

## No.2 県道709号（中井羽根尾）道路改良事業

### ◆ 事業概要

#### 1. 概要

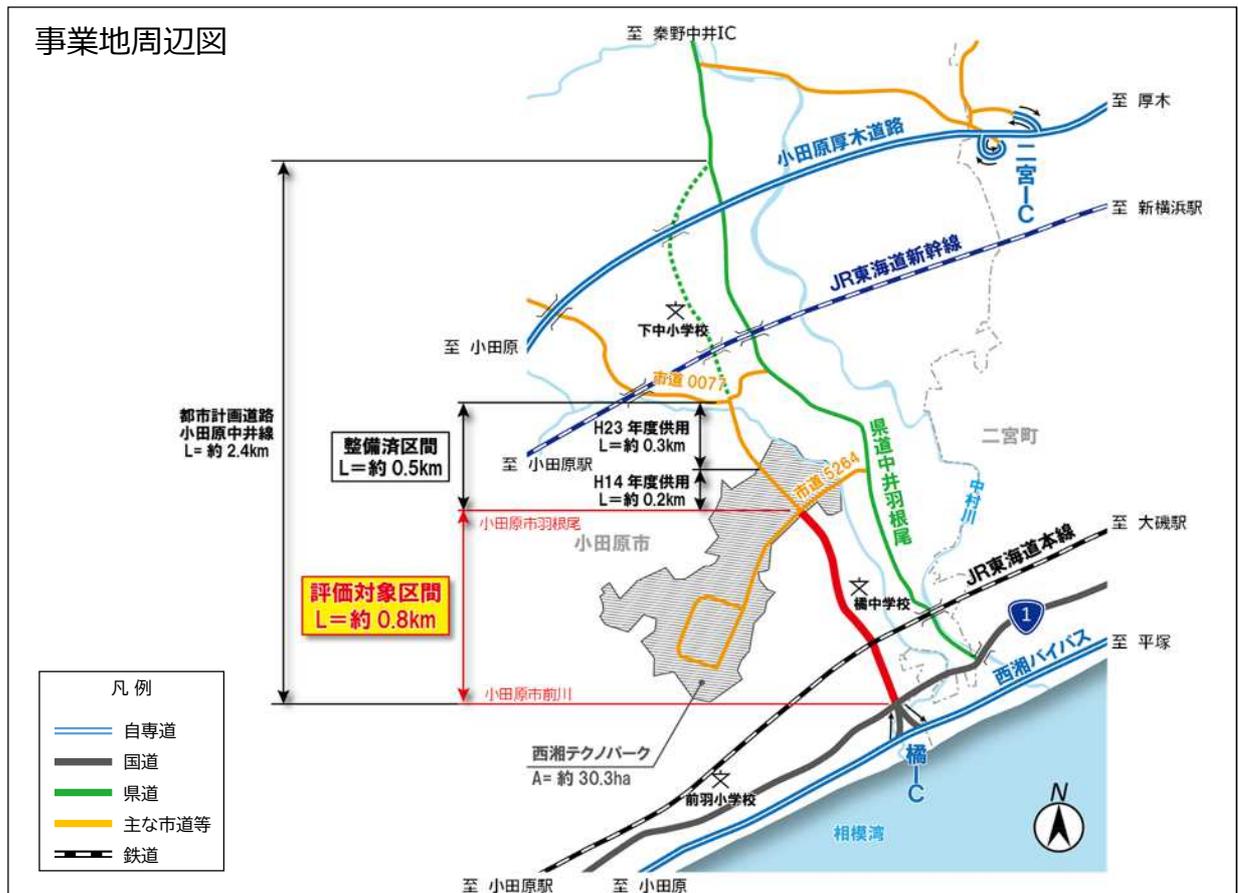
##### 1) 全体の概要

- ア) 本路線は、<sup>そらしき</sup> 県西地域の中井町雑色の県道77号（平塚松田）を起点とし、小田原市羽根尾の国道1号に至る、延長約6.5kmの幹線道路である。
- イ) 本路線は、小田原市東部地域の南北方向の主軸として機能しており、工業団地である西湘テクノパークや、西湘バイパス「橋IC」にアクセスする道路であることから、業務利用の大型車や日常利用の一般車、路線バス等が通行し、交通量が非常に多い路線となっている。
- ウ) 本路線は、県土構造の骨格となる自動車専用道路にアクセスし、地域の交流連携を支えるとともに、工業団地を中心としたまちづくりと連携して物流の効率化や企業立地の促進など、地域の活性化や経済の発展に欠かせない路線となっている。
- エ) 本路線は、防災拠点となる市町村庁舎等に連絡する「第2次緊急輸送道路」に指定されている。



