

開通区間の概要

平成21年3月20日、佐原ICから馬堀海岸IC間(4.3km)が開通します。

- ・ 横浜横須賀道路（佐原～馬堀海岸）の開通は、これまで端末だった佐原 IC に集中する交通を分散し、横須賀市南東部地域における現道の交通混雑の緩和や沿道環境の改善につながります。さらに、一般国道 16 号に直接接続することでバイパスとしての機能が一層強化され、三浦半島地域の基幹交通軸として半島南部から横浜市及び首都圏中心部への利便性の向上が図られます。



佐原 IC ~ 馬堀海岸 IC 間の開通効果

横浜市中心部からの旅行時間が短縮します。

- ・ 今回の開通により、横浜市の中心地（神奈川県庁）から観音崎までの旅行時間が約 53 分から約 45 分になり、約 8 分の時間短縮されます。
- ・ 現在は、繁忙期やピーク時間帯に、佐原 IC ~ 馬堀海岸付近の間を移動するのに約 20 ~ 30 分を要することがありますが、今回の開通により、旅行時間は約 4 分へと大幅に短縮されます。

横浜市の中心地（神奈川県庁）から観音崎までの旅行短縮時間



① 一般道のみ: 約 92 分



② 開通前: 約 53 分



③ 開通後: 約 45 分

横浜市の中心地から観音崎まで、横浜横須賀道路を利用する場合と、一般道のみで移動した場合を比べると、旅行時間は、約 47 分短縮することになります。

所要時間の算定方法

○ 一般道

平成 17 年 道路交通センサス混雑時平均旅行速度 (平日)

○ 有料道路

首都高速: 60 km/h

横浜横須賀道路: 80 (70) km/h () 内は 2 車線区間

佐原IC～馬堀海岸IC間の開通効果

交通混雑の解消と交通事故の減少が期待されます。

- 今回の開通により、周辺道路から横浜横須賀道路に交通が転換することで、佐原交差点や大津・三春4交差点などで慢性的に発生している混雑の解消や交通事故の減少が期待されます。



【佐原交差点】

最大渋滞長 300m

平成20年3月23日(日)

(NEXCO東日本調査)



【大津・三春4交差点】

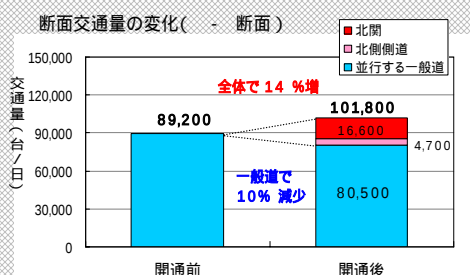
最大渋滞長 380m

平成20年4月16日(水)

(NEXCO東日本調査)

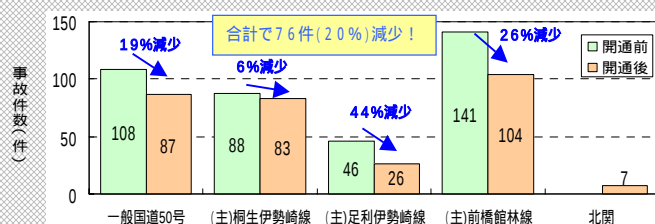


過去の高速道路の開通による周辺道路の交通事故減少事例 (北関東自動車道：H20.3.8開通の実例)



北側側道：北関の北側側道
並行する一般道：一般国道50号、(一)国定蔵塚線、
(主)桐生伊勢崎線、(主)足利伊勢崎線、(主)前橋館林線

並行する一般道の交通人身事故発生件数の変化



(駒形IC～太田桐生IC)
平成20年3月8日から6月30日までの115日間と前年同比(資料提供：群馬県警察)

佐原 IC ~ 馬堀海岸 IC 間の開通効果

観光地までのアクセスがスムーズになり、来場者の増加が期待されます。

- ・横須賀市の観光客数は年間約 700 万人あり、このうち横須賀市南東部には、観光入込み客数が上位の観音崎公園や平成 19 年にオープンした横須賀美術館があり、これらの観光地への新たな集客が期待されます。

