

N o . 4 都市計画道路 穴部国府津線（VI期）街路整備事業

2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・昭和31年度：都市計画決定
- ・平成24年度：都市計画変更（鉄道との交差方法の変更）
- ・平成25年度：事業認可取得
- ・平成26年度：用地取得開始

2) 必要性

- ア) 国道255号や酒匂縦貫道路（県道711号(小田原松田)）などとともに、県西地域の道路ネットワークの骨格を形成する重要な路線である。
- イ) 小田原市中心部において交通混雑が発生していることから、小田原市の外郭環状機能を強化する必要がある。
- ウ) 周辺の道路は、主要な交差点や踏切などで交通混雑が生じており、歩道未整備の狭隘な生活道路に流入する車両が多いことから、本路線を整備する必要がある。

3. 事業の目的

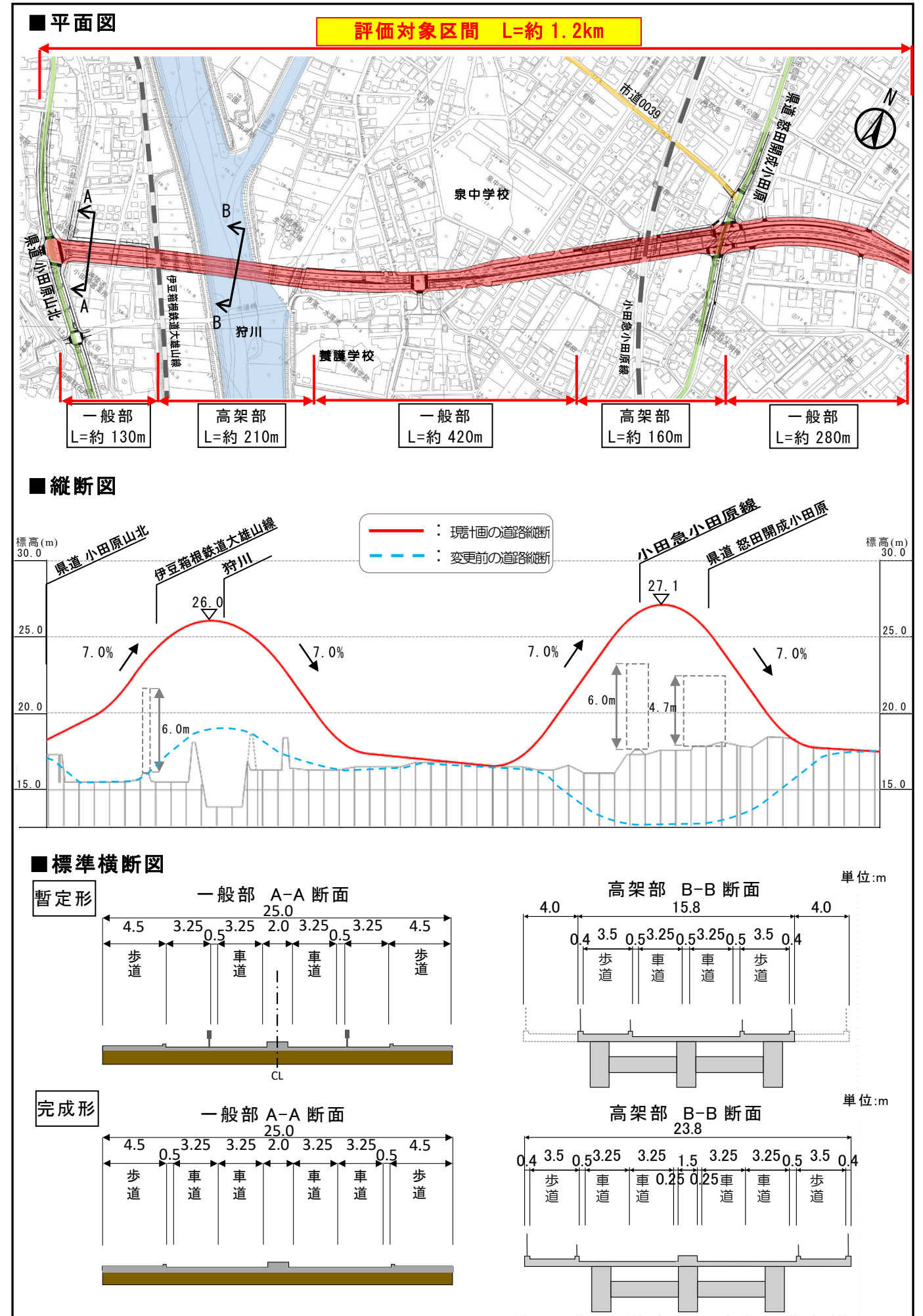
- 1) 県西地域の道路ネットワークの強化
- 2) 小田原市の外郭環状機能の強化
- 3) 地域交通の円滑化と歩行者の安全確保

