

| 番号   | 3  | 令和5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  | 一般国道136号 土肥拡幅  |                       | 市町名   | 伊豆市               |  |       |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |
| <b>事業概要</b>  |  |                       |   |                   |  |       |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |
| 事業の目的・必要性  | 一般国道136号は、伊豆半島の生活や観光を支える幹線道路であるとともに、第1次緊急輸送路にも指定されるなど、重要な役割を果たす路線である。当該区間は、普通車同士のすれ違いが困難な狭隘な箇所や線形不良があるため、整備を行うものである。               |                       |   |                   |  |       |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |
| 事業量  | 計画概要：全体計画延長 4,245m<br>八木沢工区 2,020m（うち トンネル155m（1箇所）、橋梁206m（1箇所））<br>土肥峠工区 2,225m（うち 橋梁609m（10箇所））<br>計画幅員 車道 6.0m（全幅8.5m） 2車線 現道拡幅 |                       |   |                   |  |       |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |
| <b>施設の利用状況や被害軽減効果 等</b>  |  |                       |   |                   |  |       |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |
| 当初<br>または<br>前回  | 事業費<br>15,400百万円   | 事業期間<br>昭和61年度～令和2年度  | 施設の利用状況や被害軽減効果 等<br>伊豆市八木沢～伊豆市土肥（バイパス整備区間）の<br>所要時間 23分→6分（17分短縮） | B/C：1.1<br>EIRR：- |  |       |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |
| 事後   | 事業費<br>16,792百万円   | 事業期間<br>昭和61年度～平成30年度 | 施設の利用状況や被害軽減効果 等<br>伊豆市八木沢～伊豆市土肥（バイパス整備区間）の<br>所要時間 23分→6分（17分短縮） |                   |  |       |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |
| 差  | 事業費が1,392百万円増加<br>（9.0%増）  | 事業期間が2年短縮<br>（5.9%減）  | 施設の利用状況や被害軽減効果 等<br>計画通り事業効果が発現している                               |                   |  |       |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |
| <p>■事業費</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>橋梁工事において、想定と異なる地質であったことから、再設計や橋梁基礎形式の変更が必要となった。また、新たな地すべりブロックが確認され、この対策工事が追加となり事業費が増加した。</li> </ul> <p>■事業期間</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>補正予算の活用などにより事業期間を2年短縮</li> </ul> <p>■事業効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道136号土肥拡幅の整備により、走行時間が短縮されるなど、安全で円滑な交通が確保された。</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>（供用前）</th> <th>（供用後見込）</th> <th>（供用後現状）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>八木沢工区</td> <td>現道：13分</td> <td>整備区間：3分</td> <td>整備区間：3分</td> </tr> <tr> <td>土肥峠工区</td> <td>現道：10分</td> <td>整備区間：3分</td> <td>整備区間：3分</td> </tr> <tr> <td>2工区合計</td> <td>現道：23分</td> <td>整備区間：6分</td> <td>整備区間：6分</td> </tr> </tbody> </table> |  |                       |   |                   |  | （供用前） | （供用後見込） | （供用後現状） | 八木沢工区 | 現道：13分 | 整備区間：3分 | 整備区間：3分 | 土肥峠工区 | 現道：10分 | 整備区間：3分 | 整備区間：3分 | 2工区合計 | 現道：23分 | 整備区間：6分 | 整備区間：6分 |
|  | （供用前）  | （供用後見込）               | （供用後現状）   |                   |  |       |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |
| 八木沢工区  | 現道：13分   | 整備区間：3分               | 整備区間：3分   |                   |  |       |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |
| 土肥峠工区  | 現道：10分   | 整備区間：3分               | 整備区間：3分   |                   |  |       |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |
| 2工区合計  | 現道：23分   | 整備区間：6分               | 整備区間：6分   |                   |  |       |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |
| <b>事業の効果の発現状況</b>  |  |                       |   |                   |  |       |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |
| <p>(1) 安全で円滑な交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間短縮<br/>【開通前】23分 → 【開通後】6分：約17分短縮</li> <li>交通事故件数の減少<br/>（八木沢工区と土肥峠工区の合計から平均値を算出）<br/>【開通前】4件/年 → 【開通後】1件/年<br/>（開通前：H7～H11の5ヶ年平均 開通後：R1～R3の3ヶ年平均）</li> </ul> <p>(2) アクセス性向上による観光の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>伊豆半島地域における観光施設の増加<br/>本バイパスや周辺道路の整備に合わせ、西伊豆地域の沿岸部には、多数の観光施設等の立地が進んでいる。</li> </ul> <p>(3) 災害に強い道路ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>防災上の要対策箇所をバイパス等により回避し、災害に強い道路ネットワークを構築<br/>要対策箇所：【開通前】1箇所 → 【開通後】0箇所</li> </ul>   |  |                       |   |                   |  |       |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |       |        |         |         |

