

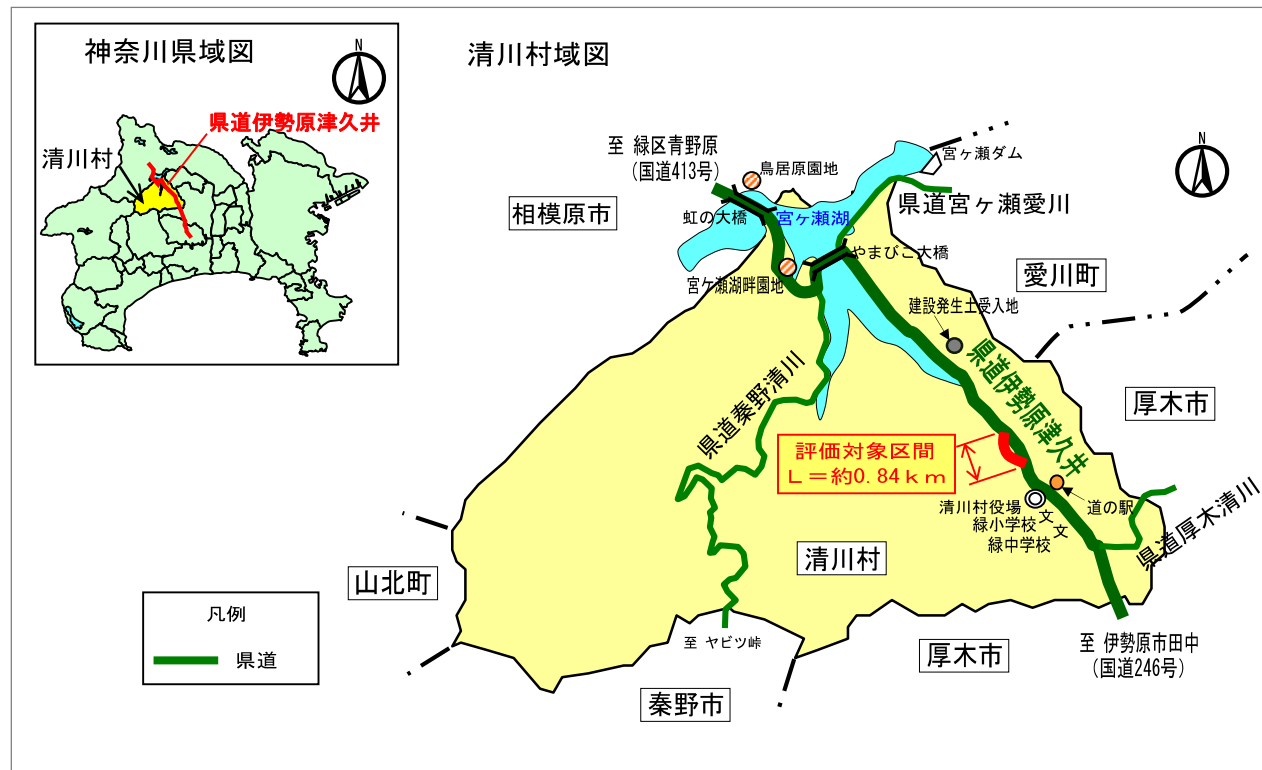
No. 2 県道64号 伊勢原津久井（古在家バイパス）道路改良事業

◆ 事業概要

1. 概要

1) 全体の概要

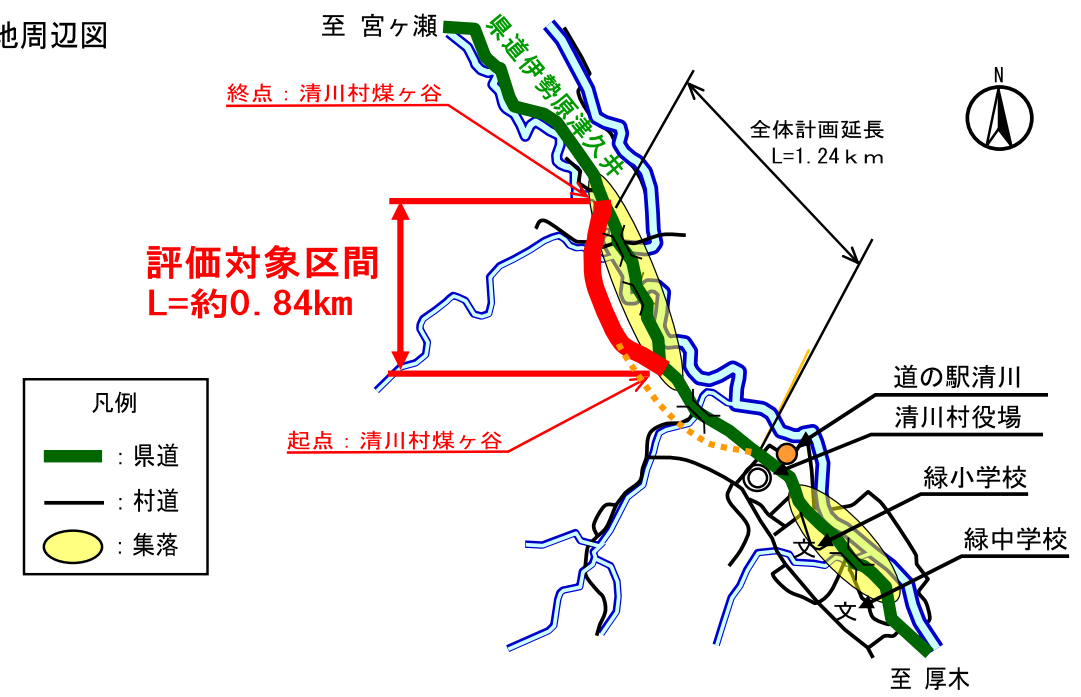
- ア) 本路線は、伊勢原市田中の国道246号から、相模原市緑区青野原の国道413号に至り、県央地域を南北に貫く延長約22.1kmの幹線道路である。
- イ) 本路線は、観光地である宮ヶ瀬湖周辺にアクセスする道路であるとともに、面積の約9割が山林に囲まれる清川村において、村役場や小中学校、道の駅など多くの公共施設が本路線周辺に集中する、地域住民の日常生活においても重要な役割を担う道路である。
- ウ) 本路線は第一次緊急輸送道路および緊急交通路指定想定路線に指定されている。



2) 評価対象事業の概要

- ア) 本事業は、清川村煤ヶ谷の古在家地区において、全体延長約1.24kmのバイパス整備を行うものである。
- イ) 評価対象区間は、このバイパス整備事業の内、先行して整備を進めている北側の延長約0.84kmの区間であり、令和4年度の供用を目指している。

