

実現性(事業性)の評価に係る 概算事業費の算出について

【議論いただきたいポイント】

- ・ 概算事業費の単価の設定方法について
- ・ 実現性(事業性)の評価方法について
- ・ 需給バランスの分析方法及び検討するエリアの設定について

目 次

1 . 実現性(事業性)の評価に係る概算事業費の算出	1
1 - 1 . 事業実績の整理	1
1 - 2 . 単価の設定	2
(1) 工事費(道路築造費 大型構造物、橋梁に係る費用を除く)	2
(2) 工事費(橋梁)	3
(3) 用地費	4
(4) 補償費	5
(5) その他委託料等	6
1 - 3 . 見直し対象区間(未整備都市計画道路)の整備に係る概算事業費の算出	7
(1) 概算事業費の算出結果	7
(2) 今後の検討方針	7
2 . 交通容量・交通量の需給バランス分析	9
2 - 1 . 基本的な考え方	9
2 - 2 . 現況の交通容量・交通量(総走行台キロ)の算出結果	9
2 - 3 . 今後の検討方針	10

1 . 実現性(事業性)の評価に係る概算事業費の算出

1 - 1 . 事業実績の整理

概算事業費算出に当たっての単価設定の基礎資料として活用するため、直近おおむね 10 年間における松本市内の道路整備事業実績より、年度別の事業概要（事業費、整備延長等）を以下のとおり整理した。

事業実績による市内 6 路線の全体事業費の総額は約 55 億円（5,546,200 千円）で、1 m 当たりの事業費は約 130 万円（1,319 千円）となっている。

表 松本市内の道路整備事業実績

路線名	事業の概要							事業費							備考	
	車線数	計画幅員(m)	道路種別	区域 1	区間延長(m)	事業期間		道路築造費 (千円) 2	用地費		補償費 (千円)	補償 件数 (件)	その他 委託料等 (千円)	全体事業費 (千円)		
						用地補償	工事		用地買収費 (千円)	面積 (㎡)						
(都)小池平田線	2	18.0	市道	A	253		H25 - H28	H29	118,770	152,700	2,298.0	458,570	10	28,530	758,570	
(都)中奈白板線(巾上)	2	18.0	市道	A	265		H26 - H30	H30 - H31	346,770	225,930	2,377.0	796,260	48	105,500	1,474,460	
市道1056号線	2	10.0	市道	A	240		R2 - R6	R2 - R7	114,430	27,420	276.0	257,850	12	42,300	442,000	
波田98号線	2	9.5	市道	B	2,088	H20 - R5	H28 - R5	H28 - R5	614,486	77,220	5,987.0	87,208	7	160,621	939,535	
市道2181号線	2	9.5	市道	B	320	H28 - R8	R1 - R6	R2 - R6	241,290	26,851	706.0	222,671	7	11,951	502,763	未完 (見込値)
市道7003号線	2	15.0	市道	C	1,040	H21 - R5	H29 - R5	H29 - R5	702,040	254,534	13,757.0	411,914	22	60,384	1,428,872	
					4,206				2,137,786	764,655	25,401	2,234,473	106	409,286	5,546,200	

出典：松本市資料

- 1 区域 A：市街化区域内かつ D I D 内 / 区域 B：市街化区域内かつ D I D 外 / 区域 C：A・B 区域外
- 2 道路築造費：工事費の内、大型構造物、橋梁に係る費用を除いた事業費

1 - 2 . 単価の設定

前項で整理した事業実績をもとに、「工事費（道路築造費）」、「工事費（橋梁）」、「用地費」、「補償費」、「その他委託料等」の単価を算出した。

(1) 工事費（道路築造費 大型構造物、橋梁に係る費用を除く）

工事費（道路築造費）については、事業実績より算出した「1㎡当たりの道路築造費の平均」をもとに、「建設工事費デフレーター（土木総合）（2015年度・平成27年度基準）」（令和6年10月31日付け）により、2023年度（R5年度）の工事費に補正した金額を単価として用いる。

