

令和4年度公共事業再評価調書

担当課名 街路整備課

番号	31					
事業名	街路整備事業			事業主体	静岡県	
箇所名	としけいかくどうろ やいづひろはたせん えちごしま こうく 都市計画道路 焼津広幡線(越後島工区)			関係市町	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※	社会経済情勢の急激な変化等により再評価を実施する必要が生じた事業(全体事業費の増加)					
全体事業費	百万円	投資状況 (百万円)	~R2年度	R3年度	R4年度見込	計
	8,299		3,095	871	975	4,941
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り、清水港から新東名高速道路(藤枝岡部IC)まで指定されている重要物流道路の一部を構成し、平常時・災害時を問わない安定的な輸送確保に寄与する道路でもある。 本事業区間は、車道2車線が確保されているものの、沿道の利便性から運送業やサービス業の事業所等が多く立地し、通過交通も多いことから、朝夕は渋滞が慢性化している。また、歩道がないことから自転車・歩行者が路肩で混在し安全性が確保できていない。 このため、本区間を4車線で整備し、交通の円滑化を図るとともに、安全で快適な歩行空間の創出を図るものである。</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、両側歩道+自転車道 (車道幅員3.25m×4、中央分離帯4.0m、歩道幅員2.0m×2、自転車道幅員2.5m×2)</p>					
【視点1】	<p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 本路線は、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)についても令和3年度に供用が開始されており、残る本事業区間の整備促進が期待されている。 また、本路線は第1次緊急輸送路や平成31年4月には重要物流道路にも指定される等、重要な基幹的の道路としても位置づけられている。このような情勢の中、当事業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(R4)の分析結果:費用便益比(B/C)=1.2、経済的内部収益率(EIRR)=5.1% 総便益(B) 98.03億円 (走行時間短縮便益 91.62億円、走行経費減少便益 5.53億円、交通事故減少便益 0.88億円) 総費用(C) 77.14億円 (建設投資額 77.39億円、維持管理費 0.34億円、用地残存価値 0.59億円) ○見込まれる効果(定性的な効果) ・4車線化による円滑で快適な交通環境の創出 ・両側の自転車歩行者道整備による歩行者と自転車の安全性向上 ・重要港湾(清水港)へのアクセス向上に寄与</p> <p>(3)事業の進捗状況(令和4年度末見込み) 令和4年度は、用地補償、道路工及び函渠工を実施 事業費へ-ス:59.5% 4,941百万円/8,299百万円 工事費へ-ス:67.9% 3,459百万円/5,090百万円 事業量へ-ス:供用延長 0.0% 0m/900m 用地取得:53.4% 4,145㎡/7,757㎡</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>沿道事業所の意向に合わせながら移転補償を進めており、時間を要するが、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、土質条件が想定と異なることが判明し工法変更を余儀なくされたが、事業全体の工程への影響は及ぼさずに進められる見込みである。</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>(コスト縮減について) 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、引き続き工事費の縮減を図っていく。</p>					
新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性						
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、市街地内外の交通の円滑化や歩行者等の安全性の向上を図るものである。近年、重要物流道路に指定されるなど、本路線の整備の必要性は一層高まっている。さらに、地元の期待も大きく、用地買収や工事順調に進捗しており、事業の投資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 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 都市局 令和4年2月)

### 総括表

I) 総便益 B	98.03 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	77.14 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	1.2

### I) 総便益の算出

#### ①各種費用のR17<sup>\*1</sup>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	1991.96	522.75	68.88	2583.59
整備した場合 B	1986.33	522.43	68.83	2577.59

便益 A-B	5.63 時間便益	0.32 走行便益	0.05 <sup>*2</sup> 事故減少便益	6.01
-----------	--------------	--------------	------------------------------	------

- ・「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

※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)	91.62	5.53	0.88	<b>98.03</b>

