

(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

一般国道246号 秦野IC関連

令和3年1月18日
国土交通省 関東地方整備局

再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：東川 直正

事業名	一般国道246号 ^{はだの} 秦野 I C 関連事業		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：神奈川県秦野市八沢 ^{はだのし 八っさわ} 至：神奈川県秦野市菖蒲 ^{はだのし しょうぶ}			延長	0.75km		
事業概要 一般国道246号は、東京都千代田区を起点として神奈川県内を横断し静岡県沼津市に至る、延長約120kmの主要幹線道路である。 秦野 I C 関連事業は、神奈川県秦野市八沢から秦野市菖蒲までの延長約0.75kmの2車線の道路事業で、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、沿線の経済活動支援及び物流の効率化を目的に計画された事業である。							
H13年度事業化		H8年度都市計画決定		H25年度用地着手		H29年度工事着手	
全体事業費	約105億円		事業進捗率(平成30年3月末時点)	約59%		供用済延長	0km
計画交通量	3,000台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	1.1	総費用	59/103億円	総便益	116/116億円	基準年 平成30年
	(事業全体)						
	(残事業)	2.0	事業費	54/98億円	走行時間短縮便益	100/100億円	
			維持管理費	4.6/4.6億円	走行経費減少便益	12/12億円	
					交通事故減少便益	3.6/3.6億円	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.96~1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1~1.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.2（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=1.7~2.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.8~2.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.9~2.0（事業期間±20%）							
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和及び交通事故の減少 ・秦野 I C 関連事業の事業区間に接続する国道246号は、渋沢駅入口交差点、堀川入口交差点において交通渋滞が発生。 ・事故類型では追突事故が、全体の約5割を占める。 ・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。 (2) 企業立地の促進 ・新東名の施工命令・秦野 I C 関連事業の事業化後、秦野市での工場立地件数が増加している。 ・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。 (3) 救急活動の支援 ・秦野 I C 関連事業の整備により、第3次救急医療施設である東海大学医学部附属病院への所要時間短縮圏域が発現 ・第3次救急医療施設へのアクセス向上による地元救急活動への貢献が期待される。							
関係する地方公共団体等の意見 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、交通便利性の向上や地域の活性化、救急活動の支援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、着実な整備を図るようお願いしたい。 また、事業費については、コスト縮減など、より効率的な事業推進に努めていただきたい。							
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を了承する。							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 地元情勢の変化等、事業を巡る社会経済情勢等に変化はみられない。							
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・秦野 I C 関連事業の事業進捗は、平成21年度に地元説明会を実施。 ・平成25年度より用地取得に着手し、平成29年度に用地取得完了。 ・平成29年度より工事に着手。							

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・引き続き、新東名高速道路の事業進捗に合わせて、計画的に事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・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により失われた遺跡が複数層にわたり残存していたことから、調査層数が増加。
- ・交通管理者（神奈川県警）との協議・調整により、交差点形状を変更するとともに、歩行者の安全対策のため、地下横断歩道の設置が追加。
- ・占用予定企業者との協議を踏まえ、影響範囲の電線共同溝整備を行うこととなった。
- ・地質の追加調査により、当初想定された土層より厚い粘性土層が確認されたため、橋梁基礎形式の見直し、また交差点形状変更に伴い橋長を変更。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図

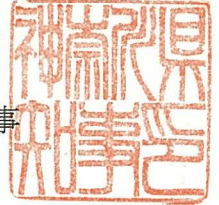


- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

県土総第 1732 号
令和 3 年 1 月 14 日

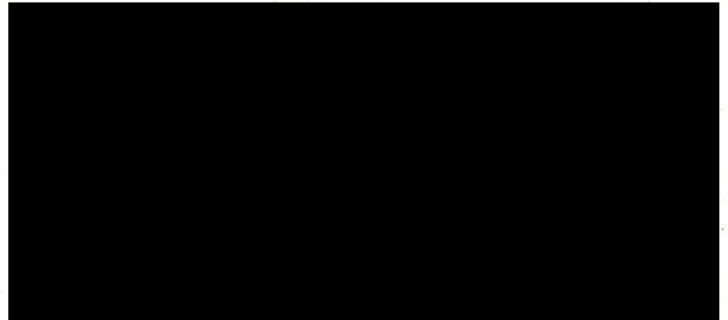
国土交通省関東地方整備局長 様

神奈川県知事



関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の
作成に係る意見照会について（回答）

令和 3 年 1 月 7 日付け国関整企画第 178 号で依頼のありました標記のこと
について、別添のとおり回答します。



(再評価)

(回答様式)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	神奈川県知事の意見
一般国道246号 秦野IC関連	継続	別紙

