

一般国道468号（首都圏中央連絡自動車道）新設工事（高速横浜環状南線・神奈川県横浜市金沢区釜利谷町字中ノ沢地内から同市戸塚区汲沢町字吹上ヶ地内まで）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

# 事業の概要

## ■全体計画区間

神奈川県横浜市金沢区釜利谷町中ノ沢地内の釜利谷JCTから同市戸塚区汲沢町字吹上ヶ地内の戸塚IC(仮称)までの8.9km

## ■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

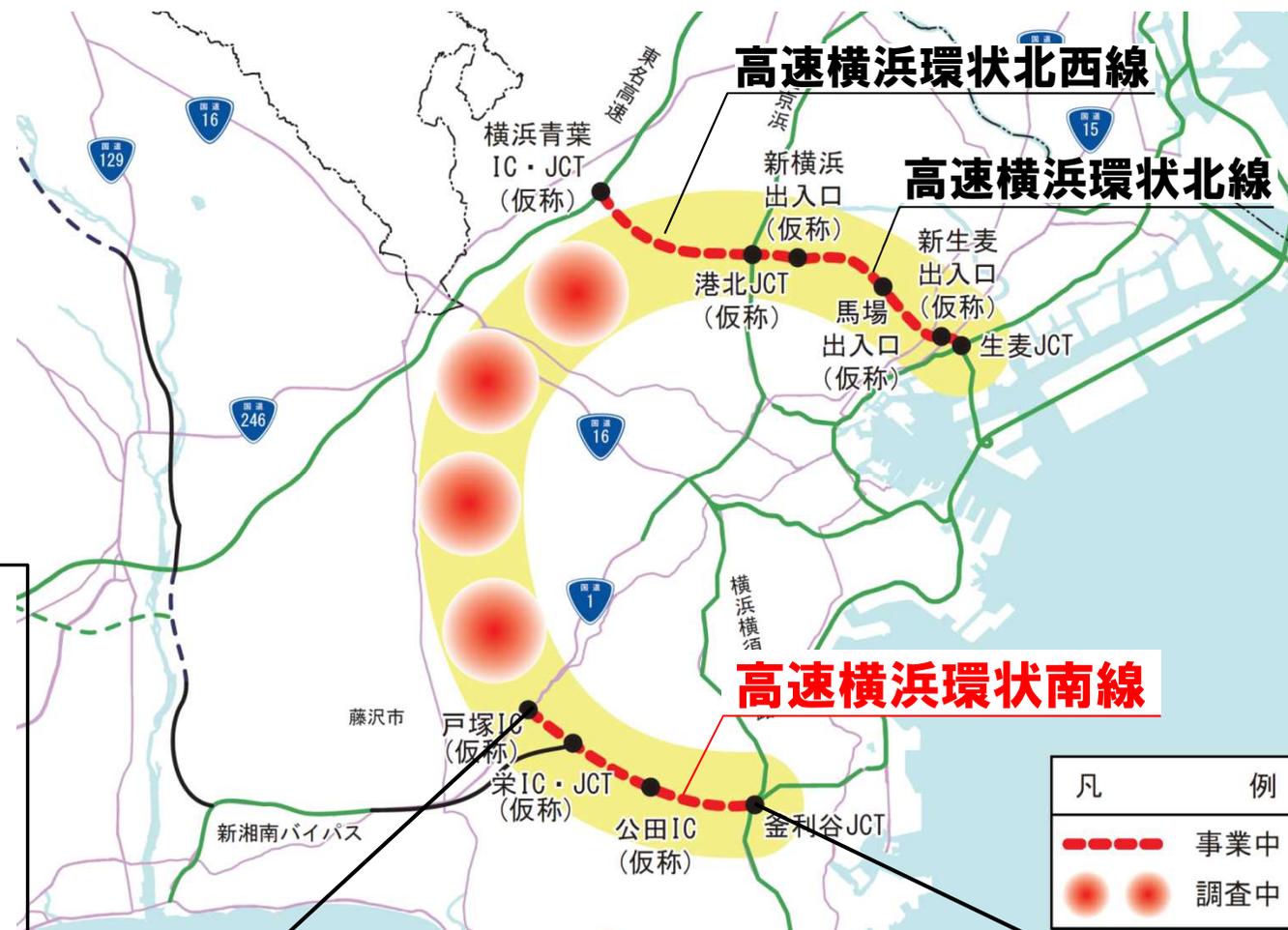
平成33年3月

## ■横浜環状道路

横浜市の中心部から半径約10~15kmの間に位置する道路で、現在、南線の外、北線、北西線の整備が進められている自動車専用道路

## ■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



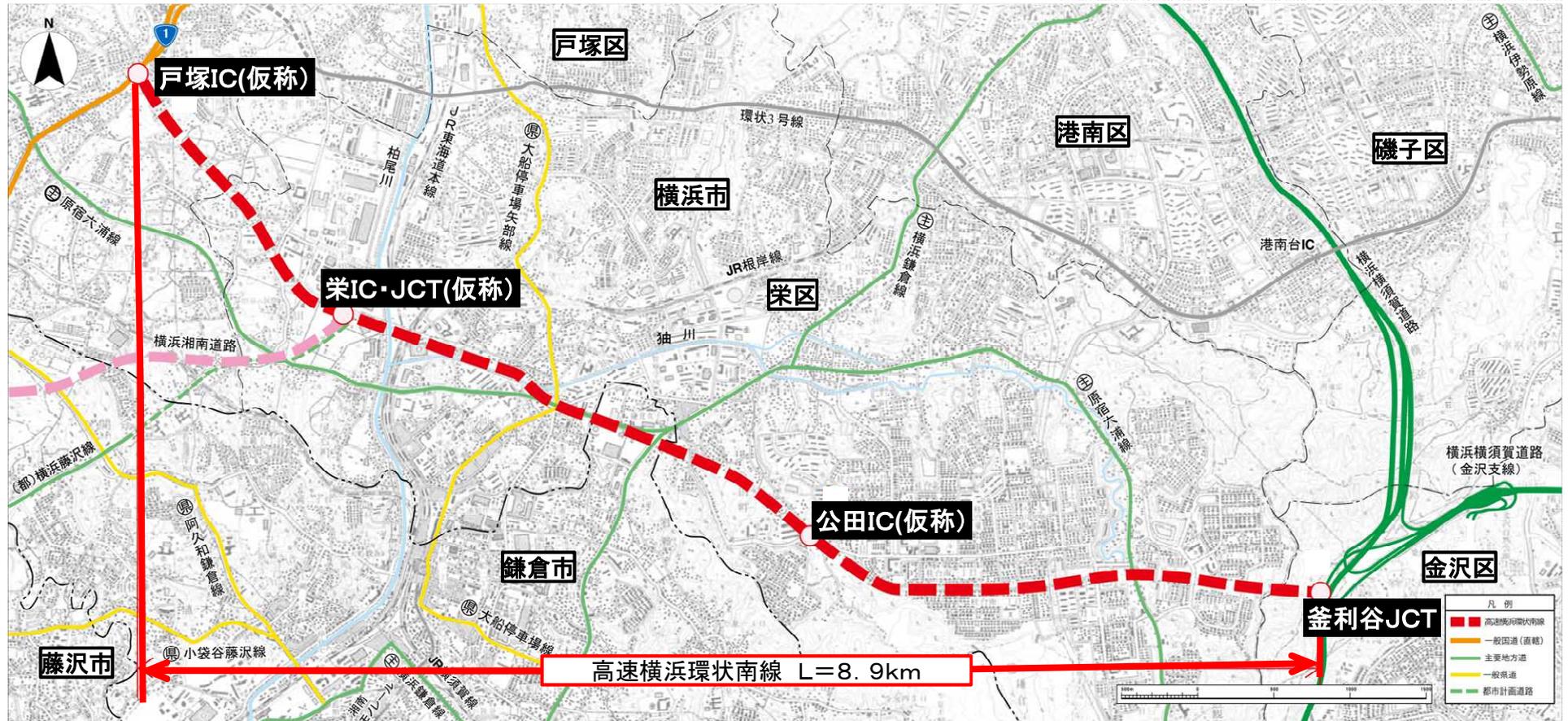
全体計画区間及び起業地区間 L = 8.9 km

# 圏央道の整備状況



# 高速横浜環状南線の概要

この地図は、国土地理院長の承認を得て、掲載発行の2万5千分の1地形図を複製したものである。(承認番号 平22業特-第862号) 撮影縮写・複製・転載を禁じます。

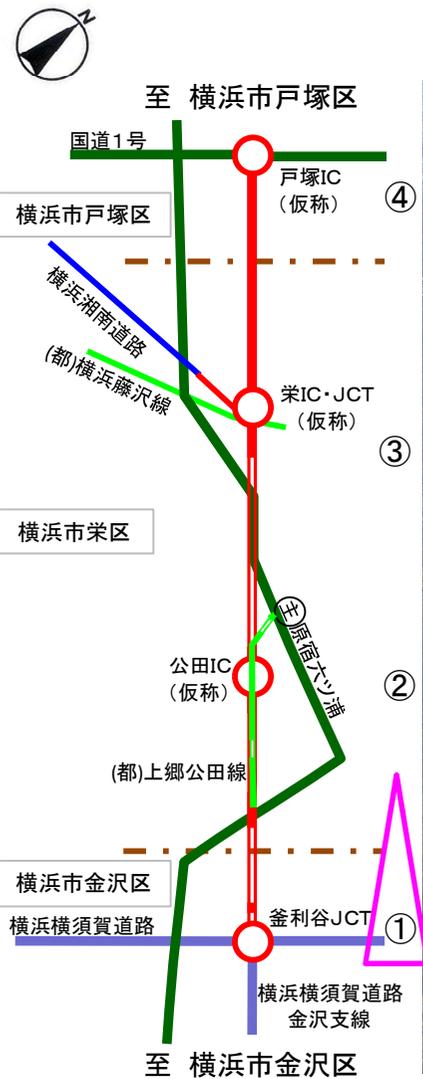


※ 釜利谷JCTを除き、ICおよびJCTの名称は全て仮称です。  
 ※ ㊦は主要地方道、㊦は一般県道を示しています。

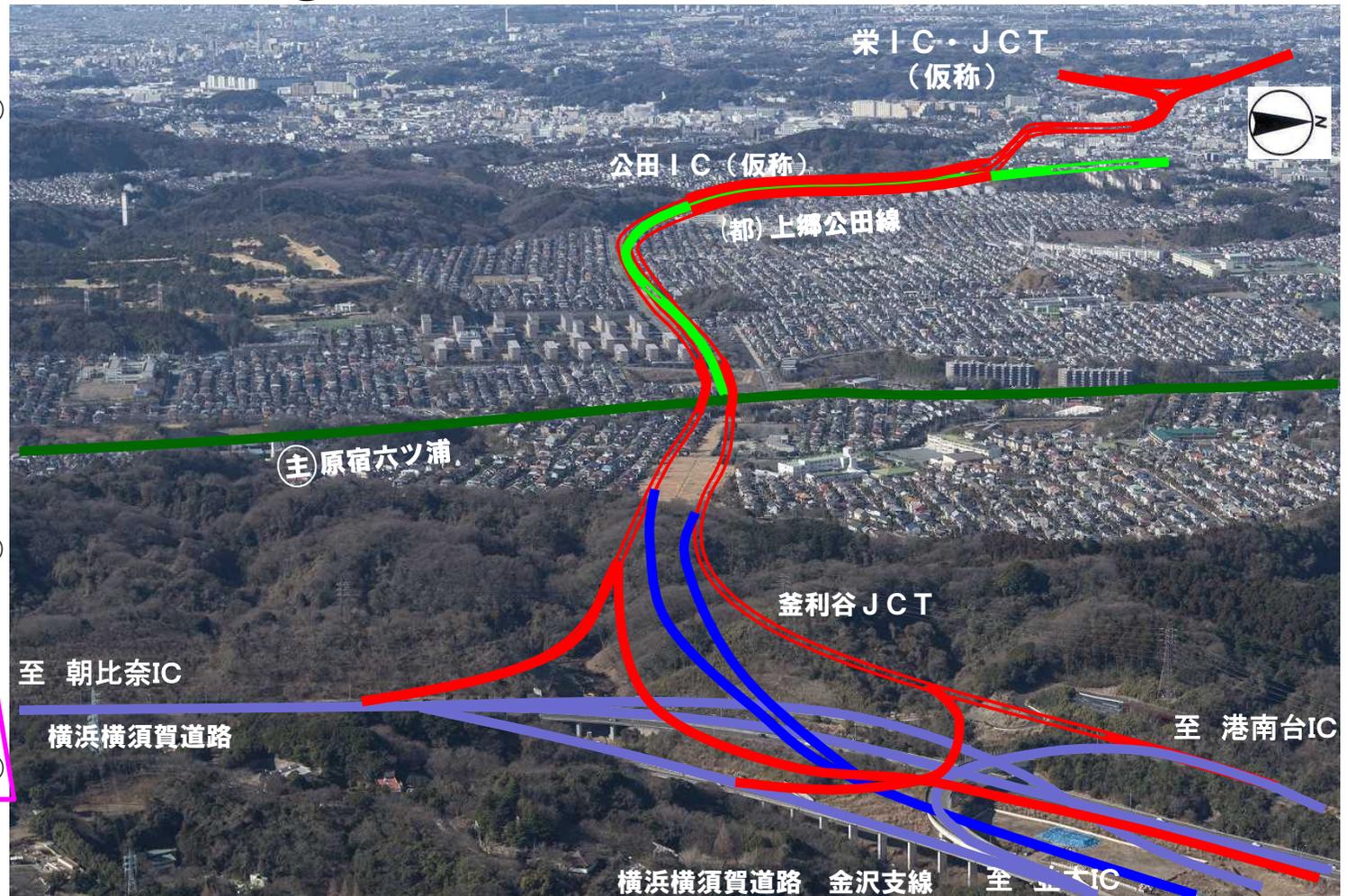
## 事業認定手続等の経緯

期 日	手 続	摘 要
平成7年4月	都市計画決定	
平成9年1月	用地取得に着手	
平成26年3月17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	
平成27年1月30日 ～ 1月31日	公聴会	横浜市戸塚区「戸塚公会堂」 起業者を含め公述人20組

