

一般国道246号 厚木秦野道路

(再 評 価)

平成19年10月16日

関東地方整備局

目 次

1 . 事業の目的	1
2 . 計画の概要	2
3 . 道路事業の必要性と効果	3
(1) 渋滞状況	3
(2) 事故状況	4
(3) 周辺地域の関連事業	5
(4) 渋滞損失時間の減少	6
(5) アクセスの向上	7
(6) 緊急時の代替路の確保	8
(7) 環境の改善	9
4 . 事業の経緯と進捗	10
5 . 費用対効果	12
6 . 今後の対応方針 (原案)	13
(1) 事業の必要性等に関する視点	13
(2) 事業進捗の見込みの視点	13
(3) 対応方針 (原案)	13

1. 事業の目的

国道246号の混雑緩和
広域ネットワークの形成

(第二東海自動車道(H28~H32)にかけ順次供用)
さがみ縦貫道路(H21~H24)にかけ順次供用)
地域の活性化の支援

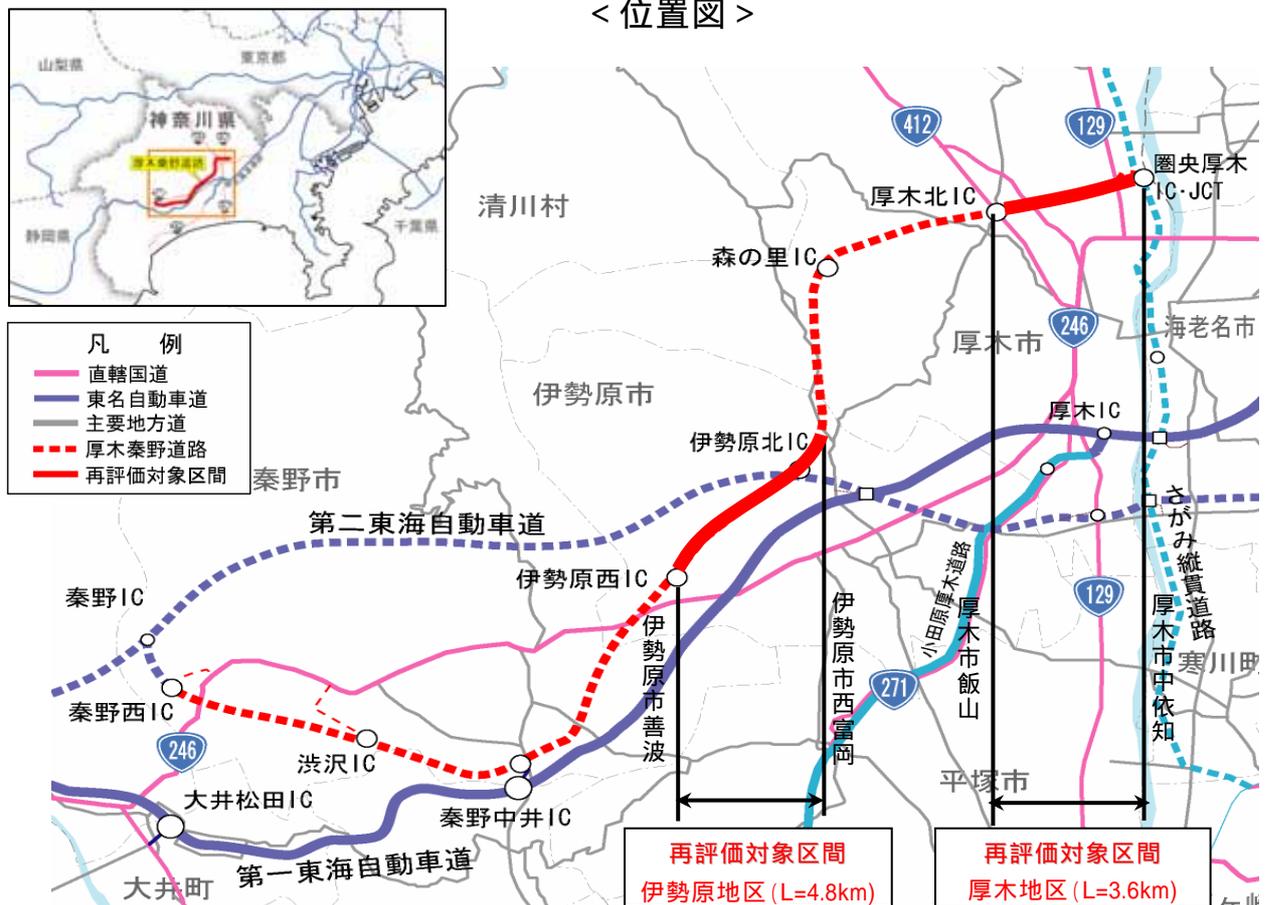
国道246号は、東京都千代田区から神奈川県内の内陸部を横断し、静岡県沼津市に至る延長約120kmの主要幹線道路です。

