

(再評価)

資 料 4

令和4年度第4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

令和4年12月19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. 事業の進捗状況と見込み等		2
3. 事業の投資効果		8
4. 関連自治体等の意見		14
5. 今後の対応方針(原案)		15

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

- 広域幹線道路網の形成
- 交通混雑の緩和

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・幅員: 6.7km・19.0m

車 線 数: 4車線

計画交通量: 25,900～35,200台/日

事業化: 昭和60年度

事業費: 約890億円(前回: 約890億円)

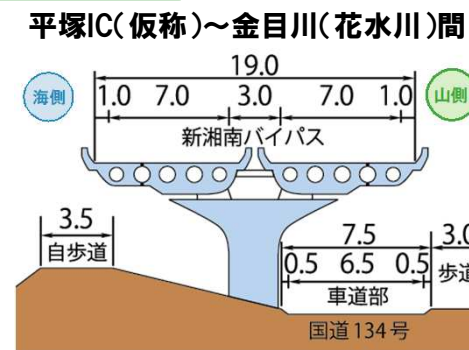
平面図



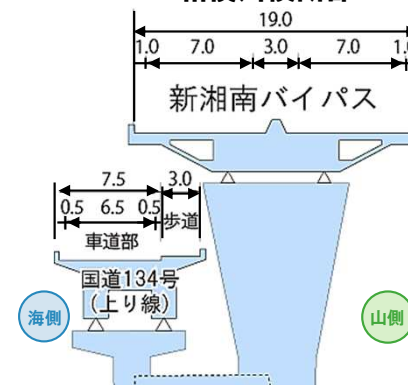
位置図



標準横断面図 (単位: m)



相模川横断面部



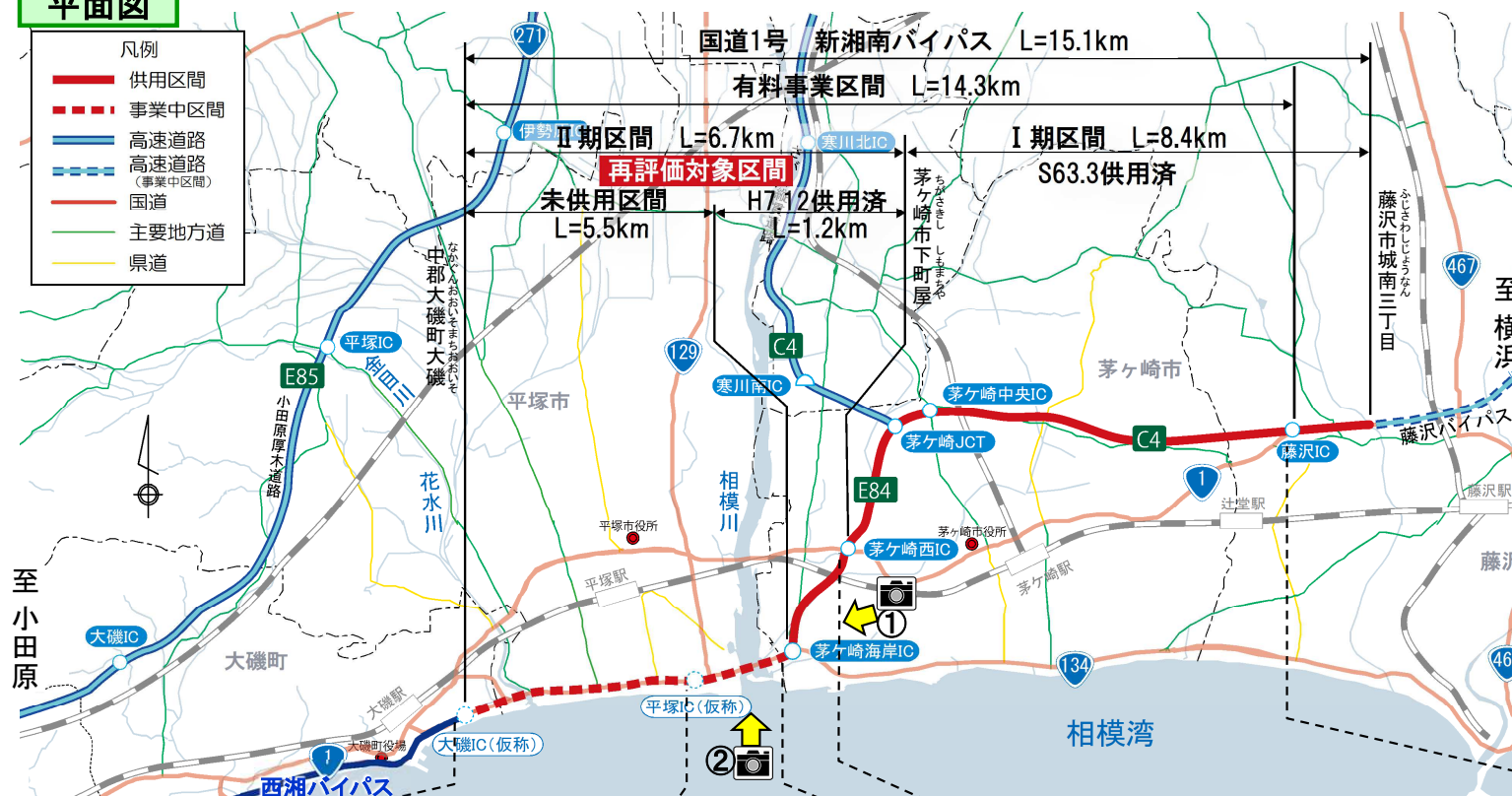
2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

