

町田都市計画道路3・3・36
一般都道 辻原町田線（南町田）
（町田市南町田二丁目地内から
同市南町田四丁目地内）

<令和4年10月3日(月)>

<道路建設部>

目次

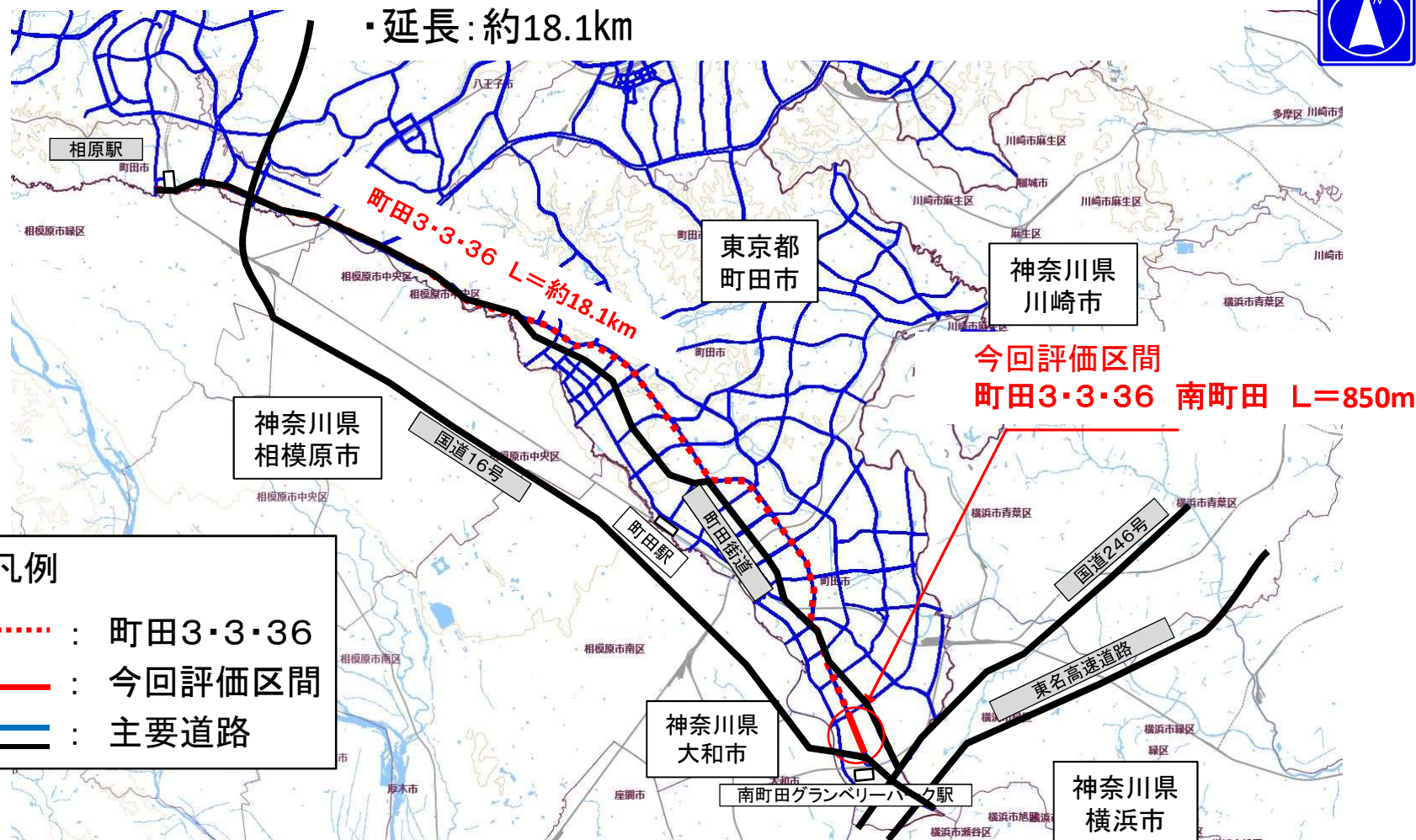
1. 事業概要	.....	1
2. 社会経済情勢等の変化	.....	6
3. 事業の投資効果	.....	8
4. 事業の進捗状況と見込み等	.....	11
5. コスト縮減等	.....	13
6. 対応方針(原案)	.....	14

