

(再評価)

資料 2 - 4 - ①
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成22年度第4回)

国道16号 保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)

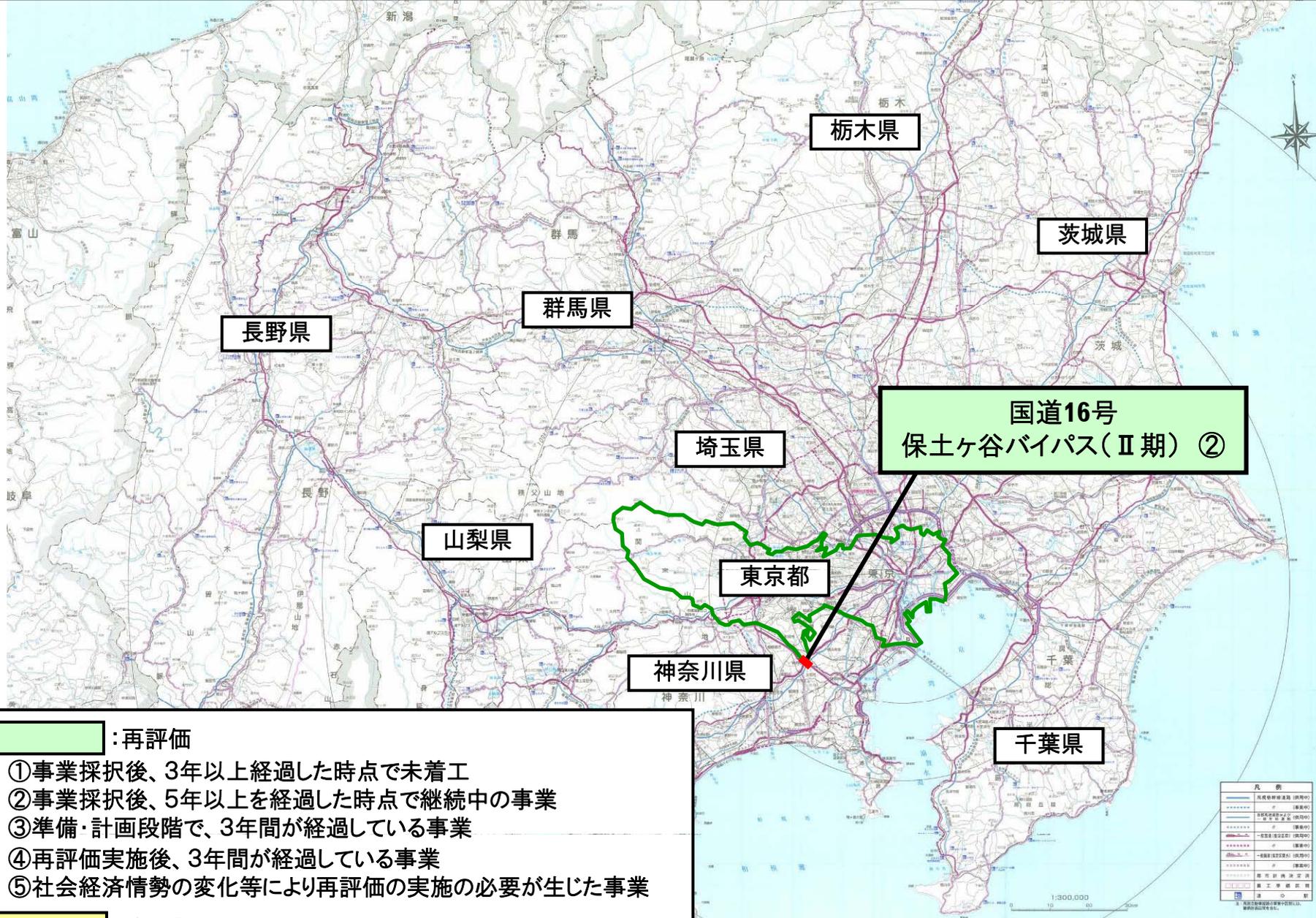
平成22年10月21日

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	3
4. 事業の必要性に関する視点	5
5. 費用対効果	8
6. 事業進捗の見込みの視点	11
7. 今後の対応方針(原案)	12

1. 位置図



2. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ・交通混雑の緩和
- ・物流効率化の支援
- ・生活環境の改善

