

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	しゅう ちほう どう よしだ だいとう せん 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	<p>(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。</p> <p>(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)</p>																														
【視点1】	<p>(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</p> <p>(2)事業の投資効果 ○費用便益分析結果 (令和 7 年度時点) <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>3.1</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</p> <p>(3)事業の進捗状況 (令和 7 年度見込み) <table border="1"> <tr> <th>区 分</th><th>進捗率</th><th colspan="2">内 訳</th></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> <div> <div>評価</div> <div>継続が妥当</div> </div> </p>							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 m ² / 28,084 m ²	
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 m ² / 28,084 m ²																													
【視点2】	<p>今後の事業の進捗の見込み</p> <p>用地買収は完了しており、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。</p> <div> <div>評価</div> <div>継続が妥当</div> </div>																														
【視点3】	<p>新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性</p> <p>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。</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 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。</p>																														

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。

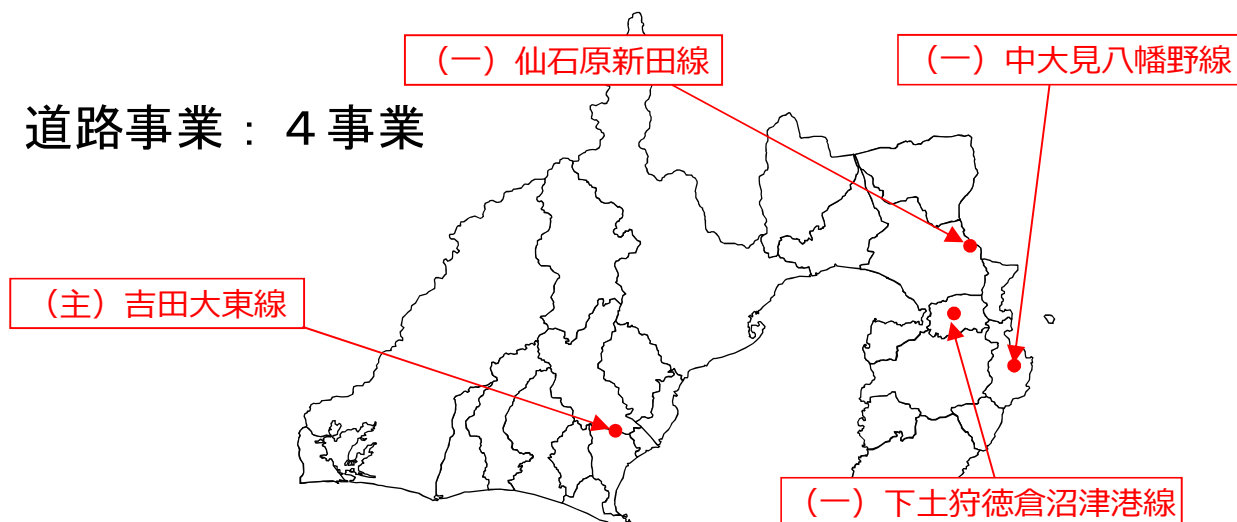
総費用

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

※ 表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

令和7年度 公共事業再評価

道路事業：4事業

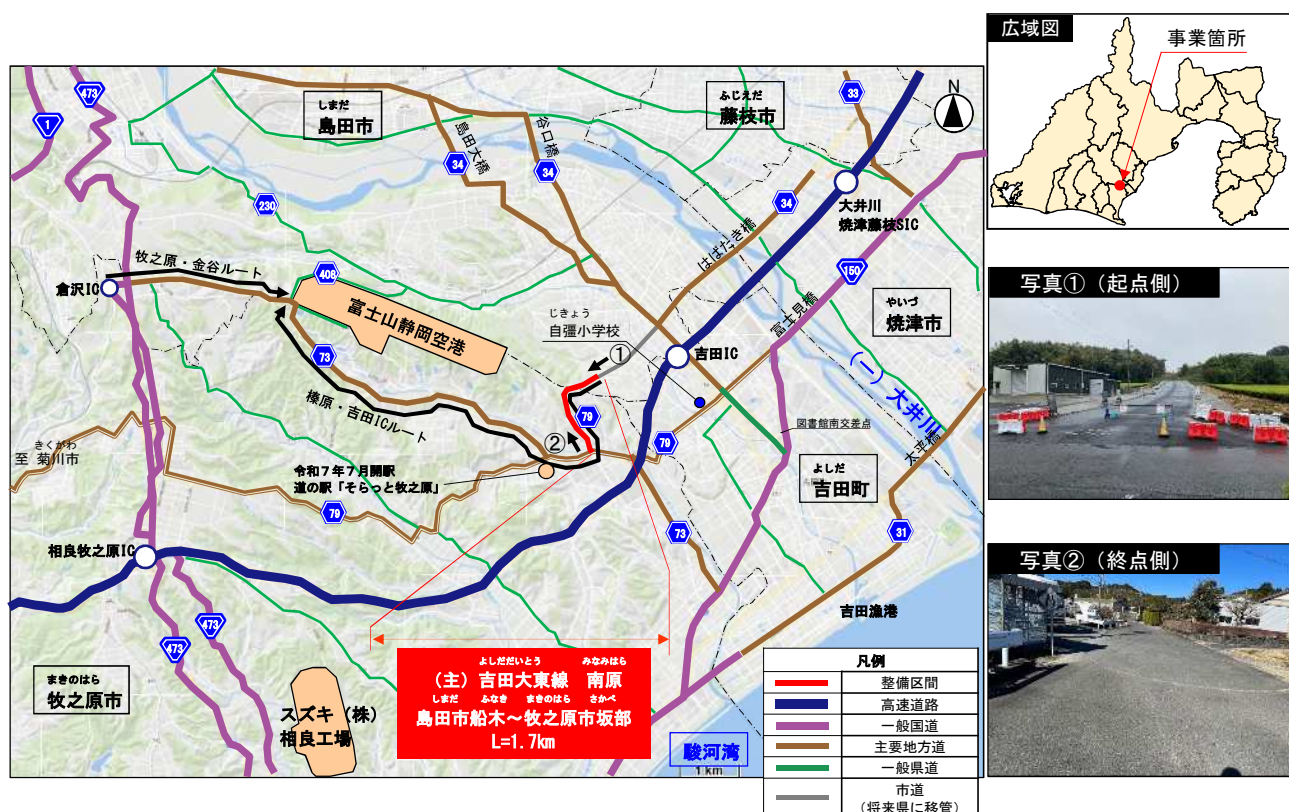


番号	事業名	箇所名	代表事業
4	道路改良事業	主要地方道 吉田大東線	○
5	道路改良事業	一般県道 中大見八幡野線	
6	道路改良事業	一般県道 仙石原新田線	
7	道路改良事業	一般県道 下土狩徳倉沼津港線（狩野川第三架橋）	

交通基盤部 道路局 道路整備課

1. 事業箇所位置図

1



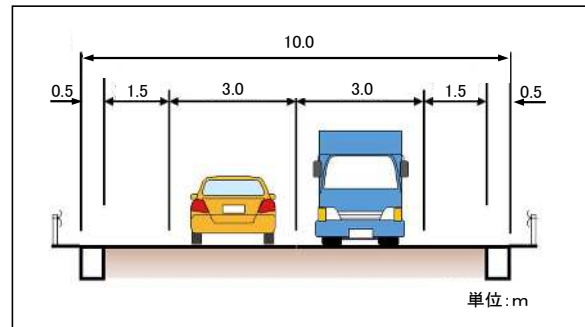
2. 事業概要

2

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。

2

3. 事業の必要性（費用便益比）

3

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

(前回評価時)

(17.42億円)

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

(60.86億円)



	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%

(3.49)

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

※社会的割引率(4%)を用いて現在価値に換算した総計

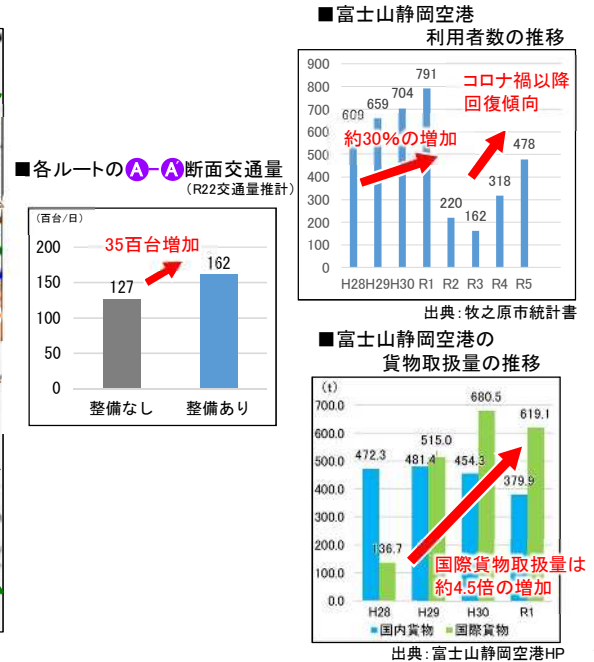
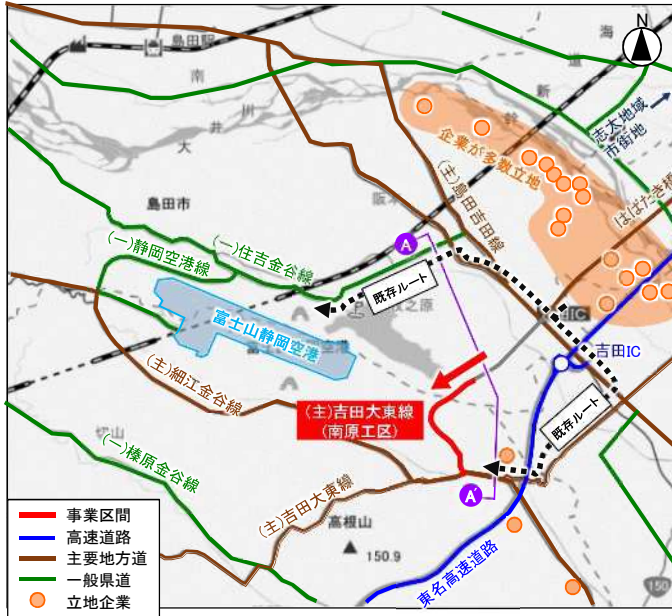
3

