事後評価結果（平成１８年度）

担 当 課：首都高速道路(株)計画調整ｸﾞﾙｰﾌﾟ
担当課長名：林　寛之

事業名	首都高速道路　湾岸線５期	事業区分	都市高速道路	事業主体	首都高速道路（株）
起終点	自：神奈川県横浜市金沢区並木三丁目（かながわけんよこはましかなざわくなみきさんちょうめ） 至：神奈川県横浜市中区本牧ふ頭（かながわけんよこはましなかくほんもくふとう）			延長	１４．６㎞

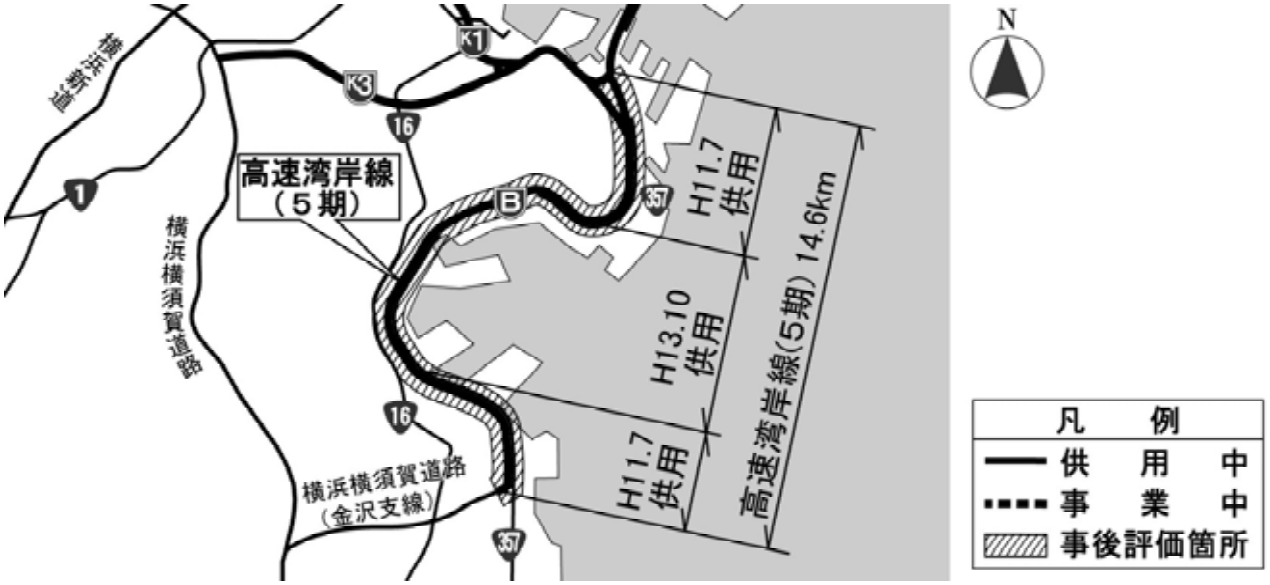
事業概要

横浜市南部臨海と横浜都心を結び東京湾岸道路の一部を受け持つ14.6㎞の路線。

事業の目的・必要性

①周辺街路の混雑緩和、②臨海部と内陸部の交通を円滑化、③都市機能の向上に寄与

事業概要図



事業の効果等

事業期間	事業化年度 S61 年度	用地着手 S62 年度	供用年 (当初) /H13	変動	
	都市計画決定 S52 年度	工事着手 S61 年度	(暫定/完成) (実績) H11/H13		1.0 倍
事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) － / 4,700 億円 (実質値) － / 5,269 億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) 1,710 / 4,440 億円 (実質値) 1,917 / 4,978 億円	変動	0.9 倍
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	－ / 7.0万 台/日	実績 (暫定/完成)	1.4万 / 5.4万 台/日	変動	77 %

旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	22.0 → 80.0 ㎞/h (供用直前年次) 11年度　(供用後年次) 17年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道+当該路線)	145.2 → 54.1 件/億台キロ (供用直前年次) 11年度　(供用後年次) 17年度

費用対効果分析結果（再評価）	B／C ５．７	総費用 6,349億円 事業費：5,531億円 維持管理費：818億円	総便益 36,236億円 走行時間短縮便益：34,345億円 走行経費減少便益：1,558億円 交通事故減少便益：333億円	基準年 平成11年
費用対効果分析結果（事後）	B／C ４．８	総費用 6,779億円 事業費：6,445億円 維持管理費：334億円	総便益 32,725億円 走行時間短縮便益：32,191億円 走行経費減少便益：432億円 交通事故減少便益：102億円	基準年 平成18年
事業遅延によるコスト増		費用増加額 億円	便益減少額 億円	

事業遅延の理由

客観的評価指標に対応する事後評価項目

①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
②一般道路の渋滞緩和
・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）
③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バス路線が増設（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））
④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）

その他評価すべきと判断した項目

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%）
夜間）開通前H11：73db⇒開通後H16：69db（-5%）

その他評価すべきと判断した項目

事業を巡る社会経済情勢等の変化
・平成16年 4月：横浜ベイブリッジ一般部（国道357号）開通
・平成16年12月：本牧JCT改良
・平成17年 3月：市道環状２号線屏風ヶ浦バイパス開通

今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。
なお、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ＪＣＴ改良や出入口増設を積極的に行っていくことが重要。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性
なし

特記事項
なし

※ 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。