

(再評価)

資料3-7-①

平成28年度第6回  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会

# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (横浜湘南道路)

平成28年11月8日

国土交通省関東地方整備局  
東日本高速道路株式会社

# 目 次

1. 位置図	.....	1
2. 圏央道の概要と効果	.....	2
3. 事業の概要	.....	8
4. 事業の進捗状況	.....	16
5. 事業の評価	.....	24
6. 事業の見込み等	.....	26
7. 関連自治体等の意見	.....	27
8. 今後の対応方針(原案)	.....	28



# 2. 圏央道の概要と効果

## (1) 圏央道の概要

・圏央道は、首都圏3環状道路の1つであり、都心から約40～60kmの圏域を環状に連絡する延長約300kmの道路。

### ■ 主な経緯

- ・昭和38年 首都圏基本問題懇談会中間報告書にて、首都圏の道路交通の骨格として、3環状9放射のネットワークを位置づけ
- ・昭和43年 首都圏基本計画(第二次)「東京環状道路」として国道16号の大規模改良による高規格道路として位置づけ
- ・昭和62年 第四次全国総合開発計画にて高規格道路に位置づけ
- ・平成 8年3月 青梅IC～鶴ヶ島JCT間開通
- ・平成19年6月 中央道～関越道間全線開通
- ・平成26年6月 東名高速～中央道間全線開通
- ・平成27年10月 東名高速～東北道間全線開通

### ■ 概要

- ・ 区 間 自)神奈川県横浜市至)千葉県木更津市
- ・ 計画延長 約300km
- ・ 車 線 数 4～6車線
- ・ 道路規格 第1種第2級、第3級

位置図



注1：※1区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合  
 注2：久喜白岡JCT～木更津東IC間は、暫定2車線  
 注3：開通区間以外のIC、JCTは仮称（圏央道の坂東IC、常総ICは決定）

平成27年12月9日時点

出典：関東地方整備局

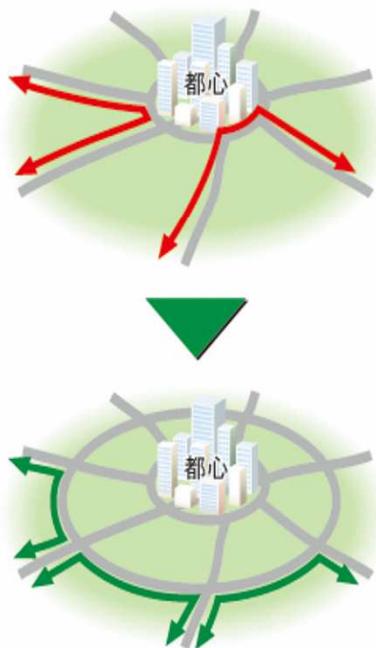
## 2. 圏央道の概要と効果

### (2) 環状道路の役割

- ・大都市圏の環状道路は、都心へ集中する幹線道路の交通のうち都心を通り抜ける車の都心部への流入を抑制させ、都心の交通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、集積が著しい都市の成長に不可欠な交通機能を提供

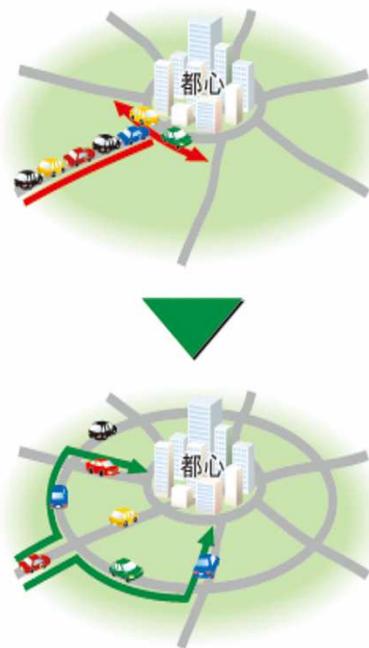
#### 通過交通の抑制

通過交通の都心部流入を抑制する



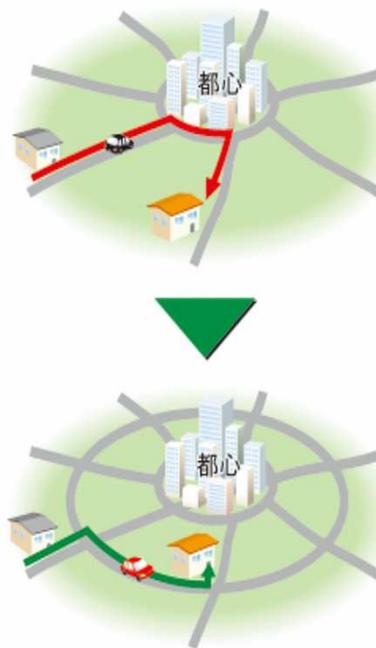
#### 分散導入効果

郊外から都心部への交通を分散誘導する



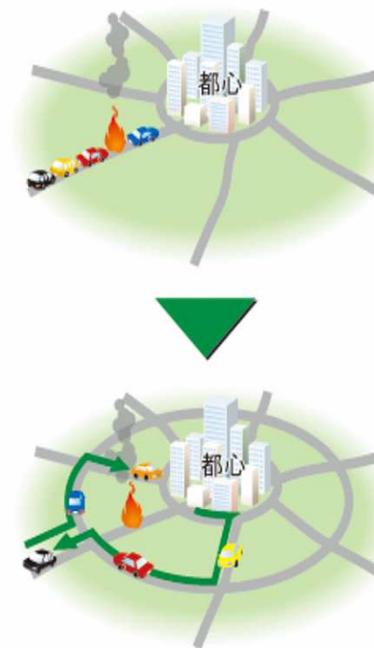
#### 地域間移動

周辺地域間の移動が直接できる



#### 非常時の迂回機能

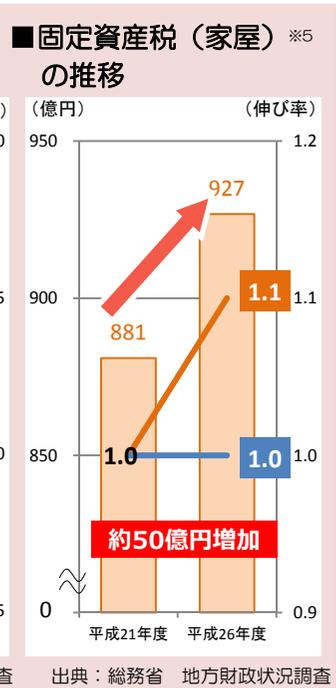
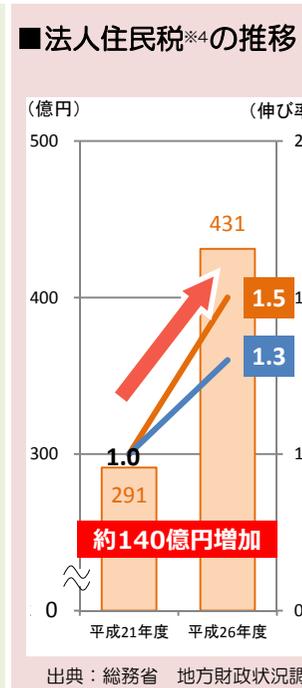
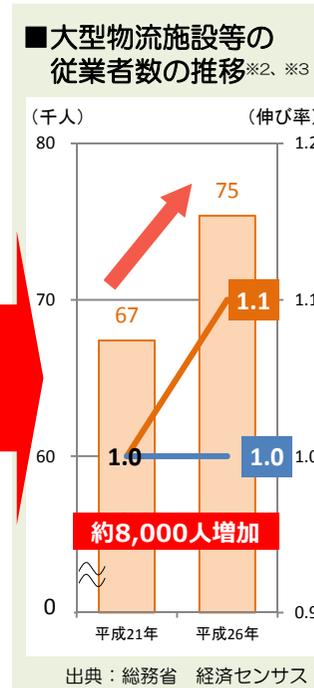
災害や事故などで一部区間の不通があっても速やかに迂回できる



## 2. 圏央道の概要と効果

### (3) 圏央道の効果①[圏央道沿線市町(東名～東北道)の税収増]

- ・沿線自治体※1の大型物流施設等は、5年間で約80件増加※2、※3
- ・沿線の大型物流施設等からは、配送時間の短縮に伴う生産性向上の声
- ・沿線自治体※1の大型物流施設等の従業者数は、5年間で約8,000人増加※2、※3
- ・法人住民税※4が約140億円増加、固定資産税(家屋)※5が約50億円増加



