

# 交通基盤部道路局 事後評価 箇所一覽



## 【事後評価案件】

事業名	箇所名	頁
道路改築事業	主要地方道 島田吉田線 はばたき橋	道路-1

# 平成30年度公共事業事後評価(道路改築事業)

主要地方道

島田吉田線(はばたき橋)

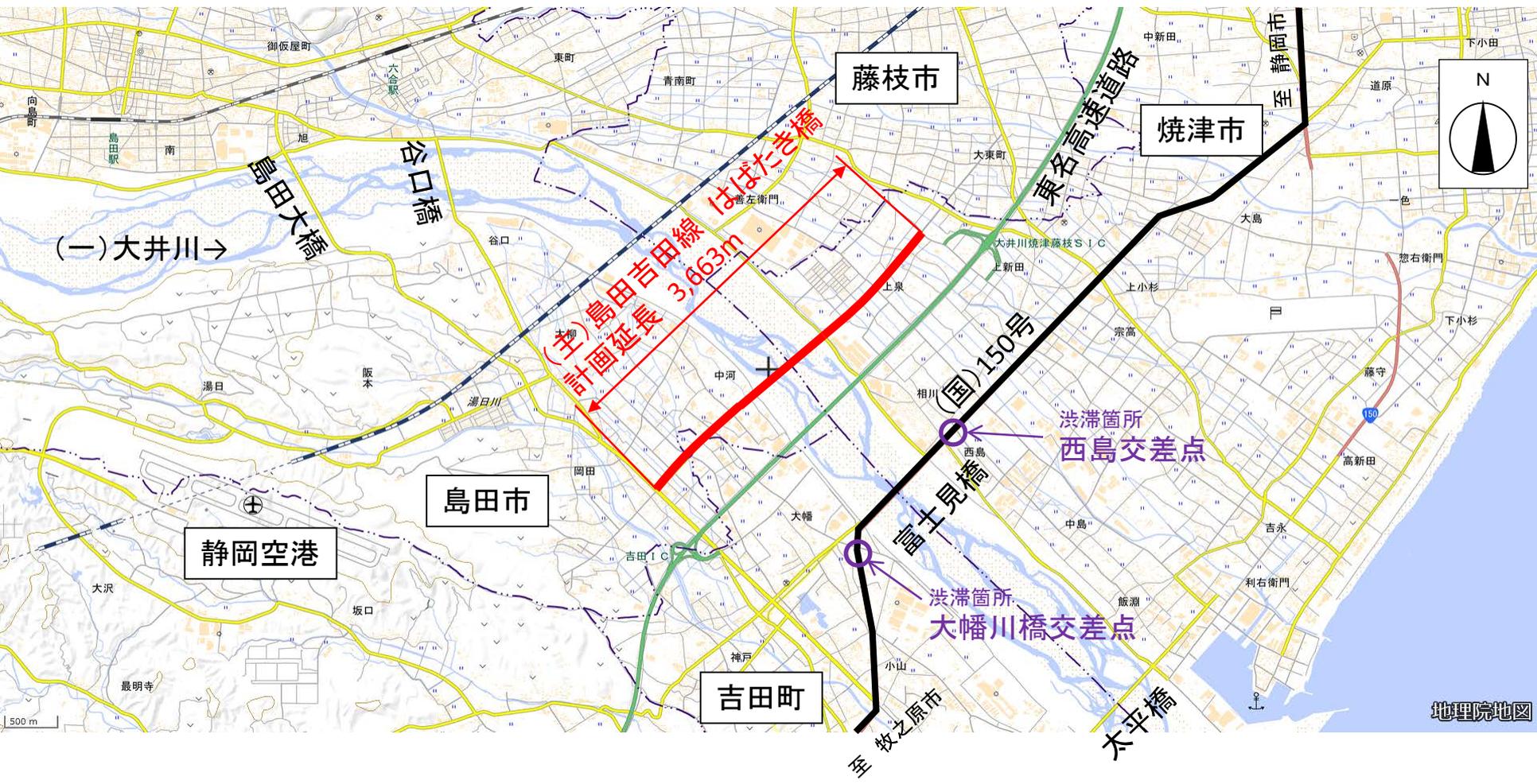
静岡県道路局道路整備課

# 1. 事業箇所位置図(広域)

## 島田市中河～焼津市上泉



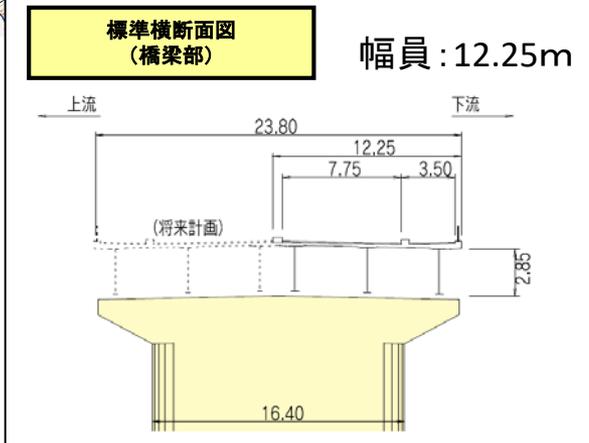
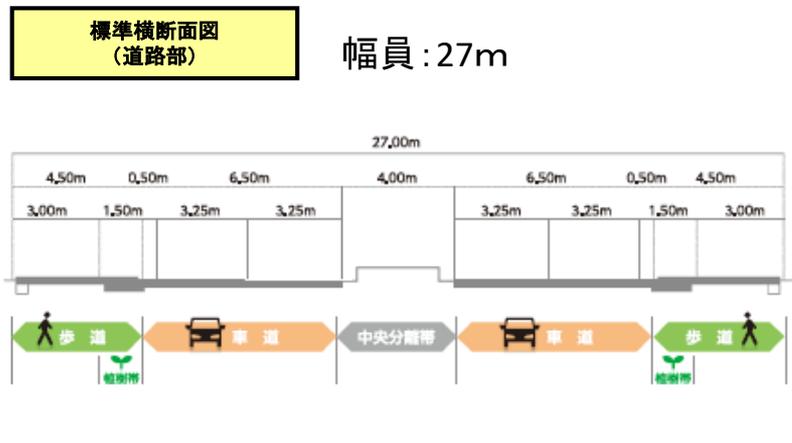
# 1. 事業箇所位置図(詳細)



