

番号	23	令和元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>とし けいかく どうろ</small> 金岡浮島線 <small>かなおかうきしません</small> (西椎路工区 <small>にししいじ こうく</small> )				関係市町村	沼津市	
事業採択年度	平成 22 年度		計画期間	平成22年度 ~ 令和2年度			
用地着手年度	平成 22 年度		工事着手年度	平成 24 年度			
再評価理由※	再評価実施(H26)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)	~H29年度	H30年度	R1年度見込	計	
	2,620		1,542	248	488	2,278	
事業概要	<p>(1)事業目的 本路線は、沼津市中心市街地から富士市中心市街地とを結ぶ県道三島富士線のバイパス路線である。沼津市西部地区では、駿河湾と愛鷹山に挟まれた南北約2kmの狭い平野部に国道1号、県道三島富士線及び県道富士清水線といった東西方向の幹線道路が集中しており、広域交通と地域交通が混在して日常的に交通渋滞が発生している。特に県道三島富士線については、バス路線であるが、狭隘区間が存在する上に交通量も多いため、すれ違い時の混雑が生じており、歩行者等の安全を脅かしている。さらに、H28年3月には愛鷹スマートIC、H29年3月には駿河湾沼津スマートICが供用を開始し、本年10月には広域な商圈となる大型商業施設の開業を控えるなど、本路線周辺における交通量のさらなる増加が予測される。 このため、当該区間の整備により、機能的な幹線ネットワークを形成し、交通の円滑化を図るとともに、歩道等の整備による周辺地域の生活環境の向上を図るものである。</p> <p>(2)事業内容 沼津市道0211号線から県道西椎路松長線に至る区間の道路の新設 延長：574.5m 道路幅員：20.0m、2車線、両側自転車歩行者道 (車道幅員3.25m×2、自歩道部幅員3.0m×2)</p>						
【視点1】	(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 本路線周辺では、2箇所のスマートICが供用しており、そのアクセス道路としての役割を担っている。また、広域な商圈を持つ大型商業施設が本年10月に開業を控えている。 このような状況変化に伴い、本路線の交通円滑化及び周辺地域の生活環境の向上が求められていることから、当該区間の整備の必要性が高まっている。						
事業の必要性	<p>(2)事業の投資効果 現時点(R1)の分析結果：B/C=1.24 ・総便益(B) 33.10億円 (走行時間短縮便益 33.91億円、走行経費減少便益 0.29億円、交通事故減少便益 -1.09億円) ・総費用(C) 26.77億円 (建設投資額 26.93億円、維持管理費 0.25億円、用地残存価値 0.41億円)</p> <p>(3)事業の進捗状況(R1年度末見込み) 事業費ベース：87.0% 2,278百万円/2,620百万円 工事費ベース：81.4% 1,390百万円/1,707百万円 事業量ベース：供用延長 0% 0m/574.5m 用地面積ベース：100.0% 6,781㎡/6,781㎡</p> <p>評価 <input checked="" type="radio"/> 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</p>						
【視点2】 今後の事業の進捗の見込み	<p>残地権者(2件)の用地取得を目指して用地交渉を重ねており、今年度末までに取得を完了する見込みである。また、引き続き残区間の工事を進め、令和2年度末に事業を完了する見込みである。</p> <p>評価 <input checked="" type="radio"/> 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</p>						
【視点3】 新たなコスト削減・代替案立案等の可能性	<p>本路線における軟弱地盤の対策として、経済的で大幅に工期短縮が可能な新工法(ALicc工法：深層混合処理工)を採用しており、引き続き工事コスト削減を図る。 また、沿線には大型商業施設が本年10月に開業を控えていることから、当該区間の整備により、周辺地域の活性化を図る。</p>						
対応方針(案)	<p>(1)対応方針(案) 本事業を <input checked="" type="radio"/> 継続 ・ <input type="radio"/> 見直し後継続 ・ <input type="radio"/> 中止 ) する。</p> <p>(2)理由 県道三島富士線のバイパスとして重要な路線であり、本路線の整備により機能的な道路ネットワークを形成し交通の円滑化が図られるとともに、周辺地域の生活環境の向上も図られることから、安全かつ快適な都市生活に資する街路事業である。費用対効果も見込まれ、用地買収及び工事も順調に進捗しているため、事業を継続して早期完成を図る。</p>						

