

【事後評価】

N o . 9 (都) 穴部国府津線 街路整備事業

2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- 昭和31年度：当初都市計画決定
- 平成3年度：都市計画変更（（都）小田原大井線と立体交差）
- 平成10年度：事業認可取得、用地買収開始
- 平成17年度：工事着手
- 平成20年度：L＝約2.3km 供用開始（2車線供用）
- 平成23年度：L＝約2.5km 供用開始（4車線供用）

2) 必要性

- ア) 国道255号や県道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ために本路線の整備が必要であった。
- イ) 評価対象区間の酒匂川左岸上流付近には工業団地が立地しており、国府津ICや小田原東ICへのアクセスを強化し、物流の効率化を図るために、本路線の整備が必要であった。
- ウ) 小田原市中心部における道路に交通が集中し交通混雑が発生していたことから、小田原市の外郭環状道路を形成して、安全で円滑な交通を確保するため、本路線の整備が必要であった。

3. 事業の目的

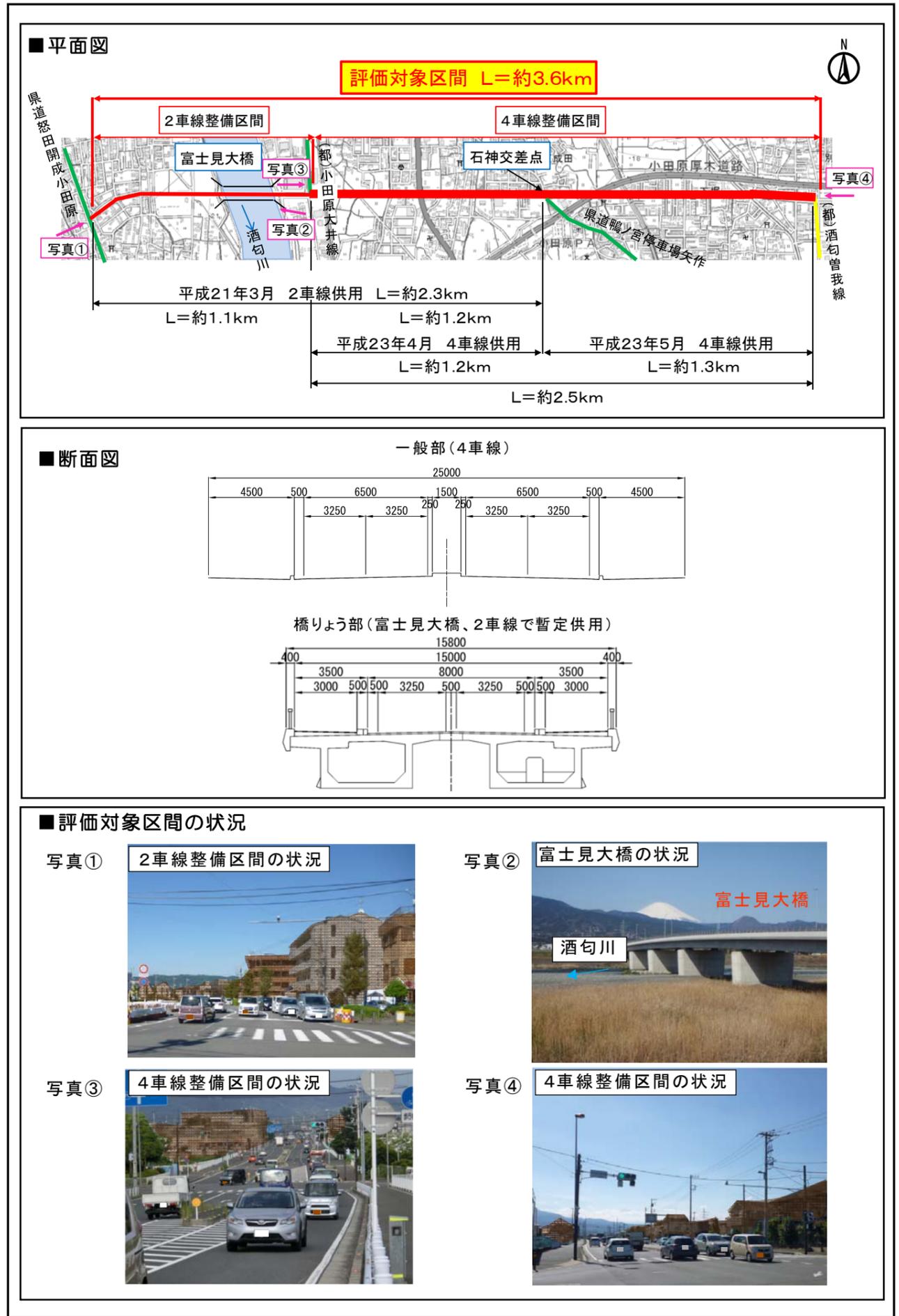
- 1) 県西地域の道路ネットワークの強化
- 2) 小田原市の外郭環状道路の形成による中心部の交通混雑の緩和