## 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(国)136号土肥拡幅の整備あり/なしでの比較)

- ・CO<sub>2</sub>(二酸化炭素) 削減量: 3,104.3 t-CO<sub>2</sub>/年 → 1500.9 t-CO<sub>2</sub>/年 (-1,603.4 t-CO<sub>2</sub>/年 削減率 51.7%)
- ・Nox(窒素酸化物) 削減量: 5.22 t-Nox/年 → 2.23 t-Nox/年 (-2.99 t-Nox/年 削減率 57.3%)
- ・SPM(浮遊粒子状物質) 削減量: 0.33 t-SPM/年 → 0.12 t-SPM/年 (-0.21 t-SPM/年 削減率 63.6%)

## 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- (1) 周辺道路整備によるネットワークの構築
  - ・平成31年1月に国道414号天城北道路や国道136号下船原バイパスが開通し、伊豆市土肥、西伊豆方面へのアクセス性が向上
  - ・令和5年3月に伊豆縦貫自動車道河津下田道路(Ⅱ期)が開通し、伊豆地域への移動時間が短縮
- (2) 伊豆半島ジオパーク
  - ・平成30年4月に伊豆市を含む伊豆半島ジオパークは、ユネスコ世界ジオパークに認定され、令和4年12月には審査を受け、再認定されている。
- (3) 観光施設等の増加
  - ・近年では、新型コロナウイルスの影響で観光客数が大幅に減少しているが、開通以降、西伊豆地域に新しい観光施設等が開業している。

## 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。

  - ・線形改良と拡幅整備により、安全で円滑な交通が確保された。
  - ・観光施設等へのアクセス時間短縮により利便性が向上し、伊豆地域の経済活性化に寄与している。
  - ・バイパス整備により要対策箇所を回避し、災害に強いネットワークが構築された。
- (2) 今後の課題・対応
  - ・橋梁及びトンネル等の維持管理について、新技術・新工法を活用するなど適切な管理を行うことで、ライフサイクルコストの縮減及び長寿命化を図る。
  - ・周辺地域の利便性向上等、整備後に現れた効果について、情報発信に取り組む。
- (3) 同種事業への反映等
  - ・本事業では整備の進捗に合わせ現道と接続する箇所バイパスを部分供用させるなど、事業効果の早期発現に努める取り組みを行った。
  - ・今後、同種事業においても、早期に事業効果が発現出来るよう、部分供用など効率的な事業執行に取り組んでいく。

