

(再評価)

資料2-7-①

関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成23年度第8回)

# 一般国道246号 都筑青葉地区環境整備

平成23年12月20日

国土交通省 関東地方整備局

# 目次

1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業進捗の状況	5
4. 事業の必要性に関する視点	7
5. 費用対効果	11
6. 事業進捗の見込みの視点	13
7. 今後の対応方針(原案)	14



# 2. 事業の目的と計画の概要

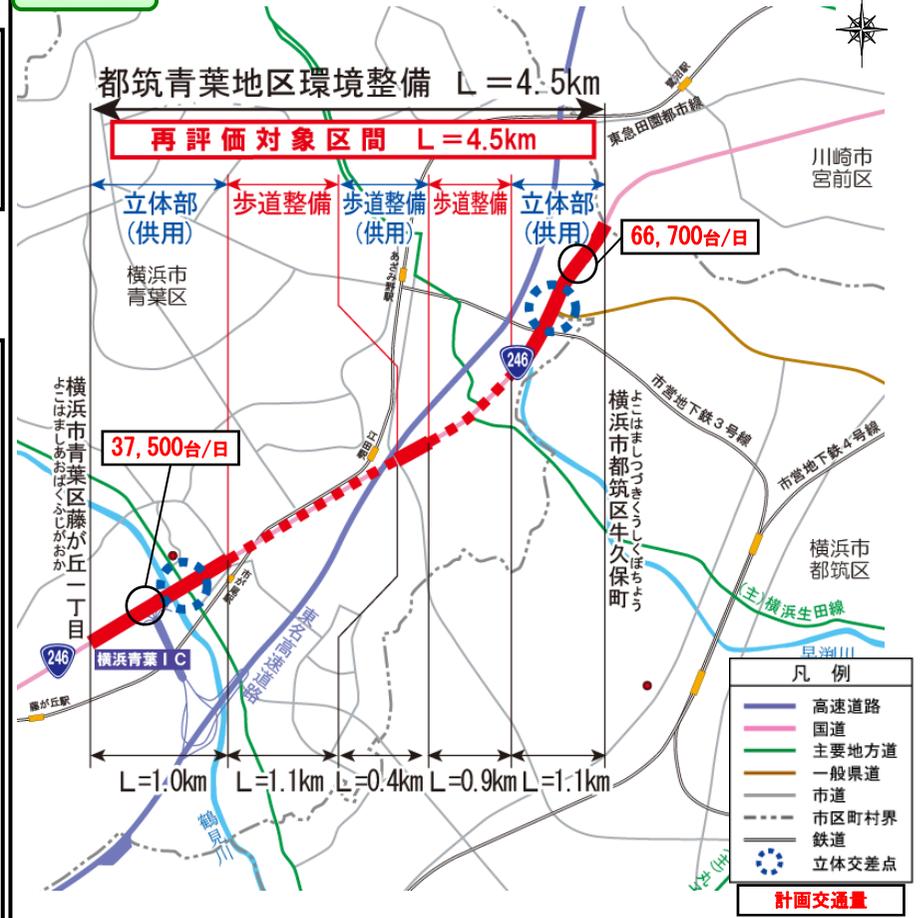
## (1) 目的

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

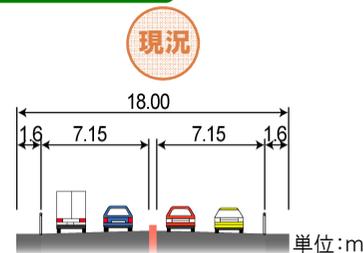
## (2) 計画の概要

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 : 4.5km  
 幅 員 : 30.0~41.9m  
 道路規格 : 第4種第1級  
 設計速度 : 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 : 37,500~66,700台/日