建設工事費デフレーターは、建設工事に係る「名目工事費額」を基準年度の「実質額」に変換する目的で、国土交通省が作成・公表している指標

表 工事費（道路築造費）の単価（1㎡当たりの道路築造費平均）の算出結果

区域分類	路線名	車線数	計画幅員 [A]	区間延長 [B]	道路築造費	
					道路築造費(千円) [C]	1㎡当たりの道路築造費 [D = C / (A × B)]
A	(都)小池平田線	2車線	18.0m	253m	118,770	26千円/㎡
	(都)中条白板線(巾上)	2車線	18.0m	265m	346,770	73千円/㎡
	市道 1056 号線	2車線	10.0m	240m	114,430	48千円/㎡
B	波田 98 号線	2車線	9.5m	2,088m	614,486	31千円/㎡
	市道 2181 号線	2車線	9.5m	320m	241,290	79千円/㎡
C	市道 7003 号線	2車線	15.0m	1,040m	702,040	45千円/㎡

区域分類	路線名	【補正前】 1㎡当たりの 道路築造費 [D]	工事期間	着工時の 道路築造費 デフレーター [E]	R5 年度 道路築造費 デフレーター [F]	【補正後】 1㎡当たりの 道路築造費 (R5 年度) [D × (F/E)]	【補正後】 1㎡当たりの 道路築造費 平均 (R5 年度)
A	(都)小池平田線	26千円/㎡	H29	102.4% (H29 年度)	122.7% (R5 年度)	31千円/㎡	59千円/㎡
	(都)中条白板線(巾上)	73千円/㎡	H30 ~ H31	106.0% (H30 年度)	122.7% (R5 年度)	85千円/㎡	
	市道 1056 号線	48千円/㎡	R2 ~ R7	108.4% (R2 年度)	122.7% (R5 年度)	54千円/㎡	
B	波田 98 号線	31千円/㎡	H28 ~ R5	100.3% (H28 年度)	122.7% (R5 年度)	38千円/㎡	
	市道 2181 号線	79千円/㎡	R2 ~ R6	108.4% (R2 年度)	122.7% (R5 年度)	89千円/㎡	
C	市道 7003 号線	45千円/㎡	H29 ~ R5	102.4% (H29 年度)	122.7% (R5 年度)	54千円/㎡	

区域分類	道路築造費の単価
A (市街化区域内かつD I D内)	60千円/㎡
B (市街化区域内かつD I D外)	
C (A・B区域外)	

(2) 工事費 (橋梁)

橋梁の工事費については、事業実績より算出した「1㎡当たりの工事費 (橋梁)」を単価として用いる。

区域分類	路線名	車線数	計画幅員 [A]	区間延長 [B]	工事費 (橋梁)	
					工事費 (千円) [C]	1㎡当たりの工事費 [C/(A×B)]
	月見橋	2車線	15.0m	157m	1,392,500	591 千円/㎡



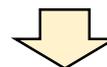
区域分類	工事費の単価
A (市街化区域内かつD I D内)	<u>590 千円/㎡</u>
B (市街化区域内かつD I D外)	
C (A・B区域外)	

(3) 用地費

用地費については、事業実績より算出した区域分類別の「1㎡当たりの用地買収費の平均」をもとに、端数処理した金額を単価として用いる。

表 用地費の単価（1㎡当たりの用地買収費平均）の算出結果

区域分類	路線名	車線数	計画幅員	区間延長	用地費			
					用地買収費 (千円) [A]	面積 (㎡) [B]	1㎡当たりの 用地買収費 [A/B]	1㎡当たりの 用地買収費 平均
A	(都)小池平田線	2車線	18.0m	253m	152,700	2,298.0	66千円/㎡	87千円/㎡
	(都)中条白板線 (巾上)	2車線	18.0m	265m	225,930	2,377.0	95千円/㎡	
	市道1056号線	2車線	10.0m	240m	27,420	276.0	99千円/㎡	
B	波田98号線	2車線	9.5m	2,088m	77,220	5,987.0	13千円/㎡	25千円/㎡
	市道2181号線	2車線	9.5m	320m	26,851	706.0	38千円/㎡	
C	市道7003号線	2車線	15.0m	1,040m	254,534	13,757.0	19千円/㎡	19千円/㎡



