

事業概要及び事業評価

【再評価】

- 高速横浜環状北線 -

1 . 事業の概要

高速横浜環状北線

事業の位置

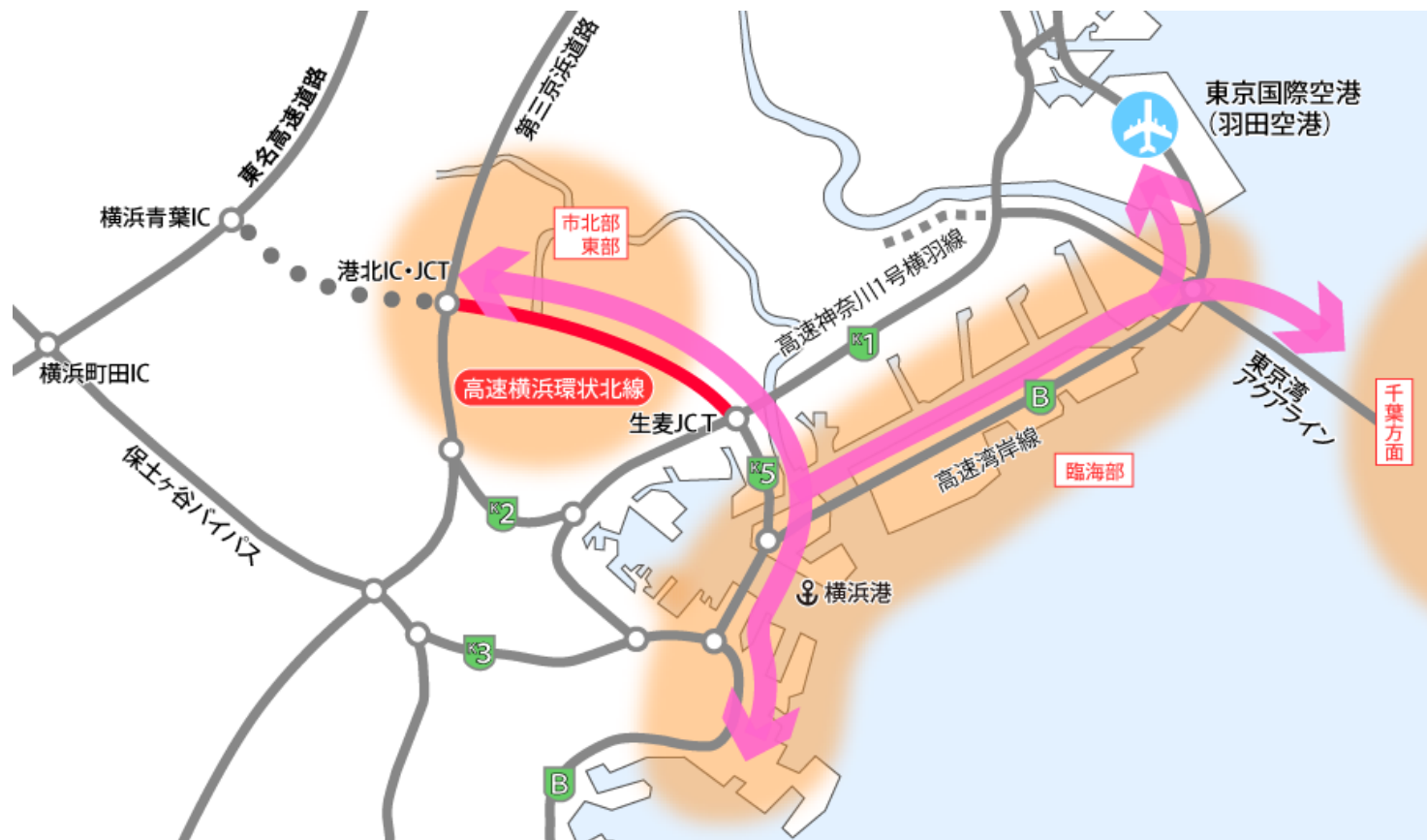
高速横浜環状北線は、横浜市の交通ネットワークの骨格を形成する「横浜環状道路」の北側区間の一部を担う路線。
横羽線、湾岸線、川崎線等と一体となったネットワークを形成。



