

番号	20	平成29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>ふくろい えきもりせん</small> 袋井駅森線				関係市町村	袋井市					
事業採択年度	平成 25 年度	計画期間		平成25年度 ~ 平成31年度							
用地着手年度	平成 26 年度	工事着手年度		平成 28 年度							
再評価理由※	事業採択(H25)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	~H27年度	H28年度	H29年度見込	計					
	1,230	(百万円)	242	236	206	684					
事業概要	<p>(1)事業目的</p> <p>本路線は、袋井駅を起点に、森町との境まで市の南北を繋ぐ全長約6kmの主要幹線道路であり、県の第1次緊急輸送路にも指定され、平成24年4月に開通した新東名高速道路森掛川ICへの袋井市街からの重要なアクセス道路としての役割も担っている。本路線北部の上山梨地区は、袋井市都市計画マスタープランにより、市街地整備を推進し、市北部の都市拠点を形成することが位置付けられており、近年は月見の里遊学館（複合型生涯学習施設）や大型商業施設を中心とした文化・商業機能が充実するとともに、周辺で施行された土地区画整理事業により高い人口増加率となっている。</p> <p>本区間では、県道掛川山梨線との交差点付近において交差点がクランク形状で、更に十分な右折帯の延長が確保されていないため、朝夕を中心に慢性的な交通渋滞を招いている。また、歩道が未整備の区間もあり、自転車・歩行者の安全な通行空間の確保が課題となっている。</p> <p>このため、本区間の整備に合わせ、袋井市施行の（都）山梨中央通り線を一体的に整備することにより、交通渋滞の解消と交通の円滑化を実現し、安全で快適な都市生活を確保することで、良好な市街地を形成することを目的とする。</p> <p>(2)事業内容</p> <p>（都）袋井駅森線の線形改良、（都）山梨中央通り線及び（一）磐田山梨線との交差点改良</p> <p>延長：428m</p> <p>道路幅員：16.0m、2車線、両側自転車歩行者道 （車道幅員4.5m×2、自歩道部幅員3.5m×2）</p>										
【視点1】	<p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>本路線が位置する袋井市は、温暖な気候、恵まれた交通環境、多彩な産業の立地など地理的、経済的な要因を背景に人口は近年も増加傾向を維持していることから、東名高速道路及び新東名高速道路へのICアクセス道路として本路線の重要性が高まっている。</p> <p>更に、本路線周辺は複合型生涯学習施設や大型商業施設を中心とした文化・商業施設が充実した市北部の中心地区となっており、その中心施設である月見の里学遊館は年間約14万人に利用されている。</p> <p>このような状況変化に伴い、当該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</p> <p>現時点（H29）の分析結果：B/C=1.12</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総便益（B）13.06億円 （走行時間短縮便益9.77億円、走行経費減少便益3.21億円、交通事故減少便益0.07億円） ・総費用（C）11.58億円 （建設投資額 11.60億円、維持管理費 0.20億円、用地残存価値 -0.22億円） <p>(3)事業の進捗状況</p> <p>事業費ベース：55.6%（H29末） 684百万円/1,230百万円 工事費ベース：18.5%（H29末） 61百万円/330百万円 事業量ベース：供用延長 39.5%（H29末） 169m/428m 用地面積ベース：63.6%（H29末） 2,139㎡/3,364㎡</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>・ 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>用地買収は、平成26年度から着手しており、平成30年度末までに完了する見込みである。本工事は、平成28年度から着手しており、平成31年度末に供用開始の見込みである。</p> <p>これに併せ、交差道路であり、市施行の（都）山梨中央通り線も、県と整備時期を併せて事業を進めている。</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>・ 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>建設発生残土の工事間流用（近隣の他工事）によりコスト縮減を図っていく。</p>										
対応方針（案）	<p>(1)対応方針（案）</p> <p>本事業を（継続）・見直し後継続・中止）する。</p> <p>(2)理由</p> <p>本事業は地域の円滑な交通を確保するとともに、自転車・歩行者通行の安全性向上や通学路の確保を図ることから、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。</p> <p>また、市施行の（都）山梨中央通り線の街路整備事業及び土地区画整理事業とともに、県と市が連携して一体的に道路整備を進める事業であることから、事業を継続し早期完成を図る。</p>										

