

令和6年度公共事業再評価調書

担当課名

街路整備課

番号	50																			
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 にしまかどあらやせん こうく 都市計画道路 西間門新谷線 (4工区)		関係市町	駿東郡清水町																
事業採択年度	平成 22 年度		計画期間	平成 22 年度 ~ 令和 8 年度																
用地着手年度	平成 22 年度		工事着手年度	平成 24 年度																
再評価理由※	再評価実施(R1)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)	~R4年度	R5年度	R6年度見込	計														
	2,228		1,697	202	134	2,033														
事業概要	(1)事業目的																			
	<p>・沼津市、清水町及び三島市の2市1町の広域的な幹線道路としての役割を担う本路線は、慢性的に渋滞が発生するほか、歩道が狭く危険な状況である。また、電柱が林立し、災害時のアクセスが困難になることも懸念される。</p> <p>・道路拡幅、無電柱化を行うことで、交通の円滑化、歩行者・自転車の安全確保及び災害時のアクセス機能向上等を図る。</p>																			
事業概要	(2)事業内容																			
	<p>施工延長： 400 m 道路幅員： 18 m</p> <p>車道拡幅工： 400 m 車線数： 2 車線</p> <p>電線共同溝工： 400 m</p>																			
【視点1】	(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化																			
	<p>・本路線の周辺では、公共施設、医療施設が整備されており、近年、大型商業施設等の集客施設(令和2年3月「サントムーン オアシス」増床、令和2年7月「まほろば館」(図書館・保健センター複合施設)開業、令和5年4月スーパーマーケット開業)が整備されるなど、都市化が進展。</p> <p>・県全体の人口が減少する中で、清水町の人口は横ばい傾向にあり、世帯数が増加。</p>																			
事業の必要性	(2)事業の投資効果																			
	<p>○費用便益分析結果 (令和 6 年度時点)</p> <table border="1"> <tr> <th>B/C (i=4%)</th> <th>参考:B/C (i=2%)</th> <th>参考:B/C (i=1%)</th> <th>EIRR</th> </tr> <tr> <td>1.2</td> <td>2.1</td> <td>3.1</td> <td>4.7%</td> </tr> </table> <p>・総便益(B) 32.9億円 (時間便益 29.94億円、経費便益 2.54億円、交通便益 0.46億円)</p> <p>・総費用(C) 28.2億円 (建設費28.82億円、維持管理費 0.18億円、用地残存価値 0.81億円)</p> <p>○見込まれる効果(定性的な効果)</p> <p>・交通の円滑化 ・歩行者・自転車の安全確保 ・災害時のアクセス機能向上 ・景観の向上</p>					B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR	1.2	2.1	3.1	4.7%							
B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR																	
1.2	2.1	3.1	4.7%																	
事業の必要性	(3)事業の進捗状況 (令和 6 年度見込み)																			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>進捗率</th> <th colspan="2">内 訳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費</td> <td>91.2%</td> <td>(2,033 百万円</td> <td> / 2,228 百万円)</td> </tr> <tr> <td>事業量</td> <td>0.0%</td> <td>(0 m</td> <td> / 400 m)</td> </tr> <tr> <td>用地取得</td> <td>100.0%</td> <td>(4,462 m²</td> <td> / 4,462 m²)</td> </tr> </tbody> </table> <p>評価 継続が妥当</p>					区分	進捗率	内 訳		事業費	91.2%	(2,033 百万円	/ 2,228 百万円)	事業量	0.0%	(0 m	/ 400 m)	用地取得	100.0%	(4,462 m ²
区分	進捗率	内 訳																		
事業費	91.2%	(2,033 百万円	/ 2,228 百万円)																	
事業量	0.0%	(0 m	/ 400 m)																	
用地取得	100.0%	(4,462 m ²	/ 4,462 m ²)																	
【視点2】 今後の事業の進捗の見込み	用地取得は完了し、整備に対する地元の期待も高いことから、引き続き事業進捗を図ることで、計画期間内の完成が見込まれる。																			
	評価 継続が妥当																			
【視点3】 新たなコスト削減・代替案立案等の可能性	建設発生土の工事間流用(近隣の他工事)を実施するなど、工事コストの削減を図る。																			
対応方針(案)	<p>(1)対応方針(案) 本事業を 【 継続 】 する。</p> <p>(2)理由 用地取得は完了するなど事業は進捗しており、整備に対する地元の期待も高く、都市交通の円滑化、歩行者や自転車の安全確保、災害時のアクセス向上など多様な効果も期待されることから、事業を継続する。</p>																			

費用便益比算出説明書

都市計画道路 西間門新谷線 (第4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5年12月)

総括表

総便益 B	[街路事業を実施しない場合の経費] - [街路事業を実施した場合の経費]	3,294百万円
総費用 C	[建設投資額] + [維持管理費] + [道路構造物更新費] - [用地残存価値]	2,819百万円
B / C		1.17

総便益

○街路事業の有無による経費の差分
 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整備した場合の差を求め、総便益とする。

総便益

B = 街路事業によって発生する経費に対して、整備前後の差分
 = 1,055,101百万円 - 1,051,807百万円
 = 3,294百万円

※「走行時間短縮便益」:道路の整備により短縮された総走行時間の価値
 「走行経費減少便益」:道路の整備により減少した走行経費(燃料費、タイヤ費、車両整備費等)
 「交通事故減少便益」:道路の整備により減少した交通事故による社会的損失(人的・物的損害額、事故渋滞による損失額)
 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 交通事故減少便益は「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。

