No.４　県道611号　大山板戸（大山バイパス）道路改良事業

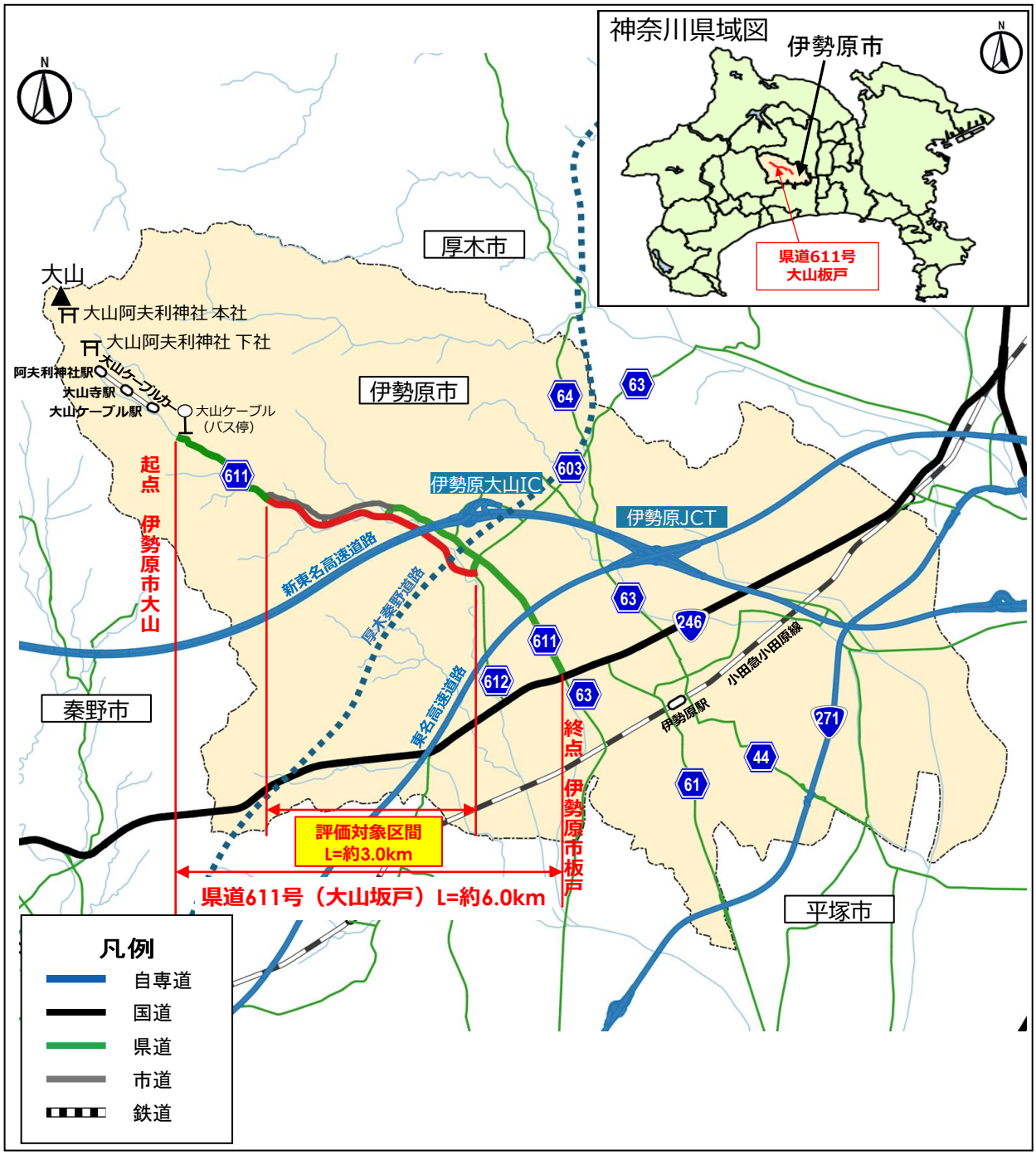
◆　事業概要

１．概要

１）路線全体の概要

ア）　本路線は、伊勢原市大山を起点とし、同市板戸の国道246号に至る伊勢原市内の延長約6.0kmの幹線道路である。

イ）　小田急小田原線「伊勢原駅」から歴史的観光地「大山」への唯一のバス路線として、大山観光へのアクセスを支えるとともに、地域の生活道路としても重要な役割を担っている。

