

一般国道468号新設工事（有料道路名  
「首都圏中央連絡自動車道」新設工事・神  
奈川県横浜市栄区田谷町字中ノ橋地内から  
藤沢市城南一丁目地内まで）並びにこれに  
伴う一般国道及び市道付替工事

---

# 事業概要

平成27年8月6日

## ■全体計画区間

神奈川県横浜市栄区田谷町中ノ橋地内の栄IC・JCT(仮称)から神奈川県藤沢市城南1丁目地内の藤沢ICまでの7.5km

## ■道路の種類

一般国道自動車専用道路  
(一般国道468号)

## ■起業者

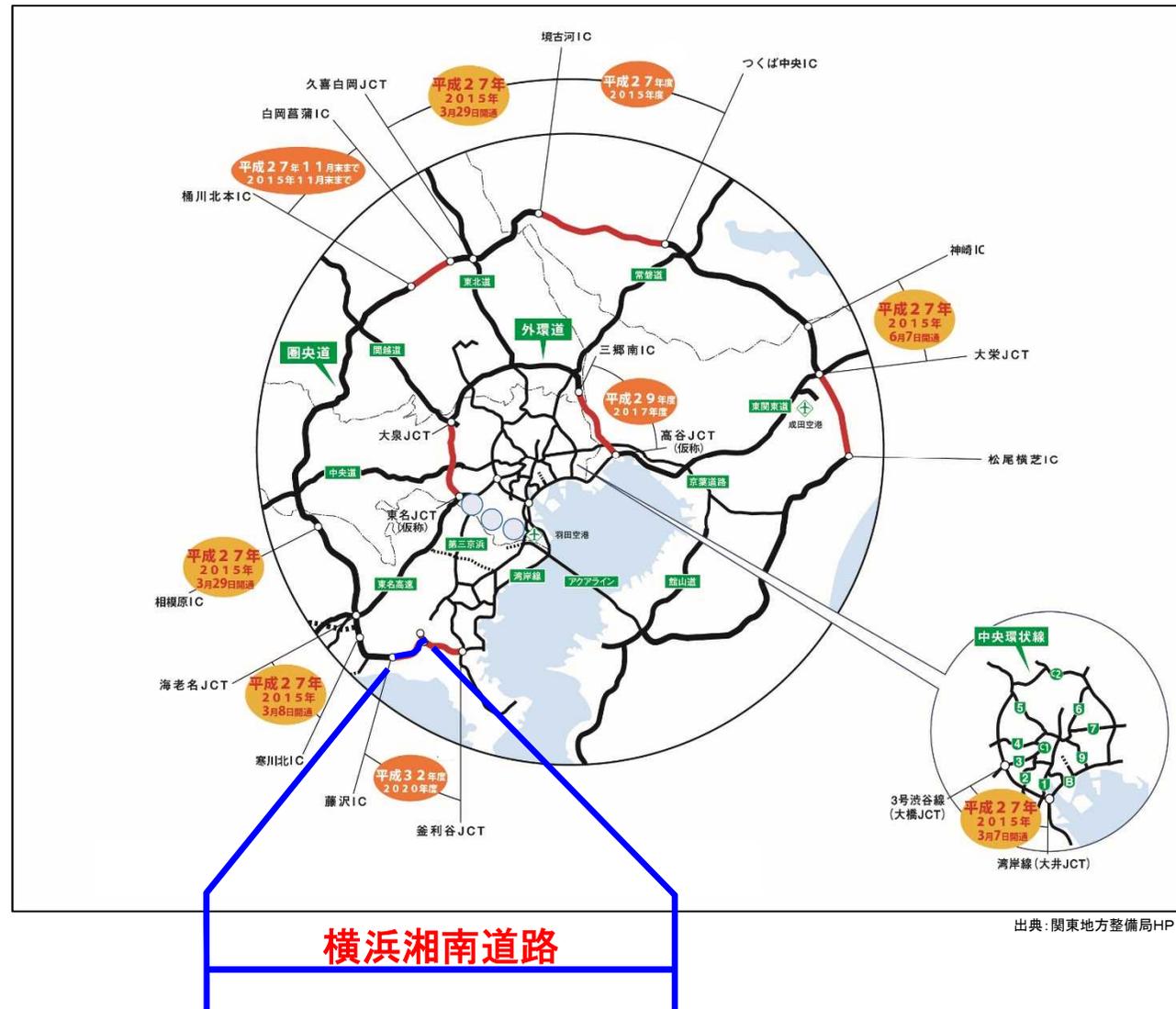
国土交通大臣  
(代理人 関東地方整備局長)  
東日本高速道路株式会社

## ■完成の時期

平成33年3月

## ■首都圏中央連絡自動車道

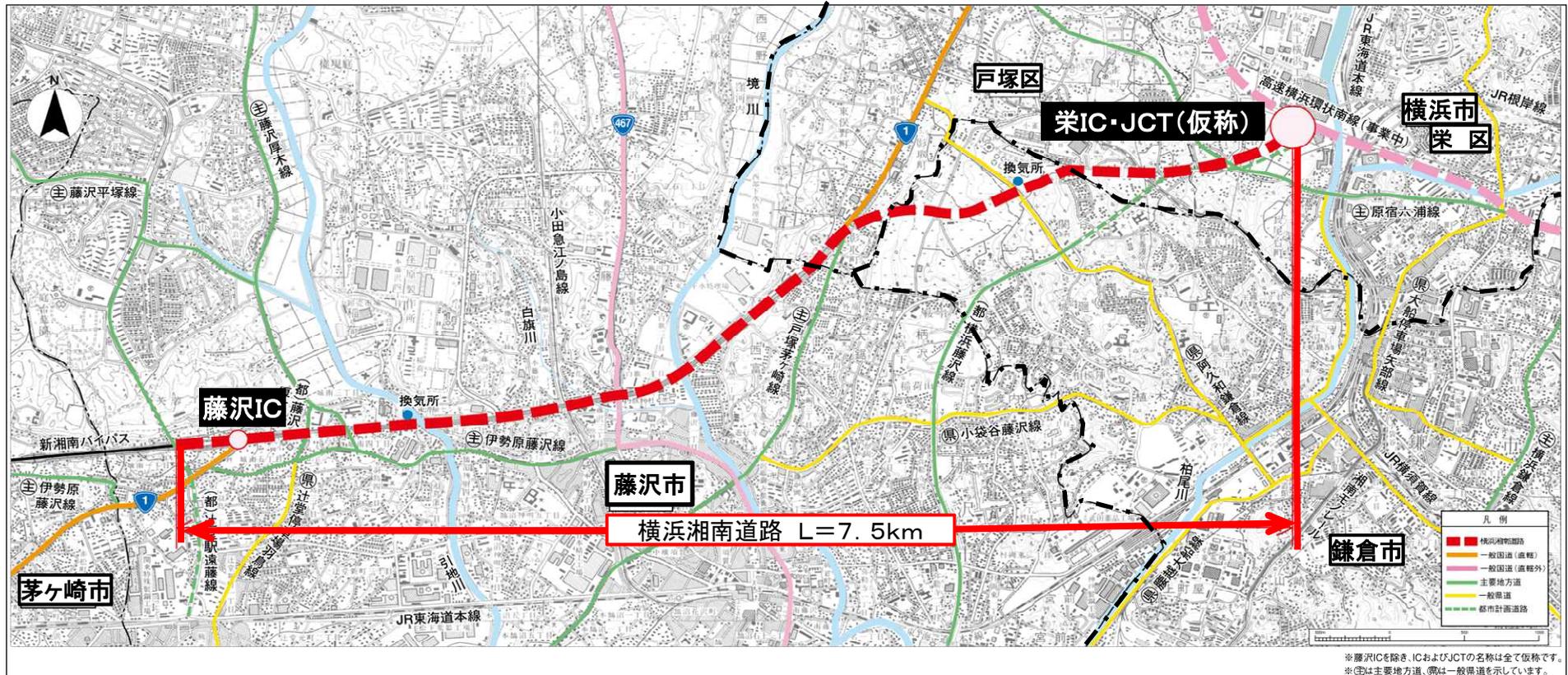
都心から半径約40~60kmの間に位置する道路で、首都圏から放射状に伸びる高速自動車国道と相互に連絡する延長約300kmの自動車専用道路



**横浜湘南道路**

全体計画区間及び起業地区間 L = 7.5 km

# 横浜湘南道路の概要



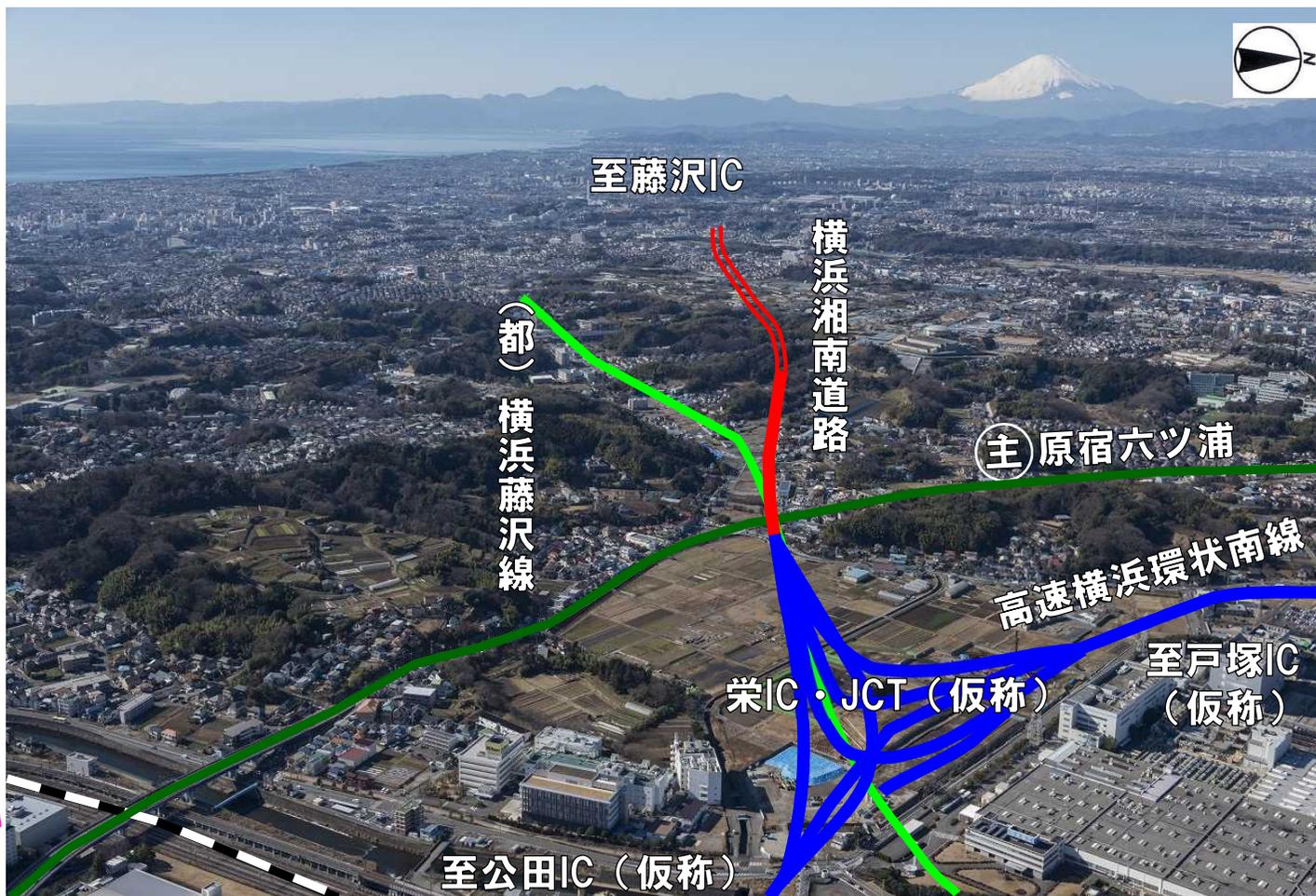
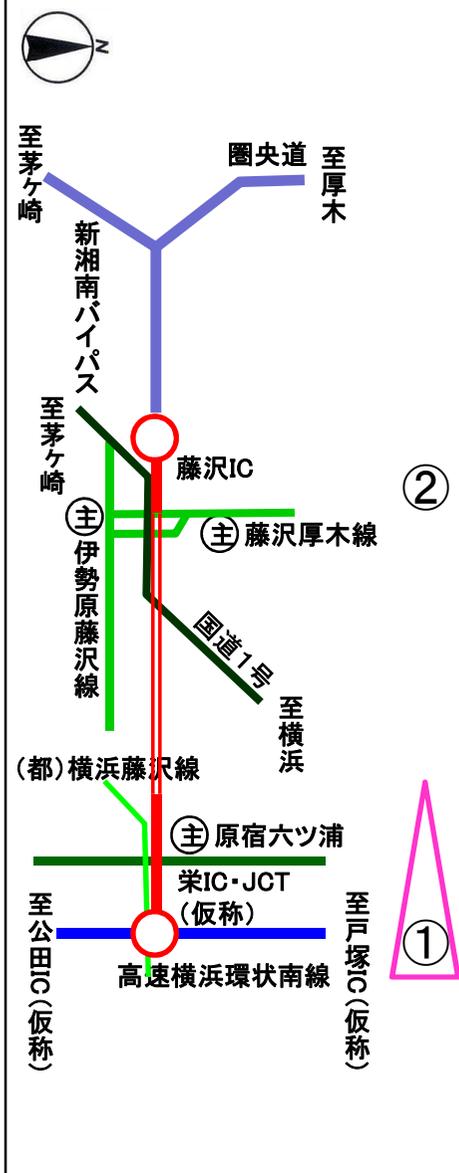
期 日	手 続	摘 要
平成12年7月	都市計画決定	
平成14年4月	用地取得に着手	
平成26年3月18日	事業計画説明会	神奈川県鎌倉市
平成26年8月27日	事業認定申請	
平成26年9月25日 ～ 10月 9日	短期縦覧	

