

番号	7	令和元年度公共事業事後評価調査				担当課名[道路整備課]	
事業名	道路改築				事業主体	静岡県	
箇所名	一般国道136号 <small>かんなんみ しみま</small> 函南三島バイパス				市町名	<small>しみま かんなんみ</small> 三島市、函南町	
事業概要							
事業期間	当初 又は前回	平成9年度～平成25年度		事業費	当初 又は前回	23,500 百万円	
	実績	平成9年度～平成26年度			実績	25,836 百万円	
事業量	計画概要：延長 2,800m 計画幅員 車道 13.0(全幅39.0)m 4車線バイパス 道路工 2,580m 橋梁 146m(橋梁2橋)						
事業の目的・必要性							
<p>(1) 事業目的</p> <p>・函南三島バイパスは、伊豆地域の生活・産業・観光を支えている重要な路線である。当事業は、県東部の中心である沼津・三島地域の交通分散を目的として、東名高速道路と伊豆地域を結び、伊豆縦貫自動車道の一部である東駿河湾環状道路に接続する国道136号のバイパス整備を行うものである。</p> <p>国道136号における交通混雑の緩和 国土・地域ネットワークの構築 生活・観光・産業活性化への寄与 を目的とする。</p>							
事業の効果等							
費用便益比 分析結果	当初 又は 前回	B / C	総費用	506.11 億円	総便益	742.38 億円	基準年
		1.47	建設投資額：499.50億円 (維持管理費：11.66億円) 用地残存価値：5.05億円		走行時間短縮便益：678.93億円 (走行経費減小便益：48.80億円) 交通事故減少便益：14.65億円		H23 年
	事後	B / C	総費用	831.89 億円	総便益	995.05 億円	基準年
		1.20	建設投資額：830.58億円 (維持管理費：15.71億円) 用地残存価値：14.40億円		走行時間短縮便益：909.40億円 (走行経費減小便益：66.19億円) 交通事故減少便益：19.47億円		R1 年
<p>(1) 費用便益比分析の算定基礎となった要因の変化</p> <p>・基準年がH23からR1に変更されるため、社会的割引率の適用により費用、便益ともに現在価値に換算すると大幅に増額となる。</p> <p>・将来OD表の推計ベースはH17センサスで変更はないが、推計に用いるOD表をH21県実施のものからH24国実施のものに変更している。この変更により地域内のOD交通量が微減している。</p> <p>・再評価時は費用便益マニュアル(H20)を適用していたが、マニュアルがH30に改定され便益を算定する原単位が減額されている。</p> <p>(2) 事業の効果の発現状況</p> <p>国道136号における交通混雑の緩和</p> <p>・現道交通量の推移 (H9 32,376台 H27 25,745台：約6,000台減少)</p> <p>・大場川南交差点における最大渋滞長の変化 (北断面：【整備前】4,200m 【整備後】240m、東断面：【整備前】390m 【整備後】70m)</p> <p>国土・地域ネットワークの構築</p> <p>・東名沼津ICから伊豆市役所までの走行時間短縮 (【開通前】67分 【開通後】34分：33分短縮)</p> <p>生活・観光・産業活性化への寄与</p> <p>・企業立地の促進 (イオン長泉プロセスセンター H27.9稼働開始、三ツ谷工業団地 H30.12造成工事完了、三島青果市場 H24.11移転)</p> <p>・救急搬送時間の変化 (御殿場市役所から：【開通前】54分 【開通後】38分、岡宮地区から：【開通前】40分 【開通後】25分)</p> <p>・多量出血による死亡率の変化 (御殿場市役所から：【開通前】92% 【開通後】72%、岡宮地区から：【開通前】77.5% 【開通後】32.5%)</p>							

事業実施による環境の変化

【沿道の環境変化】

函南三島バイパスの整備により、周辺道路で交通が分散し、窒素酸化物（NOx）、二酸化炭素（CO2）、浮遊粒子状物質（SPM）の排出量削減が期待される。

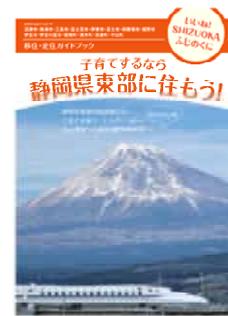
- ・ NOx削減量：3,782t/年 3,778t/年（4t/年（0.1%）削減）
 - ・ CO2削減量：1,318,389t-CO2/年 1,315,469t-CO2/年（2,920t-CO2/年（0.2%）削減）
 - ・ SPM削減量：183.8t/年 183.5t/年（0.3t/年（0.2%）削減）
- （いずれも、R12時点、函南三島バイパスの整備あり/なしでの比較）

社会経済情勢等の変化

周辺道路とのネットワークの構築

- ・ 従前の東名高速道路に加えて、H24. 4月に開通した新東名高速道路、H31. 1月に開通した天城北道路により、伊豆半島へのアクセスが向上し、函南町や伊豆の国市への観光レクリエーション客数が増加傾向となっている。
- ・ H27. 7月に韮山反射炉が世界文化遺産に登録、H30. 4月には伊豆半島ジオパークが世界ジオパークに認定されている。
- ・ 静岡県東部地域全体では人口が減少している中、長泉町では人口が増加している。H28からは県東部の10市4町が連携した子育て支援施策を打ち出し、東駿河湾環状道路、新東名高速道路などの整備も相まって今後の人口増加が期待される。

観光レクリエーション客数の推移（函南町・伊豆の国市）



10市4町...沼津市、熱海市、三島市、富士宮市、伊東市、富士市、御殿場市、裾野市、伊豆市、伊豆の国市、函南町、清水町、長泉町、小山町

対応方針（案）

- (1) 事業効果は発現しており改善措置の必要はない。
 - ・ 費用便益比（B/C）が「1.20」。
 - ・ 国道136号の混雑が緩和され、観光レクリエーション客数の伸びや救急搬送時間の短縮等が図られており、交通の円滑化、産業・観光の活性化へ寄与している。
- (2) 今後の課題・対応
 - ・ 本路線が接続する伊豆中央道南側の江間交差点周辺の立体化工事を推進し、東駿河湾環状道路や伊豆縦貫自動車道と一体となって整備効果を広く波及させていきたい。
- (3) 同種事業への反映等
 - ・ 高規格幹線道路の整備は、企業立地の促進を始めとした様々なストック効果を高めるため、今後の同種事業においても見込まれるストック効果を把握しながら道路整備に取り組んでいきたい。

