

(様式4)

公共事業再評価調書

番 号	道路-2		事業担当局課	道路局建設課	
事業名	都市計画道路 山下長津田線(鴨居地区)			採択年度	平成6年度
施工場所	緑区白山一丁目～鴨居町			経過年数	28年
目的及び 事業概要	<p>目的</p> <p>山下長津田線は本市の幹線道路網の骨格となる放射道路の一つに位置付けられており、中区山下町から緑区長津田町までを結ぶ延長約 20kmの重要な幹線道路です。本地区を整備することにより、神奈川区と緑区との連絡機能を強化し、JR 横浜線沿線の地域拠点と本市中心部との交通円滑化を図るほか、慢性的な交通渋滞が発生している県道青砥上星川と菅田道路のバイパスルートとなり、JR 鴨居駅周辺の交通渋滞の緩和を図ります。なお、本事業は平成 20 年度、25 年度に再評価を実施しています。</p> <p>事業概要</p> <p>計画延長 1,510m、幅員 22m(往復4車線)、用地面積 25,800 m²</p>				
			当初(事業採択時)	変更(平成 25 年度)	変更(令和 3 年度)
	事業期間		平成6年度～平成 20 年度	平成 6 年度～平成 27 年度	平成6年度～令和7年度 (延伸予定) 令和 12 年度完了見込み
	事業費	合 計	17,300 百万円	20,117 百万円	20,117 百万円
		国 費	8,650 百万円	10,058 百万円	10,058 百万円
		市 費	8,650 百万円	10,058 百万円	10,058 百万円
	変更内容		事業費の確保ができなかったため、事業が予定通り進捗せず、事業期間を延伸しています。		
	上位計画等		<p>本市の「中期4か年計画」において、「交通ネットワークの充実による都市基盤の強化」として、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」においても、「緊急輸送路等の整備」として、幹線道路の整備が位置付けられています。</p>		
関連事業		特になし			
事業の 必要性	事業を巡る社会経済情勢等の変化		本隣接する白山・上山地区の供用開始、鴨居上飯田線(鴨居北区、鴨居等2地区)の完成により、環状3号線を含む JR 中山駅と鴨居駅との間の道路ネットワークを形成する為、本地区の重要性がより高まっています。		