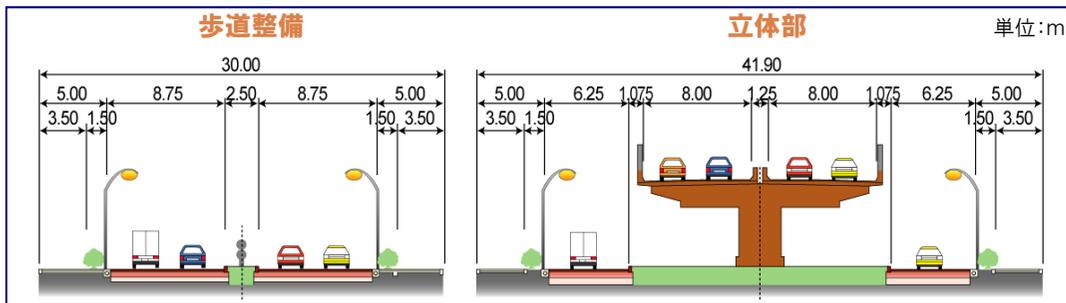
位置図



標準横断面図



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



# 2. 事業の目的と計画の概要

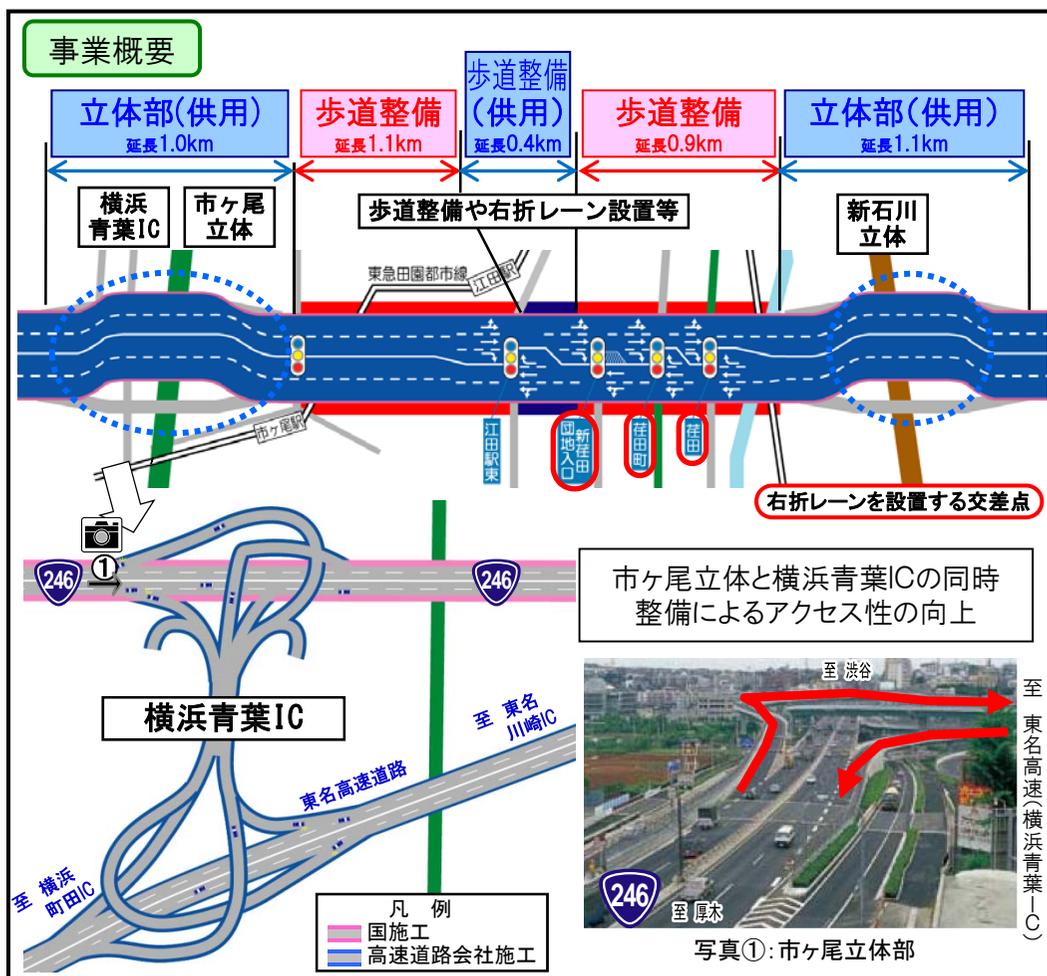
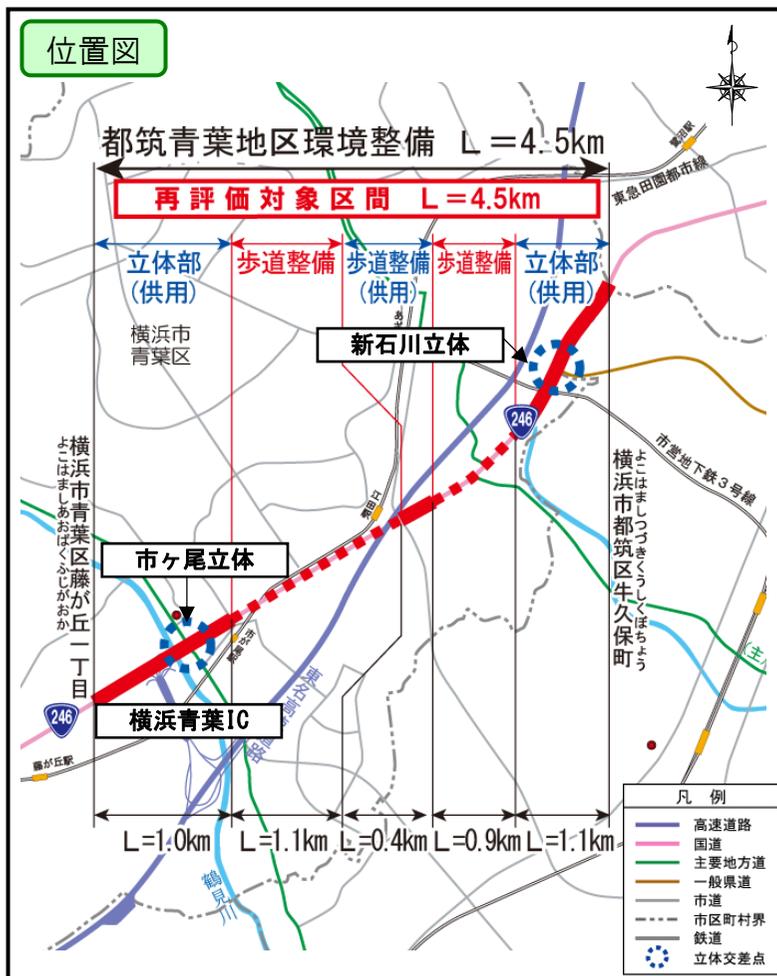
## (3) 環境整備事業の概要