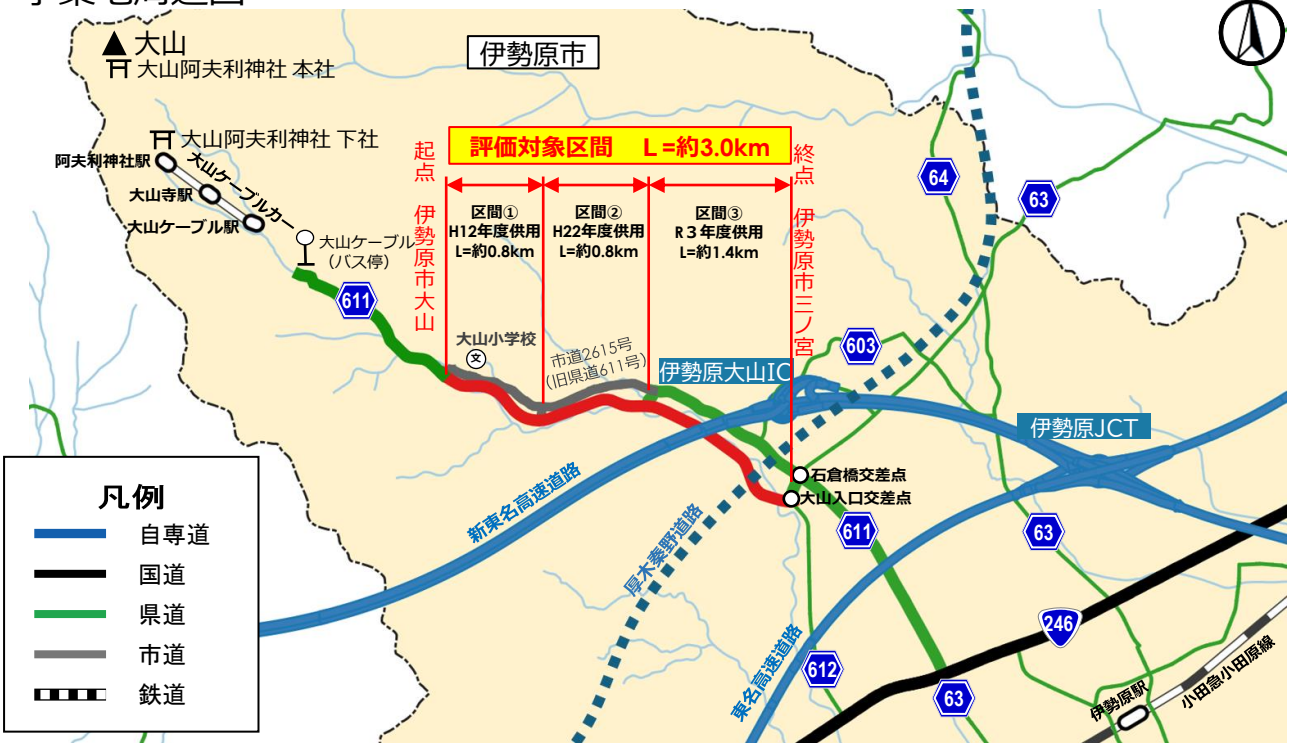


２）評価対象事業の概要

ア）　人家などが連坦する「大山小学校」付近から、県道612号上粕屋南金目と接続する「大山入口交差点」までの「現道部」の「バイパス部」で、延長は約3.0ｋｍとなる。

イ）　起点の大山側から、順次、整備を行い、平成12年度に区間①約0.8km、平成22年度に区間②約0.8km、令和3年度に区間③約1.4kmを供用し、段階的に事業効果を発現している。

