

番号	26	平成30年度公共事業再評価調査				担当課名 街路整備課		
事業名	街路事業				事業主体	静岡県		
箇所名	都市計画道路 本市場大淵線 (伝法工区)				関係市町村	富士市		
事業採択年度	平成 11 年度		計画期間	平成11年度 ~ 平成32年度				
用地着手年度	平成 11 年度		工事着手年度	平成 20 年度				
再評価理由※	再評価実施(H25)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	~H28年度	H29年度	H30年度見込	計		
	6,730	(百万円)	6,257	76	37	6,370		
事業概要	(1)事業目的 本路線は、富士市内の南北幹線道路であるとともに、県道富士由比線、県道富士富士宮線(旧国道139号)、新東名高速道路を接続し、岳南都市圏の主要拠点である高速IC(新富士IC)や交通結節点(富士駅、新富士駅)へのアクセス機能、緊急輸送等の防災機能を有する重要な都市計画道路である。 当地域は、富士駅周辺と富士市北部地域を連絡する南北路線が少なく交通集中による混雑が発生しており、良好な市街地形成の骨格となる南北方向の幹線道路の整備が求められている。加えて、「“ふじのくに”のフロンティアを拓く取組み」により、内陸部における地域資源を活用した新しい産業の創出・集積が進んでおり、新富士IC周辺等の内陸部と市街地とのアクセス性向上が急務となっている。 このため、本路線の整備により、地域間交流の活性化、交通円滑化による産業活動の支援を図るとともに、生活道路に流入していた通過交通の転換による安全で快適な都市生活環境を確保する。							
	(2)事業内容 市道弥生線から県道富士富士宮線(旧国道139号)に至る区間の道路の新設 延長：831m 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、自歩道部幅員4.5m×2)							
【視点1】	(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 本路線が通過する富士市では、新東名高速道路が開通し、新たな広域交通の玄関口として新富士ICが開設された。これに伴い、新富士IC周辺では、“富士山フロント工業団地”の分譲や“第二東名IC周辺土地区画整理事業”が進められており、物流や通勤等に伴う南北交通が増加していることから道路整備の必要性がますます高まっている。 しかしながら、当地域の道路網の整備は遅れており、既存路線への交通集中による渋滞の発生や、周辺の幹線道路から生活道路への通過車両の流入などにより、住民の安全に支障をきたしており、本路線の整備が急務となっている。							
事業の必要性	(2)事業の投資効果 現時点(H30)の分析結果：B/C=1.16 ・総便益(B) 105.71億円 (走行時間短縮便益 102.74億円、走行経費減少便益 0.52億円、交通事故減少便益 2.46億円) ・総費用(C) 90.95億円 (建設投資額 93.29億円、維持管理費 0.40億円、用地残存価値 2.73億円)							
	(3)事業の進捗状況 事業費ベース：94.7%(H30末) 6,370百万円/6,730百万円 工事費ベース：82.6%(H30末) 719百万円/870百万円 事業量ベース：供用延長 36.8%(H30末) 306m/831m 用地面積ベース：100%(H30末) 20,250㎡/20,250㎡							
	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	終点部の未契約地権者(残り1件)について、代替地の選定等、富士市からの協力を得て用地交渉を重ねており、平成30年度中に用地取得を完了する見込みである。今年度は市道弥生線との交差点改良工事を実施し、平成32年度末に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
【視点3】 新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性	路体盛土部には近隣の他工事からの流用土を用いることで工事コストの縮減を図っており、今後も引続き、建設発生残土の工事間流用によるコスト縮減を図っていく。 隣接区間では、大型商業施設や物流施設が進出していることから、早期供用開始に努めることにより、更なる企業立地を促進するなど、富士地域の産業活性化を図る。							
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 富士市の主要拠点や主要路線を結ぶ重要な路線であり、本路線の整備により市街地内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向上に繋がることから、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、用地買収及び工事も順調に進捗しているため、事業を継続し早期の完成を図る。							

# 都市計画道路 本市場大淵線

(「費用便益分析マニュアル」国土交通省道路局 都市局 平成30年2月)