都市計画道路 袋井駅森線

(「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	13.06 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	11.58 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	1.12

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)	合計年間経費 (億円/年)
整備しなかった場合 A	574.82	200.45	37.666	812.94
整備した場合 B	574.31	200.29	37.662	812.26

便益 A-B	0.51 時間便益	0.16 走行便益	0.004 ^{*2} 事故減少便益	0.67
-----------	--------------	--------------	-------------------------------	------

- ・「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(H32~H81)	9.77	3.21	0.07	13.06

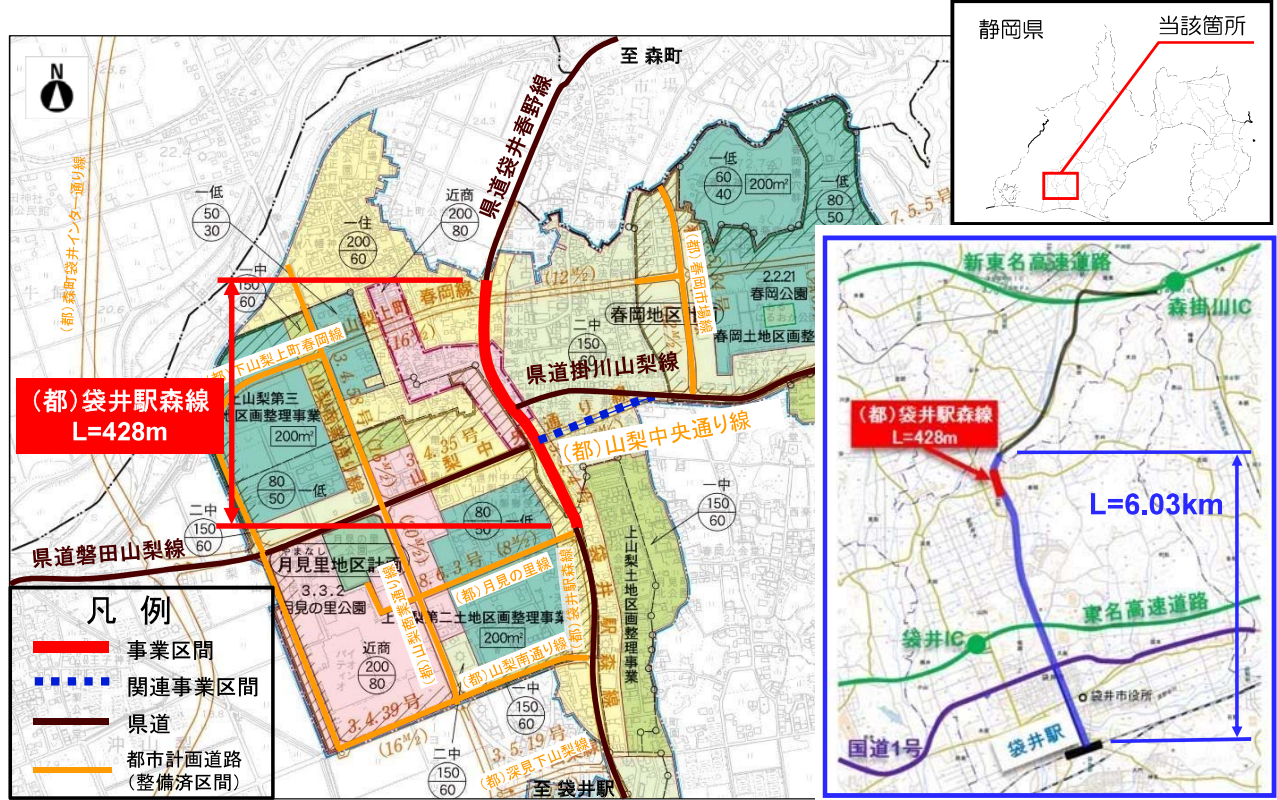
II) 総費用

[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)
12.30	11.60	2.22	0.20	-0.22	11.58