1. 事業の概要

事業の位置付け

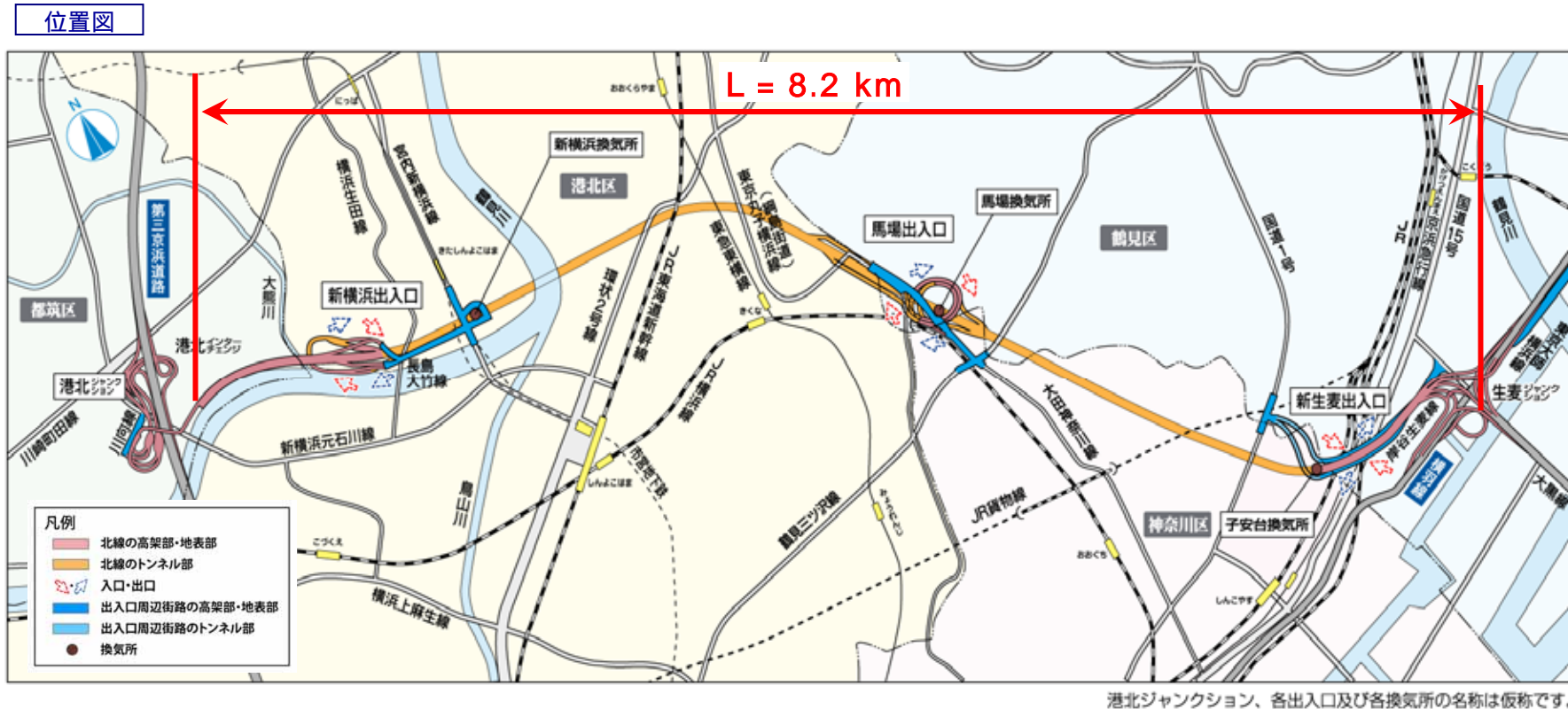
広域的な交通利便性の向上（市北部・東部と羽田空港、東京湾アクアライン等）。
内陸部と臨海部のアクセス向上による各拠点の活性化。
市北部・東部の生活環境改善。



1. 事業の概要

高速横浜環状北線

高速横浜環状北線の概要 (1)



計画の諸元

起 点：横浜市都筑区川向町
(第三京浜道路港北インターチェンジ)

終 点：横浜市鶴見区生麦二丁目
(横羽線生麦ジャンクション)

延 長：約8.2km

完成予定年度：平成28年度

事業費：3,399億円

設計の諸元

車 線 数：往復4車線

道路の区分：第2種第1級

設計速度：60km/時

構 造：高架部 約1.0km(都筑区川向町～港北区新羽町)
約1.1km(鶴見区岸谷一丁目～生麦二丁目)

