

令和8年度第2回神奈川県県土整備局公共事業評価委員会 議事録

日時：令和8年8月4日（火）13:30～15:40

場所：神奈川県庁新庁舎 12 階 県土整備局大会議室

出席委員：真田 純子【委員長】

中村 英夫【副委員長】

田邊 勝巳（web 参加）

知花 武佳（web 参加）

中村 幸人

松行 美帆子

審議案件：④県道 611 号大山板戸（大山バイパス）道路改良事業（事後評価）

審議結果：

〔④県道 611 号大山板戸（大山バイパス）道路改良事業（事後評価）〕

＜事業実施課から道路分野の事業概要及び事業内容を説明＞

松行委員

現道がかなり狭く、歩道がなくて危ない状況だというのはよく理解できた。

ただし、このような場所は県内に沢山あると思うが、なぜ、多くの費用をかけてここに新たなバイパスを整備するのか理解できていないため、具体的な理由を教えてほしい。大山という観光地があることは分かったが、観光客数もまだコロナ禍前ほど戻っていないような気がする。

道路整備課

現道は、大山詣でをする昔からの道路であるが、一本しかないため、災害等が発生すると大山側に向かうことができなくなってしまう。もともと幅員が小さく、拡幅しようとする、沿道の家屋等を移転させなければならず、参道らしさが失われてしまうため、拡幅という手法は考えにくかった。また、周辺地は市街化調整区域であるため、宅地開発が進みにくいところもある。

そのため、バイパスの整備を行ったが、大きな整備目的としては、生活道路と観光用途の道路を区分すること、災害による道路閉塞に対応することとしている。

松行委員

県内に似たようなところはあると思うが、なぜここを選び、どれだけ成果があったのかについて、もう少し記載した方がよい。

真田委員長

最初に説明があった全体の計画（かながわ交通計画・かながわのみちづくり計画）、その計画との関連などについて記載すると、事業の必要性が分かると思う。

このバイパスには自転車専用通行帯は設けられていないのか。

道路整備課

もともと自転車の通行量は多くないが、自転車と歩行者との接触の危険性が高まると考えたため、あえて自転車専用通行帯は設けていない。

中村（幸）委員

市街地を避け、丘陵地にある里山景観を貫いた道路の整備となっている。

審議資料 P7 の「景観まちづくり」において、「コンクリート法面の一部に植栽ブロックを設け～豊かな景観を創出した。」とあるが、里山景観を分断する形で道路ができると、生物の回廊を設けなければ生物の行き来ができなくなるなど、景観の修復が必要になってくる場合があると思う。このような事後評価のあとの在り方について、地元主体で進んでいくのか、県主体で進めていくのか。

費用対効果でいうと、社会的割引率 4 % と 1 % で B/C の値が 2 倍近く変わる。社会的割引率の変化が県の公共事業に大きな影響を与えるのではないと思うが、これについて説明いただきたい。

道路整備課

事後評価のあとの景観の在り方について、今のところ、地元からの要望は上がってきていないが、新たな名所をここに作ろうということで桜の植栽などを行った。同様に、道路の周辺で何ができるかを探っていきたい。また、道路整備による変化などを見て今後の事業の参考にしていきたい。

B/C の値について、事業は 30 年近く続けてきた中で、社会的割引率 4 % と 1 % の差分が 30 年分蓄積された結果が表れたのだと実感した。また、バブル崩壊以降、低金利の時代が長く続いている中で、社会的割引率 1 % の場合を参考値としているが、社会的な変化を鑑みながら事業評価を考えていかなければならない。

中村（幸）委員

例えば、ニホンジカが里山に広がってきているなどの問題があるが、道路は防波堤のような効果もあるので、そこをうまく利用することなどを考えなければならない時代が来るのかと思っています。植栽などの小さなことは地元がやることでよいが、大きなことは県が中心になって進めるべきだと思う。

真田委員長

審議資料 P7 の「景観まちづくり」において、「地元団体と連携して、花木の植栽を行い周囲の自然環境と調和する～」とある。本当に自然環境と調和するものとしたのか、園芸種のようなものを植えたのかは正確に書いたほうがよいと思う。

中村（英）副委員長

現道には宿坊などが点在しているとのことだが、バイパスの整備により現道の交通量がバイパ

スに移った。逆に言うと、現道には何か用事のある人しか通らなくなってしまうこともある。現道側のまちづくりに関する県と伊勢原市との連携など、話があったか。

また、現道の伊勢原市への移管についてどのような状況か。

道路整備課

一部は移管済み（審議資料 P2 の図中グレー部分）となっている。移管できていない部分については、移管に向けた協議を開始する状況である。

中村（英）副委員長

本事業により、交通渋滞の解消、安全な交通確保、リダンダンシーの面でいうと効果が上がっていると思うが、一方で、地域のまちづくりとの連携という意味で、現道側のまちづくりをどう議論してきたか。

