

番号	5	令和5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414号 <sup>しずうら</sup> 静岡バイパス		関係市町	沼津市、伊豆の国市								
事業採択年度	平成 6 年度		計画期間	平成6年度 ~ 令和19年度								
用地着手年度	平成 7 年度		工事着手年度	平成 13 年度								
再評価理由※	再評価実施(H30)後5年間が経過した時点で継続中											
全体事業費	百万円 31,000	投資状況 (百万円)	~R3年度 20,026	R4年度 611	R5年度見込 236	計 20,873						
事業概要	<p>(1)事業目的 一般国道414号は、伊豆地域の主要な南北軸を形成し、生活・観光・産業活動を支える重要な幹線道路である。現道は、朝夕の通勤時間帯や観光シーズンに慢性的な渋滞が発生している。 このため、伊豆の国市南江間と沼津市下香貫を結ぶ延長6.9kmの静岡バイパスを整備することで、慢性的な渋滞を緩和し、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>(2)事業内容 計画概要：延長6,900m 計画幅員 車道6.5m(全幅27.0m) 暫定2車線バイパス整備 道路工2,740m 橋梁工1,280m(7箇所)、トンネル工2,880m(2箇所)</p>											
【視点1】	<p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 沼津市大平から同市下香貫までの延長2.5kmの区間が令和5年3月に開通したことにより、沼津市大平地区と沼津市街地のアクセス性が向上した。また、更なる事業効果の発現のため、未整備区間に有料道路事業を導入し、早期完成を目指す。 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市が整備した事業区間周辺の工業団地に進出した企業が操業を開始した。</p> <p>(2)事業の投資効果 ○現時点(R5)での費用便益分析結果：B/C=2.0、EIRR=5.7% ・総便益(B) 805.65億円 (走行時間短縮便益 723.31億円、走行経費減少便益 75.63億円、交通事故減少便益 6.70億円) ・総費用(C) 400.49億円 (建設投資額 404.06億円、維持管理費 2.16億円、用地残存価値 -5.73億円) ○見込まれる効果 ・円滑な交通の確保 現道の交通分散が図られ、慢性的な渋滞の緩和や安全性の向上に寄与 ・観光振興への支援や公共交通の利便性向上 アクセスが向上し、観光交流促進による地域活性化や公共交通の利便性向上に寄与 ・企業誘致・活動の支援 新たな物流ルートの形成や定時制向上に寄与 ・災害時の輸送機能の確保 災害時の輸送機能の確保、発災後の救援・復興活動に資するルートの確保に寄与</p> <p>(3)事業の進捗状況(令和5年度末見込み) 【事業費】 : 67.3% (20,873百万円/31,000百万円) 【事業量】 : 36.2% (2,500m/6,900m) 【用地取得】 : 51.1% (62,317m<sup>2</sup>/121,906m<sup>2</sup>) ・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>											
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>・</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>沼津市大平から同市下香貫までの優先整備区間の開通により、全線開通に対する地元への期待は大きくなっている。引き続き事業進捗を図ることで、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>・</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) 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( <u>継続</u> )・見直し後継続・中止)する。</p> <p>(2)理由 本事業は、伊豆地域の主要な南北軸を形成する一般国道414号で慢性的に発生する渋滞を緩和し、安全で円滑な交通を確保するとともに、大規模災害時の輸送機能確保を図るものである。 令和5年3月には、優先整備区間が開通するなど、事業は進捗しており、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>											

一般国道414号 静浦バイパス  
 (「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	805.65 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	400.49 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	2.01
IV) 経済的内部収益率 EIRR	5.7%

I) 総便益Bの算出

①各種費用のR22<sup>\*1</sup>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	3382.06	766.49	83.87	4232.42
b. 整備した場合	3320.22	760.05	83.30	4163.57
便益 (a-b)	61.84 走行時間短縮便益	6.44 走行経費減少便益	0.57 事故減少便益 <sup>*2</sup>	68.85

- ・「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)
総便益 (R19~R68)	723.31	75.63	6.70	805.65

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)
310.00	404.06	1838	2.16	5.73	400.49