地表部 約0.2km(港北区新羽町)(半地下部を含む)

トンネル部 約5.9km(港北区新羽町～神奈川区子安台一丁目)

1. 事業の概要

高速横浜環状北線

高速横浜環状北線の概要 (2)

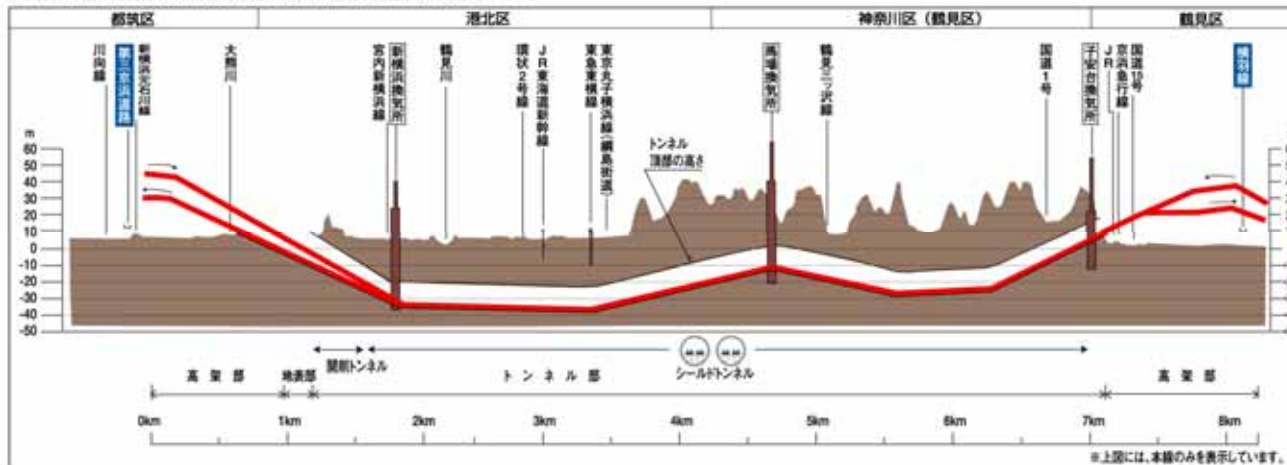
位置図



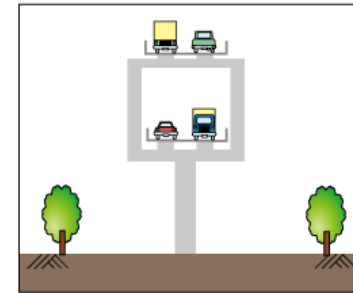
港北ジャンクション、各出入口及び各換気所の名称は仮称です。

縦断面図

縦断面は縮横比を定めてあり、高さは東京湾の平均的な海面高さを基準として表示しています。



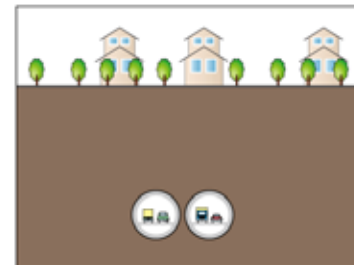
高架部



トンネル部 (開削工法区間)



トンネル部 (シールド工法区間)



2 . 事業の経緯と進捗状況

高速横浜環状北線

事業の経緯

都市計画決定（当初）	平成12年 7 月
工事実施計画認可	平成13年11月
事業許可	平成18年 3 月
都市計画決定（変更）	平成19年11月
都市計画事業認可（変更）	平成20年 6 月