※貴職の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

【別紙】

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。

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。

(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

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468号	首都圏中央連絡 自動車道 (川島~大栄)	L=111.9km	高規格 B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
22,900 ~ 54,500	4	関東地方整備局 東日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和2年度		
単純合計	12,417億円	3,006億円	15,422億円
うち残事業分	3,120億円	1,704億円	4,824億円
基準年における 現在価値 (C)	16,708億円	1,113億円	17,820億円
うち残事業分	2,782億円	630億円	3,411億円

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	令和2年度			
供用年	令和7年度			
単年便益 (初年便益)	1,399億円	90億円	28億円	1,517億円
基準年における 現在価値 (B)	24,327億円	1,579億円	477億円	26,383億円
うち残事業分	4,408億円	61億円	85億円	4,554億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.5
経済的純現在価値（事業全体）	8,563 億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.5%
費用便益比（残事業）	1.3
経済的純現在価値（残事業）	1,143 億円
経済的内部収益率（残事業）	6.2%

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（事業全体を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	22,900 ~ 54,500 （台/日）	±10%	1.5~1.5
事業費	12,417億円	±10%	1.5~1.5
事業期間	34年	±20%	1.4~1.5

④ 感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	22,900 ~ 54,500 （台/日）	±10%	1.3~1.4
事業費	3,120億円	±10%	1.2~1.5
事業期間	4年	±20%	1.3~1.4

事業名： 首都圏中央連絡自動車道(川島～大栄) (事業全体)

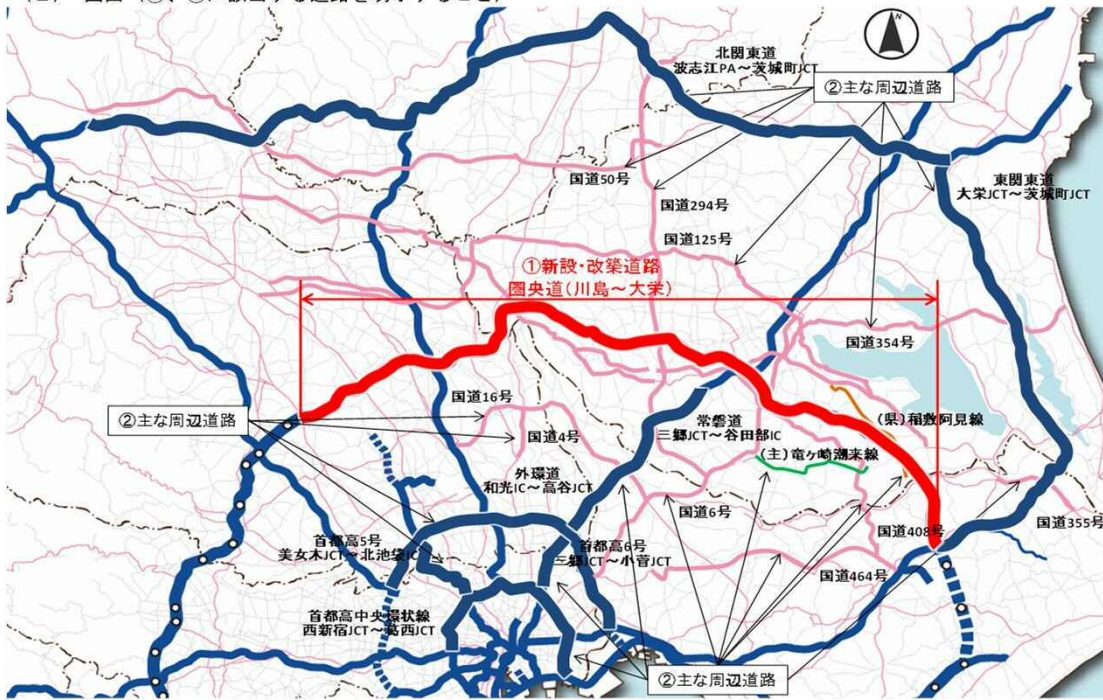
(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 111.9 km	交通量	[台/日]	-	32,300	
	走行時間	[分]	-	94	
	走行時間費用	[億円/年]	-	620.76	
②主な周辺道路	北関東道(波志江PA～茨城町JCT) 129.5 km	交通量	[台/日]	29,700	25,500
		走行時間	[分]	100	98
		走行時間費用	[億円/年]	619.23	520.74
	東関東道(大栄JCT～茨城町JCT) 71.9 km	交通量	[台/日]	18,100	13,100
		走行時間	[分]	69	61
		走行時間費用	[億円/年]	243.61	158.35
	常磐道(三郷JCT～谷田部IC) 29.5 km	交通量	[台/日]	81,700	76,100
		走行時間	[分]	38	37
		走行時間費用	[億円/年]	607.29	550.53
	外環道(和光IC～高谷JCT) 46.3 km	交通量	[台/日]	84,400	77,600
		走行時間	[分]	57	55
		走行時間費用	[億円/年]	941.49	846.89
	国道16号 40.6 km	交通量	[台/日]	53,500	52,800
		走行時間	[分]	140	138
		走行時間費用	[億円/年]	1,555.98	1,515.05
	国道125号 162.7 km	交通量	[台/日]	19,100	18,300
		走行時間	[分]	303	293
		走行時間費用	[億円/年]	1,114.79	1,032.13
	国道354号 149.8 km	交通量	[台/日]	15,700	15,100
		走行時間	[分]	259	253
		走行時間費用	[億円/年]	836.63	793.78
	国道50号 85.8 km	交通量	[台/日]	39,200	38,500
		走行時間	[分]	122	121
		走行時間費用	[億円/年]	979.03	955.92
	国道6号 48.6 km	交通量	[台/日]	34,300	34,200
		走行時間	[分]	122	121
		走行時間費用	[億円/年]	870.07	862.77
国道464号 34.6 km	交通量	[台/日]	43,300	42,600	
	走行時間	[分]	73	72	
	走行時間費用	[億円/年]	547.96	534.38	
(県) 稲敷阿見線 14.6 km	交通量	[台/日]	5,000	3,400	
	走行時間	[分]	24	23	
	走行時間費用	[億円/年]	23.52	14.61	

