

◆ 事業概要

1. 概要

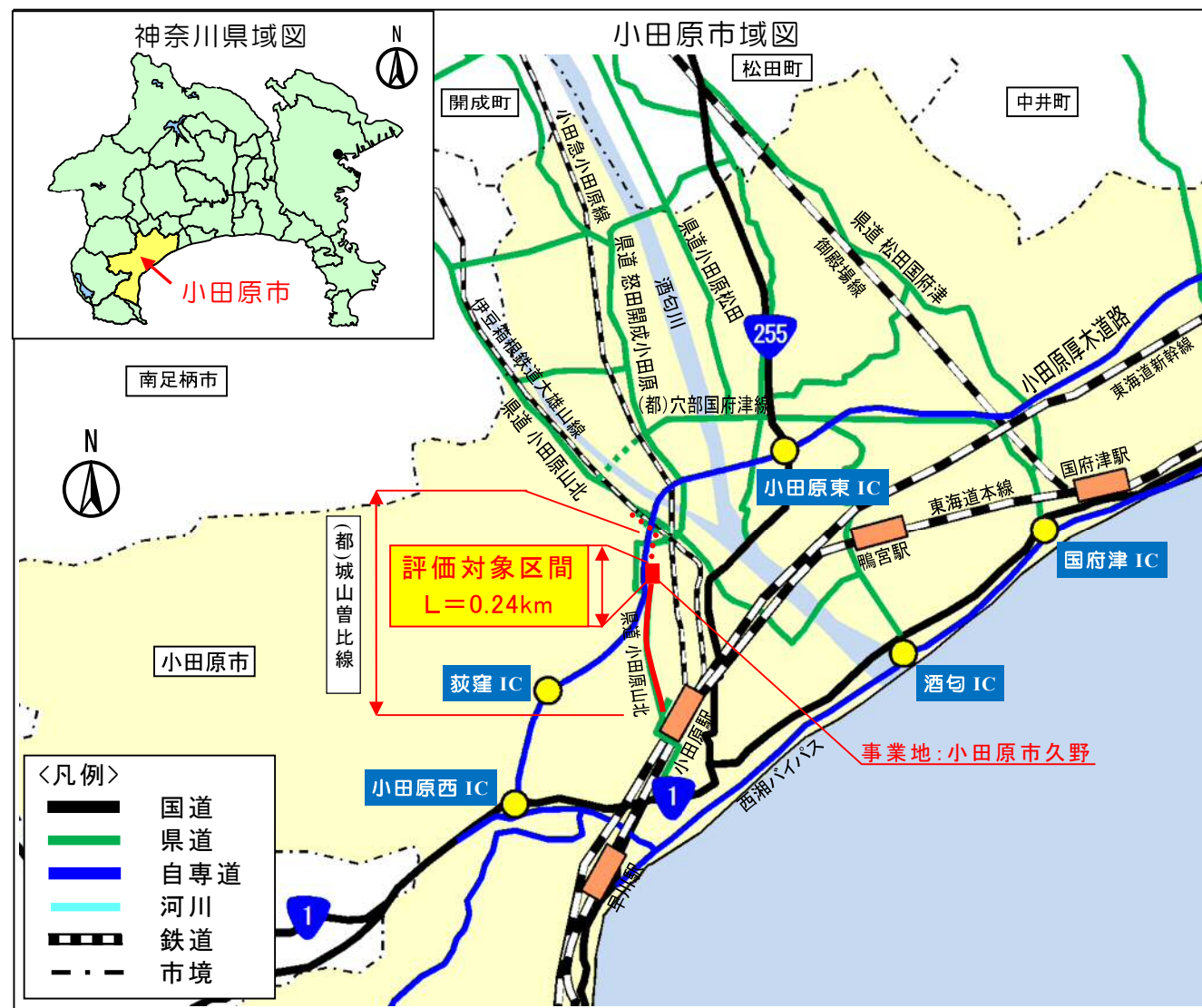
1) 全体の概要

ア) 都市計画道路城山曾比線は、小田原駅西口の小田原市城山を起点に、同市多古地内で都市計画道路小田原山北線に接続する全長約2.5 kmの路線である。

イ) 県西部の広域拠点である小田原市中心部へアクセスし、広域的なネットワークを形成する主要な幹線道路である。

ウ) 現道の県道 74 号(小田原山北)は、「第 1 次緊急輸送道路」および「緊急交通路指定想定路」に指定されている。

※) なお、都市計画道路城山曾比線は平成 24 年度の都市計画変更により、名称を都市計画道路城山多古線に変更した。



2) 評価対象事業の概要

ア) 評価対象区間は、小田原市久野の延長約0.24 km区間である。

