

(再評価)

資料3-2-①

関東地方整備局  
事業評価監視委員会

(平成26年度第5回)

# 一般国道1号 新湘南バイパス

平成26年11月4日

国土交通省関東地方整備局

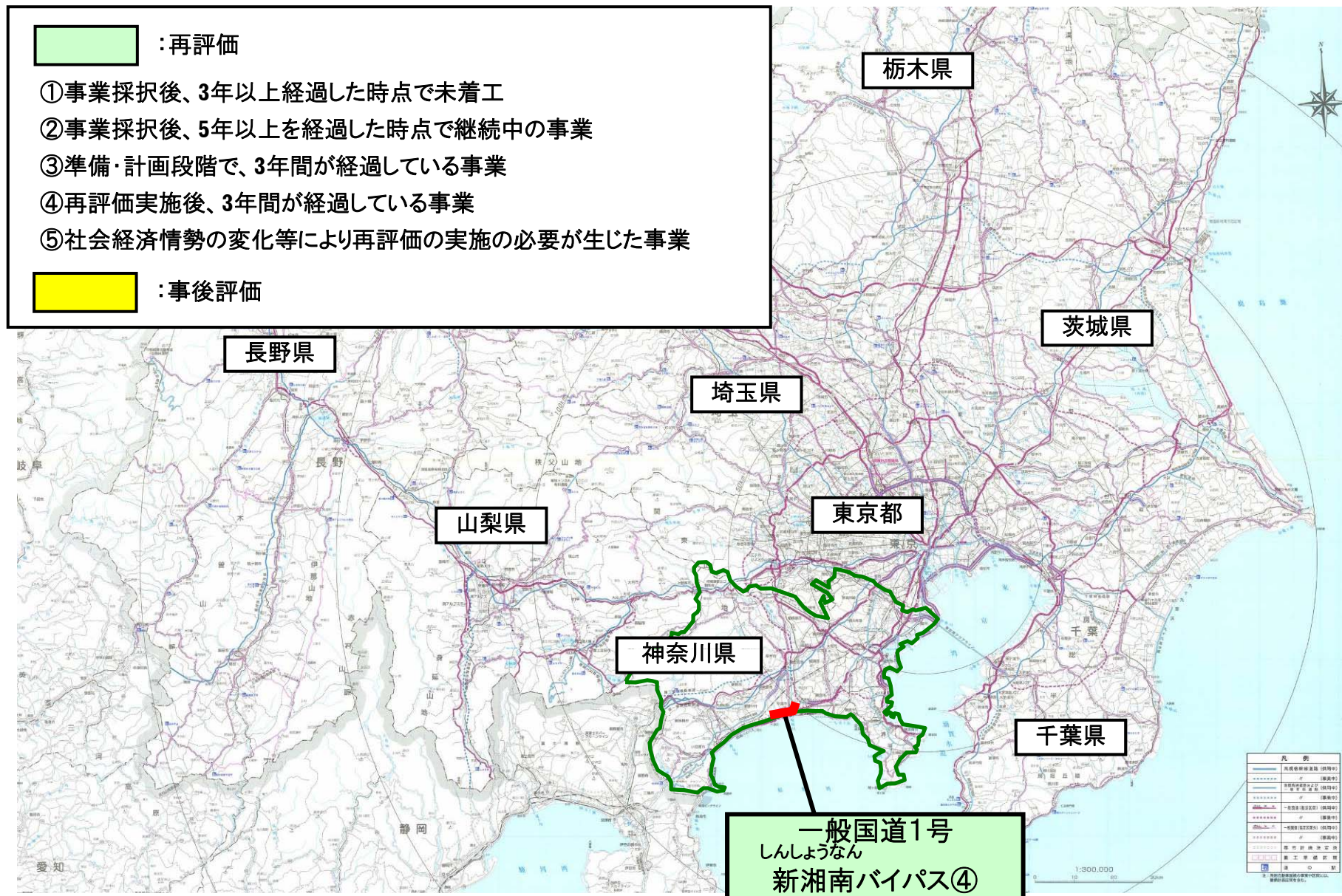
中日本高速道路株式会社

# 目 次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況	.....	7
3. 事業の評価	.....	10
4. 事業の見込み等	.....	12
5. 関連自治体等の意見	.....	13
6. 今後の対応方針(原案)	.....	14

