

一般国道16号
横浜横須賀道路(佐原^{さはら}～馬堀海岸^{まぼりかいがん})
【事後評価】

平成25年12月20日

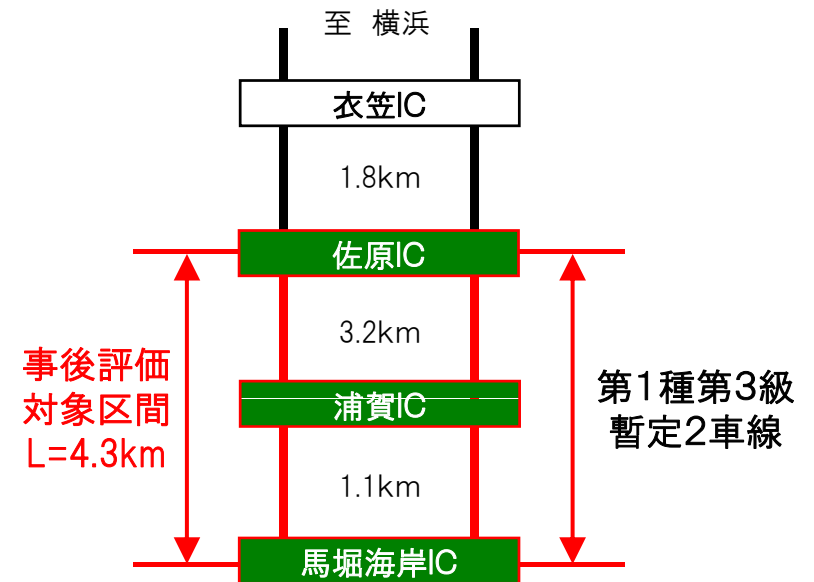
あなたに、ベスト・ウェイ。



1. 事業の概要(1) 位置図・路線概要



◆ 横浜横須賀道路 佐原IC～馬堀海岸ICは、既供用区間の機能の強化、一般国道16号のバイパス機能の完成、端末の佐原ICに集中する交通の分散を目的とし、緊急時の代替・迂回などのネットワーク機能の強化、横須賀市域の混雑緩和、更には三浦半島から横浜市及び首都圏中心部への交通の利便性向上を果たす路線である。



1. 事業の概要(2) 事業経緯

		佐原～浦賀	浦賀～馬堀海岸
事業経緯	事業化	平成6年度	
	有料事業許可	平成7年3月8日	
	事業方式	有料道路事業	
開通日	計画	平成19年3月31日	
	実績	平成21年3月20日 (+2年0ヶ月)	
事業費	計画	890億円	
	実績	718億円 (▲172億円)	



1. 事業の概要(3) 工程遅延要因



項目	平成15年度				平成16年度				平成17年度				平成18年度				平成19年度				平成20年度				備考
	1/四	2/四	3/四	4/四	1/四	2/四	3/四	4/四	1/四	2/四	3/四	4/四	1/四	2/四	3/四	4/四	1/四	2/四	3/四	4/四	1/四	2/四	3/四	4/四	
佐原く馬堀海岸	用地買収 (収用手続き箇所)	計画	→												→				用地買収に最も期間を要した箇所で計画より+2年 (土地収用法に基づく裁決)	用地買収 +2年0ヵ月					
		実績	→												→										
	橋梁工事 (収用手続き箇所)	計画													→				↓						
		実績													→										
	舗装・ 施設工事	計画													→				↓						
		実績													→										
事業全体	計画	→												→				↓	H21.3.31開通 (+2年0ヵ月)						
	実績	→												→											

2. 事業費の乖離要因



事業費整理

単位：億円

	計画	実績	増減額	増減率	乖離理由
工費	239	256	+17	+7%	・自然由来のヒ素検出に伴う汚染土壌対策費の増：+22 ・民営化以降落札差額：▲5
用地費	502	398	▲104	▲21%	・土地価格の低下に伴う減：▲104
その他費	62	49	▲13	▲21%	・その他費の減：▲13
予備費	77	0	▲77	▲100%	・予備費の未使用による減：▲77
消費税	11	16	+4	+37%	・消費税率変更(3%→5%)に伴う増：+6 ・事業費精査に伴う減：▲2
計	890	718	▲172	▲19%	

※ 端数処理の関係で合計が一致しない。

(1) 工費に関する増 (+17億円)

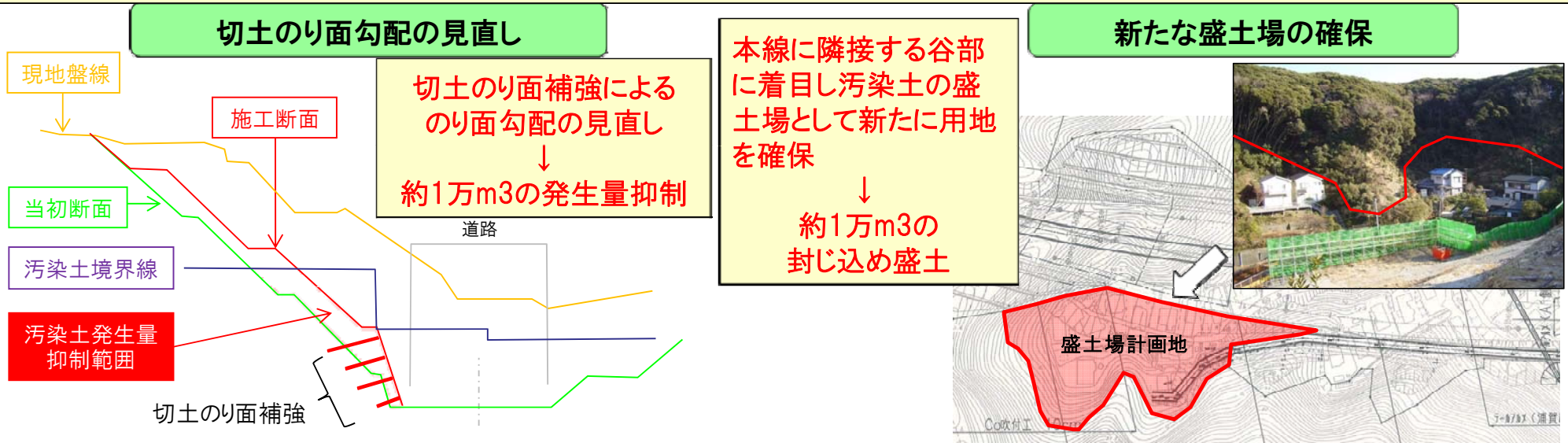
- ① 自然由来のヒ素検出に伴う汚染土壌対策費の増 +22億円 …後述
- ② 民営化以降落札差額 ▲ 5億円

(2) 用地費に関する減 (▲104億円)

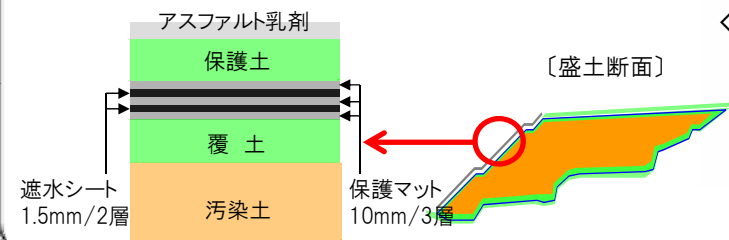
- ③ 土地価格の低下に伴う減 ▲104億円 …後述

① 自然由来のヒ素検出に伴う汚染土壌対策の増 (+22億円)

- ◆ 掘削土から自然由来であるが環境基準を超えるヒ素が検出されたため、予定されていた搬出先での受入れができなくなり、環境基準を超える土についてはセメント原料化処理が必要となった。(約14万m³・+44億円)
- ◆ 処理費用を削減するため、①切土のり面勾配の見直しによる発生量の抑制(約1万m³・▲4億円)、②新たに確保した盛土場での封じ込め盛土(約1万m³・▲4億円)、③本線における封じ込め盛土(約4万m³・▲14億円)の措置を講じた。
- ◆ 盛土場及び本線における封じ込め盛土については、地元行政及び周辺住民に対して丁寧な説明を重ね、同意を得ることができた。



◇ 遮水シートによる封じ込め盛土の概要



◇ 盛土からヒ素が溶出しないよう遮水シートによる封じ込めを実施。
 ◇ 『土壌汚染対策法』に基づき、汚染土壌による封じ込め盛土を実施した箇所の周辺の下流側の地下水を観測井により定期的(年4回以上)に測定し、地下水基準(0.01mg/ℓ)を超過していないことを確認。(法律上、完成後2年継続)

基準値	0.0100mg/ℓ
定期管理(max)	0.0053mg/ℓ(H19.8.31)

③ 土地価格の低下に伴う減 (▲104億円)

