

(再評価)

資 料 2

令和2年度第6回  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会

## 一括審議案件資料

- (1) 一般国道246号 秦野IC関連
- (2) 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道  
(川島～大栄)

令和3年1月18日

国土交通省 関東地方整備局

# 令和2(2020)年度 第6回 事業評価監視委員会 一括審議案件一覧

| 事業区分 | 事業名                              | 再評価理由 ※1 | 事業採択 | 前回評価 | 全体事業費(億円) | 完成予定年度 ※2 | B/C | 前回評価からの主な変更点及び理由                     | 再評価の視点   | 関係自治体の意見   | 前回評価時の付帯意見及び対応 | 対応方針(原案) |
|------|----------------------------------|----------|------|------|-----------|-----------|-----|--------------------------------------|--|--|----------------|----------|
| 道路   | 1 一般国道246号 秦野IC関連                | ⑤        | H13  | H30  | 105       | R5        | 1.1 | 前回評価から事業期間に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。 | 本事業は、新東名高速道路と国道246号の接続による企業立地の促進や救急活動支援の観点から、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。 | (神奈川県知事の意見)<br>一般国道246号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、交通混雑の緩和や企業立地の促進、救急活動の支援などに寄与する重要な事業である。<br>引き続き、コスト縮減など効率的な事業推進に努め、新東名高速道路秦野インターチェンジ(仮称)の開通に遅れることなく、着実な整備を図るようお願いしたい。  | なし             | 継続       |
|      | 2 一般国道468号<br>首都圏中央連絡自動車道(川島～大栄) | ⑤        | H3   | H29  | 13,218    | R6        | 1.5 | 前回評価から事業費に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。  | 本事業は、ネットワークの形成、産業活性化の支援の観点から、事業の必要性・重要性が高く、全線4車線完成整備を図ることが適切である。               | (埼玉県知事の意見)<br>圏央道は、交通の円滑化や沿線地域の活性化はもとより、災害時の緊急輸送道路としての役割を担い、首都圏の国際競争力の強化や国土強靱化を図るためにも、極めて重要な道路です。<br>圏央道の沿線では、多くの企業の立地が進み、物流の効率化による生産性の向上が期待されるなど、大きなストック効果が現れています。<br>本県は、久喜白岡ジャンクション以東の4車線化整備を要望してきたところであり、一日も早い4車線化を強く希望します。<br>圏央道の4車線化については、財政投融资の活用により、2022年度から順次供用し、2024年度に全線供用するという予定に従い、早期に整備を進めるようお願いします。<br>(茨城県知事の意見)<br>圏央道は、平成29年2月に本県区間が全線開通し、県内への企業誘致や観光誘客、港湾・空港の利用促進など、様々な分野で本県の発展に大きく寄与しており、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考える。<br>県においても、圏央道関連のアクセス道路について、計画的に整備を進めており、圏央道の4車線化については、2022年度から順次供用し、2024年度に全線供用するという見込みに従い、早期に整備を進めるようお願いします。<br>また、坂東PA(仮称)についても、4車線化に併せ早期供用するようお願いします。<br>(千葉県知事の意見)<br>圏央道は、アクアラインと一体となって、首都圏の各都市と成田空港などの拠点間を環状につなぎ、国際競争力の強化や地域経済の活性化を図り、災害時の道路ネットワークを強化する極めて重要な道路である。<br>圏央道沿線地域における観光入込客数の増加や輸送時間の短縮など、経済に好循環をもたらすストック効果が現れている。<br>一方で、県境・大栄間は暫定2車線であり、低速車両による速度低下、重大な事故の発生時や大規模災害時の交通機能確保などの課題があることから、安全で円滑な交通の確保や、防災力の向上を図るためにも、早期の4車線化が必要である。<br>また、圏央道を安全で快適に利用するためにも、神崎パーキングエリア(仮称)の早期整備が必要である。<br>については、事業の継続が必要であり、供用目標の令和6年度までに4車線化及び神崎パーキングエリア(仮称)を確実に供用するよう、事業の推進を図られたい。<br>事業費については、県の負担増とならないよう有料道路事業を活用するとともに、引き続き、コスト縮減を図りながら、効率的に事業を実施されたい。 | なし             | 継続       |

※1 再評価理由

- ①: 事業採択後3年間が経過した時点で未着工の事業
- ②: 事業採択後5年間が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5年間が経過している事業
- ⑤: 社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

※2 費用便益比算定上設定した完成予定年度等。

※3 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないこと等から、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。計算条件に用いた事業期間は、前回評価時の結果を用いているため、完成予定年度と異なる場合がある。

# (1) 一般国道246号 秦野IC関連

## 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
- ・沿線の経済活動支援及び物流の効率化

## 2. 事業概要

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・幅員：0.75km・14.5m

車線数：2車線

計画交通量：3,000台/日

事業化：平成13年度

全体事業費：約105億円

## 3. 事業の進捗状況等

- ・当該事業の用地進捗率は100%(R2.3末)。
  - ・新東名高速道路(伊勢原大山IC～秦野IC(仮称))の令和3年度開通に併せて工事を推進。
  - ・機能補償施設に関する関係機関協議等に時間を要することから、事業期間を3年延伸(令和5年度)。
  - ・供用は、令和3年度を予定。
- ※社会情勢等について大きな変化は見られない。