※短期縦覧期間中に県知事あて提出された意見書 6, 470通  
うち、事業の認定について異議がある旨の意見書 6, 422通

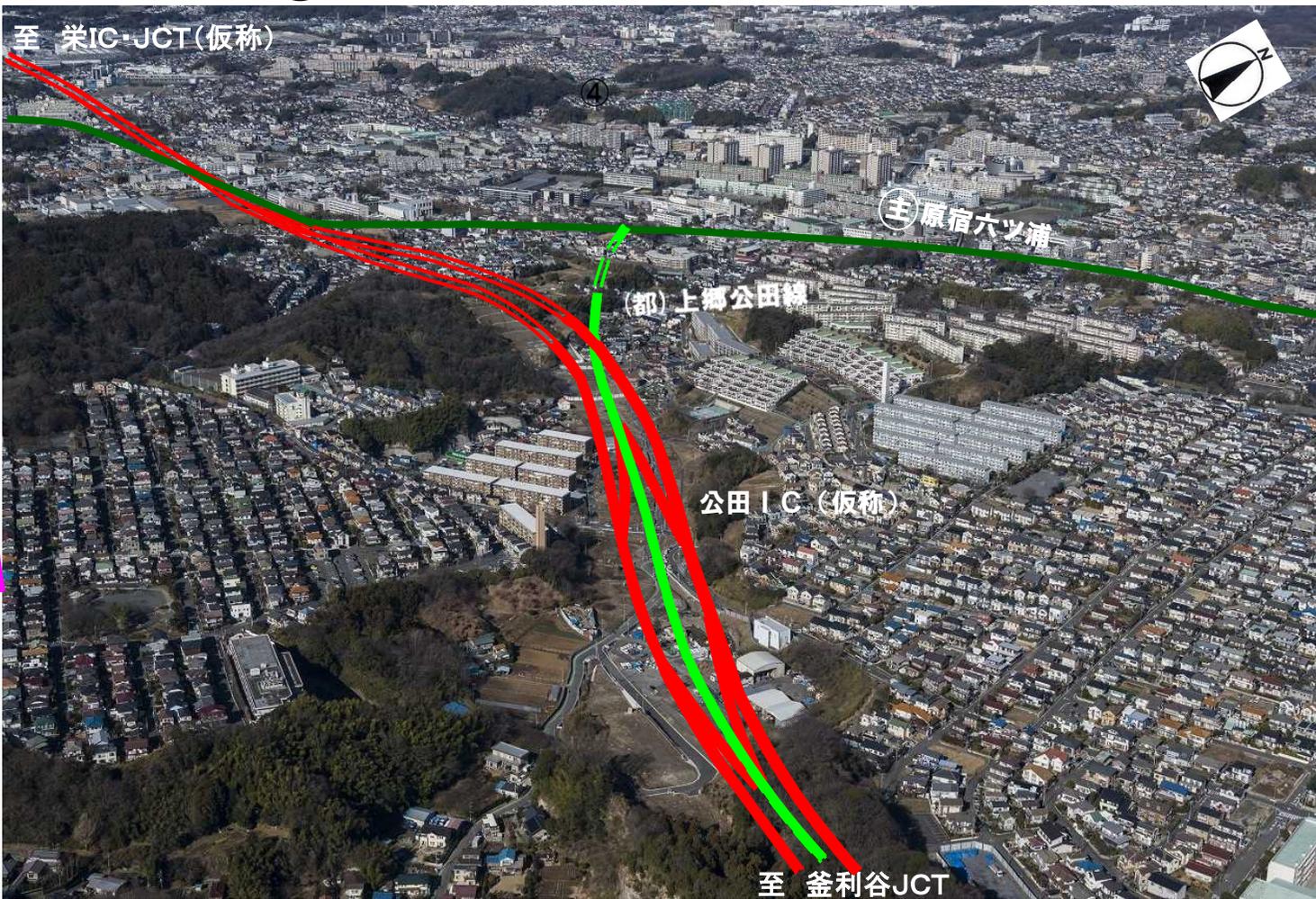


## 航空写真(①釜利谷JCT建設予定地付近)



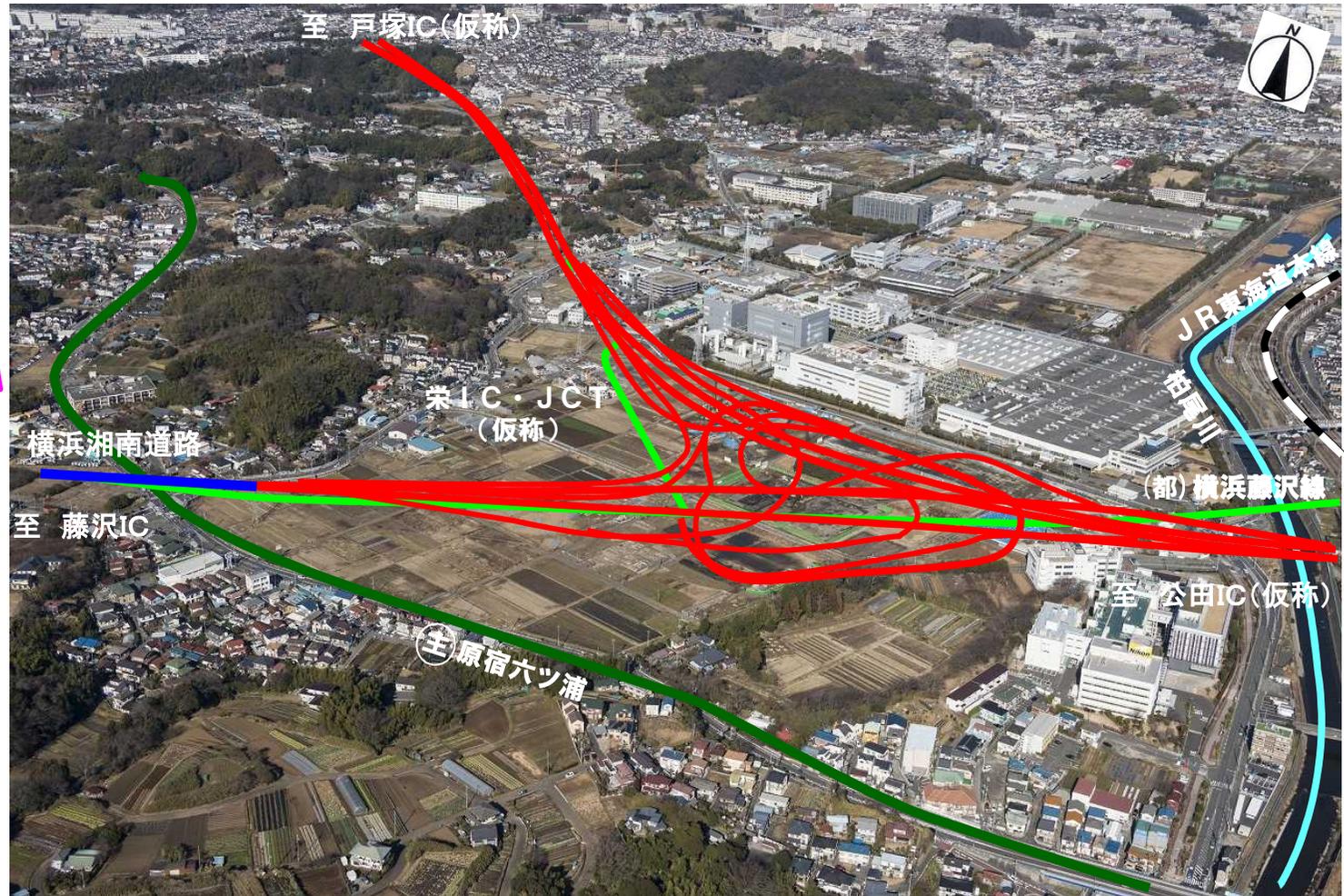


## 航空写真(②公田IC(仮称)建設予定地付近)

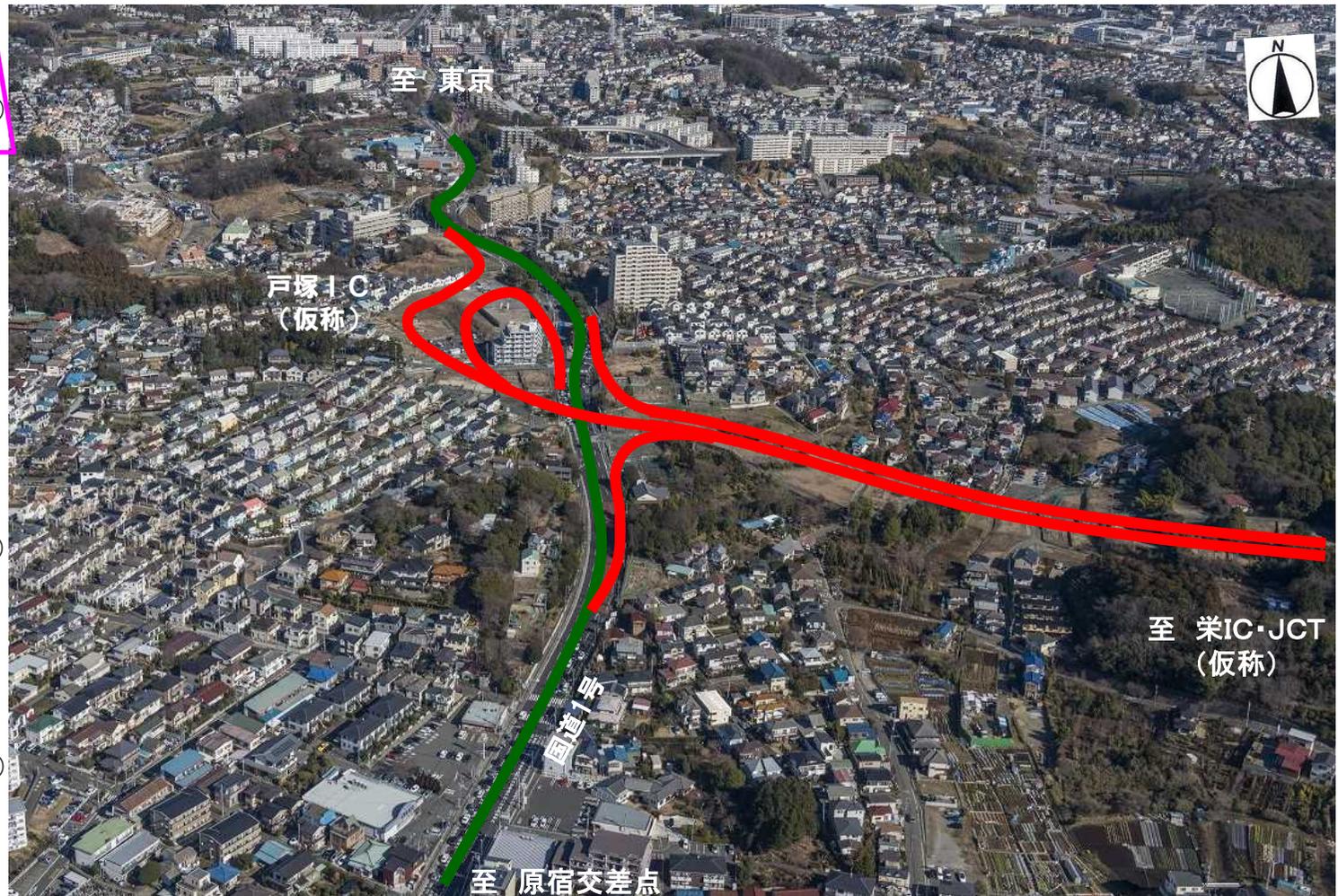




## 航空写真(③栄IC・JCT(仮称)建設予定地付近)



## 航空写真(④戸塚IC(仮称)建設予定地付近)



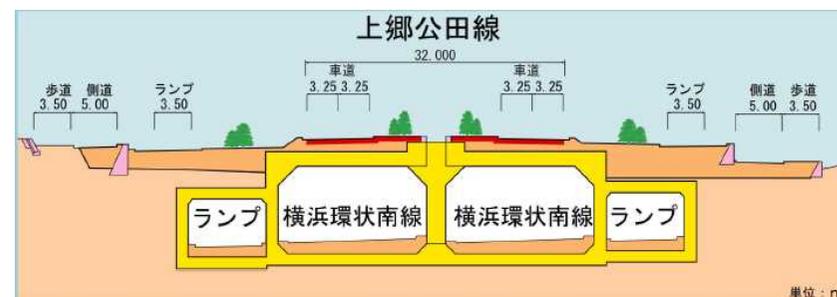
# 横浜市道 上郷公田線との関係について

- 上郷公田線は、神戸橋交差点を起点とし桂町交差点に至る延長3.2kmの横浜市道であり、公田IC（仮称）で高速横浜環状南線に連絡する。  
 神戸橋交差点から公田IC（仮称）部までの区間は、高速横浜環状南線が地下を通り、その地上部を市道上郷公田線が通る計画となっている。  
 上郷公田線は、起業者である横浜市が事業認定の申請を行っているところ。

