資　　料　3
令和８年度第３回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

（再評価）

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）

令和8年10月29日

国土交通省　関東地方整備局

目　次

１．事業の概要　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１

２．事業の進捗状況と見込み等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２

３．事業の投資効果　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１５

４．事業手法や事業計画・コスト縮減等の視点　・・・・・・２８

５．関連自治体等の意見　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２９

６．今後の対応方針（原案）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３０

1. 事業の概要

(1)事業の目的と計画の概要

・厚木秦野道路は、国道246号の混雑緩和を図るとともに、東名高速道路、新東名高速道路、圏央道と相互に連絡することにより、神奈川県の県央地域における広域ネットワークを形成を目的とした事業。

目 的

・東名・新東名・圏央道とのアクセス強化（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

計画概要

厚木秦野道路

事 業 区 間
①厚木区間　：自）神奈川県厚木市中依知
　至）神奈川県厚木市飯山
②伊勢原区間　：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厚木区間　：3.6km
②伊勢原区間　：4.8km
幅　　員　：19.5m～20.5m
車 線 数　：4車線
計画交通量　：9,900～15,100台/日
事　業　化　：①伊勢原区間 平成10年度、②厚木区間　平成13年度
事　業　費　：約1,225億円（前回 約900億円）
完 成 年 度　：令和15年※1（前回 令和9年度）

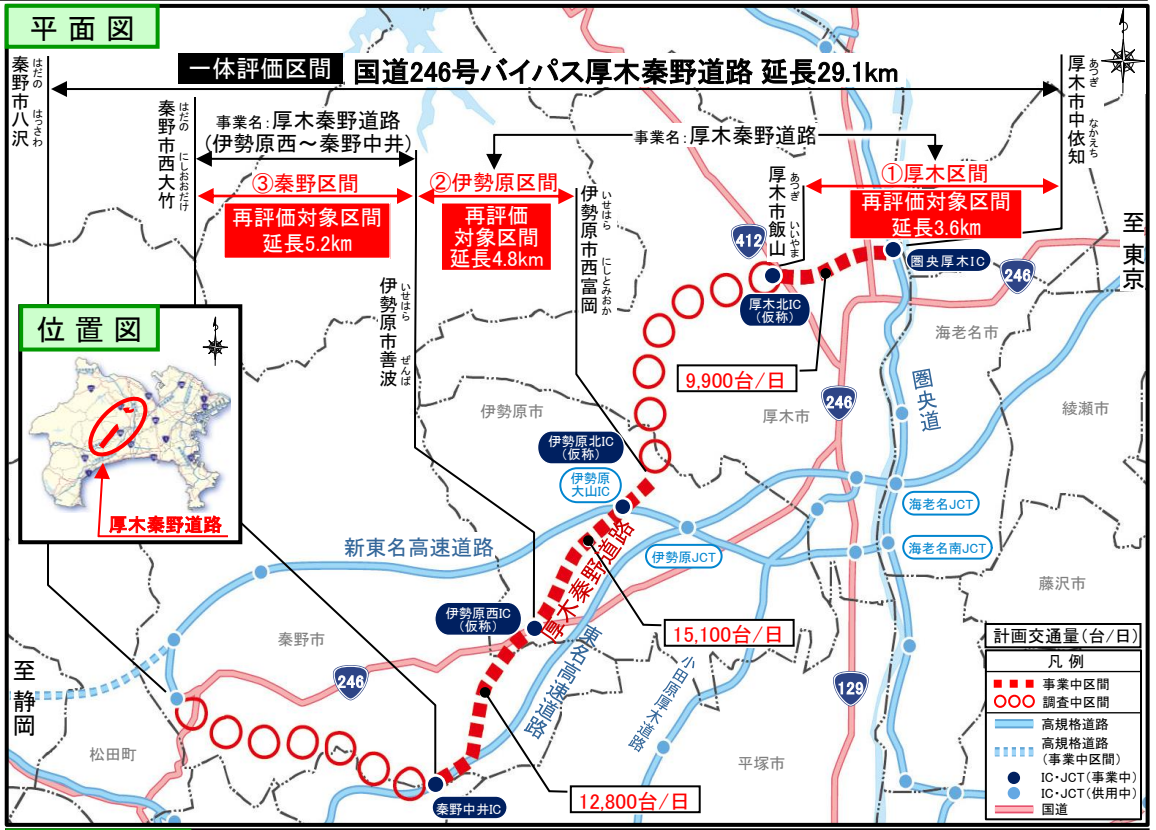
厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）

事 業 区 間
③秦野区間　：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　：10.5m
車 線 数　：暫定2車線※2
計画交通量　：12,800台/日
事　業　化　：平成26年度
事　業　費　：約300億円（前回 約300億円）
完 成 年 度　：令和15年※1（前回 令和9年度）

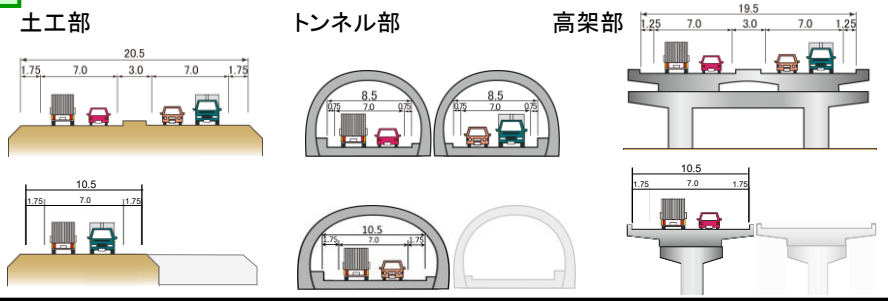
※1 B/C算定上の完成年度
　本事業の開通時期は事業進捗の見込みが立った時点で公表
※2 用地4/4車線、工事2/4車線

平 面 図



標準横断図

（単位：m）



2. 事業の進捗状況と見込み等

(1)事業の進捗状況

1) 事業の経緯

③秦野区間

平成 8年度 ： 都市計画決定

平成26年度 ： 事業化(伊勢原西IC～秦野中井IC)
測量・地質説明会

令和 2年度 ： 設計・用地説明会、用地買収着手

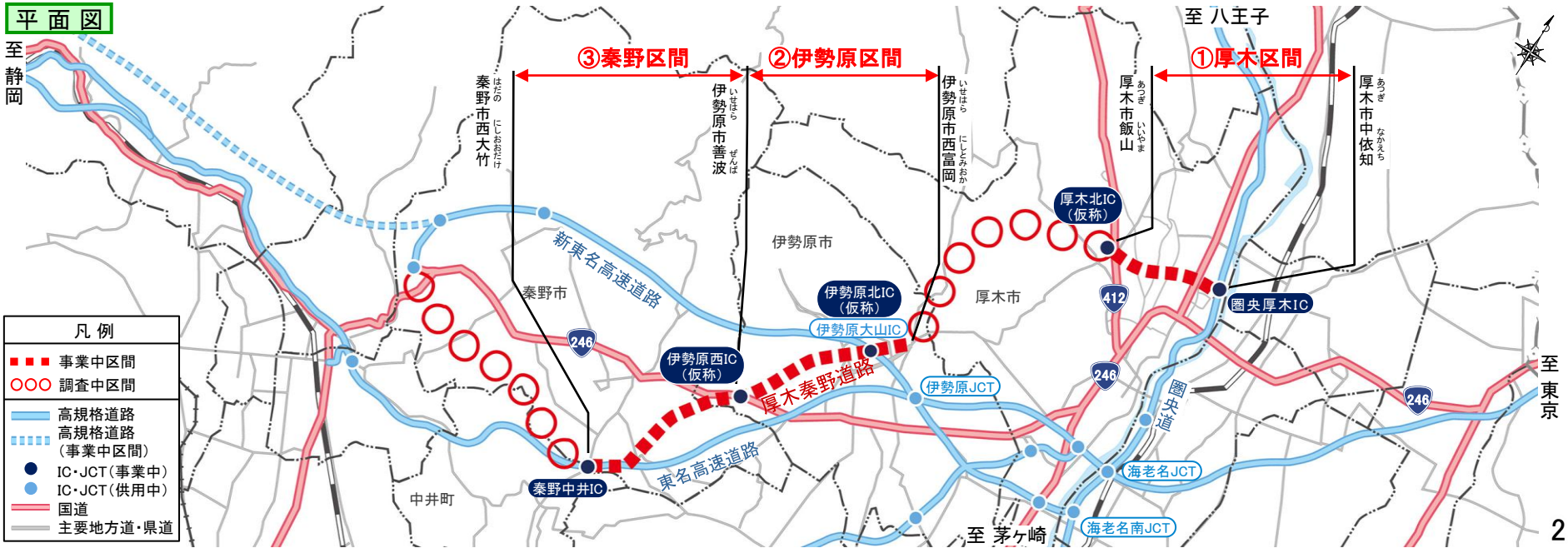
②伊勢原区間

平成 8年度 ： 都市計画決定
平成10年度 ： 事業化(伊勢原北IC～伊勢原西IC)
測量・地質説明会
平成12年度 ： 設計・用地説明会
平成14年度 ： 事業化(伊勢原市西富岡～伊勢原北IC)
用地買収着手
平成25年度 ： 埋蔵文化財調査着手
平成26年度 ： 工事着手(橋梁)
令和 5年度 ： 工事着手(トンネル)

①厚木区間

平成 8年度 ： 都市計画決定
平成13年度 ： 事業化(圏央厚木IC～厚木北IC)
平成14年度 ： 測量・地質説明会
平成24年度 ： 圏央厚木IC開通
平成25年度 ： 設計・用地説明会
平成26年度 ： 用地買収着手
令和元年度 ： 工事着手(橋梁)
令和 2年度 ： 埋蔵文化財調査着手

平 面 図



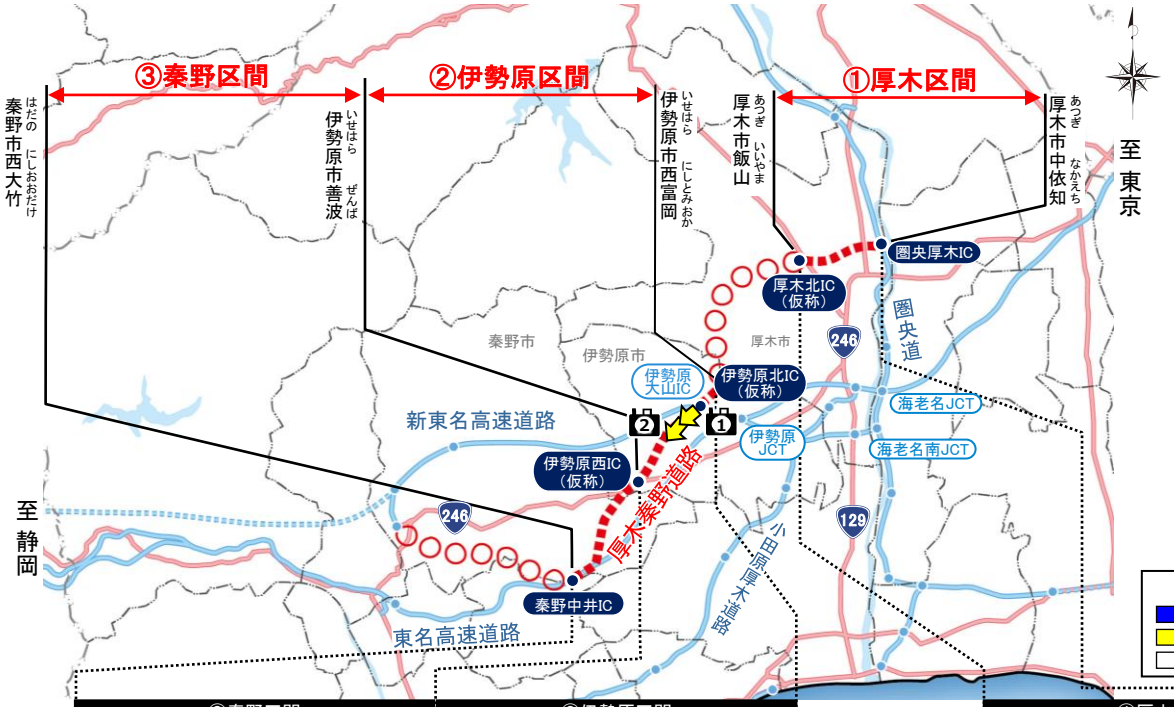
2. 事業の進捗状況と見込み等

(1)事業の進捗状況

2) 前回事業評価以降の主な整備状況

・令和8年3月末時点で、用地進捗率は約86%であり、前回評価時から16ポイント進捗。
・厚木区間および伊勢原区間では用地取得及び詳細設計を推進するとともに、工事が一部完了。
・秦野区間は平成26年度に事業化し、平成27年度から路線測量及び地質調査に着手。

