

番号	6	平成28年度公共事業事後評価調査		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 榛南幹線 (山八工区)			市町名	吉田町		
事業概要							
事業期間	当初 又は前回	平成17年度～平成23年度		事業費	当初 又は前回	955百万円	
	実績	平成17年度～平成23年度			実績	1,164百万円	
事業量	延長622m、幅員25m、車線数4 (車道3.25m×4、路肩0.5m×2、中央帯2.0m、歩道4.5×2)						
事業の目的・必要性							
<p>本路線は、榛原郡吉田町南部の住居地域を東西に結ぶ主要幹線道路であり、県道焼津榛原線のバイパスとして位置付けられる。県道焼津榛原線は、幅員が狭く、歩道のない道路であり、大井川に架かる太平橋などの整備後、町を通過する交通が増加したことから、交通混雑を引き起こしている。また、歩道が未整備であるため、地域住民の安全性も懸念されてきた。さらに、本路線の東にある浜田地区では土地区画整理事業(37.1ha)を実施中であり、交通需要が増加することが予想される。</p> <p>今後、焼津市三和から牧之原市細江までの区間が全線開通することにより、朝夕に慢性的な渋滞が発生している国道150号のバイパスとしても機能するため、本路線の整備により、県道焼津榛原線を利用する通過交通の転換を促し、交通混雑の緩和を図るとともに、地域住民の安全な通行を確保することを目的とする。</p>							
事業の効果等							
費用対効果 分析結果	当初 又は 前回	B/C	総費用	- 億円	総便益	- 億円	基準年
		-	(建設投資額： 維持管理費： 用地残存価値：)	(-億円 -億円 -億円)	(走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：)	(-億円 -億円 -億円)	- 年
	事後	B/C	総費用	14.04 億円	総便益	155.19 億円	基準年
		11.05	(建設投資額： 維持管理費： 用地残存価値：)	(14.69億円 0.34億円 -0.99億円)	(走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：)	(122.47億円 24.00億円 8.73億円)	平成28 年
(1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化							
【事業計画の変化】							
・事業費：209百万円の増加(うち、113百万円が用地費及び補償費の増加、84百万円が本工事費の増加) (当初：955百万円→実績：1,164百万円)							
(2) 事業の効果の発現状況							
【円滑な交通の確保、交通混雑の緩和】							
本路線の整備により、並行する県道焼津榛原線の利用交通が分散し、混雑解消と走行速度の向上が図られた。							
《交通量の変化》							
	整備前		整備後				
県道焼津榛原線	8,842台/12h	→	3,735台/12h	58%減少			
	(H17道路交通センサス)		(H28.2調査結果)				
(都) 榛南幹線	-	→	6,412台/12h				
			(H28.2調査結果)				
《混雑度の変化》							
	整備前		整備後				
県道焼津榛原線	1.03	→	0.44	58%減少			
	(H17道路交通センサス)		(H28.2調査結果)				
《走行速度の変化》(朝ピーク時間走行速度の平均値)							
	整備前		整備後				
県道焼津榛原線	24.6km/h	→	30.9km/h	26%向上			
	(H17道路交通センサス混雑時旅行速度上下線平均)		(H28.2調査結果朝タピーク時上下線平均)				
(都) 榛南幹線	-	→	41.4km/h				
			(H28.2調査結果朝タピーク時上下線平均)				
【安全で快適な歩道空間の創出】							
本路線の整備により、歩道のない県道焼津榛原線を利用していた地元住民や児童等が、歩道のある(都)榛南幹線を利用することができ、安全な通行を確保できた。							
《交通事故件数の変化》							
	整備前		整備後				
県道焼津榛原線	53件		36件	17件(32%)減少			
	(H14~H16)		(H24~H26)				

事業実施による環境の変化

本事業における周辺への大気環境の改善効果を試算すると以下の通りとなる。

- ・ CO₂（二酸化炭素）排出量の削減
削減量402t-CO₂/年、削減率0.19% (211,364 → 210,962 t-CO₂/年)
- ・ NO_x（窒素酸化物）排出量の削減
削減量0.33t-NO_x/年、削減率0.06% (564.23 → 563.90 t-NO_x/年)
- ・ SPM（浮遊粒子状物質）排出量の削減
削減量0.04t-SPM/年、削減率0.13% (27.78 → 27.74 t-SPM/年)

