

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～

令和7年3月 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) 周辺的一般道路における交通状況の改善
- (4) 北線・北西線周辺の環境改善(CO2削減効果)
- (5) 経済効果

事業の概要



明日をひらく都市
OPEN X PIONEER

路線名	横浜北線	横浜北西線
事業期間 (開通日)	2001(H13)年～2021(R3)年 (2017年3月18日※)	2012(H24)年～2021(R3)年 (2020年3月22日)
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)



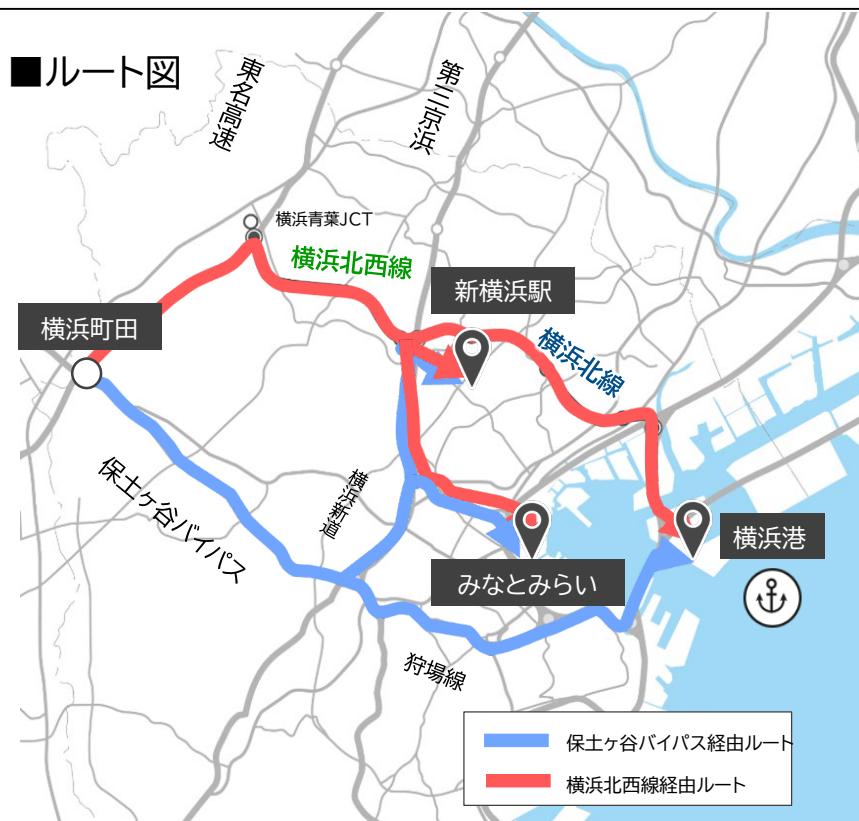
整備効果(1)



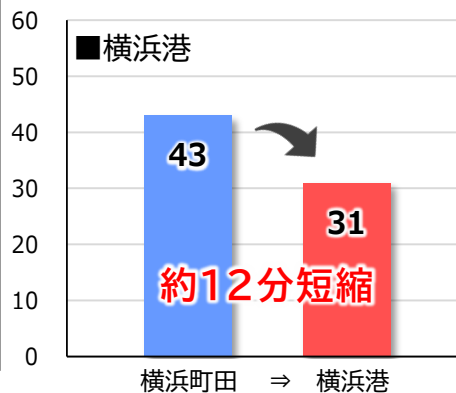
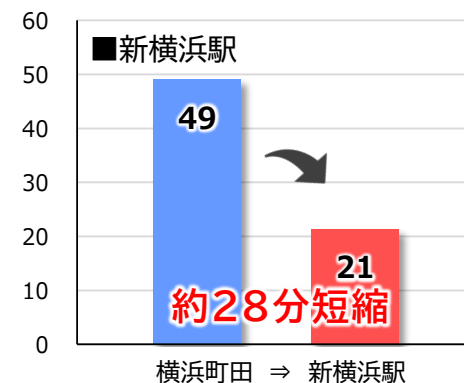
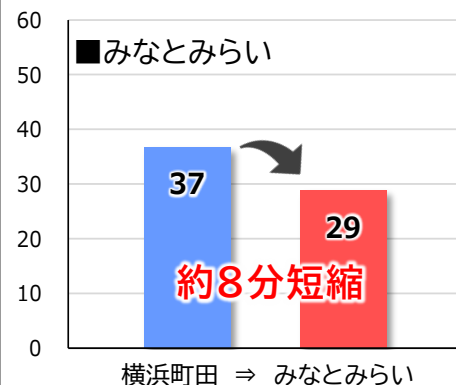
明日をひらく都市
OPEN X PIONEER

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



平均所要時間

- 開通前
(保土ヶ谷バイパス経由)
- 開通後
(横浜北線・横浜北西線経由)

