
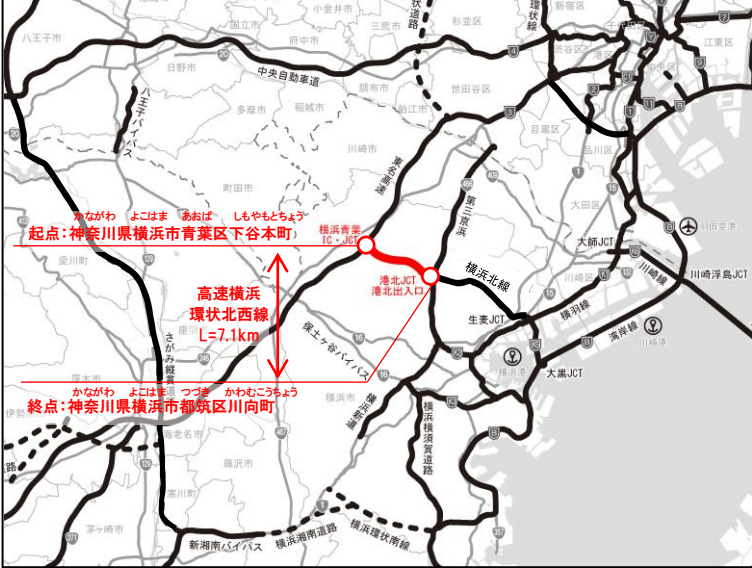


再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担 当 課：都市局 街路交通施設課 道路局 高速道路課
担当課長名：本田 武志 山本 巧

| | | | | | |
|---|---|---|--------------|---|-------------------|
| 事業名 | <small>こうそくよこはまかんじょうほくせいせん</small> 高速横浜環状北西線 | 事業区分 | 街路 都市高速道路 | 事業主体 | 横浜市 首都高速道路株式会社 |
| 起終点 | 自： <small>かながわけんよこはましあおばくしもやまとちょう</small> 神奈川横浜青葉区下谷本町 至： <small>かながわけんよこはましつづきくかわむこうちょう</small> 神奈川横浜都筑区川向町 | | | 延長 | 7.1km |
| 事業概要 | | | | | |
| 高速横浜環状北西線は、第三京浜道路と東名高速道路を結ぶ延長7.1kmの路線であり、横浜北線（横羽線～第三京浜）と一体となり、東名高速道路と横浜港を直結することで、国際競争力向上や首都圏南部の防災力強化を図る重要な役割を担う。 | | | | | |
| H24年度事業化 | | H22年度都市計画決定 | | H24年度用地着手 | |
| H24年度工事着手 | | | | | |
| 全体事業費 | 2,586億円 | 事業進捗率 | 52% | 供用済延長 | 0km |
| 計画交通量 | 41,700台/日 | | | | |
| 費用対効果 | B/C | 総費用 | (残事業)/(事業全体) | 総便益 | (残事業)/(事業全体) |
| 分析結果 | (事業全体) 1.5 (残事業) 4.1 | 1,063/2,884億円 (事業費：650/2,471億円) (維持管理費：413/413億円) | | 4,323/4,323億円 (走行時間短縮便益：3,630/3,630億円) (走行経費減少便益：433/433億円) (交通事故減少便益：259/259億円) | 基準年 平成30年 |
| 感度分析の結果 | | | | | |
| 【残事業】交通量：B/C=3.2～7.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.8～4.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.9～4.2（事業期間±1年） | | | | | |
| 事業の効果等 | | | | | |
| ①円滑なモビリティの確保／物流効率化の支援 ・東名高速道路と羽田空港・横浜港との連携強化、並行する保土ヶ谷バイパスの混雑緩和 ②災害への備え ・緊急輸送道路である一般道路（保土ヶ谷バイパス等）及び高速ネットワーク（東名高速道路等）の代替路線として機能 ③生活環境の改善・保全 ・沿線地域の生活道路からの大型車通過交通の転換及び混雑緩和に伴う大気環境の改善 | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | | | | |
| 神奈川県知事の意見：高速横浜環状北西線は、平成29年3月に開通した高速横浜北線と一体となって、我が国の大動脈である東名高速道路と、経済産業活動の拠点である京浜臨海部を結ぶ大変重要な路線である。この道路が完成すると、経済の活性化、災害時のリダンダンシーの強化、保土ヶ谷バイパスの渋滞緩和等の効果が期待される。引き続き、工事の安全に十分配慮しつつ、効率的に事業を推進し、目標としている東京2020オリンピック・パラリンピックまでの開通を図るようお願いしたい。 | | | | | |
| 横浜市長の意見：高速横浜環状北西線は、平成29年3月に開通した横浜北線と一体となることで、横浜港の国際競争力の強化や本市経済の活性化などが期待されます。東京2020オリンピック・パラリンピックまでの開通を目指して、引き続き事業の推進をよろしく願います。 | | | | | |
| 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 | | | | | |
| 横浜北線（横羽線～第三京浜）が平成29年3月に開通。 また、平成32年オリンピック・パラリンピック競技大会の開催地が東京に決定（平成25年9月）し、好調なインバウンド増加とあわせて、首都圏のみならず日本の経済活性化の期待が高まってきている。 | | | | | |

| | |
|---|---|
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | |
| <p>事業の進捗率（全体）は、52%（平成30年6月末時点）となっている。</p> <p>現在、JCT高架部では上部工に着手しており、トンネル部ではシールドマシンが掘進中。</p> | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | |
| <p>東京2020オリンピック・パラリンピックまでの開通を目指す。</p> | |
| 施設の構造や工法の変更等 | |
| <p>JCT高架部において、工程遵守及び架設安全対策のため架設工法を変更。</p> | |
| 対応方針 | 事業継続 |
| 対応方針の決定理由 | <p>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。</p> |
| 事業概要図 | |
|  <p>位置図</p> <p>東京都</p> <p>山梨県</p> <p>神奈川県</p> <p>静岡県</p> <p>横浜</p> <p>高速横浜環状北西線</p> |  <p>起点：神奈川県横浜市青葉区下谷本町</p> <p>高速横浜環状北西線 L=7.1km</p> <p>終点：神奈川県横浜市都筑区川向町</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。