

## 都市計画道路の整備効果等について

### 1 道路における整備効果の考え方

道路整備に伴う効果としては、国土交通省の「費用便益分析マニュアル」によると、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能な、次の3項目について便益を算出することとなっています。

- ① 走行時間短縮便益  
交通混雑緩和などによる走行時間の短縮効果
- ② 走行経費減少便益  
燃費の向上、タイヤ損耗の減少などによる走行経費の節減効果
- ③ 交通事故減少便益  
交通事故による社会的損失の減少効果

※「費用便益分析マニュアル」(平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)より

### ◆全線供用による整備効果事例

#### 2 環状2号線の整備効果について

(延長: 24.5 km)

平成13年に開通した環状2号線については、環状2号線が無い場合とある場合について、市域全体への影響を勘案し、整備効果として「走行時間短縮便益」、「走行経費減少便益」、「交通事故減少便益」の3項目を算出しています。それらの便益の総額は、**892億円/年**となっています。

(単位: 億円/年)

	走行時間短縮 便益	走行経費減少 便益	交通事故減少 便益	合 計
便益額	851	37	4	<b>892</b>

**総事業費 4,600億円\***

※ 整備期間が長期に亘るため、総事業費は供用時現在の価値に換算しています。

### ◆一部区間供用による整備効果事例①

#### 3 環状4号線(下飯田地区)の整備効果について

(延長: 2.1 km)

平成18年に開通した環状4号線(下飯田地区)については、

- ① 和泉坂上から深谷までの移動時間は、19分から12分へと7分短縮
- ② 下和泉住宅周辺の生活道路を通過していた交通量が45%減少
- ③ バスの定時性の向上

などの整備効果があり、供用前と供用後について、「走行時間短縮便益」、「走行経費減少便益」、「交通事故減少便益」の3項目の便益を算出しています。それらの便益の総額は、**15.7億円/年**となっています。

(単位: 億円/年)

	走行時間短縮 便益	走行経費減少 便益	交通事故減少 便益	合 計
便益額	14.4*	0.9	0.4	<b>15.7</b>

**事業費 84億円**

※ 環状4号線(下飯田地区)のパンフレットの経済効果は、かまくら道の渋滞解消による効果6億円のみを記載しています。

## ◆一部区間供用による整備効果事例②

### 4 横浜厚木線（本村・四季美台地区）の整備効果について （延長：1.29 km）

平成16年に4車線に拡幅し供用を開始した横浜厚木線（本村・四季美台地区）については、この区間の4車線化により平均旅行速度が、14.3km/hから20.9km/hへと6.6km/h向上し、これらの整備効果を、供用前と供用後について、「走行時間短縮便益」、「走行経費減少便益」、「交通事故減少便益」の3項目で算出しています。便益の総額は、20.5億円/年となっています。

（単位：億円/年）

	走行時間短縮 便益	走行経費減少 便益	交通事故減少 便益	合計
便益額	19.8	0.6	0.1	<u>20.5</u>

**事業費 88億円**

## ◆バイパスの供用による整備効果事例

### 5 環状2号線屏風ヶ浦バイパスの整備効果について （延長：1.22 km）

平成17年に開通した環状2号線屏風ヶ浦バイパスについては、

- ① 屏風ヶ浦駅前付近の日交通量が、36,700台から23,700台へ35%減少
- ② 屏風ヶ浦駅前交差点で、供用前に新横浜方向に1,300mあった渋滞が解消
- ③ 汐見台団地内の生活道路を抜け道としていた交通量が21%減少

などの整備効果があり、供用前と供用後について、環状2号線本線交差点の渋滞解消による「走行時間短縮便益」を算出したところ、26億円/年となっています。

（単位：億円/年）

	走行時間短縮 便益	走行経費減少 便益	交通事故減少 便益	合計
便益額	26	—	—	<u>26</u>

**事業費 210億円**

## ◆交差点改良による整備効果事例

### 6 環状4号線三信住宅入口交差点改良事業の整備効果について （延長：0.18 km）

平成19年に完成した環状4号線三信住宅入口交差点改良事業では、環状4号線に右折レーンを設置し、交差する市道朝比奈第257号線に右左折レーンを設置したことにより、交通の円滑化が図られ交差点の渋滞が緩和されました。1日あたりの交通量は約23,000台で、交差点通過時間は平均で15秒短縮され、この「走行時間短縮便益」は、1.6億円/年となっています。

