

(再評価)

資料 2 - 7 - ①
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成22年度第4回)

国道246号 厚木秦野道路

平成22年10月21日

国土交通省 関東地方整備局

目次

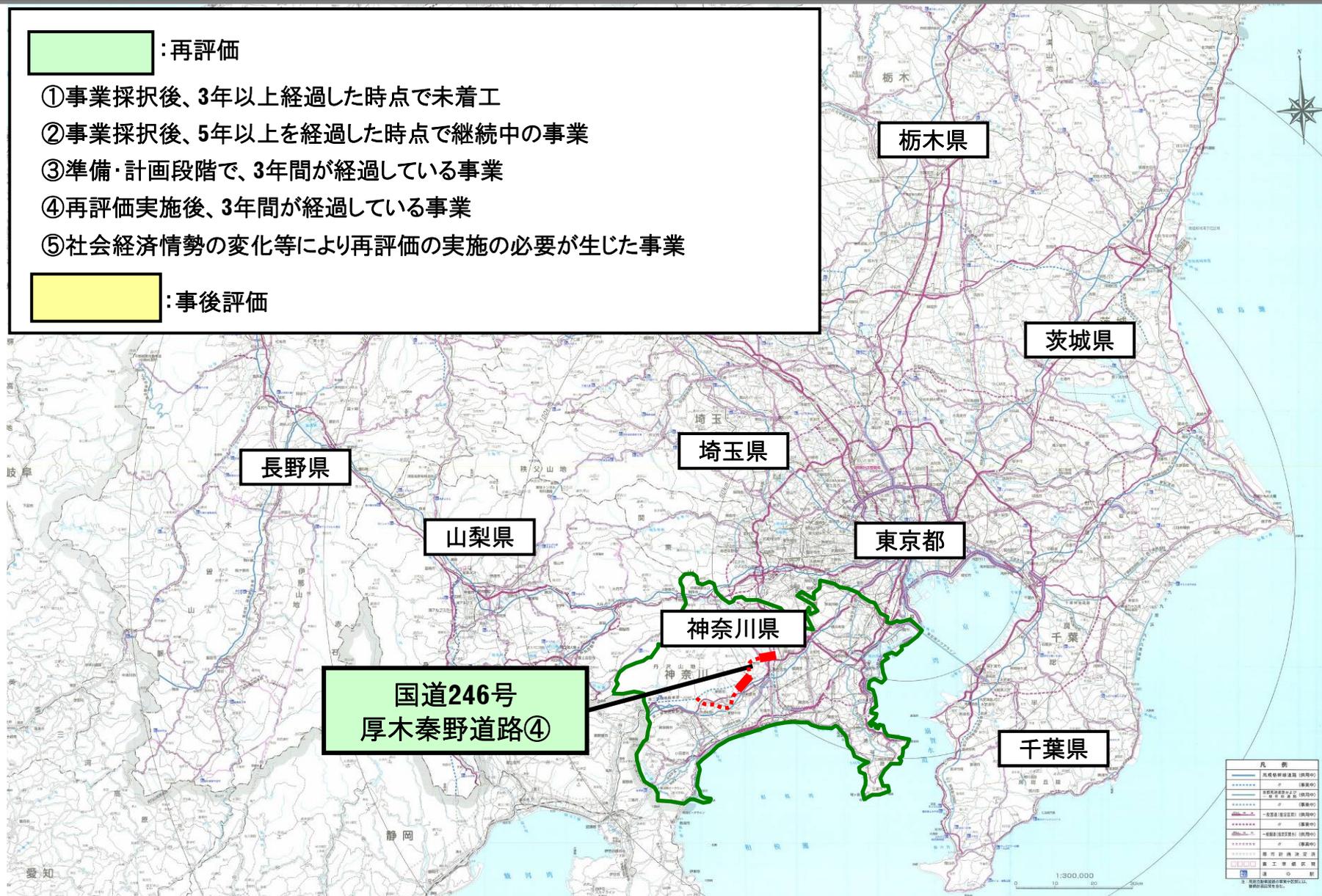
1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業進捗の状況	3
4. 事業の必要性に関する視点	5
5. 費用対効果	9
6. 事業進捗の見込みの視点	11
7. 今後の対応方針(原案)	12

