

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課、高速道路課
担当課長名：奥村 康博、山本 巧

事業名	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）	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：神奈川県横浜市金沢区釜利谷町 至：神奈川県横浜市戸塚区汲沢町	延長	8.9km			
事業概要	<p>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。</p> <p>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。</p>					
S63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5,820億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約66%	供用済延長	-km	
計画交通量	12,500～57,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.4	総費用 (残事業)/ (事業全体) 2,913/5,841億円 事業費：2,813/5,740億円 維持管理費：101/101億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 6,979/6,979億円 走行時間短縮便益：6,391/6,391億円 走行費用減少便益：459/459億円 交通事故減少便益：129/129億円	基準年	令和元年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.0～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.3（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=2.0～2.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.2～2.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.5（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	<p>(1) 交通の流れの適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> 圏央道（金沢～戸塚）は、首都圏三環状の一番外側の圏央道を構成する路線であり、環状道路の整備により、都心の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が期待される。 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。 <p>(2) 物流・都市拠点の連絡強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 圏央道（金沢～戸塚）等の整備により、京浜港（東京港・川崎港・横浜港）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、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、新東名高速道路や港湾の整備と相まって産業の国際競争力強化が期待される。 <p>(3) 安全・安心な国土づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 圏央道（金沢～戸塚）が一部を担う首都圏三環状道路が整備されることにより、放射道路が寸断しても都心への到達経路が確保可能となるといったリダンダンシーが強化される。 沿岸部が浸水被災した場合でも、「くしの歯」作戦などにより沿岸部の救援ルートの確保が可能となる。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>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、横浜湘南道路）は、横浜臨海部と湘南・県央地域などの連携を強化するとともに、三浦半島地域の活性化にも寄与する重要な路線である。</p> <p>高速横浜環状南線及び横浜湘南道路が整備されると、移動時間の短縮のみならず、物流の効率化や観光振興などが図られ、神奈川はもとより、首都圏全体の経済のエンジンをまわすうえで追い風となるとともに、災害時の救援・物資輸送にも寄与することから、両路線の早期完成に寄せられる県民の期待は、非常に大きいものがある。</p> <p>そこで、高速横浜環状南線及び横浜湘南道路については、一日も早い開通を目指すこと。また、引き続き工事の安全やコスト縮減などにも十分配慮し、事業推進や地方負担軽減のため、有料道路事業の更なる活用を検討すること。</p> <p>横浜市長の意見：横浜環状南線・横浜湘南道路については、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、横浜港の国際競争力の強化や、横浜経済活性化及び市民生活の利便性向上、災害時の緊急輸送路の確保などを図るため、極めて重要な路線であることから早期に整備することが必要です。この度、開</p>					

通予定時期の見直しがされましたが、引き続き早期開通に向けた事業の推進をお願いします。
 また、円滑な事業推進と早期開通を図るため、事業費の縮減、必要な予算確保とともに、自治体負担増とならないよう有料道路事業の更なる活用をお願いします。
 また、引き続き工事の安全に十分配慮するとともに、地元から強い要望のある脱硝装置の設置等の環境に配慮した取組の推進をお願いします。
 本市としても早期開通に向け用地取得や工事推進に協力していきます。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。
 過去の事業評価監視委員会での付帯意見を今後も継続して十分に尊重するとともに、以下の付帯意見をもって、原案どおり了承とする。
 ①できる限り早期の完成と供用に努めること
 ②地域住民との十分な対話を基礎に、環境対策や安全対策に積極的に取り組み、現実的な範囲で最善を尽くすこと
 ③引き続きコスト縮減に努めるとともに、今回事業費増となった要因を分析し、今後、コスト管理の徹底に努めること

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が2017年3月に供用し、横浜環状北西線が2020年3月に供用予定である。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。
 ・圏央道（金沢～戸塚）の平行路線である国道1号や環状4号線では、主要渋滞箇所である原宿交差点、笠間交差点を先頭に交通渋滞が発生しており、周辺環境変化等は見られない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・昭和63年度に事業化、用地取得率は約99%、事業進捗率は66%（平成31年3月末時点）。
 ・栄IC・JCTは橋脚124基のうち74基が完成。
 ・本線トンネルは全体5本のうち工事が4本。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・用地取得は概ね完了。引き続き、残りの用地取得に努める。
 ・トンネル工事の実施にあたり技術的課題の対策の目処がたったことから、引き続き、安全に配慮しつつ、令和7（2025）年度の開通に向け、工事を推進。
 ・工事工程については、発注者、関係施工業者で適宜工程調整会議を行い、工事を実施。
 ・なお、地域との合意形成については、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

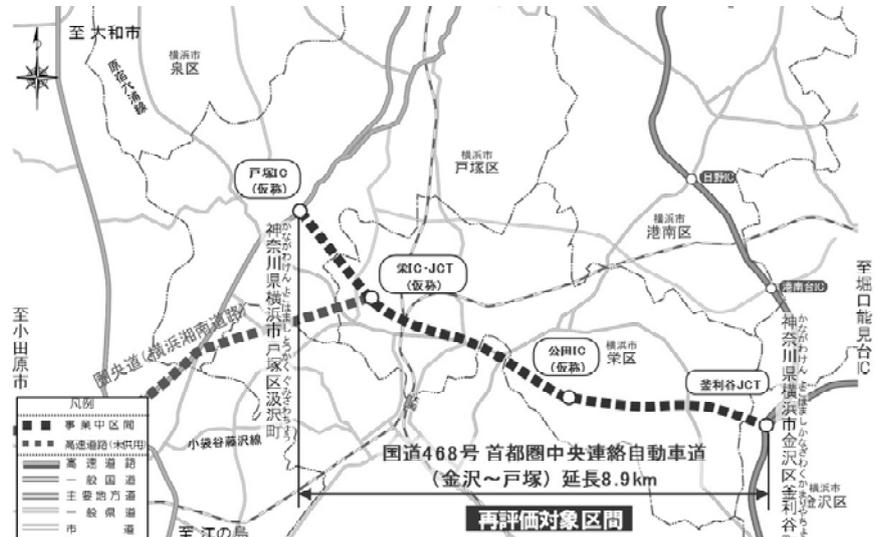
・庄戸地区のトンネル施工方法について開削工法から非開削工法へ変更、地質調査を踏まえた橋梁構造の変更や、地質調査を踏まえた軟弱地盤対策の追加等を実施することとした。

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。