資料３－２－①
令和元年度第４回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

（再評価）

一般国道468号
首都圏中央連絡自動車道
（横浜湘南道路）

令和2年1月17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．圏央道の概要と効果 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １

２．事業の概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ６

３．事業の進捗状況と見込み等 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ７

４．事業の投資効果 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １９

５．コスト縮減等 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２５

６．関連自治体等の意見 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２６

７．今後の対応方針（原案） ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２７

1. 圏央道の概要と効果

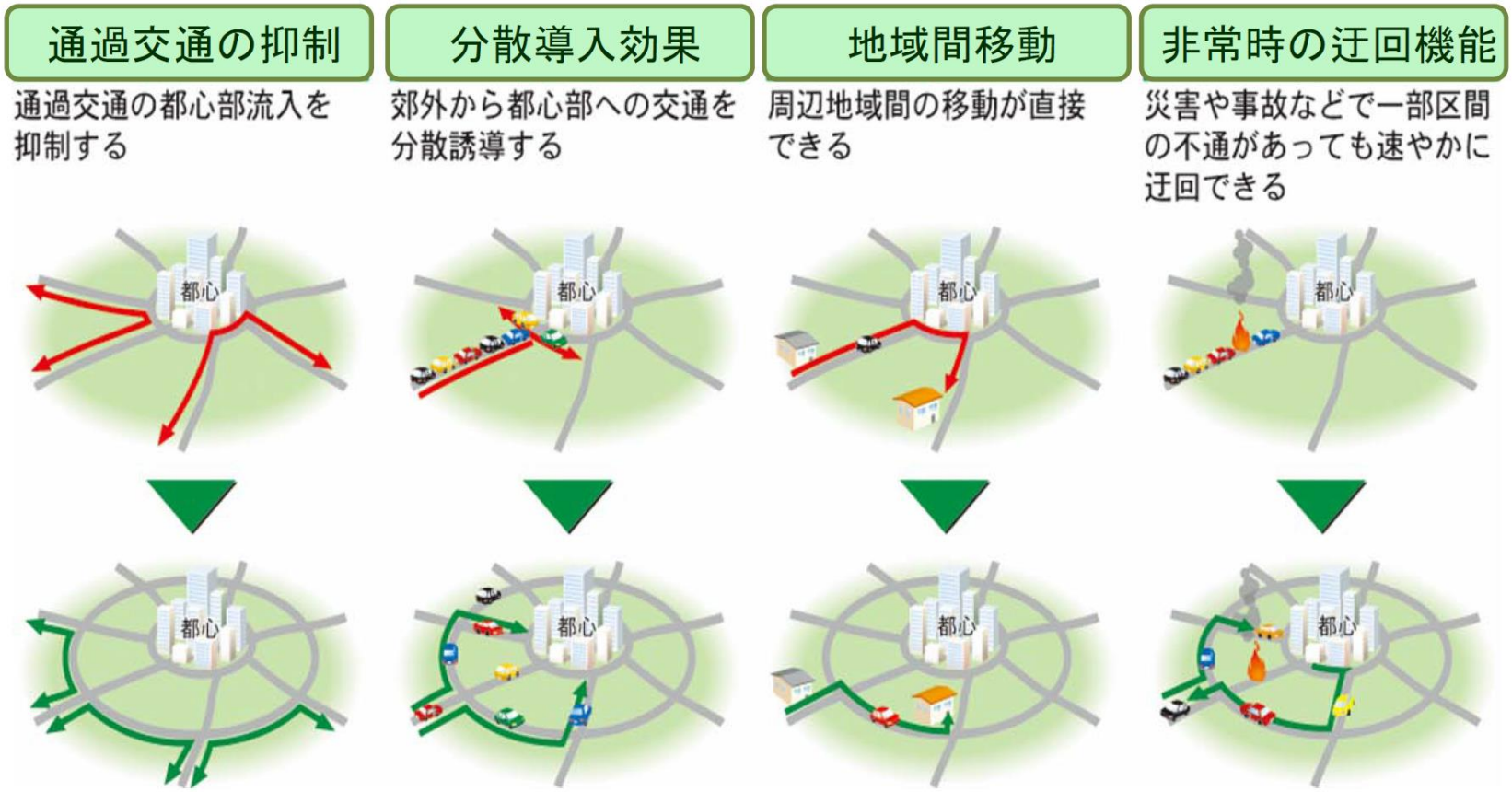
(1)圏央道の概要

・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。

1. 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。

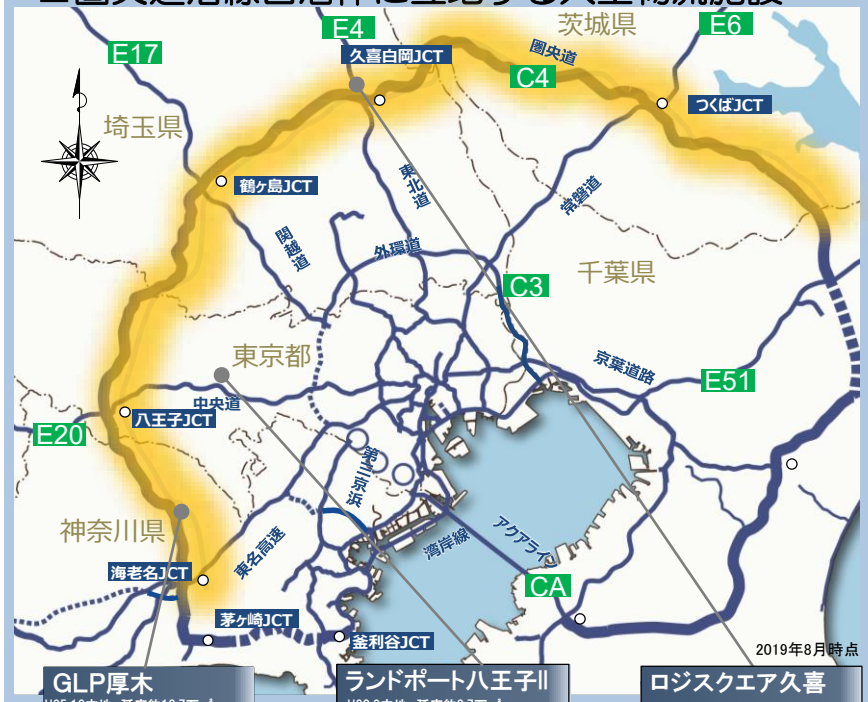


1. 圏央道の概要と効果

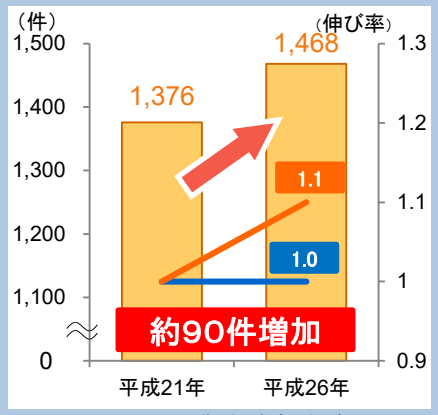
(3)圏央道の効果①[圏央道沿線市町(東名高速～茨城県・千葉県境)の税収増]

・沿線自治体※1の大型物流施設等は、5年間で約90件増加。※2、※3
・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9,000人増加。※2、※3
・法人住民税※4が約150億円増加、固定資産税(家屋)※5が約60億円増加。

■圏央道沿線自治体に立地する大型物流施設

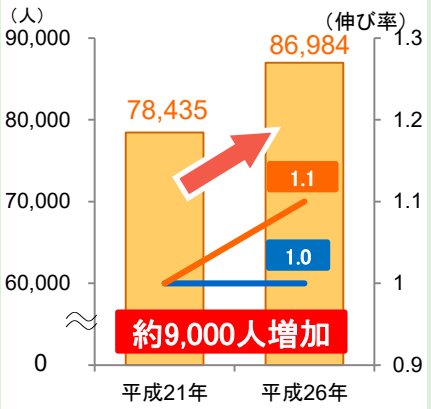


■大型物流施設等の立地の推移※2、※3



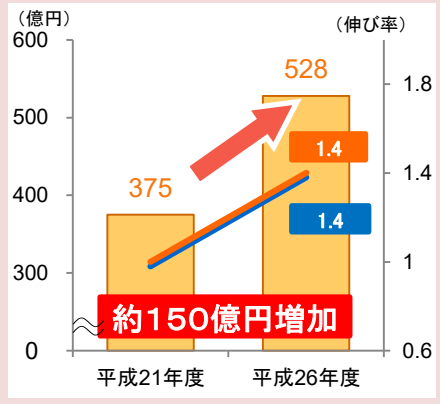
出典:総務省　経済センサス

■大型物流施設等の従業者数の推移※2、※3



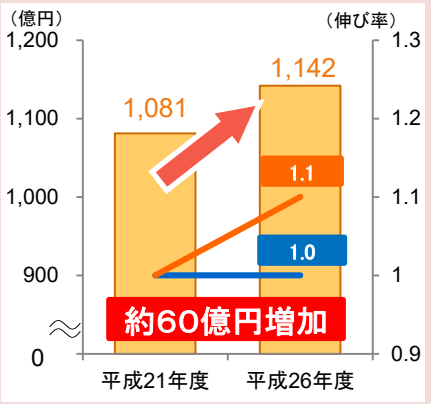
出典:総務省　経済センサス

■法人住民税※4の推移



出典:総務省　地方財政状況調査

■固定資産税(家屋)※5の推移



出典:総務省　地方財政状況調査

沿線自治体全体※1
沿線自治体全体の伸び率(対H21比)
関東(1都4県※6)　全体の伸び率(対H21比)