## 都市計画道路 金岡浮島線(西椎路工区)

(「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	33.10 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	26.77 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	1.24

### I) 総便益の算出

#### ①各種費用のR17<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	134.76	35.47	6.90	177.13
整備した場合 B	133.00	35.46	6.96	175.42

便益 A-B	1.76 時間便益	0.01 走行便益	-0.06 <sup>※2</sup> 事故減少便益	1.71
-----------	--------------	--------------	-------------------------------	------

- ・「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(R3~R52)	33.91	0.29	-1.09	33.10

### 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)
24.55	26.93	138.24	0.25	0.41	26.77

- ・「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。

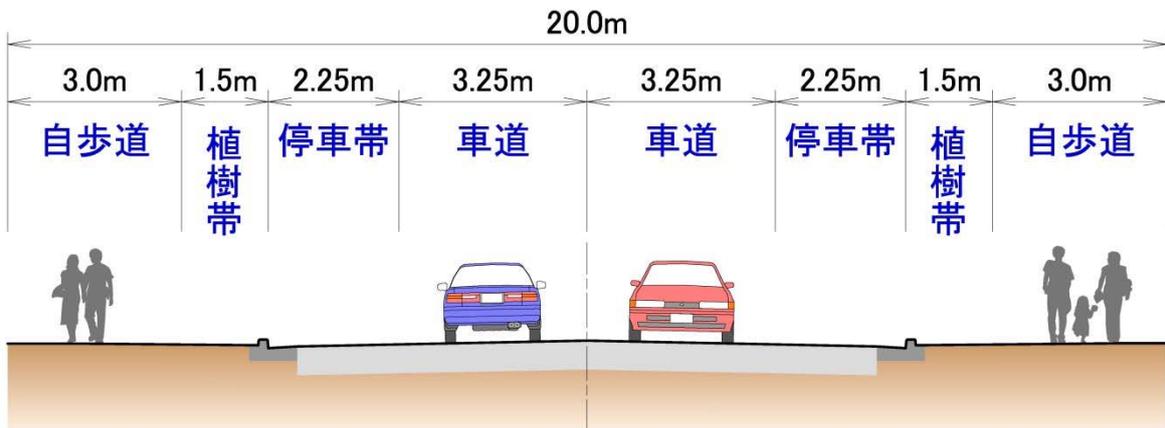
# 【位置図】



## 【計画平面図】



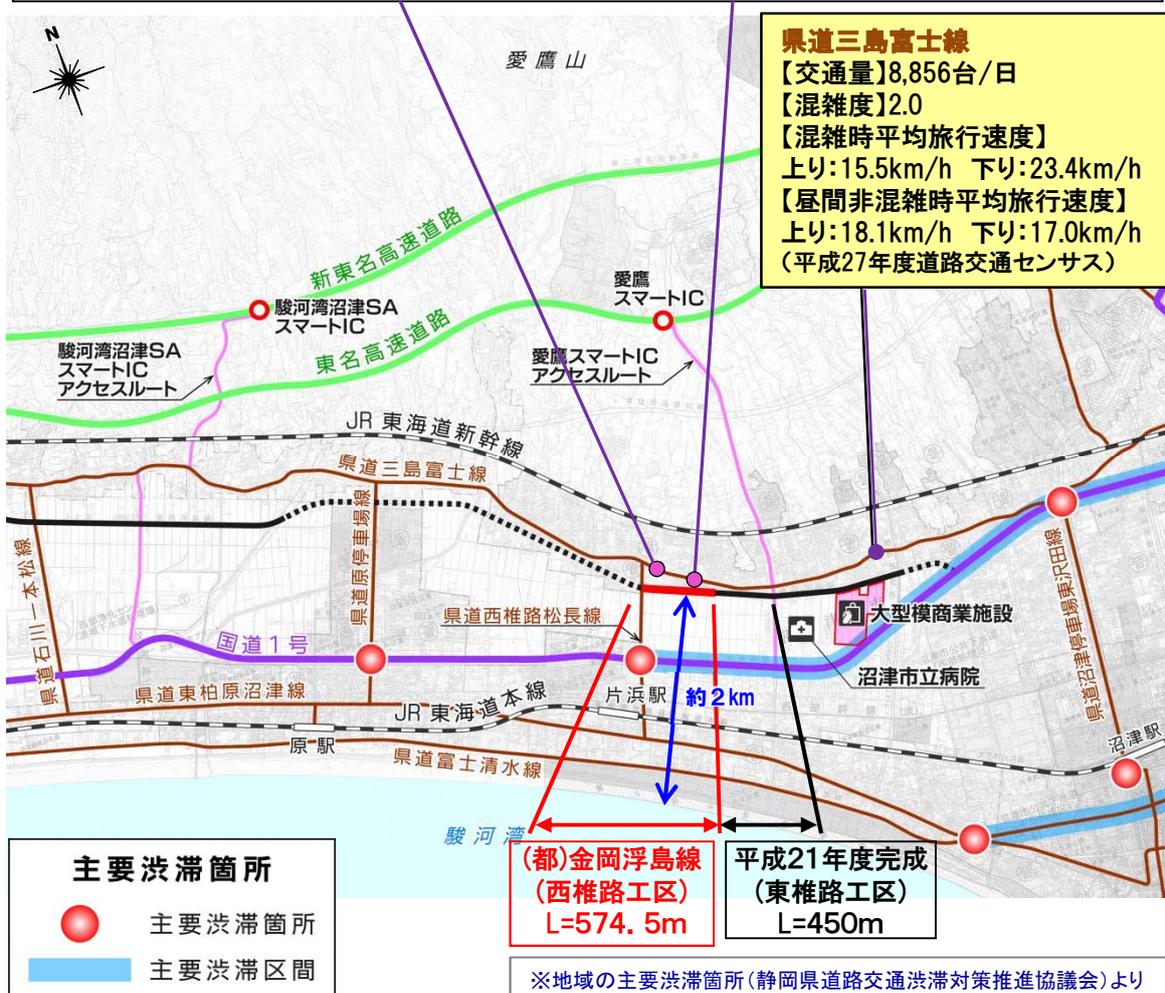
## 【標準横断面図】



## ◆周辺の道路状況

- 沼津市西部地区では、駿河湾と愛鷹山に挟まれた幅約2kmの狭い平野部に、国道1号、県道三島富士線及び県道富士清水線といった東西方向の幹線道路が集中しており、広域交通と地域交通の両方が混在して日常的に渋滞が発生している。
- 特に県道三島富士線については、バス路線であるが、狭隘区間が存在する上に交通量も多いため、すれ違い時の混雑が生じており、歩行者等の安全を脅かしている。

### 県道三島富士線並行区間 すれ違い困難箇所



## ◆事業の進捗状況

### 【用地補償の進捗状況】



用地面積ベース:100% (令和元年度末見込み)

### 【工事の進捗状況】



事業費ベース:87.0% (令和元年度末見込み)

