

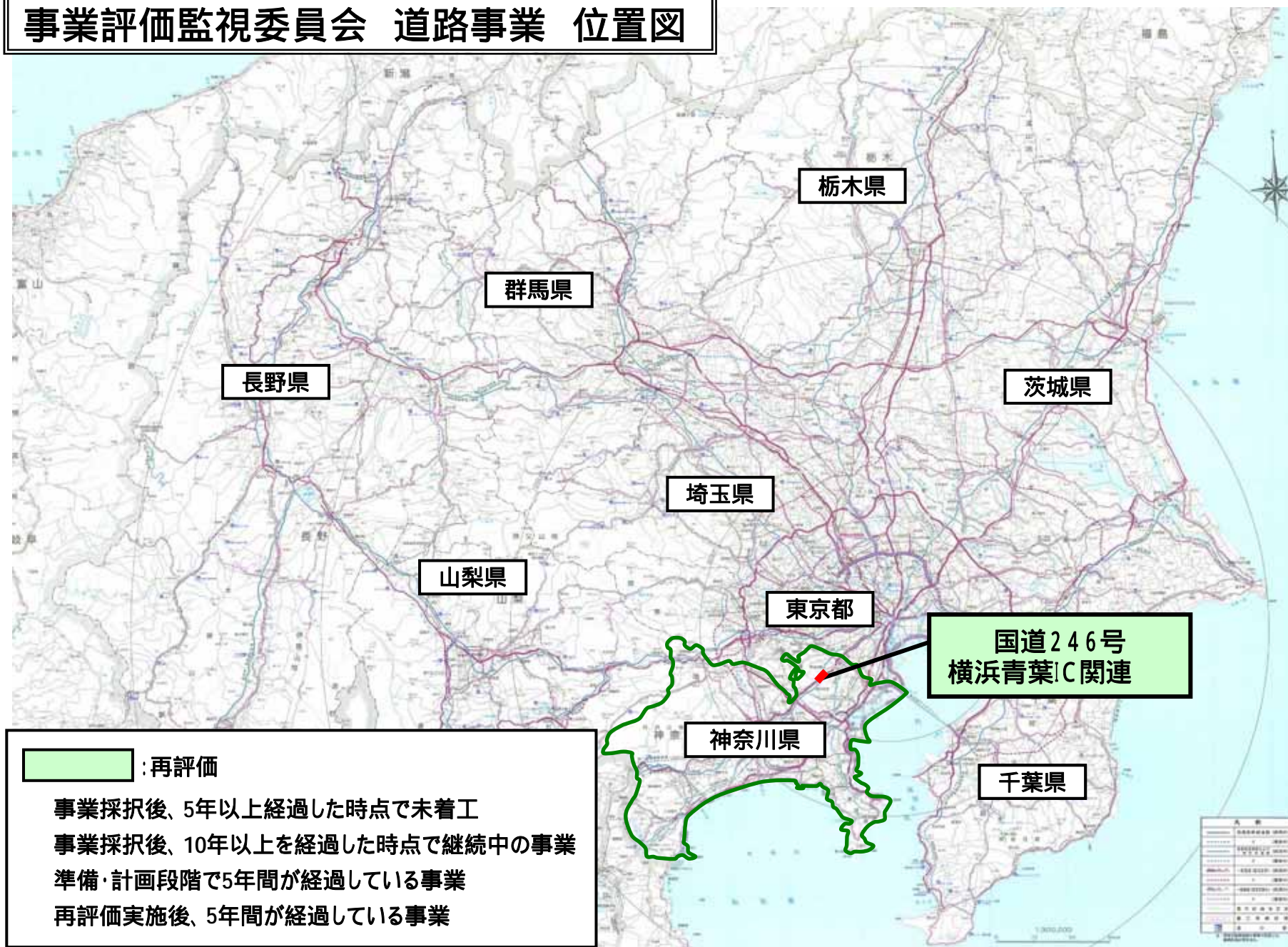
(再評価)

資料 1 - 1 6
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成20年度第4回)

