

## 事後評価結果（平成25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：桑野 真一郎

|                                 |                     |                              |
|---------------------------------|---------------------|------------------------------|
| <b>事業名</b><br>一般国道52号 しみず清水IC関連 | <b>事業区分</b><br>一般国道 | <b>事業主体</b><br>国土交通省 中部地方整備局 |
| <b>起終点</b><br>静岡県静岡市清水区宍原       | <b>延長</b><br>0.2km  |                              |

### 事業概要

一般国道52号清水IC関連は、静岡県静岡市清水区宍原において一般国道52号から新東名高速道路新清水ICにアクセスする約0.2kmの区間と雨量規制区間を抱える一般国道52号の新清水IC取付部約0.8kmから構成されており、高速道路ICアクセスの改善、孤立集落の解消、リダンダンシー機能の確保を目的に計画された道路です。

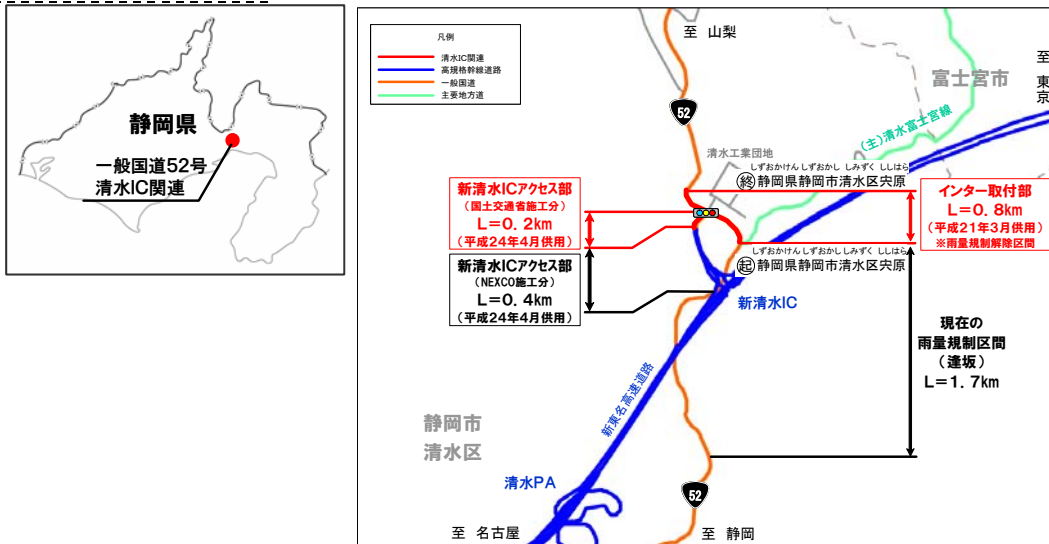
平成20年度にインター取付部（約0.8km）が供用し、平成24年度には新東名高速道路（御殿場JCT～浜松いなさJCT）の供用とともに新清水ICアクセス部（約0.2km）が供用しました。

清水IC関連の整備により、高速道路ICアクセス時間の短縮、雨量規制区間の解除による孤立集落の解消等の効果が発現しています。

### 事業の目的・必要性

一般国道52号清水IC関連は、高速道路ICアクセスの改善、孤立集落の解消、地域住民の利便性向上、リダンダンシー機能の確保、地域間交流の促進を主な事業目的とした事業です。

