

(再評価)

資料3-10-①

平成29年度第2回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一般国道246号 都筑青葉地区環境整備

平成29年10月20日

国土交通省 関東地方整備局

目次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況	.....	5
3. 事業の評価	.....	7
4. 事業の見込み等	.....	10
5. 関連自治体等の意見	.....	11
6. 今後の対応方針(原案)	.....	12

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要

当該区間は、東急田園都市線、東名高速と並行しており、横浜市街地を通過。

目的

- ・慢性的な交通渋滞の緩和
- ・東名高速へのアクセス性の向上
- ・沿道環境の改善

計画概要

区間 : 自)神奈川県横浜市都筑区牛久保町
至)神奈川県横浜市青葉区藤が丘一丁目

計画延長・幅員 : 4.5km・30.0~41.9m

車線数 : 4車線

計画交通量 : 37,300~62,200台/日

事業化 : 昭和50年度

事業費 : 約550億円

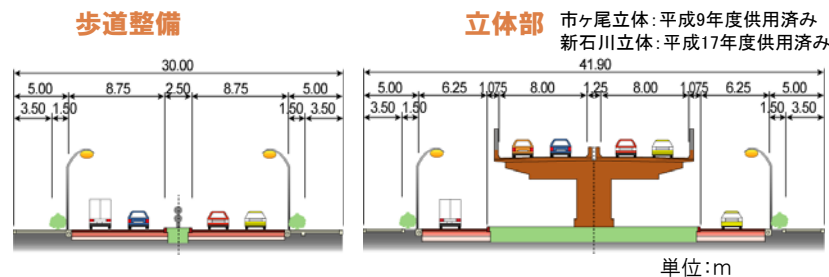
位置図



平面図



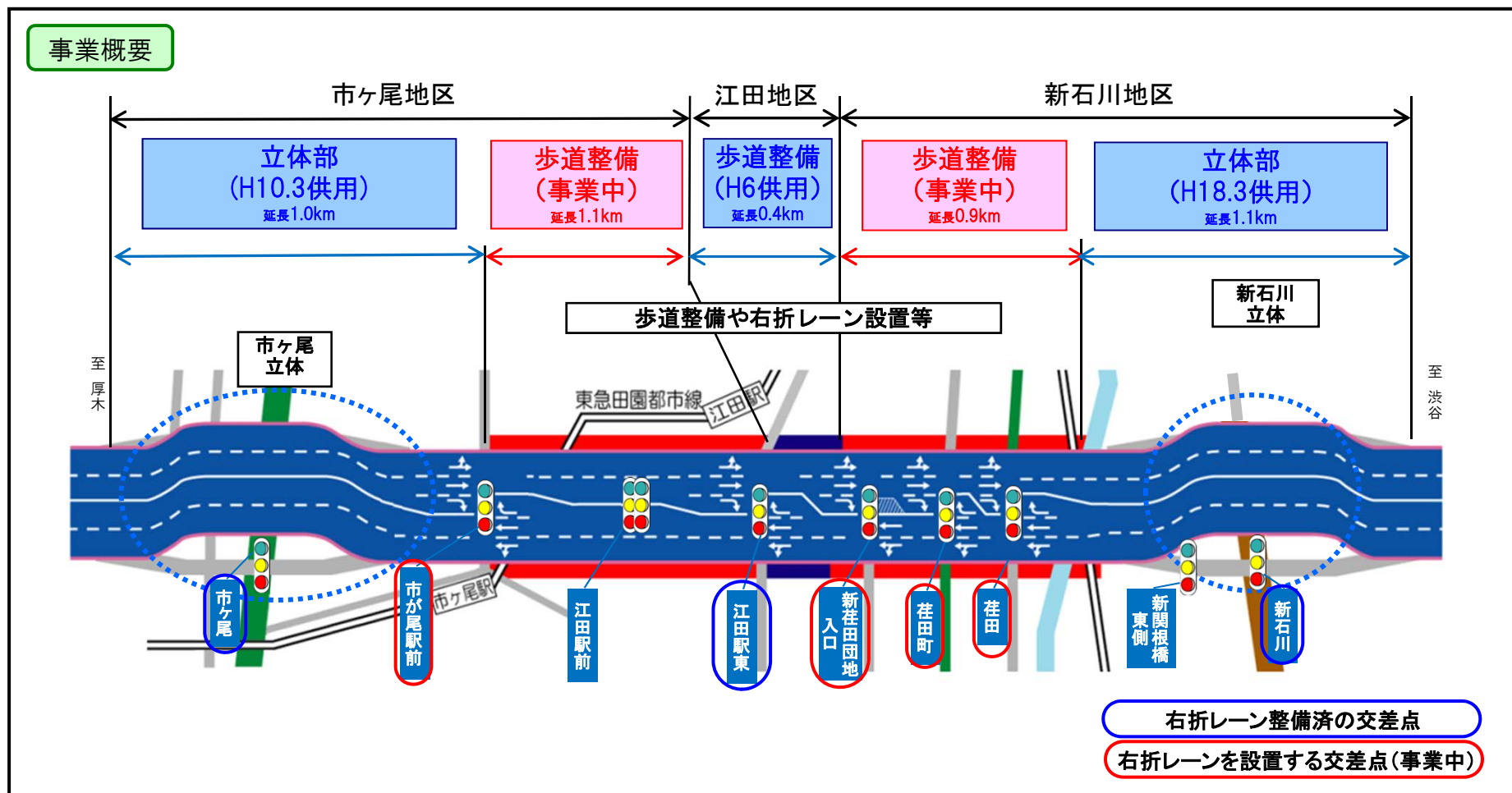
標準横断面図



1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要

- ・当該区間の慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、東名高速へのアクセス性を向上。
- ・これまでに交通渋滞が著しい市ヶ尾・新石川交差点を立体化(完了)。
- ・歩道整備や右折レーン等設置により、安全性・快適性を向上。

