

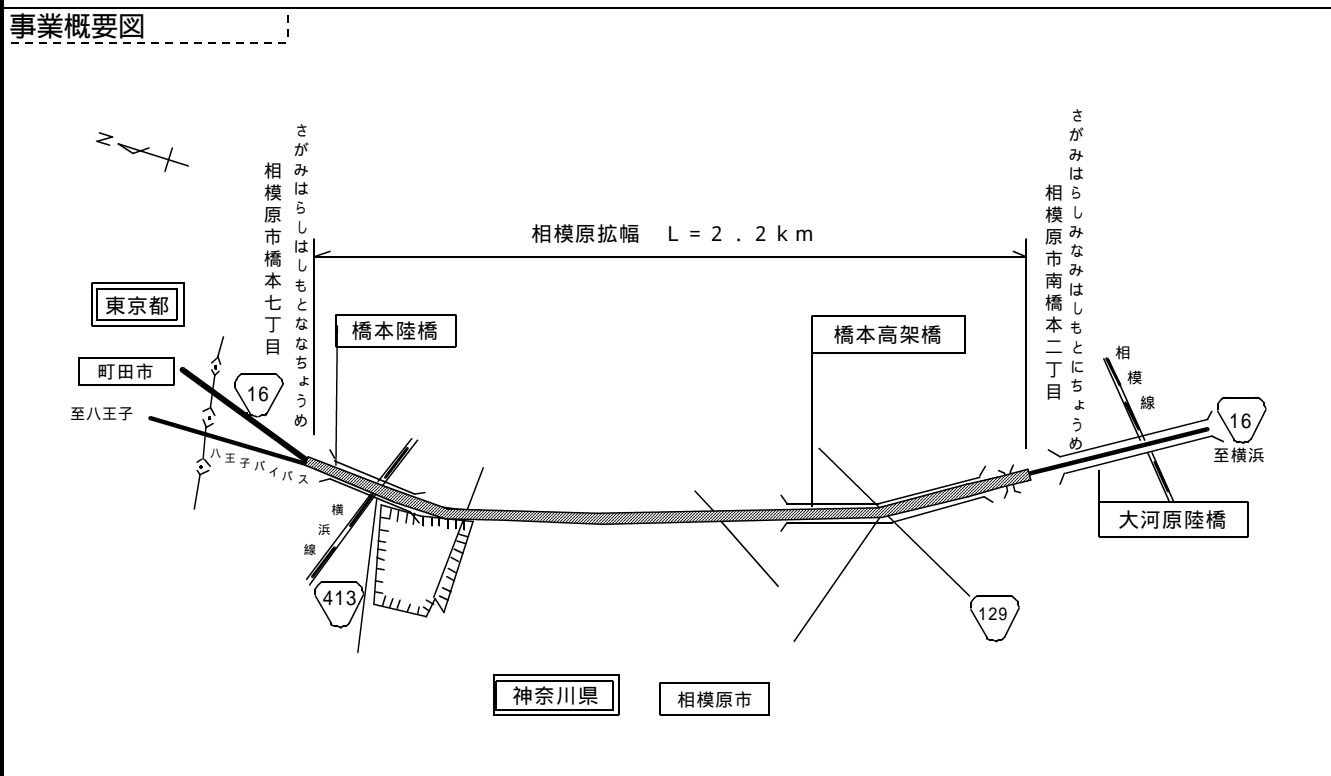
## 事後評価結果（平成16年度）

担 当 課：関東地方整備局道路部道路計画第一課  
 担当課長名：伊藤 高

<b>事業名</b>	一般国道16号 <small>さがみはらかくふく</small> 相模原拡幅	<b>事業区分</b>	一般国道
<b>起終点</b>	自：神奈川県相模原市南橋本2丁目 至：神奈川県相模原市橋本7丁目	<b>事業主体</b>	国土交通省 関東地方整備局
		<b>延長</b>	2.2 km

**事業概要**  
 一般国道16号は、横浜市を起点とし八王子市、川越市、さいたま市、千葉市、木更津市など首都圏を環状に結ぶ延長約340kmの幹線道路です。  
 相模原拡幅は、現道2車線を4車線とする延長2.2kmの現道拡幅事業及び橋本五差路交差点の立体化事業です。

