

## 再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課  
担当課長名： 縄田 正

事業名	高速横浜環状北線		事業区分	都市高速道路	事業主体	首都高速道路株式会社
起終点	自：横浜市都筑区川向町 至：横浜市鶴見区生麦二丁目				延長	8.2km
事業概要						
本路線は、横浜市の交通ネットワークの骨格を形成する「横浜環状道路」の北側区間の一部を担う路線であり、広域的な交通利便性の向上、内陸部と臨海部のアクセス向上による各拠点の活性化、市北部・東部の生活環境改善等に寄与する路線である。						
H13年度事業化		H12年度都市計画決定 (H19年度変更)		H13年度用地着手		H13年度工事着手
全体事業費	3,399億円		事業進捗率	31%	供用済延長	— km
計画交通量	14,200~46,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 2.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,446/3,525億円 (事業費:1,970/3,049億円) (維持管理費:476/476億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 5,359/5,359億円 (走行時間短縮便益:4,237/4,237億円) (走行費用減少便益:760/760億円) (交通事故減少便益:362/362億円)	基準年 平成22年度		
感度分析の結果						
【残事業】 交通量変動(±10%) : B/C=2.0~2.4, 事業費変動(±10%) : B/C=2.0~2.4, 事業期間変動(±1年) : B/C=2.1~2.3						
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新横浜地区から羽田空港等へのアクセス向上が見込まれる(40分→30分)。</li> <li>・ 首都高速三ツ沢線及び首都高速狩場線の代替路線として機能する。</li> <li>・ 緊急輸送道路である綱島街道、横浜上麻生道路などの代替路線となる。</li> </ul>						
関係する地方公共団体等の意見						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 神奈川県知事の見解：高速横浜環状北線は、横浜市の交通ネットワークの骨格を形成する横浜環状道路の北側区間を担い、横浜市北部と臨海部の連絡性・アクセス性を強化する大変重要な路線であり、引き続き、本事業を強力に推進し、早期完成を図りたい。</li> <li>・ 横浜市長の見解：横浜環状北線は「京浜港」や「羽田空港」の国際競争力向上、横浜経済の発展にとって、非常に重要な役割を担っております。早期供用に向け、引き続き事業を推進していただきますようお願いいたします。</li> </ul>						
事業評価監視委員会の意見						
対応方針については原案通り「事業継続」で了承。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
平成22年8月には京浜港（東京港・川崎港・横浜港）が「国際コンテナ戦略港湾」に選定された。東京国際空港（羽田空港）では、新設滑走路・国際線地区の供用開始（平成22年10月末）により、発着容量が1.3倍に増加し、国際化の進展や来訪者等の増加が見込まれている。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
用地取得率は88%（平成22年10月現在）。新横浜出入口付近のトンネル工事及び子安台換気所立坑工事を実施中である。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
引き続き平成28年度の供用に向けて事業を進める。						
施設の構造や工法の変更等						
換気設備の効率的な配置計画を行うことにより、換気所躯体規模を縮小しコスト縮減を図る。						
対応方針	事業継続					
対応方針の決定理由	以上の事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					
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の。