※短期縦覧期間中に県知事あて提出された意見書 571通  
うち、事業の認定について異議がある旨の意見書 560通

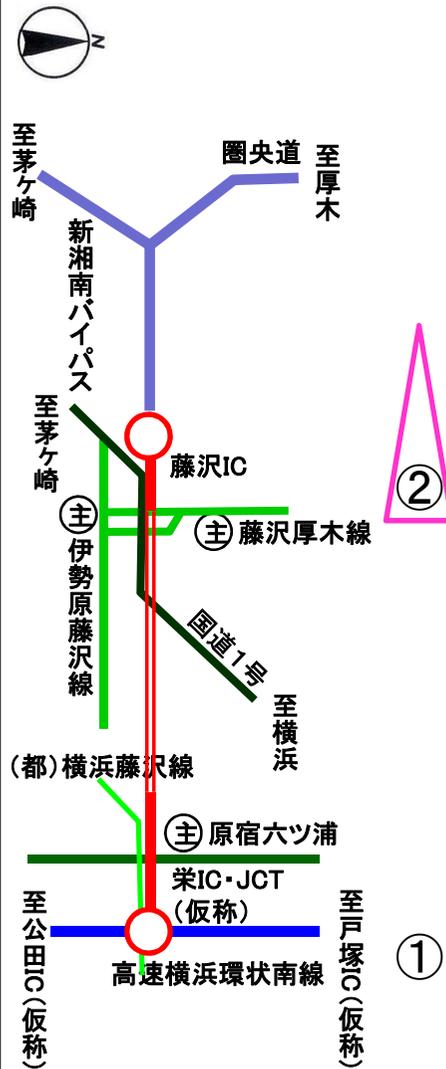
※公聴会の開催請求なし

# 事業計画区間の状況

## 航空写真(①栄IC・JCT(仮称)付近)

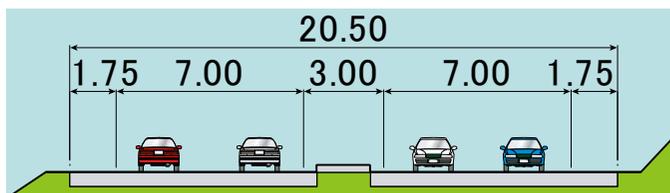


## 航空写真(②藤沢IC付近)

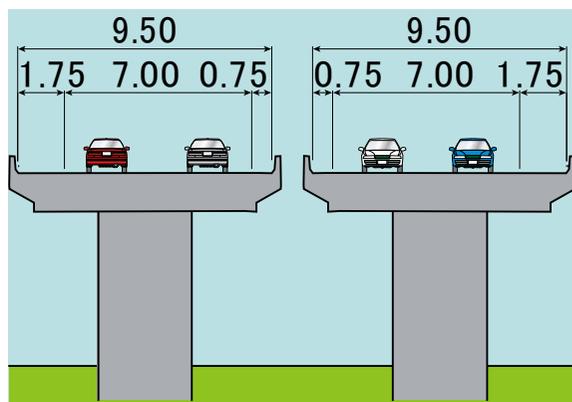




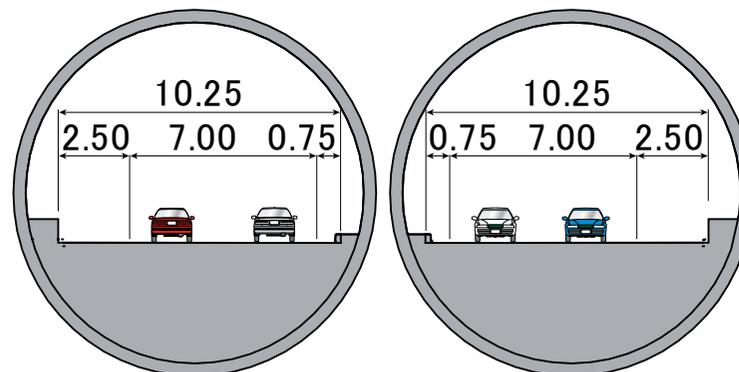
## ①土工部



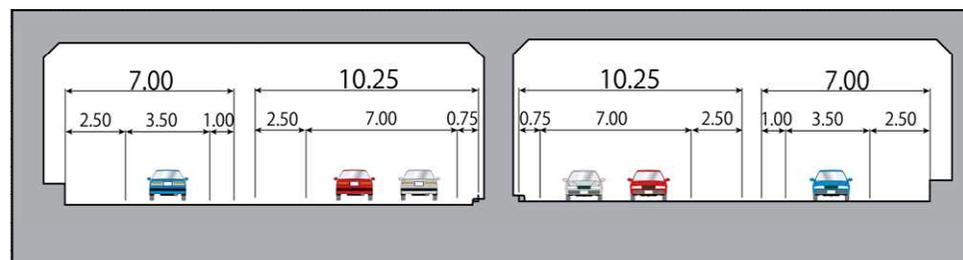
## ②橋梁部



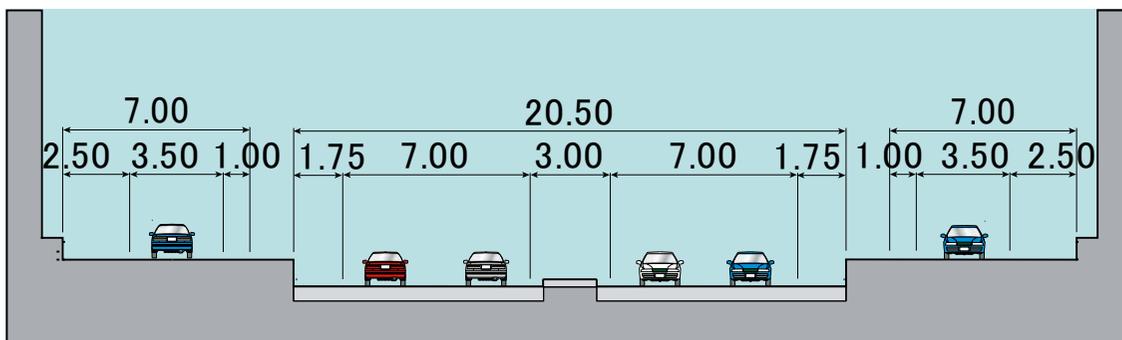
## ③トンネル部(シールドトンネル)



## ③トンネル部(ボックストンネル)

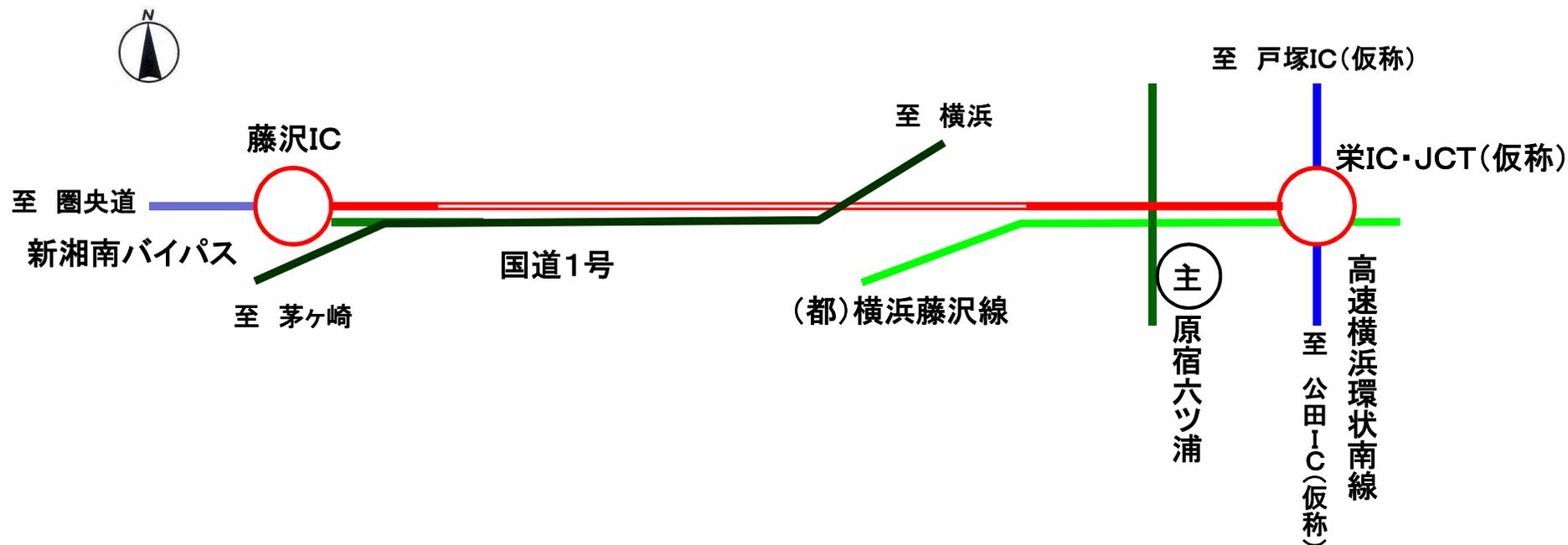


## ④堀割部



単位:m

# インターチェンジの位置



IC間距離	7.5 km	
中間IC	藤沢IC	栄IC・JCT(仮称)
IC構造	フル	フル
接続道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道1号</li> <li>・新湘南バイパス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速横浜環状南線</li> <li>・主原宿六ツ浦</li> <li>・(都)横浜藤沢線</li> </ul>

