

## 国道16号の慢性的な渋滞の解消

### 安全・安心な歩行空間の確保を図る

#### ～一般国道16号 八王子拡幅～

##### ～ 概要 ～

国道16号は神奈川県横浜市、相模原市、東京都八王子市、埼玉県さいたま市、千葉県千葉市など都心から30～40km圏の主要な都市を通過する道路である。

八王子拡幅は、八王子市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした八王子市中野上町から同市左入町までの延長2.7kmの現道拡幅事業（2→4車線）で、平成30年1月の中野地区の稲荷坂交差点から中央道跨道橋付近までの約0.4kmの4車線化拡幅の完了で、延長約2.7km全ての4車線化拡幅が完了した。

##### ■経緯

- 昭和36年度 都市計画決定(中野上町～稲荷坂南・八王子IC～左入橋)
- 昭和39年度 都市計画決定(稲荷坂南～八王子IC)
- 昭和51年度 都市計画変更(八王子IC～左入橋)
- 昭和54年度 事業化(谷野街道入口～左入橋) L=1.4km
- 昭和62年度 事業化(中野上町～谷野街道入口) L=1.3km
- 平成4年度 部分開通①(谷野街道入口東～左入橋) L=1.1km
- 平成11年度 部分開通②(谷野街道入口付近～谷野街道入口東) L=0.3km
- 平成26年度 部分開通③(中央道跨道橋付近～谷野街道入口付近) L=0.3km
- 平成28年度 部分開通④(中野上町～稲荷坂) L=0.6km
- 平成29年度 全区間4車線開通(稲荷坂～中央道跨道橋付近) L=0.4km

