

番号	22		令和2年度公共事業再評価調査			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	としげいかくどうろ やいびひろはたせん えちごじま こうく 都市計画道路 焼津広幡線（越後島工区）			市町名	焼津市										
事業採択年度	平成28年度		計画期間	平成28年度～令和10年度											
用地着手年度	平成28年度		工事着手年度	令和元年度											
再評価理由※	事業採択（H28）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）	～H30年度	R1年度	R2年度見込	計									
	7,058		1,057	1,395	240	2,692									
事業概要	<p>(1) 事業目的 本路線は、焼津市市街地と東名高速道路（焼津IC）、国道1号（広幡IC）とを結び、新東名高速道路（藤枝岡部IC）へアクセスする延長5,930mの主要な幹線道路である。 本事業区間は、車道2車線が確保されているものの、交通上の利便性から沿道には運送業やサービス業の店舗が多く立地し、通過交通量も多いことから、朝夕は交通渋滞が慢性化している。また、歩道がないことから自転車・歩行者の通行の安全性が確保できていない。 このため、本区間の拡幅による4車線整備を行うことで、渋滞緩和による交通の円滑化を図るとともに、歩行空間を創出することで安全で快適な都市生活と機能的な都市活動に寄与するものである。</p> <p>(2) 事業内容 焼津市藤枝市境から東名高速道路焼津IC付近の道路拡幅 延長：900m 道路幅員：27.0m、4車線、両側自転車歩行者道 （車道幅員3.25m×4、中央分離帯4.0m、自転車歩行者道幅員4.5m×2）</p>														
【視点1】	<p>(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 焼津IC周辺は、焼津市都市計画マスタープラン（H28.5）において産業・観光交流拠点として位置づけられており、物流・生産機能の充実などによって産業の振興を図るとともに、産業を通じた観光交流を促進する地域となっている。 本路線では、平成26年度に国道1号藤枝バイパスと（一）島田岡部線を接続する街路事業（仮宿工区）の4車線化が完了しているほか、仮宿工区から市境の道路事業（4車線化）については令和3年度供用開始に向け事業が進んでおり、残る本事業区間の整備促進が期待されている。 また、本路線は静岡県地域防災計画において第1次緊急輸送路に指定されており、災害時の救急・救命活動や支援物資の輸送等のための重要な道路網の一部であるほか、平成31年4月には重要物流道路に指定され、平常時・災害時を問わず安定的な物流を確保する重要な道路輸送網としても位置づけられている。このような情勢の中、当該区間の整備の必要性は一層高まっている。</p> <p>(2) 事業の投資効果 現時点（R2）の分析結果：費用便益比（B/C）＝1.3、経済的内部収益率（EIRR）＝5.5% 総便益（B） 84.17億円 （走行時間短縮便益 79.08億円、走行経費減少便益 4.13億円、交通事故減少便益 0.96億円） 総費用（C） 60.63億円 （建設投資額 61.09億円、維持管理費 0.32億円、用地残存価値 0.78億円）</p> <p>(3) 事業の進捗状況（令和2年度末見込み）</p> <table border="1"> <tr> <td>【事業費】 38.1%</td> <td>2,692百万円/7,058百万円</td> <td>【工事費】 25.9%</td> <td>1,040百万円/4,013百万円</td> </tr> <tr> <td>【事業量】 0.0%</td> <td>（供用延長）0m/900m</td> <td>【用地面積】 52.6%</td> <td>4,015㎡/7,638㎡</td> </tr> </table>							【事業費】 38.1%	2,692百万円/7,058百万円	【工事費】 25.9%	1,040百万円/4,013百万円	【事業量】 0.0%	（供用延長）0m/900m	【用地面積】 52.6%	4,015㎡/7,638㎡
【事業費】 38.1%	2,692百万円/7,058百万円	【工事費】 25.9%	1,040百万円/4,013百万円												
【事業量】 0.0%	（供用延長）0m/900m	【用地面積】 52.6%	4,015㎡/7,638㎡												
事業の必要性	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2】 今後の事業の進捗見込み	<p>地権者との用地交渉を積極的に進め、令和8年度までの用地取得完了を見込んでいる。また、令和元年度より東名高速道路下の函渠工事に着手しており、地元への期待も大きく今後も工事が順調に進捗していくことが見込めるため、令和10年度末の供用開始を予定している。</p>														
	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・代替立案等の可能性	<p>今後、工事を進めるにあたり、建設発生土の工事間流用（近隣の他工事）を検討するなど、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）・中止）する。</p> <p>(2) 理由 東名高速道路や新東名高速道路等の広域連携軸とを結ぶ重要な路線であり、本路線の整備により市街地内外の移動の円滑や安全性の向上に繋がることから、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。さらに、費用対効果も見込まれ、用地買収や工事も順調に進捗しているため、事業を継続して早期の完成を図る。</p>														

都市計画道路 焼津広幡線(越後島工区)

(「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30年2月)

総括表

I) 総便益 B	84.17 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	60.63 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	1.3

I) 総便益の算出

①各種費用のR17^{※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	1873.83	448.54	76.25	2398.62
整備した場合 B	1868.47	448.27	76.19	2392.93

便益 A-B	5.36 時間便益	0.27 走行便益	0.06 ^{※2} 事故減少便益	5.68
-----------	--------------	--------------	------------------------------	------

- ・「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(R11~R60)	79.08	4.13	0.96	84.17 ...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)
65.00	61.09	224.63	0.32	0.78	60.63 ...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。