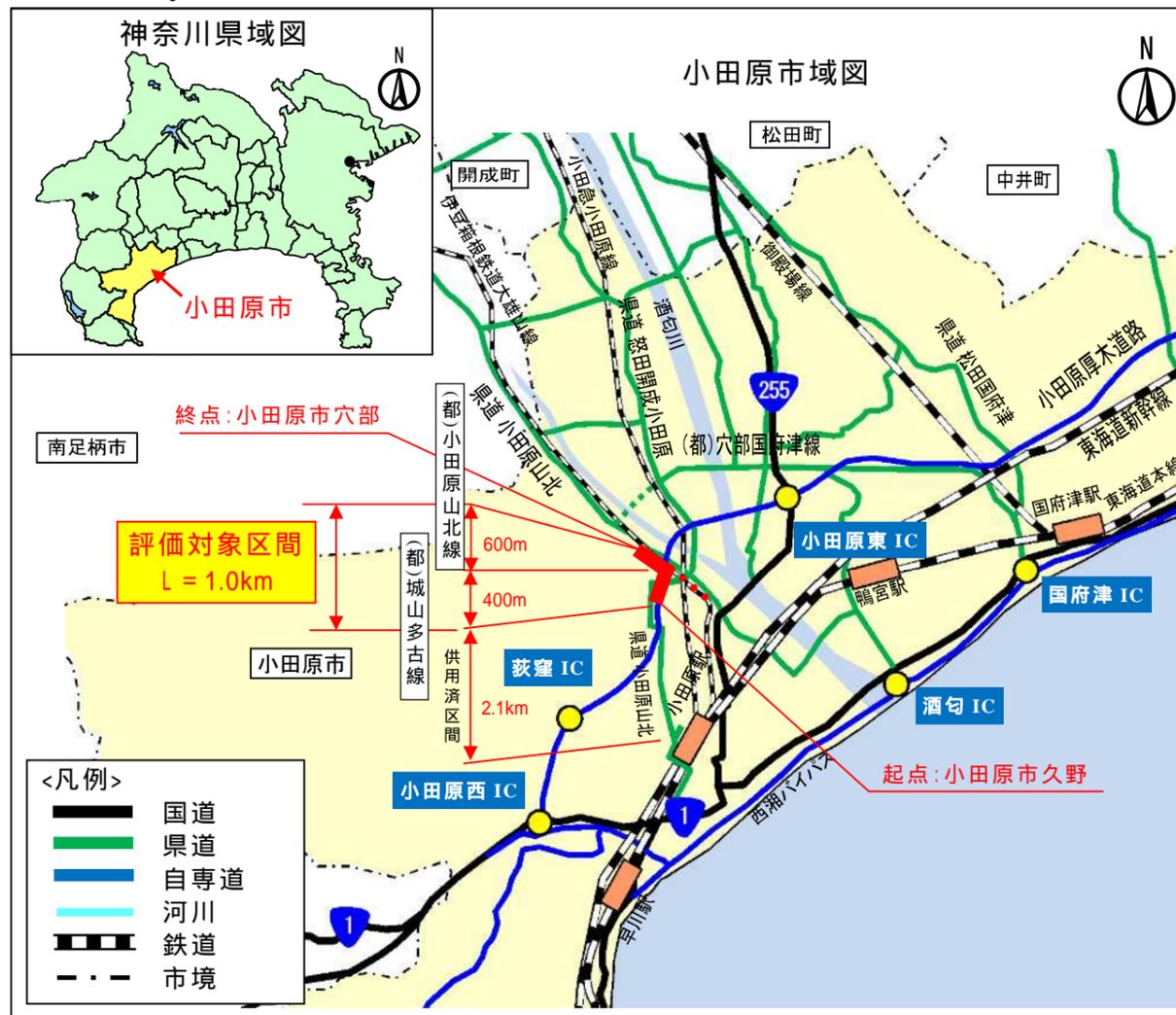


事業概要

1. 概要

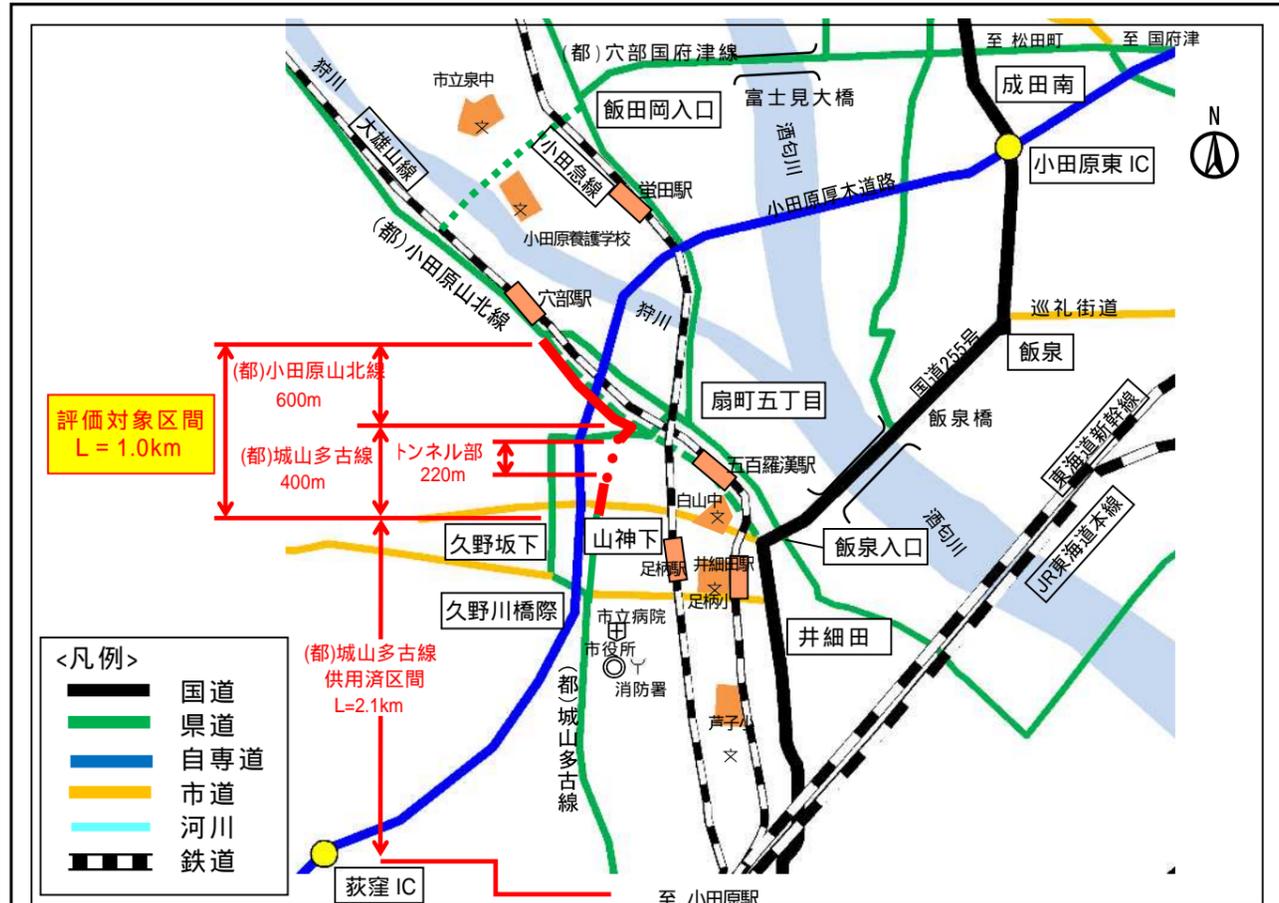
1) 全体の概要

- ア) 都市計画道路城山多古線は、小田原駅西口を起点とし、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、大雄山線と並行に走る都市計画道路小田原山北線と一体となって、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である。
- イ) 県西部の広域拠点である小田原駅へのアクセス道路として、重要な役割を担う路線である。
- 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。



