

(事後評価)

資料 4－2－①

平成30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 小田原箱根道路

平成31年1月10日
国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の目的・概要	1
2. 事業の経緯と周辺状況	2
3. 事業目的の達成状況	3
4. 今後の事業へ活かすレッスン	8
5. まとめ	10

1. 事業の目的・概要

(1) 事業の目的と計画の概要

- ・国道1号小田原箱根道路は、神奈川県西部に位置し、東側で小田原厚木道路や西湘バイパス、西側で箱根新道と接続し、観光交通や地域内交通、通過交通の円滑化を図る事業。
- ・終点側の箱根町は、全国有数の観光地であり、観光資源が複数存在。

目的

- 交通渋滞の緩和
- 交通事故の削減
- 安全で快適な歩行空間の確保・沿道環境の改善
- 地域振興の支援

計画概要

区間：自)神奈川県小田原市風祭 かざまつり
至)神奈川県足柄下郡箱根町湯本 ゆもと

計画延長・幅員：2.2km・立体部：24.5m、一般部：22.0m

車線数：4車線

計画交通量：32,200台/日

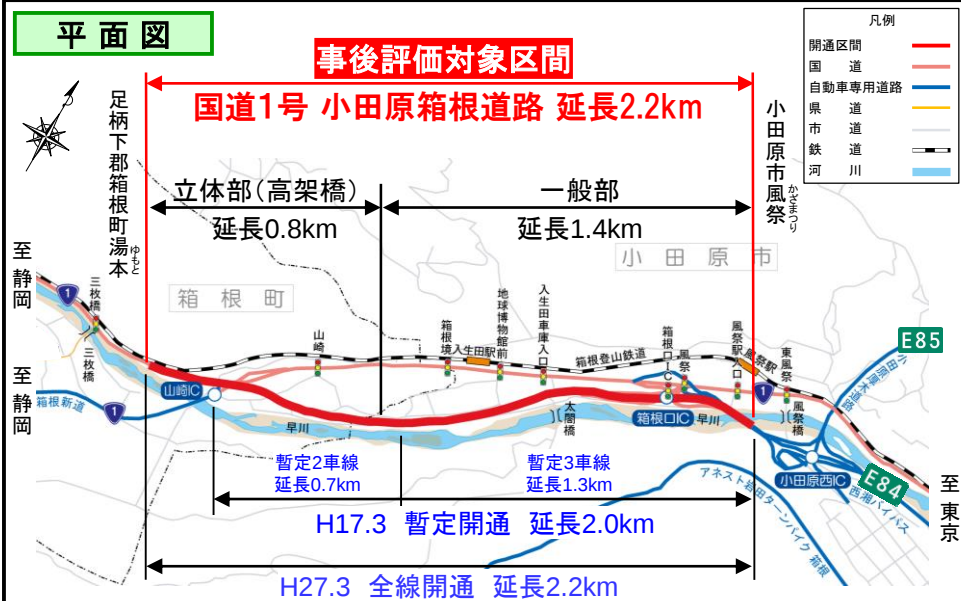
事業期間：平成2年度～平成26年度

事業費：約258億円

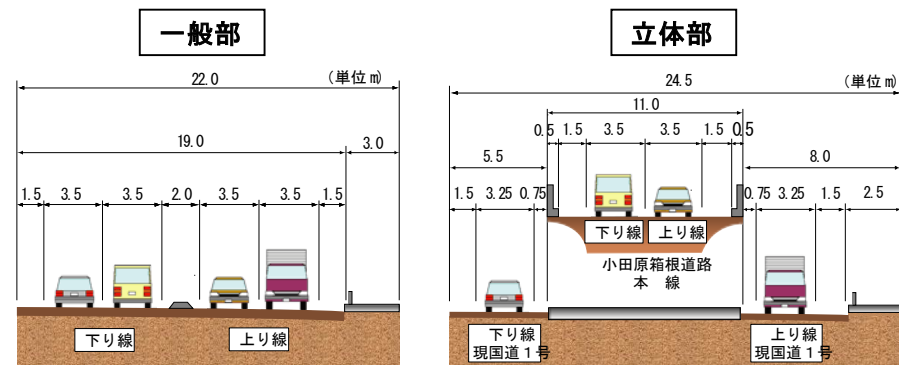
位置図



平面図



標準横断面図

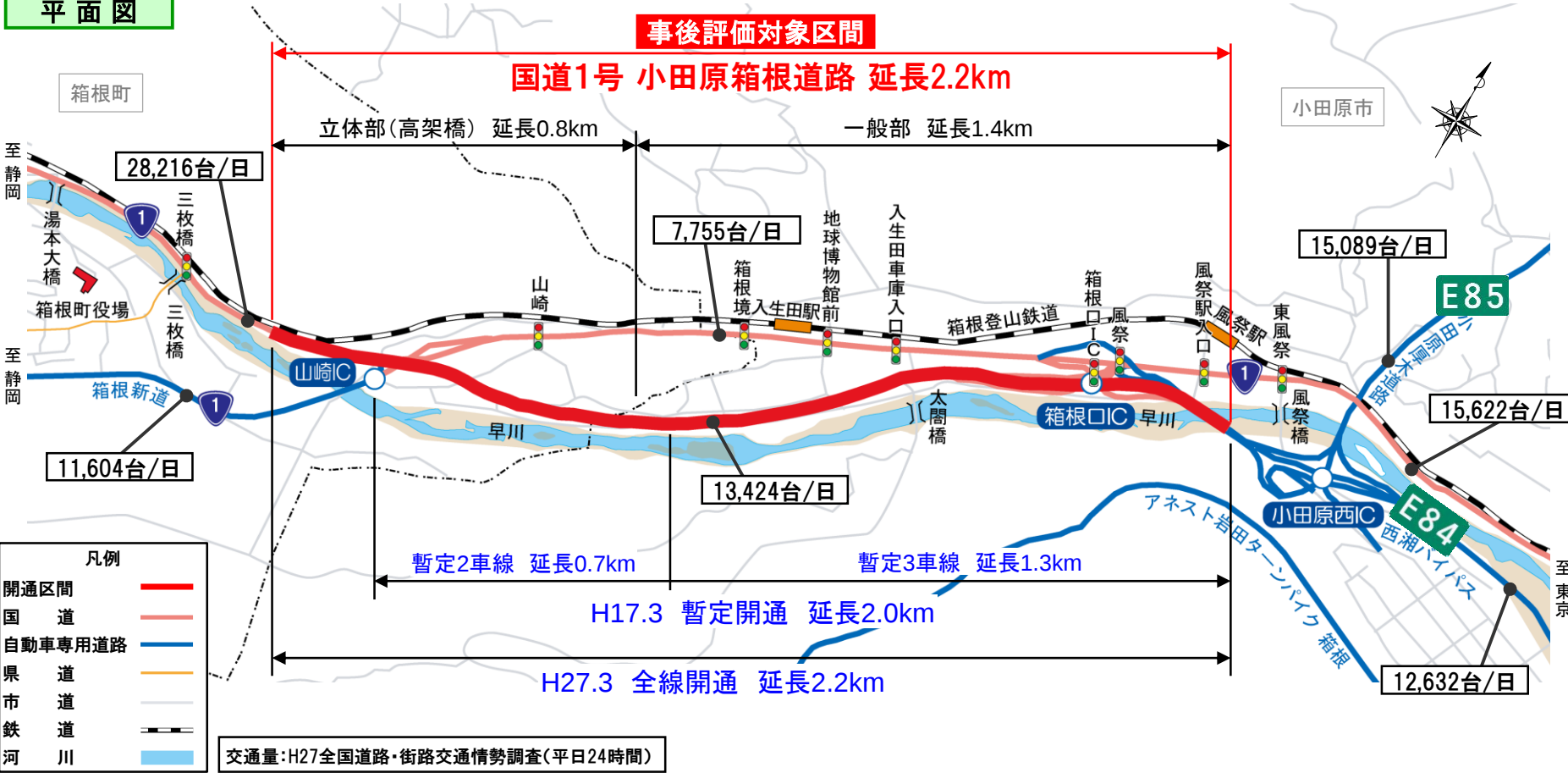


2. 事業の経緯と周辺状況

(1) 事業の経緯

○平成2年度	: 事業化	○平成23年度	: 箱根新道償還完了
○平成2年度	: 都市計画決定	○平成26年度	: 全線4車線開通
○平成4年度	: 用地着手		
○平成8年度	: 工事着手		
○平成16年度	: 起点から山崎IC間を暫定開通(山崎ICの立体化を除く)		

