

(事後評価)

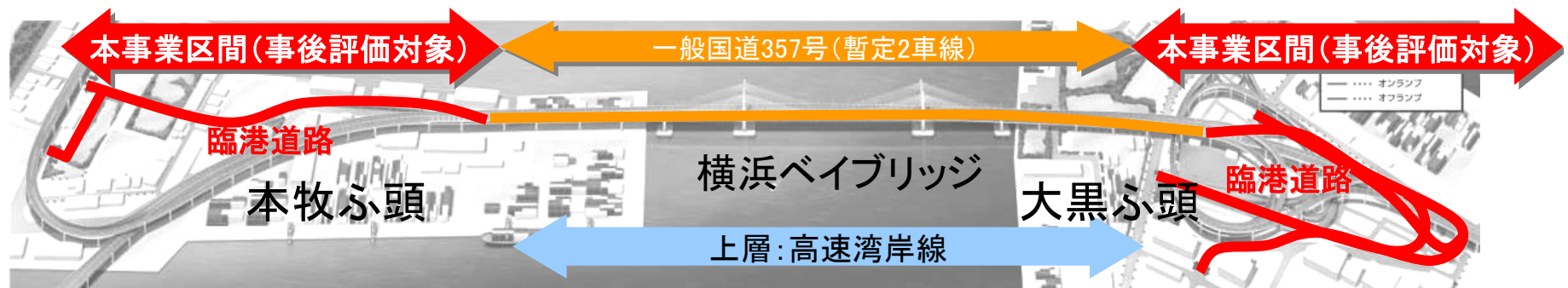
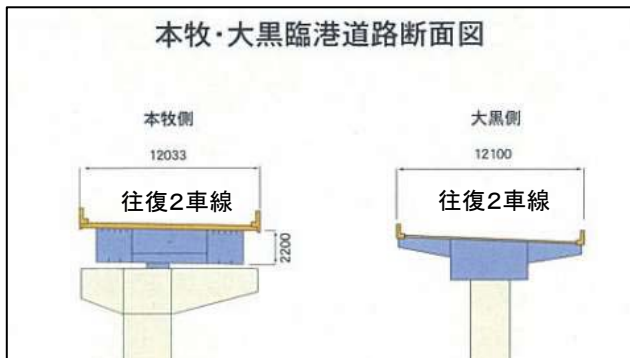
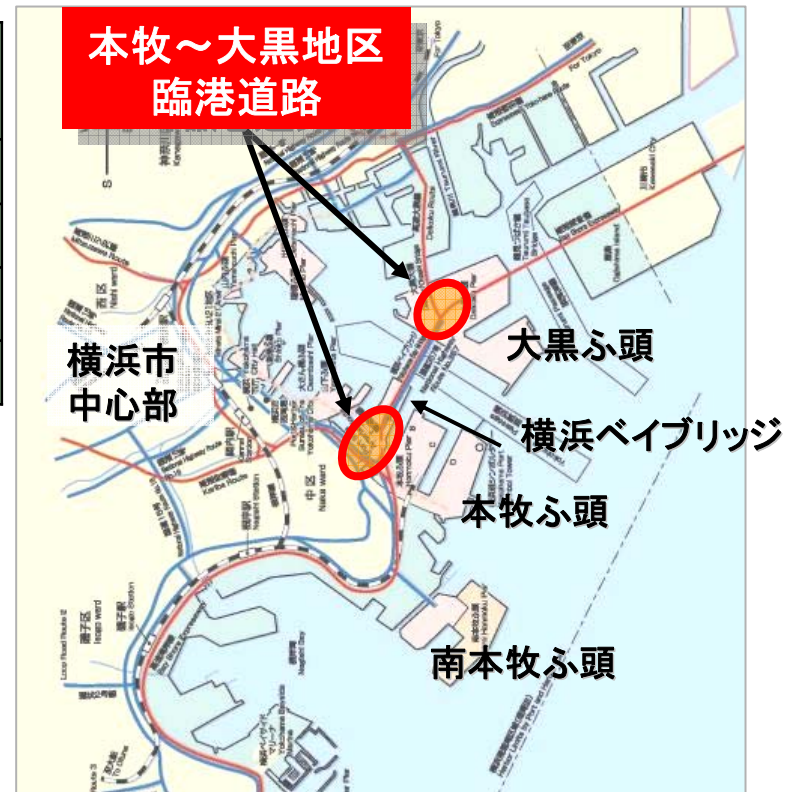
横浜港 本牧～大黒地区臨港道路整備事業

