

(様式4)

## 公共事業再評価調書(案)

番号	道路-4	事業担当局課	道路局 建設課		
事業名	都市計画道路東京丸子横浜線(綱島地区)		採択年度	平成30年度	
施工場所	港北区箕輪町二丁目～綱島東二丁目		経過年数	5年	
目的及び 事業概要	<p>目的</p> <p>都市計画道路東京丸子横浜線は、川崎市境を起点に、環状2号線などの幹線道路を経由して横浜上麻生線に至る延長8,780mの道路であり、市北部と川崎市方面を連絡する重要な路線です。そのうち、本地区は北綱島交差点から綱島駅前交差点までを結ぶ延長約980mの区間です。</p> <p>当該区間の整備により、現況2車線から4車線に拡幅改良することによって、交通渋滞の緩和が図られるとともに、沿道環境の改善にもつながります。また、東急東横線に平行する道路であり、各駅へのアクセスの向上、歩道を拡幅することにより歩行者の安全確保を図ります。また、無電柱化を実施することにより防災性の向上を図るものです。</p> <p>概要 計画延長980m、幅員20m、用地面積4,400m<sup>2</sup></p>				
			当初 (事前評価時)	変更 (事業採択時)	変更(予定) (令和5年度)
	事業期間		平成22年度～ 平成33年度	平成30年度～ 令和6年度	平成30年度～ 令和11年度
	事業費	合計	3,208百万円	4,463百万円	4,463百万円
		国費	1,764百万円	2,454百万円	2,454百万円
		市費	1,444百万円	2,008百万円	2,008百万円
	変更内容	<p>地元調整及び関係機関との協議に時間を要したため、事業が予定通り進捗せず、事業期間を延伸しています。</p> <p>当該区間の事業採択にあたり、事前評価時の延長810mであったものから、新綱島駅周辺土地区画整理事業が事業化され事業区間外としたこと及びネットワーク効果を高めるため都市計画道路日吉元石川線までの区間を整備することにより、延長980mに変更しています。延長変更等に伴い、事業費についても約45億円に変更しています。</p>			
	上位計画等	<p>本市の「中期計画」において、「政策36 交通ネットワークの充実」として、都市計画道路の整備が位置付けられています。</p> <p>また、「横浜市地震防災戦略」においても、「緊急輸送路等の整備」として、幹線道路の整備が位置付けられています。</p>			
関連事業	<p>綱島駅東口周辺では、新綱島駅周辺地区土地区画整理事業、新綱島駅前地区第一種市街地再開発事業及び綱島駅東口駅前地区第一種市街地再開発事業を進めており、道路ネットワークのほか新駅整備とあわせた一体的な市街地も形成されます。</p>				

事業の 必要性	事業を巡る 社会経済情 勢等の変化	<p>東京丸子横浜線は、市北部と川崎方面とを結ぶネットワーク強化につながります。このうち、綱島駅東口周辺には、東急新横浜線の新綱島駅の開業により、周辺地域の交通需要の増加が見込まれています。</p> <p>さらに、新駅周辺ではまちづくりが進められており、一体的な整備による地域活性化へ大きく寄与することが見込まれています。</p>		
	事業の 投資効果 ・ 事業効果等 (費用便益分析等)		事業全体	残事業
		割引率	4%	-
		総便益(B)	191億円	-
		総費用(C)	41億円	-
		費用便益比 (B/C)	4.6	-
		感度分析 [交通量-10%]	4.3	-
	<p>[定性的効果]</p> <p>1. 交通渋滞の緩和、環境改善 車線数(2車線→4車線)が増加することにより、車の流れがスムーズになるため、交通渋滞の緩和が図られ、沿道環境の改善にもつながります。</p> <p>2. アクセス、安全性の向上 当該区間を整備することにより、東急東横線綱島駅及び東急新横浜線新綱島駅へのアクセスの向上が図られるとともに、歩道を拡幅改良することにより、歩行者の安全が確保されます。</p> <p>[その他特記事項]</p>			

