

## 再評価結果（平成28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、吉岡 幹夫

<b>事業名</b> 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 かなざわ とつか</small> 首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚)	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
<b>起終点</b> 自：神奈川県横浜市金沢区釜利谷町 <small>かながわけん よこはましかなざわくかまりやちよう</small> 至：神奈川県横浜市戸塚区汲沢町 <small>かながわけん よこはまし とつかくきみさわらちよう</small>	<b>延長</b>	8.9km		
<b>事業概要</b> 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。 また、「金沢～戸塚」(高速横浜環状南線)は、圏央道の役割に加え、横浜都心から概ね半径10～15kmの位置に計画された横浜環状道路の一部であり、横浜市南部地域の混雑緩和、地域拠点間の連絡強化、周辺地域の活性化を目的とした延長8.9kmの自動車専用道路である。				
S63年度事業化		H7年度都市計画決定		H8年度用地着手
H11年度工事着手				
全体事業費		約4,720億円	事業進捗率	約27%
計画交通量		12,900～59,400台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,942/4,559億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 6,696/6,696億円
	(残事業)	事業費：2,838/4,455億円 維持管理費：104/104億円		基準年：平成27年 走行時間短縮便益：5,682/5,682億円 走行費用減少便益：662/662億円 交通事故減少便益：353/353億円
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.3～1.6(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.5(事業期間±1年)				
【残事業】交通量：B/C=2.2～2.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.1～2.5(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.2～2.4(事業期間±1年)				
<b>事業の効果等</b> ①交通の流れの適正化 ・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。 ・県内では横浜市を中心に交通渋滞が発生、国道1号・環状4号では、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 ・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 ・「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。				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 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)は、昨年度全線開通したさがみ縦貫道路や現在事業が進められている横浜湘南道路等と一体となって、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。 高速横浜環状南線の整備により、国道1号等の一般幹線道路の交通渋滞緩和につながるだけでなく、広域的な交通の利便性が飛躍的に向上することで、物流や都市拠点の連絡強化を図り、国際競争力の強化や産業の創出・育成が期待されるとともに、既に開通している首都圏中央連絡自動車道沿線には多くの企業が進出しつつある。 こうしたことから、高速横浜環状南線の整備は、県民や企業の期待が大変大きく、横浜湘南道路とあわせて、首都圏中央連絡自動車道の環状機能を発揮し、2020年開催の東京オリンピック・パラリンピックの効果を広く波及させるためにも、引き続き、本事業を強力に推進し、早期完成を図られたい。				

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共に、横浜環状道路として市内の広域的な交通利便性の向上、保土ヶ谷バイパス等の既存道路の渋滞緩和、災害時の緊急輸送路の多重化など横浜の都市形成において根幹的な機能を担う道路として早期に整備することが必要不可欠な路線です。

さらに、本市では、平成22年に京浜港が国際コンテナ戦略港湾に選定され、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。

また、本事業の関連街路である上郷公田線等について、本市としても早期の完成に向けて事業を進めています。

こうしたことから、本事業は必要性が高く、さらに横浜湘南道路と合わせ圏央道の西側区間で唯一の未開通区間であるため、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  
・道路では横浜環状道路の横浜環状北線、横浜環状北西線、また、本事業の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  
・用地取得は、約83%から約94%に進捗した。  
・H25年度から本線に関わる本格的な工事（栄IC・JCTの橋梁下部工事など）に着手している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
・首都圏中央連絡自動車道及び横浜環状道路の一部を構成する路線であり、全体としての事業の必要性・重要性は高いものである。  
・用地取得については、今後も話し合いにより住民から事業への理解と協力を得られるよう努めつつ、任意による用地取得と並行して土地収用法に基づき手続き中である。  
・工事は、着手済みの区間において構造物の本体工事に着手するとともに、未着手の区間においてもまとまった用地を確保できたところから着手する。  
・合意形成については、地域の方々との話し合いや幅広く情報発信をしてきたが、引き続き広報誌等を活用し情報発信するとともに、事業への理解を促進させる取り組みを継続的に実施する。

施設の構造や工法の変更等  
・追加ボーリング調査及び現地での実証実験を踏まえ、施工中の地下水対策（水位低下の抑止）をより確実に行うため、筒状注水井から壁状注水井へ工法を変更した。  
・事業評価監視委員会の付帯意見及び地域住民の要望を踏まえ、更なる環境対策として、神戸橋を蓋掛け構造（一部ルーバー）に変更した。  
・全国的に渋滞を考慮した防災計画を検討する事例が増えてきており、有識者検討会で検討した結果、釜利谷JCTランプトンネルにおいて、独立避難通路を整備することとした。

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。