

番号	1	令和元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	いっばんこくどう かなやさがらどうろ 一般国道473号 金谷相良道路Ⅱ			関係市町村	しまだし きくがわし 島田市・菊川市		
事業採択年度	平成23年度		計画期間	平成23年度～令和6年度			
用地着手年度	平成25年度		工事着手年度	平成25年度			
再評価理由	再評価実施(H26)後5年間が経過した時点で継続中						
全体事業費	百万円 20,200	投資状況 (百万円)	～H29年度 8,747	H30年度 1,639	R1年度見込 2,349	計 12,735	
事業概要	<p>(1) 事業目的 地域高規格道路金谷御前崎連絡道路の一部である金谷相良道路Ⅱは、 ①陸海空の交通ネットワーク強化 ②産業・観光活性化への寄与を目的とする。</p> <p>(2) 事業内容 計画概要：延長3.3km 計画幅員 車道 7.0m(全幅 10.0m) 道路工：1,912m 橋梁工：1,388m</p>						
【視点1】	<p>(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 ・ H28.2月 新東名愛知県区間(浜松いなさJCT～豊田東JCT)の開通 ・ 静岡空港の搭乗者数がH28→H30で約1.2倍増加 ・ 静岡空港の貨物取扱量がH28→H30で約1.9倍増加 ・ 御前崎港の貨物取扱量がH28→H30で約1.2倍増加</p> <p>(2) 事業の投資効果 現時点(R1)の分析結果：B/C=1.49 ・ 総便益(B) 293.68億円 走行時間短縮便益 287.44億円、走行経費減少便益 6.24億円 ・ 総費用(C) 196.68億円 建設投資額 196.67億円、維持管理費 1.20億円、用地残存価値 1.19億円 ・ 整備が進んだ金谷御前崎連絡道路沿線には企業の進出が顕著であり、当路線の整備により国道1号と繋がることで道路ネットワークが強化され、さらなる企業の進出が計画されている。 ・ 富士山静岡空港の乗降客数や貨物取扱量、御前崎港の貨物取扱量が増加傾向にあり、地元商業関係者からも当路線の整備が求められている。</p> <p>(3) 事業の進捗状況(R1年度末見込み) 【事業費】 63.0% 12,735百万円/20,200百万円 【用地費】 100.0% 104,900m²/104,900m² 【事業量】 0.0% 0m/3,300m (供用延長) 【工事費】 59.9% 11,116百万円/18,552百万円</p>						
	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】 今後の事業の進捗の見込み	H28年度末に全ての事業用地の取得が完了した。 現在、大規模橋梁工や道路新設工など集中的に工事を進めており、R6年度の事業完了を見込み、今後も事業を進めていく。						
	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】 新たなコスト削減・代替案立案等の可能性	国が進める国道1号菊川ICの改良工事と連携し、建設発生土の有効利用を図っており、引き続きコスト削減を図っていく。						
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、志太榛原地域の南北軸を強化し、新東名、国道1号、富士山静岡空港、東名、御前崎港の交通ネットワークの構築に重要な役割を果たすものである。 費用対効果も見込まれ、産業や観光の活性化に大きく寄与することから、継続して早期完成を図る。</p>						

一般国道473号 金谷相良道路Ⅱ 島田市菊川～菊川市倉沢

(「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30年2月)

総括表

I) 総便益 B	293.68 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	196.68 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	1.49

I) 総便益Bの算出

①各種費用のR12^{※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	4,950.65	1,182.06	14.96	6,147.66
整備した場合 B	4,932.97	1,181.67	14.96	6,129.60

便益	17.67	0.39	0.00	18.07
A - B	時間短縮便益	経費減少便益	事故減少便益 ^{※2}	

- ・「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)	総費用 (億円)
総便益 (R7～R56)	287.44	6.24	0.00	293.68

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)
195.48	196.67	732.00	1.20	1.19	196.68

- ・「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々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。