※1 圏央道(海老名JCT～久喜白岡JCT)が通過する23市町  
 ※2 経済センサスの産業分類(中分類)の「道路旅客運送業」「道路貨物運送業」「倉庫業」「運輸に附帯するサービス業」の合計  
 ※3 中小企業基本法に基づく「小規模企業者(概ね常時使用する従業員の数が20人以下の事業者)」を除く  
 ※4 法人住民税：法人の収益・規模に応じて課せられる税(本資料では、市町村民税として課税されたものを指す)  
 ※5 固定資産税(家屋)：固定資産(家屋)の評価額に応じて課せられる税  
 ※6 1都4県(東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県・茨城県)の合計から「圏央道(海老名JCT～久喜白岡JCT)が通過する23市町」および東京都区部を除いた値



#### 【埼玉県内:物流センター(外食産業)】(平成28年8月ヒアリング調査)

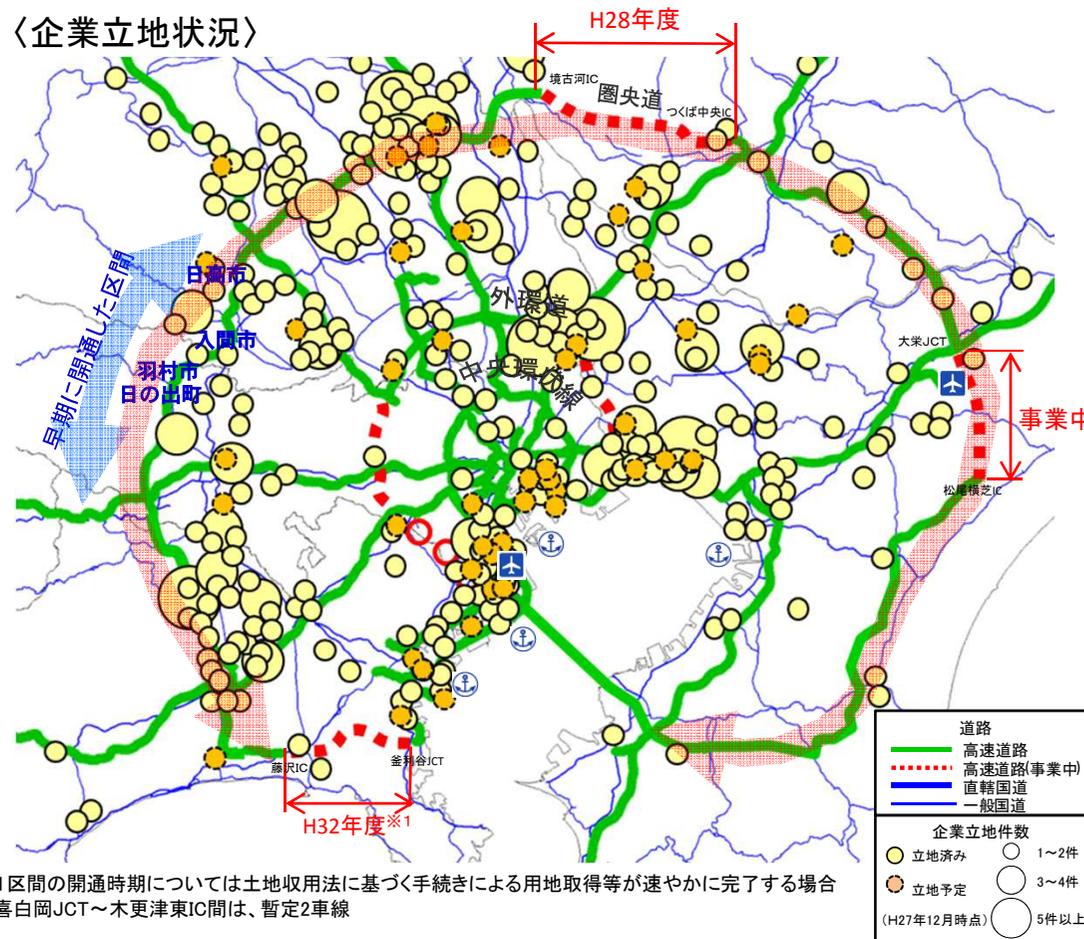
- ・圏央道沿線に生産拠点と物流拠点を集約化した施設を立地。圏央道等を利用することで、配送時間が短縮され、各店舗に**食材が早く届く**ようになりました。
- ・こうしたこと等により、各店舗で**食材を利用できる時間が長くなり、食材の廃棄(期限切れ)が減少**する等、生産性向上につながっています。

## 2. 圏央道の概要と効果

### (3) 圏央道の効果②[企業が続々と立地]

- ・圏央道が順次開通し、沿線には工場や物流施設が多数集積。  
(圏央道沿線市町村の工場立地面積は20年前の約6倍)
- ・圏央道の開通済み区間(中央道～関越道間)では、製造品出荷額が約1.4倍に増加。

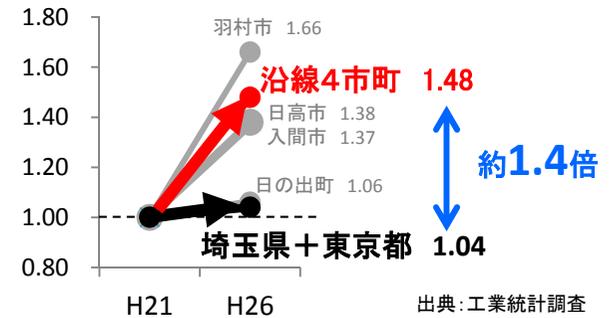
〈企業立地状況〉



製造品出荷額の上昇

平成19年に全通した中央道～関越道間ではいち早くストック効果が発現  
 早期開通区間の沿線4市町では、埼玉県と東京都の全体平均の約1.4倍

製造品出荷額の伸び率



圏央道沿線市町村※の新規工場立地面積(1年あたり)



※圏央道が通過する市町村を対象とした  
 出典:工場立地統計調査

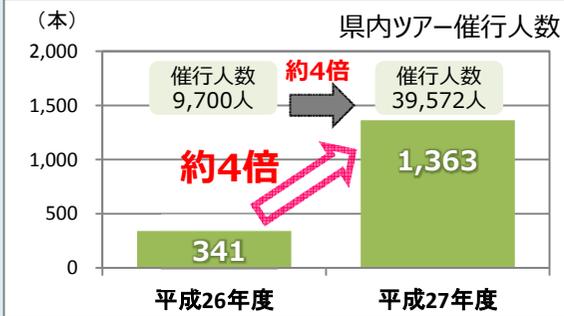
出典)日本立地総覧2014年版、2015年版、AERA、日経MJ、CBREオフィスジャパン誌、カーゴニュース、日刊CARGO、月刊ロジスティクス・ビジネス、月刊激流、週刊東洋経済、千葉日報、朝日新聞、日刊工業新聞、日刊自動車新聞、日経ビジネス、日経産業新聞、日経新聞、物流ニッポン

## 2. 圏央道の概要と効果

### (3) 圏央道の効果③[インバウンド観光を後押し]

- ・圏央道の開通による成田空港からのアクセス向上を茨城県がPR。成田空港から水戸を経由するバスツアーを増便(2本/年⇒40本/年)する旅行会社もあり、県を周遊するツアー数が増加(前年度の約4倍)
- ・一昨年全国34位だった外国人宿泊者数が昨年29位になるなど、茨城県では、県内の圏央道全通を見据え、更なるインバウンド観光推進のための方策を検討中

#### ■茨城県周遊ツアー催行数



出典: 茨城県より提供

#### ■茨城県の外国人宿泊者数の推移



出典: 観光庁 宿泊旅行統計調査

#### ■茨城県 観光物産課の声



- ・外国人観光客を取り込むため、アジア圏の旅行会社へ向けて、観光地の魅力と、圏央道の開通によるアクセス性の向上について、PR活動を実施しています。
- ・県内の圏央道全通を見据え、更なるインバウンド観光推進のため他県との広域的な周遊観光強化を検討しています。

出典) 平成28年1月 ヒアリング調査(常総国道事務所調べ)

