

委任審議報告

資料4-1 一般国道1号 新湘南バイパス (茅ヶ崎西～大磯)

資料4-2 一般国道475号 東海環状自動車道

(土岐～関) (関～養老) (養老～北勢) (北勢～四日市)

2022年(令和4年)12月21日



委任審議報告①

一般国道1号 新湘南バイパス (茅ヶ崎西～大磯)

2022年(令和4年)12月21日
中日本高速道路株式会社
事業評価監視委員会資料
資料 4-1

平面図



【路線概要】

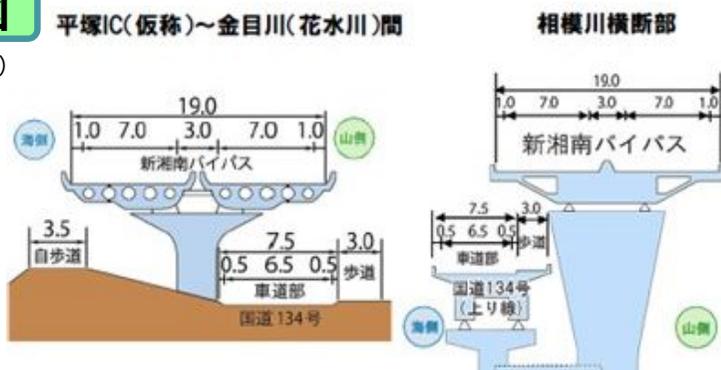
目的：広域幹線道路網の形成、交通混雑の緩和
区間：神奈川県茅ヶ崎市下町屋から中郡大磯町大磯
(委任区間) 神奈川県茅ヶ崎市下町屋から中郡大磯町大磯
延長：6.7km
規格：第1種第3級 設計速度80km/h
車線数 4車線
事業者：関東地方整備局、NEXCO中日本

【開催概要】

開催日：2022年(令和4年)12月19日
審議方法：関東地方整備局事業評価監視委員会
(令和4年度第4回)による審議
委員長：久保田尚(埼玉大学大学院理工学研究科教授)
他8名
審議結果：事業継続とする対応方針(原案)で了承
※関東地方整備局HPで公表済

標準横断面図

(単位:m)



<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。

委任審議報告①

一般国道1号 新湘南バイパス（茅ヶ崎西～大磯）

【審議内容（1/2）】

別紙2_令和4年度第4回関東地方整備局事業評価監視委員会資料参照

<主なポイント>

■ 事業の評価

事業費：約890億円（前回再評価（H29） 約890億円）

費用便益比（B/C）：1.3（前回再評価（H29） 1.2）

費用便益算定上設定した完成年度は令和13年（2031）年度である。

■ 事業の必要性に関する視点

- ・ 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。

■ 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、ネットワークの効果を順次発揮させるため、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）

委任審議報告①

一般国道1号 新湘南バイパス（茅ヶ崎西～大磯）



【審議内容（2/2）】

別紙2_令和4年度第4回関東地方整備局事業評価監視委員会資料参照

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。

委任審議報告②

一般国道475号 東海環状自動車道（土岐～関）（関～養老）（養老～北勢）（北勢～四日市）



【審議内容（1/2）】 別紙3_令和3年度第4回中部地方整備局事業評価監視委員会資料参照】

■ 事業の評価

事業費 : 14,189億円【うち、西回り区間 9,849億円（前回再評価（R元年度）9,214億円 7%増加）】

事業費増加の要因 ・ ① 地質の相違に伴う橋梁の杭種・杭長及び土工構造の見直し
② 不良土対策等の追加
③ 地滑り地形による構造の見直し等
④ 設計基準・要領の改訂による変更

