

fl Ł

				*&
				'*
	<p style="text-align: right;">%\$</p> <p style="text-align: right;">%*</p> <p style="text-align: center;">fl Ł</p> <p style="text-align: center;">fl Ł</p> <p style="text-align: center;">%</p> <p style="text-align: center;">%</p> <p style="text-align: center;">&amp;\$</p> <p style="text-align: center;">&amp;ž' Sa      &amp;a</p> <p style="text-align: center;">) (Sa      %&amp;' a      *)ž*, *</p>			
		*&	*&	*&
		&+		%
		&ž())	&ž'')	(%ž+S(
		%ž+&	%(ž**,	&&ž-' +
		%ž+&+	%(ž**+	%ž+*+
		&&&& &&&		
		'*		
		%		

		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。		
	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㈱）の事業と連携しながら、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	令和4年3月に国道16号から国道1号下り線までが開通し、周辺に物流施設が新設されるなど一部整備効果が発揮されるとともに、国道1号上り線への接続を期待する声が上がっています。		
	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)	1,506億円	996億円
		総費用(C)	654億円	120億円
		費用便益比 (B/C)	2.3	8.3
		感度分析 [交通量 -10%]	1.7	5.3
	〔定性的効果〕 1. <u>市南部地域と湘南方面の連絡の強化</u> 環状3号線が国道1号に接続することにより、戸塚区・栄区・港南区など市南部地域と、藤沢・平塚など湘南方面の連絡を強化します。 2. <u>周辺の住宅地域の安全性の向上</u> 周辺の生活道路に入り込んでいた通過交通が環状3号線に転換することで、住宅地域の安全性が向上します。 3. <u>防災力の強化</u> 国道16号と国道1号がつながることで、大規模災害時における復旧作業、物資輸送などのための道路ネットワークが充実し、地域防災力の強化が図られます。 〔その他特記事項〕			
事業の 進捗状況	事業進捗率%	令和4年度末までの事業進捗率は63%、用地取得率は85%となっております。		
	63%			
	用地取得率%	令和4年3月に国道1号下り線に接続が完了し、東側1,590mが開通しています。残事業として、西側440mの用地取得と整備があります。		
	85%			
	供用等の状況	国道1号上り線へ接続することで、本市南部地域の交通機能が強化され、これまでの事業効果を最大限に発揮することができます。		

