

(再評価)

資料2-2-①

関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成25年度第5回)

# 一般国道246号 秦野IC関連

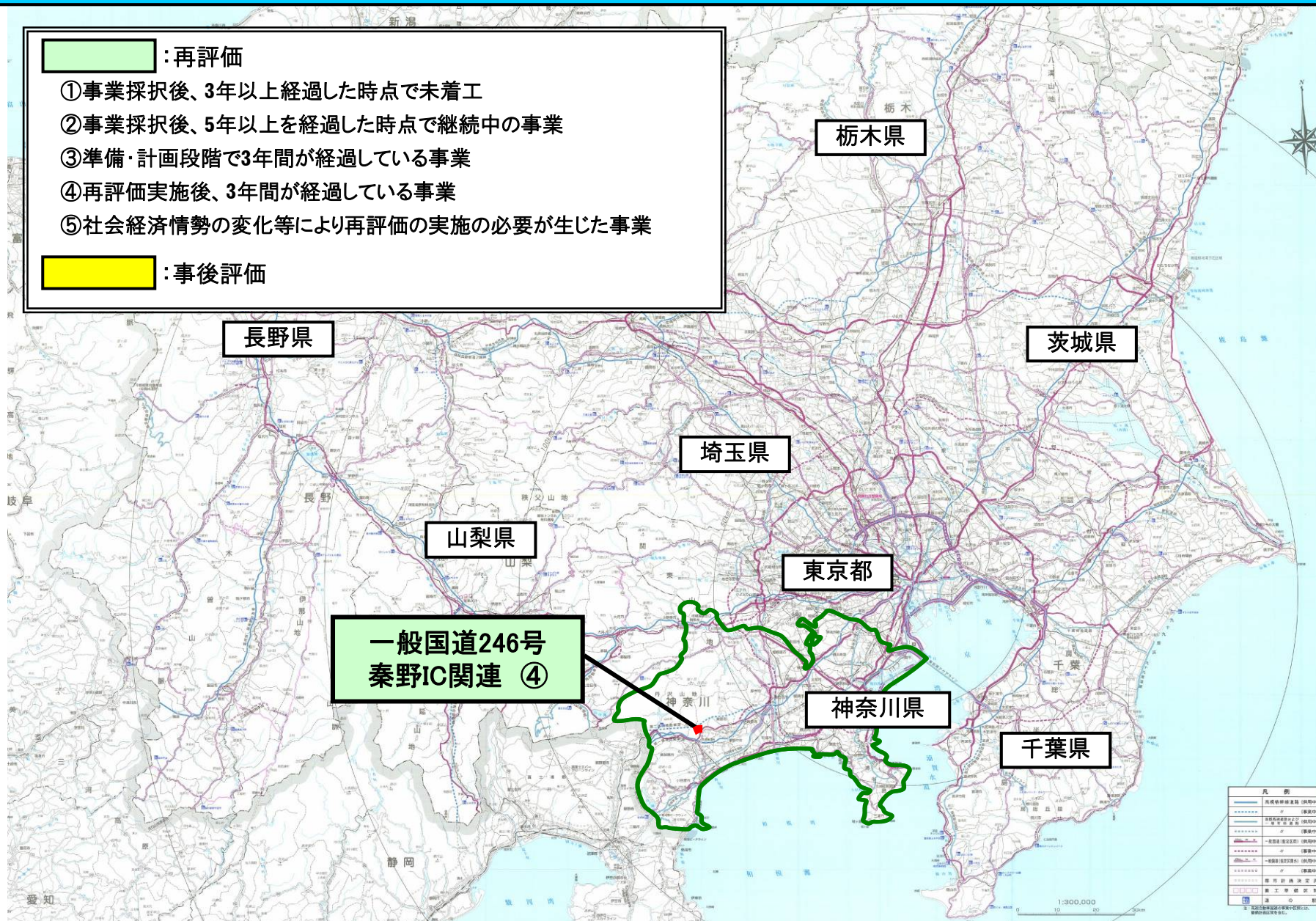
平成25年9月13日

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	5
4. 事業の必要性に関する視点	7
5. 費用対効果	13
6. 事業進捗の見込みの視点	15
7. 今後の対応方針(原案)	16