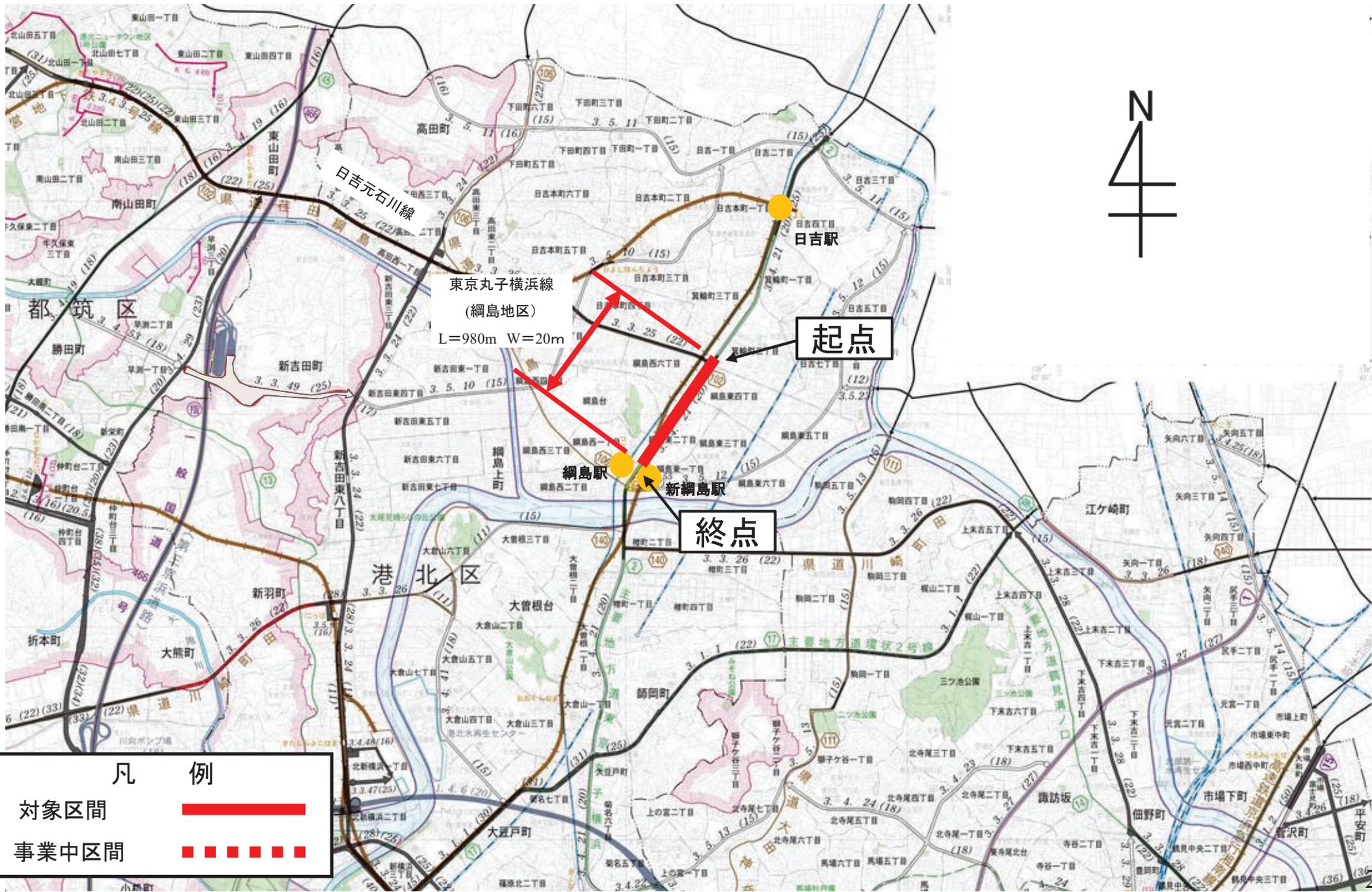
事業の 進捗状況	事業進捗よく率%	<p>令和4年度末までの用地取得進捗率は30%、事業進捗率は28%となっています。令和5年度は引き続き用地取得を進めるとともに地元調整及び関係機関協議を進めながら設計を行います。</p>
	28%	
	用地取得率%	
	30%	
	供用等の状況	
	-	