## 総括表

I) 総便益 B	105.71 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	90.95 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	1.16

## I) 総便益の算出

### ①各種費用のH37<sup>※1</sup>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	676.41	218.47	36.930	931.81
整備した場合 B	670.83	218.44	36.800	926.07

便益 A-B	5.58 時間便益	0.03 走行便益	0.13 <sup>※2</sup> 事故減少便益	5.74
-----------	--------------	--------------	------------------------------	------

- ・「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
- ・表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

※1 交通需要推計の適用年次

※2 事故減少便益は「費用便益分析マニュアル(国土交通省)」の算定式により算出しており、条件によってはマイナス値になることもあるが、交通事故増加に繋がるものではない。

### 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(H33~H82)	102.74	0.52	2.46	105.71

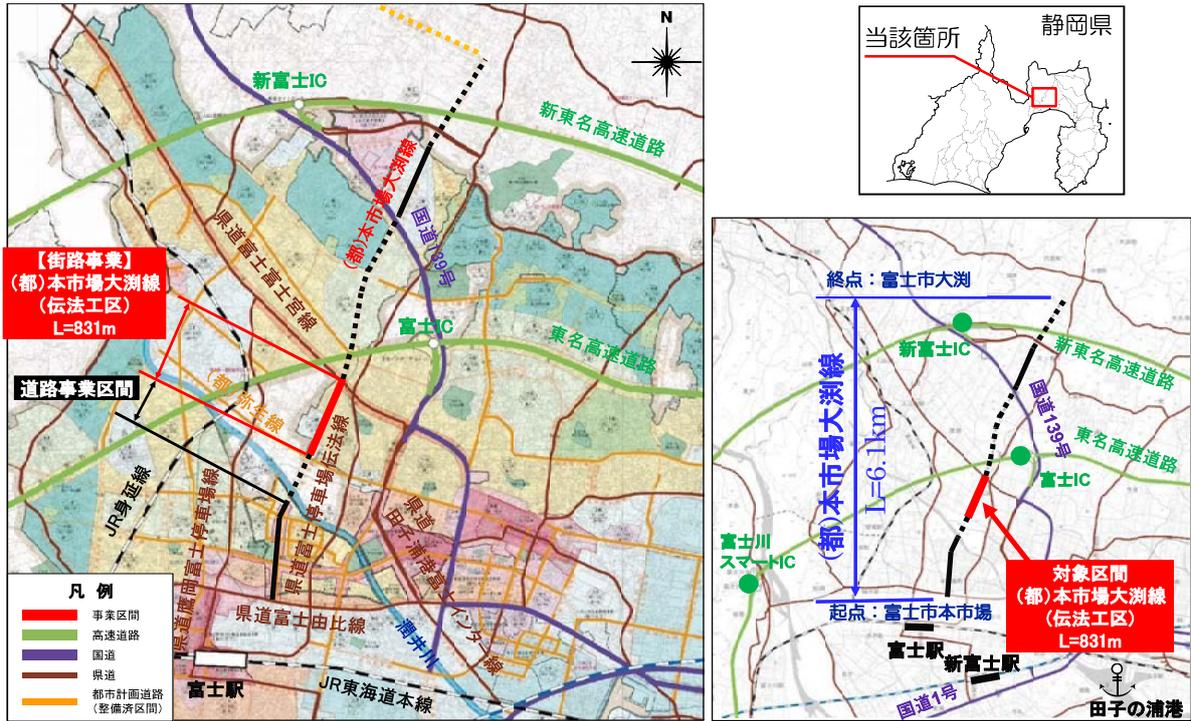
## II) 総費用

[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)
64.75	93.29	199.15	0.40	2.73	90.95

- ・「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。
- ・表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

