

番号	6	令和4年度公共事業再評価調書		担当課名 道路整備課		
事業名	道路改良事業		事業主体	静岡県		
箇所名	一般国道150号 <small>ほんなんに</small> 磐南Ⅱバイパス		関係市町村	磐田市		
事業採択年度	平成 20 年度		計画期間	平成20年度 ~ 令和15年度		
用地着手年度	平成 21 年度		工事着手年度	平成 22 年度		
再評価理由	再評価実施(H29)後5年間の経過した時点で継続中					
全体事業費	百万円 4,500	投資状況 (百万円)	~R2年度 1,933	R3年度 240	R4年度見込 220	計 2,393
事業概要	<p>(1)事業目的 一般国道150号は、県内中・西部地域の沿岸部の経済活動を支えるとともに、地域間交流にも重要な役割を担う幹線道路である。 現道の掛塚橋付近(石原町交差点~白羽交差点)は、慢性的な渋滞が発生しており、主要渋滞区間に指定されている。当バイパスの整備により渋滞緩和を図り、安全で円滑な交通を確保することで、当地域の経済活性化に貢献する。</p> <p>(2)事業内容 計画概要：延長2,000m 計画幅員 車道13.0m(全幅25.0m) 4車線バイパス(暫定2車線整備) 道路工1,903m、橋梁工97m</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 当該区間に対する現道交通量は、15,725台/日(H27センサ)と多い。当地区は磐田市の都市計画マスタープランにおいて、産業集積地区として位置付けられており、また、中遠地区では新規の企業立地が進んでいる。</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=1.7、EIRR=5.3% ・総便益(B)：77.97億円 (走行時間短縮便益：70.97億円、走行経費減少便益：6.60億円、交通事故減少便益：0.40億円) ・総費用(C)：46.28億円 (建設投資額：46.91億円、維持管理費：0.60億円、用地残存価値：1.23億円)</p> <p>○見込まれる効果(定性的な効果) ・交通の円滑化 バイパス整備により、現道の交通分散が図られ渋滞の緩和および所要時間の短縮に期待 ・産業・観光活性化への寄与 周辺の工業団地と御前崎港への物流の円滑化や、観光資源へのアクセス性が向上による産業・観光の活性化への寄与 ・防災機能の強化 浜岡原子力災害時における県西方への避難を支援。</p> <p>(3)事業の進捗状況(令和4年度末見込み) 【事業費】 53.2%(2,393百万円/4,500百万円) 【事業量】 0.0%(0m/2,000m) 【用地取得】 55.3%(36,034m²/65,116m²) ・全体工区のうち西側1.3kmを優先的に整備中。</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	優先整備区間における橋梁について、令和2年度より下部工(橋台工)に着手している。優先整備区間の用地買収が完了しているなど、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	(コスト縮減について) 橋梁工における免震支承の採用など新技術・新工法の活用、また、建設発生土の他工事流用により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(継続)・見直し後継続・中止)する。</p> <p>(2)理由 本事業は、現道の慢性的な渋滞解消を図り、安全で円滑な交通の確保するとともに、当地域の経済活性化を図るものである。 近年においても、依然として慢性的な渋滞が継続していることから、早急な対策が求められており、さらに、事業の投資効果も見込まれ、優先整備区間の用地取得が既に完了するなど、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>					

国道150号 磐南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 令和4年2月)

総括表

I) 総便益 B	77.97 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	46.28 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	1.68
IV) 経済的内部収益率 EIRR	5.3 %

I) 総便益の算出

①各種費用のR12^{*1}の便益

	移動時間費用 (億円/年)	走行経費 (億円/年)	交通事故損失額 (億円/年)	合計年間経費 (億円/年)
整備しなかった場合 A	1,492.60	323.78	48.42	1,864.80
整備した場合 B	1,486.75	323.25	48.39	1,858.38

便益 A-B	5.85 時間便益	0.53 走行便益	0.03 事故減少便益 ^{*2}	6.41
-----------	--------------	--------------	------------------------------	------

- ・「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。

	移動時間短縮 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(R16~R65)	70.97	6.60	0.40	77.97 …B

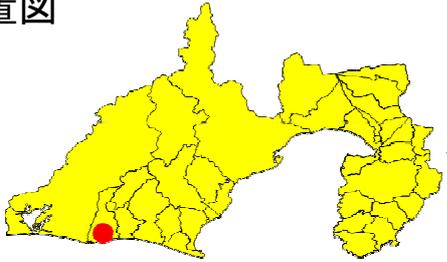
II) 総費用

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

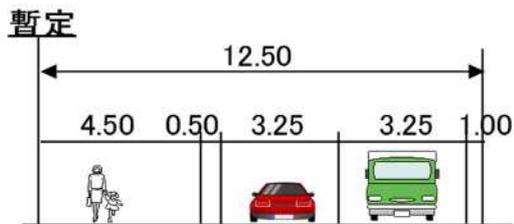
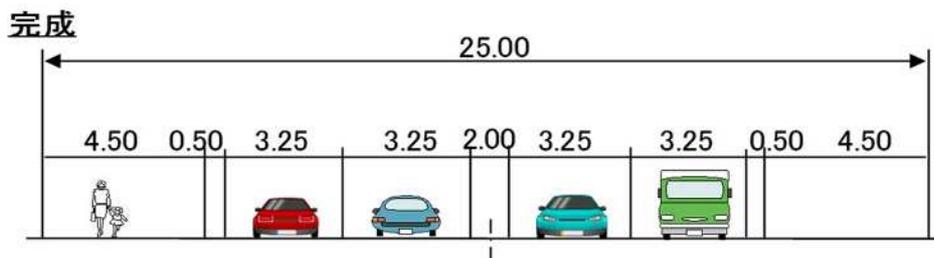
建設費用 (億円)	建設投資額 (億円)	年間維持管理費 用(万円/年)	維持管理費 (億円)	用地残存価値 (億円)	総費用 (億円)
45.00	46.91	431	0.60	1.23	46.28 …C

