

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 <sup>しょうじんがわ</sup> 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																			
	2,000		184	5	40	計 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 colspan="2">EIRR</td> </tr> <tr> <td>1.1</td> <td>1.6</td> <td>2.0</td> <td colspan="2">4.5%</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・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)</li> </ul> ○見込まれる効果 (定性的な効果) <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺の工場等から国道139号北山ICへのアクセスの向上</li> <li>・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</li> <li>・災害に強い道路ネットワークの構築</li> </ul>					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 colspan="3">内 訳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費</td> <td>11.5%</td> <td colspan="3">( 229 百万円 / 2,000 百万円 )</td> </tr> <tr> <td>事業量</td> <td>0.0%</td> <td colspan="3">( 0 m / 2,800 m )</td> </tr> <tr> <td>用地取得</td> <td>9.9%</td> <td colspan="3">( 1,392 m<sup>2</sup> / 14,000 m<sup>2</sup> )※</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ うち優先整備区間：全体 1,577m<sup>2</sup>、用地取得率 88%</p>					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 <sup>2</sup> / 14,000 m <sup>2</sup> )※	
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 <sup>2</sup> / 14,000 m <sup>2</sup> )※																						
	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

- 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。

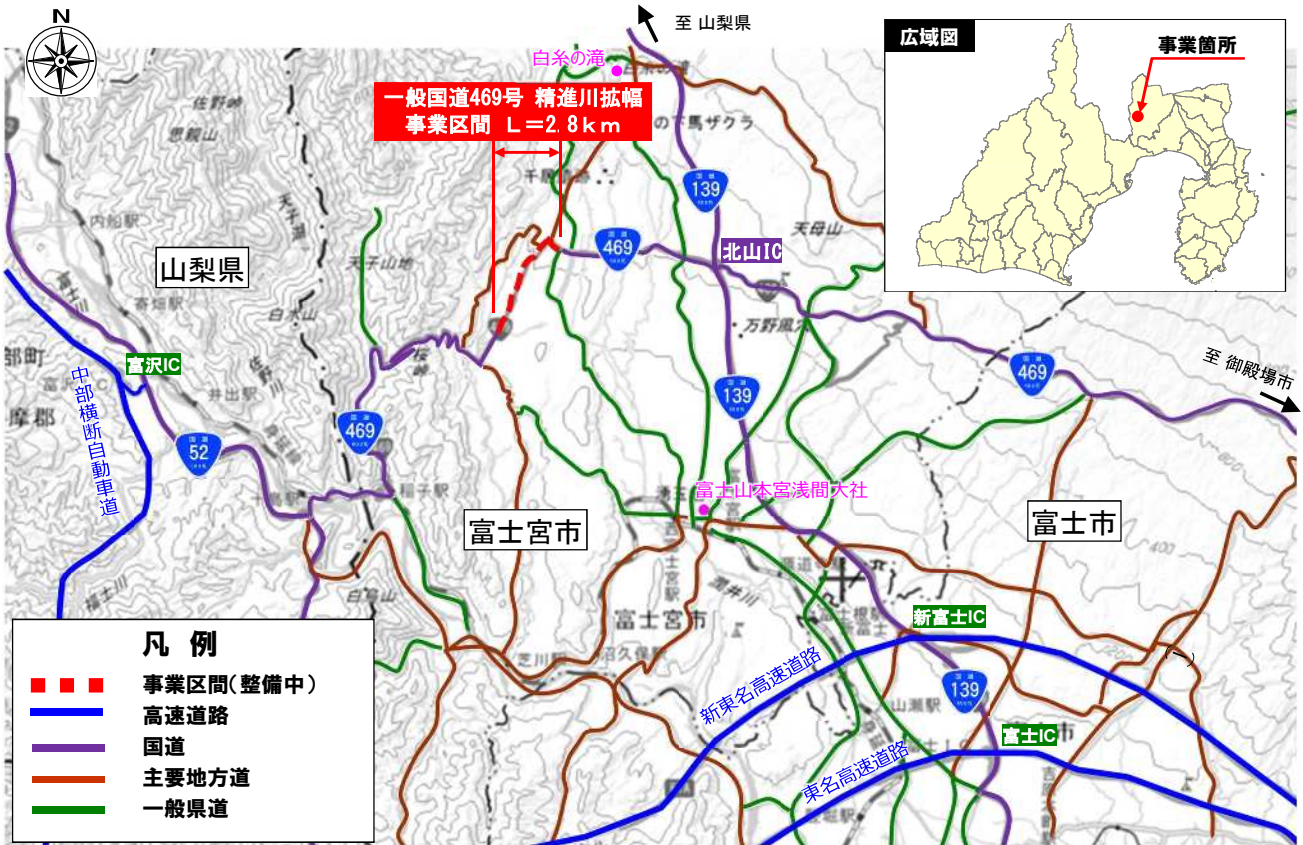
総便益 B = 1,764百万円  
 移動時間短縮便益 B = 1,690百万円  
 走行経費減少便益 B = 74百万円  
 交通事故減少便益 B = 0百万円

総費用

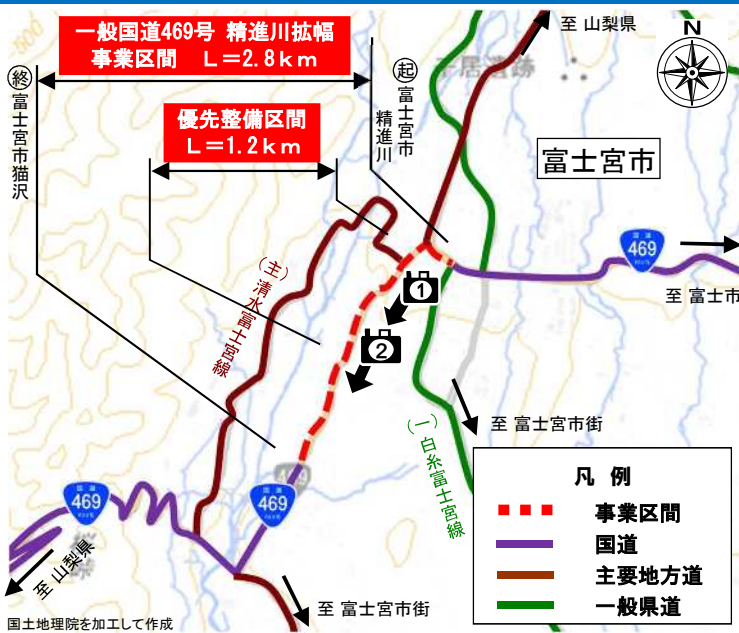
- 事業建設費：建設費用を算出基準年次の価値で評価するために各年度ごとに割引率をかけ、合計したもの
- 評価期間内に必要な維持管理費：整備延長に対する年間維持管理費用に割引率をかけ、供用後50年間を合計したもの。
- 用地残存価値：検討期間後の残存価値を現在価値化したもの。

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

# 1. 事業箇所位置図



# 2. 事業概要



## 事業概要

- ・ 事業期間 : 令和2年度～令和14年度
- ・ 事業区間 : 延長 2.8 km
- ・ 道路幅員 : 車道 6.0m (全幅 7.5m)
- ・ 車線数 : 2車線
- ・ 全体事業費 : 2,000百万円

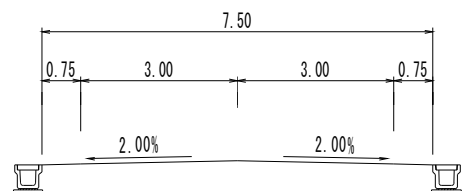
## 事業の目的

本路線は、御殿場市と山梨県南部町を結ぶ幹線道路であり、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。

本事業は、狭隘かつ線形不良区間が多く存在する現道の拡幅・改良を行い、安全で円滑な交通を確保を図るものである。

## 標準横断面図

単位:m





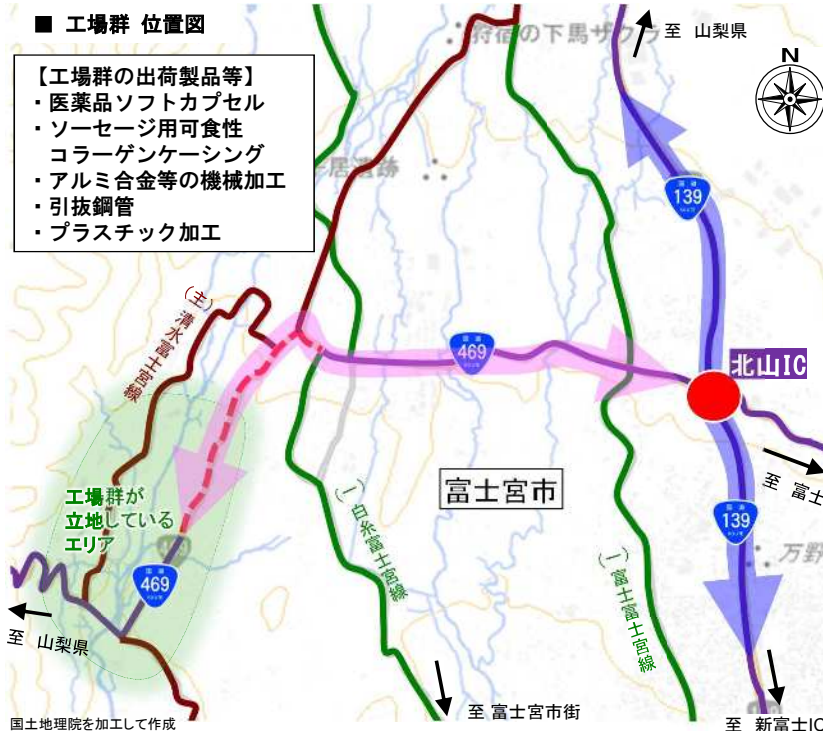
### 3. 事業の投資効果

#### ① アクセスの向上

- 速達性及び定時性が向上することで、地域の主要幹線道路である国道139号北山ICへのアクセスが向上し、更なる産業の活性化を支援する。

##### 工場群 位置図

- 【工場群の出荷製品等】
- 医薬品ソフトカプセル
  - ソーセージ用可食性コーゲンケーシング
  - アルミ合金等の機械加工
  - 引抜鋼管
  - プラスチック加工



