

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23年6月28日

中部地方整備局

目 次

1. 一般国道246号 ^{すその} 裾野バイパスの事業概要	
(1)事業目的	P. 1
(2)計画概要	P. 2
2. 費用対効果分析	P. 3
3. 前回評価時との比較表	P. 4
4. 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. 5
②交通事故の削減	P. 6
③災害に強い道路機能の確保	P. 7
④地域経済活性化の支援	P. 8
(2)事業の進捗の見込みの視点	P. 9
(3)コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P. 10
5. 県・政令市への意見聴取結果	P. 11
6. 対応方針(原案)	P. 11

1. 一般国道246号裾野バイパスの事業概要

(1) 事業目的

一般国道246号は、東京都千代田区を起点とし、静岡県沼津市に至る東西交通を担う延長約120kmの主要幹線道路です。本事業の裾野バイパスは、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号のバイパスであり、下記の4点を主な目的として事業を推進(暫定2車線から完成4車線整備)しています。

①交通渋滞の緩和 ②交通事故の削減 ③災害に強い道路機能の確保 ④地域経済活性化の支援

裾野バイパスの全体位置図

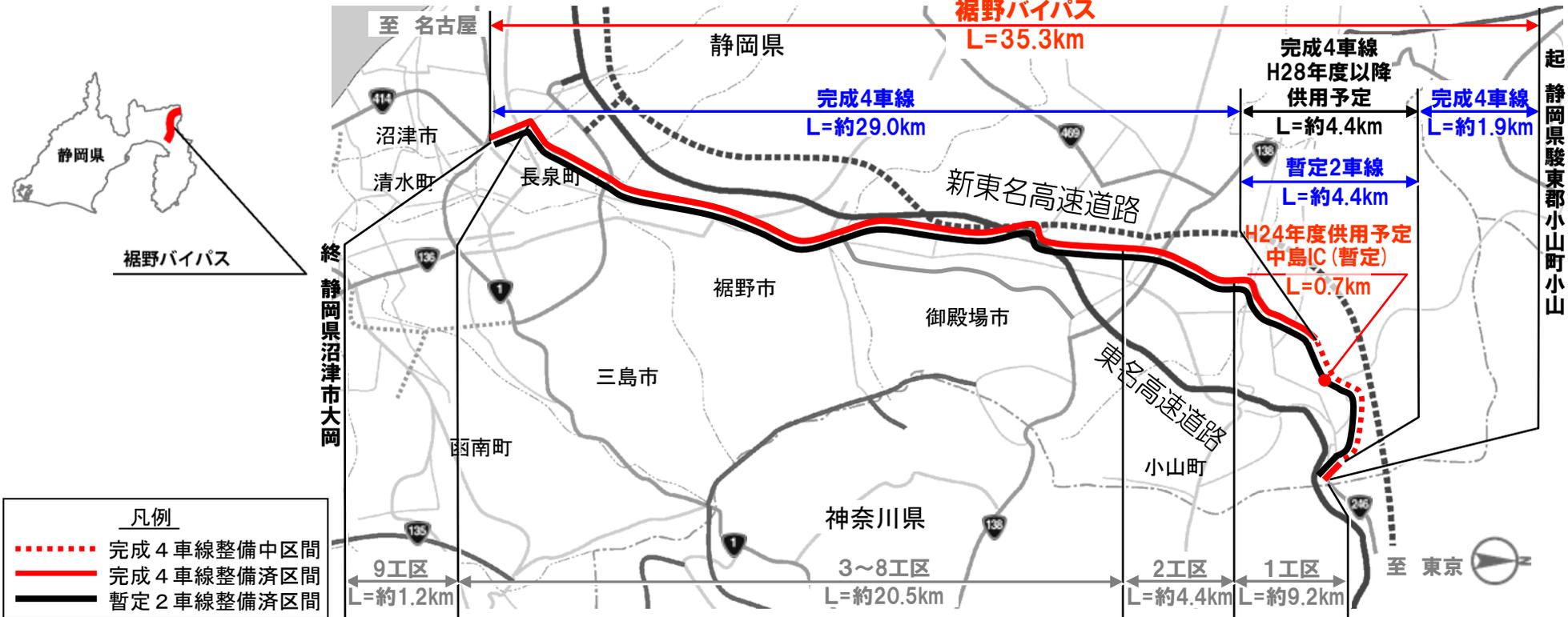


図1 裾野バイパス位置図

(2) 計画概要

- 事業名 : 一般国道246号^{すその}裾野バイパス
- 起終点 : (起点) 静岡県駿東郡小山町小山
(終点) 静岡県沼津市大岡
- 延長 : 35.3km
- 道路規格 : 3種2級 約9.2km 小山町小山～御殿場市古沢(1工区)
3種1級 約24.9km 御殿場市古沢～沼津市岡一色(2～8工区)
4種1級 約1.2km 沼津市岡一色～沼津市大岡(9工区)
- 設計速度 : 60km/h(1工区・9工区)
80km/h(2～8工区)
- 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)
- 前回の再評価: 平成18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)