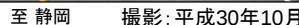
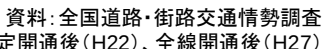
平面図



(1)-1 交通渋滞の緩和【交通状況の変化】

- ## 国道1号(現道)の交通状況

開通前

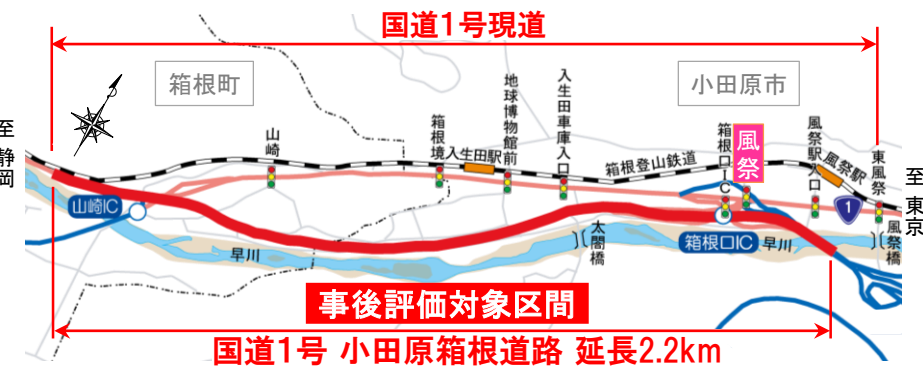


3. 事業目的の達成状況

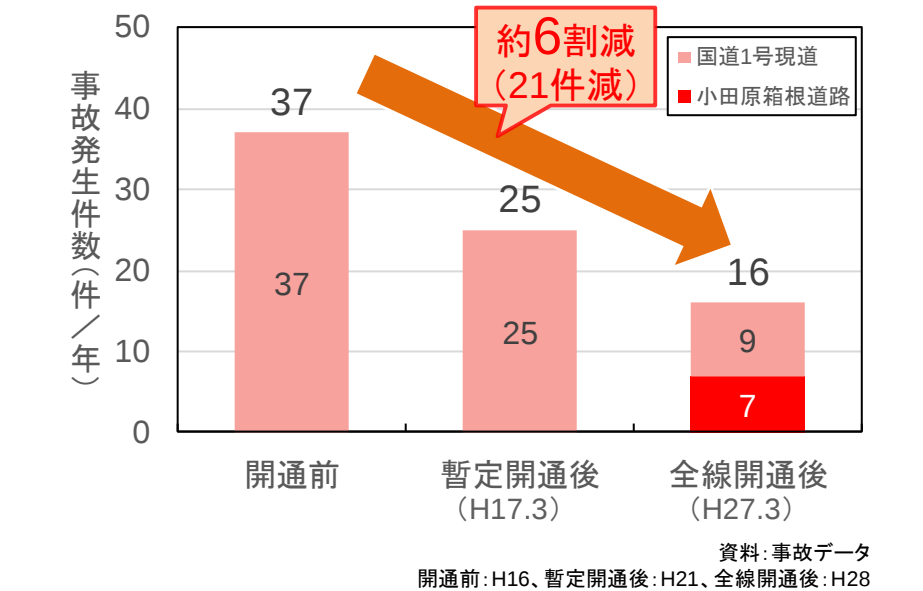
(1)-2 交通事故の削減

- ・平成28年時点における国道1号(小田原箱根道路+現道)の交通事故件数は、約6割減少。
- ・風祭交差点では、交通渋滞が概ね解消したことで、追突事故の割合が約6割減少。