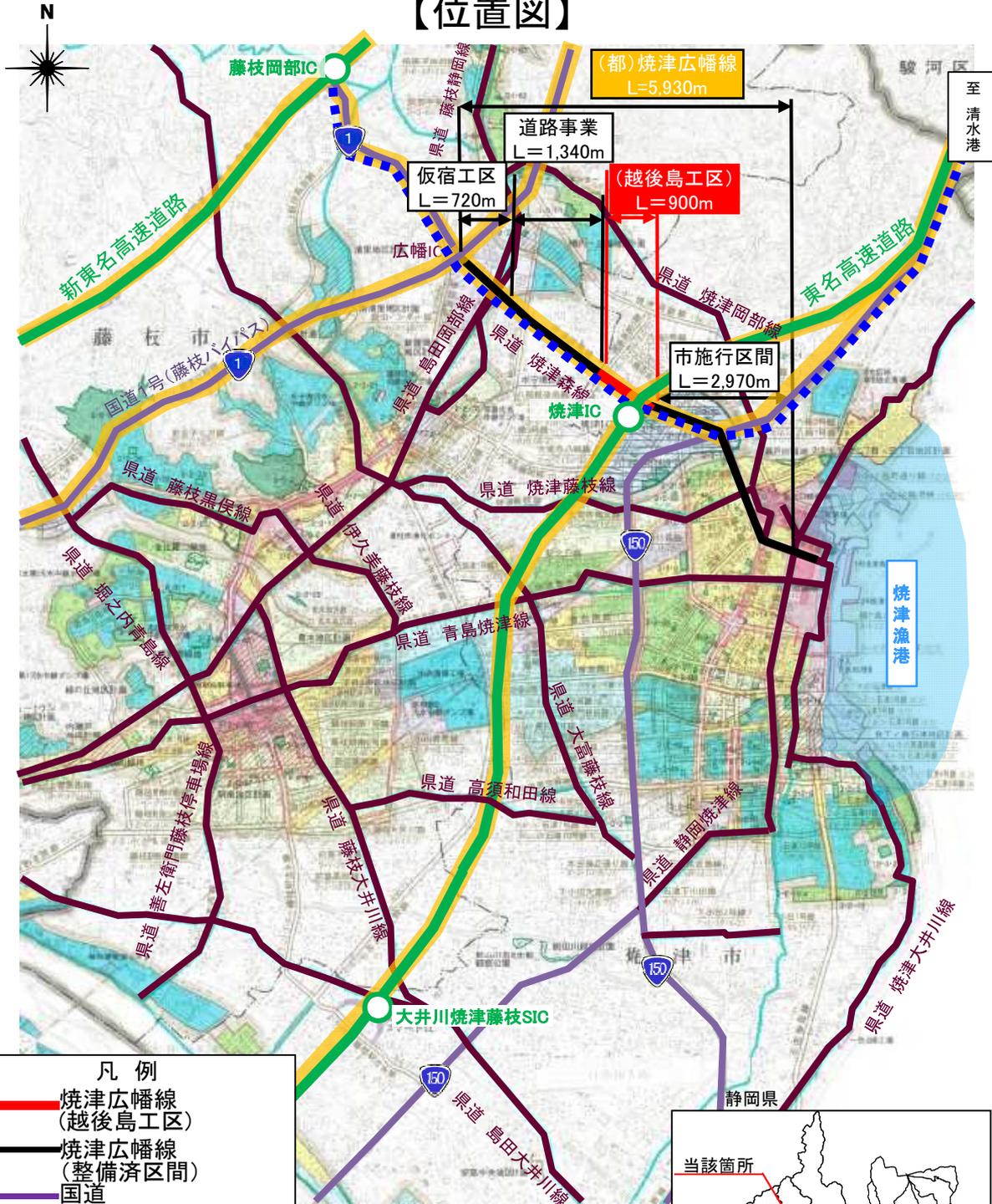
### II) 総費用

[総費用] = [建設投資額] + [維持管理費] + [更新費] - [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)
76.08	77.39	213.57	0.34	0.59	<b>77.14</b>

- ・「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。
  - ・「更新費」: 橋梁等の構造物の更新にかかる費用を対象とし、本事業では該当しないため費用算定の対象外。
  - ・「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】



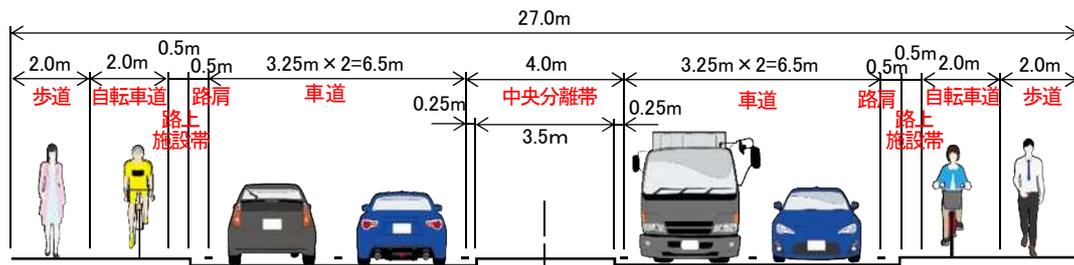
- 凡例
- 焼津広幡線 (越後島工区)
  - 焼津広幡線 (整備済区間)
  - 国道
  - 県道
  - 重要物流道路
  - 清水港⇄焼津IC⇄藤枝岡部ICルート