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

- ・ 広域ネットワークの形成
(圏央道・第二東名とのアクセス強化)
- ・ 国道246号の交通混雑の緩和
- ・ 国道246号の交通安全性の向上
- ・ 地域の活性化の支援

(2) 計画の概要

事業区間

①厚木地区

自：神奈川県厚木市中依知
至：神奈川県厚木市飯山

②伊勢原地区

自：神奈川県伊勢原市西富岡
至：神奈川県伊勢原市善波

計画延長

①厚木地区 L = 3.6 km

②伊勢原地区 L = 4.8 km

幅員 20.5 m

道路規格 1種3級

設計速度 80 km/h

車線数 4車線

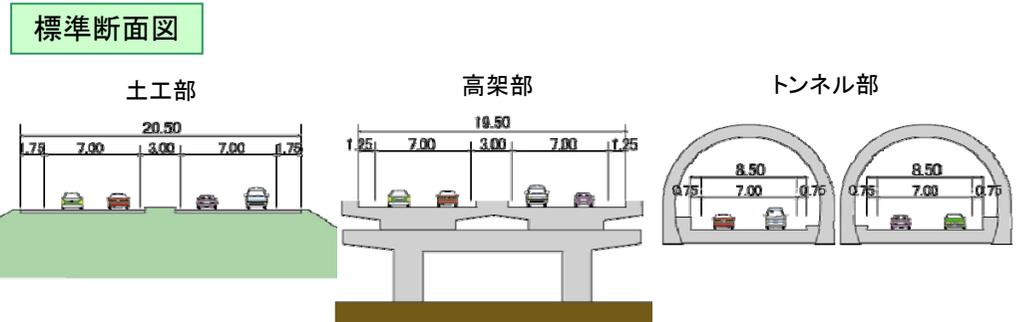
事業化 平成10年度

事業費 約586億円

計画交通量 23,600~31,800台/日



※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

(1) 厚木秦野道路事業の経緯

・事業の経緯

- 平成 8年度 : 都市計画決定
- 平成10年度 : 伊勢原地区事業化(伊勢原北IC～伊勢原西IC)
- 平成13年度 : 厚木地区事業化(圏央厚木IC・JCT～厚木北IC)
- 平成14年度 : 伊勢原地区用地着手

■位置図



上段: 将来交通量
下段: 現況交通量 (H17センサス)



3. 事業進捗の状況

(2) 周辺状況

- ・厚木地区は、圏央道(圏央厚木IC・JCT)と接続し、厚木市街地の北側に位置する河岸段丘地を通過し、国道412号に至る延長約3.6kmの事業である。
- ・伊勢原地区は、第二東海自動車道(伊勢原北IC)と接続し、伊勢原市街地の北西側に位置する山地部を通過し、国道246号に至る延長約4.8kmの事業である。

