

一般国道1号
ささはら やまなか
笹原山中バイパス
(道路事業)

説明資料

令和6年11月8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)事業効果の発現状況 P 3
 - ①交通事故の削減 P 3
 - ②沿道環境の改善 P 4
 - ③観光支援 P 5

3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

- (1)当初計画及び供用の状態 P 6
- (2)現道の状況 P 6

4. 社会経済情勢の変化

- 幹線ネットワークの拡充 P 7

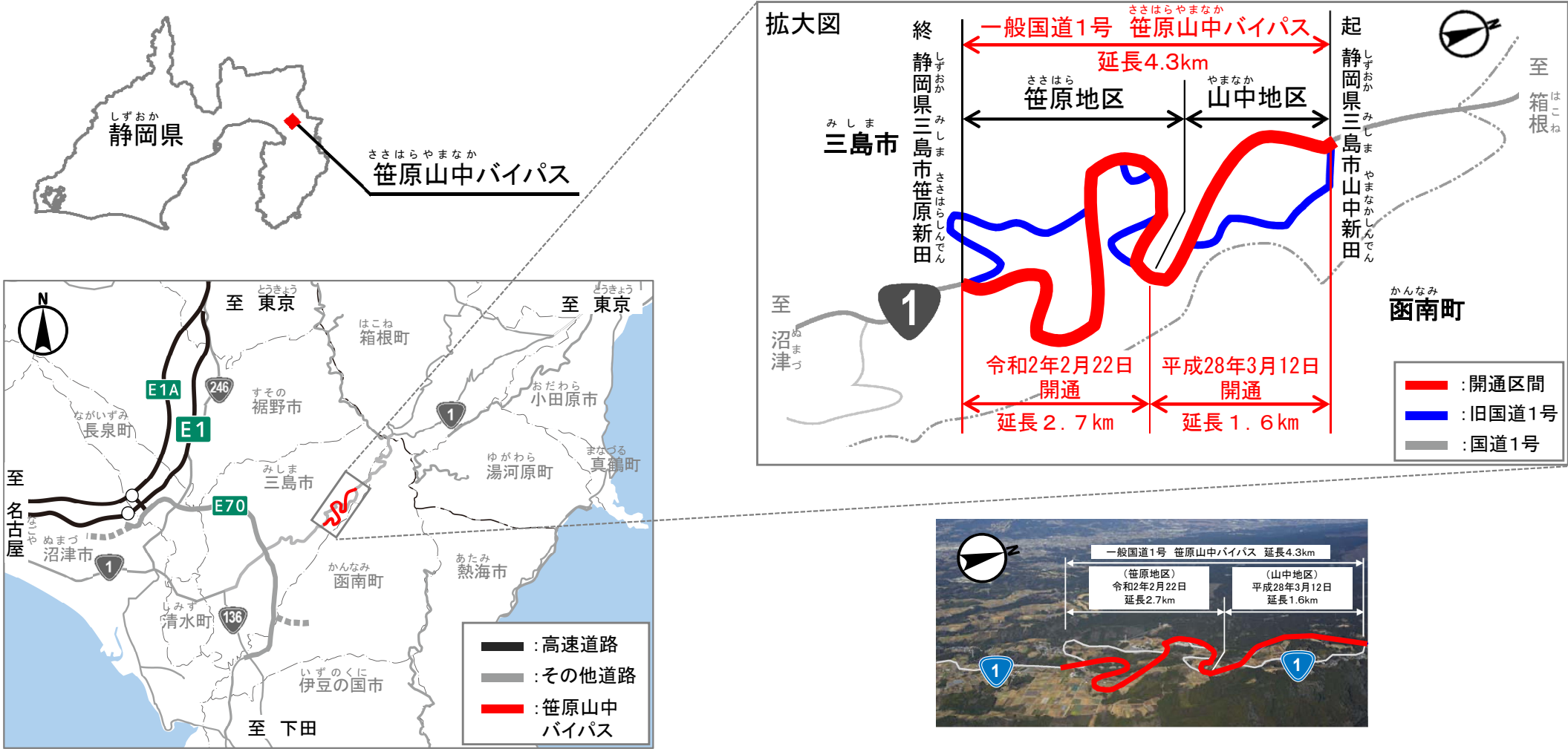
5. 対応方針(案) P 8

1. 事業概要

(1)事業目的

- 一般国道1号^{ささはらやまなか}笹原山中バイパスは、静岡県三島市^{みしま}山中新田^{やまなかしんでん}から、同市^{ささはらしんでん}笹原新田に至る延長4.3kmの道路です。
