

(再評価)

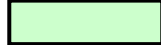
資料 1 - 17  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成20年度第4回)

# 国道246号 山北バイパス

平成21年3月18日

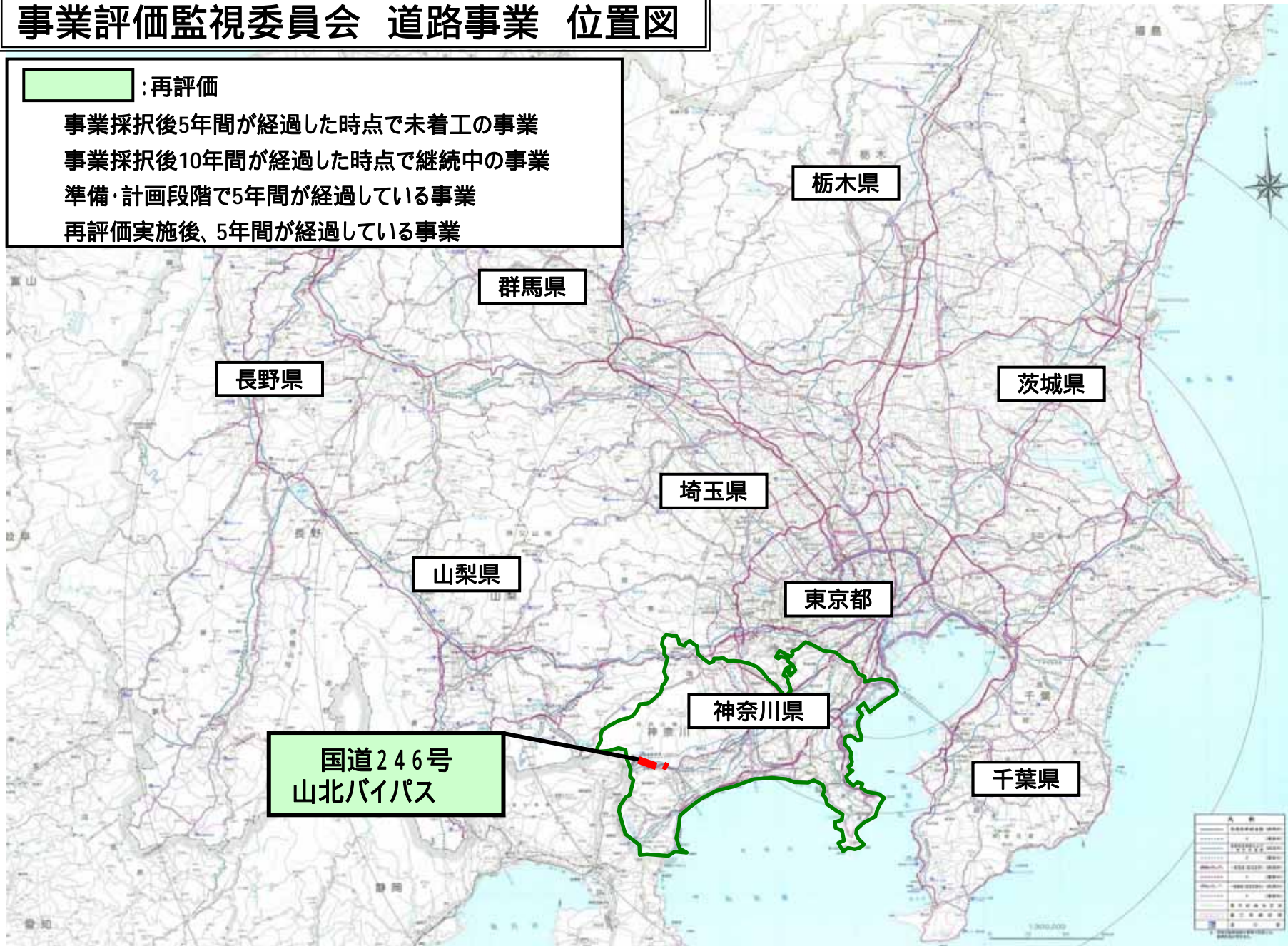
国土交通省 関東地方整備局

# 事業評価監視委員会 道路事業 位置図



:再評価

- 事業採択後5年間が経過した時点で未着工の事業
- 事業採択後10年間が経過した時点で継続中の事業
- 準備・計画段階で5年間が経過している事業
- 再評価実施後、5年間が経過している事業