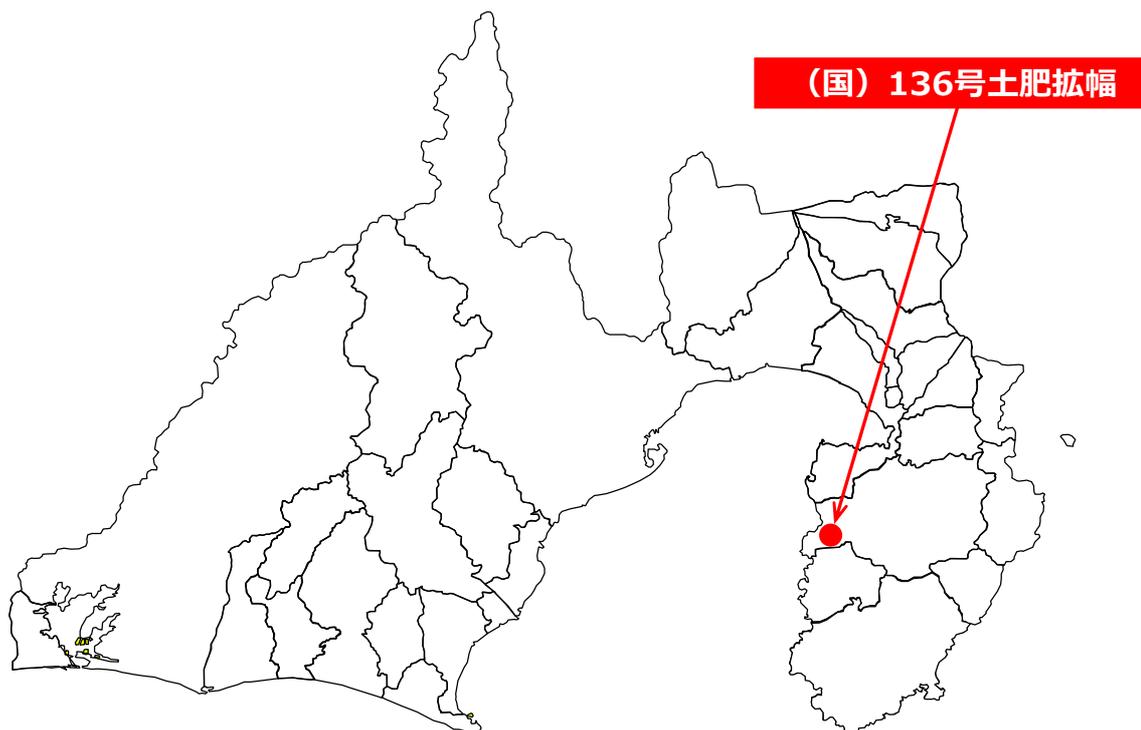
# 令和5年度 公共事業事後評価

道路事業：1事業

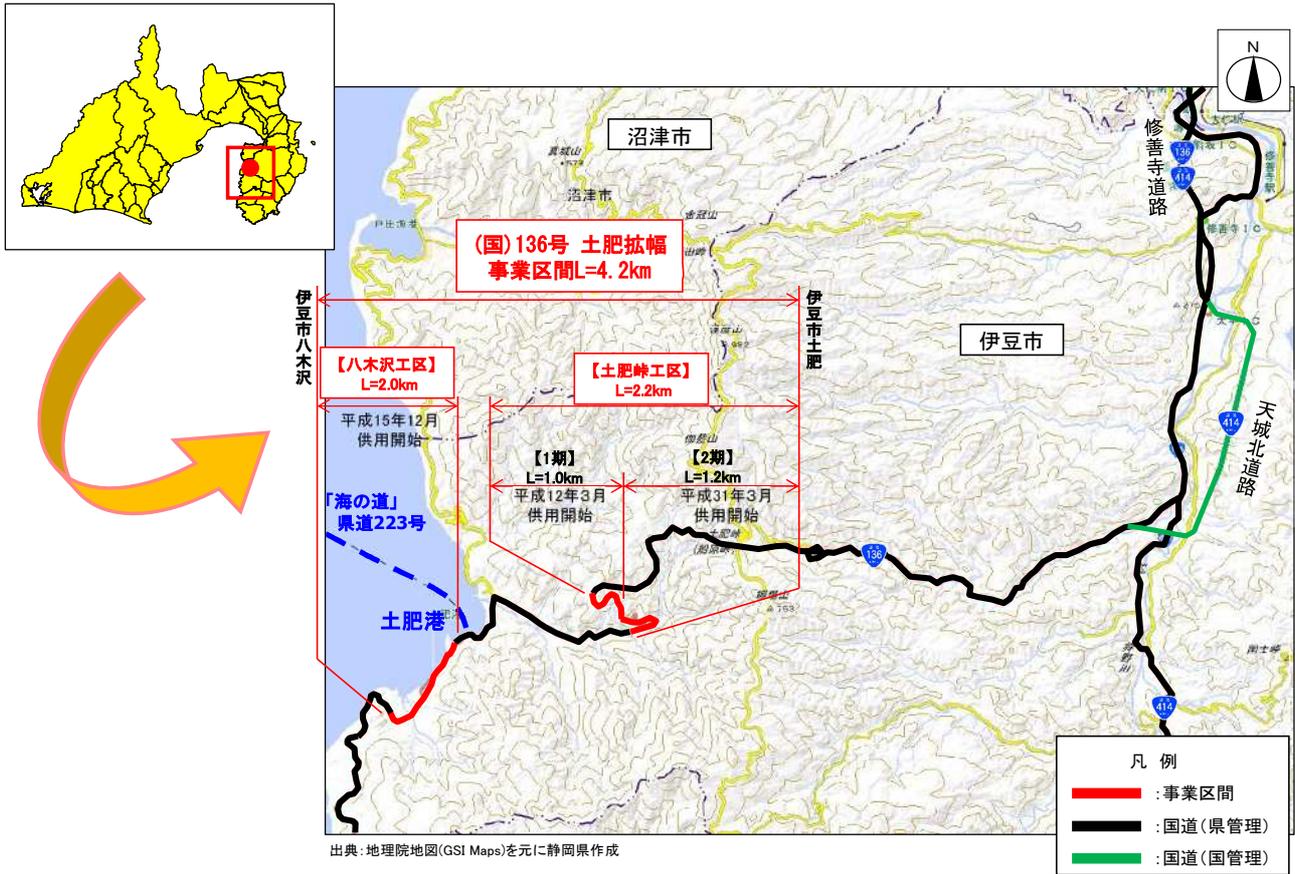
| 番号 | 事業名    | 箇所名                             | 代表事業 |
|----|--------|---------------------------------|------|
| 1  | 道路改良事業 | いっぽんこくどう<br>と い<br>一般国道136号土肥拡幅 | ○    |

