

番号	3		平成30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	しずうら 一般国道414号 静浦バイパス			関係市町村	沼津市		
事業採択年度	平成6年度		計画期間	平成6年度 ~ 平成39年度			
用地着手年度	平成7年度		工事着手年度	平成13年度			
再評価理由※	再評価実施 (H25) 後5年が経過						
全体事業費	百万円 30,000	投資状況 (百万円)	~H28年度 13,101	H29年度 1,181	H30年度見込 1,860	計 16,142	
事業概要	<p>(1)事業目的 一般国道414号静浦バイパスは、 ①安全で円滑な交通の確保 ②企業誘致・活動の支援 ③防災基盤の強化 を目的とする。</p> <p>(2)事業内容 計画概要：延長5,080m 計画幅員 車道6.5m (全幅27.0m) 暫定2車線バイパス 道路工1,710m 橋梁工470m、トンネル工2,900m (2箇所)</p>						
【視点1】	<p>(1)事業を巡る社会情勢等の変化 ・現道区間の一般国道414号における交差点（口野放水路交差点、旧静浦西小学校入口交差点、下香貫交差点）は、平成25年1月に、国や県及び関係機関によって構成されている「静岡県道路交通渋滞対策推進協議会」で「地域の主要渋滞箇所」に指摘 ・事業箇所周辺に伊豆の国市が所有するレジャー施設跡地を、工業団地として整備することが平成28年度に決定され、新設の工業団地が整備中</p> <p>(2)事業の投資効果 現時点 (H30) の分析結果： B/C=2.55 ・総便益 (B) 885.86億円 走行時間短縮便益 802.58億円、走行経費減少便益 78.54億円、 交通事故減少便益 4.74億円 ・総費用 (C) 346.51億円 建設投資額 350.98億円 維持管理費 1.58億円 用地残存価値 6.05 ・バイパス沿線に新たな工業団地が整備中であり、数社の進出も決定し、新規雇用の増加に期待 ・有事の際に通行止めとなる現道部に対する代替路の確保によるネットワークが強化</p> <p>(3)事業の進捗状況 【事業費】 53.8% (H30年度末見込み：16,142百万円/30,000百万円) 【事業量】 0.0% 0m/5,080m 【用地面積】 93.0% 62,317m²/67,007m² 【工事費】 48.6% (H30年度末見込み：11,747/24,151百万円)</p> <p>これまでに、優先整備区間 (L=2.5km) の地盤改良工やトンネル工 (H30.2月貫通済)、橋梁下部工に着手しており、事業は順調に進んでいる。</p>						
事業の必要性	評価	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					
【視点2】	沼津市下香貫から大平ICまでの優先整備区間では、用地買収が完了し、早期供用を図るとともに、継続して大平ICから口野IC間にも着手し、平成39年度を完了目標に事業を進めるものである。						
今後の見込み	評価	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					
【視点3】 新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性	事業効果の早期発現を図るため、暫定2車線で整備。今後、優先整備区間に続く2.6km区間に計画する(仮称)静浦第2トンネルにおいて、経済的な断面を検討するとともに、掘削ズリを積極的に他工事へ流用を検討するなど、コスト縮減を図っていく。						
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、走行時間短縮や交通事故の減少等が図られるとともに、災害時の代替路の確保など、事業効果が高く、B/Cが2.55であり、事業を継続し早期完成を図る。</p>						

一般国道 414 号 静岡バイパス

(「費用便益分析マニュアル」国土交通省道路局 都市局 平成 30 年 2 月)

総括表

I) 総便益 B	885.86 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	346.51 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	2.55

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	2908.98	608.17	149.32	3666.47
整備した場合 B	2850.02	602.45	148.97	3601.44
便益 A-B	58.96 時間短縮便益	5.72 経費減少便益	0.35 ^{※2} 事故減少便益	65.03

- ・「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 (H40～H89)	802.58	78.54	4.74	885.86

…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)
344.93	350.98	1131.69	1.58	6.05	346.51

