

| 番号 | 14 | 平成26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 | 都市計画道路 西間門新谷線 (4工区) | | | | 関係市町村 | 清水町 | |
| 事業採択年度 | 平成22年度 | | 計画期間 | 平成22年度 ~ 平成32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※ | 事業採択 (H22) 後5年経過 | | | | | | |
| 全体事業費 | 百万円 | 投資状況 (百万円) | ~H24年度 | H25年度 | H26年度見込 | 計 | |
| | 2,069 | | 618 | 89 | 115 | 822 | |
| 事業概要 | <p>(1)事業目的 本路線は、沼津市中心部から清水町中心部を經由し三島市で国道136号に接続する道路であり、国道1号とともに広域交通を担い、清水町中心部における東西幹線道路として位置付けられている。平成7年、狩野川を渡る香貫大橋が完成し、沼津市と三島市を結ぶ新たな東西ルートが確保されたことにより、本路線に流入する交通量が飛躍的に増加する状況となった。しかしながら、橋の完成と同時に供用開始した取り合い区間以外は、現道部も幅員が狭く歩道のない区間が点在し、車両のすれ違いにも支障があり、急激な交通量の増大が周辺道路まで影響を及ぼす状況となっている。また、本路線は災害時の緊急輸送路に指定されているとともに、沿線には静岡医療センター、清水町役場、卸団地など主要な施設が立地していることから、今後の健全な市街地の発展のためには本路線及び周辺道路の交通円滑化並びに安全性の確保が急務となっている。 このため、本路線の整備を行うことにより、交通円滑化を図り、東西幹線道路としての機能を高め、産業活動の支援を進めるとともに、安全で快適な都市生活環境の確保を目的とする。</p> <p>(2)事業内容 清水町道268号線から柿田橋右岸に至る区間の道路の拡幅 延長：400.0m 道路幅員：18.0m、2車線、両側自転車歩行者道（車道幅員3.00m×2、停車帯幅員1.50m×2、自歩道部幅員4.5m×2）</p> | | | | | | |
| 【視点1】 | <p>(1)事業を巡る社会情勢等の変化 本路線周辺では、平成11年には卸団地内に食遊市場がオープンし、平成19年には郊外型ショッピングセンターであるサントムーン柿田川で施設の増設や清水町子育て総合支援センターの開設があり、平成21年には静岡医療センターの建替が完了するなど、次々に施設が拡大及び整備されたこの地域は都市化が進んできている。また、全国的には平成23年3月の東日本大震災の発生を受け、緊急輸送路や避難路の確保に向けた動きが強まっている。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。</p> <p>(2)事業の投資効果 現時点 (H26) の分析結果：B/C=1.43 総便益 (B) 25.11億円 （走行時間短縮便益 22.87億円、走行費用減少便益 2.16億円、交通事故減少便益 0.08億円） 総費用 (C) 17.56億円 （事業費 18.08億円、維持管理費 0.14億円、用地残存価値 -0.66億円）</p> <p>(3)事業の進捗状況 事業費ベース：39.7% (H26末) 用地補償費ベース：79.7% (H26末) 事業量ベース：供用延長0.0%、工事費0.8% (H26末) 用地面積ベース：94.0% (H26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】 | <p>未契約である残りの地権者の用地取得を目指し、代替地の選定等、地権者と用地交渉を重ねており、平成28年度までに用地取得を完了する見込みである。 今年度は用地取得のみであるが、来年度以降は引き続き残区間の工事を行い、平成32年度末には供用開始の見込みである。</p> | | | | | | |
| 今後の事業の進捗の見込み | 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】 | <p>新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性 側溝等の構造物をプレキャスト化し、工期短縮等によるコスト縮減を図っている。 今後も引続き、構造物のプレキャスト化による省力化などによりコスト縮減を図っていく。</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 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、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。</p> | | | | | | |

都市計画道路 西間門新谷線

(「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 | 25.11 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 | 17.56 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 | 1.43 |

I) 総便益の算出

①各種費用の初年度(H33)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 | 261.99 | 100.49 | 46.08 | 408.56 |
| 整備した場合 B | 260.55 | 100.35 | 46.07 | 406.97 |

| 便益 | 1.44 時間便益 | 0.14 走行便益 | 0.01 事故減少便益 | |
|-----|--------------|--------------|----------------|--|
| A-B | | | | |

- ・「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(H33~H82) | 22.87 | 2.16 | 0.08 | 25.11 ...B |