事業期間 : 変更なし

費用便益比（B/C） : 土岐～関2.0、関～養老1.2、養老～北勢1.4、北勢～四日市1.5

（前回再評価(R元年度) : 土岐～関2.1、関～養老1.4、養老～北勢2.3、北勢～四日市1.8）

■ 事業の必要性に関する視点

- ①【交通渋滞の緩和】中京圏の主要都市間の所要時間短縮が見込まれ、分散導入・バイパス・迂回機能により、環状道路内側の都心部の交通集中の緩和、高速道路の損失時間減少が期待
- ②【地域経済の活性化】東回り全線着工（H12）後、民間投資が喚起され、本事業の進捗に伴う開発拡充により、地域経済の活性化が期待
- ③【災害に強い道路機能の確保】南海トラフを想定した被災地域を支援する、「くしの歯」の軸に接続する高速道路ネットワークが複数確保され、災害時の広域支援に寄与
- ④【高度救急医療の支援】岐阜IC直近にある県内唯一の高度救命救急センターである岐阜大学医学部附属病院への搬送をはじめとし、道路開通に伴う搬送時間短縮による高度救急医療への支援

■ 事業進捗の見込みの視点（※率はいずれも令和2年度末時点）

- ・ 土岐～関 : 用地取得率取得率 ・ 100%、事業進捗率 ・ 約74%
- ・ 関～養老 : 用地取得率 ・ 100%、事業進捗率 ・ 約61%
（大垣西IC～養老JCT（6.0km） : H24.9開通、養老JCT～養老IC（3.1km） : H29.10開通、
大野神戸IC～大垣西IC（7.6km） : R1.12開通、関広見IC～山県IC（9.0km） : R2.3開通）
- ・ 養老～北勢 : 用地取得率 ・ 約99%、事業進捗率 ・ 約28%
- ・ 北勢～四日市 : 用地取得率 ・ 100%、事業進捗率 ・ 約75%
（東員IC～新四日市JCT（1.4km） : H28.8開通、大安IC～東員IC（6.4km） : H31.3開通）

委任審議報告②

一般国道475号 東海環状自動車道（土岐～関）（関～養老）（養老～北勢）（北勢～四日市）



【審議内容（2/2）】 別紙3_令和3年度第4回中部地方整備局事業評価監視委員会資料参照】

■ 県・政令市への意見徴収結果

<岐阜県の意見>

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・東海環状自動車道は、首都圏と近畿圏、日本海側圏域と太平洋側圏域を結ぶロータリーとして機能し、東海地方のみならず日本の経済や産業を支える重要な社会基盤です。

（土岐～関）

- ・事業中である土岐JCT～可児御嵩IC間については、開通見通しを示したうえで、早期供用をお願いします。また、時間信頼性の確保および事故防止等の観点から、可児御嵩IC～関広見IC間の4車線化についても早期事業化をお願いします。
- ・事業費については、最新技術の活用も含めて徹底したコスト縮減をお願いします。

（関～養老）

- ・令和6年度の開通見通しが示されている山県IC～大野神戸IC間については、着実に事業を推進するとともに事業を加速させ、部分開通を含め可能な限り前倒しでの供用をお願いします。
- ・事業費については、最新技術の活用も含めて徹底したコスト縮減をお願いします。

（養老～北勢）

- ・令和8年度の開通見通しが示されている養老IC～（仮称）北勢ICについては、施工期間が長期となる「県境トンネル本体工事」に早期着手し、可能な限り前倒しでの供用をお願いします。
- ・事業費については、今回の見直しによる増加額が大きいことから、財政投融资の活用等により整備財源を確保されるとともに、最新技術の活用も含めて徹底したコスト縮減をお願いします。

<三重県の意見>

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

東海環状自動車道は、我が国のものづくり産業の中心である中京圏のポテンシャルを飛躍的に高めるとともに、災害に強い道路として円滑かつ迅速な復旧・復興を可能にする極めて重要な道路です。ものづくり中京圏の一翼を担う三重県産業の生産性向上に寄与するとともに、新たな企業立地による更なる地域経済の活性化等様々な効果が期待されます。

（養老～北勢）

- ・今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、令和8年度の全線開通を確実に実現されるよう、事業の着実な推進をお願いいたします。

（北勢～四日市）

- ・今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、（仮称）北勢IC～大安IC間の令和6年度の供用を確実に実現されるよう、事業の着実な推進をお願いいたします。