

(再評価)

資料 3 - 7 -
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成21年度第3回)

国道1号 小田原箱根道路

平成21年11月24日
国土交通省 関東地方整備局

事業評価監視委員会 道路事業 位置図

 :再評価

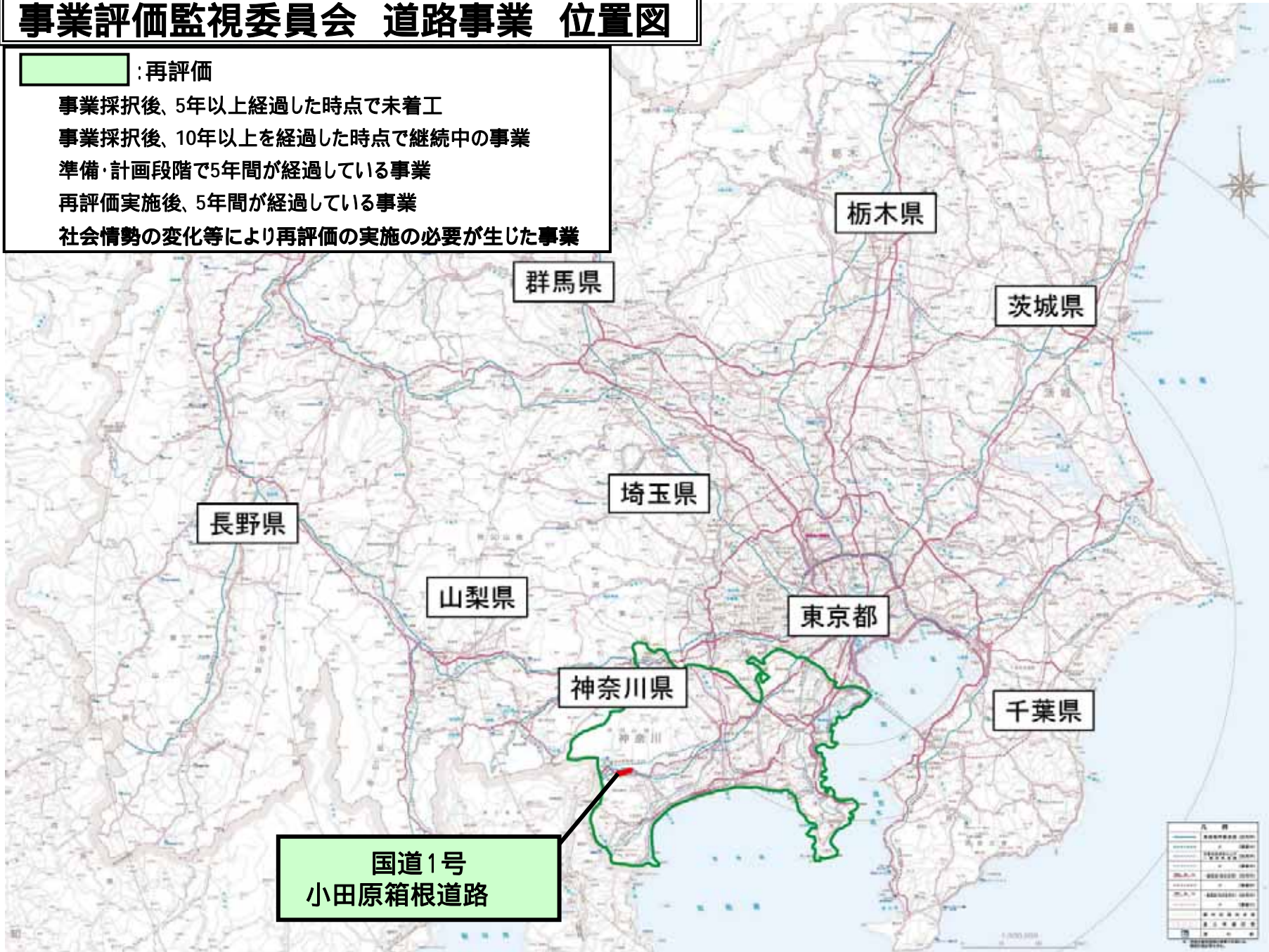
事業採択後、5年以上経過した時点で未着工

事業採択後、10年以上を経過した時点で継続中の事業

準備・計画段階で5年間が経過している事業

再評価実施後、5年間が経過している事業

社会情勢の変化等により再評価の実施の必要が生じた事業



1. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ・交通の円滑化
- ・安全で快適な歩行空間の確保
- ・沿道環境の改善