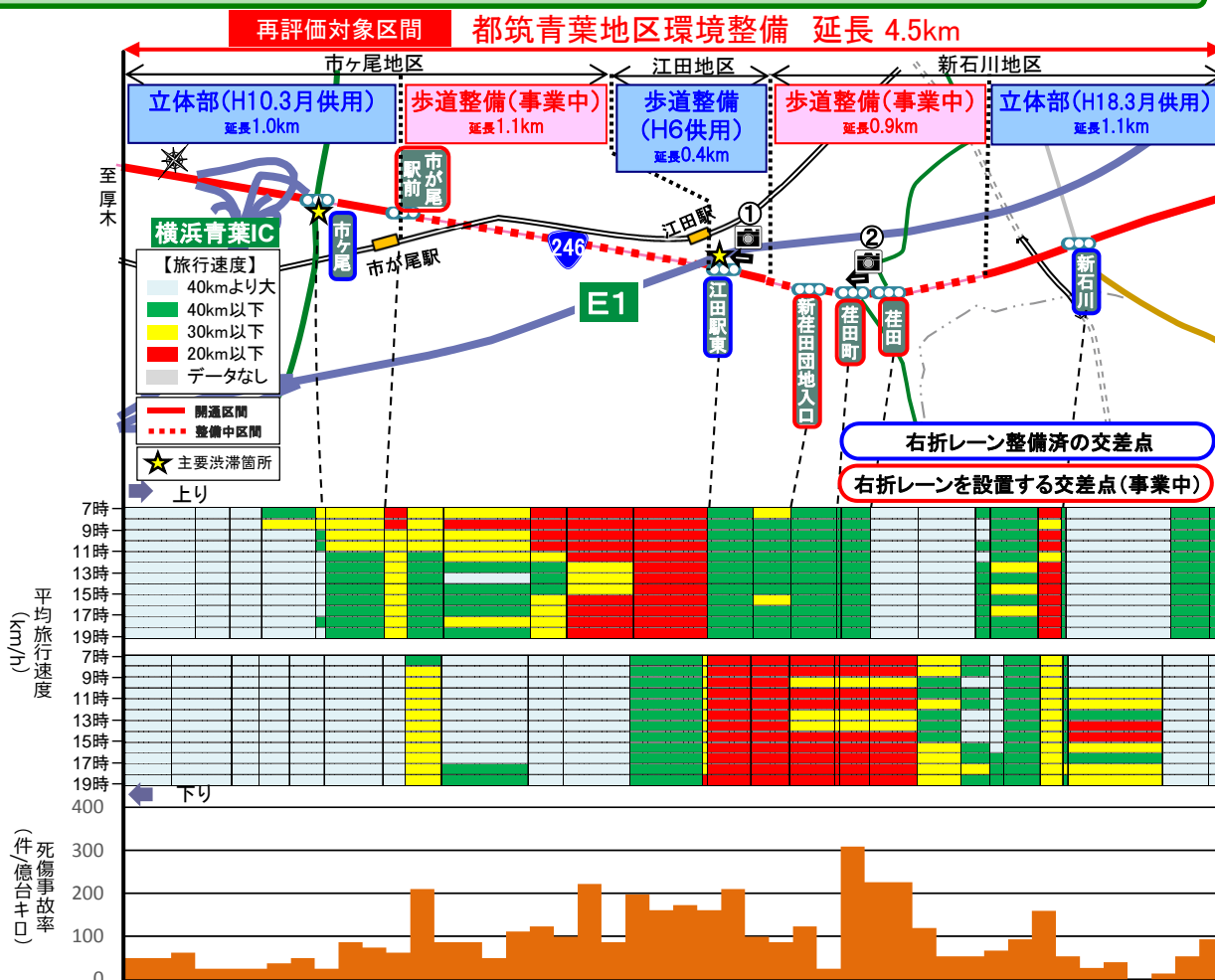


1. 事業の概要

(2) - 1 事業の必要性(国道246号の交通状況)

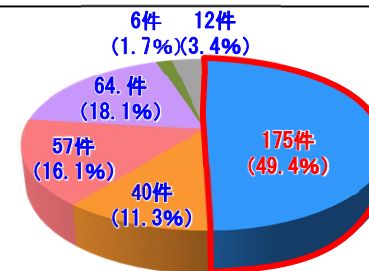
- 市ヶ尾、新石川交差点の立体化により交通の円滑化が図られており、東名高速へのアクセス性が向上。
- 右折レーン設置済である江田駅東交差点に交通が集中。
- 渋滞が発生している区間では死傷事故率が高くなっており、事故類型では追突が約半数を占める。

国道246号の交通状況



対象区間の事故類型

- 車両相互(追突)
- 車両相互(出会頭)
- 車両相互(右左折)
- 車両相互(その他)
- 車両単独
- 人対車両



出典: 交通事故データ(H24~H27)



①江田駅東交差点付近の渋滞状況

データ: ETC2.0
 フロープデータ
 (H28.4~H29.3)



