

(再評価)

資料3-6-①
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成22年度第6回)

国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (横浜湘南道路)

平成22年11月16日

国土交通省 関東地方整備局

目次

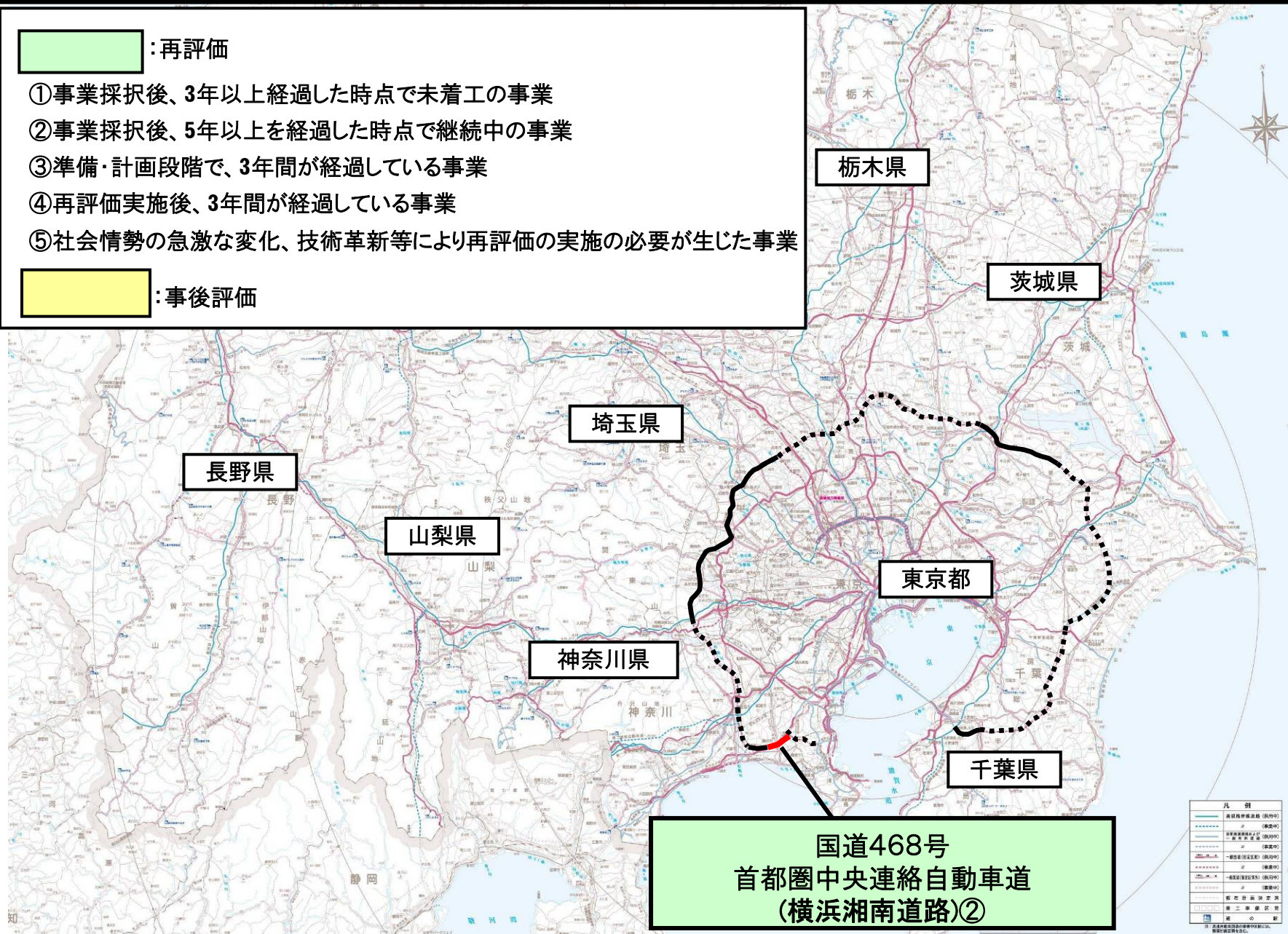
1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業進捗の状況	8
4. 事業の必要性に関する視点	10
5. 費用対効果	14
6. 事業進捗の見込みの視点	16
7. 今後の対応方針(原案)	17

1. 位置図

 : 再評価

- ①事業採択後、3年以上経過した時点で未着工の事業
- ②事業採択後、5年以上を経過した時点で継続中の事業
- ③準備・計画段階で、3年間が経過している事業
- ④再評価実施後、3年間が経過している事業
- ⑤社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