##### 事業区内の所要時間の短縮



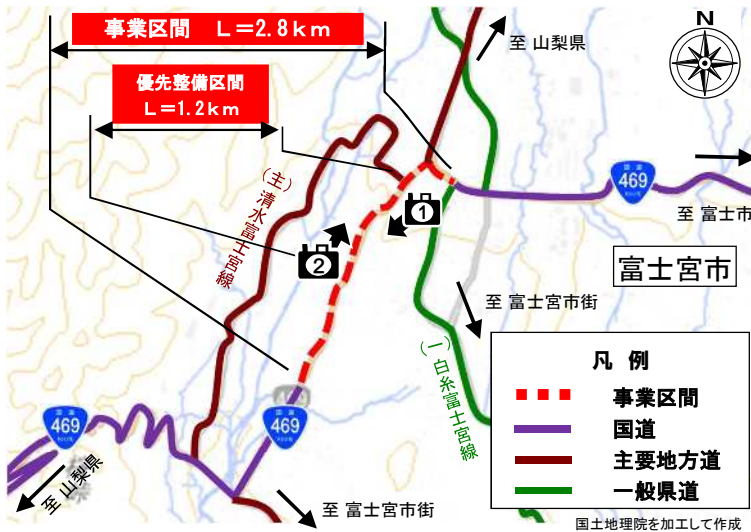
##### 立地企業のイメージ



### 3. 事業の投資効果

#### ② 狭隘かつ線形不良区間の解消

- 事業区間には、狭隘で線形も悪いので、車両同士のすれ違いが困難な箇所が多く存在。
- 道路整備により、狭隘かつ線形不良区間が解消され、安全で円滑な交通を確保できる。



##### 国道469号現道におけるすれ違い困難な状況



至 富士市

写真①



至 山梨県

写真②

##### 道路利用者の声



- カーブで見通しが悪く、通行上、支障がある。
- 事業の早期完成を願いたい。



- 大型車とのすれ違いは、道路が狭く支障がある。
- 道路が狭いので、運転がうまくない人にとっては怖い。



## 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	—

令和6年度公共事業再評価調査

担当課名

道路整備課

番号	4																					
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 勢子辻 <sup>せこつじ</sup> バイパス		関係市町	富士市																		
事業採択年度	令和 2 年度		計画期間	令和2年度 ~ 令和11年度																		
用地着手年度	令和 - 年度		工事着手年度	令和 3 年度																		
再評価理由※	事業採択(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																
	950		185	60	40	285																
事業概要	<p>(1)事業目的 一般国道469号は、県東部地域の山間部における東西交通軸を形成し、富士山を周遊する幹線道路網の一部を担う道路である。事業区間は人家が連担する現道を迂回する延長1.8kmであり、バイパス整備により通過交通を排除し、円滑で安全な交通を確保する。</p> <p>(2)事業内容                  施工延長： 1,800 m                  (道路工： 1,782 m 橋梁工： 18 m (1箇所) )                  計画幅員： 13.5 m (全幅)</p>																					
【視点1】	<p>(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。</p> <p>(2)事業の投資効果 ○費用便益分析結果 (令和 6 年度時点)</p> <table border="1"> <tr> <th>B/C (i=4%)</th> <th>参考:B/C (i=2%)</th> <th>参考:B/C (i=1%)</th> <th>EIRR</th> </tr> <tr> <td>1.1</td> <td>1.6</td> <td>2.0</td> <td>4.8%</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総便益 (B) 10.3 億円 (走行時間短縮便益：9.8億円、走行経費減少便益：0.5億円、交通事故減少便益：0億円)</li> <li>・総費用 (C) 9.1 億円 (建設費：8.3億円、維持管理費：0.8億円、用地残存価値：0億円)</li> </ul> <p>○見込まれる効果 (定性的な効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・産業の支援 (企業活動の活性化)</li> <li>・防災基盤の強化・生活環境の改善</li> <li>・観光振興の支援 (観光拠点へのアクセス向上)</li> </ul> <p>(3)事業の進捗状況 (令和 6 年度見込み)</p> <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>30.0%</td> <td>( 285 百万円 / 950 百万円 )</td> </tr> <tr> <td>事業量</td> <td>0.0%</td> <td>( 0 m / 1,800 m )</td> </tr> </tbody> </table>					B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR	1.1	1.6	2.0	4.8%	区分	進捗率	内 訳	事業費	30.0%	( 285 百万円 / 950 百万円 )	事業量	0.0%	( 0 m / 1,800 m )
B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR																			
1.1	1.6	2.0	4.8%																			
区分	進捗率	内 訳																				
事業費	30.0%	( 285 百万円 / 950 百万円 )																				
事業量	0.0%	( 0 m / 1,800 m )																				
事業の必要性	<p>評価 継続が妥当</p>																					
【視点2】 今後の事業の進捗の見込み	<p>バイパス整備への地元の期待も大きく、事業用地は全て取得済みであることから、令和11年度までに完成する見込みである。</p> <p>評価 継続が妥当</p>																					
【視点3】 新たなコスト削減・代替案立案等の可能性	<p>(コスト削減について) 活用可能な建設発生土の現場内での有効活用や他工事への流用、新技術・新工法の活用を検討するなど、コスト削減を図っていく。</p>																					
対応方針 (案)	<p>(1)対応方針 (案) 本事業を 【 継続 】 する。</p> <p>(2)理由 一般国道469号沿線や周辺地域には複数の工業団地が立地しており、大型車混入率が高い傾向が続いている。依然として沿道住宅への騒音振動が発生しており、早急な対策が求められている。事業は進捗しており、事業の投資効果も見込めることから、事業を継続する。</p>																					

費用便益比算出説明書

一般国道469号 勢子辻バイパス  
 (「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]	1,028百万円
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]	909百万円
B / C		1.13

総便益

○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 = 1,028百万円  
 移動時間短縮便益 B = 978百万円  
 走行経費減少便益 B = 50百万円  
 交通事故減少便益 B = 0百万円

