

| 番号 | | 8 | | 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473号 <small>かなやさがらどうろ</small> 金谷相良道路Ⅱ | | | 関係市町 | 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※ | 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が生じた事業（事業費の増加） | | | | | | |
| 全体事業費 | 百万円 | 投資状況 (百万円) | ～R2年度 | R3年度 | R4年度見込 | 計 | |
| | 21,700 | | 16,274 | 2,090 | 1,120 | 19,484 | |
| 事業概要 | <p>(1)事業目的 金谷御前崎連絡道路は、新東名高速道路から国道1号、富士山静岡空港、東名高速道路、国道150号を結び、重要港湾御前崎港に至る延長約30kmの地域高規格道路である。事業区間である金谷相良道路Ⅱは、国道1号と富士山静岡空港アクセス道路を結ぶ延長3.3kmの道路であり、陸・海・空の交通ネットワーク形成、旅客・物流需要の増大、地域の産業集積及び振興を目的としている。</p> <p>(2)事業内容 計画概要：延長3,300m 計画幅員 車道 7.0m（全幅10.0m） 2車線バイパス整備 道路工：1,912m 橋梁工：1,388m</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 令和3年8月の中部横断自動車道が山梨～静岡県間全線開通による観光・物流網が強化された。また、令和4年4月に、物流の更なる円滑化等を図るため国が指定する「重要物流道路」に本事業区間が指定された。</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=1.5、EIRR=5.9% ・総便益（B）：352.71億円 （走行時間短縮便益：337.26億円、走行経費減少便益：11.30億円、交通事故減少便益：4.15億円） ・総費用（C）：236.40億円 （建設投資額：236.18億円、維持管理費：1.56億円、用地残存価値：1.34億円） ○見込まれる効果（定性的な効果） ・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東名、御前崎港、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期待 ・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はコロナショックのため減少傾向であるが、拠点へのアクセス性向上により、コロナ回復後の需要増加が期待</p> <p>(3)事業の進捗状況（令和4年度末見込み） 【事業費】 89.8%（19,484百万円／21,700百万円） 【事業量】 0.0%（0m／3,300m） 【用地取得】100.0%（104,900m²／104,900m²） ・全線で工事に着手。</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 | 令和3年度には延長約600mの長大橋が完成するなど、主要な構造物である本線橋梁7橋すべてで工事が順調に進捗しており、令和3年度末で5橋が完成している。また、用地取得が既に完了しているなど、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) 新技術・新工法の活用、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、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。 近年、周辺地域への企業立地が進むなど、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 令和4年2月)

総括表

| | |
|--|-----------|
| I) 総便益 B | 352.71 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 | 236.40 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 |
| IV) 経済的内部収益率 EIRR | 5.9 % |

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 | 5,609.47 | 1,363.03 | 145.98 | 7,118.49 |
| 整備した場合 B | 5,591.02 | 1,362.40 | 145.75 | 7,099.18 |

| 便益 | 18.45 時間短縮便益 | 0.63 経費減少便益 | 0.23 事故減少便益 ^{※2} | 19.31 |
|-------|-----------------|----------------|------------------------------|-------|
| A - B | | | | |

- ・「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) | 337.26 | 11.30 | 4.15 | 352.71 … 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]

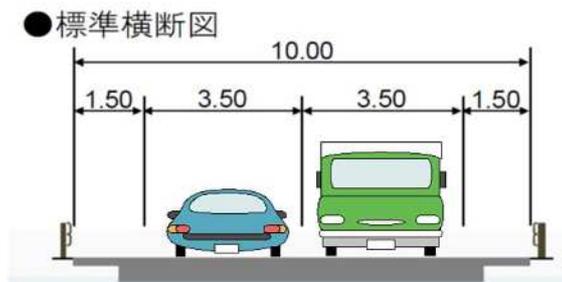
| 事業費 (億円) | 建設投資額 (億円) | 年間維持管理費 用(万円/年) | 維持管理費 (億円) | 用地残存価値 (億円) | 総費用 (億円) |
|-------------|---------------|--------------------|---------------|----------------|-------------------|
| 217.00 | 236.18 | 783.09 | 1.56 | 1.34 | 236.40 … C |

- ・「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



■ 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)



新東名と空港間の移動



整備前：H27道路交通センサス 整備後：将来交通量推計結果より算出

■ 産業・観光活性化への寄与

● 国道473号沿線への『企業進出が顕著』



■産業・観光活性化への寄与

●コロナ回復後の『富士山静岡空港』の利用促進を支援



【富士山静岡空港運営会社の担当者様】からの声

金谷相良道路Ⅱが開通することで、朝夕ピーク時の国道473号現道の混雑箇所が回避できるため、空港への**アクセス性が向上、時間信頼性の向上が期待できます**。また、アクセス向上により、コロナ回復後の乗降客数、貨物取扱量の回復、さらなる需要の増加を助長してくれることを期待しています



■産業・観光活性化への寄与

●『御前崎港』への輸送力の向上を支援



所要時間：将来交通量推計結果より算出

H27以降増加傾向
当該路線がコロナ後の輸送力回復を支援



【大手自動車製造工場からの声】

金谷相良道路Ⅱが開通し、金谷御前崎連絡道路全線が整備されることで、例えば磐田市内の工場から**御前崎港への陸上輸送の速達性、搬送ルートを選択の自由度が向上し**、陸上輸送計画の効率化が期待できます。また、コロナ回復後の輸送力の回復、更なる向上を支援してくれる路線としての早期整備を期待しています。



■前回からの変更点

| | 前回 (R1) | 今回 (R4) | 主な変更理由 |
|--------|-----------|--------------------------|----------------|
| ①計画期間 | H23～R6 | H23～R6 (変更なし) | — |
| ②全体事業費 | 20,200百万円 | 21,700百万円 (+1,500百万円) | ・新たな地すべり対策工の実施 |

本線周辺部で地すべりによる変位を確認したことから、新たに地すべり対策を追加したため、費用が増額となった。