総費用

○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、合計する。

○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年間を合計する。

○更新費
 評価対象期間末までに耐用年数等に達する構造物がある場合に計上する。

○用地の残存価値
 評価期間後の残存価値を現在価値化したもの。

総費用

C = Σ 各年事業建設費 / (1+0.04)ⁿ + Σ 年間維持管理費 / (1+0.04)ⁿ
 + Σ 更新費 / (1+0.04)ⁿ - 用地の残存価値 / (1+0.04)ⁿ
 = 2,882百万円 + 18百万円 + 0百万円 - 81百万円
 = 2,819百万円

3. 事業概要

前回からの変更点・理由

区分	前回(R元)	今回(R6)	主な変更理由
①計画期間	H22～R3	H22～R8 (+5年)	・用地取得に時間を要したため
②全体事業費	1,800百万円	2,228百万円 (+24%)	・材料費、人件費等が上昇したため



【出典：国土交通省 建設工事費デフレータ 年度次 R6.4.30】

4. 対応方針（案）

本事業は、

- ・ 道路拡幅、歩道設置、無電柱化を行うことで、交通の円滑化、歩行者・自転車の安全確保及び災害時のアクセス機能向上などを図る。
- ・ 用地取得は完了するなど事業は進捗しており、整備に対する地元の期待も高く、多様な効果も期待される。
- ・ 費用便益比は(B/C)は、1.2である。

以上から、事業効果が大きい。

事業を継続する

令和6年度公共事業再評価調書

担当課名

街路整備課

番号	51																													
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 都市計画道路 <small>にいほしくみざわせん</small> 新橋茱萸沢線			関係市町	御殿場市																									
事業採択年度	平成 27 年度		計画期間	平成 27 年度 ~ 令和 8 年度																										
用地着手年度	平成 28 年度		工事着手年度	令和 3 年度																										
再評価理由※	再評価実施(R1)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)	~R4年度	R5年度	R6年度見込	計																								
	3,378		2,708	302	308	3,318																								
事業概要	<p>(1)事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR御殿場駅から御殿場口5合目へのアクセス道路としての役割を担う本路線は、通勤時間帯等渋滞が発生するほか、歩道がなく危険な状況である。また、電柱が林立し、災害時のアクセスが困難になることも懸念される。 ・道路拡幅により一方通行を解消し、無電柱化を行うことで、市街地の交通の円滑化、歩行者や自転車通行の安全性確保及び災害時のアクセス機能向上等を図る。 <p style="text-align: center;"> 施工延長： 276 m 道路幅員： 18 m 車道拡幅工： 276 m 車線数： 2 車線 電線共同溝工： 276 m </p>																													
【視点1】	<p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR御殿場駅箱根乙女口に新広場の完成(H31.3)、東名足柄スマートインターの開通(H31.3)、新東名高速道路が新御殿場ICまで延伸開通(R3.4)等による御殿場市へのアクセス向上 ・R4年には御殿場市の宿泊客数が過去最多になるなど、観光客数の増加 ・中心市街地における世帯数の増加 <p>(2)事業の投資効果</p> <p>○費用便益分析結果 (令和 6 年度時点)</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>B/C (i=4%)</th> <th>参考:B/C (i=2%)</th> <th>参考:B/C (i=1%)</th> <th>EIRR</th> </tr> <tr> <td>1.0</td> <td>1.7</td> <td>2.3</td> <td>4.2%</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・総便益(B) 38.0億円 (走行時間便益:34.69億円、走行経費便益:2.96億円、事故便益:0.33億円) ・総費用(C) 36.8億円 (建設費:37.12億円、維持管理費:0.12億円、用地残存価値:0.44億円) <p>○見込まれる効果(定性的な効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通の円滑化 ・歩行者・自転車の安全確保 ・災害時のアクセス機能向上 ・景観の向上 <p>(3)事業の進捗状況 (令和 6 年度見込み)</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>進捗率</th> <th colspan="2">内 訳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費</td> <td>98.2%</td> <td>(3,318 百万円</td> <td> / 3,378 百万円)</td> </tr> <tr> <td>事業量</td> <td>0.0%</td> <td>(0 m</td> <td> / 276 m)</td> </tr> <tr> <td>用地取得</td> <td>98.8%</td> <td>(2,916 m²</td> <td> / 2,952 m²)</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">評価 継続が妥当</p>						B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR	1.0	1.7	2.3	4.2%	区分	進捗率	内 訳		事業費	98.2%	(3,318 百万円	/ 3,378 百万円)	事業量	0.0%	(0 m	/ 276 m)	用地取得	98.8%	(2,916 m ²	/ 2,952 m ²)
B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR																											
1.0	1.7	2.3	4.2%																											
区分	進捗率	内 訳																												
事業費	98.2%	(3,318 百万円	/ 3,378 百万円)																											
事業量	0.0%	(0 m	/ 276 m)																											
用地取得	98.8%	(2,916 m ²	/ 2,952 m ²)																											
【視点2】 今後の事業の進捗の見込み	<p>用地の取得も残りわずかとなり、整備に対する地元の期待も高いことから、引き続き事業進捗を図ること、計画期間内の完成が見込まれる。</p> <p style="text-align: right;">評価 継続が妥当</p>																													
【視点3】 新たなコスト削減・代替案立案等の可能性	<p>建設発生土の工事間流用(近隣の他工事)を実施するなど、工事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 】 する。</p> <p>(2)理由 用地取得も残りわずかとなるなど事業は進捗しており、整備に対する地元の期待も高く、都市交通の円滑化、歩行者や自転車の安全確保、災害時のアクセス向上など多様な効果も期待されることから、事業を継続する。</p>																													

