

(再評価)

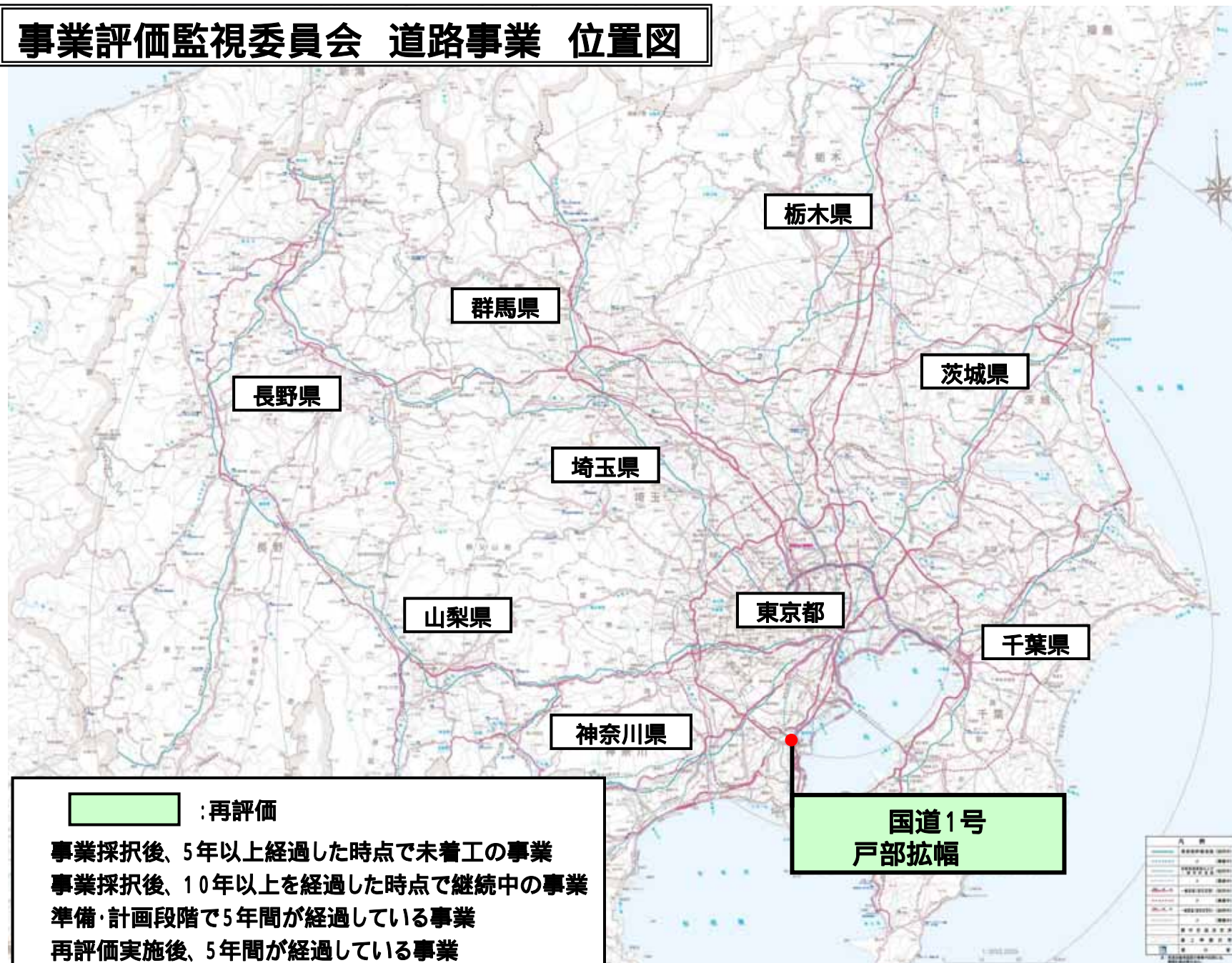
資料 1 - 8  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成20年度第4回)