# 1. 事業の概要

## (1) -1 事業の目的と計画の概要(位置図)



# 1. 事業の概要

## (1) - 2 事業の目的と計画の概要

### 目的

- ・ 広域幹線道路網の形成
- ・ 交通混雑の緩和

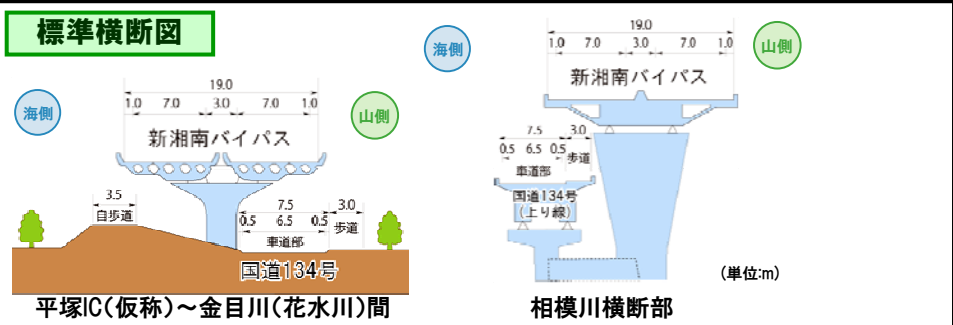
### 計画概要

区 間：自)神奈川県茅ヶ崎市下町屋  
かながわけん ちがさきし しもまちや  
 至)神奈川県中郡大磯町大磯  
かながわけん なかぐんおおいそまち おおいそ  
 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：23,000～34,400台/日