国道408号 42.5 km	交通量	[台/日]	15,600	14,100	
	走行時間	[分]	66	62	
	走行時間費用	[億円/年]	188.36	161.73	
国道294号 67.9 km	交通量	[台/日]	24,200	23,400	
	走行時間	[分]	97	95	
	走行時間費用	[億円/年]	436.12	414.33	
(主) 竜ヶ崎潮来線 17.2 km	交通量	[台/日]	9,100	8,800	
	走行時間	[分]	28	27	
	走行時間費用	[億円/年]	48.22	45.03	
国道4号 15.0 km	交通量	[台/日]	56,000	51,600	
	走行時間	[分]	30	28	
	走行時間費用	[億円/年]	321.01	280.67	
首都高速6号(三郷JCT~ 小菅JCT) 9.7 km	交通量	[台/日]	97,200	91,600	
	走行時間	[分]	15	15	
	走行時間費用	[億円/年]	291.79	264.31	
首都高速5号(美女木JCT ~北池袋IC) 11.8 km	交通量	[台/日]	76,100	73,800	
	走行時間	[分]	14	13	
	走行時間費用	[億円/年]	202.27	193.95	
国道355号 36.3 km	交通量	[台/日]	10,000	9,700	
	走行時間	[分]	54	52	
	走行時間費用	[億円/年]	109.42	101.72	
首都高速中央環状線(西新 宿JCT~葛西JCT) 29.0 km	交通量	[台/日]	74,900	72,600	
	走行時間	[分]	36	35	
	走行時間費用	[億円/年]	513.47	490.82	
③その他道路合計 16,731.4km	走行時間費用	[億円/年]	101,017.27	99,691.82	
			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	17,886.7km	走行時間短縮便益 [億円/年]	111,467.52	110,050.29	1,417.24

※1: 四捨五入の関係で、合計値が一致しない場合がある。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名： 首都圏中央連絡自動車道(川島～大栄) (残事業)

(推計時点 R12年)