(2) 計画の概要

区 間 自) かながわけん おだわらし かざまつり 神奈川県小田原市風祭
至) かながわけん あしがらしもぐん はこねまちゆもと 神奈川県足柄下郡箱根町湯本

計画延長 L = 2.2 km

幅 員 立体部: 25.2m、一般部: 22.0m

道路規格 第3種第2級

設計速度 60 km/h

車線数 4車線

事業化 平成2年度

事業費 約236億円

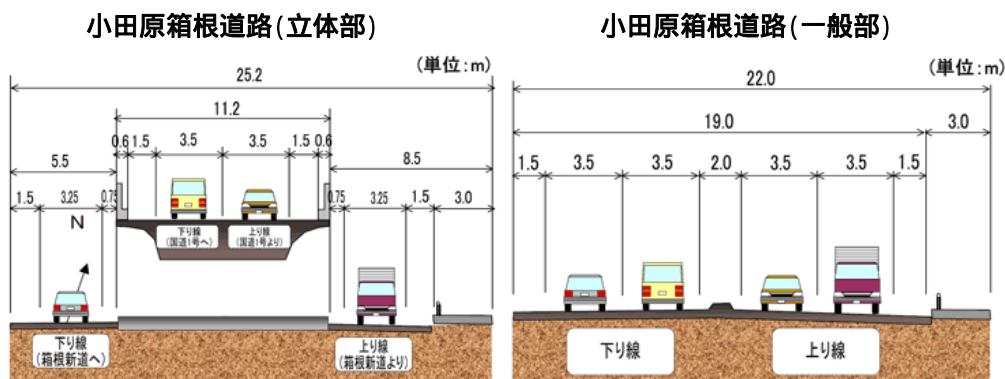
計画交通量 29,800台/日

位置図



数値：平成17年度道路交通センサス

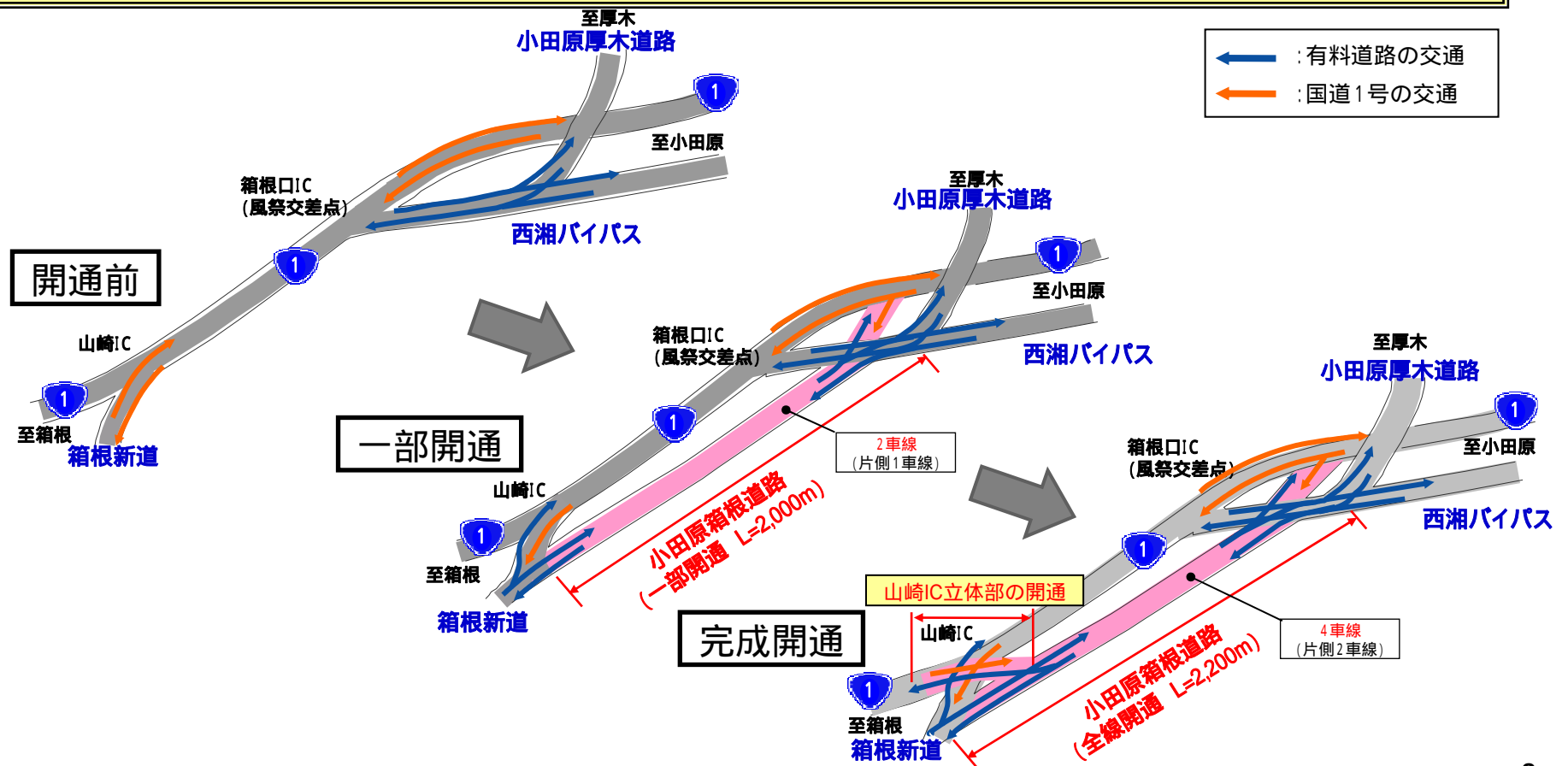
標準横断面図



2. 事業進捗の状況

・国道1号小田原箱根道路の経緯

平成2年度	事業化
平成2年11月	都市計画決定
平成4年度	用地着手
平成8年度	工事着手
平成17年3月	暫定2車線で一部開通(山崎ICの立体化を除く)