令和元年度 公共事業再評価（道路事業）

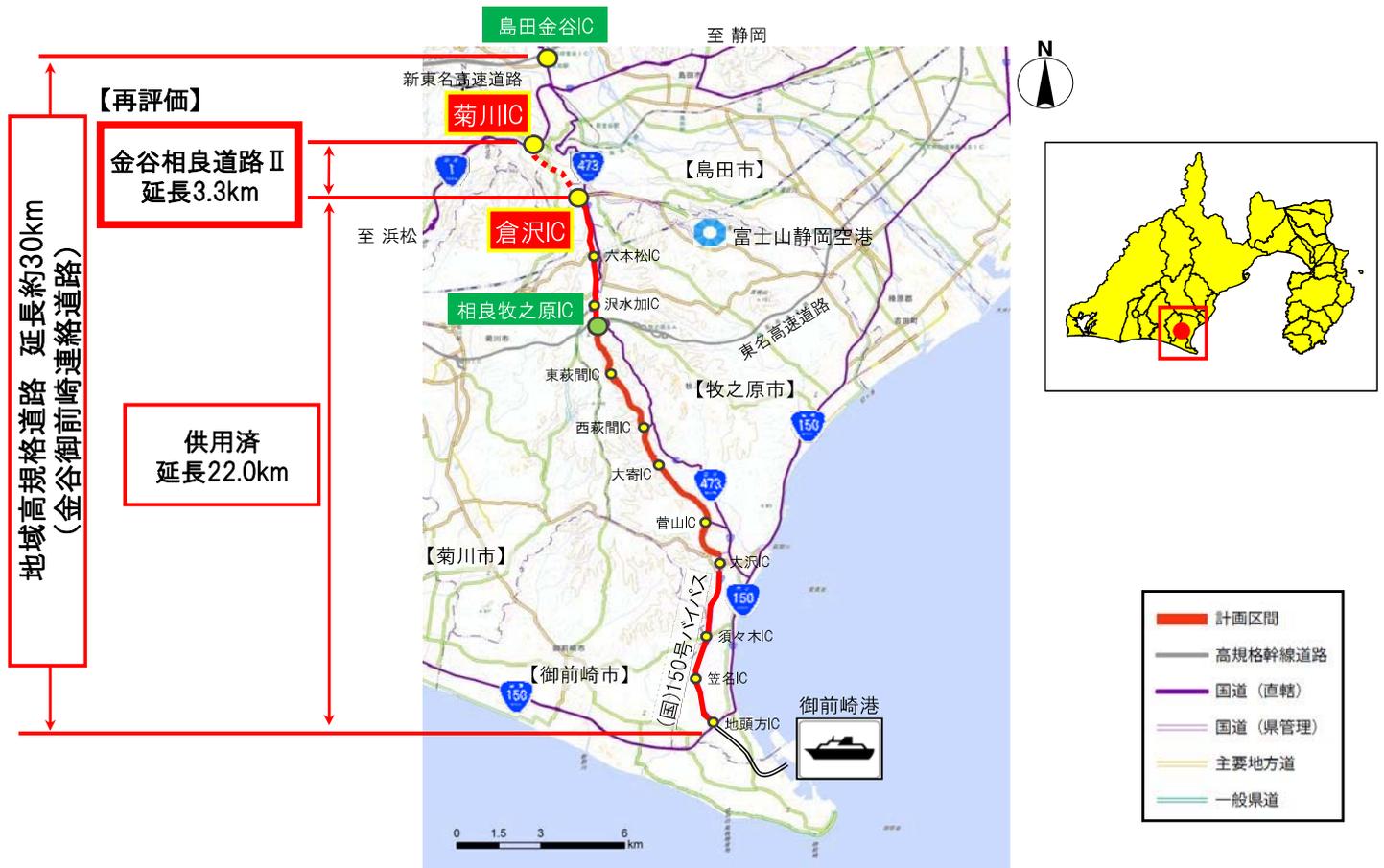
かなやさがらどうろに 一般国道473号金谷相良道路II

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

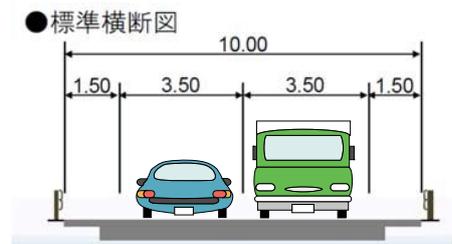


事業の概要及び目的

●事業概要 (前回評価時と一部変更あり)

- ・事業延長: 3.3km
- ・道路幅員: 車道7.0(全幅10.0)m
- ・車線数: 2車線
- ・全体事業費: 202億円(前回: 160億円)
- ・事業期間: 平成23年度～令和6年度(前回: 令和元年度)

●標準横断面図 (前回評価時と変更無し)



●事業目的 (前回評価時と変更無し)

- ・陸海空の交通ネットワーク強化
- ・産業、観光活性化への寄与

費用便益比

	【全体事業費160億円】 前回評価時	【全体事業費202億円】 令和元年度評価時
総費用（C）	141.60億円	196.68億円※
建設投資額	141.47億円	196.67億円
維持管理費	1.27億円	1.20億円
用地残存価値	1.14億円	1.19億円

	前回評価時	令和元年度評価時
総便益（B）	318.03億円	293.68億円
走行時間短縮便益	305.77億円	287.44億円
走行経費減少便益	12.25億円	6.24億円
交通事故減少便益	0.00億円	0.00億円

注)総便益及び総費用の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しない
 ※)全体事業費の増額とは異なる