# 2. 事業概要



- 【事業内容】**
- ・事業期間:平成11年度～平成25年度
  - ・全体延長:3,663m  
(道路部2,721m、橋梁部942m)
  - ・車道幅員:13.0m(全幅27.0m)
  - ・車線数:4車線(橋梁部暫定2車線)
  - ・全体事業費:14,620百万円



「地理院地図」(電子国土web)をもとに編集・加工作成

焼津市 地理院地図

### 3. 事業の投資効果(費用対効果の検証)

	事後評価 (今回H30)	再評価 (H20)
総費用(C) 現在価値換算	233億円	159億円
建設投資額	231億円	155億円
維持管理費	2億円	4億円

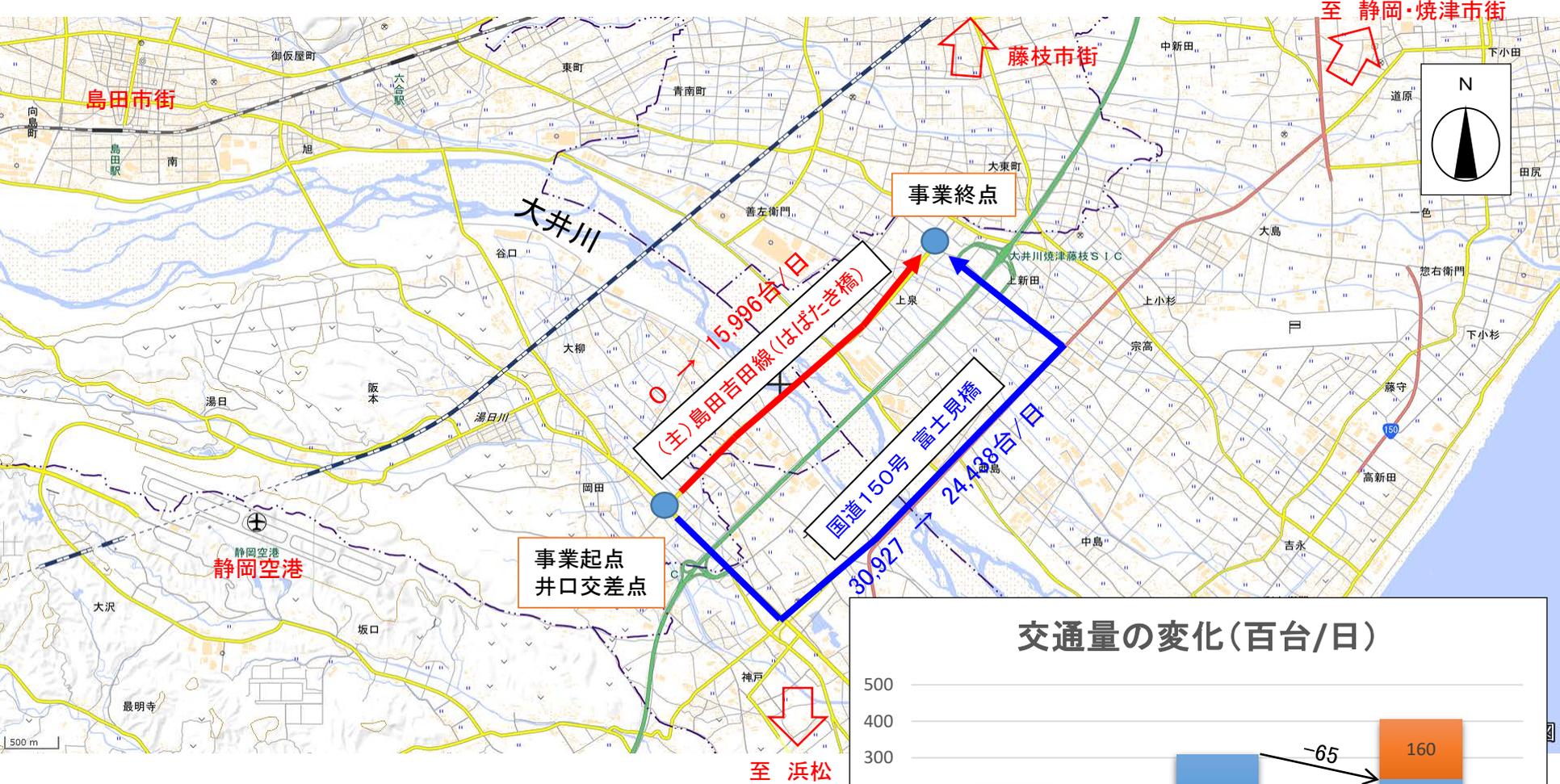
総便益(B) 現在価値換算	657億円	1,248億円
走行時間短縮便益	586億円	1,140億円
走行経費減少便益	60億円	74億円
交通事故減少便益	11億円	34億円