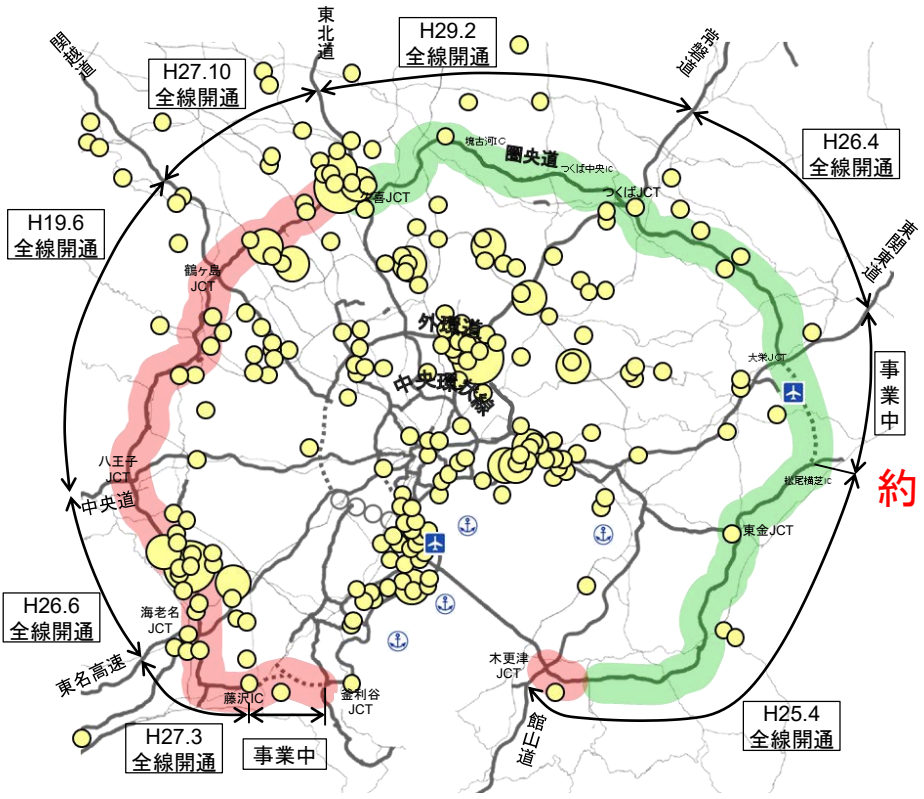
※1　圏央道(海老名JCT～茨城県・千葉県境)が通過等する35市町
※2　経済センサスの産業分類(中分類)の「道路旅客運送業」「道路貨物運送業」「倉庫業」「運輸に附帯するサービス業」の合計
※3　中小企業基本法に基づく「小規模企業者(概ね常時使用する従業員の数が20人以下の事業者)」を除く
※4　法人住民税:法人の収益・規模に応じて課せられる税(本資料では、市町村民税として課税されたものを指す)
※5　固定資産税(家屋):固定資産(家屋)の評価額に応じて課せられる税
※6　1都4県(東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県・茨城県)の合計から「圏央道(海老名JCT～茨城県・千葉県境)が通過等する35市町」および東京都区部を除いた値

1．圏央道の概要と効果

（3）圏央道の効果②[大型物流施設の立地状況]

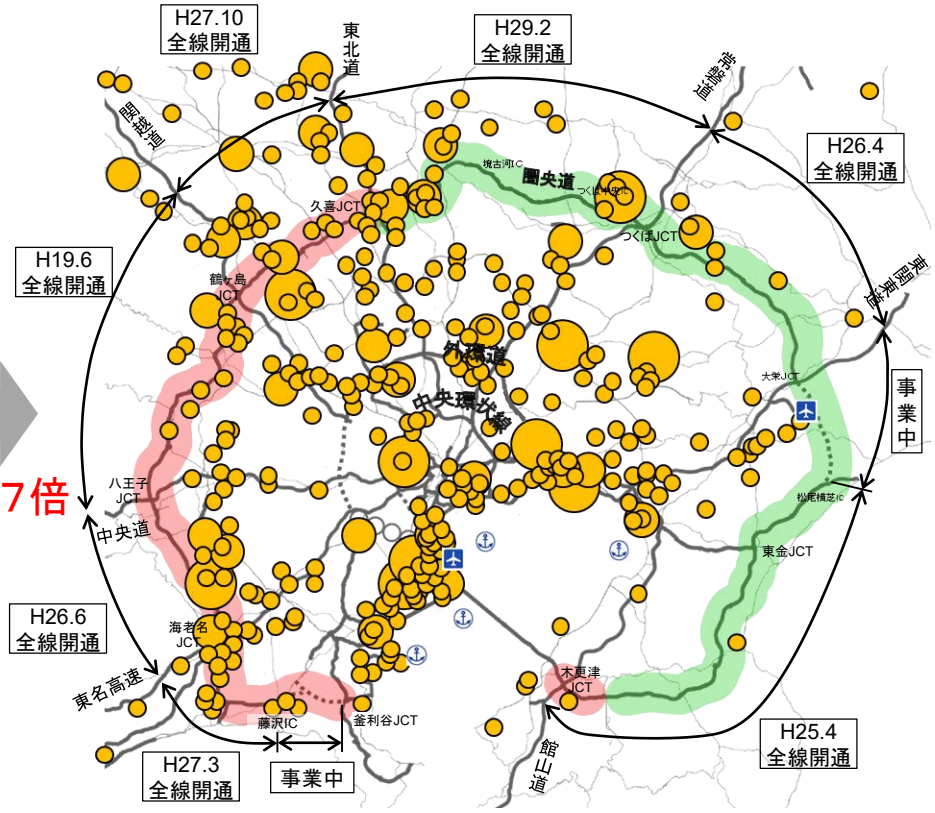
・首都圏の大型物流施設の立地件数は、平成24年1月から平成26年5月に約430件が立地したのに対し、平成26年6月から平成28年12月では約730件となり約1．7倍に増加。
・平成27年10月に東名高速から中央道、関越道、東北道間がネットワークされた後も圏央道周辺で活発な新規立地の動向が継続。
・平成29年2月に東北道から常磐道、東関東道間が開通する以前より、圏央道周辺で新規立地が活発化の傾向。

H24年1月～H26年5月（約430件）



約1．7倍

H26年6月～H28年12月（約730件）



凡例

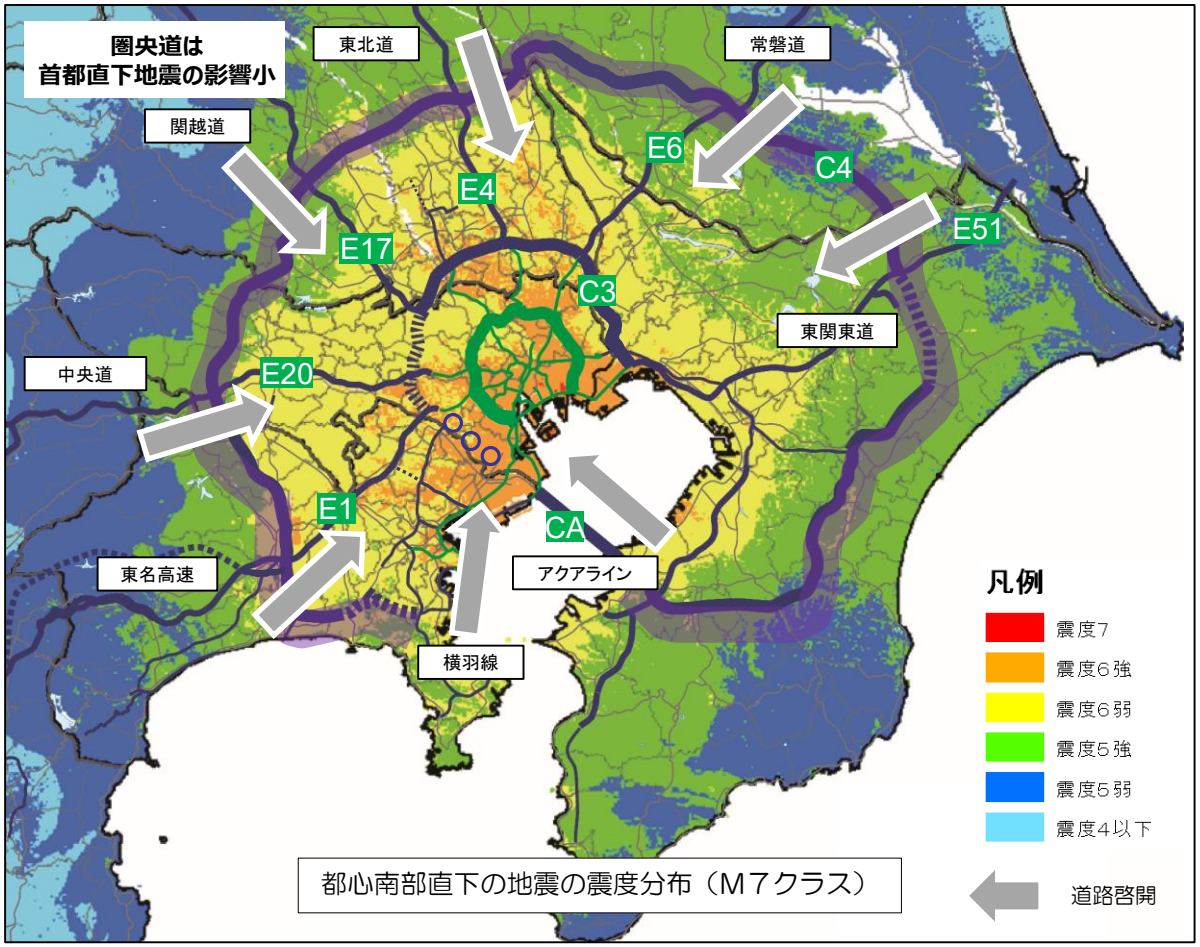
道路	大型物流施設の立地件数
4車線整備区間	H24年1月以降 H26年5月時点立地済み
2車線整備区間	H26年6月以降 H28年12月時点立地済み（予定）
	○ 1～2件
	○ 3～4件
	○ 5件以上

出典：日本立地総覧2014年版、2015年版、2016年版、及びH28年12月までの物流雑誌、ビジネス誌、新聞紙等（H24年1月以降に竣工（予定）の大型物流施設を対象に作図）

1. 圏央道の概要と効果

(3)圏央道の効果③[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。



都心南部直下の地震の震度分布(M7クラス)

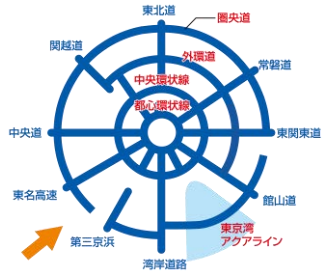
出典:首都直下型地震の被害想定と対策について(最終報告)
中央防災会議 首都直下地震対策検討ワーキンググループ(H25.12)