1. 事業概要

位置図

町田都市計画道路 3・3・36号 相原鶴間線

- ・起点: 町田市相原町地内(JR横浜線相原駅付近)
- ・終点: 町田市南町田地内(国道16号の交差点)
- ・延長: 約18.1km



1. 事業概要

事業期間

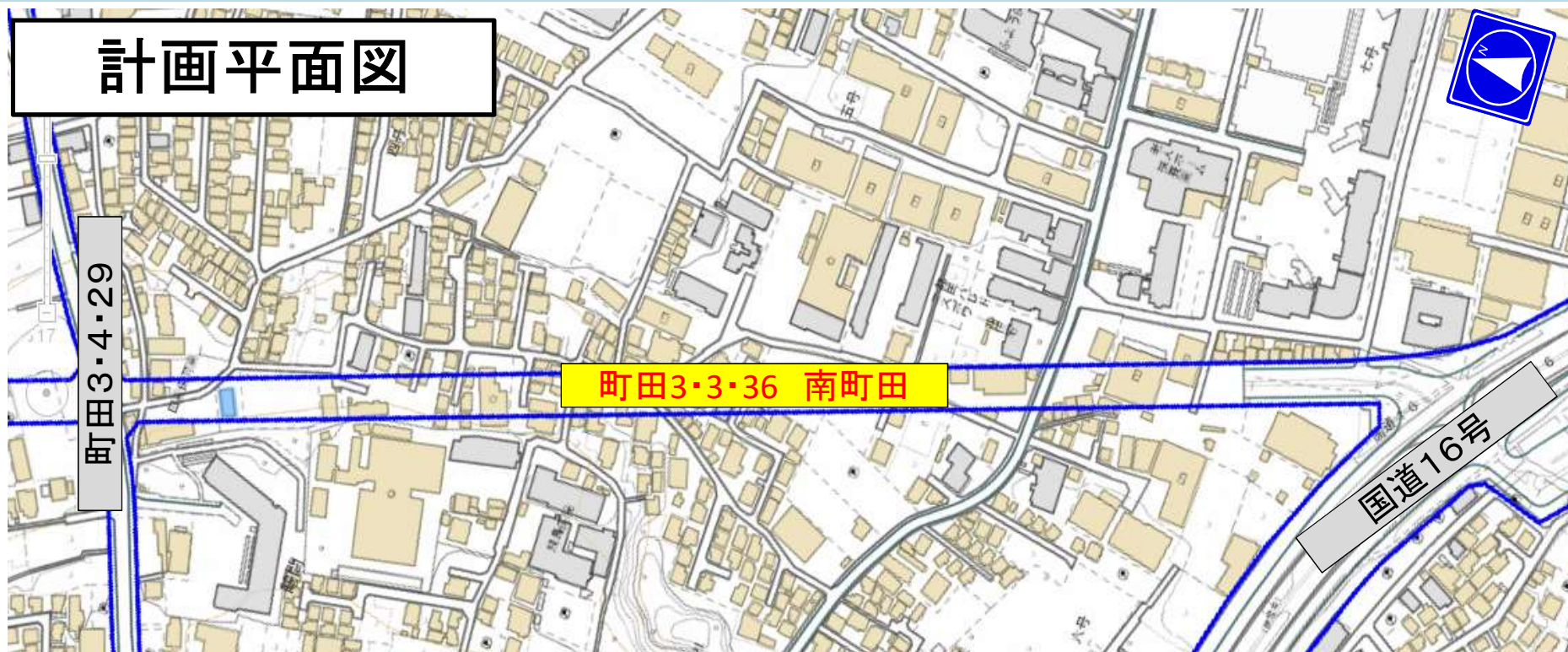
平成25年度～令和7年度

事業の概要

- 本事業区間(南町田)は、町田3・3・36号の最南端に位置する延長約850mであり、国道16号との接点となる重要な事業区間
- 本事業により、横浜方面や東名高速道路(横浜町田IC)へのアクセスが向上するとともに、周辺道路の交通分散が図られる。