厚木秦野道路は、国道246号のバイパスとして国道246号の交通混雑緩和を図るとともに、第一東海自動車道(東名高速道路)、第二東海自動車道、さがみ縦貫道路を相互に連絡し、広域的ネットワークを形成し、且つ、沿線の関連開発計画の支援、沿線都市の地域活性化を目的とした延長29.1kmのバイパス事業です。

厚木秦野道路周辺は、幹線道路合流による交通集中や交差点密度の高さによる速度低下により慢性的な渋滞が生じています。

今回の事業再評価対象区間は、厚木市内の3.6km区間と伊勢原市内の4.8km区間となっています。

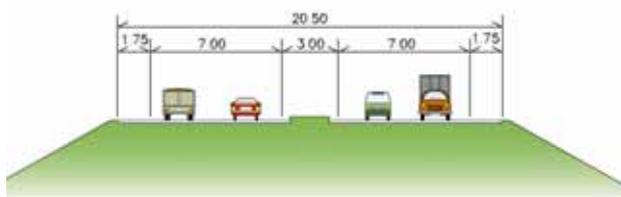
< 位置図 >



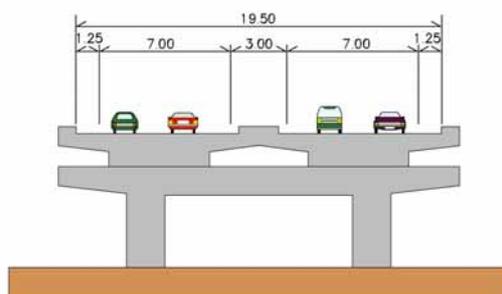
2 . 計 画 の 概 要

区 間	厚木地区	自： <small>かながわけんあつぎしなかえち</small> 神奈川県厚木市中依知 至： <small>かながわけんあつぎしいやま</small> 神奈川県厚木市飯山
	伊勢原地区	自： <small>かながわけんいせはらしにしとみおが</small> 神奈川県伊勢原市西富岡 至： <small>かながわけんいせはらしぜんば</small> 神奈川県伊勢原市善波
計画延長	厚木地区	L = 3 . 6 k m
	伊勢原地区	L = 4 . 8 k m
幅 員	20 . 5 m	
構造規格	1種3級	
設計速度	80 km / h	
車 線 数	4車線	
全体事業費	586億円	

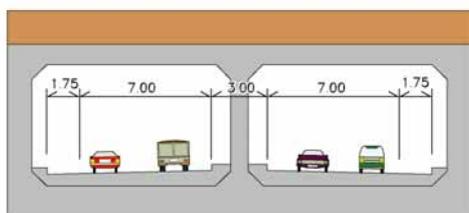
土工部



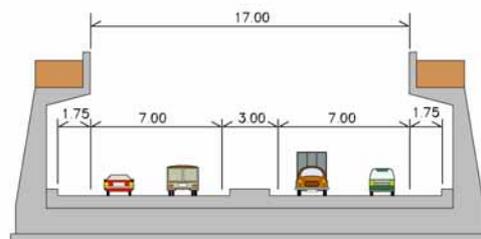
高架部



ボックスカルバート部



堀割部



トンネル部



(単位：m)

