

一般国道246号
裾野バイパス

(道路事業)

説明資料

平成18年9月12日

沼津河川国道事務所

目 次

1 裾野バイパスの概要	．．．	1
(1) 裾野バイパスの概要	．．．	1
1) 事業の目的	．．．	1
2) 計画内容	．．．	1
(2) 事業の進捗状況及び事業進捗の見込み	．．．	4
2 事業の必要性	．．．	5
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	．．．	5
1) 国道246号に広域交通が集中	．．．	5
2) 幹線道路の交通渋滞	．．．	6
3) 一次緊急輸送路としての機能低下	．．．	7
(参考) 富士スピードウェイでのF1開催	．．．	8
(2) 事業の投資効果	．．．	9
1) 幹線道路の交通渋滞解消	．．．	9
2) 沿道地域開発への支援	．．．	10
3) 一次緊急輸送路としての機能向上	．．．	11
4) 費用便益比 (B/C)	．．．	12
3 コスト縮減や代替案立案等の可能性	．．．	13
(1) コスト縮減	．．．	13
(2) 代替案立案等の可能性	．．．	13
4 対応方針 (原案)	．．．	14

1 裾野バイパスの概要

(1) 裾野バイパスの概要

1) 事業の目的

一般国道246号は、東京都千代田区を起点とし静岡県沼津市を終点とする延長約123kmの重要な幹線道路です。

裾野バイパスは、駿東郡小山町小山から沼津市大岡に至る延長35.3kmの国道246号のバイパスで、現在までに延長30.9kmの4車線化が完了し、4.4kmが暫定2車線として開通しています。

本事業は暫定2車線にて開通している区間について4車線化の事業を実施しています。

本事業は、次の3点を目的として事業を推進しています。

- ① 幹線道路の交通渋滞解消
- ② 沿道地域開発への支援
- ③ 一次緊急輸送路としての機能向上

2) 計画内容

事業名 : 一般国道246号 すそ の 裾野バイパス

区 間 : (起点) 静岡県駿東郡小山町小山 すんとう おやま おやま
(終点) 静岡県沼津市大岡 ぬまず おおおか

事業延長 : 35.3km

道路規格 : 第3種2級 約 9.2km 小山町小山～御殿場市古沢 (60km/h)
(設計速度) 第3種1級 約 24.9km 御殿場市古沢～沼津市岡一色 (80km/h)
第4種1級 約 1.2km 沼津市岡一色～沼津市大岡 (60km/h)

車線数 : 4車線

開通済延長 : 完成4車線 30.9km 暫定2車線 4.4km

都市計画決定 : 昭和46～61年度

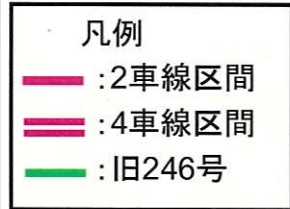
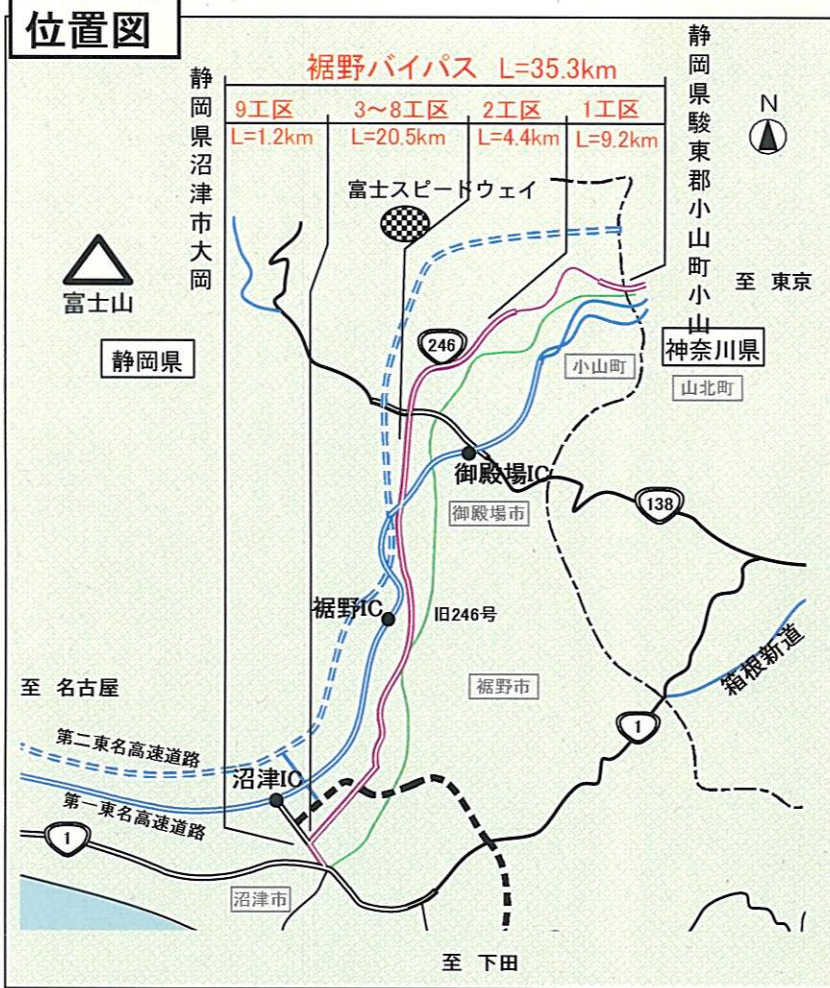
事業化年度 : 昭和41年度

