

(再評価)

資料5-3-①

関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成24年度第4回)

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (金沢～戸塚)

平成24年10月22日

国土交通省 関東地方整備局

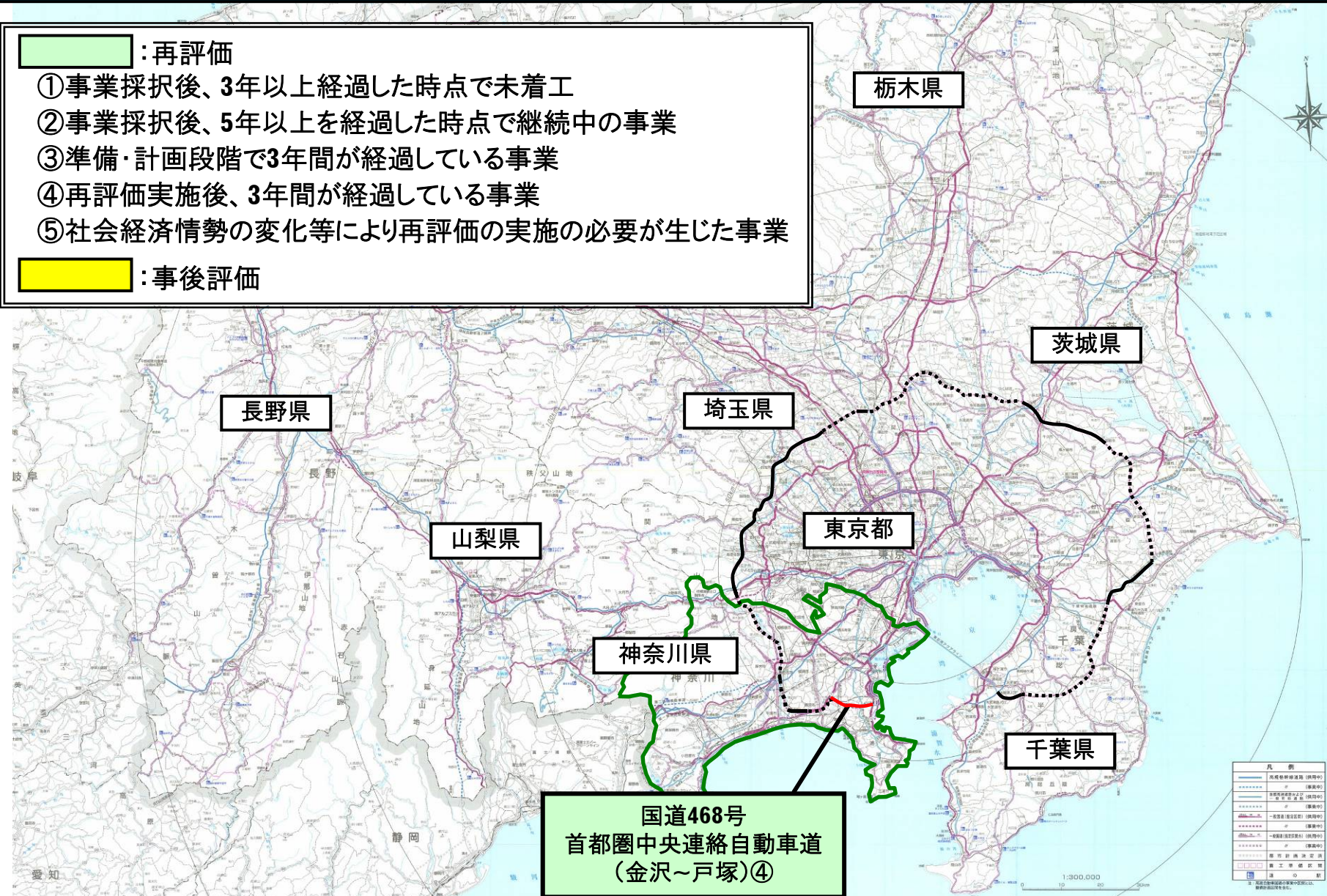
東日本高速道路株式会社

目 次

1. 位置図	2
2. 事業の目的と計画の概要	3
3. 事業進捗の状況	6
4. 事業の必要性に関する視点	8
5. 費用対効果	15
6. 事業進捗の見込みの視点	18
7. 付帯意見への対応	19
8. 地元の状況	28
9. 今後の対応方針(原案)	29

参考資料(別添)

1. 位置図



2. 事業の目的と計画の概要

(1) 首都圏3環状道路の概要

首都圏



0 10 20 30km

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

・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く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

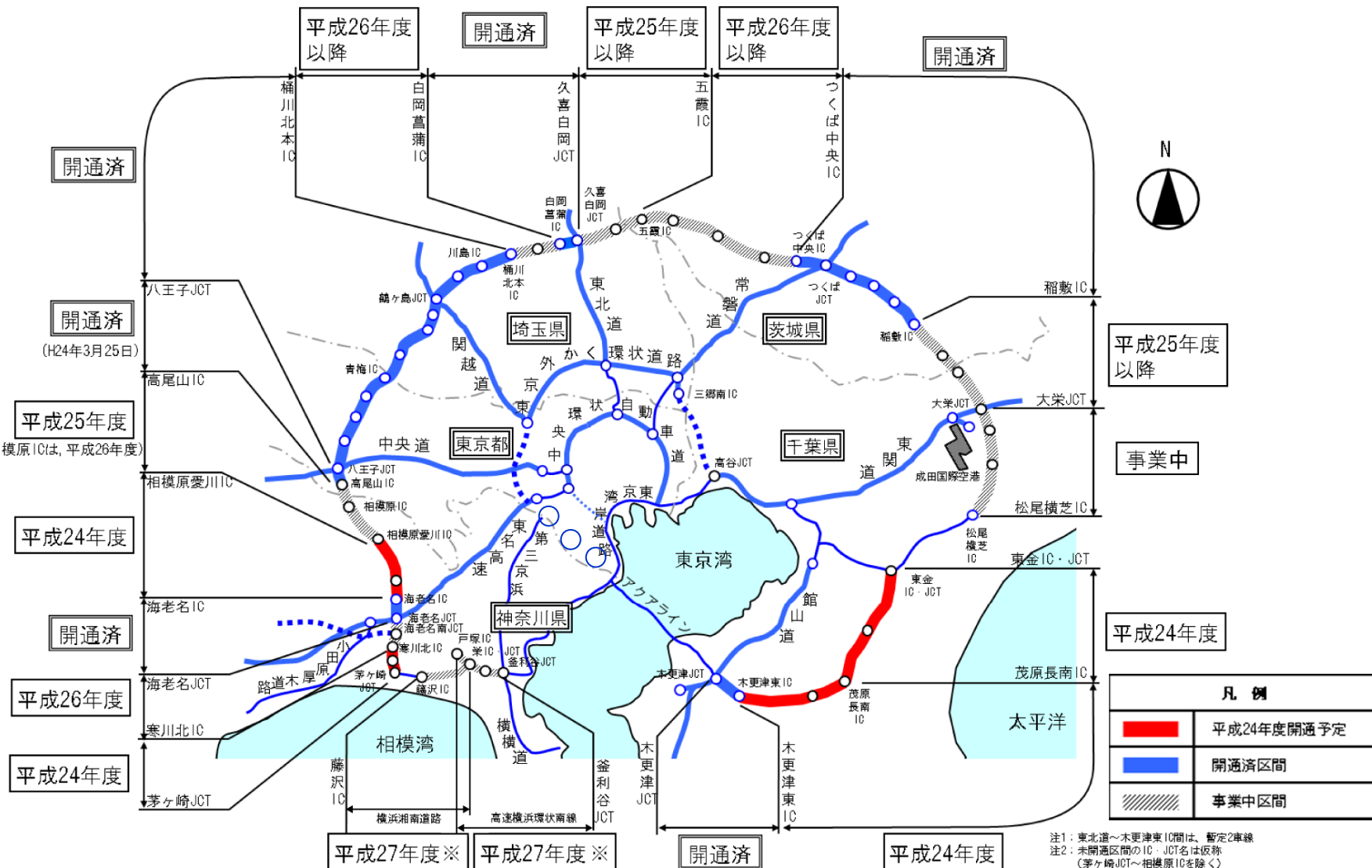
○首都圏中央連絡自動車道(圏央道)

