

(様式3)

公共事業再評価調書

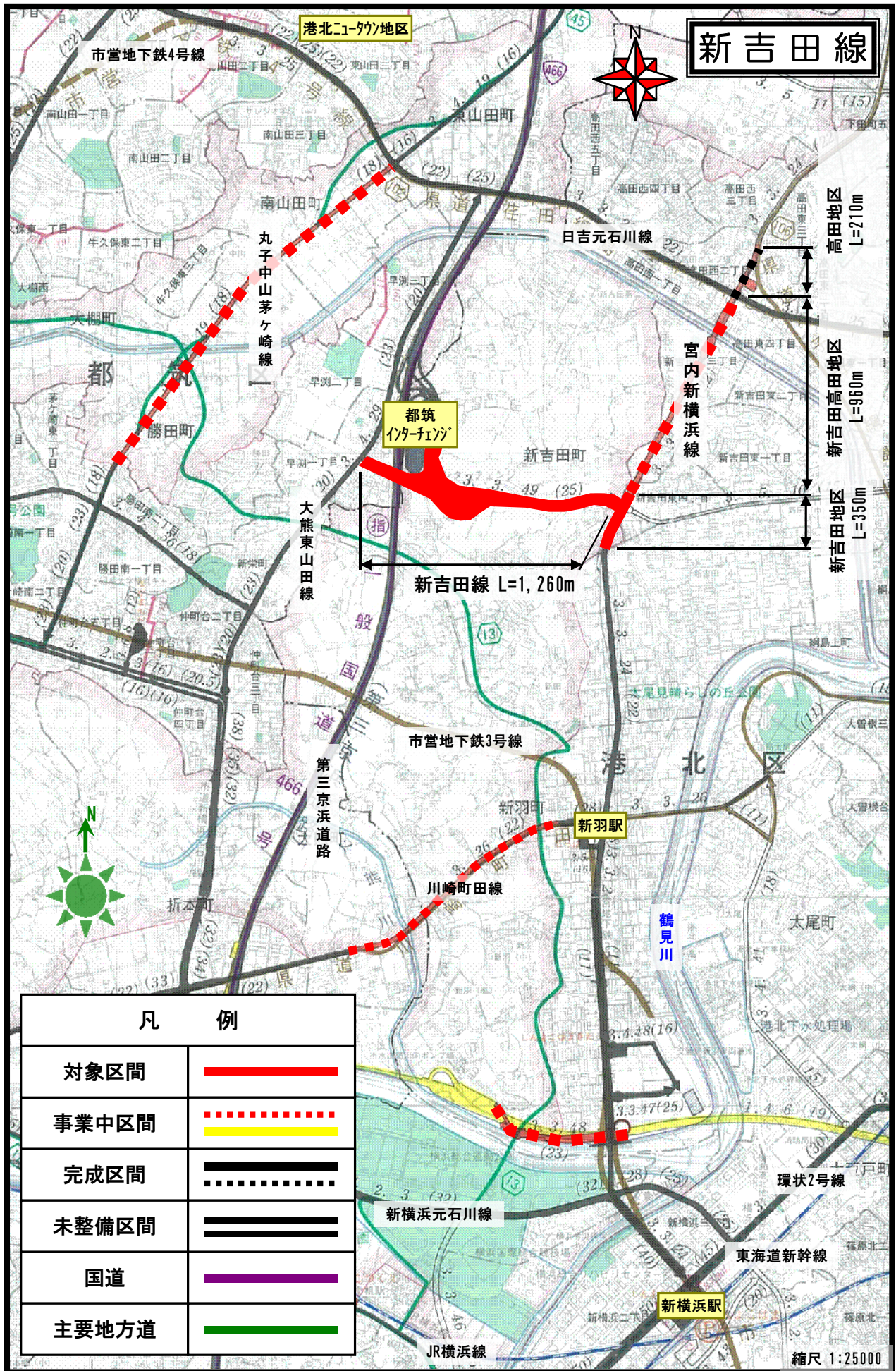
番号	道路-5		事業担当局課	道路局 建設課	
事業名	都市計画道路新吉田線整備事業			採択年度	H10
施工場所	都筑区早渕一丁目～港北区新吉田町			経過年数	16年
目的及び 事業概要	<p>目的</p> <p>新吉田線は、本市の北部地域において大熊東山田線から第三京浜道路都筑インターチェンジを経由し、宮内新横浜線までの区間を東西に連絡する延長約1.3kmの重要な幹線道路です。</p> <p>本路線の整備により、本市北部地域の東西方向の連絡及び高速道路へのアクセスが強化され、交通の利便性の向上や交通の分散化による交通混雑の緩和が図られます。</p> <p>事業概要</p> <p>計画延長1,260m、幅員25m～40m（往復4車線）、用地面積67,200㎡</p> <p>関連外郭部：宮内新横浜線（新吉田地区）延長350m、幅員22～25m（4車線）、用地面積7,400㎡</p>				
			当初(事業採択時)	変更(平成 年度)	
	事業期間		平成10年度～平成29年度		
	事業費	合計		13,500百万円	
		国費		7,425百万円	
		市費		6,075百万円	
	変更内容	—			
上位計画等の位置付け	<p>本市の「中期4か年計画」において、「基本政策 施策27 交通ネットワークの充実による都市基盤の強化」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、本市の減災対策として今年度策定された「横浜市地震防災戦略」においても、「緊急輸送路等の整備」を補完する路線として位置付けられています。</p>				
関連事業	新吉田線終点到に接続する宮内新横浜線（新吉田高田地区）も事業を進めており、道路ネットワークが形成されます。				
事業の 必要性	事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>港北ニュータウンの成長と地下鉄グリーンラインの開業により本市北部地域における交通需要の増加が見られることや、東日本大震災を契機とし様々な防災・減災対策が必要とされる中、応急活動や物資輸送を支える道路ネットワークの構築が急務となっており、本事業の必要性が高まっています。</p>			
	事業の投資効果			事業全体	残事業
		割引率		4%(2%)	
		総便益(B)		744億円(1,152億円)	—
		総費用(C)		120億円(110億円)	—
		費用便益比(B/C)		6.2(10.4)	—
	感度分析 [交通量-10%]		4.8(8.1)	—	
〔その他特記事項〕					
B/Cの算定にない事業効果	<p>地域の生活道路に流入している通過交通が適正に本路線へ転換することにより、住宅地の生活環境が改善され、歩行者の安全確保等も図られるとともに、本市北部地域の東西方向の連絡及び高速道路へのアクセスが強化され、災害時の緊急輸送路としての効果が期待できます。</p>				
残事業の内容	—				

