

番号	10	平成28年度公共事業再評価調査		担当課名 道路整備課						
事業名	道路改築事業		事業主体	静岡県						
箇所名	一般県道富士由比線(新々富士川橋)		関係市町村	富士市						
事業採択年度	平成 14 年度	計画期間	平成14年度 ~ 平成33年度							
用地着手年度	平成 14 年度	工事着手年度	平成27年度							
再評価理由※	再評価実施(H23)後5年間が経過した時点で継続中									
全体事業費	百万円 11,000	投資状況 (百万円)	~H26年度 1,135	H27年度 450	H28年度見込 151					
計			1,736							
事業概要	<p>(1)事業目的 本路線は、富士市から旧富士川町を経由し旧由比町に至る幹線道路であり、産業や観光及び生活道路として重要な路線である。 計画架橋地点から約1.5km下流に位置する富士川橋では、一級河川富士川を渡河する交通容量の不足のため、朝夕の通勤時間帯を中心に著しい交通渋滞が発生しており、この緩和が課題となっている。当該箇所の整備により富士川橋の渋滞緩和とともに、予測される南海トラフ巨大地震等に対して緊急輸送路としての機能の確保を図る。</p> <p>(2)事業内容 計画概要：延長1,400m 計画幅員 車道6.5(全幅14.0m)m 2車線 バイパス整備 道路工658.5m、橋梁工741.5m</p>									
【視点1】	<p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 富士川橋を渡河する断面交通量は、事業着手前27,111台/日(H11センサス)と2万台を超え、9,000台(第3種第3級程度の交通容量)を大幅に超過している。 一般県道富士由比線の橋下付近~富士川橋西付近は、平成25年1月に公表された「地域の主要渋滞箇所」に位置付けをされており、富士川橋西交差点の渋滞長は平成22年10月調査時で1,500m、平成28年3月調査時で1,340mと著しい渋滞が発生している。 また、平成20年11月に富士市と旧富士川町が一級河川富士川を挟んで合併し、平成20年1月に策定された「富士市・富士川町合併基本計画」(新市建設計画)において、本橋は推進すべき主要事業として位置付けられている。なお、平成23年度を初年度とする「第五次富士市総合計画」においても本橋の早期実現が位置付けられている。</p> <p>(2)事業の投資効果 現時点(H28)の分析結果： B/C=2.03 ・総便益(B) 195.90億円 走行時間短縮便益 156.72億円、走行経費減少便益 34.85億円、交通事故減少便益 4.33億円 ・総費用(C) 96.08億円 改築費96.20億円、維持管理費 0.50億円、用地残存価値 -0.62億円</p> <p>費用対効果分析に含まれない定性的な効果 ・地域内交通の円滑化 松野地区と中心市街地とのアクセスが強化され、生活利便性が向上するほか、救急医療時の搬送が迅速化 ・公共交通の利便性の向上 富士川橋西交差点の渋滞の緩和により、路線バスの定時性が向上 ・防災基盤の強化 富士川木島地区河川防災ステーションに中心市街地から直結する緊急輸送路補完ルートが確保され、水害、震災時の防災活動に大きく寄与</p> <p>(3)事業の進捗状況(H28末) 事業費ベース：15.8% 1,736百万円/11,000百万円 用地面積ベース：67.1% 7,664m²/11,430m² 事業量ベース：供用延長0.0% 工事費ベース：12.9% 1,348百万円/10,462百万円 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	<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>現在、用地買収については、約67%を完了しているが、残る地権者についても鋭意交渉を継続し早期の買収に努めていく。 また、工事についても、平成27年12月にP1橋脚、P2橋脚工事に着手しており、今後も早期完成を目指して橋梁工事を進めていく予定である。</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】 新たなコスト削減・代替案立案等の可能性	<p>ニューマチックケーソン基礎を有する橋脚工事について、発注単位の工夫により、必要最低限の仮設備で工事を進め、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)・見直し後継続・中止)する。</p> <p>(2)理由 本事業は、依然発生している著しい渋滞の緩和、市町合併による富士地域の活性化、道路交通ネットワーク強化の点から事業効果が大きいと見込まれるため、事業を継続し早期完成を図る。</p>									