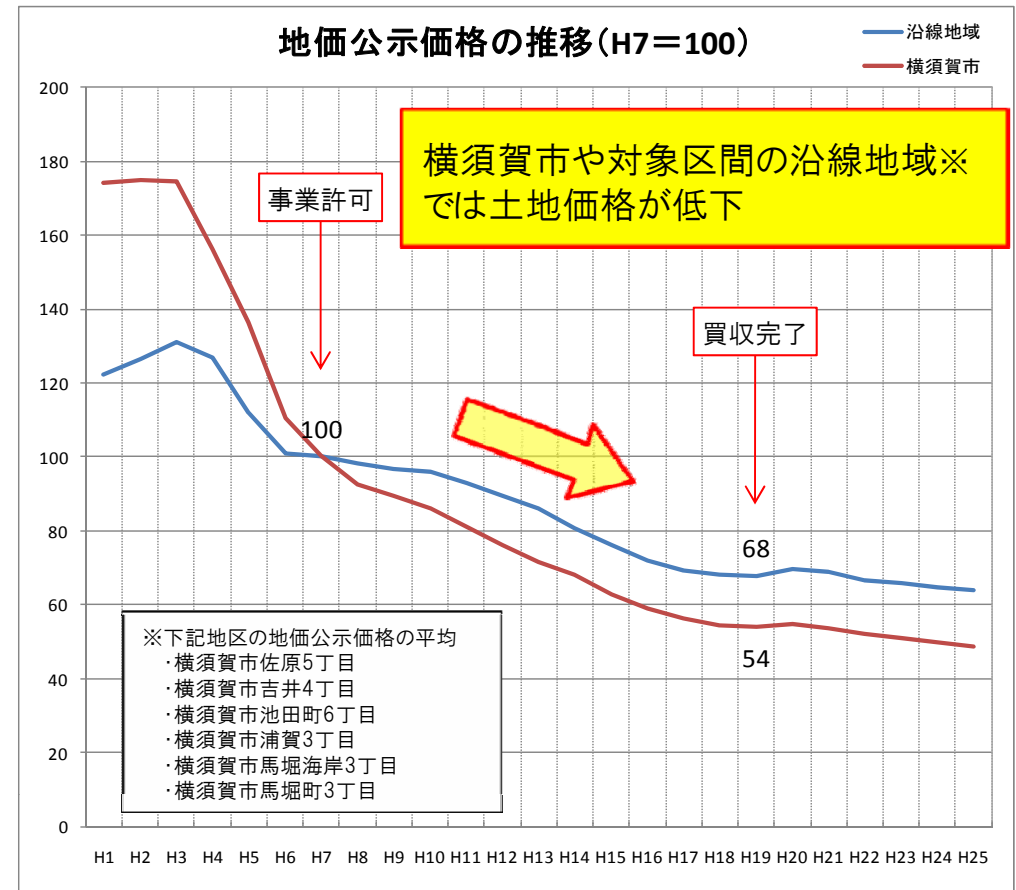
◆ 対象区間の沿線地域の土地価格が、事業許可時から事業期間中にかけて約2割低下したことに伴い、用地買収に要する費用が減少したものの。

対象区間の用地及び補償費実績

	数量 (千m ²)	単価 (千円/m ²)	金額 (億円)
計画	174	289	502
実績	169	236	398
増減	▲5	▲53	▲104

約2割低下

(参考)対象区間の沿線地域の地価公示価格の推移



(3) その他費に関する減 (▲13億円)

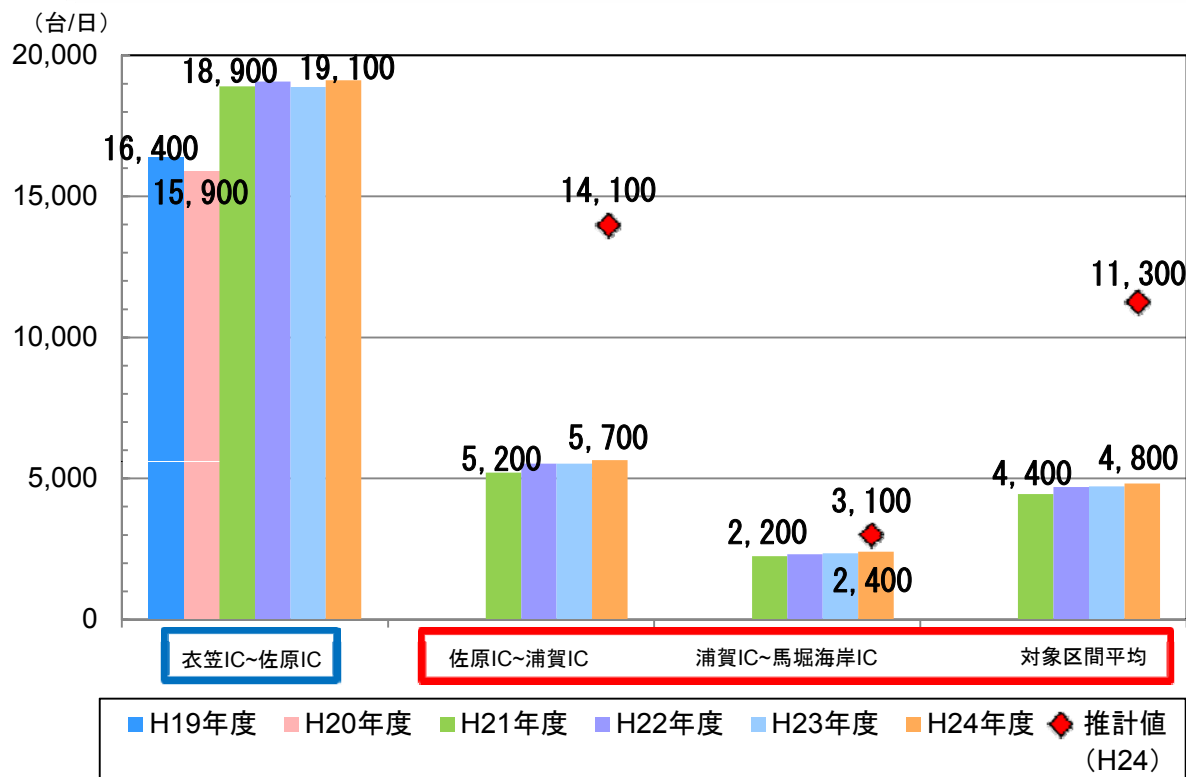
- | | |
|---|-------|
| ① 橋梁修正設計、汚染土壌対策検討の追加等調査等業務における数量精査に伴う増 | +11億円 |
| ② 補償対象物件の減に伴う用地事務委託費の減 | ▲ 8億円 |
| ③ 既存の佐原IC料金所事務室と新設本線料金所の事務室を一体化したことによる営繕費の減 | ▲ 7億円 |
| ④その他 | ▲ 9億円 |
| ・開通時期の遅延による工事期間の増に伴う施工管理委託費の増 | |
| ・料金收受機械、車両関係等機械器具費の減 | |

3. 事業の効果 IC区間交通量

◆ 横浜横須賀道路(佐原～馬堀海岸)の平均交通量は約4,800台/日(H24年度)で、推計値の約11,300台/日(H24年度)に対して半分以下の利用である。



IC区間交通量の推移



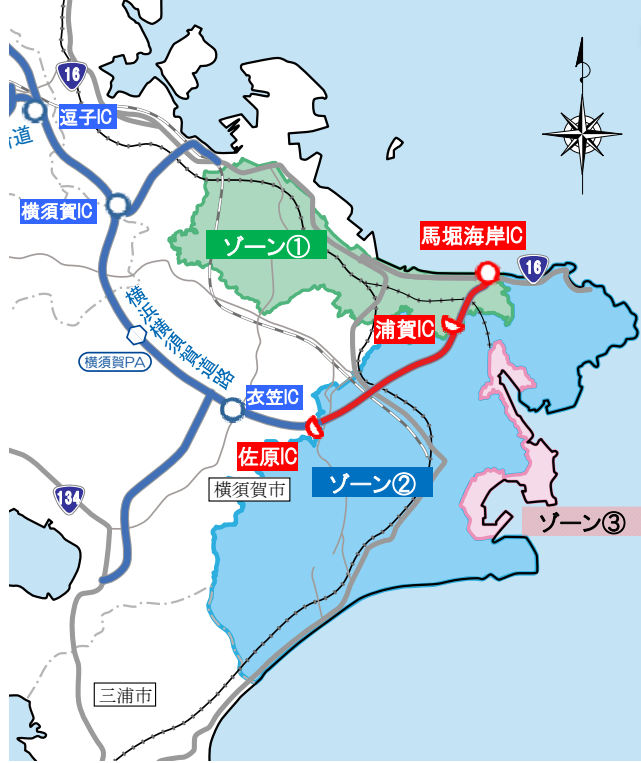
注1)佐原～馬堀海岸間:平成21年3月20日開通
 注2)推計値:平成18年3月31日付協定における推計交通量 (H11道路交通センサスをベースとして推計)

※出典:NEXCO東日本調査データ

3. 事業の効果 IC区間交通量の乖離要因



- ◆ 推計上で対象区間への転換が見込まれたゾーン①～③の発生交通量が、推計と実績とで▲約2割の乖離。
- ◆ また、各ゾーンからの高速道路利用として、佐原IC以北から横浜横須賀道路に乗る車が推計より多いなど、一般道から対象区間への転換が低い状況。
- ◆ これは、発生交通量の乖離及び対象区間の開通による周辺一般道の渋滞の緩和や混雑度の低下により、佐原IC以北のインターチェンジまでの一般道の走行環境が想定より向上したことが要因と考えられる。
- ◆ 今後の交通量推計は、実態にあったルート選択となるような推計モデルを新たに構築したことから、新たなモデルで実施する予定である。