## 2) 評価対象事業の概要

- ア) 評価対象区間の現道部は、交通量が非常に多いにも関わらず、一部区間は通学路に指定され、歩道がなく車道の幅員も狭い。また、沿道には住宅が連担し、JR東海道本線との交差部では、鉄道橋の橋台・橋脚が道路両端部に設置されているほか、JR交差部から国道1号までの区間では、中村川に接するなど、現道を拡幅することは困難な状況にある。
- イ) 評価対象区間（バイパス部）は、約30.3haの西湘テクノパーク工業団地と、西湘バイパス「橋IC」を直結する延長約0.8kmの区間であり、事業用地の約7割は農地や山林で、JR交差部は、鉄道が盛土構造となっていることから、ボックスカルバートにより、道路の幅員を制限することなく立体交差が可能な状況にある。
- ウ) 評価対象区間の北側となる、西湘テクノパーク内の延長約0.2kmの区間は、工業団地内道路として平成14年度に整備され、さらにその北側の延長約0.3kmの区間は、バイパス整備により、平成23年度までに供用が図られている。



## 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3期実施計画
    - ・「交流幹線道路網の整備」として位置づけ
  - b) かながわ交通計画
    - ・「一般幹線道路網」として位置づけ
  - c) 改定・かながわのみちづくり計画
    - ・「交流幹線道路網の整備」として位置づけ
- イ) 市の計画：
  - a) 小田原市都市計画マスタープラン
    - ・「中井連携軸の強化を図る路線」として位置づけ



## 2. 事業の経緯や必要性

### 1) 経緯

- ・平成6年度：都市計画決定
- ・平成25年度：事業着手、用地取得開始
- ・令和2年度：一部工事着手（約0.2km）
- ・令和4年度：一部暫定供用開始（約0.2km）

### 2) 必要性

- ア) 本路線は南北方向の主軸であり交通量が非常に多いが、現道は車道幅員が狭小で車両走行環境が悪いため、安全で円滑な走行環境を確保する必要がある。
- イ) 西湘テクノパークは、小田原市内最大の工業団地であるが、自動車専用道路の西湘バイパスにアクセスするためには、狭い現道や国道1号を経由する必要があるため、工業団地と自動車専用道路を直接結ぶとともに、安全で円滑な走行環境を確保する必要がある。
- ウ) 現道は、第二次緊急輸送道路に指定されているが、その一部区間は「津波浸水想定区域」や「洪水浸水想定区域」となっているため、代替路線を確保し、防災機能を強化する必要がある。

## 3. 事業の目的

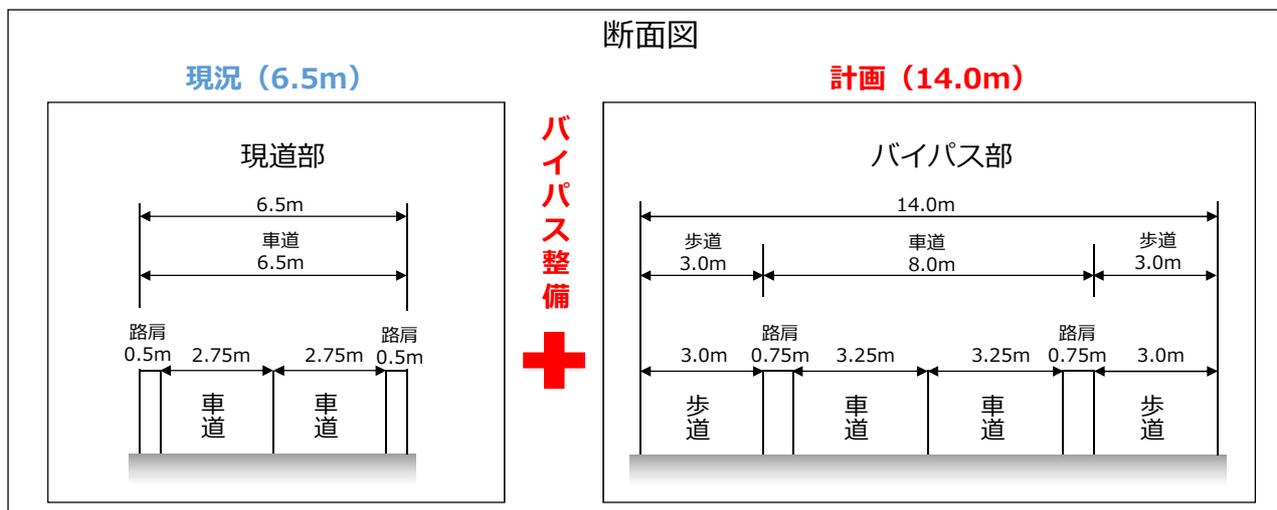
- 1) 現道の通行車両をバイパスに転換して、現道・バイパス双方の安全で円滑な走行環境を確保するとともに、現道の歩行者の安全性を向上
- 2) 物流の効率化や企業立地を促進して、地域経済を活性化
- 3) 脆弱な緊急輸送道路を改善して、地域の防災機能を強化