**事業の目的・必要性**  
 相模原拡幅は、国道16号の機能回復、橋本五差路交差点の渋滞緩和、交通安全性の向上などの整備効果をもたらしています。



<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度：S42年度 都市計画決定：S31年度	用地着手：S57年度 工事着手：H元年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) - / H9 (実績) - / H11	変動	1.1倍
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値) /286 億円 暫定/完成 (実質値) /471 億円	実績 (名目値) /286 億円 (暫定/完成) (実質値) /472 億円			変動	1.0倍
	<b>交通量</b> (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	/ 台/日	実績 (暫定/完成)	(H16)	/58,700台/日	変動
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道 当該路線)	12.1 (供用直前年次) H10 年度	25.5 (供用後年次) H12 年度	km/h			
	<b>交通事故減少</b>	375 (供用前現道 供用後現道)	173 (供用直前年次) H5 年度 (供用後年次) H14 年度	件/億台キロ			
	<b>費用対効果 分析結果 (事後)</b>	B / C 1.8	総費用：483 億円 (事業費：472 億円 維持管理費：11 億円)	総便益：866 億円 (走行時間短縮便益：597 億円 走行経費減少便益：273 億円 交通事故減少便益：-4 億円)	基準年 H11年		
	<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額	-1 億円	便益減少額	78 億円		

	<p><b>事業遅延の理由</b></p> <p>地元との度重なる計画協議を実施し現道拡幅事業への理解を求めつつ、昭和57年度より用地買収を開始しました。</p> <p>しかしながら一部の沿道店舗などの理解が得られず用地取得が難航。五差路立体区間では事業認定告示を、現道拡幅区間では事業認定告示並びに裁決申請及び明け渡し裁決申し立てを経て、平成11年3月に全ての用地取得が完了しました。</p>
	<p><b>客観的評価指標に対応する事後評価項目</b></p> <p>現道等の年間渋滞損失額（人・時間）及び削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業区間（L=2.2km）において 渋滞損失時間（274人・万時間/年 151人・万時間） 削減率45%</li> </ul> <p>現道等における混雑時旅行速度が20km/hであった区間の旅行速度の改善状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する一般県道厚木城山線の混雑時旅行速度 供用前（H6セナス）14.4km/h 供用後（H11セナス）31.7km/h</li> </ul> <p>当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・調査対象路線で最大19分短縮</li> </ul> <p style="text-align: right;">他11項目について効果の発現が見られる。</p>
	<p><b>その他評価すべきと判断した項目</b></p> <p>なし</p>
事業による環境変化	<p><b>環境影響評価に対応する項目</b></p> <p>なし</p>
	<p><b>その他評価すべきと判断した項目</b></p> <p>なし</p>
	<p><b>事業を巡る社会経済情勢等の変化</b></p> <p>・昭和60年10月 八王子バイパスが供用 ・平成10年9月 かながわ・ゆめ国体開催</p>
	<p><b>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・相模原拡幅の整備によって「国道16号の機能回復」「橋本五差路交差点の渋滞緩和」「交通安全性の向上」が図られ、現状の道路整備としては、一定の整備効果が得られました。</li> <li>・今後は、引き続き交通状況並びに沿道環境等の状況把握に努め、適切な維持管理を実施するとともに、状況の変化が見られた場合は必要に応じた改善措置を講じてまいります。</li> </ul>
	<p><b>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</b></p> <p>一般国道16号相模原拡幅は、交通渋滞の緩和、旅行時間の短縮、交通事故の減少など、さまざまな整備効果をもたらしました。</p> <p>当事業は昭和42年度に事業化され鉄道交差部の立体化事業を実施した後、渋滞の著しい橋本五差路交差点を含む、残る1.74kmの整備計画について各関係機関並びに地元との調整を進め、昭和53年度に都市計画幅員15mを一般部26m、高架部40mに改める都市計画変更を行っています。</p> <p>その後、現道拡幅事業への理解を求めつつ、昭和57年度より用地買収を開始。しかしながら一部の沿道店舗等の理解が得られず、事業認定告示及び裁決申請・明け渡し裁決申し立てを経て用地を取得。その結果、供用目標を2年遅延し平成11年度に全ての事業が完了しました。</p> <p>なお、用地取得に時間を要する中、橋本五差路交差点の立体化については当初の目標である「かながわ・ゆめ国体」の開催前に供用するなど、効果の早期発現を念頭に事業を進めました。</p> <p>今後、事業を行うにあたっては計画的に事業を進めるとともに、用地買収においては速やかに事業認定手続きに移行するなど、早期の整備効果発現、及び供用目標の達成ができるよう、事業推進に努めていくことが重要であると考えます。</p>
	<p><b>特記事項</b></p> <p>なし</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。