

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道1号 浜松バイパス (長鶴～中田島)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県浜松市東区長鶴町 至：静岡県浜松市南区中田島町	延長	6.4 km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道1号浜松バイパスは、静岡県磐田市小立野から静岡県浜松市西区篠原町に至る延長18.3kmの主要幹線道路である。このうち、長鶴町～中田島町は、平面4車線で供用されており、本事業は、当該区間を立体化及び平面6車線化することで交通の円滑化を図る延長6.4kmの道路事業である。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>当該区間整備により渋滞が緩和され、地域交通の円滑化及び交通安全性の向上とともに、交通混雑が解消されることにより、物流の速達性が向上し、地域産業の活性化支援に寄与することを目的とする。</p> <p>全体事業費 約640億円 計画交通量 約53,900台/日</p> <p>事業概要図</p>					

事業評価結果

費用 便益 分析	B/C	2.5	総費用：488億円 (事業費：455億円 維持管理費：33億円)	総便益：1,235億円 (走行時間短縮便益：1,039億円 走行経費減少便益：183億円 交通事故減少便益：14億円)	基準年 令和3年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.3 (交通量 -10%)	B/C=2.8 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=2.8 (事業費 -10%)	B/C=2.3 (事業費 +10%)	
事業期間変動		B/C=2.7 (事業期間 -20%)	B/C=2.3 (事業期間 +20%)		
事業の 影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 立体部では、信号交差点による減速が解消され、旅行速度が向上。 平面部では、交通量減少により、渋滞が緩和。 [当該区間の旅行速度] 現況：約28km/h ⇒ 整備後：約50km/h	
		事故対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞の緩和により、速度の低下に起因する追突事故が減少する等、交通の安全性が向上 [長鶴～中田島砂丘入口の事故件数] 現況90件/年 ⇒ 整備後71件/年 (約2割減少)	
	歩行空間	—	<ul style="list-style-type: none"> 注目すべき影響はない。 		
	社会全体への影響	住民生活	◎	<ul style="list-style-type: none"> 立体化により通過交通（物流交通）と地域交通の分離が図られる。 	
		地域経済	◎	<ul style="list-style-type: none"> 立体化により通過交通（物流交通）と地域交通が分離され、物流拠点からの速達性が向上することにより、産業の活性化を支援。 [米津（物流拠点）～浜松ICの所要時間] 現況：約26分 ⇒ 整備後：約20分 (約2割短縮)	
災害		—	<ul style="list-style-type: none"> 注目すべき影響はない。 		
	環境	—	<ul style="list-style-type: none"> 注目すべき影響はない。 		
	地域社会	◎	<ul style="list-style-type: none"> 速度向上や交通安全性向上など、交通環境の改善・輸送効率化により、地域の産業振興に貢献 		
事業実施環境		○	<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了 (R3.6) 都市計画手続き完了 (R4.2) 国道1号浜松バイパス道路整備促進期成同盟会 (会長：浜松市長) により早期事業化を要望。 		

関係する地方公共団体等の意見

【浜松市長】「一般国道1号浜松バイパス（長鶴～中田島）」を予算化することについて同意いたします。

一般国道1号浜松バイパスは、新広域道路交通計画において「一般広域道路」に位置付けられており、東西の地域間・物流拠点間の連携を支える幹線道路ネットワークの形成や浜松都市圏の環状機能を担う重要な道路です。また、当路線は、第1次緊急輸送路に指定されるなど、国土強靱化の観点からも極めて重要な役割を担う道路です。

しかし、地域内交通と物流交通の混在や、信号交差点の連坦により、朝夕を中心として、国道1号のみならず、様々な交差道路にも渋滞が発生していると共に交通事故も多発している状況にあります。

当該箇所の整備により、速達性向上による産業活性化支援や渋滞緩和による地域交通の円滑化、交通安全の確保など、大きな整備効果が期待されるため、早期整備は本市の悲願です。

本市としましては、地域交通の円滑化を図るため、交差道路の整備を推進するとともに、本事業が円滑かつ迅速に進められるよう、設計及び工事説明会、並びに道路切り回しによる沿道利用者説明など、地元調整等に積極的に協力してまいります。

つきましては、令和4年度の新規事業としての予算化に特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

- 費用対便益：便益が費用を上回っている。
- 手続きの完了：計画段階評価手続き完了 (R3.6) 都市計画手続き完了 (R4.2)

採択の理由

費用便益比が2.5と便益が費用を上回っているとともに、計画段階評価手続きならびに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。

また、当該区間の整備により、交通容量を確保し、幹線道路としての速達性・定時性、交通安全性が向上し、物流効率化による産業活性化を支援するなど、事業の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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