	前回評価時	令和元年度評価時
費用便益比(B/C)	2.25	1.49

$$\text{費用便益比 (B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{総費用}}$$

全体事業費の変更概要

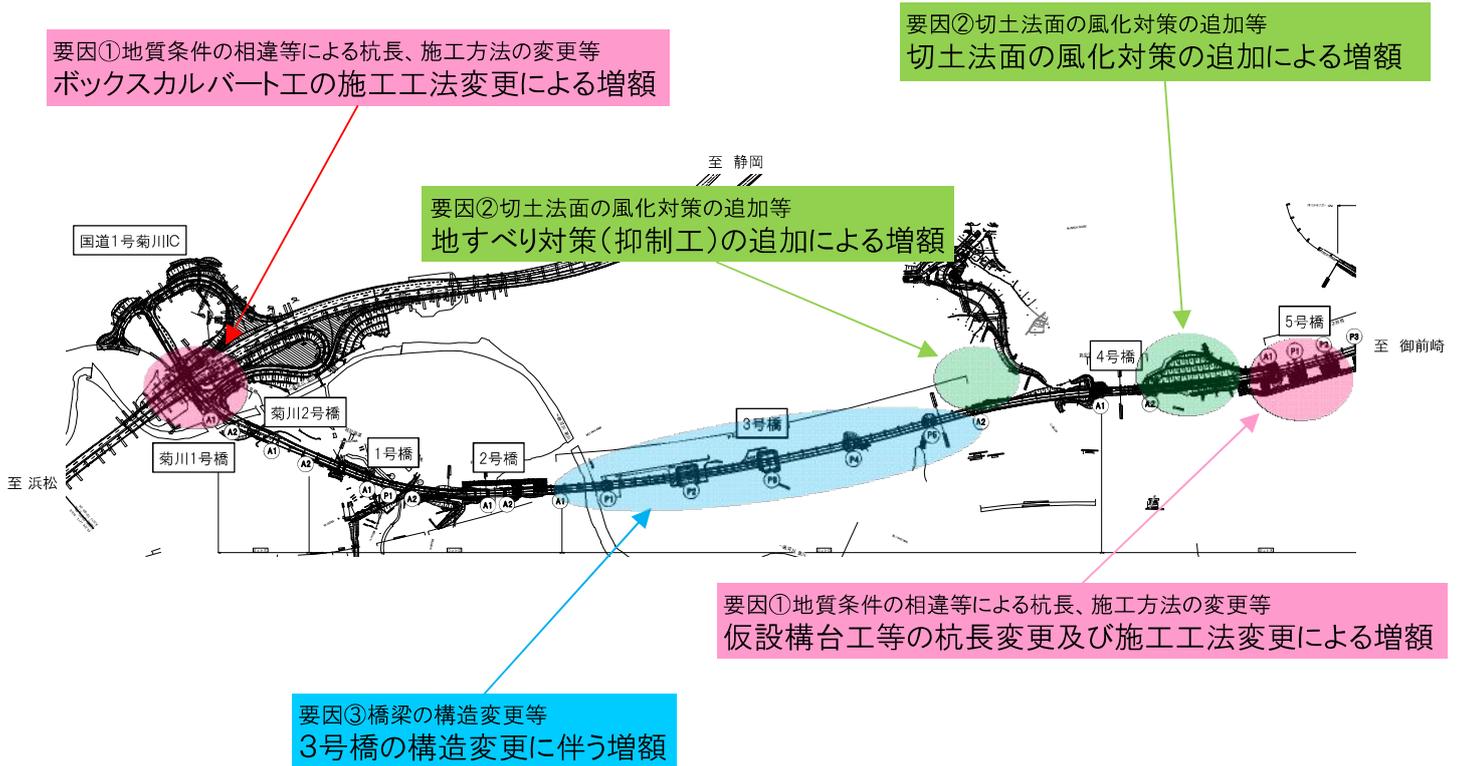
■事業費増加の要因

- ・地質条件の相違等による杭長、施工工法の変更 11.3億円
- ・切土法面の風化対策、地すべり対策の追加 14.3億円
- ・橋梁の構造変更 16.4億円

合計42.0億円増

事業費増額の主な要因	増額
①地質条件の相違等による杭長、施工工法の変更 ■仮設構台工等の杭長変更による増額(平均杭長 8.9m/本→9.3m/本×250本) ■仮設構台工の施工工法変更による増額(バイプロハンマ工法→ダウンザホールハンマ工法) ■ボックスカルバートの施工工法変更による増額(バイプロハンマ工法→硬質岩盤クリア工法)	11.3億円
②切土法面の風化対策、地すべり対策の追加 ■切土法面の風化対策等の追加による増額(法枠工・ロックボルト工の追加、切土法面勾配の変更) ■地すべり対策(抑制工)の追加による増額	14.3億円
③橋梁の構造変更 ■3号橋の構造変更に伴う増額	16.4億円