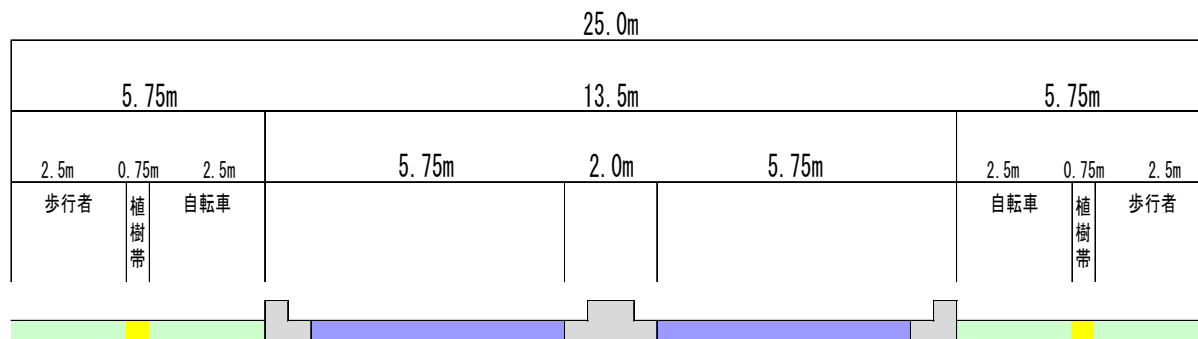
1. 事業概要

計画平面図



路線概要

◎延長 約 850m
◎幅員 25m



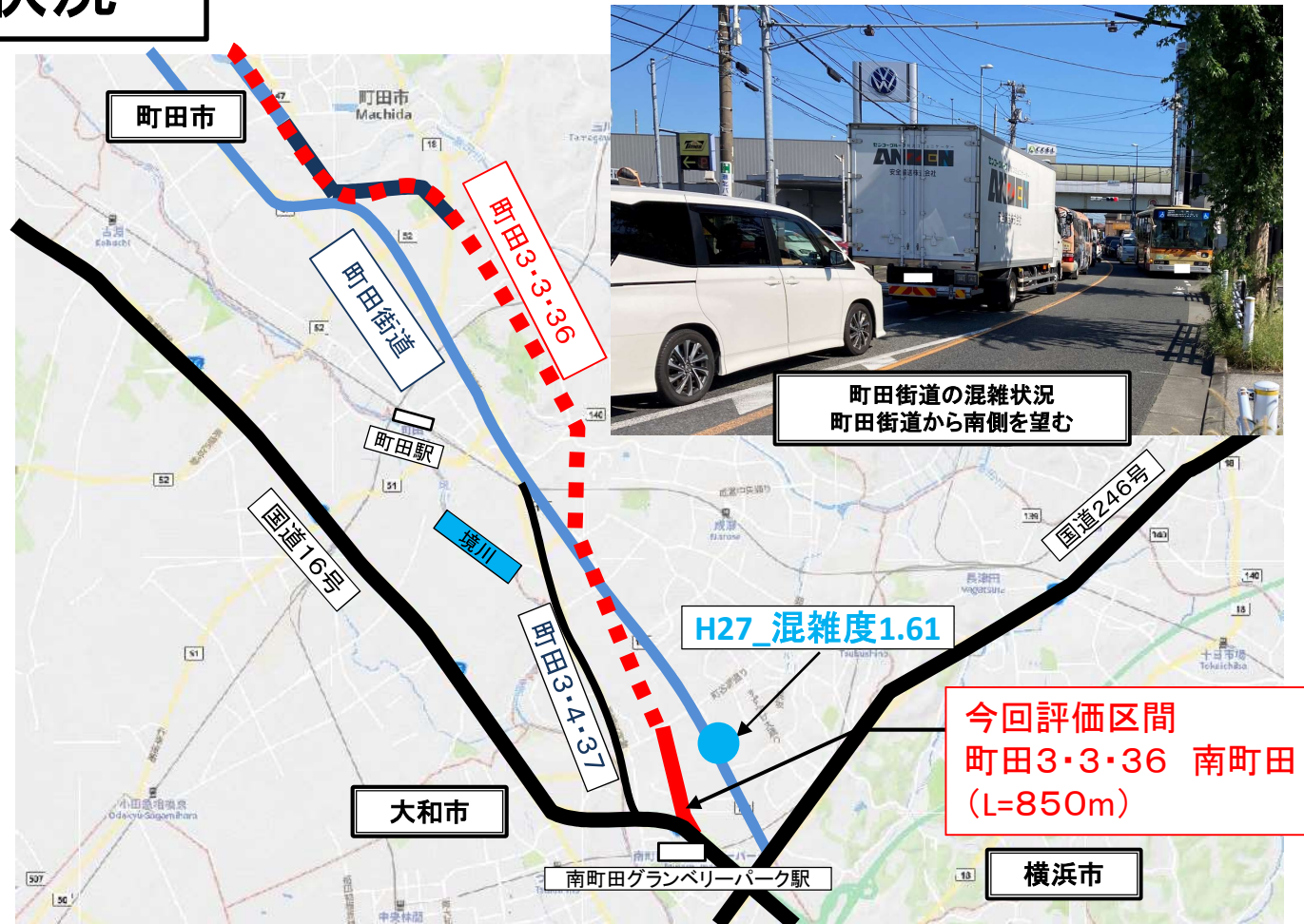
1. 事業概要

経緯

年度	計画等
昭和36年10月5日	都市計画決定
平成24年11月26日	事業概要及び用地測量説明会
平成26年2月3日	事業認可
