

国道 2 4 6 号

秦 野 I C 関 連

(再 評 価)

平成 1 8 年 1 月 1 2 日

国 土 交 通 省

関 東 地 方 整 備 局

目 次

1．事業の目的と計画の概要	1
（１）目的	1
（２）計画の概要	1
2．事業の必要性（現状の問題点）	2
（１）周辺道路の交通状況等	2
（２）周辺地域の関連事業	4
3．道路整備の効果	5
（１）渋滞損失時間の減少	5
（２）横浜港・羽田空港へのアクセスの向上	6
（３）環境改善	7
4．事業の経緯と進捗	8
5．費用対効果	10
6．今後の対応方針（原案）	11
（１）事業の必要性等に関する視点	11
（２）事業進捗の見込みの視点	11
（３）コスト縮減や代替案立案の可能性による視点	11
（４）対応方針（原案）	11
参考資料	12

1. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

「広域ネットワークの形成」

「地域の活性化の支援」

「緊急時のネットワークの形成」

第二東海自動車道と国道246号を接続するための道路事業

第一東海自動車道（以下「第一東名」という。）は、社会経済活動を支える大動脈として利用されてきましたが、近年の混雑状況は著しく、このままでは社会経済活動に支障をきたす恐れがあります。

第二東海自動車道（以下「第二東名」という。）を整備することにより、第一東名と一体となって、定時性の確保や渋滞の解消、緊急時のネットワークが図れるほか、厚木秦野道路やさがみ縦貫自動車道など一体となり広域的ネットワークを形成し、他の地域と連携機能を強化することができます。

