

令和6年度公共事業再評価調査

担当課名

街路整備課

番号	53																												
事業名	街路整備事業		事業主体	静岡県																									
箇所名	としげいかくどうろ 都市計画道路 田端宝野線		関係市町	袋井市																									
事業採択年度	令和2年度		計画期間	令和2年度～令和8年度																									
用地着手年度	令和2年度		工事着手年度	令和2年度																									
再評価理由※	事業採択(R2)後5年間が経過した時点で継続中の事業																												
全体事業費	百万円	投資状況 (百万円)	～R4年度	R5年度	R6年度見込	計																							
	3,100		762	339	332	1,433																							
事業概要	<p>(1)事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> 整備路線に平行する県道は、幅員が狭く歩道が未整備であるため、歩行者等の通行が危険な状況である。 袋井駅と市内南東部の集落拠点を結ぶ拠点間ネットワーク軸に位置付けられた本路線を整備し、歩行者の安全確保のほか、駅と集落拠点のアクセス向上を図る。 <p>(2)事業内容</p> <p>施工延長： 731 m 道路幅員： 16 m</p> <p>道路工： 731 m 車線数： 2 車線</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"> 平成26年に袋井駅南口が整備されたことを契機に、住宅地・医療地区の整備および大型商業施設の開業があり、袋井駅南側は約10年で大きく変化している 令和10年度完了予定の袋井駅南都市拠点土地区画整理事業を実施中である。 令和7年3月には、本路線と袋井駅をつなぐ市道（駅南循環線）が開通予定である。 <p>(2)事業の投資効果</p> <p>○費用便益分析結果 (令和6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>2.0</td> <td>3.0</td> <td>3.7</td> <td>8.5%</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> 総便益 (B) 56.4 億円 (走行時間便益: 52.21億円、走行経費便益: 4.94億円、事故便益: -0.79億円) 総費用 (C) 28.5 億円 (建設費: 28.32億円、維持管理費: 0.33億円、用地残存価値: 0.15億円) <p>○見込まれる効果 (定性的な効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者の安全確保 駅と集落拠点のアクセス向上 <p>(3)事業の進捗状況 (令和6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>46.2%</td> <td>(1,433 百万円</td> <td> / 3,100 百万円)</td> </tr> <tr> <td>事業量</td> <td>0.0%</td> <td>(0 m</td> <td> / 731 m)</td> </tr> <tr> <td>用地取得</td> <td>81.5%</td> <td>(6,697 ㎡</td> <td> / 8,221 ㎡)</td> </tr> </tbody> </table>					B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR	2.0	3.0	3.7	8.5%	区分	進捗率	内 訳		事業費	46.2%	(1,433 百万円	/ 3,100 百万円)	事業量	0.0%	(0 m	/ 731 m)	用地取得	81.5%	(6,697 ㎡	/ 8,221 ㎡)
B/C (i=4%)	参考:B/C (i=2%)	参考:B/C (i=1%)	EIRR																										
2.0	3.0	3.7	8.5%																										
区分	進捗率	内 訳																											
事業費	46.2%	(1,433 百万円	/ 3,100 百万円)																										
事業量	0.0%	(0 m	/ 731 m)																										
用地取得	81.5%	(6,697 ㎡	/ 8,221 ㎡)																										
	評価	継続が妥当																											
【視点2】	<p>今後の事業の進捗の見込み</p> <p>用地取得率は令和6年度で約8割の見込みであり、整備に対する地元の期待も高いことから、引き続き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>																												
	評価	継続が妥当																											
【視点3】	<p>新たなコスト削減・代替案立案等の可能性</p> <p>建設発生土の工事間流用（近隣の他工事）を実施するなど、工事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>用地取得率は令和6年度で約8割の見込みであり、整備に対する地元の期待も高く、事業の投資効果も期待されることから、事業を継続する。</p>																												

費用便益比算出説明書

都市計画道路 田端宝野線

(「費用便益分析マニュアル」国土交通省道路局 都市局 令和5年12月)

総括表

総便益 B	[街路事業を実施しない場合の経費]－[街路事業を実施した場合の経費]	5,636百万円
総費用 C	[建設投資額]＋[維持管理費]＋[道路構造物更新費]－[用地残存価値]	2,851百万円
B / C		1.98