# 1. 位置図

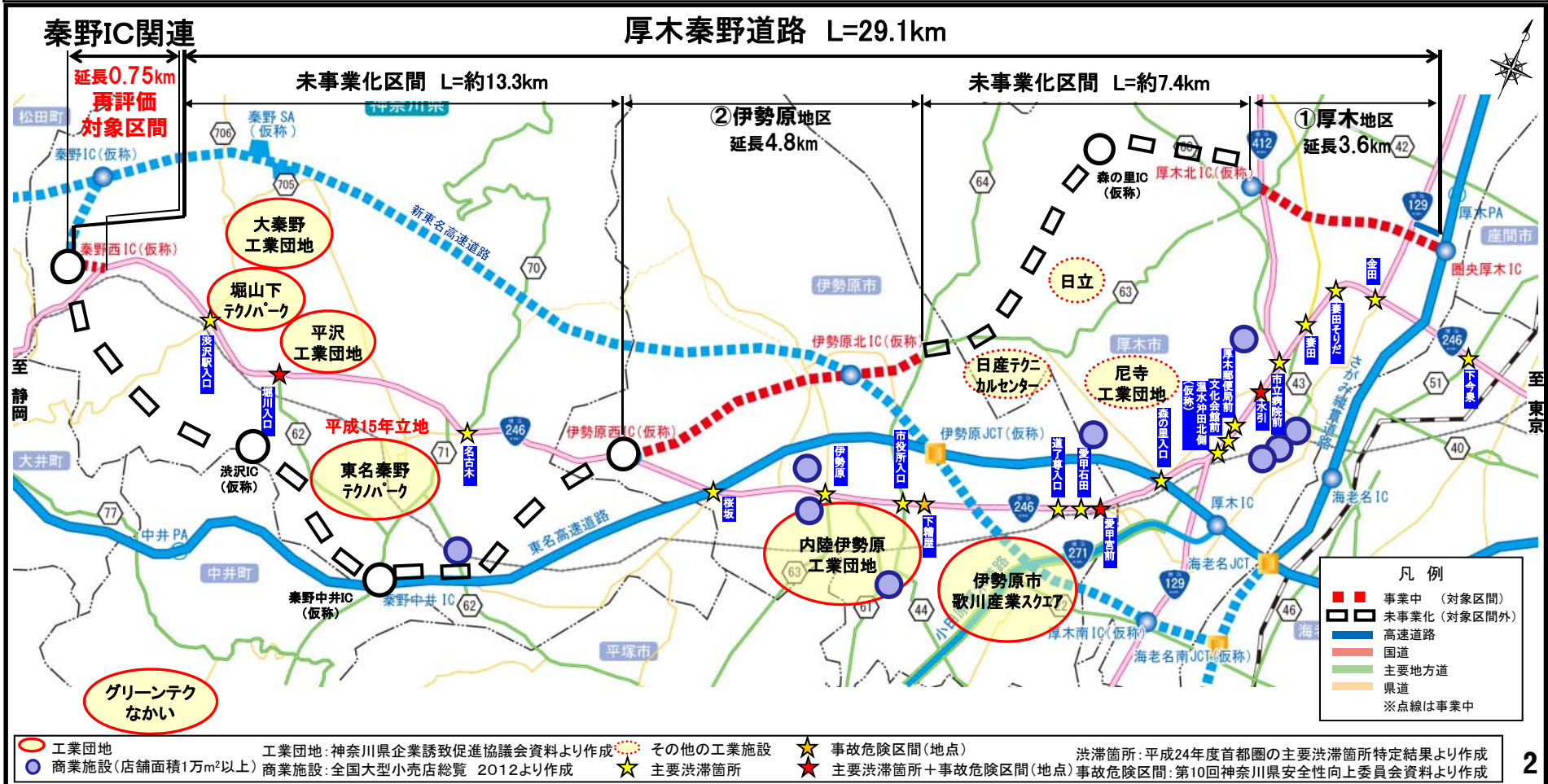




## 2. 事業の目的と計画の概要

### ■ 国道246号(厚木市～秦野市)バイパス事業の概要

- ・国道246号沿線は市街化の進展、産業の発展により、交通需要が増大したため、慢性的な渋滞が発生。
- ・国道246号の混雑緩和および交通安全の確保等を目的に、厚木秦野道路が事業化(伊勢原地区:平成10年度 厚木地区:平成13年度)され、整備を実施中。
- ・また秦野IC関連の整備により、国道246号から新東名高速道路へのアクセス向上や、沿線の経済活動支援および物流の効率化が期待されている。