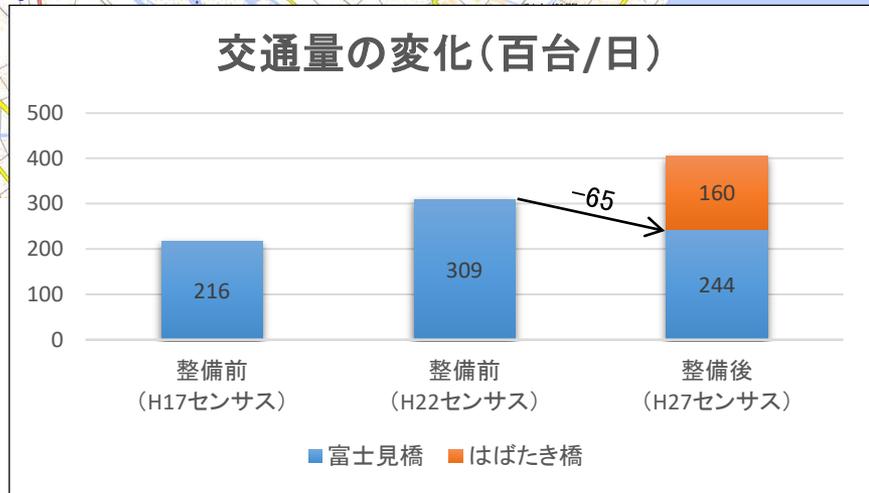
費用対効果(B/C)	<b>2.81</b>	<b>7.85</b>
------------	-------------	-------------

$$= \frac{\text{総便益(B)}}{\text{総費用(C)}} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{建設投資額} + \text{維持管理費}}$$

# 4. 交通の状況(現道からバイパスへ交通の分散)



はばたき橋開通に伴い、  
国道150号富士見橋の交通が分散し、  
交通量を抑えることができた。



# 5. 事業効果

## 【効果①】

(国)150号富士見橋の渋滞解消

## 【効果②】

空港へのアクセス性向上

## 【効果③】

島田市南部から焼津市立総合病院へのアクセス性向上

## 【効果④】

工場立地の促進

# 5. 事業効果

## <①渋滞の解消>

はばたき橋開通に伴い、富士見橋の渋滞が解消  
 ①富士見橋東交差点と②大幡川橋交差点の渋滞長が大幅に減少

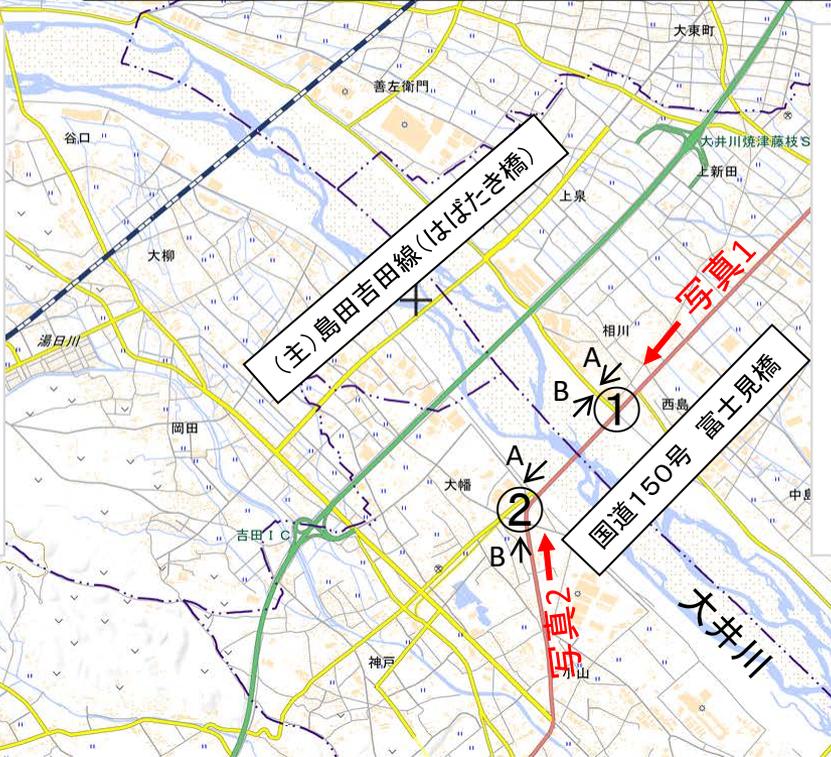
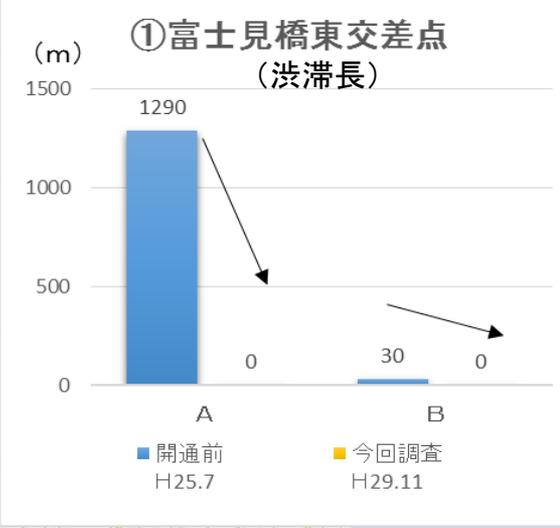
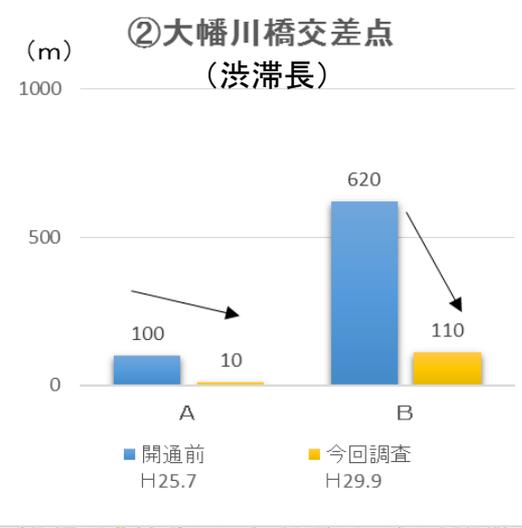