国道246号 横浜青葉IC関連

平成21年3月18日
国土交通省 関東地方整備局

事業評価監視委員会 道路事業 位置図



1. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ・東名高速へのアクセス性の向上
- ・慢性的な交通渋滞の解消
- ・道路の環境改善

(2) 計画の概要

区 間 自) 神奈川県横浜市都筑区牛久保町
かながわ よこはま つつぎく つしくほちょう
かながわ よこはま あおばく ふじがおか
 至) 神奈川県横浜市青葉区藤が丘一丁目
 延長幅員 L=4.5km W=30.0m ~ 41.9m
 構造規格 第4種第1級 設計速度 V=60km/h
 車線数 4車線
 事業化 昭和50年度
 事業費 約550億円
 計画交通量 52,300 ~ 66,400台/日

事業周辺地域の開発状況

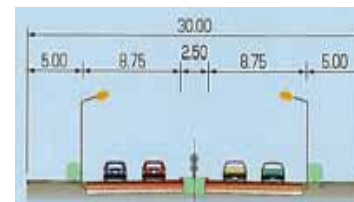


標準断面図

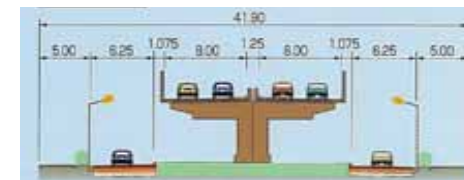


市ヶ尾立体
 平成9年度供用済み
 新石川立体
 平成17年度供用済み

一般部



橋梁部

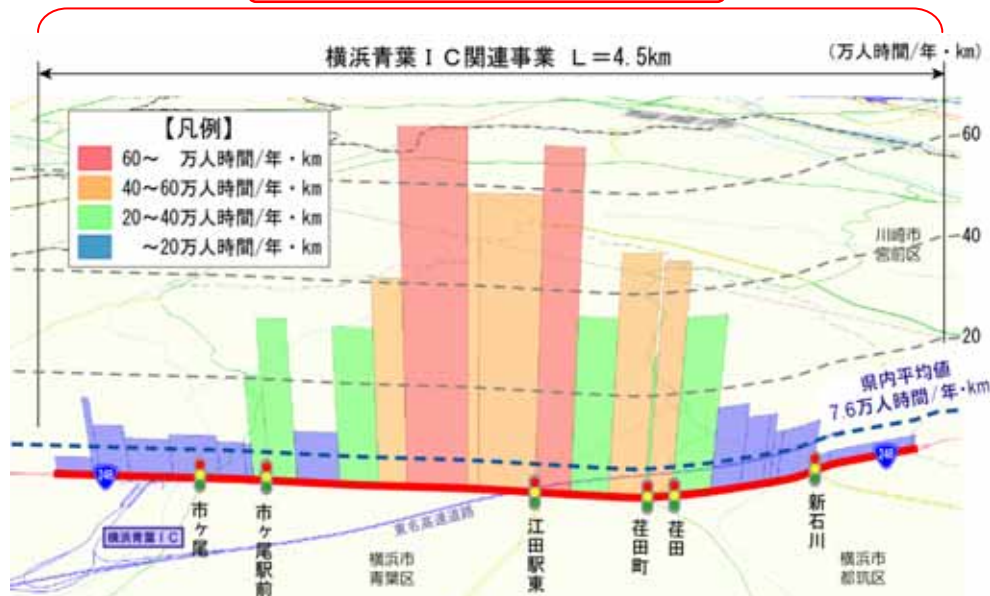


2. 事業の必要性に関する視点(渋滞)

- ・東名高速へのアクセス性の向上や慢性的な交通渋滞の解消のため、市ヶ尾交差点・新石川交差点の立体化など約2.6kmを供用。
- ・当該事業区間は港北ニュータウンの開発などにより交通量が増加し、江田駅東交差点や荏田町交差点などで慢性的な渋滞が発生。
- ・渋滞損失額は約36億/年である。

渋滞発生状況

渋滞損失額：約36億円/年



出典：H18プローブデータ

県内平均値：「平成18年度達成度報告書・平成19年度業績計画書」(国土交通省)
都道府県別の総損失時間

現地の状況



右折と直進の混在レーンによる右折待ち車両の存在
(荏田町交差点)