1) 事業の経緯

○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



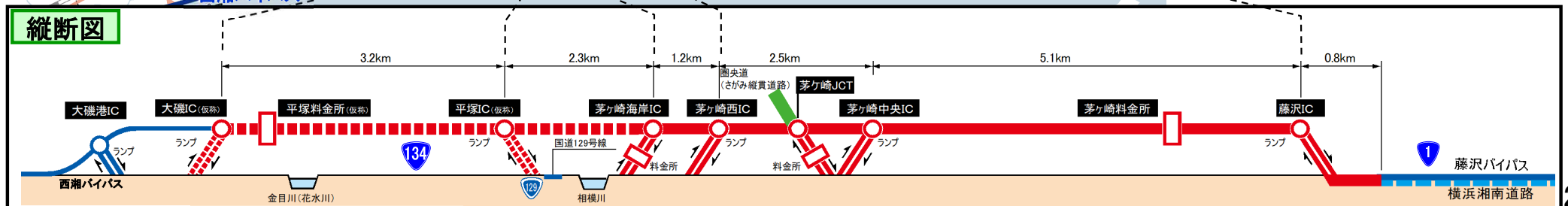
撮影: R3年1月

写真② 茅ヶ崎海岸IC～平塚IC(仮称)付近



撮影: R3年1月

縦断面図



2. 事業の進捗状況と見込み等

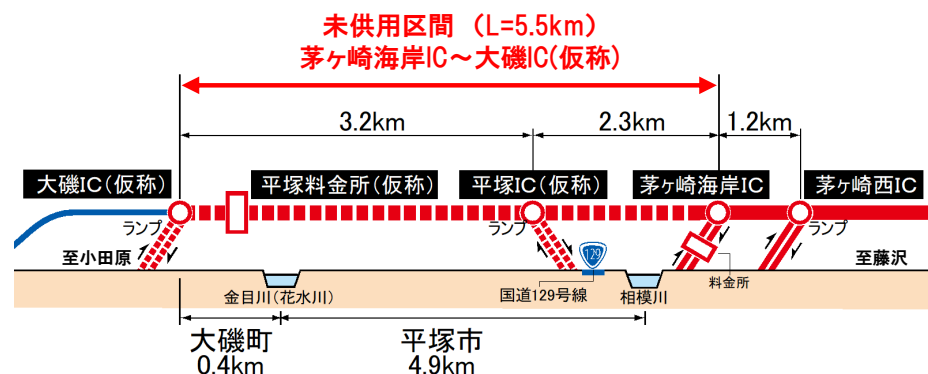
(1) 事業の進捗状況

2) 前回事業評価以降の主な整備状況

- ・現在、茅ヶ崎西ICから茅ヶ崎海岸IC区間が供用。未供用区間については、茅ヶ崎海岸IC～相模川渡河部分を先行して着手していく。
- ・事業の用地取得率は87%(令和4年3月末 面積ベース)
- ・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。



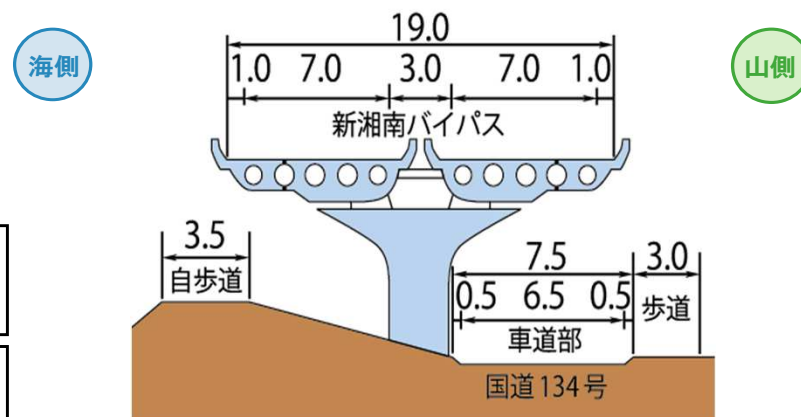
残工事の概要



標準横断面図(平塚IC(仮称)～金目川(花水川)間)