事業地周辺図

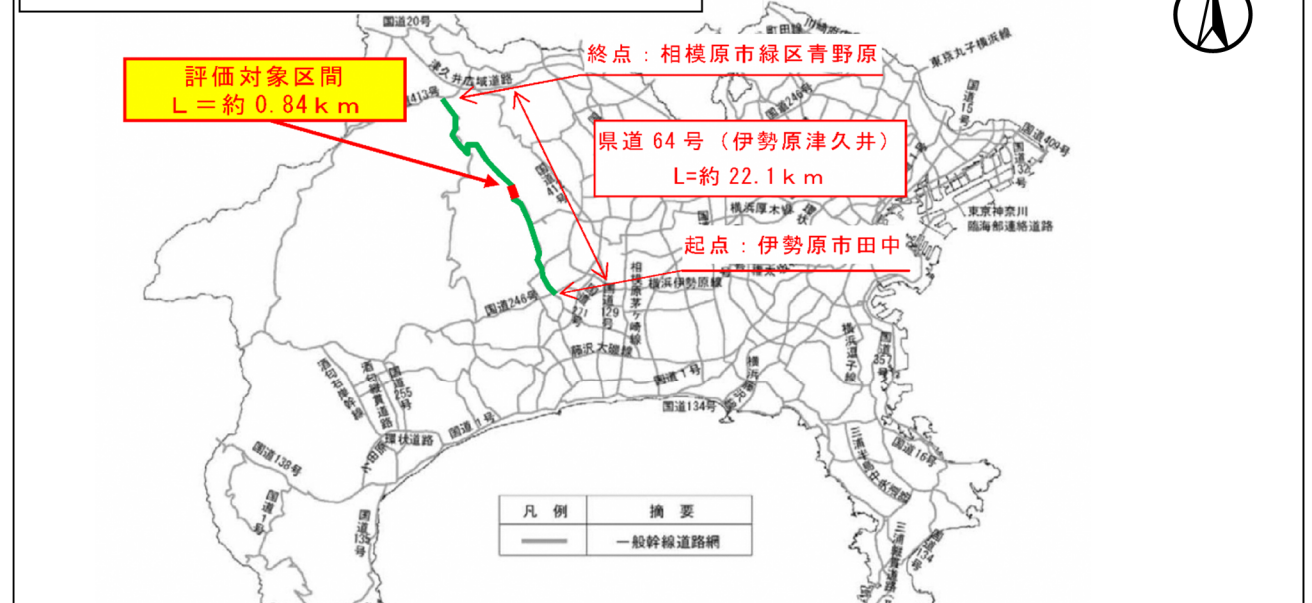


3) 評価対象事業の位置づけ

- ア) 県の計画：
- a) かながわランドデザイン第3期実施計画（令和元年7月）
 - ・「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（平成19年10月）
 - ・一般幹線道路網構想図における構想路線の一部を構成
 - c) 改定・かながわのみちづくり計画（平成28年3月）
 - ・「交流幹線道路網の整備」として位置づけ
- イ) 村の計画：第3次清川村総合計画後期基本計画（平成31年3月）
- ・「幹線道路の整備」として位置づけ

かながわ交通計画 一般幹線道路網構想図

注) 構想図であり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではない



№. 2 県道64号 伊勢原津久井（古在家バイパス）道路改良事業

2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- 平成 17 年度：用地測量
- 平成 18 年度：用地取得開始
- 平成 22 年度：工事着手
- 平成 24 年度：用地取得完了

2) 必要性

ア) 現道は、「第1次緊急輸送道路」及び「緊急交通路指定想定路線」に指定されているものの、その一部は土石流またはがけ崩れの「土砂災害警戒区域・特別警戒区域」に指定されていることから、防災機能を強化する必要がある。

イ) 現道は、清川村の中心地域を通り、通学路に指定されているが、歩道が未整備であり、また、幅員が狭く曲線部が多いため、大型車のすれ違いが困難であることから、交通安全上危険な状態を解消する必要がある。

ウ) 観光地である宮ヶ瀬湖周辺につながる幹線道路であり、アクセス機能を強化する必要がある。

以上のことからバイパス機能が必要である。

本事業地周辺の土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域



大型車のすれ違い状況



3. 事業の目的

1) 災害対応力の強化

本バイパスは、土砂災害警戒区域等を避けるルートとし、地域の災害対応力の強化を図る。構造は、溪流を橋梁で跨ぎ、盛土構造はない。砂防指定地内では、許可を得て実施している。

