

(再評価)

資料3-11-①
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成22年度第3回)

国道246号 秦野IC関連

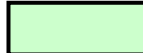
平成22年9月24日

国土交通省 関東地方整備局

目次

1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業進捗の状況	3
4. 事業の必要性に関する視点	4
5. 費用対効果	6
6. 事業進捗の見込みの視点	8
7. 今後の対応方針(原案)	9

1. 位置図

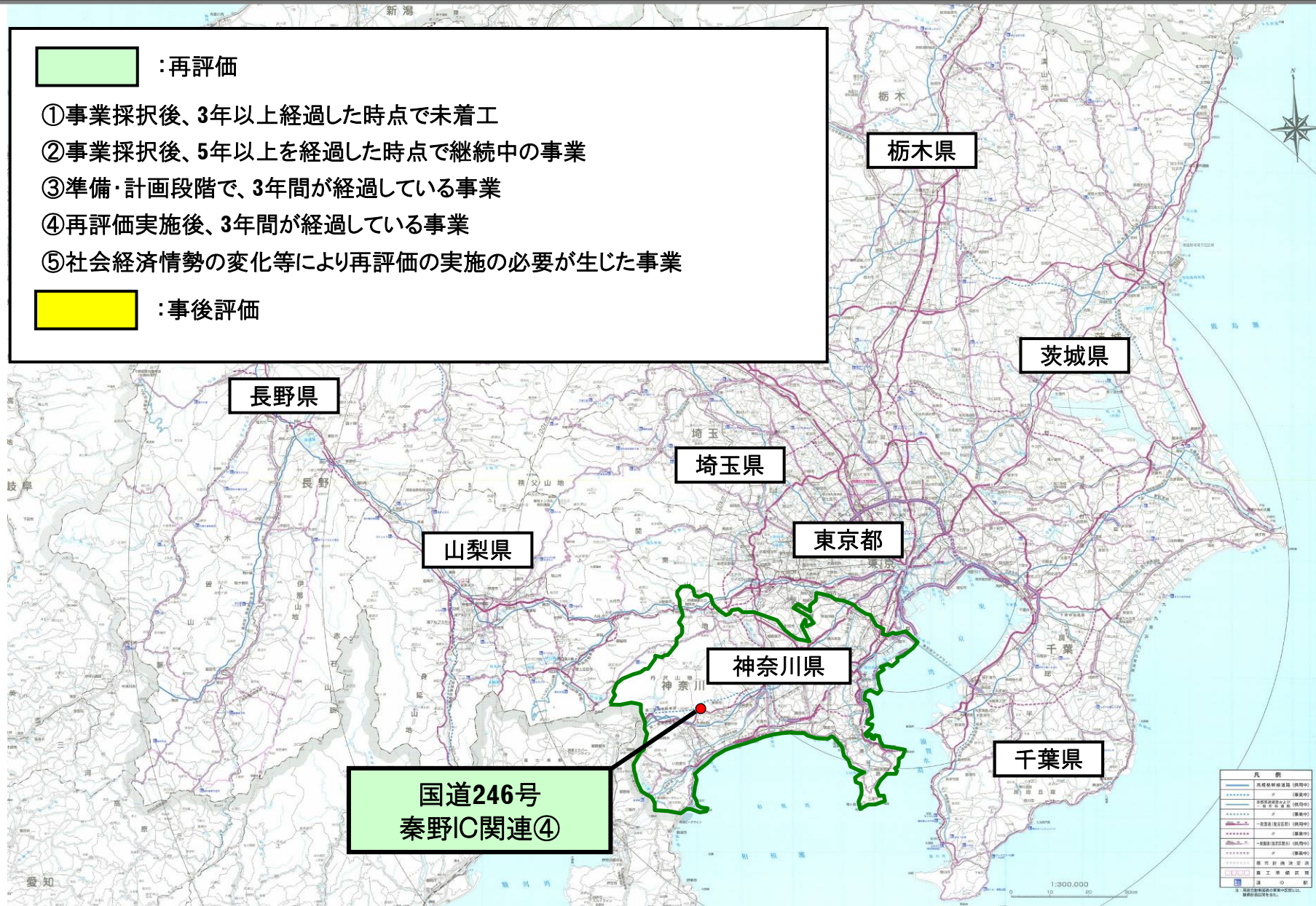


:再評価

- ①事業採択後、3年以上経過した時点で未着工
- ②事業採択後、5年以上を経過した時点で継続中の事業
- ③準備・計画段階で、3年間が経過している事業
- ④再評価実施後、3年間が経過している事業
- ⑤社会経済情勢の変化等により再評価の実施の必要が生じた事業