- ・「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度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。

位置図

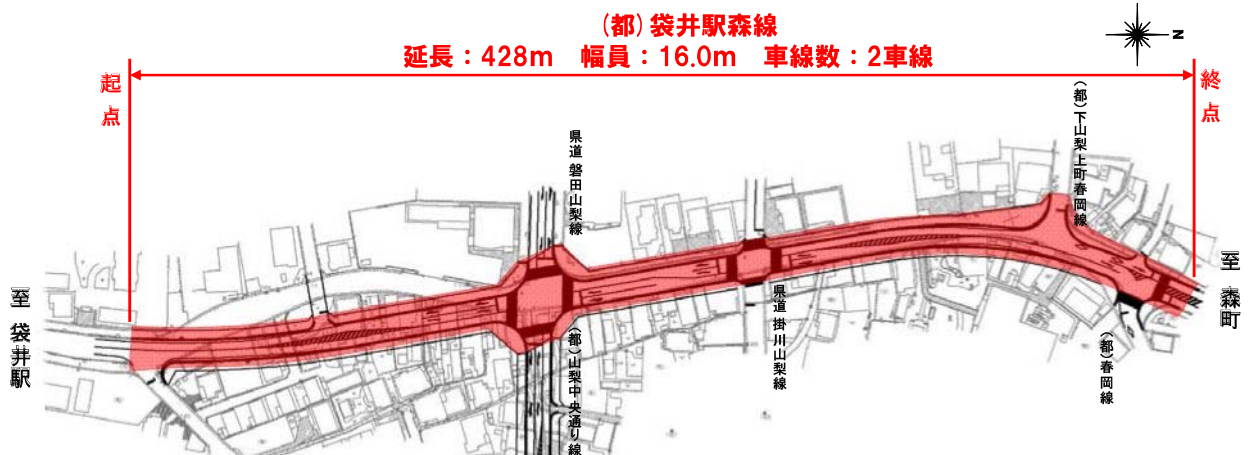
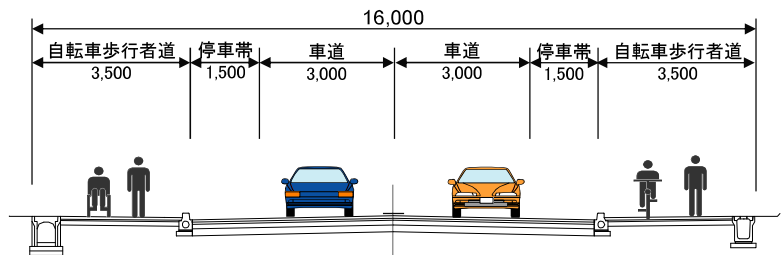


