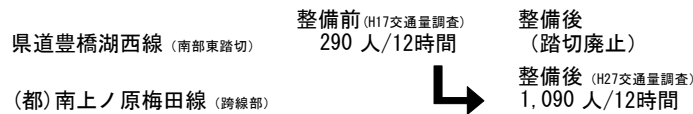


番号	12	平成27年度公共事業事後評価調書				担当課名[街路整備課]																																								
事業名	街路整備事業			事業主体	静岡県																																									
箇所名	都市計画道路 <small>みなみうえのはらうめだせん</small> 南上ノ原梅田線			市町村名	湖西市																																									
事業概要																																														
事業期間	当初又は前回	平成9年度～平成15年度		事業費	当初又は前回	2,728百万円																																								
	実績	平成9年度～平成22年度			実績	2,879百万円																																								
事業量	延長：455m 道路幅員：16.0m（2車線：車道幅員4.5m×2、両側自転車歩行者道幅員3.5m×2）																																													
事業の目的・必要性																																														
<p>本路線は、湖西市西部地域においてJR東海道本線や天竜浜名湖鉄道を跨ぎ、市街地を南北に結ぶ幹線道路として位置付けられている。この地域には自動車産業を中心とした機械工業が立地し、新所原地区では人口・産業の集積が進み市街化が進んできた。</p> <p>しかしながら、市街地の骨格となる街路の整備には遅れが生じており、東西に延びるJR東海道本線を境に地域は南北に分断されていた。</p> <p>南北方向の道路はJR東海道本線とは平面交差となっており、新所原駅付近では市道新所原笠子線に南北交通が集中し、朝夕の通勤時間帯には激しい渋滞が発生している。また、その東側の南部東踏切では幅員が狭いため車両のすれ違いが不可能であり、併せて歩行者が危険にさらされている。両踏切とも踏切事故の発生も懸念されているところである。</p> <p>このため、新たな南北幹線道路として鉄道と立体交差する本路線を整備することにより、周辺道路の交通量を分散させ交通の円滑化を図るとともに、新たに歩行空間を確保し、安全で快適な都市生活環境の確保に寄与することを目的とする。</p>																																														
事業の効果等																																														
費用対効果分析結果	当初又は前回	B/C	総費用	29.0 億円	総便益	48.5 億円	基準年																																							
		1.67	(事業費：28.7億円 維持管理費：0.3億円)		(走行時間短縮便益：44.9億円 走行費用減少便益：2.4億円 交通事故減少便益：1.1億円)		平成 18 年																																							
費用対効果分析結果	事後	B/C	総費用	36.8 億円	総便益	40.7 億円	基準年																																							
		1.10	(事業費：36.6億円 維持管理費：0.2億円)		(走行時間短縮便益：30.7億円 走行費用減少便益：8.1億円 交通事故減少便益：1.8億円)		平成 27 年																																							
(1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化																																														
<p>【事業期間の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業期間：用地交渉に不測の日時を要したため7年間の延長。 (当初：H9～15年度→実績：H9→22年度)</li> <li>事業費：本工事費の増加に伴い151百万円の増加。 (当初：2,728百万円→実績：2,879百万円)</li> </ul> <p>【算定条件の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>費用便益分析マニュアルの改訂 (H20)</li> </ul>																																														
(2) 事業効果の発現状況																																														
<p>【円滑な交通の確保】</p> <p>本路線の整備により、南北交通の転換が図られ、既存道路の混雑解消と走行速度が向上し、円滑な交通が確保できた。</p> <p>《混雑度の変化》 (混雑度=交通量/交通容量)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>整備前 (H17交通量調査)</th> <th>整備後 (H27交通量調査)</th> <th>変化</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市道新所原笠子線</td> <td>1.22</td> <td>0.82</td> <td>0.40 減少</td> <td>(33%減少)</td> </tr> <tr> <td>(都)南上ノ原梅田線</td> <td></td> <td>整備後 (H27交通量調査) 0.72</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(都)長谷岡崎線</td> <td>0.64</td> <td>0.57</td> <td>0.07 減少</td> <td>(11%減少)</td> </tr> </tbody> </table> <p>《走行速度の変化》 (朝夕ピーク時間走行速度の平均値)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>整備前 (H17走行速度調査)</th> <th>整備後 (H27走行速度調査)</th> <th>変化</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市道新所原笠子線</td> <td>14.9 km/h</td> <td>15.0 km/h</td> <td>0.1 km/h向上</td> <td>(1%向上)</td> </tr> <tr> <td>(都)南上ノ原梅田線</td> <td></td> <td>整備後 (H27走行速度調査) 24.6 km/h</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(都)長谷岡崎線</td> <td>28.6 km/h</td> <td>31.6 km/h</td> <td>3.0 km/h向上</td> <td>(10%向上)</td> </tr> </tbody> </table>								整備前 (H17交通量調査)	整備後 (H27交通量調査)	変化	割合	市道新所原笠子線	1.22	0.82	0.40 減少	(33%減少)	(都)南上ノ原梅田線		整備後 (H27交通量調査) 0.72			(都)長谷岡崎線	0.64	0.57	0.07 減少	(11%減少)		整備前 (H17走行速度調査)	整備後 (H27走行速度調査)	変化	割合	市道新所原笠子線	14.9 km/h	15.0 km/h	0.1 km/h向上	(1%向上)	(都)南上ノ原梅田線		整備後 (H27走行速度調査) 24.6 km/h			(都)長谷岡崎線	28.6 km/h	31.6 km/h	3.0 km/h向上	(10%向上)
	整備前 (H17交通量調査)	整備後 (H27交通量調査)	変化	割合																																										
市道新所原笠子線	1.22	0.82	0.40 減少	(33%減少)																																										
(都)南上ノ原梅田線		整備後 (H27交通量調査) 0.72																																												
(都)長谷岡崎線	0.64	0.57	0.07 減少	(11%減少)																																										
	整備前 (H17走行速度調査)	整備後 (H27走行速度調査)	変化	割合																																										
市道新所原笠子線	14.9 km/h	15.0 km/h	0.1 km/h向上	(1%向上)																																										
(都)南上ノ原梅田線		整備後 (H27走行速度調査) 24.6 km/h																																												
(都)長谷岡崎線	28.6 km/h	31.6 km/h	3.0 km/h向上	(10%向上)																																										
(事後) - 都市 - 7																																														