（上郷公田線位置図）



（公田IC（仮称）付近 横断面図）

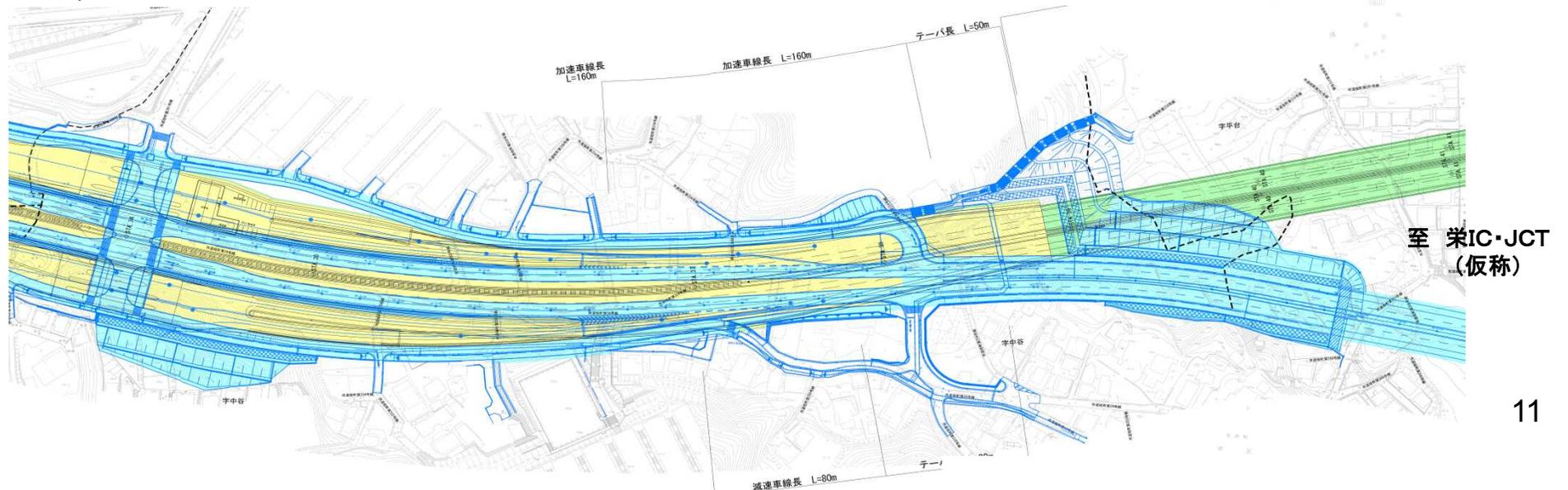
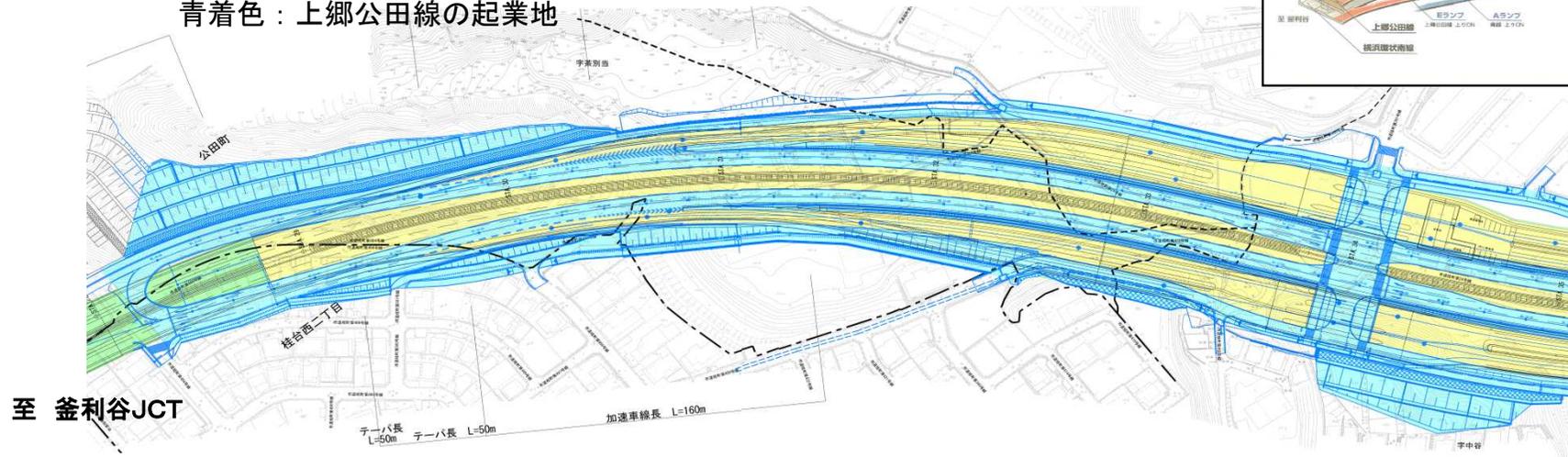
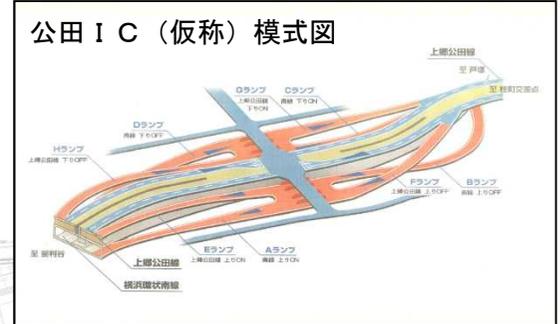


出典：横浜市道路局パンフレット

# 横浜市道 上郷公田線との関係について

- 公田 I C（仮称）部については、横浜市との協議の結果、横浜環状南線の起業地からは除外している。

黄着色：本事業の起業地（収用）  
 緑着色：本事業の起業地（使用）  
 青着色：上郷公田線の起業地



# 高速横浜環状南線の事業計画

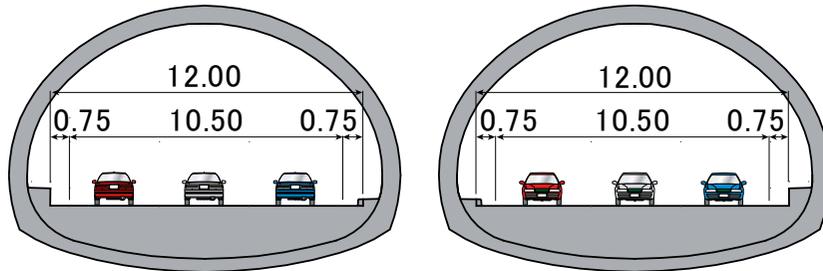
- 計画交通量 : 59,400台/日 (釜利谷JCT~栄IC・JCT (仮称))  
 (平成42年推計) 12,900台/日 (栄IC・JCT (仮称)~戸塚IC (仮称))
- 道路区分 : 第1種第3級 (平地部)
- 車線数 : 6車線 (釜利谷JCT~栄IC・JCT (仮称))  
 2車線 (栄IC・JCT (仮称)~戸塚IC (仮称))
- 設計速度 : 80km/h
- 構造
  - 土工部 (①、②) : 1.7km
  - 橋梁部 (③) : 1.5km
  - トンネル部 (④、⑤、⑥) : 4.3km
  - 掘割部 (⑦) : 1.4km (全体8.9km)

整備延長 8.9km

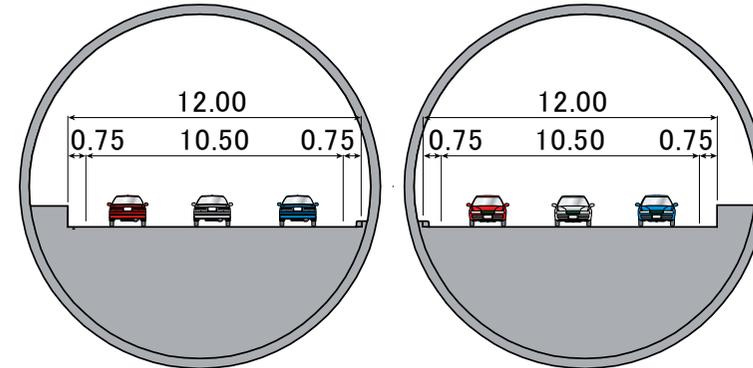




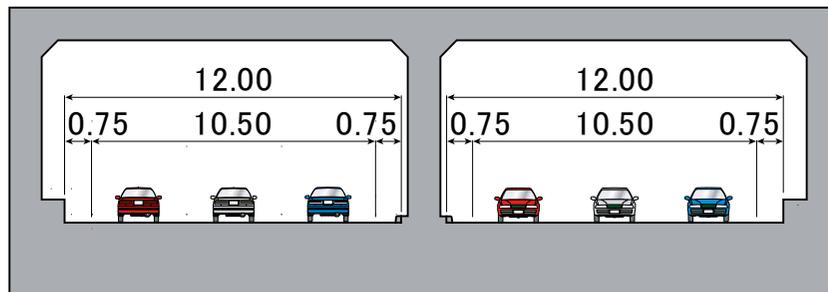
## ④トンネル部(山岳トンネル)



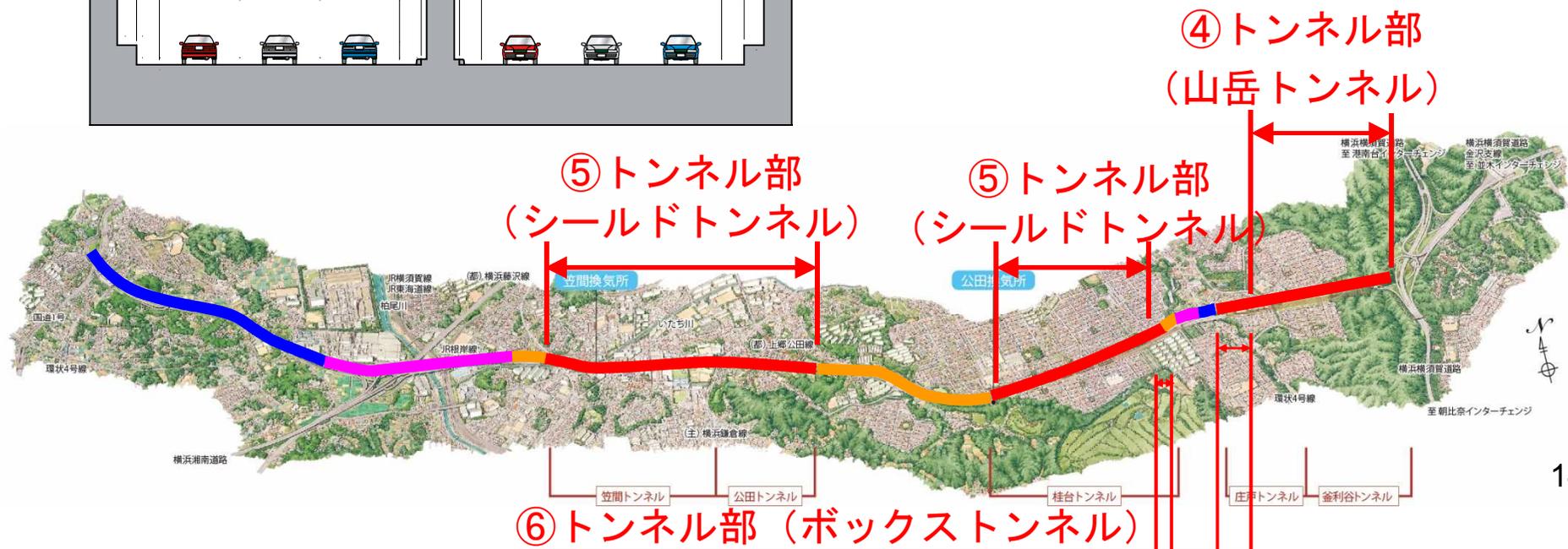
## ⑤トンネル部(シールドトンネル)



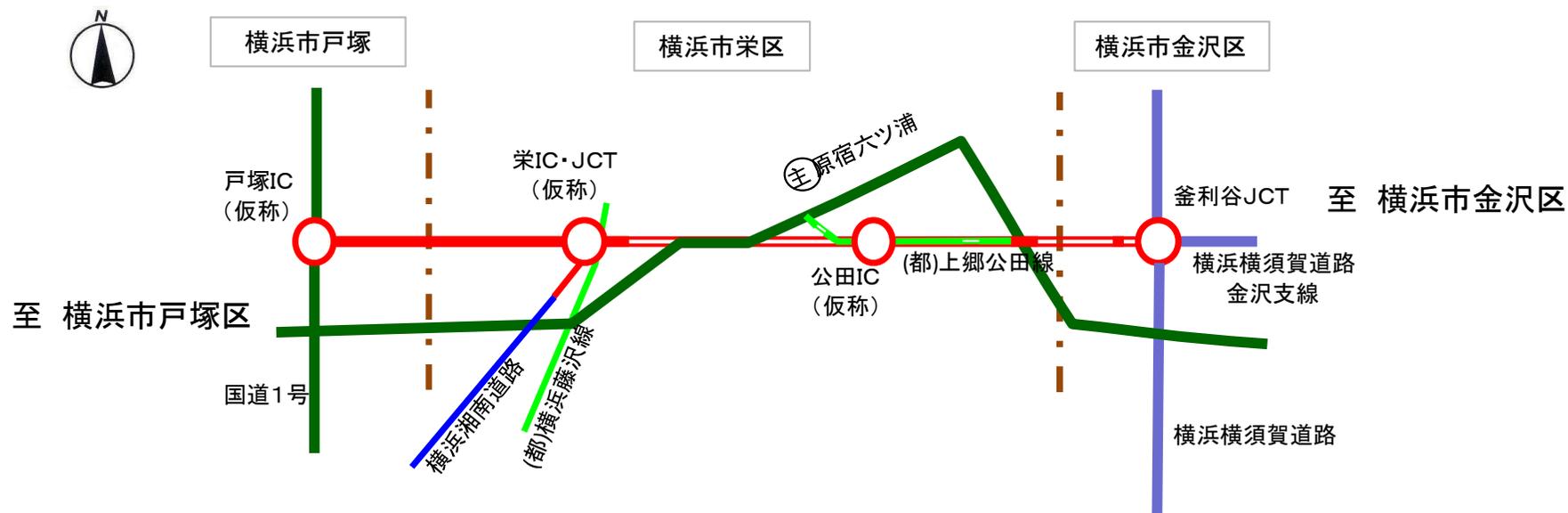
## ⑥トンネル部(ボックストンネル)



