

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課: 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名	空港・港湾等アクセス 一般国道1号 保土ヶ谷橋工区			事業区分	一般国道	事業主体	横浜市
起終点	自: 神奈川県横浜市保土ヶ谷区岩井町 至: 神奈川県横浜市保土ヶ谷区保土ヶ谷町			延長	0.8km		
事業概要							
<p>一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、大阪市に至る実延長約717kmの主要な幹線道路である。そのうち、西区浜松町から戸塚区汲沢町までの約14kmが横浜市管理区間となっており、中でも保土ヶ谷区の保土ヶ谷橋交差点付近から一般国道16号(保土ヶ谷バイパス)狩場ICまでの区間は、慢性的な渋滞が発生しているため、既整備済みの狩場工区(延長約0.8km)に引き続き、保土ヶ谷橋工区(延長約0.8km)を整備することにより、交通流の円滑化を図る。</p>							
H21年度事業化		S21年度都市計画決定 (H21年度変更)		H21年度用地着手		R4年度工事着手	
全体事業費		約40億円		事業進捗率		約22%	
計画交通量		27,700~41,200台/日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 24 / 36 億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 196/196 億円		基準年
	(参考) 5.4	13.7%	事業費: 22/ 34 億円		走行時間短縮便益: 188/188 億円		令和6年
	(参考) 8.6 [2%]		維持管理費: 2.0/ 2.0 億円		走行経費減少便益: 7.4 / 7.4 億円		
	(参考) 11.2 [1%]		更新費: - / - 億円		交通事故減少便益: 0.38/0.38 億円		
(残事業)	(残事業)						
(参考) 8.2	22.8%	感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)			
(参考) 12.5 [2%]		交通量 B/C=5.3~5.7(±10%)		交通量 B/C=8.0~8.7(±10%)			
(参考) 16.0 [1%]		事業費 B/C=5.1~5.8(±10%)		事業費 B/C=7.5~9.1(±10%)			
		事業期間 B/C=5.0~5.7(±20%)		事業期間 B/C=7.5~8.7(±20%)			
事業の効果等							
<ul style="list-style-type: none"> ・交通流の円滑化が期待される。 ・横浜港と本市内陸南部工業地域へアクセス向上が見込まれる。 ・災害時の緊急輸送路としての効果が期待される。 							
関係する地方公共団体等の意見							
保土ヶ谷区より、保土ヶ谷橋付近から狩場ICまでの渋滞解消の要望が10年以上継続している。							
事業評価監視委員会の意見							
事業継続を妥当と認める。							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等							
事業工区に架かる保土ヶ谷橋については、交差する今井川の改修工事が進んでいることから、施工時期を合わせて架替え・拡幅することで、近隣住民や交通の負荷を軽減でき、災害時の避難路・緊急輸送路としての機能も期待される。							
事業の進捗状況、残事業の内容等							
用地進捗率約8%、事業進捗率約22%							
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等							
保土ヶ谷橋架替工事に必要な用地の取得を優先的に継続しており、今後は保土ヶ谷橋架替工事の早期完了を目指し、事業を推進していく。							
施設の構造や工法の変更等							
今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めるとともに、長寿命化の検討を行い、維持管理費の縮減に努めていく。							
対応方針		事業継続					
対応方針決定の理由							
事業の必要性、重要性は変化なく、費用対効果の投資効果も確保されているため。							

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したものの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)