

番号	2	平成26年度公共事業再評価調査		担当課名 道路整備課		
事業名	道路改築事業		事業主体	静岡県		
箇所名	一般国道473号 <small>じぞうとうげに</small> 地蔵峠Ⅱバイパス		関係市町村	島田市		
事業採択年度	平成22年度	計画期間	平成22年度 ～ 平成32年度			
用地着手年度	平成25年度	工事着手年度	平成26年度			
再評価理由	事業採択(H22)後5年間が経過した時点で継続中					
全体事業費	百万円	投資状況 (百万円)	～H24年度	H25年度	H26年度見込	計
	920		95	8	50	153
事業概要	<p>(1)事業目的 本路線は、愛知県蒲郡市を起点とし静岡県牧之原市に至る延長150kmの幹線道路である。事業区間は島田市街地と川根地区を結ぶ区間であり、生活、産業面において重要な役割を果たしている。また、第1次緊急輸送路と重要な拠点を結ぶ道路である第2次緊急輸送路に指定されており、防災面においても重要な区間である。</p> <p>この区間は山間部であり、狭隘区間や屈曲した区間が点在している。本事業により狭隘区間及び線形不良を解消することで、安全で円滑な交通を確保し、地域の道路ネットワークの強化を図るものである。</p> <p>(2)事業内容 計画概要：延長420m 計画幅員 車道6.0（全幅7.5）m 2車線 バイパス及び現道拡幅 道路工338m、橋梁工82m（1橋）</p>					
事業の必要性	<p>【視点1】(1)事業を巡る社会情勢等の変化 当該区間の交通量は、6,773台/日（H17センサス）、6,127台/日（H22センサス）と、6,000台/日を超える交通量があり、平成24年4月の新東名高速道路・島田金谷ICの開通に伴い、国道473号から川根地区へのアクセスや利便性が向上し、観光を主要産業とする奥大井地域の振興が期待されている。また、本路線からアクセスできる南アルプスが、本年6月、ユネスコエコパークへ登録されることが決定した。</p> <p>(2)事業の投資効果 現時点（H26）の分析結果： 全体 B/C=2.82 ・総便益（B） 23.96億円 走行時間短縮便益 20.98億円、走行経費減少便益 2.94億円、交通事故減少便益 0.04億円 ・総費用（C） 8.51億円 建設投資額 8.42億円、維持管理費 0.09億円、用地残存価値 -0.00億円</p> <p>(3)事業の進捗状況 事業費： 16.6%（H26末） 用地面積： 100%（H25完） 事業量： 供用延長 4.7%（H26末） 工事費： 5.5%（H26末） 地蔵峠バイパスは平成22年3月にⅠ期工区が完了し、本事業はそのⅡ期工区として着手している。平成25年度末には用地買収率100%となり、事業は順調に進んでいる。</p> <p>評価 <input checked="" type="radio"/> 継続が妥当 ・ 視点3による見直し後継続が妥当 ・ 継続は妥当ではない</p>					
今後の事業の進捗の見込み	<p>【視点2】用地買収が完了しており、平成32年度完了を目標に引き続き橋梁工や法面工を進めていく。</p> <p>評価 <input checked="" type="radio"/> 継続が妥当 ・ 視点3による見直し後継続が妥当 ・ 継続は妥当ではない</p>					
新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性	<p>【視点3】新技術・新工法の活用、構造物のプレキャスト化による省力化などによりコスト縮減を図っていく。</p>					
対応方針案	<p>(1)対応方針案 本事業を（ <input checked="" type="radio"/> 継続 ・ 見直し後継続 ・ 中止 ）する。</p> <p>(2)理由 本事業区間の狭隘かつ線形不良区間の解消により通行の安全性が確保され、奥大井地域と国道1号・新東名のアクセスや利便性の向上及び緊急輸送路の強化が図られる。さらにB/Cが1以上であり、事業も順調に進捗していることから、事業を継続し早期完成を図る。</p>					

## 一般国道 473 号 地蔵峠Ⅱバイパス

(「費用便益分析マニュアル」国土交通省道路局 都市・地域整備局 平成 20 年 11 月)