■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 X PIONEER

保土ヶ谷バイパスの交通状況の改善

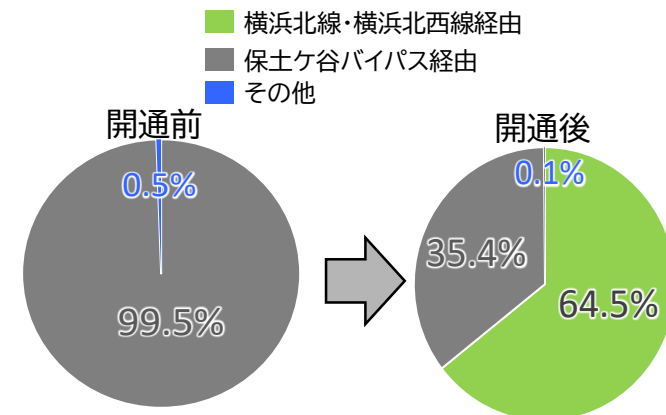
- ・保土ヶ谷バイパスの交通が、横浜北線・横浜北西線に転換
- ・保土ヶ谷バイパスの渋滞量の減少や旅行速度が向上し、交通の円滑化に寄与



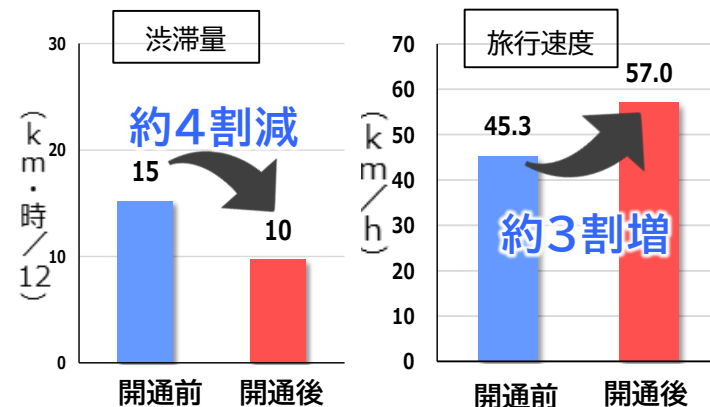
<渋滞量>
 ・平日昼間12時間間帯平均旅行速度のうち平均速度が40km/h未満の延長×発生時間
 ・ETC2.0プローブデータ(開通前2019年4月、開通後2024年4月)
 <旅行速度>
 ・平日昼間12時間平均旅行速度
 開通前:H27センサス 開通後:ETC2.0プローブデータ(2024年4月)

<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)



■保土ヶ谷バイパスの交通状況



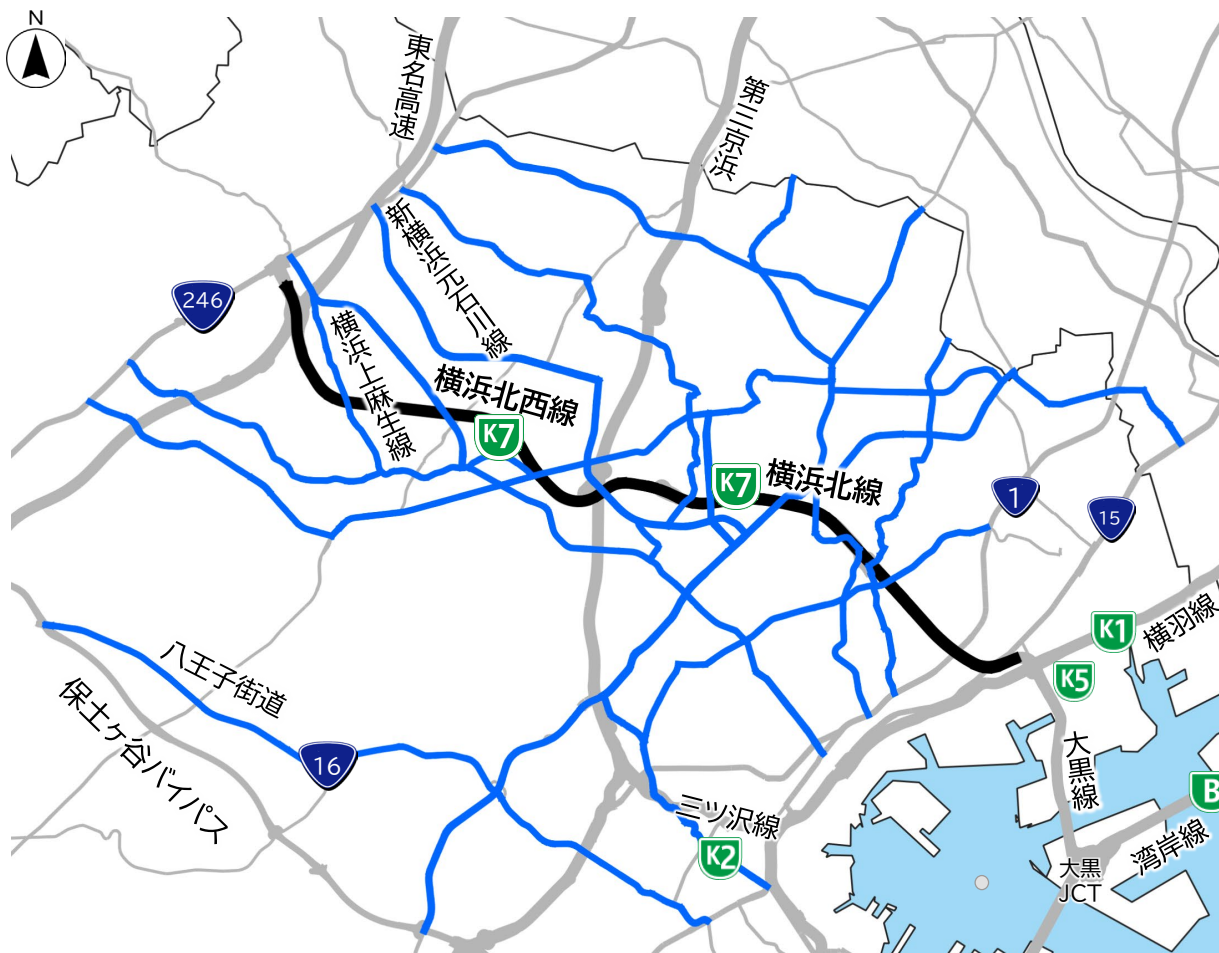
整備効果(3)



