

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）

西久保JCT～海老名南JCT間の事業認定申請を行いました。

記者発表資料

国土交通省関東地方整備局と中日本高速道路(株)は8月10日に、首都圏中央連絡自動車道（西久保JCT～海老名南JCT間）について、土地収用法に基づく事業の認定を国土交通大臣に申請しました。

◎事業認定申請に係る経緯

一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の西久保JCT（仮称）～海老名南JCT（仮称）間は、多くの地権者のご協力を得て、これまでに約95%の用地を取得でき、順次工事を進めているところです。しかしながら、残り約5%の用地についてはご協力が得られていない状況であり、今後も解決の見通しの立たない場合に備え、土地収用法に基づく事業認定の申請を行うこととなりました。

なお、引き続き任意による用地買収のご協力を得られるよう精一杯努めるとともに、平成24年度開通を目標に整備を進めたいと考えております。

◎期待される効果

すでに供用済みの区間と合わせ、広域的なネットワークが形成されることで、時間短縮効果が期待できます。

例) 横浜港（本牧ふ頭）～中央自動車道（大月JCT）間

整備前 174分 → 整備後 76分（98分の短縮）

馬入工業団地（平塚市）～関越自動車道（鶴ヶ島JCT）間

整備前 136分 → 整備後 63分（73分の短縮）

平成21年8月10日

国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所
中日本高速道路株式会社 東京支社 厚木工事事務所

発表記者クラブ

竹芝記者クラブ

神奈川建設記者会

横浜海事記者クラブ

神奈川県政記者クラブ

横浜市政記者会

横浜ラジオ・テレビ記者会

問合せ先

国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所 045-311-2981（代表）

副所長（改築）

さかい よういち
酒井 洋一

調査課長 まつもと みつひで
松本 光秀

○路線の概要

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径約40～60kmの3環状道路の一番外側に計画されている延長約300kmの自動車専用道路です。この圏央道は、都心から延びる放射道路を環状に連絡することにより都心部の通過交通の抑制と流入する交通を分散し、渋滞の緩和による走行時間の短縮や周辺地域の環境改善効果を担っています。

また、茅ヶ崎・寒川・海老名等の都市を連絡し、神奈川県中央部の慢性的な渋滞の解消や地域の環境改善、移動時間の短縮による行動範囲の拡大など様々な効果が期待できます。

現在、西久保JCT（仮称）～海老名南JCT（仮称）間における用地取得率は約95%となっています。

○事業認定申請区間

国土交通大臣及び中日本高速道路株式会社起業に係る事業

一般国道468号新設工事[有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」新設工事]及びこれに伴う町道付替工事