### 位置図



### 標準横断面図

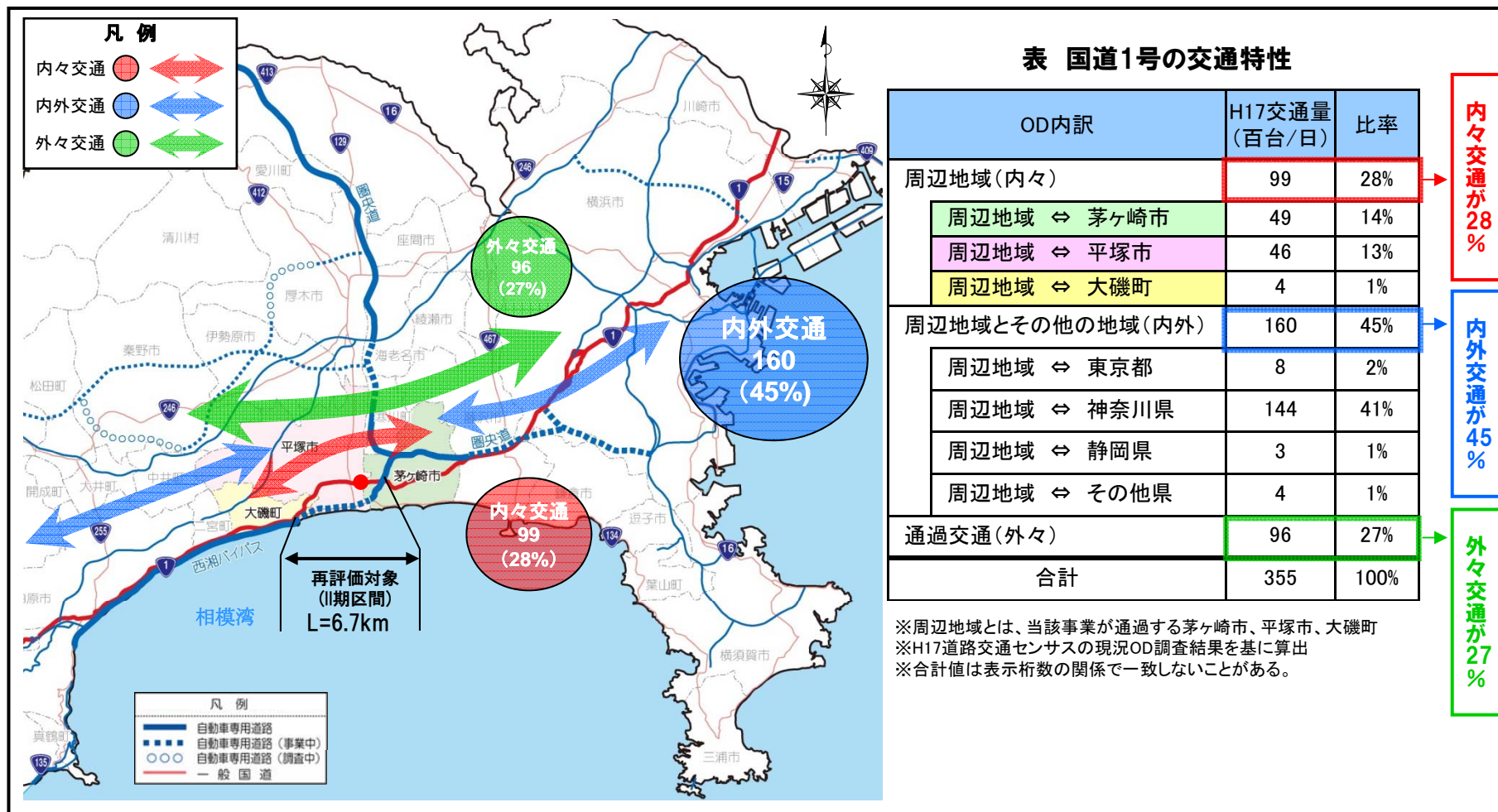




# 1. 事業の概要

## (2) - 1 事業の目的と計画の概要(国道1号の交通特性)

・国道1号は、約355百台の交通が利用。内訳は、新湘南バイパス周辺の内々交通が28%、内々交通以外は72%であり、特に周辺地域を通過する交通(外々)は27%を占める。





# 1. 事業の概要

## (3) 事業の目的と周辺状況(周辺状況)

- ・当該区間の未供用区間は、海岸沿いに国道134号と並行しており、一部砂防林の中を通過する計画となっている。
- ・新湘南バイパスは、起点側の茅ヶ崎西ICで新湘南バイパス I 期区間を界して国道1号に接続し、終点側の大磯ICで西相バイパスに接続している。