→令和4年度 事後評価完了

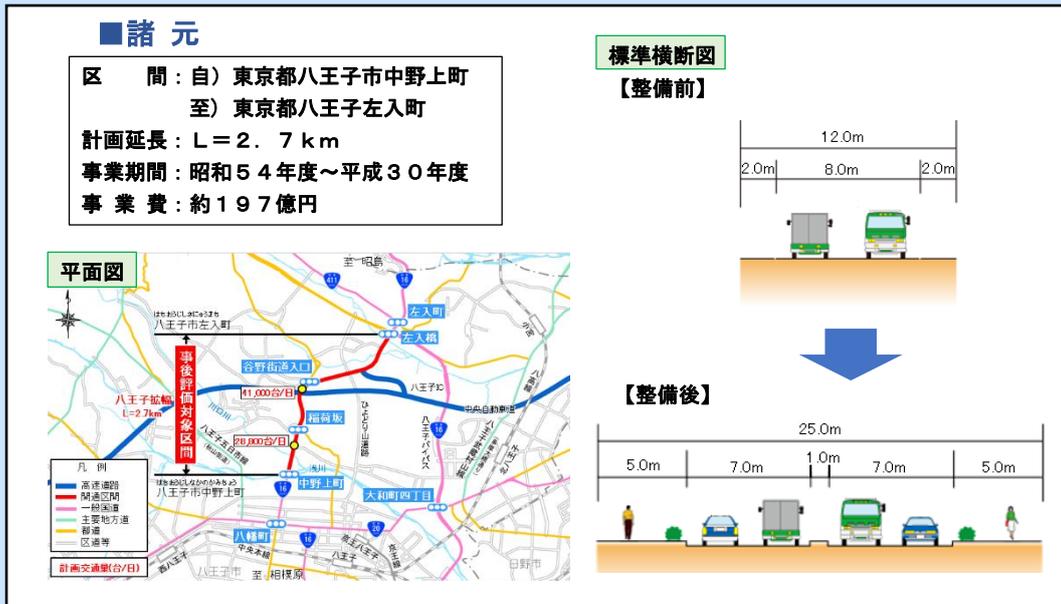


撮影：平成23年6月 至 昭島  
プロジェクト完了前の交通状況と歩行空間

##### ■位置図



撮影：平成30年3月 至 横浜



本プロジェクトは平成29年度にプロジェクトの対象区間2.7kmが全線4車線供用となった。

これによって当該区間の交通渋滞が緩和された他、歩行者・自転車事故発生件数が減少し、沿線地域の土地区画整理事業と連携してまちづくりを支援している。



プロジェクト完了後の交通状況と歩行空間

#### 物流企業より

拡幅後は急ブレーキ回数が減り、事故も減ったと感じている。



#### 近隣小学校より

拡幅後は稲荷坂交差点付近の細街路を通過する交通が少なくなり、事故の危険性が減ったと感じている。



#### 西東京バスより

稲荷坂南交差点で右折可能となったことで、中野団地方面に向かう一般車の混乱がなくなり、安全性が向上した。



計画地：八王子インター北土地区画  
整理事業敷地内  
工事着工予定：2023年春  
開業予定：第一期 2025年春  
第二期 2026年



資料：イオン(株)ニュースリリース(2021.12.22)

大型商業施設出店計画の概要

## 1. プロジェクトの内容と目的

国道 16号は神奈川県横浜市、相模原市、東京都八王子市、埼玉県さいたま市、千葉県千葉市など都心から 30~40km 圏の主要な都市を結ぶ延長約 330km の環状道路である。

八王子拡幅は、国道 16号の交通渋滞の緩和、安全・快適性の向上、緊急輸送道路ネットワークの確保及び土地区画整理事業への寄与を目的としたプロジェクトである。

本プロジェクトの対象区間は、東京都八王子市中野上町から同市左入町までの延長 2.7km となっており、計画交通量は 28,800 台~41,000 台/日、車線数は 4 車線、事業期間は昭和 54 年度~平成 30 年度、全体事業は約 197 億円である。