- ・「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度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



単位:[m]

当事業は暫定2車線の事業計画

交通の円滑化

国道150号には渋滞箇所が3箇所存在。バイパス整備により、国道150号現道の交通分散が図られ渋滞の緩和、所要時間の短縮が期待される。



産業・観光活性化への寄与

- 国道150号沿線や周辺地域には工業団地が立地しており、御前崎港への輸送や工場間のサプライチェーンを担う重要路線となっている。
- 周辺市では工業製品出荷額等が増加しており、バイパス整備によりさらなる増加が期待される。



■産業・観光活性化への寄与

- 全国第3位のしらす漁獲量を支える福田漁港(県内第3位)が沿線に立地している。
- 国道150号バイパス整備により磐田市内中心部及び浜松方面への物流に寄与する。



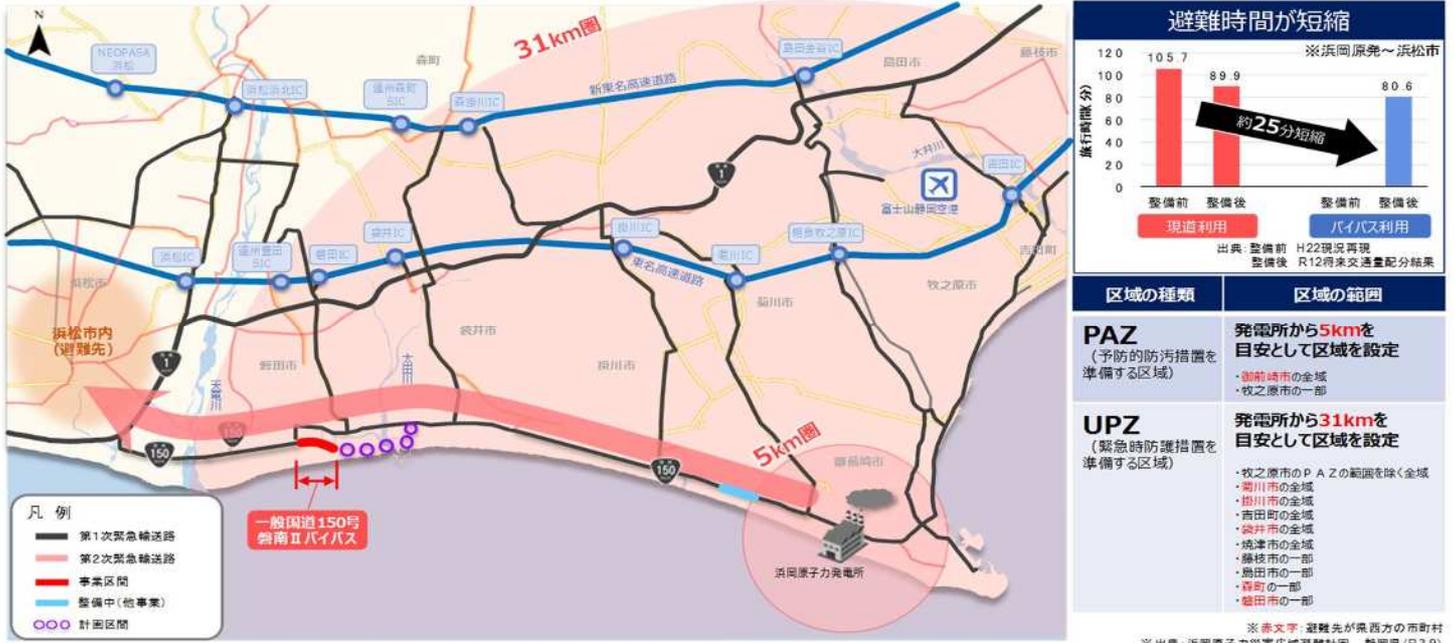
■産業・観光活性化への寄与

- 平成27年8月に御前崎港がみなとオアシスに認定され、地域振興を担う観光拠点となっている。
- 沿線に人気キャンプ場が立地しており、近年のキャンプブームとコロナ禍によるキャンプ需要は増加傾向。
- 沿岸観光施設へのアクセス強化により、観光周遊の活性化が期待される。



■防災機能の強化

浜松市への接続強化により浜岡原子力災害時の避難を支援する。



■前回からの変更点

	前回 (H29)	今回 (R4)	主な変更理由
①計画期間	H20～R5	H20～R15 (+10年)	・用地取得に想定以上の時間を要したため。
②全体事業費	4,000百万円	4,500百万円 (+500百万円)	・道路橋示方書の改訂に伴う橋梁構造の変更により、全体事業費が増えた。