写真2: 大幡川橋交差点の渋滞

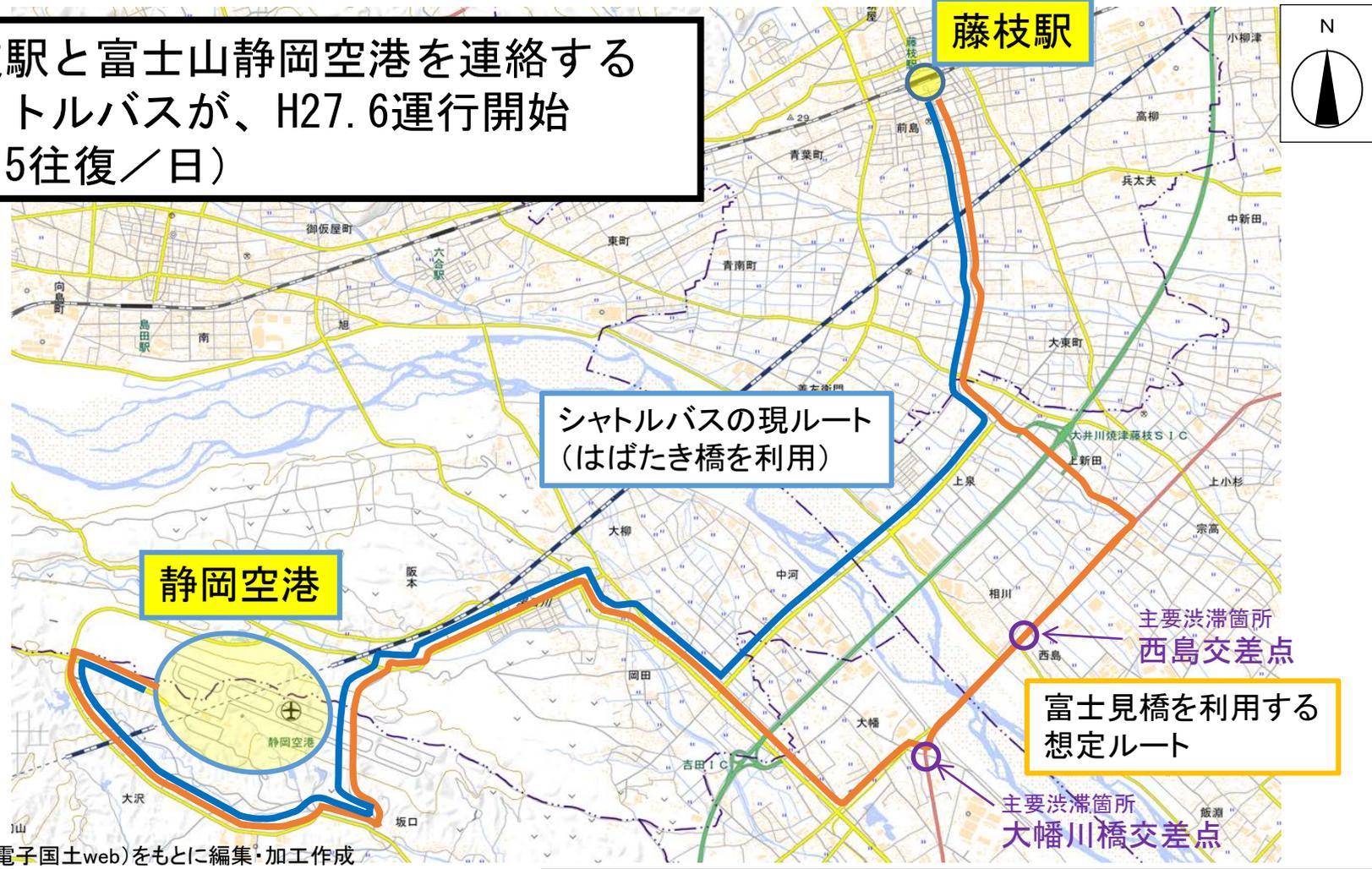


写真1: 富士見橋東交差点の渋滞

①富士見橋東交差点の西向き渋滞長  
 開通前 1,290m → 開通後 0m  
 ②大幡川橋交差点の東向き渋滞長  
 開通前 620m → 開通後 110m

# 5. 事業効果 <②空港へのアクセス性向上>

藤枝駅と富士山静岡空港を連絡するシャトルバスが、H27.6運行開始(6.5往復/日)



「地理院地図」(電子国土web)をもとに編集・加工作成

<藤枝駅から空港までの距離と時間>

- ・はばたき橋ルート: 17.9km 35分
- ・富士見橋ルート : 21.0km 45分

→ **短縮3.1km 10分**

はばたき橋開通に伴い、藤枝駅から空港へのアクセス性が向上(距離と時間の短縮や、定時性の確保)した。はばたき橋を利用する、新規バス路線が生まれた。

(H27センサスの混雑時旅行速度より算出)

# 5. 事業効果 <③島田市南部から焼津市立総合病院へのアクセス性向上>

はばたき橋開通に伴い、島田市南部の人口集積地から、主要な医療機関である焼津市立総合病院へのアクセスが向上した

焼津市立総合病院  
(第二次救急医療機関)