イ) 小田原駅西口から評価対象区間までの約 1.8 km 区間は、平成 15 年度までに供用した。

ウ) 評価対象区間は、平成 17 年度に事業着手し、平成 24 年度に供用した。

■事業地周辺図



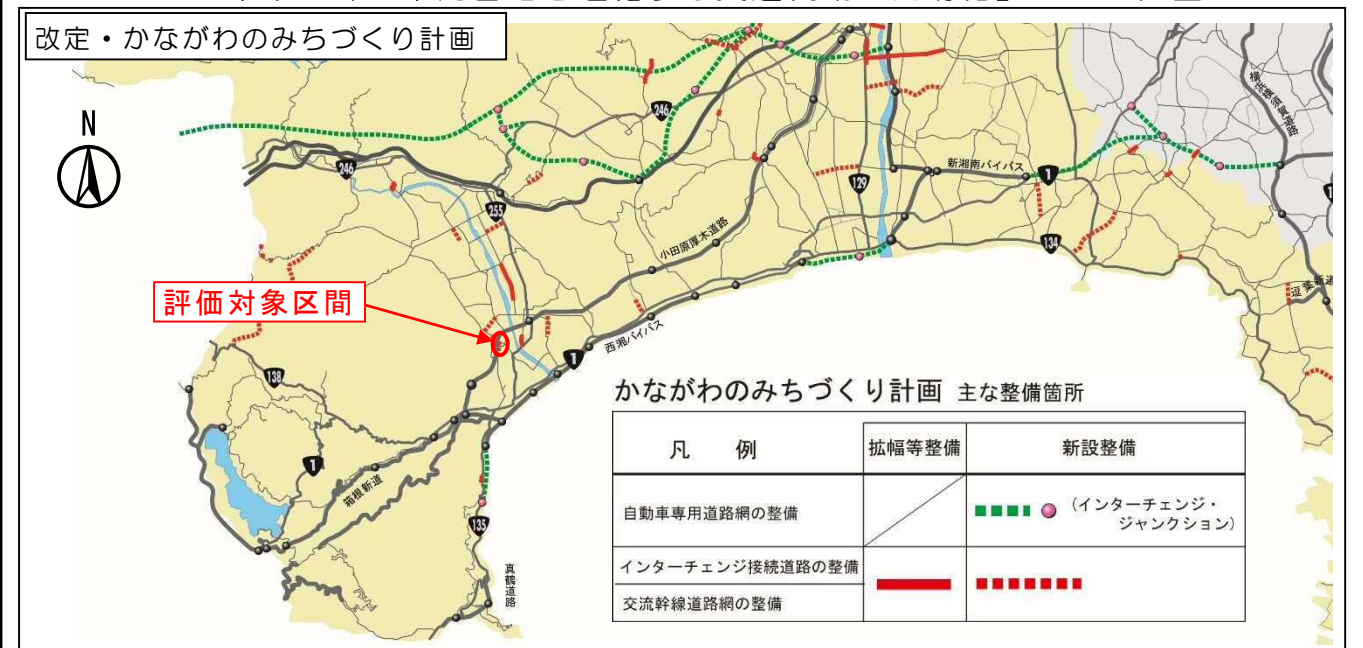
3) 評価対象事業の位置づけ

ア) 県の計画：

- a) かながわグ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、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) 小田原市都市計画マスタープラン（地域別構想：中央地域）
- ・「市中心部と市内各地を連絡する交通流動の円滑化」として位置づけ