- 本事業は、国道1号現道の幅員狭少、線形不良、急勾配区間をバイパスし、交通安全の確保を図るとともに、沿道環境を改善することを目的とした道路であり、豊かな自然による風光明媚な景観や温泉などの観光資源に恵まれた伊豆・箱根地域の活性化に寄与しています。

一般国道1号^{ささはらやまなか}笹原山中バイパスの全体位置図

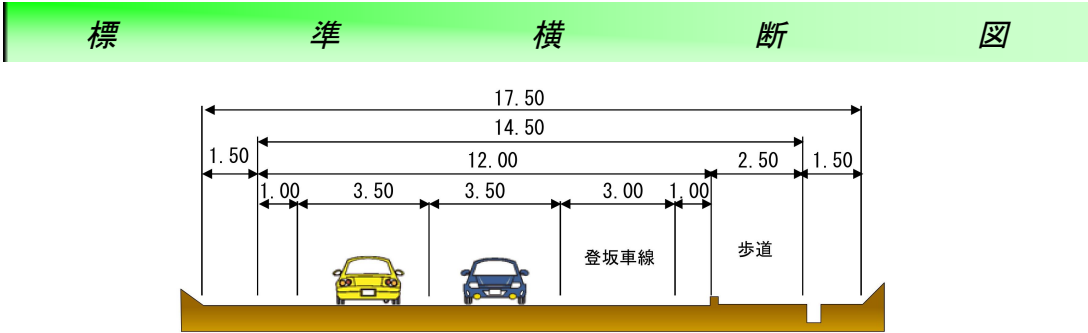


1. 事業概要

(2) 計画概要

■一般国道1号^{ささはらやまなか}笹原山中バイパスは、昭和63年度に事業化しており、平成28年3月に山中地区^{やまなか}が開通し、令和2年2月に笹原地区^{ささはら}が開通したことで全線開通しました。

事業名	一般国道1号 ^{ささはらやまなか} 笹原山中バイパス
延長	4.3km
道路規格	第3種第2級
設計速度	50km/h
車線数	2車線
事業化	昭和63年度
用地着手年度	平成3年度
工事着手年度	平成5年度
工事完成年度	令和元年度
全体事業費	201億円
計画交通量	10, 200台/日
B/C	1. 1



