

(再評価)

資料3-4-①

平成29年度第1回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一般国道1号 新湘南バイパス

平成29年7月7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		4
3. 事業の評価		6
4. 事業の見込み等		9
5. 関連自治体等の意見		10
6. 今後の対応方針(原案)		11

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要

・当該区間は、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。

目的

目 的
○広域幹線道路網の形成
○交通混雑の緩和

計画の概要

計画の概要

区 間：自) かながわけん ちがさきし しもまちや 神奈川県茅ヶ崎市下町屋
 至) かながわけん なかぐん おおいそまちおおいそ 神奈川県中郡大磯町大磯

計画延長・幅員:6.7km・19.0m

車線数:4車線

計 画 交 通 量:23,000~34,400台/日

事業化:昭和60年度

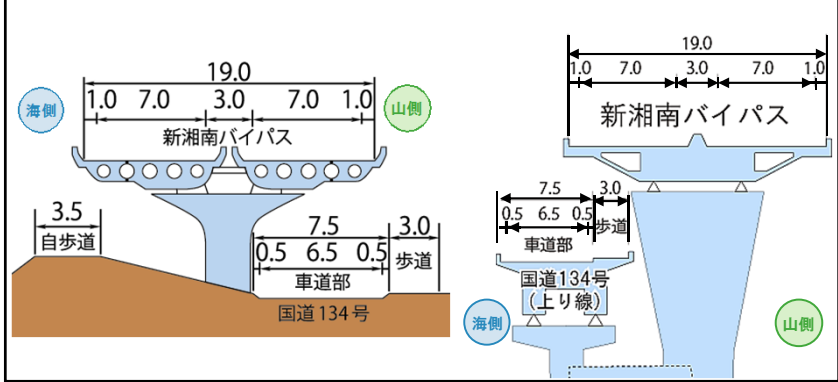
事業費：約890億円

標準横断図

標準横断図 (単位：m)

平塚IC(仮称)～金目川(花水川)間 相模川横断部

平塚IC(仮称)～金目川(花水川)間 相模川横断部



位置図



平面图



1. 事業の概要

(2)-1 事業の必要性(国道1号の渋滞、交通事故状況)

- ・新湘南バイパスに並行する国道1号(現道)は東京と静岡間の東西方向を結ぶ幹線道路であるが、容量不足による渋滞が発生。
- ・交通事故類型は車両相互の右左折事故が多く、全体の約4割。
- ・新湘南バイパスの整備により、国道1号の通過交通の転換が図られ、混雑緩和及び交通事故の減少が見込まれる。