用地着手年度 : 昭和41年度

工事着手年度 : 昭和41年度

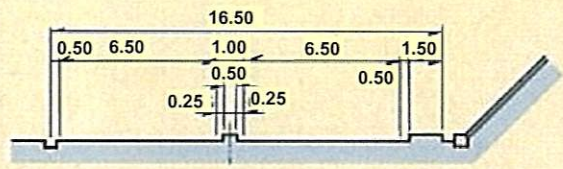
事業費 : 約 520億円

位置図

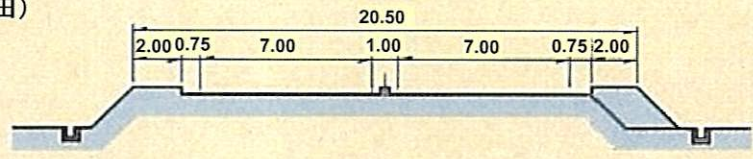


【標準断面図】単位=m

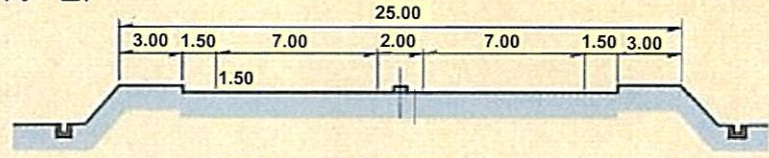
1工区 L=9.2km (第3種2級、60km/h)
(県境～御殿場市古沢)



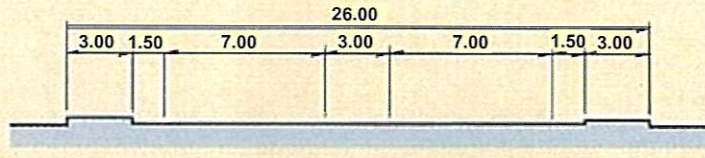
2工区 L=4.4km (第3種1級、80km/h)
(御殿場市古沢～同市川島田)



3～8工区 L=20.5km (第3種1級、80km/h)
(御殿場市川島田～沼津市岡一色)



9工区 L=1.2km (第4種1級、60km/h)
(沼津市岡一色～同市大岡)



現在の整備状況



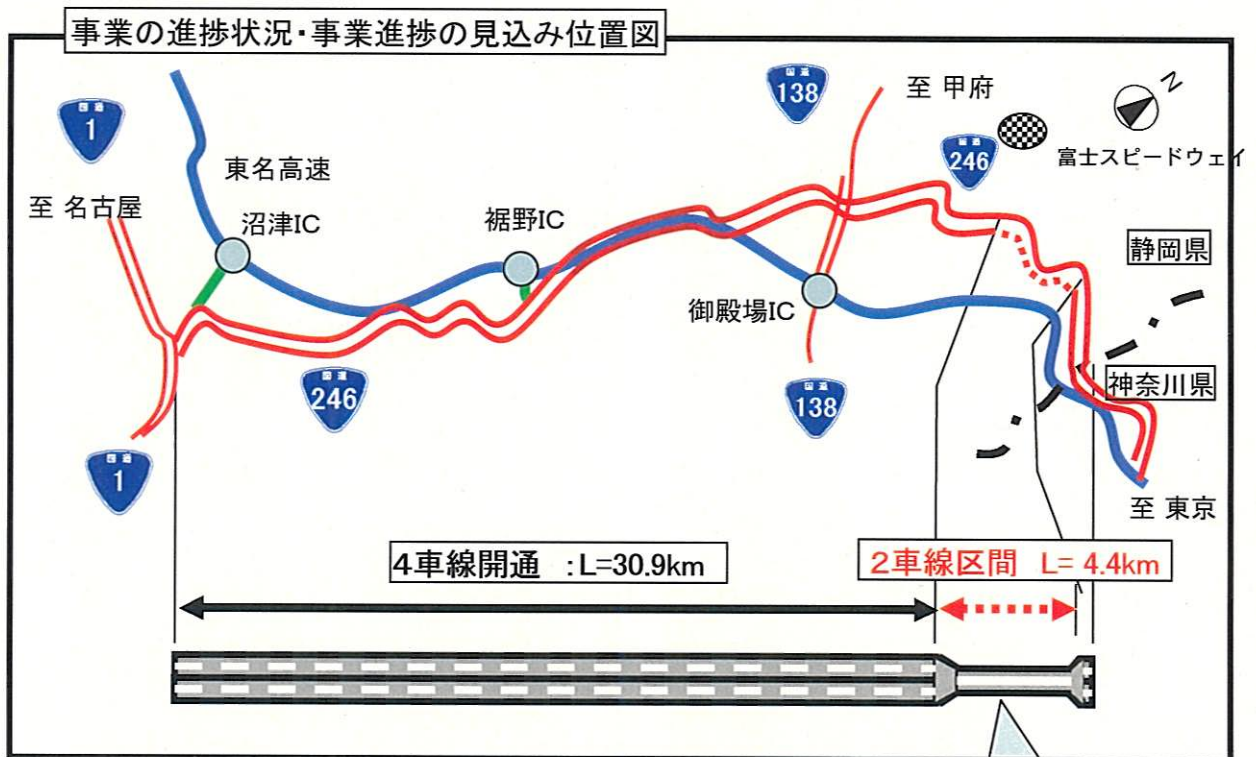
ぬまづ ももざわ
沼津市桃沢(4車線整備区間)



おやまちょうなかじま
小山町中島(暫定2車線区間)

(2) 事業の進捗状況及び事業進捗の見込み

- ・延長35.3kmのうち30.9kmが4車線区間で残り4.4kmは2車線区間。
- ・2車線区間について、平成20年代半ばまでに4車線化を目指し、現在、地元調整を実施中。