計画平面図・標準横断面図

【事業概要】

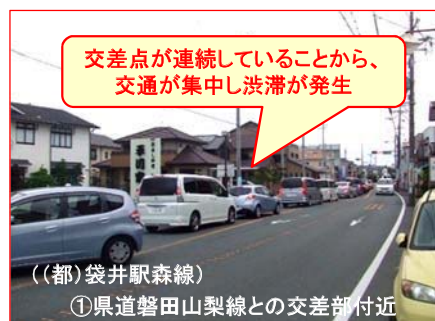
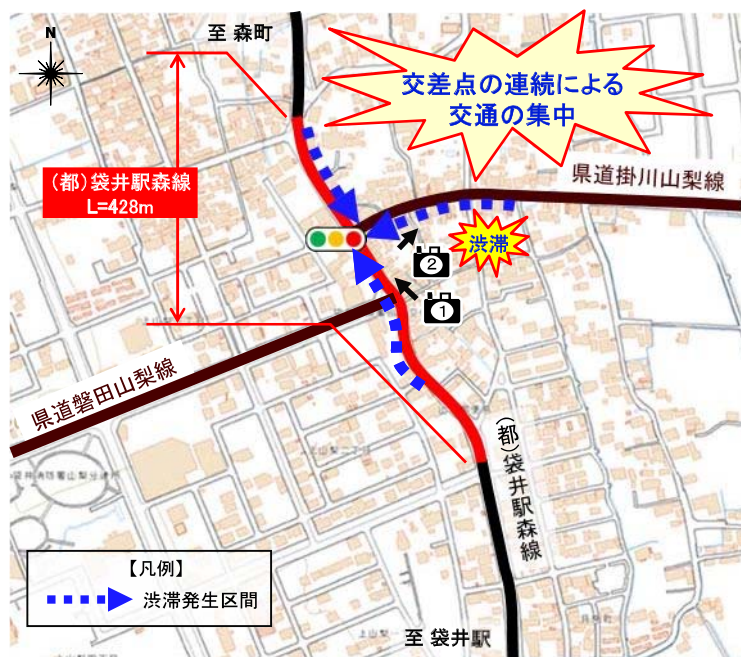
計画延長 : 428m
 道路幅員 : 16.0m
 計画期間 : 平成25年度
 ~平成31年度
 全体事業費: 1,230百万円

標準横断面部(一般部)