### 総括表

I) 総便益 B	23.96 億円
総便益=[評価期間内に当該路線を整備しなかった場合に発生する経費] －[評価期間内に当該路線を整備した場合に発生する経費]	
II) 総費用 C	8.51 億円
総費用=[当該計画道路の建設投資額]+[当該計画道路の検討期間内に必要となる維持管理費]	
III) 費用便益比 B/C	2.82

### I) 総便益 B の算出

#### ①各種費用の H42<sup>※1</sup>の便益

	走行時間費用 (億円/年)	走行費用 (億円/年)	交通事故損失額 (億円/年)	合計 (億円/年)
整備しなかった場合 A	1004.57	175.32	30.52	1210.41
整備した場合 B	1003.24	175.14	30.51	1208.89

便益 A-B	1.34 時間短縮便益	0.17 経費減少便益	0.00 <sup>※2</sup> 事故減少便益	1.52
-----------	----------------	----------------	------------------------------	------

- ・「時間便益」：道路整備による走行時間短縮を賃金率等で金銭評価
- ・「走行便益」：走行円滑化による燃費向上等に伴う走行経費節約を金銭評価
- ・「事故減少便益」：道路整備により交通事故件数が減少し事故の社会費用が減少する評価
- ・表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

※1 交通需要推計の適用年次

※2 事故減少便益は「費用便益分析マニュアル(国土交通省)」の算定式により算出しており、条件によってはマイナス値になることもあるが、交通事故増加に繋がるものではない。

#### ②総便益の算出

供用後 50 年間を評価期間としているため基準年の年間経費に各年の割引率をかけ、便益を算出し、当該道路を整備しなかった場合とした場合の差を求め、総便益とする。

	走行時間短縮 便益(億円)	走行経費減少 便益(億円)	交通事故減少 便益(億円)	総便益 (億円)
総便益(H33~H82)	20.98	2.94	0.04	23.96

…B

### II) 総費用 C の算出

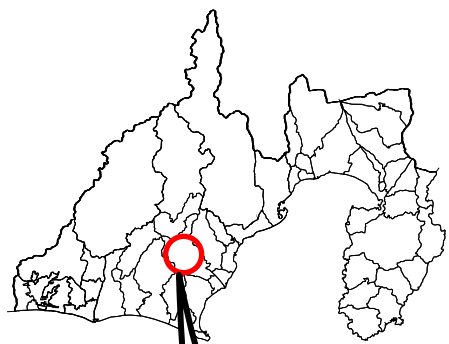
[総費用]=[建設投資額]+[維持管理費]-[用地費の残存価値]

事業費 (億円)	建設投資額 (億円)	年間維持管理費 用(万円/年)	維持管理費 (億円)	用地残存価値 (億円)	総費用 (億円)
9.20	8.42	100	0.09	0.00	8.51

