

(再評価)

資 料 3

令和8年度第1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

令和8年7月27日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
2. 事業の進捗状況と見込み等	2
3. 事業の投資効果	11
4. 事業手法や事業計画・コスト縮減等の視点	15
5. 関連自治体等の意見	16
6. 今後の対応方針(原案)	17

1. 事業の目的と概要

(1) 事業の目的と計画の概要

・都筑青葉地区環境整備は、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、道路の環境改善を目的とした、交差点の立体化(市ヶ尾立体、新石川立体)、歩道整備や右折レーンを設置する事業。

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

事業区間 : 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 : 46,500~64,600台/日

事業化 : 昭和50年度(1975年度)

全体事業費 : 約605億円※¹(前回約590億円)

完成年度 : 令和16年度※²(前回令和9年度)

※¹ 電線共同溝を除いた全体事業費は約562億円

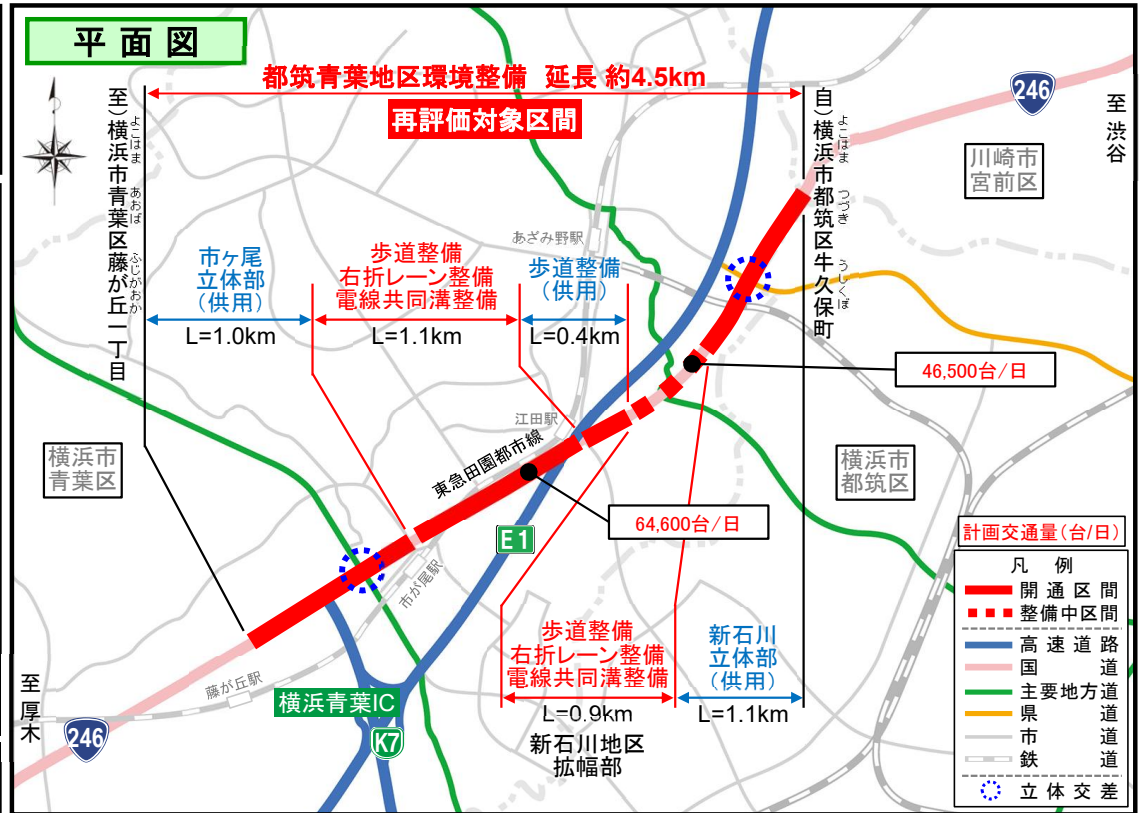
※² B/C算定上の完成年度

本事業の開通時期は事業進捗の見込みが立った時点で公表

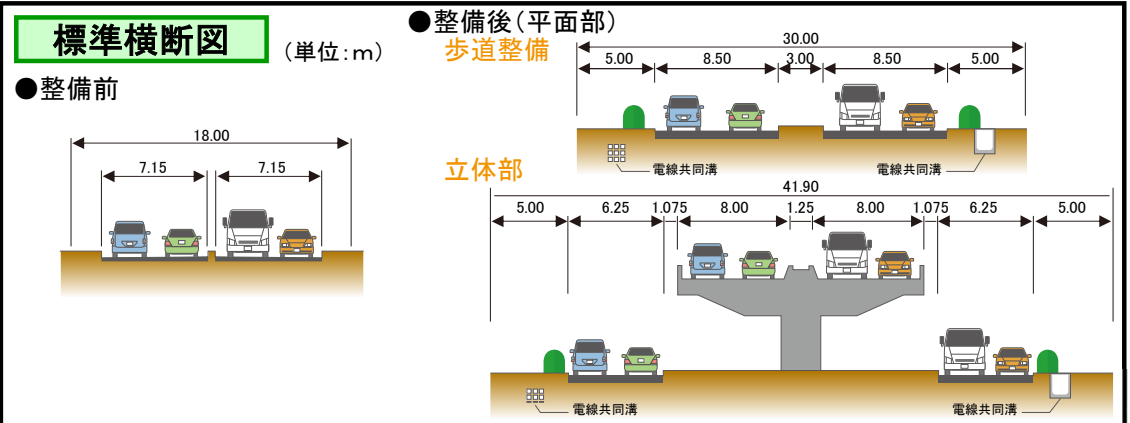
位置図



平面図



標準横断面



2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況等

