

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	32					
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 しずなみいちごうかんせん 都市計画道路 静波1号幹線			関係市町	牧之原市	
事業採択年度	平成 30 年度	計画期間	平成30年度 ~ 令和6年度			
用地着手年度	平成 30 年度	工事着手年度	平成 31 年度			
再評価理由※	事業採択 (H30) 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)	~R2年度	R3年度	R4年度見込	計
	680		393	162	75	630
事業概要	<p>(1)事業目的 本路線は牧之原市中心市街地に位置する幹線道路であり、一般県道菊川榛原線のバイパスとなる重要な都市計画道路である。 当地域においては、幹線道路が少なく、国道150号に接続する本事業区間が未整備であるため、並行する菊川榛原線の現道に通過交通が流入し、交差点では交通事故が発生している。また、当該現道は小学校や高校の通学経路となっているが、幅員狭小の区間があるため、車両のすれ違いに支障があるとともに、歩行者や自転車が交通事故の危険に晒されている。 このため、本事業区間を整備し国道150号に接続させることで交通を分散させ、交通の円滑化と歩行者等の安全確保を図るとともに、併せて実施する無電柱化により良好な景観形成と防災性の向上を図り、安全で快適な都市生活環境の確保を目指すものである。</p> <p>(2)事業内容 (都)榛南幹線から市道静波93号線に至る区間の道路の新設 延長：200m 道路幅員：16.0m、2車線、両側歩道 (車道幅員3.0m×2、歩道幅員3.5m×2)</p>					
【視点1】	<p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 市道静波93号線から(都)山の手幹線までの区間については、平成22年度までに整備完了し、供用開始したことで、沿道の土地利用が進んでいる。 新型コロナウイルス感染拡大の影響で交流人口の減少が目立つ中、令和3年5月の太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルート指定や令和3年8月の日本発の大型人工サーフィン施設「静波サーフスタジアム」の開業など、当地域への来訪人口拡大の機運が高まっている。また周辺地域においては、相良牧之原IC北側地区で土地区画整理事業の実施に向けた動きが活発化している状況にある。 これらの状況変化に伴い、本路線の必要性がより一層高まっている。</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) = 1.6、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.7% ・総便益 (B) 11.57億円 (走行時間短縮便益 8.91億円、走行経費減少便益 2.10億円、交通事故減少便益 0.56億円) ・総費用 (C) 7.02億円 (建設投資額 7.02億円、維持管理費 0.10億円、更新費 0.00億円、用地残存価値 0.10億円) ○見込まれる効果 (定性的な効果) ・両側の歩道整備による歩行者、自転車の安全性向上 ・交通の分散による円滑で快適な交通環境の創出 ・無電柱化による防災性の向上</p> <p>(3)事業の進捗状況 (令和4年度末見込み) 事業費ベース：92.7% 630百万円/680百万円 工事費ベース：87.8% 308百万円/351百万円 事業量ベース：供用延長 0.0% 0m/200m 用地取得：100% 3,247㎡/3,247㎡</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>用地買収がすべて完了しているため、令和6年度の事業完了に向けて、確実な進捗が見込まれる。</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>(コスト削減について) 建設発生土の工事間流用等 (近隣の他工事) により、コスト削減を図っていく。</p>					
新たなコスト削減・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、中心市街地の交通の円滑化、歩行者等の安全確保及び防災性の向上を図るものである。近年、太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルート指定や日本初の大型人工サーフィン施設の開業など、当地域への来訪人口拡大の機運が高まっており、本路線の整備の必要性が一層高まっている。さらに、地元の期待も大きく、用地買収が完了し工事も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 静波1号幹線

(「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	11.57 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	7.02 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	1.6

## I) 総便益の算出

### ①各種費用のR12<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	442.70	120.09	14.39	577.18
整備した場合 B	442.24	119.98	14.36	576.58

便益 A-B	0.46 時間便益	0.11 走行便益	0.03 <sup>*2</sup> 事故減少便益	0.60
-----------	--------------	--------------	------------------------------	------

- ・「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(R7~R56)	8.91	2.10	0.56	11.57

## 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]

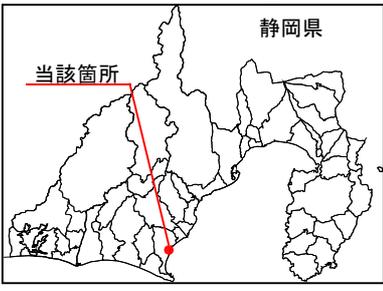
建設費用 (億円)	建設投資額 (億円)	年間維持管理費用 (万円/年)	維持管理費 (億円)	用地残存価値 (億円)	総費用 (億円)
6.44	7.02	52.21	0.10	0.10	7.02

