

(再評価)

資料2-2-①

関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成23年度第8回)

一般国道1号 新湘南バイパス

平成23年12月20日
国土交通省関東地方整備局
中日本高速道路株式会社

目 次

1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業進捗の状況	4
4. 事業の必要性に関する視点	6
5. 費用対効果	10
6. 事業進捗の見込みの視点	12
7. 今後の対応方針(原案)	13

1. 位置図

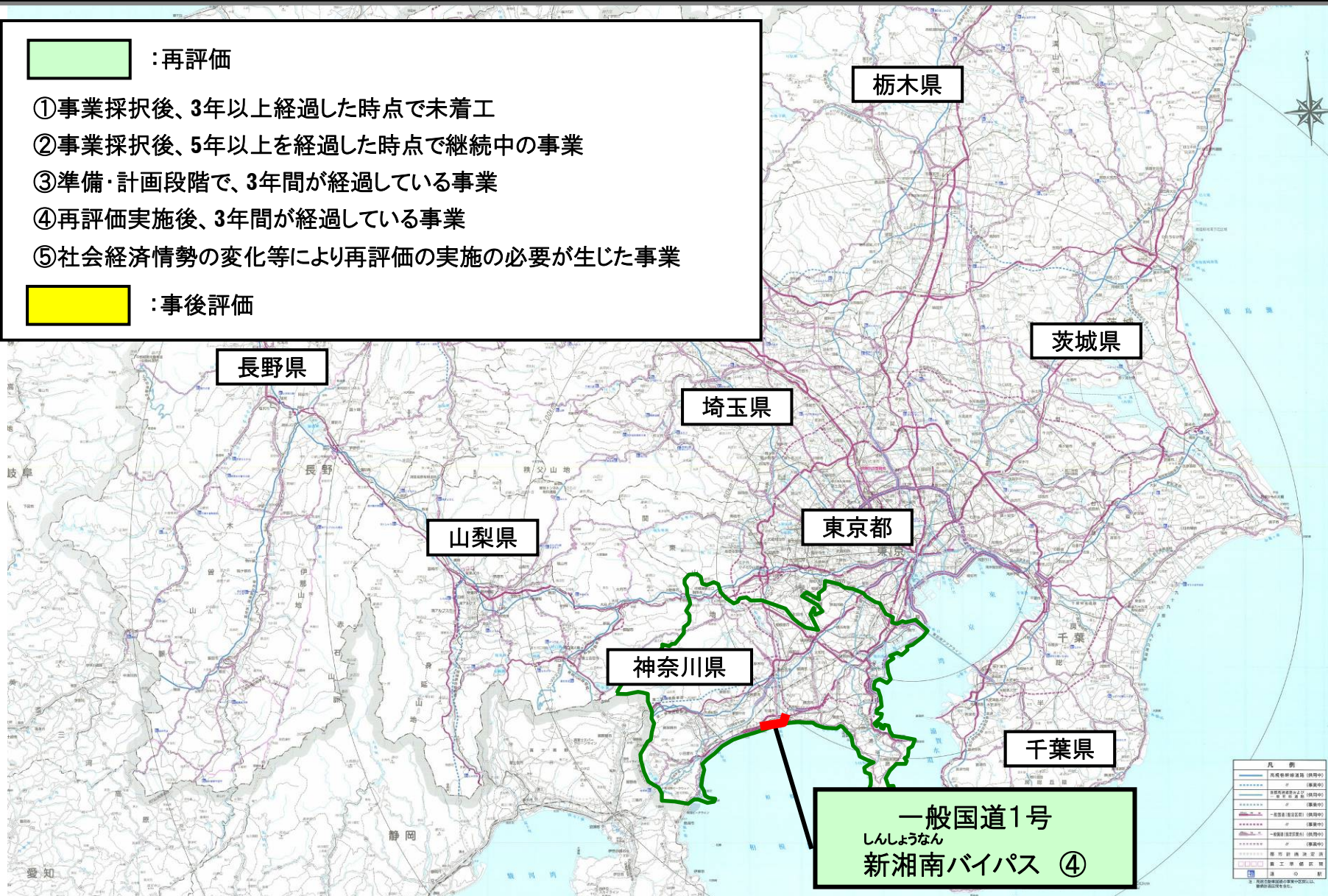


:再評価

- ①事業採択後、3年以上経過した時点で未着工
- ②事業採択後、5年以上を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、3年間が経過している事業
- ⑤社会経済情勢の変化等により再評価の実施の必要が生じた事業