:事後評価



2. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

第二東海自動車道と国道246号を接続するインターアクセス道路

- ・ 現道（国道246号）の渋滞緩和
- ・ 物流効率化及び地域の活性化支援
- ・ 緊急時ネットワークの代替路形成

(2) 計画の概要

事業区間：自) 神奈川県秦野市八沢

至) 神奈川県秦野市菖蒲

計画延長：L=0.75km

幅員：14.5m

車線数：2車線

構造規格：1種A規格ランプ

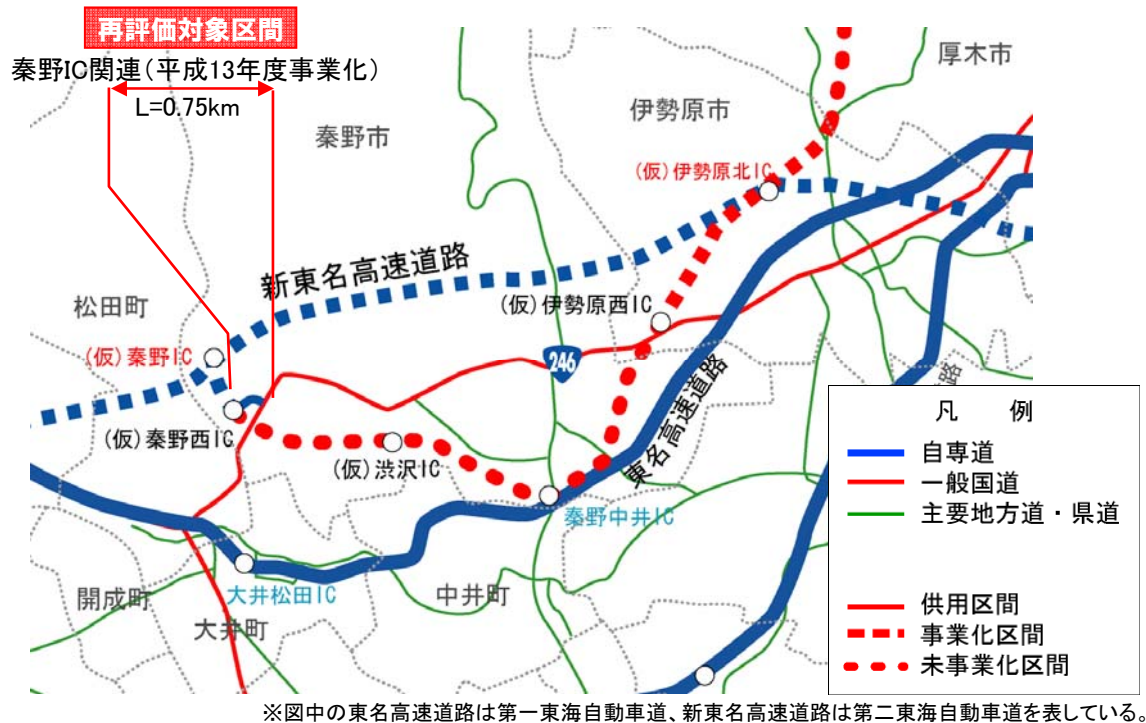
設計速度：35km/h

事業化：平成13年度

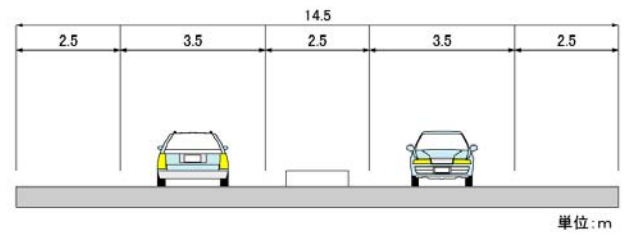
事業費：約5.1億円

計画交通量：8,900台/日

位置図



標準断面図



鳥瞰図



(完成イメージパース)

※図中の東名高速道路は第一東海自動車道、新東名高速道路は第二東海自動車道を表している。