## 4. 事業の効果等

- ・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。
- ・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。

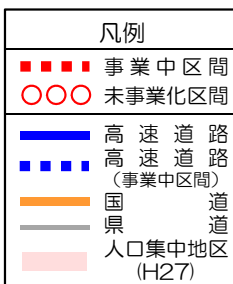
## 5. 事業の投資効率性

※費用対効果分析は、平成30年度評価時点

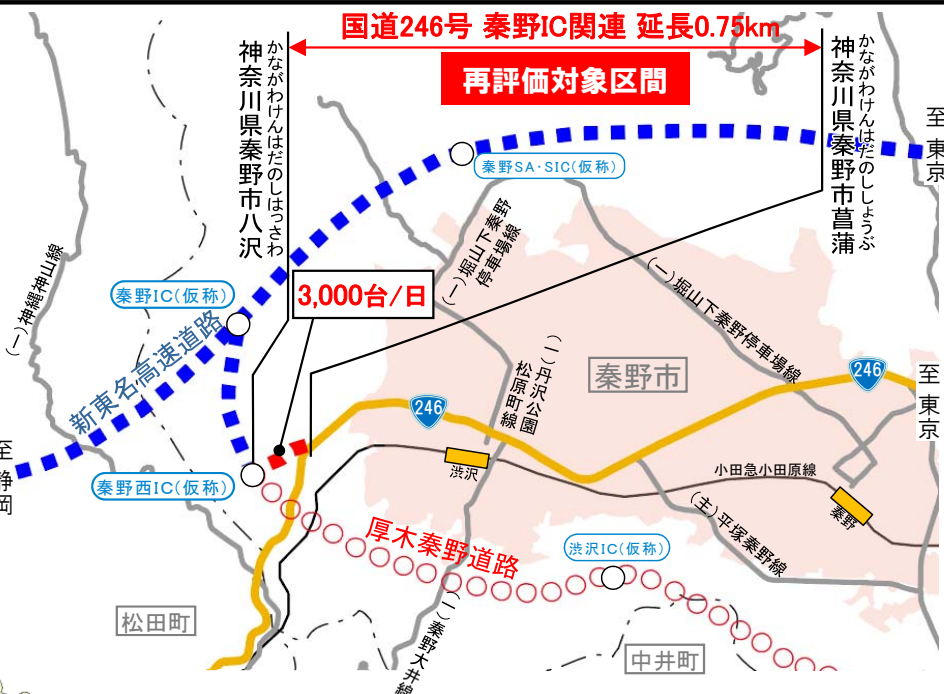
|       | 【事業全体】<br>(今回) | 【残事業】<br>(今回) |
|-------|----------------|---------------|
| 総便益 B | 116億円          | 116億円         |
| 総費用 C | 103億円          | 59億円          |
| B/C   | 1.1            | 2.0           |

## 6. 概要図

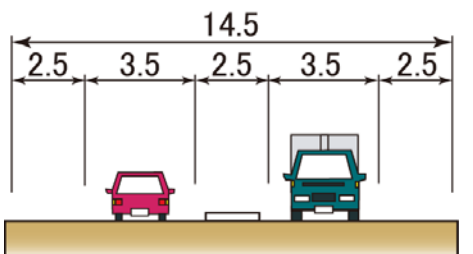
### 平面図



### 位置図



### 標準横断面図 (単位：m)



## 7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、新東名高速道路と国道246号の接続による企業立地の促進や救急活動支援の観点から、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。

## 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和2年度                      事業名： 秦野IC関連

担当課： 横浜国道事務所 調査課              担当課長名： 山崎 敦広

| 項目   | 判定   |       |
|--|--|-------|
|  | 判断根拠   | チェック欄 |
| 事業を巡る社会経済情勢等の変化  |  |       |
| 事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない  | 事業効果・必要性・周辺環境等に変化がない   | ■     |
| 前回評価時からの事業費・事業期間の増加  |  |       |
| 事業費の増加   | 事業費の増加がない  | ■     |
| 事業期間の増加  | 事業期間の増加が20%以内である(+3年間/20年間=15%)  | □     |
| 前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等   |  |       |
| 費用便益分析マニュアルに変更がない  | 費用便益マニュアルに変更がない  | ■     |
| 需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)  | 将来OD表に変更がない  | ■     |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない  | 周辺ネットワークで新規事業化がない  | ■     |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている<br>・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい<br>・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(H30年度)時の感度分析における下位ケースが基準値を上回っている<br><br><div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <span>[事業全体]<br/>事業期間(+20%) B/C=1.1</span> <span>[残事業]<br/>事業期間(+20%) B/C=1.9</span> </div> | ■     |
| 前回評価で資料の作成を省略していない   |  | ■     |
| 前回評価で費用対効果分析を省略していない   |  | ■     |
| その他の事由(重点的な評価が必要な特別な理由)  |  | —     |