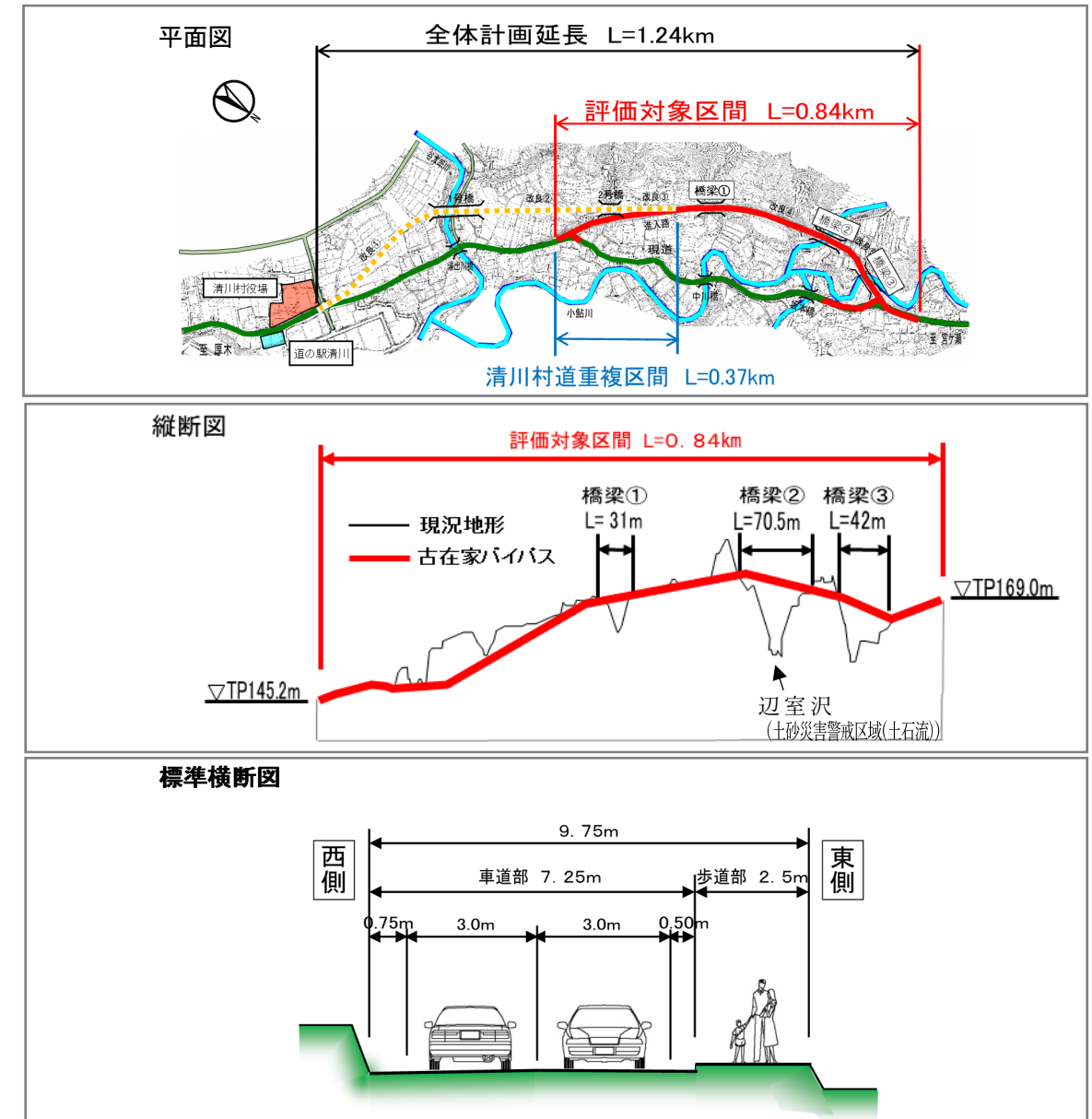
2) 周辺住民の生活環境の改善や歩行者などの交通安全の向上

本バイパスにより、歩道を確保する。現道では、路側帯をカラー化済だが、交通転換の状況を勘案して、更なる安全対策について、現道移管を予定する清川村と検討していく。

3) 観光地「宮ヶ瀬湖周辺」へのアクセス強化

4. 事業の内容

- 1) 起 終 点：清川村煤ヶ谷
- 2) 事業延長：約 0.84 km（評価対象区間）（全体計画延長 約 1.24km）
- 3) 幅 員：9.75m（2車線+片側歩道）
- 4) 交 通 量：計画交通量 3,900 台/日（平成 42 年度（令和 12 年度）推計）※バイパスのみ
現況交通量 4,410 台/日（令和 3 年 6 月 17 日（木））※現道
- 5) 道路規格：第3種第3級
- 6) 設計速度：40 km/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（3橋）



5. 事業実施にあたって配慮した項目

- 本バイパス事業の全体延長は約 1.24km だが、整備効果の早期発現を図るため2つの工区に分け、評価対象区間を先行して供用することとした。
- 本評価対象区間では、早期整備に向け、バイパス全体が完成した後に清川村に移管する区間（清川村道重複区間）の用地取得を清川村が担い、その他の区間は県が用地取得を行うことで、用地の進捗を図った。

