

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道 1 号 小田原箱根道路
事業主体	関東地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている
		費用便益比（B／C）＝3. 1 （経済的純現在価値（B－C）＝77億円、経済的内部収益率（EIRR）＝12. 65％）

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	1. 渋滞損失時間及び削減率[費用便益分析対象リンク] 渋滞損失時間（現況） 10, 190, 000人・時間／年 渋滞損失削減時間 168, 000人・時間／年 （9, 584, 000人・時間／年→9, 416, 000人・時間／年） 削減率 1. 6％削減 1. 渋滞損失時間及び削減率[小田原箱根道路+国道1号現道] 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間 810, 000人・時間／年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率 6割削減
	■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	対象区間：国道1号現道 足柄下郡箱根町山崎37 改善見込み（11.8km/h ⇒ 32.6km/h）
	□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上 の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する 利便性向上が見込まれるバス路線 ・箱根登山バス（小田原駅～宮城野・仙石・桃源台）： 88本／日 （小田原駅～小涌園・元箱根・箱根町）： 74本／日 ・伊豆箱根バス（小田原駅～元箱根・関所跡・箱根町）： 58本／日 （小田原駅～湖尻・箱根園）： 60本／日
	■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	箱根町から小田原駅へのアクセス向上が見込まれる。（17分⇒14分）
	□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	
	□ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	
	□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	

1. 活力	都市の再生	☐ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		☐ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		☒ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	湯本山崎地区住宅市街地整備総合整備事業（箱根町）等と連携している
		☐ 中心市街地内で行う事業である	
		☒ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	幹線道路網密度の現状は、0.331km/km2であり、1.5km/km2以下である市街地内の事業である 小田原市・箱根町 0.333km/km2
		☐ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		☐ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	☐ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	
		☐ 地域高規格道路の位置づけあり	
		☒ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	小田原箱根道路は、日常活動圏中心都市である『横浜市』と、『沼津市』を最短時間で連絡する路線を構成する
		☐ 現道等における交通不能区間を解消する	
		☐ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		☐ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	☐ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		☒ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	早川水辺プラザ整備計画を支援する
		☐ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
		☐ 特別立法に基づく事業である	
		☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		☐ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	☒ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけられている
		☐ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	☐ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	

3. 安全	安全な生活環境の確保	☐ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		☐ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	☐ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		☒ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	対象区間は、神奈川県 の地域防災計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけられている
		☒ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	対象区間は、神奈川県 の地域防災計画において、緊急輸送路に位置づけられており代替路線にはなり得る 小田原市役所～箱根町役場
		☐ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		☐ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		☐ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		☐ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		☐ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
4. 環境	地球環境の保全	☒ 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：約1,700トン/年の減少〔費用便益分析対象リンク〕
	生活環境の改善・保全	☒ 現道等における自動車からのNO2排出削減率	（現況） ・小田原市は自動車No x・PM法対策地域に指定されている （推計結果） 評価対象区間：小田原市風祭交差点～箱根町山崎IC. 交差点 排出削減量：7 t /年、排出削減率：約1割削減
		☒ 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） ・小田原市は自動車No x・PM法対策地域に指定されている （推計結果） 評価対象区間：小田原市風祭交差点～箱根町山崎IC. 交差点 排出削減量：1 t /年、排出削減率：約2割削減
		☐ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		☐ その他、環境や景観上の効果が期待される	
	他のプロジェクトとの関係	☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
5. その他		☒ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	神奈川交通計画、小田原都市計画マスタープラン、箱根都市計画マスタープラン
		☐ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		☐ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	