## 【安全で快適な歩行空間の創出】

自転車歩行者道の設置により、自動車と歩行者等の通行分離が図られ、安全で快適な歩行空間を確保した。

## 《歩行者数の変化》



## 【狭隘踏切廃止による危険解消】

本路線の整備により、幅員約3.3mで歩車分離されていない主要地方道豊橋湖西線の南部東踏切を廃止することで、踏切事故の危険が解消された。

## 【災害時の機能確保】

緊急輸送道路である本路線の整備により、救護病院として位置づけられている浜名病院へのアクセスが向上するとともに、幅16.0mの道路が新規に整備されたことから、地域内の延焼防止機能が向上した。

## 事業実施による環境の変化

本事業による周辺への大気環境の改善効果を試算すると以下の通りとなる。

- ・ CO<sub>2</sub>（二酸化炭素）排出量の削減  
削減量 624 t-CO<sub>2</sub>/年、削減率 0.3% (221,193 → 220,568 t-CO<sub>2</sub>/年)
- ・ NO<sub>x</sub>（窒素酸化物）排出量の削減  
削減量 1.84 t-NO<sub>x</sub>/年、削減率 0.3% (593.59 → 591.75 t-NO<sub>x</sub>/年)
- ・ SPM（浮遊粒子状物質）排出量の削減  
削減量 0.11 t-SPM/年、削減率 0.3% (30.56 → 30.46 t-SPM/年)

## 事業を巡る社会経済情勢等の変化

## 【新所原駅南土地区画整理の完了】

- ・ 新所原駅南側では、7.9haを対象に平成13年度から土地区画整理事業が進められ、平成24年度に完了した。区画整理区域内には住宅等が立地し、市街化が進展している。

## 【新所原駅南北自由通路の新設】

- ・ 新所原地区では市街化の進展に伴い、駅南北間の歩行者の往来需要が高まっていたが、自由通路がなかったため、平成30年度頃の完成を目標に現在整備が進められている。完成すれば本路線と合わせ、自動車や歩行者が自由に南北往来可能な環境が確保され、更なる市街化が期待される。