単位:m



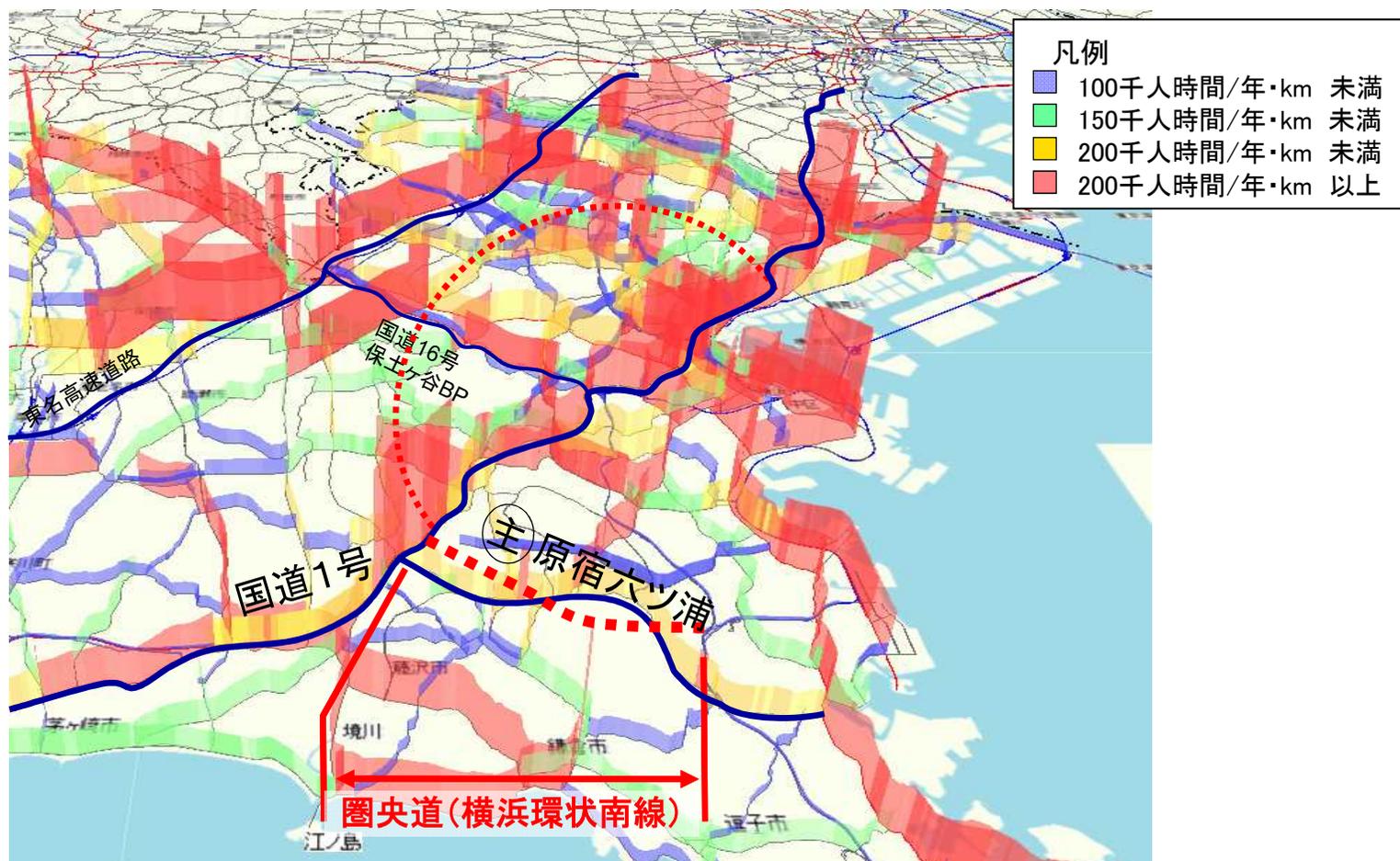
# インターチェンジの位置



IC間距離		2.2km	3.3 km	3.4km	
中間IC	戸塚IC(仮称)	栄IC・JCT(仮称)	公田IC(仮称)	釜利谷JCT	
IC構造	フル	フル	フル	フル	
接続道路	一般国道1号	横浜湘南道路 (都)横浜藤沢線	(都)上郷公田線	横浜横須賀道路	

## 事業の効果(交通の現状)

- 現在、国道1号や主要地方道原宿六ツ浦等、横浜市域では深刻な交通渋滞が発生



民間プローブデータ(平成21年度)

横浜市中心部の交通渋滞 (渋滞損失時間)



主要地方道原宿六ツ浦の状況



国道1号の状況



保土ヶ谷BPの状況

# 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>





- 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

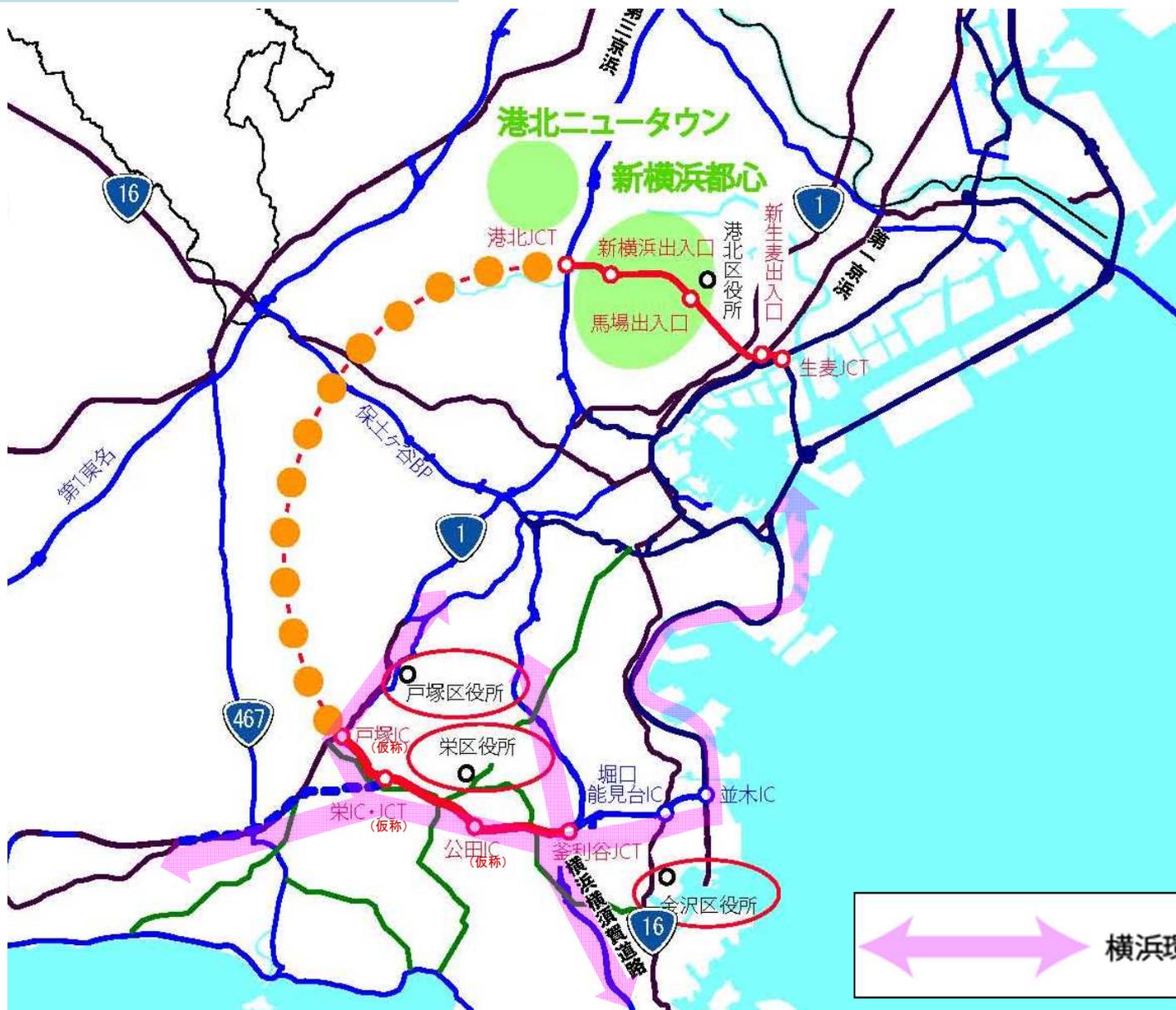
順位	平成24年				平成25年			
	港名	輸出	輸入	輸出入	港名	輸出	輸入	輸出入
1	名古屋	96,764	46,387	143,151	名古屋	110,584	52,520	163,103
2	東京	46,877	84,585	131,462	東京	54,737	100,392	155,129
3	横浜	67,784	36,659	104,444	横浜	67,480	41,737	109,217
4	神戸	50,098	26,236	76,334	神戸	52,165	29,475	81,640
5	大阪	27,468	41,732	69,200	大阪	30,097	48,558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

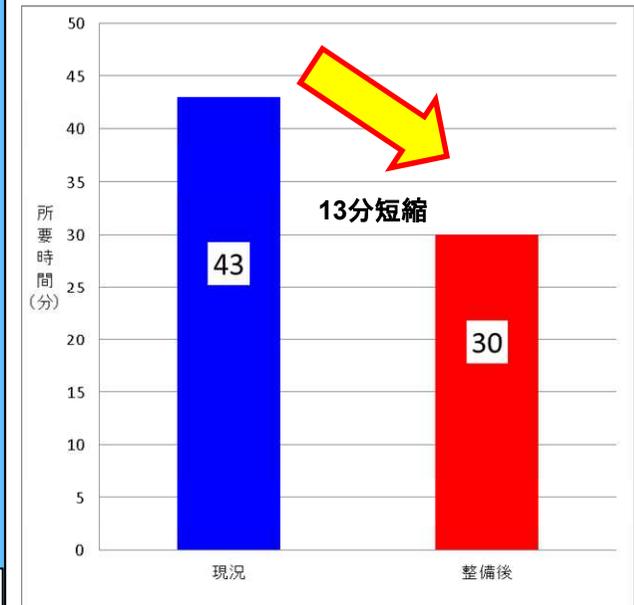
単位：億円  
※空港除く順位

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:移動性向上)

