

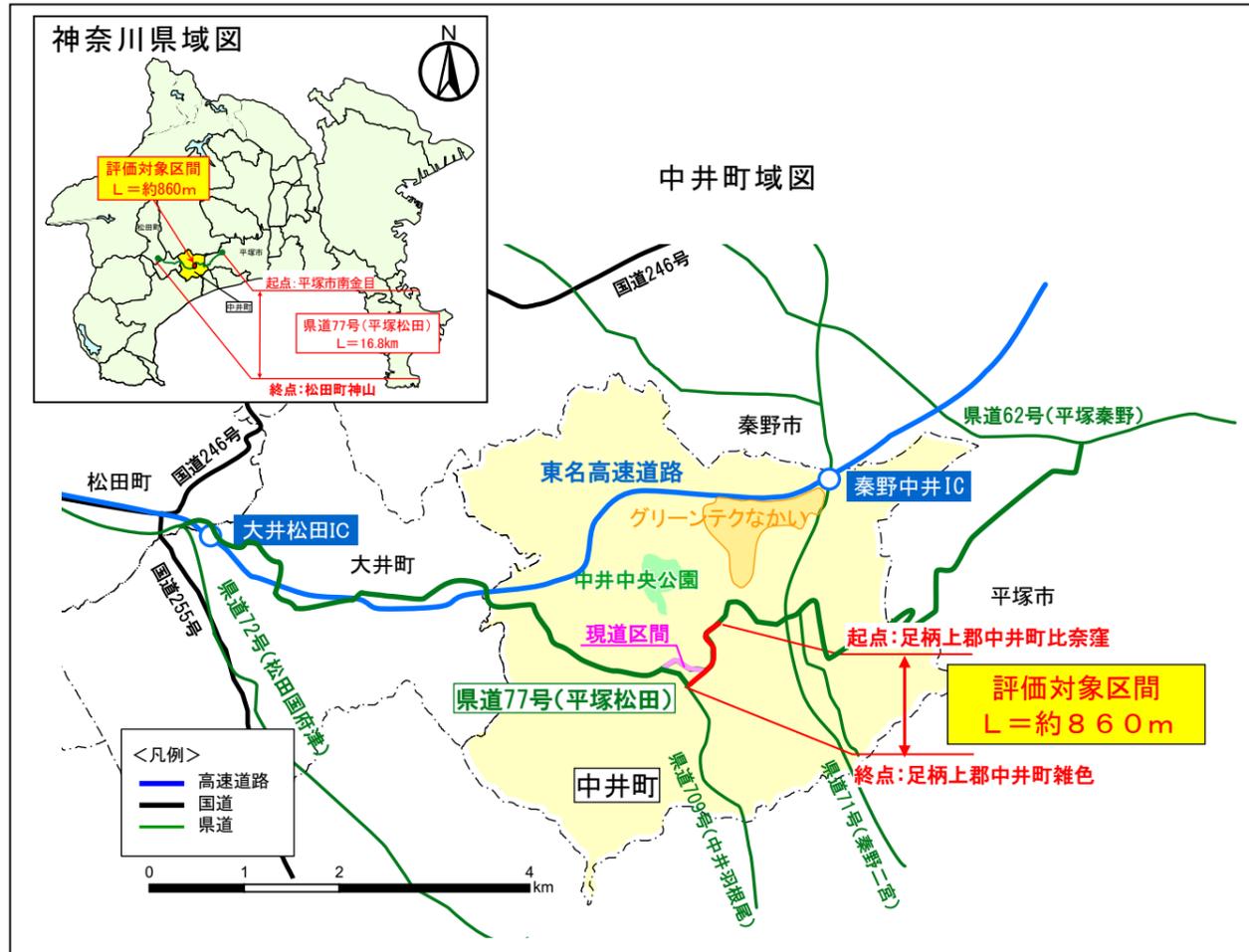
No. 4 県道77号 平塚松田（比奈窪バイパス）道路改良事業

◆ 事業概要

1. 概要

1) 全体の概要

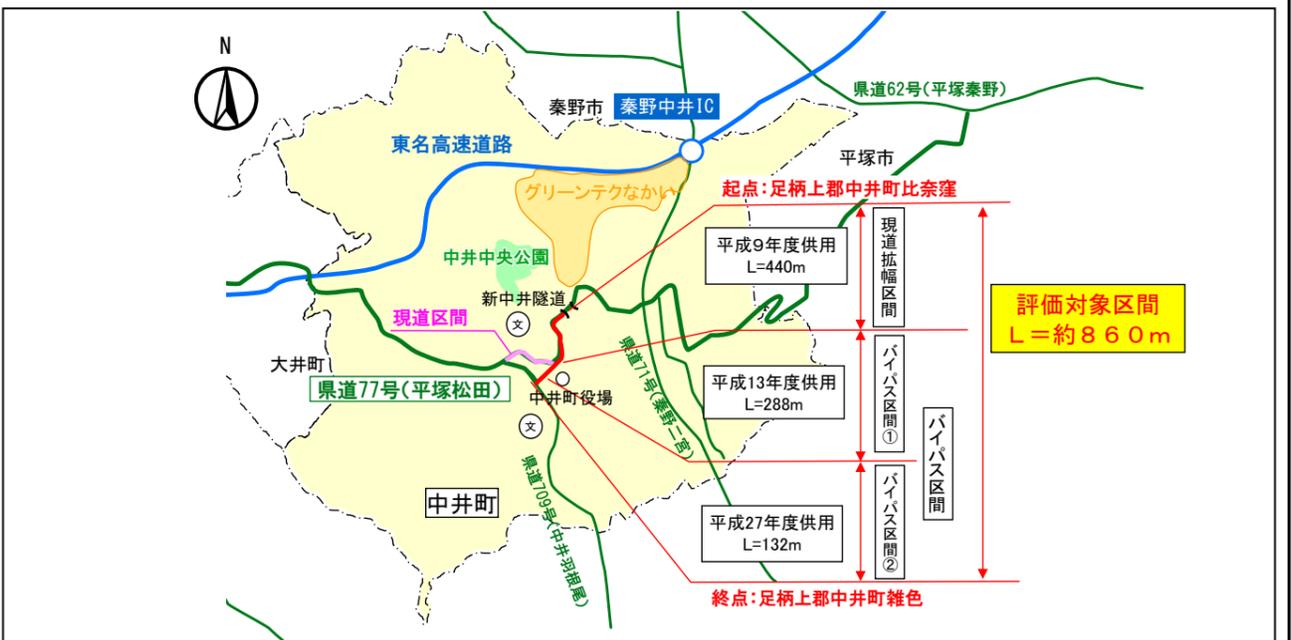
- ア) 本路線は、平塚市南金目地内の県道62号（平塚秦野）との接続点を起点とし、足柄上郡中井町、大井町を經由して松田町神山地内の県道72号（松田国府津）との接続点を終点とする延長約16.8kmの幹線道路である。
 - イ) 本路線は、県中央部と西部を東西に連絡するとともに、東名高速道路「秦野中井IC」、「大井松田IC」へのアクセスを強化する重要な路線である。
 - ウ) 本路線は、「第1次緊急輸送道路」に指定されている。
- ※) 第1次緊急輸送道路とは、地震等の大規模災害発生直後から、救命活動人員や物資等の緊急輸送を円滑かつ確実にを行うため、道路管理者等が事前に指定する路線で、高規格道路、一般国道等で構成する広域的ネットワーク及び港湾等に連絡する路線で緊急輸送の骨格をなす路線



2) 評価対象事業の概要

- ア) 評価対象区間は、足柄上郡中井町比奈窪から同町雑色地内までの延長約860mである。
- イ) 評価対象区間は、新中井隧道から中井町役場付近まで、道路幅員が狭小な箇所や歩道が未整備の箇所があり、県民生活や社会経済活動に支障をきたしていたことから、現道拡幅整備及びバイパス整備を行ったものである。
- ウ) 評価対象区間は、平成3年度に事業化し、平成9年度に現道拡幅区間を供用、平成13年度にバイパス区間の一部を供用したが、一部の用地取得が難航していたことから、平成24年度に土地収用法に基づく事業認定を行い、平成27年度に2車線で全線供用した。

