

No. 4 都市計画道路 城山多古線他 街路整備事業

◆ 事業概要

1. 概要

1) 全体の概要

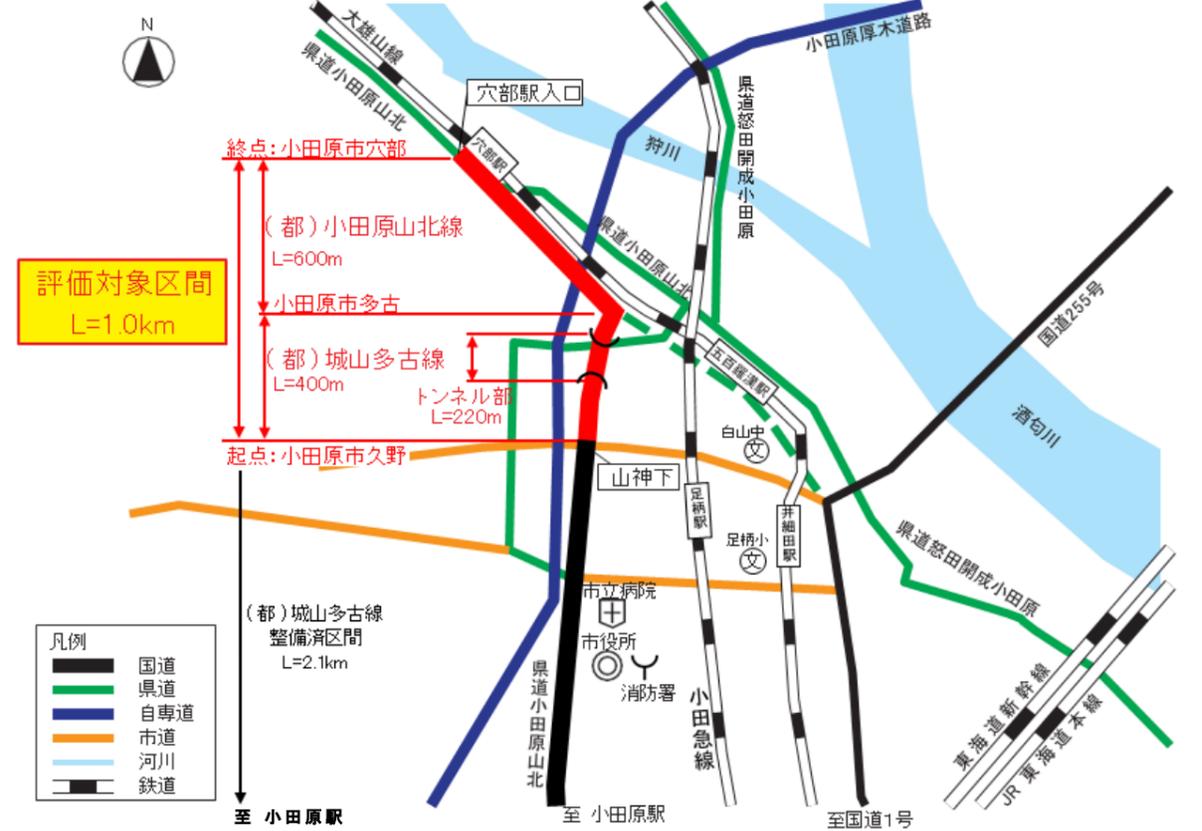
- ア) 都市計画道路城山多古線と都市計画道路小田原山北線は、一体となって、小田原市役所や市立病院等が位置する市の中心部を貫き、山北方面に向かう主要な幹線道路である。
- イ) 本路線は、県西地域の主要な駅である小田原駅へアクセスするなど、広域的な道路ネットワークを強化する重要な路線である。
- ウ) 本路線は、「第1次緊急輸送道路」および「緊急交通路指定想定路」に指定されている県道74号(小田原山北)の一部狭隘区間の解消に資するものである。



