

# 一般国道246号

すその  
裾野バイパス

(道路事業)

## 説明資料

令和4年12月13日

中部地方整備局  
沼津河川国道事務所

# 目 次

<b>1. 事業概要</b>	
(1)事業目的 .....	P 1
(2)計画概要 .....	P 2
<b>2. 評価の視点</b>	
(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災害に強い道路機能の確保 .....	P 5
④地域経済活性化の支援 .....	P 6
<b>3. 事業の進捗及び見込みの視点</b> .....	P 7
<b>4. 事業費の見直しについて</b> .....	P 8
<b>5. 費用対効果分析</b> .....	P10
<b>6. コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点</b> .....	P11
<b>7. 県・政令市への意見聴取結果</b> .....	P11
<b>8. 対応方針(原案)</b> .....	P11

# 1. 事業概要

## (1) 事業目的

- 一般国道246号は、東京都千代田区<sup>ちよだ</sup>を起点とし、静岡県沼津市<sup>ぬまづ</sup>に至る東西交通を担う延長約120kmの主要幹線道路です。
- 一般国道246号裾野バイパス<sup>すそのすんとう おやまちょう おやま おおおか</sup>は、駿東郡小山町小山から沼津市大岡に至る延長35.3kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、地域経済活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。

### 裾野バイパスの全体位置図

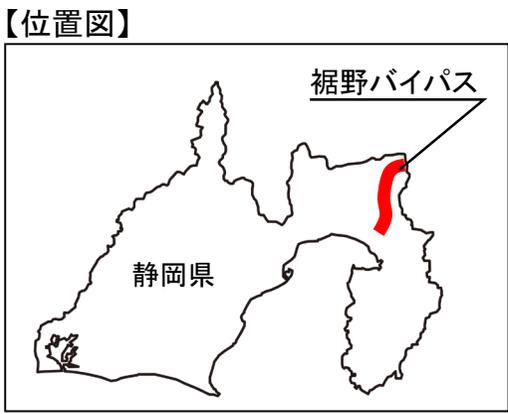
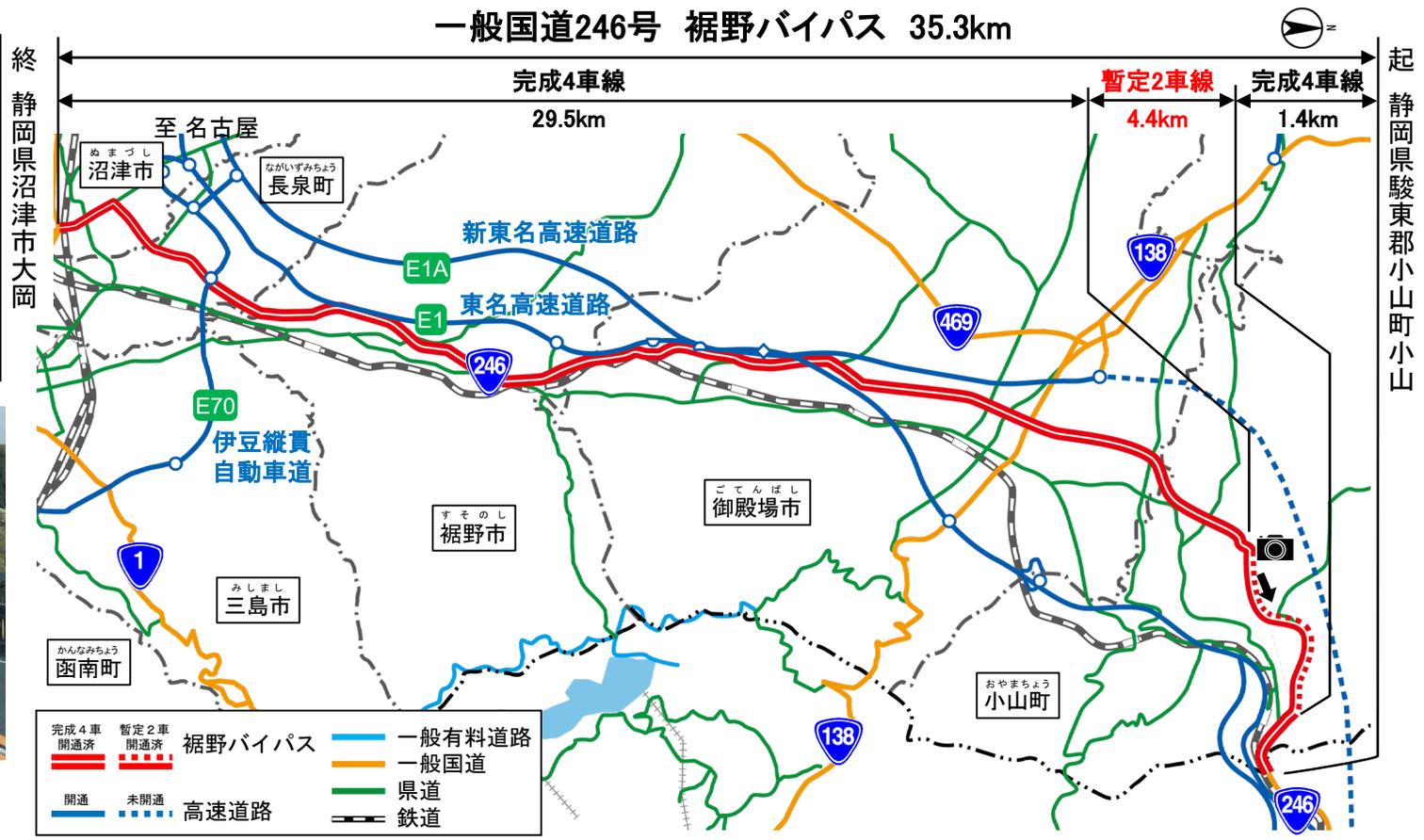