# 1. 事業の目的と計画の概要

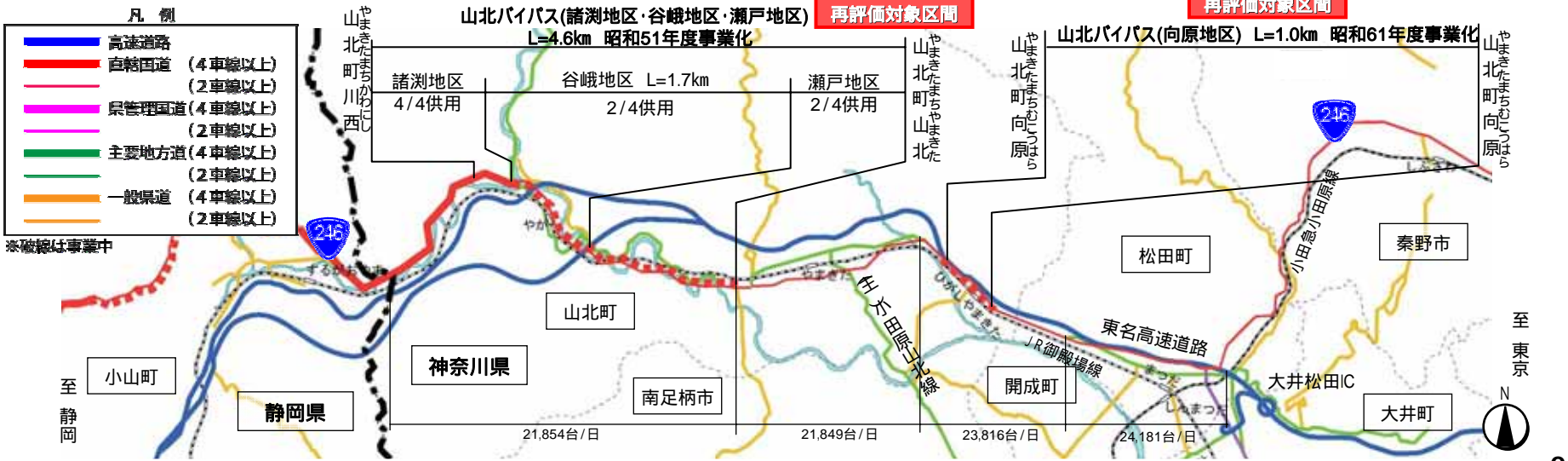
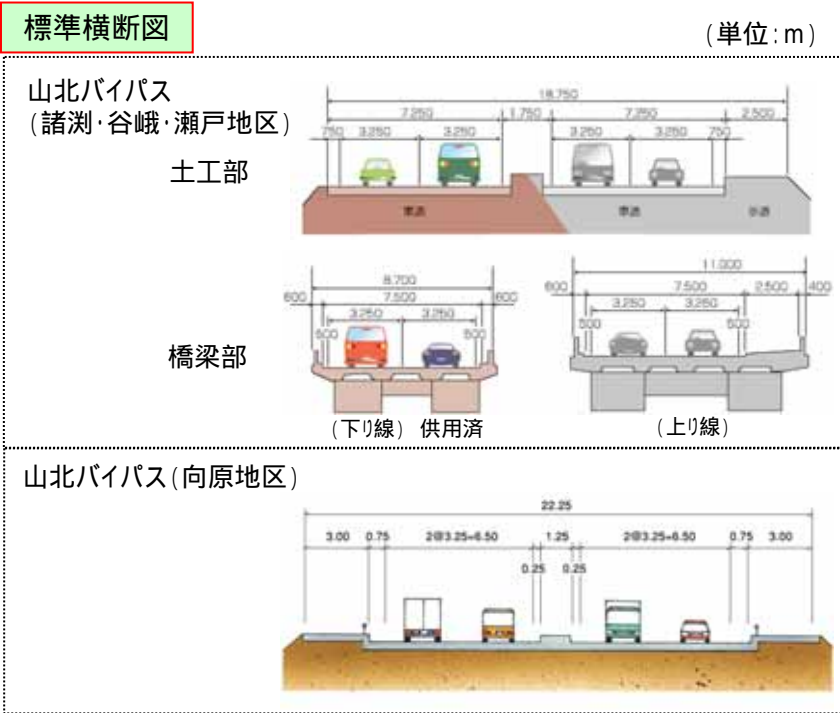
## (1) 目的