番号	24	令和元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	としけいかくどうろ にいはしぐみきわせん 都市計画道路 新橋茱萸沢線		関係市町村	御殿場市	
事業採択年度	平成 27 年度	計画期間	平成27年度 ~ 令和5年度		
用地着手年度	平成 28 年度	工事着手年度	令和 元 年度		
再評価理由※	事業採択 (H27) 後5年間が経過した時点で継続中				
全体事業費	百万円 2,500	投資状況 (百万円)	~H29年度 741	H30年度 335	R1年度見込 349
					計 1,425
事業概要	<p>(1) 事業目的</p> <p>本路線は、世界遺産である富士山の御殿場口と御殿場市中心部とを結ぶ路線の一部である。交通結節点であるJR御殿場駅にも接続していることから朝夕の歩行者交通が多いが、現道には歩道がなく危険な状況となっている。また、県道沼津小山線との若宮交差点においては、右折車線がないことから、直進・左折車両の先詰まりによる交通渋滞が慢性的に発生している。さらに、沿線には電柱が林立しているため歩行者等の通行の支障となるばかりでなく、富士山を眺望できる駅前の景観を阻害している。このため、当該区間の整備により、アクセス機能の向上を図るとともに、現道拡幅に併せて交差点改良と無電柱化を実施することで景観及び利便性の向上を図るものである。</p> <p>(2) 事業内容</p> <p>御殿場市道4242号線から御殿場市道1500号線に至る区間の道路の改築  延 長：276.4m  道路幅員：18.0~19.0m、2車線、両側自転車歩行者道  (車道幅員3.0m×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</p> <p>富士山御殿場口を利用する登山客は、富士山の世界遺産登録後、増加傾向にあり、当エリアの観光客の増加が見込まれている。  また、本路線を含む周辺エリアは、御殿場市がバリアフリー重点整備地区に指定しており、本路線は生活関連経路となっている。さらに、景観整備重点地区でもあり、無電柱化を推進している。  このような状況変化に伴い、本路線の景観及び利便性の向上が求められていることから、当該区間の整備の必要性が高まっている。</p> <p>(2) 事業の投資効果</p> <p>現時点 (R1) の分析結果：B/C=1.20  ・総便益 (B) 26.55億円  (走行時間短縮便益 26.03億円、走行経費減少便益 0.18億円、交通事故減少便益 0.34億円)  ・総費用 (C) 22.17億円  (建設投資額 22.44億円、維持管理費 0.11億円、用地残存価値 0.38億円)</p> <p>(3) 事業の進捗状況 (R1年度末見込み)</p> <p>事業費ベース：57.0% 1,425百万円/2,500百万円  工事費ベース：8.4% 33百万円/395百万円  事業量ベース：供用延長 0% 0m/276.4m  用地面積ベース：40.4% 1,150㎡/2,845㎡</p> <p>評価 <input checked="" type="radio"/> 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</p>				
【視点2】	<p>未契約の地権者との用地交渉を積極的に進め、令和2年度末までに用地取得を完了する見込みである。</p> <p>用地取得と並行して、今年度から道路工事に着手し、令和5年度末に事業を完了する見込みである。</p> <p>評価 <input checked="" type="radio"/> 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</p>				
【視点3】	<p>新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性</p> <p>建設発生土の工事間流用（近隣の他工事）を検討するなど、工事コストの縮減を図る。  若宮交差点における交通渋滞は慢性的に発生していることから、交差点改良を先行することにより、交通の円滑化を図る。</p>				
対応方針 (案)	<p>(1) 対応方針 (案)</p> <p>本事業を ( <input checked="" type="radio"/> 継続 ・ 見直し後継続 ・ 中止 ) する。</p> <p>(2) 理由</p> <p>本路線の整備により、御殿場駅より市街地を抜け、富士山へ通じるアクセス機能の向上を図るとともに、現道拡幅に併せて無電柱化を実施することで景観性及び利便性の向上が図られ、機能的で安全かつ快適な都市生活に資する街路事業である。費用対効果も見込まれ、用地買収及び工事も順調に進捗しているため、事業を継続して早期完成を図る。</p>				

## 都市計画道路 新橋茱萸沢線

(「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	26.55 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	22.17 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	1.20

### I) 総便益の算出

①各種費用のR17<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	165.75	51.55	8.25	225.55
整備した場合 B	164.18	51.52	8.23	223.93

便益 A-B	1.57 時間便益	0.03 走行便益	0.02 <sup>※2</sup> 事故減少便益	1.62
-----------	--------------	--------------	------------------------------	------

- ・「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(R6~R55)	26.03	0.18	0.34	26.55