写真 一般国道246号 2車線区間(R4.4)

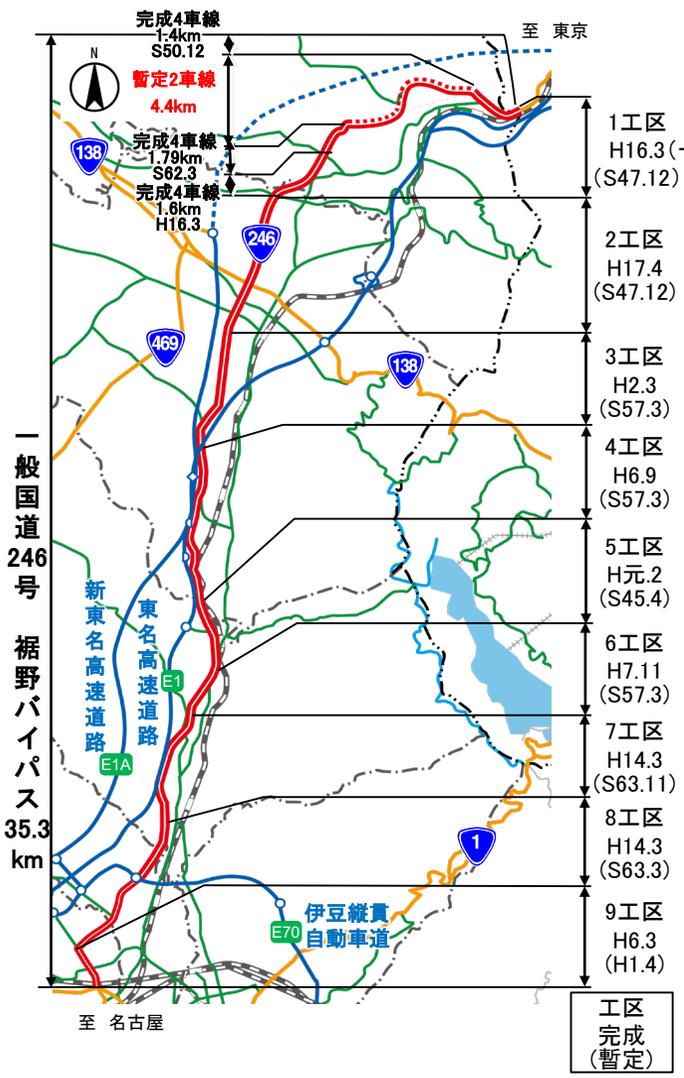


# 1. 事業概要

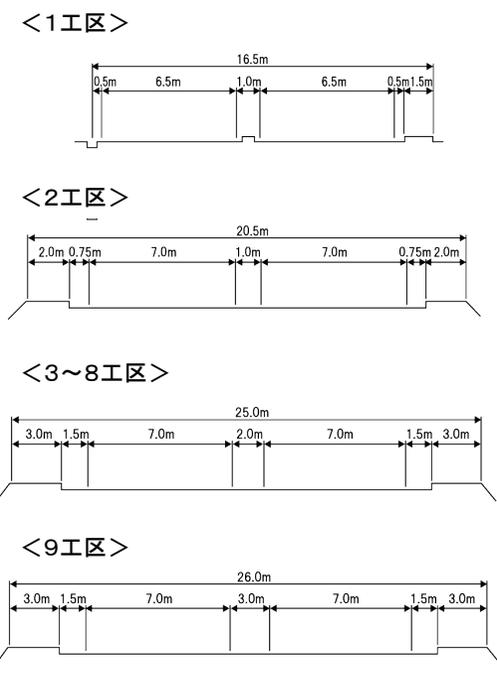
## (2) 計画概要

■ 裾野バイパスは昭和63年度までに暫定2車線で開通し、平成17年度までに延長30.9kmが完成4車線で開通しています。  
 ■ 残る小山町生土いきど～小山町上野うえの(延長4.4km)について、4車線化整備を進めているところです。