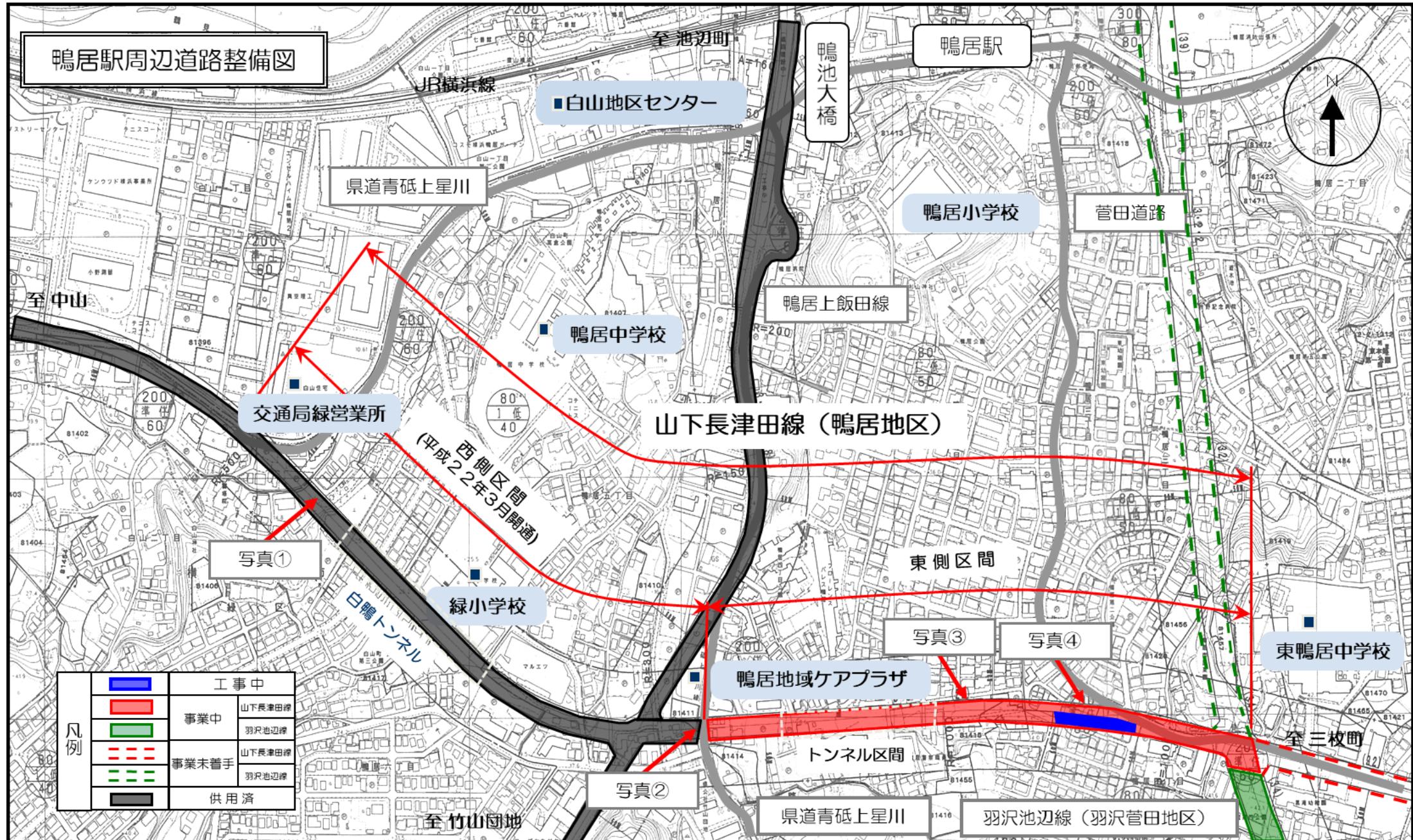
事業の 投資効果 ・ 事業効果等 (費用便益分析等)	事業全体		残事業
	割引率	4%	
	総便益(B)	464 億円	409 億円
	総費用(C)	320 億円	45 億円
	費用便益比 (B/C)	1.5	9.1
	感度分析 交通量±10%	1.3	8.4
<p>[定性的効果]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住宅地の生活道路を抜け道として通行している鴨居駅前の渋滞を回避した車両が減少し、周辺的生活環境が向上します。 <p>[その他特記事項]</p>			

事業の 進捗状況	事業進捗率%	平成 22 年3月に計画延長の半分の 750mの西側区間が開通しました。東側区間についても令和3年度から工事着手を予定しています。
	72%	
	用地取得率%	
	88%	
	供用等の状況	
西側を供用済み		
事業の課題 及び 進捗見込み	<p>令和2年度より、交通安全対策事業(未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全対策)として国の重点施策に合致する路線に位置付けられたことから、今後は事業進捗を見込んでいます。</p> <p>用地に関して、取得に向けた交渉を行っています。</p> <p>設計に関して、起点側の住宅地内でのボックスカルバート及び掘割構造を予定している箇所では、工事発注に向けて、詳細な施工方法の検討を行っています。</p> <p>また、令和3年度から、側道の造成工事に着手しました。</p>	
その他 (コスト削減項目等)	<p>トンネル等の構造物を設計する際に、コストを意識した構造及び施工方法の検討を行います。また、工事施工においては、建設発生土の工事間流用を行い、運搬費及び残土処分費のコスト削減を図ります。</p>	
その他	—	
添付資料	<input checked="" type="checkbox"/> 有 ・ 無	