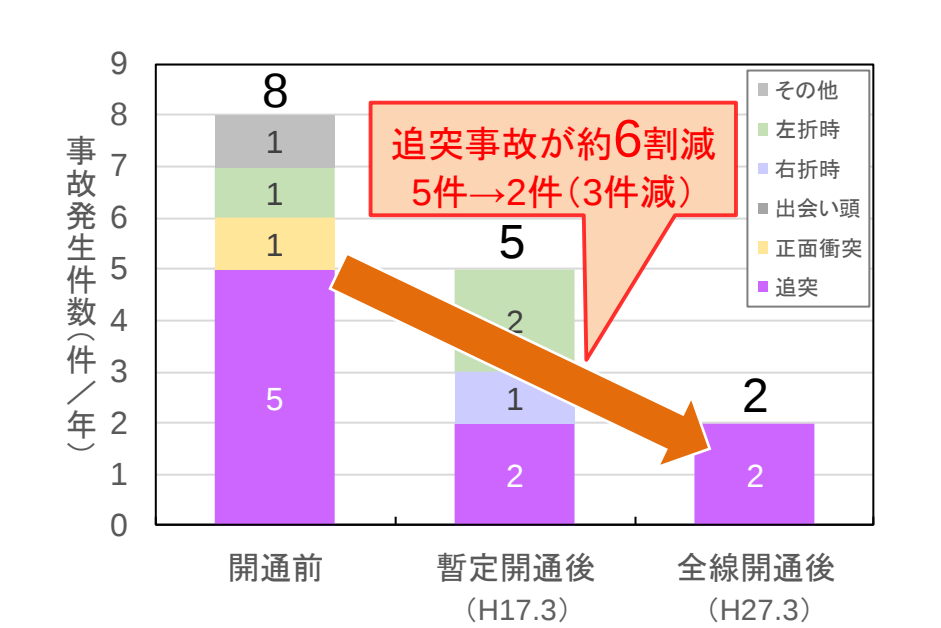
国道1号(現道)の交通事故発生状況



小田原箱根道路と国道1号現道の事故件数の推移



風祭交差点周辺の類型別事故発生件数の推移



バス運行者の声

- ・小田原箱根道路の開通により、小田原箱根道路と現道で交通が分散したことで、交通事故が減ったと感じています。
出典: 箱根登山バスへのヒアリング調査(平成30年10月実施)
- ・小田原箱根道路では、横断する歩行者がいないため、現道に比べて、安全にバスを運行させることができます。
出典: 伊豆箱根バスへのヒアリング調査(平成30年10月実施)



3. 事業目的の達成状況

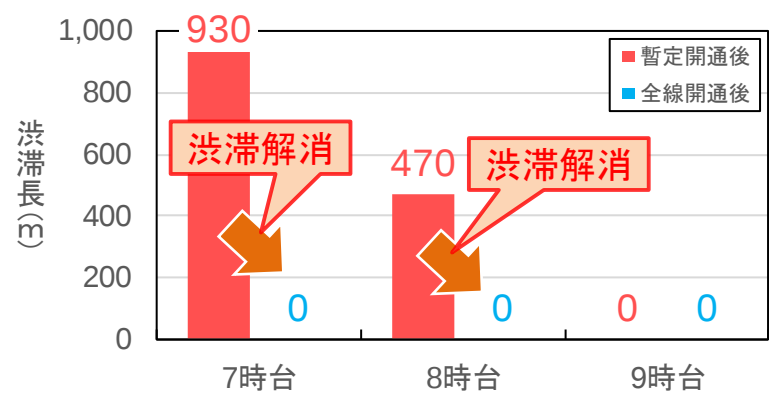
(1)-3 安全で快適な歩行空間の確保・沿道環境の改善

- ・国道1号現道の風祭交差点では、通勤時の渋滞が解消され、走行性が向上。
- ・これにより、通学路である抜け道を利用する交通量が減少し、通学時の児童の安全性が向上。

