

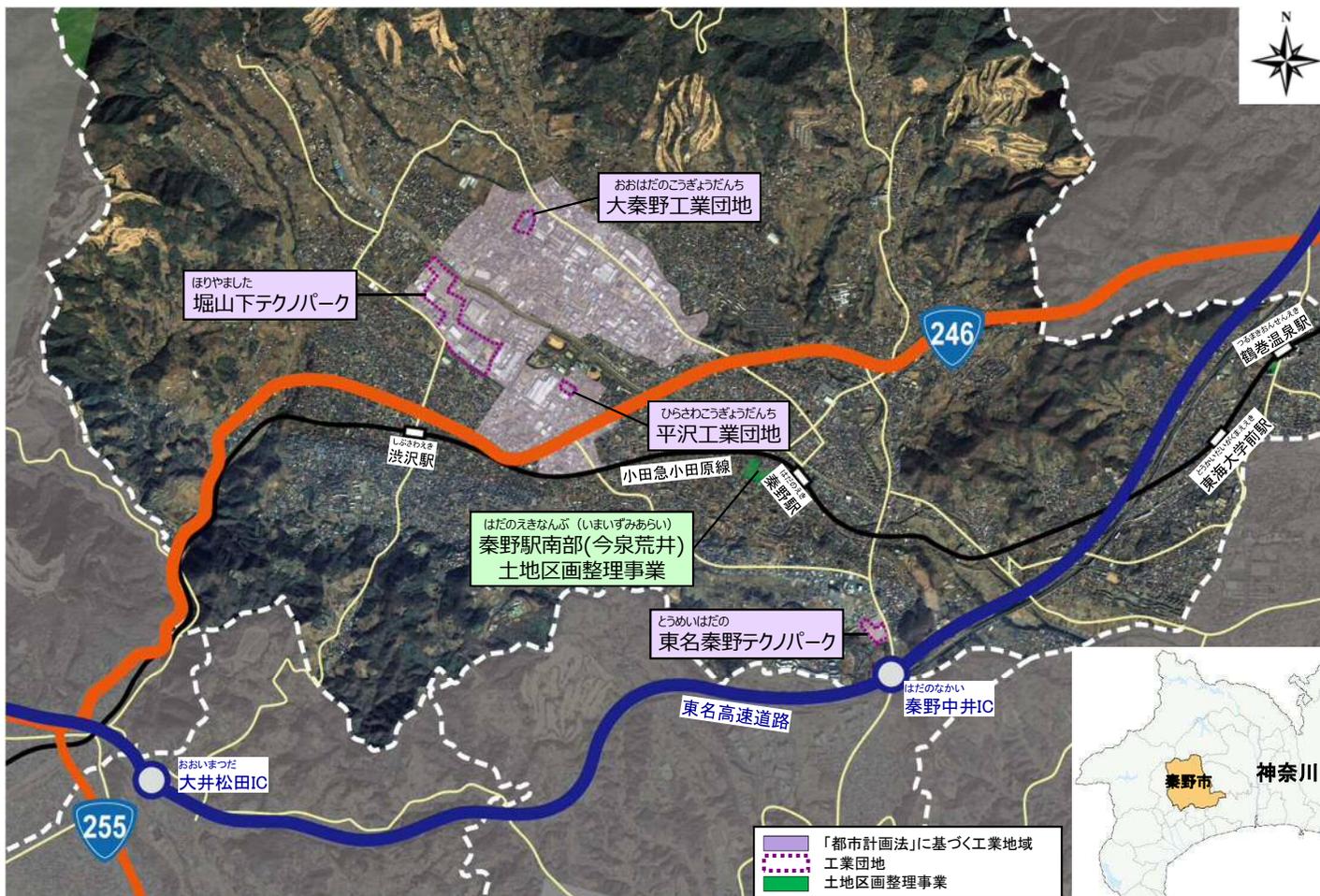
# 新規事業候補箇所説明資料

---

国道246号  
厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)

# ◆地域の状況

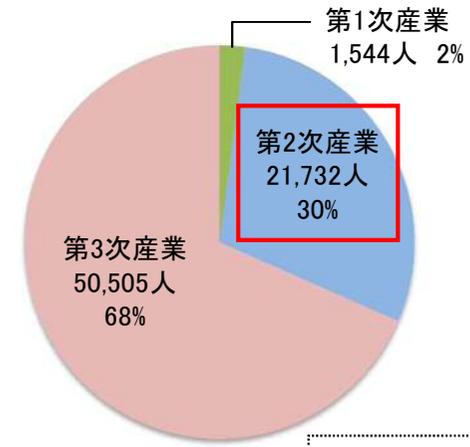
- 秦野市域の半分以上が山林等の盆地状の地形。秦野市の主要な東西軸である国道246号沿線に市街地が形成され、鉄道駅と国道246号が近接した位置に立地。
- 秦野市には、多くの工場が立地しており、区画整理事業も進行。
- 秦野市は、第2次産業人口の割合が神奈川県全体と比較して高い傾向。