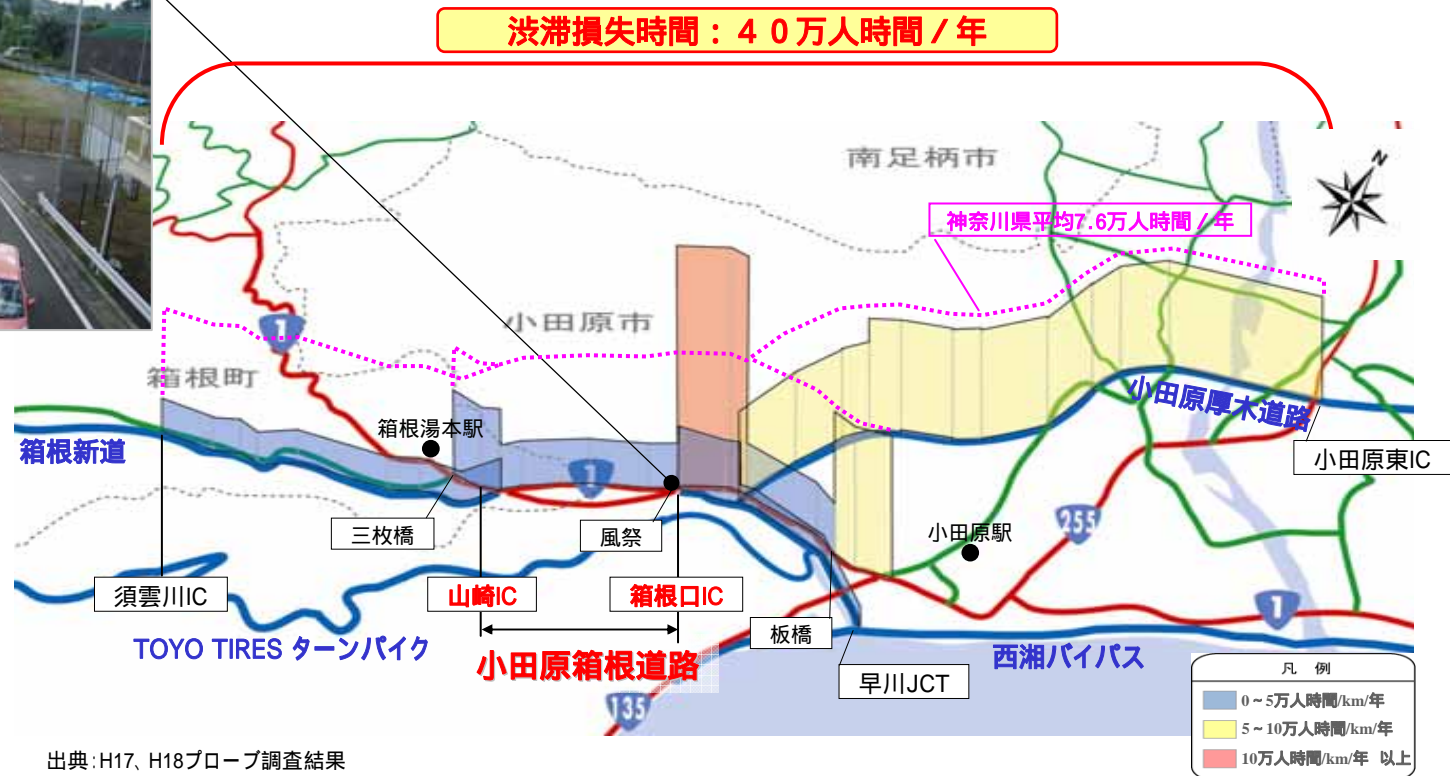


3. 事業の必要性に関する視点

(1) 交通の円滑化

事業区間に並行する国道1号の渋滞損失

- ・平成17年3月に小田原箱根道路の約2.0km区間が一部開通(暫定2車線)したものの有料道路(西湘バイパス、小田原厚木道路、箱根新道)に挟まれた、国道1号に交通が集中
- ・箱根口ICを先頭とする渋滞等により、40万人時間/年の渋滞損失が発生
- ・小田原箱根道路が完成供用することで、交通の転換が図られ、交通の円滑化が期待される