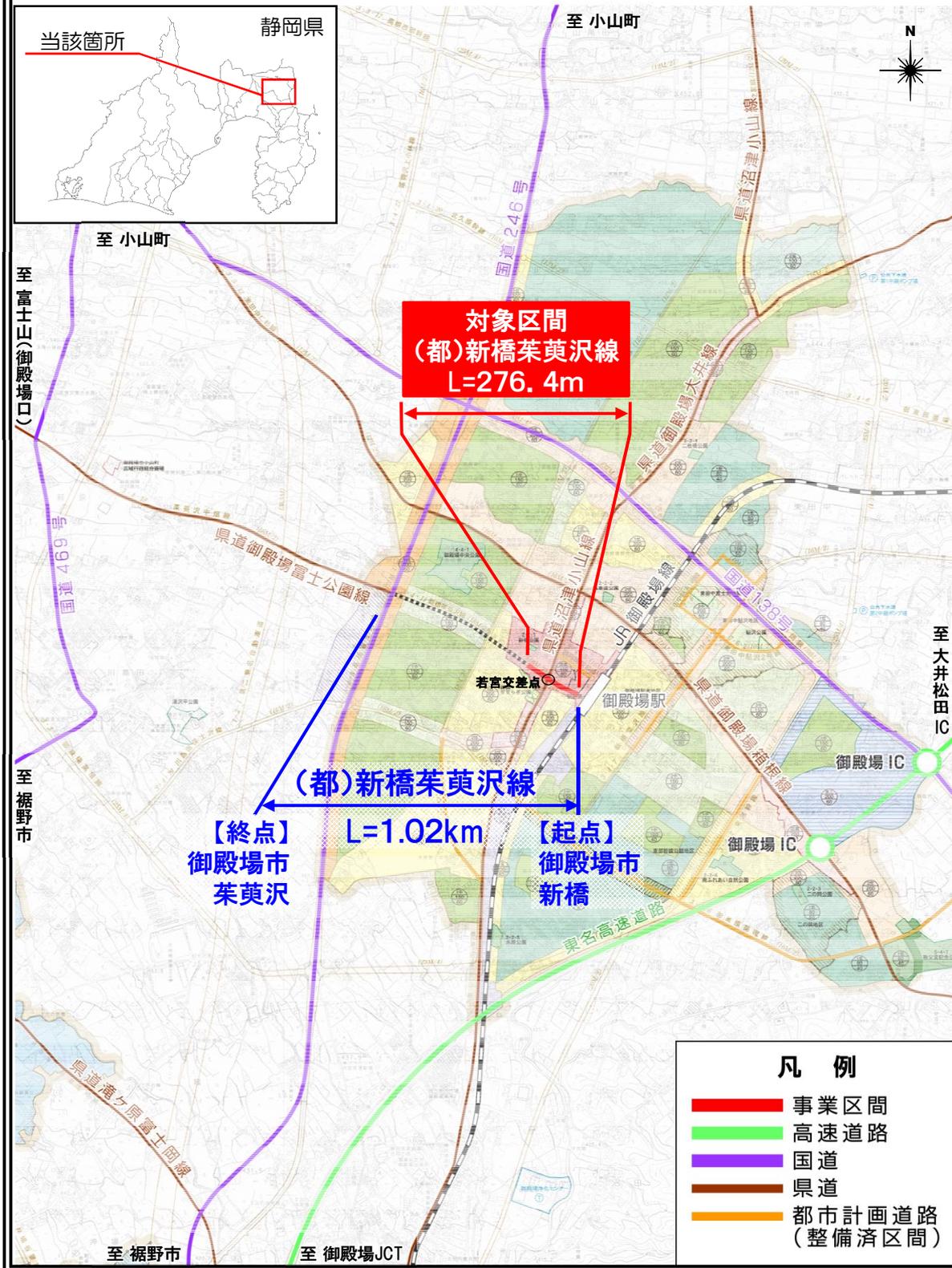
### II) 総費用

[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)
23.24	22.44	66.51	0.11	0.38	22.17