・人口	: 17万人 (7万世帯)
・面積	: 103.61km <sup>2</sup>
・人口密度	: 1,634人/km <sup>2</sup>
・可住地面積	: 49.09km <sup>2</sup>
・高齢化率	: 22.9%

[人口・世帯数・人口密度]神奈川県人口統計調査結果(平成26年1月1日現在)  
[面積・可住地面積]神奈川県「県勢要覧2012」(平成24年10月1日現在)  
[高齢化率※]神奈川県年齢別人口統計調査結果(平成25年1月1日現在)  
※調査結果時点の人口総数と65歳以上人口より算出

## ●秦野市の産業別就業構成

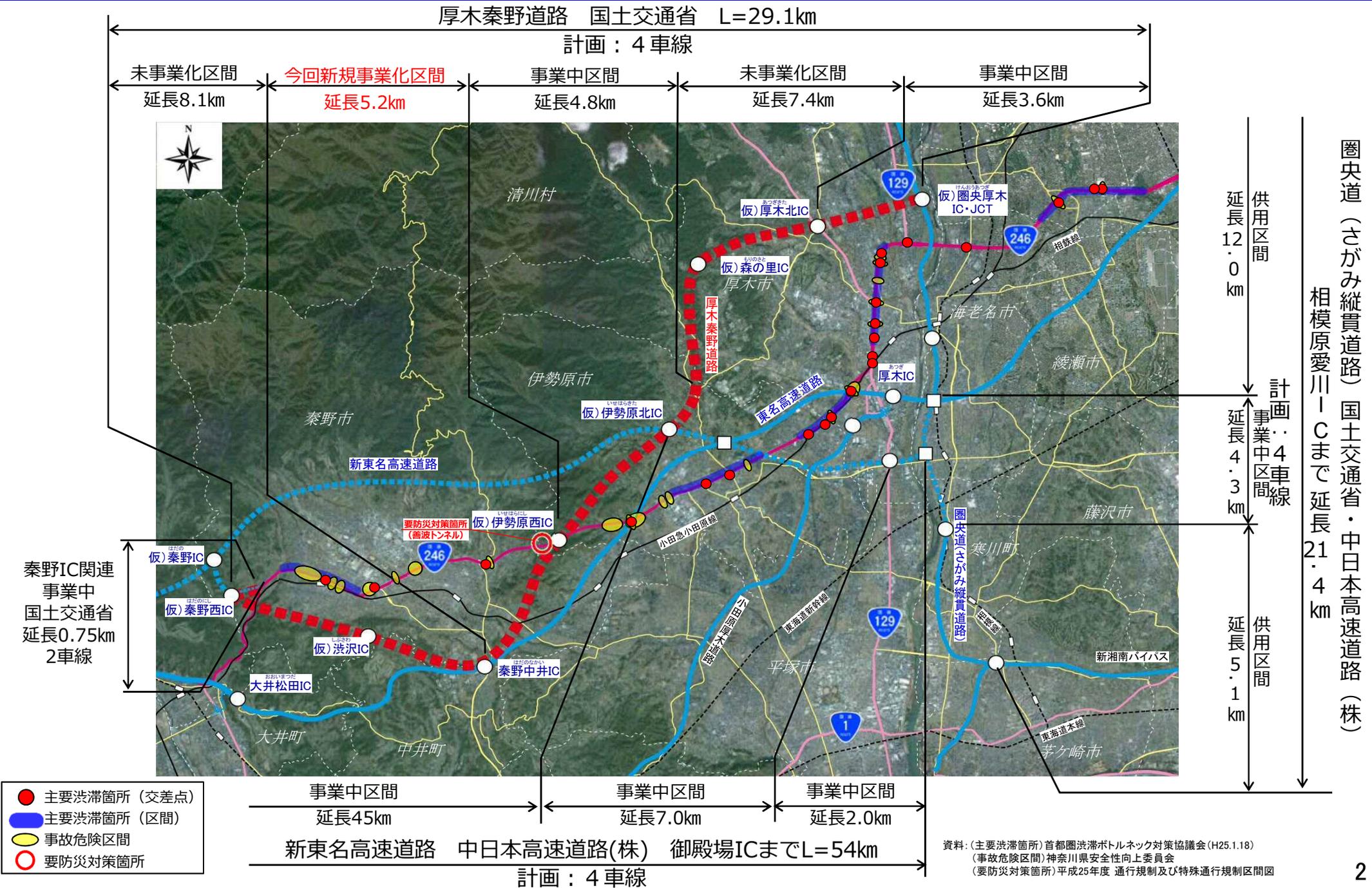


神奈川県全体における  
第2次産業人口の割合  
23%

[産業別就業者構成]平成22年国勢調査

図 秦野市の状況

# ◆路線周辺の交通状況



# 一般国道246号 厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）に係る新規事業採択時評価

- 交通渋滞の緩和（神奈川県内の一般国道246号2車線区間で、県内最大の交通が集中）
- 企業立地が顕著な神奈川県西部地域のなかで、特に秦野地域からの物資輸送の定時性や速達性が向上