- ・進捗状況 : 地元調整実施中
- ・進捗見込み : 平成20年代半ばまでに4車線予定

2 事業の必要性

(1) 事業を巡る社会情勢等の変化

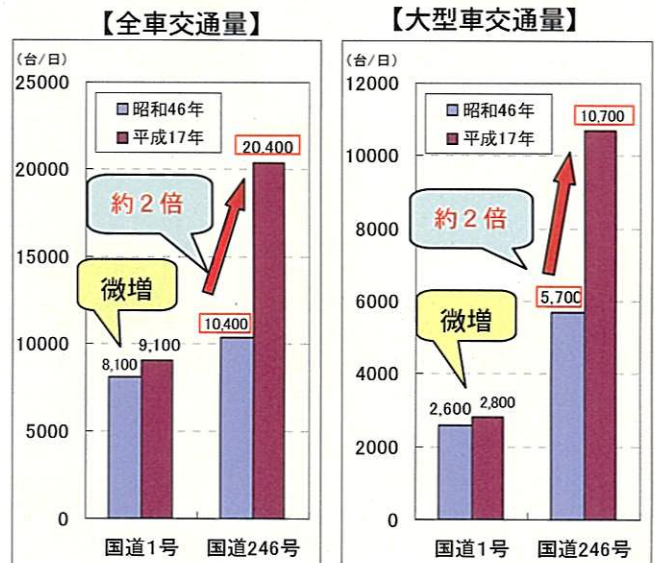
1) 国道246号に広域交通が集中

- ・ 東西交通を結ぶ神奈川県境を超える交通量の伸びは、**国道1号の微増**に対し、**国道246号は全体交通量及び大型車は約2倍**と高い伸び率で、国道246号に交通量が集中しています。
- ・ 県境における国道246号の**平均トリップ長は、約210km**と東名高速と同等の広域交通を国道246号が担っています。
- ・ 神奈川県境の平均縦断勾配は、**国道1号の約5%**に対し、**国道246号は約2%**の緩い勾配になっています。

＜国道246号と国道1号の縦断勾配＞

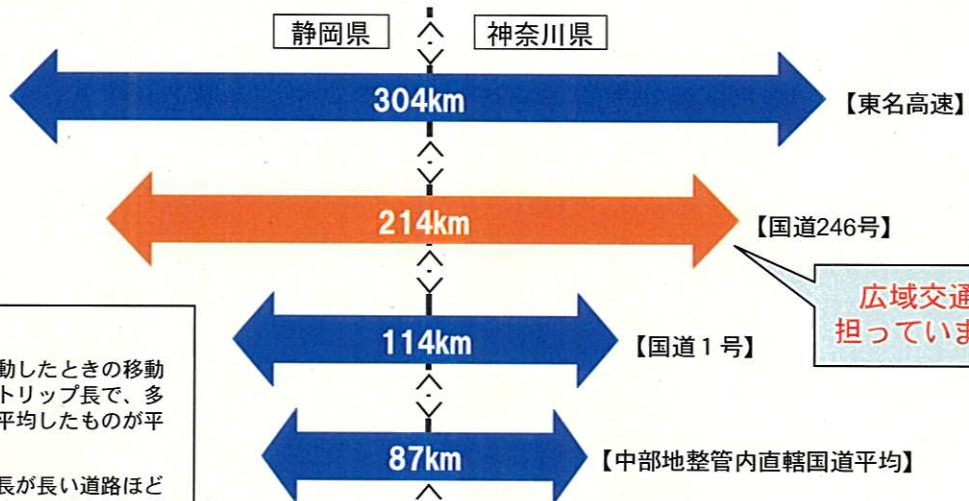


＜国道246号と国道1号交通量の伸び＞



＜県境における幹線道路の平均トリップ長＞

出典：道路交通センサス



※平均トリップ長

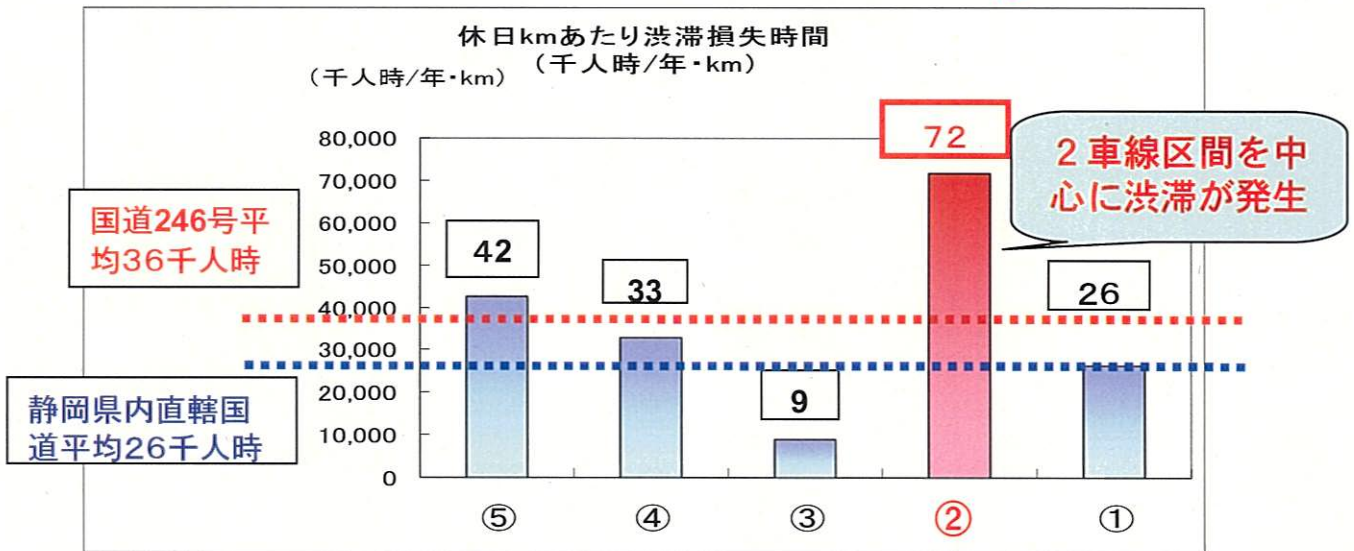
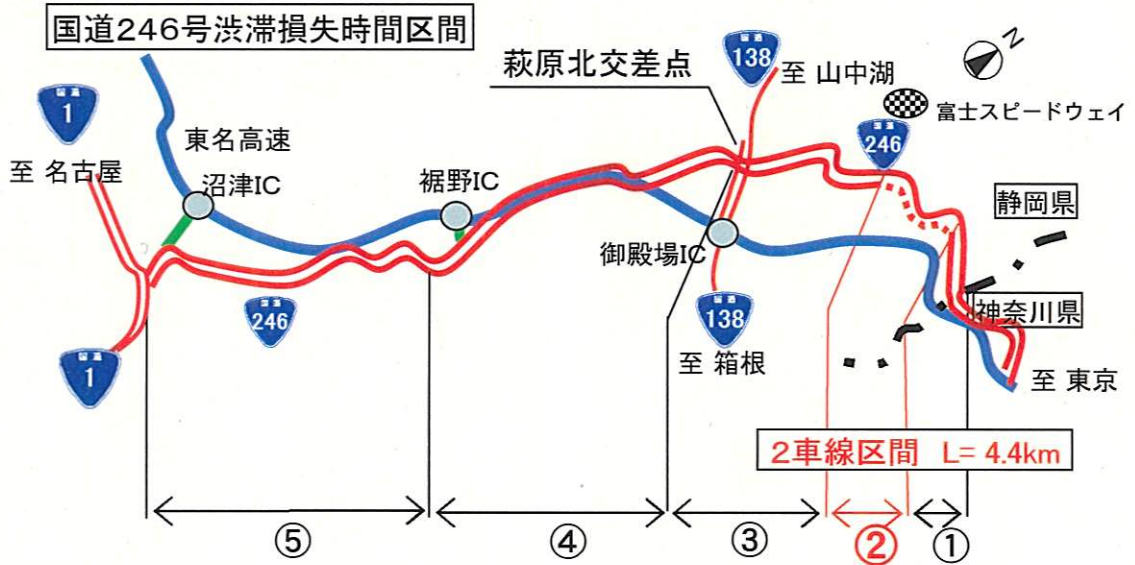
出発地から到着地へ移動したときの移動ルートに沿った距離がトリップ長で、多数のトリップの長さを平均したものが平均トリップ長です。