平成21年3月18日

国土交通省 関東地方整備局

横浜港 本牧～大黒地区臨港道路の概要

整備区間・車線数	本牧側:市道～一般国道357号(2車線) 大黒側:臨港道路～一般国道357号(2車線)
整備延長	全長4.7km(本牧側1.4km, 大黒側3.3km)
整備期間	平成11年度～平成15年度
道路区分	B規格ランプ(往復2車線), 設計速度40km/h
事業費	約224億円



整備の必要性

本牧ふ頭・南本牧ふ頭⇔大黒ふ頭間の
の港湾関連車両は、主として市街地
臨海部の一般道を利用

走行距離・輸送時間が長い
輸送コスト大

臨海部市街地にコンテナトレーラなどの
の港湾関連車両が流入

道路混雑, 沿道環境の悪化

整備前の市街地の状況
(山下町中華街付近)



事業の目的

- ・横浜港の主力ふ頭である本牧ふ頭・南本牧ふ頭及び大黒ふ頭を連絡し、港湾交通の円滑化及び主力ふ頭の一体化を図るとともに、横浜港における国際競争力を強化する。
- ・横浜市臨海部市街地への港湾交通の流入を緩和し、交通混雑・沿道環境の改善を図る。

事業の経緯

昭和52年度 高速湾岸線・一般国道357号都市計画決定