## 横浜市域における移動性向上

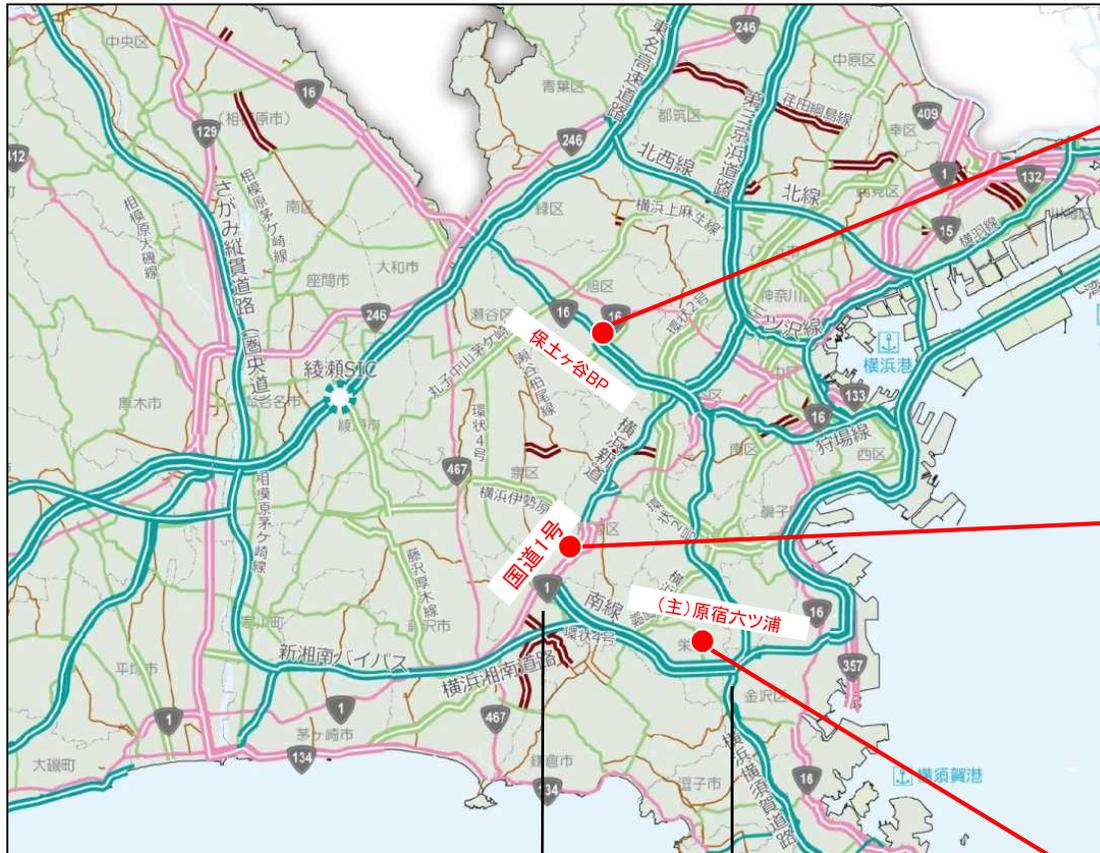




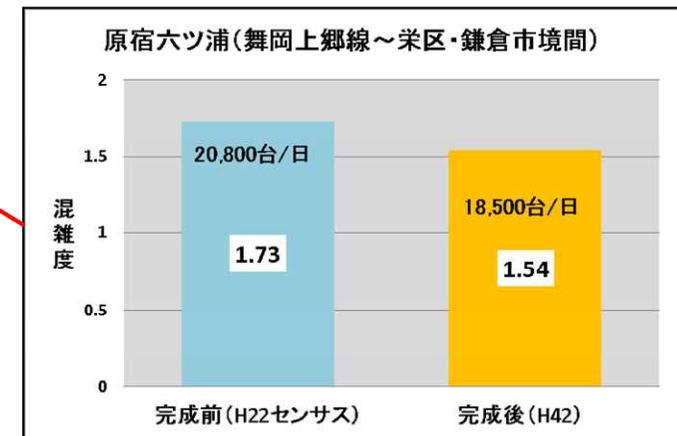
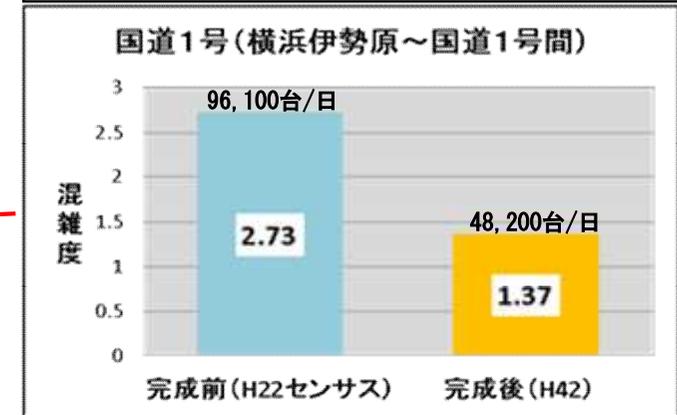
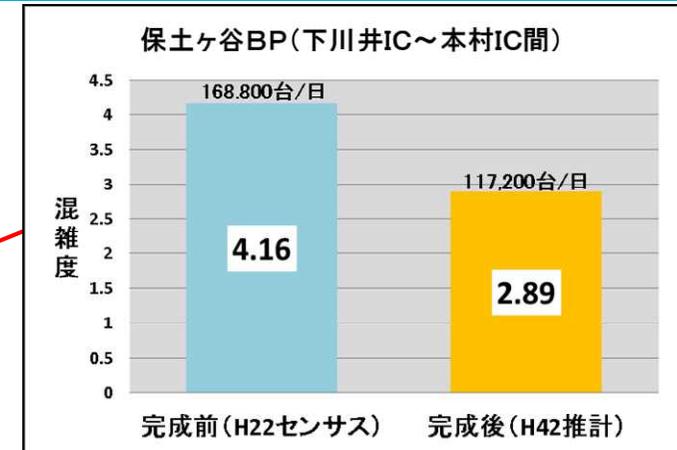
※「現況ルート」における所要時間は、平成22年道路交通センサス平均旅行速度より算出

※「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

# 事業の効果(周辺道路の補完・代替機能)



高速横浜環状南線  
全体計画区間 L=8.9km



# 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

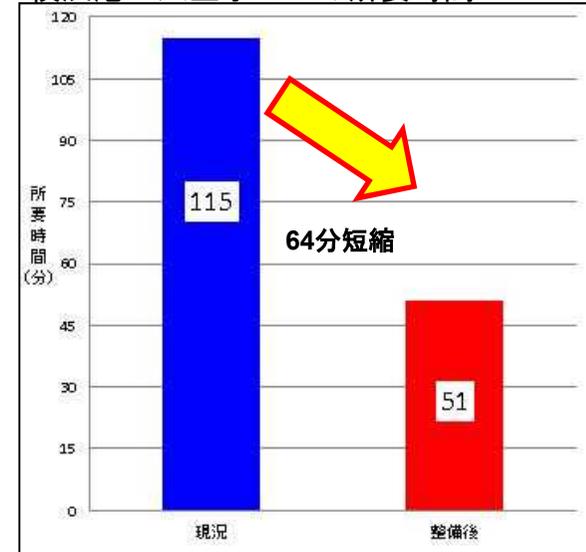


横浜湘南道路・高速横浜環状南線

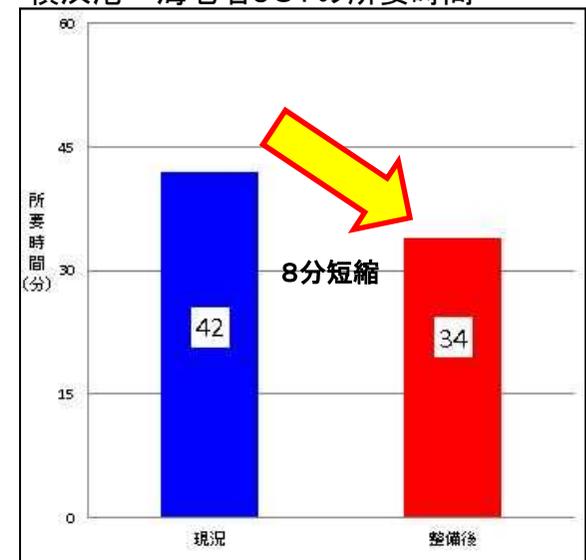


※「現況ルート」における所要時間は、平成22年道路交通センサス平均旅行速度より算出  
 ※「整備後ルート」における所要時間は、未供用道路で計画されている設計速度より算出

横浜港～八王子JCTの所要時間



横浜港～海老名JCTの所要時間



# 高速横浜環状南線と都市計画との関係

- 本件事業は、都市計画された路線と車線数等を除き、基本的内容について整合している。



## 【横浜市区間】

都市計画決定 平成7年4月21日 横浜国際港都建設計画道路1・3・3号

## 【鎌倉市区間】

都市計画決定 平成7年4月21日 鎌倉都市計画道路1・3・1号

# 環境影響評価及び照査(実施概要)

	事業の所在地	実施者	とりまとめ 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	横浜市金沢区釜利谷町 ～横浜市戸塚区汲沢町	神奈川県 知事	平成6年12月	平成22年	釜利谷JCT～栄IC・JCT: 54,900台/日 栄IC・JCT～戸塚IC: 47,300台/日	80km/h	10地点
	鎌倉市岩瀬字上土腐 ～鎌倉市岩瀬字下土腐		平成7年4月				
照査	横浜市金沢区釜利谷町 ～横浜市戸塚区汲沢町	起業者	平成26年3月	平成42年	釜利谷JCT～栄IC・JCT: 59,400台/日 栄IC・JCT～戸塚IC: 12,900台/日	80km/h	10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。

## 予測地点



予測地点		環境影響評価 (H6年12月、H7年4月)					照査 (H26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	栄区上郷町(高架)	○	—	○	○	—	○	—	○	○	○
②	公田IC(掘割)	○	—	○	○	—	○	—	○	○	—
③	栄区笠間町(掘割)	○	—	○	○	—	○	—	○	○	—
④	栄IC・JCT(高架)	○	—	○	○	—	○	—	○	○	○
⑤	栄区田谷町(切土)	○	—	○	○	—	○	○	○	○	—
⑥	戸塚区小雀(盛土)	○	—	○	○	—	○	○	○	○	—
⑦-1	戸塚IC(掘割)	○	—	○	○	—	○	—	○	○	—
⑦-2	戸塚IC(平面)	○	—	○	○	—	○	—	○	○	—
	公田換気所	○	—	○	○	—	○	○	○	—	—
	笠間換気所	○	—	○	○	—	○	○	○	—	—

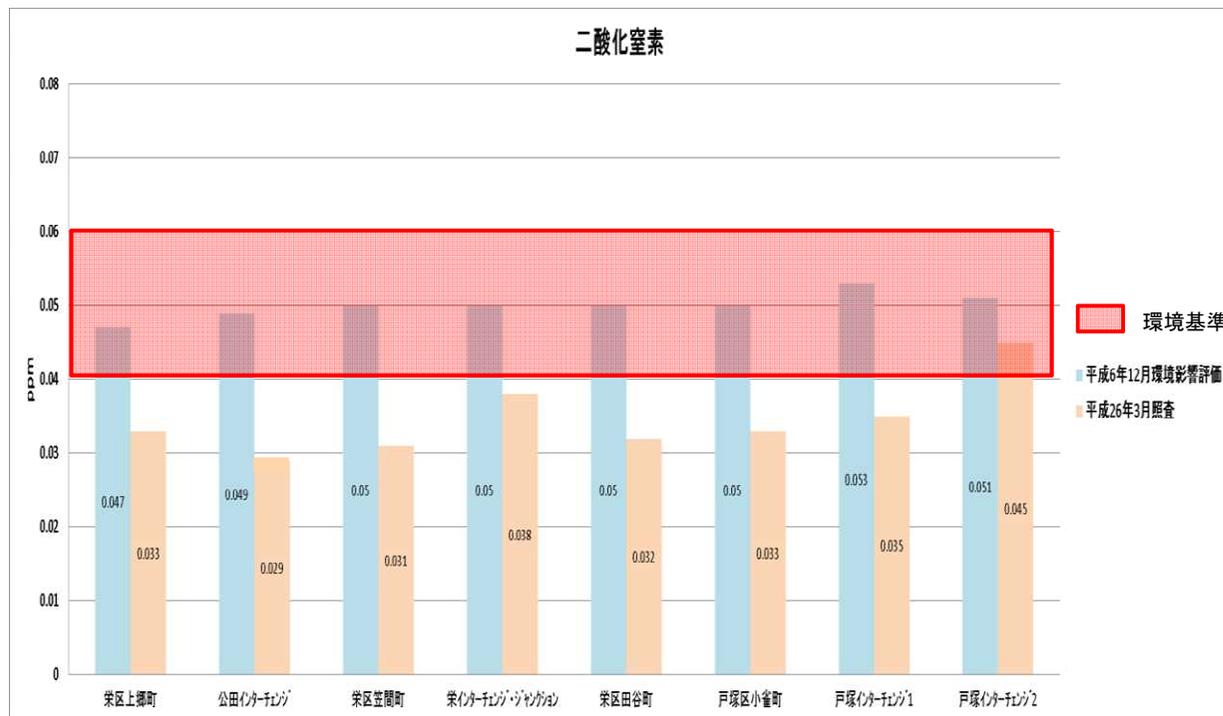
※ SPM(浮遊粒子状物質)については、環境影響評価項目・手法の選定に係る省令における新規追加項目であるため照査において追加選定。また、「道路環境影響評価の技術手法」によると「走行パターンに対応した排出係数の設定は、その方法が解明されていないため困難である」と記載されていることから、IC及びJCT部の加減速の影響が及ばない箇所を予測。

※ 換気所の振動については、念のため環境影響評価を実施。

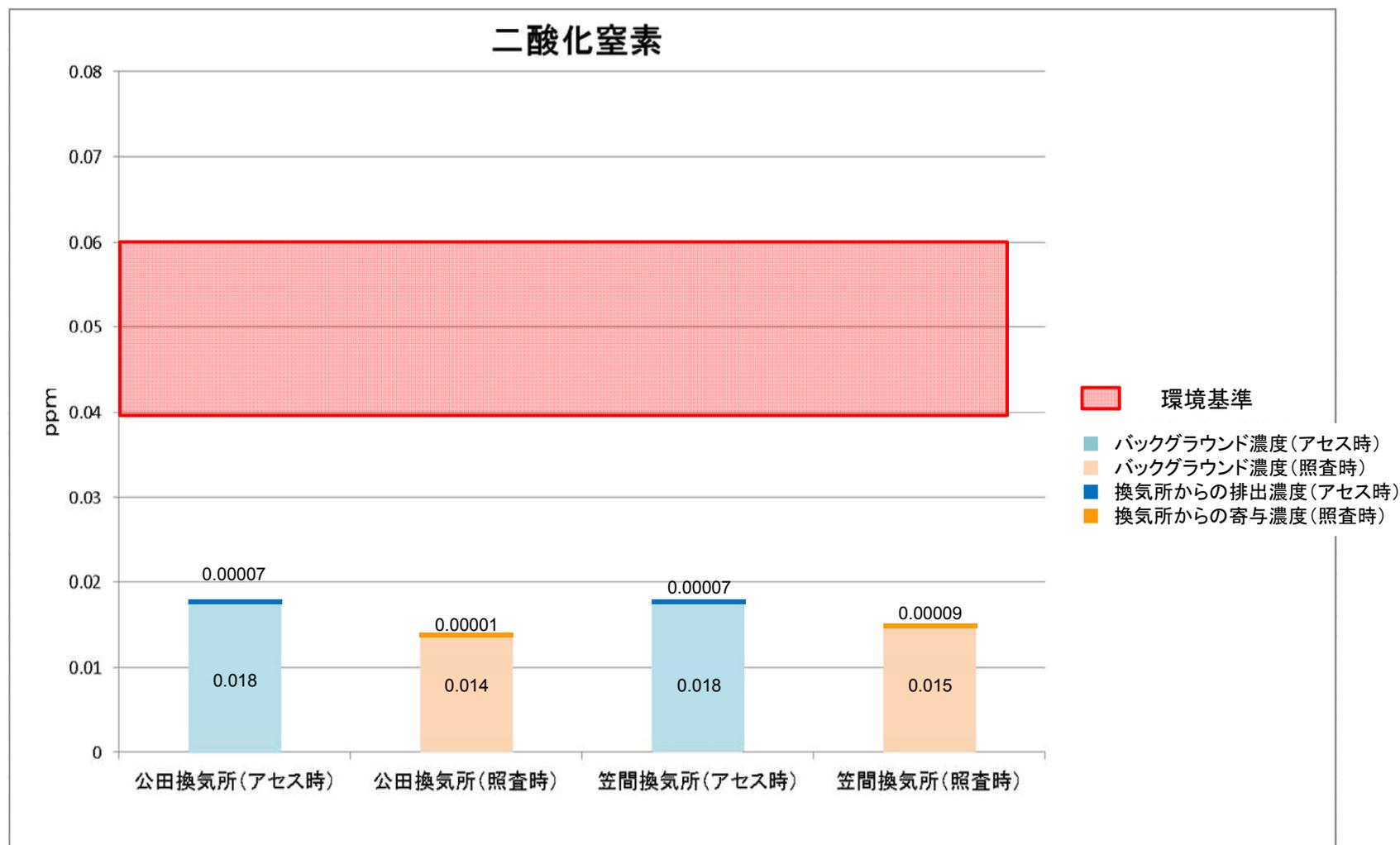
※ 低周波音の予測については、道路構造が高架の地点を選定。(環境影響評価の時点では予測手法が確立されていなかった。)