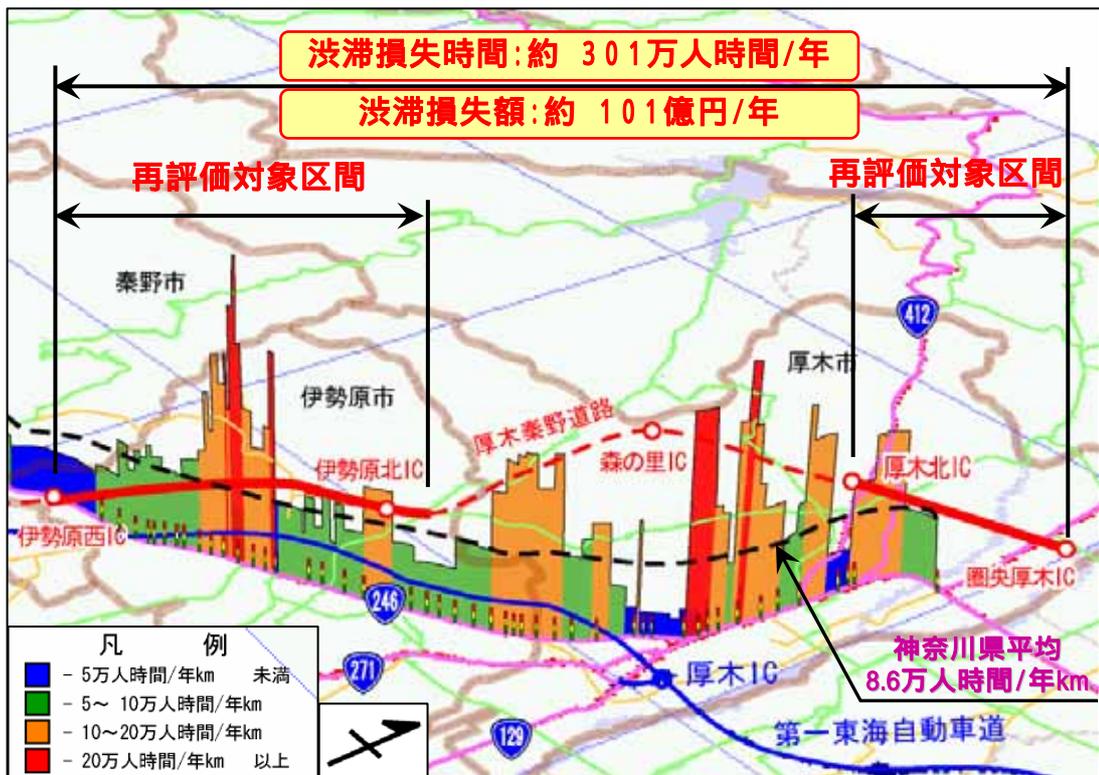


3 . 道路事業の必要性と効果

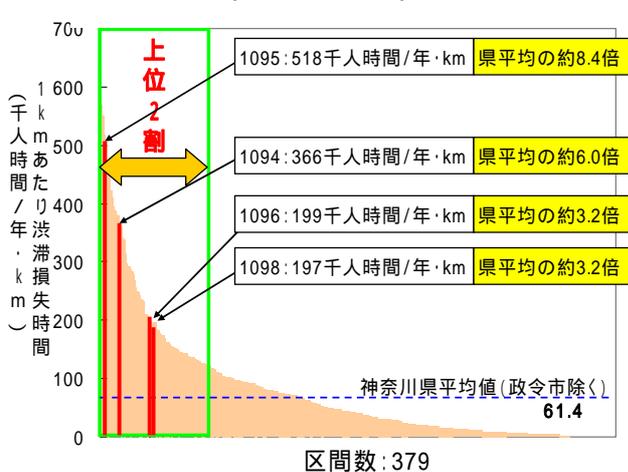
(1) 渋滞状況

厚木市内の国道246号は、各幹線道路の合流による交通集中により、渋滞が発生しています。

また、伊勢原市内の国道246号は、交差点密度の高さによる速度低下により、渋滞が発生しています。

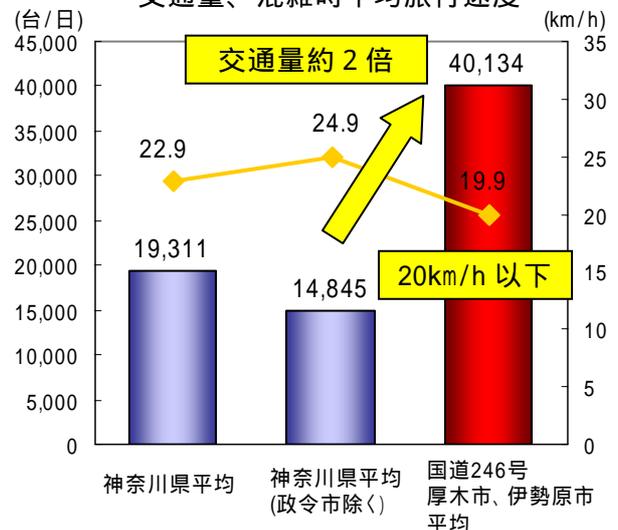


神奈川県（政令市除く）渋滞損失時間



出典：H17プローブデータ

交通量、混雑時平均旅行速度



出典：H17センサス
県道以上の道路（NEXCO管理、首都高は除く）

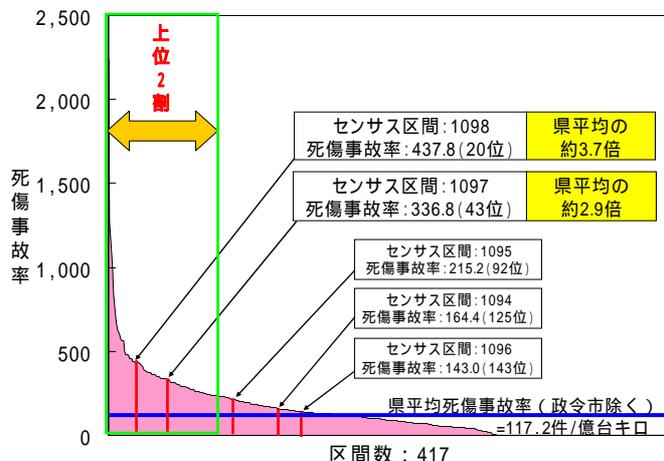
(2) 事故状況

厚木市、伊勢原市内の国道246号は、交通の集中が著しく死傷事故率が県平均を上回っており、伊勢原市内においては死傷事故率上位2割に入る区間があります。