事業地周辺図



３）評価対象事業の位置づけ

ア）県の計画：

県では、総合計画「かながわグランドデザイン」のもと、「かながわのみちづくり計画」において、県が実施する箇所の実行計画を定めている。

評価対象事業は、「改定・かながわのみちづくり計画」の計画期間（H28年～H37年）中に供用する路線に位置づけ、整備を行った。

①かながわグランドデザイン第3期実施計画

→「交流幹線道路網」として必要な道路

②改定・かながわのみちづくり計画

→「交流幹線道路網」として県が整備すべき道路

イ）市の計画：

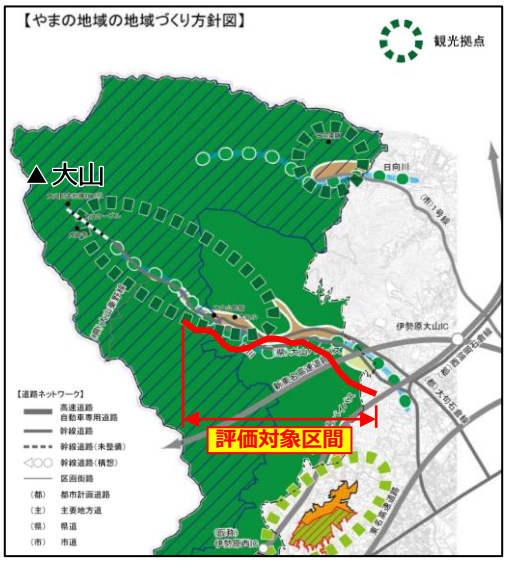
①伊勢原市第5次総合計画

→「伊勢原ならではの観光魅力づくり」の関連事業として位置づけ

②伊勢原市都市マスタープラン

→「観光拠点・交流拠点を結ぶネットワーク」として主要な交通ネットワークに位置づけ(H28.3)

→「既存ストックと広域交通ネットワークを生かした活力を生む都市づくり」として位置づけ(R7.3)



出典：伊勢原市都市マスタープラン

２．事業の経緯や必要性

１）経緯

・平成　３年度　　事業着手
・平成　５年度　　用地買収開始
・平成　８年度　　工事着手
・平成１２年度　　一部供用開始（区間①：約0.8km）
・平成２２年度　　一部供用開始（区間②：約0.8km）
・平成２９年度　　用地買収完了
・令和　３年度　　全線供用開始（区間③：約1.4km）



事業地周辺の道路状況

２）必要性

ア）　「現道部」は、幅員が狭く、車両のすれ違いが困難であり、人家が連担し、歩道も未整備であることから、安全で円滑な走行環境と、安全な歩行空間を確保する必要がある。

イ）　新東名高速道路の「伊勢原大山ＩＣ（令和2年3月）」の開通により、「大山」への観光客増加が見込まれることから、「バイパス部」による交通アクセス性の向上が必要である。

ウ）　「現道部」は、沿道の集落から市街地方面への唯一のアクセス道路であり、災害時の避難経路や救急車両等の通行経路として代替路を確保し、大山地区の孤立化防止等の防災機能の強化が必要である。

３．事業の目的

ア）　「バイパス部」の整備により、沿道住民の生活環境や歩行者などの交通安全性の向上を図る。

イ）　歴史的観光地「大山」へのアクセスの強化を図る。

ウ）　救急搬送の円滑化、災害対応力を強化する。


大山阿夫利神社(下社)

４．事業の内容

１）起終点　：伊勢原市大山～三ノ宮
２）事業延長：約3.0ｋｍ
３）幅　　員：9.75m
４）交通量　：計画交通量【バイパス部】：2,200台/日（令和22年推計）
　　【 現 道 部 】：1,000台/日（令和22年推計）
　　現況交通量【バイパス部】：2,561台/日※（令和8年4月調査）
　　【 現 道 部 】：1,526台/日※（令和8年4月調査）
５）道路規格：第3種第3級　　※交通量調査結果に昼夜率1.30（R3センサス）を乗じた値
６）設計速度：40km/h
７）車線数　：2車線
８）歩道形態：片側歩道
９）主な工種：道路改良工、橋梁工


