

【事後評価】

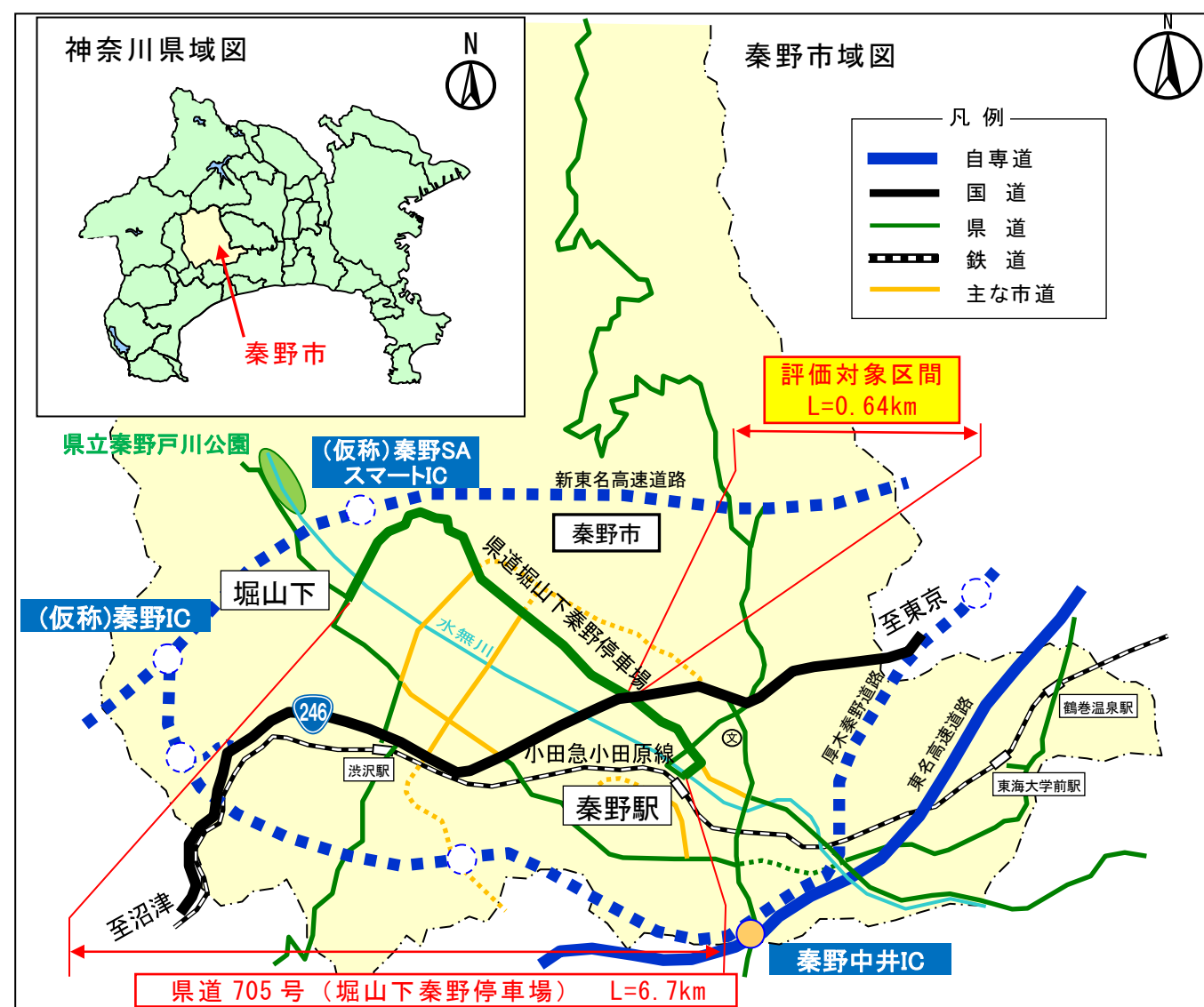
No. 20 県道705号（堀山下秦野停車場） 道路改良事業

◆ 事業概要

1. 概要

1) 全体の概要

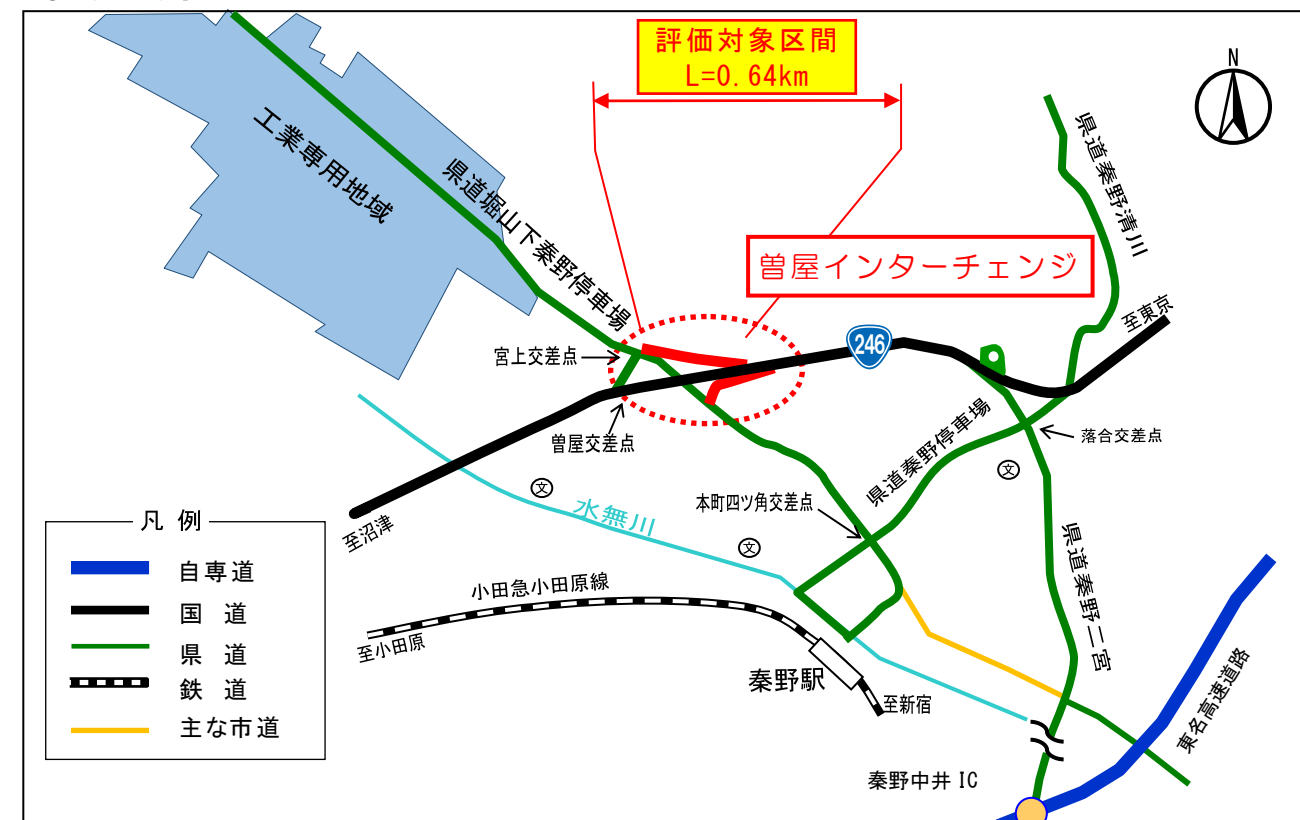
- ア) 本路線は、秦野市堀山下を起点とし、秦野駅前に至る全長6.7kmの主要な幹線道路である。
- イ) 秦野市の市街地北部に位置する工業専用地域と中心市街地の連絡を強化するとともに神奈川県の東西方向を結ぶ大動脈である広域幹線道路の国道246号にアクセスする道路である。



2) 評価対象事業の概要

- ア) 評価対象区間は、国道246号と立体交差している箇所に整備した、曽屋インターチェンジ（ハーフランプ）の延長0.64km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22年度にオンランプが供用、平成25年度にオフランプが供用した。

