関連する工事の雨水排水施設や側道の計画が確定したことに伴い、道路線形が見直しとなり、橋梁の架け替えが必要となったことから、増額します。	約4億円																		
資材単価・労務費の上昇	鋼材、コンクリート等の資材及び労務費が上昇していることから、増額します。	約3億円																			
合 計		約9億円																			

	<p>上位計画等</p>	<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>関連事業</p>	<p>横浜環状南線・横浜湘南道路(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。</p> <p>また、(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して、都市計画道路横浜藤沢線の整備も合わせて進めています。</p>
<p>事業の必要性</p>	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p>	<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及び横浜湘南道路の出入り口となる(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であるため、2路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>

	事業の投資効果・事業効果等 (費用便益分析等)	〔費用便益分析〕		
			事業全体	残事業
		割引率	4%	-
		総便益(B)	866億円	-
		総費用(C)	34億円	-
		費用便益比 (B/C)	25.4	-
		感度分析 [交通量 -10%]	16.7	-
		<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>本路線は、(仮称)栄インターチェンジのアクセス道路として、都市計画道路横浜藤沢線(田谷小雀地区)と同時に供用すべきものであり、両路線を一体として費用便益を算出した場合、B/Cは2.7となります。</p>		
		<p>〔定性的効果〕</p> <p><u>1. 広域アクセス機能の向上</u></p> <p>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><u>2. 歩行者の安全確保</u></p> <p>両側に幅員3.0mの歩道が整備されるため、歩行者の安全性が確保できます。</p>		
		〔その他特記事項〕		
事業の進捗状況	事業進捗率%	事業進捗率は51%、用地取得率は99%です。 工事については、農業用水の切回し等を実施しています。		
	51%			
	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、横浜環状南線の高架下に整備するため、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、街築工事や水路工事等を行っていきます。</p>			

