

【事後評価】

(別添3)

平成29年度

神奈川県県土整備局公共事業評価委員会

平成29年度

神奈川県県土整備局公共事業評価委員会

事後評価対象事業
調査書・函面集

県土整備局

【事後評価】

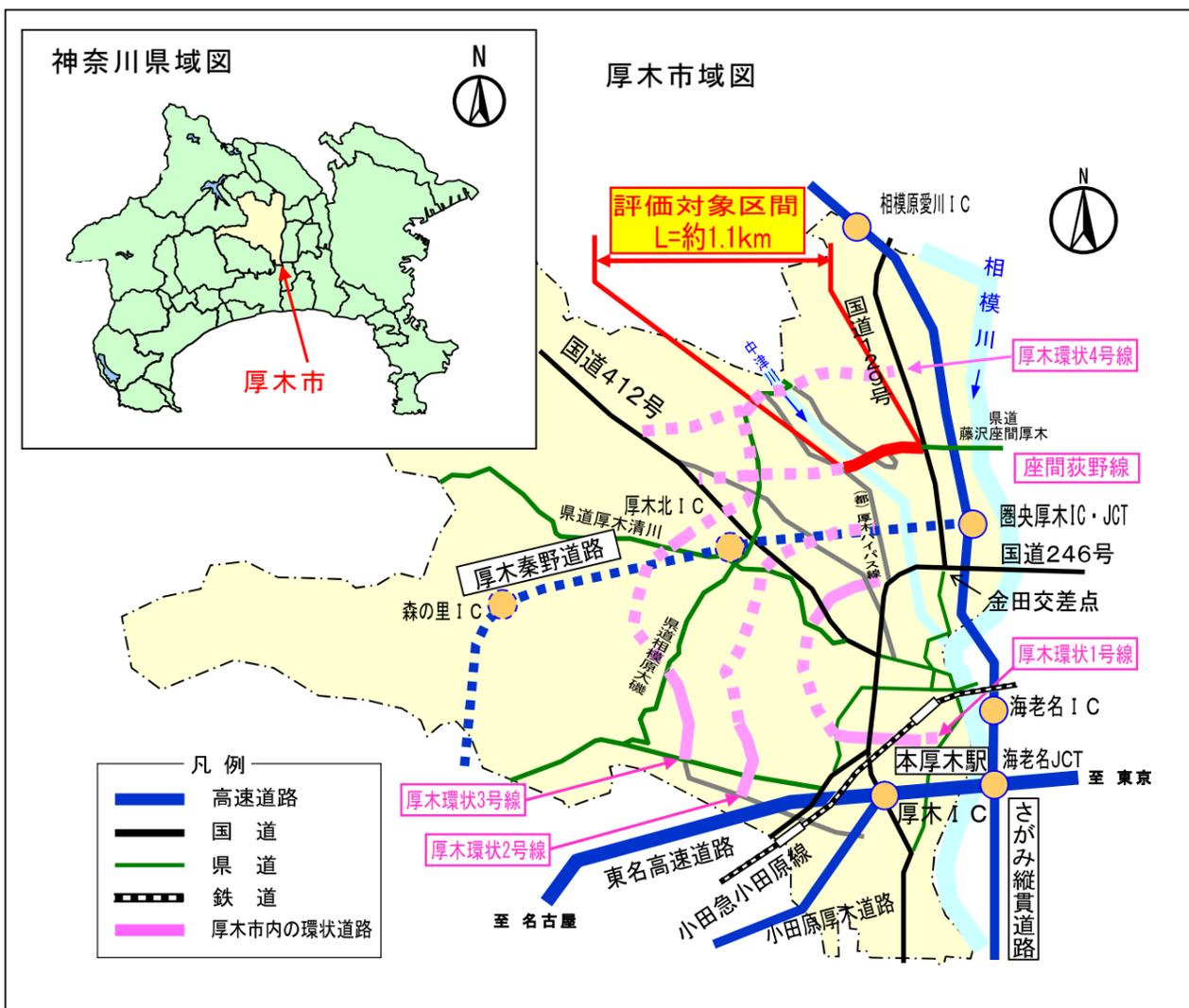
No. 7 県道42号（藤沢座間厚木）第I期事業 道路改良事業

◆ 事業概要

1. 概要

1) 全体の概要

- ア) 本路線は、藤沢市を起点とし、綾瀬市及び座間市を經由して厚木市に至る延長約19.6kmの幹線道路である。
- イ) 相模川で隔てられた湘南地域と県央地域を東西方向に連絡し、各地域の経済や交流連携を支えるとともに、厚木市域では、本厚木駅を中心とした市街地の外郭環状道路として機能する重要な路線である。
- 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、厚木市関口の国道129号から同市三田の（都）厚木バイパス線までの約1.1kmの区間である。
- イ) 評価対象区間は、平成4年度に事業着手し、平成21年度に暫定2車線供用、平成24年度に4車線供用した。