#### ■茨城方面への観光ツアーを催行する旅行会社の声



- ・茨城県からのPR活動もあり、茨城県の観光地をより多くツアーに組み込むようになりました。
- ・圏央道の開通に伴い、成田空港から水戸への時間も読みやすく、人気のある袋田の滝にも立ち寄れるため那須方面に向かう周遊ツアーは、都心経由から水戸経由にルート変更しました。
- ・水戸に立ち寄るバスツアーは、2本/年から40本/年に増えています。

出典) 平成28年1月 ヒアリング調査(常総国道事務所調べ)

#### ■「袋田の滝」関係者の声



- ・袋田の滝を訪れる外国人観光客は増えており、特に、圏央道開通後は、ツアーバスで訪れる外国人観光客が増えてきています。

出典) 平成28年1月 ヒアリング調査(常総国道事務所調べ)

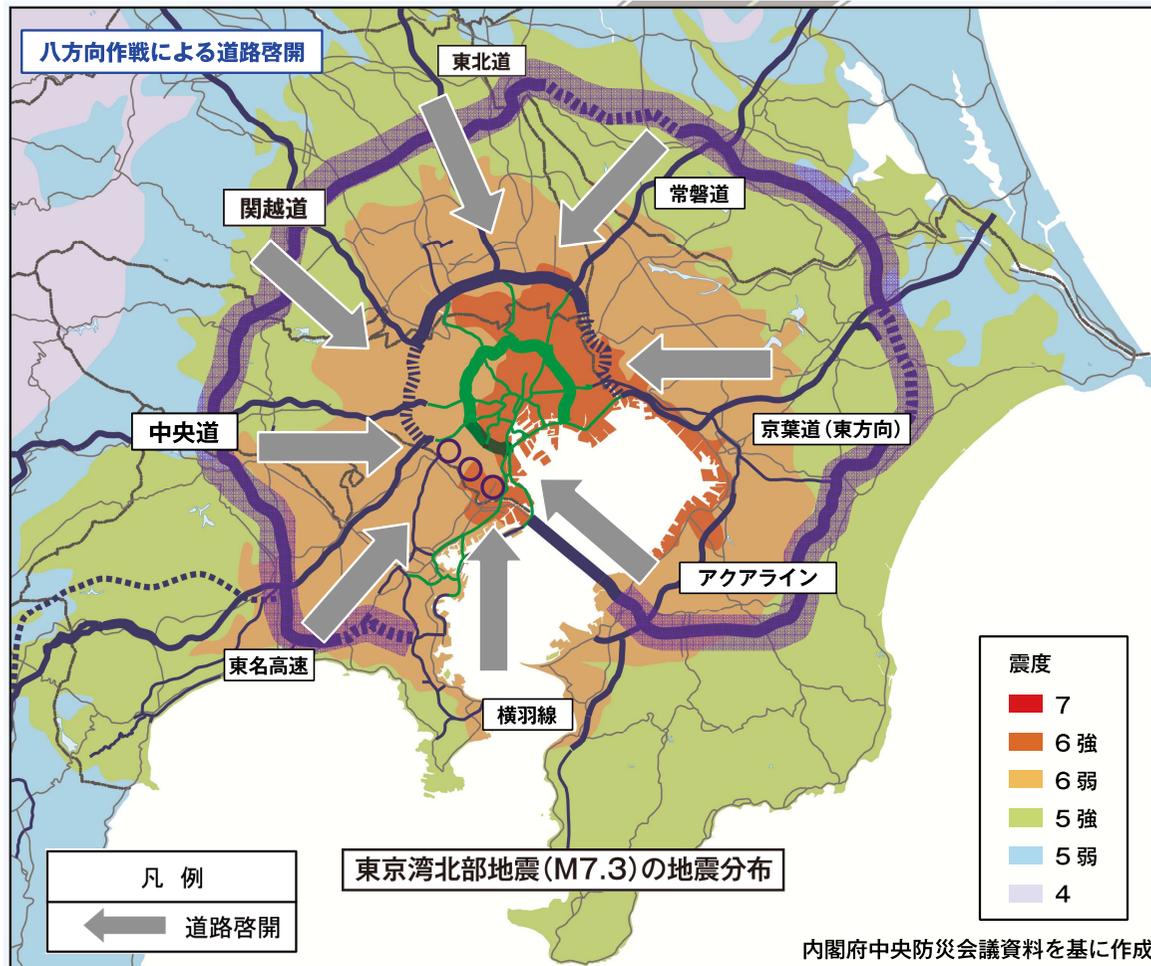


出典) 所要時間は民間プローブデータの平日平均旅行速度を用いて算出。  
(開通前: H26.11民間プローブデータ、開通後: H27.11民間プローブデータ)  
※成田空港～水戸市役所間の所要時間を算出。

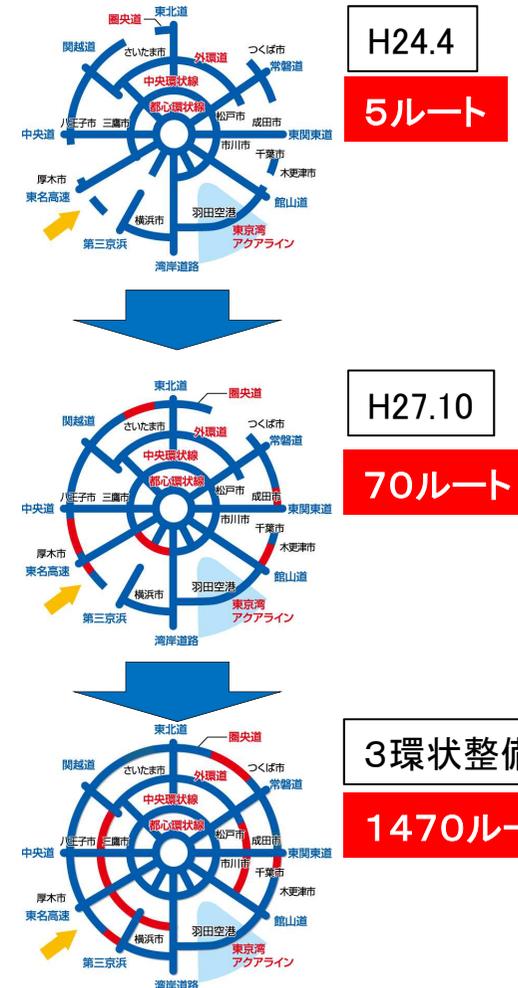
## 2. 圏央道の概要と効果

### (3) 圏央道の効果④ [災害時のリダンダンシー確保]

- 首都直下地震(M7クラスの地震)が今後30年以内に発生する確率は70%程度と推定。
- 道路管理者と関係機関は、首都直下地震に備え、都心に向けた八方向を優先啓開ルートに設定(八方向作戦)。
- 首都圏三環状道路により、リダンダンシーが強化されれば、放射道路が寸断しても都心への到達経路が確保可能。



■三環状整備道路によるリダンダンシーの強化(東名高速から東京都心へ至るパターン(試算))



# 3. 事業の概要

## (1) - 1 事業の目的と計画の概要

### 目的

- ・首都圏の道路交通の円滑化
- ・沿道環境の改善
- ・沿線都市間の連絡強化
- ・企業活動・地域づくり支援
- ・災害時の代替路確保

### 計画の概要

#### 区間

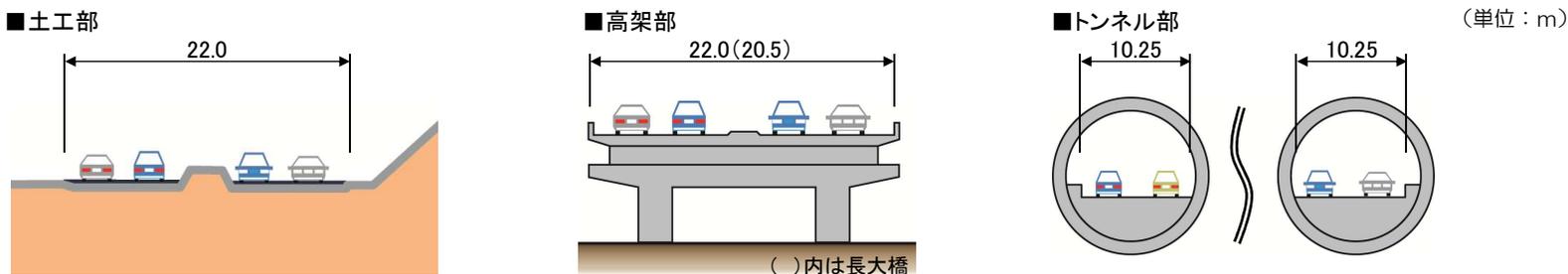
かながわけん よこはまし さかえく たやちょう  
 自)神奈川県横浜市栄区田谷町