# 2. 事業の目的と計画の概要

## (1) 目的

- 新東名高速道路と国道246号を接続するインターアクセス道路
- 物流効率化及び地域の活性化支援

## (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 : 0.75km

幅員 : 14.5m

道路規格 : 第1種A規格

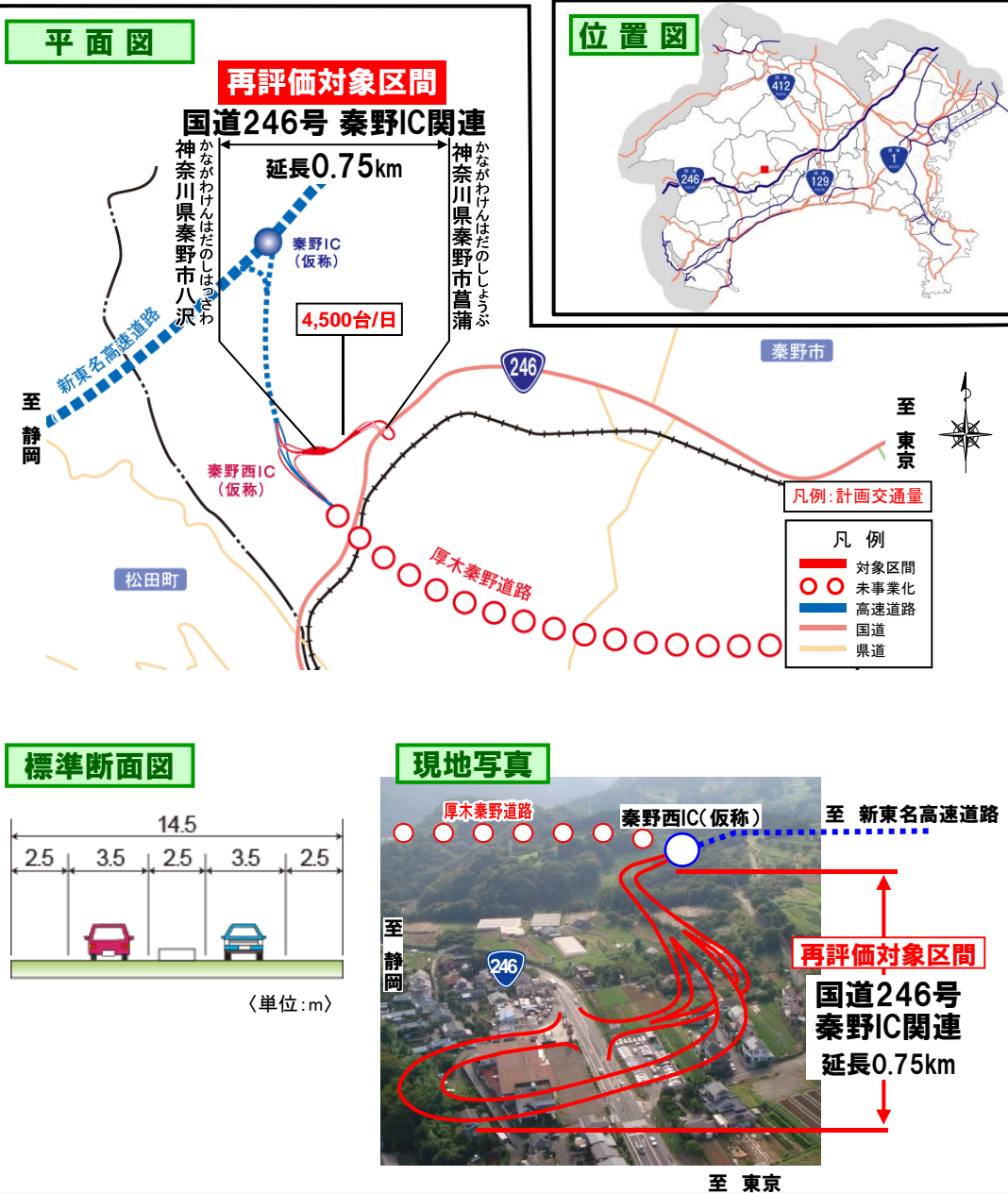
設計速度 : 35km/h

車線数 : 2車線

事業化 : 平成13年度

事業費 : 約51億円

計画交通量 : 4,500台/日



## 2. 事業の目的と計画の概要

### (3) 国道246号の交通特性

- ・国道246号当該事業区間の交通特性は、周辺地域に起終点を持つ交通(内々)が30%、起終点のどちらかが周辺地域にある交通(内外)が29%、周辺地域を通過する交通(外々)が41%となっている。

#### ■国道246号の交通特性

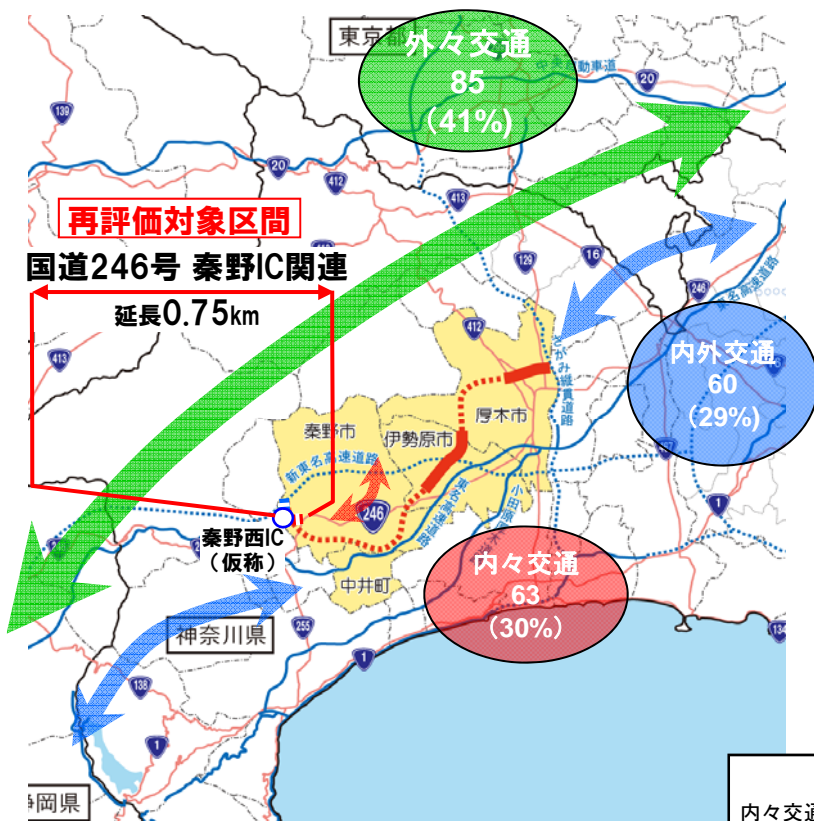


表 国道246号の交通特性

OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域内々	63	30.3%
周辺地域とその他の地域(内外)	60	28.8%
周辺地域⇄神奈川県	57	28.8%
周辺地域⇄他県	3	1.4%
通過交通(外々)	85	40.9%
合計	208	100%

内々交通が30%  
内外交通が29%  
外々交通が41%

※H17道路交通センサス区間番号1099  
秦野市伊勢原市境～平塚秦野線断面(秦野市)

※周辺地域は、当該事業が通過する秦野市  
※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出  
※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。