事業費の増額位置図



事業期間の見直し

工種	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
菊川1号橋		■	■	■				■		
菊川2号橋		■	■	■						
1号橋		■	■	■						
2号橋			■	■						
3号橋	■	■	■	■	■	■	■			
4号橋				■	■		■	■	■	
5号橋	■	■	■	■			■			
1号～3号跨道橋		■	■	■			■	■		
倉沢IC	■	■	■	■			■			
大規模土工・舗装新設		■	■	■	■	■	■		■	■
国道1号菊川IC (浜松河川国道事務所施行)			■	■	■	■	■	■		
用地買収	■	■								
測量設計・調査	■	■	■	■						

☀️: 見直しが必要な事象発生

・志太榛原地域における南北軸強化

走行時間の短縮

・産業、観光活性化への寄与

企業立地の促進

富士山静岡空港の利用促進

御前崎港の利用促進

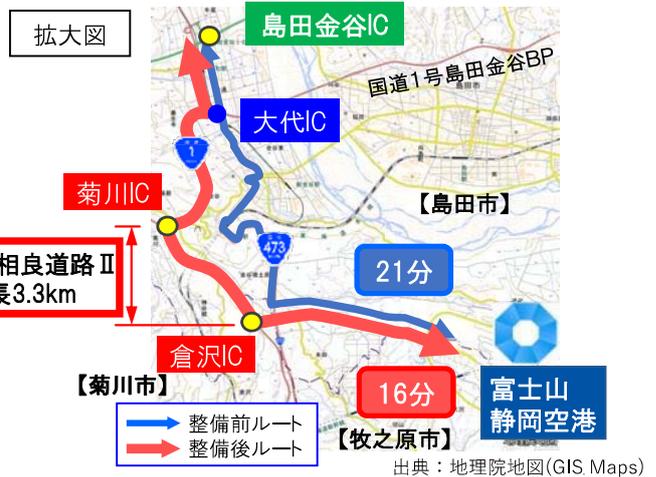
など

走行時間の短縮

(例：新東名島田金谷IC～富士山静岡空港間の旅行時間)



出典：地理院地図(GSI Maps)



新東名と空港間の移動



出典：H27道路交通センサス、H29年度交通量推計結果（静岡県）

●地域高規格道路沿線への『企業進出が顕著』

H23年度(事業採択時)



地理院地図(GSI Maps)に加筆

金谷相良道路Ⅱ開通を想定

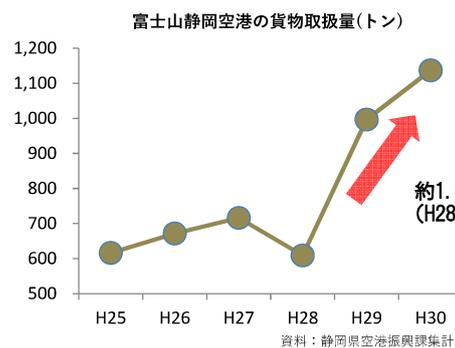
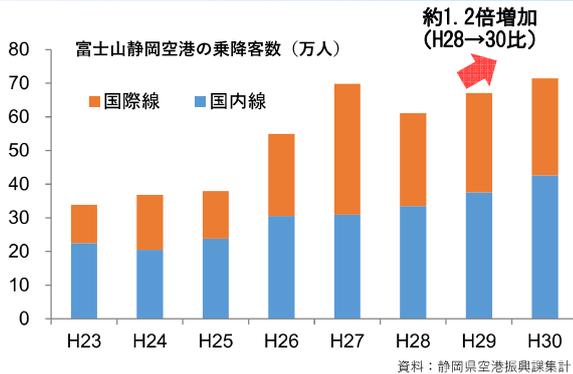


凡例 ○ 既存施設 ● 新規進出済 ○ 今後新規進出・機能拡張予定

地理院地図(GSI Maps)に加筆

●『富士山静岡空港』の利用促進

富士山静岡空港の利用 増加中



更なる増加が見込まれる

約1.9倍増加 (H28→30比)

【航空会社 (フジドリームエアラインズ)】からの声

金谷御前崎連絡道路が繋がれば、空港へのアクセス時間が短縮され利便性や定時性が高まり、ビジネス利用が広がっていくと期待しています。



【富士山静岡空港運営会社 (コンシェルジュ)】からの声

当空港は無料の駐車場を提供しているのですが、金谷御前崎連絡道路が開通すれば、空港へのアクセス時間が短縮され利便性が高まることから、空港へ“遊びに”来て頂けるお客様もさらに増えると思います。



● 『御前崎港』の利用促進



【掛川市内大手エンジンメーカー】からの声

金谷御前崎連絡道路が国道1号と接続することで、**御前崎港への陸上輸送の速達性や安全性が確立**され、平坦性の高い輸送ルートは**精密機械であるエンジンの配送には非常に重要**なため、陸上輸送計画を見直し効率化を図ります。



対応方針(案)