費用便益比算出説明書

都市計画道路 新橋茱萸沢線

(「費用便益分析マニュアル」国土交通省道路局 都市局 令和5年12月)

総括表

総便益 B	[街路事業を実施しない場合の経費]－[街路事業を実施した場合の経費]	3,799百万円
総費用 C	[建設投資額]＋[維持管理費]＋[道路構造物更新費]－[用地残存価値]	3,681百万円
B / C		1.03

総便益

○街路事業の有無による経費の差分
 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整備した場合の差を求め、総便益とする。

総便益

B = 街路事業によって発生する経費に対して、整備前後の差分
 = 760,138百万円 - 756,340百万円
 = 3,799百万円

※「走行時間短縮便益」:道路の整備により短縮された総走行時間の価値
 「走行経費減少便益」:道路の整備により減少した走行経費(燃料費、タイヤ費、車両整備費等)
 「交通事故減少便益」:道路の整備により減少した交通事故による社会的損失(人的・物的損害額、事故渋滞による損失額)
 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 交通事故減少便益は「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。

総費用

○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、合計する。

○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年間を合計する。

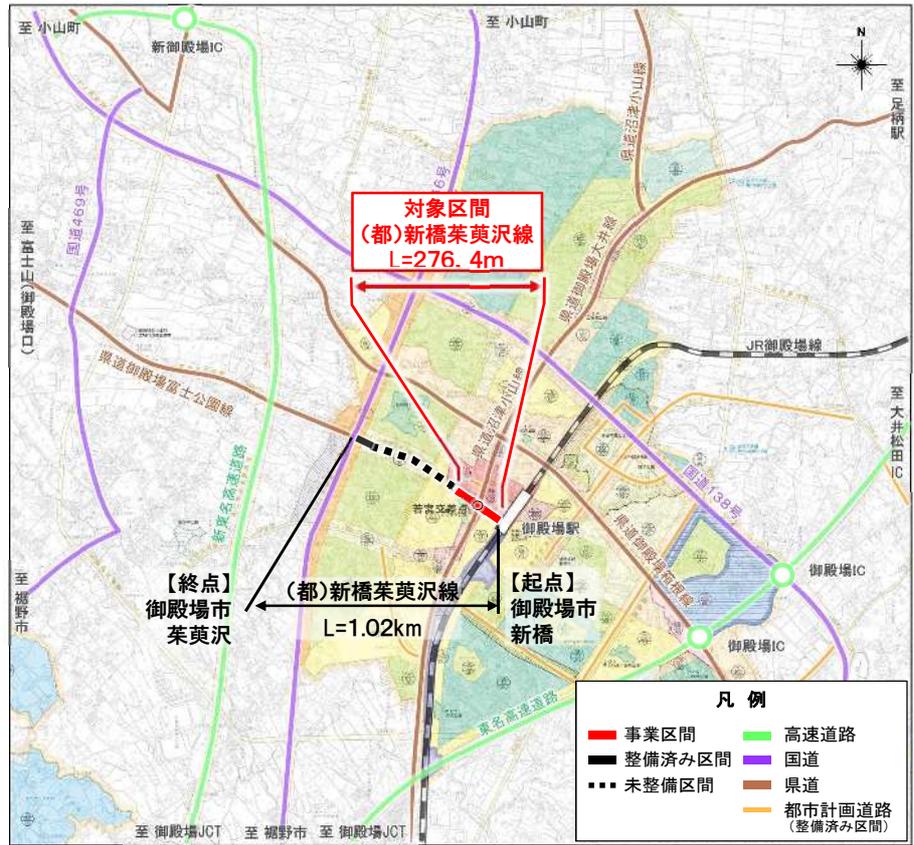
○更新費
 評価対象期間末までに耐用年数等に達する構造物がある場合に計上する。

○用地の残存価値
 評価期間後の残存価値を現在価値化したもの。