標準断面図

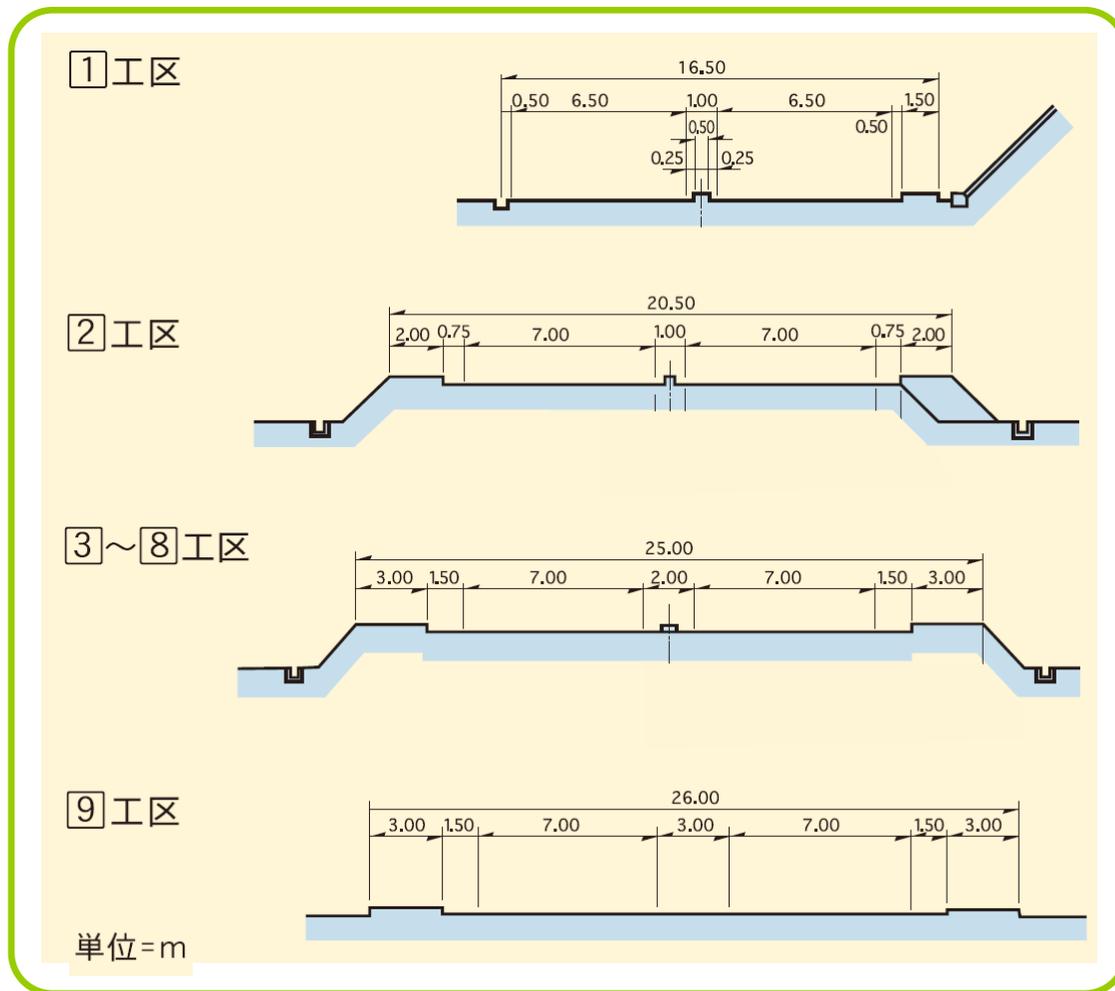


図2 裾野バイパス標準断面図

2. 費用対効果分析(費用便益比(B/C))

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

- 便益**
- 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(例:燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費、車両償却費等)
 - 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(交通事故による社会的損失:運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)
- 費用**
- 事業費 : 裾野バイパスの整備に要する費用(工事費、用地費等)
 - 維持管理費 : 裾野バイパスの供用後の道路管理に要する費用(維持費、清掃費、照明費等)

○投資効率性の評価

$$\diamond B/C(\text{事業全体}) = \frac{1,090\text{億円} + 84\text{億円} + 42\text{億円}}{795\text{億円} + 151\text{億円}} = \frac{1,216\text{億円}}{946\text{億円}} = 1.3$$

$$\diamond B/C(\text{残事業}) = \frac{387\text{億円} + 45\text{億円} + 9.0\text{億円}}{92\text{億円} + 151\text{億円}} = \frac{441\text{億円}}{243\text{億円}} = 1.8$$

