

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課、高速道路課
 担当課長名：三浦 真紀、中神 陽一

事業名	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
起終点	自：神奈川県横浜市金沢区釜利谷町 至：神奈川県横浜市戸塚区汲沢町			延長	8.9km	
<p>事業概要</p> <p>首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。</p> <p>また、「金沢～戸塚」（高速横浜環状南線）は、圏央道の役割に加え、横浜都心から概ね半径10～15kmの位置に計画された横浜環状道路の一部であり、横浜市南部地域の混雑緩和、地域拠点間の連絡強化、周辺地域の活性化を目的とした延長8.9kmの自動車専用道路である。</p>						
S63事業化		H7年度都市計画決定	H8年度用地着手		H11年度工事着手	
全体事業費	約4,300億円	事業進捗率	約25%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	13,800～60,600台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 2634/3921億円 (事業費：2531/3818億円 維持管理費：103 / 103億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 6041/6041億円 (走行時間短縮便益：5259/5259億円 走行経費減少便益：508/ 508億円 交通事故減少便益：275/ 275億円)	基準年 平成24年		
<p>感度分析の結果</p> <p>【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間±2年）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=1.8～2.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.1～2.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.1～2.3（事業期間±2年）</p>						
<p>事業の効果等</p> <p>(1) 交通の流れの適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> 東名高速と、東京湾岸地域を連絡強化するため、広域ネットワークを形成。 県内では、横浜市を中心に交通渋滞が発生しているとともに、国道1号・環状4号では全国平均に比べて事故も多く、本事業の整備により、国道1号、環状4号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。 <p>(2) 物流・都市拠点の連絡強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際コンテナ戦略港湾に選定された横浜港の物流を支える高速ネットワークは、本事業の供用で時間短縮が見込まれる。 <p>(3) 安全・安心な国土づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 津波が大きい地震が発生し、湾岸部が浸水被災した場合、湾岸部の救援ルートの確保が可能（迅速な道路啓開、非常時の迂回機能の発現） 						
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>神奈川県知事の意見：一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚：高速横浜環状南線）は、さがみ縦貫道路や横浜湘南道路等と一体となって、高速道路ネットワークを形成し、県土の骨格を担う大変重要な路線である。高速横浜環状南線の整備により、国道1号などの一般幹線道路の交通渋滞緩和につながるだけでなく、広域的な交通の利便性が飛躍的に向上することで、物流や都市拠点の連絡強化をはかり、国際競争力の強化や産業の創出、育成が期待され、沿線には既に多くの企業が進出している。こうしたことから、高速横浜環状南線の整備は、県民や企業の期待が大変大きく、首都圏中央連絡自動車道の環状機能を発揮するためにも、横浜湘南道路とあわせて、引き続き本事業を強力に推進し、早期完成を図りたい。</p> <p>横浜市長の意見：本路線は、首都圏中央連絡自動車道として、首都圏の広域的な道路ネットワークを形成するとともに、本市の道路ネットワークの骨格である横浜環状道路の一部となる路線です。横浜環状道路は、市内の交通利便性の向上、保土ヶ谷バイパス等の既存道路の渋滞緩和やそれに伴う環境改善が期待されるとともに、災害発生時の緊急輸送路の多重化にも貢献する路線です。さらに、本市では、平成22年8月に京浜港が国際コンテナ戦略港湾に選定されており、物流の観点からも、京浜港を支える高速道路ネットワークの整備が急務となっています。また、本事業の関連街路である上郷公田線等について、本市としても早期の完成に向けて事業を進めています。こうしたことから、本事業については、事業の必要性が高く、早期完成が図られるよう、完成時期及び事業スケジュールを明確にした上で、適切な進捗管理に基づいて事業を強力に推進されるようお願いいたします。</p>						
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>付帯意見を付して、事業の継続を承認する。</p>						
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <ul style="list-style-type: none"> インベスト神奈川による企業立地への積極的な支援もあり、圏央道沿線市町の新規工場立地面積の伸び率 						

は、神奈川県平均の約2倍となっている。

- ・道路では横浜環状道路の横浜環状北線、横浜環状北西線、また、本事業の関連街路である上郷公田線等が事業中。
- ・平成22年に横浜港を含めた京浜港が「国際コンテナ戦略港湾」に選定

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地取得率は約74%に進捗し、引き続き住民の方々との話し合いを継続しながら用地取得を進める。
- ・工事については、着手済みの区間において構造物の本体工事に着手するとともに、未着手の区間においてもまとまった用地を確保できたところから着手する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地取得は、約65%から約74%に進捗した。今後も話し合いにより住民から事業への理解と協力を得られるよう努めつつ、用地取得を進める。
- ・工事は、着手済みの区間において構造物の本体工事に着手するとともに、未着手の区間においてもまとまった用地を確保できたところから着手する。なお、環境保全対策の観点からトンネル区間の一部を、シールド工法の適用性を検討した結果を踏まえてシールド工法で実施する。
- ・合意形成については、地域の方々との話し合いや幅広く情報発信をしてきたが、引き続き広報誌等を活用し情報発信するとともに、事業への理解を促進させる取り組みを継続的に実施する。

施設の構造や工法の変更等

- ・環境保全対策の観点から、トンネル区間の一部をシールド工法に変更する。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると事業の必要性、重要性は高いと考えられる。
- ・事業評価監視委員会における付帯意見を遵守し、事業を進める。

事業概要図



※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。
※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。