令和元年度 公共事業事後評価（道路事業）

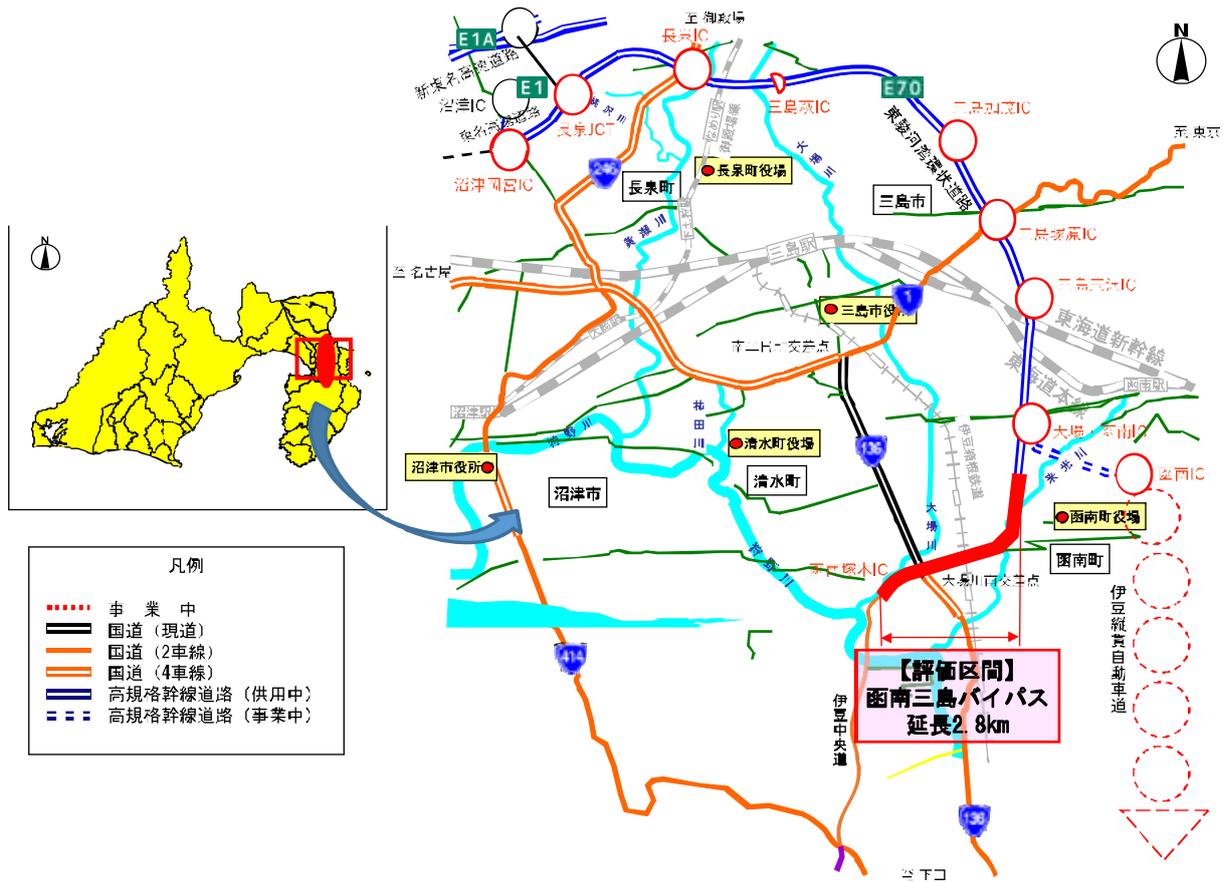
かなみみしま 一般国道136号函南三島バイパス

交通基盤部 道路局 道路整備課

事業箇所位置図



対象路線の概要

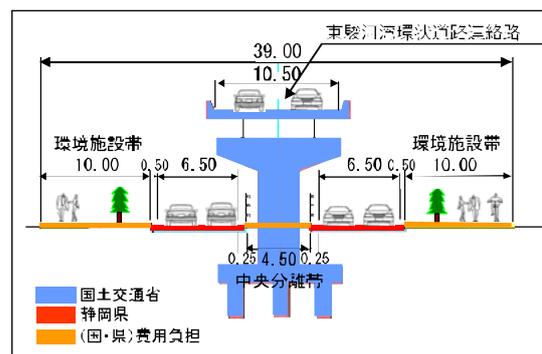


事業の概要及び目的

●事業概要

- ・ 事業延長：2.8km
- ・ 道路幅員：車道13.0（全幅39.0）m
- ・ 車線数：4車線
- ・ 全体事業費：258億円
- ・ 事業期間：平成9年度～平成26年度

●標準横断面図



●事業目的

- ・ 国道136号における交通混雑の緩和
- ・ 国土、地域ネットワークの構築
- ・ 生活、観光、産業活性化への寄与

費用便益比

	再評価時 (H23)	令和元年度評価時
総費用 (C)	506.11億円	831.89億円
建設投資額	499.50億円	830.58億円
維持管理費	11.66億円	15.71億円
用地残存価値	5.05億円	14.40億円

	再評価時 (H23)	令和元年度評価時
総便益 (B)	742.38億円	995.05億円
走行時間短縮便益	678.93億円	909.40億円
走行経費減少便益	48.80億円	66.19億円
交通事故減少便益	14.65億円	19.47億円

注) 総便益及び総費用の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しない

	再評価時 (H23)	令和元年度評価時
費用便益比 (B/C)	1.47	1.20

$$\text{費用便益比 (B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{総費用}}$$

事業の効果

●国道136号における交通混雑の緩和

- ・大場川南交差点における最大渋滞長の短縮
- ・交通量の転換

●地域ネットワークの構築

- ・東名沼津ICから伊豆市までの走行時間短縮

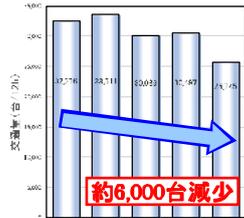
●生活、産業、観光活性化への寄与

- ・観光レクリエーション客数の増加
- ・企業立地の促進
- ・救急搬送時間の短縮

国道136号における交通混雑の緩和



交通量の推移



出典 全国道路・道路交通情勢調査

大場川南交差点（北断面）

【開通前】



【開通後】



最大渋滞長の短縮



出典 渋滞長 沼津二木事務所調査(開通前 H20.11.22(土)、開通後 H25.8.12(土))
広域区 国土地理院HP

	開通前	開通後	渋滞長の変化
北断面	4,200m	240m	約9割減 (3,960m減)
南断面	390m	70m	約8割減 (320m減)

大場川南交差点（東断面）

【開通前】

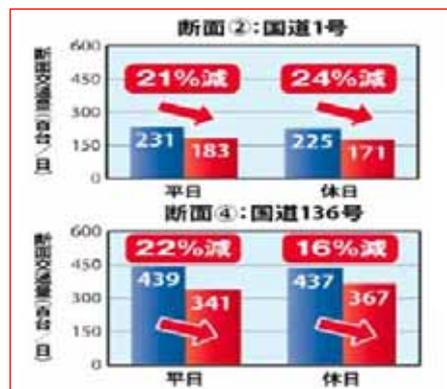
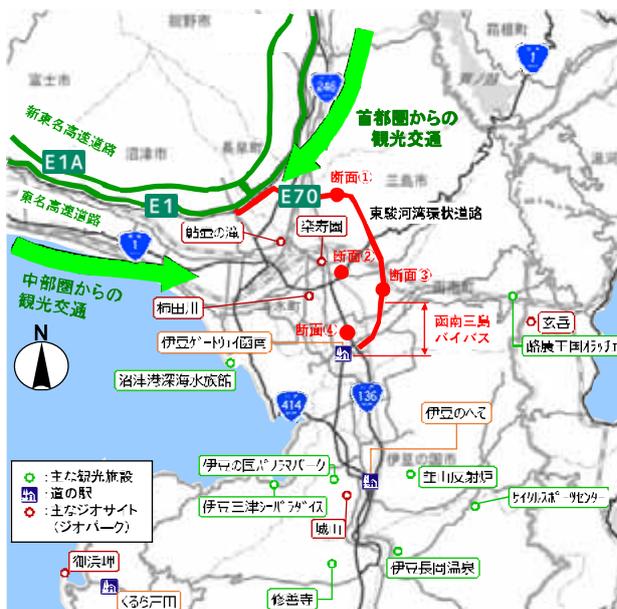


