

番号	4	令和4年度公共事業再評価調査		担当課名 道路整備課		
事業名	道路改良事業		事業主体	静岡県		
箇所名	一般国道362号 <small>ほんかわね しずおか</small> 本川根～静岡バイパス		関係市町	川根本町		
事業採択年度	昭和56年度	計画期間	昭和56年度～令和8年度			
用地着手年度	昭和57年度	工事着手年度	昭和58年度			
再評価理由※	社会経済情勢の急激な変化等により再評価を実施する必要性が生じた事業（計画期間の延伸）					
全体事業費	百万円 25,500	投資状況 (百万円)	～R2年度 21,834	R3年度 450	R4年度見込 586	計 22,870
事業概要	<p>(1) 事業目的 本路線は、浜松市北区と静岡市中心部を結ぶ幹線道路であるとともに、第2次緊急輸送路に指定されるなど、地域の産業や生活、防災面において重要な路線である。 事業区間は、車両のすれ違い困難な狭隘箇所や防災上の要対策箇所が多数存在し、また、事前通行規制区間にも指定されているため、当該区間の整備により安全で円滑な交通を確保し、榛原北部地域の活性化に貢献する。</p> <p>(2) 事業内容 計画概要：延長9,966m 計画幅員 車道6.0m（全幅8.0m 2車線（現道拡幅+バイパス整備））</p>					
【視点1】 事業の 必要性等	<p>(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 前回の事業評価時点の交通量663台/日（H22センサス）に対し、現在の交通量593台/日（H27センサス）と大きな変化は見られないが、コロナ禍前までの観光客数は増加傾向である。また、県が進める”ふじのくに”のフロンティアを拓く取組として、令和元年12月に川根本町の一部が「ICT・IoTによる新産業創出推進エリア」に認定された。</p> <p>(2) 事業の投資効果 ○現時点（R4）での費用便益分析結果：B/C=0.9、EIRR=3.7% ・総便益（B） 450.20億円 （走行時間短縮便益 429.77億円、走行経費減少便益 19.91億円、交通事故減少便益 0.52億円） ・総費用（C） 526.84億円 （建設投資額 522.86億円、維持管理費 4.58億円、用地残存価値 0.60億円） ・【参考】残事業B/C=3.4 ○見込まれる効果（定性的な効果） ・安全で円滑な交通の確保 防災上の要対策箇所の解消により、災害に強い道路ネットワークが構築されるほか、高度医療機関へ搬送が迅速化 ・観光活性化への寄与 多数の観光資源へのアクセス性が向上し、観光産業の活性化に寄与</p> <p>(3) 事業の進捗状況（令和4年度末見込み） 【事業費】 : 89%（22,870百万円/25,500百万円） 【事業量】 : 69%（6,888m/9,966m） 【用地取得】 : 100%（36,800m²/36,800m²） ・事業は順調に進んでおり、早期完成を目指して事業を進めるものである。</p>					
【視点2】 今後の 事業の進捗 の見込み	<p>施工中のバイパス区間の残る1橋について、令和3年度より下部工（橋台1基、橋脚3基）に着手している。地元の期待も大きく、順調に進捗していることから令和8年度の供用が見込まれる。</p>					
【視点3】 新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性	<p>(コスト縮減について) ・擁壁構造の見直しを図ることで、コスト縮減に努めていく。 ・建設発生土について、近隣の工事箇所と調整を図り、運搬・処分費や購入費等の低減を図っていく。</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、狭隘かつすれ違い困難な箇所や要対策箇所を解消し、安全で円滑な交通を確保するものである。 近年、観光客数の増加により必要性が一層高まっており、さらに、事業の投資効果も見込まれ、用地取得が既に完了しているなど、今後の事業の進捗が見込めることから、事業を継続する。</p>					

一般国道362号 本川根静岡バイパス
 (「費用便益分析マニュアル」国土交通省道路局 都市・地域整備局 令和4年2月)

総括表

I) 総便益 B	450.20 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	526.84 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	0.85
IV) 経済的内部収益率 EIRR	3.7%

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)
a. 整備しなかった場合	28.88	2.30	0.17	31.35
b. 整備した場合	3.75	1.15	0.14	5.04
便益 (a-b)	25.13 走行時間短縮便益	1.15 走行経費減少便益	0.03 事故減少便益 ^{*2}	26.31

- ・「走行時間短縮便益」：道路整備による走行時間短縮を貸金率等で金銭評価
- ・「走行経費減少便益」：道路整備による走行に係る経費（燃料費、タイヤ・チューブ費等）が減少する評価
- ・「走行事故減少便益」：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)	… B
総便益 (R9～R59)	429.77	19.91	0.52	450.20	

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 (万円/年)	維持管理費 (億円)	用地残存価値 (億円)	総費用 (億円)	… C
255.00	522.86	2492	4.58	0.60	526.84	

- ・「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、事業費の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。