# 国道1号 戸部拡幅

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

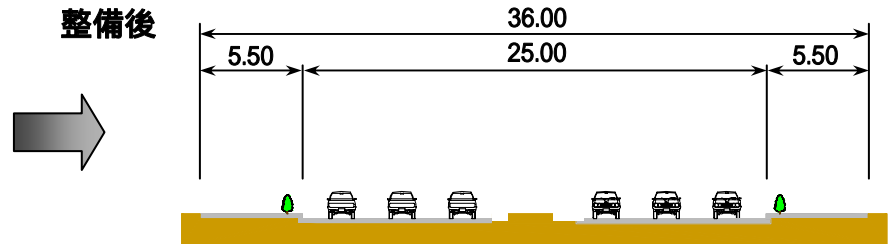
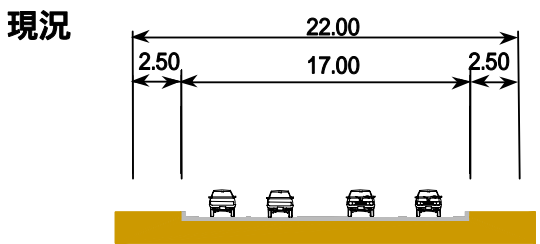
- 京浜急行線戸部駅～浜松町交差点間の交通の円滑化
- 安全で快適な歩行空間の確保
- 沿道環境の改善

## (2) 計画の概要

区間	よこはまし にしく とべほんちょう 自)横浜市西区戸部本町 よこはまし にしく はままつちょう 至)横浜市西区浜松町
計画延長	L = 700 m
幅員	W = 36.0 m
道路規格	第4種第1級
設計速度	60 km/h
車線数	6車線
事業化	昭和59年度
事業費	約210億円
計画交通量	57,500～59,700台/日