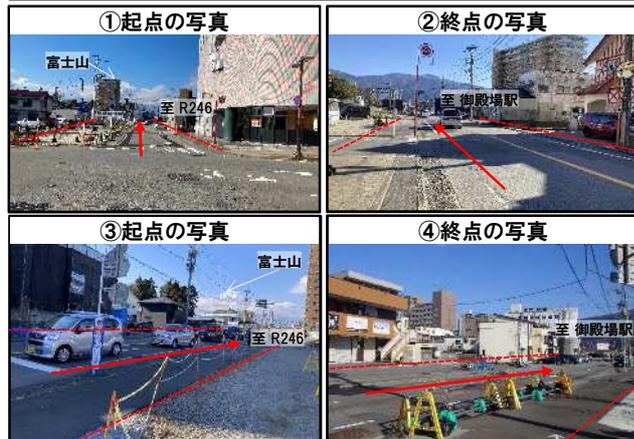
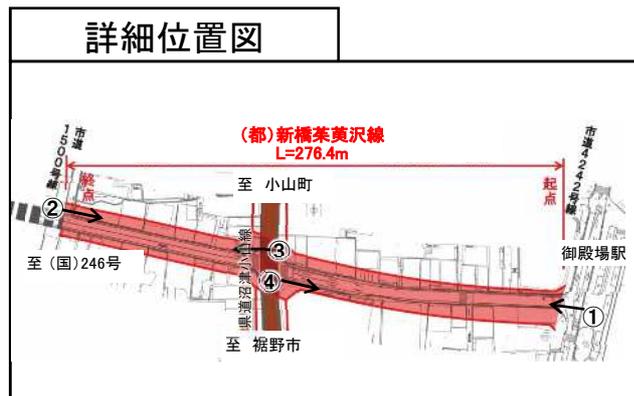
総費用

C = Σ 各年事業建設費 / (1+0.04)ⁿ + Σ 年間維持管理費 / (1+0.04)ⁿ
 + Σ 更新費 / (1+0.04)ⁿ - 用地の残存価値 / (1+0.04)ⁿ
 = 3,712百万円 + 12百万円 + 0百万円 - 44百万円
 = 3,681百万円

1. 事業箇所位置図

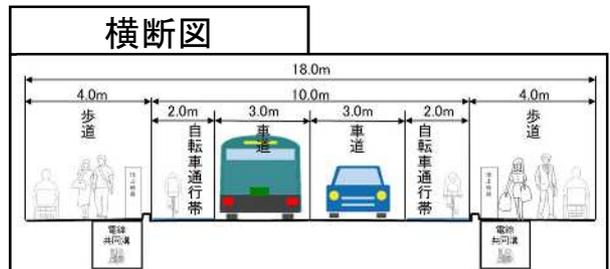


2. 事業概要



- ### 事業目的
- 主要渋滞区間に指定されているため、本事業の一方通行化解消、道路拡幅による、**市街地の交通の円滑化**を図る。
 - 歩道整備による、**歩行者、自転車通行の安全性確保**を図る。
 - 無電柱化による**災害時のアクセス機能向上**を図る。

- ### 事業内容
- 計画期間:平成27年度～令和8年度
 - 事業区間:延長0.28km
 - 道路幅員:18m
 - 車線数:2車線
 - 全体事業費:3,378百万円



3. 事業概要

前回からの変更点・理由

区分	前回(R元)	今回(R6)	主な変更理由
①計画期間	H27～R5	H27～R8 (+3年)	・用地取得に時間を要したため
②全体事業費	2,500百万円	3,378百万円 (+35%)	・物件調査を行い、補償費を精査したため ・材料費、人件費等が上昇したため



【出典：国土交通省 建設工事費デフレータ 年度次 R6.4.30】

4. 対応方針（案）

本事業は、

- ・ 道路拡幅、歩道設置、無電柱化を行うことで、市街地の交通の円滑化、歩行者や自転車通行の安全性確保及び災害時のアクセス機能向上などを図る。
- ・ 用地取得も残りわずかとなるなど事業は進捗しており、整備に対する地元の期待も高く、多様な効果も期待される。
- ・ 費用便益比は(B/C)は、1.03である。

