

番号	27	令和3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	JR東海道本線・JR御殿場線 (沼津駅付近連続立体交差事業)				関係市町	沼津市			
事業採択年度	平成 15 年度		計画期間		平成15年度 ~ 令和16年度				
用地着手年度	平成 18 年度		工事着手年度		- 年度				
再評価理由	再評価実施 (H28) 後5年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)	~R1年度	R2年度	R3年度見込	計			
	78,700		4,410	240	560	5,210			
事業概要	<p>(1) 事業目的 本事業は、鉄道を一定区間高架化することにより、沼津駅周辺で課題となっている交通渋滞や歩行者の安全な通行の確保及び鉄道施設による南北市街地の分断を解決し、県東部の都市拠点の形成を図るものである。</p> <p>(2) 事業内容 沼津駅を含むJR東海道本線及びJR御殿場線を高架化し、13箇所の踏切の除却と幹線道路8路線との立体交差化を行う。 ・施工箇所：沼津市大岡～桃里 ・事業区間：JR東海道本線：約4.1km(高架区間約3.7km) JR御殿場線：1.8km(高架区間約1.6km) ・移転する鉄道施設：車両基地、貨物駅</p>								
【視点1】	<p>(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 本事業を核とする沼津駅周辺総合整備事業により、沼津駅周辺では市街地再開発事業、プラサヴェルデ等駅北拠点整備事業の完成、土地区画整理事業の一部区域が完了するなど、新しいまちなみが形成されつつある。しかし、本事業が進捗していないことから、交通渋滞、南北市街地の分断、中心市街地の活力の低下等の問題については依然解消されていないため、沼津駅周辺総合整備事業全体の早期完成が望まれている。令和2年3月に沼津市が策定した沼津市中心市街地まちづくり戦略と相まって、事業の早期完成を図る。</p> <p>(2) 事業の投資効果 ○現時点 (R3) での費用便益分析結果：B/C=1.15、EIRR=4.6% ・総便益 (B)：1,010.1億円 (移動時間短縮便益：948.8億円、走行経費減少便益：53.3億円、交通事故減少便益：8.0億円) ・総費用 (C)：874.1億円 (建設投資額：877.7億円、維持管理費費：1.3億円、用地残存価値：▲5.0億円) ○見込まれる効果 (定性的な効果) ・交通の円滑化：踏切道の除却、狭隘な既設ガードの撤去、交差道路の整備による交通の円滑化、歩行者・自転車の円滑な移動経路の確保、ガード冠水解消、踏切・ガード事故の解消 ・土地の有効利用：鉄道施設跡地の都市的土地利用、高架下空間の土地利用 ・にぎわいの創出：南北市街地の一体化、駅周辺の都市機能・居住機能の集約 ・防災性の向上：ガード冠水・事故の解消、緊急車両の移動性向上、街路整備による防火性向上</p> <p>(3) 事業の進捗状況 (令和3年度末見込み) 事業進捗 事業費ベース：6.6% 5,210百万円/78,700百万円 工事費ベース：- 事業量ベース：- 用地取得 用地面積ベース (高架本体)：87.1% 5,413㎡/6,211㎡</p> <p>令和2年度までに貨物駅移転先の用地取得が完了し、令和3年度は、施設工事着手に向けた埋蔵文化財調査及び鉄道事業者による詳細設計を実施している。また、高架本体の用地取得を進めるとともに、工事着手に向けた鉄道事業者協議を進めている。</p> <table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>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</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								
事業の必要性									
【視点2】	<p>貨物駅移転先の用地取得が完了し、工事着手のために必要な協議や詳細設計等については、鉄道事業者や沼津市にも全面的に協力を得て進めている。また、高架本体では、用地取得を着実に進めている。さらに、沼津市による沼津駅周辺総合整備事業の土地区画整理事業や沼津市中心市街地まちづくり戦略に基づくまちづくりの検討が進められており、今後、確実な進捗が見込まれる。</p> <table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>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</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								
今後の事業の進捗の見込み									
【視点3】	<p>鉄道事業者との協議や設計の中で、新技術新工法の活用、施工計画の見直しなどによるコスト縮減を図る。</p>								
新たなコスト縮減・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 ( <u>継続</u> ) ・ 見直し後継続 ・ 中止 ) する。</p> <p>(2) 理由 本事業は、沼津駅周辺総合整備事業の「核」となる事業であり、交通の円滑化、土地の有効利用、防災性の向上、にぎわいの創出が期待できる。近年、駅周辺では土地区画整理事業や市街地整備事業などにより新しいまちなみが形成されつつあるものの、交通渋滞や南北市街地の分断等の課題の解決には至っておらず、事業の早期完成が期待されている。貨物駅移転先用地取得が完了し、高架本体用地の取得、工事着手に向けた鉄道事業者との協議も進んでおり、事業の投資効果も見込まれることから、事業を継続する。</p>								

## JR東海道本線・JR御殿場線

「費用便益分析マニュアル」連続立体交差事業編 国土交通省道路局 都市・地域整備局 平成30年2月

### 総括表

I) 総便益 B	1,010.09 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	874.10 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	1.15

### I) 総便益の算出

#### ①各種費用の初年度(R17)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	1,276.25	297.12	66.85	1,640.23
整備した場合 B	1,193.37	292.44	66.22	1,552.03

便益 A-B	82.88 時間便益	4.69 走行便益	0.63 事故減少便益	88.20
-----------	---------------	--------------	----------------	-------

- ・「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。

	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(R17~R66)	948.82	53.30	7.97	<b>1,010.09</b> …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)
1,024.95	877.73	1,024	1.32	-4.95	<b>874.10</b> …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。