工事の進捗状況（1）

高速横浜環状北線

用地取得率は88%
（面積ベース）
工事については、新横浜出入口
付近のトンネル工事及び子安台
換気所立坑工事を実施中。

平成22年10月現在



2 . 事業の経緯と進捗状況

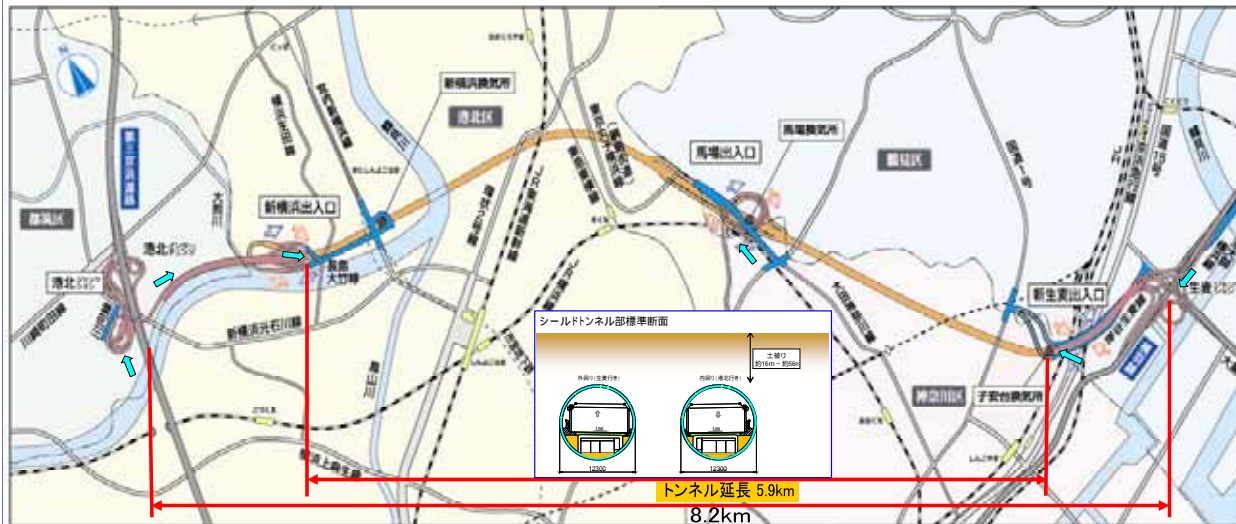
高速横浜環状北線

工事の進捗状況 (2)

港北ジャンクション部の状況



新横浜立坑部 施工状況 (シールドマシン組立完了)



鶴見川沿 高架部状況



2 . 事業の経緯と進捗状況

高速横浜環状北線

工事の進捗状況 (3)

生麦ジャンクション部の状況



子安台換気所工事 施工状況



馬場付近の状況

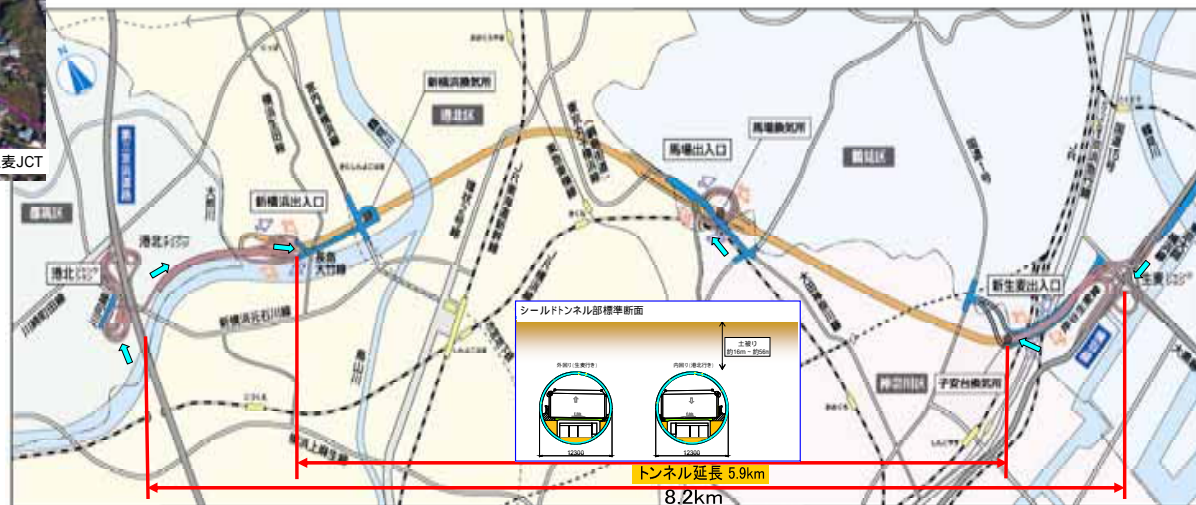


至 港北JCT

至 生麦JCT

事業進捗率

31% (H22年度末見込)