一般県道富士由比線（新々富士川橋）

（「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 平成20年11月）

総括表

I) 総便益 B	195.90 億円
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) 事業費 C	96.08 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	2.03

I) 総便益の算出

①各種費用のH42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	2497.23	671.70	118.81	3287.74
整備した場合 B	2487.81	669.63	118.55	3275.99

便益 A-B	9.42 時間短縮便益	2.07 経費減少便益	0.26 事故減少便益	11.75
-----------	----------------	----------------	----------------	-------

- ・「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。

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。

	将来の便益 H31～H80
総便益	195.90 …B

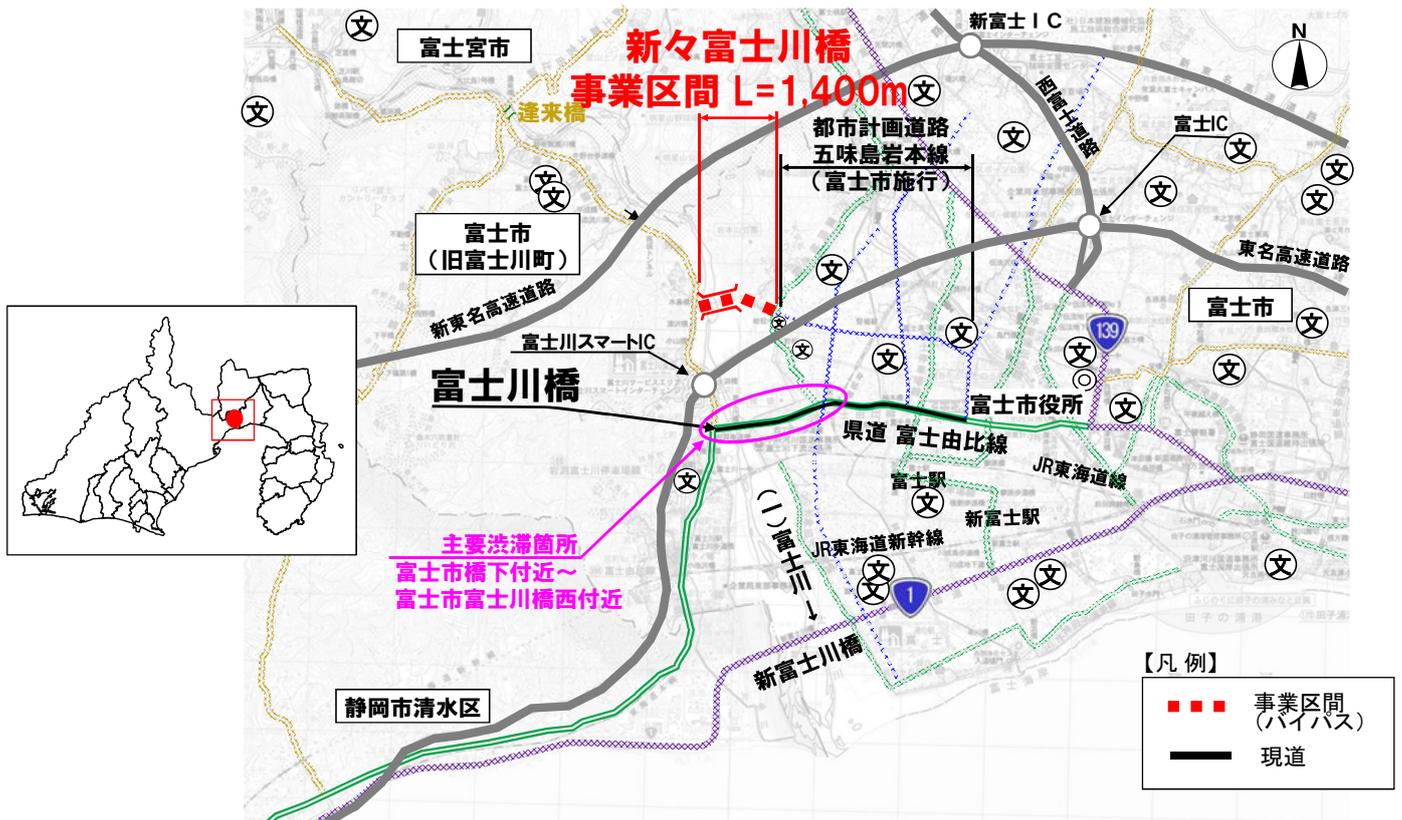
II) 総費用

[総費用]=[建設投資額]+[維持管理費]-[用地費の残存価値]