※未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出した。

- 前回評価時の費用便益(B/C)との比較
- ・前回の再評価時 全体事業=6.1 残事業=1.6
 - ・今回の再評価時 全体事業=1.3 残事業=1.8
- 【前回再評価からの変更点】
- 費用便益分析マニュアルの改訂
 - ①便益算出の検討年数を40年から50年に変更
 - ②便益算出に用いる車種別の時間価値原単位等の変更
 - 交通流推計に用いるデータの変更
 - ①OD表のベースとなる道路交通センサスを平成11年度から平成17年度に変更
 - ②将来OD表の作成に用いるブロック別・車種別走行台キロの伸び率を変更
 - 将来交通需要推計手法の改善
 - ①生成交通量推計手法の改善(推計モデル及び将来フレーム設定を統一)
 - ②需要推計に係る条件設定の変更(ネットワークの設定について、現況に加え、事業化済みの箇所のみを考慮)
 - 費用便益分析の基準年次を変更(H18→H23)

3. 前回評価時との比較表

事 項	前回評価 (H18再評価)	今回評価 (H23再評価)	備 考	
全体事業費	520億円	520億円		
費用対効果(B/C)	6.1	1.3		
全体事業	総費用(C)	1,030億円	946億円	<ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析マニュアルの改訂 ・基準年次の変更
	総便益(B)	6,240億円	1,216億円	<ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析マニュアルの改訂 ・交通流推計に用いるデータの変更 ・将来交通需要推計手法の改善
費用対効果(B/C)	1.6	1.8		
残事業	総費用(C)	134億円	243億円	<ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析マニュアルの改訂 ・基準年次の変更
	総便益(B)	215億円	441億円	<ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析マニュアルの改訂 ・交通流推計に用いるデータの変更 ・将来交通需要推計手法の改善
事業を巡る社会情勢等の変化	死傷事故率(H15 - H18) 684.4件/億台キロ (区間最大値)	死傷事故率(H18 - H21) 547.5件/億台キロ (区間最大値)		
事業の進捗状況	事業 74 % 用地 99%	事業 76 % 用地 99 %		

4. 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

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 裾野バイパスの4車線整備区間の延伸に伴い、順調に交通量が増加し、また、2車線区間においては大型車(物流交通)が総交通量の約5割を占める。
- 2車線区間は沼津(静岡)と関東を結ぶネットワーク上の隘路となっており、混雑が発生。

2) 事業の投資効果

- 裾野バイパス4車線整備により、円滑な交通流動が確保され、渋滞損失時間が約6割削減されることが期待できます。

1) 事業を巡る社会情勢の変化

- 4車線整備に伴い交通量は増加。2車線区間は隘路となり円滑な交通を阻害。
- 静岡、神奈川県境に位置し、物流交通が集中するため、大型車率が約5割と高い。

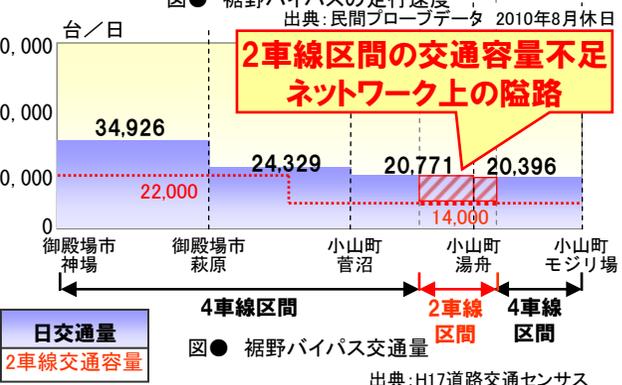
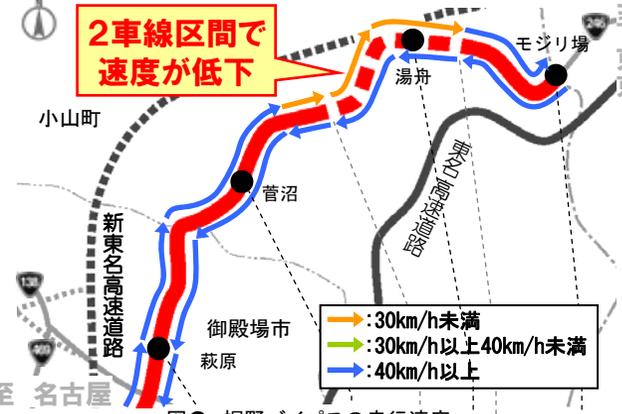