# 事業の効果(物流の現状)

横浜港は、1859年(安政6年)6月2日、国際貿易港として開港。  
 巨大な消費地である東京と、さらにその先に広がる広大な背後圏を持つ 我が国を代表する商業港として発展する一方、京浜工業地帯などの臨海部の工業地帯を拠点とする工業港としても重要な役割を果たしてきており、これら2つの性格も併せ持った総合港湾として成長。国際コンテナ戦略港湾に位置付けられている。



参照: 横浜港南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路整備事業 事業評価監視委員会公開資料  
<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>

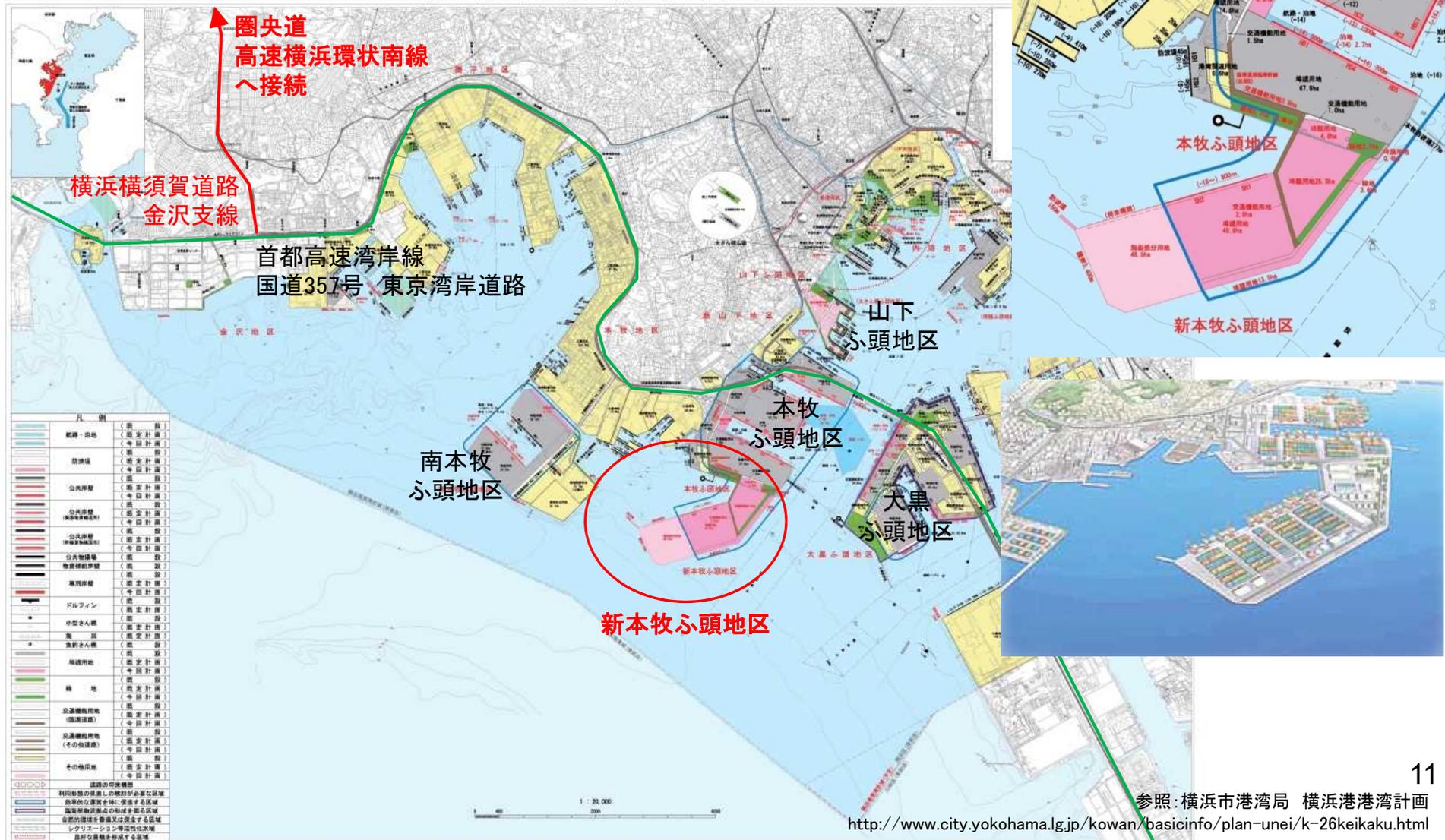


# 事業の効果(物流の現状)

横浜港(今後の計画 横浜港新本牧ふ頭計画)

本牧沖に新たなふ頭「新本牧ふ頭」を位置付け、**平成30年代後半を目標年次として、自然水深を活かした18mを超える大水深・高規格コンテナターミナル**と高度な流通加工機能を有するロジスティクス施設を一体的に配置する。

横浜港港湾計画図



- 横浜港の輸出入コンテナの取扱量は、平成25年度で全国3位の約260万トンに達し、過去5年の取り扱い貿易額も、港湾では全国3位の約10兆円で推移している。

表 輸出入コンテナ取扱貨物量上位5港

単位：トン

順位	港湾	輸出	輸入	輸出入
1	東京港	1,081,857	3,197,320	4,279,177
2	名古屋港	1,599,400	1,615,792	3,215,192
3	横浜港	1,261,898	1,332,069	2,593,967
4	神戸港	938,666	1,054,613	1,993,279
5	大阪港	422,155	1,529,206	1,951,361

出典：『平成25年度全国輸出入コンテナ貨物港湾流動調査結果』（国土交通省）

表 貿易額上位5港の推移

順位	平成21年				平成22年				平成23年			
	港名	輸出	輸入	輸出入	港名	輸出	輸入	輸出入	港名	輸出	輸入	輸出入
1	東京	36,455	66,500	102,955	名古屋	89,398	37,705	127,103	名古屋	90,830	43,849	134,479
2	名古屋	67,665	32,109	99,775	東京	46,068	75,273	121,341	東京	47,096	81,391	128,487
3	横浜	55,080	27,439	82,518	横浜	71,026	32,333	103,360	横浜	70,066	37,773	107,839
4	神戸	42,402	22,469	64,871	神戸	51,543	24,042	75,585	神戸	53,668	27,135	80,802
5	大阪	26,767	32,693	59,460	大阪	32,563	37,620	70,183	大阪	30,086	43,204	73,290

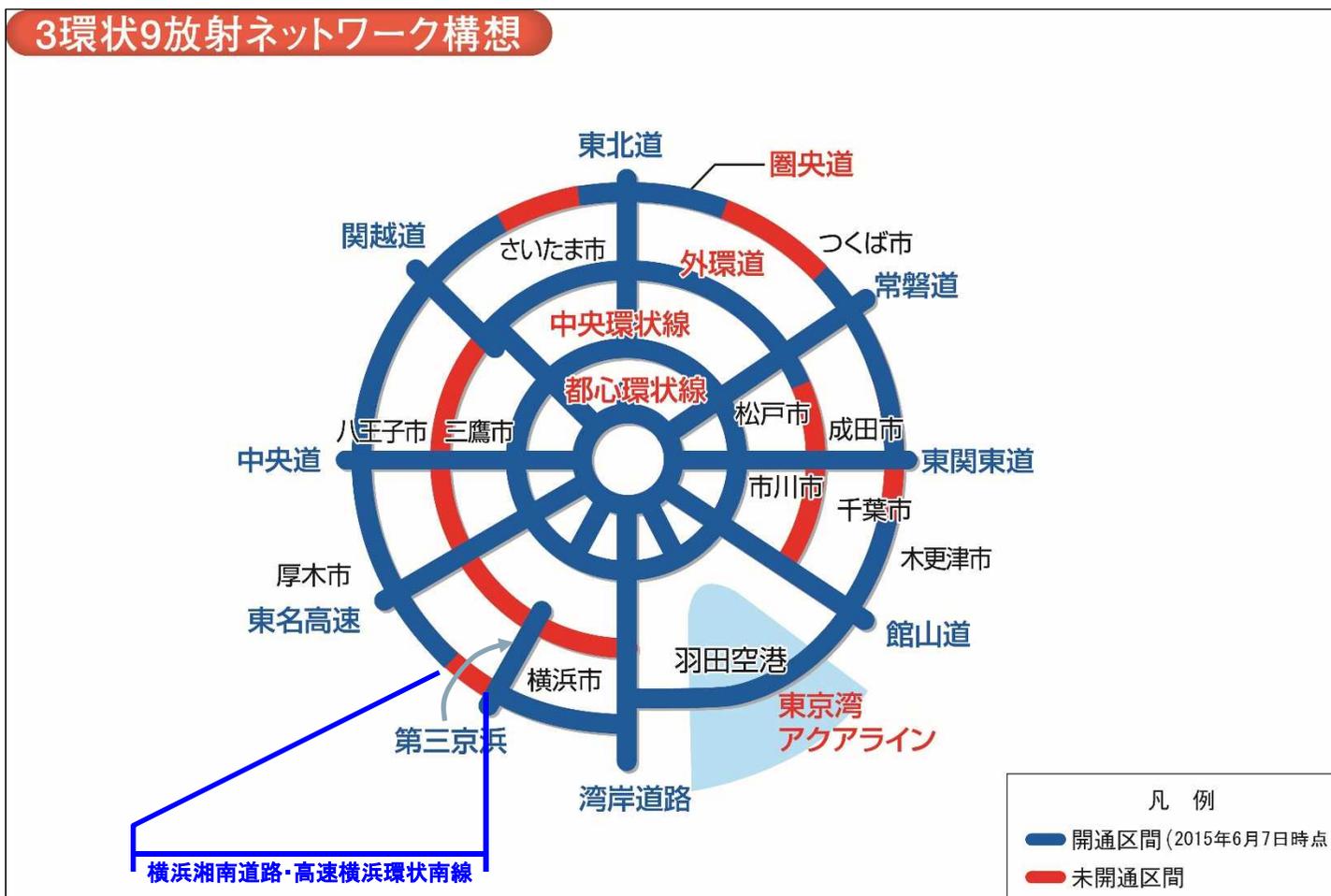
順位	平成24年				平成25年			
	港名	輸出	輸入	輸出入	港名	輸出	輸入	輸出入
1	名古屋	96,764	46,387	143,151	名古屋	110,584	52,520	163,103
2	東京	46,877	84,585	131,462	東京	54,737	100,392	155,129
3	横浜	67,784	36,659	104,444	横浜	67,480	41,737	109,217
4	神戸	50,098	26,236	76,334	神戸	52,165	29,475	81,640
5	大阪	27,468	41,732	69,200	大阪	30,097	48,558	78,656

単位：億円  
※空港除く順位

出典：『主要港別貿易額順位表』（横浜税関）

# 事業の効果(ネットワークの形成)

- 首都圏の道路交通の骨格として、1963年に3環状9放射のネットワークが計画された。以来、東名、中央、関越など放射方向の高速道路は整備されたが、環状道路の整備は遅れた。