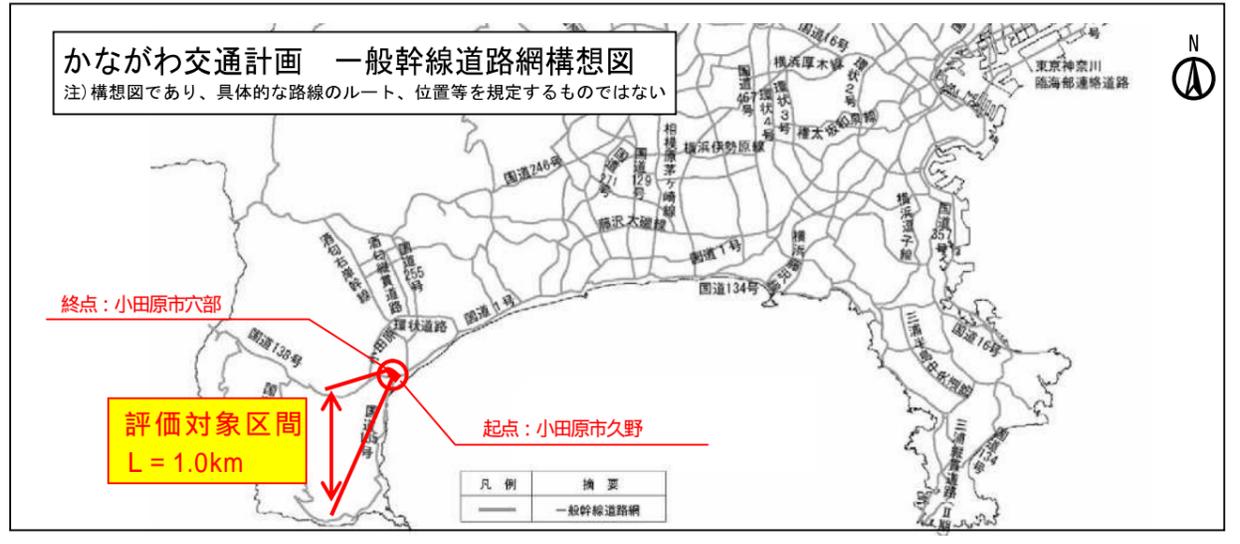
2) 評価対象事業の概要

- 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（うち一部220mはトンネル区間）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、合わせて延長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いる。
- イ) 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年度までに供用されている。



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2期実施計画
    - ・「交流・連携とそれを支える道路網などの整備」としての位置づけ
  - b) 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
  - c) 県西部都市圏交通マスタープラン
    - ・「拠点間等の連携を支える交通軸(ネットワーク)の形成」としての位置づけ
- 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)
    - ・「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



## 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
- ：用地買収開始

### 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向上を図る必要がある。
- 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。