平 面 図



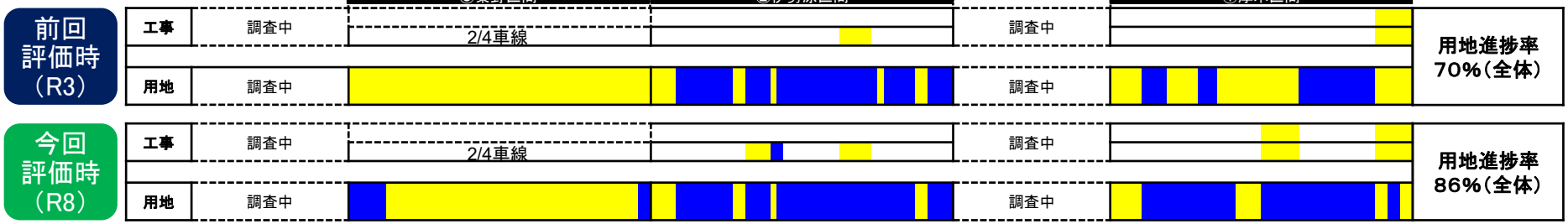
凡 例
- 事業中区間
- 調査中区間
- 高規格道路
- 高規格道路（事業中区間）
- IC・JCT（事業中）
- IC・JCT（供用中）
- 国道





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

前回評価時以降の進捗状況



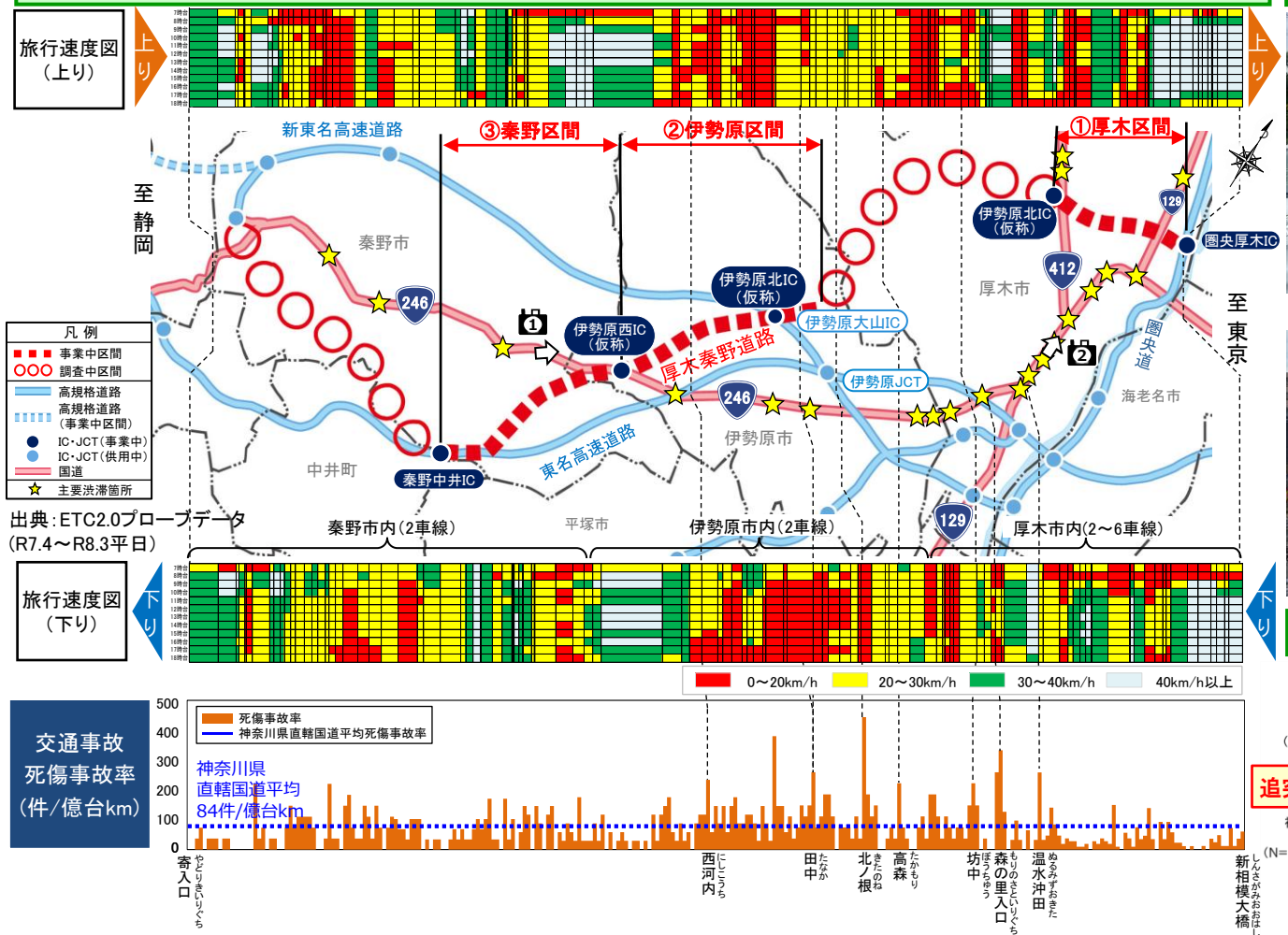
2. 事業の進捗状況と見込み等

(2)社会情勢等の変化

1)国道246号現道の交通状況等

・国道246号現道は、厚木市内から秦野市内において、慢性的な交通渋滞が発生。
・交通事故は、渋滞等による追突が多く、死傷事故率が神奈川県平均を大きく上回る箇所も多い。
・厚木秦野道路の整備により交通の転換が見込まれ、国道246号の渋滞緩和および安全性向上が期待。

国道246号現道の交通状況(混雑状況・事故発生状況)



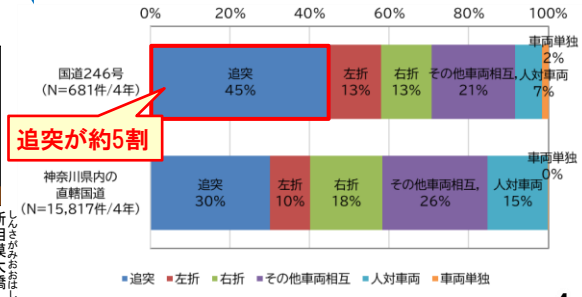
出典:交通事故データ(R3-R6)

国道246号の現地状況





国道246号の事故類型



出典:交通事故データ(R3-R6)

2. 事業の進捗状況と見込み等

(2)社会情勢等の変化
2)主な周辺環境の変化

・令和4年4月16日に、新東名高速道路の伊勢原大山IC～新秦野IC区間が開通。
・同時に新秦野ICと国道246号を接続するアクセス道路である国道246号秦野IC関連事業が開通。
・今後、新東名高速道路の全線開通に向けて、新秦野IC～新御殿場IC区間が建設中。

新東名高速道路(伊勢原大山IC～新秦野IC)および秦野IC関連事業の開通状況

新東名高速道路の主な経緯

平成8年　6月：都市計画決定
平成30年1月：海老名南JCT～厚木南IC 開通
平成31年3月：厚木南IC～伊勢原JCT 開通
令和2年　3月：伊勢原JCT～伊勢原大山IC 開通
令和3年　4月：新御殿場IC～御殿場JCT 開通
令和4年　4月：伊勢原大山IC～新秦野IC 開通

① 秦野丹沢SIC（開通時状況）



出典：NEXCO中日本

凡例
- 事業中区間
- 調査中区間
- 高規格道路
- 高規格道路（事業中区間）
- IC・JCT（事業中）
- IC・JCT（供用中）
- 国道

＜管理区分＞
- NEXCO中日本
- 横浜国道事務所

② 国道246号秦野IC関連事業

出典：横浜国道事務所

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3)事業の見込み等

1)事業費増加の要因

■厚木秦野道路＜厚木区間・伊勢原区間＞

①-1橋梁計画の変更に伴う増加・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・約150億円増額
①-2下部工の掘削方式の変更に伴う増加・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・約30億円増額
②-1トンネル計画の変更に伴う増加・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・約65億円増額
②-2建設発生土処理による増加・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・約50億円増額
③埋蔵文化財調査単価の増加・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・約29億円増額
④材料単価・労務費の上昇等に伴う増加・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・約1億円増額

区間	要因	項目	事業変更内容(主な増額理由)	増額
厚木秦野道路＜厚木区間・伊勢原区間＞	詳細な現地状況を踏まえた計画変更	①-1 橋梁計画の変更に伴う増加	・詳細な地質状況を把握するためのボーリング調査を実施し、最適な下部工配置の検討を行った結果、橋長、下部工位置、基礎形式等に変更が生じた。	約150億円
		①-2 下部工の掘削方式等の変更に伴う増加	・詳細な地質状況を把握するためのボーリング調査の結果、地下水位が高いことが認められ、掘削方式(オープン掘削から土留め掘削)に変更が生じた。	約30億円
		②-1 トンネル計画の変更に伴う増加	・詳細な地質状況を把握するために実施した追加ボーリング調査の結果、地山等級に変更が生じ、トンネル支保パターンの変更、ならびに補助工法の追加が生じた。	約65億円
		②-2 建設発生土処理よる増加	・詳細な地質状況を把握するために実施した、地質調査及び土壌分析の結果、環境基準を超過する自然由来の重金属等(クロム)が検出され、適切な処分が生じた。	約50億円
	物価上昇	③ 埋蔵文化財調査単価の増加	・埋蔵文化財調査の労務費の上昇が生じた。 ・今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある	約29億円
		④ 材料単価・労務費の上昇等に伴う増加	・原材料費の高騰等に伴い、令和3年度に比べて材料単価・労務費の上昇が生じた。 ・今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。	約1億円
			合計	約325億円

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3)事業の見込み等

2)事業費変更の内容①

①-1 橋梁計画の変更に伴う増加(橋長、下部工位置、基礎形式等の変更)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 約70億円増額

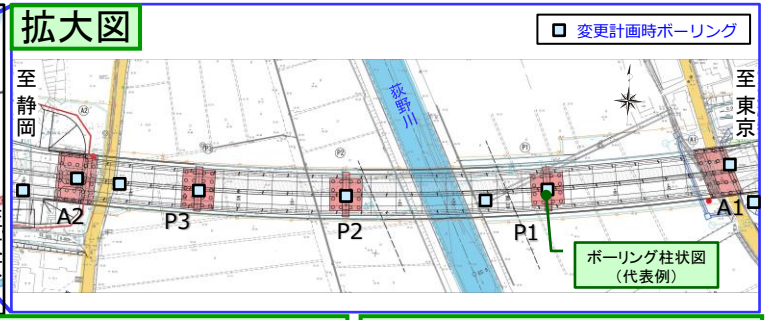
・当初計画は、近傍の地質調査結果や文献を基に計画をしており、盛土＋橋梁(直接基礎)を想定していた。
・変更計画は、詳細な地質状況を把握するためのボーリング調査を実施した結果、事業化時に想定した地質状況とは異なる結果であった。
・広範囲に地盤改良が必要であることが確認されたため、橋梁形式へ見直しを実施し、最適な下部工配置の検討を行った結果、下部工位置、基礎形式等に変更が生じた。