図4 裾野バイパスの4車線整備の状況と交通量の推移

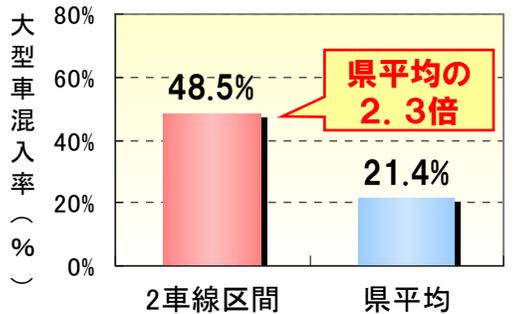


図5 2車線区間の大型車混入率

2) 事業の投資効果

- 4車線整備により車線数不足が解消され、円滑な交通流動が確保されます。

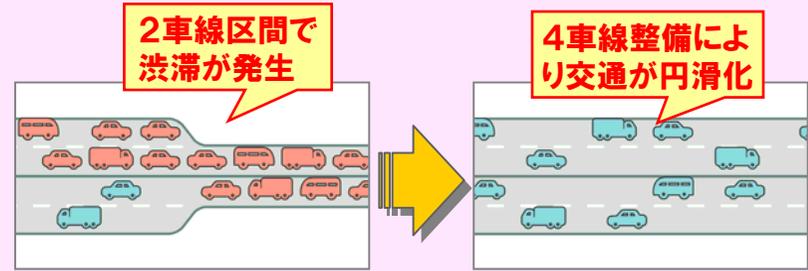


図6 拡幅による交通の円滑化

- 4車線整備により、渋滞損失時間が約6割削減されることが期待できます。

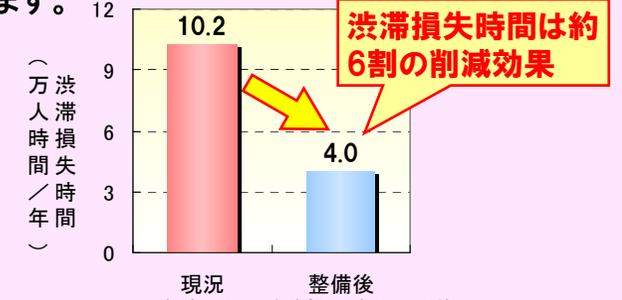


図7 2車線区間の渋滞損失時間の改善

※渋滞損失時間の算定方法
 現況：平成20年度渋滞損失データ
 供用後：交通量推計により整備あり・なしにおける渋滞損失時間の変化率を求め、現況値に乘じて算定

4. 評価の視点

②交通事故の削減

1)事業を巡る社会情勢等の変化

- 裾野バイパスの2車線区間では、重大事故の危険性が高い正面衝突事故が多い。
- 裾野バイパスの2車線区間の死亡事故率は1.5件/億台キロと4車線区間に比べ高い。(4車線区間平均;0.4件/億台キロ)

