

番号	40	平成28年度公共事業再評価調書				担当課名	街路整備課				
事業名	街路整備事業				事業主体	静岡県					
箇所名	都市計画道路 <small>しだちゅうおうかんせん</small> 志太中央幹線				関係市町村	藤枝市					
事業採択年度	平成	24	年度	計画期間	平成24年度～平成34年度						
用地着手年度	平成	24	年度	工事着手年度	平成 26 年度						
再評価理由※	事業採択(H24)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	～H26年度	H27年度	H28年度見込	計					
	2,392	(百万円)	590	197	161	948					
事業概要	<p>(1)事業目的 本路線は、国道1号藪田西ICと東名高速道路吉田ICを結び、志太地域の南北軸となる主要幹線道路である。平成28年3月には、当路線からアクセス可能な東名高速道路大井川焼津藤枝スマートICが供用開始し、路線の必要性が高まっている。 本路線に並行する県道伊久美藤枝線には、車道が2車線確保されているものの歩道がなく、朝夕を中心に渋滞が慢性化し、自転車・歩行者の通行の安全が脅かされている。 このため、本事業区間の整備により、県道伊久美藤枝線の渋滞緩和、歩行者の安全の確保、藤枝市街地から国道1号へのアクセス機能の強化を目的としている。</p> <p>(2)事業内容 (都)天王町仮宿町線から県道島田岡部線に至る区間の道路の新設 延長:466m 道路幅員:22m、4車線、両側自転車歩行者道 (車道幅員3m×4、自転車歩行者道幅員3.0m×2)</p>										
【視点1】	<p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 本路線がアクセスする国道1号は暫定2車線であるが、平成28年度から国が4車線化に着手しており、交通需要の増加が見込まれる。 本路線の東の水守地区では土地区画整理事業(H4～H25年度)により宅地が整備され、水守地区の人口が1,524人(H4年度末)から2,416人(H26年度末)と892人増加した。 本路線の南西に位置する藤枝駅北口では「藤枝駅前一丁目8街区第一種市街地再開発事業」(約0.9ha)が着工しており、H29年度の完成を目標に業務・商業施設の集積、都市型住宅の供給が進められている。 これらの状況変化に伴い、本路線の完成への期待はより一層高まっている。</p> <p>(2)事業の投資効果 現時点(H28)の分析結果:B/C=2.26 ・総便益(B) 47.46億円 (走行時間短縮便益41.71億円、走行経費減少便益5.32億円、交通事故減少便益0.43億円) ・総費用(C) 21.03億円 (建設投資額 21.78億円、維持管理費 0.17億円、用地残存価値 -0.93億円) その他の効果 ・市街地の促進 本事業区間の開通により、沿道の土地利用が進み、都市としての賑わいや利便性が大いに増進することが見込まれる。</p> <p>(3)事業の進捗状況 事業費ベース:39.6%(H28末) 948百万円/2,392百万円 工事費ベース:3.7%(H28末) 事業量ベース:供用延長0.0% 0m/466m 用地面積ベース:79.1%(H28末)</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:10%;">評価</td> <td style="text-align: center;">継続が妥当</td> <td>・ 視点3による見直し後継続が妥当</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、早期供用を目指して用地買収及び工事を進めており、平成34年度末に完成の見込みである。 なお、平成28年度末までに約79%の用地買収を完了する予定である。</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:10%;">評価</td> <td style="text-align: center;">継続が妥当</td> <td>・ 視点3による見直し後継続が妥当</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>軟弱地盤対策工として路床部分において、地盤安定処理工を採用することにより、建設発生土の抑制とコスト削減に努める。</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 本路線は、国道1号と県道島田岡部線(旧国道1号)を結ぶ主要幹線道路であり、県道伊久美藤枝線の混雑緩和、歩行者等の安全の確保につながり、機能的な都市活動と安全で快適な都市生活に資する街路事業である。また、用地買収も順調に進捗していることから、事業を継続し早期完成を図る。</p>										

都市計画道路 志太中央幹線

(「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	47.46 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	21.03 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	2.26

I) 総便益の算出

①各種費用の H42^{※1}の便益

	走行時間費用 (億円/年)	走行経費 (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	1,272.51	349.55	63.89	1,684.95
整備した場合 B	1,269.86	349.21	63.86	1,681.93

便益 A-B	2.66 時間便益	0.34 走行便益	0.03 ^{※2} 事故減少便益	3.02
-----------	--------------	--------------	------------------------------	------

- ・「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。

※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)	総便益 (億円)
総便益(H35~H84)	41.71	5.32	0.43	47.46

