

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道16号 <small>ほどがや</small> 保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>とうきょうとまちだしつるま</small> 東京都町田市鶴間 至： <small>とうきょうとまちだしつるま</small> 東京都町田市鶴間	延長	2.1km		
事業概要 一般国道16号は、横浜を起点に東京都、埼玉県を連絡し、千葉県に至る道路であり、首都圏の都心方向に集中する交通を分散・導入する環状機能を有するとともに、横浜、八王子、大宮、千葉といった都市を結ぶ主要幹線道路である。 当該区間は、すでに供用している横浜町田立体（Ⅰ期）と直結し、自動車専用部を一般国道16号の中央部に高架構造で設けるとともに現在の一般国道16号を拡幅し、東名入口交差点付近の渋滞解消を図るものである。					
H14年度事業化	S43年度都市計画決定 (H13年度変更)	H15年度用地着手	H15年度工事着手		
全体事業費	約587億円	事業進捗率	約93%	供用済延長	—
計画交通量	44,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C ： <small>(事業全体)</small> 1.8 <small>(残事業)</small> 27.3	総費用 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 46/687億円 事業費：35/676億円 維持管理費：12/12億円	総便益 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 1,262/1,262億円 走行時間短縮便益：1,107/1,107億円 走行費用減少便益：99/99億円 交通事故減少便益：57/57億円	基準年 ： 平成27年	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.7~2.0（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=24.5~30.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.8~1.8（事業費 ±10%） 事業費：B/C=25.4~29.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.8~1.9（事業期間±1年） 事業期間：B/C=26.4~27.8（事業期間±1年）					
事業の効果等 ①渋滞の緩和 ・当該区間の損失時間は約608.0千人時間/年・kmとなっている。 ・南町田北交差点及び東名入口交差点は、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により、主要渋滞箇所に特定されている。 ・東名入口交差点は、交差する国道16号と国道246号が共に1日約5万台の交通が集中する箇所となっている。 ・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により国道16号を通過する交通が高架部に転換し、適切な機能分担が図られ、渋滞緩和が見込まれる。 ②安全性の向上 ・国道16号の当該区間の平均死傷事故率は、101.0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、183.1件/億台・kmとなっている。 ・死傷事故の内訳は、追突事故が約7割であり、東名入口交差点付近を中心に発生している。 ・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により、国道16号を通過する交通が高架部に転換し、適切な機能分担が図られ、渋滞が緩和されることにより、交通事故の削減が見込まれる。 ③生活道路の改善（生活道路の機能回復） ・保土ヶ谷バイパス周辺的生活道路には、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。 ・町田市内の生活道路では負傷事故が発生している。 ・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により、交通渋滞が緩和され、生活道路への迂回交通の減少と合わせ安全性が向上が見込まれる。					
関係する地方公共団体等の意見 ・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、引き続きコスト削減に特に配慮しながら、今年度の開通及び早期完成に努められたい。					

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

東京都町田市や神奈川県横浜市の人口は増加傾向。国道16号沿線には大規模物流施設が立地。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率は100%。現在、橋梁上部、改良、舗装、ランプ橋下部、地下歩道の工事を推進中。引き続き、平成27年度の本線高架部の完成に向けて橋梁工事や改良工事を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

関係機関と協議した結果、交通規制方法と併せて橋梁の架設方法を見直したことにより、開通開始年次を平成30年度から平成31年度に変更。

施設の構造や工法の変更等

車線規制による現道交通への影響を軽減するための橋梁架設方法や壁高欄の施工方法の見直し、設計条件の変更対応、現地条件の変更対応により事業費が増加。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。