# 位置図



# 計画平面図・標準横断面図

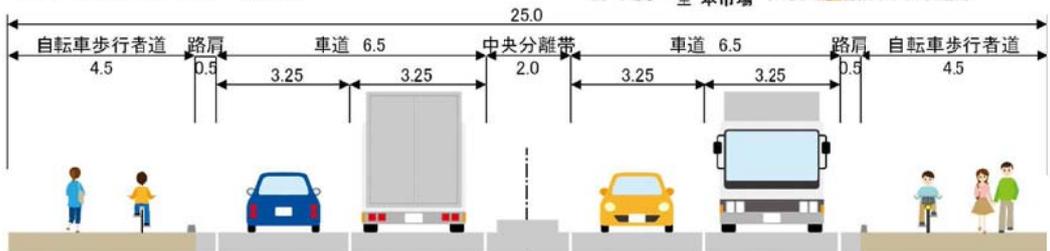
## 【事業概要】

計画延長 : 831m  
 道路幅員 : 25.0~27.0m  
 計画期間 : 平成11年度  
                   ~平成32年度  
 全体事業費: 6,730百万円

(都)本市場大潤線  
 (伝法工区)  
 延長: 831m  
 幅員: 25~27m  
 車線数: 4車線



## 標準横断面部(一般部)



(単位:m)

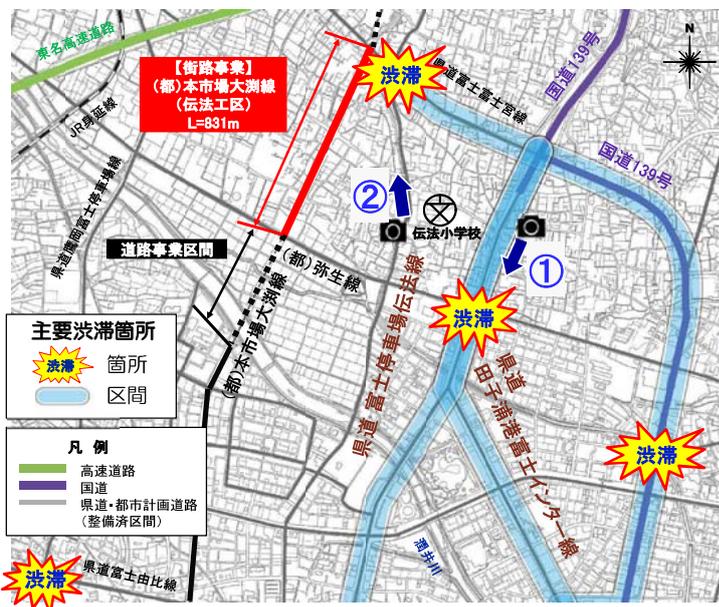
# 周辺の道路状況①

- 富士市中心市街地と新富士ICや富士市北部を結ぶ、南北の幹線道路が脆弱



# 周辺の道路状況②

- 幹線道路の混雑により、通過交通が生活道路へ流入し、住民の快適な生活環境を阻害



主要渋滞箇所出典：富士市街地の主要渋滞箇所  
静岡県道路交通渋滞対策推進協議会 (H25.1.22)

① 幹線道路の混雑



② 生活道路の状況 (通過車両の流入)



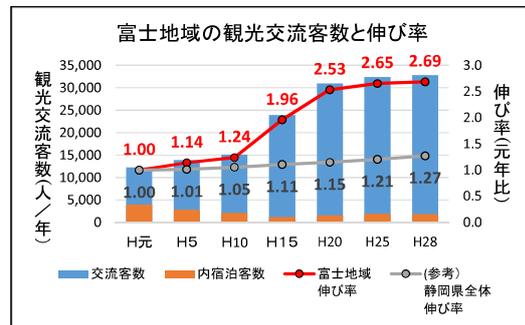
## 周辺の道路状況③

- 周辺道路は歩道の未整備区間が多く、歩行者等の通行空間の確保及び安全確保が課題



## 事業を巡る社会情勢の変化①

- 富士地域の観光交流客者数の伸び率は、静岡県全体を大きく上回る。
- 平成25年に富士山が世界遺産に登録され、更なる観光客増加が期待される。
- 新幹線新富士駅富士山口(北口)では、駅前広場の整備により、利便性向上が進められている。



■ 新富士駅富士山口(北口)駅前広場整備後のイメージ



■ 世界文化遺産富士山(富士山本宮浅間大社)