- ・「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。

事業箇所位置図(詳細)



事業の概要及び目的

事業概要

- ・事業期間:平成6年度～平成39年度
- ・事業区間延長:5.1km
- ・道路幅員:車道6.5m(全幅27.0m)
- ・車線数:4車線(暫定2車線で整備)
- ・全体事業費:30,000百万円

事業の目的・必要性

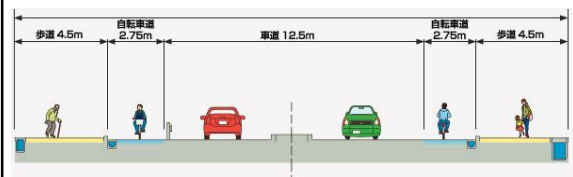
本路線は、全国屈指の観光地伊豆半島の下田市と沼津市をつなぐ幹線道路であり、日常生活はもとより観光シーズンには、観光地伊豆へのアクセス道路として、重要な役割を担っている。しかし、朝夕の通勤時間帯や観光シーズンにおいて、狭隘区間等に起因する慢性的な渋滞が発生している。

また、周辺では伊豆長岡工業団地が拡張予定、新設工業団地が計画中など、企業誘致による新たな雇用の創出が見込まれており、地域への一層の民間投資及び当該地域の競争力強化が期待される。