(横断面図)

(単位:m)



前回 評価時 H29	工事			用地進捗率 87% (全体)
	用地			
今回 評価時 R4	工事			用地進捗率 87% (全体)
	用地			

■ 工事完了・用地取得済 ■ 工事中・用地取得中 □ 工事未着手・用地未取得

2. 事業の進捗状況と見込み等

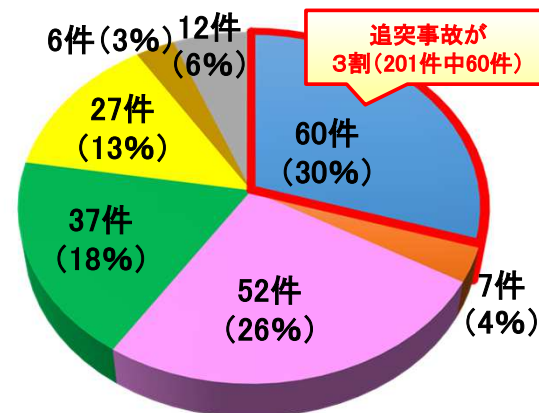
(2) 社会情勢等の変化

1) 国道1号の交通状況等

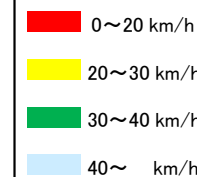
- ・新湘南バイパスに並行する国道1号(現道)は東京と静岡間の東西方向を結ぶ幹線道路であるが、2車線区間である茅ヶ崎西インター交差点から馬入交差点間では、容量不足(交通容量は14,300台/日)により混雑が発生。
- ・事故類型は、混雑に起因する追突事故が最も多く、全体の3割を占める。
- ・新湘南バイパスの整備により、国道1号の通過交通の転換が図られ、混雑緩和及び交通事故の減少が見込まれる。



交通事故類型



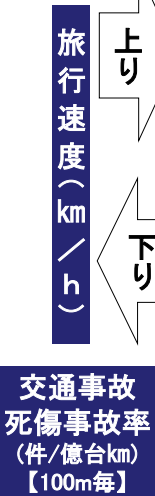
出典: ブローブデータ (R3/4~R4/3全日)



資料: 交通事故データ (H29-R2)



資料: 交通事故データ(H29-R2) 4



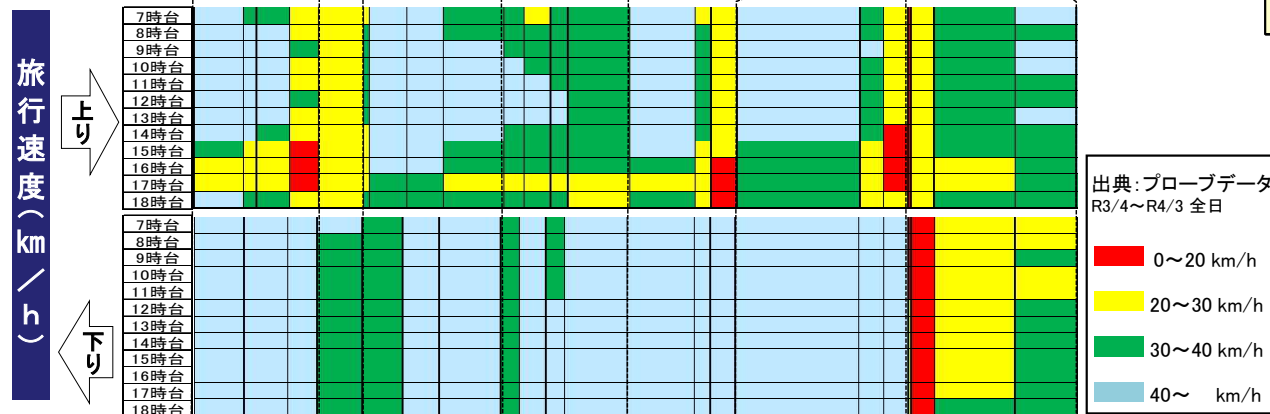
2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化

2) 国道134号の交通状況等

- ・新湘南バイパスに並行する国道134号は、横須賀～三浦半島～湘南を連絡する幹線道路であり、夕方のピーク時には交通集中により混雑が発生。
- ・特に、休日の上り線においては高浜台交差点、柳島交差点を先頭に渋滞が発生。
- ・新湘南バイパスの整備により、国道134号の通過交通の転換が図られ、混雑緩和が見込まれる。

