

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道246号 <small>すその</small> 裾野バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局																								
起終点	自：静岡県 <small>すんとう おやまちょうおやま</small> 駿東郡小山町小山 至：静岡県 <small>ぬまづ おおおか</small> 沼津市大岡			延長	35.3 km																								
事業概要	<p>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120 kmの主要幹線道路である。</p> <p>一般国道246号裾野バイパスは、駿東郡小山町小山から沼津市大岡に至る延長35.3 kmの国道246号のバイパスであり、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る。</p>																												
S41年度事業化	S46年度都市計画決定 S49年度都市計画決定 S50年度都市計画決定 S55年度都市計画決定 S61年度都市計画決定	S41年度用地着手	S41年度工事着手																										
全体事業費	557億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約77%	供用済延長	35.3 km																								
計画交通量	35,200台/日																												
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 80%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">2.5</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">3.0</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">132/1,641億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td style="text-align: center;">115/1,219億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: center;">17/422億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 80%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">2.5</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">3.0</td> </tr> </table>	B/C		(事業全体)	2.5	(残事業)	3.0	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">132/1,641億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td style="text-align: center;">115/1,219億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: center;">17/422億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)		132/1,641億円	事業費	115/1,219億円	維持管理費	17/422億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">391/4,166億円</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">377/3,984億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">14/107億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">0.21/75億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)		391/4,166億円	走行時間短縮便益	377/3,984億円	走行経費減少便益	14/107億円	交通事故減少便益	0.21/75億円	基準年 令和4年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 80%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">2.5</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">3.0</td> </tr> </table>	B/C		(事業全体)	2.5	(残事業)	3.0	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">132/1,641億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td style="text-align: center;">115/1,219億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: center;">17/422億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)		132/1,641億円	事業費	115/1,219億円	維持管理費	17/422億円														
B/C																													
(事業全体)	2.5																												
(残事業)	3.0																												
総費用	(残事業)/(事業全体)																												
	132/1,641億円																												
事業費	115/1,219億円																												
維持管理費	17/422億円																												
総便益	(残事業)/(事業全体)																												
	391/4,166億円																												
走行時間短縮便益	377/3,984億円																												
走行経費減少便益	14/107億円																												
交通事故減少便益	0.21/75億円																												
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">【事業全体】</td> <td style="width: 50%;">【残事業】</td> </tr> <tr> <td>交通量変動</td> <td>B/C=2.4~2.7(交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費変動</td> <td>B/C=2.5~2.6(事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間変動</td> <td>B/C=2.5~2.6(事業期間±20%)</td> </tr> </table>					【事業全体】	【残事業】	交通量変動	B/C=2.4~2.7(交通量±10%)	事業費変動	B/C=2.5~2.6(事業費±10%)	事業期間変動	B/C=2.5~2.6(事業期間±20%)																
【事業全体】	【残事業】																												
交通量変動	B/C=2.4~2.7(交通量±10%)																												
事業費変動	B/C=2.5~2.6(事業費±10%)																												
事業期間変動	B/C=2.5~2.6(事業期間±20%)																												
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20 km/h未満である区間の旅行速度が改善される。 <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・“ふじのくに”のフロンティアを拓く取り組みや大規模イベント(富士スピードウェイ)を支援する。 ・主要観光地(御殿場市、小山町、沼津市)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路(新東名高速道路、東名高速道路、国道1号)の代替路線を形成する。 <p>④地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑤生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 																												
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道246号バイパス建設促進期成同盟会による要望 																												

静岡県知事の意見：

- ・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いたします。
- ・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いたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針（原案）は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・2車線区間では休日(上)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が発生。
- ・2車線区間の重大事故の発生割合は4車線区間に比べ約3倍となっており、事故類型では正面衝突事故の割合が高くなっている。
- ・国道246号の小山町生土から棚頭は雨量通行規制区間となっている。
- ・裾野バイパスは、災害時の緊急車両の通行を確保すべき重要な路線として第一次緊急輸送道路に指定。
- ・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が増加し製造品出荷額も増加している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約77%、用地取得率は約99%。（令和4年3月末時点）
- ・延長35.3kmのうち30.9kmが完成4車線で開通済。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・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、測量、環境調査、水文調査、用地調査、用地買収、調査設計を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・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する。