事業の進捗状況	事業進捗率%	<p>関連外郭部である宮内新横浜線(新吉田地区)を先行して整備を進めており、進捗よくに開きがあります。</p> <p>新吉田線: 事業進捗率 0.7% 用地取得率 2.3%</p> <p>宮内新横浜線(新吉田地区): 事業進捗率 28.0% 用地取得率 60.6%</p>	
	8%		
	用地取得率%		
	8%		
	供用等の状況		
—			
事業の課題及び進捗の見込み	<p>先行整備を進めている宮内新横浜線(新吉田地区)は、隣接地区である宮内新横浜線(新吉田高田地区)と併せて整備を進めており平成 29 年度の完成を目指し用地取得を進めています。</p> <p>一方、新吉田線は事業着手時より道路線形や環境問題等に対し地元から様々な意見・要望を受けており事業そのものに対する反対意見も多い中、現地測量も一部履行できておらず、用地買収の目途が立たない状況です。このような背景があり、現在の計画のまま事業を進めていくのは困難な見通しとなっています。</p>		
代替案立案等の可能性	<p>新吉田線は平成 10 年に都市計画決定された路線で、地域の交通基盤強化を目的として事業化し、16 年が経過しました。事業進捗は図られていないものの、大熊東山田線、第三京浜と宮内新横浜線を結ぶネットワークとしてアクセス性強化の面で必要性が高く、整備が求められる路線となっています。</p> <p>決定当時は、走行性や安全性を重視し直線的なルートとするため山林を切り開いて道路を通す計画になっていますが、最新の推計交通量を基に、現道を利用した計画案に見直すことで道路線形や環境問題等の改善が図れることから、事業継続するために代替案を検討していく余地があります。</p>		
その他コスト縮減項目等	<p>現在の計画位置から現道を生かした線形とすることでコスト縮減が図られることや橋梁等の構造物を設計する際にコストを意識した構造及び工法の検討を進めます。</p>		
過去の委員会からの意見等	委員会年度	意見具申等	意見具申等に対する対応状況
	平成19年度	<p>関連する事業を先行する等、地元住民の意向に配慮して、慎重に事業を進めること。</p>	<p>地元住民の意向に配慮し関連事業を先行して進めており、円滑な事業進捗に努めています。</p>
その他	—		
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	
		<p>【見直し内容】</p> <p>計画道路の位置、構造、幅員、車線数</p>	
中 止			