:事後評価



2. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ・ 広域幹線道路網の形成
- ・ 交通混雑の緩和

(2) 計画の概要

区 間： 自) 神奈川県茅ヶ崎市下町屋
至) 神奈川県中郡大磯町大磯

計画延長：L=6.7km

幅 員：19.0m

道路規格：第1種第3級

設計速度：80km/h

車 線 数：4車線

事業化：昭和60年度

(茅ヶ崎西IC～大磯IC(仮称))

事業費：約890億円

計画交通量：23,700～35,400台/日

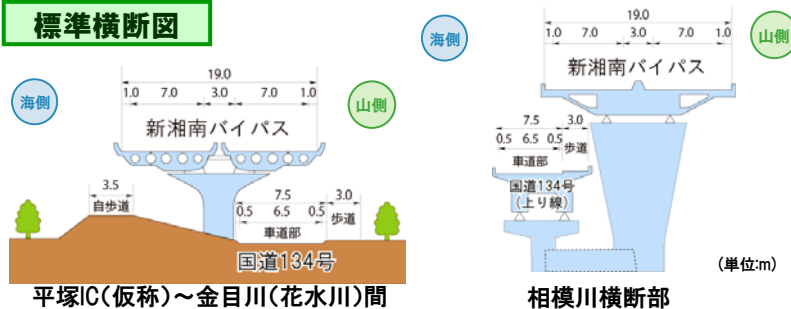
位置図



平面図



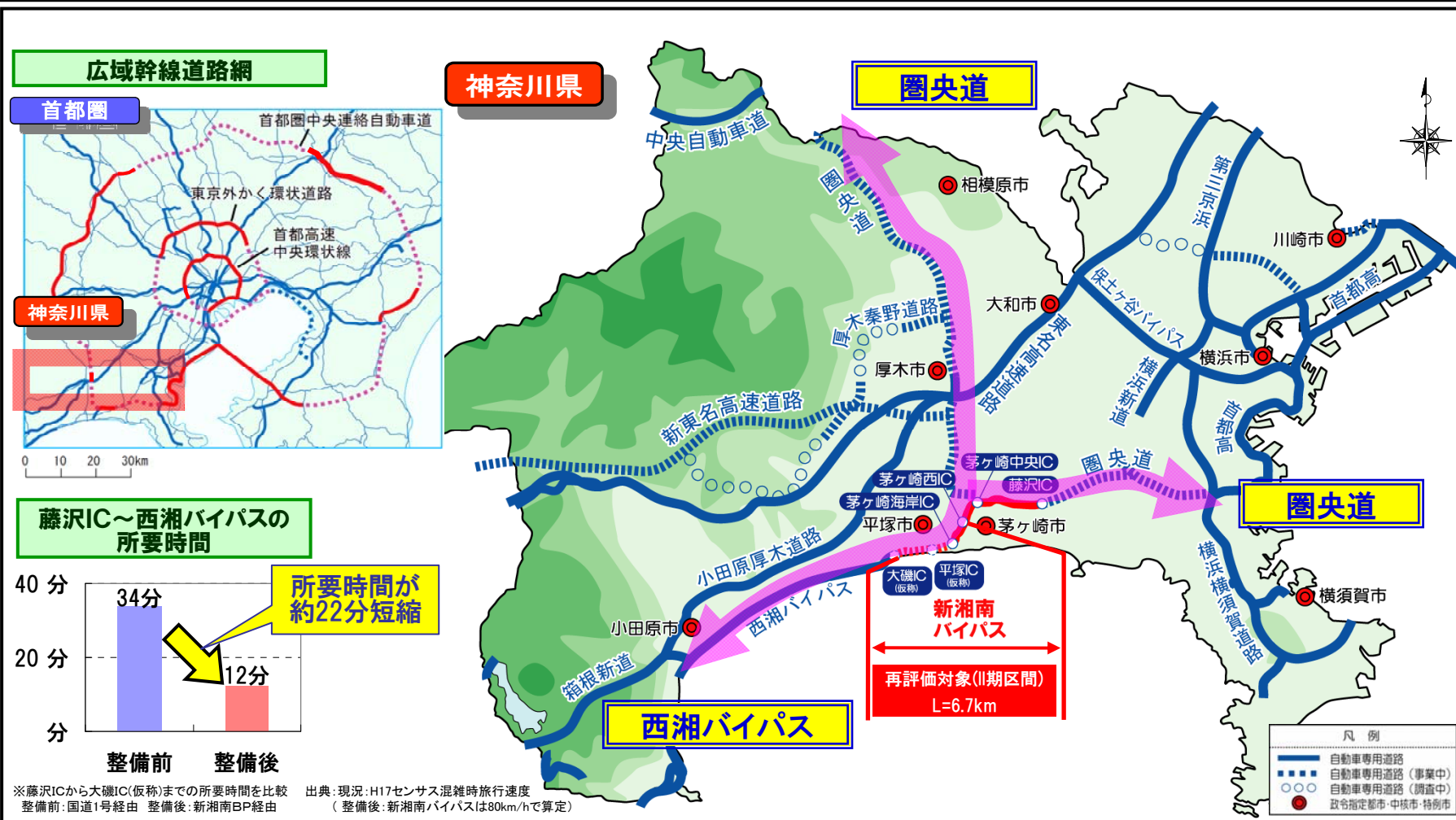
標準横断面図



4. 事業の必要性に関する視点

(1) 広域幹線道路網の形成

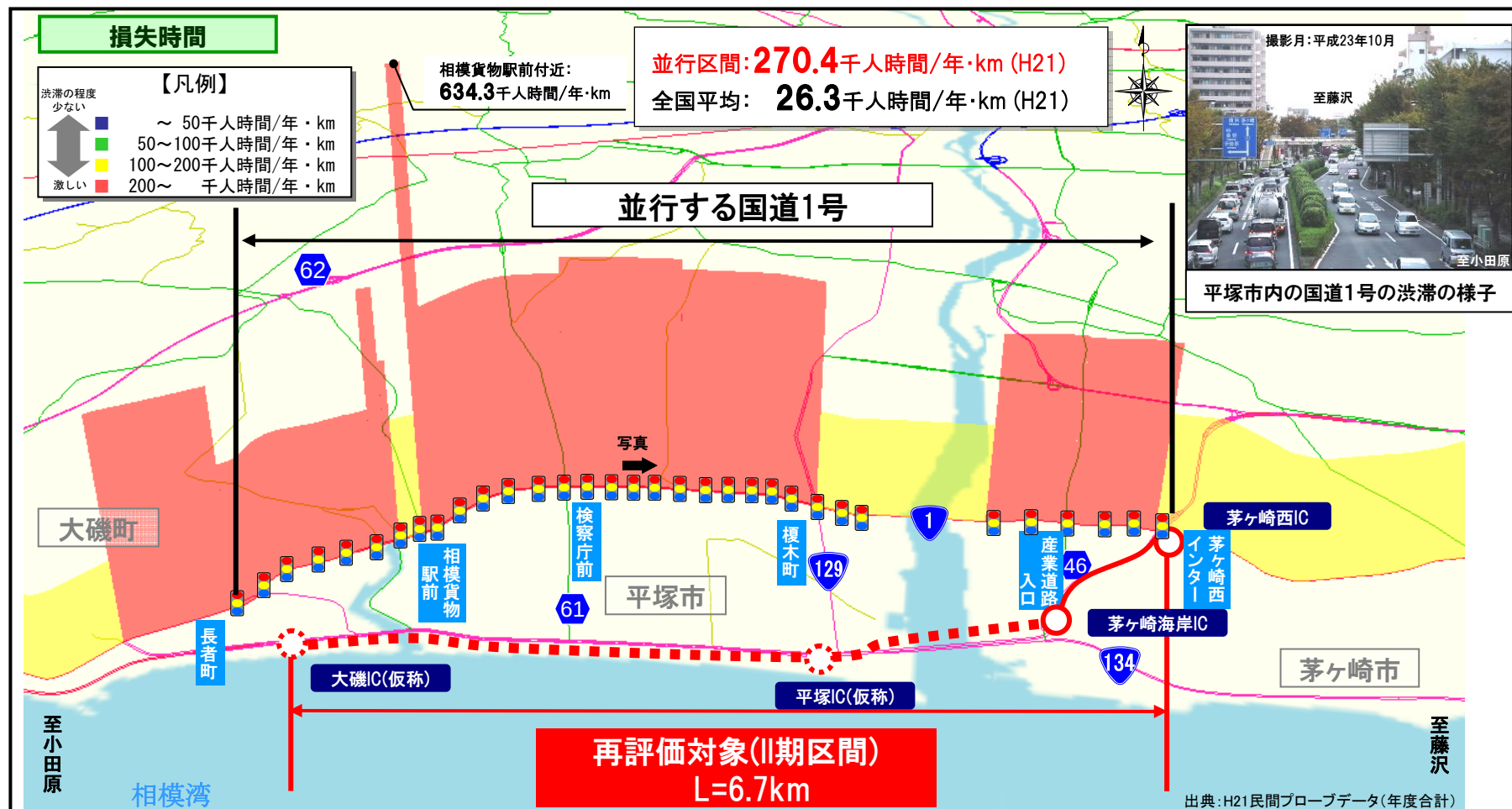
- ・新湘南バイパスは、自動車専用道路である圏央道・西湘バイパスと接続し、広域幹線道路網を形成。
- ・神奈川県道路整備計画「改訂・かながわのみちづくり計画(H22.3)」においても、『県土構造の骨格として重要な自動車専用道路網』として位置付け。



