

【事後評価】

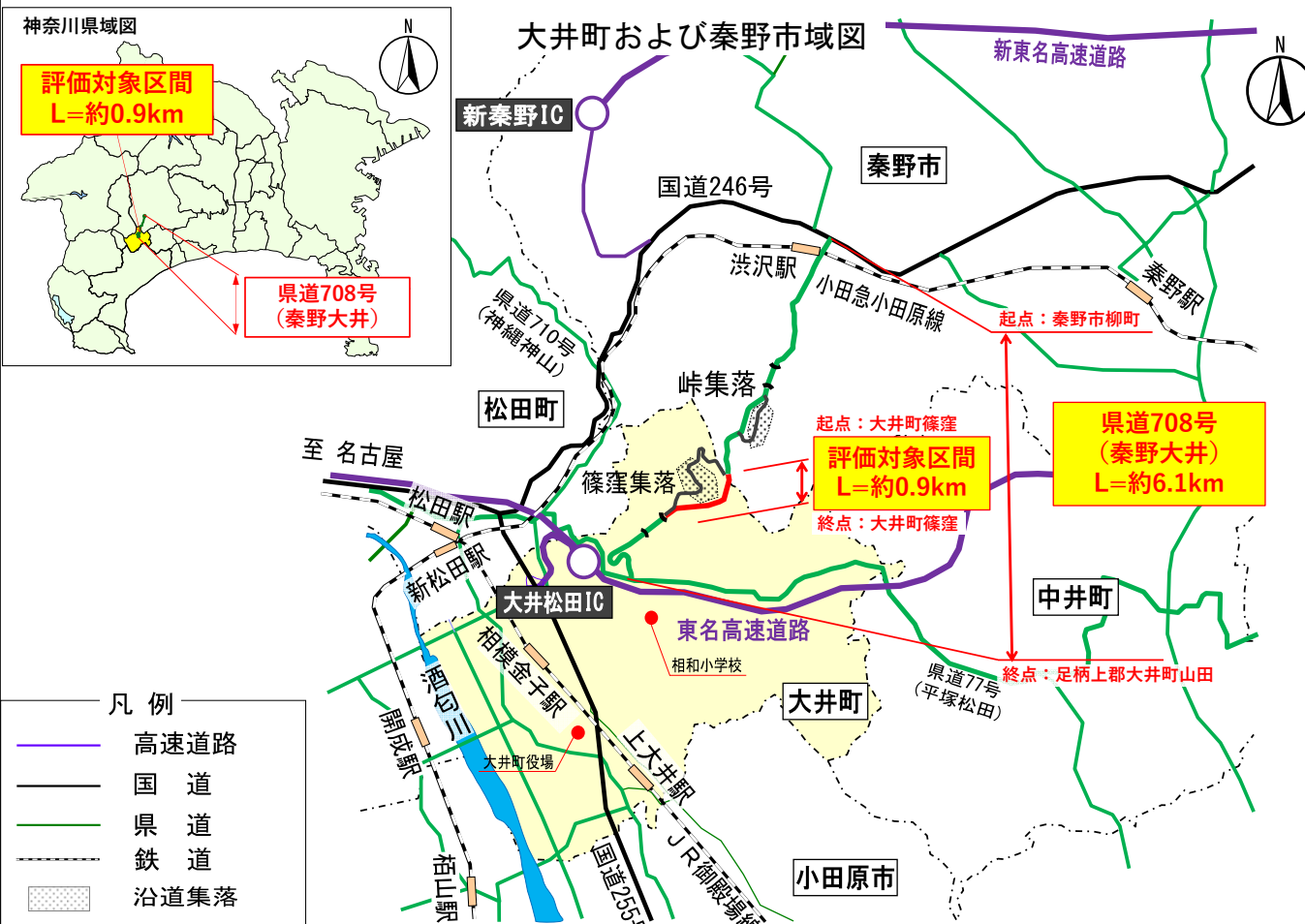
No. 15 県道 708 号 秦野大井 (篠窪バイパス) 道路改良事業

◆ 事業概要

1. 概要

1) 全体の概要

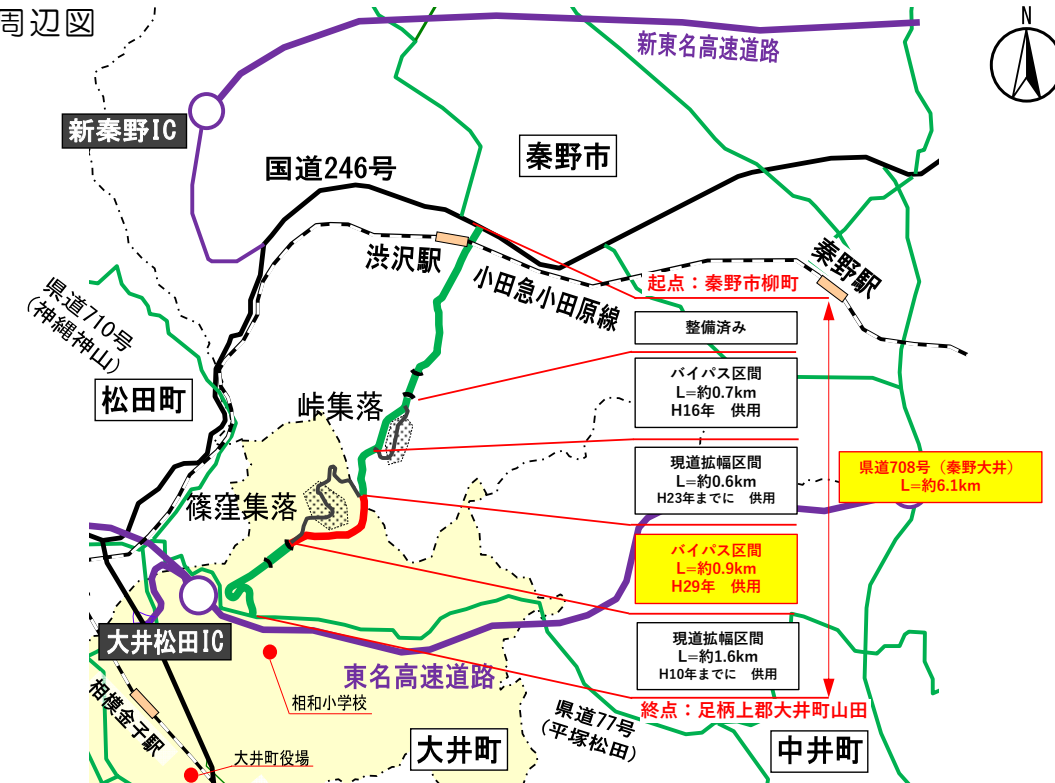
- ア) 本路線は、秦野市柳町の国道 246 号を起点とし、大井町山田の県道 77 号 (平塚松田) に至る、延長約 6.1 km の幹線道路である。
- イ) 本路線は、交通拠点となる小田急小田原線「渋沢駅」、「新松田駅」及び JR 御殿場線「松田駅」、さらには東名高速道路「大井松田 IC」など広域的なネットワークを形成するとともに、沿線に点在する集落と市街地等を結び、地域の唯一の生活道路として重要な道路である。
- ウ) 本路線は、「第 1 次緊急輸送道路*1」及び「緊急交通路指定想定路*2」に指定される国道 246 号の代替機能を有する。
- ※1：高規格幹線道路、一般国道等で構成する広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：大規模災害等発生時において、「緊急交通路」として指定が想定される路線。



2) 評価対象事業の概要

- ア) 本事業は、大井町篠窪地内において、延長約 0.9km のバイパス整備を行うものである。
