

番号	3	平成29年度公共事業再評価調書			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	一般国道135号 ^{よしだ かわな} 吉田～川奈拡幅			関係市町村	伊東市	
事業採択年度	平成20年度	計画期間	平成20年度～平成40年度			
用地着手年度	平成21年度	工事着手年度	平成23年度			
再評価理由※	再評価実施(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 (百万円)	～H27年度	H28年度	H29年度見込	計
	7,500		834	21	20	875
事業概要	(1)事業目的					
	<p>一般国道135号は、伊豆半島の東海岸沿いで南北軸を形成し、生活・観光・産業活動を支える重要な幹線道路である。当事業区間は、2車線改良済であるが、唯一の幹線道路であるため周辺の交通が流入し、交通上のボトルネックとなっている。</p> <p>本事業は、「三の原交差点」～「殿山交差点」までを4車線化することで、慢性的に発生する渋滞を緩和し、安全で円滑な交通を確保することを目的とする。</p>					
事業の必要性	(2)事業内容					
	<p>計画概要：延長3,300m 計画幅員 車道13.0m(全幅22.0m) 4車線 現道拡幅 道路工3,300m</p>					
【視点1】	(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化					
	<p>当該区間では交通量が20,109台/日(H22センサ)と多く、慢性的な渋滞が発生する交通上のボトルネック(混雑度1.28、一碧湖入口交差点では滞留長600m以上)となっている。近年、伊東市の観光客数も増加し、安全で円滑な交通の確保が一層重要となっており、本事業の必要性が高まっている。</p>					
【視点2】	(2)事業の投資効果					
	<p>現時点(H29)の分析結果：B/C=1.89</p> <ul style="list-style-type: none"> 総便益(B)=112.36億円 走行時間短縮便益108.53億円、走行経費減少便益1.65億円 交通事故減少便益2.18億円 総費用(C)=59.43億円 建設投資額63.86億円、維持管理費1.05億円、用地残存価値-5.48億円 <p>伊東市の観光客数は、H23dから約1割増加し、H26dは約1千百万人となっている。東海岸を通る唯一の幹線道路として当該路線の重要性は増している。</p>					
【視点3】	(3)事業の進捗状況					
	<p>【事業費】11.7%(H29d末見込み:875百万円/7,500百万円) 【事業量】9.2% 303m/3,300m(H26d:三の原交差点の改良が完了) 【用地面積】1.0% 360m²/36,000m² 【工事費】54.0%(H29d末見込み:810百万円/1,500百万円)</p>					
今後の事業の進捗の見込み	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】	<p>完成した三の原交差点の改良に続き、現在、優先的に進めている川奈口交差点から殿山交差点までの事業用地の早期取得を図る。</p> <p>引続き、早期整備効果の発現を目指し、交差点間単位で部分供用を図る等、効率的に事業を推進していく。</p>				
新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性	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】	<p>新技術・新工法の活用、建設発生土の他工事流用によりコスト縮減を図っていく。</p>				
対応方針(案)	(1)対応方針(案)					
	<p>本事業を(継続)・見直し後継続・中止)する。</p>					
対応方針(案)	(2)理由					
	<p>本事業は、慢性的な渋滞対策としての事業効果が高く、事業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>					

一般国道 135 号 吉田～川奈拡幅

(「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	112.36 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) 総費用 C	59.43 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	1.89

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	35,046.69	545.42	284.51	35,876.62
整備した場合 B	35,039.15	545.37	284.37	35,868.89

便益 A-B	7.54 時間短縮便益	0.05 経費減少便益	0.14 ^{※2} 事故減少便益	7.73
-----------	----------------	----------------	------------------------------	------