都筑青葉地区環境整備事業とは

- ①交差点の立体化(市ヶ尾立体、新石川立体)
- ②歩道整備や右折レーン設置等

を整備する事業

※①は事業完了



写真①:市ヶ尾立体部

## 2. 事業の目的と計画の概要

### (4) 国道246号の交通特性

- ・国道246号の利用交通は、周辺地域内に起終点のある内々交通が131百台/日(23%)。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が183百台/日(33%)、周辺地域を通過する交通が243百台/日(44%)を占めている。

#### 国道246号の主な利用OD(国道246号を利用する交通の結びつき)

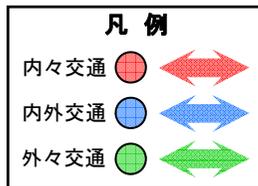
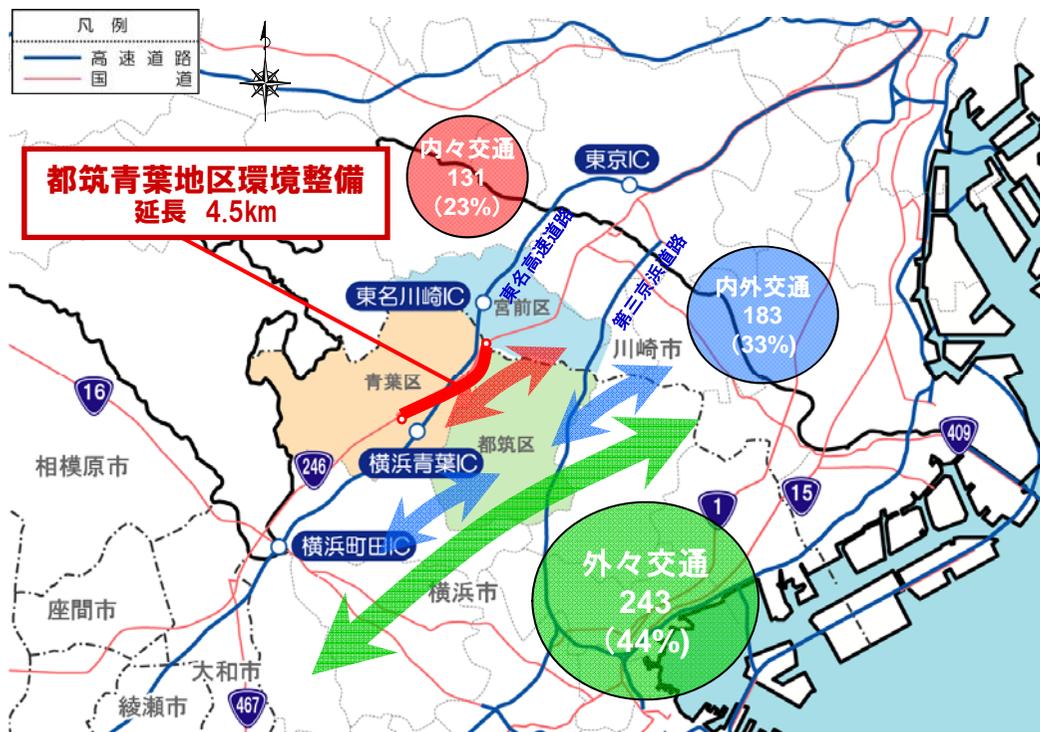