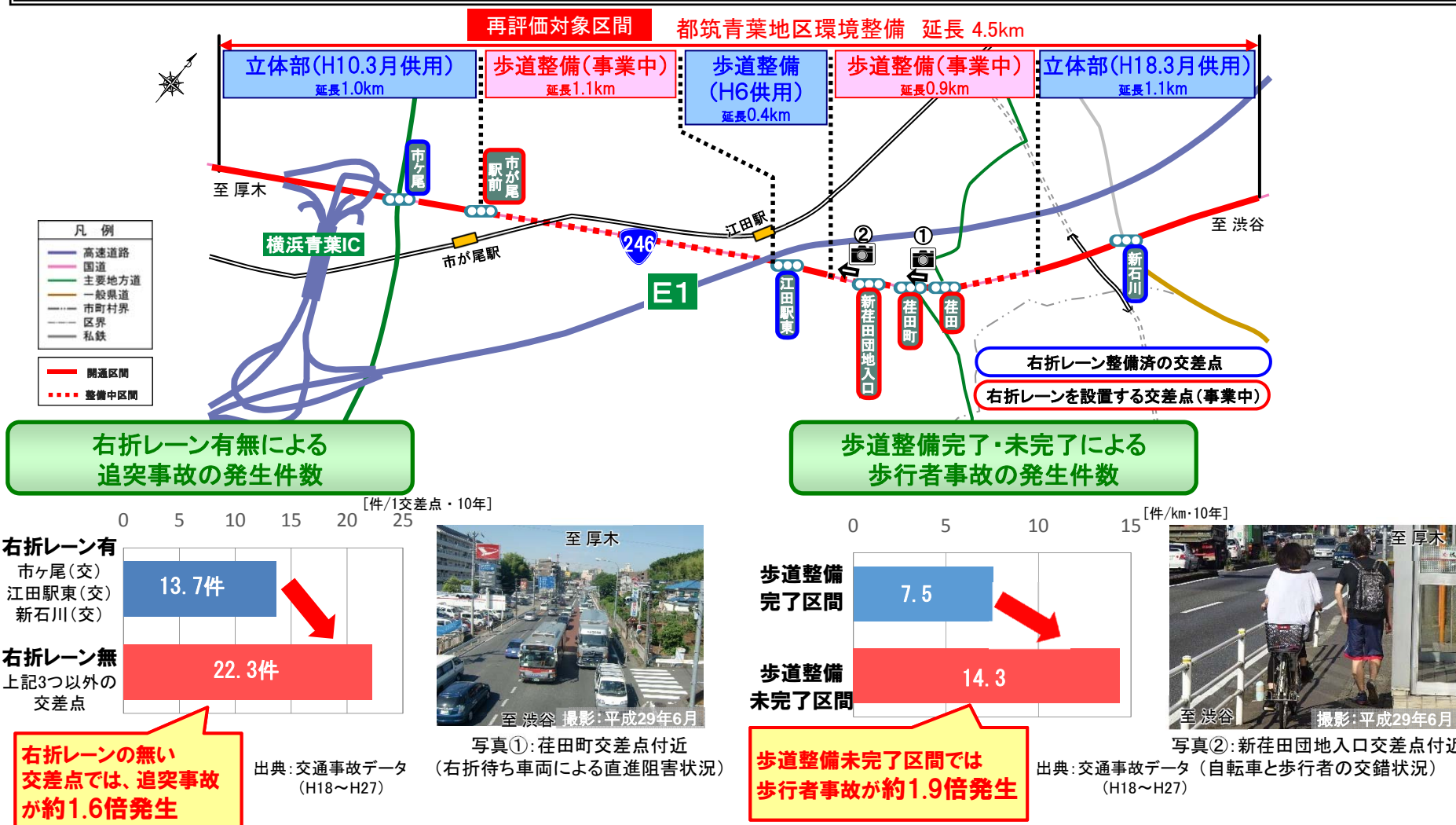
②荏田町交差点付近の渋滞状況

データ: 交通事故データ
 H24~H27

1. 事業の概要

(2) - 2 事業の必要性(安全性・快適性の向上)