1) 事業の経緯

昭和39年度（1964年度）：都市計画決定

昭和50年度（1975年度）：市ヶ尾立体部事業化

昭和54年度（1979年度）：都市計画変更

市ヶ尾地区（約1.1km）事業化

昭和61年度（1986年度）：江田地区（約0.4km）事業化

平成 7年度（1995年度）：新石川地区（約0.9km）事業化

新石川立体部事業化

平成 9年度（1997年度）：市ヶ尾立体部供用

平成13年度（2001年度）：市ヶ尾地区（約1.1km）用地買収着手

平成17年度（2005年度）：新石川立体部供用

平成19年度（2007年度）：江田駅東交差点右折レーン延伸

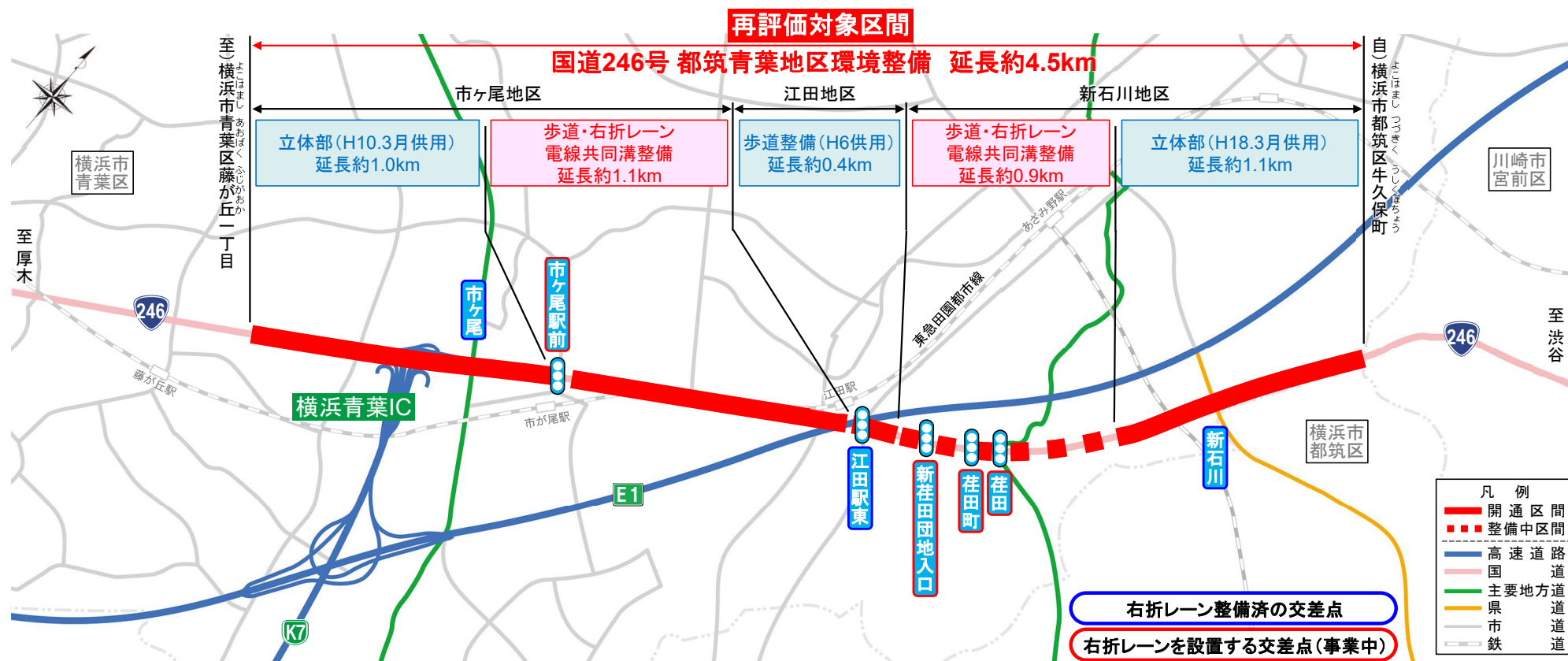
令和 3年度（2021年度）：新石川地区（約0.9kmの内、約0.2km）

設計用地説明会

令和 5年度（2023年度）：市ヶ尾地区（約1.1km）供用（一部区間除く）

令和 7年度（2025年度）：新石川地区（約0.9kmの内、約0.7km）

設計用地説明会



2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況等

2) 前回事業評価以降の主な整備状況

- ・当該事業の用地取得率は87%(令和8年3月末)。
- ・市ヶ尾地区において、一部区間除き歩道整備供用(令和5年度)。
- ・新石川地区の約0.9km区間の内、残る約0.7km区間において設計用地説明会を実施し、用地調査等へ新規着手(令和7年度)。



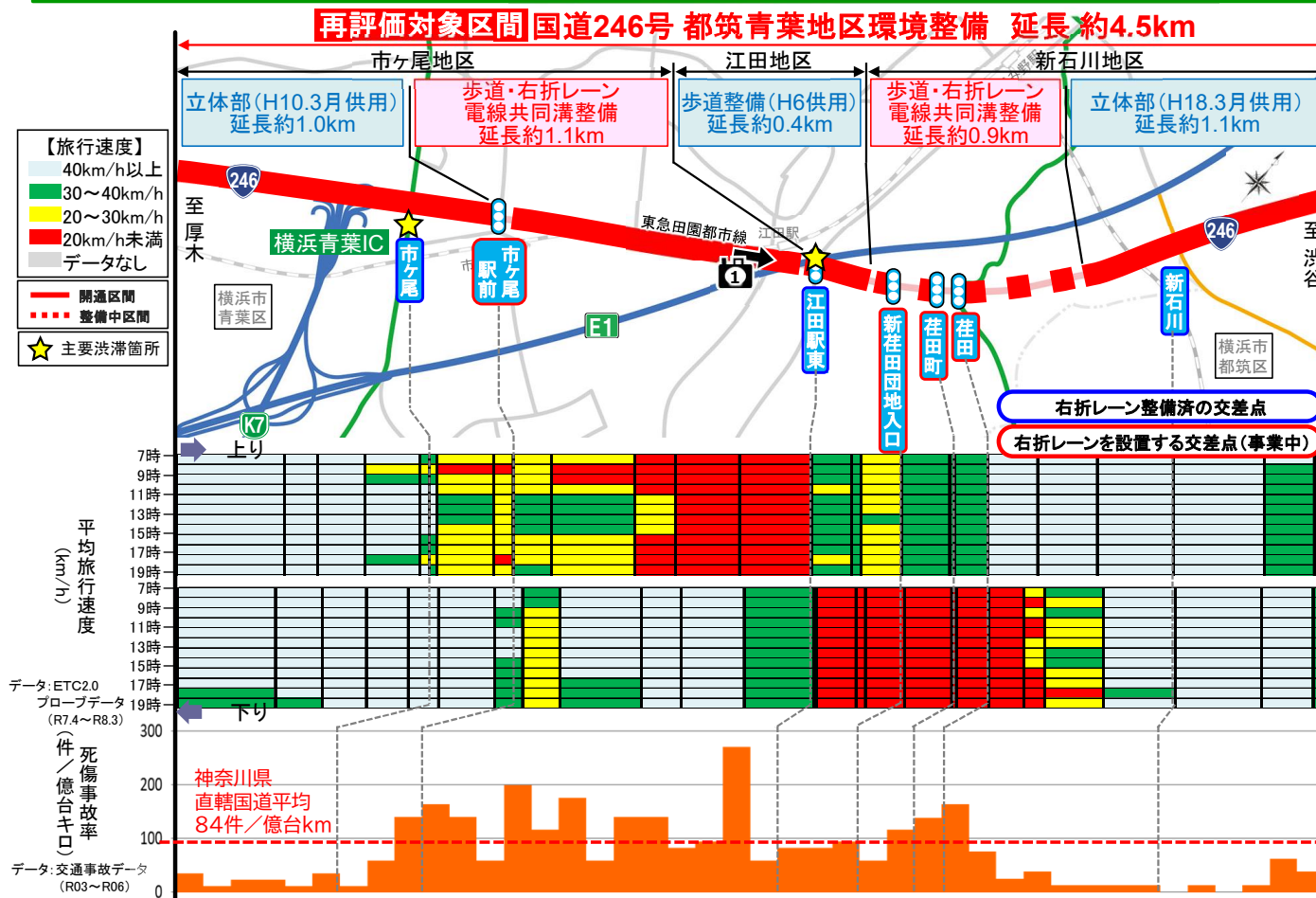
2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化

