

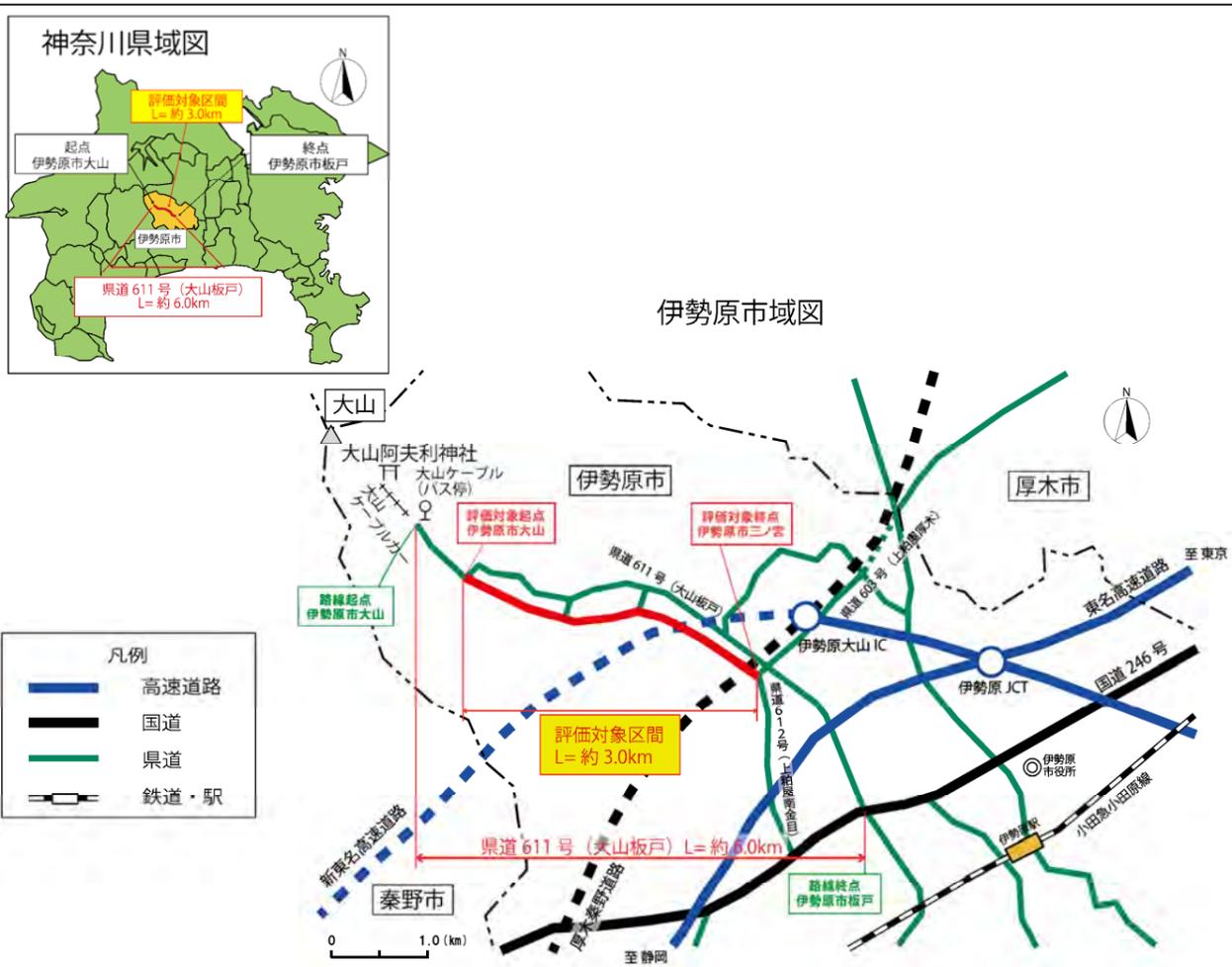
No. 1 県道611号 大山板戸（大山バイパス）道路改良事業

◆ 事業概要

1. 概要

1) 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号に至る延長約6.0kmの幹線道路である。
- イ) 本路線は、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同時に、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) 本事業は、歴史的観光地「大山」の麓、伊勢原市大山を起点とし、同市三ノ宮の県道612号(上粕屋南金目)に至る延長約3.0kmのバイパス整備を行うものである。
- イ) 評価対象区間のうち、大山側の約0.8kmについては平成12年度に、これに続く約0.8kmについては平成22年度にバイパスと現道を接続して供用を開始し、令和3年度の全線供用を目指している。