- ・「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、交通事故増加につながるものではない。

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。

	将来の便益 H34～H90
総便益	112.36

…B

II) 総費用の算出

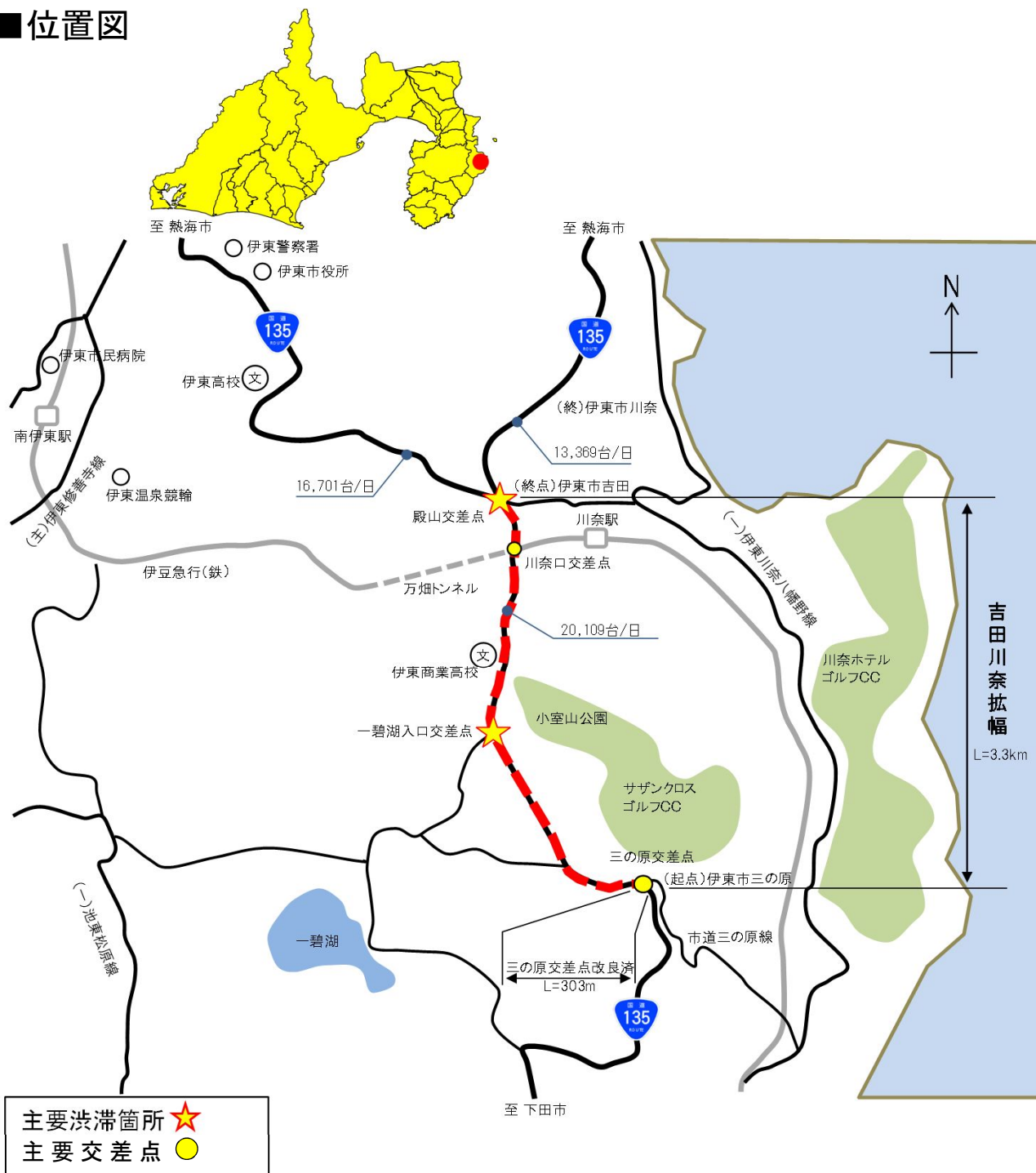
[総費用]=[建設投資額]+[維持管理費]-[用地費の残存価値]

事業費 (億円)	建設投資額 (億円)	年間維持管理 費用(万円/年)	維持管理費 (億円)	用地残存価値	総費用 (億円)
58.38	63.86	224.07	1.05	5.48	59.43

