

(再評価)

資料2-4-①

平成28年度第8回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一般国道246号

- 厚木秦野道路
- 厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)
- 秦野IC関連

平成28年12月6日

国土交通省 関東地方整備局

目次

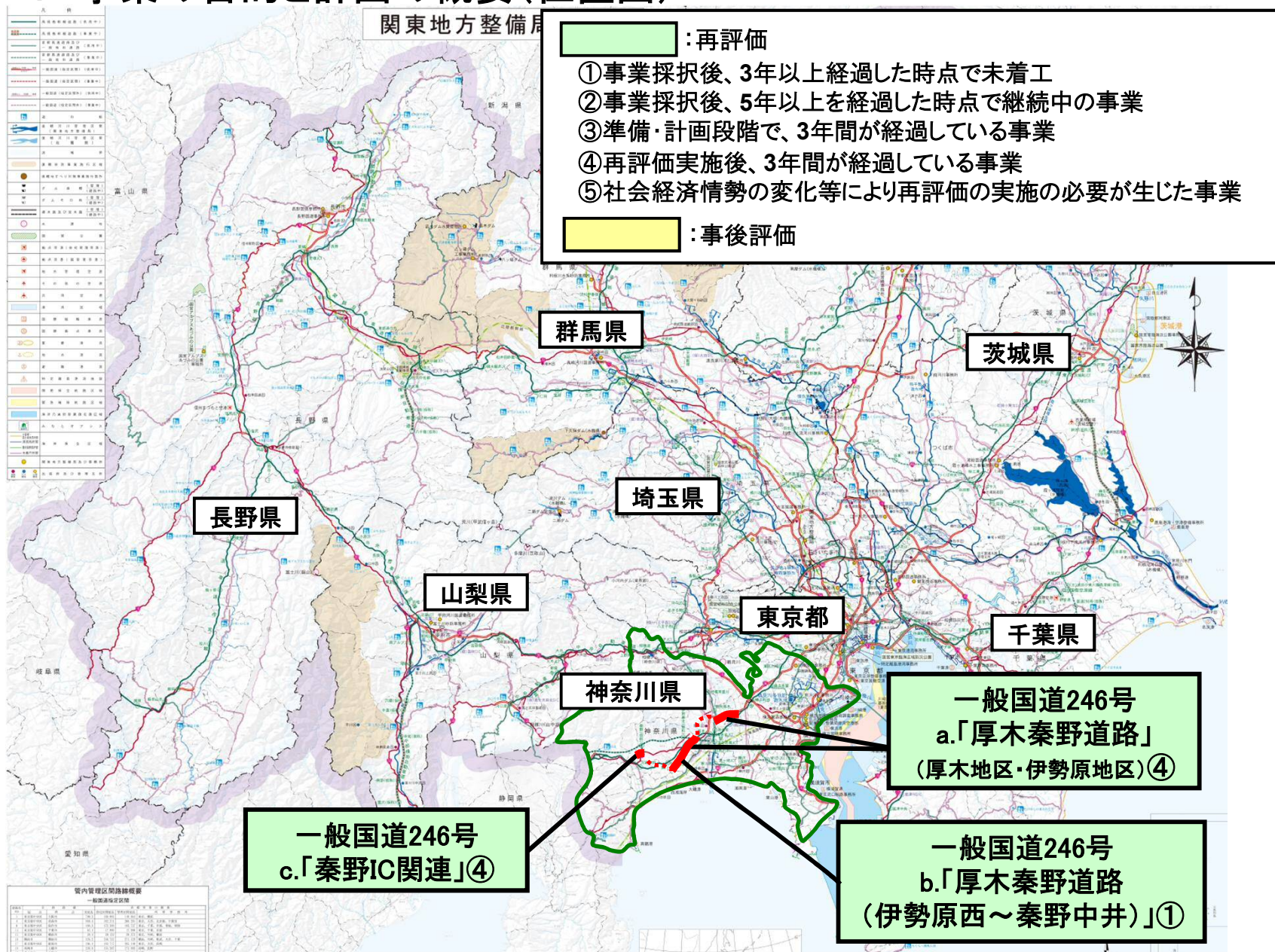
■一般国道246号		
1. 事業の概要(全体)	.....	1~11
■事業区間		
2. 事業の概要	}	..... a. 「厚木秦野道路」(厚木地区・伊勢原地区) .....12~25
3. 事業の進捗状況		..... b. 「厚木秦野道路(伊勢原西~秦野中井)」 .....26~33
4. 事業の評価		..... c. 「秦野IC関連」 .....34~42
■一般国道246号		
5. 事業の見込み等	.....	46~49
6. 関連自治体等の意見	.....	50
7. 今後の対応方針(原案)	.....	51~53

一般国道246号

1. 事業の概要(全体)

1. 事業の概要(全体)

(1) - 1 事業の目的と計画の概要(位置図)



1. 事業の概要(全体)

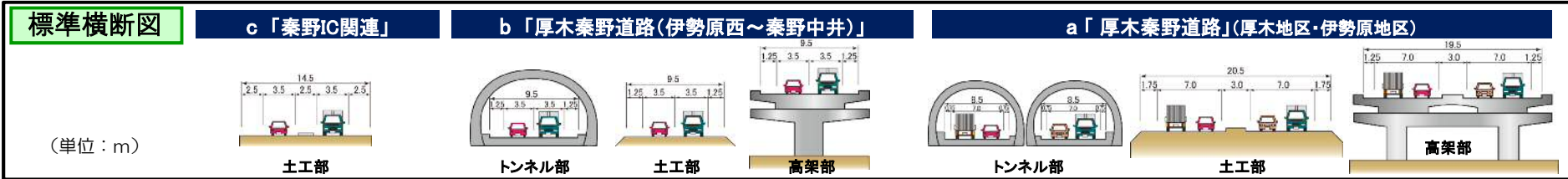
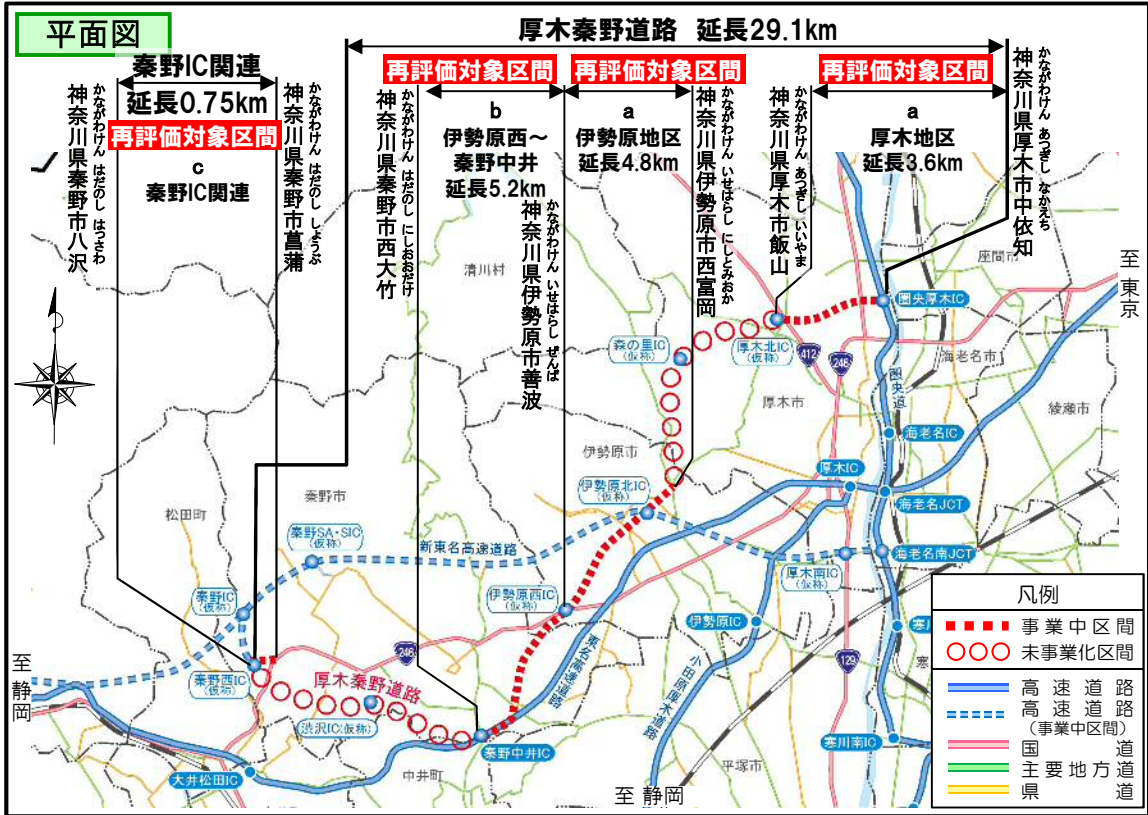
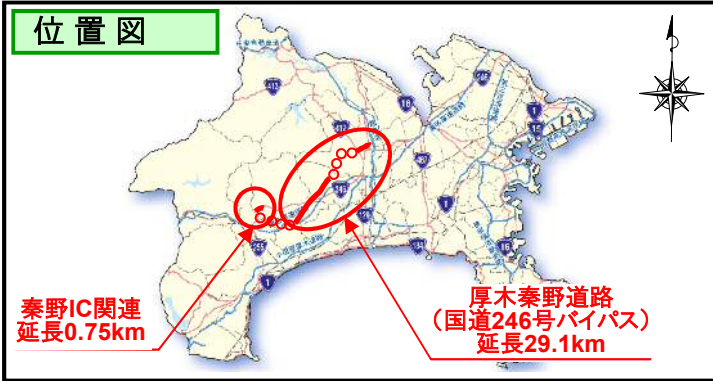
(1)-2 事業の目的と計画の概要

- ・国道246号厚木秦野道路は、厚木市から伊勢原市、秦野市に至る道路であり、圏央道(さがみ縦貫道路)、東名高速道路、新東名高速道路に接続することで、沿線の経済活動支援および物流の効率化を図る道路。
- ・また、秦野IC関連の整備により、国道246号(現道)から新東名高速道路へのアクセス向上が見込まれる。

計画の概要

厚木秦野道路
 区間：神奈川県厚木市中依知～神奈川県秦野市八沢
 延長：29.1km
 車線数：2～4車線

秦野IC関連
 区間：神奈川県秦野市八沢～神奈川県秦野市菖蒲
 延長：0.75km
 車線数：2車線



1. 事業の概要(全体)

(1)-4 事業の目的と計画の概要(国道246号現道の交通特性)

・国道246号(現道)当該事業区間の交通特性は、周辺地域を通過する交通(外々)が41%、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%となっている。

国道246号(現道)の主な交通特性

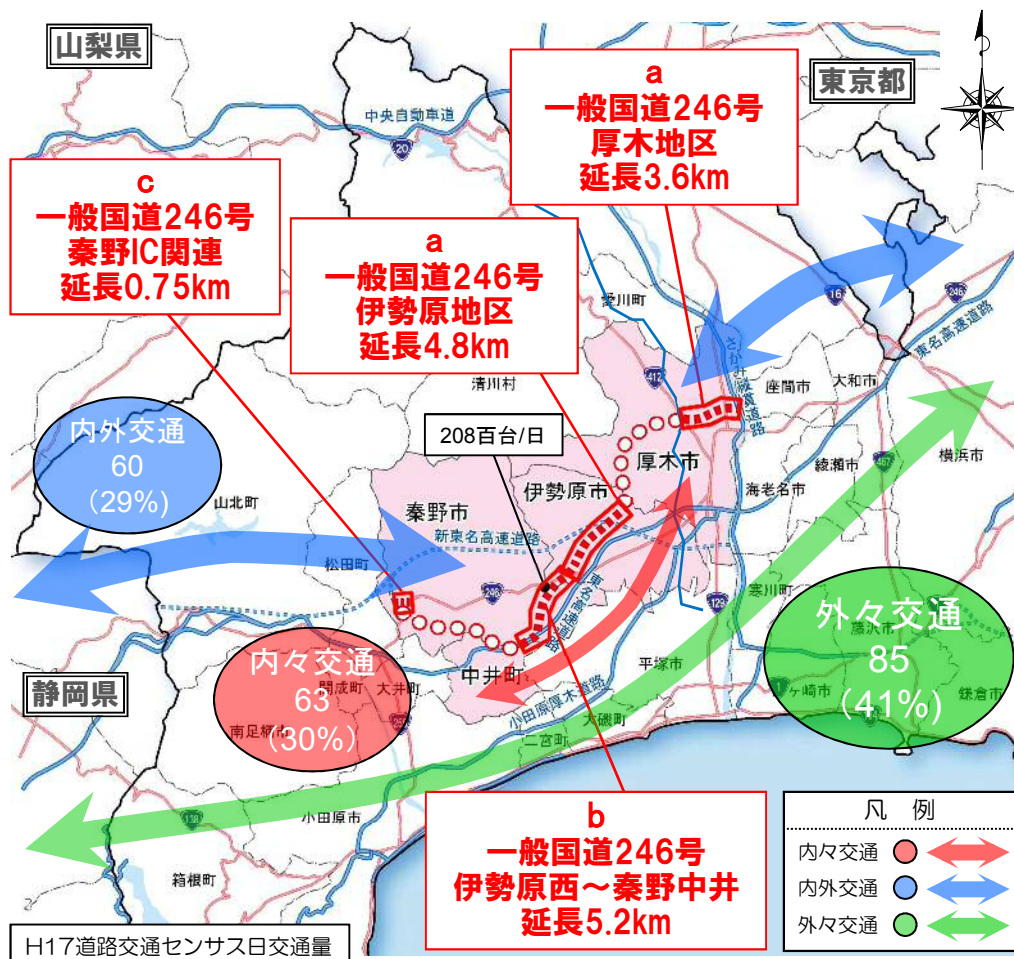


表 国道246号のOD内訳

国道246号のOD内訳	交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	63	30%
周辺地域とその他の地域(内外)	60	29%
周辺地域⇔神奈川県	57	27%
周辺地域⇔他県	3	2%
通過交通(外々)	85	41%
合計	208	100%