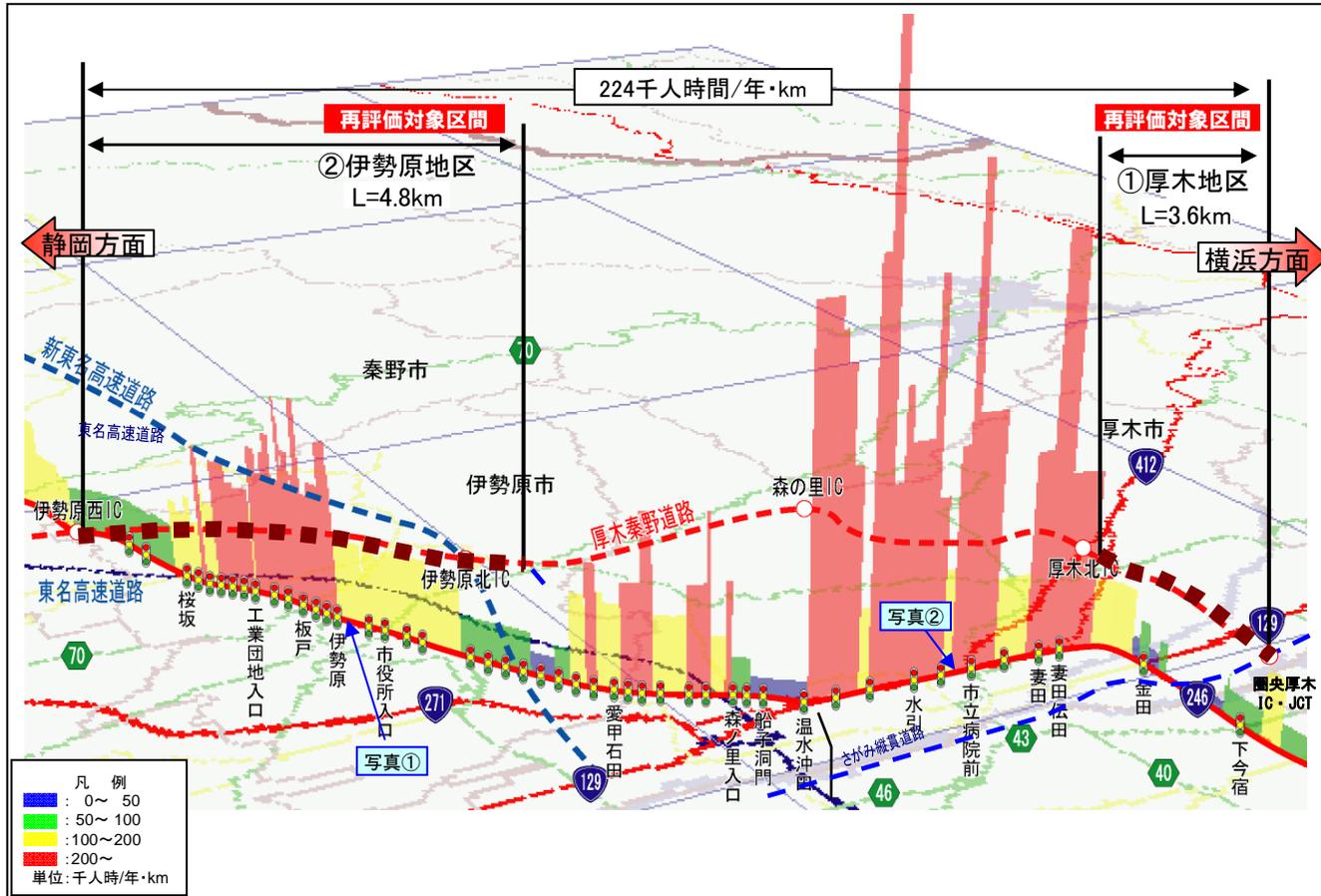


4. 事業の必要性に関する視点

(1) 並行する現道の渋滞状況

- ・並行する国道246号は、首都圏と東海地域を結ぶ幹線道路で、交通量が多く、信号密度の高い市街地を通過するため慢性的に交通渋滞が発生している。
- ・国道246号の厚木市～伊勢原市街地の年間損失時間は、224千人時間/年・kmで、全国平均(20.3千人時/年・km)の約11倍と高い状況である。
- ・厚木秦野道路が整備されることにより、国道246号の交通量が転換し、交通渋滞の緩和が見込まれる。