【全体計画①】

- ・区間 自：神奈川県茅ヶ崎市西久保字上ノ町地内
至：神奈川県海老名市門沢橋字新田地内
- ・延長 7.8km

【起業地計画①-1】

- ・区間 自：神奈川県茅ヶ崎市萩園字深田地内
至：神奈川県高座郡寒川町田端地内
- ・延長 1.7km

【起業地計画①-2】

- ・区間 自：神奈川県高座郡寒川町宮山地内
至：神奈川県高座郡寒川町倉見地内
- ・延長 1.4km

国土交通大臣起業に係る事業

一級河川相模川水系相模川改修工事

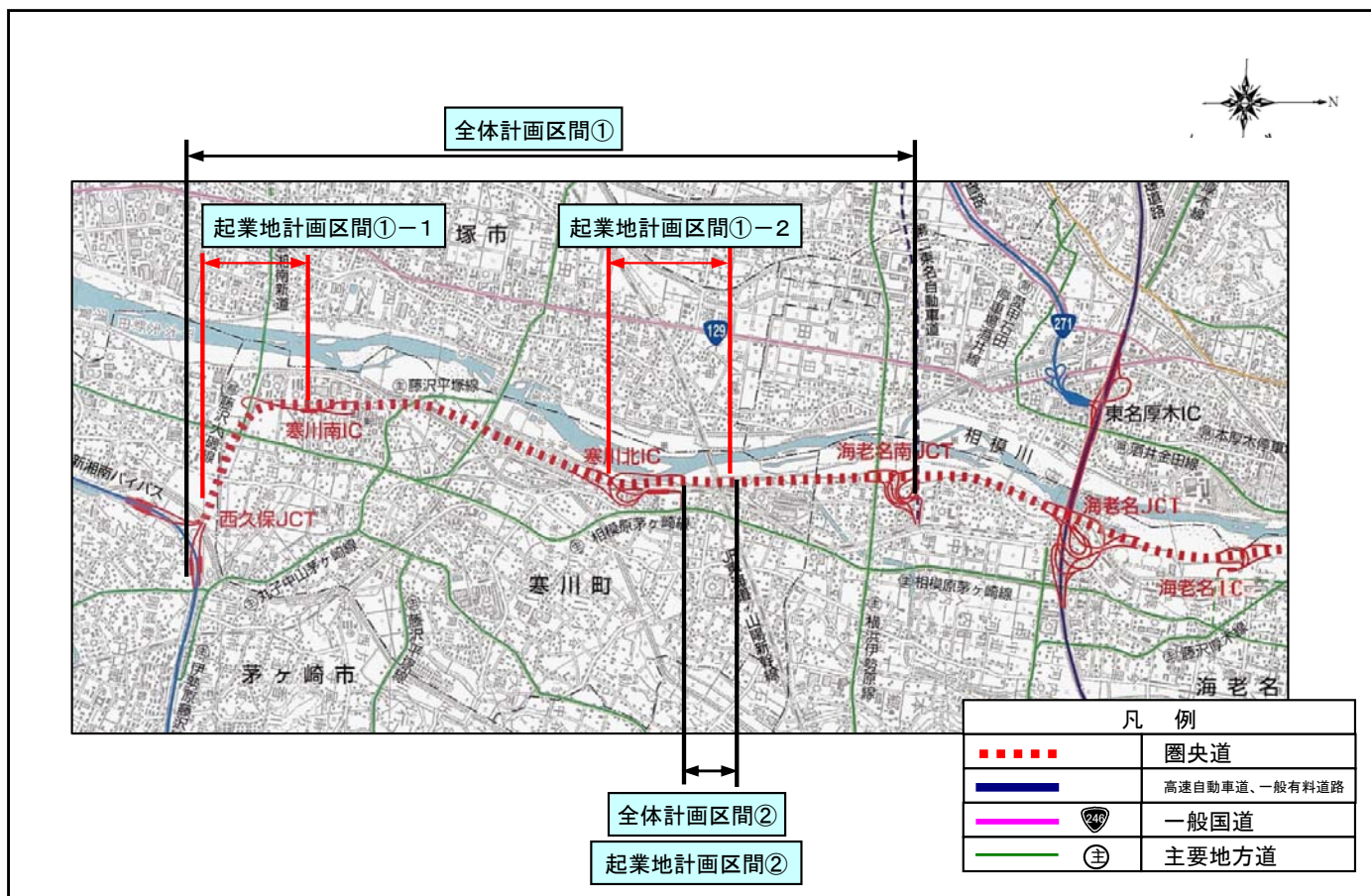
【全体計画②】

- ・区間 自：神奈川県高座郡寒川町宮山地内
至：神奈川県高座郡寒川町倉見地内
- ・延長 0.9km

【起業地計画②】

- ・区間 自：神奈川県高座郡寒川町宮山地内
至：神奈川県高座郡寒川町倉見地内
- ・延長 0.9km

位置図



※海老名北JCT（仮称）、海老名北IC（仮称）は海老名JCT、海老名ICと名称決定いたしました。

○用地取得の状況

用地については、今後も任意による用地買収のご協力いただけるよう、精一杯努めて参ります。

平成21年7月末現在

用地取得状況			
用地必要面積	取得面積	未取得面積	取得率
141,316㎡	134,540㎡	6,776㎡	95%

※河川事業の面積を除く