事業の課題 及び 進捗見込み	<p>今後、用地取得が完了した箇所の防災性の向上を目的として、電線共同溝及び歩道整備を先行して進めています。</p> <p>引き続き用地取得と並行して施工可能な部分の工事を進め、令和 11 年度の完成に向け進めていきます。</p>	
その他 (コスト削減項目等)	<p>建設発生土の工事間流用を行い、運搬費及び残土処理費のコスト削減を行うとともに、舗装、構造物の基礎等について再生材を使用する等、可能な限りコスト削減に努めます。</p>	
その他	—	
添付資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・別紙1 位置図</li> <li>・別紙2 案内図</li> <li>・別紙3 現地写真</li> <li>・別紙4 事業進捗状況</li> <li>・別紙5 前回事前評価内容との比較</li> </ul>	
対応方針 (案)	継続	計画通り(上記計画を実施)※1
		一部見直し(上記計画を変更)※2
		【見直し内容】
	中止	

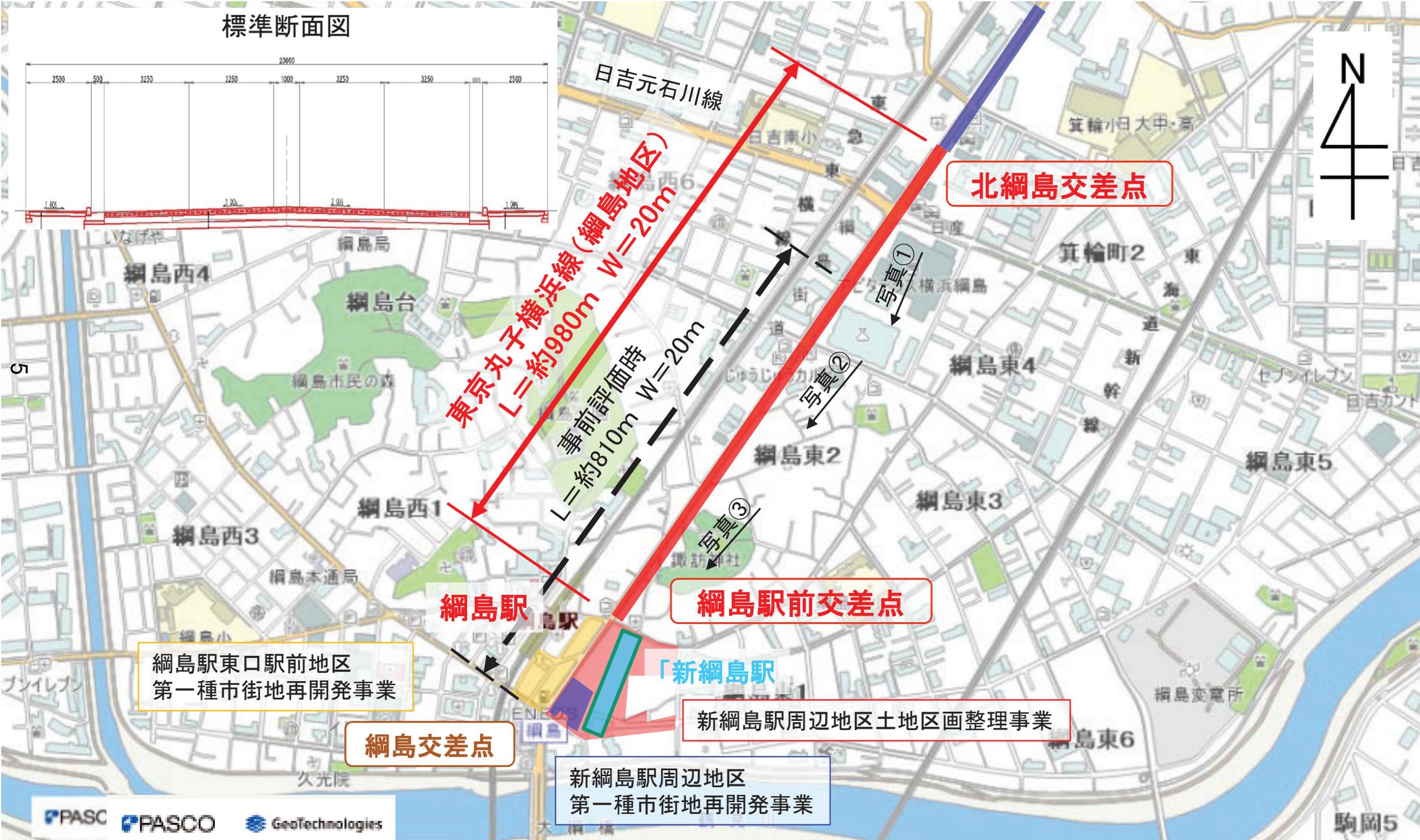
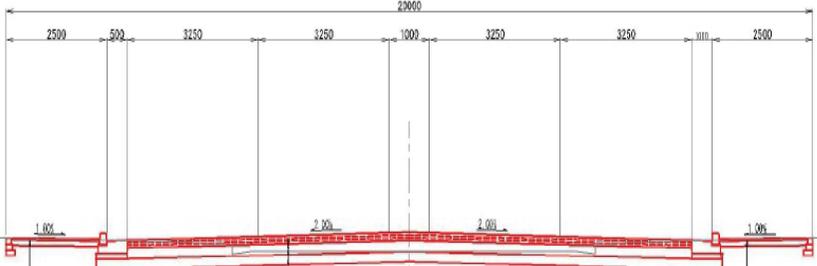
対応方針 (案) とした理由	<p>本路線は、現況2車線から4車線に拡幅改良することによって、交通渋滞の緩和が図られるとともに、沿道環境の改善にもつながります。また、東急東横線に平行する道路であり、また令和5年3月に開業した東急新横浜線の新綱島駅へつながる道路であることから各駅へのアクセスの向上、新駅周辺で進められているまちづくりと一体的な整備による地域活性化、歩道拡幅に伴う歩行者の安全確保が図られるため、早期に事業完了を図る必要があります。</p> <p>用地取得も継続して進めており、事業を継続実施する必要があると判断します。</p>
-------------------	--