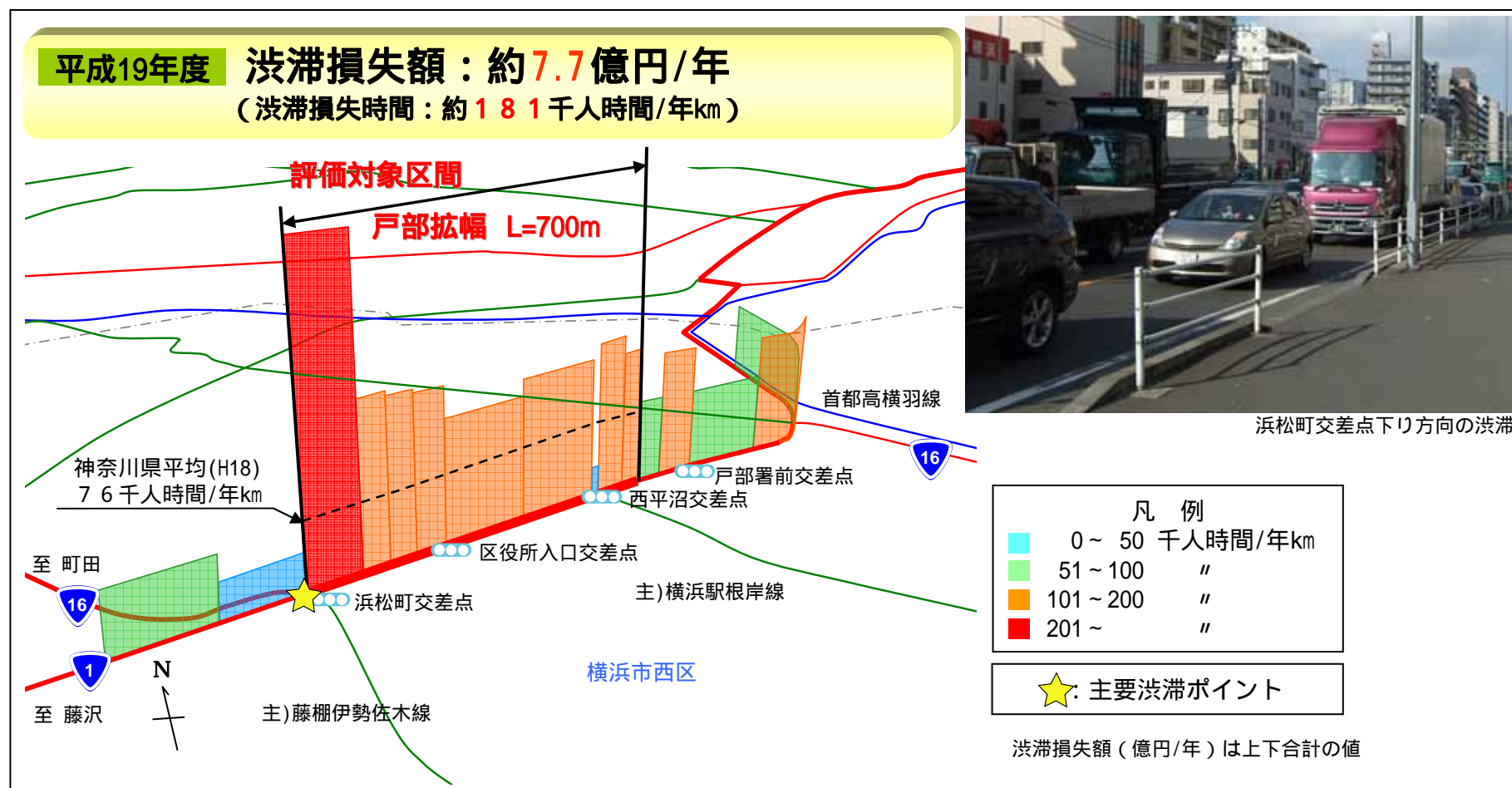
標準横断面図



# 2 - 1 . 事業の必要性に関する視点

## (1) 戸部拡幅区間の渋滞損失

- ・ 国道1号と国道16号が交差する浜松町交差点を起点に渋滞が発生
- ・ 渋滞損失額は年間7.7億円。



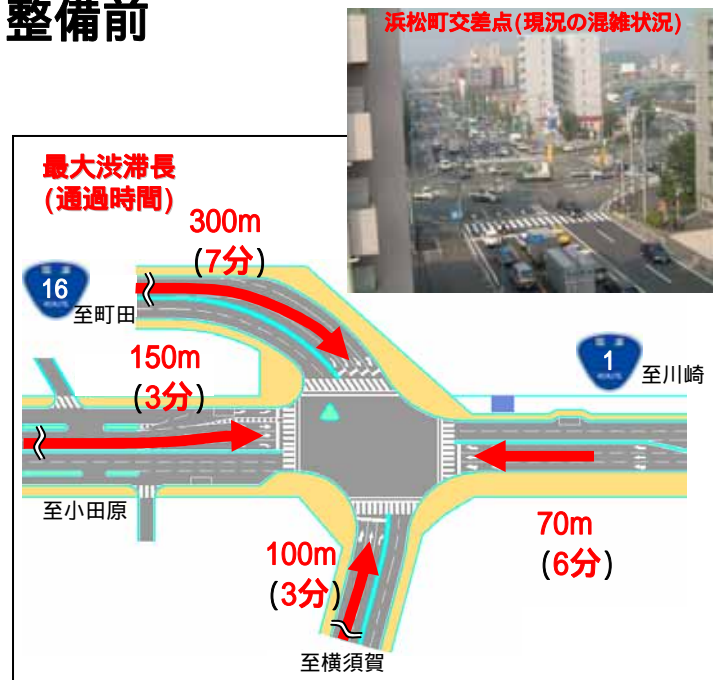


## 2 - 2 . 事業の必要性に関する視点

### (2) 交通の円滑化(浜松町交差点の渋滞解消)

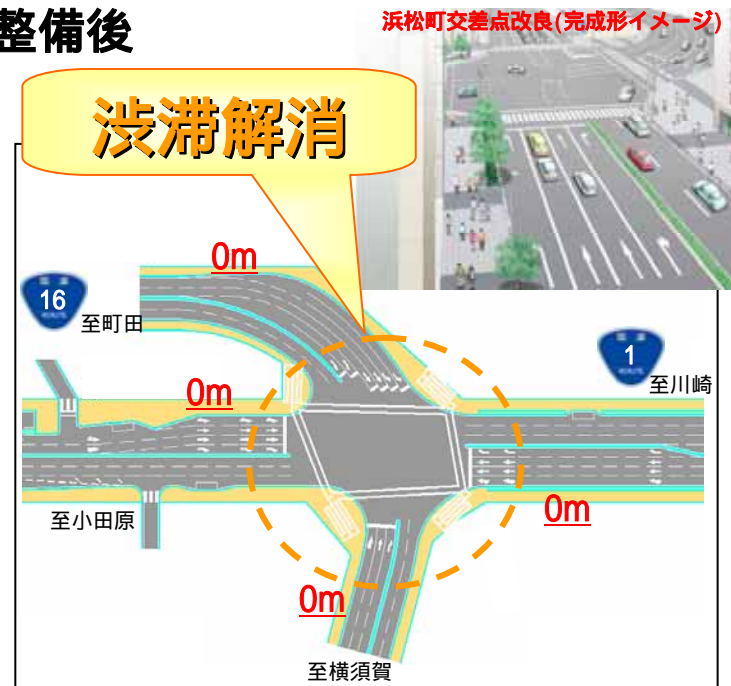
- ・現在、浜松町交差点を起点に渋滞が発生し、交差点の通過に時間を要している。
- ・本区間では、車線拡幅事業と合わせて、交差点の改良をすることにより、ボトルネックの解消を図る。

#### 整備前



整備前:平成20年9月調査結果

#### 整備後



## 2 - 3 . 事業の必要性に関する視点

### (3) 安全で快適な歩行空間の確保

・京浜急行線戸部駅を中心として、公共施設や商業施設が建ち並ぶ既成市街地であり、狭隘な歩道が連続している区間のため、歩行者と自転車が輻輳している。

#### 京浜急行戸部駅周辺の状況



#### 西平沼交差点付近の歩行者自転車交通量

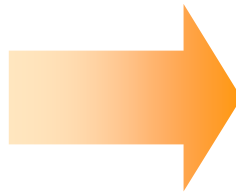
	歩行者 交通量	自転車 交通量
(上り線)	1,476人/12h	508台/12h
(下り線)	3,716人/12h	772台/12h
合計	5,192人/12h	1,280台/12h

平成19年10月23日(火)調査

#### 整備前



当事業区間にある京浜急行線戸部駅を利用する人等で輻輳している



#### 整備イメージ

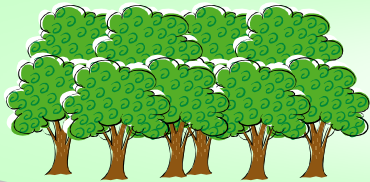


歩道の幅員を2.5mから5.5m(環境緑地帯含む)に広げることにより、歩行者の安全性・快適性が向上

## 2 - 4 . 事業の必要性に関する視点

### (4) 沿道環境の改善

・当該区間の整備により交通の円滑化が図られると、CO<sub>2</sub>などの大気汚染物質の排出量が削減され、沿道環境の改善に大きく寄与する。