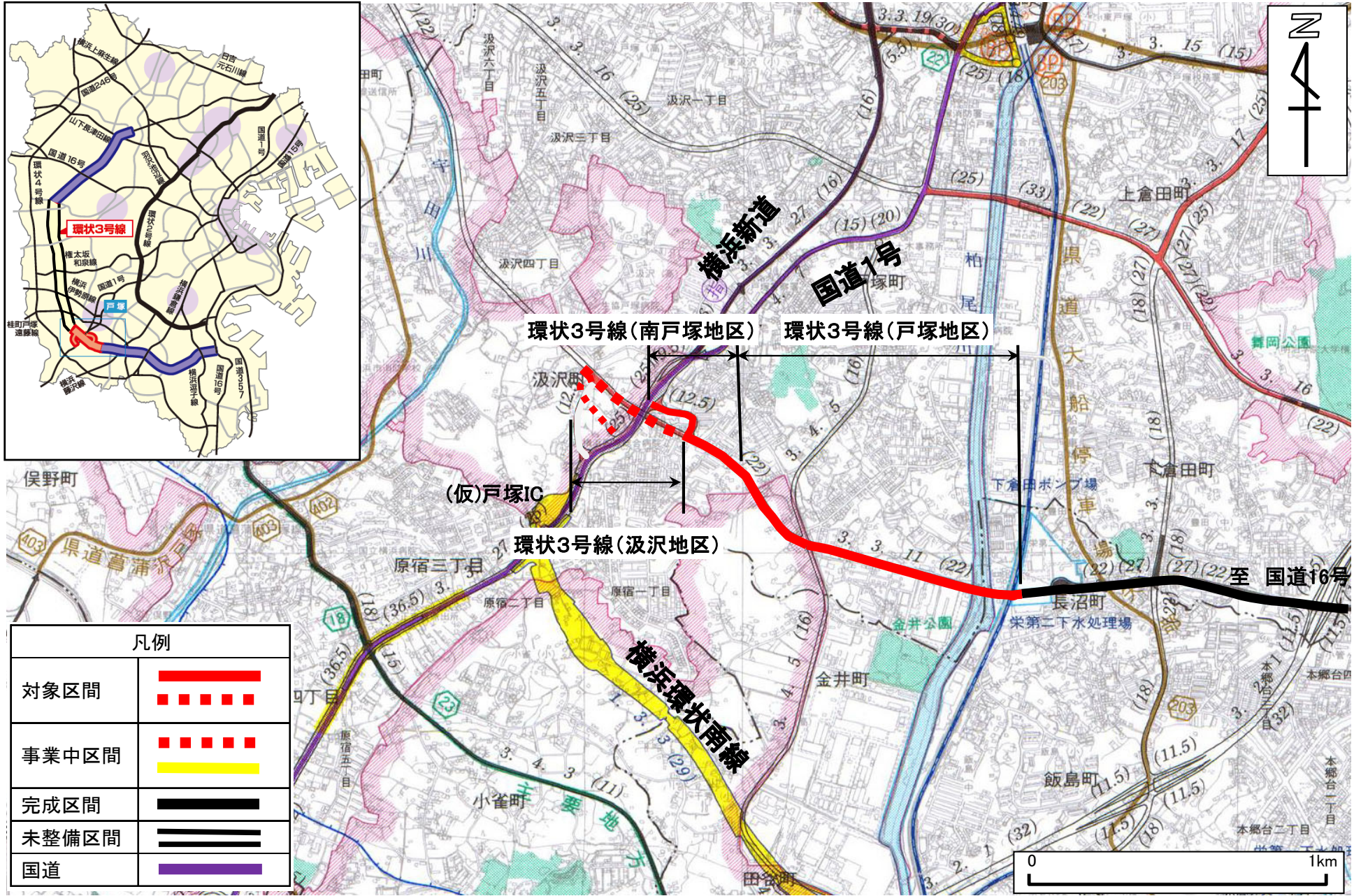
事業の課題 及び 進捗見込み	横浜環状南線の開通に合わせて事業を進捗させていきます。 国道1号との立体交差部のトンネル施工検討、用地取得と並行しながら施工可能な部分の工事を進めます。	
その他 (コスト削減項目等)	舗装、構造物の築造等については、設計の段階から可能な限り工事費の削減に努めるとともに、長寿命化の検討を行い、維持修繕が容易な構造とする等、維持管理費の削減に努めます。工事施工においても、建設発生土の工事間流用を行い、運搬費及び残土処分費のコスト削減を行うとともに、舗装、構造物の基礎等について再生材を使用する等、可能な限りコスト削減に努めます。	
その他	—	
添付資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・別紙1 路線位置図</li> <li>・別紙2 路線概要図</li> <li>・別紙3 計画イメージ図</li> <li>・別紙4 完成イメージ</li> <li>・別紙5 事業進捗状況</li> <li>・別紙6 事業費増額の内訳</li> <li>・別紙7 前回再評価内容との比較</li> </ul>	
対応方針 (案)		計画通り(上記計画を実施)※1
	継続	一部見直し(上記計画を変更)※2
		【見直し内容】
	中 止	

対応方針 (案) とした理由	<p>現在、環状3号線は本市臨海部から本事業箇所まで整備が完了しており、令和4年3月24日には本事業箇所のうち、国道1号下り線までの区間が開通しています。一方で、国道1号上り線への接続が完了していないため、道路ネットワークとしての整備効果が十分に発揮されていない状況です。</p> <p>引き続き、本事業を実施し、国道1号への接続を完了させることで、本市南部地域の交通機能が強化され、沿道地域の活性化や物流の円滑化が期待されます。また、これまで周辺の住宅地域に入り込んでいた通過交通が環状3号線に転換することで、住宅地域における安全性や住環境が向上します。さらに、横浜環状南線の(仮)戸塚ICにアクセスする路線として、ICアクセス性の向上が期待されることから、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>
-------------------	---