## 1. 事業概要

- 起 終 点: 神奈川県伊勢原市善波  
～神奈川県秦野市西大竹
- 延長等: 5.2km  
(1種3級、2車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費: 約200億円
- 計画交通量: 約8,200台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約5,400台/日	約1,300台/日	約1,500台/日

※交通量は百台単位で四捨五入。

## 2. 道路交通上の課題

### ①国道246号の交通渋滞

- 並行する国道246号は神奈川県内2車線道路(直轄)最大の交通が集中することで、渋滞が発生しており、工場立地が進む秦野市では、渋滞による自動車部品などの物資輸送の定時性や速達性に課題を抱える。【図2、3、4】



図2 県西部における工場立地件数の変化

県内最大の交通集中

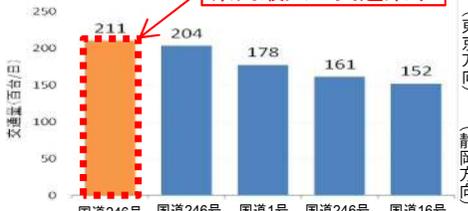


図3 神奈川県内2車線道路(直轄)の交通量の比較

資料：トラフィックカウンターによるH25年10月の平均交通量



図1 事業位置図

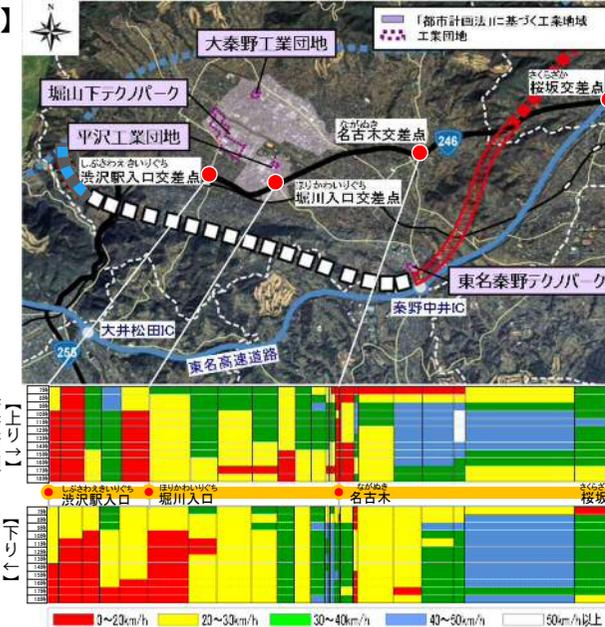


図4 秦野市内国道246号の渋滞発生状況

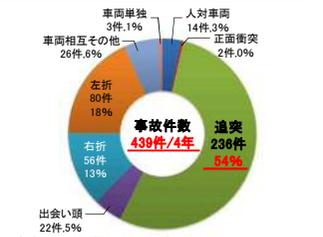
赤色ほど渋滞が激しく、工業団地付近は慢性的に混雑 資料：H25民間プローブデータ

### ②多発する交通事故

- 並行する国道246号では、1kmあたり約14件/年の事故が発生。なかでも渋滞中に追突する事故の割合が半数以上。走行の安全性に課題がある。【図5】



写真 国道246号の事故状況



資料：交通事故総合データベース(H20-23)  
図5 事故類型別事故発生状況  
[桜坂交差点～堀川入口交差点間](延長8km)

## 3. 整備効果

### 効果① 交通渋滞の緩和 [◎]

- 対象区間の整備により、国道246号、東名高速道路、新東名高速道路をつなぐ新たなバイパスが形成され、国道246号の交通量が約3割減少し、渋滞が緩和することで、秦野地域からの自動車部品などの物資輸送の定時性や速達性が向上する。【図6】

[混雑度の減少]  
現況 1.61 ⇒ 整備後 1.13 [約3割減少]  
[都心方向への物資輸送の所要時間短縮  
(工業団地⇒下糟屋交差点)]

現況 40分 ⇒ 整備後 33分 [約7分短縮]

### 効果② 交通事故の減少 [◎]

- 対象区間の整備により、交通量が約3割減少し、渋滞が一因で発生していた追突事故が約6割減少して、走行の安全性が向上。【図7】

[追突事故件数の減少]  
現況 236件/4年 ⇒ 整備後 90件/4年 [約6割減少]



図6 国道246号の交通量・混雑度の変化



図7 国道246号の追突事故件数の変化

### ■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR <sup>※1</sup>	総費用:154億円 <sup>※2</sup>	総便益:249億円 <sup>※2</sup>
1.6	6.8%	・事業費:139億円 ・維持管理費:14億円	・走行時間短縮便益:246億円 ・走行経費減少便益:2億円 ・交通事故減少便益:1億円

