

| 番号 | 10 | 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>やたこうばらせん 谷田幸原線</small> | | | 関係市町村 | 三島市 | |
| 事業採択年度 | 平成23年度 | | 計画期間 | 平成23年度 ~ 平成31年度 | | |
| 用地着手年度 | 平成23年度 | | 工事着手年度 | 平成25年度 | | |
| 再評価理由※ | 事業採択 (H23) 後5年経過 | | | | | |
| 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 |
| | 3,356 | | 1,008 | 340 | 140 | 1,488 |
| 事業概要 | (1)事業目的 本路線は、国道1号と(都)三島駅北口線を結ぶ延長3,660mの道路であり、(都)片浜池田線や(都)池田柵線と一体となって新東名高速道路・東名高速道路・国道1号ならびに国道246号を接続し、東駿河湾広域都市圏の市街地環状道路に位置付けられている。 本路線の位置する三島市は、首都通勤圏という立地条件から、新幹線駅である三島駅を中心として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)三島裾野線や(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、東西方向については整備が遅れている。 これにより、東西方向の交通が各所において南北軸である(都)三島裾野線に集中するため、交通渋滞が発生しているほか、本路線周辺の生活道路に通過交通が入り込み、自転車や歩行者が関係する交通事故が発生するなど、歩行者等の安全性の確保が図られていない。 このため、本路線の整備を行うことで東西方向の通過交通を市街地内から排除し、渋滞緩和による交通の円滑化を図るとともに、歩行空間を創出し、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。 | | | | | |
| | (2)事業内容 (都)三島裾野線から(都)三島駅北口線に至る区間の道路の新設 延長：312m 道路幅員：27.0m、4車線、両側自転車歩行者道 (車道幅員3.25m×4、中央分離帯3.5m、自転車歩行者道幅員4.5m×2) | | | | | |
| 事業の必要性 | 【視点1】 (1)事業を巡る社会情勢等の変化 本路線が位置する三島市では、首都通勤圏という立地特性があることなどを背景に、地価公示価格が平成26年には上昇に転じた他、単位面積当たりの新設住宅着工戸数は5年連続して県内10位内に入っており、都市としてのポテンシャルが高い地域である。また、本区間西側の(都)池田柵線の供用区間の沿道には大型小売店舗の立地が進むなど、当該東西軸を骨格とした街区の形成の動きが活発化している。更に、平成27年度末には本区間終点部から(都)納米里本田町線までの約1.2kmの東西区間が開通予定であり、(都)三島裾野線への接続には本区間を残すのみとなる。 このような状況変化に伴い、当該路線の完成への期待はより一層高まっている。 | | | | | |
| | (2)事業の投資効果 現時点(H27)の分析結果： B/C=1.18 総便益(B) 38.75億円 (走行時間短縮便益28.07億円、走行経費減少便益8.37億円、交通事故減少便益2.31億円) 総費用(C) 32.78億円 (事業費 33.98億円、維持管理費 0.13億円、用地残存価値 -1.33億円) | | | | | |
| 事業の進捗見込み | (3)事業の進捗状況 事業費ベース： 44.3% (H27末) 1,488百万円/3,356百万円 工事費ベース： 0.7% (H27末) 事業量ベース： 供用延長 0.0% 0m/312m 用地面積ベース： 72.5% (H27末) | | | | | |
| | 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 | | | | |
| 今後の事業の進捗見込み | 現在、用地買収を地元との協力のもと鋭意進めており、平成29年度までに用地買収を完了する見込みである。今年度以降は並行して可能な工事に着手し、平成31年度末には供用開始の見込みである。 | | | | | |
| | 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 | | | | |
| 新たなコスト削減・代替案立案等の可能性 | ・建設発生土の流用等や、構造物のプレキャスト化により、コスト削減を図っていく。 | | | | | |
| 対応方針案 | (1)対応方針案 本事業を(継続)・見直し後継続・中止)する。 | | | | | |
| | (2)理由 主要幹線道路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外の移動が円滑になるとともに、都市内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。 | | | | | |

都市計画道路 谷田幸原線

(「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 | 38.75 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 | 32.78 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 | 1.18 |

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 | 273.78 | 114.12 | 51.54 | 439.43 |
| 整備した場合 B | 272.15 | 113.64 | 51.40 | 437.20 |

| 便益 A-B | 1.62 時間便益 | 0.48 走行便益 | 0.13 事故減少便益 | |
|-----------|--------------|--------------|----------------|--|
|-----------|--------------|--------------|----------------|--|

- ・「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) | 28.07 | 8.37 | 2.31 | 38.75 ...B |

