

番号	38	平成28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>のなかぼうぐいせん</small> 野中棒杭線			関係市町村	富士宮市	
事業採択年度	平成 19 年度		計画期間	平成19年度 ~ 平成30年度		
用地着手年度	平成 20 年度		工事着手年度	平成 20 年度		
再評価理由※	再評価実施(H23)後5年間が経過した時点で継続中					
全体事業費	百万円	投資状況 (百万円)	~H26年度	H27年度	H28年度見込	計
	3,370		3,159	5	26	3,190
事業概要	<p>(1) 事業目的 (都)野中棒杭線は、富士宮市街地の南北交通を担う主要な路線であり、世界文化遺産・富士山の構成資産である富士山本宮浅間大社や大型商業施設へのアクセス機能を有している。 本事業区間は、市街地を東西に走るJR身延線と狭隘な踏切で平面交差していることから、慢性的な渋滞が発生しており、さらに歩行者等の通行の安全が阻害されている。 本事業は、JR身延線を高架化して、踏切を除却し、併せて交差道路との交差点改良を実施することで、渋滞を解消するとともに、歩行者等の安全を確保することを目的とする。</p> <p>(2) 事業内容 JR身延線と(都)野中棒杭線と立体交差化させて踏切を除去するとともに野中棒杭線を整備する。 延長：238m(鉄道高架延長：739m) 道路幅員：18.0~19.0m、2車線、両側自転車歩行者道 (車道幅員3.00m×2、停車帯1.50m×2、自歩道幅員4.5m×2)</p>					
【視点1】	<p>(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 本事業区間の北側に位置する富士山本宮浅間大社は、全国の浅間神社の総本宮として、県内外から年間約150万人の観光客が訪れている。平成25年6月に「富士山-信仰の対象と芸術の源泉」の構成資産の一部として世界文化遺産に登録され、さらに現在、事業区間北側に富士山世界遺産センターの建設が始まっていることから、今後も観光客数の増加が予想されている。そのため、未改良部分の早期完成が急務となっている。</p> <p>(2) 事業の投資効果 現時点(H28)の分析結果：B/C=1.12 ・総便益(B) 47.28億円 (移動時間短縮便益34.78億円、走行費用減少便益2.19億円、交通事故減少便益10.31億円) ・総費用(C) 42.05億円 (事業費 42.13億円、維持管理費 0.10億円、用地残存価値-0.18億円)</p> <p>その他の効果 ・踏切事故等に起因する列車遅延の解消 踏切の除却により、踏切事故等に起因する列車の遅延が解消され、定時性の確保に寄与する。</p> <p>(3) 事業の進捗状況 事業費ベース：94.7% (H28末) 工事費ベース：96.6% (H28末) 事業量ベース：- % (H28末) 用地面積ベース：92.7% (H28末)</p>					
事業の必要性	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】 今後の事業の進捗の見込み	<p>用地取得も順調に進捗しており、残る交差点改良及び歩道工事について平成30年度末の完了に向け事業を進める。</p>					
	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】 新たなコスト削減・代替案立案等の可能性	<p>プレキャスト製品の利用等によりコストを削減を図っていく。</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 本事業は、渋滞解消及び歩行者等の通行の安全を確保するものであり、用地取得も進捗して、事業完了の目途も立ったことから、事業を継続し早期完成を図る。</p>					

都市計画道路 野中棒杭線

(「費用便益分析マニュアル」連続立体交差事業編 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	47.28 億円
総便益 = [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) 総費用 C	42.05 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	1.12

I) 総便益の算出

①各種費用の初年度(H31)の便益

	移動時間費用 (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	475.66	114.26	40.96	630.89
整備した場合 B	473.79	114.15	40.44	628.38

便益	1.86	0.12	0.52	2.50
A-B	時間便益	走行便益	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。

	移動時間短縮 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(H31~H80)	34.78	2.19	10.31	47.28 ...B