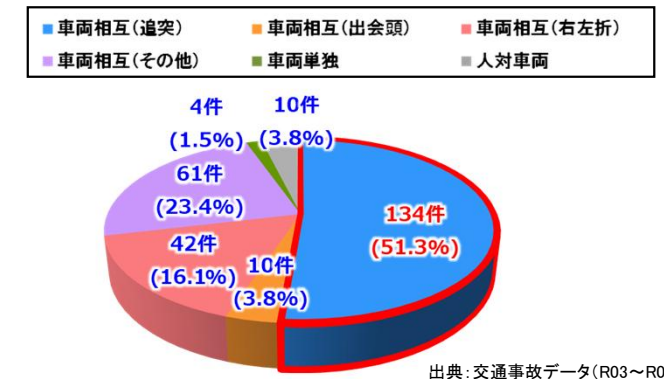
1) 現道の交通状況等

- ・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、東名高速道路へのアクセス性が向上。
- ・江田駅東交差点において、右折レーンの設置により速度低下が緩和したが、横断歩道橋の一部未整備による左折車両の滞留が発生。
- ・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。
- ・本事業の整備により、更なる交通渋滞の緩和、交通事故減少が見込まれる。
- ・事業の効果や必要性、周辺環境に大きな変化は見られない。

国道246号の交通状況



国道246号の事故類型



① 江田駅東交差点から続く先詰まり渋滞

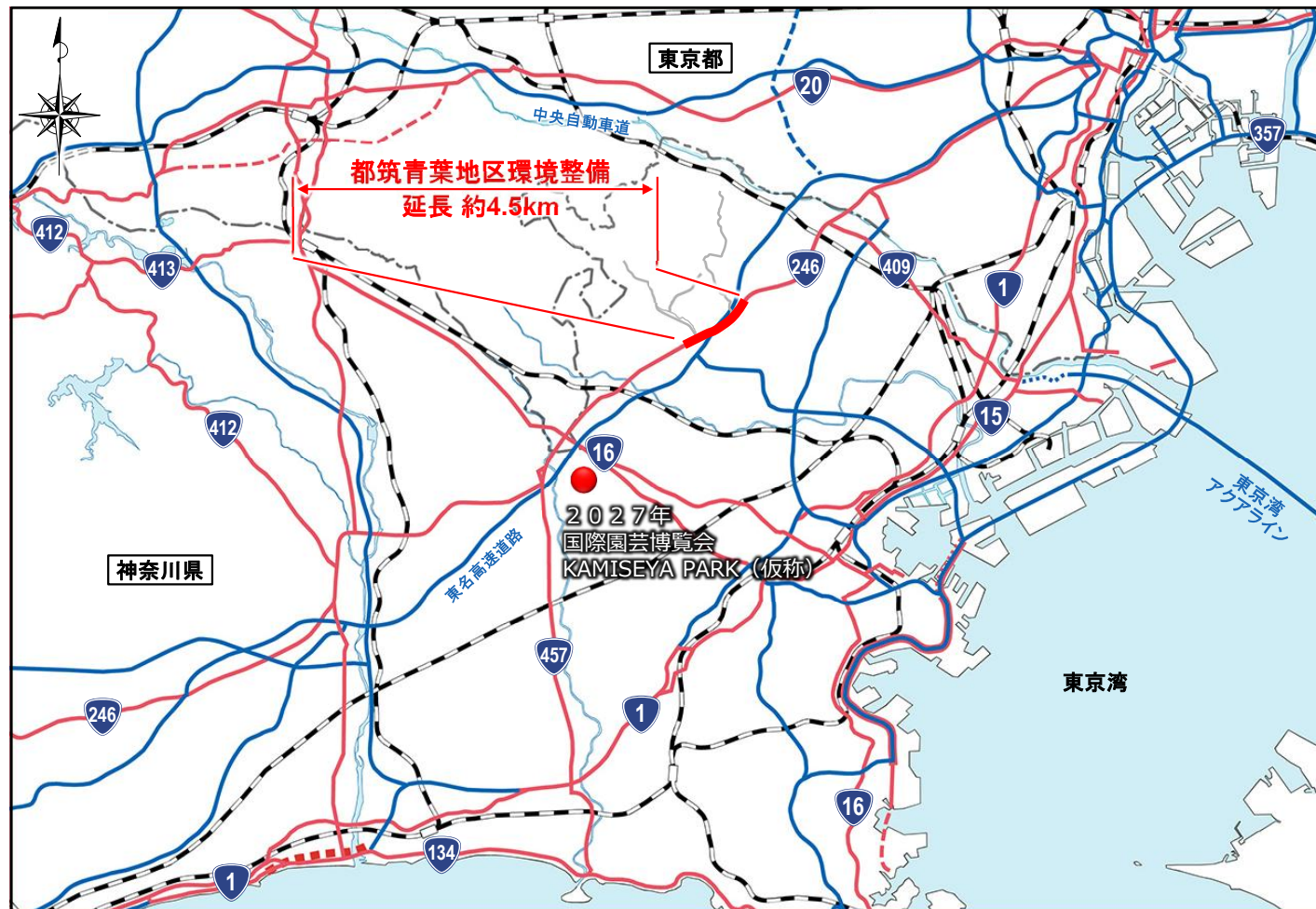


2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化

2) 主な周辺環境の変化

- ・令和9年3～9月:2027年国際園芸博覧会 GREEN×EXPO 2027が開催予定。
- ・跡地は、テーマパークを核とした複合的な集客施設(KAMISEYA PARK(仮称))が計画。



2027年国際園芸博覧会



出典: 公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会

KAMISEYA PARK (仮称)

KAMISEYA PARK (仮称)