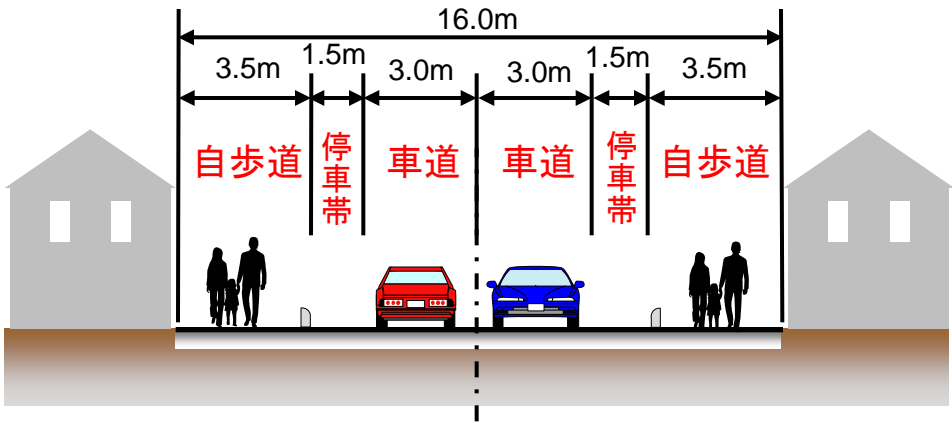
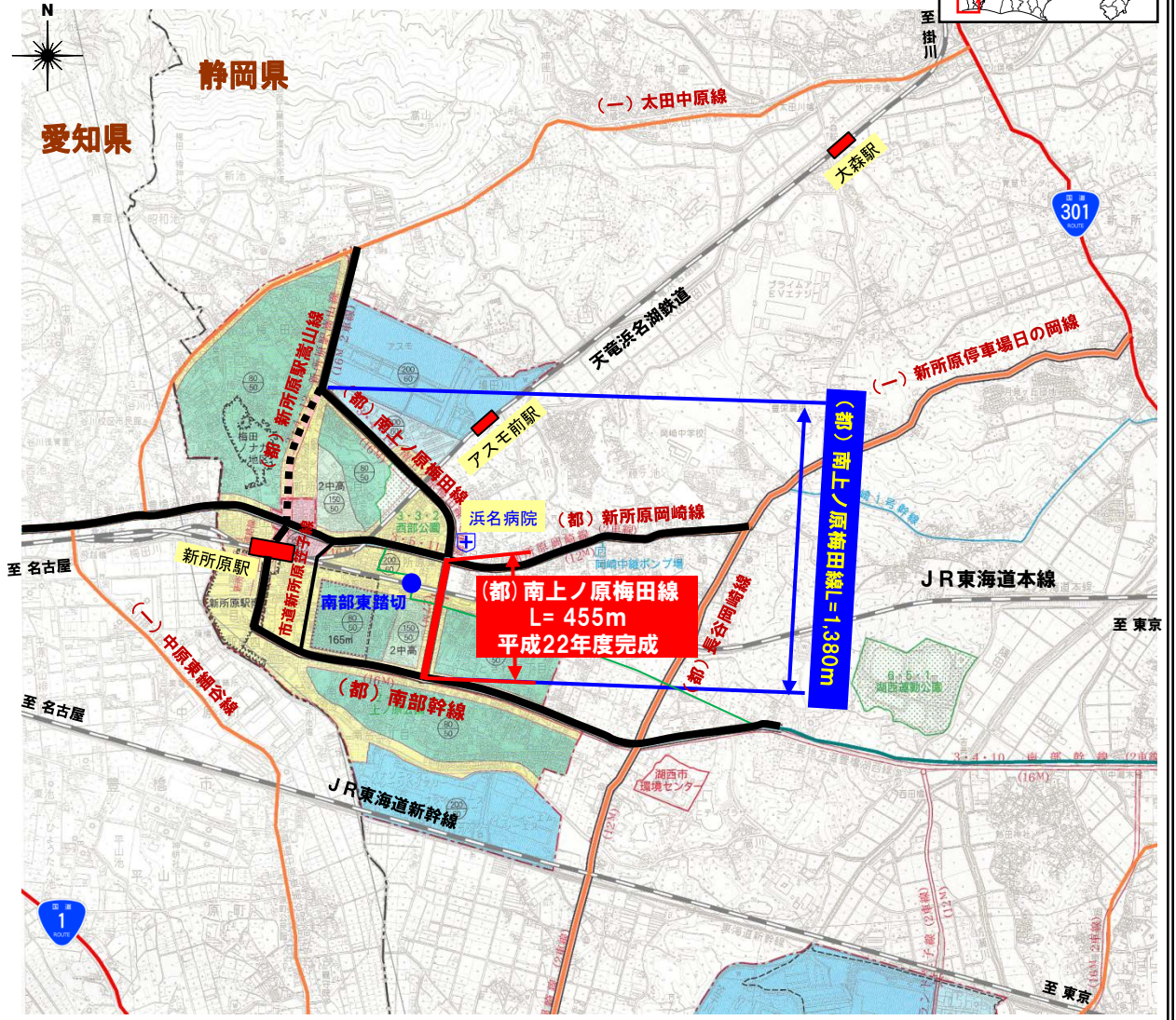
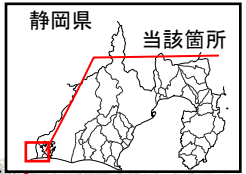
## 【東日本大震災の発生】