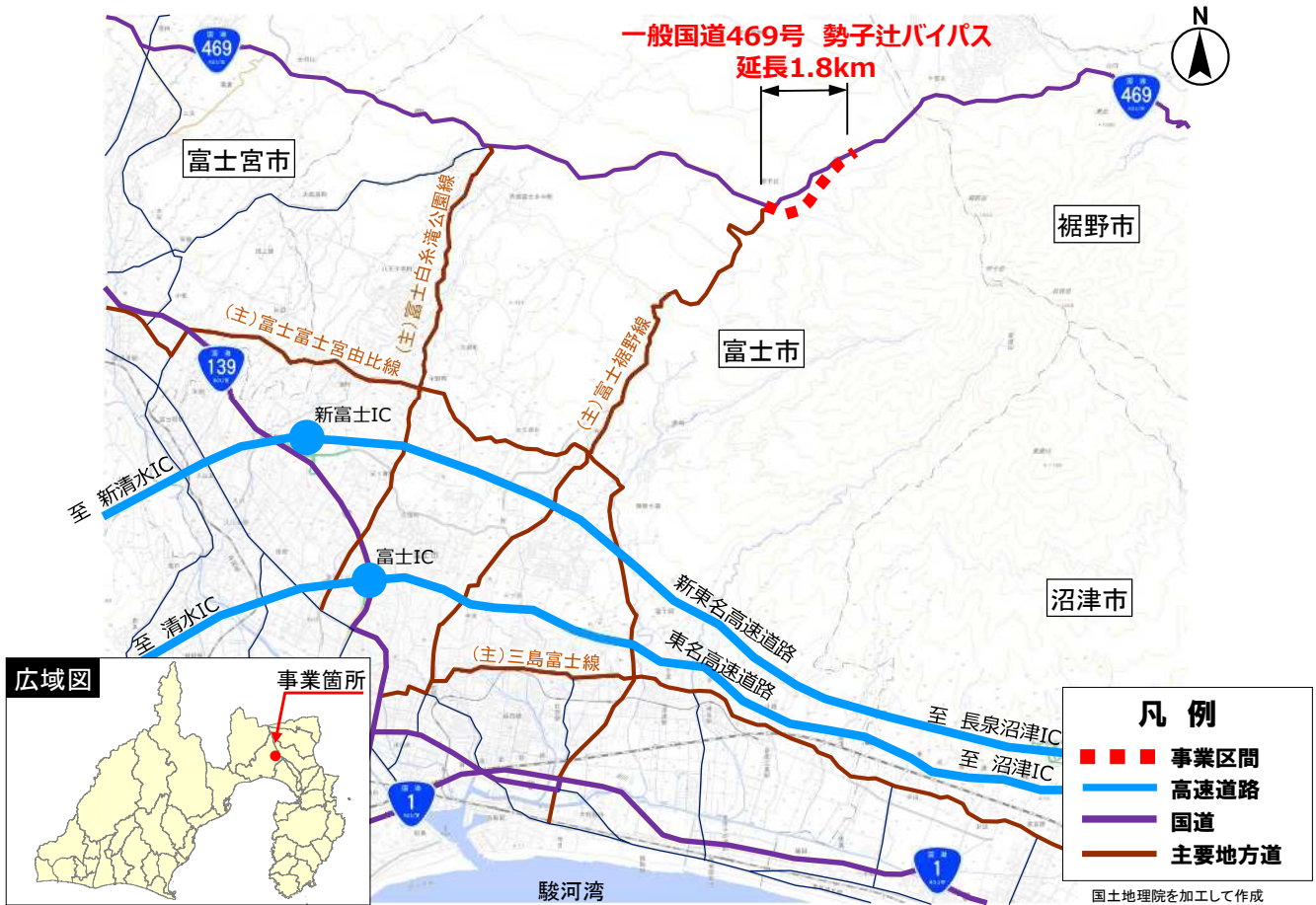
総費用

○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年間で合計したもの。  
 ○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。

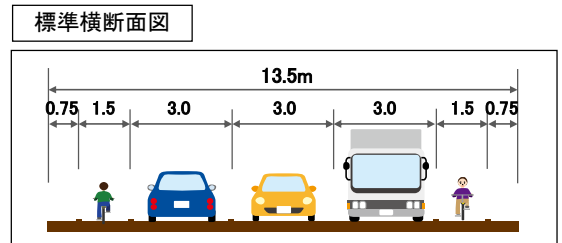
総費用 C = 909百万円  
 事業建設費 C = 830百万円  
 評価期間内に必要な維持管理費 C = 79百万円  
 用地残存価値 C = 0百万円



# 1. 事業箇所位置図



# 1. 事業箇所位置図



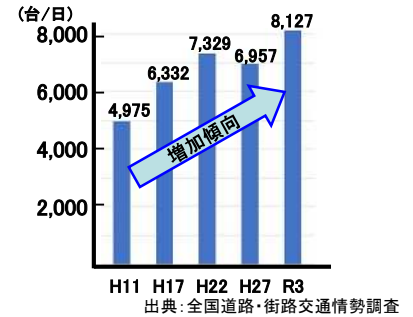
# 事業の投資効果

## ① 産業の支援(企業活動の活性化)

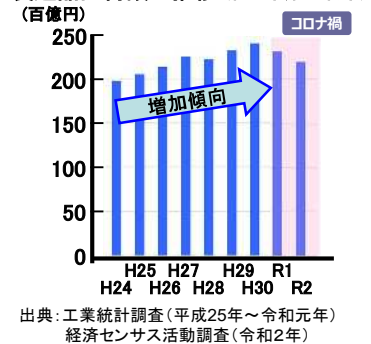
- ・ 国道469号は東名・新東名高速道路ICにアクセスする主要な幹線道路である。
- ・ 国道469号沿線や周辺地域には工業団地が立地しており、バイパス整備により物流の円滑化が期待される。



■ 現況交通量の推移



■ 製造品出荷額の推移(富士市、富士宮市)



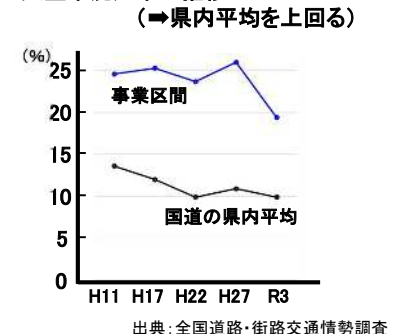
# 事業の投資効果

## ② 防災基盤の強化・生活環境の改善

- ・ 本路線は県東部地域の山間部における東西交通軸であり、第1次緊急輸送路にも指定されていることから災害発生時等、重要な役割を担う道路として機能強化を図る。
- ・ バイパス整備により、現道の交通分散が図られ、沿道住宅への騒音振動等、住環境の改善が期待される。



■ 大型車混入率の推移



■ 地元の声

現道は、通過車両が多く、特に運搬車両などの大型車両が多くなっています。

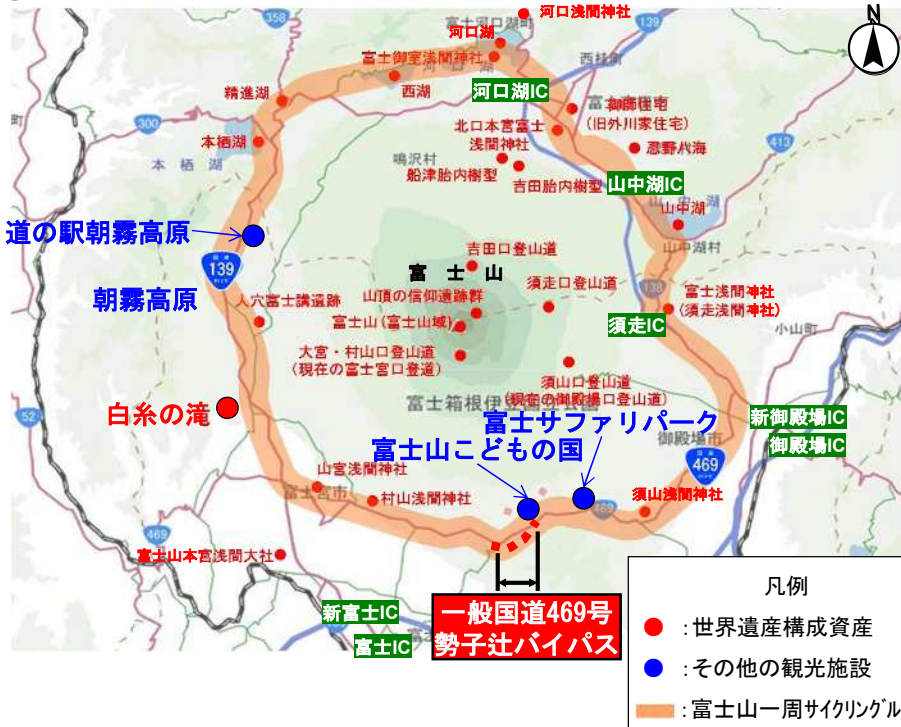
勢子辻バイパスが整備されれば、現道を通る車両が減るため静かな住環境になることを期待しています。



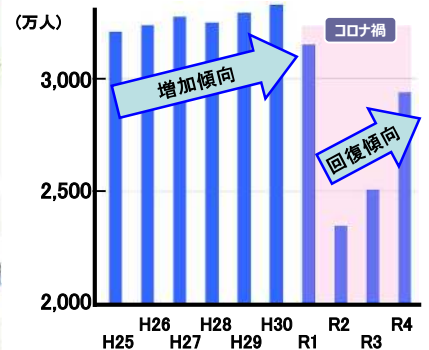
# 事業の投資効果

- ・富士山が世界文化遺産に登録された平成25年以降、観光交流客数は増加傾向にある。
- ・バイパス整備により、富士山南麓の観光拠点間の周游客増加、観光産業の活性化が期待される。

## ③ 観光振興の支援(観光拠点へのアクセス向上)



■観光交流客数の推移



出典: 令和4年度 静岡県観光交流の動向  
 ※観光交流客数は4市1町の合計(富士宮市、富士市、御殿場市、裾野市、小山町)

■富士山一周サイクリングルートの様子



# 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事業期間	R2~R6	R2~R11 (+5年)	・残土量が最小限となる道路計画に見直したため ・交差道路の機能確保に係る関係機関協議に時間を要したため
②全体事業費	950百万円	950百万円 (変更なし)	