～世界に誇るジャパンコンテンツと最先端のテクノロジーを活用した
ワールドクラスの次世代型テーマパーク～



継承する価値	新たにつくる価値	持続的なまちづくりを支える仕組み
GREEN×EXPO 2027 のレガシーを継承・実装し自然と持続的に調和するグリーンシティ	ジャパンコンテンツと最先端のテクノロジーを活用した次世代型テーマパークを中心としたまちづくり	未来の最適解を創る最先端 GX・DX 技術の実装とさらなる発展を目指すスマートシティ
波及効果		
日本のコンテンツ産業の成長に貢献するジャパンコンテンツの創造・発信拠点	将来的に 1,500 万人超の来街者を呼び込む横浜の新たな観光・集客の拠点	GX・DX 技術を実装した持続可能なまちづくり、自然と調和する新たなライフスタイルの提供・浸透

出典: 横浜市HP

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

1) 事業費増加要因

①材料単価・労務費の上昇等.....	約 15億円
	合計 約15億円増額

	項目	事業費増加の要因	増額
①	材料単価・労務費の上昇等	・原材料費の高騰等に伴い、令和4年度に比べて材料単価・労務費が上昇。 ・今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。	約15億円
合計			約15億円

2. 事業の進捗状況と見込み等

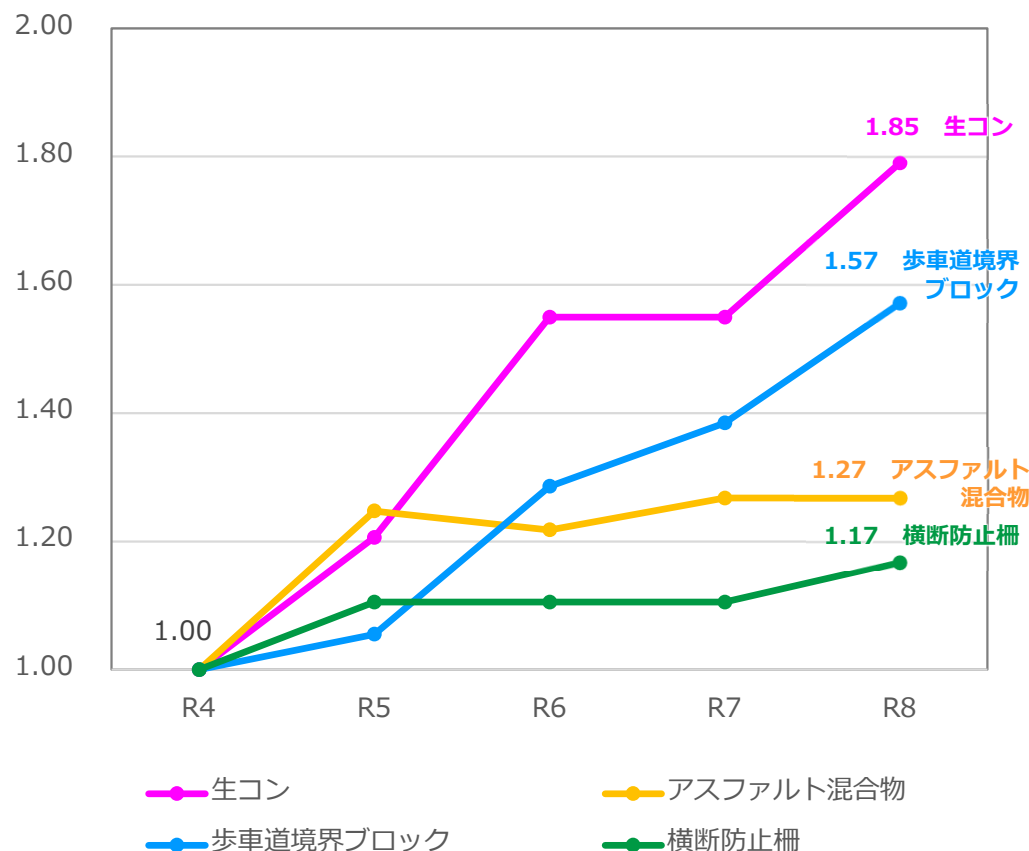
(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容①

