

(6) 街路事業の整備効果
都市計画道路の整備による渋滞解消

都市計画道路の整備を積極的に進め、都市内の交通渋滞を緩和することは、快適な市民生活と円滑な都市活動を確保するためには不可欠。物流の効率化、中心市街地の活性化等に対しても大きな効果をもたらす。

(例) 環状 2 号線 (横浜市) の整備効果
(平成 13 年 3 月 供用)

- 横浜市を環状方向に連絡する総延長 24.5km の幹線環状道路
- 横浜市内では初めての幹線環状道路であり、都心部への通過交通量排除や郊外部の各地域間の連携強化など様々な役割を担う



	開通前	開通後
走行時間の短縮 屏風ヶ浦 新横浜	約 54分	約 41分
東名横浜町田IC 新横浜	約 56分	約 32分

(例) 環状通エルムトンネル事業 (札幌市) の効果 (平成 13 年 7 月 供用)

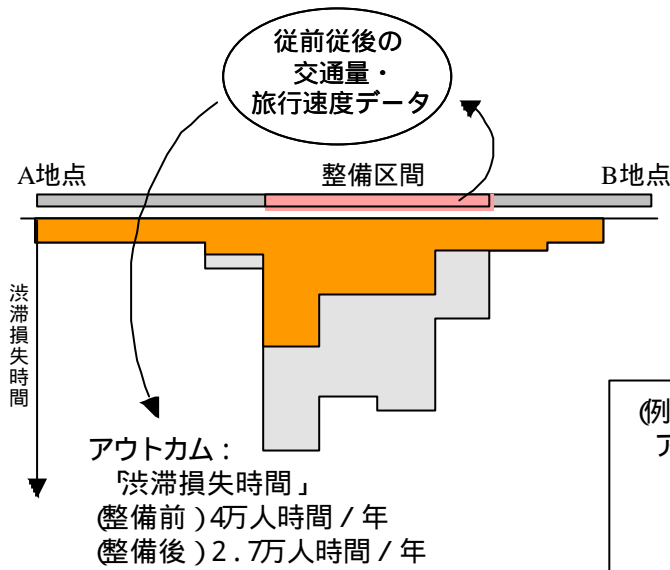
- 札幌市の都心部を半径約 3 km で 1 周する、延長 22.65km、幅員 36m、6 車線の環状道路
- 都心部の渋滞対策としてのバイパス機能や災害時の緊急輸送路としての位置付けを持つ

北 24 条通 (宮の森・北 24 条線)
環状通整備後、約 20% の交通量減少
北 8 条通 (北 8 条線)
環状通整備後、約 6 % の交通量減少

日交通量	整備前 H8(a)	整備後 H13(b)	差 (b)-(a)	増減率 (b)/(a)
北 24 条通	22,330	18,001	-4,329	80.6%
北 8 条通	27,336	25,675	-1,661	93.9%
環状通	15,532	32,738	17,206	210.1%



アウトカムによる整備効果把握のイメージ



- ・ A ~ B間の従前従後の交通量、旅行速度等を測定
- ・ 上記データを基に「アウトカム」として、区間の渋滞損失時間を算出
- ・ 予め設定したアウトカムの「目標値」に対する整備後の達成度で評価を実施