本事業は、

- ・ 費用便益比 (B/C) が「1.49」
- ・ 志太榛原地域の南北軸の強化
- ・ 産業や観光の活性化へ寄与

以上から、**事業効果が大きい**



事業を継続する。

番号	2	令和元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	いっぽんくどう 一般国道473号 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～令和6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	再評価実施(H26)後5年間の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)	～H29年度	H30年度	R1年度見込	計					
	1,817		202	225	665	1,092					
事業概要	<p>(1) 事業目的 一般国道473号地蔵峠Ⅱバイパスは、 ① 狭隘かつ線形不良区間の解消、 ② 観光・交流の促進や救急医療への寄与 を目的とする。</p> <p>(2) 事業内容 計画概要：延長420m 計画幅員 車道 6.0m (全幅 7.5m) 2車線 / バイパス及び現道拡幅 道路工：延長338m 橋梁工：延長82m (1橋)</p>										
【視点1】	<p>(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 ○ 新東名島田金谷ICの出入交通量がH25→H29で約22%増加 ○ 島田市川根温泉ホテルの利用・宿泊客がH26→H28で約119%増加 ○ 川根本町の観光施設利用・宿泊客がH25→H29で約53%増加</p> <p>(2) 事業の投資効果 ○ 現時点(R1)の投資効果： B/C=1.37 ・ 総便益 (B) 23.21億円 走行時間短縮便益 20.72億円、走行経費減少便益 2.47億円、 交通事故減少便益 0.02億円 ・ 総費用 (C) 16.84億円 建設投資額 16.67億円、維持管理費 0.17億円、用地残存価値 0.00億円 ○ 新東名高速道路や富士山静岡空港等から奥大井地域へのアクセスが確保され、観光・交流が促進される。 ○ 狭隘かつ線形不良区間が解消され、救急搬送時の安全性や快適性が向上する。</p> <p>(3) 事業の進捗状況 (R1年度末見込み) 【事業費】 60.0% 1,092百万円/1,817百万円 【用地費】 100% 4,246m²/4,246m² 【事業量】 19.0% 80m/420m (供用延長) 【工事費】 60.0% 1,093百万円/1,814百万円</p>										
事業の必要性	<table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>継続が妥当・</td> <td>視点3による見直し後継続が妥当・</td> <td>継続は妥当ではない</td> </tr> </table>							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
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】 今後の事業の進捗の見込み	<p>現在、全ての用地取得が完了し、道路拡幅区間(軽量盛土工)を優先して工事を進めている。道路拡幅区間の整備後には橋梁工に着手予定であり、令和6年度の完了を見込み、今後も事業を進めていく。</p>										
	<table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>継続が妥当・</td> <td>視点3による見直し後継続が妥当・</td> <td>継続は妥当ではない</td> </tr> </table>							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
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】 新たなコスト削減・代替案立案等の可能性	<p>軽量盛土工法を採用し、コスト削減を図っており、引き続きコスト削減を図っていく。</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、道路の狭隘かつ線形不良区間の解消を図るものである。費用対効果も見込まれ、観光・交流の促進や救急医療に大きく寄与することから、事業を継続して早期完成を図る。</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30年2月)

総括表

I) 総便益 B	23.21 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	16.84 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	1.37

I) 総便益B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	964.86	157.79	15.26	1,137.91
整備した場合 B	963.59	157.63	15.26	1,136.48

便益	1.27	0.16	0.00	1.43
A - B	時間短縮便益	経費減少便益	事故減少便益	

- ・「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)	交通事故現象 便益(億円)	総費用 (億円)
総便益(R7~R56)	20.72	2.47	0.02	23.21