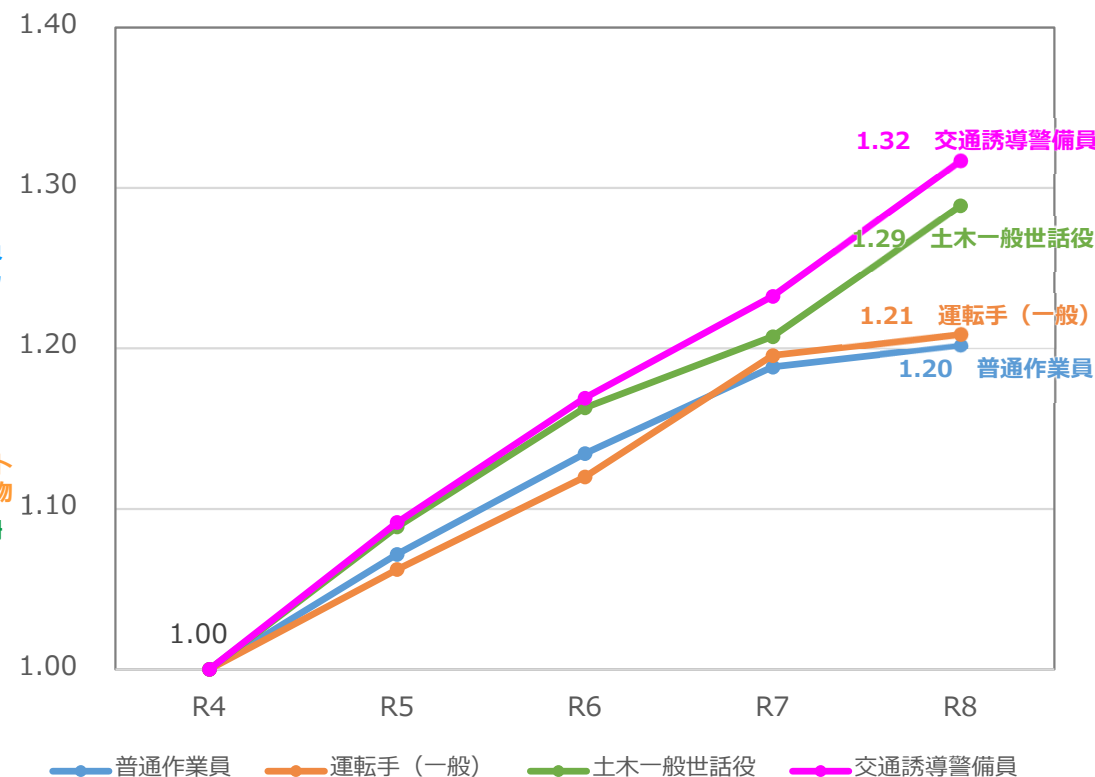
①材料単価・労務費の上昇等..... 約15億円増額

- ・原材料費やエネルギーコストの高騰等に伴い、令和4年度に比べて材料単価・労務費が上昇。
- ・今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。

■建設資機材単価の伸び率(R4.4を基準に算出)



■労務単価の伸び率(R4.4を基準に算出)



出典：（一財）建設物価調査会および（一財）経済調査会による材料費の平均上昇率※
※適用：神奈川県

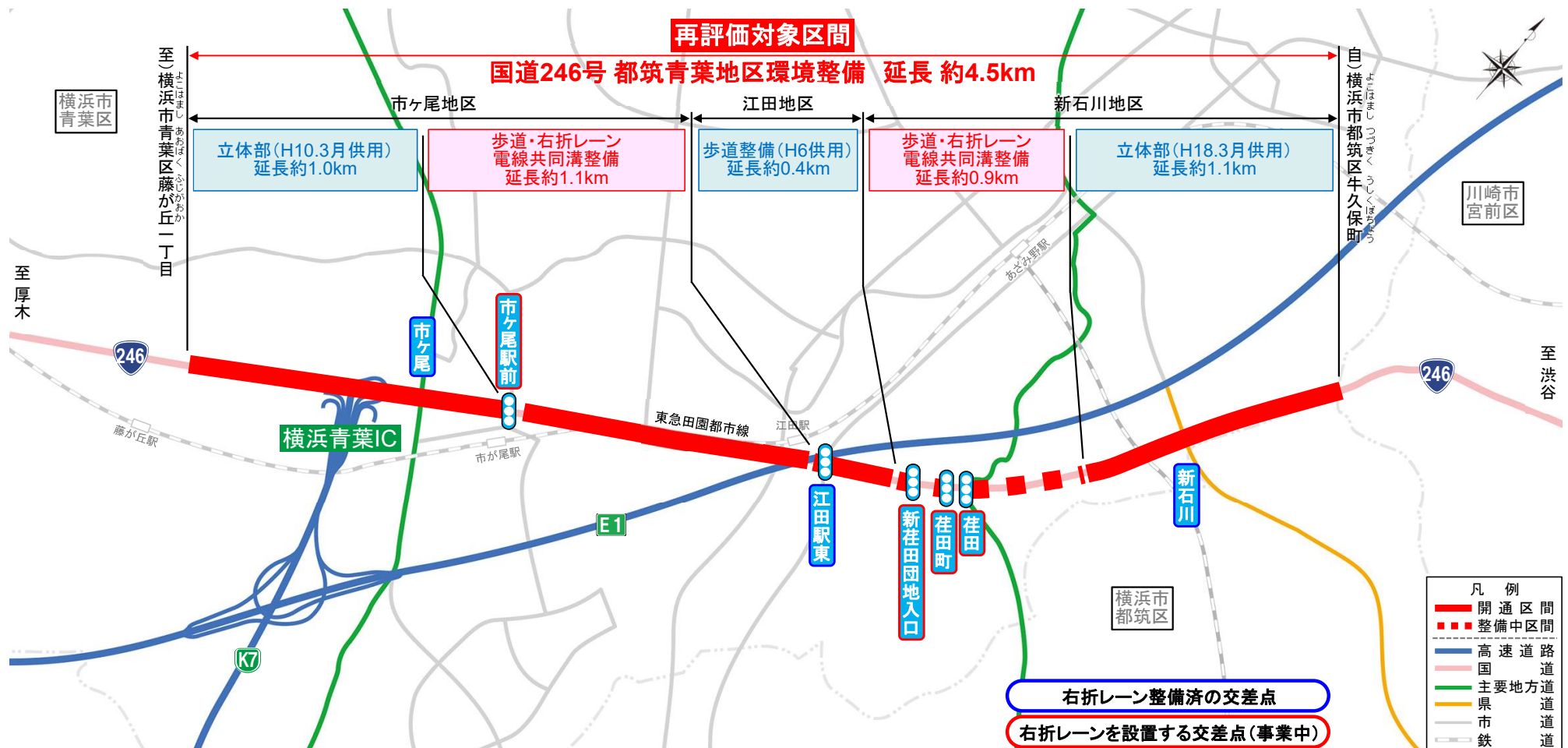
出典：公共労務費単価※
※適用：神奈川県

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

3) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成18年3月までに立体部が4車線開通。
- ・本事業の用地取得率は87%(令和8年3月末)。
- ・既に用地買収に着手している市ヶ尾地区や新石川地区での用地買収において時間を要している。また、新石川地区において関係機関等との調整により設計用地説明会開催までに時間を要していたが、引き続き、調査設計、用地買収、工事を実施し、早期完成を目指す。