対応方針案とした理由	<p>路線としての必要性の高さから中止は出来ないが、遂行可能な事業計画の見直しを検討し、事業継続することが妥当と判断しました。</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。

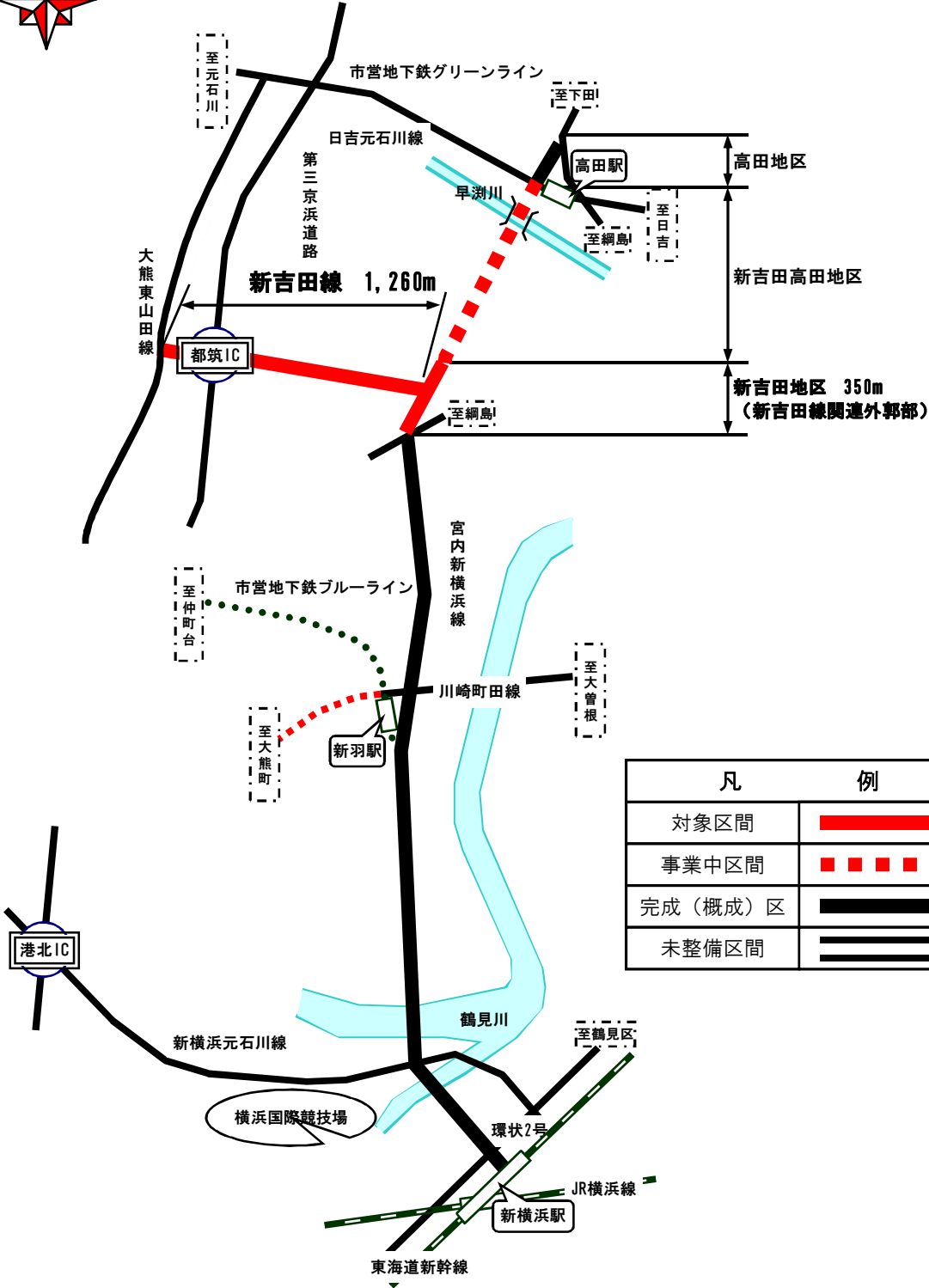
※2：今後、見直しを行うことが確定している事業は、こちらを選択し、見直し内容を記載してください。