現道部の状況

５．事業実施にあたって配慮した項目

ア）　事業効果を早期に発現させるため、「現道部」と「バイパス部」を連絡する既存道路を活用し、３区間に分けて段階的に供用を図りながら事業を進めた。

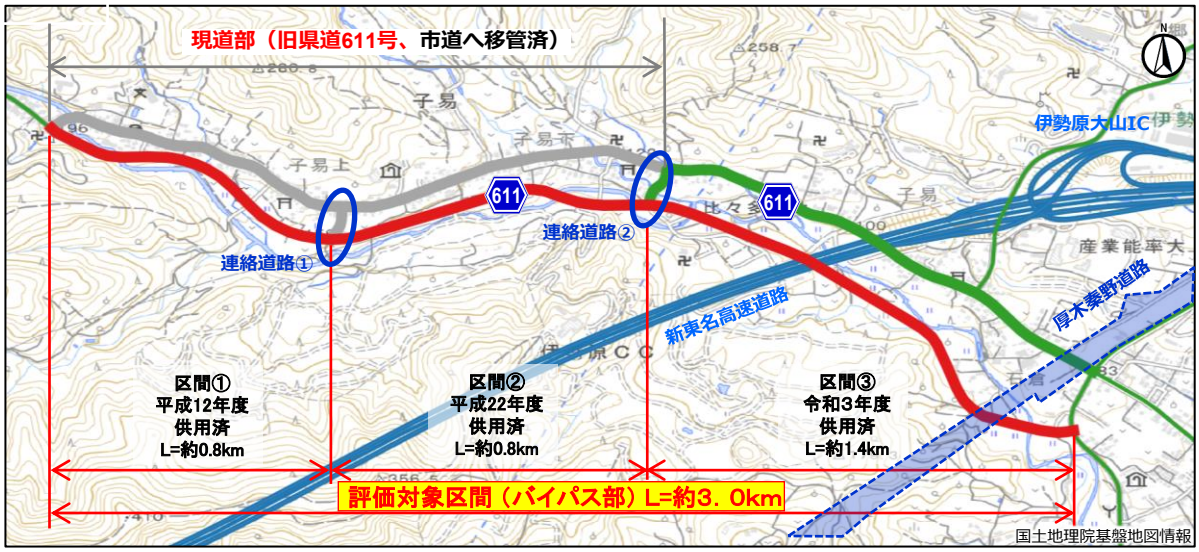
イ）　区間③において、交差する新東名高速道路と厚木秦野道路の工事用車両の通行経路を兼ねる用地を先行して取得し、両道路の事業が円滑に進むよう配慮した。



