

番号		令和4年度公共事業再評価調査				担当課名		街路整備課					
事業名		街路整備事業				事業主体		静岡県					
箇所名		JR東海道本線・JR御殿場線				関係市町		沼津市					
事業採択年度		平成15年度		計画期間		平成15年度～令和23年度							
用地着手年度		平成18年度		工事着手年度		令和5年度(予定)							
再評価理由※		社会経済情勢の急激な変化等により再評価を実施する必要が生じた事業(全体事業費の増加、計画期間の延伸)											
全体事業費		百万円		投資状況(百万円)		～R2年度		R3年度		R4年度見込		計	
		103,400				4,967		660		1,000		6,627	
事業概要		<p>(1)事業目的 沼津駅付近の鉄道を一定区間高架化することにより、沼津駅周辺の交通渋滞や鉄道施設による南北市街地の分断等の課題を抜本的に解決し、県東部の都市拠点の形成を図る。</p> <p>(2)事業内容 沼津駅を含むJR東海道本線及びJR御殿場線を高架化し、13箇所の踏切の除却と幹線道路8路線との立体交差化を行う。 ・施工箇所：沼津市大岡～桃里 ・事業区間：JR東海道本線 約4.1km(高架区間約3.7km)、JR御殿場線 1.8km(高架区間約1.6km) ・移転する鉄道施設：車両基地、貨物駅</p>											
【視点1】		<p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 令和2年度に貨物駅移転先用地取得が完了し、工事に着手したところであるが、鉄道施設の本格的な整備に向けて、事業計画を精査したところ、経年の物価上昇や耐震基準等の改定に伴い、事業費、事業期間等内容変更の必要が生じた。また、沼津市では、コンパクトプラスネットワークのまちづくりを目指した立地適正化計画や鉄道の高架化により創出される鉄道跡地の活用とヒト中心のウォークアブルなまちづくりを目指す「沼津市中心市街地まちづくり戦略」を策定するなど、中心市街地の衰退が進行する現在、本事業への必要性は益々高まっている。</p> <p>(2)事業の投資効果 ○現時点(R4)での費用便益分析結果：B/C=1.1、EIRR=4.3% ・総便益(B)：1,056.5億円 (移動時間短縮便益：982.0億円、走行経費減少便益：59.3億円、交通事故減少便益：15.2億円) ・総費用(C)：959.0億円 (建設投資額：961.7億円、維持管理費費：1.4億円、用地残存価値：4.0億円) ○見込まれる効果(定性的な効果) ・交通環境の改善：高架化された鉄道との交差道路の整備による交通円滑化、踏切事故の解消、既設ガードの冠水・事故解消、歩行者・自転車の円滑な移動経路の確保 ・土地の有効利用：駅周辺の車両基地、貨物駅、既設線路などの撤去により生まれる鉄道施設跡地の都市的土地利用、鉄道高架により生まれる高架下空間の土地利用 ・にぎわいの創出：南北市街地の一体化、駅周辺の都市機能・居住機能の集約 ・防災性の向上：緊急車両の移動性向上、街路整備の幅員確保による延焼防火性向上</p> <p>(3)事業の進捗状況 令和2年度に貨物駅移転先の用地取得が完了し、令和3年度から新貨物ターミナルの工事着手に向けた詳細設計、造成工事に着手した。令和4年度は、早期工事着手に向けた詳細設計を実施するとともに、鉄道事業者を始めとした関係機関との協議を進めている。 事業進捗(R4年度末見込) 事業費ベース：6.4%(6,627百万円/103,400百万円) 工事費ベース：- 事業量ベース：- 用地取得(R4年度末見込) 用地面積ベース(高架本体)：89.5% 5,561㎡/6,211㎡</p>											
事業の必要性等		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>貨物駅移転先の用地取得の難航により事業が進捗していなかったが、令和2年度に用地取得が完了し、工事着手のために必要な詳細設計や造成工事に着手した。また、高架本体の用地取得は着実に進み、沼津市による土地区画整理事業も進捗していることから、今後、確実な進捗が見込まれる。</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>(コスト削減について) 鉄道事業者との協議や詳細設計の中で、新技術新工法の活用、施工計画の見直しなどによるコスト削減を図る。</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、沼津市が、人口減少、少子高齢化社会に備え、持続可能な都市であり続けるために進めている沼津駅周辺総合整備事業の核となる事業であり、市が目指すウォークアブルで、カーボンニュートラルなまちづくりを実現するとともに、駅周辺の交通課題の解消を図る事業である。 令和2年度に貨物駅移転先用地取得が完了したことで、事業の着実な進捗の目途がたち、地元の期待も大きく、事業の投資効果も見込まれることから、事業を継続する。</p>											

JR東海道本線・JR御殿場線

「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 令和4年2月

総括表

I) 総便益 B	1,056.54 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	959.04 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	1.10

I) 総便益の算出

①各種費用の初年度(R23)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	1,320.71	348.71	44.59	1,714.01
整備した場合 B	1,228.14	342.94	43.13	1,614.21

便益	92.56	5.77	1.45	99.79
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(R23~R72)	982.03	59.30	15.20	1,056.54 ...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)
1,241.19	961.67	996	1.40	4.03	959.04 ...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。