4. 事業の内容

- 1) 起 終 点：小田原市蓮正寺～高田
- 2) 事業延長：約3.6 km
- 3) 幅 員：25.0m（橋りょう部（富士見大橋） 15.0m）
- 4) 交 通 量：計画交通量 27,400台/日（H4 2交通量推計）
現況交通量 22,500台/日（4車線整備区間）（H2 4調査）
10,500台/日（2車線整備区間）（H2 4調査）
- 5) 道路規格：第4種第1級
- 6) 設計速度：60 km/h
- 7) 車 線 数：4車線（起点側の延長約1.1 kmは、2車線で暫定供用）
- 8) 歩道形態：両側歩道
- 9) 主な工種：道路改良工、橋りょう工

5. 事業実施にあたって配慮した項目

- 1) 評価対象区間において、県道720号（怒田開成小田原）から石神交差点までの延長約2.3 kmの区間を平成21年3月に部分供用することにより、事業効果の早期発現を図った。
- 2) 評価対象区間において、県道720号（怒田開成小田原）から都市計画道路小田原大井線までの延長約1.1 kmの区間は、当面2車線整備とすることとし、初期投資の低減を図った。



【事後評価】

N o. 9 (都) 穴部国府津線 街路整備事業

◆ チェックリスト

費用対効果等	事業期間	事業化年度	H10年度	用地着手	H 10年度	供用年度	(当初H22年度	事業期間変動率
		都市計画決定	S 31年度	工事着手	H 17年度		(実績H23年度	
事業費	計画時	(名目値)	171億円	実績	(名目値)	189億円	事業費変動率(実質値)	1.08 倍
		(実質値)	191億円		(実質値)	208億円		1.09 倍
事業期間変更理由：・埋蔵文化財調査および用地交渉の不測の日時を要したため ・埋蔵文化財調査において、追加調査が必要になったことなどにより、事業費が増加した。								
(再評価時等)費用対効果分析結果	B/C	総費用	170 億円	総便益	511 億円	基準年		
	3. 0	内訳 事業費	168 億円	内訳 走行時間短縮便益	504 億円	H 19年		
		維持管理費	2 億円	走行経費減少便益	15 億円			
				交通事故減少便益	-8 億円			
(事後評価時)費用対効果分析結果	B/C	総費用	275 億円	総便益	532 億円	基準年		
	1. 9	内訳 事業費	261 億円	内訳 走行時間短縮便益	526 億円	H 28年		
		維持管理費	14 億円	走行経費減少便益	2 億円			
				交通事故減少便益	4 億円			
事業遅延による費用・便益の変化と損失額		費用増加額	0. 1 億円	便益減少額	25. 9 億円	損失額	26億円	

