

番号	4	令和 7 年度公共事業再評価調査					担当課名	道路整備課																							
事業名	道路改良事業					事業主体	静岡県																								
箇所名	主要地方道 吉田大東線					関係市町	島田市、牧之原市																								
事業採択年度	令和 3 年度			計画期間	平成28年度 ~ 令和11年度																										
用地着手年度	平成 30 年度			工事着手年度	令和 元 年度																										
再評価理由※	再評価実施 (R2) 後 5 年間が経過した時点で継続中																														
全体事業費	百万円 3,280	投資状況 (百万円)	~R5年度 1,167	R6年度 415	R7年度見込 279	計 1,861																									
事業概要	(1) 事業目的 主要地方道吉田大東線は、榛原郡吉田町から掛川市へ至る、地域の経済活動や生活に欠かせない幹線道路である。 本路線は、近年交通量が増加している。また、土砂災害警戒区域を通過しており、異常気象時等の幹線道路としての機能確保が求められていることに加え、牧之原市坂部地内においては、通学路であるにも関わらず、一部区間で歩道が整備されていないため、歩行者の安全が確保されていない区間が存在している。 こうした課題への対応や富士山静岡空港へのアクセス向上のため、島田市船木から牧之原市坂部に至る延長1.7kmのバイパスを整備する。 (2) 事業内容 施工延長： 1,675 m (道路工： 1,675 m) 計画幅員： 10.00 m (全幅)																														
【視点 1】	(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・ 現道吉田大東線の交通量は6年間 (H27→R3) で4%の増加傾向 ・ 坂部地区では新たな道の駅の整備計画が進められている ・ 富士山静岡空港の利用者数はコロナ禍で減少したが、コロナ禍以降回復傾向 (2) 事業の投資効果 ○費用便益分析結果 (令和 7 年度時点) <table><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>3.1</td><td>4.0</td><td>7.7%</td></tr></table> ・ 総便益 (B) 62.60 億円 (走行時間短縮便益：49.9億円、走行経費減少便益：10.7億円、交通事故減少便益：2.0億円) ・ 総費用 (C) 31.60 億円 (事業費：30.8億円、維持管理費：0.8億円、用地残存価値：0.2億円) ○見込まれる効果 (定性的な効果) ・ 富士山静岡空港へのアクセス向上 ・ 災害時のリダンダンシー確保 ・ 歩行者の安全確保 (3) 事業の進捗状況 (令和 7 年度見込み) <table><tr><td>区 分</td><td>進捗率</td><td colspan="2">内 訳</td></tr><tr><td>事業費</td><td>56.7%</td><td colspan="2">(1,861 百万円 / 3,280 百万円)</td></tr><tr><td>事業量</td><td>40.0%</td><td colspan="2">400 m / 1,000 m</td></tr><tr><td>用地取得</td><td>100.0%</td><td colspan="2">28,084 m2 / 28,084 m2</td></tr></table> 評価 継続が妥当							B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR	2.0	3.1	4.0	7.7%	区 分	進捗率	内 訳		事業費	56.7%	(1,861 百万円 / 3,280 百万円)		事業量	40.0%	400 m / 1,000 m		用地取得	100.0%	28,084 m2 / 28,084 m2	
B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR																												
2.0	3.1	4.0	7.7%																												
区 分	進捗率	内 訳																													
事業費	56.7%	(1,861 百万円 / 3,280 百万円)																													
事業量	40.0%	400 m / 1,000 m																													
用地取得	100.0%	28,084 m2 / 28,084 m2																													
【視点 2】	今後の事業の進捗の見込み 用地買収は完了しており、島田市側 0.4 kmの令和 7 年度末供用に向けて工事を進めている。 牧之原市側 1.3 kmについても、工事を推進し、早期の完成・供用を目指す。 評価 継続が妥当																														
【視点 3】	新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性 現場内外の建設発生土の有効活用や、橋梁拡幅における鋼製地覆をはじめとした新技術、新工法の活用検討など、工事のコスト縮減を図っていく。																														
対応方針 (案)	(1) 対応方針 (案) 本事業を 【 継続 】 する。 (2) 理由 本事業は、富士山静岡空港へのアクセス向上や地域の交通安全、幹線道路の強靱化に資する重要な役割を果たす道路事業である。 また、複数の市町から整備推進の要望が出されるなど、地元の期待は大きく、用地取得も完了している。 本事業は、費用対効果が高く、産業や観光の活性化に大きく寄与することから、継続して早期完成を図る。																														

費用便益比算出説明書

主要地方道 吉田大東線

(「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	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	6,259百万円
総費用 C	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	3,160百万円
B／C		1.98

