

番号	8	令和5年度公共事業再評価調査			担当課名 道路整備課		
事業名	道路改良事業			事業主体	静岡県		
箇所名	一般県道 富士停車場伝法線 香西新田工区			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 ~ 令和10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(H30)後5年間が経過した時点で継続中						
全体事業費	百万円 2,900	投資状況 (百万円)	~R3年度 823	R4年度 284	R5年度見込 326	計 1,432	
事業概要	<p>(1) 事業目的 一般県道富士停車場伝法線は、富士市本町から富士市伝法に至る延長約4.1kmの路線である。本事業は、富士市香西新田の延長573mの区間について、都市計画道路本市場大淵線の一部として整備するものである。 本事業により、富士駅周辺と富士市北部地域を連絡する新たな南北軸が形成され、地域間交流の活性化が図られるほか、現道からバイパスへの交通転換により、歩行者の安全や円滑な交通の確保が期待される。</p> <p>(2) 事業内容 延長：573m 計画幅員：車道13.0m(全幅23.0m) 車線数：4車線</p>						
【視点1】	<p>(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・第二東名IC周辺土地区画整理事業により、平成27年度から順次企業が進出しており、令和7年度に物流施設専用の産業団地が竣工予定。 ・本区間の北側に隣接する都市計画道路本市場大淵線の伝法工区が令和3年9月12日に開通した。また、同路線の片宿工区、傘木上工区及び大淵上工区が事業実施中。</p> <p>(2) 事業の投資効果 ○現時点(R5)の分析結果：B/C=2.6、EIRR=9.6% ・総便益(B)=73.33億円 (走行時間短縮便益 59.24億円、走行費用減少便益 8.36億円 交通事故減少便益 5.73億円) ・総費用(C)=27.70億円 (建設投資額 27.57億円、維持管理費 0.25億円、用地残存価値 0.11億円)</p> <p>○見込まれる効果(定性的な効果) ・対象区間の整備により、新たな南北軸の形成や交通転換に伴う渋滞の緩和が図られ、移動円滑性が向上するなど、地域経済の活性化が期待される。 ・潤井川を渡河する新たなルートが形成され、緊急時の交通の代替性が確保される。 ・現道は一方通行区間を含む未改良区間があり、バイパス整備により円滑な交通が確保されるとともに、歩行者・自転車にとっても安全性・利便性の高い通行空間が確保される。</p> <p>(3) 事業の進捗状況(令和5年度末見込み) 【事業費】 49.3% (1,432/2,900百万円) 【事業量】 0% (0m/573m) 【用地取得】 89.6% (7,095m<sup>2</sup>/7,919m<sup>2</sup>) ・平成30年度から工事着手しており、現在は潤井川を渡河する橋梁を整備中。</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>						
事業の必要性等							
【視点2】	<p>本事業は新たな南北軸となる都市計画道路の一部を整備するものであり、地元の要望が強い路線であるため、引き続き、用地補償を進めるとともに買収済み区間での工事進捗を図り、事業期間内に完成する見込みである。</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>						
今後の事業の進捗の見込み							
【視点3】	<p>工事を進めるにあたり、建設発生土の工事間流用(近隣の他工事)や二次製品の活用を検討するなど、引き続き工事費の削減を図っていく。</p>						
新たなコスト削減・代替案立案等の可能性							
対応方針(案)	<p>(1) 対応方針(案) 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 本事業は、広域的な移動の円滑化や地域の交通安全に資するものである。近年、隣接区間の開通や企業立地の進行等により必要性が一層高まっており、さらに事業の投資効果も見込まれ、橋梁工等の工事進捗が順調など、今後の事業の進捗が見込めることから、事業を継続する。</p>						

## 一般県道 富士停車場伝法線(香西新田)

(「費用便益分析マニュアル」国土交通省道路局 都市局 令和4年2月)

道路改良事業

一般県道 富士停車場伝法線 香西新田工区

### 総括表

I) 総便益 B	73.33 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	27.70 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	2.64
IV) 経済的内部収益率 EIRR	9.6 %