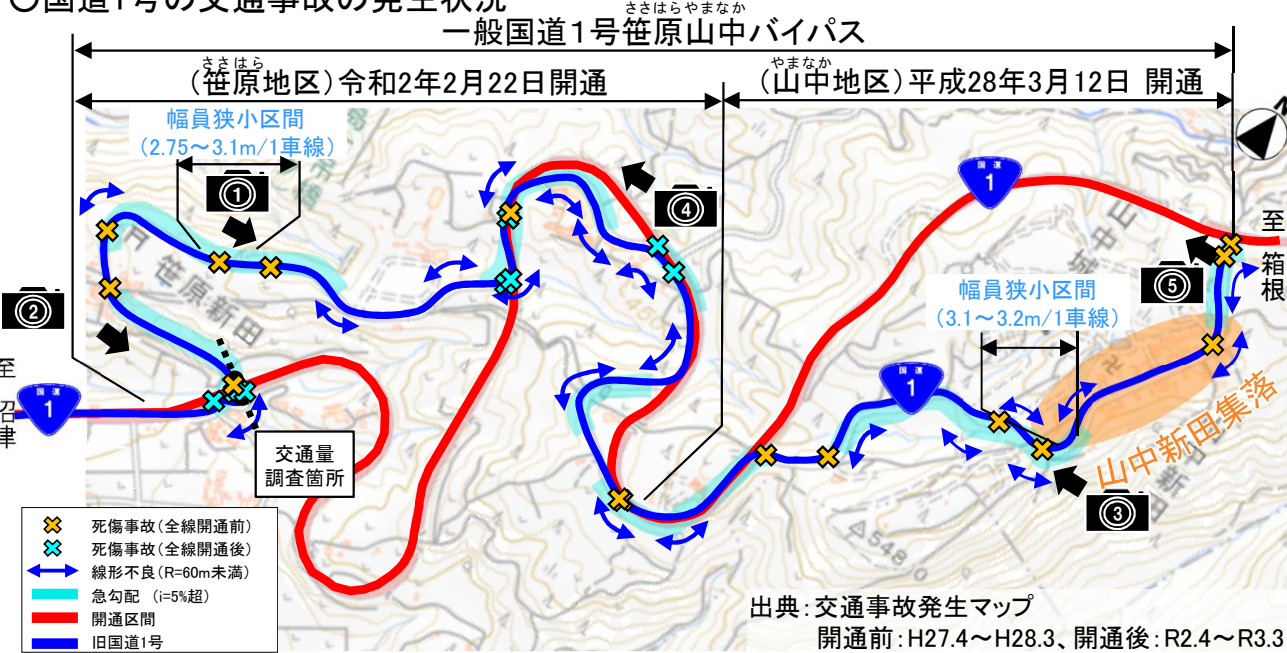
2. 評価の視点

(1) 事業効果の発現状況

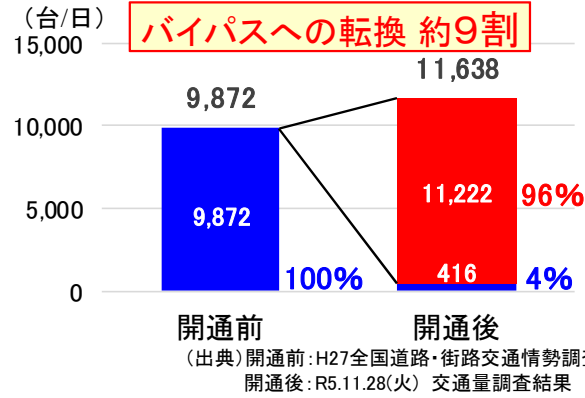
① 交通事故の削減

- 一般国道1号笹原山中バイパス開通前の国道1号では、登坂車線がなく、線形不良区間や急勾配区間の連担、幅員狭小区間も点在しておりました。
- 笹原山中バイパスの全線開通により、交通が転換したことで交通事故が削減し、走行安全性の向上に寄与しています。

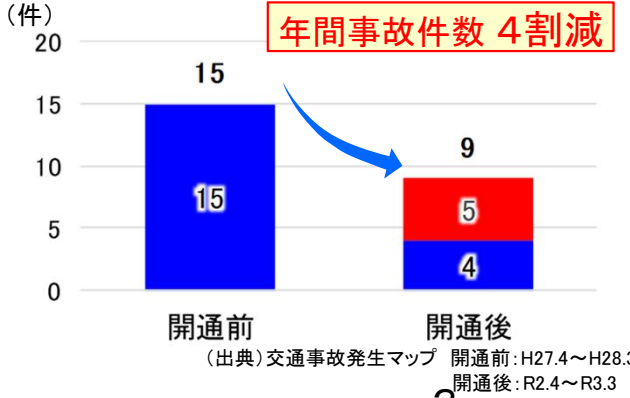
○国道1号の交通事故の発生状況



○交通量の転換



○死傷事故件数の推移



① 至箱根 至沼津

一部、車線幅員が狭い

② 至沼津 至箱根

縦断勾配6%以上が連続(急勾配)