N o . 8 都市計画道路 城山曾比線（Ⅳ期）街路整備事業

2. 事業の経緯や必要性

1) 経 緯

- ・昭和 21 年度：都市計画決定
- ・平成 1 5 年度：都市計画変更
- ・平成 1 7 年度：事業認可取得
用地買収開始
- ・平成 2 0 年度：工事着手
- ・平成 2 4 年度：供用開始

2) 必要性

- ア) 小田原駅や市役所など、県西地域の広域拠点である小田原市中心部へのアクセスの向上を図る必要があった。
- イ) 評価対象区間に並行する現道の県道74号（小田原山北）は幅員が狭く、縦断勾配が急な道路であり、また歩道も未整備のため、歩行者の安全を確保する必要があった。

3. 事業の目的

- 1) 地域の交流・連携を支える幹線道路の整備
- 2) 歩行者の安全性・利便性の向上

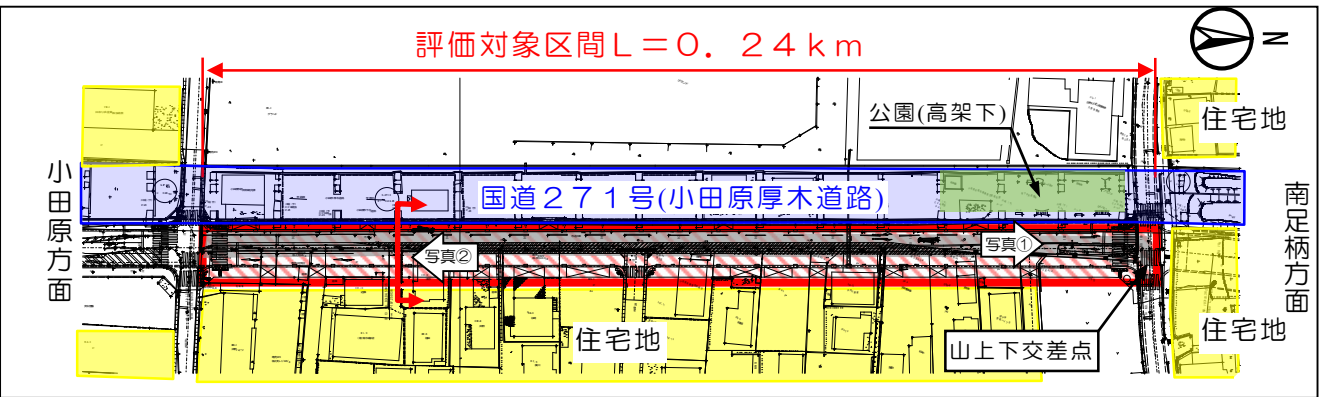
4. 事業の内容

- 1) 起 終 点：小田原市久野
- 2) 事業延長：約0. 2 4 k m
- 3) 幅 員：1 5.0 m
- 4) 交 通 量：計画交通量 6,300台／日（H42推計）
現況交通量 5,300台／日（H29調査）
- 5) 道路規格：第4種2級
- 6) 設計速度：50 k m／h
- 7) 車 線 数：2車線
- 8) 歩道形態：両側歩道
- 9) 主な工種：道路改良工

