

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

担当課長名：茅野 牧夫

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(株)
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 (H一年度変更)		H14年度用地着手		H17年度工事着手
全体事業費	約2,140億円	事業進捗率	約12%		供用済延長	-km
計画交通量	53,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.0 (残事業) 2.5	総費用 (残事業)/ (事業全体) 1,536/1,860億円 事業費: 1,460/1,785億円 維持管理費: 76/76億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 3,782/3,782億円 走行時間短縮便益: 2,999/2,999億円 走行費用減少便益: 502/502億円 交通事故減少便益: 281/281億円	基準年 平成25年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量 : B/C=1.8~3.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.8~2.2 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.9~2.1 (事業期間±2年) 【残事業】交通量 : B/C=2.2~4.0 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.2~2.7 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.3~2.5 (事業期間±2年)						
事業の効果等 ①交通の流れの適正化：東名高速と東京湾岸地域を連絡強化するため、広域的な道路ネットワークが形成される。 ②交通混雑の緩和：並行する国道1号では全国平均の13倍以上の渋滞が発生しており、横浜湘南道路の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。 ③安全安心な通行の確保：並行する国道1号の城南交差点では全国平均の約5倍の事故が発生しており、高規格幹線道路である横浜湘南道路の整備により交通が転換し、交通事故の減少が期待できる。 ④物流拠点の連絡強化：横浜港は取扱貨物量の約30%を県外に搬出入しているが、このような物流を支える高速ネットワークは、横浜湘南道路の開通により時間短縮が見込まれる。						
関係する地方公共団体等の意見 ・神奈川県知事の意見： 一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路）は、さがみ縦貫道路や高速横浜環状南線と一体となって、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。横浜湘南道路の整備によって、一般国道1号等の混雑緩和が図られるとともに、広域的な交通利便性が飛躍的に向上し、沿線には既に多くの企業が進出するなど、県民や企業の期待も大変大きいことから、新東名高速道路の開通に間に合うよう早期整備を図りたい。 ・横浜市長の意見： 本路線は、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に、高速横浜環状南線ととも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、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。こうしたことから、本路線は事業の必要性が高いため、平成26年度に開通予定のさがみ縦貫道路に遅れることなく早期開通できるよう完成時期を明確にし、事業を推進していただく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 周辺地域では、平成22年8月に京浜港（東京港、川崎港、横浜港）が国際コンテナ戦略港湾に選定され、同年10月には羽田空港の再拡張事業が完成している。道路では首都高速湾岸線が平成13年に全線供用、現在は横浜環状北線・北西線が事業中である。						
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・用地取得率は約64%完了 ・回転立坑工事や橋梁工事等に着手し、今後、用地取得状況を見極め、トンネル本体工事にも着手していく方針						
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計画的に用地取得を進める。						

施設の構造や工法の変更等
 周辺地盤への影響を少なくする観点から、トンネル区間について、シールド工法の適用性を検討した結果、
 シールド工法で施工する。

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。

事業概要図

凡 例	
——	供 用 中
■■■	事 業 中
////	再評価箇所



※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。