区間	対象橋梁
厚木区間	・荻野川橋（代表事例） ・厚木バイパス橋
伊勢原区間	・下沢山橋（下り）

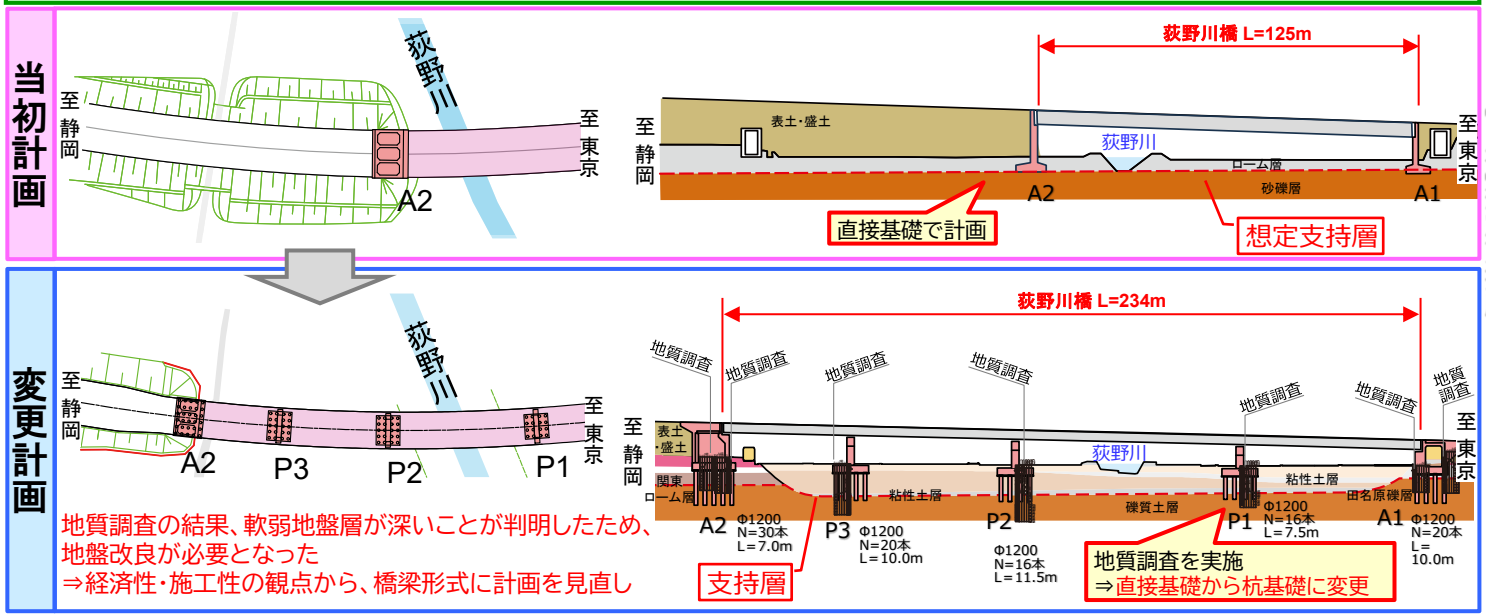
位置図



拡大図

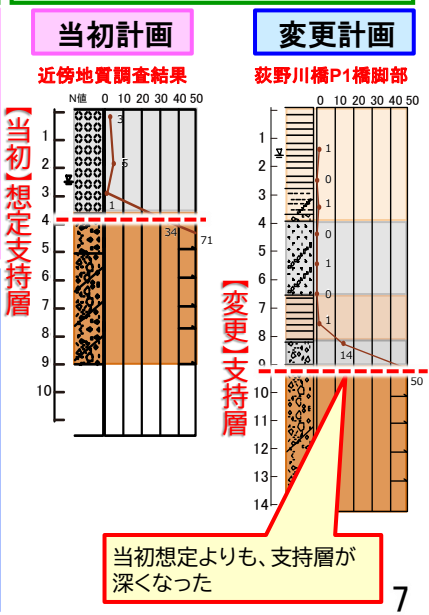


橋長・下部工位置・基礎形式等変更



地質調査の結果、軟弱地盤層が深いことが判明したため、地盤改良が必要となった
⇒経済性・施工性の観点から、橋梁形式に計画を見直し

ボーリング調査比較

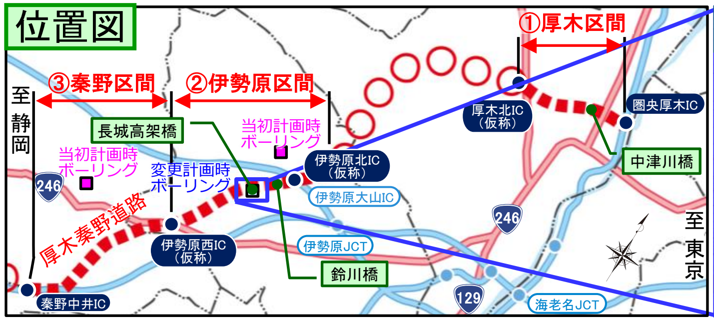


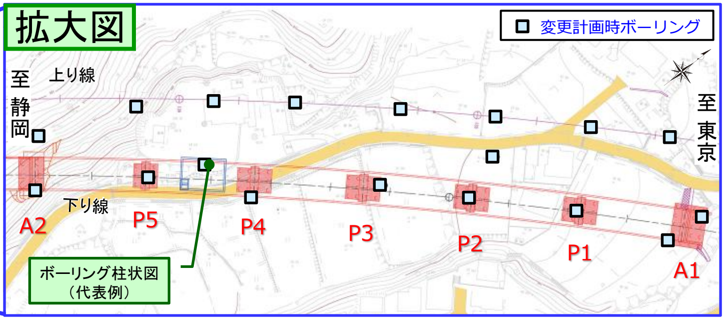
２．事業の進捗状況と見込み等

（３）事業の見込み等
２）事業費変更の内容①

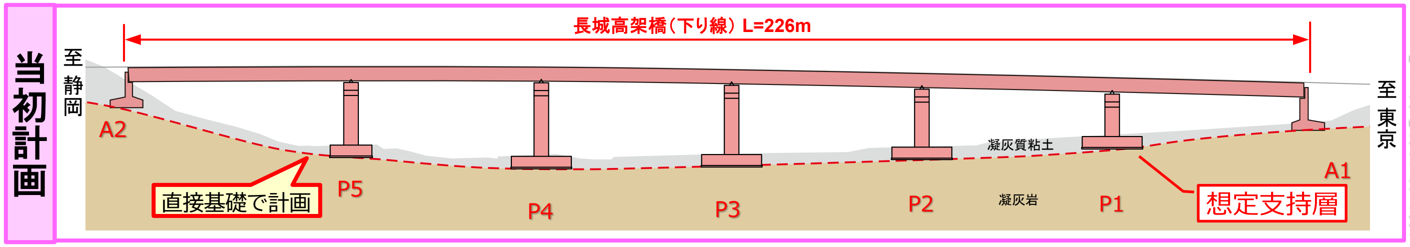
①-1　橋梁計画の変更に伴う増加（基礎形式の変更）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　約80億円増額
・当初計画は、近傍の地質調査結果や文献を基に計画をしており、下部工形式は直接基礎を想定していた。
・変更計画は、下部工位置における詳細な地質状況を把握するためのボーリング調査を実施した結果、推定支持層が想定よりも低い位置であったため、基礎形式の変更が必要となった。

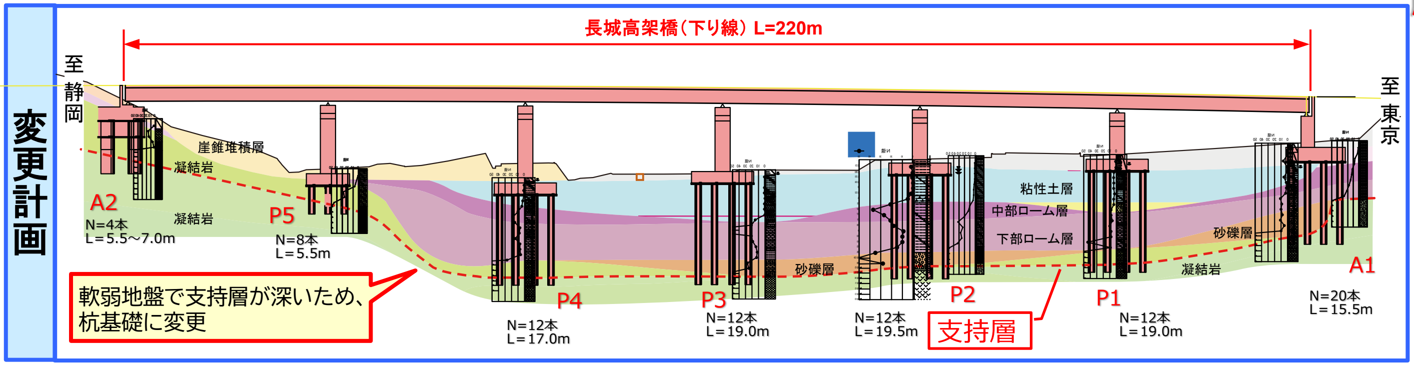
区間	対象橋梁
厚木区間	・中津川橋
伊勢原区間	・長城高架橋(下り)（代表事例） ・鈴川橋(下り)



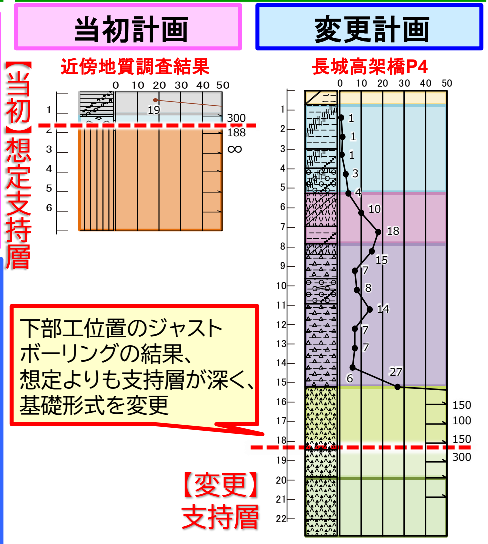


長城高架橋の下部工･基礎形式の変更





ボーリング調査比較



2. 事業の進捗状況と見込み等

(3)事業の見込み等

2)事業費変更の内容①

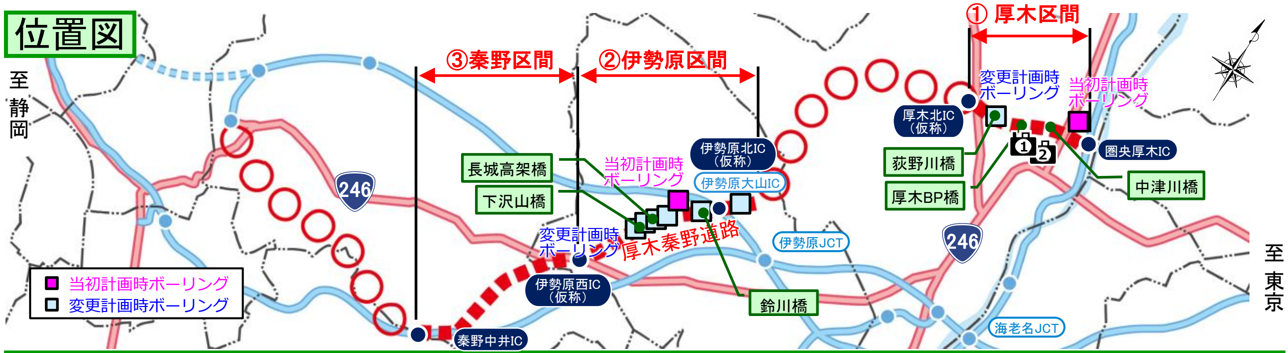
①-2 下部工の掘削方式の変更に伴う増加・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 約30億円増額

・当初計画は、近傍箇所の地質調査結果や文献を基に、橋梁下部工をオープン掘削による施工を行う計画であった。

・変更計画は、詳細な地質状況を把握するためのボーリング調査の結果、地下水位が高いことが認められ、掘削方式(オープン掘削から土留め掘削)に変更が生じた。

・さらに、矢板の支持地盤の中にはN値50以上の層が存在したことから、矢板施工時に硬質地盤への圧入が可能な工法へ見直した。

位置図



区間	対象橋梁
厚木区間	・荻野川橋(代表事例) ・中津川橋 ・厚木バイパス橋
伊勢原区間	・下沢山橋(下り) ・長城高架橋(下り) ・鈴川橋(下り)

①下部工施工事例(土留め)