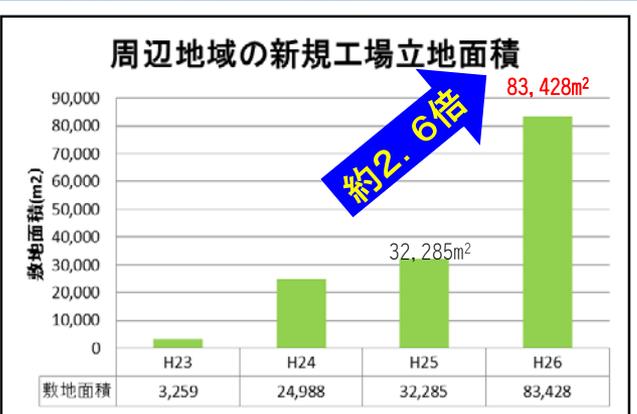
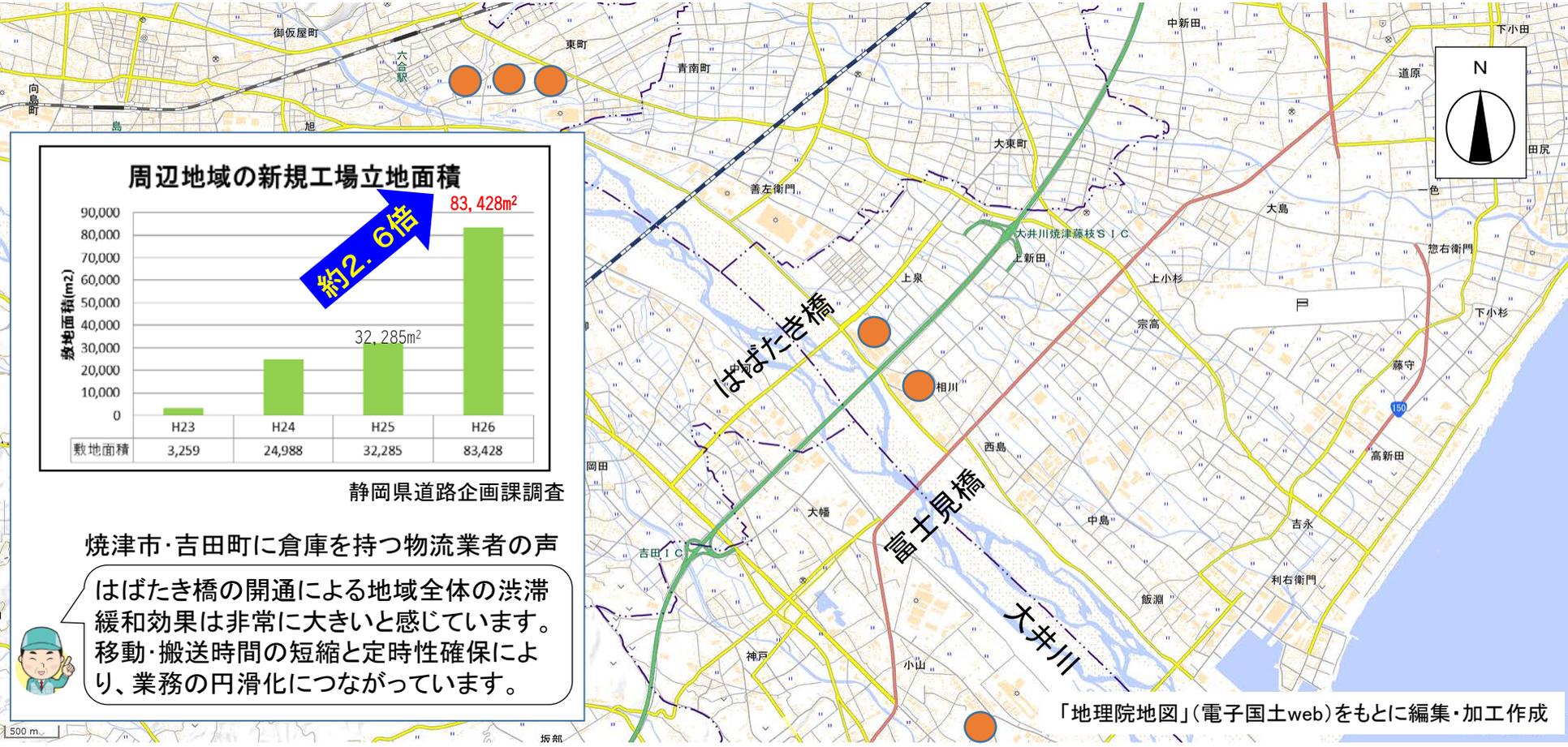
<島田市南部の人口集積地(月坂団地)から焼津市立総合病院までの距離と時間>

- 富士見橋経由 : 約12.2km 約32分
  - はばたき橋経由 : 約11.8km 約27分
- **0.4km 5分短縮**

(H27センサスの混雑時旅行速度より算出)

# 5. 事業効果 <④工場立地の促進>

● 新規工場立地  
(食品・鉄鋼関係など)



静岡県道路企画課調査

焼津市・吉田町に倉庫を持つ物流業者の声



はばたき橋の開通による地域全体の渋滞緩和効果は非常に大きいと感じています。移動・搬送時間の短縮と定時性確保により、業務の円滑化につながっています。

「地理院地図」(電子国土web)をもとに編集・加工作成

<周辺地域の新規工場立地面積>

- 平成25年度 : 32,285m<sup>2</sup>
- 平成26年度 : 83,428m<sup>2</sup> → **2.6倍増加**

はばたき橋開通に伴い周辺地域の新規工場立地面積が大幅増加

# 6. 事業実施による環境の変化

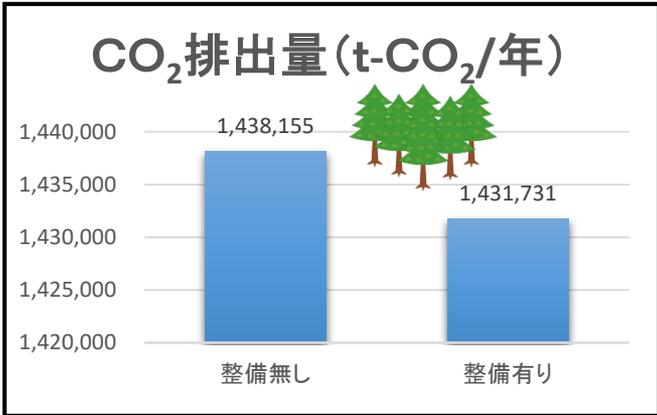
はばたき橋の影響範囲と考えられる周辺5市町内(島田市、焼津市、吉田町、牧之原市、藤枝市)を対象に、はばたき橋整備の有・無で、排出量を比較