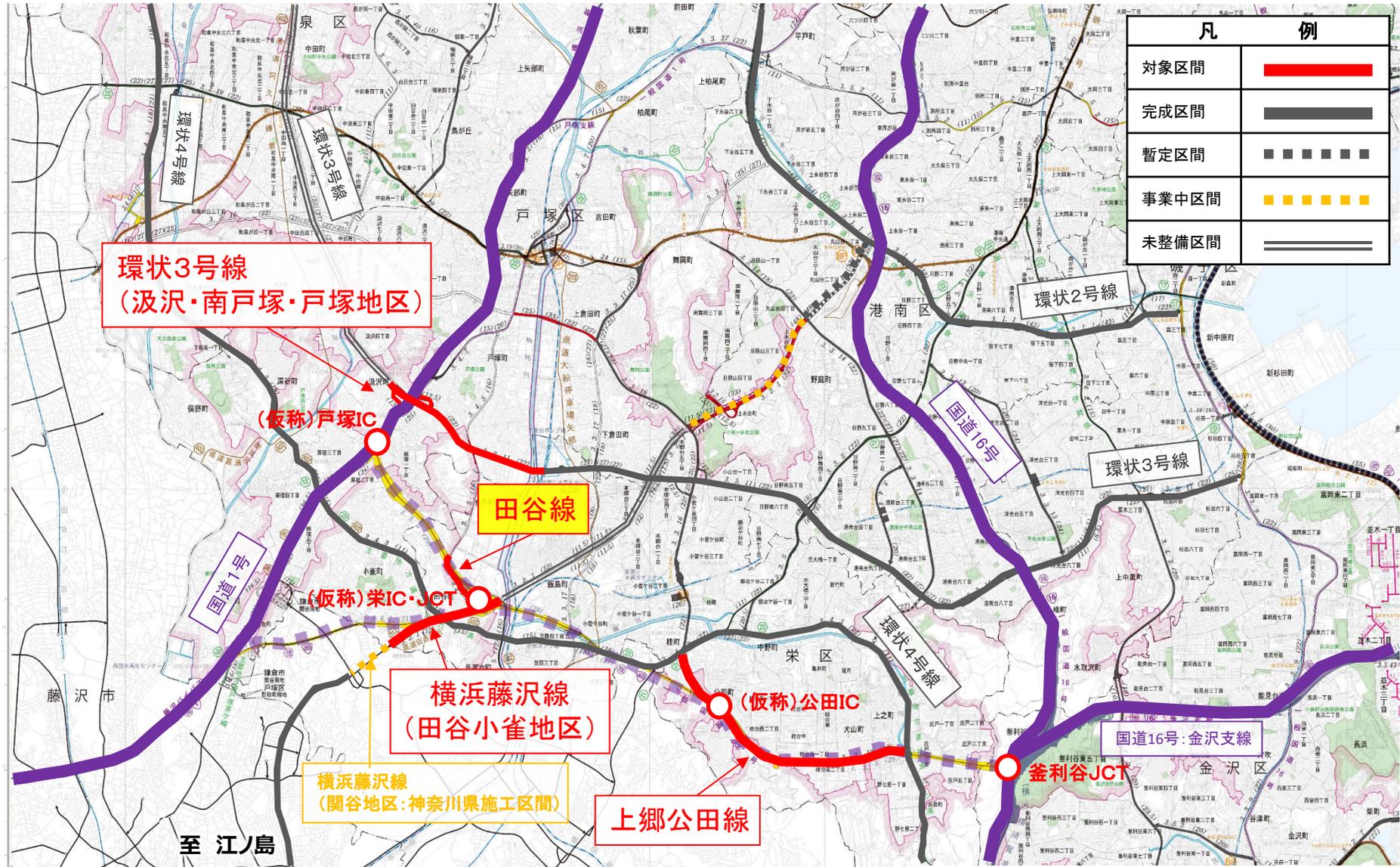
<p>その他 (コスト縮減項目等)</p>	<p>構造物の築造については、設計の際にコストを意識した構造及び施工方法の検討を行っています。また、舗装・構造物の基礎等については、再生材を使用する等可能な限りコスト縮減に努めます。</p> <p>横浜環状南線と区域が重複するため、事業者と工程調整を行い、一部を分担して実施するなど効率的に事業を進めています。</p>								
<p>その他</p>	<p>—</p>								
<p>添付資料</p>	<p>別紙1 関連街路位置図 別紙2 路線位置図 別紙3 路線概要図 別紙4 進捗状況(写真) 別紙5 事業進捗状況(表) 別紙6 事業進捗状況(グラフ) 別紙7 前回再評価内容との比較</p>								
<p>対応方針</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: center;">計画通り(上記計画を実施)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">継 続</td> <td>一部見直し(上記計画を変更)</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">【見直し内容】</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">中 止</td> </tr> </table>		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	
	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									

<p>対応方針とした理由</p>	<p>本路線は、横浜環状南線及び横浜湘南道路の出入り口となる(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であり、特に(仮称)栄インターチェンジ・ジャンクション北側の地域との連絡を強化することから、横浜環状南線及び横浜湘南道路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。横浜環状南線及び横浜湘南道路は、全線に渡り工事が進捗しており、早期開通に対する要望書を、本路線の沿道の豊田連合町内会自治会を含む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>
------------------	---

