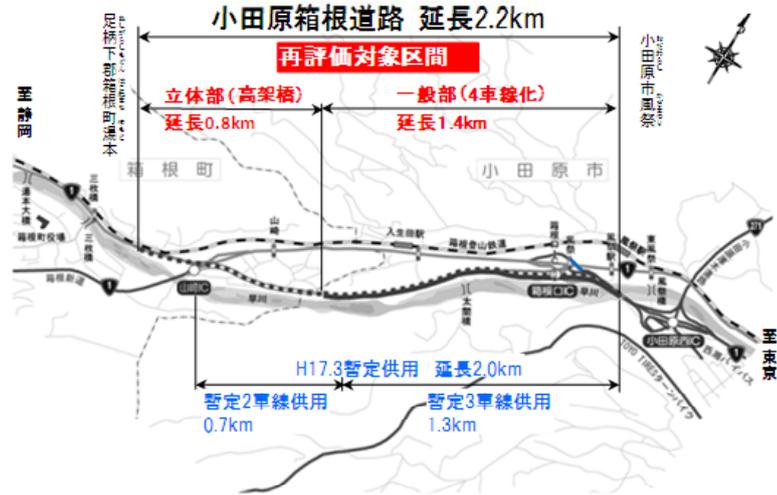


再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名：一般国道1号 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：神奈川県小田原市風祭 至：神奈川県足柄下郡箱根町湯本	延長：2.2 km		
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、神奈川県においても横浜・川崎地区と小田原・箱根地区を連絡する重要な路線である。小田原箱根道路は、周辺地区の交通混雑の抜本的解消と交通の円滑化、安全で快適な歩行空間の確保、沿道環境の改善を目的とした4車線バイパス道路である。			
H2年度事業化	H2年度都市計画決定	H4年度用地着手	H8年度工事着手
全体事業費	約258億円	事業進捗率	89%
計画交通量	29,100台/日	供用済延長	2.0 km
費用対効果分析結果 ^(※1)	B/C _(事業全体) 1.3 B/C _(残事業) 8.9	総費用 _{(残事業)/(事業全体)} 29/342億円 事業費：26/328億円 維持管理費：3.5/14億円	総便益 _{(残事業)/(事業全体)} 260/428億円 走行時間短縮便益：222/402億円 走行経費減少便益：22/23億円 交通事故減少便益：16/2.7億円
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.5（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=8.7~9.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2~1.3（事業費 ±10%）事業費：B/C=8.2~9.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2~1.3（事業期間 ±1年）事業期間：B/C=8.5~8.9（事業期間 ±1年）			
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 ・当該区間に並行する国道1号では、全国平均の約5倍の渋滞が発生。小田原箱根道路の整備により、国道1号の交通がバイパスに転換し、交通の円滑化が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・当該区間に並行する国道1号では、全国平均の約1.3倍の死傷事故が発生。小田原箱根道路の整備により、交通の転換が図られ、交通事故の減少や安全性の向上が見込まれる。 (3) 安全で快適な歩行空間の確保・沿道環境の改善 ・当該区間に並行する国道1号の渋滞時には、並行する生活道路に抜け道交通が流入し、通学路であることから、通学児童等の安全性が低下。小田原箱根道路の整備により、居住地域の環境改善、道路の機能分担の適正化が期待される。			
関係する地方公共団体等の意見 ・県知事の意見：「小田原・箱根地域の一般国道1号は、国際的な観光地域である箱根への玄関口に位置しているが、休日などの渋滞が著しく、観光はもとより県民生活にも支障をきたしている。一般国道1号小田原箱根道路は、これらの課題を解決するとともに、小田原厚木道路や西湘バイパスと箱根新道を接続することで、アクセス性の向上が期待されるため、引き続き、本事業を強力に推進し、整備を促進するとともに、一日も早い開通を図られたい。」			
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。			
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 周辺の観光施設への観光客数が増加（特に日帰り客の増加が著しい）しており、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、依然として渋滞が発生している。			
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成16年度に、山崎ICを除く一部区間が暫定供用（L=2.0km）。 ・用地の取得は、平成23年度に完了。 ・残事業は、国道1号と接続する山崎IC立体部および一般部の4車線化である。			
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・平成24年度から現道（国道1号）の拡幅にかかる擁壁工事を開始し、早期の供用を目指し、整備を進める。			
施設の構造や工法の変更等 ・橋梁の架設ヤードの構造の変更によるコスト縮減。 ・鉄道事業者との協議による増額と調査結果、現地の施工条件の変更による増額。			
対応方針 ：事業継続			
対応方針決定の理由 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。			

事業概要図



※ 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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。