

番号	9	平成27年度公共事業再評価調書			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>ぬまつみしません</small> 沼津三島線			関係市町村	駿東郡長泉町			
事業採択年度	平成8年度		計画期間	平成8年度 ~ 平成31年度				
用地着手年度	平成8年度		工事着手年度	平成13年度				
再評価理由※	前回再評価（H22）から5年間経過し継続中							
全体事業費	百万円	投資状況 (百万円)	~H25年度	H26年度	H27年度見込	計		
	8,603		7,135	213	150	7,498		
事業概要	<p>(1)事業目的 本路線は、沼津市街地北部とJR三島駅北口を結ぶ延長2,810mの道路であり、東駿河湾広域都市圏における東西幹線道路であるとともに新幹線三島駅へのアクセス性向上を図る道路にも位置付けられている。本路線の位置する長泉町は首都通勤圏という立地条件や子育て支援推進施策により、人口が増加し市街化が進んでいる。市街地の骨格となる街路については（都）納米里本田町線、（都）中土狩竹原線及び（都）三島駅北口線など南北道路は整備が進んでいるものの、東西方向では、JR御殿場線が南北に位置していることもあり、整備が思うように進まず、市街地が鉄道により東西に分断されている。これにより、東西方向の交通が県道三島富士線に集中し、踏切が併設している鮎壺交差点において渋滞が発生している。また、本路線に並行する町道鮎壺蒲原線等では、渋滞を避ける通過交通が入り込んできているが、幅員が狭隘で歩道が無いため、車両のすれ違いが困難であるとともに歩行者や自転車の安全確保が図られていない。このため、新たな東西幹線道路として本区間を整備することにより、交通の円滑化や歩行空間の確保を図り、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動及び沿道環境の改善に寄与することを目的とする。</p> <p>(2)事業内容 （都）納米里本田町線から（都）中土狩竹原線に至る区間の道路の新設 延長：756m 道路幅員：25.0m、4車線、両側自転車歩行者道 （車道幅員3.25m×4、中央分離帯1.5m、自転車歩行者道幅員4.5m×2）</p>							
【視点1】	<p>(1)事業を巡る社会情勢等の変化 本路線が位置する長泉町は、首都通勤圏という立地特性や、子育て環境の充実といった観点から、平成22年以降は人口が増加し、また地価公示価格も毎年上昇しており、単位面積当たりの新設住宅着工戸数は平成21年から平成25年まで5年連続して県内10位内に位置し、近年も増加傾向となっている。また、「内陸のフロンティア」を拓く取組みにより、平成27年9月には、「長泉沼津IC周辺物流関連作業等集積区域」において大型物流施設が稼働予定など、都市としての成長要因がある。これらの状況変化に伴い、当該路線の完成への期待はより一層高まっている。</p> <p>(2)事業の投資効果 現時点（H27）の分析結果： B/C=1.26 ・総便益（B） 141.73億円 （走行時間短縮便益106.37億円、走行経費減少便益22.48億円、交通事故減少便益12.88億円） ・総費用（C） 112.44億円 （事業費 116.06億円、維持管理費 0.31億円、用地残存価値 -3.94億円）</p> <p>(3)事業の進捗状況 事業費ベース： 87.2%（H27末） 7,498百万円/8,603百万円 工事費ベース： 66.7%（H27末） 事業量ベース： 供用延長 0.0% 0m/756m 用地面積ベース： 97.6%（H27末）</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:10%;">評価</td> <td style="text-align: center;">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</td> </tr> </table>						評価	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
評価	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							
【視点2】	<p>今後の事業の進捗見込み 未契約である残地権者（2名）の用地買収を目指し、地権者と用地交渉を重ねており、平成28年度までに用地買収を完了する見込みである。今年度以降は引き続き残区間の工事を行い、平成31年度末には供用開始の見込みである。</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:10%;">評価</td> <td style="text-align: center;">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</td> </tr> </table>						評価	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
評価	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							
【視点3】	<p>新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性 ・建設発生土の流用等により、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（継続）・見直し後継続・中止）する。</p> <p>(2)理由 主要都市間を結ぶ重要な路線であり、本路線の整備により市街地内及び沼津市～三島市間の移動が円滑になるとともに、通過交通の転換が図られ生活道路の安全性の向上につながることから、機能的な都市活動と安全で快適な都市生活に資する街路事業である。また、用地買収や工事も順調に進捗していることから、事業を継続し早期の完成を図る。</p>							

都市計画道路 沼津三島線

(「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	141.73 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) 事業費 C	112.44 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	1.26

I) 総便益の算出

①各種費用の初年度(H32)の便益

	走行時間費用 (億円/年)	走行経費 (億円/年)	交通事故損失額 (億円/年)	合計年間経費 (億円/年)
整備しなかった場合 A	409.25	177.66	80.87	667.78
整備した場合 B	403.05	176.35	80.13	659.53