3. 事業進捗の状況

■ 秦野IC関連事業の経緯

・事業の経緯

- 平成 8年6月 : 都市計画決定〔※1〕
- 平成13年度 : 事業着手
- 平成22年度 : 用地幅杭設置予定
- 平成32年度 : 供用目標

■ 第二東海自動車道事業の経緯(新東名高速道路)

・事業の経緯

- 平成 8年6月 : 都市計画決定〔※1〕
- 平成11年度 : 施行命令〔伊勢原北～秦野〕
- 平成17年10月: 民営化〔中日本高速道路株式会社〕
- 平成18年 3月: 高速道路事業の変更許可
- 平成22年度 : 用地取得着手
- 平成32年度 : 供用目標

※1: 都市計画決定〔海老名市門沢橋・中野地先(起点)～足柄群山北町川西地先(終点): L=35.9km〕



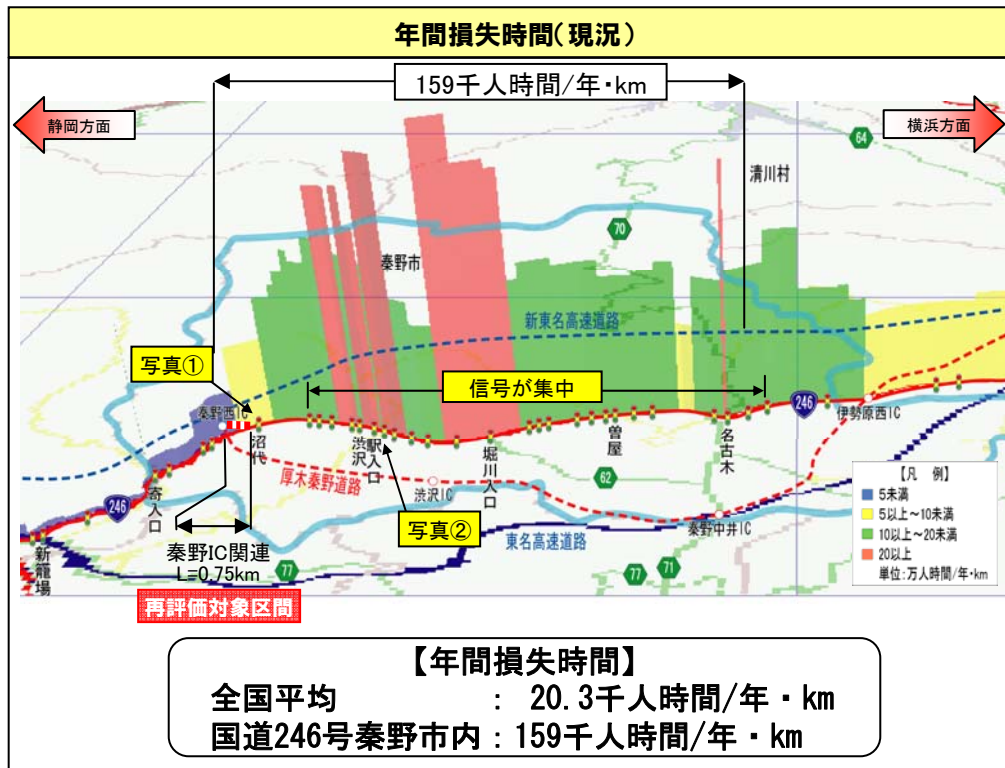
※図中の東名高速道路は第一東海自動車道、新東名高速道路は第二東海自動車道を表している。

