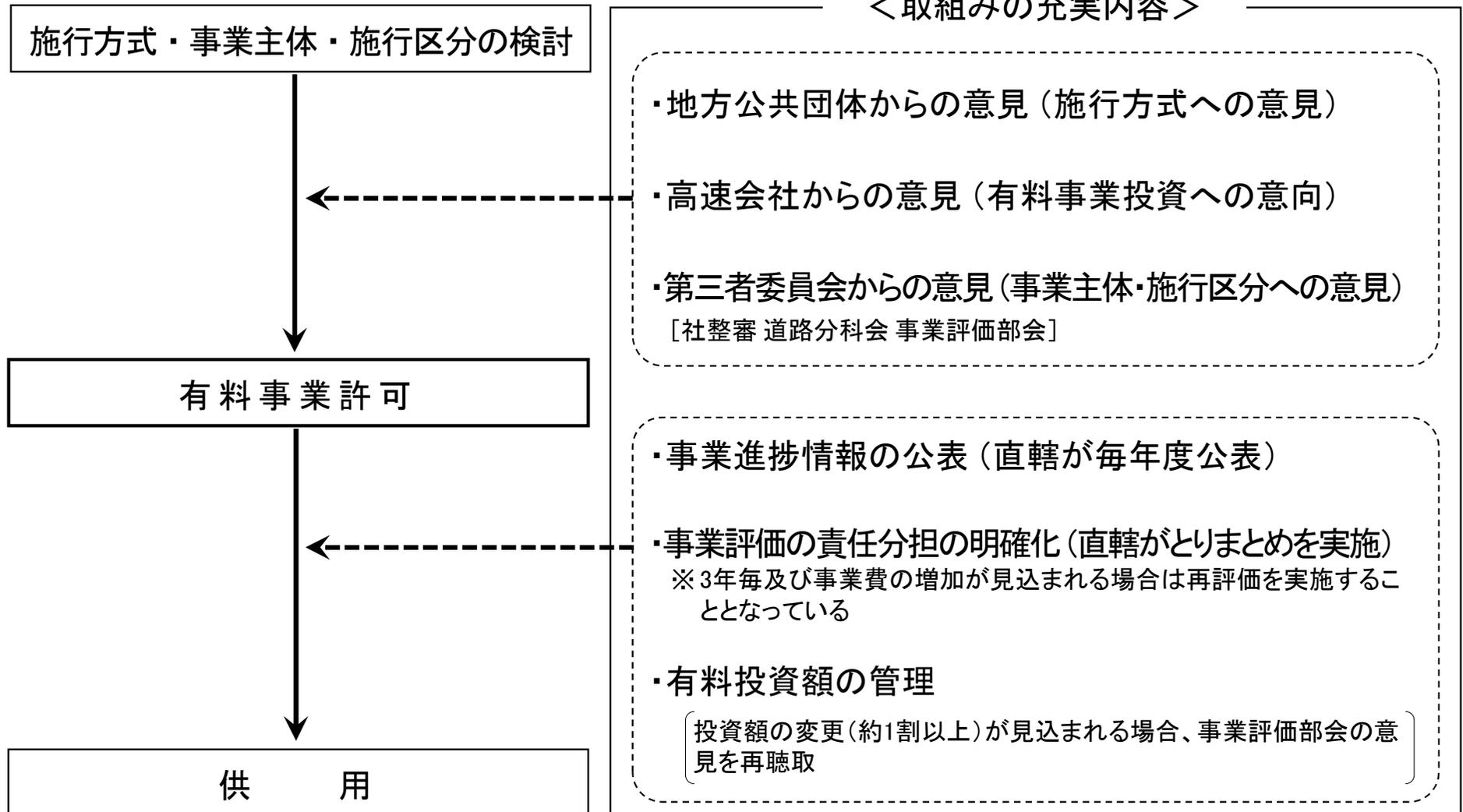


令和8年度 有料道路事業関係説明資料に係る参考資料

一般国道での有料道路事業の活用にあたっての取組みの充実について

- ・ 大都市圏の環状道路など、周辺ネットワークを有効に活用するために有料とすることが望ましい一般国道において、有料道路事業を活用するにあたっては、今後、事業の責任分担やプロセスを明確化するための取組みを充実する

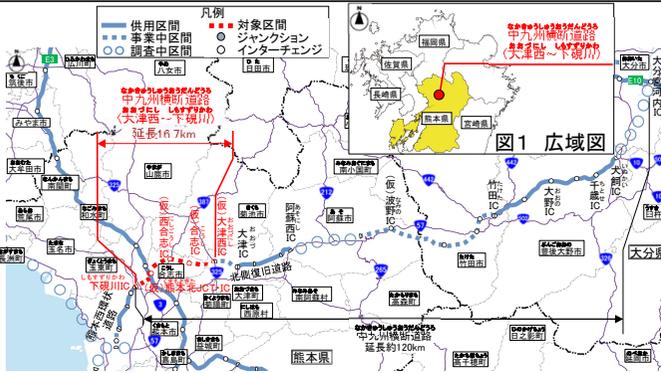


一般国道57号 中九州横断道路(大津西(仮称)～下硯川)の事業概要

- ・第三次救急医療施設への速達性の向上により、救急搬送などの救急医療活動を支援
- ・安定した物流網の構築により、地域経済を牽引し、日本の経済安全保障に資する半導体関連企業等の産業活動を支援
- ・交通拠点からの高速性・定時性向上により、周遊性の高い道路ネットワークを構築し、観光産業の活性化を支援

1. 事業概要

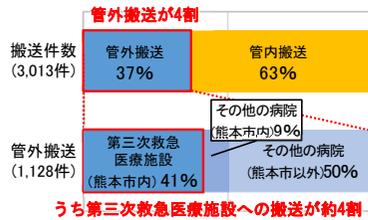
- ・起終点：熊本県菊池郡大津町大字杉水
～熊本県熊本市北区下硯川町
- ・延長等：16.7km
(第1種第3級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費：約2,105億円
- ・計画交通量：約14,100～22,200台/日



2. 課題

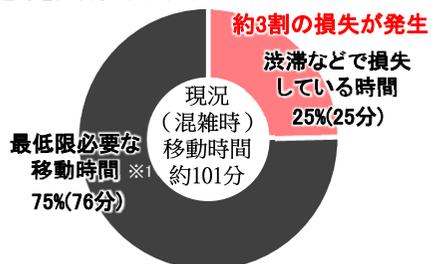
①第三次救急医療施設への速達性が低い

・第三次救急医療施設が立地していない阿蘇地域では、管外搬送件数のうち約4割が熊本市内の第三次救急医療施設へ搬送。国道57号の交通渋滞に巻き込まれ、搬送に時間がかかっており、速達性の確保が課題。(図3、4)