※:首都直下型地震道路啓開計画(改定版)にて設定(H28.6)

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))

H24.4
5ルート



H30.6
208ルート

3環状整備後
1470ルート

2. 事業の概要

（1） 事業の目的と計画の概要

・横浜湘南道路は、田畑や山林が点在する地域のほか、市街地を通過し、圏央道（金沢～戸塚）と接続。

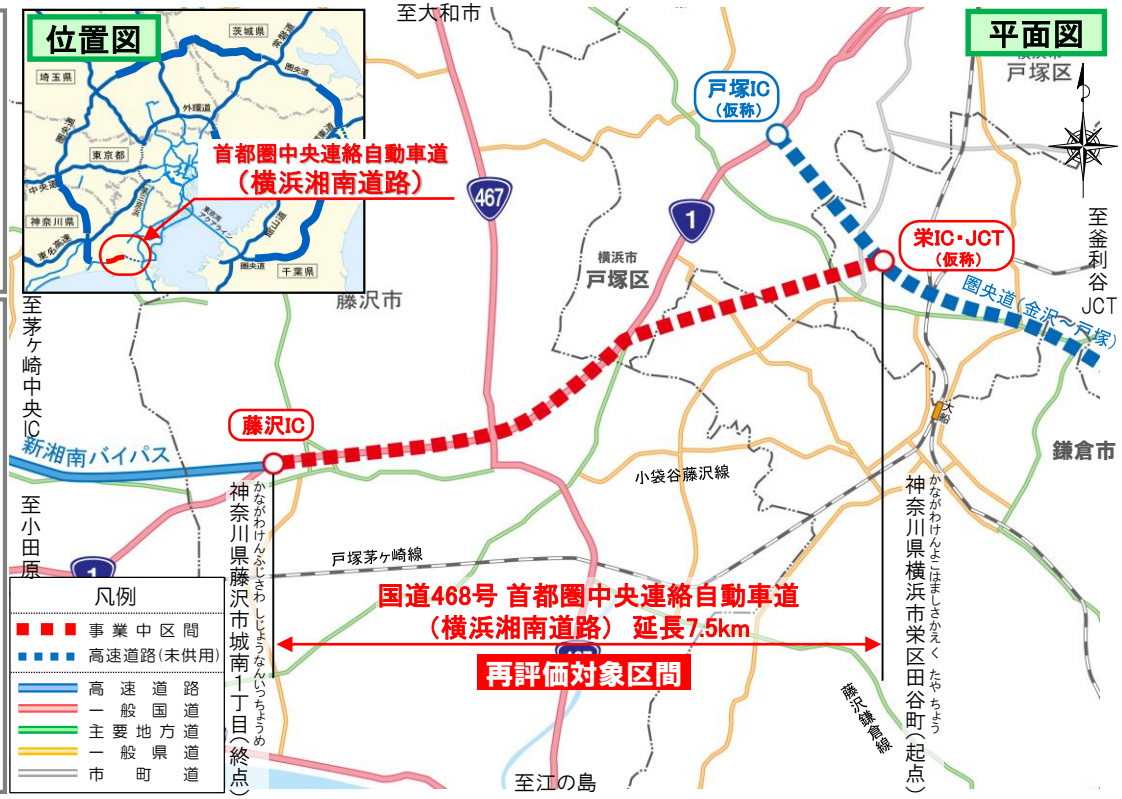
目　的

・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

計画概要

事業区間　：　自）神奈川県横浜市栄区田谷町（かながわけん 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（かながわけん ふじさわし じょうなんいっちょうめ）

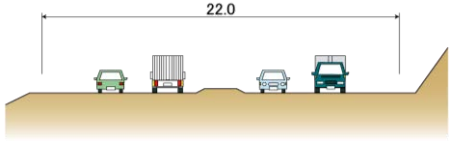
計画延長・幅員 ： 7.5km・22m
車　線　数：4車線
計画交通量：55,600台／日
事　業　化：平成13年度
全体事業費：約4,600億円
（前回評価時 約2,600億円）



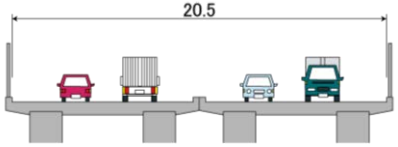
標準横断図

（単位：m）

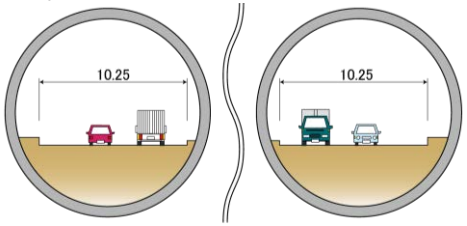
■土工部



■高架部



■トンネル部



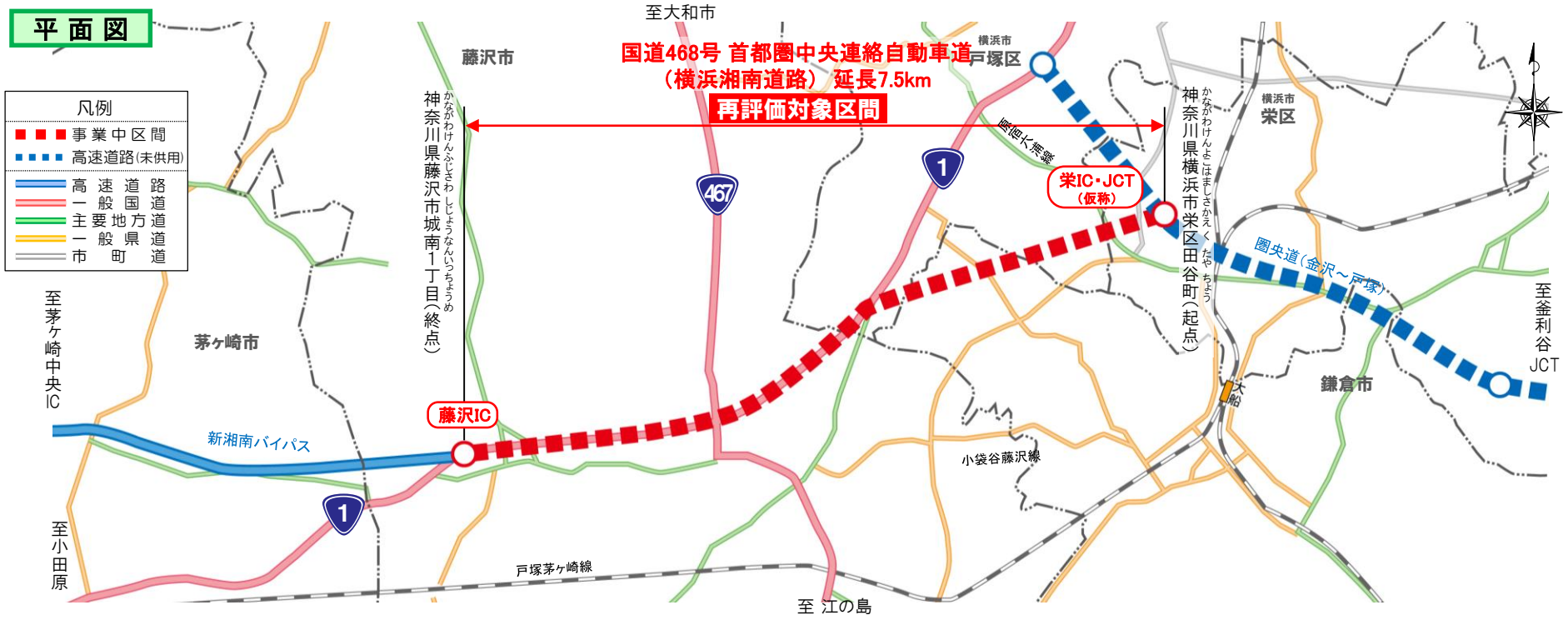
3. 事業の進捗状況と見込み等

（1） 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～平成30年12月	:土地収用法に基づく裁決申請及び明渡裁決申立 :土地収用法に基づく裁決

平 面 図



※1 現東日本高速道路株式会社

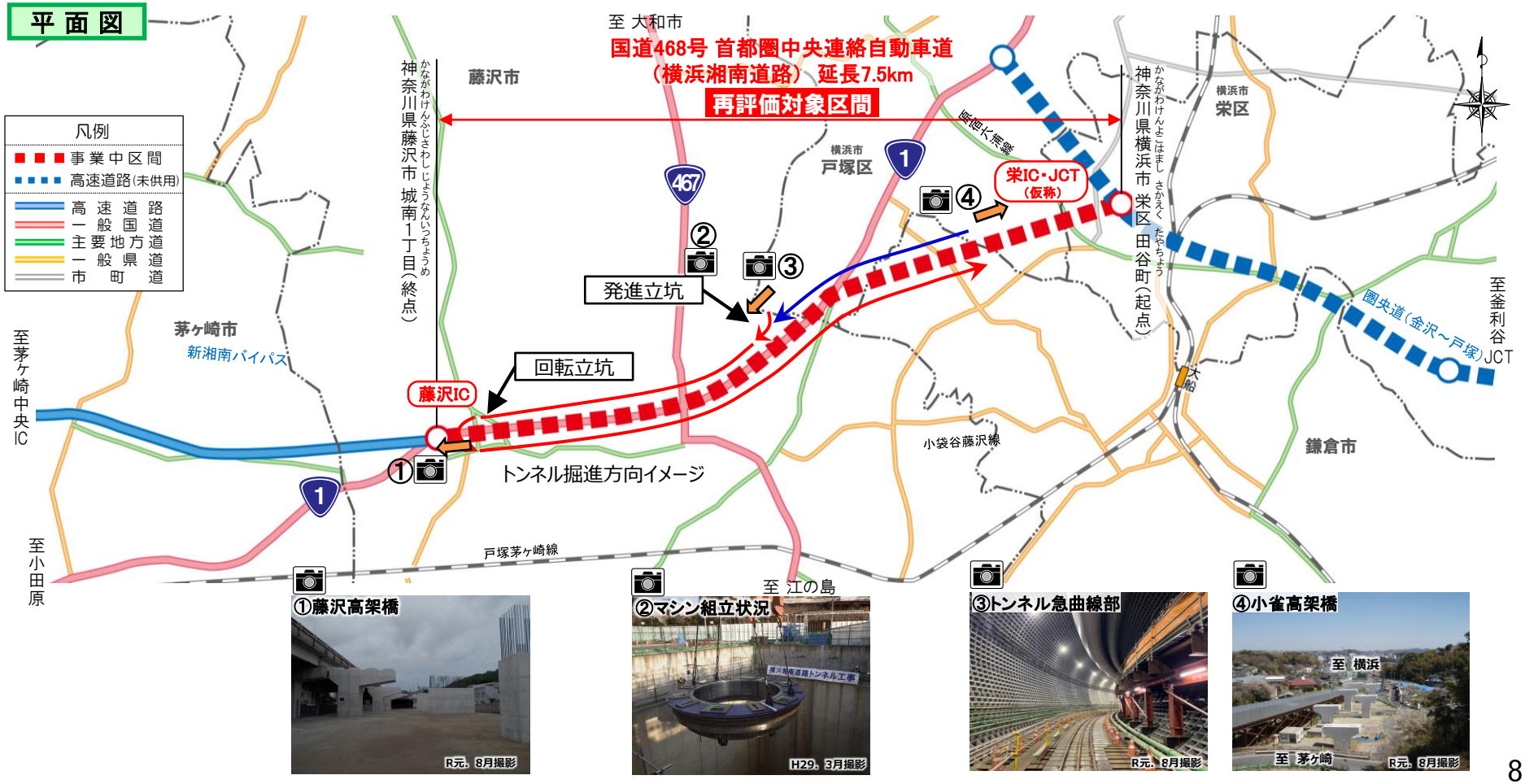
※2 事業認定とは、国土交通大臣または都道府県知事（事業認定庁）が、申請に係わる事業が「高い公共性を有し、かつ土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものであることを審査し、当該事業のために土地等を収用又は使用する必要があること」について認定すること