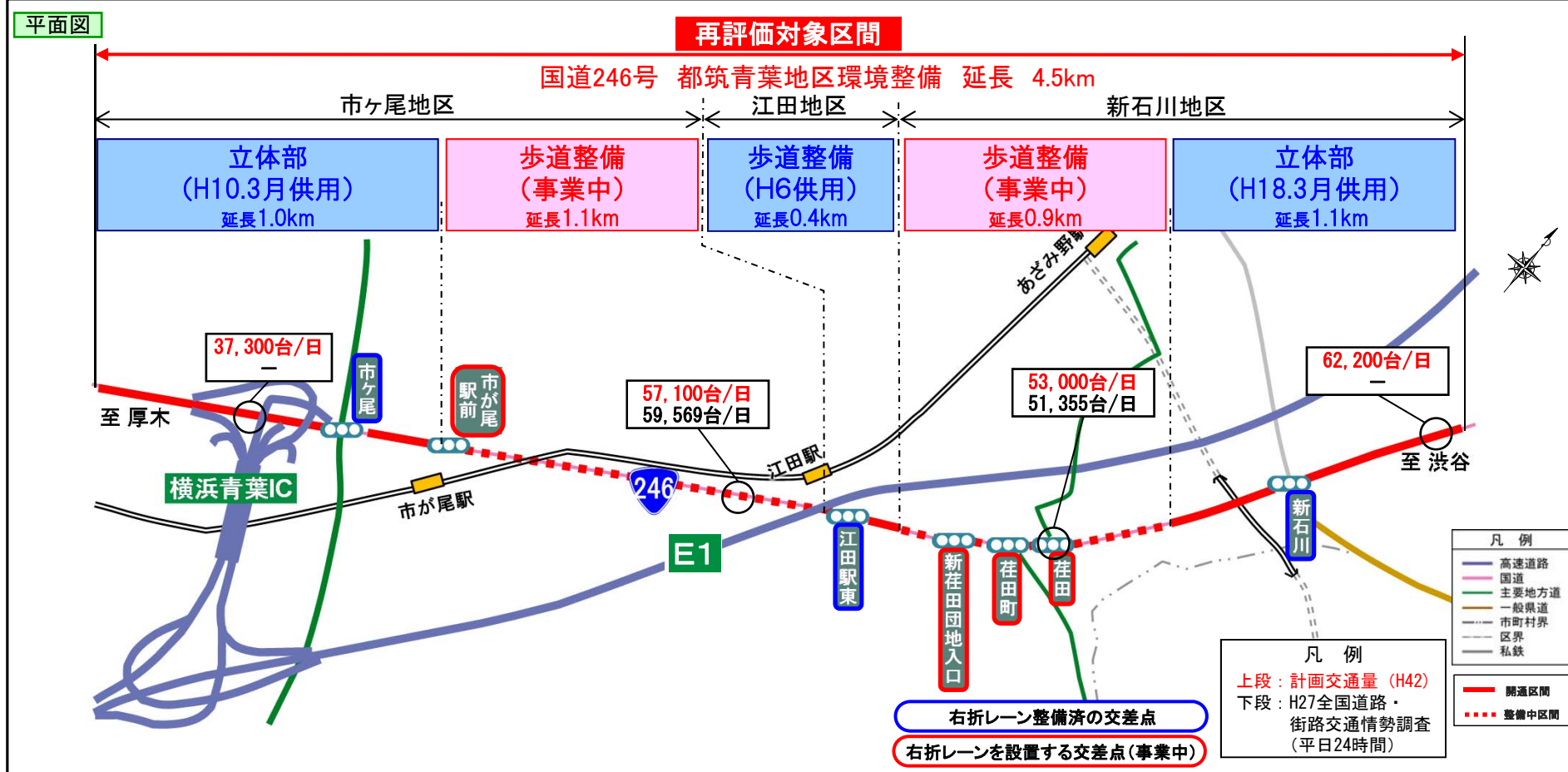
- ・右折レーン未整備の交差点は、整備済交差点と比較して追突事故が多い。
- ・歩道整備未完了区間は、完了区間と比較して、歩行者事故が多い。
- ・右折レーン設置、歩道整備により、安全性・快適性の向上が期待される。



2. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

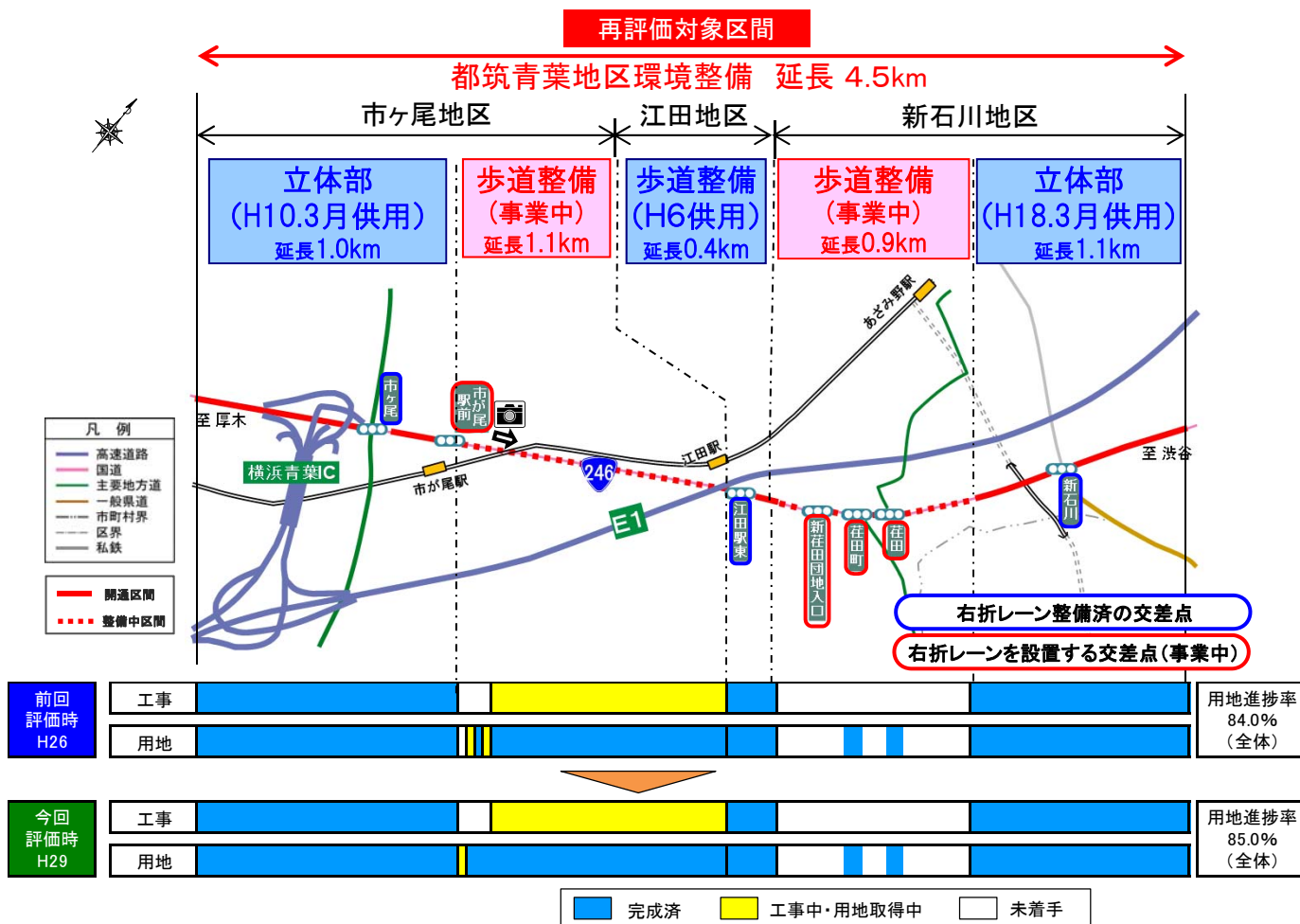
昭和39年度 都市計画決定	昭和61年度 工事着手
昭和50年度 市ヶ尾立体部事業化 以降、順次事業化	平成6年度 江田地区歩道整備供用 以降、順次供用
昭和53年度 用地着手	平成17年度 新石川立体部供用により、立体部事業が完了
昭和54年度 都市計画変更	