かながわけん ふじさわし じょうなんいっちょうめ  
 至)神奈川県藤沢市城南1丁目

計画延長 : 7.5km  
 幅員 : 22m  
 道路規格 : 第1種第3級  
 設計速度 : 80km/h  
 車線数 : 4車線  
 計画交通量 : 55,800台/日  
 事業化 : 平成13年度  
 事業費 : 約2,600億円  
 (前回評価 約2,140億円)



### 標準横断面図



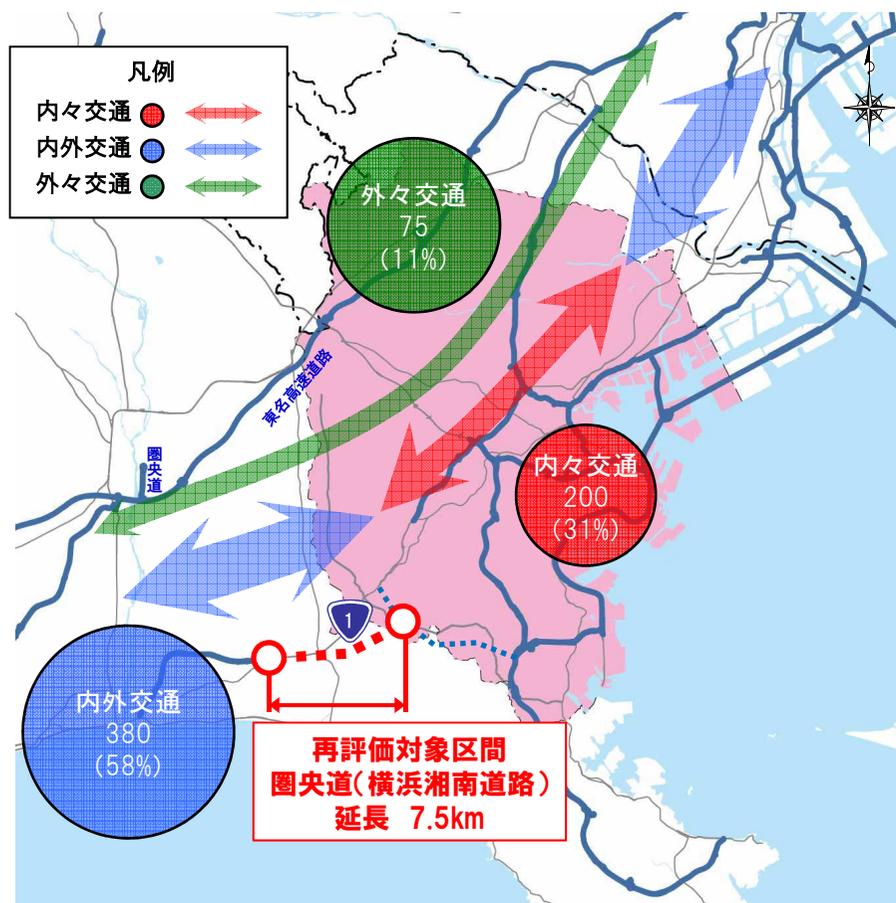


# 3. 事業の概要

## (1)－3 事業の目的と計画の概要(国道1号の交通特性)

・国道1号の交通特性は、起終点のどちらかが横浜市内にある交通(内外)が58%、横浜市内に起終点をもつ交通(内々)が31%、横浜市内を通過する交通(外々)が11%を占める。

当該区間の主な交通特性



(単位:百台/日)

当該区間のOD内訳

当該区間のOD内訳	交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	200	31%
周辺地域とその他の地域(内外)	380	58%
周辺地域⇄その他神奈川県	319	49%
周辺地域⇄東京都	22	3%
周辺地域⇄その他	39	6%
通過交通(外々)	75	11%
合計	655	100%

内々交通が31%

内外交通が58%

外々交通が11%

(単位:百台/日)

※周辺地域とは、横浜市全体(着色部)  
 ※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

# 3. 事業の概要

## (2) - 1 事業の必要性(ネットワークの形成・道路交通の円滑化①)

- ・横浜湘南道路の並行路線である国道1号※1の平均渋滞損失時間は、379.4千人時間/年・km。
- ・また、国道1号や環状4号線には、死傷事故率が200件/億台km以上の交差点や単路が集中しており、平均死傷事故率は、国道1号※1で69.1件/億台・km、環状4号線※2では、105.9件/億台・km。
- ・本事業の整備により、国道1号、環状4号線の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。

並行路線等の区間別渋滞損失時間



- 国道1号平均(対象区間※1)
  - … 379.4千人時間/年・km
- 横浜市内道路平均
  - … 172.5千人時間/年・km
- 神奈川県内道路平均
  - … 111.8千人時間/年・km

出典：プローブデータ (H26)

- 凡例
- 100千人時間/年・km 未満
  - 150千人時間/年・km 未満
  - 200千人時間/年・km 未満
  - 200千人時間/年・km 以上

国道1号・環状4号線の事故発生状況



- 凡例
- 50件/億台km 未満
  - 100件/億台km 未満
  - 200件/億台km 未満
  - 200件/億台km 以上

出典：交通事故データ (H23-26)

※1 国道1号 (藤沢インター交差点～横浜新道出入付近)  
 ※2 環状4号線 (原宿交差点～朝比奈交差点)

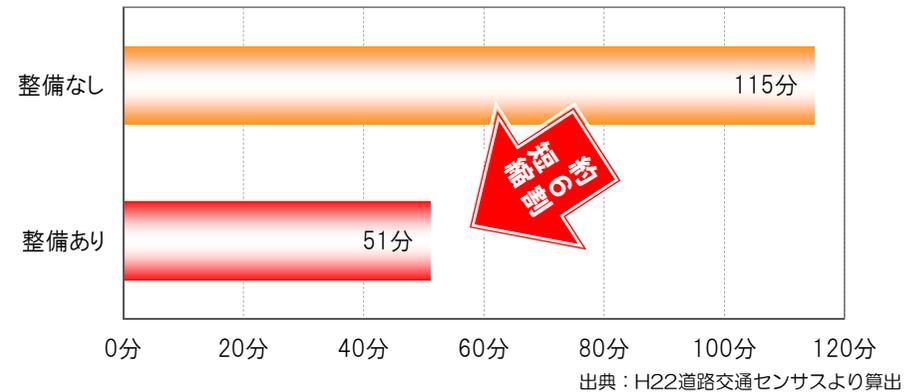
# 3. 事業の概要

## (2) - 2 事業の必要性(ネットワークの形成・道路交通の円滑化②)

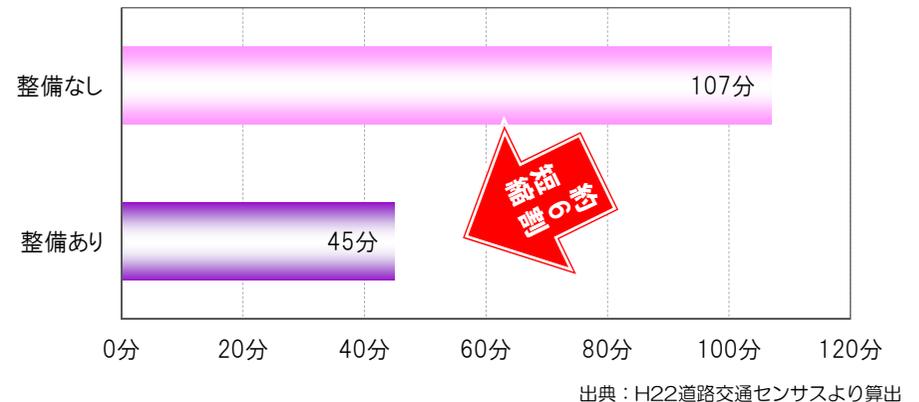
- ・横浜湘南道路等の整備により、物流ネットワークが形成され、横浜港～八王子JCT間の所要時間が約6割短縮。
- ・また、主要都市である厚木市～横須賀市間の所要時間も約6割短縮。