- イ) 評価対象区間には、延長約 0.18km の橋梁部がある。
- ウ) 評価対象区間以外は、平成23年度までに整備されている (右頁「事業地周辺図」参照)。

■ 事業地周辺図



3) 評価対象事業の位置づけ

- ア) 県の計画
- a) かながわグランドデザイン第2期実施計画 (平成27年7月)
 - b) 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) 町の計画
- a) おおい都市マスタープラン (平成28年3月)
 - ・体系的な道路網 (広域連携軸・地域連携軸) の形成の一つとして位置づけ
 - ・東西軸の強化路線の一つとして位置づけ

改定・かながわのみちづくり計画 (平成 28 年 3 月)

III 交流幹線道路網の整備

路線・箇所名	箇所(区間)	工種	H28~H37
37 南足柄市と箱根町を連絡する道路	南足柄市矢倉沢~箱根町仙石原	道路新設	供用
38 県道708号(秦野大井)	大井町篠窪(篠窪バイパス)	道路新設(2車線)	供用
39 (都) 金子開成和田河原線	大井町金子~金手(金子立体)	鉄道立体交差	整備
40 県道74号(小田原山北)	山北町岸	現道拡幅(2車線)	供用
41 (都) 山北開成小田原線	開成町牛島	道路新設(2車線)	供用