国道134号の交通状況【全日】



国道134号の渋滞状況【休日】



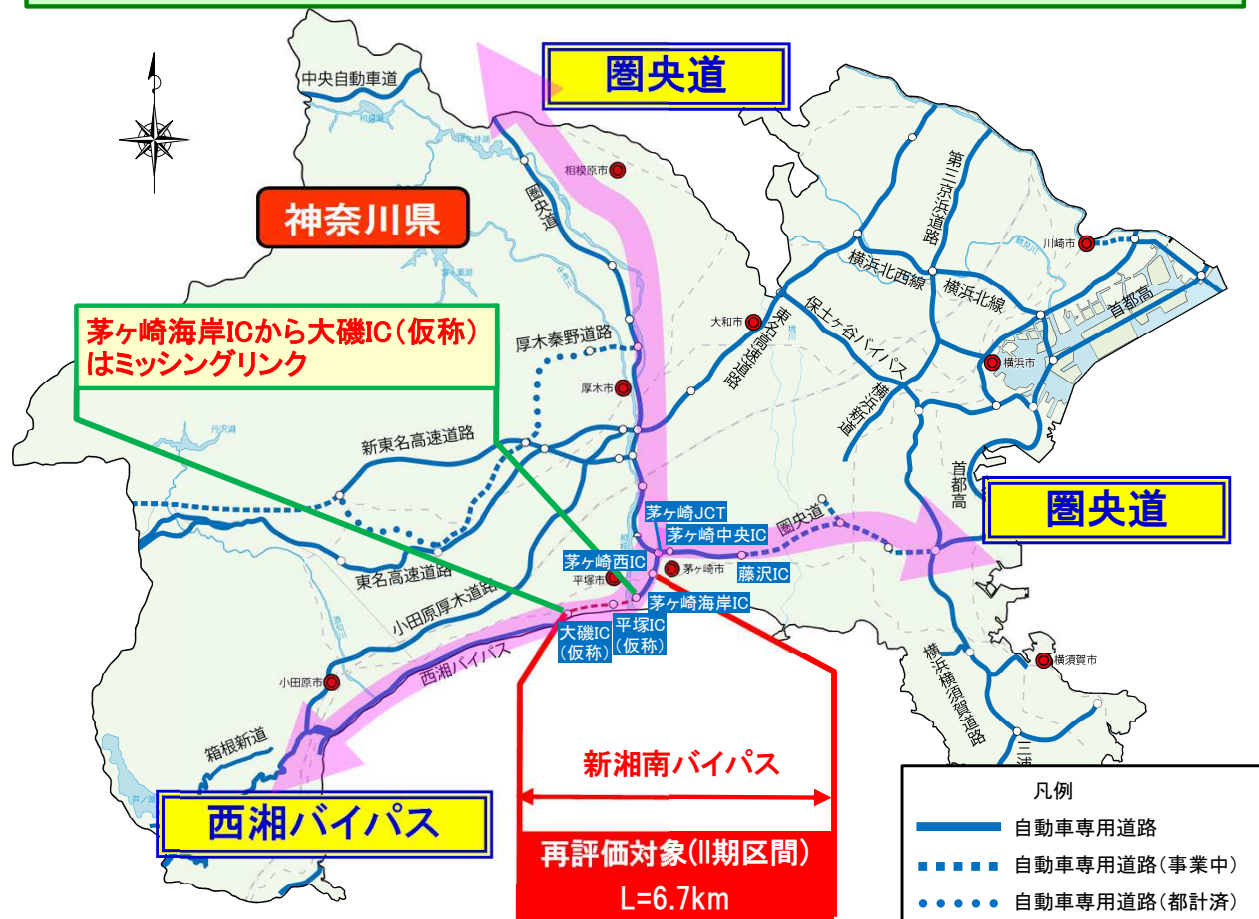
2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化

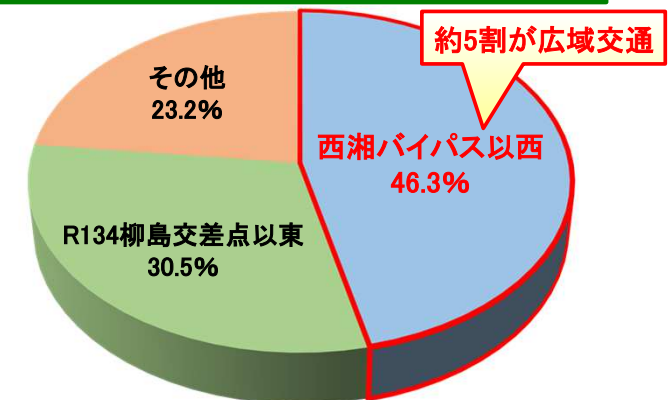
3) 広域幹線道路網の形成状況

- ・新湘南バイパスは、圏央道と西湘バイパスを接続し広域幹線道路網を形成するが、現状はミッシングリンクの状態のため、広域幹線道路としての速達性や定時性の機能を十分に発揮できていない。
- ・供用済の茅ヶ崎海岸ICを利用する交通の約5割が西湘バイパス以西への広域交通が占める。
- ・新湘南バイパスの整備により、広域幹線道路網のミッシングリンクが解消することで、広域道路網の機能向上が見込まれる。

