

事後評価結果（平成30年度）

担当課：静岡県交通基盤部道路整備課

担当課長名：青木 直己

事業名	主要地方道 しまだよしだ 島田吉田線（はばたき橋）	事業区分	地方道	事業主体	静岡県
起終点	自：静岡県島田市井口 至：静岡県焼津市上泉	延長	3.663km		

事業概要

主要地方道島田吉田線（はばたき橋）は、島田市井口を起点として焼津市上泉に至る、3.663kmのバイパス路線である。

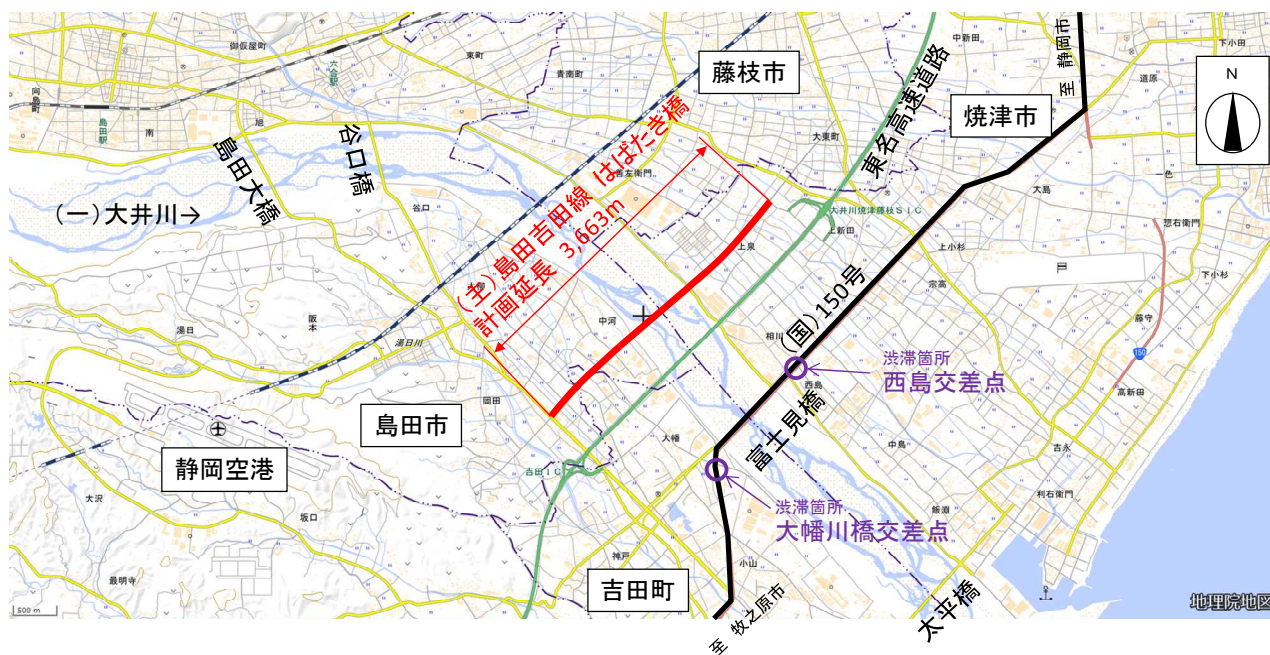
事業の目的・必要性

本事業は、主要地方道島田吉田線の整備事業である。島田市内の井口交差点を起点に、はばたき橋により一級河川大井川を渡り、焼津市内の市道0105号線との交差点に至る。

大井川を渡る国道150号の富士見橋は、朝夕の通勤時間帯に、2kmにも達する慢性的な交通渋滞が発生し、地域の社会生活や経済活動に大きな影響を及ぼしていた。

本事業が完成し交通が分散することで、富士見橋の渋滞が解消するとともに、加えて、企業立地等の様々なストック効果が確認されている。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H11年度	用地着手	H12年度	供用年	(当初) H21/— (実績) H25/—	変動	1.36倍
		都市計画決定	H13年度	工事着手	H13年度	(暫定/完成)			
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) /—億円 (実質値) 144/—億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) /—億円 (実質値) 146/—億円			変動	1.01倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	15,600台/日	実績 (暫定/完成)	現況交通量 (H27)	15,996台/日		変動	103%
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		27.9km/h → 43.4km/h (供用直前年次) H22年度 (供用後年次) H27年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	16件/年 → 10件/年 (供用直前年次) H22.7-H25.7 (供用後年次) H25.8-H28.8				
費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C	7.85	総費用 158.85億円 事業費：154.85億円 維持管理費：4.00億円	総便益 1,247.59億円 走行時間短縮便益：1,139.77億円 走行経費減少便益：73.53億円 交通事故減少便益：34.29億円			基準年	平成20年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	2.81	総費用 233.33億円 事業費：231.10億円 維持管理費：2.23億円	総便益 657.24億円 走行時間短縮便益：586.55億円 走行経費減少便益：59.75億円 交通事故減少便益：10.94億円			基準年	平成30年	
事業遅延によるコスト増			費用増加額		便益減少額				
事業遅延の理由 用地交渉の難航により供用時期が計画から4年遅れ、これに伴い便益の発生時期も遅くなった									