2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- 平成11年度：用地取得開始
- 平成16年度：工事着手
- 平成18年度：部分供用開始（L=約0.28km）
- 平成27年度：用地取得完了
- 平成29年度：全線供用開始（L=約0.9km）

2) 必要性

- ア) 大井町や秦野市に立地する沿道集落と渋沢駅や新松田駅などとの、地域の交流・連携の機能強化が必要であった。
- イ) 現道は通学路に指定されているが、歩道の一部が未整備であり、また、車道の幅員が狭く曲線部が多いため、自動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った。

3. 事業の目的

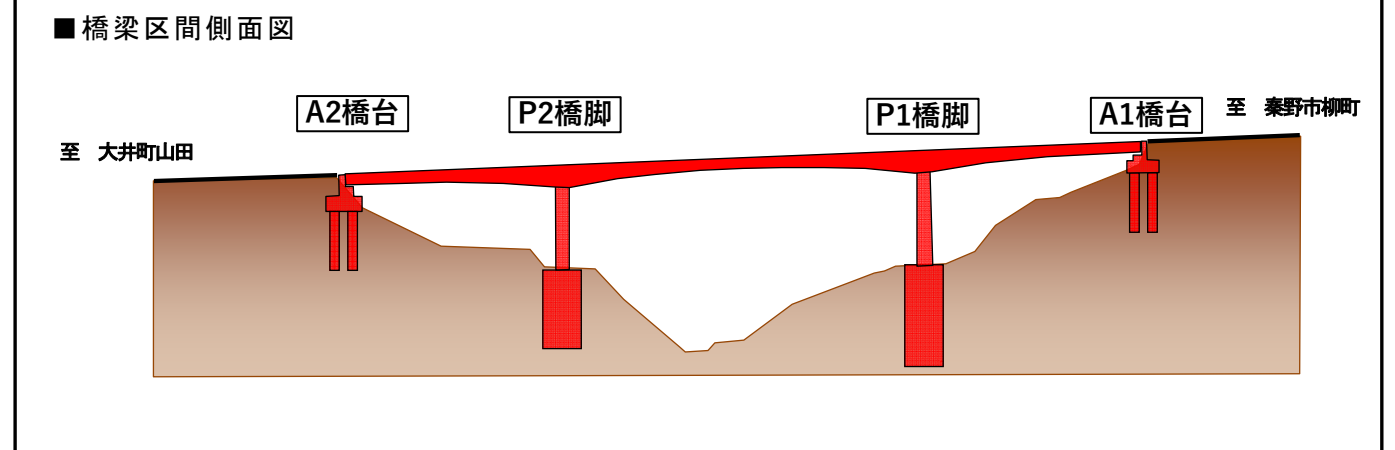
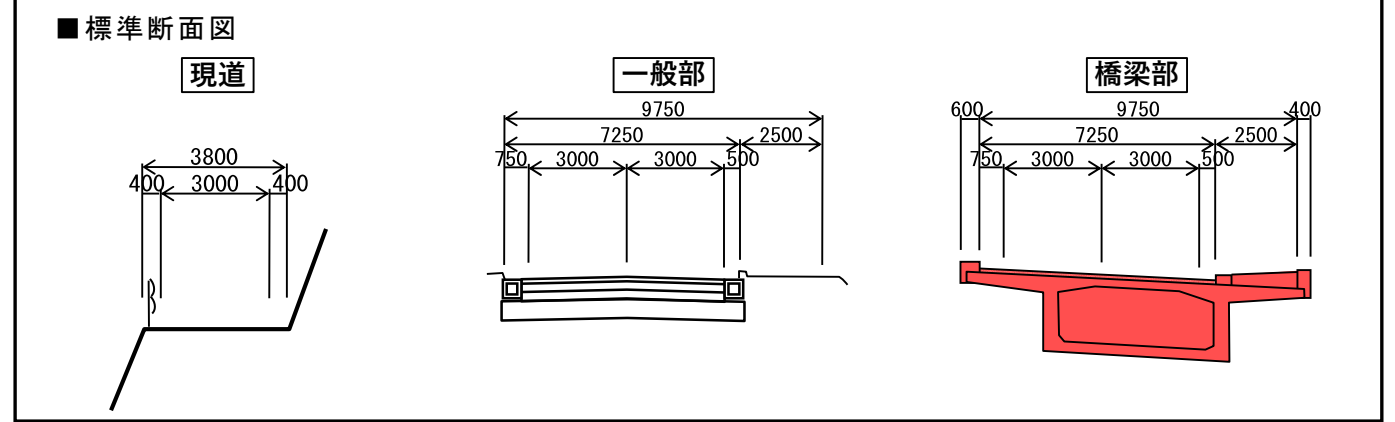
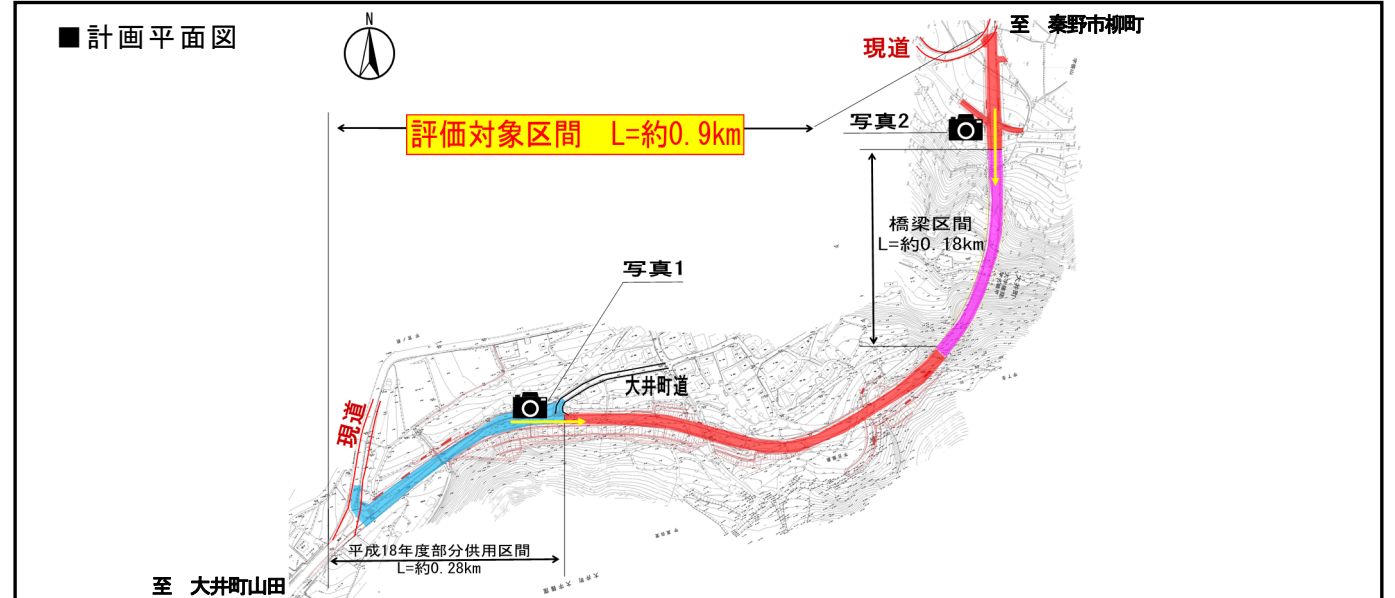
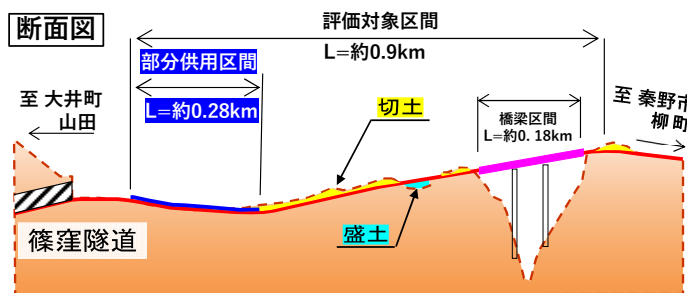
- 1) 地域の交流・連携を支える幹線道路の整備
- 2) バイパス整備による車両の円滑性と歩行者・自転車の安全性の確保