◆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

(2) 圏央道の整備状況

・延長約300kmのうち、これまでに約110kmが開通済



2. 事業の目的と計画の概要

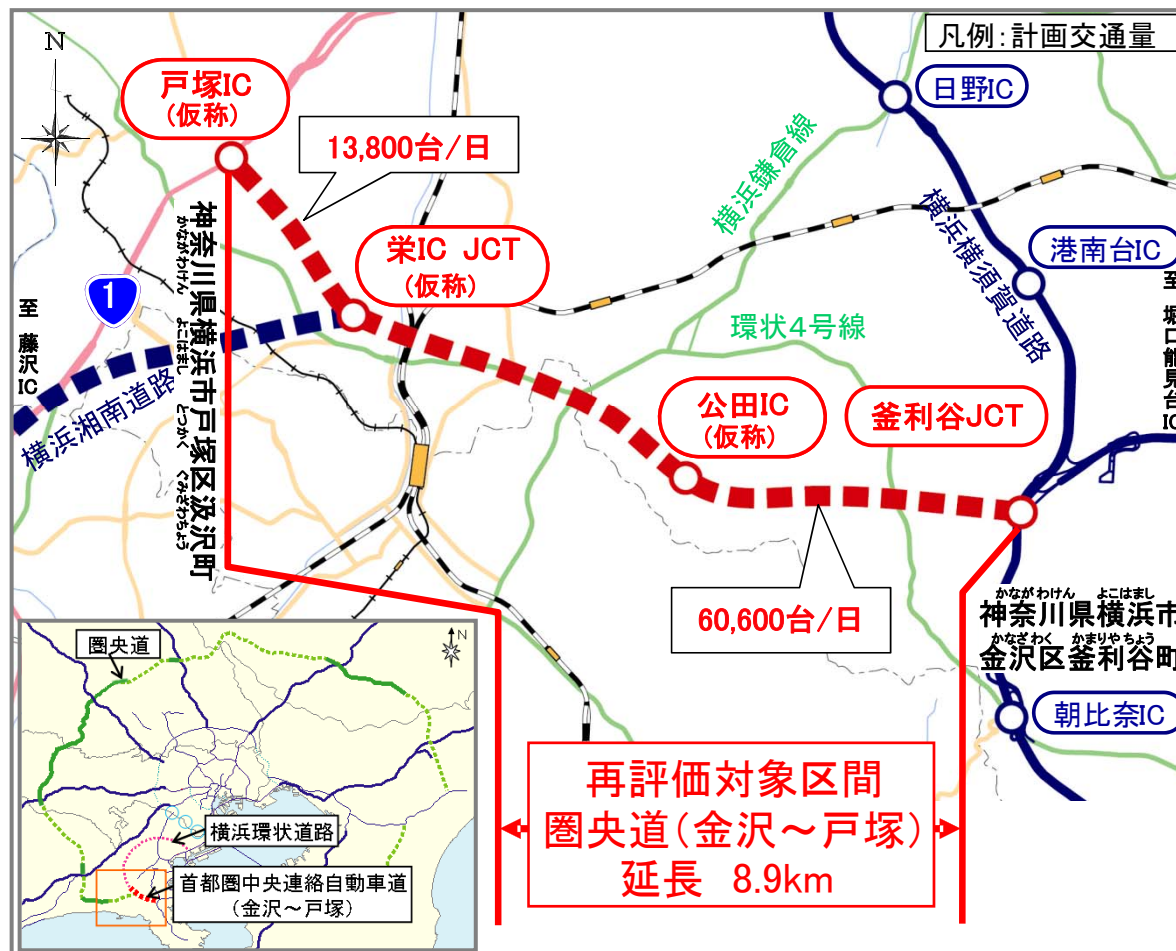
(3) 圏央道（金沢～戸塚）の目的と概要

<目的>

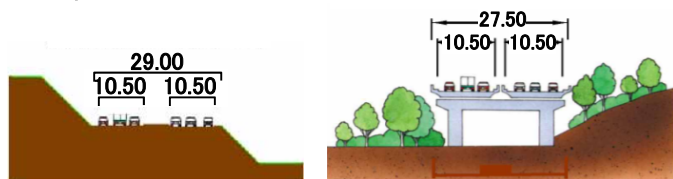
- 交通の流れの適正化
- 物流・都市拠点の連絡強化
- 安全・安心な国土づくり

<概要>

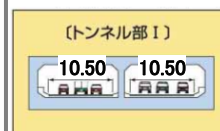
区 間	自) 神奈川県横浜市 金沢区釜利谷町 至) 神奈川県横浜市 戸塚区汲沢町
計画延長	: 8.9km
幅員	: 27.50～29.00m
道路規格	: 第1種第3級
設計速度	: 80km/h
車線数	: 6車線
事業化	: 昭和63年度
事業費	: 約4,300億円
計画交通量	: 13,800～60,600台/日



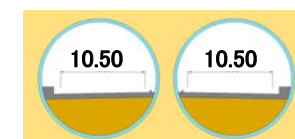
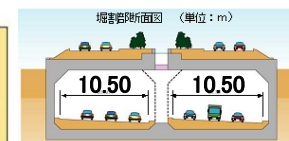
土工部断面図(単位:m) 高架部断面図(単位:m)



トンネル部断面図(単位:m)



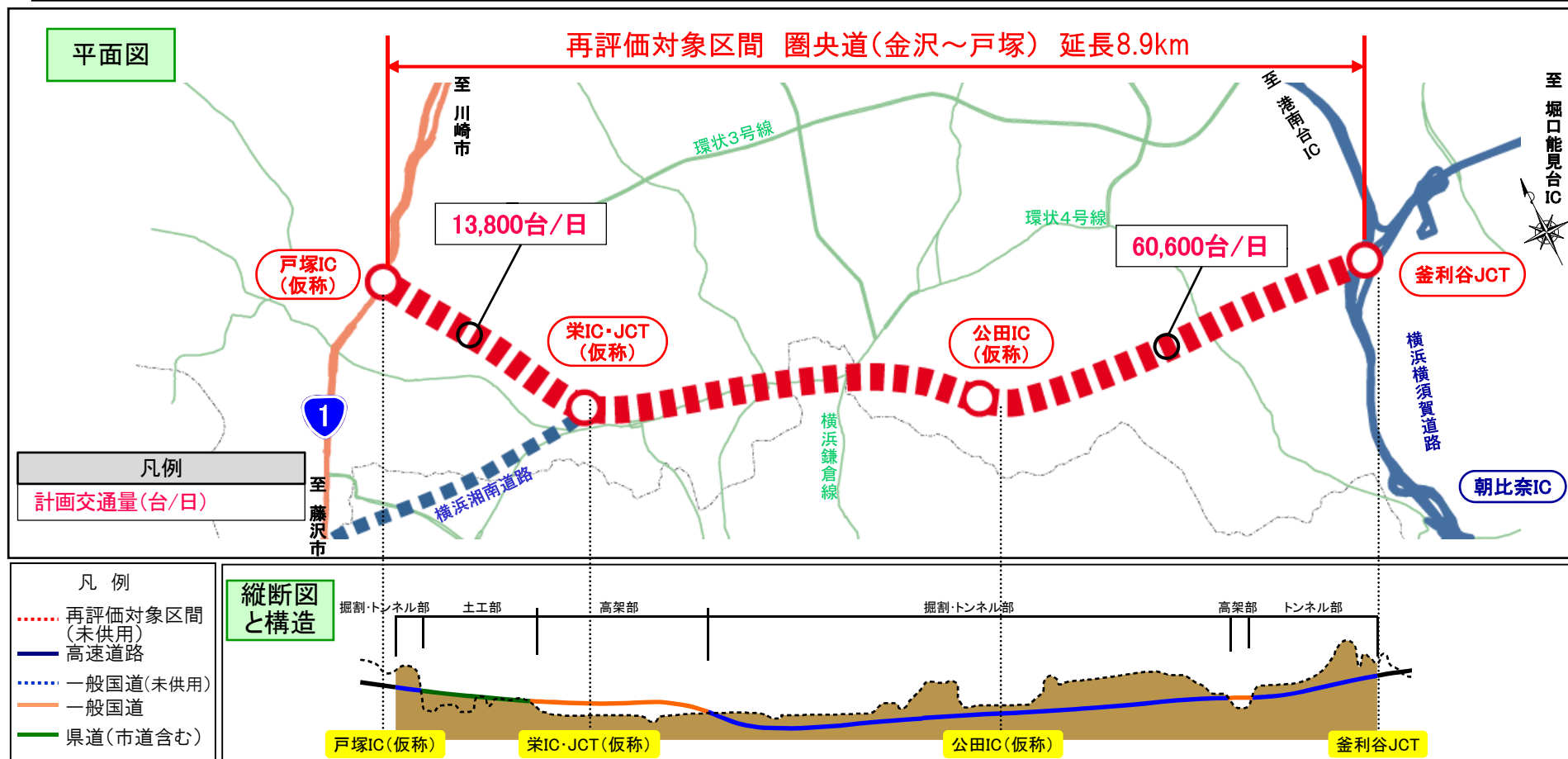
掘割部断面図(単位:m) シールド部断面図(単位:m)



3. 事業進捗の状況

(1) 事業の経緯

昭和63年度 : 事業化
 平成 7年度 : 都市計画決定
 平成 8年度 : 用地買収着手
 平成11年度 : 工事着手
 平成12年度 : 日本道路公団(現東日本高速道路株式会社)・有料道路事業許可



3. 事業進捗の状況

(2) 周辺状況

・圏央道(金沢～戸塚)は、横浜横須賀道路と接続し、住宅地と一部山間地を通過し、国道1号へ接続している。

再評価対象区間 圏央道(金沢～戸塚) 延長8.9km



凡 例	
.....	再評価対象区間(未供用)
——	高速道路
.....	一般国道(未供用)
——	一般国道
——	県道(市道含む)
——	JR線
■	大規模商業施設

©日本スペースイメージング株式会社、デジタル・アース株式会社、©Google™
この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図25000(空間データ基盤)及び数値地図50mメッシュ(標高)を使用したものである。(承認番号 平19総使 第87号)