- ・ 東日本大震災の発生を受け、ネットワークの強靱化、緊急輸送路や避難路の確保に向けた動きが強まっている。

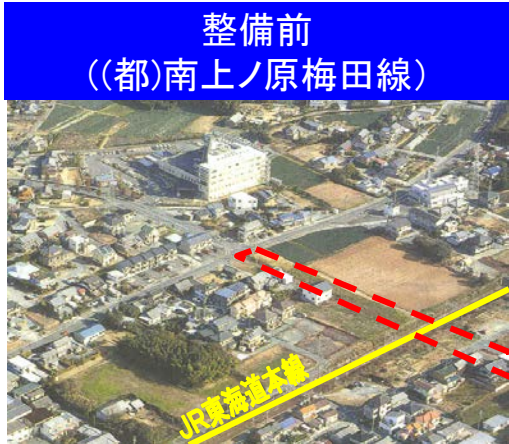
## 対応方針（案）

- 1 対応方針（案）： 事業効果は十分に発現しており改善措置の必要はない。
  - ・ 湖西市西部における利便性の高い南北幹線道路の整備により、交通が分散され、円滑な交通が確保できるとともに、今後の市街地発展の骨格となる街路が形成できた。
  - ・ 災害時の緊急輸送路が確保でき、また延焼防止空間が創造できたことにより、防災機能が強化された。
  - ・ 新たな安全な歩行空間が生まれ、併せて踏切を除却したことにより、事故が少なく快適な交通環境を確保した。
- 2 今後の課題・対応
  - ・ 湖西市西部における都市計画道路の整備を進めているが、まだ未着手の区間が存在する。湖西市西部全体の都市計画道路全線開通により、更なる効果が期待されることから、未着手区間の早期着手及び完成に向けて努めていく。
- 3 同種事業への反映等
  - ・ 街路事業により、都市の骨格となる幹線道路を整備した結果、地域内交流の連携強化に大きく寄与したことから、今後も街づくりに効果的な街路事業を推進していく。なお、事業を効率的に推進するため、都市計画決定および事業認可時点から住民理解を得られるように努めていく。