3. 事業の必要性（事業の効果）

4

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。



3. 事業の必要性（事業の効果）

5

② 災害時のリダンダンシー確保

- ・現道上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）

6

③ 現道の歩行者の安全確保

- ・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。



4. 事業の進捗状況（令和7年度末見込み）

7

事業費		56.7%
事業量	道路工	23.9%
用地取得		100%

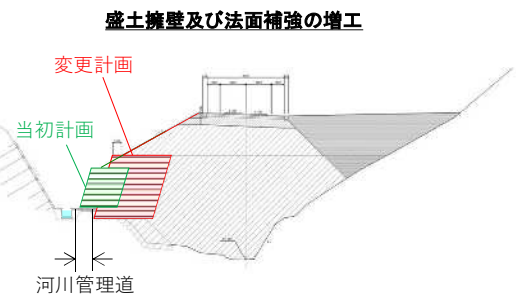
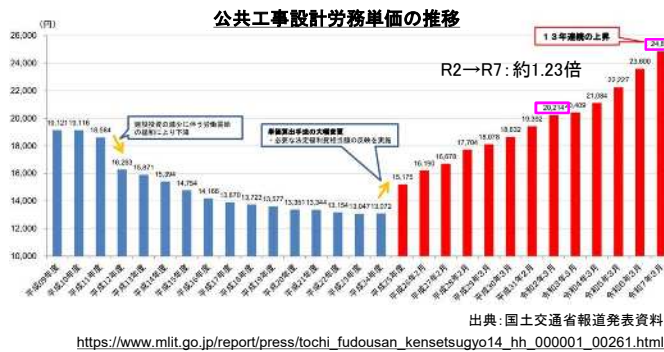


7

5. 前回からの変更点・理由

8

	前回(R2)	今回(R7)	主な変更理由
①計画期間	H28～R7	H28～R11 (+4年)	<ul style="list-style-type: none"> ・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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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

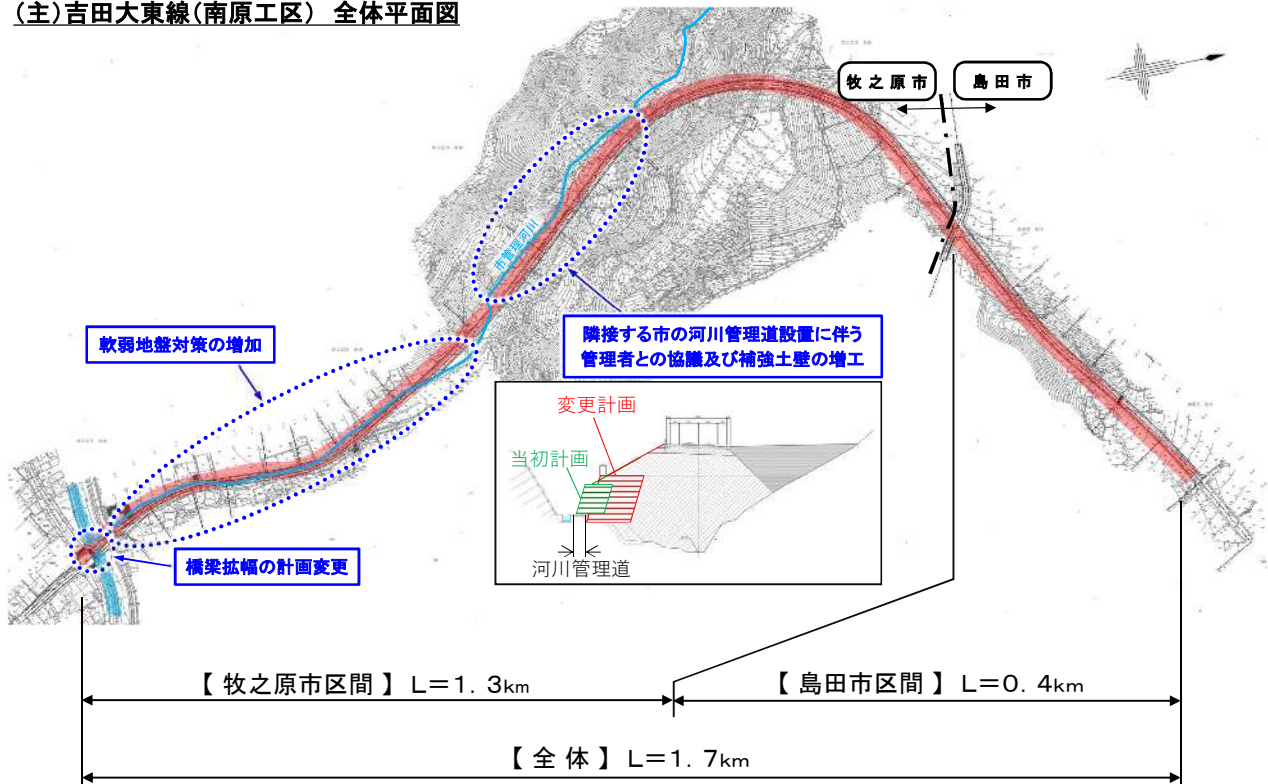


8

5. 前回からの変更点・理由（参考）

9

（主）吉田大東線（南原工区）全体平面図



9

6. 今後の事業の進捗の見込み

10

- ・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。

10

8. 対応方針（案）

11

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。

11

令和7年度 公共事業の再評価に関する関係者等の意見と県の考え方(案)

資料5

事業名: 道路改築事業

箇所名: 主要地方道吉田大東線

照会者: 主要地方道吉田大東線の受益者

担当課:道路整備課

番号	聴取した意見内容		意見に対する県の考え方
	意見	内容	
1	事業継続を要望	地元が開通を熱望しているため早期の事業完了を望む。	早期完成を目指して事業を推進する。
2	事業継続を要望	事業進捗を早め、早期の供用開始を望む。	早期完成を目指して事業を推進する。
3	事業継続を要望	開通に伴い島田市、牧之原間の交通量の増加が見込まれ、地域の活性化につながると考えられる。早期供用開始に向け事業を進めてもらいたい。	早期完成を目指して事業を推進する。
5	事業継続を要望	早期事業の完了を望む。	早期完成を目指して事業を推進する。
4	事業継続を要望	空港への利便性だけでなく、牧之原市産業の活性化、他市町を含めた人の交流、他市町へのアクセスなど牧之原市の主要道路になり得ると考えるため、早期の実現を希望する。	早期完成を目指して事業を推進する。
6	事業継続を要望	事業の早期完了を望む。 道路整備にあたり近隣住民の生活に支障が出ないよう配慮願いたい。	早期完成を目指して事業を推進する。 施工時には日常生活への影響が最小限に抑えられるよう配慮していく。
7	事業継続を要望	事業の早期完了を望む。 朝晩に牧之原市へ向かう通勤車両が狭隘な市道をスピードを上げて走行するため危険を感じている。	早期完成を目指して事業を推進する。
8	事業継続を要望	事業の早期完了を望む。 既存交差点部が狭く、近隣を歩く際に危険を感じているため、道路整備により安全性を向上させてほしい。	早期完成を目指して事業を推進する。安全対策についても検討していく。
9	事業継続を要望	事業の早期完了を望む。 道路整備にあたり、お茶の運搬時期には普段利用している道路が使えなくならないようにしてほしい。	早期完成を目指して事業を推進する。 施工時には日常生活への影響が最小限に抑えられるよう配慮していく。
10	事業継続を要望	事業の早期完了を望む。 工事期間中に生活用道路が使用できなくならないよう配慮願いたい。	早期完成を目指して事業を推進する。 施工にあたっては工事用道路を整備し、生活道路に支障が出ないよう配慮していく。