…B

II) 総費用

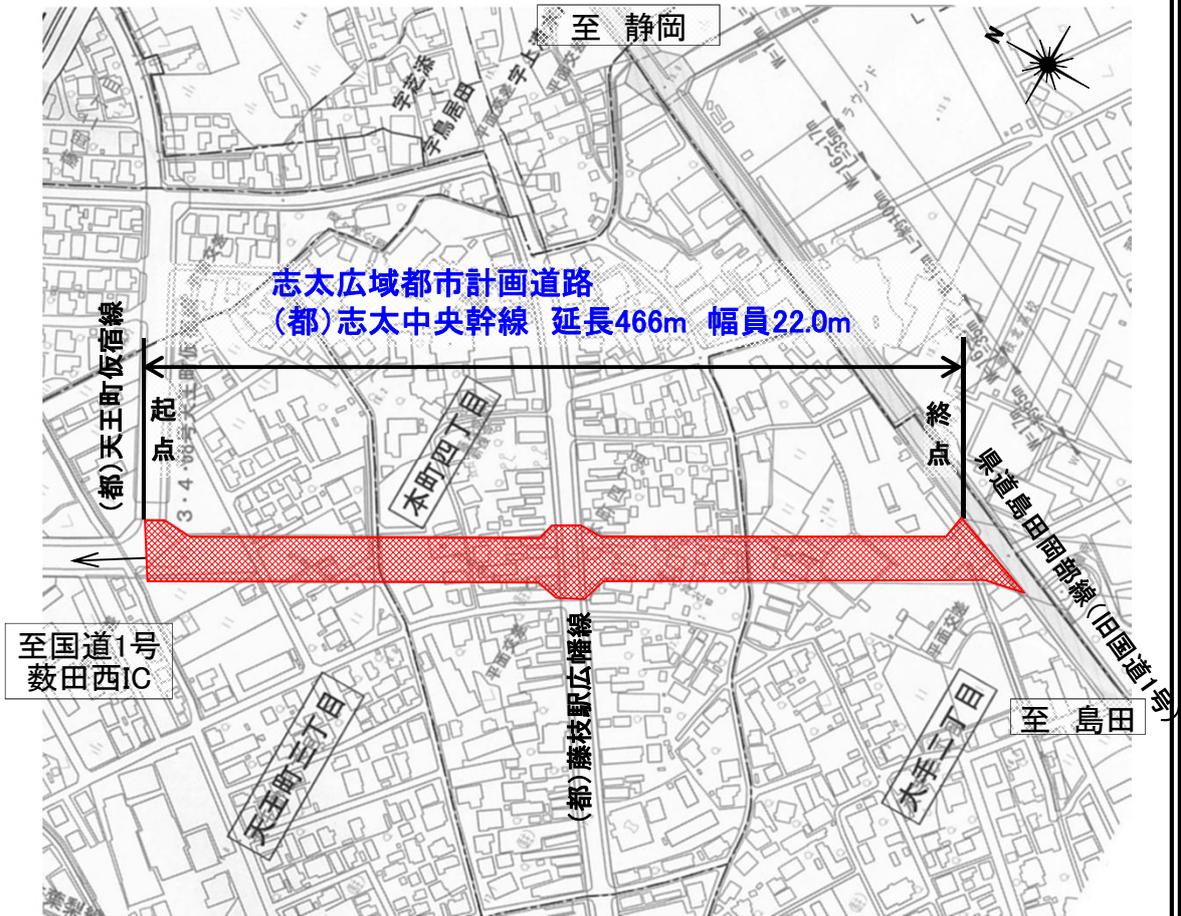
[総費用]=[建設投資額]+[維持管理費]-[用地費の残存価値]

建設費用 (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)
23.92	21.78	220	0.17	0.93	21.03

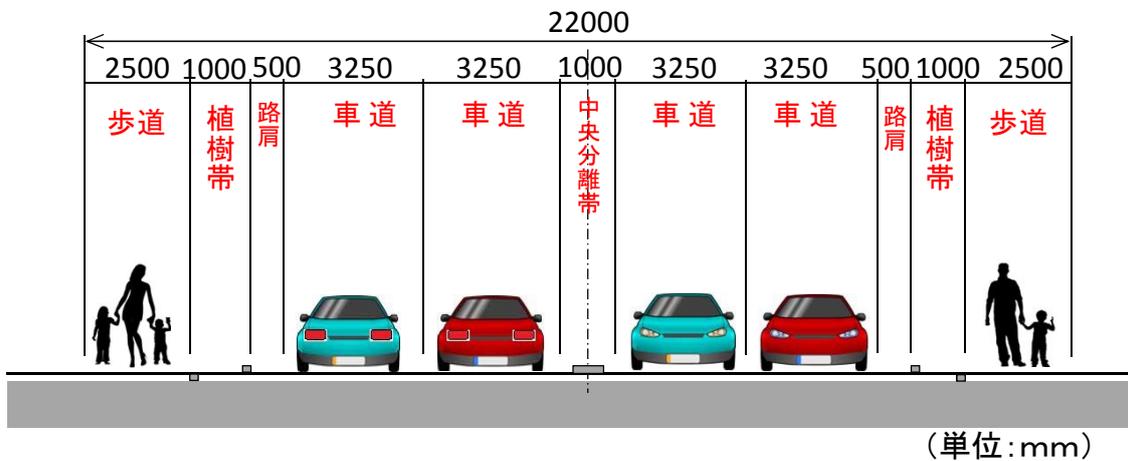
…C

- ・「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。

【計画平面図】



【標準横断面図】



◆周辺の道路状況



【課題】

- ・本路線と並行する県道伊久美藤枝線は、2車線道路で混雑しており、幅員が狭く、歩道もないため、慢性的な交通渋滞が発生し、歩行者の安全が確保されていない。
- ・新たな交通需要や通学交通に対する利便性の確保が求められる。

県道伊久美藤枝線



◆事業の進捗状況

【用地補償の進捗状況】



用地補償の進捗状況写真

写真①



工事の進捗状況写真

写真②



【工事の進捗状況】