- ・規制区間の解消(防災対策)
- ・線形不良区間及び狭小幅員区間の解消
- ・向原地区における交通混雑の解消

## (2) 計画の概要

区 間 山北バイパス(諸漕・谷峨・瀬戸地区)  
かながわけん あしがらかみぐん やまきたまちなみやまきた  
 自) 神奈川県足柄上郡山北町山北  
かながわけん あしがらかみぐん やまきたまちなみやまきた  
 至) 神奈川県足柄上郡山北町川西  
 山北バイパス(向原地区)  
かながわけん あしがらかみぐん やまきたまちなみやまきた  
 神奈川県足柄上郡山北町向原地先

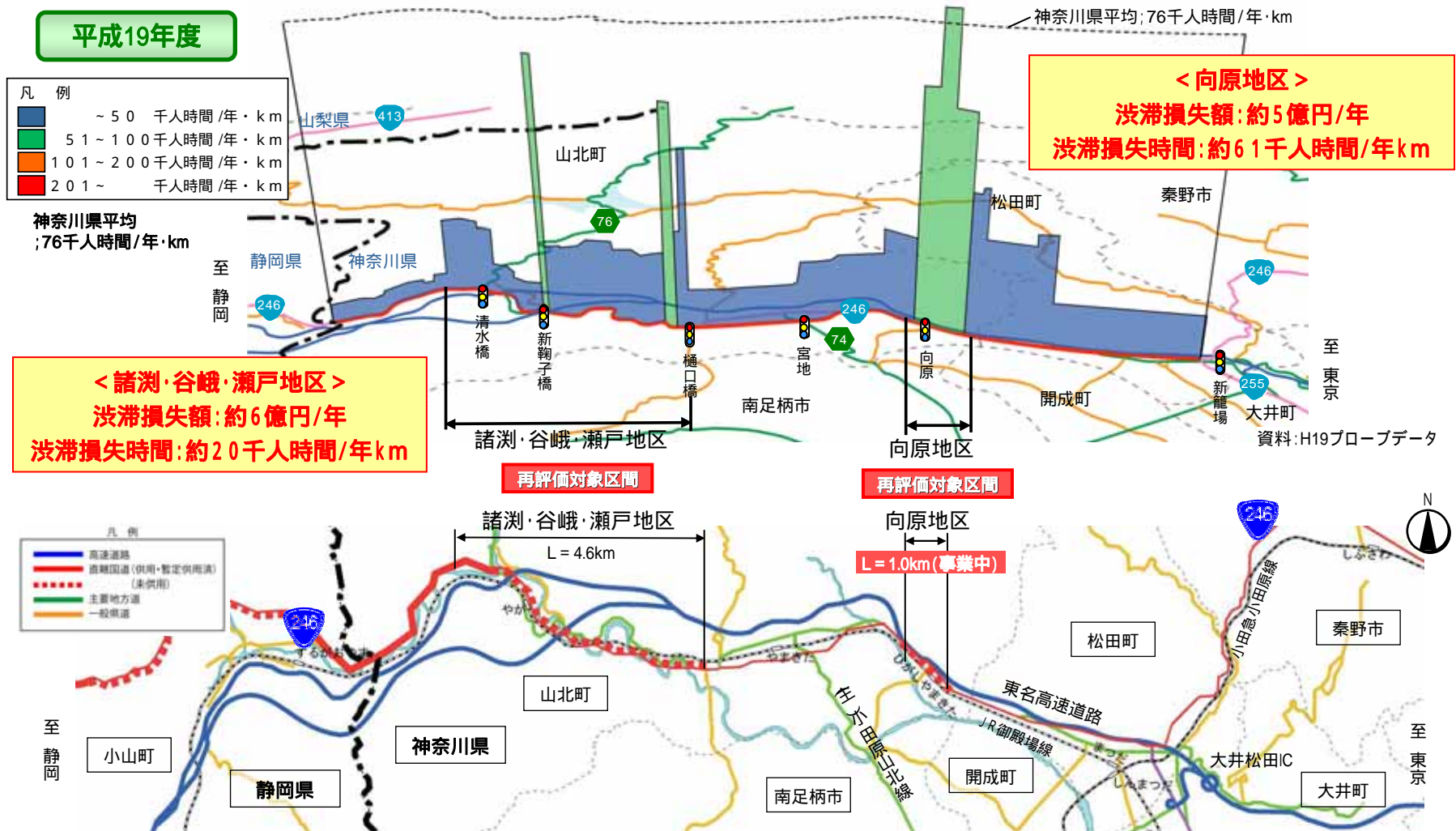
計画延長 L=5600m 幅員 W=18.75 ~ 22.25m  
 構造規格 第3種第2級 設計速度 60km/h  
 車線数 4車線 事業化 昭和51年  
 事業費 約500億円 計画交通量21,000 ~ 24,800台/日