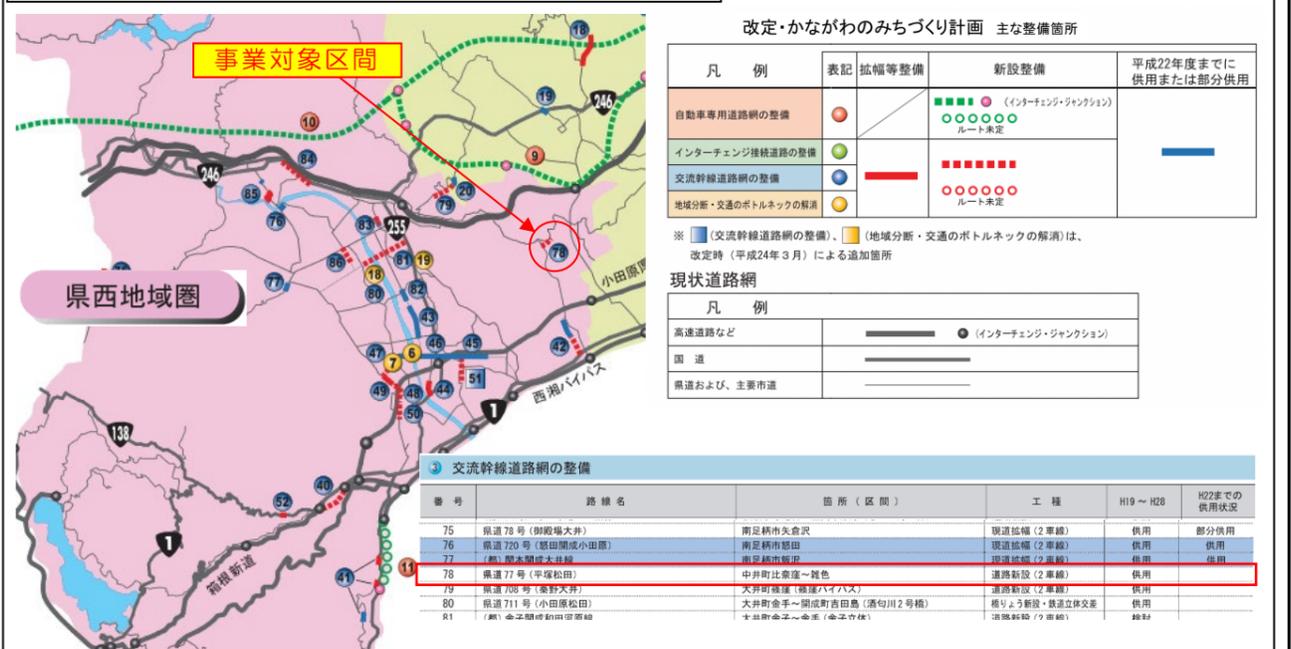
■ 事業地周辺



3) 評価対象事業の位置づけ

- ア) 県の計画
 - a) かながわ交通計画（平成19年10月）
 - ・「交通網の整備 一般幹線道路網」として位置づけ
 - b) 改定・かながわのみちづくり計画（平成24年3月）
 - ・「交流幹線道路網の整備」として位置づけ
 - c) 神奈川県緊急輸送道路ネットワーク計画図
 - ・「第1次緊急輸送道路」として位置づけ
- イ) 町の計画
 - a) 中井町都市マスタープラン
 - ・「都市骨格軸」として位置づけ