■国道246号の渋滞状況



■国道246号の渋滞状況写真



※年間損失時間は、H20プローブデータ。

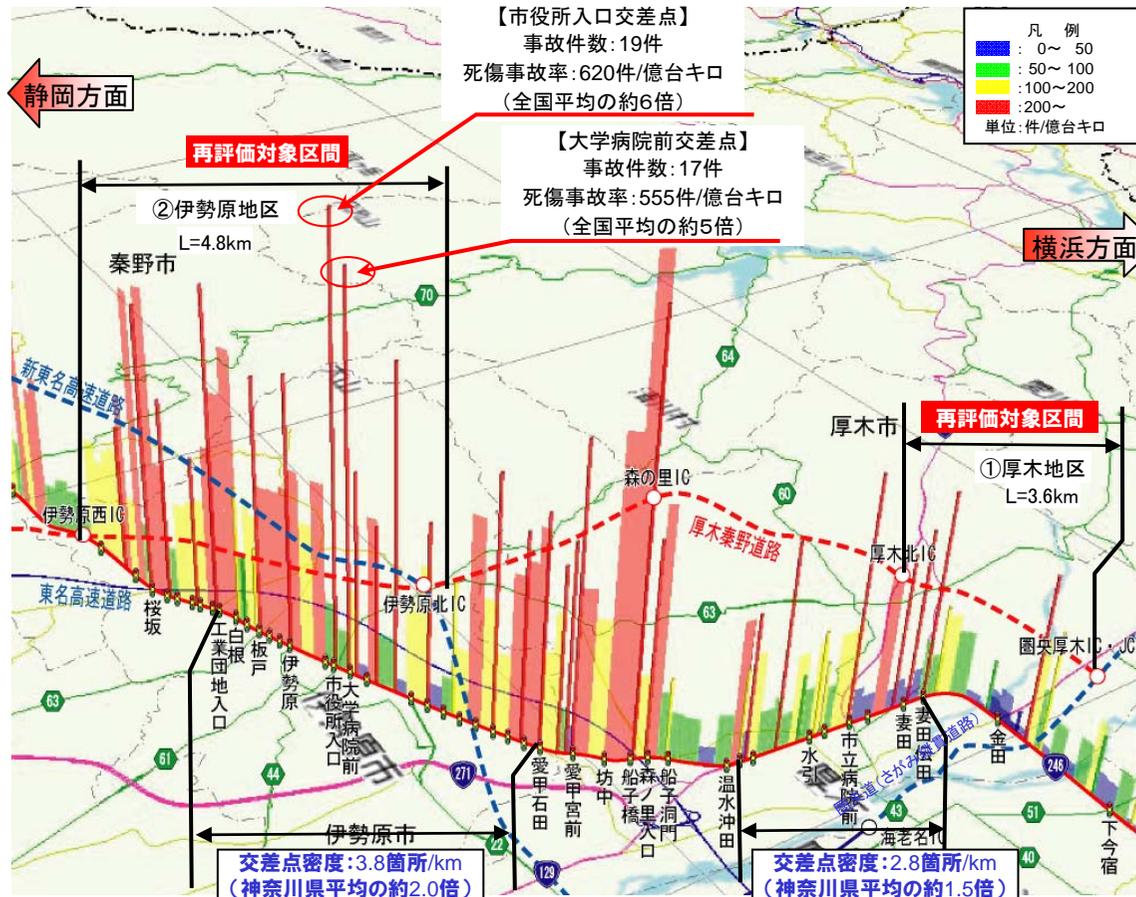
※年間損失時間区間は、厚木・伊勢原市内は、おおむねDID(人口集中地区)の範囲としている。

※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。※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

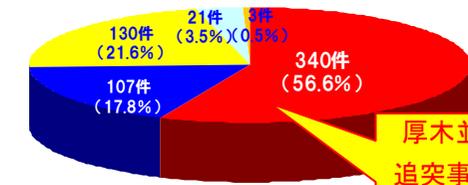
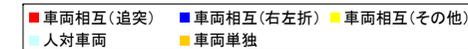
(2) 並行する現道の事故状況

- ・並行する国道246号の死傷事故率は、620件/億台・km発生しており、全国平均(102.6件/億台・km)と比べて約6倍と高い状況となっている。
- ・事故類型別では、厚木並行区間は渋滞に起因した追突事故が約6割、伊勢原市街地(愛甲石田～工業団地入口)は交差点密度が神奈川県平均の約2倍と高い状況にあり、交差点密度の多さに起因した右左折事故が約5割発生している。
- ・厚木秦野道路の整備により、渋滞が緩和し、交通事故の減少が期待される。



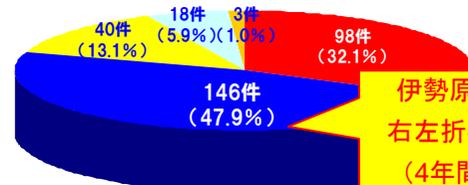
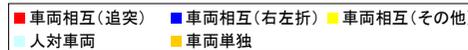
死傷事故件数(4年間合計)の現状

■国道246号(厚木並行区間)の事故類型(H17-H20)



厚木並行区間は追突事故が約6割(4年間で601件中340件発生)

■国道246号(伊勢原並行区間)の事故類型(H17-H20)



伊勢原並行区間は右左折事故が約5割(4年間で305件中146件発生)

出典: 死傷事故率は交通事故総合データ(H17-H20)より(対象範囲: 道路交通センサス1045~1100)
 ※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。
 ※交差点密度の平均は、神奈川県(政令市除く)の道路交通センサスより集計(1.9箇所/km)。