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	5																												
事業名	道路改良事業		事業主体	静岡県																									
箇所名	しゅようちほうどう やいづはいばらせん 主要地方道 焼津榛原線		関係市町	焼津市																									
事業採択年度	令和 2 年度	計画期間	令和2年度 ~ 令和15年度																										
用地着手年度	令和 2 年度	工事着手年度	令和 3 年度																										
再評価理由※	事業採択 (R2) 後5年が経過した時点で継続中の事業																												
全体事業費	百万円 1,900	投資状況 (百万円)	~R4年度 273	R5年度 54	R6年度見込 112																								
					計 439																								
事業概要	<p>(1) 事業目的                      主要地方道焼津榛原線は、焼津市栄町を起点とし、牧之原市細江に至る路線であり、地域間の重要なアクセス道路となっている。                      当該事業箇所は、平成30年までに4車線供用を開始した国道150号バイパスと一体となって広域的な交通ネットワークを形成する区間であり、現在2車線となっている区間を4車線に拡幅改良することにより、道路の機能強化及び地域間の連携強化を図ることを目的とする。</p> <p>(2) 事業内容                      施工延長： 1,870 m (街路事業区間までの460mを追加)                      (道路工： 1,841 m 橋梁工： 29 m (1箇所) )                      計画幅員： 25.0 m (全幅)</p>																												
【視点1】	<p>(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化                      ・「大井川焼津藤枝SICを活かした産業拠点推進区域」における工業団地造成工事が令和4年度で完了した。                      ・令和5年11月、本事業区間南西の街路事業区間の暫定2車線供用を開始した。</p> <p>(2) 事業の投資効果                      ○費用便益分析結果 (令和 6 年度時点)</p> <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>5.1</td> <td>8.3</td> <td>11.2</td> <td>13.5%</td> </tr> </table> <p>・総便益 (B) 86.5 億円 (走行時間短縮便益：88.67億円、走行経費減少便益：-2.76億円、交通事故減少便益：0.58億円)                      ・総費用 (C) 17.1 億円 (事業費：16.41億円、維持管理費：0.70億円、用地残存価値：0.47億円)</p> <p>○見込まれる効果 (定性的な効果)                      ・国道150号現道から交通量が転換し、主要渋滞箇所等における渋滞が緩和されることで、周辺施設や大井川焼津藤枝SICへのアクセス性が向上し、地域内・地域間の連携が強化される。                      ・歩道の整備によって、地域住民や通学児童等の安全性向上に寄与する。                      ・第1次緊急輸送路に指定されている一般国道150号現道とともに、災害時の輸送路として機能することが期待される。                      ・道路の4車線化(道路ネットワークの強化)によって物流が円滑化し、沿線に立地する工業団地等の産業活動に寄与する。</p> <p>(3) 事業の進捗状況 (令和 6 年度見込み)</p> <table border="1"> <tr> <th>区分</th> <th>進捗率</th> <th colspan="2">内 訳</th> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>23.1%</td> <td>( 439 百万円</td> <td> / 1,900 百万円 )</td> </tr> <tr> <td>事業量</td> <td>0.0%</td> <td>0 m</td> <td> / 1,870 m</td> </tr> <tr> <td>用地取得</td> <td>3.6%</td> <td>289 m<sup>2</sup></td> <td> / 7,967 m<sup>2</sup></td> </tr> </table>					B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR	5.1	8.3	11.2	13.5%	区分	進捗率	内 訳		事業費	23.1%	( 439 百万円	/ 1,900 百万円 )	事業量	0.0%	0 m	/ 1,870 m	用地取得	3.6%	289 m <sup>2</sup>	/ 7,967 m <sup>2</sup>
B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR																										
5.1	8.3	11.2	13.5%																										
区分	進捗率	内 訳																											
事業費	23.1%	( 439 百万円	/ 1,900 百万円 )																										
事業量	0.0%	0 m	/ 1,870 m																										
用地取得	3.6%	289 m <sup>2</sup>	/ 7,967 m <sup>2</sup>																										
事業の必要性	<p>評価</p> <p>継続が妥当</p>																												
【視点2】	<p>今後の事業の進捗の見込み</p> <p>全線整備に伴う渋滞の緩和や物流の効率向上等への期待は大きく、焼津市が用地事務を受託するなど地元の協力体制が得られていることから、順調に進捗する見込みである。</p> <p>評価</p> <p>継続が妥当</p>																												
【視点3】	<p>新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性</p> <p>・活用可能な建設発生土の現場内での有効活用や他工事への流用、新技術・新工法の活用を検討するなど、コスト縮減を図っていく。                      ・早期に整備効果が発現できるよう、暫定的な供用の形態を検討していく。</p>																												
対応方針(案)	<p>(1) 対応方針(案)                      本事業を 【 継続 】 する。</p> <p>(2) 理由                      本路線は、沿線に位置する工業団地等の物流を支える路線であり、一般国道150号現道の交通課題(慢性的な渋滞による道路サービスの低下)をバイパス整備により解決するとともに、緊急輸送路である現道とともに災害時の輸送路として機能することが期待される重要な路線である。                      本事業は費用対効果も高く、産業の活性化だけでなく、災害時の緊急車両の通行の確保にも大きく寄与することから、事業を継続して早期完成を図る。</p>																												

費用便益比算出説明書

主要地方道焼津榛原線

(「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	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	8,650百万円
総費用 C	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	1,711百万円
B / C		5.06

総便益

<p>○各便益の算定                  走行時間短縮便益:道路整備による走行時間の短縮を賃金率等で金銭評価                  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)の減少を評価                  走行事故減少便益:道路整備による交通事故件数の減少に伴う、事故の社会費用減少を評価</p> <p>○現在価値の算定                  基準年次をR6年、社会的割引率を4%として、各便益を現在価値化する。</p> <p>○総便益の算定                  供用開始年(R21年)を起算点、検討期間を50年として、各年次の便益の現在価値額を算定し、合計した額が総便益となる。</p>
<p>R22(推計年次)単年度便益                  B = 走行時間短縮便益 + 走行経費減少便益 + 走行時間短縮便益                  = 335百万円 + (-11百万円) + 2百万円                  = 327百万円</p>
<p>検討期間全体の総便益                  B = 走行時間短縮便益 + 走行経費減少便益 + 走行時間短縮便益                  = 8,867百万円 + (-276百万円) + 58百万円                  = 8,650百万円</p>

※ 表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

総費用

<p>○建設投資額                  年度別の事業費に割引率をかけて合計する。                  用地補償費については、検討期間後の残存価値として、現在価値化した価格を控除する。</p> <p>○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て、供用後50年間を合計する。</p> <p>総費用                  C = 建設投資額 + 維持管理費                  = (1,688百万円 - 47百万円) + 70百万円                  = 1,711百万円</p>
--

※ 表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

# 1. 事業箇所位置図



# 2. 事業概要



## 事業内容

- ・事業期間 : 令和2年度～令和15年度
- ・事業延長 : 1,870m(街路事業区間までの460mを追加)
- ・道路幅員 : 車道13.0(全幅25.0)m
- ・車線数 : 4車線
- ・全体事業費 : 1,900百万円
- ・進捗率 : 23.1%(事業費ベース)

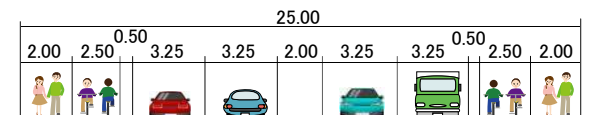
## 事業の目的

当該事業箇所は、広域的な交通ネットワークを構成する区間であり、現在2車線となっている区間を4車線に拡幅することにより、道路の機能強化及び地域間の連携強化を図ることを目的とする。

## 事業区間延伸の理由

事業着手後、難航していた事業用地の取得及び街路事業区間の供用開始の目処が立ち、4車線整備区間として0.5km区間が残存することとなった。この区間について、地元焼津市と調整を行い、市の協力体制が整ったため、事業区間を延伸し、一体的に整備をしていくこととした。

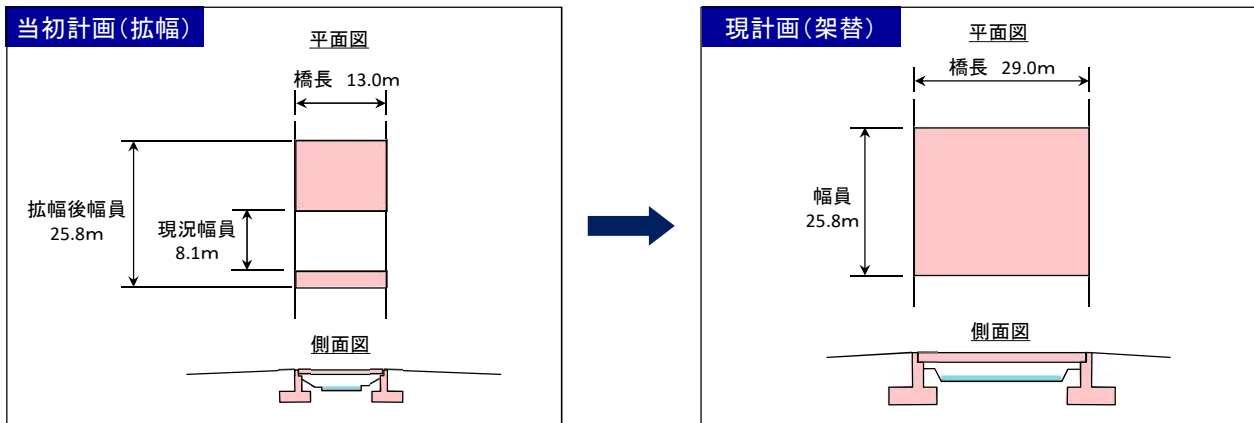
## 標準横断面図





### 3. 前回からの変更点・理由

	採択時(R2)	今回(R6)	主な変更理由
①計画期間	R2～R11	R2～R15 (+4年)	・事業区間を延伸したため
②全体事業費	950百万円	1,900百万円 (+950百万円)	・事業区間を延伸したため ・当初拡幅を計画していた橋梁を、河川改修計画に合わせ架け替えとしたため