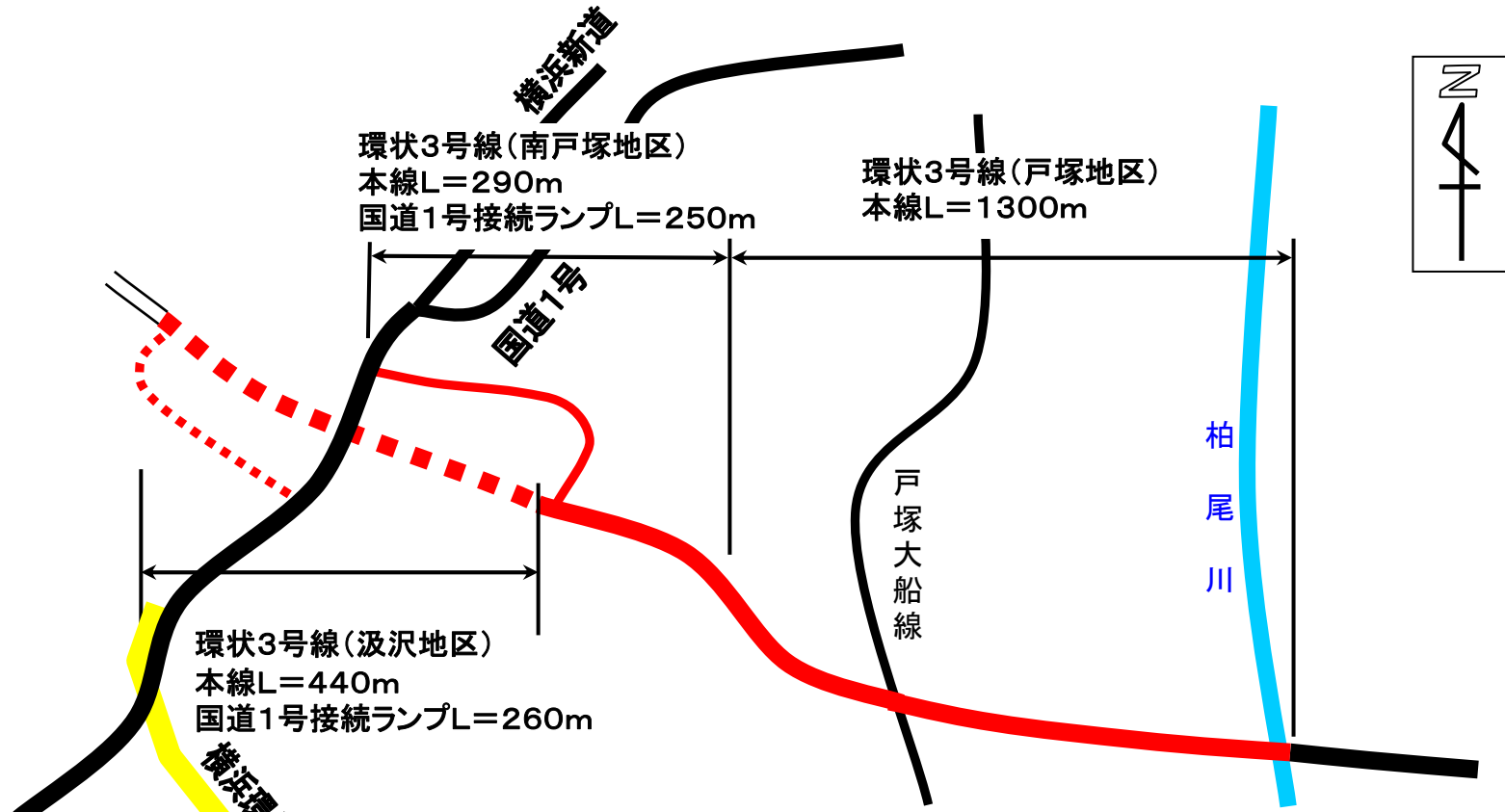
※1：既に見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。前の再評価で「継続(一部見直し)」の事業についても、その見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。

※2：今後、見直しを行うことが確定している事業は、こちらを選択し、見直し内容を記載してください。

# 都市計画道路環状3号線(南戸塚地区 外2)

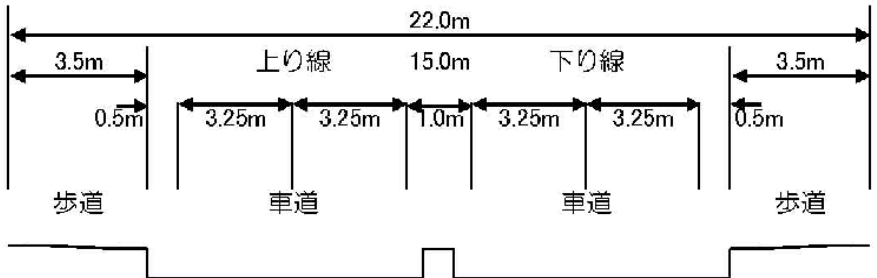


都市計画道路環状3号線(南戸塚地区 外2)