4. 事業の内容

- 1) 起終点：足柄上郡大井町篠窪地内
- 2) 事業延長：約0.9 km
- 3) 幅員：9.75 m
- 4) 交通量：計画交通量 5,900 台/日（令和12年推計）
現況交通量 5,158 台/日（令和4年）
- 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、切土法面工）

5. 事業実施にあたって配慮した項目

- 1) 周辺の自然環境に配慮し、切土や盛土を極力少なくすることで、周りに与える影響を最小限にした。
- 2) 事業効果早期発現のため、平成18年度に整備が完了した大井町道までの区間を部分供用した。



【事後評価】

N o . 15 県道708号 秦野大井（篠窪バイパス） 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	H11年度	用地着手	H11年度	供用年度	(当初) H28年度	事業期間変動率
		都市計画決定	—	工事着手	H16年度		(実績) H29年度	
事業費	計画時	(名目値)	25.68億円	実績	(名目値)	28.85億円	事業費変動率(実質値)	1.18倍
		(実質値)	24.53億円		(実質値)	29.01億円		
事業期間・事業費変更理由		用地交渉(共有地)に不測の日時を要したため。橋梁基礎部の支持地盤の深さに差異が生じたため。						
(再評価時)費用対効果分析結果(社会的割引率4%)	B/C	総費用	29億円	総便益	47億円	基準年		
	1.6	内訳) 事業費	28億円	内訳) 走行時騒音軽減便益	42億円	H25年		
		維持管理費	1.0億円	走行経費減少便益	3.6億円			
		経済的內部収益率【EIRR】6.2%						
(事後評価時)費用対効果分析結果(社会的割引率4%)	B/C	総費用	47億円	総便益	61億円	基準年		
	1.3	内訳) 事業費	46億円	内訳) 走行時騒音軽減便益	47億円	R4年		
		維持管理費	1.4億円	走行経費減少便益	12億円			
		経済的內部収益率【EIRR】5.1%						
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	便益減少額	— 億円	損失額 —		

■ 総合的な効果

ア) 安全・安心・利便性

- ・本事業により、自動車類交通量が現道からバイパスへ転換され、現道を利用する歩行者や自転車が自動車と接触するリスクが減少し、安全性・安心感が向上した。
- ・本事業地周辺では、現道が地域住民の生活道路に、バイパスは地域間移動の利用となり、目的別で分けられたことによって交通の円滑化が図られ、利便性が向上した。

イ) 防災

- ・秦野市と大井町は、「秦野市と大井町消防相互応援に関する協定」を締結しており、火災その他災害が発生した場合に、両市町が相互に消防を出动させ、地域防災の連携を図っている。
- ・本路線は秦野市と大井町を直接連絡する唯一の幹線道路であり、災害時の道路ネットワークの信頼性が高まった。また、災害時に国道246号(緊急輸送道路)の代替路としてリダンダンシーを確保し、災害時のリスク分散に寄与する。



① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

- ・費用便益分析マニュアルの改訂(令和4年2月改定)
(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)

② 事業の効果の発現状況

- 1) 地域の交流・連携を支える幹線道路の整備
 - ・本事業により秦野市から大井町間の連続性が向上し、往来する交通量を多く捌けている。
- 2) バイパス整備による車両の円滑性と歩行者・自転車の安全性の確保
 - ・バイパスは見通しがよく広幅員であるため、現道と比べ、通過車両が円滑に通行しやすくなった。
 - ・現道の自動車類交通量が、完成供用前の平成29年から令和4年にかけて、大幅に減少(約93%)したことにより、歩行者・自転車の安全性が確保された(右頁「棒グラフ」参照)。
 - ・地域住民の声：現道への通過交通量が減少し、騒音・振動が感じられなくなった。



③ 事業実施による交通の流れの変化

- ・本事業により、集落を利用する車両以外は、バイパスへと転換(全体の約96%)した。

④ 関係する地方公共団体の意見

- ・大井町：バイパス整備により、秦野市方面、大井町方面へのアクセスが向上した。道幅が広くなり、安全に通行できるようになった。

○ 対応方針(案)

本事業により、秦野市と大井町間の連携を担う交流幹線道路網が整備された。また、現道では自動車類の交通量が減少し、歩行者や自転車利用の安全確保が図られるなど、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ている。

○ 本事業により得られたレッスン

本事業により、現道の交通量が大幅に減少したことで、沿道住民などからは、「安心して歩けるようになった」などの声が寄せられている。また、平成18年度の部分供用時には、「バイパスは幅員が広く、見通しがいいため、運転が楽になった」などの声も寄せられていることから、段階的に供用することは、事業効果の早期発現に繋がるものと考えている。そのため、バイパス事業などで整備延長が長い場合は、先行整備区間を設けるなどして工区割をしっかりと検討し、事業を進めることが、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、事業用地の取得において、74名(内12名米国在住)の共有地があったため、取得までに数年かかるなど、当初より完成が遅れたが、バイパス整備により、現道の交通量が大幅に転換され、車両の円滑性をはじめ、歩行者や自転車の安全性が確保されたことから、目的を達成することができた。