

## 事後評価結果（平成25年度）

担 当 課：東日本高速道路(株)高速道路計画課  
 担当課長名： 小 林 正 俊

路線名	一般国道16号 横浜横須賀道路 (佐原～馬堀海岸)		事業区分	一般国道	事業主体	東日本高速道路(株)			
起終点	自：神奈川県横須賀市馬堀海岸四丁目（馬堀海岸IC） 至：神奈川県横須賀市佐原一丁目（佐原IC）				延長	4.3 km			
事業概要									
横浜横須賀道路は、一般国道16号のバイパスとして計画され、神奈川県横須賀市馬堀海岸四丁目から横浜市保土ヶ谷区狩場町までの区間及び横浜市金沢区並木三丁目から同市金沢区釜利谷町までの支線区間からなる、総延長約37kmの一般有料道路である。									
事業の目的・必要性									
横浜横須賀道路佐原～馬堀海岸は、既供用区間の機能の強化、国道16号バイパス機能の完成、端末の佐原ICに集中する交通の分散を目的とし、緊急時の代替・迂回などのネットワーク機能の強化、横須賀市域の混雑緩和、更には三浦半島から横浜市及び首都圏中心部への交通の利便向上を果たす路線である。									
事業概要図									
									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H6年度	用地着手	H9年度	供用年	(計画) H18年度	変動	1.2倍
		都市計画決定	S60年度	工事着手	H9年度		(実績) H20年度		
	事業費	計画時	(名目値) 890億円 (実質値) 1,225億円		実績	(名目値) 718億円 (実質値) 679億円		変動	0.8倍
	交通量	計画時	11,300台/日 (平成24年度)		実績	4,800台/日 (平成24年度)		変動	▲42%
	旅行速度向上	(供用前現道→当該路線)		41 → 62 km/h (H17年度) (H22年度)		交通事故減少	(供用前現道→供用後現道+当該路線)		117 → 106件/億台キロ (H19-20年度) (H22-23年度)
	費用便益分析結果(事前)	B/C	1.5	総費用	837億円	総便益	1,221億円	基準年	H15年
				事業費	827億円	走行時間短縮便益	1,068億円		
			維持管理費	9億円	走行経費減少便益	74億円			
					交通事故減少便益	79億円			
費用便益分析結果(事後)	B/C	1.1	総費用	989億円	総便益	1,103億円	基準年	H25年	
			事業費	922億円	走行時間短縮便益	1,033億円			
			維持管理費	67億円	走行経費減少便益	47億円			
					交通事故減少便益	22億円			
事業遅延によるコスト増		費用増加額	-12 億円		便益減少額	85 億円			
事業遅延の理由									
用地買収の難航に伴う事業遅延									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>◆所要時間の短縮 横須賀 IC から主要観光地である観音崎までの所要時間が半減 一般道経由 約 25 分 横浜横須賀道路利用 約 13 分 → 約 12 分短縮</p> <p>◆渋滞の改善 佐原 IC に集中していた交通が浦賀 IC や馬堀海岸 IC に分散したことで、周辺一般道の渋滞量が約 3 割減少。 特に、佐原 IC 周辺の佐原交差点や、観音崎・浦賀港方面との交通に利用されていた国道 16 号、浦賀港線などで渋滞量が減少。</p> <p style="text-align: right;">他数項目について効果の発現が見られる。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認。 CO : 日平均値の年間2%除外値 0.993~0.996 ppm (10ppm以下) NO<sub>2</sub> : 日平均値の年間98%値 0.034 ppm (0.04~0.06ppm以下)</li> </ul> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認。 測定値 : 昼間41~44dB 夜間36~46dB (環境基準 : 昼間70dB 夜間65dB)</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>原案のどおり対応方針(案)を了承</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>沿線人口は、全国平均と比較して減少傾向。 県内総生産は、全国平均と比較して同程度。 自動車保有台数は、貨物自動車および乗用車は減少傾向にあるが軽自動車は増加傾向。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>所要時間短縮、交通事故減少、渋滞緩和など、様々な整備効果が発現されており、更なる事後評価は特段必要ないものとする。 ただし、計画交通量と実績交通量の乖離要因については今後も更なる分析を行うとともに、発生交通量齋藤についても精度向上に向けて関係機関と連携強化を図る。 市街地の渋滞緩和に資するためネットワークの更なる高度利用が図られるよう検討を行っていく。 さらに、引き続き地域と連携した観光促進や地域振興の取組みによる横浜横須賀道路の利用促進に努めていく。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>高本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業による環境保全などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。 高速道路への転換交通量の実績を踏まえ、推計における再現性の向上を図り、計画時や評価時における交通量推計の更なる精度向上に努めて行く。 事後評価の結果、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はないと思われる。</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</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。