- ・「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。

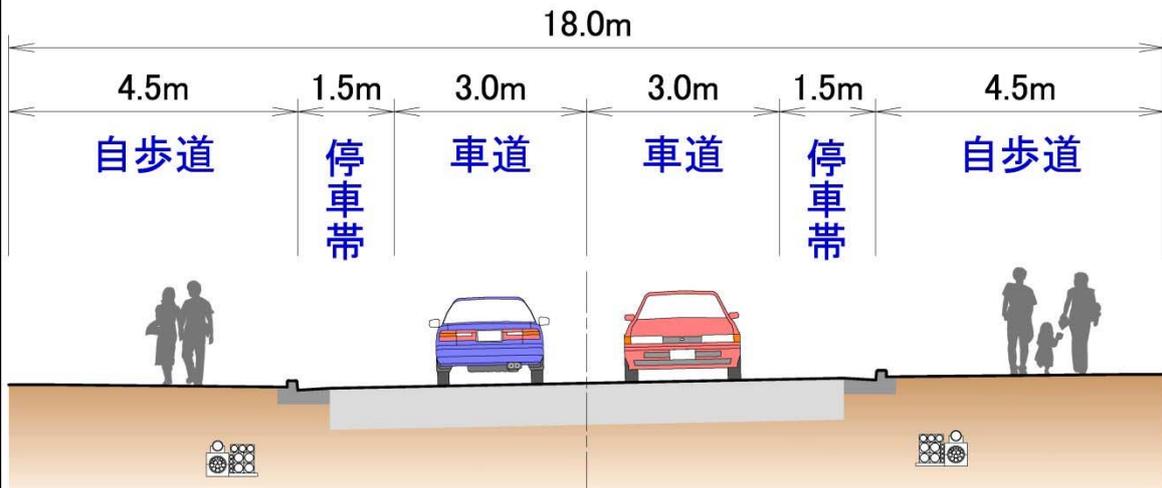
# 【位置図】



## 【計画平面図】



## 【標準横断面図】



## ◆周辺の道路状況

- 朝夕の通勤時間帯を中心に御殿場駅に向かう車両の渋滞がみられる。
- 特に若宮交差点では、右折車線がないことから、直進・左折車両の先詰まりによる交通渋滞が慢性的に発生している。



- 電柱が林立しているため、歩行者等の通行の支障となっている。
- 富士山を眺望できる駅前の景観を阻害している。



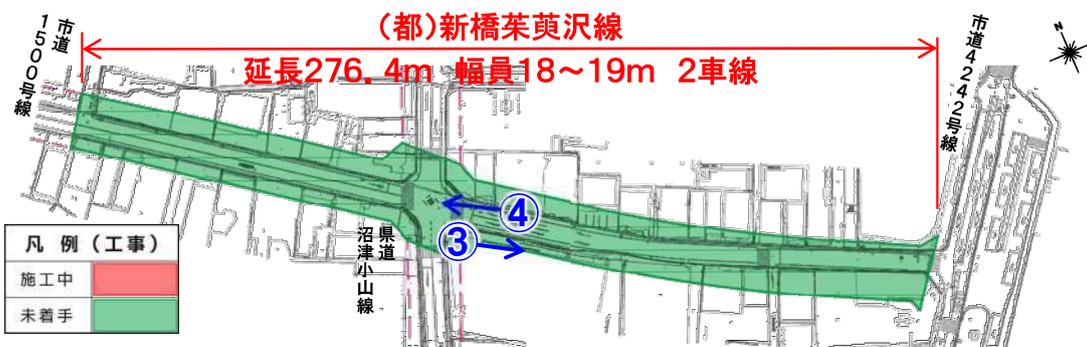
## ◆事業の進捗状況

### 【用地補償の進捗状況】



用地面積ベース: 40.4% (令和元年度末見込み)

### 【工事の進捗状況】



事業費ベース: 57.0% (令和元年度末見込み)