改定・かながわのみちづくり計画（平成24年3月）



【事後評価】

No. 4 県道77号 平塚松田（比奈窪バイパス）道路改良事業

2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- 平成 3年度：事業化
- 平成 9年度：現道拡幅区間の供用開始
- 平成13年度：バイパス区間①の供用開始
- 平成16年度：「第1次緊急輸送道路」に指定
- 平成24年度：土地収用法に基づく事業認定
- 平成25年度：土地収用
- 平成27年度：バイパス区間②の供用開始

2) 必要性

- ア) 評価対象区間は、中井町役場や保健福祉センターなどが立地する中井町の中央拠点地域に位置しているが、現道である新中井隧道から富士見橋までの区間は、幅員が狭小な箇所が多く、車両のすれ違いが困難であり、自動車の円滑な通行を確保する必要があった。
- イ) 同区間における、歩道の未整備箇所は約3割、さらに幅員の狭小な片側歩道は、約5割となっており、歩行者の安全性や連続性を確保する必要があった。
- ウ) 同区間は、第1次緊急輸送道路として指定されており、災害時において機能を果たすことのできるよう整備を進めていく必要があった。

3. 事業の目的

- 1) 車両の安全かつ円滑な通行の確保
- 2) 歩行者の安全性の向上
- 3) 現道の沿道住民の生活環境の改善

4. 事業の内容

- 1) 起 終 点：足柄上郡中井町比奈窪～雑色地内
- 2) 事業延長：860m
- 3) 幅 員：12.0m～15.0m
- 4) 交 通 量：計画交通量 5,800台/日
現況交通量 10,550台/日 (R2.7.28 県西土木交通量調査結果)
- 5) 道路規格：第3種第3級（山地部）
- 6) 設計速度：40km/h
- 7) 車 線 数：1方向1車線（2車線）
- 8) 歩道形態：両側歩道
バイパス区間（セミフラット形式）、拡幅区間（マウントアップ形式）
- 9) 主な工種：道路改良工

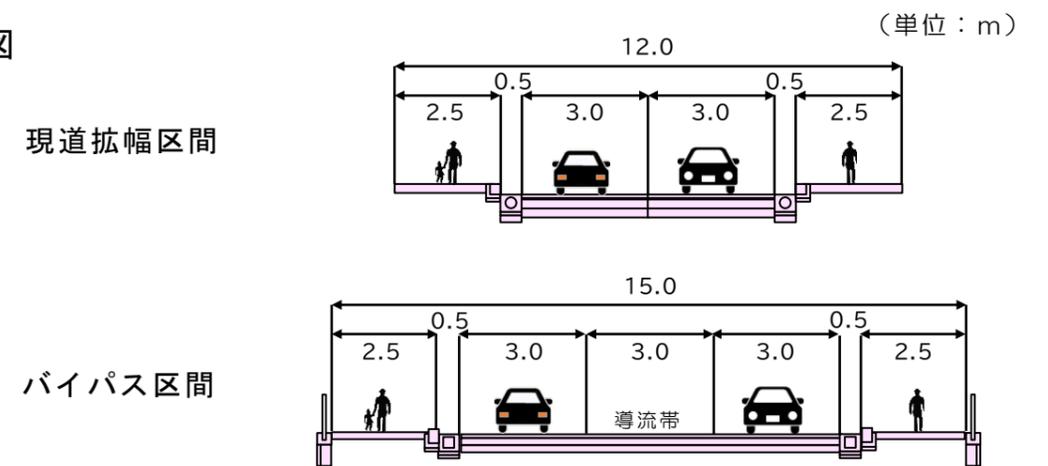
5. 事業実施にあたって配慮した項目

- 1) ルート選定にあたっては、現道拡幅案、新中井隧道と富士見橋を結ぶバイパス案、今回整備をおこなった現道拡幅・バイパス併用案の3案があった中から、公共施設へのアクセシビリティや家屋移転数を評価の主な観点とし、本案とした。
- 2) 用地取得は、任意買収を基本としていたが、一部の用地取得が難航し、事業の早期完成を願う近隣住民（2,283人）からの署名もあり、土地収用法を活用し、事業用地を取得した。
- 3) 中井町役場や福祉施設などの公共施設があるバイパス区間の歩道については、段差の少ない快適な歩行空間とするため、セミフラット形式とした。