### I) 総便益の算出

#### ①各種費用のR17<sup>※1</sup>の便益

	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	643.60	256.99	39.283	939.87
整備した場合 B	640.08	256.50	38.941	935.52

便益	3.52	0.49	0.34	4.35
・第二東名IC周 時間便益		走行便益	事故減少便益 <sup>※2</sup>	

- ・「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。

	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(R11~R60)	59.24	8.36	5.73	73.33

### II) 総費用

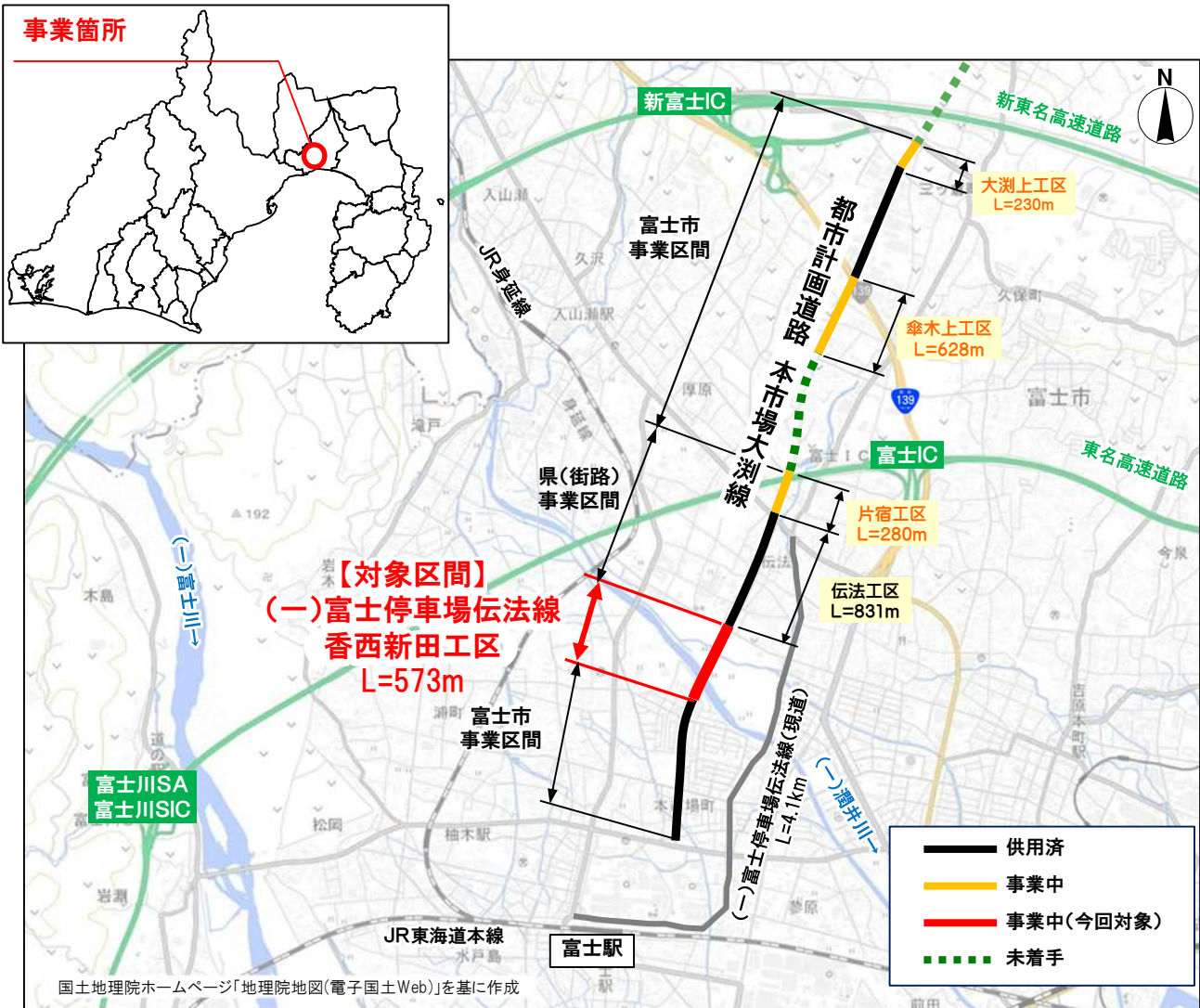
[総費用] = [建設投資額] + [維持管理費] - [用地費の残存価値]

