

## 事後評価結果（平成24年度）

担 当 課：静岡市道路計画課

担当課長名：村松 正美

<b>事業名</b>	一般国道150号 <small>しみず</small> 清水バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	静岡市
<b>起終点</b>	自：静岡県静岡市清水区駒越東町 至：静岡県静岡市清水区蛇塚	<b>延長</b>	4.2 km		

### 事業概要

一般国道150号は、静岡市から浜松市に至る延長約125kmの主要な幹線道路であり、県中西部の産業・経済を支え、地域の生活基盤としても重要な路線である。当事業は、静岡県静岡市清水区駒越東町から清水区蛇塚に至る延長約4.2kmの4車線道路である。

### 事業の目的・必要性

一般国道150号清水バイパス周辺には、特定重要港湾に指定されている清水港が立地しており、現道は生活道路と広域交通の機能が混在しており慢性的な渋滞が発生していました。

当事業は、現道の生活道路と広域交通の機能を分離して交通の円滑化を図るとともに、沿道地域の生活環境の改善及び安全性の向上を目的としている。

### 事業概要図



<b>事業の効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度：平成6年度 都市計画決定：昭和61年度	用地着手：平成6年度 工事着手：平成8年度	供用年：(当初) — / H19年度 (暫定/完成) (実績) — / H19年度	<b>変動</b>	1.0倍
	<b>事業費</b>	計画時 (暫定/完成) (名目値) — / 115億円 (実績値) — / 115億円	実績 (暫定/完成) (名目値) — / 108億円 (実績値) — / 108億円		<b>変動</b>	0.9倍
	<b>交通量</b> (当該路線)	計画時 (暫定/完成) — / 20,100台/日	実績 (暫定/完成) — / 16,300台/日		<b>変動</b>	81%
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道→当該路線)	38.7km/h → 52.3km/h (供用直前年次) H17年度 (供用後年次) H22年度	<b>交通事故減少</b> (供用前現道→供用後現道)	148.9件/億台キロ → 39.7件/億台キロ (供用直前年次) H18年 (供用後年次) H22年		
	<b>費用対効果分析結果</b> (再評価)	B/C : 4.2	総費用 : 120億円 (事業費: 112億円, 維持管理費: 8億円)	総便益 : 507億円 (走行時間短縮便益: 491億円, 走行経費減少便益: 0億円, 交通事故減少便益: 15億円)	基準年	平成15年
	<b>費用対効果分析結果</b> (事後)	B/C : 1.1	総費用 : 144億円 (事業費: 140億円, 維持管理費: 4億円)	総便益 : 158億円 (走行時間短縮便益: 138億円, 走行経費減少便益: 15億円, 交通事故減少便益: 5億円)	基準年	平成24年
	<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額	—億円	便益減少額	—億円	
	<b>事業遅延の理由</b> 特になし					

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 (しずてつジャストライン：三保草薙線・山原梅蔭寺線)</p> <p>②物流効率化の支援 ・特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。(清水港)</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。(焼津市～静岡市清水区間)</p> <p>④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。(三保の松原など)</p> <p>⑤災害への備え ・第1次緊急輸送路に指定されている。</p> <p>⑥生活環境の改善・保全 ・現道で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、要請限度を下回る。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業による環境変化	<p>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。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>・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。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>・沿線地域の人口は、平成18年から平成23年までに約1.2%増加している。 ・平成15年に旧静岡市と旧清水市が合併し、平成17年に政令指定都市に移行した。 ・平成18年に旧蒲原町、平成20年に旧由比町と合併し、現在の静岡市となった。</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>・今回の整備により、広域交通がバイパス側に転換し、騒音の改善、安全性の向上、渋滞解消が図られており、当初の目的どおりの効果が発現しているため、今後の事後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	<p>・当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>
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。