内々交通が30%

内外交通が29%

外々交通が41%

※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。

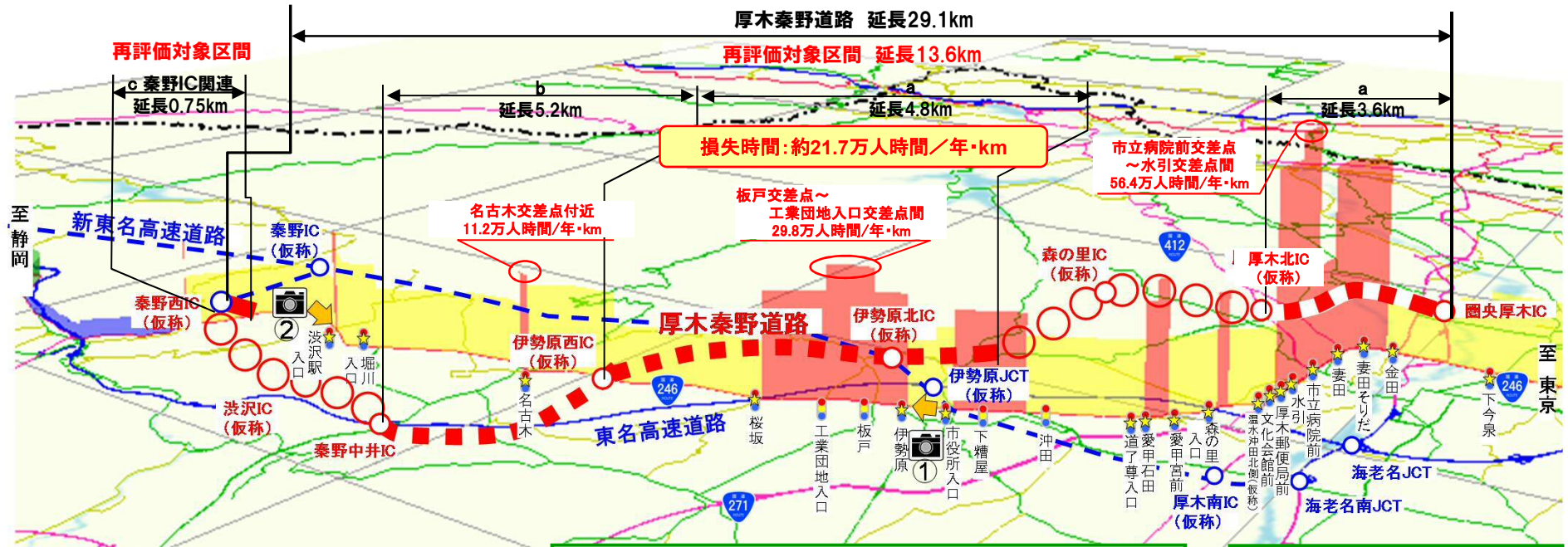
(単位：百台/日)

1. 事業の概要(全体)

(2) - 1 事業の必要性(国道246号(現道)の渋滞状況)

- ・国道246号(現道)は東京と静岡間の東西方向を結ぶ幹線道路であるが、容量不足による渋滞が発生。
- ・厚木秦野道路が整備されることにより、国道246号(現道)の通過交通の転換が図られ、交通混雑緩和が見込まれる。

国道246号(現道)の渋滞発生状況



資料：プローブデータ (H26年度)

凡例	
■	事業中区間
○	未事業化区間
—	高速道路
- - -	高速道路 (事業中区間)
—	国道
—	主要地方道
—	県道
★	主要渋滞箇所※

損失時間	
■	～ 5万人時間/年・km
■	5～10万人時間/年・km
■	10～20万人時間/年・km
■	20～ 万人時間/年・km

※首都圏渋滞ボトルネック対策協議会 H25.1公表
一般道路で1,499箇所を特定

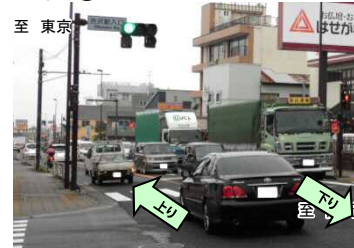
渋滞状況写真

写真① 伊勢原交差点



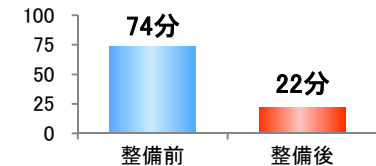
撮影：H28.6

写真② 渋沢駅入口交差点



撮影：H28.6

整備後の所要時間



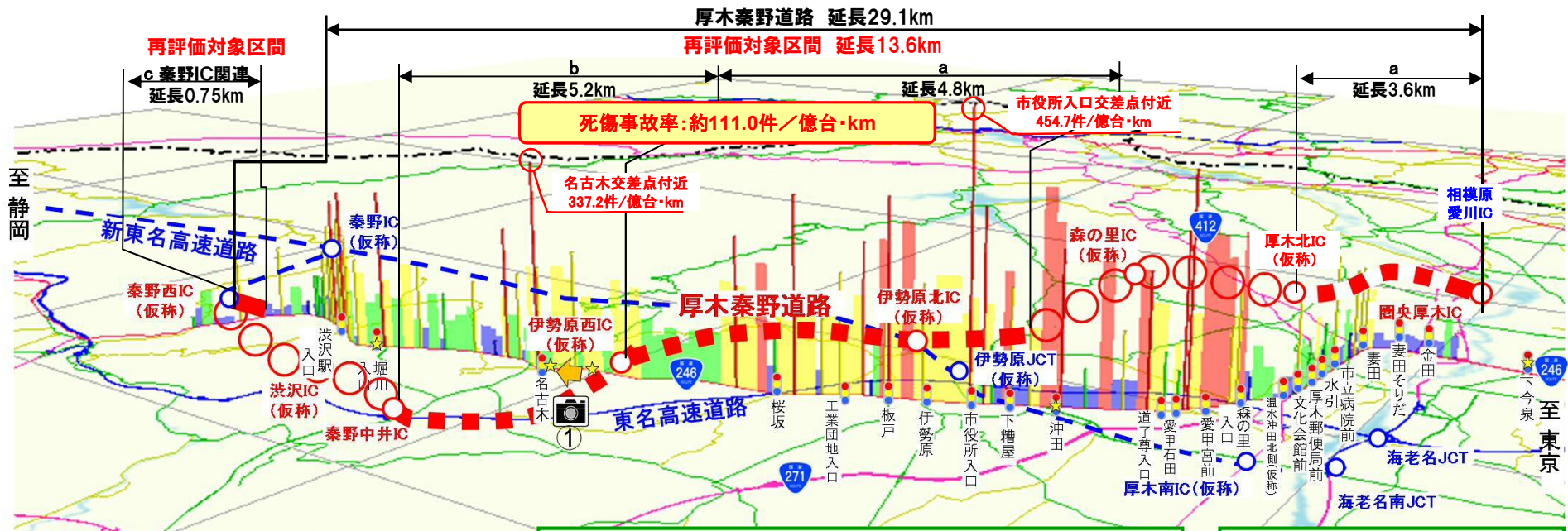
速度 整備前 H22道路交通センサス
(混雑時平均旅行速度)
整備後 設計速度(80km/h)
区間 整備前 相模川渡河部～秦野IC間接続部
整備後 厚木秦野道路(29.1km)

1. 事業の概要(全体)

(2) - 2 事業の必要性(国道246号(現道)の死傷事故発生状況)

- ・国道246号(現道)の事故発生状況は、渋滞と交差点密度の高さに起因すると考えられる追突と右左折事故が約8割。
- ・厚木秦野道路が整備されることにより、国道246号(現道)の交通の転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。

国道246号(現道)の死傷事故発生状況

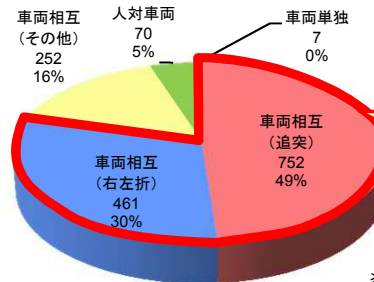


資料：交通事故データ (H23~26)

凡例	
■	事業中区間
○	未事業化区間
—	高速道路
- - -	高速道路 (事業中区間)
—	国道
—	主要地方道
—	県道
★	事故危険箇所※

死傷事故率	
■	~ 50件/億台・km
■	50~100件/億台・km
■	100~200件/億台・km
■	200~ 件/億台・km

事故類型



追突事故と右左折事故が多く、
全体の約8割を占める。
(1542件中1213件発生)

資料：交通事故データ(H23~H26)

現地状況

写真① 名古屋交差点



撮影：H28.6

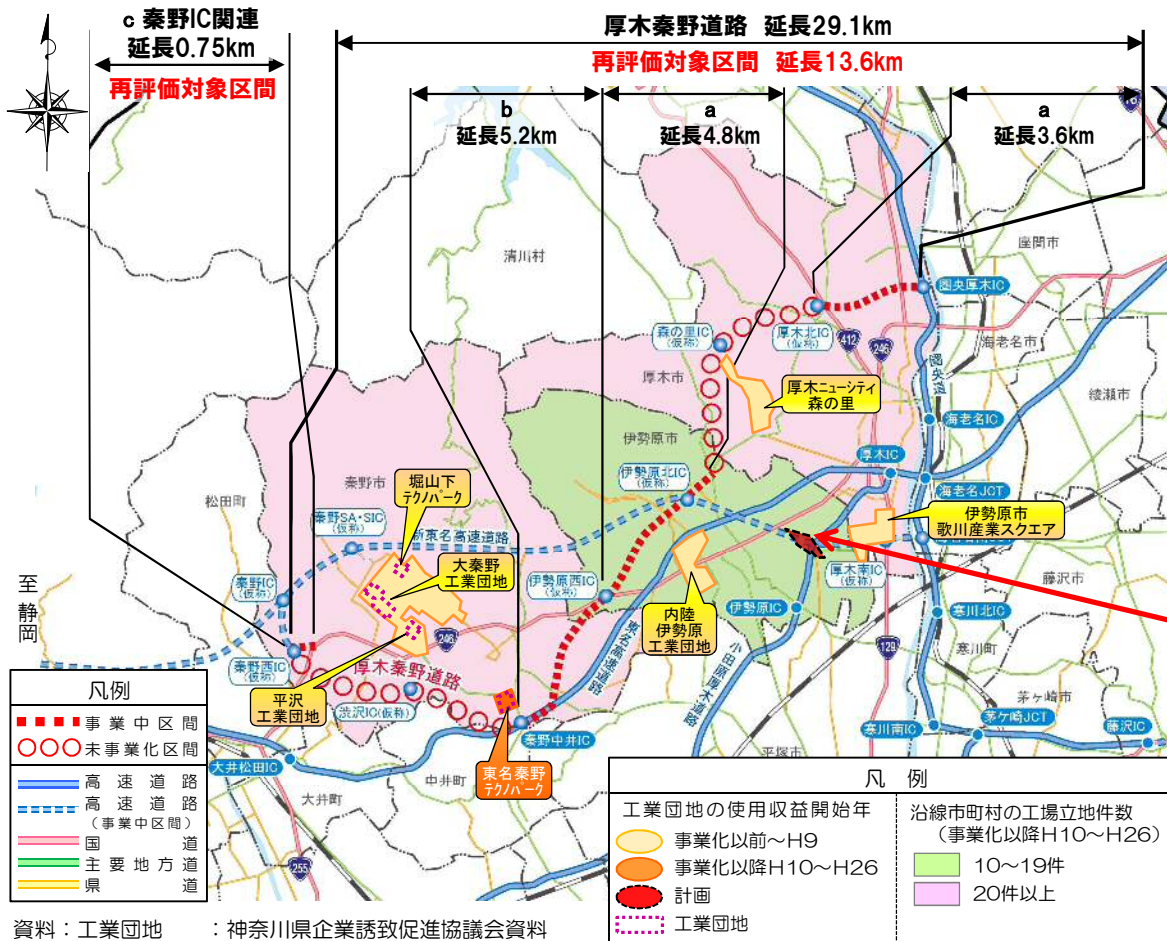
※国土交通省資料 H25.7
事故危険箇所3,490箇所 (H25.7選定) を特定

1. 事業の概要(全体)

(2) - 4 事業の必要性(企業立地の促進)

- ・厚木秦野道路・秦野IC関連の事業化後、沿線市町村(厚木市、伊勢原市、秦野市)の工場立地件数が増加。
- ・厚木秦野道路の整備に伴い、圏央道や東名高速道路、新東名高速道路へのアクセス性が向上し、企業立地の促進が期待される。

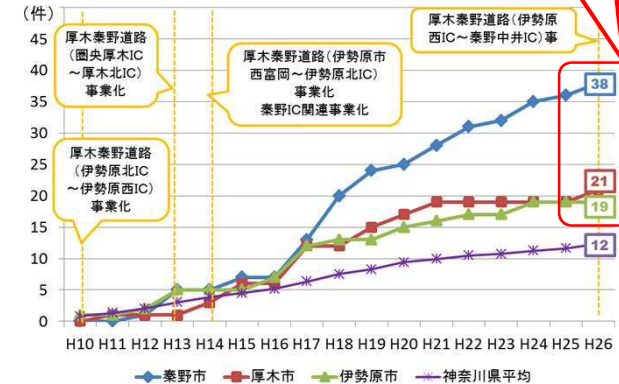
厚木秦野道路周辺地域の工業団地立地状況



資料：工業団地：神奈川企業誘致促進協議会資料
工場立地件数：工場立地動向調査

■沿線市町村(厚木市、伊勢原市、秦野市)の新規工場立地件数【累積】

事業化以降、沿線市町村の新規立地件数は県平均に比べて約1.6～3.2倍となっており、今後もさらなる増加が期待される



■新たに計画された工業団地



資料：伊勢原市東部第二土地区画整理事業の概要

1. 事業の概要(全体)

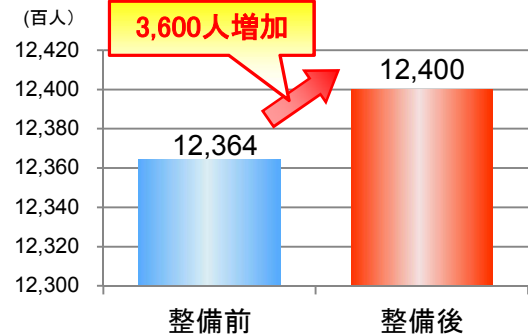
(2) - 5 事業の必要性(救急活動への支援)