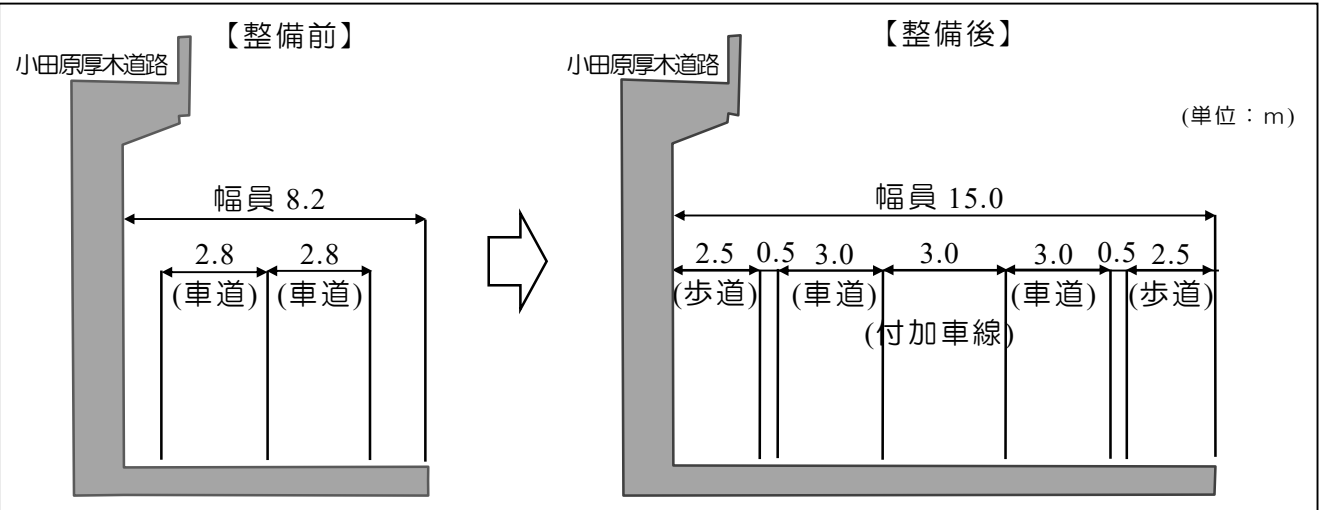
5. 事業実施にあたって配慮した項目

- ・評価対象区間は住宅が隣接しているため、住宅側から整備を開始し、完成した区間から供用を開始することで、早期に安全な歩行空間を確保するなど、沿道状況や地域住民等の利便性に配慮した施工を行なった。