総便益

○街路事業の有無による経費の差分
 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整備した場合の差を求め、総便益とする。

総便益

B = 街路事業によって発生する経費に対して、整備前後の差分
 = 5,005,634百万円 - 4,999,999百万円
 = 5,636百万円

- ※「走行時間短縮便益」:道路の整備により短縮された総走行時間の価値
 「走行経費減少便益」:道路の整備により減少した走行経費(燃料費、タイヤ費、車両整備費等)
 「交通事故減少便益」:道路の整備により減少した交通事故による社会的損失(人的・物的損害額、事故渋滞による損失額)
 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 交通事故減少便益は「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。

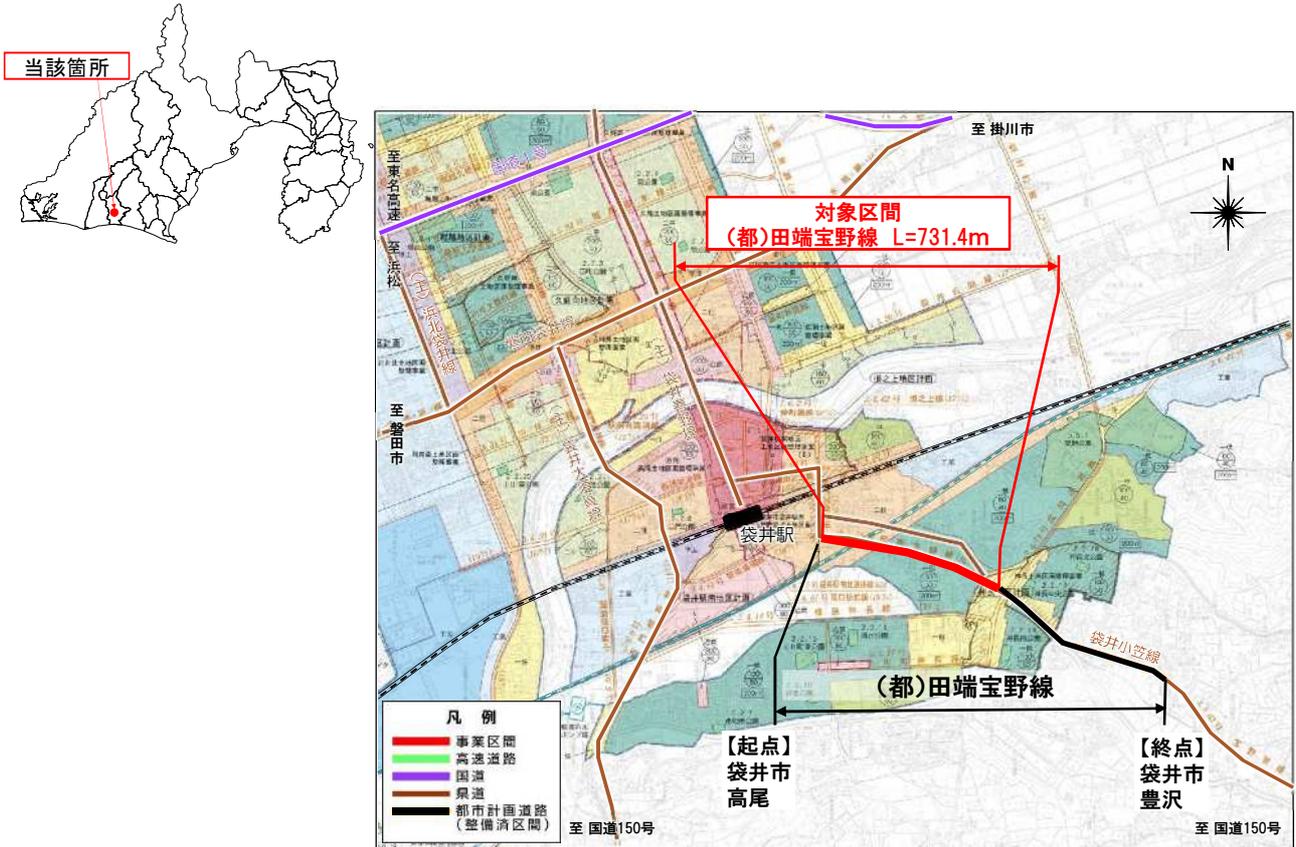
総費用

- 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、合計する。
- 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年間を合計する。
- 更新費
 評価対象期間末までに耐用年数等に達する構造物がある場合に計上する。
- 用地の残存価値
 評価期間後の残存価値を現在価値化したもの。