国道1号(現道)の渋滞状況と生活道路の交通量



■ 風祭交差点の渋滞長



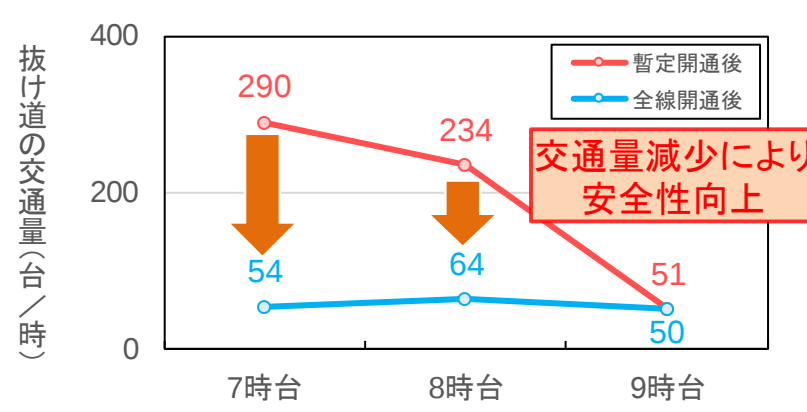
■ 抜け道(生活道路)の交通状況



・国道1号の渋滞の緩和により、抜け道を使う機会がなくなり、事故の危険性が下がったと感じています。(70歳代 男性)

・抜け道を利用していましたが、渋滞が緩和した国道1号を利用するようになり、歩行者と接触するリスクが少なくなりました。(40歳代 男性)

■ 抜け道の交通量



資料: 暫定開通後(H21.7交通量調査結果)、全線開通後(H30.10交通量調査結果)
※: 渋滞長は、東京側からの流入側を示す
抜け道の交通量は、東京方面から静岡方面に向かう交通量を示す

(1)-4 地域振興の支援【観光産業の支援】

- ## 国道1号小田原箱根道路沿線における箱根町の観光動向

6

3. 事業目的の達成状況

(2) 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

	再評価時 (H16年度)	事後評価時 (H30年度)	変化の要因
事業費	約190億円※1	約258億円※1	・擁壁構造の変更 等
計画交通量	35,700台/日※2	32,200台/日※3	・将来需要交通量、推計ネットワーク等の見直し
事業期間	平成2年度～平成19年度 (18箇年)	平成2年度～平成26年度 (25箇年)	・関係機関協議に時間を要したため
道路構造	4車線	4車線	・変更なし

※1 別途、県負担額:約11.4億円有り
※2 H11全国道路・街路交通情勢調査に基づくH42交通量推計
※3 H22全国道路・街路交通情勢調査に基づくH42交通量推計

参考)平成16年度時点における費用便益比算定

- ・分析対象期間 : 開通後40年間
- ・総便益(B) : 約386億円(約867億円※)
- ・総費用(C) : 約220億円(約205億円※)
- ・費用便益比 : 1.8

参考)平成30年度時点における費用便益比算定

- ・分析対象期間 : 開通後50年間
- ・総便益(B) : 約544億円(約1,036億円※)
- ・総費用(C) : 約444億円(約282億円※)
- ・費用便益比 : 1.2

※基準年次における現在価値化前を示す。

4. 今後の事業へ活かすレッスン

(1) 他事業との連携

- ・小田原箱根道路周辺における、「湯本山崎地区住宅市街地整備総合支援事業」、「早川水辺プラザ整備計画」、「神奈川県立自然系博物館(仮称)整備計画」等と連携した地区全体の一体的な整備を実施。
- ・道路構造を柔軟に対応することなどで他事業と一体的な整備を行い、地区の住環境等の向上を図り、魅力あるまちづくりに貢献。

