事後評価結果(平成18年度)

担 当 課:都融鑑(株)計画整グループ 担当課長名:林 寛之

事業名	当 当	高速道路	湾岸線	15曲	事業	都市高速道路	事業	┆ 首都高速道路	3 (株)
于木口		可还足如	污什冰	() (()	区分	四少四八四	主体	1 日即问处是四	1 (1/1/)
起終点	<u></u>	かながわけんよ	よこはましか? I +共>に ユース	なざわくなみきさん ヘミロマ 光 十 ̄	ちょうめ - T ロ		延長	1.4	C lem
		かながわけん。	(性/共口) よこはましな	なざわくなみきさん 金沢区並木ヨ かくほんもくふと ヤ区本牧ふ即	드 J 브 호			1 4	. 6 km
NIZ 187	_	神奈川県	横浜市中	中区本牧ぶ即	<u>負</u>			<u> </u>	
事業概		<u> </u>			U3486 - 3	n + =			
横沙	兵市南部臨	海と横浜	都心を終	話ひ東京湾岸	₩直路の一部	86を受け持つ14.	.6kmの路線。		
主半る	□ 44 V 3								
	目的・必要		r/= \/=	: ÷7 1. + 7+ ÷7	ᄼᅷᄰᄼᇚ	`EI /	4 44.の白しに中に	_	
周	辺街路の流	尼維緩和、	臨海	部と内陸部	の父囲を円	消化、 都巾機	能の向上に寄り	0	
車架畑	曲网	1							
事業概	委凶	i							
		Χ	_/		$\sqrt{2}/l$		N		
	Æ/	$\overline{}$. /5		\sqrt{\sq}\}}\sqrt{\sq}}}}}}\sqrt{\sqrt{\sqrt{\sqrt{\sqrt{\sqrt{\sqrt{\sqrt{\sqrt{\sq}}}}}}}\sqrt{\sqrt{\sqrt{\sqrt{\sqrt{\sqrt{\sqrt{\sq}}}}}}\sqrt{\sqrt{\sqrt{\sqrt{\sqrt{\sqrt{\sq}}}}}}}\sqrt{\sqrt{\sqrt{\sq}}}}}}}}}}}}}}}}}}}}}}}}}}}}}}}}}}}}			
		<i>)</i> \	16		T T	77		<i>y</i>	
		/ \		T			$\overline{\lambda}$		
/	ر	信	速湾岸	線	- M	₩ -	= /		
\mathcal{L}	V	/	(5期)) A 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18		國王戰 器	7		
	'	横浜横須賀道歌	-/L		and	1 4			
/		横		***	\ \ \ \	7 =			
,		須/				H13.10 供用 (禁制)			
		道			_	5 4 5			
		84			2	工一			
		\		TE TOTAL		√ <u></u> #/		凡 例	
		'	\	, b	g~ ^	一大 烈			
					A	_ PH I		— 411 H	rth I
			\ 横浜横	須賀道路				一 供 用	中
			横浜横	須賀道路 支線	H I	(東) H13.10 H11		■■ 事 業	中
			横浜横	(須賀道路 (支線)					中
			横浜横	須賀道路			• • • • • • • • • • • • • • • • • • •	■■ 事 業	中
事事	業期間	事業化年度	金		Ī	年度(供用年		■■ 事 業	中
事事	業期間	事業化年度都市計画決定	S61 £	∓度 用地	着手; S62		(当初)	■■ 事 業	中
業	業期間業費		S61 £	∓度 用地	着手 S62 着手 S61	年度	(当初) (実績) H111	■■ 事 業 ※ 事後評価 /H13 変 /H13 動	中
業 の 事		都市計画決定	S61 年 S52 年 (名目値)	∓度 用地 ∓度 工事 - / 4,700	着手 S62 着手 S61	生年度 年度 年度 (証/元) 績 (細値) 1,71	(当初) (実績) H11, 10 / 4,440 億円	■■ 事 業 ※ 事後評価箇 /H13 変	中
業 の 勃		都市計画決定計画時	S61 £ S52 £	∓度 用地 ∓度 工事 - / 4,700	着手; S62 着手 S61 億円 実	年度 供用年 年度 (転)(流) (割値) 1,71 (実値) 1,91 積	(当初) (実績) H11, 10 / 4,440 億円 17 / 4,978 億円	■■ 事 業 /H13 変 / /H13 動 ∃ 変 動 変 数	1.0 倍
業 の 効 果 交	業費	都市計画決定 計画時 暫定/完成)	S61 至 S52 至 (名目値) (実質値)	∓度 用地 ∓度 工事 - / 4,700 - / 5,269	着手: S62 着手: S61 億円 実 億円 (軽烷)	年度 供用年 年度 (暫定成) 績 (月順) 1,71 成) (実順) 1,91 績 は	(当初) (実績) H11, 10 / 4,440 億円 17 / 4,978 億円 1.4万 / 5.4万	■■ 事 業 /H13 変 /H13 動 ラ 変 動 台/日 動	1.0 倍
