

令和6年度公共事業再評価調書

担当課名

道路整備課

番号	3																
事業名	道路改良事業			事業主体	静岡県												
箇所名	一般国道469号 精進川 ^{しょうじんがわ} 拡幅			関係市町	富士宮市												
事業採択年度	令和 2 年度		計画期間	令和2年度 ~ 令和14年度													
用地着手年度	令和 5 年度		工事着手年度	令和 6 年度													
再評価理由※	事業着手(R2)後 5年が経過																
全体事業費	百万円	投資状況 (百万円)	~R4年度	R5年度	R6年度見込	計											
	2,000		184	5	40	229											
事業概要	(1)事業目的 一般国道469号は、御殿場市と山梨県南部町を結ぶ幹線道路である。当該区間は緊急輸送路に指定されている重要な区間であるが、狭隘かつ線形不良箇所が多く存在するため、道路改良を実施し、安全で円滑な交通を確保するものである。なお、特に狭隘で見通しの悪い1.2kmを優先整備区間として、集中的に整備を進めている。																
	(2)事業内容 施工延長： 2,800 m (道路工： 2,800 m) 道路幅員： 7.5 m (全幅)																
【視点1】	(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 令和3年8月に中部横断自動車道が山梨県から静岡県まで全線開通し、観光・物流網が強化された。																
	(2)事業の投資効果 ○費用便益分析結果 (令和 6 年度時点) <table border="1"> <tr> <td>B/C (i=4%)</td> <td>参考:B/C (i=2%)</td> <td>参考:B/C (i=1%)</td> <td>EIRR</td> </tr> <tr> <td>1.1</td> <td>1.6</td> <td>2.0</td> <td>4.5%</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・総便益 (B) 17.6 億円 (走行時間短縮便益：16.9億円、走行経費減少便益：0.7億円、交通事故減少便益：0億円) ・総費用 (C) 16.5 億円 (建設費：15.5億円、維持管理費：1.1億円、用地残存価値：0.03億円) ○見込まれる効果 (定性的な効果) <ul style="list-style-type: none"> ・周辺の工場等から国道139号北山ICへのアクセスの向上 ・狭隘かつ線形不良区間の解消による安全で円滑な交通の確保 ・災害に強い道路ネットワークの構築 						B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR	1.1	1.6	2.0	4.5%			
B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR														
1.1	1.6	2.0	4.5%														
事業の必要性	(3)事業の進捗状況 (令和 6 年度見込み)																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>進捗率</th> <th>内 訳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費</td> <td>11.5%</td> <td>(229 百万円 / 2,000 百万円)</td> </tr> <tr> <td>事業量</td> <td>0.0%</td> <td>(0 m / 2,800 m)</td> </tr> <tr> <td>用地取得</td> <td>9.9%</td> <td>(1,392 m² / 14,000 m²)※</td> </tr> </tbody> </table> ※ うち優先整備区間：全体 1,577m ² 、用地取得率 88%						区分	進捗率	内 訳	事業費	11.5%	(229 百万円 / 2,000 百万円)	事業量	0.0%	(0 m / 2,800 m)	用地取得	9.9%
区分	進捗率	内 訳															
事業費	11.5%	(229 百万円 / 2,000 百万円)															
事業量	0.0%	(0 m / 2,800 m)															
用地取得	9.9%	(1,392 m ² / 14,000 m ²)※															
	評価	継続が妥当															
【視点2】 今後の事業の進捗の見込み	地元の期待が大きく、優先整備区間の用地取得も順調に進捗していることから、計画期間内の完成が見込まれる。																
	評価	継続が妥当															
【視点3】 新たなコスト削減・代替案立案等の可能性	(コスト削減について) ストックヤードを活用した建設発生土の有効利用や、新技術・新工法の活用を検討するなどして、コスト削減を図っていく。																
対応方針(案)	(1)対応方針(案) 本事業を 【 継続 】 する。																
	(2)理由 本事業は、すれ違い困難な狭隘箇所や線形不良箇所の拡幅・改良により、安全で円滑な交通を確保し、周辺地域の活性化や災害時の輸送機能確保に寄与するものであり、用地取得も順調に進んでいることから、事業を継続する。																

費用便益比算出説明書

一般国道469号 精進川拡幅
 ((「費用便益分析マニュアル」国土交通省道路局 都市局 令和5年12月))

総括表

総便益B	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]	1,764百万円
総費用C	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]	1,654百万円
B/C		1.07

総便益

<ul style="list-style-type: none"> ○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 ○施設等の残存価値 評価期間末における施設等の残存価値を社会的割引率4%で現在価値化する。 総便益 B = 1,764百万円 移動時間短縮便益 B = 1,690百万円 走行経費減少便益 B = 74百万円 交通事故減少便益 B = 0百万円

総費用

<ul style="list-style-type: none"> ○事業建設費：建設費用を算出基準年次の価値で評価するために各年度ごとに割引率をかけ、合計したもの ○評価期間内に必要な維持管理費：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。 ○用地残存価値：検討期間後の残存価値を現在価値化したもの。 総費用 C = 1,654百万円 事業建設費 C = 1,548百万円 評価期間内に必要な維持管理費 C = 109百万円 用地残存価値 C = -3百万円

3. 事業の投資効果

③ 安全で円滑な交通の確保（災害に強い道路ネットワーク）

- ・本路線は、県東部地域の山間部における主要な東西交通軸であり、沿岸部の国道1号などと連携して、常時・非常時を問わず、輸送機能を担う重要な路線である。
- ・事業区間は第3次緊急輸送路に指定されており、道路の拡幅や斜面对策を行うことにより、災害に強い道路を構築する。

■ 県東部地域における東西交通軸となる道路ネットワーク図



■ 斜面对策箇所



■ 整備後のイメージ



落石や倒木による通行止めの減少
災害時における交通確保

4. 事業を巡る社会情勢等の変化

前回からの変更点・理由

	前回(R2)	今回(R6)	主な変更理由
①計画期間	R2～R14	変更なし	—
②全体事業費	2,000百万円	変更なし	—