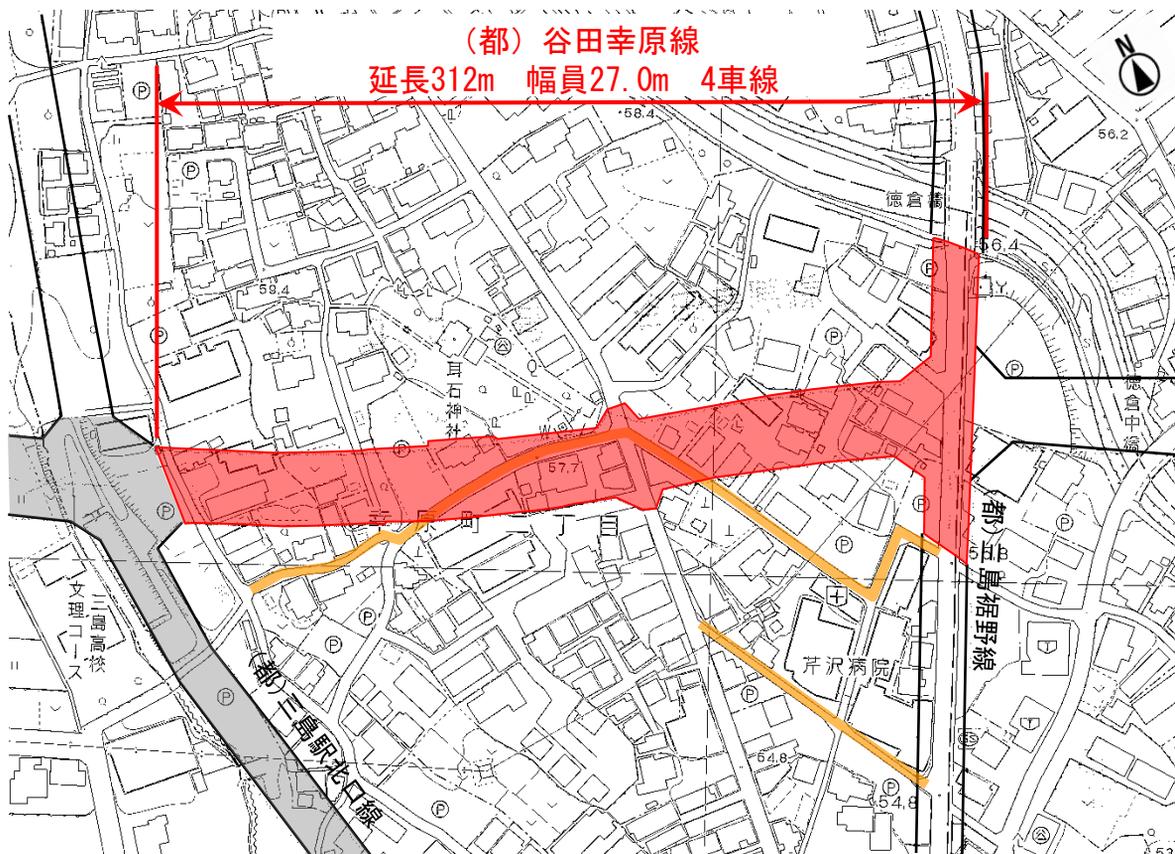
II) 総費用

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

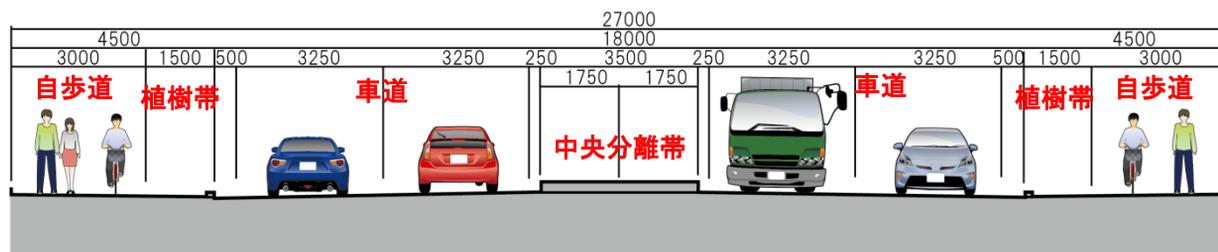
| 建設費用 (億円) | 建設投資額 (億円) | 年間維持管理費用 (万円/年) | 維持管理費 (億円) | 用地残存価値 (億円) | 総費用 (億円) |
|--------------|---------------|--------------------|---------------|----------------|-------------|
| 33.56 | 33.98 | 224.70 | 0.13 | 1.33 | 32.78 ...C |

