

番号	7	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>おまえぎまかくく</small> 御前崎拡幅			関係市町	御前崎市					
事業採択年度	平成29年度	計画期間	平成29年度～令和7年度							
用地着手年度	平成29年度	工事着手年度	平成29年度							
再評価理由	事業採択(H29)後5年間が経過した時点で継続中									
全体事業費	百万円 2,700	投資状況 (百万円)	～R2年度 923	R3年度 301	R4年度見込 300	計 1,524				
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。 国道150号沿線に点在する工業団地や御前崎港などの物流拠点のアクセス強化や、大規模災害時の輸送機能の確保を目的として、4車線化拡幅を実施する。</p> <p>(2)事業内容 計画概要：全体延長2,000m 計画幅員 車道13.0m(全幅25.0m) 4車線 現道拡幅</p>									
【視点1】	<p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 当該区間の交通量は、12,531台/日(事業着手前：H27センサ)と多い。平成30年3月には、国土交通省が物流の更なる円滑化等を図るため創設した「重要物流道路」に、当該区間を含む(国)150号の一部区間が指定された。また、近年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=1.9、EIRR=8.0% ・総便益(B)：49.20億円 (走行時間短縮便益：46.37億円、走行経費減少便益：1.96億円、交通事故減少便益：0.87億円) ・総費用(C)：25.85億円 (建設投資額：24.99億円、維持管理費：0.91億円、用地残存価値：0.04億円) ○見込まれる効果(定性的な効果) ・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の機能や災害時の救援ルートとしての機能強化</p> <p>(3)事業の進捗状況(令和4年度末見込み) 【事業費】 56.4%(1,524百万円/2,700百万円) 【事業量】 30.0%(600m/2,000m) 【用地取得】 95.3%(1,430m²/1,500m²) ・東側から順次道路整備を推進。</p>									
事業の必要性等	<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>令和3年度までに起点側の600m区間の供用を開始し、令和4年度には渡河部に設置するボックスカルバート工に着手する予定であり、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。</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】 新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性	<p>(コスト縮減について) 新技術・新工法の活用、構造物のプレキャスト化による省力化、債務を活用し最適な施工ロットによる工事発注などにより、コスト縮減を図っていく。</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、物流拠点アクセスの強化や大規模災害時の輸送機能確保を図るものである。 近年、重要物流道路に指定されたことにより、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、整備進捗に合わせ部分供用が図られるなど、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150号 御前崎拡幅

(「費用便益分析マニュアル」国土交通省道路局 都市局 令和4年2月)

総括表

I) 総便益 B	49.20 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	25.85 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	1.90
IV) 経済的内部収益率 EIRR	8.0%

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	2,208.69	546.97	58.31	2,813.97
整備した場合 B	2,206.05	546.86	58.26	2,811.17

便益	2.64	0.11	0.05	2.80
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

○現時点 (R4) の分析結果：B/C=1.90

・「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 (R8~R57)	46.37	1.96	0.87	49.20

… 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)
27.00	24.99	474.60	0.91	0.04	25.85

… 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。

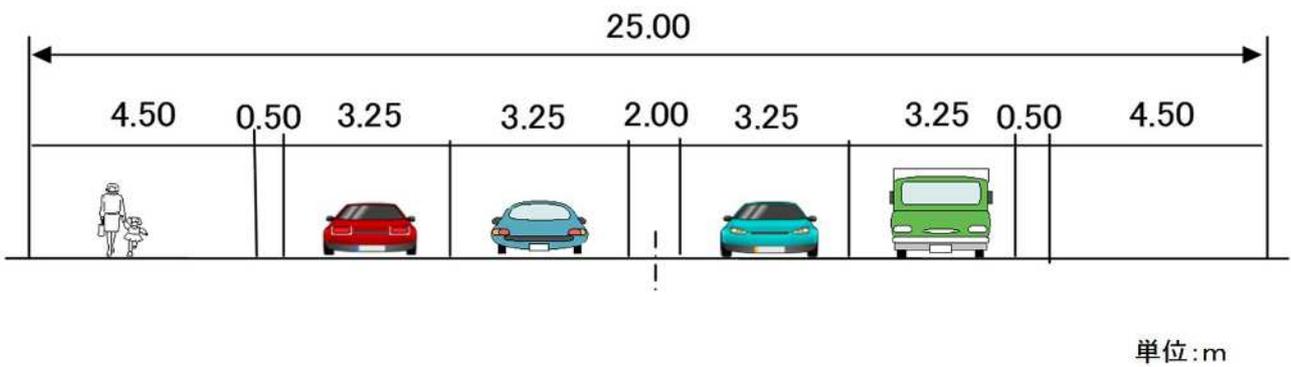
・「用地費の残存価値」：検討期間後の残存価値を現在価値化したもの。

・表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

■位置図



■標準横断面図



■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。
- 重要物流道路である本事業区間の4車線化により物流の円滑化を図る。



製造品出荷額等(周辺6市)



御前崎港の海上輸出货量

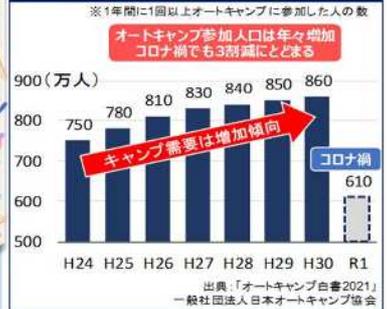


■産業・観光活性化への寄与

- 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。



オートキャンプ参加人口*の推移



御前崎港のみなとオアシス指定



■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。
- 4車線化により災害時に迅速な道路啓開を行うことが可能となり、人命救助、緊急物流の輸送等の救援ルートが確保できる。