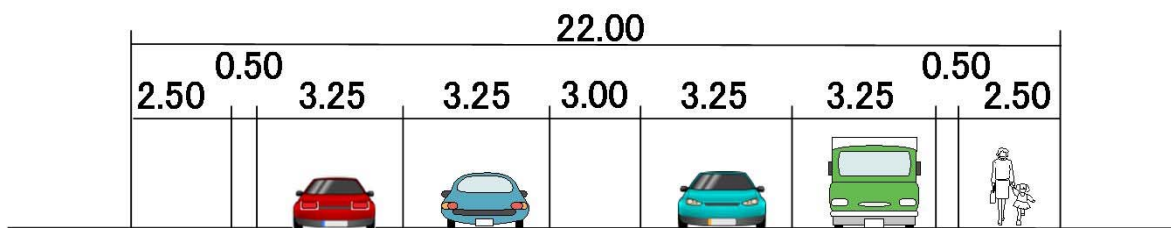
…C

- ・「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。

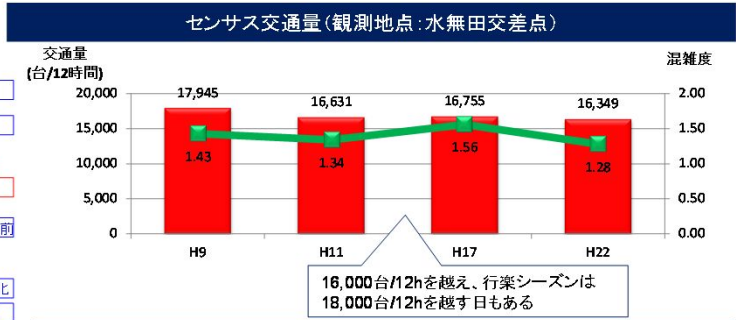
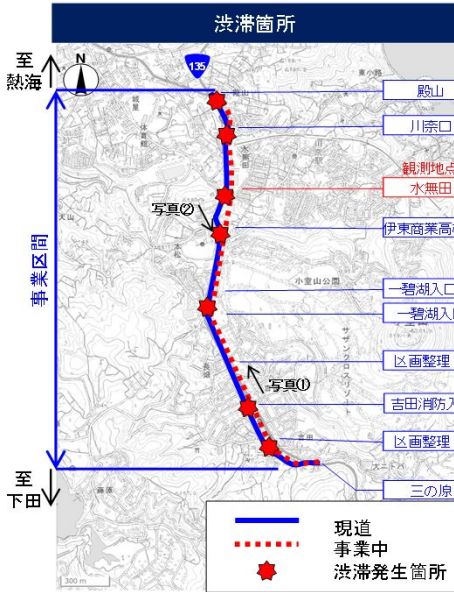
位置図



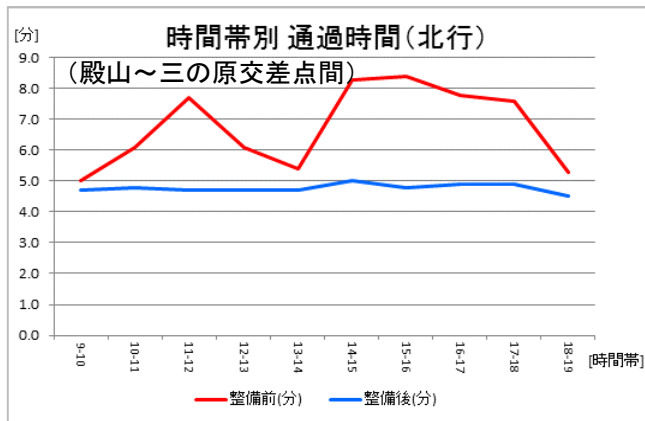
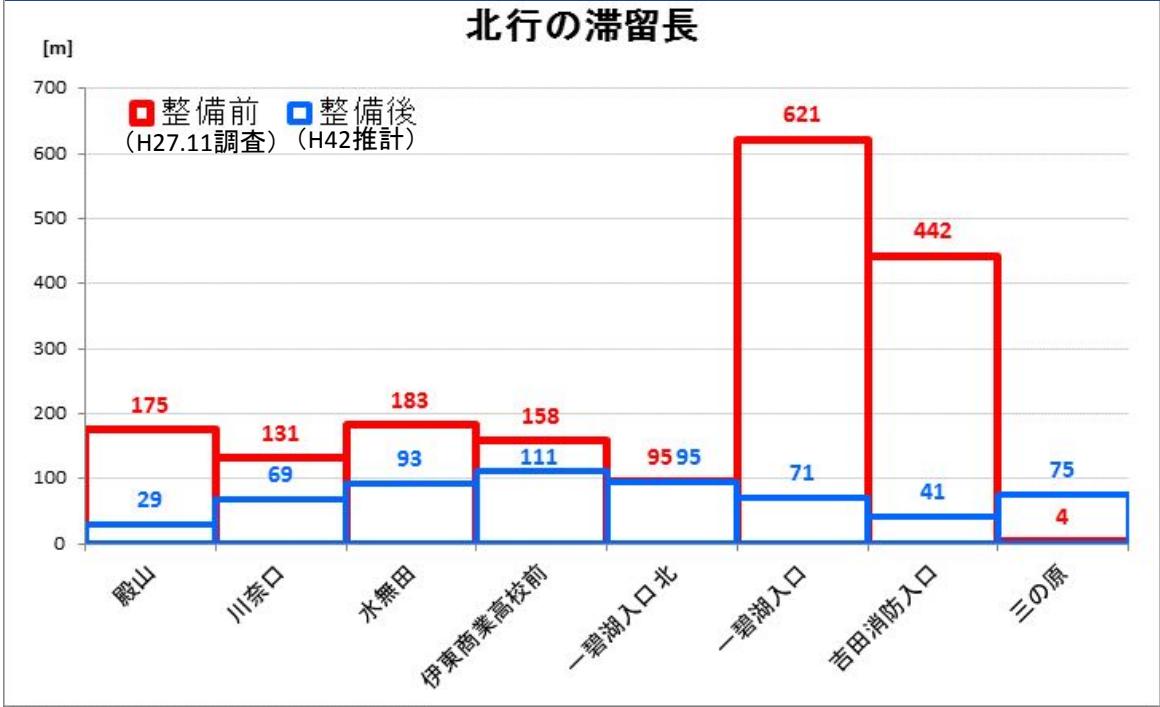
標準横断面図