■ 事業地周辺図



3) 評価対象事業の位置づけ

- ア) 県の計画：
 - a) かながわランドデザイン実施計画
 - ・「交流幹線道路網の整備」として位置づけ
 - b) かながわ交通計画（かながわ都市マスタープランの部門別計画）
 - ・整備を促進する多車線機能を有する一般幹線道路網の一部を構成
 - 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) 市の計画：
 - a) 厚木市都市マスタープラン
 - ・「地域の骨格となる道路網の形成」として位置づけ



【事後評価】

No. 7 県道42号（藤沢座間厚木）第I期事業 道路改良事業

2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・昭和37年度：都市計画決定
- ・昭和60年度：都市計画変更（最終）
- ・平成4年度：事業着手
- ・平成5年度：用地買収開始
- ・平成9年度：工事着手
- ・平成21年度：暫定2車線供用開始
- ・平成24年度：4車線供用開始

2) 必要性

- ア) 県央地域における東西方向の主要な幹線道路であり、「多車線機能を有する一般幹線道路網」として、本路線の整備が必要であった。
- イ) 厚木市の中心市街地を通過する広域的な幹線道路（国道129号や246号）に交通が集中し、慢性的な交通混雑が発生していることから、市街地へ流入する交通を分散する必要があった。
- ウ) 特に、国道129号と国道246号が交差する「金田交差点」は渋滞が著しいことから、この交差点に集まる交通を分散させるため、厚木市が施工する「（都）厚木バイパス線」と接続する外郭環状道路の整備が必要であった。

3. 事業の目的

- 1) 地域の交流・連携を支える幹線道路網の整備
- 2) 外郭環状道路の整備による交通の分散化

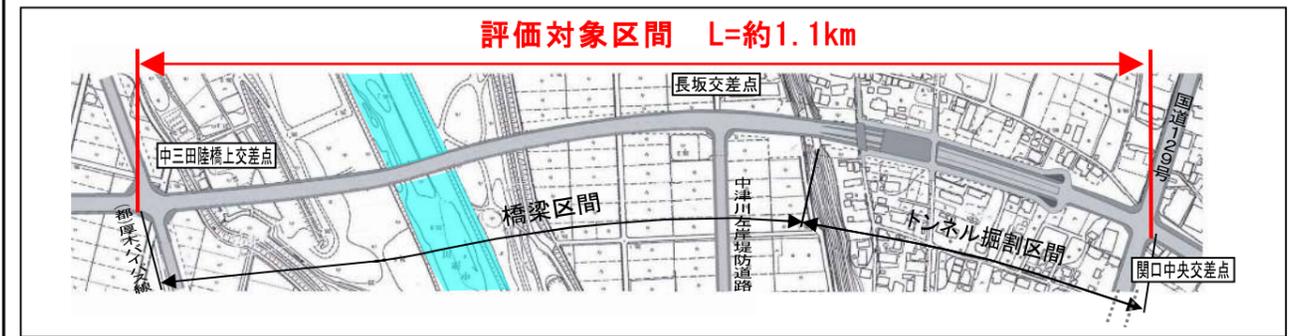
4. 事業の内容

- 1) 起 終 点：厚木市関口地内～厚木市三田地内
- 2) 事業延長：約1.1km
- 3) 幅 員：22.0m
- 4) 交 通 量：計画交通量 25,100台/日（H42推計）
 現況交通量 13,640台/日※〈暫定2車線供用時〉（H22調査）
 現況交通量 19,158台/日※〈4車線供用時〉（H29調査）
※12時間交通量に昼夜率を掛けて算出
- 5) 道路規格：第4種第1級
- 6) 設計速度：60km/h
- 7) 車 線 数：4車線
- 8) 歩道形態：両側歩道
- 9) 主な工種：橋梁工（コンクリート橋、鋼橋）、U型擁壁工、道路改良工