区域分類	用地費の単価
A（市街化区域内かつD I D内）	90千円/㎡
B（市街化区域内かつD I D外）	30千円/㎡
C（A・B区域外）	20千円/㎡

(4) 補償費

補償費については、事業実績より算出した区域分類別の「1件当たりの補償費の平均」をもとに、端数処理した金額を単価として用いる。

表 補償費の単価（1件当たりの補償費平均）の算出結果

区域分類	路線名	車線数	計画幅員	区間延長	補償費			
					補償費 (千円) [A]	補償件数 (件) [B]	1件当たりの 補償費 [A/B]	1件当たりの 補償費平均
A	(都)小池平田線	2車線	18.0m	253m	458,570	10	45,857千円/件	27,978千円/件
	(都)中条白板線 (巾上)	2車線	18.0m	265m	796,260	48	16,589千円/件	
	市道1056号線	2車線	10.0m	240m	257,850	12	21,488千円/件	
B	波田98号線	2車線	9.5m	2,088m	87,208	7	12,458千円/件	22,134千円/件
	市道2181号線	2車線	9.5m	320m	222,671	7	31,810千円/件	
C	市道7003号線	2車線	15.0m	1,040m	411,914	22	18,723千円/件	18,723千円/件



区域分類	補償費の単価
A（市街化区域内かつD I D内）	28,000千円/件
B（市街化区域内かつD I D外）	23,000千円/件
C（A・B区域外）	19,000千円/件

(5) その他委託料等

事業に係るその他委託料等については、事業実績より算出した「1㎡当たりのその他委託料等の平均」をもとに、端数処理した金額を単価として用いる。

表 その他委託料等の単価（1㎡当たりのその他委託料等平均）の算出結果

区域分類	路線名	車線数	計画幅員 [A]	区間延長 [B]	その他委託料等		
					その他委託料等 (千円) [C]	1㎡当たりのその他委託料等 [C/(A×B)]	1㎡当たりのその他委託料等平均
A	(都)小池平田線	2車線	18.0m	253m	28,530	6千円/㎡	10千円/㎡
	(都)中条白板線 (巾上)	2車線	18.0m	265m	105,500	22千円/㎡	
	市道 1056 号線	2車線	10.0m	240m	42,300	18千円/㎡	
B	波田 98 号線	2車線	9.5m	2,088m	160,621	8千円/㎡	
	市道 2181 号線	2車線	9.5m	320m	11,951	4千円/㎡	
C	市道 7003 号線	2車線	15.0m	1,040m	60,384	4千円/㎡	



区域分類	その他委託料等の単価
A (市街化区域内かつD I D内)	10千円/㎡
B (市街化区域内かつD I D外)	
C (A・B区域外)	

1 - 3 . 見直し対象区間（未整備都市計画道路）の整備に係る概算事業費の算出

(1) 概算事業費の算出結果

前項で算出した道路整備に係る単価設定に基づき、見直し対象区間（未整備都市計画道路）の整備に係る概算事業費を算出した。

区間別の概算事業費の算定結果を次頁に示す。

未整備都市計画道路（約 30km）の整備に係る概算事業費の総額は、約 466 億円（46,633,400 千円）で、1 m 当たりの概算事業費は約 160 万円（1,557 千円）となっている。