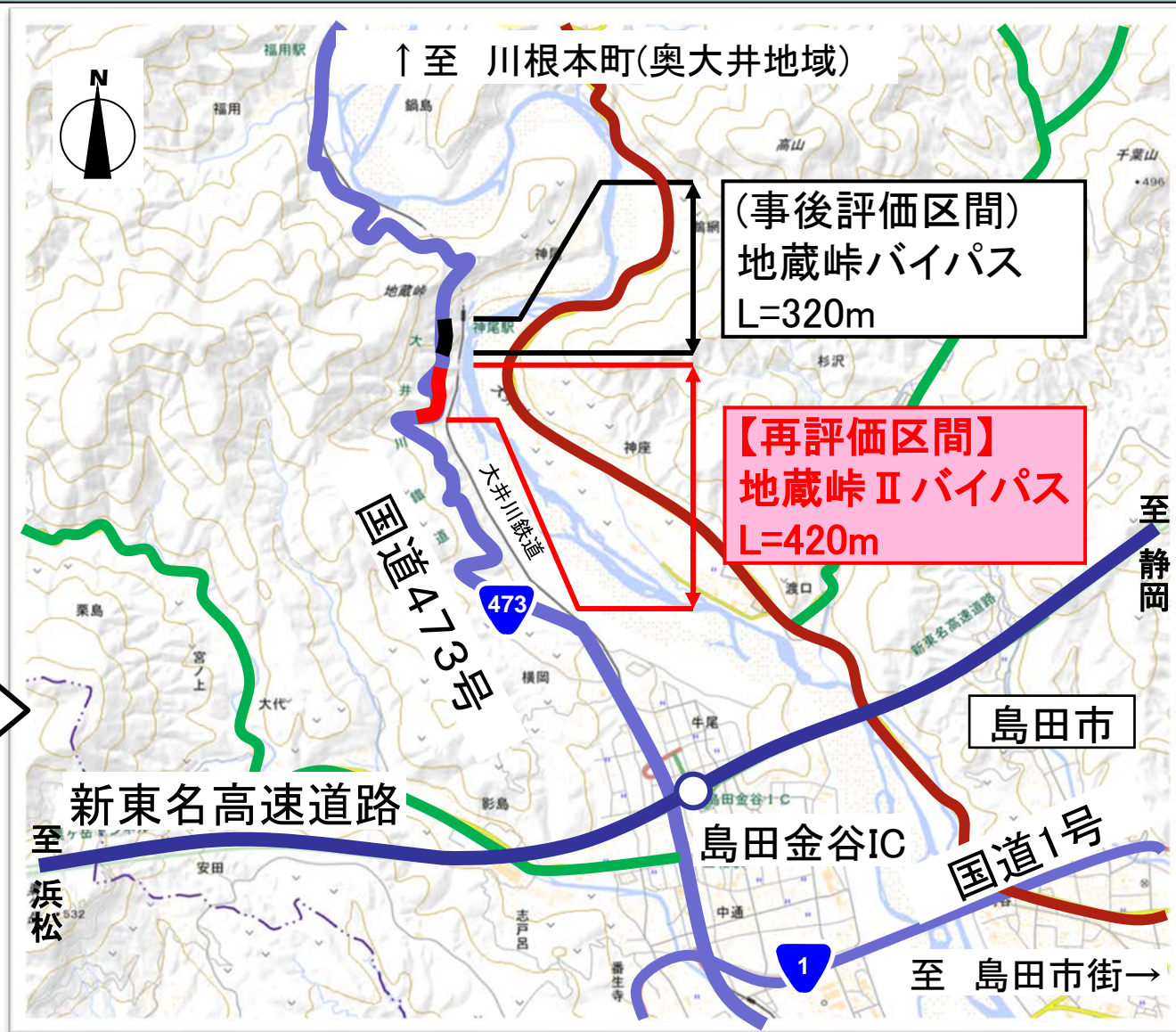
…C

- ・「建設投資額」：建設費用を算出基準年次の価値で評価するために各年次ごとに割引率をかけ、合計したもの。
- ・「維持管理費」：整備延長に対する年間維持管理費用に割引率をかけ、供用後 50 年間を合計したもの。
- ・「用地費の残存価値」：検討期間後の残存価値を現在価値化したもの。
- ・表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

# 一般国道473号 地蔵峠Ⅱバイパス(事業位置)



(再)一道路-13



# 一般国道473号 地蔵峠Ⅱバイパス(事業概要)

## 【事業概要】

事業期間:平成22年度～平成32年度

事業費 :9.20億円

事業延長:420m

## 【進捗状況】

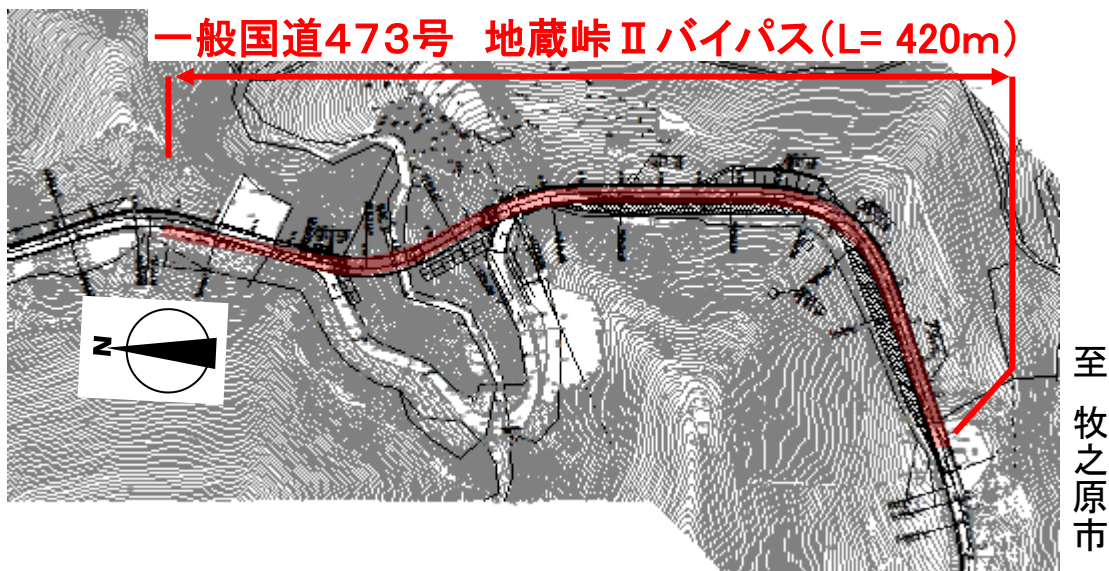
事業費:16.6%(H26末見込み)