横須賀市の主な観光地

ヴェルニー公園



三笠公園



大楠山



荒崎



ソレイユの丘



くりはま花の国



横須賀美術館



観音崎



東京湾フェリー



横須賀市統計書（平成 19 年度）

平成 18 年	
観光入込客数 約 700 万人	
東京湾フェリー	143 万人
観音崎公園	92 万人
ソレイユの丘	66 万人
三笠公園	64 万人
よこすか開国祭	42 万人
大楠山	30 万人
くりはま花の国	23 万人
ヴェルニー公園	22 万人
荒崎	18 万人
その他	193 万人
横須賀美術館 （H19.4.28 開館）	39 万人 （平成 19 年度）

佐原 I C ~ 馬堀海岸 I C 間の開通効果

休日に家族4人（大人2人、子供（小学生）2人）で「千葉市」から「観音崎」へ観光に行く場合、電車やフェリーを利用した場合に比べ、高速道路（自動車）利用が早くて、お得です！！

○電車 & バス：約11,200円、約5時間20分

○フェリー & 高速道路：約13,100円、約4時間00分

○高速道路：約10,400円、約3時間20分

料金、時間ともに
往復で算定



料金の算定方法（往復に要する移動費用）

○自家用車：普通車の通行料金+ガソリン代（100円/ℓ）燃費（10Km/ℓ）で算定。通行料金は、ETC通勤時間帯割引を適用。

○電車&バス：大人2人、小人2人分の料金で算定。

○フェリー：車の料金を大人1人分の料金を含むため、大人1人、小人2人分の料金で算定。料金は往復利用料金で算定。

所要時間の算定

○自動車：高速道路は規制速度で算定。

○電車&バス：県庁前駅（千葉モノレール）浦賀駅の平均乗車時間と移動中の待ち時間を考慮して算定。

○フェリー：フェリー乗降時の待ち時間（20分）を考慮して算定。

佐原IC～馬堀海岸IC間の開通効果

災害に強い道路ネットワークが構築されます。

- ・ 大型台風による高波などの自然災害や事故により、一般国道16号が通行止めになった際の代替路として機能します。

H8.9.22の台風17号では、護岸沿いの一般国道16号の冠水や波による中央分離帯縁石の飛散などで交通機能が麻痺し、三浦半島南東端の浦賀・観音崎方面が分断されたため、市民生活に支障をきたすなど大きな被害が発生しました。

この対策として、平成17年度までに新たな護岸が整備されていますが、万が一、自然災害や事故等により、一般国道16号が通行止めになった場合でも、横浜横須賀道路が新たなネットワークとして、代替機能を十分に発揮します。



馬堀海岸周辺地区の被害状況
(平成8年9月22日：台風17号)
出典：国土交通省「馬堀海岸高潮対策事業」パンフレット



佐原IC～馬堀海岸IC間の開通効果

年間約55億円の経済効果が期待されます。

- ・今回の開通で、周辺道路の交通量が高速道路へ転換され、走行時間や交通事故などの減少等により、年間約55億円の便益が生まれます。さらに、交通の利便性向上から、地域経済の活性化が期待されます。

走行時間短縮便益

走行時間短縮
による効果
約51億円/年

走行経費減少便益

走行経費減少
による効果
約2億円/年

交通事故減少便益

交通事故減少
による効果
約2億円/年

約55億円/年の経済効果が期待されます

注) 便益額は、「費用便益分析マニュアル」(平成20年11月国土交通省)により算定

開 通 前



開 通 後



佐原IC～馬堀海岸IC間の開通効果

CO₂が年間約2万t削減されるなど沿道環境が大きく改善します。

- ・一般国道16号などの周辺道路から交通が横浜横須賀道路に転換し、走行速度が上がることにより、CO₂、NO_x、SPMの排出量が削減され、沿道地域の環境が改善されます。