2)事業の投資効果

- 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の発生件数の減少が期待できます。

1)事業を巡る社会情勢の変化

- 2車線区間の死亡事故率は4車線区間平均の3倍以上の1.5件/億台km年。
- 2車線区間では、正面衝突事故が4車線区間に比べ大幅に高い。

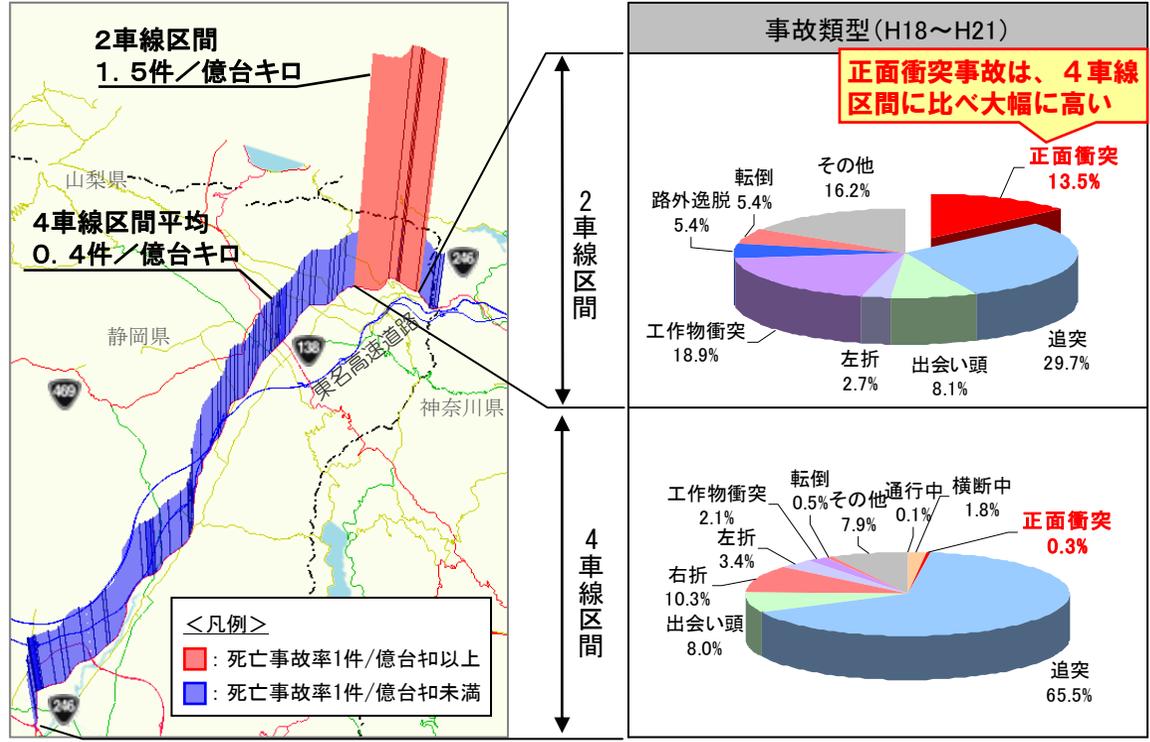


図8 裾野バイパスの事故状況
出典: 交通事故総合データベース (H18~H21) — 6 —

2)事業の投資効果

- 4車線整備によって、走行性が向上し、重大事故の危険性が高い正面衝突の危険性が低下します。

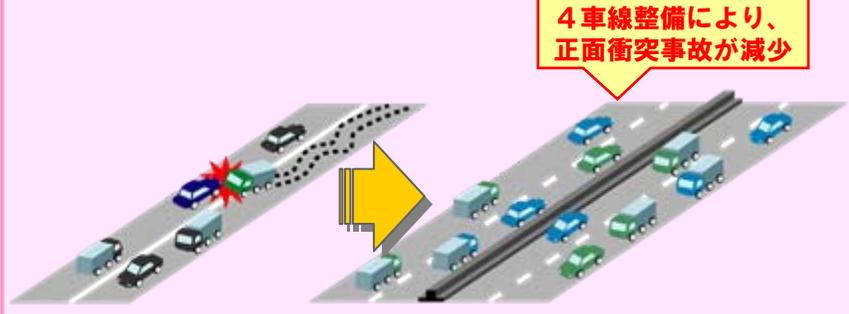


図9 裾野バイパス4車線整備による安全性の向上



写真1 裾野バイパス2車線区間 (中島IC付近)



写真2 裾野バイパス4車線区間 (沼津IC南交差点付近)

4. 評価の視点

③災害に強い道路機能の確保

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 裾野バイパスは第一次緊急輸送道路に指定されているが、国道246号で唯一の雨量規制区間が存在し、緊急輸送道路としての機能が低下。
- 平成22年には台風による大雨の影響で、約180時間におよぶ通行止めが発生し、周辺の幹線道路に大きな影響を与える事態が発生。

2) 事業の投資効果

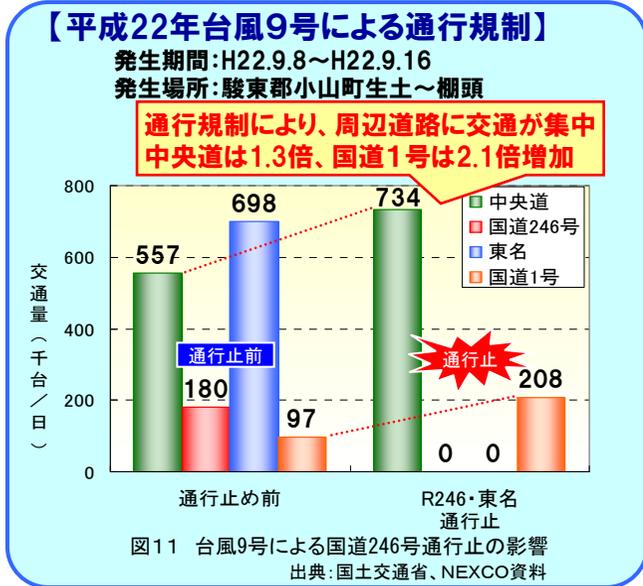
- 裾野バイパス4車線整備と災害対策により、雨量規制区間を解消し、第一次緊急輸送道路としての信頼性・安全性が向上します。

