

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課、高速道路課

担当課長名：長谷川 朋弘、橋本 雅道

事業名	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路）	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㈱
起終点	自：神奈川県横浜市栄区田谷町 至：神奈川県藤沢市城南1丁目				延長 7.5km
事業概要					
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。横浜湘南道路は、その一部区間を形成する延長7.5kmの自動車専用道路である。					
H13年度事業化		H12年度都市計画決定		H14年度用地着手	
H17年度工事着手					
全体事業費	5,700億円	事業進捗率	約49%	供用済延長	-km
		（令和4年3月末時点）			
計画交通量	54,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	（事業全体） 2.8 (0.8) （残事業） 1.9 (1.9)	（残事業）/（事業全体） 5,503/22,466 億円 （事業費：5,312/21,292億円） 維持管理費：192/ 811億円 更新費： / 363億円	（残事業）/（事業全体） 10,681/63,009 億円 （走行時間短縮便益：10,001/59,378億円） （走行経費減少便益：583/ 3,267億円） （交通事故減少便益：97/ 365億円）	令和4年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=2.7～2.9（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=1.8～2.0（交通量±10%） 事業費：B/C=2.8～2.9（事業費±10%）事業費：B/C=1.8～2.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.8～2.8（事業期間±20%）事業期間：B/C=1.8～2.0（事業期間±20%）					
事業の効果等					
<p>(1) 交通の流れの適正化および事故・災害時の代替路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、神奈川県の東西軸の多経路化による交通分散が実現し、東西方向を中心に円滑化が図られ交通渋滞の緩和、走りやすさ向上による交通事故の減少が期待。神奈川県内におけるリダンダンシー向上によるネットワーク機能の強化が期待。 <p>(2) 港湾・空港の拠点アクセスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・横浜港からコンテナ貨物を全国に展開しており、新東名高速道路や港湾整備と相まって、産業の国際競争力強化に期待。 <p>(3) ミッシングリンク解消による暮らしの安心・安全の確保</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 救急搬送の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線には第3次救急医療病院が点在し、救急搬送回数は増加傾向。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、病院搬送時間の短縮が期待。 2) 生活道路の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・計画道路周辺には住宅や文教施設が多く立地。一方、国道1号や環状4号線等の渋滞を避けた交通の生活道路への流入も見られ、安全性低下が懸念されている。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）により通過交通の交通転換が図られ、生活道路の交通環境の改善に寄与。 <p>(4) 地域振興の支援</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 企業立地の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・神奈川県企業の誘致施策に認定された企業のうち、約4割が圏央道IC周辺に立地。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、沿線の更なる企業立地促進が期待。 2) 観光ポテンシャルの発揮 <ul style="list-style-type: none"> ・三浦半島の観光入込客数は増加傾向にあり、周辺地域には日本遺産等の観光資源も多数存在。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、三浦半島へのアクセスや周遊性が強化され、さらなる地域振興が期待。 3) 三浦半島地域の農業支援 <ul style="list-style-type: none"> ・三浦市、横須賀市の「だいこん」「キャベツ」は野菜生産出荷安定法に基づく野菜指定産地であり、 					

神奈川県からの秋冬ダイコン、春キャベツの供給量は東京都卸売市場の4～5割を占める。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、三浦半島から市場へのアクセス性が向上し安定した供給に寄与。

4) 自動車産業の支援

- ・ 神奈川県の製造品出荷額等は全国2位、うち輸送用機械器具製造業の出荷額が全国3位であり、当該路線の周辺の市町は自動車産業が盛んで、輸送用機械器具製造業の出荷額の割合が大きい。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、物流の速達性・定時性が向上し、生産性向上に寄与。

関係する地方公共団体等の意見

・ 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、横浜湘南道路）は、横浜臨海部と湘南・県央地域などの連携を強化するとともに、三浦半島地域の活性化にも寄与する重要な路線である。

高速横浜環状南線及び横浜湘南道路が整備されると、移動時間の短縮のみならず、物流の効率化や観光振興などが図られ、神奈川はもとより、首都圏全体の経済のエンジンをまわすうえで追い風となるとともに、災害時の救援・物資輸送にも寄与することから、両路線の早期完成に寄せられる県民の期待は、非常に大きいものがある。

そこで、高速横浜環状南線及び横浜湘南道路については、開通目標を早期に示すとともに、安全かつ地域への丁寧な対応を行いながら、一日も早い開通を目指すこと。また、令和元年度に続く事業費の増額であり、コスト縮減に十分配慮し、事業推進や地方負担軽減のため、有料道路事業の更なる活用を検討すること。

・ 横浜市長の意見

横浜環状南線・横浜湘南道路については、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、横浜港の国際競争力の強化や、横浜経済活性化及び市民生活の利便性向上、災害時の緊急輸送路の確保などを図るため、極めて重要な路線であることから早期に整備することが必要です。

引き続き沿線地域の安全・安心を最優先に、地域への丁寧な対応を行いながらトンネル工事を推進するとともに、早期開通を目指すようお願いします。一日も早い開通のため、本市としても工事推進に協力していきます。

事業費の増額見込みが示されたことを踏まえ、今後の事業推進にあたっては、コスト縮減や有料道路事業制度の更なる活用など地方負担の軽減対策について検討いただくようお願いします。

地域の生活環境を守り、安全に工事を進めることが最も重要ですが、地域の開通への期待が大変大きいので、トンネル掘進状況等を踏まえつつ、開通目標を早期に示すことも重要です。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

以下の附帯意見をもって、原案どおり了承する。

① 地元地域の安全安心と施工の安全を最優先として、早期開通に努めること。

② 引き続きコスト縮減に努めるとともに、今回事業費増となった要因を分析し、今後、コスト管理の徹底に努めること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 道路では横浜環状道路の横浜環状北線が2017年3月に供用し、横浜環状北西線が2020年3月に供用した。
- ・ 横浜湘南道路と並行する国道1号や環状4号線では、主要渋滞箇所である原宿交差点、笠間交差点を先頭に交通渋滞が発生しており、周辺環境変化等はみられない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成13年度に事業化、用地取得率は約99%、事業進捗率は約49%（令和4年3月末時点）。
- ・ 本線トンネルは、シールドマシン2機で掘進しており、延長約5.4km（上下線10.8km）のうち、約2.9km掘進済み。トンネル部以外の明かり部は、藤沢・小雀高架橋等の橋梁工事や改良工事等を実施中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 用地取得は概ね完了。引き続き、残りの用地取得に努める。本線トンネルは全て工事中で、橋梁工事・改良工事など全区間について工事を推進。今後、掘進結果による基準超過土量の増加や更なる鋼材単価上昇の恐れもある。開通目標についてはトンネル掘進の状況等を踏まえ公表する。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 環境対策、調整池・排水施設、地下横断道路、支障物対応、地盤改良、トンネル防災関連施設、橋梁施工及び仮設方法、トンネル工における仮設工・発生土処理などについて変更・追加等を実施。
- ・ 地中壁の構築に新技術工法を採用することによりコスト縮減を図る。

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。
- ※ 費用対効果分析結果の () は個別評価結果を示したもの