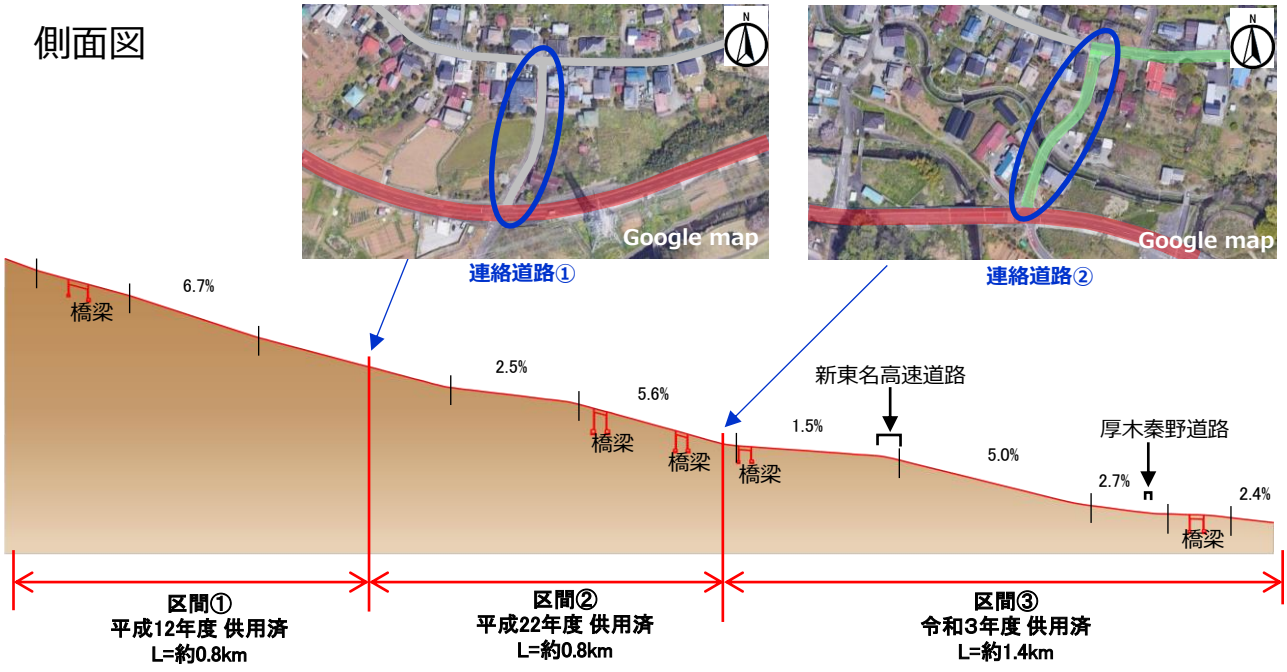
現道に設置した案内標識

【事後評価】R8 No.４　県道611号　大山板戸（大山バイパス）道路改良事業

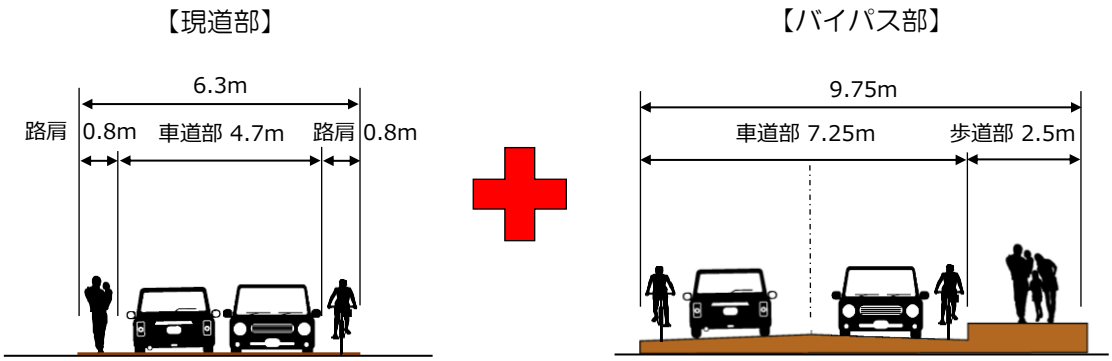
平面図



側面図



断面図



◆　評価の視点

1．事業の投資効果

1）費用対効果

事業期間	事業化年度	H３年度	用地着手	H５年度	供用年度	（再評価時）R３年度	事業期間変動率	
	都市計画決定	－	工事着手	H８年度		（実績）R３年度	― 倍	
事業費	再評価時	（名目値）　71億円			実績	（名目値）　71億円	事業費変動率（実質値）	
		（実質値）　122億円				（実質値）　173億円	1.42 倍	
事業期間・事業費変更理由		事業期間変更理由：― 事業費変更理由　：基準年の更新に伴う増額						

（再評価時）費用対効果分析結果(社会的割引率４%)	B/C 1.1	総費用　127億円 内訳）事業費　122億円 維持管理費　5.5億円	総便益　140億円 内訳）走行時間短縮便益　134億円 走行経費減少便益　5.5億円 交通事故減少便益　0.2億円	基準年 Ｒ２年
	経済的内部収益率【EIRR】4.3％			
（事後評価時）費用対効果分析結果(社会的割引率４%)	B/C 1.1	総費用　183億円 内訳）事業費　173億円 維持管理費　10億円	総便益　210億円 内訳）走行時間短縮便益　197億円 走行経費減少便益　13億円 交通事故減少便益　0.007億円	基準年 Ｒ８年
	経済的内部収益率【EIRR】4.4％			
（事後評価時）費用対効果分析結果(社会的割引率１%)	B/C 2.0	総費用　161億円 内訳）事業費　145億円 維持管理費　16億円	総便益　318億円 内訳）走行時間短縮便益　299億円 走行経費減少便益　19億円 交通事故減少便益　0.01億円	基準年 Ｒ８年
	経済的内部収益率【EIRR】4.4％			
事業遅延による費用・便益の変化と損失額		費用増加額　― 億円	便益増加額　― 億円	損失額 ― 億円

2）費用対効果の分析の算定根拠となった要因の変化

ア）　交通量推計における将来OD表の更新

イ）　費用便益分析マニュアルの改訂（令和７年８月）

（なお、基準年の更新により、再評価時と事後評価時で総費用・総便益が異なる。）

3）総合的な効果

ア）安全・安心・利便性

① 生活交通と観光交通とが区分され、沿道住民の生活環境や安全性の向上が図られるとともに、地域の主要な観光拠点である「大山」へのアクセス性が向上した。

② 「現道部」では、「バイパス部」に交通の転換が図られたことから、すれ違い時の走行阻害等が減少し、バスの定時性向上などの利便性の向上が図られた。

③ 救急医療施設から「大山」や住宅地への通行経路が増え、走行性や速達性の高い搬送ルートが形成されたことにより、救急車両の現場到着時間、救急現場から救急医療施設への搬送時間が短縮し、救急患者の円滑な搬送が可能になった。