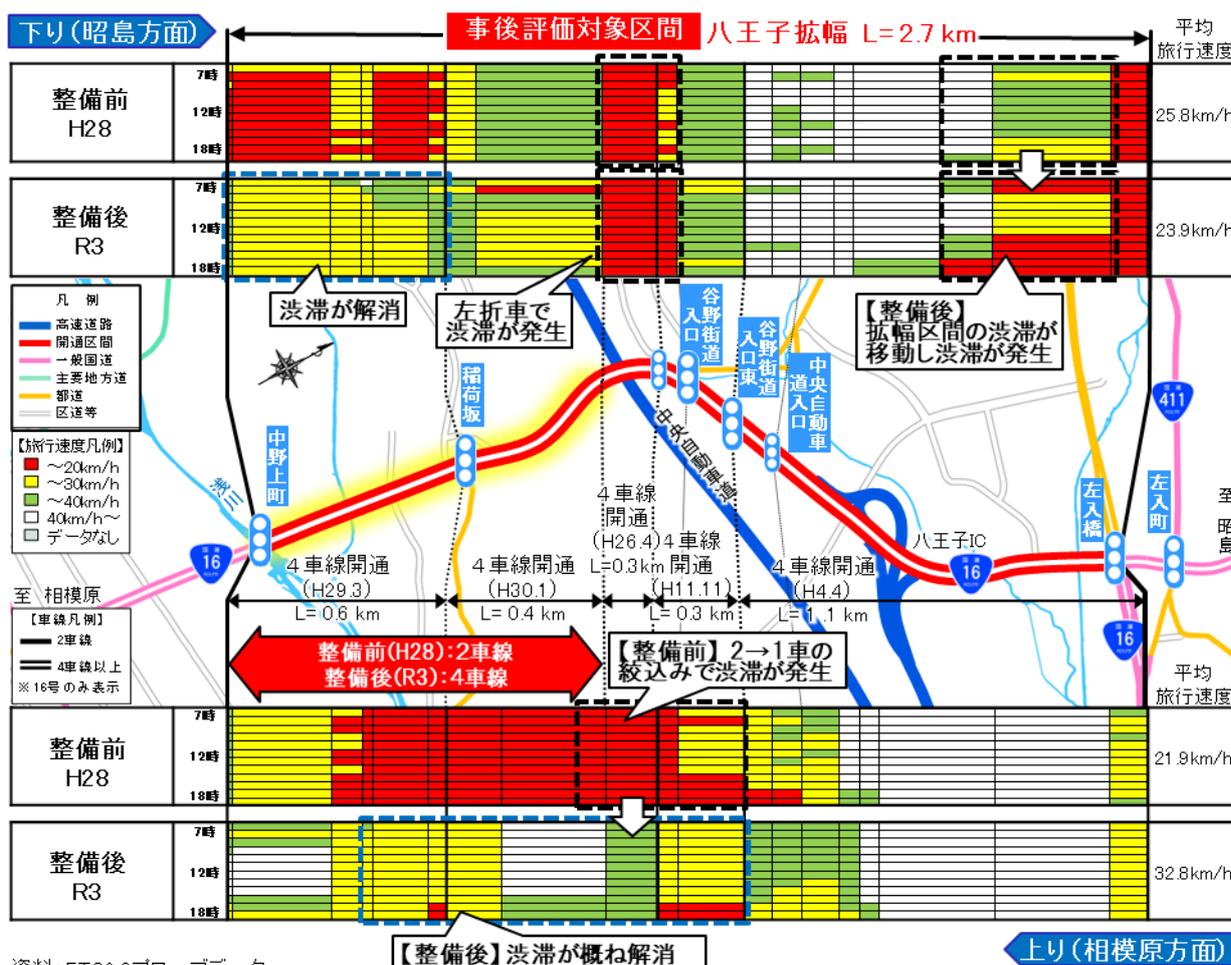


図1 整備前後の時間帯別旅行速度の変化  
 (国道 16号 : 中野上町交差点~左入橋交差点)

■諸元・概要図



八王子拡幅は、昭和36年度・昭和39年度に都市計画決定され、昭和54年度・昭和62年度に事業化し、昭和60年度に工事着手した。その後、平成4年度より、八王子市谷野街道入口東交差点～八王子市左入町交差点の区間から順次開通し、平成29年度に全区間2.7kmが全線4車線開通した。

## 2. プロジェクトの効果

### 1) 種々の定量的効果

#### a) 八王子拡幅区間の渋滞解消

八王子拡幅の4車線開通に伴い、上り方向(相模原方面)を中心に旅行速度が向上している。

一方、下り方向(昭島方面)の谷野街道入口交差点が左折車で渋滞が発生しており、左入橋交差点においても、八王子バイパスとの合流部となっており、拡幅区間の渋滞が移動し、速度低下が見られている。



図2 平面図

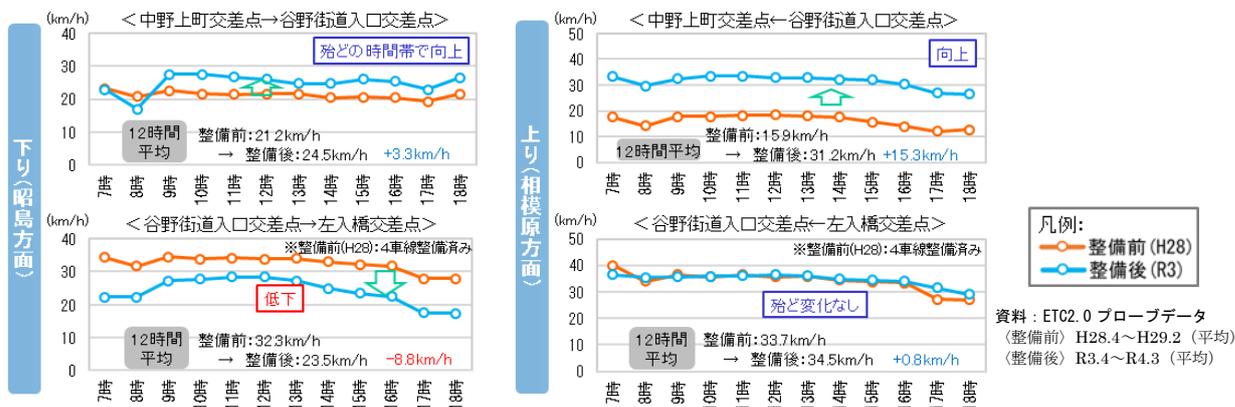


図3 時間帯別旅行速度の変化(下り線・上り線)