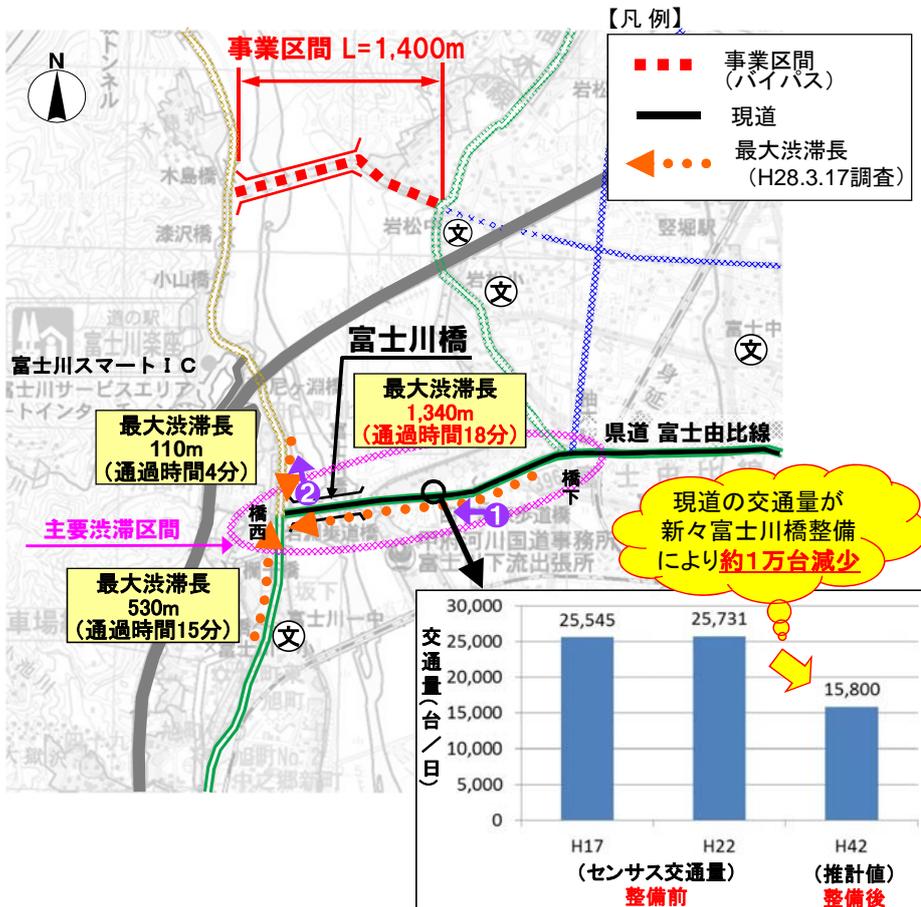
事業費 (億円)	建設投資額 (億円)	年間維持管理費 用(万円/年)	維持管理費 (億円)	用地残存価値 (億円)	総費用 (億円)
102.43	96.20	308.00	0.50	0.62	96.08 …C

- ・「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)



3. 事業を巡る社会情勢等の変化



① 富士川橋東側(富士市松岡地内)