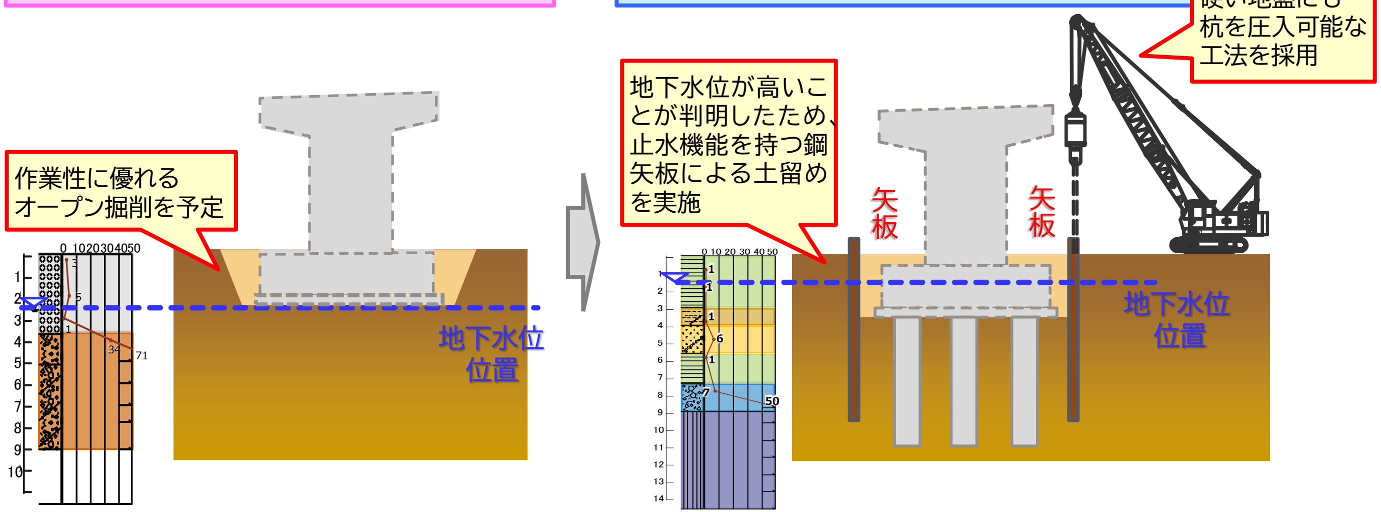


②鋼矢板の施工事例



荻野川橋の下部工の計画断面

当初計画　　変更計画



2. 事業の進捗状況と見込み等

(3)事業の見込み等

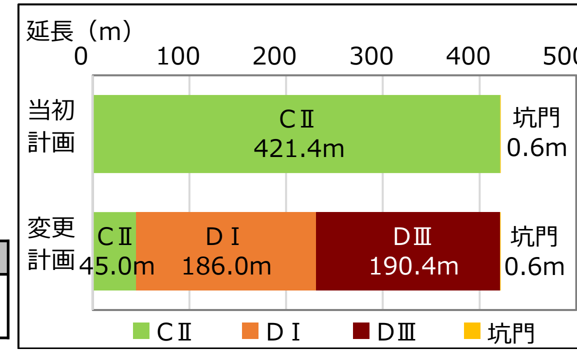
2)事業費変更の内容②

②-1 トンネル計画の変更に伴う増加・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 約65億円増額

・当初計画は、既往文献や近傍の地質調査を基に、標準的な支保パターンを計画していた。

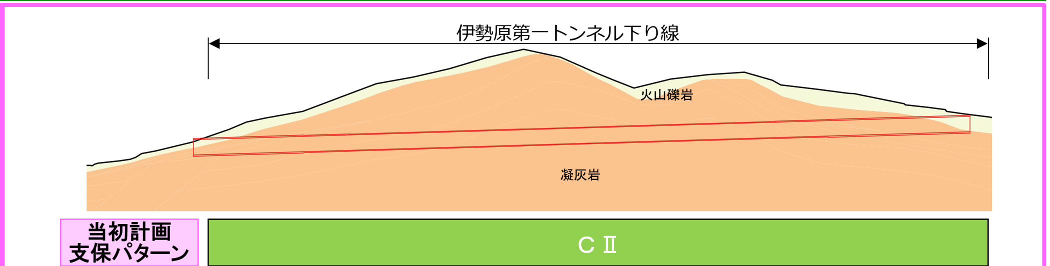
・変更計画は、詳細な地質状況を把握するために実施した追加ボーリング調査や弾性波探査の結果、地山等級に変更が生じ、トンネル支保パターンの変更、ならびに補助工法の追加が生じた。



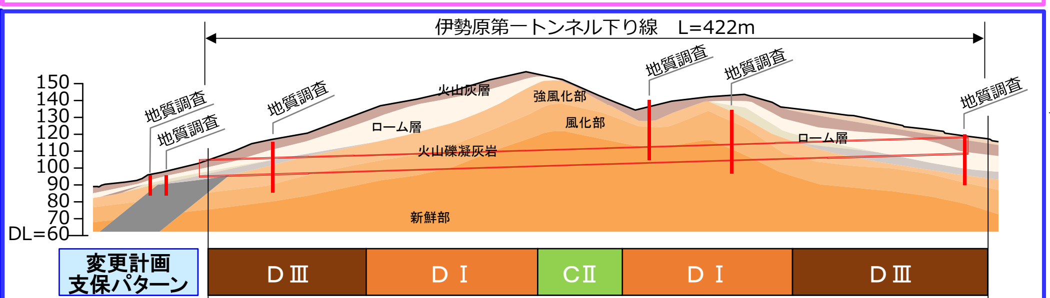


追加ボーリング調査による支保パターンの変更

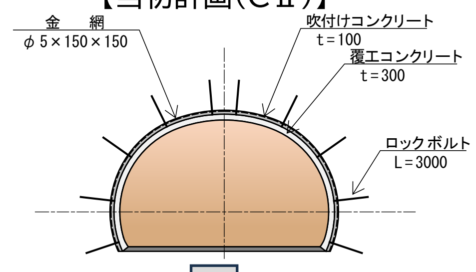
当初計画



変更計画

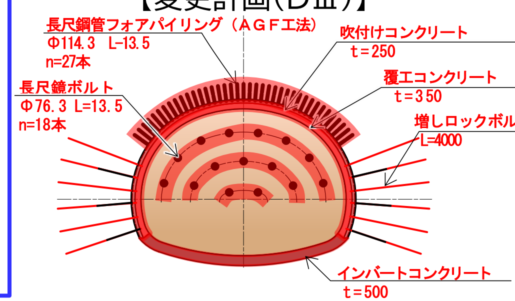


【当初計画(CⅡ)】





【変更計画(DⅢ)】





2. 事業の進捗状況と見込み等

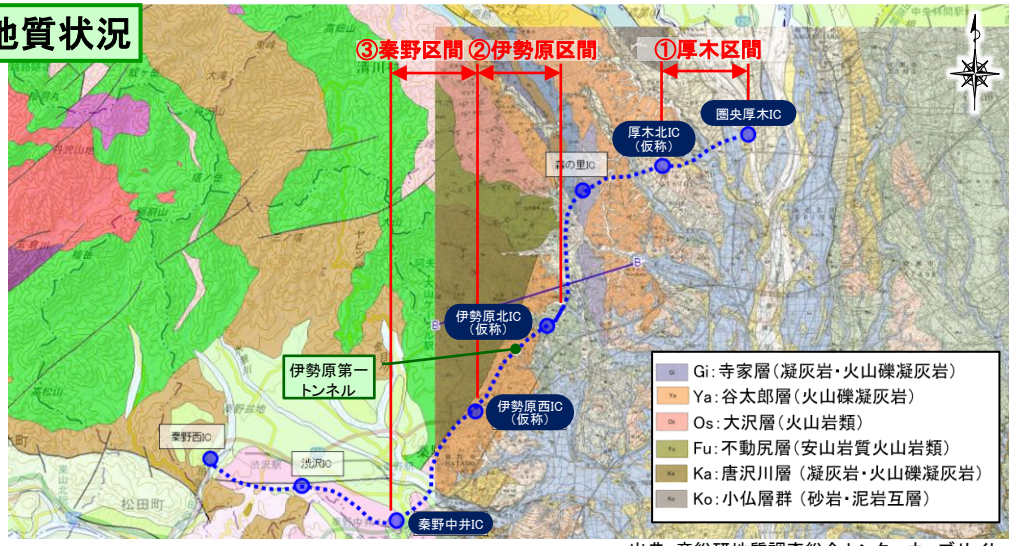
(3)事業の見込み等
2)事業費変更の内容②

②-2 建設発生土処理による増加・・約50億円増額

・当初計画は、重金属(六価クロム)を含む土砂処分費等は計上していなかったが、平成23年7月に土壌汚染対策法が改正され、自然由来の汚染土壌についても搬出・処理規制の対象となった。

・詳細な地質調査及び土壌分析の結果、環境基準を超過する自然由来の重金属等(六価クロム)が検出されたことから、要対策土に対して処分が必要となった。

地質状況



出典：産総研地質調査総合センターウェブサイト

土壌溶出量試験結果

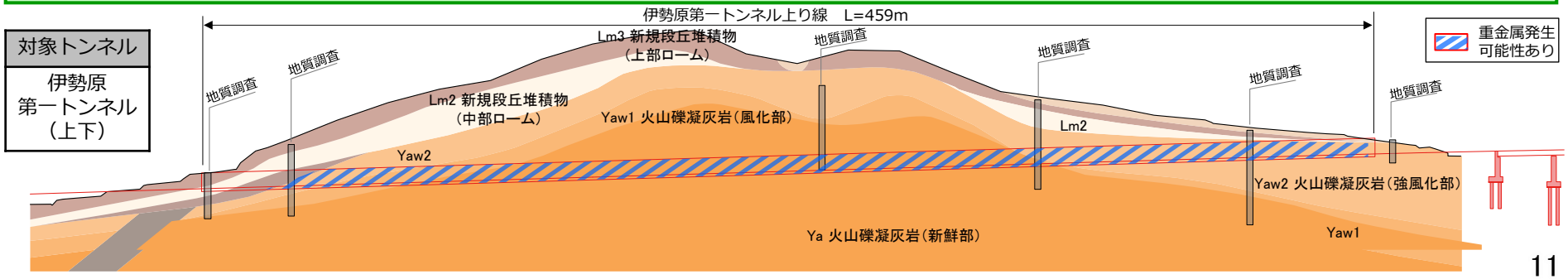
分析項目	検出濃度(最大値)	基準値
六価クロム	0.10mg/l	0.05mg/l以下

想定される要対策土量※

対象	土量	想定される要対策土量
伊勢原第一トンネル（上下）	8.0万㎥	約3.3万㎥

※要対策土とは、基準値を超過する建設発生土のことを指す

伊勢原第一トンネル重金属の想定量

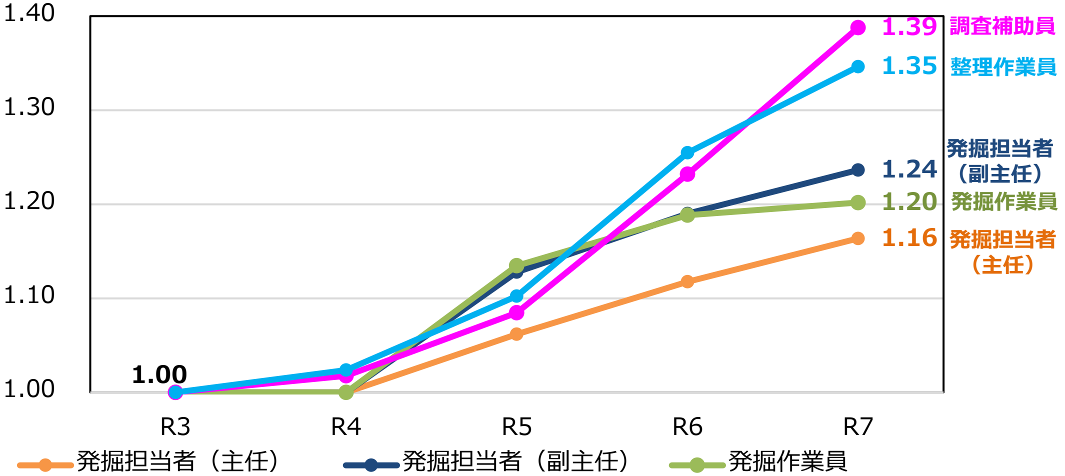


2. 事業の進捗状況と見込み等

（3）事業の見込み等
2）事業費変更の内容③

③埋蔵文化財調査単価の増加・・・ 約29億円増額
・当該地域は、火山堆積物が多く、埋蔵文化財包蔵地並びに遺物の出土が多い地域。
・令和3年度に比べて、埋蔵文化財発掘調査に伴う労務費の単価が上昇。
・今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。