【再評価】

No. 2 県道64号 伊勢原津久井（古在家バイパス）道路改良事業

◆ 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

ア) 地域の状況

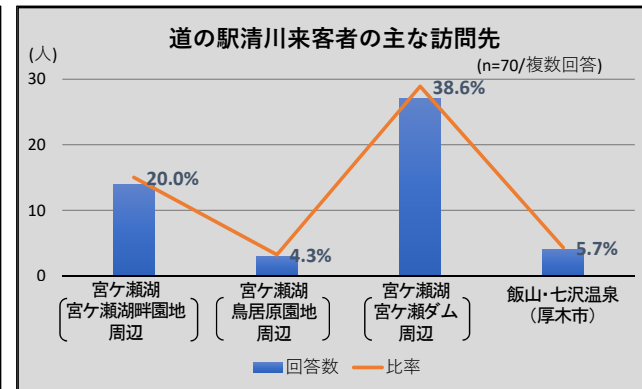
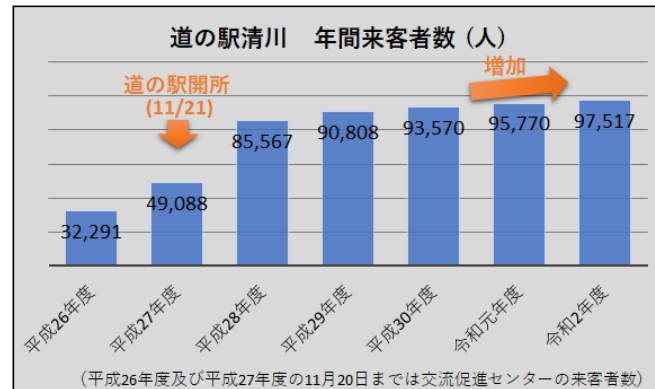
- ・現道は、清川村役場や小中学校、道の駅など多くの施設が立地するとともに、主要な鉄道駅である小田急小田原線本厚木駅に向かう唯一のバス路線となっている。
- ・清川村の交流促進センターだった施設が、平成27年11月21日に道の駅清川として開所したことを契機に、来客者数が右肩上がりで見られている。
- ・宮ヶ瀬湖周辺の観光施設には年間約160万人の観光客が訪れており、本路線を利用して、道の駅清川に立ち寄る等、周辺地域を回遊している。
- ・事業地の北側には建設発生土の受入地が存在し、伊勢原、厚木方面から土砂を運搬する大型ダンプが多く走行している。

イ) 事業地の状況

- ・本路線は、村内の数少ない幹線道路であり、地域の生活に必要な不可欠な路線である。沿道には人家等があり現道拡幅による改良は困難である。

ウ) 地元の意識

- ・日常生活における生活環境の改善や交通安全の向上を図るため、本事業の早期完成が望まれている。



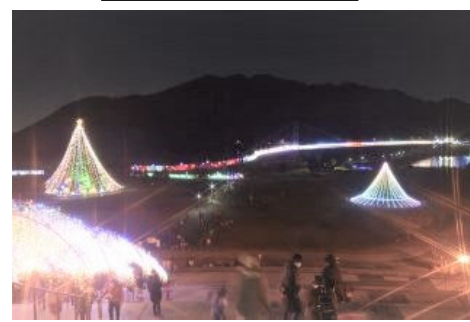
道の駅清川



宮ヶ瀬ダム



宮ヶ瀬湖畔園地



② 事業の投資効果等

■ 費用対効果

総費用 C = 40 億円	・ 事業費	: 39 億円
	・ 維持管理費	: 1 億円
総便益 B = 42 億円	・ 走行時間短縮便益	: 37 億円
	・ 走行経費減少便益	: 4 億円
	・ 交通事故減少便益	: 1 億円
費用便益比 B/C = 42/40 = 1.05 (社会的割引率4%)		
経済的内部収益率 (EIRR) 4.2%		

■ 総合的な効果

ア) 防災

- ・バイパス整備により、災害発生時においても緊急輸送道路や緊急交通路としての機能を十分に果たすことが可能となり、広域的な防災機能の強化が期待される。

イ) 安全・安心

- ・通過交通が現道からバイパスに転換することにより、現道の通行車両が減少し、沿道住民の生活環境の改善や歩行者などの交通安全の向上が図られる。

ウ) 地域の活性化・利便性の向上

- ・観光地である宮ヶ瀬湖周辺へのアクセス性が向上することで、清川村や周辺市町の観光拠点間の回遊性の向上も期待でき、観光振興をはじめとする地域経済の活性化に寄与することが期待される。