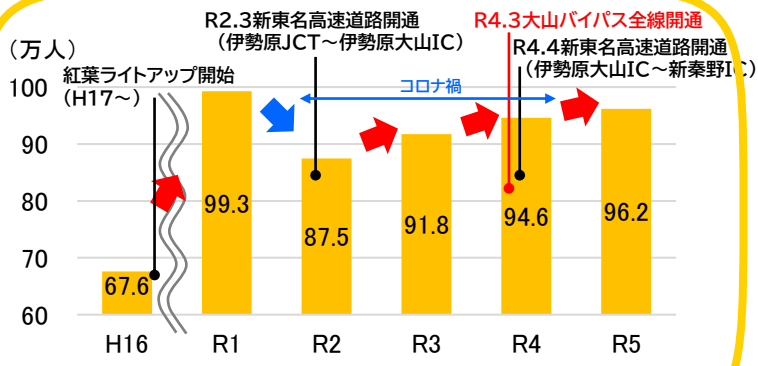
イ）地域の活性化

①　「バイパス部」の全線開通に伴い、日本遺産「大山詣り」やミシュラングリーンガイドに選定されている「大山」等、大山地区へのアクセス性が向上し、コロナ禍以降の観光客数増加といった地域の活性化に寄与している。

②　「バイパス部」の整備を契機に地元団体が植栽を行った「おかめ桜」が新たな観光名所になっているほか、例年夏に開催される「大山絵とうろう祭り」では地元団体や学生が制作した、絵とうろうが「バイパス部」沿線に並べられ、地域の賑わいに寄与している。

③　大山地区に整備したコンクリート法面の一部に植栽ブロックを設け、地元団体と連携して、菊やケイトウなどの花苗の植栽を行い、地域活動の活性化にも寄与している。

④　新たに「バイパス部」をルートとした、伊勢原駅から大山参道入口行の路線バスの直行便が新設され、観光客数の増加につながっている。



大山地区の観光入込客数の推移

出典：統計いせはら



「バイパス部」沿線のおかめ桜

伊勢原市観光協会提供



地元団体による法面部の植栽

梅原会提供

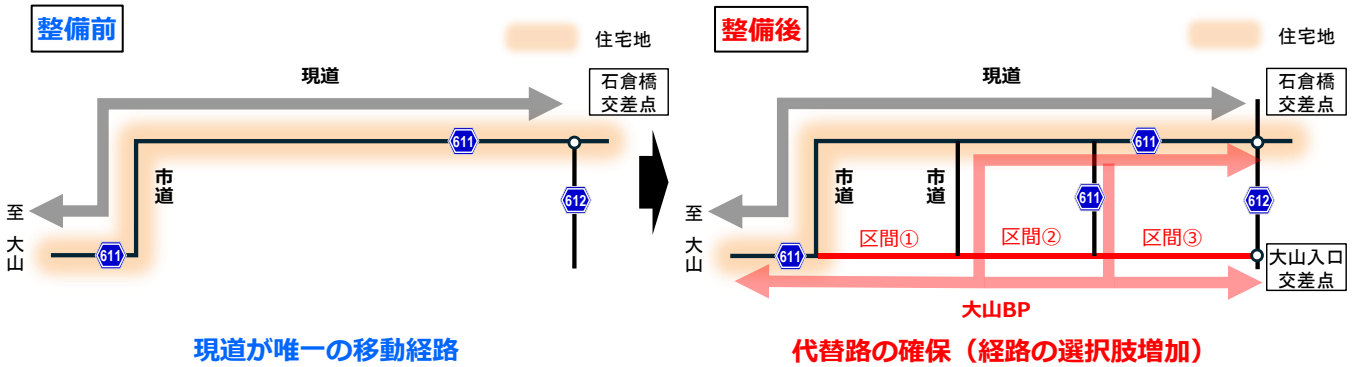


「バイパス部」に並ぶ絵とうろう

梅原会提供

ウ）防災

・　「現道部」が沿道の住宅地と市の中心市街地をつなぐ唯一の道路であったが、「バイパス部」の整備によりアクセス経路が増え、災害時における代替路の確保、支援物資の輸送等の円滑化が期待される。