③ 至沼津 至箱根

曲線半径60m未満が連続(急カーブ)

④ 至沼津 至箱根

縦断勾配6%以上の区間は登坂車線を設置

⑤ 至沼津 至箱根

トンネル区間を設け緩やかな道路線形に改善

○開通前の整備状況
線形不良区間や急勾配区間の連担、幅員狭小区間も点在

○開通後の整備状況
登坂車線やトンネル区間の設置等により、走行安全性の向上

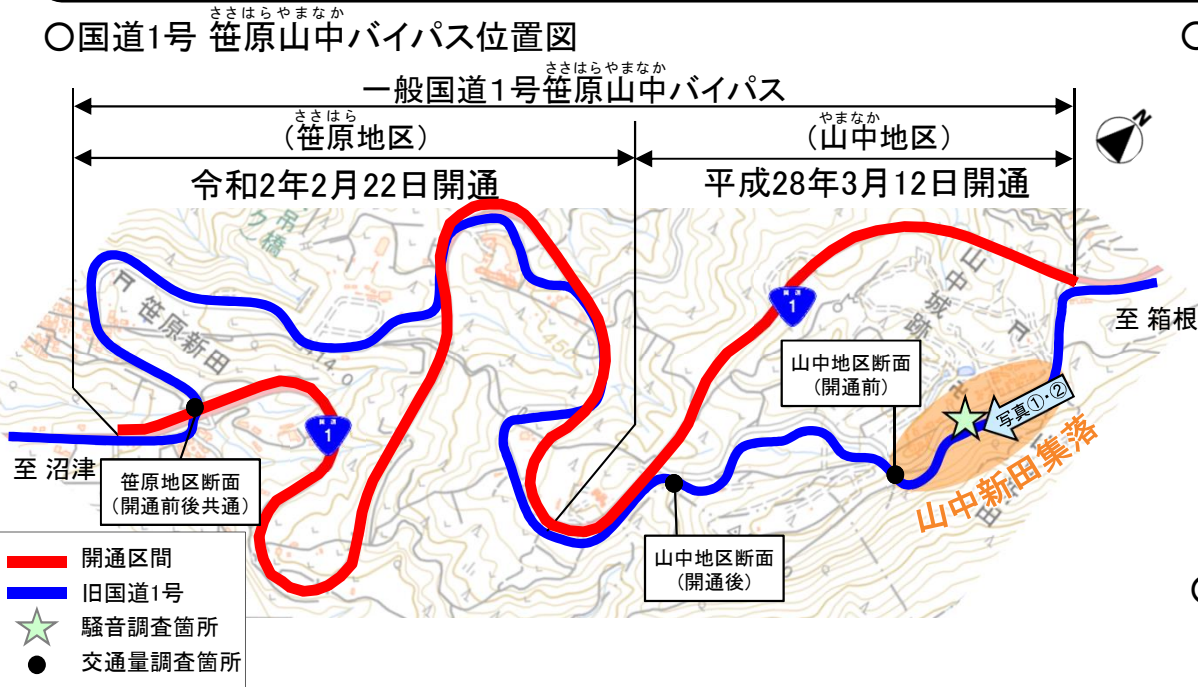
2. 評価の視点

(1) 事業効果の発現状況

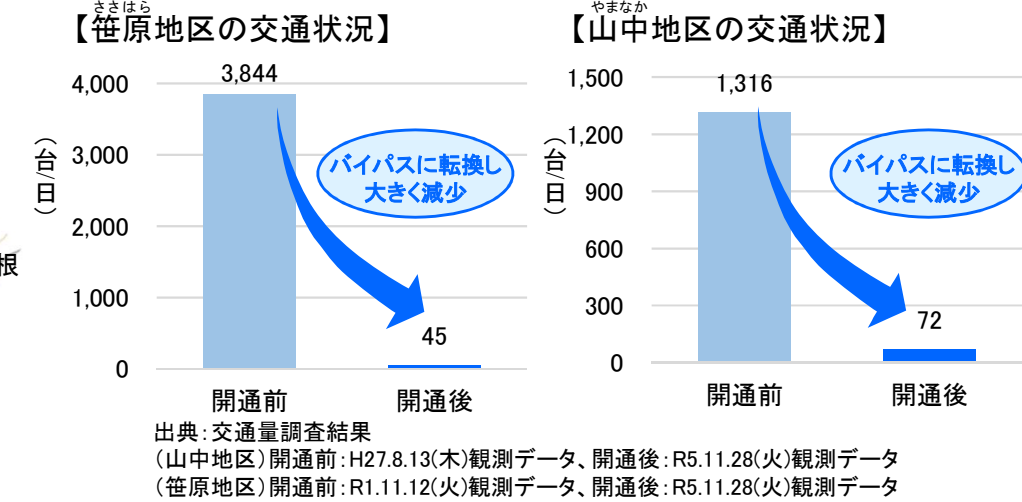
② 沿道環境の改善

■ ^{やまなかしんでん} 山中新田集落では国道1号からの騒音により、環境基準を超過していました。

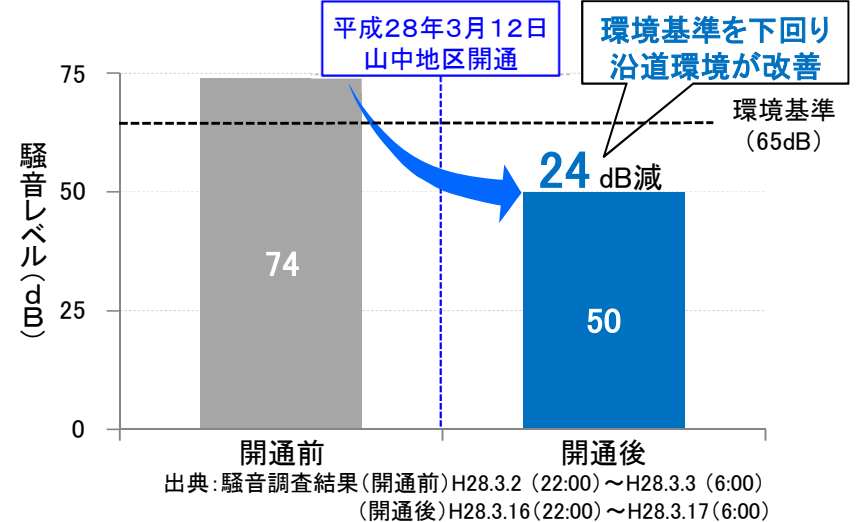