（単位：億円/年）

	走行時間短縮 便益	走行経費減少 便益	交通事故減少 便益	合計
便益額	1.6	—	—	<u>1.6</u>

**事業費 3.1億円**

# 環状4号線 (下飯田地区)

## 整備効果

横浜市道路局

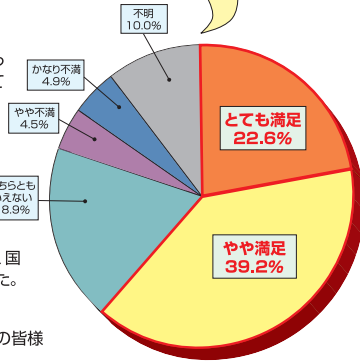
### 住民の皆様、利用者の方々の声

#### 泉区民



泉区では道幅の狭い道路が多かったが環状4号線が出来て安心して走行できるようになりました。

本区間の開通に伴う全体的な満足度についてお伺いしたところ、60%以上の方が満足という回答を寄せています。



#### バス事業者



かまくらみちの交通量が減少して、国道1号線へのアクセスが向上しました。

#### ※調査概要

- 対象者：今回開通区間周辺の皆様
- 配布枚数：2,000通
- 回収率：約25%

#### 泉区民



以前は、ゆめが丘駅までバイクで行っていましたが、環状4号線が出来てからは、徒歩で行けるようになりました。

#### 泉消防署



緊急出動の際の所要時間が大幅に短縮されました。また、時間短縮だけでなく、道路の凹凸が少ないことによる患者さんへの負担軽減が図られるなど、救急搬送の多い国立横浜医療センターへのアクセス性が格段に向上しました。

### 萩丸交差点の渋滞状況 (立場方向)

環状4号線の開通により、渋滞が減少しました。



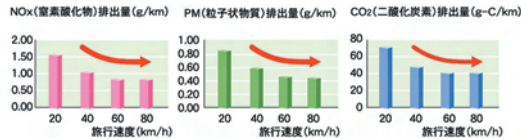
開通前 (平成18年2月撮影)



開通後 (平成19年2月撮影)

### 知ってる? ～道路の整備は環境対策～

高速道路や放射環状型などの幹線道路を整備することは、適正な交通配分を促し、渋滞等の交通課題を緩和・解消させるだけでなく、交通の円滑化により旅行速度(走行速度)を向上させ、環境に影響を与える二酸化炭素や窒素酸化物などの自動車から排出される大気汚染物質を削減する効果ももっています。



### 路線の概要

- 区間：泉区下飯田町(下飯田駅南側)～戸塚区深谷町(深谷町谷中公園前)
- 延長：2,100m
- 幅員：18m(標準部)
- 車線数：2車線
- 規制速度：40km/時
- 事業費：約84億円
- 事業着手：平成元年度
- 開通日：平成18年3月6日

### 問い合わせ

- 問い合わせ：横浜市道路局建設部建設課  
TEL:045-671-3635  
FAX:045-651-3269
- 横浜市道路局ホームページ  
<http://www.city.yokohama.jp/me/douro/>
- 編集・発行 横浜市道路局建設部建設課
- 平成19年5月発行
- 横浜市広報印刷物登録 第190040号
- 類別・分類 B-JE100