番号	25	令和元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>こだてのちよだせん いけだ</small> 小立野豊田線 (池田工区)				関係市町村	磐田市	
事業採択年度	平成 26 年度			計画期間	平成26年度 ~ 令和2年度		
用地着手年度	平成 26 年度			工事着手年度	平成 28 年度		
再評価理由※	事業採択 (H26) 後5年間が経過した時点で継続中				※事業認可の国告示日H27.3.30		
全体事業費	百万円	投資状況 (百万円)	~H29年度	H30年度	R1年度見込	計	
	900		587	66	113	766	
事業概要	<p>(1)事業目的</p> <p>本路線は、県道磐田細江線を起点とし、国道1号を横断し、都市計画道路森下勾坂線に至る延長1,920mの都市計画道路であり、沿線住民の生活道路として、また国道1号から東名高速道路遠州豊田PA、スマートICへの2次アクセス道路としての役割を担う重要路線である。</p> <p>本区間では、平成19年度に遠州豊田PAのスマートIC開通、21年度にららぼーと磐田の開業以降、朝夕の通勤・通学時間帯を中心として自動車交通量が多く、また近隣に位置する豊田北部小学校の通学路となっているが、現道は2車線が確保されない区間や歩道の無い区間が存在することから、自動車の走行や歩行者等の安全な通行に支障をきたしている。</p> <p>このため、本区間の整備を図ることで、自動車交通の円滑化、及び歩行者等の安全な通行空間を確保し、都市環境の改善と、良好な市街地の形成を目指すものである。</p> <p>(2)事業内容</p> <p>県道磐田細江線から(都)森下勾坂線に至る(都)小立野豊田線のうち、磐田市池田地内の道路の拡幅  延 長：583.3m  道路幅員：16.0m、2車線、両側自転車歩行車道  (車道幅員4.5m×2、自歩道幅員3.5m×2)</p>						
【視点1】	<p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>本区間の北側に工場が密集していることから、朝夕通勤時には自動車交通量が非常に多い。静岡県や磐田市の人口が減少傾向にある中で、沿線の豊田地区の人口は横ばい傾向であり、今後も交通需要は現在の水準が続くと予想される。</p> <p>さらに、本区間は近隣の豊田北部小学校の通学路となっているが、歩道がない区間を児童が通学している状況である。</p> <p>このような状況により、自動車交通の円滑化、歩行者等の安全性の確保が求められていることから、当該区間の整備の必要性が高まっている。</p> <p>(2)事業の投資効果</p> <p>現時点 (R1) の分析結果：B/C=1.17</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>総便益 (B) 10.82億円 (走行時間短縮便益 10.12億円、走行経費減少便益 0.14億円、交通事故減少便益 0.57億円)</li> <li>総費用 (C) 9.23億円 (建設投資額 9.34億円、維持管理費 0.27億円、用地残存価値 0.38億円)</li> </ul> <p>(3)事業の進捗状況 (R1年度末見込み)</p> <p>事業費ベース：85.1% 766百万円/900百万円  工事費ベース：84.4% 718百万円/851百万円  事業量ベース：供用延長 39.4% 230m/583.3m  用地面積ベース：97.7% 4301㎡/4401㎡</p> <p>評価 <input checked="" type="radio"/> 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</p>						
【視点2】 今後の事業の進捗の見込み	<p>用地買取には、平成26年度から着手しており、今年度末までに完了する見込みである。また、工事には平成28年度から着手しており、平成30年度にL=98.6m、今年度にL=約130m区間の部分供用開始を実施し、令和2年度末に事業を完了する見込みである。</p> <p>評価 <input checked="" type="radio"/> 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</p>						
【視点3】 新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性	<p>建設発生残土の工事間流用(近隣の他工事)や、本路線の工事に併せて磐田市が下水道事業で池田2号雨水幹線の整備(H29~R1)を行うことで、引き続きコスト縮減を図る。</p>						
対応方針(案)	<p>(1)対応方針(案)</p> <p>本事業を( <input checked="" type="radio"/> 継続 ) ・ 見直し後継続 ・ 中止 ) する。</p> <p>(2)理由</p> <p>本路線は、沿線住民の生活道路であるとともに、東名高速道路(遠州豊田スマートIC)や国道1号といった主要幹線道路間を連絡する重要な路線であり、本路線の整備により、2車線の連続性が確保され自動車交通の円滑化が図られるとともに、児童の通学を含む歩行者の安全性が確保され、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。費用対効果も見込まれ、用地買収及び工事も順調に進捗しているため、事業を継続して早期完成を図る。</p>						

## 都市計画道路 小立野豊田線(池田工区)

(「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	10.82 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	9.23 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	1.17

### I) 総便益の算出

①各種費用のR12<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	3222.05	1122.40	257.56	4602.01
整備した場合 B	3221.53	1122.40	257.53	4601.46

便益 A-B	0.52 時間便益	0.003 走行便益	0.03 <sup>*2</sup> 事故減少便益	0.55
-----------	--------------	---------------	------------------------------	------

- ・「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(R3~R52)	10.12	0.14	0.57	10.82