#### 凡例

- 内々交通 ● ←→
- 内外交通 ● ←→
- 外々交通 ● ←→

- 自動車専用道路
- 国 道



# 3. 事業進捗の状況

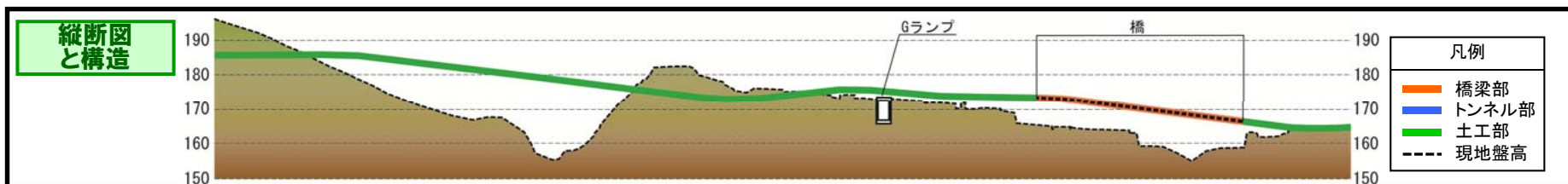
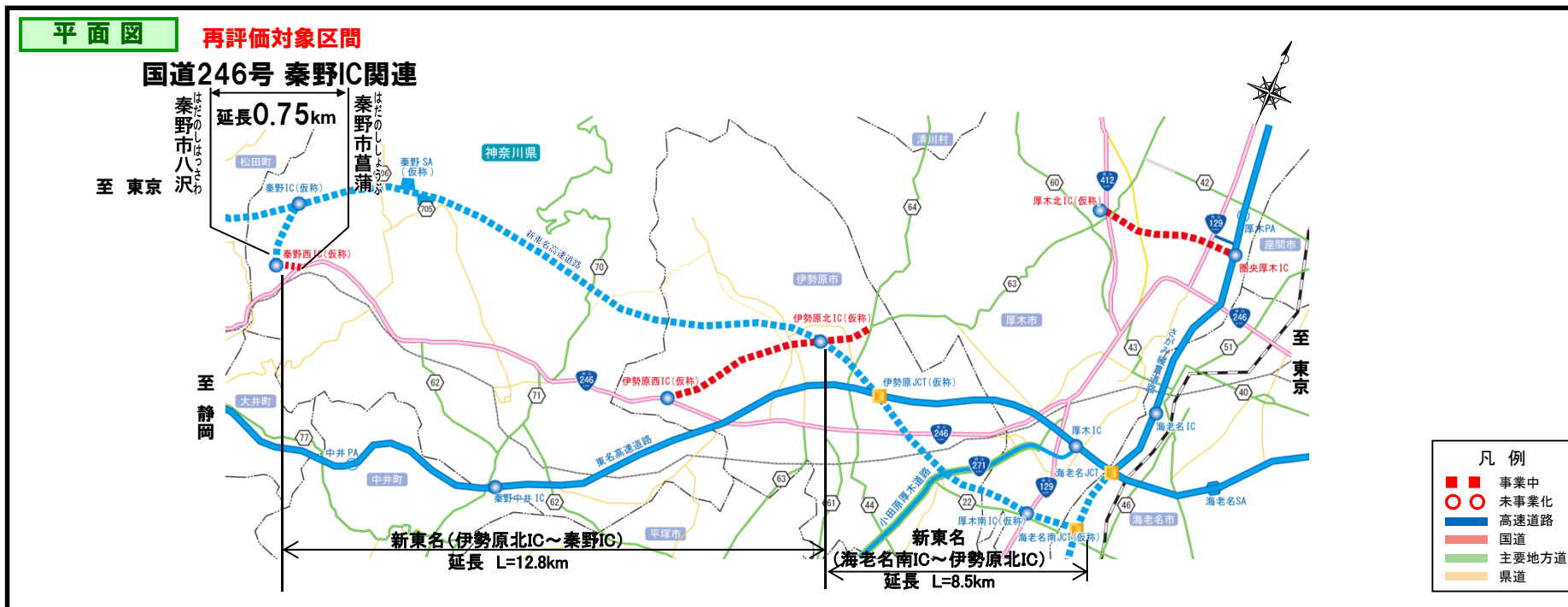
## (1) 事業の経緯

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  
 平成25年度 用地着手

## ※新東名高速道路の事業の経緯

平成8年6月 都市計画決定 [※1]  
 平成10年度 施工命令[海老名南JCT～伊勢原北IC]  
 平成11年度 施工命令[伊勢原北IC～秦野IC]  
 平成17年度 民営化、高速道路事業の変更許可  
 平成22年度 用地取得着手

※1: 都市計画決定[海老名市門沢橋・中野地先(起点)～足柄上郡山北町川西地先(終点): 延長35.9km]





# 3. 事業進捗の状況

## (2) 周辺状況

- ・秦野IC関連は、新東名高速道路の秦野IC(仮称)と国道246号を接続するインターアクセス道路の事業である。
- ・当該事業区間に接続する国道246号の沿線周辺には、東名秦野テクノパーク(平成15年)などの工業団地が立地しており、これらの市街化地域と新東名高速道路を連絡する山地地域である。



