※国交省所管事業版　　資料2(様式１)

番号	47

令和７年度公共事業再評価調書

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　御殿場小山線（としけいかくどうろ　ごてんばおやません）	関係市町	御殿場市
事業採択年度	令和　3　年度	計画期間	令和３年度　～　令和９年度
用地着手年度	令和　4　年度	工事着手年度	令和　3　年度
再評価理由※	事業採択(R3)後５年間が経過した時点で継続中の事業		

全体事業費	百万円	投資状況（百万円）	～R5年度	R6年度	R7年度見込	計
	990		359	122	31	512

事業概要

(1)事業目的

・本路線は、ＪＲ御殿場駅前の市街地を線路と並行して通る幹線道路であり、事業区間は、朝夕には歩行者交通が多いにも関わらず、現道は狭隘で歩道がなく危険な状況である。
・道路拡幅、右折レーンの設置による交通の円滑化や、歩道及び自転車通行帯の整備による歩行者、自転車通行の安全性確保を図る。

(2)事業内容

施工延長：　279　m
道路拡幅工：　279　m

【視点１】事業の必要性

(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化

・ＪＲ御殿場駅箱根乙女口に新広場の完成（H31.3）、東名足柄スマートインターの開通（H31.3）、新東名高速道路が新御殿場ICまで延伸開通（R3.4）等による御殿場市へのアクセス向上
・R5年には御殿場市の宿泊客数が過去最多になるなど、観光客数の増加
・中心市街地における世帯数の増加

(2)事業の投資効果

○費用便益分析結果　（令和　7　年度時点）

B/C（i=4%）	参考:B/C（i=2%）	参考:B/C（i=1%）	EIRR
3.1	4.6	5.8	12.2%

・総便益（B）　28.8 億円　（走行時間便益：26.65億円、走行経費便益：2.07億円、事故便益：0.04億円）
・総費用（C）　9.4 億円　（建設費：9.28億円、維持管理費：0.12億円、用地残存価値：0.04億円）

○見込まれる効果（定性的な効果）

・交通の円滑化　・歩行者・自転車の安全確保

(3)事業の進捗状況　（令和　7　年度見込み）

区分		進捗率	内訳
事業費		51.7%	（　512 百万円　／　990 百万円　）
事業量	道路拡幅工	0.0%	（　0 m　／　279 m　）
			（　m　／　m　）
用地取得		51.0%	（　523 ㎡　／　1,026 ㎡　）

評価	継続が妥当

【視点２】今後の事業の進捗の見込み

地権者も協力的であり、整備に対する地元の期待も高いことから、引き続き事業進捗を図ることで、計画期間内の完成が見込まれる。

評価	継続が妥当

【視点３】新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性

建設発生土の工事間流用（近隣の他工事）を実施するなど、工事コストの縮減を図る。

対応方針（案）

(1)対応方針（案）

本事業を　【　継続　】　する。

(2)理由

・本事業は、道路拡幅や歩道及び自転車通行帯の整備を行うことで、交通の円滑化、歩行者・自転車通行の安全確保を図るものである。
・整備に対する地元の期待も高く、さらに、事業の投資効果も見込まれ、地権者も協力的であり今後の事業の進捗が見込めることから、事業を継続する。

費用便益比算出説明書

都市計画道路　御殿場小山線
（「費用便益分析マニュアル」国土交通省道路局　都市局　令和7年2月）

総括表

総便益Ｂ	[街路事業を実施しない場合の経費]－[街路事業を実施した場合の経費]	2,876百万円
総費用Ｃ	[建設投資額]＋[維持管理費]＋[道路構造物更新費]－[用地残存価値]	936百万円
Ｂ／Ｃ		3.1

総便益

○街路事業の有無による経費の差分
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整備した場合の差を求め、総便益とする。

総便益
Ｂ　＝　街路事業によって発生する経費に対して、整備前後の差分
　　＝　299,931百万円　－　297,055百万円
　　＝　2,876百万円

※「走行時間短縮便益」:道路の整備により短縮された総走行時間の価値
「走行経費減少便益」:道路の整備により減少した走行経費（燃料費、タイヤ費、車両整備費等）
「交通事故減少便益」:道路の整備により減少した交通事故による社会的損失（人的・物的損害額、
事故渋滞による損失額
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　交通事故減少便益は「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。