明日をひらく都市
OPEN X PIONEER

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



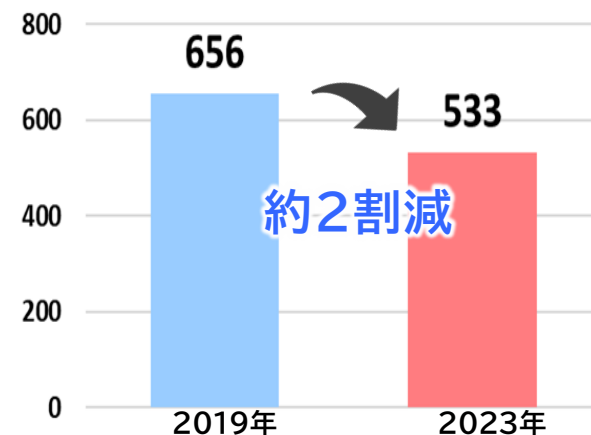
開通前: H27センサス、平日昼間12時間旅行速度(7~18時台)
開通後: ETC2.0プローブデータ、2024年4月1日(月)~4月30日(火)の平日平均旅行速度
※昼間12時間(7~18時台)の旅行速度

※図中の旅行速度は、横浜北線・北西線開通後の路線全体平均旅行速度および開通前からの変化

■沿線の平均旅行速度
3.1km/h 向上

■一般道路の事故件数

事故件数(件)



<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)

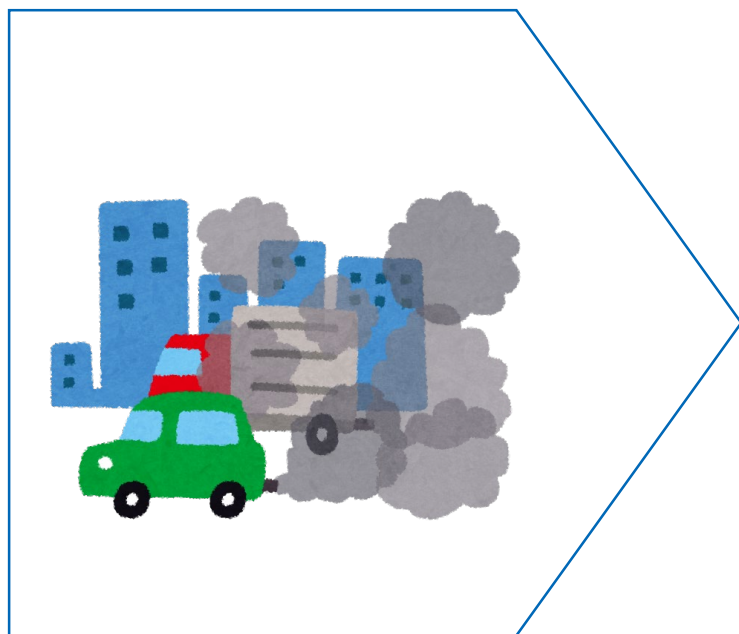


明日をひらく都市
OPEN X PIONEER

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(5)

