

番号	7	平成30年度公共事業再評価調査		担当課名 道路整備課					
事業名	道路事業			事業主体	静岡県				
箇所名	いっほんけんどう 一般県道	ふじ ていしやじょう どんぼうせん 富士停車場伝法線	こうざい しんてん (香西新田)	関係市町村	富士市				
事業採択年度	平成 21 年度	計画期間		平成21年度 ~ 平成35年度					
用地着手年度	平成 23 年度	工事着手年度		平成 30 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 1,915	投資状況 (百万円)	~H28年度 237	H29年度 1	H30年度見込 95 計 333				
事業概要	<p>(1)事業目的</p> <p>当該区間は、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都市計画道路本市場大淵線の一部である。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、県が推進している内陸フロンティア構想では、内陸部における地域資源を活用した新しい産業の創出・集積が推進されており、新富士IC周辺等の内陸部と市街地との輸送路確保や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生活環境を確保する。</p> <p>(2)事業内容 計画概要：延長 573m 幅員 車道13.0m（全幅23.0m）4車線</p>								
【視点1】 事業の必要性	<p>(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>平成24年に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市街地との南北交通の増加が見込まれる状況である。このような状況変化に伴い、道路整備の必要性が高まっているが、当地域の道路網の整備は遅れており、既存南北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。</p> <p>(2)事業の投資効果</p> <p>現時点（H30）の分析結果：B/C=4.09 ・総便益（B） 70.18億円 （走行時間短縮便益 67.46億円、走行費用減少便益 0.75億円、交通事故減少便益 1.97億円） ・総費用（C） 17.15億円 （建設投資額 17.02億円、維持管理費 0.24億円、用地残存価値 0.12億円）</p> <p>(3)事業の進捗状況</p> <p>事業費ベース：17.4%（H30末） 333百万円/1,915百万円 工事費ベース：9.7%（H30末） 165百万円/1,706百万円 事業量ベース：0.0%（H30末） 0m/573m 用地面積ベース：76.4%（H30末） 6,053㎡/7,918㎡</p> <table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>継続が妥当</td> <td>視点3による見直し後継続が妥当</td> <td>・ 継続は妥当ではない</td> </tr> </table>					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
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>終点部の未契約地権者（残り5件）について、平成31年度中の取得に向け、代替地の選定等、富士市の協力を得て用地交渉を重ねている。今年度は、隣接する街路事業に合わせ、市道弥生線との交差点工事に着手する予定である。</p> <table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>継続が妥当</td> <td>視点3による見直し後継続が妥当</td> <td>・ 継続は妥当ではない</td> </tr> </table>					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
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	今後実施する橋梁詳細設計において、新技術・新工法の活用等、コスト縮減の可能性を検討する。								
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</p> <p>当該区間の南側は供用済みであり、また、北側は街路事業により平成32年度の完成を目標に整備が進められている。道路ネットワークとしての機能を十分に発揮するためには当該区間の整備は必須であることから、事業を継続し早期の完成を図る。</p>								

一般県道 富士停車場伝法線

(「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	70.18 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	17.15 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	4.09

I) 総便益の算出

①各種費用のH37^{※1}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	676.59	219.00	37.040	932.63
整備した場合 B	672.46	218.95	36.920	928.33

便益 A-B	4.13 時間便益	0.05 走行便益	0.120 ^{※2} 事故減少便益	4.30
-----------	--------------	--------------	-------------------------------	------

- ・「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(H36~H85)	67.46	0.75	1.97	70.18

