

【事後評価】

N o. 21 国道1号（湯本拡幅） 道路改良事業

◆ 事業概要

1. 概要

1) 全体の概要

- ア) 本路線は、東京都を起点とし神奈川県を通過し大阪府に至る全長約 540km の主要幹線道路であり、このうち本県では、小田原市風祭から箱根町箱根（箱根峠）までの延長約 22.5km を管理している。
- イ) 国際観光都市「箱根」（富士箱根伊豆国立公園）を支える主要路線であり、季節を問わず多くの観光客が利用している。特に宮ノ下から箱根町湯本の区間にかけては、他の代替道路がないため、小田原方面に向かう町民や通勤者にとって、地域の生活道路としての機能も兼ねている。
- ウ) 本路線は「第1次緊急輸送道路」に指定されている。



2) 評価対象事業の概要

- ア) 評価対象区間は、箱根町湯本に位置し「函嶺洞門」を迂回する0.31kmの区間である。
- イ) 評価対象区間は、平成9年度に事業着手し、平成25年度に供用した。

■ 事業地周辺図



3) 評価対象事業の位置づけ

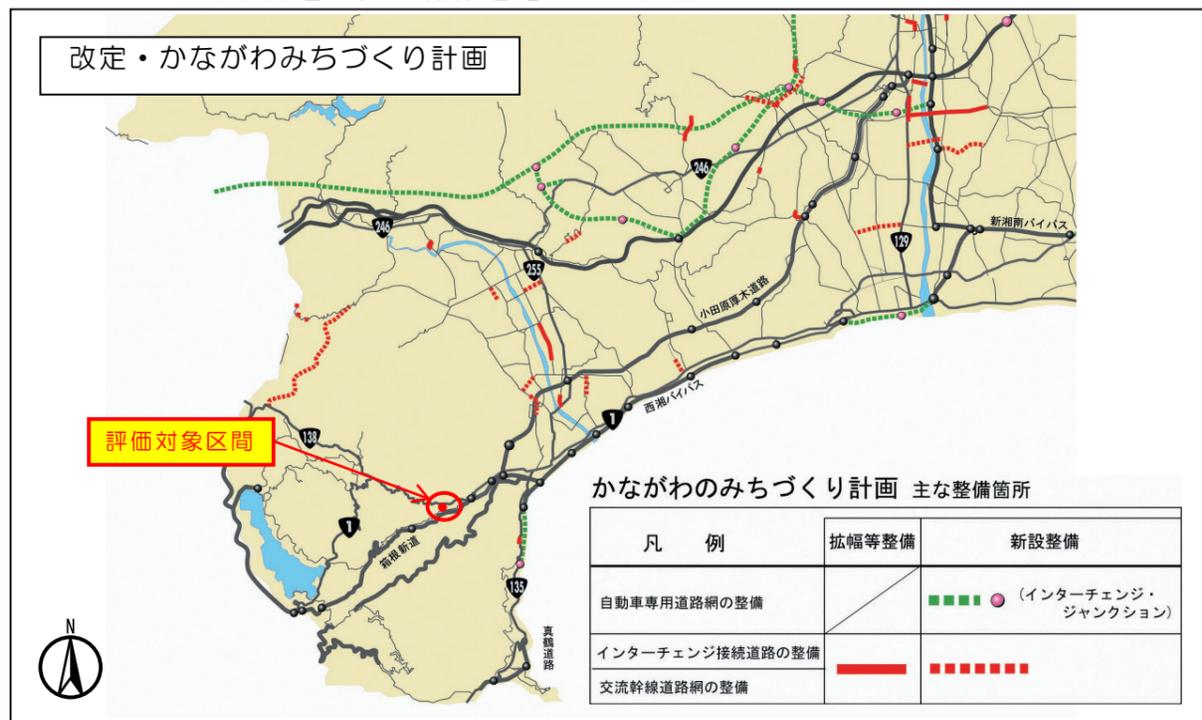
ア) 県の計画：

- a) 神奈川力構想（神奈川県の総合計画）※現かながわランドデザイン
 - ・「交通・連携による県西地域の活性化」への位置づけ
- b) かながわ交通計画（かながわ都市マスタープラン部門別計画）
 - ・一般幹線道路網に位置づけ
- c) 改定・かながわのみちづくり計画（かながわ交通計画の道路部門実施計画）
 - ・交流幹線道路網の整備として位置づけ