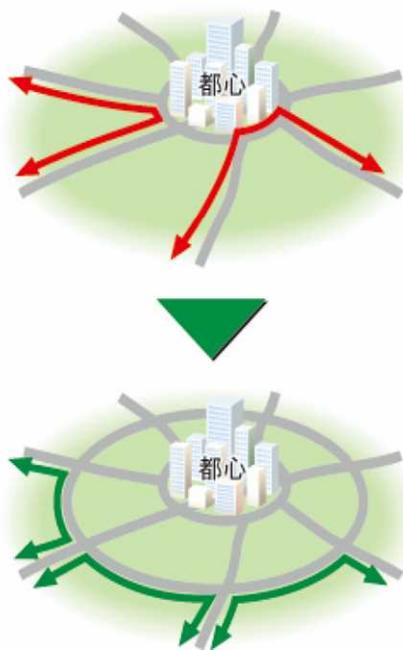


# 事業の効果(ネットワークの形成)

- 環状道路は、都心へ集中する幹線道路の交通のうち都心を通り抜ける車の都心部への流入を抑制させ、都心の交通混雑を緩和する役割や、郊外から都心部への交通を分散導入する役割など、集積が著しい都市の成長に不可欠な交通機能を提供

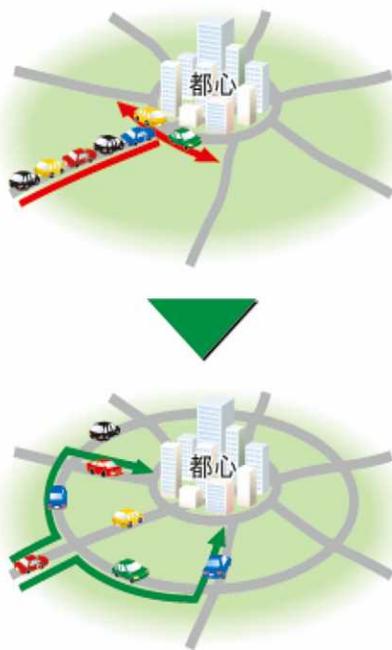
## 通過交通の抑制

通過交通の都心部流入を抑制する



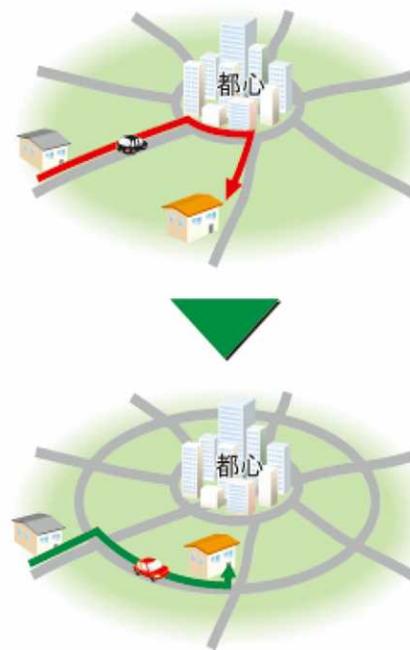
## 分散導入効果

郊外から都心部への交通を分散誘導する



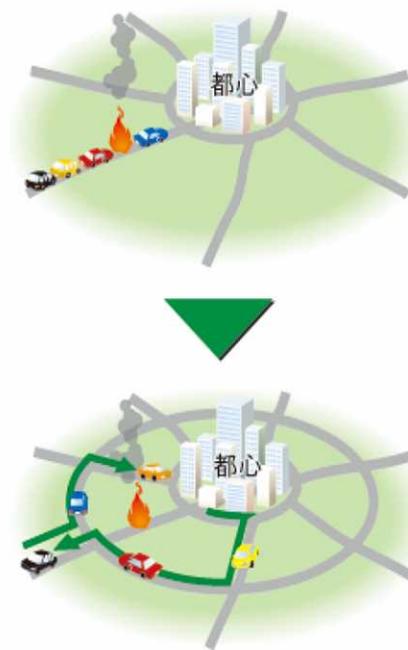
## 地域間移動

周辺地域間の移動が直接できる



## 非常時の迂回機能

災害や事故などで一部区間の不通があっても速やかに迂回できる



# 事業の効果(ネットワークの形成)

## ■ 高速交通ネットワークを介して横浜港を利用する製造業の事例



出典: 平成27年第6回経済財政諮問会議 資料3

## ■ 横浜港輸出入コンテナの方面別取扱量



出典: 『平成25年度全国輸出入コンテナ貨物港湾流動調査結果』(国土交通省)

- 横浜湘南道路および高速横浜環状南線を利用する交通のうち、横浜市中心部、三浦半島、茅ヶ崎・藤沢方面に関連する交通が約7割を占めると見込まれ、既存道路からのルート転換が期待される。



# 事業の効果(ネットワークの形成:分散導入/迂回路)

○ 郊外から東京都心部への交通を分散導入し、ルート選択の拡充、交通混雑の緩和に寄与することが期待される。

○ 東名高速が事故で通行止めとなった場合、圏央道が迂回路として機能

## ○ 分散導入

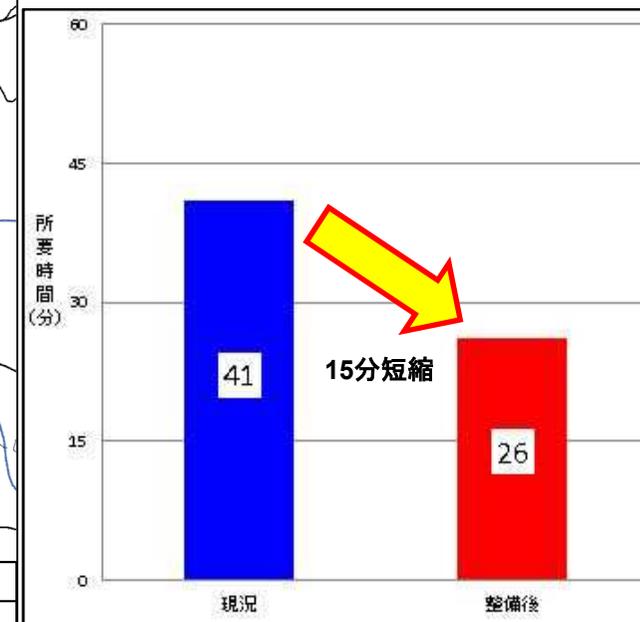


横浜湘南道路・高速横浜環状南線

## ○ 迂回路



横浜湘南道路・高速横浜環状南線



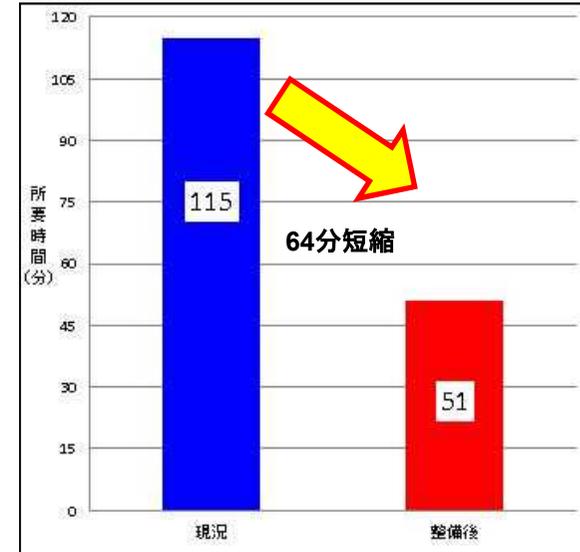
※「現況ルート」における所要時間は、平成22年道路交通センサス平均旅行速度より算出

※「整備後ルート」における所要時間は、未供用道路で計画されている設計速度より算出

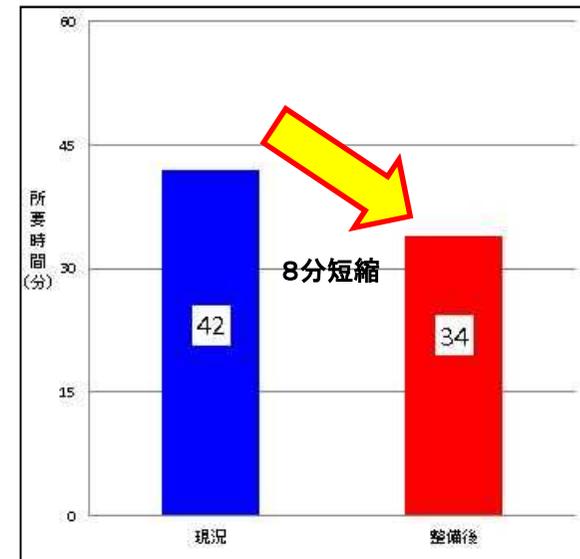


※「現況ルート」における所要時間は、平成22年道路交通センサス平均旅行速度より算出  
 ※「整備後ルート」における所要時間は、未供用道路で計画されている設計速度より算出

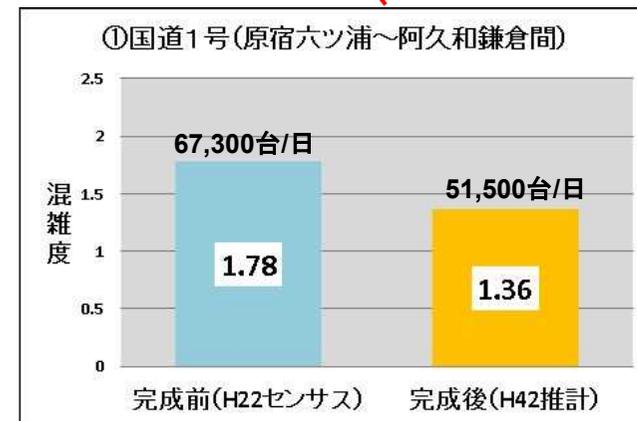
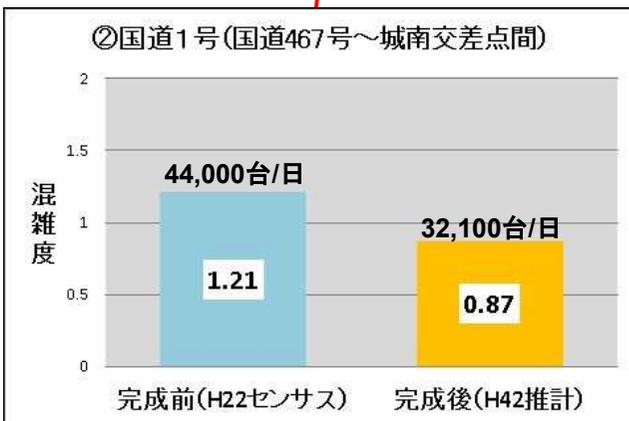
横浜港～八王子JCTの所要時間(分)



横浜港～海老名JCTの所要時間(分)