・厚木秦野道路、秦野IC関連の整備により、第3次救急医療施設である東海大学医学部附属病院からの30分カバー圏人口が増加し、救命率の向上が期待される。

東海大学医学部附属病院からの30分カバー圏

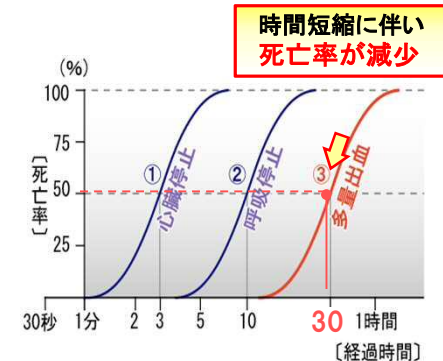


東海大学医学部附属病院からの30分カバー圏人口の変化



資料：整備前：H22センサス混雑時旅行速度
整備後：事業区間は設計速度、
新東名は100km/hで算定

緊急搬送の経過時間と死亡率の関係



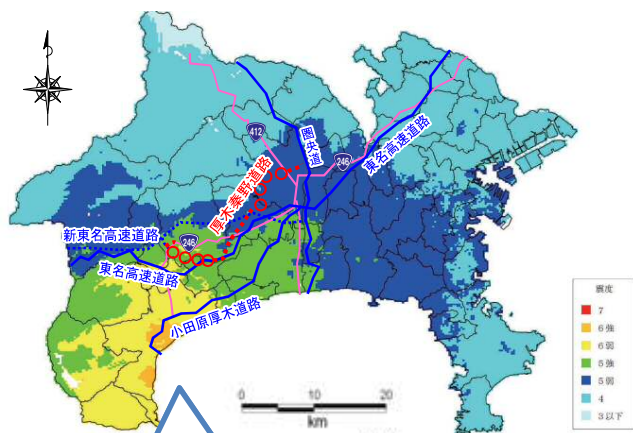
出典：「カーラーの曲線」一部改変 (M.Cara:1981)

1. 事業の概要(全体)

(2) - 6 事業の必要性(災害発生時の緊急ルート強化)

- ・新東名高速道路の厚木南IC(仮称)付近の「神奈川県総合防災センター」は、他県や国からの応急活動要員の集結、物資の受け入れ、搬送車両の集結拠点となる。
- ・厚木秦野道路の整備により、「神奈川県総合防災センター」から秦野市役所までの代替路線が形成され、リダンダンシーの確保が期待される。

神奈川県西部地震の震度と被害想定



神奈川県の想定震度は
最大**震度6強**

凡例	
■	事業中区間
○	未事業化区間
—	高速道路
- - -	高速道路(事業中区間)
—	国道
—	主要地方道
—	県道

神奈川県西部地震の被害想定

- ・建物全壊 **5,000棟**
- ・死者数 **880人**
- ・経済被害 **約9,175億円**

資料：神奈川県地震被害想定調査 報告書 平成27年3月

緊急時の代替路線



凡例	
→	厚木秦野道路整備前の経路
→	厚木秦野道路整備後
→	新たに形成される経路
■	神奈川県総合防災センター
●	秦野市役所

事業区間

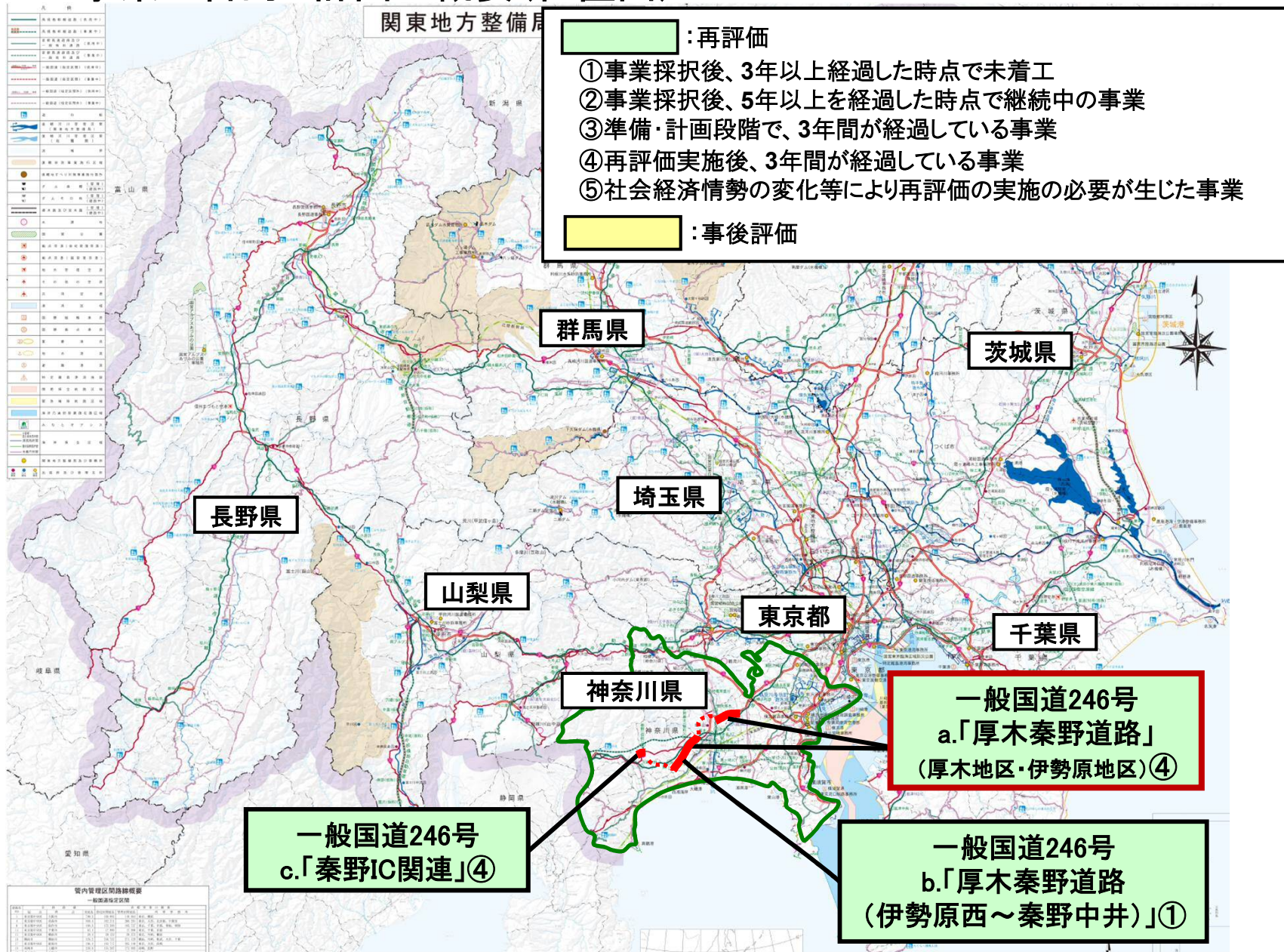
a. 「厚木秦野道路」 (厚木地区・伊勢原地区)

2. 事業の概要
3. 事業の進捗状況
4. 事業の評価

2. 事業の概要

a

(1) - 1 事業の目的と計画の概要(位置図)



2. 事業の概要

a

(1) - 2 事業の目的と計画の概要「厚木秦野道路」(厚木地区・伊勢原地区)

目的

- ・圏央道・新東名とのアクセス強化 (広域ネットワークの形成)
- ・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
- ・沿線の経済活動支援及び物流の効率化

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 : 3.6km

②伊勢原地区 : 4.8km

幅員 : 19.5m~20.5m

道路規格 : 第1種第3級

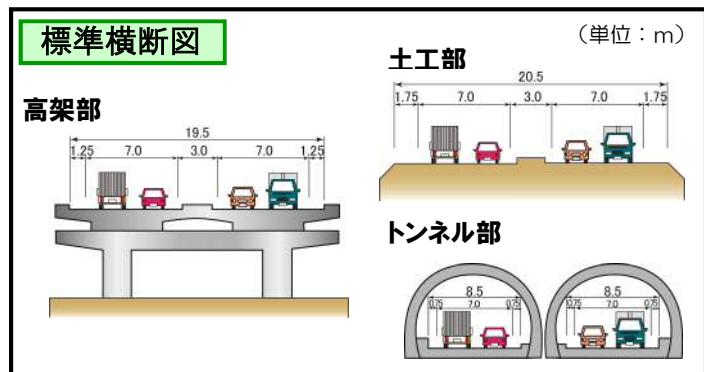
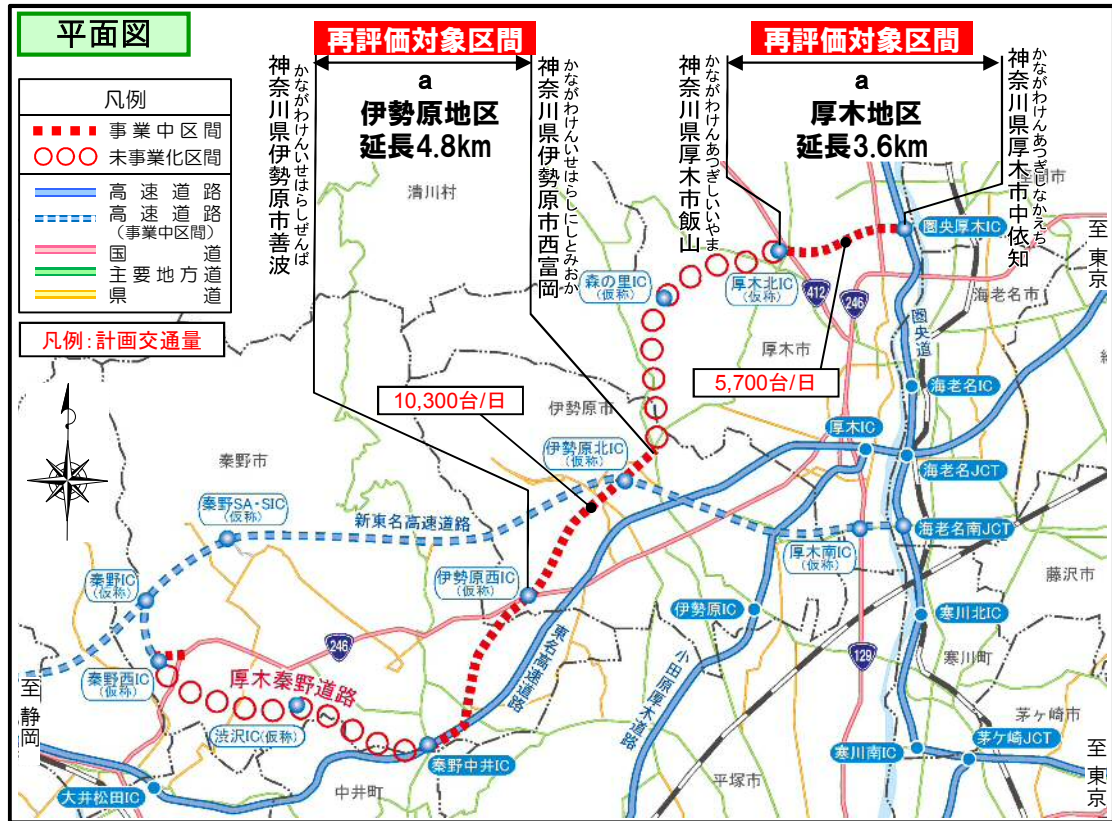
設計速度 : 80km/h

車線数 : 4車線

計画交通量 : 5,700~10,300台/日

事業化 : 平成10年度

事業費 : 約653億円 (前回評価時約586億円)



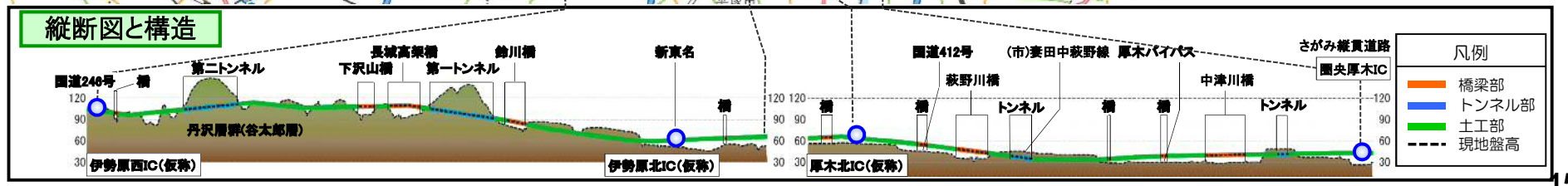
3. 事業の進捗状況

a

(1) 事業の経緯「厚木秦野道路」(厚木地区・伊勢原地区)

平成 8年度	都市計画決定	平成13年度	伊勢原地区 用地着手
平成10年度	伊勢原地区事業化	平成14年度	伊勢原地区事業区間延伸
	伊勢原北IC(仮称)～伊勢原西IC(仮称)	平成15年度	厚木地区 用地着手
平成13年度	厚木地区事業化	平成25年度	伊勢原地区 埋蔵文化財調査着手
	圏央厚木IC～厚木北IC(仮称)	平成26年度	伊勢原地区 工事着手

※未整備のIC名称は、仮称です



3. 事業の進捗状況

a

(2) 残事業の概要「厚木秦野道路」(厚木地区・伊勢原地区)

・平成28年7月末時点で、用地取得率は約58%。このうち、平成26年度に工事着手(改良工事・橋梁工事)している伊勢原地区では前回評価時より用地取得率が12%増加。
 ・伊勢原区間においては、地元の協議会で現在の状況を説明(平成22年度から現在までにのべ13回実施)。