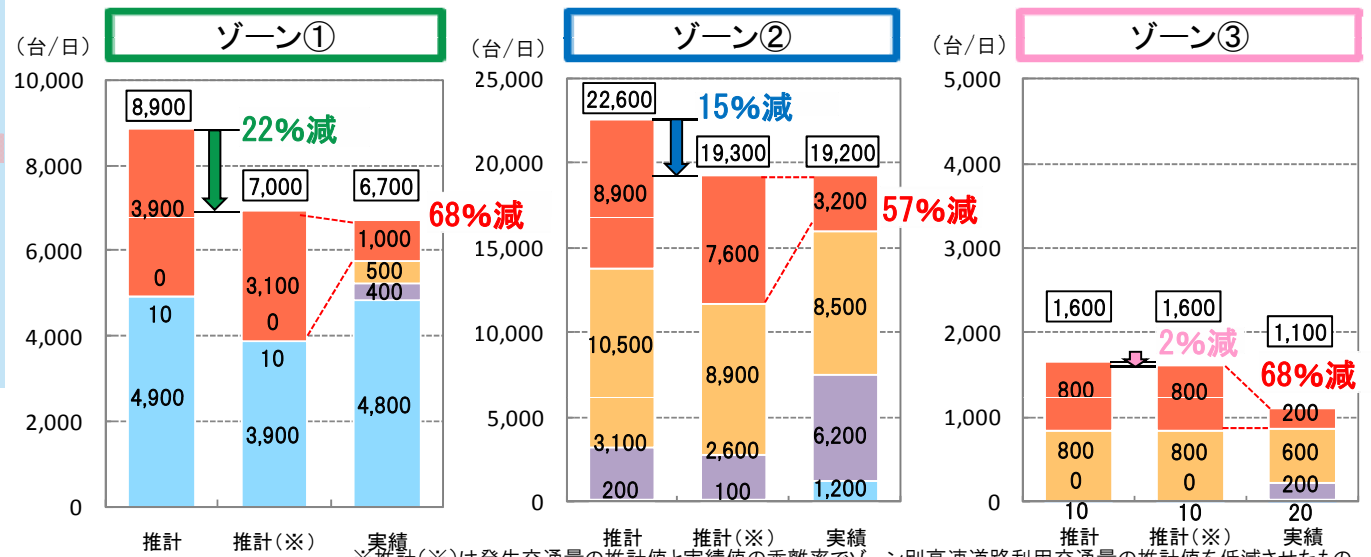
ゾーン別高速道路利用交通量の推計値と実績値の比較(H22推計とH22実績比較)

〈発生交通量の推計値と実績値の比較〉

	H22推計(台/日)	H22実績(台/日)	乖離率
ゾーン①	170,500	133,700	-22%
ゾーン②	258,600	220,500	-15%
ゾーン③	10,900	10,700	-2%
合計	440,000	364,900	-17%

※実績値: 道路交通センサス(H22)
推計値: 平成18年3月31日付協定における推計交通量 (H11道路交通センサスをベースに推計)

【利用されるIC】



※推計※は発生交通量の推計値と実績値の乖離率でゾーン別高速道路利用交通量の推計値を低減させたもの。 10

3. 事業の効果 交通の変化

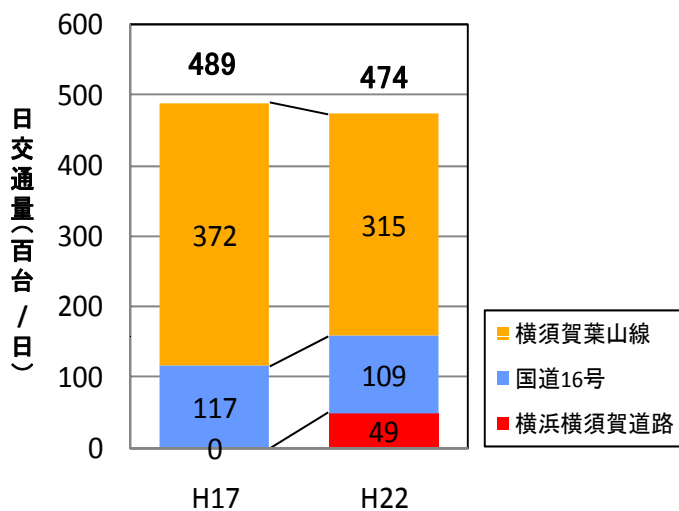
◆ 横浜横須賀道路(佐原～馬堀海岸)の開通に伴い、並行する国道16号および横須賀葉山線の混雑度は低下した。



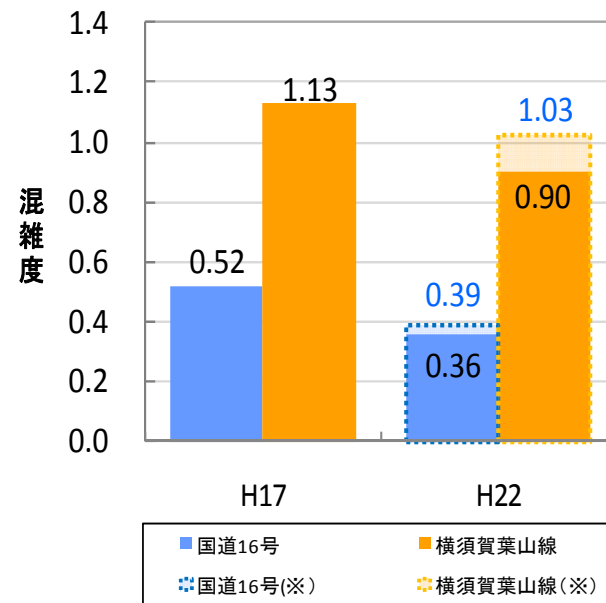
■ 横浜横須賀道路対象区間
■ 国道16号対象区間
■ 横須賀葉山線対象区間

佐原～浦賀(A-A)断面における交通状況

【全車日交通量】



【並行する一般道の混雑度】



※H22において横浜横須賀道路(佐原～馬堀海岸)が整備されていない場合を想定した混雑度。H17日交通量(489百台/日)をH22日交通量(474百台/日)に低減させた場合にて算出。

出典: 道路交通センサス(H17, H22)

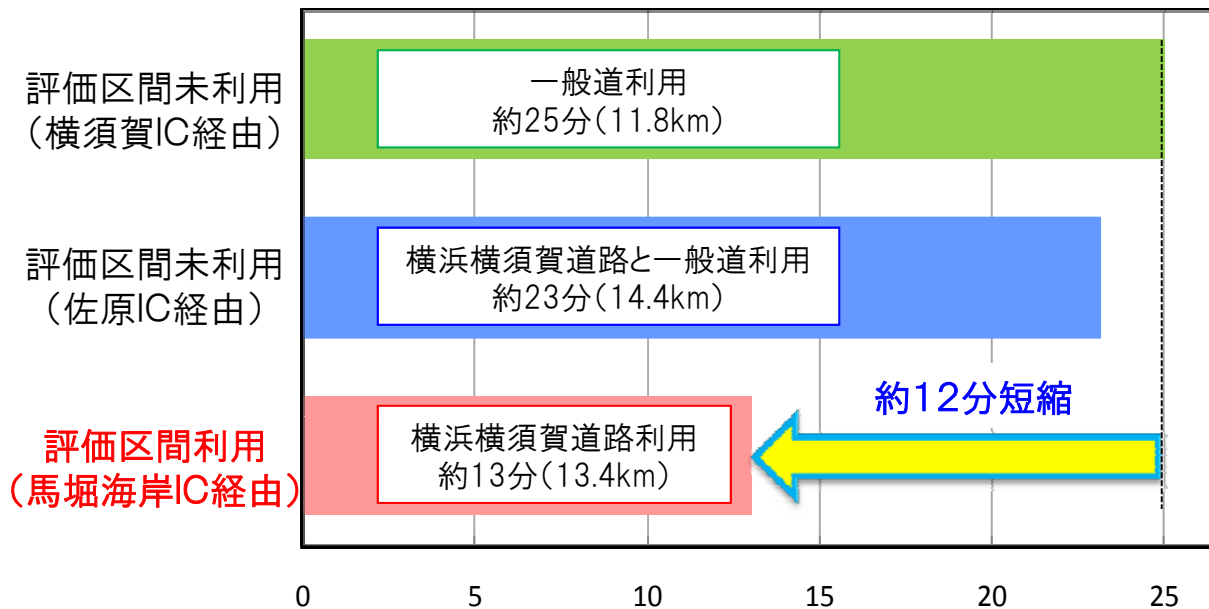
3. 事業の効果 所要時間の短縮

◆ 横浜横須賀道路(佐原～馬堀海岸)の開通に伴い、横須賀ICから主要観光地である観音崎までの所要時間が半減(約25分が約13分となり約12分の短縮)。



<アクセスルート>
 開通前(佐原IC経由)
 開通前(横須賀IC経由)
 開通後(評価区間利用)