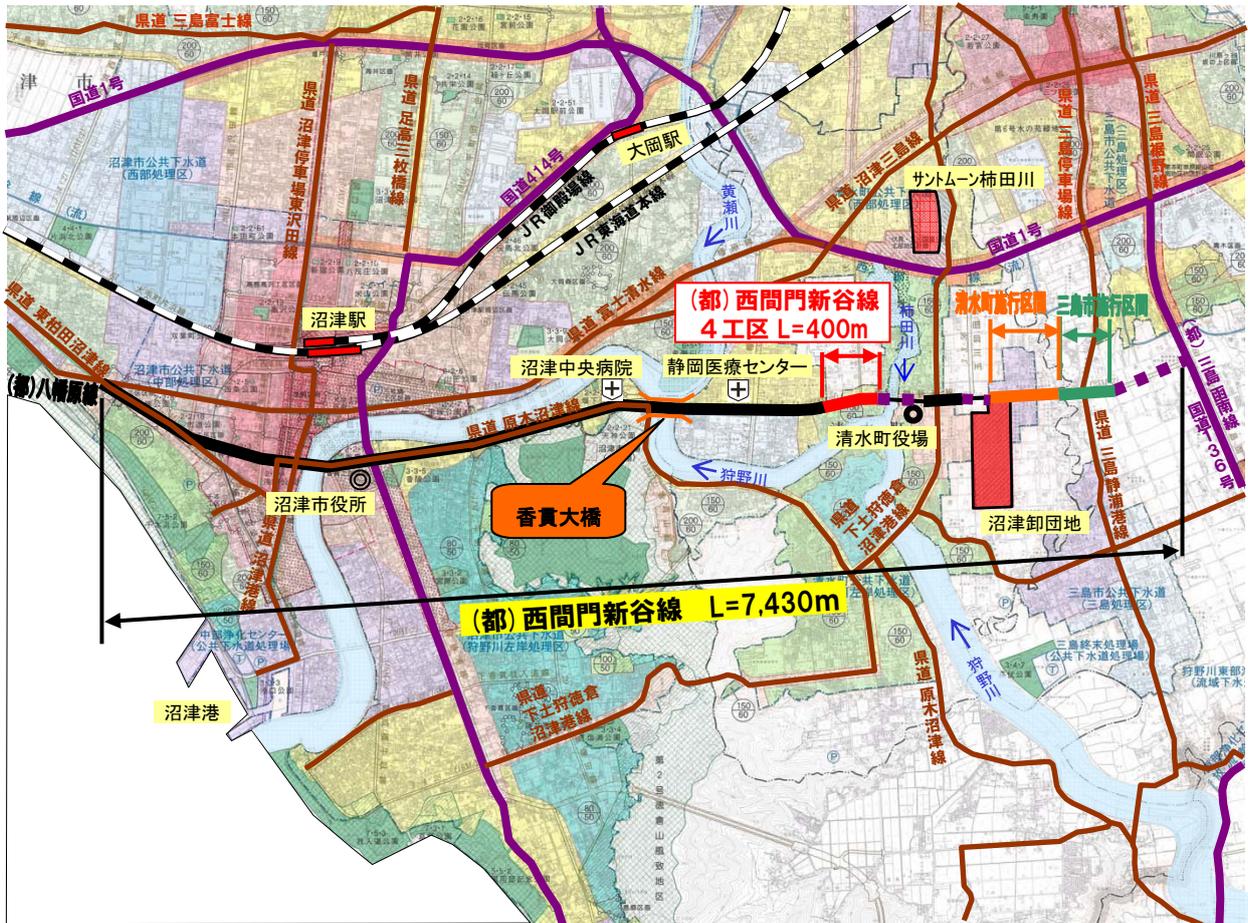
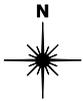
II) 総費用

[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) |
|--------------|---------------|--------------------|---------------|----------------|-------------|
| 19.98 | 18.08 | 88.00 | 0.14 | 0.66 | 17.56 ...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。