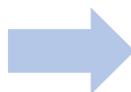


写真1 相模坂南交差点付近の渋滞状況(発生・解消)

## b) 八王子拡幅区間の交通事故の減少

本プロジェクトの整備前は、歩道がなく歩行者や自転車は路肩を走行していたため、歩行者が関連する事故が多く発生していた。しかし、本プロジェクトにより歩道が整備され、安全・安心な歩行空間が確保された。

歩行者・自転車事故件数は、整備前の平成8年から平成11年までの4年間の歩行者・自転車合わせて平均26件/年発生していたが、整備後の平成30年から令和2年では平均9件/年と、6割以上減少した。



図4 歩行者・自転車の交通量

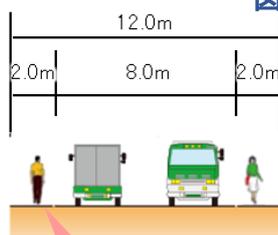


図5 整備前横断面

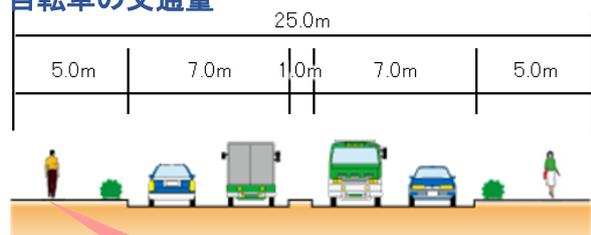


図6 整備後横断面



写真2 整備前の歩道の状況



写真3 整備後の歩道の状況



図7 歩行者・自転車事故平均発生件数の推移

### c) 安全・快適性の向上

稲荷坂南交差点は、拡幅整備前は右折禁止であったため、細街路・団地内への抜け道利用が多かったが、整備後は右折利用が可能となり抜け道利用は少なくなった。

細街路・団地内の事故は、整備前の平成 28 年は 7 件発生していたが、整備後の令和 3 年は 2 件に減少した。



図 8 国道 16 号上りから八王子市役所方面の経路変化

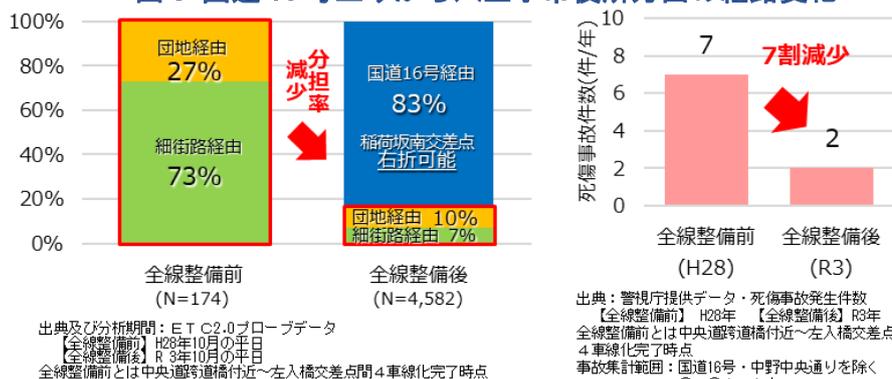


図 9 国道 16 号上りから八王子市役所方面の経路分担率

図 10 細街路や団地内での死傷事故発生件数

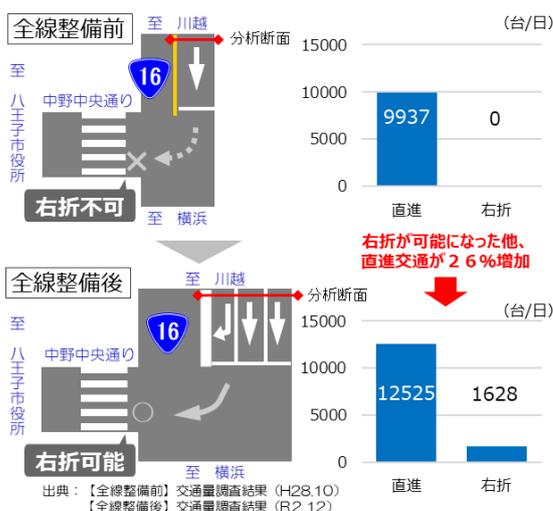


図 11 稲荷坂南交差点(南方向)の交通量の変化

**近隣小学校より**

拡幅後は稲荷坂交差点付近の細街路を通過する交通が少なくなり、事故の危険性が減ったと感じている。

**西東京バスより**

稲荷坂南交差点で右折可能となったことで、中野団地方面に向かう一般車の混雑がなくなり、安全性が向上した。

#### d) プロジェクトへの投資効果

本プロジェクトの建設費や維持管理等の費用(C(Cost))に対する投資効果としては、渋滞解消による①走行時間短縮効果、②走行経費減少効果、③交通事故減少効果を地域が受益している便益(B(Benefit))であると想定されるため、この費用便益比(B/C)の関係を投資効果として分析した。