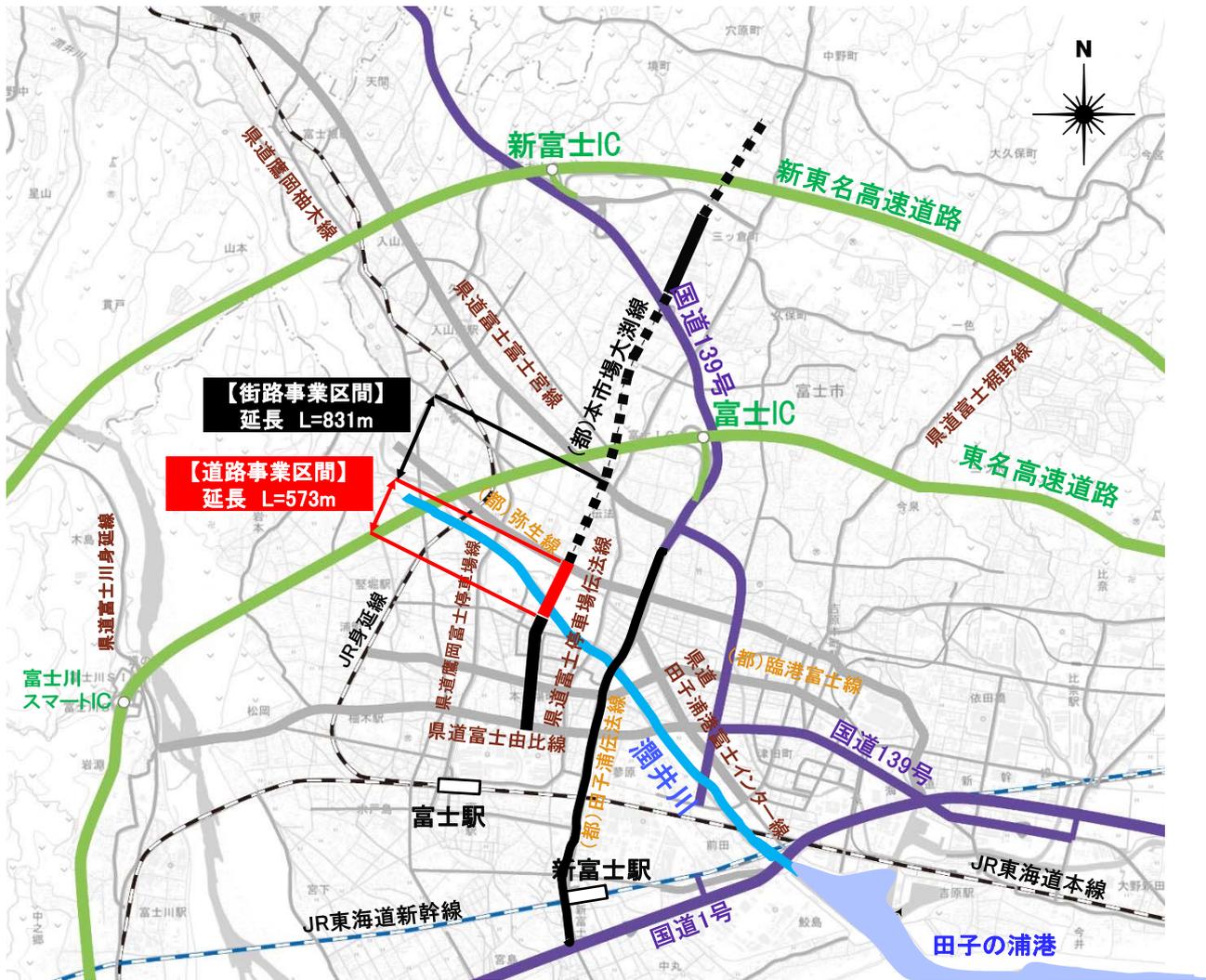
II) 総費用

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

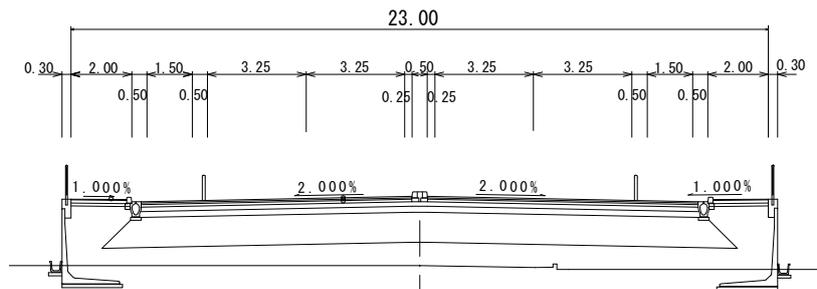
建設費用 (億円)	建設投資額 (億円)	年間維持管理費用 (万円/年)	維持管理費 (億円)	用地残存価値 (億円)	総費用 (億円)
19.15	17.02	137.32	0.24	0.12	17.15

- ・「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。

計画図



【標準横断図】



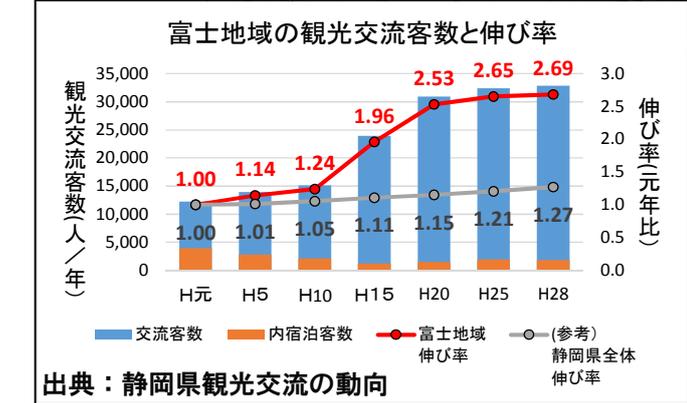
起点から終点を望む



終点から起点を望む

■ 観光交流客数の増大、産業集積の発展

富士地域の南北幹線軸の強化により、観光需要の増大及び高速道路周辺の産業集積の発展に寄与するため、(一)富士停車場伝法線の整備を推進する。



安心・安全な道路空間の確保：新設道路へ主交通が転換し、生活道路の安全性が向上