2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

- ・当該事業の用地取得率は85%(平成29年3月末、面積ベース)
- ・引き続き、用地取得が進んでいる市ヶ尾地区で、用地及び工事を推進。



■ 前回再評価時



■ 今回評価時



3. 事業の評価

■ 総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上。

【3便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■ 総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上。

1) 計算条件

※費用対効果分析に係わる項目は平成26年度評価時点

- ・基準年次 : 平成26年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 37,300～62,200(台/日)
- ・事業費 : 約550億円
- ・総便益(B) : 約1,119億円(約3,001億円※)
- ・総費用(C) : 約856億円(約562億円※)
- ・費用便益比(B/C) : 1.3

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の評価

注：費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

2) 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)
	1,058億円	34億円	27億円	1,119億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.3
	847億円		9億円	856億円	

注1) 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。

注2) 費用便益費算定上設定した完成年度は平成31年度である。

注3) 費用及び便益額は整数止めとする。

注4) 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5) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

3) 残事業

残事業のうち、費用便益計算の対象となる3便益は生じないため試算しない。

(参考) 残事業費 40億円(歩道整備ほか)

3. 事業の評価

別添様式

費用対効果分析実施判定票

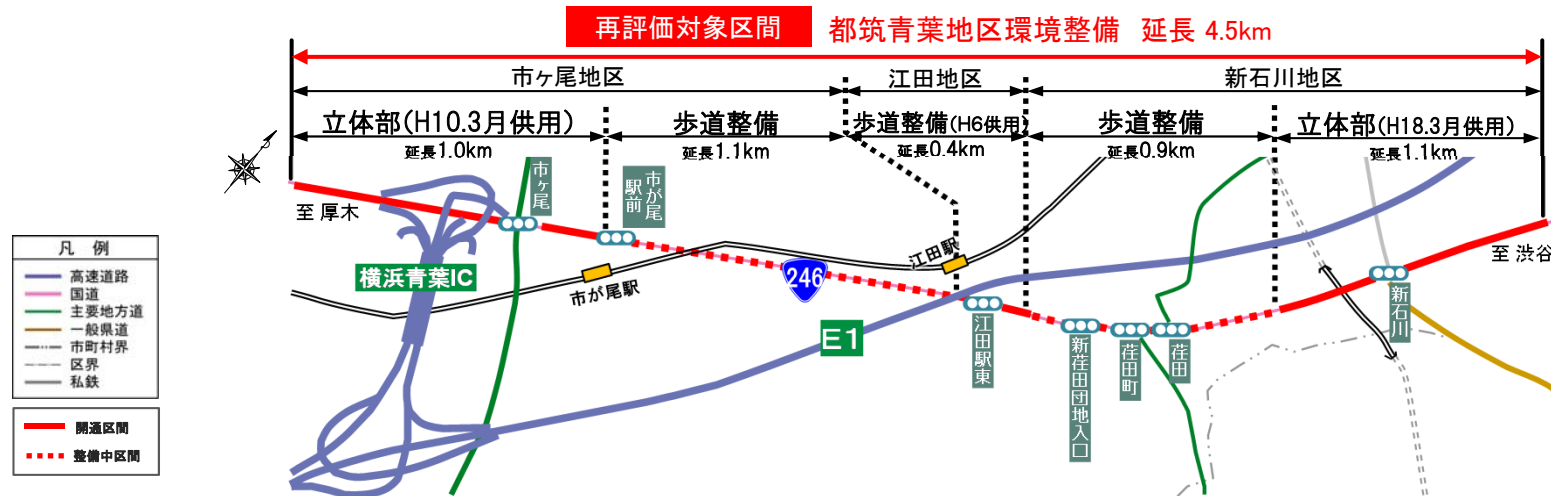
年度： 平成29年度 事業名： 一般国道246号 都筑青葉地区環境整備
 担当課： 計画課 担当課長名： 今村 忠彦