今回の事業評価対象区間は、（仮称）秦野ICのうち、料金所の外側から国道246号までを結ぶ延長約0.75kmのアクセス道路です。

< 位置図 >



(2) 計画の概要

区 間

自：神奈川県秦野市八沢

至：神奈川県菟溝

L = 0.75 km

1級A規格ランプ

30 km/h

2車線

H13

計画延長

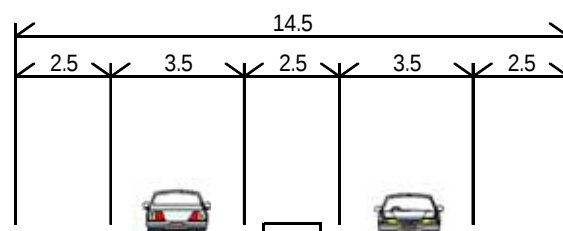
構造規格

設計速度

車線数

事業化

< 標準断面図 >

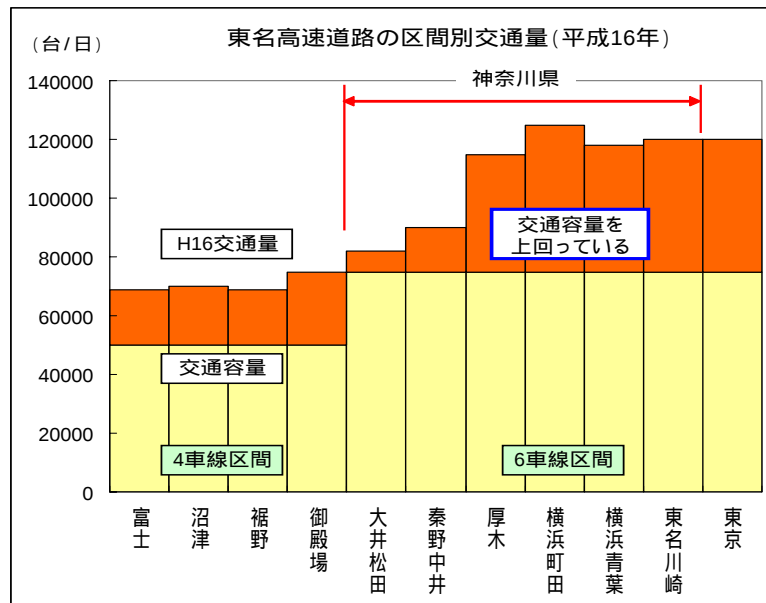


2. 事業の必要性（現状の問題点）

(1) 周辺道路の交通状況等 渋滞状況

■ 第一東名

第一東名では、全線に渡って交通量が交通容量を上回っており、第二東名の整備により上回った交通を転換させ、高速性・定時性を確保する。

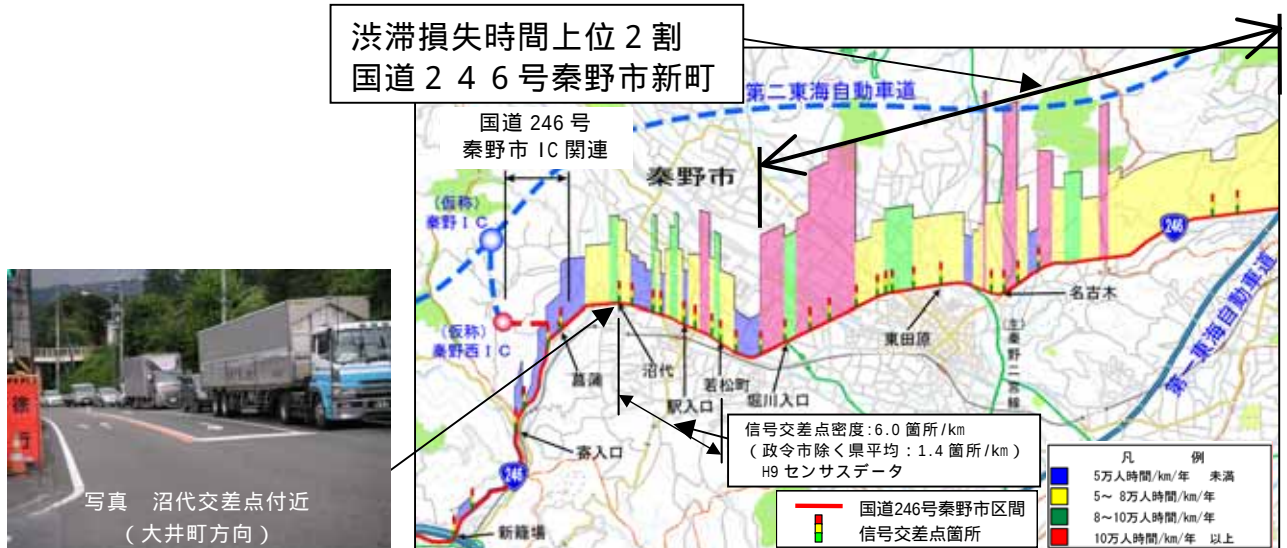


出典：中日本高速道路株式会社資料

■ 国道246号

秦野市の主要幹線である国道246号は渋滞が激しく、神奈川県内（政令市除く）の渋滞損失時間の上位2割に含まれる区間が存在しています。主な渋滞要因は、交差点密度が高い区間への交通の集中、伊勢原・厚木方面、秦野相互間の関連交通の集中です。