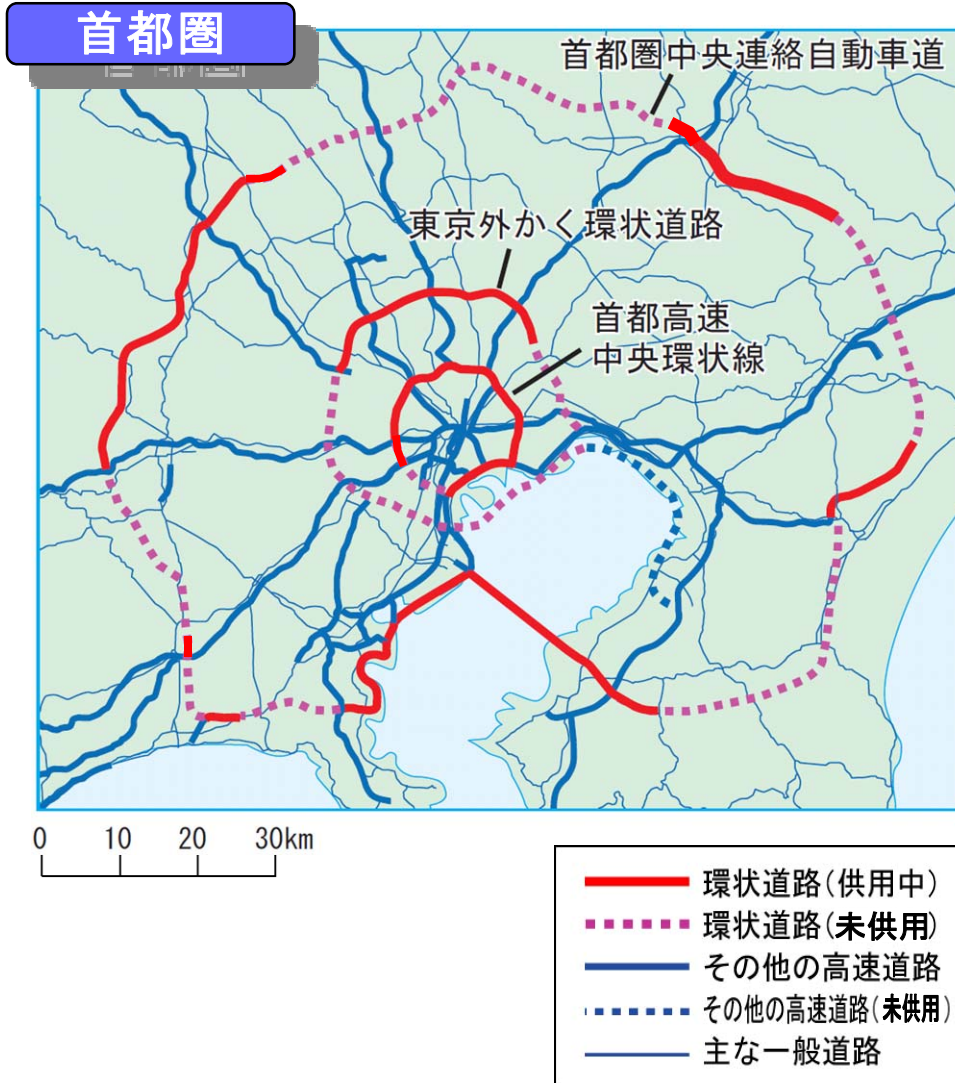
 : 事後評価



国道468号
首都圏中央連絡自動車道
(横浜湘南道路)②

2. 事業の目的と計画の概要(首都圏中央連絡自動車道)

■首都圏3環状道路の概要



首都圏3環状道路は都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中枢にあたる首都圏の経済活動と暮らしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路。

○首都高速中央環状線(中央環状線)

◆都心から約8km、延長約47km

○東京外かく環状道路(外環道)

◆都心から約15km、延長約85km

○首都圏中央連絡自動車道(圏央道)

◆都心から半径約40~60km
延長約300km

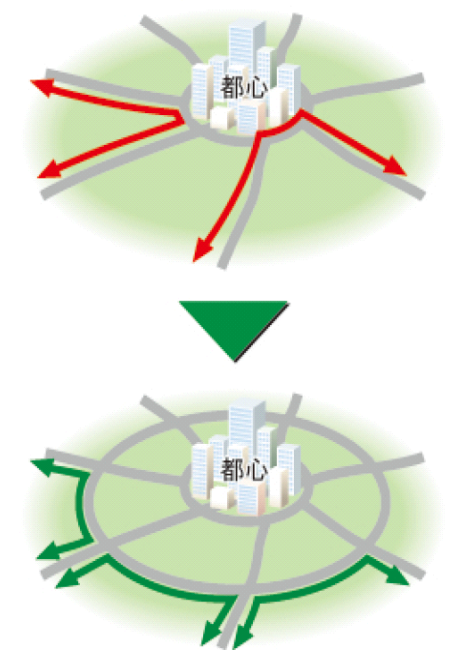
2. 事業の目的と計画の概要(首都圏中央連絡自動車道)

■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クルマをバイパスさせ、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。