社会経済情勢等の変化

【面整備の状況】

本路線の東では浜田地区土地区画整理事業（開発面積37.1ha）が実施されており、今後予定されている大型商業施設の立地により、さらなる交通需要の増加が見込まれる。

【人口の推移】

吉田町の人口は最近では横ばいであるが、整備前に比べると増加している。

	平成23年		平成27年	
●人口	29,542人	→	29,762人	増加率 0.74%
	(吉田町統計書)		(吉田町統計書)	

【地域の観光】

吉田町の観光入込客数は、最近、増加傾向にある。

	平成23年		平成26年	
●観光入込客数	287,531人	→	321,224人	増加率 11.7% (吉田町産業課資料)

特に本路線の東の大井川河口部にある県営吉田公園（14.3ha）は、近年では20万人以上の来園客を有する都市公園である。園内駐車場は250台駐車可能であり、チューリップまつり（3月～4月）などのイベント時には多数の自動車利用がある。

【南海トラフ巨大地震への対応】

東日本大震災での教訓を受けて、緊急輸送路や避難路の確保に向けた動きが進められている。そうした中で吉田町では、南海トラフ巨大地震により最大9mの津波発生が予測され、対策として各地区で津波避難タワーが整備された。

（都）榛南幹線は、避難路として利用されるとともに、当地域の防災性の向上にも寄与している。

【関連道路整備の状況】

本路線と東名高速道路吉田ICとを結ぶ路線として（都）東名川尻幹線がH28.3に開通し、高速からアクセスの利便性が向上した。

対応方針（案）

1 対応方針（案）： 事業効果は発現しており改善措置の必要はない。

- ・ 並行する県道焼津榛原線の利用交通が分散し、安全で円滑な交通が確保できた。
- ・ 高速からのアクセス整備や面整備の進展に伴い増加する交通需要に対応する東西幹線として機能している。
- ・ 将来、緊急輸送路とする予定であり、防災機能としての効果がある。

2 今後の課題・対応

- ・ 本事業区間は完成したが、吉田町南部における都市計画道路の整備としては、まだ未着手の区間が存在する。吉田町南部全体の都市計画道路網の開通により、沿道の土地の高度利用や利便性の向上など、更なる効果が期待されることから、未着手区間の早期着手及び完成に向けて努めていく。

3 同種事業への反映等

- ・ 街路事業により都市の骨格となる幹線道路を整備した結果、地域間交流の連携強化に大きく寄与したことから、今後も街づくりに効果的な街路事業を推進していく。なお、効率的に推進するため、都市計画決定及び事業認可時点から住民理解を得られるように努めていく。