一般的に平均トリップ長が長い道路ほど広域性が高く、大型車等の広域交通の利用比率が高くなっています。

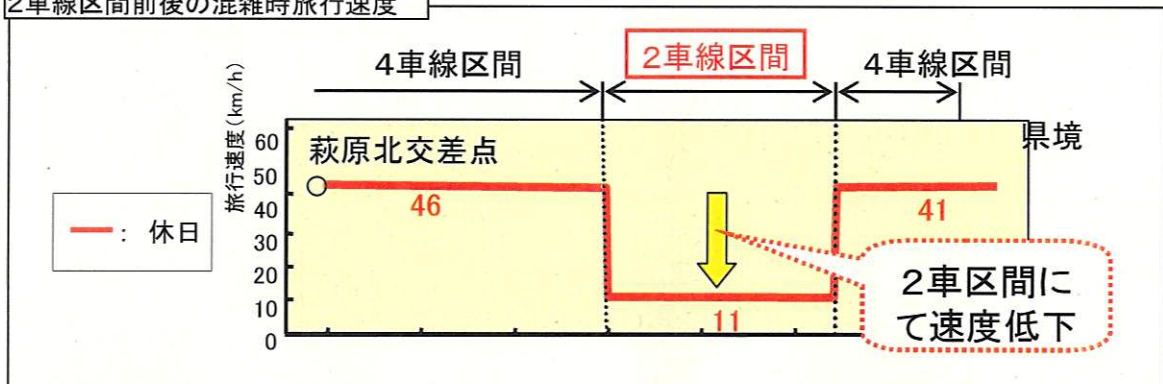
出典：平成11年度道路交通センサス

2) 幹線道路の交通渋滞

- ・ 国道246号に観光交通が集中することにより、特に休日において暫定2車線区間を中心に渋滞が発生し、車線数が不足しています。



2車線区間前後の混雑時旅行速度



3) 一次緊急輸送路としての機能低下

- ・裾野バイパスは一次緊急輸送道路ですが、国道246号で唯一の雨量規制区間が存在し、年平均約5時間の通行止めを行っています。
- ・雨量規制区間内の2車線区間には、9箇所の防災対策箇所が存在します。
- ・地震時には、静岡県と関東方面を結ぶ重要な道路ですが、通行止めや防災対策箇所の存在により、緊急輸送道路としての機能が低下しています。
- ・また、東名高速道路（大井松田IC～御殿場IC）の通行止めが、年平均3回（年平均約23時間）発生。迂回路である国道246号の2車線区間を中心に渋滞が発生し、迂回路機能が低下しています。