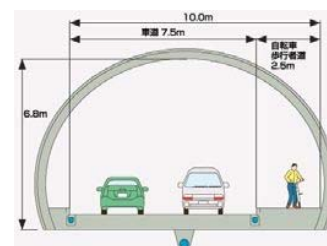
このため、当地域の慢性的な渋滞解消を図り、安全で円滑な交通確保を目的とする。

標準横断面図

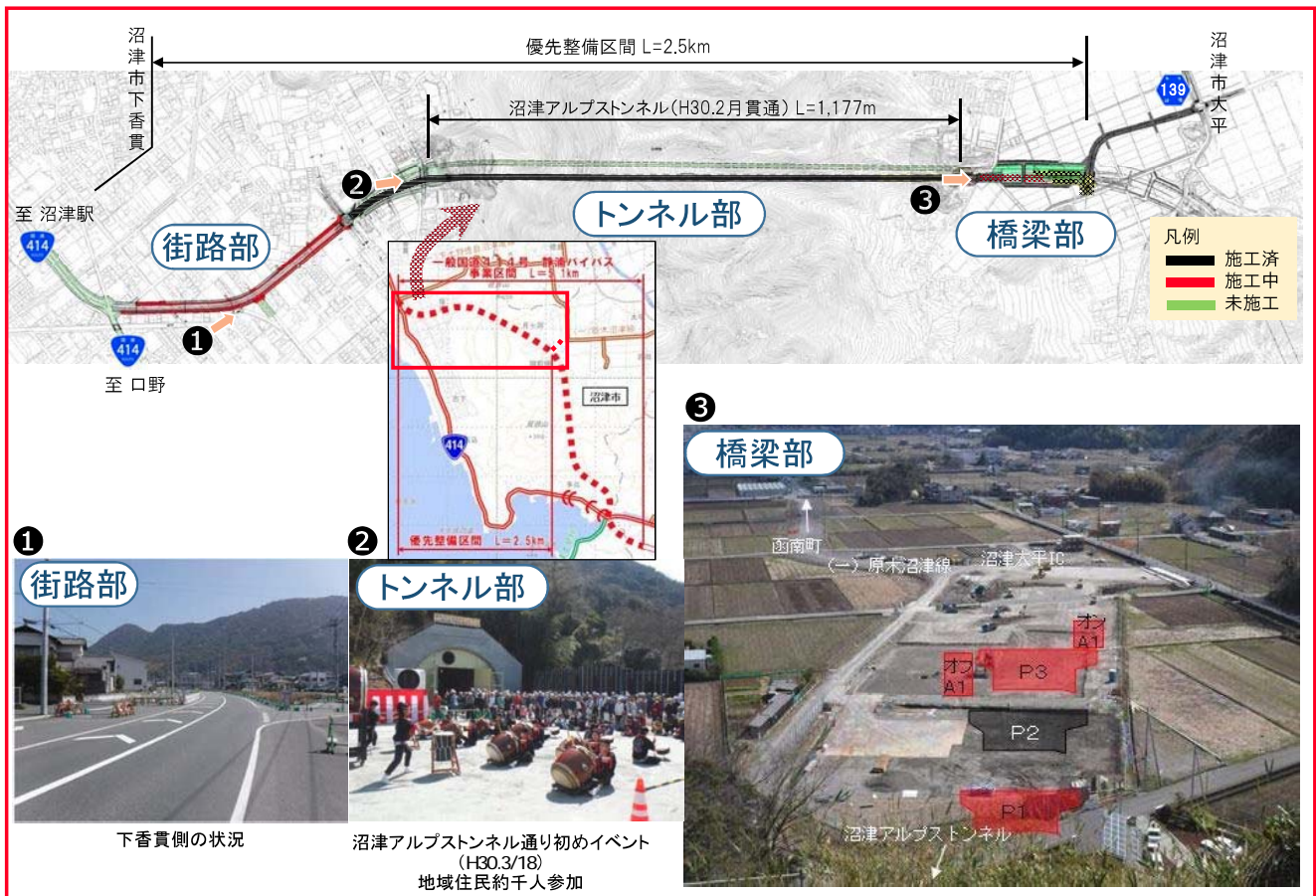
土工部



トンネル部

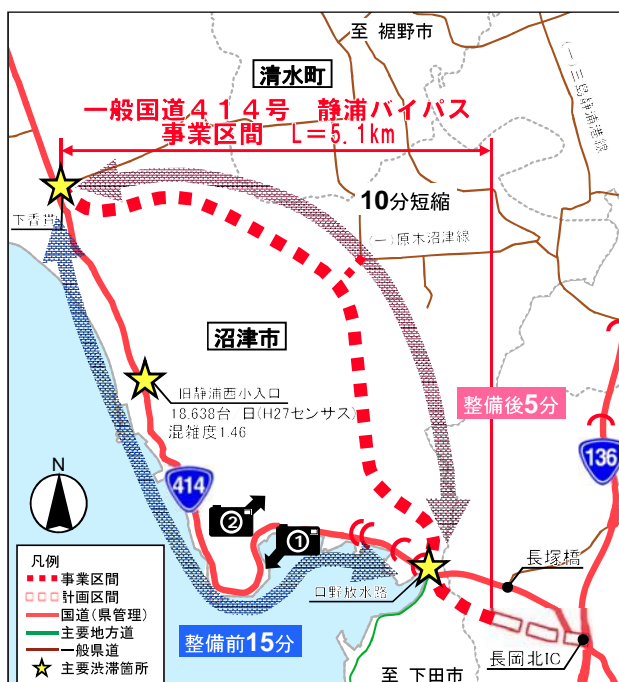


事業の進捗状況



事業の投資効果 (B/Cに現れない効果) 安全で円滑な交通の確保 (1/2)

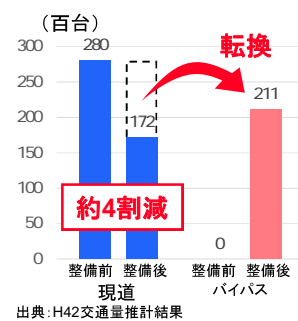
現道は交通量が多いうえに未改良区間やカーブ区間が連続しており、円滑な交通の支障。バイパスを整備し、円滑なアクセス及び現道の慢性的な渋滞の緩和に寄与。