また、同市内の国道246号は、事故危険箇所、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため緊急に対策が必要なエリア（あんしん歩行エリア）に指定されている箇所もあります。

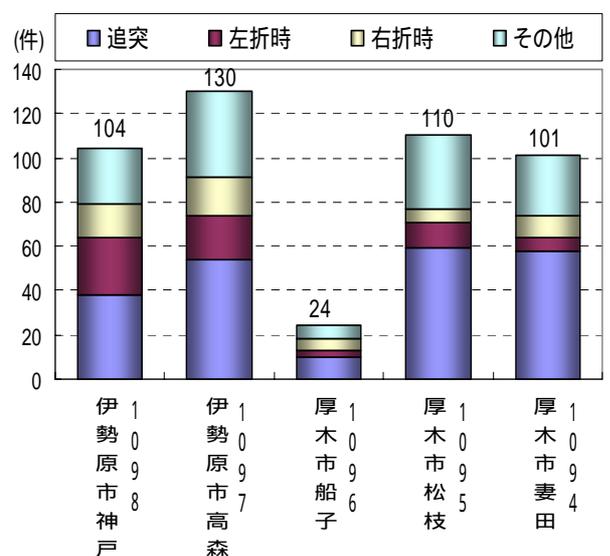


(件/億台キロ) 死傷事故率曲線（神奈川県：政令市除く）



事故危険箇所とは、10年に一度の死亡事故が再発する可能性がある箇所もしくは、当該箇所の死傷事故率が幹線道路の平均死傷事故率の5倍以上の箇所等。（抽出期間 H8～H11）
 あんしん歩行エリアとは、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため緊急に対策が必要な住居系地区又は商業系地区で、全国で796箇所を指定。（抽出期間 H11～H13）