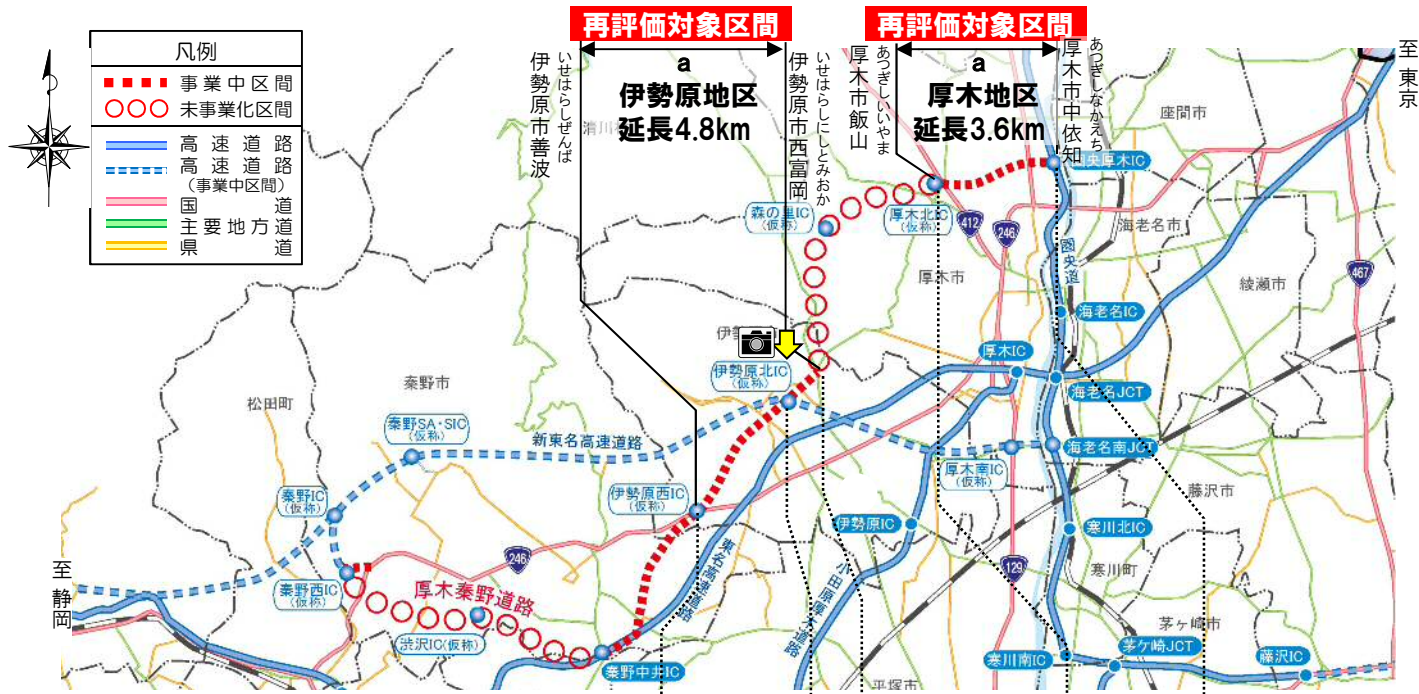


写真 伊勢原北IC付近



前回 評価時 H25	工事	未事業化			未事業化	圏央厚木IC H25.3供用
	用地	未事業化			未事業化	用地取得率 49%(全体)
【77%】						
今回 評価時 H28	工事	未事業化			未事業化	用地取得率 58%(全体)
	用地	未事業化			未事業化		【11%】

前回評価時以降の進捗状況 【89%】

凡例	
■	工事完了・用地取得済み
■	工事中・用地取得中
■	工事未着手・用地未取得

3. 事業の進捗状況

a

(3)－1 事業費変更の概要「厚木秦野道路」(厚木地区・伊勢原地区)

①埋蔵文化財調査費用の見直しに伴う事業費の増加……………(約67億円増額)
計 約67億円増額

項目		事業変更の要因	増額	小計
①	埋蔵文化財調査費用の見直しに伴う事業費の増加	埋蔵文化財調査を実施したところ、当初の想定に比べて、発掘調査面積の増加・発掘調査層数の増加・地下水による作業効率の低下などを受けて事業費が増加したため	約67億円	約67億円
合計			約67億円	

3. 事業の進捗状況

a

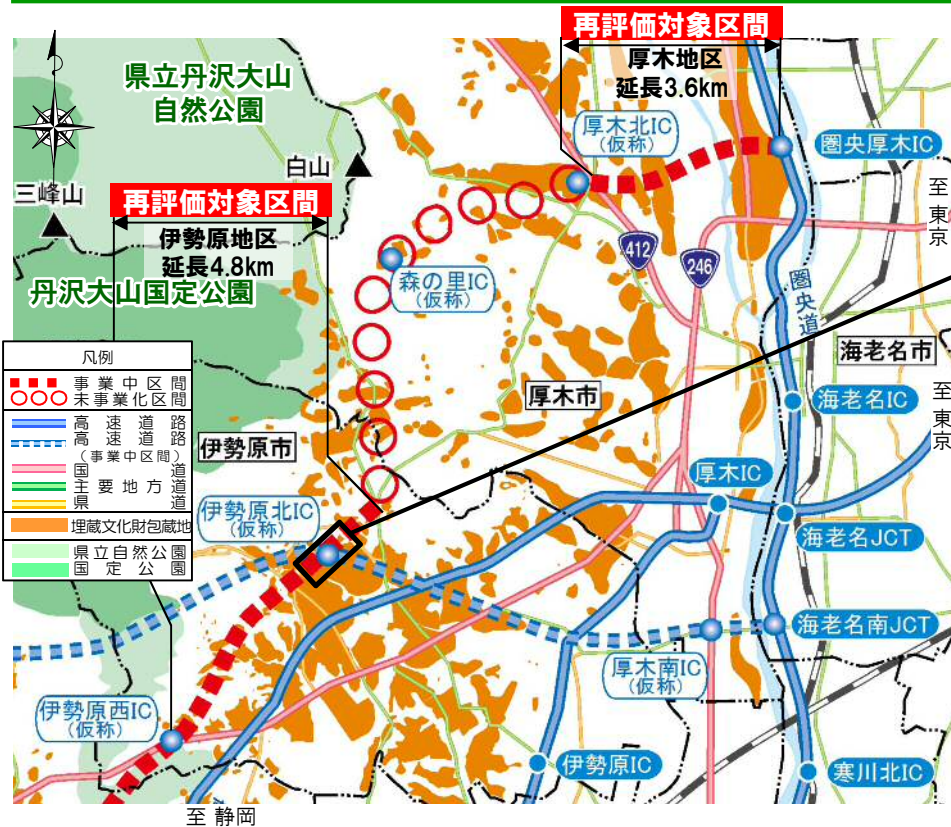
(3) - 2

①埋蔵文化財調査費用の見直しに伴う調査費用の増加

約67億円

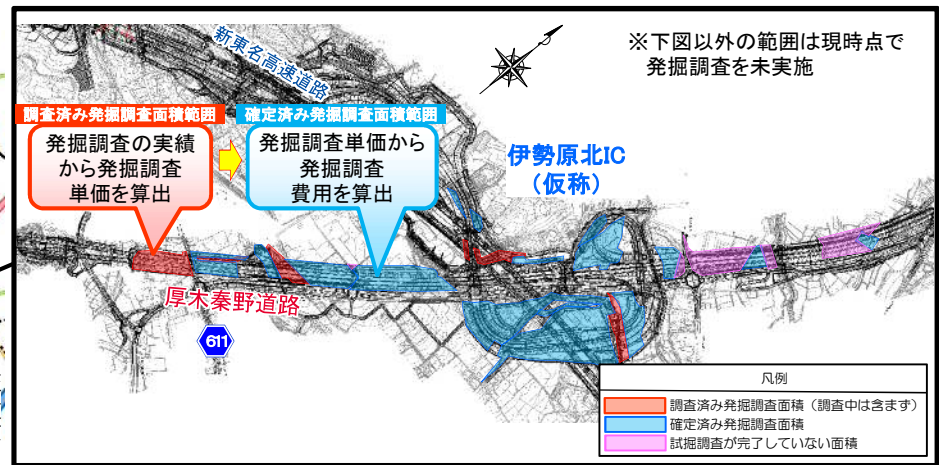
- ・本事業では、当初、神奈川県内の他事業と同程度の埋蔵文化財発掘調査を想定していたが、想定に比べ、発掘調査面積が約1.6倍（H28.7月時点）に増加、発掘調査層数が約3.5倍に増加、地下水により作業効率が約1/2倍に減少することなどを受け、事業費の増額が見込まれる。
- ・今後の試掘調査により、発掘調査範囲が拡大する可能性が高く、更なる事業費の増加も想定される。

厚木地区・伊勢原地区における埋蔵文化財包蔵地の分布状況



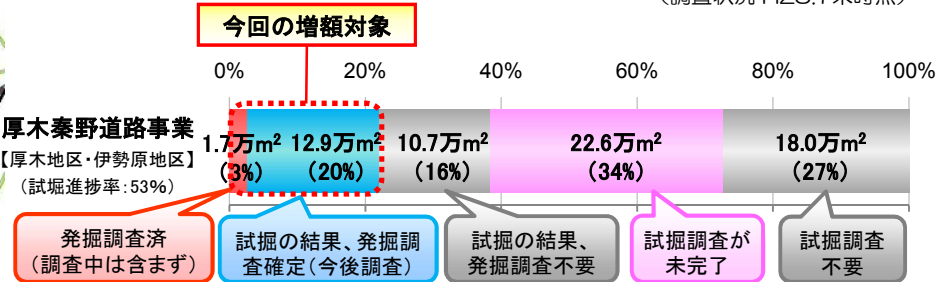
注) 厚木市、伊勢原市における遺跡分布を示しています。

埋蔵文化財発掘調査の実施状況



■埋蔵文化財調査の進捗状況(埋蔵文化財発掘調査面積の割合)

(調査状況 H28.7月末時点)



3. 事業の進捗状況

a

(3) - 2 埋蔵文化財の発掘状況

・現在発掘調査完了または発掘調査中箇所において、神奈川県で初となる水車小屋跡等、多数の貴重な出土品がみられる。

■遺構の堆積状況

近世以降
中世
奈良・平安時代
弥生～古墳時代
縄文時代の土坑

■全国でも数例しかない、中世の湯屋(風呂場)とみられる遺構を発見 (中世)

■遺構・出土品の例

かすかのつほね
■春日局の大山寺参詣にあわせて整備された“特別な道”の可能性が指摘された「大山道※」跡 (17世紀前半～18世紀前半)

■神奈川県で最大規模となる細石刃の製作跡 (旧石器時代)

■関東地方で2例目、神奈川県で初となる“精米・製粉作業”が行われたと考えられる水車小屋跡 (近世末)

■伊勢原市域初、神奈川県内3例目となる木製梯子 (弥生時代～古代)

※大山道は、日本遺産に認定された大山詣りに関連した遺跡である。日本遺産は、平成27年度に創設された制度で、地域の有形・無形の文化財をパッケージ化し、歴史的魅力や特色を通じて日本の文化や伝統を語るストーリーを文化庁が認定するもの。

おおよその年代



3. 事業の進捗状況

a

(3) - 2 埋蔵文化財に関する当該事業周辺地域の特性①

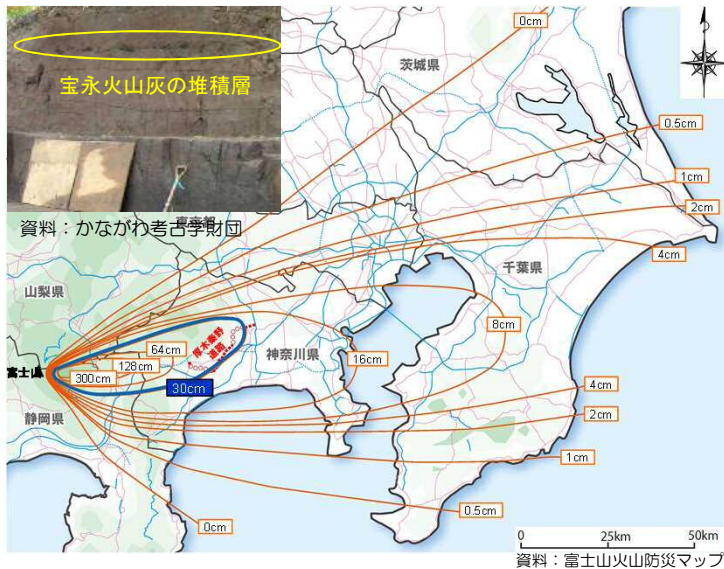
特性①

富士山噴火のたびに偏西風に乗った火山噴火物が堆積し、他地域では後世の掘削や近現代の開発等により失われている遺跡が何層にもわたり豊富に残存

※出典：かながわ考古学財団ヒアリング結果

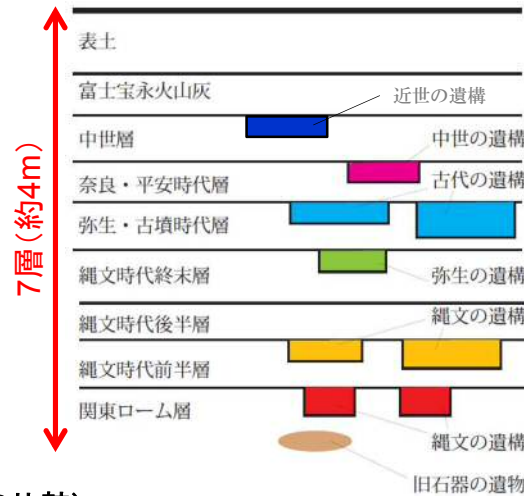
埋蔵文化財の発掘調査面積の増加と発掘調査層数の増加

■富士山噴火時(宝永噴火:1707年)の降灰分布

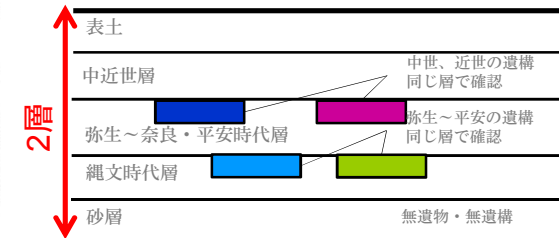


■発掘調査層数(遺構の堆積状況)

