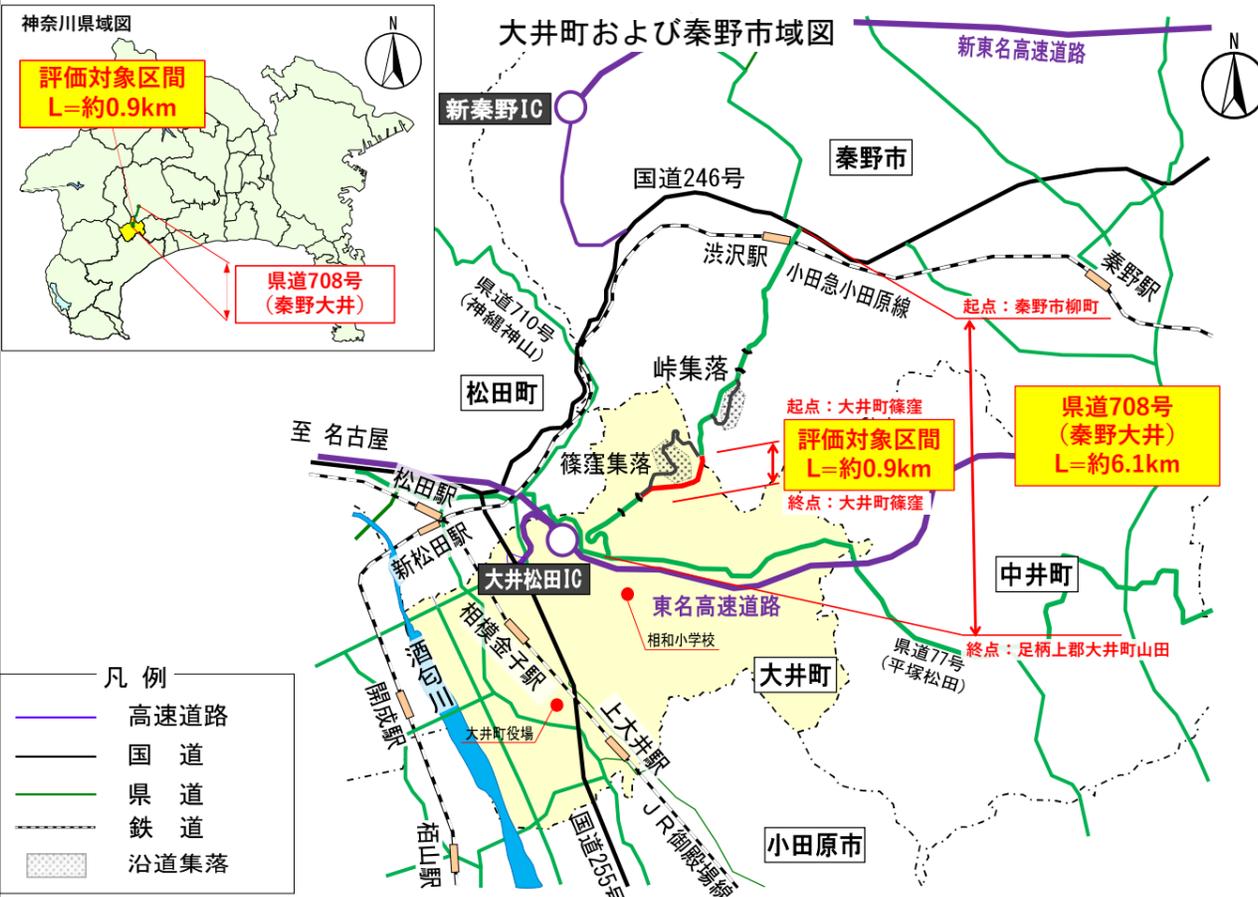


◆ 事業概要

1. 概要

1) 全体の概要

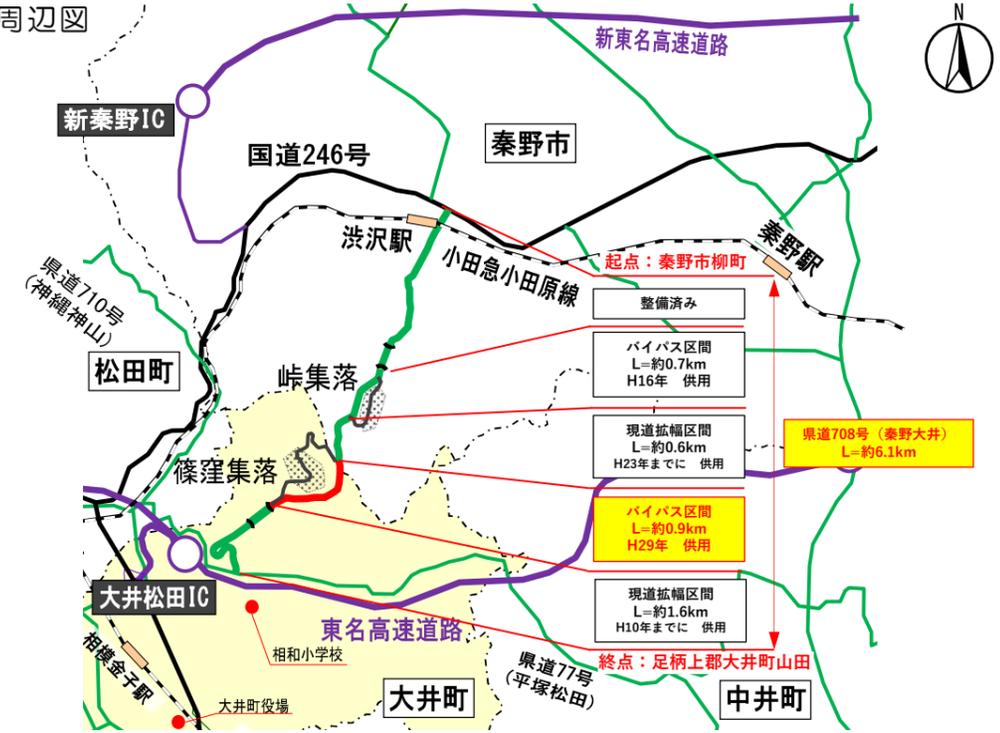
- ア) 本路線は、秦野市柳町の国道 246 号を起点とし、大井町山田の県道 77 号 (平塚松田) に至る、延長約 6.1 km の幹線道路である。
- イ) 本路線は、交通拠点となる小田急小田原線「渋沢駅」、「新松田駅」及び JR 御殿場線「松田駅」、さらには東名高速道路「大井松田 IC」など広域的なネットワークを形成するとともに、沿線に点在する集落と市街地等を結び、地域の唯一の生活道路として重要な道路である。
- ウ) 本路線は、「第 1 次緊急輸送道路※1」及び「緊急交通路指定想定路※2」に指定される国道 246 号の代替機能を有する。  
