

(再評価)

資料 3 - 2 -  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成21年度第3回)

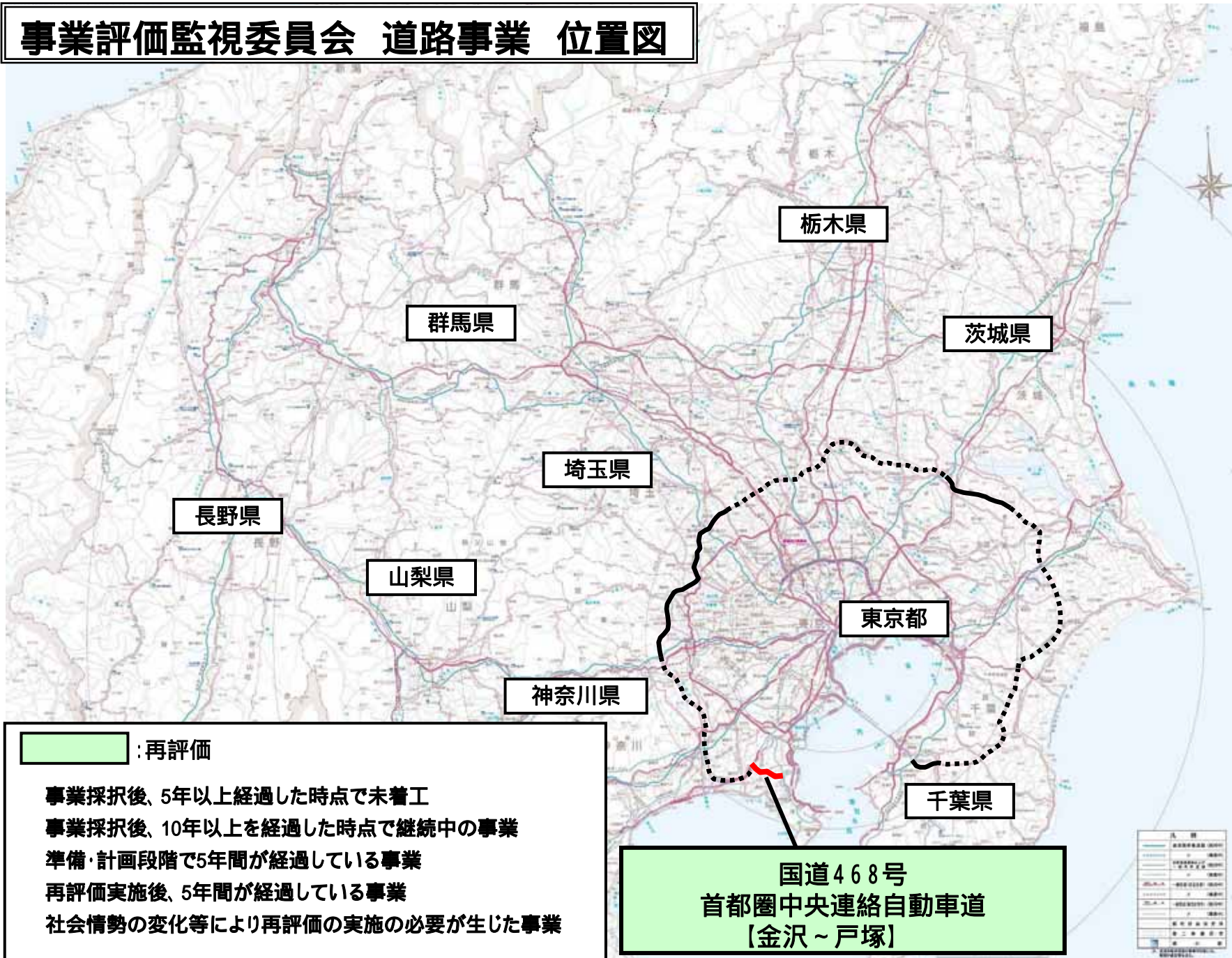
# 国道468号 首都圏中央連絡自動車道 【金沢～戸塚】

〔高速横浜環状南線〕

平成21年11月24日

国土交通省 関東地方整備局  
東日本高速道路株式会社

# 事業評価監視委員会 道路事業 位置図



:再評価

- 事業採択後、5年以上経過した時点で未着工
- 事業採択後、10年以上を経過した時点で継続中の事業
- 準備・計画段階で5年間が経過している事業
- 再評価実施後、5年間が経過している事業
- 社会情勢の変化等により再評価の実施の必要が生じた事業

国道468号  
 首都圏中央連絡自動車道  
 【金沢～戸塚】

# 1. 高速横浜環状南線の概要及び経緯

## 事業の目的

圏央道及び横浜環状道路の一部であり、  
 交通の流れの適正化  
 物流・都市拠点の連絡強化  
 安全・安心な国土づくり

などを目的とした事業

## 計画概要

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 : L = 8.9 km  
 構造規格 : 第1種第3級  
 設計速度 : 80 km/h  
 車線数 : 6車線  
 全体事業費 : 約4,300億円  
 計画交通量 : 44,200 ~ 50,300台/日

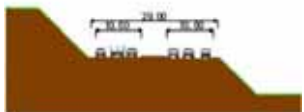
## 経緯

平成 7年4月 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



数値: H17センサス24時間交通量(百台/日)

土工部断面図(単位:m)



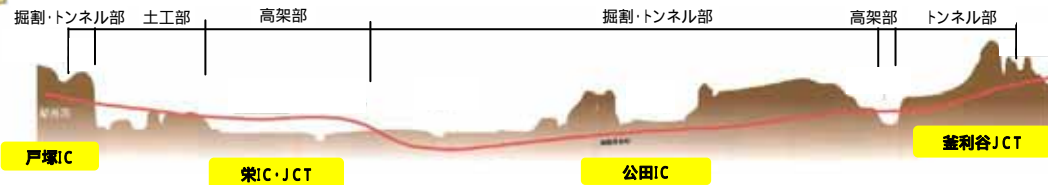
トンネル部断面図(単位:m)



高架部断面図(単位:m)



掘割部断面図(単位:m)





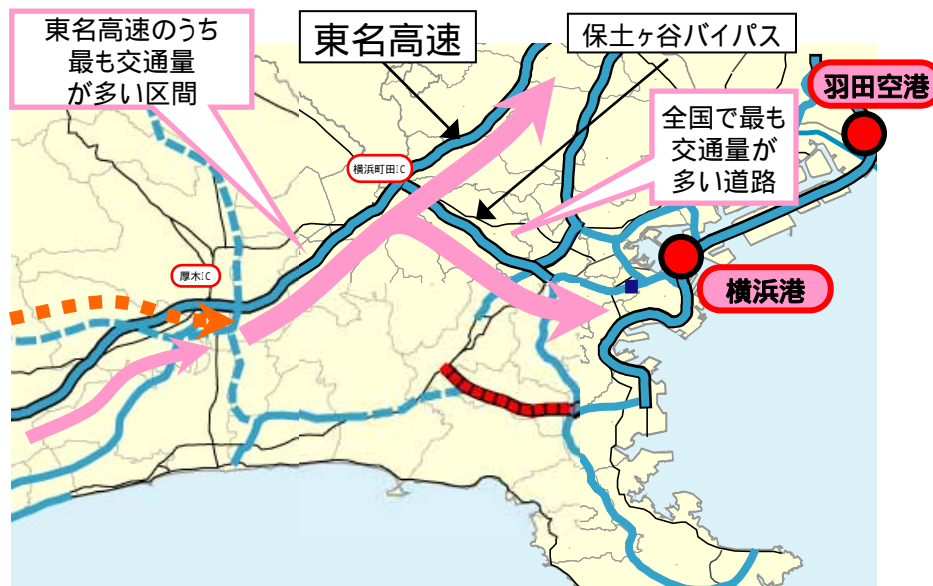
## 2. 事業の必要性に関する視点

### (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。
- ・東名高速とスーパー中枢港湾や国際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第二東名は、圏央道に直結する予定。