事業名	一般国道246号 裾野バイパス
区間	小山町小山 ～ 沼津市大岡
道路規格	小山町小山～御殿場市古沢 <small>ふるさわ</small> : 1工区 第3種第2級 御殿場市古沢～沼津市岡一色 <small>おかいつしき</small> : 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
計画交通量	35,200台/日
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 (供用済延長)	35.3km (完成4車線開通済 30.9km)
前回の再評価	平成29年度(指摘事項なし: 継続)
全体事業費	557億円(37億円増額)



### 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

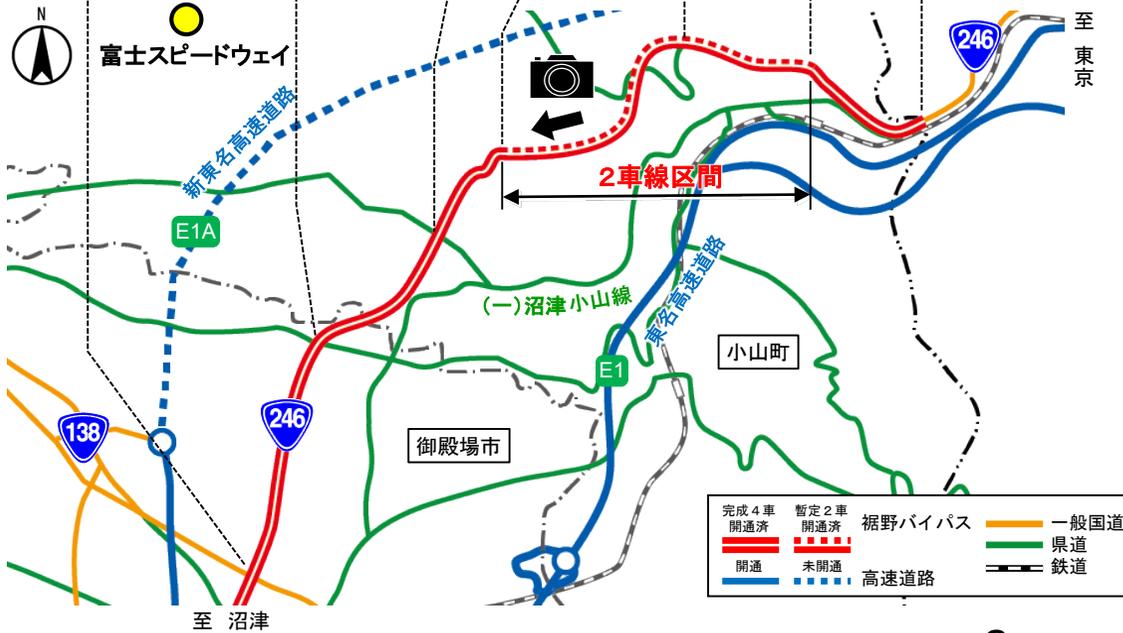
### ① 交通渋滞の緩和

- 一般国道246号裾野バイパスの2車線区間では、休日(上り)に旅行速度が30km/h未満へ低下するなど、交通集中による渋滞の発生がみられます。
- 暫定2車線区間の4車線化整備により、円滑な交通の流れが確保されます。

### ○ 暫定2車線区間の交通状況(休日上り)



出典:ETC2.0プローブ情報(R3.5休日)



大久保トンネル手前(上り)の交通状況(R3.5)



GWには富士スピードウェイに訪れる観光客が多く、裾野バイパスが渋滞した際には、並行する県道沼津小山線が5km程度渋滞し、身動きが取れない状況であった。この県道の渋滞で、交差する町道にも交通が流れ、町中が混雑していた。

出典:地元住民ヒアリング(R4.4)