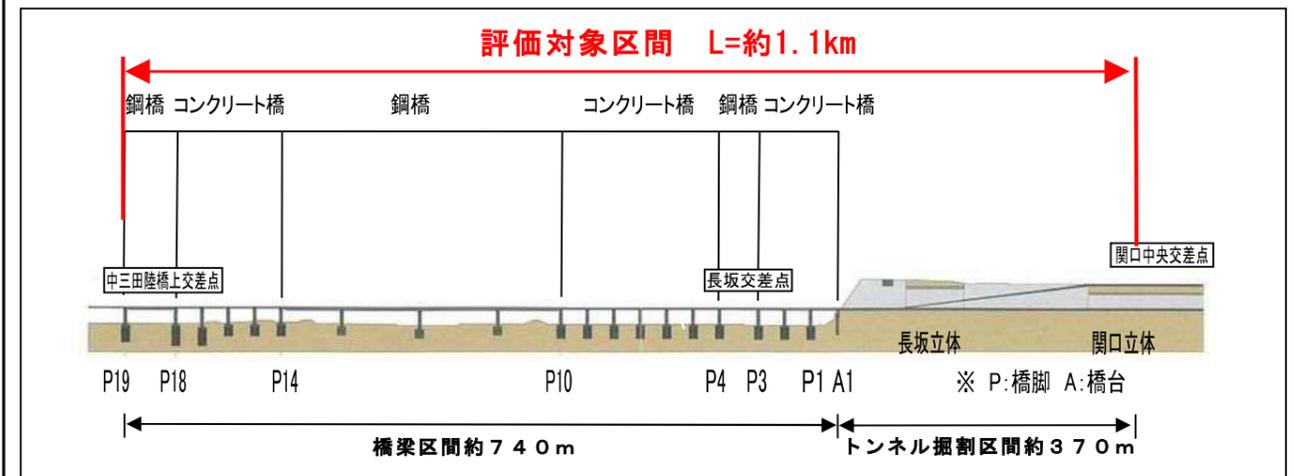
5. 事業実施にあたって配慮した項目

- ・事業効果の早期発現を図るため、橋梁区間の一部について、4車線のうち2車線分の橋桁を架設して、暫定2車線で供用を行った。
- ・地権者が確定できない河川敷の共有地について、土地収用法に基づく事業認定を受け、用地取得を行った。

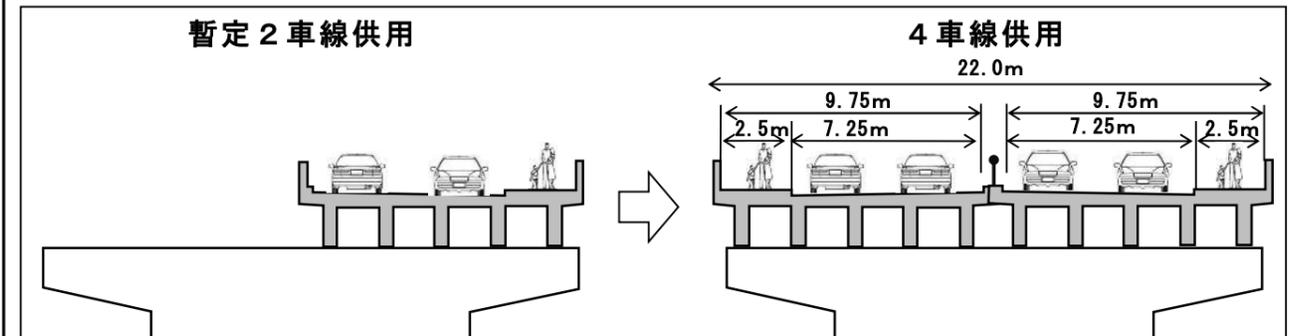
■ 平面図



■ 側面図



■ 断面図



■ 状況写真

供用後の状況



【事後評価】

No. 7 県道42号（藤沢座間厚木）第I期事業 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	H4年度	用地着手	H5年度	供用年度	(当初)24年度	事業期間変動率
		都市計画決定	S60年度	工事着手	H9年度		(実績)24年度	
事業費	計画時	(名目値)	160 億円	実績	(名目値)	162 億円	事業費変動率(実質値)	
	(再評価時)	(実質値)	160 億円	(実質値)	162 億円	1.01倍		
事業期間・事業費変更理由								
(当初)費用対効果分析結果(再評価時)	B/C	総費用	220億円	総便益	338億円	基準年		
	1.5	内訳)事業費	218億円	内訳)走行時間短縮便益	279億円	H23年(再評価時)		
		維持管理費	2億円	走行経費減少便益	43億円			
				交通事故減少便益	17億円			
		経済的内部収益率(EIRR) 5.3%						
(事後評価時)費用対効果分析結果	B/C	総費用	273億円	総便益	458億円	基準年		
	1.7	内訳)事業費	270億円	内訳)走行時間短縮便益	413億円	H29年		
		維持管理費	3億円	走行経費減少便益	37億円			
				交通事故減少便益	8億円			
		経済的内部収益率(EIRR) 5.9%						
事業遅延による費用・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、災害発生時における救助活動の円滑化や緊急物資等の輸送力の強化が図られた。