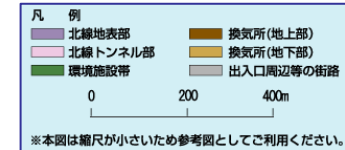


2 . 事業の経緯と進捗状況

高速横浜環状北線

関連街路の状況

高速横浜環状北線の整備とあわせて、岸谷生麦線、長島大竹線、川向線、大田神奈川線等の関連街路整備が進められている。



岸谷生麦線（新生麦出入口付近）



長島大竹線（新横浜出入口付近）



坑口付近施工状況（写真1）



生麦方向行きトンネル内施工状況（写真2）



センターランプ施工状況（写真3）



ループランプ施工状況（写真4）

コスト削減への取組み

換気所躯体の最小化によるコスト削減

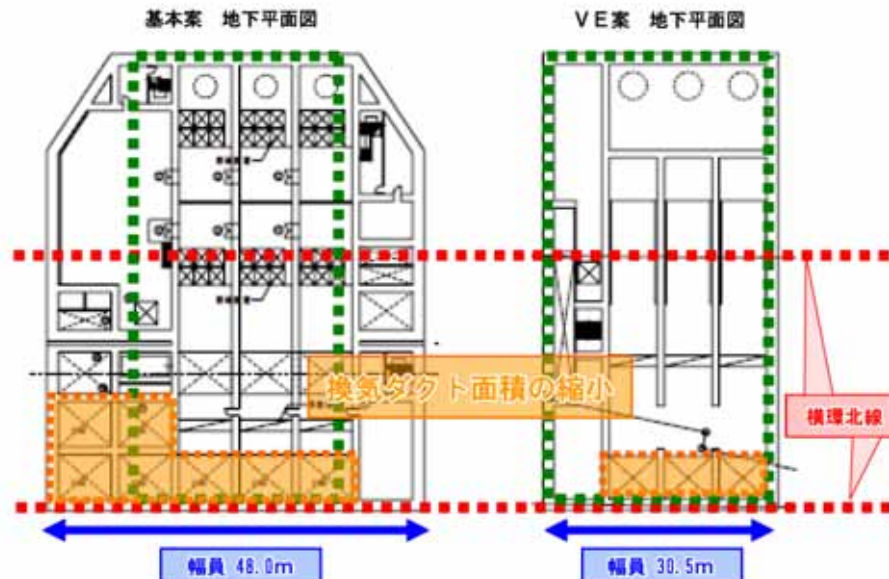
高速横浜環状北線の3換気所において、換気所内のスペース効率の向上と各設備について、VE手法を用いて効率的に配置。

換気所躯体規模の縮小と掘削量の低減や空間の有効活用等を図り、コストを削減。

新横浜換気所掘削ボリュームの削減

- 換気ダクト、避難導線、機器導線、配管等の連続性が必要な施設をコンパクトにレイアウトする

縦断方向幅員 基本案 48.0m VE案 30.5m



新横浜換気所完成予想図

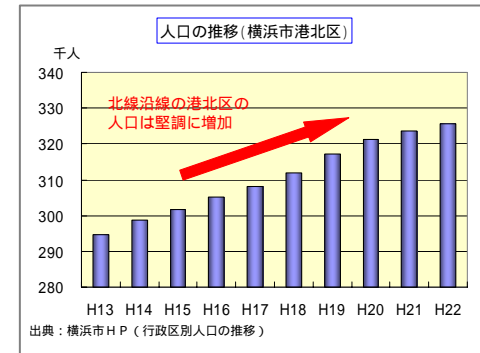


3 . 周辺の状況

高速横浜環状北線

沿道の施設立地状況等

高速横浜環状北線沿線の新横浜都心周辺地区には、商業施設やイベント施設等が多数立地しており、沿線地域の人口も堅調に増加している。
 高速横浜環状北線の整備により、これら施設等へのアクセス向上が期待できる。