大山バイパス整備による代替路の確保

エ）景観まちづくり

・　大山地区は、伊勢原市景観条例に基づく景観重点地区「大山まちなみ継承地区・景観重点地区」に指定されていることから、「バイパス部」においても、景観計画に定められた「やま」「おか」「さと」で使用できる色彩を基調とした防護柵等の整備を行い、景観まちづくりに配慮した道路空間を創出した。



景観に配慮した色彩の防護柵

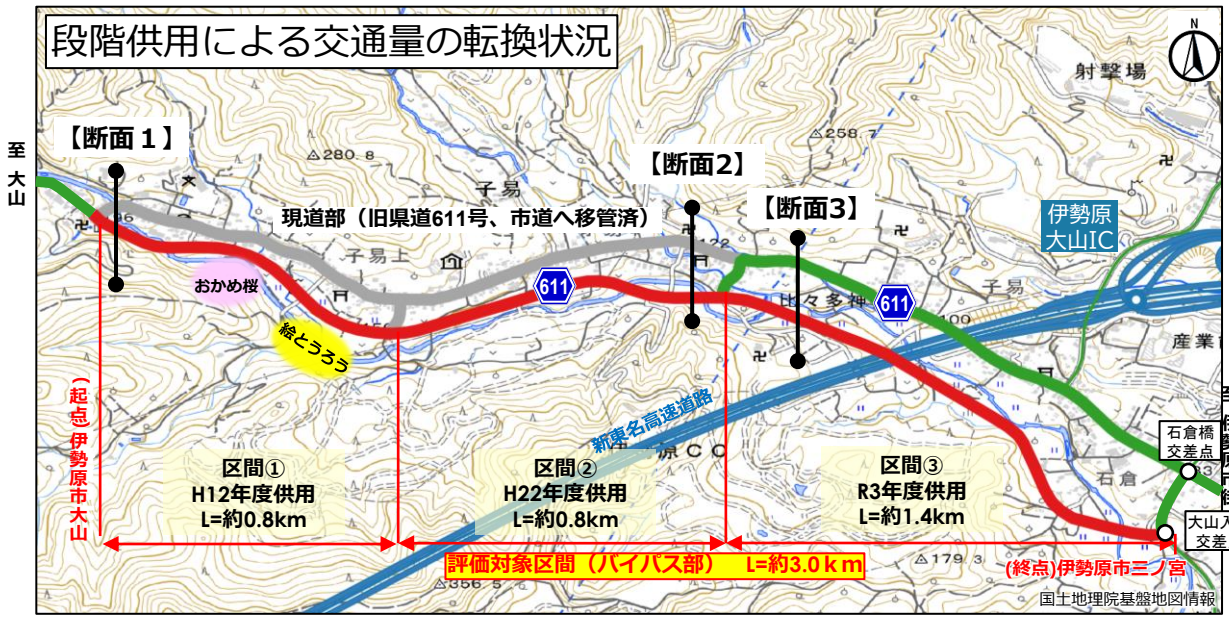
オ）関連事業による効果

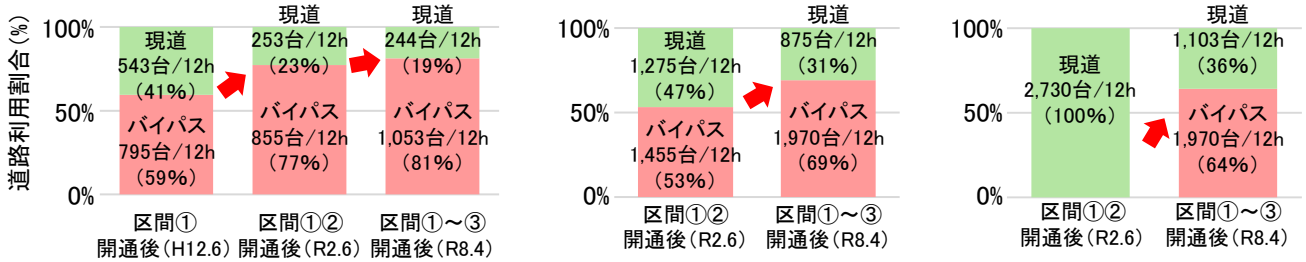
・　今後予定される、新東名高速道路の延伸や厚木秦野道路の開通等との相乗効果が図られ、大山地域の観光入込客数の更なる増加が期待できる。