周辺の道路状況①

- 県道との交差点が2つ近接しているため、交通量の増加により、朝夕を中心に交通渋滞が発生



周辺の道路状況②

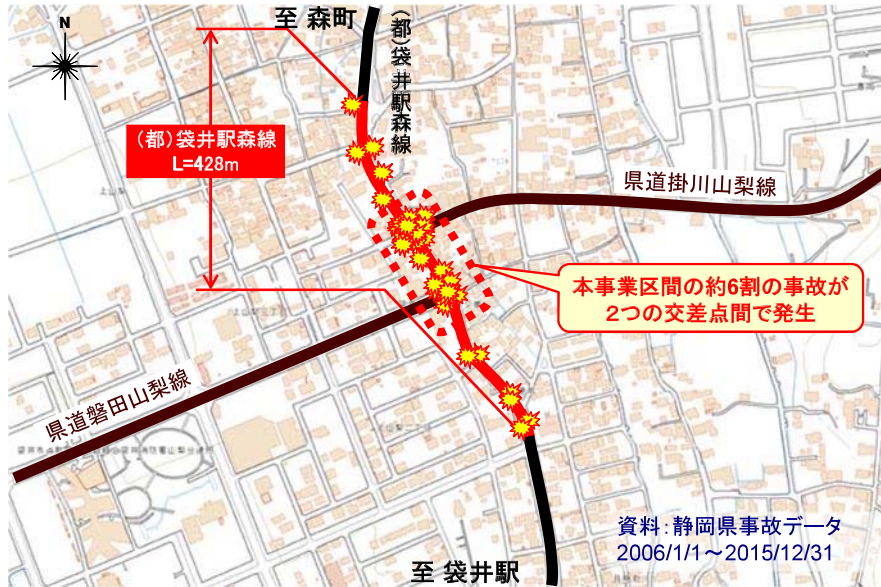
- 自転車・歩行者通行の安全性向上(通学路の確保)が課題



周辺の道路状況③

【交通事故発生状況】

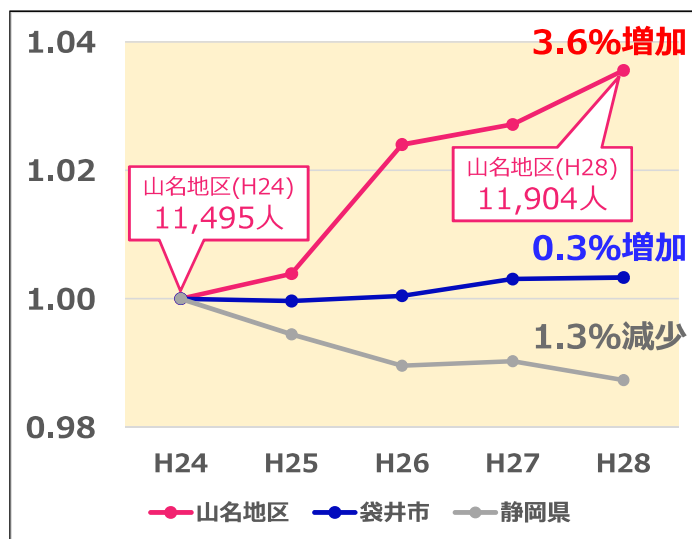
- 本事業区間で発生した最近10年間の交通事故39件
- このうち県道掛川山梨線、磐田掛川線との2つの交差点間で発生した事故が約6割を占める。



事業を巡る社会情勢の変化①

- 静岡県全体人口が減少する中、袋井市の人口は増加傾向
- 本事業区間の位置する山名地区の伸び率は、袋井市全体の伸び率を大幅に上回り、周辺では市内有数の市街地が形成されている。

本事業区間周辺の人口推移 (H24年を基準とした場合の人口推移)



出典：静岡県・袋井市統計



出典：国土数値情報

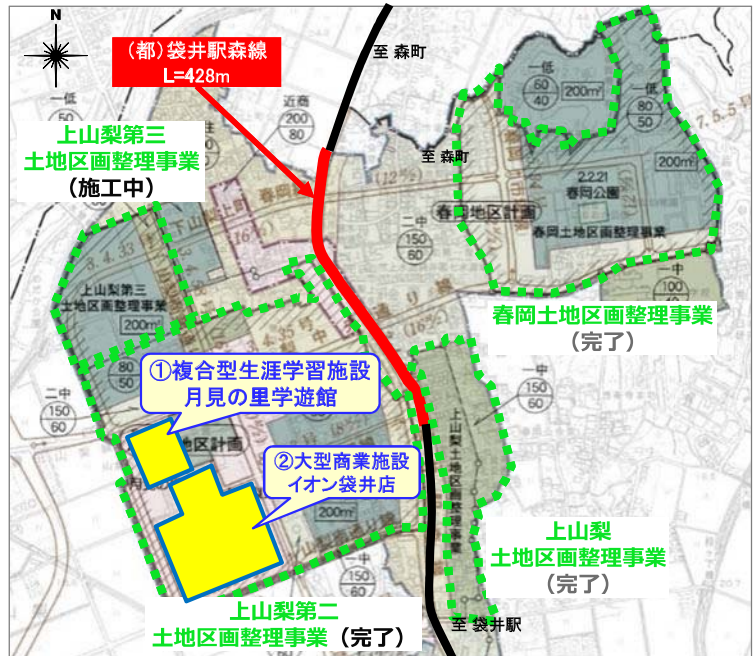
事業を巡る社会情勢の変化②

- 本事業区間周辺は、市北部の中心地区として、土地区画整理事業の実施や、周辺に文化・商業施設が集積
- 複合型生涯学習施設である「月見の里学遊館」には年間14万人以上が来館