地球環境への影響改善 (CO<sub>2</sub>の年間削減量)

CO<sub>2</sub>を年間 約 3,209 t- CO<sub>2</sub>/年 削減

日比谷公園の面積の約 19 倍に相当  
(森林面積約 303 haの二酸化炭素吸収量に相当)

(CO<sub>2</sub>の吸収量は森林1ha当たり10.6t/年に相当)  
出典：土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイドンス (優良手法指針)  
日比谷公園の面積は16haとして換算



沿道環境の影響改善 (NO<sub>x</sub>の年間削減量)

NO<sub>x</sub>を年間 約 0.4 t/年 削減

東京都を走行する大型車に換算すると  
約 1200 台に相当

大型車 1台が東京都における平均距離を走行した場合のNO<sub>x</sub>排出量  
大型車速度を40km/h、平均走行距離を70kmとして換算  
大型車 1台の1km当り (40km/h) のNO<sub>x</sub>排出量は4.40gとした。  
出典：H17年度道路政策評価通達集



沿道環境の影響改善 (SPMの年間削減量)

SPMを年間 約 0.018 t/年 削減

500mlペットボトル  
約 180 本分に相当

ペットボトル 1本 (500ml) のSPMは100gとして換算

# 3. 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)
	458億円	53億円	15億円	527億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	335億円		2億円	337億円	
					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)
	458億円	53億円	15億円	527億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	6億円		2億円	8億円	
					63.9