【開通後】



国道136号における交通混雑の緩和

交通量の転換



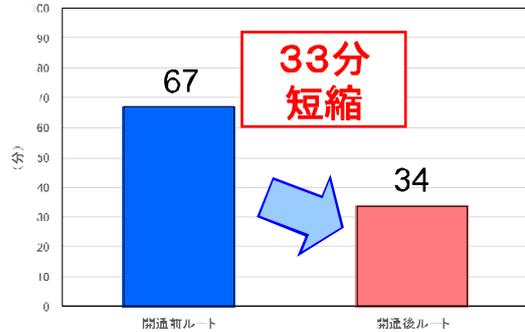
現道の交通量が減少

■ 開通前：H25.3.1～12.31における平日・休日別の平均交通量
■ 開通後：H26.3.1～12.31における平日・休日別の平均交通量

出典：平成27年度静岡県道路交通混雑対策推進協議会資料

国土・地域ネットワークの構築

□ 東名沼津ICから伊豆市までの走行時間短縮

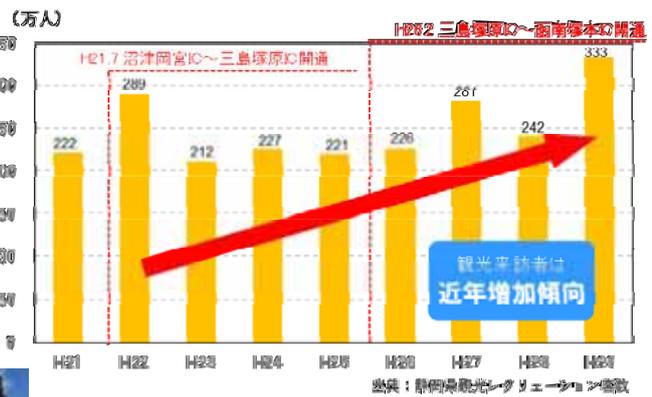


出典：国土省、平成27年度国土交通・道路交通情勢調査
開通後ルート：平成27年度国土交通・道路交通情勢調査
※伊豆市：伊豆市役所

生活、観光、産業活性化への寄与



□ 函南町、伊豆の国市観光レクリエーション客数



観光施設の声

東駿河湾環状道路が開通してから観光客数が増加しており、近年も増加傾向にあります。今後の更なる観光客数の増加に期待しています。



出典：ヒアリング調査 (H21.8)

生活、観光、産業活性化への寄与

企業立地の促進



イオン長泉プロセスセンター（長泉町）

イオングループ約80店舗を受け持つ物流拠点で食品加工も実施



- ・東名、新東名ICや東駿河湾環状道路が近い平地に立地
- ・行方縦直道の美通により、伊豆半島への安定供給の実現に期待

出典：マックスパリア長泉アリンク

三ツ谷工業団地（三島市）

- ・東駿河湾環状道路によってアクセスが向上
- ・新たな産業拠点整備区域として有事に備えた災害に強い工業団地



出典：三島市HP

三島青果市場（三島市）

- ・道が狭くトラック輸送が困難だった旧三島青果市場から、幹線道路へのアクセスの良い三島市市庁新田へ移転



- ・東駿河湾環状道路の整備によるアクセス面での利点等を考慮し移転
- ・開通後は時間短縮の効果を実感している
- ・生産者からもアクセス向上の声を聴いている

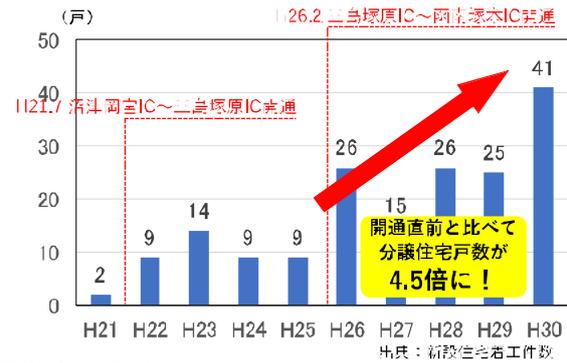
出典：三島青果市場のアリンク

生活、観光、産業活性化への寄与

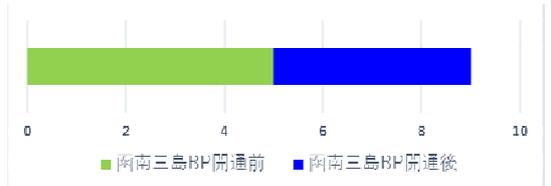


- ：函南三島BP開通（H26.2）前に出店済の大規模な商業施設
- ：函南三島BP開通（H26.2）後に出店（増床）した大規模な商業施設

□ 函南町での分譲住宅戸数の変化



□ 函南町での大規模な商業施設数の変化 (店舗面積1,000㎡以上)



函南三島BP開通前 5店舗 ⇒ 現在 9店舗に

番号	8	令和元年度公共事業事後評価調書				担当課名[漁港整備課]			
事業名	水産物供給基盤整備事業				事業主体	静岡県			
箇所名	やいづぎょこう 焼津漁港				市町名	焼津市			
事業概要									
受益面積	-		採択年度	平成14年度		完了年度	当初 実績	平成26年度 平成25年度	
事業費	当初	14,041百万円			実績	8,532百万円			
事業量	外郭施設：延長 1,401m 係留施設：延長 1,954m 泊地：面積115,164㎡		航路：延長 50m 道路：延長3,605m 駐車場：面積3,258㎡		漁港施設用地：面積 251㎡ 荷捌用地：面積10,357㎡ 野積場用地：面積 5,600㎡				
事業の目的・必要性									
全国有数の流通・加工拠点漁港として、水産資源の持続的利用と良質な水産物を、安全で効率的・安定的に供給する体制を整備していくことを目標に、大型化する海外まき網漁船への対応や効率的な物流を確保するための施設整備を行うとともに、総合的な水産業の振興として、良好な生活環境の形成のための臨港道路の整備を行うものである。									
事業の効果等									
費用便益比 分析結果	当初/ 前回 再評価時	B / C	2.73	総費用	181.74 億円	総便益	495.54 億円	基準年	平成23年
	事後	B / C	2.65	総費用	178.82 億円	総便益	474.88 億円	基準年	令和元年
<p>1)費用便益比分析の算定基礎となった要因の変化 『水産基盤整備事業費用対効果分析ガイドライン』の改訂(平成29年4月)に伴い、事後評価においては、費用・便益の計測には消費税相当額が費用から控除して算定している。</p> <p>2)事業効果の発現状況 【水産物生産コスト削減効果】 岸壁の利用状況が改善され、時間短縮や耐用年数の延長が図られた。 入港時間の短縮：焼津地区(15 10)分、小川地区(10 7)分 出漁準備待ちの解消：焼津地区(3 0)時間/隻、小川地区(15 10)分/隻 陸揚待ち時間の解消：焼津地区(16 0)時間/隻 漁船耐用年数の延長：焼津地区(10 13.17)年、小川地区(7.4 10.57)年 漁業関係者の通勤時間の短縮：焼津地区(30 20)分、小川地区(30 20)分 水産物搬出の運搬時間の短縮：焼津地区(40 30)分、小川地区(40 30)分</p> <p>【生活環境の改善効果】 臨港道路30号線の開通により、周辺道路の混雑が緩和され、生活の向上に寄与している。 一般車両の走行経費等の削減：60.7億円 54.2億円 一般車両の事故損失の減少：2.4億円 1.4億円</p>									
事業により整備された施設の管理状況									
<ul style="list-style-type: none"> 施設の機能保全計画に基づいて日常点検及び定期点検を実施している。 異常気象及び地震時には臨時点検を実施している。 									