イ) 町の計画：

- a) 箱根都市計画マスタープラン
 - ・広域的な交通を担う幹線道路として位置づけ

改定・かながわみちづくり計画



かながわのみちづくり計画 主な整備箇所

凡 例	拡幅等整備	新設整備
自動車専用道路網の整備		● (インターチェンジ・ジャンクション)
インターチェンジ接続道路の整備		
交流幹線道路網の整備		

【事後評価】

No. 21 国道1号（湯本拡幅） 道路改良事業

2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・平成9年度：事業着手
- ・平成10年度：用地着手
- ・平成19年度：工事着手
- ・平成25年度：供用開始

2) 必要性

- ア) 函嶺洞門は、幅員5.8mと狭いため大型車のすれ違いが困難である。また、休日には観光交通による著しい渋滞が発生しており、円滑で安全に走行できる幅員を確保する必要があった。
- イ) 築造後80年以上の函嶺洞門は、老朽化に加え、平成8年度に県が行った防災総点検において、洞門坑口付近（両側）が、落石・崩壊の危険箇所とされるなど、災害の危険性が増大していたため、通行の安全性を強化する必要があった。

3. 事業の目的

- 1) 自動車交通の円滑化と交通安全の確保
- 2) 土砂崩壊、落石からの通行安全性の強化

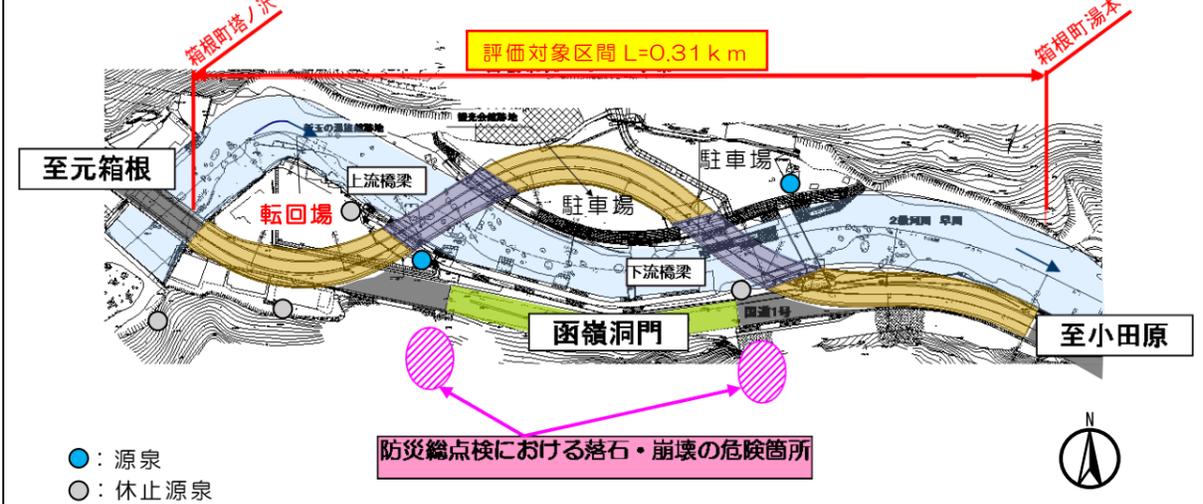
4. 事業の内容

- 1) 起 終 点：箱根町湯本地内
- 2) 事業延長：0.31 km
- 3) 幅 員：10.75 m
- 4) 交 通 量：計画交通量 9,900台/日（平成42年推計）
現況交通量 13,337台/日（平成27年全国道路・街路交通情勢調査）
- 5) 道路規格：第3種第3級
- 6) 設計速度：30km/h
- 7) 車 線 数：2車線
- 8) 歩道形態：片側歩道
- 9) 主な工種：橋梁工（2橋）、道路改良工