国道1号現道の交通状況

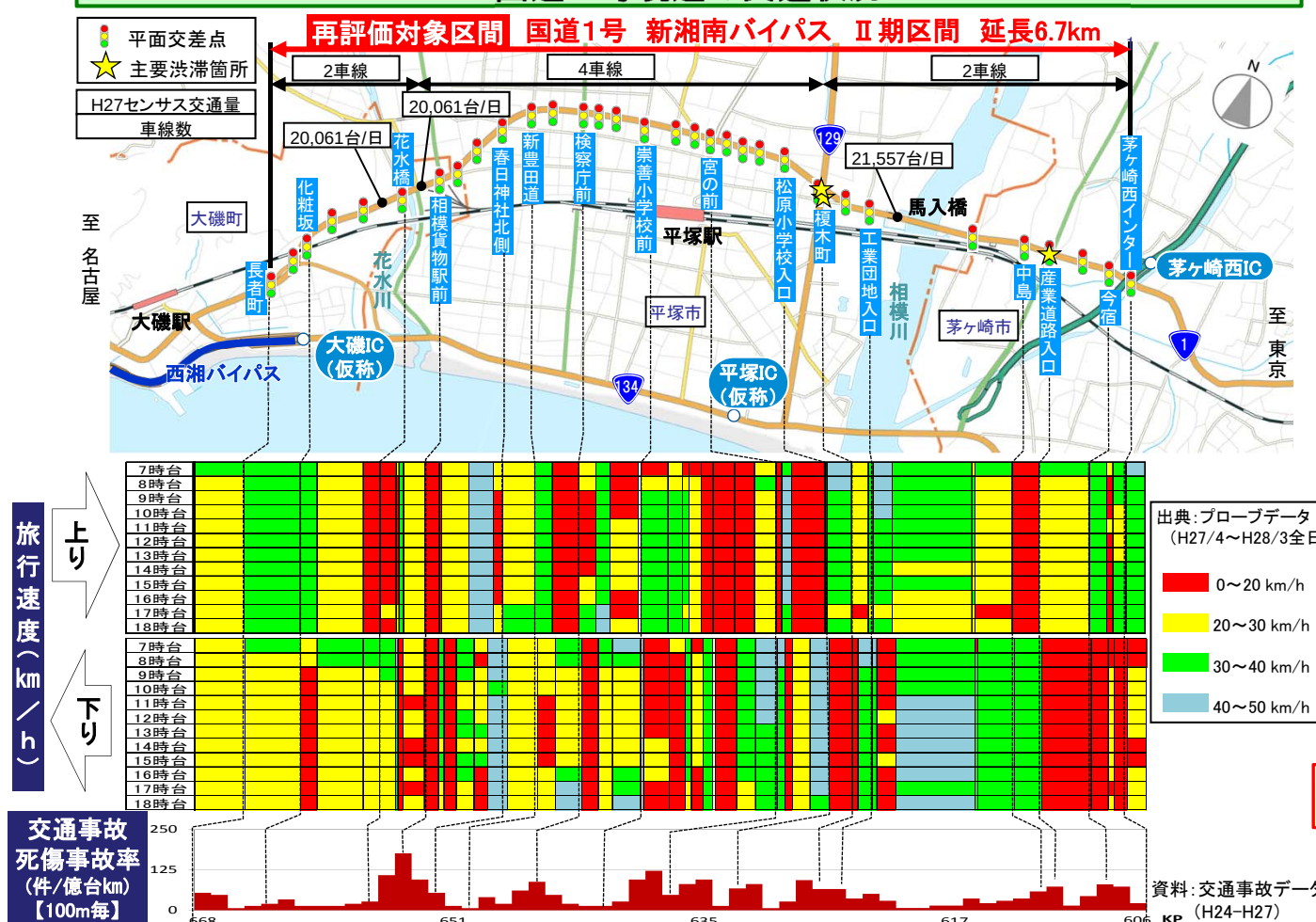
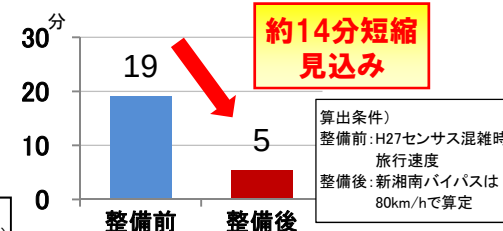