昭和55年度 横浜ベイブリッジ着工

平成元年度 横浜ベイブリッジ高速部供用



平成10年度 一般国道357号横浜ベイブリッジ区間 整備着手

平成11年度 本牧～大黒地区臨港道路 港湾計画決定・事業決定

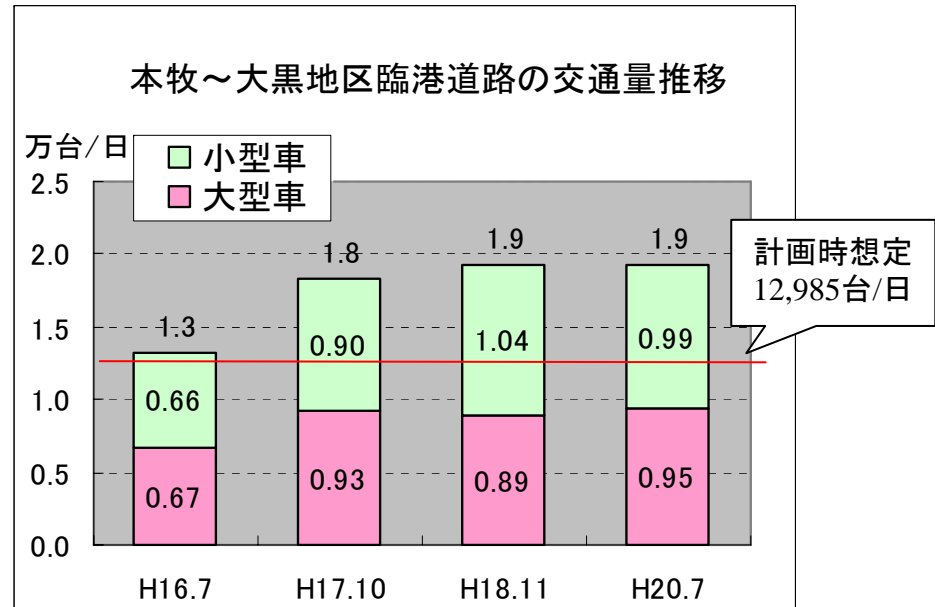
平成11年度 本牧～大黒地区臨港道路 整備着手

平成16年4月 本牧～大黒地区臨港道路 供用開始

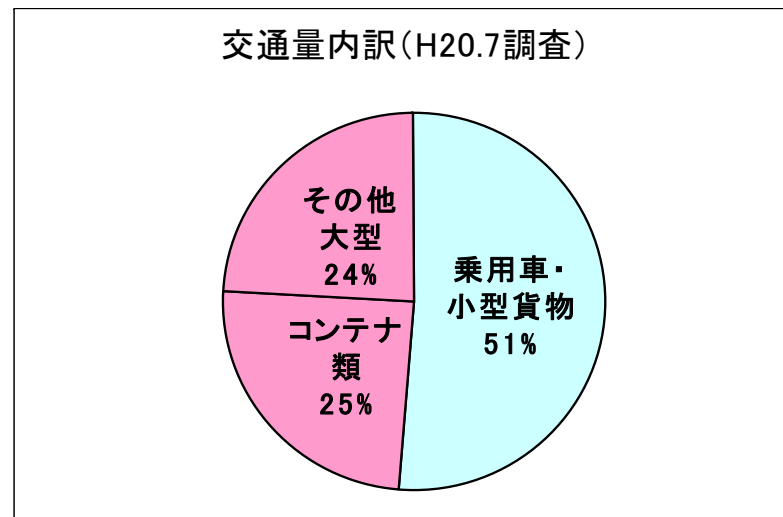
一般国道357号横浜ベイブリッジ区間 暫定供用開始

利用状況

- 供用開始直後(H16.7)は1日あたり**1.3万台**の利用。
- 現在(H20.7)は1日あたり**1.9万台**まで交通量が増加。
- 利用車種の約5割が大型車。
- 大型車の約半数がコンテナ類。

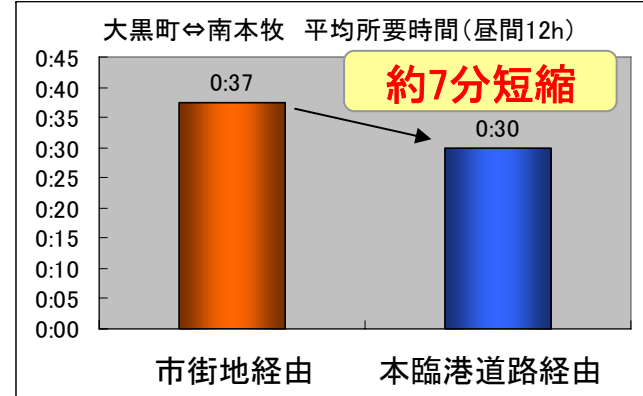
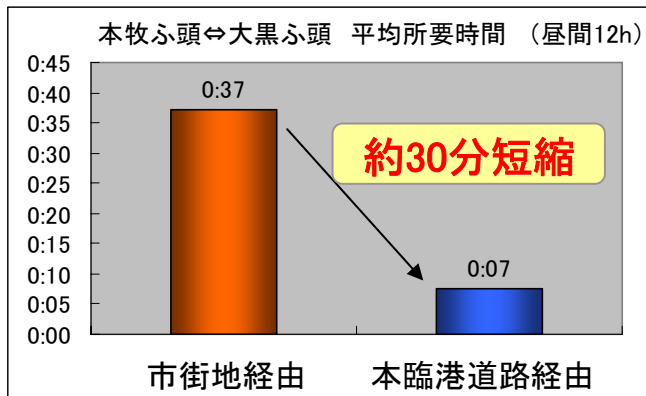
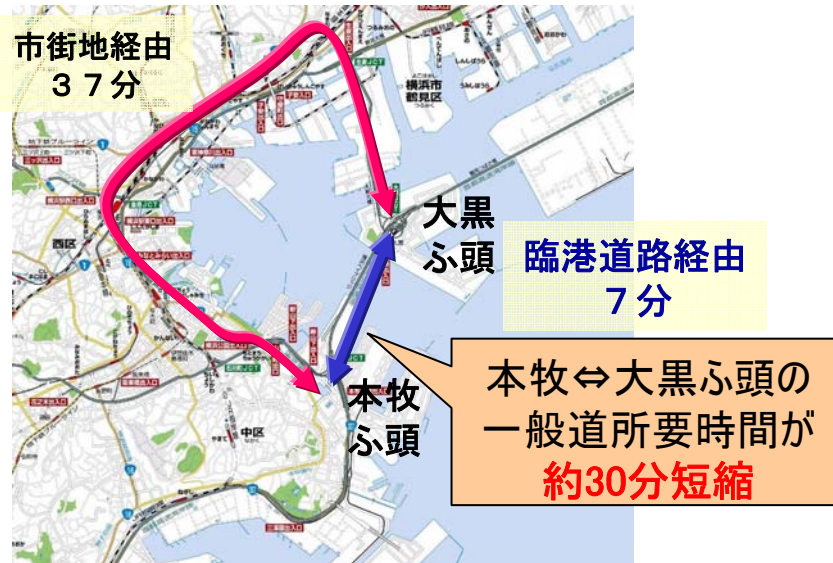