- ・「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。

【計画平面図】



【標準横断図】



◆ 周辺の道路状況



・南北道路は整備が進んでいるものの、東西方向の幹線道路がほとんどない。これにより、既存の東西道路に向かう交通が南北軸である(都)三島裾野線に集中するため、交通渋滞が発生しているほか、本路線に並行する市道などの生活道路に通過交通が入り込み、自転車や歩行者が関係する交通事故が発生するなど、歩行者等の安全性の確保が図られていない。

①地区内道路(すれ違い困難、歩道未整備)

歩道が無い・幅員が狭い



②(都)三島裾野線(交通渋滞、歩道未整備)

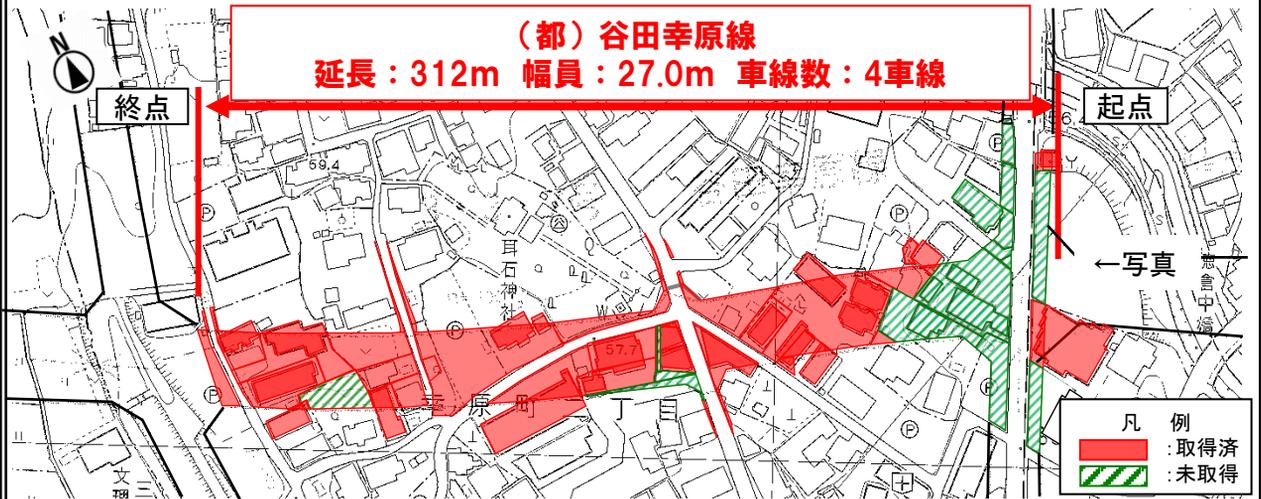
交通が集中し渋滞が発生

歩道が無い



◆事業の進捗状況

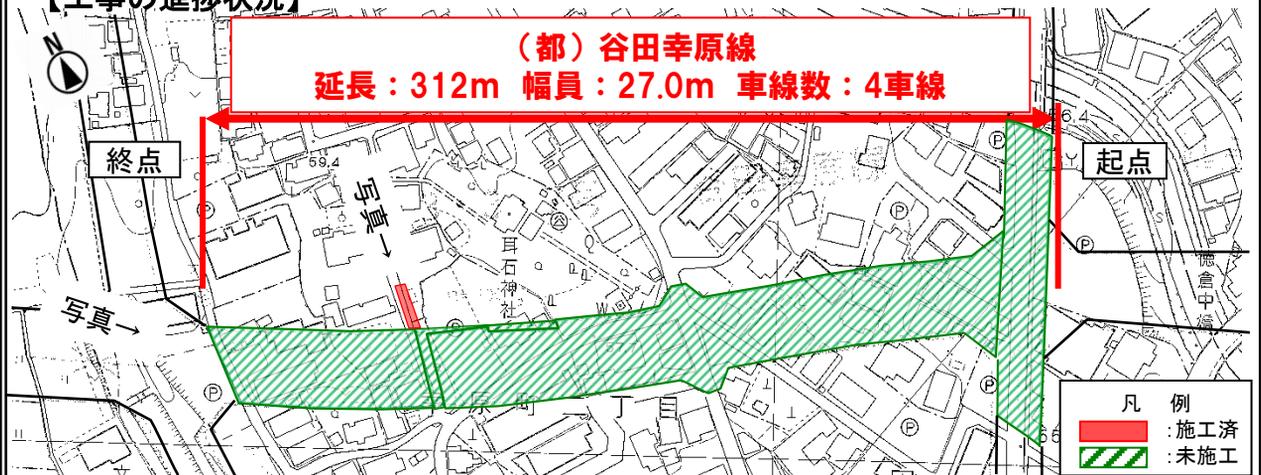
【用地補償の進捗状況】



用地補償費ベース：49.9% (平成27年度末見込み)

用地面積ベース：72.5% (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0.7% (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