便益	6.20 時間便益	1.31 走行便益	0.75 事故減少便益	
A-B				

- ・「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

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。

	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)	総便益 (億円)
総便益(H32~H81)	106.37	22.48	12.88	141.73 ...B

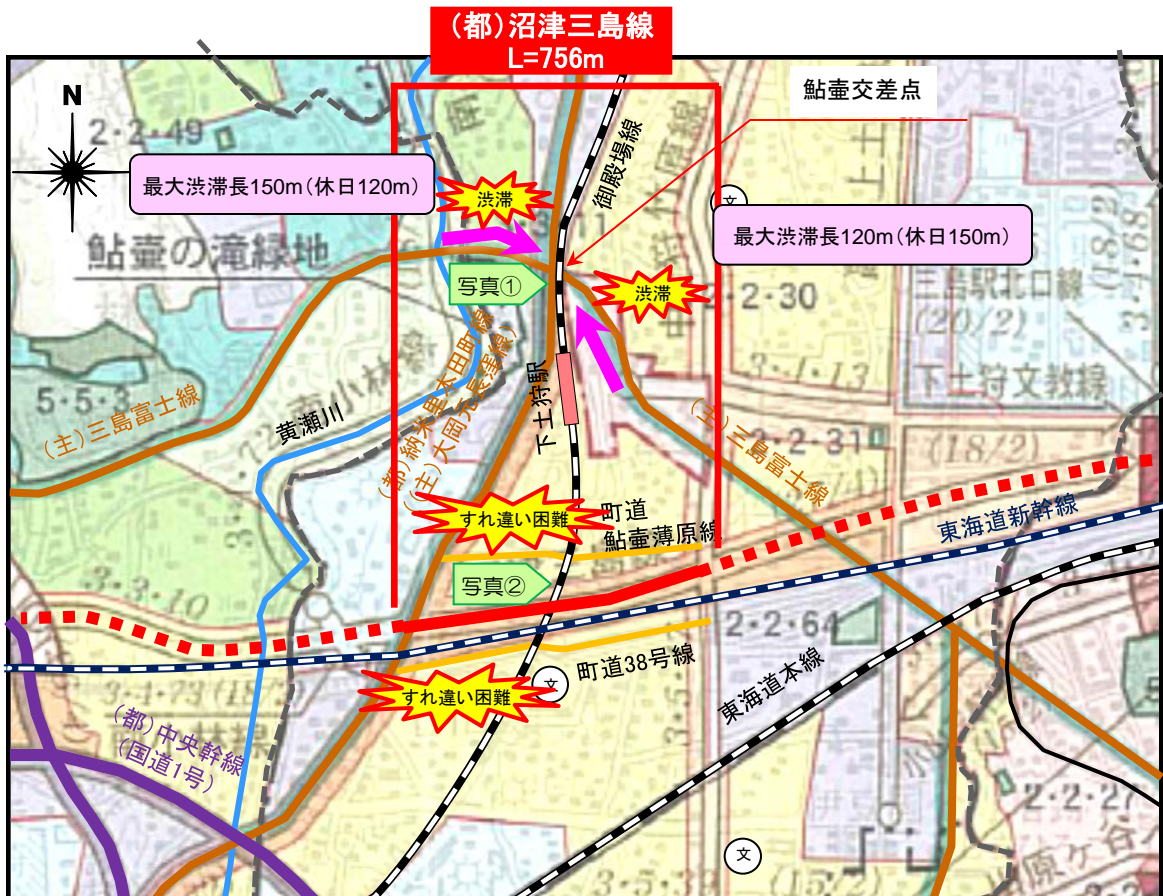
II) 総費用

[総費用] = [建設投資額] + [維持管理費] - [用地費の残存価値]

建設費用 (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)
86.03	116.06	224.70	0.31	3.94	112.44 ...C

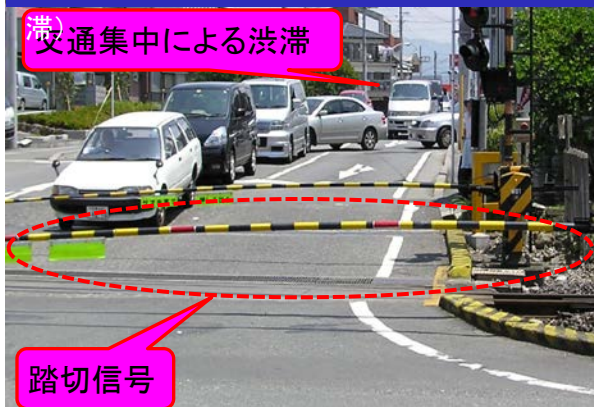
- ・「建設投資額」: 建設費用を算出基準年次の価値で評価するために各年度ごとに割引率をかけ、合計したもの
- ・「維持管理費」: 整備延長に対する年間維持管理費用に割引率をかけ、供用後50年間を合計したもの。
- ・「用地費の残存価値」: 検討期間後の残存価値を現在価値化したもの。

