



横浜北線・横浜北西線 開通5年後の整備効果について

～経済効果や交通環境の向上に寄与～

道路局

横浜北線・横浜北西線により、年1,100億円の経済効果が見込まれるなど、開通5年後の整備効果をとりまとめました。

<主な整備効果>

- (1) 東名高速から横浜方面へのアクセスが向上
- (2) 保土ヶ谷バイパスの交通状況の改善
- (3) 周辺の一般道路における交通状況の改善
- (4) 物流ネットワークの強化による周辺地域開発の促進
- (5) 内陸部～臨海部の代替機能の確保
- (6) 北線・北西線周辺の環境改善(CO2削減効果)
- (7) 経済効果

事業の概要

路線名	横浜北線	横浜北西線
事業期間 (全線供用)	2001(H13)年～2021(R3)年 (2020年2月)	2012(H24)年～2021(R3)年 (2020年3月)
延長	約8.2km	約7.1km
構造	高架部:約2.1km 地表部:約0.2km トンネル部:約5.9km	高架部:約2.6km 地表部:約0.4km トンネル部:約4.1km
事業費 (本市負担)	4,087億円 (-)	2,453億円 (432億円)※

※本市負担には出資金は含まない。

開通後の北西線の様子(東方地区)



整備効果(1)



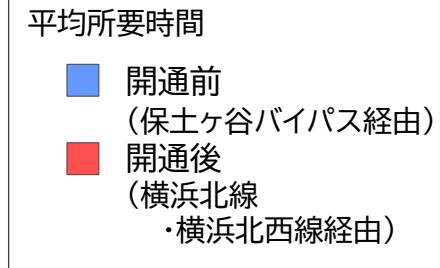
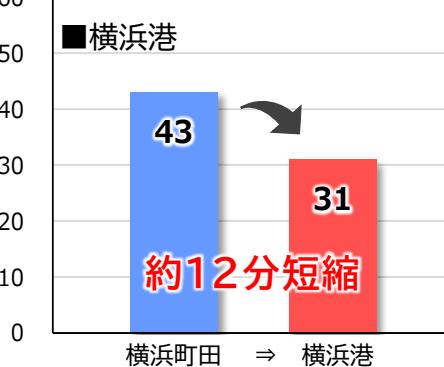
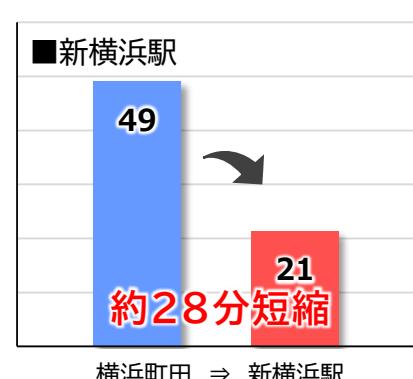
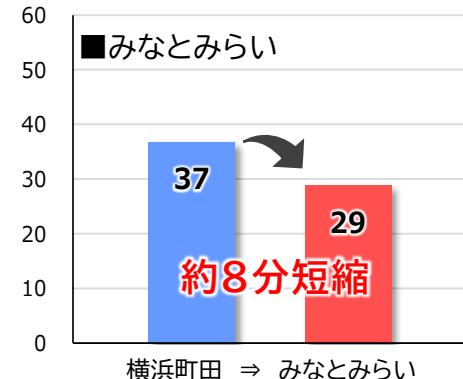
明日をひらく都市
OPEN × PIONEER

東名高速から横浜方面へのアクセスが向上

- 東名高速道路とみなとみらい、横浜港、新横浜駅等への所要時間の短縮



■横浜町田ICからの所要時間



■バス事業者の声

- 羽田空港 ⇄ たまプラーザ間のルートを第三京浜から横浜北線・横浜北西線に変更することで、経由地点に市ヶ尾駅を追加出来ました。



■横浜市民の声(eアンケート)

- 青葉区方面から鶴見区及び横浜中心地の移動が楽になった。(青葉区在住)
- 羽田空港に行く時間が短縮された。(緑区在住)



整備効果(2)



明日をひらく都市
OPEN × PIONEER

保土ヶ谷バイパスの交通状況の改善

- ・保土ヶ谷バイパスの交通が、横浜北線・横浜北西線に転換
- ・保土ヶ谷バイパスの渋滞量の減少や旅行速度が向上し、交通の円滑化に寄与



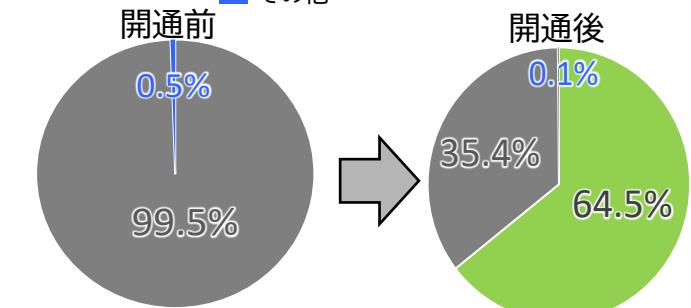
<渋滞量>
・平日昼間12時間時間帯平均旅行速度のうち平均速度が40km/h未満の延長×発生時間
・ETC2.0プローブデータ(開通前2019年4月、開通後2024年4月)

