

令和3年度公共事業再評価調書

担当課名：街路整備課

番号	29					
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>としけいかくどうろ</small> 池新田中央線 <small>いけしんでんちゆうおうせん</small> (中町工区) <small>なかもちこうく</small>			関係市町	御前崎市	
事業採択年度	平成 29 年度		計画期間	平成29年度 ~ 令和5年度		
用地着手年度	平成 29 年度		工事着手年度	平成 29 年度		
再評価理由	事業採択(H29)後5年間が経過した時点で継続中の事業					
全体事業費	百万円	投資状況 (百万円)	~R1年度	R2年度	R3年度見込	計
	1,586		696	370	258	1,324
事業概要	<p>(1)事業目的 本路線は、市役所や消防本部が立地する御前崎市の中心市街地を南北に縦断する幹線街路であり、第一次緊急輸送路に指定されている。 本事業区間は住宅や商店が沿線に並んでおり、多くの交通需要があるが、一般県道大東相良線との交差点において右折車線がないため、右折待ち車両により、直進車の通行阻害による交通渋滞が発生している。 また、周辺には学校が点在しているが、本事業区間には歩道がないため、周辺の道路幅員の狭い市道を通学路に指定し、通学時間帯の交通規制(一方通行)により当面の安全対策を実施している状況である。 当該区間の整備により、交通円滑化、安全性確保及び防災性向上を図る。</p> <p>(2)事業内容 静岡県立池新田高等学校南側から静岡銀行御前崎中央支店付近の道路拡幅 延長：398m 道路幅員：16.0m、2車線、両側自転車歩行者道 (車道幅員3.00m×2、停車帯1.50m×2、自転車歩行者道幅員3.50m×2)</p>					
【視点1】	<p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 本事業区間南端から国道150号浜岡ICまでの区間は、H27年度までに整備が完了し、供用を開始した。道路の整備に伴い、H28年に御前崎消防本部が本路線沿線に移転するなど、沿道立地の需要が高まるとともに、第一次緊急輸送路に指定されている本路線は、災害時の救急・救命活動や支援物資の輸送等、防災面の重要性が高まっている。 また、本事業区間がある池新田地区は、国道150号南側に池新田工業用地がある。現在、御前崎市による企業誘致のため可能性調査や計画が進められており、今後企業立地が見込まれることから交通需要の増加も予想される。</p> <p>(2)事業の投資効果 ○現時点(R3)での費用便益分析結果：B/C=1.1、EIRR=4.7% ・総便益(B)：17.87億円 (走行時間短縮便益 15.11億円、走行経費減少便益 2.76億円、交通事故減少便益 0.00億円) ・総費用(C)：15.38億円 (建設投資額 15.40億円、維持管理費 0.13億円、用地残存価値 0.15億円) ○見込まれる効果(定性的な効果) ・両側の自転車歩行者道整備による自転車、歩行者の安全性向上 ・幅員の拡大による火災時の延焼防止</p> <p>(3)事業の進捗状況(令和3年度末見込み) 用地取得箇所から順次道路工を実施</p> <p>事業費ベース：83.4% 1,324百万円/1,586百万円 工事費ベース：67.1% 218百万円/325百万円 事業量ベース：供用延長 39.6% 158m/398m 用地面積ベース：83.5% 2,754m²/3,298m²</p>					
事業の必要性等	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>引き続き地権者との用地交渉を積極的に進め、令和4年度までの用地取得完了を見込んでいる。また、並行して工事を進め、令和5年度の完成を見込んでいる。</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3】	<p>新たなコスト削減・代替案立案等の可能性</p> <p>建設発生土の工事間流用(近隣の他工事)などにより、引き続きコストの削減を図っていく。</p>					
対応方針(案)	<p>(1)対応方針(案) 本事業を(継続) 見直し後継続 ・ 中止)する。</p> <p>(2)理由 本事業は、歩道設置による交通事故の減少、交通円滑化及び防災性向上を図るものである。さらに、用地買収や工事も順調に進捗しており、費用対効果も見込まれることから、事業を継続する。</p>					

都市計画道路 池新田中央線

(「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30年2月)

総括表

I) 総便益 B	17.87 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	15.38 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	1.1