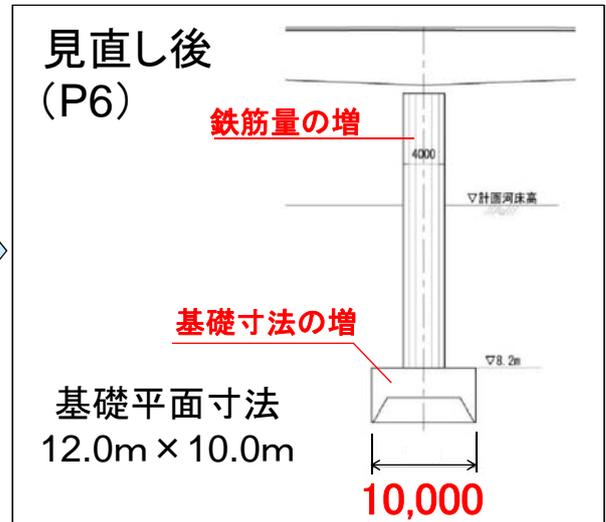
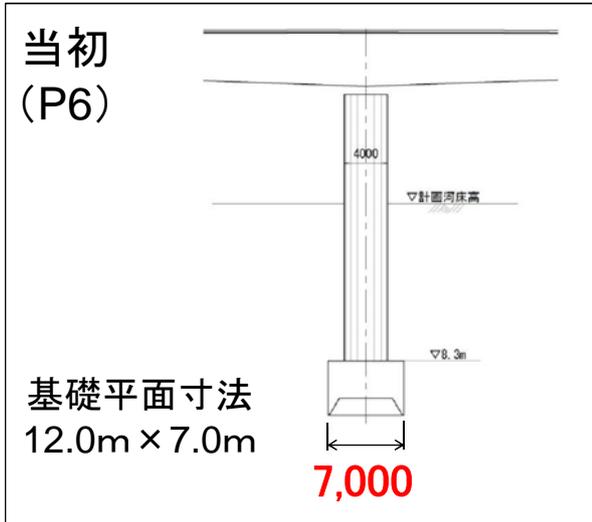


② 東名高速道路南側(富士市岩淵地内)

4. 事業費変更

【要因①】 道路橋示方書の改訂に基づく橋梁下部構造の見直し

- ・道路橋示方書の改訂により、設計地震力が増加したことから、橋脚6基の基礎寸法が大きくなり、また、橋脚柱の鉄筋量が増加した。



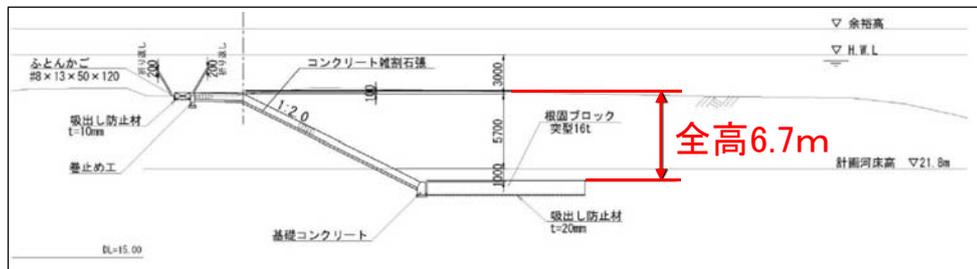
(約13億円増)

4. 事業費変更

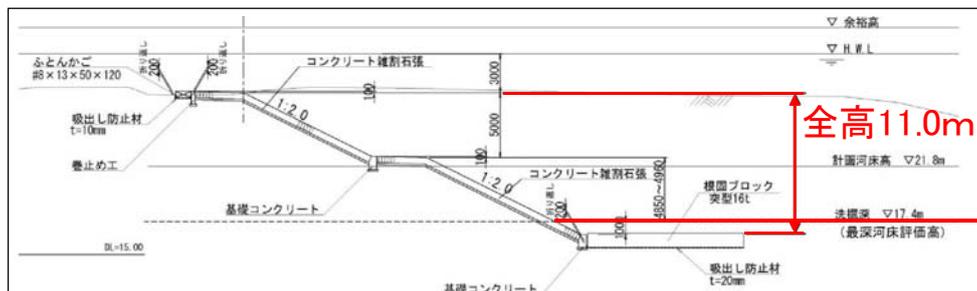
【要因②】 河川協議の追加条件による護岸構造の見直し

- ・河川管理者から、洗掘を考慮した最深河床で設計するよう、追加条件が付与され、護岸基礎工の根入れが深くなった。

当初



見直し後



(約7億円増)