■下香貫—長塚橋間(現道)の渋滞損失額の変化



■下香貫—長塚橋間の平均交通量の変化



■下香貫—長塚橋間の現況



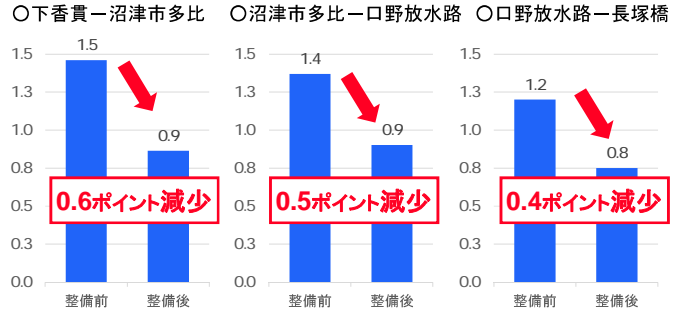
事業の投資効果 (B/Cに現れない効果)

安全で円滑な交通の確保 (2/2)

現道には主要渋滞箇所指定されている交差点が3箇所ある。静浦バイパスの整備により、国道414号現道の交通分散が図られ、混雑が緩和し、旅行速度が向上する。また、事故件数も約4割削減されるなど、安全性の向上も期待。

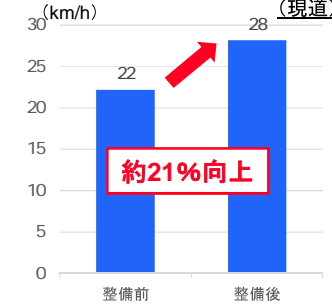


■下香貫—長塚橋間(現道)の混雑度



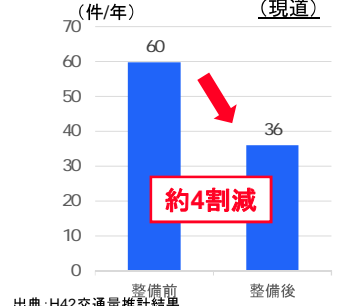
※H27センサスの交通容量を使用。整備前：H27センサス交通量、整備後：H42交通量推計結果を用いて算出

■下香貫—長塚橋間の平均旅行速度 (現道)



出典：H42交通量推計結果

■下香貫—長塚橋間の事故件数 (現道)

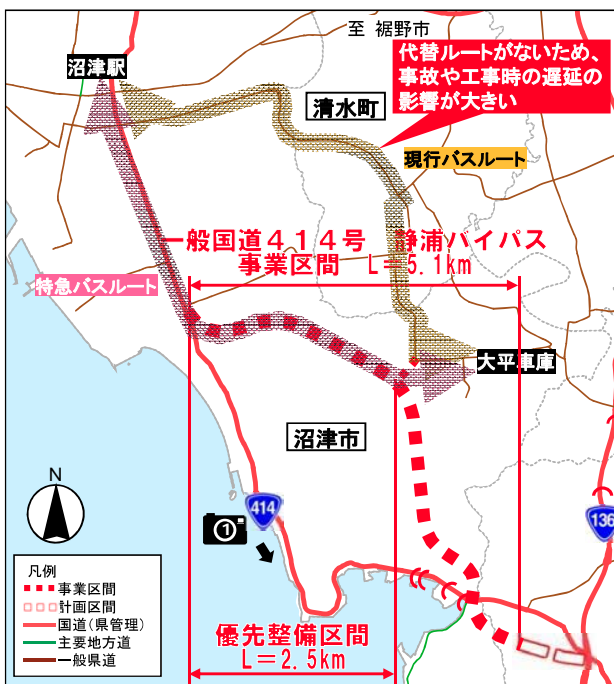


出典：H42交通量推計結果
仮定条件：交通量と事故件数は比例

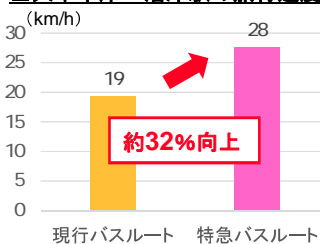
事業の投資効果 (B/Cに現れない効果)

公共交通の利便性の向上

沼津駅と大平車庫を結ぶ路線は、静浦バイパスの整備により交通が分散し、バスの定時性向上が期待。また、バイパスをルートとし、朝夕のラッシュ時における「特急バス」バス路線検討中。