事業実施による環境の変化

【航路の環境変化】

岸壁の拡充や、防波堤の整備による静穏度の向上で、入港所要時間や陸揚げ待機時間が短縮され、窒素酸化物、二酸化炭素の排出量の削減が期待される。

【道路の環境変化】

臨港道路の整備により走行時間が短縮され、窒素酸化物、二酸化炭素の排出量の削減が期待される。

社会経済情勢等の変化

(1) 地域社会の動向

焼津市の人口は減少傾向にある。

	再評価時（H23年度）	事後評価時（H30年度）	*焼津市HPの焼津市住民台帳人口の推移より
人口：	145,889人	139,594人	

(2) 地域経済の動向

世界的な魚食の普及により、公海における漁業資源の獲得競争が起きており、遠洋漁業の基地として焼津漁港の役割はますます重要になってきている。

全国的に漁船隻数等が減少する中で、焼津漁港も同様の傾向にあるが、全国1位の属地陸揚金額、全国2位の属地陸揚量を確保している。

	再評価時（H23年）	事後評価時（H29年）	*港勢調査より（注：H30はH31に調査）
属地陸揚量：	206,828トン	152,370トン	
属地陸揚金額：	46,389百万円	49,901百万円	
登録漁船隻数：	139隻	105隻	

対応方針（案）

(1) 評価結果

事業効果は発現しており、改善措置の必要はない。

- 費用便益比を算出したところ、 $B/C = 2.65$ の結果が得られている。
- 焼津漁港は、水揚げ金額が全国1位、水揚げ量が全国2位であり、地元の水産業の振興に大いに寄与している。
- 岸壁の利用状況の改善による水産物生産コストの削減効果や、周辺道路の混雑緩和による生活環境の改善効果などが確認されていることから、事業の目的は達成されている。

(2) 今後の課題・対応

- この事業の効果を維持していくため、機能保全計画に基づき、適切に維持管理をしていく必要がある。

(3) 同種事業への反映等

- 近年、漁船の大型化など漁港を取り巻く状況が変化していることから、今後も大型岸壁や荷捌き地など必要な整備を着実に推進していく。

費用便益比算出説明書

焼津漁港 水産物供給基盤整備事業

『水産基盤整備事業費用対効果分析のガイドライン(平成29年4月改訂)』

[費用便益比]

区分	算定式	金額
総費用(現在価値化)	C	178.82億円
総便益額(現在価値化)	B	474.88億円
費用便益比	B / C	2.65

[総費用]

区分	算定式	金額
建設投資額		85.32億円
維持管理費		6.10億円
事業費計	+	91.42億円
総費用()	C	178.82億円

割引率を4%として事業費計を現在価値化したもの

[総便益]

区分 効果項目	年間標準 便益	算定基礎
【水産物の生産性向上】 水産物生産コストの削減効果	6.31億円	岸壁・泊地の拡大と航路短縮による入港時間の短縮 焼津地区(15 10)分 防波堤整備による入港時間の短縮 小川地区(10 7)分 準備岸壁の拡充による出漁準備待ちの解消 焼津地区(3 0)時間/隻、小川地区(15 10)分/隻 陸揚岸壁の拡充による陸揚待ち時間の解消 焼津地区(16 0)時間/隻 防波堤整備による静穏度向上に伴う漁船の耐用年数の延長 焼津地区(10 13.17)年、小川地区(7.4 10.57)年 臨港道路の整備による漁業関係者の通勤時間の短縮 焼津地区(30 20)分、小川地区(30 20)分 臨港道路の整備による水産物搬出の運搬時間の短縮 焼津地区(40 30)分、小川地区(40 30)分
【生活環境の向上】 生活環境の改善効果	7.43億円	臨港道路整備による一般車両の走行経費等の削減 (60.7億円 54.2億円) 臨港道路整備による交通事故損失額の減少 (2.4億円 1.4億円)
標準年間便益額計	+	13.75億円
総便益()	B	474.88億円

割引率を4%として50年間の便益額計を現在価値化したもの

焼津漁港 水産物供給基盤整備事業

■ 静岡県漁港図



交通基盤部 港湾局 漁港整備課

事業概要

事業期間: 平成14年度～平成25年度
事業費 : 85.32億円

● 外郭施設

焼津南防波堤(改良) 等
全7施設 L=1,401m

● 水域

泊地(-9.0m) 等
全3水域 A=115,164m²

● 係留施設

-9.0m岸壁 等
全15施設 L=1,954m

● 輸送施設

臨港道路 30号道路 等
全14路線 L=3,605m

● 用地

漁港施設用地 等
全5区域 A=16,208m²



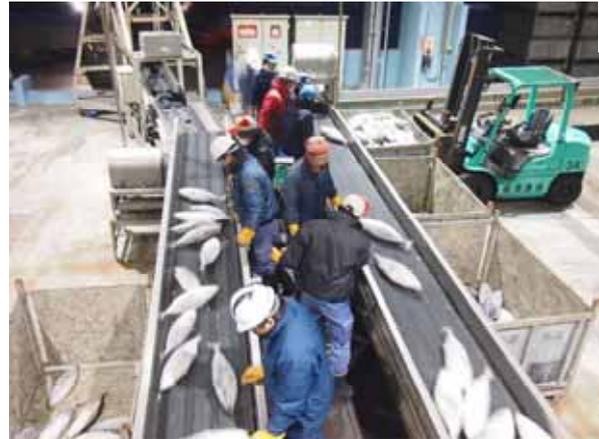
事業効果

水産物生産コスト削減効果

日本の水産物供給の中核をなす焼津漁港

水揚げ金額 全国1位

水揚げ量 全国2位



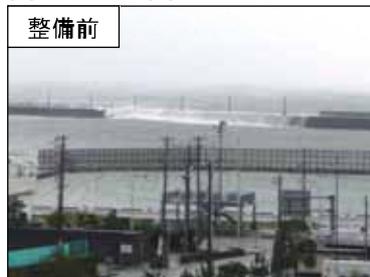
岸壁を拡充した後の大型漁船の水揚げの様子

事業効果

水産物生産コスト削減効果

- ・岸壁の利用状況が改善され、時間短縮や漁船の耐用年数が延長した。
- ・漁船の入港時間が短縮され、二酸化炭素等の排出量が削減。

防波堤の嵩上げ



防波堤整備による

- ・入港時間の短縮
小川地区(10 → 7)分
- ・静穏度向上に伴う漁船の耐用年数の延長
焼津地区(10.0→13.17)年
小川地区(7.4→10.57)年

岸壁の拡充



岸壁、泊地の整備等による

- ・入港時間の短縮
焼津地区(15→10)分
- ・出漁時の待機時間の短縮
焼津地区(3→ 0)時間/隻
小川地区(15→10)分/隻
- ・陸揚げ時の待機時間の短縮
焼津地区(16→ 0)時間/隻

事業効果

水産物生産コスト削減効果 生活環境の改善効果

- ・臨港道路の整備により、漁業関係者の通勤、運搬時間が短縮するとともに、周辺道路の混雑が解消し、生活環境が向上した。
- ・車の走行時間が短縮され、二酸化炭素等の排出量が削減。

臨港道路の整備



臨港道路の整備による

- ・漁業関係者の通勤時間の短縮
焼津地区(30→ 20)分
小川地区(30→ 20)分
- ・水産物搬出の運搬時間の短縮
焼津地区(40→ 30)分
小川地区(40→ 30)分
- ・一般車両の走行経費等の削減
(60.7→54.2)億円
- ・交通事故損失額の減少
(2.4→ 1.4)億円

投資効果

○総費用：C=178.82億円

事業費	166.89億円
維持管理費	11.93億円

○総便益：B=474.88億円

水産物の生産コストの削減効果	218.18億円
生活環境の改善効果	256.70億円

○費用便益比：B/C=2.65 (前回 2.73)