結果概要(大気質／二酸化窒素) ⇒ **影響は極めて小さい**

	実施時期	評価項目	基準	結果	評価結果
環境影響評価	平成6年12月 ・ 平成7年4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 0.053 最小 0.047	○
照査	平成26年3月			最大 0.045 最小 0.029	○



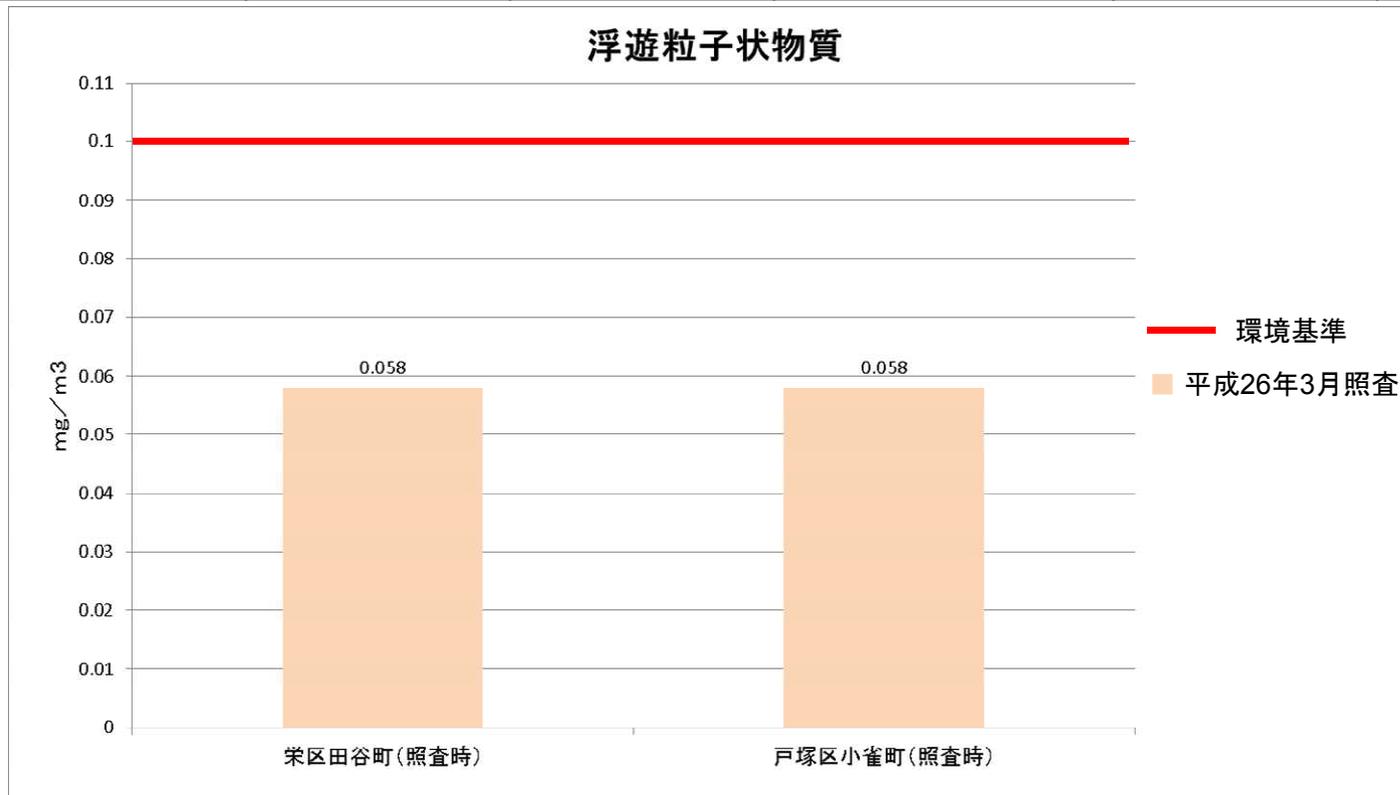
※グラフ中の数値は、日平均値の年間98%値



※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**

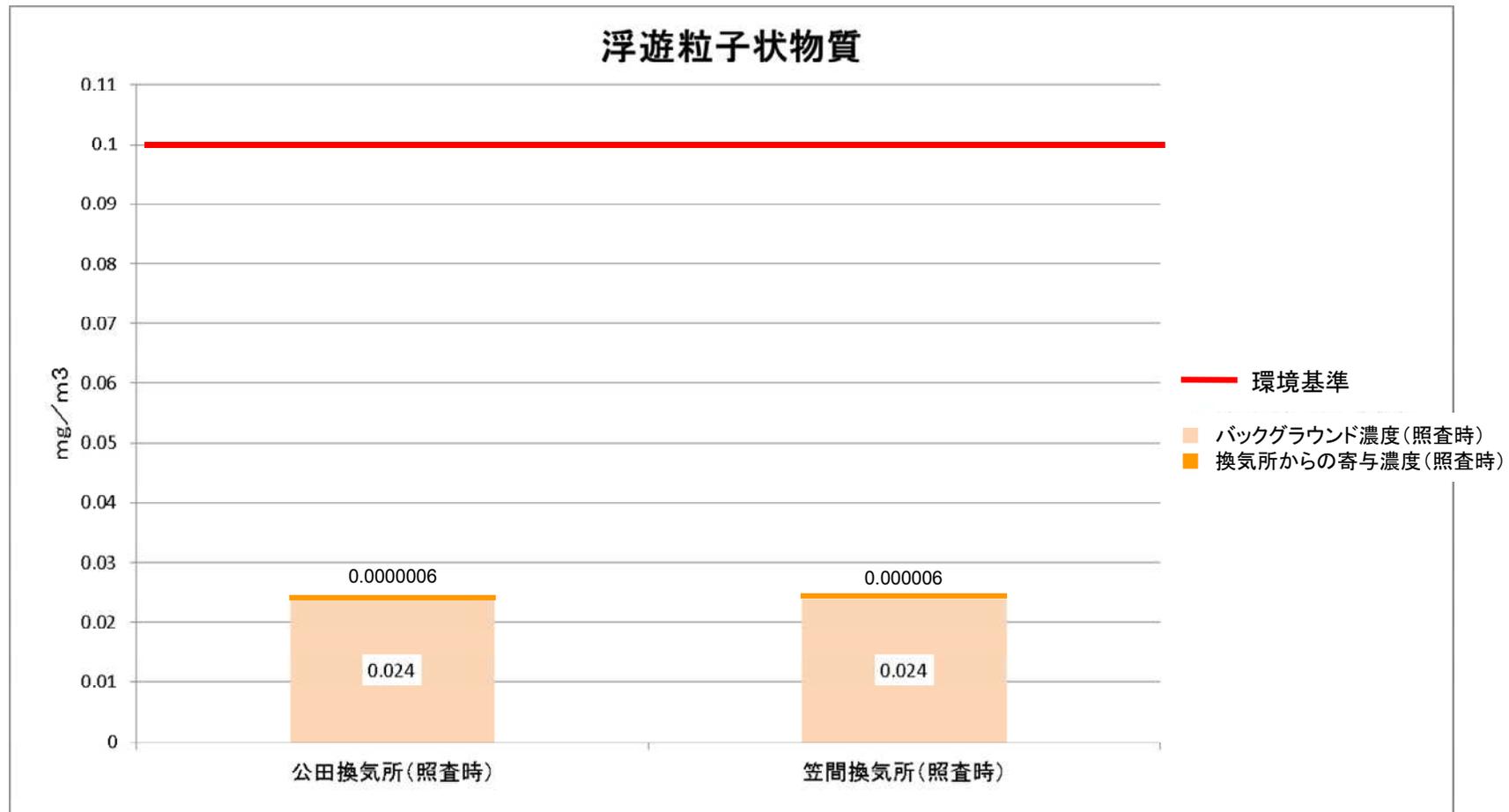
	実施時期	評価項目	基準	結果	評価結果
環境影響評価	平成6年12月 ・ 平成7年4月	浮遊粒子状物質	1時間値の1日平均値 0.10 mg/m <sup>3</sup> 以下	—	—
照査	平成26年3月			最大 0.058 最小 同上	○



※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。

※環境影響評価時は未選定



※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。

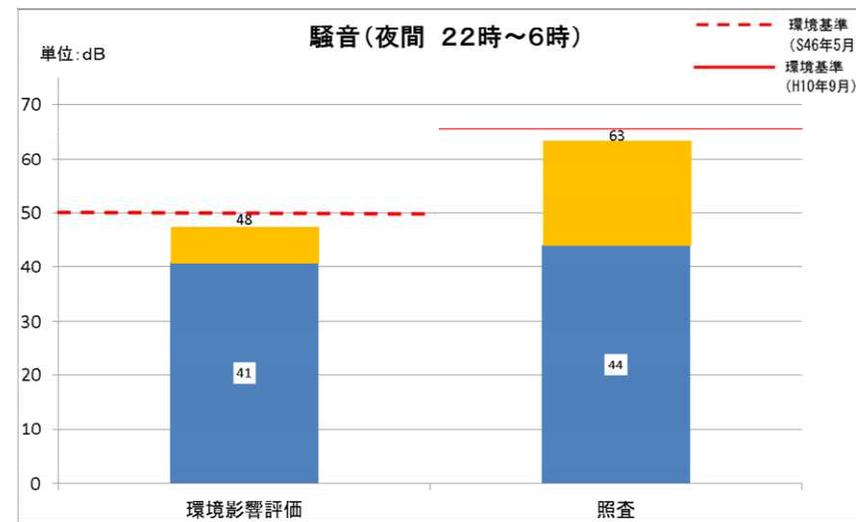
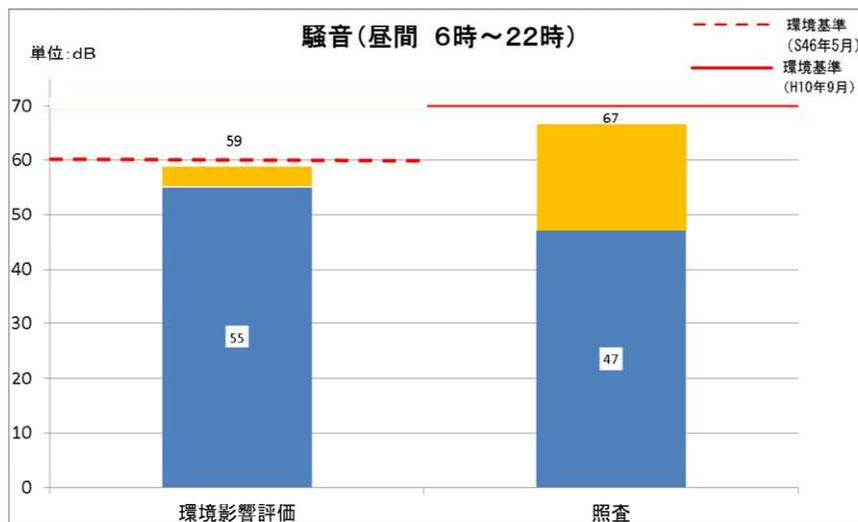
※グラフ中の数値は、年平均値。

※バックグラウンド濃度は参考に掲載。

結果概要(騒音／近接空間) ⇒ **影響は極めて小さい**

	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6年12月 ・ 平成7年4月	騒音	※	【昼間】 中央値(L50) 60dB以下	55~59	【夜間】 中央値(L50) 50dB以下	41~48	○
照査	平成26年3月		近接空間	【昼間】 等価騒音 レベル 70dB以下	47~67	【夜間】 等価騒音 レベル 65dB以下	44~63	○