■ 事業地周辺図



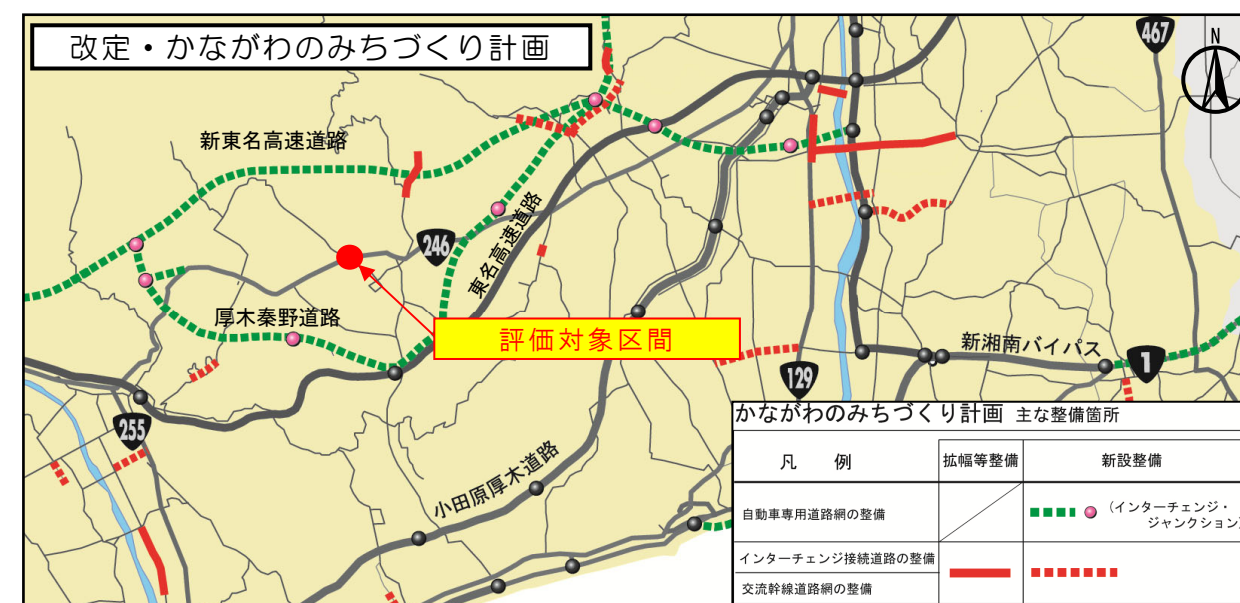
3) 評価対象事業の位置づけ

ア) 県の計画：

- a) かながわグランドデザイン実施計画
・「交通幹線道路網の整備」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」として道路新設（ランプ整備）を位置づけ

イ) 市の計画：

- a) 秦野市都市マスタープラン
・主要幹線街路と都市幹線・補助幹線街路に位置づけられる路線を連結



【事後評価】

No. 20 県道705号（堀山下秦野停車場） 道路改良事業

2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・平成4年度：事業着手
- ・平成4年度：用地取得開始
- ・平成14年度：工事着手
- ・平成22年度：オンランプ供用開始
- ・平成25年度：オフランプ供用開始

2) 必要性

- ア) 国道246号との出入りの利便性を向上させて、交通の円滑化を図る必要があった。
- イ) 国道246号への連絡が不十分であり、大型車等が中心市街地を經由している状況であったため、通過交通を転換する必要があった。

3. 事業の目的

- 1) 国道246号との出入りの利便性向上と交通の円滑化
- 2) 中心市街地の交通の安全性改善

4. 事業の内容

- 1) 事業区間：秦野市曾屋～曾屋一丁目
- 2) 事業延長：0.64km（オンランプ0.37km、オフランプ0.27km）
- 3) 幅員：7.5m
- 4) 交通量：計画交通量 3,400台/日（H42推計）
現況交通量 <オンランプ> 2,578台/日※、<オフランプ> 2,445台/日※
<オンオフ合計> 5,023台/日※（H30.2調査）

