

| 番号 | 5 | | 平成28年度公共事業再評価調査 | | 担当課名 | 道路整備課 | |
|--|---|---------------|-----------------|-----------------|---------|-------|--|
| 事業名 | 道路改築事業 | | | 事業主体 | 静岡県 | | |
| 箇所名 | 一般国道301号 <small>りきかくふく</small> 利木拡幅 | | | 関係市町村 | 湖西市 | | |
| 事業採択年度 | 平成 15 年度 | | 計画期間 | 平成15年度 ~ 平成30年度 | | | |
| 用地着手年度 | 平成 17 年度 | | 工事着手年度 | 平成 17 年度 | | | |
| 再評価理由※ | 再評価実施(H23)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 (百万円) | ~H26年度 | H27年度 | H28年度見込 | 計 | |
| | 2,209 | | 1,491 | 155 | 161 | 1,807 | |
| 事業概要 | <p>(1)事業目的 本路線は、通学路に指定されているとともに第一次緊急輸送路に指定されている地域の幹線道路である。当該区間の現道は、曲線半径30mの急カーブであり歩道もないため、本事業により、線形の改良と歩道の設置を行うことにより、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>(2)事業内容 計画概要：全体計画延長450m 計画幅員 車道6.5m(全幅11.5m) 2車線バイパス 道路工450m、架道橋工23.6m</p> | | | | | | |
| 【視点1】 事業の 必要性 | <p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 当該区間の交通量は事業着手前9,435台/12h(H11センサ)、現時点10,303台/12h(H22センサ)と交通量は増加傾向にあり、本路線唯一の未改良区間であるとともに、隣接する小学校の通学路に指定されていることから、整備が必要不可欠となっている。</p> <p>(2)事業の投資効果 現時点(H28)の分析結果：B/C=1.10 ・総便益(B)26.63億円 走行時間短縮便益1.26億円、走行経費減少便益0.19億円、交通事故減少便益-0.11億円 ・総費用(C)24.20億円 建設投資額24.16億円、維持管理費0.19億円、用地残存価値-0.22億円 知波田小学校の通学路に指定されているが、線形が悪いうえに歩道が未設置であることから、交通事故の発生が懸念される当該区間を整備することで、学童の安全が確保される。</p> <p>(3)事業の進捗状況 【事業費】進捗率81.8%(平成28年度末見込み：1,807百万円/2,209百万円) 【事業量】26.7% 120m/450m 【用地面積】89.1% 2,517m²/2,824m² 【工事費】進捗率89.2%(平成28年度末見込み：1,826百万円/2,048百万円)</p> <p>評価 <input checked="" type="radio"/> 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</p> | | | | | | |
| 【視点2】 今後の 事業の進捗 の見込み | <p>平成28年度は、一般国道301号を跨ぐ天竜浜名湖鉄道の新利木架道橋上部工に着手予定し、平成30年度の完了を目指す。</p> <p>評価 <input checked="" type="radio"/> 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</p> | | | | | | |
| 【視点3】 新たなコスト 縮減・代替案 立案等 の可能性 | <p>新技術・新工法の活用、構造物のプレキャスト化による省力化などにより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(<input checked="" type="radio"/> 継続) ・ 見直し後継続 ・ 中止)する。</p> <p>(2)理由 本事業は、線形不良区間の解消及び歩道の整備が必要不可欠である。事業も順調に進んでいることから、事業を継続し早期完成を図る。</p> | | | | | | |

一般国道 301 号 利木拡幅

(「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 20 年 11 月)

総括表

| | |
|--|----------|
| I) 総便益 B | 26.63 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] - [評価期間内に当該路線を整備した場合に発生する経費] | |
| II) 総費用 C | 24.20 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 | 1.10 |

I) 総便益の算出

①各種費用の H42^{※1}の便益

| | 走行時間費用 (億円/年) | 走行費用 (億円/年) | 交通事故損失額 (億円/年) | 合計 (億円/年) |
|-------------|------------------|----------------|-------------------|--------------|
| 整備しなかった場合 A | 2.25 | 0.53 | 0.43 | 3.21 |
| 整備した場合 B | 0.99 | 0.33 | 0.54 | 1.86 |

| | | | | |
|-----------|----------------|----------------|-------------------------------|------|
| 便益 A-B | 1.26 時間短縮便益 | 0.19 経費減少便益 | -0.11 ^{※2} 事故減少便益 | 1.34 |
|-----------|----------------|----------------|-------------------------------|------|