交通基盤部 道路局 道路整備課

# 令和5年度 公共事業事後評価

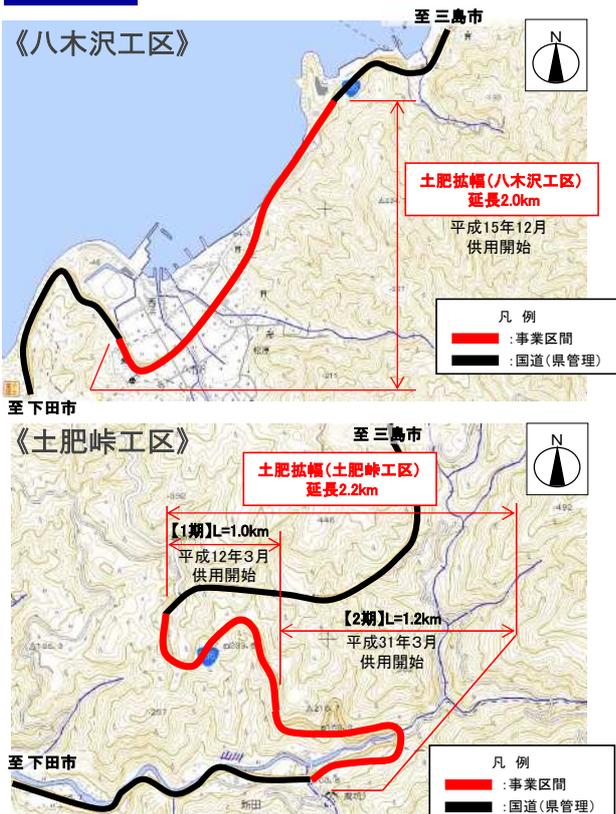


# 事業箇所位置図 (詳細)

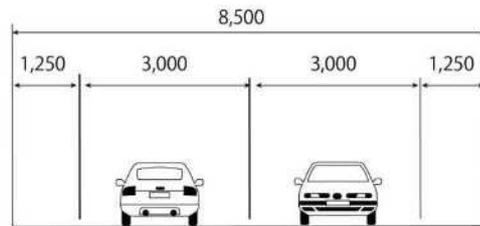


# 事業概要

## 平面図



## 標準横断図



### 【事業概要】

- ・事業期間：昭和61年度～平成30年度
- ・事業延長：4,245m  
(八木沢工区：2,020m、土肥峠工区：2,225m)
- ・道路幅員：車道6.0m(全幅8.5m)
- ・車線数：2車線
- ・全体事業費：168億円