◆ 周辺の道路状況



- ・南北道路は整備が進んでいるものの、東西方向では、JR御殿場線が南北に位置していることもあり幹線道路がほとんどない。これにより、東西方向の交通が(主)三島富士線に集中し、鮎壺交差点において渋滞が発生している。
- ・本路線に並行する町道鮎壺薄原線等は、幅員が狭隘で歩道が無いため、車両のすれ違いが困難であるとともに、歩行者や自転車の安全確保が図られていない。

①(主)三島富士線の状況(鮎壺交差点の渋滞)

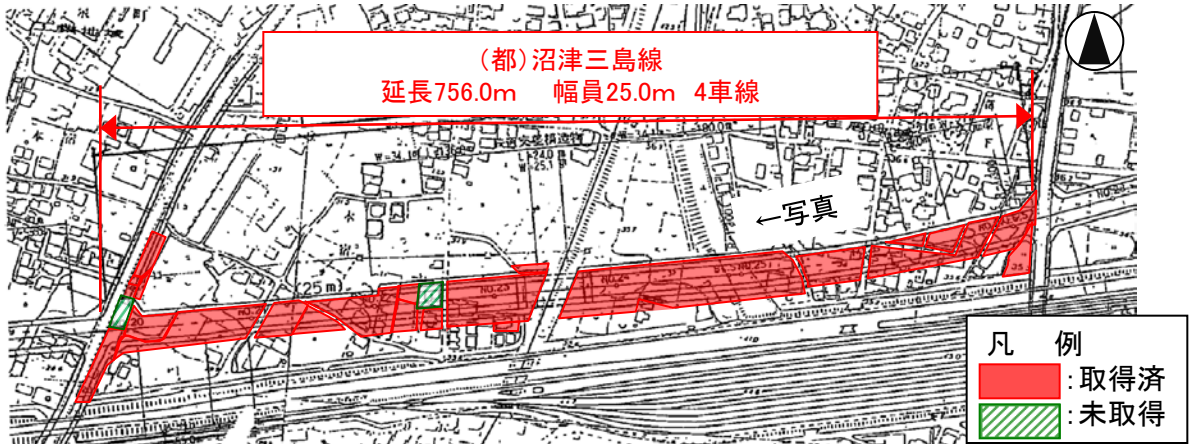


②町道鮎壺薄原線(すれ違い困難、歩道未整備)



◆事業の進捗状況

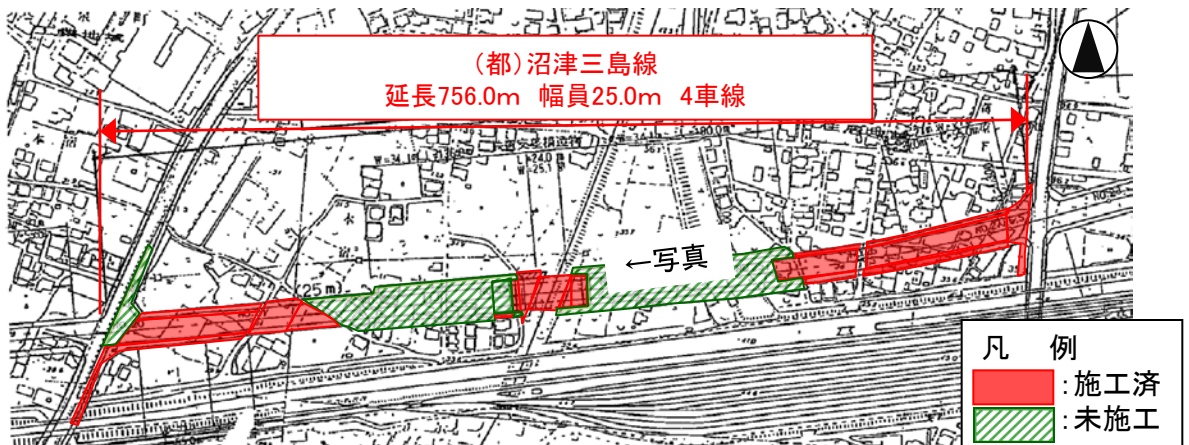
【用地補償の進捗状況】



用地補償費ベース : 98.0% (平成27年度末見込み)

用地面積 ベース : 97.6% (平成27年度末見込み)

【工事の進捗状況】



事業量ベース : 供用延長0.0%、工事費66.7% (平成27年度末見込み)

用地補償の進捗状況写真

工事の進捗状況写真

至 (都) 納米里本田町線 →
(主) 大岡元長窪線