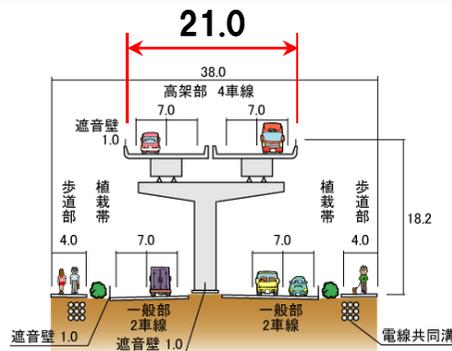
(2) 計画の概要

区 間：自) 東京都町田市鶴間
 とうきょうと まちだし つるま
 とうきょうと まちだし つるま
 至) 東京都町田市鶴間

計 画 延 長：2.1km
 幅 員：21.0m
 道 路 規 格：第1種第3級
 設 計 速 度：80km/h
 車 線 数：4車線
 事 業 化：平成14年度
 事 業 費：約517億円
 計 画 交 通 量：47,000台/日

横断面図

(単位:m)



平面図



位置図



完成予想図(専用部)



3. 事業進捗の状況

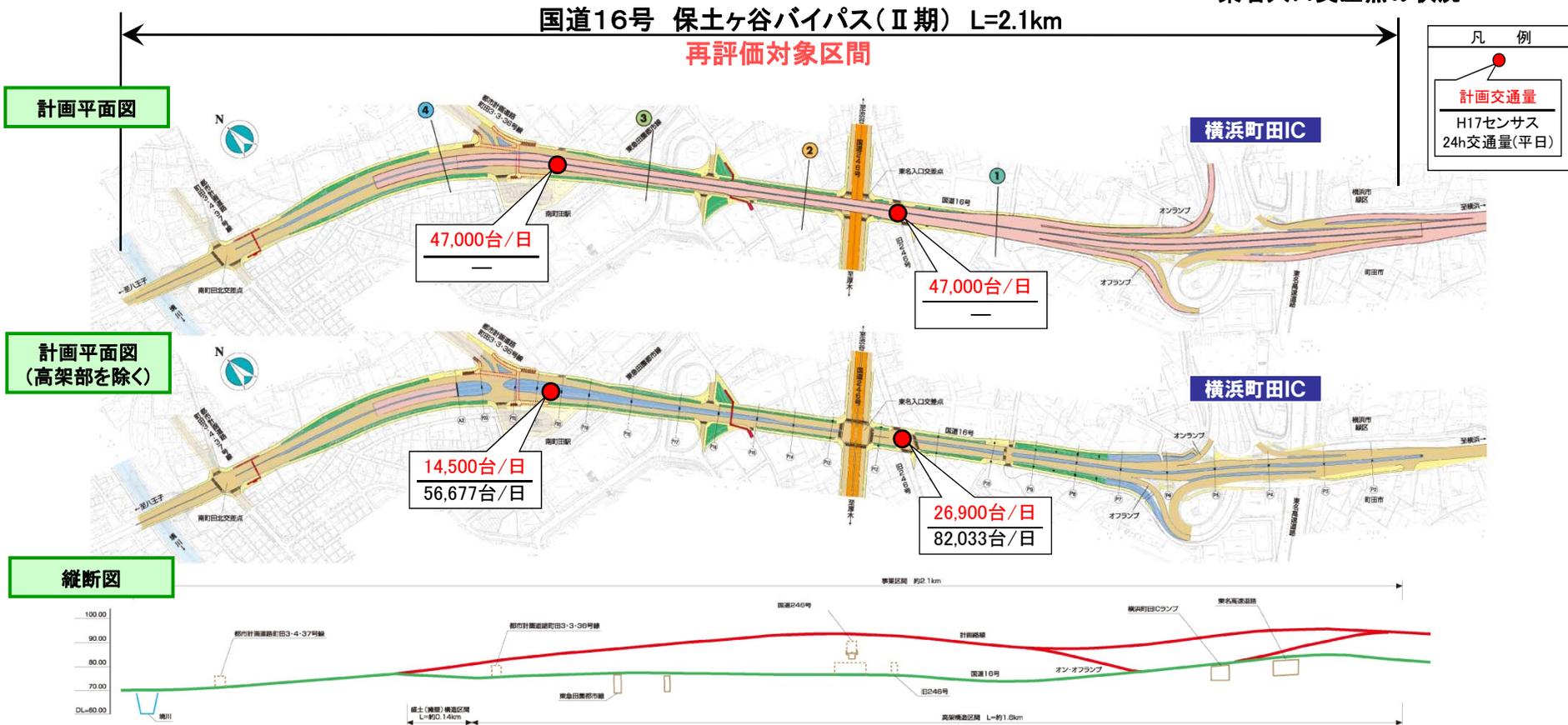
■事業の経緯

- 平成13年11月：都市計画変更（立体構造）
- 平成14年度：事業着手、用地着手
- 平成15年度：工事着手



東名入口交差点の状況

-凡例- 高架・盛土部 車道 歩道 植樹帯 鶴間高架橋 歩道橋・地下歩道 中央分離帯 橋脚



3. 事業進捗の状況

■周辺状況