出典: 交通事故総合データ(H17-H20)
 ※厚木区間はセンサス区間1094・1095、伊勢原区間はセンサス区間1098を集計。

4. 事業の必要性に関する視点(厚木区間)

(4) 厚木区間(圏央厚木IC・JCT～厚木北IC)の概要

- ・厚木区間は、圏央道(圏央厚木IC・JCT)に接続し、国道412号までの延長約3.6kmの路線であり、本路線の整備により国道412号から圏央道(さがみ縦貫道路)へのアクセス機能が向上します。
- ・並行する国道246号の渋滞状況は、妻田交差点付近の年間損失時間が325千人時間/年・kmと全国平均(20.3千人時間/年・km)の約16倍と高い状況であり、本路線の整備により国道246号の交通が転換され、交通混雑の緩和が見込まれる。

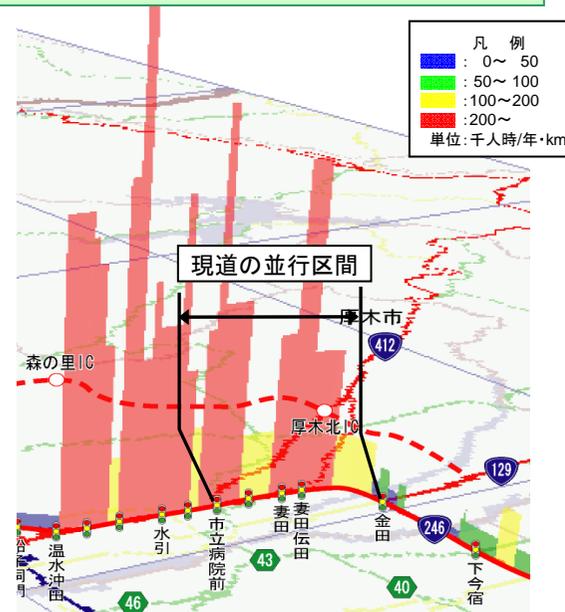
周辺地域の状況



圏央道(さがみ縦貫道路)へのアクセス

整備前は国道412号、国道246号、国道129号を通過して圏央道へアクセスするが、厚木区間の整備により、国道246号を通過せずに、国道412号～厚木秦野道路～圏央道へアクセス可能となり、利便性が向上

