

資料 3-1

建築・都市整備・道路委員会
平成 23 年 12 月 14 日
道 路 局

鶴見第 346 号線等市道路線の認定及び廃止について

◎認定する路線

		路線数	道路延長	面積
全 体		27 路線	9,146 m	316,879 m ²
内 訳	寄 附	3 路線	242 m	1,010 m ²
	道 路 付 替	0 路線	0 m	0 m ²
	開 発 行 為	0 路線	0 m	0 m ²
	所 管 換 等	24 路線	8,904 m	315,869 m ²

◎廃止する路線

		路線数	道路延長	面積
全 体		45 路線	3,216 m	17,072 m ²
内 訳	払 下 げ	14 路線	689 m	1,789 m ²
	道 路 付 替	0 路線	0 m	0 m ²
	開 発 行 為	2 路線	16 m	30 m ²
	所 管 換 等	29 路線	2,511 m	15,253 m ²

市第 58 号議案により認定及び廃止を行う路線の幅員、延長
認定する路線

路線名称	幅員 (m)	延長 (m)	参考図 番号	路線名称	幅員 (m)	延長 (m)	参考図 番号
鶴見 346	3.93~4.06	23.09	1	高速横浜環状北西線	14.00~200.00	7100.00	13
菅田 332	4.50~5.00	86.66	2	矢部 572	1.83~2.77	87.06	14
篠原 625	2.60~2.75	16.00	3	柏尾 604	2.96~3.00	10.80	15
篠原 626	2.60~2.70	25.68	3	戸塚 558	6.00	36.88	16
六角橋 564	8.00	45.55	4	戸塚 559	20.00~26.50	653.97	16
羽沢 323	3.92~4.50	98.30	5	東希望が丘 658	18.00	52.03	17
今宿 506	2.20	15.85	6	東希望が丘 659	18.00	111.69	17
白根 494	1.84~1.85	51.30	7				
白根 495	2.20~5.00	93.60	7				
四季美台 502	4.61~4.67	10.67	8				
四季美台 503	2.40~2.52	32.22	8				
大池 403	3.10~3.85	56.78	9				
平潟 401	5.60~7.80	71.50	10				
綱島 372	7.11~7.30	107.33	11				
北八朔南部 557	6.05~6.10	23.49	12				
北八朔南部 558	9.00~9.50	103.44	12				
北八朔南部 559	5.95~12.00	54.55	12				
北八朔南部 560	7.00~8.00	90.67	12				
北八朔南部 561	6.00	59.23	12				
北八朔南部 562	6.60~6.73	27.88	12				

廃止する路線

路線名称	幅員 (m)	延長 (m)	参考図 番号
六角橋 231	4.50~8.00	65.11	4
今宿 189	1.80~2.10	203.56	6
四季美台 264	2.13~2.15	107.19	8
四季美台 500	2.85~2.90	34.29	8
綱島 294	5.81~5.82	96.38	11
北八朔南部 113	4.10~6.51	17.59	12
北八朔南部 115	6.79~8.80	108.22	12
北八朔南部 118	4.01~5.00	36.42	12
北八朔南部 119	5.10~6.00	26.30	12
矢部 108	1.80~4.60	160.64	14
矢部 192	1.85	22.44	14
矢部 193	1.80	16.41	14
柏尾 222	0.90	9.92	15
柏尾 223	1.00	31.01	15
柏尾 315	1.00	25.67	15
北寺尾 8	2.77~2.78	63.31	18
六角橋 192	1.82	20.10	19
高島台 291	9.34~10.29	79.15	20
西戸部 60	8.96~11.42	863.04	20
井土ヶ谷 478	1.80	15.00	21