【当該地域(伊勢原地区)の堆積模式図例】

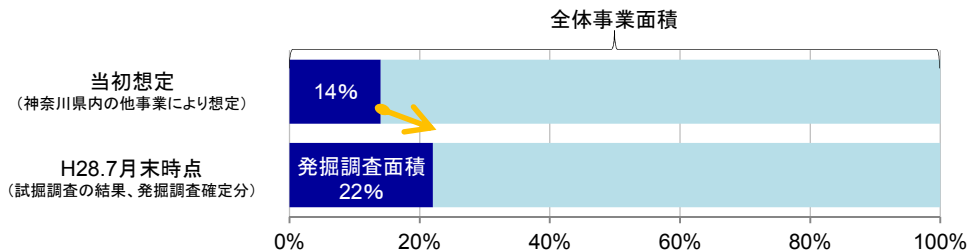


【神奈川県内の他事業における堆積模式図例】



発掘調査が必要な層数が約3.5倍

■発掘調査面積(事業面積と埋蔵文化財発掘調査面積割合の比較)



(現時点で) 発掘調査面積が約1.6倍※

※ H28.7末時点で確定している発掘調査面積であり、今後の試掘調査結果によっては増加の可能性はある

3. 事業の進捗状況

a

(3) - 2 埋蔵文化財に関する当該事業周辺地域の特性②

特性②

地下水位が高く土中の水分量が多いため、腐食しやすい木製品が良好な状態で出土

※出典：かながわ考古学財団ヒアリング結果

地下水による埋蔵文化財発掘の作業効率の低下

■木製品の出土状況



木製梯子(弥生時代～古代)

■作業効率(脆弱な出土品の発掘の手順(現場で必要な手順))

STEP1 遺物が乾かないように霧吹き等で湿らせながら慎重に掘削

STEP2 遺物の下に発泡ウレタンを流し込む坑を掘り、坑に発泡ウレタンを流し込み、土と発泡ウレタンを入れ替えていく

STEP3 移動中に壊れないように、上面と側面にも発泡ウレタンを流し込んで固める

STEP4 発泡ウレタンが固まったら、下面のウレタンごと持ち上げて車両に運ぶ

木製品の発掘は、地下水により作業効率が低下し、
発掘作業時間が約2倍※



※低湿地における積算基準(神奈川県内における開発事業等に伴う埋蔵文化財発掘調査の積算基準より)

資料：かながわ考古学財団

3. 事業の進捗状況

a

(3)－3 前回評価時に想定した埋蔵文化財調査費用からの主な変化要因

■前回再評価時(H25年度)時点の想定と、今回再評価時(H28年度)の変化

主な要因	増減
■調査費用増加、事業期間遅延の項目	
①発掘層数の増加	約3.5倍
②発掘面積の増加	約1.6倍※
③地下水による作業効率の低下 (に伴う作業時間の増加)	約2倍

※ H28.7末時点で確定している発掘調査面積であり、今後の試掘調査結果によっては増加の可能性がある



変更内容	前回評価 (H25年度)	今回評価 (H28年度)	増減
埋蔵文化財の調査費用 (①～④を受け算出)	6億円	73億円	+67億円
H25年度からの調査期間 (①～③を受け算出)	8年	11年※	+3年

※当初の発掘作業班の体制を、神奈川県が確保出来る最大程度の発掘作業班の体制に強化した場合を想定

3. 事業の進捗状況

a

(4) 周辺地域における関連事業の進捗状況(前回評価後にネットワークに追加された事業)



4. 事業の評価

a

■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。

1) 計算条件

・基準年次	: 平成28年度
・開通開始年次	: 平成38年度
・分析対象期間	: 開通後50年間
・基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス
・交通量の推計時点	: 平成42年度
・計画交通量	: 5,700～10,300(台/日)
・事業費	: 約653億円
・総便益(B)	: 約1,038億円(約3,262億円※)
・総費用(C)	: 約664億円(約745億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1.6

〔参考：前回評価(H25)〕

平成25年度
平成35年度
開通後50年間
平成17年度道路交通センサス
平成42年度
6,000～6,500(台/日)
約586億円
約822億円(約2,563億円※)
約578億円(約705億円※)
1.4

※基準年次における現在価値化前を示す。

4. 事業の評価

a

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)
	848億円	148億円	42億円	1,038億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	628億円		36億円	664億円	
					1.6

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)
	848億円	148億円	42億円	1,038億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	259億円		36億円	295億円	
					3.5

基準年：平成28年度

注1) 便益・費用については、平成28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) 費用及び便益は整数止めとする。

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。

事業区間

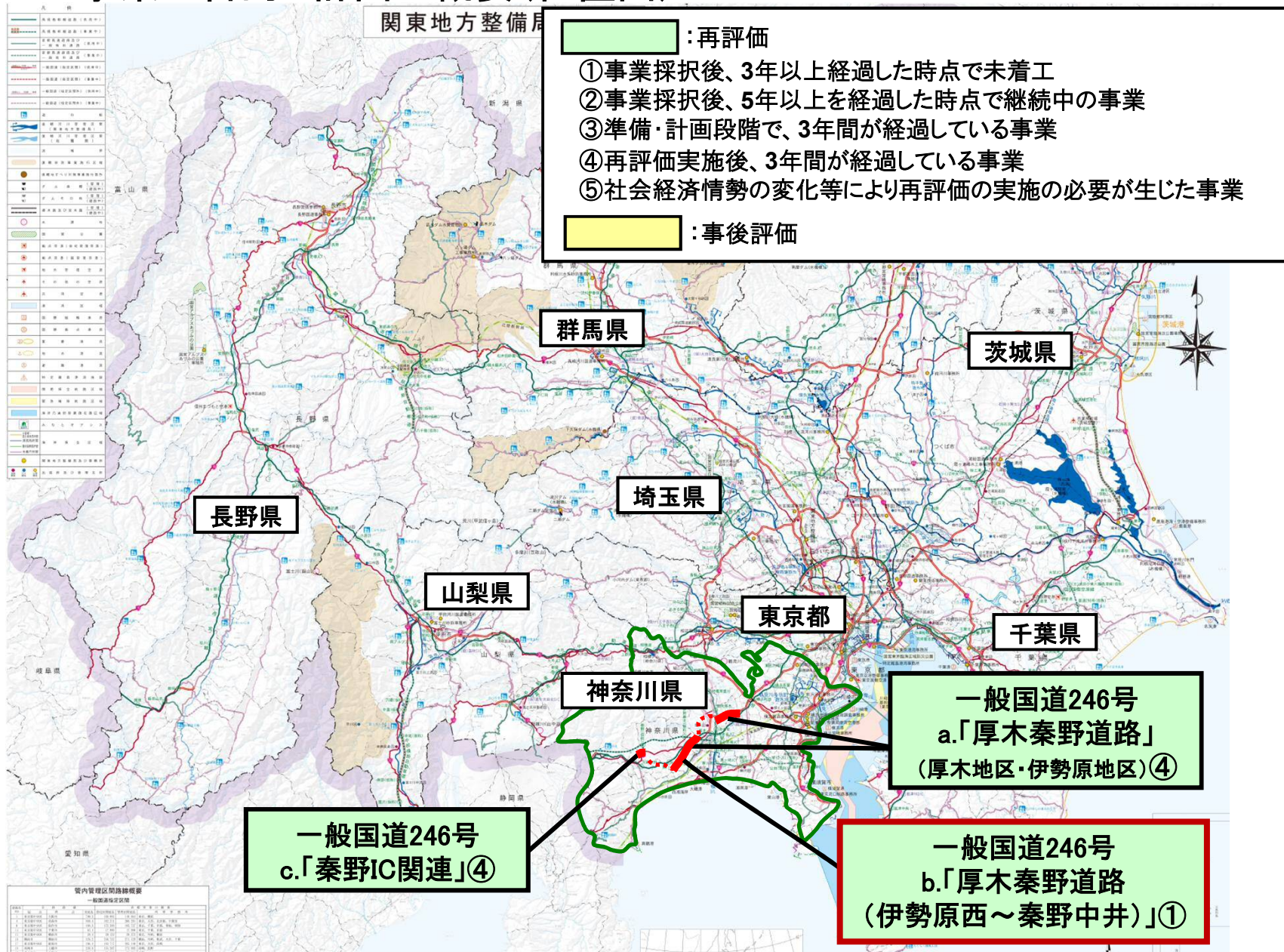
b. 「厚木秦野道路 (伊勢原西～秦野中井)」

2. 事業の概要
3. 事業の進捗状況
4. 事業の評価

2. 事業の概要

b

(1) - 1 事業の目的と計画の概要(位置図)



2. 事業の概要

b

(1) -2 事業の目的と計画の概要「厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)」

目的

- ・圏央道・新東名とのアクセス強化 (広域ネットワークの形成)
- ・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
- ・沿線の経済活動支援及び物流の効率化

計画の概要

区 間: 自) 神奈川県伊勢原市善波
至) 神奈川県秦野市西大竹

計 画 延 長: 5.2km

幅 員: 8.5～9.5m

道 路 規 格: 第1種第3級

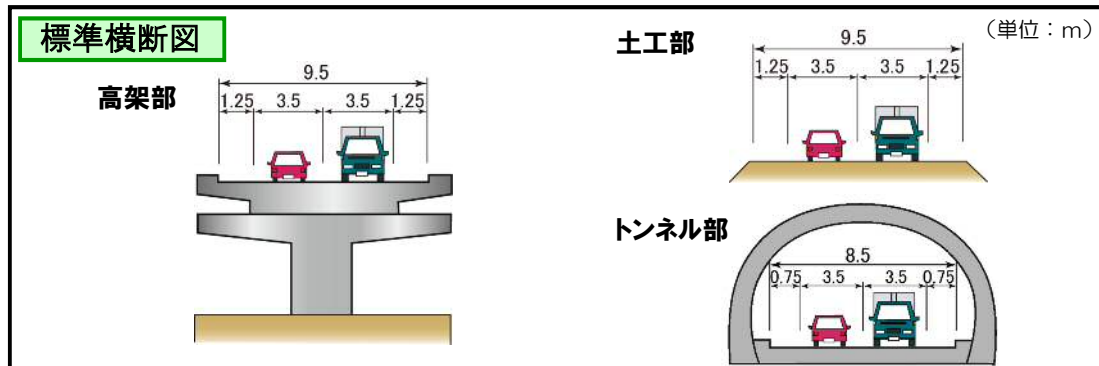
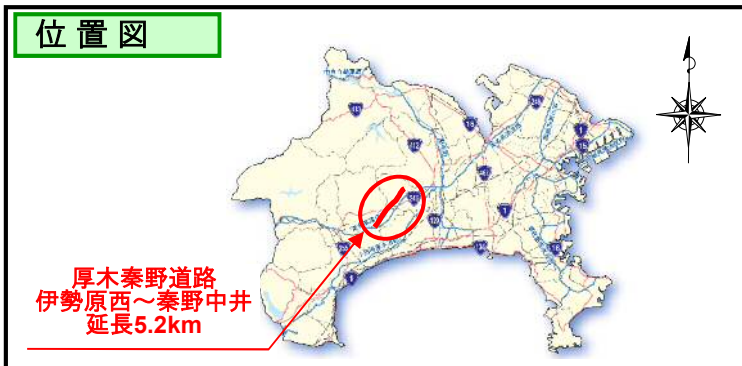
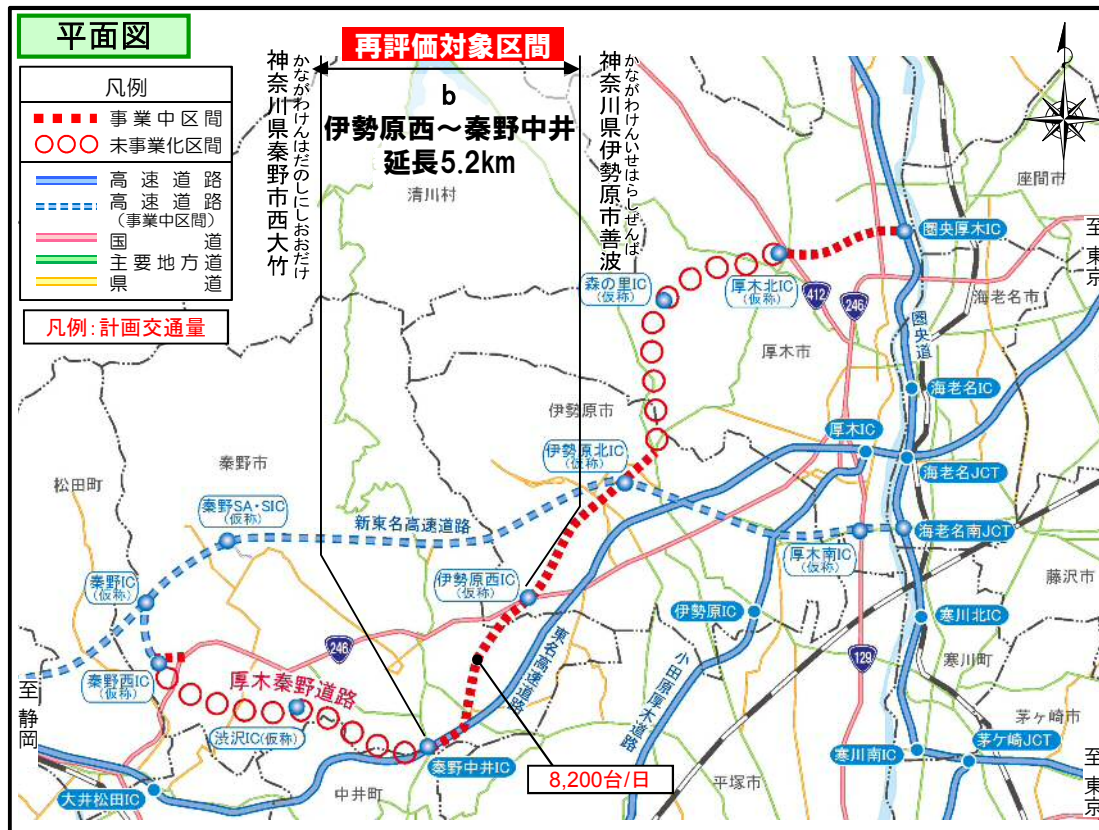
設 計 速 度: 80km/h