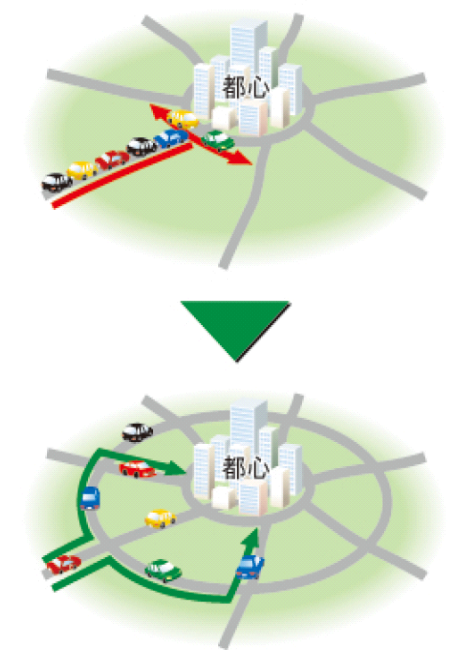
通過交通の抑制

通過交通の都心部流入を抑制する



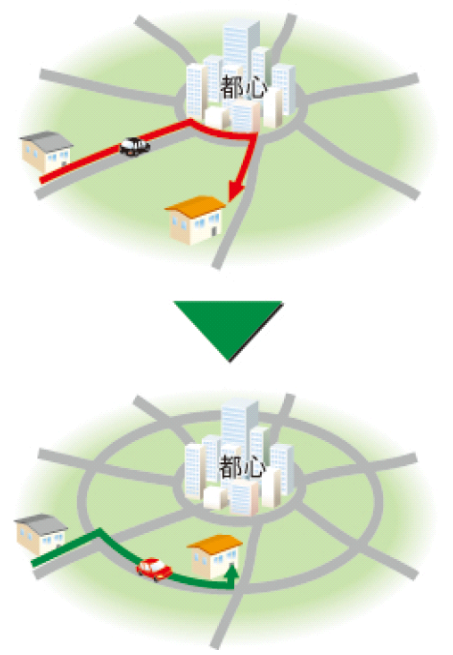
分散導入効果

郊外から都心部への交通を分散誘導する



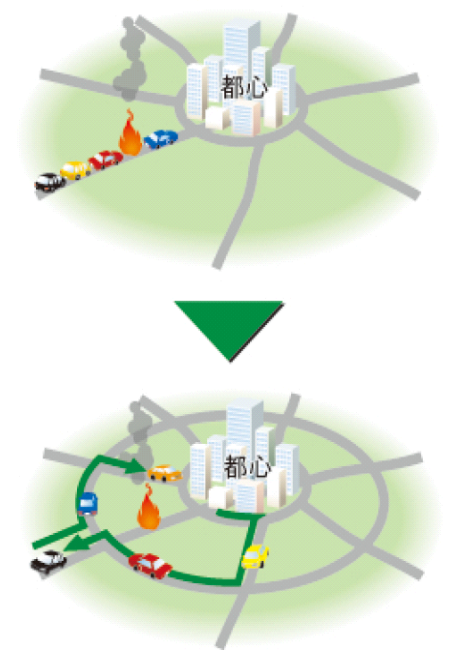
地域間移動

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. 事業の目的と計画の概要(首都圏中央連絡自動車道)

■ 諸外国の主要都市における環状道路の整備状況

北京やソウルはすでに環状道路を完成。東京首都圏における環状道路は未だ環になっていない。

首都圏



合計 10~12車線

- 環状道路(供用中)
- - - - 環状道路(未供用)
- その他の高速道路
- - - - その他の高速道路(未供用)
- 主な一般道路

ソウル(韓国)



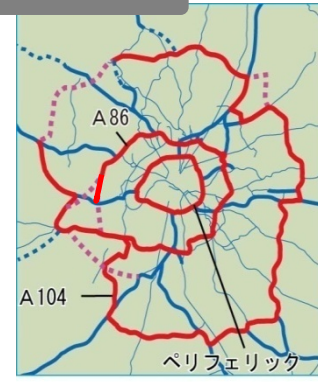
合計 14~16車線

北京



合計 30車線

パリ



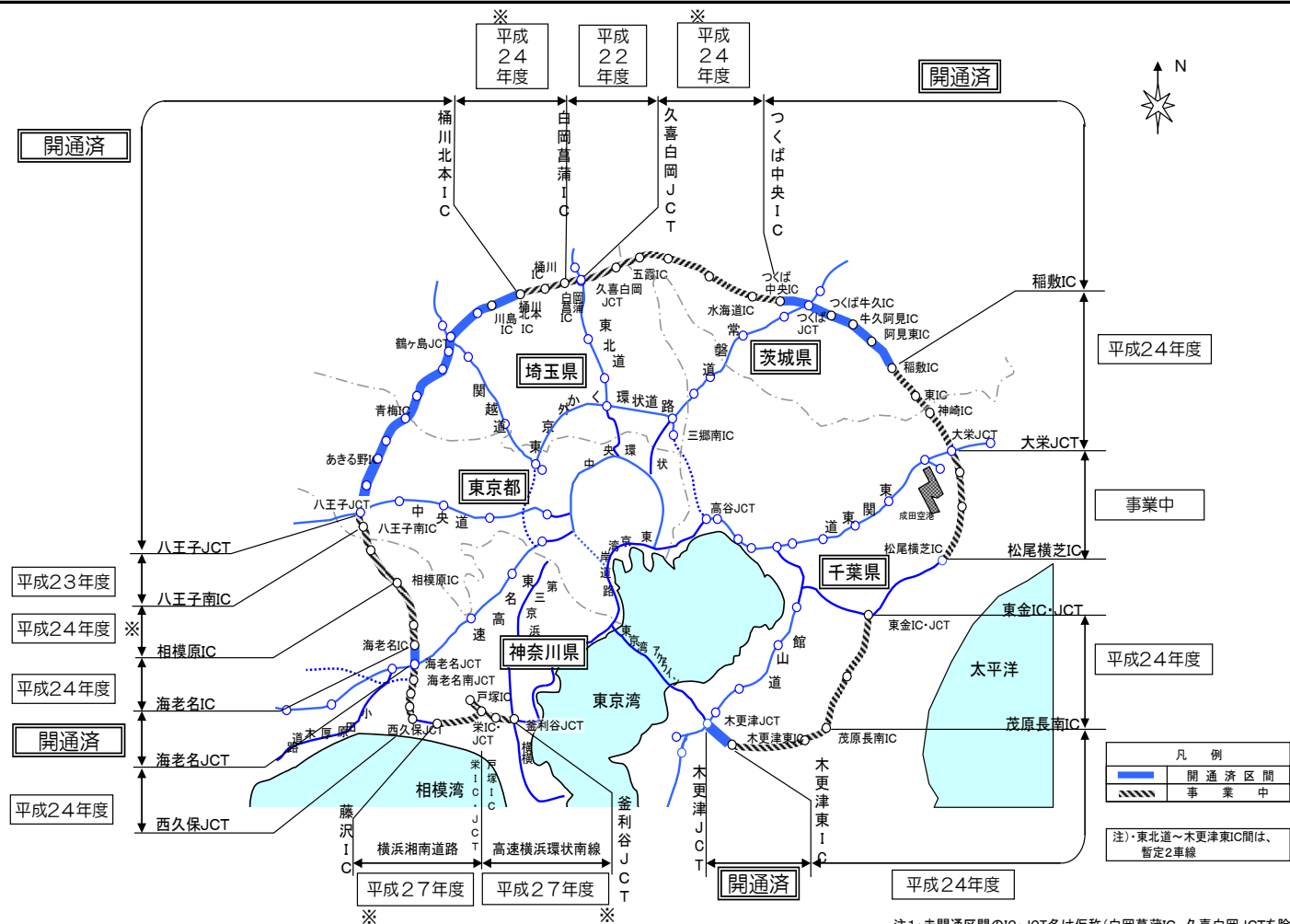
合計 16~26車線

	人口 (万人)	計画延長	供用延長	整備率	備考
首都圏	東京都:1,284 一都三県:3,499 (2008年値)	525km	245km	47%	2010年4月末現在
ソウル	1,035 (2006年値)	168km	168km	100%	2007年12月28日完成
北京	1,151 (2000年値)	433km	433km	100%	2009年9月12日完成
パリ	1,161 (2006年値)	313km	267km	85%	2009年7月現在 人口はイルドフランス地域圏を対象