この結果、本プロジェクトのB/Cは1.2となり、投資コスト以上の便益を地域にもたらしていることになる。

#### ■プロジェクトの投資効果の分析

$$\begin{aligned} \text{費用便益比 (B/C)} &= \frac{\text{供用後 50 年間の時間短縮・走行経費減少・事故減少便益}}{\text{建設費 + 供用後 50 年間の維持管理費}} \\ &= \frac{526 \text{ 億円}}{449 \text{ 億円}} = 1.2 \end{aligned}$$

$$\text{経済的内部収益率 (EIRR)} = 4.5\%$$

※建設～供用期間の総費用、総便益については、物価の変動や利率などによる社会的な貨幣価値の年変動を、社会的割引率4%として考慮（現在価値化）し、算定している。

## 2) その他の効果

### a) 土地区画整理事業への寄与

本事業は公共施設管理者負担金制度の活用により、土地区画整理事業と連携して用地取得を円滑に実施した。

本事業が基盤整備の骨格となり、沿線地区は住居・工業・商業系地域からなる市街地を形成、大型小売店舗や道の駅の立地等を促し、地域生活拠点機能の充実と沿線地域の活性化に寄与した。



資料：八王子市ホームページ（拠点整備部区画整理課）  
DID地区データ：国土数値情報より

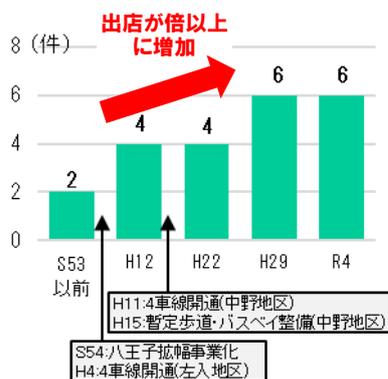
図12 八王子拡幅区間周辺のDID地区の拡大状況

事業名称	①中野西土地 区画整理事業 (八王子市施行)	②中野中央土地 区画整理事業 (八王子市施行)	③宇津木土地 区画整理事業 (八王子市施行)	④八王子インター 北土地区画整理 事業(組合施行)
都市 計画 決定	平成10年2月	平成4年12月 (平成15年11月 変更決定)	平成5年12月 (平成10年3月 変更決定)	—
事業 計画 決定	平成11年3月	平成5年7月	平成6年8月	平成25年1月
事業 期間	平成10年度～ 令和11年度	平成5年度～ 令和7年度	平成6年度～ 令和23年度	平成24年度～ 平成28年度
施行 面積	54.6ha	18.4ha	55.0ha	15.4ha

