

番号		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	と し けい か く ど う ろう か な お か う き し ま せ ん に し し い じ こ う く 都市計画道路 金岡浮島線 (西稚路工区)				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 ~ 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	
	2,043		525	119	155	799	
事業概要	<p>(1)事業目的 本路線は、沼津市西部地域において沼津市中心部から富士市境を結ぶ主要な東西幹線道路として位置付けられている。この地域には沿岸部に歴史ある旧東海道の県道東柏原沼津線が位置するとともに、愛鷹山裾側には根方街道と呼ばれる県道三島富士線が位置しており、これら街道を中心に市街化が進み、重要な幹線道路・生活道路として利用されてきた。その後のモータリゼーションの進展に伴い、増加した交通に対応するため、沿岸部では国道1号や県道富士清水線の整備により、交通の集中への対策を進め円滑化が図られてきたものの、愛鷹山裾側の県道三島富士線については交通分散を図るルートの計画は進まず旧街道に通過交通が集中する状況となっている。旧街道である現道は幅員が狭く車両のすれ違いに支障があり、朝夕の通勤時間帯を中心に交通混雑が発生するとともに、歩道も部分的に設置されているだけで、歩行者の安全性の確保が図られていない。 このため、新たな東西幹線道路として県道三島富士線に並行に走る本路線を整備することにより、安全で快適な都市生活環境を確保するとともに、国道1号や県道三島富士線の交通量を分散させ、交通の円滑化を図ることを目的とする。</p> <p>(2)事業内容 沼津市道0211号線から県道西稚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3.00m×2、停車帯幅員2.50m×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、東名高速道路愛鷹スマートICが平成27年度末、新東名高速道路駿河湾沼津スマートICが平成28年度末の完成を目指して事業が進められている。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=1.44 総便益 (B) 25.25億円 (走行時間短縮便益 23.46億円、走行費用減少便益 1.34億円、交通事故減少便益 0.45億円) 総費用 (C) 17.56億円 (事業費 17.70億円、維持管理費 0.19億円、用地残存価値 -0.34億円)</p> <p>(3)事業の進捗状況 事業費ベース：39.1% (H26末) 用地補償費ベース：85.8% (H26末) 事業量ベース：供用延長0.0%、工事費14.0% (H26末) 用地面積ベース：99.0% (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>今後の事業の進捗の見込み 未契約である残地権者の用地取得を目指し、地権者と用地交渉を重ねており、平成27年度までに用地取得を完了する見込みである。 今年度以降は、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>						
	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 軟弱地盤の対策工法として実績の多い載荷盛土工法ではなく、当区間に最適なAlliCC工法（低改良率セメントコラム工法）を採用するとともに、全面通行止めにより工事を実施することで仮設工を省略し、大幅な工期短縮と工事コストの縮減を図っている。 今後も引き続き、AlliCC工法や全面通行止めでの工事の実施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 主要都市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及び沼津市～富士市間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 金岡浮島線

(「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	25.25 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	1.44

## 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	92.16	28.50	13.61	134.27
整備した場合 B	90.68	28.41	13.58	132.67

便益	1.48 時間便益	0.09 走行便益	0.03 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)	23.46	1.34	0.45	25.25 ...B