<旅行速度>
・平日昼間12時間平均旅行速度
開通前:H27センサス 開通後:ETC2.0プローブデータ(2024年4月)

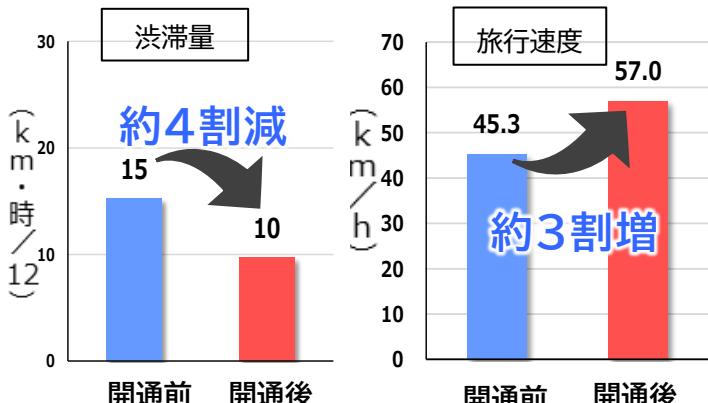
<経路分担率>
・ETCデータ
・集計期間 開通前:2016年4月の平日平均
開通後:2024年4月の平日平均
※東名利用:東名高速の横浜町田IC以西のIC

■経路分担率(東名高速→都心臨海部)

横浜北線・横浜北西線経由
保土ヶ谷バイパス経由
その他



■保土ヶ谷バイパスの交通状況



※2024年度首都高速道路事業評価監視委員会資料より抜粋して横浜市作成

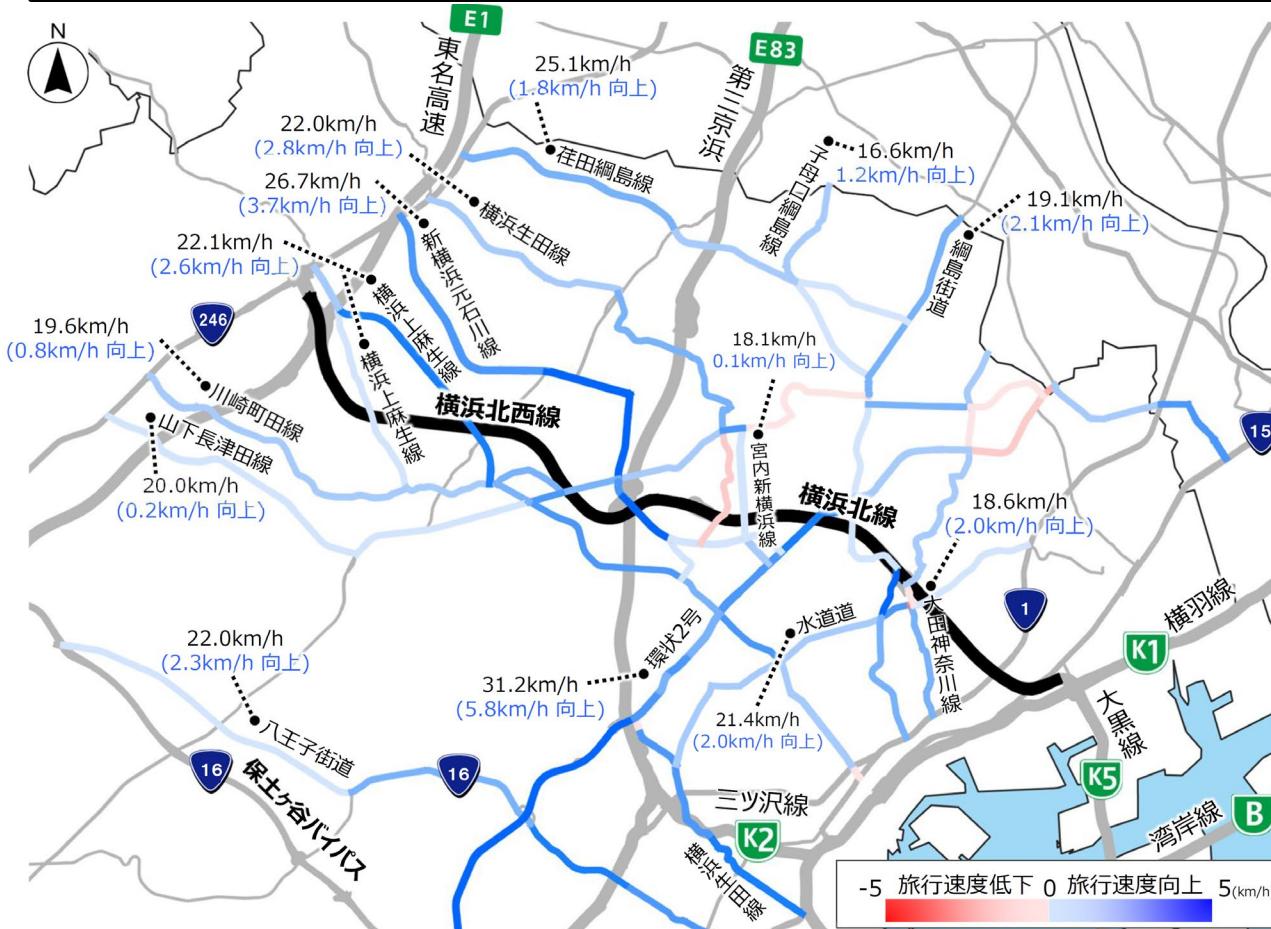
整備効果(3)