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・ 事業目的に変更がない	事業目的に変更はない	■
外的要因		
・ 事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例 [地元情勢等の変化がない]	地元情勢等の変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>		
※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注) なお、下記2.~4.について各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例 [B/Cの算定方法に変更がない]	B/Cの算定方法に変更がない	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例 [需要量等の減少が10%※以内]	需要量の変化はない	■
3. 事業費の変化 判断根拠例 [事業費の増加が10%※以内]	事業費に変更はない	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例 [事業期間の延長が10%※以内]	前回評価時の事業期間45年(S50~H31)に対して8.8%(4年)の延長であり、10%以内である	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
・ 事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例 [直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上	■
前回評価で費用対効果分析を実施している		■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

4. 事業の見込み等

- ・整備効果の高い交差点部の歩道整備及び立体化を先行して事業推進し、死傷事故数の低減や渋滞が緩和するなどの整備効果が発現。
- ・当該事業の用地取得率は85%(平成29年度3月末、面積ベース)。
- ・引き続き、用地取得が進んでいる市ヶ尾地区で、用地及び工事を推進。



年度		S39	S50	S51 ~ S63	H元 ~ H28	H29	H30年代以降
事業着手		都市計画決定	事業化				
調査・設計		[Progress bar]					
新石川地区	立体部(供用)	用地			H9着手 → H17完了		
	立体部(供用)	工事			H11着手 → H18供用		
新石川地区	歩道整備(事業中)	用地			H17着手		
	歩道整備(事業中)	工事					
江田地区	歩道整備(供用)	用地		H1着手 → H5完了			
	歩道整備(供用)	工事		H1着手 → H6供用		H19 右折レーン延伸	
市ヶ尾地区	立体部(供用)	用地	S53着手 → S60完了				
	立体部(供用)	工事		S61着手 → H10供用			
市ヶ尾地区	歩道整備(事業中)	用地	S54着手				
	歩道整備(事業中)	工事			H10着手		

▽ 現在

5. 関連自治体等の意見

(1) 横浜市からの意見

(横浜市長からの意見)

江田駅付近の渋滞対策や、歩道整備・右折レーンなどは、地元からの期待が非常に大きいため、残事業区間についても事業進捗率の高い箇所から集中的に整備を進めるなど効率的な事業展開を図り、事業効果の早期発現をお願いします。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・市ヶ尾、新石川交差点の立体化により交通の円滑化が図られ、東名高速へのアクセス性が向上。
- ・右折レーン未整備の交差点、歩道整備未完了区間では、追突事故、歩行者事故が発生。
- ・未整備区間(歩道整備)については、人やクルマの円滑で安全な移動等を確保する観点から歩道整備や右折レーン設置等、沿道環境及び交通安全対策を実施していく必要がある。
- ・費用対効果(B/C)は1.3

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は約85%(新石川地区18%、市ヶ尾地区99%)。
- ・市ヶ尾地区の未取得箇所について、引き続き、交渉を進める。
- ・今後も、地元の意見を踏まえて、事業進捗率の高い市ヶ尾地区の歩道整備を先行完了させ、新石川地区についても計画的に用地取得を進める。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・都筑青葉地区環境整備の未整備区間(歩道整備)については、人やクルマの円滑で安全な移動等を確保する観点から歩道整備や右折レーン設置等、沿道環境及び交通安全対策を実施していく必要がある。