平 面



横断図



完成（航空写真）

【南側より北側撮影（H27）】



【東側より西側撮影（H27）】



【事後評価】

No. 4 県道77号 平塚松田（比奈窪バイパス）道路改良事業

◆チェックリスト

費用対効果等	事業期間	事業化年度	H3年度	用地着手	H3年度	供用年度	(当初)H20年度	事業期間変動率
		都市計画決定	—	工事着手	H3年度		(実績)H27年度	
	事業費	再評価時	(名目値) 2431 億円	実績	(名目値) 24.72 億円	事業費変動率(実質値)		1.34倍
			(実質値) (21.87) 億円		(実質値) 22.63 億円			1.03倍
事業期間・事業費変更理由		用地交渉に不測の日時を要し、「平成24年に土地収用法に基づき事業認定」を実施						
(再評価時)費用対効果分析結果	B/C	総費用	30億円		総便益	64億円		基準年
	2.1	内訳)事業費	30億円		内訳)走行時間短縮便益	60億円		H16年
(事後評価時)費用対効果分析結果	B/C	総費用	51億円		総便益	135億円		基準年
	2.6	内訳)事業費	49億円		内訳)走行時間短縮便益	127億円		R2年
事業遅延による費用・便益の変化と損失額		費用増加額	21億円		便益増加額	71億円		損失額

■総合的な効果

ア) 安全・安心・利便性

- ・車両の安全かつ円滑な通行が確保されるとともに、歩道の整備により、安心して歩ける快適な歩行空間が確保された。

イ) 住環境

- ・バイパス区間の整備により、現道を通る車両が約94%減少したことで、歩行者等の安全な通行が確保されたとともに、沿道住民のアンケートでは、車両走行時の騒音、振動が低減したとの意見もあり、沿道住民の生活環境の改善が見られた。

ウ) 防災

- ・本路線は、第1次緊急輸送道路として、東名高速道路の秦野中井ICや大井松田ICへアクセスする緊急輸送の骨格をなす路線であり、災害時等における救急活動の円滑化や、支援物資等の輸送力の強化が図られた。

① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

- ・交通量推計の手法などの違いによる総便益の増加
- ・費用便益分析マニュアルの改訂（平成30年2月改定）
（評価期間の変更（供用後40年間→50年間）、GDPデフレデータの反映）
（なお、基準年を更新したため、再評価時と事後評価時で、総費用・総便益が異なる。）

② 事業の効果の発現状況

1) 車両の安全かつ円滑な通行の確保

- ・車両のすれ違いが困難な状況が解消されるなど、車両の安全かつ円滑な交通が確保されるとともに、災害時の「第1次緊急輸送道路」としての役割を確実に発揮できる路線が整備された。