対応方針（案）

評価結果

- 事業効果は発現しており、改善の必要はない。
 - ・費用便益比 $B/C=2.65$ の結果が得られている。
 - ・水揚げ金額が全国1位、水揚げ量が全国2位であり、地元の水産業の振興に寄与している。
 - ・水産物生産コストの削減効果や生活環境の改善効果などが確認されており、事業の目的は達成されている。

今後の課題・対応

- ・事業の効果を維持していくため、機能保全計画に基づき、適切に維持管理をしていく必要がある。

同種事業への反映等

- ・近年、漁船の大型化など漁港を取り巻く状況が変化していることから、今後も大型岸壁や荷捌き地など必要な整備を着実に推進していく。

番号	9	令和元年度公共事業事後評価調書		担当課名[漁港整備課]		
事業名	広域水産物供給基盤整備事業		事業主体	静岡県		
箇所名	いなとぎょこう 稲取漁港		市町名	東伊豆町		
事業概要						
受益面積	-	採択年度	平成13年度	完了年度	当初 実績	
					平成25年度 平成25年度	
事業費	当初	1,670百万円	実績	1,717百万円		
事業量	東防波堤：延長 30m 東護岸：延長160m		-4.5m岸壁：延長 80m 船揚場：延長206m		臨港道路(1)：延長590m 臨港道路(2)：延長 80m 野積場用地：面積2,702m ²	
事業の目的・必要性						
稲取漁港は、静岡県地域防災計画において防災港湾に位置付けられており、大規模災害が発生した場合に、緊急物資や避難者の海上輸送等を行うための耐震強化岸壁を整備し、併せて緊急輸送路に接続する道路を整備するものである。 なお、通常時は、出漁の準備を行う岸壁として使用する。						
事業の効果等						
費用便益比 分析結果	当初 / 前回 再評 価時	B / C	1.15	総費用 20.87 億円 (事業費 : 20.26億円 維持管理費 : 0.61億円)	総便益 24.19 億円 (水産物生産コスト削減効果 : 0.59億円 生活環境の改善効果 : 9.86億円 生命・財産保全の効果 : 0.63億円 避難・救助・災害対策効果 : 11.73億円 その他の効果 : 1.38億円)	基準年 平成22年
	事後	B / C	1.49	総費用 25.45 億円 (事業費 : 24.73億円 維持管理費 : 0.72億円)	総便益 38.03 億円 (水産物生産コスト削減効果 : 1.03億円 漁業就業者の労働環境改善効果 : 0.07億円 生活環境の改善効果 : 11.17億円 避難・救助・災害対策効果 : 24.78億円 その他の効果 : 0.98億円)	基準年 令和元年
<p>1)費用便益比分析の算定基礎となった要因の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 『水産基盤整備事業費用対効果分析ガイドライン』の改訂(平成29年4月)に伴い、事後評価においては、費用・便益の計測には消費税相当額が費用から控除して算定している。 分析算定基礎となる東海地震等の発生確率が、前回発生からの年数経過に伴い増加したため、費用便益比率も増加した。 <p>2)事業効果の発現状況</p> <p>【水産物生産コスト削減効果】 臨港道路の整備により、周辺道路の混雑が緩和され、生産コストの削減に寄与している。 漁業関係者の通勤時間(通行待ち時間)の短縮 : 3 0分 漁船引揚げ作業時間の短縮 : 2 1時間/隻/人</p> <p>【漁業就業者の労働環境改善効果】 船揚場改良及び臨港道路の整備により通行車両を気にすることなく作業ができ、労働環境の改善に寄与している。 漁業関係者の作業効率化 : 0 165千円</p> <p>【生活環境の改善効果】 臨港道路の整備により、周辺交通が緩和され、生活の向上に寄与している。 地域住民の通行時間(通行待ち時間)の短縮 : 3 0分</p> <p>【避難・救助・災害対策効果】 耐震岸壁整備により、減災や復旧費用の縮減に寄与している。 緊急物資輸送コストの削減 : 44,418 0千円 施設被害の回避 : 14,440 0千円</p> <p>【その他の効果】 臨港道路の整備により、周辺道路の混雑が緩和され、一般利用者の利便性向上に寄与している。 宿泊客の通行時間(通行待ち時間)の短縮 : 3 0分</p>						
事業により整備された施設の管理状況						
<ul style="list-style-type: none"> 施設の機能保全計画に基づいて日常点検及び定期点検を実施している。 異常気象及び地震時には臨時点検を実施している。 						

事業実施による環境の変化

【航路の環境変化】

防波堤の整備による静穏度の向上で、入港所要時間が短縮され、窒素酸化物、二酸化炭素の排出量の削減が期待される。

【道路の環境変化】

臨港道路の整備により走行時間が短縮され、窒素酸化物、二酸化炭素の排出量の削減が期待される。また、周辺道路の混雑が緩和され、宿泊施設に宿泊する観光客の通行時間が短縮された。

【輸送ルートの変更による環境変化】

耐震岸壁の整備により、災害時に船舶を使用した海上運搬が可能となり、東伊豆町への緊急物資等の輸送が容易となった。

社会経済情勢等の変化

(1) 地域社会の動向

東伊豆町の人口は、減少傾向である。

再評価時（H22年度）	事後評価時（H27年度）	* 国政調査より
人口：14,064人	12,624人	

(2) 地域経済の動向

属地陸揚金額を除いては、いずれも減少しているが、稲取漁港の背後集落における漁業従事者の割合は大きく、地区における主要産業となっている。

特産である金目鯛を中心に、定置網、採貝、採藻、釣りを主とした漁業形態及び漁船数は当初からほとんど変わっていないため、今後もその傾向が続くことが予想される。

再評価時（H23年）	事後評価時（H29年）	* 港勢調査より（注：H30はH31に調査）
属地陸揚量：154トン	104トン	
属地陸揚金額：196百万円	191百万円	
登録漁船隻数：89隻	71隻	

対応方針（案）

(1) 評価結果

○事業効果は発現されており、改善措置の必要はない。

- ・ 費用便益比を算出したところ、 $B/C = 1.49$ の結果が得られている。
- ・ 耐震岸壁の整備により緊急物資の海上輸送が可能になるなど、地域の防災力が向上していることから、事業の目的は達成されている。

(2) 今後の課題・対応

- ・ この事業の効果を維持していくため、機能保全計画に基づき、適切に維持管理をしていく必要がある。

(3) 同種事業への反映等

- ・ 海上輸送した緊急物資等は、迅速かつ確実に地域内に運搬する必要があることから、今後の同種事業に当たっては、緊急輸送岸壁に接続する道路を併せて整備していく。

費用便益比算出説明書

稲取漁港 広域水産物供給基盤整備事業

『水産基盤整備事業費用対効果分析のガイドライン(平成29年4月改訂)』

【費用便益比】

区分	算定式	金額
総費用(現在価値化)	C	25.45億円
総便益額(現在価値化)	B	38.03億円
費用便益比	B / C	1.49

【総費用】

区分	算定式	金額
建設投資額		17.17億円
維持管理費		0.50億円
事業費計	+	17.67億円
総費用()	C	25.45億円

割引率を4%として事業費計を現在価値化したもの

【総便益】

区分	年間標準便益	算定基礎
【水産物の生産性向上】 水産物生産コストの削減効果	0.02億円	漁業関係者の通勤時間の短縮 3 0分(通行待ち時間) 魚船引揚げ作業の短縮 2 1時間/隻/人
【漁業就業環境の向上】 漁業就業者の労働環境改善効果	0.00億円	漁業関係者の作業効率化 0 165千円
【生活環境の向上】 生活環境の改善効果	0.27億円	地域住民の通行時間の短縮 3 0分(通行待ち時間)
【非常時・緊急時の対処】 避難・救助・災害対策効果	0.59億円	緊急物資輸送コストの削減 44,418 0千円(輸送コスト) 施設被害の回避 14,440 0千円
【その他】 その他の効果	0.02億円	宿泊客の通行時間の短縮 3 0分(通行待ち時間)
標準年間便益額計	+ + + +	0.90億円
総便益()	B	38.03億円