業 の効果 交 (識	業費	都市計画決定 計画時 暫定/完成) 計画時 暫定/完成)	S61 至 S52 至 (名目値) (実質値)	事度 用地 事度 工事 - / 4,700 - / 5,269 / 7.0万	着手: S62 着手: S61 億円 実 億円 実 台/日 (駐院	年度 供用年 年度 (暫定成) 績 (月順) 1,71 成) (実順) 1,91 績 は	(当初) (実績) H11, 10 / 4,440 億円 17 / 4,978 億円	■■ 事 業 /H13 変 /H13 動 ラ 変 動 台/日 動	1.0 倍 0.9倍 77%
業の効果等 党職	業費 :通量 :滋線)	都市計画決定 計画時 暫定/完成) 計画時 暫定/完成) 上 :	S61 至 S52 至 (名目値)	手度 用地 手度 工事 - / 4,700 - / 5,269 / 7.0万 の 80.0 渡 (開終	着手: S62 着手: S61 億円 実 億円 (駐院 大田) (駐院 大阪) 17報 (年度 供用年 年度 (転/点) 績 (割値) 1,71 減) (箕値) 1,91 績 (減) で通事故減少 供前類 (無後期・3額	(当初) (実績) H11, 10 / 4,440 億円 17 / 4,978 億円 1.4万 / 5.4万	■■ 事 業 //H13 変 //H13 動	中 所 1.0 倍 0.9 倍 77 % †1
業の効果等で強減機費	業費 通量 蒸繳) 行速度向 調 該繳 用対効果	都市計画決定 計画時 暫定/完成) 計画時 暫定/完成) 上 (供用直框)	S61 至 S52 至 (名目値)	手度 用地 手度 工事 - / 4,700 - / 5,269 / 7.0万 の 80.0 渡 (開終	着手: S62 着手: S61 億円 実 億円 (駐院 大田) (駐院 大阪) 17報 (年度 供用年 年度 (転/成) 績 (知値) 1,71 (実種) 1,91 績 交通事故減少	(当初) (実績) H11, 10 / 4,440 億円 17 / 4,978 億円 1.4万 / 5.4万 145.2	■■ 事 業 //H13 変 //H13 動	中 所 1.0 倍 0.9 倍 77 % †1
業の効果等 交 ()	業費 通量	都市計画決定 計画時 暫定/完成) 計画時 暫定/完成) 上 (供用直框)	S61 至 S52 至 (名目値)	手度 用地 手度 工事 - / 4,700 - / 5,269 / 7.0万 の 80.0 渡 (開終	着手: S62 着手: S61 億円 (配) 台/日 (配) (配) 17 報 (6,349億円	年度 供用年年度 (転/成) (実質値) 1,71 (実質値) 1,91 (実質値) 1,91 (表述) (実質値) 1,91 (表述) (表述) (表述) (表述) (表述) (表述) (表述) (表述)	(当初) (実績) H11, H11, H11, H11, H11, H11, H11, H11	■■ 事 業 	1.0 倍 0.9 倍 77 % 和 17 報
業の効果等で強旅側費分	業費 通量 蒸繳) 行速度向 調 該繳 用対効果	都市計画決定 計画時 暫定/完成) 計画時 暫定/完成) 上 (供用直框)	E S61 至 (名目值) (実質値)	再度 用 地 再度 工 事 - / 4,700 - / 5,269 / 7.0万 80.0 (開降	着手: S62 着手: S61 億円 実 億円 (配) 大塚// 17年 6,349億円 5,531億円	年度 供用年年度 (転/成) (実質値) 1,71 (実質値) 1,91 (実質値) 1,91 (表述) (実質値) 1,91 (表述) (表述) (表述) (表述) (表述) (表述) (表述) (表述)	(当初) (実績) H11, H11, H11, H11, H11, H11, H11, H11	■■ 事 業 	1.0 倍 0.9 倍 77 % 和 17 報
業の効果等で強減機費分	業費 通量 総線) 行速度向 前題 当総線 用対効果 析 結 果	都市計画決定 計画時 暫定/完成) 計画時 暫定/完成) 上 (供用直框)	S61 年 S52 年 (名目値) (実質値) 22.0 前年次) 11年	車度 用地 車度 工事 - / 4,700 - / 5,269 / 7.0万 80.0 度 (供用約 費用 貴 維持管理費	着手: S62 着手: S61 億円 実 億円 (暫定 台/日 (暫定 6,349億円 5,531億円 818億円	年度 供用年年度 (転定成) 編 : (名順) 1,71 編 : (実質値) 1,91 編	(当初) (実績) H11, (実績) H11, (実績) H11, (実績) H11, (表情) H11, (ast) H11,	# 事 業	1.0 倍 0.9 倍 77 % 和 17 報