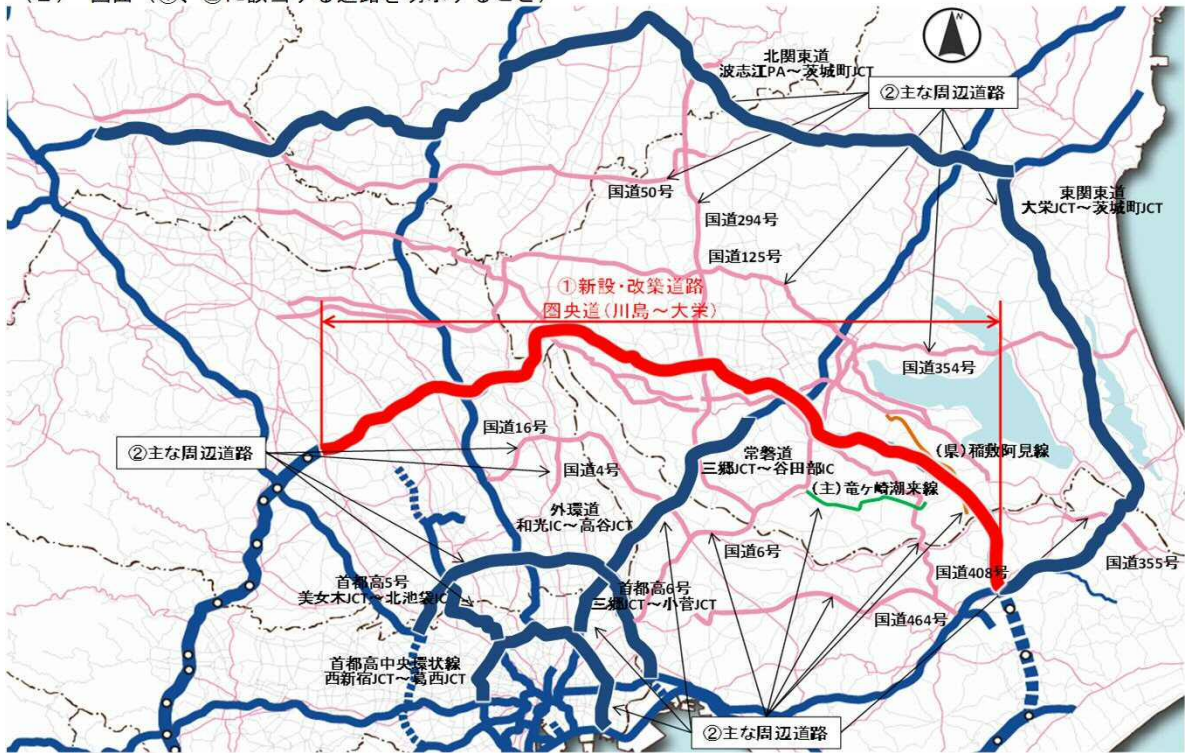
			整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路 [バイパス等] 111.9 km	交通量	[台/日]	25,000	32,300
	走行時間	[分]	112	94
	走行時間費用	[億円/年]	560.33	620.76
②主な周辺道路	北関東道(波志江PA～茨城町JCT) 129.5 km	交通量	[台/日]	26,300
		走行時間	[分]	98
		走行時間費用	[億円/年]	539.85
	東関東道(大栄JCT～茨城町JCT) 71.9 km	交通量	[台/日]	14,200
		走行時間	[分]	64
		走行時間費用	[億円/年]	177.73
	常磐道(三郷JCT～谷田部IC) 26.8 km	交通量	[台/日]	76,900
		走行時間	[分]	37
		走行時間費用	[億円/年]	558.31
	外環道(和光IC～高谷JCT) 45.6 km	交通量	[台/日]	78,800
		走行時間	[分]	56
		走行時間費用	[億円/年]	865.46
	国道16号 40.6 km	交通量	[台/日]	52,800
		走行時間	[分]	139
		走行時間費用	[億円/年]	1,518.56
	国道125号 162.7 km	交通量	[台/日]	18,400
		走行時間	[分]	294
		走行時間費用	[億円/年]	1,039.47
	国道354号 149.8 km	交通量	[台/日]	15,400
		走行時間	[分]	255
		走行時間費用	[億円/年]	811.28
	国道50号 85.8 km	交通量	[台/日]	38,500
		走行時間	[分]	121
		走行時間費用	[億円/年]	958.04
国道6号 48.6 km	交通量	[台/日]	34,400	
	走行時間	[分]	121	
	走行時間費用	[億円/年]	868.64	
国道464号 34.6 km	交通量	[台/日]	42,900	
	走行時間	[分]	73	
	走行時間費用	[億円/年]	542.17	
(県)稲敷阿見線 14.6 km	交通量	[台/日]	3,400	
	走行時間	[分]	23	
	走行時間費用	[億円/年]	15.07	

	国道408号 42.5 km	交通量	[台/日]	14,400	14,100
		走行時間	[分]	62	62
		走行時間費用	[億円/年]	166.14	161.73
	国道294号 67.9 km	交通量	[台/日]	23,600	23,400
		走行時間	[分]	96	95
		走行時間費用	[億円/年]	419.97	414.33
	(主) 竜ヶ崎潮来線 17.2 km	交通量	[台/日]	8,900	8,800
		走行時間	[分]	28	27
		走行時間費用	[億円/年]	46.49	45.03
	国道4号 15.0 km	交通量	[台/日]	52,500	51,600
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	285.31	280.67
	首都高速6号(三郷JCT~ 小菅JCT) 9.7 km	交通量	[台/日]	92,100	91,600
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	266.87	264.31
	首都高速5号(美女木JCT ~北池袋IC) 11.8 km	交通量	[台/日]	74,900	73,800
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	197.20	193.95
	国道355号 36.3 km	交通量	[台/日]	9,800	9,700
		走行時間	[分]	53	52
		走行時間費用	[億円/年]	103.59	101.72
首都高速中央環状線(西新 宿JCT~葛西JCT) 29.0 km	交通量	[台/日]	73,100	72,600	
	走行時間	[分]	35	35	
	走行時間費用	[億円/年]	495.38	490.82	
③その他道路合計 18,509.9km		走行時間費用	[億円/年]	99,872.55	99,691.82