### 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)
8.52	9.34	142.95	0.27	0.38	9.23

- ・「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。

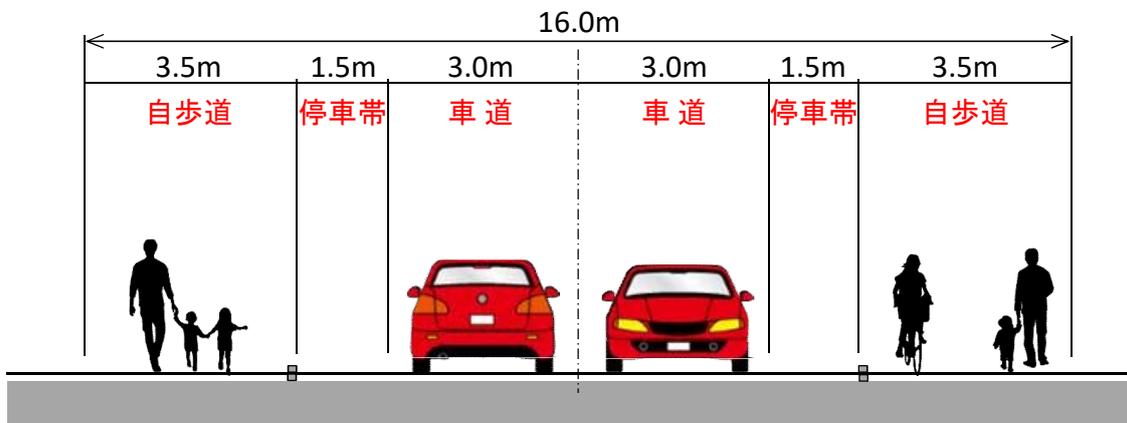
# 【位置図】



## 【計画平面図】



## 【標準横断面図】



## ◆周辺の道路状況



- ・通学路に指定されているが、歩道が未整備の箇所もあり、通学する児童などの歩行者や自転車の安全が確保されていない。
- ・ららぽーと磐田や工場、スーパーなどへ向かう交通の集中により、朝夕の通勤時間帯を中心として渋滞が発生している。

① 国道1号方面望む



② 東名高速道路方面望む



③ 国道1号方面望む

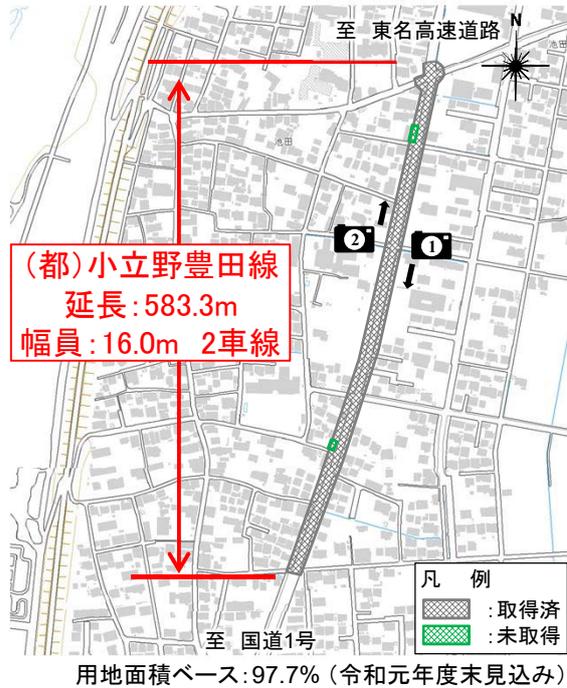


④ 国道1号方面望む



## ◆事業の進捗状況

### 【用地補償の進捗状況】



### 用地補償の進捗状況写真

① 国道1号方面望む

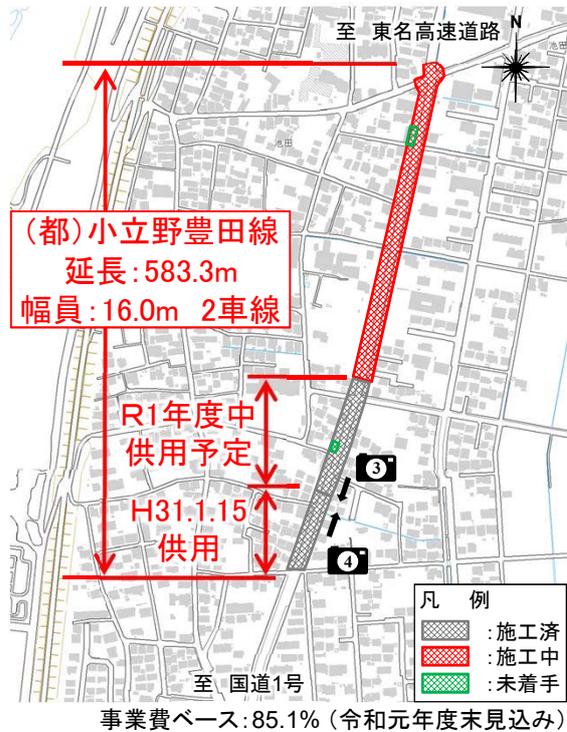


### 用地補償の進捗状況写真

② 東名高速道路方面望む



### 【工事の進捗状況】



### 工事の進捗状況写真

③ 国道1号方面望む



### 工事の進捗状況写真

④ 東名高速道路方面望む