写真:国道1号相模貨物駅前付近の混雑状況

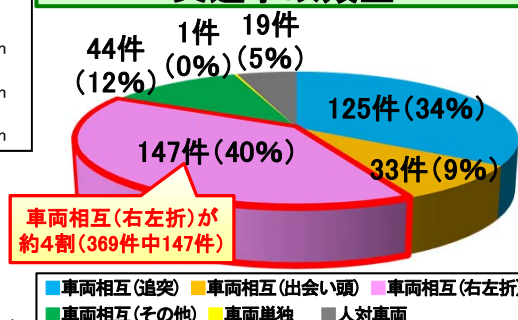
撮影:H29.3



茅ヶ崎西IC~大磯IC(仮称)間の所要時間



交通事故類型

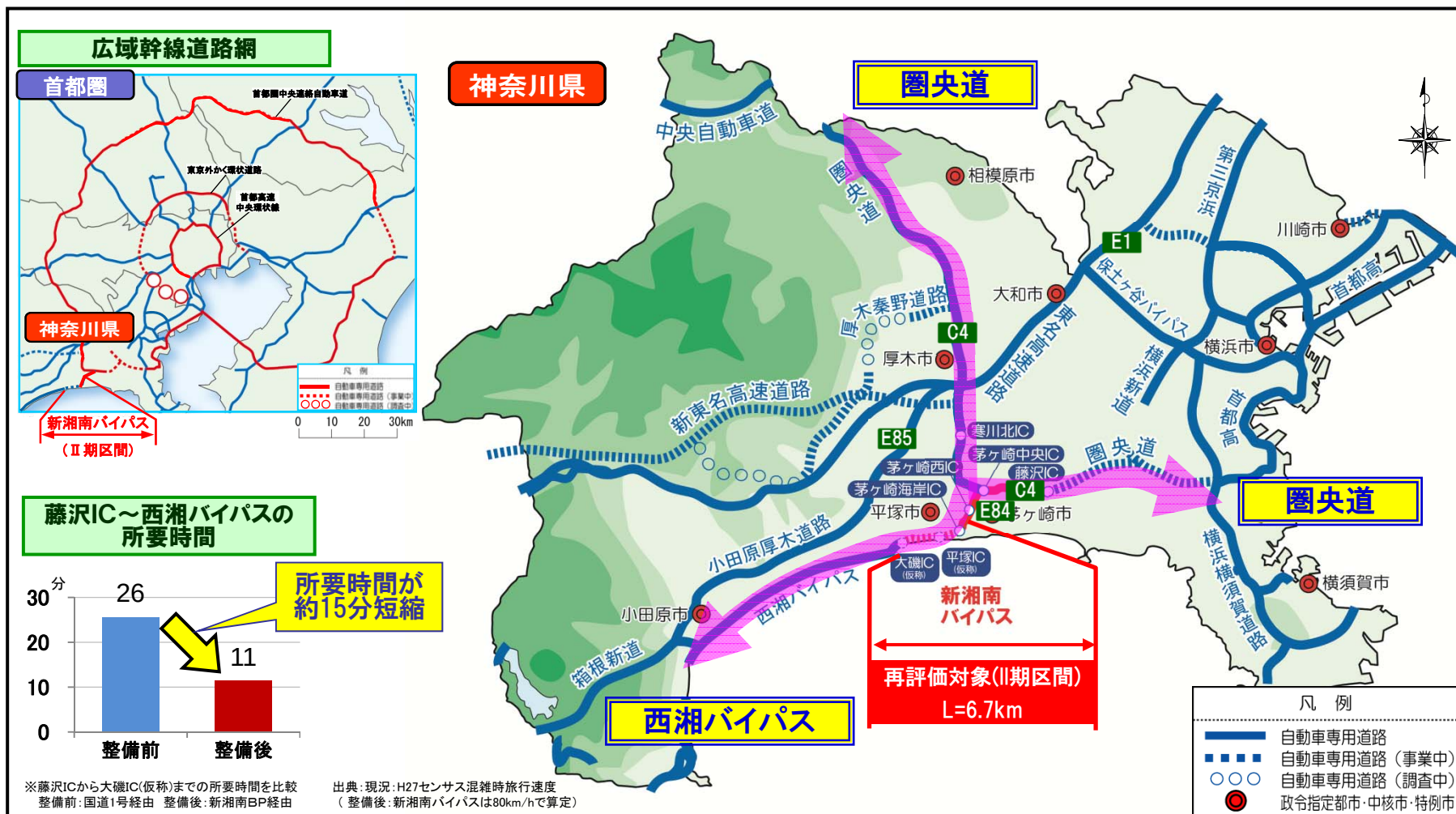


資料:交通事故データ(H24-H27) 2

1. 事業の概要

(2)-2 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。
- ・災害時にも、高規格で信頼性の高い代替路を形成し、リダンダンシーの確保が期待される。
- ・神奈川県道路整備計画「改定・かながわのみちづくり計画(H28.3)」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。



2. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

○昭和60年度	事業化	○平成2年度	工事着手
○昭和63年度	都市計画決定	○平成3年5月	有料道路事業許可変更(延長14.3km)
○昭和63年度	用地買収着手	○平成7年12月	茅ヶ崎西IC～茅ヶ崎海岸IC(延長1.2km)供用

平面図



写真① 茅ヶ崎海岸IC付近



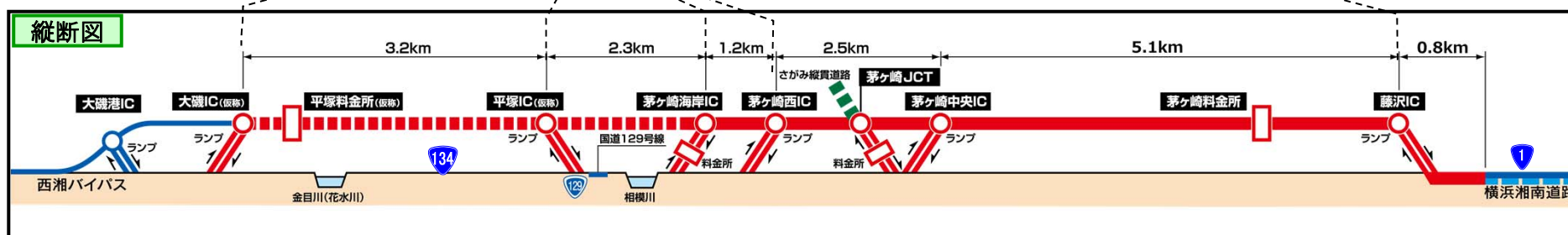
撮影:H26年1月

写真② 茅ヶ崎西IC付近



撮影:H26年1月

縦断面図



2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

- ・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間が平成7年度に供用。
 - ・当事業の用地取得率は87%(平成29.3月末、面積ベース)。
 - ・大規模地権者要望への対応に伴う関係事業者との調整等に時間を要したため、平成30年度に完了を予定していた用地取得を平成33年度まで実施。
- このため、工事期間を含めた事業期間を平成32年度から平成35年度に変更。