3. 事業の進捗状況と見込み等

（1） 事業の進捗状況
2） 前回事業評価以降の主な整備状況

・用地取得率は約99%。
・横浜湘南道路は、横浜湘南道路トンネル（延長約5.4km）、小雀高架橋等の工事を実施。トンネル工は約400m掘進。
・早期完成を目指し、用地取得の促進、工事を推進。

平面図



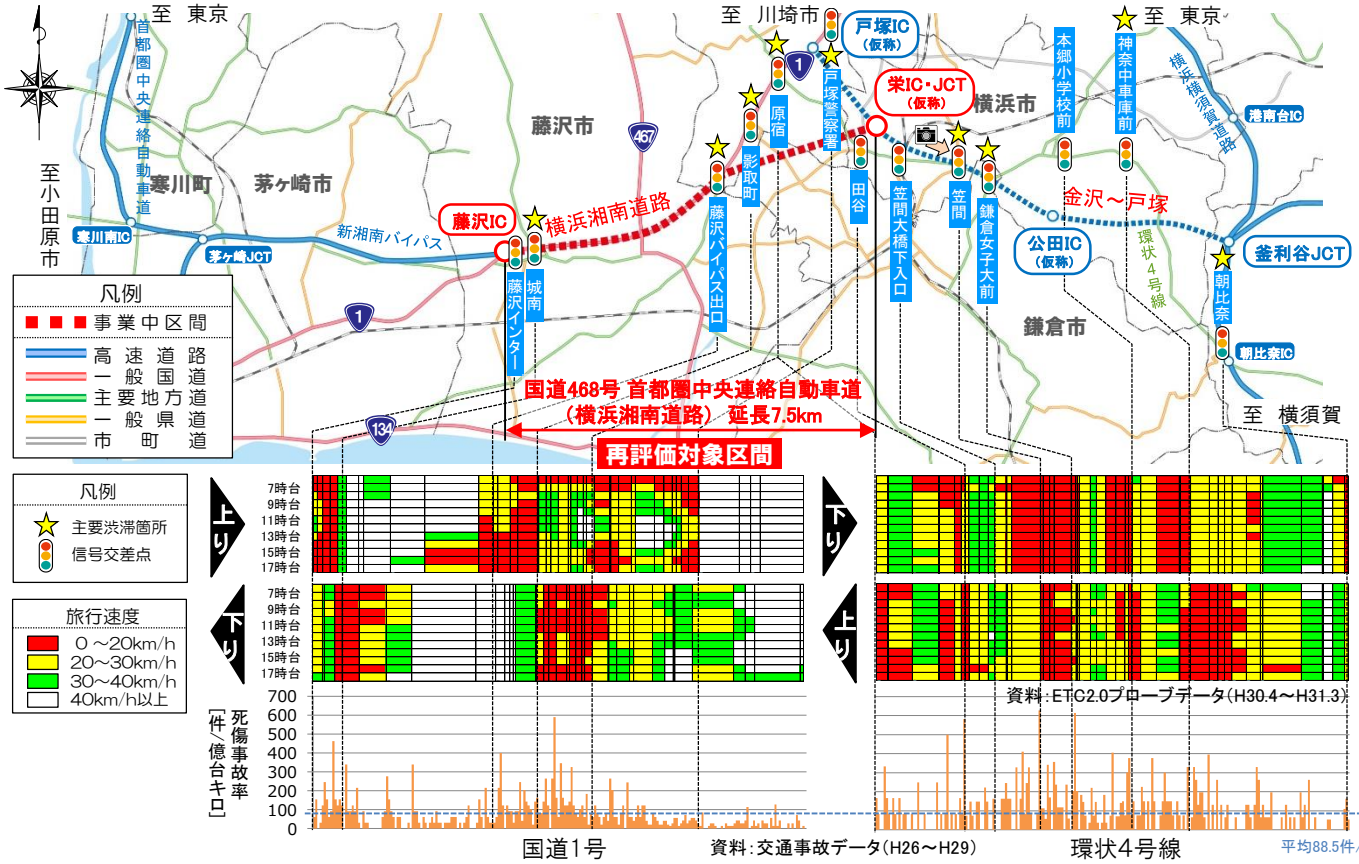
3. 事業の進捗と見込み等

（2） 社会情勢等の変化

1） 国道1号・環状4号線の渋滞・交通事故状況

・横浜湘南道路と並行する国道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。
・並行する国道1号や環状4号線の交通事故類型別発生状況は、車両相互の追突が国道1号では約6割、環状4号線では約4割。
・地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化がみられない。

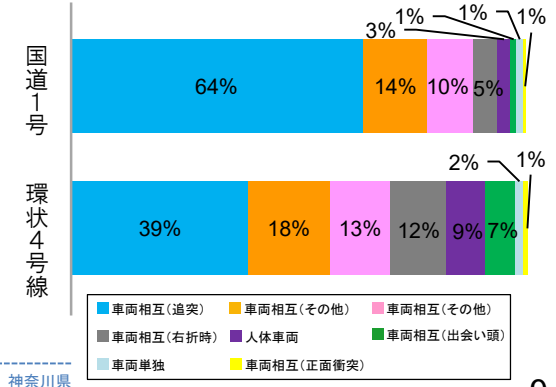
国道1号・環状4号線の交通状況



笠間交差点の交通状況

R1.11 撮影

交通事故類型



資料：交通事故データ（H26～H29）

3. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

1） 事業費変更の内容

① 地質調査をふまえた可燃性ガス対策の追加	（約 240億円増額）
② トンネル掘削に支障となる既設構造物の基礎杭の撤去等	（約 180億円増額）
③ 安全なトンネル工事実施のための換気所構造の変更	（約 120億円増額）
④ シールド発生土の公共利用のための設備等追加	（約 500億円増額）
⑤ シールドマシンの発進ヤード設備や回転設備の追加	（約 160億円増額）
⑥ トンネル内部の床板等の構造変更	（約 400億円増額）
⑦ トンネル近接区間の構造及び施工管理方法の変更	（約 400億円増額）
	計 約2,000億円 増額

要 因	内 容	増 額 理 由	増 額
技術的課題への対応	① 地質調査をふまえた可燃性ガス対策の追加	・地質調査の結果、可燃性ガス（メタンガス）を確認されたことから、シールドマシンの電気設備の防爆化、坑内換気のための大型換気設備の設置、ガス測定器の設置等の追加対策が必要となったもの。 ・また可燃性ガス（メタン）の濃度が高い中で実施する地中接合の安全な施工方法について検討の結果、有識者委員会の意見をふまえ、防爆対策が必要となったもの。	約240億円
	② トンネル掘削に支障となる既設構造物の基礎杭の撤去等	・現地調査の結果、トンネル掘削箇所で掘削に支障となる既設構造物の杭が確認されたことから、シールドトンネル工事を安全に進めるために、これら支障物の事前撤去等の対策が必要となったもの。	約180億円
	③ 安全なトンネル工事実施のための換気所構造の変更	・城南換気所について、地質調査の結果をふまえトンネル工事を安全に実施するため、換気所地下の側壁構造を変更 ・関谷換気所について、現地調査の結果をふまえ、換気地下構造を変更するとともに、追加で地盤改良を実施	約120億円
	④ シールド発生土の公共利用のための設備等追加	・シールド発生土を公共事業で活用するため、中性固化材等の添加による土砂改質、仮置きによる土質分析の必要が生じたもの	約500億円
	⑤ シールドマシンの発進ヤード設備や回転設備の追加	・横浜湘南道路は、2機のシールドマシンにより上下線計約10.8kmのトンネルを掘進する計画。そのうち1機は掘進途中で回転させ掘進方向を変える計画。 ・現地調査やシールドマシンの仕様決定をふまえ、シールドマシンの発進や回転に必要となる設備の変更や追加が必要。	約160億円
基準等変更	⑥ トンネル内部の床版等の構造変更	・道路利用者の安全確保のため、床下空間の確保が必要となったことから、床版構造の詳細設計を実施。RC床版では支柱が必要となることから、合成床版への変更が必要となった。 ・また、シールドトンネル工事の施工効率を確保するため、プレキャストインバートを採用した。	約400億円
	⑦ トンネル近接区間の構造及び施工管理方法の変更	・他のシールド工事事故やトンネル設計基準の変更に伴いセグメント厚の変更が必要となったことから、2本のトンネルの近接施工区間において設計精査を行い、有識者委員会の意見をふまえ、RCセグメントから合成セグメントへの構造変更や近接区間の安全管理を追加で実施するもの。	約400億円
		全体事業費の増額	約2,000億円

3. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

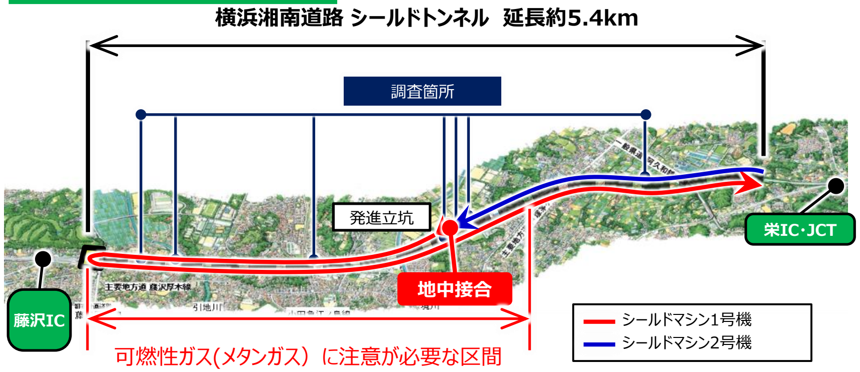
1） 事業費変更の内容①

地質調査をふまえた可燃性ガス対策の追加 ･･ （約240億円増額）

・地質調査の結果、可燃性ガス（メタンガス）を確認されたことから、シールドマシンの電気設備の防爆化、坑内換気のための大型換気設備の設置、ガス測定器の設置等の追加対策が必要となったもの。

・また可燃性ガス（メタンガス）の濃度が高い中で実施する地中接合の安全な施工方法について検討の結果、有識者委員会の意見をふまえ、防爆対策が必要となったもの。

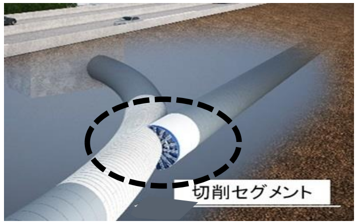
可燃性ガス確認状況



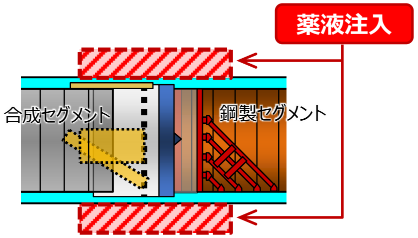
地中接合における安全対策

可燃性ガス(メタンガス)の濃度が高い中で安全に地中接合を施工するため、薬液注入を追加。

・ 地中接合のイメージ

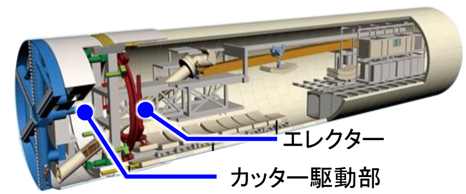


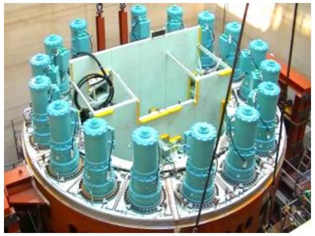
・ 薬液注入を追加実施



シールドマシン等の防爆対策

①シールドマシンの電気設備の防爆化





カッター駆動部の密閉化

エレクターの油圧駆動化

②大型換気設備へ変更

大型ファン（風量3,000㎥/min）

③ガス測定器の追加

監視モニター（左）・検知器システム（右）

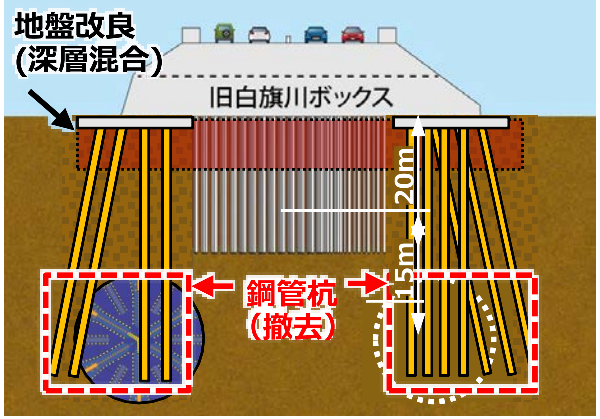
3. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等
1） 事業費変更の内容②

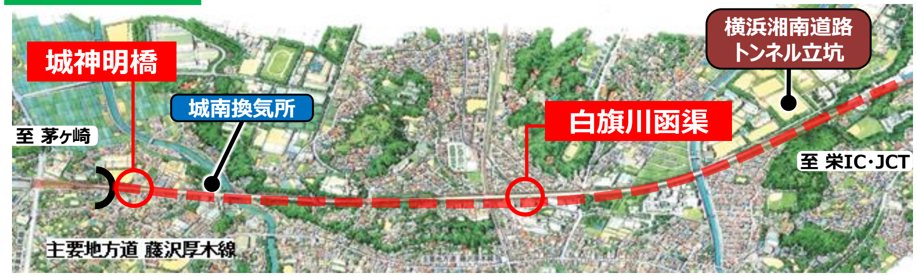
トンネル掘削に支障となる既設構造物の基礎杭の撤去等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ （約180億円増額）
・現地調査の結果、トンネル掘削箇所で掘削に支障となる既設構造物の杭が確認されたことから、シールドトンネル工事を安全に進めるために、これら支障物の事前撤去等の対策が必要となったもの。

しらはたがわかんきょ
●白旗川函渠の対策

シールドマシン通過前に鋼管杭、H鋼杭の事前引抜きを実施



位置図

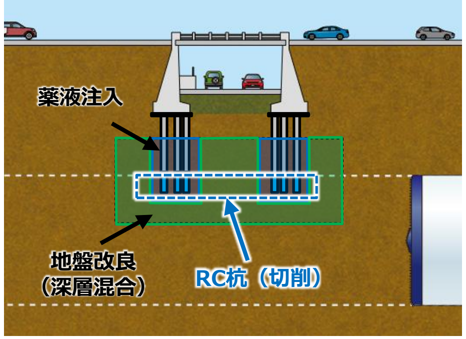


たてしんめいばし
●城神明橋の対策

シールドマシン通過前に地盤改良を実施し、シールドマシンによりRC杭を直接掘削

白旗川函渠では専用の施工機械を用いて鋼管杭撤去を実施。

白旗川函渠では騒音対策のために防音ハウスを構築。



・地盤改良(深層混合)
・薬液注入

杭周辺地盤を固化するため恒久グラウトを用いた地盤改良を実施。

3. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

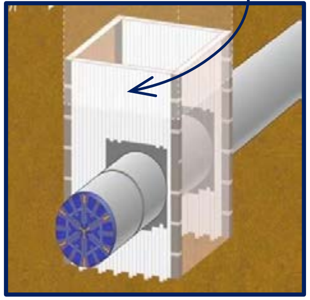
1） 事業費変更の内容③

安全なトンネル工事実施のための換気所構造の変更 ‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥ （約120億円増額）
・城南換気所について、地質調査の結果をふまえトンネル工事を安全に実施するため、換気所地下の側壁構造を変更
・関谷換気所について、現地調査の結果をふまえ、換気地下構造を変更するとともに、追加で地盤改良を実施

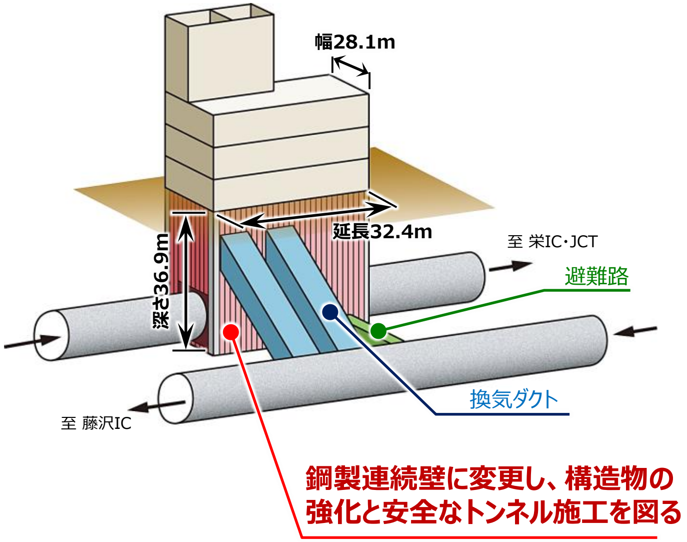
城南換気所

トンネル工事と換気所工事の同時作業が安全に実施可能となるように、換気所地下の側壁構造について、シールドマシンが貫通可能な鋼製連続壁構造を採用。

鋼製連続壁構成部材



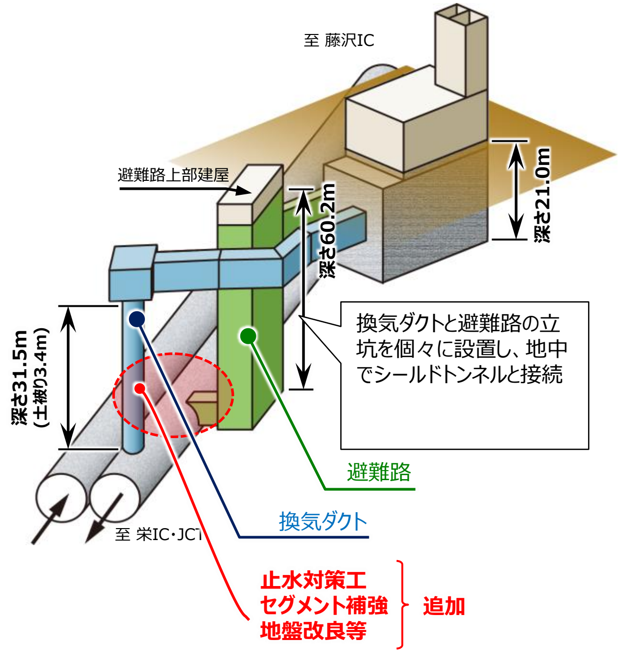
鋼製連続壁施工イメージ



城南換気所 完成イメージ

関谷換気所

現地状況をふまえ、換気ダクトや避難階段・エレベーター等を一体の配置として計画した地下構造を変更。



関谷換気所 完成イメージ

(3) 事業の見込み等

1) 事業費変更の内容④

シールド発生土の公共利用のための設備等追加 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ (約500億円増額)