## 4. 事業の内容

- 1) 起終点：小田原市羽根尾 ～ 小田原市前川
- 2) 事業延長：約0.8 km
- 3) 幅員：14.0m
- 4) 交通量：計画交通量【バイパス部】：8,900台/日（令和22年推計）  
現況交通量【現道部】：8,117台/日※（平成28年調査）

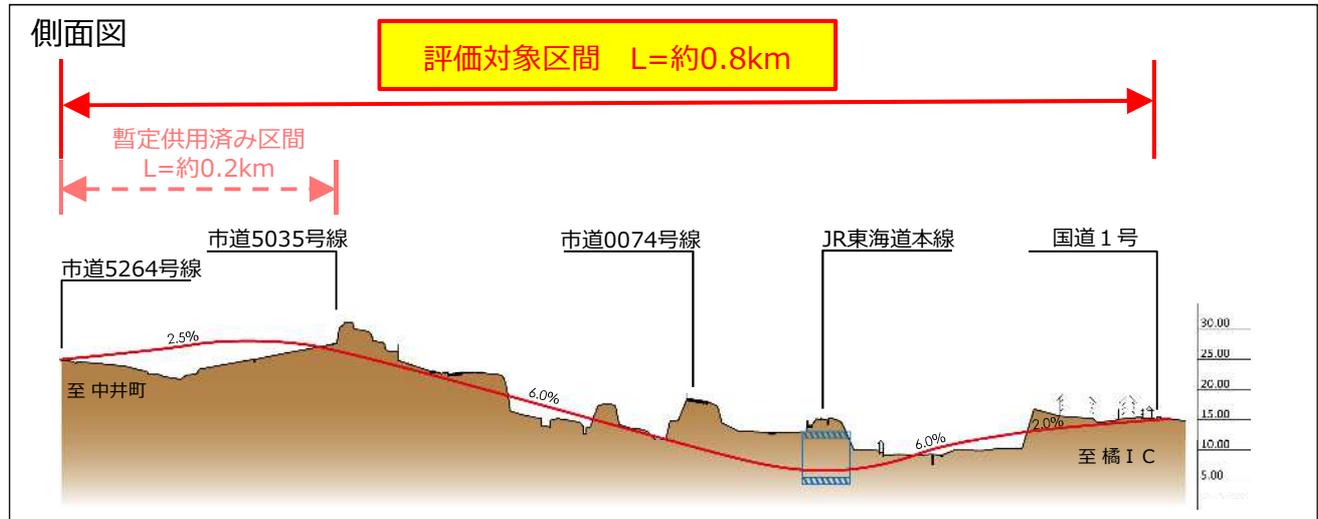
※12時間交通量に昼夜率（R3道路交通センサス1.29）を掛けて算出

- 5) 道路規格：第3種第2級
- 6) 設計速度：60 km/h
- 7) 車線数：2車線
- 8) 歩道形態：両側歩道
- 9) 主な工種：道路改良工、ボックスカルバート工



## 5. 事業実施にあたって配慮した項目

- 1) 道路の設計にあたり、土地の改変やブロック積などの道路構造物の規模が最小限となるよう縦断線形に配慮したほか、JR交差部の立体構造については、JRが盛土構造となっていることから、半アンダーパス（ボックスカルバート）とすることで、大型構造物の延長を短くするよう配慮した。
- 2) 評価対象区間のうち北側の延長約0.2kmの区間は、土地改良事業の区域に含まれることから、事業効果の早期発現を図るため、土地改良区と調整を行いながら計画的に用地を取得し、先行して工事を行って暫定供用した。