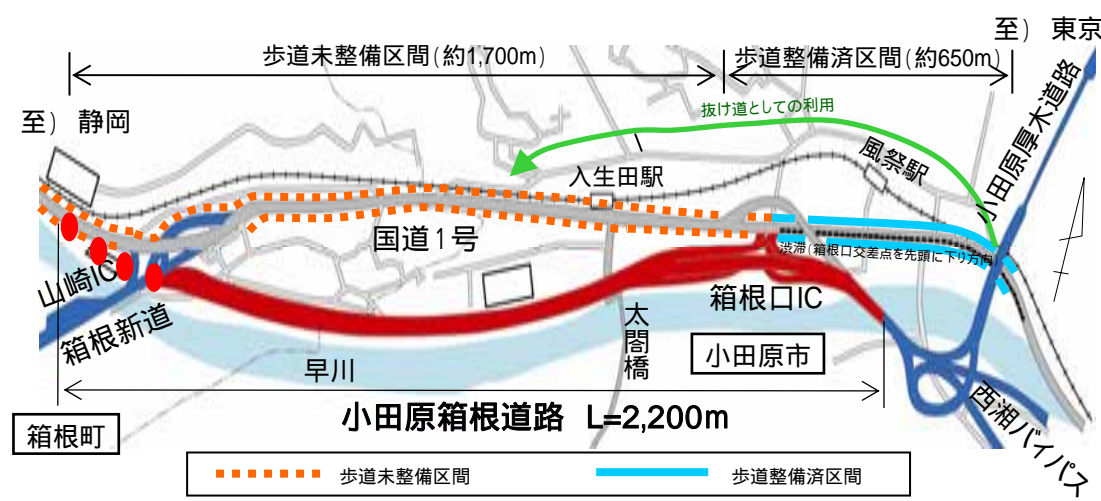
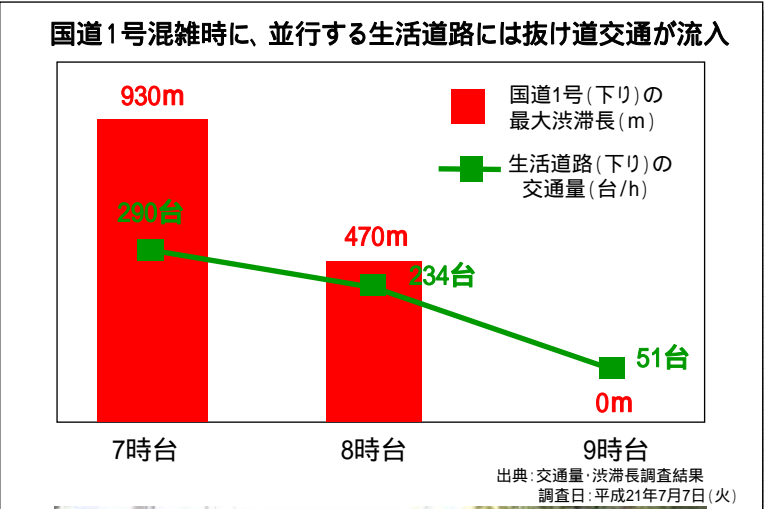
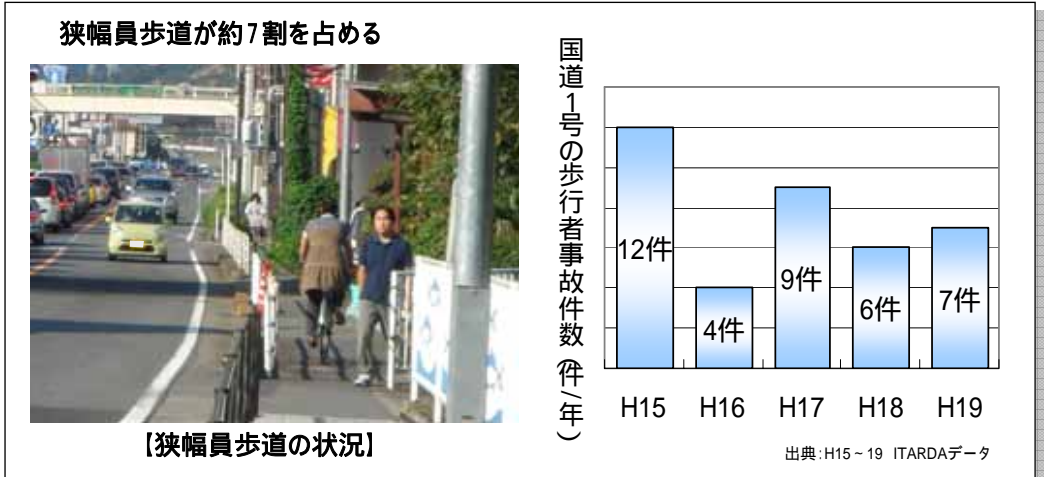


出典：H17、H18プローブ調査結果

3. 事業の必要性に関する視点

(2) 安全性の確保

- ・国道1号では、現在約7割の歩道が狭幅員歩道であり、歩行者が絡む事故件数は8件/年発生
- ・国道1号の渋滞が著しい、朝7時台(渋滞長:約930m)は、並行する生活道路に約300台の抜け道交通が発生し、歩行者の安全性を低下