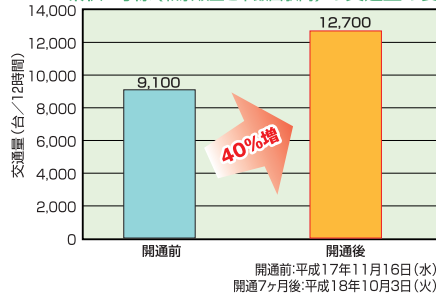


# 1 横浜市南西部の主要な幹線道路としての役割を担っています!!

・本区間の開通により、国道1号原宿交差点と国道16号線までの約15kmが結ばれ、市南西外縁部の交通機能が強化されました。

・本区間の開通により、環状4号線の交通量が9,100台/12hから12,700台/12hへ40%増加しました。

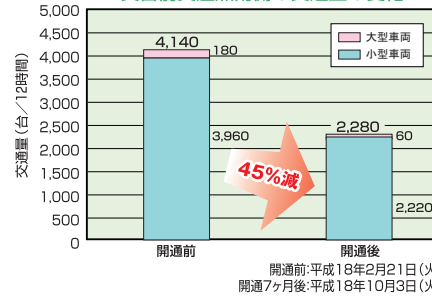
環状4号線(和泉坂上と下飯田駅間)の交通量の変化



# 2 住宅地内の道路の通過交通量が減少しました!!

・下和泉住宅周辺の生活道路を通過していた交通量が45%減少しました。

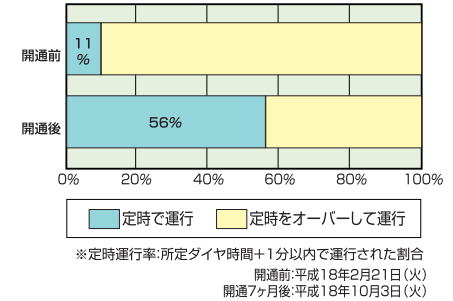
交番前交差点南側の交通量の変化



# 3 バスの定時性が向上しました!!

・立場ターミナルから三叉路(深谷)間のバスのうち、半数以上がダイヤ通りに運行できるようになりました。

立場ターミナルから三叉路(深谷)間の路線バスの定時運行率の変化

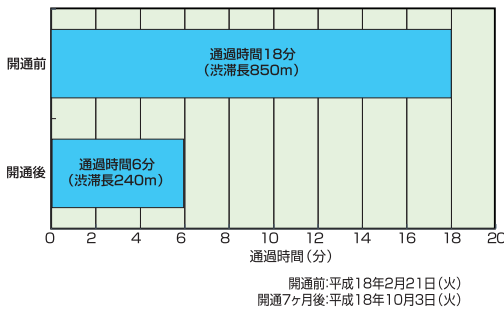


# 4 かまくらみちの交差点渋滞が緩和されました!!

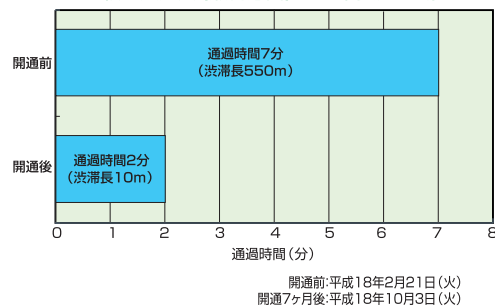
・立場交差点の通過時間は、瀬谷方面で最長18分から6分へと12分短縮しました。

また、萩丸交差点の交差点通過時間についても大幅に短縮しました。

立場交差点(瀬谷方面)の渋滞状況の変化



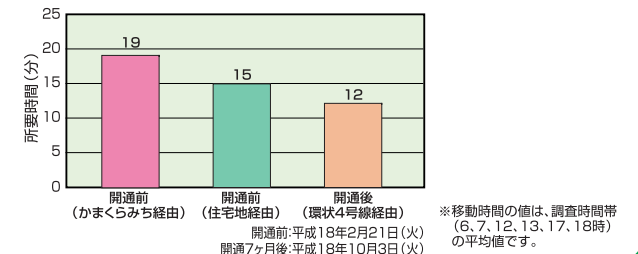
萩丸交差点(瀬谷方面)の渋滞状況の変化



# 5 移動時間が大幅に短縮されました!!

・和泉坂上から深谷までの移動時間が19分(かまくらみち経由)から12分(環状4号線経由)へと7分短縮しました。

和泉坂上交差点から深谷交差点までの所要時間の変化

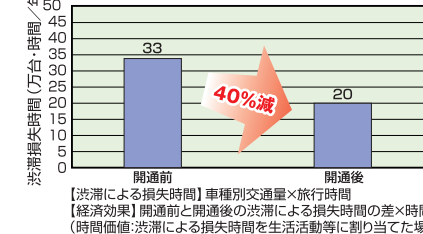


# 6 渋滞の解消による経済効果は約6億円になります!!

・かまくらみちの交差点の渋滞による1年間の損失時間が33万台・時間から20万台・時間へと13万台・時間減少しました。

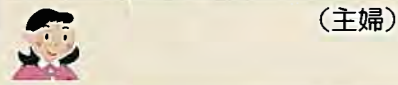
・この経済効果は約6億円/年となります。

渋滞による損失時間の変化



沿線の皆様や利用者の方からこんな声が寄せられました!!