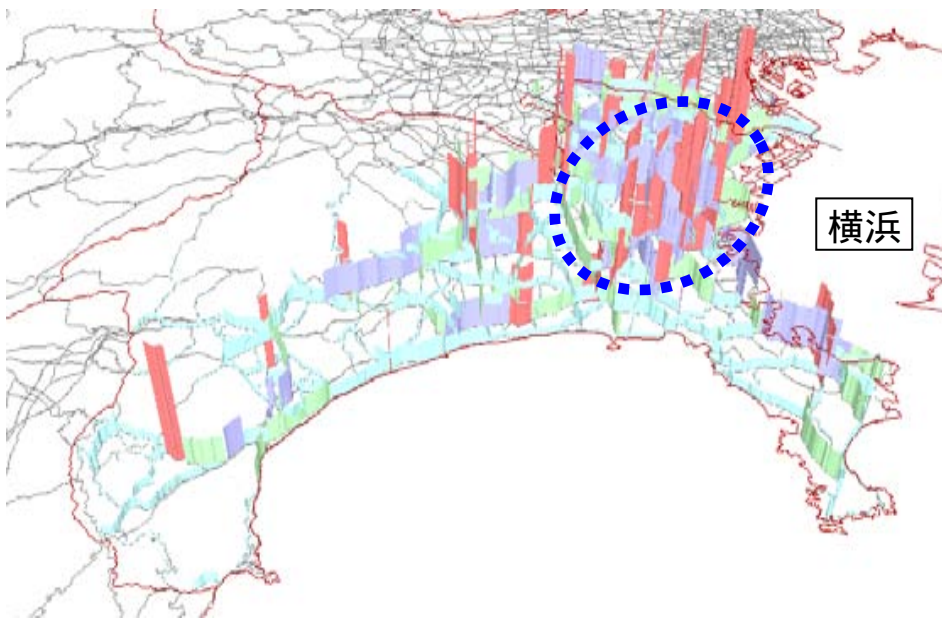


# 2. 事業の必要性に関する視点

## (1) 交通の流れの適正化

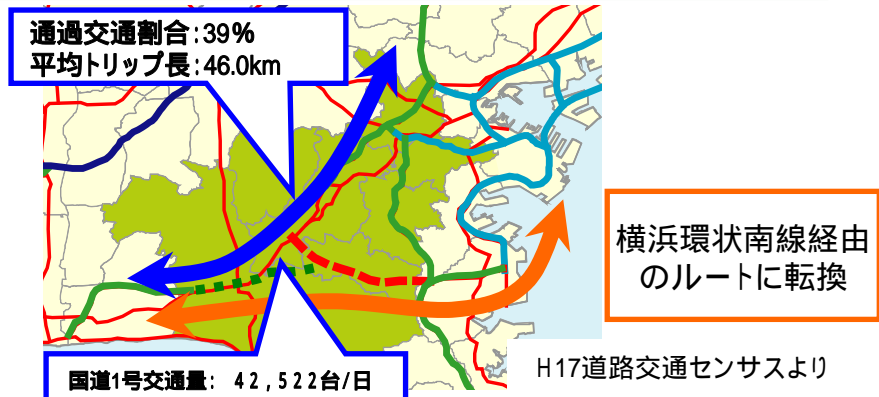
- ・ 県内では、横浜市を中心に交通渋滞が著しく、国道1号でも定時性は不確実。
- ・ 内陸部の通過交通を横浜環状南線経由のルートに転換させることで、定時性の確保が必要。

神奈川県内の区間別渋滞損失時間

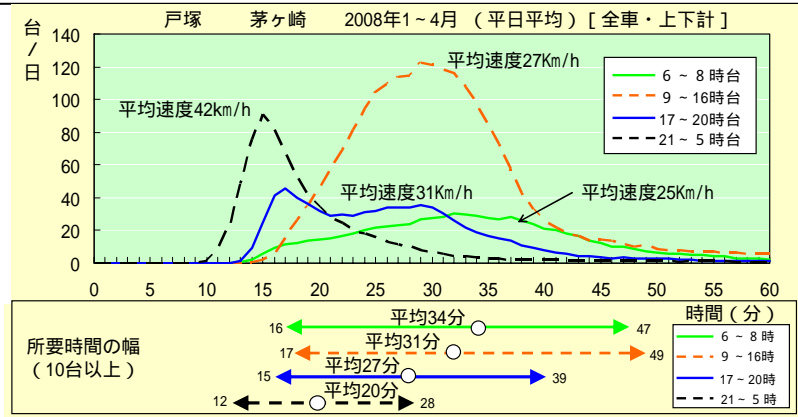


H20現況

国道1号の利用交通のうち、約4割が通過交通



国道1号(横浜新道～新湘南BP間)では、交通渋滞が頻繁に発生しており、通過の要する時間の予測が困難な状況。



ETC走行車両データより

## 2. 事業の必要性に関する視点

### (1) 交通の流れの適正化

- 沿線の原宿六浦線は、混雑度が高く大型車交通も多い。また、地域を通過する交通が約3割を占める他、周辺的生活道路では交通事故も多い。
- 地域を通過する大型貨物車両等を減少させる必要。

#### 原宿六浦線の混雑度と交通の状況



#### 原宿六浦線沿線での交通事故発生状況



混雑区間に接続する生活道路の交通事故発生状況

混雑区間に接続する生活道路では事故が多発。  
自転車・歩行者が被害者の事故も多い。

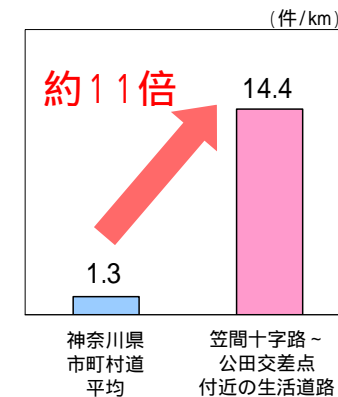
#### 原宿六浦線を通行する大型貨物車両



原宿六浦線(田谷交差点)