番号	5	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	いっぽんけんどう 中おおみやわたのせん 一般県道 中大見八幡野線				関係市町	伊東市																									
事業採択年度	令和 3 年度			計画期間	令和3年度 ～ 令和9年度																										
用地着手年度	令和 3 年度			工事着手年度	令和 3 年度																										
再評価理由※	事業採択（R3）後5年が経過した時点で継続中の事業																														
全体事業費	百万円 820	投資状況 (百万円)	～R5年度 337	R6年度 306	R7年度見込 112	計 755																									
事業概要	<p>(1) 事業目的 一般県道中大見八幡野線は、静岡県伊豆市徳永～伊東市八幡野に至る延長約14.9kmの一般県道であり、観光や地域の生活を支えていることに加え、災害時には一般国道135号の代替路にもなる重要な路線であるが、路肩がなく狭隘であるため通行に支障をきたしている。 こうした課題への対応のため、本事業により狭隘区間の拡幅整備と歩道整備を行う。</p> <p>(2) 事業内容 施工延長： 1,330 m （道路工： 1,330 m ） 計画幅員： 9.75 m （全幅）</p>																														
【視点1】	<p>(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・コロナの流行の収束に伴い観光入込客数が回復している ・令和6年1月の能登半島地震を踏まえ、“半島防災”強化の意識が高まっている</p> <p>(2) 事業の投資効果 ○費用便益分析結果（令和 7 年度時点）</p> <table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td>1.0</td><td>1.5</td><td>1.9</td><td>4.1%</td></tr> </tbody> </table> <p>・総便益 (B) 9.03 億円（走行時間短縮便益：10.03億円、走行経費減少便益：-0.80億円、交通事故減少便益：-0.20億円） ・総費用 (C) 8.63 億円（事業費：7.98億円、維持管理費：0.65億円、用地残存価値：0.50億円） ○見込まれる効果（定性的な効果）</p> <p>・伊豆高原駅から大室山及び伊豆シャボテン動物公園へのネットワークが強化する ・第1次緊急輸送路に指定されている一般国道135号、第3次緊急輸送路に指定されている一般県道遠笠山富戸線とともに、災害時の輸送路として機能することが期待される</p> <p>(3) 事業の進捗状況（令和 7 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>92.1%</td><td colspan="2">（ 755 百万円 ／ 820 百万円 ）</td></tr> <tr> <td>事業量</td><td>12.0%</td><td>160 m</td><td>／ 1,330 m</td></tr> <tr> <td>用地取得</td><td>100.0%</td><td>9,388 m²</td><td>／ 9,388 m²</td></tr> </tbody> </table> <p>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	1.5	1.9	4.1%	区 分	進捗率	内 訳		事業費	92.1%	（ 755 百万円 ／ 820 百万円 ）		事業量	12.0%	160 m	／ 1,330 m	用地取得	100.0%	9,388 m ²	／ 9,388 m ²
B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR																												
1.0	1.5	1.9	4.1%																												
区 分	進捗率	内 訳																													
事業費	92.1%	（ 755 百万円 ／ 820 百万円 ）																													
事業量	12.0%	160 m	／ 1,330 m																												
用地取得	100.0%	9,388 m ²	／ 9,388 m ²																												
【視点2】	<p>今後の事業の進捗の見込み</p> <p>全線整備に対する地元の期待は大きく、今年度中に用地取得が完了することから、早期の完成・供用を目指す。</p> <p>評価 継続が妥当</p>																														
【視点3】	<p>新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性</p> <p>・活用可能な建設発生土の現場内での有効活用や他工事への流用、新技術・新工法の活用を検討するなど、コスト縮減を図っていく。 ・早期に整備効果が発現できるよう、部分的な供用を行っていく。</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 本路線は、平時は伊豆半島中央部と東海岸をつなぐ東西方向のアクセス道路であり、災害時は緊急輸送路である一般国道135号とともに南北方向をつなぐ災害時の輸送路として機能することが期待される重要な路線である。 本事業は観光地へのアクセス強化及び災害時の緊急車両の通行の確保に大きく寄与することから、事業を継続して早期完成を図る。</p>																														

費用便益比算出説明書

一般県道 中大見八幡野線

(「費用便益分析マニュアル」国土交通省 道路局 都市局 令和7年2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	903百万円
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	863百万円
B／C		1.04

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(R10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

$$\begin{aligned}
 B &= \text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{走行時間短縮便益} \\
 &= 29\text{百万円} + (-2\text{百万円}) + (-1\text{百万円}) \\
 &= 26\text{百万円}
 \end{aligned}$$

検討期間全体の総便益

$$\begin{aligned}
 B &= \text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{走行時間短縮便益} \\
 &= 1,003\text{百万円} + (-80\text{百万円}) + (-20\text{百万円}) \\
 &= 903\text{百万円}
 \end{aligned}$$

※ 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

$$\begin{aligned}
 C &= \text{建設投資額} + \text{維持管理費} \\
 &= 798\text{百万円} + 65\text{百万円} \\
 &= 863\text{百万円}
 \end{aligned}$$

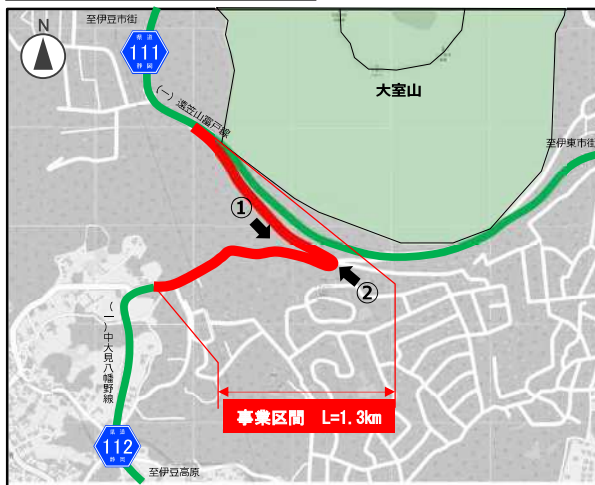
※ 表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

1. 事業箇所位置図



2. 事業概要

詳細位置図



事業目的

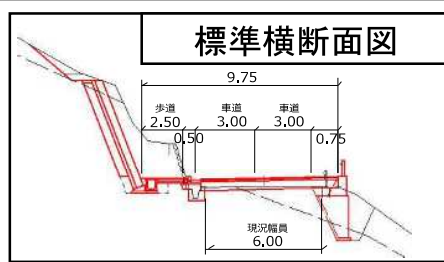
(一) 中大見八幡野線は、静岡県伊豆市徳永～伊東市八幡野に至る延長約14.9kmの一般県道であり、観光や地域の生活を支えていることに加え、災害時には(国)135号の代替路にもなる重要な路線であるが、路肩がなく狭隘であるため通行に支障をきたしている。こうした課題への対応のため、本事業により狭隘区間の拡幅整備と歩道整備を行う。

事業内容

- ・事業期間：令和3年度～令和9年度
- ・事業区間：延長1.3km
- ・道路幅員：車道6.0m（全幅9.75m）
- ・車線数：2車線
- ・全体事業費：820百万円



標準横断面図



3. 事業の必要性（費用便益比）

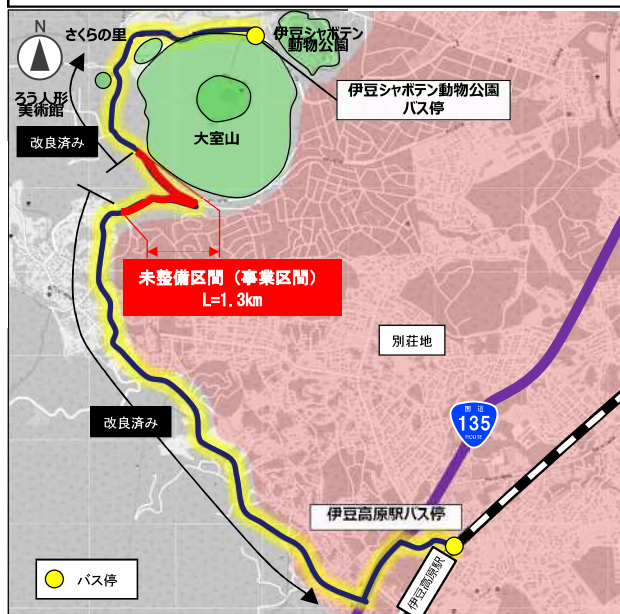
総費用(C)	8.63億円
改築費	7.98億円
維持管理費	0.65億円
用地残存価値	0.05億円
総便益(B)	9.03億円
走行時間短縮便益	10.03億円
走行経費減少便益	-0.80億円
交通事故減少便益	-0.20億円
↓	
	今回評価(R7)
費用便益比(B/C)	1.0(1.04)
経済的内部収益率(EIRR)	4.09%

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

3. 事業の必要性（事業の効果）

①観光の活性化

- ・伊豆高原駅は、伊東駅を除き、伊豆急で2番目に乗降客数が多い駅である
- ・伊豆シャボテン公園では、令和7年5月に新エリアであるサバンナエリアがオープンした
- ・伊豆高原駅から大室山周辺の観光施設へのアクセス経路のうち、唯一の未整備区間である本事業区間の整備により、アクセス性が向上し、地域の観光の活性化が期待される



伊豆急の駅別乗降客数ランキング（令和4年）

順位	駅名
1位	伊豆急下田
2位	伊豆高原
3位	河津

出典：国土数値情報（駅別乗降客数データ）
※伊東駅を除く

伊豆シャボテン公園 新エリア



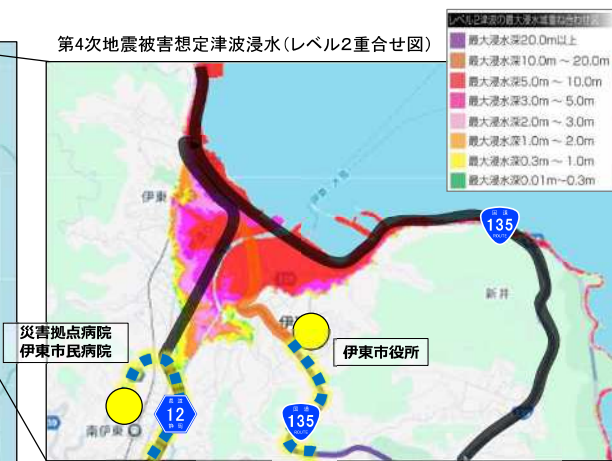
出典：伊豆シャボテン公園HP

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



第4次地震被害想定津波浸水（レベル2重合せ図）



出典：静岡県地理情報システム

- ・（一）中大見八幡野線は、伊豆半島東海岸唯一の災害拠点病院である伊東市民病院と伊豆半島南部地域をつなぐ重要な道路である
- ・震災時、津波浸水区域がある（国）135号の代替路として機能することが期待される