【生活道路を通過する車両】

3. 事業の必要性に関する視点

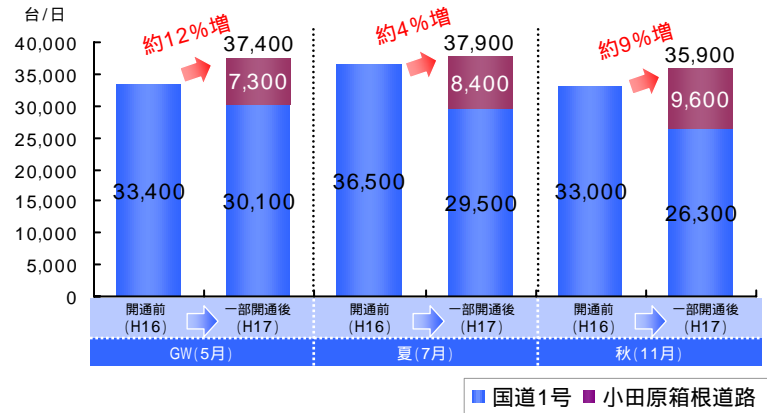
(3) 観光産業の支援

・小田原箱根道路の整備が、観光地へのアクセス向上に伴う観光客数増加等、地域経済の活性化に寄与

小田原箱根道路周辺の観光施設

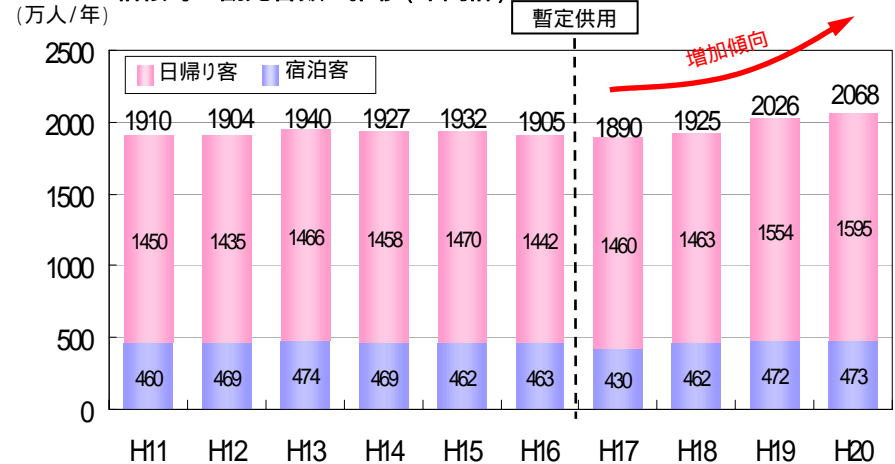


暫定供用前後の行楽シーズン(休日)における交通量の変化



