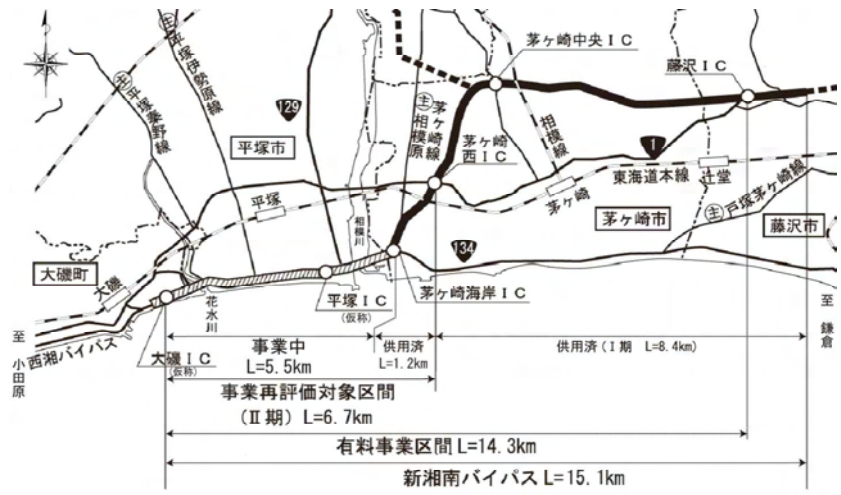


## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道1号新湘南バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	白：神奈川県茅ヶ崎市下町屋 至：神奈川県中郡大磯町大磯				延長	6.7km
<b>事業概要</b> 一般国道1号は、東京都中央区を起点として神奈川県内を横断し、大阪市に至る延長約570kmの主要幹線道路である。新湘南バイパスは、圏央道・西湘バイパスとの接続による広域幹線道路網の形成と、交通混雑の緩和を目的とした4車線の自動車専用道路である。						
S60年度事業化	S63年度都市計画決定	S63年度用地取得着手	H2年度工事着手			
全体事業費	約890億円	事業進捗率	51%	供用済延長	1.2km	
計画交通量	23,700~35,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成23年
	(事業全体) 1.3	(残事業)/ (事業全体) 355/1,115億円 （事業費：315/1,051億円） （維持管理費：40/65億円）		(残事業)/ (事業全体) 870/1,415億円 （走行時間短縮便益：745/1,159億円） （走行費用減少便益：70/159億円） （交通事故減少便益：55/97億円）		
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=1.2~1.4 (交通量±10%)      (残事業) 交通量：B/C=2.0~3.1 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.2~1.3 (事業費±10%)                      事業費：B/C=2.2~2.7 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.3 (事業期間±2年)                      事業期間：B/C=2.2~2.5 (事業期間±2年)						
<b>事業の効果等</b> (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首都圏中央連絡自動車道や西湘バイパスと接続し、広域幹線道路網を形成。 (2) 交通混雑の緩和 ・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。 (3) 安全・安心な通行の確保 ・新湘南バイパスに並行する国道1号の死傷事故率は、約166.0件/億台・kmで全国平均の約1.6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号の交通事故の減少が見込まれる。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・神奈川県知事の意見：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、早期完成を図りたい。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ー						
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成7年12月に1.2kmを完成4車線で供用。引き続き、残る5.5km区間の完成に向けて事業を進める。						
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 引き続き用地の取得を推進し、全線4車線完成に向けた事業促進を図る。						
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ー						
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。					
<b>事業概要図</b> ー						



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。