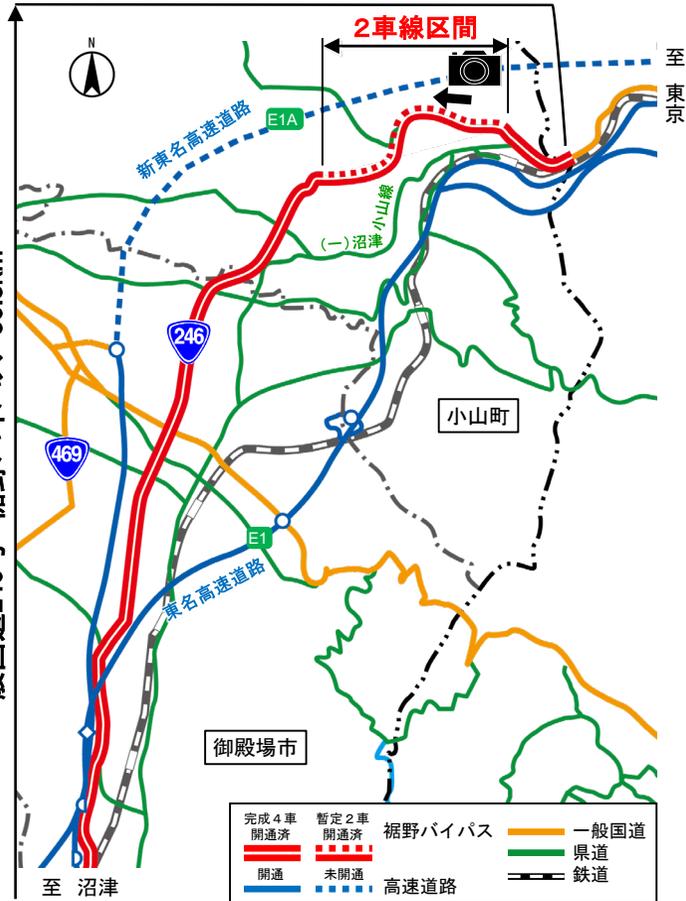
# 2. 評価の視点

## (1) 事業の必要性等に関する視点

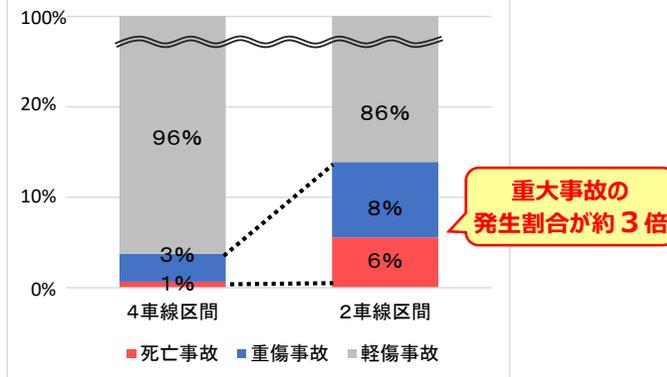
### ②交通事故の削減

- 暫定2車線区間の重大事故の発生割合は、4車線区間に比べて約3倍となっています。
- また、2車線区間の事故類型は4車線区間と比べて正面衝突事故の発生割合が高く、死亡事故も多く発生しています。
- 4車線化整備により、正面衝突事故等の重大事故の発生件数の減少が期待されます。

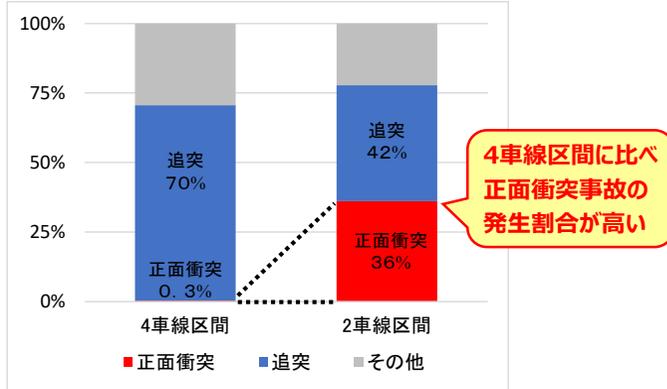
### ○2車線区間の事故発生状況



### 【掘野バイパスの重大事故※発生割合】



### 【掘野バイパスの交通事故類型】



### ◎追突事故の発生状況 (令和2年3月)



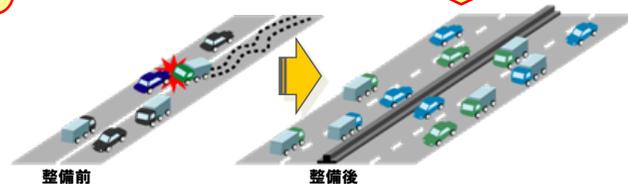
国道246号の2車線区間では走行速度が速い車両もあり、カーブ区間も多いため、とても危険を感じている。

出典：地元住民ヒアリング(R4.4)