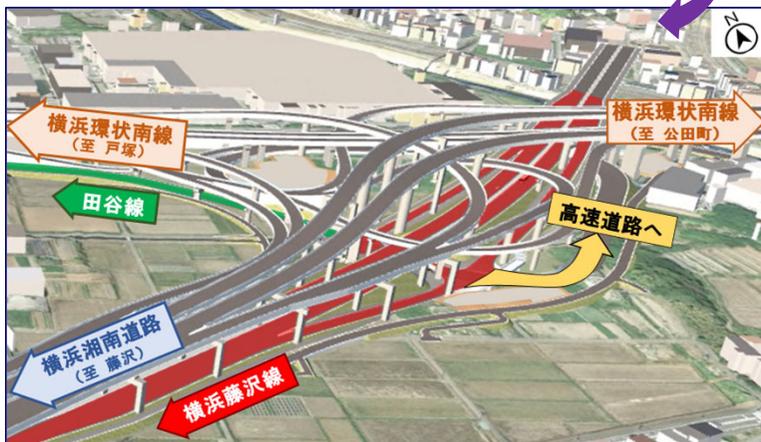
高速横浜環状南線及び横浜湘南道路 関連街路位置図



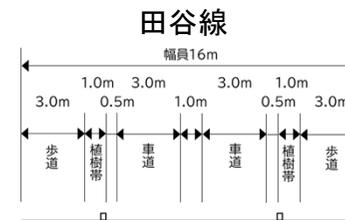
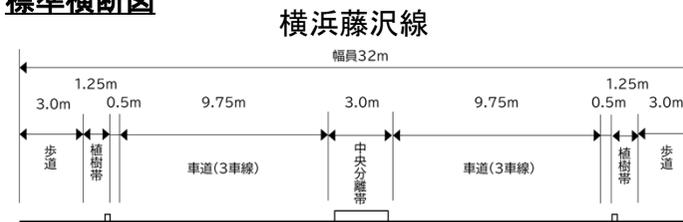
路線位置図



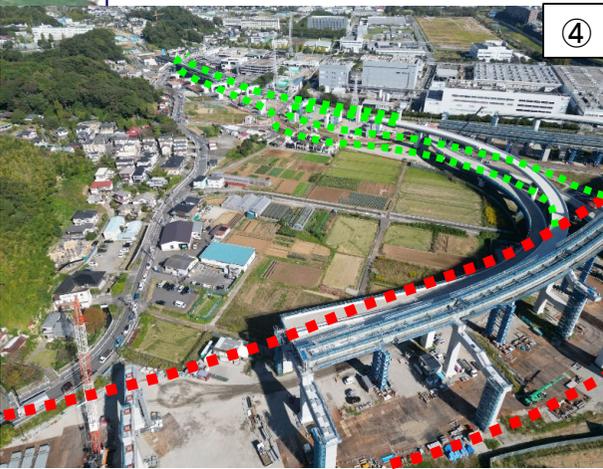
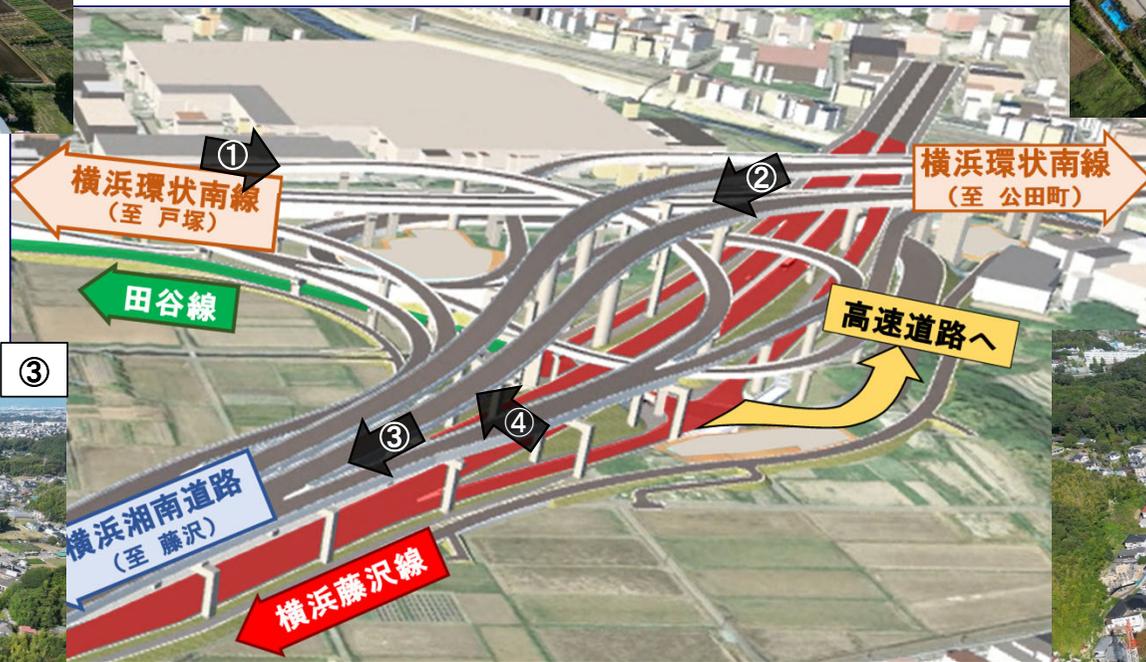
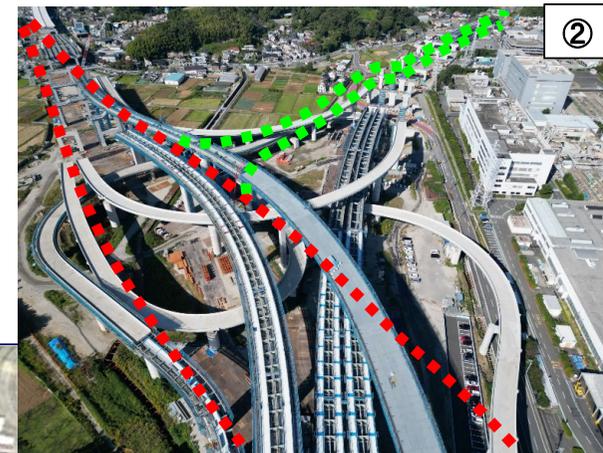
横浜藤沢線（田谷小雀地区）・田谷線 路線概要図