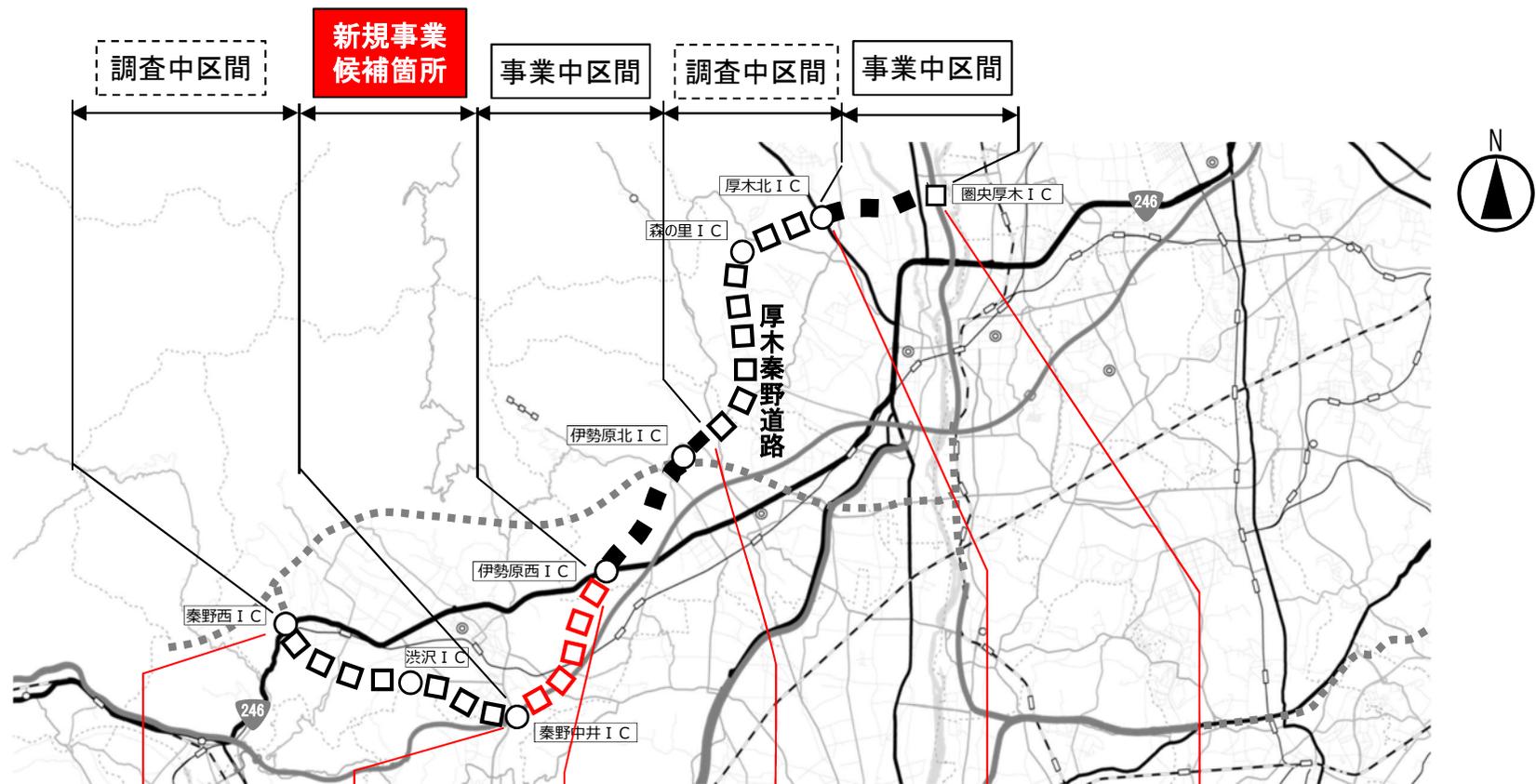
### ■(参考)厚木秦野道路の他の事業中間区間を含めた費用便益分析結果

B/C	EIRR <sup>※1</sup>	総費用:732億円 <sup>※2</sup>	総便益:1,068億円 <sup>※2</sup>
1.5	5.6%	・事業費:677億円 ・維持管理費:55億円	・走行時間短縮便益:977億円 ・走行経費減少便益:74億円 ・交通事故減少便益:17億円

※1: EIRR: 経済的内部収益率

※2: 基準年(H25年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率:4%)