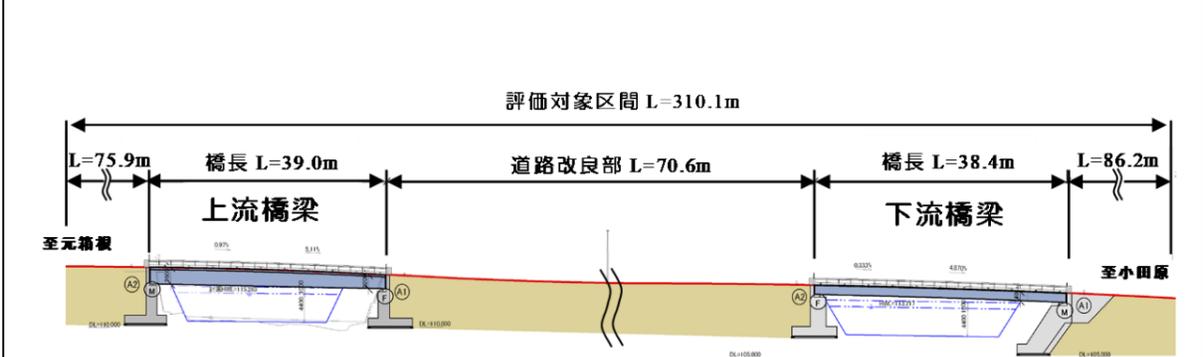
5. 事業実施にあたって配慮した項目

- 1) 温泉の源泉地域であることから、源泉湯量の変化を注視しながら施工を実施した。

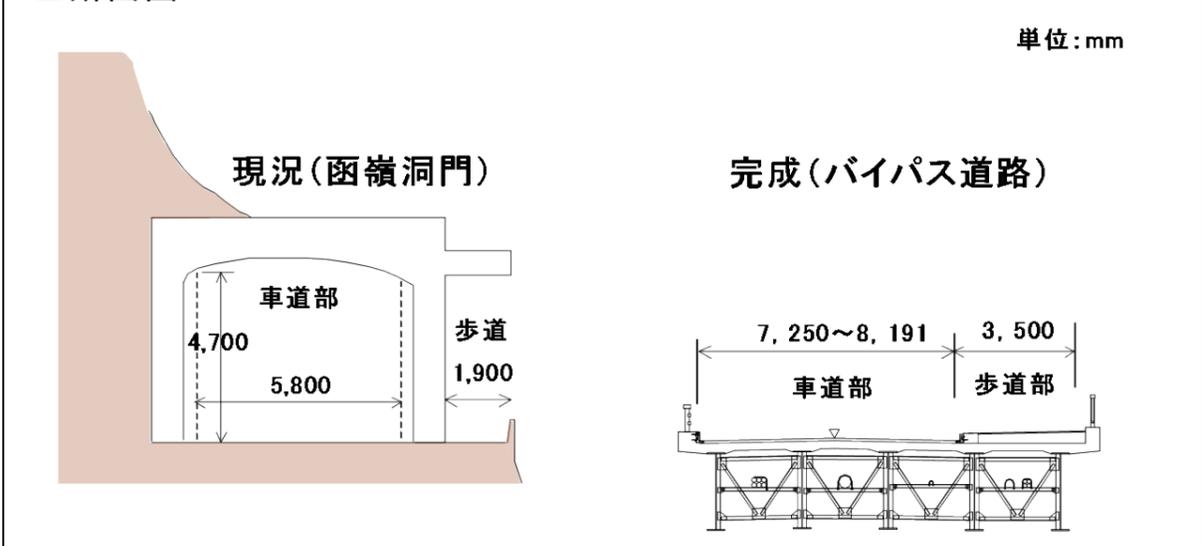
■ 平面図



■ 側面図



■ 断面図



No. 21 国道1号（湯本拡幅） 道路改良事業

◆ チェックリスト

費用対効果等	事業期間	事業化年度	H9年度	用地着手	H10年度	供用年度	(当初)H25年度	事業期間変動率
			都市計画決定	-	工事着手	H19年度		
事業費	再評価時	(名目値)	17億円	実績	(名目値)	18億円	事業費変動率(実質値)	
		(実質値)	16億円		(実質値)	17億円	1.1倍	
事業期間・事業費変更理由		-						
(再評価時) 費用対効果分析 結果	B/C	総費用	19億円	総便益	21億円	基準年		
		内訳)事業費	19億円	内訳) 走行時間短縮便益	12億円	H23年		
		維持管理費	0.31億円	走行経費減少便益	7.9億円			
				交通事故減少便益	1.5億円			
経済的内部収益率(EIRR)		4.5%						
(事後評価時) 費用対効果分析 結果	B/C	総費用	27億円	総便益	28億円	基準年		
		内訳)事業費	27億円	内訳) 走行時間短縮便益	16億円	H30年		
		維持管理費	0.47億円	走行経費減少便益	10億円			
				交通事故減少便益	2.0億円			
経済的内部収益率(EIRR)		4.2%						
事業遅延による費用・便益の変化と損失額		費用増加額	-	便益減少額	-	損失額		

■ 上記便益に算定されていない効果

ア) 防災

- ・「第1次緊急輸送道路」である本路線の整備により、災害時等における救急活動の円滑化や、支援物資の輸送力の強化が図られた。

イ) 安全・安心・利便性

- ・バス等大型車のすれ違いが容易になることで、走行の安全性と快適性が図られた。
- ・幅員3.5mの片側歩道が整備され、歩行者・自転車の利便性が向上した。
- ・本整備により、異常気象時の通行規制の要因箇所を回避できることから、整備に併せ転回場を設置し、規制区間の短縮(箱根湯本駅周辺を含む1.3km)を行ったことで、特に箱根湯本付近の旅館や住民の方々方が規制の影響を受けなくなり、利便性が向上した。