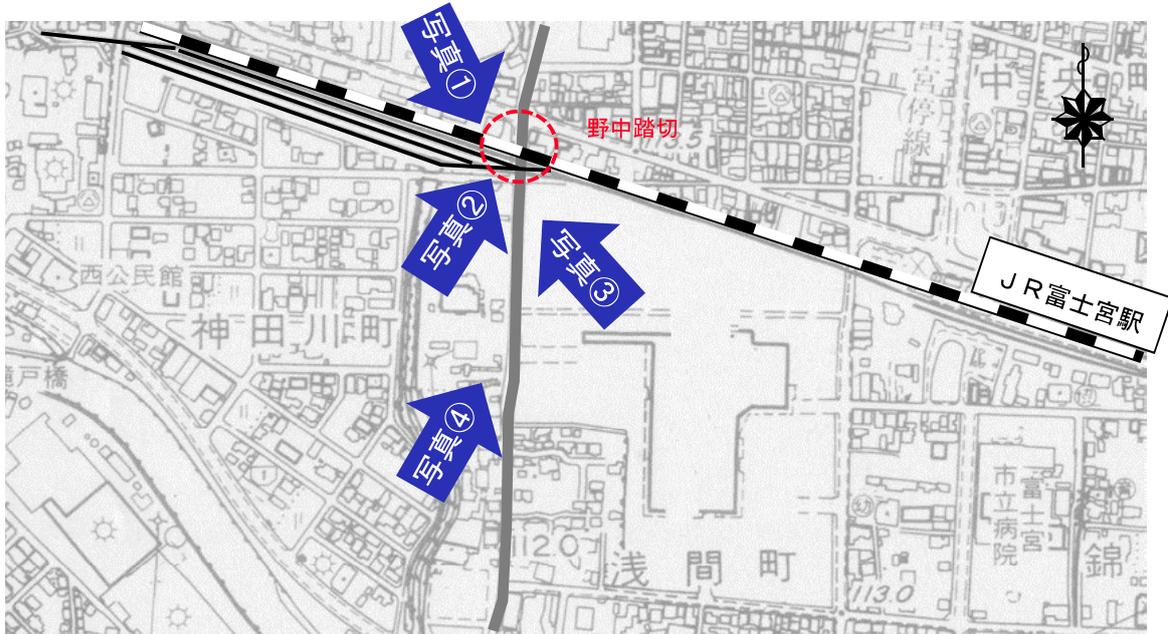
II) 総費用

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

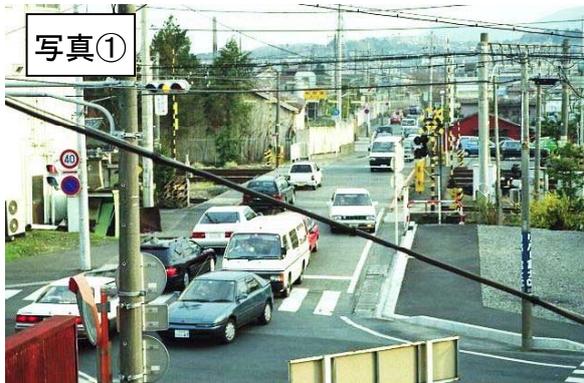
建設費用 (億円)	建設投資額 (億円)	年間維持管理費 用(万円/年)	維持管理費 (億円)	用地残存価値 (億円)	総費用 (億円)
33.70	42.13	53	0.10	0.18	42.05 ...C