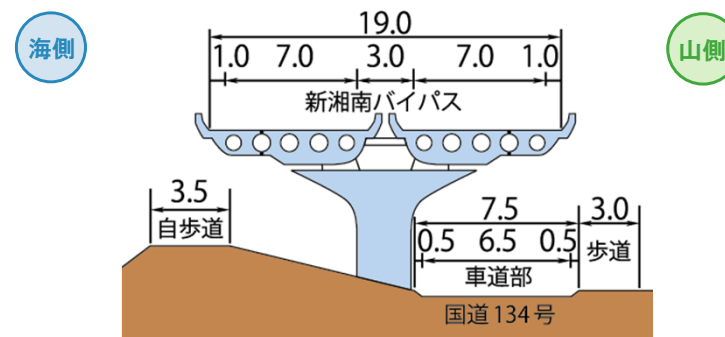
残工事の概要



標準横断図(平塚IC(仮称)～金目川(花水川)間)

(横断図)

(単位:m)



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。

1) 計算条件

※費用対効果分析に係わる項目は平成26年度評価時点

- ・基準年次 : 平成26年度
- ・開通開始年次 : 平成33年度
- ・分析対象期間 : 開通後50年間
- ・基礎データ : 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
- ・計画交通量 : 23,000～34,400(台/日)
- ・事業費 : 約 890億円
- ・総便益(B) : 約 1,479億円(約4,167億円※)
- ・総費用(C) : 約 1,192億円(約1,060億円※)
- ・費用便益比(B/C) : 1.2

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の評価

注：費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

2) 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)	
	1,165億円	207億円	107億円	1,479億円		
費用(C)	事業費		維持管理費			1.2
	1,121億円		71億円			
			総費用			
			1,192億円			

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)	
	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	

基準年：平成26年度

注1) 便益・費用については、平成26年度を基準年とし、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・費用については、「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。

3. 事業の評価

別添様式

費用対効果分析実施判定票

年 度：平成29年度

事 業 名：国道1号 新湘南バイパス

担当課：調査課

担当課長名：山本 裕一

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項 目	判 定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的に変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	地元情勢等の変化がない	■
内的要因＜費用便益分析関係＞ ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.～4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	B/Cの算定方法に変更がない	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%※以内]	将来OD表に変更がない	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	事業費に変更がない	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%※以内]	前回評価時の事業期間36年(S60～H32)に対し、8.3%(3年)の延長であり、10%以内である。	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3力年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	「直近3力年の事業費の平均に対する分析費用1%以上」のため	■
前回評価で費用対効果分析を実施している		■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

4. 事業の見込み等

(1)事業進捗状況の見込みの視点

- ・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。
- ・平成17年度から平成21年度にかけて、相模川横断部の下部工を一部実施。
- ・大規模地権者要望への対応に伴う関係事業者との調整等に時間を要したため、平成30年度に完了を予定していた用地取得を平成33年度まで実施。このため、工事期間を含めた事業期間を平成32年度から平成35年度に変更。

(2)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 H16	H17 H21	H22 H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35
事業化		事業化																							
都市計画決定					都計 決定																				
有料事業許可								有料事 業許可 変更																	
測量・調査・設計	前回	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							
	今回	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・用地説明会	前回	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					
	今回	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	前回			用地 着手						完了														
		今回			用地 着手						完了														
	工事	前回					橋梁 土工	橋梁 土工	橋梁 土工	橋梁 土工	橋梁 土工	完了													
		今回					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	前回							用地 着手											完了					
		今回							用地 着手														完了		
	工事	前回												下部工 (一部)				橋梁 土工	橋梁 土工	橋梁 土工	橋梁 土工	完了			
		今回												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(仮称)	用地	前回																	完了						
		今回																							
	工事	前回																橋梁 土工	橋梁 土工	橋梁 土工	橋梁 土工	完了			
		今回																			橋梁 土工	橋梁 土工	橋梁 土工	橋梁 土工	完了

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次から工期を3年延長している。

前回再評価

今回再評価

5. 関連自治体等の意見

(1) 神奈川県からの意見

神奈川県知事からの意見

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、大規模災害時における救助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、早期の効果発現を図るため、引き続き、本事業を推進されたい。

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

- ・今後、設計協議、関係事業者との調整を実施、引続き用地取得を推進。
- ・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(H29.3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。