バスが以前より早く着くので、予定していた電車よりも1本早い電車に乗ることがあります。



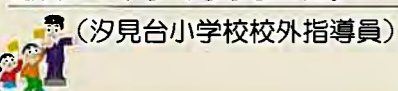
環状2号線の渋滞解消や、交通量が減り、騒音や振動が小さくなって、静かになりました。

また、沿線にある商店への出入りがしやすくなりました。



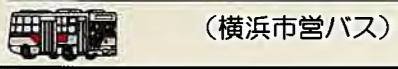
屏風ヶ浦バイパスができる前と比べて、汐見台団地内の交通量が減ったように感じます。

また、団地内のバス通りの大型車の交通量が減って、マイカーの運転がしやすくなりました。



環状2号線の交通量が減って、ゆとりを持って運転できるようになりました。

磯子車庫前の右折の信号待ちが、開通前と比べて格段にスムーズになりました。



バイパスを利用して2分ほど現場到着が早かった例がありました。

バイパスを利用すると走行距離が短くなるばかりでなく信号機も少ないため緊急車両にとっても有利です。



※調査方法：沿線および周辺の住民の皆様や利用者の方々から聞き取り調査。

屏風ヶ浦駅前交差点の渋滞改善状況



開通前(平成16年11月撮影) 開通後(平成17年4月撮影)

屏風ヶ浦交差点の渋滞改善状況



開通前(平成16年11月撮影) 開通後(平成17年4月撮影)

磯子車庫前交差点の渋滞改善状況(環2右折方向)



開通前(平成16年11月撮影) 開通後(平成17年5月撮影)

# 環状2号線

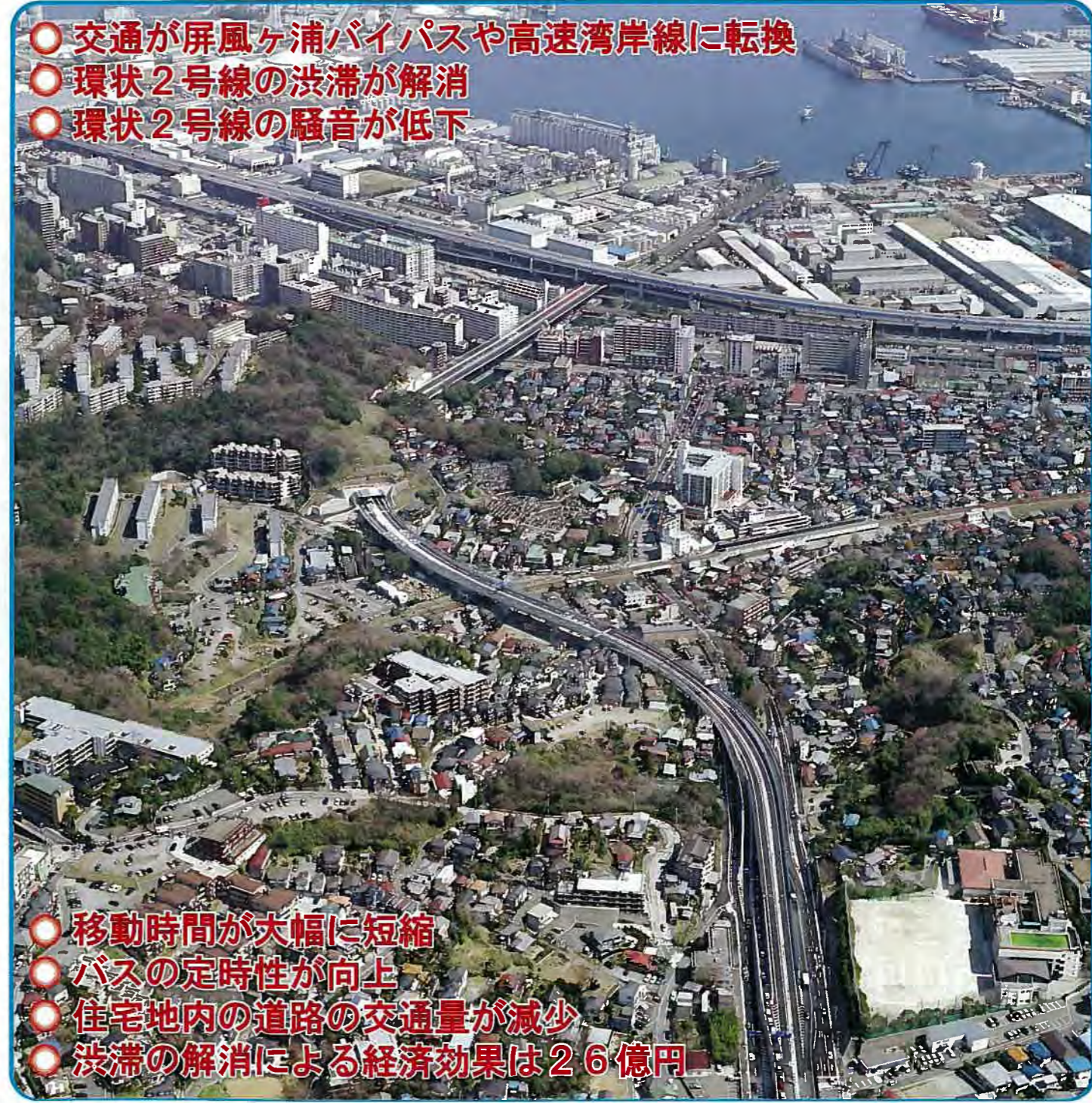
平成17年3月28日開通!