国道246号 事故類型別死傷事故件数



出典：平成15年交通事故総合データ

(3) 周辺地域の関連事業

厚木秦野道路周辺地域には、4つの区画整理事業、5つの工業団地が存在しています。

関連面整備一覧表

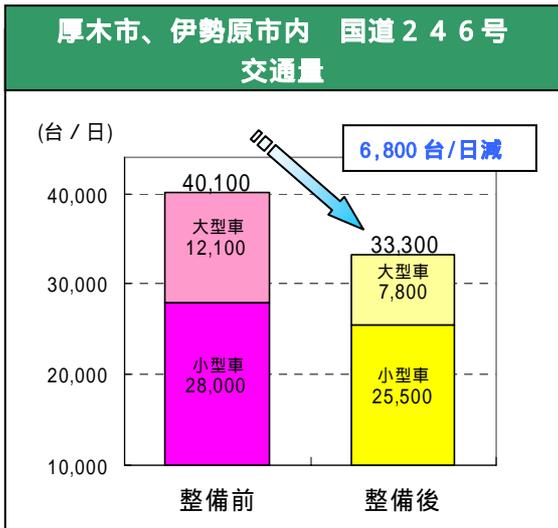
番号	事業名	事業分類	事業主体	事業化年度	整備状況 (完了予定)	面積 (ha)
	森の里特定土地区画整理事業	区画整理事業	都市機構	S55	H2 整備完了	193
	下依知特定土地区画整理事業	区画整理事業	組合	S56	H5 整備完了	23
	日産テクニカルセンター	工業団地	日産自動車(株)	S54	整備中	122
	伊勢原鈴川工業団地	工業団地	県企業庁	S43	S47	63.8
	串橋特定土地区画整理事業	区画整理事業	組合	S63	H7 整備完了	8.1
	厚木宝蔵山	工業団地	神奈川県 住宅供給公社	未定	H6 整備完了	7
	グリーンテク中井	区画整理事業	・中井町インター周辺 土地区画整理組合 ・中井町境地区土地 区画整理組合	S63	H17 整備完了	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
	ブレインヒル柿の木原構想	工業団地	秦野市	未定	計画中	170