① 用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

前はH11センサデータにより費用便益を算出していたが、今回はH17センサデータにより、費用便益を算出した。また、「費用便益分析マニュアル」が平成20年度に改定され、算定に用いる「原単位」等が見直された。

■上記便益に算定されていない効果

ア) 防災

- ・「第2次緊急輸送道路」に指定されており、災害発生時において救援物資等の輸送力が強化された。

イ) 安全・安心・利便性

- ・旧道の交通量が評価対象区間へ転換することにより、旧道の混雑が緩和し生活環境の改善に寄与した。
- ・評価対象区間の整備により、路線バスの遅延が改善し、定時性の向上が図られた。

ウ) 地域の活性化

- ・県西地域の道路ネットワークが強化されることにより、周辺の工業団地などへの物流の効率化が図られた。

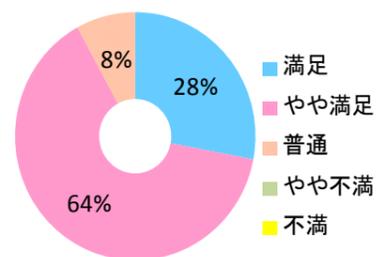
②事業の効果の発現状況

- ・旧道の交通量が評価対象区間に転換したことにより、旧道の交通量が減少し、旧道の交通事故の発生件数が減少した。
- ・酒匂川に富士見大橋を新設したことにより、上下流に架かる富士道橋と飯泉橋の交通量が減少した。

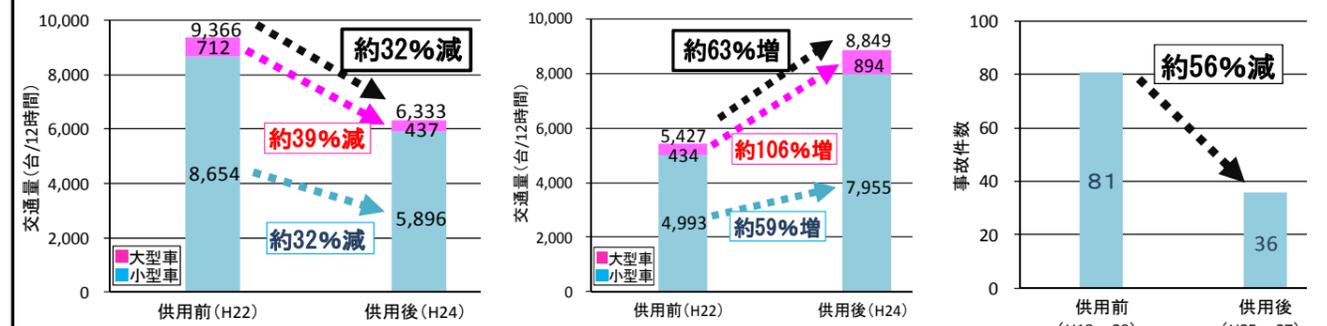


写真⑤ 整備前の旧道の状況

(都) 穴部国府津線の整備効果における満足度



事業所アンケート調査結果



①旧道の交通量の推移 ②評価対象区間の交通量の推移 ③旧道の交通事故の発生件数



③関係する地方公共団体等の意見

(地域の声)

- 近隣事業所：評価対象区間が開通したことにより、時間効率がよくなり配達など業務の改善が図られた。交通量の増加に伴う来客数の増加や売上げの拡大などの効果があった。
- 小田原市：小田原市の外郭環状道路の一部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。また、更なる強化に向けて、評価対象区間以西の延伸整備について、1日も早い完成を要望する。

○対応方針(案)

本事業は、県西地域の道路ネットワークの強化や、小田原市中心部における交通混雑の緩和に寄与するなど、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ないと考えられ、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により、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

本事業は、部分供用を行うことで、道路ネットワークが強化され、交通の利便性向上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、部分供用などを行うことにより、事業効果の早期発現を図るよう検討をしていく必要があると考えられる。