【CO₂（二酸化炭素）】

年間約2万t/年削減

CO₂吸収量は、
森林1ha当たり10.6t/年に相当



土地利用、土地利用変化
及び林業に関するグ
ット・プラクティス・ガイ
ダンス（優良手法指針）

東京ドーム×約400個分の森林に相当。

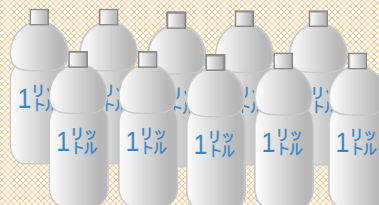


東京ドーム建築面積
4.68haとして計算

【SPM（浮遊粒子状物質）】

年間約2t/年削減

1Lペットボトル約1万本分に相当



ペットボトル1本（1L）に入るSPMを
約200gとして計算

【NO_x（窒素酸化物）】

年間約40t/年削減

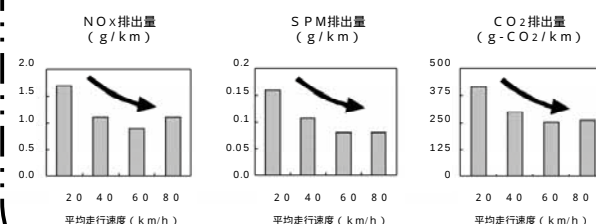
地球を約600周したときの排出量
に相当



地球1周：40,000kmとして計算
大型車速度を40km/hとして計算

どうして高速道路が整備されると CO₂などが削減されるの？

自動車から出る窒素酸化物（NO_x）、浮遊粒子状物質（SPM）及び二酸化炭素（CO₂）の排出量は、自動車の走行速度と大きな関わりがあります。高速道路での走行は、速度の向上により様々な大気汚染物質の排出量が減少し、地球環境の保全に貢献できることになります。



出典：国土交通省HP

注）CO₂の削減値などは、走行速度の上昇、走行経路の変更による削減値を一定の仮定のもとで試算した概算値

みなさんの声

今回の開通に対する安全安心の向上や観光振興・産業の活性化への期待の声が多くの方々から寄せられています。

安全・安心の向上

- ・ 市内の救急活動や消防活動で、傷病者搬送や火災出場などの機動性が向上し、より迅速な活動が行えます。また、市外の高度医療機関への傷病者搬送の時間短縮が図られ、救命効果が向上することを期待しています。（横須賀市消防局）
- ・ 市内東側の地域へのアクセスが良くなることで、災害時の各種応急対策のさらなる効率化を期待しています。（横須賀市市民安全課）



観光振興の拡大



- ・ 東京・横浜方面からのアクセスがよくなりますので、より多くの皆さまが歴史と灯台のある観音崎公園をお楽しみいただけることと期待しています。（神奈川県立観音崎公園）
- ・ 東京、横浜方面からのアクセスについて、時間の短縮、また、既存の佐原ICに比べ、美術館へのルートも分かり易くなるため、来館者の増加を期待しています。（横須賀美術館）
- ・ 馬堀海岸を基点とした観光アクセスができることで、横須賀中心市街地を含めた三浦半島全域の周遊観光が活発になることを期待しています。（株トライアングル）

産業の活性化

- ・ 全線開通は、地元経済界として長年待望していたもので、地域の観光振興はもとより、地元経済の物流の動脈として産業振興の起爆剤となることを期待しています。
（横須賀商工会議所）
- ・ 西地区と東地区が高速道路で繋がり経済循環路となることを期待しています。
（横須賀市経済部）