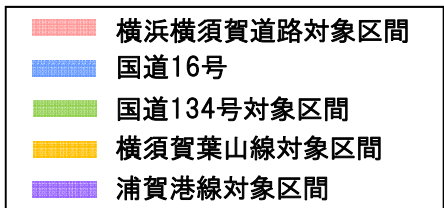
所要時間の変化(横須賀IC→観音崎)



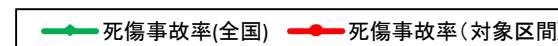
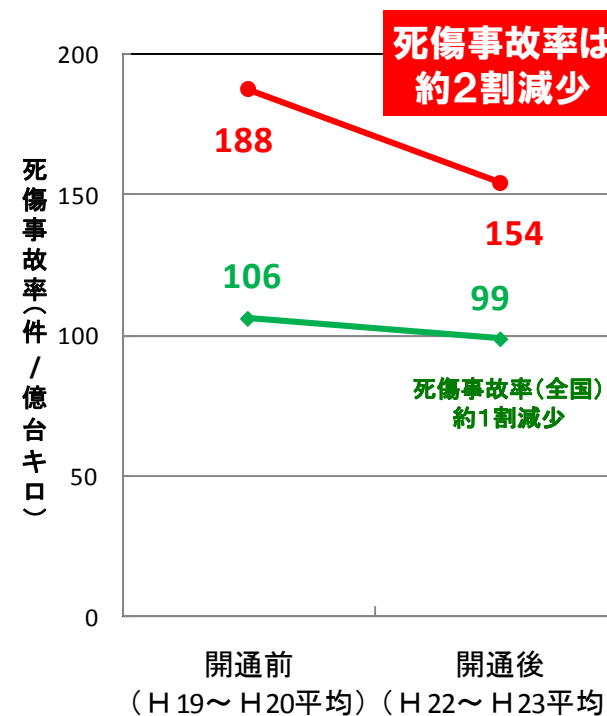
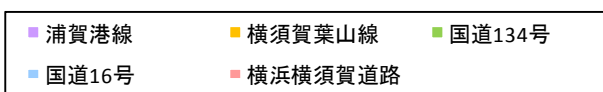
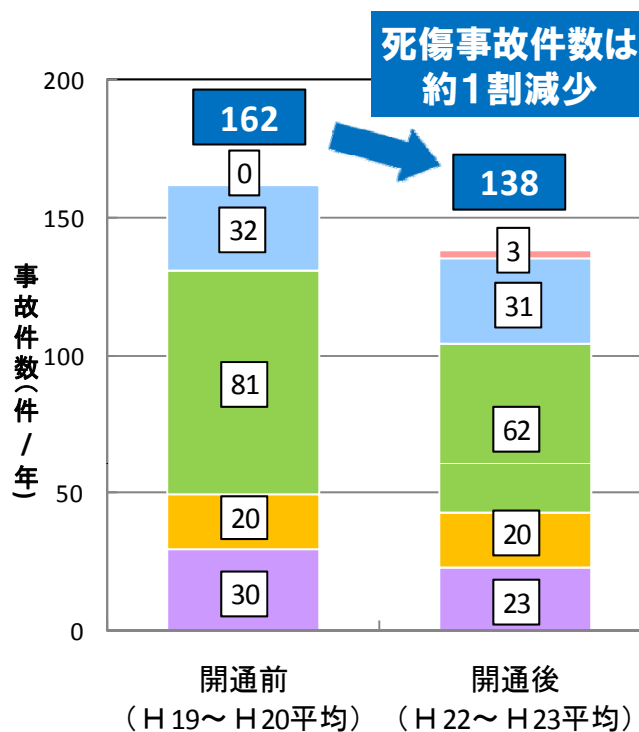
出典:H22道路交通センサス(混雑時旅行速度)

3. 事業の効果 交通事故の減少

◆ 横浜横須賀道路および並行する国道16号、国道134号、横須賀葉山線、浦賀港線の死傷事故件数は、横浜横須賀道路（佐原～馬堀海岸）の開通前と比べ約1割減少し、死傷事故率は約2割減少した。死傷事故率の減少は全国に比べて大きい。



死傷事故件数と死傷事故率の変化

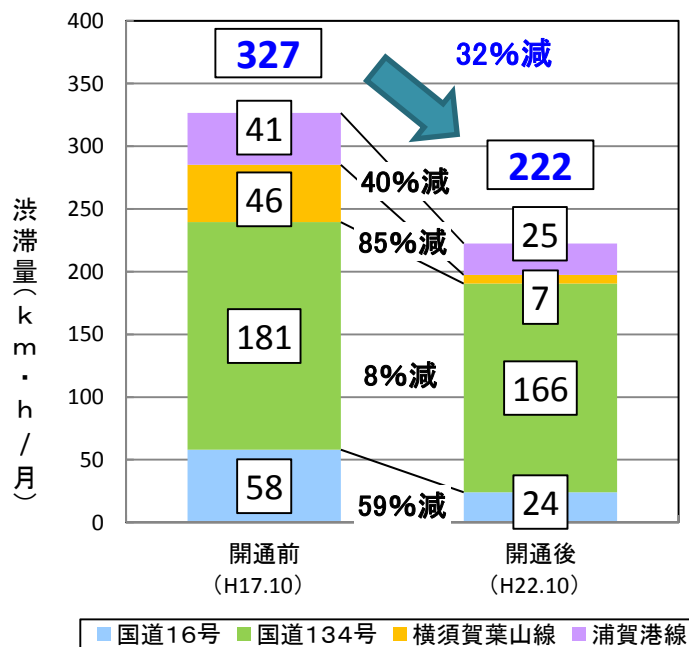


出典: 高速道路はNEXCO東日本 交通事故統計
一般道路はH17・22道路交通センサス、(財)交通事故総合分析センター 交通事故統合データベース

3. 事業の効果 渋滞の改善

- ◆ 横浜横須賀道路(佐原～馬堀海岸)の開通に伴い、佐原ICに集中していた交通が浦賀ICや馬堀海岸ICに分散したことで、周辺一般道の渋滞量が約3割減少。
- ◆ 特に、佐原IC周辺の佐原交差点や、観音崎・浦賀港方面との交通に利用されていた国道16号、浦賀港線などで渋滞量が減少。

開通前後の渋滞量の変化



開通前後の渋滞量の変化

【開通前:H17年10月1か月間】

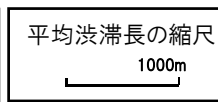


【開通後:H22年10月1か月間】



※上記4路線について右図の範囲の渋滞量を1か月合計した値
 ※渋滞量は渋滞長(時速10km以下の区間長)と渋滞時間の積の総和

出典:(財)日本道路交通情報センター



地図:ESRIジャパン(株)
 ※矢印の向きは進行方向
 矢印の長さは平均渋滞長

3. 事業の効果 費用便益分析結果

◆ 費用便益比(B/C)は1.1

◆ 総便益(B) 基準年(H25)に おける現在価値	走行時間短縮便益	1,033億円
	走行経費減少便益	47億円
	交通事故減少便益	22億円
	計	1,103億円

◆ 総費用(C) 基準年(H25)に おける現在価値	事業費	922億円
	維持管理費	67億円
	計	989億円



費用便益比 B/C=1.1

(参考)

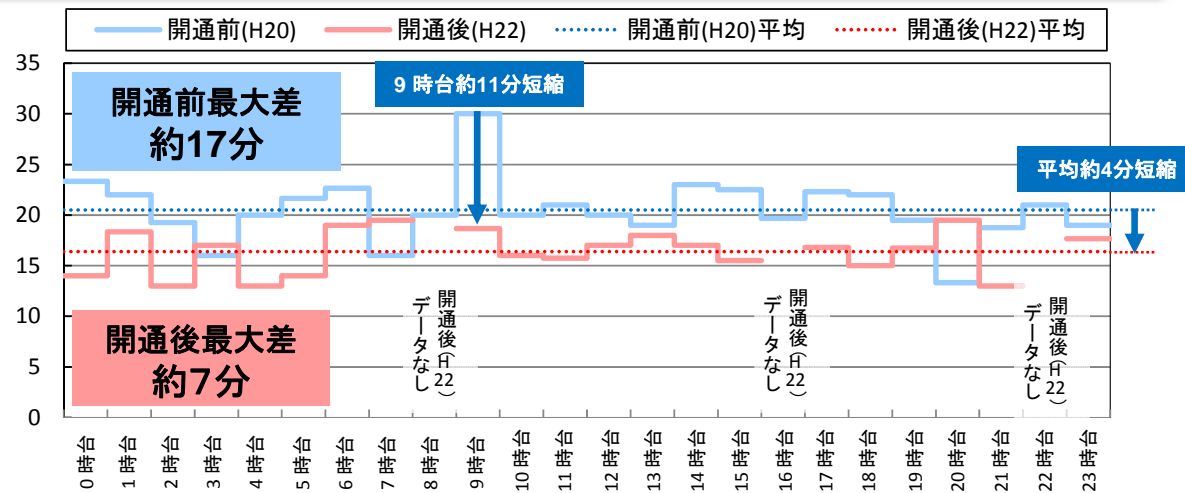
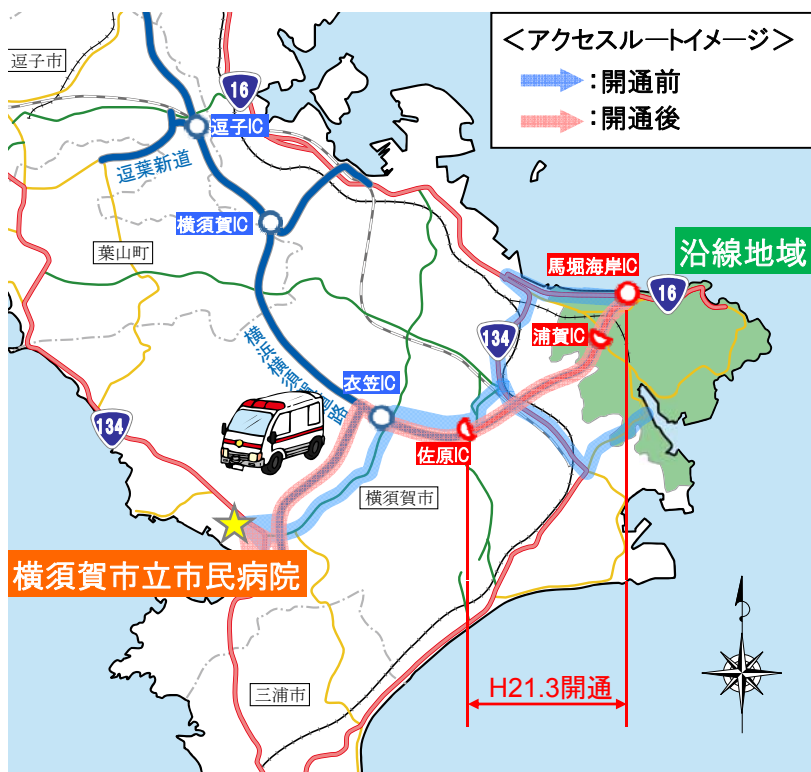
経済的内部収益率
(EIRR) 4.4%