- ・「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。

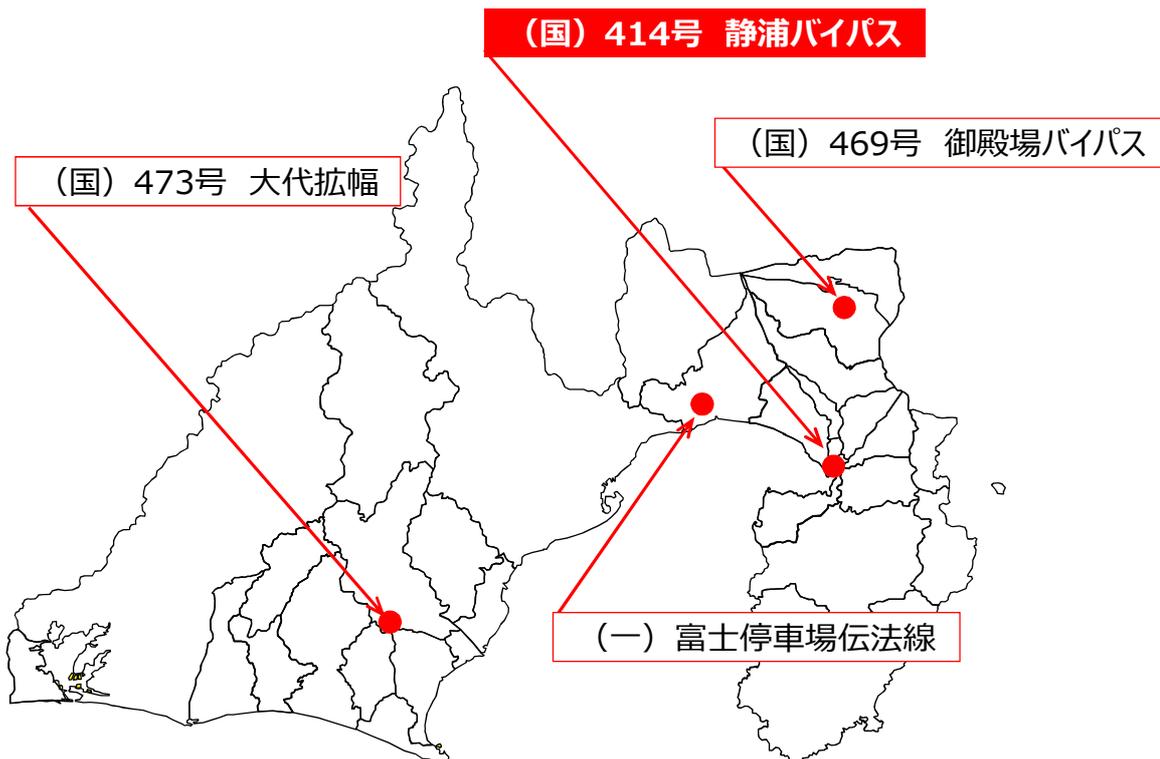
# 令和5年度 公共事業再評価

道路事業：4事業

番号	事業名	箇所名	代表事業
1	道路改良事業	いっばんこくどう しずうら 一般国道414号 静浦バイパス	○
2	道路改良事業	いっばんこくどう ごてんば 一般国道469号 御殿場バイパス	
3	道路改良事業	いっばんこくどう おおしろ 一般国道473号 大代拡幅	
4	道路改良事業	いっばんけんどう ふじ ていしやじょうでんほうせん 一般県道富士停車場伝法線	