表 概算事業費の算出方法

項目	概算事業費の算出方法
工事費 (道路築造費)	都計道の事業区域面積(橋梁部を除く) × 工事費(道路築造費)単価
工事費 (橋梁)	都計道の事業区域面積(橋梁部) × 工事費(橋梁)単価
用地費	都計道の事業区域面積 × 用地費単価 現道の道路用地部分を除いた面積
補償費	都計道の事業区域内の建物件数 × 補償費単価 R4 松本市都市計画基礎調査による建物用途別現況より集計
その他委託料等	都計道の事業区域面積 × その他委託料等の単価
全体事業費	工事費(道路築造費) + 工事費(橋梁) + 用地費 + 補償費 + その他委託料等

(2) 今後の検討方針

前項で算出した「路線別(区間別)の概算事業費」及び、本業務において別途作成中の交通量推計データによる「将来交通量」を用いて、未整備都市計画道路の整備に必要な「台キロ当たりの事業費」を算出し、交通量と事業費の観点から実現性(事業性)の評価を行う。(過去の整備実績等と比較を行い、将来の交通量(計画交通量)に対して、事業費が過大となっていないか検証する。)

表 区間別の概算事業費の算定結果

連番	区間番号	路線名	計画幅員 (m)	延長 (km)	区域分類	工事費 (道路築造費) (千円)	工事費 (橋梁) (千円)	用地費 (千円)	補償費 (千円)	委託料 (千円)	全体事業費 (千円)
1	2-1	3・5・2 追分岡田線	12	1.34	A	596,400	0	401,400	112,000	144,000	1,253,800
2	3-1	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.25	A	184,800	0	135,900	84,000	45,900	450,600
3	3-2	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.57	A	157,200	0	543,600	812,000	86,600	1,599,400
4	3-3	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.48	A	240,600	0	306,000	112,000	74,100	732,700
5	3-4	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.88	A	471,600	0	535,500	140,000	138,100	1,285,200
6	3-5	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.20	A	96,000	0	114,300	0	28,700	239,000
7	3-6	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.17	A	6,600	0	244,800	308,000	28,300	587,700
8	3-7	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.08	A	6,600	0	128,700	140,000	15,400	290,700
9	4-1	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.90	A	244,800	0	495,000	476,000	95,800	1,311,600
10	4-2	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.19	A	75,000	0	90,000	0	22,500	187,500
11	4-3	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.58	A	57,600	424,800	504,900	476,000	65,700	1,529,000
12	4-4	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.81	A	119,400	0	626,400	868,000	89,500	1,703,300
13	4-5	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.97	A	59,400	0	861,300	476,000	105,600	1,502,300
14	6-1	3・5・6 出川浅間線	12	0.15	A	126,600	761,100	60,300	0	27,800	975,800
15	6-2	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	A	349,800	0	225,000	0	83,300	658,100
16	6-3	3・5・6 出川浅間線	12	0.17	A	19,800	0	49,500	0	8,800	78,100
17	6-4	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	A	52,200	0	382,500	448,000	51,200	933,900
18	6-5	3・5・6 出川浅間線	12	1.48	B	186,000	0	394,200	690,000	162,400	1,432,600
19	6-6	3・5・6 出川浅間線	12	0.57	A	258,600	0	220,500	28,000	67,600	574,700
20	6-7	3・5・6 出川浅間線	12	0.27	A	39,000	0	172,800	140,000	25,700	377,500
21	6-8	3・5・6 出川浅間線	12	0.18	A	100,800	0	89,100	0	26,700	216,600
22	7-1	3・4・7 本郷野球場線	16	0.33	A	39,000	0	383,400	812,000	49,100	1,283,500
23	7-2	3・4・7 本郷野球場線	16	0.07	A	2,400	0	163,800	56,000	18,600	240,800
24	9-1	3・6・9 大村湯の原線	9	0.71	C	287,400	0	20,800	0	58,300	366,500
25	9-2	3・6・9 大村湯の原線	9	0.51	C	181,800	0	24,600	0	42,600	249,000
26	10-1	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.50	A	38,400	0	498,600	364,000	61,800	962,800
