

# 令和2年度 公共事業事後評価（道路事業）

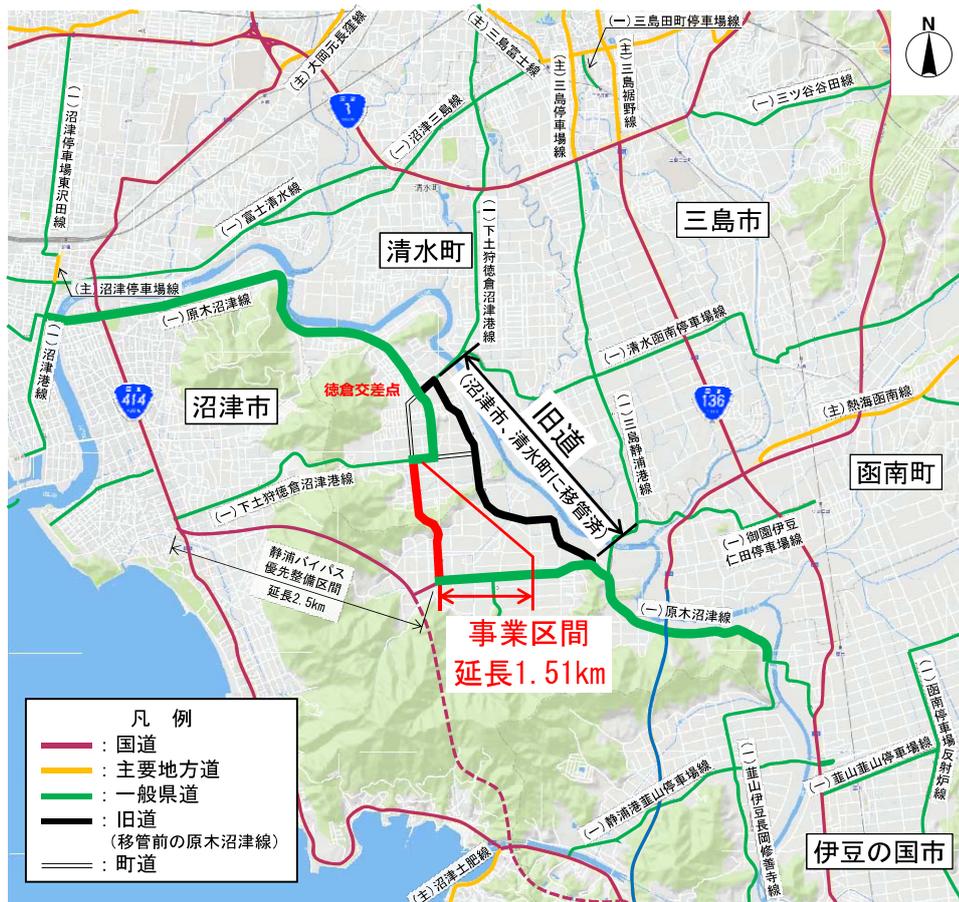
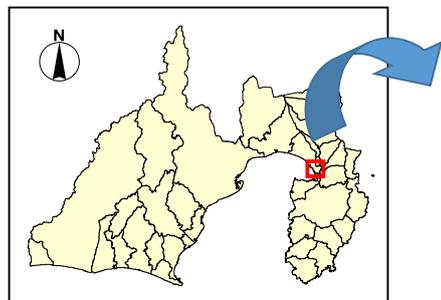
## 一般県道 ばらき ぬまづ 原木沼津線バイパス

交通基盤部 道路局 道路整備課

### 事業箇所位置図



# 対象路線の概要

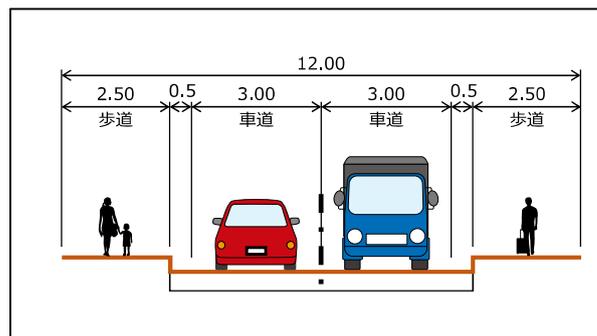


# 事業の概要及び目的

## ●事業概要

- ・事業延長：1.51km
- ・道路幅員：車道6.0（全幅12.0）m
- ・車線数：2車線
- ・全体事業費：29億円
- ・事業期間：平成15年度～平成27年度