凡 例	
対象区間	
事業中区間	
完成(概成)区間	

標準部断面図



# 国道1号付近の計画・航空写真重ねイメージ



# 国道1号付近の完成イメージ



## 事業進捗状況

## 環状3号線（南戸塚地区 外2）

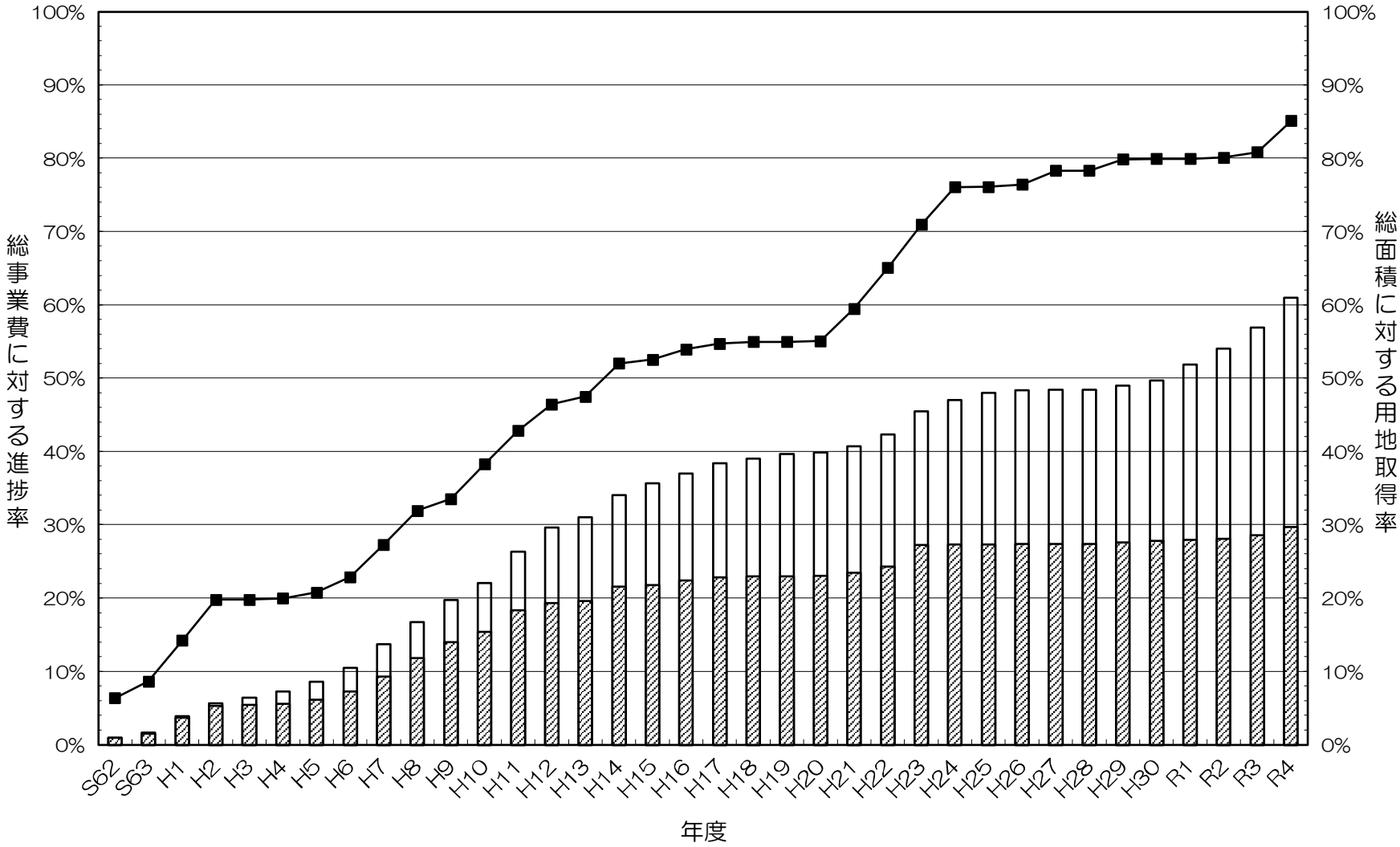
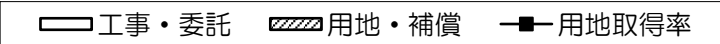
（単位：百万円）