原宿六浦線へ流入するコンテナ車両



神奈川県警データより



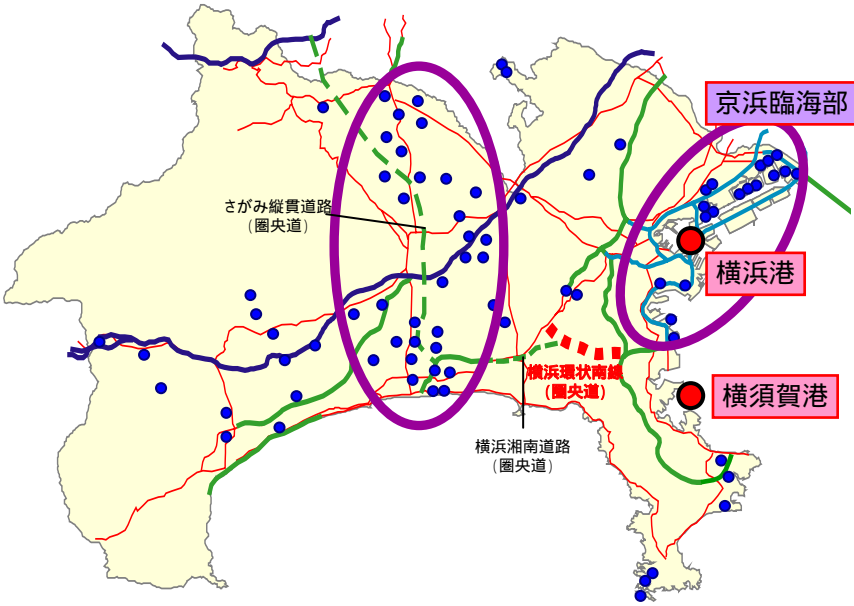
# 2. 事業の必要性に関する視点

## (2) 物流・都市拠点の連絡強化

- ・ 圏央道の周辺では、その利便性を活かして、物流拠点や工業団地の整備が活発化。
- ・ 神奈川県内の工業団地は、圏央道沿線、京浜臨海部に多く立地。

圏央道沿線では、物流拠点や工業団地の整備が進んでいる

神奈川県内の工業団地は、圏央道沿線、京浜臨海部に多く立地している

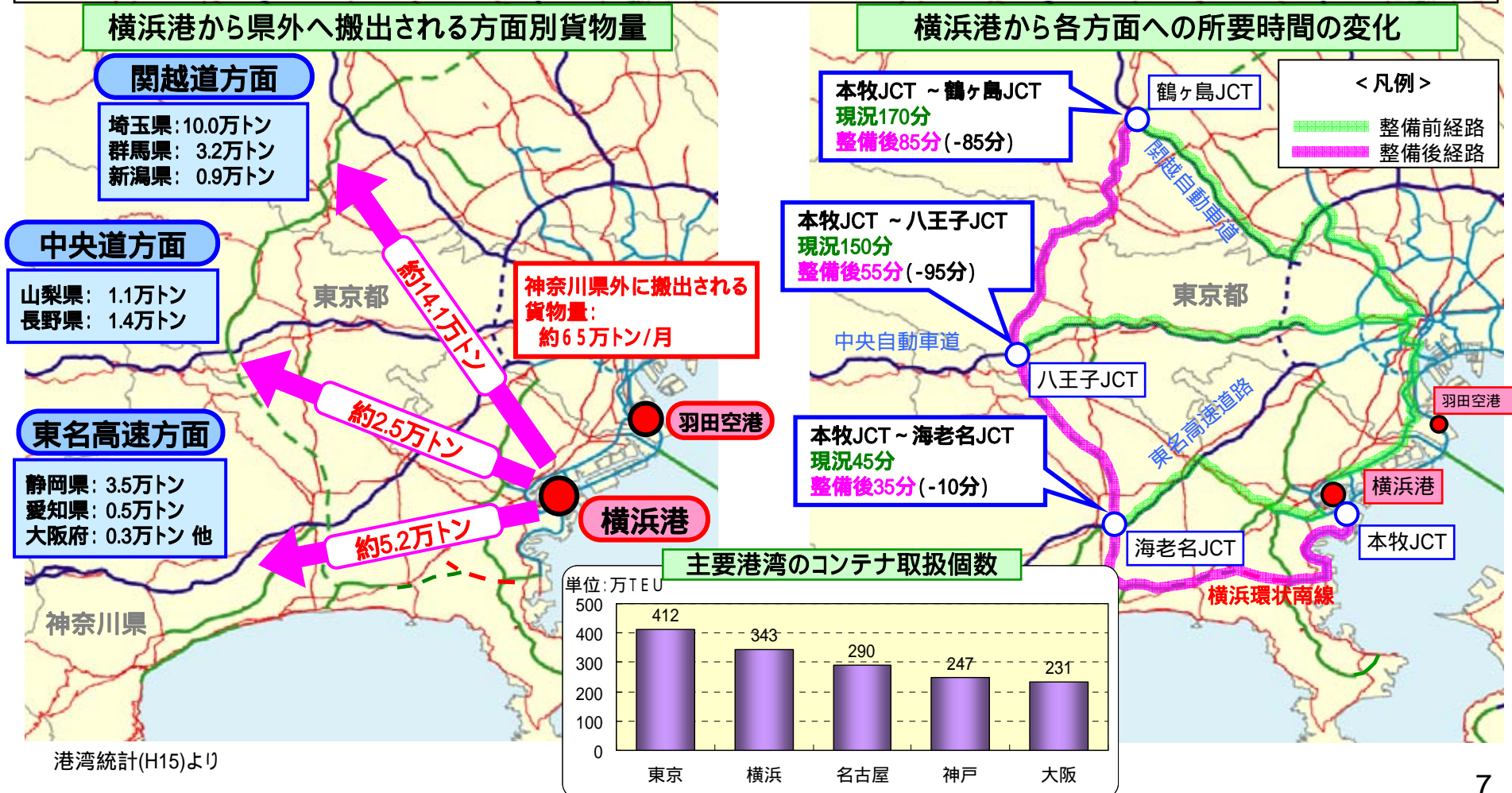


出典) 神奈川県内の工業団地(H19)

## 2. 事業の必要性に関する視点

### (2) 物流・都市拠点の連絡強化

- ・わが国の国際競争力強化には、スーパー中枢港湾や国際空港を支えるネットワークを構築。
- ・各方面との連絡強化により、物流の効率化に寄与。





## 2. 事業の必要性に関する視点

### (3) 安全・安心な国土づくり

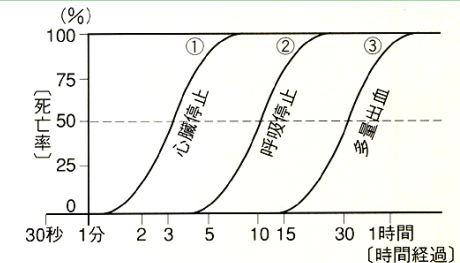
- ・ 神奈川県内では、病院での処置困難等を理由とする転送が年間約1,700件。
- ・ もしもの時に受け入れ先となる医療施設の選択肢を拡大。

#### 救命救急センター（三次医療）への搬送時間の短縮



横浜市金沢区からの移動時間の比較(代表地点として金沢区役所より比較)

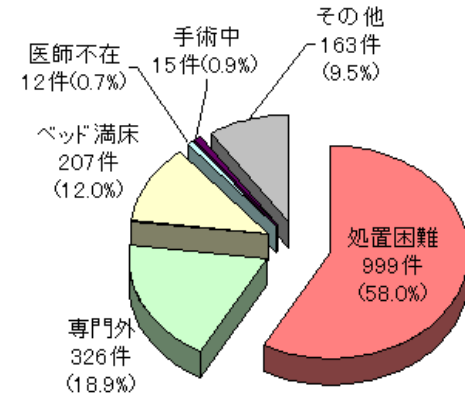
#### 救急医療では現場到着時間の遅れが救命率を大きく左右



心臓停止後 約 3分で50%が死亡  
 呼吸停止後 約10分で50%が死亡  
 多量出血後 約30分で50%が死亡

経過時間と死亡率の関係(カーラーの救命曲線)

#### 神奈川県内における転送の状況



転送理由の状況 合計1,722件 (平成19年中)

出典) かながわの安全防災・資料編(平成20年版)

## 2. 事業の必要性に関する視点

### (3) 安全・安心な国土づくり

- ・ CO<sub>2</sub>排出量の削減により、運輸部門での温室効果ガスの削減に寄与。
- ・ 沿線地域では、沿線並行路線でのNO<sub>x</sub>、SPMを削減することで生活環境に寄与。

CO<sub>2</sub>排出量が約30,400t/年削減

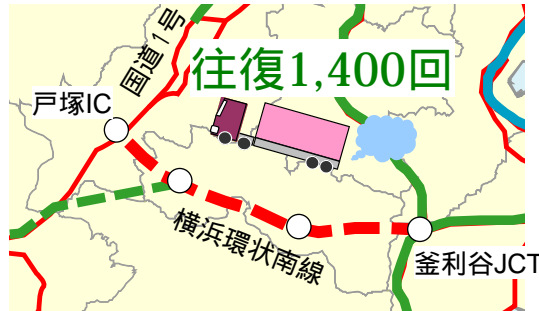
森林約2,870haの二酸化炭素吸収量に相当  
日比谷公園（約16 ha）の約179倍に相当



森林のCO<sub>2</sub>吸収量は10.6 t-CO<sub>2</sub>/ha/年とした。「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイドンス」より

NO<sub>x</sub>排出量が約39.6t/年削減

大型車に換算すると横浜環状南線を  
往復 約1,400回・台/日に相当



大型車1台が40km/hで走行するときの排出量(4.40g/km・台)として換算。「国土技術政策総合研究所資料」より

SPM排出量が約3.7t/年削減

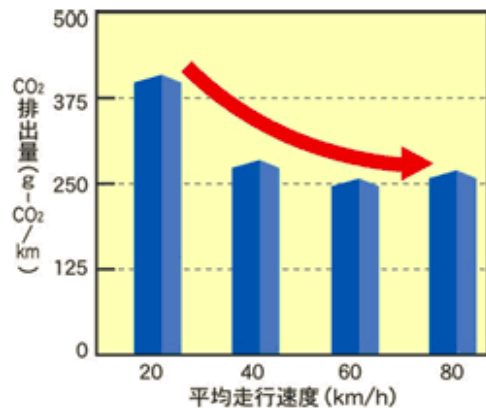
ペットボトル 約37,000本に相当



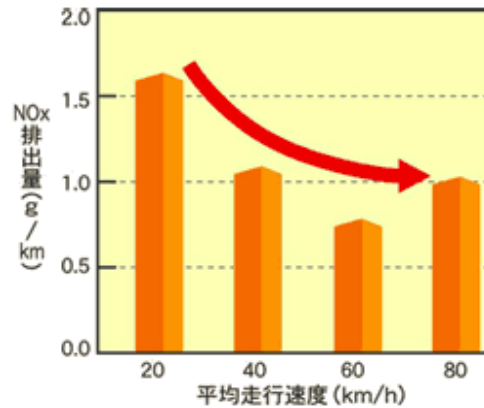
SPM削減量を500mlペットボトルに換算（SPM100g=500ml）とした。「東京都環境局自動車公害対策部」より