< 国道246号渋滞損失時間（キロあたり） >



H16 プローブデータ

秦野市内の国道 246 号は、横浜・東京方面～静岡方面の通過交通が約万台 / 日となっている。

国道246号 秦野市菰蒲断面

第二東海自動車道

伊勢原市

97 横浜・東京方面

秦野市

秦野市菰蒲断面 269百台/日

(仮)秦野IC

(仮)秦野西IC

松田町

103 静岡方面

大井松田IC

大井町

中井町

6 平塚・中井方面

秦野中井IC

平塚市

第一東海自動車道

厚木秦野道路

秦野中井IC

秦野市菰蒲断面 通過交通

97
横浜・東京方面

通過交通量（百台/日）
H11ODによる推計値

(2) 周辺地域の関連事業

秦野 IC 関連は、第二東名と厚木秦野道路にアクセスし、沿線地域の発展に大きく貢献します。

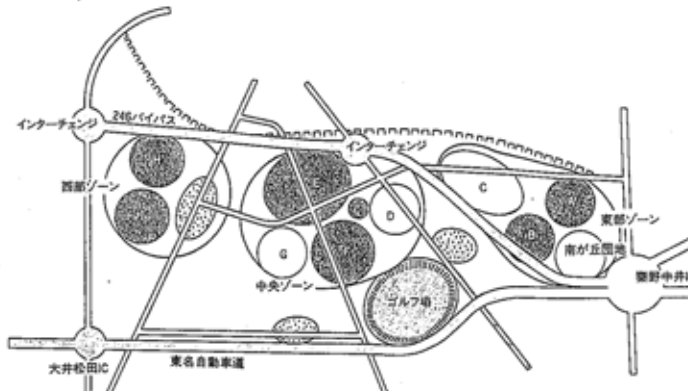
関連面整備一覧表

番号	事業名	事業分類	事業主体	事業化年度	整備状況 (完了予定)	面積 (ha)
	ブレインヒル柿の木原構想	未定	未定	未定	計画中	約 170
	グリーンテク中井	住宅・流通 工業団地	中井町インター周辺土 地区画整理組合 中井町境地区土 地区画整理組合	S63	H7 整備完了	約 87
	秦野市西大竹尾尻地 区工業団地造成事業	工業団地	組合	H12	H15 整備完了	26.8

