

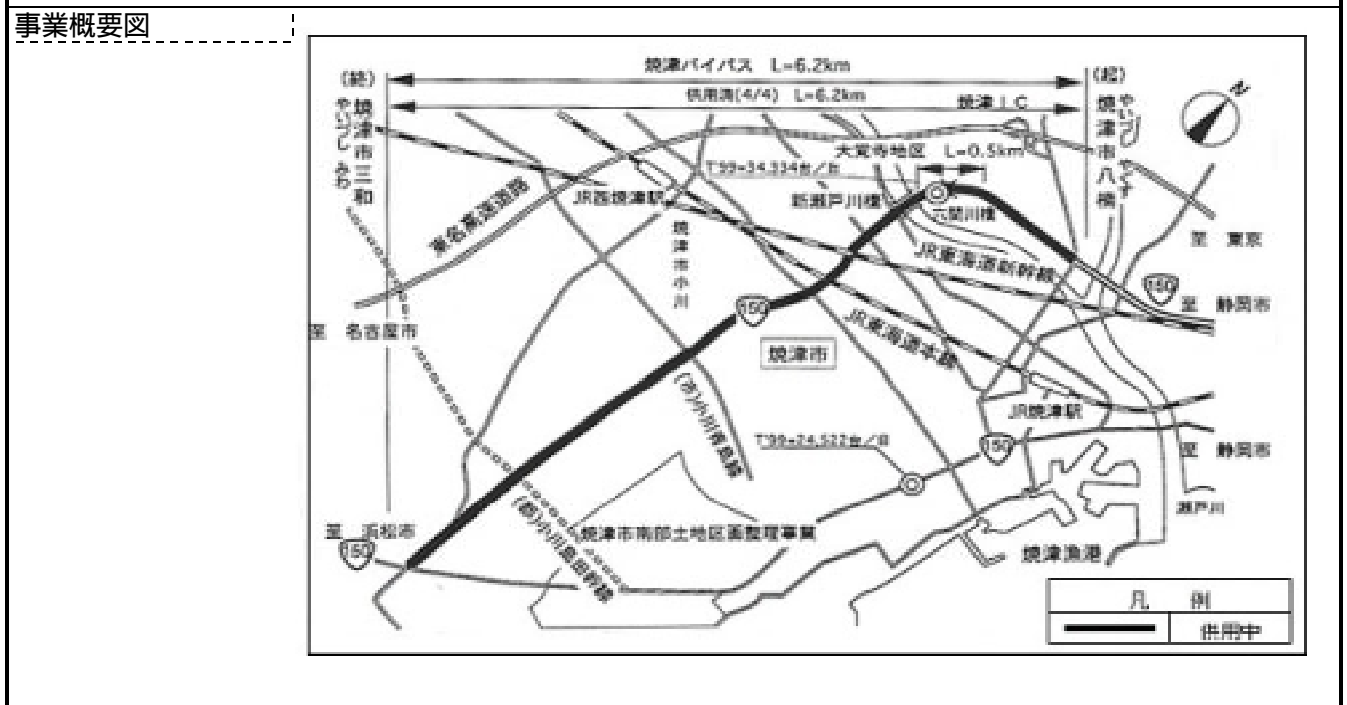
## 事後評価結果（平成16年度）

担 当 課：静岡県道路整備室  
 担当課長名：鈴木 義勝

事業名	一般国道150号 <sup>やいづ</sup> 焼津バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	静岡県
起終点	自： <sup>やいづしやくす</sup> 静岡県焼津市八楠 至： <sup>やいづしみわ</sup> 静岡県焼津市三和			延長	6.2km

**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120kmの主要な幹線道路であるほか、地域の産業、経済を支える重要な役割を担う路線である。焼津バイパスは、焼津市八楠から焼津市三和を結ぶ延長約6.2kmの4車線道路であり、昭和53年に事業着手した後、段階的な部分供用を経て平成15年度事業完成したものである。