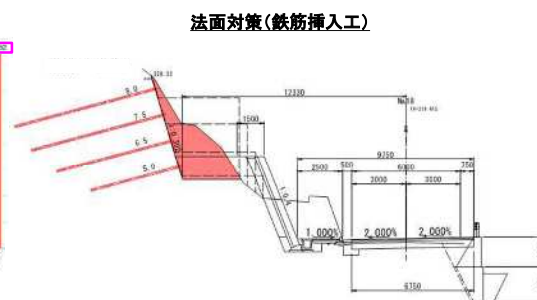
4. 前回からの変更点・理由

区分	採択時(R3)	今回(R7)	主な変更理由
①計画期間	R3～R6	R3～R9 (+3年)	<ul style="list-style-type: none"> ・法面对策の検討、追加 ・法面对策の追加に伴う用地取得範囲の増
②全体事業費	600百万円	820百万円 (+220百万円)	<ul style="list-style-type: none"> ・法面对策の追加 ・労務費及び材料費の上昇



出典：国土交通省報道発表資料

https://www.mlit.go.jp/report/press/tochi_fudousan_kensetsugyo14_hh_000001_00261.html



5 . 対応方針（案）

- 一般県道中大見八幡野線は、緊急輸送路である一般国道135号とともに南北方向をつなぐ災害時の輸送路として機能することが期待される重要な路線である。
- 本路線の整備は観光地へのアクセス強化及び災害時の緊急車両の通行の確保にも大きく寄与する。

以上から、事業効果が大い。



事業を継続し、早期完成を図る。

令和6年度 公共事業の再評価に関する関係者等の意見と県の考え方(案)

資料5

事業名: 道路改築事業

箇所名: (一)中大見八幡野線道路改築事業

照会者: 一般県道中大見八幡野線の自治会関係者、受益者 7名

担当課: 道路整備課

番号	聴取した意見内容		意見に対する県の考え方
	意見	内容	
1	事業継続を要望	観光地への移動等で多くの車両が利用しているが、幅員が狭く、大型バスの通行に支障があるため、早期完成を望む。	現道を供用しながらの工事となり、電柱等の支障物件の移設が必要などという制約があるが、早期完成を目指して事業を推進する。
2	事業継続を要望	狭小区間やヘアピンカーブの改良が必要であり、早期完成を望む。	現道を供用しながらの工事となり、電柱等の支障物件の移設が必要などという制約があるが、早期完成を目指して事業を推進する。
3	事業継続を要望	道路が狭く、大型車のすれ違いができないことが渋滞の原因になっているため、早期完成を望む。	現道を供用しながらの工事となり、電柱等の支障物件の移設が必要などという制約があるが、早期完成を目指して事業を推進する。
4	事業継続を要望	道路が狭く、大型車同士のすれ違いができない箇所があるため、早期完成を望む。	現道を供用しながらの工事となり、電柱等の支障物件の移設が必要などという制約があるが、早期完成を目指して事業を推進する。
5	事業継続を要望	今後も自動車や歩行者の交通量増加が見込まれるため、早期完成を望む。	現道を供用しながらの工事となり、電柱等の支障物件の移設が必要などという制約があるが、早期完成を目指して事業を推進する。
6	事業継続を要望	ヘアピンカーブの改良や新設歩道の整備が必要であり、早期完成を望む。	現道を供用しながらの工事となり、電柱等の支障物件の移設が必要などという制約があるが、早期完成を目指して事業を推進する。
7	事業継続を要望	道路が狭く、大型車同士のすれ違いで危険な場面があり、渋滞も発生しているため、早期完成を望む。	現道を供用しながらの工事となり、電柱等の支障物件の移設が必要などという制約があるが、早期完成を目指して事業を推進する。

番号	6	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	一般県道 仙石原新田線				関係市町	裾野市																								
事業採択年度	令和 3 年度		計画期間	令和3年度 ~ 令和10年度																										
用地着手年度	令和 4 年度		工事着手年度	令和 4 年度																										
再評価理由※	事業採択 (R3) 後5年が経過した時点で継続中の事業																													
全体事業費	百万円 1,900	投資状況 (百万円)	~R5年度 329	R6年度 378	R7年度見込 456	計 1,163																								
事業概要	<p>(1) 事業目的 本路線は、裾野市岩波地区と神奈川県箱根町を結ぶ生活道路であるとともに、裾野ICと箱根・芦ノ湖を結ぶ観光道路である。本路線の沿道には、平成26年9月に「世界かんがい施設遺産」に登録された深良用水があり、今後も観光利用等において重要な路線となるが見込まれるが、道路幅員が狭く、カーブがきつい箇所があるため、大型車のすれ違いが困難な状況である。このため、道路幅員の拡幅及び道路線形の見直しを行うものである。</p> <p>(2) 事業内容 施工延長： 1,000 m (道路工： 1,000 m) 計画幅員： 7.00 m (全幅)</p>																													
【視点1】	<p>(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・新東名高速道路・新御殿場IC、(一)仁杉柴怒田線、国道469号御殿場バイパス(1工区)の開通 ・Woven City着工 R7 一部エリアで実証開始 ・熱海市伊豆山土石流災害が発生 ・岩波駅周辺まちづくり 着工</p> <p>(2) 事業の投資効果 ○費用便益分析結果 (令和 7 年度時点)</p> <table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td>1.5</td><td>2.0</td><td>2.7</td><td>6.2%</td></tr> </tbody> </table> <p>・総便益 (B) 26.28 億円 (走行時間短縮便益：23.23億円、走行経費減少便益：2.90億円、交通事故減少便益：0.15億円) ・総費用 (C) 17.64 億円 (事業費：17.24億円、維持管理費：0.41億円、用地残存価値：0.01億円)</p> <p>○見込まれる効果 (定性的な効果)</p> <p>・国道1号及び国道138号バイパスの補完道路として、観光周遊ルートを形成し、観光、地域産業を支援 ・狭隘かつ線形不良区間の改善による安全で信頼性の高い交通の確保 ・安定性の高い大型ブロック積擁壁と切土法面による災害時の安全な通行の確保</p> <p>(3) 事業の進捗状況 (令和 7 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>61.2%</td><td>(1,163 百万円</td><td>／ 1,900 百万円)</td></tr> <tr> <td>事業量</td><td>0.0%</td><td>0 m</td><td>／ 1,000 m</td></tr> <tr> <td>用地取得</td><td>100.0%</td><td>967 m²</td><td>／ 967 m²</td></tr> </tbody> </table> <p>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	1.5	2.0	2.7	6.2%	区 分	進捗率	内 訳		事業費	61.2%	(1,163 百万円	／ 1,900 百万円)	事業量	0.0%	0 m	／ 1,000 m	用地取得	100.0%	967 m ²	／ 967 m ²
B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR																											
1.5	2.0	2.7	6.2%																											
区 分	進捗率	内 訳																												
事業費	61.2%	(1,163 百万円	／ 1,900 百万円)																											
事業量	0.0%	0 m	／ 1,000 m																											
用地取得	100.0%	967 m ²	／ 967 m ²																											
【視点2】	<p>今後の事業の進捗の見込み</p> <p>用地取得が完了していることから、工事を推進し、早期の完成・供用を目指す。</p> <p>評価 継続が妥当</p>																													
【視点3】	<p>新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性</p> <p>建設発生土及び伐採樹木について、近隣の工事箇所や関係者と調整を図り、運搬・処分費等の低減を図っていく。</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 本路線は、国道1号及び国道138号バイパスの補完道路として観光周遊ルートを形成し、観光、地域産業を支援を形成する重要な路線である。 本事業は観光地へのアクセス強化及び災害時の緊急車両の通行の確保に大きく寄与することから、事業を継続して早期完成を図る。</p>																													

費用便益比算出説明書

一般県道 仙石原新田線

(「費用便益分析マニュアル」国土交通省 道路局 都市局 令和7年2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	2,628百万円
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	1,764百万円
B／C		1.49

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(R11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

$$\begin{aligned}
 B &= \text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{走行時間短縮便益} \\
 &= 133\text{百万円} + 17\text{百万円} + 1\text{百万円} \\
 &= 151\text{百万円}
 \end{aligned}$$

検討期間全体の総便益

$$\begin{aligned}
 B &= \text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{走行時間短縮便益} \\
 &= 2,323\text{百万円} + 290\text{百万円} + 15\text{百万円} \\
 &= 2,628\text{百万円}
 \end{aligned}$$

※ 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

$$\begin{aligned}
 C &= \text{建設投資額} + \text{維持管理費} \\
 &= 1,723\text{百万円} + 41\text{百万円} \\
 &= 1,764\text{百万円}
 \end{aligned}$$

※ 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

事業概要

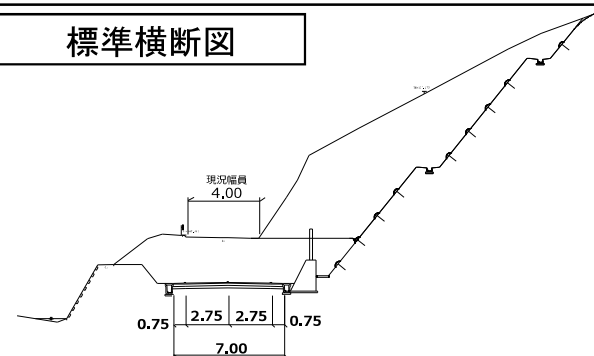
- ・ 事業期間 : 令和3年度～令和10年度
- ・ 事業区間延長 : 延長1.0km
- ・ 道路幅員 : 車道5.5m (全幅7.0m)
- ・ 車線数 : 2車線
- ・ 全体事業費 : 1,900百万円