		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	19,655.3km	走行時間短縮便益 [億円/年]	110,308.38	110,050.29	258.10

※1: 四捨五入の関係で、合計値が一致しない場合がある。

(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

様式-3②

事業名：首都圏中央連絡自動車道（川島～大栄）

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<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	令和2年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)
	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	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	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
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"/> (H22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) () 台トリップ/日 考慮した理由を記載
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 ()
	簡易手法の考え方 (将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	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				

事業名：首都圏中央連絡自動車道（川島～大栄）

(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他（ ）	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 東日本高速道路(株)における維持管理計画に基づいて設定		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する		<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
			当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)	
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

箇所名: 首都圏中央連絡自動車道(川島~大栄)(事業全体)					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)
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	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
						111.9	
-34年目	H 3	3.1187	116.0	2.69	7.43		
-33年目	H 4	2.9987	117.6	3.52	9.24		
-32年目	H 5	2.8834	117.9	7.53	18.94		
-31年目	H 6	2.7725	117.8	7.56	18.30		
-30年目	H 7	2.6658	117.1	12.81	29.97		
-29年目	H 8	2.5633	116.6	11.69	26.42		
-28年目	H 9	2.4647	117.5	26.96	58.13		
-27年目	H 10	2.3699	116.9	59.94	124.91		
-26年目	H 11	2.2788	115.2	130.22	264.80		
-25年目	H 12	2.1911	113.8	203.88	403.54		
-24年目	H 13	2.1068	112.4	310.91	599.08		
-23年目	H 14	2.0258	110.5	340.67	642.03		
-22年目	R 15	1.9479	109.0	417.80	767.55		
-21年目	H 16	1.8730	107.9	399.38	712.68		
-20年目	H 17	1.8009	106.7	448.34	777.90		
-19年目	H 18	1.7317	105.9	503.97	847.18		
-18年目	H 19	1.6651	105.0	509.07	829.90		
-17年目	H 20	1.6010	104.4	523.83	825.80		
-16年目	H 21	1.5395	103.0	480.92	738.94		
-15年目	H 22	1.4802	101.3	422.75	635.03		
-14年目	H 23	1.4233	99.8	411.78	603.70		
-13年目	H 24	1.3686	99.0	645.10	916.77		
-12年目	H 25	1.3159	99.0	667.50	912.07		
-11年目	H 26	1.2653	101.5	1,092.37	1,399.88		
-10年目	H 27	1.2167	103.0	896.64	1,088.83		
-9年目	H 28	1.1699	102.8	234.70	274.57		
-8年目	H 29	1.1249	102.9	96.97	108.97		
-7年目	H 30	1.0816	102.8	41.11	44.47		
-6年目	R 1	1.0400	102.8	92.23	95.91		
-5年目	R 2	1.0000	102.8	293.64	293.64		
-4年目	R 3	0.9615	102.8	407.85	392.15		
-3年目	R 4	0.9246	102.8	641.88	593.49		
-2年目	R 5	0.8890	102.8	797.59	709.06		
-1年目	R 6	0.8548	102.8	1,272.73	1,087.93		
供用開始年次	R 7	0.8219	102.8			59.25	48.70
1年目	R 8	0.7903	102.8			59.61	47.11
2年目	R 9	0.7599	102.8			59.75	45.40
3年目	R 10	0.7307	102.8			60.00	43.84
4年目	R 11	0.7026	102.8			60.24	42.32
5年目	R 12	0.6756	102.8			60.63	40.96
6年目	R 13	0.6496	102.8			60.80	39.50
7年目	R 14	0.6246	102.8			61.01	38.11
8年目	R 15	0.6006	102.8			61.12	36.71
9年目	R 16	0.5775	102.8			61.38	35.45
10年目	R 17	0.5553	102.8			61.62	34.22
11年目	R 18	0.5339	102.8			61.81	33.00
12年目	R 19	0.5134	102.8			61.99	31.83
13年目	R 20	0.4936	102.8			62.17	30.69
14年目	R 21	0.4746	102.8			62.35	29.59
15年目	R 22	0.4564	102.8			62.48	28.52
16年目	R 23	0.4388	102.8			62.47	27.41
17年目	R 24	0.4220	102.8			62.41	26.34
18年目	R 25	0.4057	102.8			62.23	25.25
19年目	R 26	0.3901	102.8			62.06	24.21
20年目	R 27	0.3751	102.8			61.88	23.21
21年目	R 28	0.3607	102.8			61.71	22.26
22年目	R 29	0.3468	102.8			61.53	21.34
23年目	R 30	0.3335	102.8			61.36	20.46
24年目	R 31	0.3207	102.8			61.18	19.62
25年目	R 32	0.3083	102.8			61.01	18.81
26年目	R 33	0.2965	102.8			60.83	18.04
27年目	R 34	0.2851	102.8			60.66	17.29
28年目	R 35	0.2741	102.8			60.48	16.58
29年目	R 36	0.2636	102.8			60.31	15.90
30年目	R 37	0.2534	102.8			60.13	15.24
31年目	R 38	0.2437	102.8			59.96	14.61
32年目	R 39	0.2343	102.8			59.78	14.01
33年目	R 40	0.2253	102.8			59.61	13.43
34年目	R 41	0.2166	102.8			59.43	12.87
35年目	R 42	0.2083	102.8			59.26	12.34
36年目	R 43	0.2003	102.8			59.08	11.83
37年目	R 44	0.1926	102.8			58.91	11.35
38年目	R 45	0.1852	102.8			58.73	10.88
39年目	R 46	0.1780	102.8			58.56	10.42
40年目	R 47	0.1712	102.8			58.38	9.99
41年目	R 48	0.1646	102.8			58.21	9.58
42年目	R 49	0.1583	102.8			58.03	9.19
43年目	R 50	0.1522	102.8			57.86	8.81
44年目	R 51	0.1463	102.8			57.68	8.44
45年目	R 52	0.1407	102.8			57.51	8.09
46年目	R 53	0.1353	102.8			57.33	7.76
47年目	R 54	0.1301	102.8			57.16	7.44
48年目	R 55	0.1251	102.8			56.98	7.13
49年目	R 56	0.1203	102.8	-1,260.74	-151.67	56.80	6.83
合計				11,155.79	16,707.53	3,005.72	1,112.88
単純事業費計				12,416.52		3,005.72	

