

番号	6	平成28年度公共事業再評価調書			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362号 <sup>あおべ</sup> 青部バイパス			関係市町村	川根本町		
事業採択年度	平成 16 年度		計画期間	平成16年度 ~ 平成29年度			
用地着手年度	平成 17 年度		工事着手年度	平成 17 年度			
再評価理由※	再評価実施(H23)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)	~H26年度	H27年度	H28年度見込	計	
	3,900		2,017	927	250	3,194	
事業概要	<p>(1)事業目的 当該区間の国道362号は、中山間地特有のカーブの連続する道路であるとともに、普通車同士のすれ違いが困難な区間もあるため、観光シーズンを中心に渋滞を引き起こしている。また、降雨による事前通行規制区間や道路防災総点検の要対策箇所があるため、防災上の観点からも早期のバイパス整備が必要不可欠である。</p> <p>(2)事業内容 計画概要：延長1,194m（道路工635m、トンネル工326m（1箇所）、橋梁工233m） 車線幅6.5m（全幅10.25m） 2車線バイパス（片側歩道）</p>						
【視点1】	<p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 平成26年6月の南アルプスエコパーク登録決定により、本地域の自然環境の魅力を発信する好機となっており、本路線はそのアクセス道路として重要性が高まっている。</p> <p>(2)事業の投資効果 現時点（H28）の分析結果：B/C=1.11 ・総便益（B）46.03億円 走行時間短縮便益40.88億円、走行経費減少便益5.09億円、交通事故減少便益0.07億円 ・総費用（C）41.57億円 建設投資額 41.20億円、維持管理費 0.55億円、用地残存価値 -0.18億円 道路防災総点検の要対策箇所（現道部に6箇所）を含む現道区間が雨量による事前通行規制区間にもなっている。このため、バイパス整備により、これらの区間を回避することができるため安全で円滑な交通確保に寄与する。</p> <p>(3)事業の進捗状況 【事業費】進捗率81.9%（平成28年度末見込み：3,194百万円/3,900百万円） 【事業量】33.3% 400m/1,200m 【用地面積】100.0% 26,608m<sup>2</sup>/26,608m<sup>2</sup> 【工事費】84.8%（平成28年度末見込み：3,194百万円/3,765百万円）</p>						
事業の必要性	<p>評価 <u>継続が妥当</u> ・ 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>						
	【視点2】	<p>今後の事業の進捗の見込み 平成27年度末にトンネル本体工事に着手し、平成28年度は、本格的にトンネル工事を推進していく。また、今後も進捗管理を徹底し、平成29年度の開通を目指していく。</p> <p>評価 <u>継続が妥当</u> ・ 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>					
【視点3】	<p>新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性 橋梁部では、橋桁の部材に耐候性鋼材を活用し、長期的なコスト縮減を図った。今後も新技術・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る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（<u>継続</u> ・ 見直し後継続 ・ 中止）する。</p> <p>(2)理由 本事業は、一般国道362号現道のすれ違い困難を解消するとともに雨量の事前通行規制区間や道路防災総点検の要対策箇所を回避することから、事業の効果は高い。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 362 号 青部バイパス

(「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	46.03 億円
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) 事業費 C	41.57 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	1.11

### I) 総便益の算出

#### ①各種費用の H42 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	2.82	0.49	0.10	3.41
整備した場合 B	0.75	0.24	0.09	1.08

便益 A-B	2.07 時間短縮便益	0.26 経費減少便益	0.00 事故減少便益	2.33
-----------	----------------	----------------	----------------	------