## 3. 事業の目的

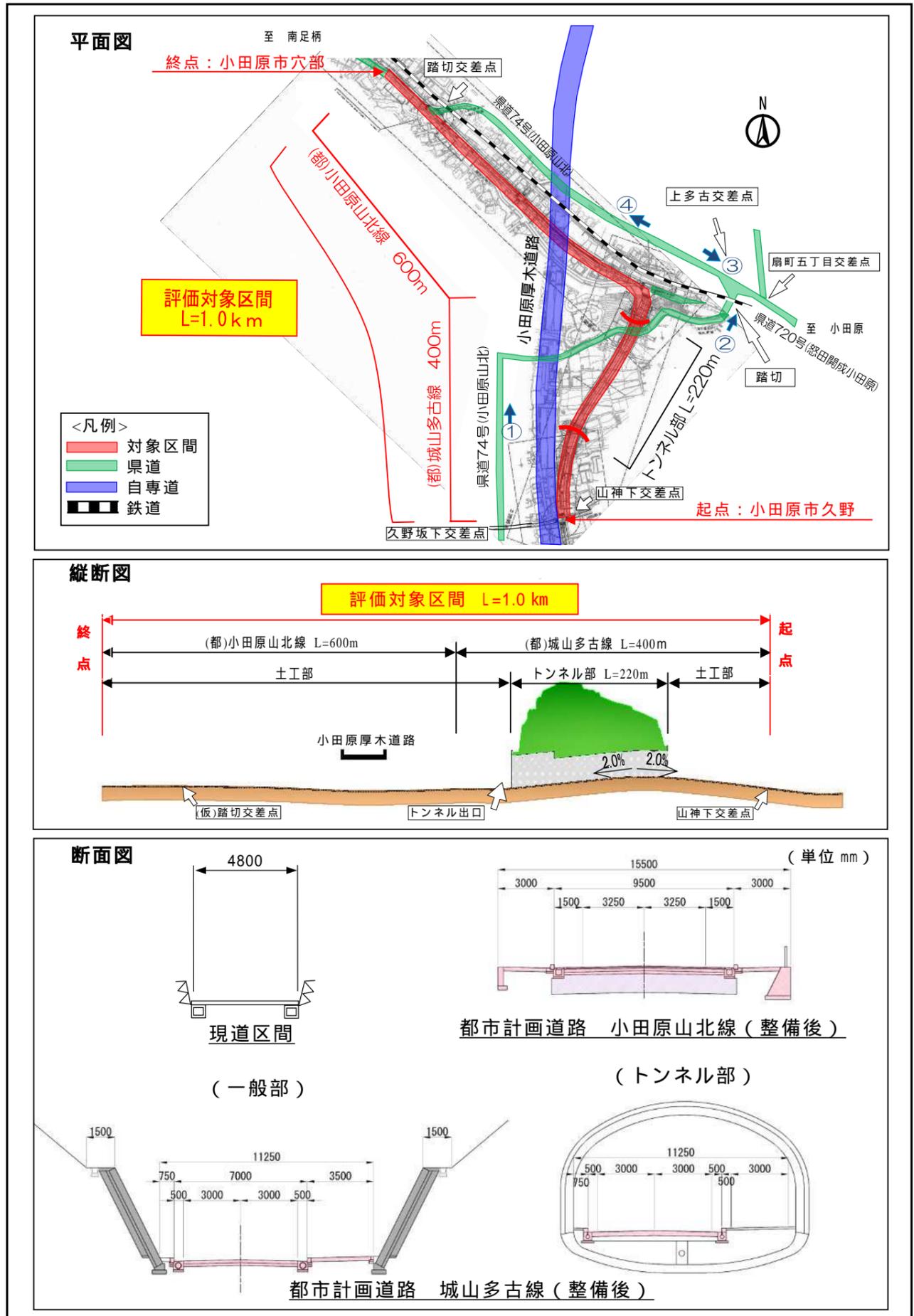
- 1) 県西地域の道路ネットワークの強化による交通の円滑化
- 2) 地域の交通安全の向上

## 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：11.25～15.50m
- 4) 交 通 量：計画交通量 6300台/日（城山多古線）  
10,000台/日（小田原山北線）（H42推計）  
：現況交通量 7,300台/日（城山多古線）  
16,560台/日（小田原山北線）（H23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) 当初の都市計画は、山すそを掘割式で迂回する計画ルートであったが、地形状況等を考慮し、一部をトンネル構造とする計画ルートに変更することで、道路線形が改善された。また、地形の改変面積を減らすことができた。



【再評価】

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) 事業の必要性などに関する視点

事業をめぐる社会経済情勢

ア) 地域の状況

- ・評価対象区間の周辺には、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。
- また、小田急小田原線の足柄駅および伊豆箱根鉄道大雄山線の穴部駅、五百羅漢駅は、通勤、通学者に利用されている。

イ) 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。

ウ) 事業地の状況

- ・評価対象区間周辺は宅地化に伴い歩行者も増えているが、現道の県道74号(小田原山北)は幅員が狭小で、片側歩道もしくは歩道未整備の区間が大半を占めているため、交通安全に支障をきたしている。また大型車両の通行も規制されている。