車 線 数: 2車線

計 画 交 通 量: 8,200台/日

事 業 化: 平成26年度

事 業 費: 約200億円



3. 事業の進捗状況

b

(1) 事業の経緯「厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)」

平成 8年度 都市計画決定
 平成26年度 伊勢原西～秦野中井事業化
 伊勢原西IC(仮称)～秦野中井IC
 平成27年度 路線測量及び地質調査

※未整備のIC名称は、仮称です

平面図

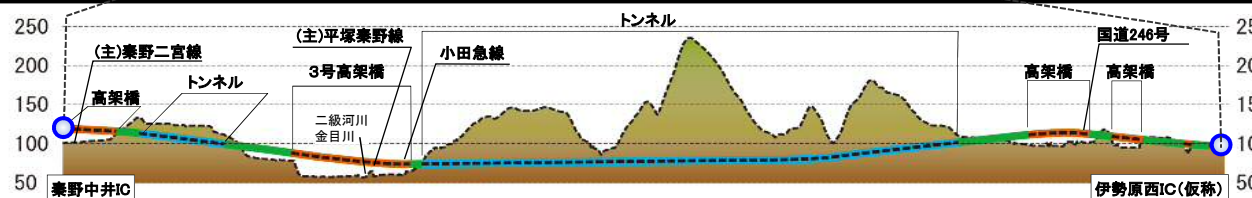


写真 伊勢原西IC周辺



- | 凡例 | |
|---------------------|--------------|
| ■ ■ ■ ■ | 事業中区間 |
| ○ ○ ○ ○ | 未事業化区間 |
| — (solid blue) | 高速道路 |
| - - - (dashed blue) | 高速道路 (事業中区間) |
| — (solid red) | 国道 |
| — (solid green) | 主要地方道 |
| — (solid yellow) | 県道 |
-
- | 凡例: | |
|-----|---------------------|
| 上段 | 計画交通量(H42) |
| 下段 | H22センサス交通量 (平日24時間) |

縦断面図と構造



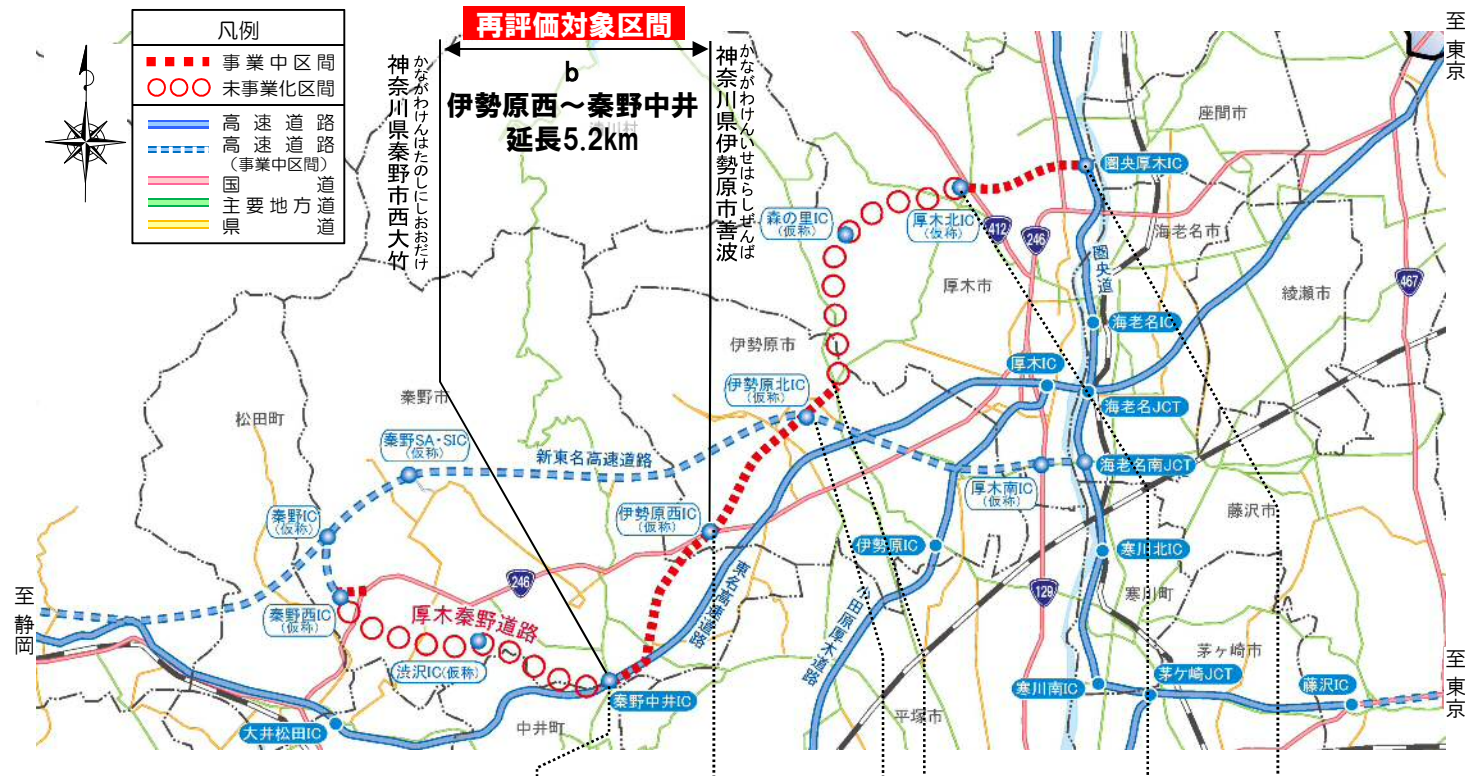
- | 凡例 | |
|----------------|-------|
| — (orange) | 橋梁部 |
| — (blue) | トンネル部 |
| — (green) | 土工部 |
| - - - (dashed) | 現地盤高 |

3. 事業の進捗状況

b

(2) 残事業の概要「厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)」

- ・平成28年7月末時点で、用地取得率は約0%。
- ・平成27年度から路線測量及び地質調査に着手。



地質調査の状況



今回 評価時 H28	工事	未事業化			未事業化	用地取得率 0%(全体)
	用地	未事業化			未事業化	

凡例		
■	工事完了・用地取得済み	
■	工事中・用地取得中	
□	工事未着手・用地未取得	

■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。

1) 計算条件 [参考：新規事業評価(H25)]

- ・基準年次 : 平成25年度
- ・開通開始年次 : 平成38年度
- ・分析対象期間 : 開通後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 8,200(台/日)
- ・事業費 : 約200億円
- ・総便益(B) : 約249億円(約873億円※)
- ・総費用(C) : 約154億円(約245億円※)
- ・費用便益比(B/C) : 1.6

※基準年次における現在価値化前を示す。

4. 事業の評価

b

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) 1.6
	246億円	2億円	1億円	249億円	
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用	
	139億円	14億円		154億円	

基準年：平成25年度

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) 費用及び便益は整数止めとする。

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。

4. 事業の評価

b

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年 度： 平成28年度

事 業 名： 一般国道246号 厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)

担当課： 横浜国道事務所調査課

担当課長名： 山本裕一

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項 目	判 定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的に変更はない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	地元情勢の変化はない	■
内的要因<費用便益分析関係>		
※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.～4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	B/Cの算定方法に変更が無い。	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%*以内]	需要量の変化は無い。	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%*以内]	現時点では、事業費を変える必要はない。	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%*以内]	現時点では、事業期間を変える必要はない。	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3力年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。 H25年度実施の下位値 〔事業全体〕 ・交通量(-10%) B/C=1.5 ・事業費(+10%) B/C=1.5 ・事業期間(+20%) B/C=1.4	■
前回評価で費用対効果分析を実施している	前回評価で実施している	■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

事業区間

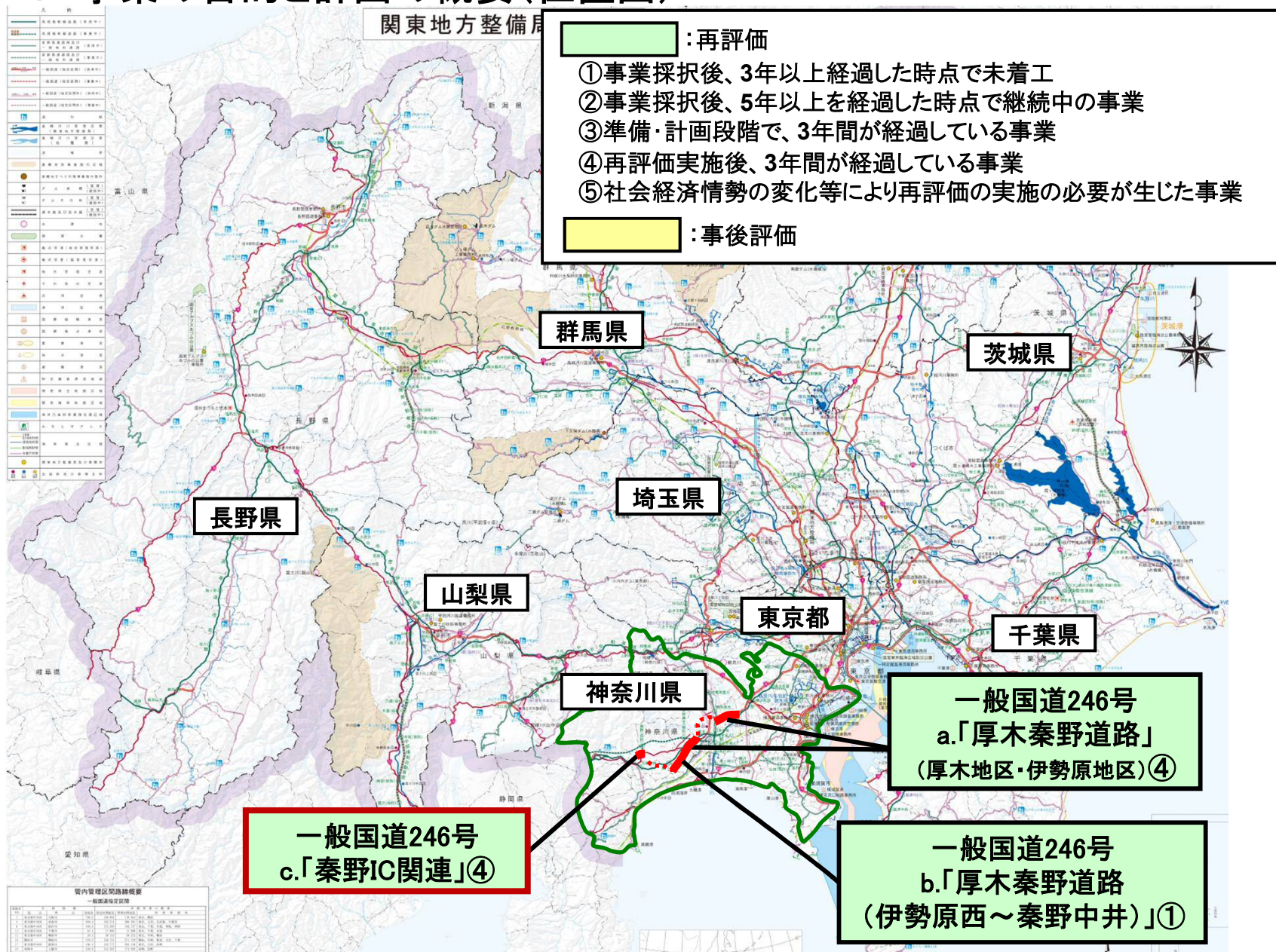
c. 「秦野IC関連」

2. 事業の概要
3. 事業の進捗状況
4. 事業の評価

2. 事業の概要

C

(1) - 1 事業の目的と計画の概要(位置図)



2. 事業の概要

C

(1) - 2 事業の目的と計画の概要「秦野IC関連」

目的

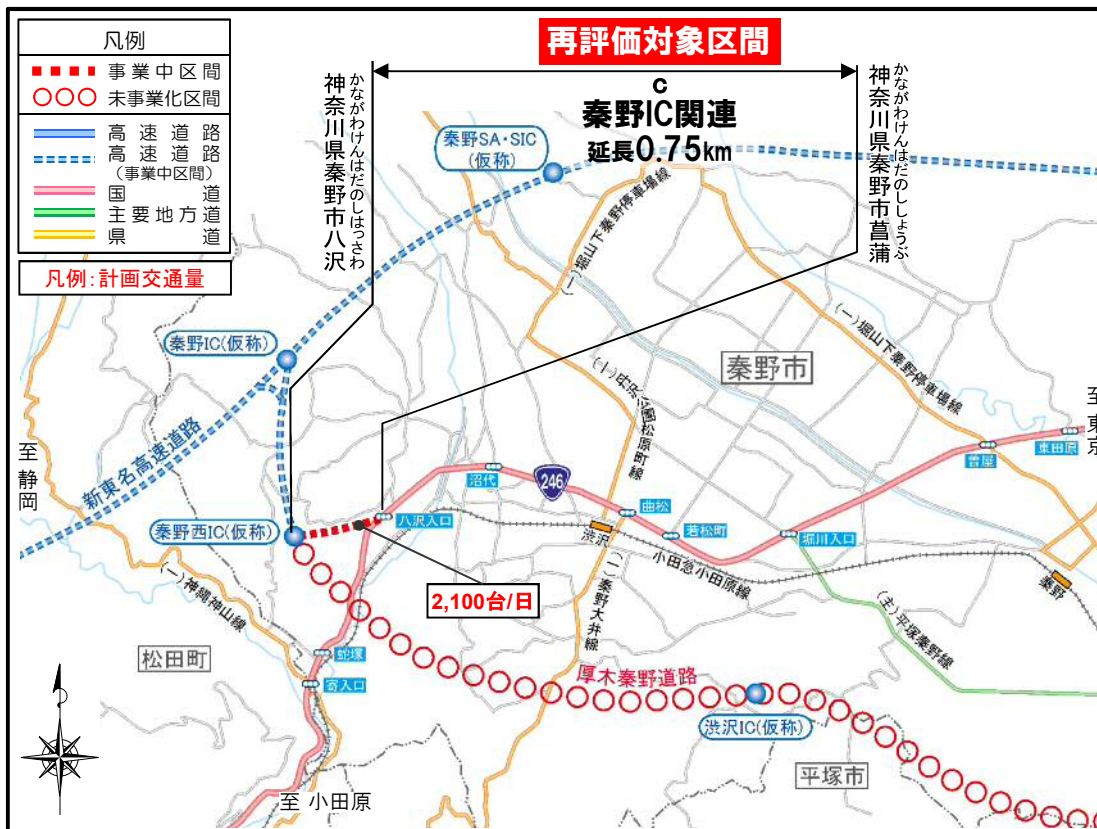
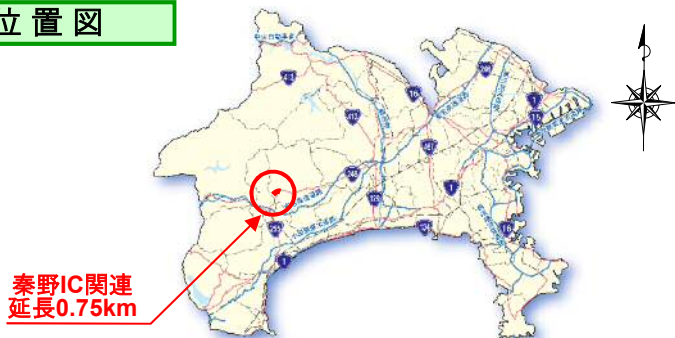
- ・新東名高速道路と国道246号を接続するインターアクセス道路
- ・沿線の経済活動支援及び物流の効率化