#### 走行速度と排出ガスの関係

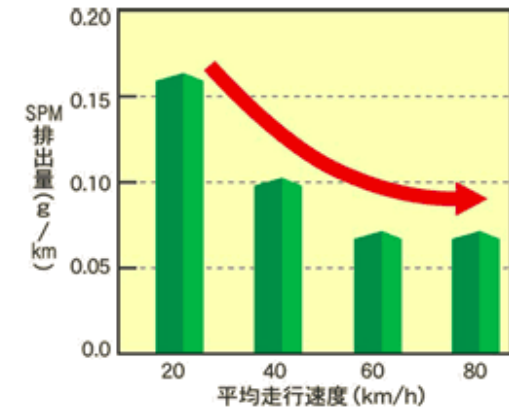
CO<sub>2</sub>(二酸化炭素)の排出量(g-CO<sub>2</sub>/km)



NO<sub>x</sub>(窒素酸化物)の排出量(g/km)



SPM(浮遊粒子状物質)の排出量(g/km)



国土交通省資料

## 3 - 1 . 前回再評価以降の取り組み

平成17年3月の事業評価監視委員会の付帯意見を受けて、環境保全対策・合意形成に向けた取り組みを、沿線市の協力も得ながら実施。

### 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。

### 取り組み状況

#### 環境保全対策について

- ・地域現況を把握するための環境調査及び環境影響の照査を継続的に実施
- ・生活環境、自然環境の保全対策立案に向けた調査検討を行うとともに、大気、騒音等の環境照査の結果について、住民の方々への説明、意見を頂くなど、話し合いを実施
- ・住民の方々の協力を頂き、環境保全対策の取り組みを実施

#### 合意形成について

- ・住民の方々との個別の相談等に応じる常設の相談窓口を設置  
また、地区の申込みに応じて実施する移動型の相談室を開設
- ・環境等に関心の高い住民の方々との話し合い等の継続
- ・完成をイメージした模型や環境の状況等を分かりやすくまとめたパネル等を用い、地域の皆さんと対話できるオープンハウス方式を活用したコミュニケーション活動を実施
- ・住民の方々から頂いた意見、質問、質問に対する事業者の回答や事業の計画・進捗状況などを広報する取り組みを継続



# 3 - 1 . 前回再評価以降の取り組み

## 環境保全対策について

- ・ 状況の変化を踏まえ、継続的に環境影響の照査を実施。
- ・ 環境調査や環境影響の照査結果について、広報誌やWebサイトを活用した広報を実施。
- ・ 地元住民の方々へ環境影響照査の結果、環境保全対策を説明。
- ・ 住民の方々等へ参加を呼びかけ環境保全対策事例の視察や、住民の方々等の協働により環境保全対策の取り組みを実施。

環境照査の実施及び公表



平成16年度の環境影響の照査後、最新の交通需要予測の結果を用いた、環境影響の照査を実施

環境照査の結果を広報



広報誌等による照査結果の公表

地元住民の方々への説明



大気予測手法の説明(H17.9) 地盤沈下に関する説明(H19.7.)

環境保全対策内容の説明・体験等



近隣小学校児童と一緒に地域性苗木の育成作業を実施

県内大学生と実生苗の掘り取りを実施



遮音壁の実施箇所を視察



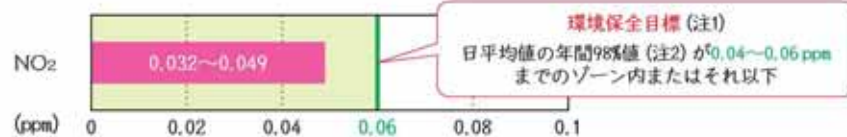
代替として整備した池の視察

# 3 - 1 . 前回再評価以降の取り組み

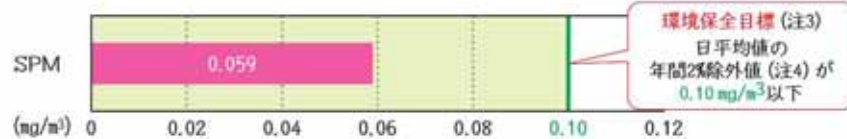
## 環境保全対策について

- ・ 周辺環境の適切な保全を図るため、環境影響の照査を実施。
- ・ 大気汚染、騒音、振動、低周波空気振動の環境項目について環境保全目標を満たす結果。

### ●大気汚染【二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) / 浮遊粒子状物質 (SPM)】

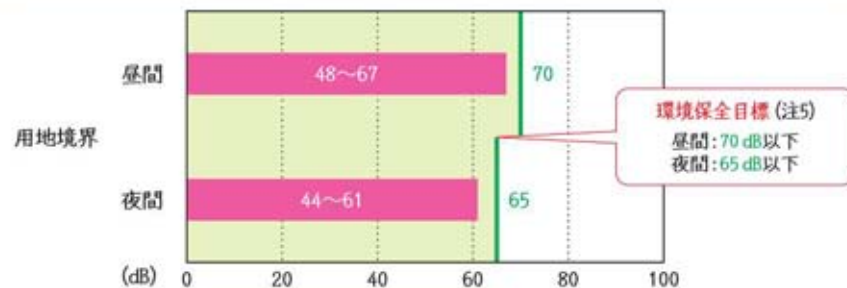


(注1) 環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準  
(注2) 1年間の測定で得られた1日平均値のうち、低い方から98%目当たる値。  
例えば、年間有効測定日が350日の場合、低い方から343番目 (350×0.98=343) の値。



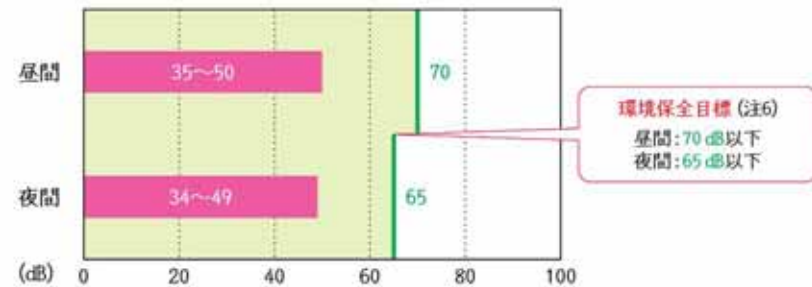
(注3) 環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準  
(注4) 1年間の測定で得られた1日平均値のうち、高い方から2%の範囲にある値を除外した後の最高値。  
例えば、年間有効測定日が350日の場合、高い方から7個 (350×0.02=7) を除いた最高値。

### ●騒音【昼間/夜間 (午後10時~午前6時)】



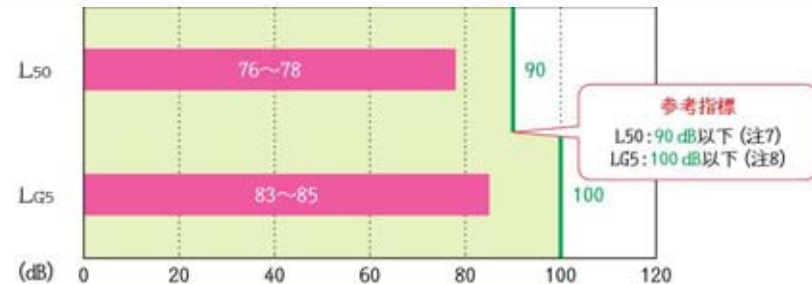
(注5) 環境基本法に基づく騒音に係る環境基準

### ●振動【昼間/夜間 (午後7時~午前8時)】



(注6) 振動規制法に基づく道路交通振動の限度

### ●低周波空気振動



(注7) L50 (1~80Hzの50%時間率音圧レベル): 一般環境中に存在する低周波音圧レベルの中央値。指標値90dB以下では、人体に及ぼす影響を証明し得るデータは得られていません。

(注8) LG5 (1~20HzのG特性5%時間率音圧レベル): ISO7196に規定されたG特性低周波音圧レベル。G特性は超低周波音の人体感覚を評価する指標で、指標値100dBは平均的な被験者が知覚できるレベル。

# 3 - 1 . 前回再評価以降の取り組み

## 合意形成について

- ・ 住民の方と面談して事業に関する疑問や質問にお答えする相談窓口を開設。  
また、ご要望に応じて説明に伺う移動相談室も実施中。
- ・ 地域の方々と対話し、広くご意見を頂く「コミュニケーション広場」を実施中。
- ・ 広報誌やWEBサイトを活用して事業の進捗や取り組み状況等を情報発信。