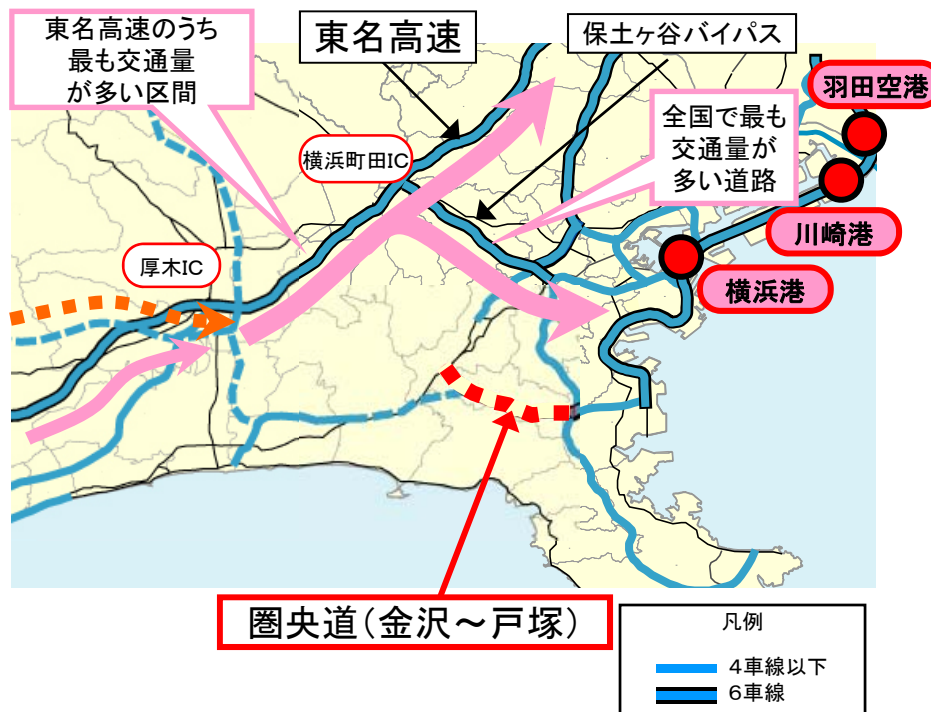
4. 事業の必要性に関する視点

(1) 交通の流れの適正化①

- 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

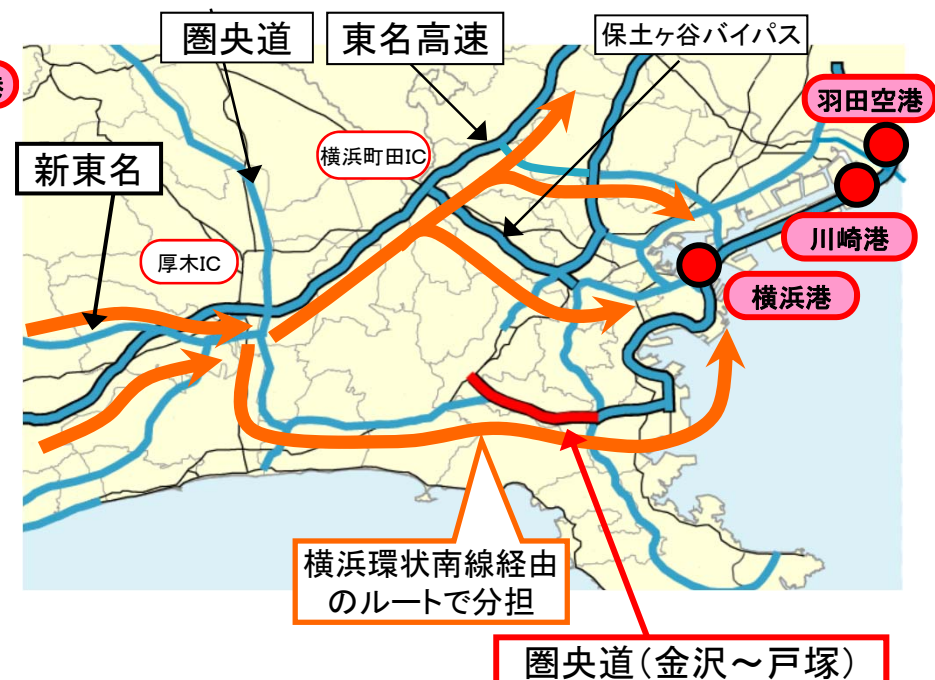
●現状

- 横浜町田IC～厚木IC間は、東名高速のうち、最も交通量の多い区間。
- 東名高速と国際コンテナ戦略港湾の京浜港や国際空港である羽田空港が位置する京浜臨海部を結ぶ保土ヶ谷バイパスは、全国で最も交通量の多い道路。



●将来

- 東名高速、保土ヶ谷バイパスに集中し、渋滞を頻発する交通を、横浜環状南線経由のルートで分担。
- 整備の進められている新東名は、圏央道に直結する予定。



4. 事業の必要性に関する視点

(1) 交通の流れの適正化②

- ・県内では、横浜市を中心に交通渋滞が発生(特に、国道1号は全国平均の13倍以上)
- ・国道1号・環状4号では全国平均に比べても事故が多い。
- ・本事業の整備により、国道1号、環状4号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる

神奈川県内の区間別渋滞損失時間



- 国道1号平均(対象区間※)
…347.7千人時間/年・km
- 横浜市内道路平均
…171.3千人時間/年・km
- 神奈川県内道路平均
…111.5千人時間/年・km
- 全国平均
…26.3千人時間/年・km

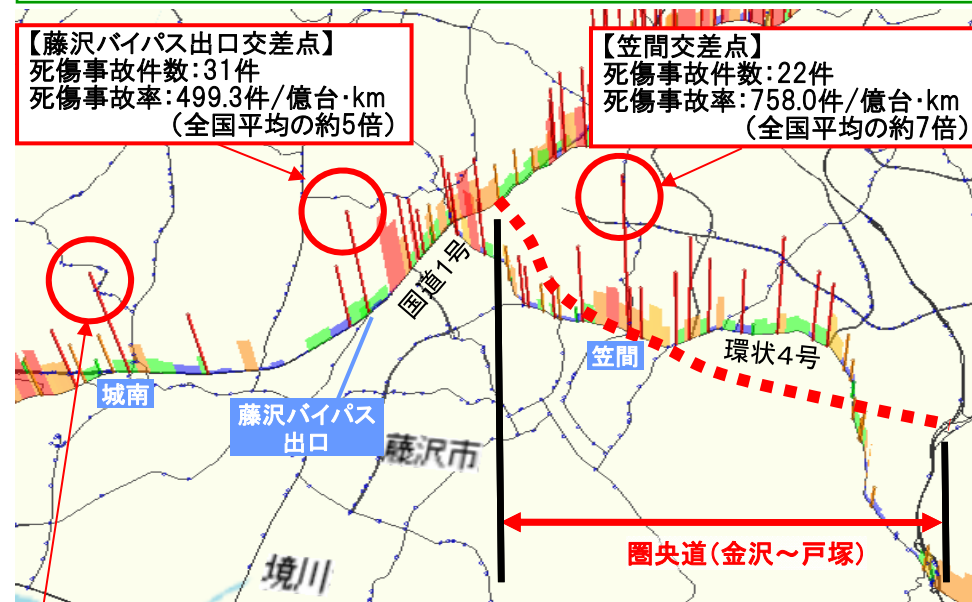
出典: 民間プローブデータ(平成21年度)

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

※H17センサス区間番号1001、1007、1008、31008
(藤沢インター交差点～横浜新道出入付近)

国道1号・環状4号事故発生状況



- 【城南交差点】
死傷事故件数: 31件
死傷事故率: 499.3件/億台・km(全国平均の約5倍)

出典: 交通事故データ(H19～21)

■ 全国平均

- …102.0件/億台・km

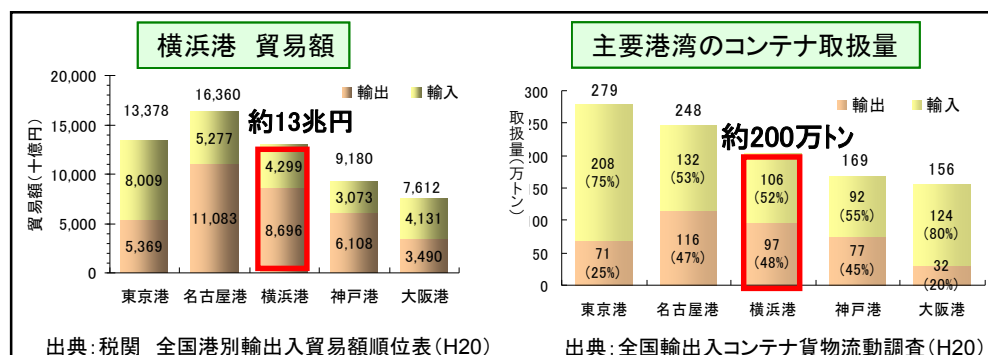
凡例

- 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

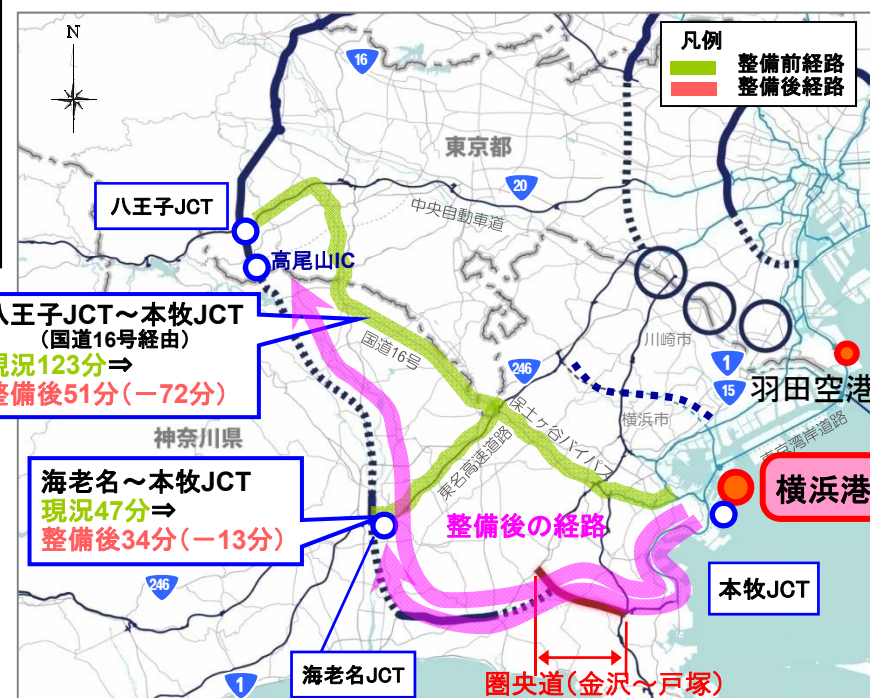
4. 事業の必要性に関する視点

(2) 物流・都市拠点の連絡強化①（国際競争力の強化）

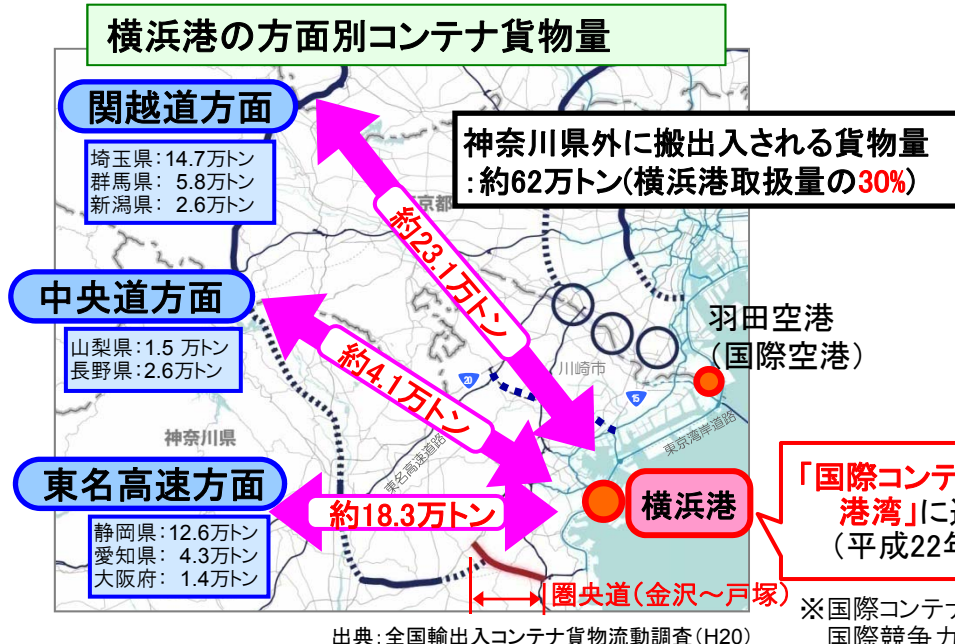
- ・横浜港の貿易額及びコンテナ取扱量は、名古屋港・東京港に次いで3番目
- ・横浜港は取扱い貨物量の30%が県外に搬出入されているが、このような物流を支える高速ネットワークは、圏央道(金沢～戸塚)の供用で時間短縮が見込まれる。