・シールド発生土を公共事業で活用するため、中性固化材等の添加による土砂改質、仮置きによる土質分析の必要が生じたもの

搬出フロー

掘削 ▶ 土砂改質 ▶ 仮置き ▶ 分析 ▶ 運搬 ▶ 受入地

ベルトコンベア

添加材(高分子材・中性固化材)及び土砂改質・運搬・分析設備を追加

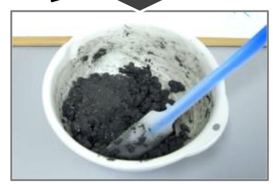
土砂改質方法

泥土に高分子材と中性固化材を混合する。

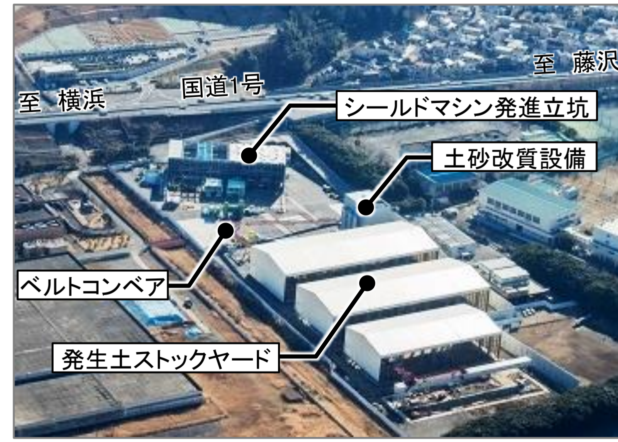
高分子材

中性固化材

泥土



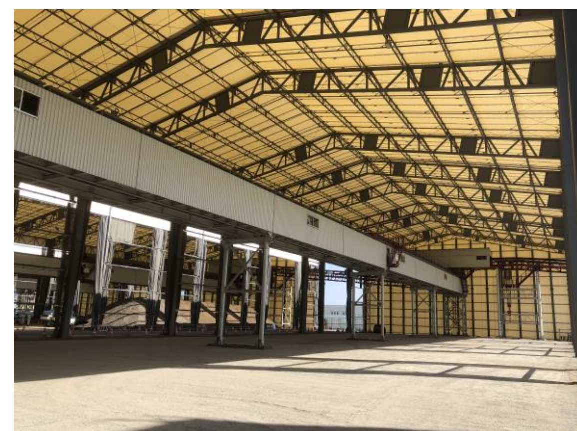
改質土



発生土処理設備全景

【土砂改質設備】

【地上ベルトコンベア(総延長約600m)】



【発生土ストックヤード(約1万m3)】
※ 大きいテント1基当たり

3. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

1） 事業費変更の内容⑤

シールドマシンの発進ヤード設備や回転設備の追加 ・・・

（3） 事業の見込み等

1） 事業費変更の内容⑥

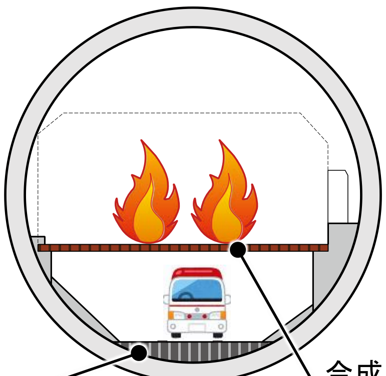
トンネル内部の床版等の構造変更 ・・ （約400億円増額）

・道路利用者の安全確保のため、床下空間の確保が必要となったことから、床版構造の詳細設計を実施。RC床版では支柱が必要となることから、合成床版への変更が必要となった。

・また、シールドトンネル工事の施工効率を確保するため、プレキャストインバートを採用した。

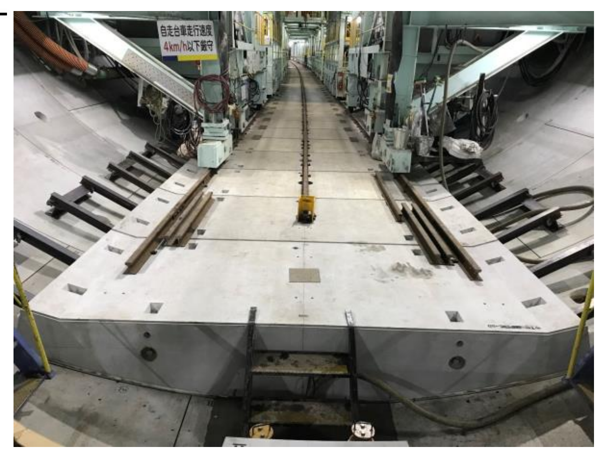
合成床版・プレキャストインバートの採用

合成床版への変更により、床下空間を確保。
また、プレキャストインバートの採用により、施工の効率性が向上。

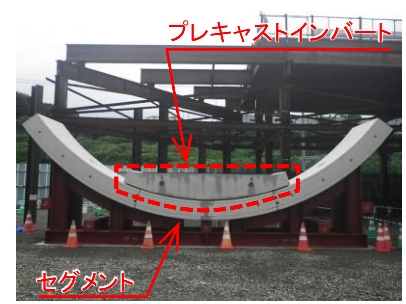


合成床版の敷設状況（別工事の事例）

合成床版の外観



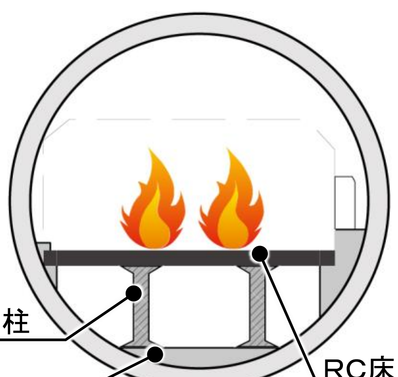
プレキャストインバートの施工状況



プレキャストインバートの外観

（参考）

RC床版では、床版を支える柱が必要なため、床下空間の確保が困難。
また、現場打のインバートでは施工の効率性が大幅に低下。



3. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

1） 事業費変更の内容⑦

トンネル近接区間の構造及び施工管理方法の変更 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ （約400億円増額）

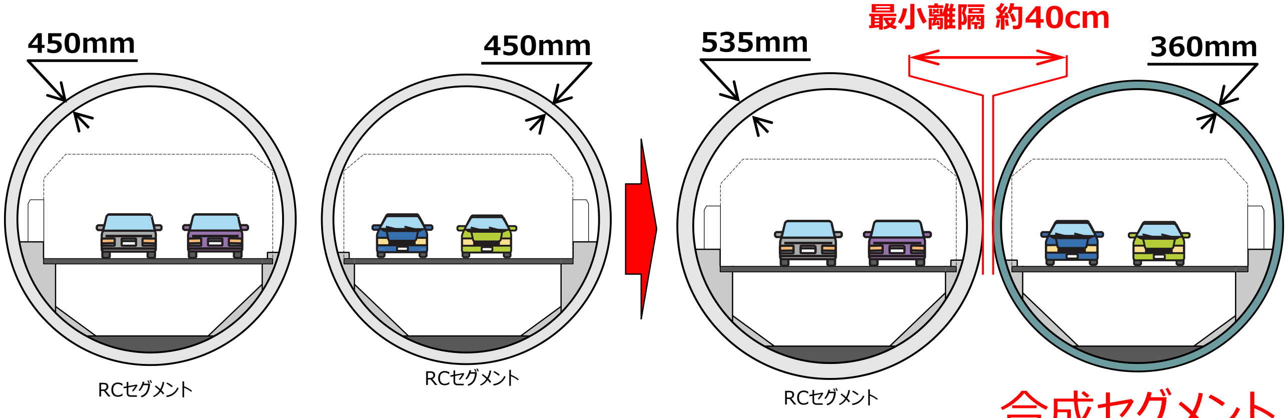
・他のシールドエ事事故やトンネル設計基準の変更に伴いセグメント厚の変更が必要となったことから、2本のトンネルの近接施工区間において設計精査を行い、有識者委員会の意見をふまえ、RCセグメントから合成セグメントへの構造変更や近接区間の安全管理を追加で実施するもの

RCセグメント

合成セグメント

近接区間に合成セグメントを採用

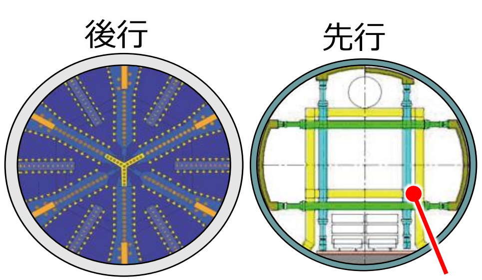
過去のシールドエ事事故に伴い、基準が見直されたことにより、セグメントが厚くなり、トンネルの離隔が狭くなったため、近接施工区間について合成セグメントを採用



RCセグメント(厚さ535mm)
→ 合成セグメント(厚さ360mm)に変更

近接区間の安全管理

先行して施工したトンネルの変形防止のため、支持する仮設鋼材を一時的に設置



先行トンネルの変形防止のため、仮設鋼材を追加

3. 事業の進捗状況と見込み等

（4） 事業の見込み等

1） 事業の進捗の見込みの視点

・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6（2024）年度の開通に向け、工事を推進。なお、事業進捗や開通時期などの状況については、神奈川県・横浜市が入る調整会議にて共有。
・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。

平 面 図

国道468号 首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路） 延長7.5km 令和6（2024）年度開通

	1999 (H11)	2000 (H12)	2001 (H13)	2002 (H14)	2003 (H15)	2004 (H16)	2005 (H17)	～	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020以降 (R2)
事業着手	着工準備	都市計画決定	事業化									
測量・調査・設計	H11											
用地状況				H14								
工事状況							H17					