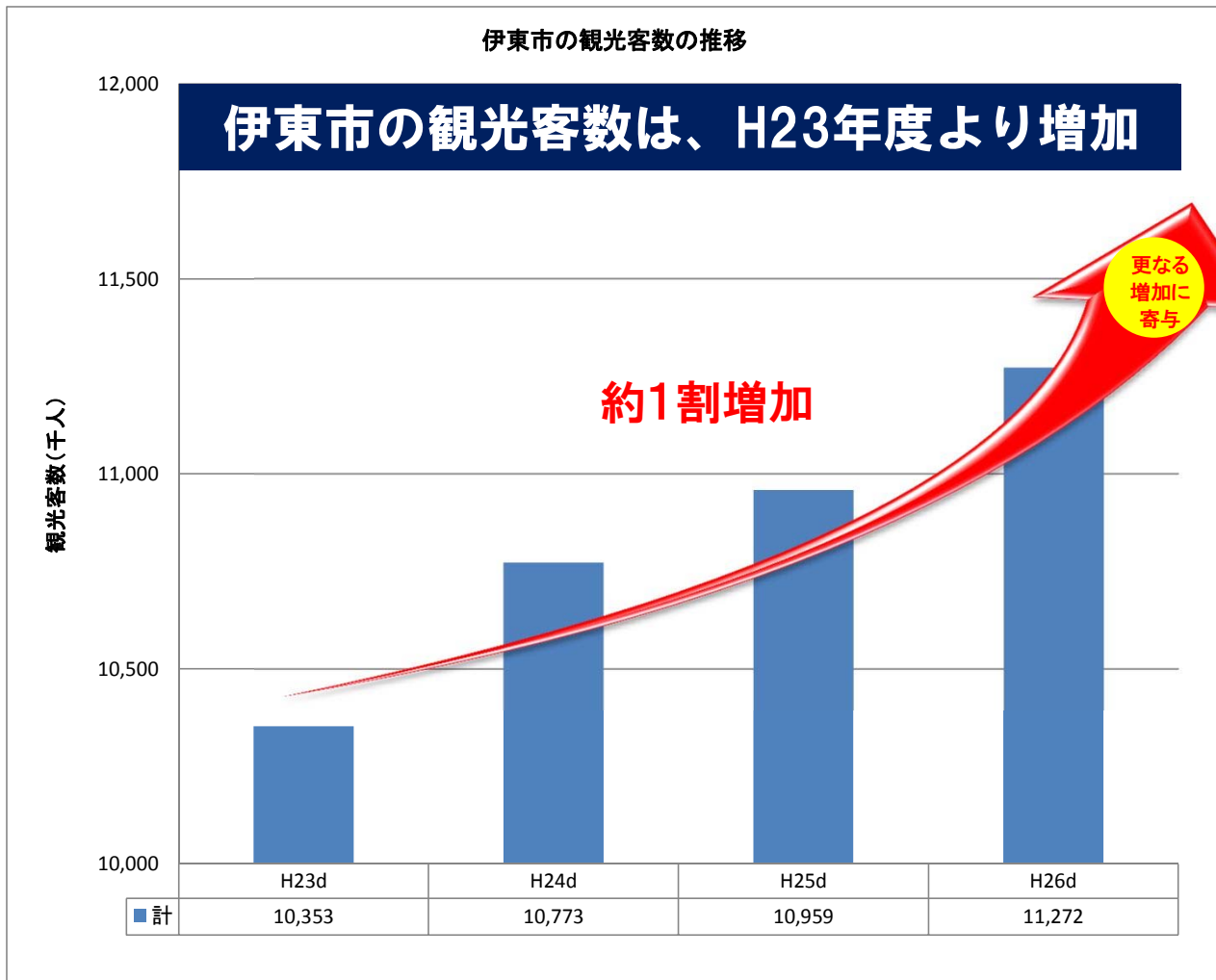
交通の円滑化



4車線化により、各交差点での滞留長・混雑度が大きく縮減 調査した各時間帯において、定時性が確保



■産業・観光活性化への寄与



■その他(救命率の向上)