事業の目的・必要性

本路線は、裾野市岩波地区と神奈川県箱根町を結ぶ生活道路であるとともに、裾野ICと箱根・芦ノ湖を結ぶ観光に寄与する道路である。本路線の沿道には、平成26年に「世界かんがい施設遺産」に登録された深良用水があり、今後も観光利用等において重要な路線となることが見込まれるが、道路幅員が狭く、カーブがきつい箇所があるため、大型車のすれ違いが困難な状況である。

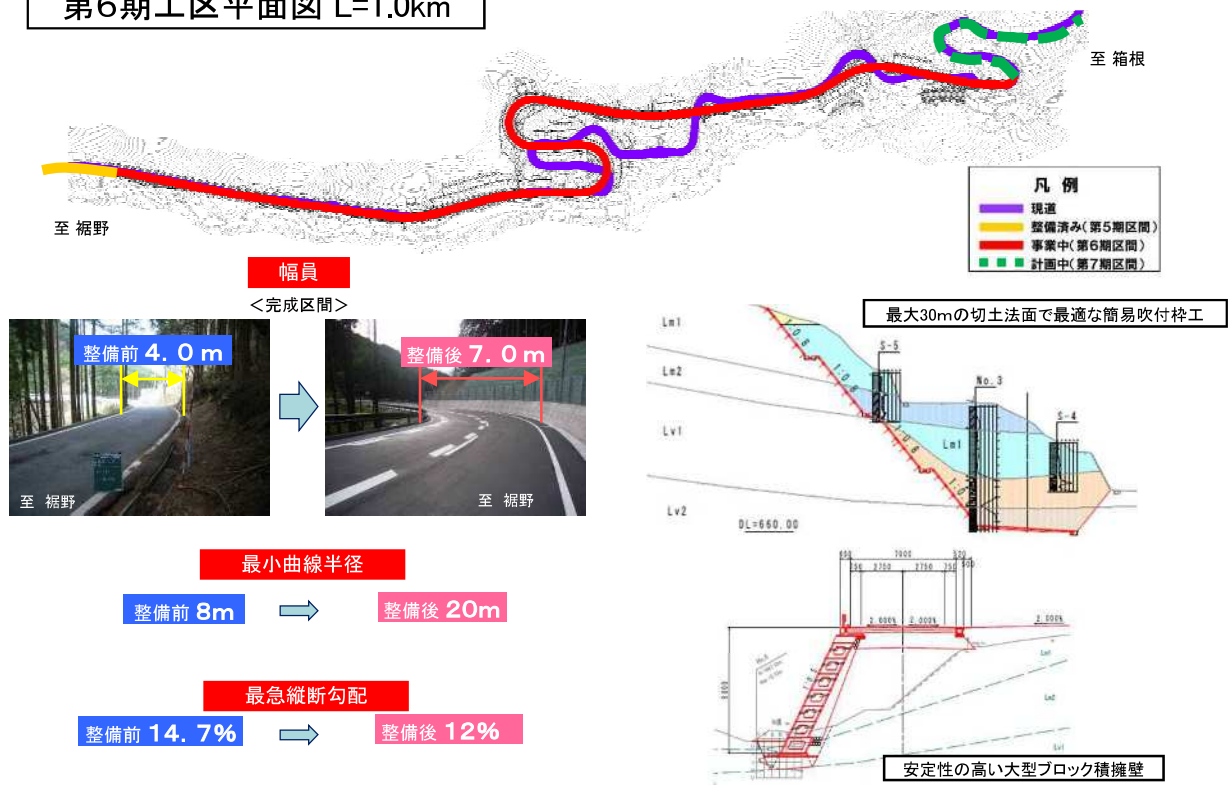
このため、道路幅員の拡幅及び道路線形の見直しを行うものである。

標準横断面図



2. 事業概要

第6期工区平面図 L=1.0km



3. 事業の必要性（費用便益比）

総費用(C)	17.64億円
改築費	17.24億円
維持管理費	0.41億円
用地残存価値	0.01億円
総便益(B)	26.28億円
走行時間短縮便益	23.23億円
走行経費減少便益	2.90億円
交通事故減少便益	0.15億円
↓	
今回評価(R7)	
費用便益比(B/C)	1.5(1.49)
経済的内部収益率(EIRR)	6.2%

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

3. 事業の必要性（事業の効果）

① 富士山から箱根一帯の観光・地域振興の支援

（国道1号及び国道138号バイパスの補完道路として、観光周遊ルートを形成し、観光、地域産業を支援）

- ・当該地域周辺は、観光交流客数が増加傾向にあり、周辺施設では新たな開発が進行している。
- ・拡幅整備により、新たな観光周遊ルートを形成し、観光振興を支援する。



国土地理院地図を加工して作成

■地域の声

裾野市観光協会

箱根の来訪者が、裾野にも周遊しやすくなることを期待している。
数年前から深良用水まつりを実施しており、Woven Cityや岩波駅周辺まちづくりなどの開発も始まり、今後の観光産業の活性化につながる道路整備です。



旅行会社

現道は大型バスが通れないため、利用していない。産業遺産、インフラツアー等を企画している。深良用水など魅力的なスポットもあるので、大型バスが通ることができるようになれば、新たなツアーコースの候補となると期待している。



Woven City



R7一部実証開始

岩波駅周辺まちづくり



R5.2着工

箱根駒ヶ岳芦ノ湖



R7.4リニューアル

3. 事業の必要性（事業の効果）

② 安全で円滑な交通の確保

（狭隘かつ線形不良区間の改善による安全で信頼性の高い交通の確保）

- ・事業区間は狭隘で線形も良くないため、車両同士のすれ違いが困難な箇所が多く存在。
- ・拡幅整備により、狭隘かつ線形不良区間が解消され、安全で信頼性の高い交通を確保。



0 2.5km 5km

国土地理院地図を加工して作成

幅員

<完成区間>



整備前 4.0m



整備後 7.0m

至 裾野

至 裾野

最小曲線半径

整備前 8m

整備後 20m

最急縦断勾配

整備前 14.7%

整備後 12%

■利用者の声

箱根登山バス

仙石原周辺の施設への通勤で利用している。拡幅整備されて安全になることを期待している。接続する芦ノ湖スカイラインの無料化も併せて実施すればなお使いやすくなる。



箱根ゴルフ場

三島市から通勤で利用しているが、道が狭くカーブが多く、すれ違いが心配である。裾野市方面からの利用客から道案内の間合せがある場合に、アクセスルートとして案内しないが、拡幅して走りやすくなれば案内できる。将来、岩波駅～芦ノ湖・桃源台間に路線バスが走るようになれば、いろいろな面で地域一帯の活性化につながると思う。



3. 事業の必要性（事業の効果）

③ 災害に強い道路ネットワークの構築 （道路拡幅による災害時の安全な通行の確保）

- ・事業区間は急峻な山岳地帯を通過するため、路肩の道路施設の倒壊や、積雪時の車両の立ち往生が発生している。
- ・道路拡幅を行い2車線を確保することで、災害に強い道路を構築する。



国土地理院地図を加工して作成

県管理道路における
スタック車両



箱根・芦ノ湖 旅館

沼津市から通勤で利用している。通勤時は国道1号が混んでいるので、この道だと20分以上早い。箱根側の狭い区間で、不慣れな車が入ってくることがあり、対向車が見えないため、事故の危険があるので不安。積雪時など、すれ違い困難な箇所では不慣れな車が立ち往生している時があり、通行に苦慮した。通行止め時には国道1号、138号に迂回したが渋滞して時間がかかった。拡幅して勾配も緩くなると安心して通勤できる。



路肩のカーブミラーの倒壊



急峻な山岳地帯を通る現道



4. 前回からの変更点・理由

	採択時(R3)	今回(R7)	主な変更理由
①計画期間	R3～R6	R3～R10 (+4年)	<ul style="list-style-type: none"> ・交通規制に関する地元との調整により、施工時間が限定（時間帯通行止め） ・地質が脆弱であったことによる施工効率の低下 ・建設発生土搬出先の調整
②全体事業費	800百万円	1,900百万円 (+1,100百万円)	<ul style="list-style-type: none"> ・地質が脆弱であったことによる処分費の増額（他工事流用→処分場処分） ・労務費及び材料費の上昇



出典：国土交通省報道発表資料

https://www.mlit.go.jp/report/press/tochi_fudousan_kensetsugyo14_hh_000001_00261.html

現場土質状況



5. 対応方針（案）

- 本路線は、国道1号及び国道138号バイパスの補完道路として観光周遊ルートを形成し、観光、地域産業を支援を形成する重要な路線である。
- 本事業は観光地へのアクセス強化及び災害時の緊急車両の通行の確保に大きく寄与する。
- 費用便益比(B/C)は1.5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。

令和7年度 公共事業の再評価に関する関係者等の意見と県の考え方(案)

資料5

事業名:	社会資本整備総合交付金(県道道路改築)事業
箇所名:	一般県道仙石原新田線(裾野市深良)
照会者:	社会資本整備総合交付金(県道道路改築)事業の受益者 7名