イ) 安全・安心性・利便性

- ・評価対象区間周辺において、中津川を渡河する橋梁は、国道246号の「中津川橋」とその約4km上流にある県道相模原大磯の「才戸橋」のみであったが、本路線の整備により、代替路線が確保された。
- ・国道129号や国道246号の交通量が分散することで、交通混雑が緩和され、地域の主要な公共交通機関である路線バスの定時性が高まり、利便性が向上した。

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。)

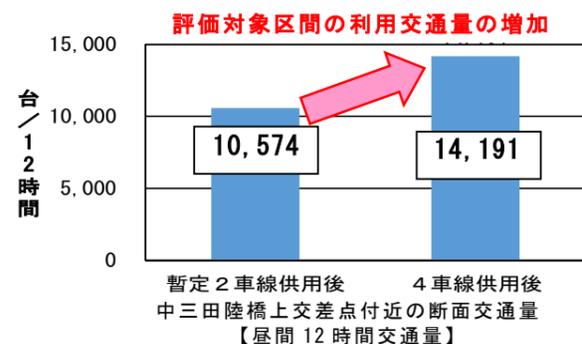
事業の効果の発現状況

1) 評価対象区間の交通量

- ・暫定2車線供用後は10,574台/12時間であったが、4車線供用後は14,191台/12時間と利用交通量が増加し、外郭環状道路としての効果が発現している。

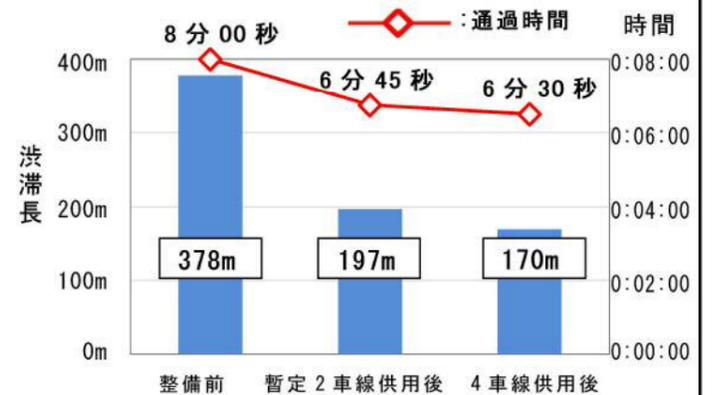
※調査時期

暫定2車線供用後：平成22年12月2日
4車線供用後：平成29年4月19日



2) 国道129号金田交差点北側の渋滞長と通過にかかる所要時間の変化

当該事業の実施により、周辺道路の混雑が緩和され、国道129号を南に下る金田交差点の渋滞長は378mから170mに減少し、関口中央交差点から金田交差点を通過するのにかかる所要時間は、8分00秒から6分30秒に短縮した。



※調査時期
整備前：平成22年3月18日
暫定2車線供用後：平成22年12月2日
4車線供用後：平成29年4月19日

国道129号金田交差点北側の交通状況



② 関係する地方公共団体等の意見

- 厚木市消防本部：当該路線が整備されたことで、時間短縮だけでなく、緊急時に取り得るルート選択の自由度が増した。
- 路線バス事業者：整備前に比べて、金田交差点を通過するのにかかる時間が減り、路線バスの定時性が向上した。
- 厚木北郵便局：周辺道路の混雑が緩和され、配達がしやすくなった。

○対応方針(案)

当該事業の実施により、県央地域の東西方向の連携強化が図られるとともに、交通の分散により周辺道路の交通混雑が緩和されるなど、事業効果は十分に発現していると判断できるため、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

本路線の延伸や厚木秦野道路などの整備により、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

本事業は、暫定2車線供用することで、事業効果の早期発現を図った。また、事業実施にあたり、用地取得に多くの時間を要したため、再評価実施時における公共事業評価委員会の意見などを踏まえ、県は、土地収用法に基づく収用移行基準を見直した。

今後、他事業においても、事業効果の早期発現を図るため、暫定供用などの工夫や、収用移行基準の適切な運用を行っていく必要がある。