## ●標準横断面図



## ●事業目的

- ・慢性的な渋滞の解消
- ・狭隘区間をバイパスすることによる交通の円滑化
- ・旧道（移管前の現道）の交通量減少による歩行者の安全性の向上

# 事業の効果

## ●慢性的な渋滞の解消

・徳倉交差点における最大渋滞長の短縮

## ●狭隘区間をバイパスすることによる交通の円滑化

・大平交差点から上徳倉西交差点までの走行時間短縮

## ●旧道の交通量減少による歩行者の安全性の向上

・旧道の交通事故件数の削減

## ●沿線住民の日常生活における利便性向上

・大平地区～沼津駅のバス利用者数増加

# 慢性的な渋滞の解消

## ●徳倉交差点の最大渋滞長の短縮



|       | 開通前  | 開通後            | 渋滞長の変化 |
|-------|------|----------------|--------|
| ①北側断面 | 380m | 0m<br>※滞留長140m | 解消     |
| ②南側断面 | 260m | 0m<br>※滞留長60m  | 解消     |

### ①徳倉交差点（北側断面）

【開通前】



【開通後】



### ②徳倉交差点（南側断面）

【開通前】



【開通後】

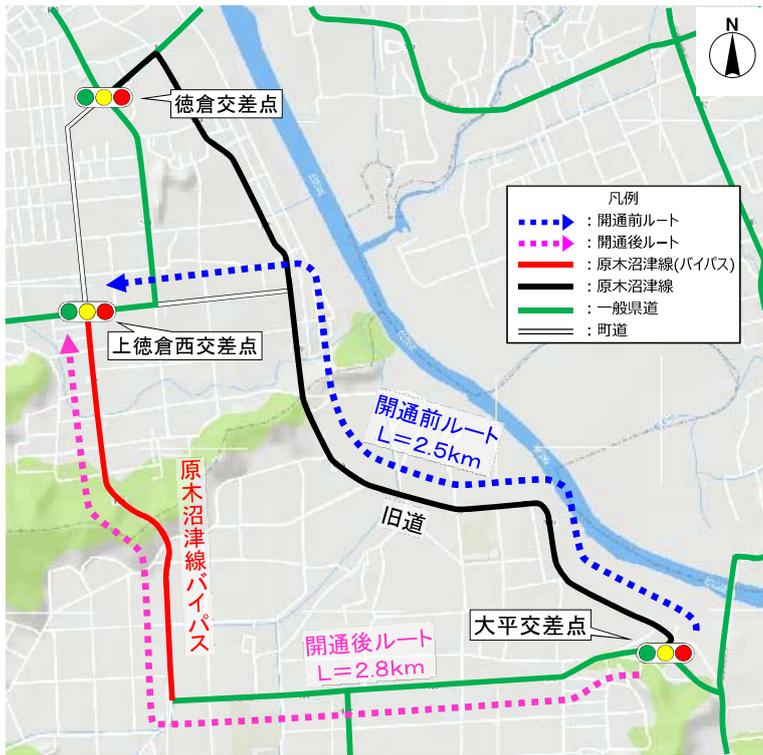


※沼津土木事務所 渋滞長調査結果

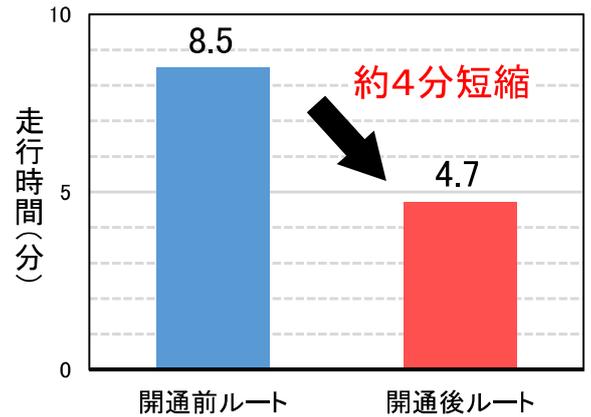
【開通前】平成17年11月29日(火) 【開通後】令和2年3月27日(金)

# 狭隘区間をバイパスすることによる交通の円滑化

## ●大平交差点から上徳倉西交差点までの走行時間短縮



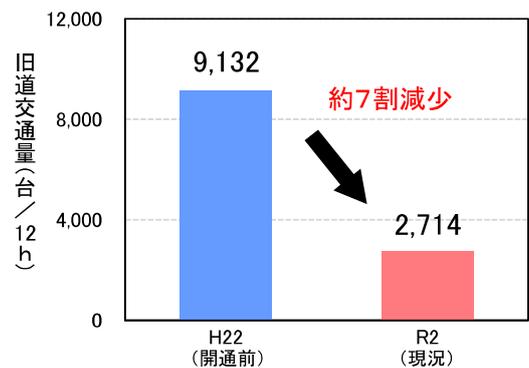
写真(旧道狭隘部)



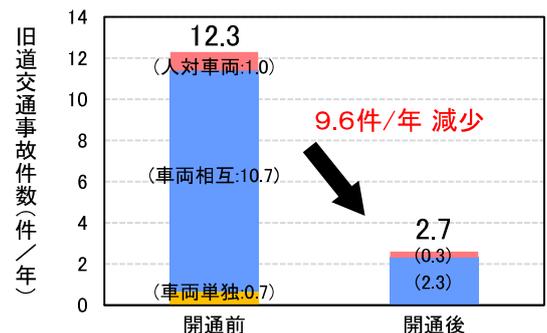
※沼津土木事務所 旅行速度調査結果  
調査時間帯：平日夕方(午後5時頃)