…B

II) 総費用Cの算出

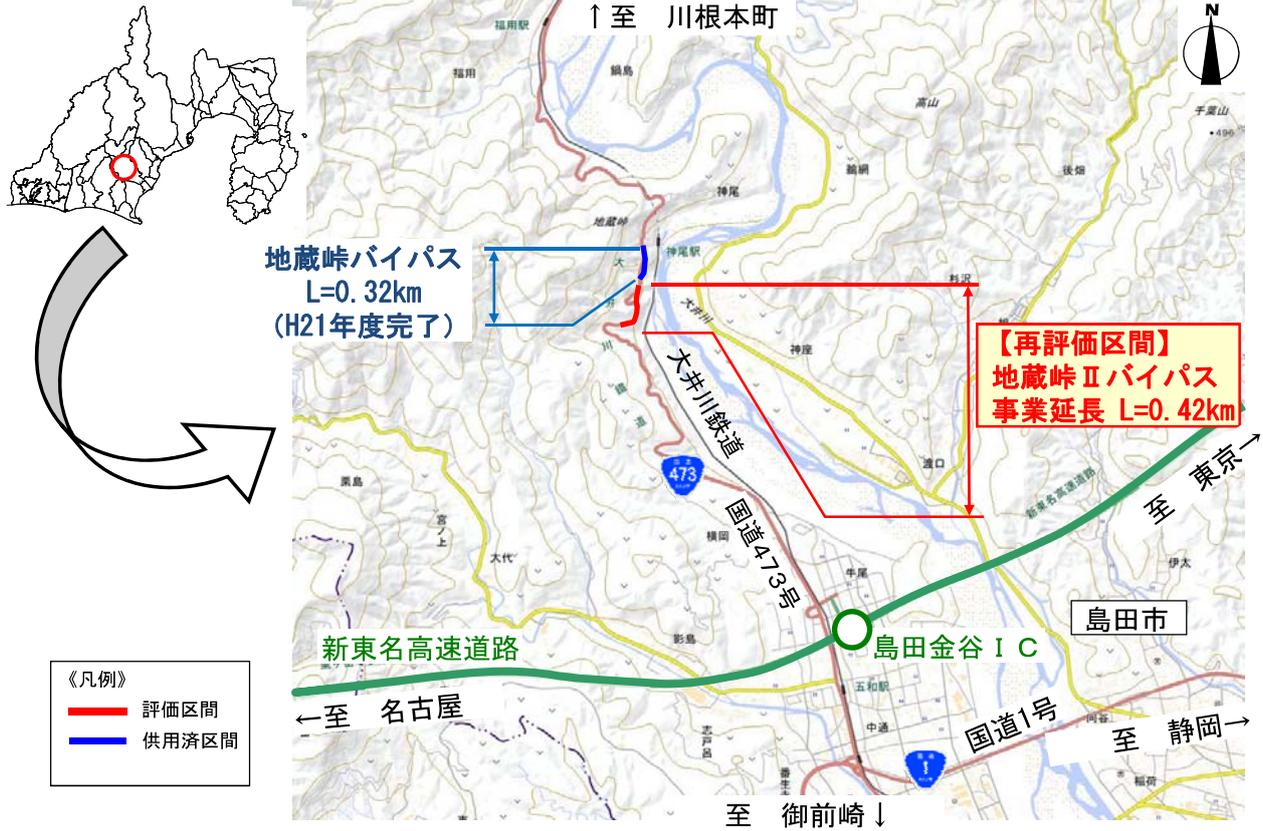
[総費用] = [建設投資額] + [維持管理費] - [用地費の残存価値]

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)
18.17	16.67	93.58	0.17	0.00	16.84

…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々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)



一般国道473号 地蔵峠Ⅱバイパス(事業概要)