※ 経済的内部収益率(EIRR) 便益と費用の
現在価値を等しくするような社会的割引率
の値

3. 事業の効果 市民の安心・安全の確保

- ◆ 横浜横須賀道路(佐原～馬堀海岸)の開通により、沿線地域から横須賀市立市民病院(※第二次救急医療機関)へのアクセス性が向上し、搬送時間が平均約4分、最大約11分短縮した。また、時刻ごとの搬送時間差が最大約17分から約7分となり定時性が向上した。
- ◆ 搬送時間が短縮したことで、患者の負担軽減につながるとともに、救急車の本部への戻りも早くなることで、要請への安定な対応が可能となった。

沿線地域から横須賀市立市民病院への時間帯別搬送時間の変化



沿線地域：馬堀町、馬堀海岸、走水、桜ヶ丘、浦賀、東浦賀、西浦賀、浦上台、浦賀丘、二葉、鴨居、小原台
 ※実際の利用状況より判断

出典：横須賀市消防本部提供データ

横須賀市消防本部の声



- ・沿線地域から横須賀市立市民病院への搬送では、基本的に横浜横須賀道路を利用しており、横浜横須賀道路を利用することで搬送時間の短縮につながっています。
- ・横浜横須賀道路によって搬送時間が短縮することで、患者の負担軽減につながります。また、救急車の本部への戻りも早くなり、周辺地域では安定した要請への対応が可能になりました。

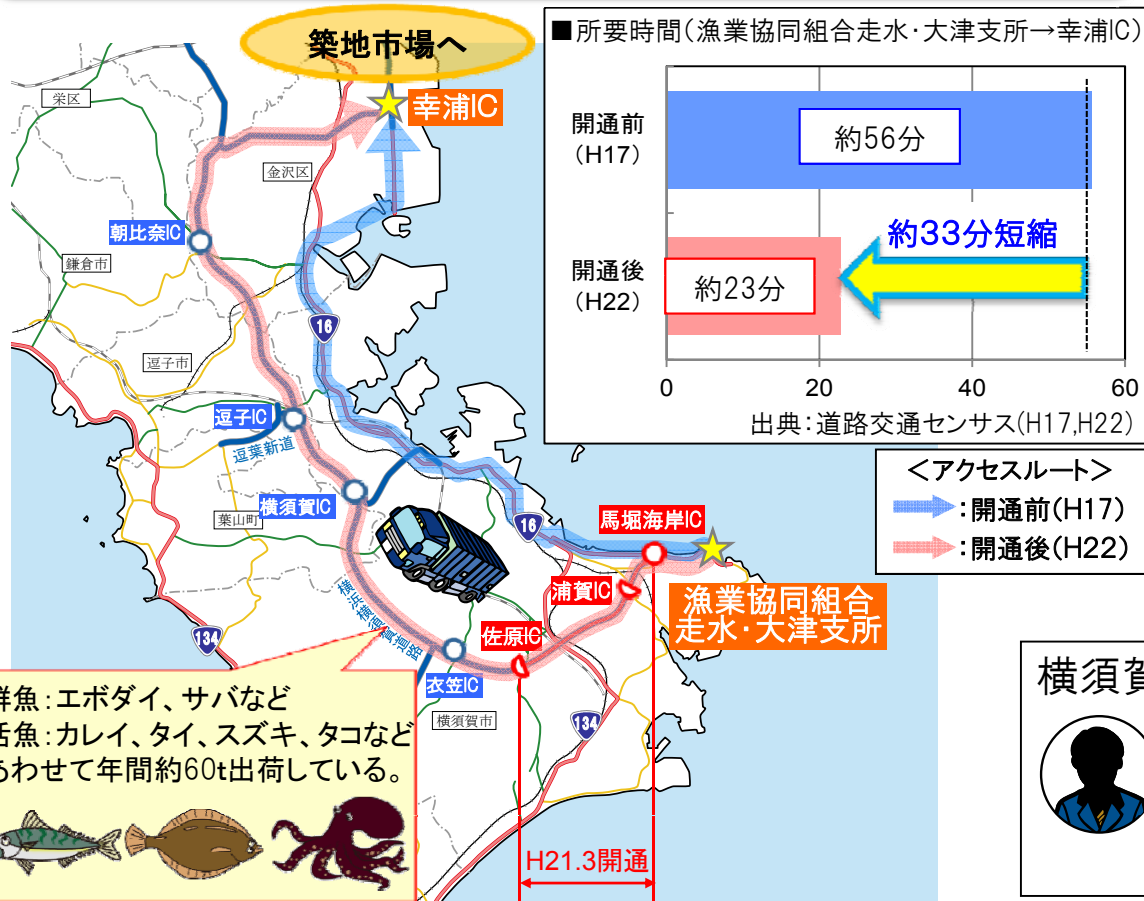
第二次救急医療機関：入院を要する救急医療を担う医療機関。いくつかの病院が当番日を決めて病院群輪番制や、共同利用型病院方式等で救急医療を行う。

3. 事業の効果 漁業における物流効率化の支援

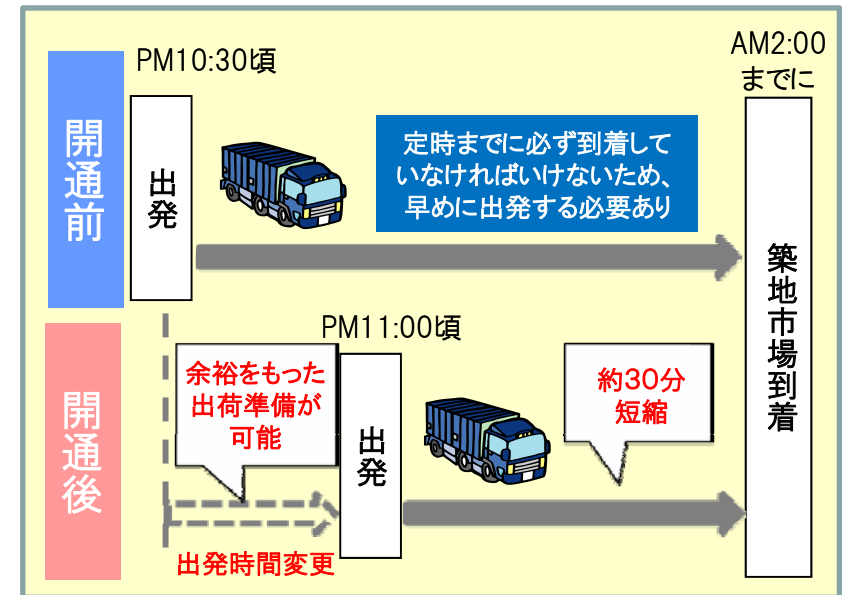


- ◆ 横浜横須賀道路(佐原～馬堀海岸)沿線の走水・大津港では、エボダイやサバなどの鮮魚とカレイ、タイ、スズキ、タコなどの活魚を築地市場まで出荷している。
- ◆ 横浜横須賀道路(佐原～馬堀海岸)の開通により、東京方面へのアクセス性が向上し輸送時間が短縮した。その結果、余裕をもって漁や出荷作業が行えるようになった。

鮮魚・活魚の出荷(漁業協同組合走水・大津支所→築地市場)