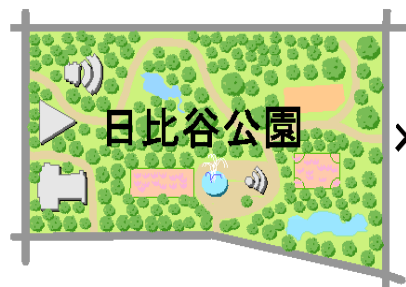


# 2 - 1 . 事業の必要性に関する視点

- ・昭和55年～平成15年3月にかけて約4.6kmを暫定供用。
- ・向原交差点など混雑している区間が点在し、渋滞損失額は向原地区が年間約5億円/年、諸淵・谷峨・瀬戸地区が年間約6億円/年。



## 2 - 2 . 事業の必要性に関する視点



CO<sub>2</sub>・・・年間約22,613t - CO<sub>2</sub> 削除  
(森林約2,133 haの二酸化炭素吸収量に相当)  
× **約132倍** (日々谷公園(約16ha)の面積の約132倍に相当)

森林のCO<sub>2</sub>吸収量は、10.6 t - CO<sub>2</sub>/ha年とした。  
出典:「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティスガイダンス(優良手法指針)」



NO<sub>x</sub>・・・年間約131t 削除  
(東京都を走行する大型車に換算すると約42万台に相当)

大型車1台が東京都における平均距離を走行した場合のNO<sub>x</sub>排出量  
大型車の速度を40km/h、平均走行距離を70km/台として換算  
大型車一台の1km当たり(40km/h)のNO<sub>x</sub>排出量は4.40gとした。  
出典:H17年度道路政策評価通達集



SPM・・・SPMを年間約12.3t 削除  
(500mlペットボトル1本(500ml)約122,800本分に相当)