以上から、事業効果が大きい。

事業を継続する

令和6年度公共事業再評価調書

担当課名

都市計画課

番号	52																															
事業名	街路事業		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 たなかあおきせん きぶね こうく</small> 田中青木線(貴船工区)		関係市町	富士宮市																												
事業採択年度	令和 2 年度	計画期間	令和2年度 ~ 令和11年度																													
用地着手年度	令和 2 年度	工事着手年度	令和 - 年度																													
再評価理由※	事業採択(R2)後5年間の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)	~R4年度	R5年度	R6年度見込																											
	3,300		579	229	140	計 948																										
事業概要	<p>(1)事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> 整備路線に平行する県道は、幅員が狭く、踏切もあるため渋滞が発生するとともに、歩行者等の通行が危険な状況である。 市街地を東西に通過する鉄道を跨ぎ、環状道路の一部を担う本路線を新設バイパスで整備し、南北分断の解消や市街地の交通の円滑化、歩行者・自転車の安全確保を図る。 <p>(2)事業内容</p> <p>施工延長： 338 m 道路幅員： 24 m</p> <p>道路工： 205 m 車線数： 2 車線</p> <p>橋梁工： 133 m</p>																															
【視点1】	<p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 昨年度、富士山世界文化遺産登録10周年を迎えた。 富士宮市の観光交流客数は、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、令和2年度に大きく減少したが、その後は回復傾向にあり、今後はインパウンド需要も見込まれる。 <p>(2)事業の投資効果</p> <p>○費用便益分析結果 (令和 6 年度時点)</p> <table border="1"> <tr> <td>B/C (i=4%)</td> <td>参考:B/C (i=2%)</td> <td>参考:B/C (i=1%)</td> <td>EIRR</td> </tr> <tr> <td>1.8</td> <td>2.8</td> <td>3.7</td> <td>7.3%</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> 総便益 (B) 51.9 億円 (走行時間短縮便益 41.86億円、走行費用減少便益 8.59億円、交通事故減少便益 1.48億円) 総費用 (C) 28.6 億円 (建設費：28.79億円、維持管理費：0.15億円、用地残存価値：0.38億円) <p>○見込まれる効果(定性的な効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通の円滑化 ・歩行者・自転車の安全確保 <p>(3)事業の進捗状況 (令和 6 年度見込み)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>進捗率</th> <th colspan="2">内 訳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費</td> <td>28.7%</td> <td>(948 百万円</td> <td> / 3,300 百万円)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業量</td> <td>道路工</td> <td>0.0%</td> <td>(0 m / 205 m)</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>0.0%</td> <td>(0 m / 133 m)</td> </tr> <tr> <td>用地取得</td> <td>48.1%</td> <td>(3,546 m²</td> <td> / 7,365 m²)</td> </tr> </tbody> </table>					B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR	1.8	2.8	3.7	7.3%	区分	進捗率	内 訳		事業費	28.7%	(948 百万円	/ 3,300 百万円)	事業量	道路工	0.0%	(0 m / 205 m)	橋梁工	0.0%	(0 m / 133 m)	用地取得	48.1%	(3,546 m ²	/ 7,365 m ²)
B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR																													
1.8	2.8	3.7	7.3%																													
区分	進捗率	内 訳																														
事業費	28.7%	(948 百万円	/ 3,300 百万円)																													
事業量	道路工	0.0%	(0 m / 205 m)																													
	橋梁工	0.0%	(0 m / 133 m)																													
用地取得	48.1%	(3,546 m ²	/ 7,365 m ²)																													
事業の必要性	<p>評価</p> <p>継続が妥当</p>																															
【視点2】	<p>今後の事業の進捗の見込み</p> <p>用地取得率は令和6年度で約5割の見込みであり、整備に対する地元の期待も高いことから、引き続き事業進捗を図ることで、計画期間内の完成が見込まれる。</p>																															
	<p>評価</p> <p>継続が妥当</p>																															
【視点3】	<p>新たなコスト削減・代替案立案等の可能性</p> <p>隣接する工事区間における建設発生土の工事間流用など、工事費の削減を図る。また、ライフサイクルコストの削減を踏まえた橋梁整備を行う。</p>																															
対応方針(案)	<p>(1)対応方針(案)</p> <p>本事業を 【 継続 】 する。</p> <p>(2)理由</p> <p>用地取得率は令和6年度で5割の見込みであり、整備に対する地元の期待が高く、事業の投資効果も期待されることから、事業を継続する。</p>																															

費用便益比算出説明書

都市計画道路 田中青木線（貴船工区）

（「費用便益分析マニュアル」国土交通省道路局 都市局 令和5年12月）

総括表

総便益 B	[街路事業を実施しない場合の経費]－[街路事業を実施した場合の経費]	5,193百万円
総費用 C	[建設投資額]+[維持管理費]+[道路構造物更新費]－[用地残存価値]	2,856百万円
B / C		1.82

総便益

○街路事業の有無による経費の差分
 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整備した場合の差を求め、総便益とする。

総便益

B = 街路事業によって発生する経費に対して、整備前後の差分
 = 1,142,332百万円 - 1,137,139百万円
 = 5,193百万円

※「走行時間短縮便益」:道路の整備により短縮された総走行時間の価値
 「走行経費減少便益」:道路の整備により減少した走行経費(燃料費、タイヤ費、車両整備費等)
 「交通事故減少便益」:道路の整備により減少した交通事故による社会的損失(人的・物的損害額、事故渋滞による損失額)
 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 交通事故減少便益は「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。