道路整備課

現道とバイパスの合流部から先の昔からある大山街道と調和が図られるように、合流部のバイパス側に絵とうろろを並べることとした。

中村（英）副委員長

冒頭説明いただいた道路分野の事業概要説明で、道路には整備、維持管理、活用の3つの計画があると聞いたが、活用に関する計画とはどのような内容か。

道路整備課

歩道整備や電線地中化など整備後の道路を使いやすくする計画であり、規制緩和などによる地域の賑わいを目的とした道路の活用を意識したものではない。

真田委員

他のバイパス事業でも言っているが、バイパスを整備して終わりではなく、例えば、現道を30キロ規制にする、カラー舗装にして歩行者優先に見えるような雰囲気を作るなど、バイパスの効果をより引き出すための工夫をしていただきたいし、それらを今後やるべきこととして資料に記載いただきたい。

田邊委員

本件は事後評価であるため、事業後にどのような効果が発現できているかを確認する場であると認識している。

先ほど同様の意見があったが、バイパスの整備によって、現道の交通量が減少したことや安全性が改善されたことが数字として示されておらず、読み取れなかった。

審議資料 P6 の棒グラフは観光客数の増加を示しているが、バイパス開通による効果なのか、コロナ感染症の終息によるものなのか不明。

審議資料 P8 には、平成 16 年から令和 5 年にかけて観光客数が増加していることが記載されているが、審議資料 P7 の交通量調査では、平成 12 年から令和 8 年にかけて交通量が増加しているとは読み取れない。

便益が出ているということは、移動速度の改善、交通量の変化があったのだと思うが、直感的に分かりにくい印象を受けた。

道路整備課

安全性の改善として、伊勢原警察署に事故の発生状況を 5 年単位で調べてもらったが、15 年前は 1 回/年以上、10 年前は 0.8 回/年、直近では 0.4 回/年と明らかに減少傾向にある。

便益について、社会的割引率 4 % の場合は、総便益 210 億円のうち、197 億円が走行時間短縮便益であり、移動速度の向上が大きな割合を占めている状況。

田邊委員

今説明のあった便益については、自動車交通がバイパスに移った場合に移動速度が速くなることを仮定したシミュレーションに基づいた結果であると考ええる。そうではなく、実際に速度計などにより計測したデータをみるのが事後評価ではなかろうか。

ほとんどの道路事業で走行時間短縮効果は大きく出るため、「本件では走行時間短縮便益が他の便益より効果が大きい」と評価するのは、事後評価としては不足している印象。

道路整備課

バイパス、現道の両方を実際に走行すると、ある程度時間短縮を見込める。また、乗降客数など様々な要因はあると思うが、通年で、バスのダイヤが短い時間で設定されている。

田邊委員

可能であれば、事後評価の場合は、走行時間の計測結果やバスの便数増加状況などを示していただくと、安全性以外の効果がかなり出ていること、観光客数の増加に寄与している可能性が高いことなどが分かると思う。

知花委員

私は事業地を 1 回しか走行したことがないので勘違いかもしれないが、実際、一番賑わう時期というのは、駐車場に入れなくて渋滞している印象である。その渋滞がバイパスまで伸びているのかは不明だが、狭い現道に大量の車が通っていたことが問題であり、その車が広いバイパスを通ってくるようになることが大事であると思う。駐車場に車を停めた後に歩いて散策する人もいるため、安全面の方が大事なのかと思っていた。

ケーブルカー乗り場までの道はすでに完成形となっており、今後は歩道などを整備する必要はないのか。

大山小学校より西側は土砂災害のおそれがある地域と思われるが、安全面で気になったところはあったか。

道路整備課

バイパスは 40km/h 規制、現道は 30km/h 規制となっていて、評価対象区間の走行でいうと 2 分程度の短縮にはなるが、その先については、駐車場やお店があつて坂道でもあるのでそこまでスピードは出せない。そこにあえて歩道を設けるにはお店などを移転させなければならない、現実的ではないため、ひとまずは様子見としている。

土石流由来の巨礫が工事中に出てきた場所であるため、もともとの行き止まり一本道よりは、バイパスと現道の両方があることで災害時対応として強みを生かせるのではないかと考える。

知花委員

バイパス整備の効果を、渋滞に限らず、現道の安全性確保や災害の観点などから評価していただけだと思う。

真田委員長

一通り意見は出たと思う。

本件については、事務局提案のとおり事業の必要性についてもう少し充実させた記載とすること、審議資料 P7 の「景観まちづくり」に関する植栽について正確に記載すること、バスの便数増加など事業の効果について具体的な記載すること、バイパスそのものの効果だけではなく現道の安全性向上や現道を今後どうしていくかといった方針などについて記載することとしたい。

対応方針（案）については事務局提案のとおりでよい。

－異議なし－

真田委員長

それでは、審議資料に先述した修正を加えていただくこととする。

以上