## 【計画平面図】



## 【標準横断面図】

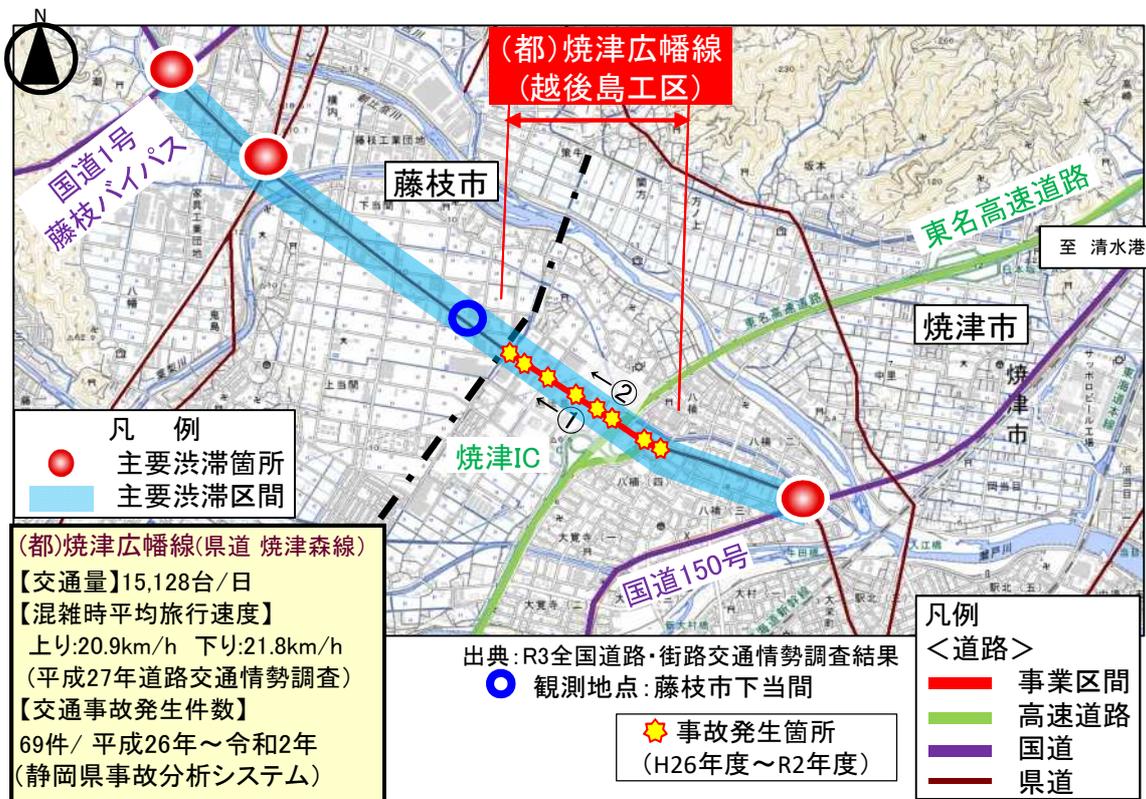


## ◆周辺の道路状況

- 本路線は、焼津市市街地と東名高速道路、国道1号、新東名高速道路を結ぶアクセス道路であり、清水港から新東名高速道路（藤枝岡部IC）まで指定されている重要物流道路の一部を構成する。周辺には、代替となる道路は存在しない。

### <事業区間の課題>

- 交通量が約1.5万台/日と多く、大型車両混入率も高いが、現在は2車線のため、朝夕に交通渋滞が慢性的に発生している。
- 交通事故はH26からR02の7年間で69件発生している。
- 自転車歩行者道がないため、歩行者や自転車は常に交通事故の危険にさらされている。
- 本路線全長5,930mのうち、令和3年度に藤枝市内の道路事業区間が完了したことから、全体の84%が完了したことになり、本事業区間のみが未整備となっている。



写真①

広幡IC方面行き



大型車混入率が高い

交通渋滞の慢性化

写真②

自転車歩行者道なし



自転車や歩行者の通行が危険

## 事業概要

### 前回からの変更点・理由

	前回(R2)	今回(R4)	主な変更理由
①計画期間	H28～R10	(変更なし)	-
②全体事業費	7,058百万円	8,299百万円 (+1,241百万円)	・東名高速道路交差部における土質が想定より悪かったことから、工法変更が必要となり、事業費が増大した。