■埋蔵文化財発掘調査に伴う労務単価の伸び率 （R3年度を基準に算出）



出典 ：神奈川県

📷① 埋蔵文化財調査状況（伊勢原区間）



📷② 埋蔵文化財における掘削状況（伊勢原区間）



📷③ 出土した遺物（木製梯子）



出典 ：神奈川県教育委員会所蔵

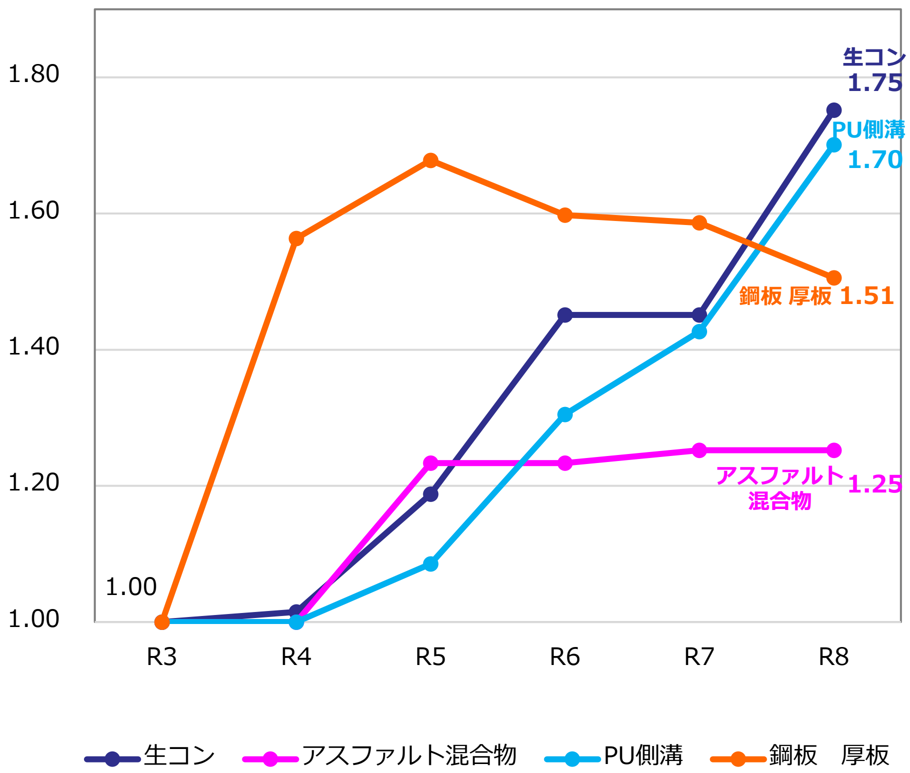
2. 事業の進捗状況と見込み等

(3)事業の見込み等
2)事業費変更の内容④

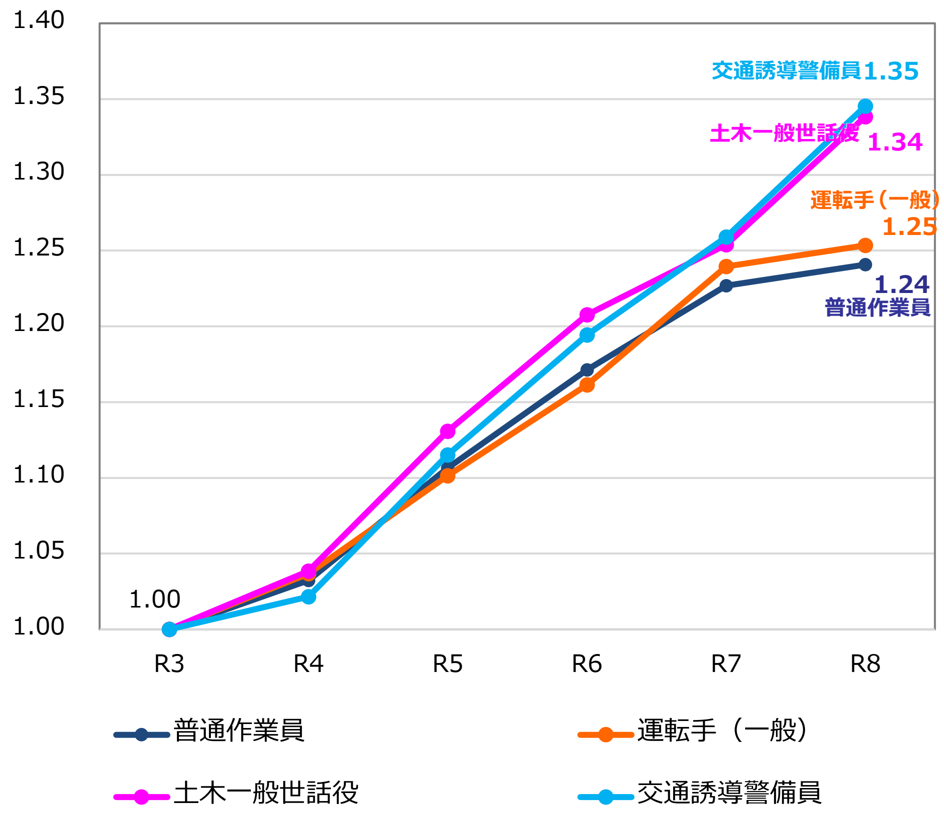
④材料単価・労務費の上昇等‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥ 約1億円増額

- 原材料費の高騰等に伴い、令和3年度に比べて材料単価・労務費が上昇。
- 今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。

■建設資機材単価の伸び率（R3.4を基準に算出）



■労務単価の伸び率（R3.4を基準に算出）



出典：（一財）建設物価調査会および（一財）経済調査会による材料費の平均上昇率※
※適用：神奈川県

出典 ： 公共労務費単価※
※ 適用：神奈川県

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3)事業の見込み等

3)事業進捗見込みの視点

■①厚木区間・②伊勢原区間

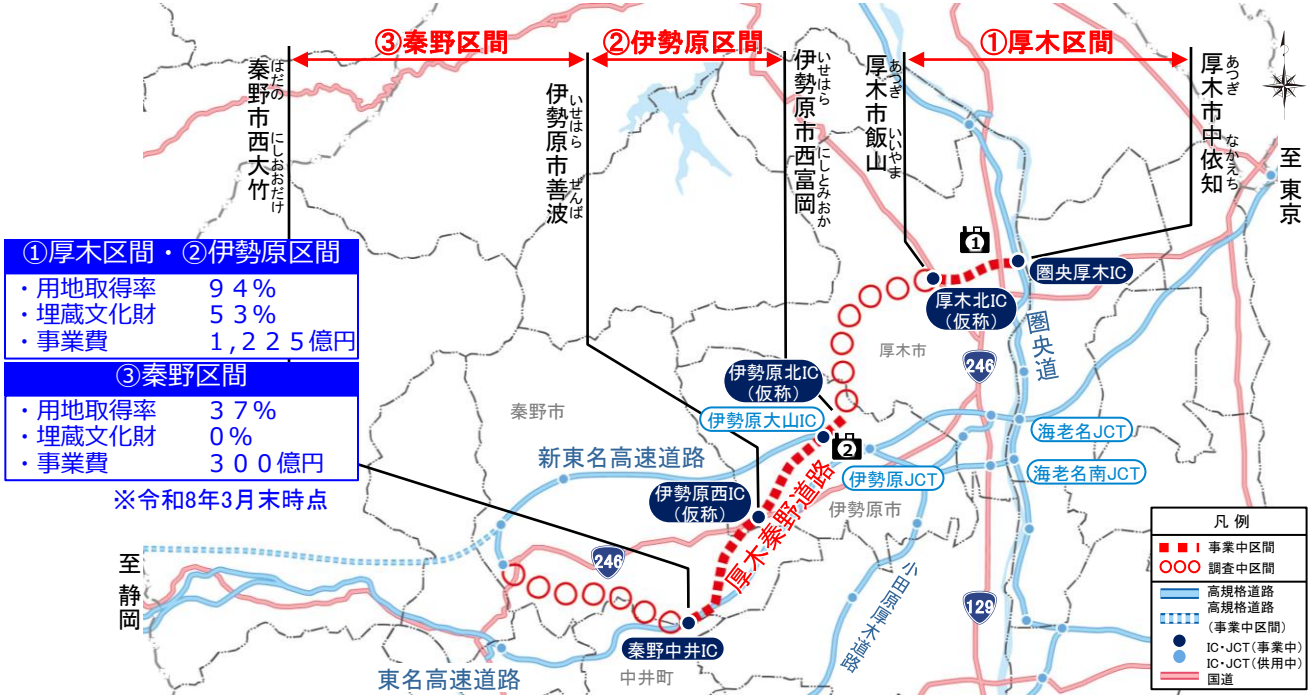
・厚木区間・伊勢原区間は、圏央道や新東名高速道路の事業進捗に併せて用地取得に着手し、用地進捗率は約94%(令和8年3月末)。
・現在は調査設計、環境調査、水文調査、埋蔵文化財調査を実施しているほか、平成26年度から工事着手しており、土工、トンネル、橋梁下部工・上部工等を実施中。
・用地買収に時間を要しているが、引き続き早期完成を目指して用地取得、調査・設計、工事を推進。

■③秦野区間

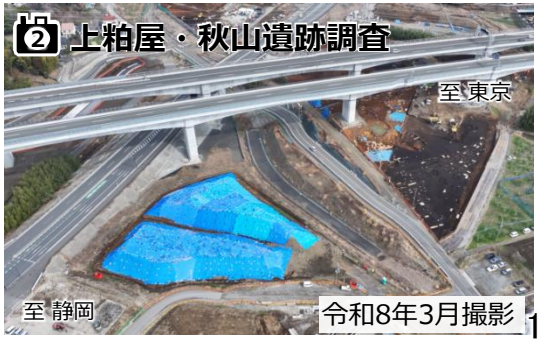
・秦野区間は、平成26年度に事業化し、平成27年度から路線測量、地質調査、用地取得に着手し、用地進捗率は約37%(令和8年3月末)。現在は、調査設計、環境調査、水文調査を実施中。今年度から新たな地区で用地買収に着手予定。
・一部地区での調整(機能補償道路等)に時間を要しているが、引き続き早期完成を目指し、用地取得、調査、設計を推進。

■①厚木区間・②伊勢原区間及び③秦野区間

・今後詳細に橋梁やトンネルの構造等を設計していくことから、引続き事業費の精査が必要であり、徹底したコスト縮減対策を講じていく。





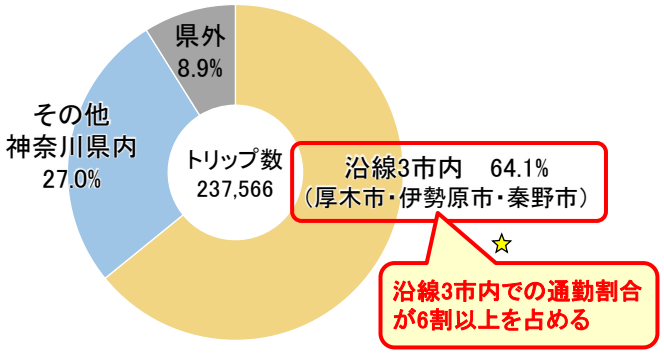


3. 事業の投資効果

(1)沿線地域の日常生活の利便性向上

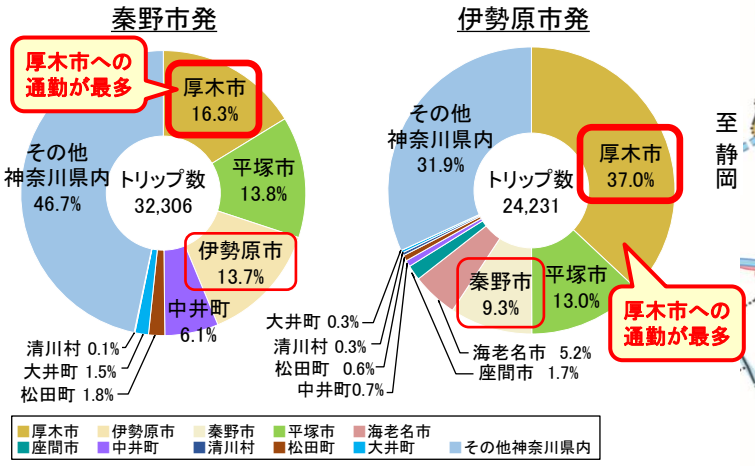
・厚木市・伊勢原市・秦野市の沿線3市内での通勤割合は6割以上を占めており、東西方向の結びつきが強い地域。
・一方、沿線3市を結ぶ国道246号には主要渋滞箇所が多数点在するなど、通勤に要する時間や負担の改善が必要。
・厚木秦野道路の整備により、通勤に要する時間の短縮や負担軽減が期待でき、日常生活の利便性向上に寄与。