出典: 24時間交通量調査結果 (H16, H17)

箱根町の観光客数の推移(年間計)



出典: 箱根町観光動向調査

4. 費用対効果(計算条件)

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)

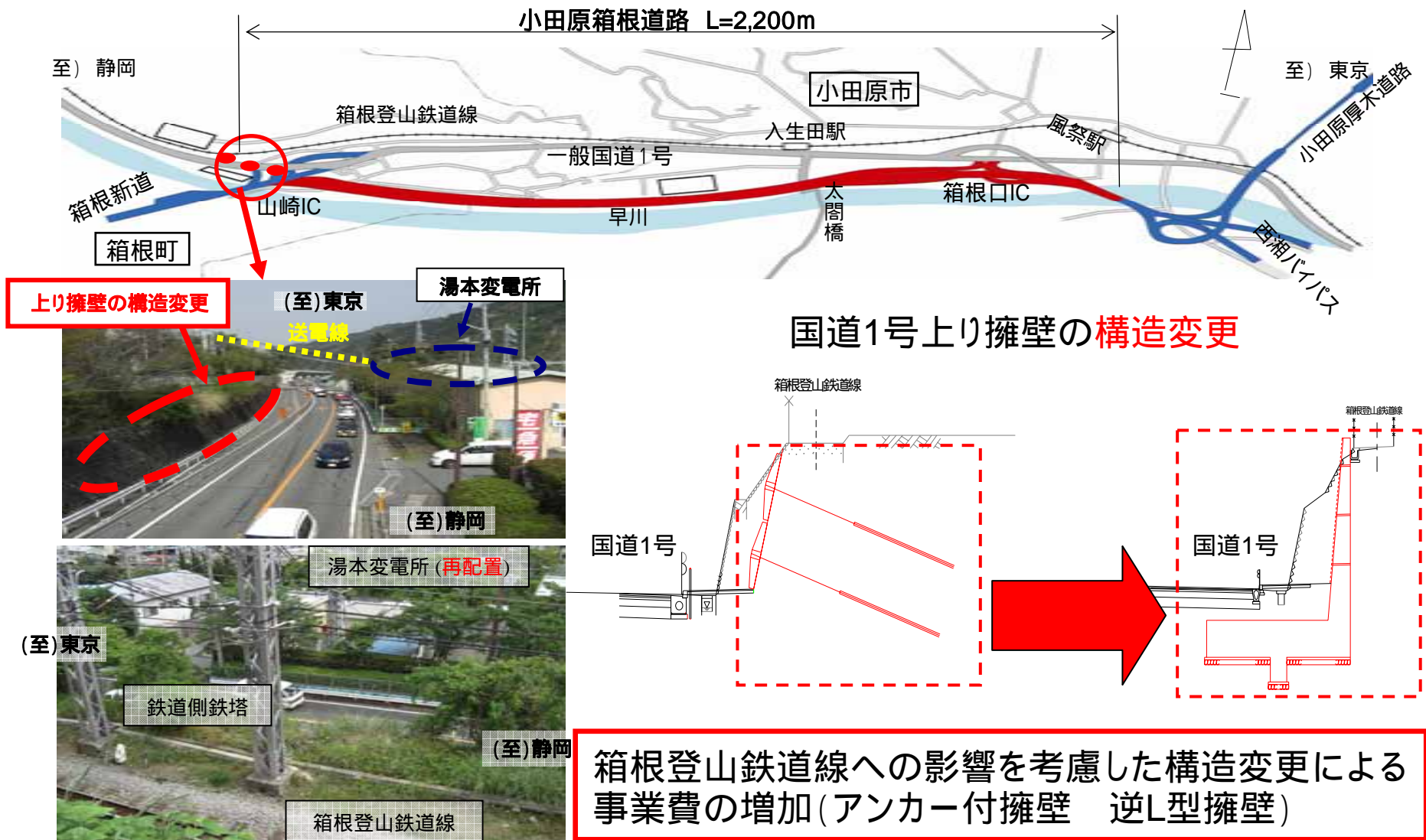
当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