4. 事業の必要性に関する視点

(2) 国道1号の渋滞状況

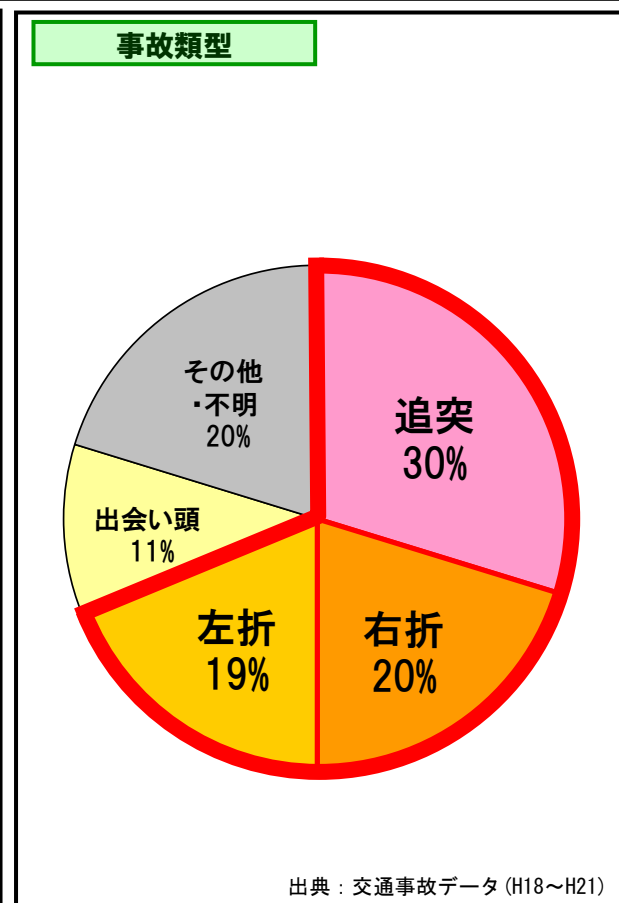
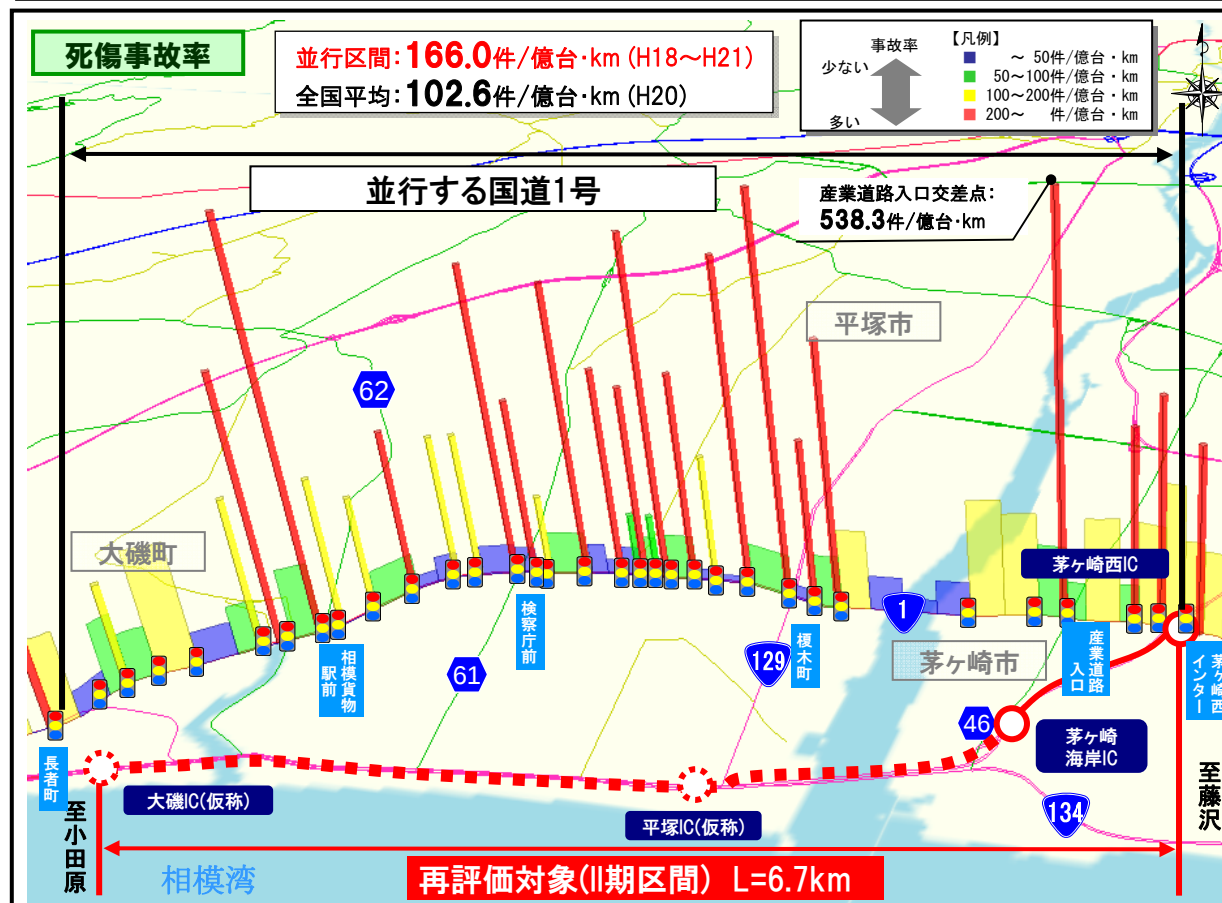
- ・新湘南バイパスに並行する国道1号の損失時間は、約270.4千人時間/年・kmで全国平均(26.3千人時間/年・km)の約10倍となっている。
- ・新湘南バイパスの整備により、国道1号の交通の一部が転換し、国道1号の渋滞緩和が期待される。



