

番号	6	平成30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	しゅようちほうどう やいづもりせん 主要地方道 焼津森線				関係市町村	藤枝市	
事業採択年度	平成 21 年度		計画期間	平成21年度 ～ 平成31年度			
用地着手年度	平成 22 年度		工事着手年度	平成 21 年度			
再評価理由	再評価実施(H25)後5年間の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)	～H28年度	H29年度	H30年度見込	計	
	3,196		2,536	100	300	2,936	
事業概要	(1)事業目的 本路線は、焼津中心部から国道150号、東名高速焼津IC、国道1号藤枝バイパス、新東名藤枝岡部ICを連絡する幹線道路であり、また1次緊急輸送路にも指定されていることから、生活・産業・防災面において重要な役割を果たしている路線である。 本事業は、当該箇所を4車線化にすることにより広域交通ネットワークの強化、朝夕の渋滞解消、安全で円滑な交通を確保及び緊急輸送路としての機能の確保を図る。 (2)事業内容 計画概要：延長1,340m 計画幅員 車道13.0m(全幅27.0m)4車線						
【視点1】	(1)事業を巡る社会情勢等の変化 ・交通量の増加 H22センサス:18,938台/日 → H27センサス:19,519台/日 ・平成28年2月 新東名愛知県区間の開通 ・平成28年度、国が国道1号藤枝バイパスの4車線化事業に着手 ・高田地区工業団地(新東名藤枝岡部IC付近)の造成計画(引き渡しは平成32年度以降の予定) (2)事業の投資効果 現時点(H30)の分析結果：B/C=3.27 ・総便益(B) 129.03億円 走行時間短縮便益 120.58億円、走行経費減少便益 6.50億円、交通事故減少便益 1.95億円 ・総費用(C) 39.51億円 建設投資額 38.87億円、維持管理費 0.64億円、用地残存価値 0.58億円 東名・新東名など東西方向の主要幹線を連絡する道路の4車線化(道路ネットワークの強化)は、周辺地域への民間投資の喚起や既存企業の競争力向上など、地域の発展に寄与し、また、両側歩道の整備は、地域住民や通学児童等の安全性向上に資する。 (3)事業の進捗状況 【事業費】 91.9%(H30年度末見込み:2,936百万円/3,196百万円) 【事業量】 54.5% 730m/1,340m 【用地面積】 99.2% 17,858㎡/18,000㎡ 【工事費】 90.6%(H30年度末見込み:2,425百万円/2,678百万円)						
事業の必要性	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	残り1件の用地取得に努めるとともに、来年度の完成に向け工事の進捗を図る。						
【視点3】 新たなコスト削減・代替案立案等の可能性	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					
	全体延長1.34kmの内、平成29年度までに730mを4車線供用している。供用可能な箇所を順次供用することで、事業効果の早期発現図っている。						
対応方針案	(1)対応方針案 本事業を(継続)・見直し後継続・中止)する。						
	(2)理由 本事業は、広域交通ネットワークの強化が図られるとともに、通勤時間帯の渋滞解消など安全で円滑な交通の確保に寄与するものであり、事業も順調に進捗していることから、事業を継続し早期完成を図る。						

主要地方道 焼津森線

（「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	129.03 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) 総便益 C	39.51 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) 総便益 B/C	3.27

I) 総便益Bの算出

①各種費用のH42^{※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)
整備しなかった場合 A	23.05	4.50	1.10	28.65
整備した場合 B	16.90	4.17	1.00	22.07

便益	6.15	0.33	0.10	6.58
A－B	時間短縮便益	経費減少便益	事故減少便益	

- ・「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)	総費用 (億円)	
総便益 (H32～H81)	120.58	6.50	1.95	129.03	… B