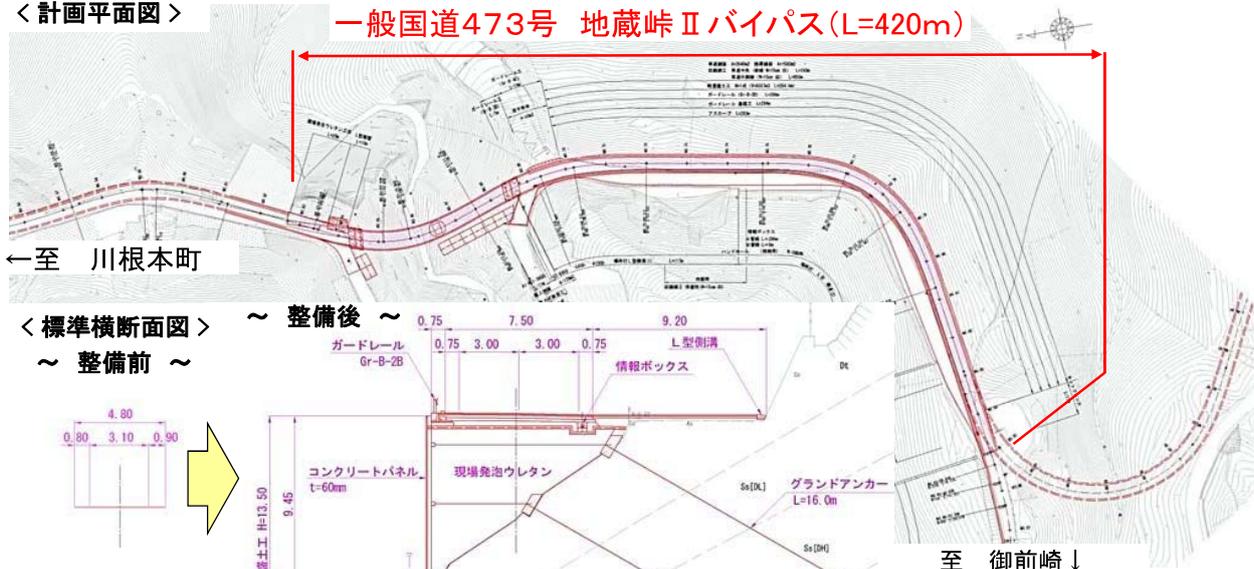
【事業概要】

- 事業期間：平成22年度～令和6年度
- 事業費：18.17億円
- 事業延長：420m

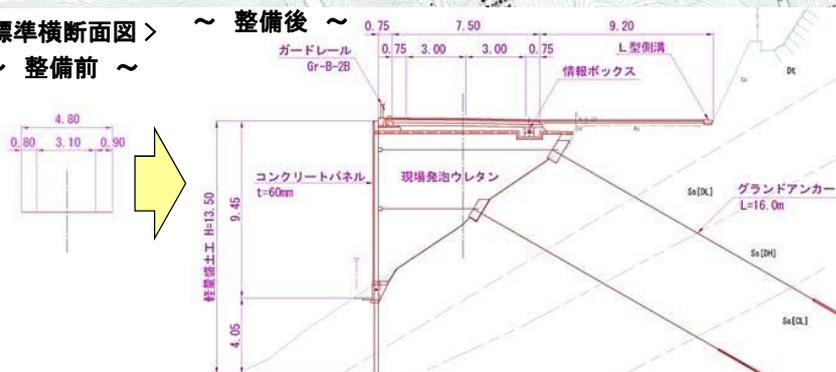
【進捗状況】 (R1年度末)

- 事業費：60.0%
- 用地面積：100%
- 工事費：60.0%

＜計画平面図＞

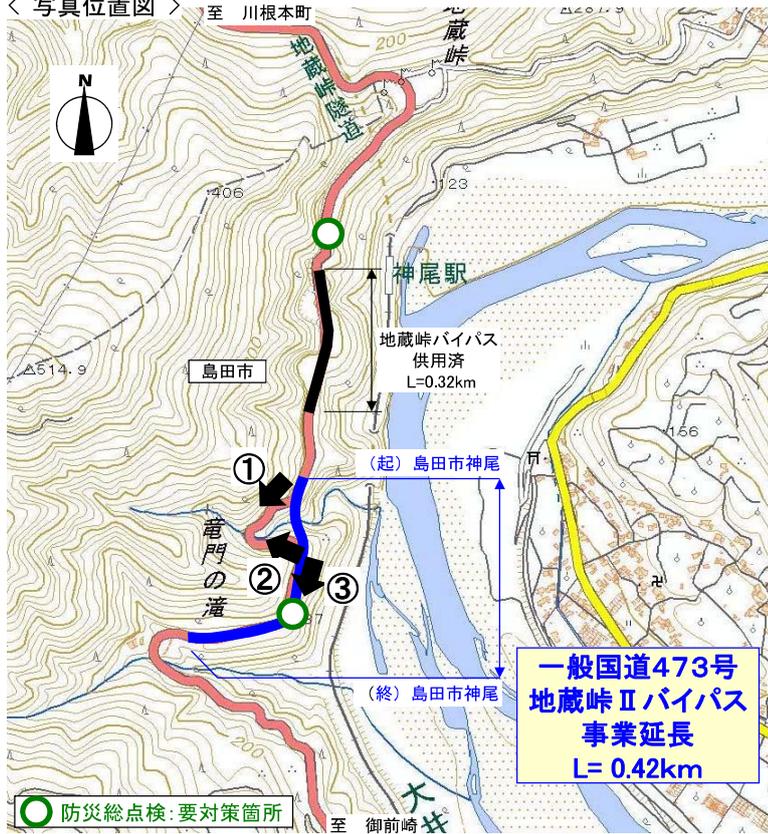


＜標準横断面図＞



一般国道473号 地蔵峠Ⅱバイパス(現状)

< 写真位置図 >



【狭隘・線形不良区間の状況】



事業の効果 (狭隘かつ線形不良区間の解消)

< 整備イメージ >



※地藏峠バイパスの供用状況



- 狭隘かつ線形不良区間の解消
- 防災総点検における要対策箇所の解消

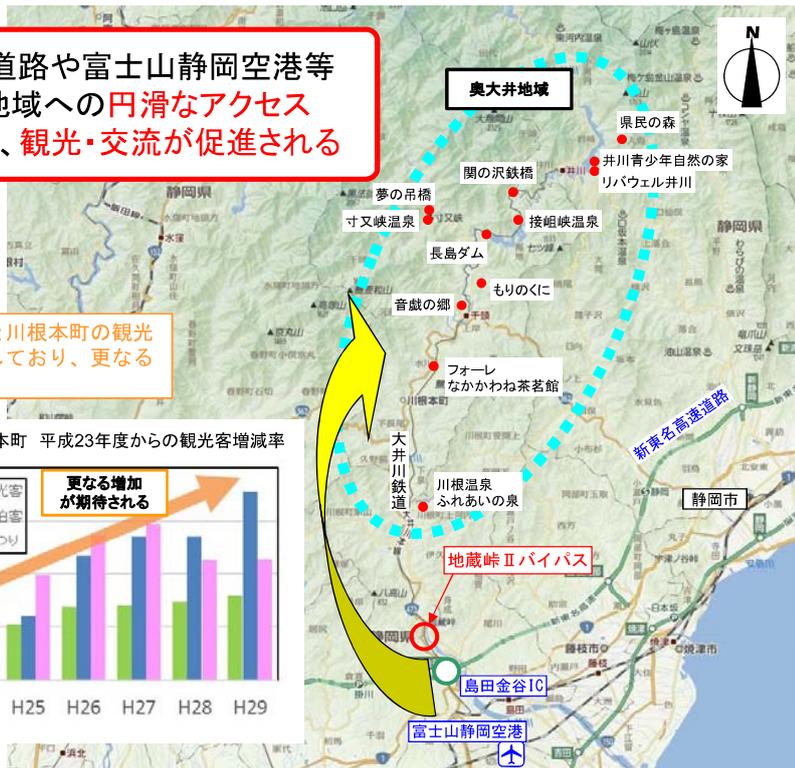
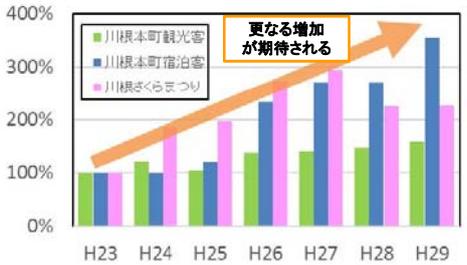
交通の円滑化に寄与