４）事業の効果の発現状況

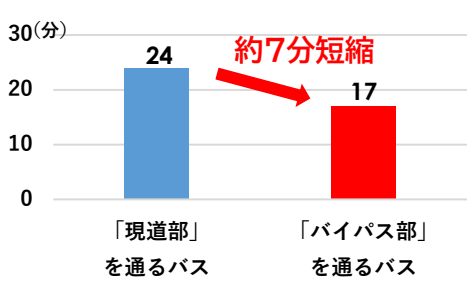
ア）　「バイパス部」の全線開通前（H12年・R2年）と全線開通後（R8年）の交通量を比較すると、断面1のバイパス利用は約59%から約81%、断面2のバイパス利用は約53%から約69%に増加していることから、「現道部」の生活環境や歩行者などの交通安全性は、確実に向上している。

イ）　また、区間①から区間③の段階的な供用に伴い実施した交通量調査では、各区間の交通が「バイパス部」に大きく転換する結果が得られており、全線供用前から早期に事業効果が発現している。





ウ）　伊勢原駅から大山参道入口まで、「バイパス部」を経由する直通のバス路線が新設され、「大山」へのアクセス性が向上している（県調査では約７分短縮）。



令和８年７月調査

2．その他

1）　事業実施による環境の変化

ア）　「現道部」は、大山地区の唯一の生活道路であったが、「バイパス部」の整備により、生活交通が「現道部」、観光交通が「バイパス部」とに区分された。

イ）　「現道部」から「バイパス部」への交通転換により、沿道環境改善や安全性向上、路線バスの定時性向上などが図られた。

ウ）　地元団体が「バイパス部」に植栽を行い、新たな観光資源の創出や地域活動の活性化が図られた。

2）社会経済情勢の変化を踏まえた本事業の意義

・　大山地域に参詣や登山などで訪れる観光客数が67.6 万人（平成16年）から96.2万人（令和5年）に増加しており、本事業は観光需要に大きく貢献しているものと考える。

3）関係する地方公共団体等の意見

ア）伊勢原市

・　複数の避難経路ができたことから、避難活動の円滑化が図られ、地域防災力の向上が期待される。

イ）伊勢原市消防本部

・　現場到着時間や搬送時間の短縮、バイパスを利用した安静搬送により、傷病者の負担が減少した。

ウ）伊勢原市立 大山小学校

・　通学路の自動車交通量が減少し、児童の安全性が向上し、また車での送迎の利便性が向上した。

エ）神奈川中央交通

・　現道の交通量が転換し、バスの定時性向上や安全性向上が図られ、お客様の満足度も向上した。

オ）一般社団法人 伊勢原市観光協会

・　バイパス整備をきっかけに、地域が手掛けた活動が観光資源となり、観光客誘致につながった。

カ）大山阿夫利神社 社務局

・　交通安全性の向上、救急搬送の円滑化、観光振興等、大山地域の利便性や活力向上につながった。

○　対応方針（案）

ア）　バイパス整備に伴う、現道の交通量減少による沿線住民の生活環境や安全性の向上、歴史的観光地「大山」へのアクセス性向上に加え、災害時の避難経路等の代替路確保による大山地区の孤立化防止など、事業効果は想定どおり発現していると判断できるため、現時点では改善措置及び事後評価を再度行う必要性は認められない。

イ）　しかしながら、今後、新東名高速道路（新秦野IC－新御殿場IC）や一般国道246号バイパス厚木秦野道路といった周辺の幹線道路の整備による当該地域のさらなる交通量の増加を見込んでいるため、維持管理を通じて、必要に応じて改善措置を講じるほか、「現道部」についても、路面標示等、更なる安全対策の推進を図る。

○　本事業により得られたレッスン

ア）　本事業は平成12年度、平成22年度、令和3年度にかけて段階的に供用したが、各供用段階において、わかり易い案内標識を設置してバイパスへの誘導を図ったことで、段階供用時であっても交通量がバイパスに転換し、沿道の生活環境や安全性の向上といった事業効果を早期に発現させることができた。

イ）　新東名高速道路や厚木秦野道路と交差することから、用地取得前から中日本高速道路株式会社や国土交通省と事業者間で相互調整を実施したことで、それぞれの事業を円滑に進めることができた。