年度	単年度事業費			累計事業費			事業進捗率			用地取得		
	合計	用地・補償	工事・委託	合計	用地・補償	工事・委託	合計	用地・補償	工事・委託	取得面積(m <sup>2</sup> )	累計(m <sup>2</sup> )	用地取得率
S62	390	380	10	390	380	10	0.9%	0.9%	0.0%	4,167	4,167	6.3%
S63	302	256	46	692	636	56	1.7%	1.5%	0.1%	1,499	5,666	8.6%
H1	915	880	35	1,607	1,516	91	3.9%	3.6%	0.2%	3,683	9,349	14.2%
H2	753	677	76	2,360	2,193	167	5.7%	5.3%	0.4%	3,658	13,007	19.8%
H3	307	56	251	2,667	2,249	418	6.4%	5.4%	1.0%	0	13,007	19.8%
H4	365	83	282	3,032	2,332	700	7.3%	5.6%	1.7%	126	13,133	20.0%
H5	530	218	312	3,562	2,550	1,012	8.5%	6.1%	2.4%	518	13,651	20.7%
H6	808	460	348	4,370	3,010	1,360	10.5%	7.2%	3.3%	1,381	15,032	22.8%
H7	1,342	866	476	5,712	3,876	1,836	13.7%	9.3%	4.4%	2,906	17,938	27.3%
H8	1,269	1,036	233	6,981	4,912	2,069	16.7%	11.8%	5.0%	3,054	20,992	37.5%
H9	1,241	906	335	8,222	5,818	2,404	19.7%	14.0%	5.8%	1,055	22,047	33.5%
H10	956	593	363	9,178	6,411	2,767	22.0%	15.4%	6.6%	3,113	25,160	38.2%
H11	1,796	1,216	580	10,974	7,627	3,347	26.3%	18.3%	8.0%	3,016	28,176	42.8%
H12	1,367	430	937	12,341	8,057	4,284	29.6%	19.3%	10.3%	2,367	30,543	46.4%
H13	586	114	472	12,927	8,171	4,756	31.0%	19.6%	11.4%	682	31,225	47.5%
H14	1,272	803	469	14,199	8,974	5,225	34.0%	21.5%	12.5%	2,980	34,205	52.0%
H15	656	112	544	14,855	9,086	5,769	35.6%	21.8%	13.8%	358	34,563	52.5%
H16	563	245	318	15,418	9,331	6,087	37.0%	22.4%	14.6%	927	35,490	53.9%
H17	597	173	424	16,015	9,504	6,511	38.4%	22.8%	15.6%	504	35,994	54.7%
H18	265	58	207	16,280	9,562	6,718	39.0%	22.9%	16.1%	144	36,138	54.9%
H19	244	2	242	16,524	9,564	6,960	39.6%	22.9%	16.7%	0	36,138	54.9%
H20	104	38	66	16,628	9,602	7,026	39.9%	23.0%	16.8%	85	36,223	55.1%
H21	326	181	145	16,954	9,783	7,171	40.7%	23.5%	17.2%	2,892	39,115	59.4%
H22	686	352	334	17,640	10,134	7,505	42.3%	24.3%	18.0%	3,672	42,787	65.0%
H23	1,317	1,213	104	18,957	11,348	7,609	45.5%	27.2%	18.2%	3,874	46,661	70.9%
H24	632	30	602	19,589	11,378	8,211	47.0%	27.3%	19.7%	3,378	50,039	76.0%
H25	414	1	413	20,003	11,379	8,624	48.0%	27.3%	20.7%	8	50,047	76.1%
H26	154	39	115	20,157	11,418	8,739	48.3%	27.4%	21.0%	223	50,270	76.4%
H27	27	0	27	20,184	11,418	8,766	48.4%	27.4%	21.0%	1,244	51,514	78.3%
H28	6	0	6	20,190	11,418	8,772	48.4%	27.4%	21.0%	0	51,514	78.3%
H29	222	94	128	20,412	11,512	8,900	48.9%	27.6%	21.3%	1,003	52,517	79.8%
H30	288	76	212	20,700	11,588	9,112	49.6%	27.8%	21.8%	66	52,583	79.9%
R1	917	52	865	21,617	11,640	9,977	51.8%	27.9%	23.9%	0	52,583	79.9%
R2	898	68	830	22,515	11,708	10,807	54.0%	28.1%	25.9%	112	52,695	80.1%
R3	1,221	216	1,005	23,736	11,924	11,812	56.9%	28.6%	28.3%	489	53,184	80.8%
R4	1,696	459	1,237	25,432	12,383	13,049	61.0%	29.7%	31.3%	2,825	56,009	85.1%
合計	25,432	12,383	13,049							56,009		