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)
29.00	27.57	138.78	0.25	0.11	27.70

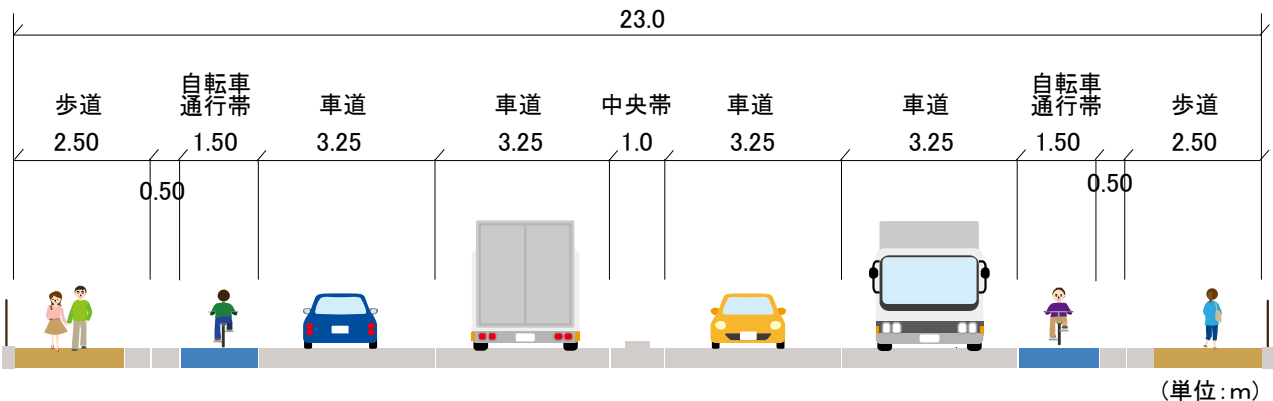
- ・「建設投資額」 :建設費用を算出基準年次の価値で評価するために各年度ごとに割引率をかけ、合計したもの
- ・「維持管理費」 :整備延長に対する年間維持管理費用に割引率をかけ、供用後50年間を合計したもの。
- ・「用地費の残存価値」:検討期間後の残存価値を現在価値化したもの。
- ・表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