はばたき橋開通に伴い  
交通環境が改善された

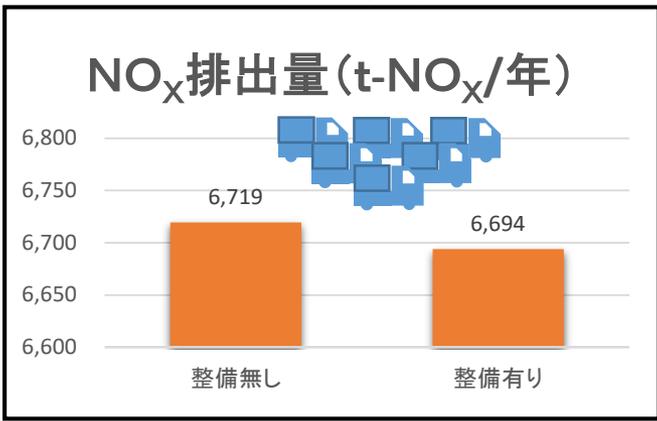


「地理院地図」(電子国土web)をもとに編集・加工作成

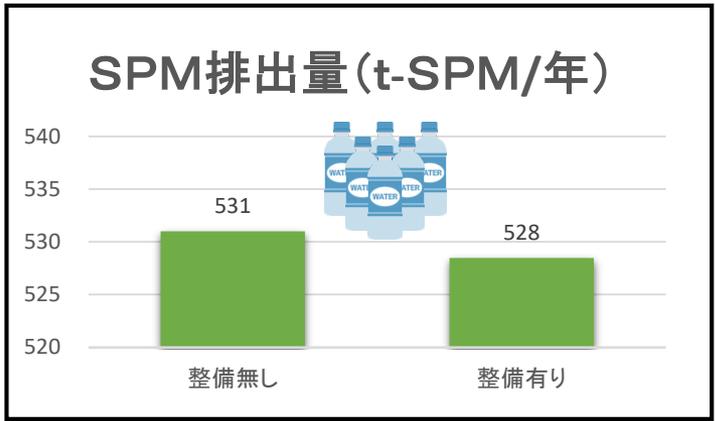
杉の木 約46万本分 削減  
6,424 (t-CO2/年)



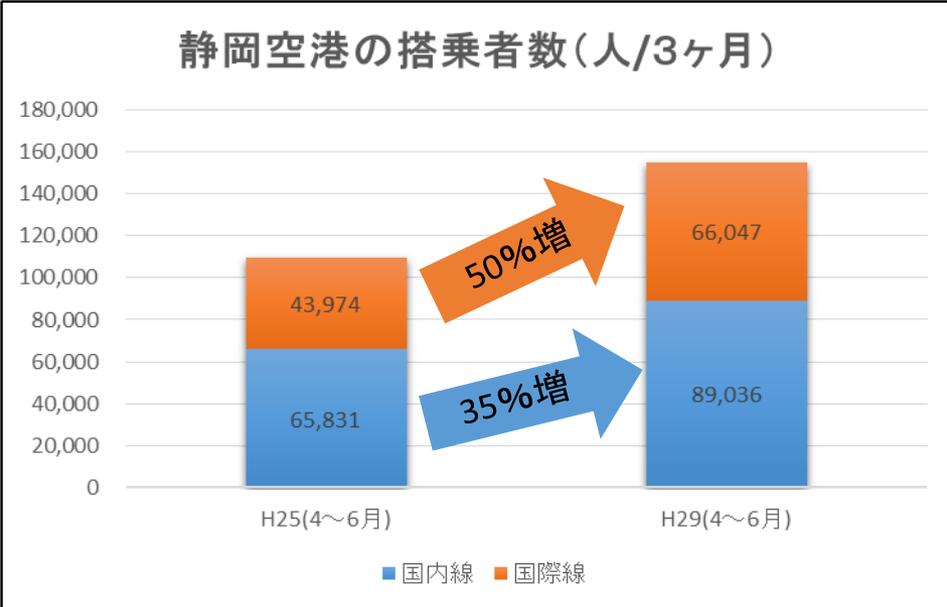
大型車 約11万台分 削減  
25 (t-Nox/年)



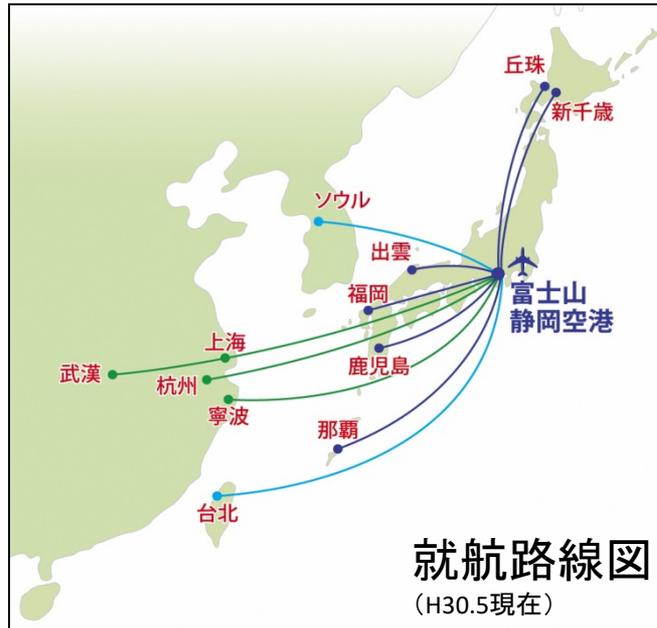
ペットボトル 約3万本分 削減  
3 (t-SPM/年)