路線名称	幅員 (m)	延長 (m)	参考図 番号
野庭 284	1.82~1.89	59.15	22
羽沢 11	1.96~2.30	85.00	23
上星川 178	1.30~2.40	34.07	24
白根 23	2.80~3.00	59.11	25
東希望が丘 295	1.80	59.80	26
川島町 68	2.10	19.10	27
川島町 69	3.60	223.50	27
磯子 362	7.00~7.20	122.00	28
笹下 560	1.89~1.90	5.90	29
中原 395	1.84~1.90	16.63	30
新杉田 196	1.92	21.58	31
新杉田 198	1.92	12.47	31
箕輪 166	1.84	10.31	32
上矢部 511	1.81	50.55	33
矢部 33	1.82~1.85	6.02	34
矢部 298	1.85	13.85	35
矢部 299	2.10	133.92	35
矢部 300	1.82	10.16	35
矢部 302	1.82	11.01	35
矢部 303	1.82	28.38	35

高速横浜環状北西線の現在の状況について

1 これまでの経緯

平成 15 年 6 月～17 年 8 月 P I（パブリック・インボルブメント）手法を導入して検討し概略計画を公表

平成 23 年 3 月 都市計画決定

平成 23 年 11 月 社会資本整備審議会（国土交通省）

今 回 路線認定

2 社会資本整備審議会（平成 23 年 11 月 16 日開催）の概要

（審議会の資料を抜粋し別紙で添付。）

24 年度予算要求に係る新規事業採択時評価等を審議する「社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会」にて、北西線の新規事業化及び、事業主体（首都高速道路株式会社と横浜市）、施行区分、有料投資額は妥当であると判断されました。

< 事業概要 >

全体事業費	約 2,200 億円 うち 有料投資額※ 約 1,050 億円 (本市街路事業費 約 1,150 億円)
供用予定年	平成 34 年度
計画交通量	約 45,000 台/日
施行区分	別紙の 2 ページ参照

※参考：有料投資額

- ・有料投資額は、北西線供用による料金収入によって返済できる借入金の額のこと。
- ・平成 17 年の道路関係四公団民営化の際に施行された関係法により、法に定められた料金徴収期間が平成 62 年 9 月末であるため、有料投資額が制約される。

3 今後の予定

- ・24 年度政府予算案に北西線の関連予算が計上されるよう、引き続き国等への働きかけ
- ・本市 24 年度予算案の準備
- ・首都高速道路株式会社による事業化に向けた手続き

社会資本整備審議会 道路分科会

第 7 回事業評価部会（平成 23 年 11 月 16 日）

配布資料（抜粋）

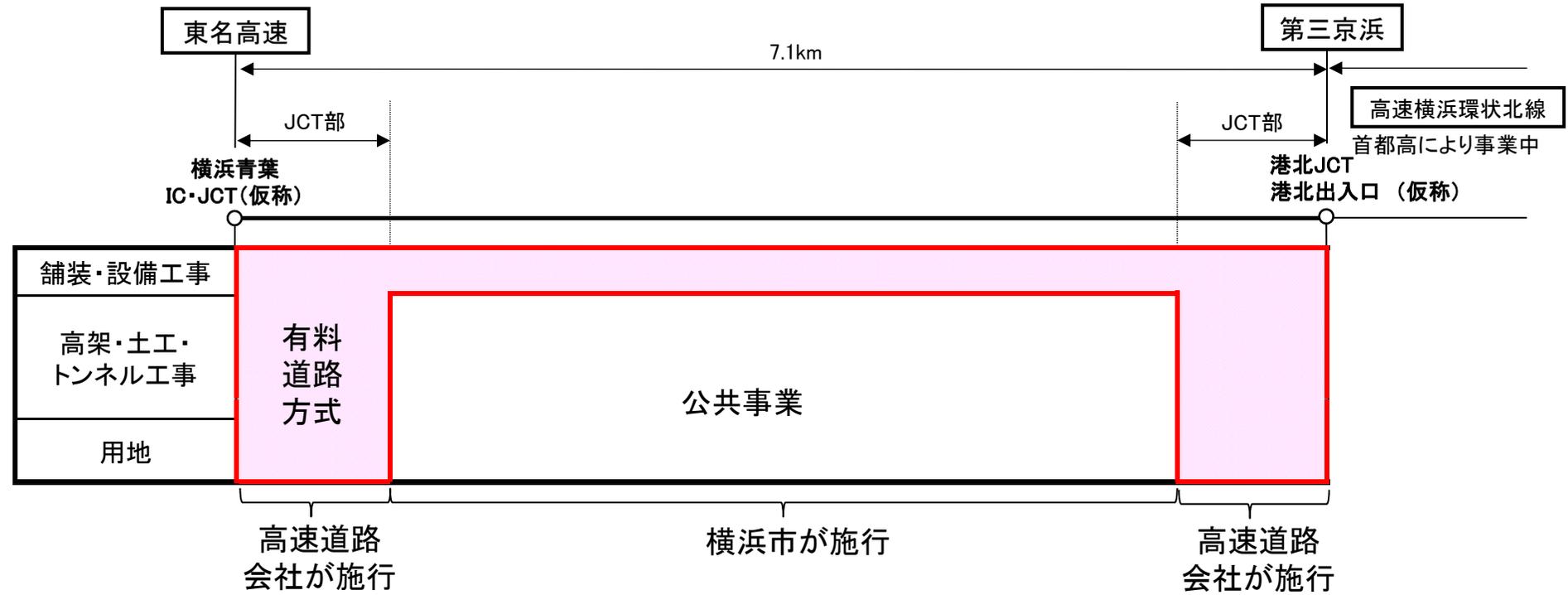
施行区分(案)