表 国道246号の交通特性

国道246号(横浜市青葉区市ヶ尾)のOD内訳	H17交通量(百台/日)	比率
<b>周辺地域(内々)</b>	<b>131</b>	<b>23%</b>
周辺地域⇄横浜市都筑区	14	3%
周辺地域⇄横浜市青葉区	104	19%
周辺地域⇄川崎市宮前区	12	2%
<b>周辺地域とその他の地域(内外)</b>	<b>183</b>	<b>33%</b>
周辺地域⇄その他横浜市	27	5%
周辺地域⇄その他川崎市	26	5%
周辺地域⇄その他神奈川県内	47	9%
周辺地域⇄東京都23区	39	7%
周辺地域⇄東京都多摩部	23	4%
周辺地域⇄その他	20	4%
<b>通過交通(外々)</b>	<b>243</b>	<b>44%</b>
合計	557	100%

内々交通が23%

内外交通が33%

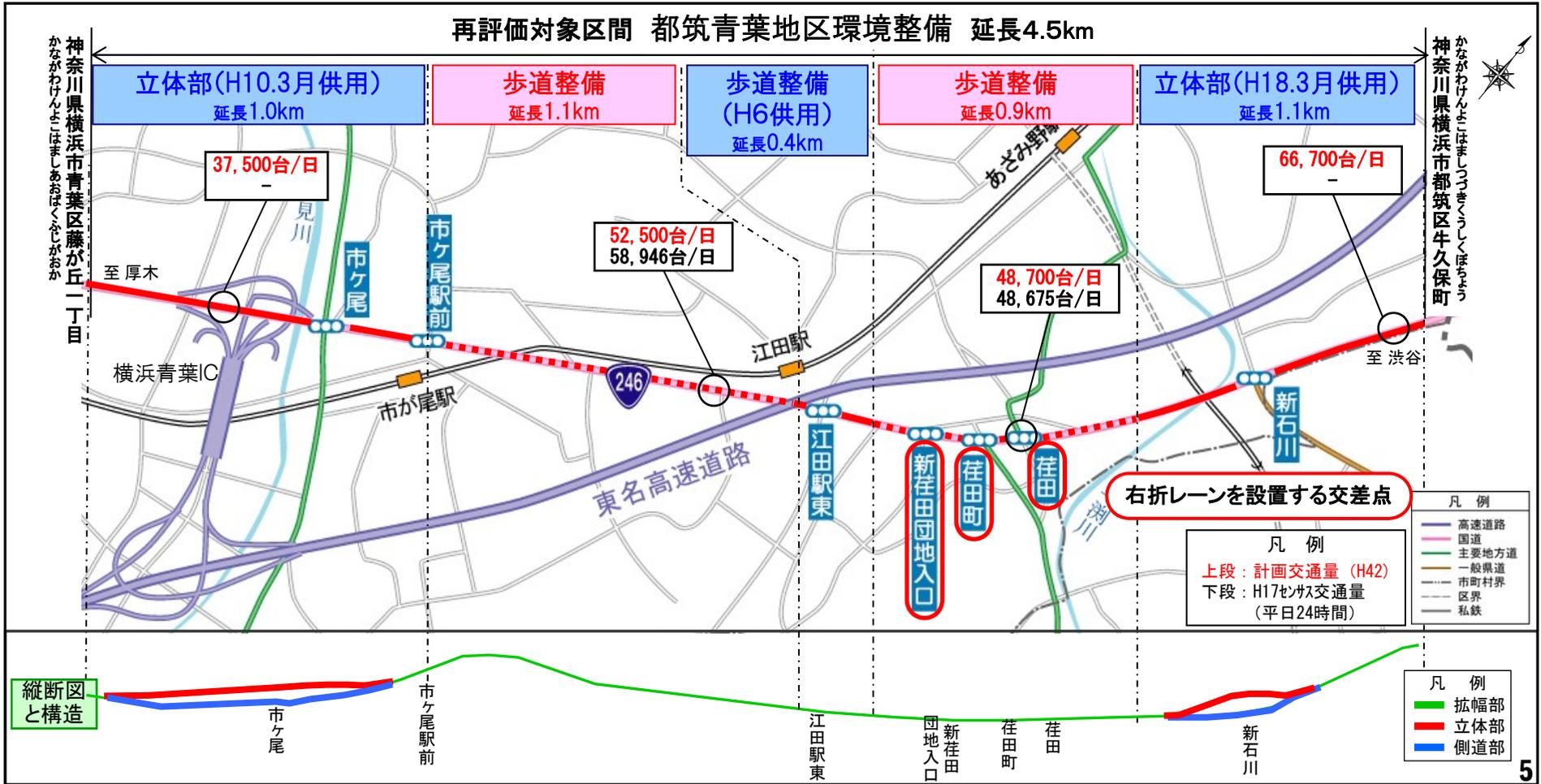
外々交通が44%

※周辺地域とは、当該事業が通過する横浜市都筑区、横浜市青葉区及び隣接する川崎市宮前区  
 ※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

# 3. 事業進捗の状況

## (1) 事業の経緯

昭和39年度	都市計画決定	平成 6年度	江田地区歩道整備供用(延長0.4km)
昭和50年度	事業化(市ヶ尾立体部 延長1.0km)	平成 7年度	事業化(新石川立体部、歩道整備 (延長2.0km))
昭和54年度	都市計画変更	平成 9年度	市ヶ尾立体部(延長1.0km)、横浜青葉IC供用
	事業化(市ヶ尾歩道整備(延長1.1km))	平成17年度	新石川立体部供用(延長1.1km)
昭和61年度	事業化(江田歩道整備(延長0.4km))	平成19年度	江田駅東交差点右折レーン延伸



# 3. 事業進捗の状況

## (2) 周辺状況

- ・当該区間は、横浜市青葉区と都筑区の既成市街地を通過し、東名高速道路の横浜青葉インターチェンジへ接続している。
- ・沿線には、東急田園都市線江田駅や市ヶ尾駅のほか、青葉区役所や港北ニュータウンが存在している。



©日本スペースイメージング株式会社、デジタル・アース株式会社、©Google™  
この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図25000(空間データ基盤)及び数値地図50mメッシュ(標高)を使用したものである。(承認番号 平19総使 第87号)