総費用

○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、合計する。

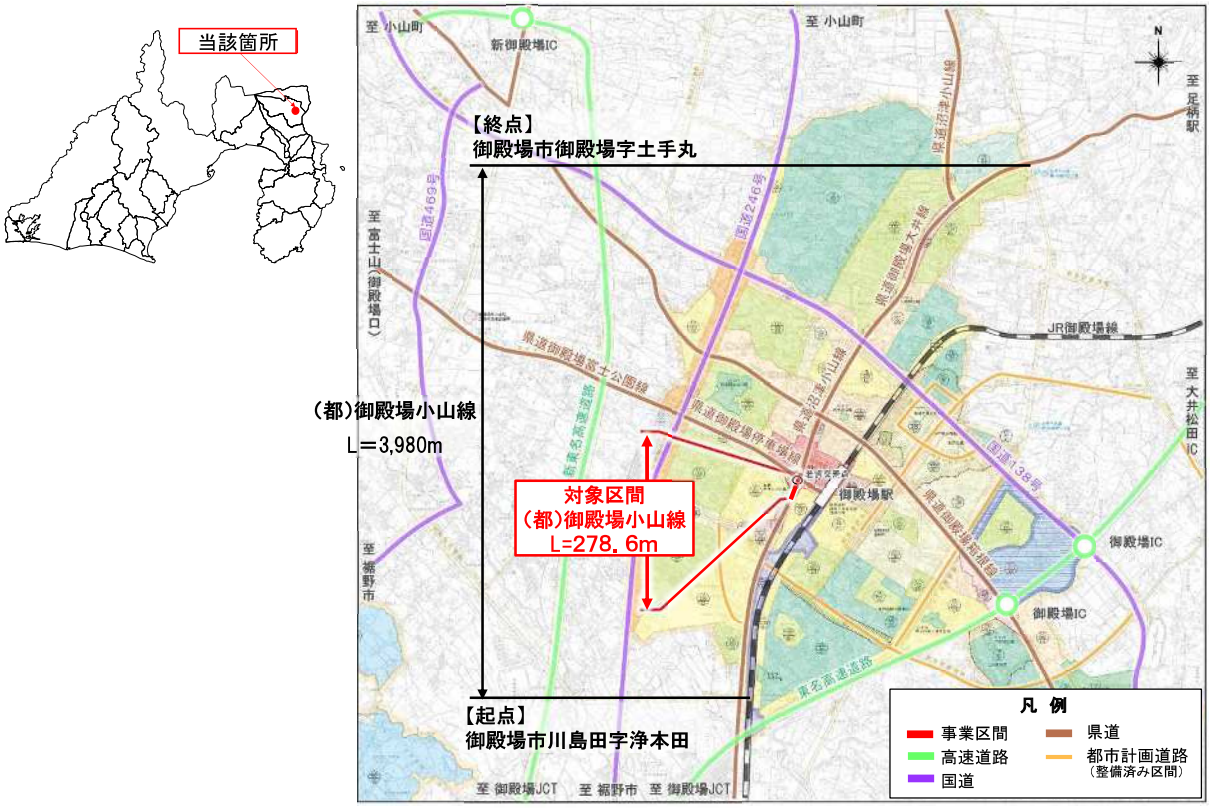
○維持管理費
整備延長に対する年間維持管理費用に割引率をかけ、供用後50年間を合計する。

○更新費
評価対象期間末までに耐用年数等に達する構造物がある場合に計上する。

○用地の残存価値
評価期間後の残存価値を現在価値化したもの。

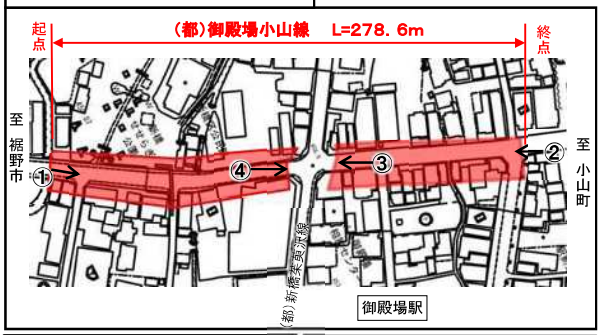
総費用
Ｃ＝　Σ各年事業建設費／(1＋0.04)n＋Σ年間維持管理費／(1＋0.04)n
　　＋Σ更新費／(1＋0.04)n－用地の残存価値／(1＋0.04)n
　＝　928百万円　＋　12百万円　＋　0百万円　－　4百万円
　＝　936百万円

1．事業箇所位置図



2．事業概要

詳細位置図



①起点の写真

②終点の写真

③若宮交差点の写真

④若宮交差点の写真

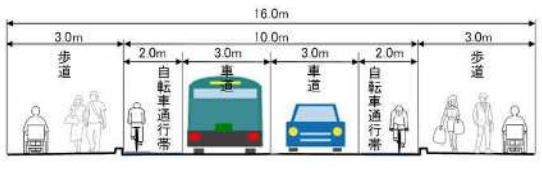
事業目的

- 主要渋滞区間に指定されているため、本事業の道路拡幅、右折レーンの設置等による、**交通の円滑化**を図る。
- 歩道及び自転車通行帯の整備による、**歩行者、自転車通行の安全性確保**を図る。

事業内容

- 計画期間：令和3年度～令和9年度
- 事業区間：延長0.28km
- 道路幅員：16～19m
- 車線数：2車線
- 全体事業費：990百万円

横断図



2．事業概要

当初からの変更点・理由

区　分	当初（R3）	今回（R7）	主な変更理由
①計画期間	R3～R9	R3～R9 （変更なし）	―
②全体事業費	990百万円	990百万円 （変更なし）	―

3．事業の投資効果（費用便益比）

総費用（C）	**9.36億円**
建　設　費	9.28億円
維持管理費	0.12億円
用地残存価値	0.04億円

総便益（B）	**28.76億円**
走行時間短縮便益	26.65億円
走行経費減少便益	2.07億円
交通事故減少便益	0.04億円

	今回評価（R7）
費用便益比（B/C）	**3.1**
経済的内部収益率（EIRR）	**12.2%**

（参考値　i=2%：B/C=4.6、i=1%：B/C=5.8 ）

$$\text{費用便益比} = \frac{\text{総便益（走行時間短縮便益＋走行経費減少便益＋交通事故減少便益）}}{\text{総費用（建設費＋維持管理費－用地残存価値）}}$$

４．対応方針（案）

本事業は、

- 道路拡幅や歩道及び自転車通行帯の整備を行うことで、交通の円滑化、歩行者・自転車通行の安全確保を図る。
- 用地取得率は令和7年度で約5割の見込みであり、地権者も協力的であることから、今後も順調な用地買収が見込まれる。また、整備に対する地元の期待も高い。
- 費用便益比は（B/C）は、3.1である。

以上から、事業効果が大きい。

事業を継続する