平成26年4月14日	用地説明会

1. 事業概要

周辺状況



現状、町田街道に交通が集中し混雑している

2. 社会経済情勢等の変化

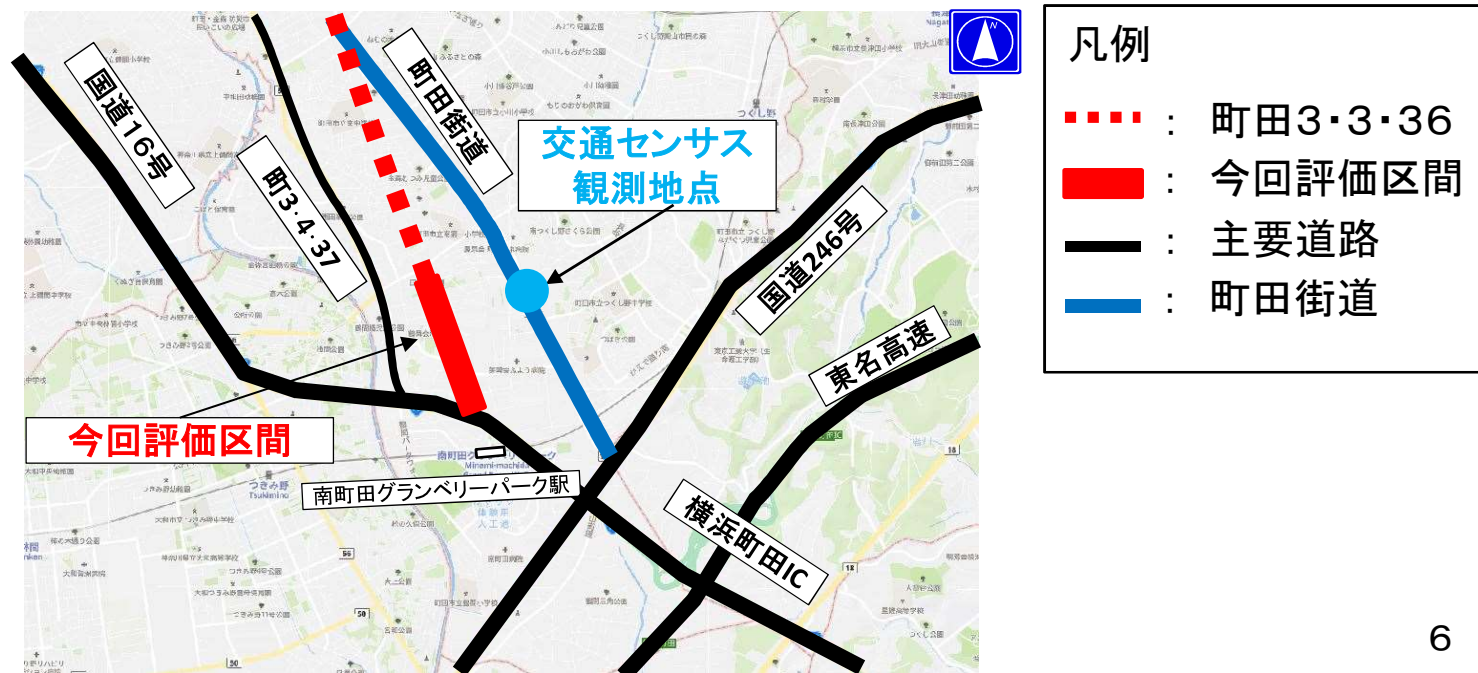
社会経済情勢の変化

本路線周辺の平成27年度の現況交通量は、平成22年度と比較して、横ばいとなっている。

現況自動車交通量【町田街道】(道路交通センサスによる)