ららぽーと横浜

駐車場:約4,800台
 出典：ららぽーと横浜HP

IKEA港北

駐車場:約2,100台
 出典：読売isマーケティング情報誌、「perigeo」第9号HP

新横浜ラーメン博物館

駐車場:約180台
 出典：新横浜ラーメン博物館HP

ズーラシア

駐車場:約2,200台
 出典：ズーラシアHP

日産スタジアム

駐車場:約700台
 出典：日産スタジアムHP

横浜アリーナ

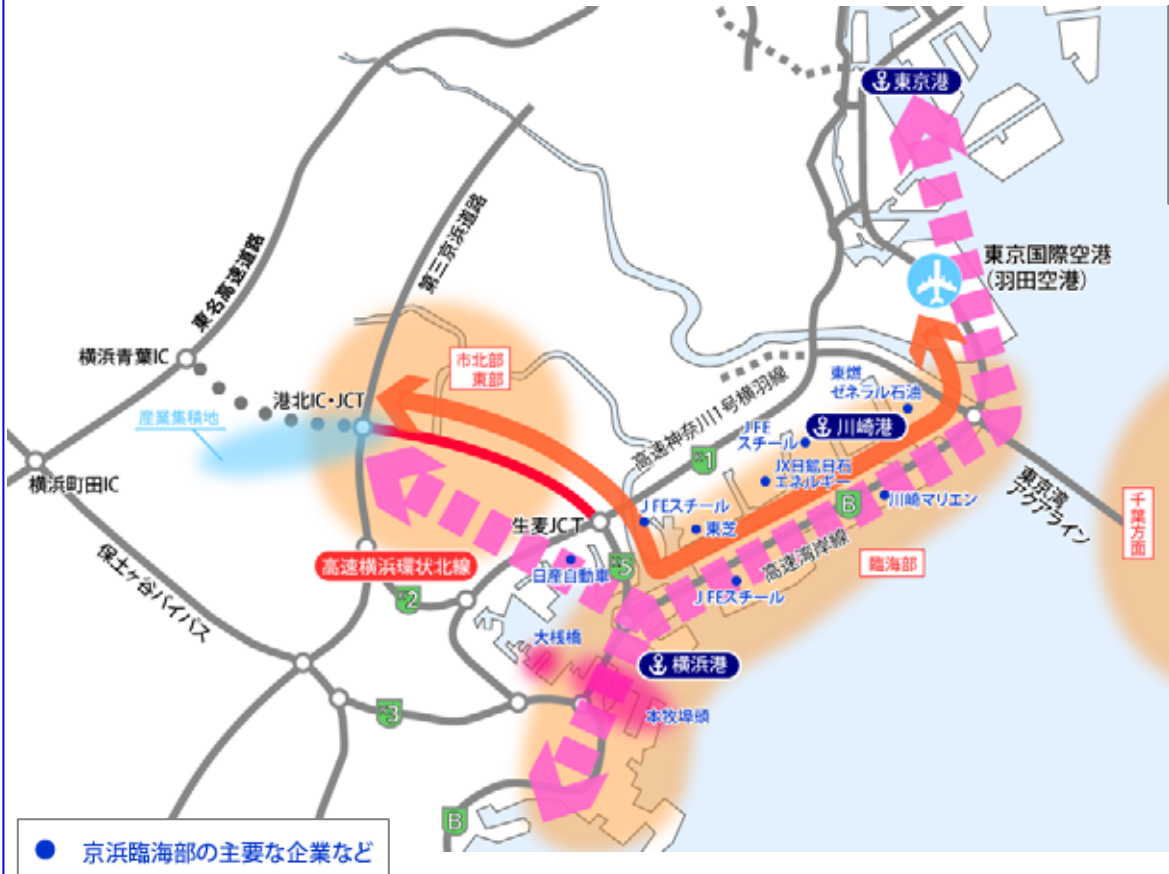
周辺に駐車場あり
 出典：横浜アリーナHP

3 . 周辺の状況

高速横浜環状北線

京浜港、東京国際空港（羽田空港）との連携

臨海部は日本最大の工業地帯を擁しており、京浜臨海部には多くの主要企業が立地している。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、国際化の進展や来訪者等の増加が見込まれている。



