

# 再評価結果

担当課：有料道路課

担当課長名：上野 進一郎

事業名	第三京浜道路（改築）		事業区分	一般国道	事業主体	東日本高速道路(株)
起終点	自：東京都世田谷区上野毛1丁目 至：神奈川県横浜市保土ヶ谷区岡沢町				延長	16.6 km
事業概要	第三京浜道路（改築）は、当路線が接続する道路網の整備、沿道の宅地開発等により、当路線の交通量が増加し、ICで恒常的な渋滞が生じていたことから、連絡等施設の新設及び改築を行う事業である。現在、残る野川ICの事業を進めており、野川ICの完成により当路線の京浜川崎ICの渋滞解消が期待される。					
S 6 2 年度事業化	H 年度都市計画決定 (H 年度変更)		S 6 3 年度用地着手	S 6 3 年度工事着手		
全体事業費(野川IC)	約173億円	事業進捗率(野川IC)	49 %	供用済延長	km	
計画交通量(野川IC)	10,700台/日					
費用対効果 分析結果 (野川IC)	B / C (事業全体) 1.2 (残業) 3.3	総費用 (残業)/(事業全体) 86 / 227億円 事業費：72 / 213億円 維持管理費：14 / 14億円	総便益 (残業)/(事業全体) 279 / 279億円 走行時間短縮便益：256 / 256億円 走行経費減少便益：22 / 22億円 交通事故減少便益：1.1 / 1.1億円	基準年 平成20年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	B/C = 3.6 (交通量 +10%)		B/C = 2.9 (交通量 -10%)			
事業費変動	B/C = 3.0 (事業費 +10%)		B/C = 3.6 (事業費 -10%)			
事業期間変動	B/C = 3.3 (事業期間 -1年)		B/C = 3.1 (事業期間 +1年)			
事業の効果等	日常活動圏の中心都市（神奈川県庁）へのアクセス向上が見込まれる 災害への備え（対象区間が第一次緊急輸送道路として位置づけられている）					
関係する地方公共団体等の意見	京浜川崎ICの渋滞対策について、早期に効果が発現されるよう要望されている。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	京浜川崎IC及びその周辺道路では、依然として慢性的な交通混雑が発生している。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	保土ヶ谷PA改築はH4年、都筑IC新設はH7年、都筑PA新設はH8年に完成 現在、残る野川ICについて、用地取得・事業調整中である。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> <li>野川ICは近接する野川交差点における改良事業との一体的な整備が必要である。</li> <li>川崎市は、野川交差点付近の交通円滑化による地域の合意形成を図る環境作りを目指し、交差点付近の道路改良や都市計画道路の整備を順次進めている。</li> <li>「川崎市域における第三京浜道路渋滞対策調整会議」で京浜川崎ICの渋滞対策及び野川ICの進め方について検討していく。</li> </ul>					
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					
事業概要図	<p>第三京浜道路 16.6 km</p> <p>東名高速道路、環状3号線、玉川IC、京浜川崎IC、野川IC、都筑IC PA、港北IC、保土ヶ谷PA、保土ヶ谷IC、首都高3号線、環状2号線、保土ヶ谷PA、新保土ヶ谷IC、今井IC、横浜新道、横浜橋須賀道路、首都高高層橋、横浜橋須賀道路、保土ヶ谷バイパス</p> <p>高速自動車国道、東日本高速道路(株)の担当線、首都高速道路、一般国道、一般道路、IC(供用中)、IC事業中、PA</p>					

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の。