沿線3市の通勤状況



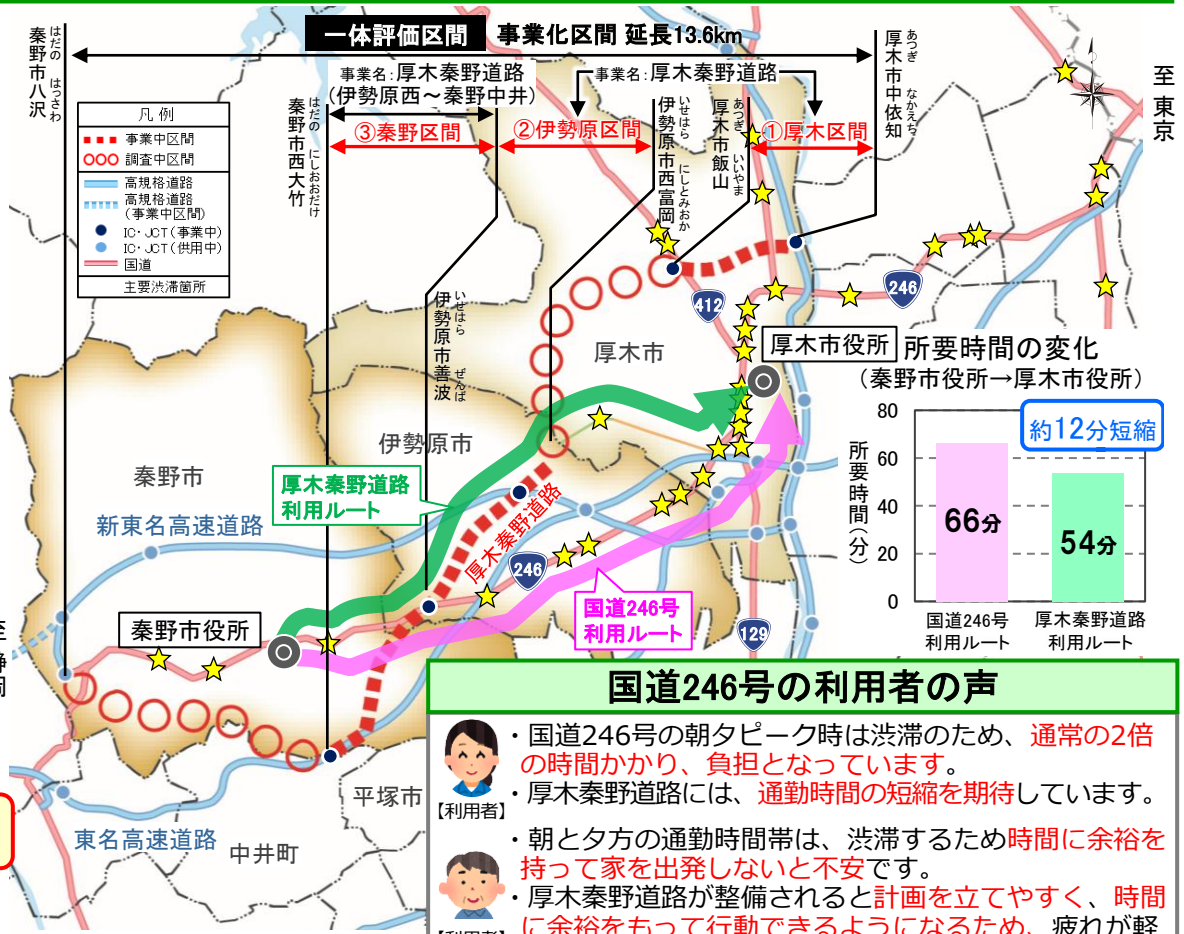
出典：R2国勢調査（15歳以上の通勤・通学者を対象に集計）

秦野・伊勢原発の通勤トリップ割合



出典：R2国勢調査（15歳以上の通勤・通学者を対象に集計）

厚木秦野道路沿線3市における通勤時間の改善



出典：R3全国道路・街路交通情勢調査
（混雑時旅行速度を使用）
厚木秦野道路は設計速度80km/hを使用

国道246号の利用者の声

【利用者】
・国道246号の朝夕ピーク時は渋滞のため、通常の2倍の時間かかり、負担となっています。
・厚木秦野道路には、通勤時間の短縮を期待しています。

【利用者】
・朝と夕方の通勤時間帯は、渋滞するため時間に余裕を持って家を出発しないと不安です。
・厚木秦野道路が整備されると計画を立てやすく、時間に余裕をもって行動できるようになるため、疲れが軽減できるととても助かります。

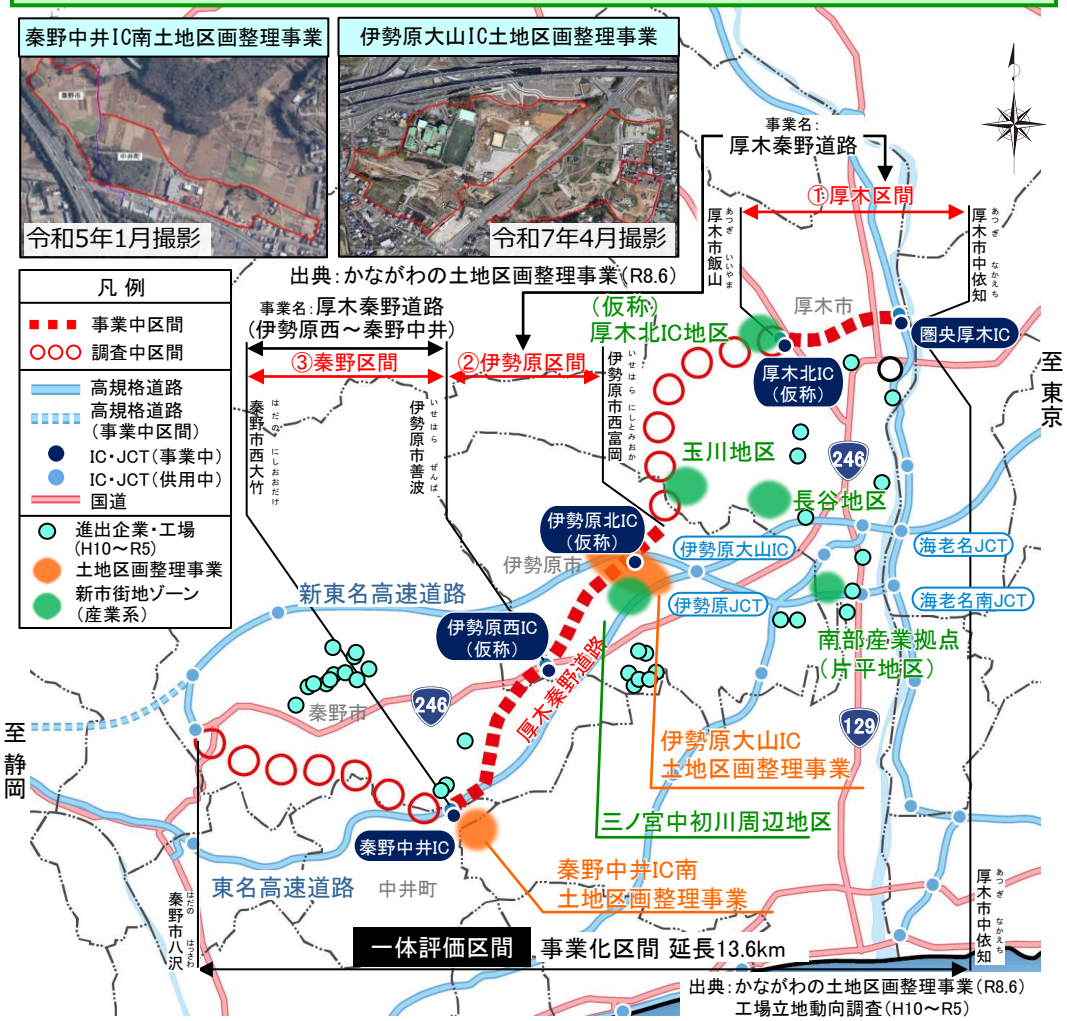
（R8.8Webアンケート調査）

3. 事業の投資効果

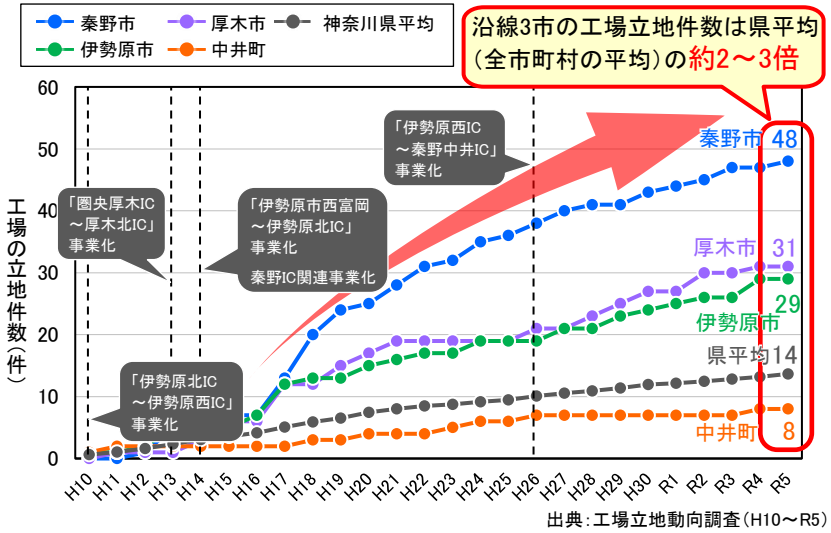
(2)企業誘致の支援

・東名・新東名高速道路、圏央道による高速ネットワークを背景に、厚木秦野道路沿線3市は工場立地が活発な地域。
・今後の新たな工場立地の受け皿として、土地区画整理事業及び新市街地ゾーンの開発が進行中。
・厚木秦野道路の整備による高速ネットワークのさらなる強化により、企業誘致を支援。

厚木秦野道路沿線の土地区画整理事業



工場立地件数の推移



地元自治体の声



【自治体職員】
・厚木秦野道路が整備されることで、高速道路ネットワークの利便性向上など企業活動を行う上で秦野市の魅力向上につながることを期待している。
・厚木秦野道路の事業の進捗に伴い、企業からの関心は高まると想定されるため、企業誘致に与える影響・効果は大きいと考えている。　（R8.8ヒアリング調査）



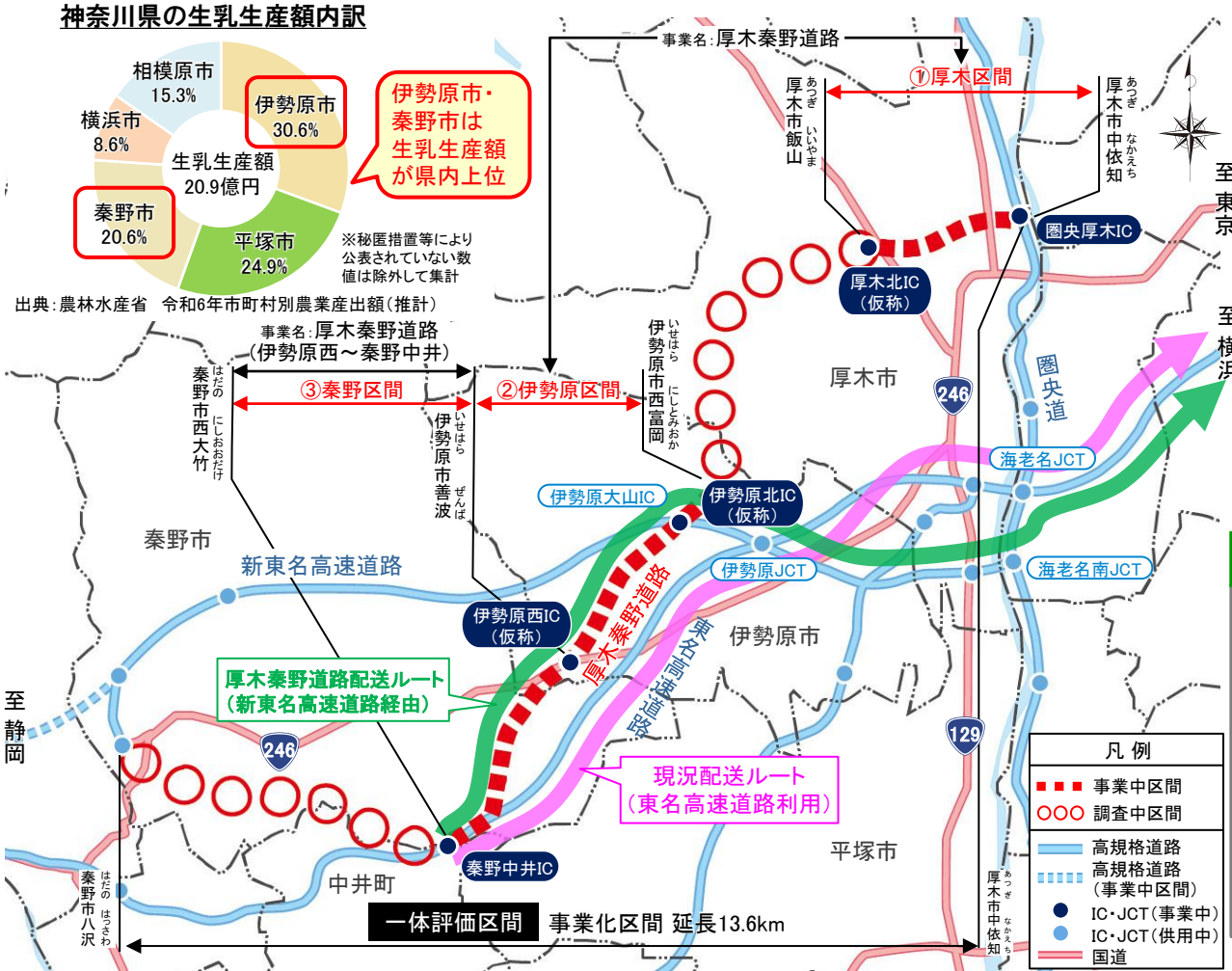
【自治体職員】
・（仮称）厚木北ICの整備により、高速道路へのアクセス性の向上と、新市街地ゾーンにおける産業用地の確保を組み合わせることが可能です。
・製造業、研究開発施設、物流施設等の企業立地や新たな開発需要を促進し、厚木市の地域産業の活性化につながることを期待している。　（R8.8ヒアリング調査）

3. 事業の投資効果

(3)沿線企業活動の支援

・厚木秦野道路沿線地域である伊勢原市・秦野市は、県内有数の生乳生産地。
・横浜市方面へ学校給食用の牛乳を配送しているため、遅延が許されずドライバーへの負担が大きい状況。
・厚木秦野道路の整備により、配送ルートの選択肢が増えることに伴う到着遅延リスクが低減し、企業活動を支援。

厚木秦野道路沿線地域における乳製品配送経路



厚木秦野道路整備後の配送イメージ



地元製造業者の声



【乳製品製造業者】

・渋滞の影響により、過去には横浜市方面の学校給食用牛乳の輸送が間に合わず、欠品となったことがあります。
・学校給食用牛乳は輸送が遅れるわけにはいかないため、なんとか間に合うよう、ドライバーへの負担が大きくなっている状況です。
・厚木秦野道路の整備により、渋滞時における配送経路の選択肢が増加し、到着遅延リスクの低減に期待しています。