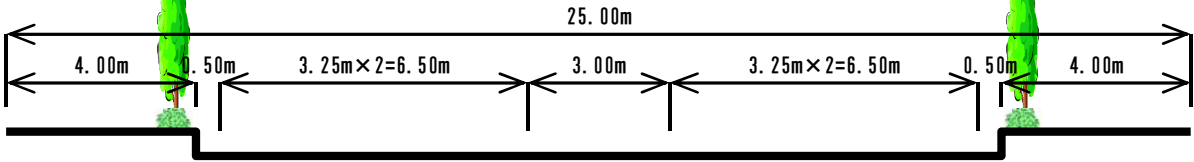
新吉田線

凡 例	
対象区間	
事業中区間	
完成区間	
未整備区間	
国道	
主要地方道	

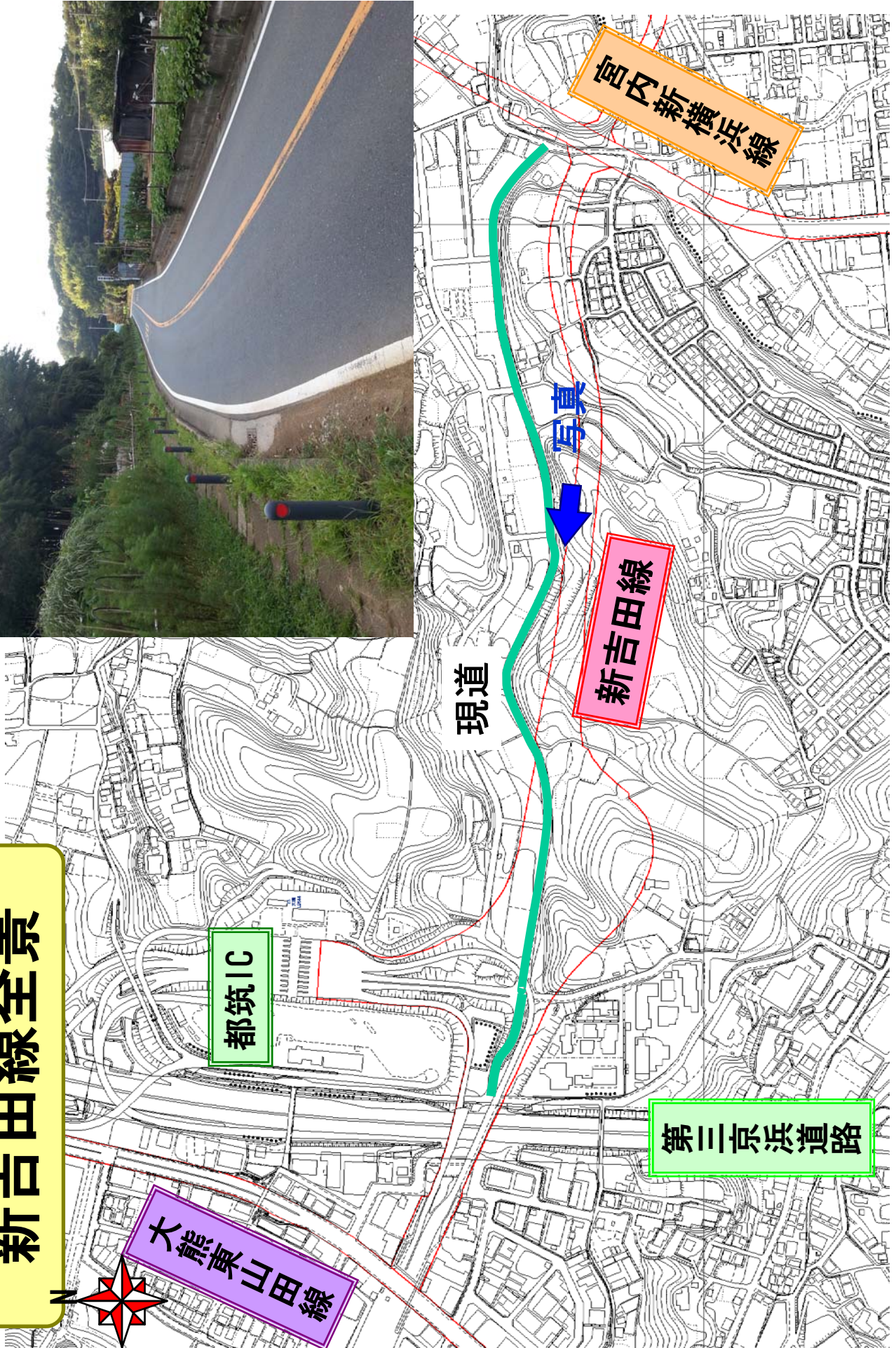
新吉田線



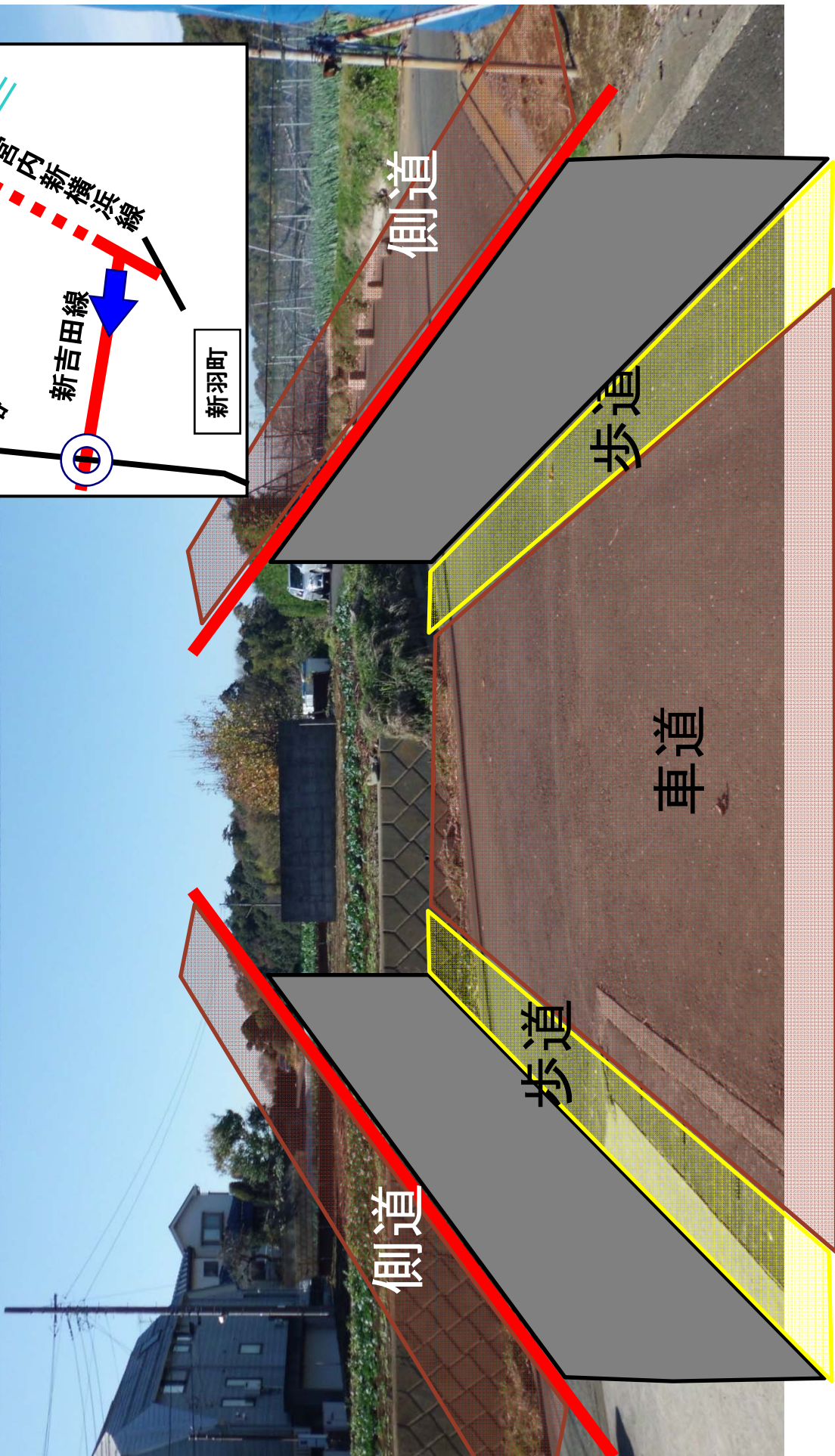
標準横断面図



新吉田線全景