- ・「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。

| | | |
|-----|------------------|----|
| | 将来の便益 H31~H80 | |
| 総便益 | 26.63 | …B |

II) 総費用の算出

[総費用]=[建設投資額]+[維持管理費]-[用地費の残存価値]

| 事業費 (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) |
|-------------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|
| 23.94 | 24.16 | 99.0 | 0.19 | 0.22 | 24.20 |

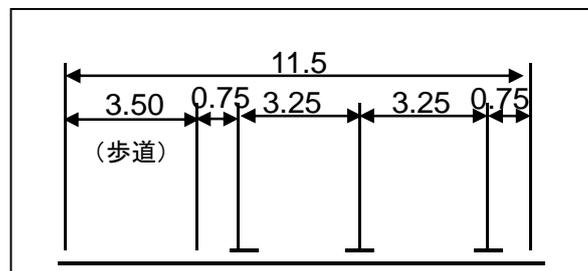
…C

- ・「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次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。

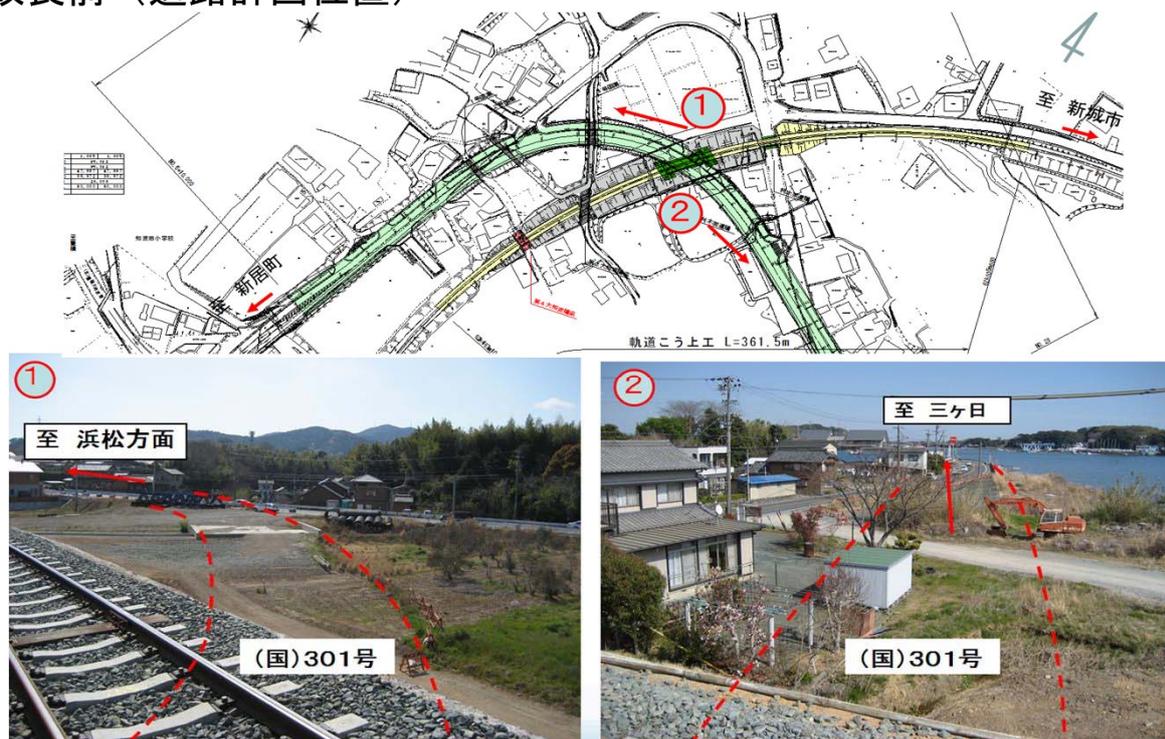
■位置図



■標準横断面図



■改良前（道路計画位置）



■改良前（現道状況）