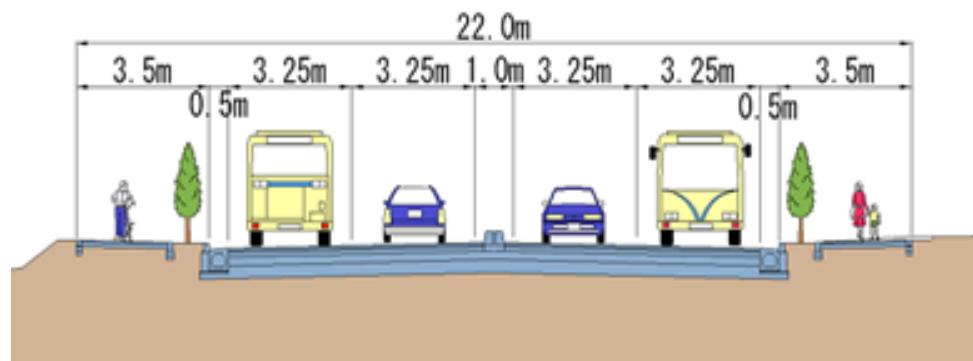
対応方針		計画通り(上記計画を実施)
	継続	一部見直し(上記計画を変更)
		【見直し内容】
	中止	

対応方針 とした理由	<p>本路線は、本市の幹線道路網の骨格をなす、3環状10放射道路に位置付けられており、本市道路網の形成に果たす役割は大きく、早期に事業完了を図る必要があります。</p> <p>また、用地取得率が88%に達しており、用地取得は残りわずかとなっていることや、地元からの整備要望が高く、交通安全対策事業として国の重点施策に合致する路線に位置付けられたことから、事業を継続実施する必要があると判断します。</p>
---------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