出荷時の変化



横須賀市漁業協同組合の声



- ・築地市場に出荷するのに、横浜横須賀道路を利用することで20～30分程度早く到着できるようになりました。
- ・輸送時間の短縮により出発時間を遅らせることができようになり、余裕をもって出荷ができるようになりました。

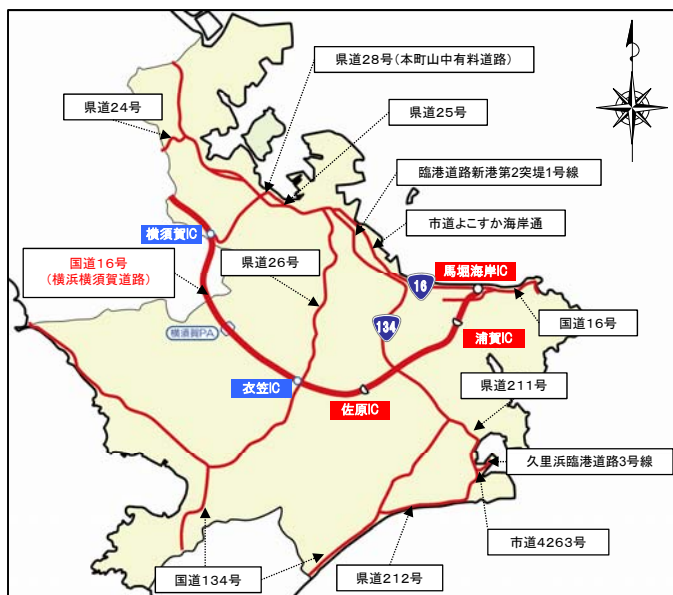
3. 事業の効果 災害時の代替路を形成し周辺地域の安全を確保

NEXCO

- ◆ 横浜横須賀道路(佐原～馬堀海岸)は神奈川県地域防災計画において、第一次緊急輸送道路に指定されている。
- ◆ 地震による津波で沿岸部が浸水被災した場合、「くしの歯」作戦などにより沿岸部の救援ルート確保が可能となる。横浜横須賀道路も救援ルートの一部を形成し、迅速な道路啓開や非常時の迂回機能の発現に寄与。

緊急輸送道路の指定

■ 神奈川県の第1次緊急輸送道路に指定されています。



(出典: 横須賀市HP)

横須賀市職員の声



- ・被災状況に応じて、横須賀市外からの支援などに有効に利用されると考えられる。
- ・横須賀市は半島であるため、災害が発生した際の避難方向は北方向のみとなる。高規格道路が横須賀市の端まで伸びていることは避難が必要になった際に、非常に有効である。

非常時の迂回機能の確保

〈非常時の機能〉

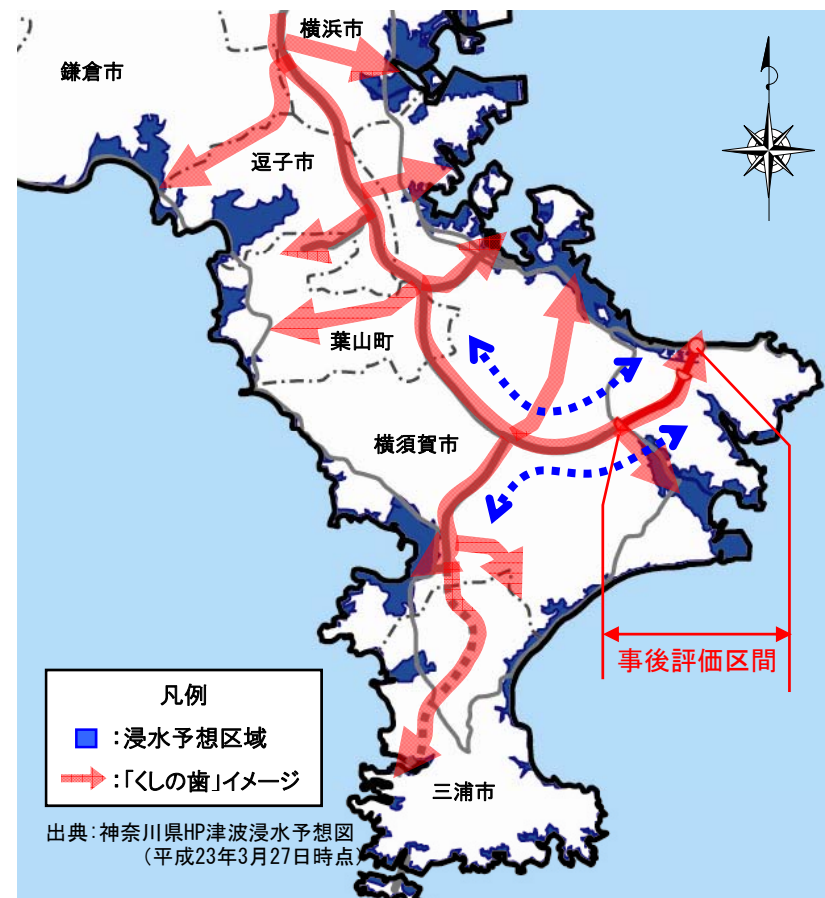
地震による津波※で
沿岸部が被災



対象区間が救助ルートを
形成し、被災地(沿岸部)
を支援(くしの歯作戦)

※三浦半島への津波浸水予測の被害が大きい
慶長型地震を対象として想定。

「くしの歯」作戦イメージ



凡例

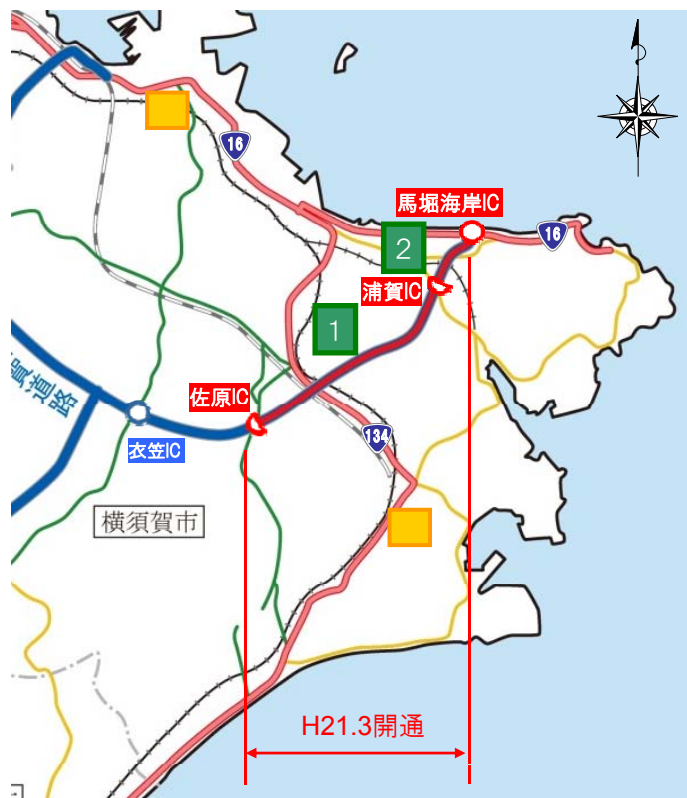
■ : 浸水予想区域

→ : 「くしの歯」イメージ

出典: 神奈川県HP津波浸水予想図
(平成23年3月27日時点)

4. 事業による環境保全 大気環境

- ◆ 最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認した。
- ◆ また、NO₂については、簡易測定法による測定結果においても、全地点で環境基準を下回ることを確認した。



■ 予測地点
 (=アセス時予測評価地点)
■ 常時観測局
 (北側:CO 南側:NO₂)

■ 予測結果(NO₂)

区 間	予測地点名 (アセス時予測 評価地点)	NO ₂ : 二酸化窒素 (単位:ppm)				
		環境基準	現況 予測値 ※1	評 価	(参考)	
					アセス時 予測値	測定 結果 ※2
1 佐原IC～ 浦賀IC	横須賀市浦賀町	1時間値の 1日平均値が 0.04～0.06 ppmまでの ゾーン内 又はそれ以下	0.034	すべて 環境基準を 満足している	0.024	0.035
2 浦賀IC～ 馬堀海岸IC	横須賀市馬堀海岸		0.034		0.024	0.032

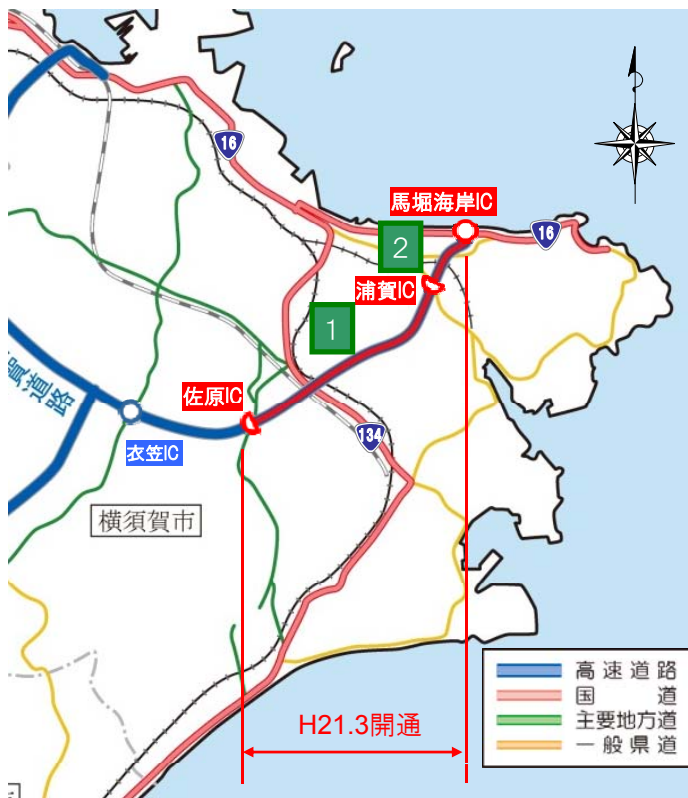
■ 予測結果(CO)