事業の効果（観光・交流の促進）

新東名高速道路や富士山静岡空港等から奥大井地域への円滑なアクセスが確保され、観光・交流が促進される

島田市川根地区と川根本町の観光客数が年々増加しており、更なる増加に期待。

島田市川根地区・川根本町 平成23年度からの観光客増減率



＜接叡峡温泉＞



＜夢の吊橋＞

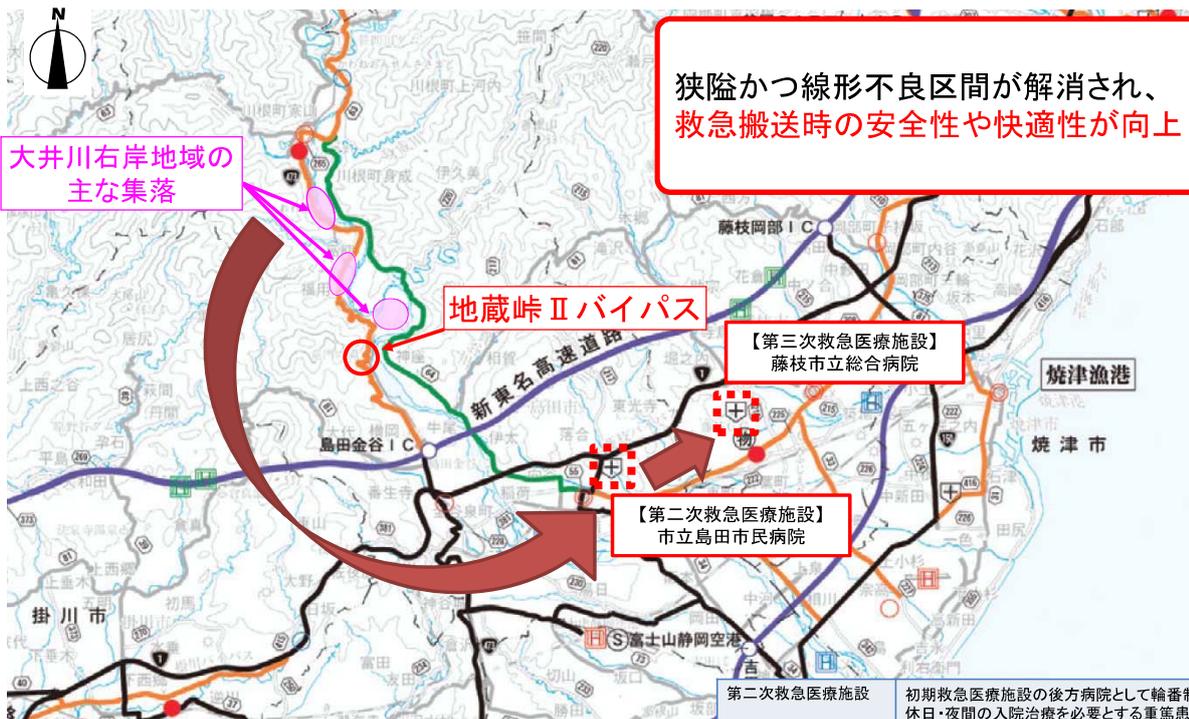


＜寸又峡温泉＞



事業の効果（救急医療への寄与）

狭隘かつ線形不良区間が解消され、救急搬送時の安全性や快適性が向上



第二次救急医療施設	初期救急医療施設の後方病院として輪番制により休日・夜間の入院治療を必要とする重篤患者を受け入れる医療施設
第三次救急医療施設	重篤な疾患や多発外傷等に対する医療を行える、救命救急センターや高度救命救急センター等