2067

# 屏風ヶ浦バイパス

# 整備効果

- 交通が屏風ヶ浦バイパスや高速湾岸線に転換
- 環状2号線の渋滞が解消
- 環状2号線の騒音が低下



- 移動時間が大幅に短縮
- バスの定時性が向上
- 住宅地内の道路の交通量が減少
- 渋滞の解消による経済効果は26億円

## 路線の概要

区間：磯子区森一丁目先～磯子区森五丁目先  
 延長：約1,220m  
 幅員：17m(標準部)  
 車線数：4車線(片側2車線)  
 規制速度：60km/時  
 事業費：210億円  
 事業着手：平成11年12月3日  
 開通日：平成17年3月28日

●問い合わせ：横浜市 道路局 建設部 建設課  
 TEL：045-671-2282  
 FAX：045-651-3269

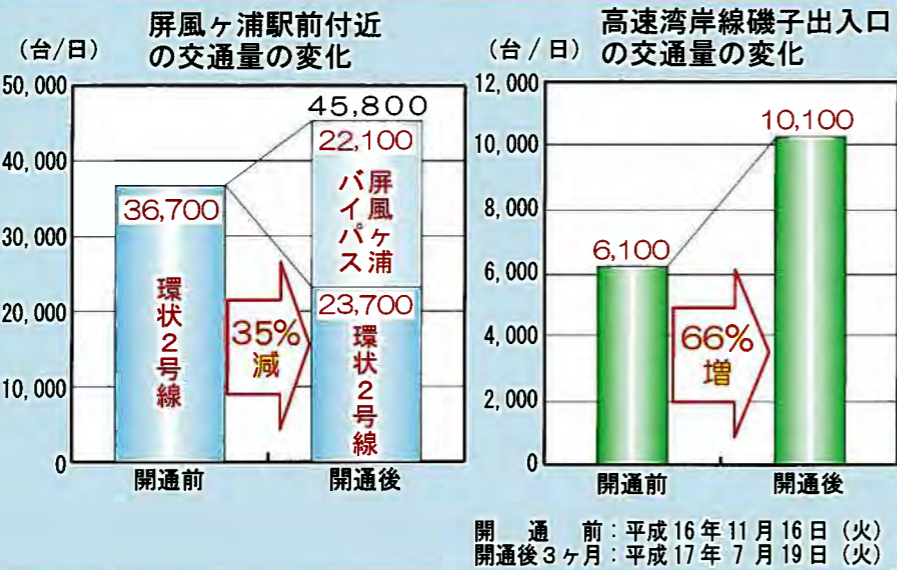
●横浜市道路局ホームページ  
<http://www.city.yokohama.jp/me/douro/>

■編集・発行 横浜市道路局建設部建設課  
 ■平成17年11月発行  
 ■横浜市広報印刷物登録 第170435号  
 類別・分類 C-JE140



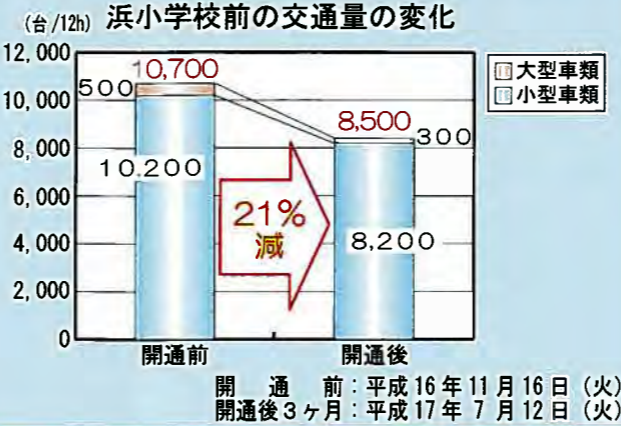
## ●交通が屏風ヶ浦バイパスや高速湾岸線に転換しました!!