総費用

○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、合計する。

○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年間を合計する。

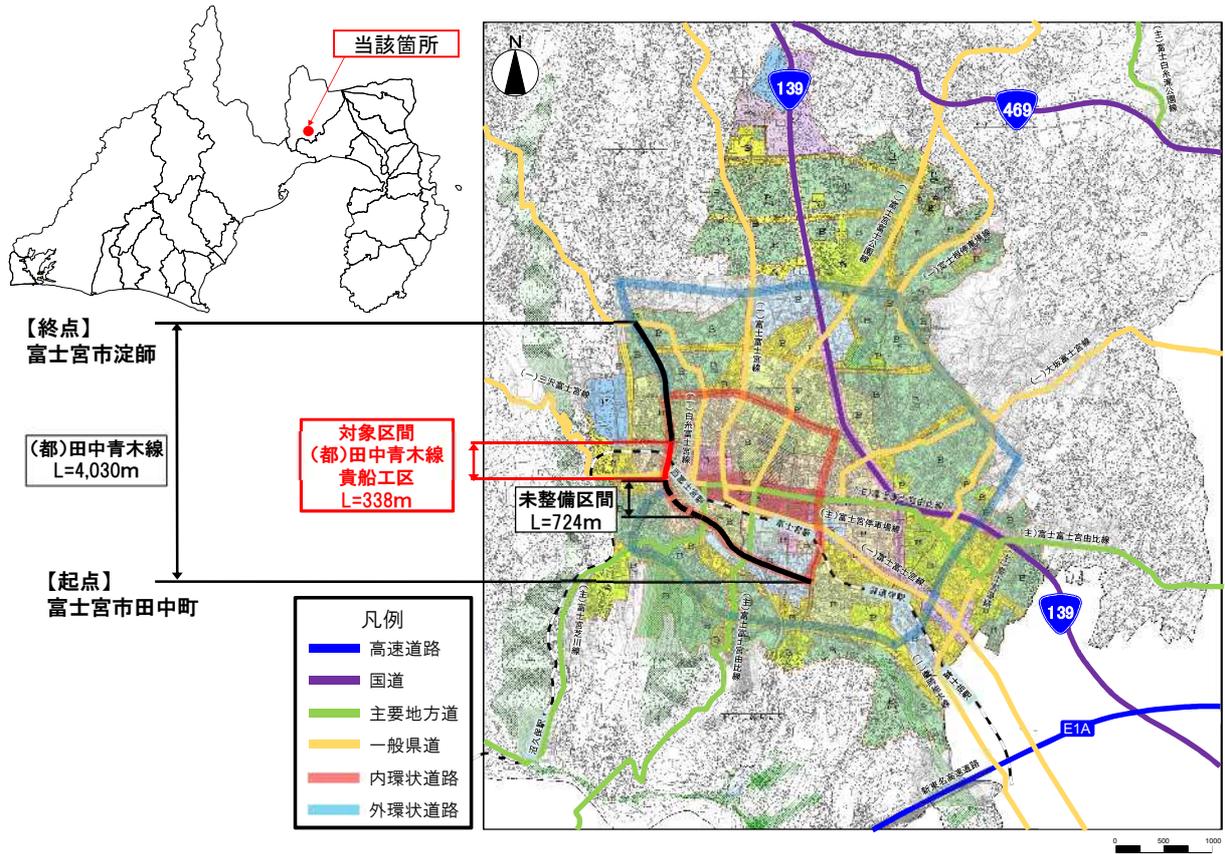
○更新費
 評価対象期間末までに耐用年数等に達する構造物がある場合に計上する。

○用地の残存価値
 評価期間後の残存価値を現在価値化したもの。

総費用

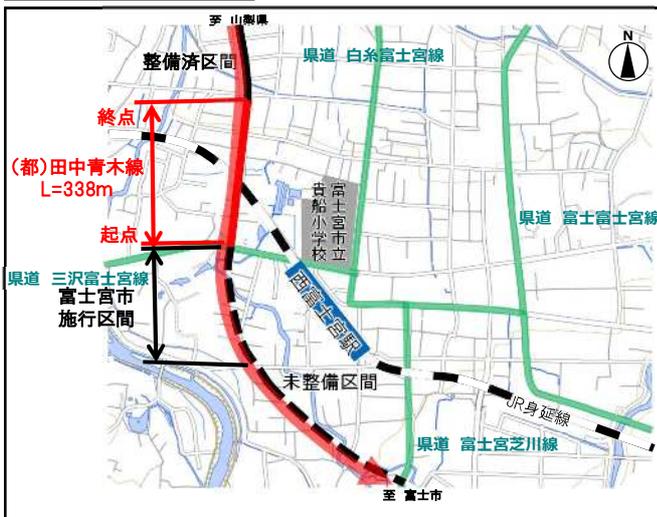
C = Σ 各年事業建設費 / (1+0.04)ⁿ + Σ 年間維持管理費 / (1+0.04)ⁿ
 + Σ 更新費 / (1+0.04)ⁿ - 用地の残存価値 / (1+0.04)ⁿ
 = 2,879百万円 + 15百万円 + 0百万円 - 38百万円
 = 2,856百万円

1. 事業箇所位置図



2. 事業概要

詳細位置図



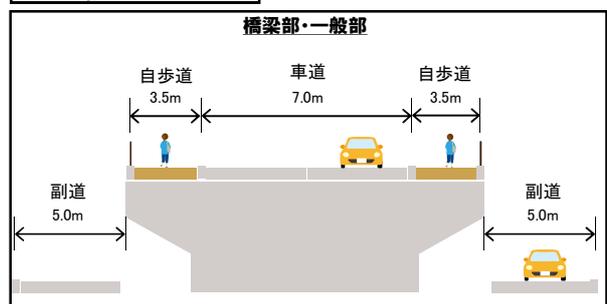
事業目的

- ・ 鉄道を跨ぎ、環状道路の一部を担う本路線を新設バイパスで整備し、市街地の交通の円滑化を図る。
- ・ 整備時に歩道も設置することにより、歩行者・自転車の安全確保を図る。

事業内容

- ・ 事業期間 : 令和2年度～令和11年度
- ・ 事業区間 : 延長 338m
- ・ 道路幅員 : 24m
- ・ 車線数 : 2車線
- ・ 全体事業費: 3,300百万円

横断図



■イメージパース



■写真:周辺の踏切状況



3. 事業概要

区分	前回(R元)	今回(R6)	主な変更理由
①計画期間	—	R2~R11	—
②全体事業費	—	3,300百万円	—

4. 対応方針（案）

本事業は、

- 市街地を東西に通過する鉄道を跨ぎ、環状道路の一部を担う本工区を整備することで、市街地の交通の円滑化、歩行者・自転車の安全性の高い通行空間を確保する。
- 用地取得率は令和6年度で約5割の見込みであり、整備に対する地元の期待も高い。
- 費用便益比は(B/C)は、1.8である。