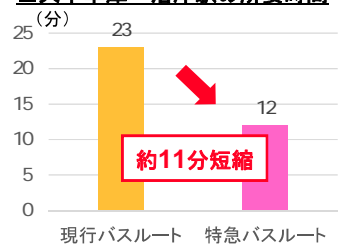


■大平車庫→沼津駅の旅行速度 (km/h)



※H27センサス混雑時旅行速度から算出(静浦バイパス整備区間は60km/hで算出)

■大平車庫→沼津駅の所要時間 (分)



■現行バス路線

- 現行バス(東海自動車株式会社)
- ・沼津駅～大平車庫 (15～19便/日[2017年11月11日改正])
- ・沼津駅と大平地区、沼津中央病院等を連絡

■利用者の声

静浦バイパスの整備により、渋滞が緩和されることで、定時性が向上すると期待しています。

沼津市街地と伊豆の国市を結ぶ、新規路線も考えています。

【東海バス営業部の声】



事業の投資効果 (B/Cに現れない効果)

企業誘致・活動の支援

伊豆の国市は、静浦バイパスによるアクセス利便性の向上により、江間地区に新たな工業団地の整備を決定。
工業団地の立地により、企業誘致の促進、新規雇用の増加が期待。



■内陸フロンティア推進区域:「江間工業用地開発推進区域」

・レジャー施設跡地に進出



イハラサイエンス㈱→1.95(ha)の区画に工場、研究所2棟建設予定
平成33年度に154人態勢(新規雇用50人)で操業予定
樹イスラン →4.99(ha)の区画に新規工場2棟建設予定
平成35年度に30人態勢(新規雇用20人)で操業予定

■利用者の声

新設工業団地には、既に企業数社から進出希望が寄せられています。
工業団地の立地により、新たな雇用創出に加え、伊豆の国市・沼津市の活性化に大きく貢献すると考えています。

【伊豆の国市 市長戦略部職員の声】



事業の投資効果 (B/Cに現れない効果)

防災基盤の強化

現道には津波対策のための陸間があり、津波発生時や大津波警報時に閉鎖し、長塚橋から下香貫までは通行止めとなる。
災害時における代替路の確保により、防災基盤の強化に寄与。



■災害時の津波対策

現道は南海トラフの地震による津波被害が想定されており、旧静浦西小学校前には津波対策のため、陸間が存在。

津波発生時、大津波警報時に閉鎖され、伊豆の国市北江間の長塚橋から沼津市下香貫までが通行止めとなる。



■利用者の声

利用者が多い路線の運行では、片側1車線の区間があり、通行規制時には、定時運行が困難なため、バイパスにメリットを大きく感じています。
獅子浜陸間閉鎖時には、沼津市と伊豆の国市間を結ぶ路線の運行が出来ず、大きな迂回を余儀なくされたため、早期開通を期待しています。

【東海バス営業部の声】



事業の投資効果(B/Cに現れない効果)

生活環境の改善・保全

静浦バイパスの整備に伴い、現道交通量約18,600台/日のうち、約1,400台/日がバイパスへ転換。

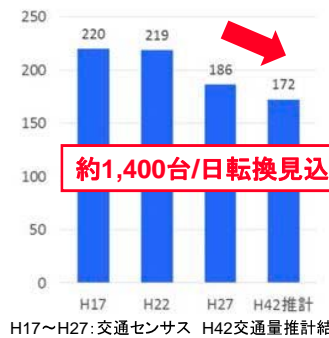
現道は通学路に指定されているが、歩道狭隘かつ大型車の交通量が多いため、静浦バイパスの整備により、現道の交通量が減少し、通学路である現道の安全性の向上に寄与。



■沼津市立静浦小中一貫学校通学路における通学時状況



■通学路の交通量推移
(百台/日)



■国道414号現道の事故率(H27)
(件/億台キロ)



※静岡県全体の事故率は静岡県管理道路を対象とし、対象区間は下香貫～(一)三浦静浦港線を対象として集計