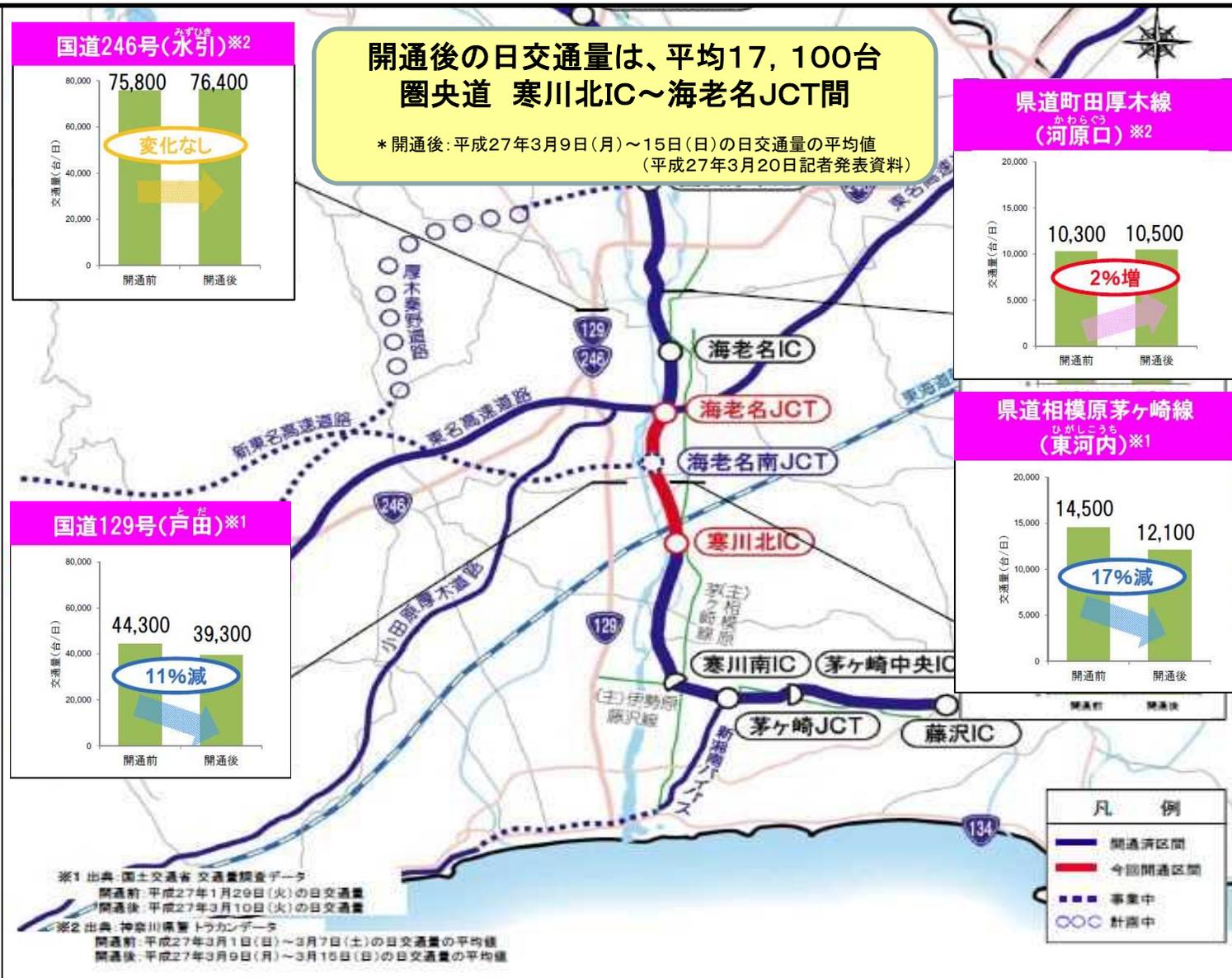


# 事業の効果(周辺道路の補完・代替機能)



# 事業の効果(周辺道路の補完・代替機能)

○ 平成27年3月に開通した圏央道 寒川北IC～海老名JCT間でも、周辺道路の交通量が減少するなど、補完・代替機能が発揮された。



# 横浜湘南道路と都市計画との関係

○ 本件事業は、都市計画された路線と事業計画の基本的内容は整合している。



## 【横浜市区間】

都市計画決定 平成12年7月4日 名称:横浜国際港都建設計画道路1・4・7号 横浜湘南道路

## 【鎌倉市区間】

都市計画決定 平成12年7月4日 名称:鎌倉都市計画道路1・4・1号 横浜湘南道路

## 【藤沢市区間】

都市計画決定 平成12年7月4日 名称:藤沢都市計画道路1・4・1号 横浜湘南道路

# 環境影響評価及び照査(実施概要)

	事業の所在地	実施者	実施時期	予測年次	計画交通量	走行速度	予測地点
環境影響評価	鎌倉市関谷～ 藤沢市城南一丁目 ・ 横浜市栄区田谷町 ～横浜市戸塚区 東俣野町	神奈川県 知事	平成12年6月	平成22年	43,000台/日	80km/h	7地点
照査	横浜市栄区田谷町 ～ 藤沢市城南一丁目	起業者	平成25年3月	平成42年	53,400台/日	80km/h	7地点

- ※ 神奈川県知事は、本件事業の都市計画手続きにおいて、環境影響評価を実施。
- ※ 起業者は、計画交通量の見直しや、環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、任意で環境影響評価の照査(フォローアップ)を実施。

# 環境影響評価及び照査(予測地点)

## 予測地点



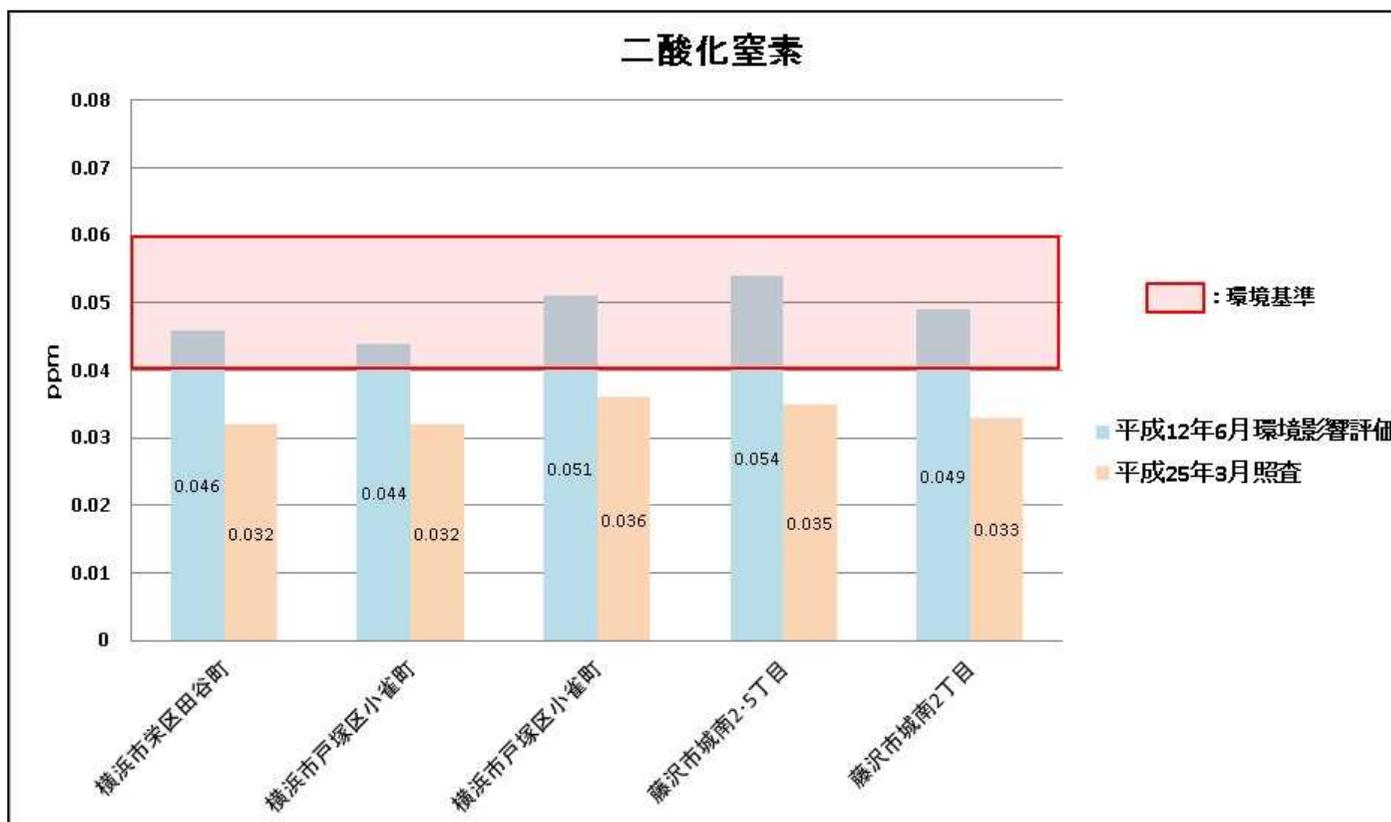
予測地点	環境影響評価 (H12年6月)					照査 (H25年3月)				
	大気質		騒音	振動	低周波音	大気質		騒音	振動	低周波音
	NO2	SPM				NO2	SPM			
① 栄区田谷町(高架)	○	○	○	○	—	○	○	○	○	○
② 戸塚区小雀(高架)	○	○	○	○	—	○	○	○	○	○
③ 戸塚区小雀(土工)	○	○	○	○	—	○	○	○	○	—
④ 藤沢市城南2・5丁目(掘割)	○	○	○	○	—	○	○	○	○	—
⑤ 藤沢市城南2丁目(高架)	○	○	○	○	—	○	○	○	○	○
関谷換気所	○	○	○	—	—	○	○	○	—	—
城南換気所	○	○	○	—	—	○	○	○	—	—

- \* : 振動規制法に基づく道路交通振動の限度について、計画路線周辺の土地利用を踏まえ、全ての予測地点において、主として住居の用に供される区域である第一種区域の基準を適用した。
- \* : 換気所については、振動の影響がないと考えられることから評価していない。
- \* : 低周波音の予測については、道路構造が高架の地点を選定。(環境影響評価の時点では予測手法が確立されていなかった。)

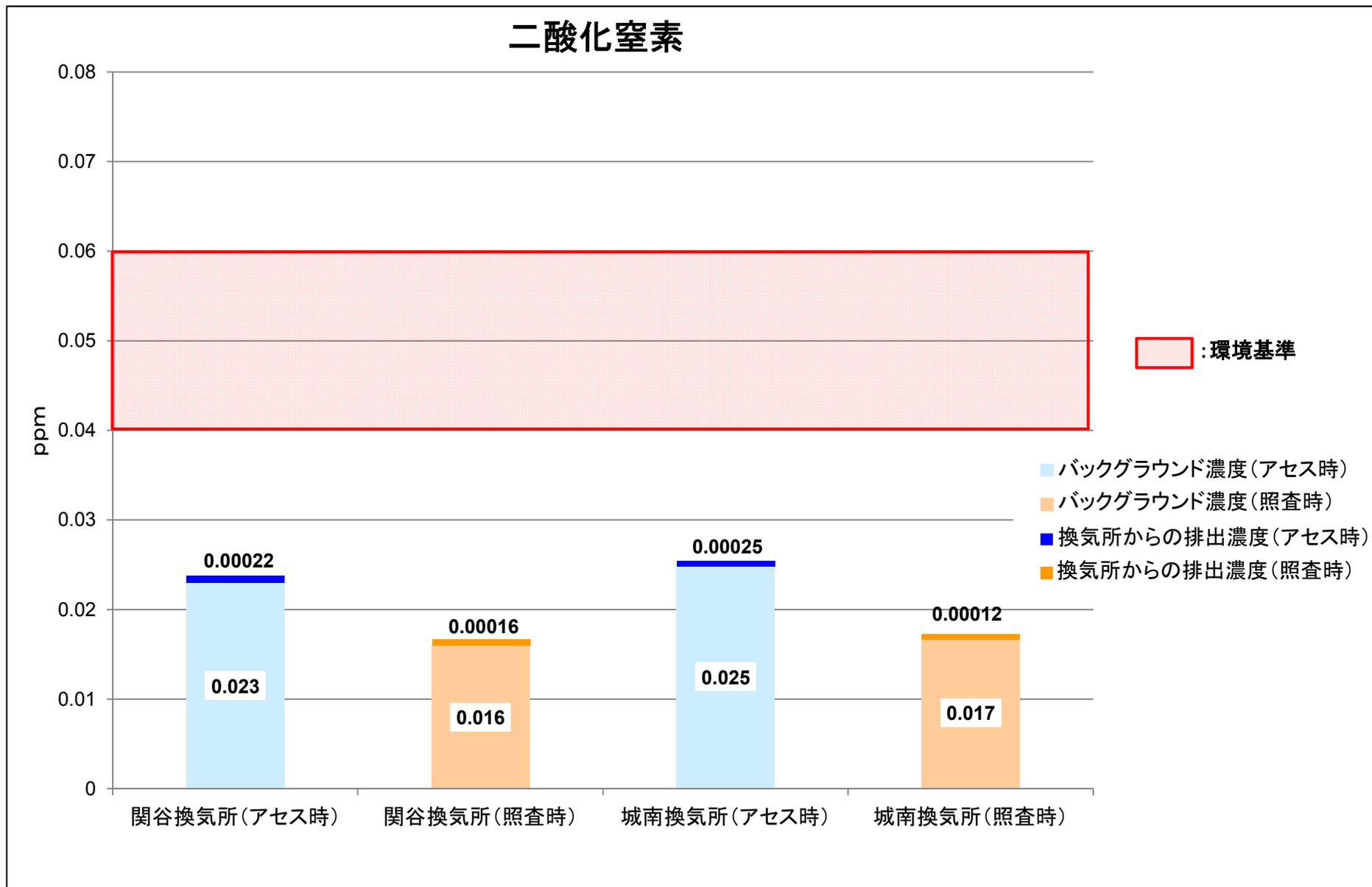
# 環境影響評価及び照査(大気質／二酸化窒素)