ウ) 地域の活性化

- ・移動速達性の向上により、観光客の満足度が高まり観光振興に寄与した。
- ・函嶺洞門対岸に、新たに駐車場を設け、箱根山の情報提供板やトイレなどを整備したことにより、道路利用者の利便性が向上したほか、新たな賑わいの場が創出された。

■ その他

函嶺洞門を拡幅する等の工法を採用しなかったことで、国指定重要文化財（建造物）及び土木遺産に指定された函嶺洞門を残すことができた。

情報提供板、トイレの整備

函嶺洞門 国指定重要文化財 H27
土木遺産 H17



① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

要因の変化はありません。
(なお、基準年を更新したため、再評価時と事後評価時で、総費用・総便益が異なります。)

② 事業の効果の発現状況

本事業により、十分な幅員が確保され、大型車のすれ違いが容易となり、円滑で安全に走行ができるようになった。

大型車のすれ違い状況



供用前

供用後

③ 関係する地方公共団体等の意見

- 箱根町 : 異常気象時でも箱根湯本駅周辺まで一般車両のアクセスが可能となり利便性が増したほか、バイパスに併設された駐車スペースにより、車両の転回が可能となるなど、非常時にも有効に活用されている。
- 観光協会 : 外国人を含めた観光客が、函嶺洞門周辺に多く訪れるようになった。地域の観光事業者と協力し、函嶺洞門バイパスを含む土木遺産を巡るツアーの企画も検討している。
- バス事業者 : 大型車両のすれ違いが容易になり、走行性が向上した。

○ 対応方針（案）

当該事業の実施により、大型車のすれ違いが可能となり、自動車交通の円滑化が図られたほか、災害への対応力が強化されるとともに、観光振興にも大きく寄与するなど、事業効果は十分に発現していると判断できる。現時点では、特に改善措置の必要はない。こうしたことから、事後評価を再度行う必要性は認められない。

○ 今後の取組み

近隣の道路整備等により、交通流動の変化があった場合は、その事象を検証の上、必要な対策を講じることとする。

○ 他の事業のあり方や、評価手法の見直しに活かせる事項

事業実施にあたり、地域の源泉量の変化に注視しながら施工を行った。また、バイパス整備に併せて異常気象時の通行規制区間短縮を実施した。

今後、他事業においても、地域の環境に配慮した施工を行うほか、事業の途中で、常に道路利用者の利便性向上に配慮するよう工夫、改善に取り組む必要がある。