< 周辺地域の関連事業位置図 >

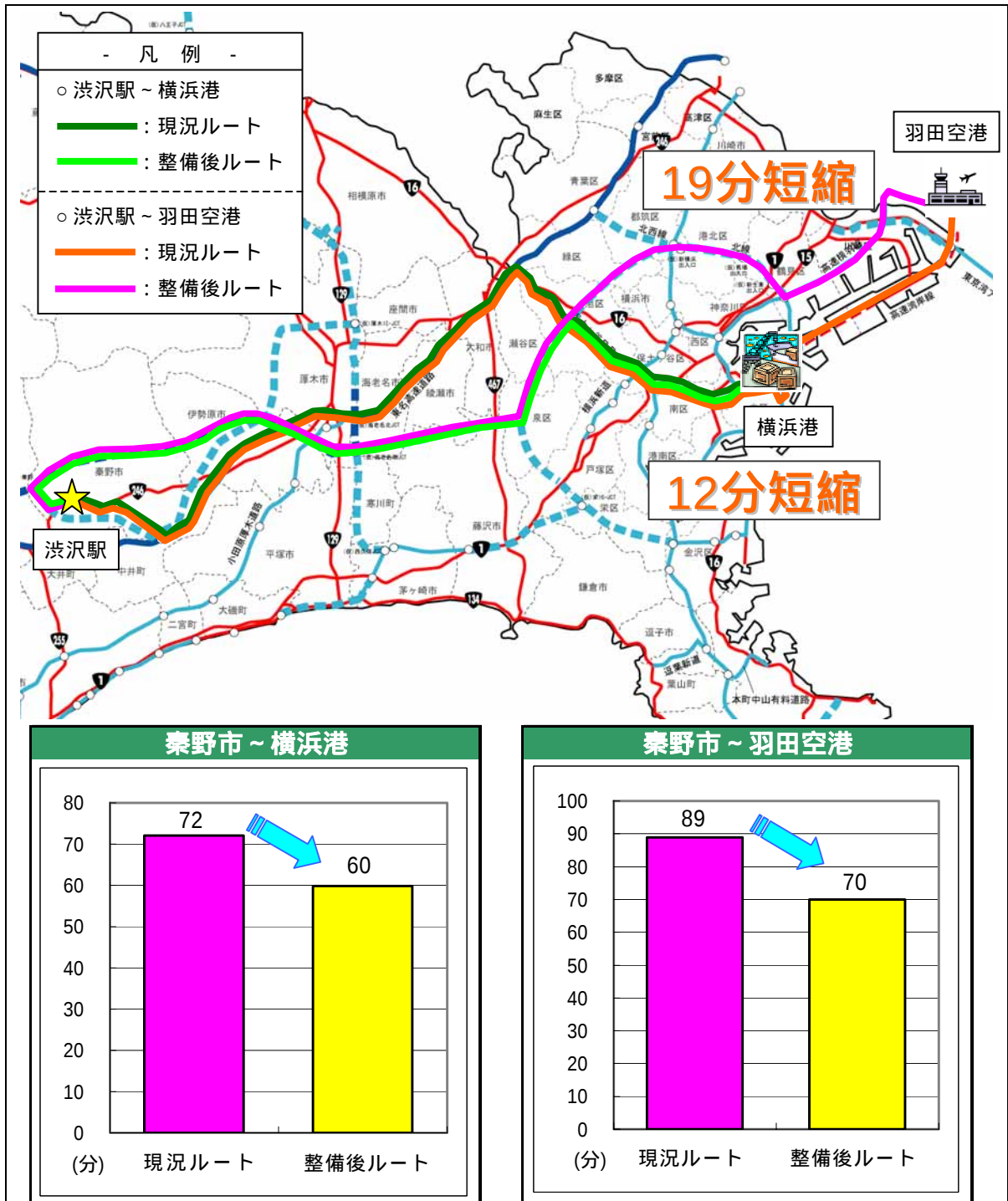


ブレインヒル柿の木原構想
昭和 60 年 12 月に策定された
秦野市総合計画によると、活力
ある産業社会の形成として位
置づけられており、渋沢丘陵に
て秦野市の原風景として郷土
景観の保全のもとに頭脳集約
型の企業を核とした総合型を
展開するものである。



(2) 横浜港・羽田空港へのアクセスの向上

秦野 I C 関連の整備により、横浜港までの所要時間は約 72 分から約 60 分、羽田空港までの所要時間は約 89 分から約 70 分へと、それぞれ 12 分、19 分短縮し、物流拠点へのアクセスの向上が期待できます。



現況ルートは、第二東名、厚木秦野道路が整備される前の所要時間。

所要時間は、現況ルート、整備後ルート共に H11 交通センサスに基づく、区間旅行速度より算定。将来整備路線は、設計速度を採用。

(3) 環境の改善

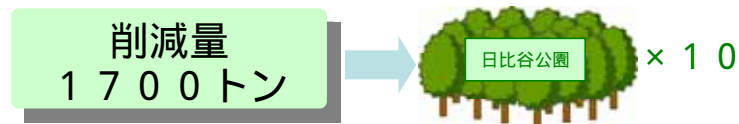
秦野 I C 関連が整備されることにより、交通量が減少し、旅行速度が向上するため、自動車からの CO_2 、 NO_x 、 SPM の排出量が削減され、沿道環境が改善されます。

■ CO_2 、 NO_x 、 SPM の算定範囲



■ CO_2 排出量

森林約160haの二酸化炭素吸収量に相当
日比谷公園（約16 ha）の面積の約10倍に相当

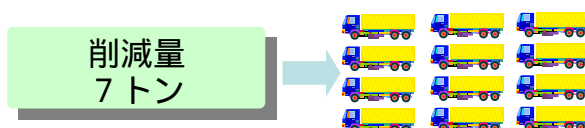


注) 植林による CO_2 排出量は $10.6 \text{ t} - \text{CO}_2 / \text{ha} / \text{年}$ とした
出典) 「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス」

■ NO_x 排出量

■ SPM 排出量

東京都を走行する大型車に換算すると
約20万台に相当



注) 大型車1台が、40km/hで10km走行するときの排出量

ペットボトル 約7000本に相当



注) SPM 削減量を500mlペットボトルに換算 ($\text{SPM} 100\text{g} = 500\text{ml}$)
出典) 「東京都環境局自動車公害対策部」

4 . 事業の経緯と進捗

(1)事業の経緯

	第二東海自動車道 (秦野地域)
基本ルート公表	平成 4 年 11 月
都市計画決定 (海老名市 ~ 山北町)	平成 8 年 6 月
施行命令 (伊勢原北 ~ 秦野)	平成 11 年 12 月
測量調査着手	平成 12 年度
地質調査着手	平成 13 年度
道路設計着手	平成 14 年度
事業再評価 (第二東海自動車道)	平成 15 年 11 月

	本事業 国道246号秦野IC関連
事業化	平成 13 年度
測量・地質調査着手	平成 13 年度
道路設計着手	平成 14 年度
事業再評価 (秦野IC関連)	平成 17 年度

(2)当初の予定

当該事業は、平成 11 年度に施行命令が出された第二東名（伊勢原～秦野）の（仮称）秦野 IC のうち、料金所の外側から国道 246 号までを結ぶアクセス道路であり、IC の構造から一体的な整備を進めていくこととしていました。