### 4. 事業の投資効果（費用便益比）

<b>総費用(C)</b>	<b>1,711 [百万円]</b>
建設投資額	1,688 [百万円]
用地残存価値(建設投資額から控除)	-47 [百万円]
維持管理費	70 [百万円]
<b>総便益(B)</b>	<b>8,650 [百万円]</b>
走行時間短縮便益	8,867 [百万円]
走行経費減少便益	-276 [百万円]
交通事故減少便益	58 [百万円]

<b>費用便益比(B/C)</b>	<b>5.1</b>
<b>経済的内部収益率(EIRR)</b>	<b>13.5%</b>

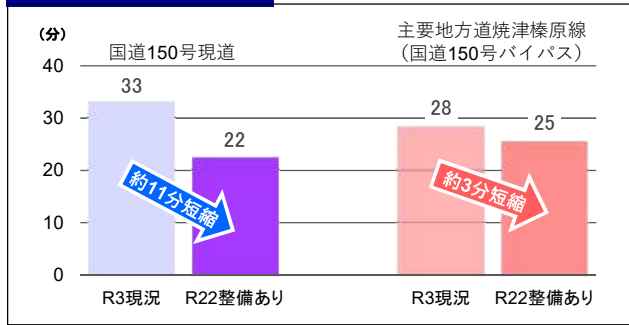
# 5. 事業の投資効果（交通の円滑化）

## 国道150号バイパスとしての機能



- ・本事業区間は国道150号のバイパス道路の機能を有している。
- ・バイパスの整備によって、周辺道路の交通がバイパスに転換することにより、生活道路の安全性向上が図られる。
- ・現道とバイパスともに焼津市三和～牧之原市細江間で所要時間の短縮が図られる。

## 所要時間の短縮



※R3現況: R3道路交通センサス混雑時旅行速度(上り・下り平均)・交通量より算出  
 R22整備ありなし: R22将来交通量推計結果(整備あり・なし)より算出

# 5. 事業の投資効果（交通混雑の緩和）

## 主要渋滞箇所



- ・本路線の整備が進むことで、国道150号の交通が転換し、渋滞の緩和に繋がるのが期待される。

## 渋滞状況(宗高交差点)





## 5. 事業の投資効果（交通安全）

- 歩道整備により地域住民や通学児童等の安全性向上に寄与する。



## 5. 事業の投資効果（産業活動への寄与）

- 事業区間の整備により物流が円滑化し、産業活動の活性化に寄与する。





## 6. 事業の進捗状況（令和6年度末見込み）

- ・【事業費】 : 23.1%
- ・【事業量】 : 0.0%
- ・【用地取得】 : 3.6%

## 7. 今後の事業の進捗の見込み

- ・全線整備に伴う渋滞の緩和や物流の効率向上等への期待は大きく、焼津市が用地事務を受託するなど地元の協力体制が得られていることから、順調に進捗する見込みである。

## 8. 新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性

- ・活用可能な建設発生土の現場内での有効活用や他工事への流用、新技術・新工法の活用を検討するなど、コスト縮減を図っていく。
- ・早期に整備効果が発現できるよう、暫定的な供用の形態を検討していく。

## 9. 対応方針（案）

- ・本路線は、沿線に位置する工業団地等の物流を支える路線であり、一般国道150号現道の交通課題（慢性的な渋滞による道路サービスの低下）をバイパス整備により解決するとともに、緊急輸送路である現道とともに災害時の輸送路として機能することが期待される重要な路線である。
- ・本事業は、産業の活性化だけでなく、周辺道路の安全性向上や、災害時の緊急車両の通行の確保にも大きく寄与する。
- ・費用便益比は「5.1」あり、「1.0」を大きく上回っている。