# 旧道の交通量減少による歩行者の安全性の向上

## ●旧道の交通事故件数の削減



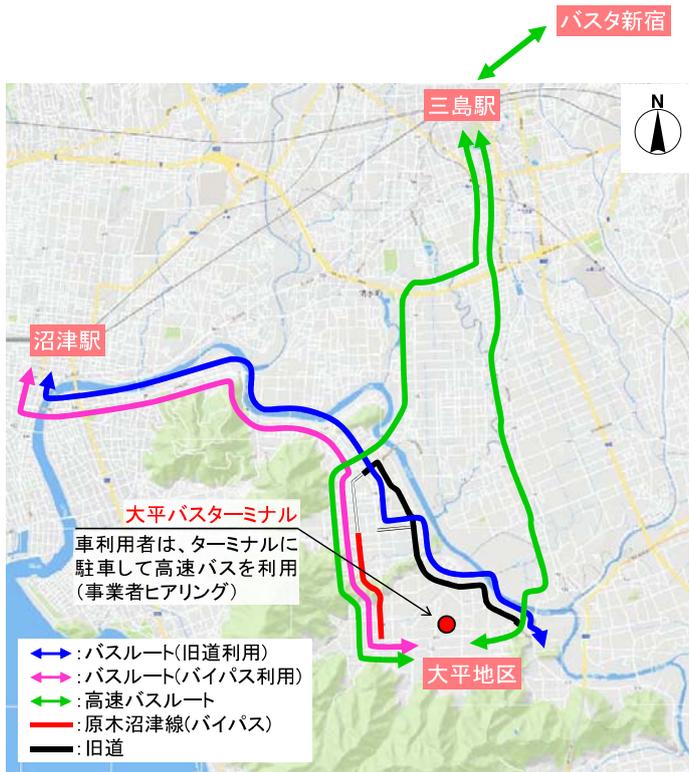
出典：H22道路交通センサス、沼津土木事務所 交通量調査結果  
【開通前】H22センサス 【現況】R2.4.9(木)



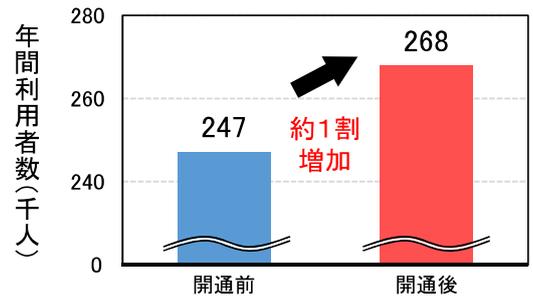
※類型別件数と合計は表示桁数の関係で一致しない ※死傷事故件数を対象  
出典：静岡県事故データ 【開通前】H21～H23平均 【開通後】H27～H29平均

# 沿線住民の日常生活における利便性向上

## ●大平地区～沼津駅のバス利用者数増加

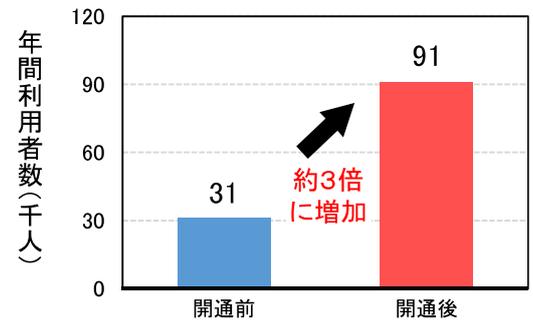


## 路線バス（大平地区～沼津駅）利用者



※利用者数は、バスルート(旧道利用)+バスルート(バイパス利用)が対象  
出典:バス事業者ヒアリング【開通前】H21～H23平均【開通後】H28～H30平均

## 高速バス（三島エクスプレス）利用者



※利用者数は、三島エクスプレス利用者が対象(平成22年3月運行開始)  
出典:バス事業者ヒアリング【開通前】H22～H23平均【開通後】H28～H30平均

# 施設の利用状況等

|              | 事業費                | 事業期間              | 交通量  |
|--------------|--------------------|-------------------|--|
| 前回<br>(再評価)  | 2,988百万円           | 平成15年度<br>～平成27年度 | 9,132台/12h (旧道:H22交通量)                           |
| 今回<br>(事後評価) | 2,947百万円           | 平成15年度<br>～平成27年度 | 2,714台/12h (旧道:R2交通量)<br>8,217台/12h (バイパス:R2交通量) |
| 差            | 41百万円減少<br>(1.4%減) | 変更なし              | 旧道の交通量が6,418台/12h減少<br>(70%減)                    |

## ●事業費

⇒建設発生土を他工事に流用したことで、  
処分費や運搬費が減少

## ●交通量

⇒旧道からバイパスへ交通の転換が図られ、  
旧道の交通量が減少



バイパス現況(令和2年4月9日撮影)

# 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。