物流ルート(横浜港～八王子JCT間)の所要時間短縮



主要都市間(厚木市～横須賀市間)の所要時間短縮

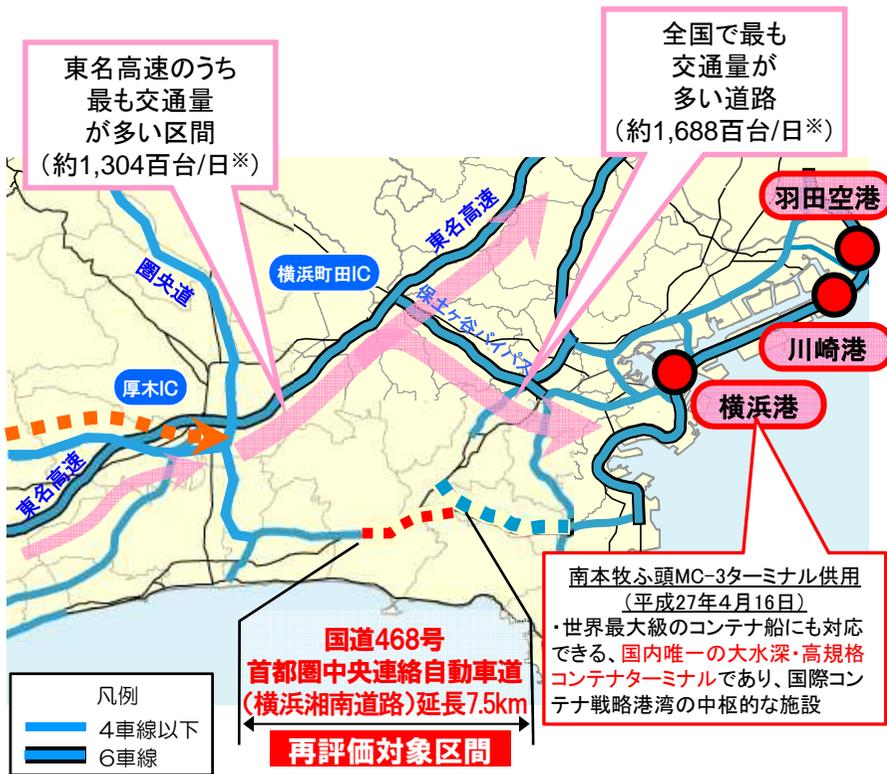


# 3. 事業の概要

## (2) - 3 事業の必要性(地域活性化の支援①)

- ・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、陸上輸送に支障をきたしていることから、さらなる国際競争力強化に向け、陸上輸送ネットワークの強化が求められる。

### ■横浜港の背後圏の広域交通ネットワークの現状



※出典：H22交通センサス

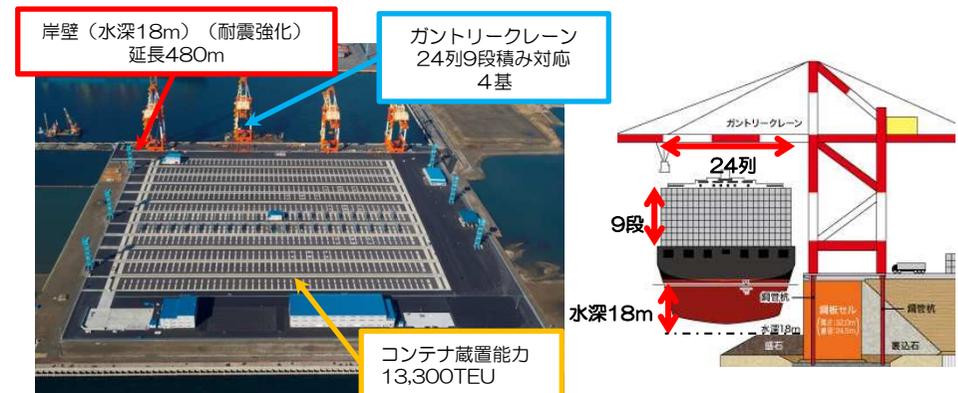
### ■横浜港の貿易額とコンテナ取扱量の位置づけ



出典：税関 全国港別輸出入貿易額順位表 (H27)

出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査 (H25)

### ■横浜港南本牧ふ頭(MC-3コンテナターミナル)の整備概要



南本牧ふ頭MC-3コンテナターミナル (出典：京浜港湾事務所 H27.4.13記者発表資料)

# 3. 事業の概要

## (2) - 4 事業の必要性(地域活性化の支援②)

・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、交通分散による輸送時間短縮、定時性向上等による物流の効率化に期待。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期待。

### ■京浜港と背後圏との円滑な物流を実現する広域交通ネットワークの形成



・東名高速、保土ヶ谷バイパスに集中する交通を、圏央道(横浜湘南道路)経由のルートで分担。

・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、物流の効率化、リダンダンシーの確保に寄与

・整備の進められている新東名は、圏央道に直結する予定。

### ■横浜港の背後圏の将来広域交通ネットワーク



注) 実線は開通済、事業中区間である。なお、ここでは事業中区間はH32に開通しているものとして表記した。

※NEXCO中日本プレスリリース「新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT間) 開通から2年、地域生活や地域経済への波及効果が拡大」

# 3. 事業の概要

## (2) - 5 事業の必要性(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る。(文部科学省地震調査研究推進本部 H23.7.11)
- ・津波が大きい地震が発生し、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確保が可能。(迅速な道路啓開、非常時の迂回機能の発現)

**活断層を文科省再評価 「三浦半島」で高まる**

**地震発生確率**

文部科学省の地震調査研究推進本部は11日、東日本度高まった可能性があると見解を発表した。6月に行った評価で、三浦半島断層群で、地震発生確率が高まった可能性があるとの見解を発表した。6月に行った評価で、三浦半島断層群で、地震発生確率が高まった可能性があるとの見解を発表した。6月に行った評価で、三浦半島断層群で、地震発生確率が高まった可能性があるとの見解を発表した。

**災害時には緊急輸送 進行状況を報告**

県内の経済団体連合会(経団連)は11日、東日本度高まった可能性があると見解を発表した。6月に行った評価で、三浦半島断層群で、地震発生確率が高まった可能性があるとの見解を発表した。6月に行った評価で、三浦半島断層群で、地震発生確率が高まった可能性があるとの見解を発表した。

▲ “神奈川新聞 (H23.7.12)”



▲ “神奈川新聞 (H23.6.18)”

※ 浸水被害想定は神奈川県ホームページで公開されている浸水予想図 (H27.3.31公表) より作成。ここで整理した地震は三浦半島への津波浸水被害が大きい慶長型地震を対象とした。

**慶長地震:**1605年(慶長9年)発生。地震の揺れはあまり大きくない中で、津波が大きい地震(津波地震)として知られる。断層面上での地震性すべりではなく、海底で巨大な地すべりが起きたと考えられている。(出典:神奈川県HP他)



「くしの歯」作戦イメージ

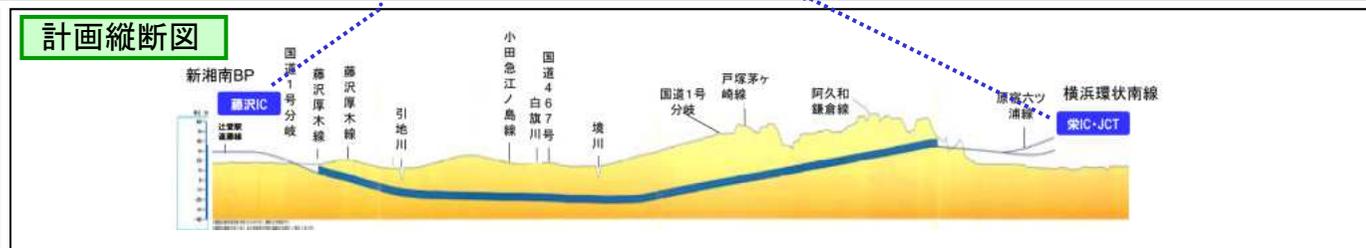
地震(津波)\*により沿岸部が被災

圏央道を利用して被災地(沿岸部)を支援(くしの歯作戦)