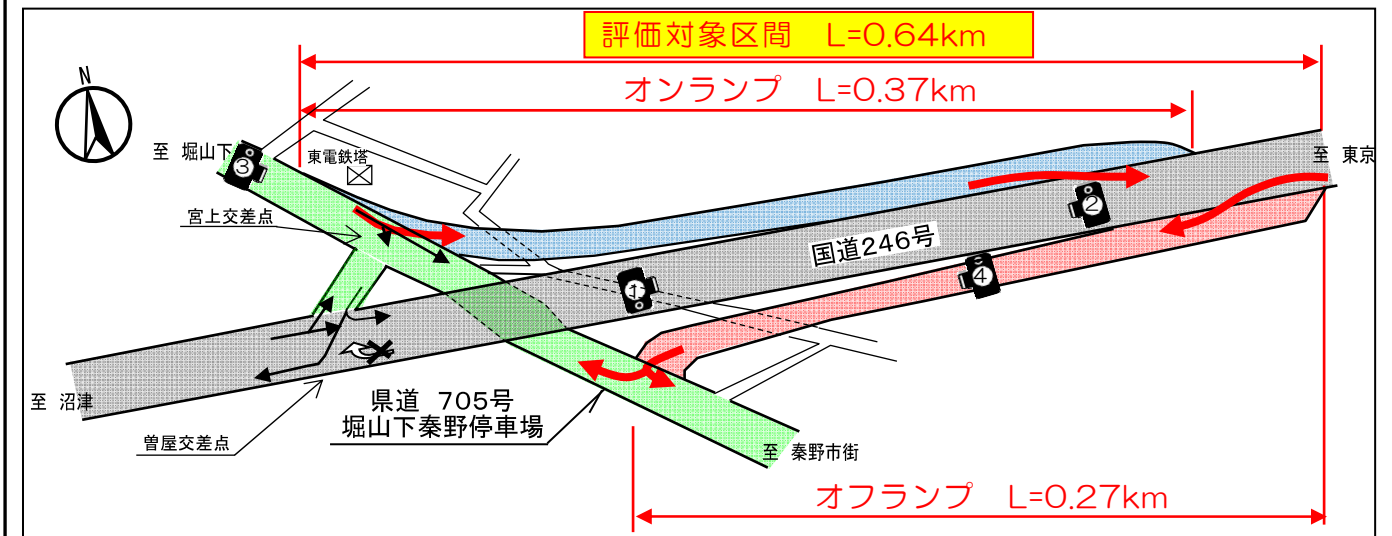
※12時間交通量に昼夜率（H27全国道路・街路交通情勢調査1.44）を掛けて算出

- 5) 道路規格：B規格ランプ
- 6) 設計速度：40km/h
- 7) 車線数：1方向1車線
- 8) 歩道形態：片側歩道
- 9) 主な工種：道路改良工、擁壁工

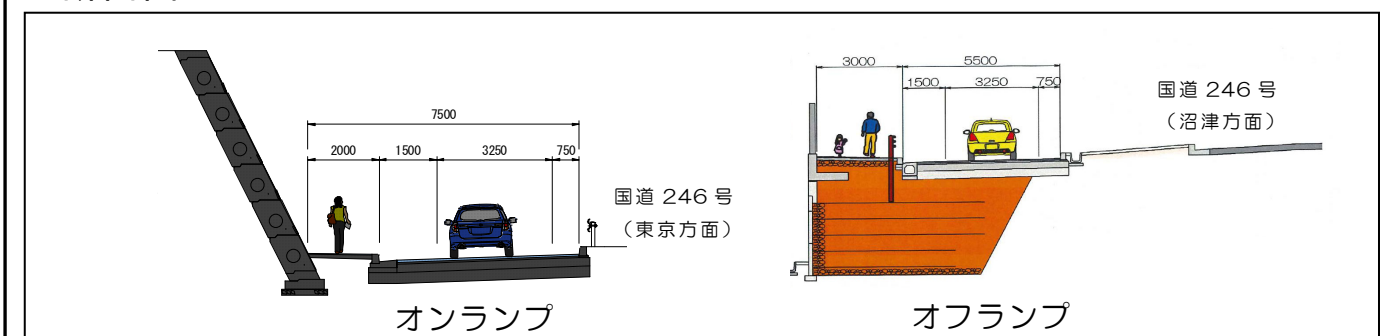
5. 事業実施にあたって配慮した項目

- ・事業効果の早期発現を図るため、事業が進んでいた、オンランプを先行して供用した。
- ・オフランプ工事にあたり、線形上、隣接する曾屋神社内の重要な樹木が干渉することが判明したため、構造変更を行い、存置した