- ・「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。

#### 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。

	将来の便益 H30~H79	
総便益	<b>46.03</b>	…B

### II) 総費用

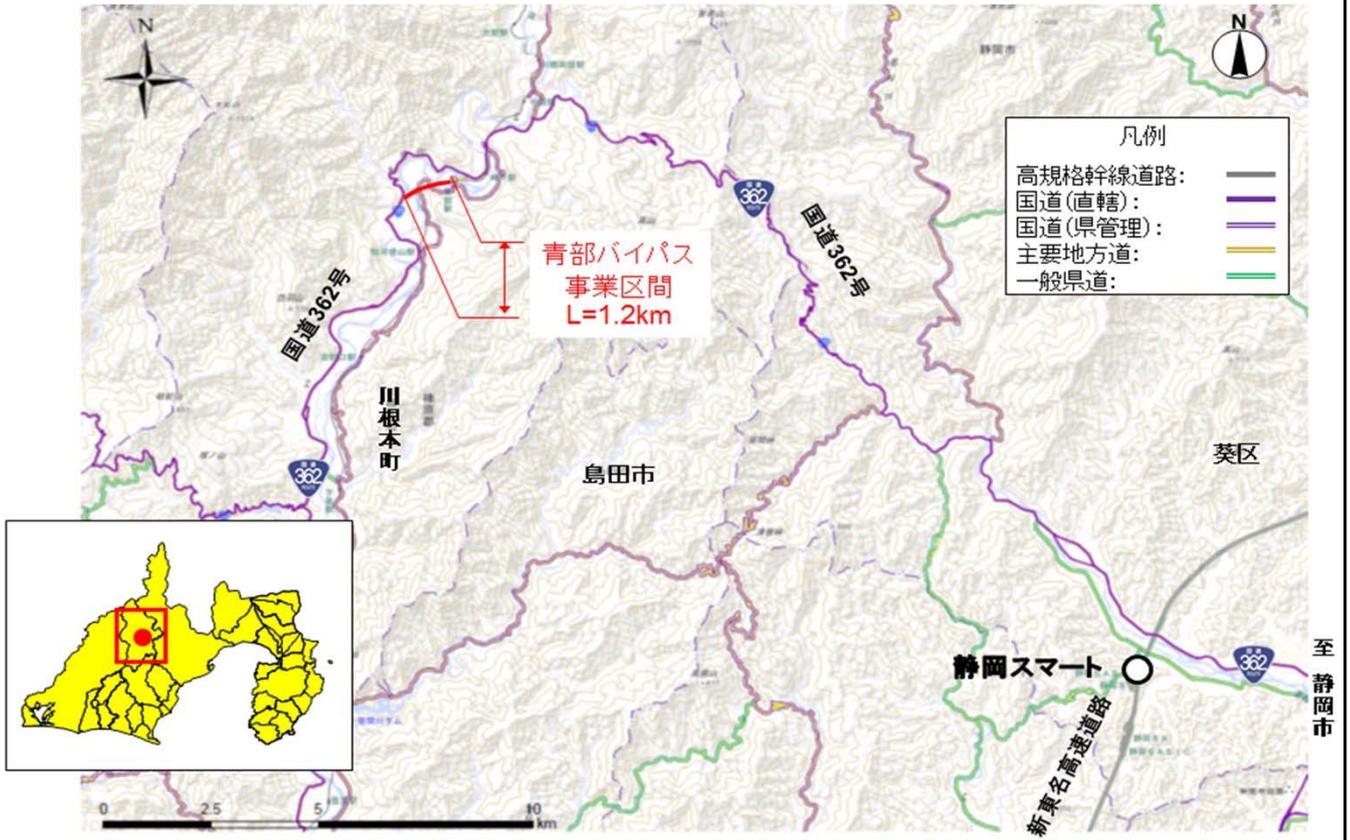
[総費用]=[建設投資額]+[維持管理費]-[用地費の残存価値]

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)
36.56	41.20	264.0	0.55	0.18	<b>41.57</b>

…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。

## ■位置図



## ■標準横断面図



## ■災害に強く信頼性の高いネットワークの構築



## ■交通の円滑化



高規格幹線道路:	———
国道(直轄):	———
国道(県管理):	———
主要地方道:	———
一般県道:	———
トンネル本体工:	———