### ○期待される効果

中央分離帯を設置することで、正面衝突等の重大事故の減少が期待



# 2. 評価の視点

## (1) 事業の必要性等に関する視点

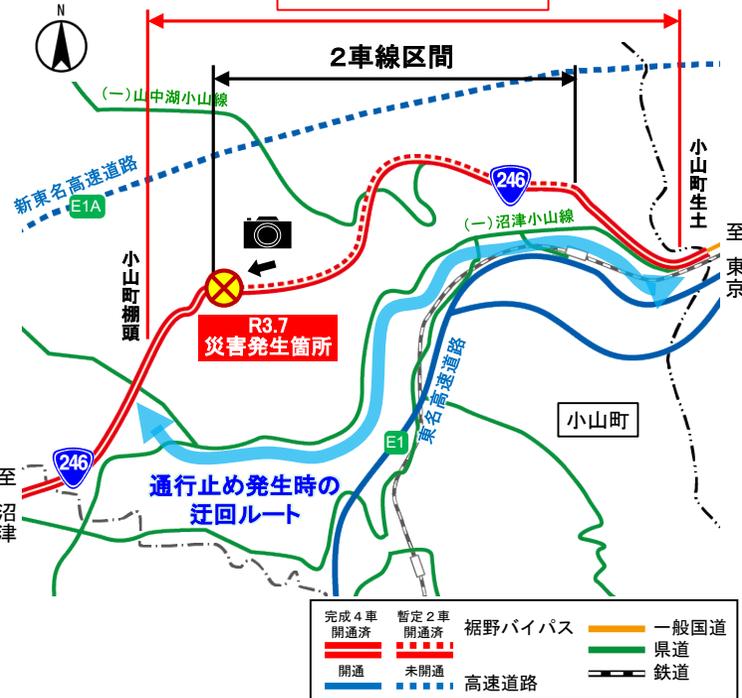
### ③災害に強い道路機能の確保

- 令和3年7月の豪雨災害にて暫定2車線区間である小山町上野にて土砂災害が発生し15時間に及ぶ通行止めが発生しました。
- また、小山町生土～棚頭は国道246号で唯一の雨量規制区間となっており、異常気象時は通行止めが発生しています。
- 4車線化整備により、災害発生時に全面通行止めを回避することができる等、災害に強い道路機能の確保ができます。

### ○裾野バイパスの通行規制区間における規制実績

- R3.7 梅雨前線に伴う土砂流出 15時間通行止め
- R3.8 大雨により通行規制 8時間通行止め

通行規制区間6.2km  
(連続雨量250mm)



令和3年7月梅雨前線に伴う土砂流出により  
15時間通行止めが発生



(令和3年7月 小山町上野)

山梨県から小山町まで飲料水に用いる水を運んでいるが、R3.7災害による通行止めとなり、運ぶことができなくなった。15時間程度通行止めであったため、ペットボトル72万本分の生産のストップを余儀なくされ、大きな損失となった。

出典：企業ヒアリング (R4.5)

### ○4車線化整備による効果

【整備前】



【整備後】



4車線のうち被害のない2車線を活用し、  
全面通行止めを回避することが可能

# 2. 評価の視点

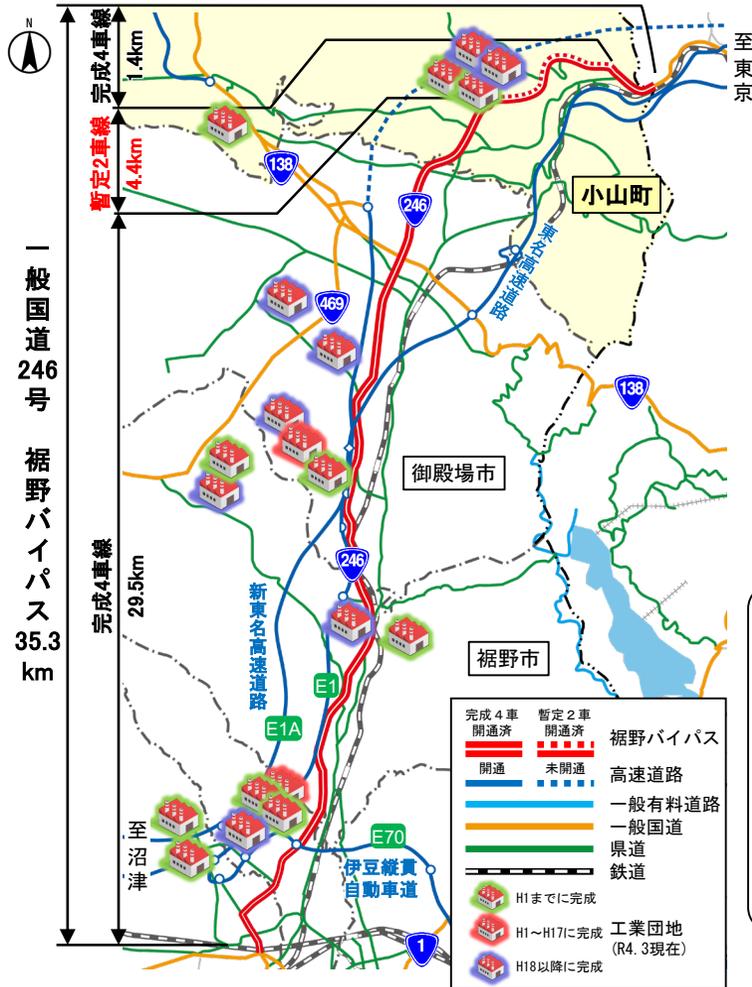
## (1) 事業の必要性等に関する視点

### ④ 地域経済活性化の支援

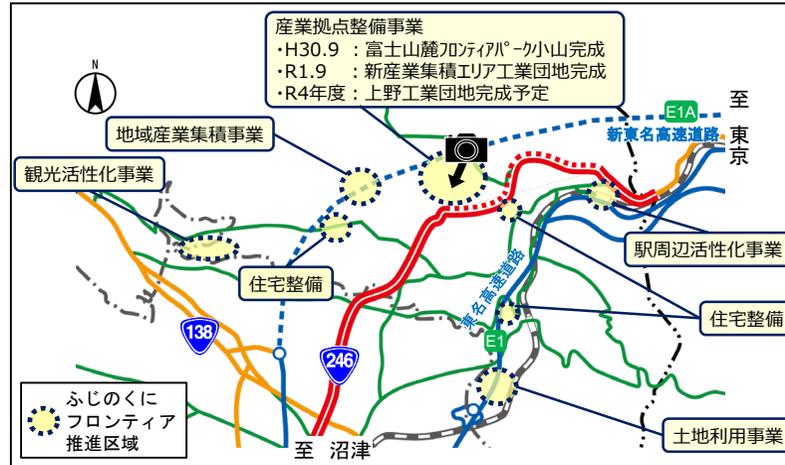
■ 裾野バイパスの4車線区間の延伸に伴い、沿線地域の工業団地の立地が増加、製造品出荷額も増加しています。