○工事の進捗状況

西久保JCT（仮称）～海老名南JCT（仮称）間では、橋梁等の工事を進めています。



西久保JCT（仮称）付近

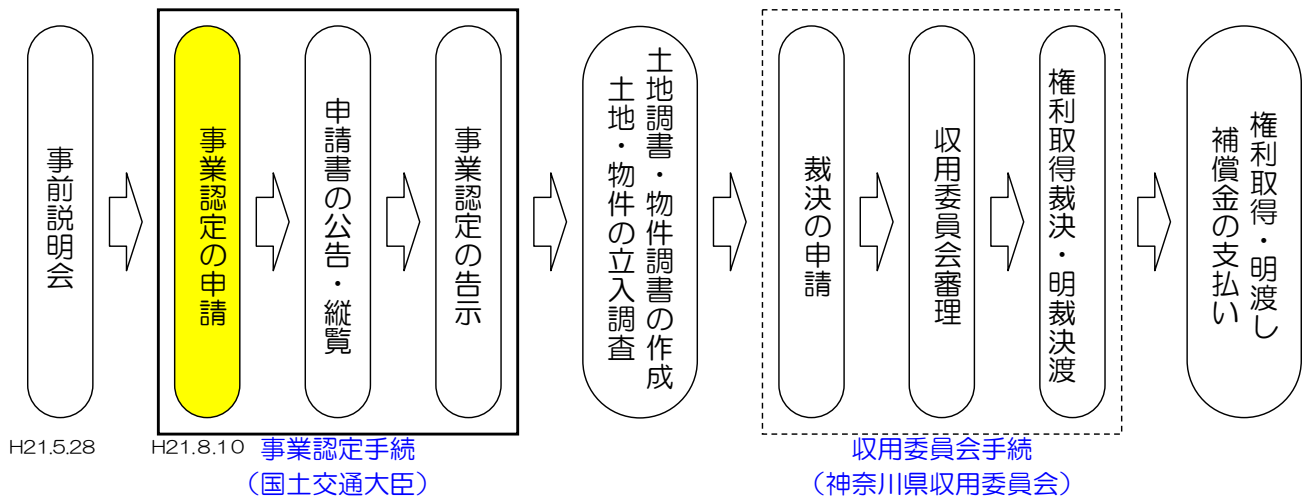


寒川北IC（仮称）付近

※写真の撮影日は平成21年3月現在

○土地収用法の手続きの主な流れ

※下記は、土地収用法における一般的な手続きを示したものです。



○整備効果（時間短縮効果）

西久保JCT（仮称）～海老名南JCT（仮称）間を含む圏央道が完成することにより、すでに供用済みの区間と合わせ、広域的な高速ネットワークが形成されることとなり、時間短縮効果が見込まれます。

例えば、横浜港から関越自動車道の東松山ICまでの所要時間は、現況の179分から90分短縮され、89分になると見込まれています。また、横浜港から中央自動車道の大月JCTまでの所要時間は、現況の174分から98分短縮され、76分になると見込まれています。同様に、横浜港から東名高速道路の静岡県境までの所要時間についても、現況の75分から11分短縮され、64分になると見込まれています（図-1）。

また、平塚市内にある馬入工業団地から関越自動車道の鶴ヶ島JCTまでの所要時間についても、現況の136分から73分短縮され、63分になると見込まれています（図-2）。