< 周辺地域の関連事業位置図 >



(4) 渋滞損失時間の減少

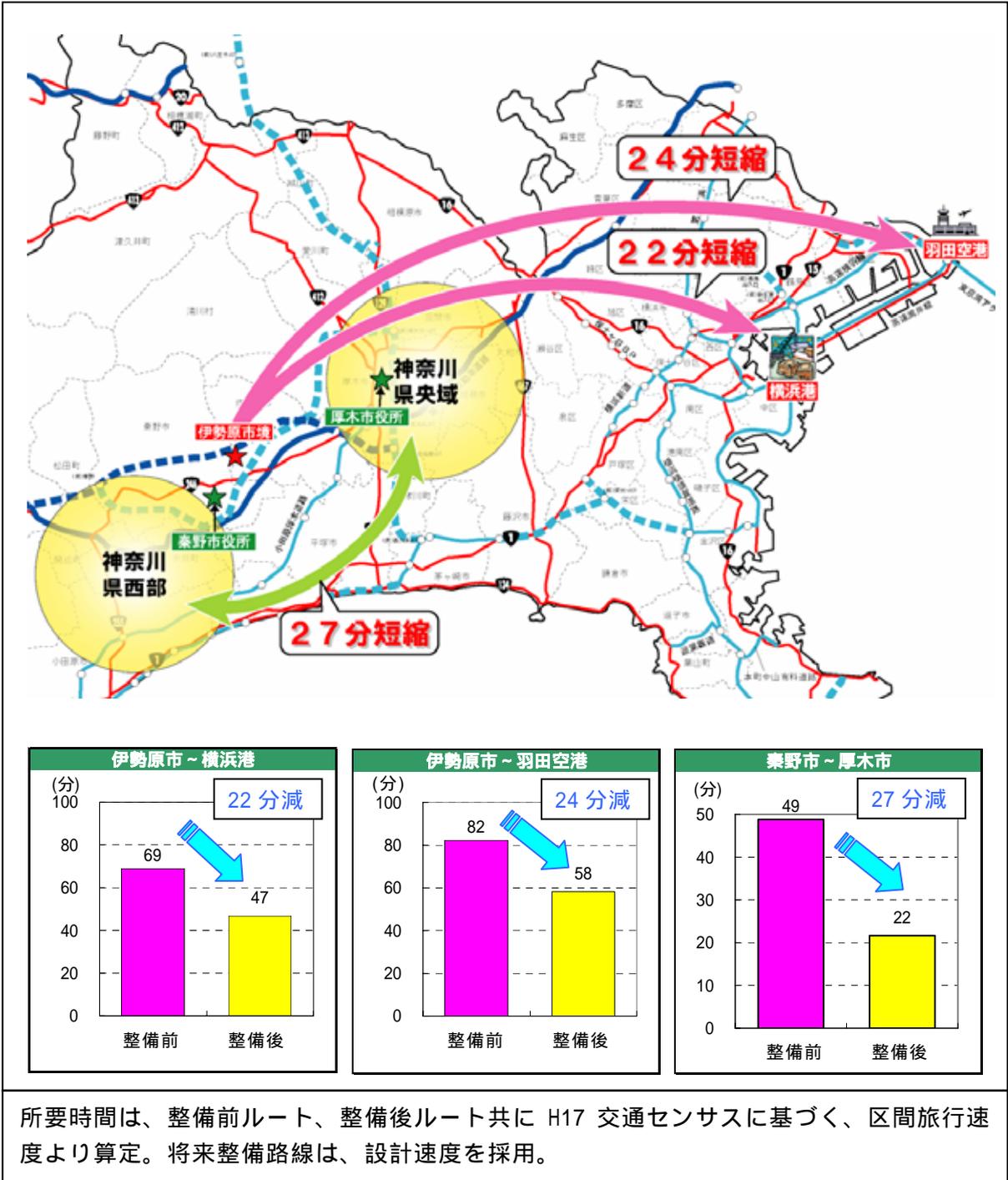
厚木秦野道路（圏央厚木IC・JCT～厚木北IC、伊勢原北IC～伊勢原西IC）が整備されることにより、国道246号の交通量が減少し、旅行速度の向上が図られ、渋滞損失時間の減少に寄与します。



交通量、平均旅行速度は、整備前はH17センサス値、整備後は推計値。
算出区間は、厚木市、伊勢原市の国道246号。

(5) アクセス向上

厚木秦野道路（圏央厚木 I C ・ J C T ~ 厚木北 I C、伊勢原北 I C ~ 伊勢原西 I C）が整備されることにより、神奈川県央域と神奈川県西部のアクセスが向上するとともに、第二東海自動車道やさがみ縦貫道路と連携し、横浜港や羽田空港へのアクセス向上が期待できます。



(6) 緊急時の代替路の確保

厚木秦野道路（圏央厚木 I C・J C T ~ 厚木北 I C、伊勢原北 I C ~ 伊勢原西 I C）が整備されることにより、第一次緊急輸送路である第一東海自動車道および国道 246 号が通行止め時の緊急輸送路を確保することができます。

< 第一東海自動車道（厚木 I C ~ 秦野中井 I C）および、国道 246 号が交通規制の場合 >



近年の交通規制による通行止め件数

第一東海自動車道
 （厚木 I C ~ 秦野中井 I C）

年度	通行止め回数
H16	8件
H17	2件
H18	3件

平均 4.3件 / 年

(7) 環境の改善

厚木秦野道路（圏央厚木IC・JCT～厚木北IC、伊勢原北IC～伊勢原西IC）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CO₂、NO_x、SPMの排出量が削減され、沿道環境が改善されます。

