

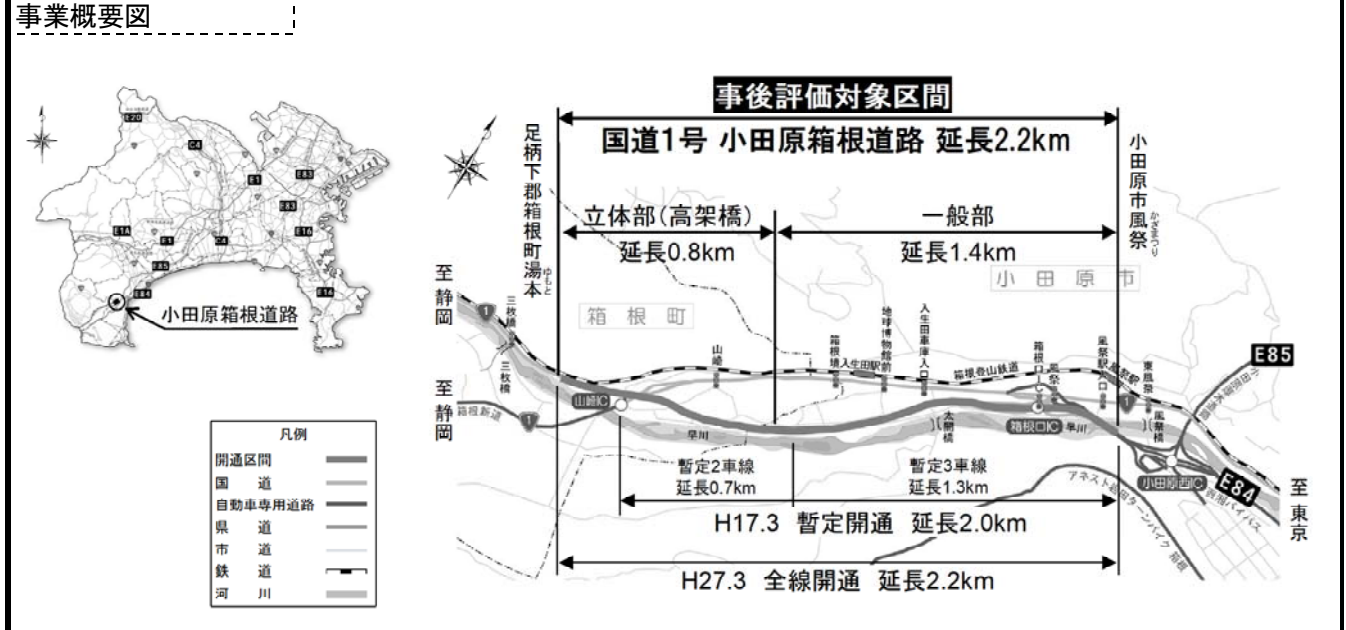
事後評価結果（平成30年度）

担当課：関東地方整備局道路部道路計画第一課
 担当課長名：松實 崇博

| | | | | | |
|-----|---|------|-------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道1号 <small>おだわらはこね</small> 小田原箱根道路 | 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 | 自： <small>かながわけんおだわらしかざまつり</small> 神奈川県小田原市風祭 至： <small>かながわけんあしがらしもぐんはこねまちゆもと</small> 神奈川県足柄下郡箱根町湯本 | 延長 | 2.2km | | |

事業概要
 一般国道1号は、日本橋を起点として、横浜市、小田原市、清水市、名古屋市、四日市市および京都市を通過し、大阪市に至る延長約570kmの主要幹線道路である。小田原箱根道路は、神奈川県小田原市風祭から足柄下郡箱根町湯本までの延長2.2kmのバイパス事業である。

事業の目的・必要性
 小田原箱根道路は、周辺の交通渋滞の緩和や交通事故の削減、安全で快適な歩行空間の確保・沿道環境の改善、地域振興の支援を目的とした事業である。



| | | | | | | |
|-------------------------------|--|--|--|--|------------------------|------|
| 事業の効果等 | 事業期間 | 事業化年度：H2年度 都市計画決定：H2年度 | 用地着手：H4年度 工事着手：H8年度 | 供用年：(当初) / H19年度 (暫定/完成) : (実績) H16/H26年度 | 変動 | 1.4倍 |
| | 事業費 | 計画時 ^{注1} (名目値) - / 182億円 (暫定/完成) (実質値) - / 179億円 | 実績 (名目値) - / 249億円 (暫定/完成) (実質値) - / 251億円 | | 変動 | 1.4倍 |
| 交通量 (当該路線) | 計画時 (暫定/完成) | (H16) - / 35,700台/日 | | 実績 (暫定/完成) | (H27.10) - / 13,424台/日 | |
| 旅行速度向上 (供用前現道→当該路線) | [一般国道1号 (現道)] 20.6 → 68.5 km/h (供用前)H11年度 (供用後)H27年度 | | 交通事故減少 [一般国道1号 (現道)] 37 → 9件 (供用前)H13年 (供用後)H28年 | | | |
| 費用対効果分析結果 (当初 ^{注1}) | B/C : 1.8 | 総費用 : 220億円 (事業費: 210億円, 維持管理費: 10億円) | 総便益 : 386億円 (走行時間短縮便益: 321億円, 走行経費減少便益: 38億円, 交通事故減少便益: 27億円) | 基準年 : 平成16年 | | |
| 費用対効果分析結果 (事後) | B/C : 1.2 | 総費用 : 444億円 (事業費: 428億円, 維持管理費: 16億円) | 総便益 : 544億円 (走行時間短縮便益: 498億円, 走行経費減少便益: 31億円, 交通事故減少便益: 14億円) | 基準年 : 平成30年 | | |
| 事業遅延によるコスト増 | 費用増加額 | — 億円 | | 便益減少額 | — 億円 | |

| | |
|--|---|
| | <p>事業遅延の理由 関係機関協議に時間を要したため、事業が遅延したものである。</p> |
| | <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①円滑なモビリティの確保 国道1号および並行路線の速度向上により損失時間の削減が図れた。 ②都市の再生 湯本山崎地区住宅市街地総合整備事業と一体化した整備を推進。 ③個性ある地域の形成 主要な観光地である箱根町へのアクセス向上（17分⇒14分）。 他15項目に該当</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 —</p> |
| 事業による環境変化 | <p>環境影響評価に対応する項目 —</p> |
| | <p>その他評価すべきと判断した項目 —</p> |
| <p>事業を巡る社会経済情勢等の変化 —</p> | |
| <p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・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。</p> | |
| <p>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。</p> | |
| <p>特記事項 —</p> | |

※ 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の。

注1 平成16年度再評価時における値