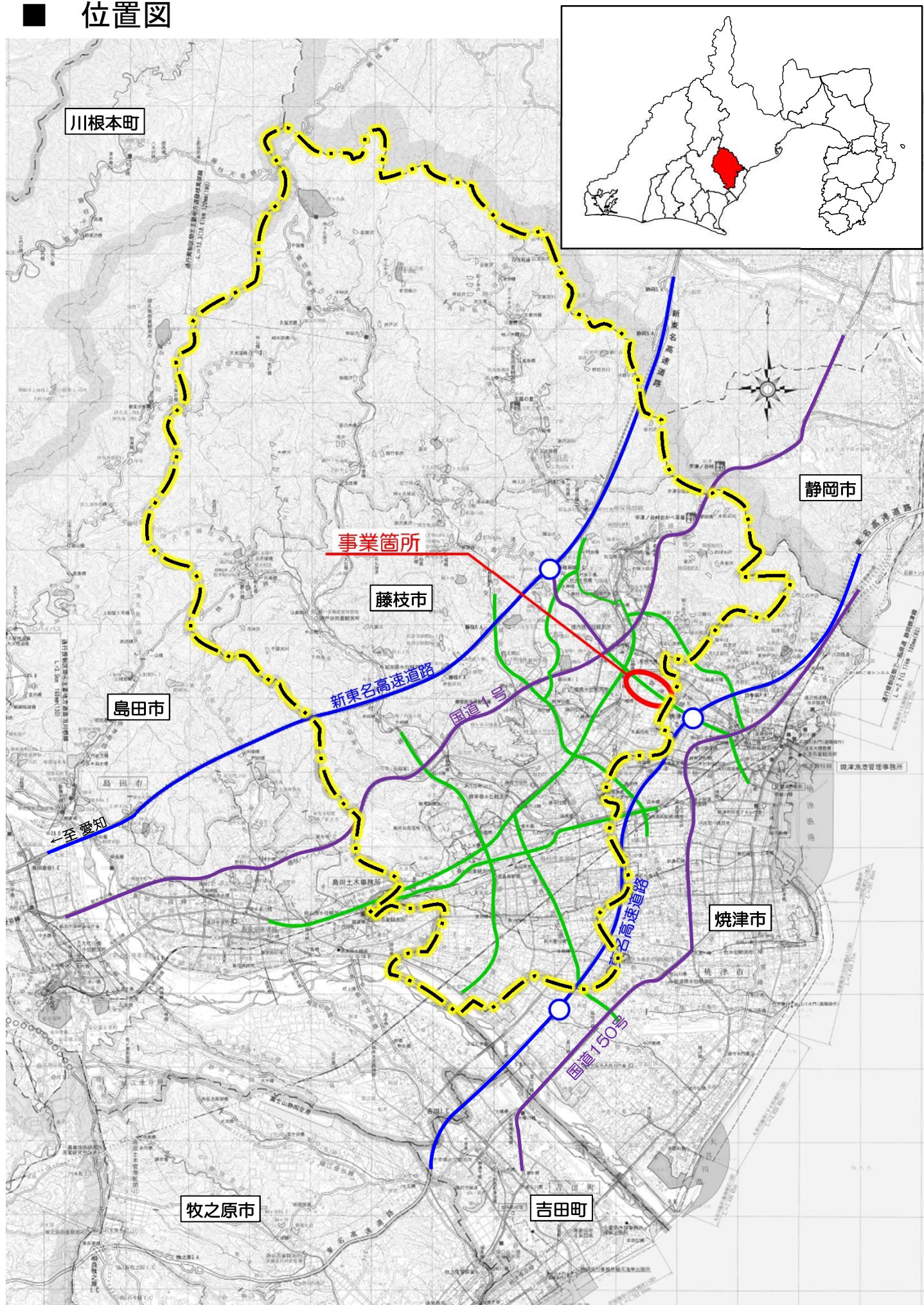
II) 総費用Cの算出

[総費用] = [建設投資額] + [維持管理費] - [用地費の残存価値]