客観的評価指標に対応する事後評価項目									
①渋滞の解消 ・本事業の完成（はばたき橋の開通）により、交通が分散し富士見橋の渋滞が解消し、橋詰の渋滞長が減少 大幡川橋交差点 【整備前 H25.7】 620m → 【整備後 H29.9】 110m 富士見橋東交差点 【整備前 H25.7】 1,290m → 【整備後 H29.9】 0m									
②工場立地の促進 ・周辺地域の新規工場立地面積が増加 【整備前 (H25)】 32,285m ² → 【整備後 (H26)】 83,428m ² : 2.6倍に増加									
③県内ネットワークにおける東西軸の強化 ・藤枝駅から静岡空港の走行距離及び時間の短縮 【整備前】 21.0km 45分 → 【整備後】 17.9km 35分 : 距離で3.1km、時間で10分の短縮 (参考：H27.6 シャトルバス運行開始) ・二次救急医療機関までの走行距離及び時間の短縮（例：島田市月坂団地→焼津市立総合病院（二次救急）） 【整備前】 12.2km 32分 → 【整備後】 11.8km 27分 : 距離で0.4km、時間で5分の短縮									
その他評価すべきと判断した項目 特になし									
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目								
	【沿道の環境変化】 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) の排出量の削減が期待。 ・NOx削減量：6,719t-NOx/年 → 6,694t-NOx/年 (25t-NOx/年 (0.4%) 削減) ・CO2削減量：1,438,155t-CO2/年 → 1,431,731t-CO2/年 (6,424t-CO2/年 (0.4%) 削減) ・SPM削減量：531t-SPM/年 → 528t-SPM/年 (3t-SPM/年 (0.5%) 削減) (いずれも、H42時点、島田吉田線の整備あり/整備なしでの比較)								
その他評価すべきと判断した項目 特になし									

事業を巡る社会経済情勢等の変化
【富士山静岡空港の利用増加】 <ul style="list-style-type: none"> ・ H25 から H30 で国内線が新規 2 路線増加、既存 1 路線が増便、国際線が新規 2 路線増加、既存 3 路線が増便 ・ 空港運用時間が H27.7 より 13 時間から 14.5 時間へ延長 ・ 空港から各主要駅までのシャトルバスが運行（空港－藤枝駅は H27.6 運行開始、はばたき橋を利用し、1 日 6.5 往復）
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性
・ 事業効果は発現しており、改善措置の必要はない
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性
特になし
特記事項
<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺で必要な道路整備を引き続き推進し、事業効果を広く波及させていく ・ 同種事業において、道路整備の波及効果として、ストック効果にも着目しながら道路整備に取り組んでいく

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。