# 4. 事業の進捗状況

## (1) 事業の経緯

平成12年 7月4日	: 都市計画決定	平成26年 3月	: 土地収用法に基づく手続きに着手(説明会開催)
平成13年度	: 事業化	平成26年 8月	: 土地収用法に基づく事業認定申請
平成14年度	: 用地買収着手	平成27年 8月	: 土地収用法に基づく社会資本整備審議会
平成17年 6月	: 工事着手	平成27年10月	: 土地収用法に基づく事業認定※2告示
平成25年 6月	: 有料道路事業許可※1	平成28年2月～	: 土地収用法に基づく裁決申請及び明渡裁決申立



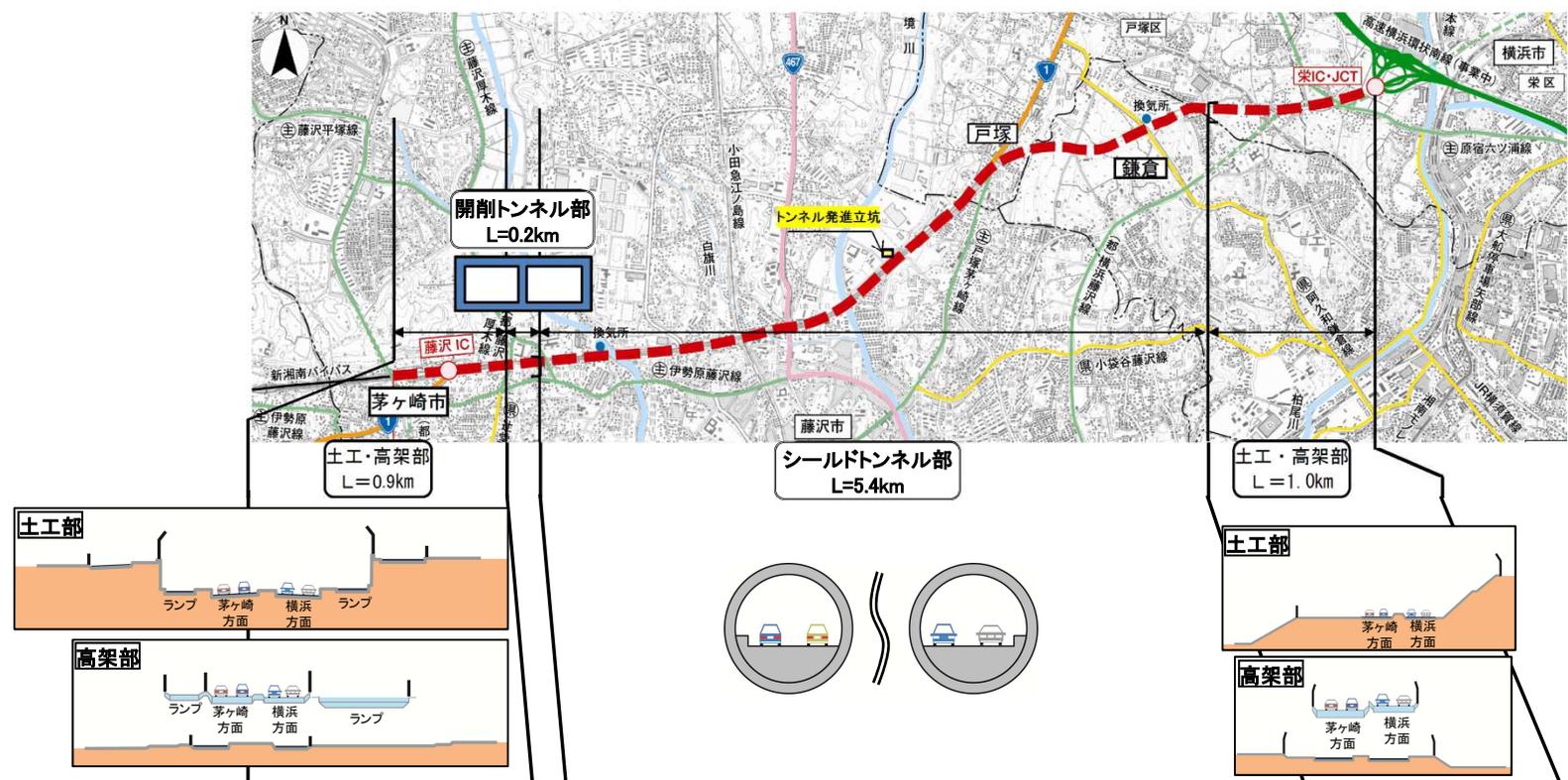
※1 東日本高速道路株式会社

※2 事業認定とは、国土交通大臣または都道府県知事(事業認定庁)が、申請に係わる事業が「高い公共性を有し、かつ土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものであることを審査し、当該事業のために土地等を収用又は使用する必要があること」について認定すること

# 4. 事業の進捗状況

## (2) 残事業の概要

- ・地元説明会等を行いつつ、用地取得を進めてきており、H28.3末現在の用地取得率は約86%（H25.9の前回評価時より約22%増 面積ベース）。
- ・平成25年度から、本線に関わる工事（回転立坑や藤沢高架橋の下部工事など）に着手、平成26年度にトンネル本体工事契約済



	構造	藤沢IC	土工部	トンネル			土工部	橋梁部	栄IC・JCT (仮称)	
<b>前回評価時 H25</b>	工事									用地取得率 64%(全体)
	用地		93%	92%	29%		80%			
<b>今回評価時 H28</b>	工事									用地取得率 86%(全体)
	用地		94%	99%	77%		92%			

# 4. 事業の進捗状況

## (3) 主な整備状況

- ・平成20年度に発進立坑施工済
- ・平成25年度から、本線に関わる工事(回転立坑や小雀高架橋、藤沢高架橋)に着手、平成26年度にトンネル本體工事契約しシールドマシン製作中。



## <現況写真>

①小雀高架橋(基礎工)



②発進立坑



③回転立坑(切回し)



④回転立坑



⑤藤沢高架橋(上部工)



⑥藤沢高架橋(上部工)



# 4. 事業の進捗状況

## (4)－1 事業費増加の要因

①構造変更（セグメント）に伴う工事費の増加……………	（約350億円増額）
②トンネル防災設備の安全性向上に伴う工事費の増加 ……	（約110億円増額）
	計 約460億円増額

項目		理由概要	増額
本線 トンネル部	①構造変更(セグメント)	・H24.2岡山県のシールドマシン事故を受けて、セグメント厚を見直す必要が生じたため。 ・マシン及びセグメントの単価が上昇していることが確認されたことにより、工事費の増が生じたため。	約350億円
	②トンネル防災設備の安全性向上	・有識者検討会を組織し、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を拡大およびUターン路、床下避難路連絡坑の設置が必要となったため。	約110億円
全体事業費の増額			約460億円

# 4. 事業の進捗状況

## (4) - 2 事業費増加の要因①

① 構造変更(セグメント)等に伴う工事費の増加 ..... (約350億円増額)

- シールド事故事例を踏まえた有識者の意見を受け、セグメント厚さの見直しが生じた。
- シールドマシン及びセグメントの価格が当初より上昇していることが確認された。

### 【セグメント厚さの変更経緯】

#### (1) シールドトンネル事故が発生

平成24年2月に岡山県の工場内において、海底パイプラインを通すためのシールドトンネル工事中に事故が発生。この事故は海底下をシールドマシンで施工中、海水が流入し、短時間に立坑まで水没した事故。

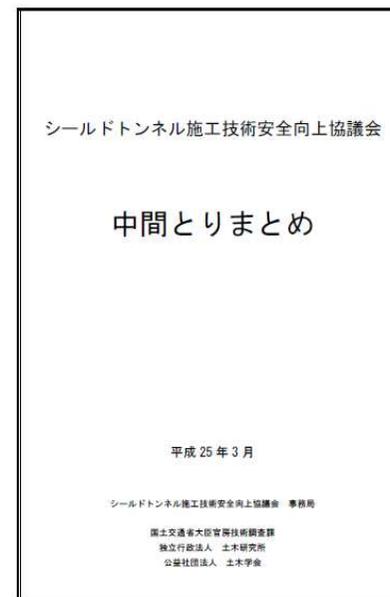
#### (2) 「シールドトンネル施工技術安全向上協議会」の設置

国土交通省が事故を受けて有識者からなる協議会(委員長: 東京都立大学 名誉教授 今田徹)を平成24年4月に発足。シールドトンネルの設計や、施工中の現場に対して安全面で注意すべき26の項目(セグメントなど)を中間報告として取りまとめた。(H25.3)