(3)現在の状況

現在まで、中日本高速道路株式会社（以下「中日本」という。）及び関係自治体と調整しながら、測量・地質説明会を開催し、測量・地質調査を実施しました。道路設計については、第二東名が事業費削減のため、幾何構造等の見直しを実施しており、コスト縮減を考慮した設計を鋭意進めているところです。当該事業についても、（仮称）秦野 IC と一体的な整備をする事業であることから、引き続き中日本と協議調整しながら設計を進めます。

事業の進捗状況

全体事業費	約 51 億円
うち用地費	約 36 億円
執行済み額	約 1.1 億円 (約 2.3%)
うち用地費	約 0 億円 (約 0%)

(4) 事業進捗に時間を要している理由

当該事業は、第二東名の事業と一体的な整備が必要です。

平成 12 年より測量・地質調査を実施し、順次調査・設計を進めていますが、コスト縮減及び円滑な事業推進に向け暫定 4 車線の施工形態について検討を進め、かつ、道路構造の見直しによる更なるコスト縮減を実施しているため時間を要しています。

(5) 今後の予定

現在設計中であり、その設計にあわせ次年度には、当該区間の設計を計画しております。

なお、第二東海自動車道の進捗については、今後、民営化会社が建設を行うべき路線について国と協議を行う予定です。

5 . 費用対効果

費用便益分析結果

□ 便益

	走行時間 短縮便益	走行費用 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成17年			
基準年における 現在価値 (B)	156億円	17億円	9億円	182億円

□ 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基 準 年	平成17年		
単純合計	50億円	8億円	58億円
基準年における 現在価値 (C)	37億円	3億円	40億円

□ 算定結果

費用便益比 (C B R)			
B / C =	便益の現在価値の合計 (B)	=	182億円
	費用の現在価値の合計 (C)		40億円
=	4.6		

注) 1 . 費用及び便益額は整数止とする。

2 . 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

6 . 今後の対応方針(原案)

(1)事業の必要性等に関する視点

秦野ＩＣ関連区間は、第二東名のインターチェンジであり、周辺地域の経済・文化・発展に寄与するため、第二東名の開通時期に併せて整備する必要があります。

(2)事業進捗の見込みの視点

第二東名は、平成１０年（海老名～伊勢原）及び平成１１年（伊勢原～秦野）に施行命令が出され、現在設計中であり、その設計にあわせ次年度には、当該区間の設計を計画しております。

なお、第二東名の進捗については、今後、民営化会社が建設を行うべき路線について国と協議を行う予定です。

(3)コスト縮減や代替案立案の可能性による視点

工事実施にあたっては、コスト縮減に資する調達方法の採用や新技術の積極的な活用によってコスト縮減に努めます。

(4)対応方針（原案）

当事業は、第二東名と一体整備が必要であり、同路線の開通時期を踏まえ、連携をとりながら、計画的に事業を実施することが妥当と考えます。

参考資料

・他の計画における事業の位置づけ

計画名	策定者	位置付け
首都圏整備計画 平成 13 年	国土交通省	拠点的な都市相互を結ぶ環状拠点 都市群の育成に資する道路 高規格幹線道路へのアクセスに資 する道路等
かながわ 都市マスタープラン 地域別計画 平成 15 年	神奈川県	湘南地域において、特に整備を図 る連携軸。横浜から県央・足柄を 経由して静岡方面との交流連携を 図るため、県土を中央で東西につ なぐ「横浜足柄連携軸」として位 置づけ
神奈川県新みちみらい計画 平成 9 年	神奈川県	県土構造の骨格となる自動車専用 道路のネットワークの形成による 効率的な高速交通サービスの提供
道路の整備に関する プログラム (平成 10 年度～平成 19 年度)	神奈川県	広域交流ネットワークの形成を目 指す自動車専用道路網
神奈川力構想・プロジェクト 5 1 平成 16 年	神奈川県	多様な交流を支える道路網として、 インターチェンジ接続道路の整備
秦野市都市マスタープラン 平成 12 年	秦野市	秦野市と東京や名古屋方面との都 市間を連携する軸として広域交流 軸と位置づけ。 国道246号の渋滞を緩和させるも のとして第一東海自動車道と連携 した広域交通軸の形成を図り、交 通の要衝としての本市の機能を充 実させる。