2) 歩行者の安全性の向上*

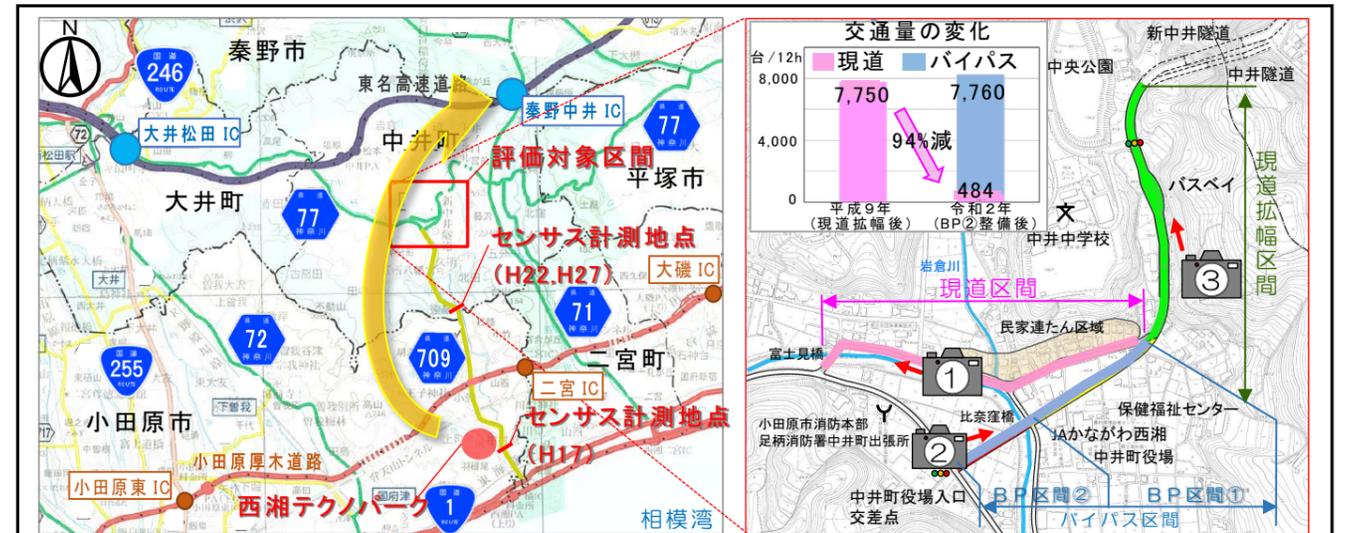
- ・両側歩道が整備されたことにより、歩行者の安全性が確保された。

3) 現道の沿道住民の生活環境の改善*

- ・現道の交通量が大幅に減少したことにより、生活道路としての機能が確保されるとともに、騒音・振動が低減するなど、沿道住民の生活環境が改善された。
（※R2.7沿道住民アンケート調査結果より）

③ 事業実施による交通の流れの変化

- ・評価対象区間の南側に位置するJR東海道本線周辺の工業団地（西湘テクノパーク）において、平成15年度以降に企業立地が進んでいる。再評価時（平成17年度）には、これを当該ゾーンの発生・集中交通量に見込み、平成32年度（令和2年度）の推計交通量を5,800台/日としていた。しかし、令和2年度の現況交通量は10,550



現道区間（整備前）



バイパス区間（整備後）



現道拡幅区間（整備後）

台/日であり、県道709号（中井羽根尾）の計測地点のセンサデータを見ても、平成17年度が約8,400台/日、平成22年度が約11,000台/日、平成27年度が約11,200台/日と徐々に増加していることから、西湘テクノパークの発生・集中交通量が、平成17年度に見込んだ以上に増えていることが確認された。

④ 関係する地方公共団体等の意見

- 中井町：
町内の骨格となる東西の幹線道路が整備され、地域内外の交流・連携を支援するとともに指定緊急避難所（中井中央公園）などへの避難路として期待される。
- 小田原市消防本部：
中井町東部の井ノ口地域への緊急出動では、交通量が多く、狭い現道を利用していたが、バイパスの整備により、安全でスムーズな通行ができるようになった。

○対応方針（案）

本事業の実施により、県中央部と西部を東西に連絡する交流幹線道路が整備されるとともに、現道では交通量が減少し、沿道住民の生活環境が改善されるなど、事業効果は十分に発現していると判断できるため、特に改善措置の必要は認められず、事後評価を再度行う必要性はないと考えられる。

しかし、周辺の開発などにより交通流動が変化する可能性もあるため、維持管理を通じて、渋滞の発生状況などを確認し、その事象を検証のうえ、必要な改善措置を行うこととする。

○本事業により得られたレッスン

今回の事後評価を通じて、計画交通量に対して2倍近い現況交通量が確認されたため、周辺道路を含めて新たなボトルネックが発生していないか等、供用後に実際の交通の流れを確認し、しっかりと検証する必要があることは、今後の類似事業のレッスンになると考える。

○考察

本事業は、用地取得に時間を要したことから、当初より完成が遅れたが、交通の利便性や安全性の向上、緊急輸送道路ネットワークの強化等の目的を達成することができた。