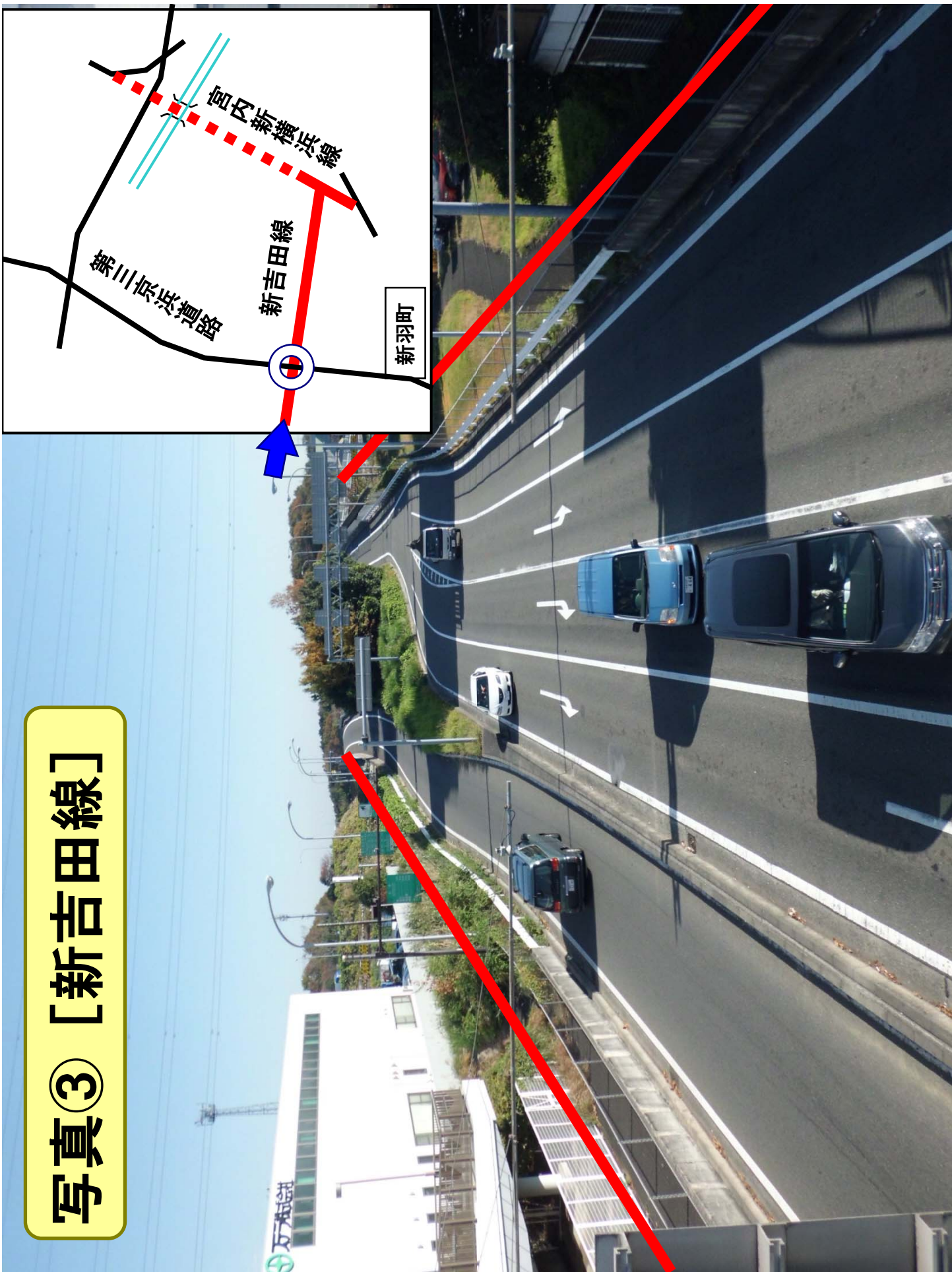
写真① [新吉田線]



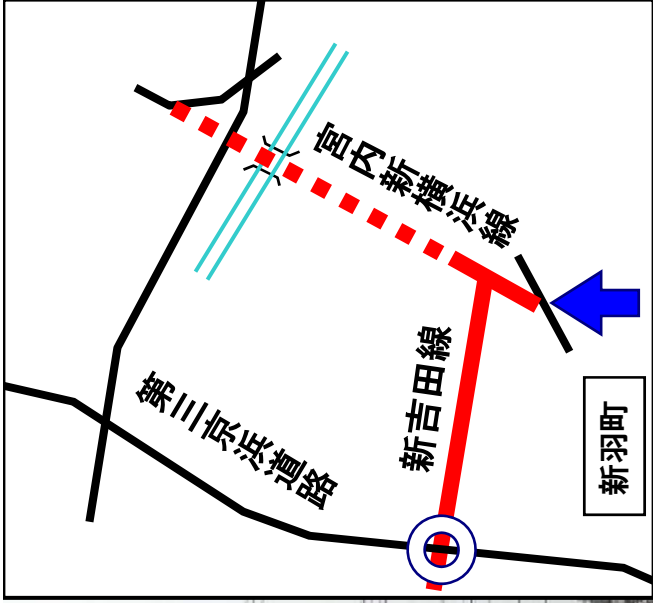
写真② [新吉田線]