2. 事業の目的と計画の概要(首都圏中央連絡自動車道)

■ 圏央道の整備状況

延長約300kmのうち、これまでに約107kmが開通済。
 開通した区間では、沿線の渋滞緩和や、大型商業施設の立地による地元経済の活性化などの効果が発現。



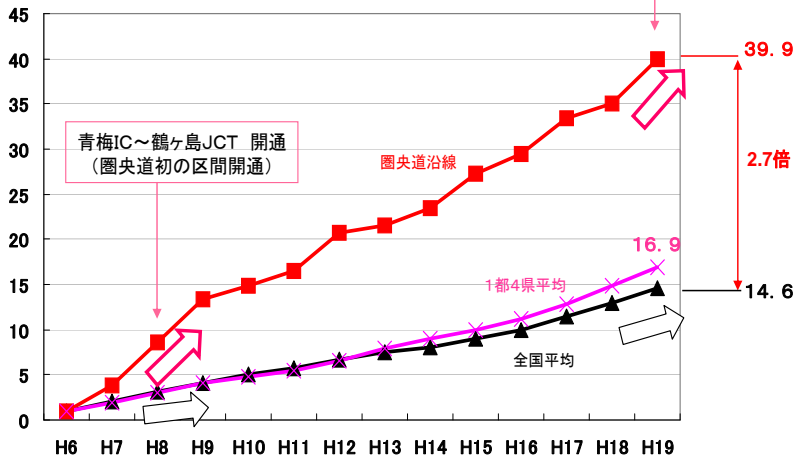
2. 事業の目的と計画の概要(首都圏中央連絡自動車道)

■ 圏央道沿線の地域振興・企業立地

圏央道沿線地域への新規工場の立地面積の伸びは全国平均の約3倍。

■ 圏央道の開通と新規工場立地※1面積(累積)の推移※1

八王子JCT～あきる野IC 開通
(中央道と圏越道が連結)



※1:「工場立地動向調査」(経済産業省)より作成
平成6年を1.0とした場合の新規工場立地面積(累計)の推移

圏央道の周辺では、その利便性を活かして、工業団地等が進出。

圏央鶴ヶ島IC周辺

■ 鶴ヶ島市南西部第一期土地区画整理事業
企業誘致完了、流通系企業が約7社。

川島IC周辺

■ 川島インター産業団地
民間による土地区画整理事業。全区画の進出が決定。(現在、5社が操業中)

花島工業団地

水海道IC(仮称)に近接し、分譲開始後約4年で完売(10社が操業中)。地元雇用も増加。

阿見東IC周辺

■ 阿見東部工業団地
阿見東ICに近接し、11社が操業中。圏央道の開通をうけ企業進出が急激に増加。

東金IC・JCT(仮称)周辺

■ 千葉県テクノグリーンパーク
今後の圏央道整備をにらみ、企業立地が進む(24社操業中)。

年度	企業数
1998	10
1999	12
2000	15
2001	18
2002	20
2003	22
2004	24
2005	26
2006	28
2007	30
2008	32
2009	34
2010	36
2011	38
2012	40
2013	42
2014	44
2015	46
2016	48
2017	50

入間IC周辺

■ 狭山台土地区画整理事業
工業・産業開発に対応した職住近接の住宅地開発により、計画人口は約3,500人。

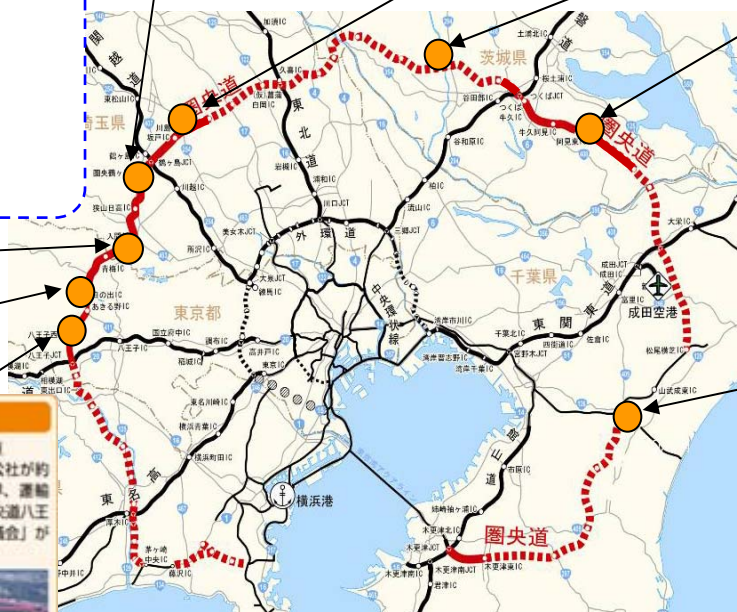
日の出IC周辺

自動車メーカーが物流拠点を開設。

■ 三吉野工業団地
圏央道の整備などにより、企業進出が図られ約2,000人の雇用が増加。

八王子西IC周辺

■ 圏央道八王子西IC物流拠点
八王子市住宅・都市整備公社が約140haを取得し、流通業界、運輸業界などから構成される「圏央道八王子西IC物流拠点整備推進協議会」が設立。



