

事後評価結果（平成24年度）

担当課：中部地方整備局 道路部 道路計画課
担当課長名：田中 創

事業名 一般国道1号 浜松バイパス (新天拡幅)	事業 区分 一般国道	事業 国土交通省 主体 中部地方整備局
起終点 自：静岡県磐田市小立野 至：静岡県浜松市東区安新町	延長 3.0km	

事業概要

一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、静岡県静岡市、愛知県名古屋市及び京都府京都市の主要都市を経て大阪府大阪市に至る延長約796kmの主要幹線道路です。

一般国道1号浜松バイパス（新天拡幅）は、静岡県磐田市小立野から静岡県浜松市東区安新町に至る延長約3.0kmの本線の拡幅事業です。

事業の目的・必要性

一般国道1号浜松バイパス（新天拡幅）は、交通渋滞の緩和や交通事故の削減及び物流効率化の支援を主な事業目的とした事業です。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：H7年度 都市計画決定：H8年度	用地着手：H10年度 工事着手：H11年度	供用年：(当初) - / H19年度 (暫定/完成) (実績) - / H19年度	変動	1.0倍
	事業費	計画時 (名目値) - / 460 億円 (暫定/完成) (実質値) - / 461 億円	実績 (名目値) - / 468 億円 (暫定/完成) (実質値) - / 469 億円		変動	1.02倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) - / 87,100台/日	実績 (暫定/完成) - / 79,560台/日		変動	91%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	14 → 36 km/h (供用直前年次) H19 年度 (供用後年次) H24 年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	120 → 51 件/億台キロ (供用直前年次) H19 年度 (供用後年次) H21 年度		
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C : 1.3	総費用 : 457 億円 (事業費 : 441 億円 維持管理費 : 16 億円)	総便益 : 579 億円 (走行時間短縮便益 : 450 億円 走行経費減少便益 : 113 億円 交通事故減少便益 : 16 億円)	基準年	平成 17 年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 1.3	総費用 : 603 億円 (事業費 : 579 億円 維持管理費 : 24 億円)	総便益 : 770 億円 (走行時間短縮便益 : 721 億円 走行経費減少便益 : 41 億円 交通事故減少便益 : 7 億円)	基準年	平成 24 年
	事業遅延によるコスト増	費用増加額 : - 億円	便益減少額 : - 億円			
	事業遅延の理由	特になし。				
	客観的評価指標に対応する事後評価項目	①円滑なモビリティの確保				

	<ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減。 (渋滞損失削減時間：159万人・時間/年 7,525万人・時間/年 → 7,367万人・時間/年) ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善。 (旅行速度：14km/h → 36km/h) ・当該路線の整備によるバス路線（遠鉄バス）の利便性が向上。 ・新幹線駅（JR浜松駅）へのアクセス向上。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市（浜松市）へのアクセス向上。 <p>③歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上。 <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における交通量の減少による安全性の向上。 ・歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性の向上。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減。 (CO2排出削減量：2,366t/年 54,294t/年 → 51,928t/年) <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率（NO2排出削減率：約1割削減）。 ・現道等における自動車からのSPM排出削減率（SPM排出削減率：約1割削減）。 <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし。</p>
事業	環境影響評価に対応する項目 環境影響評価は実施していない。
変	その他評価すべきと判断した項目 特になし。
化	
事業評価監視委員会の意見	・今後の事業評価及び改善措置、調査・計画のあり方、事業評価手法について見直しの必要なし。
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・人口は、浜松市・磐田市ともにほぼ横ばいに推移。 ・製造品出荷額等はH21で大幅に減少したが、H22では回復傾向。 ・事故発生件数は、浜松市・磐田市ともにH21まで減少傾向にあったが、H22年以降若干増加。 ・新天竜川橋の交通量は新天竜川橋供用により増加し、横ばいに推移。天竜川橋は新天竜川橋供用により減少し、以降横ばいに推移。
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・新天竜川橋により、国道1号新天竜川橋の交通容量が870百台/日増加（約2.6倍）し、渡河部の容量超過を解消。 ・新天竜川橋周辺の主要渋滞ポイントが解消、緩和するとともに、新天竜川橋区間の旅行速度がピーク時において、上りで22km/h、下りで20km/h向上し、慢性的な渋滞が緩和。 ・死傷事故件数が50%削減し、効果も継続している。特に供用前は渋滞中の追突事故が多く発生していたが、渋滞が解消したため、追突事故が61%削減。 ・自転車歩行者道が整備されたことで、新天竜川橋の自転車歩行者交通量が10.4倍増加するとともに、歩道が無く危険な状態が解消され、安全性・快適性が向上。 ・新天竜川橋供用前は当該区間の渋滞が円滑な東西の往来を阻害していたが、新天竜川橋供用により渋滞が解消し、新天竜川橋利用時の所要時間が上り線で5分、下り線で10分短縮。 ・新天竜川橋区間を利用する企業からも効果を実感する声が挙がっており、物流効率の向上も確認されている。 <p>以上のことから、浜松バイパス（新天竜川橋）は、当初の整備目標に対し、事業効果を発揮していることから、今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性はない。</p>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	本事業の効果は十分に発揮しており、同種事業の計画・調査のあり方を見直しの必要性はない。
特記事項	特になし。

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。