事業進捗状況

環状3号線（南戸塚地区 外2）



## 都) 環状3号線(南戸塚地区ほか2地区)の事業費増額の内訳について

項	目	事業費増額の主な理由	増額
①	取付道路の追加	環状3号線により分断された既存生活道路へのアクセス路の機能確保のための取付道路(連絡階段)築造に伴う増額。	約5億円
②	地盤改良等の追加	国道1号アンダーパス工事の施工計画にあわせた追加の地質調査による地盤改良等の見直しに伴う増額。	約34億円
③	構造の見直し	橋梁の耐震基準の改定により必要となった耐震対策に伴う増額。 詳細設計における追加の地質調査による擁壁等構造の見直しに伴う増額。	約50億円
④	建設資材・労務費等の高騰	建設資材の高騰や労務費の上昇、工事諸経費の上昇による増額。	約20億円
⑤	物件補償費等	建設資材及び労務費の高騰に伴う用地補償費用の増額。 物件補償の詳細な用地調査による補償内容の変更に伴う増額。	約15億円
		合計	約124億円

\* 社会情勢等の変化により、今後金額が増減する可能性があります。

前回再評価内容との比較 都市計画道路環状3号線（南戸塚地区 外2）

	前回（R2）	今回（R5）	3年間の経過
事業を巡る社会経済情勢等の変化	本路線を介し、国道16号と国道1号が接続されることで、本市臨海部との連絡強化により、災害時の広域的な避難路・緊急輸送路としての機能が期待されています。また、本路線は、横浜環状南線（圏央道）のICである（仮）戸塚ICにアクセスする路線であり、ICアクセス性の向上が期待されています。横浜環状南線（圏央道）の新たな開通年度が公表され、本路線整備の必要性がさらに高まっています。	令和4年3月に国道16号から国道1号下り線までが開通し、周辺に物流施設が新設されるなど一部整備効果が発揮されるとともに、国道1号上り線への接続を期待する声があがっています。 首都圏中央連絡自動車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の開通時期については、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。	都市計画道路環状3号線は、本市の幹線道路網の骨格となる「3環状10放射道路」の一つに位置付けられており、道路ネットワークの充実による交通利便性の向上、災害時の緊急輸送路の機能強化、周辺住宅地域の安全性向上が期待されており、整備の必要性が依然として高い状況です。
事業進捗率	52%（74%）	63%	+14%
用地取得率	80%（80%）	85%	+5%
供用等の状況	暫定開通区間約850m	南戸塚地区及び戸塚地区開通	南戸塚地区及び戸塚地区開通
B/C	2.0	2.3	+0.3
事業の進捗見込	用地取得の完了した国道1号下り線接続までの区間については、早期の部分供用を目指し工事を進めます。 また、国道1号立体交差部のトンネル施工に関する具体計画検討を行い、国道1号上り線に接続する支線部については、設計・測量等調査と並行して用地取得を進めます。	国道1号下り線接続に引き続き、残区間の早期完成を目指し事業を進めます。 国道1号立体交差部のトンネル工事の施工計画と平行して、国道1号上り線に接続する支線部の設計・測量および用地取得を進めています。	令和4年3月に戸塚地区の暫定開通区間としていた850mと残りの450m及び南戸塚地区の570mが開通し、国道16号から国道1号下り線までが接続しました。

※前回再評価から全体事業費が変更されているため、前回時点での事業進捗率が変化することから、参考として前回使用した進捗率を（ ）で示した。