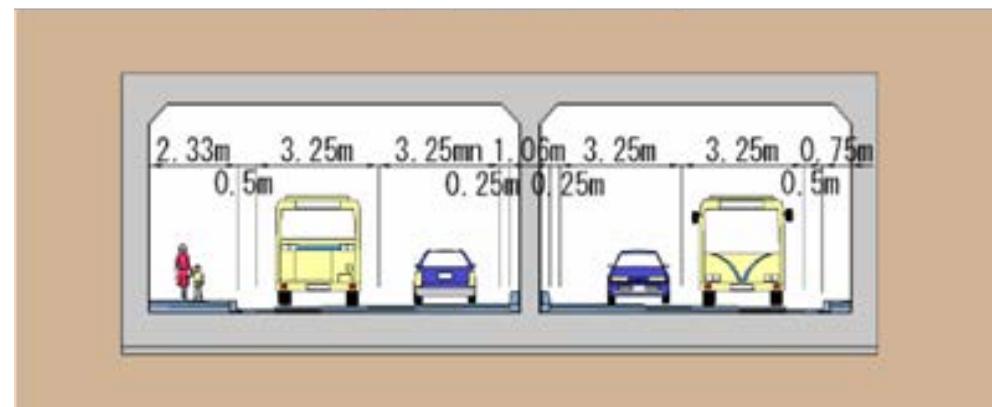
計画図



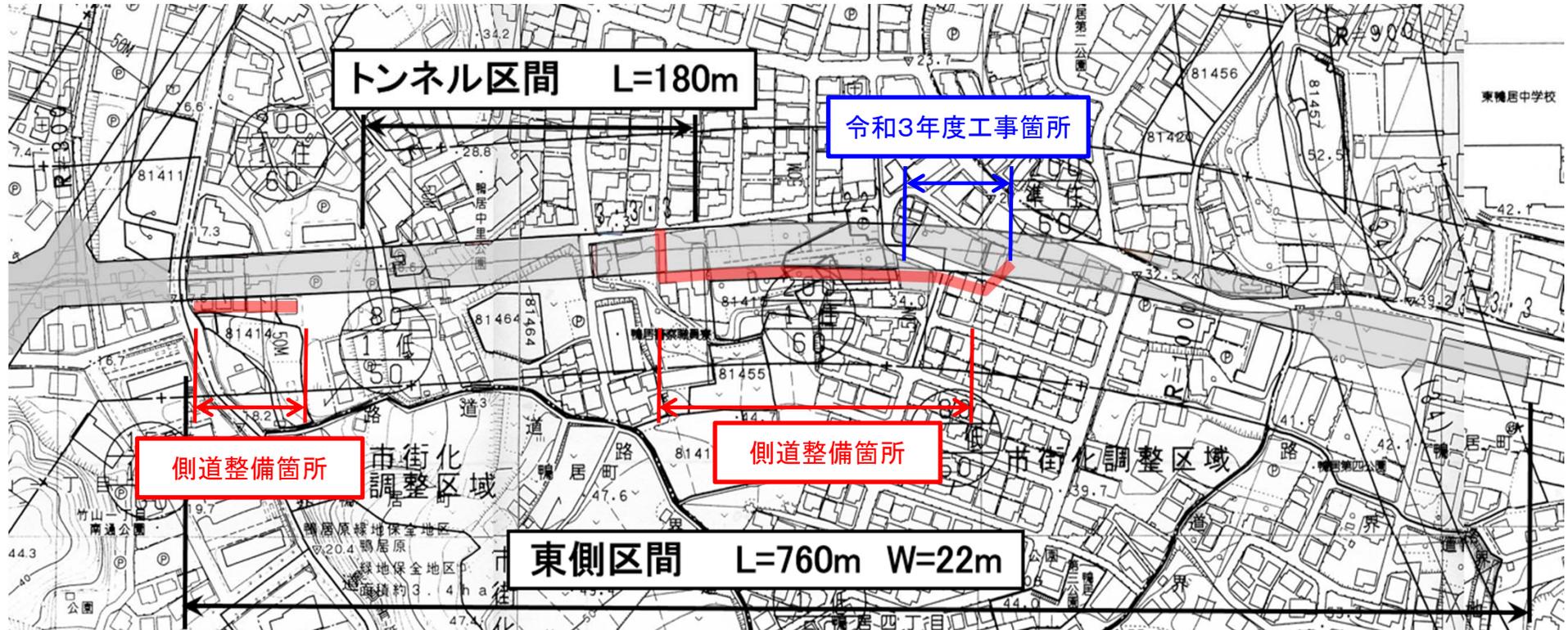
〔標準部〕



〔トンネル部〕



側道整備箇所



事業概要

事業地区: 山下長津田線(鴨居地区)
区間: 横浜市緑区白山一丁目地内から横浜市緑区鴨居町地内まで
延長: 約1,510m(西側区間750mは平成22年3月に開通。)
標準幅員: 22m、歩道3.5m
車線数: 4車線(片側2車線)
都市計画決定: 昭和21年8月26日
事業認可: 平成23年3月25日
事業期間: 平成6年度～令和7年度(予定)



- ☺幹線道路ネットワークが強化され、鴨居駅周辺の交通混雑が緩和されます。
山下長津田線(鴨居地区)の東側が完成すると、JR横浜線の鴨居駅付近から長津田駅付近までの東西軸が形成され、緑区内の幹線道路ネットワークが著しく強化されます。その結果、緑区内の交通混雑の緩和や、特に鴨居駅前においては、菅田道路からの通過交通が山下長津田線に転換し、交通の円滑化と歩行者の安全が向上します。
- ☺鴨居駅を発着する路線バスなどの定時性が確保されます。
- ☺生活道路に入り込んできている通過交通が山下長津田線に転換します。

山下長津田線(鴨居地区)①

※撮影箇所は計画図の通り

写真① 西側地区 白鴨トンネル坑口(緑営業所側)



写真② 西側地区 鴨居五丁目交差点から東側地区方面



山下長津田線(鴨居地区)②

※撮影箇所は計画図の通り

写真③ 東側地区 鴨居四丁目35番地付近(計画トンネル東側抗口)



写真④ 東側地区 鴨居四丁目75番地付近から西側方面



事業進捗状況

山下長津田線(鴨居地区)

(単位：百万円)