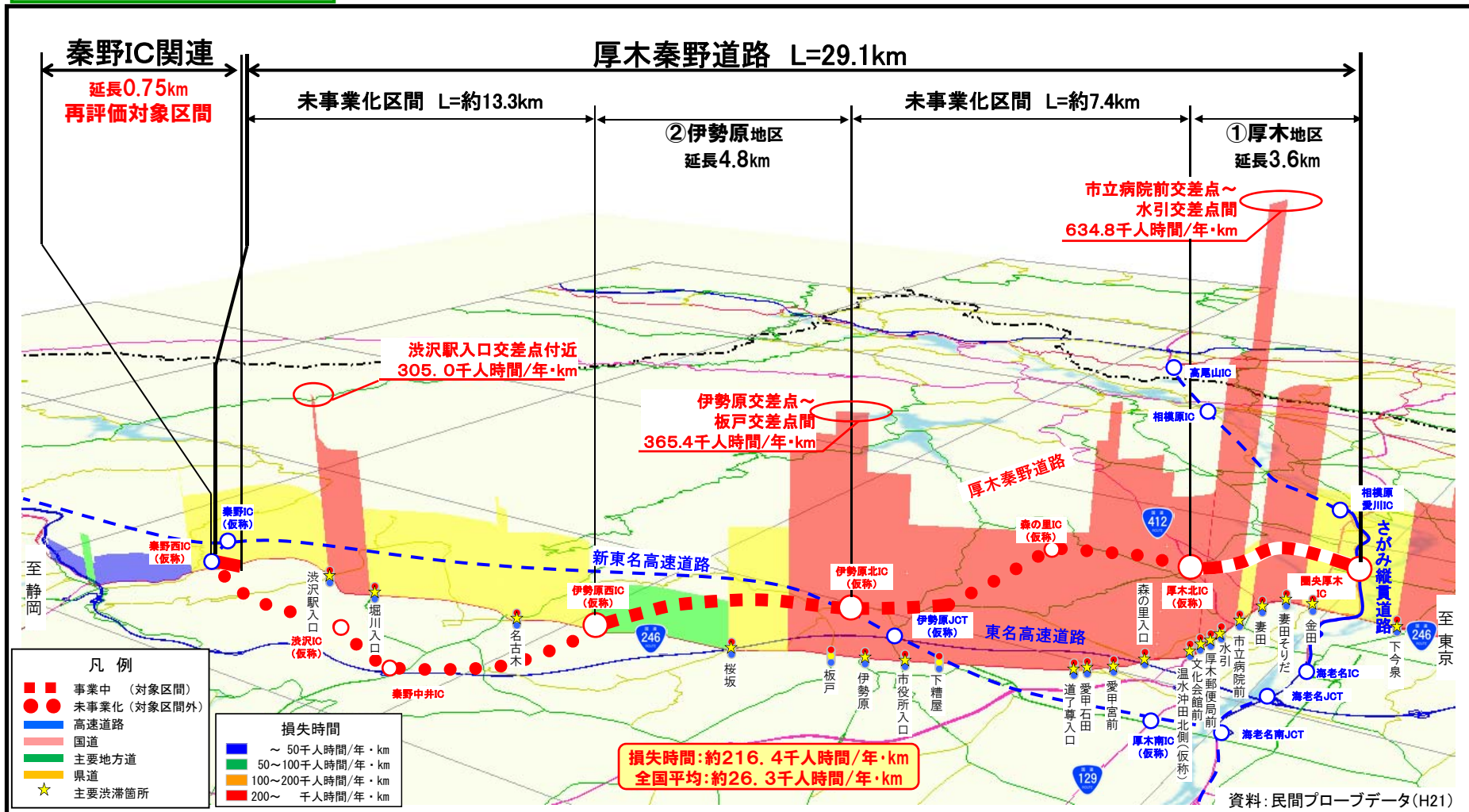


# 4. 事業の必要性に関する視点

## (1) 国道246号(厚木市～秦野市)の渋滞状況

- ・厚木秦野道路に並行する国道246号の厚木市～秦野市の損失時間は、216.4千人時間/年・kmと全国平均(26.3千人時間/年・km)の約8倍となっている。
- ・秦野IC関連の整備により、国道246号の通過交通が新東名高速道路へ転換され、交通混雑の緩和が見込まれる。

### 渋滞発生状況(損失時間)

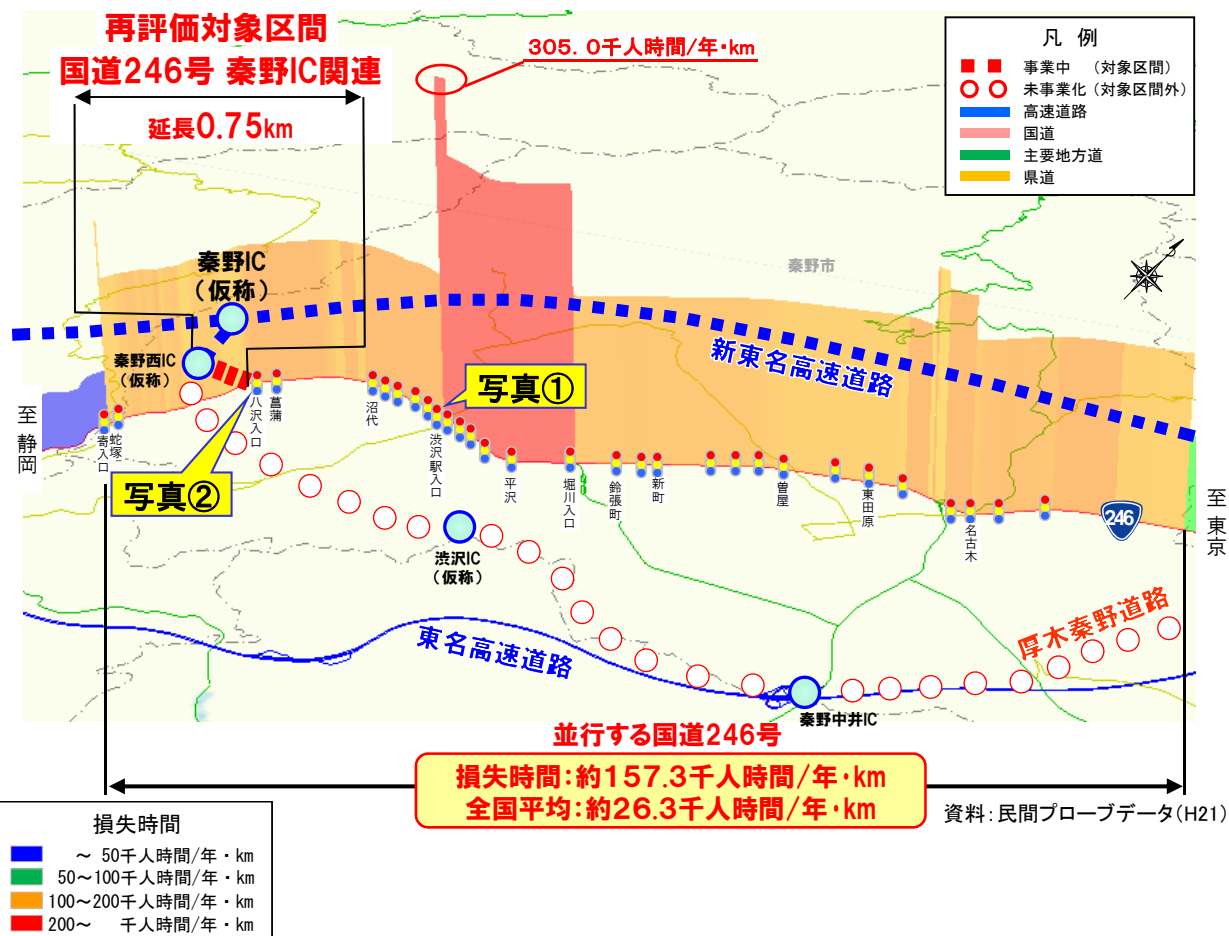


# 4. 事業の必要性に関する視点

## (2) 国道246号秦野地区の渋滞状況

- ・秦野IC関連の事業区間に接続する国道246号秦野市内の損失時間は、157.3千人時間/年・kmと全国平均(26.3千人時間/年・km)の約6倍となっている。
- ・秦野IC関連の整備により、国道246号の通過交通が新東名高速道路へ転換され、交通混雑の緩和が見込まれる。