神奈川県内の広域道路網の現状



新湘南バイパス(茅ヶ崎海岸IC)利用交通の行き先(OD)



※出典:プロブデータ R3/4~R4/3

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

- ・現在の用地進捗率は約87%(R4.3月末、面積ベース)
- ・現在、大規模物件の用地代替え要望への検討・調整を実施しており、引き続き、鋭意推進していく。
- ・相模川渡河部は、河口付近に近く、海岸環境に配慮した施工が必要であり、現地状況等により施工方法や仮設の変更の可能性があるため、今後実施する詳細設計を踏まえ、事業費の精査を進めていく。



前回再評価

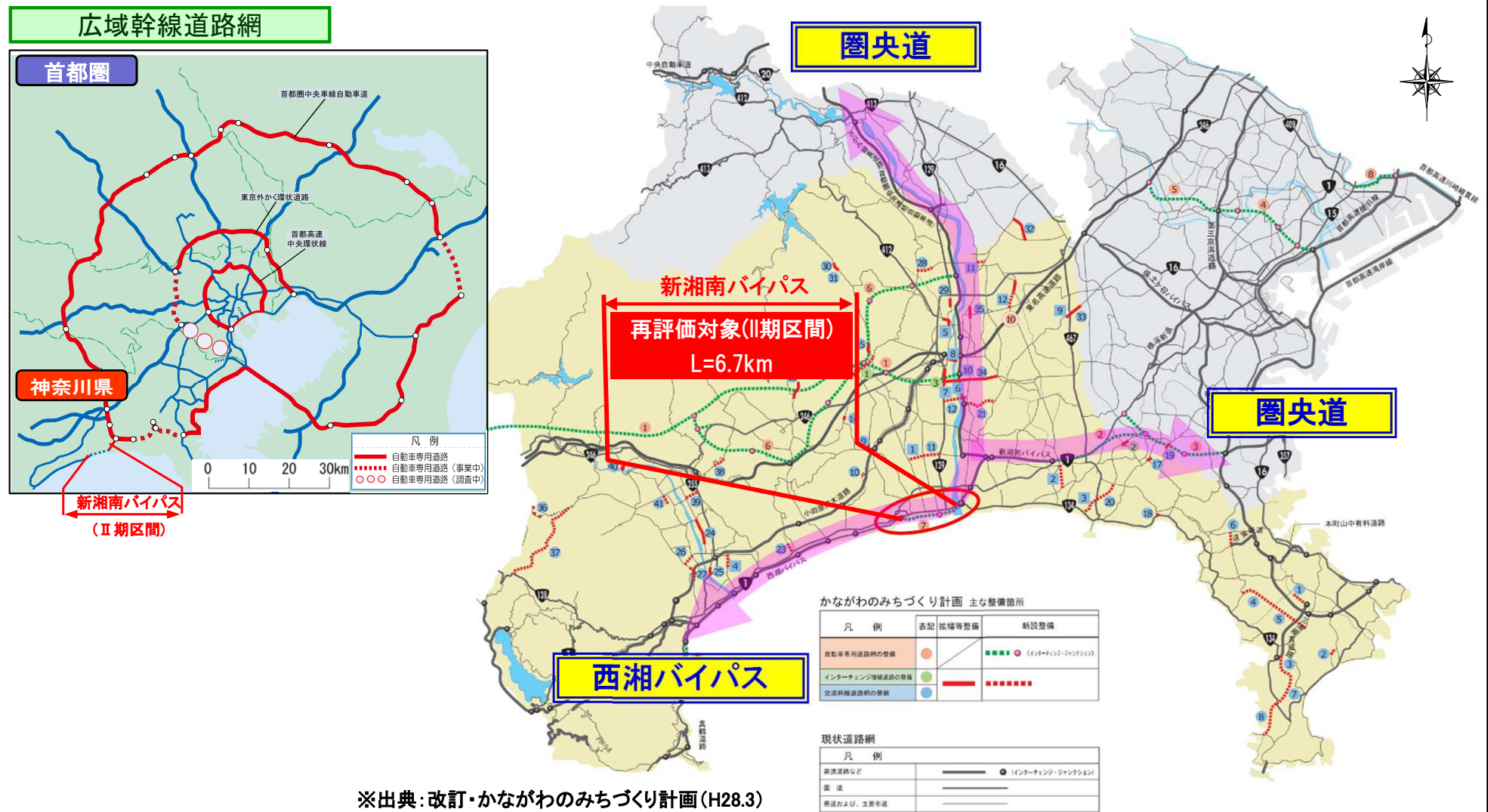
現在

年 度		1985 (S60)	1986 (S61)	1987 (S62)	1988 (S63)	1989 (H1)	1990 (H2)	1991 (H3)	1992 (H4)	1993～1994 (H5～H6)	1995 (H7)	1996 (H8)	1997～2004 (H9～H16)	2005～2009 (H17～H21)	2010～2013 (H22～H25)	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)以降