割引率を4%として50年間の便益額計を現在価値化したもの

稲取漁港 広域水産物供給基盤整備事業

■ 静岡県漁港図



交通基盤部 港湾局 漁港整備課

事業概要

広域水産物供給基盤整備事業 稲取地区 事業概要図

- 事業主体：静岡県
 事業期間：平成13年度～平成25年度
 事業費：1,717百万円
 主要工事計画：
- 外郭 東防波堤(改良) L=30m
 東護岸 L=160m
 - 係留 東岸壁(-4.5m耐震) L=80m
 船揚場(改良) L=206m
 - 輸送 道路(1) L=590m
 道路(2) L=80m
 - 用地 野積場用地 A=2,702m²



事業効果

避難・救助・災害対策効果

耐震岸壁や護岸の整備により、緊急物資の海上輸送が可能になったほか、地震による施設の被害を回避できるようになった。

耐震岸壁の整備



- 耐震岸壁の整備による
- ・緊急物資輸送コストの削減
44,418→0千円
 - ・地震時の施設被害の回避
14,440→0千円

護岸の整備

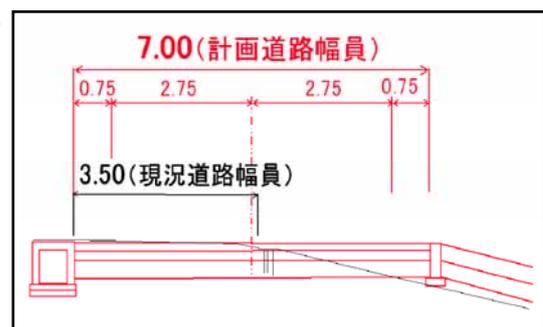


- 護岸の整備による
- ・地震時の施設被害の回避
上記に含まれる

事業効果

水産物生産コスト削減効果 漁業就業者の労働環境改善効果 生活環境の改善効果 その他の効果

臨港道路や船揚場の整備により周辺道路の混雑が緩和され、生産コストの削減や、漁業労働者の労働環境、地域住民の生活環境等が改善した。



臨港道路、船揚場の整備



- 臨港道路、船揚場の整備による
- ・漁業関係者の通勤時間の短縮
3→ 0分(通行待ち時間)
 - ・魚船引揚げ作業の短縮
2→ 1時間/隻/人
 - ・漁業関係者の作業効率化
0→165千円
 - ・地域住民の通行時間の短縮
3→ 0分(通行待ち時間)
 - ・宿泊客の通行時間の短縮
3→ 0分(通行待ち時間)

費用便益比の算出

○総費用：C=25.45億円

事業費	24.73億円
維持管理費	0.72億円

○総便益：B=38.03億円

水産物生産コスト削減効果	1.03億円
漁業就業者の労働環境改善効果	0.07億円
生活環境の改善効果	11.17億円
避難・救助・災害対策効果	24.78億円
その他の効果	0.98億円

○費用便益比：B/C=1.49

○総合評価

- ・費用便益比を算出したところ、B/C=1.49の結果が得られている。
- ・耐震岸壁の整備により緊急物資の海上輸送が可能になるなど、地域の防災力が向上していることから、事業の目的は達成されている。

番号	10	令和元年度公共事業事後評価調査				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	都市計画道路 <small>やいづひろはたせん かりやどこう</small> 焼津広幡線 (仮宿工区)			市町名	藤枝市													
事業概要																		
事業期間	当初 又は前回	9年度 ~ 15年度		事業費	当初 又は前回	3,340 百万円												
	実績	9年度 ~ 26年度			実績	3,669 百万円												
事業量	延長720m、幅員27m、車線数 2 4車線 (車道 3.25m × 4、路肩0.5m × 2、中央分離帯4.0m、歩道4.5m × 2)																	
事業の目的・必要性																		
<p>本路線は、焼津市中心市街地を起点として、国道150号、東名高速道路・焼津IC、一般県道島田岡部線(旧国道1号)、国道1号バイパスなどの主要な東西幹線道路を南北に貫き、新東名高速道路・藤枝岡部ICに至る延長=5.93kmの主要幹線道路である。このうち、当該区間は二級河川葉梨川左岸から国道1号バイパス・広幡ICまでの720mの区間である。</p> <p>現況の幅員は2車線あるものの交通量が多く、朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的な渋滞が発生しており、歩道も未整備のため歩行者及び自転車の安全性の確保がなされていない。</p> <p>また、平成24年度には新東名高速道路が開通し、さらに交通量が増大しており、渋滞が著しい状況である。</p> <p>このため、道路を2車線から4車線に拡幅し、交通ネットワークの強化と交通混雑の緩和を図るとともに、歩道の整備による安全で快適な交通空間を確保することを目的とする。</p>																		
事業の効果等																		
費用便益比 分析結果	当初 又は 前回	B / C	総費用	- 億円	総便益	- 億円	基準年											
		-	(建設投資額 : - 億円 維持管理費 : - 億円 用地残存価値 : - 億円)		(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)		- 年											
費用便益比 分析結果	事後	B / C	総費用	60.33 億円	総便益	75.15 億円	基準年											
		1.24	(建設投資額 : 62.07億円 維持管理費 : 0.45億円 用地残存価値 : 2.19億円)		(走行時間短縮便益 : 61.26億円 走行経費減少便益 : 10.86億円 交通事故減少便益 : 3.03億円)		令和元 年											
<p>(1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化</p> <p>【事業計画の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費：329百万円の増加(広幡小橋の架替工事等) ・事業期間：11年延伸(道路両側に工場や店舗等が林立しているため、用地交渉が難航した。また、本事業の後に事業化した隣接工区との施行調整が必要となった。) <p>(2) 事業の効果の発現状況</p> <p>【交通ネットワークの強化】</p> <p>本路線の整備により、交通容量が増加し、混雑解消と走行速度の向上が図られた。</p> <p>《交通量の変化》</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>整備前</td> <td>整備後</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・(都)焼津広幡線</td> <td>25,291台/日(H17センサス)</td> <td>24,806台/日(H31.4調査結果)</td> <td>ほぼ同等</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="3">注；H17センサスとH31.4調査結果の観測箇所は異なる</td> </tr> </table> <p>《混雑度の変化》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(都)焼津広幡線 1.82 (H17センサス) 1.03 (H31.4調査結果) 0.79 (43%) 減少 <p>《走行速度の変化》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(都)焼津広幡線 16.6km/h (H17センサス混雑時) 19.1km/h (H31.4調査結果) 2.5km/h (15%) 向上 <p>【安全で快適な歩道空間の創出】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により、歩道未整備区間に4.5mの広く快適な歩道が整備され、安全性が向上した。 <p>【地域の活性化】</p> <p>周辺工業団地の工場増設や、新たな工場の建設などにより、さらに地域の活性化が見込まれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・藤枝市・焼津市の製造品出荷額の増加 9,274億円 (H25工業統計) 10,927億円 (H29) 1,653億円 (18%) 増加 								整備前	整備後		・(都)焼津広幡線	25,291台/日(H17センサス)	24,806台/日(H31.4調査結果)	ほぼ同等		注；H17センサスとH31.4調査結果の観測箇所は異なる		
	整備前	整備後																
・(都)焼津広幡線	25,291台/日(H17センサス)	24,806台/日(H31.4調査結果)	ほぼ同等															
	注；H17センサスとH31.4調査結果の観測箇所は異なる																	