### 渋滞発生状況(損失時間)



### 国道246号の渋滞状況写真

#### ① 渋沢駅入口交差点



撮影:H25.2

#### ② 八沢入口交差点



撮影:H25.2

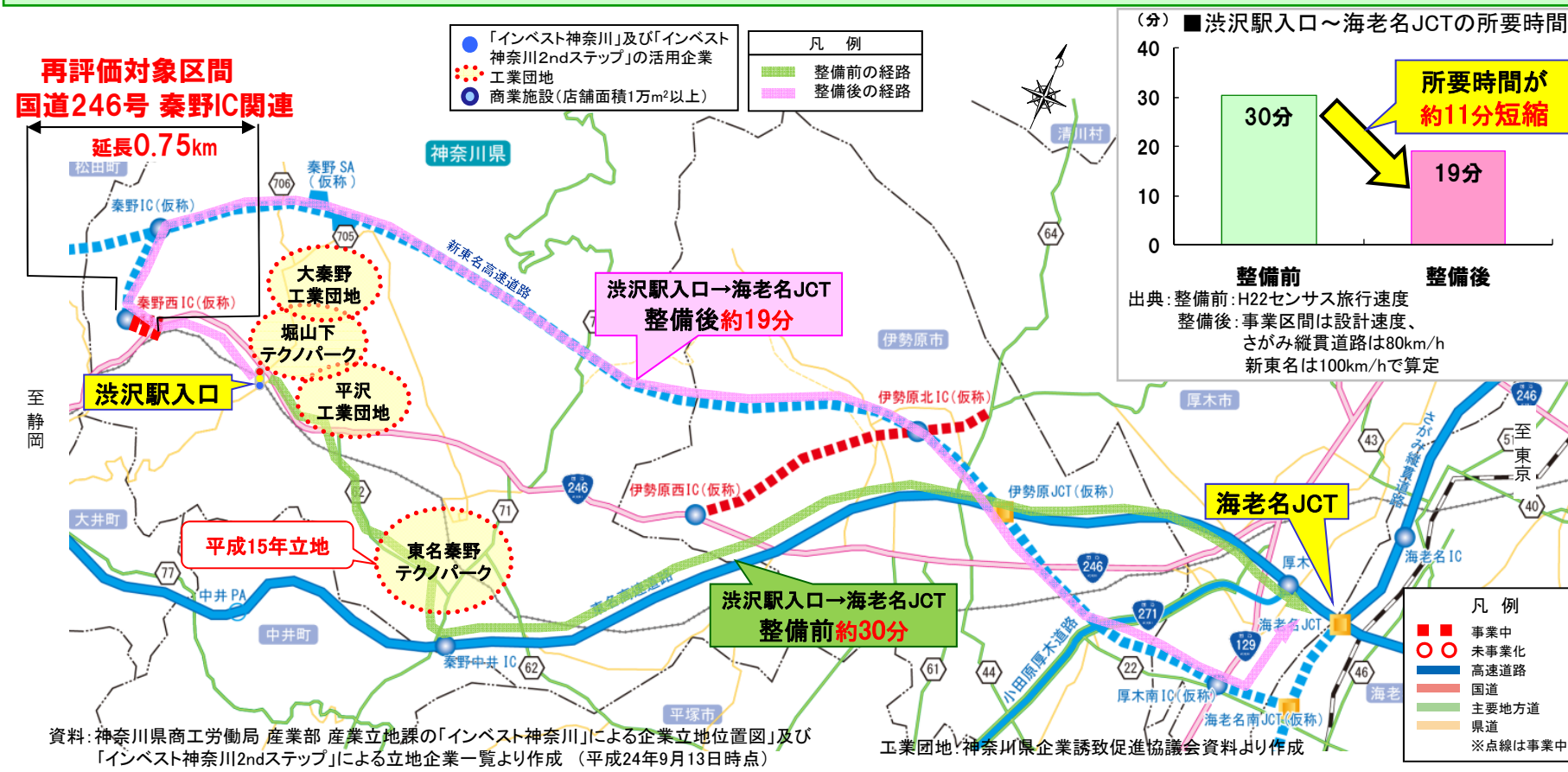


# 4. 事業の必要性に関する視点

## (3) 物流効率化及び地域活性化の支援

- ・当該事業区間に接続する国道246号秦野市内の沿線には、東名秦野テクノパーク(平成15年)などの工業団地が立地。また、神奈川県では、神奈川県産業集積促進方策(インベスト神奈川)により企業立地を支援。秦野市内には、同方策の活用企業が多く立地。
- ・秦野IC関連の整備により、国道246号から新東名高速道路へのアクセスが向上し、沿線の経済活動の支援や物流の効率化が期待される。