■ ^{ささはらやまなか} 笹原山中バイパスの開通により、通過交通や大型車がバイパスに転換したことで、騒音の低減が図られ沿道環境が改善されました。



○旧国道1号の大型車交通量



○騒音削減効果 (山中地区)



<開通前の旧国道1号の状況>



<開通後の旧国道1号の状況>



2. 評価の視点

(1)事業効果の発現状況

③ 観光支援

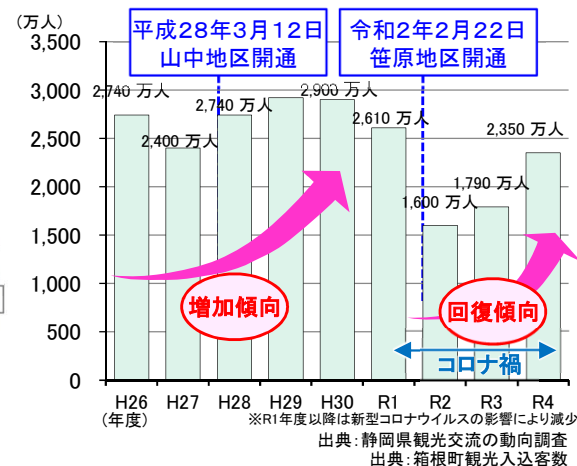
- ^{しずおか}静岡県^{みしま}三島市、^{かながわ}神奈川県^{はこね}箱根町では、^{ささはらやまなか}笹原山中バイパスの開通後、観光客数が増加しました。
- ^{ささはらやまなか}笹原山中バイパスの整備により、^{はこね}箱根エリア・^{みしま}三島エリア間のアクセス性が向上するとともに、観光客を安全に輸送可能な道路環境が構築され両市の観光連携の強化および観光産業の活性化へ寄与しています。