2) 評価対象事業の概要

- ア) 評価対象区間は、都市計画道路城山多古線の小田原市久野(山神下交差点)から多古までの400m区間と、都市計画道路小田原山北線の多古から穴部(穴部駅入口交差点)までの600m区間を合わせた、延長1.0kmの区間であり、県道74号(小田原山北)のバイパスとして整備を進めており、令和7年度の供用を目指している。
- イ) 評価対象区間には、延長220mのトンネル部がある。
- ウ) 小田原駅西口から評価対象区間までの2.1km区間は、平成24年度までに整備されている。

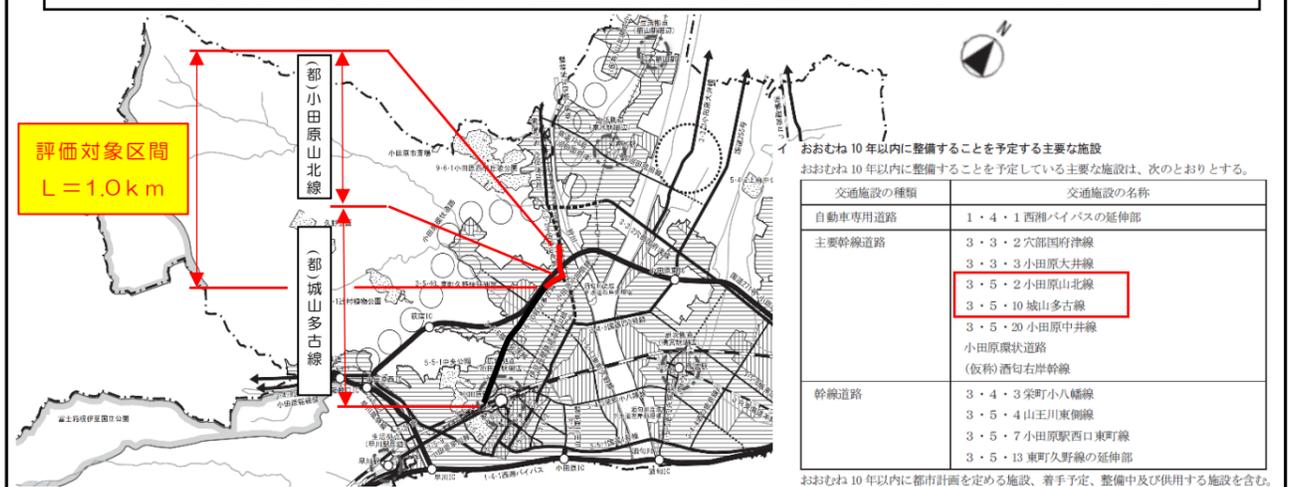
事業地周辺図



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第3期実施計画(令和元年7月)
 - ・「交流・連携の推進とそれを支える道路網などの整備」として位置づけ
 - b) 小田原都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(平成28年11月)
 - ・「おおむね10年以内に整備することを予定している主要な施設」として位置づけ
 - c) 改定・かながわのみちづくり計画(平成28年3月改定)
 - ・「交流幹線道路網の整備」として位置づけ
- イ) 市の計画:
- 小田原市都市マスタープラン(地域別構想:中央地域)(平成23年3月)
 - ・「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

小田原都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(平成28年11月)



No. 4 都市計画道路 城山多古線他 街路整備事業

2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・昭和21年度：当初都市計画決定
- ・平成15年度：都市計画変更（線形、構造の変更）
- ・平成24年度：都市計画変更（名称、区域の変更）・事業認可取得・用地取得開始
- ・平成30年度：工事着手

2) 必要性

- ア) 小田原駅や市役所など、小田原市中心部へのアクセス機能の強化を図る必要がある。
- 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4.8mと狭小で、また大部分の歩道が未整備のため、歩行者等の安全を確保する必要がある。
- 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」に指定されているものの、幅員狭小かつ急峻で、線形不良のため車両のすれ違いに困難な箇所があることから、本路線を整備し防災機能の強化を図る必要がある。