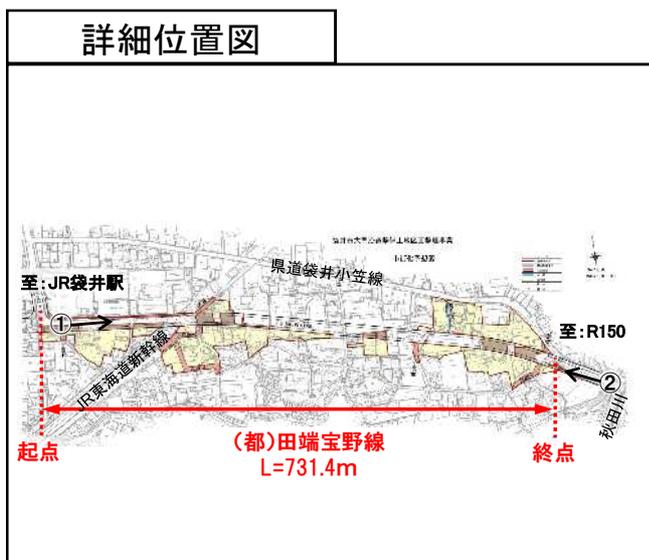
総費用

C = Σ 各年事業建設費 / (1+0.04)ⁿ + Σ 年間維持管理費 / (1+0.04)ⁿ
 + Σ 更新費 / (1+0.04)ⁿ - 用地の残存価値 / (1+0.04)ⁿ
 = 2,832百万円 + 33百万円 + 0百万円 - 15百万円
 = 2,851百万円

1. 事業箇所位置図



2. 事業概要

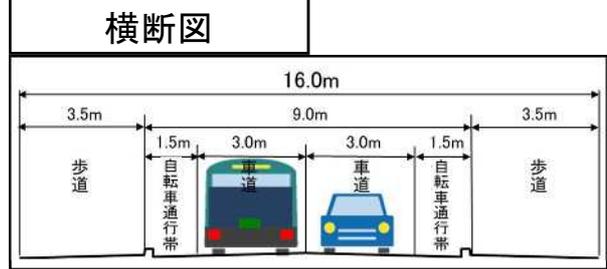
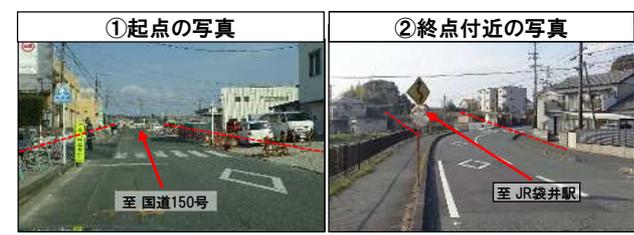


事業目的

- 通学路交通安全プログラムで危険箇所と指定された並行路線の歩行者の安全確保
- 拠点間ネットワーク軸に位置付けられた路線で、駅と集落拠点のアクセス向上

事業内容

- 計画期間: 令和2年度～令和8年度
- 事業区間: 延長0.73km
- 道路幅員: 16m
- 車線数: 2車線
- 全体事業費: 3,100百万円



3. 事業概要

区分	前回(R元)	今回(R6)	主な変更理由
①計画期間	—	R2~R8	—
②全体事業費	—	3,100百万円	—

4. 対応方針（案）

本事業は、

- 道路整備を行うことで、歩行者の安全確保及び駅と集落拠点等のアクセス向上を図る。
- 用地取得率は令和6年度で約8割の見込みであり、整備に対する地元の期待も高い。
- 費用便益比は(B/C)は、2.0である。

以上から、事業効果が大きい。



事業を継続する