○国道1号の観光施設



※観光地点・施設: 令和4年度 静岡県観光交流の動向調査(調査対象施設)
令和4年度 神奈川県入込観光客調査報告書(年間入込観光客数が1,000人以上の観光地点・施設)

みしま はこね
○三島市・箱根町の観光入込客数



【沿線の観光施設】三島スカイウォーク

- ・全長400メートルの日本一長い人道専用の吊り橋です。
- ・橋上からは、日本一高い富士山・日本一深い駿河湾の3つの日本一を一度に堪能できます。



出典：三島市観光協会 WEBサイト

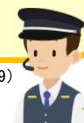
笹原山中バイパスの開通後、三島市と箱根町のアクセス性が向上し、観光周遊される観光客が増加しています。新型コロナウイルスの感染拡大により落ち込んだ観光産業の回復に貢献していると感じています。

出典：三島市観光協会ヒアリング結果(R6.2)



旧国道1号は道幅の狭いカーブでは、対向車線との大型車とのすれ違い時に車両が接触する危険性を感じていました。バイパス開通後は大多数の交通がバイパスに転換したため、路線バスルートは走りやすく定時性の確保にも寄与しました。

出典：バス事業者ヒアリング結果（R6.9）



旧国道1号を大型車が走行する様子



3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

(1) 当初計画および供用の状態

事項	当初計画 (H15再評価時)	前回評価 (H30再評価時)	事後評価	
道路構造等	2車線	2車線	2車線	
全体事業費	134億円	201億円	201億円	
交通量	12,500台／日 ^{※1}	10,400台／日 ^{※2}	計画交通量	実績交通量
			10,200台／日 ^{※3}	9,814台／日 ^{※4}
事業期間	昭和63年～平成24年 (25年)	昭和63年～平成31年 (32年)	昭和63年～令和元年 (32年)	
費用対効果(B/C)	2.1	1.2	1.1	

※1 R2(H32)将来OD(H6全国道路・街路交通情勢調査ベース)でフルネットワークで算出した計画交通量
※2 R12将来OD(H17全国道路・街路交通情勢調査ベース)で事業化ネットワークで算出した計画交通量
※3 R22将来OD(H27全国道路・街路交通情勢調査ベース)で事業化ネットワークで算出した計画交通量
※4 R3全国道路・街路交通情勢調査による実績交通量(田方郡函南町桑原 調査単位区間番号:22000-10040)