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。

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:首都圏中央連絡自動車道(川島~大栄)(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
	111.9	

年次	年度	割引率	GDP デフレ率	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
-4年目	R 3	0.9615	102.8	407.85	392.15		
-3年目	R 4	0.9246	102.8	641.88	593.49		
-2年目	R 5	0.8890	102.8	797.59	709.06		
-1年目	R 6	0.8548	102.8	1,272.73	1,087.93		
供用開始年次	R 7	0.8219	102.8			33.72	27.71
1年目	R 8	0.7903	102.8			33.89	26.78
2年目	R 9	0.7599	102.8			33.87	25.74
3年目	R 10	0.7307	102.8			33.94	24.80
4年目	R 11	0.7026	102.8			34.01	23.90
5年目	R 12	0.6756	102.8			34.20	23.11
6年目	R 13	0.6496	102.8			34.26	22.26
7年目	R 14	0.6246	102.8			34.35	21.46
8年目	R 15	0.6006	102.8			34.37	20.64
9年目	R 16	0.5775	102.8			34.52	19.94
10年目	R 17	0.5553	102.8			34.65	19.24
11年目	R 18	0.5339	102.8			34.76	18.56
12年目	R 19	0.5134	102.8			34.88	17.91
13年目	R 20	0.4936	102.8			34.99	17.27
14年目	R 21	0.4746	102.8			35.11	16.66
15年目	R 22	0.4564	102.8			35.20	16.07
16年目	R 23	0.4388	102.8			35.20	15.45
17年目	R 24	0.4220	102.8			35.19	14.85
18年目	R 25	0.4057	102.8			35.11	14.24
19年目	R 26	0.3901	102.8			35.03	13.67
20年目	R 27	0.3751	102.8			34.95	13.11
21年目	R 28	0.3607	102.8			34.86	12.57
22年目	R 29	0.3468	102.8			34.78	12.06
23年目	R 30	0.3335	102.8			34.70	11.57
24年目	R 31	0.3207	102.8			34.62	11.10
25年目	R 32	0.3083	102.8			34.53	10.65
26年目	R 33	0.2965	102.8			34.45	10.21
27年目	R 34	0.2851	102.8			34.37	9.80
28年目	R 35	0.2741	102.8			34.29	9.40
29年目	R 36	0.2636	102.8			34.20	9.02
30年目	R 37	0.2534	102.8			34.12	8.65
31年目	R 38	0.2437	102.8			34.04	8.30
32年目	R 39	0.2343	102.8			33.96	7.96
33年目	R 40	0.2253	102.8			33.87	7.63
34年目	R 41	0.2166	102.8			33.79	7.32
35年目	R 42	0.2083	102.8			33.71	7.02
36年目	R 43	0.2003	102.8			33.63	6.74
37年目	R 44	0.1926	102.8			33.54	6.46
38年目	R 45	0.1852	102.8			33.46	6.20
39年目	R 46	0.1780	102.8			33.38	5.94
40年目	R 47	0.1712	102.8			33.30	5.70
41年目	R 48	0.1646	102.8			33.21	5.47
42年目	R 49	0.1583	102.8			33.13	5.24
43年目	R 50	0.1522	102.8			33.05	5.03
44年目	R 51	0.1463	102.8			32.97	4.82
45年目	R 52	0.1407	102.8			32.88	4.63
46年目	R 53	0.1353	102.8			32.80	4.44
47年目	R 54	0.1301	102.8			32.72	4.26
48年目	R 55	0.1251	102.8			32.64	4.08
49年目	R 56	0.1203	102.8	-7.32	-0.88	32.55	3.92
合計				3,112.73	2,781.74	1,703.75	629.52
単純事業費計				3,120.05		1,703.75	