○区間によって責任分担を明確化した上で、利用者負担(収入で賄える分)と税負担の組み合わせにより対応

○具体的には、

- ・効率的かつ効果的な管理を行うために、日常的なメンテナンスが必要な舗装や設備工事は有料道路事業者が実施
- ・有料道路と接続するJCT部については、効率的な整備を進める観点から、有料道路事業者が実施

<施行区分図>



⇒上記施行区分に基づきコスト縮減に努め、事業リスクに責任をもって対応することとする

新規事業採択時評価の流れ(直轄事業)

高規格幹線道路又は
全体事業費250億円以上

高規格幹線道路以外で
全体事業費250億円未満

概算要求時

新規事業採択時評価の実施
(知事意見照会、地方小委員会・事業評価部会における審議)

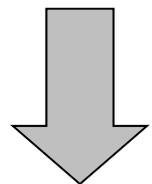


財務省へ要求



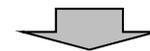
年末

政府予算案において内示

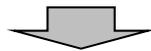


1月

新規事業採択時評価の実施
(知事意見照会、地方小委員会・事業評価部会における審議)



国会における予算審議・政府予算決定



3
4月

新規事業化

高速横浜環状北西線に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

- 起 終 点：横浜市青葉区下谷本町～横浜市都筑区川向町
- 延 長 等：約7.1km
(うちトンネル構造約4.1km)
(4車線、設計速度60km/h)
- 全体事業費：約2,200億円
- 計画交通量：約45,000台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約31,000台/日	約6,000台/日	約8,000台/日



図1 事業位置図

2. 道路交通上の課題

①横浜港と東名高速道路間の定時性・速達性

- 横浜港と東名高速道路をつなぐ唯一の自専道である保土ヶ谷バイパス(17万台/日)等において交通が集中し、慢性的な渋滞が発生。(図2)
- 東名高速道路等横浜市北西部と横浜都心・湾岸エリアとの定時性・速達性を阻害。(横浜港～東名高速道路の移動時間は、約40～60分)(図3)



図2 保土ヶ谷バイパスの混雑状況

②道路ネットワークの信頼性

- 首都直下地震、東海地震等の災害発生時において、東名高速道路や保土ヶ谷バイパスが寸断された場合、緊急輸送路としての機能を失う。
- これらの災害に備え、保土ヶ谷バイパスや東名高速道路の迂回機能を持つネットワーク整備が課題。



図3 横浜港から東名高速道路までの所要時間(現況)

③北西線沿線地域の住宅地における大型車の通過交通

- 東名高速道路と第三京浜道路の間の住宅地における大型車の通過交通流入が、一般道路の交通環境上課題。(図4)