図13 沿線地域の土地区画整理事業



図14 大型商業施設出店計画の概要



※大規模店舗立地法に基づき東京都に届出が  
出されている大型小売店(店舗面積1,000㎡超)  
の店舗を集計

資料：全国大型小売店総覧

図15 大規模小売店立地数の推移

## b) 路線バスの定時性向上

八王子拡幅区間では、八王子駅と周辺団地・大学を結ぶ路線バスが平日に358本/日(ピーク時は3分間隔)運行され、地域交通を支える重要な路線となっている。

八王子拡幅の整備により、当該区間の旅行速度が向上し、地域公共交通サービスの利便性向上に貢献した。



出典：京王バスホームページ(2022年10月時点)

図16 八王子拡幅区間を通過する主な路線バスの運行状況

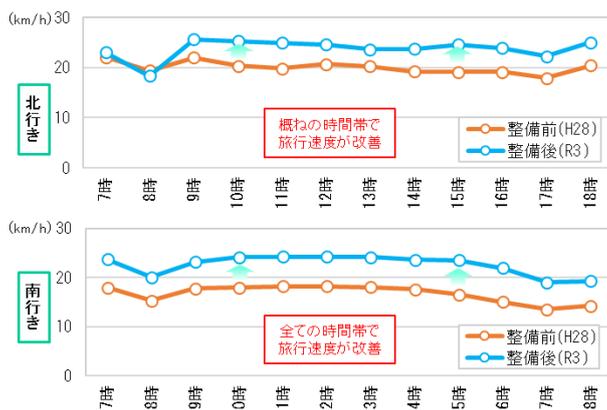


図17 国道16号 八幡町交差点～谷野街道入口交差点の旅行速度

### 西東京バスより

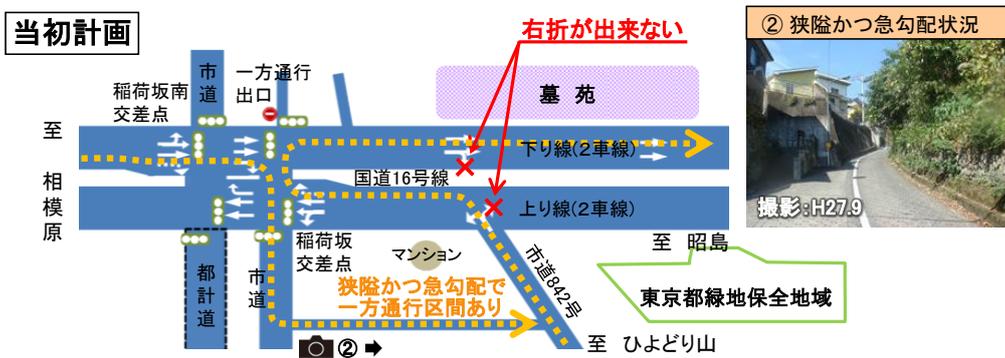
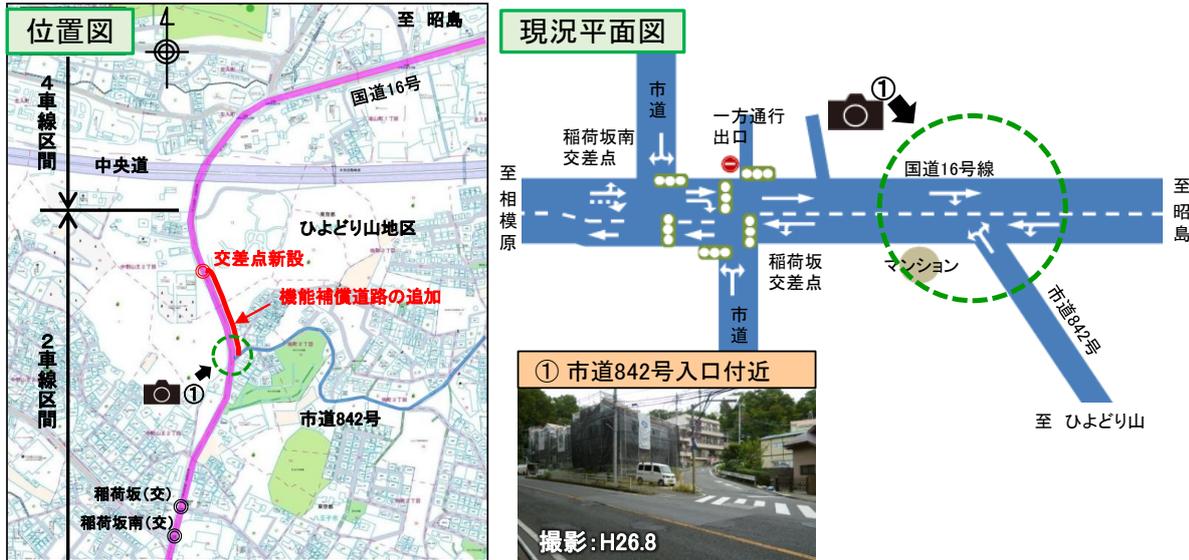
拡幅後は、八幡町～谷野街道入口間の渋滞解消でバスの定時性が確保され、バスの利便性向上、従業員の労働時間の削減にも繋がった。