エ) 周辺の環境

- ・評価対象区間に並行する県道74号(小田原山北)は幅員が狭小で、急な縦断勾配の道路であるが、約5,100台/12hの交通量がある。
- ・上多古交差点から北側の南足柄方面の交通量は、約11,500台/12h、南側の飯泉入口交差点方面は、約13,800台/12hで、朝夕は慢性的な渋滞が発生している。



事業投資効果等

費用的効果

B/C=93/51=1.8  
 総費用: 51億円  
 総便益: 93億円

- ・事業費: 49億円
- ・維持管理費: 2億円
- ・走行時間短縮便益: 93億円
- ・走行経費減少便益: 0.1億円
- ・交通事故減少便益: 0.3億円

上記便益に算定されていない効果

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)のバイパスとなるため、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・利便性

- ・歩道が整備されることによって、歩行者等の安全性の向上が期待される。

現道の状況



県道74号(小田原山北) 幅員が狭く急峻な周辺道路(写真)



県道74号(小田原山北) 踏切 五百羅漢(写真)



県道74号(小田原山北) 上多古交差点(写真)



県道74号(小田原山北) 歩道未整備区間(写真)

関係する地方公共団体等の意見

小田原市

- ・評価対象区間が整備されることで、地域間交流が促進されるとともに、防災、減災機能が図られることから、1日も早い完成を要望する。

小田原箱根商工会議所

- ・都市計画道路城山多古線は、沿道に小田原市役所や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中、沿道の工場跡地に大規模商業施設が出店する計画もあるため、用地買収や補償交渉を迅速に行ってほしい。

(2) 事業の進捗の見込みの視点

事業の進捗状況

事業化年度：平成24年度

用地着手年度：平成25年度

進捗率：39%(用地取得率：39%)

供用率：0%

残事業の内容等：用地買収、トンネル工、道路改良工など

これまでの課題に対する取り組み状況

- ・計画ルート付近に、送電線用の鉄塔があるため、トンネル掘削による影響について検討したところ、補助工法を実施することで許容変位以内になることを確認した。

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、平成33年度の完成を目指す。

	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)
用地買収						
道路改良工事				トンネル進入路工		
トンネル工事						

(3) コスト縮減や代替案立案の可能性の視点

- ・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、小田原駅西口より整備を進めており、評価対象区間についても、地域住民の理解を得ながら事業を進めているため、現計画による整備が最善である。

評価対象区間の状況



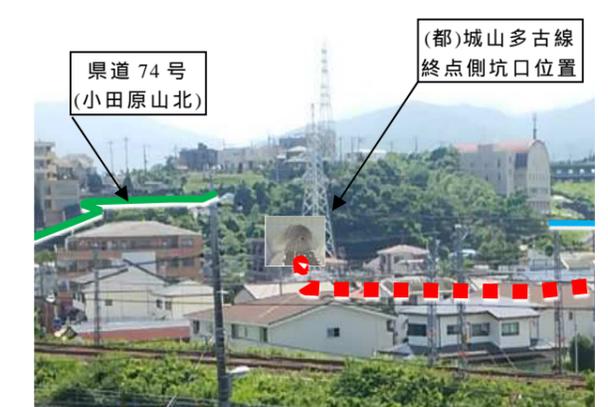
(都)城山多古線 供用済区間



(都)城山多古線区間(起点側坑口)



(都)城山多古線(起点側)



(都)城山多古線(終点側)から  
(都)小田原山北線周辺



(都)小田原山北線 小田原厚木道路交差部



(都)小田原山北線 用地取得済箇所

対応方針(案)

継続	本事業は、小田原駅や市役所など、市の中心部へのアクセスの向上を図る幹線道路の整備であり、県西地域における道路ネットワークの強化、交通の円滑化とともに、歩行者等の安全性や利便性の向上が図られるなど、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と判断する。
----	--