2. 事業の目的と計画の概要

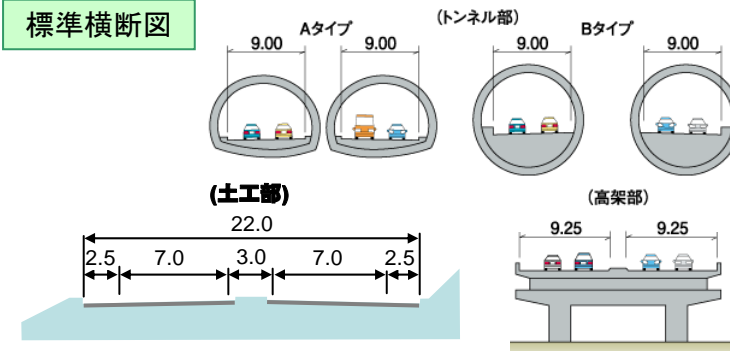
(1) 目的

- 圏央道の一部であり、
- 交通の流れの適正化
- 物流・都市拠点の連絡強化(国際コンテナ戦略港湾の支援)
- 安全・安心な国土づくりなどを目的とした事業

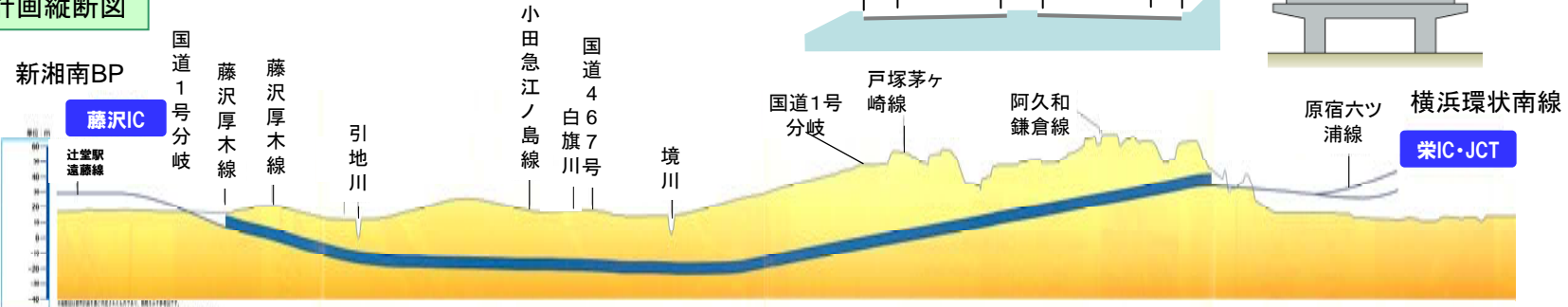
(2) 計画の概要

区 間 : 自) 神奈川県横浜市栄区田谷町
 よこはまし さかえく たやちょう
 至) 神奈川県藤沢市城南1丁目
 ふじさわし じょうなん 1ちょうめ

計画延長 : L=7.5km
 幅 員 : W=22m
 道路規格 : 第1種第3級
 設計速度 : 80km/h
 車 線 数 : 4車線
 事 業 費 : 約2,140億円
 計画交通量 : 39,000台/日



計画縦断面図 (Planned Vertical Section Diagram)



3. 事業進捗の状況

(1) 横浜湘南道路事業の経緯

■ 事業の経緯

- 平成11年度 : 着工準備
- 平成12年7月 : 都市計画決定
- 平成13年度 : 事業化
- 平成14年度 : 用地買収着手
- 平成17年6月 : 工事着手



上段: 将来交通量
下段: 現況交通量 (H17センサス)

完成予想図



3. 事業進捗の状況

(2) 周辺状況

- ・横浜湘南道路は、横浜環状南線、新湘南バイパス、さがみ縦貫道路等とともに圏央道の一部を形成する。
- ・横浜湘南道路の周辺は、住宅地や事業所その他、田畑や山林が点在する地域である。