担当課: 工事第1課

番号	聴取した意見内容		意見に対する県の考え方
	意見	内容	
1	事業継続を要望	仙石原新田線は、裾野市と箱根町を結ぶ県道であり、一大観光地である「箱根」や「芦ノ湖」を結ぶ観光ルートであるが、道路が狭く大型バスが通行できない。 また、裾野市内の計画道路と繋がることで、箱根から裾野市北部の大型観光拠点の利便性が飛躍的に向上するため、早期の整備を要望する。	早期完成を目指して事業を推進する。
2	事業継続を要望	箱根の来訪者が、裾野にも周遊しやすくなることを期待している。 数年前から深良用水まつりを実施している。 Woven Cityなどの開発も始まり、今後の観光産業の活性化につながるため、事業継続を要望する。	早期完成を目指して事業を推進する。
3	事業継続を要望	仙石原周辺の施設への通勤が安全になることを期待しているため、事業継続を要望する。 接続する芦ノ湖スカイラインの無料化も併せて実施すればなお使いやすくなる。	早期完成を目指して事業を推進する。
4	事業継続を要望	沼津からの通勤者が3人いる。通勤時は国道1号が混んでいるので、この道だと20分以上早い が、箱根側の狭い区間でカーブミラーがない箇所があり、すれ違いに苦労することがある。 マップアプリの案内で不慣れな車が通行してくると、すれ違いに苦労することがある。 積雪時など、すれ違い困難な箇所では不慣れな車が立往生している時があり、通行に苦慮した。 通行止め時には国道1号、138号に迂回したが渋滞して時間がかかった。拡幅して勾配も緩くなると安心して通勤できる。	車両のすれ違い困難な状況は十分認識している。早期完成を目指して事業を推進する。
5	事業継続を要望	従業員4人が通勤で利用している。 道が狭くカーブが多く、すれ違いが心配である。拡幅されれば安心して通勤できる。 積雪時等に慣れない車がスピードを出しているのが怖い。 裾野市方面からの利用客から道案内の問合せがある場合に、現在はアクセスルートとして案内しないが、拡幅して走りやすくなれば案内できる。また、将来、岩波駅～芦ノ湖・桃源台間に路線バスが走るようになれば、いろいろな面で地域一帯の活性化につながると思うため、事業継続を要望する。	早期完成を目指して事業を推進する。
6	事業継続を要望	現道は大型バスが通れないため、利用しておらず、登山向けの中型バスツアーでも利用するルートではない。 産業遺産、インフラツアー等を企画しており、深良用水など魅力的なスポットもあるので、大型バスが通ることができるようになれば、新たなツアーコースの候補となると期待している。	早期完成を目指して事業を推進する。
7	事業継続を要望	観光で裾野市内から箱根方面へ向かう利用客がたまにいる。 広くて走りやすくなると安全になるので助かる。 しかし、スピードを出しやすくなるので、なれない一般の車等が事故を起こす危険が高まるので、安全対策もあわせて実施してほしい。	早期完成を目指して事業を推進する。安全対策についても検討していく。
8			
9			
10			

番号	7	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	一般県道下土狩徳倉沼津港線（狩野川第三架橋）				関係市町	清水町、三島市																												
事業採択年度	令和3年度		計画期間	令和3年度～令和19年度																														
用地着手年度	令和5年度		工事着手年度	令和8年度																														
再評価理由※	事業着手(R3)後5年が経過																																	
全体事業費	百万円 7,800	投資状況 (百万円)	～R5年度 460	R6年度 63	R7年度見込 325	計 848																												
事業概要	<p>(1)事業目的</p> <p>狩野川第三架橋は、狩野川を新たに渡河する橋梁である。現在、清水町内で狩野川を渡河できるのは徳倉橋、香貫大橋のみであり、交通集中による慢性的な渋滞が発生しているため、本事業により周辺地域の慢性的な渋滞を緩和し、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>(2)事業内容</p> <p>施工延長：1,200 m 道路工：940 m 橋梁工：260 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"> 徳倉橋の交通量はH27、R3センサスともに180百台であり、徳倉橋周辺で交通集中による慢性的な渋滞が発生している。 徳倉橋周辺の交通事故件数は、R2～R5年で38件発生している。 本路線が接続する予定である（都）玉川卸団地線周辺は、マスタープランでコアゾーン（人々が集まる拠点）に位置づけられており、令和6年4月に土地区画整理組合準備委員会が発足された。 <p>(2)事業の投資効果</p> <p>○費用便益分析結果（令和7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>1.0</td><td>1.7</td><td>2.2</td><td>4.1%</td></tr> </table> <p>・総便益 (B) 59.6 億円（走行時間短縮便益：48.83億円、走行経費減少便益：8.20億円、交通事故減少便益：2.58億円）</p> <p>・総費用 (C) 58.3 億円（建設費：58.29億円、維持管理費：0.41億円、用地残存価値：0.44億円）</p> <p>○見込まれる効果（定性的な効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> 渋滞の緩和により、公共交通機関の定時性が向上し、地域住民等の利便性向上に寄与 円滑な交通を確保することで、交通事故の抑制が期待され、安全性向上に寄与 災害時のリダンダンシーの確保 <p>(3)事業の進捗状況（令和7年度見込み）</p> <table border="1"> <tr> <th>区分</th><th>進捗率</th><th colspan="2">内 訳</th></tr> <tr> <td>事業費</td><td>10.9%</td><td colspan="2">(848 百万円 / 7,800 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 / 940 m)</td></tr> <tr> <td>橋梁工</td><td>0.0%</td><td>(0 m / 260 m)</td></tr> <tr> <td>用地取得</td><td>51.1%</td><td colspan="2">(11,500 m² / 22,500 m²)</td></tr> </table> <p>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	2.2	4.1%	区分	進捗率	内 訳		事業費	10.9%	(848 百万円 / 7,800 百万円)		事業量	道路工	0.0%	(0 m / 940 m)	橋梁工	0.0%	(0 m / 260 m)	用地取得	51.1%	(11,500 m ² / 22,500 m ²)	
B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR																															
1.0	1.7	2.2	4.1%																															
区分	進捗率	内 訳																																
事業費	10.9%	(848 百万円 / 7,800 百万円)																																
事業量	道路工	0.0%	(0 m / 940 m)																															
	橋梁工	0.0%	(0 m / 260 m)																															
用地取得	51.1%	(11,500 m ² / 22,500 m ²)																																
【視点2】	<p>今後の事業の進捗の見込み</p> <p>・整備に対する地元の期待も高いことから、定期的に地元説明会を開催し、地元の要望に応えながら、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 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>・現場から7km近隣にあるストックヤードを活用し、建設発生土の有効利用することで、土工費削減を図っていく。</p> <p>・盛土区間において軟弱地盤対策が必要であるため、新技術・新工法の活用を検討するなどして、コスト削減を図っていく。</p> <p>・供用後、特に腐食が懸念される桁端部等に対して、塗装の増塗による長寿命化対策を実施し、ライフサイクル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>本事業は、狩野川を新たに渡河する橋梁であり、安全で円滑な交通を確保するとともに、大規模災害時の輸送機能確保を図るものである。事業に対する地元の期待が大きく、着実な整備が期待できることから、事業を継続する。</p>																																	

費用便益比算出説明書

(一) 下土狩徳倉沼津港線 狩野川第三架橋
(「費用便益分析マニュアル」国土交通省道路局 都市局 令和7年2月)

総括表

総便益 B	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]	5,961百万円
総費用 C	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]	5,826百万円
B / C		1.02

総便益

- 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

- 施設等の残存価値
評価期間末における施設等の残存価値を社会的割引率4%で現在価値化する。

- 総便益 B＝ 5961百万円
移動時間短縮便益 B＝ 4883百万円
走行経費減少便益 B＝ 820百万円
交通事故減少便益 B＝ 258百万円

※

総費用

- 事業建設費：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
- 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、供用後50年間で合計したもの。
- 用地残存価値：検討期間後の残存価値を現在価値化したもの。

- 総費用 C＝ 5826百万円
事業建設費 C＝ 5829百万円
評価期間内に必要な維持管理費 C＝ 41百万円
用地残存価値 C＝ 44百万円

1. 事業箇所位置図



2. 事業概要

詳細位置図



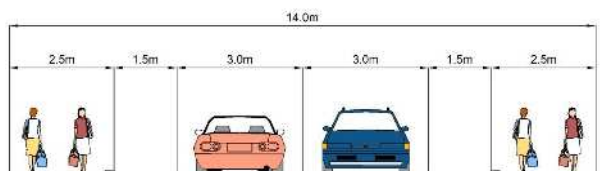
事業目的

現在、清水町で狩野川を渡河できるのは徳倉橋、香貫大橋のみであり、交通集中による慢性的な渋滞が発生している。

狩野川第三架橋の整備により、周辺地域の慢性的な渋滞を緩和し、安全で円滑な交通を確保する。

事業内容

- 計画期間 : 令和3年度～令和19年度
- 施工延長 : 1,200m
うち橋梁工260m (2橋)
- 道路幅員 : 車道6.0m (全幅14.0m)
- 車線数 : 2車線
- 全体事業費 : 7,800百万円



3. 事業の投資効果（費用便益比）

総費用(C)	58.26億円
建設投資額	58.29億円
維持管理費	0.41億円
用地残存価値	0.44億円

(前回評価時)
(47.71億円)

総便益(B)	59.61億円
走行時間短縮便益	48.83億円
走行経費減少便益	8.20億円
交通事故減少便益	2.58億円

(51.95億円)



	今回評価(R7)
費用便益比(B/C)	1.0 (1.02)
経済的内部収益率(EIRR)	4.1%

(1.1)