事業化																									
都市計画決定																									
有料事業許可																									
測量・調査・設計																									
設計・用地説明会																									
茅ヶ崎西IC 茅ヶ崎海岸IC	用地																								
	工事																								
茅ヶ崎海岸IC 国道129号	用地																								
	工事																								
国道129号 大磯IC(仮称)	用地																								
	工事																								

3. 事業の投資効果

(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(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。
- ・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。

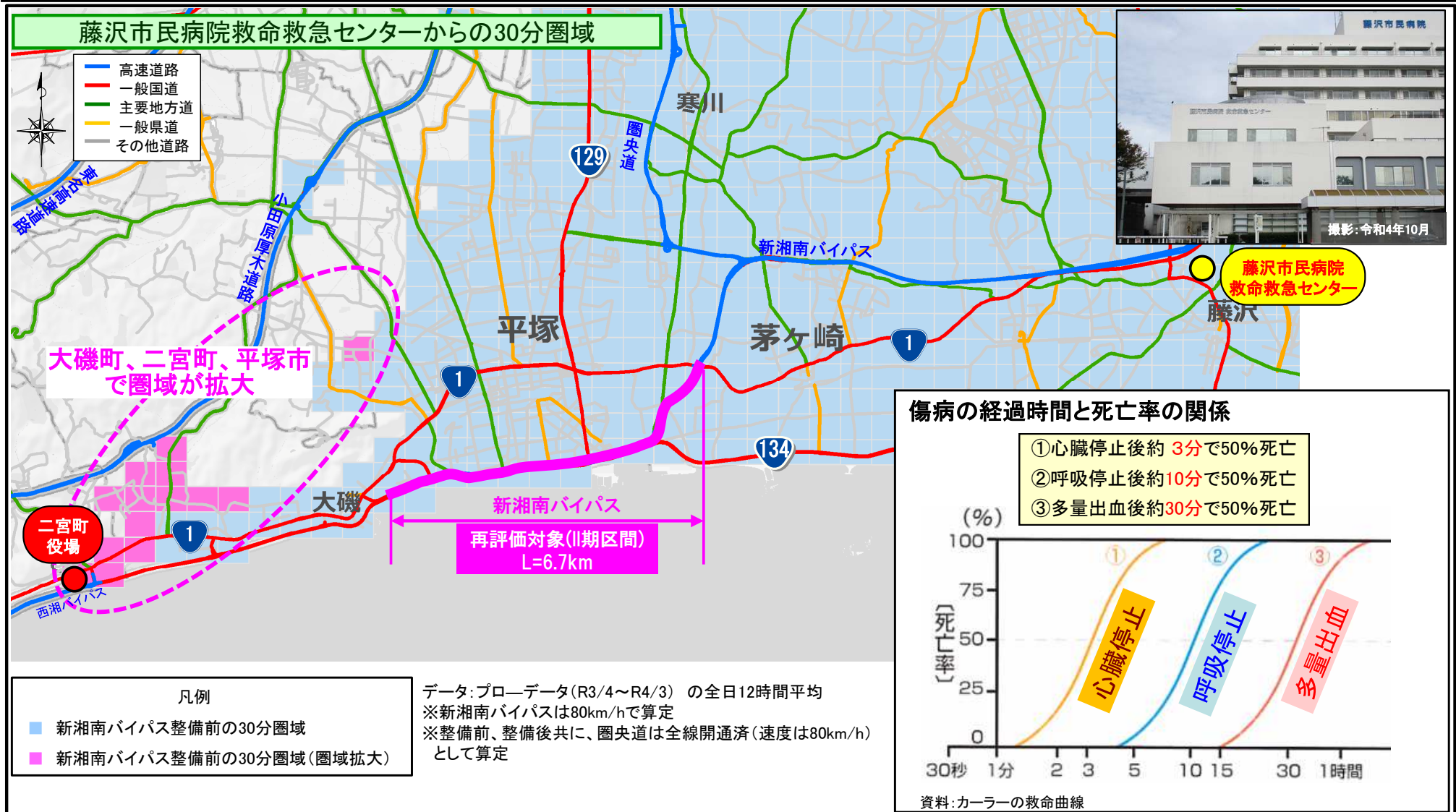


※出典:改訂・かながわのみちづくり計画(H28.3)