3) 評価対象事業の位置づけ

ア) 県の計画

- a) かながわグランドデザイン第3期実施計画 (R1.7)
  - ・「交流幹線道路網の整備」として位置づけ
- b) 改定・かながわのみちづくり計画 (H28.3)
  - ・「交流幹線道路網の整備」として位置づけ

イ) 伊勢原市の計画

- a) 伊勢原市第5次総合計画 (H25.7)
  - ・「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
- b) 伊勢原市都市マスタープラン (H28.3)
  - ・「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

改定・かながわのみちづくり計画 (H28.3)

改定・かながわのみちづくり計画 主な整備箇所

凡例	表記	拡幅等整備	新設整備
自動車専用道路網の整備	●	—	● (イオン・ファミリー・コンビニ)
インターチェンジ付幹線道路網の整備	●	—	—
交流幹線道路網の整備	●	—	—

III 交流幹線道路網の整備

路線・箇所名	箇所(区間)	工種	H28~H37
① (都)久里浜田浦線	横須賀市衣笠町~平作	道路新設(4車線)	供用
② (都)安浦下浦線	横須賀市長沢	道路新設(4車線)	供用
③ 三浦縦貫道路	横須賀市林~三浦市初声町門内	道路新設(2車線)	供用
④ 三浦半島中央道路	横須賀市海南国際村~芦名	道路新設(2車線)	整備
⑤ 三浦半島中央道路	横須賀市芦名~山科台	道路新設(2車線)	整備
⑥ 三浦半島中央道路	逗子市松山~栗山町長柄	道路新設(2車線)	整備
⑦ 三浦縦貫道路	三浦市初声町門内~下宮田	道路新設(2車線)	整備
⑧ (都)西海岸線	三浦市三崎町小網代~初声町下宮田	道路新設(2車線)	整備
⑨ 県道63号(相模原大磯)	平塚市片岡(吾妻橋)	橋りょう架替	供用
⑩ 県道63号(相模原大磯)	平塚市上吉沢	現道拡幅(2車線)	供用
⑪ (都)海南新道	平塚市東真土~西真土	道路新設(4車線)	整備
⑫ (都)サイシティ橋	平塚市大津~妻川町倉見	橋りょう新設	整備
⑬ 県道701号(大山麓野)	秦野市青山	現道拡幅(2車線)	供用
⑭ (都)曹田幹線線	秦野市曹田南~曹田北	現道拡幅(2車線)	供用
⑮ 県道64号(伊勢原津久井)	伊勢原市白向	現道拡幅(2車線)	供用
⑯ 県道611号(大山板戸)	伊勢原市子鷲~三ノ宮(大山バイパス)	道路新設(2車線)	供用





◆ チェックリスト

(1) 事業の必要性等に関する視点

① 事業を巡る社会経済情勢の変化等

ア) 地域の状況

- ・県は、横浜・箱根・鎌倉に次ぐ第4の国際観光地を創出する「新たな観光の核づくり」の候補地域の一つとして平成24年度に「大山」を認定し、さらに、文化庁から平成28年度に「大山詣り」のストーリーが日本遺産として認定された。
- ・県内有数の歴史的観光地である大山地域（大山・日向地区）には、参詣や登山など、観光客数は104万人（平成24年）から112万人（平成29年）と増加傾向である。
- ・新東名高速道路の伊勢原大山ICが令和2年3月に開通したことから、さらなる観光客の増加が期待される。