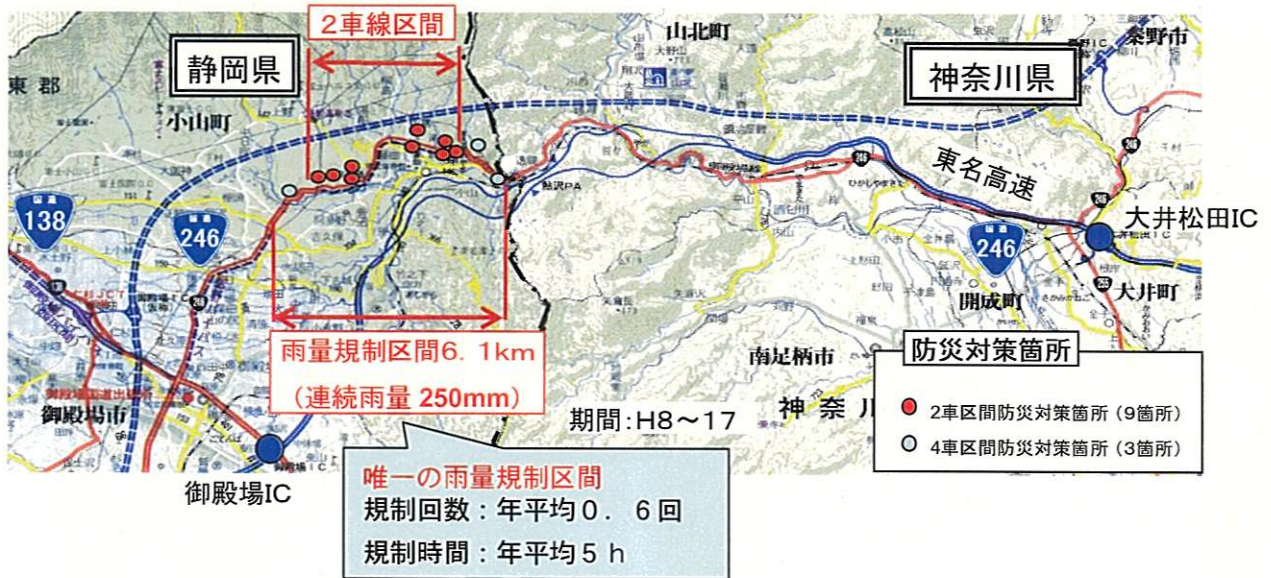
※ 一次緊急輸送路：災害対策基本法第40条に基づく静岡県地域防災計画において定められた緊急輸送路で一次から三次の道路が指定されている。

一次：高規格幹線道路、一般国道等広域的な重要道路及び輸送の骨格をなす道路

二次：一次ルートと市町村役場及び重要な拠点を結ぶ道路

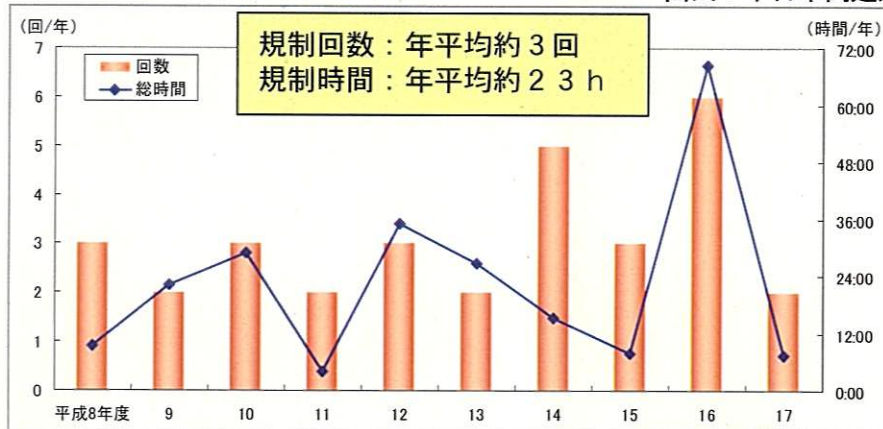
三次：一次及び二次ルートと市町村役場の支所とを結ぶ道路及びその他の道路

<国道246号の緊急輸送路としての機能>



<東名高速（大井松田IC～御殿場IC）の通行止実績>

出典：中日本高速道路(株)



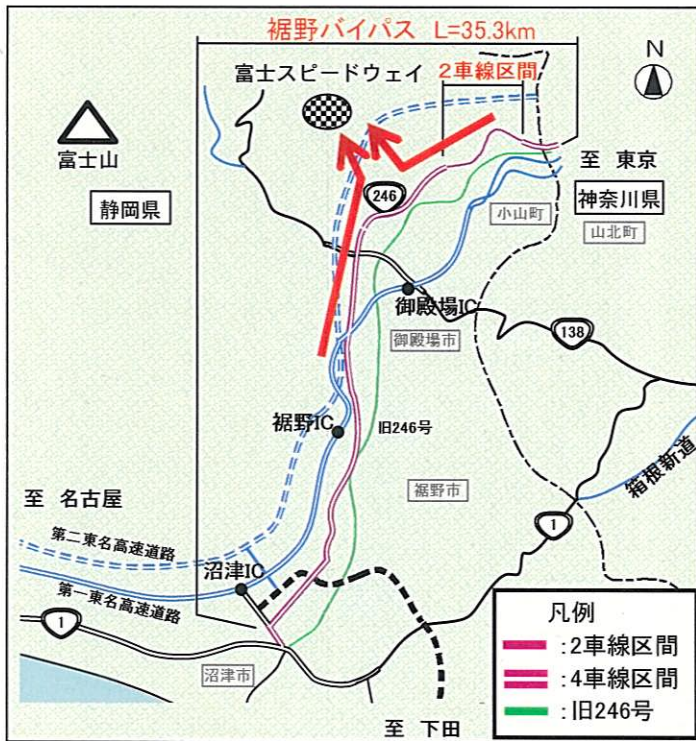
注：通行止めは気象・事故

期間：H8～17

(参考) 富士スピードウェイでのF1開催

- ・平成19年にF1日本グランプリを富士スピードウェイで開催。
(F1決勝日は10月7日)
- ・来場者は約14万人を予定
- ・国道246号は観客輸送の重要な路線となります。

<位置図>



来季F1 富士開催、正式決定 日本GP 10月7日決勝

【パリ29日共同】国際自動車連盟（FIA）は、日本グランプリ（G）が十月七日決勝で、三十九日、二〇〇七年の三十年ぶりに富士スピードウェイ（小山町）で開

約が二十周年となる今年で切れるが、地元自治体などとともに継続開催を求めている。FIAのバーニー・エクレストン副会長は「二〇〇七年の扉は閉じていない」とも話しており、今後も大会が増減する可能性は残されている。

来季のF1は今季より一戦減って全十七戦。一戦一戦を原則とし、ドイツでの欧州GPとイタリアでのサンマリノGPがなくなり、今季の開幕直前に取り消されたベルギーGPが復活した。