横浜港から各方面への所要時間の変化



※供用済箇所は所要時間はH22センサスを元に算出
 ※圏央道の未供用区間については設計速度により所要時間を算出



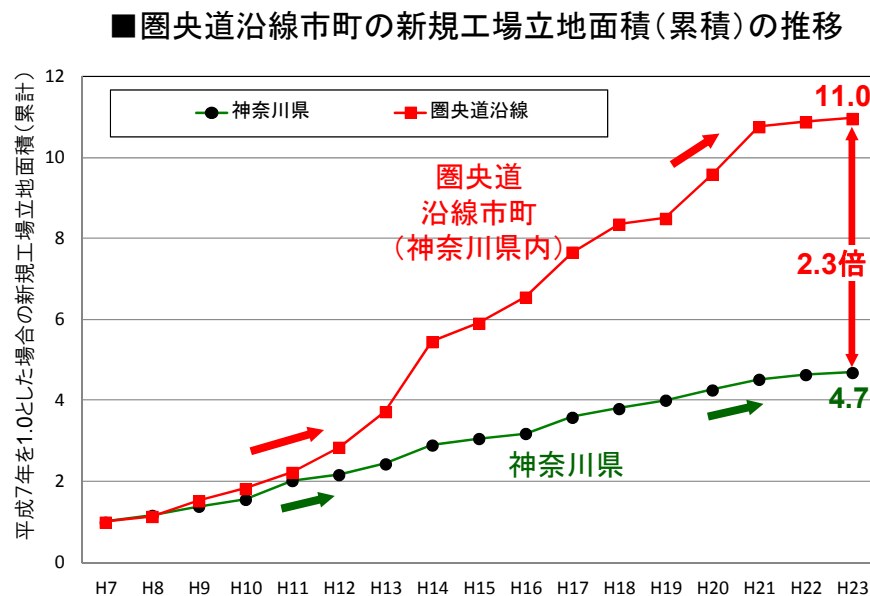
※国際コンテナ戦略港湾とは、更なる「選択」と「集中」により国際競争力を強化することを目的とした国際コンテナ港湾

4. 事業の必要性に関する視点

(2) 物流・都市拠点の連絡強化②（産業の創出・育成の支援）

- ・神奈川県内の圏央道沿線市町の新規工場立地面積の伸びは、県平均に比べて約2倍
- ・「インベスト神奈川」を活用した企業の約4割が圏央道沿線に立地(ICから5km圏)

神奈川県内の新規工場の立地面積の状況

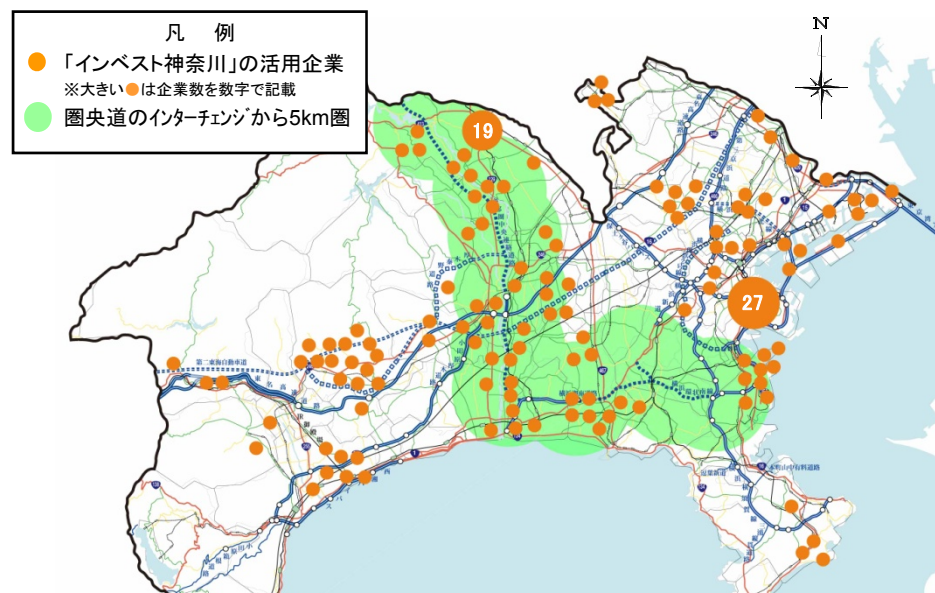


※「工場立地動向調査」(経済産業省)より作成

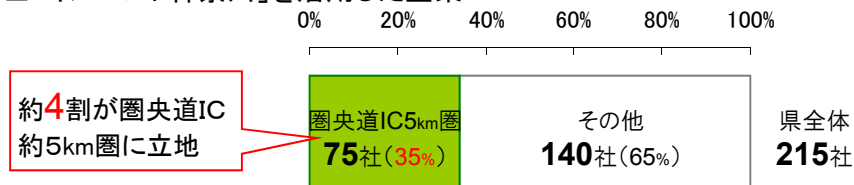
平成7年を1.0とした場合の新規工場立地面積(累計)

※沿線市町:横浜市(金沢区、磯子区、港南区、栄区、戸塚区、泉区)、横須賀市、逗子市、鎌倉市、藤沢市、茅ヶ崎市、寒川町、平塚市、伊勢原市、厚木市、海老名市、綾瀬市、座間市、愛川町、相模原市、大和市

インベスト神奈川(神奈川県産業集積促進方策)を活用した企業と圏央道沿線の物流拠点



■「インベスト神奈川」を活用した企業



※「インベスト神奈川」による企業立地位置図」及び「インベスト神奈川2ndステップ」による立地企業一覧より作成 (企業立地位置 H22.4.23現在)

※神奈川県の「インベスト神奈川」とは、企業立地を積極的に支援(低利融資、減税措置等)する制度

4. 事業の必要性に関する視点

(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の確保が可能(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

文部科学省の地震調査研究推進本部は11日、東日本大震災を受けて全国の活断層を再評価した結果、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月に行った前回の評価以降も地殻の変動が続き、地震を起す力が一定以上蓄積されたと判断した。同様の再評価結果が出たのは、6程度もしくはそれ以上。

同断層群は、葉山町から鎌倉市を経て浦水道に至る衣笠・北武断層と武下断層とがある。この断層で地震が発生した場合、三浦半島の南側に大きな津波が押し寄せ、湾岸部の浸水被害が拡大する可能性がある。文科省は、この断層群の再評価を進めている。

6月の再評価では、宮城県・福島県に広がる茨城県・千葉県にまたがる茨城断層・長野県にまたがる中央断層・東京都・埼玉県にまたがる川崎断層の3カ所で、地震発生確率が高まったと判断された。

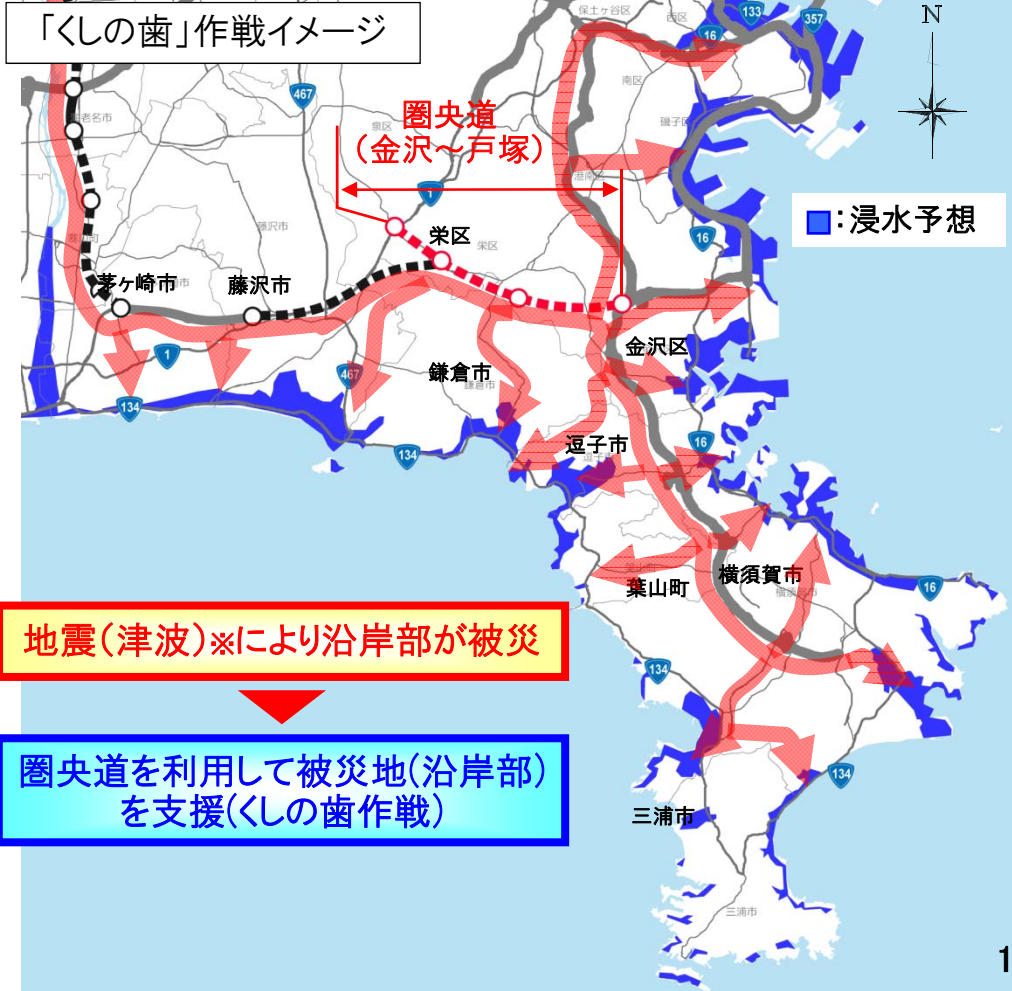
災害時には緊急輸送

県内の経済団体連合体で「三浦半島断層群」について、東日本大震災を受けて、東日本大震災後初めてとなる全体会議を開催し、現在7割の賛同を得ている。県は、この会議で、三浦半島断層群の再評価を進めている。県は、この会議で、三浦半島断層群の再評価を進めている。

県は、この会議で、三浦半島断層群の再評価を進めている。県は、この会議で、三浦半島断層群の再評価を進めている。

▲“神奈川新聞(H23.7.12)”

▲“神奈川新聞(H23.6.18)”



※ 浸水被害想定(H23.3.27時点)は神奈川県ホームページで公開されている浸水予想図より作成。
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)