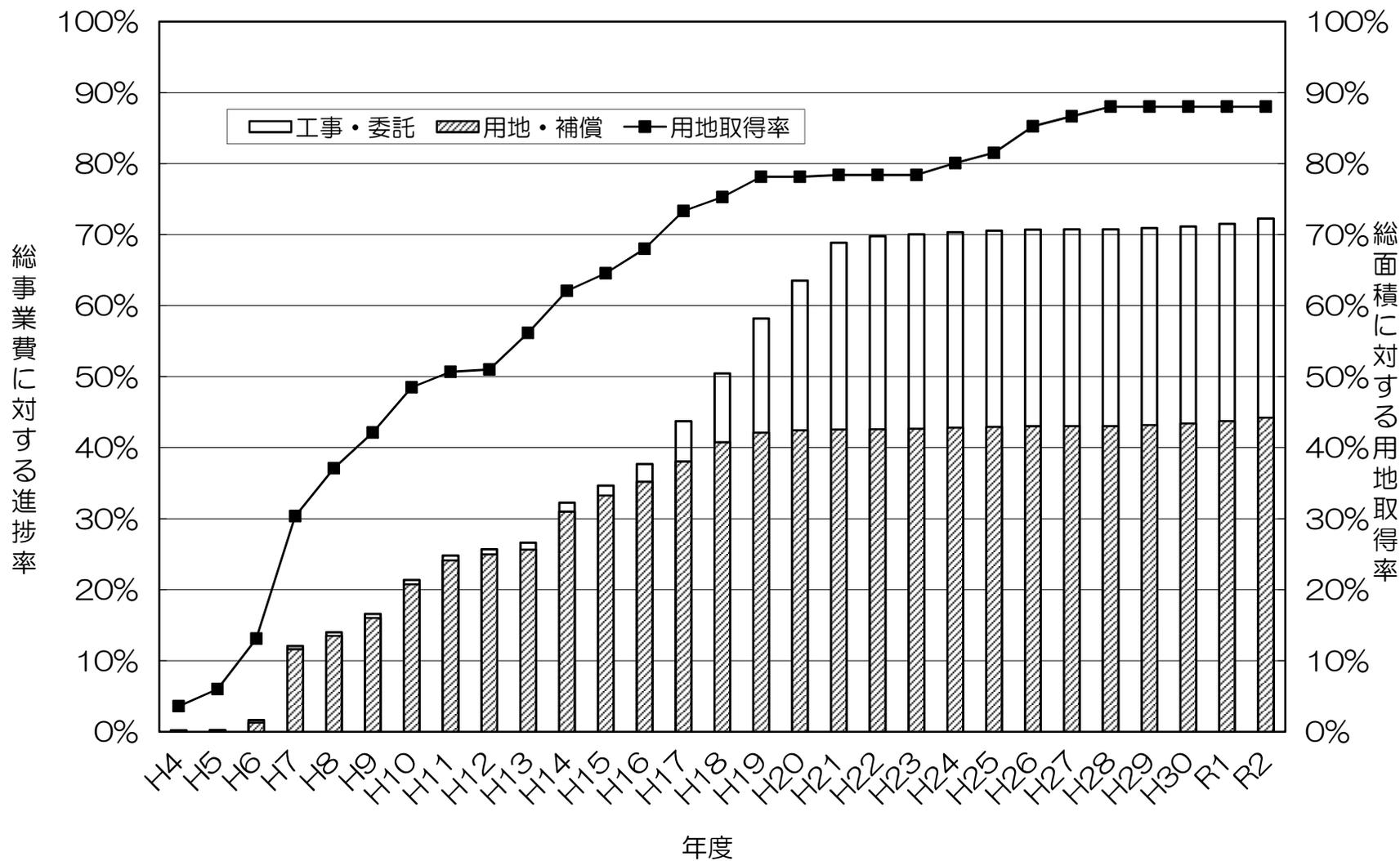
年度	単年度事業費			事業進捗率			用地取得		
	合計	用地・補償	工事・委託	合計※1	用地・補償※2	工事・委託※2	取得面積(m ²)	累計(m ²)	用地取得率※3
H4	39	0	39	0.2%	0.0%	0.2%	1,009	1,009	3.6%
H5	6	0	6	0.2%	0.0%	0.2%	676	1,685	6.0%
H6	288	258	30	1.7%	1.3%	0.4%	2,000	3,685	13.1%
H7	2,093	2,081	12	12.1%	11.6%	0.4%	4,843	8,528	30.4%
H8	387	375	12	14.0%	13.5%	0.5%	1,895	10,423	37.1%
H9	525	510	15	16.6%	16.0%	0.6%	1,414	11,837	42.1%
H10	960	950	10	21.4%	20.7%	0.6%	1,792	13,629	48.5%
H11	689	677	12	24.8%	24.1%	0.7%	612	14,241	50.7%
H12	185	173	12	25.7%	25.0%	0.7%	90	14,331	51.0%
H13	181	135	46	26.6%	25.6%	1.0%	1,444	15,775	56.1%
H14	1,135	1,074	61	32.3%	31.0%	1.3%	1,664	17,439	62.1%
H15	484	456	28	34.7%	33.3%	1.4%	696	18,135	64.5%
H16	607	393	214	37.7%	35.2%	2.5%	968	19,103	68.0%
H17	1,216	574	642	43.7%	38.1%	5.7%	1,505	20,608	73.3%
H18	1,354	543	811	50.4%	40.8%	9.7%	545	21,153	75.3%
H19	1,557	271	1,286	58.2%	42.1%	16.1%	804	21,957	78.1%
H20	1,069	67	1,002	63.5%	42.4%	21.1%	0	21,957	78.1%
H21	1,074	23	1,051	68.8%	42.6%	26.3%	73	22,030	78.4%
H22	184	9	175	69.8%	42.6%	27.2%	0	22,030	78.4%
H23	55	14	41	70.0%	42.7%	27.4%	0	22,030	78.4%
H24	63	29	34	70.3%	42.8%	27.5%	468	22,498	80.1%
H25	43	25	18	70.6%	42.9%	27.6%	407	22,905	81.5%
H26	26	17	9	70.7%	43.0%	27.7%	1,047	23,952	85.2%
H27	9	3	6	70.7%	43.0%	27.7%	393	24,345	86.6%
H28	2	0	2	70.7%	43.0%	27.7%	381	24,726	88.0%
H29	35	31	4	70.9%	43.2%	27.7%	0	24,726	88.0%
H30	46	42	4	71.1%	43.4%	27.7%	0	24,726	88.0%
R1	74	70	4	71.5%	43.7%	27.8%	0	24,726	88.0%
R2	153	93	60	72.3%	44.2%	28.1%	0	24,726	88.0%
合計	14,539	8,893	5,646				24,726		
	20,117						28,097		