3. 事業の目的

- 1) 県西地域の道路ネットワークの強化による交通の円滑化
- 2) 地域の交通安全の向上
- 3) 災害対応力の強化

4. 事業の内容

- 1) 起 終 点：小田原市久野～同市穴部
- 2) 事業延長：1.0km
- 3) 幅 員：幅 員：11.25～15.50m
- 4) 交 通 量：計画交通量 10,200台/日（H42推計）
現況交通量 14,350台/日（H29調査）
- 5) 道路規格：（城山多古線）第4種第2級
（小田原山北線）第4種第1級
- 6) 設計速度：（城山多古線）50km/h
（小田原山北線）60km/h
- 7) 車 線 数：2車線
- 8) 歩道形態：両側歩道（トンネル部：片側歩道）
- 9) 主な工種：トンネル工、道路改良工

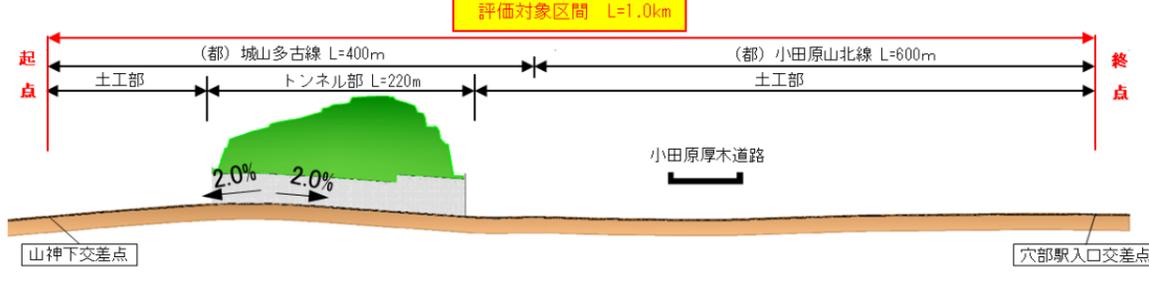