# (参考) 区間別の費用便益分析の試算 <厚木秦野道路>



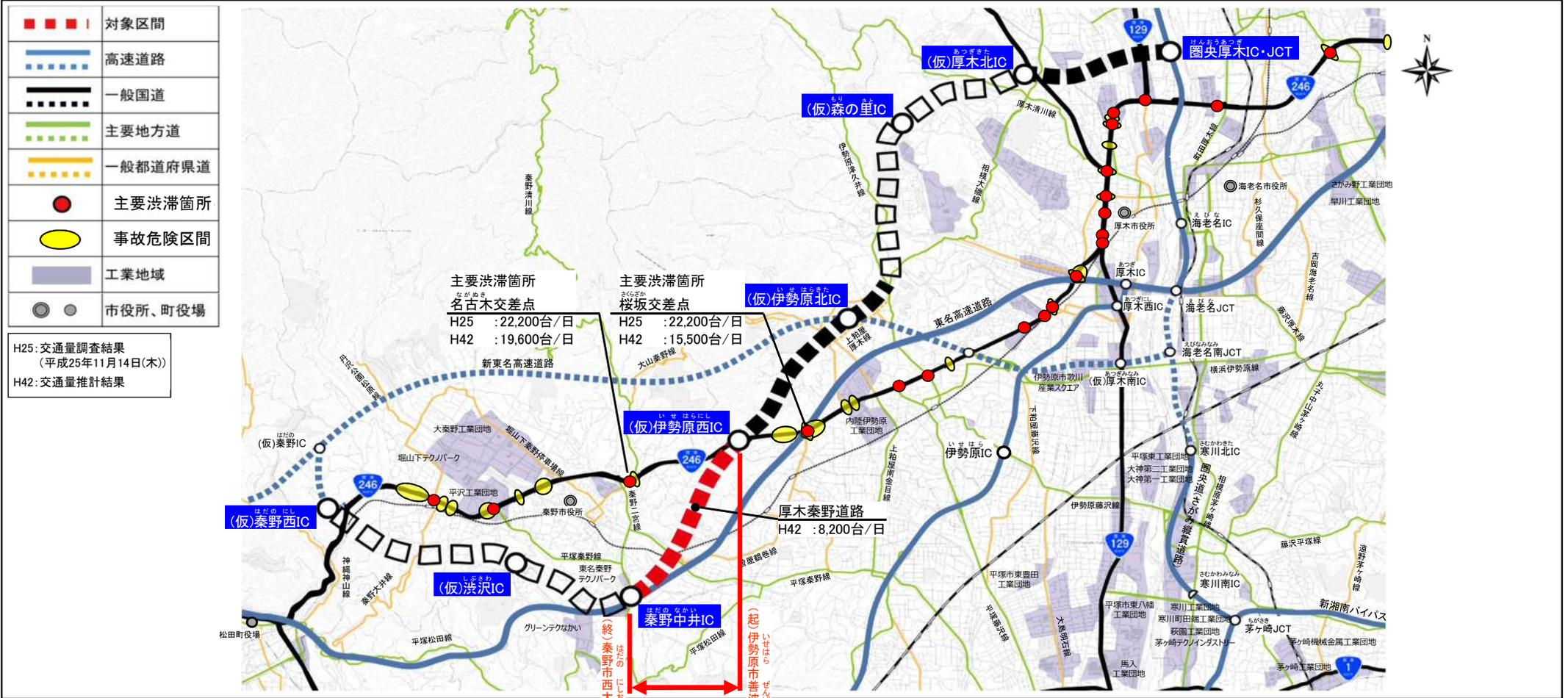
	調査中区間	新規事業候補箇所 L=5.2km	事業中区間 L=4.8km	調査中区間	事業中区間 L=3.6km	B/C	EIRR
新規事業候補箇所		○	※1		※1	1.6	6.8%
事業中区間※2			○		○	1.4 (H25再評価)	5.4% (H25再評価)
新規事業候補箇所 + 事業中区間		○	○		○	1.5	5.6%

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

※1：新規事業候補箇所のB/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む

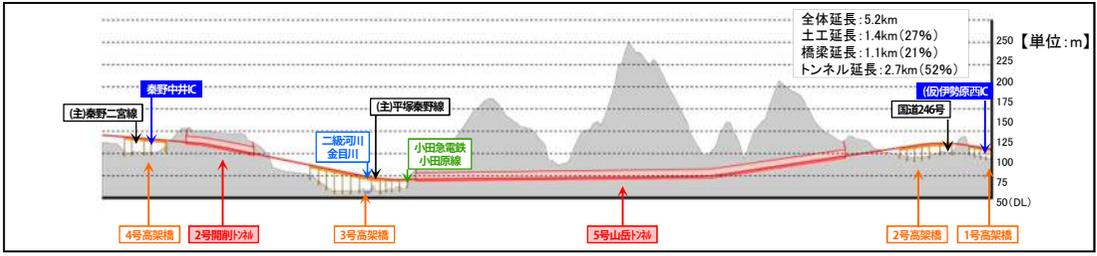
※2：事業中区間のB/C等はH25再評価時のものであり、新規事業候補箇所のB/C等とはネットワーク条件が異なる

