

番号	8	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	道路改築事業		事業主体	静岡県	
箇所名	一般国道469号 <small>やまみや</small> 山宮バイパス		関係市町村	富士宮市	
事業採択年度	平成 17 年度	計画期間	平成17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 1,230	投資状況 (百万円)	~H26年度 1,105	H27年度 30	H28年度見込 90
計	1,225				
事業概要	<p>(1)事業目的 本路線は、富士南麓地域の産業や観光及び生活を支える重要な幹線道路である。当該区間の現道は、急勾配な縦断線形で狭隘区間が連続し、視距も悪いため早期整備が求められている。そこで、バイパス整備を行い、安全で円滑な交通を確保することにより、富士南麓地域の活性化に寄与するものである。</p> <p>(2)事業内容 計画概要：延長2,700m 計画幅員 車道6.0m (全幅11.0m) 2車線バイパス 道路工2,670m、橋梁工30m</p>				
【視点1】 事業の 必要性	<p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 当該区間の交通量は1,655台/12h (H11センサ)、2,173台/12h (H17センサ)、1,709台/12h (H22センサ)と変動はしているものの、概ね1,700台以上となっている。 また、富士山南陵工業団地(平成21年度造成完了)を始め、沿線で工業団地の整備が進んでおり、今後の物流増加が見込まれる。</p> <p>(2)事業の投資効果 現時点(H28)の分析結果：B/C=2.13 ・総便益(B) 34.28億円 走行時間短縮便益31.61億円、走行経費減少便益3.18億円、交通事故減少便益-0.51億円 ・総費用(C) 16.06億円 建設投資額 15.11億円、維持管理費 1.14億円、用地残存価値 -0.19億円 狭隘かつ線形不良区間が解消され、安全で円滑な交通が確保される。 H22年までに1.9kmが開通し、隣接する富士山南陵工業団地では企業立地が促進。 現在稼働している4社では、富士宮市民が126人雇用されており、地域の雇用創出に貢献。 御殿場市方面から朝霧高原間の所要時間が約6分短縮し、富士山南麓の観光拠点間の周遊客増加が期待される。</p> <p>(3)事業の進捗状況 【事業費】99.6% 1,225百万円/1,230百万円 【事業量】70.4% 1,900m/2,700m 【用地面積】100.0% 43,227m²/43,227m² 【工事費】99.5% 1,081百万円/1,086百万円</p>				
【視点2】 今後の 事業の進捗 の見込み	<p>平成27年度に用地取得が完了し、今後は残る0.8km区間の道路工を推進し、平成29年度を完了目標として事業を進めるものである。</p>				
【視点3】 新たなコスト 縮減・代替案 立案等 の可能性	<p>これまでに、舗装工や構造物の基礎材等において再生材等を利用するなどコスト縮減を図っている。 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(継続)・見直し後継続・中止)する。</p> <p>(2)理由 本事業は、富士南麓地域の産業、観光及び生活を支える国道469号のすれ違い困難な狭隘区間の解消する道路整備であることから、整備の事業効果は高い。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 469 号 山宮バイパス

(「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	34.28 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) 総費用 C	16.06 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	2.13

I) 総便益の算出

①各種費用の H42^{※1}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	3.49	0.76	0.24	4.49
整備した場合 B	1.89	0.60	0.27	2.76

便益 A-B	1.60 時間短縮便益	0.16 経費減少便益	-0.03 ^{※2} 事故減少便益	1.73
-----------	----------------	----------------	-------------------------------	------

- ・「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。

	将来の便益 H30~H79	
総便益	34.28	…B

II) 総費用の算出

[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)
11.75	15.11	594.0	1.14	0.19	16.06

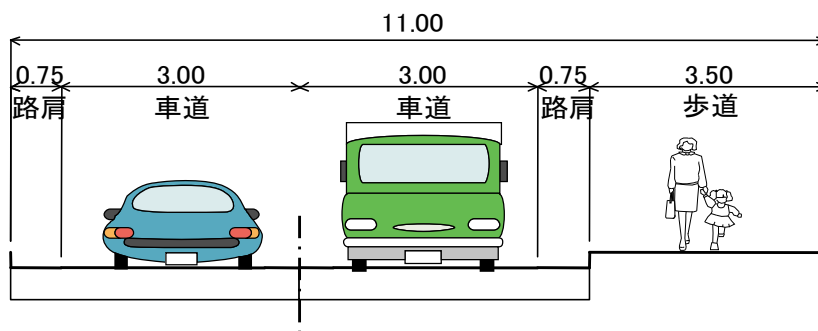
…C

- ・「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



交通の円滑化

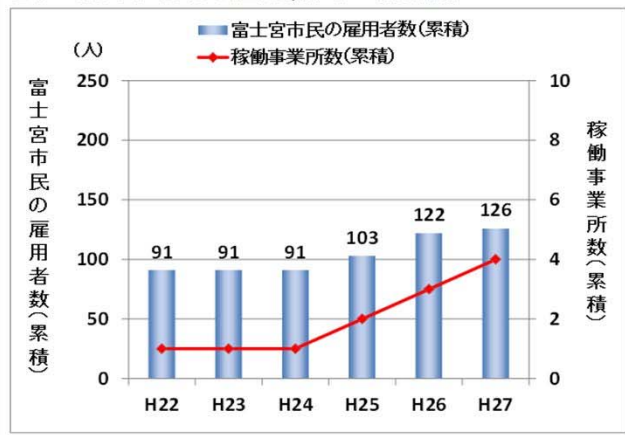


産業活性化への寄与



【整備効果】

供用済区間に隣接する富士山南陵工業団地では、企業立地が促進。現在稼働している4社では、富士宮市民が126人雇用されており、地域の雇用創出にも貢献。



※雇用者数は各事業所の操業開始時の人数(富士宮市役所データ)