 ※1：高規格幹線道路、一般国道等で構成する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



【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

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

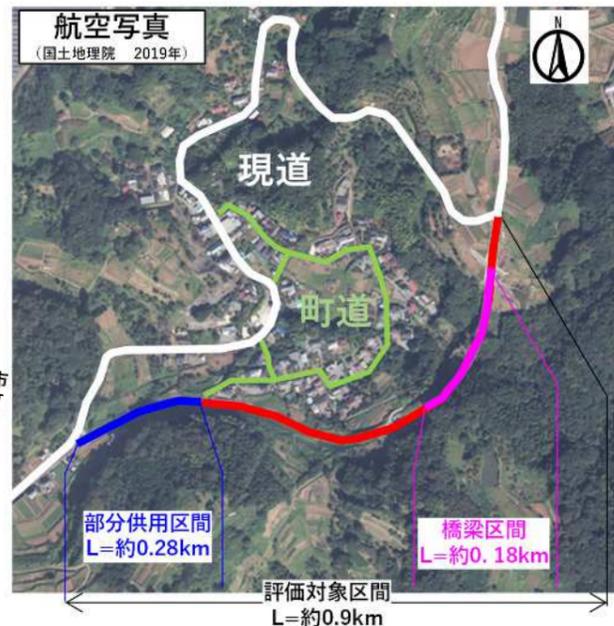
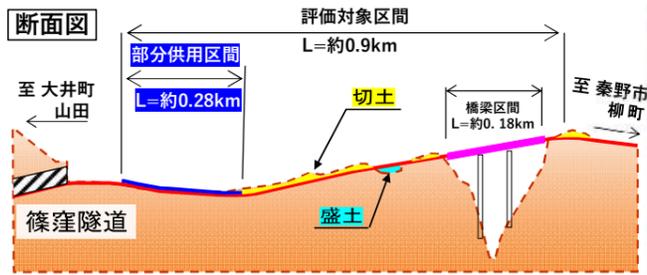
- 1) 地域の交流・連携を支える幹線道路の整備
- 2) バイパス整備による車両の円滑性と歩行者・自転車の安全性の確保