1) 事業を巡る社会情勢の変化

- 雨量規制区間があり、第一次緊急輸送道路としての機能が低下。
- 平成22年には台風による大雨の影響で約180時間におよぶ通行止めが発生。



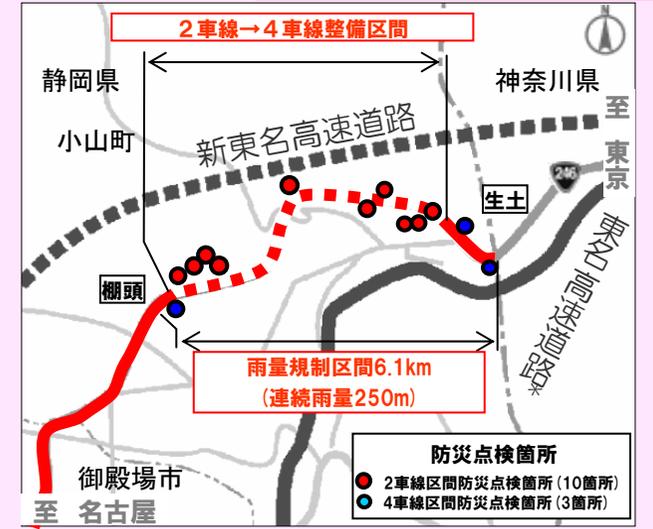
図10 国道246号の通行規制により影響を受けるルート



2) 事業の投資効果

- 4車線整備と災害対策により、雨量規制区間を解消し、第一次緊急輸送道路としての信頼性・安全性が向上します。

雨量規制区間の解消により、
信頼性・安全性が向上



* 東名高速道路の川崎IC~沼津ICは、雨量規制区間。
図12 裾野バイパス整備による第一次緊急輸送道路の機能強化
出典:国土交通省資料

4. 評価の視点

④地域経済活性化の支援

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

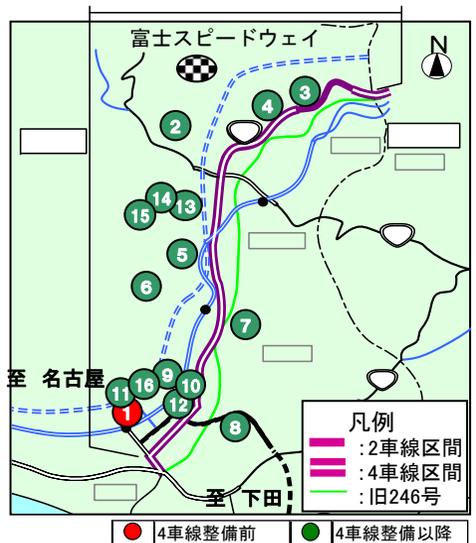
- 裾野バイパスの4車線整備の延伸に伴い、沿道地域に工業団地の立地が増加。
- 現在も裾野市や御殿場市の工業団地において工場の立地が進められている。

2) 事業の投資効果

- 裾野バイパスの整備により、物流ネットワークの機能が向上し、地域の産業拠点や物流拠点の連携強化に寄与します。

1) 事業を巡る社会情勢の変化

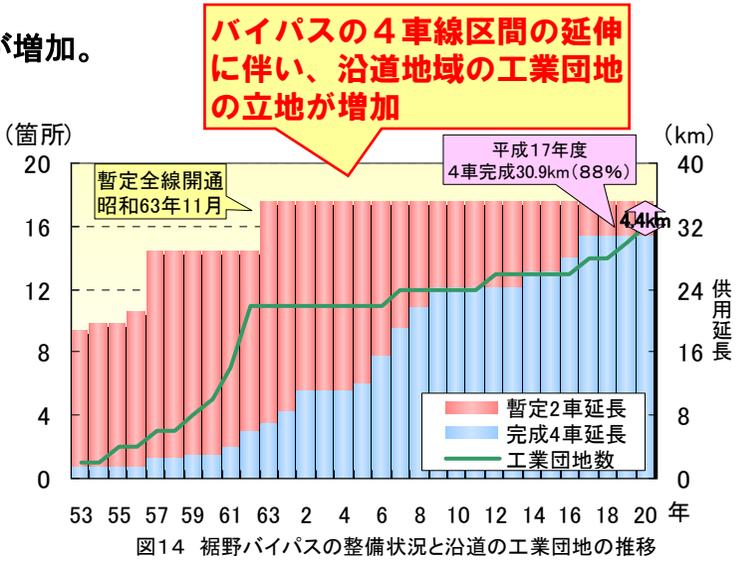
- 4車線整備と共に沿線工業団地が増加。



NO	名称	NO	名称
1	沼津鉄工団地	9	長泉工業団地
2	東富士リサーチパーク	10	富士長泉工業団地
3	ハイテクパーク富士小山	11	沼津工業団地
4	富士小山工業団地	12	長泉一色工業団地
5	駒門工業団地	13	御殿場神場南企業団地
6	富士裾野工業団地	14	富士御殿場工業団地
7	裾野工業団地	15	新富士裾野工業団地
8	三島沢地工業団地	16	ファルマバレー長泉工業団地

図13 裾野バイパスの沿道地域の工業団地

出典：静岡県の工業団地一覧



【現在も工場立地が進んでおり、地域産業に貢献】



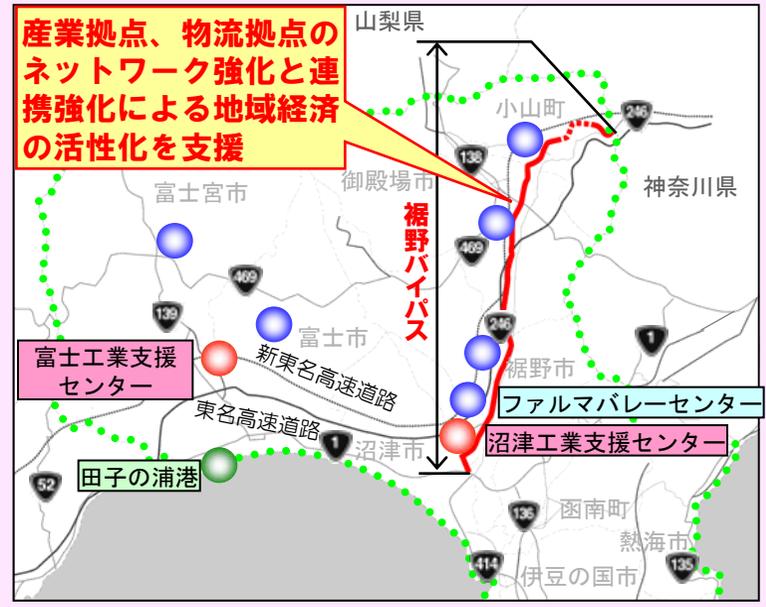
写真3 新富士裾野工業団地 (H23. 3)