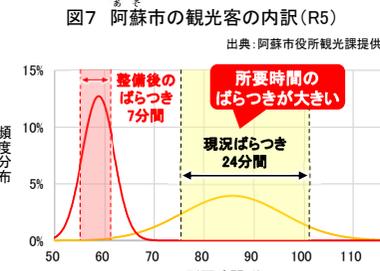
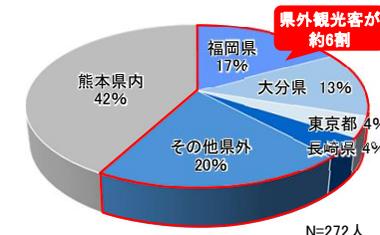
②渋滞により円滑な物流交通や生産活動を阻害

・中九州横断道路沿線には、半導体関連企業等が立地し、製品・部品等を熊本港や九州縦貫自動車道等から全国へ輸送。国道57号の交通混雑により円滑な物流交通等を阻害。(図5、6)



③観光施設への高速性が低い

・阿蘇地域は県内第1位の観光客数を誇り、約6割が県外からの来訪者。熊本駅等のゲートウェイからの来訪時は、国道57号の交通渋滞によりアクセス性が低く、高速性・定時性の確保が課題。(図7、8、9)



3. 整備効果

効果1 速達性の向上による救急医療活動の支援【◎】

- ・第三次救急医療施設への搬送時間短縮により、地域で生活が営める環境を維持。
- 阿蘇市役所～熊本医療センターの所要時間【現況】104分 ⇒ 【整備後】70分(約34分短縮)
- 大津町役場～熊本医療センターの所要時間【現況】67分 ⇒ 【整備後】46分(約21分短縮)

効果2 輸送効率の向上による産業活動の支援【◎】

- ・交通・物流拠点へのアクセス性向上により安定した物流網を構築。
- 企業集積地※～熊本港の所要時間【現況】101分 ⇒ 【整備後】36分(約65分短縮)
- ※熊本中核工業団地(合志市、菊池町、大津町の企業集積地のうち最東部の箇所)

効果3 高速性・定時性向上による観光産業の活性化を支援【◎】

- ・観光施設への移動時間短縮により、周遊性の高い道路ネットワークを構築。
- 熊本駅～阿蘇市役所の所要時間【現況】102分 ⇒ 【整備後】63分(約39分短縮)

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚)の事業概要

- ・広域交通ネットワークの形成により、輸送時間短縮や定時性の向上等、物流効率化に期待
- ・神奈川県東西ネットワークが強化され、広域周遊ルートが円滑化、三浦半島地域の活性化に寄与

1. 事業概要

- ・起終点: 神奈川県横浜市金沢区釜利谷町
～神奈川県横浜市戸塚区汲沢町
- ・延長等: 8.9km
(第1種3級、6車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約7,920億円(前回: 5,820億円)
- ・計画交通量: 約12,500台～約56,000台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約8,600台/日 ～約32,300台/日	約1,200台/日 ～約4,600台/日	約2,700台/日 ～約19,100台/日

※計画交通量は、H27年道路交通センサスに基づく推計値



2. 課題

① 物流輸送時間の定時性低下

- ・横浜港は貿易額及びコンテナ取扱量が全国で3番目に多く、国際コンテナ戦略港湾として、コンテナふ頭の再編・強化や先進的な施設整備の推進等、国際物流機能の強化が図られている。
- ・一方、背後圏の交通ネットワークは、東名高速や保土ヶ谷バイパスに交通が集中していることから、物流の定時性に課題がある。

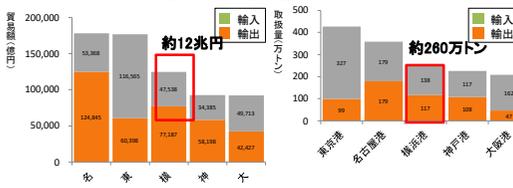


図3 貿易額上位5港



図4 コンテナ取扱量上位5港

図5 背後圏の広域交通ネットワークの現状

② 広域交通ネットワークに空白地帯が存在

- ・神奈川県東西方向の交通は、東名高速道路、保土ヶ谷バイパスが1本で担っているため慢性的に渋滞が発生している。
- ・また、神奈川県観光客の観光入込客数は、近年横ばい傾向にあり、中でも三浦半島地域は伸び率が小さく、観光客の滞在時間が短いことが課題となっている。

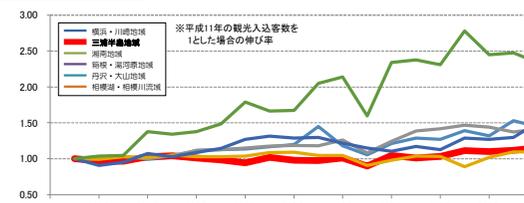


図6 三浦半島地域の観光入込状況

3. 整備効果

効果1 物流効率化に支援 [◎]

- ・圏央道(金沢～戸塚)の整備により、横浜港を含む京浜港と背後圏の広域交通ネットワークが形成され、交通分散が図られることで輸送時間の短縮、定時性向上等の物流効率化に期待できる。
- ・新東名高速道路(海老名JCT～御殿場JCT)や港湾整備と相まって、産業の活性化に期待できる。



図7 将来の背後圏の広域交通ネットワーク

効果2 東西方向のネットワーク強化・三浦半島地域の活性化に期待 [◎]

- ・圏央道(金沢～戸塚)の整備により、神奈川県東西軸の複線化が実現し、東名高速道路、保土ヶ谷バイパスの混雑緩和に期待できる。
- ・広域交通についても東西方向を中心に円滑性、定時性の向上が図られ、広域周遊ルートの移動円滑性に期待できる。
- ・さらに、豊富な観光資源を有する三浦半島へのアクセス性が強化され、更なる地域活性化に期待できる。