### 相談窓口



- ・ 沿線地域の栄区内で平成17年から定期的(月2回)に実施。
- ・ 疑問や質問に対し、模型やパネル・パンフレット等を用い説明。

開催状況 H21.10末現在

年度	開催回数	来場者数
平成17年度	35回	125人
平成18年度	48回	113人
平成19年度	24回	88人
平成20年度	24回	80人
平成21年度	16回	76人
合計	147回	482人

### 移動相談室



- ・ 住民の方々からの申し込みに応じて公民館等で実施。
- ・ 事業概要・環境保全対策・進捗状況などの資料を用いて説明。

開催状況 H21.10末現在

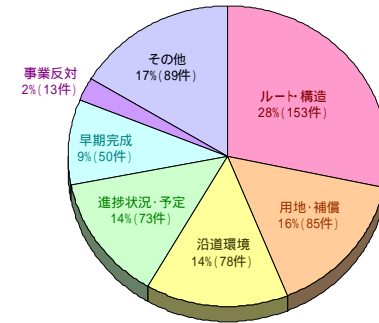
年度	開催回数
平成19年度	15回
平成20年度	11回
平成21年度	5回
合計	31回

### よこかんみなみコミュニケーション広場



- ・ 多くの住民の方々に、沿線の鉄道駅や大型ショッピングセンターなどで、オープンハウス形式で開催。
- ・ 完成予定の模型や環境の状況等を分かりやすくまとめたパネル等を用いて、説明を実施。
- ・ 平成18年から、これまで計13回の開催で約2万名の方が来場(H21.10末現在)

相談内容の内訳



### 広報誌、WEBによる広報



広報誌



Webサイト

- ・ 沿線地域に新聞折込により配布(約11万部)

- ・ タイムリーに情報を提供し、事業に係る様々な情報を掲載



# 3 - 1 . 前回再評価以降の取り組み

## 環境に関心が高い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。

### 環境保全等をテーマとした住民の方々との話し合い

・ 環境の悪化を懸念する方々に環境影響の照査結果や地盤の状況、トンネルの施工方法の説明など、環境保全対策の話し合いを実施。



大気汚染を懸念される方々 (H21.6)

騒音を懸念される方々 (H20.9)

地盤沈下を懸念される方々 (H21.6)

### 住民の方々との説明・話し合いの開催状況

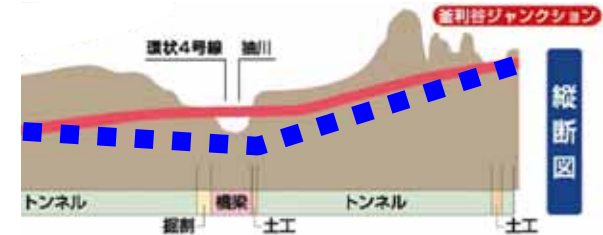
開催状況		
年度	開催回数	来場者数
平成17年度	14回	227人
平成18年度	18回	162人
平成19年度	31回	1,219人
平成20年度	21回	676人
平成21年度	11回	388人
合計	95回	2,672人

H21.10末現在

### 道路構造の見直しを求める方々との話し合い

・ 地形的に橋梁となる区間で、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」を設置し、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法など、話し合いを実施。

住民から平成20年2月に「横浜環状南線の環状4号線交差点について、現計画の橋梁形式より、環境負荷の少ない下越え(地下化)」の要望



住民との「技術検討会」において、平成20年4月より10回にわたり議論  
 主なテーマ  
 ・ 大気、騒音、振動等の環境対策  
 ・ トンネル施工に伴う地盤沈下  
 ・ 橋梁をトンネル構造への変更

検討に必要な地質調査(平成20年1月～8月)や、技術的な検討を実施



トンネルの施工法や地下化などの検討にあたり、学識経験者及び専門技術者で構成する「庄戸トンネル検討会」において検討を重ねる。

有識者の見解(第2回庄戸トンネル検討会)  
 ・ 神戸橋をトンネル化する案は、ランプ縦断の変更を余儀なくされ、釜利谷ジャンクション周辺の樹木を大量に伐採することとなり、円海山の自然改変面積の増大が課題となる。  
 ・ さらに、釜利谷ジャンクションのランプトンネル内で分合流が生じるなど幾何構造が厳しくなるため、事故・渋滞リスクが増大するとともに、交通安全性や防災対策が課題となる。

下越えへ見直しするに至らない結果となったが、地域への影響を出来る限り少なくした施工法を引き続き検討



# 3 - 2 . 地元の状況

- ・横浜市市長は、都市間競争力の強化に向け横浜環状道路の整備は重要と市会で答弁
- ・横浜市とともに、神奈川県商工会や横浜港に関連する複数の民間団体からも整備促進の要望


## 横浜市長の見解

**横浜市会 (H21.9)**  
 「横浜の競争力強化につながる横浜環状道路の整備推進について」の質問に対する市長答弁

「国内外の都市間競争力の強化に向けて、横浜都心部や臨海部と東名高速を結び、また、横浜と首都圏の各都市を結ぶ広域的な高速道路ネットワークの構築が不可欠であり、そのための**横浜環状道路の整備は、大変重要**と考えております。」

## 横浜市からの早期整備の要望

**国家予算に関する提案・要望 (H21.5)**

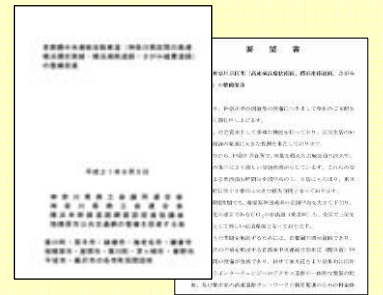


**要望内容 (抜粋)**  
 スーパー中核港湾である横浜港と国土軸である東名高速道路をつなぐ唯一の自動車専用道路である保土ヶ谷バイパスは、日本で一番交通量が多い路線であり慢性的な渋滞が発生している。同バイパスを補完する横浜環状道路の整備は急務。

出典:横浜市道路局資料

## 民間団体からの早期整備の要望

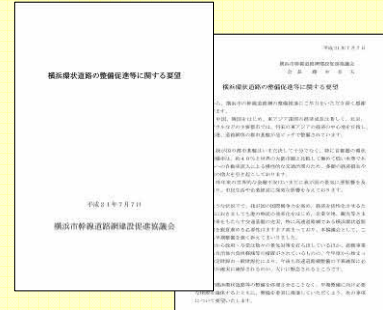
**圏央道 (神奈川県区間) の整備推進要望 (H21.8)**



**要望内容 (抜粋)**  
 横浜環状道路等の整備を停滞させることなく、早期整備に向け必要な財源を確保するとともに、整備を着実に推進していただくよう、次の事項について要望いたします。  
**横浜環状南線の整備促進**

**神奈川商工会議所連合会、神奈川県商工会連合会ほか2団体、周辺12市町の各市町民間団体**

**横浜環状道路の整備促進等に関する要望 (H21.7)**



**要望内容 (抜粋)**  
 国及び地域の社会・経済活動の発展を支え、国土の根幹的な施設である圏央道神奈川區区間(高速横浜環状南線、横浜湘南道路、さがみ縦貫道路)について、国及び各事業者は「目標宣言プロジェクト」に示された完成期限が遵守できるよう責任を持って執行管理し、少しでも早期の完成を目指し事業推進すること。

**横浜市幹線道路網建設促進協議会 (横浜港運協会、横浜商工会議所、奈川経済同友会など35の民間団体)**



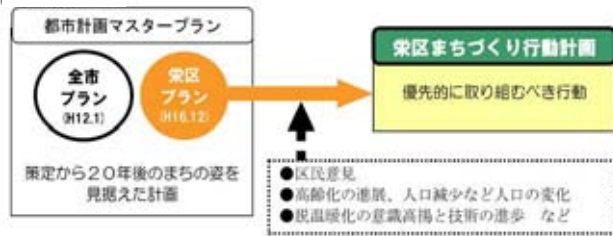
# 3 - 2 . 地元の状況

## 地域の横浜市栄区における「まちづくり」の動き

- ・栄区では、平成21年度より区民と区役所とが一体となって将来のまちづくりを進めていくための「栄区まちづくり行動計画」の作成手続きが開始。
- ・行動計画(原案)では、「自動車専用道路の整備促進」が「優先的に取り組む施策」として位置づけられている。

### 栄区まちづくり行動計画

『次世代に継承する緑豊かな生活文化都市』の実現に向け、中期的(平成22年度～平成27年度)に何をを目指すのか、何を優先するのか、今何をしなければならないのかを、栄区民と区役所がまちづくりの観点から独自にまとめる計画で、平成22年2月の確定を予定