① 複合型生涯学習施設



② 大型商業施設



関連事業の整備状況

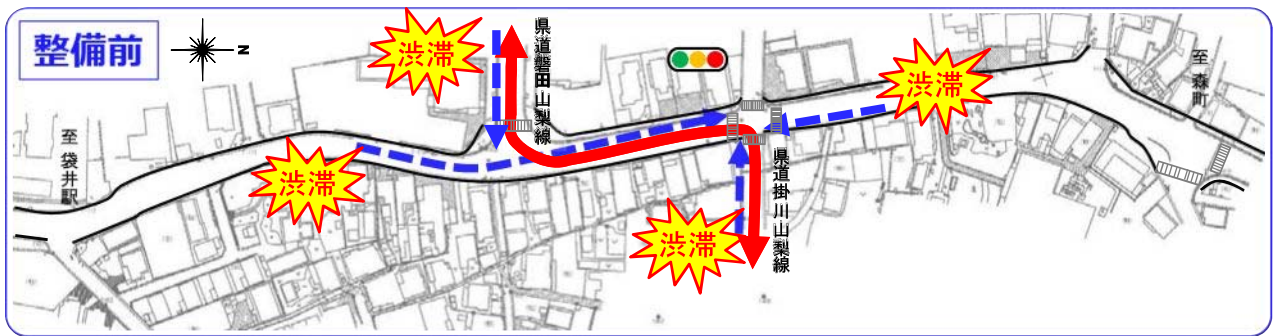
- (都)袋井駅森線の整備は、袋井市が施行する(都)山梨中央通り線の街路整備事業及び袋井市上山梨沿道整備土地区画整理事業と連携し、一体的に整備を実施

関連事業位置図(都市計画道路・沿道整備土地区画整理事業)