27	10-2	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.45	A	65,400	0	246,600	392,000	38,300	742,300
28	10-3	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.40	B	118,800	0	72,900	115,000	44,100	350,800
29	11-1	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	1.09	B	524,400	0	129,900	0	130,700	785,000
30	11-2	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	0.13	A	95,400	0	48,600	0	21,300	165,300
31	11-3	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	0.09	A	22,800	0	96,300	84,000	14,500	217,600
32	11-4	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	0.58	A	37,200	0	547,200	868,000	67,000	1,519,400
33	12-1	3・2・12 内環状北線	30	0.16	A	73,800	0	18,900	0	14,400	107,100
34	15-1	3・3・15 松本駅北小松線	22	0.80	A	285,000	0	713,700	616,000	126,800	1,741,500
35	15-2	3・3・15 松本駅北小松線	22	0.64	A	51,600	0	577,800	588,000	72,800	1,290,200
36	17-1	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.09	A	70,800	342,200	23,400	28,000	14,400	478,800
37	17-2	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.55	A	229,200	0	202,500	56,000	60,700	548,400
38	19-1	3・4・19 埋橋並柳線	18	0.23	A	226,200	0	153,000	28,000	54,700	461,900
39	20-1	3・5・20 林豊田線	12	0.38	A	184,200	0	131,400	56,000	45,300	416,900
40	20-2	3・5・20 林豊田線	12	0.33	A	232,200	0	84,600	28,000	48,100	392,900
41	20-3	3・5・20 林豊田線	12	0.61	A	318,600	0	178,200	28,000	72,900	597,700
42	20-4	3・5・20 林豊田線	12	0.60	A	126,000	0	408,600	364,000	66,400	965,000
43	22-1	3・4・22 小池平田線	18	0.16	A	52,200	0	81,000	0	17,700	150,900
44	22-2	3・4・22 小池平田線	18	0.81	A	340,800	0	330,300	168,000	93,500	932,600
45	25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	12	0.08	A	19,200	0	77,400	0	11,800	108,400
46	25-2	3・5・25 南松本駅石芝線	12	1.00	A	300,000	0	668,700	280,000	124,300	1,373,000
47	27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.29	A	114,600	0	154,800	84,000	36,300	389,700
48	27-2	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.78	A	444,600	0	191,700	28,000	95,400	759,700
49	30-1	3・5・30 南松本鎌田線	12	1.16	A	130,800	289,100	1,013,400	812,000	134,400	2,379,700
50	31-1	3・5・31 高宮渚線	12	0.73	A	55,200	0	618,300	700,000	77,900	1,451,400
51	31-2	3・5・31 高宮渚線	12	0.82	A	100,800	0	750,600	1,092,000	100,200	2,043,600
52	31-3	3・5・31 高宮渚線	12	0.45	A	16,200	0	453,600	224,000	53,100	746,900
53	33-1	3・5・33 鎌田両島線	12	0.12	A	55,800	0	27,000	28,000	12,300	123,100
54	34-1	3・4・34 中条白坂線	18	0.26	A	23,400	330,400	231,300	280,000	29,600	894,700
55	34-2	3・4・34 中条白坂線	18	0.51	A	257,400	0	379,800	336,000	85,100	1,058,300
56	37-1	3・5・37 駒町北松本線	12	0.18	A	71,400	0	96,300	112,000	22,600	302,300
57	40-1	3・5・40 中条西小松線	12	0.74	A	514,800	0	52,200	0	91,600	658,600
58	40-2	3・5・40 中条西小松線	12	0.25	A	160,800	0	20,700	0	29,100	210,600
59	40-3	3・5・40 中条西小松線	12	0.89	A	605,400	0	87,300	0	110,600	803,300
60	46-1	3・4・46 出川双葉線	16	0.36	A	283,800	0	100,800	0	58,500	443,100
計				29.95		10,206,600	2,147,600	16,641,700	13,937,000	3,700,500	46,633,400