期待される効果

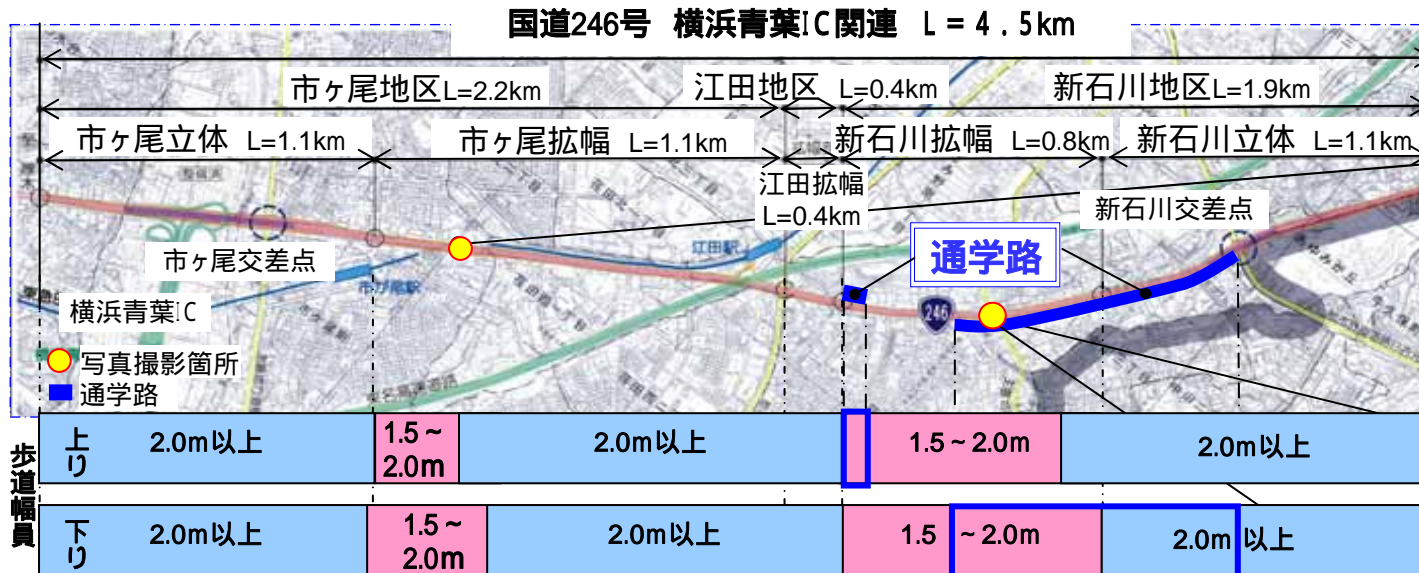
道路拡幅に伴う右折レーン設置により走行速度の向上

2. 事業の必要性に関する視点(安全)

- ・当該事業区間は、歩道幅員が1.5m程度しかなく、歩行者と車椅子または自転車とのすれ違いの困難な区間が存在。
- ・右折レーンのない荇田交差点や荇田町交差点では、追突や右折事故が全体の約5～8割発生。

歩道の設置状況と事故発生状況

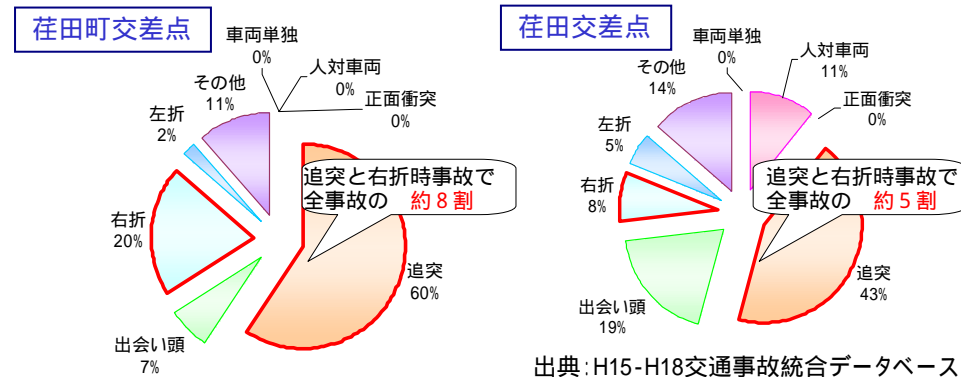
現地の状況



狭い歩行空間(市ヶ尾駅前交差点付近)