道路整備効果①

- 袋井市施行の(都)山梨中央通り線と一体的に整備することで、クランク形状となった交差点を解消し、自動車交通の円滑化を図る。



道路整備効果②

- 自歩道の整備により、自転車・歩行者の安全な通行を確保。



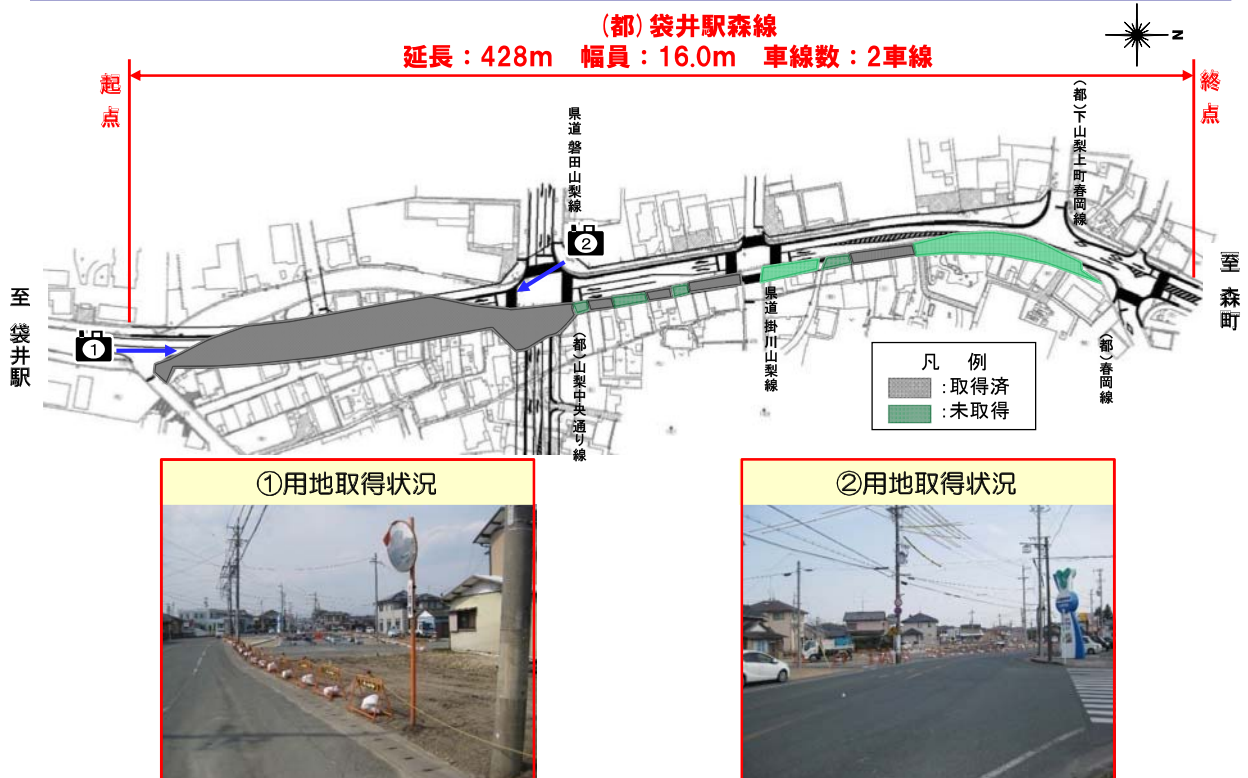
事業の投資効果

費用便益比: $B/C = 1.12$

総便益(B)の現在価値	13億円
走行時間短縮便益	9.8億円
走行経費減少便益	3.2億円
交通事故減少便益	0.07億円
総費用(C)の現在価値	12億円
事業費	12億円
維持管理費	0.20億円
用地残存価値	-0.22億円

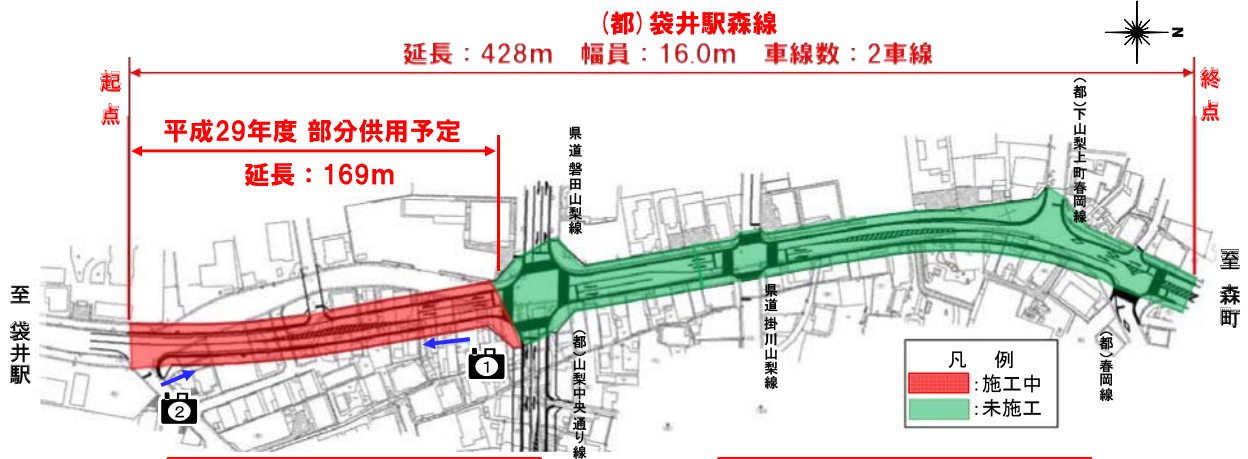
注1) 総便益及び総費用の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しない

事業の進捗状況(用地補償)



用地面積ベース: 63.6% (平成29年度末見込み) . . . 地権者同意100%

事業の進捗状況(工事)



事業費ベース：55.6% (平成29年度見込み)

今後のスケジュール(関連事業との調整)

		年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
		事業期間									(平成31年度末) 供用予定
県事業	用地補償		→								
	工事				→						
袋井市事業	(都)山梨中央通り線				→						
	袋井市上山梨沿道整備 土地区画整理事業				→						

対応方針(案)

- 市街地内の交通円滑化
- 自転車・歩行者通行の安全性向上(通学路の確保)



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



事業を継続し早期完成を図る