## 写真

暫定供用済み区間の状況



JR交差部のイメージパース



## ◆ チェックリスト

### (1) 事業の必要性に関する視点

#### ① 事業を巡る社会経済情勢

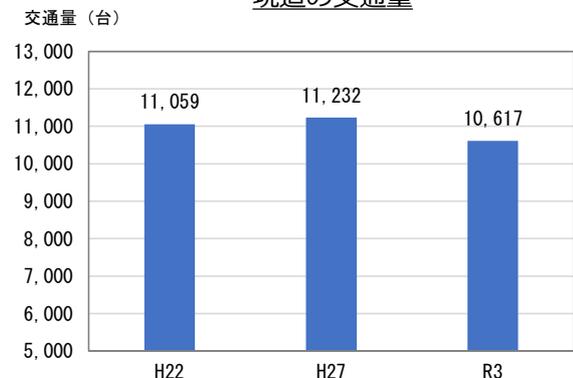
##### ア) 地域の状況

- ・ 現道は、評価対象区間の北側に位置する<sup>しもなか</sup>下中小学校の通学路になっているほか、橋中学校の生徒も多く通行しているが、車道幅員が狭く歩道もない状況である。
- ・ 現道の1日あたりの交通量は、約11,000台で推移しており、交通量が非常に多い。
- ・ 現道とJRの交差部では、鉄道橋の橋台・橋脚が道路両端部に設置され、道路の拡幅は困難な状況である。
- ・ 現道は、第二次緊急輸送道路に指定されているが、西湘バイパス「橋IC」に近い区間では「津波浸水想定区域」や「洪水浸水想定区域」となっているため、代替路線の確保が必要である。

現道の状況



現道の交通量



出典：道路交通センサス

現道とJRの交差部



津波浸水想定区域



出典：神奈川県「e-かなマップ」

##### イ) 事業地の状況

- ・ 評価対象区間の沿道にある橋中学校は、小田原市の広域避難場所（指定避難所）、津波避難ビルに指定されており、安全な避難経路の確保が必要となっている。
- ・ 評価対象区間内のJRは盛土構造であり、アンダーパスによる交差が可能となっている。

##### ウ) 地元の意識

- ・ 地元自治会や商工会、西湘テクノパークの立地企業が、交通の安全性の向上と、西湘バイパスへのアクセス性の向上を期待しており、評価対象区間の早期整備を望んでいる。

## ② 事業の投資効果等

### ■費用対効果

総費用 C=51億円	・事業費	:	50億円
	・維持管理費	:	0.85億円
総便益 B=70億円	・走行時間短縮便益	:	52億円
	・走行経費減少便益	:	14億円
	・交通事故減少便益	:	3.5億円
費用便益比 $B/C = 70/51 = 1.4$ (社会的割引率4%)			
経済的内部収益率 (EIRR) 5.7%			

### ■総合的な効果

#### ア) 防災

- ・ 現道は、第二次緊急輸送道路に指定されており、その一部区間は「津波浸水想定区域」や「洪水浸水想定区域」になっているが、本事業でバイパスを整備することで、災害時に緊急車両等が走行する代替路が確保され、防災機能が向上する。
- ・ 広域避難場所や津波避難ビルに指定されている橋中学校への安全な避難経路が確保される。

#### イ) 安全・安心・利便性

- ・ バイパス整備により、安全で円滑な走行環境となるほか、西湘バイパスへのアクセスが強化され、広域的な交通利便性が向上する。
- ・ 現道の交通の一部がバイパスに転換し、現道の交通量が減少することで、地域の交通の安全性が向上するとともに、通学する小中学生、沿道住民の安心感が高まることが期待される。  
また、現道で運行されている路線バスの定時性が向上し、バス利用者の利便性が高まることが期待される。

#### ウ) 地域の活性化

- ・ 西湘テクノパークと西湘バイパスが直接連絡されることで、西湘テクノパークに関連する物流の円滑化や企業活動の活性化、企業の進出が期待される。

## ③ 関係する地方公共団体等の意見

### ■小田原市：

- ・ 令和4年度に一部区間が暫定供用されたことで、地元では残る区間の整備に期待が高まっている。  
幅員が狭く歩道もない現道のバイパスとして、地域の安全性や西湘バイパスへのアクセス性向上、西湘テクノパークの利便性を高める幹線道路となるため、早期整備を要望する。