1m当たり 1,557(千円)

2 . 交通容量・交通量の需給バランス分析

2 - 1 . 基本的な考え方

松本市内の中心市街地及びその周辺では、交通量に対して交通容量が不足している箇所があり、渋滞や混雑が発生している。(需給バランスが確保されていない)

このため、現況配分結果交通量を用いて、現況の交通量・交通容量(総走行台キロ)をエリア別(行政区域、都市計画区域、市街化区域、居住誘導区域、都市機能誘導区域)に算出し、交通容量の不足状況を分析した。

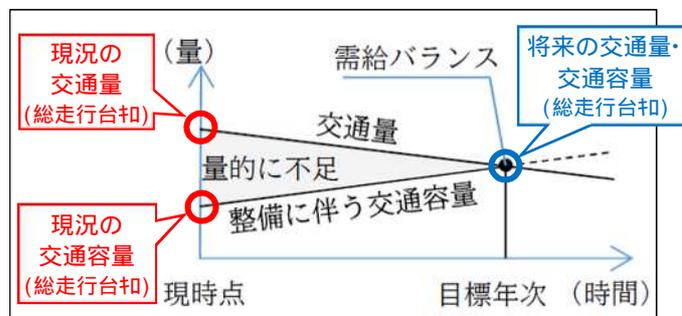


図 需給バランス分析のイメージ

2 - 2 . 現況の交通容量・交通量(総走行台キロ)の算出結果

本業務において別途作成した交通量推計データによる「現況配分結果交通量」を用いて、各エリア(行政区域、都市計画区域、市街化区域、居住誘導区域、都市機能誘導区域)を通過する道路の「交通容量・交通量(総走行台キロ)」を集計した結果を以下に示す。

交通容量と交通量の差分をみると、「市街化区域」、「居住誘導区域」、「都市機能誘導区域」では交通量が交通容量を上回っており、エリア内を通過する交通量に対して交通容量が不足している状況となっている。

表 【現況(H27)】エリア別の交通量・交通容量の算出結果

エリア	交通容量 ¹ (総走行台キロ) [百台/日・km]	交通量 ² (総走行台キロ) [百台/日・km]	差分 [百台/日・km]	需給バランスを確保するために必要な 整備延長の目安 ³
	A	B	C = A - B	C / 90
行政区域	60,116	49,853	10,263	
都市計画区域	45,226	42,481	2,745	
市街化区域	17,319	20,647	<u>-3,328</u>	<u>約 37 km</u>
居住誘導区域	11,833	13,939	<u>-2,106</u>	<u>約 23 km</u>
都市機能誘導区域	8,327	9,797	<u>-1,470</u>	<u>約 16 km</u>

1 交通量推計データによる現況ネットワークを用いて、各エリアを通過する区間の交通容量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和(=総走行台キロ)を算出した。

2 交通量推計データによる現況配分結果交通量を用いて、各エリアを通過する区間の交通量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和(=総走行台キロ)を算出した。

3 ここでは2車線相当の交通容量「9,000台/日(90百台/日)」を有する道路の整備を想定し、次の計算式により、需要バランスを確保するために必要な整備延長の目安を算出した。

$$\text{<計算式> 差分(=不足している交通容量)[百台/日・km] } \div \text{90[百台/日]} \\ = \text{需要バランスを確保するために必要な整備延長の目安[km]}$$

2 - 3 . 今後の検討方針

松本市においては将来的な人口減少が予測されており、今後の人口減少等を踏まえると交通量は徐々に減少していくものと予測されるが、現時点においては市内には依然として多くの交通渋滞があり、未だにネットワーク型の道路は十分ではないため、今後も一定の時間をかけて交通容量を増やしていく必要がある。