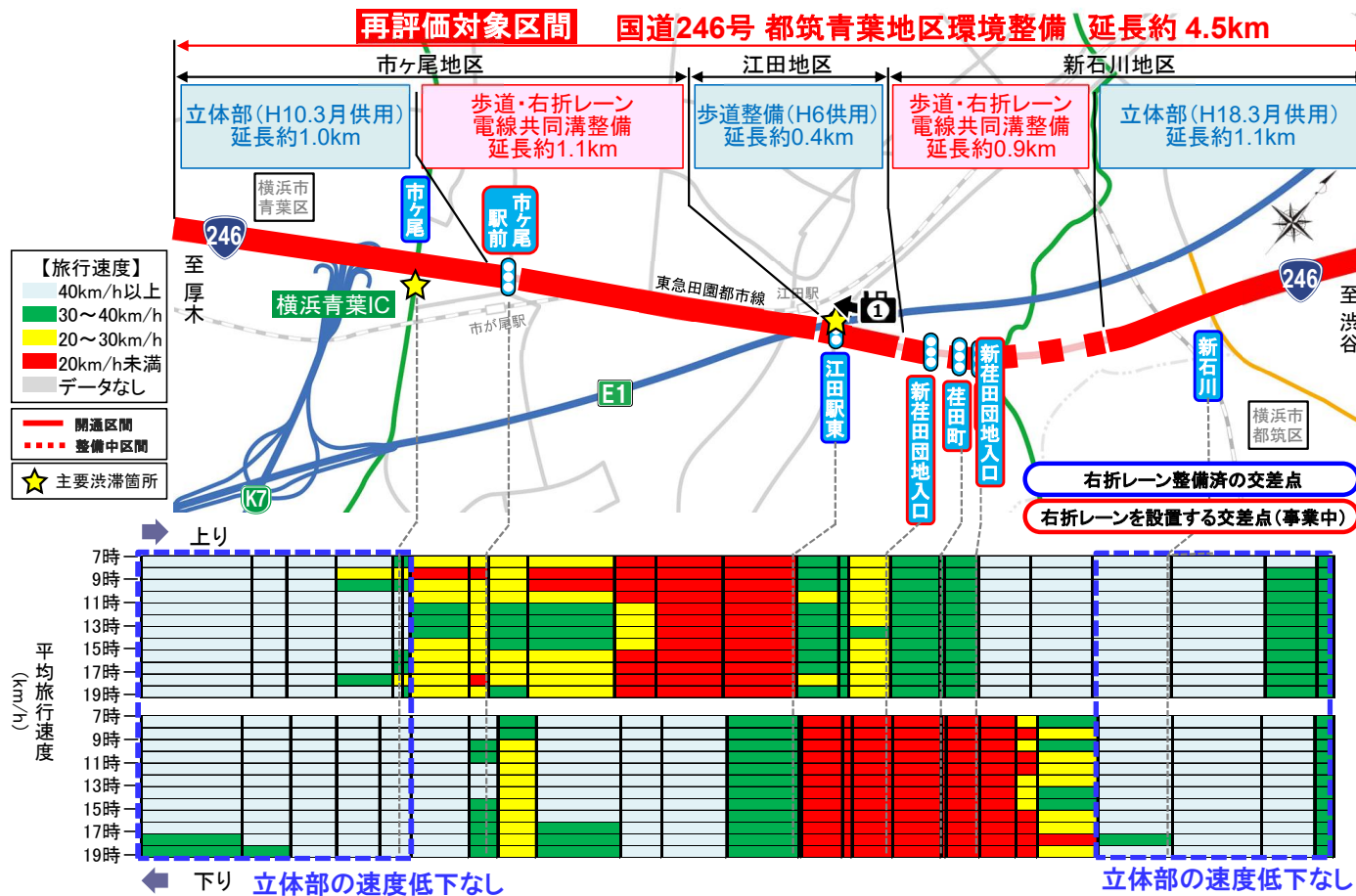


3. 事業の投資効果

(1) 交通渋滞の緩和

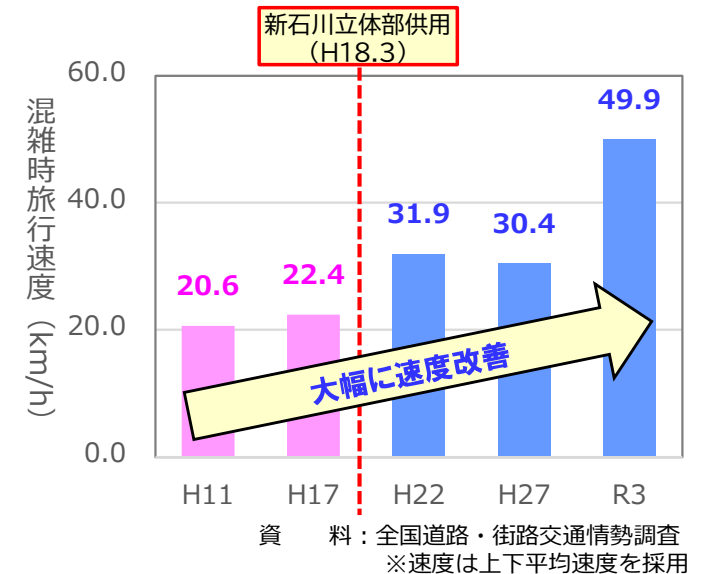
- ・当該区間は、市ヶ尾地区や新石川地区の立体部の段階的な整備により、交通混雑が緩和。
- ・右折レーンが未設置の区間では、右折レーンの設置により、右折待ちに伴う速度低下の抑制が期待。

立体部完成による渋滞の緩和



データ：ETC2.0プローブデータ (R7.4～R8.3)