図8 神奈川県を通過する東西道路ネットワーク

2. 事業の進捗状況と見込み等

令和5年1月 関東地方整備局
事業評価監視委員会資料より

(3) 事業の見込み等（国道468号 首都圏中央連絡自動車道[金沢～戸塚]）

5) 事業費増加の要因

要因	内容	増額理由	増額
関係機関協議	① 栄～戸塚の機能補償道路・横断施設の追加	<ul style="list-style-type: none"> 関係機関協議の結果、既存横浜市の機能補償道路として延べ4.2kmの整備が必要となったもの。 また、併せて地域分断を防ぐため、協議に基づき、跨道橋等の整備が必要となったもの。 	約 99億円
	② 栄～戸塚の調整池の追加	<ul style="list-style-type: none"> 河川管理者と協議した結果、道路排水を一時的に貯留し、流量調整しながら処理する調整池等が必要となったもの。 また、調整池の設置に伴い、一部本線の構造変更が必要となったもの。 	約 62億円
	③ 国道1号の計画変更	<ul style="list-style-type: none"> 国道1号との取付け部の施工について、関係機関協議の結果、国道1号の切り直し整備が必要となったもの。 また、交通安全確保の観点から、国道1号に付加車線の設置が必要となったもの。 	約 37億円
現地条件変更	④ 埋蔵文化財調査の追加	<ul style="list-style-type: none"> 現地調査の結果、埋蔵文化財の調査範囲と調査層の追加、埋蔵文化財資料の保存が必要となったもの。 	約 12億円
	⑤ 地盤改良や支障物対応の追加	<ul style="list-style-type: none"> 側道（機能補償道路）の構造及び調整池の構造が決定したことに伴い、構造物の沈下対策が必要となったもの。 公田インターチェンジ付近において、函架下の地盤改良が必要となったもの。 現地調査の結果、シールドトンネルに支障となる河川護岸基礎の改修が必要となったもの。 	約 169億円
	⑥ 栄ICの仮設構造物の変更等	<ul style="list-style-type: none"> 現地調査の結果、想定より支持層が深い位置にあり、仮設構造物（河川構台）の杭長の変更が必要となったもの。 地元協議の結果、現道交通への影響を軽減するための計画変更が生じたため、新たな切直し道路の整備や上部工の架設工法の変更が必要となったもの。 	約 18億円
	⑦ 重金属混じり土砂に伴う搬出先の変更	<ul style="list-style-type: none"> 地質調査の結果、自然由来の重金属（ヒ素）が新たに検出された発生土について、搬出先の変更が必要となったもの。 	約 24億円
計画・工法の具体化	⑧ 庄戸地区トンネル工事の施工方法の変更	<ul style="list-style-type: none"> 庄戸地区の大断面NATMトンネル部において、住宅密集地である周辺地盤への影響を低減するため、有識者委員会の意見を踏まえ、施工方法の変更等が必要となったもの。また、周辺地下水の変動抑制対策の追加が必要になったもの。 住宅密集地である庄戸地区のトンネル工事において、一般道の工事用車両の削減を図り、生活環境への影響を低減するため、現場内にコンクリート製造プラントの設置が必要になったもの。 	約 190億円
	⑨ 公田地区開削工事の施工方法の変更	<ul style="list-style-type: none"> 住宅密集地である公田インターチェンジ付近の開削工事において、場内運搬、資機材搬入等の施工を効率化することにより、騒音などによる生活環境への影響を低減するため、工事用仮橋の設置等が必要になったもの。 一般道の工事用車両の削減を図り、生活環境への影響を低減するため、現場内にコンクリート製造プラントの設置が必要になったもの。 関係機関協議を行い、現道交通への影響を軽減するため切直し道路の整備が必要になったもの。 	約 250億円
	⑩ シールドトンネル工事の施工方法の変更	<ul style="list-style-type: none"> 公田笠間トンネルの土被りが小さい区間の施工において、浮き上がり対策の追加が必要となったもの。 シールドトンネルの施工において、周辺的生活環境への影響を低減するため、騒音対策等の追加が必要となったもの。 	約 375億円
	⑪ シールドトンネル非常駐車帯の施工方法の変更	<ul style="list-style-type: none"> 公田笠間トンネルに設置する非常駐車帯において、シールドトンネル構築後の地中拡幅を行う施工方法に関して、施工方法や仮設計画が具体化され、仮設工の追加等が必要となったもの。 	約 117億円
	⑫ シールドトンネル工事の発生土処理方法の変更	<ul style="list-style-type: none"> シールド発生土について、基準を満たさない発生土の土質改良の追加、及び仮置き場の追加などの変更が必要となったもの。 	約 209億円
単価上昇	⑬ トンネル工事や橋梁工事等の単価上昇	<ul style="list-style-type: none"> 世界的な需要拡大に伴い、鋼材単価の上昇により、トンネル工事や橋梁工事等の費用が増加。なお、今後も鋼材単価の上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性はある。 	約 538億円
全体事業費の増額			約2,100億円

今回対象

2. 事業の進捗状況と見込み等

令和5年1月 関東地方整備局
事業評価監視委員会資料より

(3) 事業の見込み等（国道468号 首都圏中央連絡自動車道[金沢～戸塚]）

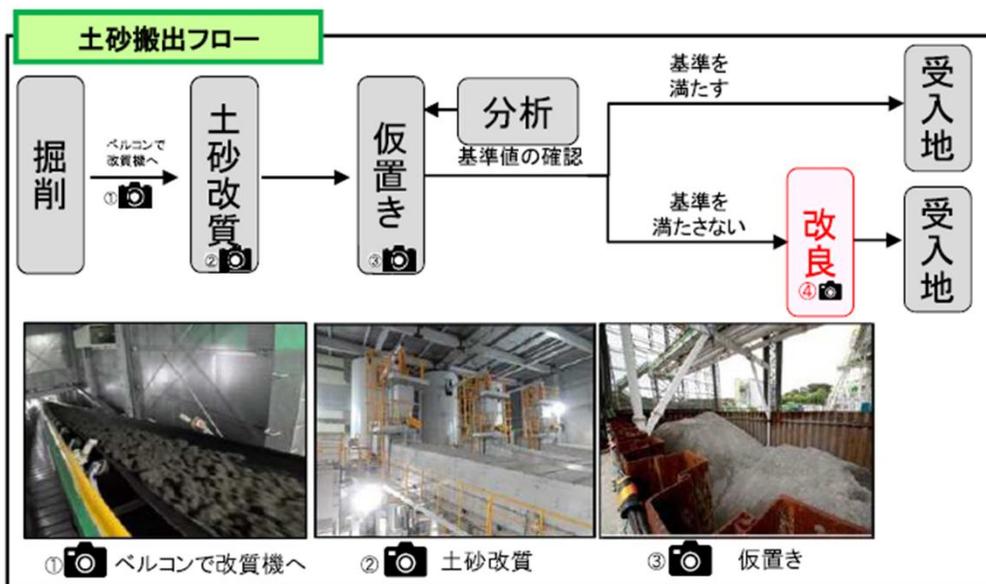
5) 事業費変更の内容⑫

シールドトンネル工事の発生土処理方法の変更(約209億円増額)
・シールド発生土について、基準を満たさない発生土の土質改良の追加、及び仮置き場の追加などの変更が必要となったもの。

位置図



※IC・JCT名称には仮称を含む



仮置き場の整備



受入先の基準を満たさない状況



締固めが困難な状況



土質改良の状況



④ 土質改良実施状況

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(大栄JCT~松尾横芝IC)の事業概要

- ・圏央道のミッシングリンク解消により、沿線地域のものづくり産業の活性化や競争力強化を支援
- ・高速ネットワークの概成により、水産業や観光産業を支援し、地域活性化に寄与

1. 事業概要

- ・起終点：千葉県成田市吉岡
～千葉県山武市松尾町谷津
- ・延長等：18.5km
(第1種2級、4車線、設計速度100km/h)
- ・車線数：暫定2車線
- ・全体事業費：約2,140億円(前回:1,940億円)
- ・うち暫定整備：約1,860億円(前回:1,659億円)
- ・計画交通量：約16,000台/日～約23,700台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約10,000台/日 ～約16,200台/日	約1,600台/日 ～約2,200台/日	約4,400台/日 ～約5,500台/日