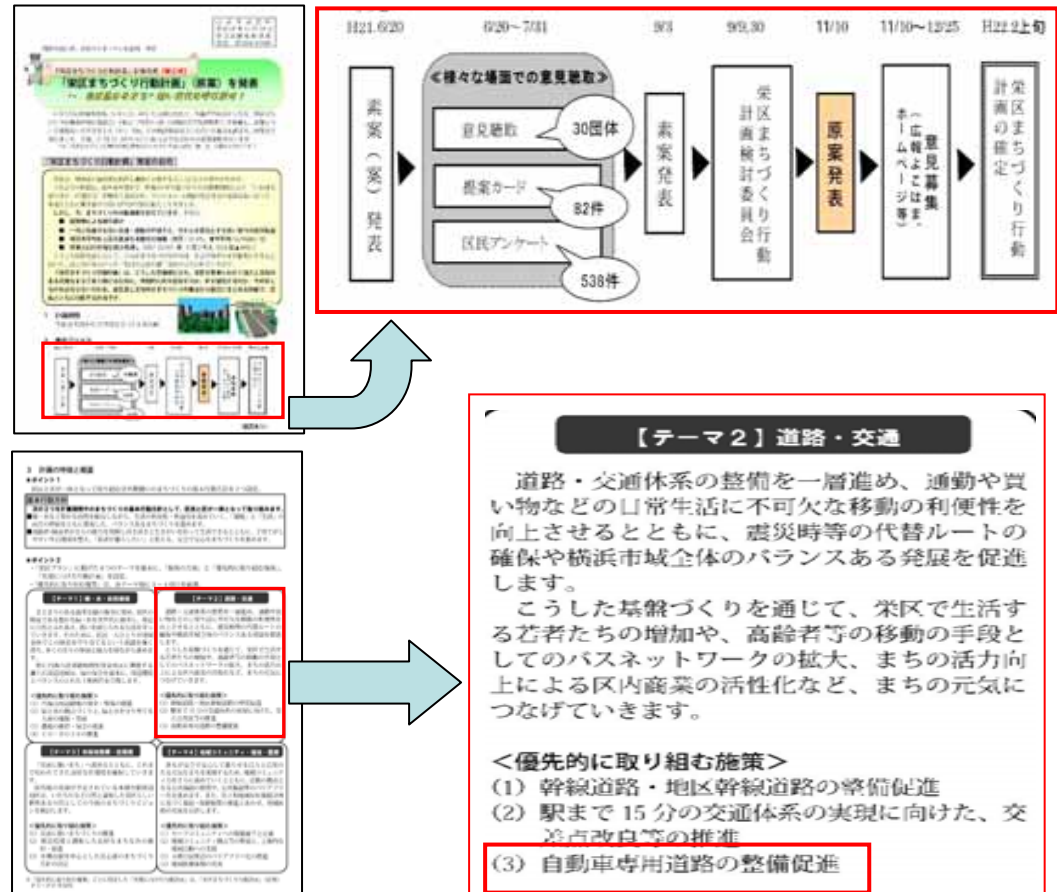
### 検討委員会での意見(一部)

自動車専用道路の整備促進  
 推進意見

- ・横浜港が韓国などに負けているのは、横浜に入った物流が日本全国に上手く回らない、非常に時間もコストもかかる。それは道路整備、特に横浜はつたない、足りないのではないかなと思う。
- 否定的意見
- ・環状道路は、30年以上前のところから、日本の高度成長を担って関東一円が貿易立国の中心になるべく、ここに工場用地、物流用地を配して、発展できるように国が引きずって来たと思っている。しかし、時間が経過し、人口も減少しているし、若者の車離れもあり、これは、間違いなく見直さなければいけない時代に来ていると思っている。

出典:「栄区まちづくり行動計画検討委員会」でいただいた意見要旨」

### 「栄区まちづくり行動計画」(原案) [平成21年11月記者発表]



# 3 - 2 . 地元の状況

## ・ 住民の方々の声

### 事業の見直しに関する声

#### 横浜環状道路(圏央道)対策連絡協議会(H21.10)



#### 合意形成努力の不足

・前回再評価以降、6回にわたり住民と事業者の間で質問集会が開催されたが、住民の納得できる説明が行われていない。

#### 反対の主な理由(抜粋)

「横環南線沿線地域では、現状においても喘息等、アレルギー疾患が多く、大気汚染に対する住民の不安が非常に大きいのである。

しかし、行政当局を含む事業者は、このような住民の不安を省みず、住宅地の真ん中にインターチェンジを計画し、農民が営々と築いてきた優良な農地に巨大なジャンクションを計画し、高速道路予定地を一般道路と偽って住民を欺き、住民の質問に誠意ある回答をせず、一方的に事業推進の立場を貫いてきた。これこそが、都市計画決定後14年経っても、本工事の着工が全く出来ていない理由である。現計画のもとでは、今後とも住民の理解を得る事は困難である。」

#### 横浜市栄区庄戸合同道路委員会(H20.9)

#### 高速横浜環状南線「環状4号線下越えトンネル化」と「庄戸全域のシールド工法の採用」実現の申し入れについて



### 沿線住民の方々の声

#### 広報誌「よこかんみなみ」アンケート結果(抜粋)

##### 【市内の渋滞緩和】

- ・横浜市内の交通渋滞解消に大きな役割を期待する。渋滞解消により目的地への交通によるアクセスが早くなること、横浜港の活性化、横浜の商工業の発展に大きく役割を果たすと思います。
- ・環状3号・4号線等の改良や延伸等で高速道路を作らなくても、対応できるのではないかと？住民としては、不安が大きいです。

##### 【環状機能の整備】

- ・バス旅行によく出かけますが、中央道や東名までが渋滞して行程が変わる事がよくあります。みんなのイライラが解消されるような道路が開通するのを楽しみにしています。

##### 【生活環境の安全】

- ・住宅団地内の生活道路が主要道路の交通渋滞の抜け道として利用され、通勤・通学の歩行者にとって大変危険な状況です。横環南の開通でこれが、解消されるのを期待しています。

##### 【環境保全】

- ・環境保全の為、大変な努力をされている(新ひょうたん池等)に敬意を表します。地域住民への周知徹底もよく努力されていますね。
- ・全く不要な道路です。環境の為にも工事中止の決定を求めます。

##### 【投資効果】

- ・用地問題で大変ご苦労のことと思います。この道路の完成を首を長くして待っています。税金の使途をとかく言われていますがこの様な生活道路にこそ税金を投入すべきです。
- ・横浜環状南線は必要なし。却って渋滞になり周囲に排気ガスを増加させる。多大のお金を使って市民の為には少しもならない。そのお金でもっと福祉に使って欲しい。

Webサイト「よこかんみなみ」より抜粋  
(<http://www.yokokan-minami.com/>)

## 4 - 1 . 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、道路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)

当該事業に関わる事業費と維持管理費を計上した。

### 計算条件

・基準年次	: 平成21年度	【参考:前回評価(H16)】 平成16年度
・供用開始年次	: 平成28年度	平成25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	平成11年度道路交通センサ
・交通量の推計時点	: 平成42年度	平成42年度
・計画交通量	: 44,200 ~ 50,300 (台/日)	47,300 ~ 55,100 (台/日)
・事業費	: 4,300億円	4,300億円



## 4 - 2 . 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)
	6,230億円	441億円	170億円	6,841億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	3,786億円		231億円	4,017億円	
					1.7

### 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)
	6,230億円	441億円	170億円	6,841億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	2,769億円		231億円	3,000億円	
					2.3

基準年:平成21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. 事業進捗の見込み

- ・用地取得率は約65%に進捗し、引き続き住民の方々との話し合いを継続しながら用地取得を進める。
- ・工事については、事業用地がまとまって取得できたところから順次着手していく。
- ・環境保全対策について、適切な時期に現況調査、影響検討を行い、引き続き検討を進め周辺環境の保全に努める。
- ・トンネル区間における地域に及ぼす影響を少なくするため、シールド工法の適用を視野に入れ、コストを鑑みつつ、具体化の検討を進める。
- ・横浜市栄区では、今後のまちづくりに向け計画策定が進められており、優先的に取り組む施策として本事業が組み入れられている。