## 事業を巡る社会情勢の変化②

- 「「ふじのくに」のフロンティアを拓く取組み」により、「富士山フロント工業団地」や「第二東名IC周辺地区土地区画整理事業」による産業集積が進展



■①富士山フロント工業団地



■②第二東名IC周辺地区土地区画整理事業 (大規模集配施設)



## 関連事業の整備状況

- 当該路線では、県と富士市が連携して事業を実施中
- 東西方向では、新々富士川橋及びそのアクセス道路の整備を実施



# 道路整備効果①

- 4車線道路による内陸部と市街地を結ぶ新たな南北幹線軸の形成
- 当該道路への交通転換により、周辺道路の交通量が減少し、混雑緩和



## 周辺道路の交通量の変化の予測



※H37年将来交通量推計結果より

# 道路整備効果②

## 【課題】

- 歩道の狭い生活道路へ通過交通が流入
- 生活空間での歩行者、自転車の安全確保



- ・新設道路の整備
- ・広幅員の自歩道整備

## 【通過交通が新設道路へ転換】

- 新設道路へ交通が転換し、生活道路の安全性が向上
- 広幅員の自歩道整備により自転車・歩行者の安全性・利便性が向上



# 事業の投資効果

費用便益比  $= \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{総費用}} = 1.16 \text{ (1.26)}$

(B/C)

総便益(B)の現在価値	105.71億円	(93.46)
走行時間短縮便益	102.74億円	(89.89)
走行経費減少便益	0.52億円	(0.11)
交通事故減少便益	2.46億円	(3.47)

総費用(C)の現在価値	90.95億円	(73.91)
建設投資額	93.29億円	(76.14)
維持管理費	0.40億円	(0.33)
用地残存価値	2.73億円	(2.56)

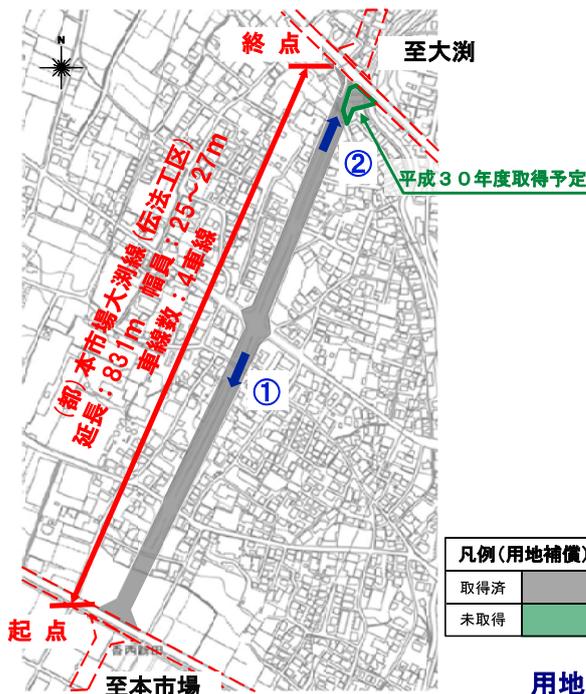
注1) 総便益及び総費用の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しない

注2) 右側の( )内の数値は前回再評価時(H25)の値を示す

注3) [総費用] = [建設投資額] + [維持管理費] - [用地費の残存価値]

# 事業の進捗状況(用地補償)

## 【用地補償の進捗状況】



①南側区間の用地取得状況



②北側区間の用地取得状況



用地面積ベース : 100% (平成30年度末見込み)

# 事業の進捗状況(工事)

## 【工事の進捗状況】



事業費ベース : 94.7% (平成30年度末見込み)

# 今後のスケジュール

年度		H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
		前回再評価 (平成25年度)	用地補償	→ 事業期間 →						平成30年度末 供用予定
工事	→ 事業期間 →									
今回	用地補償	→ 事業期間 →						平成32年度末 供用予定		
	工事	→ 事業期間 →								

## 対応方針(案)

- 主要拠点や主要路線を結ぶ重要な路線
- 市街地内の南北移動の円滑化
- 生活道路の安全性向上



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



事業を継続し早期完成を図る