社会資本総合整備計画　　事後評価書

令和04年03月16日

計画の名称	2　高速道路網及び駅へのアクセス向上に資する道路整備計画(継続)													
計画の期間	平成３１年度　～　平成３１年度　(1年間)											重点配分対象の該当	○	
交付対象	横浜市													
計画の目標	高速横浜環状道路の整備に併せたＩＣアクセス道路の整備と、連続立体交差事業や鉄道駅の大規模改修に合わせた駅アクセス道路等の整備により、アクセス性の向上による国際競争力の強化を図ります。													
全体事業費（百万円）	合計（A＋B＋C＋D）	24,342	A	24,342	B	0	C	0	D	0	効果促進事業費の割合C／（A＋B＋C＋D）	0	%	

番号	計画の成果目標（定量的指標）			
	定量的指標の定義及び算定式	定量的指標の現況値及び目標値		
		当初現況値	中間目標値	最終目標値
		H26当初	H28末	H31末
1	新横浜→羽田空港の所要時間を約10分短縮する。			
	新横浜から羽田空港の所要時間	40分	30分	30分
2	金沢シーサイドライン金沢八景駅→京急金沢八景駅の乗換移動時間を約3分短縮する。			
	金沢シーサイドライン金沢八景駅から京急金沢八景駅間の乗換移動距離から算出した乗換所要時間 乗換所要時間（分）＝乗換移動距離（m）／速度（m/分）	4分	分	1分

備考等	個別施設計画を含む	－	国土強靱化を含む	－	定住自立圏を含む	－	連携中枢都市圏を含む	－	流域水循環計画を含む	－	地域再生計画を含む	－
本計画は、「２　高速道路網及び駅へのアクセス向上に資する道路整備計画」と一体の計画で、全体計画期間はH26～H31（６か年）です。各要素事業の全体事業費や定量的指標は６か年全体の数値です。												

案件番号：　0000381386

A 基幹事業

基幹事業（大）	番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	種別１	種別２	要素となる事業名（事業箇所）	事業内容（延長・面積等）	市区町村名／港湾・地区名	事業実施期間（年度） H31	R02	R03	R04	R05	全体事業費（百万円）	費用便益比	個別施設計画策定状況
		一体的に実施することにより期待される効果																	
		備考																	
道路事業	A01-001	街路	一般	横浜市	直接	横浜市	S街路	改築	大田神奈川線	バイパス　1.0km	横浜市	■					4,533		－
		H26～H31																	
	A01-002	街路	一般	横浜市	直接	横浜市	S街路	改築	川向線(川向地区)ほか1	バイパス　0.9km	横浜市	■					3,264		－
		H26～H31																	
	A01-003	街路	一般	横浜市	直接	横浜市	S街路	改築	鴨居上飯田線	バイパス　1.6km	横浜市	■					6,423		－
		H26～H31																	
	A01-004	街路	一般	横浜市	直接	横浜市	S街路	改築	星川停車場線ほか1	バイパス　0.6km	横浜市	■					820		－
		H26～H31																	
	A01-005	街路	一般	横浜市	直接	横浜市	S街路	改築	金沢シーサイドライン	新交通システム　0.2km	横浜市	■					5,320		－
		H26～H31																	
	A01-006	街路	一般	横浜市	直接	横浜市	S街路	改築	宮内新横浜線ほか1	バイパス　2.6km	横浜市	■					3,542		－
		H29～H31																	
	A01-007	街路	一般	横浜市	直接	横浜市	S街路	改築	東京丸子横浜線(綱島地区)	現道拡幅　1.0km	横浜市	■					440	9.3	－
		H30～H31																	
											小計						24,342		

案件番号：　0000381386

A 基幹事業

基幹事業（大）	番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	種別１	種別２	要素となる事業名（事業箇所）	事業内容（延長・面積等）	市区町村名／港湾・地区名	事業実施期間（年度） H31	R02	R03	R04	R05	全体事業費（百万円）	費用便益比	個別施設計画策定状況
		一体的に実施することにより期待される効果																	
		備考																	
											合計						24,342		

案件番号： 0000381386

事　後　評　価

○事後評価の実施体制、実施時期

事後評価の実施体制	事後評価の実施時期
評価の透明性、客観性、公正さを確保するため、学識経験者を入れた評価を行いました。	令和３年度
	公表の方法 横浜市ホームページ

○事業効果の発現状況

定量的指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況	高速横浜環状道路北線の関連街路である長島大竹線、岸谷生麦線、大田神奈川線、川向線が供用開始し、インターチェンジへのアクセス性が向上し、新横浜駅から羽田空港や横浜港への所要時間短縮に寄与している。シーサイドライン金沢八景駅の延伸により、京急線とシーサイドラインが直結することで、乗換時間が短縮し利便性が向上した。
定量的指標以外の交付対象事業の 効果の発現状況（必要に応じて記述）	相模鉄道本線（星川駅～天王町駅）連続立体交差事業と連携して周辺道路や駅前交通広場（星川停車場線ほか１）の整備を進め、交通の円滑化、安全性が向上した。

○特記事項（今後の方針等）

【学識経験者意見】
北線関連街路の整備によって空港や横浜港への移動時間が短縮し、アクセス性が向上したことは評価したい。ただし大きな道路が整備されたことで、周辺一帯の交通の流れが変化し、新たなボトルネックが発生する可能性があることにも留意が必要である。シーサイドラインの延伸による整備効果は移動時間短縮のみならず、定量的な指標では表現しきれない、歩行者が感じる利便性や安心感の創出に寄与しており、これも評価したい。

○目標値の達成状況			
番号	指標（略称）		
	目標値／実績値		目標値と実績値に差が出た要因
1			
	最　終 目標値	30分	開通直前と直後に測定したデータを比較すると、移動時間は約12分短縮（開通前：43分→開通後：31分）している。
	最　終 実績値	31分	
2			
	最　終 目標値	1分	
	最　終 実績値	1分	