# あつきはだの いせはらにし はだの なかい 一般国道246号厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)に係る新規事業採択時評価

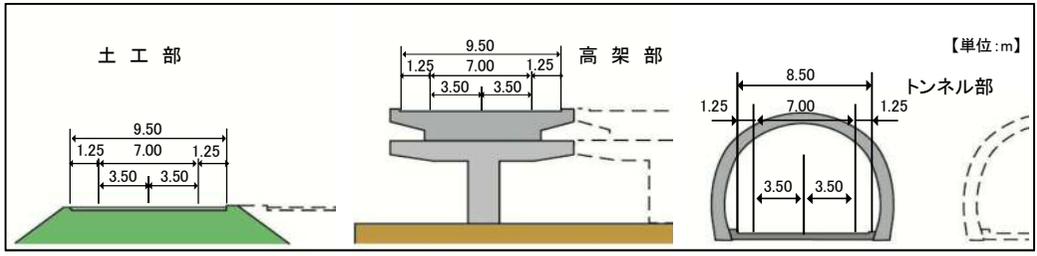


出典: [主要渋滞箇所]首都圏渋滞ボトルネック対策協議会(H25.1.18)  
[工業地域]神奈川県都市計画図  
[事故危険区間]神奈川県安全性向上委員会

計画縦断面図



標準断面図



# 神奈川県厚木秦野地域における計画段階評価

## 1. 神奈川県秦野厚木地域の課題

### ①国道246号の交通渋滞

- 国道246号は、当該地域の東西軸を補完する唯一の主要幹線道路となっている。
- 厚木秦野道路並行部における秦野の1車線あたりの交通量は、神奈川県内平均交通量の1.1倍。交通集中により混雑度が1.28(容量超過)。【図2】
- 国道246号には、地域内を移動する交通(内々:25%、内外:44%)や、地域を通過する交通(外々:32%)が混在。【図3】



図1 対象地域図



資料: トラフィックカウンターによるH25年10月の平均交通量

図2 1車線あたりの交通量



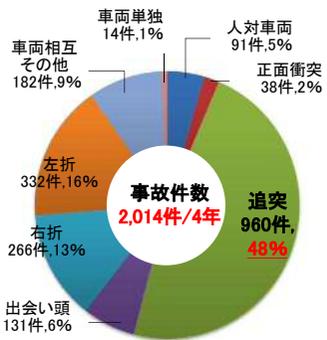
図3 国道246号(秦野厚木地域のOD分布: H17現況推計)

### ②国道246号の事故

- 対象区間及び、事業中区間に並行する国道246号では、1km当たり約17件/年の事故が発生している。
- 特に、渋滞による速度低下が原因とされる追突事故が多く、全体の約5割。【図4】



写真① 国道246号での事故状況



資料: 交通事故統合データベース(H20~23)

図4 事故類型別事故発生状況 [下今泉交差点~新龍場交差点](30km)

## 2. 原因分析

### ①国道246号の交通容量不足

- 厚木秦野道路並行部の国道246号は、当該地域の唯一の東西軸であり、交通が集中。
- 国道246号は交通容量が不足しているため、混雑度が1.0を超過。【図5】



写真② 国道246号の渋滞状況



図5 国道246号の混雑状況(現況)

資料: 交通量調査結果(H25.11.14)

- 国道246号では、交通集中による速度低下区間が多く存在。【図6】
- したがって、渋滞が一因の追突事故が発生。

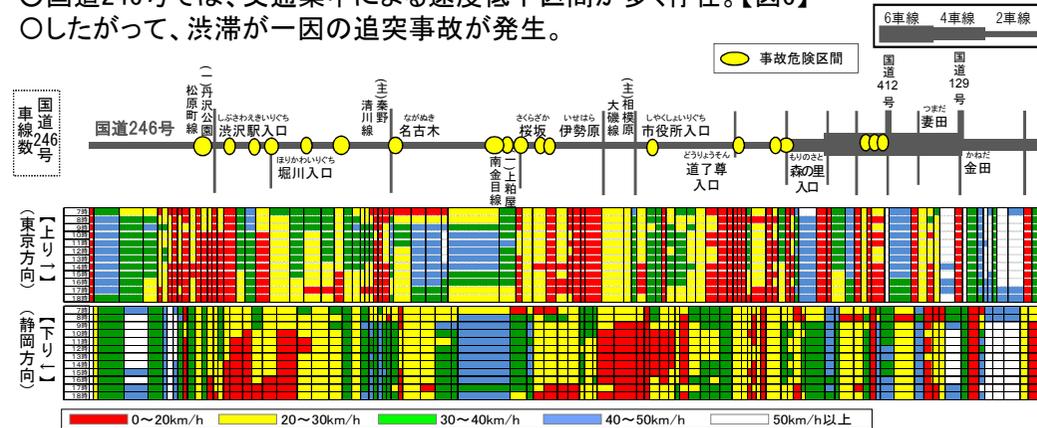


図6 国道246号の渋滞発生状況

資料: 民間プローブデータ(H25.4~H25.11)

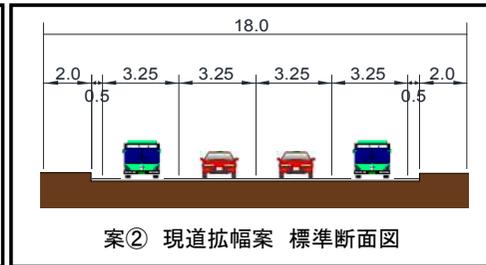
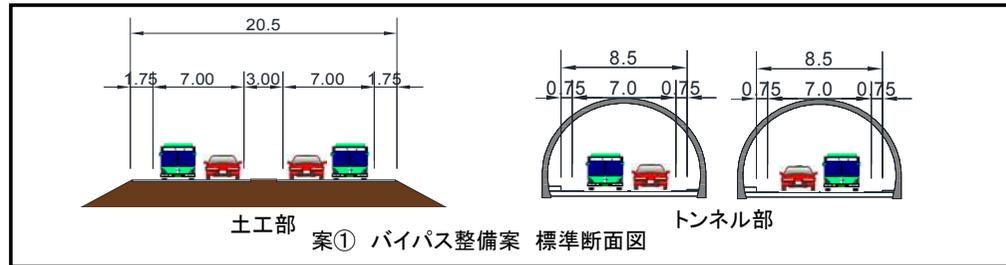
## 3. 政策目標