3. 事業の投資効果

(2) 救急医療サービスの充実

- ・新湘南バイパスの整備により、三次医療機関である藤沢市民病院救命救急センターへの搬送時間が短縮し、30分圏域人口が約181.6万人から183.0万人に拡大(約1.4万人)、地域の医療体制の充実を支援。
- ・新湘南バイパスの整備により、30分圏域に含まれる二宮町から藤沢市民病院救命センターへの所要時間が短縮し、救命率の向上に期待。

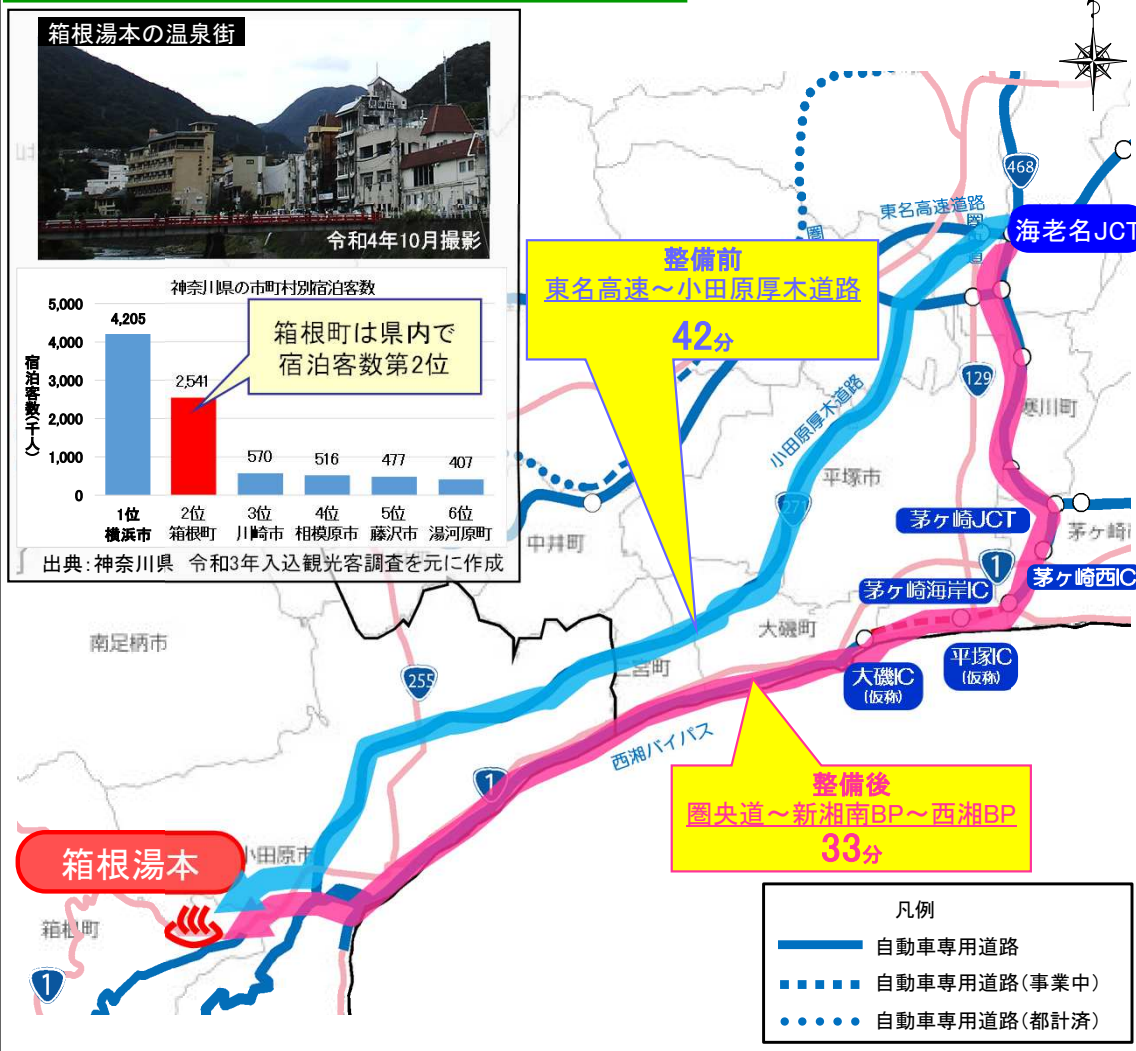


3. 事業の投資効果

(3) 観光地へのアクセス性向上

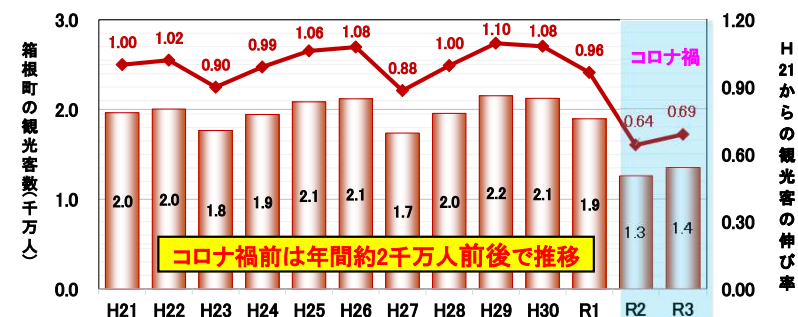
- ・箱根町は県内有数の観光地。
- ・新湘南バイパスの整備により、広域道路のルート選択の幅が広がりアクセス性が向上することで、観光客数の増加等の地域活性化が期待される。

海老名JCTから箱根湯本までの経路

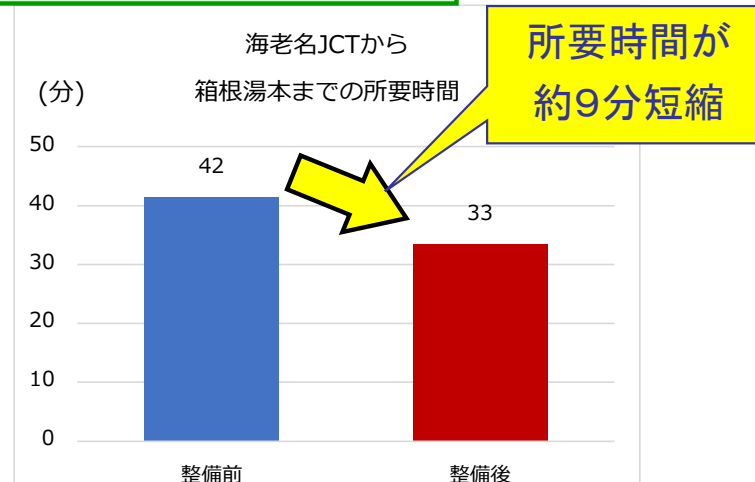


箱根町の10年間の観光客数の伸び率

アクセス性の向上により、箱根町の観光客増加が期待



整備前後の所要時間の短縮



3. 事業の投資効果

(4) 費用便益分析

■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

・基準年次	: 令和4年度(2022年度)	【参考: 前回再評価(H29)】
・分析対象期間	: 開通後50年間	: 平成26年度(2014年度)
・基礎データ	: 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査	: 開通後50年間 平成17年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	: 令和22年度(2040年度)	: 平成42年度(2030年度)
・計画交通量	: 25,900~35,200(台/日)	: 23,000~34,400(台/日)
・事業費	: 約 890億円	: 約 890億円
・総便益(B)	: 約 2,012億円(約6,392億円※)	: 約 1,479億円(約4,167億円※)
・総費用(C)	: 約 1,548億円(約1,072億円※)	: 約 1,192億円(約1,060億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1.3	: 1.2

※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

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)
	1,703億円	256億円	52億円	2,012億円 [6,392億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.3
	1,478億円		71億円	1,548億円 [1,072億円]	

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)