業の効果等を強減機費分(業費 通量 総線) 行速度向 前題 当総線 用対効果 析 結 果	都市計画決定 計画時 暫定/完成) 計画時 暫定/完成) 上 (供用直 B / C	S61 年 S52 年 (名目値) (実質値) 22.0 前年次) 11年	車度 用地 車度 工事 - / 4,700 - / 5,269 / 7.0万 80.0 度 (供用約 費用 貴 維持管理費	着手: S62 着手: S61 億円 実 億円 (暫定 台/日 (暫定 6,349億円 5,531億円 818億円	年度 供用年年度 (転/点) (転/点) ((1,71) ((1) (1) (1) (1) (1) ((1) (1) (1) (1)	(当初) (実績) H11, (実績) H11, (実績) H11, (実績) H11, (表情) H11, (ast) H11,	# 事 業	1.0 倍 0.9 倍 77 % 和 17 報
業の効果等を強旅側費分(量	業費 通量 滋線) 行速度向 調題 当数線 用対結果 再評価)	都市計画決定 計画時 暫定/完成) 計量に完成) 上 (供用直 B / C	S61 年 S52 年 (名目値) (実質値) 22.0 前年次) 11年	車度 用地 車度 工事 - / 4,700 - / 5,269 / 7.0万 80.0 度 (供用約 費用 貴 維持管理費	着手: S62 着手: S61 億円 実態完 台/日 態決 6,349億円 5,531億円 818億円	年度 供用年年度 (転/成) (無値) 1,71 (実値) 1,91 (実位) 1,91 (まで) 1,91	(当初)	■■ 事 業 	1.0 倍 0.9 倍 77 % 和 17 報
業の効果等	業費 通量 翻繳 行速度向 職難 對效 用対結 無 再 可効果	都市計画決定 計画時 暫定/完成) 計量に完成) 上 (供用直 B / C	S61 年 S52 年 (名目値) (実質値) 22.0 前年次) 11年	車度 用地 車度 工事 - / 4,700 - / 5,269 / 7.0万 80.0 度 (無数 事業 費 維持管理費: 費用 二費: 費用	着手: S62 着手: S61 億円 (暫定) 台/日 (下) 17 報 (6,349億円 5,531億円 818億円 6,779億円 6,445億円	年度 供用年年度 (転に成) (転に成) (電に気) (転に成) (調値) 1,71 (実値) 1,91 (実値) 1,91 (表述) (表述) (表述) (表述) (表述) (表述) (表述) (表述)	(当初) (実績) H111, (実績) H111, (実績) H111, (表情) H11, (ast) H1	■■ 事 業 	1.0 倍 0.9 倍 77 % 和 17 報
業の効果等	業費 通量 遊繳 一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一	都市計画決定 計画時 暫定/完成) 計量に完成) 上 (供用直 B / C	S61 年 S52 年 (名目値) (実質値) 22.0 前年次) 11年	事度 用地 事度 工事 - / 4,700 - / 5,269 / 7.0万 80.0 使用 事件 費用 業費 費用 業費 費用 費	着手: S62 着手: S61 億円 (暫定) 台/日 (下) 17 報 (6,349億円 5,531億円 818億円 6,779億円 6,445億円	年度 供用年年度 (転に成) (転に成) (電に気) (転に成) (調値) 1,71 (実値) 1,91 (実値) 1,91 (表述) (表述) (表述) (表述) (表述) (表述) (表述) (表述)	(当初)	■■ 事 業 	1.0 倍 0.9 倍 77 % 和 17 報
業の効果等	業費 通量 遊繳 一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一	都市計画決定 計画時 計画に/完成) 計量に/完成) 上 (供用直 B / 7	S61 年 S52 年 (名目値)	事度 用地 事度 工事 - / 4,700 - / 5,269 / 7.0万 80.0 使用 事件 費用 業費 費用 業費 費用 費	着手: S62 意	年度 供用年年度 (暫定成) 1,71 (無順) 1,71 (無順) 1,71 (無順) 1,91 (無順) 1,91 (無順) (其一) (其一) (其一) (其一) (其一) (其一) (其一) (其一	(当初)	■■ 事 業 	1.0 倍 0.9 倍 77 % 和 17 報
業の効果等	業費 通量 添速 一種 一種 一種 一種 一種 一種 一種 一種 一種 一種 一種 一種 一種	都市計画決定 計画時 計画に/完成) 計量に/完成) 上 (供用直 B / 7	S61 年 S52 年 (名目値)	事度 用地 事度 工事 - / 5,269 / 7.0万 80.0 度期 供用 事持 業理 事件 事件 事件 事件 事件 事件	着手: S62 意	年度 供用年 (転) 1,71 (転) (調値) 1,91 (減) (調値) 1,91 (減)	(当初)	■■ 事 業 	1.0 倍 0.9 倍 77 % 和 17 報