# 7. 事業を巡る社会情勢等の変化(静岡空港の利用増加)



国内線定期便		
就航路線	H25年時点	H30年時点
新千歳	1日1便就航	1日1便就航
丘珠	就航なし	1日1便就航
福岡	1日3便就航	1日4便就航
鹿児島	1日1便就航	1日1便就航
沖縄	1日1便就航	1日1便就航
出雲	就航なし	1日1便就航

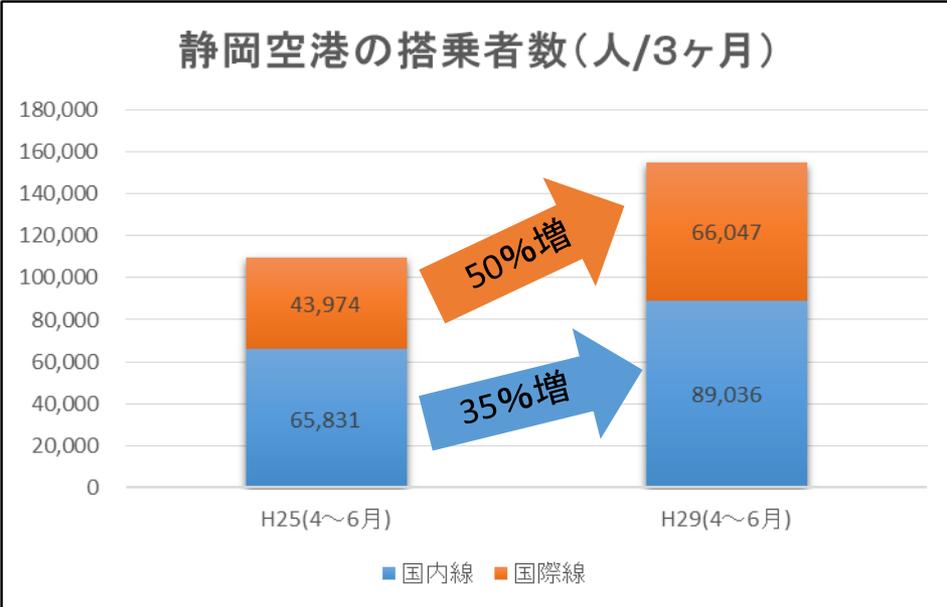


国内線の路線が増加

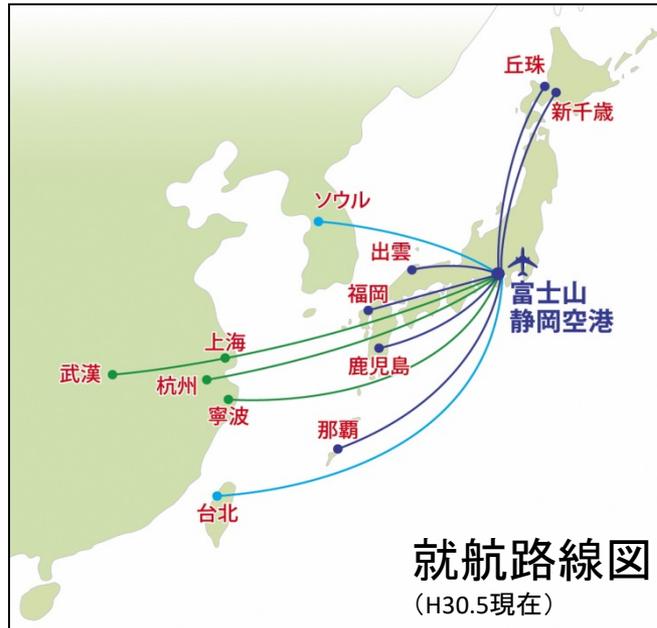
- ・空港の運用時間が13時間から14.5時間へ延長(H27.7~)
- ・富士山が間近にある(H25.6 世界遺産登録)
- ・空港から各主要駅までシャトルバスが出ている

今後も空港のアクセス道路として、はばたき橋の利用が期待される

# 7. 事業を巡る社会情勢等の変化(静岡空港の利用増加)



国際線定期便		
就航路線	H25年時点	H30年時点
ソウル	1日1便就航	週5便就航
上海	週5便就航	1日1便就航
武漢	週4便就航	1日1便就航
台北	週3便就航	週4便就航
寧波	就航なし	週2便就航
杭州	就航なし	週3便就航



国際線の路線が増加

- ・空港の運用時間が13時間から14.5時間へ延長(H27.7~)
- ・富士山が間近にある(H25.6 世界遺産登録)
- ・東京、大阪間を結ぶゴールデンルートの中間にある(観光として各都市に行きやすい)
- ・空港から各主要駅までシャトルバスが出ている

今後も空港のアクセス道路として、はばたき橋の利用が期待される

## 8. 対応方針(案)とその理由

◎本事業により、

- ・下流の並行する(国)150号富士見橋において、交通渋滞が解消した。
- ・周辺地域で、新規工場立地が増加しており、工場立地が促進した。
- ・需要の高まる富士山静岡空港へのアクセス性や、  
島田市南部から焼津市立総合病院へのアクセス性が向上した。

以上より、**事業効果大きい**



**事業効果は発現しており、改善措置の必要はない**

## 8. 対応方針(案)とその理由

本事業の主目的は渋滞対策であったが、周辺の渋滞解消に加え、企業立地等の様々な**ストック効果**が確認できた

### ◎今後の課題・対応

本路線の周辺道路整備を引き続き推進し、事業効果を広く波及させていく

### ◎同種事業への反映

道路整備の波及効果として、ストック効果にも着目しながら、道路整備に取り組んでいく。

# 参 考

## B/CがH20再評価時と比べて下がった理由について

	H30事後評価	H20再評価
費用対効果 (B/C)	2.81	7.85

- ①B/C算出の**費用便益分析マニュアル**が変更
- ②将来交通量推計の**OD表(センサス)**と**推計マニュアル**が変更  
～将来交通量が減少
- ③**評価基準年**が変更(H20からH30)  
～社会的割引率の影響で事業費が増加
- ④用地買収の難航により、**供用が4年遅れたこと**  
～社会的割引率の影響で便益が減少