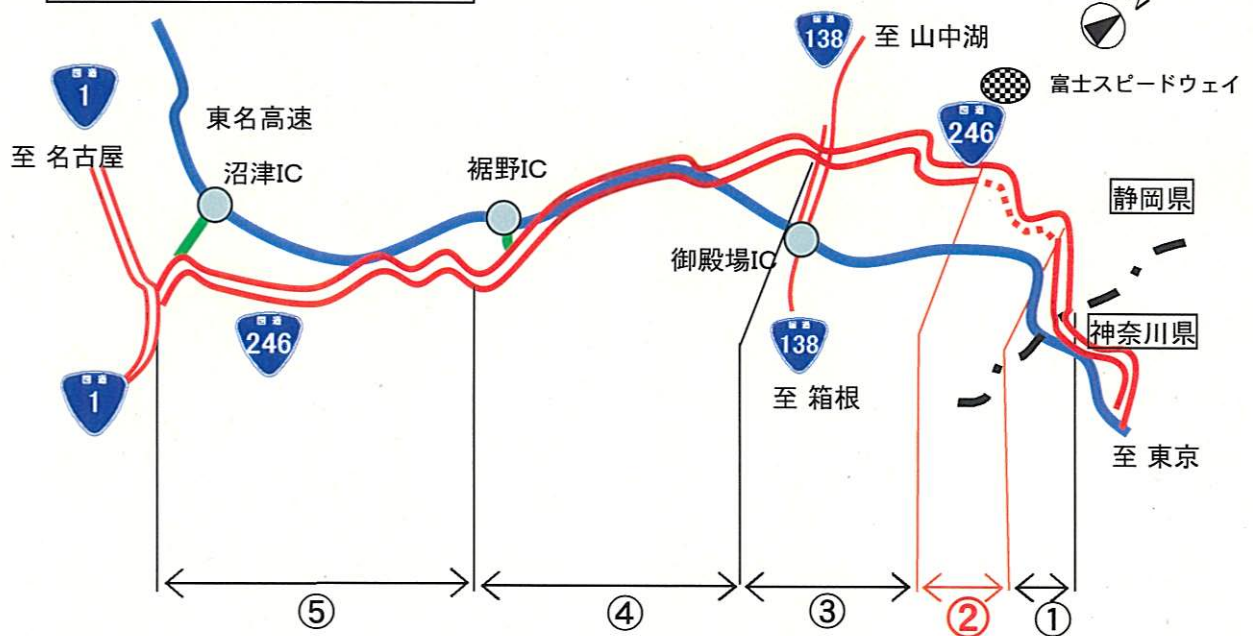
出典：静岡新聞 平成18年8月30日

(2) 事業の投資効果

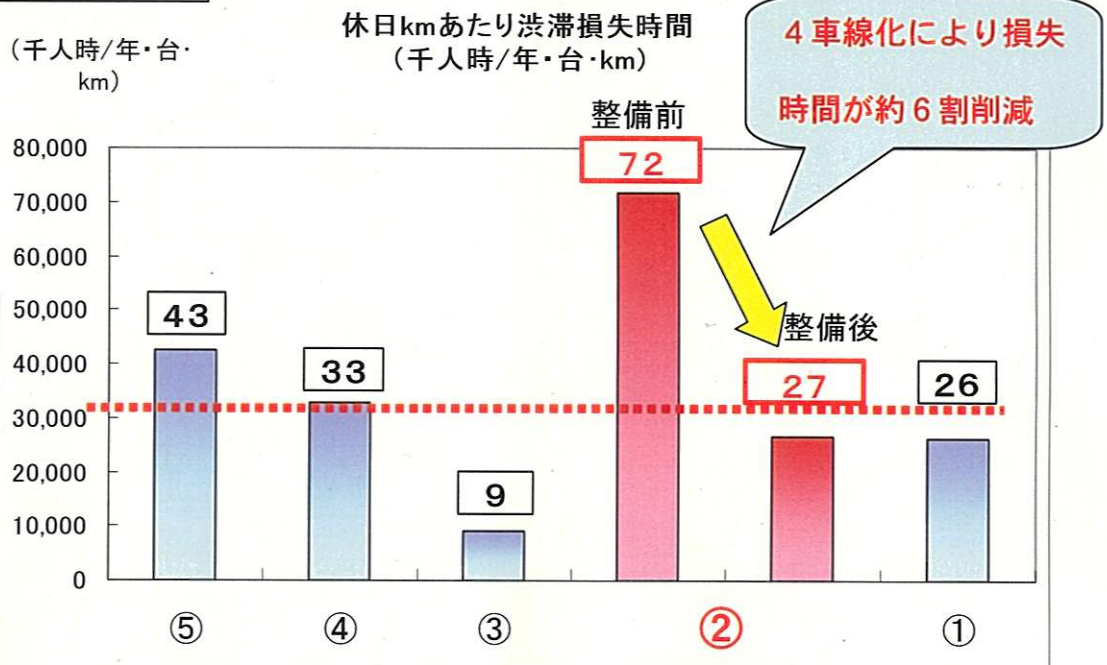
1) 幹線道路の交通渋滞解消

- ・ 暫定2車区間の4車線化により休日の渋滞損失時間が約6割削減され、渋滞の解消が図られ、裾野バイパス全線の円滑な交通流動が確保されます。

国道246号渋滞損失時間区間



2車→4車整備

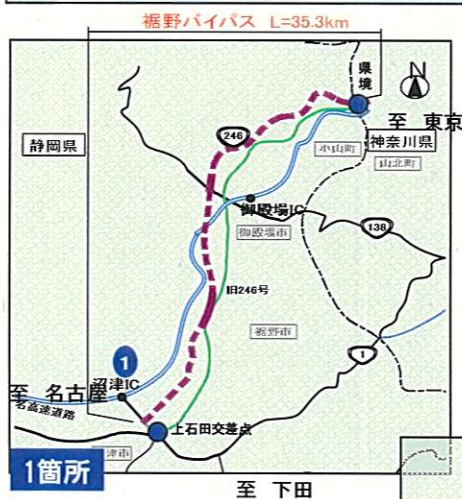


2) 沿道地域開発への支援

- ・国道246号裾野バイパス整備を進めてきたことにより、現在において県境から国道1号までの所要時間が約15分短縮（90分が75分）
- ・バイパス整備による時間短縮、連続性の向上、4車線化による混雑度の低下により、企業の立地条件が向上し、沿線及び周辺地域への工業団地開発が進みました。（1箇所→13箇所）
- ・2車区間の4車線化により、小山町総合計画に位置づけられている広域都市交流拠点である湯船原開発計画を支援します。

