

番号		6		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469号 <small>こてんぼ</small> 御殿場バイパス			関係市町	御殿場市				
事業採択年度	平成 26 年度		計画期間	平成26年度 ~ 令和14年度					
用地着手年度	平成 28 年度		工事着手年度	平成 28 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	投資状況 (百万円)	~R3年度	R4年度	R5年度見込	計			
	3,500		2,137	24	10	2,171			
事業概要	<p>(1)事業目的 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、地域の産業や生活に寄与するとともに、1次緊急輸送路に指定されるなど防災面においても重要な路線である。本事業の目的は、バイパス整備をすることにより、車両のすれ違い困難な狭隘な現道を回避し、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の確保を図るものである。</p> <p>(2)事業内容 計画概要：延長1,600m 計画幅員 車道13.0m (全幅25.0m) 暫定2車線整備 (将来4車線)</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"> 優先整備区間(880m)を新東名高速道路 新御殿場ICや国道138号須走道路の開通に合わせ、令和3年4月に暫定2車線で開通 現道交通の約3割がバイパスへ転換し現道の安全性が向上した。 夏刈南部工業団地の造成が完了(令和2年度)。板妻南工業団地(第3期、第4期)の造成が決定している。(令和5年度~令和6年度造成完了予定、進出企業の募集完了) <p>(2)事業の投資効果</p> <p>○現時点(R5)での費用便益分析結果：B/C=1.1、EIRR=4.5%</p> <ul style="list-style-type: none"> 総便益(B) 40.18億円 (走行時間短縮便益 36.19億円、走行経費減少便益 3.27億円、交通事故減少便益 0.71億円) 総費用(C) 34.98億円 (建設投資額 35.71億円、維持管理費 0.58億円、用地残存価値 1.31億円) <p>○見込まれる効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 幹線道路ネットワークの形成 新東名高速道路及び国道138号須走道路へのアクセス道路として、新たな物流ルート、観光ルートを形成し、産業、観光を支援することが見込まれる。 安全で円滑な交通の確保 現道の通過交通を排除することで、安全性の向上が見込まれる。 <p>(3)事業の進捗状況(令和5年度末見込み)</p> <p>【事業費】 : 62% (2,171百万円/3,500百万円) 【事業量】 : 55% (880m/1,600m) 【用地取得】 : 59% (26,460m²/44,500m²)</p> <p>・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	<p>評価 <input checked="" type="radio"/> 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</p>								
【視点2】 今後の事業の進捗の見込み	<p>地元の期待も大きく、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> <p>評価 <input checked="" type="radio"/> 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</p>								
【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)</p> <ul style="list-style-type: none"> 新技術、新工法の活用、建設発生土の有効活用、2次製品の採用を積極的に検討し、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(<input checked="" type="radio"/> 継続) ・ 見直し後継続 ・ 中止)する。</p> <p>(2)理由 本事業は、すれ違い困難な狭隘箇所を回避し、安全で円滑な交通を確保するとともに、当地域の経済活性化や大規模災害時の輸送機能確保を図るものである。 令和3年4月には、新東名高速道路や国道138号須走道路に合わせて優先整備区間を開通し、整備の進捗に合わせ部分開通が図られるなど、今後も事業進捗が見込まれることから、事業を継続する。</p>								

一般国道469号 御殿場バイパス
 (「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	40.18 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	34.98 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	1.15
IV) 経済的内部収益率 EIRR	4.5 %

I) 総便益Bの算出

本路線
は、御殿

	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	1107.49	342.21	23.79	1473.49
b. 整備した場合	1104.91	341.97	23.74	1470.62
便益 (a-b)	2.58 走行時間短縮便益	0.23 走行経費減少便益	0.05 事故減少便益 ^{※2}	2.87

- ・「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
- ・優先整備
区間 (R80)
- ・「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 (R20~R69)	36.19	3.27	0.71	40.18