本牧側臨港道路の状況



整備効果①

本牧ふ頭～大黒ふ頭，南本牧ふ頭～東京・川崎方面の輸送時間が大幅に短縮、また走行距離短縮により輸送コストが減少。

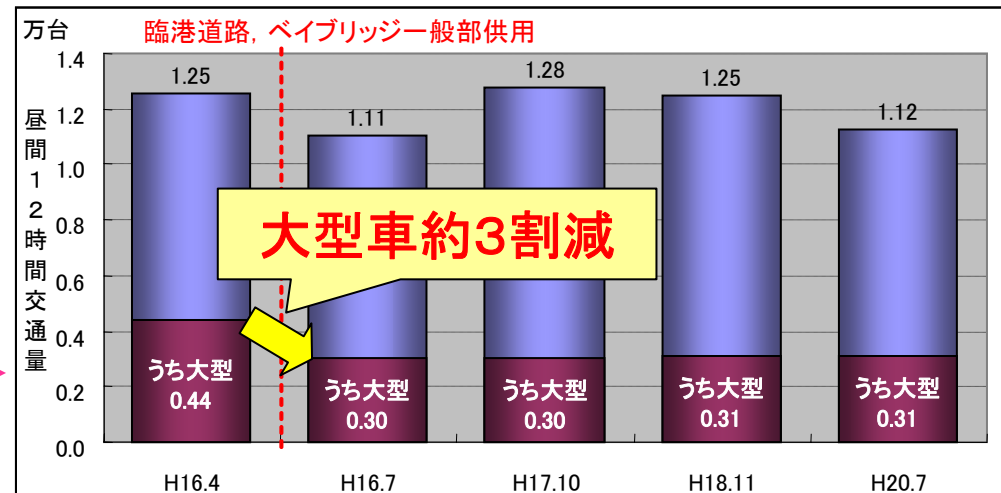
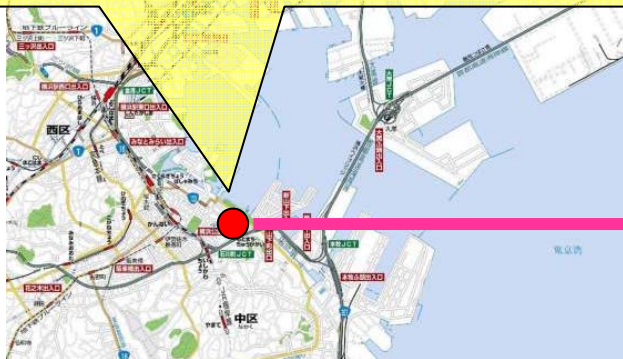