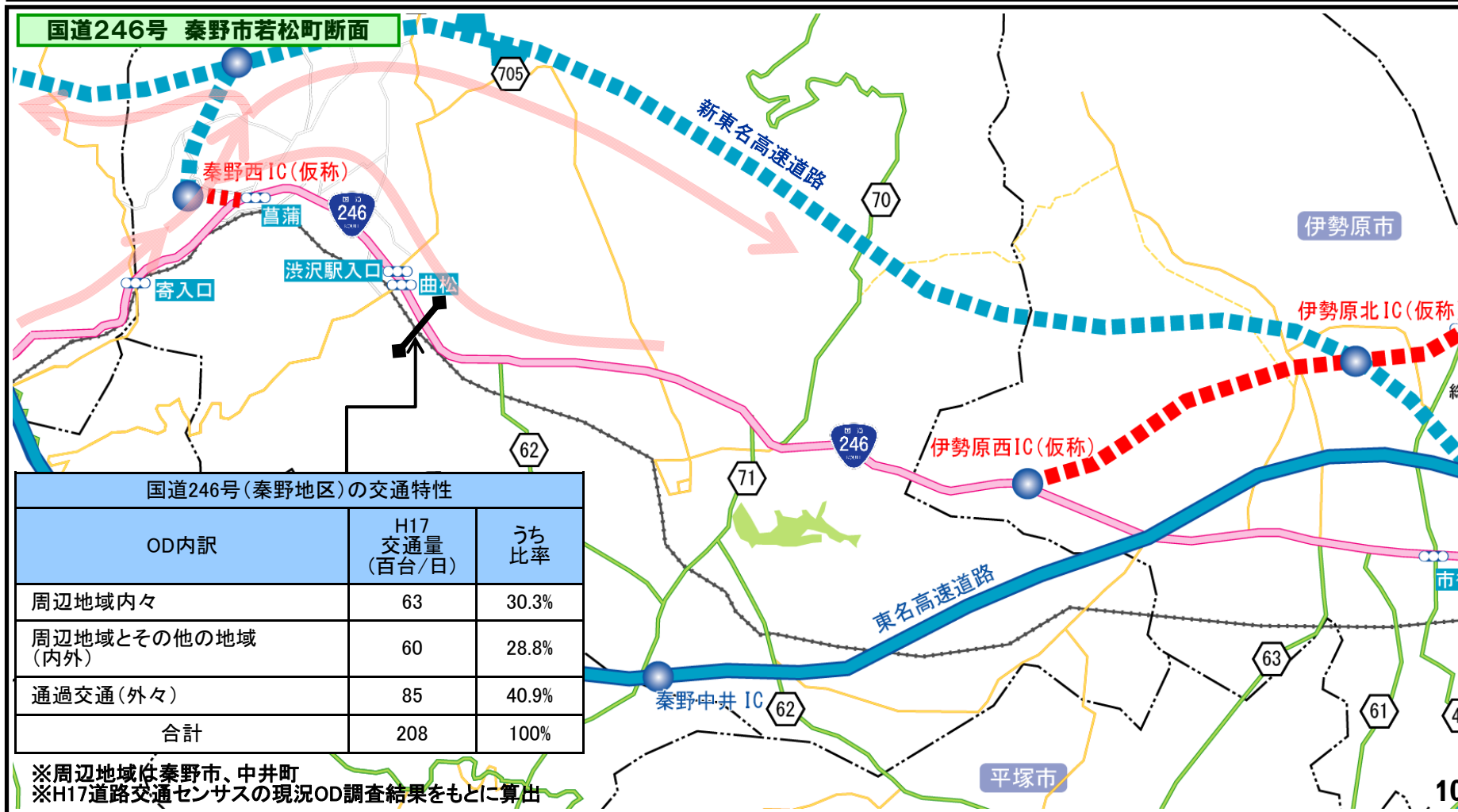
神奈川県産業集積促進方策(インベスト神奈川)を活用した企業および秦野市内の工業団地と海老名JCTまでの所要時間



# 4. 事業の必要性に関する視点

## (4) 物流効率化の支援

- ・国道246号当該事業区間の大型車は、全体(20,800台/日)の26%(5,400台/日)を占め、県平均(15%)を上回っている。
- ・秦野IC関連の整備により、国道246号から新東名高速道路のアクセス性が向上し、広域交通(内々交通以外は全体の70%)の転換が見込まれることにより、物流効率化の支援が期待できる。