写真4 富士御殿場工業団地 (H23. 3)

2) 事業の投資効果

- 産業拠点、物流拠点へのアクセスが向上し、地域の連携強化による産業の活性化に寄与します。



- 東部地域計画の範囲
- 既存の産業集積地
- 主要な港湾
- 県の工業支援センター

「東部地域計画」：新たな整備とともに、既存の産業集積地を活用し、産官学が連携し更なる産業集積を促進する計画(静岡県策定)

図15 静岡県東部地域の産業の連携強化

出典：静岡県HP

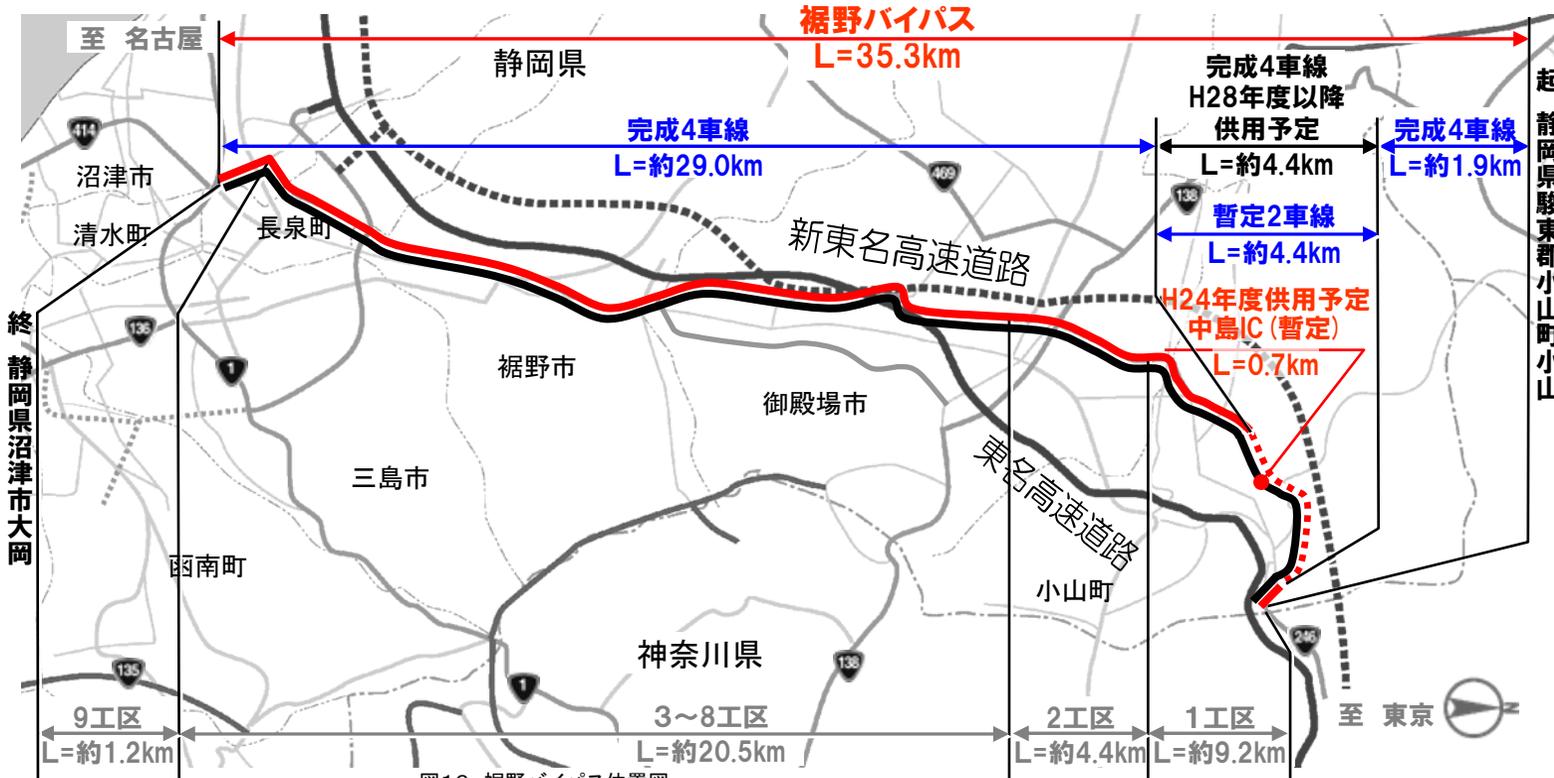
4. 評価の視点

3) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は76%、用地取得率は99%に至っています。(平成22年度末)
- 全線35.3kmのうち、30.9kmが完成4車線供用しています。
- 中島IC区間(L=0.7km)は工事を推進しています。
- (参考) 前回評価時: 事業進捗率は74%、用地取得率は99%

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 中島IC(暫定)(L=0.7km)は、平成24年度の暫定2車線供用を予定しています。
- 駿東郡小山町内(L=4.4km)は、平成28年度以降の完成4車線供用を予定しています。