周辺の一般道路における交通状況の改善

- 並行する北部の一般道路に加え、旭区や保土ヶ谷区内の国道16号の旅行速度が向上
- 周辺の一般道路の交通事故件数も減少し、地域の安全性に寄与



明日をひらく都市
OPEN X PIONEER



■沿線の平均旅行速度
約3.1km/h 向上

■一般道路の事故件数



<使用データ>交通事故統計情報(警察庁)
<集計期間>開通前:2019年の平日
開通後:2023年の平日

整備効果(4)

物流ネットワークの強化による周辺地域開発の促進

- ・臨海部と東名高速のネットワークが強化され、物流施設・工場が新たに立地



明日をひらく都市
OPEN X PIONEER

■ 横浜北線開通前年以降に周辺地域に立地した企業



<使用データ> ETCデータ <集計期間> 2024年4月1日(月)~4月30日(火)平日日平均交通量
横浜北線・横浜北西線を利用した持つ大型車※のOD内訳

※大型車：課金車種の中型車・大型車・特大車

※沿線発着：横浜北線・北西線の出入口利用を沿線発着として集計

出典：日本立地総覧（2016～2024年版） 物流施設・工場
※横浜市・川崎市を対象に図化

※2024年度首都高速道路事業評価監視委員会資料より抜粋して横浜市作成

整備効果(5)



明日をひらく都市
OPEN X PIONEER

内陸部～臨海部の代替機能の確保

- ・臨海部と東名高速を結ぶ経路が多重化され、事故による通行止め時や混雑時等における代替ルートの確保に寄与



＜使用データ＞ ETC2.0プローブデータ

＜集計期間＞ 事故日：2024年6月5日(水)の羽田空港～横浜町田間の時間帯別平均所要時間のうち

事故発生から規制解除までの7時台～10時台の最大所要時間

※2024年度首都高速道路事業評価監視委員会資料より抜粋して横浜市作成

整備効果(6)



明日をひらく都市
OPEN X PIONEER

北線・北西線周辺の環境改善 (CO2削減効果)

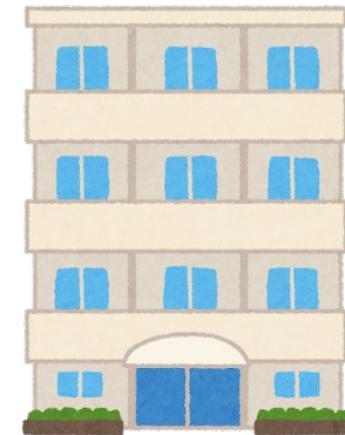
・北線・北西線の整備により周辺一般道の旅行速度が上がり、CO2の排出量が削減

■CO2削減量

約35,040トン/年



■一般家庭の **約1万3千世帯/年**
のCO2排出量に相当



【参考】CO2排出量 約2.57トン/世帯・年
(環境省HPより)

- 横浜北線・横浜北西線の周辺9区(港北区、緑区、青葉区、都筑区、鶴見区、神奈川区、保土ヶ谷区、旭区、西区)におけるセンサス対象の街路・高速道路の開通前(H27)と開通後(R3)のデータを利用
- 二酸化炭素排出量は『客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法について(国土交通省道路局H15.11)』に基づき算出
CO2排出量の原単位は『国土技術政策総合研究所資料第671号 道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)』より引用。
- 森林のCO2吸収量は林野庁HPより引用。(36~40年生のスギ人工林1haが1年間に吸収する二酸化炭素の量は約8.8トンと推定)

整備効果(7)

経済効果

・1都7県の経済効果(GRP変化額)は**約1,100億円/年**