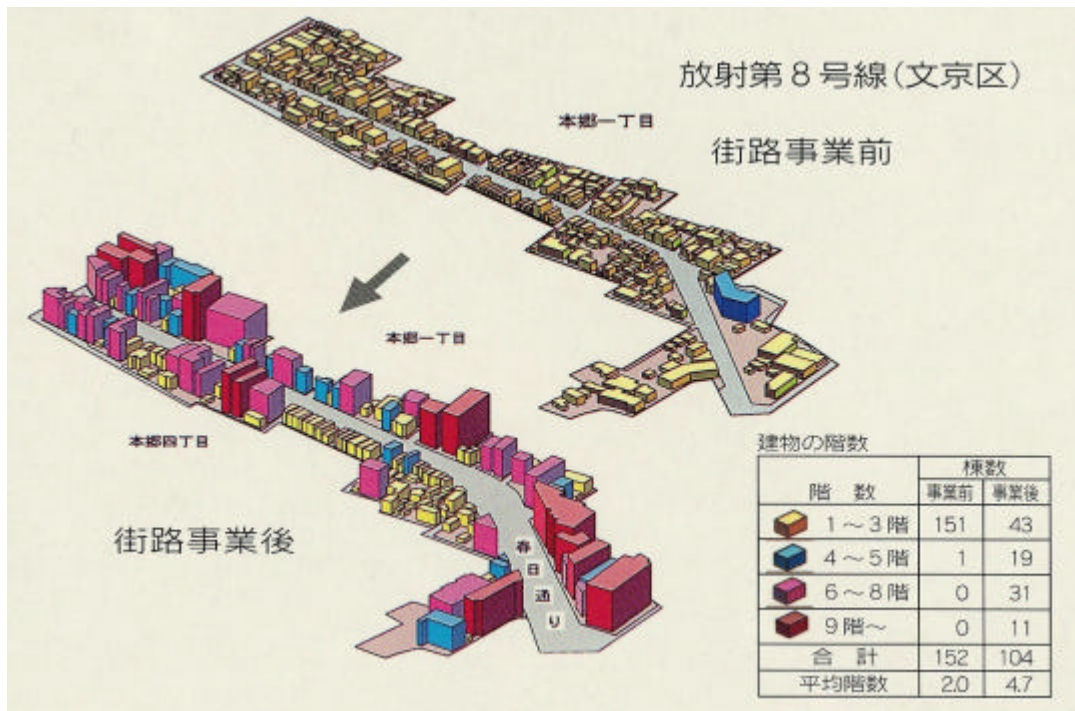
(例)
アウトカム指標：渋滞損失時間

目標 : 4万人時間/年 (整備前)
3万人時間/年 (整備後)

実績 : 2.7万人時間/年 目標達成

都市計画道路の整備によるまちづくりへの効果

放射8号線（東京都文京区本郷付近）の例では、街路事業の実施により道路から1列目の平均階数が2.0階から4.7階へと大幅増加になっている。

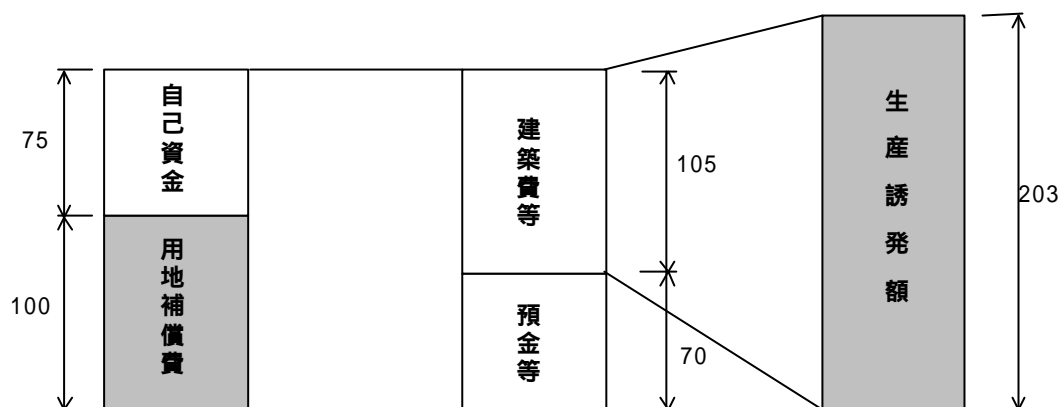


街路事業の用地補償による生産誘発効果

街路事業は街なかの事業であるため、用地買収の対象となる地権者は直ちに住宅・店舗等に移転し、生活・営業等の再建の場を求めなければならないこととなる。

したがって、用地補償費を受け取った地権者は、自己資金を追加して新しく建物を建てる割合が多く、その結果、用地補償を契機とする建築行為等の生産誘発効果は約2倍となる。

- 街路事業の用地補償費による生産誘発効果 -



平成8年度（社）日本プロジェクト産業協議会調べ。

平成3年度東京都街路事業（区部）の用地補償費を対象に支払い後2年間での使途状況を調査。（調査対象母数895、有効回数サンプル数266）

建築費等の乗数は平成2年度建設部門分析用産業連関表における逆列係数による。