総便益

- 各便益の算定
 走行時間短縮便益:道路整備による走行時間の短縮を賃金率等で金銭評価
 走行経費減少便益:道路整備による走行に係る経費(燃料費、タイヤ・チューブ費等)の減少を評価
 走行事故減少便益:道路整備による交通事故件数の減少に伴う、事故の社会費用減少を評価

- 現在価値の算定
 基準年次をR7年、社会的割引率を4%として、各便益を現在価値化する。

- 総便益の算定
 供用開始年(R12年)を起算点、検討期間を50年として、各年次の便益の現在価値額を算定し、合計した額が総便益となる。

R22(推計年次)単年度便益

$$\begin{aligned}
 B &= \text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{走行時間短縮便益} \\
 &= 286\text{百万円} + 61\text{百万円} + 11\text{百万円} \\
 &= 358\text{百万円}
 \end{aligned}$$

検討期間全体の総便益

$$\begin{aligned}
 B &= \text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{走行時間短縮便益} \\
 &= 4,990\text{百万円} + 1,071\text{百万円} + 199\text{百万円} \\
 &= 6,259\text{百万円}
 \end{aligned}$$

※ 表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

総費用

- 建設投資額
 年度別の事業費に割引率をかけて合計する。
 用地補償費については、検討期間後の残存価値として、現在価値化した価格を控除する。

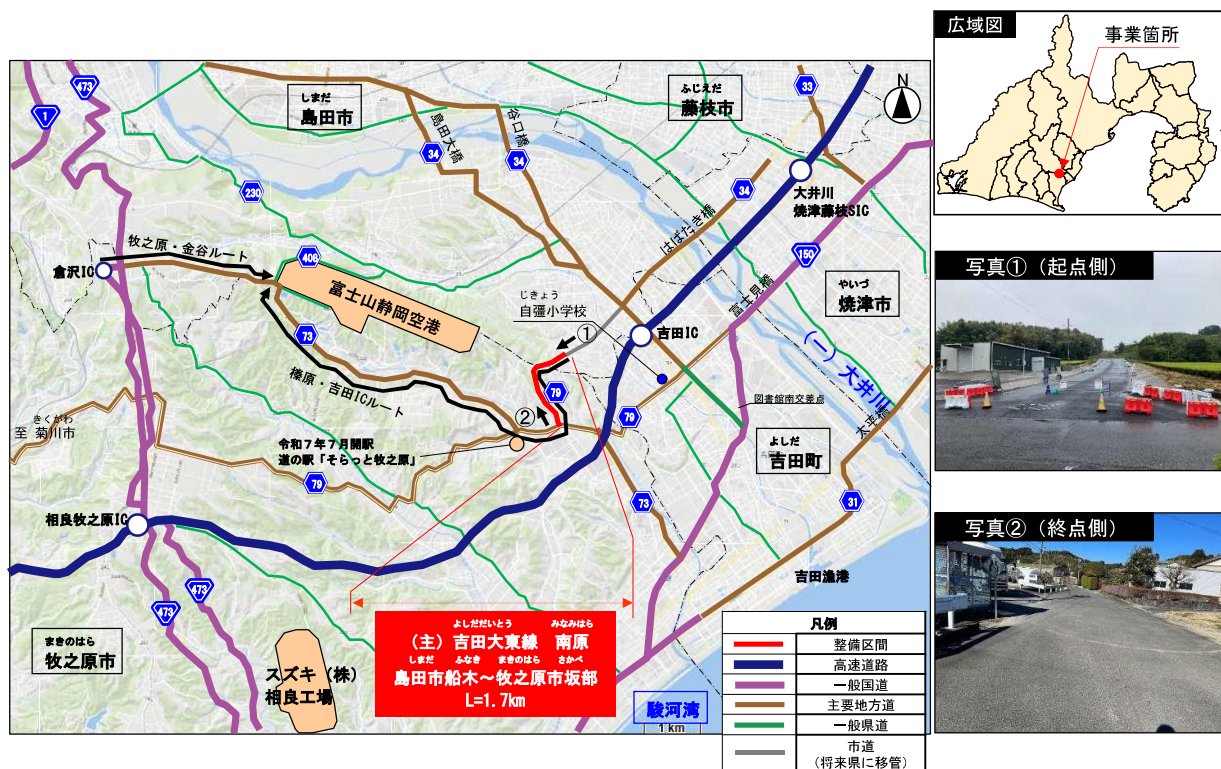
- 評価期間内に必要な維持管理費
 整備延長に対する年間維持管理費用に割引率をかけて、供用後50年間を合計する。

総費用

$$\begin{aligned}
 C &= \text{建設投資額} + \text{維持管理費} \\
 &= 3,085\text{百万円} + 76\text{百万円} \\
 &= 3,160\text{百万円}
 \end{aligned}$$