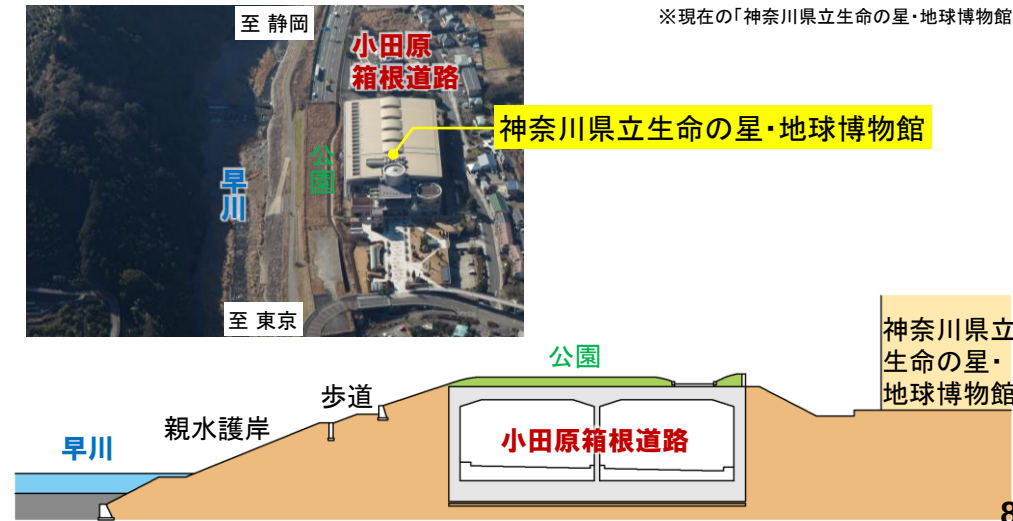
湯本山崎地区住宅市街地整備総合支援事業、早川水辺プラザ整備計画、神奈川県立自然系博物館(仮称)整備計画

		計画・事業名	事業主体	規模	事業期間	概要	結果(効果)
周辺開発状況	①	湯本山崎地区住宅市街地整備総合支援事業	箱根町	約21.3ha 推計1,650人	H12 ～H19	小田原箱根道路整備に合わせ、区域内道路、連絡橋、公園、消防詰所、集会所等の公共施設の整備、住宅開発等、地区全体を統合的かつ一体的に再整備を行う。	・公園や集会場、地区内道路を整備 ・小田原箱根道路整備による交通便利性の向上
	②	早川水辺プラザ整備計画	神奈川県等	約6.0ha	H10 ～H19	小田原箱根道路の整備と合せて、水辺プラザの整備を行う。	・親水護岸や公園等を実施 ・自然の早期保全のために小田原箱根道路に合せて整備を実施
	③	神奈川県立自然系博物館(仮称)整備計画	神奈川県	約2.2ha	H4 ～H7	地球と生命・自然と人間がともに生きることをテーマに活動する自然史博物館を整備。	・年間30万人が利用