- ・保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)は、東名高速(横浜町田IC)や国道246号、東急田園都市線と交差する。
- ・周辺には大型の商業施設や物流施設が立地しているとともに、住宅地も存在している。



①立体接続部の状況



②完成している橋梁下部の状況



③横浜町田IC付近の状況



④橋梁上部の状況

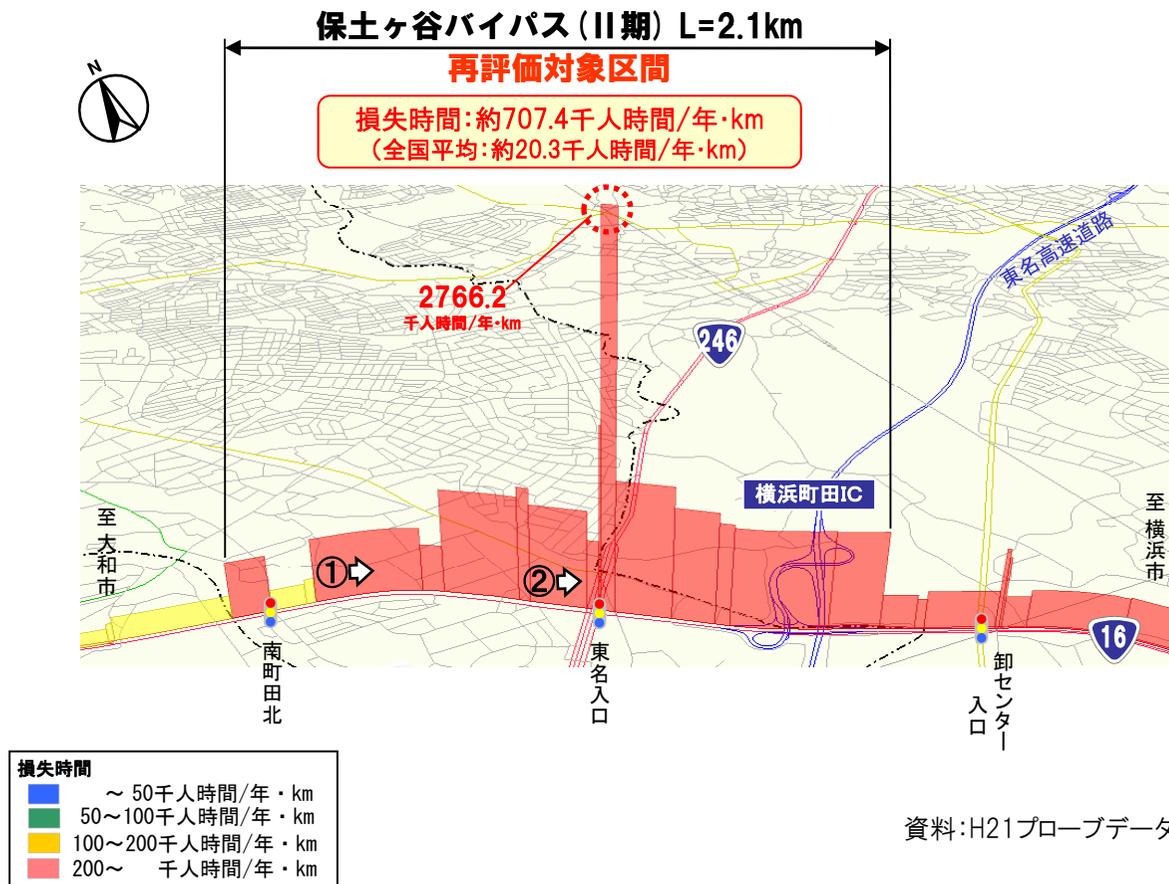


4. 事業の必要性に関する視点

(1) 国道16号の渋滞状況

- ・国道16号「東名入口交差点」は主要渋滞ポイントであり、慢性的な渋滞が発生(全国平均の約35倍)している。
- ・「東名入口交差点」付近の渋滞が原因となり、日本の大動脈である、東名高速にまで渋滞を及ぼしている状況。
- ・保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)の整備により国道16号だけでなく東名高速の渋滞の緩和が見込まれる。