■ 平面図



■ 断面図



■ 状況写真

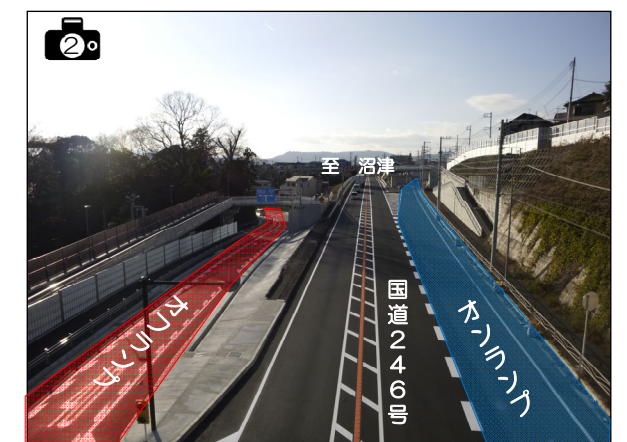
供用後（全景）



供用後（オンランプ）



供用後（全景）



供用後（オフランプ）



【事後評価】

№. 20 県道705号（堀山下秦野停車場） 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	H4年度	供用年度	(当初)23年度	事業期間変動率
		都市計画決定	年度	工事着手	H14年度		(実績)25年度	1.1倍
	事業費	再評価時	(名目値)	33億円	実績	(名目値)	31億円	事業費変動率(実質値)
			(実質値)	30億円		(実質値)	28億円	
	事業期間・事業費変更理由 用地交渉に不測の日時を要したため。							
(再評価時)費用対効果分析結果	B/C	総費用	38億円		総便益	65億円		基準年
	1.8	内訳)事業費	37億円		内訳)走行時間短縮便益	62億円		H18年
		維持管理費	02億円		走行経費減少便益	27億円		
					交通事故減少便益	02億円		
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	53億円		総便益	66億円		基準年
	1.2	内訳)事業費	52億円		内訳)走行時間短縮便益	60億円		H30年
		維持管理費	025億円		走行経費減少便益	58億円		
					交通事故減少便益	000億円		
経済的内部収益率(EIRR) 4.8%								
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」である国道246号との出入りの利便性が向上したことにより、災害時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

- ・評価対象区間の整備により、中心市街地を通る大型車が大幅に減少し、交通の安全性が改善した。

① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

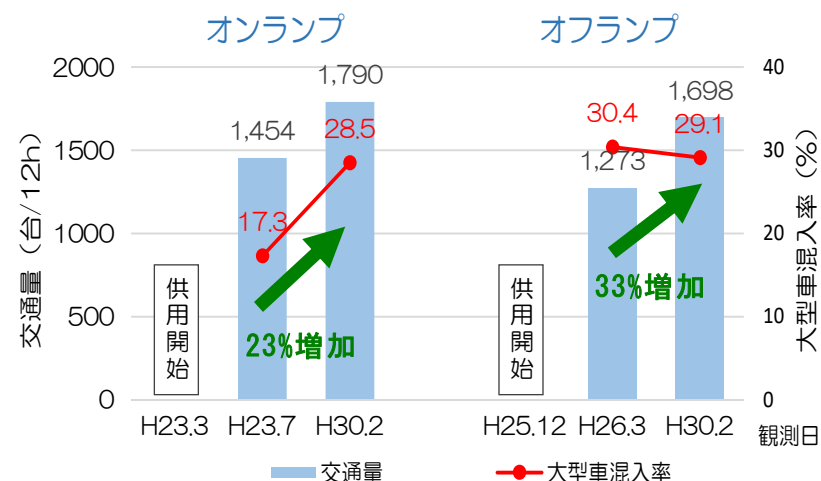
要因の変化はありません。

(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。)