4. 事業の必要性に関する視点

(1) 事業区間に接続する国道246号の渋滞状況

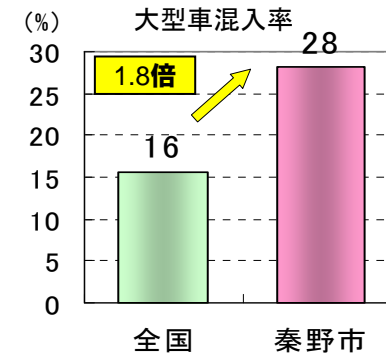
- ・国道246号は、首都圏と東海地域を結ぶ幹線道路で、大型車交通が多く、信号密度の高い秦野市街地を通過するため交通渋滞が発生している。
- ・国道246号秦野市内の年間損失時間は、159千人時/年・kmで、全国平均(20.3千人時/年・km)の約8倍と高い状況である。
- ・秦野IC関連の整備により、通過交通が新東名へ転換され国道246号の渋滞緩和が見込まれる。

■国道246号の渋滞状況



※年間損失時間は、H20プローブデータ。
 ※年間損失時間の全国平均は、H18道路行政の達成度報告書より。
 ※秦野市街地は、おおむね秦野のDID(人口集中地区)の範囲としている。
 ※図中の東名高速道路は第一東海自動車道、新東名高速道路は第二東海自動車道を表している。

■国道246号の交通状況



※大型車混入率、大型車交通量は、H17センサス値
 ※大型車混入率の全国値は、全国の2車線区間(DID区間)の国道の平均値

■国道246号の渋滞状況写真

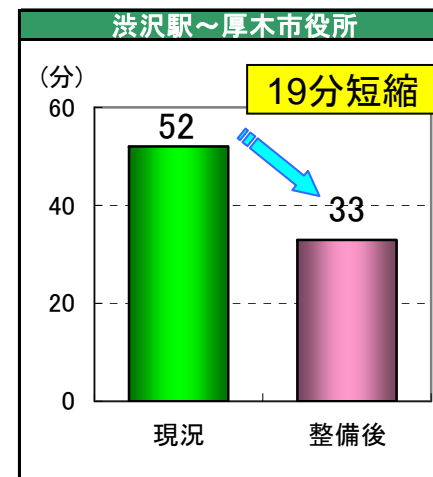


4. 事業の必要性に関する視点

(2) 日常活動圏中心都市へのアクセス性が向上

- ・秦野市の通勤、通学、買物の流動は、約3割が厚木市、伊勢原市となっている。
- ・秦野IC関連の整備により、厚木市、伊勢原市への移動時間が約19分短縮。

日常活動圏の移動時間短縮



店舗名	延床面積
1 厚木サティ	36,955 m ²
2 小田急ミロード	45,118 m ²
3 イトーヨーカドー厚木店	23,187 m ²
4 伊勢原とうきゅう	14,763 m ²
5 イトーヨーカドー伊勢原店	29,735 m ²
6 ダイエー伊勢原店	21,555 m ²
7 イオン秦野店	77,552 m ²
8 イトーヨーカドー秦野店	9,091 m ²

※買物流動は、H20東京都市圏パーソントリップ調査(買物目的、自動車利用を集計)。また、図中の割合は、秦野市を起点とする買物者数のうち秦野市内々を除く買物者数に対する割合。