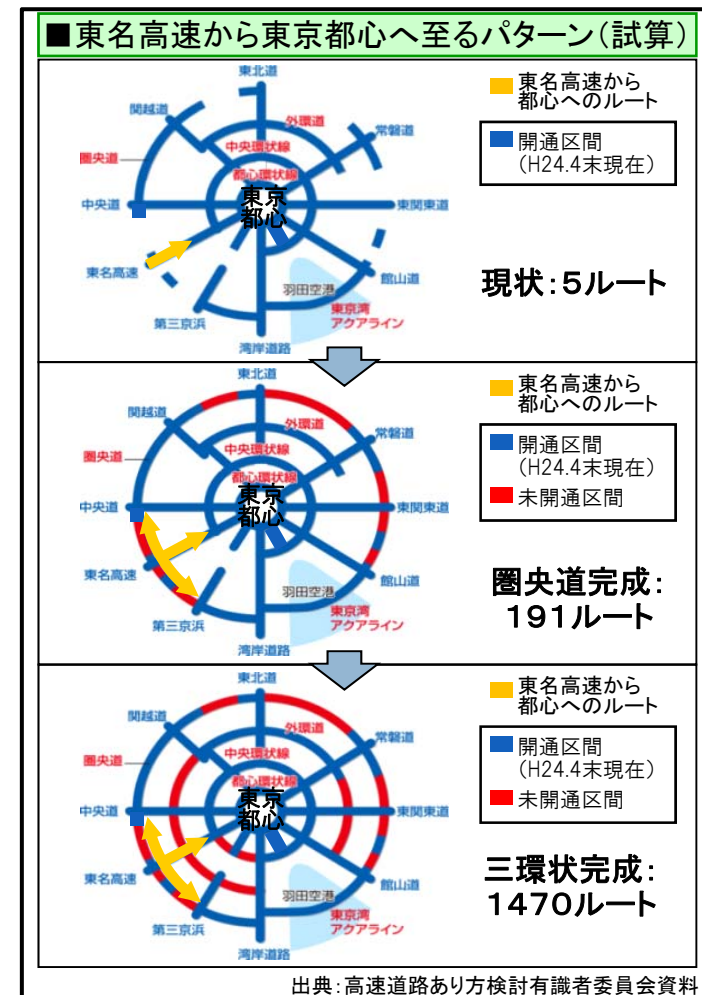
4. 事業の必要性に関する視点

(4) 圏央道のミッシングリンク

- ・圏央道については今後数年で多くの区間が完成するが、東名高速から東京湾岸部を繋ぐルートとなる圏央道(金沢～戸塚)がミッシングリンクとなり、東京湾岸エリア(京浜臨海部)やアクアライン方面のネットワークが低下



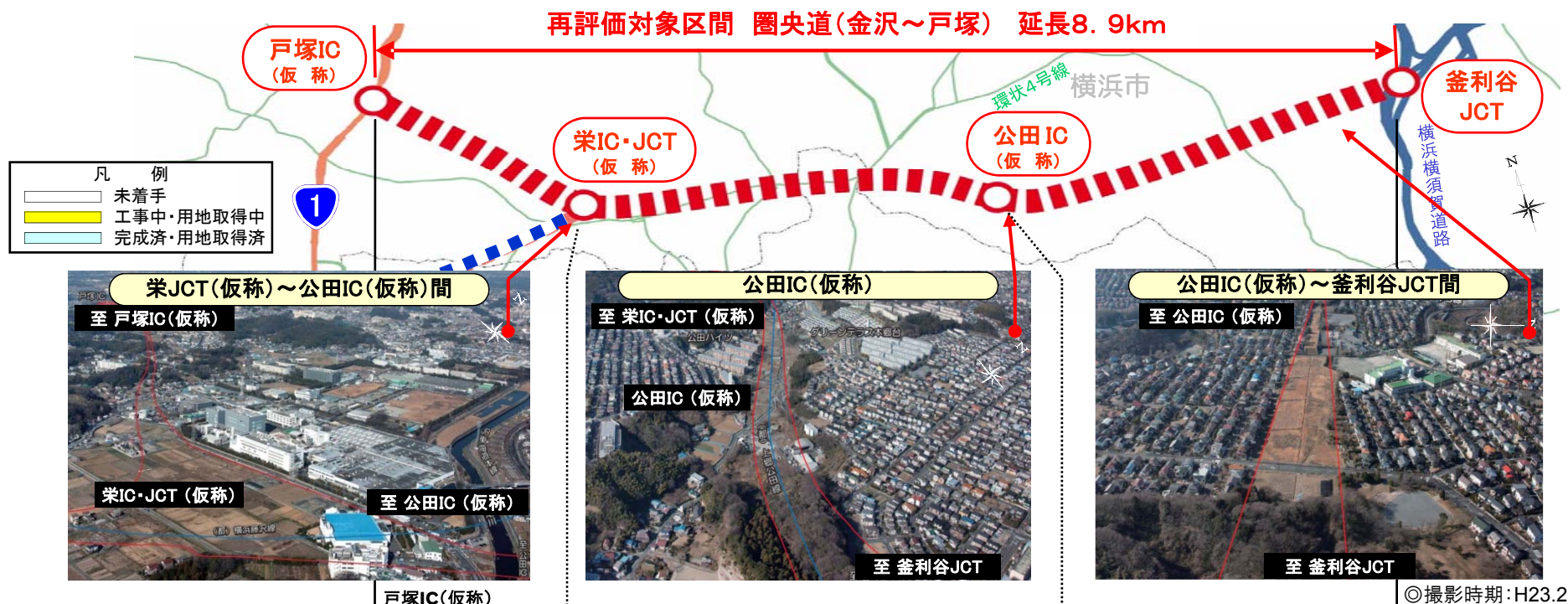
※平成30年頃を想定した供用状況



4. 事業の必要性に関する視点

(5) 残事業の概要

・前回評価時(H21時点)は用地取得率65%であったが、H23年度末で用地取得率74%に進捗



		戸塚IC(仮称)～栄IC・JCT(仮称)	栄IC・JCT(仮称)～公田IC・JCT(仮称)	公田IC(仮称)～釜利谷JCT	
前々回評価時 H16	工事				用地取得率 39%(全体)
	用地	23%	40%	58%	
前回評価時 H21	工事				用地取得率 65%(全体)
	用地	42%	70%	87%	
H23 年度末	工事				用地取得率 74%(全体)
	用地	53%	82%	90%	

※測量地質調査、設計用地説明会は、全区間で完了

5. 費用対効果

■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

・ 基準年次	: 平成24年度
・ 供用予定年次	: 平成33年度
・ 分析対象期間	: 供用後50年間
・ 基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス
・ 交通量の推計時点	: 平成42年度
・ 計画交通量	: 13,800～60,600 (台/日)
・ 総便益	: 約6,041億円
・ 事業費	: 約4,300億円
・ B／C	: 1.5

【参考：前回再評価（H21）】

平成21年度
平成29年度
供用後50年間
平成17年度道路交通センサス
平成42年度
44,200～50,300 (台/日)
約6,564億円
約4,300億円
1.7

5. 費用対効果

(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)
	5,259億円	508億円	275億円	6,041億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	3,818億円		103億円	3,921億円	

(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)
	5,259億円	508億円	275億円	6,041億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	2,531億円		103億円	2,634億円	

基準年：平成24年度

注1)費用及び便益額は整数止めとする。

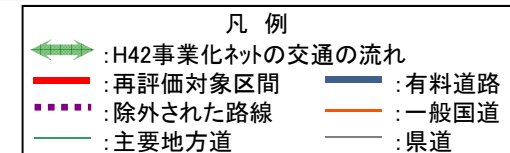
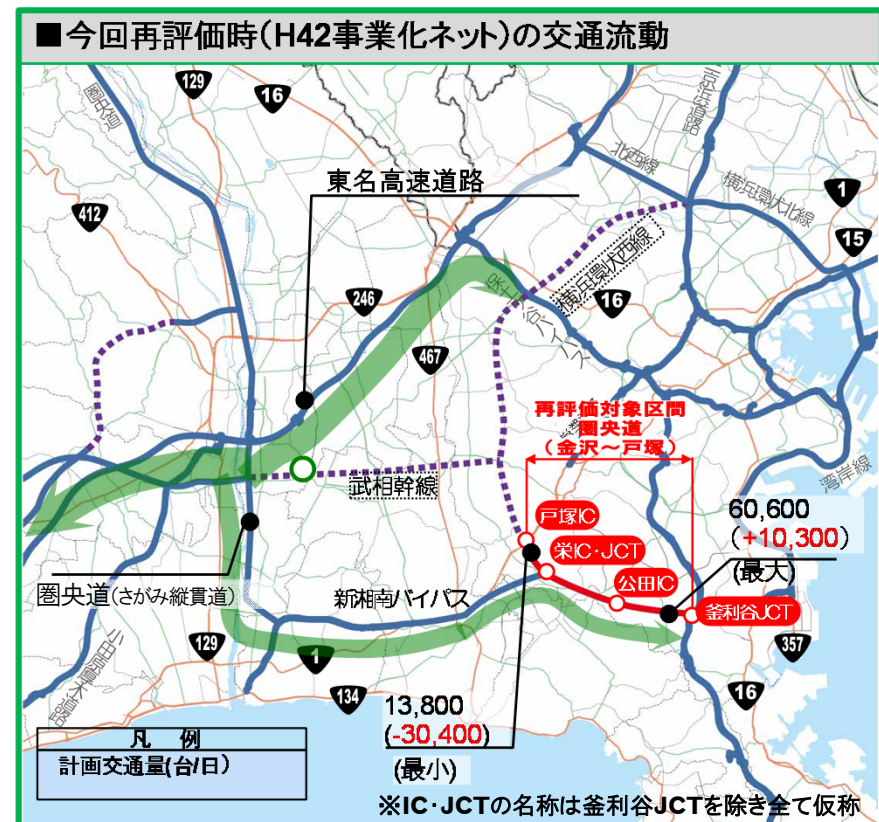
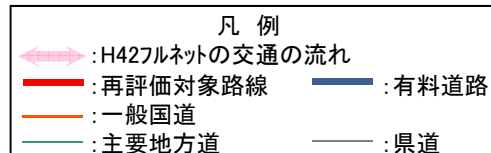
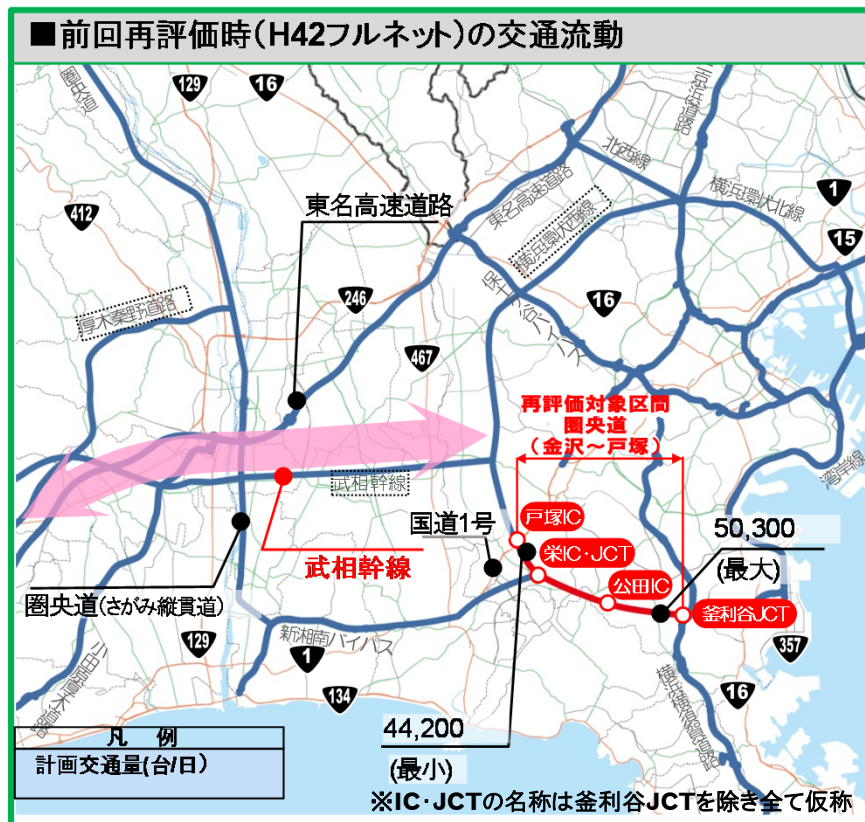
注2)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注3)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。