4. 事業の必要性に関する視点

(3) 国道1号の交通事故状況

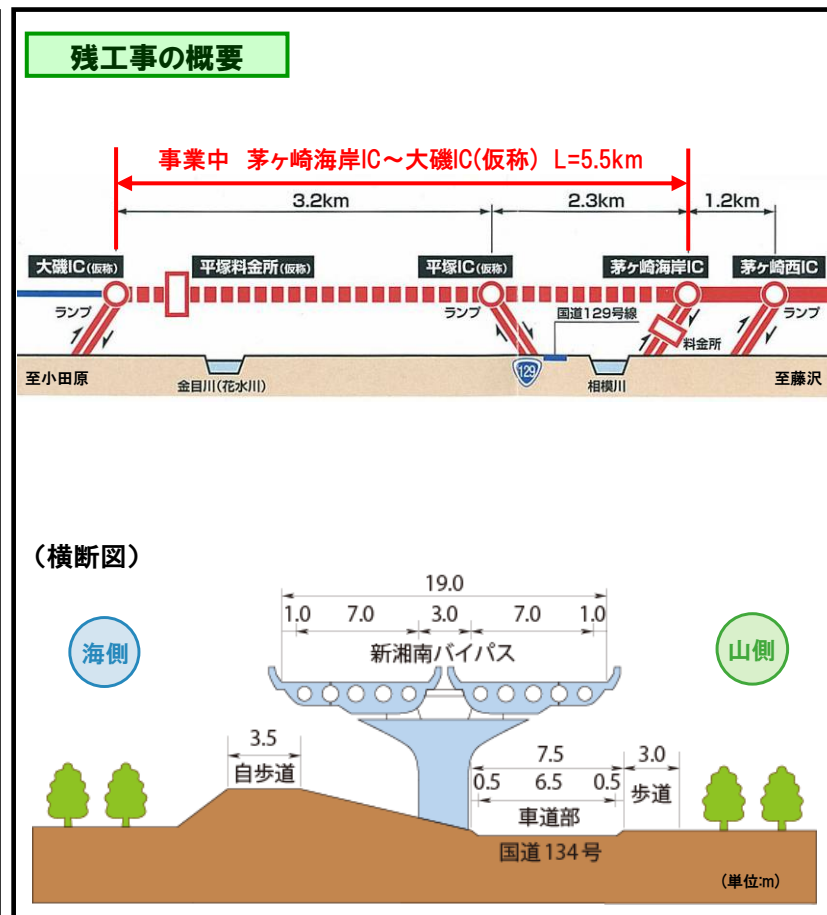
- ・新湘南バイパスに並行する国道1号の死傷事故率は、166.0件/億台・kmで全国平均(102.6件/億台・km)の約1.6倍となっている。
- ・事故類型別では、追突と右左折時に発生したものが約7割を占めている。
- ・新湘南バイパスの整備により、国道1号の交通の一部が転換し、国道1号の交通事故件数の減少が期待される。



4. 事業の必要性に関する視点

(4) 残工事の概要

- ・新湘南バイパス(Ⅱ期区間)のうち、茅ヶ崎西IC～茅ヶ崎海岸IC間がH7年度に供用。
- ・残工事は茅ヶ崎海岸IC～大磯IC(仮称)間 (L=5.5km)の整備である。



5. 費用対効果(計算条件)