前項で算出した交通容量と交通量の需給バランスを確保するために必要となる道路整備延長の“目安”をみると、市街化区域では約 37km、居住誘導区域内では約 23km、都市機能誘導区域内では約 16km の道路整備が必要となっている。

ただし、当該延長は現況の交通量を基準とした場合の数値であり、将来的には交通量の減少が見込まれることから、将来交通量を考慮して、必要な交通容量及び需給バランスを確保する目標年次（交通容量と交通量がつりあう時期）を検討する。

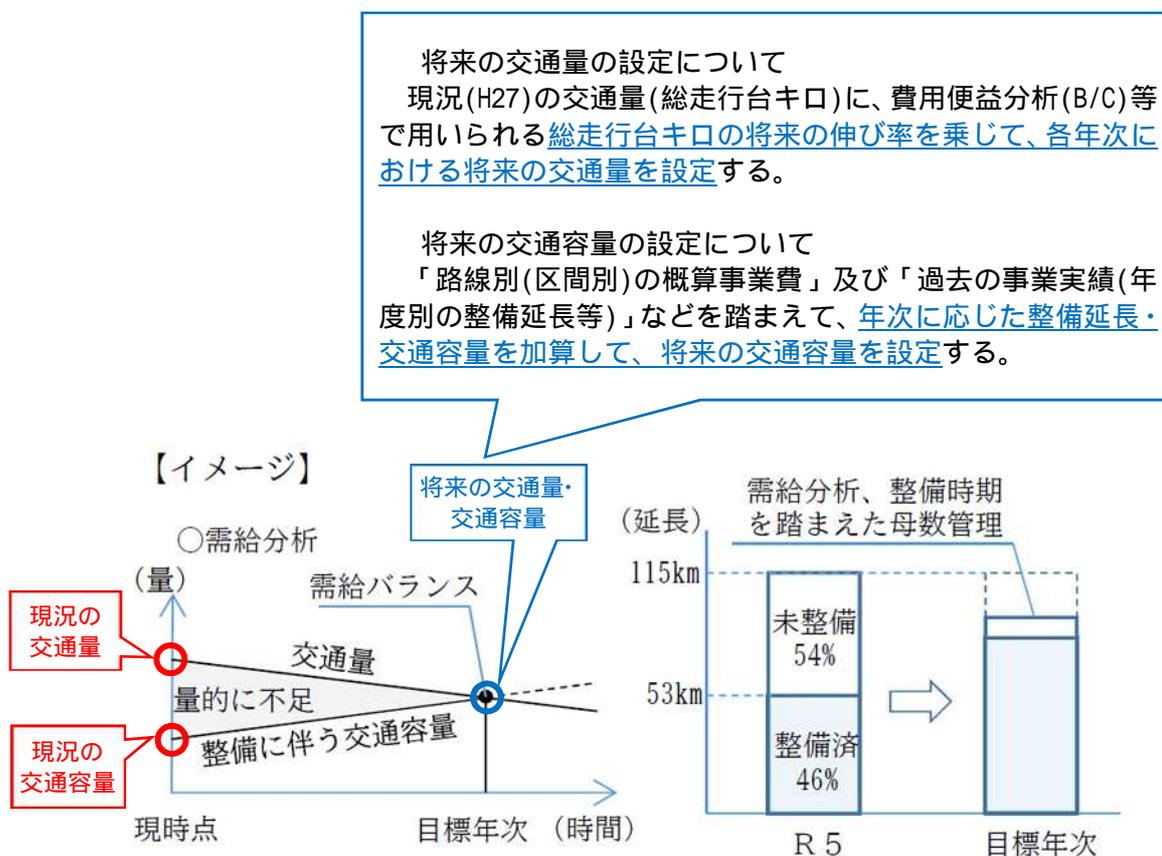


図 需給バランス分析・整備時期を踏まえた母数管理のイメージ