以上から、事業効果が大きい。



事業を継続する

令和6年度公共事業再評価調査

担当課名

街路整備課

番号	53																												
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 都市計画道路 田端宝野線		関係市町	袋井市																									
事業採択年度	令和 2 年度		計画期間	令和2年度 ~ 令和8年度																									
用地着手年度	令和 2 年度		工事着手年度	令和 2 年度																									
再評価理由※	事業採択 (R2) 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)	~R4年度	R5年度	R6年度見込	計																							
	3,100		762	339	332	1,433																							
事業概要	<p>(1) 事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> 整備路線に平行する県道は、幅員が狭く歩道が未整備であるため、歩行者等の通行が危険な状況である。 袋井駅と市内南東部の集落拠点を結ぶ拠点間ネットワーク軸に位置付けられた本路線を整備し、歩行者の安全確保のほか、駅と集落拠点のアクセス向上を図る。 <p>(2) 事業内容</p> <p>施工延長 : 731 m 道路幅員 : 16 m</p> <p>道路工 : 731 m 車線数 : 2 車線</p>																												
【視点1】	<p>(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成26年に袋井駅南口が整備されたことを契機に、住宅地・医療地区の整備および大型商業施設の開業があり、袋井駅南側は約10年で大きく変化している 令和10年度完了予定の袋井駅南都市拠点土地区画整理事業を実施中である。 令和7年3月には、本路線と袋井駅をつなぐ市道（駅南循環線）が開通予定である。 <p>(2) 事業の投資効果</p> <p>○費用便益分析結果 (令和 6 年度時点)</p> <table border="1"> <tr> <td>B/C (i=4%)</td> <td>参考:B/C (i=2%)</td> <td>参考:B/C (i=1%)</td> <td>EIRR</td> </tr> <tr> <td>2.0</td> <td>3.0</td> <td>3.7</td> <td>8.5%</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> 総便益 (B) 56.4 億円 (走行時間便益: 52.21億円、走行経費便益: 4.94億円、事故便益: -0.79億円) 総費用 (C) 28.5 億円 (建設費: 28.32億円、維持管理費: 0.33億円、用地残存価値: 0.15億円) <p>○見込まれる効果 (定性的な効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者の安全確保 駅と集落拠点のアクセス向上 <p>(3) 事業の進捗状況 (令和 6 年度見込み)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>進捗率</th> <th colspan="2">内 訳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費</td> <td>46.2%</td> <td>(1,433 百万円</td> <td> / 3,100 百万円)</td> </tr> <tr> <td>事業量</td> <td>0.0%</td> <td>(0 m</td> <td> / 731 m)</td> </tr> <tr> <td>用地取得</td> <td>81.5%</td> <td>(6,697 m²</td> <td> / 8,221 m²)</td> </tr> </tbody> </table>					B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR	2.0	3.0	3.7	8.5%	区分	進捗率	内 訳		事業費	46.2%	(1,433 百万円	/ 3,100 百万円)	事業量	0.0%	(0 m	/ 731 m)	用地取得	81.5%	(6,697 m ²	/ 8,221 m ²)
B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR																										
2.0	3.0	3.7	8.5%																										
区分	進捗率	内 訳																											
事業費	46.2%	(1,433 百万円	/ 3,100 百万円)																										
事業量	0.0%	(0 m	/ 731 m)																										
用地取得	81.5%	(6,697 m ²	/ 8,221 m ²)																										
	評価	継続が妥当																											
【視点2】	<p>今後の事業の進捗の見込み</p> <p>用地取得率は令和6年度で約8割の見込みであり、整備に対する地元の期待も高いことから、引き続き事業進捗を図ることで、計画期間内の完成が見込まれる。</p>																												
	評価	継続が妥当																											
【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）を実施するなど、工事コストの削減を図る。</p>																												
対応方針(案)	<p>(1) 対応方針(案)</p> <p>本事業を 【 継続 】 する。</p> <p>(2) 理由</p> <p>用地取得率は令和6年度で約8割の見込みであり、整備に対する地元の期待も高く、事業の投資効果も期待されることから、事業を継続する。</p>																												

費用便益比算出説明書

都市計画道路 田端宝野線

(「費用便益分析マニュアル」国土交通省道路局 都市局 令和5年12月)

総括表

総便益 B	[街路事業を実施しない場合の経費]－[街路事業を実施した場合の経費]	5,636百万円
総費用 C	[建設投資額]+[維持管理費]+[道路構造物更新費]－[用地残存価値]	2,851百万円
B / C		1.98

総便益

○街路事業の有無による経費の差分
 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整備した場合の差を求め、総便益とする。

総便益

B = 街路事業によって発生する経費に対して、整備前後の差分
 = 5,005,634百万円 - 4,999,999百万円
 = 5,636百万円

※「走行時間短縮便益」:道路の整備により短縮された総走行時間の価値
 「走行経費減少便益」:道路の整備により減少した走行経費(燃料費、タイヤ費、車両整備費等)
 「交通事故減少便益」:道路の整備により減少した交通事故による社会的損失(人的・物的損害額、事故渋滞による損失額)
 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 交通事故減少便益は「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。