①湯本山崎地区住宅市街地整備総合支援事業



②早川水辺プラザ整備計画、③神奈川県立自然系博物館(仮称)※整備計画

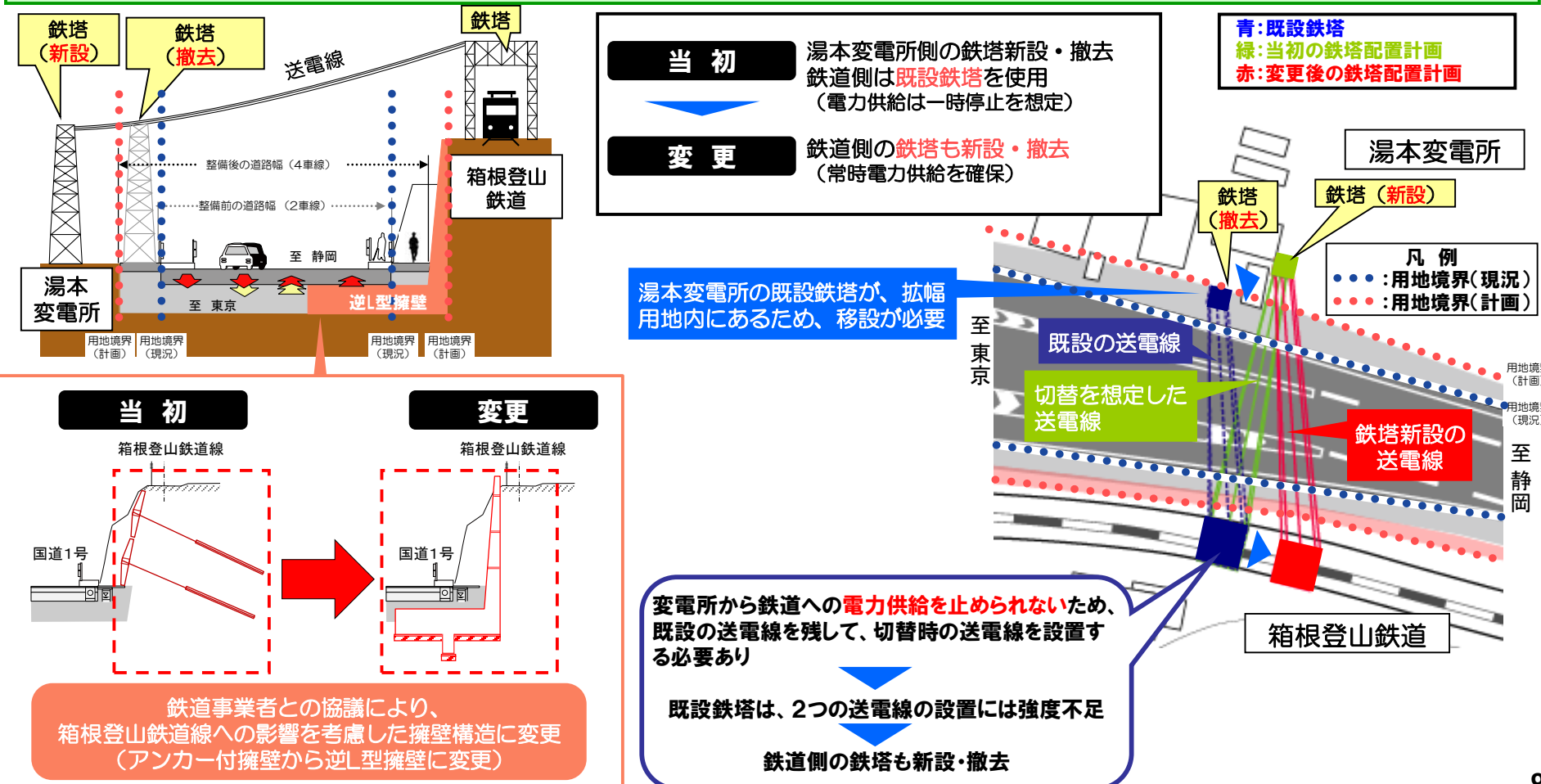


4. 今後の事業へ活かすレッスン

(2) 関係機関協議について

- ・小田原箱根道路では、変電所施設の再配置による鉄道側の鉄塔の新設・撤去等の計画変更により、平成16年度～平成23年度の8年間、鉄道事業者との協議を要し、事業費が増加。
- ・鉄道に関わる鉄塔等の大型支障物件が想定される場合、その鉄道路線特有の潜在的な課題(電力供給の条件等)を把握する必要があるため、早い段階からの関係機関との協議を行うことが必要。

関係機関協議結果を踏まえた計画変更の事例



5. まとめ

■対応方針(案)

(1) 今後の事業評価の必要性、改善措置の必要性

○本事業の実施により、事業目的である交通渋滞の緩和及び交通事故の削減、安全で快適な歩行空間の確保・沿道環境の改善について、様々な整備効果が発現しており、今後の事後評価および改善措置の必要はないものと考えられます。

(2) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- 同種事業の計画・調査にあたっては、他事業と連携し一体的な整備を実施することで、地区の住環境等の向上を図り、魅力あるまちづくりに貢献する工夫を図ることが必要である。
- 当該事業は、変電所施設の再配置による鉄道側の鉄塔の新設・撤去等の計画変更となり、平成16年度～平成23年度の8年間、鉄道事業者との協議に要し、事業費が増加した。鉄道に関わる鉄塔等の大型支障物件が想定される場合、その鉄道路線特有の潜在的な課題(電力供給の条件等)を把握する必要があるため、早い段階からの関係機関との協議を行うことが必要である。