国道16号の渋滞発生状況



①南町田北交差点付近の渋滞状況



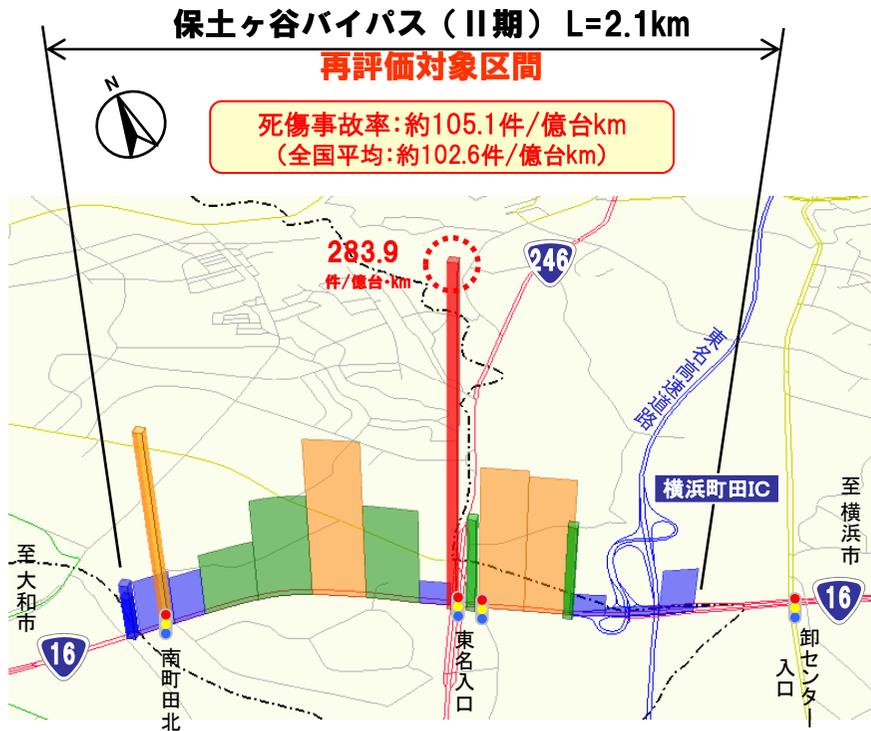
②東名入口交差点の渋滞状況

4. 事業の必要性に関する視点

(2) 国道16号の事故発生状況

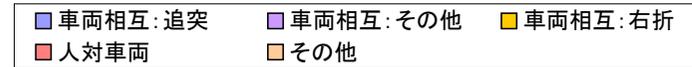
- ・国道16号の当該区間の死傷事故率は、105.1件/億台・km(全国平均:102.6件/億台・km)となっている。
- ・特に、東名入口交差点の死傷事故率は、283.9件/億台・kmであり、全国平均の約3倍となっている。
- ・死傷事故の内訳は、交差点を中心とした追突事故が約8割発生している。
- ・保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)の整備により、国道16号の渋滞緩和による交通事故の削減が見込まれる。

国道16号の死傷事故発生状況



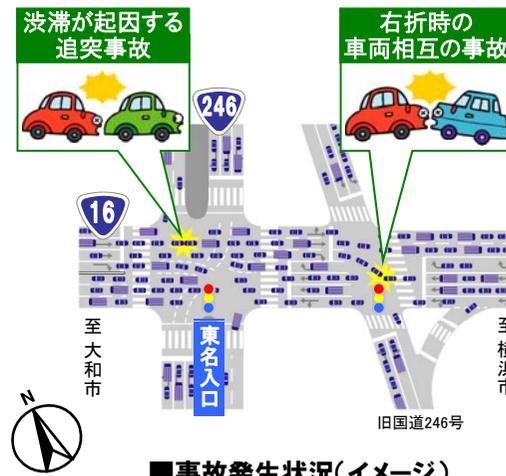
資料: 交通事故データ(H17-H20)

国道16号の死傷事故類型



車両相互の追突が約8割

資料: 交通事故データ(H17-H20)



■事故発生状況(イメージ)



①東名入口交差点の交通状況(交差点での追突事故の危険性)