4. 事業の内容

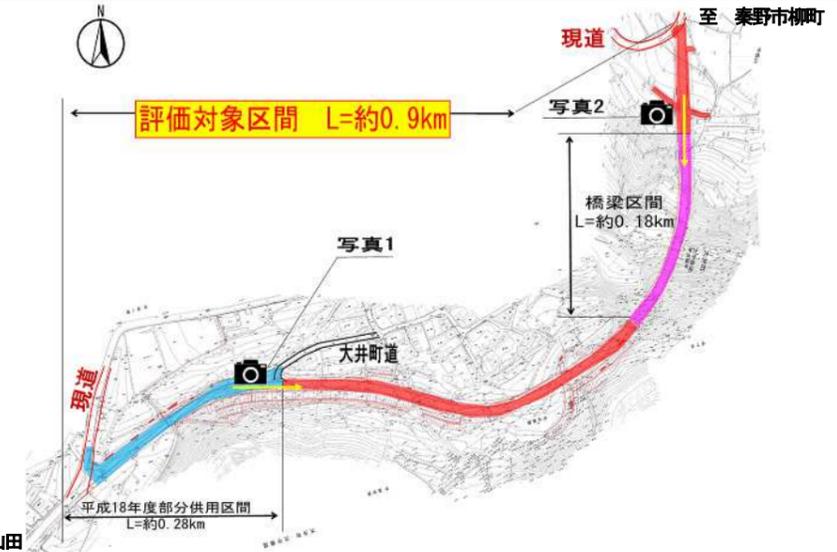
- 1) 起終点：足柄上郡大井町篠窪地内
- 2) 事業延長：約0.9 km
- 3) 幅員：9.75 m
- 4) 交通量：計画交通量 5,900 台/日（令和12年推計）  
現況交通量 5,158 台/日（令和4年）
- 5) 道路規格：第3種第3級
- 6) 設計速度：40 km/h
- 7) 車線数：2車線
- 8) 歩道形態：片側歩道
- 9) 主な工種：道路改良工（橋梁工、切土法面工）

5. 事業実施にあたって配慮した項目

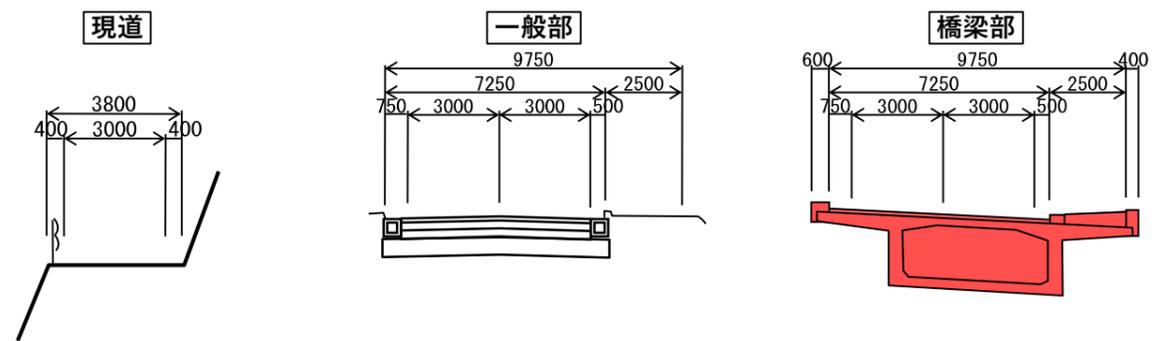
- 1) ルート検討にあたり、周辺の自然環境に配慮し、現況地盤からの切土や盛土を極力少なくするルートを採用した。
- 2) 事業効果早期発現のため、平成18年度に整備が完了した大井町道までの区間を部分供用した。