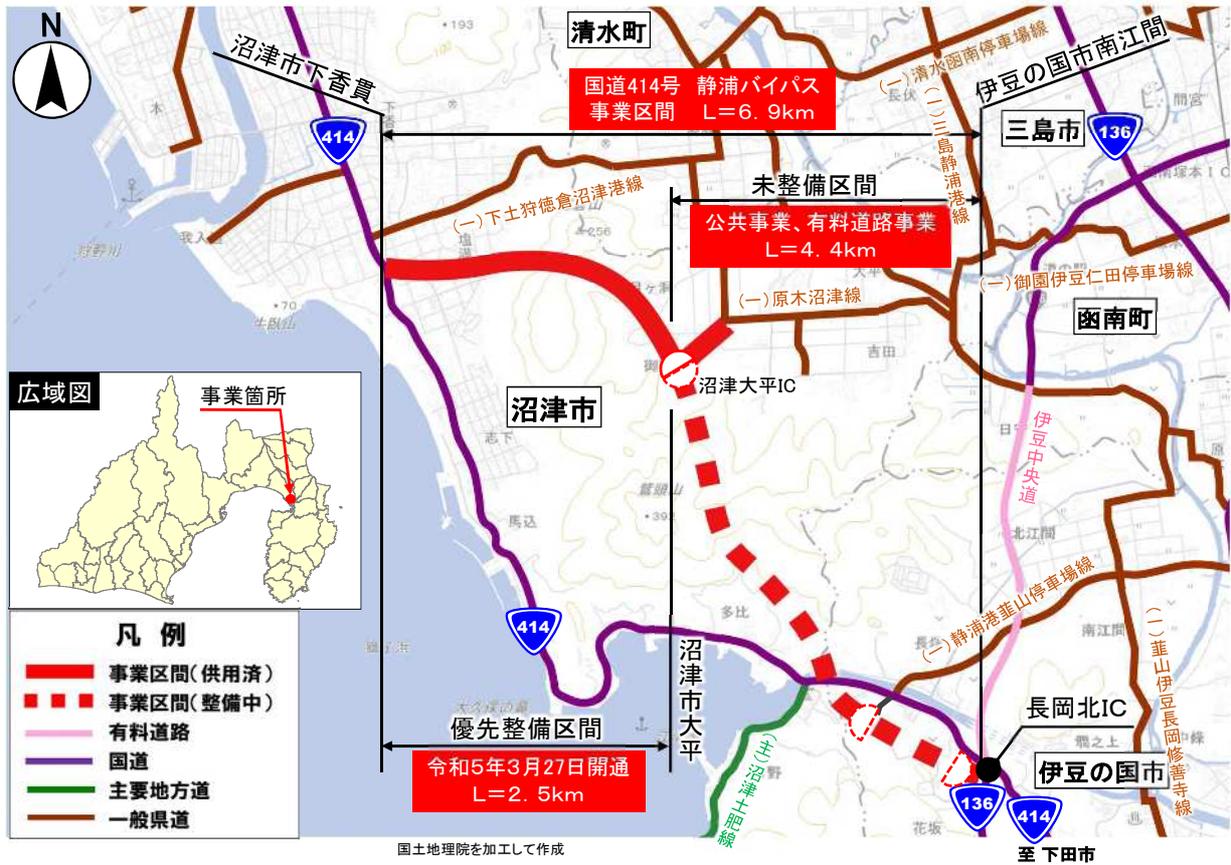
交通基盤部 道路局 道路整備課

# 令和5年度 公共事業再評価



交通基盤部 道路局 道路整備課

# 1. 事業箇所位置図



# 2. 事業概要

## 事業概要

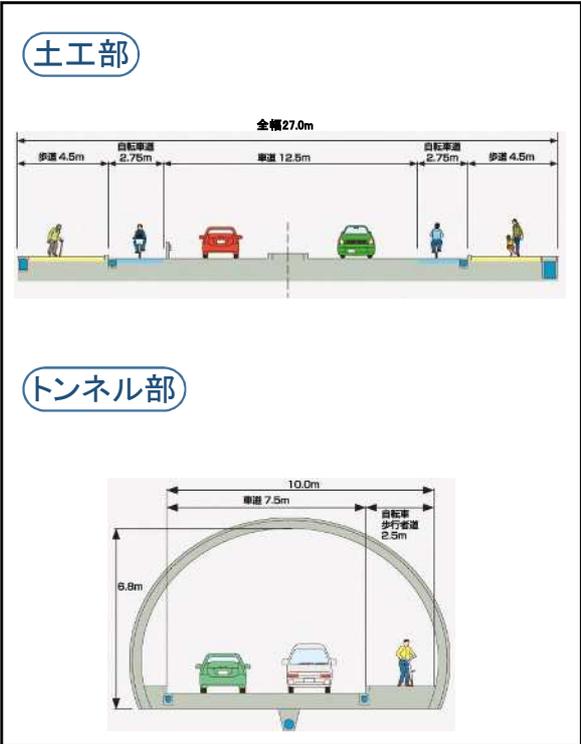
- ・ 事業期間 : 平成6年度～令和19年度
- ・ 事業区間 : 延長6.9km
- ・ 道路幅員 : 車道6.5m(全幅27.0m)
- ・ 車線数 : 暫定2車線(将来4車線)
- ・ 全体事業費 : 31,000百万円