<工業団地の立地状況>

昭和46年頃の状況
(L=2.5km 2車線開通)



	名称	事業年度	全体面積 ha	企業数	備考
①	沼津鉄工団地	S46-S47	17.8	39	工業団地
②	東富士リサーチパーク	S59-	149.6	21	研究所、研修所
③	ハイテクパーク富士小山	S62-	21.9	6	工業団地
④	富士小山工業団地	S61-S62	20.7	18	工業団地
⑤	駒門工業団地	S57-H2	99	15	工業団地
⑥	富士裾野工業団地	S60-61	38	4	工業団地
⑦	裾野工業団地	S61-63	4.5	6	工業団地
⑧	三島沢地工業団地	S62-H3	20.1	30	工業団地
⑨	長泉工業団地	S55-58	16.4	16	工業団地
⑩	富士長泉工業団地	S62-H1	21.4	12	工業団地
⑪	沼津工業団地	S62-H1	14.4	15	工業団地
⑫	長泉一色工業団地	H7-H9	4.7	15	工業団地
⑬	御殿場神場南企業団地	H12-	33.4	34	工業団地
●	湯船原開発計画	-	-	-	広域都市拠点交流拠点

出典：静岡県の工業団地一覧(平成12年3月)

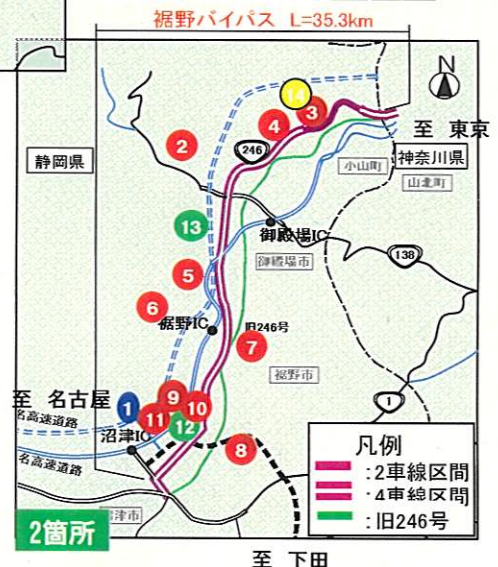
昭和63年頃の状況
(L=35.3km 全線暫定2車開通)
(L=11.4km 4車線開通)



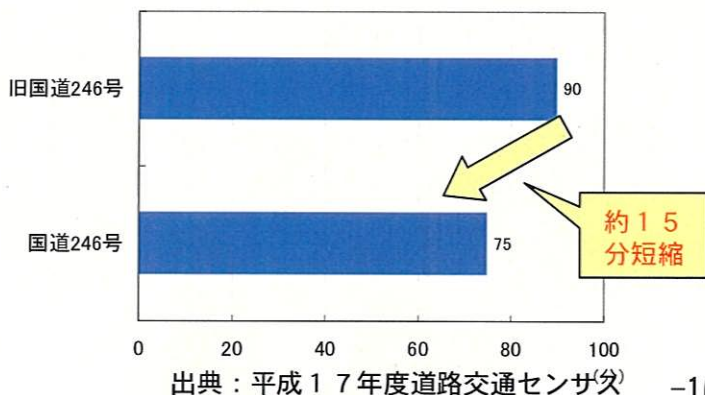
出典：静岡県の工業団地一覧
平成12年3月

- ：昭和46年以前に着手した工業団地
- ：昭和55年～昭和62年に着手した工業団地
- ：平成7年以降に着手した工業団地
- ：開発計画

現在の状況
(L=30.9km 4車完成)
(L=4.4km 暫定2車線)



<現在における県境～上石田交差点の所要時間>



3) 一次緊急輸送路としての機能向上

- ・ 2車線区間の4車線化にあわせて総合対策として防災対策箇所の対策を実施し、**雨量規制区間を解除**します。
- ・ 4車線化により東名高速の通行止め時の代替路線としての機能を向上します。
- ・ 防災対策箇所の整備、2車線区間の4車線化により、一次緊急輸送道路の信頼性・安全性が向上し、**静岡県及び首都圏との救急物資輸送や援助活動の円滑化が可能となります。**

<裾野バイパス整備による一次緊急輸送路としての機能向上>



四車化に併せて総合対策として防災工事を行い雨量規制区間の解除

雨量規制は解除

雨量通行止め基準

	雨量	
	連続	時間
国道246号	250mm	-
東名高速	350mm	連続雨量220mmで 時間雨量50mm

雨量規制は存在

4) 費用便益比 (B/C)

・事業全体の投資効率性の評価 (暫定2車線⇒完成4車線化)

$$\begin{aligned}
 \diamond \text{費用便益比 (B/C)} &= \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持修繕費}} \\
 &= \frac{6,002 \text{ 億円} + 214 \text{ 億円} + 24 \text{ 億円}}{883 \text{ 億円} + 143 \text{ 億円}} \\
 &= \frac{6,240 \text{ 億円}}{1,030 \text{ 億円}} = 6.1
 \end{aligned}$$