写真③ [新吉田線]



写真④ [宮内新横浜線]



事業進捗状況

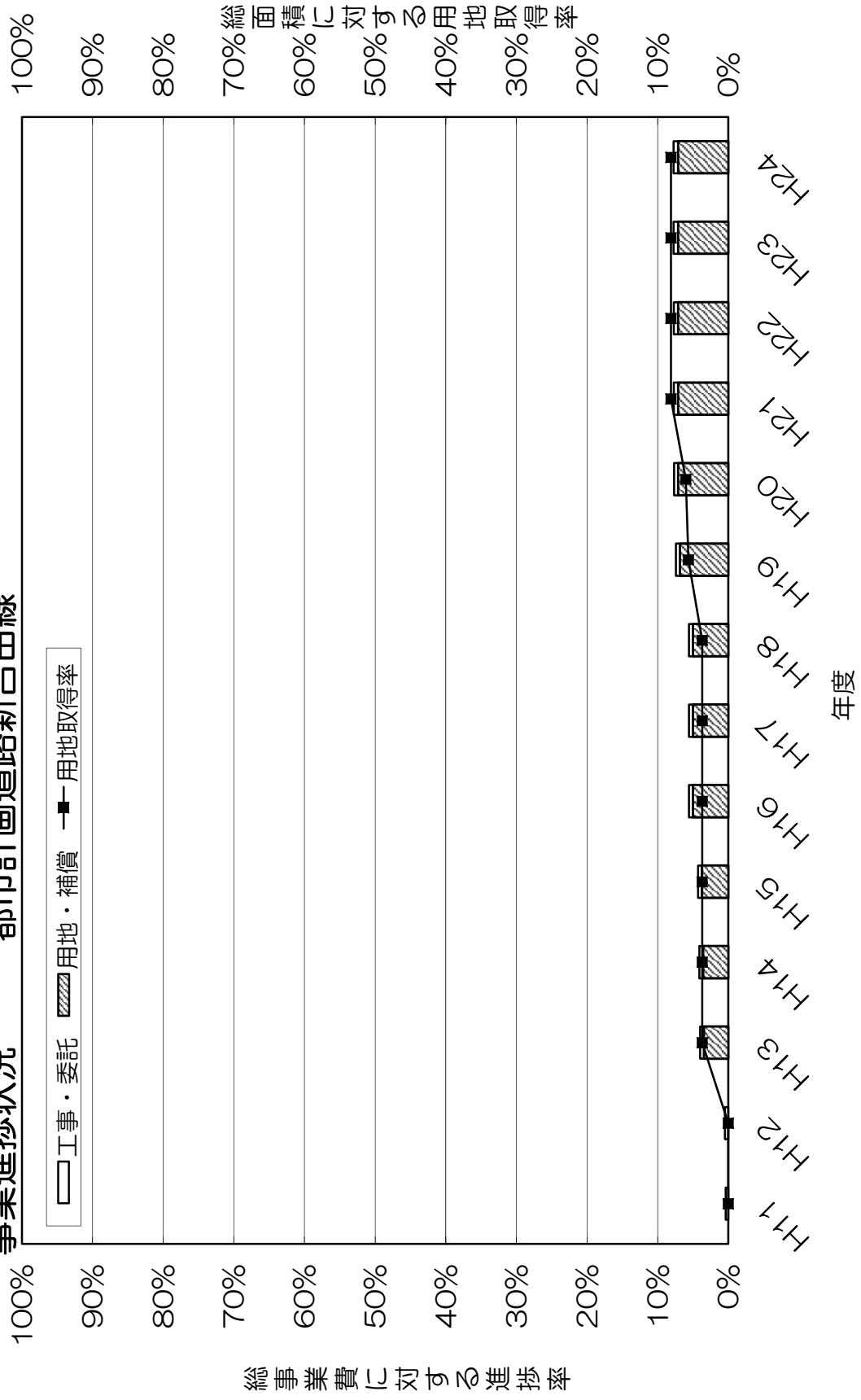
都市計画道路 新吉田線

(単位：百万円)