## 事業の目的

一般国道414号は、伊豆地域の主要な南北軸を形成し、生活・観光・産業活動を支える重要な幹線道路である。現道は、朝夕の通勤時間帯や観光シーズンに慢性的な渋滞が発生している。

このため、伊豆の国市南江間と沼津市下香貫を結ぶ延長6.9kmの静浦バイパスを整備することで、慢性的な渋滞を緩和し、安全で円滑な交通を確保する。

## 標準横断面図



### 3. 事業を巡る社会情勢等の変化

・前回からの変更点・理由

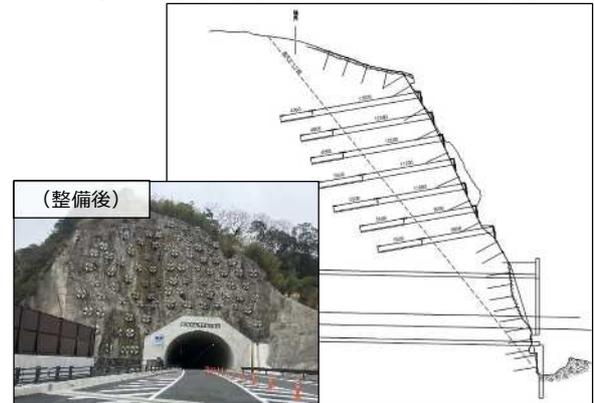
	前回 (H30)	今回 (R5)	主な変更理由
①計画期間	H6～R9	H6～R19 (+10年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沼津アルプストネル坑口法面の対策工事を追加したため</li> <li>・事業区間を延伸したため</li> </ul>
②全体事業費	30,000百万円	31,000百万円 (+1,000百万円)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沼津アルプストネル坑口法面の対策工事を追加したため</li> <li>・事業区間を延伸したため</li> <li>・材料費等が上昇したため</li> </ul>



#### ・沼津アルプストネル 坑口断面図

[当初:切土+鉄筋挿入+植生吹付]

➡ [変更:グラウンドアンカー+高張カネット]



### 4. 事業の投資効果 (費用便益比)

総費用(C)	400.49億円	(前回評価時) ( 346.51億円 )
建設投資額	404.06億円	
維持管理費	2.16億円	
用地残存価値	5.73億円	
総便益(B)	805.65億円	( 885.86億円 )
走行時間短縮便益	723.31億円	
走行経費減少便益	75.63億円	
交通事故減少便益	6.70億円	
		今回評価(R5)
費用便益比(B/C)	2.01	( 2.56 )
経済的内部収益率(EIRR)	5.7%	

$$\text{費用便益比} = \frac{\text{総便益}^* (\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益})}{\text{総費用}^* (\text{建設投資額} + \text{維持管理費} - \text{用地残存価値})}$$

※社会的割引率(4%)を用いて現在価値に換算した総計



## 5. 事業の投資効果

### ① 円滑な交通の確保

- 渋滞の緩和

### ② 観光振興への支援や公共交通の利便性向上

- 観光客数増加、利便性向上

### ③ 企業誘致・活動の支援

- 新たな物流ルート形成

### ④ 災害時の輸送機能の確保

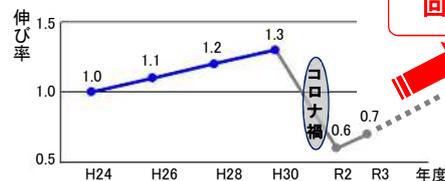
## 5. 事業の投資効果

### ② 観光振興への支援や公共交通の利便性向上(観光客数増加、利便性向上)

- ・ 周辺観光施設のリニューアル等が進んでおり、伊豆半島北部の観光客数は回復傾向にある。
- ・ 沼津駅と大平地区を結ぶ新たな路線バスを運行開始し、利用者の増加が見込まれる。
- ・ バイパス整備により、観光交流促進による地域活性化や公共交通の利便性向上が期待される。



