

## 事後評価結果(平成 20 年度)

担当課： 静岡市都市局都市計画部街路課

担当課長名： 課長 川口 彰一

<b>事業名</b>	せいせいこういきと しけいかくどうろしぎょう まりこいけだせん しずおかおおほしこうく 静岡広域都市計画道路事業 丸子池田線 (静岡大橋工区)	<b>事業区分</b>	街路	<b>事業主体</b>	静岡市
<b>起終点</b>	自: 静岡市駿河区東新田一丁目地先 至: 静岡市駿河区緑が丘町地先			延長	1.2km

### 事業概要

1級河川「安倍川」河口上流3km地点に位置する「静岡大橋」は、安倍川を渡る自動車交通の分散化を図るため、平成4年10月に暫定2車線で供用開始し、さらに、平成17年3月には当大橋を中心に東西3.8kmの区間が全線開通、長田地区と静岡駅南地区を連絡する新たな交通ルートが確保されたところである。

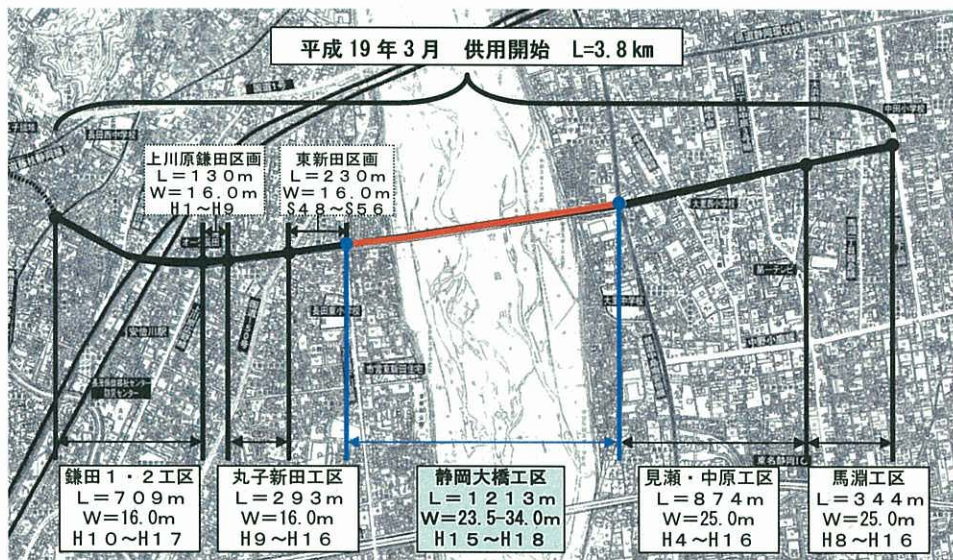
今回の事後評価の対象である静岡大橋工区4車線化事業は、上記区間の開通による交通量の増加に対応するため平成15年度に工事着手し、平成19年3月に完成した。

### 事業の目的・必要性

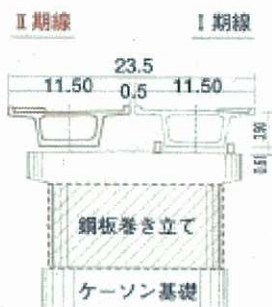
長田地区と静岡駅南地区を結ぶ交通ルートが確保されたことにより、静岡大橋を渡る交通量が一段と激しさを増してきたことから、当大橋の4車線化により、流入する交通量の緩和及び南部地域の東西交通の円滑化を図ることを目的とする。

### 事業概要図

#### 【平面図】



#### 【断面図】





事業期間	事業化年度	平成 13 年度	用地着手	平成 - 年度	供用年	(当初) - /H19 年度	変動	1.00 倍
	都市計画決定	昭和 36 年度	工事着手	平成 15 年度	(暫定/完成)	(実績) - /H19 年度		
事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 49.6 億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) - / 49.9 億円	変動	1.01 倍		
		(実質値) - / 49.6 億円		(実質値) - / 49.9 億円				
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	- / 24,000 台/日	実績 (暫定/完成)	- / 29,200 台/日	変動	1.22 倍		
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	23.3 → 27.3 km/h (供用直前年次)H16 年度 (供用後年次)H19 年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	- → - 件/億台キロ (供用直前年次) 年度 (供用後年次) 年度					
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	総費用	59.30 億円	総便益	375.30 億円	基準年		
	6.3	事業費 : 57.60 億円 維持管理費 : 1.70 億円	走行時間短縮便益 : 358.70 億円 走行経費減少便益 : 16.60 億円 交通事故減少便益 : 0 億円	平成 14 年				
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用	56.90 億円	総便益	407.80 億円	基準年		
	7.2	事業費 : 56.20 億円 維持管理費 : 0.70 億円	走行時間短縮便益 : 388.90 億円 走行経費減少便益 : 9.80 億円 交通事故減少便益 : 9.10 億円	平成 20 年				
事業遅延によるコスト増	費用増加増	- 億円	便益減少額	- 億円				
事業の 効果 等	事業遅延の理由 ○ 事業の遅延はなく、予定通り事業が実施された。							
客観的評価指標に対応する事後評価項目 ○ 周辺道路の交通量の減少：国道 1 号 駿河大橋 (H14)30,921 → (H19)25,986 台/12h(▲4,935 台/12h) 国道 150 号 南安倍川橋 (H14)32,975 → (H19)29,998 台/12h(▲2,977 台/12h) ○ 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2 排出量：2,510→2,150トン/年(▲360トン/年)* ○ 現道等における自動車からのNOx排出削減量：19.7→14.3トン/年(▲5.4トン/年)* ※道路投資の評価に関する指針(案)(平成 12 年3月)に基づく試算								
その他評価すべきと判断した項目 ○ 平成 20 年 1 月に実施した駿河区住民に対するアンケート調査結果においても、混雑が緩和し、目的地まで早く到着できるようになったという回答が8割あり、総合的な満足度でも、全体の8割が本整備を評価している。 ○ 同アンケートでは、利用する道の選択肢が増えたという回答や、まちづくりの面で効果があったといった回答も寄せられた。 ○ 丸子池田線沿道において、鎌田地区や、見瀬・中原地区周辺において人口増加が見られる。 ○ 整備により、地価の向上(見瀬・中原工区において 5 千円/m <sup>2</sup> )が見られる箇所がある。								
事業 による 環境 変化	環境影響評価に対応する項目 ○ 国道1号や国道 150 号の交通量が減少し、地域全体としての交通円滑化が図られ、その結果、CO2 の減少や、NOxの減少等の効果が発現している。							
	その他評価すべきと判断した項目 ○ 特になし							

事業を巡る社会経済情勢等の変化	
○ 特になし	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
○ 今回の整備により、十分な効果発現が確認されているが、現在事業が進められている丸子Ⅰ工区の整備により、更なる交通量の増加等により交通流が変化するものと考えられるため、整備後に事後評価を行い、再度改善措置の必要性について検討を行う必要があると考えられる。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
○ 特になし	
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。