


再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課
担当課長名： 中神 陽一

事業名	<small>こうそくよこはまかんじょうきた</small> 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	<small>よこはましつづきくかわむこうちょう</small> 白：横浜市都筑区川向町 <small>よこはましつるみくなまむぎにちようめ</small> 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・H22年度変更)		H13年度用地着手	
H13年度工事着手					
全体事業費	3,336億円	事業進捗率	58%	供用済延長	— km
計画交通量	35,100～52,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 4.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,479/3,809億円 事業費：965/3,295億円 維持管理費：514/514億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,305/7,305億円 走行時間短縮便益：7,096/7,096億円 走行経費減少便益：160/160億円 交通事故減少便益：49/49億円	基準年	平成25年度
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.3～2.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.9～2.0 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.8～2.0 (事業期間±1年) 【残事業】 交通量：B/C=3.4～6.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=4.6～5.3 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=4.8～5.0 (事業期間±1年)					
事業の効果等 ・横羽線、湾岸線と第三京浜道路の連携が強化されることにより、新横浜をはじめ、羽田空港や東京湾アクアライン方面への行き来が便利になる。また、北西線が整備されると、より一層、東名高速道路・市北西部方面への交通利便性の向上が期待される（東名高速道路→横浜港：40～60分→20分）。 ・首都高ネットワークのリダンダンシーが確保され、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。 ・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。					
関係する地方公共団体等の意見 ・神奈川県知事の意見：高速横浜環状北線は、高速横浜環状北西線と一体となり、「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」が指定されている、国際的活力のある湾岸エリアと国土軸である東名高速道路とのアクセスを強化するとともに、「さがみロボット産業特区」に指定された、潜在力のある県の中央エリアと高速道路でつながることで、特区の連携を図るなど極めて重要な路線である。「強靱な幹線道路網」を構築し、地域のモビリティを高め、経済のエンジンを回すためにも、引き続き、本事業を強力に推進し、早期完成を図りたい。 ・横浜市長の意見：横浜環状北線は、「横浜港」や「羽田空港」の国際競争力向上、防災力の強化などが期待される本市道路ネットワークの骨格となる路線です。横浜環状北線の平成28年度の確実な完成及び横浜環状北線に接続する横浜環状北西線の早期完成に向けて、引き続き事業の推進をよろしくお願いします。					
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、平成23年12月には京浜臨海部が「国際戦略総合特別区域」に指定された。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、今後も更なる拡充が予定されている。 平成24年7月には高速横浜環状北線と東名高速を接続する高速横浜環状北西線が都市計画事業認可を取得し、平成33年度完成予定となっている。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 用地取得率は99%（平成25年11月末現在）であり、全区間で工事が最盛期である。本線シールドトンネル外回りは掘進が完了、内回りは約5.2km/5.5kmの掘進が完了している。					
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	 <p>The figure consists of two maps. The left map, titled '位置図' (Location Map), shows the project area within the Greater Tokyo Area, highlighting the '高速横浜環状北線' (Express Yokohama Ring Road North Line) in Kanagawa Prefecture. The right map is a detailed view of the project area, showing the '評価対象' (Evaluation Target) section of length 'L=8.2km' between '港北IC・JCT' (Kohoku IC/JCT) and '生妻JCT' (Nishizume JCT). It also shows other infrastructure like '横浜青葉IC' (Yokohama Aoba IC), '保土ヶ谷ハイパス' (Hosotogaya Hi-pass), '高速神奈川111号横羽線' (Express Kanagawa 111 Yokohane Line), and '東京国際空港(羽田空港)' (Tokyo International Airport/Haneda Airport).</p>

※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。