※ 表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

1. 事業箇所位置図

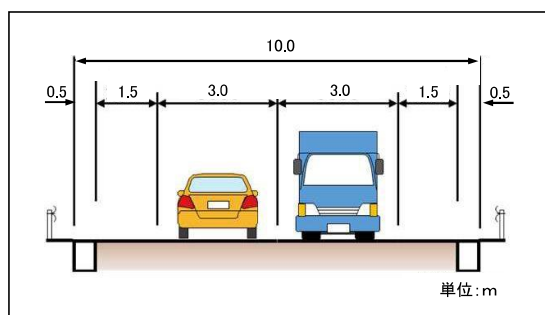


2. 事業概要

事業内容

- ・事業期間 : 平成28年度～令和11年度
- ・事業区間 : 延長1.7km
- ・道路幅員 : 車道6.0m (全幅10.0m)
- ・車線数 : 2車線
- ・全体事業費 : 3,280百万円

標準横断面図



事業目的

主要地方道吉田大東線は、榛原郡吉田町から掛川市へ至る、地域の経済活動や生活に欠かせない幹線道路である。

本路線は、近年交通量が増加している。また、土砂災害警戒区域を通過しており、異常気象時等の幹線道路としての機能確保が求められていることに加え、牧之原市坂部地内においては、通学路であるにも関わらず、一部区間で歩道が整備されていないため、歩行者の安全が確保されていない区間が存在している。

こうした課題への対応や富士山静岡空港へのアクセス向上のため、島田市船木から牧之原市坂部に至る延長1.7kmのバイパスを整備する。

3. 事業の必要性（費用便益比）

総費用(C)	31.60億円
建設投資額	31.01億円
維持管理費	0.76億円
用地残存価値	0.16億円
総便益(B)	62.59億円
走行時間短縮便益	49.90億円
走行経費減少便益	10.71億円
交通事故減少便益	1.99億円
↓	
	今回評価(R7)
費用便益比(B/C)	2.0(1.98)
経済的内部収益率(EIRR)	7.7%

(前回評価時)
(17.42億円)

(60.86億円)

(3.49)

$$\text{費用便益比} = \frac{\text{総便益}^* (\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益})}{\text{総費用}^* (\text{建設投資額} + \text{維持管理費} - \text{用地残存価値})}$$

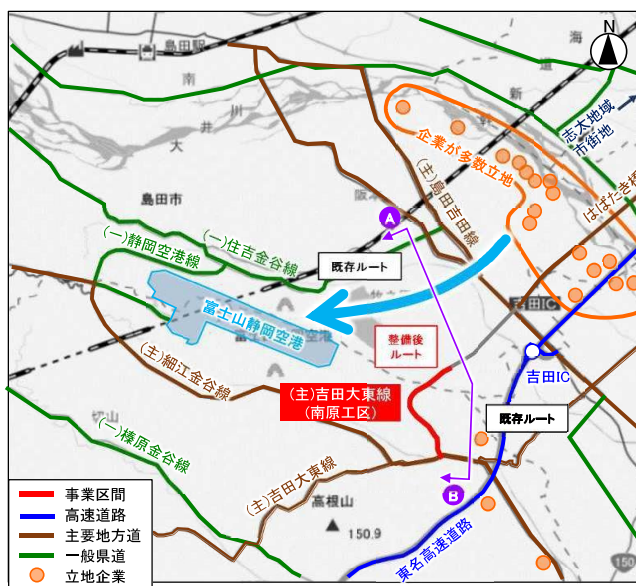
※社会的割引率(4%)を用いて現在価値に換算した総計

3

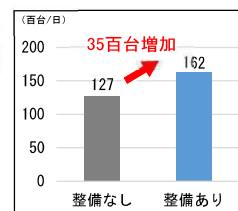
3. 事業の必要性（事業の効果）

① 富士山静岡空港へのアクセス向上

- ・空港の利用者数は令和元年まで増加傾向にあり、コロナ禍により減少した令和2年以降も回復傾向にある。
- ・空港の国際貨物取扱量は、コロナ禍以前において、平成28年度から令和元年度までは約4.5倍の取扱量となっている。
- ・事業区間の整備により空港へのアクセスが向上し、人やモノの移動を支える基盤が強化される。

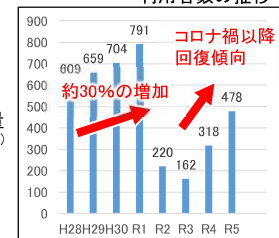


■各ルートのA・B断面交通量
(R22交通量推計)



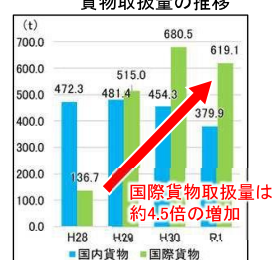
■富士山静岡空港

利用者数の推移



出典: 牧之原市統計書

■富士山静岡空港の
貨物取扱量の推移



出典: 富士山静岡空港HP

4

3. 事業の必要性（事業の効果）

② 災害時のリダンダンシー確保

- ・現道には土砂災害警戒区域があり、災害発生時には通行の危険が高い道路となっている。
- ・事業区間の整備によりリダンダンシーが確保され、災害時の道路ネットワークの信頼性が向上する。



