

## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道16号 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：東京都町田市鶴間 至：東京都町田市鶴間			延長	2.1km	
<b>事業概要</b> 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643億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約95%	供用済延長	2.1km	
計画交通量	48,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5  (残事業) -	総費用 (残事業)/(事業全体) 25/924億円 (事業費：25/910億円) (維持管理費：- / 13億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) - / 1,412億円 (走行時間短縮便益：- / 1,222億円) (走行費用減少便益：- / 134億円) (交通事故減少便益：- / 56億円)	基準年 令和2年		
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量：B/C=1.4~1.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5~1.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5~1.5（事業期間 ±1年） 【残事業】 交通量：B/C= -（交通量 -） 事業費：B/C= -（事業費 -） 事業期間：B/C= -（事業期間 -）						
<b>事業の効果等</b> ①交通渋滞の緩和 ・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であるが、保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の本線及びランプ部の整備により、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ることで、渋滞の緩和が期待される。 ②物流効率化の支援 ・事業区間周辺には多くの物流施設が点在しており、渋滞の緩和や定時性の向上により、物流交通の支援が期待される。 ③生活環境の改善 ・渋滞の緩和による追突事故等の削減や、渋滞を回避するため生活道路を抜け道として利用している交通の削減による生活環境の改善が期待される。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・東京都知事の見解： 本事業は、国道16号や並行する町田街道の渋滞緩和に資する重要な事業である。 このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。 さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・令和元年11月に「南町田グランベリーパーク」が開業。 ・令和2年3月に旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画が策定。						
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・用地取得率は100%。 ・本線部（延長2.1km）は平成28年4月に4車線開通済み。 ・ランプ部は平成31年3月に開通済み。 ・一般部の車道舗装および歩道整備等工事を推進中。						
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見直し等</b> ・全線開通後の交通状況を踏まえた一般部施工計画の見直しにより、事業期間を4年延伸（令和6年度完成）						
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・全線開通後の交通状況を踏まえた一般部施工計画の見直しを実施。						

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、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

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。