計算条件

・ 基準年次	: 平成21年度	【参考: 前回評価(H16)】 平成16年度
・ 供用開始年次	: 平成26年度	平成20年度
・ 分析対象期間	: 供用後50年間	供用後40年間
・ 基礎データ	: 平成17年度道路交通センサ	平成11年度道路交通センサ
・ 交通量の推計時点	: 平成42年度	平成42年度
・ 計画交通量	: 29,800 (台 / 日)	35,700 (台 / 日)
・ 事業費	: 236億円	190億円

4. 費用対効果(事業費変更)

鉄道事業者との協議により、箱根登山鉄道線への影響を考慮した擁壁構造変更及び変電所施設再配置等による、事業費の増加(増加額約46億円)



4. 費用対効果

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)
	434億円	22億円	3億円	459億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	284億円		11億円	295億円	
					1.6

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)
	240億円	10億円	2億円	252億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	28億円		4億円	32億円	
					7.8

注1)費用及び便益額は整数止めとする。

注2)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3)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年：平成21年度

5. 事業進捗の見込みの視点

- ・事業区間全体の用地取得率は約98%
- ・「箱根新道接続道路建設促進協議会」(構成:会長小田原市長、副会長箱根町長、顧問県議会議員)より、小田原箱根道路の早期整備に関する要望活動の実施(H19.11)

工程表

		事業化	用地着手				工事着手 (区間)				工事着手 (区間)				一部供用 (区間)							
年度		H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22~
箱根口IC～箱根新道 (山崎IC立体部除く) 【区間】	用地			■	■	■	■															
	工事							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
山崎IC立体部 【区間】	用地			■	■	■	■															
	工事											■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・小田原箱根道路の一部開通により、並行する国道の渋滞は軽減されたものの、依然として約40万人時間/年の渋滞損失が発生
- ・国道1号の渋滞が著しい、朝7時台(渋滞長:約930m)では、並行する生活道路に約300台の抜け道交通が発生し、歩行者の安全性を低下
- ・小田原箱根道路の整備が、観光地へのアクセス向上に伴う観光客数増加等、地域経済の活性化に寄与
- ・費用対効果(B/C)は1.6である

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・事業区間全体の用地取得率は約98%
- ・「箱根新道接続道路建設促進協議会」より、小田原箱根道路の早期整備に関する要望あり
- ・平成17年3月に暫定2車線で山崎ICの立体部を除く、一部区間供用済み

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・事業の必要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である