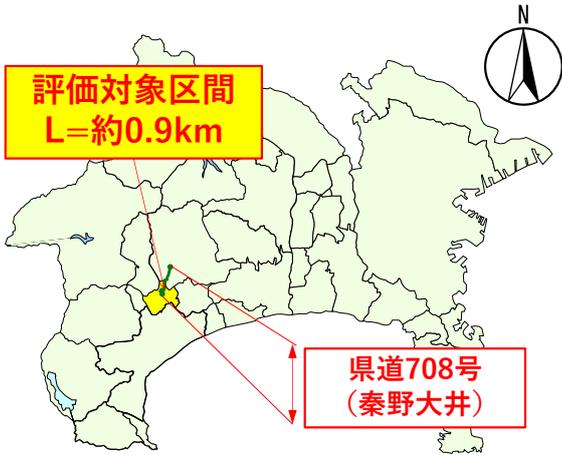


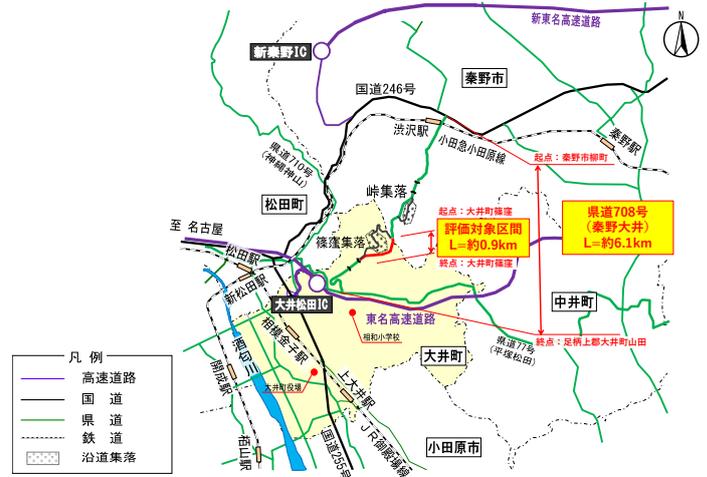
## 1 プロジェクトの内容と目的

- 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6.1kmの幹線道路である。
- 事業区間は、大井町篠窪地内において、延長約0.9kmであり、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。
- さらに、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。