年度	単年度事業費			事業進捗率			用地取得		
	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 ²)	累計(m ²)	用地取得率※3
H11	52	0	52	0.4%	0.0%	0.4%	0	0	0.0%
H12	13	0	13	0.5%	0.0%	0.5%	0	0	0.0%
H13	475	468	7	4.0%	3.5%	0.5%	2,748	2,748	3.7%
H14	14	12	2	4.1%	3.6%	0.5%	0	2,748	3.7%
H15	26	26	0	4.3%	3.7%	0.5%	0	2,748	3.7%
H16	171	171	0	5.6%	5.0%	0.5%	0	2,748	3.7%
H17	1	0	1	5.6%	5.0%	0.6%	0	2,748	3.7%
H18	0	0	0	5.6%	5.0%	0.6%	0	2,748	3.7%
H19	248	248	0	7.4%	6.9%	0.6%	1,450	4,198	5.6%
H20	38	36	2	7.7%	7.1%	0.6%	285	4,483	6.0%
H21	4	0	4	7.7%	7.1%	0.6%	1,568	6,051	8.1%
H22	0	0	0	7.7%	7.1%	0.6%	0	6,051	8.1%
H23	3	0	3	7.7%	7.1%	0.6%	0	6,051	8.1%
H24	3	0	3	7.8%	7.1%	0.6%	0	6,051	8.1%
合計	1,048	961	87				6,051		

※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

事業進捗状況 都市計画道路新吉田線



前回再評価内容との比較 新吉田線

	前回 (H19)	今回 (H25)	5年間の経過
事業を巡る社会 経済情勢等の変 化	港北ニュータウン地区の成長と地下鉄グリーン ラインの開業により、本市北部地域における更なる 交通需要の増加が見込まれます。 また、南北方向の連絡ルートである宮内新横浜線 の事業も進んでおり、東西方向の連絡ルートとして の本路線の必要性が高まっています。	港北ニュータウンの成長と地下鉄グリーンライ ンの開業により本市北部地域における交通需要の 増加が見られることや、東日本大震災を契機とし 様々な防災・減災対策が必要とされる中、応急活動 や物資輸送を支える道路ネットワークの構築が急 務となっている。とりわけ幹線道路ネットワークが 弱い港北区内を南北に結ぶルートである宮内新横 浜線は緊急輸送路としての整備効果が期待され早 期整備の必要性が高まっています。	・平成20年にグリーンライン開通 高田駅開業 ・平成20年に宮内新横浜線（高田地区）開通 (L=210m)
事業進捗率	5% (19%) *	8% (28%)	+3% (+9%)
用地取得率	4% (37%) *	8% (61%)	+4% (+24%)
供用等の状況	—	—	—
事業の 進捗見込	事業説明の際に、地域関係者の多くから環境問題 への強い要望、当該路線の事業促進よりも南北方向 の宮内新横浜線の整備が急務であるとの意見があ り、現在まで新吉田線については用地取得のための 現地測量の実施について、関係地権者の同意が得ら れていません。 現在、地域関係者の意向を踏まえ、関連外郭部で ある宮内新横浜線の整備を先行して進めておりま す。今後、地域関係者の要望や意見を聞きながら調 整を行い、現地測量及び用地取得を進め、宮内新横 浜線の完成に合わせた新吉田線の工事着手を目指 し、平成29年度に完成する予定です。	先行整備を進めている宮内新横浜線（新吉田地 区）は、隣接地区である宮内新横浜線（新吉田高田 地区）と併せて整備を進めており平成29年度の完 成を目指し用地取得を進めています。 一方、新吉田線は事業着手より道路線形や環境 問題等に対し地元から様々な意見・要望を受けてお り事業進捗がよみが進まない中、現地測量も一部履行 できておらず、用地買収の目途が立たない状況で す。この様な背景があり、現在の計画のまま事業を 進めていくのは困難な見通しとなっています。	宮内新横浜線については関係機関協議や用地買 収を進めています。

前回委員会での 主な意見等	関連する事業を先行する等、地元住民の意向に配慮して、慎重に事業を進めること。
------------------	--

※ () は関連外郭部（宮内新横浜線）のみの進捗率