5. 事業実施にあたって配慮した項目

- 1) 山すそを掘割式で迂回する計画から、一部をトンネル構造とする計画に都市計画を変更し、道路線形を改善するとともに、地形の改変面積を減らした。

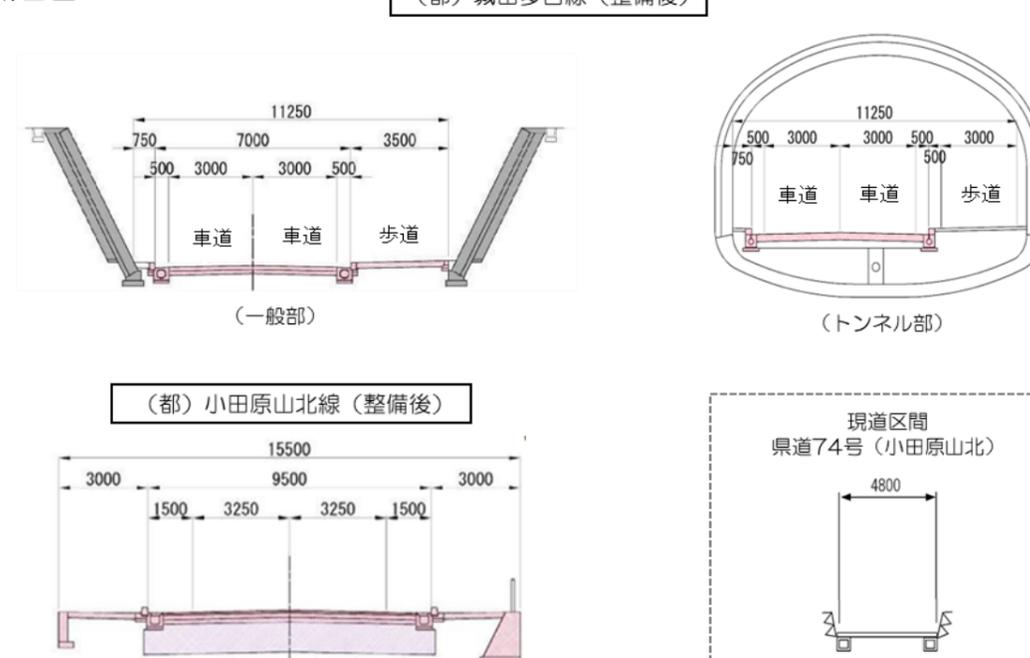
■平面図



■縦断面図



■断面図



No. 4 都市計画道路 城山多古線他 街路整備事業

◆ チェックリスト

(1) 事業の必要性等に関する視点

① 事業を巡る社会経済情勢

ア) 地域の状況

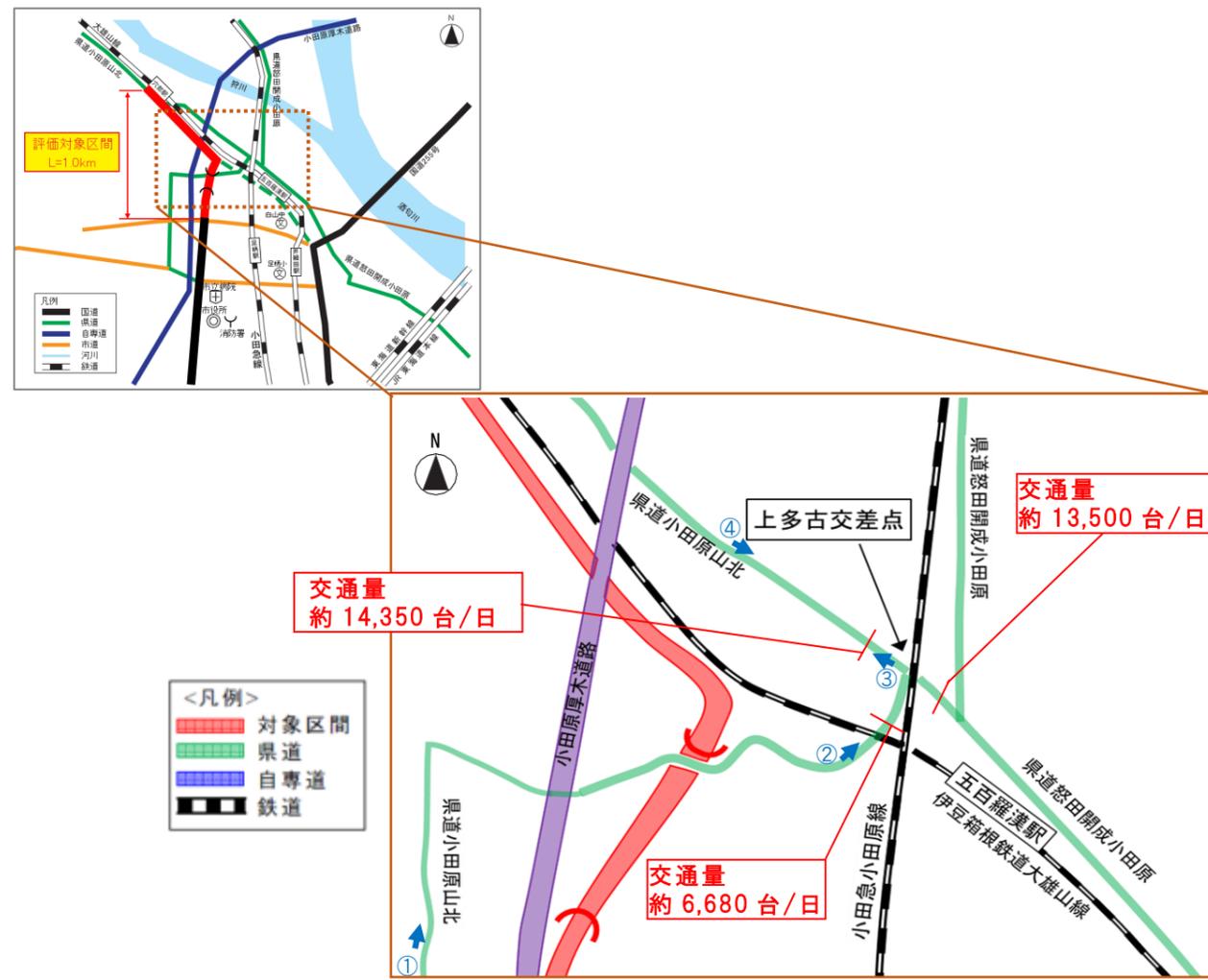
- ・ 評価対象区間周辺には小田原市役所や市立病院、消防署など公共施設が立地しており、広域避難所に指定されている白山中学校や足柄小学校がある。

