

一般国道246号

すその
裾野バイパス

(道路事業)

説明資料

平成29年9月25日

中部地方整備局
沼津河川国道事務所

目 次

1. 事業概要	
(1)事業目的	P. 1
(2)計画概要	P. 2
2. 評価の視点	
(1)事業の必要性等に関する視点	
①交通渋滞の緩和	P. 3
②交通事故の削減	P. 4
③ストック効果事例：地域経済活性化の支援	P. 5
3. 事業の進捗及び見込みの視点	P. 6
4. 費用対効果	
3便益による事業の投資効果	P. 7
5. 代替案立案等の可能性の視点	P. 8
6. 県・政令市への意見聴取結果	P. 8
7. 対応方針(原案)	P. 8

1. 事業概要

(1) 事業目的

しずおか すんとう おやまちょう おやま しずおか ぬまづ おおおか

一般国道246号裾野バイパスは、静岡県駿東郡小山町小山から静岡県沼津市大岡に至る延長35.3kmの主要幹線道路です。本バイパスは、首都圏と中京圏を結ぶ静岡県東部地域の道路ネットワークを担うとともに、東海地震発生時の広域緊急輸送道路として第一次緊急輸送道路にも位置づけられた重要な路線であり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、地域経済活性化の支援などの効果を見込んでいます。

裾野バイパスの全体位置図



写真 一般国道246号 2車線区間 (H29.7)

- 整備中区間
- 完成4車線区間
- 暫定2車線区間

1. 事業概要

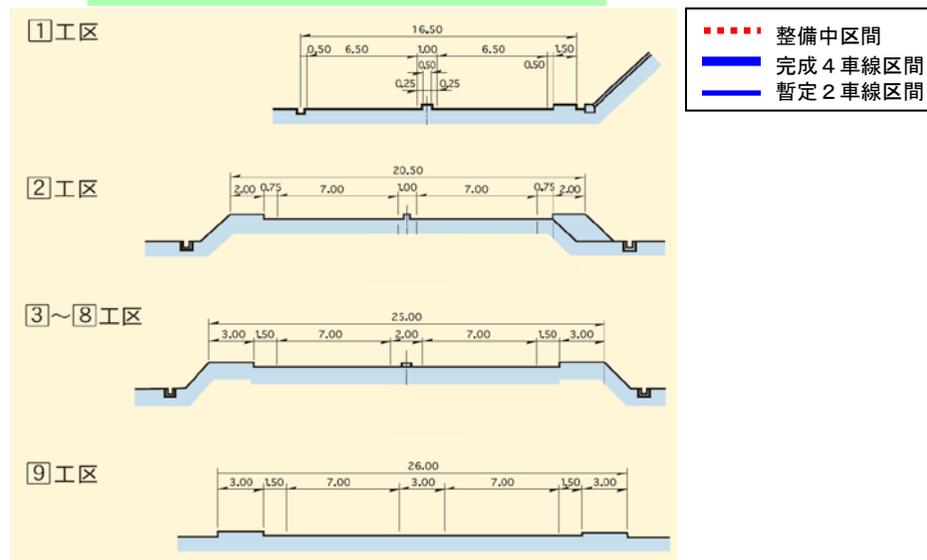
(2) 計画概要

事業名	一般国道246号 裾野バイパス
道路規格	小山町小山～御殿場市古沢:1工区 第3種第2級 御殿場市古沢～沼津市岡一色:2~8工区 第3種第1級 沼津市岡一色～沼津市大岡:9工区 第4種第1級
設計速度	80km/h(第3種第1級) 60km/h(第4種第1級) (第3種第2級)
車線数	4車線
都市計画決定	昭和46～61年度
事業化	昭和41年度
用地着手年度	昭和41年度
工事着手年度	昭和41年度(2車線) 昭和53年度(4車線)
延長 (平成28年度末)	35.3km (全線暫定2車線開通済 昭和63年度)
前回の再評価	平成26年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費	520億円 (2車線から事業完了までに要する事業費)