※計画交通量は、H27一般交通量調査に基づく推計値



図2 事業位置図

2. 課題

① ミッシングリンクの存在による経済活動の停滞

- ・成田空港の港別貿易額(輸出入の合計額)は日本一を誇り、輸出額の約2割は精密電子機器。(1.9兆円/年)(図3、図4)
- ・圏央道沿線の茂原市は、精密電子機器製造品等の出荷額が千葉県内で最も多いが、成田空港への高速ネットワークの未接続により物流効率化に課題。(図5)
- ・銚子漁港におけるサバ類の上場水揚額は日本一。築地市場の千葉県産サバ類の取扱額は年間約4.8億円でシェア1位。(図6、図7)
- ・一方で、宇都宮市中央卸売市場の取扱額は年間6百万円に留まっており、背後の北関東地域や東北方面への市場拡大、より付加価値の高い市場選択性が限定的。(図7)

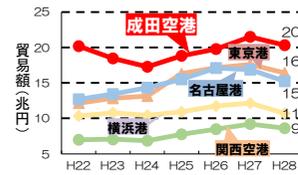


図3 港別貿易額の推移
出典：全国開港別貿易額表(神戸税関)

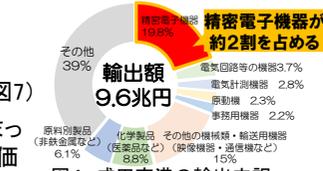


図4 成田空港の輸出内訳
出典：東京税関貿易統計(H28)

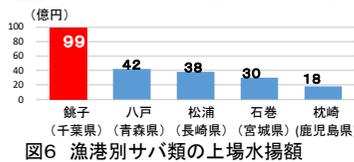


図6 漁港別サバ類の上場水揚額
出典：水産物流通調査(H27)

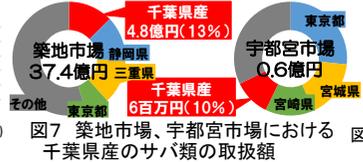


図7 築地市場、宇都宮市場における千葉県産のサバ類の取扱額
出典：宇都宮市中央卸売市場統計年報(H28)、築地市場統計(H28)



図5 精密電子機器製造品等出荷額(千葉県)
出典：工業統計(H26)※電子部品・デバイス・電子回路製造業

② 広域的な集客力の向上

- ・千葉県内の観光入込客数は増加傾向であるが、中房総以南地域においてはほぼ横ばい。(図8)
- ・成田空港を利用する外国人客数は、東日本大震災(H23)以降着実に増加。(図9)
- ・圏央道の開通区間は東関東道と未接続であり、県内観光地の周遊には不利。

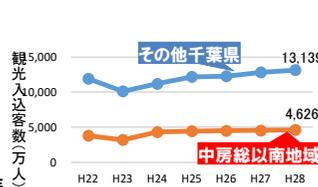


図8 千葉県地域別観光入込客数の推移
出典：千葉県観光入込調査報告書



図9 成田空港の外国人旅客数の推移
出典：成田空港公表資料(外国人の国際線利用者を集計)

3. 整備効果

効果1 物流効率化を支援 [◎]

- ・成田空港へのアクセス性が向上し、ものづくり産業の活性化や競争力強化を支援。(図10)
 - 茂原市⇒成田空港の所要時間
【現況】78分→【整備後】54分(約24分短縮)
- ・銚子漁港から北関東や東北方面へのアクセス性が向上し、販路拡大が期待。水産業の活性化を支援。(図11)
 - 銚子漁港⇒宇都宮中央卸売市場の所要時間
【現況】177分→【整備後】157分(約20分短縮)



図10 ものづくり産業の支援



図11 高速ネットワークの形成

効果2 成田空港と中房総以南地域の観光地のアクセス性向上 [◎]

- ・訪日外国人が期待する自然・景勝地を有する中房総以南地域へのアクセス性向上により、観光周遊の活性化を支援。(図12、図13)
 - 成田空港⇒チバニ안의所要時間
【現況】83分→【整備後】62分(約22分短縮)

【第2次観光立県推進基本計画(H26.3)に位置付け】

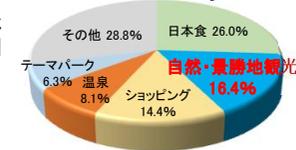


図12 訪日外国人の日本観光への期待
出典：訪日外国人の消費動向(平成28年 年次報告書)



図13 中房総以南地域への周遊観光ネットワークの形成

2. 事業の進捗状況と見込み等

令和7年12月 関東地方整備局
事業評価監視委員会資料より

(3) 事業の見込み等

1) 事業費増加の要因

①地質条件を踏まえた対策工法の追加	約 70億円増額
②産業廃棄物処理工の追加	約 3億円増額
③横断管路、架空線管理者との協議による対策工法の追加	約 27億円増額
④材料単価・労務費の上昇等	約 100億円増額
合計	約 200億円増額

要因	内容	増額理由	増額	
現地条件の変更	①地質条件を踏まえた対策工法の追加	1. 想定外の盛土の沈下に伴う盛土施工量の増	盛土後に想定外の圧密沈下が発生し、沈下による不足した土量を追加で確保する必要が生じた。	約 12億円
		2. 盛土材の確保に伴うストックヤードの整備の追加	発生土の発生時期や量が盛土現場の施工時期と異なるため、一時仮置きするためのストックヤードの整備や、それに伴う運搬距離の変更が生じた。	約 26億円
		3. 切土部における路床改良の追加	切土部の路床は、施工前の地質調査結果をもとに無処理を計画していたが、施工後の走行試験の結果、わだち掘れを引き起こすほどのたわみが確認され、長期安定性に支障があるため、路床改良が必要となった。	約 16億円
		4. 高地下水位箇所における掘削工法の変更	当初ボーリング調査の地下水位より高い位置で湧水が確認されたため、簡易土留工法から止水性の高い鋼矢板締切工法に変更となった。	約 11億円
		5. 地盤条件見直しによる擁壁構造の変更	当初想定と地層構成が異なることが判明したことから、補強土壁工法の安定検討を行った結果、地震時の安全率を満足しないため、軽量盛土工法への変更が必要となった。	約 5億円
	②産業廃棄物処理工の追加	切土部より樹木等が出土したことに伴い、撤去・処分が必要となった。	約 3億円	
関係機関協議に伴う増加	③横断管路、架空線管理者との協議による対策工法の追加	1. 土地改良区との協議による構造形式の変更	用水管管理者との協議により、老朽化した既設管からの漏水リスクを考慮し高低差の生じない工法が求められたことなどから函渠工に構造を変更した。	約 19億円
		2. 架空線管理者との協議による架設工法の変更	架空線管理者との協議により、送電線の垂れ下がりの影響を考慮した空頭制限への変更を求められたため、橋梁架設方法の変更が生じた。	約 8億円
単価上昇	④材料単価・労務費の上昇等	原材料費やエネルギーコストの高騰等に伴い、令和5年度に比べて材料単価・労務費が上昇。	約100億円	
合計			約200億円	