■写真C



■写真B



■写真A



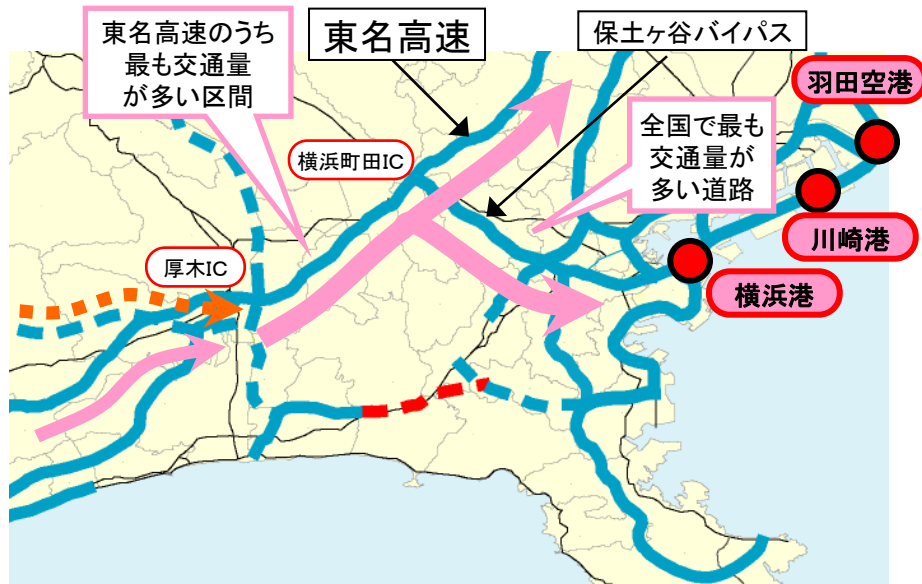
4. 事業の必要性に関する視点

(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するため、広域的な道路ネットワークの形成が必要。

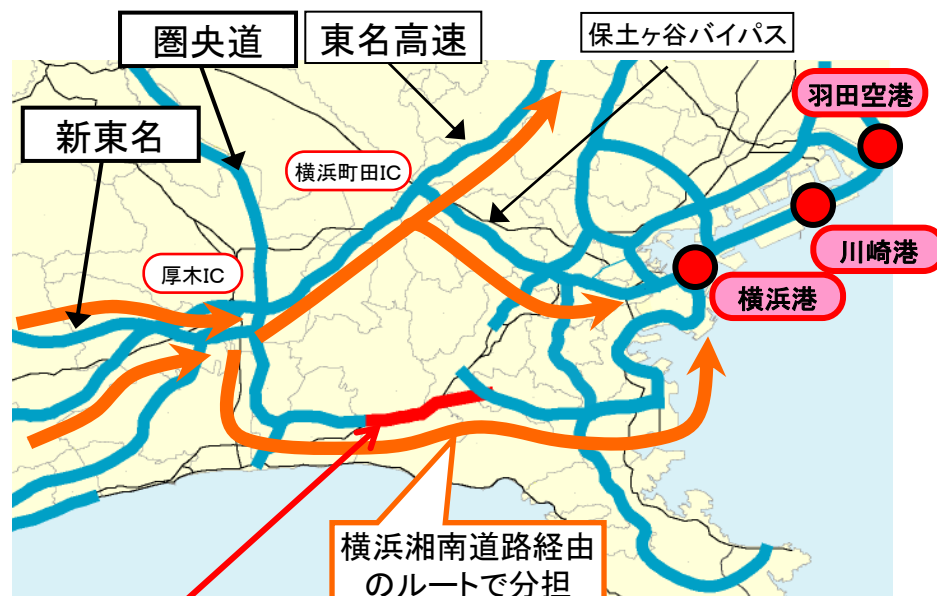
●現状

- ・東名高速のうち、横浜町田IC～厚木IC間は、最も交通量の多い区間。
- ・東名高速と京浜臨海部を結ぶ保土ヶ谷バイパスは、全国で最も交通量が多く、渋滞が頻繁に発生している道路。
- ・京浜臨海部には、8月に選定された国際コンテナ戦略港湾の京浜港や10月21日に再拡張事業が完成した羽田空港が位置している。



●将来

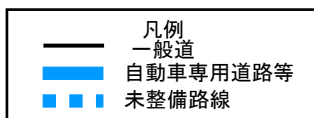
- ・保土ヶ谷バイパスに集中している交通を横浜湘南道路経由のルートで分担。
- ・現在、整備が進められている新東名は圏央道に直結する予定。



※京浜港(東京港、川崎港、横浜港)は阪神港(神戸港、大阪港)とともに国際コンテナ戦略港湾に選定

※羽田空港の再拡張事業(新滑走路、新国際線旅客ターミナルの整備)は10月21日に供用開始

※交通量はH17道路交通センサスによる。



横浜湘南道路

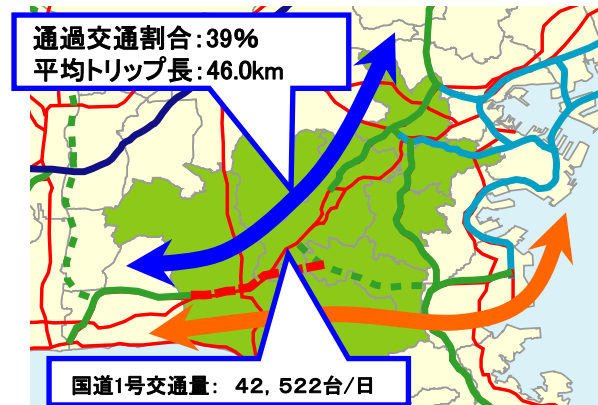
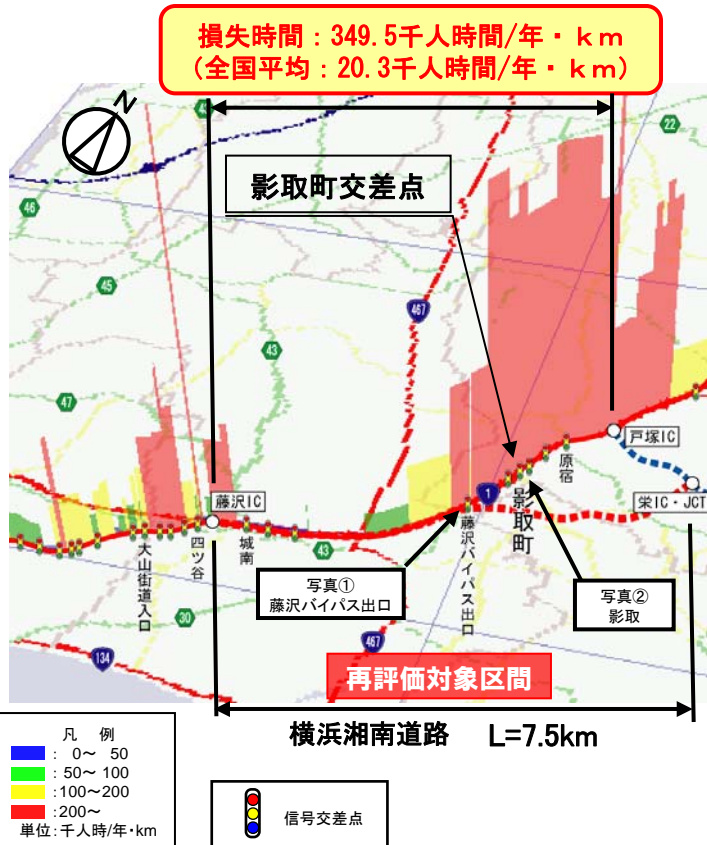
4. 事業の必要性に関する視点

(2) 国道1号の渋滞状況

- ・ 横浜湘南道路と並行する国道1号の損失時間は349.5千人時間/年・kmで、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約17倍となっている。
- ・ 特に影取町交差点付近を中心に激しい渋滞が発生。
- ・ 横浜湘南道路の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。

現道(国道1号)の損失時間

国道1号の利用交通のうち、約4割が通過交通



横浜湘南道路経由のルートに転換

※H17道路交通センサスより

藤沢バイパス出口交差点(写真①)



影取町交差点(写真②)