**事業の目的・必要性**  
 焼津バイパスは、東名焼津ICや静岡市へのアクセス向上、また焼津市中心部の慢性的な交通混雑の緩和、更には地域の社会経済の発展に大きく寄与するものである。



<b>事業の 効果等</b>	事業期間	事業化年度	S53年度	用地着手	S53年度	供用年	(当初) H14	変動	
		都市計画決定	S44年度	工事着手	S53年度	(完成)	(実績) H15	1.0倍	
	事業費	計画時	(名目値) 242億円	実績	(名目値) 312億円			変動	1.3倍
		(完成)	(実質値) 229億円	(暫定/完成)	(実質値) 296億円			変動	86.3%
	交通量	計画時		実績					
	(当該路線)	(完成)	34,334台/日	(完成)	29,636台/日				
	旅行速度向上	19.3	29.6 km/h	交通事故減少	189	141 件/億台キロ			
	(供用前現道 当該路線)	(供用直前年次)H6年度	(供用後年次)H15年度	(供用前現道 供用後現道)	(供用直前年次)H13年度	(供用後年次)H15年度			
	費用対効果	B / C	総費用	442 億円	総便益	1,070 億円	基準年		
	分析結果		(事業費: 426 億円)		(走行時間短縮便益: 997 億円)		H16年		
	(事後)	2.4	(維持管理費: 16 億円)		(走行経費減少便益: 31 億円)				
					(交通事故減少便益: 42 億円)				

**事業遅延の理由**  
 焼津バイパスは延長6,200mを5期区間に分割し、事業効果を早期に高めるため、順次部分供用を図りながら事業を効率的に進めたものの、一部用地買収が難航したため遅延が生じたものである。

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパスの供用に伴い現道の旅行速度（H6：19.3km/h H15：29.6km/h）の向上がみられた。</li> </ul> <p>区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・八幡土楠土地区画整理事業（S56～H7）、大覚寺八幡土地区画整理事業（H6～）</li> </ul> <p>他13項目について効果の発現が見られる</p>						
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>焼津市街地における交通混雑の緩和により、自動車から排出されるCO2の排出量削減が図られた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道では平成6年時点と比較し、供用後通過交通の転換から、10,516（t-CO2/年）の削減が図られた。（平成6年センサス、H15交通量調査から予測）</li> </ul> <p>道路交通騒音について、平成13年度調査結果では、現道、バイパスとも騒音要請限度は下回っているが、一部区間において環境基準を超過している。</p>						
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>事業着工した昭和53年度以降、焼津市における人口増加率や自動車保有台数の伸びは県平均を上回っており、交通需要は高まっている。</p> <table border="0"> <tr> <td>・人口増加率</td> <td>・自動車保有台数</td> </tr> <tr> <td>焼津市伸び率（S53 H14）：1.18</td> <td>焼津市伸び率（S53 H14）：2.02</td> </tr> <tr> <td>静岡県伸び率（S53 H14）：1.12</td> <td>静岡県伸び率（S53 H14）：1.97</td> </tr> </table> <p>焼津市内の土地利用の変化</p> <p>焼津バイパスのうち1期工区の大部分が、土地区画整理事業と併せて整備されたもので、この沿道及び背後地には郊外型店舗や流通拠点が立ち並び、新しい商業の中心地として発展している。</p>	・人口増加率	・自動車保有台数	焼津市伸び率（S53 H14）：1.18	焼津市伸び率（S53 H14）：2.02	静岡県伸び率（S53 H14）：1.12	静岡県伸び率（S53 H14）：1.97
・人口増加率	・自動車保有台数						
焼津市伸び率（S53 H14）：1.18	焼津市伸び率（S53 H14）：2.02						
静岡県伸び率（S53 H14）：1.12	静岡県伸び率（S53 H14）：1.97						
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>バイパス整備により、市街地の渋滞解消が図れ、またバイパスとそれに伴う土地利用が効率的に進められた結果、沿道利用型の新しい商業施設や流通拠点が集積するなど当該地域の社会経済の発展に寄与するという目的を十分達成している。</p> <p>バイパス事業により現道周辺を居住に適した環境にすることも目的であるので、現道の騒音環境が改善されているか継続的に検証していく必要がある。</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>今後、事業計画の策定にあたっては、全体の事業数や予算投入可能額等を考慮し、適正な工期を設定するとともに、より正確な事業費の算定に努めていく必要がある。</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の。