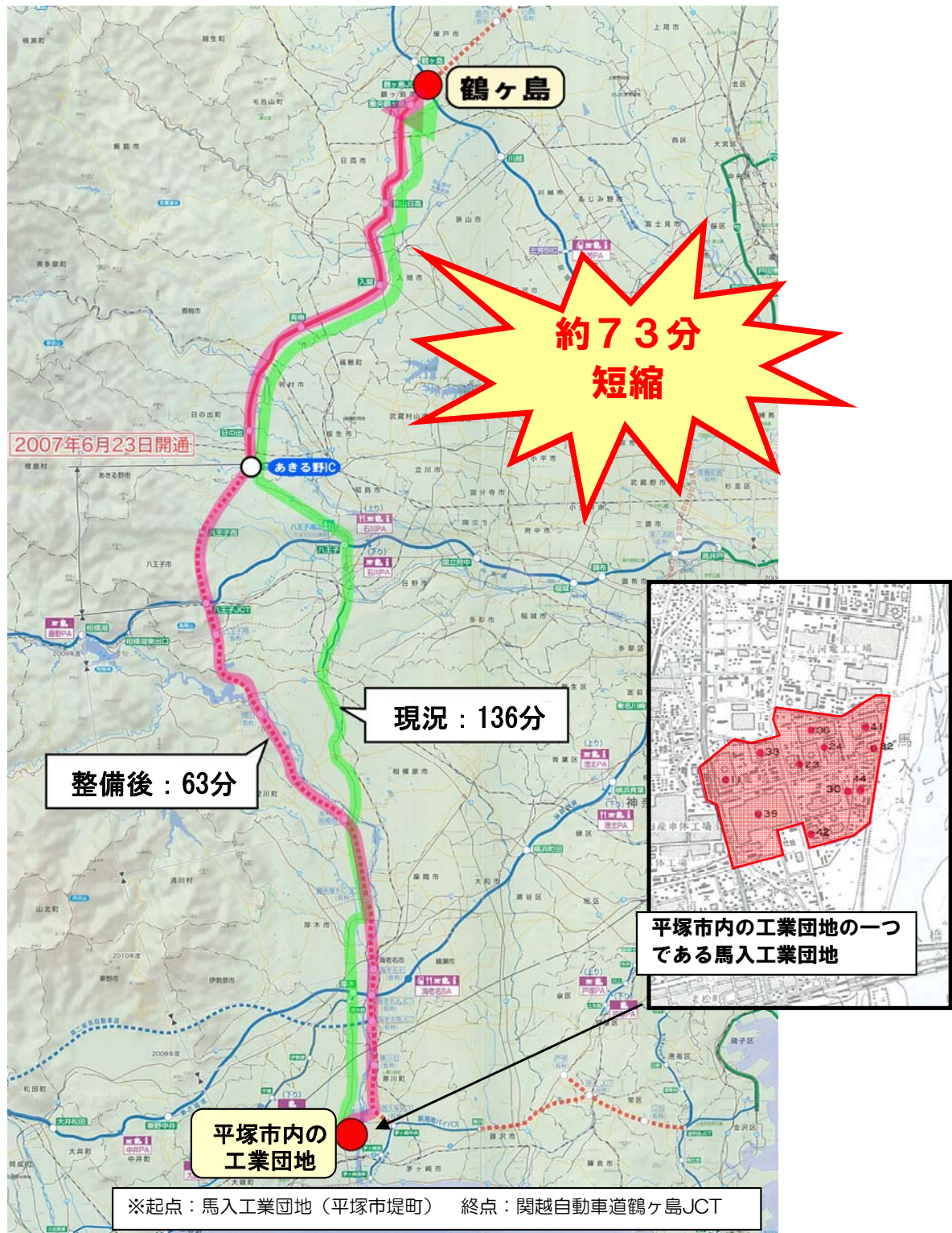
このように、順次供用予定である圏央道の他区間と連絡することにより、各方面への所要時間が短縮し、広域物流輸送の効率化などが図られます。



※H17センサスの混雑時平均旅行速度で所要時間を算出
 ※整備後の圏央道は設計速度で所要時間を算出

■平塚市内の工業団地～鶴ヶ島JCT（関越自動車道）の所要時間

(図-2)



※現況はH17センサスの混雑時平均旅行速度で所要時間を算出

※整備後は、H17現況に圏央道が全線整備された場合を想定したネットで所要時間を算出

※圏央道は設計速度で算出