5. 費用対効果

(4) 計画交通量の変化要因

- ・将来ネットワーク(H42)が事業化ネットに見直され、前回再評価から武相幹線や横浜環状西線(横浜泉～戸塚)が除外され、これらの路線が受け持っていた交通がさがみ縦貫道路を経由するルートに転換し、栄IC・JCT(仮称)～釜利谷JCT間の交通量が増加している。また、戸塚IC(仮称)～栄IC・JCT(仮称)間の交通量は、先線である横浜環状西線の除外により減少している。



6. 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得は、約65%から約74%に進捗した。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、用地取得を進める。
- ・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。なお、環境保全対策の観点から、トンネル区間の一部を、シールド工法の適用性を検討した結果を踏まえてシールド工法で実施する。
- ・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。

■事業の計画から完成までの流れ

年 度		S63	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	
都市計画決定						都市計画 案の告示・縦覧	アセス評 価書案告 示・縦覧		都市計画 決定										
事業化・ 有料事業許可		事業化												有料事業 許可					
測量・調査・設計			調査							測量・地質・設計									
設計・用地説明													設計・用地						
用地										1%	5%	9%	12%	14%	17%	19%	34%	39%	
埋蔵文化財調査																			
工 事	金利谷JCT ～公田IC												土工						
	公田IC ～栄IC・JCT												土工			土工			
	栄IC・JCT ～戸塚IC																		
	環境照査																	環境照査 の実施	

年 度		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33		
事業化・ 有料事業許可		有料事業 許可変更																		
測量・調査・設計		測量・地質・設計							設計											
設計・用地説明				設計・ 用地		設計・ 用地														
用地		45%	51%	61%	64%	68%	71%	74%						完了						
埋蔵文化財調査											埋文									
工 事	金利谷JCT ～公田IC							土工	土工	土工・橋梁		土工・橋梁・トンネル					完了			
	公田IC ～栄IC・JCT					土工			土工		土工・トンネル							完了		
	栄IC・JCT ～戸塚IC									土工・橋梁										
	環境照査					環境照査 の実施			環境照査 の実施											

供用開始年次

※供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である。

(前回再評価)

(今回再評価)

工事・用地取得率は平成24年3月時点

7. 付帯意見への対応

(1) 付帯意見（平成17年3月）

- ・平成17年3月の事業評価監視委員会の付帯意見を踏まえ、「環境保全対策」・「合意形成」について取り組みを実施

■ 付帯意見（H17.3 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（金沢～戸塚） 対 応 方 針

事業の必要性について理解し、事業の必要性を認め、以下の付帯意見を付して事業を継続とする。

●環境保全対策について

- ・今後も状況の変化や、より良い予測手法の確立を踏まえて、環境影響の照査を継続的に行うこと。
- ・今回の環境照査の結果については、広報及び広く地元住民への説明に努め、住民の方々から疑問・意見が出た場合には誠意を持って対応すること。
- ・環境保全対策については、コストなど社会的に受け入れられるものであることを考慮しつつ、万全の対策を図ること。

●合意形成について

- ・事業を進めるにあたっては、住民の理解を得ることが不可欠であり、時間管理概念を勘案しながら、合意形成に向けて住民の方々との対話を図り、理解を得られるよう一層の努力をしていくこと。

7. 付帯意見への対応

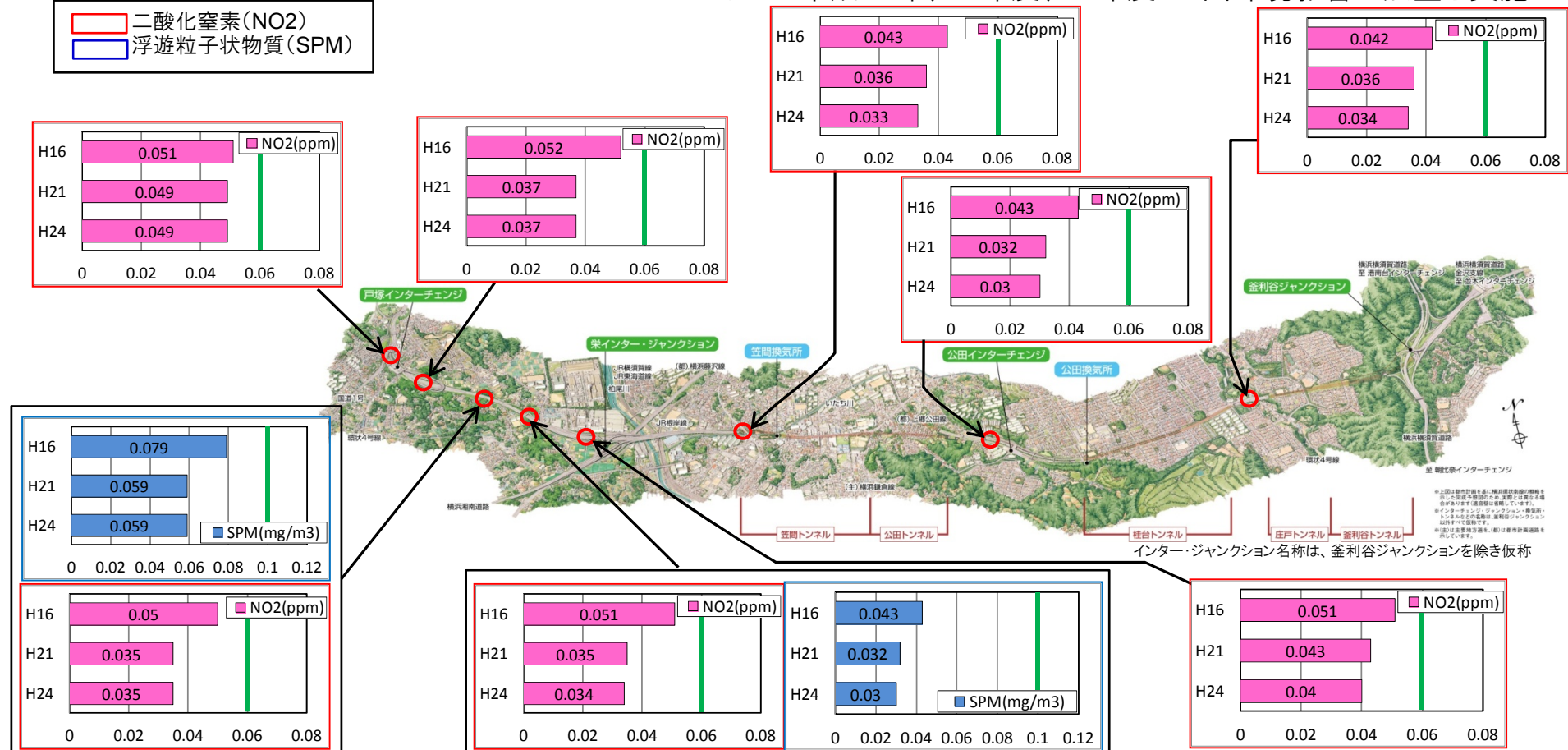
(2) 環境保全対策についての取り組み①（継続的な環境影響照査の実施）

・H16、H21に引き続き、H24においても最新のデータと予測手法を用いた環境照査を実施
 （⇒ NO2、SPMをはじめ、騒音、振動、低周波空気振動ともに**環境保全目標は達成**）

凡例

二酸化窒素(NO2)
 浮遊粒子状物質(SPM)

※これまでに平成16年、21年度、24年度の3回環境影響の照査を実施



環境保全目標

- ・二酸化窒素:1 時間値の1日平均値が0.04ppm から0.06ppm までのゾーン内またはそれ以下であること
- ・浮遊粒子状物質:1時間値の1日平均値が0.10mg/m3以下であること

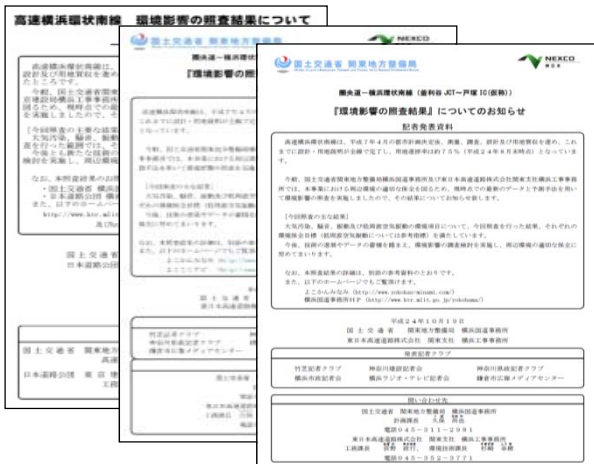
7. 付帯意見への対応

(2) 環境保全対策についての取り組み② (環境照査結果の広報)