イ) 事業地の状況

- ・ 評価対象区間に並行する現道の県道 74 号(小田原山北)の一部は、幅員が狭く歩道が未整備であり、歩行者等の安全な通行に支障を来している。
- ・ 上多古交差点付近では、14,000[台/日]を超える交通量があり、朝夕は慢性的な渋滞が発生している。

ウ) 地元の意識

- ・ 地元住民は、現道である県道 74 号(小田原山北)の慢性的な渋滞が解消されることを期待し、早期の道路整備を要望している。



現道の状況



県道 74 号(小田原山北)
幅員が狭く急峻な現道(写真①)



県道 74 号(小田原山北)
踏切五百羅漢(写真②)



県道 74 号(小田原山北)
上多古交差点(写真③)



県道 74 号(小田原山北)
歩道のない現道(写真④)

② 事業の投資効果等

■ 費用対効果

| | | |
|-------------|------------|----------|
| 総費用 C=54 億円 | ・ 事業費 | : 53 億円 |
| | ・ 維持管理費 | : 1 億円 |
| 総便益 B=92 億円 | ・ 走行時間短縮便益 | : 92 億円 |
| | ・ 走行経費減少便益 | : 0.1 億円 |
| | ・ 交通事故減少便益 | : 0.1 億円 |

費用便益比 $B/C = 92/54 = 1.7$ (社会的割引率 4%)
 経済的内部収益率 (EIRR) 6.5%

■ 総合的な効果

ア) 防災

- ・ 評価対象路線は、第 1 次緊急輸送道路に指定されている県道 74 号(小田原山北)の一部狭隘区間の解消に資するものであるため、災害時の救助活動や緊急輸送の円滑化など防災機能の強化が期待される。

イ) 安全・安心

- ・ 通過交通が現道から評価対象路線に転換することにより、現道の通行車両が減少し、歩行者等の安全が確保される。

【再評価】

N o . 4 都市計画道路 城山多古線他 街路整備事業

③関係する地方公共団体等の意見

■小田原市

- 令和2年 小田原市長から県土整備局長宛要望書（抜粋）
都市計画道路 城山多古線他は、小田原駅西口から市役所等、官公庁が集積する一帯をアクセスし、穴部方面と連絡する幹線道路であり、国道255号とともに当面の南北方向の軸を担うものである。引き続きの事業進捗を求める。

■小田原箱根商工会議所

- 平成30年 神奈川県商工会議所連合会「平成31年度神奈川県予算・政策に関する要望」（抜粋）
都市計画道路 城山多古線他は、沿道に小田原市役所や小田原市立病院などの公共施設が立地しており、朝夕の交通渋滞が慢性化している。用地取得や補償交渉を迅速に行うなど、重点的な取組を求める。