## 工程表

			用地着手			工事着手		
年度	S63	...	H8	...	H11	...	H21	H22 ~
用地							65%	
工事								

## 用地取得率と、測量地質調査、設計用地説明の推移

用地取得率は約65%に進捗、測量地質調査、設計用地説明は全区間で完了

### 前回再評価

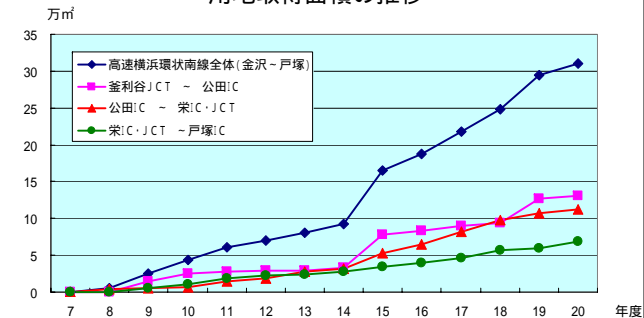
用地進捗率 (H17.2未時点)	全体 39%		
	戸塚IC ~ 栄IC・JCT 23%	栄IC・JCT ~ 公田IC 40%	公田IC ~ 釜利谷JCT 58%
測量地質調査	済		未 0.6km (庄戸地区) 済
設計用地説明	未 1.6km	済	未 1.0km (庄戸地区他) 済

### 今回再評価 (H21.10現在)

用地進捗率 (H21.10未現在)	全体 65%		
	戸塚IC ~ 栄IC・JCT 42%	栄IC・JCT ~ 公田IC 70%	公田IC ~ 釜利谷JCT 87%
測量地質調査	済		
設計用地説明	済		

用地取得率は面積ベース

用地取得面積の推移



「設計・用地説明」の実施状況 (前回再評価以降)

- ・平成20年3月 栄区田谷町 ~ 戸塚区汲沢町間
  - ・平成21年6月 釜利谷JCT付近 ~ 神戸橋交差点付近まで
- 「測量地質調査」の実施状況 (前回再評価以降)
- ・平成20年8月 庄戸地区

## 6. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・東名高速と京浜臨海部の連絡強化、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。
- ・圏央道周辺の物流拠点、スーパー中枢港湾、国際空港等を支える視点から物流・都市拠点の連絡強化が必要。
- ・医療施設へのアクセス向上、CO<sub>2</sub>排出量の削減等の視点から安全・安心な国土づくりが必要。
- ・費用対効果(B/C)は、1.7である。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は約65%に進捗し、引き続き、住民の方々との話し合いを継続しながら用地取得を進める。
- ・工事については、事業用地がまとまって取得できたところから順次着手していく。
- ・環境保全対策について、適切な時期に現況調査、影響検討を行い、引き続き検討を進め周辺環境の保全に努める。
- ・トンネル区間における地域に及ぼす影響を少なくするため、シールド工法の適用を視野に入れ、コストを鑑みつつ、具体化の検討を進める。
- ・横浜市栄区では、今後のまちづくりに向け計画策定が進められており、優先的に取り組む施策として本事業が組み入れられている。

### (3) 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。
- ・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。





# 参考 . 圏央道事業の必要性 (首都圏における道路交通の現状)

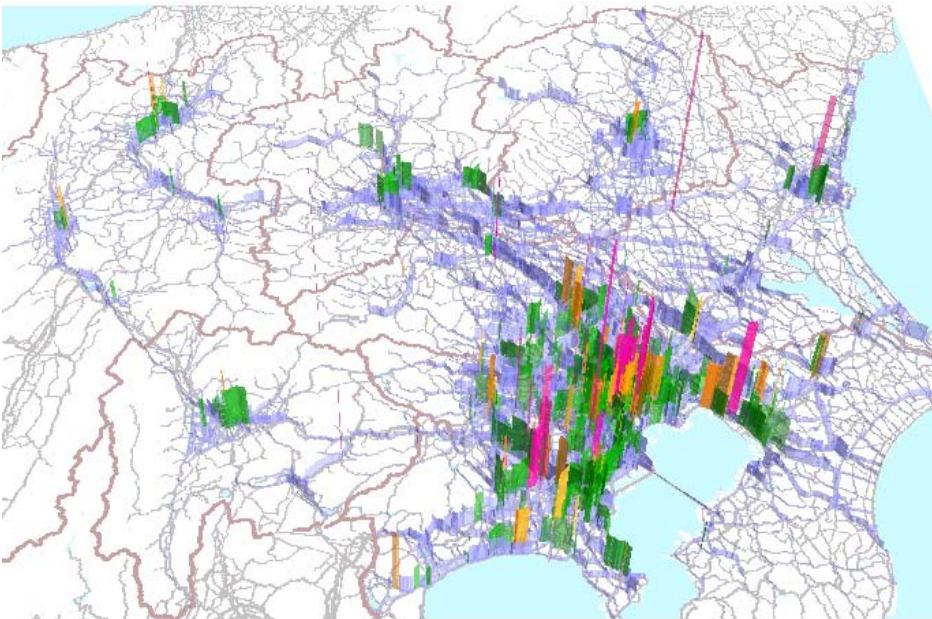
・ 関東地方整備局管内の渋滞対策の要対策箇所 の約7割が圏央道の内側に集中し、首都圏では慢性的な渋滞が発生

日常的に混雑が発生している箇所

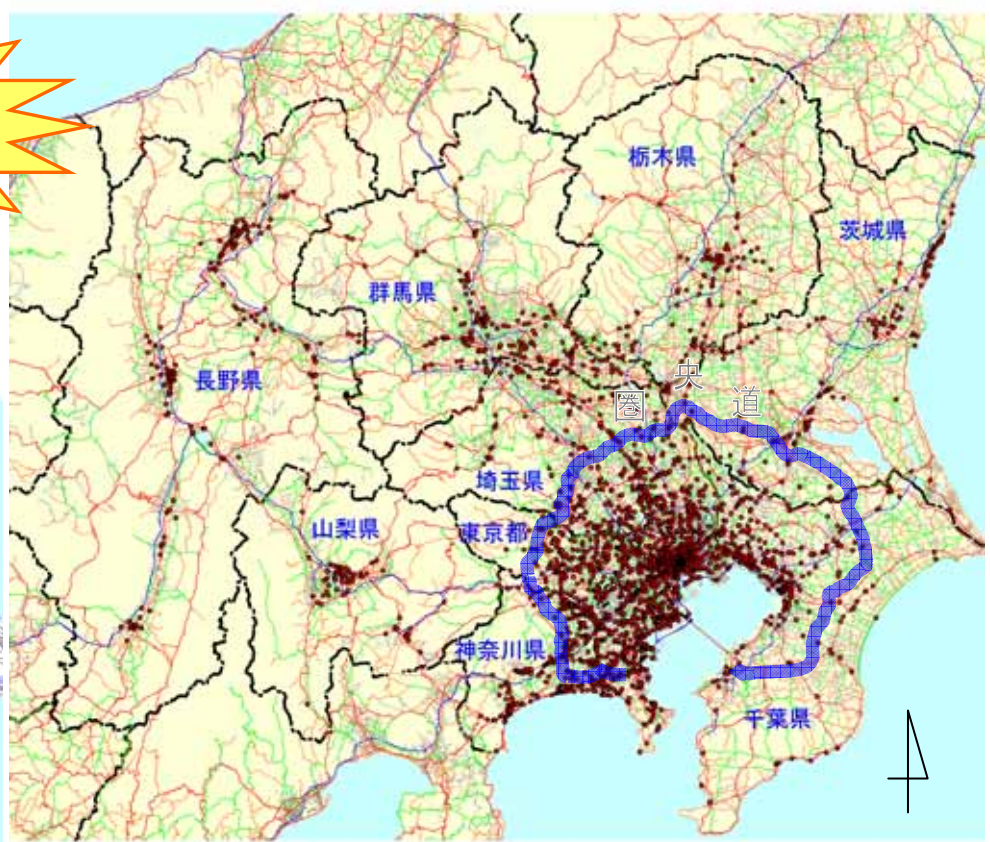
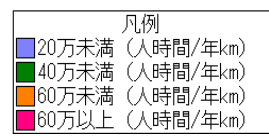
## 渋滞対策の要対策箇所

関東地整管内 約3,000箇所  
 圏央道内側 約2,000箇所

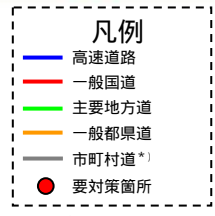
約7割



関東地方整備局管内の交通渋滞損失3Dマップ (平成18年度)



管内における渋滞対策の要対策箇所 (平成18年)