以上から、**事業効果が大きい。**

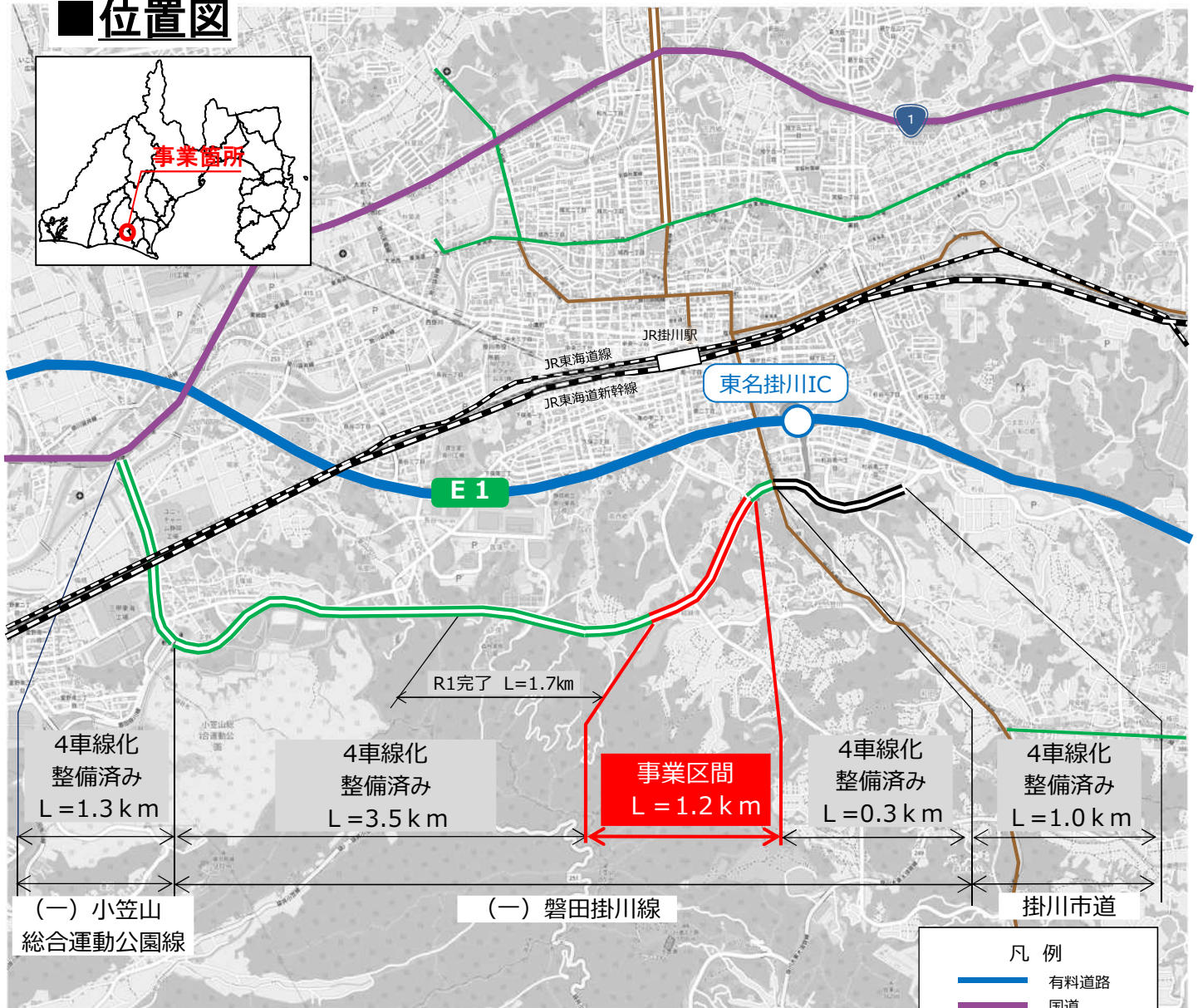


**事業を継続し、早期完成を図る。**

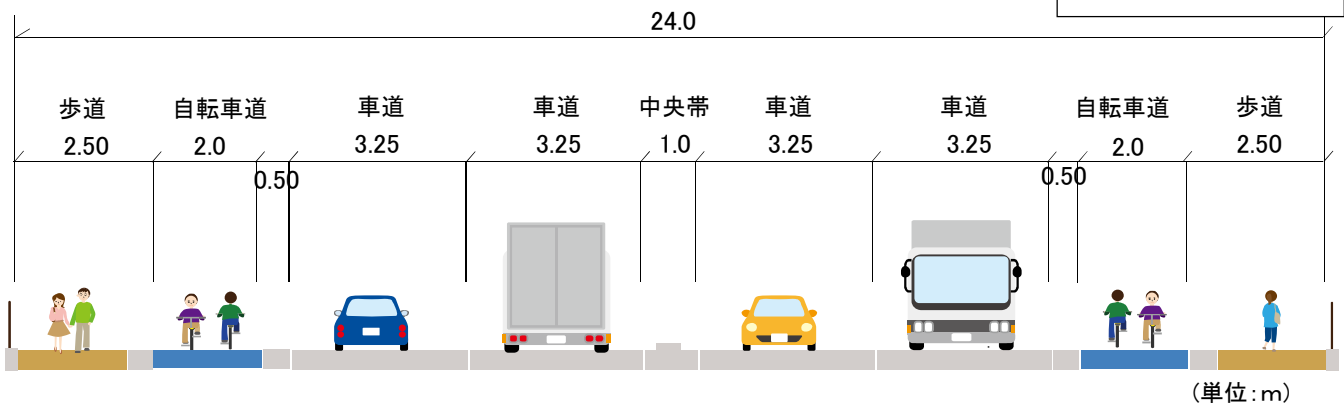
番号	6		令和6年度公共事業再評価調書			担当課名	道路整備課																							
事業名	道路改良事業				事業主体	静岡県																								
箇所名	いっぽんけんどう いわたかけがわせん 一般県道 磐田掛川線				関係市町	掛川市																								
事業採択年度	令和 2 年度		計画期間	令和2年度 ~ 令和8年度																										
用地着手年度	令和 ー 年度		工事着手年度	令和 2 年度																										
再評価理由※	事業採択 (R2) 後5年が経過した時点で継続中の事業																													
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																								
	820		275	135	150	560																								
事業概要	<p>(1) 事業目的 一般県道磐田掛川線は、磐田市二之宮から掛川市上張に至る延長18.4kmの幹線道路である。本事業は、掛川市結縁寺の延長1.2kmの区間について、現道2車線区間を4車線に拡幅整備するものである。本事業により、拠点間交流の円滑化のほか、救急救命活動や災害時における緊急輸送路としての機能強化を図る。</p> <p>(2) 事業内容                      施工延長： 1,200 m                      (道路工： 1,162 m 橋梁工： 38 m (1箇所) )                      計画幅員： 24.0 m (全幅)</p>																													
【視点1】	<p>(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・事業区間沿線の南西郷工業団地へ新たな企業が進出し、袋井市岡崎地区でも新たな工業団地が造成された。 ・交通量が直近10年で約3割増加し、現在20,876台/日となっている。(道路交通情勢調査より)</p> <p>(2) 事業の投資効果 ○費用便益分析結果 (令和 6 年度時点)</p> <table border="1"> <tr> <th>B/C (i=4%)</th> <th>参考:B/C (i=2%)</th> <th>参考:B/C (i=1%)</th> <th>EIRR</th> </tr> <tr> <td>3.2</td> <td>4.7</td> <td>6.1</td> <td>10.7%</td> </tr> </table> <p>・総便益 (B) 26.2 億円 (走行時間短縮便益：33.9億円、走行経費減少便益：-8.0億円、交通事故減少便益：0.3億円) ・総費用 (C) 8.2 億円 (建設費：7.71億円、維持管理費：0.53億円、用地残存価値：ー)</p> <p>○見込まれる効果 (定性的な効果) ・円滑な交通を確保することでアクセス性が向上し、地域の活性化や、企業誘致・活動の支援に寄与 ・災害時の輸送機能の確保、及び救援・復興活動に資するルートの確保 ・平常時の救急救命活動における緊急輸送ルートの強化</p> <p>(3) 事業の進捗状況 (令和 6 年度見込み)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>進捗率</th> <th colspan="2">内 訳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費</td> <td>68.3%</td> <td colspan="2">( 560 百万円 / 820 百万円 )</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業量</td> <td>道路工</td> <td colspan="2">( 0 m / 1,162 m )</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td colspan="2">( 0 m / 38 m )</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">評価 継続が妥当</p>							B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR	3.2	4.7	6.1	10.7%	区分	進捗率	内 訳		事業費	68.3%	( 560 百万円 / 820 百万円 )		事業量	道路工	( 0 m / 1,162 m )		橋梁工	( 0 m / 38 m )	
B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR																											
3.2	4.7	6.1	10.7%																											
区分	進捗率	内 訳																												
事業費	68.3%	( 560 百万円 / 820 百万円 )																												
事業量	道路工	( 0 m / 1,162 m )																												
	橋梁工	( 0 m / 38 m )																												
【視点2】 今後の事業の進捗の見込み	<p>用地買収がないことから、引き続き工事進捗が可能である。</p> <p style="text-align: right;">評価 継続が妥当</p>																													
【視点3】 新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性	<p>活用可能な建設発生土の現場内での有効活用や他工事への流用、新技術・新工法の活用を検討するなど、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 】 する。</p> <p>(2) 理由 本事業は、東名掛川ICと国道1号を結ぶ路線の強化により、工場や観光施設等各拠点への安全で円滑な交通を確保するとともに、大規模災害時ならびに平常時の輸送機能確保を図るものである。事業は円滑に進捗しており、費用対効果も高く、産業や観光の活性化に大きく寄与することから、事業を継続する。</p>																													

# 事業概要

## 位置図



## 標準横断図

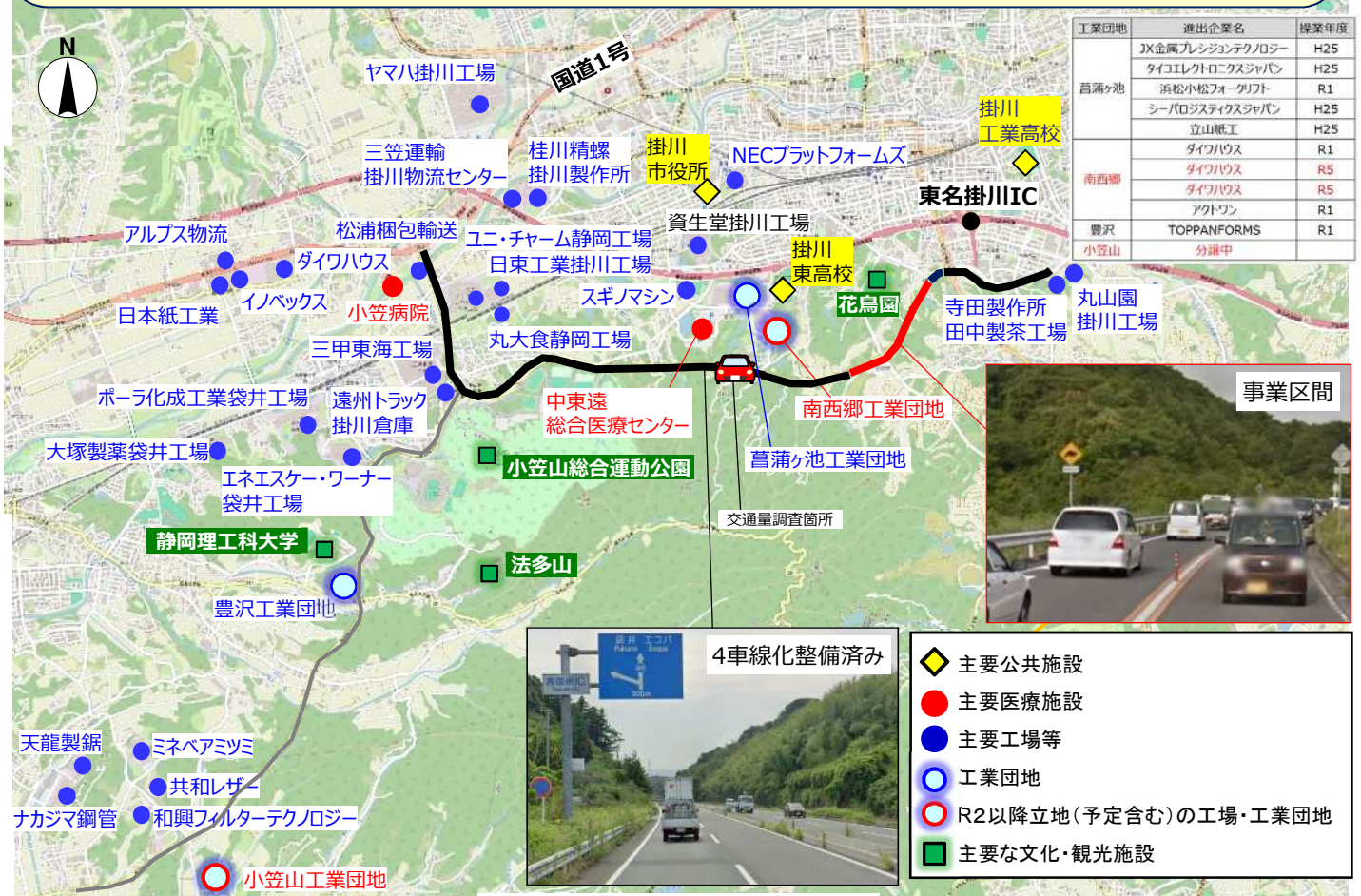




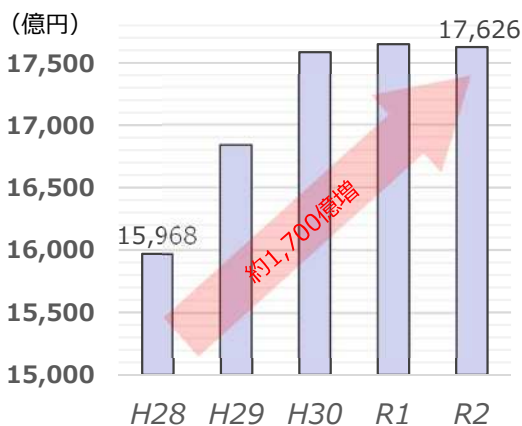
# 事業の投資効果

## ① 産業拠点等のアクセス性向上

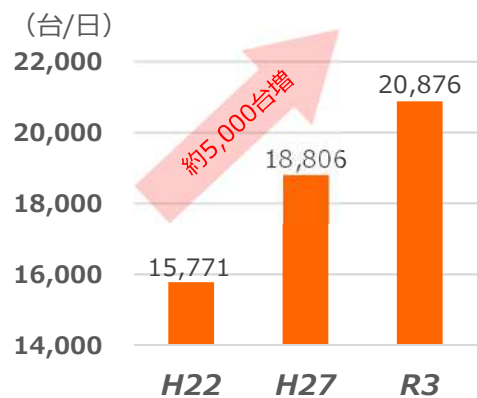
- ・令和2年以降、事業区間沿線の南西郷工業団地へ新たな企業が進出し、袋井市岡崎地区でも新たな工業団地が造成された。
- ・事業区間の整備により、東名掛川ICから各主要施設へのアクセス性が向上し、地域経済の更なる活性化が期待される。



