

## 令和3年度公共事業再評価調書

担当課名：街路整備課

番号	28	令和3年度公共事業再評価調書				担当課名：街路整備課													
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 しだ ちゅうおうかんせん 都市計画道路 志太中央幹線				関係市町	藤枝市													
事業採択年度	平成 24 年度		計画期間		平成24年度 ~ 令和5年度														
用地着手年度	平成 24 年度		工事着手年度		平成 26 年度														
再評価理由	再評価(H28)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		~R1年度	R2年度	R3年度見込												
	2,329		(百万円)		1,245	217	408												
計	1,870																		
事業概要	<p>(1)事業目的 本路線は、国道1号藪田西ICと東名高速道路吉田ICを結び、志太地域の南北軸となる主要幹線道路である。その中で、本区間については、旧国道1号（県道島田岡部線）と藪田西ICとを連絡する役割を担っている。 本事業区間に並行する県道伊久美藤枝線には、車道が2車線確保されているものの歩道がなく、朝夕を中心に渋滞が慢性化し、自転車・歩行者の通行の安全が脅かされている。 このため、本事業区間の整備により、県道伊久美藤枝線の渋滞緩和、歩行者の安全確保の他、藤枝市街地から国道1号へのアクセス機能の強化を目的としている。</p> <p>(2)事業内容 （都）天王町仮宿線から県道島田岡部線に至る区間の道路の新設 延長：466m 道路幅員：22m、4車線、両側自転車歩行者道 （車道幅員3.25m×4、自転車歩行者道幅員2.5m×2）</p>																		
【視点1】	<p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 本路線がアクセスする国道1号は暫定2車線であるが、平成28年度から国が4車線化に着手しており、交通需要の増加が見込まれる。 本路線東側の水守地区では土地区画整理事業（平成4年度～平成25年度）により宅地が整備され、水守地区の人口が平成4年度末から令和元年度末にかけて62%増加した。また、本路線の南西に位置するJR藤枝駅北口駅前において、先導的拠点整備地区の市街地再開発事業が進められており、この地域の都市化が進展している状況にある。 これらの状況変化に伴い、本路線の完成への期待はより一層高まっている。</p> <p>(2)事業の投資効果 ○現時点（R3）の分析結果：費用便益比（B/C）=2.7、経済的内部収益率（EIRR）=9.6% ・総便益（B）68.21億円 （走行時間短縮便益64.57億円、走行経費減少便益3.64億円、交通事故減少便益0.00億円） ・総費用（C）24.66億円 （建設投資額25.08億円、維持管理費0.19億円、用地残存価値0.61億円） ○見込まれる効果（定性的な効果） ・両側の自転車歩行者道整備による自転車、歩行者の安全性向上 ・交通需要の分散による交通渋滞の緩和</p> <p>(3)事業の進捗状況（令和3年度末見込み） 起点側から順次用地買収及び道路工を推進</p> <table border="1"> <tr> <td>【事業費】</td> <td>80.3%</td> <td>1,870百万円/2,329百万円</td> <td>【工事費】</td> <td>68.6%</td> <td>565百万円/823百万円</td> </tr> <tr> <td>【事業量】</td> <td>0.0%</td> <td>(供用延長) 0m/466m</td> <td>【用地面積】</td> <td>99.1%</td> <td>8,688㎡/8,766㎡</td> </tr> </table>							【事業費】	80.3%	1,870百万円/2,329百万円	【工事費】	68.6%	565百万円/823百万円	【事業量】	0.0%	(供用延長) 0m/466m	【用地面積】	99.1%	8,688㎡/8,766㎡
【事業費】	80.3%	1,870百万円/2,329百万円	【工事費】	68.6%	565百万円/823百万円														
【事業量】	0.0%	(供用延長) 0m/466m	【用地面積】	99.1%	8,688㎡/8,766㎡														
事業の必要性等	<table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>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</td> </tr> </table>							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										
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>用地買収が順調に進んでおり、地元の期待も大きいことから、今後も工事の進捗が見込まれる。令和4年度末までに起点から（都）藤枝駅広幅線との交差点までを部分供用、令和5年度の事業完了を見込んでいる。</p> <table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>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</td> </tr> </table>							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										
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>新たなコスト削減・代替案立案等の可能性 軟弱地盤対策工として路床部分において、地盤安定処理工を採用することによる、建設発生土の抑制でコスト削減に努めている。</p>																		
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、県道伊久美藤枝線の渋滞緩和、歩行者の安全確保の他、藤枝市街地から国道1号へのアクセス機能の強化を図るものである。地元の期待も大きく、用地買収や工事も順調に進捗しており、費用対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 志太中央幹線

(「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	68.21 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]	
II) 事業費 C	24.66 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	2.7

## 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	1403.17	286.39	46.12	1735.68
整備した場合 B	1399.67	286.19	46.12	1731.98

便益 A-B	3.50 時間便益	0.20 走行便益	0.00 <sup>※2</sup> 事故減少便益	3.70
-----------	--------------	--------------	------------------------------	------

- ・「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)	総便益 (億円)
総便益(R6~R55)	64.57	3.64	0.00	68.21

…B

## II) 総費用

[総費用] = [建設投資額] + [維持管理費] - [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)
23.29	25.08	231.00	0.19	0.61	24.66

…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。

・「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。