I) 総便益の算出

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	179.82	41.29	7.10	228.21
整備した場合 B	179.06	41.15	7.09	227.31
便益 A-B	0.76 時間便益	0.14 走行便益	0.00 ^{*2} 事故減少便益	0.90

- ・「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(R6~R55)	15.11	2.76	0.00	17.87

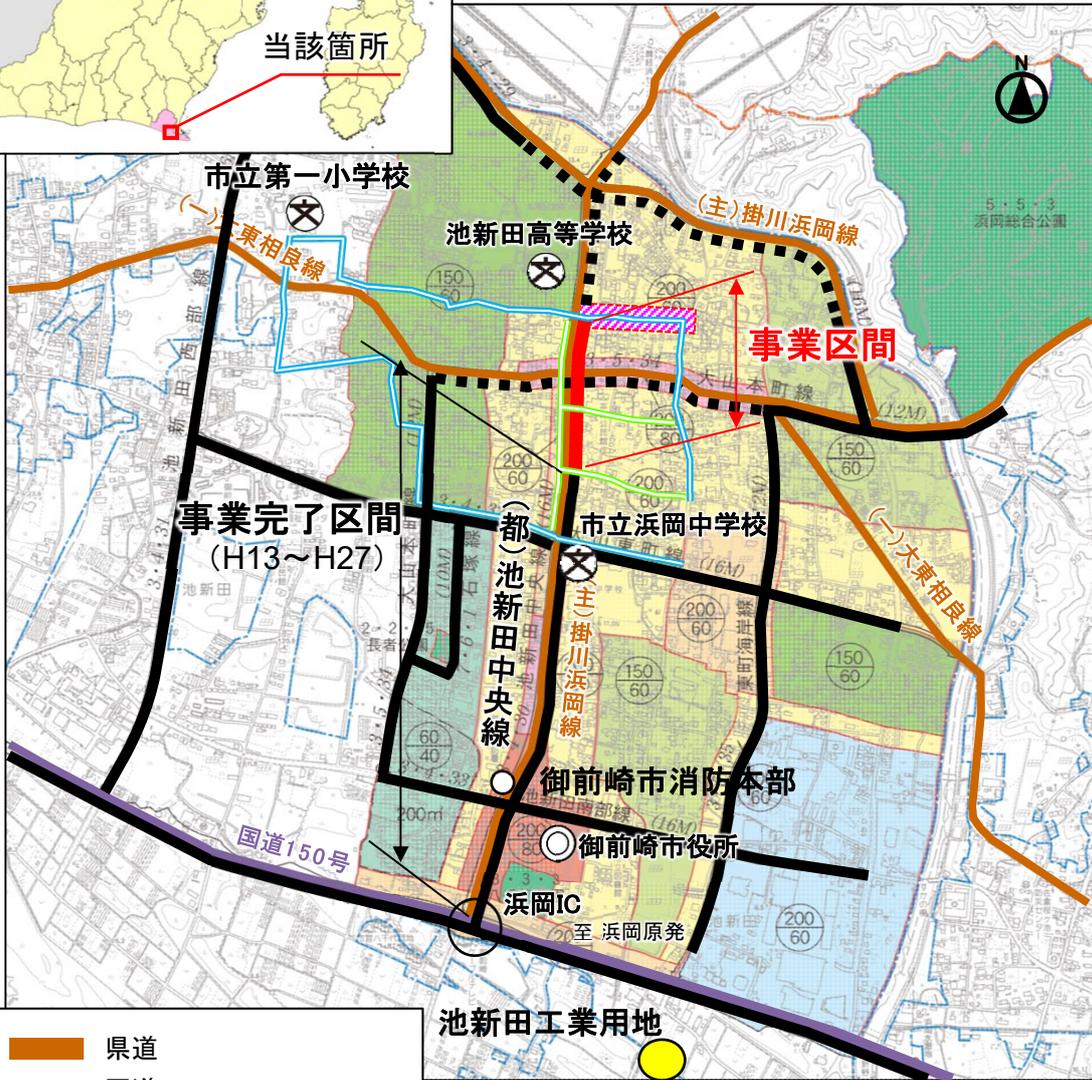
II) 総費用

[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)
14.58	15.40	231.00	0.13	0.15	15.38