- 環状2号線の交通量が36,700台/日から23,700台/日へと**35%減少**しました。
- 高速湾岸線磯子出入口を利用する交通量が**66%増加**しました。



## ●住宅地内の道路の交通量が減少しました!!

- 汐見台団地の生活道路を抜け道として利用していた交通量が**21%減少**しました。



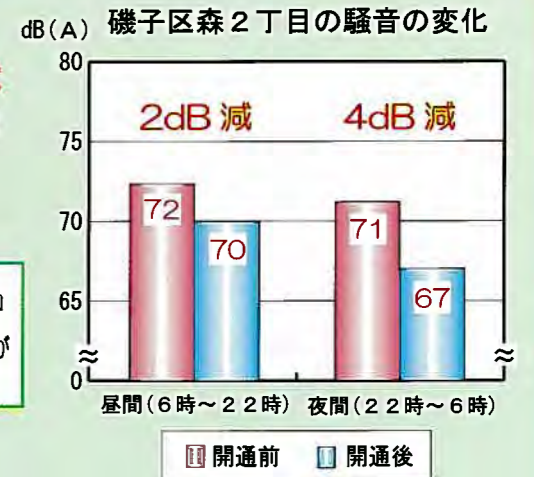
## ●環状2号線の騒音が低下しました!!

- 昼間は2dB、夜間は4dB騒音が低下しました。

豆知識

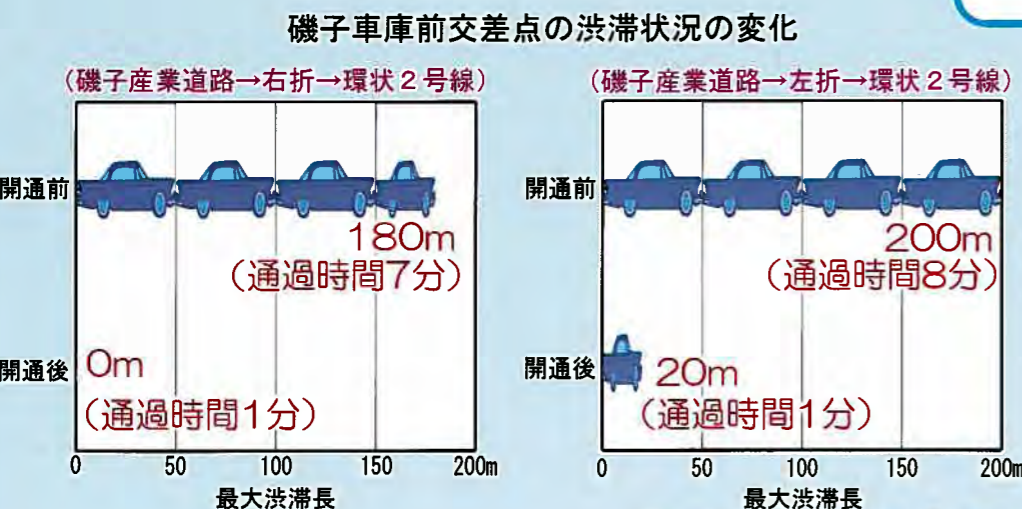
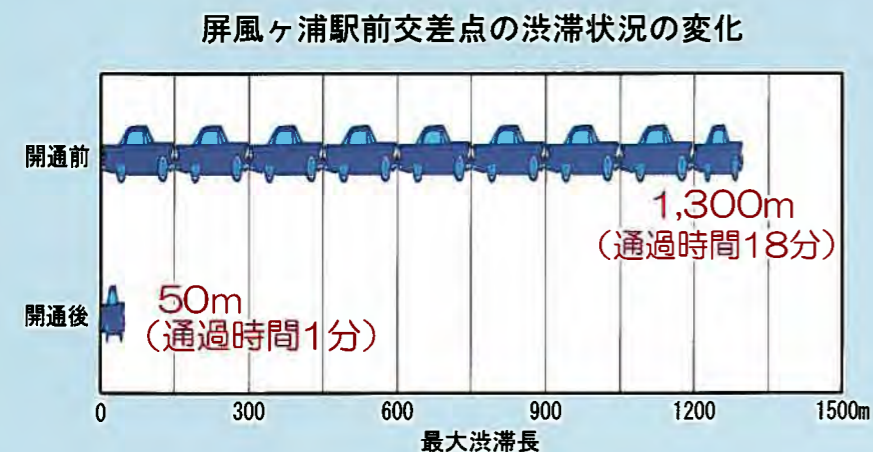
□ 2~4dBの減少ってどれくらい? □  
一般的に騒音が3dB減少すると、交通量が半分になった時の減少量に相当します。