※1：既に見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。前の再評価で「継続(一部見直し)」の事業についても、その見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。

※2：今後、見直しを行うことが確定している事業は、こちらを選択し、見直し内容を記載してください。



標準断面図



至 綱島駅

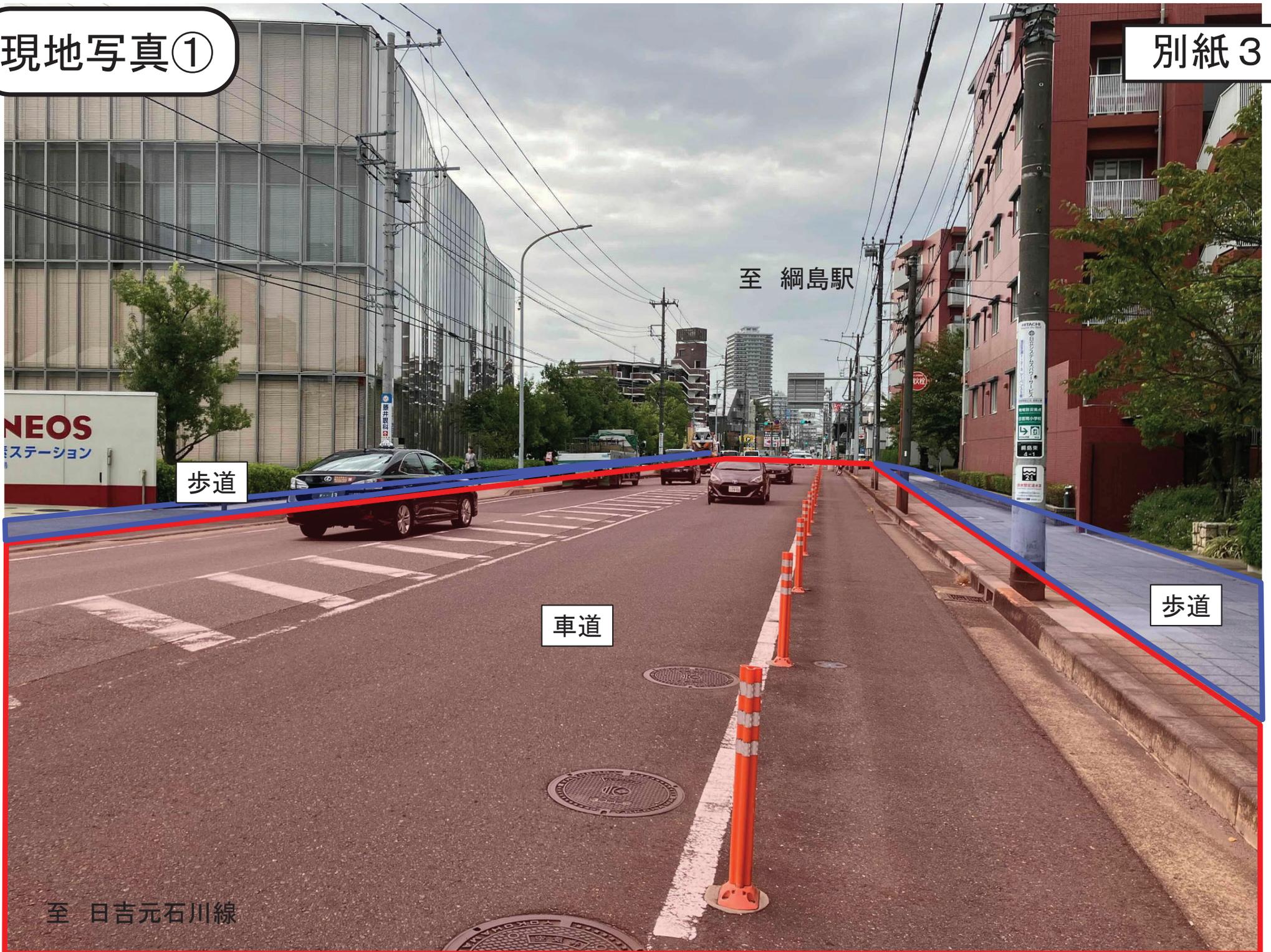
歩道

車道

歩道

至 日吉元石川線

9



# 現地写真②

至 網島駅

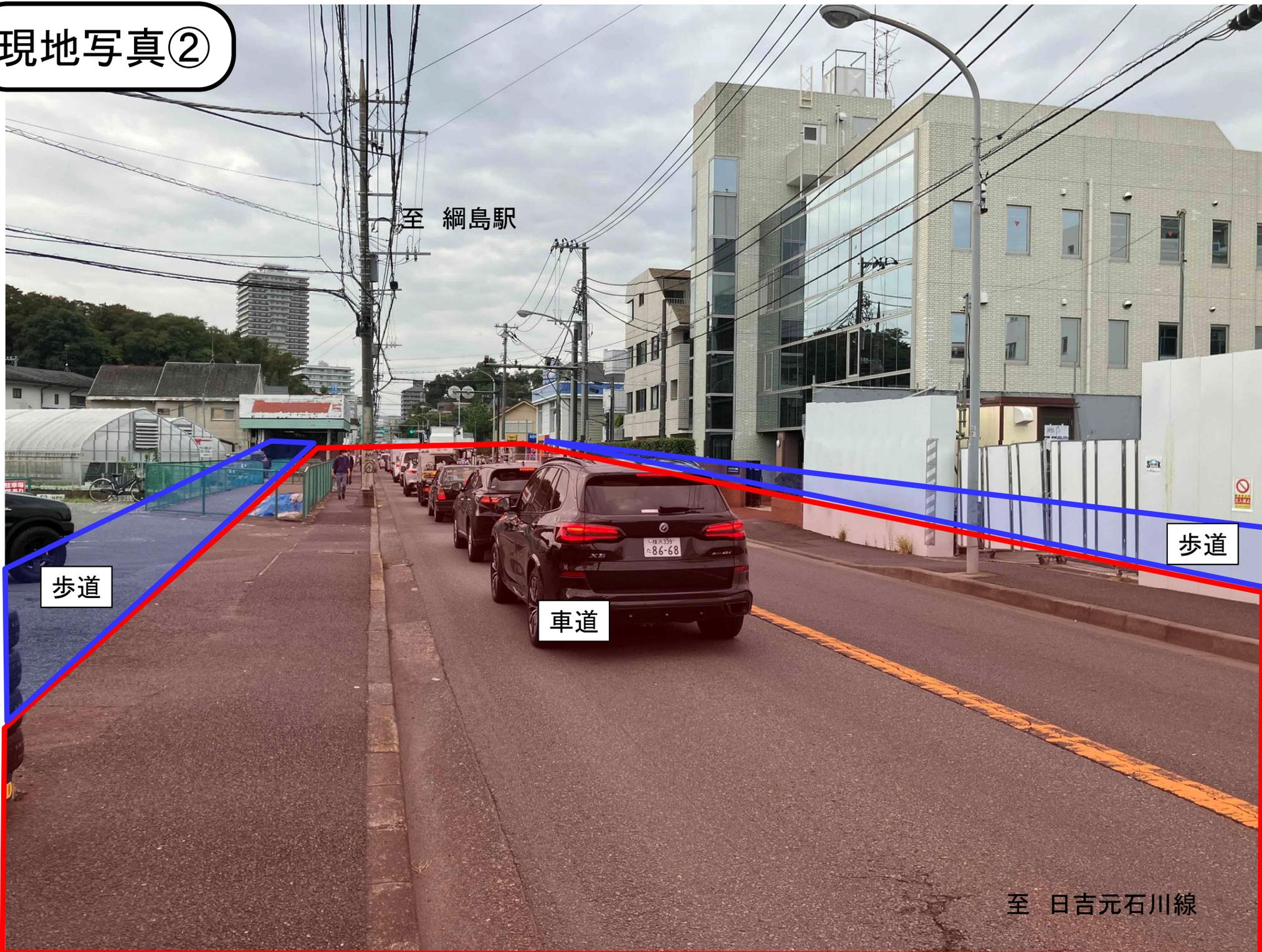
歩道

車道

歩道

至 日吉元石川線

7



現地写真③

至 網島駅

酒・たばこ

銀行 ATM

JR浜松市のツインタワー  
グランドレールビル  
見学受付中

歩道

車道

歩道

至 日吉元石川線

## 事業進捗状況

## 東京丸子横浜線（綱島地区）

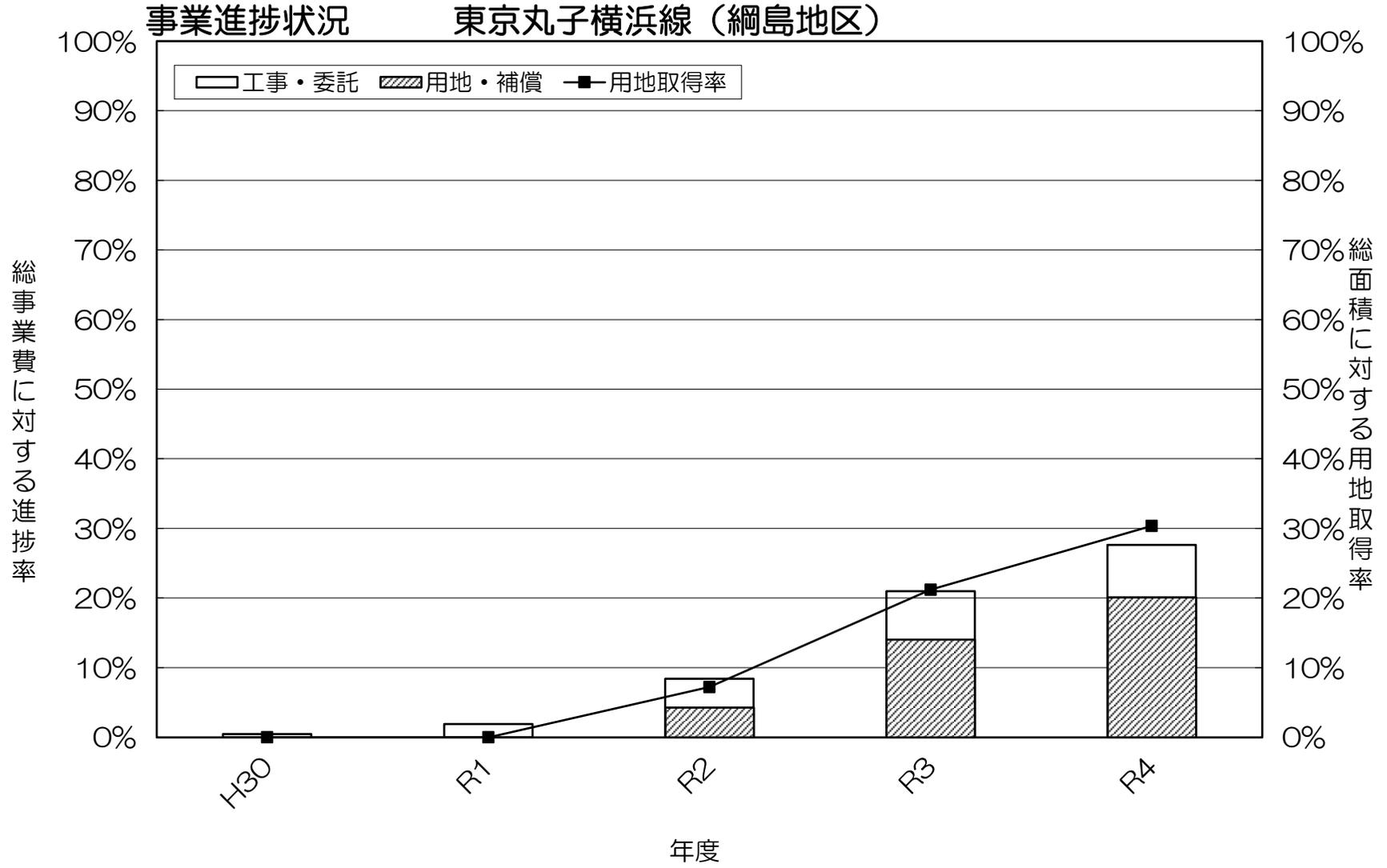