- ・「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。

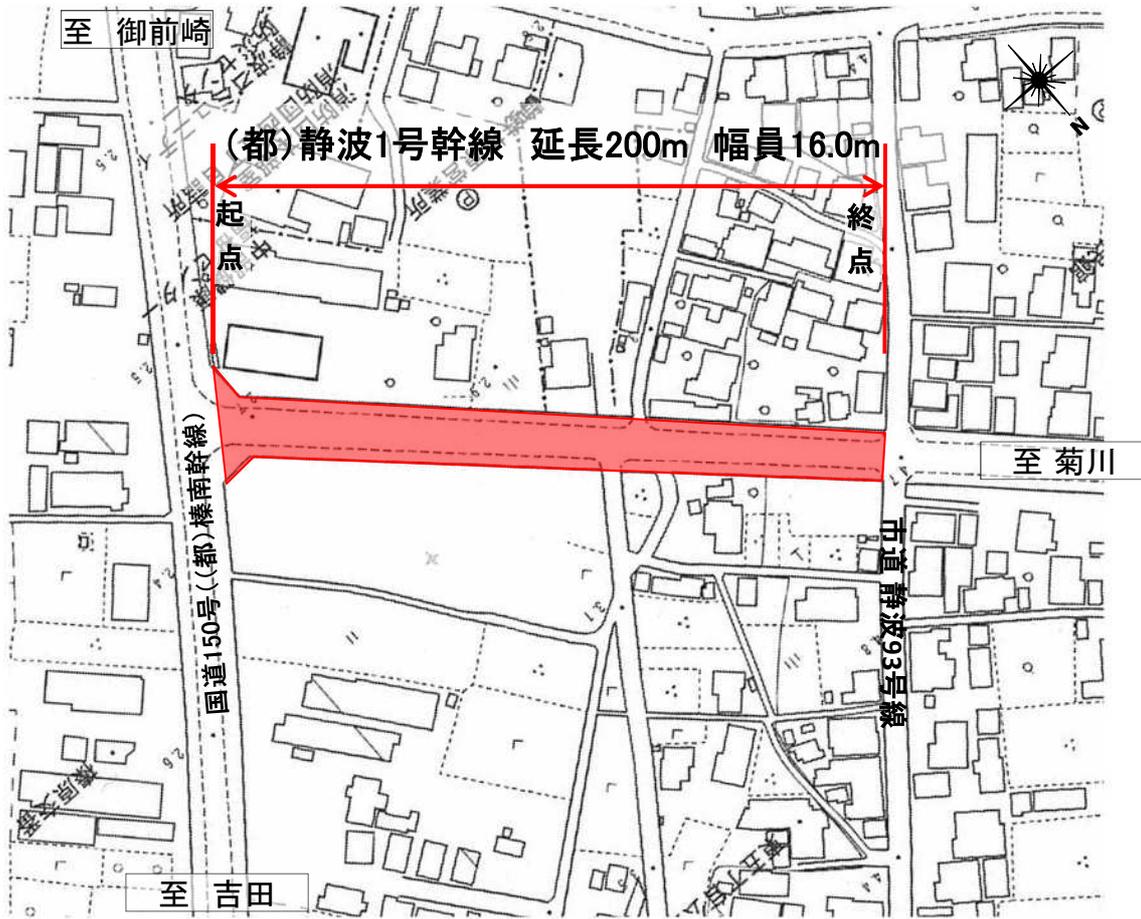
# 【位置図】



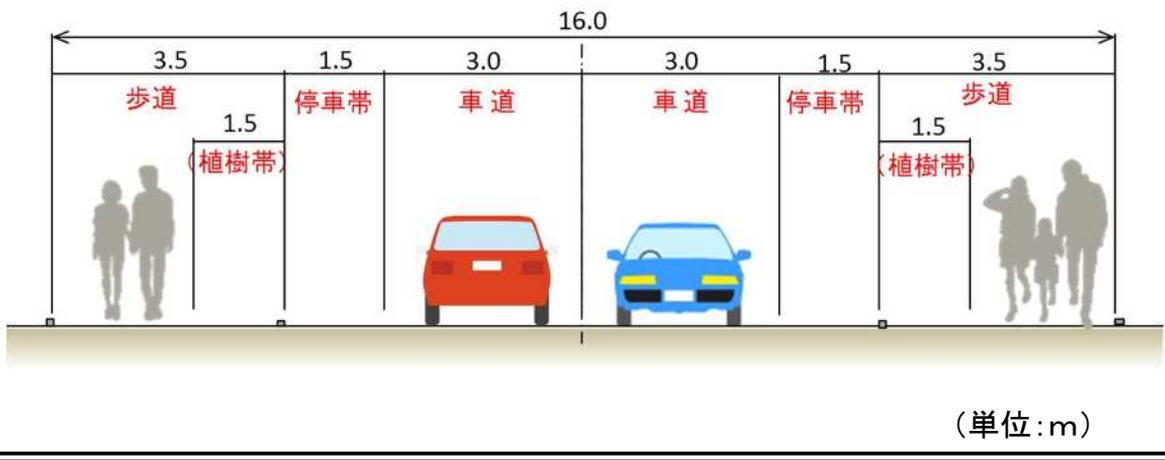
- 凡例
- 静波1号幹線 (事業区間)
  - 静波1号幹線 (整備済区間)
  - 国道
  - 県道
  - 太平洋岸自転車道



