

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

事業名	静岡清広域都市計画道路事業 丸子池田線 鎌田1・2工区、丸子新田工区	事業区分	街路	事業主体	静岡市
起終点	鎌田工区 - 自: 静岡市駿河区鎌田、至: 静岡市駿河区上川原 丸子新田工区 - 自: 静岡市駿河区上川原、至: 静岡市駿河区東新田三丁目			延長	鎌田工区: 0.7km 丸子新田工区: 0.3km

事業概要

丸子池田線東海道本線アンダーパス工事を含む鎌田2工区は、JR静岡駅から南西の方向約4km、安倍川の西側に位置し、JR東海道新幹線をくぐる全長約L=316m区間である。JRアンダーパスL=275mのうちL=139m区間をJRへ工事委託し、東海道本線直下の交差点約11mをアール・アンド・シー工法で施工した。

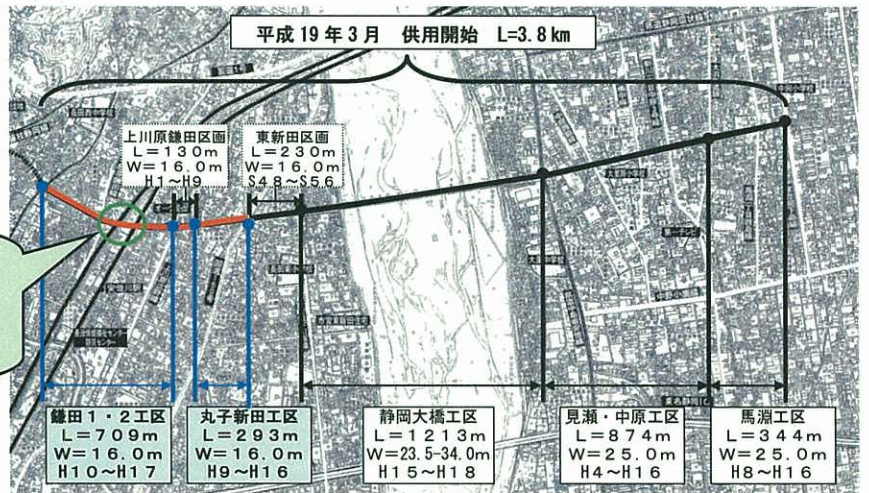
平成17年4月の政令市移行に伴い、JRアンダーパスが位置する安部川西側長田地区と東側静岡駅南地区が駿河区として一体化され、丸子池田線は新区役所へのアクセス路線となっている。

事業の目的・必要性

安部川西側の長田地区は、東海道本線及び東海道新幹線が地域を斜めに横断しており、新幹線は高架化されているものの東海道本線は平面となっているため、地域交通の大きな分断要素となっていた。そのため、鎌田踏み切りは、1日7,450台の自動車交通量があるにも係らず、踏切遮断時間が約7.5時間、ピーク時で約23分の遮断時間となっていた。また、静岡大橋の4車線化やその他周辺工区の整備が進むに伴い、交通量の更なる増加が想定され、立体交差化の必要性が大であった。

さらに、児童の通学路でもあるため、歩行者の安全性も確保する必要があった。

事業概要図



丸子池田線東海道本線アンダーパス工事概要
 工事延長 L=139.1m
 2車線、有効幅員 W=16m
 [車道 3m×2、路肩 1.5m×2、歩道 3.5m×2]

事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成10年度	用地着手	平成10年度	(当初) - /H18年度	変動	1.00倍
	上段: 鎌田	平成9年度	平成9年度	平成9年度	供用年	- /H17年度		
	下段: 丸子新田	都市計画決定	昭和36年度	工事着手	平成10年度	(暫定/完成)	(実績) - /H18年度	
					平成9年度		- /H17年度	
	事業費	計画時	(名目値) - / 63.0億円	実績	(暫定/完成)	(名目値) - / 91.1億円	変動	1.45倍 (鎌田: 1.60 丸子新田: 0.91)
		(暫定/完成)	(うち、鎌田 49.0、丸子新田 14.0)			(うち、鎌田 78.4、丸子新田 12.8)		
	交通量	計画時	- / - 台/日	実績	(暫定/完成)	- / 13,100台/12h	変動	- 倍
	旅行速度向上		→ 20.6 km/h	交通事故減少		- → - 件/億台キロ		
	(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次)	年度 (供用後年次) H19年度	(供用前現道→供用後現道)	(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 - 億円	総便益 - 億円	基準年
	-	事業費： - 億円 維持管理費： - 億円	走行時間短縮便益： - 億円 走行経費減少便益： - 億円 交通事故減少便益： - 億円	平成 - 年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用 112.50 億円	総便益 435.00 億円	基準年
	3.9	事業費： 111.90 億円 維持管理費： 0.60 億円	走行時間短縮便益： 402.40 億円 走行経費減少便益： 15.40 億円 交通事故減少便益： 17.10 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				
○ 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：900→520トン／年(▲380トン／年)*				
○ 現道等における自動車からのNOx排出削減量：4.9→3.4トン／年(▲1.4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				
○ 踏切の利用台数は約 7.5 千台/日であったのに対し、鎌田アンダーパスは約 13 千台/12hの交通量となっており、交通量がかなり増加した。当時と比べ、東西アクセスが容易になったことから、沿線地区における東西の交流が図られたものと推察される。				
○ 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。				
○ 鎌田工区は、小学校・中学生の通学路としても活用されており、踏切除去に伴い、安全性が大幅に増加したものと考えられる。				
○ 丸子新田工区における人口が、平成 3 年当時と比較して、平成 19 年時点においては、約 1.3 倍となっている。				
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目			
	○ アンダーパス整備により、以前は踏切を通過しなければならなかった交通が、容易にJR東海道線を東西に行き来できるようになり、CO2 の減少や、NOxの減少等の環境負荷が軽減されたものと考えられる。			
事業による環境変化	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。