現道(国道246号)並行区間の渋滞状況

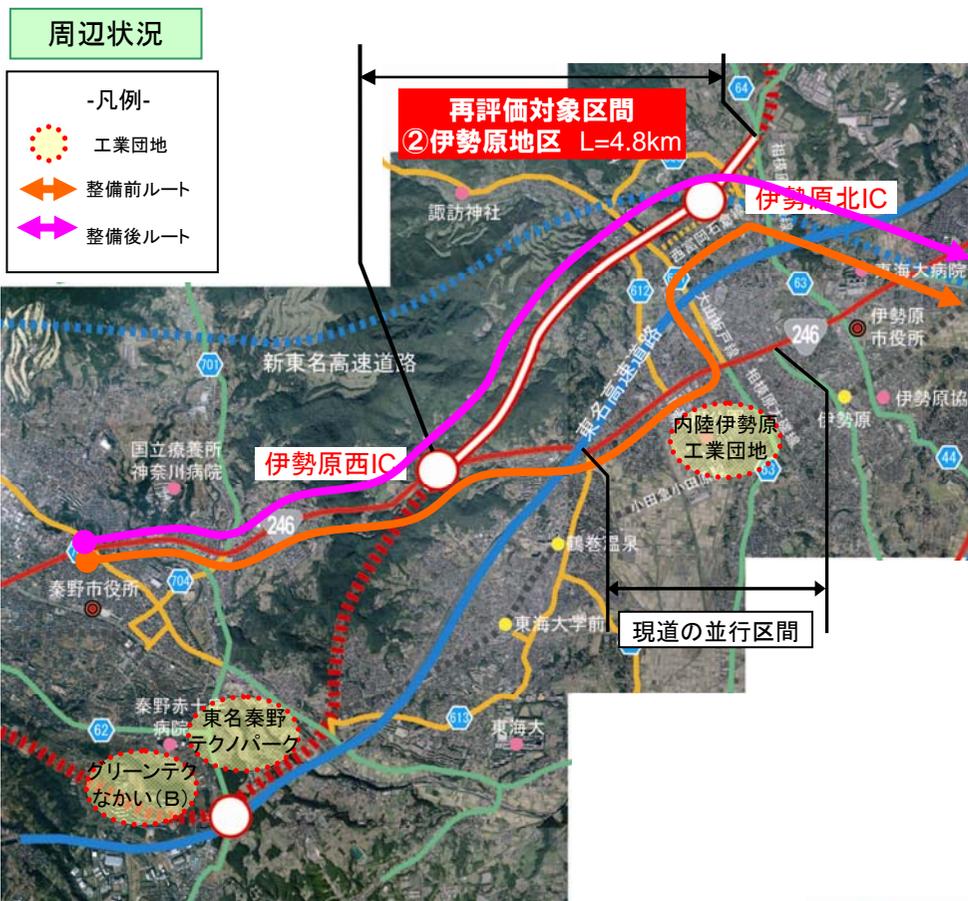


※現道の並行区間はセンサスの代表区間を示している。

4. 事業の必要性に関する視点(伊勢原区間)

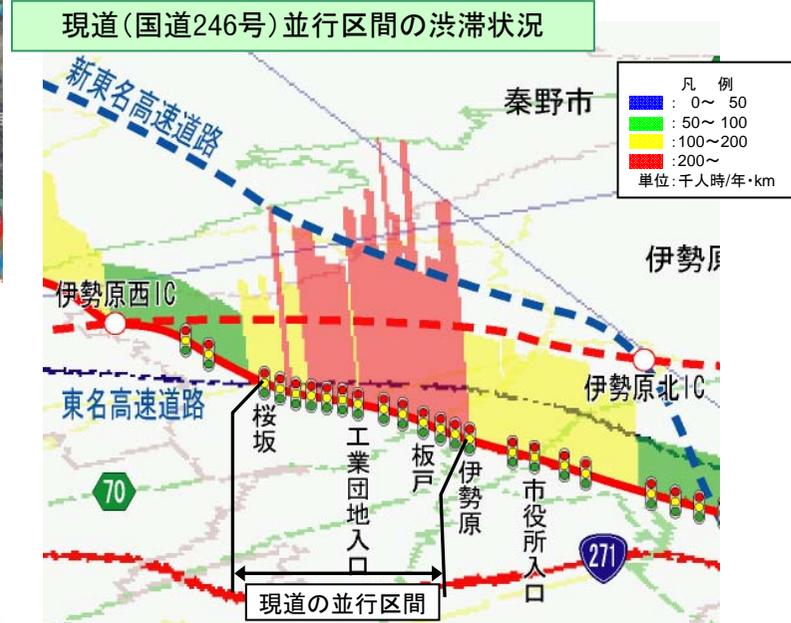
(4) 伊勢原区間(伊勢原北IC~伊勢原西IC)の概要

- ・伊勢原区間は、第二東海自動車道(伊勢原北IC)と連結し、県道相模原大磯線から国道246号までの延長約の延長4.8kmの路線であり、本路線の整備により国道246号から第二東海自動車道へのアクセス機能が向上します。
- ・並行する国道246号の渋滞状況は、工業団地入口交差点付近の年間損失時間が246千人時間/年・kmと全国平均(20.3千人時間/年・km)の約12倍と高い状況であり、本路線の整備により国道246号の交通が転換され、交通混雑の緩和が見込まれる。



第二東海自動車道へのアクセス強化

整備前は国道246号~大山板戸線~西富岡石倉線を通して第二東海自動車道へとアクセスするが、伊勢原区間の整備により、国道246号から直接伊勢原西ICを通して第二東海自動車道へアクセス可能となり、利便性が向上



※現道の並行区間はセンサスの代表区間を示している。

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（H19）】

・ 基準年次	: 平成22年度	平成19年度
・ 供用予定年次	: 平成31年度	平成30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	: 23,600~31,800 (台/日)	26,000~36,600 (台/日)
・ 事業費	: 約586億円	約586億円
・ B/C	: 2.5	3.6

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)
	1,023億円	150億円	158億円	1,331億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	505億円		33億円	538億円	
					2.5

■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)
	1,023億円	150億円	158億円	1,331億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	296億円		33億円	329億円	
					4.0