■ 整備状況



標準断面図



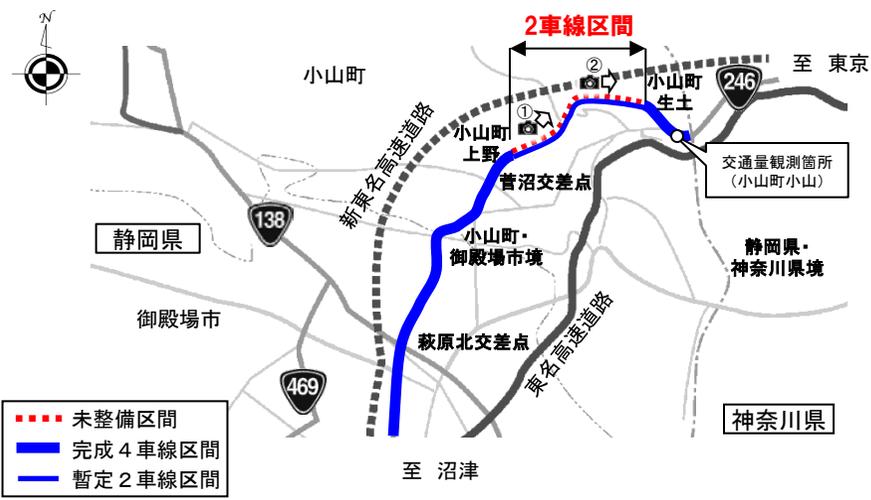
2. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

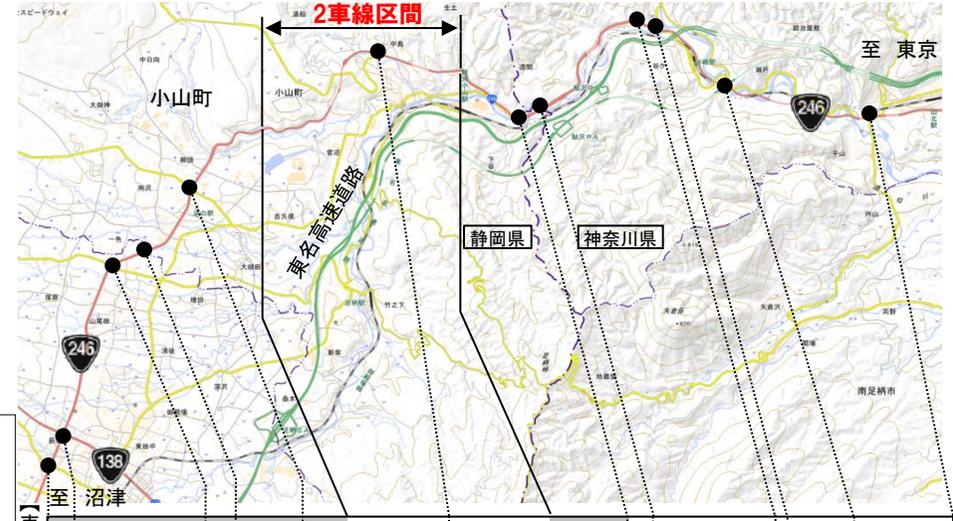
① 交通渋滞の緩和

- 一般国道246号裾野バイパスの2車線区間では、交通集中による渋滞の発生がみられます。
- 休日(上り)は、旅行速度が20km/h未満への低下がみられます。
- 2車線区間の4車線整備により、交通の円滑化が期待されます。

■ 一般国道246号裾野バイパスの交通状況



■ 一般国道246号裾野バイパスの旅行速度



■ 大久保トンネル手前(上り)の交通状況(18時台)



(H29.5.5撮影)

■ 城山トンネル手前(上り)の交通状況(18時台)



(H29.5.5撮影)

車線数	平日(上り)		休日(上り)	
	2車線	4車線	2車線	4車線
0時	■	■	■	■
1時	■	■	■	■
2時	■	■	■	■
3時	■	■	■	■
4時	■	■	■	■
5時	■	■	■	■
6時	■	■	■	■
7時	■	■	■	■
8時	■	■	■	■
9時	■	■	■	■
10時	■	■	■	■
11時	■	■	■	■
12時	■	■	■	■
13時	■	■	■	■
14時	■	■	■	■
15時	■	■	■	■
16時	■	■	■	■
17時	■	■	■	■
18時	■	■	■	■
19時	■	■	■	■
20時	■	■	■	■
21時	■	■	■	■
22時	■	■	■	■
23時	■	■	■	■