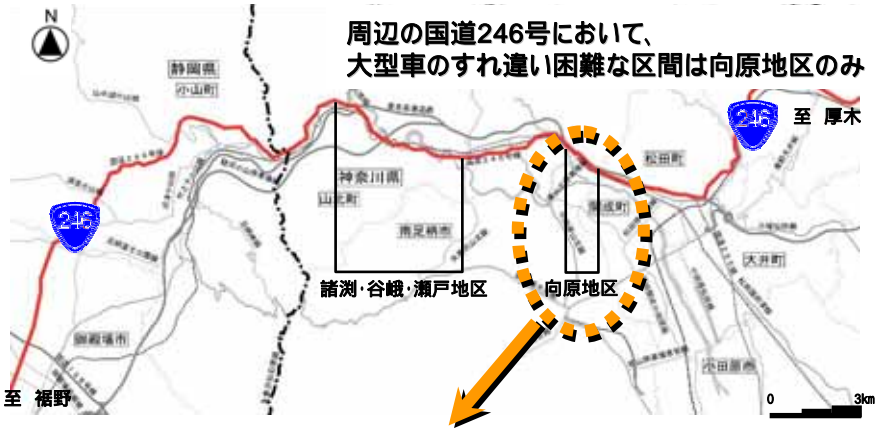
ペットボトル1本(500ml)に入るSPMを約100gとして換算

# 2 - 3 . 事業の必要性に関する視点

## 向原地区の状況

- ・道路線形が悪く、幅員狭小である。
- ・向原交差点にて、交通混雑が発生。
- ・歩道未整備であり、歩行者の通行に支障をきたしている。

大型車のすれ違い困難な区間



幅員狭小（大型車すれ違い状況）



幅員狭小（歩行者通行状況）



幅員狭小（沿道状況）



線形不良

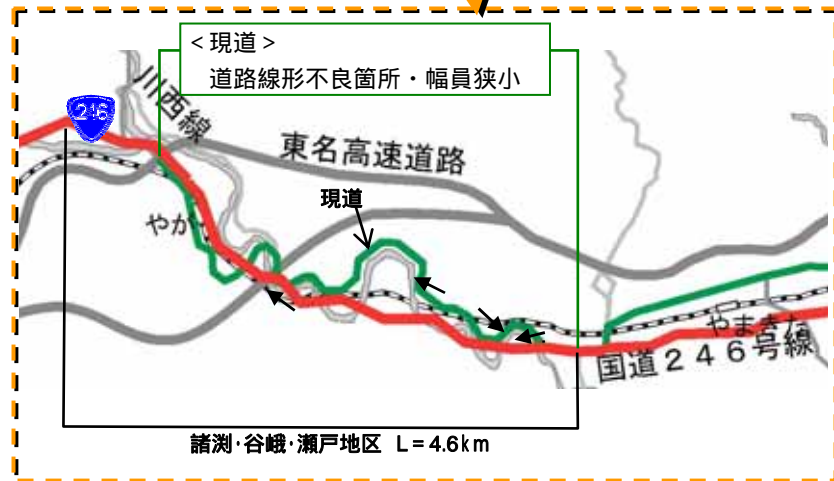




## 2 - 4 . 事業の必要性に関する視点

### 諸淵・谷峨・瀬戸地区の状況

- ・国道246号現道部分は、連続した急カーブと狭い幅員により危険な区間であり、一部は異常気象時の通行規制区間となっており、交通に支障をきたしていた。
- ・平成14年度に2車線暫定供用を開始し、線形不良、狭小幅員区間の解消、異常気象時の規制区間の解消の目的が達成された。



供用前

幅員狭小 (大型車すれ違い状況)



線形不良区間



供用後

谷峨トンネル (谷峨地区)



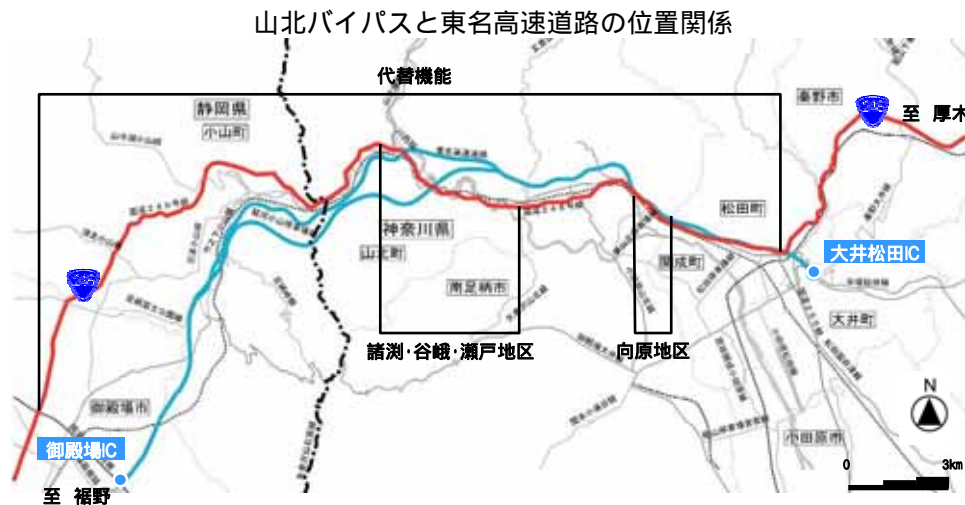
安戸橋 (瀬戸地区)