（単位：百万円）

年度	単年度事業費			累計事業費			事業進捗率			用地取得		
	合計	用地・補償	工事・委託	合計	用地・補償	工事・委託	合計※1	用地・補償※2	工事・委託※2	取得面積(m <sup>2</sup> )	累計(m <sup>2</sup> )	用地取得率※3
H30	21	0	21	21	0	21	0.5%	0.0%	0.5%	0	0	0.0%
R1	63	0	63	84	0	84	1.9%	0.0%	1.9%	0	0	0.0%
R2	291	191	100	375	191	184	8.4%	4.3%	4.1%	318	318	7.2%
R3	561	436	125	936	627	309	21.0%	14.0%	6.9%	616	933	21.2%
R4	297	270	27	1,233	897	336	27.6%	20.1%	7.5%	404	1,337	30.4%
合計	1,233	897	336							1,337		

※1 事業進捗率（合計）は全体事業費（様式3参照）に占める各年度までの用地補償費と工事委託費の和

※2 事業進捗率（用地補償、工事委託）は全体事業費に占める各年度までの用地補償費もしくは工事委託費の割合

※3 用地取得率は事業全体の取得面積（様式3参照）に占める各年度までの取得面積の割合



## 前回事前評価内容との比較 都市計画道路東京丸子横浜線（綱島地区）

	前回（H20 事前評価）	今回（R5再評価）	事前評価時からの経過
前回審議における主な議論など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「歩道幅員が不十分ではないかと思ったのだが」との質問があり、「綱島の駅のところは20mのままなので、歩道の連続性等も今後考えていかなければいけないのかなと考えている」と道路局から回答した。</li> <li>・「道路をつくりまた渋滞がひどくなるようではまずいので、接続など考慮し構造検討を今後していきたい」と道路局が述べ、「設計するとき交差点部分だけでも右折レーン、左折レーンあるいは信号の処理の工夫を丁寧に考えていただくと」と委員からアドバイスがあった。</li> </ul>	<p>【歩道幅員について】 詳細設計では、可能な限り歩道幅員2.5mを確保するような設計としています。また歩行者の安全性を考慮した横断歩道の形状としています。</p> <p>【構造検討における工夫について】 交差点部分は交通量から需要率の算出を行い、右折レーン、左折レーンあるいは信号の処理について、交通容量費の条件を満たすよう設計としています。</p>	[左欄の記載に関する社会経済情勢等の変化] 特筆すべき事項はありません。
事業進捗率	—	28%	+28%
用地取得率	0%	30%	+30%
B/C	5.2	4.6	- 0.6
その他	—	<p>【事業の進捗見込】 用地取得が完了した箇所の防災性の向上を目的として、電線共同溝及び歩道整備を先行して進めています。引き続き用地取得と並行して施工可能な部分の工事を進めていきます。</p>	[事業を巡る社会経済情勢等の変化] <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和5年に東急新横浜線の開業</li> <li>・令和5年に綱島東線の開通及び新たなバス乗り場がオープン</li> </ul>