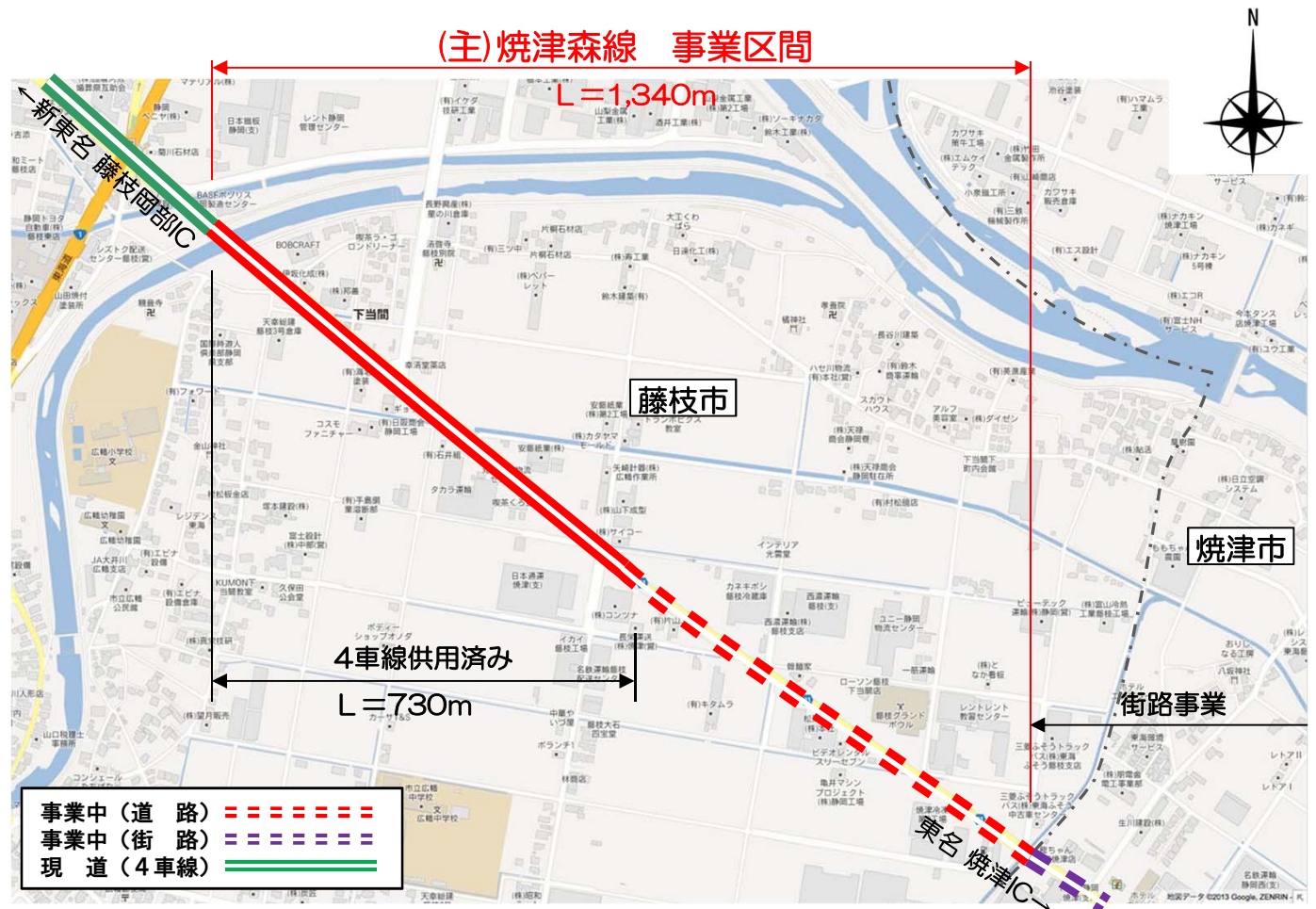
事業費 (億円)	建設投資額 (億円)	年間維持管理費用 (万円/年)	維持管理費 (億円)	用地残存価値 (億円)	総費用 (億円)	
38.87	39.45	310.66	0.64	0.58	39.51	… C

- ・「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各年々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。

位置図



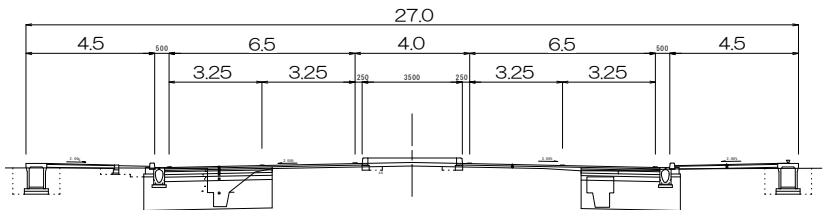
計画図



【事業概要】

整備延長 : L = 1,340m
 規格 : 第4種第1級
 設計速度 : 60km/h
 幅員 : W = 13.0m (27.0m)