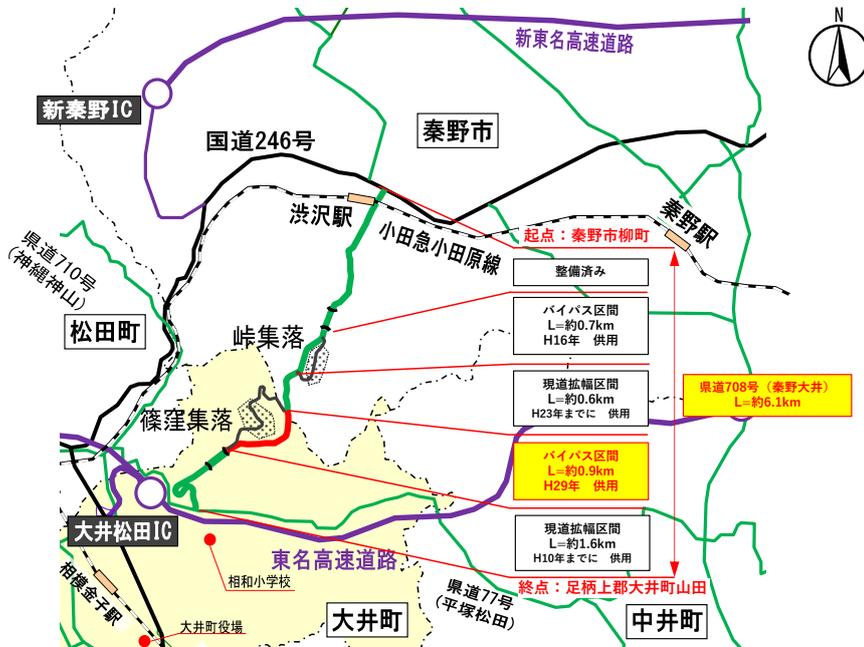
### 神奈川県域図



### 大井町及び秦野市域図



### 事業地周辺図



### 起点側(秦野市側)から撮影



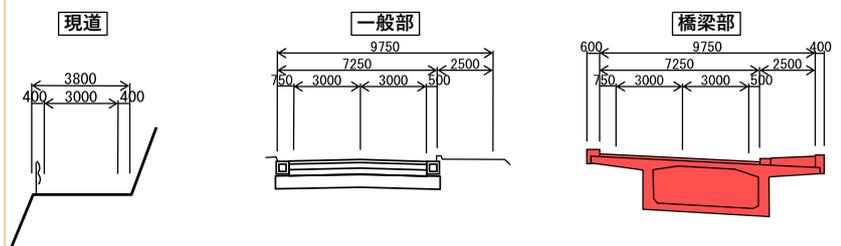
### 終点側(大井町側)から撮影



### プロジェクトの内容

- 計画交通量: 5,900台/日 (R12年推計)
- 道路規格: 第3種第3級
- 設計速度: 40km/h
- 幅員: 9.75m (2車線、片側歩道)
- 主な工種: 道路改良工、橋りょう工 (1橋)

### 標準横断図



## 2 プロジェクトの効果

### 総合的な効果

- 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。
- 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。

【令和3年大雨による土砂災害：国道246号通行止め】



写真資料：国土交通省提供

【事前・大雨による規制】

令和3年7月3日(土) 10:00頃～23:00まで

令和3年8月15日(日) 11:00～18:00まで

【復旧工事による規制】

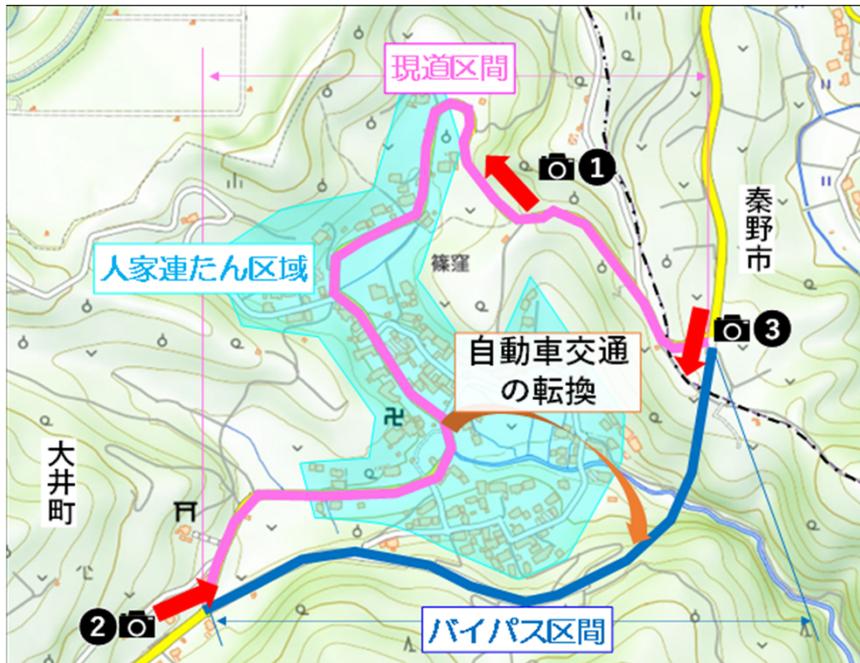
令和4年2月24日(木)～令和4年3月8日(火)まで

規制情報：国土交通省提供

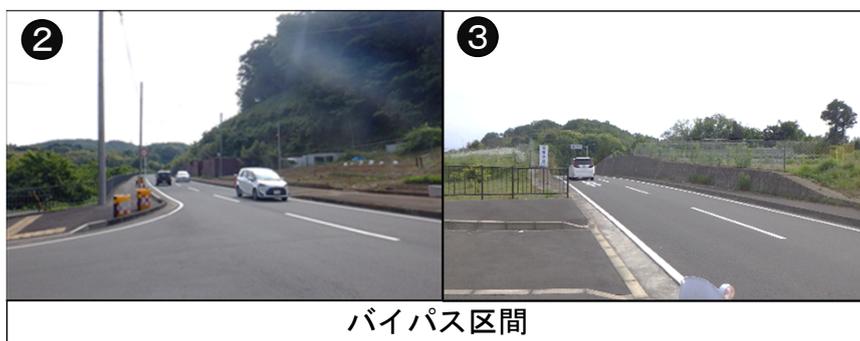
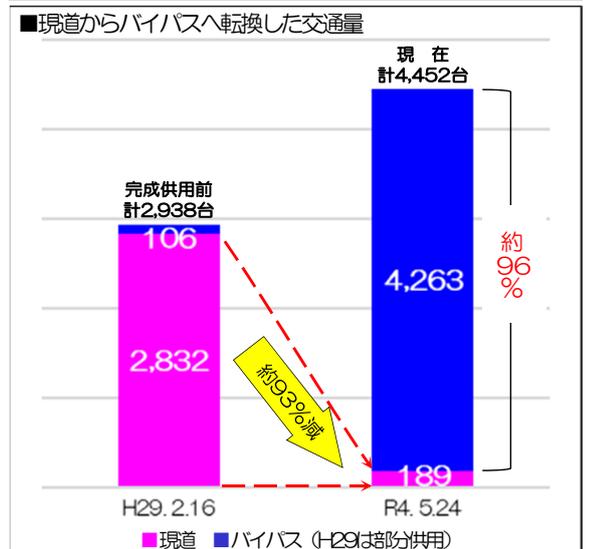
### 効果の発現状況