計画の概要

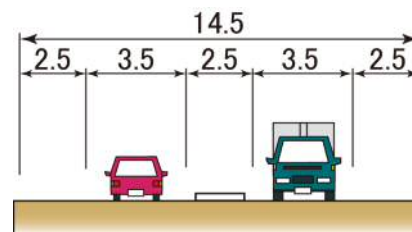
事業区間 : 自) 神奈川県秦野市八沢
至) 神奈川県秦野市菖蒲

計画延長 : 0.75km
幅員 : 14.5m
道路規格 : A規格
設計速度 : 35km/h
車線数 : 2車線
計画交通量 : 2,100台/日
事業化 : 平成13年度
事業費 : 約51億円

位置図



標準横断図



(単位：m)

3. 事業の進捗状況

C

(1) 事業の経緯「秦野IC関連」

平成 8年度 都市計画決定
 平成13年度 事業化
 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年度 都市計画決定
 平成10年度 施工命令[海老名南JCT～伊勢原北IC(仮称)]
 平成11年度 施工命令[伊勢原北IC(仮称)～秦野IC(仮称)]
 平成17年度 民営化、高速道路事業の変更許可
 平成22年度 用地着手
 平成27年度 (仮称)秦野SAスマートインターチェンジ事業化

平面図



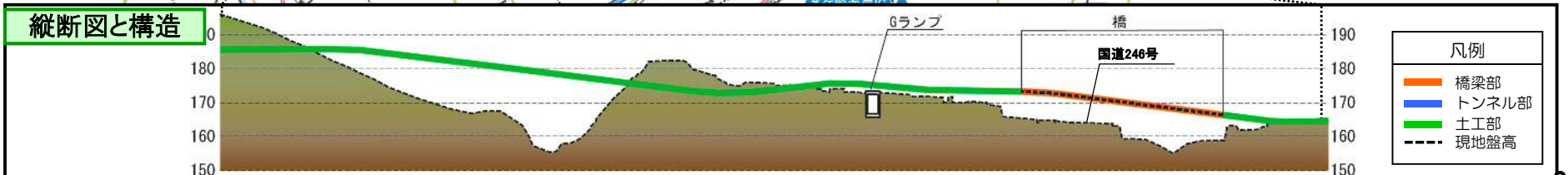
写真 秦野西IC周辺



凡例	
■	事業中区間
○	未事業化区間
—	高速道路
- - -	高速道路 (事業中区間)
—	国道
—	主要地方道
—	県道

凡例:	
上段	計画交通量(H42)
下段	H22センサス交通量 (平日24時間)

縦断面図と構造



凡例	
—	橋梁部
—	トンネル部
—	土工部
- - -	現地盤高

3. 事業の進捗状況

C

(2) 残事業の概要「秦野IC関連」

- ・平成28年7月末時点で、用地進捗率は約87%
- ・平成24年度までに、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年度から用地着手。
- ・今後、新東名高速道路の事業進捗に合わせて用地買収を進めるとともに工事着手。

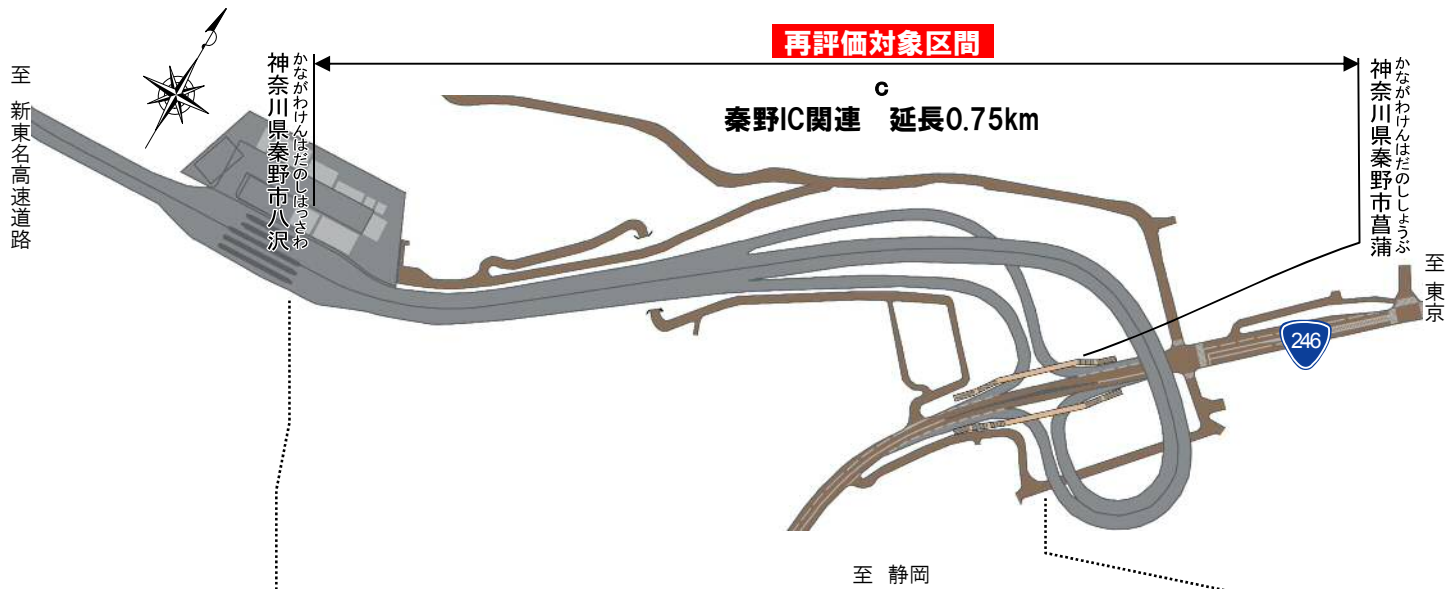


写真 秦野西IC付近



前回 評価時 H25	工事		用地取得率 0%(全体)
	用地	0%	
今回 評価時 H28	工事		用地取得率 87%(全体)
	用地	87%	

前回評価時以降の進捗状況

87%

凡例

■	工事完了・用地取得済み
■	工事中・用地取得中
□	工事未着手・用地未取得

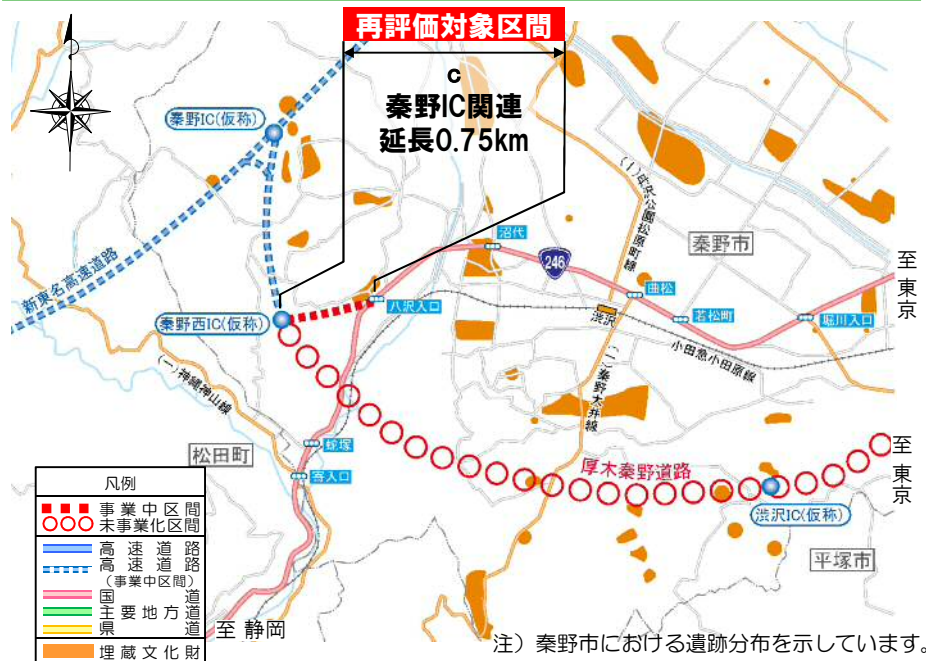
3. 事業の進捗状況

C

(3) 埋蔵文化財発掘調査状況

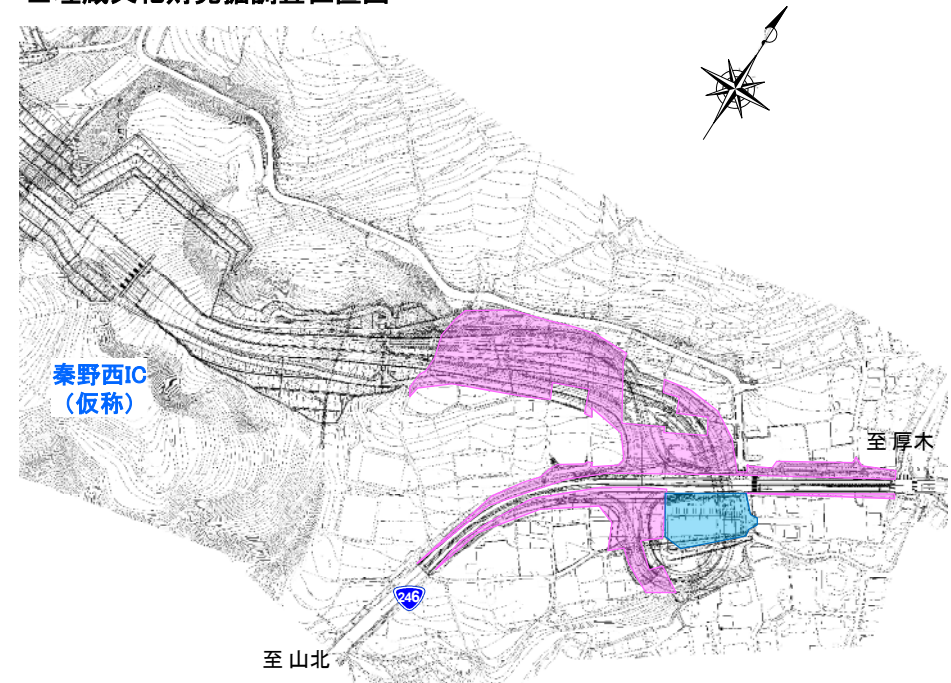
- ・本事業では、神奈川県内の他事業と同程度の埋蔵文化財発掘調査を想定。
- ・今後、試掘調査及び発掘調査を進めるに伴い、厚木秦野道路同様、埋蔵文化財調査による事業費増加の可能性がある。

秦野IC関連における埋蔵文化財包蔵地の分布状況



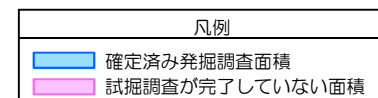
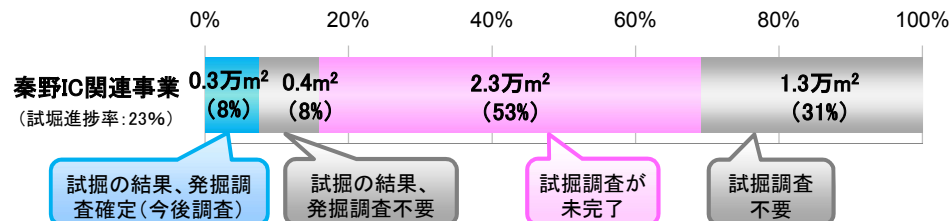
埋蔵文化財発掘調査の実施状況