# 【位置図】

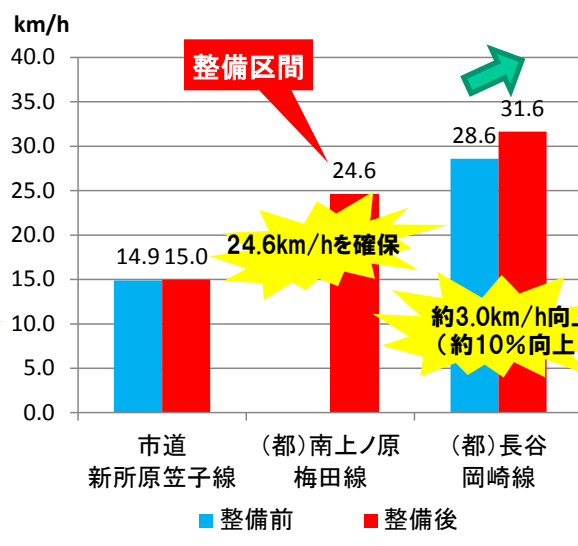
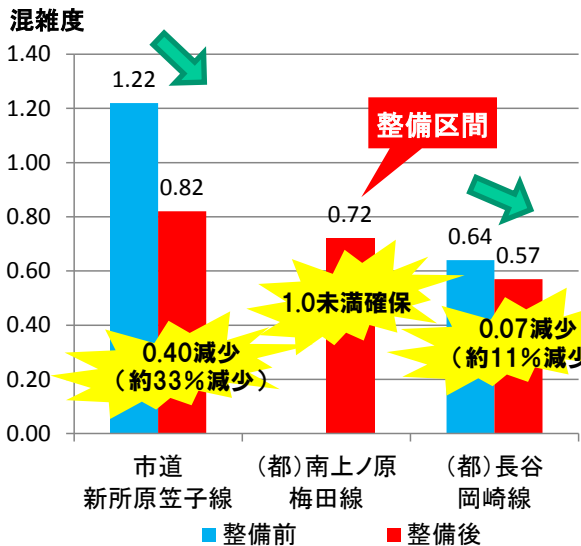