# 事業概要

## 位置図



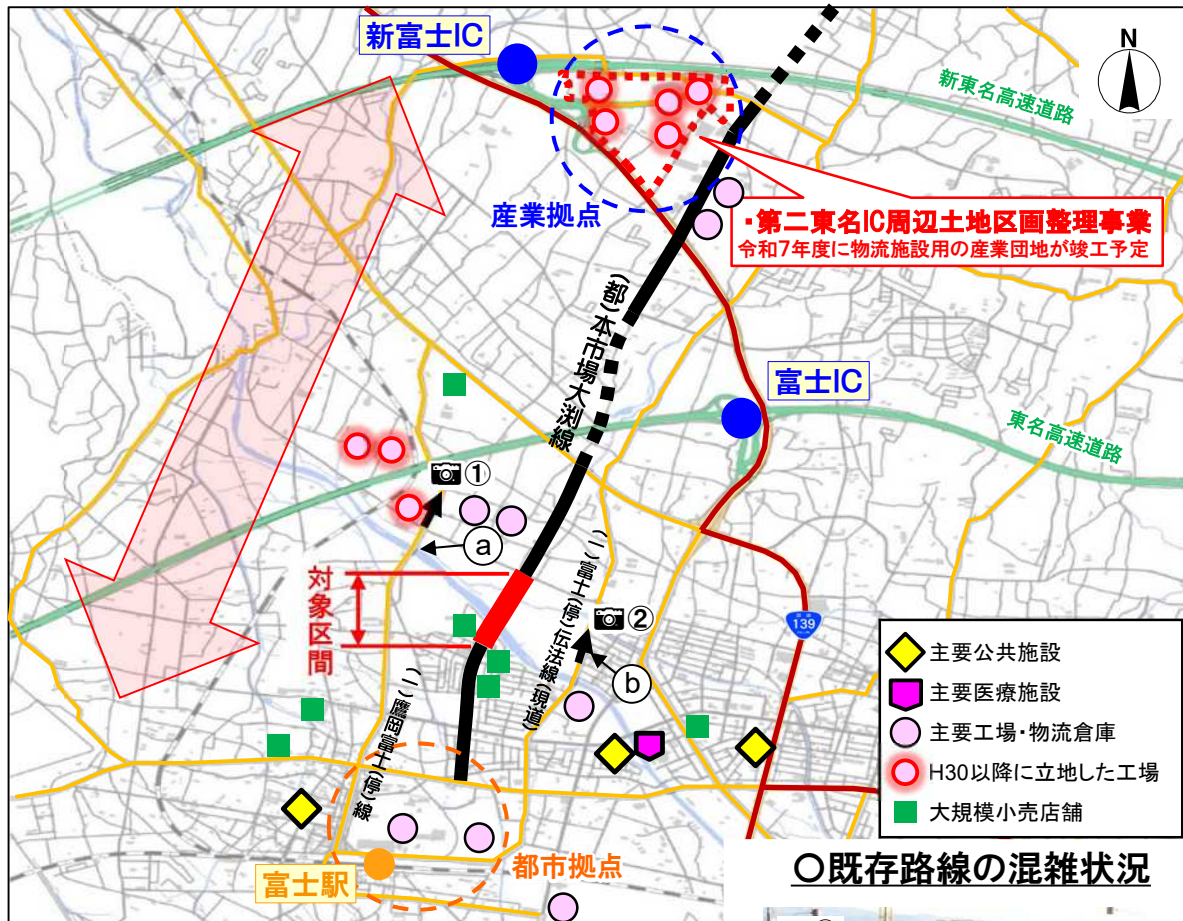
## 標準横断図



# 事業の投資効果

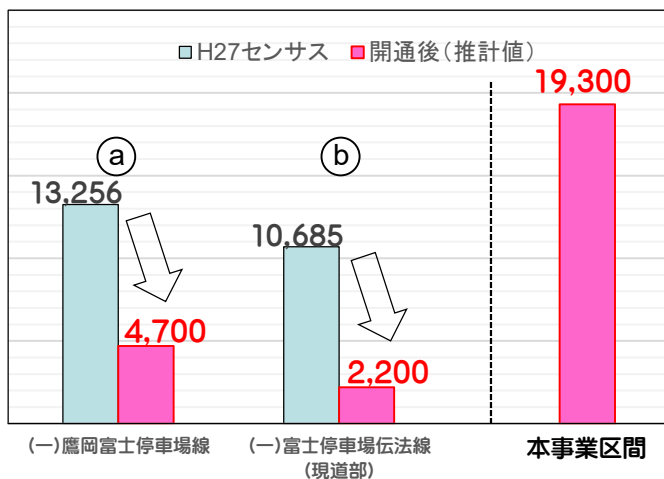
## ① 拠点間のアクセス確保（渋滞緩和と代替性の向上）

- ・対象区間の整備により、新たな南北軸の形成や交通転換に伴う渋滞の緩和が図られ、移動円滑性が向上するなど、地域経済の活性化が期待される。
- ・潤井川を渡河する新たなルートが形成され、緊急時の交通の代替性が確保される。