## 2 - 5 . 事業の必要性に関する視点

### 東名通行止め時の迂回路としての重要性

- ・山北バイパスは東名高速道路の御殿場IC～大井松田ICに並行。
- ・山北バイパス暫定供用後(H15.3.20～H20.8.31)に1.3回/年の東名全面通行止めが発生。
- ・2007年の台風9号による通行止めでは、国道246号の月平均日交通量よりも約1,300台多い交通量を観測。



～ 東名高速道路全面通行止め時の状況(2007年9月6日)～

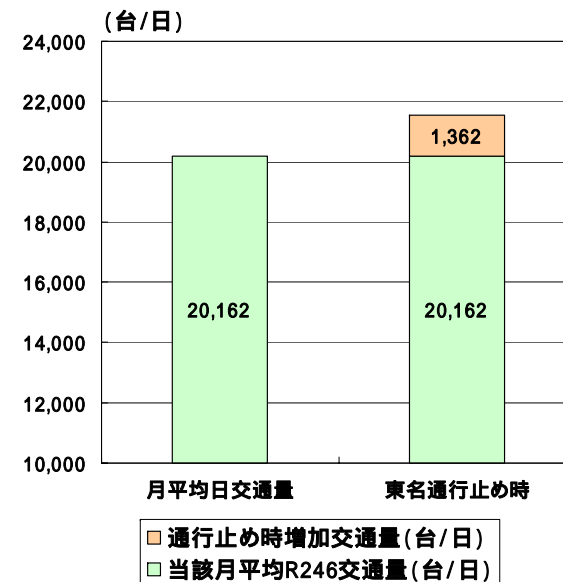
通行止め時間: 19時50分～翌8:15 延べ12.4時間

通行止め区間: 富士IC～大井松田IC

原因: 台風9号による大雨

出典: NEXCO中日本通行止めデータ

東名全面通行止め時の国道246号交通量(2007.9.6)



出典: 国道246号(透間)トラフィックカウンターデータ



# 3. 費用対効果

## 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	528億円	143億円	31億円	702億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	685億円		22億円	707億円	
					0.9

## 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	270億円	59億円	12億円	341億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	143億円		13億円	156億円	
					2.2

## 既供用区間を除く区間

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	270億円	59億円	12億円	341億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	191億円		13億円	204億円	
					1.7

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注3) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年：平成20年度

# 3. 費用対効果

全線(5.6km) 2車線整備

## 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	440億円	123億円	30億円	593億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	545億円		16億円	561億円	

## 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	61億円	2億円	1億円	63億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	5億円		3億円	8億円	

## 既供用区間を除く区間

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	61億円	2億円	1億円	63億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	48億円		3億円	51億円	

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注3) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年：平成20年度

# 3. 費用対効果

向原地区(1.0km) 2車線整備

## 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	61億円	2億円	1億円	63億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	48億円		3億円	51億円	

## 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	61億円	2億円	1億円	63億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	5億円		3億円	8億円	

## 既供用区間を除く区間

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	-	-	-	-	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	-		-	-	

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注3) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

