

再評価結果（平成29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：川崎 茂信、伊勢田 敏

事業名	一般国道468号 <small>しゅとけんちゅうおうれんらくじどうしゃどう</small> 首都圏中央連絡自動車道 <small>よこはましようなんどうろ</small> (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(株)
起終点	自： <small>かながわけんよこはましをかえくたやちよう</small> 神奈川県横浜市栄区田谷町 至： <small>かながわけんふじさわしじょうなんいちちようめ</small> 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、都心から半径およそ40km～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導入を図り、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	約2,600億円	事業進捗率	22%	供用済延長	—km
計画交通量	55,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 2.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,772/2,410億円 事業費：1,686/2,324億円 維持管理費：85/85億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,374/4,374億円 走行時間短縮便益：3,297/3,297億円 走行費用減少便益：704/704億円 交通事故減少便益：373/373億円	基準年 平成28年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.7～1.9（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=2.2～2.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.7～2.0（事業費 ±10%）事業費：B/C=2.3～2.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.7～1.9（事業期間±20%）事業期間：B/C=2.4～2.5（事業期間±20%）					
事業の効果等					
①交通の流れの適正化					
<ul style="list-style-type: none"> 三大都市圏を結ぶ基幹的国土軸である東名高速と、東京湾岸地域を連絡強化し、広域ネットワークを形成することで交通の流れの適正化が図られる。 横浜湘南道路の並行路線である国道1号を中心に交通渋滞が発生、国道1号・環状4号線では事故が多く発生しているが、当該路線の整備により交通分散することで、国道1号、環状4号線の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される。 					
②物流・都市拠点の連絡強化					
<ul style="list-style-type: none"> 横浜港は貿易額及びコンテナ取扱量が全国で3番目に多く、国際コンテナ戦略港湾として、コンテナふ頭の再編・強化や先進的な施設整備の推進等、国際物流機能の強化が図られている。 一方、背後圏の交通ネットワークは、東名高速や保土ヶ谷バイパスに交通が集中していることから、国際競争力強化に向け、戦略港湾に貨物を集約するための国内輸送ネットワークの強化が求められる。 本事業の整備により、京浜港と背後圏との広域交通ネットワークが形成され、交通分散により交通混雑緩和や輸送時間短縮、定時性の向上等の物流の効率化及びリダンダンシーの確保等に期待でき、また、新東名高速道路（海老名JCT～御殿場JCT）や港湾整備と相まって産業の国際競争力強化に寄与するものと考えられる。 					
③安全・安心な国土づくり					
<ul style="list-style-type: none"> 「三浦半島断層群における地震発生確率高まった可能性がある」との見解が発表されている。（文部科学省地震調査研究推進本部H23.7.11） 大きい地震が発生し津波で湾岸部が浸水被災した場合、「くしの歯」作戦などにより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）となり、防災上の観点からも効果が期待される。 					

関係する地方公共団体等の意見

・神奈川県知事の意見：

横浜湘南道路は、さがみ縦貫道路や高速横浜環状南線とともに、圏央道の本県区間を構成し、東名高速道路や新東名高速道路等と一体となって、広域的な高速道路ネットワークを形成する重要な路線である。

すでに、さがみ縦貫道路が全線開通したことなどにより、新たな企業立地や観光客数の増加といった効果が現れているが、国家戦略特区をはじめとする3つの特区の活用などにより、経済の一層の活性化に取り組んでいる本県において、生産性の向上や観光振興を支える骨格的な交通基盤として、また、災害への対応力を強化する基盤としても、圏央道の早期完成に寄せられる県民の期待には、非常に大きいものがある。

そこで、横浜湘南道路については、高速横浜環状南線とともに、引き続き、整備を促進し、早期完成を図るようお願いしたい。

なお、今後とも効率的な事業執行などにより、事業費の節減に努めていただくよう、併せてお願いしたい。

・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、本市の広域的な交通利便性の向上、既存道路の渋滞緩和、災害時の緊急輸送路の多重化を図るため、高速横浜環状南線とともに、早期に整備することが必要不可欠です。

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、国際競争力の強化の観点からも、本路線の整備が急務となっています。

こうしたことから、本事業は必要性が高いため、平成32年度の開通見通しに遅れることなく早期完成が図られるよう、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。

また、事業費については、事業の促進を図り本市の負担増とならないよう、高速横浜環状南線も含めて、有料道路事業を活用するとともに、引き続き、安全に十分配慮しつつコスト縮減を図りながら、効率的に事業を推進されるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

横浜環状道路の横浜環状北線、横浜環状北西線、また、横浜環状南線および関連街路である上郷公田線等が事業中である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率は約86%完了

平成25年度から、本線に関わる工事（回転立坑工事や橋梁工事など）に着手、平成26年度にトンネル本体工事を契約しシールドマシン製作中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、地権者等との話し合いを継続しながら用地取得を進めると共に、難航している箇所については、土地収用法に基づく手続きを進める。

施設の構造や工法の変更等

平成24年2月の岡山県のシールドトンネル事故を受け、有識者からなる協議会を発足した結果、シールドトンネルのセグメント厚を見直して（450mm→535mm）施工する。

有識者検討会による、利用者の安全性向上の検討を行った結果、床下避難路のスペース拡大およびUターン路・床下避難路連絡坑の設置を実施する。

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。