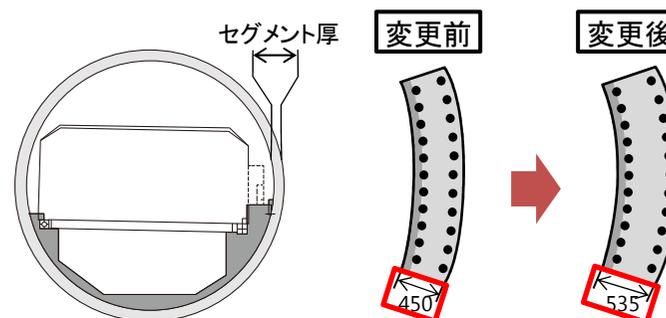
これを受け、平成25年度 関東地方整備局管内道路事業技術評価検討会「横浜湘南道路トンネル工事」(以下、有識者検討会)で、有識者より意見を頂いた。

#### (3) 構造変更(セグメント等)

有識者検討会での意見(中間報告を適用した設計)を踏まえた詳細設計の結果、セグメント厚を見直す必要が生じた。(厚さ450mm→535mm)



#### セグメント厚の見直し

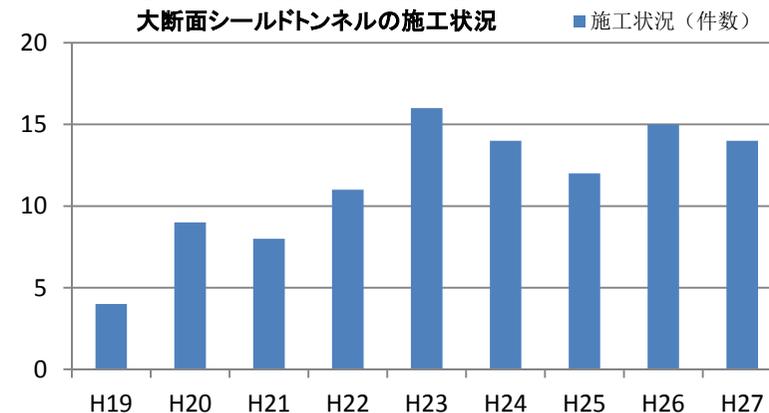


# 4. 事業の進捗状況

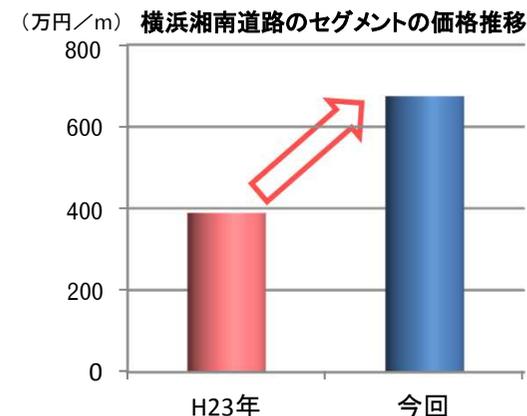
## (4) - 2 事業費増加の要因②

【シールドマシン及びセグメントの単価上昇の要因】(調査会社へのヒアリング)

- 特殊な製品であるため、製造できるメーカーが少ない。
- 近年、シールド工事が増加している。
- この需要に対応するために、製造ラインを拡張するなど、工場の製造能力を上げて対応している。
- 単価上昇は、需要拡大に対して製造ラインの拡張などで対応していることから生じているため、需要関係の変化が、単価変動の支配的な要因となっている。
- その他、材料・人件費の増減も単価変動の要因となる。



※シールド工法技術協会HP資料、国土交通省及び高速道路会社の公表資料から外径10m以上のシールドトンネルを対象に各年の施工件数を集計し、算出  
 ※施工状況(件数)は、各年度ごと、施工中である工事の件数



# 4. 事業の進捗状況

## (4) - 3事業費増加の要因①

②トンネル防災設備の安全性向上に伴う工事費の増加……………(約110億円増額)

- 近年、都市内長大トンネルが増え、トンネル内火災・事故等に対して、特異性（重交通・渋滞等）を考慮した防災計画の見直し事例が増え、本事業についても有識者検討会を組織し検討した結果、床下避難路のスペース拡大およびトンネル内Uターン路、床下避難路連絡坑を整備する必要が生じた。



### a.床下避難路の構造変更の理由

災害時の避難弱者対応のため、床下避難路において緊急小型車両の通行を確保する必要が生じた。このため、床下において緊急小型車両の通行可能な空間を確保するために、ボックス構造から床版構造へ変更した。

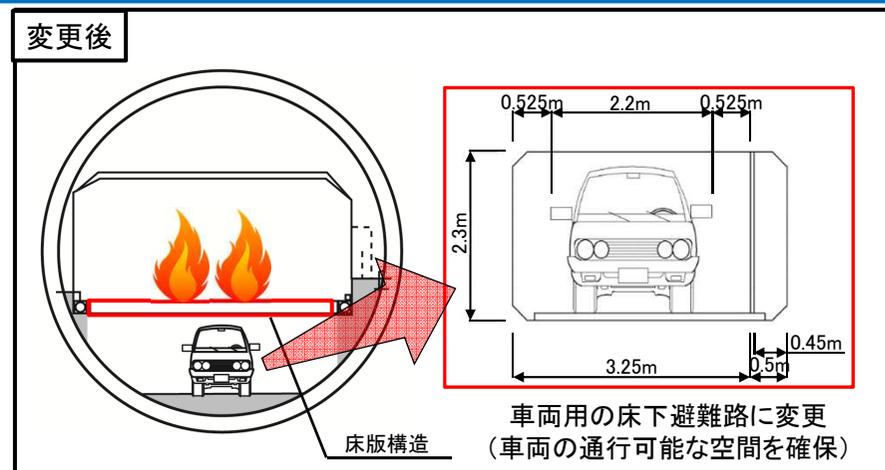
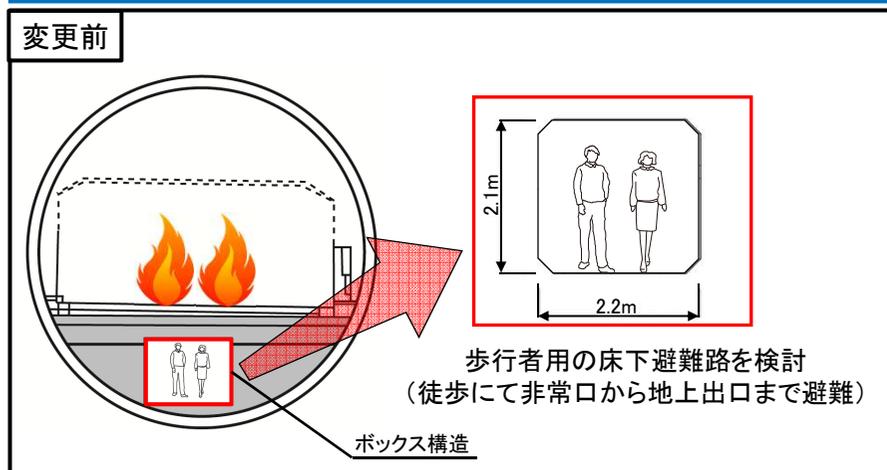
### b.Uターン路の設置の理由