平成20年7月17日調査結果から整理

整備効果②

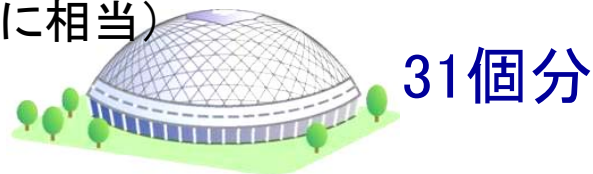
市街地に流入していた港湾関連車両の減少などにより市街地の混雑が緩和するとともに、大型車減少により沿道環境が改善。

山下町付近では大型車が約3割減
(4.4千台→3千台)



走行距離の短縮などにより、自動車排出ガスが削減。

整備によるCO₂の削減量=約1500t/年
(東京ドーム31個分の森林面積の年間CO₂吸収量に相当)



500mlペットボトル換算で年間5.7万本
相当のSPM削減



便益の考え方

計上する便益（平成42年交通量配分結果のwith・withoutケースから算定）

- ・陸上輸送時間費用，陸上輸送費用が削減されることによる便益
- ・交通事故減少による便益

Withoutケース



Withケース



※with,withoutケースのイメージ図は、本事業の主目的である「ふ頭間交通の円滑化」，「市街地臨海部の交通混雑・沿道環境改善」に視点を置いたもの。

便益算定結果(割引後)

<計算の条件>

基準年：平成20年度

評価期間：建設期間(H11～H15)＋供用後50年間(H16～H65)

社会的割引率：4%

<費用便益結果>

項 目		評価期間内計 (億円)
便 益	走行時間の短縮によるコスト削減効果	711
	走行経費の減少によるコスト削減効果	181
	交通事故の減少によるコスト縮減効果	28
	残存価値	5
	計	925
費 用	総事業費＋維持管理費	330
費用便益比(B/C)		2.8
純現在価値		596

事業評価のまとめ (1/2)

■事業評価のまとめ

- ・本牧～大黒地区臨港道路整備事業は平成16年の事業完了後、一定期間が経過したため事後評価を行った。
- ・本事業のB/Cは2.8であり、投資効率性のある事業であることが確認された。

■事後評価の視点

①費用対効果分析の算定基礎となった要因の分析

- ・事業費 事業採択時190億円 → 完了時224億円
理由) 詳細設計実施に伴う設計変更等により費用が増加。
- ・交通量 事業採択時13,000台/日(H16) → 19,300台/日(H20.7交通量調査)
理由) 横浜港のコンテナ取扱量の増加等により交通量が増加したと考えられる

②事業の効果の発現状況

- ・大黒ふ頭、本牧ふ頭が臨港道路・国道357号線で結ばれることにより、本牧ふ頭～大黒ふ頭の輸送時間が大幅に減少した。また走行距離短縮などにより輸送コストが削減されるなど、主力ふ頭間の利便性が向上し、港湾交通の円滑化に寄与している。

③事業実施による環境の変化

- ・横浜市臨海部市街地における港湾交通の流入が減少し、交通混雑緩和・沿道環境改善に寄与するとともに、走行距離短縮などにより自動車排出ガスが削減された。

事業評価のまとめ (2/2)

■ 事後評価の視点(つづき)

④ 社会経済情勢等の変化

- ・特になし。

⑤ 今後の事業評価の必要性

- ・供用開始以降、計画交通量を満たしており事業効果を上げていると考えられるため、今後の完了後の事後評価は不要と考えられる。
- ・今後も交通量調査等のモニタリングを行い、需要の適正な把握に努めていく。

⑥ 改善措置の必要性

- ・改善措置の必要は無い。

⑦ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性は見られない。