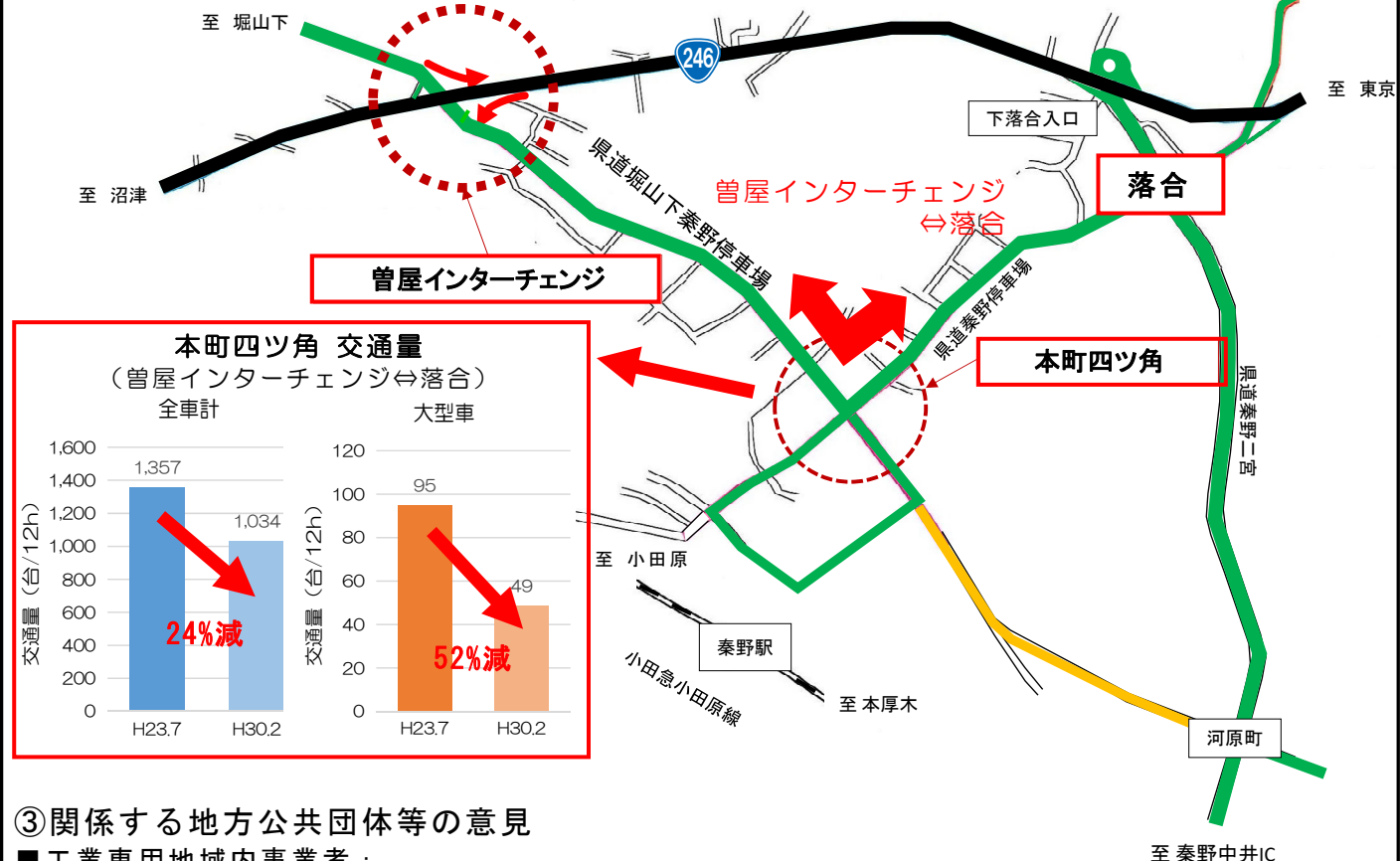
② 事業の効果の発現状況

1) 評価対象箇所の交通量

- ・オンランプ・オフランプともに供用当初から交通量が増加傾向にあり、利便性向上の効果が発現している。
- ・中心市街地の本町四ツ角の交通量、特に大型車は減少しており、通過交通の転換効果が発現している。



2) 評価対象箇所周辺の交通状況の変化



③ 関係する地方公共団体等の意見

■ 工業専用地域内事業者：

- ・ 曽屋インターから国道246号に直接乗り入れできるようになり、時間短縮になった。
- ・ 走りやすくなりドライバーのストレス等が減った。

■ 中心市街地商店街：

- ・ 中心市街地は、大型車が通らなくなり、安全面が改善し、走り易くなり渋滞も少なくなった。

■ 近隣自治会：

- ・ 車通勤で厚木や平塚方面は、インターができて市街地を通らずに行きやすくなった。
- ・ 中心市街地に工業団地からの大型車が通らなくなった。

○ 対応方針（案）

当該事業の実施により、国道246号との出入りの利便性が向上し、交通の円滑化が図られるとともに、中心市街地の通過交通の転換により、交通の安全性が改善されるなど、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

他路線の整備など、交通流動に変化があった場合は、その事象を検証の上、必要な交通処理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、オンランプの先行供用により、国道との出入りの利便性向上や中心市街地の交通の安全性改善など、事業効果の早期発現を図った。

今後、他事業においても、事業効果の早期発現を図るため、部分供用などの工夫を行っていく必要がある。