【標準横断図】



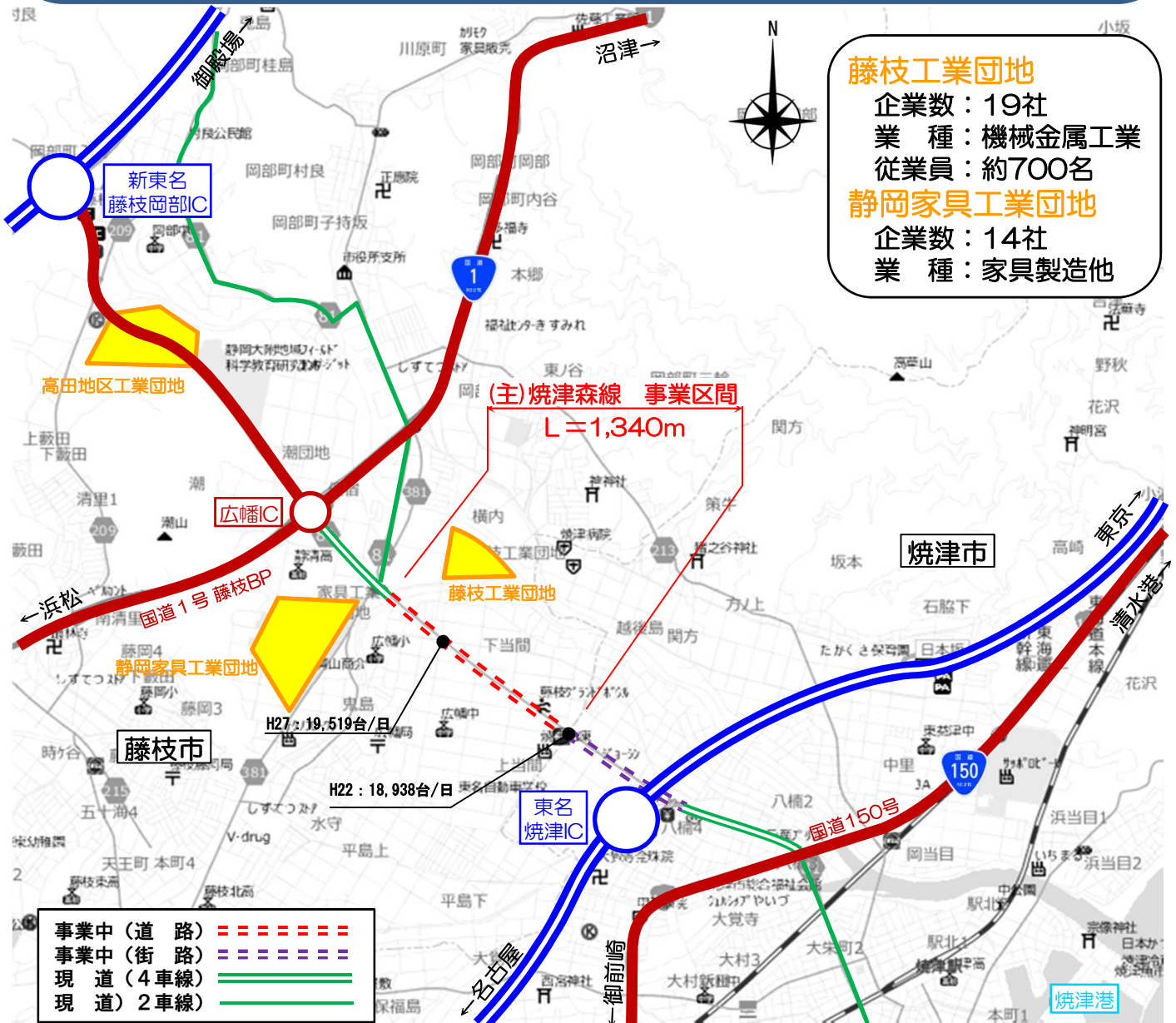
■整備効果

周辺地域の状況

- ・既存の藤枝工業団地など、焼津森線沿線には多くの企業が立地
- ・藤枝市高田地区内に製造業及び物流業を対象とした新規工業団地の造成が計画
- ・H24に新東名の県内区間が開通、H28には愛知県まで延伸
- ・H28、国が国道1号藤枝バイパスの4車化に着手