- ①交通容量確保による渋滞解消
- ②国道246号における交通事故の減少

# 神奈川県厚木秦野地域における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

評価軸	【案①】バイパス整備案（4車）	【案②】現道拡幅案（2車→4車）
交通渋滞の解消 (指標：混雑度)	交通量が現道からバイパスに転換。混雑度1.0を下回る。 ○ 混雑度（交通量） ・国道246号 【現況】 1.35 → 【整備後】 0.61	大きな混雑緩和は見られず、混雑度1.0を上回る。 × 混雑度（交通量） ・国道246号 【現況】 1.35 → 【整備後】 1.26
物資輸送の速達性 (指標：所要時間)	走行速度向上により、所要時間が短縮。 ○ 秦野市市街地（平沢工業団地） ⇒ 圏央厚木IC・JCT ・【現況】 72分 → 【整備後】 28分	所要時間短縮効果は少ない。 △ 秦野市市街地（平沢工業団地） ⇒ 圏央厚木IC・JCT ・【現況】 72分 → 【整備後】 53分
交通事故の減少 (指標：事故危険区間数)	起点から終点までバイパスを利用することで、事故危険区間を回避。 ○ 通過する事故危険区間 ・国道246号 【現況】 21区間 → 【整備後】 0区間	通過する事故危険区間数は約4割減少。 △ 通過する事故危険区間 ・国道246号 【現況】 21区間 → 【整備後】 13箇所
コスト※	約1,450億円	約1,500億円
総合評価	○	△



対応方針(案): 案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名 : 一般国道246号
- ・区間 : 厚木市中依知～秦野市八沢
- ・延長 : 29.1km
- ・道路規格: 第1種第3級
- ・車線数 : 4車線
- ・設計速度: 80km/h



(参考)当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

平成 8年6月	都市計画決定 L=29.1km [厚木市中依知～秦野市八沢]
平成10年度	事業化 L= 4.8km [伊勢原市西富岡～伊勢原市善波]
平成13年度	事業化 L= 3.6km [厚木市中依知～厚木市飯山]

地域の要望等

昭和55年～

沿線3市長（厚木市、伊勢原市、秦野市）から厚木秦野道路の事業促進について国土交通省あて要望

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道246号	厚木秦野道路 (伊勢原西～秦野中井)	L = 5.2 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8,200	2	関東地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	191億円	53億円	245億円
基準年における 現在価値 (C)	139億円	14億円	154億円

## ② 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	合計
基準年	平成25年度			
供用年	平成38年度			
単年便益 (初年便益)	20億円	0.2億円	0.1億円	20億円
基準年における 現在価値 (B)	246億円	2.1億円	1.2億円	249億円

## ③ 結果

費用便益比 (事業全体)	1.6
経済的純現在価値 (事業全体)	95億円
経済的内部収益率 (事業全体)	6.8%

注) 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。

## ④ 感度分析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	8,200台/日	±10%	1.5~1.8
事業費	191億円	±10%	1.5~1.8
事業期間	12年	±3年	1.4~1.8

事業名：厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)

(推計時点 H42年)

				整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路 厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井) 5.2 km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		-	8,200
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		-	5
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		-	7.70
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	現道(国道246号) 7.2 km	交通量	[台/日]	28,300	28,000
		走行時間	[分]	27	27
		走行時間費用	[億円/年]	153.84	152.06
	東名高速道路 8.5 km	交通量	[台/日]	89,400	84,900
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	139.84	130.36
	(主)平塚伊勢原線 2.7 km	交通量	[台/日]	15,000	13,900
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	21.51	19.35
	(主)伊勢原藤沢線 2.8 km	交通量	[台/日]	10,400	9,700
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	11.45	10.43
③その他道路合計 1,305.5km	走行時間費用	[億円/年]	10,999.57	10,986.06	

				走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計	1,331.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,326.22	11,305.95	20.26

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



## 費用便益分析の条件

事業名: 厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成25年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計 いずれかのみ推計の場合 いずれかのみ推計とした理由を記載	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	( )台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由 小規模事業である	<input type="checkbox"/>
	山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他( )		
速度設定の考え方	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax～Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin～Qmax)の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
その他( )	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				