- 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。
- 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。
- 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。\*

(※令和4年7月沿道住民アンケート調査結果より)



現道区間



バイパス区間

## 関係する地方公共団体等の意見

- 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。

## プロジェクトの投資効果の分析

- 本プロジェクトの建設費や維持管理等の費用(C(Cost))に対する投資効果としては、渋滞解消による①走行時間短縮効果、②走行経費減少効果、③交通事故減少効果を地域が受益している便益(B (Benefit))であると想定されるため、この費用便益比(B/C)の関係を投資効果として分析した。  
この結果、本プロジェクトのB/Cは2.2となった。
- プロジェクトの投資効果の分析

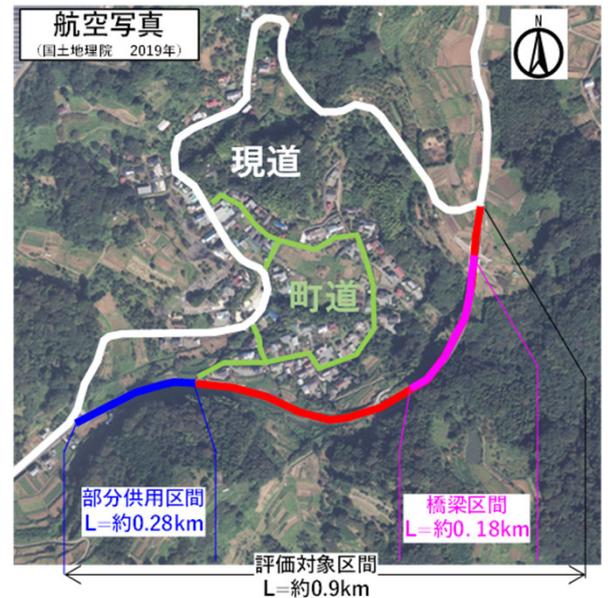
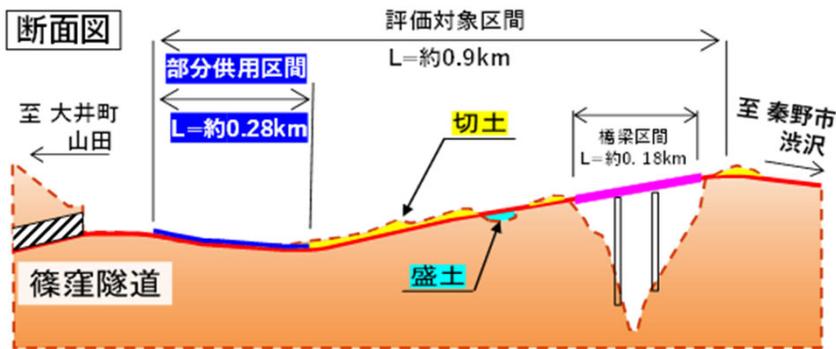
$$\begin{aligned} \text{費用便益比(B/C)} &= \frac{\text{供用後50年間の時間短縮・走行経費減少・事故減少便益}}{\text{建設費} + \text{供用後50年間の維持管理費}} \\ &= \frac{61\text{億円}}{47\text{億円}} = 1.3 \end{aligned}$$

$$\text{経済的内部収益率(EIRR)} = 5.1\%$$

※ 建設～耐用期間の総費用、総便益については、物価の変動や利率などによる社会的な貨幣価値の年変動を、社会的割引率4%として考慮(現在価値化)し、算定している。

## 3 プロジェクト実施にあたっての特記事項

- 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。
- 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。



## 4 プロジェクトによって得られたレッスン

- 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。

## 5 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。