用地面積:100%(H25完)

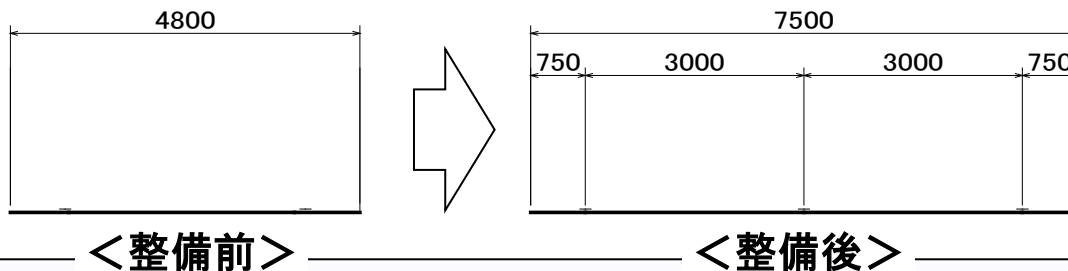
事業量:供用延長4.7%

工事費:5.5%(H26末見込み)

### 平面図



### 標準横断図



# 一般国道473号 地蔵峠Ⅱバイパス(状況)



狭隘、見通し不良状況



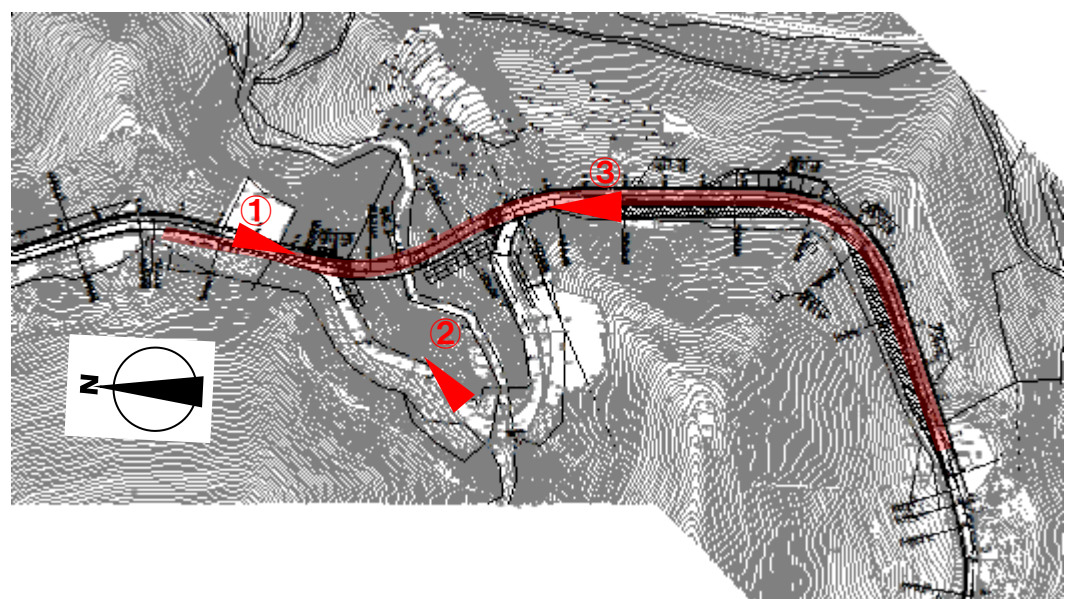
狭隘、線形不良状況



見通し不良状況



至  
川  
根  
本  
町



～H25:測量・設計・用地補償  
H26～:工事着手