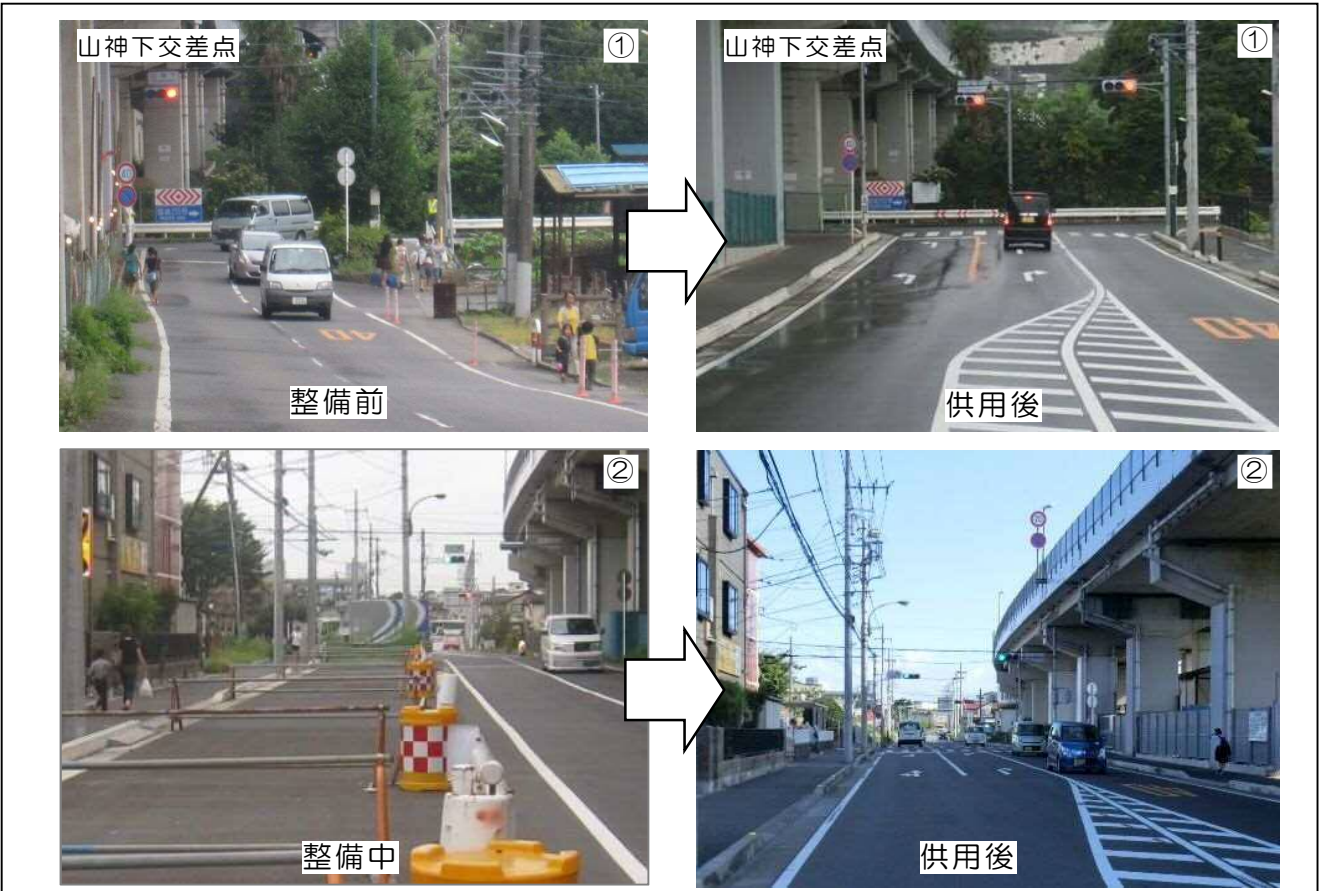
■平面図



■標準横断図



■供用前後の状況



【事後評価】

N o . 8 都市計画道路 城山曾比線（Ⅳ期）街路整備事業

◆チェックリスト

事業期間	事業化年度	H17年度	用地着手	H17年度	供用年度	(当初)H26年度	事業期間変動率	
	都市計画決定	S21年度	工事着手	H20年度		(実績)H24年度	0.8倍	
事業費	計画時	(名目値)	4.7億円	実績	(名目値)	4.8億円	事業費変動率(実質値)	
		(実質値)	4.7億円		(実質値)	4.8億円	1.02倍	
事業期間・事業費変更理由		—						
(再評価時等) 費用対効果分析結果	B/C	総費用		5.1億円	総便益		5.7億円	基準年
	1.1	内訳 事業費		4.7億円	内訳 走行時間短縮便益		4.7億円	H23年
		維持管理費		0.4億円	走行費用減少便益		0.9億円	
					交通事故減少便益		0.1億円	
	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		6.8億円	総便益		7.5億円	基準年
	1.1	内訳 事業費		6.2億円	内訳 走行時間短縮便益		6.6億円	H29年
		維持管理費		0.6億円	走行費用減少便益		0.6億円	
					交通事故減少便益		0.3億円	
	経済的内部収益率(EIRR)		4.6%					
事業遅延による費用・便益の変化と損失額		費用増加額		一億円	便益減少額		一億円	損失額 一億円

■上記便益に算定されていない効果

ア) 防災

- ・現道の県道74号（小田原山北）が第1次緊急輸送道路に指定されており、バイパスとなる本路線の整備により、災害発生時の緊急輸送機能の強化が図られた。

イ) 安全・安心・利便性

- ・歩道が整備されたことにより、歩行者等の安全・安心な通行空間が確保された。
- ・小田原市役所や市立病院等の公共施設利用者の利便性が向上した。

ウ) 地域の活性化

- ・小田原厚木道路に沿って歩道が整備されたことで、高架下の公園へのアクセス性が向上したほか、公園では防災訓練や納涼夏祭り等の地元イベントが年複数回開催されるなど地域の賑わいが創出された。



防災訓練実施状況
(高架下の公園を活用)