	731億円	142億円	41億円	913億円 [2,902億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.5
	310億円		52億円	362億円 [564億円]	

注1) 便益・費用については、令和4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、[]内の値は基準年次における現在価値前を示す値である。

注2) 費用便益分析算定上設定した完成年度は令和13年(2031)年度である。

注3) 便益算出時の原単位は、費用便益分析マニュアル(令和4年2月)の令和2年原単位を適用。

注4) 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。

3.【参考】事業の投資効果(H29原単位)

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)
	1,583億円	223億円	59億円	1,865億円 [5,910億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.2
	1,478億円		71億円	1,548億円 [1,072億円]	

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)
	681億円	128億円	45億円	854億円 [2,709億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.4
	310億円		52億円	362億円 [564億円]	

注1) 便益・費用については、令和4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、[]内の値は基準年次における現在価値前を示す値である。

注2) 費用便益分析算定上設定した完成年度は令和13年(2031)年度である。

注3) 便益算出時の原単位は、費用便益分析マニュアル(平成30年2月)の平成29年原単位を適用。

注4) 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。

4. 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、沿道環境の改善等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道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。

5. 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

- ・現在、茅ヶ崎西ICから茅ヶ崎海岸IC区間が供用。未供用区間については、茅ヶ崎海岸IC～相模川渡河部分を先行して着手していく。
- ・事業の用地取得率は87%(令和4年3月末 面積ベース)
- ・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。

(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妥当と考える。