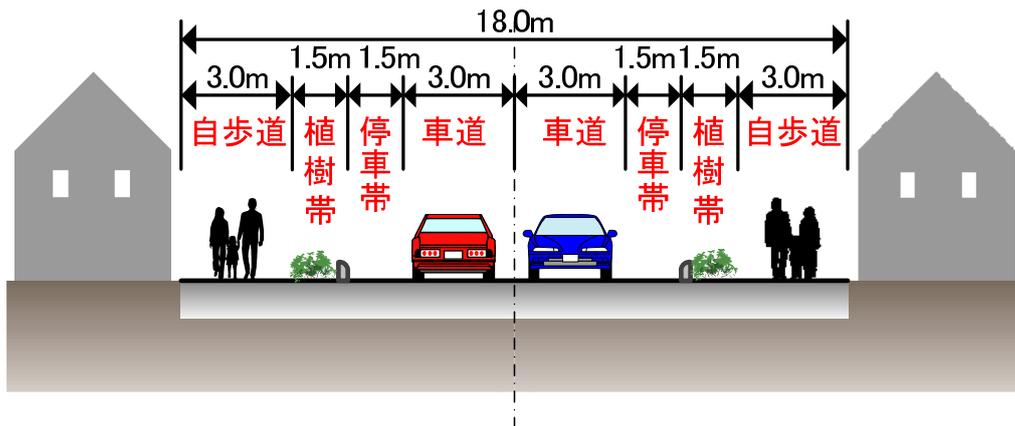
【位置図】



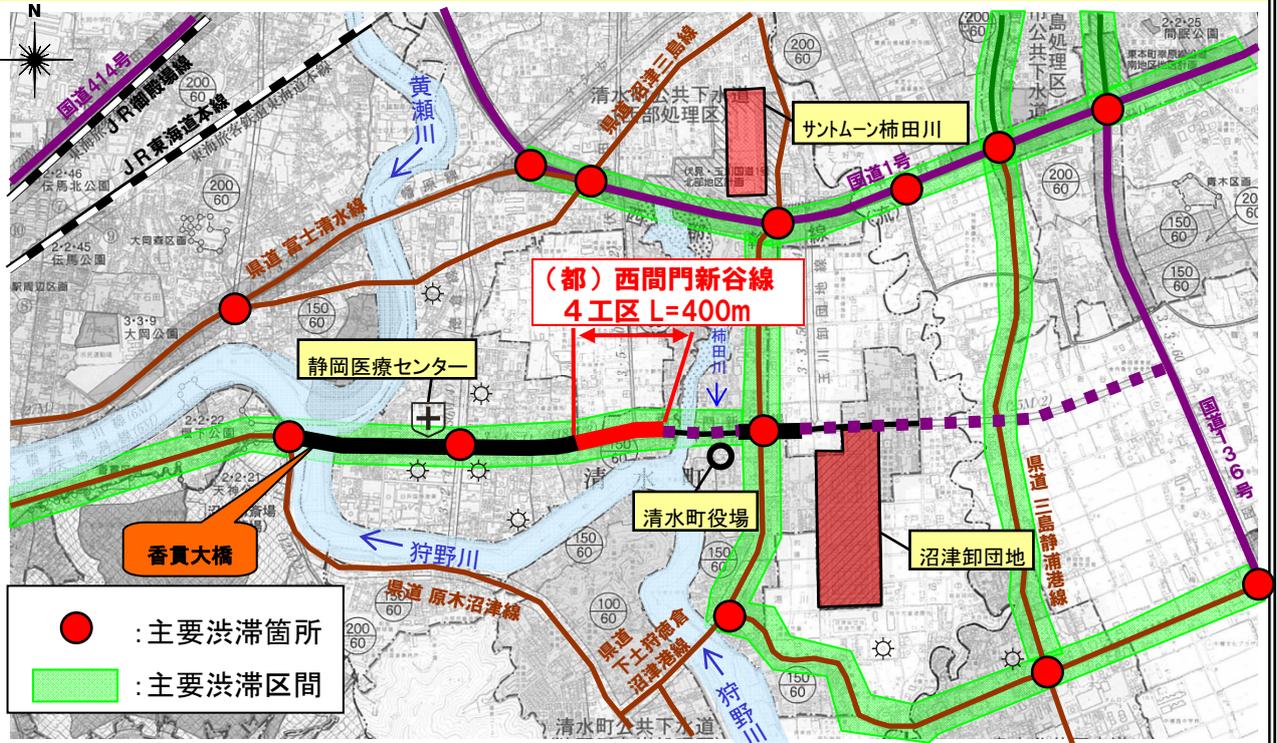
【計画平面図】



【標準横断図】



◆ 周辺の道路状況



※地域の主要渋滞箇所(静岡県道路交通渋滞対策推進協議会)より

狩野川に架けた香貫大橋を平成7年に供用し、橋梁東側区間の道路も整備した結果、新たな東西道路が確保されたことにより、本路線に交通が集中し、本路線並びに周辺道路では渋滞が発生している。

現道の状況(S字区間)



現道の状況(歩道未整備状況)



現道は幅員が狭く歩道のない区間やS字区間があることから、車両のすれ違いに支障があるとともに、歩行者等が事故の危険にさらされている。S字区間は見通しが悪く、車両の走行速度が低下する要因となっている。

◆事業の進捗状況

【用地補償の進捗状況】



用地補償費ベース : 79.7% (平成26年度末見込み)
 用地面積ベース : 94.0% (平成26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0.8% (平成26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