消防等緊急車両の現場到達時間15分を確保するため、Uターン路を2箇所設置する必要が生じた。

### c.床下避難路連絡坑の設置の理由

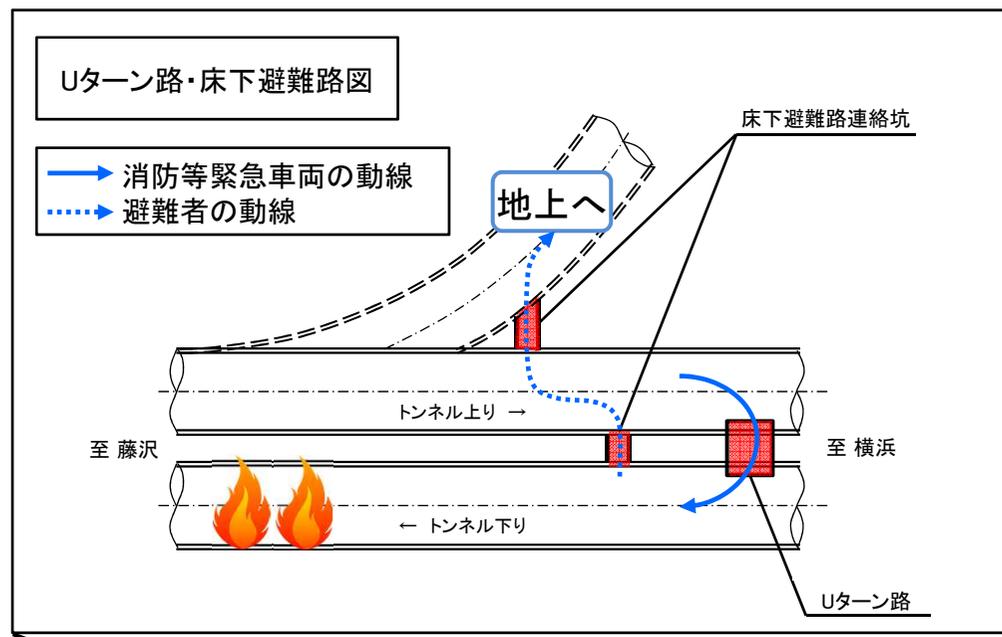
避難動線距離2km未満を確保するため、トンネル中間付近に床下避難路連絡坑を2箇所設置する必要が生じた。

### a.床下避難路の構造変更（緊急小型車両の通行に対応）

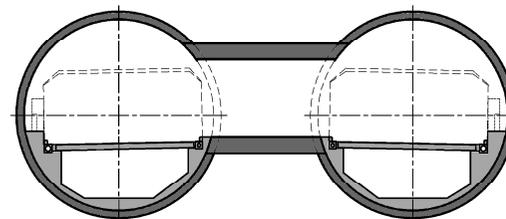


# 4. 事業の進捗状況

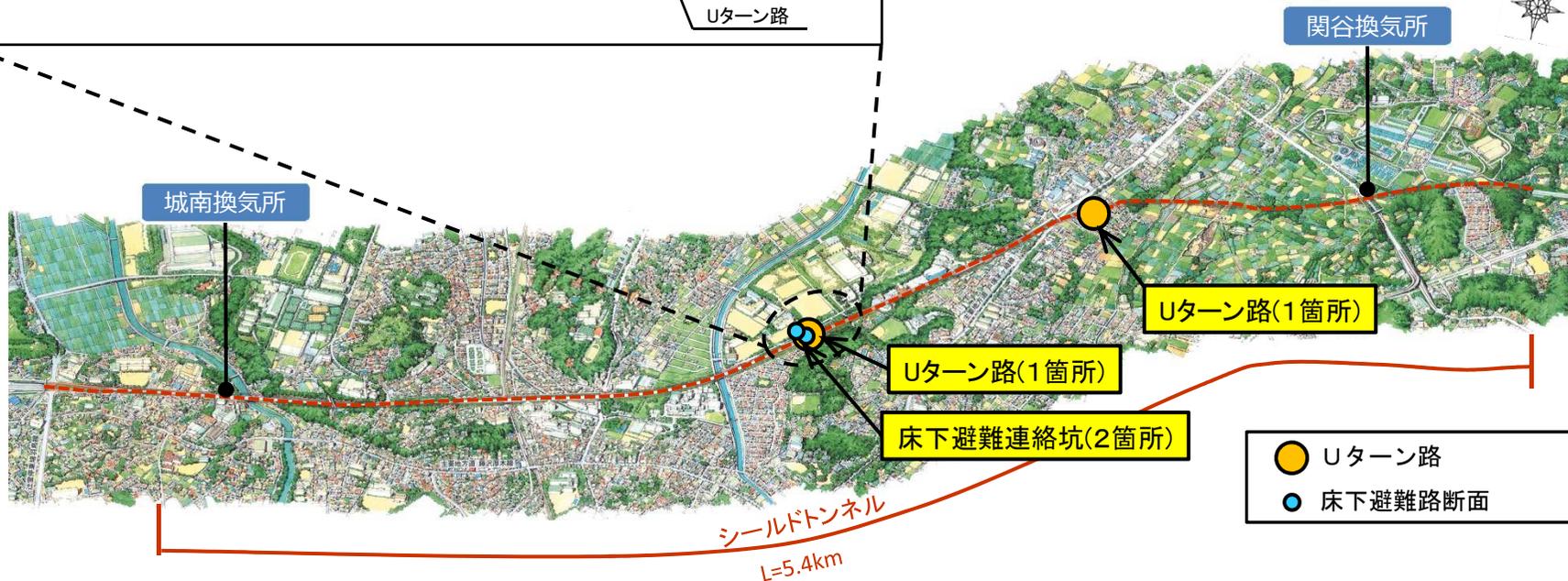
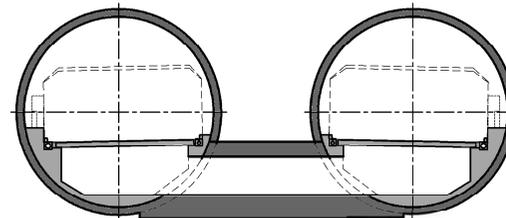
## (4) - 3 事業費増加の要因②



b.Uターン路



c.床下避難路連絡坑



## 5. 事業の評価

### ■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

### ■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

#### (1) 計算条件

【参考：前回再評価(H25)】

・基準年次	: 平成28年度	平成25年度
・供用予定年次	: 平成33年度	平成33年度
・分析対象期間	: 供用後50年間	供用後50年間
・基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	平成17年度道路交通センサス
・交通量の推計時点	: 平成42年度	平成42年度
・計画交通量	: 55,800(台/日)	53,400(台/日)
・事業費	: 約2,600億円	約2,140億円
・総便益(B)	: 約4,374億円(約11,384億円※)	約3,782億円(約11,058億円※)
・総費用(C)	: 約2,410億円(約2,667億円※)	約1,860億円(約2,281億円※)
・費用便益比	: 1.8	2.0

※基準年次における現在価値化前を示す。

## 5. 事業の評価

### (2) 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	3,297億円	704億円	373億円	4,374億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.8
	2,324億円		85億円	2,410億円	

### (3) 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	3,297億円	704億円	373億円	4,374億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.5
	1,686億円		85億円	1,772億円	

基準年：平成28年度

注1) 便益・費用については、平成28年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

# 6. 事業の見込み等

## (1)事業の進捗

- ・用地取得は約64%から約86%に進捗。(H28.3末現在 面積ベース)
- ・今後とも、地権者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。
- ・用地取得状況を踏まえ、回転立坑工事、トンネル工事、橋梁工事等を促進していく。

## (2)事業の計画から完成までの流れ

年度	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
着工準備																							
都市計画決定																							
測量・地質調査説明会																							
事業化																							
測量・調査・設計	測量	測量地質調査	設計	設計環境調査	設計環境調査	設計環境調査	設計環境調査	設計環境調査	設計環境調査	設計環境調査	設計環境調査												
用地設計説明																							
用地買収				幅杭設置1%	4%	11%	15%	28%	38%	43%	47%	47%	52%	64%	71%	76%	86%						用地取得完了予定
工事							発進立坑	発進立坑	発進立坑	発進立坑					回転立坑橋梁	回転立坑橋梁トンネル	回転立坑橋梁トンネル	回転立坑橋梁トンネル	回転立坑橋梁トンネル	土工橋梁トンネル	土工橋梁トンネル	土工橋梁トンネル	

供用開始年次

前回再評価
今回再評価

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である

# 7. 関連自治体等の意見

## (1) 神奈川県からの意見

### ■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、今度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。

## (2) 横浜市からの意見

### ■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。

## 8. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・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するため、広域ネットワークの形成が必要。
- ・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ため、国道1号、環状4号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が必要。
- ・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。
- ・地震、津波により沿岸部が被災した場合の救援ルートの確保等の視点から安全・安心な国土づくりが必要。
- ・費用対効果(B/C)は、1.8である。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は約86%(H28.3末現在)であり、今後も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、一部用地難航箇所については、土地収用法に基づく手続きを進める。
- ・用地取得状況を踏まえ、回転立坑工事、トンネル工事、橋梁工事等を促進していく。

### (3) 対応方針(原案)

#### 事業継続

- ・横浜湘南道路は、首都圏中央連絡自動車道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・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。