### ■前回からの変更点・理由

|        | 前回        | 事後                        | 主な変更理由                          |
|--------|-----------|---------------------------|---------------------------------|
| ①計画期間  | S61～R2    | S61～H30<br>(2年短縮)         | ・補正予算の活用による。                    |
| ②全体事業費 | 15,400百万円 | 16,792百万円<br>(1,392百万円増加) | ・地質の相違による橋梁基礎の変更<br>・地すべり対策工の追加 |

# 事業概要の発現の状況（交通の円滑化）

## 現道状況（八木沢工区）



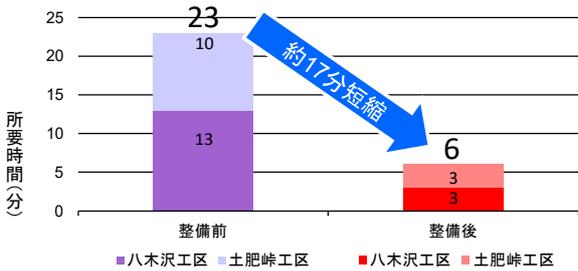
## 現道状況（土肥峠工区）



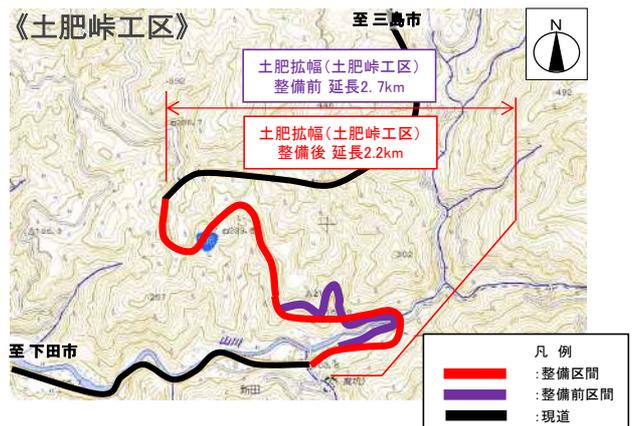
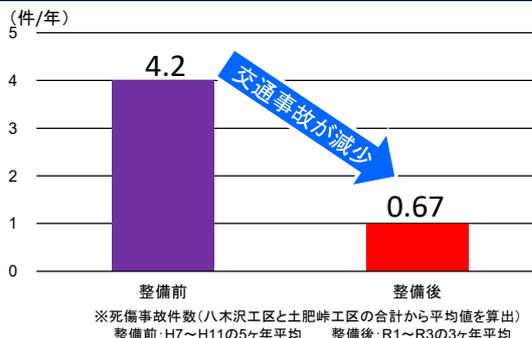
# 事業効果の発現の状況（交通の円滑化）

・本整備により、狭隘区間が解消したことで、走行時間が短縮し、安全で円滑な交通が確保された。

### 所要時間の短縮



### 事故件数の減少



# 事業効果の発現の状況（観光の活性化）

・本バイパスや周辺道路の整備とともに、西伊豆地域の沿岸部には、多数の観光施設等の立地が進んでいる。

※事業着手後に新しくオープンした観光施設等の写真



はんばた市場



依田之庄



# 事業効果の発現の状況（災害に強いネットワーク）

バイパス整備により要対策箇所を回避し、災害に強い道路ネットワークを構築した。



「中部版くしの歯作戦」<sup>※1</sup>におけるルート図



# 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。**

- ・ 狭隘区間をバイパス化や拡幅することで、安全で円滑な交通が確保された。
- ・ 観光施設等へのアクセス時間短縮により利便性が向上し、伊豆地域の経済活性化に寄与している。
- ・ 事業区間の要対策箇所を回避し、災害に強いネットワークを構築された。

## （2）今後の課題・対応

- ・ 橋梁及びトンネル等の維持管理について、新技術・新工法を活用するなど適切な管理を行うことで、ライフサイクルコストの縮減及び長寿命化を図る。
- ・ 周辺地域の利便性向上等、整備後に現れた効果について、情報発信に取り組む。

## （3）同種事業への反映等

- ・ 本事業では整備の進捗に合わせ現道と接続する箇所でバイパスを部分供用させるなど、事業効果を早期発現に努める取り組みを行った。
- ・ 今後、同種事業においても、早期に事業効果が発現出来るよう、部分供用など効率的な事業執行に取り組んでいく。