標準横断面図



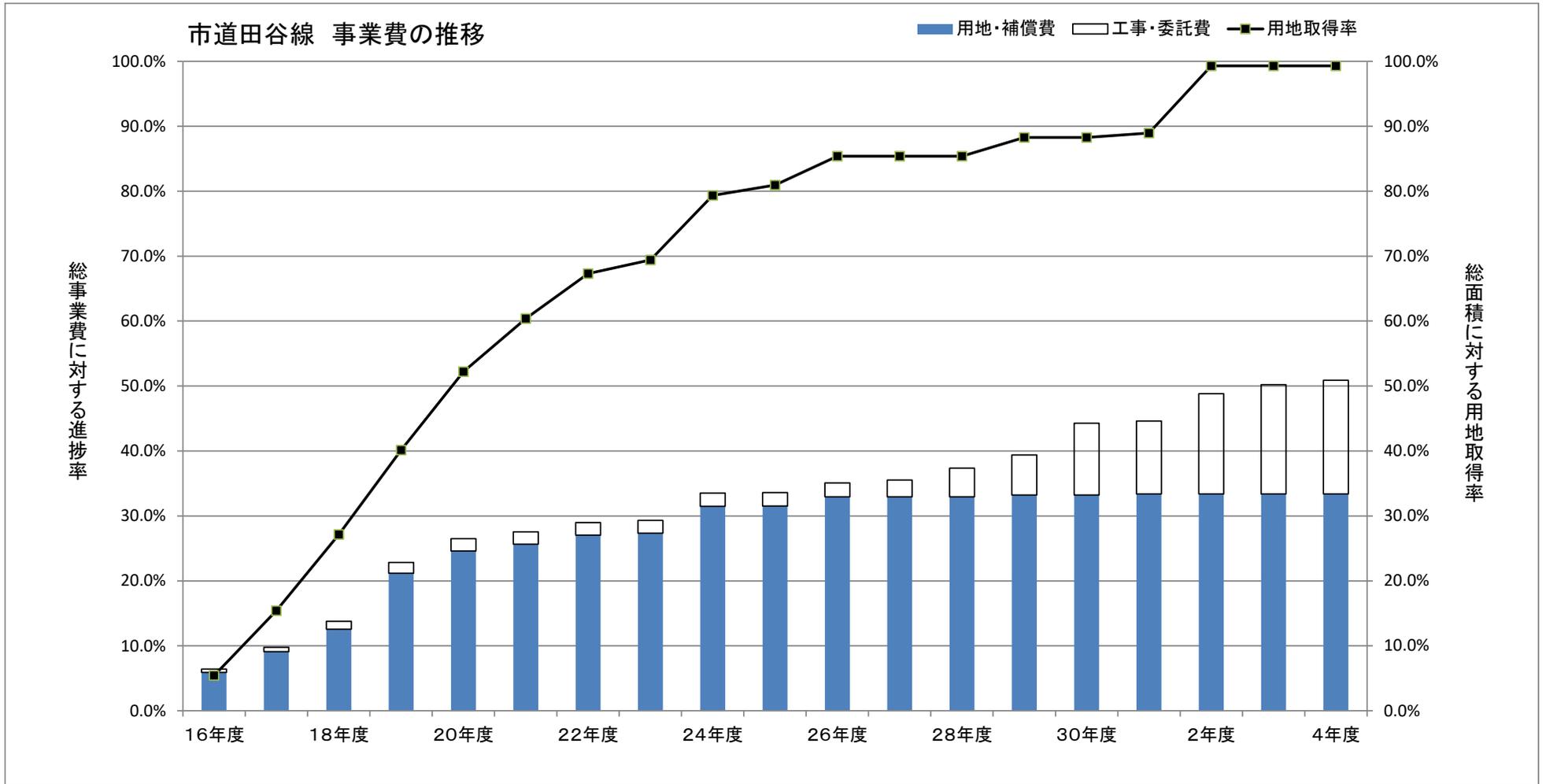
横浜藤沢線（田谷小雀地区）・田谷線 進捗状況



市道田谷線事業進捗状況

(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
16年度	184	170	14	6.4%	5.9%	0.5%	623	623	5.4%
17年度	96	91	5	9.8%	9.1%	0.7%	1,148	1,771	15.4%
18年度	115	99	16	13.8%	12.6%	1.2%	1,348	3,120	27.1%
19年度	260	247	13	22.8%	21.2%	1.6%	1,494	4,614	40.1%
20年度	105	98	7	26.5%	24.6%	1.9%	1,389	6,003	52.2%
21年度	31	30	1	27.6%	25.6%	1.9%	943	6,946	60.4%
22年度	40	40	0	29.0%	27.0%	1.9%	795	7,741	67.3%
23年度	10	9	1	29.3%	27.3%	2.0%	241	7,982	69.4%
24年度	121	119	2	33.5%	31.5%	2.0%	1,143	9,125	79.3%
25年度	1	1	1	33.6%	31.5%	2.1%	183	9,308	80.9%
26年度	43	41	2	35.1%	32.9%	2.1%	514	9,821	85.4%
27年度	13	0	13	35.5%	32.9%	2.6%	0	9,821	85.4%
28年度	53	0	53	37.4%	32.9%	4.4%	0	9,821	85.4%
29年度	58	8	50	39.4%	33.2%	6.2%	330	10,151	88.3%
30年度	140	0	140	44.3%	33.2%	11.1%	0	10,151	88.3%
1年度	10	5	5	44.6%	33.4%	11.3%	79	10,230	89.0%
2年度	120	0	120	48.8%	33.4%	15.4%	1,190	11,420	99.3%
3年度	40	0	40	50.2%	33.4%	16.8%	0	11,420	99.3%
4年度	20	0	20	50.9%	33.4%	17.5%	0	11,420	99.3%
合計	1,461	958	503				11,420		



前回再評価内容との比較 市道田谷線