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



# 4 - 1 . 事業進捗の見込みの視点

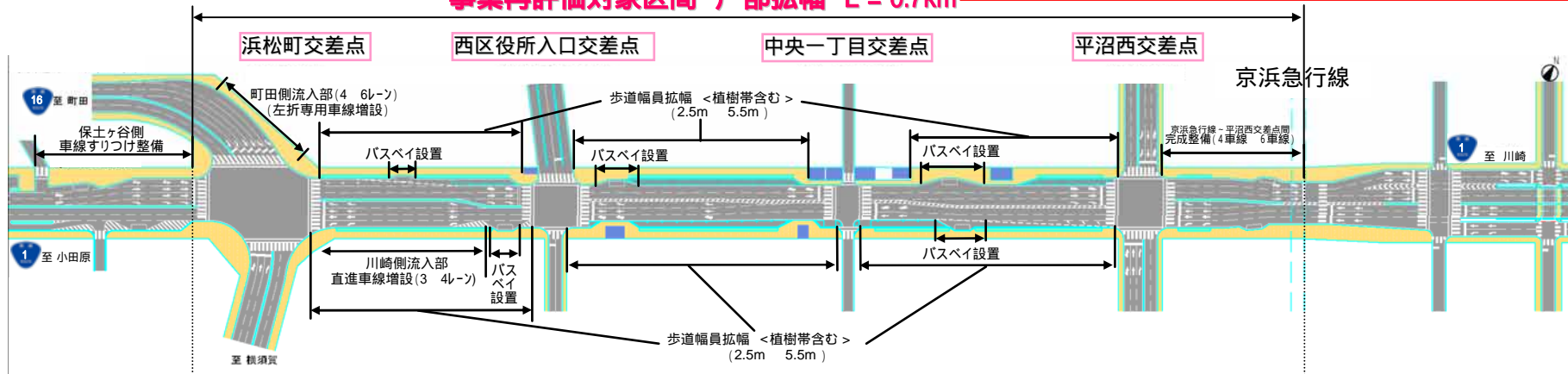
## ・戸部拡幅の経緯

- 昭和27年度 都市計画変更 ( W = 22m 36m )
- 昭和59年度 事業化
- 昭和62年度 用地買収着手
- 平成19年度 拡幅工事着手
- 平成21年度 暫定供用 ( 京浜急行線 ~ 平沼西交差点 6車線化、  
浜松町交差点改良 他 )

用地取得率 : 91%  
( 事業化区間0.7kmでの面積ベース )

【暫定整備】 (4/6、6/6車線)

事業再評価対象区間 戸部拡幅 L = 0.7km



現況	暫定整備	戸部拡幅 700m (再評価対象区間)
上り線	歩道 W=2.5m - 5.5m	[Diagram showing lane expansion and bus stop locations]
	歩道 W=2.5m	
車道 2車線	車道 3車線	[Diagram showing lane expansion and bus stop locations]
	車道 2車線	
下り線	歩道 W=2.5m	[Diagram showing lane expansion and bus stop locations]
	歩道 W=2.5m - 5.5m	

凡 例

車道	供用中 (4車線)
	工事中 (6車線予定)
	工事中 (4/6車線予定)
歩道	供用中 (W=2.5m)
	工事中 (W=2.5m, 5.5m)
	未買収地

# 4 - 2 . 事業進捗の見込みの視点

	用地買収着手																			拡張工事着手	暫定供用(予定)			
年度	S62	S63	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22~
用地																	88%	90%	91%	91%	91%			
工事																								
													← 幹線共同溝 →						← 電線共同溝 →		← 拡張工事 →			

## 5. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- 当該区間から川崎側は6車線整備済み。当該区間が4車線のため、下り線は浜松町交差点を起点に交通渋滞が発生。
- 当該区間は公共施設や商業施設が建ち並ぶ既成市街地で、狭隘な歩道を通行する歩行者と自転車が輻輳。
- 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91%であり、平成19年度より暫定整備の工事に着手。
- 平成21年度までに、当該区間の一部6車線化、浜松町交差点の改良などを行い、暫定整備が完了する予定。
- 暫定整備完了後は、交通状況に応じて、必要な措置を講じて行く。

### (3) 対応方針(原案)

#### 事業継続

用地・工事の進捗が進んでおり、早期の効果発現を図ることが適切である。