今回対象

今回対象

今回対象
※一部

2. 事業の進捗状況と見込み等

令和7年12月 関東地方整備局
事業評価監視委員会資料より

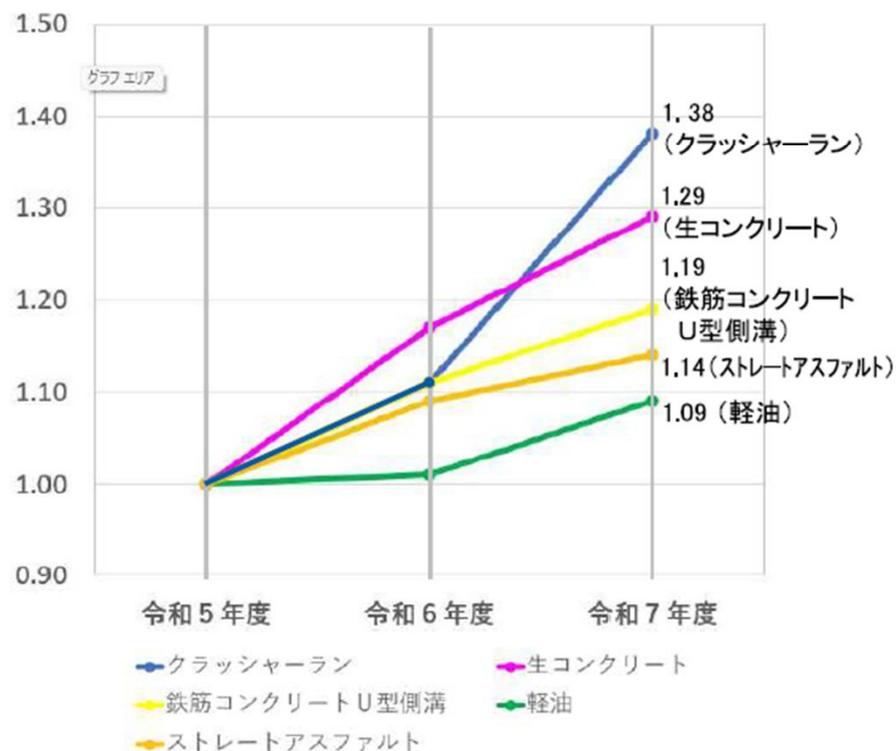
(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容④

材料単価・労務費の上昇等 約100億円増額
 ・原材料費やエネルギーコストの高騰等に伴い、令和5年度に比べて材料単価・労務費が上昇。

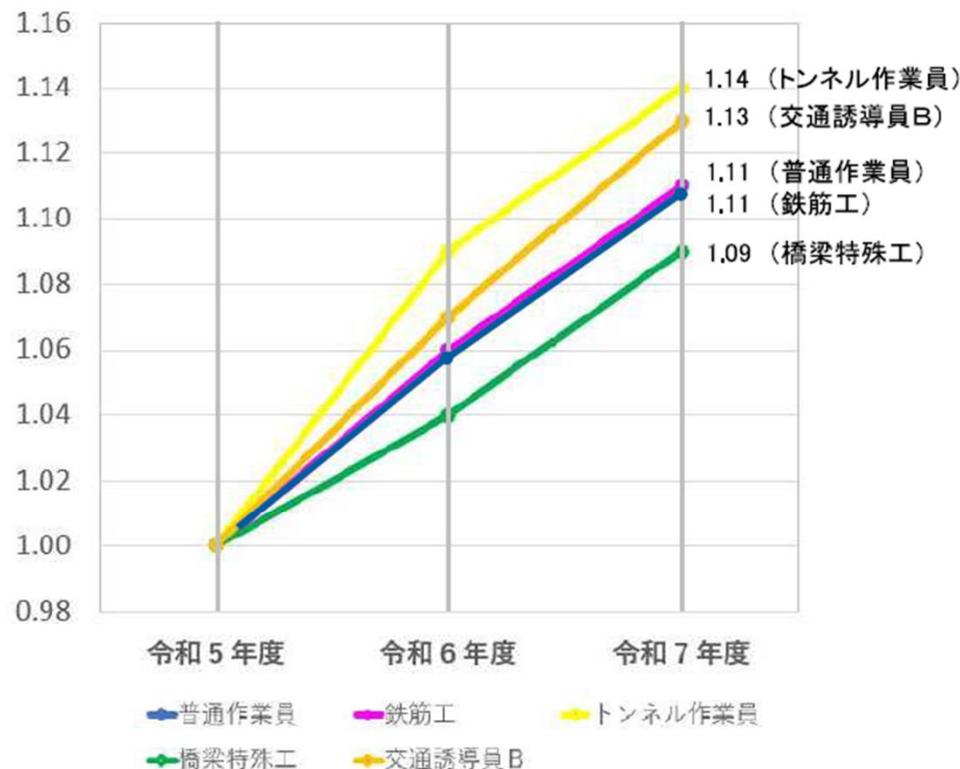
単価上昇

■建設資材単価の伸び率(R5. 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：千葉県(成田)(但し、鉄筋コンクリートU型側溝は千葉県、軽油は千葉県、ストレートアスファルトは千葉県)

■労務単価の伸び率(R5. 4を基準に算出)