### ■小田原市橋商工会：

- ・ 地域活性化のため、西湘テクノパークと西湘バイパスが直結するバイパス整備の早期完成を期待する。

### ■地元自治会連合会：

- ・ 現道は道路幅員が狭く、歩道も整備されていないため、歩行者の安全性が懸念されている。  
現道の歩行者の安全確保のためにもバイパスの早期整備を要望する。

## (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 (H30)	今回再評価時 (R5)	前回再評価時からの変化
事業化年度	平成25年度	平成25年度	-
用地着手年度	平成25年度	平成25年度	-
工事着手年度	令和5年度	令和2年度	3年先行
供用年度(予定)	令和11年度	令和15年度	4年遅れ
事業期間	17年間	21年間	4年増
事業費(単純合計)	56億円	56億円	-
進捗率(用地取得率)	6%(38%)	18%(39%)	12%(1%)増
供用率	0%	25%	25%増
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	
計画交通量	8,000台/日	8,900台/日	900台/日増
基準年	平成30年	令和5年	再評価時の年度
B/C	1.4	1.4	-
総費用(現在価値)	44億円	51億円	7億円増
事業費	43億円	50億円	
維持管理費	0.66億円	0.85億円	
総便益	64億円	70億円	7億円増
走行時間減少便益	62億円	52億円	
走行経費減少便益	1.5億円	14億円	
交通事故減少便益	0.01億円	3.5億円	

(変化した理由)

事業期間：用地取得に時間を要しているほか、JRとの交差点の工事工程を精査した結果、ボックスカルバート工事の施工に時間を要することが明らかとなった。

### ② これまでの課題に対する取り組み状況

- 評価対象区間のうち北側の約0.2kmの区間（土地改良事業の区域内）は、暫定供用することができたが、残る南側の約0.6kmの区間は、用地取得に時間を要していることが課題となっている。そこで、令和元年度から、地域に精通している地元・小田原市と連携し、市が全地権者の連絡窓口になるとともに、用地交渉へ同行いただきながら、地権者に対して事業の必要性や補償内容などを丁寧に説明し、用地取得の進捗を図っている。

### ③ 今後のスケジュール

- 用地取得を進めるとともに、用地取得が完了したところから順次工事を進め、事業進捗を図る。

項目	年度	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
		(2018)	(2019)	(2020)	(2021)	(2022)	(2023)	(2024)	(2025)	(2026)	(2027)	(2028)	(2029)	(2030)	(2031)	(2032)	(2033)
調査	前回						JR交差点設計										
	今回						JR交差点設計										
用地取得 (※)	前回																
	今回																
工事	前回																
	今回			北側約0.2km													

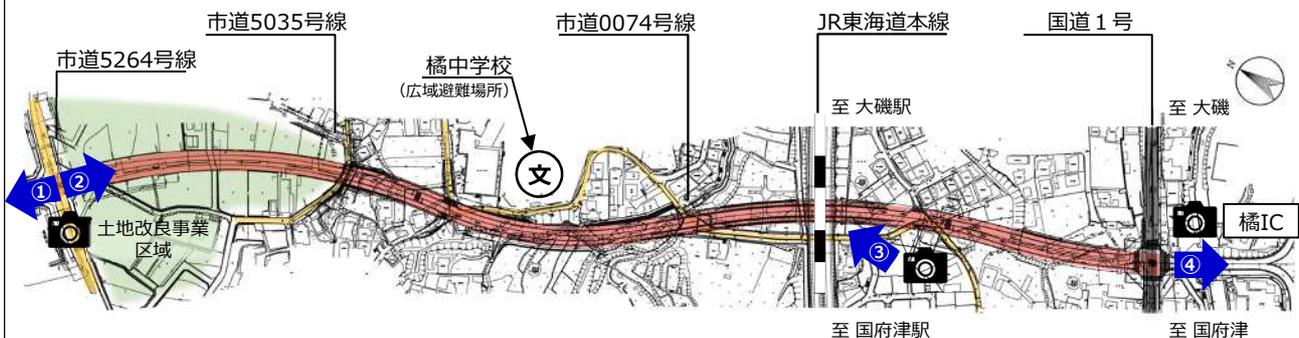
※平成25年度から土地改良事業区域内（北側約0.2km）の用地等を先行して取得しており、残る用地については令和2年度から取得を進めている。

### (3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

■ 代替案立案等の検討：

- ・ 評価対象区間より北側の延長約0.5km区間は、既に西湘テクノパークを通過する形で整備済みであり、これと併せて西湘バイパス「橘IC」に直結するアクセス機能を発現するためには、現道拡幅が困難であることから、バイパス整備以外の代替案は難しく、現計画による整備が最善である。

#### 評価対象区間の状況



写真①：供用済区間の状況



写真②：暫定供用済み区間の状況



写真③：JRとの交差箇所



写真④：橘ICの状況



### ◆ 対応方針（案）

継続	<p><b>【理由】</b></p> <p>本事業は、西湘バイパス「橘IC」へのアクセス機能の強化をはじめ、地域の交通安全性の向上や防災機能の強化、さらに、地域の活性化に寄与するなど、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。</p>
----	--