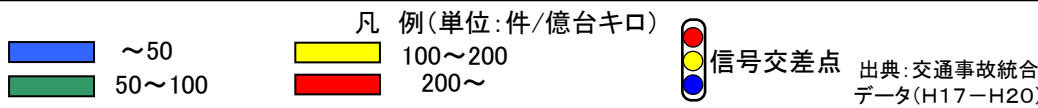
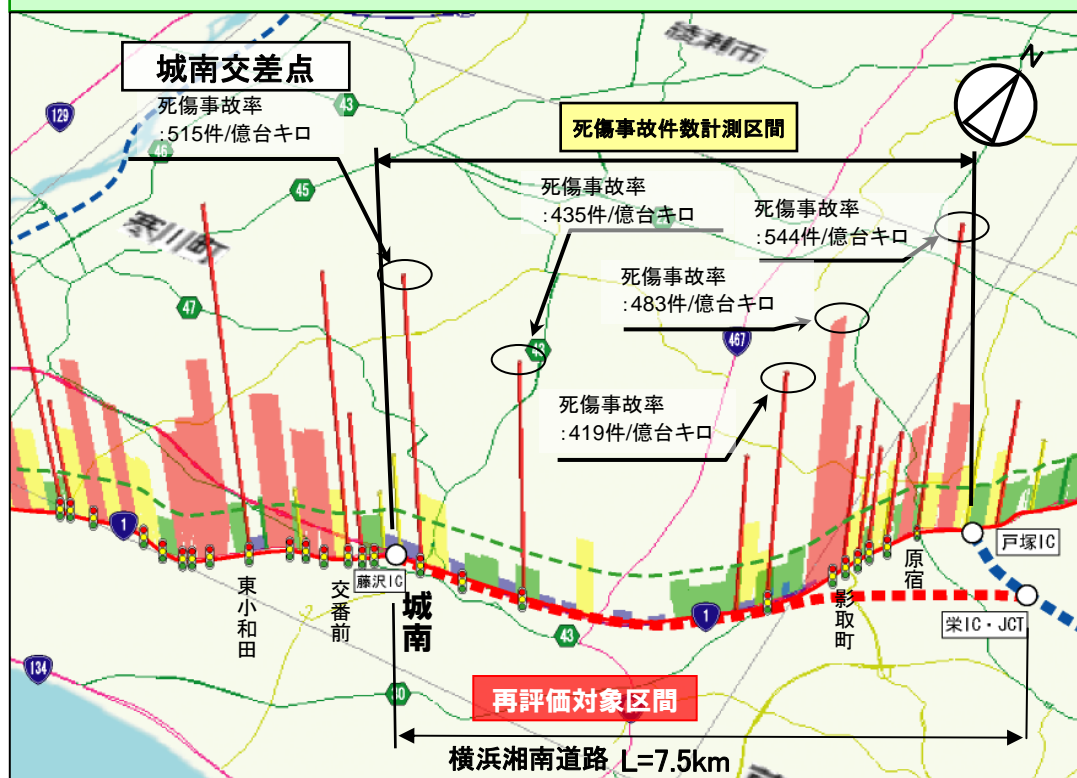
※H20プローブデータ

4. 事業の必要性に関する視点

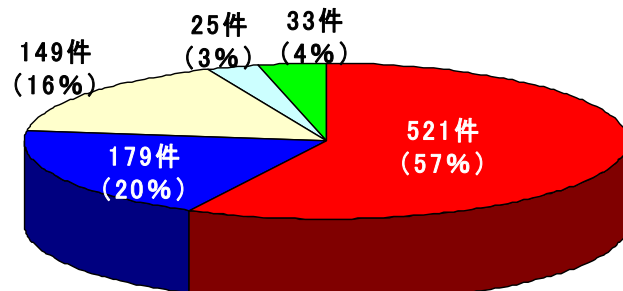
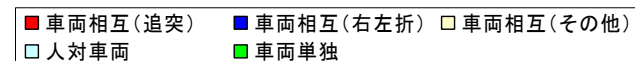
(3) 国道1号の交通事故状況

- ・ 横浜湘南道路と並行する国道1号の平均死傷事故率は135.4件／億台キロで、全国平均(102.6件／億台キロ)の約1.3倍となっている。
- ・ 特に国道1号と(主)藤沢厚木線が交差する城南交差点の死傷事故率は515件／億台キロで、全国平均の約5倍。
- ・ 市街化の進んだ地域の現道においては、抜本的な事故対策が困難であり、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。

国道1号(現道)の死傷事故発生状況



国道1号(現道)の死傷事故内訳



出典:交通事故総合データ(H17-H20)