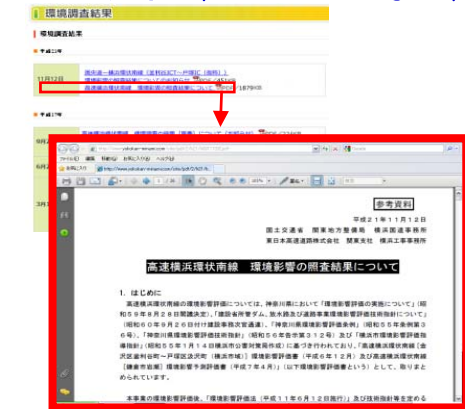
- ・環境影響の照査結果について、**記者発表**を実施し、**Webサイト**を活用して**情報発信**
- ・広報誌により、インターネット環境に対応していない方々に対しても情報発信を実施

■記者発表による広報

- ・これまで、記者発表3回 (H16、H21、H24)



■Webサイト(よこかんみなみ)



■広報誌(よこかんみなみ・地元回覧板)による広報



▲よこかんみなみ Vol.21 (H21.11発行)

沿線地域※に新聞折込により配布
(約12万部/回発行)

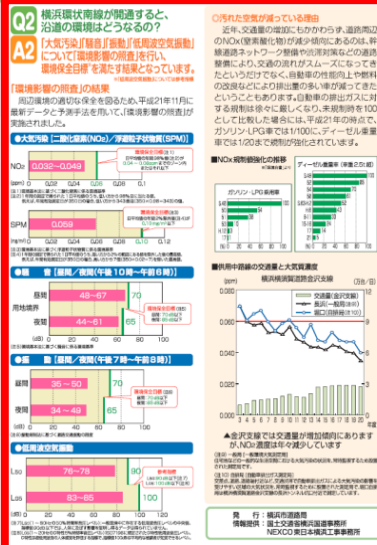
※横浜市栄区、金沢区、戸塚区及び鎌倉市

・年間約15万回以上のアクセス数
(H23年度実績)

横浜環状南線のおしらせ



横浜環状南線に関する疑問にお答えします!



7. 付帯意見への対応

(2) 環境保全対策についての取り組み③ (環境保全対策の検討)

・**環境保全**のため、第三者委員会を設置し、有識者の意見を伺いながら対策・調査を**継続的に実施**

■トンネル工事による周辺地域への影響対策の検討①

住宅地の地盤沈下を心配するご意見が多くあることから、トンネル工事による地上部への影響の軽減すべくシールド工法の適用性を検討

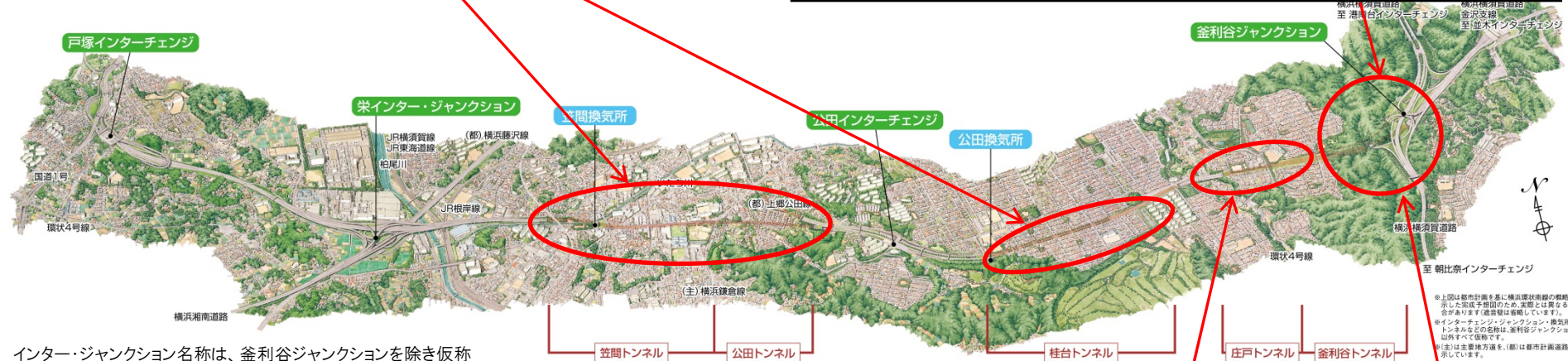
■貴重な動植物の保全対策検討の実施

ヒメウキガヤやホトケドジョウ等の希少生物や希少植物が生息する「ひょうたん池」の代替環境として「新ひょうたん池」を整備

ほぼ**同質な環境が維持**されていることを確認



新ひょうたん池(代替環境)



※上図は都市計画に基づき、横須賀市街地の概略を示した図です。実際の地形や地質などは、別途調査が必要です。
※インターチェンジ・ジャンクション・橋梁・トンネルなどの名称は、調査段階で最終決定を待っています。
※(主)は主要な道路を、(副)は都市計画道路を示しています。

■トンネル工事による周辺地域への影響対策の検討②

住民の方からトンネル工法の非開削化、万全な環境対策を強く求められていることから、工事中の環境負荷を低減することが可能な非開削工法の適用性を検討

■希少猛禽類の継続調査

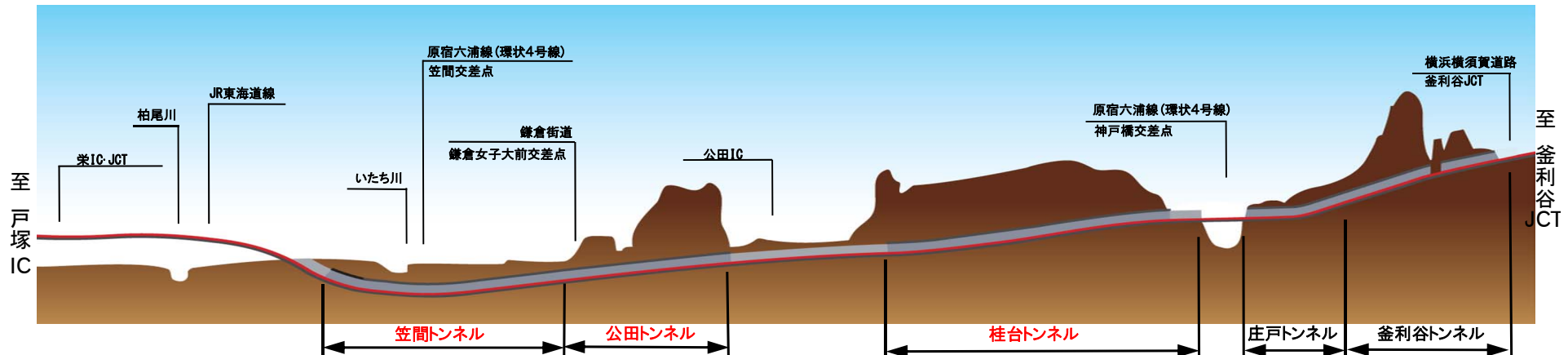
- ・アセス実施後にオオタカの生息を確認
- ・生息の有無を確認し、営巣や繁殖状況を調査継続中



7. 付帯意見への対応

(2) 環境保全対策についての取り組み④（トンネル工法の変更による環境保全）

- ・シールド工法は、同一断面となることや一定の土被りが必要となるものの、工事中のトンネル上部への影響や一般的に地下水対策が不要であるため、5本のトンネルについて、適用可能性を検討
- ・検討の結果、笠間・公田・桂台トンネルについてシールド工法に変更



◆笠間・公田・桂台トンネル

- ・一定断面で連続して施工することが可能

適用可否

施工の合理性、効率性から、シールド工法を適用

主な長所

- ・工事中のトンネル上部への影響が小さい
- ・一般的に地下水対策が不要

主な短所

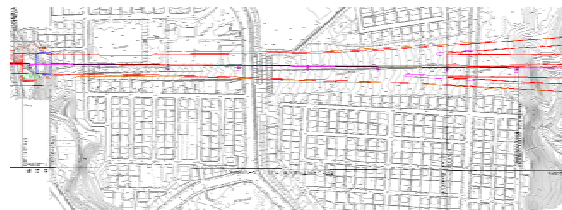
- ・基本的に同一断面での施工となる
- ・一定の土被りが必要
(浅いところで施工が困難)

◆庄戸トンネル

- ・土被りが非常に小さい
- ・分岐・合流のため、断面変化

適用可否

施工の合理性、効率性から、シールド工法は適さない

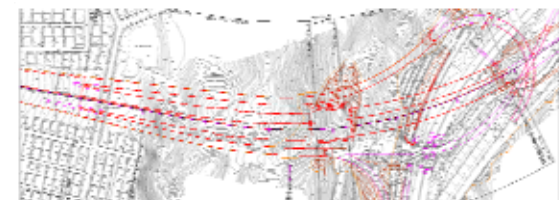


◆釜利谷トンネル

- ・本線及びランプともに比較的短いトンネル
- ・本線とランプは断面が異なる

適用可否

発進・到達設備が多く必要となる施工の合理性、効率性から、シールド工法は適さない



7. 付帯意見への対応

(3) 合意形成についての取り組み① (概要)

- ・平成16年以降、相談窓口の開設や広報誌、各種イベント等、合意形成への取り組み推進
- ・工事の進捗にあわせ、地元説明を実施(現場も含め事業への理解を深める)

	～H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
	事業評価 監視委員会					事業再評価 (前回)			事業再評価 (今回)
							前回再評価以降の取り組み		
合意形成への取り組み		相談窓口・移動相談室開設 p.26							
					住民の方々との話し合い p.25				
			コミュニケーション広場 p.26						
		よこかんみなみ(広報誌)発行 p.27							
	※H16.3創刊 (3月・7月発行)	(4月発行)	(3月・12月発行)	(1月・4月・6月・9月・ 11月・12月発行)	(3月・6月・7月・ 9月・11月発行)	(1月・4月・6月・ 10月・11月発行)	(1月・8月・10月・ 12月発行)	(2月・10月発行)	(9月発行)
			よこかんみなみ(Webサイト) p.27						
			(1回更新)	(10回更新)	(29回更新)	(26回更新)	(11回更新)	(11回更新)	(11回更新)
							現場見学会 p.26		
							(1回実施)	(2回実施)	
						エコハイク・エコ体験会			
設計説明等						(2回実施)	(6回実施)	(4回実施)	(1回実施)
						エコ森ワンダーパーク	(年1回実施)		
								子供なかよしキャンプ	
						地元行事での事業PR p.26			
			栄区民祭り (H18.11～ 計6回)			犬山町餅つき大会 (H21.12～ 計3回)	上郷西連合盆踊り(H22.7～ 計2回) 上郷西連合運動会(H22.10～ 計2回) 戸塚区民まつり(H22.11～ 計2回)		
	設計説明会							桂公田町会	
					栄・戸塚地区 設計用地説明会 (H20.3)	庄戸地区 設計用地説明会 (H21.6)		工事説明会	
								戸塚区大正地区等 地元説明 (H23.10)	