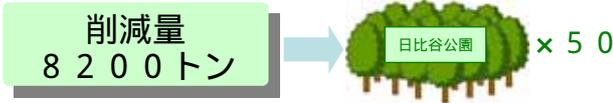
CO₂、NO_x、SPMの算定範囲



(注) 算定対象市町村
厚木市、伊勢原市、平塚市、秦野市

CO₂ 排出量

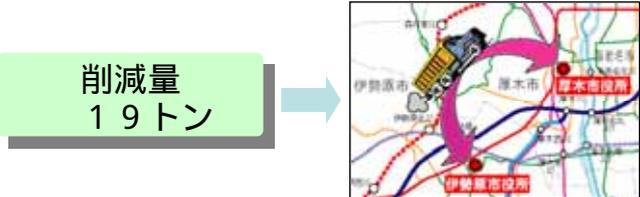
森林約770haの二酸化炭素吸収量に相当
日比谷公園（約16 ha）の面積の約50倍に相当



注) 植林によるCO₂排出量は10.6 t-CO₂/ha/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・ガイドンス」

NO_x 排出量

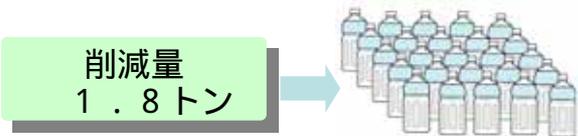
大型車に換算すると厚木市から伊勢原市を
往復1500回・台/日に相当



注) 大型車1台が40km/hで走行するときの排出量(2.37g/km・台)として換算
出典) 「国道技術政策総合研究所資料」

SPM 排出量

ペットボトル 約18000本に相当



注) SPM削減量を500mlペットボトルに換算 (SPM100g=500ml)
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

- ・平成 8 年度 都市計画決定
- ・平成 10 年度 事業化（伊勢原北 I C ~ 伊勢原西 I C）
- ・平成 13 年度 事業化（厚木 I C ~ 厚木北 I C）
- ・平成 14 年度 事業区間延伸（伊勢原市西富岡 ~ 伊勢原北 I C）

(2) 現在の状況

圏央厚木 I C、J C T 部（圏央道関連）と伊勢原北 I C 部（第二東海自動車道関連）については、先行して用地買収を実施しており、これら箇所での買収率は 9 割を超えています。

また、他箇所においても設計協議がまとまった区間から順次用地買収に着手しています。

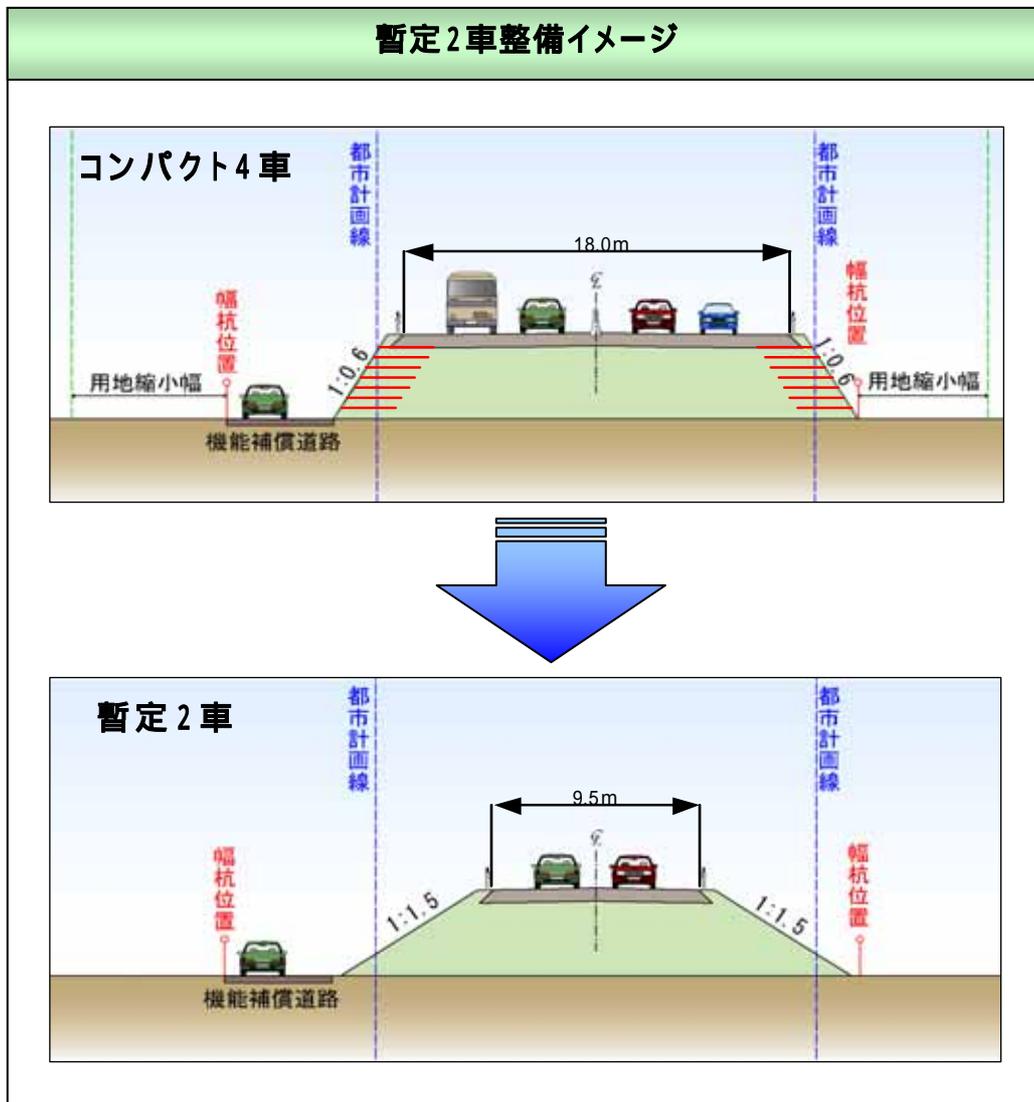
全体事業費	5 8 6 億円
うち用地費	3 3 9 億円
執行済み額	1 3 3 億円（進捗率 2 3 %）
うち用地費	8 0 億円
残事業費	4 5 3 億円
開通済延長	0 k m