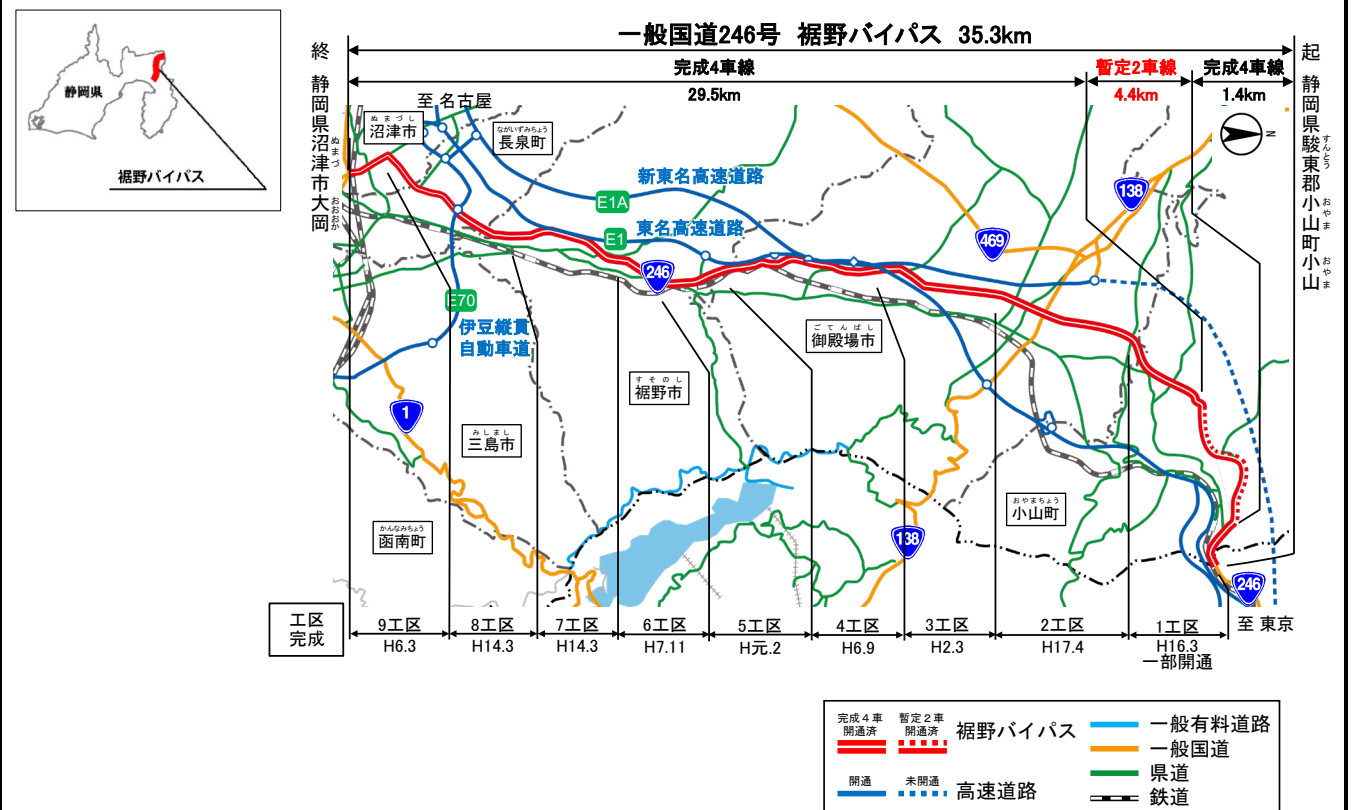
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。