・残事業の投資効率性の評価

$$\begin{aligned}
 \diamond \text{費用便益比 (B/C)} &= \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持修繕費}} \\
 &= \frac{210 \text{ 億円} + 2 \text{ 億円} + 3 \text{ 億円}}{116 \text{ 億円} + 18 \text{ 億円}} \\
 &= \frac{215 \text{ 億円}}{134 \text{ 億円}} = 1.6
 \end{aligned}$$

※ 再評価時点までに既投資分のコストや既発現便益を考慮せず、事業を継続した場合に追加となる事業費と追加的に発生する便益のみを対象として算出した。

- 走行時間短縮便益 裾野バイパスの整備がない場合の走行時間費用 (所要時間×時間価値) から、整備した場合の走行時間費用を減じた差額
- 走行経費減少便益 裾野バイパスの整備がない場合の走行経費 (燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等) から、整備した場合の走行経費を減じた差額
- 交通事故減少便益 裾野バイパスの整備がない場合の交通事故による社会的損失額 (人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損害額等) から、整備した場合の交通事故による社会的損失額を減じた差額
- 事業費 裾野バイパスの整備に要する費用 (工事費、用地費、補償費)
- 維持管理費 裾野バイパスを維持するために要する40年間分の費用 (維持費、清掃費、照明費、オーバーレイ費等)

※小数点以下は四捨五入して表示しているため、数値があわない部分があります。

3 コスト縮減や代替案立案等の可能性

(1) コスト縮減

・残事業の全工事費の内約8億円(6%)のコスト縮減を図り、全工事費が約129億円となっています。

主なコスト縮減の内容は、以下のとおりです

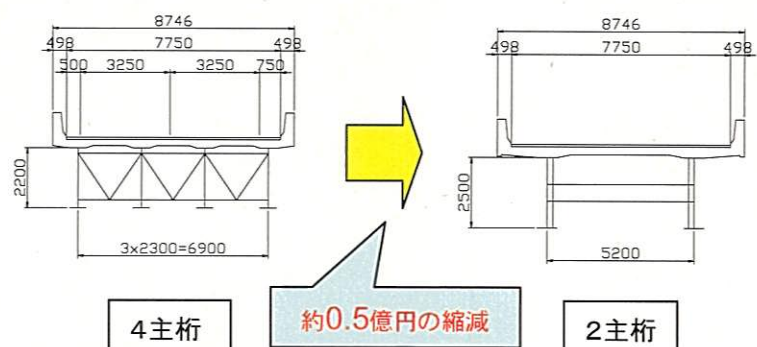
- 橋梁形式の見直し ……約0.5億円
- 長大切土構造の見直し…約7.6億円

引き続きコスト縮減に努めながら、現計画に基づいて事業を推進していきます。

○橋梁形式の見直し

橋梁の主桁の小数桁化

3橋 L=120m
L=197m
L=246m

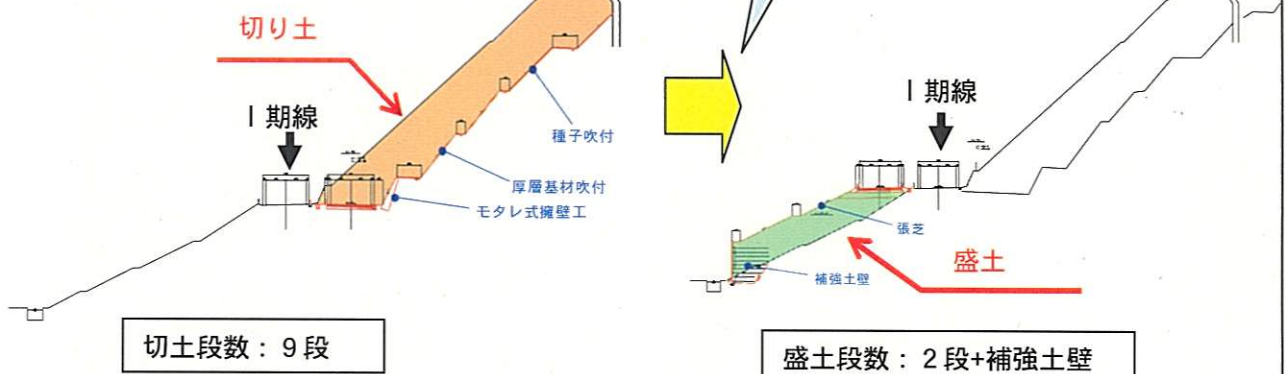


○長大切土構造の見直し

(切土→盛土)

掘削土量を削減

約40万^m → 約20万^m



(2) 代替案立案等の可能性

・当計画は暫定2車線計画にて開通している区間の現道拡幅の4車線化事業であることから計画の変更は困難。

4 対応方針（原案）

平成13年度の事業評価監視委員会から一定期間（5年間）が経過したことから、以下の3つの視点で再評価を行いました。

（1）事業の必要性に関する視点

事業を巡る社会情勢等の変化

- ・ 国道246号に広域交通が集中
- ・ 幹線道路の交通渋滞
- ・ 一次緊急輸送路としての機能低下

事業の投資効果

- ・ 幹線道路の交通渋滞解消
- ・ 沿道地域開発への支援
- ・ 一次緊急輸送路としての機能向上
- ・ 費用便益比（B/C）①事業全体の投資効率性の評価＝6.1
②残事業の投資効率性の評価＝1.6

事業の進捗状況

- ・ 延長35.3kmのうち30.9kmが4車線区間で残り4.4kmは2車線区間

（2）事業進捗の見込みの視点

事業進捗の見込み

- ・ 2車線区間は、平成20年代前半ばまでに4車線化、現在、地元調整を実施

（3）コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・ 残事業の内工事費約8億円のコスト縮減を図り工事費が約129億円となっています。（橋梁形式及び長大切土構造の見直し）
- ・ 当計画は暫定2車線計画にて開通している区間の現道拡幅の4車線化事業であることから計画の変更は困難。

以上のことから裾野バイパス事業を継続する