※1 事業進捗率（合計）は全体事業費に占める各年度までの用地補償費と工事委託費の和

※2 事業進捗率（用地補償、工事委託）は全体事業費に占める各年度までの用地補償費もしくは工事委託費の割合

※3 用地取得率は事業全体の取得面積に占める各年度までの取得面積の割合

事業進捗状況 山下長津田線（鴨居地区）



前回再評価内容との比較 都市計画道路山下長津田線整備事業（鴨居地区）

	前回（H25）	今回（R3）	8年間の経過
事業を巡る社会経済情勢等の変化	西側区間が供用されたが、東側区間は、未供用となっている。鴨居駅前においては、菅田道路からの通過交通を東側区間に転換することにより、交通の円滑化と歩行者の安全性の向上が期待できます。	前回と同様	令和2年度より重点路線になったため、用地交渉、設計、工事を順次実施しています。
事業進捗率	70.6%	72.3%	+1.7%
用地取得率	81.5%	88.0%	+6.5%
供用等の状況	平成22年3月に西側地区が供用される	前回と同様	---
事業の進捗見込	東側区間も、西側区間と同様にトンネル構造を採用しています。本線に加えて、側道も含めた用地取得が必要ですので、関係する地権者の理解を得られるよう、継続した交渉が必要です。	用地交渉を順次再開しています。着手可能な場所から順次工事を実施していきます。	引き続き、早期に工事に着手できるよう、用地取得や設計、関係機関協議等を進めていく予定です。