出典：公共労務費単価※
 ※適用：千葉県

2. 事業の進捗状況と見込み等

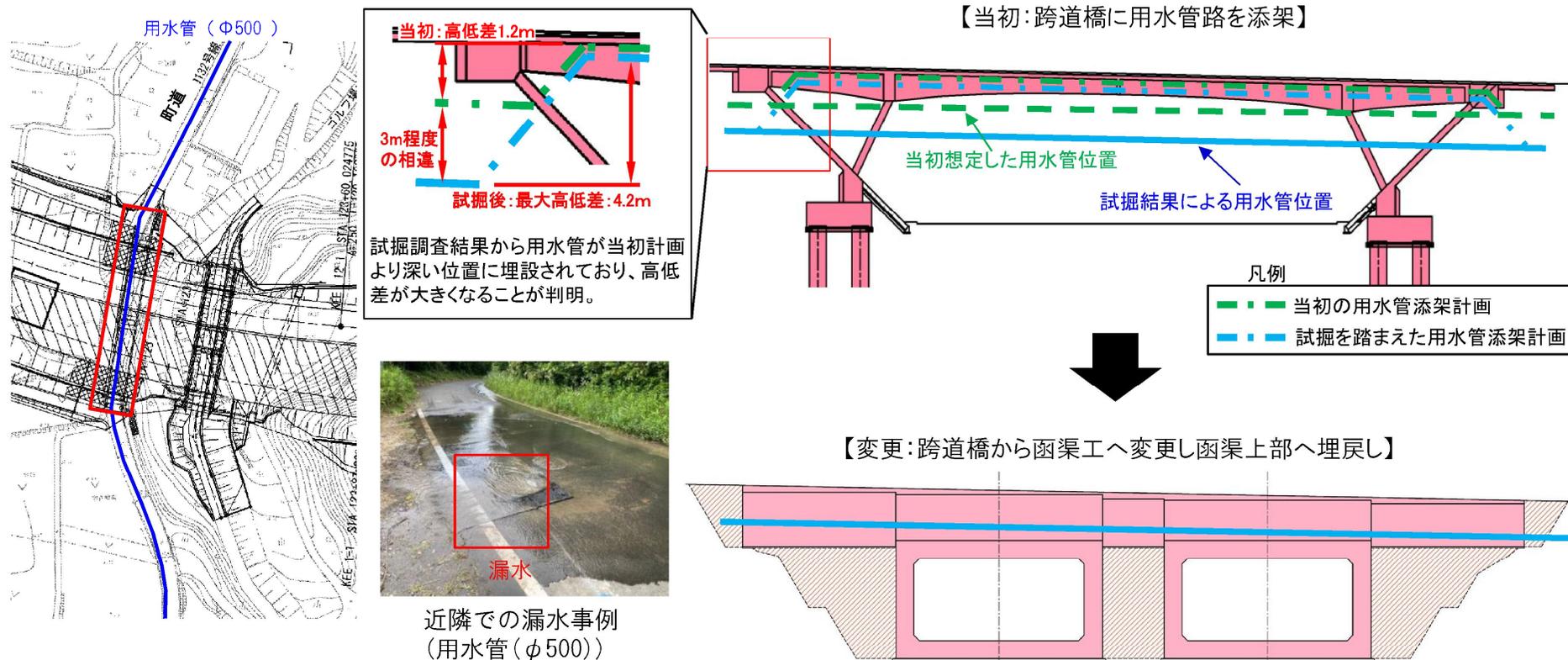
令和7年12月 関東地方整備局
事業評価監視委員会資料より

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容③-1

土地改良区との協議による構造形式の変更 約19億円増額

- ・ 既設用水管の移設について、当初は跨道橋に添架する計画であったが、試掘調査の結果、当初計画より深い位置に用水管が埋設されており、既設用水管と接続する箇所、高低差(最大高低差4.2m)が大きくなることが判明。
- ・ 管理者との協議の結果、大きい管径(φ500)の曲げ配管により急激な圧力変化が発生するため、前後の既設用水管(敷設から約50年経過した老朽管)からの漏水リスクや漏水時の圏央道本線への影響を考慮し、高低差の生じない函渠工への構造変更が必要となった。



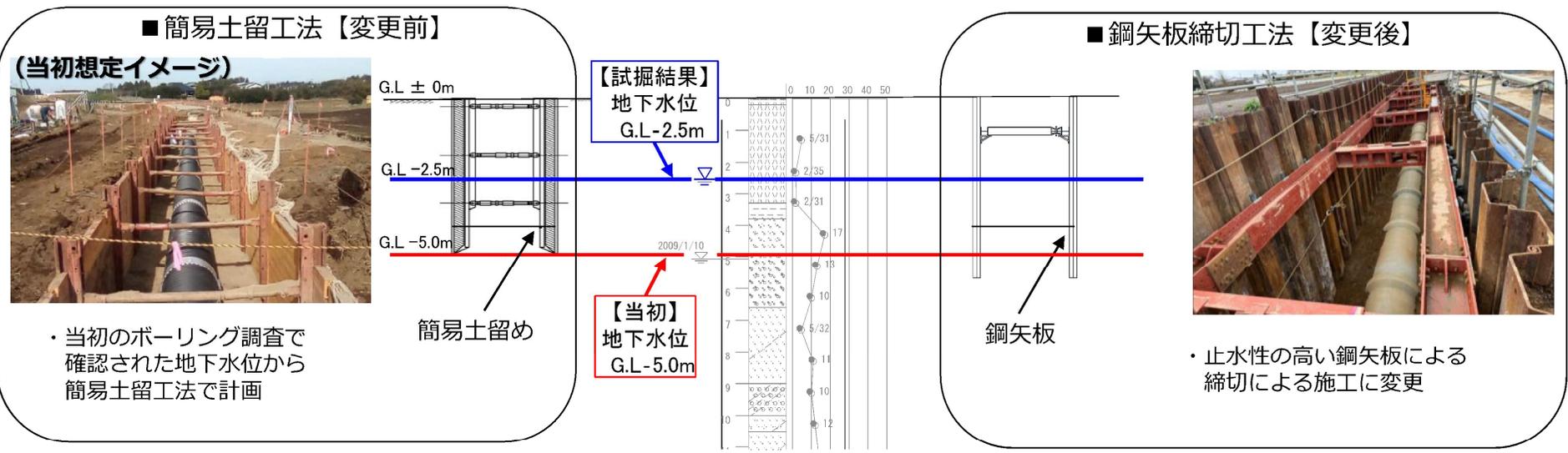
2. 事業の進捗状況と見込み等

令和7年12月 関東地方整備局
事業評価監視委員会資料より

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容①-4

高地下水位箇所における掘削工法の変更・・・・・・・・・・約11億円増額
 ・流末水路施工部において、当初、簡易土留工法による施工を計画していたが、試掘調査の結果、当初ボーリング調査の地下水位より高い位置で湧水が確認されたため、止水性の高い鋼矢板締切工法に変更となった。



一般国道2号神戸西バイパス(永井谷～石ヶ谷)の事業概要

1. 事業概要

- 起終点：兵庫県神戸市西区伊川谷町 ～ 兵庫県明石市大久保町
- 延長等：6.9km

(第1種第3級、設計速度:80km/h(専用部))
(第3種第2級、設計速度:60km/h(一般部))

- 車線数：4車線(専用部)、2車線(一般部)
- 全体事業費：約1,870億円(前回:約1,150億円)
- 専用部事業費：約1,600億円(前回:約910億円)
- 計画交通量：約57,300台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約28,200台/日	約6,300台/日	約22,800台/日

※計画交通量は、H27一般交通量調査に基づく推計値



2. 課題

■神戸西部地域では沿岸部の道路ネットワークに交通が集中し地域のポテンシャルが十分発揮できていない状況

① 未整備区間による経済活動の停滞

- 兵庫県内の人口及び事業所の約半数が阪神・播磨地域に集中。(図1・2)
- 神戸西バイパスは、阪神地域と播磨地域を連絡する道路の一部であるが、神戸市永井谷JCT～明石市石ヶ谷JCT間が未整備。(図3)
- 神戸西バイパス未整備区間と並行する第二神明道路は、交通容量を超過した交通が発生しており、年間982回の渋滞が発生。(図4)

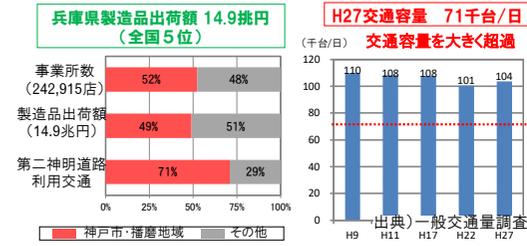


図1 兵庫県に占める神戸市・神戸西バイパス地域の割合

図2 第二神明道路(玉津IC～伊川谷IC)の交通量

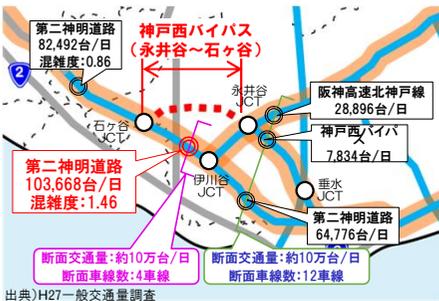


図3 兵庫県沿岸部の道路ネットワーク

② 交通混雑に起因する交通事故が多発

- 第二神明道路は、他の自動車専用道路と比較して死傷事故率が高く、全国平均の2倍以上。(図5)
- 事故内容では、交通混雑が原因と考えられる追突事故が約8割を占める状況。