新石川立体整備による国道246号の速度改善



国道246号の渋滞状況

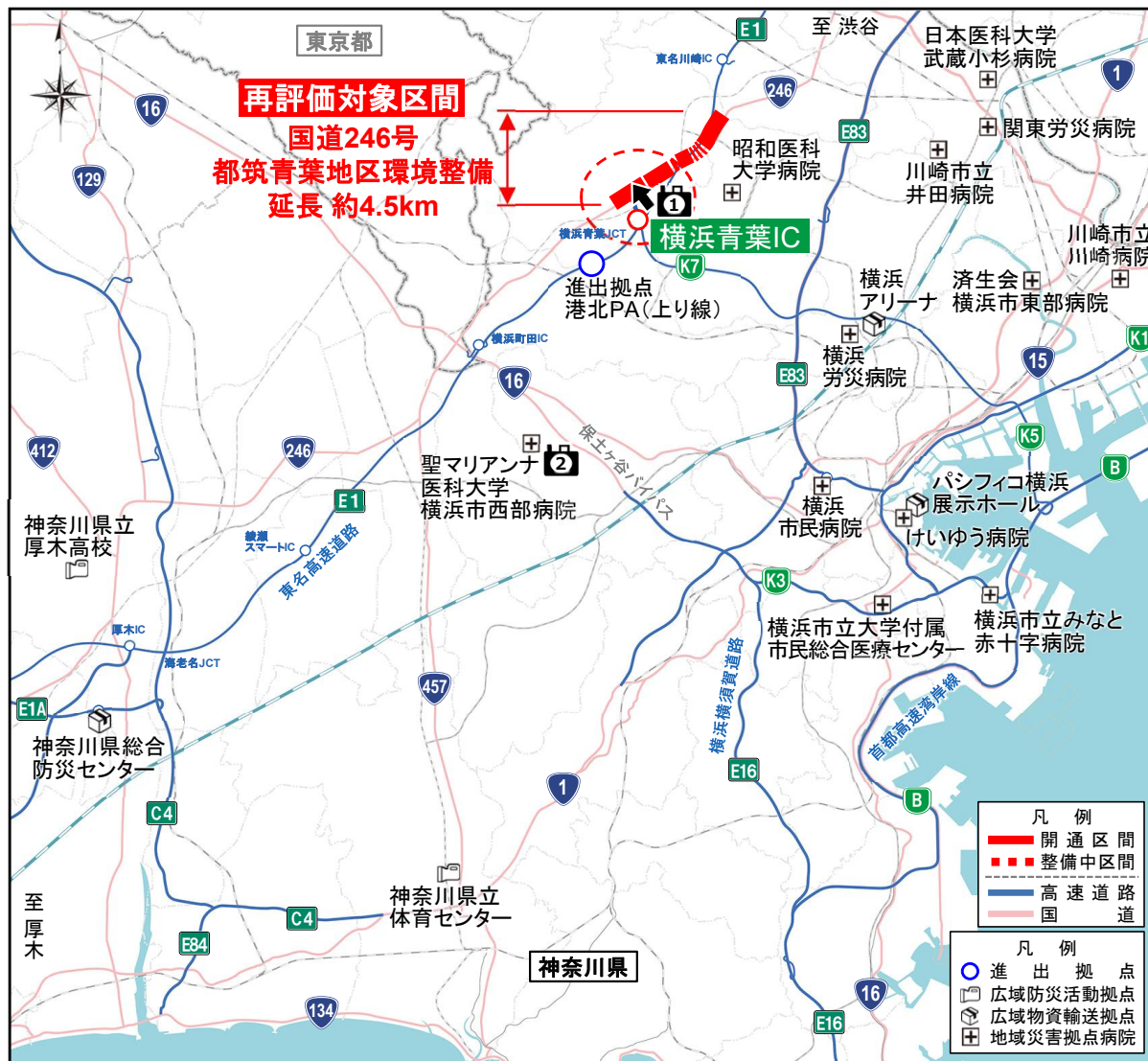


3. 事業の投資効果

(2) 東名高速道路へのアクセス性の向上

- ・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。
- ・本事業が整備されることにより、東名高速道路とのアクセス性が向上し、救急医療施設、広域防災拠点や災害拠点病院等への所要時間が短縮し、道路ネットワーク機能の強化に寄与。

東名高速道路へのアクセス



① 開通済みの立体部の状況（市ヶ尾地区）



② 地域災害拠点病院 （聖マリアンナ医科大学横浜市西部病院）



出典：聖マリアンナ医科大学横浜市西部病院HP

3. 事業の投資効果

(3) 沿道環境の改善

- ・市ヶ尾地区は歩道や電線共同溝が一部区間を除き供用済。
- ・無電柱化や歩道整備により、歩行者通行空間を確保し、安全性・快適性に加え、景観向上にも寄与することが期待。



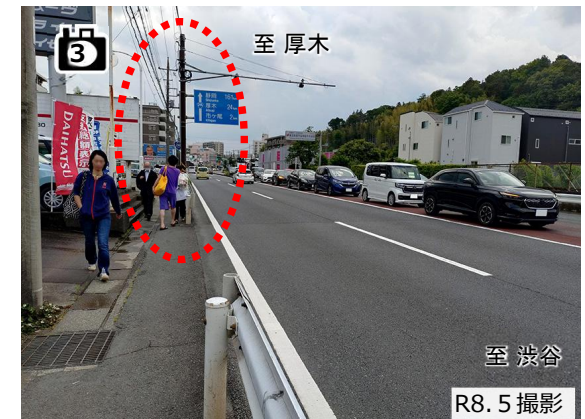
事業箇所周辺の沿道環境



歩道整備が一部区間を除き供用済 (市ヶ尾地区)



自転車・歩行者が狭い歩道内に混在 (新石川地区)



電柱が歩行者の通行を阻害 (新石川地区)

3. 事業の投資効果

(4) 費用便益分析

■ 総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22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

改築事業と併せて施工される電線共同溝の工事費は含まない

1) 計算条件

[今回]

・基準年次	: 令和8年度
・分析対象期間	: 供用後50年間
・算出マニュアル	: 令和7年8月
・基礎データ	: 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計年次	: 令和22年度
・計画交通量	: 46,500～64,600(台/日)
・事業費	: 約605億円
・総便益(B)	: 約2,479億円[約5,229億円]
・総費用(C)	: 約1,600億円[約 625億円](電線共同溝を除く)
・費用便益比(B/C)	: 1.5