イ) 地元の意識

- ・既に供用した約1.6km区間の沿道環境が改善したことから、本区間の早期供用が期待されている。

ウ) 事業地の状況

- ・本路線の事業用地の一部は、新東名高速道路の工事用進入路・施工ヤードとして事業協力することとされており、令和2年度にその期間が終了することから、その区間の工事着手が可能となる。

エ) 周辺環境

- ・現道は、小学校や郵便局などの公共施設が立地し、地域住民の唯一の生活道路であるとともに、市街地へ向かう唯一のバス路線となっている。
- ・既に供用したバイパス部において、通行車両が現道からバイパスにシフトしているが、現道にはほぼ商店がないため、地元経済へのマイナス影響は少ない。

大山・日向地区観光客数推移



出典：観光客推移：「統計いせはら」  
計画目標：新たな観光の核づくり認定事業基本計画書（改訂版）H30.4

現道の状況



県道611号現道部

オ) 新型コロナウイルス感染症の影響

- ・観光地などへの人の動きは一時的に減少しているが、物流の面では、宅配取扱量は昨年に比べ約1割増え、生活に不可欠な物の流れは増加している。
- ・道路は、コロナ禍においても物流の円滑化など、地域経済を牽引する重要な役割を担っており、引き続き道路ネットワークを構築していく必要がある。
- ・歩行者などの交通安全の向上や観光地大山へのアクセス強化などを目的とした本事業の重要性は依然として高いことから、県として早期供用を目指している。

② 事業の投資効果等

■ 費用対効果

総費用：127億円	・事業費	：121.7億円
	・維持管理費	：5.5億円
総便益：140億円	・走行時間短縮便益	：134.0億円
	・走行経費減少便益	：5.5億円
	・交通事故減少便益	：0.2億円
費用便益比 B/C = 140 / 127 = 1.1		
(経済的内部収益率 (EIRR) 4.3%)		

■ 総合的な効果

ア) 安全・安心

- ・通行車両が現道からバイパスへシフトすることにより、現道部の通行車両が減少し、沿道住民の生活環境や歩行者などの交通安全の向上が図られる。

イ) 利便性の向上・地域の活性化

- ・「新たな観光の核づくり」の候補地域に認定された大山地区へのアクセス性が向上し、観光振興をはじめとする地域の活性化に寄与することができる。

ウ) 防災

- ・現道が地域住民の唯一の生活道路であることから、バイパスが整備されることにより、代替道路として緊急車両の円滑な通行や避難経路が確保される。

新たな観光の核づくり認定事業（大山地区）基本計画書



③ 関係する地方公共団体等の意見

- 伊勢原市：全線完成に向け、引き続き整備を推進されるよう要望する。  
地域関係者や事業協力者は、沿道環境の改善及び有効な土地の利活用のため、早期完成を強く望んでいる。

【再評価】

No. 1 県道611号 大山板戸（大山バイパス）道路改良事業

(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 (H27)	今回再評価時 (R2)	前回再評価時からの変化
事業化年度	平成3年度	平成3年度	—
用地着手年度	平成5年度	平成5年度	—
工事着手年度	平成8年度	平成8年度	—
進捗率	91%	92%	1%増
供用率	53%	53%	—
残事業の内容等	道路改良工など	道路改良工など	—
供用年(予定)	平成28年度	令和3年度	5年延期
事業期間	26年間	31年間	5年延期(19%増)
事業費(単純合計)	69億円	74億円	5億円増(7%増)
基準年	平成27年度	令和2年度	再評価時の年度
B/C	1.4	1.1	0.3減
総費用(現在価値)	98億円	127億円	29億円増
事業費	91.4億円	127.1億円	
維持管理費	6.2億円	5.5億円	
総便益(現在価値)	137億円	140億円	3億円増
走行時間短縮便益	131.4億円	134.0億円	
走行経費減少便益	5.4億円	5.5億円	
交通事故減少便益	0.4億円	0.2億円	

(変化した理由) 事業期間：用地取得の難航、新東名高速道路への事業協力期間の延長  
 事業費：埋蔵文化財調査費(大山バイパス部において、縄文時代の住居跡が多数確認される等貴重な発見があった)等の増加  
 B/C：供用年度の延期、事業費の増加