凡例	
.....	完成4車線整備中区間
——	完成4車線整備済区間
——	暫定2車線整備済区間

図16 裾野バイパス位置図

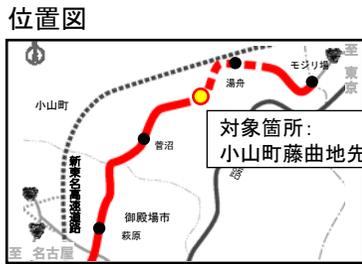
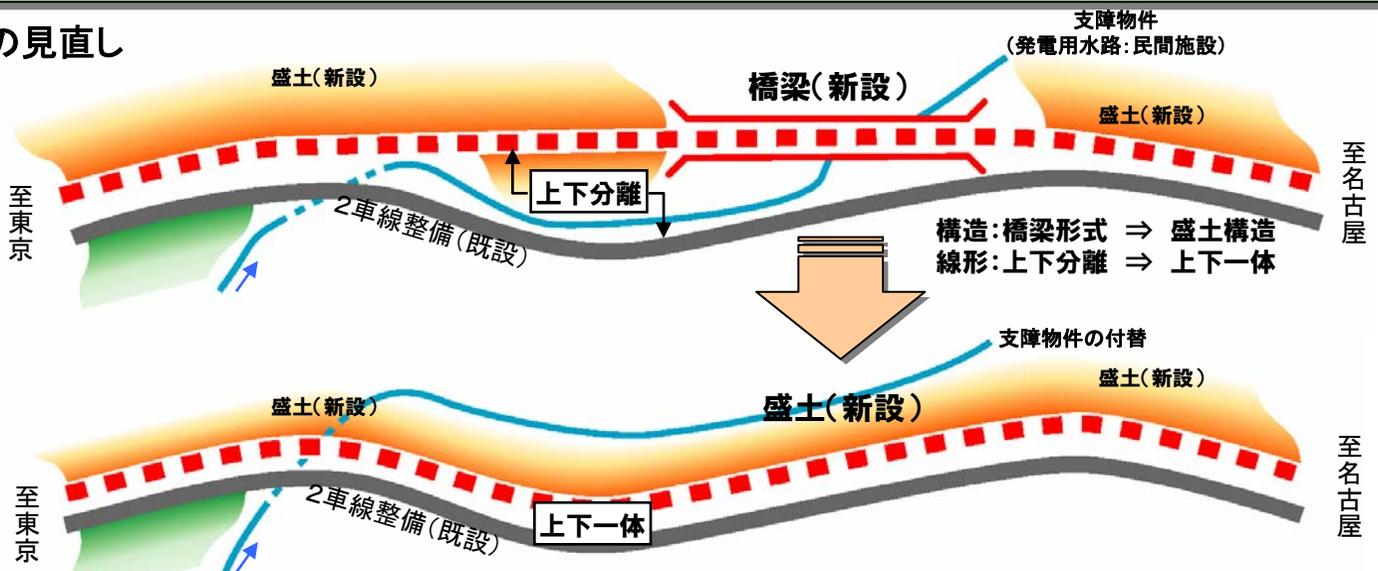
4. 評価の視点

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

1) コスト縮減

- 構造物を見直すことにより、約3.9億円のコスト縮減を図っています。
- 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

■ 構造物の見直し



2) 代替案立案等

図17 構造物の見直しの概要

- 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となっており、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の確保や地域経済活性化の支援など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

5. 県・政令市への意見聴取結果

■ 静岡県の意見

本事業は、国道246号の渋滞を緩和し、安心・安全な生活環境の確保を図るとともに、県東部地域の産業拠点や物流拠点の連携強化に寄与する重要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が十分に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。

6. 対応方針(原案)

平成18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) 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 裾野バイパス4車線整備の延伸に伴い、交通量が順調に増加。
- 2車線区間では、重大事故の危険性が高い正面衝突事故が多い。
- 国道246号唯一の雨量規制区間が存在、通行規制時に周辺道路に大きな影響。
- 裾野バイパス4車線整備の延伸に伴い、工業団地が立地。

2) 事業の投資効果

- 全線4車線整備により、円滑な走行が可能に。
- 致死率が高い正面衝突の危険性が低下。
- 雨量規制区間が解消し、緊急輸送道路としての信頼性・安全性が向上。
- 産業拠点、物流拠点のネットワーク強化と連携強化による地域経済の活性化を支援。
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.3

3) 事業の進捗状況

- 全体の事業進捗率は76%(平成22年度末)
- 用地取得率は99%(平成22年度末)

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 中島IC(暫定)(L=0.7km)は、平成24年度の暫定2車線供用を予定しています。
- 駿東郡小山町内(L=4.4km)は、平成28年度以降の完成4車線供用を予定しています。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 構造物を見直すことにより、約3.9億円のコスト縮減。
- 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。
- 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となっており、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の確保や地域経済活性化の支援など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

以上のことから一般国道246号裾野バイパスの事業を継続する。