※移動時間は、現況はH17センサス旅行速度、整備後は現況路線はH17センサス旅行速度、新規路線(第二東海自動車道:120km/h)は設計速度にて算出。

※図中の東名高速道路は第一東海自動車道、新東名高速道路は第二東海自動車道を表している。

※渋沢駅の駅利用人口は、秦野駅と比較した場合、秦野駅が6割、渋沢駅が4割となっており、秦野市の西の連絡拠点施設となっている。

また、秦野IC関連と近接していることから秦野市の起点としている。(秦野駅:1545万人、渋沢駅:1031万人) 資料:H20年度駅利用人口より

5. 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、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)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

■計算条件

【参考：前回再評価（H17）】

・ 基準年次	: 平成22年度	平成17年度
・ 供用予定年次	: 平成33年度	平成26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ス	平成11年度道路交通センサス
・ 交通量の推計時点	: 平成42年度	平成42年度
・ 計画交通量	: 8,900 (台/日)	9,500 (台/日)
・ 事業費	: 約51億円	約51億円
・ B/C	: 2.8	4.6

5. 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)
	79億円	14億円	20億円	112億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	39億円		1.4億円	40億円	
					2.8

■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)
	79億円	14億円	20億円	112億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	37億円		1.4億円	38億円	
					2.9

基準年：平成22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。

6. 事業進捗の見込みの視点

1. 第二東海自動車道の変遷について

- 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ている。
- 平成16年6月の道路関係四公団民営化関係4法に基づき、平成17年10月に民営化会社(中日本高速道路株式会社)の設立がなされ、平成18年3月に国土交通大臣へ事業変更の許可及び債務返済機構との協定締結の中で、工事の完成目標を平成32年度として計画されている。
- 平成21年3月には、中日本高速道路株式事業評価監視委員会において、第二東海自動車道(海老名南JCT～秦野)の事業再評価を実施し、対応方針について事業継続として了承された。

2. 秦野IC関連の事業進捗の見込み

- 秦野IC関連の事業進捗は、平成21年度に地元設計用地説明会を開催。平成22年度は用地幅杭設置を予定。
- 引き続き、第二東海自動車道の事業進捗に併せて、平成32年度完成に向けて事業促進を図る。

事業計画		事業化	設計協議	設計用地説明会	事業再評価(今回) 用地測量		用地取得		工事着手		供用開始
年度		H13	...	H21	H22	...	H24	...	H27	...	H32
秦野IC関連	用地										
	工事										
第二東名	用地										
	工事										

7. 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関連は、第二東海自動車道と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、新東名自動車道の供用時期に併せて事業進捗を図る必要がある。
- 秦野市内の国道246号では、全国平均の約8倍の渋滞が発生している。
- 当該路線の整備により、秦野市から日常活動中心都市である厚木市への移動時間約19分の短縮が見込まれる。
- 秦野IC関連周辺には工業団地が多数立地しており、当該路線の整備により、横浜港や羽田空港までのアクセス性が向上し、物流機能の強化及び地場産業の活性化へ寄与。
- 当該路線の整備により、第二東海自動車道の通行止め発生時には迂回路時間を最大約18分の短縮が見込まれる。
- 費用対効果(B/C)は2.8。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- 平成22年度は、用地取得に向けた用地幅杭設置測量を実施する。
- 今後、計画的に用地取得を推進し、引き続き、第二東海自動車道の事業進捗に併せて、平成32年度の完成供用を図る。

(3) 都道府県・政令市からの意見

- 神奈川県知事の意見：国道246号の秦野インターチェンジ関連事業は、県土の骨格を形成する新東名高速道路と国道246号を接続する大変重要な事業であり、交通の円滑化や利便性の向上、地域の発展、経済の活性化などに寄与するため本事業を強力的に推進されたい。

(4) 対応方針(原案)

- 事業継続とする。
- 事業の必要性が高く、高規格幹線ネットワークとの連結による連携効果発現を図ることが適切である。