

事後評価結果（平成28年度）

担当課：静岡県交通基盤部道路整備課
担当課長名：原 広司

事業名	地域高規格道路 金谷御前崎連絡道路 一般国道473号 相良バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	静岡県
起終点	白：静岡県牧之原市東萩間 至：静岡県牧之原市大沢	延長	10.0km		

事業概要
一般国道473号相良バイパスは、地域高規格道路金谷御前崎連絡道路の一部を構成し、牧之原市東萩間（東名相良牧之原IC）から牧之原市大沢（大沢IC）に至る延長10.0kmのバイパス事業である。

事業の目的・必要性
新東名、東名、国道1号、国道150号という東西軸と、富士山静岡空港や重要港湾御前崎港をつなぐ南北軸となり、「陸・海・空の交通ネットワーク」の構築により、県内交通ネットワークにおける南北軸の強化を図るとともに、産業・観光活性化への寄与及び現道区間における安全性の向上を目的としている。



事業の効果等	事業期間	事業化年度：S62年度 事業完了年度：H23年度	用地着手：S62年 工事着手：S62年	供用年 (暫定/完成)	(当初) -/H23 (実績) -/H23	変動	— 倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) -/308億円 (実質値) -/ -億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) -/252億円 (実質値) -/ -億円	変動	0.8倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	-/10,200台/日	実績 (暫定/完成)	-/11,400台/日	変動	120.6%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	31.7km/h → 42.2km/h (供用直前年次) H22 (供用後年次) H27	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)		12件 → 5件 (H21~H23) (H24~H26)		
	費用対効果分析結果(当初)	B/C 1.1	総費用 308億円 (事業費：305億円 維持管理費：2.5億円)	総便益 330億円 (走行時間短縮便益：343億円 走行経費減少便益：-56億円 交通事故減少便益：43億円)	基準年	平成23年	
	費用対効果分析結果(事後)	B/C 1.8	総費用 428億円 (事業費：422億円 維持管理費：5.8億円)	総便益 747億円 (走行時間短縮便益：581億円 走行経費減少便益：117億円 交通事故減少便益：48億円)	基準年	平成28年	
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	—億円		便益減少額	—億円	
	事業遅延の理由	—					
	客観的評価指標に対応する事後評価項目	—					

	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県内交通ネットワークにおける南北軸の強化 御前崎港～富士山静岡空港の走行時間の短縮（35分（整備前）→27分（整備後）：8分短縮） ・ 産業・観光活性化へ寄与 当該道路沿線に工業団地や物流センター等が新たに立地（相良バイパス開通後、6企業が沿線に新規進出） 御前崎港のコンテナ取扱量や、入港船舶数が増加（H22→H26：約35%増加） 御前崎港からのコンテナ運搬車両が、東名相良牧之原ICへ容易にアクセス可能となった。（現道は、線形が悪い箇所があり、コンテナ運搬車両の通行に支障をきたしていた。） 富士山静岡空港の搭乗者数が増加、各観光地へのアクセス道路としての利用増加（H23：34万人→H27：69万人 約2倍に増加） ・ 現道における安全性の向上 現道交通の約8割がバイパスへ交通転換したことにより、現道部での交通事故数が減少 地域住民の安全性の向上：生活交通と通過交通の分離による通学時の安全性 （【混雑度】 1.27（H22道路交通センサス）→0.20（H27道路交通センサス）1.07低下） （【大型車混入率】 12.1%（H22道路交通センサス）→3.6%（H27道路交通センサス）8.4%減少） （ 人家集中地区の交通量（台/12h）：8,019（整備前）→1,209（整備後）約8割減少） （ 現道部での事故件数（件））：12（整備前：H21～H23）→5（整備後：H24～H26）
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バイパスの整備により、周辺道路で交通が分散し、NOx、CO2、SPMの排出量が削減（整備後H42推計） NOx削減量：1,250t/年 → 1,233t/年（17t/年（1.36%）削減） CO2削減量：476,500t-CO2/年 → 473,600t-CO2/年（2,900t-CO2/年（0.61%）削減） SPM削減量：61.8t/年 → 61.0t/年（0.8t/年（1.29%）削減）
環境変化	<p>その他評価すべきと判断した項目</p>
事業評価監視委員会の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業効果は十分に発現されており、改善措置の必要はない
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 富士山静岡空港が平成21年6月に開港 空港搭乗者数がH23→H27で約2倍に増加、空港貨物取扱量がH23→H27で約34%増加 ・ 新東名高速道路（浜松いなさJCT～豊田東JCT間）が平成28年2月に開通
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業効果は十分に発現されており、改善措置の必要はない
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>—</p>
特記事項（同種事業への反映等）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域高規格道路の整備は、企業立地の推進等を始めとした様々な道路整備によるストック効果を高めるため、同種事業においても、ストック効果を把握しながら道路整備に取り組んでいく。

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。