結果概要(大気質／二酸化窒素) ⇒ **影響は極めて小さい**

区間	実施時期	評価項目	基準	結果	評価結果
環境影響評価	平成12年6月	二酸化窒素	1時間値の1日平均値 0.04~0.06 ppmのゾ ーン内又はそれ以下	最大 0.054 最小 0.044	○
照査	平成25年3月			最大 0.036 最小 0.032	○



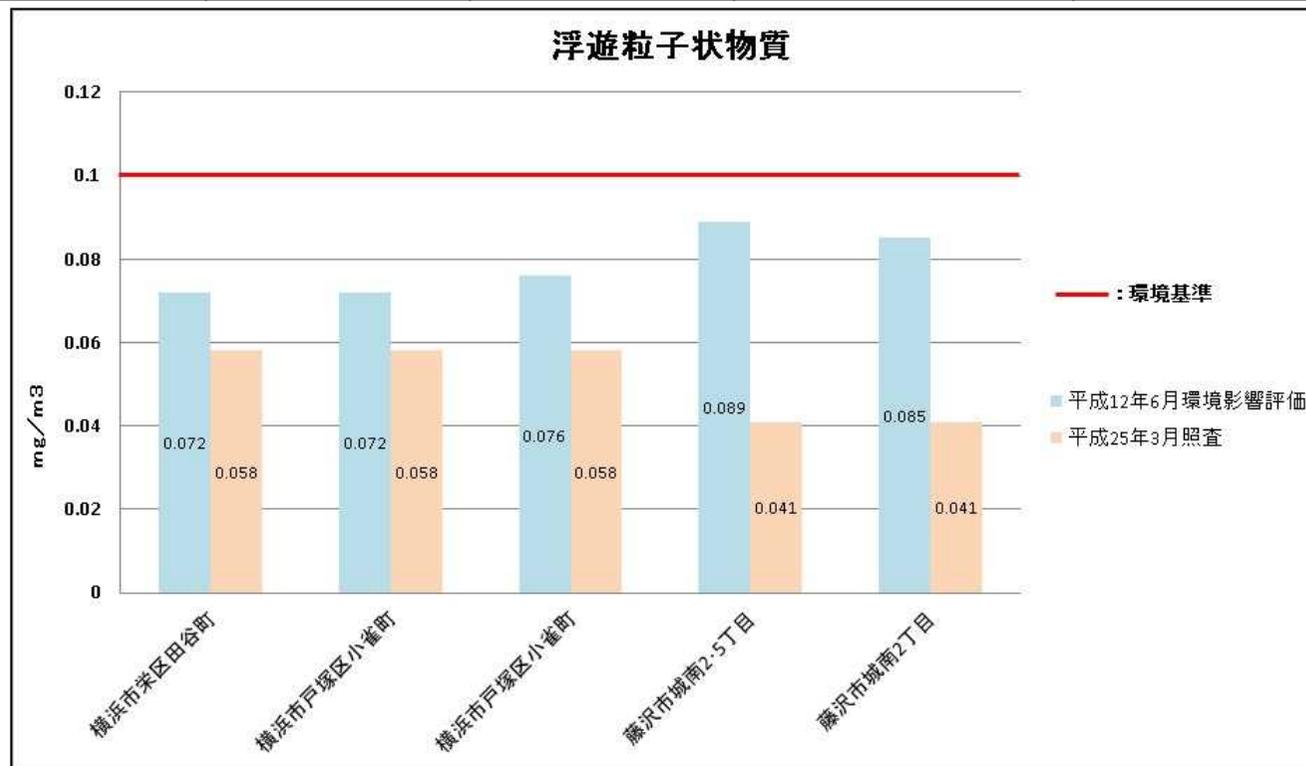
※グラフ中の数値は、  
日平均値の年間98%値



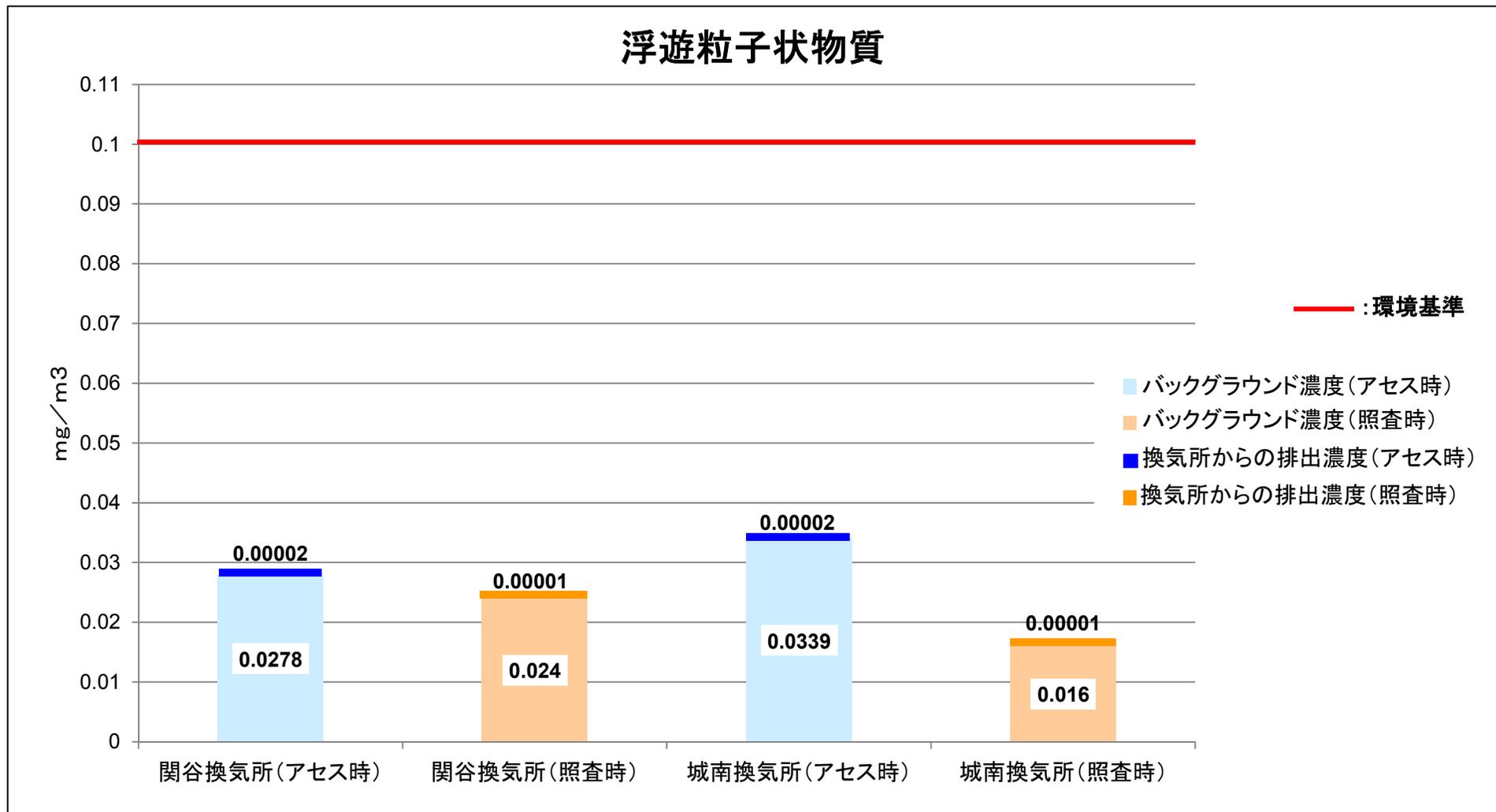
※グラフ中の数値は、年平均値。  
 ※バックグラウンド濃度は参考に掲載。

結果概要(大気質／浮遊粒子状物質) ⇒ 影響は極めて小さい

区間	実施時期	評価項目	基準	結果	評価結果
環境影響評価	平成12年6月	浮遊粒子状物質	1時間値の1日平均値 0.10mg/m3以下	最大 0.089 最小 0.072	○
照査	平成25年3月			最大 0.058 最小 0.041	○



※浮遊粒子状物質(SPM)は、大気中に浮遊している粒子状物質で、粒径10マイクロメートル以下のものをいう。  
 ※グラフ中の数値は、1日平均値の年間2%除外値を示す。



※浮遊粒子状物質(SPM)は、大気中に浮遊している粒子状物質で、粒径10マイクロメートル以下のものをいう。

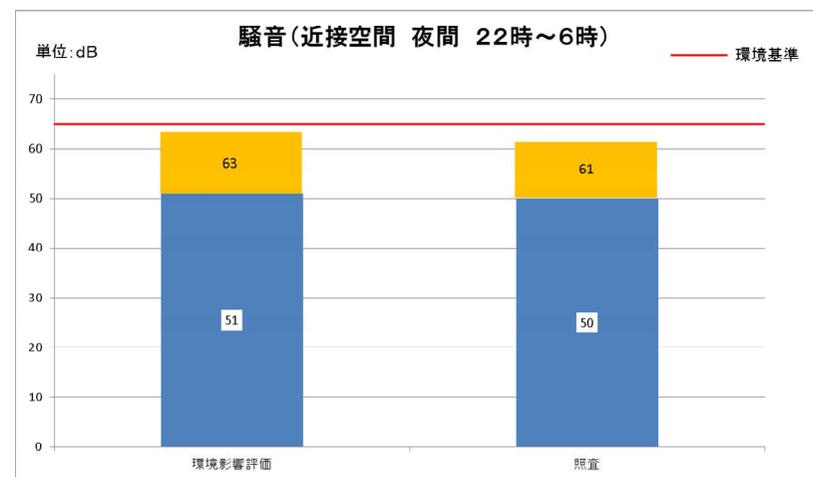
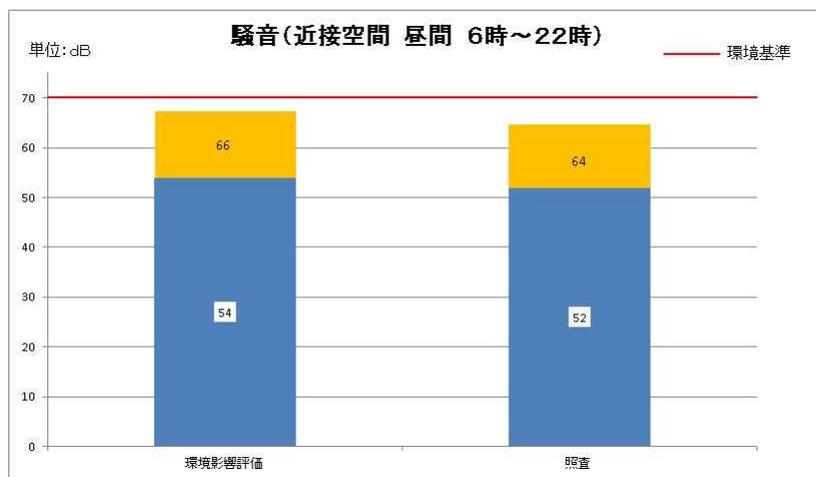
※グラフ中の数値は、年平均値。