業の効果等	業費 通量 添速 一種 一種 一種 一種 一種 一種 一種 一種 一種 一種 一種 一種 一種	部市計画決定 計画時 暫定/完成) 計画成/ 上 (供用直 B / C 7	S61 年 S52 年 (名目値)	事度 用地 事度 工事 - / 5,269 / 7.0万 80.0 度期 供用 事持 業理 事件 事件 事件 事件 事件 事件	着手: S62 着手: S61 億円 (管実) 17報 (円 5,343億円 818億円 6,445億円 334億円 334億円 818億円 8186円	年度 供用年 (転) 1,71 (転) (調値) 1,91 (減) (調値) 1,91 (減)	(当初)	■■ 事 業 	1.0 倍 0.9 倍 77 % 和 17 報
業の効果等	業 遺 立 強 は で で で で で で で で で が が は が が は が は が が は が が は が は が は が は が は が は が は が は が は が は が は に が は に の は の に 。 に 。 。	部市計画決定 計画時 暫定/完成) 計画成/ 上 (供用直 B / C 7	S61 年 S52 年 (名目値)	事度 用地 事度 工事 - / 5,269 / 7.0万 80.0 度期 供用 事持 業理 事件 事件 事件 事件 事件 事件	着手: S62 着手: S61 億円 (管実) 17報 (円 5,343億円 818億円 6,445億円 334億円 334億円 818億円 8186円	年度 供用年 (転) 1,71 (転) (調値) 1,91 (減) (調値) 1,91 (減)	(当初)	■■ 事 業 	1.0 倍 0.9 倍 77 % 和 17 報

	客観的評価指標に対応する事後評価項目 : 交通の流れの変化 ・ 内陸部の狩場線・横羽線から湾岸線へ交通が転換 ー 般道路の渋滞緩和 ・ 並行する国道16号の交通量が 3 割減少 (H11:6.6万台 / 日 H17:4.8万台 / 日) ・ 横浜市南部~横浜都心間の所要時間が 2 割短縮 (H11: 約22分 H17:約18分) 地域経済の活性化 ・ 沿線地域では、物流施設の立地が横浜市全体に比べ 2 倍のペースで増加 (沿線地域 (金沢区・磯子区・中区): 18.0倍 (H6 H16) 横浜市全体: 9.4倍 (H6 H16)) ・ 混雑する横浜都心を避ける湾岸線ルートにより、時間短縮・定時性確保が図られ、横浜市南部 羽田空港のリムジンパス路線が増設 (港南台・戸塚線: 20往復 / 日、大船・藤沢線: 23往復 / 日) ・ 千葉方面からのレジャー施設へのアクセスが向上 (横横経由: 約80分 高速湾岸線 5 期経由: 約64分 (約16分短縮)) 地域の安全・安心の向上 ・ 横浜市南部から横浜都心・東京方面の医療機関への救急搬送の所要時間が短縮 (金沢八景付近 けいゆう病院 国道16号経由: 約55分 高速湾岸線 5 期経由: 約35分 (約20分短縮)) ・ 周辺街路の交通量に比例して高速湾岸線 5 期沿線県警察署管内の交通事故が 2 割減少 (H12: 4,109件 / 年 H17: 3,383件 / 年)
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 「大気質】 周辺の常時監視測定局(自動車排出ガス測定局)の測定結果は、開通前後でNO2・SPMともに減少し環境改善が図られている。 NO2 ・国道16号(磯子区滝頭) H11:0.069ppm H16:0.059ppm(-14%) SPM ・国道16号(磯子区滝頭) H11:0.099mg/m3 H16:0.068mg/m3(-31%) 【騒音】 周辺の調査地点において測定結果は、開通前後で減少しており環境改善が図られている。 ・国道16号(磯子区滝頭) 昼間)開通前H11:74db 開通後H16:71db(-4%)
• 1	巻を巡る社会経済情勢等の変化 『成16年 4月:横浜ベイブリッジー般部(国道357号)開通 『成16年12月:本牧JCT改良 『成17年 3月:市道環状2号線屏風ヶ浦バイパス開通
今後 事 て C T	後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性¦ 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。 よお、本牧JCT改良等の効果を踏まえ、今後の首都高速道路の整備にあたっては、利便性向上に資するJ 「改良や出入口増設を積極的に行っていくことが重要。 ・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ¦
た	3 - 時長ののフラブに子来町 100 700 20日 000 20日 - 1 C事項
	と <u>ま</u> 切 よし

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。