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

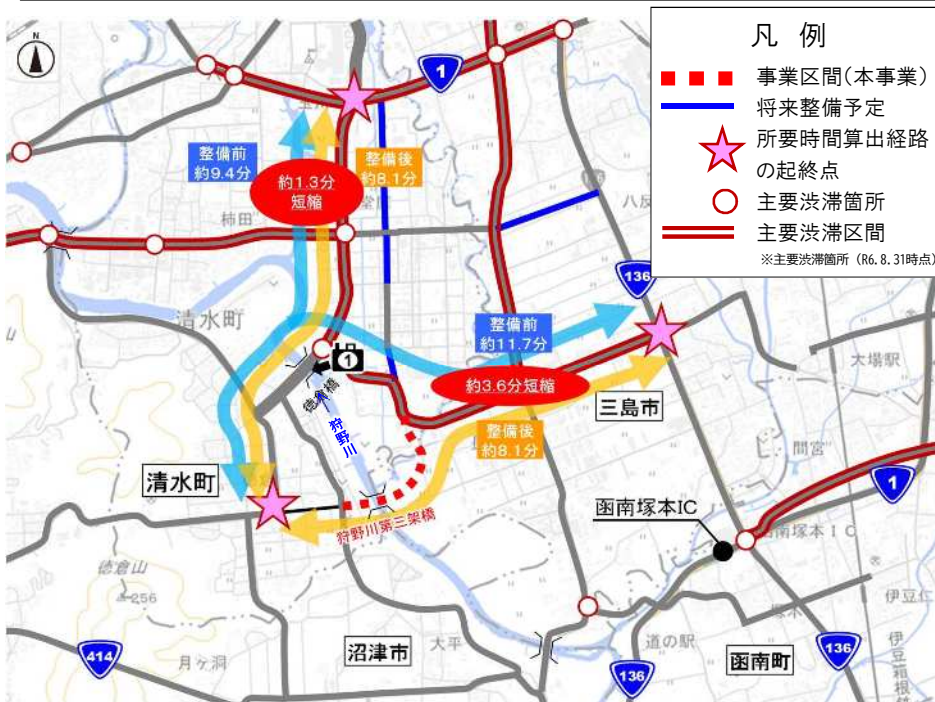
※社会的割引率(4%)を用いて現在価値に換算した総計

3

4. 事業の必要性（事業の効果）

① 円滑な交通の確保

・狩野川第三架橋の整備により、主要渋滞区間の交通分散が図られ、徳倉橋周辺の渋滞の緩和、所要時間の短縮が期待される。



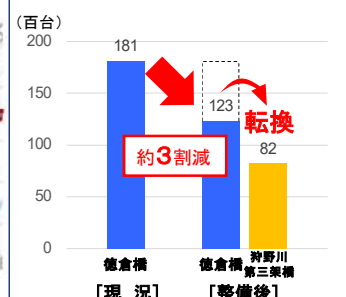
国土地理院地図を加工して作成

※所要時間は交通量推計結果より算出

■徳倉橋付近の様子



■徳倉橋の交通量



出典
現況: 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査
整備後: 令和22年交通量推計結果

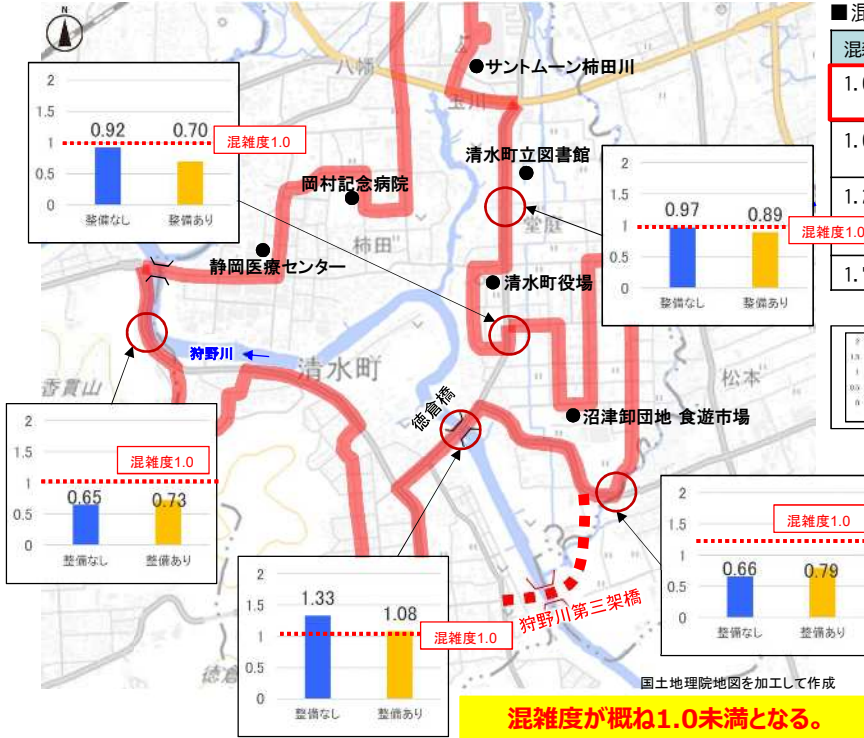
4

4. 事業の必要性（事業の効果）

② 公共交通の利便性向上

・周辺地域の混雑が緩和されることにより、清水町を循環するバスの定時性の向上が期待される。

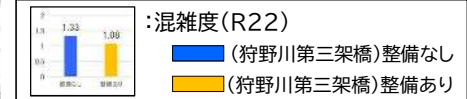
■清水町循環バス 経路図(赤線)



■混雑度の解釈（要約）

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	混雑することなく、円滑に走行可能な状態
1.0～1.25	ピーク時間は混雑する可能性がある状態
1.25～1.75	ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性の高い状態
1.75以上	慢性的な混雑状態

出典：道路の交通容量 昭和59年9月 社団法人 日本道路協会



■清水町循環バス 事業者の声

徳倉橋が混雑することで、徳倉交差点まで影響があり、当社の徳倉交差点を通行する路線ほぼすべてで遅延が発生しています。特に朝は渋滞がひどいです。

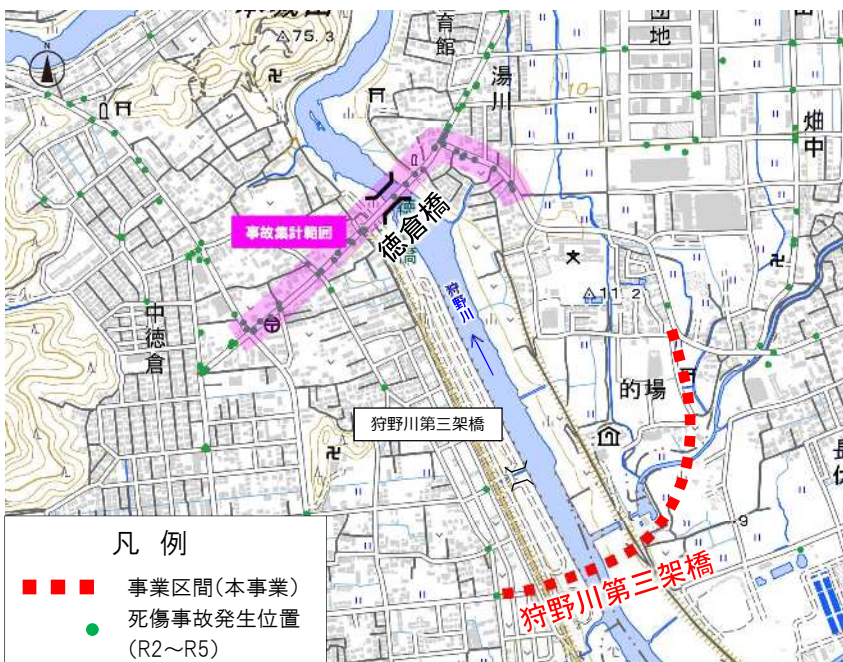


出典：株式会社東海バス 沼津営業所 ヒアリング 5

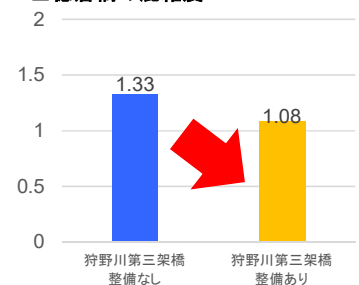
4. 事業の必要性（事業の効果）

③ 安全の確保(車両事故の抑制)