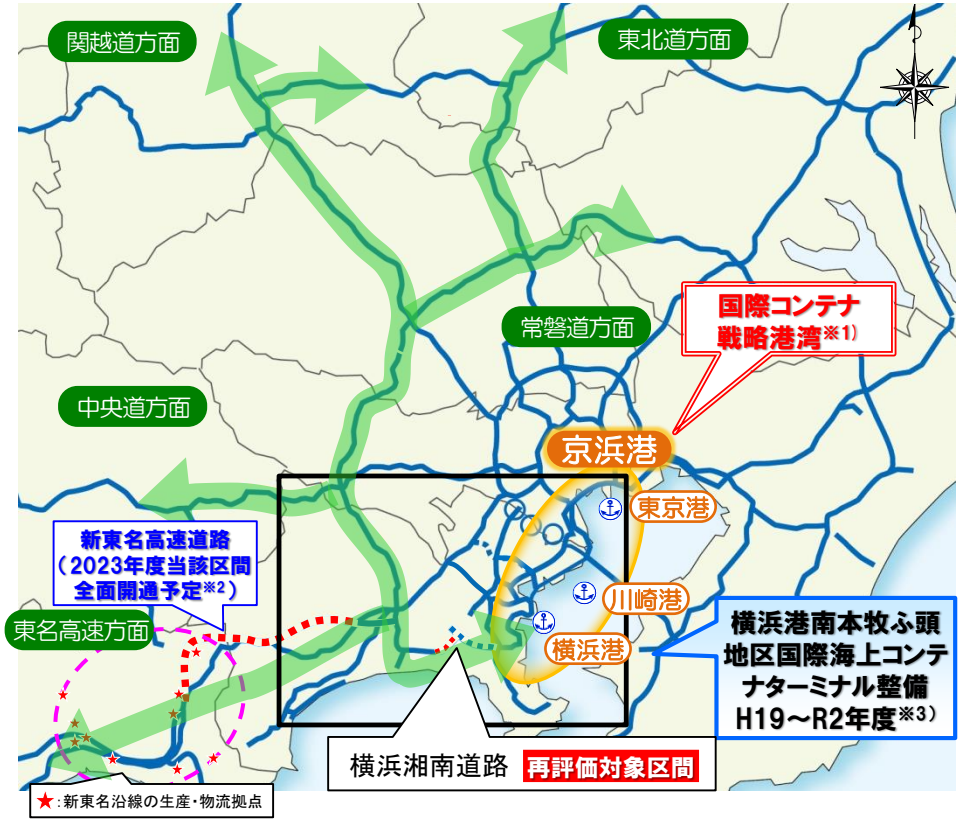
現在

4. 事業の投資効果

（1） 物流の効率化

・横浜湘南道路の整備により、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、交通分散が図られることで、輸送時間短縮、定時性向上等の物流効率化に期待。
・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。

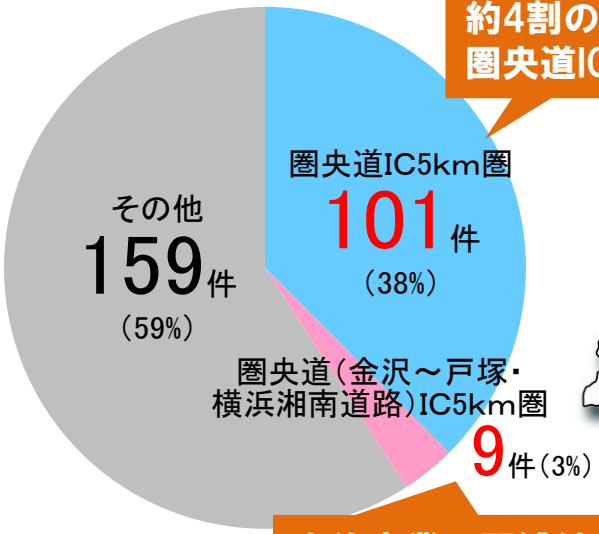
※1）平成22年8月、「民」の視点の港湾運営、コスト低減策、国内貨物の集荷策などの具体性、計画性、実現性など今後の伸びしろを重視する選定基準により、国際コンテナ戦略港湾として阪神港及び京浜港を選定
※2）中日本高速道路株式会社　E1A 新東名高速道路（海老名南JCT～御殿場JCT間）連絡調整会議（第3回）開催結果について　https://www.c-nexco.co.jp/corporate/pressroom/news_release/4621.html
※3）国土交通省関東地方整備局　京浜港湾事務所　横浜港　南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業
https://www.pa.ktr.mlit.go.jp/keihin/business/honmoku-mc3/index.html

4. 事業の投資効果

（2） 企業立地の促進

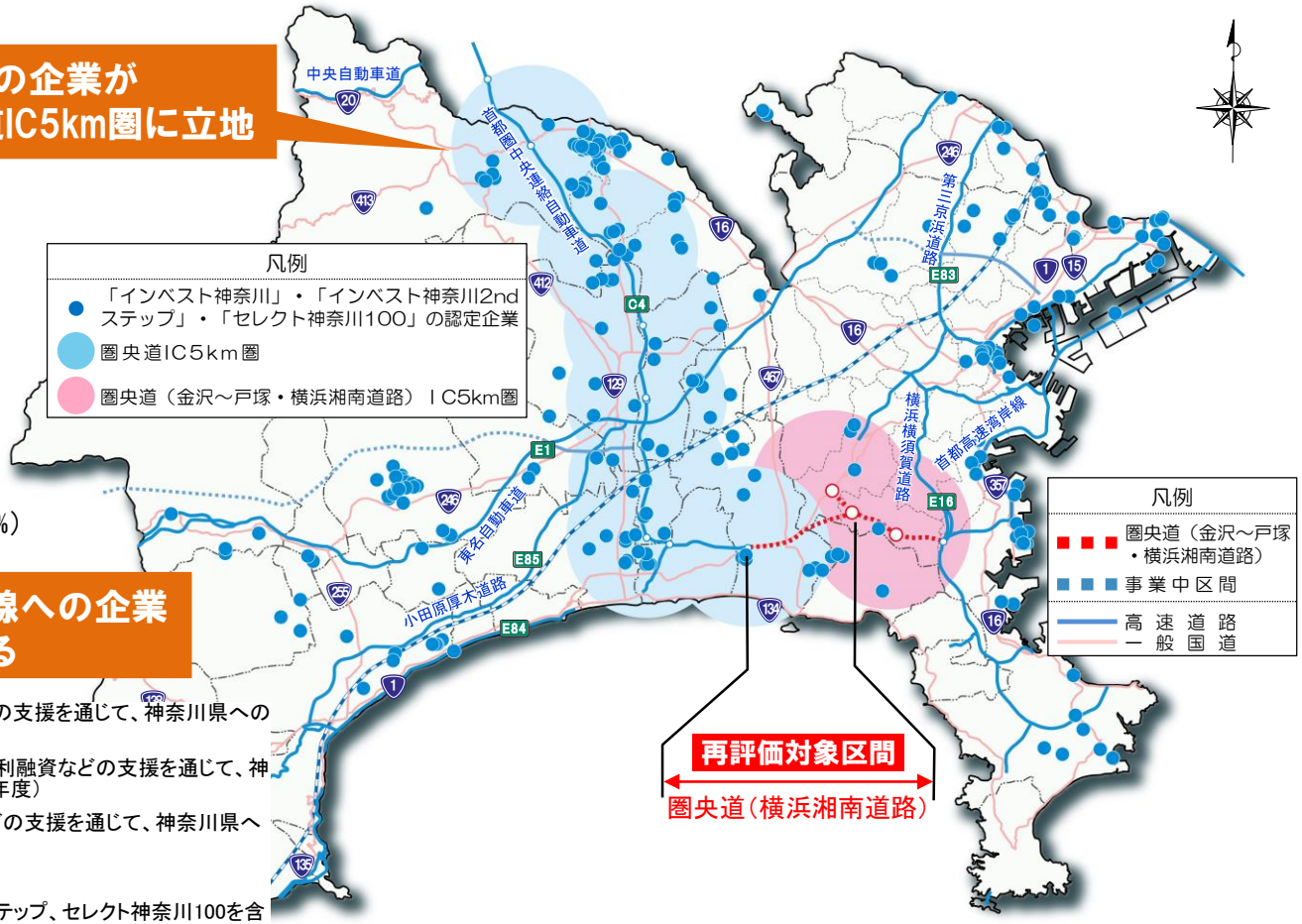
・神奈川県の企業誘致施策である「インベスト神奈川※1」、「インベスト神奈川2ndステップ※2」及び「セレクト神奈川100※3」により事業認定された企業のうち、約4割が圏央道IC周辺に立地。
・残る神奈川県内の圏央道（横浜湘南道路）の整備により、沿線の更なる企業立地促進に期待。