(2) 事業の進捗の見込みの視点

①事業の進捗状況

| | 前回再評価時 (H28) | 今回再評価時 (R3) | 前回評価時からの変化 |
|------------|--------------|-------------|-------------|
| 事業化年度 | 平成24年度 | 平成24年度 | - |
| 用地着手年度 | 平成25年度 | 平成25年度 | - |
| 工事着手年度 | 平成31年度 | 平成30年度 | 1年前倒し |
| 進捗率 | 39% | 61% | 22%増 |
| 供用率 | 0% | 0% | - |
| 残事業の内容等 | 道路改良工など | 道路改良工など | - |
| 供用年 (予定) | 平成33年度 | 令和7年度 | 4年延期 |
| 事業期間 | 10年間 | 14年間 | 4年延期 (40%増) |
| 計画交通量 | 10,400台/日 | 10,200台/日 | 200台/日減 |
| 事業費 (単純合計) | 51億円 | 51億円 | - |
| 基準年 | 平成28年度 | 令和3年度 | 再評価時の年度 |
| B/C | 1.8 | 1.7 | 0.1減 |
| 総費用 (現在価値) | 51億円 | 54億円 | 3億円増 |
| 事業費 | 49億円 | 53億円 | |
| 維持管理費 | 1.6億円 | 1.2億円 | |
| 総便益 (現在価値) | 93億円 | 92億円 | 1億円減 |
| 走行時間短縮便益 | 93億円 | 92億円 | |
| 走行経費減少便益 | 0.1億円 | 0.1億円 | |
| 交通事故減少便益 | 0.3億円 | 0.1億円 | |

(変化した理由) 事業期間：トンネル工事に必要な用地取得の難航
B / C：供用年度の延期、費用便益分析マニュアルの改訂

②これまでの課題に対する取り組み状況

- トンネル工事に必要な事業用地の一部で、地権者が希望する代替地が見つからず取得に時間を要していたが、粘り強く交渉を続け、希望に合致する代替地を提案することで合意を得ることができた。令和3年3月時点で約95%の用地取得が完了したところである。取得済みの箇所については、順次工事に着手し、仮舗装を実施するなど、近接する沿道住宅への配慮に努めている。

③今後のスケジュール

- 引き続き、未取得用地の早期取得を行うとともに、トンネル工事及び道路改良工事を進め、令和7年度の完成を目指す。

| 項目 | 年度 | H28 (2016) | H29 (2017) | H30 (2018) | R1 (2019) | R2 (2020) | R3 (2021) | R4 (2022) | R5 (2023) | R6 (2024) | R7 (2025) |
|--------|----|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 用地買収 | 前回 | [Blue Bar] | | | | | | | | | |
| | 今回 | [Red Bar] | | | | | | | | | |
| 道路改良工事 | 前回 | | | | [Blue Bar] | | | | | | |
| | 今回 | | | [Red Bar] | | | | | | | |
| トンネル工事 | 前回 | | | | [Blue Bar] | | | | | | |
| | 今回 | | | | | | | [Red Bar] | | | |

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 都市計画道路城山多古線の起点側は小田原厚木道路と隣接しているなど、沿道の土地利用の状況を考慮し片側歩道で整備することで、工費の縮減を図った。
- 本路線は小田原駅西口より地域住民の理解を得ながら順次整備を進めており、現計画による整備が最善である。

■評価対象区間の状況



(都) 城山多古線 起点部



(都) 城山多古線 起点側

※イメージ



(都) 小田原山北線 概成区間



(都) 小田原山北線 用地取得済み箇所

◆ 対応方針 (案)

| | |
|----|---|
| 継続 | <p>【理由】</p> <p>本事業は、県西地域におけるネットワークを強化する主要な幹線道路の整備であり、小田原市中心部へのアクセス機能の強化や歩行者等の安全確保、災害対応力の強化など、事業の必要性に変化はなく重要性は依然として高いことから、事業を継続する必要があると判断する。</p> |
|----|---|