

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	国道1号 おだわらはこねどうろ 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	2.2km		
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、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236億円		事業進捗率	約86%	供用済延長
計画交通量	29,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 7.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 32/295億円 事業費：28/284億円 維持管理費：4.0/11億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 252/459億円 走行時間短縮便益：240/434億円 走行経費減少便益：9.6/22億円 交通事故減少便益：1.8/2.6億円	基準年：平成21年	
感度分析の結果	事業全体・残事業について感度分析を実施				
【事業全体】	交通量：B/C=1.3~1.9 (交通量±10%)	事業費：B/C=1.4~1.7 (事業費±10%)	事業期間：B/C=1.5~1.6 (事業期間±1年)	【残事業】	交通量：B/C=5.7~10.1 (交通量±10%) 事業費：B/C=7.2~8.6 (事業費±10%) 事業期間：B/C=7.5~7.7 (事業期間±1年)
事業の効果等	<p>(1) 交通の円滑化 事業区間に並行する国道1号の交通の円滑化。</p> <p>(2) 安全性の確保 並行する生活道路に抜け道交通が発生し、歩行者の安全性が低下。</p> <p>(3) 観光産業の支援 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。</p>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>・小田原市長・箱根町長等から構成される、「箱根新道接続道路建設促進協議会」から、早期の4車線完成供用の要望（平成19年11月）を受けている。</p> <p>・県知事の意見：「一般国道1号 小田原箱根道路については、交通混雑の緩和や交通安全の確保、沿道環境の改善などに資する重要な事業であり、引き続き、事業推進を図られたい。」</p>				
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	<p>・平成16年度に、山崎ICを除く一部区間が2車線暫定供用（L=2.0km）。</p> <p>・残事業は、国道1号と接続する山崎IC立体部である。</p>				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>・用地取得率（面積ベース）は、約98%。</p> <p>・平成22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。</p>				
施設の構造や工法の変更等	鉄道事業者との協議により、擁壁構造を逆L型擁壁に変更。				
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、進捗状況、事業評価監視委員会におけ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の。