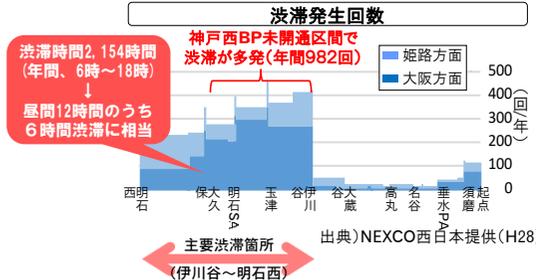


図4 第二神明道路の渋滞発生状況(平日、7時～19時)



図5 兵庫県ネクソ管理道路の死傷事故率

③ 通行規制時の代替性の不足

- 第二神明道路は、天候や事故等が原因の通行止・通行規制が多く、事故等による通行規制時には迂回路が無い場合、並行する一般道に交通が集中。(表1・図6)
- 第二神明道路寸断時は、並行する国道2号が代替ルートとなるが、国道2号で著しい渋滞が発生。

H27～28	通行止め		車線規制回数
	回数	時間(h)	
雨	1	22	0
事故	3	8	635
工事	1	7	1,495
故障車	0	0	379
その他	1	3	59
合計	6	40	2,568

出典)NEXCO西日本提供(H27-28)

表1 第二神明道路(名谷～玉津)の規制状況



図6 第二神明道路通行止め時の所要時間の差

【国道2号の渋滞状況】

国道2号には主要渋滞箇所が多数存在し、第二神明の通行止め時には重大な渋滞が発生する

3. 整備効果

効果① 物流効率化による経済の活性化

- 阪神地域と播磨地域間の物流ネットワークが拡充されることで、定時性・速達性が向上し、物流の効率化に寄与。



図7 兵庫県臨海部の製造品出荷額分布

効果② 交通事故の削減

- 第二神明道路における渋滞解消による追突事故の削減に寄与。
- 神戸西バイパス開通区間(名谷～伊川谷)では死傷事故に占める追突事故の割合が低下。(図8)

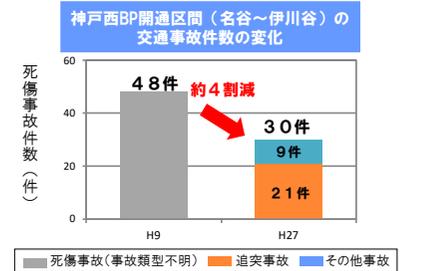


図8 第二神明道路の事故状況

効果③ 通行規制時の代替路の確保

- 神戸西バイパス(永井谷～石ヶ谷)の整備により、代替路の確保が可能となり、交通事故等による第二神明道路通行規制時の一般道の交通集中が緩和。

3. 事業費の見直し

一般国道2号 神戸西バイパス

■ 全体事業費の見直し

- 事業進捗に伴い、現地条件を確認した結果、橋梁等の構造変更及び物価上昇等により約722億円の事業費増が生じたため、コスト縮減を図ったものの、事業費全体では約720億円の増額が発生。(2,250億円 ⇒ 2,970億円)

■ 事業費増加の要因

- 物価上昇による資機材費及び労務費の増
- 橋梁の構造変更等による増
- 現地条件等を踏まえた構造見直しによる増
- 深礎杭施工に伴う止水対策の追加
- 現地発生土の改良及び受入費等の追加による増

■ コスト縮減の取組

- 仮設防護柵の再利用
- 建設発生土の有効利用

単位：億円

主な変更理由	増額	減額	備考
物価上昇による資機材費及び労務費の増	+167.3		
橋梁の構造変更等による増	+269.0		
現地条件等を踏まえた構造見直しによる増	+123.8		
深礎杭施工に伴う止水対策の追加	+121.0		
現地発生土の改良及び受入費等の追加による増	+41.2		
【コスト縮減案】仮設防護柵の再利用 建設発生土の有効利用		▲2.3	
合計	720.0		

今回対象
※一部

今回対象

※720億円は現在価値化する前の金額である。

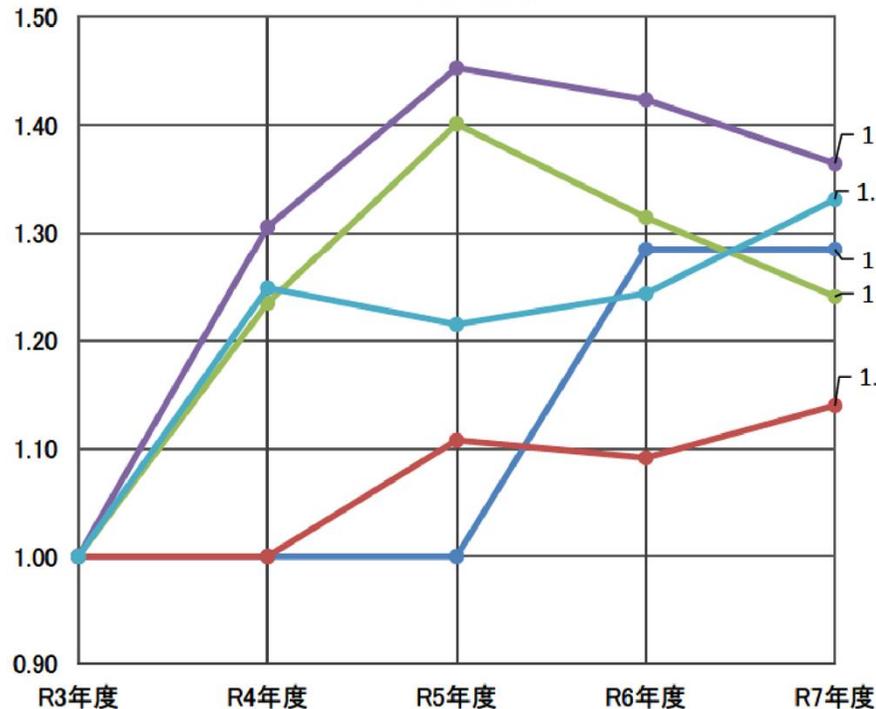
3. 事業費の見直し

一般国道2号 神戸西バイパス

①物価上昇による資機材費及び労務費の増 (+167.3億円)