■伊豆半島北部の観光客数の伸び率



出典:「令和3年度静岡県観光交流の動向」静岡県文化・観光部観光交流局 観光政策課  
伊豆半島北部:沼津市、長泉町、裾野市、清水町、三島市、函南町、伊豆の国市、熱海市、伊豆市、伊東市

■バス運行会社の声

大平車庫から沼津駅や下香貫方面へ向かう際、令和5年3月に開通した区間を利用することで、所要時間が大幅に短縮されます。また、上記、開通区間を利用する**新たな路線バス2路線を令和5年4月から運行開始しました。**

国道414号現道は、カーブ区間や狭小区間があるため、大型車とすれ違う際は、徐行する等、事故防止に努めています。

また、朝夕の通勤時間帯や雨天時、観光シーズンなどは交通量が多く、バスの遅延が多く発生しています。

静浦バイパスの開通により、現道の交通量が減少することで、**安全な運行や定時制の確保による利用者の増加に期待しています。**



## 5. 事業の投資効果

### ① 円滑な交通の確保

－ 渋滞の緩和

### ② 観光振興への支援や公共交通の利便性向上

－ 観光客数増加、利便性向上

### ③ 企業誘致・活動の支援

－ 新たな物流ルート<sup>※</sup>の形成

### ④ 災害時の輸送機能の確保

## 5. 事業の投資効果

### ③ 企業誘致・活動の支援(新たな物流ルートの形成)

・伊豆の国市江間地区に新たな工業団地が整備され、進出企業が操業を開始した。また、伊豆長岡工業団地に新たな企業が進出予定である。

・バイパス整備により、新たな物流ルートの形成や定時性向上が期待される。



## 5. 事業の投資効果

### ① 円滑な交通の確保

- 渋滞の緩和

### ② 観光振興への支援や公共交通の利便性向上

- 観光客数増加、利便性向上

### ③ 企業誘致・活動の支援

- 新たな物流ルート形成

### ④ 災害時の輸送機能の確保

## 5. 事業の投資効果

### ④ 災害時の輸送機能の確保

- ・大規模地震時には、津波被害等により現道が通行止めとなる。
- ・バイパス整備により、災害時の輸送機能が確保される。
- ・発災後の救援・復興活動に資するルートが早期に確保される。



#### ■通行止め(陸閉鎖)の様子



#### ■駿東伊豆消防本部の声

静岡バイパスの開通により、大規模災害発生時の沼津市、伊豆の国市方面への現場到着時間が短縮され、広域的にバックアップできる体制が確立されます。



#### ■株式会社東海バスの声

利用者が多い路線の運行では、片側1車線の区間があり、通行規制時には、定時運行が困難なため、バイパスにメリットを大きく感じています。獅子浜陸閉鎖時には、沼津市と伊豆の国市間を結ぶ路線の運行が出来ず、大きな迂回を余儀なくされたため、早期開通を期待しています。



## 6. 事業の進捗状況（令和5年度末見込み）

- ・【事業費】 : 67.3%
- ・【事業量】 : 36.2%
- ・【用地取得】 : 51.1%

## 7. 今後の事業の進捗の見込み

- ・ 沼津市大平から同市下香貫までの優先整備区間の開通により、全線開通に対する地元の期待は大きくなっている。引き続き事業進捗を図ることで、計画期間内の完成が見込まれる。

## 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。

## 9. 対応方針（案）

本事業は、

- ・ 伊豆地域の主要な南北軸を形成する一般国道414号で慢性的に発生する渋滞を緩和し、安全で円滑な交通を確保するとともに、大規模災害時の輸送機能確保を図る。
- ・ 令和5年3月には、優先整備区間が開通するなど、事業は進捗しており、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。
- ・ 費用便益比(B/C)は、2.0と1.0を上回る。

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。