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468号	首都圏中央連絡自動車道(川島～大栄)	4	111.9km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				967,733	
	改良費				232,059	
		土工	m ³	13,833,327	95,594	
		軟弱地盤改良工	m ³	8,553,659	62,757	
		法面工	m ²	1,266,650	590	
		擁壁工	式	1	2,232	
		管渠工	m	22,351	503	
		調整池工	式	1	8,792	
		函渠工	m	11,046	36,688	
		排水工	m	242,737	7,656	
		中央分離帯工	m	88,071	3,076	
		雑工	式	1	14,171	
	橋梁費				576,092	
		100m以上	m	101,825	569,958	
		100m未満	m	2,485	6,134	
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				98,391	
		IC	箇所	18	76,537	
		JCT	箇所	4	21,854	
	舗装費				23,692	
		車道舗装	m ²	2,441,657	23,692	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				37,499	
		交通管理施設工	式	1	25,671	
		遮音壁	m	78,195	11,827	
②	用地及補償費				177,139	
	用地費		m ²	6,403,739	126,074	
		宅地	m ²	1,170,253	46,070	
		田畑	m ²	3,943,224	62,039	
		山林・原野	m ²	1,230,383	15,309	
		その他	m ²	59,879	2,656	
	補償費		式	1	51,065	
③	間接経費		式	1	176,878	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				1,321,751	※百万円以下四捨五入

【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468号	首都圏中央連絡自動車道(川島~大栄)	4	111.9km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				295,738	
	改良費				24,290	
		土工	m3	897,870	10,983	
		軟弱地盤改良工	m3	113,769	7,193	
		法面工	m ²	322,273	231	
		擁壁工	式	1	943	
		管渠工	m			
		調整池工	式			
		函渠工	m	618	2,014	
		排水工	m	83,760	977	
		中央分離帯工	m	38,418	1,828	
		雑工	式	1	120	
	橋梁費				264,964	
		100m以上	m	25,785	264,964	
		100m未満	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				3,502	
		車道舗装	m2	255,558	3,502	
		歩道舗装	m2			
	付帯施設費				2,981	
		交通管理施設工	式	1	1,811	
		遮音壁	m	1	1,170	
②	用地及補償費				735	
	用地費		m ²	50,236	732	
		宅地	m ²	457	18	
		田畑	m ²	50,351	712	
		山林・原野	m ²	45	1	
		その他	m ²	38	1	
	補償費		式	1	3	
③	間接経費		式	1	46,660	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				343,132	※百万円以下四捨五入

【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468号	首都圏中央連絡自動車道 (川島～大栄)	4	111.9km

■維持管理費内訳(事業全体)

	金額 (百万/年)	備考
令和7年度	5,925	
令和8年度	5,961	
令和9年度	5,975	
令和10年度	6,000	
令和11年度	6,024	
令和12年度	6,063	
令和13年度	6,080	
令和14年度	6,101	
令和15年度	6,112	
令和16年度	6,138	
令和17年度	6,162	
令和18年度	6,181	
令和19年度	6,199	
令和20年度	6,217	
令和21年度	6,235	
令和22年度	6,248	
令和23年度	6,247	
令和24年度	6,241	
令和25年度	6,223	
令和26年度	6,206	
令和27年度	6,188	
令和28年度	6,171	
令和29年度	6,153	
令和30年度	6,136	
令和31年度	6,118	
令和32年度	6,101	
令和33年度	6,083	
令和34年度	6,066	
令和35年度	6,048	
令和36年度	6,031	
令和37年度	6,013	
令和38年度	5,996	
令和39年度	5,978	
令和40年度	5,961	
令和41年度	5,943	
令和42年度	5,926	
令和43年度	5,908	
令和44年度	5,891	
令和45年度	5,873	
令和46年度	5,856	
令和47年度	5,838	
令和48年度	5,821	
令和49年度	5,803	
令和50年度	5,786	
令和51年度	5,768	
令和52年度	5,751	
令和53年度	5,733	
令和54年度	5,716	
令和55年度	5,698	
令和56年度	5,680	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道468号	首都圏中央連絡自動車道 (川島～大栄)	4	111.9km