インベスト神奈川※1、インベスト神奈川2ndステップ※2及びセレクト神奈川100※3による認定企業件数



約4割の企業が圏央道IC5km圏に立地

今後事業区間沿線への企業立地が期待される



※1:「インベスト神奈川」とは、助成金・税制措置・低利融資などの支援を通じて、神奈川県への立地をサポートする制度（取組期間：平成16～21年度）

※2:「インベスト神奈川2ndステップ」とは、助成金・税制措置・低利融資などの支援を通じて、神奈川県への立地をサポートする制度（取組期間：平成22～27年度）

※3:「セレクト神奈川100」とは、補助金・税制措置・低利融資などの支援を通じて、神奈川県への立地をサポートする制度（取組期間：平成28～令和元年度）

※令和元年12月3日現在

なお、認定件数にはインベスト神奈川、インベスト神奈川2ndステップ、セレクト神奈川100を含む制度を複数回利用した企業は重複を含めてカウントしている

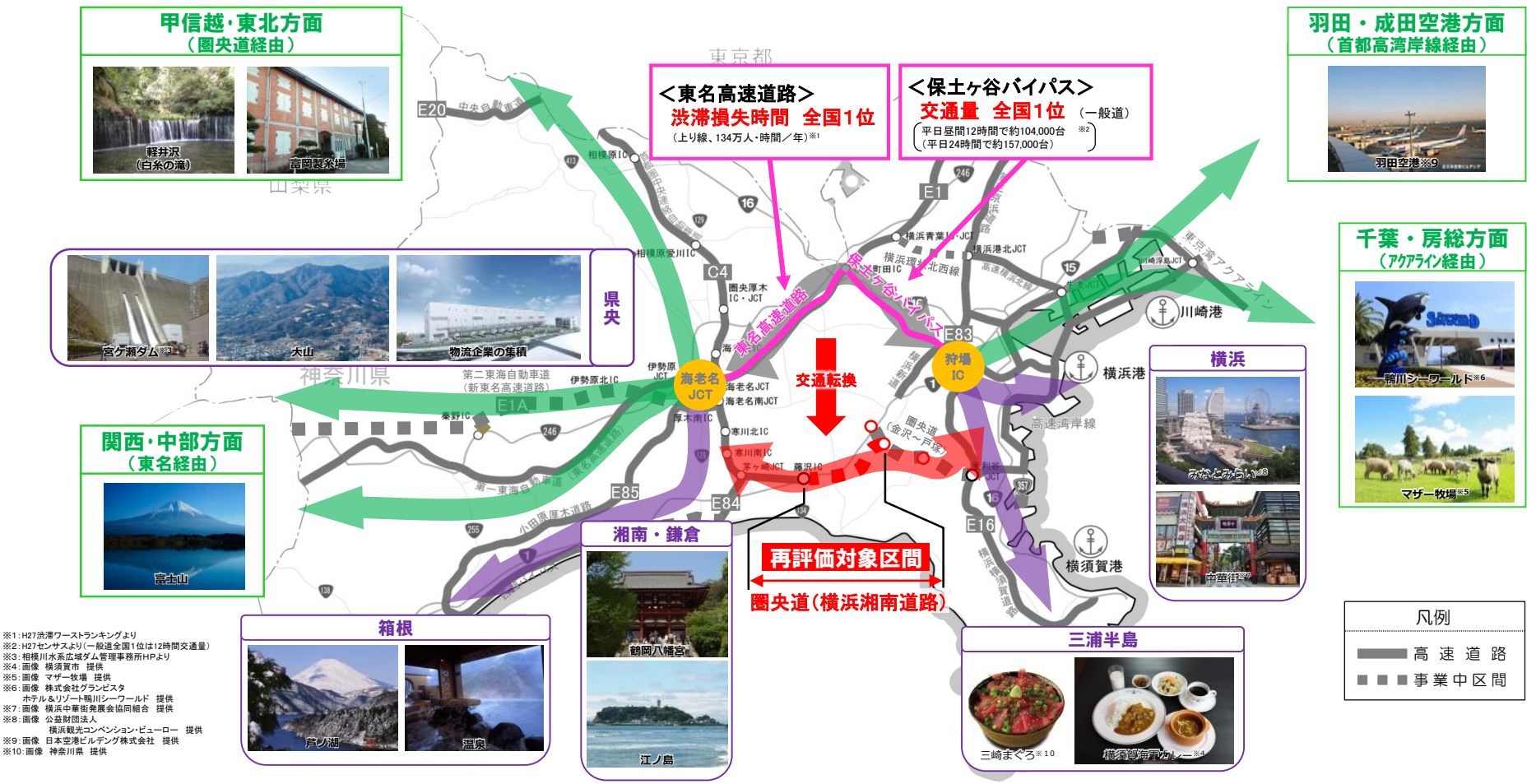
出典：神奈川県産業労働局産業部企業誘致・国際ビジネス課提供資料より作成

4. 事業の投資効果

（3） 神奈川県の東西方向の道路ネットワーク強化

・現在、神奈川県の東西方向の交通は、東名高速道路・保土ヶ谷バイパスが1本で担っており、慢性的に渋滞が発生。
・圏央道（横浜湘南道路）の整備により、神奈川県の東西軸の複線化が実現。
・広域交通についても東西方向を中心に円滑化・定時性が図られ、広域周遊ルートの移動円滑化に期待。

神奈川県内を通過する東西道路ネットワークおよび代表的な広域周遊地



※1：H27渋滞ワーストランキングより
※2：H27センサスより（一般道全国1位は12時間交通量）
※3：相模川水系広域ダム管理事務所HPより
※4：画像 横須賀市 提供
※5：画像 マザー牧場 提供
※6：画像 株式会社グランビスタ
ホテル＆リゾート鴨川シーワールド 提供
※7：画像 横浜中華街発展会協同組合 提供
※8：画像 公益財団法人
横浜観光コンベンション・ビューロー 提供
※9：画像 日本空港ビルデング株式会社 提供
※10：画像 神奈川県 提供

4. 事業の投資効果

(4)安全な国土づくり・三浦半島の地域活性化

・圏央道の整備により、地震に伴う津波により沿岸部が浸水被災した場合の救援ルートの確保が可能。(くしの歯作戦等による迅速な道路啓開、非常時の迂回機能の発現)
・圏央道の整備により、三浦半島へのアクセスが強化され、三浦半島のさらなる地域活性化に期待。

救援ルートの確保(「くしの歯」作戦イメージ)

出典:津波浸水予測は神奈川県HPで公開されている
津波浸水予測図(H27.3.31公表)より作成。
三浦半島への津波浸水被害が大きい慶長型地震を対象

三浦半島の地域活性化

出典:神奈川県資料(H30年度実績)
(※三浦半島地域:横須賀市、逗子市、三浦市、葉山町)

※1:逗子市観光協会HP
※2:横須賀市観光協会HP
※3:三浦市観光協会HP

4. 事業の投資効果

（5） 費用便益分析

■総便益（B）

道路事業に関わる便益は、令和12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(H28)〕
・基準年次	：令和元（2019）年度	：平成28（2016）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22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	：令和12（2030）年度	：令和12（2030）年度
・計画交通量	：55,600（台/日）	：55,800（台/日）
・事業費	：約4,600億円	：約2,600億円
・総便益（B）	：約4,924億円（約13,370億円※）	：約4,374億円（約11,384億円※）
・総費用（C）	：約4,238億円（約4,563億円※）	：約2,410億円（約2,667億円※）
・費用便益比（B/C）	：1.2	：1.8

※基準年次における現在価値化前を示す。

4. 事業の投資効果

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）1.2
	4,491億円	333億円	101億円	4,924億円〔13,370億円〕	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	4,117億円		121億円	4,238億円〔4,563億円〕	

3） 残事業

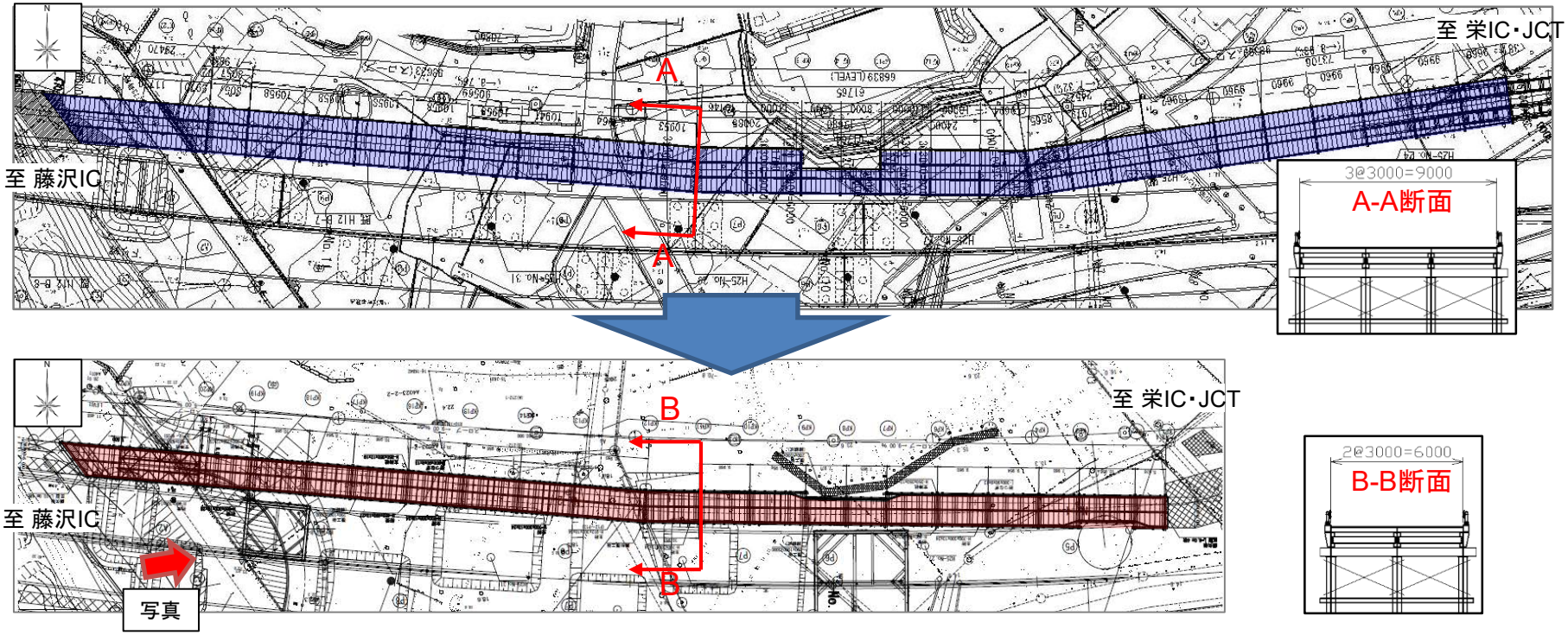
便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比（B／C）1.8
	4,491億円	333億円	101億円	4,924億円〔13,370億円〕	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	2,553億円		121億円	2,674億円〔3,220億円〕	

注1）便益・費用については、令和元年度（2019）を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、〔〕内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。
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。

5. コスト縮減等

（1） コスト縮減の取り組み__土工部

・工事用道路を複数の工事（トンネル工事、橋梁下部工事、改良工事）で兼用することにより、仮桟橋を集約。
・また、幅員を最大限狭めることにより、コスト縮減を図る。（約2億円の縮減）



6. 関連自治体等の意見

■圏央道（横浜湘南道路）

（1）神奈川県からの意見

（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（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。

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。

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。

（2）横浜市からの意見

（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、引き続き安全に工事を進めるようお願いするとともに、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。

7. 今後の対応方針（原案）

■圏央道（横浜湘南道路）

（1）事業の必要性等に関する視点

・横浜湘南道路は、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。
・横浜湘南道路等の整備により、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。
・横浜湘南道路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。
・費用対効果（B／C）は、1.2である。

（2）事業進捗の見込みの視点

・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6（2024）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。

（3）対応方針（原案）

・事業継続とする。
・圏央道（横浜湘南道路）は、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、物流の効率化の観点から、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。