(R8.8ヒアリング調査)

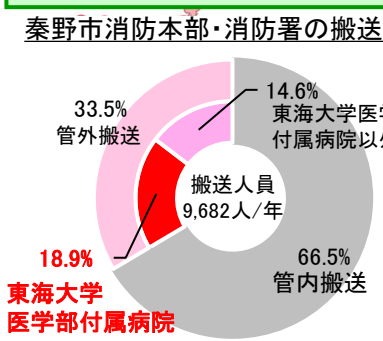
3. 事業の投資効果

(4)救急活動の支援

・東海大学医学部付属病院は、県央・県西地域の救急医療を支える重要な拠点として位置づけ。
・秦野市における管外搬送は、東海大学医学部付属病院への搬送が約2割。
・東海大学医学部付属病院への主な搬送ルートである国道246号は、混雑に伴う円滑な搬送に課題。
・厚木秦野道路の整備により、東海大学医学部付属病院へのアクセスが向上し、救急活動を支援。

秦野市から東海大学医学部付属病院の救急搬送

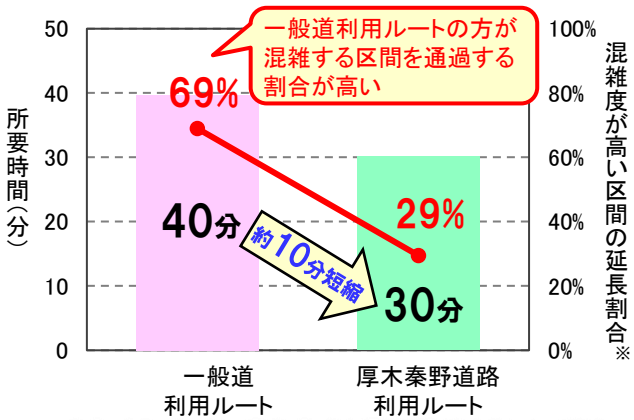
秦野市消防本部・消防署の搬送割合



出典：秦野市消防本部・消防署（R7年実績）

出典：令和3年 全国道路・街路交通情勢調査を使用して算出
厚木秦野道路は設計速度80km/hを使用

秦野市役所から東海大学医学部付属病院までの搬送時間の変化



出典：令和3年 全国道路・街路交通情勢調査を使用して算出
厚木秦野道路は設計速度80km/hを使用
※混雑度は、ルート上のセンサス対象区間を対象に、
混雑度1.25以上の区間延長割合を算出

消防関係者の声



【消防隊員】

・管外搬送の半数以上を東海大学医学部付属病院へ搬送しており、その主な搬送経路として国道246号を利用しています。
・国道246号の朝夕のピーク時は交通量が多く、救急搬送に時間を要する場合があります。
・厚木秦野道路の整備により、現場到着時間や搬送時間、帰署時間の短縮につながることを期待しています。

（R8.8ヒアリング調査）

3. 事業の投資効果

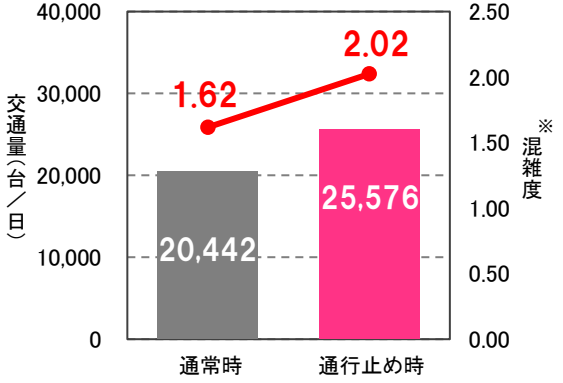
(5)防災機能の強化

・厚木秦野道路と並行する国道246号には3箇所の要対策箇所があり、そのうち2箇所が伊勢原市善波に集中。
・令和6年8月台風第10号の影響により、国道246号新善波トンネル伊勢原側坑口付近で法面崩落が発生。
・国道246号では約10日間の通行止めが発生し、迂回路では混雑が発生。
・厚木秦野道路の整備により、信頼性の高い代替路が形成され、災害発生時のリダンダンシー確保に寄与。

国道246号新善波トンネル厚木側坑口付近での法面崩落

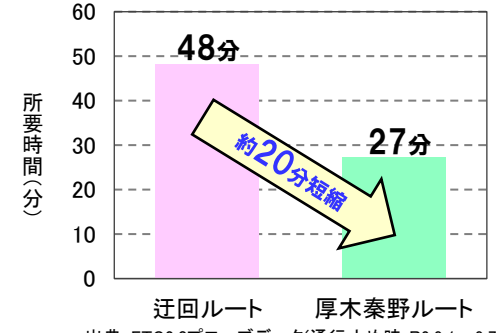


県道への迂回ルートの交通量・混雑度の変化



出典：警察トラカン（通常時 R6.10、通行止め時 R6.9.1～9.7）
※混雑度は、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査より交通容量を設定したうえで算出

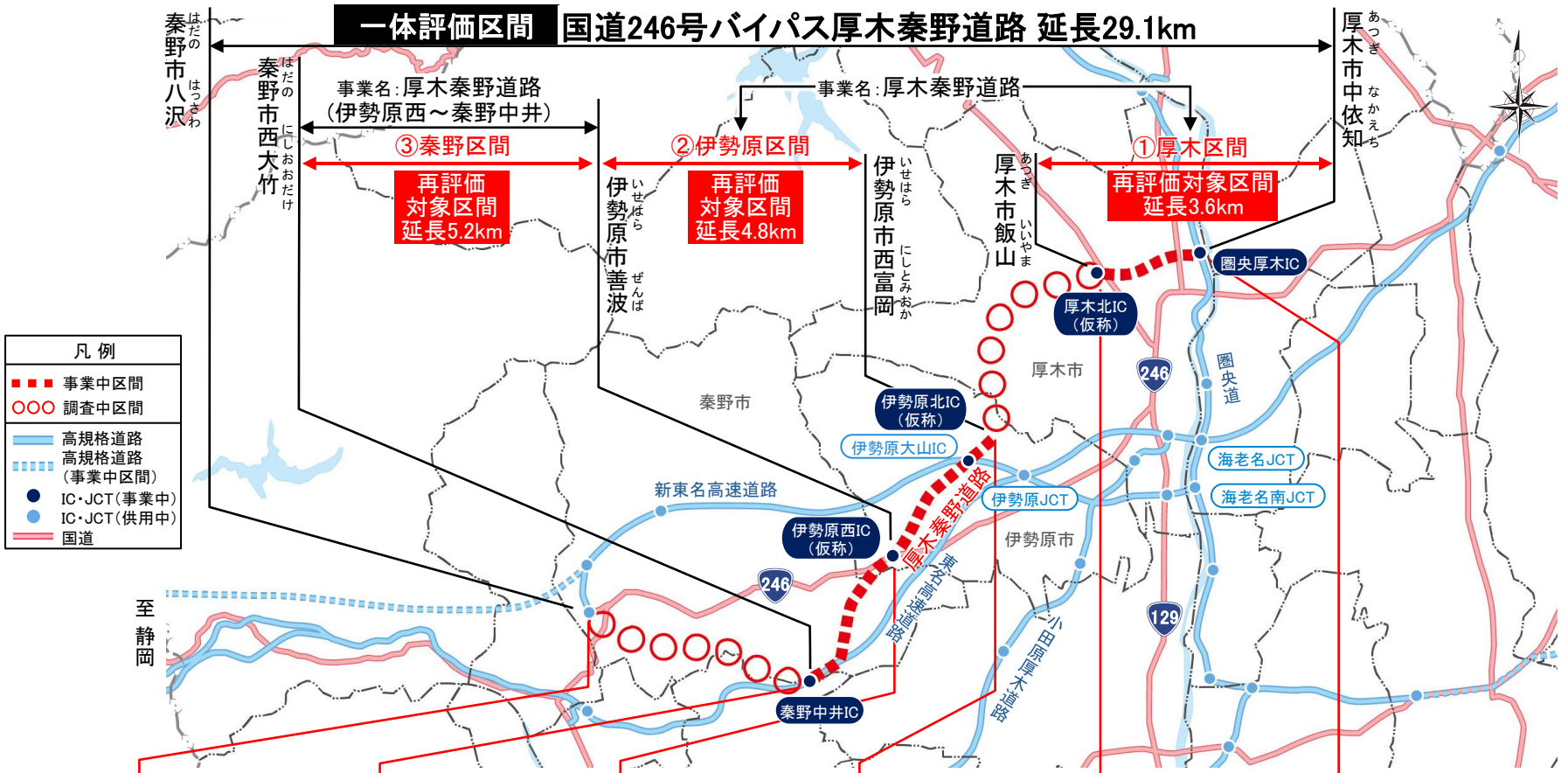
ルート別の所要時間の比較



出典：ETC2.0プローブデータ（通行止め時 R6.9.1～9.7）
秦野市役所⇔伊勢原市役所の所要時間を算出
※厚木秦野道路は設計速度80km/hを用いて算出

3. 事業の投資効果

(6)広域ネットワークでの費用便益分析



	調査中区間 ※	事業中区間 ③秦野区間 延長5.2km	事業中区間 ②伊勢原区間 延長4.8km	調査中区間 ※	事業中区間 ①厚木区間 延長3.6km	B/C	EIRR
一体評価区間 (事業全体)	○					1.1	4.3%
一体評価区間 (残事業)	○					3.4	13.7%

※ ルートや構造を検討中のため費用便益分析から除く

3. 事業の投資効果

(7)費用便益分析(一体評価)

■総便益(B)
道路事業に関わる便益は、令和22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

	〔今回〕	〔前回〕
・基準年次	:令和8年度	:令和3年度
・分析対象期間	:供用後50年間	:供用後50年間
・算出マニュアル	:令和7年8月	:平成30年2月
・基礎データ	:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査	:平成22年度全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計年次	:令和22(2040)年度	:令和12(2030)年度
・計画交通量	:9,900～15,100(台/日)	: 9,800～11,800 (台/日)
・事業費	:約1,525億円	:約1,200億円
・総便益(B)	:約1,999億円(約5,769億円)	:約1,493億円(約4,166億円)
・総費用(C)	:約1,850億円(約1,627億円)	:約1,284億円(約1,346億円)
・費用便益比(B/C)	:1.1	:1.2

【参考】
・費用便益比(B/C):1.8 (社会的割引率2%)
・費用便益比(B/C):2.4 (社会的割引率1%)

注1)便益・費用について、()内の値は基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の投資効果

2） 事業全体（一体評価）

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）
	1,704億円	244億円	50億円	1,999億円（約5,769億円）	
費用（C）	事業費	維持管理費	総費用	1.1	
	1,781億円	69億円	1,850億円（約1,627億円）		

感度分析（B／C）	−10%（−20%）	+10%（+20%）
交通量	0.7	1.5
事業費	1.1	1.1
事業期間	（1.2）	（0.99）

3） 残事業（一体評価）

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）
	1,704億円	244億円	50億円	1,999億円（約5,769億円）	
費用（C）	事業費	維持管理費	総費用	3.4	
	514億円	69億円	583億円（約815億円）		

感度分析（B／C）	−10%（−20%）	+10%（+20%）
交通量	2.2	4.6
事業費	3.8	3.2
事業期間	（3.5）	（3.2）

注1）便益・費用については、令和8（2026）年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、（ ）内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。
注2）費用便益比算定上設定した完成年度は、厚木区間・伊勢原区間、秦野区間は令和15（2033）年度（前回：令和9（2027）年度）である。本事業の開通時期は事業進捗の見込みが立った時点で公表する。
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）感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

3. 事業の投資効果

(8)費用便益分析(①厚木区間・②伊勢原区間)

■総便益(B)
道路事業に関わる便益は、令和22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

	〔今回〕	〔前回〕
・基準年次	:令和8年度	:令和3年度
・分析対象期間	:供用後50年間	:供用後50年間
・算出マニュアル	:令和7年8月	:平成30年2月
・基礎データ	:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査	:平成22年度全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計年次	:令和22(2040)年度	:令和12(2030)年度
・計画交通量	:9,900～15,100(台/日)	:10,200～11,800 (台/日)
・事業費	:約1,225億円	:約900億円
・総便益(B)	:約1,499億円(約4,331億円)	:約1,219億円(約3,408億円)
・総費用(C)	:約1,573億円(約1,290億円)	:約1,026億円(約1,004億円)
・費用便益比(B/C)	:0.95	:1.2

【参考】
・費用便益比(B/C):1.6 (社会的割引率2%)
・費用便益比(B/C):2.2(社会的割引率1%)