■維持管理費内訳(残事業)

	金額 (百万/年)	備考
令和7年度	3,372	
令和8年度	3,389	
令和9年度	3,387	
令和10年度	3,394	
令和11年度	3,401	
令和12年度	3,420	
令和13年度	3,426	
令和14年度	3,435	
令和15年度	3,437	
令和16年度	3,452	
令和17年度	3,465	
令和18年度	3,476	
令和19年度	3,488	
令和20年度	3,499	
令和21年度	3,511	
令和22年度	3,520	
令和23年度	3,520	
令和24年度	3,519	
令和25年度	3,511	
令和26年度	3,503	
令和27年度	3,495	
令和28年度	3,486	
令和29年度	3,478	
令和30年度	3,470	
令和31年度	3,462	
令和32年度	3,453	
令和33年度	3,445	
令和34年度	3,437	
令和35年度	3,429	
令和36年度	3,420	
令和37年度	3,412	
令和38年度	3,404	
令和39年度	3,396	
令和40年度	3,387	
令和41年度	3,379	
令和42年度	3,371	
令和43年度	3,363	
令和44年度	3,354	
令和45年度	3,346	
令和46年度	3,338	
令和47年度	3,330	
令和48年度	3,321	
令和49年度	3,313	
令和50年度	3,305	
令和51年度	3,297	
令和52年度	3,288	
令和53年度	3,280	
令和54年度	3,272	
令和55年度	3,264	
令和56年度	3,255	

道 建 第 4 6 2 号
令和 3 年 1 月 1 3 日

国土交通省
関東地方整備局長 殿

茨 城 県 知 事
(公 印 省 略)

関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る
意見照会について（回答）

令和 3 年 1 月 7 日付け国関整企画第 1 6 3 号により依頼のありましたこのことにつ
きまして、別紙のとおり回答いたします。

(再評価)

(回答様式)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	茨城県知事の意見
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (川島～大栄)	継続	<p>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。</p> <p>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たい。</p> <p>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たい。</p>

※ 貴職の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

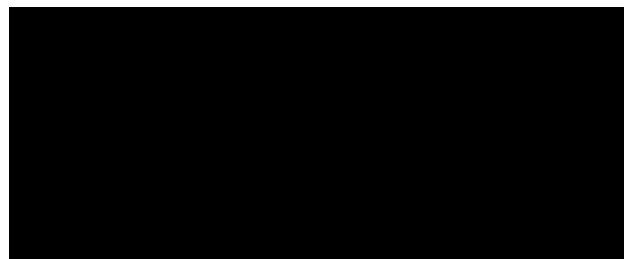
県土政第435号
令和3年 1月12日

国土交通省
関東地方整備局長 様

埼玉県知事 大野 元裕
(公 印 省 略)

関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針
(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

令和3年1月7日付け国関整企画第163号の意見照会について、別紙のとおり
回答します。



【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	埼玉県知事の意見
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(川島～大栄)	継続	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>圏央道の4車線化については、財政投融資の活用により、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いたします。</p>

※ 貴職の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

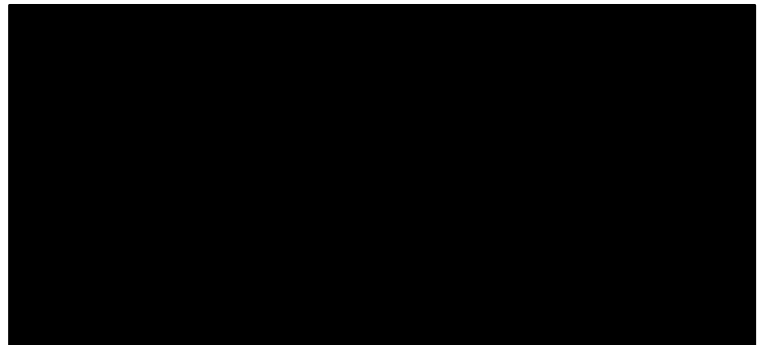
県土政第1271号
令和3年1月8日

国土交通省関東地方整備局長 様

千葉県知事 鈴木 栄治
(公 印 省 略)

関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針
(原案) の作成に係る意見照会について (回答)

令和3年1月7日付け国関整企画第163号、166号で照会のありました
標記の件につきまして、別紙のとおり回答します。



【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	千葉県知事の意見
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(川島～大栄)	継続	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

※貴職の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。