## 費用の現在価値算定表

箇所名: 厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.215	5.2	1.12	
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-13年目	H 25	1.0000	92.1	0.00	0.00		
-12年目	H 26	0.9615	92.1	4.07	3.91		
-11年目	H 27	0.9246	92.1	4.80	4.44		
-10年目	H 28	0.8890	92.1	8.76	7.79		
-9年目	H 29	0.8548	92.1	5.90	5.05		
-8年目	H 30	0.8219	92.1	10.85	8.92		
-7年目	H 31	0.7903	92.1	10.84	8.57		
-6年目	H 32	0.7599	92.1	25.22	19.16		
-5年目	H 33	0.7307	92.1	36.53	26.69		
-4年目	H 34	0.7026	92.1	33.57	23.59		
-3年目	H 35	0.6756	92.1	25.16	17.00		
-2年目	H 36	0.6496	92.1	17.72	11.51		
-1年目	H 37	0.6246	92.1	7.88	4.92		
供用開始年度	H 38	0.6006	92.1			1.07	0.64
1年目	H 39	0.5775	92.1			1.07	0.62
2年目	H 40	0.5553	92.1			1.07	0.59
3年目	H 41	0.5339	92.1			1.07	0.57
4年目	H 42	0.5134	92.1			1.07	0.55
5年目	H 43	0.4936	92.1			1.07	0.53
6年目	H 44	0.4746	92.1			1.07	0.51
7年目	H 45	0.4564	92.1			1.07	0.49
8年目	H 46	0.4388	92.1			1.07	0.47
9年目	H 47	0.4220	92.1			1.07	0.45
10年目	H 48	0.4057	92.1			1.07	0.43
11年目	H 49	0.3901	92.1			1.07	0.42
12年目	H 50	0.3751	92.1			1.07	0.40
13年目	H 51	0.3607	92.1			1.07	0.38
14年目	H 52	0.3468	92.1			1.07	0.37
15年目	H 53	0.3335	92.1			1.07	0.36
16年目	H 54	0.3207	92.1			1.07	0.34
17年目	H 55	0.3083	92.1			1.07	0.33
18年目	H 56	0.2965	92.1			1.07	0.32
19年目	H 57	0.2851	92.1			1.07	0.30
20年目	H 58	0.2741	92.1			1.07	0.29
21年目	H 59	0.2636	92.1			1.07	0.28
22年目	H 60	0.2534	92.1			1.07	0.27
23年目	H 61	0.2437	92.1			1.07	0.26
24年目	H 62	0.2343	92.1			1.07	0.25
25年目	H 63	0.2253	92.1			1.07	0.24
26年目	H 64	0.2166	92.1			1.07	0.23
27年目	H 65	0.2083	92.1			1.07	0.22
28年目	H 66	0.2003	92.1			1.07	0.21
29年目	H 67	0.1926	92.1			1.07	0.21
30年目	H 68	0.1852	92.1			1.07	0.20
31年目	H 69	0.1780	92.1			1.07	0.19
32年目	H 70	0.1712	92.1			1.07	0.18
33年目	H 71	0.1646	92.1			1.07	0.18
34年目	H 72	0.1583	92.1			1.07	0.17
35年目	H 73	0.1522	92.1			1.07	0.16
36年目	H 74	0.1463	92.1			1.07	0.16
37年目	H 75	0.1407	92.1			1.07	0.15
38年目	H 76	0.1353	92.1			1.07	0.14
39年目	H 77	0.1301	92.1			1.07	0.14
40年目	H 78	0.1251	92.1			1.07	0.13
41年目	H 79	0.1203	92.1			1.07	0.13
42年目	H 80	0.1157	92.1			1.07	0.12
43年目	H 81	0.1112	92.1			1.07	0.12
44年目	H 82	0.1069	92.1			1.07	0.11
45年目	H 83	0.1028	92.1			1.07	0.11
46年目	H 84	0.0989	92.1			1.07	0.11
47年目	H 85	0.0951	92.1			1.07	0.10
48年目	H 86	0.0914	92.1			1.07	0.10
49年目	H 87	0.0879	92.1	-24.46	-2.15	1.07	0.09
合計				166.85	139.40	53.33	14.31
単純事業費計				191.31		53.33	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。



路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道246号	厚木秦野道路 (伊勢原西～秦野中井)	2	L=5.2km

## ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (千万円)	備考
①	工事費				1,445	
	改良費				73	
		土工	m <sup>2</sup>	187,794	33	
		軟弱地盤改良工	式			
		法面工	式	1	29	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	0.1	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m			
		函渠工	m	64	5	
		排水工	m	1,236	1	
		中央分離帯工	m	848	3	
		雑工	式	1	2	
	橋梁費				373	
		100m以上	m	1,060	373	
		100m未満	m			
	トンネル費				894	
		NATM	m	2,463	837	
		開削	m	195	57	
	IC・JCT費				93	
		IC	箇所	1	93	秦野中井IC
		JCT	箇所			
	舗装費				7	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	5,798	7	
		歩道舗装	式			
	附帯施設費				5	
		交通管理施設工	式	1	5	
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				311	
	用地費		m <sup>2</sup>	77,760	245	
		宅地	m <sup>2</sup>	14,520	119	
		田畑	m <sup>2</sup>	24,260	100	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	32,050	6	
		その他	m <sup>2</sup>	6,930	20	
	補償費	式		1	66	
③	間接経費	式		1	241	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費	式		1	1,997	

## 【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道246号	厚木秦野道路 (伊勢原西～秦野中井)	2	5.2km

### ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	5.2	34	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	78	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			112	

#### 【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。