

番 号	6	令和 2 年度公共事業事後評価調査		担当課名 [道路整備課]
事業名	道路改良事業		事業主体	静岡県
箇所名	一般県道 原木沼津線 (沼津市大平～清水町徳倉)	市町名	沼津市、清水町	
事業概要				
事業の目的 ・必要性	一般県道原木沼津線は、伊豆の国市原木を起点とし、函南町、清水町を経由して沼津市街地へ至る延長約10.4kmの幹線道路である。当該事業区間が存在する地域は南北方向の道路が少なく、唯一、本路線が平地部に南北幹線道路として位置している状況である。本区間の旧道は幅員が狭く家屋が連担しており、沼津市街地と伊豆方面を往来する車両により慢性的な交通混雑が発生している。また沿道には幼稚園、小学校があり通学路にも指定されているが、歩道がないため歩行者にとって危険な状態にある。このため、新たにバイパスを整備することにより、交通の円滑化や安全性の向上を図る。			
事業量	計画概要：全体計画延長 1,510m 計画幅員 車道 6.0(全幅12.0)m 2車線 バイパス整備 道路工 1,510m			
施設の利用状況や被害軽減効果 等				
当初 または 前回	事業費 2,988百万円	事業期間 平成15年度～平成27年度	施設の利用状況や被害軽減効果 等 9,132台/12h (旧道：H22交通量)	B/C : 1.9 EIRR : 7.3%
事後	事業費 2,947百万円	事業期間 平成15年度～平成27年度	施設の利用状況や被害軽減効果 等 2,714台/12h (旧道：R2交通量) 8,217台/12h (バイパス：R2交通量)	
差	事業費が41百万円減少 (1.4%減)	変更なし	旧道の交通量が6,418台/12h減少 (70%減)	
<p>■事業費</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設発生土を他工事（国道414号静浦バイパスの盛土）に流用し、処分費や運搬費が減少したことで事業費が減少 <p>■施設の利用状況（交通量）</p> <ul style="list-style-type: none"> 原木沼津線バイパス整備により、旧道からバイパスへ交通の転換が図られ、旧道の交通量は6,418台/12h減少 山を開削して新たなルートを確認したことで、別ルートでの地域間交流が可能となり、8,217台/12hがバイパスを通行 				
事業の効果の発現状況				
<p>①慢性的な交通渋滞の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> 徳倉交差点の最大渋滞長の変化 (北側断面：【開通前】380m → 【開通後】0m) <p>②狭隘区間をバイパスすることによる交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> 大平交差点から上徳倉西交差点までの走行時間短縮 (【開通前】8.5分 → 【開通後】4.7分：約4分短縮) <p>③旧道の交通量減少による歩行者の安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 旧道交通量の推移 (【開通前】9,132台/12h → 【開通後】2,714台/12h：6,418台/12h減少) 旧道の交通事故件数 (H27～H29の3ヶ年平均) (【開通前】12.3件/年 → 【開通後】2.7件/年：約10件/年減少) ※【開通前】1.0件/年 (人対車両)、10.7件/年 (車両相互)、0.7件/年 (車両単独) ※【開通後】0.3件/年 (人対車両)、2.3件/年 (車両相互)、0.0件/年 (車両単独) <p>④沿線住民の日常生活における利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスの利用者の推移 (【開通前】247千人/年 → 【開通後】268千人/年) 高速バスの利用者の推移 (【開通前】31千人/年 → 【開通後】91千人/年) 				

事業実施による環境の変化

■沿道の大気環境変化

本事業による周辺の大気環境の改善効果を試算すると以下の通りとなる。

(いずれも、令和12年時点の原木沼津線バイパスの整備あり/なしでの比較)

- ・ CO2 (二酸化炭素) 削減量 : 316,270 t-CO2/年 → 315,728 t-CO2/年 (542 t-CO2/年 削減率0.2%)
- ・ Nox (窒素酸化物) 削減量 : 615.6 t-NOx/年 → 614.1 t-NOx/年 (1.5 t-NOx/年 削減率0.2%)
- ・ SPM (浮遊粒子状物質) 削減量 : 35.6 t-SPM/年 → 35.5 t-SPM/年 (0.1 t-SPM/年 削減率0.3%)

事業を巡る社会経済情勢等の変化

(1) 地域社会の動向

- ・ 沼津市の人口が減少傾向にある中、沿線地区 (大平・徳倉) の人口は横ばい傾向
- ・ 今後も交通需要は現在の水準が続くと予想

(2) 快適な交通体系の構築

- ・ 平成21年にバイパスの南端から東方へ650mの位置に大平バスターミナルが開設
- ・ バイパスルートを通行する路線バス (大平地区⇄沼津駅) の増便や高速バス (三島エクスプレス : 大平バスターミナル⇄新宿駅) の運行により、公共交通の利便性が向上

(3) 周辺道路整備によるネットワーク構築

- ・ 当該区間の南西側で、一般国道414号静岡バイパスの整備を推進中
- ・ 原木沼津線バイパスと一体となり幹線道路ネットワークを形成することで、地域間交流の促進が期待

対応方針 (案)

(1) 対応方針 (案)

事業効果は十分に発現しており改善措置の必要はない。

- ・ 徳倉交差点の慢性的な渋滞が解消した。
- ・ 狭隘区間をバイパスすることにより交通の円滑性が向上した。
- ・ 旧道の交通事故減少により歩行者の安全性が向上した。
- ・ 大平地区～沼津駅のバス利用者数が増加し、沿線住民の日常生活における利便性が向上した。

(2) 今後の課題・対応

- ・ 本事業では、通過交通をバイパスに転換することで旧道の交通量が減少し、歩行者の安全性を向上させることができた。
- ・ 歩行者の安全性や周辺地域の利便性の向上等、整備後に表れた効果について、積極的な広報に取り組む。

(3) 同種事業への反映等

- ・ 生活道路と通過交通の分離や、民間交通事業者 (路線バス等) に関連した効果の発現など、他事業においても参考となる事例なので、今後積極的な広報に取り組む。
- ・ 道路整備の波及効果として、ストック効果にも着目しながら、道路整備に取り組んでいく。