### 事業概要図



|                    |                               |                     |  |   |                    |                        |
|--------------------|-------------------------------|---------------------|--|---|--------------------|------------------------|
| <b>事業の<br/>効果等</b> | <b>事業期間</b>                   | 事業化年度: H8年度         | 用地着手: H13年度                                  | 供用年: (当初) -/H24年度   | <b>変動</b>          | 0.94倍                  |
|                    |                               | 都市計画決定: H3年度        | 工事着手: H16年度                                  | (暫定/完成): (実績) -/H24年度   | 変動                 |                        |
|                    | <b>事業費</b>                    | 計画時 (名目値) - / 93 億円 | 実績 (名目値) - / 93 億円                           | 計画時 (実質値) - / 92 億円   | 実績 (実質値) - / 92 億円 | 変動<br>1.00倍            |
|                    | <b>交通量</b><br>(当該路線)          | 計画時 (暫定/完成)         | 実績 (暫定/完成)                                   | - / 5,500台/日  | - / 4,700台/日       | 変動<br>85%              |
|                    | <b>旅行速度向上</b><br>(供用前現道→当該路線) | 47 → 53 km/h        | (供用直前年次) H17年度 (供用後年次) H24年度                 | <b>交通事故減少</b><br>(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 |
|                    | <b>費用対効果<br/>分析結果</b><br>(当初) | B/C: 4.0            | 総費用: 91 億円<br>(事業費: 87 億円<br>維持管理費: 4 億円)    | 総便益: 367 億円<br>(走行時間短縮便益: 328 億円<br>走行経費減少便益: 33 億円<br>交通事故減少便益: 6 億円)    | 基準年: 平成 17 年       |                        |
|                    | <b>費用対効果<br/>分析結果</b><br>(事後) | B/C: 3.6            | 総費用: 121 億円<br>(事業費: 109 億円<br>維持管理費: 12 億円) | 総便益: 432 億円<br>(走行時間短縮便益: 423 億円<br>走行経費減少便益: 6.7 億円<br>交通事故減少便益: 1.9 億円) | 基準年: 平成 25 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>                |                     |  |   |                    |                        |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>特になし。</p> <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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減。<br/>(渋滞損失削減時間 15.5万人・時間/年 (57.0万人・時間/年→41.5万人・時間/年))</li> <li>・新幹線駅 (JR静岡駅) へのアクセス向上。</li> <li>・第三種空港 (富士山静岡空港) へのアクセス向上。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点港湾 (清水港) へのアクセス向上。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上。</li> </ul> <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設 (静岡県立総合病院) へのアクセス向上。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による道路寸断で孤立化する集落が解消。</li> <li>・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象道路の整備により、自動車からのCO2排出量が削減。<br/>CO2排出削減量：47千t/年 (3,201千t/年⇒3,154千t/年)</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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2%削減)</li> <li>・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2%削減)</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p> |
| 事業   | <p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>特になし。</p>   |
| 変化   | <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>   |
| <p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>   |   |
| <p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業所数は、静岡市や清水区では減少傾向であるが、宍原地区では横ばいで推移。</li> <li>・従業員数は概ね減少傾向であるが、清水区の減少幅は静岡市と比べると小さい。</li> <li>・製造品出荷額は、宍原地区ではH21年に増加したが、その後減少に転じている。</li> </ul>   |   |
| <p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・清水IC関連の整備により、清水工業団地から最寄り的高速道路ICまでの所要時間が大きく短縮。</li> <li>・清水IC関連の整備により、インター取付部区間 (0.8km) については平成21年3月に雨量規制区間が解除され、平成24年4月の新東名高速道路の供用により、名古屋方面・東京方面への移動が可能となり、宍原地区の孤立化が解消。</li> <li>・清水IC関連の整備により、新東名高速道路を利用することで静岡県立総合病院 (第三次救急医療施設) への搬送時間が約13分短縮され、死亡率 (多量出血) の低下が見込まれる。また、搬送患者の負担軽減など、救急活動に貢献。</li> <li>・清水IC関連の整備により、越波等による由比地区 (国道1号、東名) の通行止め時にも、新東名高速道路を活用することで、当該地域における物流活動の維持が可能となり、リダンダンシー機能が発揮。</li> <li>・清水IC関連の整備により、新たに静岡と甲府を結ぶ高速バス路線が新設され、地域間交流の促進に大きく貢献。</li> </ul> <p>以上のことから、清水IC関連は、当初の事業目的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および改善措置の必要性はない。</p> |   |
| <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> <p>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。</p>   |   |
| <p>特記事項</p> <p>特になし。</p>   |   |

※ 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。