総費用

○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、合計する。

○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年間を合計する。

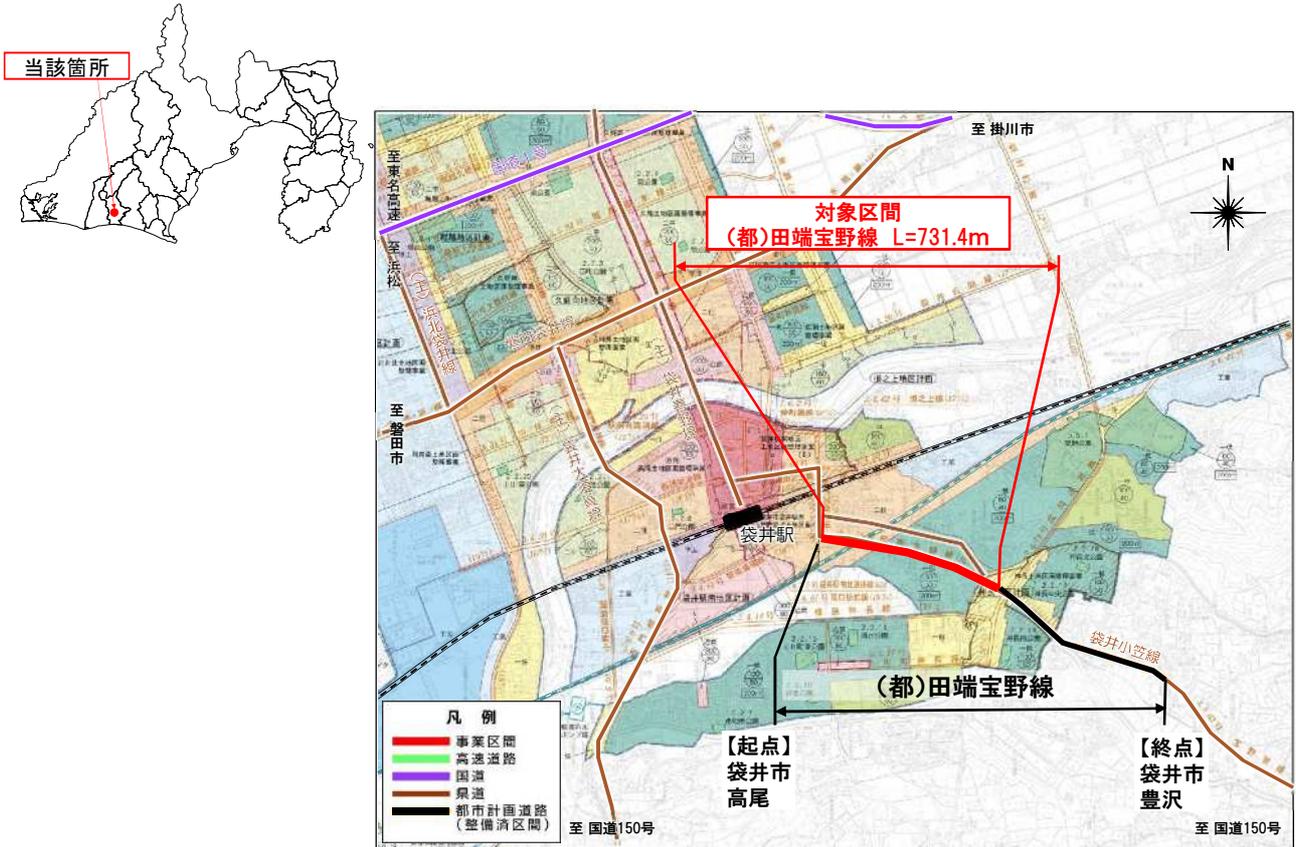
○更新費
 評価対象期間末までに耐用年数等に達する構造物がある場合に計上する。

○用地の残存価値
 評価期間後の残存価値を現在価値化したもの。

総費用

C = Σ 各年事業建設費 / (1+0.04)ⁿ + Σ 年間維持管理費 / (1+0.04)ⁿ
 + Σ 更新費 / (1+0.04)ⁿ - 用地の残存価値 / (1+0.04)ⁿ
 = 2,832百万円 + 33百万円 + 0百万円 - 15百万円
 = 2,851百万円

1. 事業箇所位置図



2. 事業概要

<h3>詳細位置図</h3>	<h3>事業目的</h3> <ul style="list-style-type: none"> 通学路交通安全プログラムで危険箇所と指定された並行路線の歩行者の安全確保 拠点間ネットワーク軸に位置付けられた路線で、駅と集落拠点のアクセス向上
<div style="display: flex;"> <div style="width: 50%;"> <h3>①起点の写真</h3> </div> <div style="width: 50%;"> <h3>②終点付近の写真</h3> </div> </div>	<h3>事業内容</h3> <ul style="list-style-type: none"> 計画期間: 令和2年度～令和8年度 事業区間: 延長0.73km 道路幅員: 16m 車線数: 2車線 全体事業費: 3,100百万円 <h3>横断面図</h3>

3. 事業概要

区分	前回(R元)	今回(R6)	主な変更理由
①計画期間	—	R2~R8	—
②全体事業費	—	3,100百万円	—

4. 対応方針（案）

本事業は、

- 道路整備を行うことで、歩行者の安全確保及び駅と集落拠点等のアクセス向上を図る。
- 用地取得率は令和6年度で約8割の見込みであり、整備に対する地元の期待も高い。
- 費用便益比は(B/C)は、2.0である。

以上から、事業効果が大きい。



事業を継続する