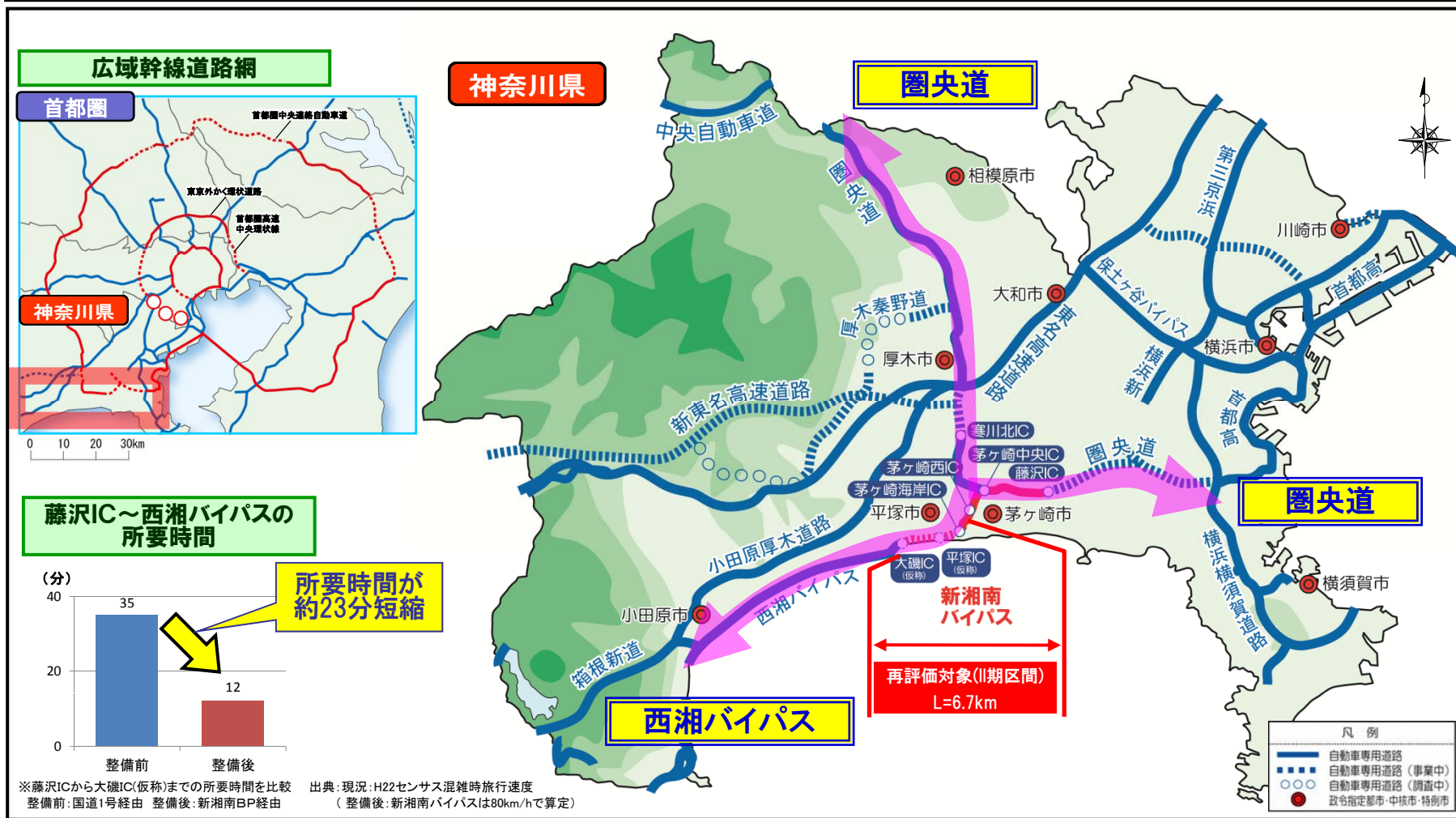




# 1. 事業の概要

## (4) 事業の必要性(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。



# 1. 事業の概要

## (5) 事業の必要性(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号の渋滞緩和が見込まれる。

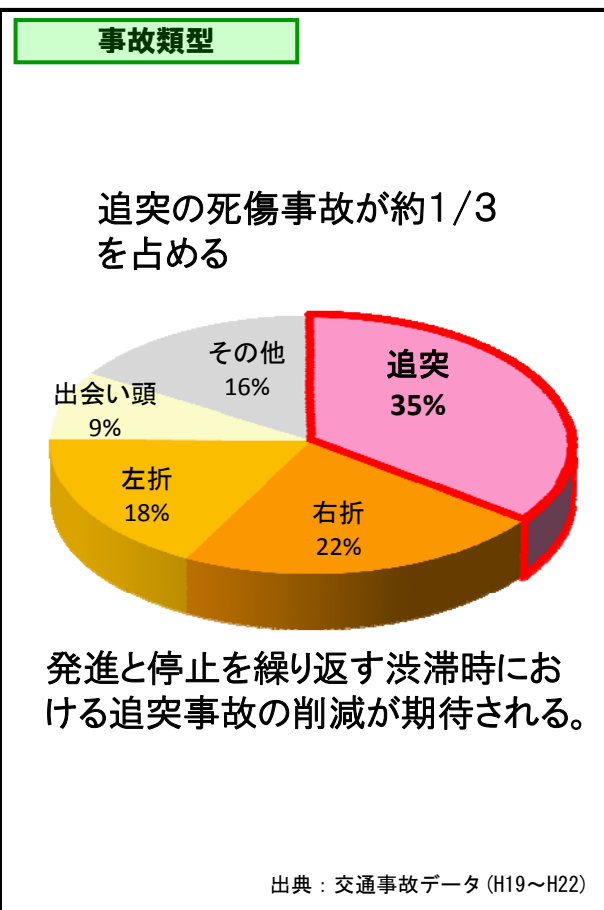
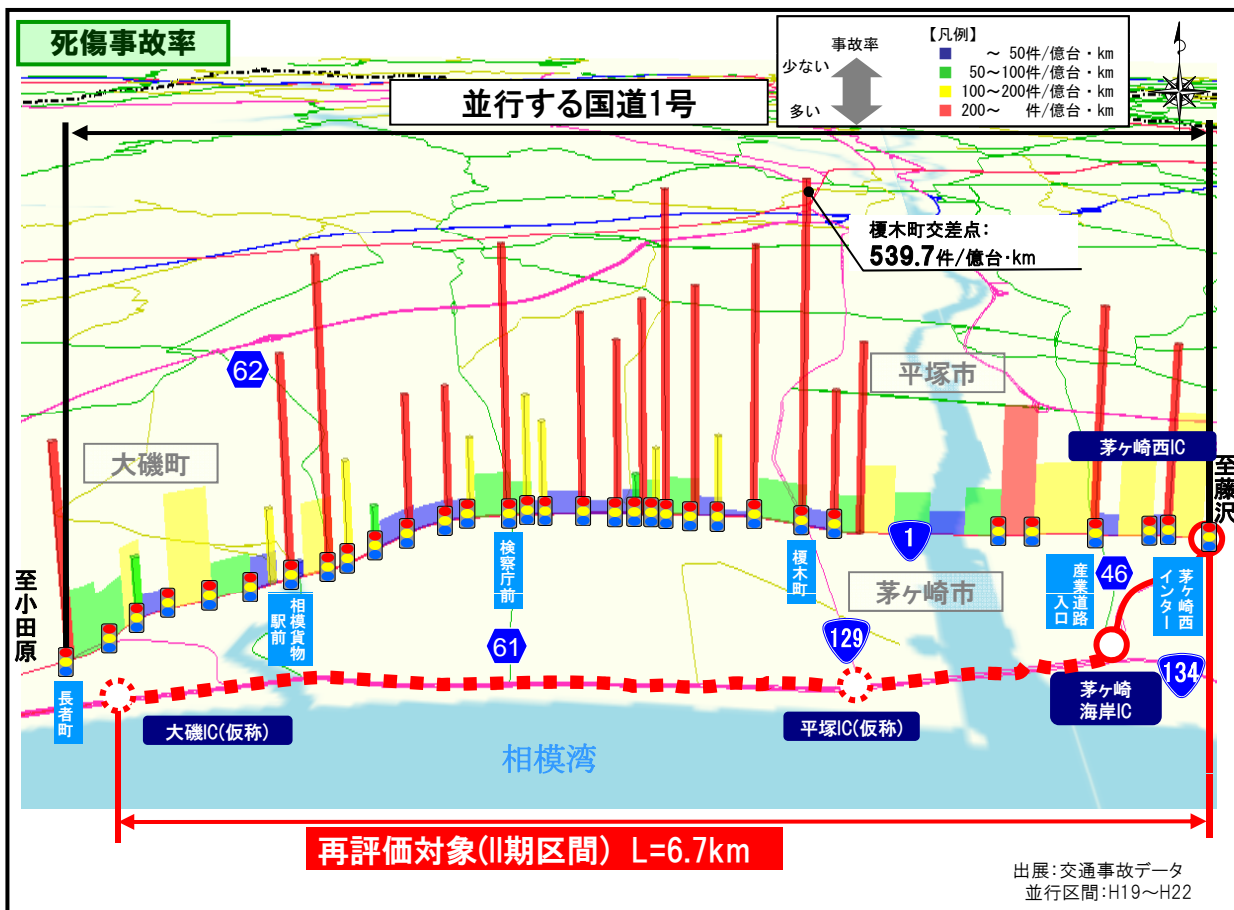




# 1. 事業の概要

## (6) 事業の必要性(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号では、死傷事故率が全国平均(102.0件/億台・km)の約2倍にあたる200件/億台・km以上の区間が多数存在している。
- ・事故類型別では、追突の死傷事故が約1/3発生しており、渋滞が原因と考えられる。
- ・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渋滞が緩和され、国道1号の交通事故件数の減少が期待される。