狭い歩行空間と車道を走行する自転車(荇田交差点)



期待される効果

右折レーン設置により
右折事故が約5割
追突事故が約2割の減少

出典: (財)交通事故分析センター
研究会資料より



追突事故の発生時の状況(荇田交差点)

2. 事業の必要性に関する視点(環境)

・当該事業区間には、騒音の夜間要請限度(70dB)を超えている区間が存在。

騒音発生状況 H18道路環境センサスより

現地の状況



沿道に近接する民家など (荏田町付近)

	騒音レベル	要請限度の達成状況
昼間	69dB	
夜間	67dB	

	騒音レベル	要請限度の達成状況
昼間	77dB	×
夜間	77dB	×

	騒音レベル	要請限度の達成状況
昼間	75dB	
夜間	77dB	×

	騒音レベル	要請限度の達成状況
昼間	71dB	
夜間	72dB	×

騒音の要請限度

昼間	75dB
夜間	70dB

期待される効果

道路拡幅による発生源からの距離減衰効果と低騒音舗装等により、夜間要請限度の達成に寄与

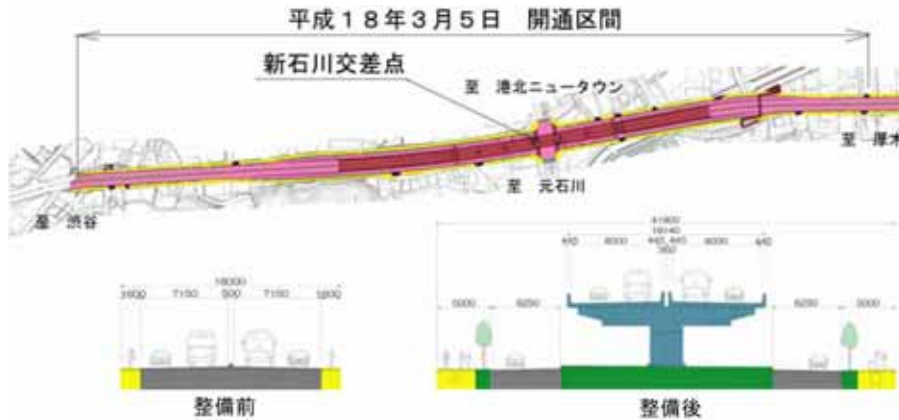


3. 整備効果事例 ~ 新石川交差点立体化の効果事例 ~

- ・新石川交差点は、神奈川県内の国道246号では渋滞「ワースト3」。
- ・当該交差点の渋滞解消等を目指した立体化事業。
- ・渋滞が解消したことによる経済効果は年間20億円。