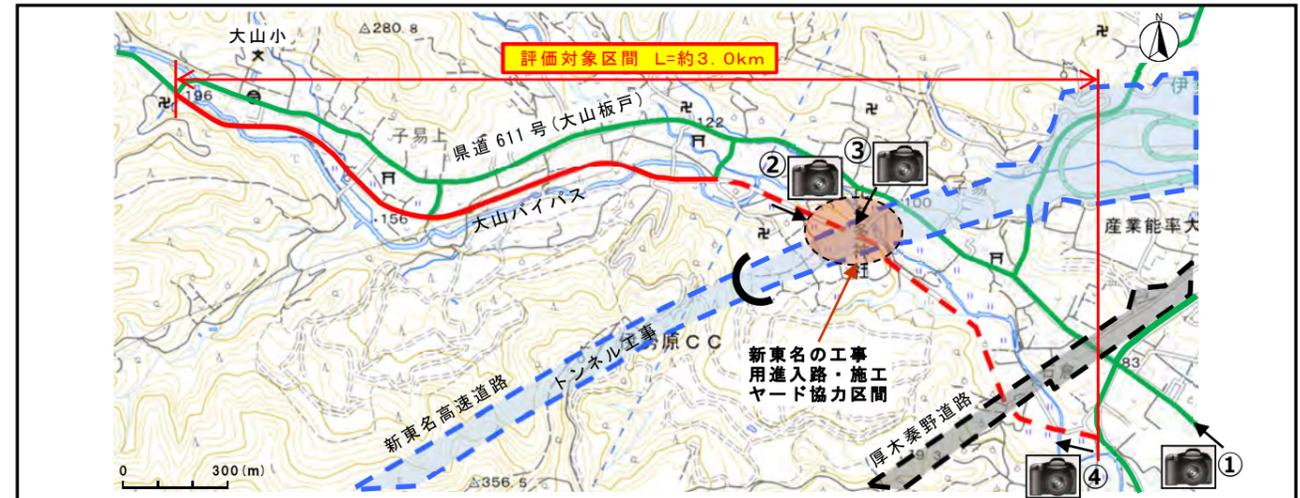
② これまでの課題に対する取り組み状況

- 一部の用地取得に時間を要していたが、平成29年度に用地取得を完了した。
- 新東名高速道路の整備に伴う埋蔵文化財調査の範囲が大幅に拡大し、事業(工事用進入路・施工ヤード)協力期間が延長されてきたが、令和2年度にその期間が終了することから、その区間の工事着手が可能となる。

③ 今後のスケジュール

- 引き続き道路改良工事等を進め、令和3年度の完成を目指す。

項目	年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
		(2014)	(2015)	(2016)	(2017)	(2018)	(2019)	(2020)	(2021)
用地買収	前回	■	■						
	今回	■	■	■					
工事	前回	■	■	■					
	今回	■	■	■	■	■	■	■	■
新東名への工事用進入路・施工ヤード協力	埋蔵文化財調査(NEXCO)	前回	■						
		今回	■	■	■	■	■	■	■
	事業協力期間	前回	■	■					
		今回	■	■	■	■	■	■	■
工事(県)	前回			■					
	今回			■	■	■	■	■	



○ 全景

○ 整備中区間(工事用進入路・施工ヤード協力区間)の状況 その1



○ 整備中区間(工事用進入路・施工ヤード協力区間)の状況 その2



○ 整備中区間(未供用区間)の状況



(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 評価対象区間のうち、起点側約1.6kmは既に供用しており、残りの約1.4kmも令和3年度供用予定であることから、現計画による整備が最善である。

◆ 対応方針(案) ◆

継続	本バイパス事業の目的は、沿道住民の生活環境や歩行者などの交通安全の向上と、観光地「大山」へのアクセス強化などであり、事業の必要性に変化はなく、重要性は依然として高い。また、令和3年度供用予定であることから、事業を継続する必要があると判断する。
----	---