

事後評価結果（平成16年度）

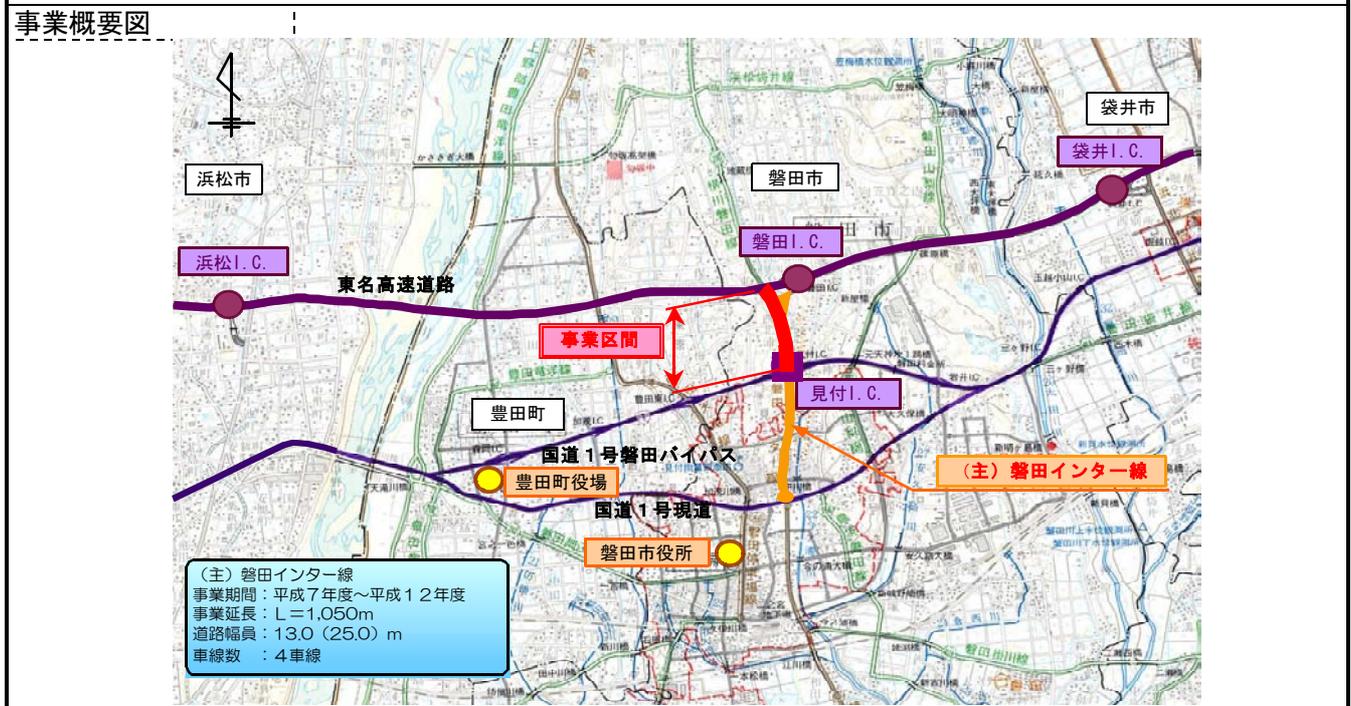
担当課：静岡県道路整備室

担当課長名：鈴木 義勝

事業名 主要地方道 磐田インター線 道路改良事業	事業区分 地方道	事業主体 静岡県
起終点 自：静岡県 磐田市 北浦 至：静岡県 磐田市 北浦		延長 1.050km

事業概要
 主要地方道磐田インター線は、磐田市見付の国道1号から、磐田市北浦の東名磐田インターチェンジに至る延長約2.7kmの国幹道路を結ぶ幹線道路であるとともに、発災時の1次緊急輸送路としても指定されており、地域防災上からも重要な道路として位置付けられている。

事業の目的・必要性
 当該事業は、東名磐田インターチェンジから国道1号バイパス及び、磐田市街地への交通アクセス機能を高めるため、また、磐田インターチェンジの供用開始に伴う周辺開発による交通量の増加に対応していくために、現道2車線道路の拡幅改良により4車線化の整備を行うものである。