■ 近隣企業の声

現在は、(主)吉田大東線の現道を輸送ルートとして利用しています。
事業区間の整備後は、輸送ルートの選択肢が増え、現道が通行不能となった場合の代替路になる事を期待しています。



5

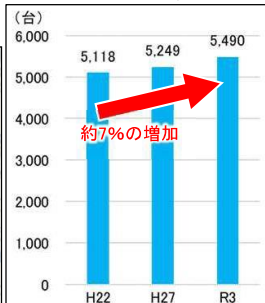
3. 事業の必要性（事業の効果）

③ 歩行者の安全確保

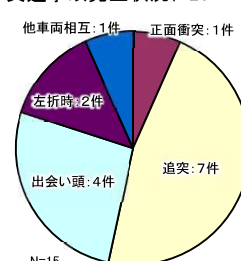
- ・現道の交通量は増加傾向にあり、通勤や近隣小学校の通学路として使用されている。
- ・現道では、事業採択時(H28)以降で15件の交通事故が発生している。
- ・一部区間では歩道が未整備となっており児童の登下校やその他歩行者の通行において危険。
- ・事業区間の整備により、交通の転換が図られ、児童の登下校時等における安全性が向上する。



■ 現道の交通量の変化



■ 現道(島田吉田線～細江金谷線)の交通事故発生状況(H28-R5)



■ 近隣学校の声

通学路の一部に歩道がない区間があり車との接触の危険性があります。
また、近年は交通量も増えており今後さらに増加していくことが予想され、安全性をどう確保するかを検討する必要があります。
事業区間が整備されると、通過交通が減り、児童の安全性向上につながると期待しています。



6

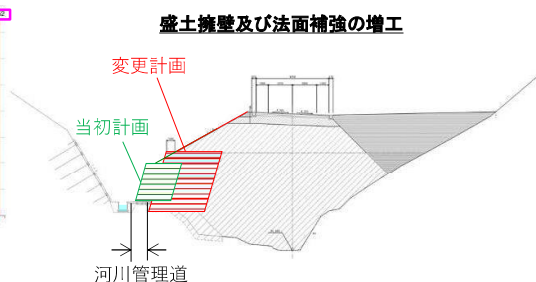
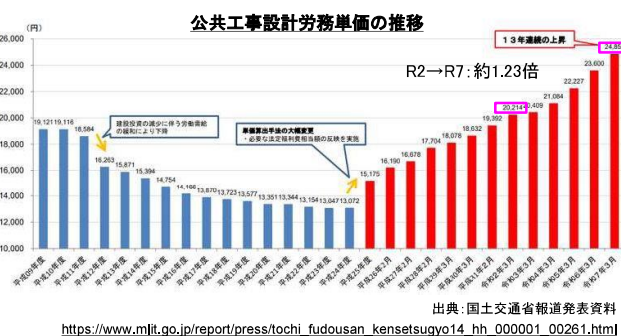
4. 事業の進捗状況（令和7年度末見込み）

事業費		56.7%
事業量	道路工	23.9%
用地取得		100%



5. 前回からの変更点・理由

	前回(R2)	今回(R7)	主な変更理由
①計画期間	H28～R7	H28～R11 (+4年)	・軟弱地盤対策の増加 ・隣接する市の河川管理道設置に伴う管理者との協議及び補強土壁の増工 ・橋梁拡幅の計画変更
②全体事業費	1,810百万円	3,280百万円 (+1,470百万円)	・軟弱地盤対策の増加 ・隣接する市の河川管理道設置に伴う補強土壁の増工 ・橋梁拡幅の計画変更 ・労務費及び材料費の上昇



6. 今後の事業の進捗の見込み

- ・用地取得は完了しており、島田市側0.4kmの令和7年度末供用に向けて工事を進めている。
- ・牧之原市側1.3kmについても、工事を推進し、早期の完成・供用を目指す。

7. 新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性

- ・現場内外の建設発生土の有効活用や、橋梁拡幅における鋼製地覆をはじめとした新技術、新工法の活用検討など、工事のコスト縮減を図っていく。

9

8. 対応方針（案）

本事業は、

- ・富士山静岡空港へのアクセス向上や地域の交通安全、幹線道路の強靱化に資する重要な役割を果たす道路事業である。
- ・複数の市町から整備推進の強い要望が出されるなど、地元の期待は大きく、用地取得も完了している。
- ・費用便益比(B/C)は、2.0(1.98)と1.0を上回る。

以上から、事業効果が大きい。



事業を継続し、早期完成を図る。

10