注1)便益・費用について、()内の値は基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の投資効果

2） 事業全体（①厚木区間・②伊勢原区間）

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）
	1,237億円	213億円	49億円	1,499億円（約4,331億円）	
費用（C）	事業費		維持管理費	総費用	0.95
	1,525億円		49億円	1,573億円（約1,290億円）	

感度分析（B／C）	−10%（−20%）	+10%（+20%）
交通量	0.5	1.4
事業費	0.97	0.9
事業期間	（1.03）	（0.9）

3） 残事業（①厚木区間・②伊勢原区間）

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）
	1,237億円	213億円	49億円	1,499億円（約4,331億円）	
費用（C）	事業費		維持管理費	総費用	3.9
	333億円		49億円	382億円（約541億円）	

感度分析（B／C）	−10%（−20%）	+10%（+20%）
交通量	1.9	5.9
事業費	4.3	3.6
事業期間	（4.1）	（3.6）

注1）便益・費用については、令和8（2026）年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、（ ）内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。
注2）費用便益比算定上設定した完成年度は、令和15（2033）年度（前回：令和9（2027）年度）である。本事業の開通時期は事業進捗の見込みが立った時点で公表する。
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）感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

3. 事業の投資効果

(9)費用便益分析(③秦野区間)

■総便益(B)
道路事業に関わる便益は、令和22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

	〔今回〕	〔前回〕
・基準年次	:令和8年度	:令和3年度
・分析対象期間	:供用後50年間	:供用後50年間
・算出マニュアル	:令和7年8月	:平成30年2月
・基礎データ	:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査	:平成22年度全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計年次	:令和22(2040)年度	:令和12(2030)年度
・計画交通量	:12,800(台/日)	: 9,800 (台/日)
・事業費	:約300億円	:約300億円
・総便益(B)	:約749億円(約2,139億円)	:約538億円(約1,500億円)
・総費用(C)	:約277億円(約337億円)	:約258億円(約342億円)
・費用便益比(B/C)	:2.7	:2.1

【参考】
・費用便益比(B/C):4.1(社会的割引率2%)
・費用便益比(B/C):5.2 (社会的割引率1%)

注1)便益・費用について、()内の値は基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の投資効果

2） 事業全体（③秦野区間）

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）
	590億円	133億円	26億円	749億円（約2,139億円）	
費用（C）	事業費	維持管理費		総費用	2.7
	257億円	20億円		277億円（約337億円）	

感度分析（B／C）	−10%（−20%）	+10%（+20%）
交通量	2.0	3.5
事業費	2.9	2.5
事業期間	（2.8）	（2.5）

3） 残事業（③秦野区間）

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）
	590億円	133億円	26億円	749億円（約2,139億円）	
費用（C）	事業費	維持管理費		総費用	3.7
	181億円	20億円		201億円（約274億円）	

感度分析（B／C）	−10%（−20%）	+10%（+20%）
交通量	2.7	4.9
事業費	4.1	3.4
事業期間	（3.9）	（3.4）

注1）便益・費用については、令和8（2026）年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、（ ）内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。
注2）費用便益比算定上設定した完成年度は、令和15（2033）年度（前回：令和9（2027）年度）である。本事業の開通時期は事業進捗の見込みが立った時点で公表する。
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）感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

3. 事業の投資効果

(10)事業の投資効果のまとめ(一体評価)

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	1,781億円	514億円
	維持管理費	69億円	69億円
	総費用(C)	1,850億円	583億円
便益	走行時間短縮便益	1,704億円	1,704億円
	走行経費減少便益	244億円	244億円
	交通事故減少便益	50億円	50億円
	総便益(B)	1,999億円	1,999億円
B/C		1.1	3.4

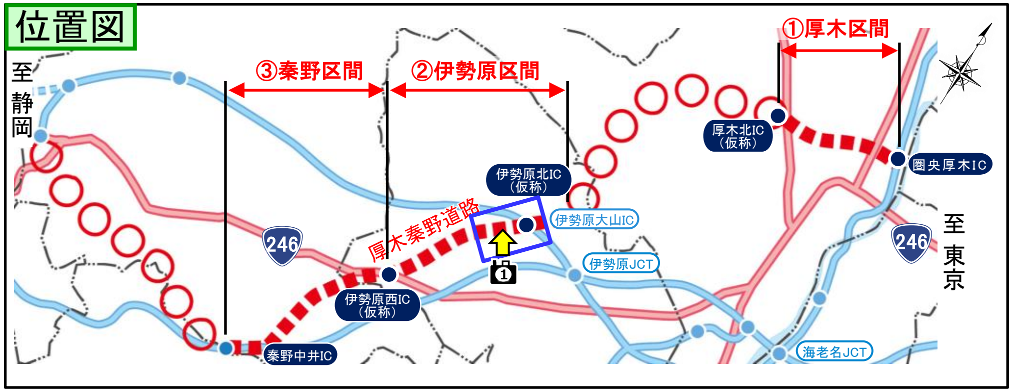
主な その他の効果	時間信頼性向上便益	走行時間のばらつきが縮小(193億円)
	CO2排出量削減便益	走行速度が改善し、CO2排出量が削減(6.9億円)
	NOx排出量削減便益	走行速度が改善し、NOx排出量が削減(21億円)
	騒音低減便益	周辺地区の騒音が低減(17億円)
	沿線地域の日常生活の利便性向上	通勤に要する時間の短縮や負担軽減により、日常生活の通勤利便性向上に寄与
	企業誘致の支援	高速ネットワークの強化により、企業誘致を支援
	沿線企業活動の支援	配送ルートの選択肢増加に伴う到着遅延リスク低減により、企業活動を支援
	救急活動の支援	東海大学医学部付属病院へのアクセス向上により、救急医療活動を支援
	防災機能の強化	信頼性の高い代替路形成により、災害発生時のリダンダンシー確保に寄与

コスト縮減	跨道橋の集約により約3.5億円縮減

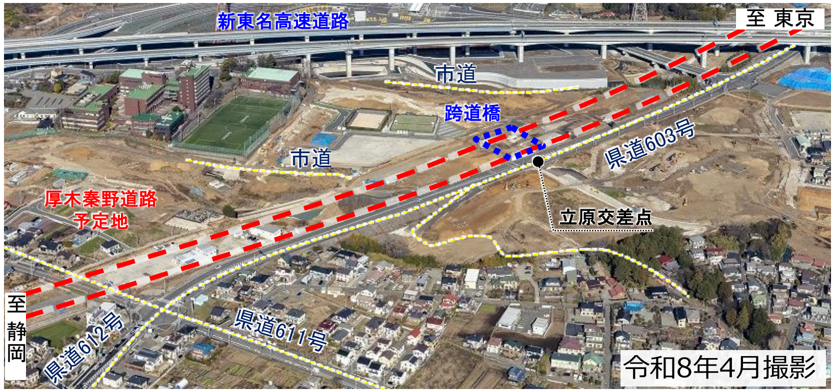
4. 事業手法や事業計画・コスト縮減等の視点

（1）コスト縮減の取り組み

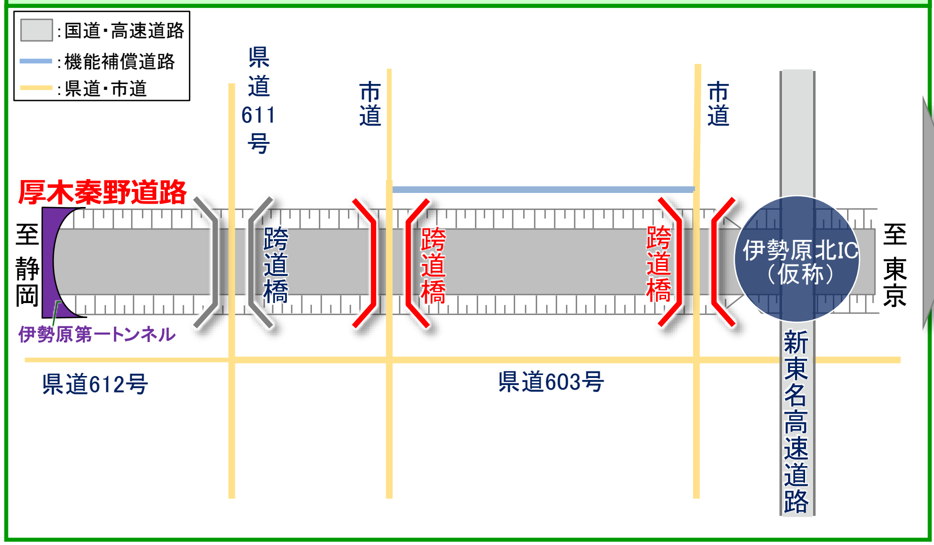
跨道橋の集約・・ 約3．5億円縮減
・伊勢原区間の上粕屋地区では、市道の機能確保を目的に、当初2橋の跨道橋を計画していた。
・関係機関及び地元との協議・調整の結果、跨道橋2橋を1橋に集約し、約3.5億円のコスト縮減となった。



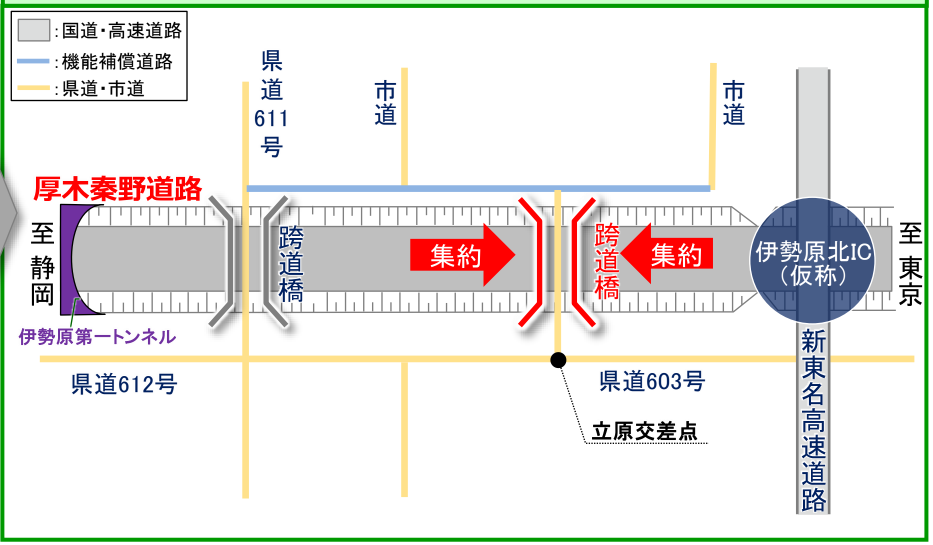
① 伊勢原区間　上粕屋地区



当初計画



変更計画



5. 関連自治体等の意見

（1）神奈川県からの意見

■厚木秦野道路、厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）

（神奈川県知事の意見）

厚木秦野道路は、新東名高速道路や圏央道等と一体となって、広域的な幹線道路網を形成し、国道246号の混雑緩和、地域の活性化、災害対応力の強化など、成長投資と危機管理投資の両面から、非常に整備効果が高い重要な路線であり、整備に寄せられる県民や企業、沿線市町村からの期待も大変大きい。

沿線では、厚木秦野道路の開通に期待し、土地区画整理事業などが進められ、新たな企業が進出し、既に操業を開始している。また、県や市では、インターチェンジアクセス道路の整備に取り組んでおり、民間と行政が一体となった機運の醸成が図られている。県は、円滑な事業推進に向け、引き続き、沿線市町村とともに、埋蔵文化財調査にかかる調整など、必要な事業協力を展開していくので、コスト縮減に努めつつ、事業化区間の早期整備を図るとともに、未事業化区間について、段階的な事業化も考慮のうえ、早期に事業化を図られたい。

6. 今後の対応方針（原案）

■厚木秦野道路
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

・通勤に要する時間の短縮や負担軽減が図られ、日常生活の利便性向上に寄与。
・高速ネットワークのさらなる強化により、企業誘致を支援。
・配送経路の選択肢が増えることに伴う到着遅延リスクが低減し、企業活動を支援。
・第三次医療機関へのアクセスが向上し、救急活動を支援。
・信頼性の高い代替路が形成され、災害発生時のリダンダンシー確保に寄与。
・費用対効果（B／C）は1.1。各事業における個別の費用便益比（B/C）は以下の通り。
　厚木秦野道路：0.95、厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）：2.7

（2）事業進捗の見込みの視点

・平成8年度に都市計画決定。
・事業進捗及び用地進捗率（令和8年3月時点）は以下の通り。
　①厚木区間　：平成13年度に事業化。改良工事を実施中（平成26年度工事着手）
　②伊勢原区間：平成10年度に事業化、改良工事・トンネル工事を実施中（令和元年度工事着手）。
　③秦野区間　：平成26年度に事業化。用地買収を推進中。
・引き続き早期完成を目指し、用地取得、調査、設計、工事の推進を図る。

（3）コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

跨道橋の集約により約3.5億円縮減。

（4）対応方針（原案）

・事業継続とする。
・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、沿線の経済活動支援、物流効率化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妥当と考える。