※環境影響評価時点においては近接空間と背後地との区分がなく、道路用地境界にて予測。

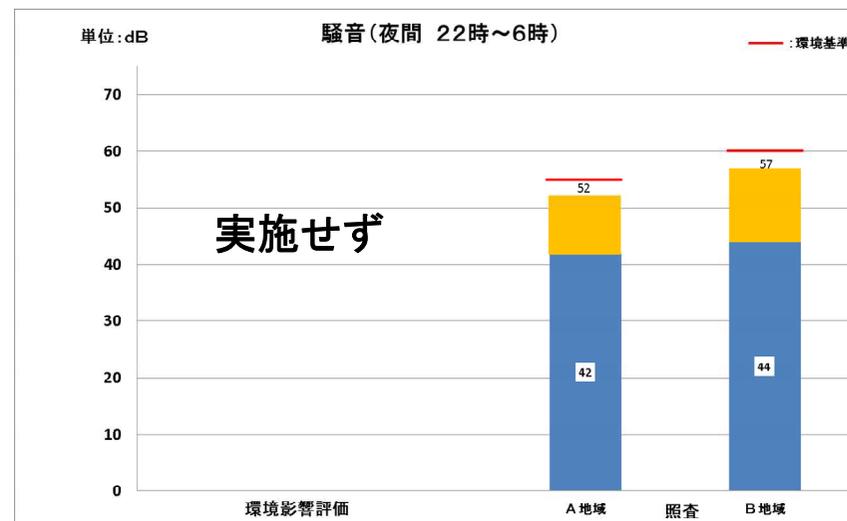
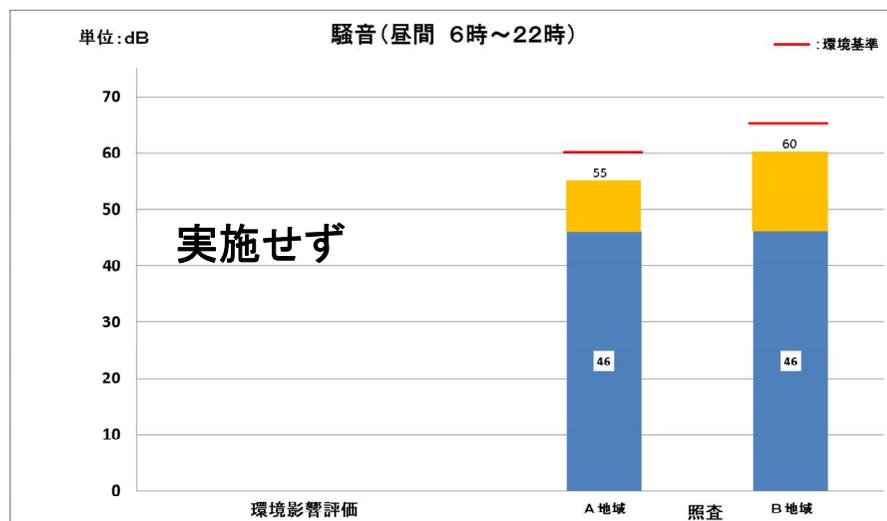


# 環境影響評価及び照査(騒音／背後地)

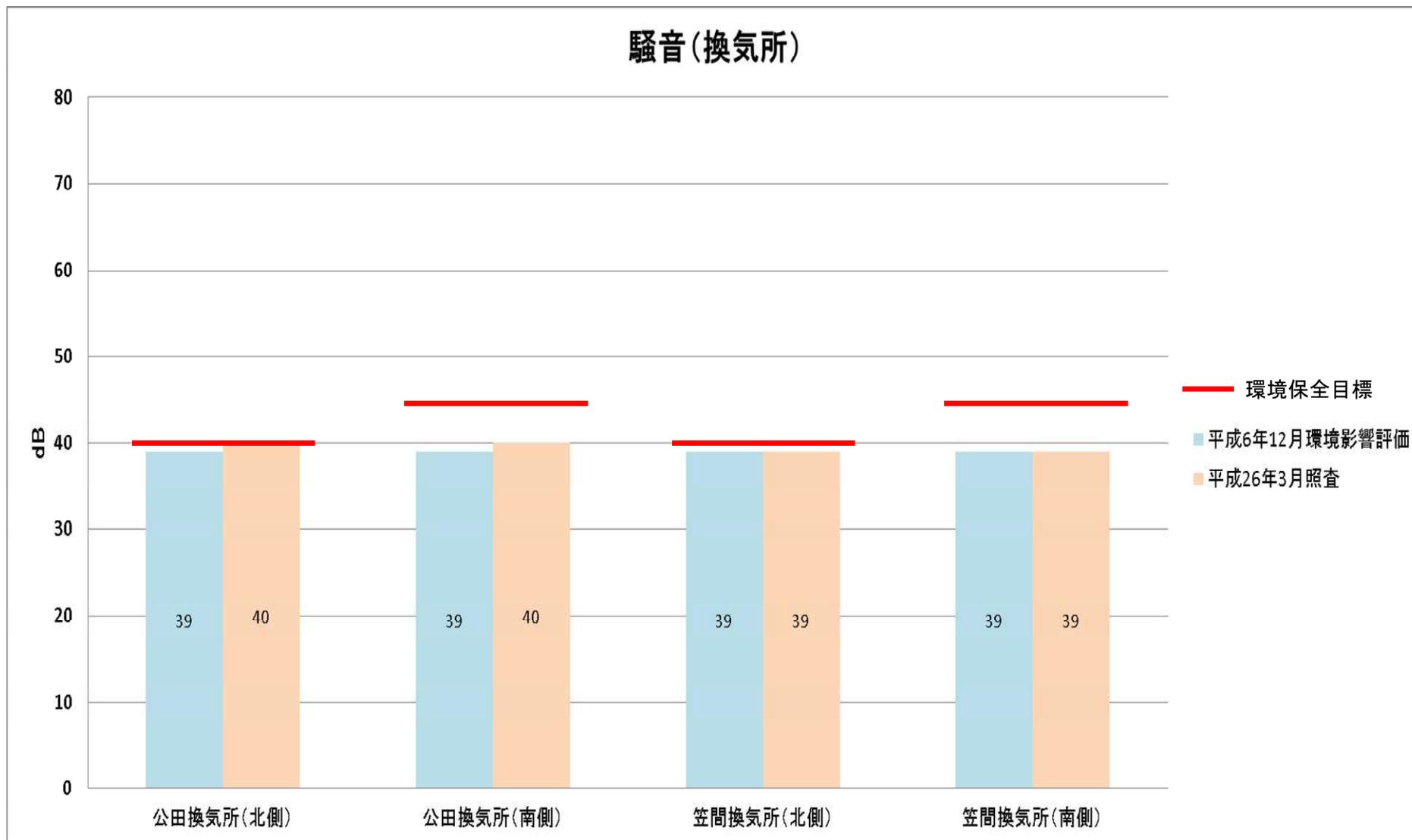
結果概要(騒音／背後地) ⇒ 影響は極めて小さい

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6年12月 ・ 平成7年4月	騒音	—	—	—	—	—	—
照査	平成25年3月		背後地	【昼間】 等価騒音 レベル 60dB以下(A地域) 65dB以下(B地域)	46～55(A地域) 46～60(B地域)	【夜間】 等価騒音 レベル 55dB以下(A地域) 60dB以下(B地域)	42～52(A地域) 44～57(B地域)	○

※環境影響評価時点においては近接空間と背後地との区分がなく、道路用地境界にて予測したため、背後地は実施せず。



※A地域:専ら住居の用に供される地域  
 B地域:主として住居の用に供される地域  
 <騒音に係る環境基準について(環境省告示)>



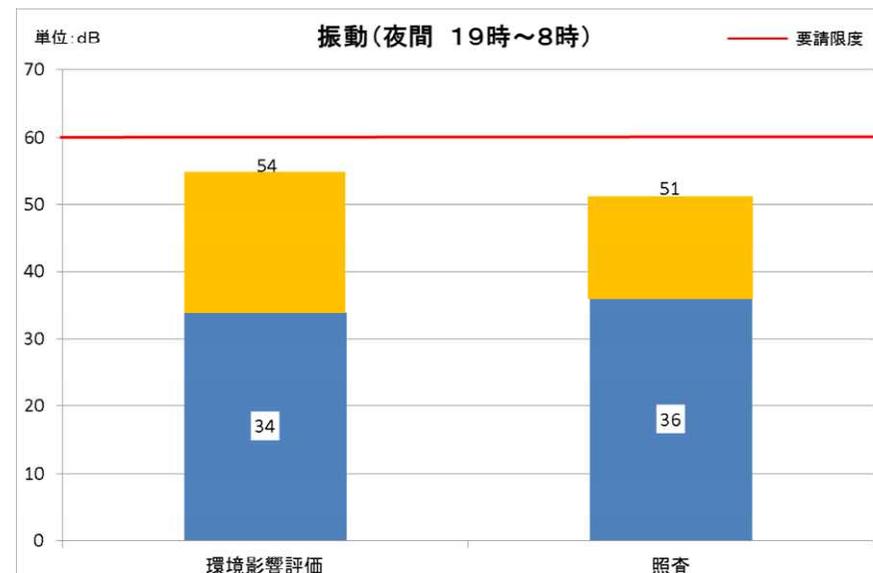
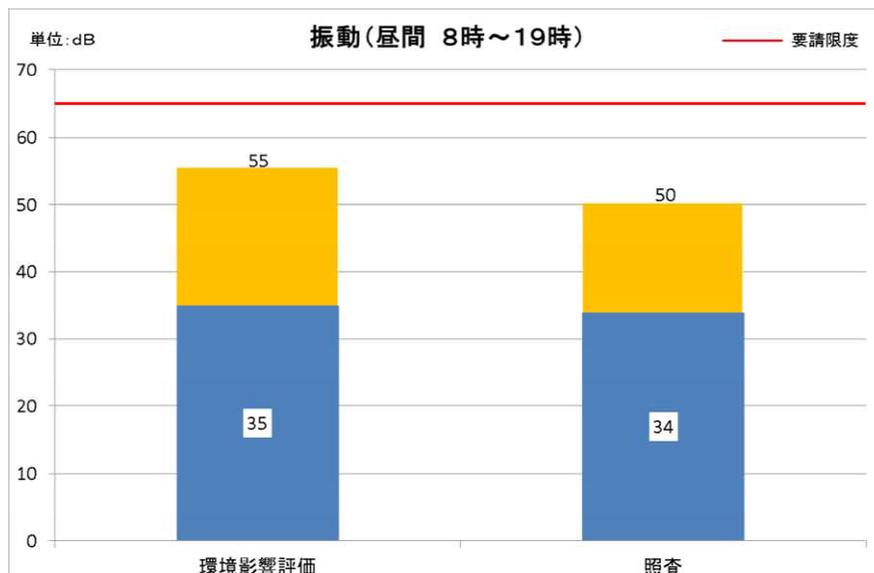
※環境保全目標:横浜市生活環境の保全等に関する条例に基づく、事業所において発生する騒音の許容限度。用途地域及び時間別に規定

※条件:夜間、換気所敷地境界

※換気所付近は北側・南側で用途地域が異なるため、環境保全目標が異なる。

結果概要(振動) ⇒ **影響は極めて小さい**

	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6年12月 ・ 平成7年4月	振動	第一種 区域	【昼間】 振動レベル 65dB以下	35～55	【夜間】 振動レベル 60dB以下	34～54	○
照査	平成26年3月				34～50		36～51	○

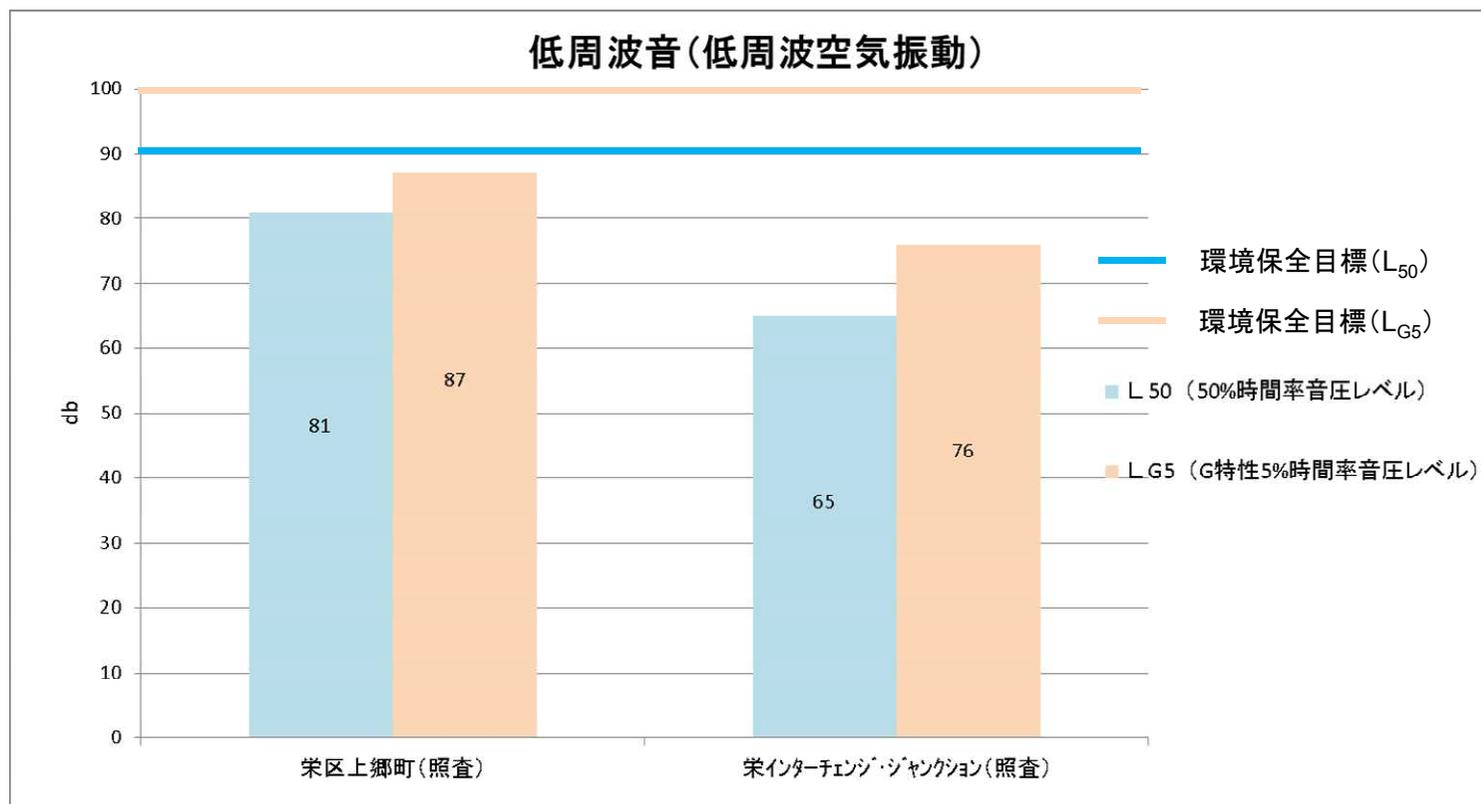


# 環境影響評価及び照査(低周波音)

結果概要(低周波音) ⇒ **影響は極めて小さい**

	実施時期	評価項目	地域区分	基準	結果	基準結果
環境影響評価	平成6年12月 ・ 平成7年4月	低周波音	第一種区域	50%時間率音圧レベル 90db以下	※	
照査	平成26年3月			50%時間率音圧レベル 90db以下	65~81	○
				G特性5%時間率音圧レベル 100db以下	76~87	○