### 【計画平面図】

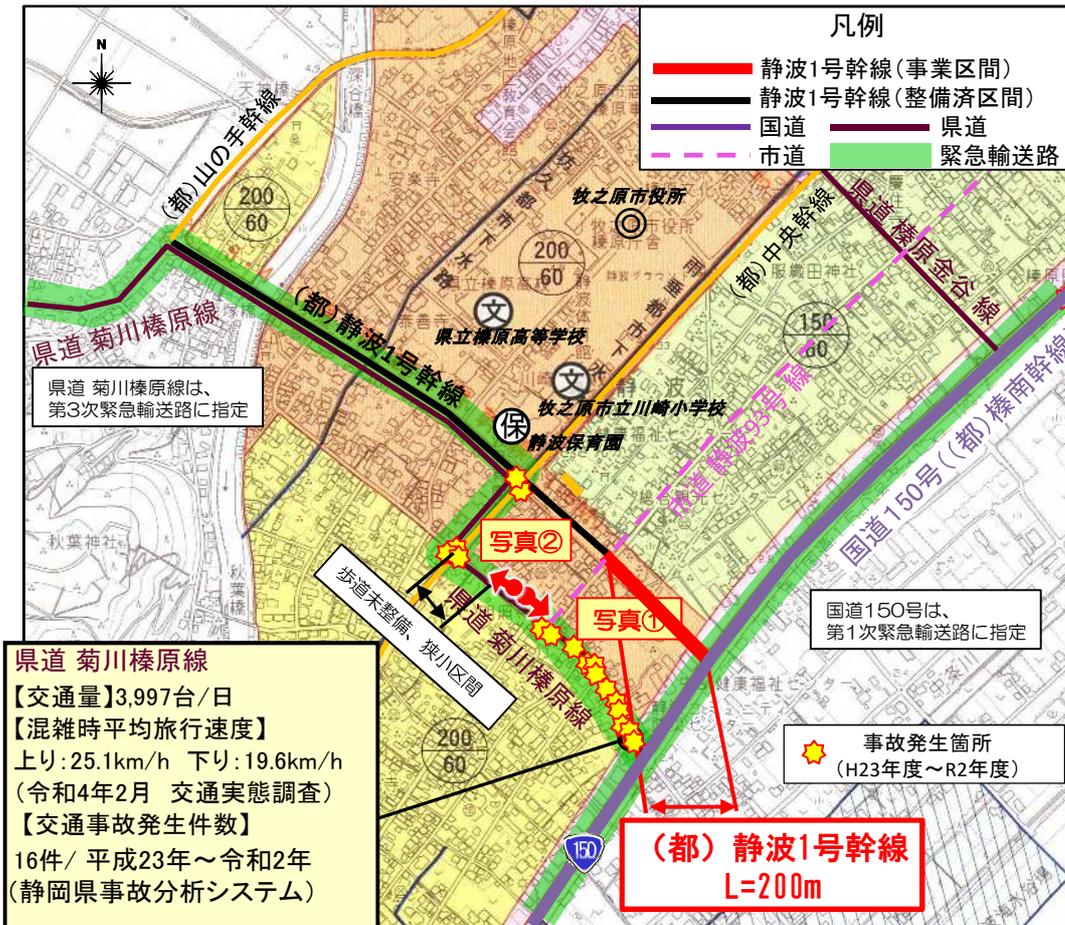


### 【標準横断面図】



## ◆周辺の道路状況

- (都) 静波1号幹線が直線的に国道150号へ接続していない。  
 <本路線と並行する県道菊川榛原線の課題>
- 多くの交通需要があるが、一部に狭小な区間が残存しており、車両のすれ違いに支障をきたしている。
- 事業区間近隣に学校が点在しており、歩行者・自転車の利用があるものの、歩道の未整備区間があり安全が確保されていない。



写真① 県道 菊川榛原線



車両のすれ違いが困難

写真② 県道 菊川榛原線



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(H30)	今回(R4)	主な変更理由
①計画期間	H30～R5	H30～R6 (+1年)	・災害時のアクセスルート確保として、無電柱化推進のための電線共同溝整備工事の追加に伴い、事業期間を延伸した。
②全体事業費	500百万円	680百万円 (+180百万円)	・災害時のアクセスルート確保として、無電柱化推進のための電線共同溝整備工事の追加に伴い、事業費が増大した。