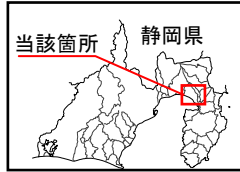
## II) 総費用

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

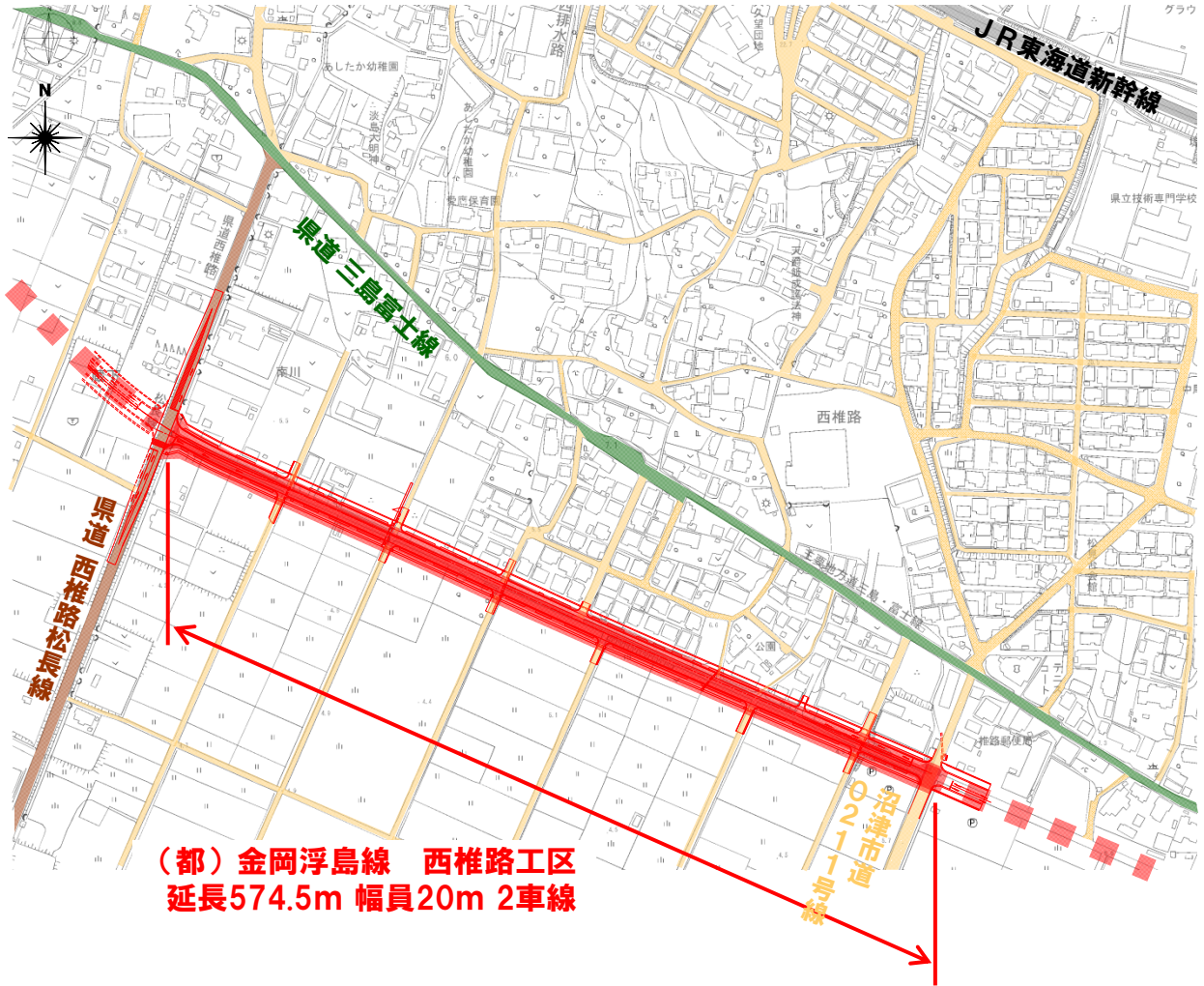
建設費用 (億円)	建設投資額 (億円)	年間維持管理費用 (万円/年)	維持管理費 (億円)	用地残存価値 (億円)	総費用 (億円)
19.60	17.70	125.40	0.19	0.34	17.56 ...C