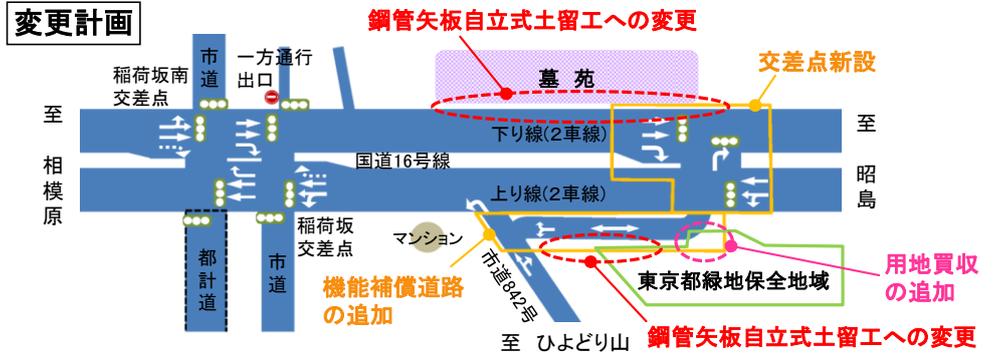
### 3. プロジェクト実施にあたっての特記事項

#### 1) 交差点の新設及び機能補償道路等の追加による既設交通機能の確保(地元要望)

国道16号と八王子市道 842 号線は、相互方向に出入りが可能であるが、国道16号の4車線化に伴い、当初計画では中央分離帯の設置により国道16号から市道へ、市道から国道16号へ共に右折が出来ない形状であった。しかし、地元より相互交通の要望を受け、消防車、救急車等の緊急車両の通行機能確保として、交差点の新設及び機能補償道路等を追加し、既設交通機能を確保。