休日は16時頃から20時頃まで旅行速度が20km/h未満に低下

資料:プローブデータ(H28.5)

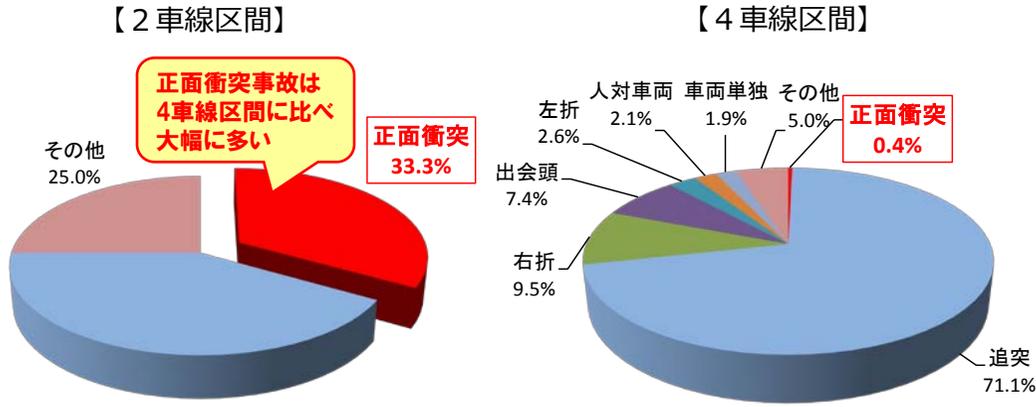
2. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

② 交通事故の削減

- 一般国道246号裾野バイパスの2車線区間では、4車線区間に比べ正面衝突事故の発生割合が高く、死亡事故も発生しています。
- 2車線区間の死亡事故率(H24～H27)は、4車線区間に比べて約2倍となっています。
- 裾野バイパス4車線整備により、重大事故の危険性が高い正面衝突事故等の発生件数の減少が期待されます。

■ 一般国道246号裾野バイパスの交通事故類型（死亡、重傷、軽傷含む）



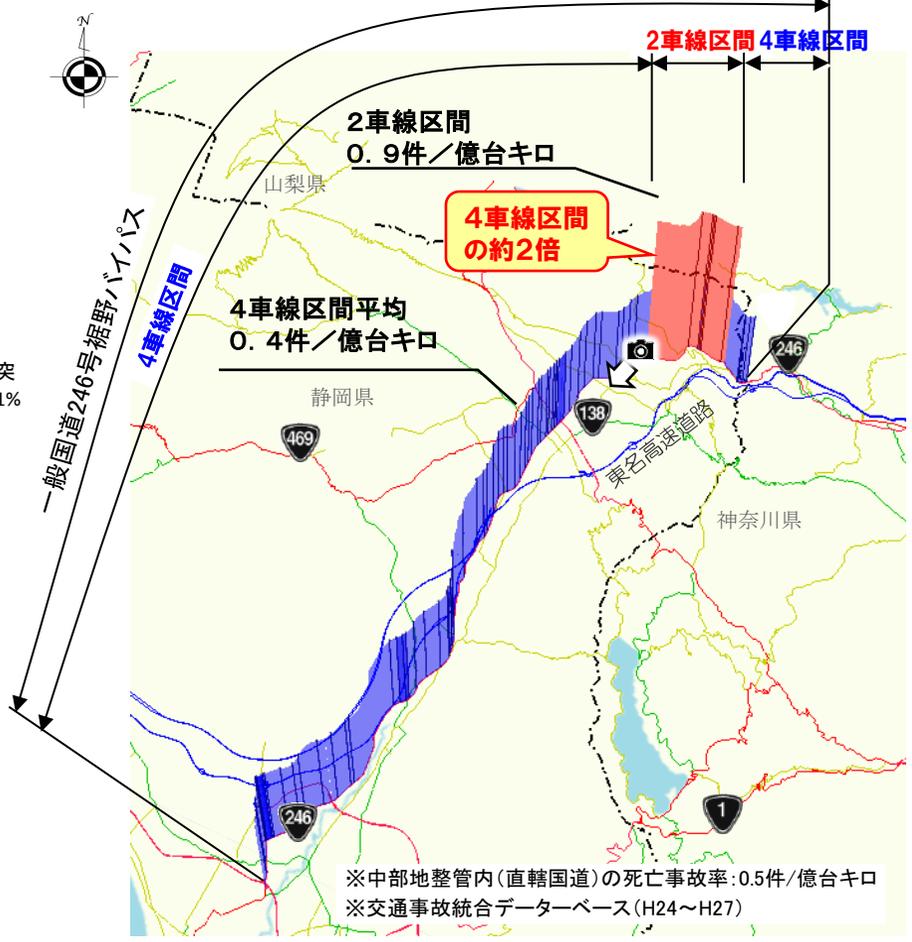
出典：交通事故統合データベース (H24～H27)