区 間	予測地点名 (アセス時予測 評価地点)	CO : 一酸化炭素 (単位:ppm)			
		環境基準	現況 予測値 ※1	評 価	(参考)
					アセス時予測値
1 佐原IC～ 浦賀IC	横須賀市浦賀町	1時間値の 1日平均値が 10ppm以下	0.996	すべて 環境基準を 満足している	3.837
2 浦賀IC～ 馬堀海岸IC	横須賀市馬堀海岸		0.993		3.834

※1 現況予測に用いたバックグラウンド濃度は、路線近傍の常時観測局のH24年度の年平均値
 ※2 測定日:平成25年9月26日(木)～10月3日(木)のうち連続する7日間(測定方法:PTIO法)

4. 事業による環境保全 交通騒音

◆ 騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認した。



■ 予測地点
(=アセス時予測評価地点)

■ 測定結果※1(騒音)

区 間	測定地点名 (アセス時予測 評価地点)	現況		評 価	(参考)アセス時			
		時間帯 ※2	環境 基準 (dB) Leq		測定 結果 (dB) Leq	時間帯 ※3	環境 基準 (dB) L50	予測値 (dB) L50
1 佐原IC～ 浦賀IC	横須賀市浦賀町	昼間	70	41	すべて 環境基準を 満足してい る	夜間	50	基準 超過
		夜間	65	46				
2 浦賀IC～ 馬堀海岸IC	横須賀市馬堀海岸	昼間	70	44		夜間	50	基準 以下
		夜間	65	36				

※1 測定日

- ・佐原IC～浦賀IC :平成25年10月 1日(火)～ 2日(水)
- ・浦賀IC～馬堀海岸IC:平成25年 6月25日(火)～26日(水)

※2 現在の環境基準における時間帯区分と評価値

- ・時間帯 昼間:6時～22時、夜間:22時～6時

※3 アセス評価書では各時間区分の予測値の記載はなく、最も厳しい時間帯の環境基準との比較を示している。

【備考】

下記の地点においては、遮音壁を設置している。

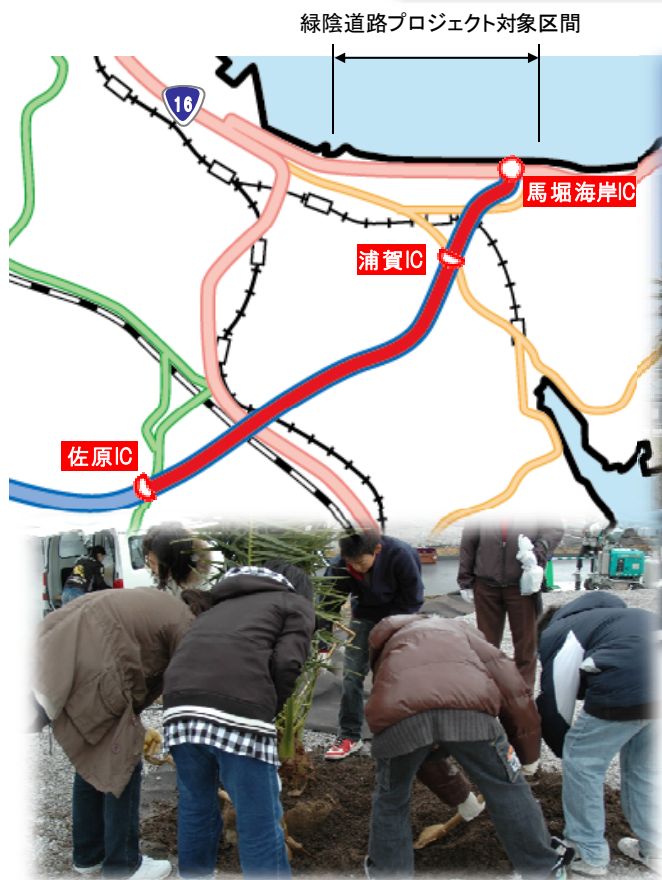
No.1:2.0m(アセス時対策検討高さ1.0m)

5. 本事業の取組み 周辺環境とマッチした植栽整備



- ◆ 国道16号馬堀海岸地区は良質な道路空間を創造する試みである『緑陰道路プロジェクト(国土交通省)』のモデル地区に指定され、ヤシ(フェニックス)を国道沿いに植樹し、住宅側のヤシ等と併せて緑陰を形成している(H18.10完成)。
- ◆ 馬堀海岸IC付近は海に向かって開放的な景観で海岸近くには海の眺望が広がるため、馬堀海岸ICでは国道16号と調和を図り同種のヤシを植えることで、周辺環境とマッチした海岸風景を演出した。

周辺環境とマッチした植栽整備



国道16号 馬堀海岸地区緑陰道路



平成14年7月撮影



平成18年4月撮影

出典:国土交通省横浜国道事務所提供

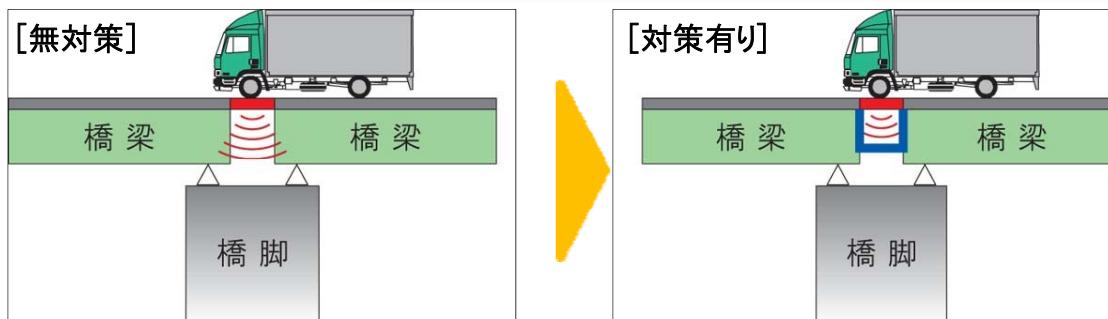
-地域の小学生によるヤシの植樹-

5. 本事業の取組み 新素材を用いた橋梁ジョイントの防音対策

NEXCO

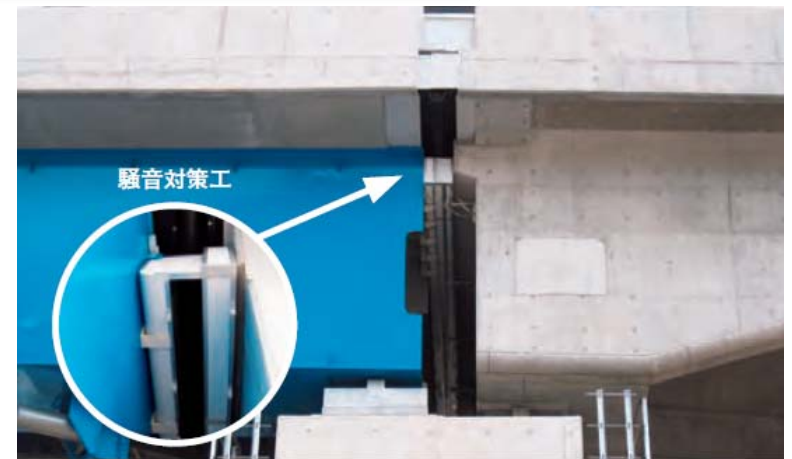
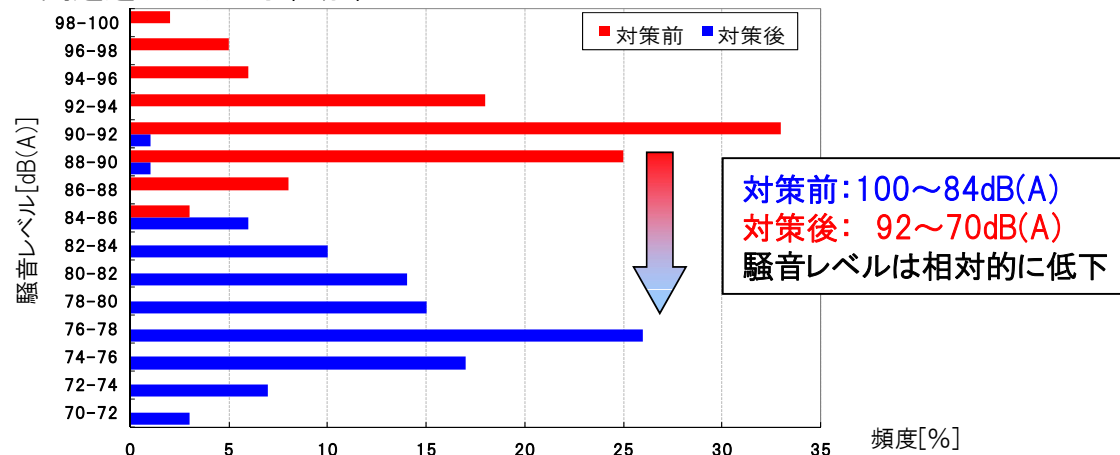
- ◆ 橋梁の伸縮装置部を車両が通過した際に発生する突発騒音を抑制するため、吸音性能が高くかつ軽量で強度のある材料を用いた新型突発騒音吸音装置を民間会社との共同研究により開発し、第三京浜道路での試験施工、関越道供用中区間での施工実績を経て、横浜横須賀道路の佐原高架橋及び平作川橋で施工。
(平成22年度 土木学会環境賞受賞、平成25年11月末現在 関越道・横浜横須賀道路・圏央道・広島高速道路2号線の14箇所での施工実績あり)
- ◆ 突発騒音については、対策前に比べ約10dB(A)以上の減音効果を確認している。
- ◆ 今後も、現地状況を勘案し、環境対策が必要な箇所への設置を検討していく。また、NEXCO東日本グループで開発した製品として外販を進めていく。
※ (株)静科との共同開発・共同特許(特許第4982767号)