- ・「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。

【事業着手前の道路状況】



狭隘な踏切と平面交差しており、慢性的な渋滞が発生している。



写真①



写真②

歩道幅員が狭く、歩行者の安全が阻害されている。



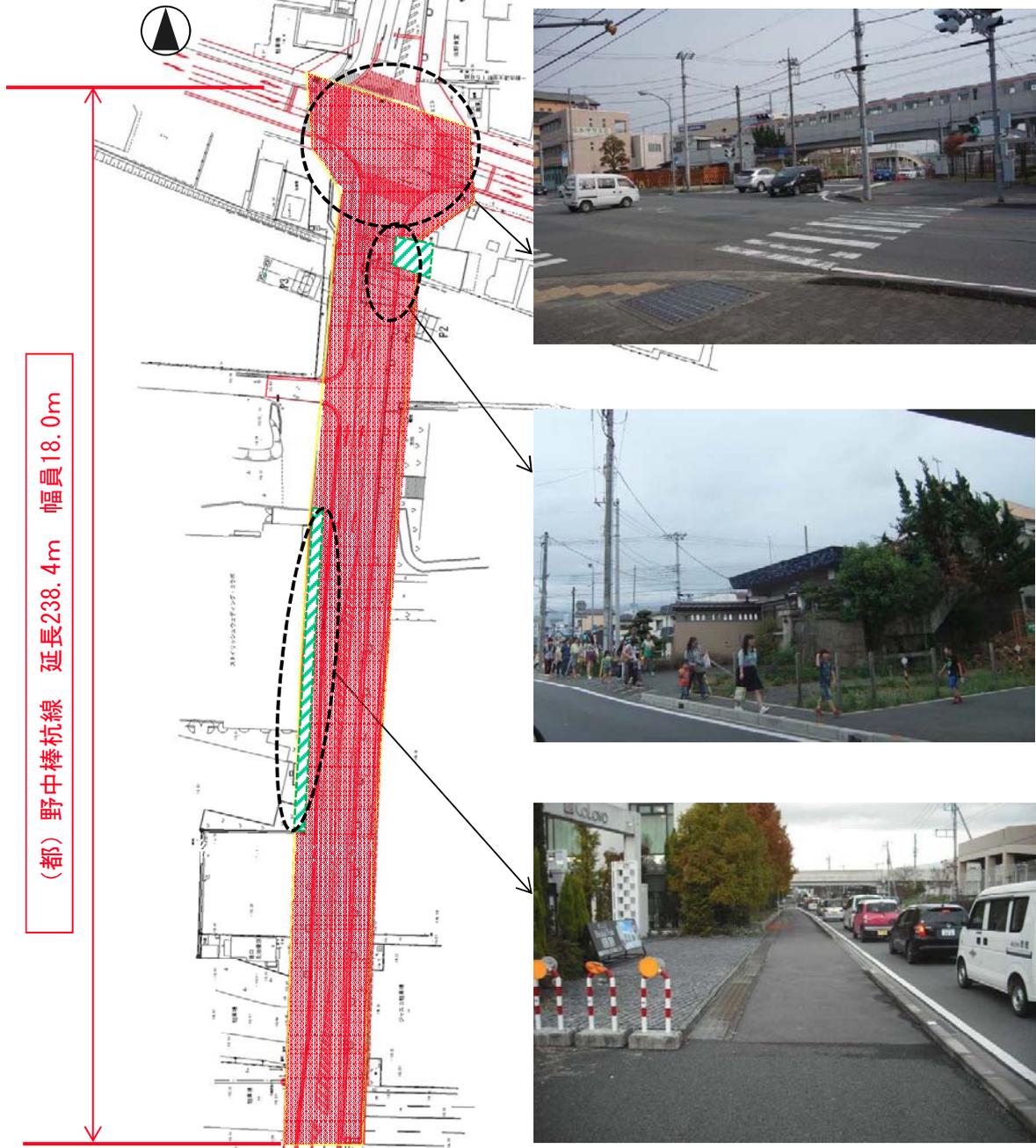
写真③



写真④

【工事の進捗状況】

JR身延線の高架化及び野中踏切の除却は完了したが、交差点と一部歩道部分が未改良であり、さらなる交通の円滑化と歩行者等の安全確保のため、早期の事業完了が求められている。



(都) 野中棒杭線 延長238.4m 幅員18.0m

凡例	
	: 用地取得済
	: 用地未取得

進捗率: 事業費ベース94.7%(平成28年度末見込み)