# 円滑な交通の確保



## 混雑度の変化

## 走行速度の変化



整備前：H17交通量調査結果  
整備後：H27交通量調査結果

整備前：H17走行速度調査結果  
整備後：H27走行速度調査結果

## ■ 狭隘踏切廃止による危険解消

## ■ 安全で快適な歩行空間の創出

### 整備前の南部東踏切



狭隘踏切の廃止による踏切事故の危険解消

### 整備後の(都)南上ノ原梅田線

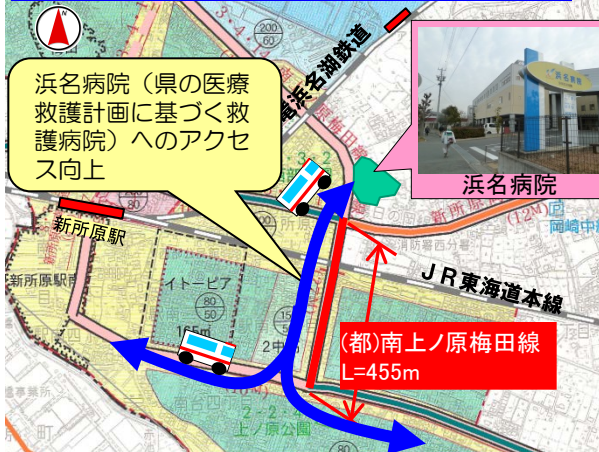


広幅員の自歩道整備により歩行者の安全性・利便性が向上

## ■ 災害時の機能確保

## 緊急輸送道路としての機能

### 浜名病院へのアクセス向上



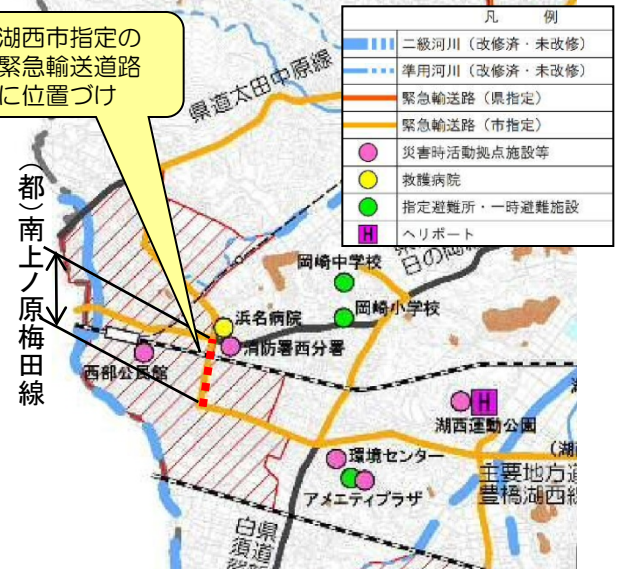
浜名病院（県の医療救護計画に基づく救護病院）へのアクセス向上

浜名病院

(都)南上ノ原梅田線  
L=455m

湖西市指定の緊急輸送道路に位置づけ

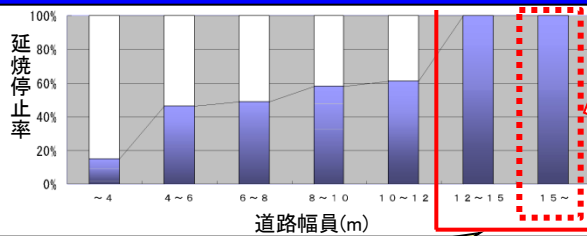
(都)南上ノ原梅田線



出典：湖西市都市計画マスタープラン（H26.3）湖西市

### 道路幅員別の延焼停止率

（阪神・淡路大震災における神戸市長田区の事例）



道路幅員が12m以上になると延焼停止率が100%となり、万一の際の延焼を防止

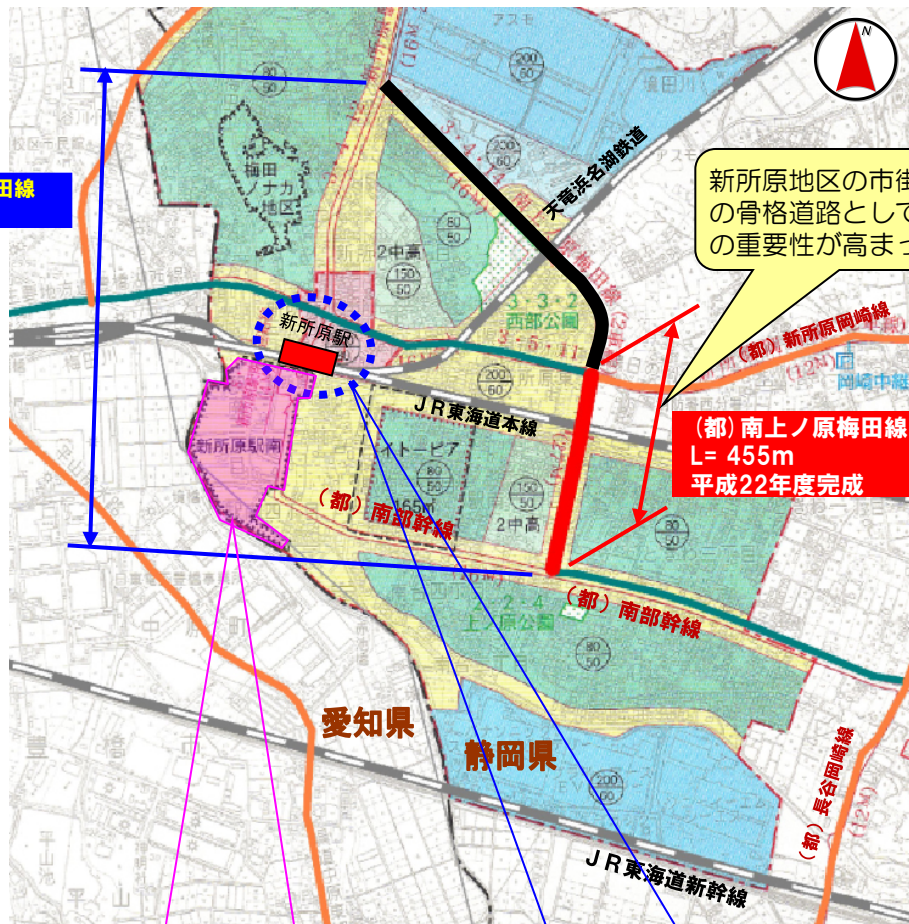
(都)南上ノ原梅田線は幅員W=16.0mであり、延焼停止率100%に相当する。

### 整備後の道路幅員 ((都)南上ノ原梅田線)



■ 新所原駅南土地区画整理の完了

■ 新所原駅南北自由通路の新設



新所原駅南土地区画整理（H24完了）  
新所原駅南側7.9haを対象に平成13  
年度から平成24年度にかけて整備。



写真：新所原駅南側航空写真

新所原駅南北自由通路（H30完了予定）

新所原駅の交通結節点の強化と駅の利  
便性向上を図るため、南北自由通路の整



図：湖西市都市計画マスタープラン（H26.3）より