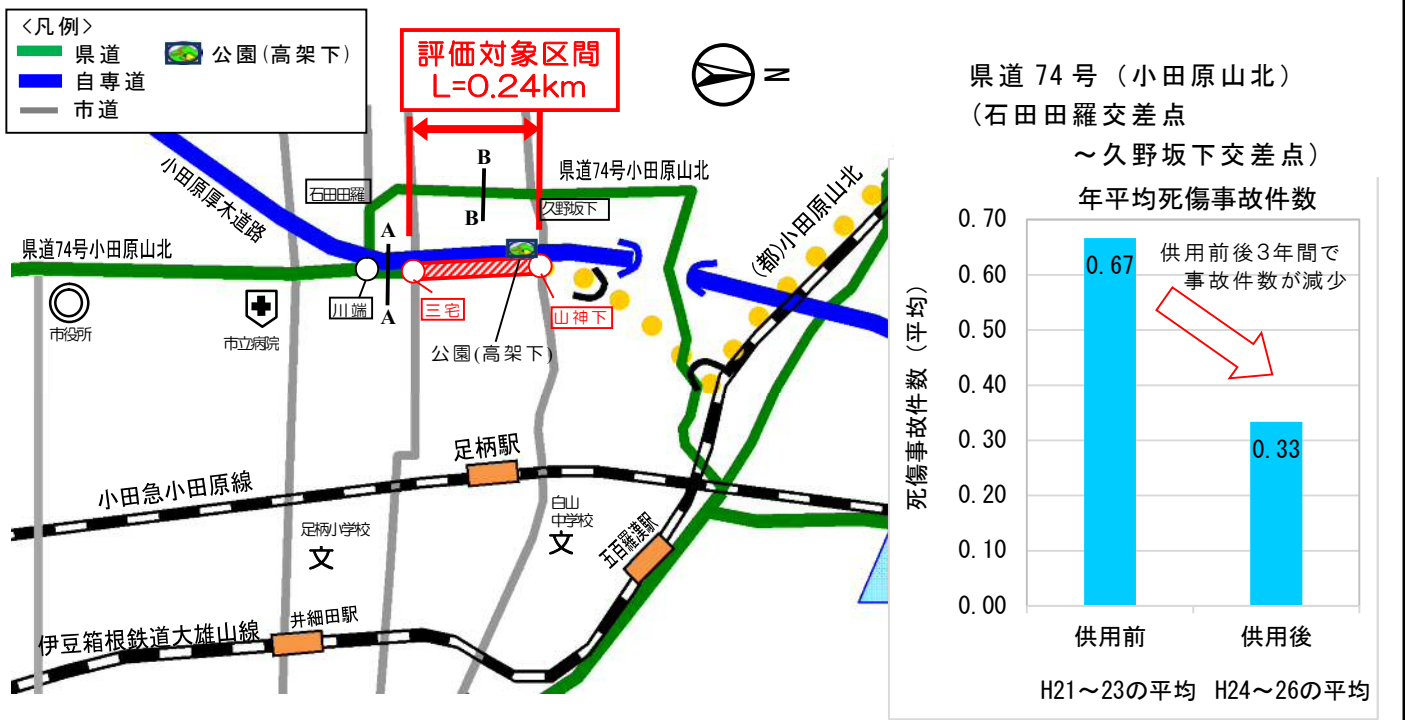
① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

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事業効果の発現状況

1) 安全性の向上

- ・現道の県道74号（小田原山北）の交通が評価対象区間に転換し、県道74号（小田原山北）の死傷事故発生件数が減少した。



現道（県道 74 号（小田原山北））と評価対象区間の交通量変化



③関係する地方公共団体等の意見

- 小田原市：評価対象区間の整備により、市中心部へのアクセス性が向上した。地域間交流を促進するため、事業中区間の一日も早い完成を要望する。
- 自治会：歩道が整備されたことで、車両と歩行者が分離され安全性が向上した。高架下の公園へ安心して通行できるようになり、利用者も増加した。

○対応方針(案)

当該事業の実施により、県西地域における道路ネットワークが強化され、また歩行者の安全性が向上す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無い。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

本路線の延伸や他路線の整備など、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

完成した区間(片側歩道区間)から順次供用を行うなど、地域の利便性に配慮した施工を行なった。

今後、他事業においても、施工方法を工夫することにより、沿道状況や地域住民の利便性に配慮するよう検討していく必要がある。