※計画路線周辺における現況道路の現地測定を実施



## 環境影響評価及び照査(地盤沈下)

### ○ 環境影響評価時の予測・評価(平成6年度:横浜市域)

#### 1) 現況調査

軟弱地盤と想定される地域をトンネル、掘削、高架、盛土構造等で通過する計画であるため、周辺の住居等に地盤沈下の影響を与えることが考えられたことから、既往文献資料及び既存ボーリング資料等に基づき、計画路線周辺の地質状況などを調査

#### 2) 予測

地盤沈下の程度について、既存の文献、事例等を参考として定性的に予測を実施

#### 3) 評価及び環境保全対策

##### ①公田谷部地区、②笠間地区、③田谷地区

地下水の漏水を最小限に抑えるため、止水性の高い工法を採用することにより、周辺に対する影響は小さいものと予測

##### ④庄戸・上郷地区、⑤公田丘陵部

掘削に伴う地盤の緩み等を最小限に抑える保全対策を講じるため、周辺に対する影響は小さいものと予測

したがって、地盤沈下による有害な影響を周辺地域の住居等に及ぼすことはないと考えられることから、環境保全目標を達成されると評価

# 環境影響評価及び照査(地盤沈下)

## ○ 照査(平成20年度～平成21年度)

### 1) 調査・予測

平成7年度以降、桂台トンネル及び公田笠間トンネルについては、シールド工法に変更。これも踏まえて、沈下量の予測などを実施。

### 2) 評価結果

	庄戸トンネル NATM (補助工法有り)	桂台トンネル シールド工法	公田笠間トンネル シールド工法	管理基準値
沈下量 (用地境界)	5mm	0.5mm	5.5mm	25mm
傾斜角 (用地境界)	0.9/1000rad	0.03/1000rad	0.5/1000rad	1/1000rad

※1: 近接施工における許容値、管理値の実績や、建築基礎構造設計指針(日本建築学会2001)に定められている限界値より、学識経験者等による検討会において、管理基準値(沈下量25mm、傾斜角1/1000rad)を設定

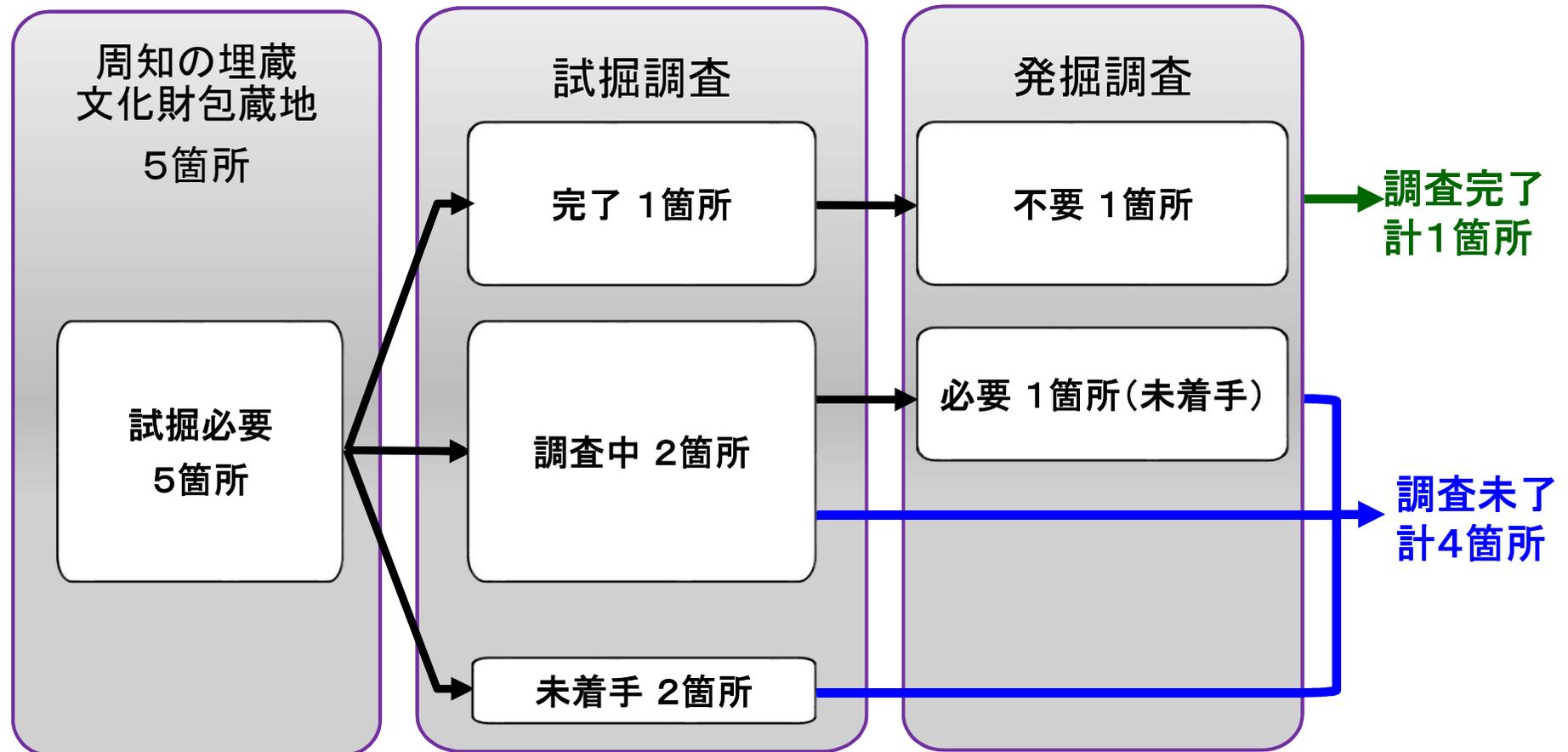
※2: トンネル掘削による地盤の沈下量

# 環境影響評価及び照査(動植物)

- 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 6年12月(横浜市域)  
平成 7年 4月(鎌倉市域)
- 同照査(動植物) 実施者: 起業者 とりまとめ時期: 平成26年3月

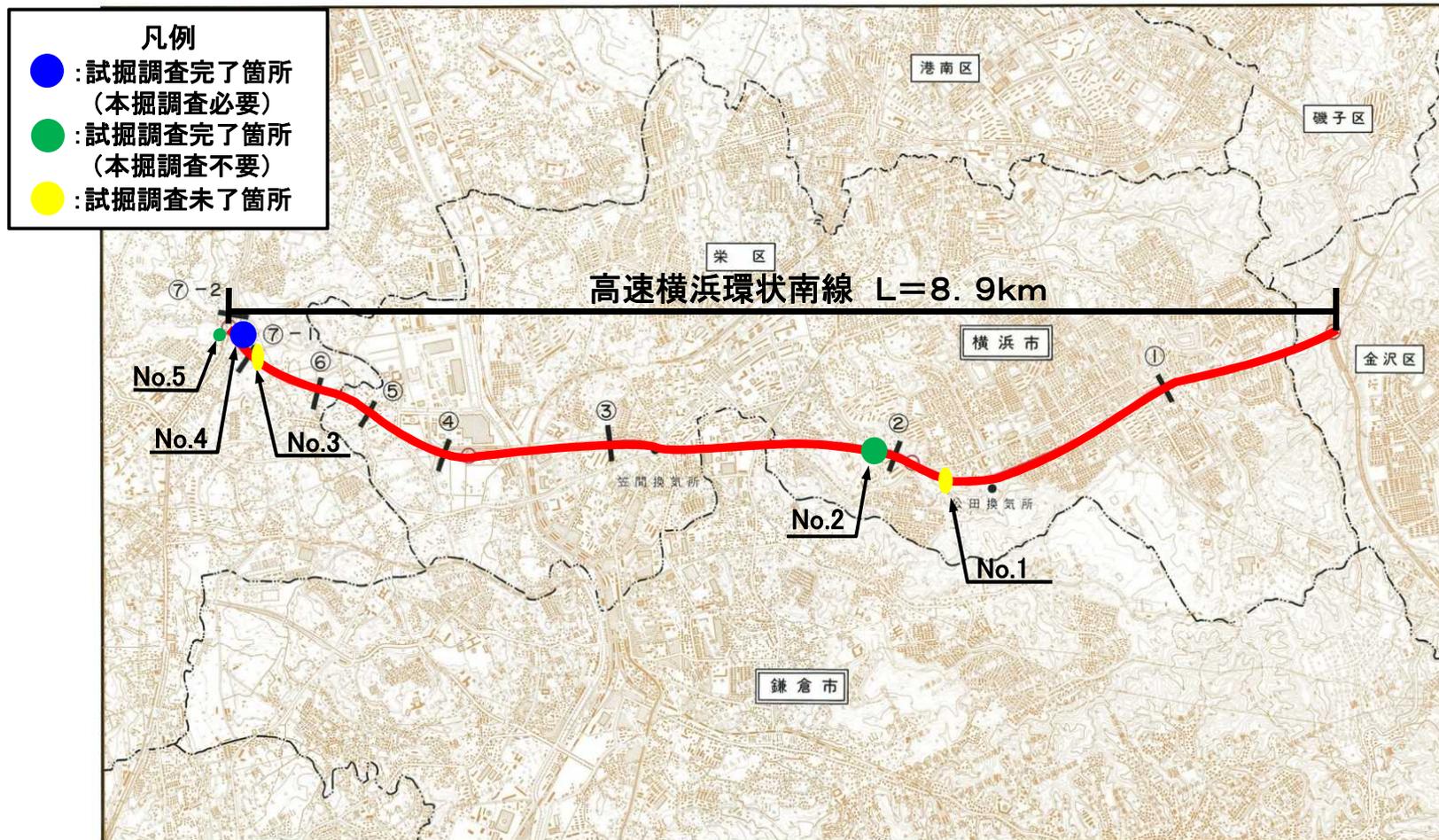
	位置付け	分類	主な確認種	主な保全措置内容
動物	種の保存法 (国内希少野生 動植物種)	鳥類	オオタカ	営巣が確認されたことから、専門家の指導・助言を受け、モニタリング調査を継続し、必要に応じて、低騒音・低振動型建設機械の使用や工事用道路のパネル等での遮蔽などの保全措置を講ずることとしている。
			ハヤブサ	保全措置不要
	環境省レッドリスト (絶滅危惧ⅠB類)	魚類	ホトケドジョウ	主要な生息環境の一部を改変することから、湿地の改変を最小限に留めるとともに、改変予定の湿地近隣に代替湿地を整備し、必要に応じて個体の移植を行う。
	環境省レッドリスト (絶滅危惧Ⅱ類)	魚類	メダカ	
環境省レッドリスト (絶滅危惧Ⅱ類)	鳥類	サシバ	保全措置不要	
植物	環境省レッドリスト (絶滅危惧ⅠB類)		オオアカウキクサ	保全措置不要
	環境省レッドリスト (絶滅危惧Ⅱ類)		マヤラン	

- 「文化財保護法」による周知の埋蔵文化財包蔵地は5箇所。
- 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



No.	所在地	周知の埋蔵文化財	試掘の有無	備考
1	横浜市	横浜市栄区No.81遺跡	必要	用地取得完了後試掘調査実施(未着手)
2	横浜市	横浜市栄区No.67遺跡	必要	試掘調査完了、本掘調査不要
3	横浜市	横浜市戸塚区No.180遺跡	必要	用地取得完了後試掘調査実施(未着手)
4	横浜市	横浜市戸塚区No.121遺跡	必要	用地取得済区間について試掘調査完了、本掘調査必要
5	横浜市	横浜市戸塚区No.120遺跡	必要	用地取得済区間について試掘調査完了

平成26年7月末現在

必要面積		404,084m <sup>2</sup>
未取得面積(残件者数)		55,757m <sup>2</sup> (862名)
用地取得率	(面積ベース)	86.2%
	(土地所有者 関係人数ベース)	68.8%