■ 小山町内のふじのくにフロンティア推進区域では、さらなる企業誘致が見込まれており、暫定2車線化区間の4車線整備により地域経済の活性化が期待されます。

#### ○ 裾野バイパス周辺の工業団地



#### ○ 小山町のふじのくにのフロンティアを拓く取組の内容



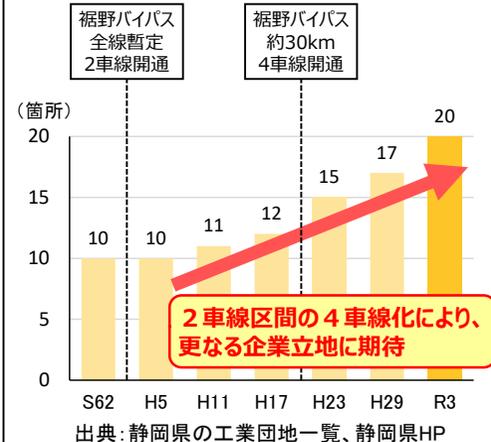
ふじのくにフロンティア推進区域とは、防災・減災と地域成長の両立を目指す地域づくり取組であり、3期15年(2013~2027年度)の構想に基づき取組を推進しているエリア

企業からは、国道246号の整備により利便性が上がったという声がある。暫定2車線区間の4車線化は、「ふじのくにフロンティア」推進区域の富士山麓フロンティアパーク小山に進出する企業に対し、交通の利便性をアピールできる。

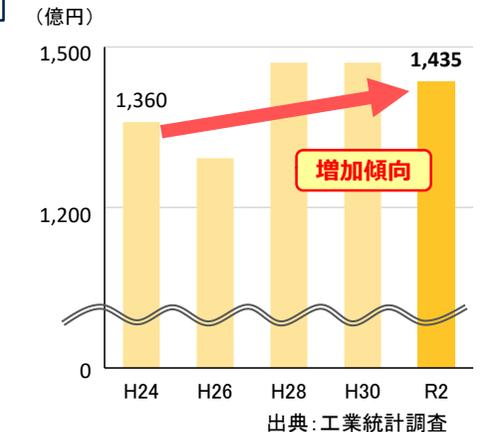
出典：小山町ヒアリング (R4.4)



#### 【裾野バイパス周辺の工業団地数】



#### 【小山町の製造品出荷額の推移】

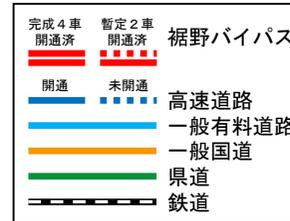
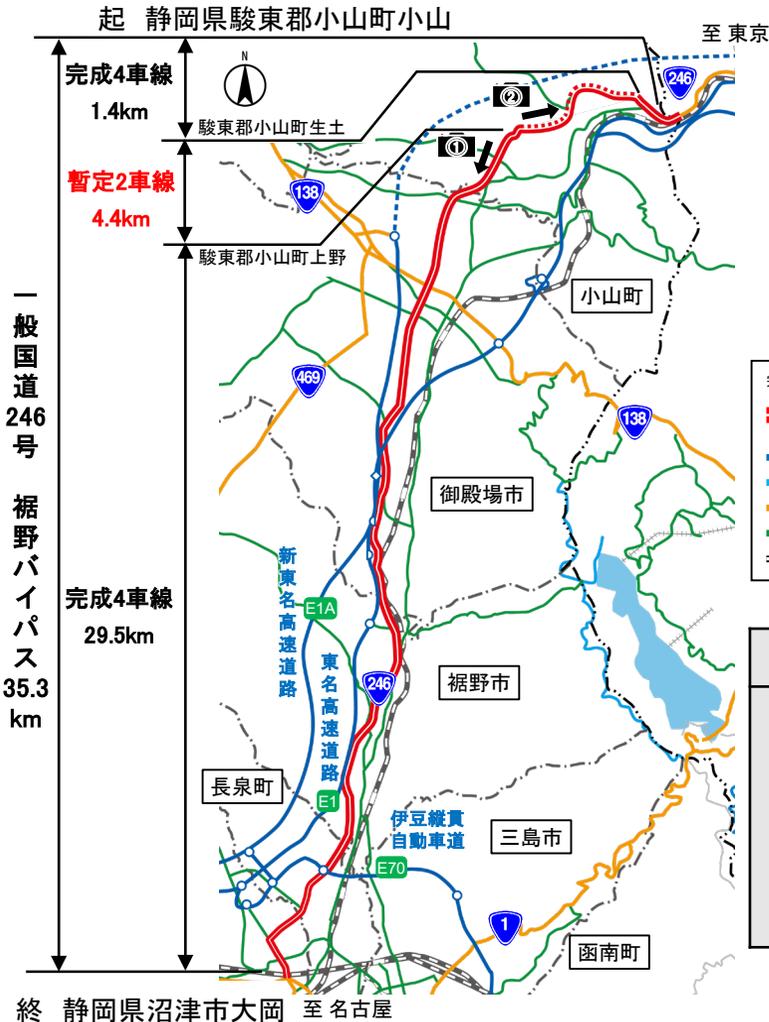


# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 事業の進捗の見込み状況

■ 延長35.3kmのうち30.9kmが完成4車線で開通済みです。

■ 駿東郡小山町生土～駿東郡小山町上野(2車線区間:延長4.4km)については、測量、環境調査、水文調査、道路詳細設計、用地調査、用地買収、調査設計を推進します。



区間	国道246号 裾野バイパス
備考	<p>【用地取得率】 約99% ⇒ 約99% (H28年度末 ⇒ R3年度末)</p> <p>【事業進捗率】 約76% ⇒ 約77% (H28年度末 ⇒ R3年度末)</p>



撮影: R4.4



撮影: R4.4

## 4. 事業費の見直しについて

### ■ 事業費増加の要因

①設計基準、要領の改訂による見直し . . . 合計37億円増額

事業費増額の要因	増額
<p>①設計基準、要領の改訂による見直し</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・当初計画では、昭和33年の道路構造令に基づき設計しており、山側に拡幅して4車線化断面を確保する計画としていた。</li><li>・令和3年度に詳細設計を実施したところ、当初計画時の曲線半径では改訂された道路構造令を満足しないことが判明した。</li><li>・道路構造令を満足する平面曲線半径で再検討を実施したところ、谷側に盛土する計画に変更する必要が生じた。</li></ul>	37億円
合計	37億円

# 4. 事業費の見直しについて

## ①設計基準、要領の改訂による見直し (+37億円)

- 当初設計では、昭和33年の道路構造令に基づき設計しており、山側に拡幅して4車線化断面を確保する計画としていた。
- 令和3年度に詳細設計を実施したところ、当初計画時の曲線半径では改訂された道路構造令を満足しないことが判明した。
- 道路構造令を満足する平面曲線半径で再検討を実施したところ、谷側に盛土する計画に変更する必要が生じた。

### ■位置図



### ■片勾配i=6%、最小曲線半径R=160mの採用理由

- ・裾野バイパスは、大型車混入率が44%と高く、片勾配を6%以下に設定
- ・片勾配を6%以下とする場合は、曲線半径を150m以上に設定
- ・曲線半径の設定にあたり拡幅量を最小とするため曲線半径を160mに設定

#### 【裾野バイパスの交通状況】 【道路構造令 片勾配:P369】

車種	交通量(台/日)※1
大型車	7,464 (44%)
小型車	9,684
合計	17,148

・6%以上の片勾配は低速車の交通量が少ない場合に適用できる。  
 →大型車混入率※2が約44%であり低速車交通量が多いことから、**片勾配を6%以下**と設定

※1地点: 小山町小山  
 ※2大型車混入率(%)=大型車交通量(台/日)/自動車類合計交通量(台/日)×100

#### 【道路構造令 曲線半径:P346】 【道路構造令 曲線部の拡幅量:P374】

・最大片勾配を6%以下とした場合、最小曲線半径はR150m以上を確保する必要がある。

・曲線半径に応じ、1車線につき、次表の拡幅量について拡幅する。

曲線半径R(m)		拡幅量
第1種・第3種1級	第2種・第4種1級	
150以上~280以上	90以上~160未満	0.25
100以上~150未満	60以上~90未満	0.5
70以上~100未満	45以上~60未満	0.75
50以上~70未満	32以上~45未満	1.00

※P374:「曲線部の拡幅量」の表の抜粋

片勾配の低減により遠心力が増大



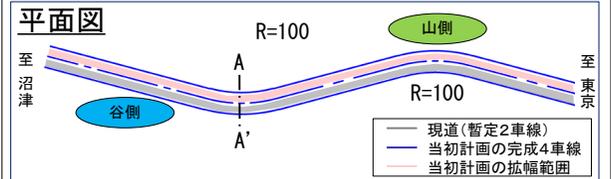
160m以上の場合、拡幅なしに設定できる

### ■当初計画

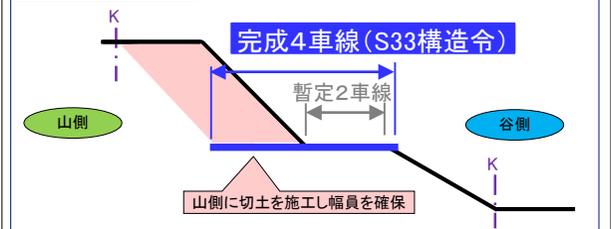
#### 【道路構造令(昭和33年)】

設計項目	設計基準	採用値
道路区分	第2種(山地部)	-
設計速度	V=50km/h	V=50km/h
最小曲線半径	R=100m	R=100m
片勾配	i=6%	i=6%