# 4. 事業の必要性に関する視点

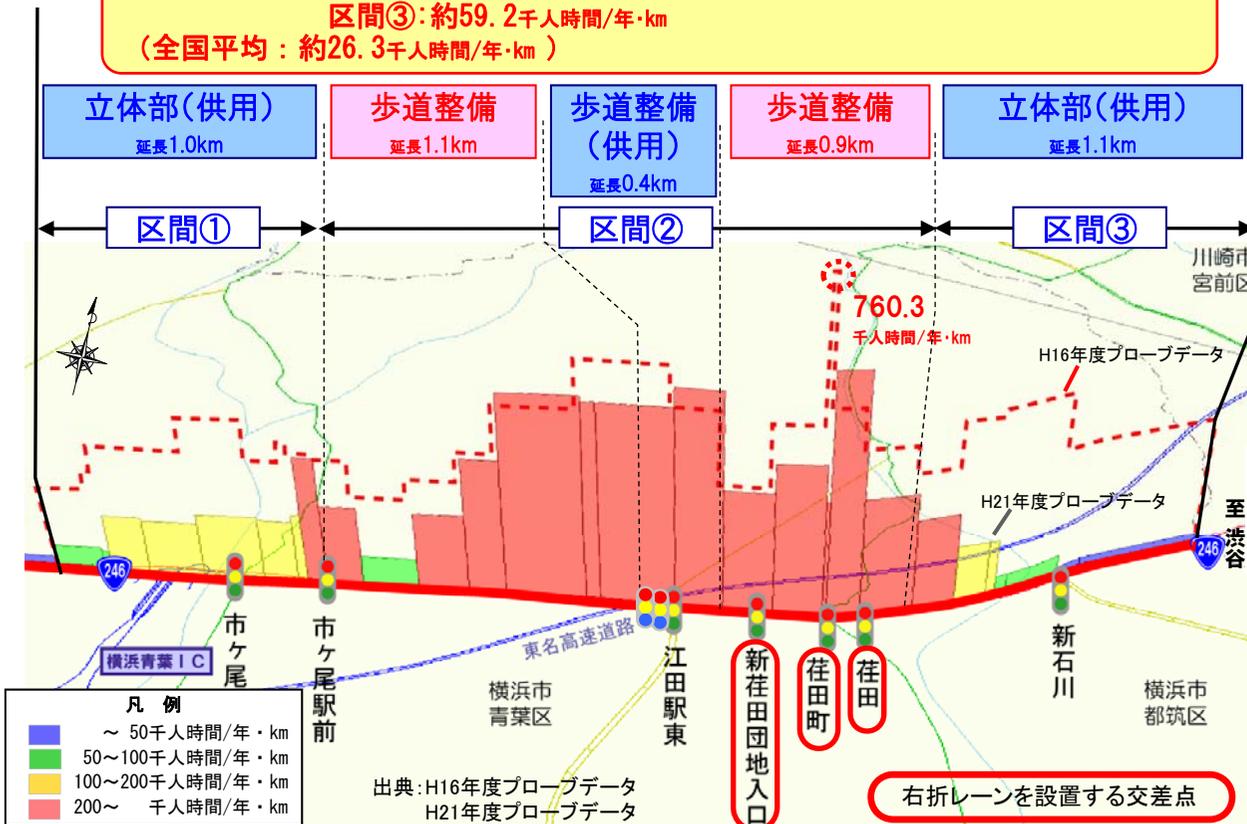
## (1) 国道246号の新石川立体供用後の効果(渋滞)

- ・国道246号の当該区間(区間③)の損失時間は、約369千人時間/年・kmと、全国平均(約26.3千人時間/年・km)の約14倍となっていた。
- ・平成17年度に当該区間(区間③)の立体部を供用し、損失時間が約8割減少した。
- ・また、道路利用者の約6割が混雑緩和を実感している。

### 渋滞発生状況

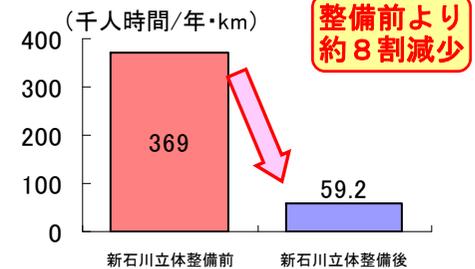
#### 再評価対象区間 都筑青葉地区環境整備 延長4.5km

H21損失時間：区間①：約118.5千人時間/年・km 区間②：約381.3千人時間/年・km  
 区間③：約59.2千人時間/年・km  
 (全国平均：約26.3千人時間/年・km)



### 新石川交差点の立体化前後の状況

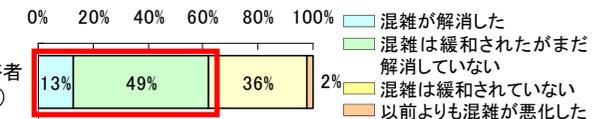
#### ■新石川立体事業区間(区間③)