事業の効果等	事業期間	事業化年度 平成7年度 都市計画決定 昭和55年度	用地着手 平成7年度 工事着手 平成7年度	供用年 (当初) 11/11 (暫定/完成) (実績) 12/12	変動 1.2 倍
	事業費	計画時 (暫定/完成) (名目値) 34/34 億円 (実質値) 34/34 億円	実績 (暫定/完成) (名目値) 31/31 億円 (実質値) 31/31 億円	変動 1.1 倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) 22,100/22,100 台/日	実績 (暫定/完成) 17,400/17,400 台/日	変動 78.7 %	
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		17.1 km/h → 34.4 km/h (供用直前年次) 9年度 (供用後年次) 16 年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道) 658件/億台キロ → 571件/億台キロ (供用直前年次) 9 年度 (供用後年次) 16 年度	
費用対効果分析結果 (事後)		B/C 5.6		総費用 39.39億円 (事業費: 38.00億円 維持管理費: 1.39億円)	
		総便益 220.47億円 (走行時間短縮便益: 211.65億円 走行経費減少便益: 5.47億円 交通事故減少便益: 3.35億円)		基準年 平成16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 ・工区北側現道摺付け部の一部事業用地の取得において、物件補償交渉が難航し、その結果、事業用地の取得が遅れ、事業完了が1年遅れた。ただ、用地取得が難航した箇所は、幸いにも磐田インターチェンジ開設には、特に支障がない箇所であった。					

客観的評価指標に対応する事後評価項目

(1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

- ・事業費：当初の事業費：C=3,400百万円に対して、工区起点側、国道1号バイパス交差部の歩道計画の一部見直しにより、事業費の縮減を図った結果、実績事業費：C=3,100百万円となった。
- ・事業期間：当初完成時期が平成11年度末であったのに対し、工区北側現道摺付け部の一部事業用地の取得が難航したことにより、事業期間が1ヵ年延び、実績完成時期が、平成12年度完成となった。但し、東名磐田インターチェンジが開設された平成11年4月の時点では、東名磐田インターチェンジから国道1号バイパスまでの区間は、既に完成していたため、磐田インター開設には、何ら支障がなかった。

(2) 事業効果の発現状況

●事業計画の状況

- ・当初の計画交通量：22,107台/日に対し、平成16年4月時点での実測交通量が、17,385台/日であり、ほぼ計画どおりの交通量が発生している。
- ・当初目標の計画交通量は、将来的な沿道の土地利用や地域開発等を見込んだ推計交通量であるが、現状は、東名磐田インターチェンジが開設したものの、沿道の土地利用が遅れている状況である。
- ・また、供用後の実測交通量についても、現時点では目標とする計画交通量に達していない状況である。

●交通量の状況

- ・本線の交通量は磐田インターチェンジの供用開始に伴い増加している。特に大型車の交通量は大幅な伸びとなっている。
- ・道路構造令では、設計基準交通量：9,000台/日以上 of 道路の車線の数 は4車線以上と定められている。本線の交通量は、17,385台/日となっているが、本線は4車線にて改良を行っているため道路構造令で定める車線数を満たしていることとなる。

【(主) 磐田インター線の交通量の変化】

観測箇所	供用前交通量(H8) (台/日)	供用後交通量(H16) (台/日)	増減量 (台/日)	伸び率 H8→H16
磐田BP見付IC交差点	9,108	17,385	+8,277	1.91
(大型車)	588	3,135	+2,565	5.36
美登里交差点	6,288	13,276	+7,048	2.13
(大型車)	240	2,045	+1,805	8.52

※供用前観測日 見付IC交差点：H8.11.6 美登里交差点：H8.11.12

※供用後観測日 見付IC交差点：H16.4.15 美登里交差点：H16.4.15

●旅行速度向上の状況

- ・本線の改良（4車線化）により、磐田インターチェンジの供用開始に伴い交通量が増加しているにもかかわらず、混雑度が緩和され旅行速度が向上した。

供用開始前 旅行速度 17.1Km/h → 供用開始後 旅行速度 34.4Km/h
混雑度 1.05 混雑度 0.60

※供用開始前旅行速度：H9年度道路交通センサス（区間番号922）

供用開始後旅行速度：実測値による値（調査日：H16.4.20）

その他評価すべきと判断した項目

(1) 事業効果の発現状況

●東名高速道路へのアクセス向上の状況

- ・地元主要企業（4社）へのアンケート調査の結果から、本線の改良により幅員が広がったことによる走行性の向上といった機能性の向上や、車線が増えたことによる信号待ち回数の減少といった快適性の向上が確認された。
- ・また、高速道路を利用する車両の約3割が磐田インターチェンジを利用しており、他のインターチェンジを利用していた従前の利用形態に対し、走行時間短縮効果も確認された。