4車線化により中央分離帯を設置するため、国道16号と市道842号線から共に右折が出来ない計画。



国道の縦断勾配を考慮し、交通の安全性を確保した交差点の位置を検討し、新設交差点及び機能補償道路を追加。

図 18 既設交通機能を確保するための計画変更

## 4. プロジェクトによって得られたレッスン

### 1) 緊急輸送道路ネットワークの確保

八王子IC周辺では複数の道路整備が事業中であり、整備効果を早期に発現するため八王子ICとのアクセス向上が図られる北側区間より段階的な整備を実施。

また、南側ではバス停車による後続車の進行阻害が渋滞要因の1つとなっており、バス停車帯の暫定整備を土地区画整理事業と連携して早期取得した用地を活用して実施。

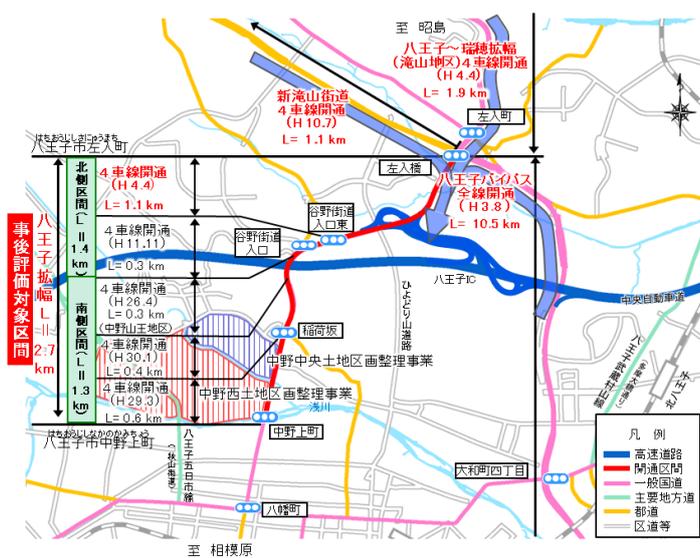


図19 八王子IC周辺の道路整備

八王子市IC周辺では、複数の道路事業によりICへのアクセス向上を計画

- ・国道16号八王子バイパス：平成3年全線開通  
⇒IC東側からのアクセス向上、現道16号のバイパス機能
- ・国道16号八王子～瑞穂拡幅：平成4年滝山地区開通  
⇒IC北側からのアクセス向上
- ・新滝山街道：平成10年開通  
⇒IC西側からのアクセス向上

国道16号八王子拡幅の北側区間の先行整備により事業効果の早期発現を実現

図20 北側区間の先行整備によるICアクセス向上

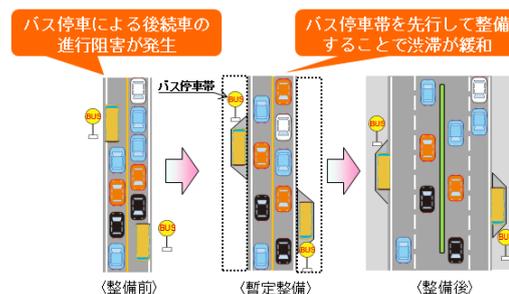


図21 バス停車帯の暫定整備による渋滞緩和(イメージ)

## 5. 考察

八王子拡幅の開通により「拡幅後は稲荷坂交差点付近の細街路を通過する交通が少なくなり、事故の危険性が減ったと感じている。(小学校)」や「拡幅後は、八幡町～谷野街道入口間の渋滞解消でバスの定時性が確保され、バスの利便性向上、従業員の労働時間の削減にも繋がった。(バス会社)」といった声をいただいていることや、歩行空間が確保されたことによって歩行者・自転車事故発生件数が6割以上減少しているなど、整備の効果を実感している。

プロジェクトの目的である国道16号の交通渋滞の緩和、安全・安心な歩行者空間の確保、まちづくりの支援について、様々な整備効果が発現しており、今後の事後評価および改善措置の必要はないものと考えられる。

本事業端末の左入橋交差点において、依然として渋滞が発生していることから、隣接する事業との連携により、効率的・効果的な整備計画を立案し事業を推進する工夫が必要であった。

### 【参考資料について】

本プロジェクトの参考資料については、下記の関東地方整備局のウェブページでご参照いただけます。

参照 URL : <https://www.ktr.mlit.go.jp/shihon/shihon00000236.html>