《横浜横須賀道路の全線開通までの歩み》

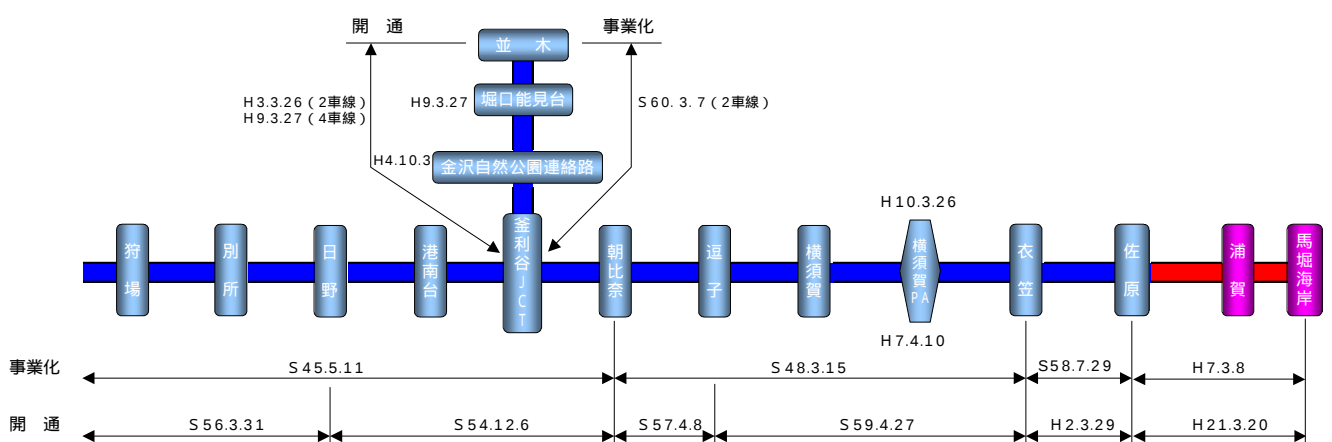
昭和45年	5月11日	狩場～朝比奈間	事業化
昭和54年	12月6日	日野～朝比奈間	開通
昭和56年	3月31日	狩場～日野間	開通
昭和57年	4月8日	朝比奈～逗子間	開通
昭和59年	4月27日	逗子～衣笠間	開通
平成2年	3月29日	衣笠～佐原間	開通
平成3年	3月26日	金沢支線	2車線開通
平成4年	10月3日	金沢自然公園連絡路	開通
平成7年	3月8日	佐原～馬堀海岸間	事業化
平成7年	4月10日	横須賀PA(上り線)	完成
平成9年	3月27日	金沢支線	4車線開通
		堀口能見台IC	開通
平成10年	3月	佐原～馬堀海岸間	工事着手
平成10年	3月26日	横須賀PA(下り線)	完成
平成21年	3月20日	佐原～馬堀海岸間	開通



逗子IC付近(昭和57年)



横須賀PA上り(平成7年)



《横浜横須賀道路の環境保全への取り組み》

横浜横須賀道路は、住宅を主とした市街地や自然豊かな地域を通過することから、建設に際しては生活環境や自然環境を保全するために、これまで様々な取り組みを行ってきました。

○半地下構造と遮音壁

狩場ⅠＣ～日野ⅠＣについては住宅地が近接しており、周辺部の生活環境を保全するために、一部区間については半地下構造を採用し、地上部には遮音壁・環境施設帯を設置しています。



半地下構造(永田台地区)



半地下構造(歓永地区)

○ホタル水路

釜利谷ⅠＣＴの一体は「金沢自然公園」をはじめとする横浜市でも有数の自然豊かな地域です。ⅠＣＴの建設にあたり周辺部と一体となった環境作りを目指し、平成２年に約１６０ｍの水路を作り、ホタルをはじめとする水辺の生き物の生息環境を創出しました。



ホタル水路

○のり面の森

道路ののり面には周辺に自生している種からなる樹林化を図ることにより、動植物の生息環境を創出し、地球温暖化防止へも貢献しています。



のり面の森

○自然景観と調和した道路

朝比奈地区においては、周辺の緑豊かな景観に配慮して橋梁の桁や遮音壁の色をオリーブグリーンとしました。この色は周辺に自生しているシロダモの葉の色をイメージしており、四季を通じて自然景観と調和しています。



自然環境との調和

○エコパーキングエリア

横須賀ＰＡ（下り線）については、周辺の生態系などに及ぼす影響を最小限に抑えるため、調整池を利用した水辺環境の整備や、園地部の樹林化を行うことにより、自然環境に配慮した「エコパーキングエリア」として整備しました。



横須賀ＰＡ(調整池)



横須賀ＰＡ(樹林化)