## ○ 製造品出荷額の推移



## ○ 交通量の推移





# 事業の投資効果

## ② 安全・安心の強化

- ・広域物資拠点や自衛隊活動拠点等となる小笠山総合運動公園へアクセスするルート機能強化を図る。
- ・3次救急医療機関である中東遠総合医療センターへの主要搬送ルートであり、整備によりアクセス機能の向上を図る。



- 第1次緊急輸送路
- 第2次緊急輸送路
- 第3次緊急輸送路
- 病 3次救急医療機関
- 物 広域物資輸送拠点
- 自 自衛隊活動拠点
- H ヘリベース
- 広 広域避難所

## 前回からの変更点

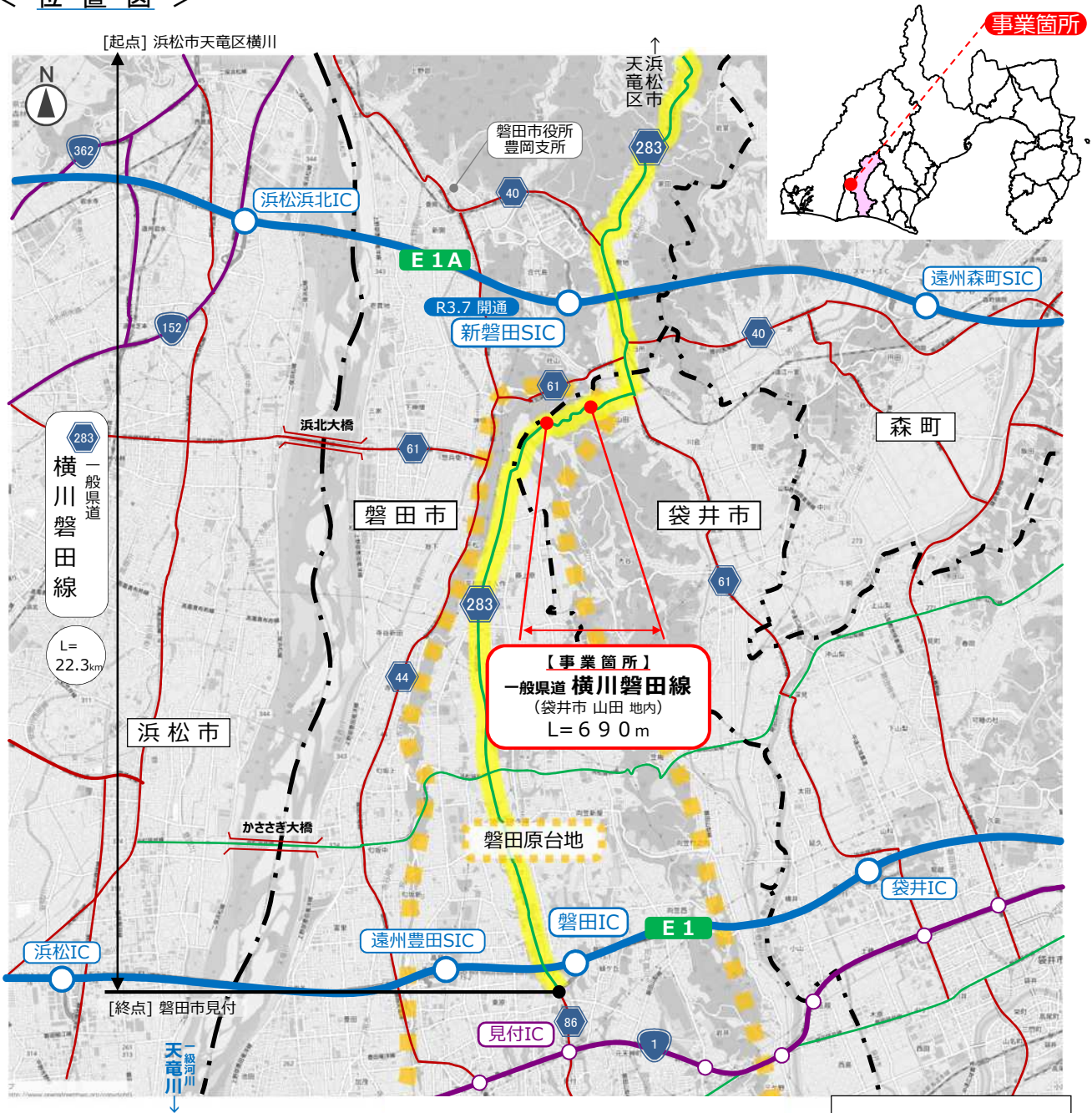
	採択時(R2)	今回(R6)	主な変更理由
①計画期間	R2～R6	R2～R8 (+2年)	・現道交通への影響を回避するための 工事追加に伴う期間延長
②全体事業費	500百万円	820百万円 (+320百万円)	・現道交通への影響を回避するための 工事追加に伴う増額

番号	7	令和6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	いっぽんけんどう よこかわいわたせん 一般県道 横川磐田線			関係市町	袋井市																								
事業採択年度	令和 2 年度		計画期間	令和2年度 ~ 令和10年度																									
用地着手年度	令和 7 年度		工事着手年度	令和 7 年度																									
再評価理由※	事業採択 (R2) 後5年が経過した時点で継続中の事業																												
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																							
	980		51	14	100	165																							
事業概要	<p>(1) 事業目的</p> <p>本路線は、浜松市天竜区横川を起点とし、磐田原台地を南下して、磐田市見付の東名 磐田ICに至る延長22.3kmの地域の住民生活や発展に欠かせない道路である。</p> <p>磐田市においては、新東名 新磐田スマートICがある市北部の豊岡地区と、磐田ICや市中心部を結ぶ路線として期待されているが、途中の袋井市山田地内には未改良区間が残存していることから、当該区間の道路改良により、交通の円滑化と安全を確保し、地域間の連絡機能強化を図る。</p> <p>(2) 事業内容</p> <p>施工延長： 690 m (道路工： 690 m ) 計画幅員： 7.0 m (全幅)</p>																												
【視点1】	<p>(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年7月 新東名 新磐田スマートICが開通。開通以降、出入り交通量が増加傾向。</li> <li>令和4年9月 台風第15号に伴う大雨より、豊岡地区において甚大な被害が発生。</li> <li>令和5年4月 磐田市が消防庁舎について、本路線沿線への移転を表明。</li> </ul> <p>(2) 事業の投資効果</p> <p>○費用便益分析結果 (令和 6 年度時点)</p> <table border="1"> <tr> <th>B/C (i=4%)</th> <th>参考:B/C (i=2%)</th> <th>参考:B/C (i=1%)</th> <th>EIRR</th> </tr> <tr> <td>1.7</td> <td>2.4</td> <td>3.0</td> <td>7.4%</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>総便益 (B) 14.2 億円 (走行時間短縮便益：13.36億円、走行経費減少便益：0.89億円、交通事故減少便益：-0.02億円)</li> <li>総費用 (C) 8.5 億円 (建設費：8.21億円、維持管理費：0.31億円、用地残存価値：0.02億円)</li> </ul> <p>○見込まれる効果(定性的な効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東名・新東名、国道1号の各インターチェンジとともに、磐田市中心部と、市北部の豊岡地区との連絡機能が強化されることにより、地域間の交流や産業の活性化が期待される。</li> <li>豊岡地区から磐田市立総合病院へのアクセス性が向上。</li> <li>台地上を通過する本路線の特性を活かし、災害発生時のリダンダンシーを確保。</li> </ul> <p>(3) 事業の進捗状況 (令和 6 年度見込み)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>進捗率</th> <th colspan="2">内 訳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費</td> <td>16.8%</td> <td>( 165 百万円 / 980 百万円 )</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業量</td> <td>0.0%</td> <td>( 0 m / 690 m )</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地取得</td> <td>0.0%</td> <td>( 0 m<sup>2</sup> / 5,100 m<sup>2</sup> )</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>評価 継続が妥当</p>					B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR	1.7	2.4	3.0	7.4%	区分	進捗率	内 訳		事業費	16.8%	( 165 百万円 / 980 百万円 )		事業量	0.0%	( 0 m / 690 m )		用地取得	0.0%	( 0 m <sup>2</sup> / 5,100 m <sup>2</sup> )	
B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR																										
1.7	2.4	3.0	7.4%																										
区分	進捗率	内 訳																											
事業費	16.8%	( 165 百万円 / 980 百万円 )																											
事業量	0.0%	( 0 m / 690 m )																											
用地取得	0.0%	( 0 m <sup>2</sup> / 5,100 m <sup>2</sup> )																											
【視点2】 今後の事業の進捗の見込み	<p>関係機関の協議が整っており、地権者の同意が概ね得られていることから、順調な進捗が期待できる。</p> <p>評価 継続が妥当</p>																												
【視点3】 新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性	<p>活用可能な建設発生土の現場内での有効活用や他工事への流用、新技術・新工法の活用を検討するなど、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 】 する。</p> <p>(2) 理由 本事業は、安全な交通の確保とともに、地域間の連絡機能や拠点へのアクセス性向上が期待できる。産業の活性化だけでなく、円滑な救急・救命活動への寄与や災害発生時のリダンダンシーなど、平常時・災害時を問わない役割や機能を担うことから、事業を継続する。</p>																												