写真：2車線区間にさしかかる手前の須川橋で発生した事故



(平成28年11月)

■ 一般国道246号裾野バイパスの死亡事故率（H24～H27）



※中部地整管内(直轄国道)の死亡事故率:0.5件/億台キロ
 ※交通事故統合データベース(H24～H27)

3. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗及び見込み状況

- S63年度までに暫定2車線で開通(一部完成4車線)し、平成17年度までに1工区の一部、2工区から9工区が完成4車線で開通しました。
- 残る駿東郡小山町生土～駿東郡小山町上野(延長4.4km)については、雨量通行規制区間の防災対策を推進してきましたが、昨年度までに防災対策に一定の目途がついたことから、新東名高速道路及び一般国道138号須走道路・御殿場バイパス(西区間)開通の影響も含め、周辺交通状況を踏まえつつ、完成4車線化を進めていきます。



区間	事業の進捗状況	備考
2工区～9工区	・完成4車線開通済	
1工区	<ul style="list-style-type: none"> ・S47年度暫定2車線開通済(H15年度一部完成4車線開通) ・残る暫定2車線区間(静岡県駿東郡小山町生土～静岡県駿東郡小山町上野)については、雨量通行規制区間の防災対策を推進してきましたが、昨年度までに防災対策に一定の目途がついたことから、新東名高速道路及び一般国道138号須走道路・御殿場バイパス(西区間)開通の影響も含め、周辺交通状況を踏まえつつ、完成4車線化を推進 	<p>【用地取得率】 99% ⇒ 99% (H25年度末 ⇒ H28年度末)</p> <p>【事業進捗率】 76% ⇒ 76% (H25年度末 ⇒ H28年度末)</p>

..... 整備中区間
——— 完成4車線区間
——— 暫定2車線区間

4. 費用対効果

3便益による事業の投資効果

$$\diamond B/C(\text{事業全体}) = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

【事業全体】

	便益(億円)				費用(億円)			B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	計	
前回評価時	1,090	84	42	1,216	795	151	946	1.3
今回評価時	1,292	54	17	1,363	991	160	1,151	1.2

【残事業】

	便益(億円)				費用(億円)			B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	計	
前回評価時	387	45	9	441	92	15	108	4.1
今回評価時	373	53	9	435	98	17	115	3.8

※1 「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。

※2 残事業のB/C算出にあたっては、未整備区間において、事業を継続した場合に必要な事業費の合計と、発生する便益を対象として算出した。

【前回再評価からの変更点】

1. H29年度事業化済道路網に変更(H23→H29)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H23→H29)

5. 代替案立案等の可能性の視点

■一般国道246号裾野バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画です。また、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、地域活性化の支援など期待される効果が大きい事業で、都市計画決定以降、地域の課題に大きな変化が無いことから、現計画が最も最適であると考えます。

6. 県・政令市への意見聴取結果

■静岡県の意見

本事業は、県東部地域の東西交通を担う国道246号の駿東郡小山町小山から沼津市大岡に至る区間のバイパス事業であり、暫定2車線区間の渋滞の緩和、大型車混入率が高いことに起因する重大事故の削減、県東部地域の産業や物流拠点の連携強化といったストック効果が期待されるなど、当該地域の発展と安心・安全に寄与する重要な事業です。

今後も引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、必要な予算の確保と更なるコスト縮減の徹底についても併せてお願いします。また、各年度の事業実施に当たっては、県と十分な調整をお願いします。

7. 対応方針(原案)

■一般国道246号裾野バイパスの事業を継続する。