# 2. 事業の進捗状況

## (1) 事業の経緯

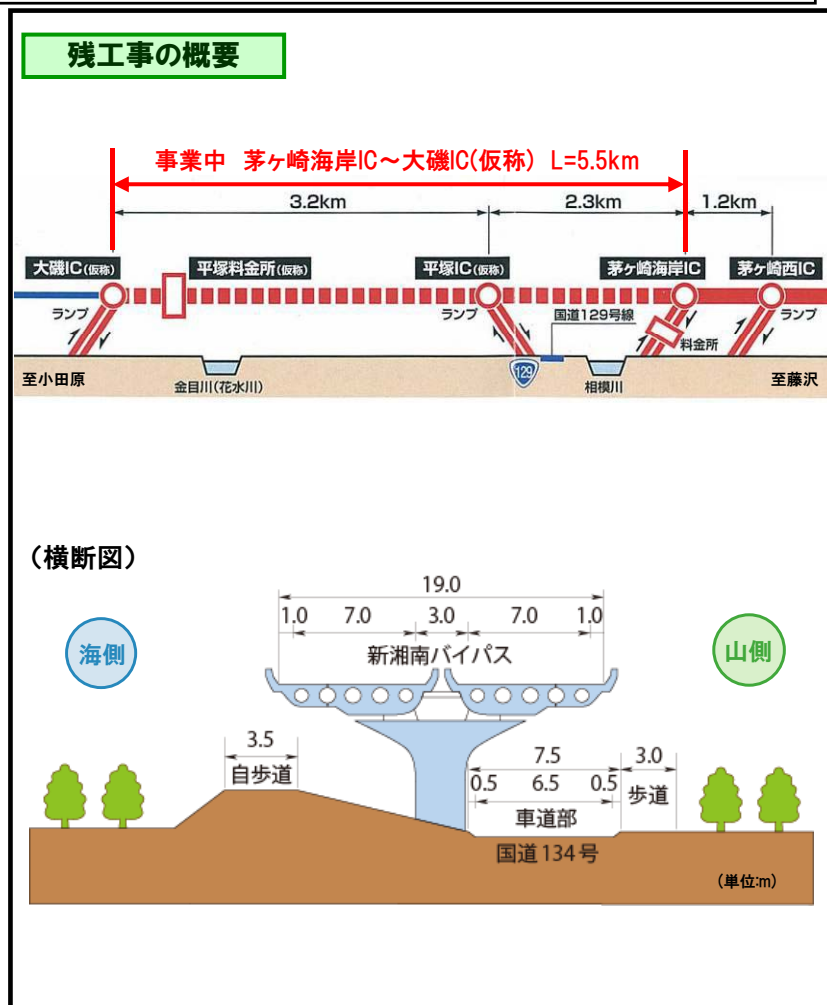
■新湘南バイパス (II期区間) L=6.7km	
昭和60年度	事業化
昭和63年度	都市計画決定
昭和63年度	用地着手
平成2年度	工事着手
平成3年5月	有料道路事業許可変更(L=14.3km)
平成7年12月	L=1.2km供用(茅ヶ崎西IC~茅ヶ崎海岸IC)



## 2. 事業の進捗状況

### (2) 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。
- ・管内の交通量調査を実施し、整備効果検討の基礎資料としている。
- ・未供用区間(道路予定地)の維持管理を実施。





### 3. 事業の評価

#### ■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

・ 基準年次	: 平成26年度	: 平成23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50年間
・ 基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	: 平成17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	: 23,000~34,400 (台/日)	: 23,700~35,400 (台/日)
・ 事業費	: 約 890億円	: 約 890億円
・ 総便益 (B)	: 約1,479億円 (4,167億円※)	: 約1,415億円 (4,470億円※)
・ 総費用 (C)	: 約1,192億円 (1,060億円※)	: 約1,115億円 (1,075億円※)
・ 費用便益比 (B/C)	: 1.2	: 1.3

〔参考：前回再評価(H23)〕

※基準年次における現在価値化前を示す。

### 3. 事業の評価

#### ■ 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)	経済的 内部収益率 (EIRR)
	1,165億円	207億円	107億円	1,479億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	1,121億円		71億円	1,192億円		
					1.2	4.7%

#### ■ 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)	経済的 内部収益率 (EIRR)
	683億円	106億円	52億円	842億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	335億円		48億円	383億円		
					2.2	10.1

注1) 便益・費用については、平成26年度を基準とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

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) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している

基準年：平成26年度

# 4. 事業の見込み等

- ・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。
- ・現在の用地取得率は87%(H26.3月末)である。

## ■ 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	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	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%	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																																					
	工事																																	橋梁土工	橋梁土工	橋梁土工	橋梁土工	完了

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。



## 5. 関連自治体等の意見

### (1) 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、切迫性のある東海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。

## 6. 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1.2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(H26.3月末)までの用地取得率は87%。

### (3) 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。