現道の状況



見通しが悪く車道中央をはみ出して走行する車両



大型車が走行する脇を通学する様子

③ 関係する地方公共団体等の意見

- 令和3年1月 主要地方道伊勢原津久井線建設改良促進協議会*から神奈川県知事宛要望書(抜粋)

本路線は、広域・地域間の交流と関係並びに産業振興等地域の活性化に加え、居住の促進、また、切迫性の高い首都直下型地震などの災害時における緊急輸送道路に位置付けられるなど、大変重要な路線であります。(中略) 地域資源を活かした観光振興など、地方創生の観点からも、大変重要な路線であります。(中略) 引き続き、ご尽力を賜り、第I期区間の一日でも早い開通を要望いたします。

※清川村議会議員、自治会連絡協議会等によって構成

【再評価】

No. 2 県道64号 伊勢原津久井（古在家バイパス）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 (H28)	今回再評価時 (R3)	前回再評価時からの変化
事業化年度	平成 17 年度	平成 17 年度	—
用地着手年度	平成 18 年度	平成 18 年度	—
工事着手年度	平成 22 年度	平成 22 年度	—
供用年度 (予定)	令和 2 年度	令和 4 年度	—
事業期間	15 年間	17 年間	2 年延期 (13%増)
事業費 (単純合計)	25 億円	33 億円	8 億円増 (32%増)
進捗率	63%	80%	17 ポイント増
供用率	0%	0%	—
残事業の内容等	橋梁整備工、道路改良工等	法面工、道路改良工等	橋梁は桁架設が完了
計画交通量	4,000 台/日	3,900 台/日	100 台/日減
基準年	平成 28 年度	令和 3 年度	再評価時の年度
B/C	1.04	1.05	0.01 増
総費用 (現在価値)	27 億円	40 億円	13 億円増
事業費	26 億円	39 億円	
維持管理費	1 億円	1 億円	
総便益 (現在価値)	28 億円	42 億円	14 億円増
走行時間短縮便益	27 億円	37 億円	
走行経費減少便益	1 億円	4 億円	
交通事故減少便益	0 億円	1 億円	

(変化した理由)

- 事業期間：当初、埋蔵文化財発掘調査が不要とされた箇所について、その後、隣接地で発掘された遺構等が当該箇所まで続くと判断されたため、発掘調査が追加となり、工事が遅延した。
- 事業費：埋蔵文化財発掘調査が追加になったこと、また、着工前の現地調査に基づき、法枠工が拡大したことなどで、事業費が増加した。
- 便益：今回は、バイパス整備の有無により配分交通量に変化が生じる道路を抽出して便益を計算する通常的手法を用いて便益を計算した。なお、前回評価時は、現道とバイパスのみに着目して簡略的に便益を計算している。

② これまでの課題に対する取り組み状況

- 埋蔵文化財発掘調査が追加となった区間は、調査が終わるまで工事に着手できないことから、他の区間の工事を先行するなど工程調整を行い、できる限り工期の短縮に努めた。

③ 今後のスケジュール

- 評価対象区間にある重要構造物である橋梁の整備工事は、令和2年度までに2橋が完成、1橋が桁架設まで完了している。
- 引き続き、法面工や道路改良工等を進め、令和4年度の完成を目指す。

項目	年度	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
		(2015)	(2016)	(2017)	(2018)	(2019)	(2020)	(2021)	(2022)
埋蔵文化財調査	前回								
	今回								※ H27の調査結果により発掘調査が追加
工事	前回								
	今回								

※ 発掘調査に影響されない工事等を先行 ※ 発掘調査と並行して可能な工事を施工

○ 整備区間の状況



(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 一部の縦断勾配を見直すことで地形の改変を最小限にし、コストを縮減した。
- 代替案は難しく、現計画による整備が最善である。

対応方針 (案)

継続	本事業は、災害対応力の強化、周辺住民の生活環境の改善や歩行者等の交通安全の向上、観光地へのアクセス強化を図るためのバイパス整備であり、令和4年度の供用を目指している。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。
----	--