4. 事業の必要性に関する視点

(3) 生活環境の改善(生活道路の機能回復)

- ・町田市の生活道路には、国道16号の渋滞を回避するための迂回交通が流入し、抜け道となっていると考えられ、町田市の人対車両の事故件数(自動車保有台数あたり)は、他都市と比べて多い。
- ・保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)の整備により、国道16号の渋滞が緩和されることで、生活道路への迂回交通が減少するだけでなく、生活道路の安全性の向上が見込まれる。

町田市の死傷事故発生状況



資料:「交通事故発生マップ」警視庁

町田市の死傷事故発生件数(自動車保有台数千台あたり、人対車両の事故)

町田市の人対車両の死傷事故発生件数(自動車保有台数あたり)は他都市に比べて多い。



資料:「多摩地域データブック 2008年版」
(財)東京市町村自治調査会

生活道路の交通状況(迂回交通の流入)



①鶴間地区の市道の交通状況(AM8時頃)

生活道路が危険な状況に!



鶴間地区やつくし野地区の市道(生活道路)は、国道16号の渋滞を避けるための抜け道として使われています。地元のPTAからも交通安全に向けた要望が挙がっています。

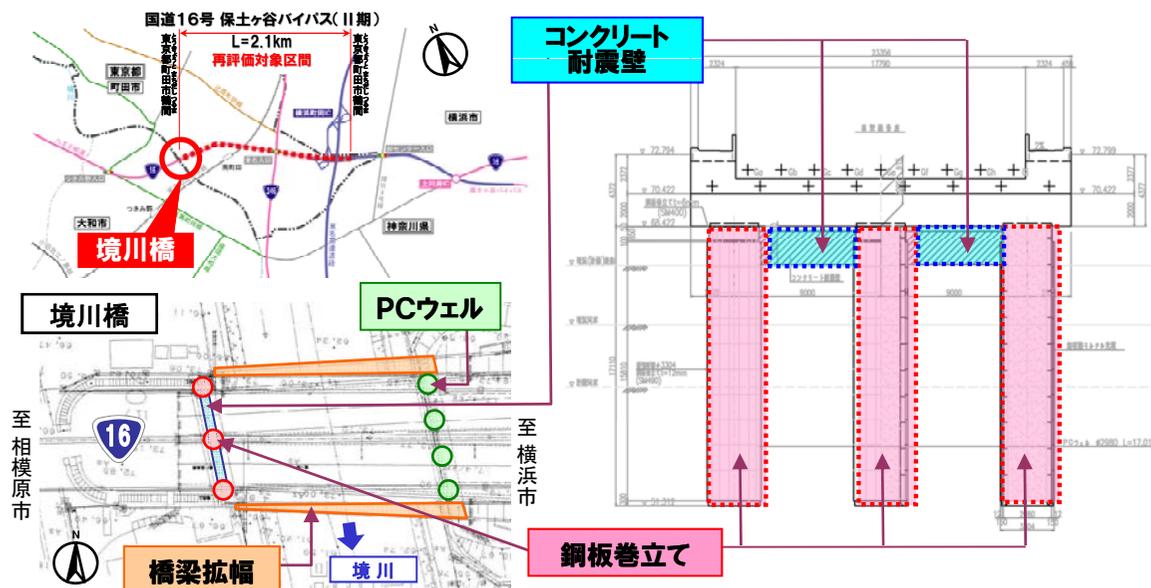
(町田市教育委員会)

5. 費用対効果(事業費変更)