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

- ・厚木地区(L=3. 6km)は、圏央道(さがみ縦貫道路圏央厚木ICJCT)のインターチェンジ整備と並行する区間(圏央厚木IC・JCT～国道129号間:約0. 6km)があるため圏央道と一体的に事業を進めており、平成24年度供用目標である、圏央道(さがみ縦貫道路)のインターチェンジの事業進捗に併せて、並行区間約0. 6kmの設計協議、埋蔵文化財調査を実施。
- ・伊勢原地区(L=4. 8km)は、平成30年度供用目標である、第二東海自動車道(厚木南IC～伊勢原北IC)の事業進捗に併せて、インターアクセス効果が見込まれる伊勢原北IC～国道246号間(約4. 1km)の用地取得を重点的に推進。(伊勢原北IC～国道246号間の用地進捗率は約75%)
- ・事業全体の用地取得は、約47%完了(平成22年9月末、面積ベース)と、前回再評価時(平成19年度)の約28%より約2割進捗。
- ・引き続き、用地取得を推進し計画的に事業促進を図る。

■ 事業計画から完成までの流れ(厚木秦野道路)

年 度	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19 前回再評価	H20	H21	H22	H24	H25	H26	H29	H30	H31	
事業化	伊勢原地区の内 L=4. 1km区間			厚木地区 L=3. 6km区間	伊勢原地区の内 延伸L=0. 7km区間															
事業説明会	伊勢原地区の内 L=4. 1km区間			厚木地区 L=3. 6km区間	伊勢原地区の内 延伸L=0. 7km区間															
測量・調査・設計協議	伊勢原地区の内 L=4. 1km区間 測量・地質調査	.....	伊勢原地区の内 L=4. 1km区間 設計協議	.....	厚木地区 伊勢原地区の内 延伸L=0. 7km 測量・地質調査	厚木地区 測量・地質調査	厚木地区 伊勢原地区 設計協議	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
設計・用地説明会			伊勢原地区 ①				伊勢原地区 ②			伊勢原地区 ③										
用地交渉				伊勢原地区 ① 用地幅杭設置	用地着手	.....	.....	伊勢原地区 ② 用地幅杭設置	.....	用地取得率 約20% (前回再評価時)	伊勢原地区 ③ 用地幅杭設置	伊勢原地区 ③ 用地補償説明会	用地取得率 約47% (9月末)	厚木地区(予定) 用地幅杭設置	.....	.....	.....	用地取得 完了予定	
埋蔵文化財調査				さがみ縦貫道路圏央 厚木ICJCT区間 埋蔵文化財調査 L=0. 6km区間	.....	.....	.....	.....	.....	.....				
工事(厚木) 中依知～飯山地区																	工事着手予定	工事完了予定	供用開始
工事(伊勢原) 西富岡～普波地区														工事着手予定	工事完了予定	供用開始

※完成年度は、費用便益費算定上設定した年次である。

7. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・当該事業は、第一東海自動車道、第二東海自動車道、圏央道(さがみ縦貫道路)と一体となって広域的・地域的交通を担う広域ネットワークを形成。
- ・当該区間に並行する厚木市内、伊勢原市内の国道246号では、全国平均の約11倍の渋滞が発生している。
- ・当該区間に並行する厚木市内、伊勢原市内の国道246号では、全国平均の約6倍の死傷事故が発生している。
- ・費用対効果(B/C)は2.5。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・第二東海自動車道(伊勢原北IC)へのインターアクセス効果が見込まれる伊勢原北IC～伊勢原西IC区間を重点的に用地取得を推進中。(用地取得率約75%)
- ・今後は、第二東海自動車道の供用時期に併せて、計画的に事業を実施するとともに、引き続き、供用形態を含め地元協議を進めて効率的に事業推進を図る。

(3) 都道府県・政令市からの意見

- ・神奈川県知事の意見：
一般国道246号厚木秦野道路は、国道246号の慢性的な渋滞を緩和するとともに、東名高速道路や新東名高速道路、さがみ縦貫道路と一体となって、広域的な利便性の向上や地域の活性化などに奇与する大変重要な路線である。また、地元自治体からの整備促進要望も大変強く、引き続き、早期完成を目指して、本事業を強力で推進するとともに、未事業化区間についても、早期の事業化を図られたい。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続。
- ・事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。