■埋蔵文化財発掘調査位置図



※平成28年7月末時点

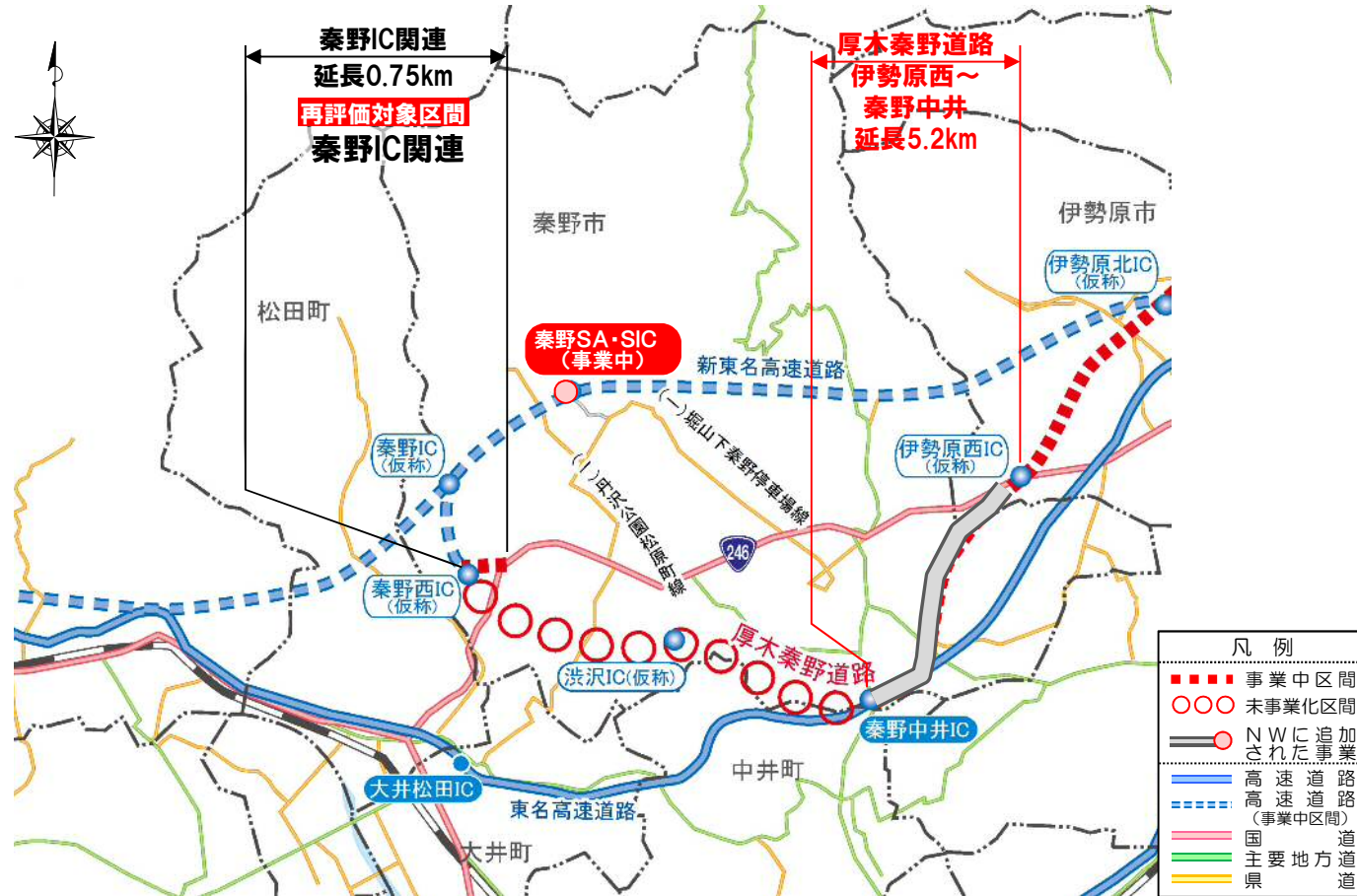
■埋蔵文化財調査の進捗状況(埋蔵文化財発掘調査面積の割合)



3. 事業の進捗状況

C

(4) 周辺地域における関連事業の進捗状況(前回評価後にネットワークに追加された事業)



■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。

1) 計算条件

- ・基準年次 : 平成28年度
- ・開通開始年次 : 平成33年度
- ・分析対象期間 : 開通後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 2,100(台/日)
- ・事業費 : 約51億円
- ・総便益(B) : 約100億円(約263億円※)
- ・総費用(C) : 約50億円(約58億円※)
- ・費用便益比(B/C) : 2.0

〔参考：前回評価(H25)〕

- 平成25年度
- 平成33年度
- 開通後50年間
- 平成17年度道路交通センサス
- 平成42年度
- 4,500(台/日)
- 約51億円
- 約159億円(約465億円※)
- 約45億円(約61億円※)
- 3.6

※基準年次における現在価値化前を示す。

4. 事業の評価

C

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)
	74億円	20億円	5.7億円	100億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	46億円		3.6億円	50億円		2.0

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)
	74億円	20億円	5.7億円	100億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	24億円		3.6億円	28億円		3.6

基準年:平成28年度

注1) 便益・費用については、平成28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) 費用及び便益は整数止めとする。

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。

一般国道246号
厚木秦野道路
厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)
秦野IC関連
プロジェクト評価

- (参考)厚木秦野道路・秦野IC関連のB/C
- (参考)区間別の費用便益分析の試算

(参考)厚木秦野道路・秦野IC関連のB/C

1)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)
	1,105億円	169億円	51億円	1,325億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	822億円		53億円	875億円	
					1.5

2)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)
	1,105億円	169億円	51億円	1,325億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	429億円		53億円	482億円	
					2.8

基準年:平成28年度

注1)便益・費用については、平成28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)費用及び便益は整数止めとする。

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。

(参考) 区間別の費用便益分析の試算



	c 秦野IC関連 再評価区間 延長:0.75km	未事業化 区間 延長: 8.1km	b 伊勢原西～秦野中井 再評価区間 延長:5.2km	a 伊勢原地区 再評価区間 延長:4.8km	未事業化 区間 延長: 7.4km	a 厚木地区 再評価区間 延長:3.6km	B/C
前回「厚木秦野道路」(厚木地区・伊勢原地区) 再評価(H25)	※1			○		○	1.4
前回「厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)」 新規事業採択時評価(H25)	※1		○	※1		※1	1.6
前回「秦野IC関連」 再評価(H25)	○			※1		※1	3.6
前回再評価区間 ◆「厚木秦野道路」(厚木地区・伊勢原地区) ◆「厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)」			○	○		○	1.5
今回「厚木秦野道路」(厚木地区・伊勢原地区)	※1		※1	○		○	1.6
今回「厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)」	※1		○	※1		※1	1.6 ^{※2}
今回「秦野IC関連」	○		※1	※1		※1	2.0
今回 再評価区間: ◆「厚木秦野道路」(厚木地区・伊勢原地区) ◆「厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)」 ◆「秦野IC関連」	○		○	○		○	1.5

○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：再評価区間の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：前回新規事業採択時評価(H25)

一般国道246号

5. 事業の見込み等
6. 関連自治体等の意見
7. 今後の対応方針(原案)

5. 事業の見込み等

■ a. 「厚木秦野道路」(厚木地区・伊勢原地区)

(1) 「厚木秦野道路」(厚木地区・伊勢原地区)の事業進捗の見込み

- ・厚木地区(延長3.6km)は、圏央道(さがみ縦貫道路)の圏央厚木ICと国道129号間約0.6kmで、平成25年3月に開通したさがみ縦貫道路と一体で用地取得、埋蔵文化財調査を実施済。厚木地区の用地取得率(面積ベース)は約11%(平成28年7月末)。現在は、設計協議、環境調査を実施中。
- ・伊勢原地区(延長4.8km)は、平成30年度開通予定である新東名高速道路(伊勢原北IC(仮称))の事業進捗に併せて、伊勢原北IC(仮称)周辺の用地取得を重点的に推進し、用地進捗率は約89%(平成28年7月末)。平成26年度から工事着手。
- ・埋蔵文化財発掘調査において、当初の想定以上の遺構が確認されている状況を踏まえ、供用開始年次を平成35年から平成38年に変更する。
- ・今後は、用地取得を推進し、計画的に事業を実施するとともに、引き続き、地元協議を進めて効率的に事業促進を図る。

(2) 事業の計画から完成までの流れ「厚木秦野道路」(厚木地区・伊勢原地区)

年度	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	
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 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 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	→	伊勢原地区の内 L=0.7km 区間 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				伊勢原地区			伊勢原地区			伊勢原地区用地 補償説明会		厚木地区	厚木地区用地 補償説明会														
用地	伊勢原地区			幅杭設置 用地着手									用地 進捗率 約47% (前々 回再 評価時)			用地 進捗率 約49% (前 回再 評価時)			予定用地 進捗率 約58%											
埋蔵文化財調査(前回)	伊勢原地区 厚木地区						調査																							
埋蔵文化財調査(今回)	伊勢原地区 厚木地区						調査																							
工事(前回)	伊勢原地区 厚木地区																													
工事(今回)	伊勢原地区 厚木地区																													

※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

供用開始年次

3年増加

3年増加

5. 事業の見込み等

■ b. 「厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)」

(1) 「厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)」の事業進捗の見込み

- ・伊勢原西～秦野中井区間(延長5.2km)は、国道246号と東名高速道路の秦野中井IC間の5.2kmで平成38年度開通予定である。用地取得を平成30年度から着手予定。
- ・今後は、用地取得を推進し、引き続き、地元協議を進めて効率的に事業促進を図る。

(2) 事業の計画から完成までの流れ「厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)」

年度	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	
都市計画決定・事業化	都市計画決定																		事業化													
測量・調査・設計																																
設計・用地説明会																																
埋蔵文化財調査																																
用地(面積)																																
工事																										土工	土工橋梁トンネル	土工橋梁トンネル	土工橋梁トンネル	橋梁トンネル	舗装工・排水工等完了	

供用開始年次

新規採択時評価 今回再評価

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である。

5. 事業の見込み等

■ c. 「秦野IC関連」

(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年度より用地取得に着手し、用地取得率(面積ベース)は約87% (平成28年7月末)。
- ・今後、新東名高速道路の事業進捗に合わせて用地買収を進めるとともに工事着手し、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26年11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、新東名高速道路(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。

(3) 事業の計画から完成までの流れ「秦野IC関連」

年度	H8	H9	H10	H11	H12	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																										
設計・用地説明会																										
埋蔵文化財調査																										
用地 (面積進捗率)																										
工事																										

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

6. 関連自治体等の意見

神奈川県からの意見

■ a. 「厚木秦野道路」(厚木地区・伊勢原地区)

神奈川県知事:

厚木秦野道路は、さがみ縦貫道路や新東名高速道路等と一体となって、広域的な幹線道路網を形成し、国道246号の混雑緩和はもとより、地域の活性化や災害への対応力の強化などに寄与する重要な路線である。

昨年3月に、さがみ縦貫道路が全線開通し、今後、新東名高速道路が順次供用されていく中、本路線の整備に寄せられる県民や企業の期待は大きく、地元自治体からの要望も大変強い。

県としては、本事業の促進のため、埋蔵文化財調査などについて、引き続き、関係者と調整を図りながら、積極的に支援していくこととしているので、早期整備を図るようお願いしたい。

また、本路線の未事業化区間については、早期に事業化を図るようお願いしたい。

■ b. 「厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)」

神奈川県知事:

厚木秦野道路は、さがみ縦貫道路や新東名高速道路等と一体となって、広域的な幹線道路網を形成し、国道246号の混雑緩和はもとより、地域の活性化や災害への対応力の強化などに寄与する重要な路線である。

昨年3月に、さがみ縦貫道路が全線開通し、今後、新東名高速道路が順次供用されていく中、本路線の整備に寄せられる県民や企業の期待は大きく、地元自治体からの要望も大変強い。

そこで、本事業を引き続き促進し、早期整備を図るとともに、本路線の未事業化区間については、早期に事業化を図るようお願いしたい。

■ c. 「秦野IC関連」

神奈川県知事:

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、交通利便性の向上や地域の活性化などに寄与する重要な事業である。

そこで、新東名高速道路の事業に遅れることなく、本事業を引き続き促進し、早期整備を図るようお願いしたい。

7. 今後の対応方針(原案)

■ a. 「厚木秦野道路」(厚木地区・伊勢原地区)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・厚木秦野道路は、圏央道(さがみ縦貫道路)、東名高速道路、新東名高速道路を結ぶ広域ネットワークを形成。
- ・国道246号(現道)は、容量不足による渋滞が発生。また、渋滞と交差点密度の高さに起因する追突や右左折事故が約8割発生。本事業の整備により国道246号(現道)の交通転換が図られ、混雑緩和や交通事故の減少が見込まれる。
- ・厚木秦野道路の整備により、インターチェンジ10分圏域が拡大し、丹沢・大山地域の周辺観光の促進が期待される。
- ・また、圏央道や東名高速道路、新東名高速道路へのアクセス性が向上し、企業立地の促進が期待される。
- ・さらに、第3次救急医療施設へのアクセス向上による救命率の向上や災害発生時の代替路線の形成によるリダンダンシーの確保が期待される。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成30年度開通予定である新東名高速道路(伊勢原北IC(仮称))の事業進捗に併せて、伊勢原北IC(仮称)周辺の用地取得を重点的に推進中。(全体の用地取得率は約58%)
- ・今後は、用地取得を推進し、引き続き、地元協議を進めて効率的に事業促進を図る。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続。
- ・厚木秦野道路は、広域ネットワークの形成、並行する国道246号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上、地域活性化等の観点から、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。

7. 今後の対応方針(原案)

■ b. 「厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)」

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・厚木秦野道路は、圏央道(さがみ縦貫道路)、東名高速道路、新東名高速道路を結ぶ広域ネットワークを形成。
- ・国道246号(現道)は、容量不足による渋滞が発生。また、渋滞と交差点密度の高さに起因する追突や右左折事故が約8割発生。本事業の整備により国道246号(現道)の交通転換が図られ、混雑緩和や交通事故の減少が見込まれる。
- ・厚木秦野道路の整備により、インターチェンジ10分圏域が拡大し、丹沢・大山地域の周辺観光の促進が期待される。
- ・また、圏央道や東名高速道路、新東名高速道路へのアクセス性が向上し、企業立地の促進が期待される。
- ・さらに、第3次救急医療施設へのアクセス向上による救命率の向上や災害発生時の代替路線の形成によるリダンダンシーの確保が期待される。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・厚木秦野道路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国道246号～秦野中井IC間(約5.2km)の用地取得を平成30年度から着手予定。
- ・今後は、用地取得を推進し、引き続き、地元協議を進めて効率的に事業促進を図る。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続。
- ・厚木秦野道路は、広域ネットワークの形成、並行する国道246号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上、地域活性化等の観点から、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。

7. 今後の対応方針(原案)

■ c. 「秦野IC関連」

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・国道246号(現道)は、容量不足による渋滞が発生。また、渋滞と交差点密度の高さに起因する追突や右左折事故が約8割発生。本事業の整備により国道246号(現道)の交通転換が図られ、混雑緩和や交通事故の減少が見込まれる。
- ・厚木秦野道路の整備により、新東名高速道路へのアクセス性が向上し、企業立地の促進が期待される。
- ・また、第3次救急医療施設へのアクセス向上による救命率の向上や災害発生時の代替路線の形成によるリダンダンシーの確保が期待される。

(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) 対応方針(原案)

- ・事業継続。
- ・なお、事業費の精査が完了次第、速やかに次回再評価を実施する。
- ・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。