

事後評価結果(令和6年度)

担 当 課: 首都高速道路㈱計画調整課

担当課長名: 鈴木 誠

事業名	こうそくよこはまかんじょうきたせん 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	よこはましつづきくかわむこうちょう 白: 横浜市都筑区川向町 よこはましつるみくなまむぎにちょうめ 至: 横浜市鶴見区生麦二丁目				延長	8.2 km			
事業概要 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。									
事業の目的・必要性 本事業は、広域的な交通利便性の向上(市北部・東部と羽田空港、東京湾アクアライン等)、内陸部と臨海部のアクセス向上による各拠点の活性化、および横浜市北部・東部の生活環境改善を目的としている。									
事業概要図									
									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成13年度	用地着手	平成13年度	供用年	(当初) - / 平成28年度	変動	1.2倍
		都市計画決定	平成12年度	工事着手	平成13年度	(暫定/完成)	(実績)平成28年度/令和元年度		
	事業費	計画時	(名目値) - / 3,399億円	実績	(名目値) - / 4,087億円			変動	1.2倍
		(暫定/完成)	(実質値) - / 3,524億円	(暫定/完成)	(実質値) - / 4,216億円				
	交通量 (当該路線)	計画時	-/14,200~46,700台/日	実績	-/43,100~50,200台/日			変動	107~304%
		(暫定/完成)	(平成22年再評価時)	(暫定/完成)	(令和6年)				
旅行速度向上		30.2 km/h → 60.0 km/h		交通事故減少		200件/億台キロ → 180件/億台キロ			
(供用前現道→当該路線)		(供用直前年次)平成27年度		(供用前現道→供用後現道)		(供用直前年次)平成27年		(供用後年次)令和3年	
費用対効果 分析結果 (平成22年再評価)		B/C	EIRR	総費用: 3,525億円		総便益: 5,359億円		基準年	
		1.5	6.4%	事業費: 3,049億円 維持管理費: 476億円 更新費: -億円		走行時間短縮便益: 4,237億円 走行経費減少便益: 760億円 交通事故減少便益: 362億円		平成22年	
費用対効果 分析結果 (事後)		B/C	EIRR	総費用: 10,451億円		総便益: 21,962億円		基準年	
		2.1 (1.8)	8.9% (7.7%)	事業費: 9,146億円 維持管理費: 1,281億円 更新費: 23億円		走行時間短縮便益: 19,521億円 走行経費減少便益: 1,561億円 交通事故減少便益: 879億円		令和6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 馬場出入口の工事において、一体的に整備する必要がある大田神奈川線の用地取得に時間を要したことや、周辺環境に配慮した施工方法に変更したため。
	交通量変動の理由 計画時交通量は、H42時点(R12年)の予測であるため。また、当時は高速横浜環状北線に接続する高速横浜環状北西線が未事業化であったため。
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ●円滑なモビリティの確保 ・沿線地区から羽田空港や新横浜駅へのアクセス性の向上 ・高速バス(羽田空港⇄たまプラーザ)の運行支援 ●個性ある地域の形成 ・内陸部(東名軸)と臨海部(横浜港)のアクセス向上 ・東名高速と横浜港のアクセス性の向上によって、本牧ふ頭・新本牧ふ頭におけるコンテナターミナル再整備計画を支援 他16項目について該当。
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 【大気環境】 本事業の周辺地域におけるNO₂、SPMは減少傾向。 NO₂: 約 3 割減少(開通前:平成 28 年度)0.017ppm → (開通後:令和 5 年度)0.012ppm SPM: 約 2 割減少(開通前:平成 28 年度)0.021mg/m³ → (開通後:令和 5 年度)0.016 mg/m³ ※神奈川県港北区大豆戸町 一般環境大気測定局 観測値
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
事業評価監視委員会の意見 対応方針(案)について了承。	
事業を巡る社会経済情勢等の変化 平成29年3月に本線等開通。令和2年2月に馬場出入口開通。	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 本事業は、内陸部～臨海部アクセス機能の強化や道路ネットワークの信頼性向上、沿線地域の交通環境の改善への寄与などの整備効果が発現しており、今後の事後評価および改善措置の必要性はないものとする。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 特になし	
特記事項 特になし	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。