・狩野川第三架橋の整備により、徳倉橋周辺の混雑度が改善することで、追突事故の抑制が期待される。

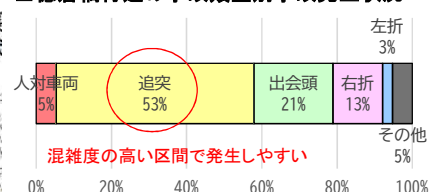


■徳倉橋の混雑度



出典：令和22年交通量推計結果

■徳倉橋付近の事故類型別事故発生状況

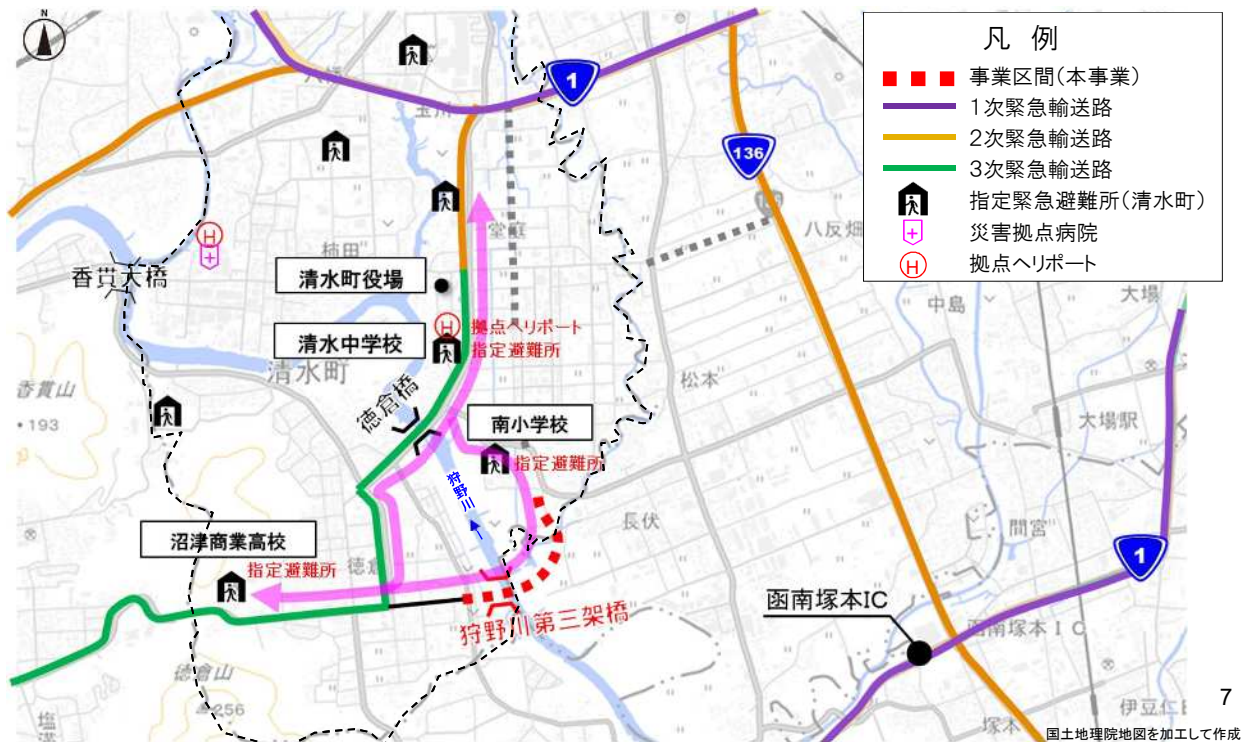


出典：(事故発生位置)警察庁オープンデータ
国土地理院地図を加工して作成

4. 事業の必要性（事業の効果）

④ 災害時のリダンダンシーの確保

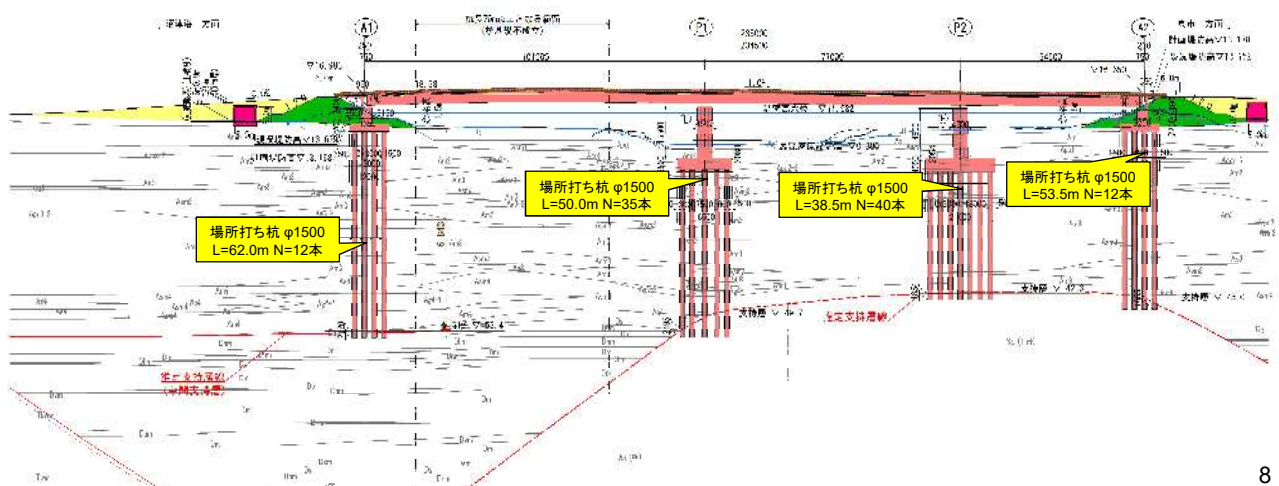
・狩野川第三架橋は、狩野川を渡河するネットワークを補完し、発災後の救援・復旧活動における輸送機能の確保が期待される。



5. 前回からの変更点・理由

前回からの変更点・理由

区 分	前回(R3) (事前評価)	今回(R7) (再評価)	主な変更理由
①全体事業費	7,000百万円	7,800百万円 (+800百万円)	・地質調査及び詳細設計の結果、橋梁下部工の基礎杭の本数が増加したため
②計画期間	R3～R15	R3～R19 (+4年)	・杭本数増加に伴い、施工計画を見直したため。



6 . 対応方針（案）

本事業は、

- ・ 徳倉橋周辺の渋滞緩和により、地域内交通の円滑化、公共交通の利便性向上に寄与する。
- ・ 緊急輸送路を補完し、防災機能の強化に寄与する。
- ・ 新たな橋梁の整備に対する地元の期待も大きく、着実な整備が期待できる。

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。

令和7年度 公共事業の再評価に関する関係者等の意見と県の考え方(案)

資料5

事業名: 社会資本整備総合交付金(橋梁改築)

箇所名: 一般県道下土狩徳倉沼津港線(狩野川第三架橋)

照会者: 沼津土木事務所

担当課: 工事第1課

番号	聴取した意見内容		意見に対する県の考え方
	意見	内容	
1	事業継続を要望	県道下土狩徳倉沼津港線の徳倉橋に、清水町内を往来する交通に加え、町外からの通過交通も集中し、当路線では、国道1号の玉川交差点から徳倉地区に至る区間において、朝夕の通勤・通学時間帯だけでなく、昼間の時間帯にも複数の箇所であまり頻りに発生しており、最大時にはその長さが約3kmにわたることもあるなど、日常生活や経済活動に大きな影響を与えているため、早期の整備を要望する。	引き続き、国や関係市町の協力を得ながら、整備推進に努めていく。
2	事業継続を要望	交通渋滞による交通事故が多発しており、その影響は幹線道路にとどまらず、渋滞を避ける車両が入り込む生活道路にもおよび、近年の人口10万人換算での人身事故発生件数は、県内上位の状況にあるため、早期の整備を要望する。	引き続き、国や関係市町の協力を得ながら、整備推進に努めていく。
3	事業継続を要望	大規模災害発生時には、狩野川を挟んだ町域を唯一繋ぐ徳倉橋が、住民の避難や緊急物資の輸送において重要な役割を担っている。この橋が万一交通機能を喪失した場合、その影響は大変大きく、地域住民の安全で安心な生活が脅かされるため、早期の整備を要望する。	引き続き、国や関係市町の協力を得ながら、整備推進に努めていく。
4	事業継続を要望	新たな道路ネットワークを形成する新橋の整備により、交通の円滑化、交通安全、ネットワークの多重化による防災機能の強化など、地域が抱える多くの課題解決に向け、大きな効果が期待されるものであるため、事業継続を要望する。	引き続き、国や関係市町の協力を得ながら、整備推進に努めていく。
5	事業継続を要望	清水町では、新橋を最大限に生かした新たな南北軸の実現を目指し、現在その一環をなす都市計画道路玉川卸団地線の整備に向けた準備や、これを南下し新橋につながる南伸ルートの検討に着手し、本格的な事業化を目指している。新橋の今後の整備に向け、清水町では、この新橋と一体となった南北軸の道路ネットワークの構築とともに、地元窓口として最大限の協力するので、この事業の更なる推進並びに、南伸ルートと県道清水南停車場線との交差点部の整備についても、推進を要望する。	引き続き、国や関係市町の協力を得ながら、整備推進に努めていく。
6	事業継続を要望	清水町は、狩野川によって町域が南北に二分され、狩野川以南の徳倉地区には、町の人口の1/3となる1万人を超える町民が居住している。この二つの地域を結ぶ路線は、県道下土狩徳倉沼津港線の徳倉橋の1橋のみであり、町内外の車両が集中し渋滞が頻りに発生しており、日常生活や経済活動等に大きな影響を与えている。このため、新橋の早期整備を要望する。	引き続き、国や関係市町の協力を得ながら、整備推進に努めていく。
7	事業継続を要望	新橋は、交通の円滑化など地域が抱える課題の解決に大きな効果が期待できるため、さらなる事業促進を要望する。	引き続き、国や関係市町の協力を得ながら、整備推進に努めていく。
8	事業継続を要望	もっと、広報をしてほしい。HPとかで図面とか見られるようにしてもらいたい。事業完成には期待している。この話もあって、何年か前に引越してきた。	事業への理解を深めていただくために、HPに広報誌を掲載するなど、積極的にPRをしていく。
9	見直しを要望	豪雨で、自宅前が浸水し、家に帰れなくなった。こういうこともあるし、浸水対策はしっかりしてもらいたい。	本事業に伴う浸水対策についても検討中である。結果については地元説明会等を通して報告する予定である。
10	見直しを要望	平面交差することにより、町内や長伏小学校前の道路を通過する車両が増加する。安全対策を検討してほしい。	関係市町の協力を得ながら、安全対策を検討する。