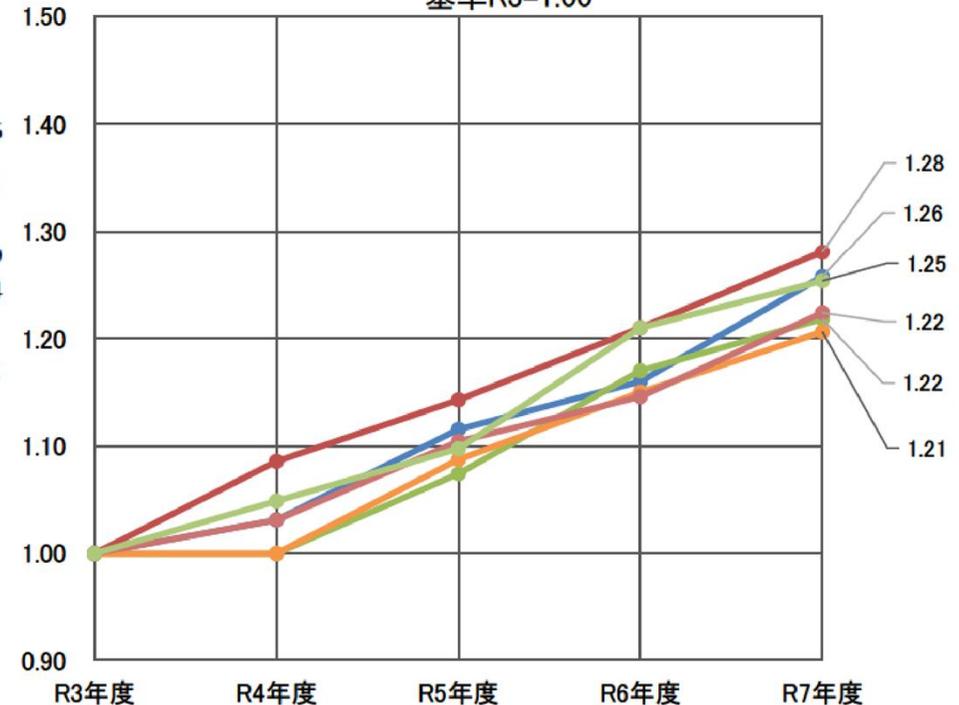
■前々回評価(R3)後の資機材・労務費単価の上昇によって、増額の必要が生じた

■建設資材単価の伸び率
資材単価伸び率(令和3年度基準)
兵庫県単価
基準R3=1.00



● 生コン (24-12-25)【神戸】
● アスファルト(密粒度アスコン13(再生材))【神戸】
● 鉄鋼(異形棒鋼(SD345 D16))
● 鉄鋼(H形鋼 300*300*10*15)
● 軽油(ローリー)

■労務単価の伸び率
労務単価伸び率(令和3年度基準)
兵庫県単価
基準R3=1.00



● 土木一般世話役 ● 鉄筋工 ● 型わく工
● 橋梁特殊工 ● 普通作業員 ● 運転手(特殊)

3. 事業費の見直し

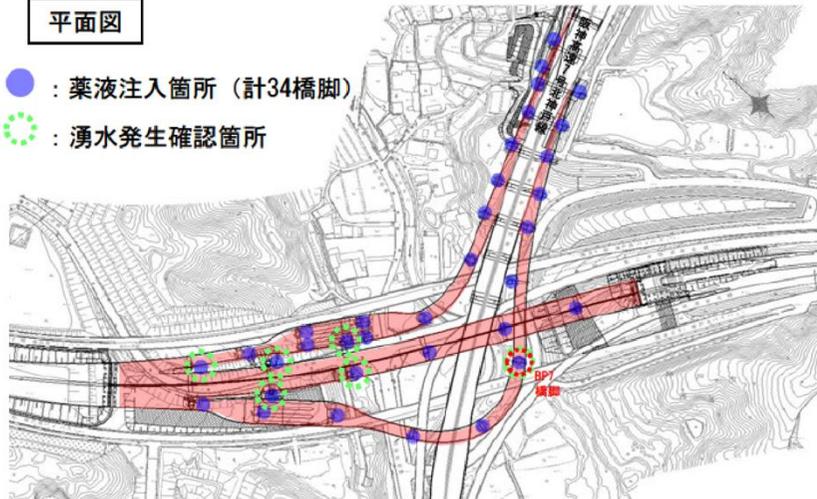
一般国道2号 神戸西バイパス

④深礎杭施工に伴う止水対策の追加による増 (+121.0億円)

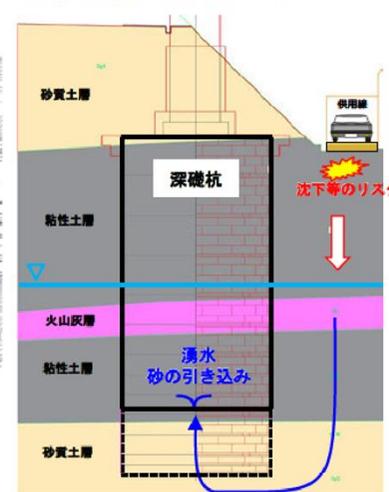
- 概略設計時は、H5年に実施した地質調査の結果、永井谷JCT部において地下水位が確認できたため、深礎杭施工時にポンプ排水を行いながらの施工を計画していた。
- 施工段階において、実際に深礎杭施工のため掘削作業を行ったところ、湧水が施工面より下の砂質土や粘性土を巻き込んでいることが確認された。
- 当該箇所は民家や供用線が近接しており、砂の引き込み等により、周辺地盤に影響を及ぼす可能性があることから、薬液注入による止水対策を追加するもの。

平面図

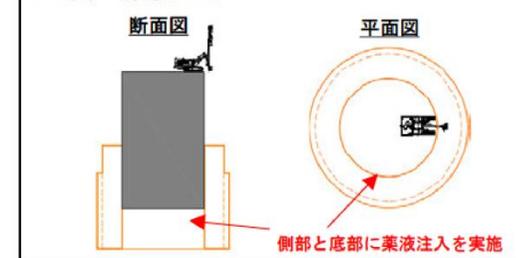
- : 薬液注入箇所 (計34橋脚)
- : 湧水発生確認箇所



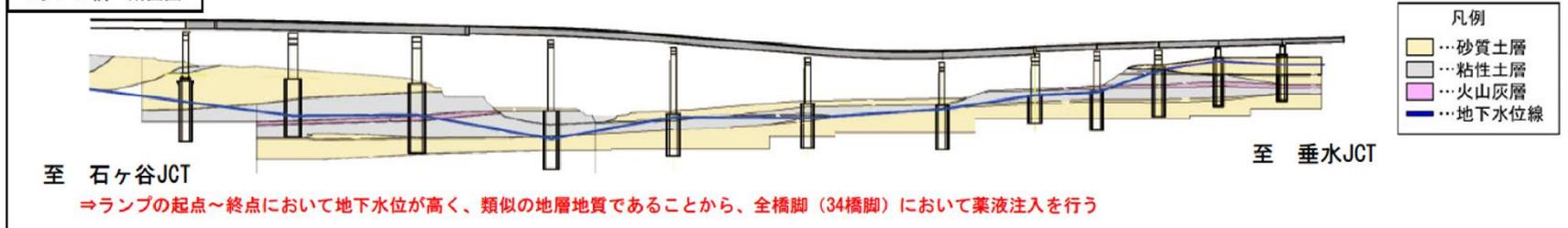
■砂の引き込みイメージ



■対策 (薬液注入)



Bランプ橋 断面図



- 凡例
- ...砂質土層
 - ...粘性土層
 - ...火山灰層
 - ...地下水位線