4. 事業の内容

- 1) 起 終 点：小田原市府川 ～ 小田原市蓮正寺
- 2) 事業延長：約1.2km
- 3) 幅 員：25.0m
- 4) 交 通 量：計画交通量 10,800台/日（暫定2車線整備）（H42推計）
現況交通量 —
- 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(2車線で暫定整備)
- 8) 歩道形態：両側歩道
- 9) 主な工種：道路改良工、橋梁工

5. 事業実施にあたって配慮した項目

- 1) 周辺環境に与える大気・地下水等の影響や、施工性、コストを総合的に検討し、小田急小田原線との交差構造を地下構造から高架構造に変更した。
(右頁 縦断面図参照)
- 2) 計画車線数は4車線であるが、事業効果の早期発現を図るため、暫定2車線の整備を行うこととした。(右頁 標準横断面図参照)



【再評価】

No. 4 都市計画道路 穴部国府津線（Ⅵ期）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

外郭環状道路の約5.6km区間が供用されたことで、地域間交流が促進されるとともに防災、減災機能の強化が図られた。更なる道路ネットワークの強化に向けて、残る区間の整備について、1日も早い完成を要望する。

(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(H29)	今回再評価時(R4)	前回評価時からの変化
事業化年度	平成25年度	平成25年度	-
用地着手年度	平成26年度	平成26年度	-
工事着手年度	平成31年度	令和6年度	5年遅れ
進捗率(用地取得率)	6%(4%)	38%(58%)	32%増(54%増)
(供用率)	0%	0%	-
残事業の内容等	用地取得、道路改良等	用地取得、道路改良等	-
供用年(予定)	令和11年度	令和11年度	-
事業期間	17年間	17年間	-
計画交通量	11,000台/日	10,800台/日	200台/日減
事業費(単純合計)	82億円	83億円	1億円増
基準年	平成29年	令和4年	-
B/C	1.2	1.3	0.1増
総費用(現在価値)	60億円	71億円	11億円増
事業費	58億円	68億円	10億円増
維持管理費	2.4億円	3.1億円	0.7億円増
総便益(現在価値)	74億円	93億円	19億円
走行時間短縮便益	64億円	83億円	19億円増
走行経費減少便益	7.2億円	9.5億円	2.3億円増
交通事故減少便益	2.3億円	0.6億円	1.7億円減

(前回評価時からの変化した理由)

- ・費用便益分析マニュアルの改訂に伴う各種原単位の見直し
- ・基準年の見直しによる、割戻し率の増加

②これまでの課題に対する取り組み状況

- ・事業地には住宅街(民家68件)だけでなく、工場(3件)や店舗(2件)などの大型物件も立地している。これまで、多くの地権者や工場所有者などに粘り強く説明し、理解を得ることにより現在の用地取得率は約60%となっている。

③今後のスケジュール(暫定2車線整備)

- ・引き続き用地の早期取得に努めるとともに、順次、橋梁工事及び道路改良工事を進め、令和11年度の完成を目指す。

項目	年度	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
用地買収	前回	[Blue bar]												
	今回	[Red bar]												
橋梁工事 道路改良 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

- ・評価対象区間の東側約5.6kmは既に供用しており、道路ネットワークの強化や外郭環状機能の発現を図るためにも代替案は難しく、現計画による整備が最善である。



既供用区間の状況



評価対象区間周辺の状況



◆対応方針(案)

継続	<p>【理由】</p> <p>本事業は、県西地域の道路ネットワークの骨格を形成し、小田原市の外郭環状機能を有する路線の整備であり、交通の円滑化や歩行者等の安全確保が図られるなど、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。</p>
----	---