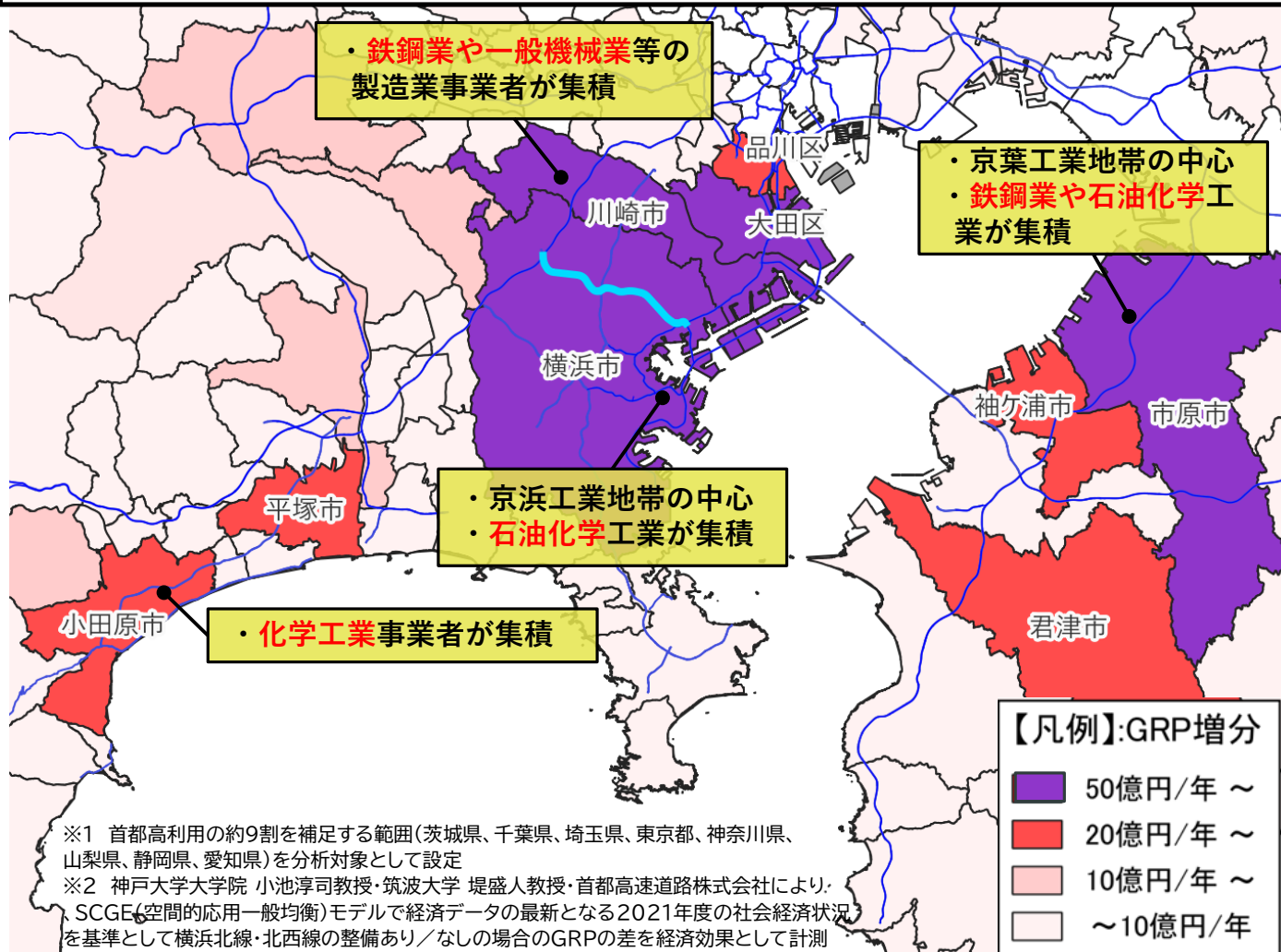
経済効果



明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

- ・1都7県の経済効果(GRP変化額)は約1,100億円/年
- ・横浜市における効果は約120億円/年



化学 石油・石炭	486
鉄鋼 非鉄金属	185
飲食料品	118
商業関連	67
鉱業	51
金融関連	48
一般機械	30
繊維 パルプ	29
その他製造	27
輸送用機械	25

※1 首都高利用の約9割を補足する範囲(茨城県、千葉県、埼玉県、東京都、神奈川県、山梨県、静岡県、愛知県)を分析対象として設定

※2 神戸大学大学院 小池淳司教授・筑波大学 堤盛人教授・首都高速道路株式会社により、SCGE(空間的应用一般均衡)モデルで経済データの最新となる2021年度の社会経済状況を基準として横浜北線・北西線の整備あり／なしの場合のGRPの差を経済効果として計測