出典：H16年度プローブデータ  
H21年度プローブデータ

### 混雑緩和の実感

#### ■国道246号 新石川交差点～江田駅東交差点～市ヶ尾交差点



道路利用者の約6割が混雑緩和を実感

出典：神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会(第9回)資料 H23.2.28

右折レーンを設置する交差点

# 4. 事業の必要性に関する視点

## (2) 国道246号の新石川立体供用後の効果(交通事故)

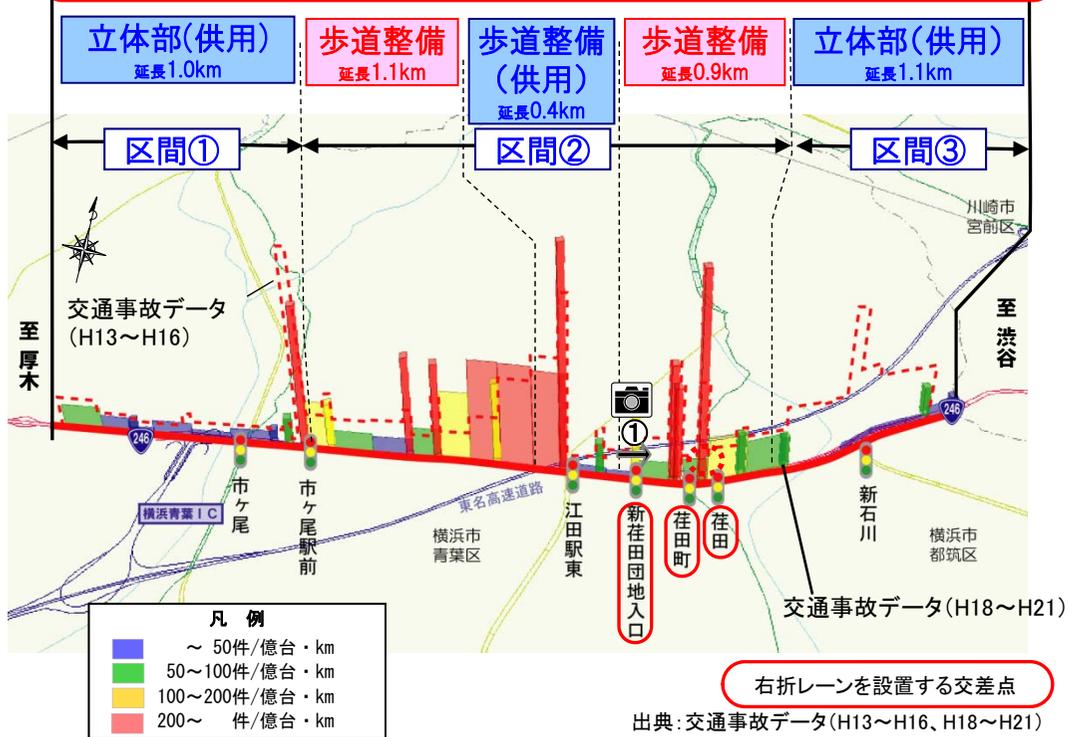
- ・当該区間の供用区間(①、③)の死傷事故率は、H20全国平均(102.6件/億台・km)を下回っている。
- ・新石川交差点の立体化に伴い新石川交差点の死傷事故率は約4割減少。(区間③)
- ・未整備区間(区間②)の死傷事故率は、258.6件/億台・kmと全国平均の2倍以上となっている。

### 事故発生状況

再評価対象区間 都筑青葉地区環境整備 延長4.5km

H18-21死傷事故率:

区間①:約81.1件/億台・km 区間②:約258.6件/億台・km 区間③:約61.7件/億台・km  
(H20全国平均102.6件/億台・km)



### 新石川交差点の立体化前後の状況

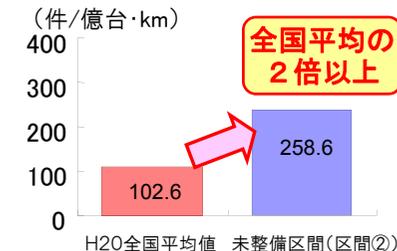
■新石川立体事業区間(区間③)



出典: 整備前: 交通事故データ(H13~H16)  
整備後: 交通事故データ(H18~H21)

### 未整備区間の状況

■未整備区間(区間②)



出典: 交通事故データ(H18~H21)

### 未整備区間の現地状況



写真①: 未整備区間の現地状況(新荏田団地入口付近)