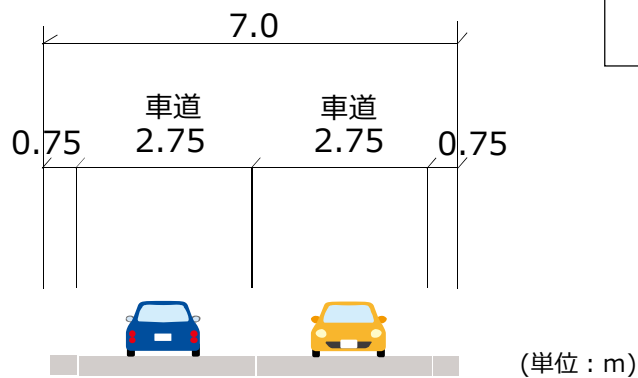


# 事業概要

## < 位置図 >



## < 標準横断面図 >



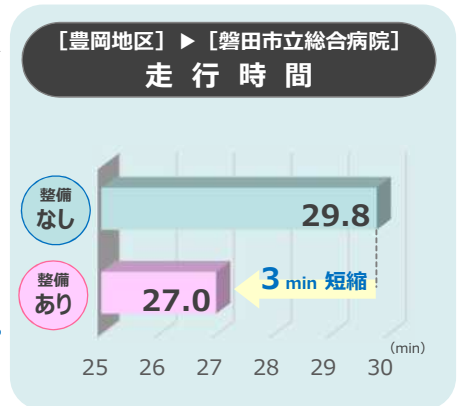
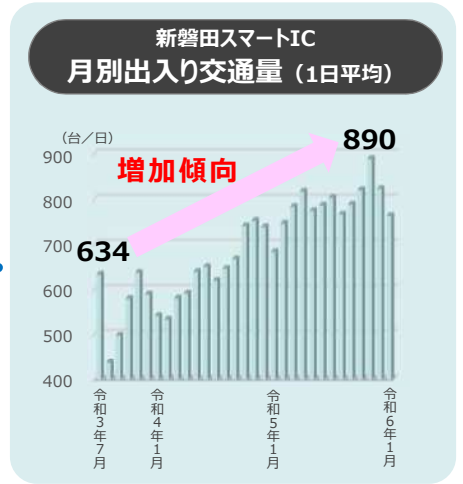
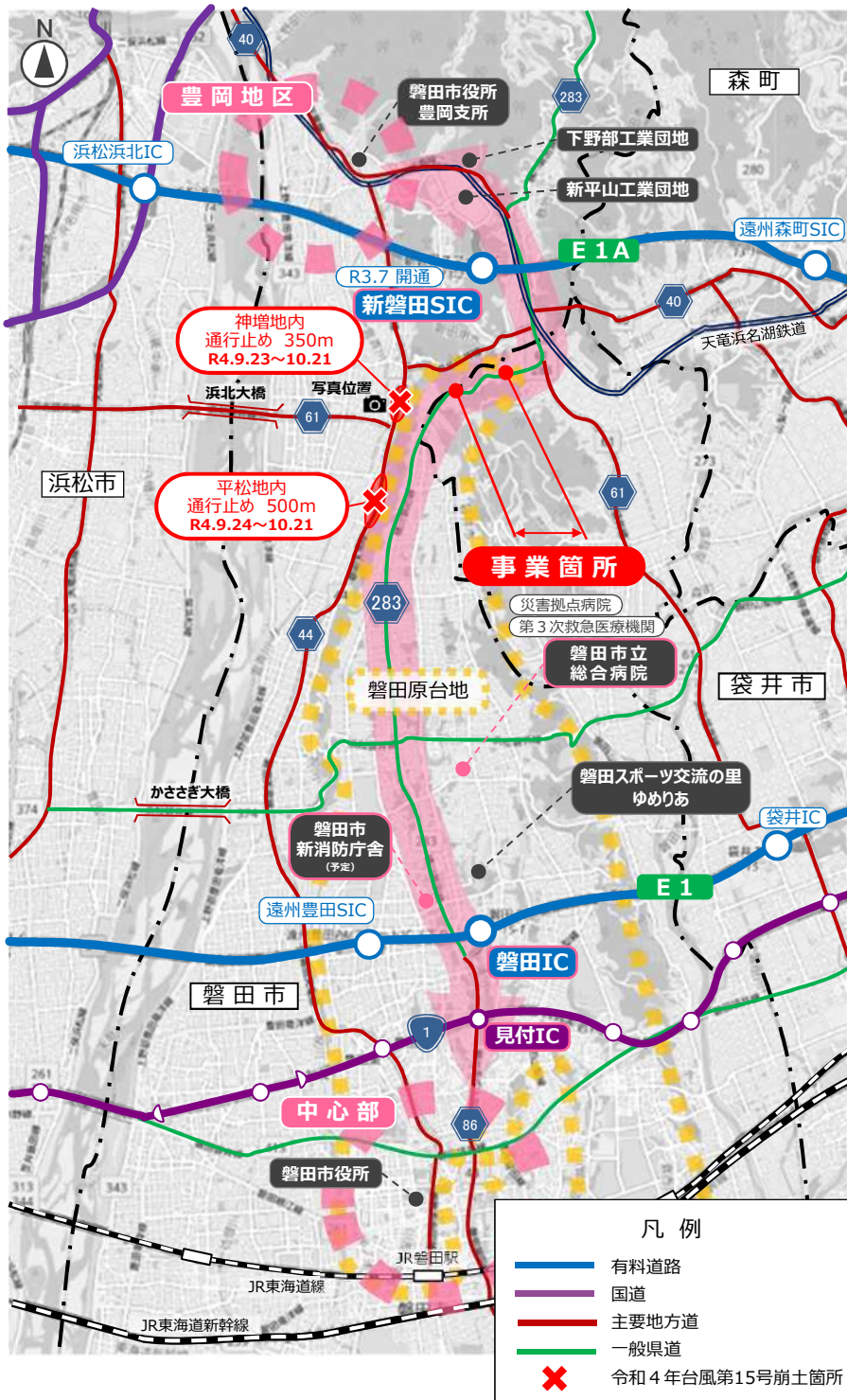


# 事業の投資効果

## 期待される効果 ① 地域間の連絡機能向上・拠点へのアクセス性向上

- 東名・新東名、国道1号の各インターチェンジとともに、磐田市中心部と、市北部の豊岡地区との連絡機能が強化されることにより、地域間の交流や産業の活性化が期待される。
- 豊岡地区から磐田市立総合病院へのアクセス性向上。さらに、本路線の沿線への消防庁舎移転により、円滑な救急・救命活動の一役を担うことが一層期待される。
- 土砂災害の影響を受けにくい台地上を通過する本路線の特性を活かし、災害発生時のリダンダンシーを確保。

### < 地域間の連絡機能向上・拠点へのアクセス性向上 >



# 事業の投資効果

## 期待される効果 ② 安全で安心な交通の確保

- 未改良かつ線形不良区間である事業箇所では、過去に車両の正面衝突事故が発生。本事業により道路改良を行うことで、安全で安心な交通を確保。
- さらに、事故が多い並行路線からの交通の転換により、交通事故減少が期待される。

< 事業箇所及び周辺道路の事故発生状況（平成31年～令和4年） >



< 事業箇所の状況 >



見通しが悪い区間



幅員が狭小な区間

## 前回からの変更点<sup>3</sup>

	採択時(R2)	今回(R6)	主な変更理由
①計画期間	R2~R7	R2~R10 (+3年)	・道路計画について関係者との調整に日時を要したため
②全体事業費	980百万円	980百万円 (変更なし)	・変更なし