

新規事業採択時評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道防災課
担当課長名：下保 修

事業の概要

事業名	一般国道150号久能拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	静岡市
起終点	自：静岡県静岡市清水区蛇塚 至：静岡県静岡市駿河区大谷	延長	4.2 km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道150号は、静岡県静岡市を起点とし、同県浜松市に至る延長11.4 km（うち市内延長2.2 km、改良率100%）の幹線道路であり、国際物流基幹ネットワークに位置付けられている。「久能拡幅」は静岡市清水区蛇塚を起点とし、駿河区大谷に至る延長約4.2 kmの2車線道路である。「久能拡幅」の前後では、「静岡バイパス」、「清水バイパス」として4車線の整備が進められている。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>一般国道150号は国際物流基幹ネットワークに位置付けられているものの、「久能拡幅」を含む本市区間では、2箇所の主要渋滞ポイント及び渋滞損失時間上位2割区間があることから、現在事業中である静岡バイパス（H元～H25）、清水バイパス（H6～H19）に引き続き、その接続区間である「久能拡幅」を整備することにより、効率的な交通体系の形成と地域活性化の支援のため早期の整備が必要である。</p> <p>全体事業費 80億円 計画交通量 28,500台/日（H42）</p> <p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見
平成20年2月1日 静岡地区国道150号整備促進期成同盟会から要望。

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。
法手続きの完了：都市計画決定済

事業評価結果

費用対便益	B/C	7.1	総費用 61億円 （事業費：58億円 維持管理費：3.1億円）	総便益 432億円 （走行時間短縮便益：439億円 走行費用減少便益：-5.8億円 交通事故減少便益：-1.1億円）	基準年 平成19年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=9.1 (交通量 -10%)	B/C=5.1 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=7.8 (事業費 -10%)	B/C=6.4 (事業費 +10%)		
	事業期間変動	B/C=7.4 (事業期間 -10%)	B/C=6.8 (事業期間 +10%)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	○	渋滞損失時間の高い区間の渋滞を緩和する。 【渋滞損失時間の改善】約5,701万人時/年 ⇒ 約5,613万人時/年（H42年） 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】約10.3万人時/年km（現況） 【静岡県平均：約3.3万人時/年km（約3.1倍）】 【全国平均：約2.0万人時/年km（約5.2倍）】 【渋滞度曲線】静岡県内センサス区間：152位 上位2割に含まれる 【その他の特徴】		
		事故対策	○	死傷事故率の高い区間の事故減少が見込まれる。 【死傷事故率】169.4件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県平均比）2.57（現況）） 【静岡県平均：144.0件/億台キロ（H17暫定値）】 【全国平均：119.5件/億台キロ（H17暫定値）】 【事故率曲線】静岡県内区間の上位2割に含まれる 【その他の特徴】		
	社会全体への影響	歩行空間	○	現道は歩道の連続性の無い区間があり、静岡清水自転車道の一部を形成する4車線拡幅にあわせた歩道整備により、歩行者・自転車の安全性が向上		
		住民生活	-			
		地域経済	○	4車線整備による容量増加で、静岡ICと臨海工業地区の連結及び国産物流基幹ネットワークの機能を強化し、特定重要港湾清水港へのアクセスを向上		
災害		○	4車線整備による容量増加で、第1次緊急輸送路としての機能強化と安定性が向上			
	環境	-				
	地域社会	○	渋滞解消により、沿道の久能山東照宮、イチゴ狩り等の観光産業へのアクセス向上			
事業実施環境	○	「静岡市のみちづくり」（H17年度からH26年度）の「道路の整備に関するプログラム」で整備路線（事業継続）として位置づけ				

採択の理由

一般国道150号は国際物流基幹ネットワークに位置付けられているものの、「久能拡幅」を含む本市区間では、2箇所の主要渋滞ポイント及び渋滞損失時間上位2割区間があることから、現在事業中である静岡バイパス（H元～H25）、清水バイパス（H6～H19）に引き続き、その接続区間である「久能拡幅」を整備することにより、効率的な交通体系の形成と地域活性化の支援のため早期の整備が必要である。

※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の。