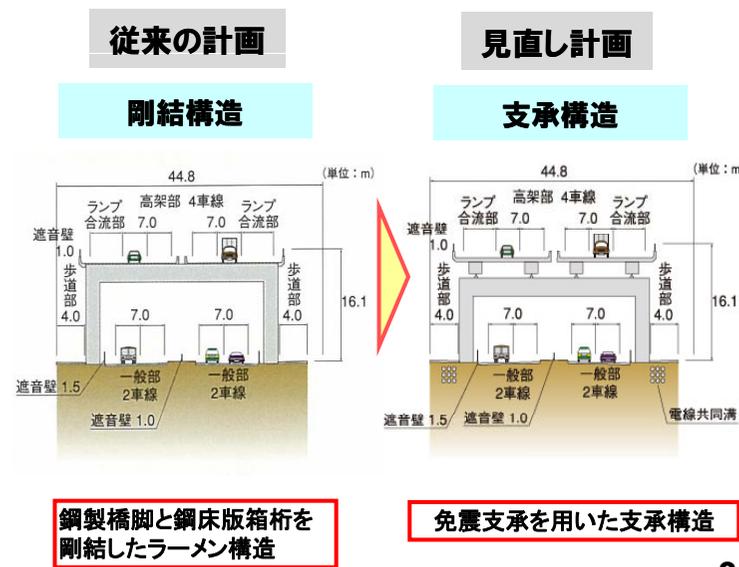
【事業費増の要因】

- ・用地補償費額の増額
→大型店舗や大規模マンションが沿道に多数存在し、個別に補償費の精査をしたところ、当初の予定を大きく上回る移転補償費等を要した。
- ・既設橋梁拡幅及び耐震補強工事の追加による増額
→立体化により現道拡幅となるため、既設橋梁の拡幅が必要となった。また、橋梁の耐震化のため、鋼板巻立て・コンクリート耐震壁及びPCウェルが必要となった。
- ・上部工架設工法・橋梁構造の変更による増額
→国道16号や国道246号の現道上での橋梁架設となることや商業施設への出入り交通が多いことから、現道交通への影響を極力抑えられる架設工法採用のため、橋梁構造の変更(剛構造→支承構造)及び架設工法の変更(現道上でのベント架設→トラッククレーン・ベント横取り工法及び手延機式送出し工法)が必要となった。
- ・上記の要因などによる増額 【合計 約227億円増】

既設橋梁拡幅及び耐震補強工事の内容



橋梁構造の変更



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

〔参考: 新規事業評価(H13)〕

・基準年次	: 平成22年度	: 平成14年度
・供用開始年次	: 平成25年度	: 平成23年度
・分析対象期間	: 供用後50年間	: 供用後40年間
・基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	: 平成6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32年度
・計画交通量	: 47,000(台/日)	: 47,500(台/日)
・事業費	: 約517億円	: 約290億円
・費用便益比	: 2.0	: 5.6

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)
	559億円	375億円	168億円	1,101億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	535億円		10億円	545億円	
					2.0

■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)
	559億円	375億円	168億円	1,101億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	95億円		10億円	105億円	
					10.4

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) 費用及び便益額は整数止めとする。

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。

基準年：平成22年度

6. 事業進捗の見込みの視点

- ・保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)の用地取得率は約95%。
- ・平成14年度から用地着手。平成15年度から下部工工事に着手、平成18年度から上部工工事に着手。
- ・平成23年度以降は、用地取得や橋梁工事を推進。

■事業の計画から完成までの流れ(保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期))

年度	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
事業化												
都市計画変更(立体構造)												
測量・調査・設計		路線測量 地質調査 設計										
設計・用地説明会												
用地交渉		用地着手								用地取得率 約95%		用地取得 完了予定
工事(下部工)			下部工 工事着手									
工事(上部工)						上部工 工事着手						完成 (供用)

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である
 ※平成22年9月末現在

7. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)の整備により、国道16号だけでなく東名高速の渋滞の緩和や国道16号の交通事故の削減が見込まれる。
- ・国道16号の渋滞緩和により、生活道路への迂回交通が減少するとともに、生活道路の安全性の向上が見込まれる。
- ・国道16号沿線には大規模物流施設が立地し、機械系製造業が立地する東京多摩部と横浜港を有する横浜市との物流流動も多い。保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)の整備により、東京多摩部や横浜港、東名高速へのアクセス性も向上し、物流効率化が見込まれる。
- ・環境施設帯の設置や低騒音舗装(排水性舗装)により、大気や騒音、振動の軽減が図られる。
- ・費用対効果(B/C)は2.0。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)の用地取得率は約95%。
- ・平成14年度から用地着手。平成15年度から下部工工事に着手、平成18年度から上部工工事に着手。
- ・平成23年度は、用地取得や橋梁工事を推進。

(3) 都道府県・政令市からの意見

- ・東京都知事の意見：
首都東京の道路整備は、東京の最大の弱点である交通渋滞の解消、環境改善、利便性や防災性の向上のみならず、我が国の経済を活性化させ、国際競争力を強化するためにも必要不可欠である。その中で、体系的な道路ネットワークの構築を図る国道の果たす役割は非常に大きい。
国道16号は、首都圏の都市間連携を強化するうえで重要な路線であるが、交通渋滞が慢性化している。保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)の整備により、東名入口付近などにおける交通渋滞が緩和されるとともに、沿道環境の改善も図られることから、必要な予算を確保し、早期完成を図られたい。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・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適切である。