※バックグラウンド濃度は参考に掲載。

# 環境影響評価及び照査(騒音／近接空間)

結果概要(騒音／近接空間) ⇒ **影響は極めて小さい**

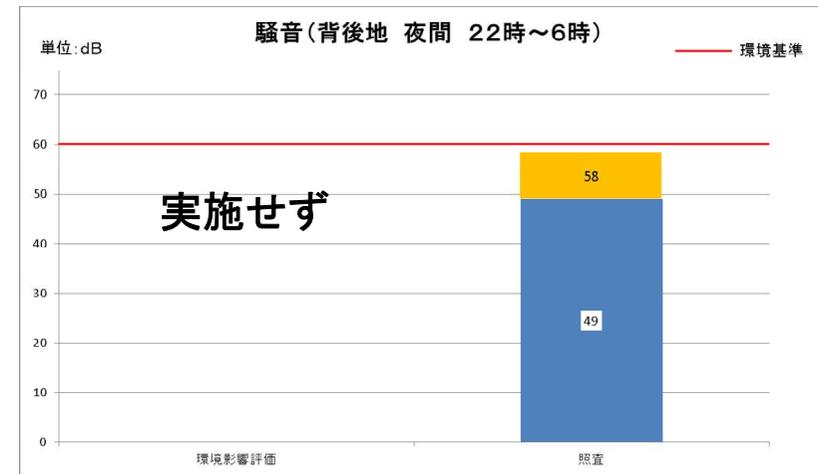
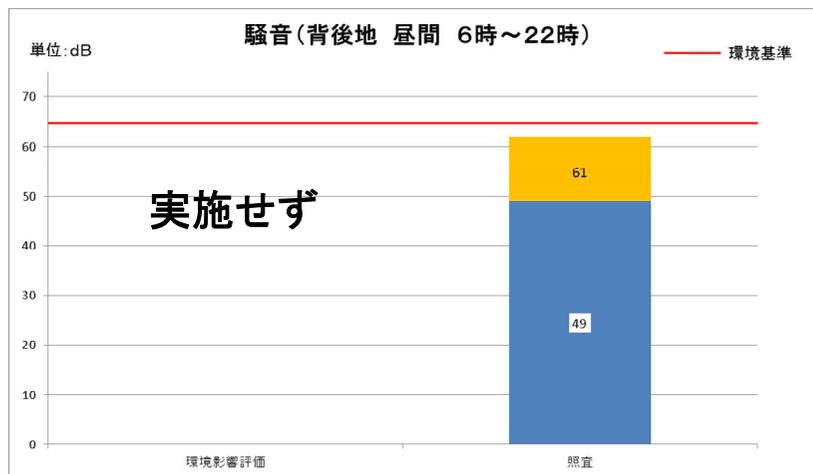
区間	実施時期	評価項目	地域区分	基準	結果	基準	結果	評価結果
環境影響評価	平成12年6月	騒音	近接空間	【昼間】 等価騒音 レベル 70dB以下	54～66	【夜間】 等価騒音 レベル 65dB以下	51～63	○
照査	平成25年3月				52～64		50～61	○

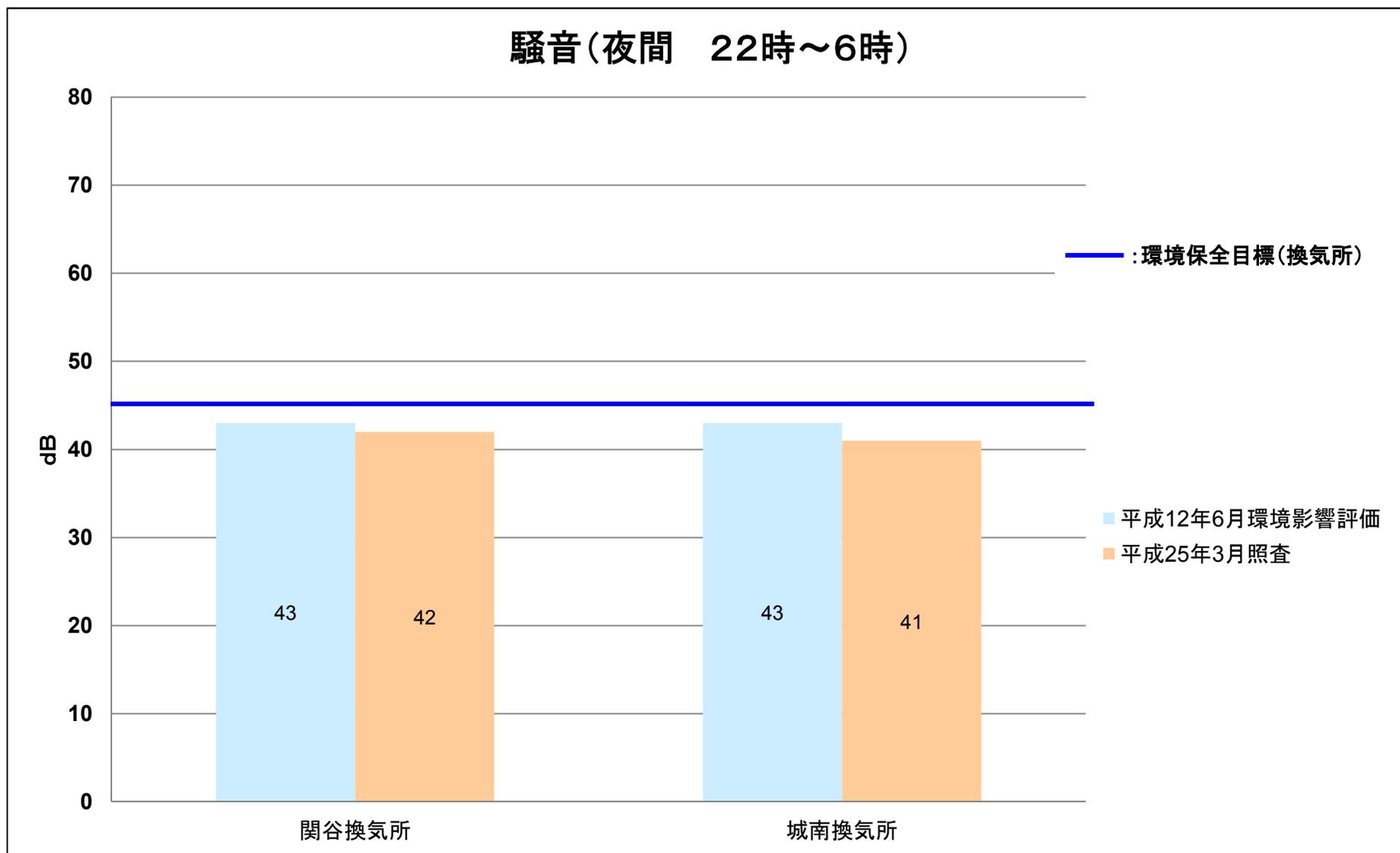


結果概要(騒音／背後地) ⇒ **影響は極めて小さい**

区間	実施時期	評価項目	地域区分	基準	結果	基準	結果	評価結果
環境影響評価	平成12年6月	騒音	背後地	【昼間】 等価騒音 レベル 65dB以下	※	【夜間】 等価騒音 レベル 60dB以下	※	
照査	平成25年3月				49～61		49～58	○

※環境影響評価において予測・評価は行っていないが、背後地に該当する範囲については、騒音コンター図により、環境基準を満足していることを確認。



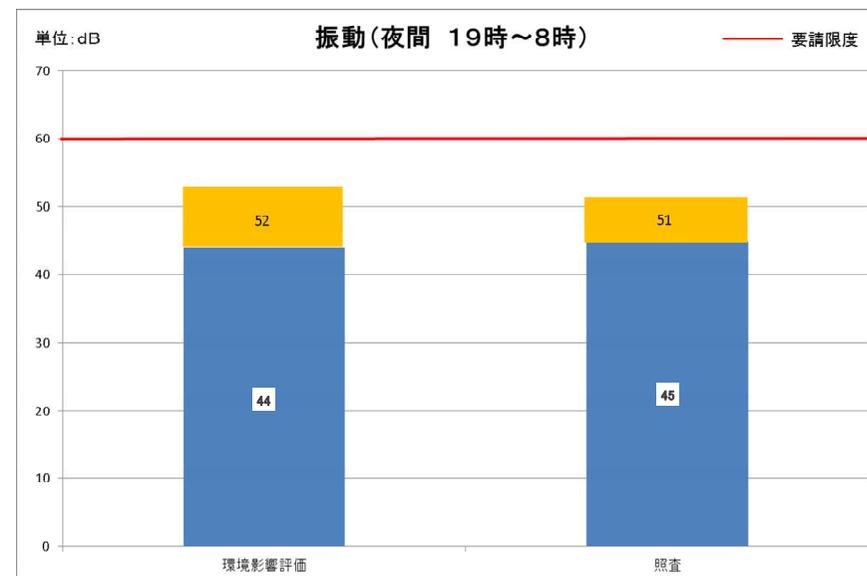
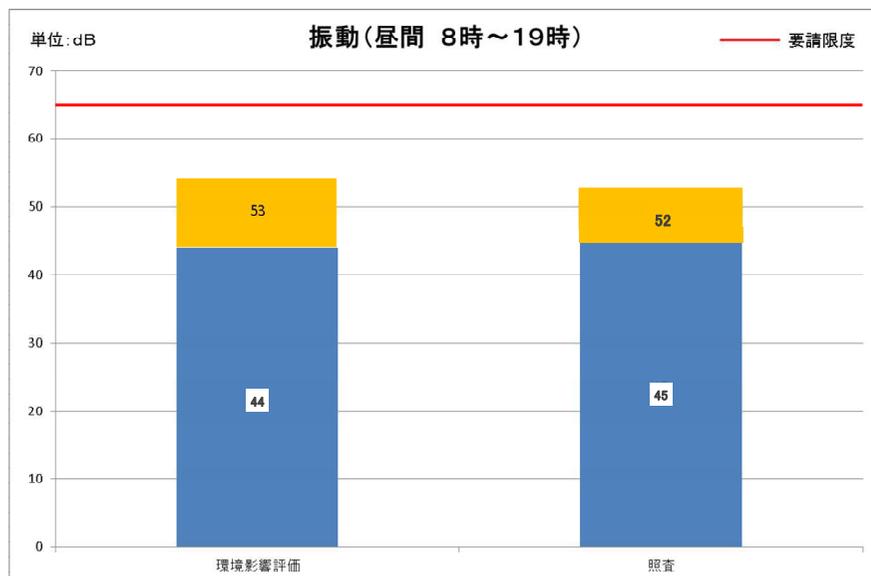


※環境保全目標:横浜市生活環境の保全等に関する条例(関谷換気所)及び神奈川県生活環境の保全等に関する条例(城南換気所)に基づく、事業所において発生する騒音の許容限度。用途地域及び時間別に規定  
 ※条件:夜間、換気所敷地境界