● 京浜臨海部の主要な企業など

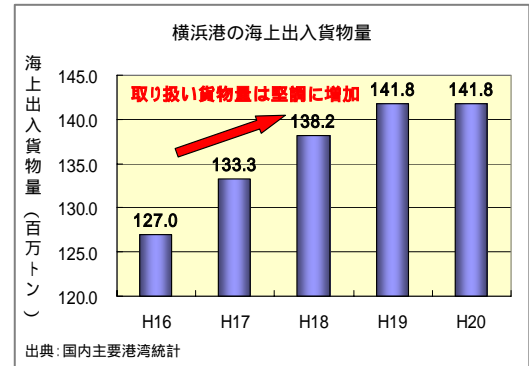
東京国際空港（羽田空港）



新設滑走路完成イメージ図



新国際線旅客ターミナル



横浜港大棧橋



本牧埠頭コンテナターミナル

3 . 周辺の状況

周辺街路の交通状況（1）

横浜市内は、市北部・東部をはじめ幹線道路の整備が遅れており、渋滞箇所が存在している。

沿線の混雑状況



渋滞損失時間



網島街道（大豆戸）



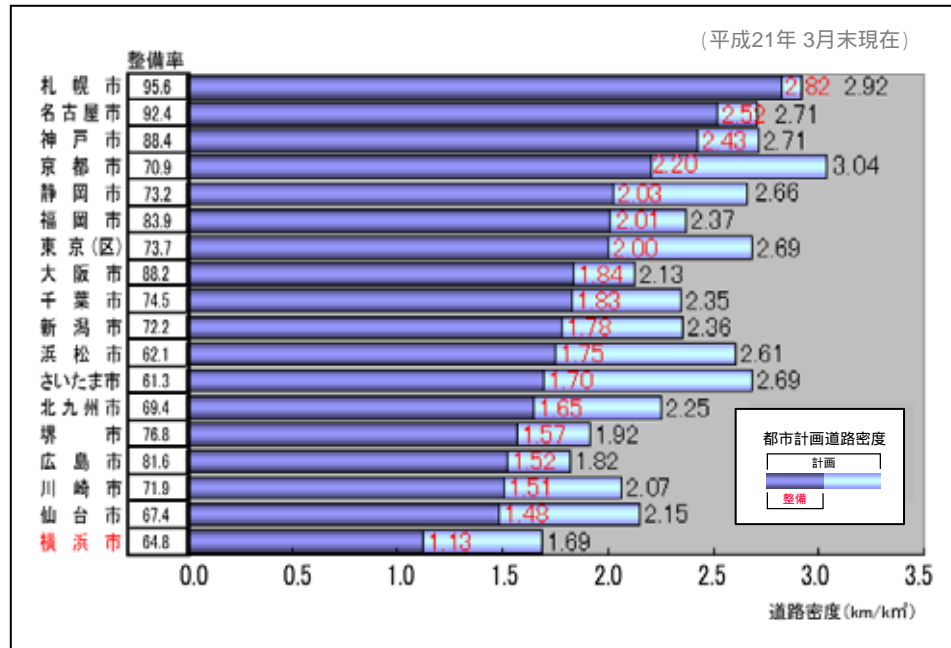
出典：神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会資料

3 . 周辺の状況

周辺街路の交通状況（2）

横浜市の道路密度は、計画・整備済ともに政令市の中では低い水準。
 交通事故は、政令市の中では高い水準。
 幹線道路の整備の遅れや、渋滞・事故の発生状況も影響し、「自動車交通の流れ」、
 「歩道の歩きやすさ」など市民の道路に対する満足度は依然として低い状況にある。

都市計画道路の整備率と市街化区域内密度



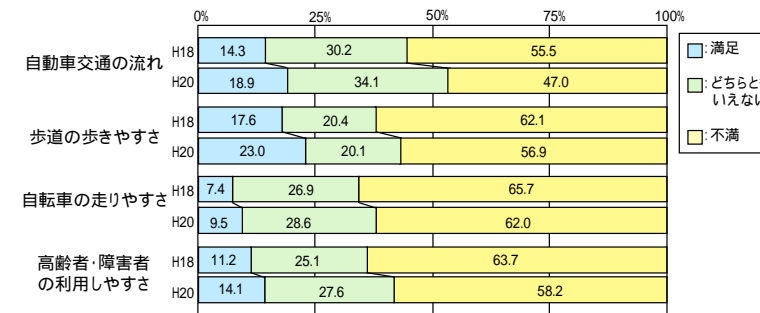
出典：横浜市道路局HP

交通事故件数・死傷者数 政令指定都市(平成20年)

都市名	事故件数	死傷者数
名古屋市	16,782	20,391
横浜市	16,549	19,427
大阪市	15,990	18,802
福岡市	13,002	16,057
京都市	9,537	11,285