事業実施による環境の変化

本事業における周辺への大気環境の改善効果を試算すると以下の通りとなる。

- ・CO₂（二酸化炭素）排出量の削減
削減量 98 t-CO₂/年、削減率 0.02% (586,828 t -CO₂/年 586,730 t -CO₂/年)
- ・NO_x（窒素酸化物）排出量の削減
削減量 0.11 t -NO_x/年、削減率 0.01% (1,640.96 t -NO_x/年 1,640.85 t -NO_x/年)
- ・SPM（浮遊粒子状物質）排出量の削減
削減量 0.02 t -SPM/年、削減率 0.02 % (79.83 t -SPM/年 79.81 t -SPM/年)

（いずれも、R17年時点、焼津広幡線の整備あり、整備なしでの比較）

社会経済情勢等の変化

【関連道路整備の状況】

- ・当該区間の南側で、道路事業・街路事業による整備（4車線化）を実施中
- ・新東名高速道路が2012年（H24）4月に静岡県区間（御殿場JCTから三ヶ日JCT）が開通し、事業区間が新東名（藤枝岡部IC）と接続
- ・高速道路の利用台数が増加 新東名藤枝岡部ICの利用台数 6,089台/日(H24)
7,102台/日(H30) 1,013台/日（17%）増加
- ・今後さらに、当該区間が接続する新東名の6車線化、国道1号藤枝バイパスの4車線化が予定

【緊急輸送路・重要物流道路の機能強化】

- ・当該区間は第1次緊急輸送路、重要物流道路（H31.4指定）に指定されており、平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保が望まれる路線に位置付け

【人口・観光交流客数の推移】

- ・藤枝市の人口増加傾向 整備前（H12年）12.7万人 整備後（H27）13.2万人 0.5万人増加
本事業の整備により地域間交流の向上に寄与
- ・藤枝市の観光交流客数増加傾向 整備前（H22年）238万人 整備後（H29）247万人 9万人増加
新東名高速道路・国道1号と観光拠点（蓮華寺池公園等）のアクセス向上により観光振興に寄与

対応方針（案）

- 1 対応方針（案）：事業効果は発現しており改善措置の必要性はない。
 - ・混雑の緩和や旅行速度が向上しており、交通ネットワークの強化が図られている。
 - ・快適で安全な歩道空間の整備により歩行者・自転車の安全性が向上している。
- 2 今後の課題・対応
 - ・新東名高速道路、国道1号藤枝バイパスの整備により、これらに接続する当該路線はさらに交通量の増加が予想される。また、緊急輸送路・重要物流道路の指定は路線の重要性が高まっており、当該区間南部の道路整備を引き続き推進し、南北交通ネットワークの整備効果を広く波及させていく。
- 3 同種事業への反映など
 - ・本事業により新東名高速道路や国道1号藤枝バイパスへのアクセス向上が図られ、交通ネットワークの強化に大きく寄与したことから、今後も広域幹線へ接続する街路事業を進めていく。なお、本事業のように大規模な現道拡幅を伴う事業においては、用地交渉等の難航が予測されるため、都市計画決定及び事業認可の時点から住民理解を得られるように努めていく。

事業概要

事業期間：平成9年度～平成26年度

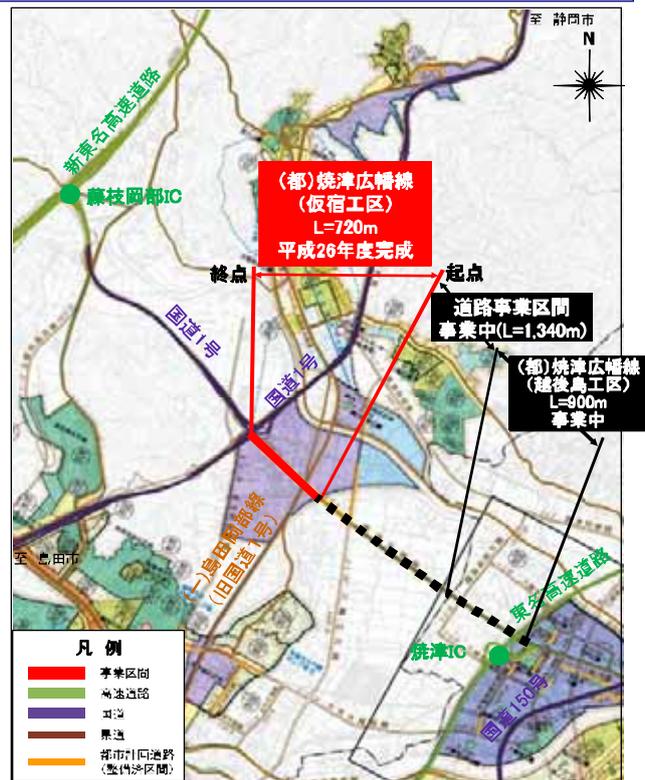
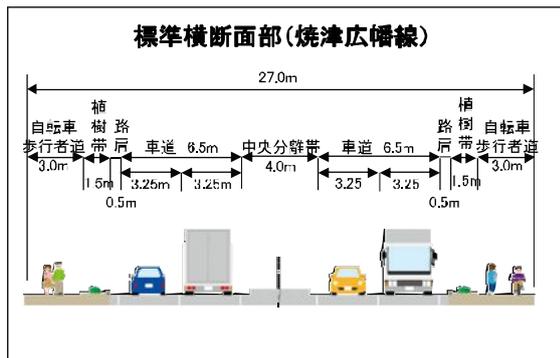
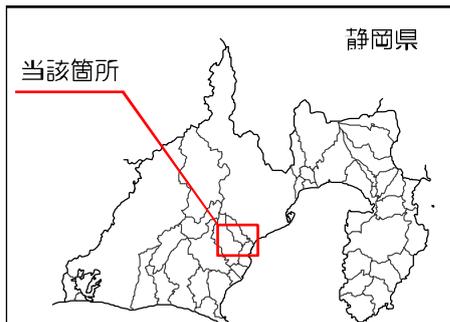
(事業完了後5年以内)

事業費：36億6,900万円

事業量：720m

道路幅員27.0m(4車線)

位置図



事業の投資効果

費用便益比(B/C) = 1.24

総便益(B)の現在価値	75.15億円
走行時間短縮便益	61.26億円
走行経費減少便益	10.86億円
交通事故減少便益	3.03億円
 総費用(C)の現在価値	 60.33億円
建設投資額	62.07億円
維持管理費	0.45億円
用地残存価値	2.19億円

注1) 総便益及び総費用の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

注2) [総費用]=[建設投資額]+[維持管理費]-[用地費の残存価値]

整備による状況の変化

① 整備前(現道)



① 整備後(現道)



渋滞緩和

② 整備前(現道)



歩道なし

② 整備後(現道)



安全性の確保



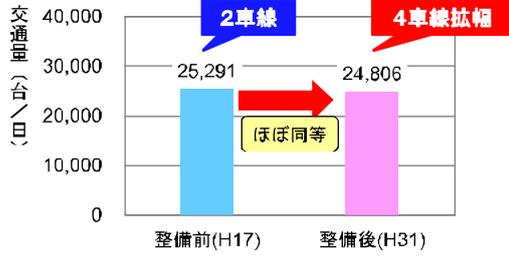
凡例

- 事業区画
- 高速道路
- 国道
- 県道
- 市町村道(主要地方道)