#### 【拡幅計画のイメージ】



#### 断面図(A-A')



#### 【費用】

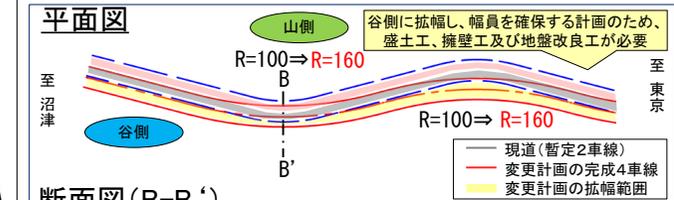
項目	数量	金額
切土工	約34万m3	16億円
盛土工	-	-
地盤改良工	-	-
擁壁工	-	-
用地費	-	-
合計		16億円

### ■変更計画

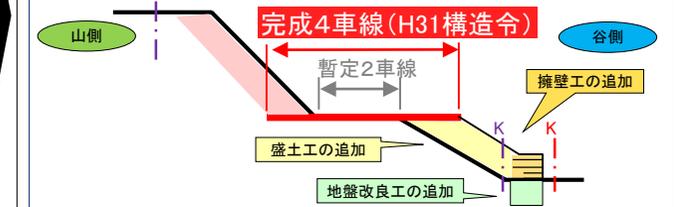
#### 【道路構造令(平成31年)】

設計項目	設計基準	採用値
道路区分	第3種第2級	-
設計速度	V=60km/h	V=60km/h
最小曲線半径	R=150m	R=160m
片勾配	i=9%	i=6%

#### 【拡幅計画のイメージ】



#### 断面図(B-B')



#### 【費用】

項目	数量	金額
切土工	約8万m3	4億円
盛土工	約13万m3	1億円
地盤改良工	約11万m3	18億円
擁壁工	約890m	26億円
用地費	1式	1億円
合計		53億円

# 5. 費用対効果分析

## 3便益による事業の投資効果

### ■費用便益分析(B/C)について

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

#### 【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	更新費	計	
前回評価時	1,292	54	17	1,363	991	160	—	1,151	1.2
今回評価時	3,984	107	75	4,166	1,219	422	—	1,641	2.5

#### 【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	更新費	計	
前回評価時	373	53	9	435	98	17	—	115	3.8
今回評価時	377	14	0.21	391	115	17	—	132	3.0

#### <感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	2.4~2.7
事業費	±10%	2.5~2.6
事業期間	±20%	2.5~2.6

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	2.8~3.1
事業費	±10%	2.7~3.2
事業期間	±20%	2.6~3.3

※1 便益算定に当たってのエリアは、「国道246号裾野バイパス」周辺の主要な幹線道路(延長約947km)を対象として算出。

※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。

※3 今回評価より、部分供用(駿東郡小山町上野~静岡県沼津市大岡)による便益を計上しB/Cを算出。

前回評価時と同様に部分供用を考慮しない場合の費用便益比(B/C)【事業全体】1.1【残事業】3.0

※4 残事業のB/C算定に当たっては、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。

※5 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

#### 【前回再評価からの変更点】

1. 将来OD表の変更(平成17年度全国道路・街路交通情勢調査→平成27年度全国道路・街路交通情勢調査)により、計画交通量が約0.3%増加。
2. 将来道路網条件の変更(H29年度事業化済道路網→R4年度事業化済道路網)
3. 費用便益分析マニュアルの改訂(H20マニュアル→R4マニュアル)により、各便益の原単位の更新、道路構造物の更新に要する費用を追加。
4. 総走行台キロの年次別伸び率の更新(H17年度全国道路・街路交通情勢調査→H27年度全国道路・街路交通情勢調査)。
5. 費用便益分析の基準年次の更新(H29年度→R4年度)。
6. GDPデフレーター更新(H28年度→R4年度)。
7. 事業費の増額(37億円増)

## 5. コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点

- 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。
- ただし、今後、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。

## 6. 県・政令市への意見聴取結果

### ■静岡県の意見

対応方針(原案)のとおり、事業の継続について、異存ありません。

本事業は、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の4車線化事業であり、慢性的な交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、本県東部地域の経済活性化などのストック効果が期待されており、本県の発展と安心・安全に寄与する重要な事業です。

今後も、効果の早期発現が図られるよう、引き続き必要な予算の確保とコスト縮減の徹底に努め、事業を推進するようお願いします。

なお、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本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。