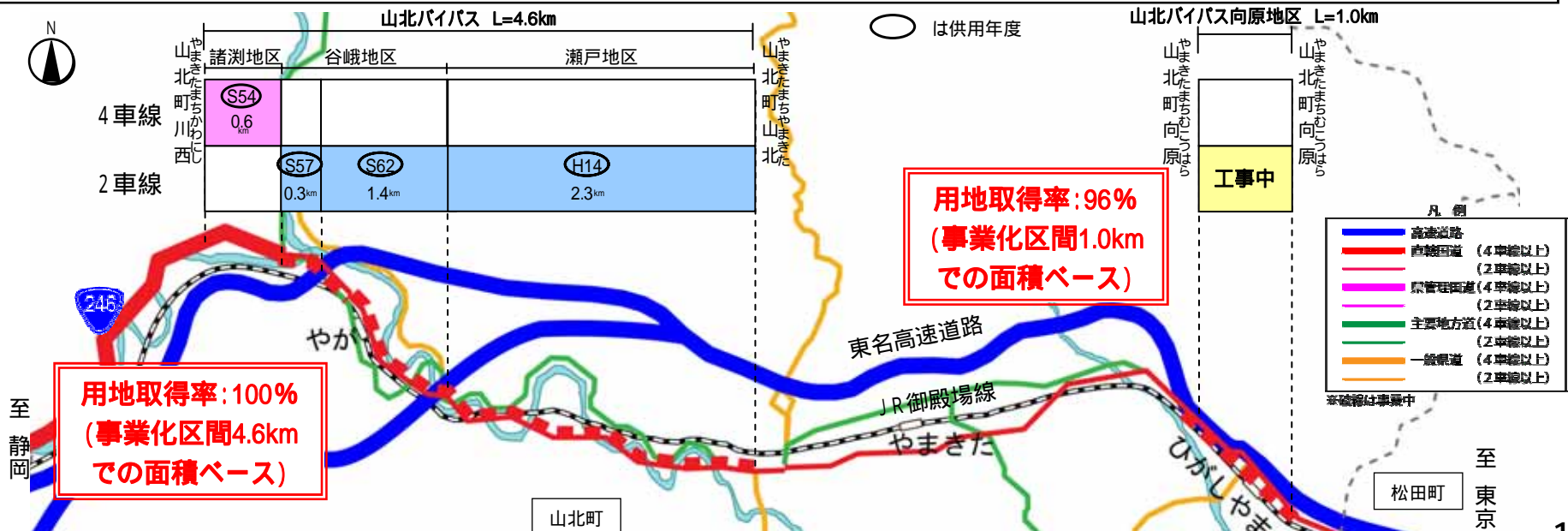
基準年：平成20年度



# 4 - 1 . 事業進捗の見込みの視点

## ・山北バイパスの経緯

諸漕地区	昭和51年度: 工事着手 昭和54年度: (0.6km) 4車線で供用
谷峨地区	昭和55年度: 工事着手 昭和57年度: (0.3km) 2車線で暫定供用 昭和62年度: (1.4km) 2車線で暫定供用
瀬戸地区	平成元年度: 工事着手 平成14年度: (2.3km) 2車線で暫定供用
向原地区	昭和61年度: 事業着手 平成8年度: 工事着手



# 4 - 2 . 事業進捗の見込みの視点

		山北バイパス 事業化	諸淵地区 用地着手 工事着手	谷峨地区 工事着手 供用	谷峨地区部分 供用	向原改良 事業化開始	谷峨地区 暫定供用	瀬戸地区 工事着手	向原地区 用地着手 工事着手	瀬戸地区 暫定供用	暫定二車線供用	事業一時休止																												
年度		S51	S52	S53	S54	S55	S56	S57	S58	S59	S60	S61	S62	S63	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22				
用地	向原地区																																							
	進捗率 (面積)																					8%	18%	18%	30%	56%	71%	71%	87%	91%	94%	96%	96%	96%	96%	100%				
	瀬戸地区																																							
	進捗率 (面積)														3%	83%	98%	100%																						
	谷峨地区																																							
	進捗率 (面積)				65%	99%	99%	100%																																
諸淵地区																																								
進捗率 (面積)		11%	100%																																					
工事	向原地区																																							
	瀬戸地区																																							
	谷峨地区																																							
	諸淵地区																																							

## 5. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・歩道未整備のため歩行者の通行に支障をきたしている。
- ・線形不良及び狭小幅員区間のため、大型車の通行に支障をきたしている。
- ・道路構造に起因する移動性阻害による交通混雑が発生
- ・費用対効果(B/C)は、全線4車線の場合0.9(残事業B/C=2.2)であるが、全線2車線の場合1.1、向原地区2車線の場合1.2となる。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・向原地区の用地取得率は約96%であり、暫定2車線整備に向け工事推進が可能。
- ・引き続き、平成21年度の暫定供用を目標に、用地取得及び工事を促進。

### (3) 対応方針(原案)

#### 事業を見直し継続

- ・暫定供用済区間(L=4.6km)については、暫定2車線整備をもって事業を休止する。
- ・向原地区(L=1.0km)については、用地・工事の進捗が進んでおり、暫定2車線で早期の効果発現を図る。
- ・4車線化については、交通状況を勘案し別途検討する。