図4 横浜上麻生線の大型車流入状況

3. 整備効果

効果① 横浜港等の国際競争力向上及び保土ヶ谷バイパス等の交通渋滞の改善

- 横浜港と東名高速道路を直結し、背後圏との結びつきを強化することにより、国際競争力を向上。
- 保土ヶ谷バイパスに集中する交通を分散し、保土ヶ谷バイパスの渋滞を緩和。横浜市北西部と横浜湾岸エリアの定時性・速達性を向上。(図5)



図5 横浜港と東名高速道路の所要時間比較

効果② 道路ネットワークの信頼性向上

- 事故や災害時で通行止めが生じた際に、支援物資や人員を迅速に輸送する経路の確保が必要であり、北西線が整備されることにより輸送路の軸となるダブルネットワークを確保。(図6)



図6 周辺高速道路寸断時における迂回路

効果③ 北西線沿線地域の交通環境の改善

- 横浜市北西部と横浜都心・湾岸エリアの連絡を強化し、交通の利便性を向上することにより、東名高速道路と第三京浜道路の間を移動する大型車の通過交通を一般道路から排除し、北西線沿線地域の交通環境を改善。

費用対便益の詳細

3便益B/C	1.8	総費用	1,873億円	総便益	3,321億円	基準年	平成23年
		事業費 : 1,578億円 維持管理費 : 294億円	走行時間短縮便益 : 2,753億円 走行経費減少便益 : 374億円 交通事故減少便益 : 194億円				

- 経済的内部収益率(EIRR) : 7.9%

※1 : 総費用、総便益については、基準年(H23年)における現在価値を記入。

※2 : 便益には、3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)を計上。

1. 横浜市北西部・湾岸エリアの課題

①横浜港等の国際競争力向上と、横浜港と東名高速道路をつなぐ保土ヶ谷バイパス等の交通渋滞

○横浜港と東名高速道路をつなぐ唯一の自専道である保土ヶ谷バイパス（17万台/日）等で慢性的な渋滞が発生。（図1）

○横浜市北西部と横浜都心・湾岸エリアとの定時性・速達性を阻害。
※横浜港～東名高速道路の移動時間は、約40～60分（図2）



図1 保土ヶ谷バイパスの混雑状況



図2 横浜港から東名高速道路までの所要時間(現況)