7. 付帯意見

(3) 合意形成について②（住民の方々への説明）

- ・大気汚染や騒音、地盤沈下など環境の悪化を懸念される地域の方々と、環境保全をテーマに話し合い等を実施

■ 住民の方々との説明・話し合いの開催状況



住民の方々との話し合いの様子
(H23.2)

年度	開催回数
H17年度	14
H18年度	18
H19年度	31
H20年度	21
H21年度	11
H21年度	13
H22年度	20
H23年度	25
合計	153

前回再評価以降

■ 環境保全等をテーマとした住民の方々との話し合い

目的: 環境保全に関する合意形成

内容: ・大気汚染予測の説明

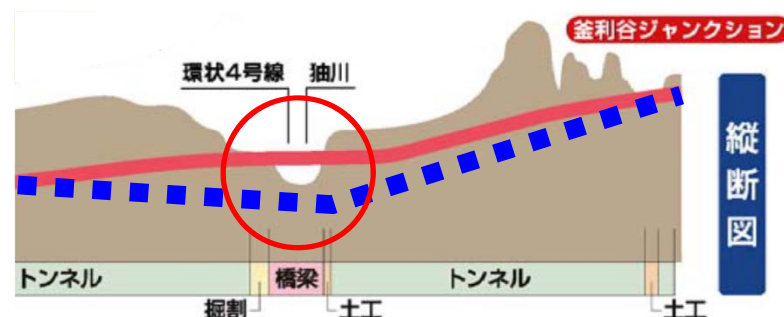
- ・地盤沈下対策の説明
- ・騒音・振動の説明
- ・移住環境と路線問題
- ・費用対効果の説明
- ・環境影響の照査結果説明
- ・地盤の状況・トンネルの施工方法の説明
- ・環境保全対策の話し合い

■ 道路構造の見直しを求める方々との話し合い

目的: 道路構造に関する合意形成

内容: 住環境の悪化を懸念する方々と協議する場として「技術検討会(仮称)」を設置

- ・環境に対する説明、地下化の技術的な問題点や周辺地域への影響を出来る限り少なくした施工方法など、話し合いを実施。(H20.4～H21.4(計10回))



計画: 橋梁

- ⇒住民側からは、住環境の悪化を懸念
- ⇒技術検討会と話し合いにより、施工方法等に配慮

住民側要望: トンネル

- ⇒技術検討会により、技術的問題点を説明

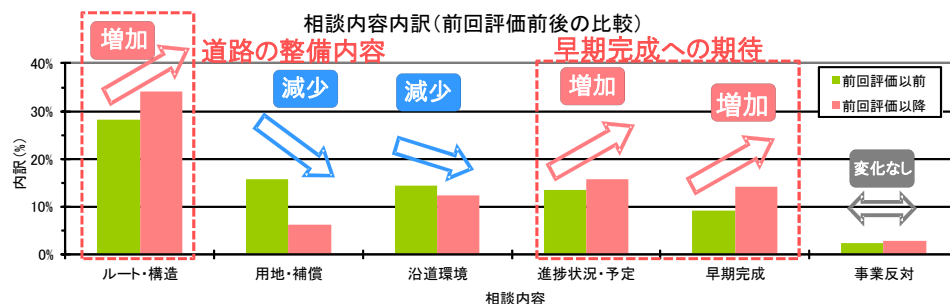
7. 付帯意見への対応

(3) 合意形成についての取り組み③（事業への理解促進）

- ・住民の方と面談して、疑問や質問にお答えする相談窓口の開設、地域の方々と直接対話し、広くご意見をいただく「コミュニケーション広場」の開催などにより、事業への理解を促進
- ・地元自治会からの要望による現場見学会の開催や地元イベント等にて事業進捗や取り組み状況を説明し、事業への理解を深める取り組みを実施

○相談窓口の開設(H17年より205回開催)

- ・道路の整備内容や早期完成への期待という内容割合が増加



○コミュニケーション広場の活用

- ・アンケートでは、「事故減少/渋滞緩和」「早期完成」への期待が継続的に多い



JR大船駅(H24.3.22)

年度	開催回数	参加者数(人)
平成18年度	4	8,297
平成19年度	3	3,465
平成20年度	3	3,988
平成21年度	3	4,122
平成21年度	1	1,142
平成22年度	2	848
平成23年度	2	1,300
合計	18	23,162

前回再評価以降

○現場見学会の実施(3回)

- ・類似した高速道路の現場を見て当該事業の構造への理解を深めていただくため**現場見学会(計3回)**を実施
- ・引き続き、平成24年度も現場見学会開催を計画中

開催年月日	対象自治会	出席者数
H22.9.11	栄区公田町湘南 ハイツ自治会	22
H23.4.17	横浜市栄区公田町 桂公田町会	35
H23.9.15	栄区公田町 湘南ハイツ自治会	30



現場見学の様子(H23.9)

参加者のコメント

- ・実際の構造物を確認することで、**公田インターチェンジの完成形を具体的にイメージでき、大変有意義であった。**
- ・**地域住民の安心感・利便性の向上に寄与する取り組みを期待する。**

○地元行事での事業PR

- ・地域の方々に事業内容を理解いただくため、戸塚区や栄区の地元行事の場で事業概要、開通効果、進捗状況の説明を実施



模型やパネルをブース出展し、事業説明(H23.11)

7. 付帯意見への対応

(3) 合意形成についての取り組み④ (幅広く情報発信)

・広報誌、WEBサイト、地元への回覧板を活用して、事業進捗や様々な取り組み状況を情報発信

■広報誌、WEBによる広報

広報誌



WEBサイト



■地元回覧板(栄区全戸に行き渡る「回覧板」)



※沿線地域に新聞折込により配布 (約12万部/回発行)
H21～H24で12回発行

vol.17 (平成21年1月) vol.18 (平成21年4月)
vol.19 (平成21年6月) vol.20 (平成21年10月)
vol.21 (平成21年11月) vol.22 (平成22年1月)
vol.23 (平成22年8月) vol.24 (平成22年10月)
vol.25 (平成22年12月) vol.26 (平成23年2月)
vol.27 (平成23年10月) vol.28 (平成24年9月)

※タイムリーに情報提供し、事業に係る様々な情報を掲載
※平成21年度以降、年間10万回以上のサイト閲覧

H19年度: 47,249アクセス
H20年度: 83,433アクセス
H21年度: 102,987アクセス
H22年度: 153,117アクセス
H23年度: 144,589アクセス

※栄区全戸に行き渡る「回覧板」を発行
(3回/年、延べ50,345世帯が回覧 H21～H24で12回発行)
※インターネット環境に対応していない層に対しても情報発信

出典(世帯数): 平成22年国勢調査

8. 地元の状況

(1) 地元の促進要望

■横浜市議会

横浜環状道路の整備促進等に関する意見書(平成24年9月)

■横浜市

国の制度及び予算に関する提案・要望(平成24年7月)

■民間団体

首都圏中央連絡自動車道(神奈川県区間の高速横浜環状南線・横浜湘南道路・さがみ縦貫道路)の整備促進
(平成24年8月／神奈川県商工会議所連合会・神奈川県商工会連合会・横浜市幹線道路網建設促進協議会・相模原市公共交通網の整備を促進する会)

■9都県市

「首都圏三環状道路の整備等による首都圏の災害対応力強化について」に係る要望の実施について
(平成24年6月／埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市)

■三浦半島地域広域幹線道路整備促進期成同盟

三浦半島地域広域幹線道路整備促進に関する要望書
(平成24年8月／横須賀市・鎌倉市・逗子市・三浦市・葉山町)

(2) 周辺住民団体からの審議に対する申し入れ

■横浜環状道路(圏央道)対策連絡協議会(連協)

貴委員会へのお願い(要望)(平成24年5月)

再評価資料原案への住民の意見取り入れ要請の件(要望)(平成24年7月)

貴委員会への再度のお願い(要望)(平成24年10月)

■庄戸四町会合同道路委員会

高速横浜環状南線事業再評価について御願い(平成24年9月)

■神戸橋連絡会

事業再評価にあたっての意見書(平成24年10月)

9. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・首都圏西南部は人口、物流拠点が集中していることから、国際競争力や災害対応力などの観点からも重要な地域
- ・東名高速から京浜臨海部への分散導入、横浜市内の渋滞緩和等の視点から交通の流れの適正化が必要
- ・国際コンテナ戦略港湾による物流や圏央道沿線の物流集積を支える視点から、物流・都市拠点の連絡強化が必要
- ・地震、津波により沿岸部が被災した場合の救援ルート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、1.5である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得は、約65%から約74%に進捗した。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、用地取得を進める。
- ・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。なお、環境保全対策の観点から、トンネル区間の一部を、シールド工法の適用性を検討した結果を踏まえてシールド工法で実施する。
- ・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。

(3) 都道府県・政令市からの意見

■神奈川県知事

- ・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、さがみ縦貫道路や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号など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はかり、国際競争力の強化や産業の創出、育成が期待され、沿線には既に多くの企業が進出している。

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、首都圏中央連絡自動車道の環状機能を発揮するためにも、横浜湘南道路とあわせて、引き続き本事業を強力に推進し、早期完成を図られたい。

(次頁に続く)

9. 今後の対応方針(原案)

(3) 都道府県・政令市からの意見

■横浜市長

- ・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、本市の道路ネットワークの骨格である横浜環状道路の一部となる路線です。

横浜環状道路は、市内の交通利便性の向上、保土ケ谷バイパス等の既存道路の渋滞緩和やそれに伴う環境改善が期待されるとともに、災害発生時の緊急輸送路の多重化にも貢献する路線です。

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。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、本事業については、事業の必要性が高く、早期完成が図られるよう、完成時期及び事業スケジュールを明確にした上で、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。

(4) 対応方針(原案)

事業継続

- ・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・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。
- ・これまでの合意形成の取り組みにより、当該区間の用地取得が一定程度進捗していることを踏まえ、今後も、住民の方々との話し合いを継続し、事業への理解と協力が得られるよう努め、事業を推進。