事例の概要

交通の円滑化、交通安全を確保し、横浜市北部地域の交通対策に貢献するとともに、道路環境と住環境の改善を目的とした改築事業



現地の状況



整備前: 東京方面を望む
H17.2.23



整備後: 東京方面を望む
H18.3.7

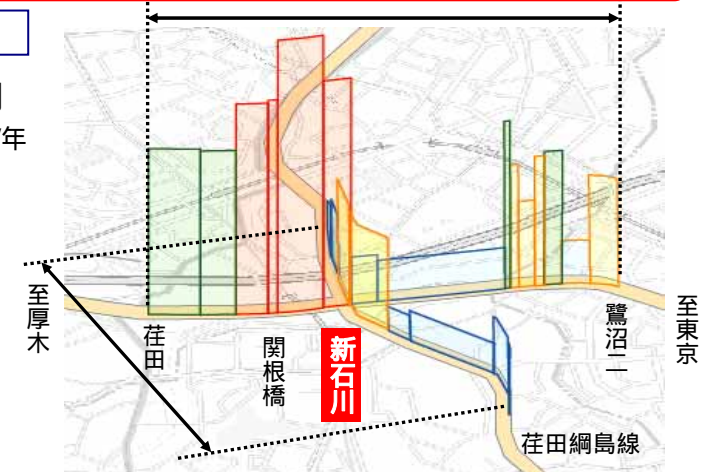
整備効果 ~ 渋滞緩和 ~

経済効果年間20億円
渋滞損失時間65万人時間/年の削減

整備前

渋滞損失時間
: 115万人時間/年

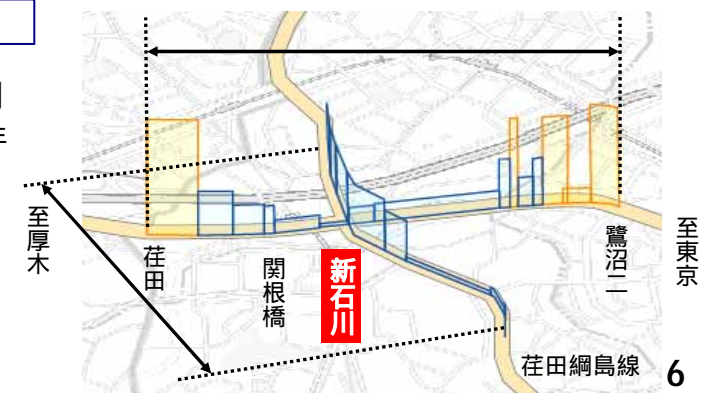
費用換算
: 35億円/年



整備後

渋滞損失時間
: 50万人時間/年

費用換算
: 15億円/年



4. 費用対効果

事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	1,012億円	93億円	40億円	1,145億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	727億円		8億円	735億円	
					1.6

残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	0.0億円	0.0億円	0.0億円	0.0億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	51億円		8億円	59億円	
					0.0

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

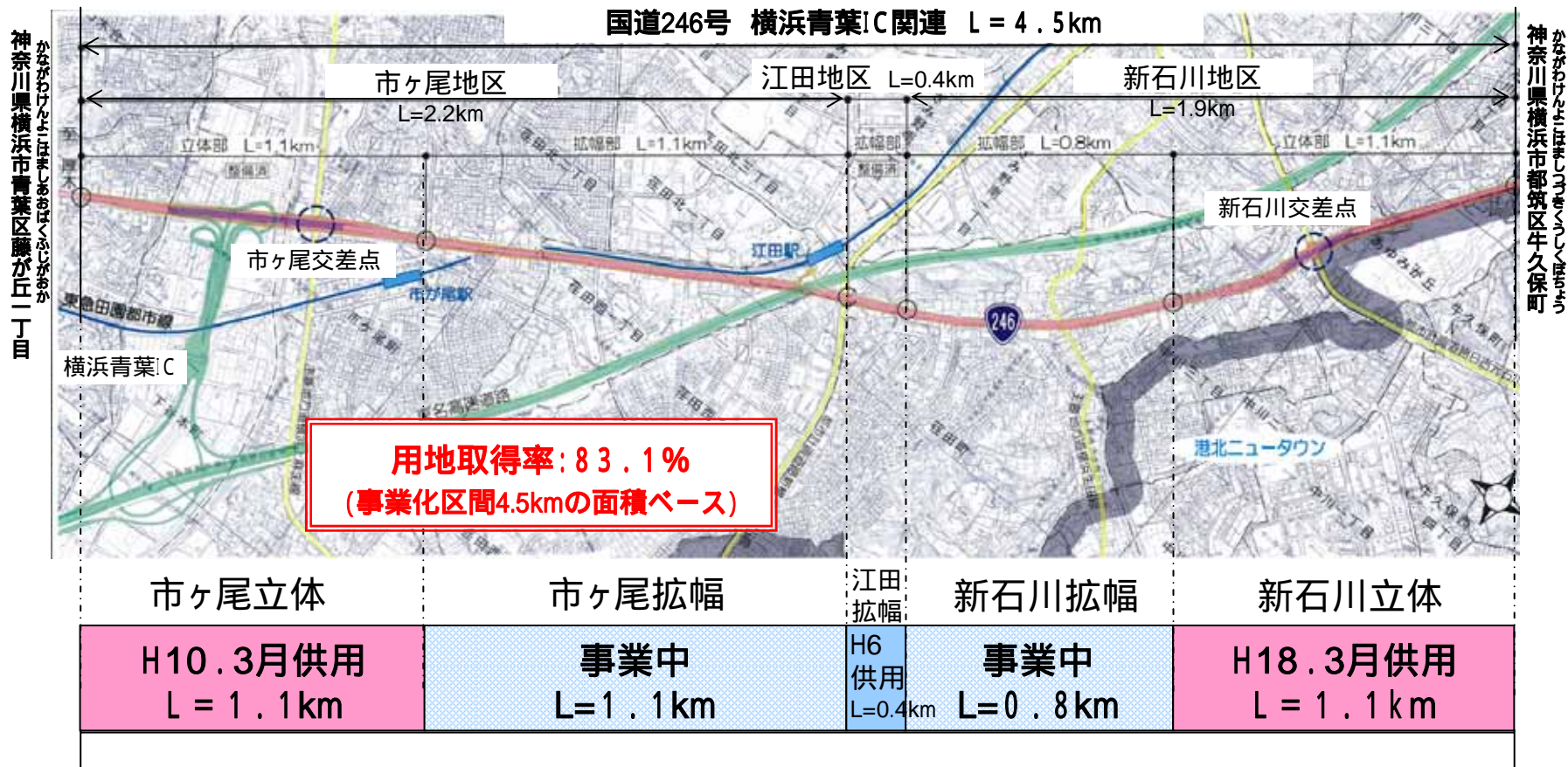
注3) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年：平成20年度