平成22年度: 11, 568台/12h

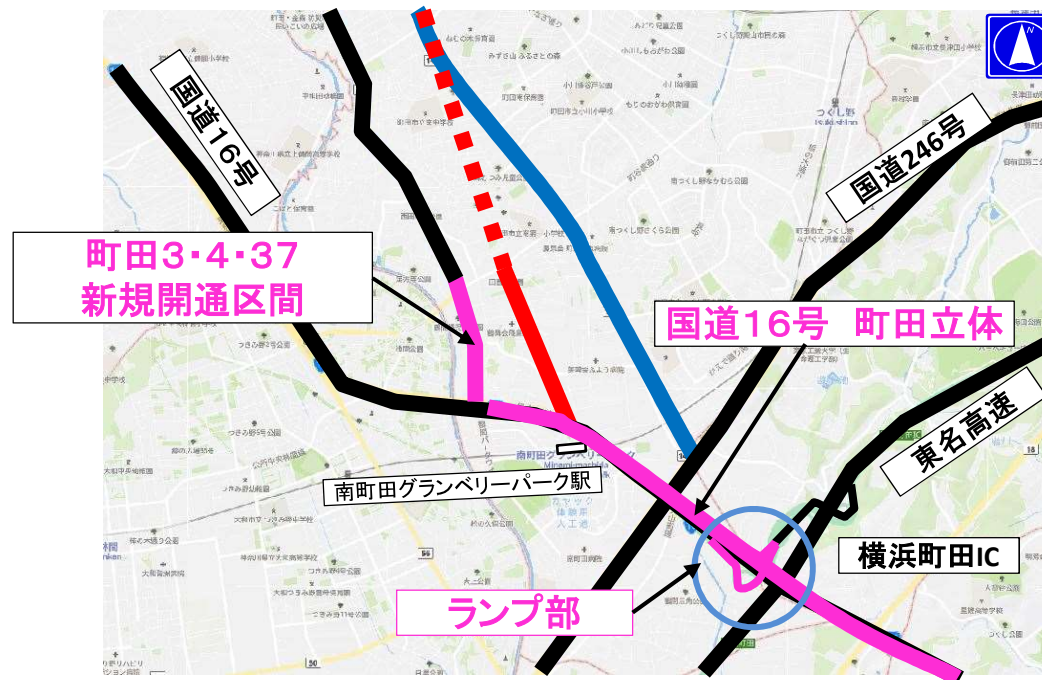
平成27年度: 11, 060台/12h



2. 社会経済情勢等の変化

事業を取り巻く状況の変化

- 本事業区間の南側、国道16号において、町田立体が平成28年4月に開通。町田立体本線から東名高速・横浜町田ICに接続するランプ部が平成31年に開通
- 町田3・4・37号の本事業区間と並行する範囲が平成28年12月に開通



凡例

- : 町田3・3・36
- : 今回評価区間
- : 主要道路
- : 町田街道
- : 新規開通道路

3. 事業の投資効果

定量的効果

【便益(B)の算定】

現在価値化総便益額	352.9億円
走行時間短縮便益	334.6億円
走行経費減少便益	16.6億円
交通事故減少便益	1.7億円

【費用(C)算定】

現在価値化総費用額	66.8億円
工事費	27.5億円
用地費	34.1億円
維持管理費	5.2億円

※費用便益分析マニュアル(国土交通省 平成30年2月)に基づき分析

【費用便益比(B/C)の算定】

$$B/C = 5.3$$

3. 事業の投資効果

定性的効果

	事項	該当
交通	交通渋滞の解消	◎
	物資流動円滑化への寄与	◎
	バスの定時性	○
	迂回交通の減少	○
景観	都市景観の向上	○
防災	緊急車両の走行	○
	延焼遮断	
	災害時の避難路の確保	
	消防活動困難地域の解消	

	事項	該当
くらし	土地利用の転換・高度化	
	交通不便地域の解消	
	商業・産業の活性化	
	公共施設へのアクセス向上	◎
安全	交通事故の減少	○
	バリアフリー化	
	自転車や歩行者のための空間確保	◎
	その他	