事業概要

事業期間：平成17年度～平成23年度

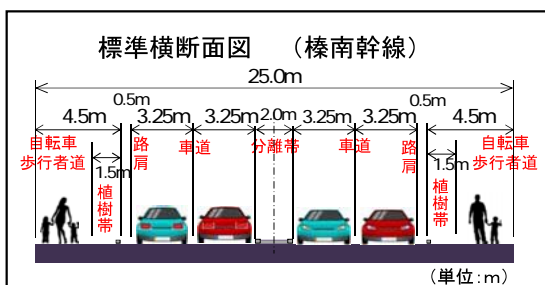
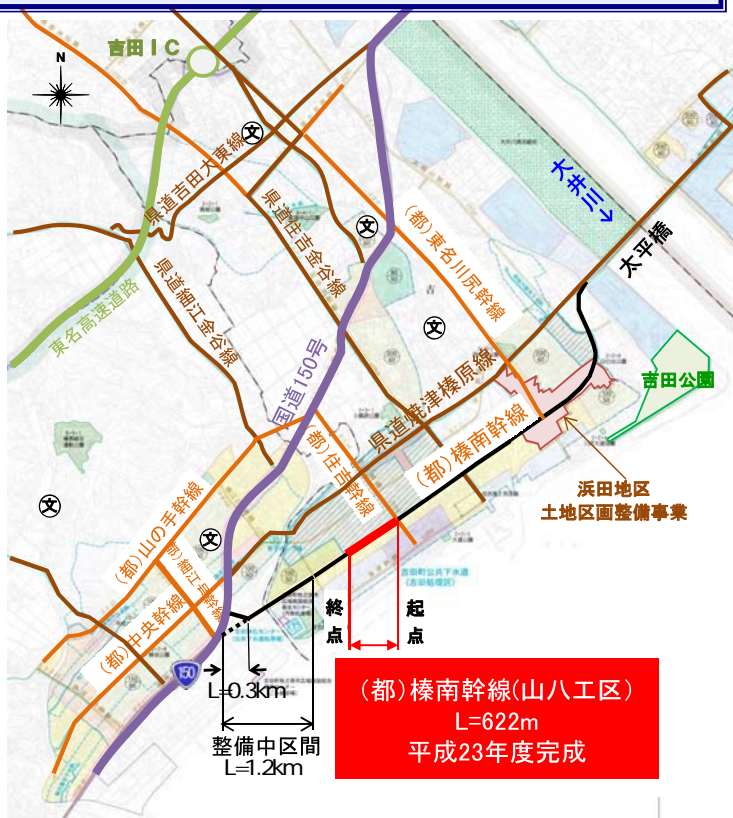
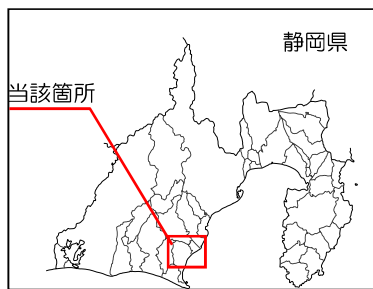
(事業完了後5年以内)

事業費： 11億6,400万円

事業量： 622m

道路幅員25.0m(4車線)

位置図



事業の投資効果

費用便益比: B / C = 11.05

総便益(B)の現在価値	155.19億円
走行時間短縮便益	122.47億円
走行経費減少便益	24.00億円
交通事故減少便益	8.73億円

総費用(C)の現在価値	14.04億円
建設投資額	14.69億円
維持管理費	0.34億円
用地残存価値	-0.99億円

整備による状況の変化

①整備前（現道）

県道焼津榛原線



①整備後（現道）

県道焼津榛原線



②整備後（バイパス）

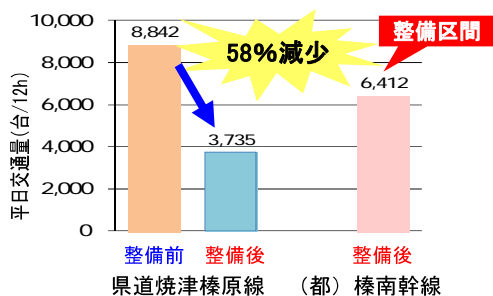
(都) 榛南幹線(山八工区)