(2) 現道の状況

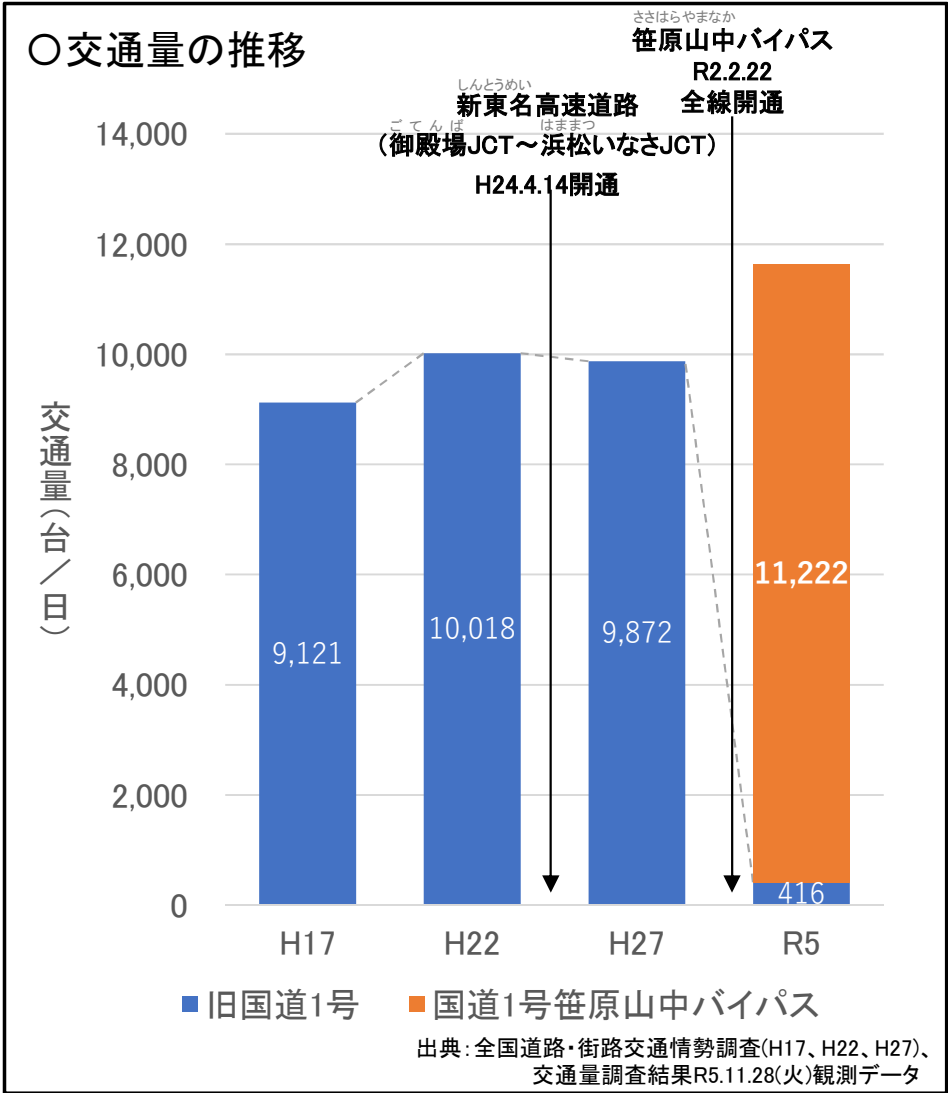
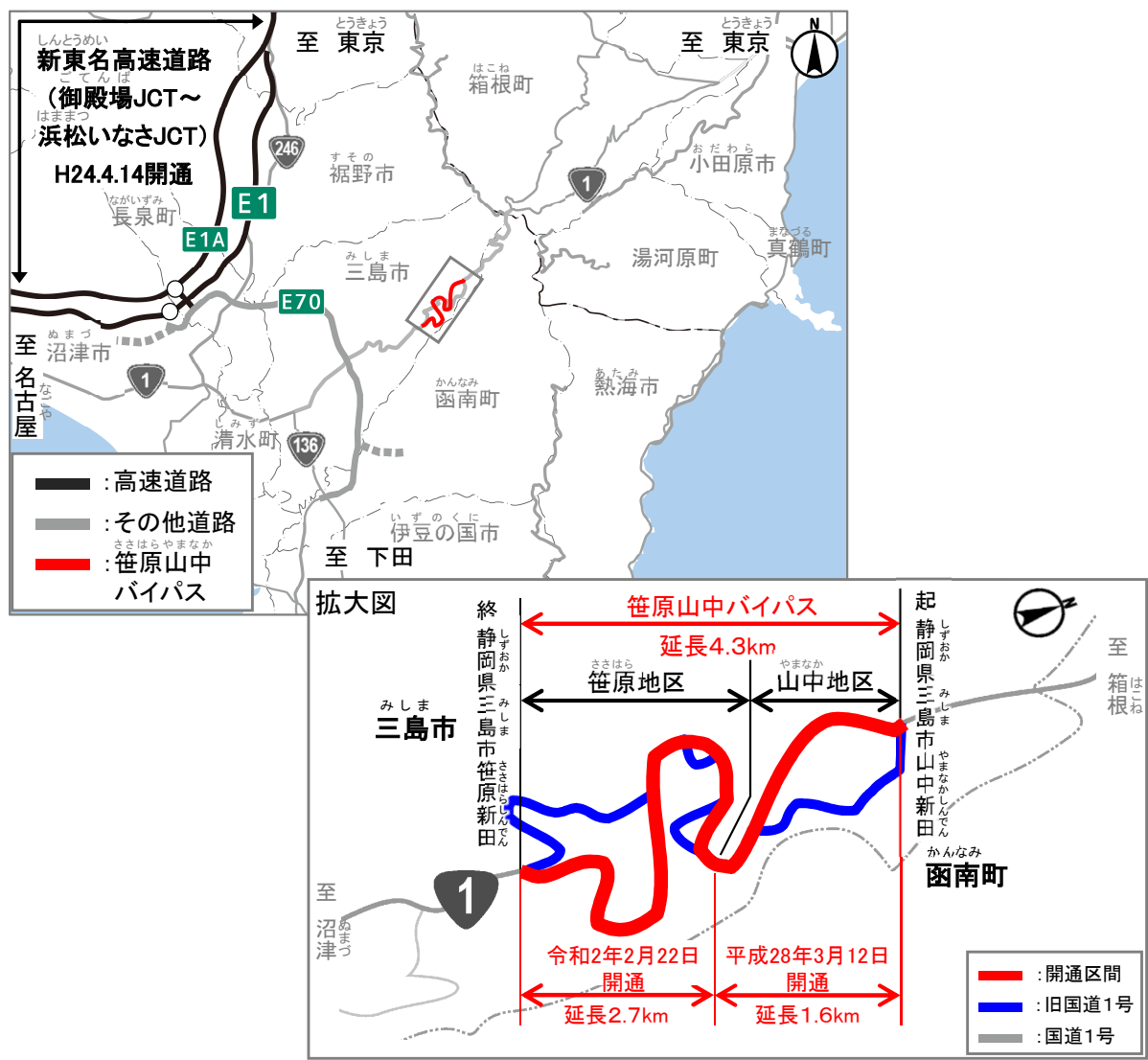
事項	整備前	整備後	整備による変化	変化の内容または理由
交通量 ^{※1} (国道1号)	9,872台／日	416台／日	9,456台／日減少	交通転換に伴う交通量減少
旅行速度 ^{※2} (国道1号)	41.9km/h	43.0km/h	—	—
死傷事故率 ^{※3} (国道1号)	82.9件/億台キロ	47.8件/億台キロ	35.1件/億台キロ減少	交通転換に伴う交通量減少

※1 整備前:交通量調査結果(H27.8.13(木))、整備後:交通量調査結果(R2.11.19(木))
※2 整備前:H27全国道路・街路交通情勢調査(昼間12時間上下平均)、整備後:ETC2.0プローブデータ_国道1号現道区間走行車両実績(R5.10(1ヵ月)昼間12時間上下平均)
※3 整備前:ITARDAデータ(静岡県三島市山中新田～笹原新田 H24～H27)、整備後:ITARDAデータ(静岡県三島市山中新田～笹原新田 R2～R3)

4. 社会経済情勢の変化

幹線ネットワークの拡充

- 国道1号笹原山中バイパスが開通し、幹線ネットワークの拡充が図られています。
- 国道1号笹原山中バイパスの開通により、旧国道1号を走行していた車両の9割以上が国道1号笹原山中バイパスへ転換しました。



5. 対応方針(案)

(1) 今後の事後評価の必要性

- 一般国道1号 ささはらやまなか 笹原山中バイパスは事業が完了しており、整備目的通りの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考えます。

(2) 改善措置の必要性

- 一般国道1号 ささはらやまなか 笹原山中バイパスは、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。

(3) 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- 現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考えます。