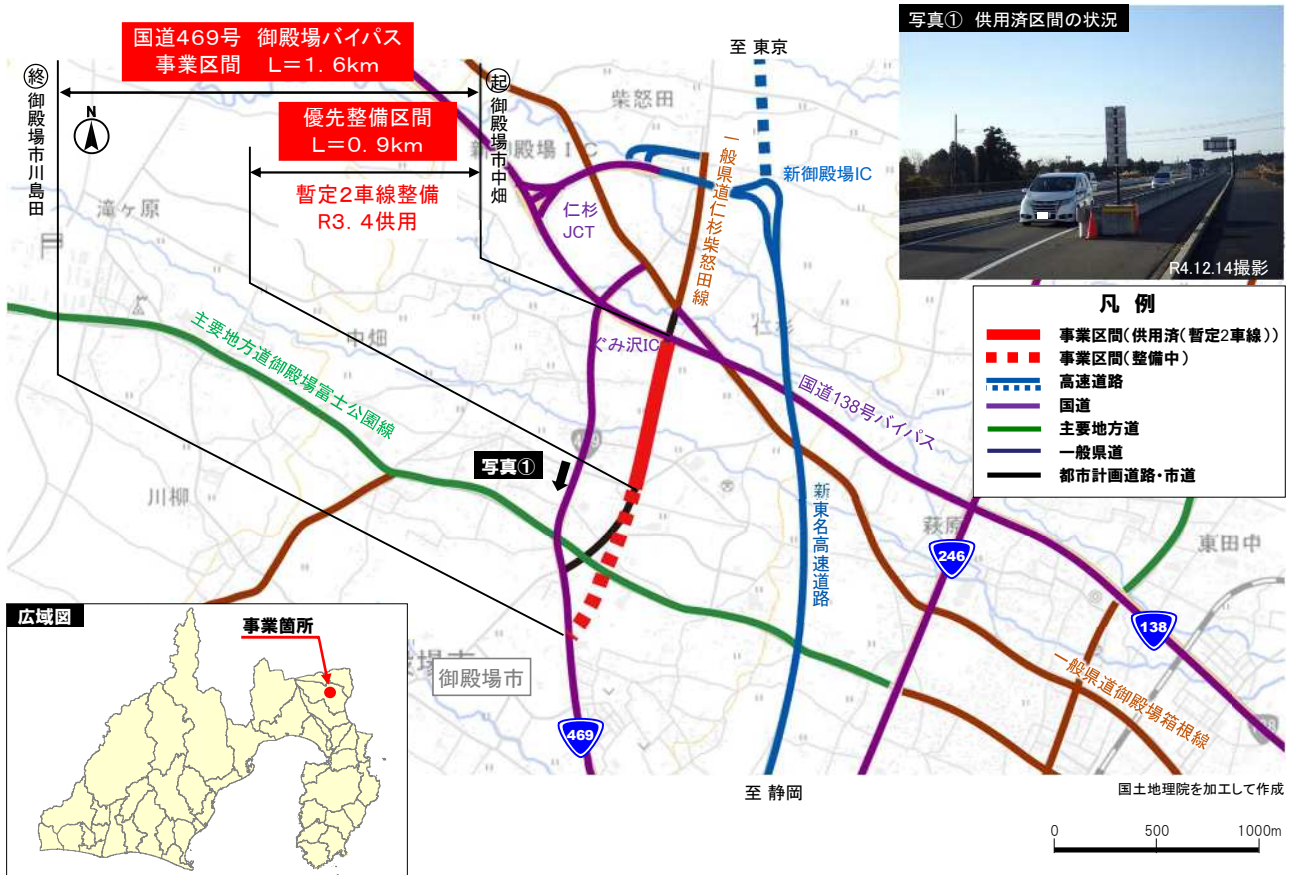
II) 総費用Cの算出

[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)
33.14	35.71	426	0.58	1.31	34.98

- ・「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。

1. 事業箇所位置図（詳細）



2. 事業概要

事業概要

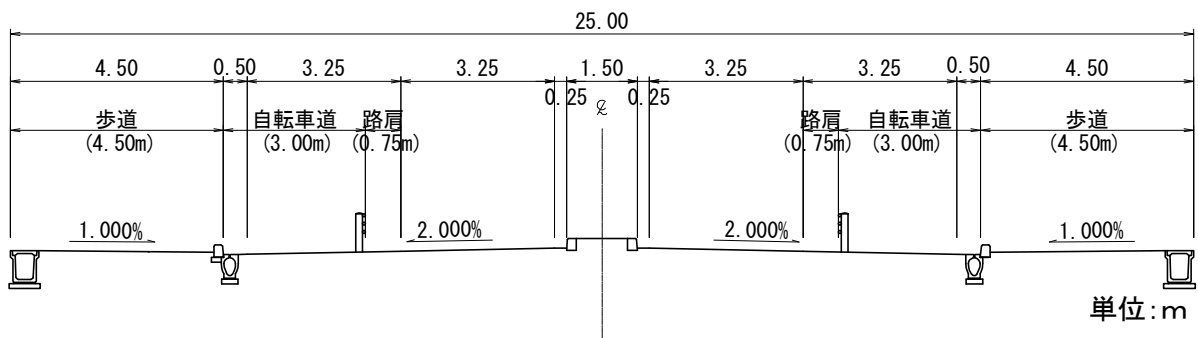
- ・ 事業期間 : 平成26年度～令和14年度
- ・ 事業区間延長 : 1,600m
- ・ 道路幅員 : 車道13.0m (全幅25.0m)
- ・ 車線数 : 暫定2車線 (将来4車線)
- ・ 全体事業費 : 3,500百万円
- ・ 進捗率 : 62.0% (※事業費ベース)

事業の目的・必要性

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、地域の産業や生活に寄与するとともに、1次緊急輸送路に指定されるなど防災面においても重要な路線である。