出典：平成21年度 横浜市道路局 運営方針

< H20 道路に関する市民意識調査 >



出典：平成21年度 横浜市道路局 運営方針

4 . 事業の効果

高速横浜環状北線

広域的な交通利便性の向上

高速横浜環状北線の建設により、横羽線、湾岸線と第三京浜道路の連携が強化される。これにより、新横浜をはじめ、羽田空港や東京湾アクアライン方面等への行き来が便利になる。
また、東名高速道路方面への延伸も計画されており、一層の利便性向上が期待される。



4 . 事業の効果

新横浜都心及び、京浜臨海部などの活性化

高速横浜環状北線の建設により、東京湾沿いの各拠点（横浜港や京浜臨海部など）と内陸部との連絡が、また、新横浜都心や港北ニュータウン、市北部の産業集積地などと都心部・臨海部との連絡が強化される。
これにより、各拠点の一層の活性化が期待される。



4 . 事業の効果

高速横浜環状北線

生活環境の改善

高速横浜環状北線や出入口周辺等の街路の整備により、幹線道路の渋滞緩和が期待される。
生活道路への通過交通や迂回交通が減少し、住宅地等の安全性向上が期待される。



環状2号線 (大豆戸)



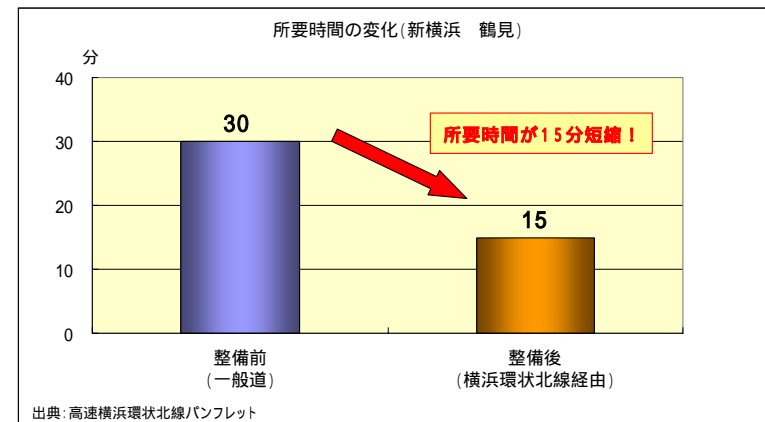
至 新横浜

環状2号線 (大豆戸)



至 川崎

出典：神奈川県移動性 (モビリティ) 向上委員会資料



費用対効果分析結果

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年における 現在価値 (B)	4 , 620億円	994億円	584億円	6 , 197億円

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年における 現在価値 (C)	3 , 049億円	454億円	3 , 503億円

算定結果

$$\text{費用便益比 (B/C)} = 1.8$$

基準年：平成22年度

- ・費用及び便益は整数止めとする。
- ・費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

6 . 今後の対応方針（原案）

高速横浜環状北線

事業の必要性等に関する視点

横浜市北部・東部には、多くの渋滞箇所があり、都市機能強化・交通混雑解消のため高速横浜環状北線の整備促進が求められている。

高速横浜環状北線の整備により、幹線道路の渋滞緩和とともに生活道路の安全性向上が期待される。

高速横浜環状北線沿線の新横浜都心周辺地区や京浜臨海部等には、多くの商業施設や主要企業が立地しており、アクセス向上による広域的な交通利便性の向上に加え、これら拠点の連携強化、活性化が見込まれる。

費用対効果（B / C）は1.8である。

事業進捗の見込みに関する視点

用地取得率は88%（平成22年10月現在）であり、計画的な工事の推進が可能である。

現在、新横浜出入口付近のトンネル工事及び子安台換気所立坑工事を実施している。

都道府県・政令市からの意見

神奈川県知事の意見：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を担い、横浜市北部と臨海部の連絡性・アクセス性を強化する大変重要な路線であり、引き続き、本事業を強力に推進し、早期完成を図られたい。

横浜市長の意見：横浜環状北線は「京浜港」や「羽田空港」の国際競争力向上、横浜経済の発展にとって、非常に重要な役割を担っております。

早期供用に向け、引き続き事業を推進していただきますようお願いいたします。

対応方針（原案）

当該事業の再評価は『事業継続』とする。