5. 事業進捗の見込みの視点

・国道246号横浜青葉IC関連の経緯

S39年度	都市計画決定	H6年度	江田地区拡幅供用
S50年度	事業化(市ヶ尾地区立体部)	H7年度	事業化(新石川地区)
S54年度	都市計画変更	H9年度	市ヶ尾立体、横浜青葉IC供用
	事業化(市ヶ尾地区拡幅部)	H17年度	新石川立体供用
S61年度	事業化(江田地区)	H19年度	江田駅東交差点右折レーン延伸



5 . 事業進捗の見込みの視点

未供用区間・暫定供用区間にかかる工程表

		市ヶ尾地区用地着手			市ヶ尾地区工事着手							横浜青葉IC工事着手	江田地区供用			横浜青葉IC供用	市ヶ尾立体供用	新石川地区工事着手						新石川立体供用		右折レーン延伸	江田駅東交差点			
年度		S53	～	S60	S61	S62	S63	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21～		
用地	新石川地区	立体部																												
		拡幅部																												
	江田地区	拡幅部																												
	市ヶ尾地区	立体部																												
		拡幅部																												
	進捗率(面積ベース)(%)		1		14	14	15	15	26	27	30	30	37	39	44	46	50	52	55	64	74	76	78	78	81	82	83	83		
工事	新石川地区	立体部																												
		拡幅部																												
	江田地区	拡幅部																												
	市ヶ尾地区	立体部																												
拡幅部																														

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・当該事業区間は、港北ニュータウンの開発などにより、交通量が増加し、荏田などの交差点では慢性的な渋滞が発生。
- ・当該事業区間は、歩行者と自転車等のすれ違い困難な歩道の狭い区間が存在。また、荏田などの右折レーンのない交差点では、追突事故や右折事故が発生。
- ・当該事業区間は、騒音の夜間要請限度を超えている区間が存在。
- ・費用対効果(B/C)は1.6である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は約83%(市ヶ尾地区拡幅部約88%、新石川地区拡幅部約18%)。
- ・用地取得及び工事を促進。
- ・今後は、歩道拡幅や右折レーン設置などの沿道環境及び交通安全対策を実施。

(3) 対応方針(原案)

事業継続

残区間については、現在の費用便益分析では便益が生じないが、事業全体を一体的に捉え、残事業の歩行者空間の整備等を継続することが適切である。