②道路ネットワークの信頼性

○首都直下地震、東海地震等の災害発生時において、東名高速道路や保土ヶ谷バイパスが寸断された場合、緊急輸送路としての機能を失う。

○また、保土ヶ谷バイパスや東名高速道路寸断時においては、周辺的生活道路へも大量の交通が流出し、交通環境が悪化。（図3）



図3 横浜上麻生線の大型車流入状況

2. 原因分析

①横浜港と東名高速道路をつなぐ幹線道路の不足

○横浜港と東名高速道路をつなぐ自専道は保土ヶ谷バイパスだけであることから、保土ヶ谷バイパスに交通が集中し、慢性的な渋滞発生の一要因となっている。（図4）

②代替路となる高速道路の不足

○保土ヶ谷バイパスと並行する自専道がないため、高速道路上での迂回路が確保されていない。（図4）

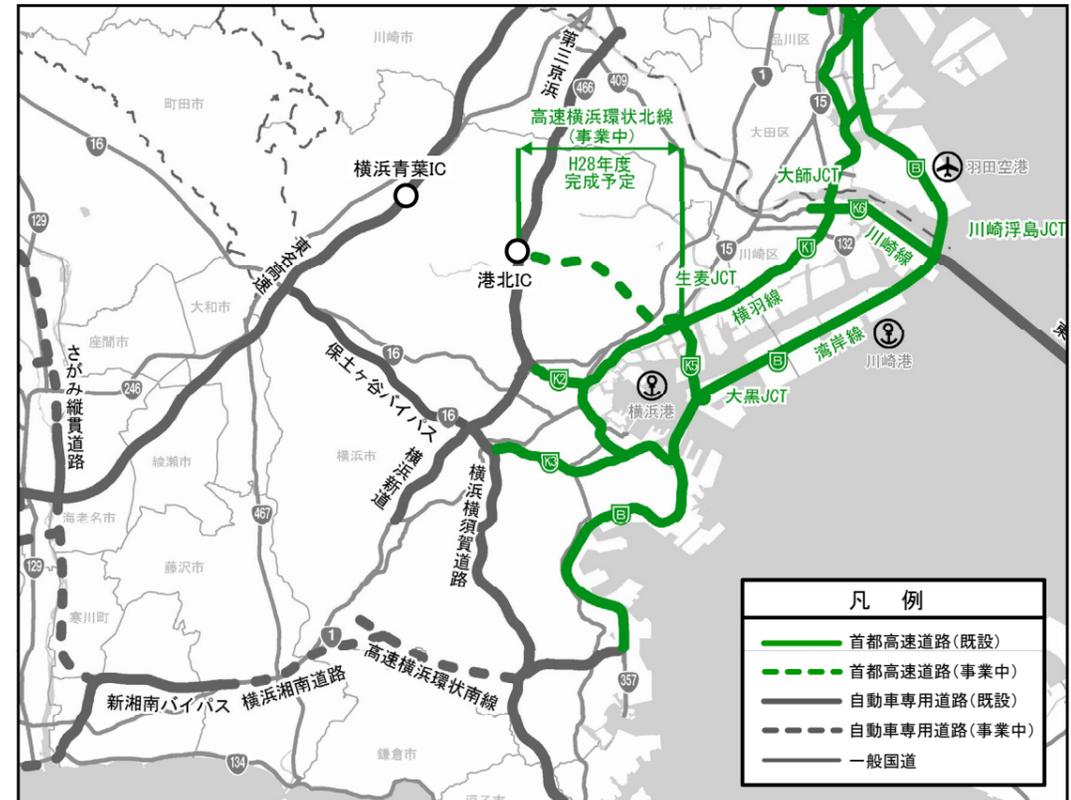


図4 横浜市北西部地域周辺道路網の状況

3. 政策目標

①横浜港等の国際競争力向上及び保土ヶ谷バイパス等の交通渋滞の改善

②道路ネットワークの信頼性向上

有料道路事業主体の選定(案)

○今回の審議対象区間の有料事業主体については、

- ① 首都高速道路株式会社が横浜市の要望を受け、横浜市とともに事業予定者として都市計画の手続きを進めてきたこと
- ② 現在首都高速道路株式会社が事業中の高速横浜環状北線と一体となって機能し、効率的な事業実施や管理が可能であること
- ③ 首都高速道路株式会社が当該区間に有料投資を行う意向があること

以上から、首都高速道路株式会社が有料事業主体となることが妥当である。

高速道路会社の意向

[首都高速道路株式会社]

ご照会のあった高速横浜環状北西線につきましては、横浜市の要望を受け、横浜市とともに弊社が事業予定者として都市計画の手続きを進めてまいりました。

また、当該路線は弊社が事業を進めている高速横浜環状北線と一体となって機能し、かつ横浜市の道路網の骨格を成す重要な路線であるため、街路事業(横浜市)と有料道路事業による事業方式にて実施する意向です。

本事業の実施に当たっては、弊社の建設・管理に係る技術・ノウハウ・人材などの経営資源を活用することにより、効率的に整備を進め、一日も早い完成に向け、最大限の努力を図ってまいります。

有料投資額(案)

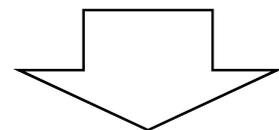
○ 今回の審議対象区間の有料投資額については、

- ① 隣接区間の最新の協定(H23.6)における諸条件と整合していること
- ② 他区間からの補填を前提とせず、単独の収入での償還が確保されていること

以上から、下記の有料投資額が妥当である。

[算出条件]

	隣接区間の最新の協定の諸条件 (高速横浜環状北線)	今回審議対象区間
ネットワーク 条件	供用中区間に加え、各年度の事業 中区間の供用予定を反映	同左
交通量	H17センサスペース	同左
将来金利	4%	同左
料金水準 (普通車)	500-900 円	同左
収入	—	当該区間を加えることによって 生じる収入
管理費	首都高の他路線の実績を基に設定	同左
償還期間	H62. 9	同左



有料投資額(案)

約1,050億円

全体事業費 2,200億円