## B/CがH20再評価時と比べて下がった理由について

- ① **費用便益分析マニュアル**が15.8版からH30.2版になり、  
便益算定の時間価値原単価が減額となった

短縮時間を価値換算する係数

車種	H30.2	H15.8	
乗用車	39.60	62.86	63%
バス	365.96	519.74	70%
乗用車類	45.15	72.45	62%
小型貨物	50.46	56.81	89%
普通貨物	67.95	87.44	78%
計	569.12	799.30	71%

**原単価が3割減少**

単位：円/分・台

B/CがH20再評価時と比べて下がった理由について

②将来交通量推計に用いる、

OD表が、H11センサスからH17センサスに変更、

推計マニュアルが改定(H25)となったことで、

H42将来OD交通量が減少。

H42将来OD交通量(島田土木管内)

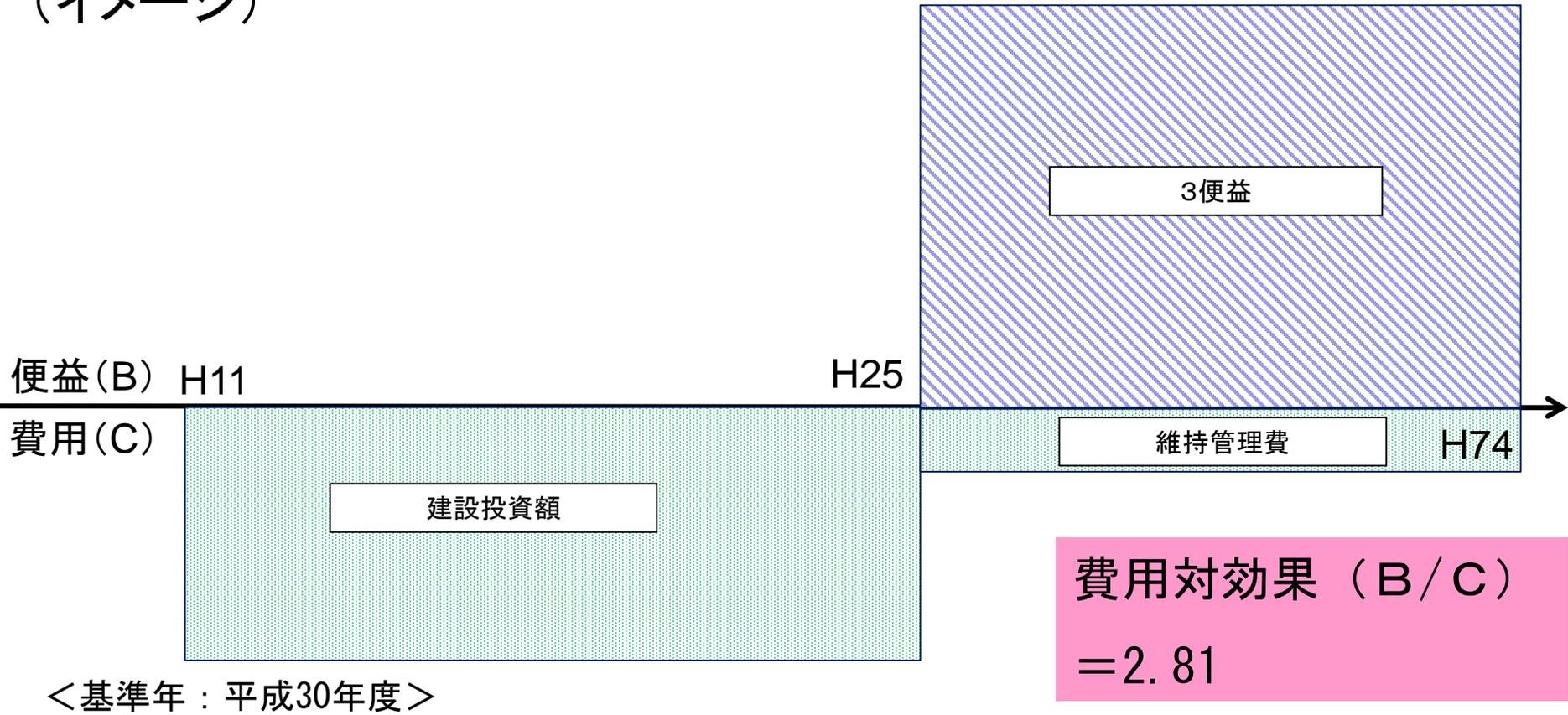
H20再評価(H11センサス): 79.3万台km

H30事後評価(H17センサス、H25改定マニュアル): 71.8万台km

交通量が1割減少

### ③評価基準年が変更(H20からH30)～社会的割引率の影響

(イメージ)



総費用 (C) = 233.33億円

- ・ 建設投資額 = 235.30億円
- ・ 維持管理費 = 2.23億円
- ・ 用地残存価値 = 4.20億円

総便益 (B) = 657.24億円

- ・ 走行時間短縮便益 = 586.55億円
- ・ 走行経費減少便益 = 59.75億円
- ・ 交通事故減少便益 = 10.94億円

# 費用(C)

平成11年度

平成20年度

平成25年度

平成30年度

前回再評価

平成20年度  
基準年

基準年

供用開始

社会的  
割引率  
+4%/年

社会的  
割引率  
-4%/年

過年度の増加率が高く  
現在価値に換算すると見掛け上  
費用(建設投資額)が高くなる

社会的  
割引率  
+4%/年

基準年

今回事後評価

平成30年度  
基準年

平成30年度  
基準年

# ④用地買収の難航により、供用が4年遅れたこと

便 益 (B)

前回再評価

今回事後評価