# 環境影響評価及び照査(振動)

結果概要(振動) ⇒ **影響は極めて小さい**

区間	実施時期	評価項目	地域区分	基準	結果	基準	結果	評価結果
環境影響評価	平成12年6月	振動	第1種地域	【昼間】 等価騒音 レベル 65dB以下	44~53	【夜間】 等価騒音 レベル 60dB以下	44~52	○
照査	平成25年3月				45~52		45~51	○

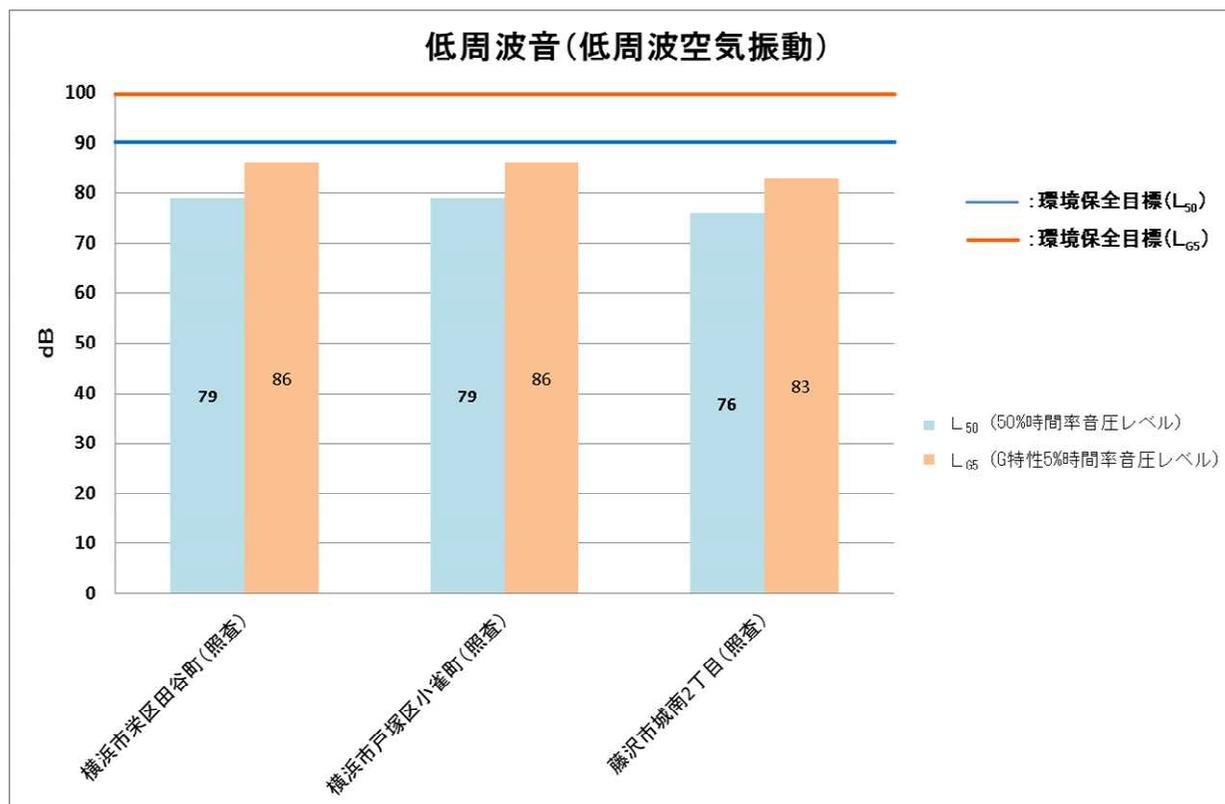


# 環境影響評価及び照査(低周波音)

結果概要(低周波音) ⇒ 影響は極めて小さい

区間	実施時期	評価項目	地域区分	基準	結果	評価結果
環境影響評価	平成12年6月	低周波音	第1種地域	50%時間率音圧レベル 90dB以下	※	
照査	平成25年3月			50%時間率音圧レベル 90dB以下	76~79	○
				G特性5%時間率音圧レベル 100dB以下	83~86	○

※計画路線周辺における現況道路の現地測定を実施



## ○ 環境影響評価時の予測・評価(平成12年度)

### 1) 調査

過去の地盤沈下、地形・地質及び地下水の状況について、既存資料により調査を実施。

### 2) 予測・評価結果

予測は、地質条件、地下水の状況及び計画路線の構造・位置等に基づき、施工上の対策工を考慮して実施。

地質や地下水の状況について詳細な調査を行うことにより、適切な設計・施工を行うとともに、必要に応じて地盤改良等の補助工法や止水性の高い工法を採用する等の対策を講じ、地下水位への影響軽減に努め、地下水位の観測や地盤の変状の計測を行い、適切な施工に反映させる計画。

したがって、地下水位や地盤への影響は小さく、地盤沈下により住宅等に著しい影響を及ぼすことはないと評価。

## ○ 照査(平成24年度)

### 1) 調査

トンネル掘削箇所周辺の地下水状況を調査し、地盤変状の検討(沈下量、傾斜角)を行っている。

### 2) 予測・評価結果

	検討結果	管理基準値※1
沈下量	7.26mm※2	25mm
傾斜角	0.17/1000rad	1/1000rad

※1: 建築基礎構造設計指針 日本建築学会2001に示されている限界値を適用

※2: トンネル掘削による地盤の沈下量 + 地下水低下による圧密沈下量 の和

● 環境影響評価(動植物)

実施者:神奈川県知事

とりまとめ時期:平成12年6月

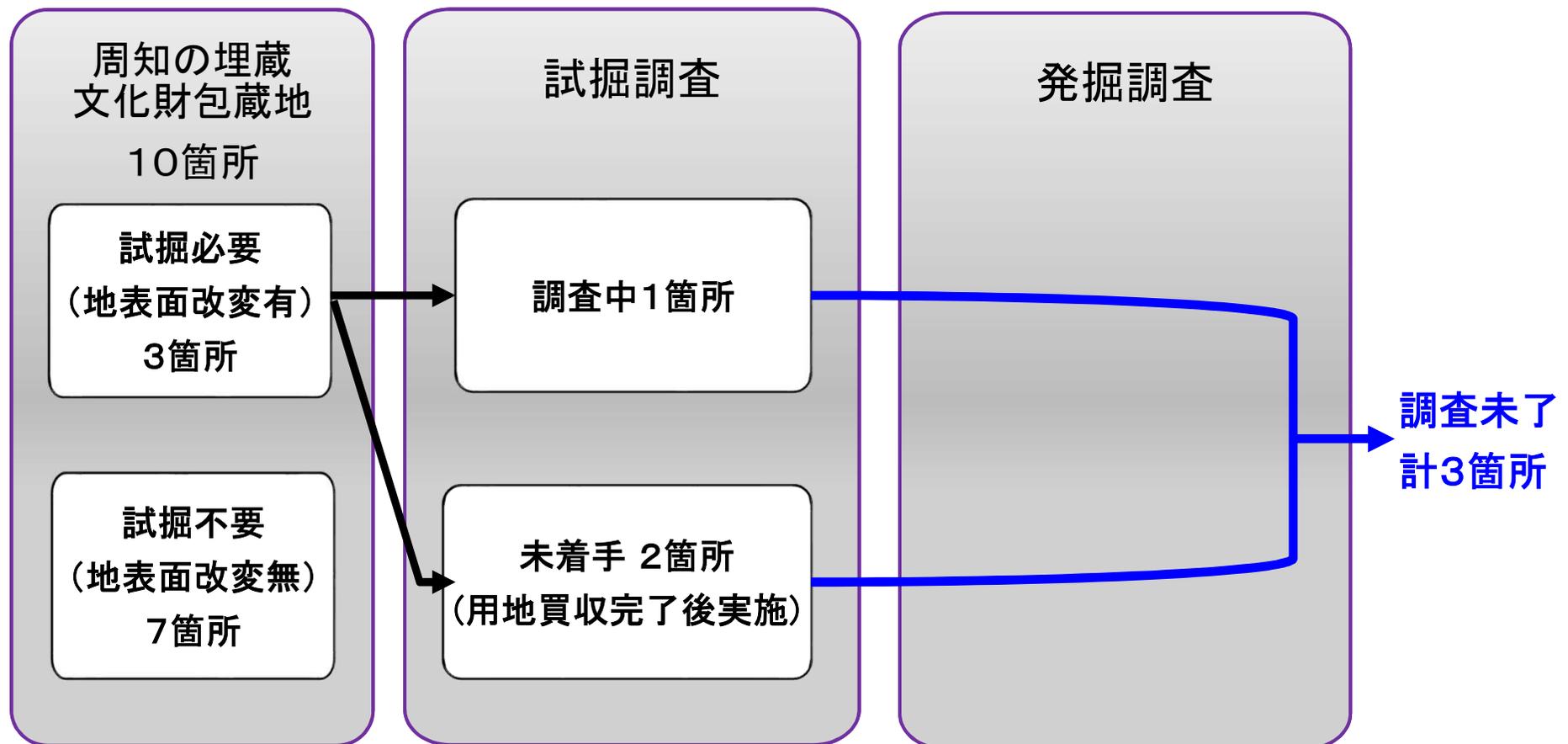
● 照査(動植物)

実施者:起業者

とりまとめ時期:平成25年3月

	位置付け	分類	主な確認種	主な保全措置内容
動物	種の保存法 (国内希少野生動植物種)	鳥類	オオタカ	計画路線は、営巣地が確認された位置から離れているものの、採餌環境となる耕作地への影響が予測される。そのため、専門家の指導・助言を受け、法面緑化や十分な餌量がある場所への誘導など、餌場環境を保全する対策を実施する。
		鳥類	チュウサギ	
		両生類	トウキョウダルマガエル	
	環境省レッドリスト (準絶滅危惧)	昆虫類	ギンイチモンジセセリ	保全措置不要
植物	環境省レッドリスト (絶滅危惧Ⅱ類)		キンラン	一部の個体は、改変区域内に生育することから影響はあるものと予測されるため、専門家の指導・助言を受け、可能な限り移植による個体の保全に努める。
	環境省レッドリスト (準絶滅危惧)		エビネ	

- 「文化財保護法」による周知の埋蔵文化財包蔵地は10箇所存在。うち7箇所はトンネル区間であり、神奈川県教育庁から「地表部の改変は行わないため試掘調査は不要」とされている。
- 各埋蔵文化財包蔵地の調査状況は以下のとおり。



※発掘調査未了箇所については、神奈川県教育委員会との協議により、必要に応じて記録保存等の適切な措置を講ずる。

## 埋蔵文化財包蔵地位置図



38

No.	所在地	周知の埋蔵文化財	試掘の有無	備考
1	横浜市	横浜市戸塚区No.173遺跡	必要	用地取得完了後試掘調査実施
2	鎌倉市	鎌倉市No.57遺跡	不要	トンネル構造のため
3	鎌倉市	鎌倉市No.23遺跡	必要	用地取得完了後試掘調査実施
4	鎌倉市	鎌倉市No.426遺跡	不要	トンネル構造のため
5	藤沢市	藤沢市No.155遺跡	不要	トンネル構造のため

No.	所在地	周知の埋蔵文化財	試掘の有無	備考
6	藤沢市	藤沢市No.54遺跡	不要	トンネル構造のため
7	藤沢市	藤沢市No.13遺跡	不要	トンネル構造のため
8	藤沢市	藤沢市No.57遺跡	不要	トンネル構造のため
9	藤沢市	藤沢市No.74遺跡	必要	調査中
10	藤沢市	藤沢市No.464遺跡	不要	トンネル構造のため

平成26年7月末現在

必要面積		224,625m <sup>2</sup>
未取得面積(残件者数)		26,013m <sup>2</sup> (182名)
用地取得率	(面積ベース)	88.4%
	(土地所有者 関係人数ベース)	81.0%