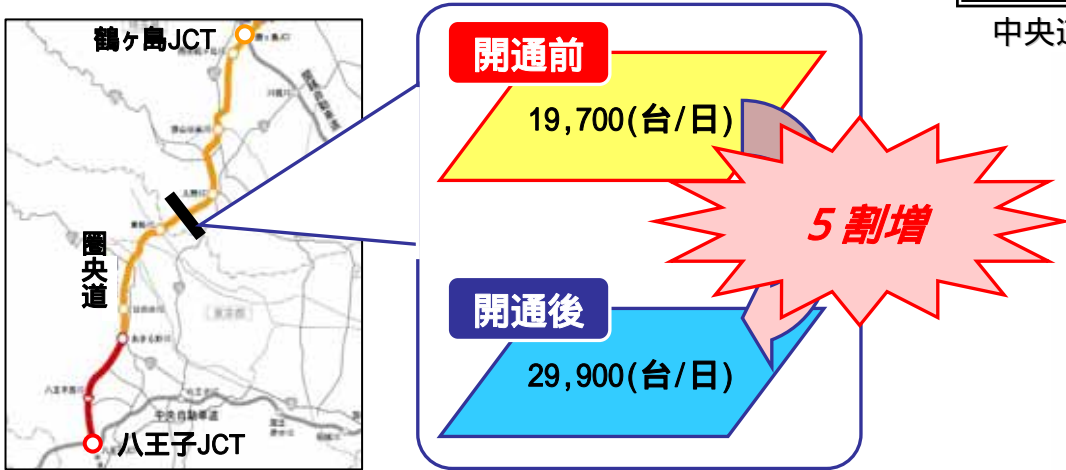


\*) 幅員が5.5m以上の道路を対象としている。

# 参考. 圏央道事業の必要性(中央道～関越道間の接続効果)

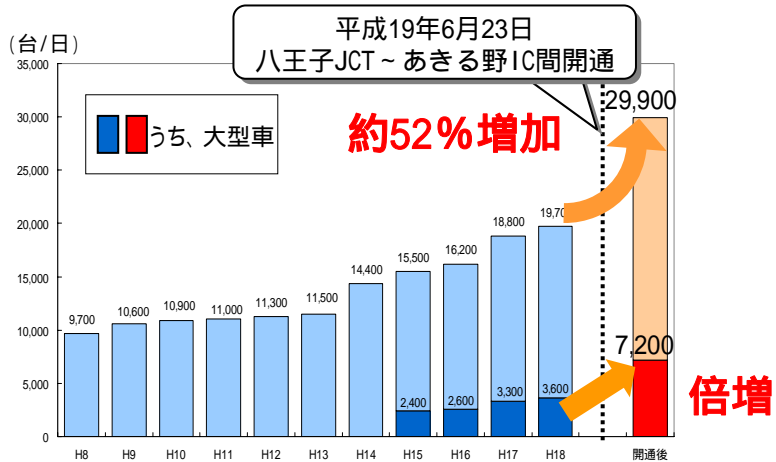
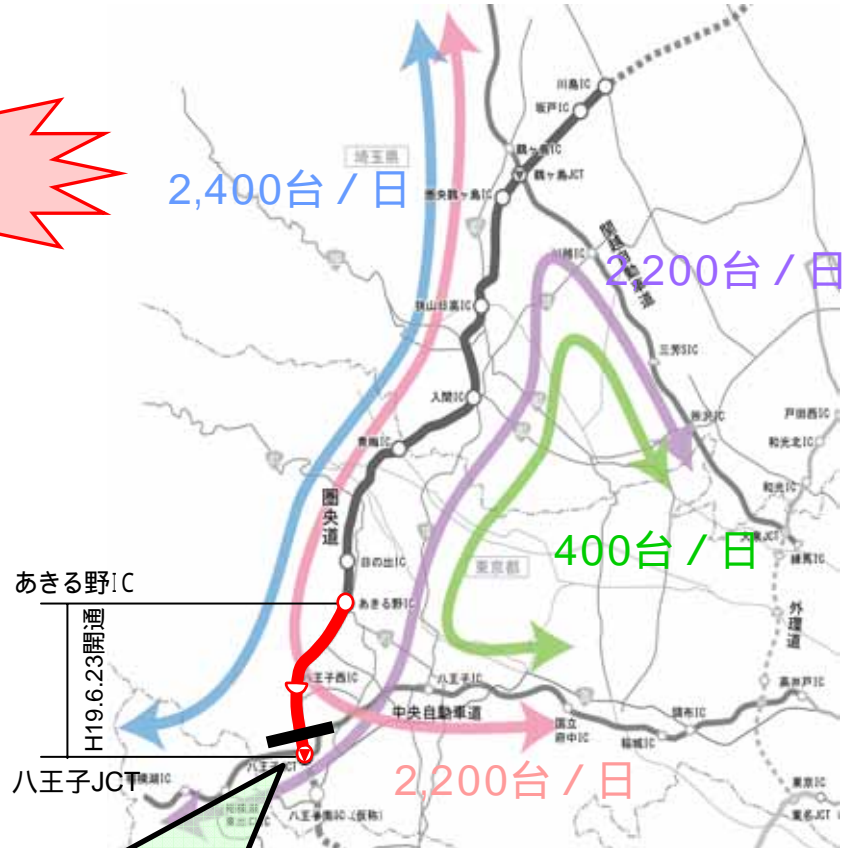
・ 圏央道（青梅IC～入間IC間）の利用交通量が約5割増加

圏央道(青梅IC～入間IC)の利用交通量の変化



・ 圏央道（八王子JCT～八王子西IC間）を利用する交通の約4割が中央道～関越道を連続利用

中央道～関越道間の交通流動



出典: NEXCOデータ  
H8～H18: 年度平均日交通量  
開通後: 平成19年7月～平成20年6月の平均日交通量

平成19年6月23日圏央道(八王子JCT～あきる野IC)開通  
平成19年8月1日料金割引社会実験開始  
平成20年3月29日圏央道(鶴ヶ島JCT～川島IC)開通

八王子JCT～八王子西IC間の断面平均交通量 約19,500台/日  
(うち中央道～関越道間の連続利用台数は、約7,200台/日(約4割))

出典: NEXCOデータ  
平成20年6月の平均日交通量

参考データ  
坂戸IC、川島ICから中央道間の連続利用台数は、約900台/日



# 参考. 圏央道事業の必要性 (圏央道沿線の地域振興・企業立地)

・ 圏央道の周辺では、その利便性を活かして、物流拠点や工業団地の整備が活発化

### 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。
- アウトレットモール  
・2008年4月開業  
・延べ床面積：約10万㎡

### 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割。

### 川島IC周辺

- 川島IC北側地区土地区画整理事業  
民間による土地区画整理事業（物流・工業系土地利用）が進行中。
- ショッピングセンター  
・2006年12月開業  
・売り場面積：約2万㎡

### 葛蒲白岡IC(仮称)周辺

- ショッピングセンター  
・2008年11月開業  
・延べ床面積：約14万㎡

### 花島工業団地

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

### 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。

### 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は急激に増加。

### 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。

### アウトレットモール

- ・2009年7月開業  
・延べ床面積：約2万㎡

### 海老名IC周辺

- 物流拠点  
・2010年3月竣工  
・延べ床面積：約3.5万㎡

### 戸塚IC(仮称)周辺

- 物流拠点  
・2009年8月開業  
・延べ床面積：約2万㎡

### インベスト神奈川

神奈川県の産業集積を図る「インベスト神奈川」(神奈川産業集積促進方策)への申請企業の約7割が圏央道沿線に集中。

- 施設整備等物産制度
- その他補助制度(総費10%のワンストップサービスによる立地)
- 産業集積促進協議

### 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	1989	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
立地企業数	1	2	3	7	11	14	16	20	24

## 参考 . 横浜環状道路の概要

横浜環状道路は、国内外の都市間競争力の強化に向けて、横浜都心部や臨海部と東名高速を結び、また首都圏の各都市との広域的な高速道路ネットワークの構築を形成する道路



横浜都心部や臨海部と東名高速との連絡強化

保土ヶ谷バイパスに集中する、横浜都心部や臨海部と東名高速とを結ぶ交通を、高速横浜環状南線を経由する圏央道ルートにより分担し、道路ネットワークの充実。

横浜市内の自動車専用道路網の拡充

横浜横須賀道路を始め、横浜新道、保土ヶ谷バイパス、第三京浜、首都高速横羽線及び湾岸線など、放射状に広がる横浜市内の自動車専用道路を環状方向に結ぶ。

通過交通が横浜環状道路へ適切に誘導され、幹線道路の混雑緩和、生活道路の機能回復や交通事故の減少等、生活環境の改善に期待。