以上より、審議区分：**一括**    資料：**省略**    費用対効果分析：**省略** とする。

# (2) 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(川島～大栄)

## 1. 目的

- ・ネットワークの形成
- ・産業活性化の支援
- ・災害時の代替路確保

## 2. 事業概要

事業区間：自)埼玉県比企郡川島町  
至)千葉県成田市吉岡

計画延長・幅員：111.9km・23.5m

車線数：4車線

計画交通量：22,900～54,500台/日

事業化：平成3年度

全体事業費：(前回)約13,136億円(今回)約13,218億円

## 3. 事業の進捗状況等

- ・平成27年10月までに、川島IC～久喜白岡JCT間19.8km 開通済み(完成4車線)。
  - ・平成29年2月までに、久喜白岡JCT～大栄JCT間92.2km 開通済み(暫定2車線)。
  - ・当該事業の用地取得率は約99%(R2.3末)。
  - ・神崎PA(仮称)の整備に伴う事業費の増加(約82億円)。
- ※社会情勢等に大きな変化は見られない

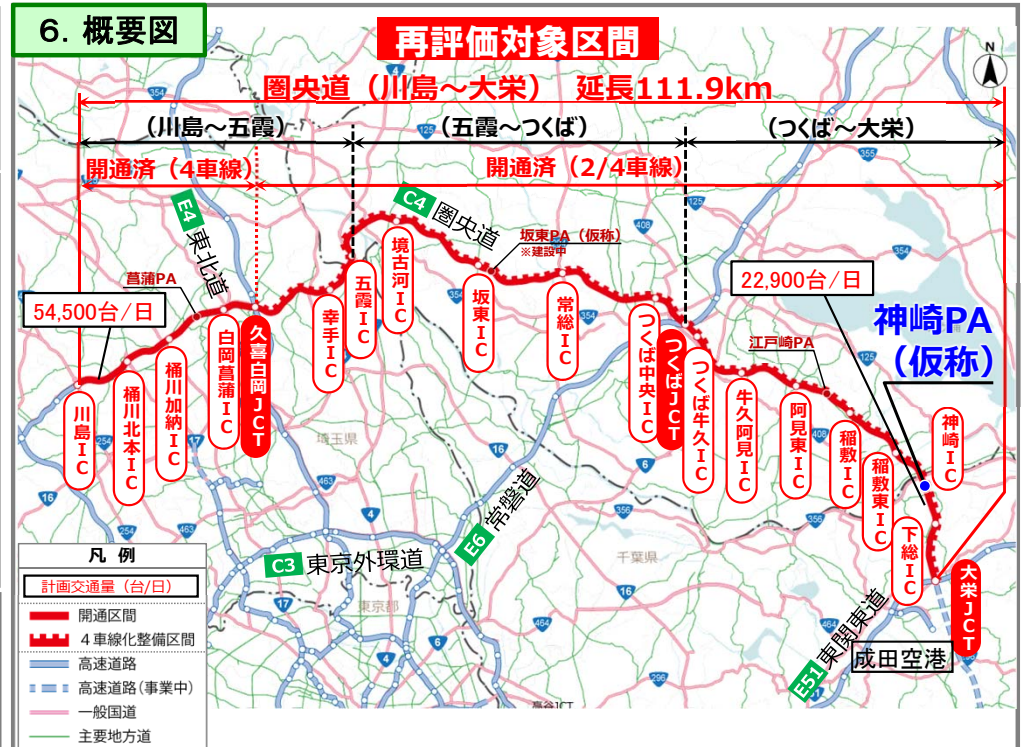
## 4. 事業の効果等

- ・企業活動、地域づくり支援
- ・高速ネットワークの形成

## 5. 事業の投資効率性

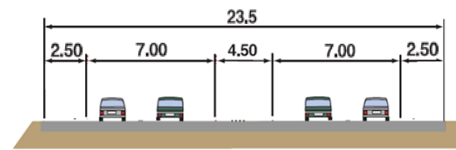
| 【事業全体】 | (前回)      | (今回)      | 【残事業】 | (今回)      |
|--------|-----------|-----------|-------|-----------|
| 総便益B:  | 約29,737億円 | 約26,383億円 | B:    | 約4,554億円  |
| 総費用C:  | 約16,140億円 | 約17,820億円 | C:    | 約3,411億円  |
|        | B/C = 1.8 | B/C = 1.5 |       | B/C = 1.3 |

## 6. 概要図

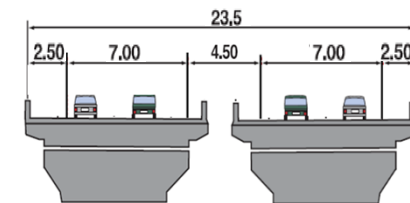


## 標準横断面図

土工区間(盛土部)



橋梁区間 (単位:m)



## 7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、ネットワークの形成、産業活性化の支援の観点から、事業の必要性・重要性が高く、全線4車線完成整備を図ることが適切である。