## 4. 事業の必要性に関する視点

### (3) 東名高速道路へのアクセス性の向上

・横浜青葉ICの整備と併せて、本事業(市ヶ尾立体)を行ったことにより、国道246号の渋滞が緩和されアクセス性が向上。

東名高速道路へのアクセス



市ヶ尾立体と横浜青葉IC



写真①:市ヶ尾立体部



# 4. 事業の必要性に関する視点

## (4) 残工事の概要

- ・平成23年3月末時点で、用地取得率は84%。
- ・歩道整備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する予定。



用地	上り	歩道・側道・交差点	■	■	■	■	■	■
	下り	車道	■	■	■	■	■	■
工事	上り	歩道・側道・交差点	■	■	■	■	■	■
	下り	車道	■	■	■	■	■	■
		歩道・側道・交差点	■	■	■	■	■	■



写真①: 市ヶ尾立体部



写真②: 歩道整備(市ヶ尾駅前付近)



写真③: 歩道整備(荏田町付近)



写真④: 新石川立体部

## 5. 費用対効果(計算条件)

### ■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便益を計上した。

【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した。

### ■計算条件

・ 基準年次	: 平成23年度	【参考：前回再評価（H20）】 平成20年度
・ 供用予定年次	: 平成29年度	平成25年度
・ 分析対象期間	: 供用後50年間	供用後50年間
・ 基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	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	平成42年度
・ 計画交通量	: 37,500～66,700（台/日）	52,300～66,400（台/日）
・ 事業費	: 約550億円	約550億円
・ B／C	: 1.3	1.6

## 5. 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)
	841億円	129億円	51億円	1,021億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	796億円		10億円	806億円	
					1.3

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。

### ■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)
	—	—	—	—	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	51億円		—	51億円	
					—

※自動車交通に関する便益はすでに発生済みである。

基準年：平成23年度

# 6. 事業進捗の見込みの視点

- ・事業延長4.5kmのうち、整備効果の高い、交差点部及び立体部から先行して事業を推進しており、江田歩道整備(交差点部、延長0.4km)は平成6年度に、市ヶ尾立体部(延長1.0km)は平成9年度に、新石川立体部(延長1.1km)は平成17年度にそれぞれ供用済みである。
- ・残る新石川歩道整備(延長0.9km)、市ヶ尾歩道整備(延長1.1km)については、用地取得を進めているところであり、H23年3月末現在の用地取得率は、それぞれ18%、88%であるが、市ヶ尾歩道整備については、用地難航箇所が存在するため、用地取得期間が長期化。  
新石川歩道整備については、現在までに、用地買取請求があった箇所のみ用地を取得。
- ・今後は、より着実に事業を進めるために、地元の意見も踏まえ、市ヶ尾歩道整備を整備後、新石川歩道整備に着手し、順次整備を行っていく予定である。

## 事業の計画から完成までの流れ

年度		S39	S50	～	S53	S54	S55	S56	～	S60	S61	～	H1	～	H5	H6	～	H9	H10	H11	～	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28				
都市計画(変更)		都計決定				都計変更																															
事業化			事業化																																		
測量・調査・設計		← 測量地質 →		← 地質設計 →			← 設計協議 →																														
新石川地区	立体部(供用)	用地																																			
	工事																																				
新石川地区	事業中	用地																																			
	工事																																				
江田地区	供用	用地																																			
	工事																																				
市ヶ尾地区	立体部(供用)	用地																																			
	工事																																				
市ヶ尾地区	事業中	用地																																			
	工事																																				

完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である

用地取得率は平成23年3月時点

前回再評価 今回再評価

## 7. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・未整備(歩道整備)区間の死傷事故率は、約258.6件/億台・kmと全国平均の2倍以上となっている。
- ・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84%。
- ・市ヶ尾歩道整備については、用地難航箇所が存在し、用地取得に時間を要している。  
より着実に事業を進めるために、地元の意見も踏まえ、市ヶ尾歩道整備を整備後、新石川歩道整備に着手し、順次整備を行っていく予定である。

### (3) 都道府県・政令市からの意見

<横浜市長からの意見>

本事業については、市が尾地区と新石川地区の2箇所において立体化が完了し、渋滞損失時間が大幅に減少するとともに死傷事故率も低減するなど、整備効果が出ております。

残事業においても、走行環境や沿道環境に配慮し、歩道幅員・右折レーンなどが整備可能となるよう、適正な道路幅員の確保を図るとともに、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。

### (4) 対応方針(原案)

・事業継続

・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。