[前回]

・基準年次	: 令和4年度
・分析対象期間	: 供用後50年間
・算出マニュアル	: 令和4年2月
・基礎データ	: 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	: 令和22年度
・計画交通量	: 45,900～65,000(台/日)
・事業費	: 約 590億円
・総便益(B)	: 約 1,638億円[約4,327億円]
・総費用(C)	: 約 1,293億円[約 616億円]
・費用便益比(B/C)	: 1.3

【参考】

費用便益比(B/C)	: 2.3(社会的割引率2%)
費用便益比(B/C)	: 3.0(社会的割引率1%)

注1) 便益・費用について、[]内の値は基準年次における現在価値化前を示す。

注2) 費用便益分析(B/C)等による評価を実施しない電線共同溝事業(無電柱化推進のために改築事業と併せて施工されるもの)の工事費(約43億円)については、費用便益分析の費用に含めない。

3. 事業の投資効果

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)	感度分析 (B／C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)	
	2,362億円	109億円	8.9億円	2,479億円 [5,229億円]		交通量	1.5	1.6	
費用 (C)	事業費		維持管理費		総費用	1.5	事業費	1.5	1.6
	1,565億円		35億円		1,600億円 [625億円]		事業期間	(1.5)	(1.5)

注1) 便益・費用については、令和8年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、[]内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。

注2) 費用便益比算定上設定した完成年度は、令和16(2034年)年度(前回: 令和9(2027)年度)である。本事業の開通時期は事業進捗の見込みが立った時点で公表する。

注3) 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4) 感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

3. 事業の投資効果

(5) 事業の投資効果のまとめ

項目		事業全体
費用	事業費	1,565億円
	維持管理費	35億円
	総費用(C)	1,600億円
便益	走行時間短縮便益	2,362億円
	走行経費減少便益	109億円
	交通事故減少便益	8.9億円
	総便益(B)	2,479億円
B/C		1.5
主な その他の効果	時間信頼性向上便益	走行時間のばらつきが縮小(385億円)
	CO2排出量削減便益	走行速度が改善し、CO2排出量が削減(7億円)
	NOx排出量削減便益	走行速度が改善し、NOx排出量が削減(25億円)
	騒音低減便益	周辺地区の騒音が低減(5億円)
	交通渋滞の緩和	右折レーンの設置により、右折待ちに伴う速度低下の抑制が期待
	東名高速道路へのアクセス性の向上	東名高速道路とのアクセス性が向上し、広域防災拠点や災害拠点病院等への所要時間が短縮し、道路ネットワーク機能の強化に寄与
	沿道環境の改善	無電柱化や歩道整備により、歩行者通行空間を確保し、安全性・快適性に加え、景観向上にも寄与することが期待
コスト縮減	街渠縦断管をスリット側溝へ変更することにより工事費を約0.2億円縮減	

4. 事業手法や事業計画・コスト縮減等の視点

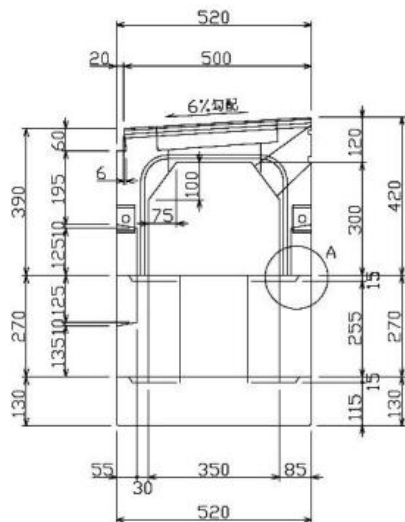
(1)コスト縮減の取り組み

排水構造物の見直し.....約0.2億円縮減

- ・当初、路肩排水施設は、暗渠タイプの街渠縦断管を想定しており、「街渠縦断管」では、20m間隔に設置されたグレーチング柵から集水を行う必要がある。
- ・路面に連続的な集水スリットがある「スリット側溝」へ見直しすることで、柵間隔を広くすることが可能(50m/箇所)となり、約0.2億円相当のコストの縮減を行っている。

当初計画

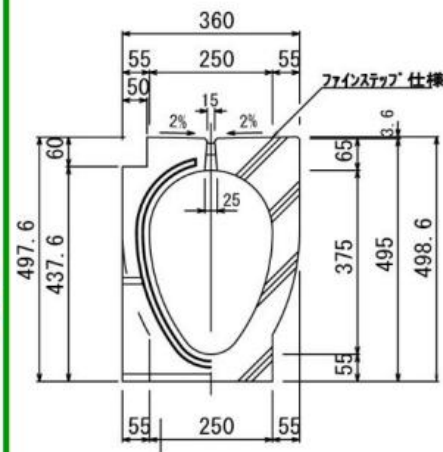
■街渠縦断管



- ・一般的なボックス形状の街渠縦断管
- ・20mおきに設置されたグレーチングから集水を行う。

計画イメージ

■スリット側溝



- ・連続的な集水スリットがあるため、管理に必要な柵間隔(50m/箇所)にすることが可能

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)

- ・国道246号 都筑青葉地区の4.5km区間は、すでに立体化や江田駅東交差点の拡幅はされていますが、特に新石川地区においては、右折レーンのない交差点が連続し、慢性的な渋滞が発生しているだけでなく、通学路である歩道の幅員も狭く、地元住民などから改善を強く要望されています。
- ・市ヶ尾地区とともに、引き続き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。
- ・また、進捗状況や整備計画等について、本市と密に連絡調整いただくようお願いいたします。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・立体部の整備や右折レーンの整備に伴い、旅行速度が向上し、国道246号の渋滞の緩和が期待。
- ・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。
- ・費用対効果(B/C)は1.5である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成18年3月までに立体部が4車線開通。
- ・本事業の用地取得率は87%(令和8年3月末)。
- ・既に用地買収に着手している市ヶ尾地区や新石川地区での用地買収において時間を要している。また、新石川地区において関係機関等との調整により設計用地説明会開催までに時間を要しているが、引き続き、調査設計、用地買収、工事を実施し、早期完成を目指す。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、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、沿道環境の改善の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが妥当と考える。