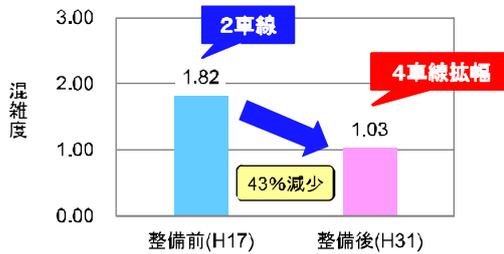
事業の効果①

交通ネットワークの強化

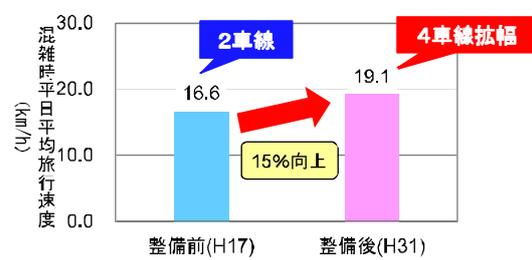
交通量の変化



混雑度の変化



走行速度の変化

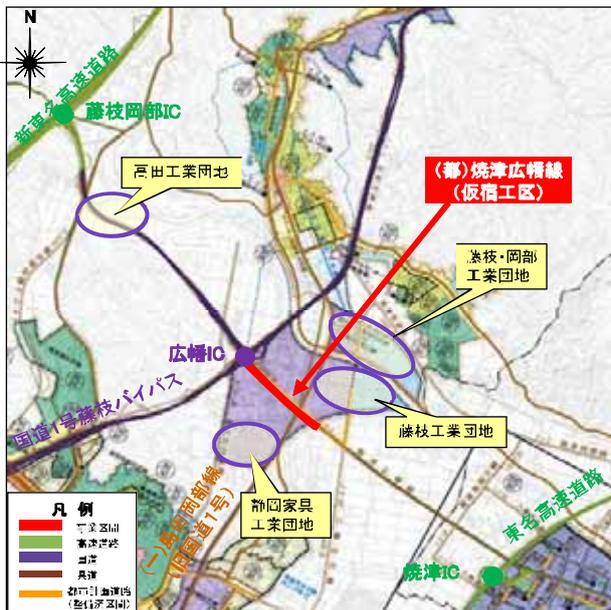
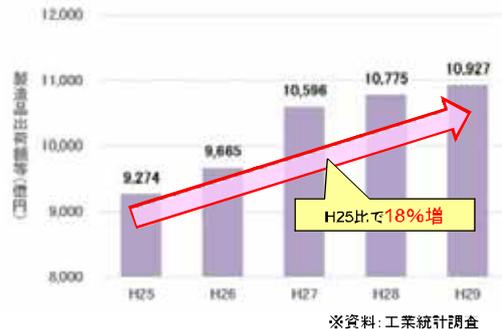


事業の効果②

地域の活性化

・当該区間の整備に伴い、藤枝市・焼津市の製造品出荷額が増加

■ 藤枝市・焼津市の製造品出荷額等の推移



■ 藤枝工業団地



※出典: 藤枝工業団地協働組合IIP

事業実施による環境の変化

■ 本事業による周辺への大気環境の改善効果

①CO₂(二酸化炭素)排出量の削減

削減量 98t-CO₂/年、削減率 0.02%
(586,828t-CO₂/年 ⇒ 586,730t-CO₂/年)

②NO_x(窒素酸化物)排出量の削減

削減量 0.11t-NO_x/年、削減率 0.01%
(1,640.96t-NO_x/年 ⇒ 1,640.85t-NO_x/年)

③SPM(浮遊粒子状物質)排出量の削減

削減量 0.02t-SPM/年、削減率 0.02%
(79.83t-SPM/年 ⇒ 79.81t-SPM/年)

委員会指摘箇所修正済

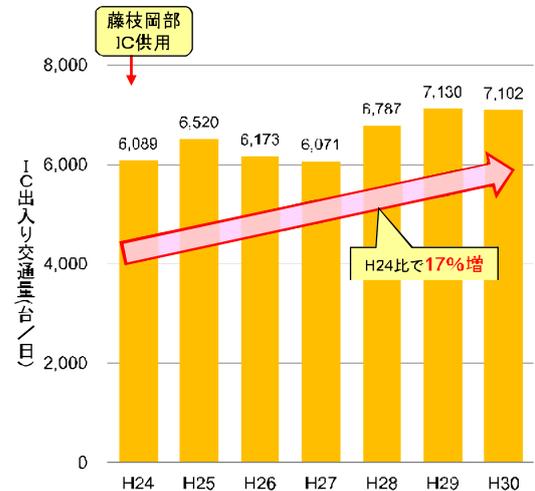
事業を巡る社会経済情勢の変化①

■ 関連道路整備の状況

- ・当該区間南側で実施中の道路事業・街路事業による4車線化区間の延伸予定
- ・新東名高速道路の整備で、(都)焼津広幡線に接続する藤枝岡部ICの出入交通量が増加
- ・今後も当該区間に接続する新東名高速道路6車線化、藤枝バイパスの4車線化が予定



■ 新東名高速道路藤枝岡部ICの利用台数の推移



※出典:雑誌「高速道路と自動車」
注:藤枝岡部ICは平成24年4月14日供用

事業を巡る社会経済情勢の変化②

■ 緊急輸送路の機能強化

- ・本路線は第1次緊急輸送路に指定されており、災害時において重要な道路である。
- ・本路線はH31年4月に重要物流道路に指定され、平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保が望まれる路線である。

■ 重要物流道路の機能強化

- 重要物流道路指定による効果
 - ・国際海上コンテナ車（40ft背高）の特殊車通行許可が不要
 - ・重要物流道路は、構造基準（高さ）を4.5mから4.8mに引き上げ
 - ・災害時の道路啓閉・災害復旧を国が代行



■出典：静岡県の緊急輸送路(28.6現在)



■出典：国土交通省WEBページ(H31.4.1指定)

事業を巡る社会経済情勢の変化③

■ 人口の推移

- ・当該区間が位置する藤枝市の人口は県全体が減少傾向の中、増加傾向を示している。

■藤枝市の人口(国勢調査)

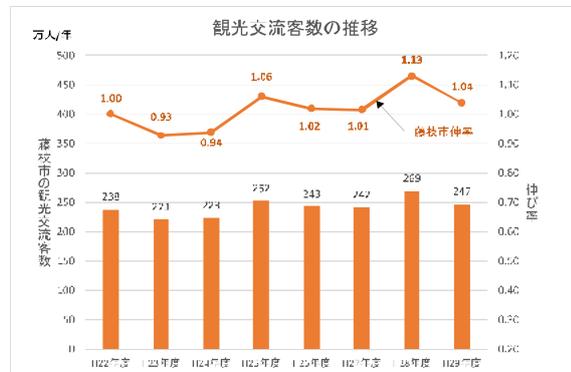


(出典：総務省統計局統計調査部国勢統計課)

■ 観光交流客数の推移

- ・当該区間が位置する藤枝市の観光交流客数は増加傾向を示している。

■藤枝市の観光交流客数の動向



(出典：静岡県観光交流の動向)

■藤枝市 蓮華寺池公園



対応方針(案)

- 交通ネットワークの強化
- 安全で快適な歩道空間の創出
- 環境改善の効果 など



交通需要に対応する南北幹線として機能
事業効果は発現しており、
改善措置の必要はない

今後の課題・対応

本事業区間は完成したが、
藤枝市、焼津市における都市計画道路の整備
としては、まだ未整備の区間が存在する



藤枝市、焼津市全体の都市計画道路網の開通により、
沿道の土地利用や利便性の向上など、
更なる効果が期待される



未整備区間の早期着手及び完成に向けて努めていく