国土地理院ホームページ「地理院地図(電子国土Web)」を基に作成

## ○交通量の推移



## ○既存路線の混雑状況

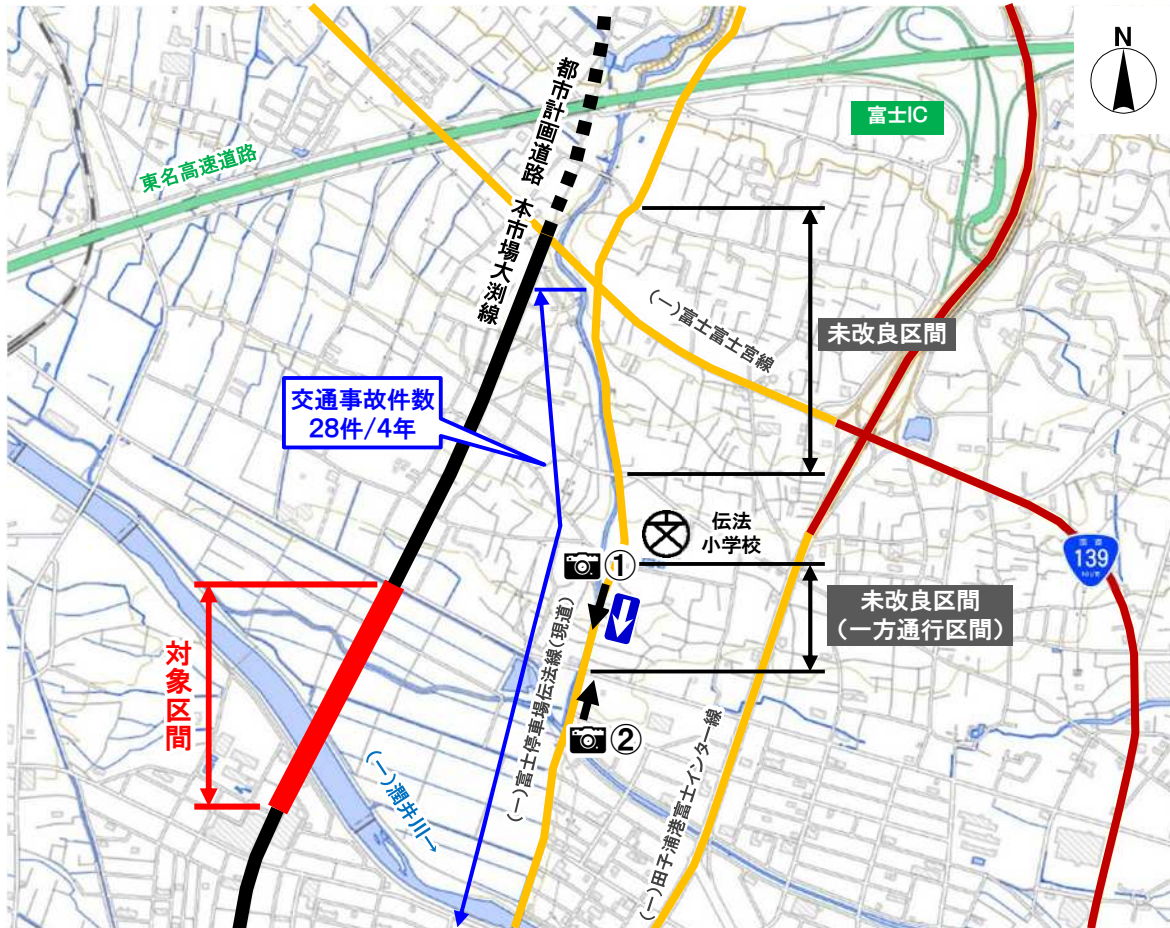




# 事業の投資効果

## ② 安全で安心な交通の確保(歩行者・自転車の安全性向上)

・現道は一方通行区間を含む未改良区間があり、バイパス整備により円滑な交通が確保されるとともに、歩行者・自転車にとっても安全性・利便性の高い通行空間が確保される。



国土地理院ホームページ「地理院地図(電子国土Web)」を基に作成

### ○既存路線の歩行者利用状況



## 前回からの変更点

	前回(H30)	今回(R5)	主な変更理由
①計画期間	H21～R5	H21～R10 (+5年)	・用地取得に想定以上の期間を要したため
②全体事業費	1,915百万円	2,900百万円 (+985百万円)	・材料費等の上昇 ・道路橋示方書改定に伴う構造変更