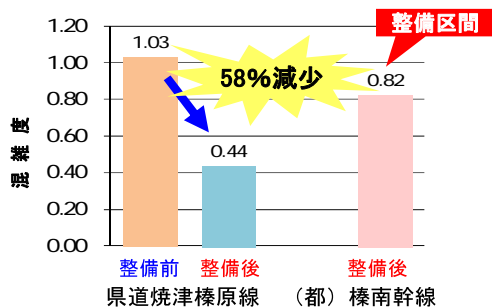
事業の効果①

安全で円滑な交通の確保【※（都）榛南幹線：2車線運用時】

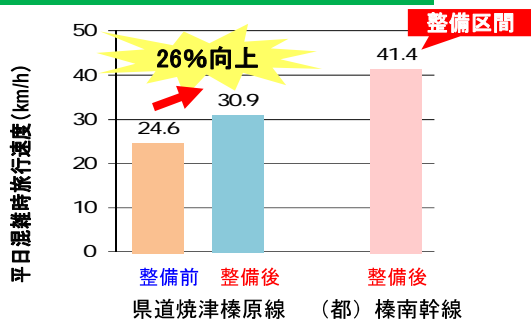
交通量の変化



混雑度の変化



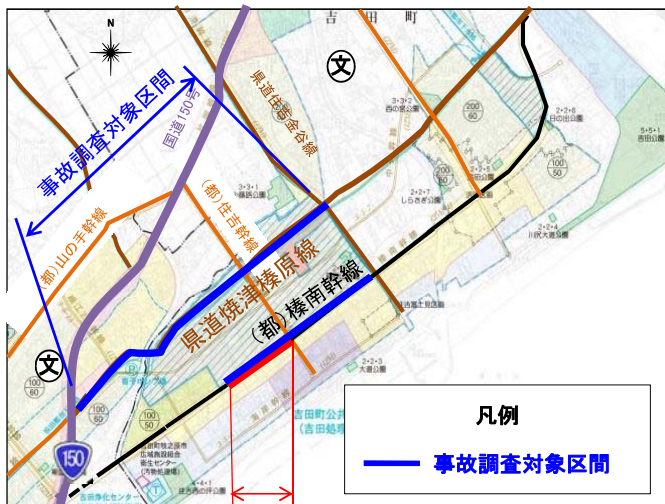
走行速度の変化



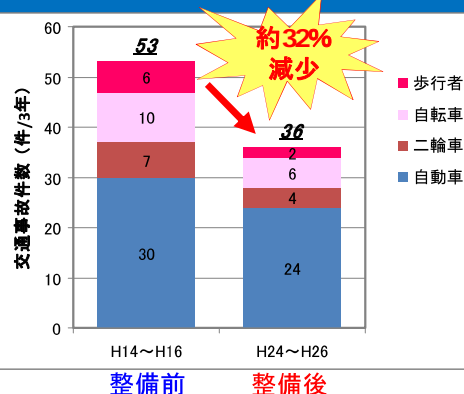
事業の効果②

安全で快適な歩行空間の創出

- 県道焼津榛原線及び榛南幹線における交通事故件数(合計)が、約3割減少(歩行者、自転車が絡んだ事故は半減)



交通事故件数の変化



(都)榛南幹線
(山八工区)

【県道焼津榛原線＋(都)榛南幹線】

事業実施による環境の変化

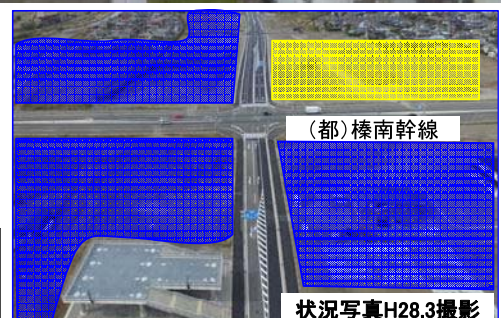
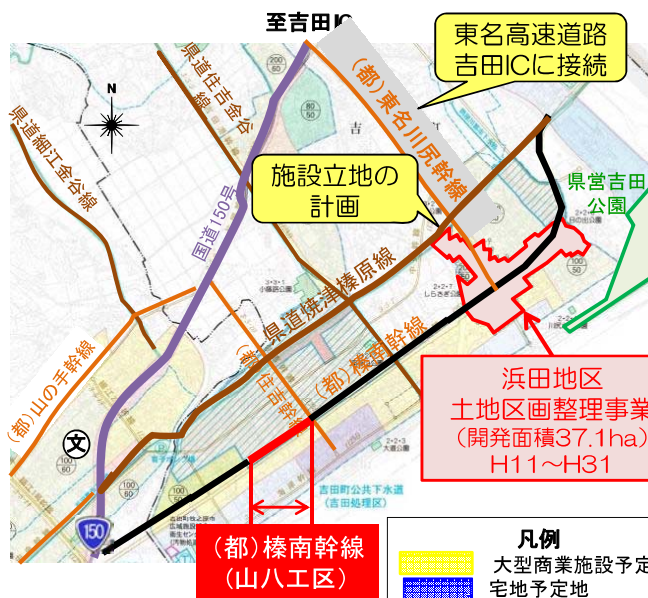
■ 本事業による周辺への大気環境の改善効果

- ①CO₂(二酸化炭素)排出量の削減
削減量402トン／年、削減率0.19%
(211,364トン／年→210,962トン／年)
- ②NO_x(窒素酸化物)排出量の削減
削減量0.33トン／年、削減率0.06%
(564.23トン／年→563.90トン／年)
- ③SPM(浮遊粒子状物質)排出量の削減
削減量0.04トン／年、削減率0.13%
(27.78トン／年→27.74トン／年)