- ・「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。

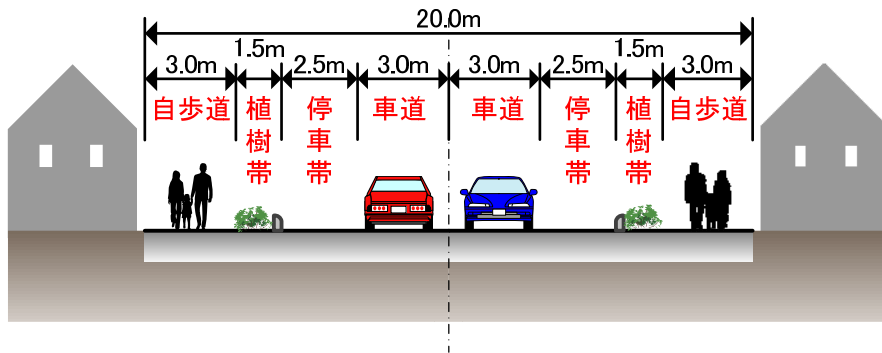
【位置図】



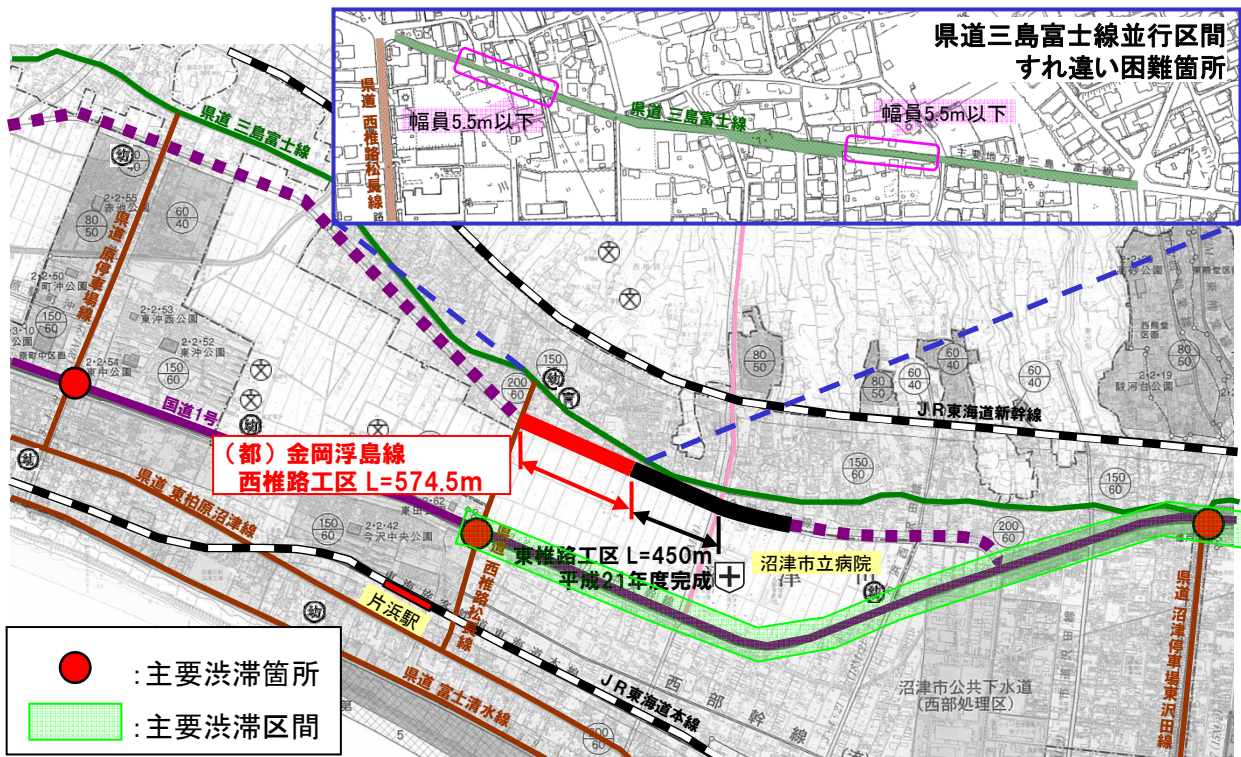
# 【計画平面図】



# 【標準横断面図】



# ◆ 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

沼津市西部における主要な東西幹線道路が愛鷹山裾側にはないため、県道三島富士線に通過交通が流入しているが、すれ違い困難箇所が点在することから、交通混雑が発生している。また、国道1号においても渋滞が発生している。

現道の状況(バス通行状況)



