

番号	4	令和3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	いっぼんけんどうふじゆいせん しんしんふじかわばし 一般県道富士由比線(新々富士川橋)			関係市町	富士市		
事業採択年度	平成14年度		計画期間	平成14年度～令和5年度			
用地着手年度	平成14年度		工事着手年度	平成27年度			
再評価理由	再評価実施(H28)後5年間の経過した時点で継続中						
全体事業費	百万円 13,000	投資状況 (百万円)	～R1年度 6,690	R2年度 3,750	R3年度見込 1,900	計 12,340	
事業概要	<p>(1)事業目的 本路線は、富士市から旧富士川町を経由し旧由比町に至る幹線道路であり、産業や観光及び生活道路として重要な路線である。 計画架橋地点から約1.5km下流に位置する富士川橋では、一級河川富士川渡河部の交通容量が不足しており、朝夕の通勤時間帯を中心とした慢性的な交通渋滞の発生が課題となっている。当該箇所の整備により富士川橋の渋滞緩和とともに、予測される南海トラフ巨大地震等に対して緊急輸送路の機能を補完する道路の確保を図る。</p> <p>(2)事業内容 計画概要：延長1,400m 計画幅員 車道6.5m(全幅14.0m) 2車線 バイパス整備 道路工658.5m、橋梁工741.5m</p>						
【視点1】 事業の 必要性等	<p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 富士川橋を渡河する断面交通量は、事業着手前27,111台/日(H11センサス)・現在23,717台/日(H27全国道路・街路交通情勢調査)と2万台を超え、9,000台(第3種第2級の設計基準交通容量)を大幅に超過している。 一般県道富士由比線の橋下付近～富士川橋西付近は、令和元年9月に公表された「地域の主要渋滞箇所」に位置付けをされており、富士川橋西交差点の渋滞長は平成28年3月調査時で1,340m、令和2年12月調査時で1,460mと現在においても著しい渋滞が発生している。</p> <p>(2)事業の投資効果 ○現時点(R3)の分析結果： B/C=1.61、EIRR=6.68% ・総便益(B) 214.28億円 走行時間短縮便益 200.65億円、走行経費減少便益 10.37億円、 交通事故減少便益 3.26億円 ・総費用(C) 133.23億円 改築費133.31億円、維持管理費 0.61億円、用地残存価値 -0.69億円</p> <p>○費用対効果分析に含まれない定性的な効果 ・富士川東西の交流の促進 松野地区や中之郷地区と中心市街地とのアクセス強化により移動時間が短縮され、生活利便性が向上 ・公共交通の利便性の向上 富士川橋西交差点の渋滞の緩和により、路線バスの定時性を確保 ・企業活動の活性化 既存工場群から富士川SICへのアクセス強化により企業活動の活性化が期待 ・防災機能の強化 緊急輸送路を補完するとともに、富士川木島地区河川防災ステーションに直結するルートが確保され、水害、震災時の防災活動に大きく寄与</p> <p>(3)事業の進捗状況(令和3年度末見込み) 事業費ベース：95% 12,340百万円/13,000百万円 事業量ベース：供用延長0.0% 工事費ベース：95% 11,002百万円/11,628百万円 用地面積ベース：99% 11,431m²/11,540m²(令和2年度末時点)</p> <p>事業は順調に進んでおり、早期完成を目指して事業を進めるものである。</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2】 今後の 事業の進捗 の見込み	<p>令和2年5月末までに橋梁下部工(橋脚6基、橋台2基)がすべて完成し、同年11月より橋桁の架設工事に着手している。地元の期待も大きいため、引続き事業進捗を図り、令和5年度に供用予定である。 本事業の整備効果を確実に発揮させるためには、橋梁と既存道路を結ぶ接続道路の整備が重要であることから、事業主体である富士市と緊密に連携して整備を進める。</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・ 代替案立案等の可能性	<p>・他現場の発生土を道路盛土へ流用するなど、引き続きコスト削減を図っていく。 ・供用後、特に腐食が懸念される桁端部等に対して塗装の増塗による長寿命化対策を実施し、ライフサイクルコストの削減を図る。</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 本事業は、新たな橋梁の整備により現道の富士川橋周辺の渋滞を緩和させ、富士川東西の交流促進、公共交通の利便性向上、企業活動の活性化に寄与するほか、緊急輸送路を補完する道路が整備され防災機能の強化に寄与するものである。 交通渋滞の慢性化により地域の生活や経済活動に大きな支障をきたしており、新たな橋梁の整備は地元の期待も大きく、さらに事業の投資効果も見込まれ、地元も事業に協力的など、今後の事業の進捗が見込めることから、事業を継続する。</p>						

一般県道富士由比線（新々富士川橋） 富士市岩本～木島
 （「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	214.28 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	133.23 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	1.61
IV) 経済的内部収益率 EIRR	6.68 %

I) 総便益Bの算出

①各種費用のR12^{※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)
a. 整備しなかった場合	3146.79	647.78	91.42	3885.99
b. 整備した場合	3136.06	647.19	91.25	3874.50
便益 (a-b)	10.73 走行時間短縮便益	0.59 走行経費減少便益	0.17 事故減少便益 ^{※2}	11.49

- ・「走行時間短縮便益」：道路整備による走行時間短縮を貸金率等で金銭評価
- ・「走行経費減少便益」：道路整備による走行に係る経費（燃料費、タイヤ・チューブ費等）が減少する評価
- ・「走行事故減少便益」：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)	総費用 (億円)
総便益 (R5～R54)	200.65	10.37	3.26	214.28

… B

II) 総費用C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 (万円/年)	維持管理費 (億円)	用地残存価値 (億円)	総費用 (億円)
119.71	133.31	323	0.61	0.69	133.23

… 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、事業費の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。