本事業の目的は、バイパス整備をすることにより、車両のすれ違い困難な狭隘な現道を回避し、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の確保を図るものである。

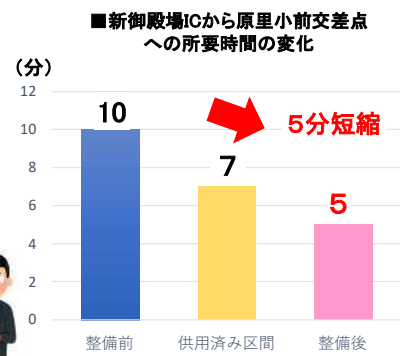
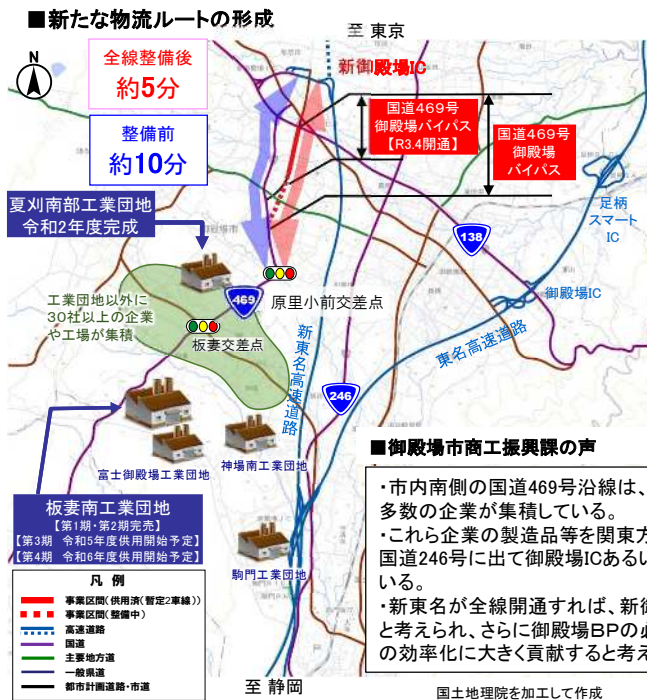
標準横断面図



3. 事業の投資効果

① 産業活性化の支援(新たな物流ルートの形成)

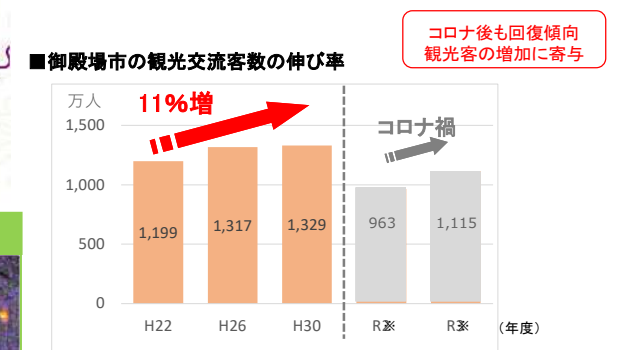
- ・当該地域では、企業集積や農業活性化の取組等が進められており、新たな工業団地の企業立地による経済効果が見込まれている。
- ・新御殿場ICへのアクセス向上に伴い、新たな物流ルートが形成され、更なる産業の活性化を支援する。



3. 事業の投資効果

② 観光振興の支援(新たな観光ルートの形成)

- ・当該地域では、富士山世界遺産登録を契機に観光交流客数が増加し、大規模商業施設では施設拡張が進行している。
- ・新御殿場ICを起点に新たな観光ルートを形成し、観光振興を支援する。



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
※新型コロナウイルスの影響により減少

3. 事業の投資効果

③ 安全で円滑な交通の確保(通過交通の排除)

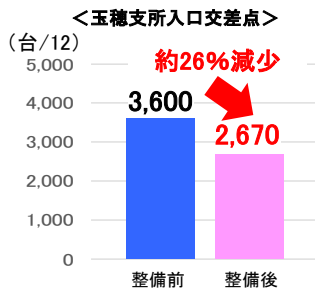
- ・現道沿いには、小・中学校等があり児童・生徒の通学路として利用されており、バイパス整備により現道の歩行者の安全性が向上する。
- ・御殿場バイパスの一部区間開通により、現道の交通量が約26%減少した。

■国道469号現道における児童登校時の状況(供用前)



写真①

■国道469号現道の開通前後の交通量の変化



■周辺の幼稚園・学校



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(H30)	今回(R5)	主な変更理由
①計画期間	H26～R9	H26～R14 (+5年)	・用地交渉の難航 ・交差点の設置位置に関する地元調整の難航
②全体事業費	2,700百万円	3,500百万円 (+800百万円)	・材料費等の上昇 ・交差する市道の構造変更 (平面交差点→立体交差)