※該当欄の◎は次頁以降に概要あり

3. 事業の投資効果

<交通・くらし・安全>

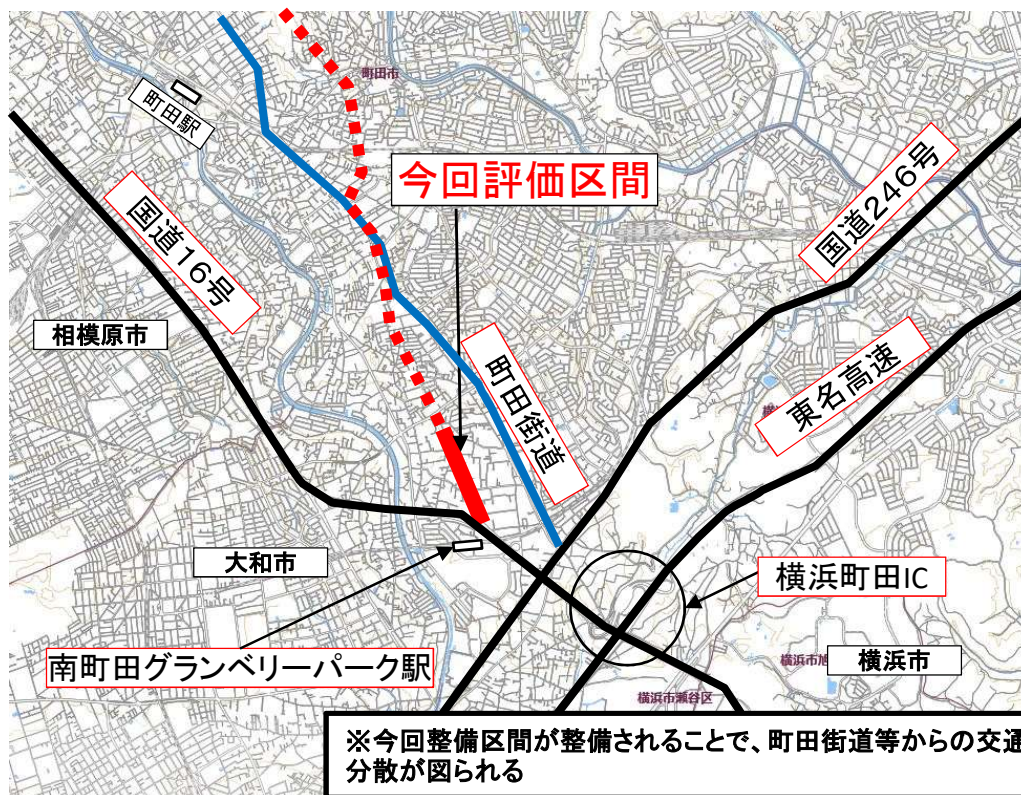
○ 交通について

横浜方面や東名横浜町田ICへのアクセス向上(周辺道路の交通分散)

○ くらし・安全について

南町田グランベリーパーク駅利用者のアクセス向上

(歩行者や自転車の通行空間確保)



凡例

- : 町田3・3・36
- : 今回評価区間
- : 主要道路
- : 町田街道

4. 事業の進捗状況と見込み等

事業費の執行状況

(R3年度末時点)

	用地費	工事費	合計
全体事業費	5,321百万円	1,290百万円	6,611百万円
執行済額	3,584百万円	69百万円	3,653百万円
執行率	67.4%	5.3%	55.3%

用地取得状況

取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)
16,875m ²	10,526m ²	62.4%

4. 事業の進捗状況と見込み等

一定期間を要した背景等

- 再建計画の策定等に課題があり、一部の権利者について合意を得るのに時間を要している。

残事業の取り組み及び進捗の見通し等

- 各権利者の再建計画等を確認し、計画的に折衝を行うことで、未取得案件の早期取得を目指していく。
- 工事実施に向けて設計を随時実施する。

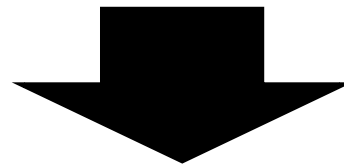
5. コスト縮減等

- 施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行っていく。
- 無電柱化にあたっては、東京都無電柱化計画（R3.6改定）を踏まえ、新材料等を積極的に活用し、コスト縮減に取り組む。



6. 対応方針(原案)

- 本事業により、横浜方面や、東名高速道路へのアクセスが向上し、広域的な道路ネットワークが形成されることはもとより、幹線道路の渋滞解消が図られ、生活道路への車両流入が減少するとともに、交通環境が改善され、周辺地域の安全性や防災性、利便性向上の効果が期待できる。
- 中止の場合は、整備効果を発揮できないだけでなく、これまでの投資に見合った効果も得られなくなる



継 続