(3) 事業進捗に時間を要している理由

事業化区間が長い(厚木区間: 3.6 km、伊勢原区間: 4.8 km)ことから、各区間内でも、第二東海自動車道やさがみ縦貫道路と接続する部分について重点化して整備を行っているためです。

(4) 今後の予定

暫定整備方針(案)がまとまったため、この方針(案)に基づき、関係自治体等との詳細な協議及び用地買収を更に進めるとともに、事業化区間全線において今後概ね10年の間の開通を目指すべく努力してまいります。



5 . 費用対効果

B / C

路線名	一般国道246号
事業名	厚木秦野道路
延長	8.4 km

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19年度			
基準年における 現在価値(B)	1,488億円	174億円	68億円	1,729億円

費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成19年		
基準年における 現在価値(C)	434億円	46億円	480億円

算定結果

費用便益比(B / C)			
B / C	=	$\frac{\text{便益の現在価値の合計(B)}}{\text{費用の現在価値の合計(C)}}$	= $\frac{1,729\text{億円}}{480\text{億円}}$
	=	3.6	

- 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

再評価区間に並行する国道246号は、厚木市内においては幹線道路合流による交通集中、伊勢原市内においては交差点密度の高さによる速度低下により、慢性的な渋滞が発生しているため、事業の早期整備が必要です。

厚木秦野道路は、事業が進捗している第二東海自動車道及びさがみ縦貫道路とともに広域的ネットワークを形成し、神奈川県西部と神奈川県央域のアクセス向上が期待できます。(費用対効果(B/C) = 3.6)

(2)事業進捗の見込みの視点

第二東海自動車道は、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、完成予定年度は平成30年(厚木南～伊勢原北)となっております。

さがみ縦貫道路は、平成10年(海老名南JCT～海老名北IC)に施行命令が出され、完成予定年度は圏央厚木IC・JCTを含む西久保JCT～相模原IC間が平成22年度となっております。

これら、第二東海自動車道、さがみ縦貫道路との連絡施設を中心に、用地買収を推進します。(用地進捗率28%)

(3)対応方針(原案)

厚木秦野道路は、第二東海自動車道、さがみ縦貫道路等と相互に連絡し、圏央地域の広域ネットを構成することから、それらの進捗を見つつ、効果的に接続できる時期の完成を目指します。