期待される整備効果

- ・交通の円滑化・効率化
 - ・広域交通のネットワークが強化
- 企業活動の活性化が期待される



高田地区工業団地

分譲面積：約8.4ha
対象業種：製造業、物流業
引渡し時期：平成32年度以降（見込み）

6社の進出が決定。
従業員は500人程度となる見通し。



イメージ図

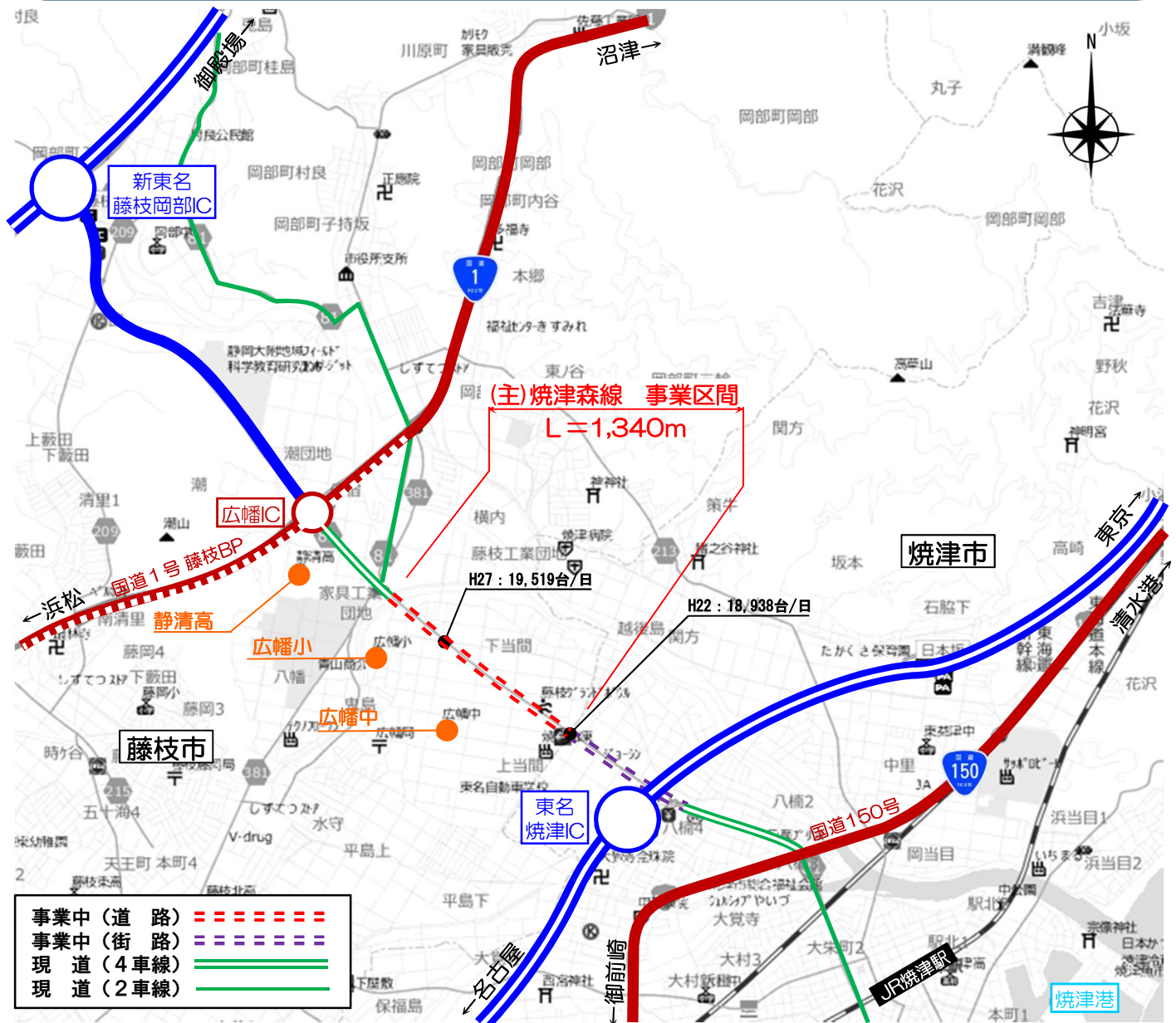
■整備効果

周辺地域の状況

- ・焼津森線の交通量は増加傾向(18,938台/日[H22] ⇒19,519台/日[H27])
- ・沿線には、小、中、高校が立地。

期待される整備効果

- ・交通の円滑化、歩行者及び自転車の安全性向上



整備前



通学状況



渋滞状況



整備済み区間