

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

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643億円	事業進捗率	約91%												
計画交通量	44,700台/日	供用済延長	2.1km												
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C</td> <td style="width: 20%;">総費用</td> <td style="width: 20%;">総便益</td> <td style="width: 40%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 1.8</td> <td>(残事業)/(事業全体) 46/687億円</td> <td>(残事業)/(事業全体) 1,262/1,262億円</td> <td rowspan="2">平成27年</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 27.3</td> <td>事業費：35/676億円 維持管理費：12/12億円</td> <td> 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 </td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益	基準年	(事業全体) 1.8	(残事業)/(事業全体) 46/687億円	(残事業)/(事業全体) 1,262/1,262億円	平成27年	(残事業) 27.3	事業費：35/676億円 維持管理費：12/12億円	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			
B/C	総費用	総便益	基準年												
(事業全体) 1.8	(残事業)/(事業全体) 46/687億円	(残事業)/(事業全体) 1,262/1,262億円	平成27年												
(残事業) 27.3	事業費：35/676億円 維持管理費：12/12億円	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													
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±20%） 事業期間：B/C=26.4~27.8（事業期間±20%）															
事業の効果等 ①交通渋滞の緩和 ・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）区間では、主要渋滞箇所である東名入口交差点を中心に速度低下が発生。 ・平成28年4月の本線部開通後、国道16号（一般部）を通過する交通が本線（高架）部に転換し、適切な機能分担が図られ、渋滞が緩和。 ・旅行速度の向上による、所要時間の短縮効果が発現。 ②交通安全性の向上 ・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）区間の死傷事故の内訳は、追突事故が約7割である。 ・本線部の開通により、一般部及び並行する幹線道路の交通が本線部へ転換。 ・交通の転換に伴い、周辺地域における急ブレーキや並行する幹線道路の死傷事故が減少し、交通安全性が向上している。 ③時間信頼性の向上 ・平成28年4月の本線部開通後、当該区間における所要時間のばらつきが小さくなり、時間信頼性が向上している。															
関係する地方公共団体等の意見 ・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。 また、東名高速道路との接続工事（ランプ部）は、平成30年度の開通見通しを遵守されたい。 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。															
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 ・沿線では、南町田拠点創出まちづくりプロジェクト（再開発）が進行している。															
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・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。 ・平成30年度のランプ部開通に向けて、工事を推進。															
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・平成30年度のランプ部開通に向けて、工事を推進。															

施設の構造や工法の変更等

沿道・現道交通への影響を軽減するための施工方法や構想の変更、雨水の流出抑制のための調整池設置、現地条件の変更対応、現道復旧・更新の変更対応、交通安全施設の追加・変更により事業費が増加。

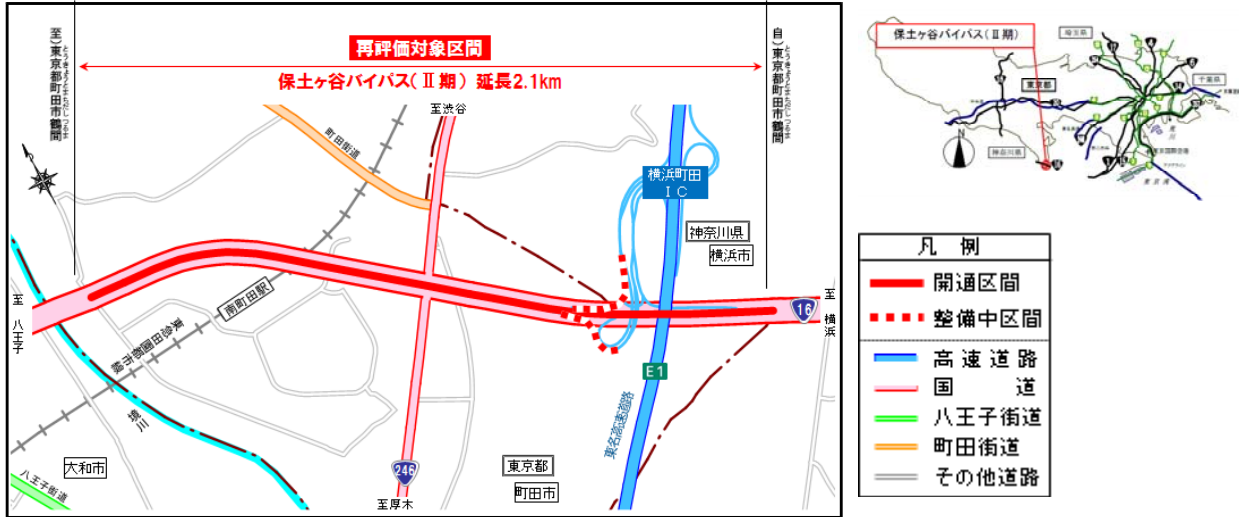
対応方針

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。