■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。

■計算条件

〔参考：前回再評価(H19)〕		
・ 基準年次	： 平成23年度	： 平成19年度
・ 供用予定年次	： 平成33年度	： 平成33年度
・ 分析対象期間	： 供用後50年間	： 供用後40年間
・ 基礎データ	： 平成17年度道路交通センサス	： 平成11年度道路交通センサス
・ 交通量の推計時点	： 平成42年度	： 平成42年度
・ 計画交通量	： 23,700～35,400（台/日）	： 27,600～44,000（台/日）
・ 事業費	： 約890億円	： 約890億円
・ B／C	： 1.3	： 2.5

5. 費用対効果

■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)
	1,159億円	159億円	97億円	1,415億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	1,051億円		65億円	1,115億円	
					1.3

■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)	
	745億円	70億円	55億円	870億円		
費用(C)	事業費		維持管理費			総費用
	315億円		40億円			355億円
					2.5	

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 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3) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年：平成23年度

6. 事業進捗の見込みの視点

- ・昭和60年度に事業化。
- ・昭和63年度に、都市計画決定を受け、同年より用地取得等にも着手。
- ・その後、茅ヶ崎西IC～茅ヶ崎海岸ICは、平成2年度より工事着手し、平成7年度に供用開始。
- ・茅ヶ崎海岸IC～国道129号間は、平成4年度より用地取得に着手。
- ・平成17年度から平成21年度にかけて、国道134号と橋脚を一体的に整備する相模川横断部の工事を実施。

■ 事業の計画から完成までの流れ

年 度		S60	S61	S62	S63	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	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	
都市計画決定					都市計画決定																																	
事業化・有料事業許可		事業化						有料事業許可変更																														
測量・調査・設計		設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計						
設計・用地説明		用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地		
茅ヶ崎西IC～茅ヶ崎海岸IC	用地				51%	71%	79%	86%	99%	99%	99%	完了																										
	工事			橋梁土工	橋梁土工	橋梁土工	橋梁土工	橋梁土工	橋梁土工	橋梁土工	橋梁土工	完了																										
茅ヶ崎海岸IC～国道129号	用地								3%	4%	9%	18%	23%	24%	47%	58%	65%	68%	70%	70%	70%	70%	71%	71%	71%	71%	71%	71%							完了			
	工事																					下部工（一部）	下部工（一部）	下部工（一部）	下部工（一部）	下部工（一部）							橋梁土工	橋梁土工	橋梁土工	橋梁土工	完了	
国道129号～大磯IC	用地																																完了					
	工事																																橋梁土工	橋梁土工	橋梁土工	橋梁土工	橋梁土工	完了

用地取得率は平成23年3月時点

前回再評価

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。

7. 今後の対応方針(原案)

(1)事業の必要性等に関する視点

- ・新湘南バイパスは、圏央道、西湘バイパスと接続し、広域幹線道路網を形成。
- ・国道1号現道は、慢性的に渋滞が発生しているが、新湘南バイパスの整備により渋滞・事故の緩和が期待。
- ・費用対効果(B/C)は1.3である。

(2)事業進捗の見込みの視点

- ・茅ヶ崎西IC～茅ヶ崎海岸IC(L=1.2km)については平成7年度に供用開始し、現在(平成23年度)までの用地取得率は53%。

(3)都道府県・政令市からの意見

一般国道1号新湘南バイパスは、さがみ縦貫道路や横浜湘南道路と、西湘バイパスを結ぶことで、広域幹線道路網を形成する重要な路線である。

新湘南バイパスの整備により、国道1号等の渋滞緩和や、安全性の向上・沿道環境の改善が図られるだけでなく、切迫している地震などの災害時に対して、救急活動や支援物資の緊急輸送路としても期待されていることから、引き続き本事業を推進し、早期完成を図られたい。

(4)対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・新湘南バイパスの整備は、広域幹線道路網の形成、交通混雑の緩和等の観点から、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。