※ dB=デシベル



## ●環状2号線の交差点の渋滞が解消しました!!

- 屏風ヶ浦駅前交差点を先頭に最大で新横浜方向に**1,300m**あった渋滞が解消しました。また、磯子車庫前交差点の渋滞も解消しました。これにより、交差点の通過時間が大幅に短縮しました。

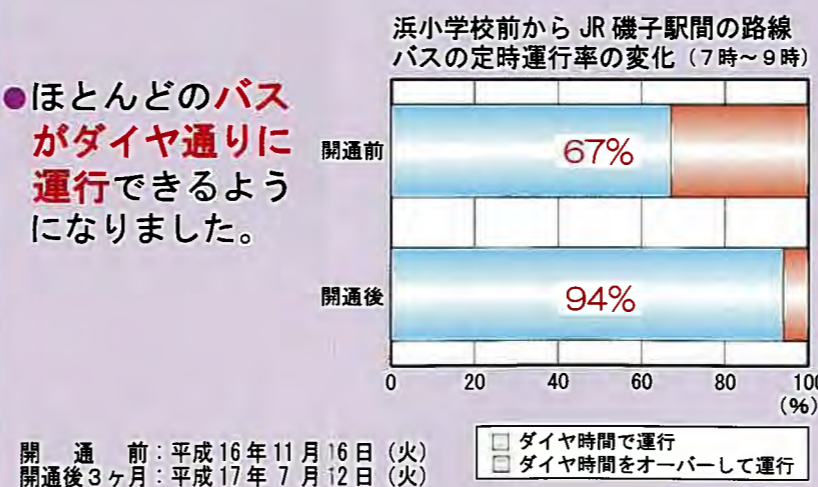


開通前:平成16年11月16日(火)  
開通後3ヶ月:平成17年7月12日(火)



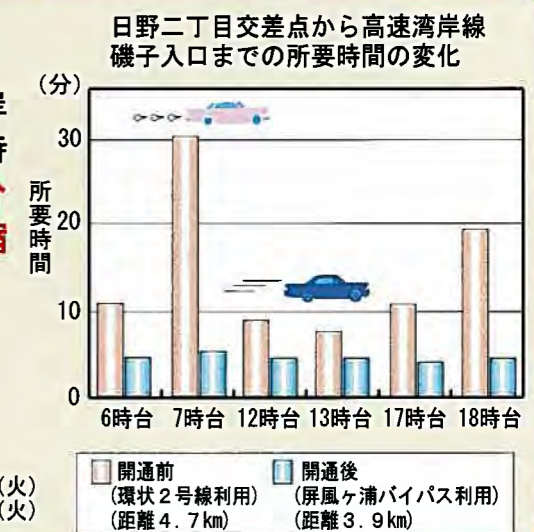
## ●バスの定時性が向上しました!!

- ほとんどのバスがダイヤ通りに運行できるようになりました。



## ●移動時間が大幅に短縮されました!!

- 日野二丁目から高速湾岸線磯子入口までの移動時間(ピーク時)が**30分**から**5分**へと**25分短縮**しました。



## ●渋滞の解消による経済効果は26億円になります!!

- 環状2号線の交差点の渋滞による**1年間の損失時間が85万時間**から**6万時間**へと**79万時間削減**しました。
- この**経済効果は26億円**となります。



【渋滞による損失時間】車種別交通量×車種別乗車人数×交差点通過時間  
【経済効果】開通前と開通後の渋滞による損失時間の差×時間価値  
(時間価値:渋滞による損失時間を生産活動等に割り当てた場合の時間当たりの価値 単位:円/分)