事業を巡る社会経済情勢等の変化①

■ 面整備の状況

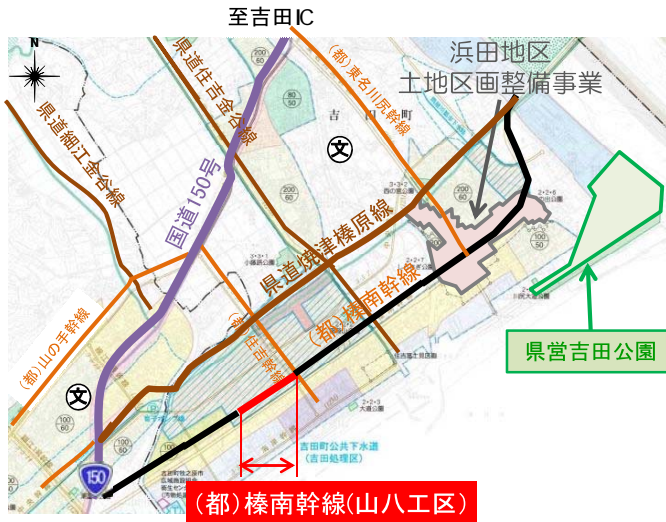
- 本路線の東にある浜田地区土地区画整理事業の実施により見込まれる交通需要の増加
- (都)東名川尻幹線がH28.3に開通し、高速ICからアクセス性が向上



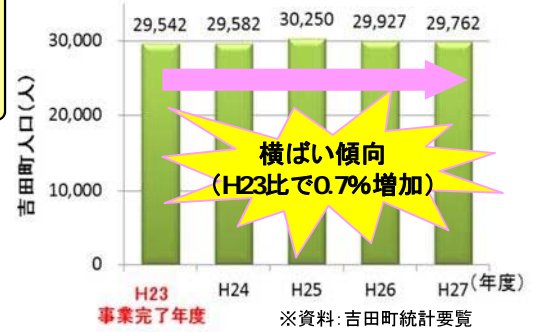
事業を巡る社会経済情勢等の変化②

■ 吉田町の人口及び観光

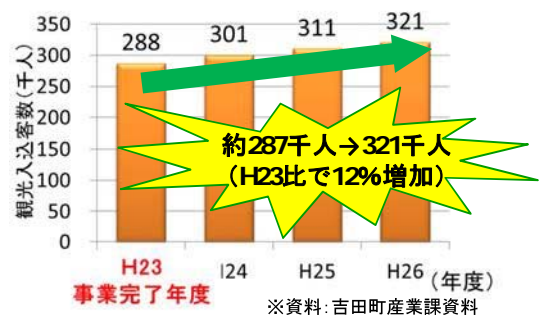
- 全県で人口が減少傾向の中、吉田町の人口は横ばい傾向
- 町内全体の観光入込客数は着実に増加傾向



◎ 吉田町の「人口」の推移



◎ 吉田町の「観光入込客数」の推移



事業を巡る社会経済情勢等の変化③

■ 南海トラフ巨大地震への対応

- 将来、緊急輸送路とする予定であり、当地域の防災性の向上にも寄与
- 南海トラフ巨大地震により最大9mの津波発生が予測されていることから路線上へ津波避難タワーを設置

津波避難タワーA



津波避難タワーB



※資料: 吉田町HPより (静岡県危機管理部「静岡県第4次地震被害想定」関連資料)

対応方針(案)

- ①円滑な交通の確保
- ②安全で快適な歩行空間の創出
- ③環境改善の効果
- ④防災機能の向上 など



交通需要に対応する東西幹線として機能
事業効果は発現しており、
改善措置の必要はない



街づくりに効果的な街路事業の推進
効率的な推進のため、
住民理解を得られるよう努める

今後の課題・対応

本事業区間は完成したが、
吉田町南部における都市計画道路の整備としては、
まだ未着手の区間が存在する



吉田町南部全体の都市計画道路網の開通により、
沿道の土地利用や利便性の向上など、
更なる効果が期待される



未着手区間の早期着手及び完成に向けて努めていく