- ・「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】



- 県道
- 国道
- 事業区間
- 未整備
- 整備済
- 通学路(現状)
- 通学路(危険箇所)
- 通学路(整備後の予定)

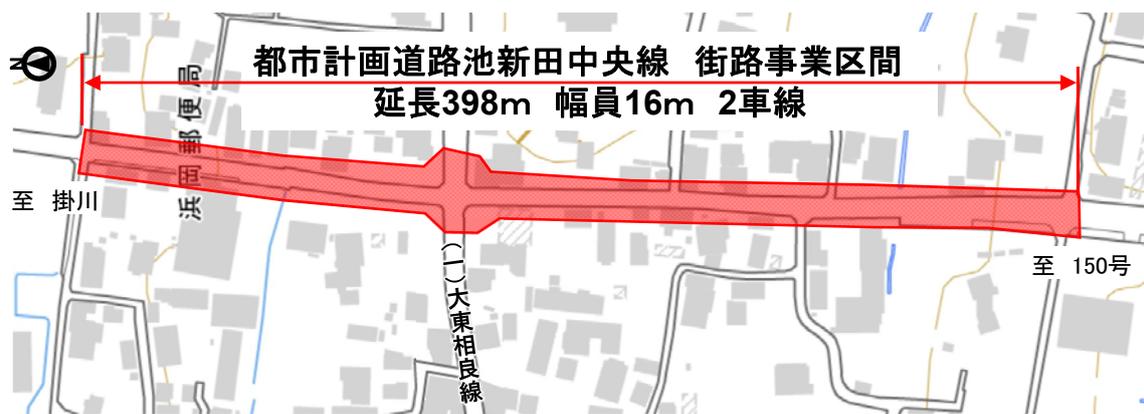
■ 事業区間

計画延長 : 398m

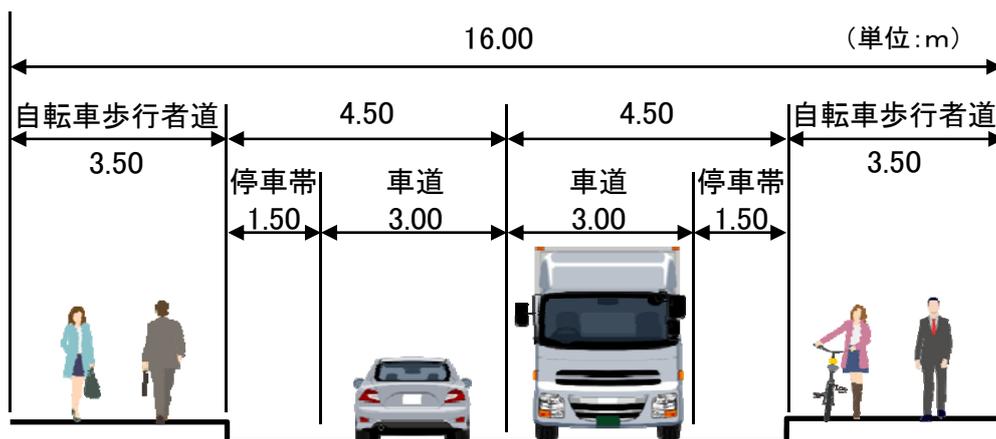
道路幅員 : 16m

車線数 : 2車線

【計画平面図】



【標準横断面図】



◆周辺の道路状況

- 右折車線がないため、交差する一般県道大東相良線への右折待ち車両により、直進車の阻害が発生している。
- 本事業区間において、平成22年から平成31年の10年間で交通事故が23件発生している。
- 通学路のうち道路幅員が狭い危険箇所では、通学時間帯に交通規制(一方通行)を実施している(当該区間の歩道整備後は通学路に変更する予定)。

(都)池新田中央線(未整備)



右折待ち車両による直進阻害

(都)池新田中央線(未整備)



歩道がなく歩行者の通行が危険

(都)池新田中央線(整備済み)



整備後は安全性が向上



事業概要

前回からの変更点・理由

	前回(H28)	今回(R3)	主な変更理由
①計画期間	H29～R5	変更なし	—
②全体事業費	1360百万円	1586百万円 (+226百万)	・物件調査により建物内部等不可視部の詳細な算定を実施したことに伴い、事業費が増大した。