城南交差点



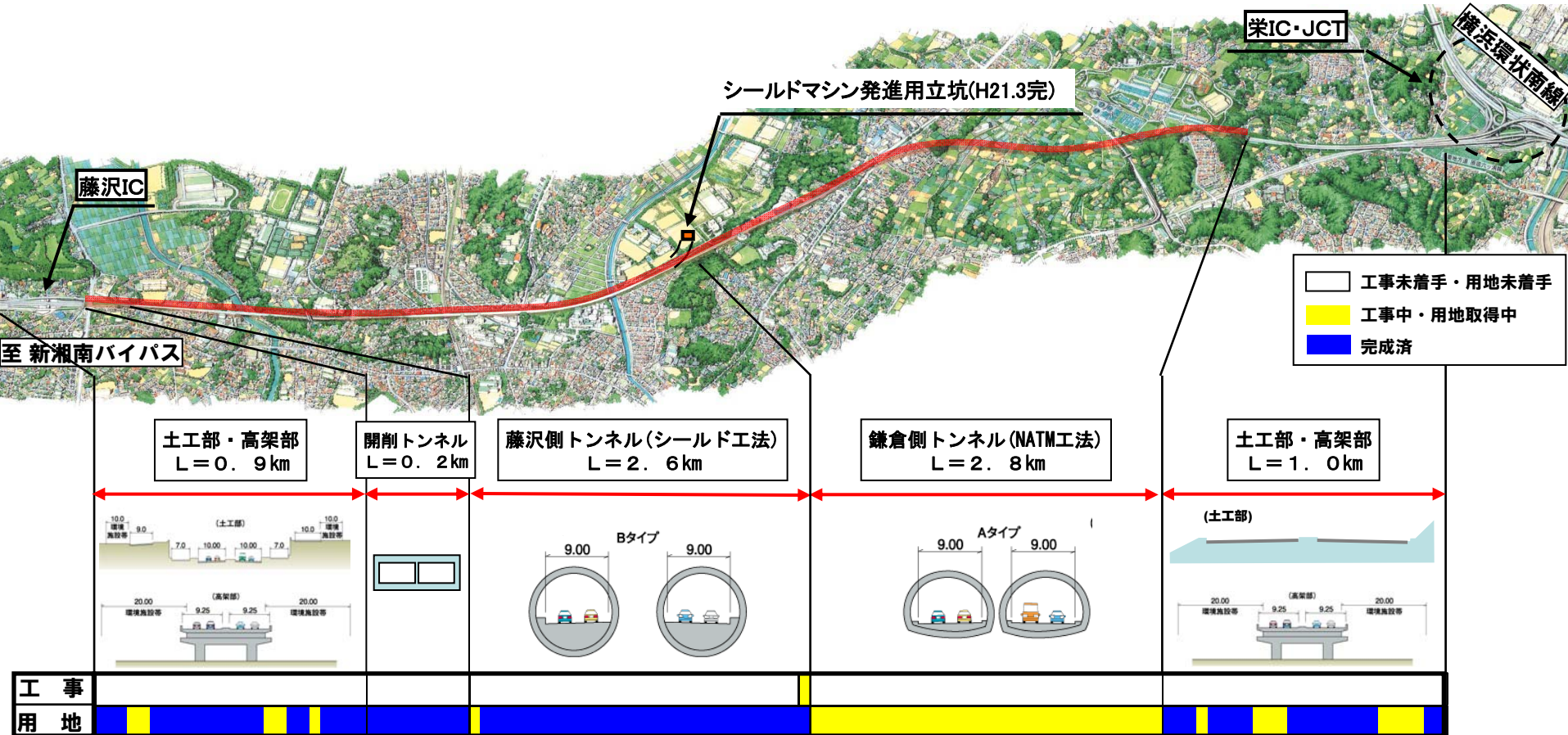
平成22年10月撮影

至横浜

4. 事業の必要性に関する視点

(4) 残事業の概要

- ・ 用地進捗率は約 47% (H22.10末現在)
- ・ 藤沢側シールドトンネルの発進用立坑を平成17~20年度に施工。
- ・ 用地取得状況を見極め、今後、トンネル本体工事、橋梁工事等に着手していく方針。



5. 費用対効果(計算条件)

■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。

■計算条件

【参考：前回新規採択時（H12）】

・ 基準年次	: 平成22年度	平成13年度
・ 供用開始年次	: 平成29年度	平成20年度
・ 分析対象期間	: 供用後50年間	供用後40年間
・ 基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	平成6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32年度
・ 計画交通量	: 39,000 (台/日)	43,000 (台/日)
・ 事業費	: 2,140億円	2,140億円
・ B/C	: 1.7	2.7

5. 費用対効果

■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) 1.7
	2,891億円	212億円	66億円	3,168億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	1,826億円		90億円	1,916億円	

■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) 1.9
	2,891億円	212億円	66億円	3,168億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	1,558億円		90億円	1,648億円	

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

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。

基準年：平成22年度

6. 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は約47%(H22.10末現在)であり、一部、用地難航箇所があるが、今後も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。
- ・藤沢側トンネルについては、用地取得状況を見極めつつトンネル本体工事に着手していく。
- ・鎌倉側トンネルについては、当初NATM工法にて計画されていたが、周辺地盤に与える影響を少なくするため、シールド工法の適用についてコスト縮減を鑑みつつ検討を進める。

○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	
着工準備																			
都市計画決定																			
測量地質調査説明																			
事業化																			
測量・調査・設計	測量	測量地質調査	設計	設計	設計	立坑設計	設計	設計	設計 工法検討	設計 工法検討	設計 工法検討 防災検討	設計 工法検討 防災検討	設計	設計	設備設計				
用地買収				設計用地説明 1%	4%	11%	15%	28%	38%	43%	設計用地説明 47%	47%						用地取得完了予定	
工事							準備工 着手 発進立坑 着手				発進立坑 完了				トンネル工事 着手	土工部 高架部 工事着手			完了※ (供用)

※完成年度は、費用便益比算定上 設定した年次である

7. 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、広域的な道路ネットワークの形成が必要。
- ・圏央道周辺の国際コンテナ戦略港湾、国際空港、企業立地等を支え、物流・都市拠点の連絡強化のために重要な路線。
- ・並行する国道1号では、全国平均の約17倍の激しい渋滞が発生している。
- ・費用対効果(B/C)は、1.7である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は約47%(H22.10末現在)であり、一部、用地難航箇所があるが、今後も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。
- ・藤沢側トンネルについては、用地取得状況を見極めつつトンネル本体工事に着手していく。
- ・鎌倉側トンネルについては、当初NATM工法にて計画されていたが、周辺地盤に与える影響を少なくするため、シールド工法の適用についてコスト縮減を鑑みつつ検討を進める。

(3) 都道府県・政令市からの意見

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等と一体となって自動車専用道路ネットワークを形成し、県土構造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、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。については、平成27年度の完成目標に遅れることなく、引き続き、本事業を協力を推進されたい。

横浜市長の意見:「京浜港」や「羽田空港」の国際競争力向上に向け、圏央道の一部である横浜環状南線と合せて、横浜湘南道路の整備推進が必要不可欠です。さがみ縦貫道路に遅れることなく、一体的に効果を発揮させるため、引き続き残事業の早期完了をお願いいたします。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・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。