	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	<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。</p> <p>また、本路線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>	<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及び横浜湘南道路の出入り口となる(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であるため、2路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>	<p>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。</p> <p>また、本地区は横浜環状南線及び横浜湘南道路の出入り口となる(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であるため、2路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>
事業進捗率	44% (60%)	51%	+ 7%
用地取得率	88%	99%	+ 11%
供用等の状況	未供用	未供用	-
B/C	18.8 (2.6)	25.4 (2.7)	+ 6.6 (+ 0.1)
事業の進捗見込	<p>引き続き用地取得を進めていき、(仮称)栄インターチェンジ・ジャンクションにおいて、国土交通省と工事工程を調整しながら、横浜環状南線及び横浜湘南道路の工事進捗に併せて、令和2年度以降も地盤改良工事や街築工事を行っていく予定です。</p>	<p>横浜環状南線の高架下に整備するため、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、街築工事や水路工事等を行っていきます。</p>	<p>工事進捗に合わせて、用地取得を進めてきました。また、横浜環状南線の事業者と調整しながら地盤改良工事や水路工事を進めてきました。</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、街築工事や水路工事等を行っていきます。</p>

※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。

※(仮称)栄インターチェンジのアクセス道路として、都市計画道路横浜藤沢線(田谷小雀地区)と同時に供用するべきものであり、両路線を一体として費用便益を算出した場合のB/Cを()で示した。