橋梁伸縮装置部の騒音対策



▲ 無対策の場合、音が下部に漏れる場合がある。

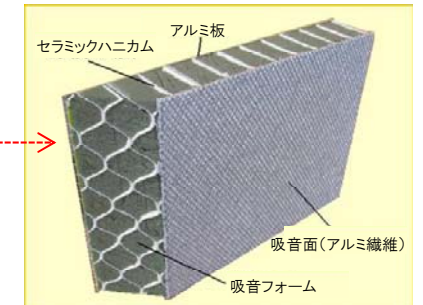
▼ 関越道における対策効果



▲ 設置状況(横浜横須賀道路 佐原~馬堀海岸間)



▲ 防音構造体



▲ 吸音パネル

6. 利用促進の取組み 企画割引



◆ 横浜横須賀道路等の利用促進として地域と連携した企画割引を実施。高速道路を利用した地域の観光振興にも寄与。

商品名	東京湾ぐるっとパス(H24秋冬・H25秋冬)
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・東京湾を周遊するドライブを提案し、南房総地域および三浦半島地域へ観光客を誘致し、高速道路の利用促進を図るため実施。 ・東京湾フェリーとタイアップし、車でフェリーを利用することをドラ割の適用要件としている。 ・定額で周遊エリア内が乗り降り自由(東京湾アクアラインは1回のみ)。 ・平成24年度から実施しており、平成25年度は平成25年4月28日に開通した圏央道(東金IC・JCT～木更津東)間などを対象区間に取り入れるなどして継続している。

東京湾ぐるっとパス(H24秋冬)の概要



《地域と連携した優待特典等》

- ・南房総地域および三浦半島地域の観光施設の入館料割引や宿泊施設の宿泊料割引などの優待サービス
- ・海ほたるPAでメロンパン1個プレゼント
- ・市原SAで三井アウトレットパーク木更津のスペシャルクーポン引換券プレゼント

《ご利用料金》

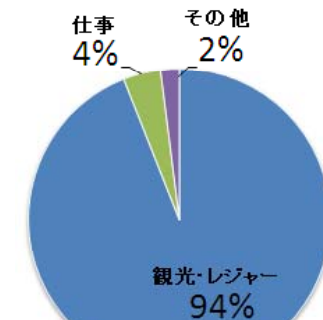
- ・土日祝日を含む有効期間: 軽自動車等2,000円、普通車2,500円
- ・平日のみが有効期間: 軽自動車等2,400円、普通車3,000円

※ご利用期間: H24.11.10～12.21及びH25.1.7～3.19のうち、連続する最大2日間

《ご利用例》

- コースA**
 - 横浜市内方面から乗り降りしながら三浦半島へ…▶
 - 東京湾フェリー(別途【ドラ割特典】料金)
 - ▶▶▶ 房総半島を乗り降りしながら千葉市内方面へ
- コースB**
 - 千葉市内方面から房総半島を乗り降り…▶
 - 東京湾フェリー(別途【ドラ割特典】料金)
 - ▶▶▶ 三浦半島を乗り降りしながら横浜市内方面へ
 - ▶▶▶ 首都高速(別料金)・東京湾アクアラインを通過して千葉市内方面へ
- コースC**
 - 東京湾アクアラインを通過して房総半島を乗り降り…▶
 - 東京湾フェリー(別途【ドラ割特典】料金)
 - ▶▶▶ 三浦半島を乗り降りしながら横浜市内方面へ

《申込者の利用目的》



※申込者数 425件 アンケート回答数 50件

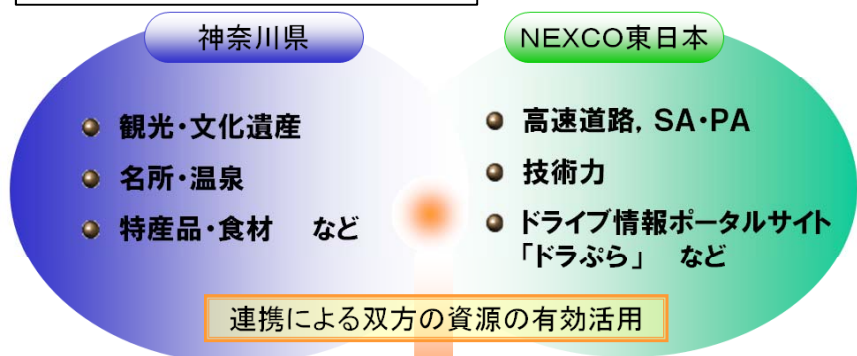
※東京湾フェリー(別料金)に【ドラ割特典】料金で車とともに乗船することが適用要件

6. 利用促進の取組み 地域と連携した観光誘致



- ◆ 地域の観光振興及び横浜横須賀道路の利用促進を図るため、地域と連携した観光キャンペーンをサービスエリア、パーキングエリアで実施。また、地域社会の発展、高速道路の利便向上・利用拡大を目的とし、平成25年9月18日に神奈川県と包括的連携協定を締結(NEXCO東日本で10例目)。
- ◆ キャンペーンでは三浦半島地域の魅力を発信し観光誘致を図ることで横浜横須賀道路の利用を促した。今後は、包括的連携協定も活用しながら、地域と連携したさまざまな取り組みを継続し、地域社会の発展並びに高速道路の利用の拡大を図っていく。

包括的連携協定の理念



- 災害時における相互協力、観光振興、県産品の拡大等による地域社会の発展
- 質の高いサービスの提供による高速道路等の利便の向上や利用の拡大



横須賀市観光誘致キャンペーン (H24年4月・6月・9月に横浜横須賀道路 横須賀PA、H25年6月に第三京浜道路 保土ヶ谷PAにて実施)



神奈川県との包括的連携協定締結式(平成25年9月18日)

包括的連携協定締結を記念した観光キャンペーン (H25年11月に関越道 高坂SAにて実施)



7. 評価結果及び今後の対応方針(案)

(1)費用対効果の算定基礎となった要因の変化

- ◆ 事業費は計画と比べ、合計で172億円減少した。この要因としては、自然由来のヒ素検出に伴う汚染土壌対策の追加等により増額したものの、土地価格の低下等により減額したことによるものである。
- ◆ 事業期間は、計画に対し約2年間延長した。この要因は、用地取得に時間を要したことによるものである。
- ◆ 交通量は推計値と比べ、半分以下の利用である。この要因は、発生交通量の推計との乖離及び周辺一般道の走行環境が想定よりも向上したことと考えられる。

(2)事業効果の発現状況

- ◆ 当該区間の開通により、所要時間の短縮、交通事故の減少、渋滞緩和、高次救急医療機関への搬送時間の短縮、物流効率化への支援、災害時における代替路形成の整備効果が発現されていることを確認。

(3)対応方針(案)

- ◆ 所要時間短縮、交通事故減少、渋滞緩和など、様々な整備効果が発現されており、更なる事後評価は特段必要ないものとする。
- ◆ ただし、計画交通量と実績交通量の乖離要因については今後も更なる分析を行うとともに、発生交通量差異等についても精度向上に向けて関係機関と連携強化を図る。
- ◆ 市街地の渋滞緩和に資するためネットワークの更なる高度利用が図られるよう検討を行っていく。
- ◆ さらに、引き続き地域と連携した観光促進や地域振興の取組みによる横浜横須賀道路の利用促進にも努めていく。

(4)同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ◆ 本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業による環境保全などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。
- ◆ 高速道路への転換交通量の実績を踏まえ、推計における再現性の向上を図り、計画時や評価時における交通量推計の更なる精度向上に努めていく。
- ◆ 事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと思われる。