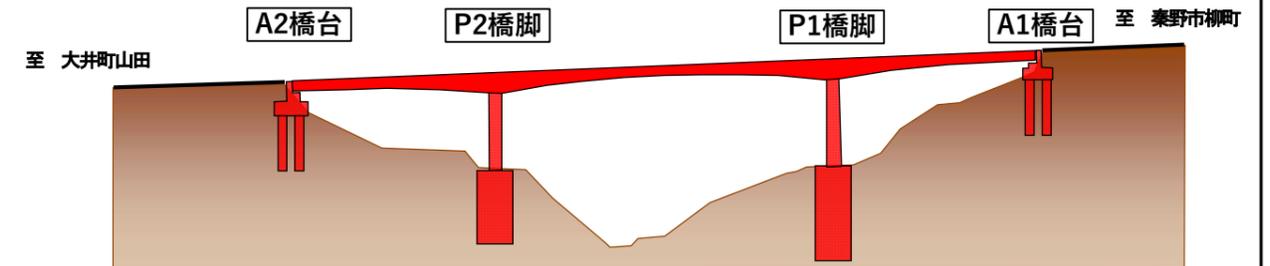
■ 計画平面図



■ 標準断面図



■ 橋梁区間側面図



■ 評価対象区間の現況

【写真1】終点側（大井町側）から撮影



【写真2】起点側（秦野市側）から撮影



【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

◆ 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	(再評価) 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	1.06倍
	事業費	計画時	(名目値) 25.68億円 (実績値) 24.53億円	実績	(名目値) 28.85億円 (実績値) 29.01億円		事業費変動率(実績値)	1.18倍
	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。							
費用対効果分析結果 (社会的割引率4%)	(再評価時)	B/C	総費用	29億円	総便益	47億円	基準年	
		1.6	内訳) 事業費 維持管理費	28億円 1.0億円	内訳) 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	42億円 3.6億円 1.7億円	H25年	
経済的內部収益率【EIRR】6.2%								
費用対効果分析結果 (社会的割引率4%)	(事後評価時)	B/C	総費用	47億円	総便益	61億円	基準年	
		1.3	内訳) 事業費 維持管理費	46億円 1.4億円	内訳) 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	47億円 12億円 1.6億円	R4年	
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、現道利用における自動車同士や、自動車と歩行者等の接触リスクが減少したことで、安全性が向上した。地域の方々からは、「高齢者や子供でも安心して通行できるようになった」との声も寄せられており、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動させ、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。

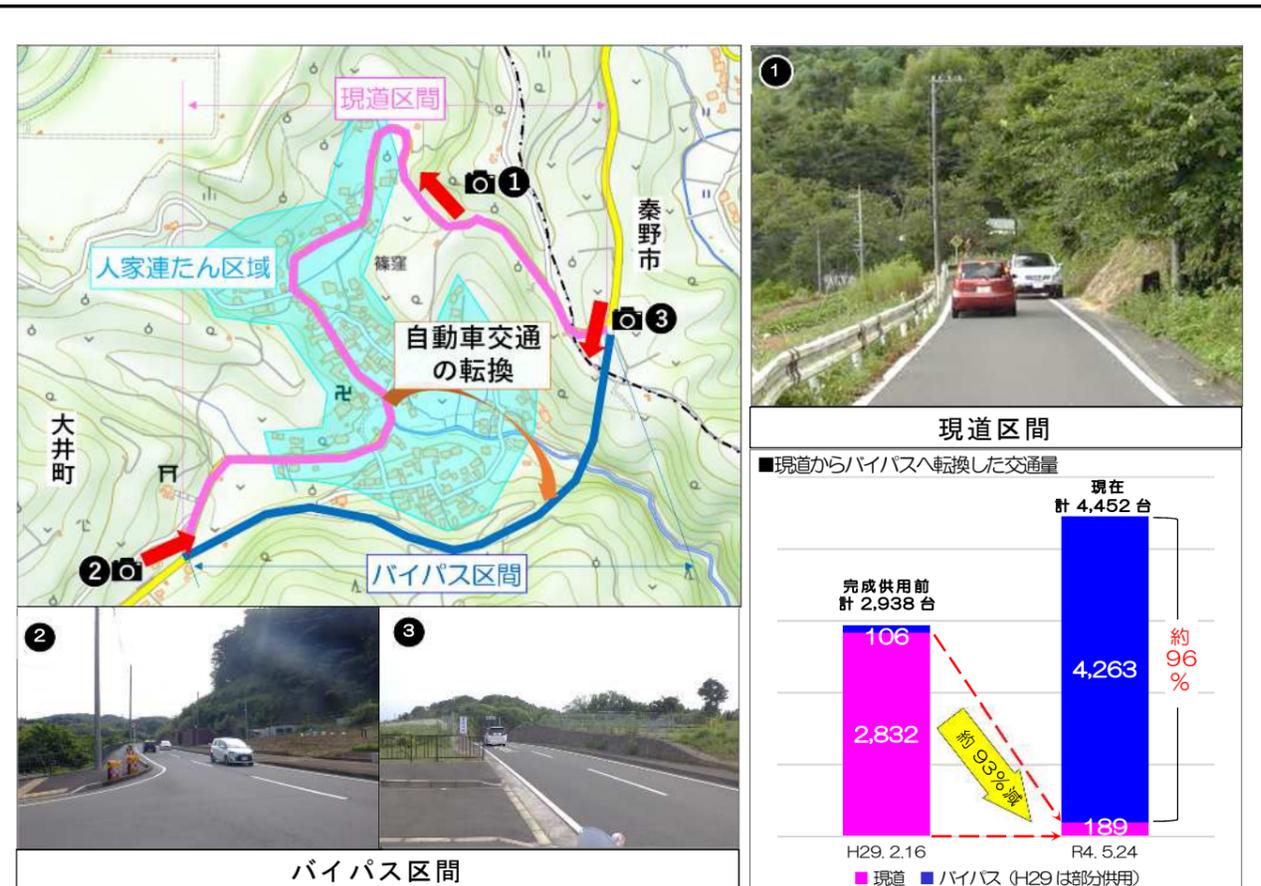


① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

- ・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

- ・大井町役場：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、現時点では、事業効果は発現していることから、事後評価を再度行う必要性はないと考えている。しかしながら、日々の維持管理を通じて道路の利用状況をしっかりと把握し、必要に応じて適切に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

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。