①本線の改良に伴う効果（アンケート調査結果）

1. 幅員が広いため、走行性が向上した。
2. 安全性も向上し、事故防止につながる。
3. 信号待ちの回数が減少し（右折帯設置）、時間が短縮した。

②磐田インターチェンジ利用による東名高速道路へのアクセス時間短縮効果（アンケート調査結果）

袋井I.C利用と比較した時間短縮効果 約 5分

浜松I.C利用と比較した時間短縮効果 約20分

- ・隣接する浜松及び袋井インターチェンジの利用台数の伸びが、ほぼ横ばいとなっている中で、磐田インターチェンジの利用台数は増加している。
- ・東名高速道路利用車両において、浜松及び袋井インターチェンジから磐田インターチェンジへ転換が促進されている要因の一つとして、本線の改良による磐田インターチェンジへのアクセスの向上が挙げられる。

【IC利用台数の変化】

IC名称	平成11年度 利用台数(台/日)	平成14年度 利用台数(台/日)	増減量 (台/日)	伸び率 H11→H14
磐田IC	3,931	5,455	+1,524	1.39
浜松IC	24,988	25,234	+246	1.01
袋井IC	14,034	3,422	-612	0.96
合計	42,953	44,111	+1,158	1.03

●歩道が設置されたことによる安全性の向上

- ・本事業により歩車道が分離・設置された(歩道幅員:W=4.5m)ことにより、歩行者等の安全な空間が確保され、車椅子の走行性や空間確保等、バリアフリー化にも大きな改善が見られる。

事業による変化 環境影響評価に対応する項目

- ・渋滞等の解消による旅行速度の向上はCO2排出量の減少に効果がある。本線においても道路改良による旅行速度の向上により、CO2排出量が減少しており、交通量が増えている状況を踏まえても、ほぼ従前の沿道生活環境は維持されていると考えられる。

事業による変化 その他評価すべきと判断した項目

- ・本事業は現道の拡幅事業であり、事業実施以前の沿道利用は、農地や宅地として活用されていたことから、本事業による自然環境の土地の改変による影響は軽微であると考えられる。

事業を巡る社会経済情勢等の変化

●磐南地区における人口の推移

- ・磐田市を中心とする磐南地区の人口の伸びは、静岡県の伸びを上回っている。

磐南地区	昭和60年	150,832人	→	平成12年	166,002人	S60→H12伸び	1.10倍
静岡県	昭和60年	3,574,692人	→	平成12年	3,767,393人	S60→H12伸び	1.05倍

●磐南地区の自動車保有台数の推移

- ・磐田市を中心とする磐南地区の自動車保有台数の伸びは、静岡県の伸びを上回っている。

磐南地区	平成5年	127,254台	→	平成14年	145,122台	H5→H14 伸び	1.14倍
静岡県	平成5年	2,775,597台	→	平成14年	3,076,405台	H5→H14 伸び	1.11倍

●磐南地区における製造品出荷額の推移

- ・経済の停滞により製造品出荷額が低迷している中で、磐田市を中心とする磐南地区の出荷額の伸びは、静岡県の伸びを上回っている。

磐南地区	平成5年	1,461,979百万円	→	平成14年	2,155,001百万円	H5→H14伸び	1.47倍
静岡県	平成5年	15,911,234百万円	→	平成14年	16,185,060百万円	H5→H14伸び	1.02倍

●磐田インターチェンジ周辺の開発の状況

- ・磐田インターチェンジ北部地区には、新たな企業の進出(株式会社ブリヂストン磐田製造所:H12.2操業開始)や、磐田スポーツ交流の里”ゆめりあ”の整備(H14.8供用開始)等が行われている。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

- ・今後、4車線化に伴い沿道利用が促進される可能性があることから、交通量の変化を検証し、必要に応じ騒音等の影響を調査し、改善する。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・今回の事業においては、土地利用、地域開発の動向を事前に把握し、それらに対応できるような事業計画を策定したことにより、当初の目標としていた事業効果の発現がほぼ達成されていることから、今後も当事業の進め方を参考に、事業計画の策定、事業の実施に取り組んでいく必要がある。
- ・今回、事業を進めるにあたり、磐田インターチェンジの新設事業やこれに関連する市道の道路改良事業などを含め、地元地域が一体となって開発・整備をするといった地元地域の協力体制が整ったうえ

での事業実施であったため、事業期間的にも順調に事業完了し、時間管理概念によるコスト縮減の観点からも参考とすべきである。

- ・事業用地取得が難航した工区北側の箇所は、幸いにも磐田インターチェンジ開設には、特に支障のない箇所であったが、通常であれば、工区の供用に支障を来し、供用時期が遅れるなどといった社会的損失を招くこととなる。

この点については今回の反省点として捉え、このような事態とならないよう、今後の事業実施に取り組んでいく必要がある。

特記事項

※ 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。