

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道1号 原宿交差点改良
事業主体	関東地方整備局

事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	便益が費用を上回っている	費用便益比 ( B / C ) = 3.4

事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは を に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	国道1号原宿交差点を中心とする区間について 渋滞損失時間 ( 現況 ) : 約307万人時間/年
		現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	国道1号原宿交差点の旅行速度 H11センサス旅行速度 ( 現況 ) : 16.9km/h ( 将来 ) : 40 ~ 50km/h
		現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	ドリームランドバス停 原宿バス停 混雑時16分、順調時6分 鉄砲宿バス停 原宿バス停 混雑時30分、順調時6分 原宿交差点改良により、バスの所要時間の短縮が期待される。
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	大船駅 ( 特急停車駅 : 成田イクスプレス )
		第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	
		農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	
		現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	

1. 活力	都市の再生	都市再生プロジェクトを支援する事業である		
		広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する		
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		
		中心市街地内で行う事業である		
		幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である		
		DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する		
		対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる		
	国土・地域ネットワークの構築	高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り		
		地域高規格道路の位置づけあり		
		当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する		
		現道等における交通不能区間を解消する		
		現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる		
	個性ある地域の形成	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する		
		拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する		
		主要な観光地へのアクセス向上が期待される		
		特別立法に基づく事業である		
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
			交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
無電柱化による美しい町並みの形成		対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り		
		市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する		
安全で安心できるくらしの確保		三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		

3. 安全	安全な生活環境の確保	現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	原宿交差点を中心とする100m区間の死傷事故率は623件/億台km (H13～H16平均) 原宿交差点立体化により、渋滞に起因する追突事故や交差点内での右左折・出会い頭の事故の低減が期待される。
		当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	H17年の歩行者数 610人/日(平日)、歩道幅員 現況:2.0m 計画3.0m
	災害への備え	近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	神奈川県地域防災計画において、国道1号、環状4号(原宿六浦線)が緊急輸送路に指定されている。
		緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A'路線としての位置づけがある場合)	
		現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する			
4. 環境	地球環境の保全	対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量: 約600t/年
	生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 横浜市は、自動車NOx・PM法対策地域に指定されている  (推計結果) NOx排出削減率: 約2割 整備なし: 4.8t/年 整備あり: 3.9t/年 算出範囲は、原宿交差点周辺(交差点から約500m～1km)の国道1号と環状4号
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 横浜市は、自動車NOx・PM法対策地域に指定されている  (推計結果) SPM排出削減率: 約2割 整備なし: 0.26t/年 整備あり: 0.21t/年 算出範囲は、原宿交差点周辺(交差点から約500m～1km)の国道1号と環状4号
		現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	遮音壁の設置、低騒音舗装、吸音版の設置などにより、原宿交差点周辺の騒音レベルが環境基準を下回ることが期待される。 夜間: 現状 77dB 対策後 62dB (国道1号原宿交差点付近 官民境界高さ1.2mでの値)
		その他、環境や景観上の効果が期待される	交差点改良とあわせて、電線共同溝の整備が実施し、沿道の電線類を地中化し、町並みの改善、防災空間の創出を図る。
5. その他	他のプロジェクトとの関係	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	