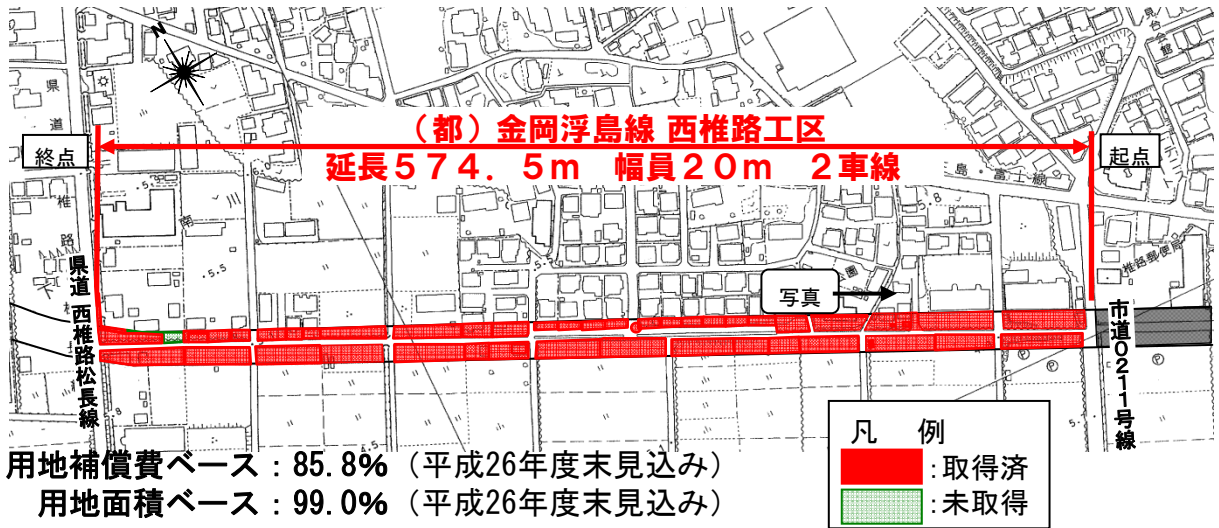
現道の状況(すれ違い困難)



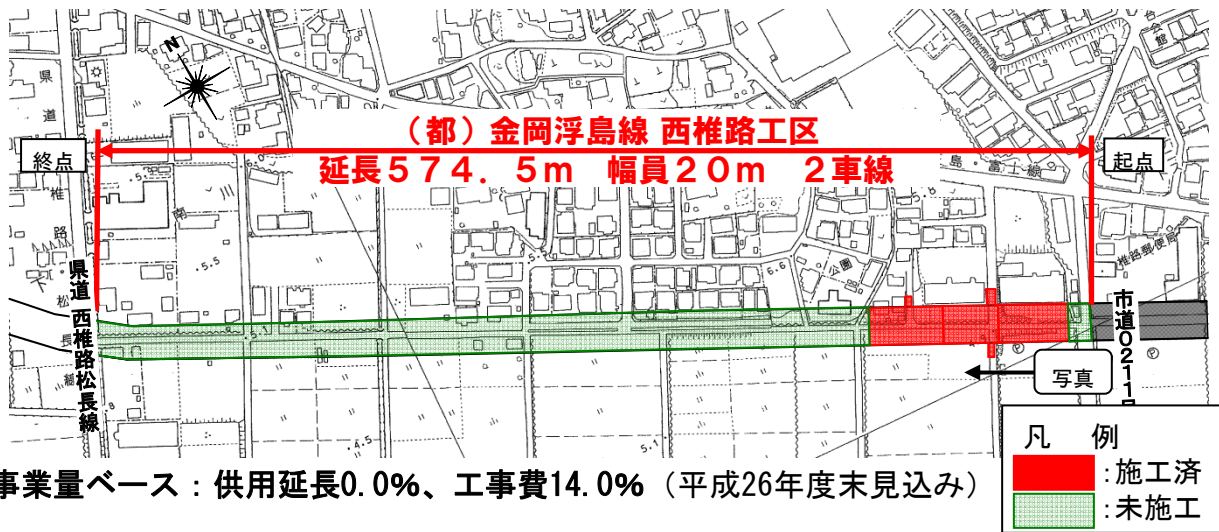
並行する現道の県道三島富士線はバス路線でもあるが、幅員が狭く歩道もないことから、車両のすれ違いに支障があるとともに、歩行者等が事故の危険にさらされている。

# ◆事業の進捗状況

## 【用地補償の進捗状況】



## 【工事の進捗状況】



用地補償の進捗状況写真



工事の進捗状況写真