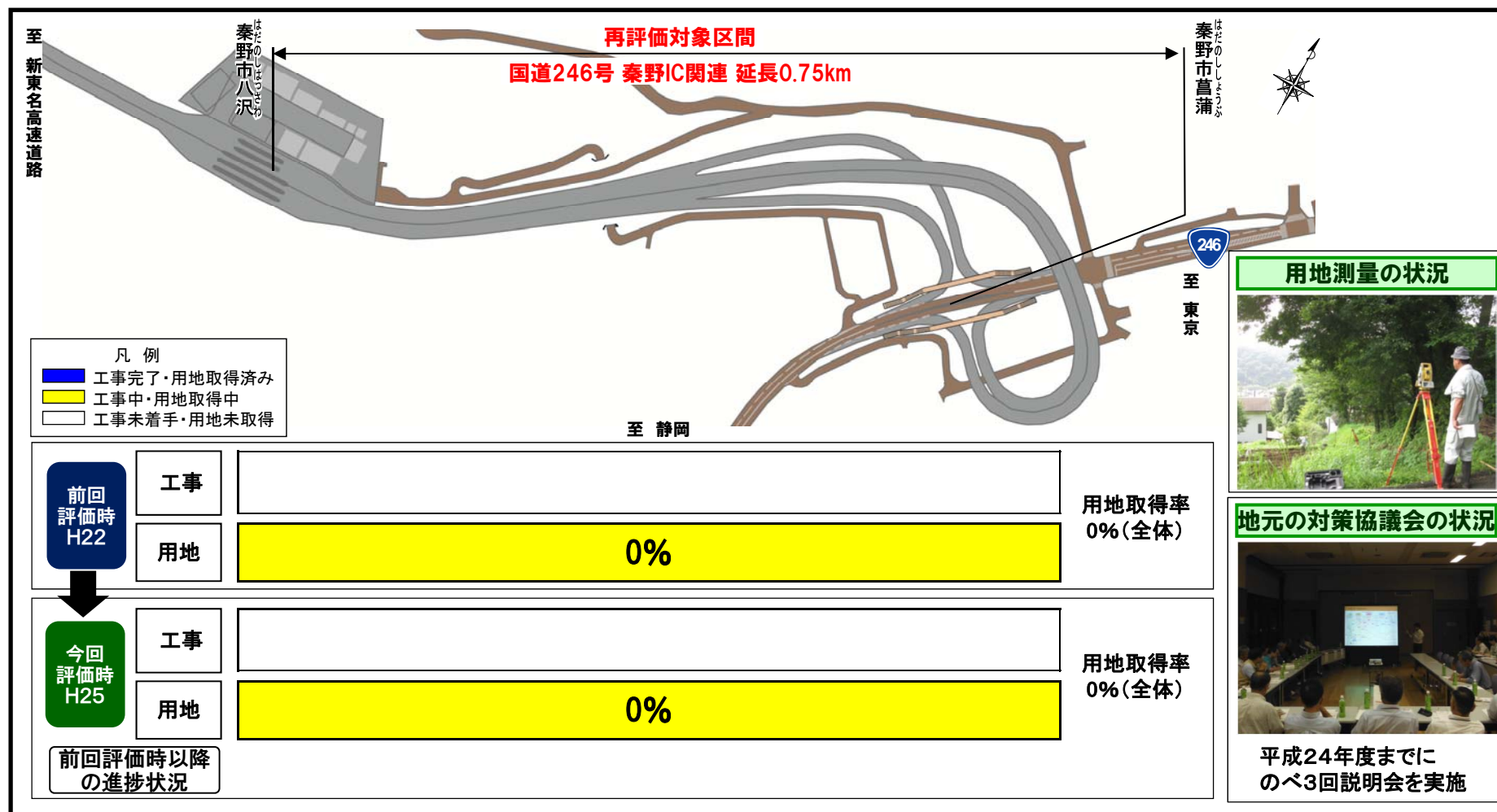




# 4. 事業の必要性に関する視点

## (5) 残工事の概要

- ・平成25年5月末時点で、用地取得率は0%。
- ・平成23年度から現在までに、用地測量を実施。
- ・新東名高速道路の事業進捗に合わせて用地買収および工事を展開。
- ・前回評価から平成24年度の間は、地元の協議会に事業の進捗状況を説明(のべ3回開催)し、平成25年度から用地買収着手予定。



# 4. 事業の必要性に関する視点

## (6)新東名高速道路の概要(NEXCO中日本より情報提供)

- ・完成目標は、海老名JCT～厚木南IC間が平成28年度、厚木南IC～伊勢原北IC間が平成30年度、伊勢原北IC～御殿場JCT間が平成32年度。
- ・用地買収および埋蔵文化財調査を順次実施中。
- ・相模側渡河部、国道246号西側の橋梁下部工完了。引き続き、厚木市域および伊勢原市域で橋梁下部工工事を進捗中。
- ・秦野IC関連とあわせて、地元の協議会に事業の進捗状況を説明。





## 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。

【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。

#### (1) 計算条件

・基準年次	: 平成25年度	【参考: 前回評価】
・供用予定年次	: 平成33年度	平成22年度
・分析対象期間	: 供用後50年間	平成33年度
・基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	供用後50年間
・交通量の推計時点	: 平成42年度	平成17年度道路交通センサス
・計画交通量	: 4,500(台/日)	平成42年度
・総便益	: 約159億円	4,200(台/日)
・事業費	: 約51億円	約134億円
・B/C	: 3.6	約51億円
		3.6

# 5. 費用対効果

## (2) 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)	経済的内部 収益率 (EIRR) 12.5%
	123億円	23億円	13億円	159億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	3.6	
	41億円		3.7億円	45億円		

## (3) 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)	経済的内部 収益率 (EIRR) 15.7%
	123億円	23億円	13億円	159億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	4.2	
	35億円		3.7億円	38億円		

注1) 便益・費用については、平成25年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

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) 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4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

# 6. 事業進捗の見込みの視点

## (1) 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年度に地元説明会を実施し、平成22年度に用地幅杭設置を実施。
- ・現在、設計協議、埋蔵文化財調査を実施中で、平成25年度より用地買収に着手。
- ・引き続き、新東名高速道路の事業進捗に併せて、用地取得を推進し、平成32年度完成に向けて、計画的に事業促進を図る。

## (2) 新東名高速道路の事業進捗の見込み

- ・新東名高速道路は、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。

### ■ 事業の計画から完成までの流れ

年度	H8	～	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
都市計画決定・事業化	都市計画決定		事業化																				
測量・調査・設計													← 地元説明 (3回) →										
設計・用地説明																							
埋蔵文化財調査																							
秦野IC関連	用地(面積)																						
	工事																		完了				
新東名高速道路	用地(面積)																						
	工事																		完了				

供用開始年次

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である。

(前回再評価) (今回再評価)



## 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関連の事業区間に接続する国道246号秦野市の損失時間は、157.3千人時間/年・kmと全国平均(26.3千人時間/年・km)の約6倍。
- ・本整備により、国道246号から新東名高速道路へのアクセスが向上し、沿線の経済活動の支援や物流の効率化が期待される。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・現在、設計協議、用地調査、環境調査を実施中で、平成25年度より用地買収に着手。
- ・引き続き、新東名高速道路の事業進捗に併せて、平成32年度完成に向けて、計画的に事業促進を図る。

### (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一般国道246号を接続し、交通の円滑化や利便性の向上、地域の発展、経済活性化などに寄与する大変重要な事業である。  
については、新東名高速道路の事業に遅れることなく、引き続き本事業を強力に推進されたい。

### (4) 対応方針(原案)

- ・事業継続。
- ・秦野IC関連は、新東名高速道路と国道246号の接続による物流効率化及び地域の活性化支援の観点から、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。