

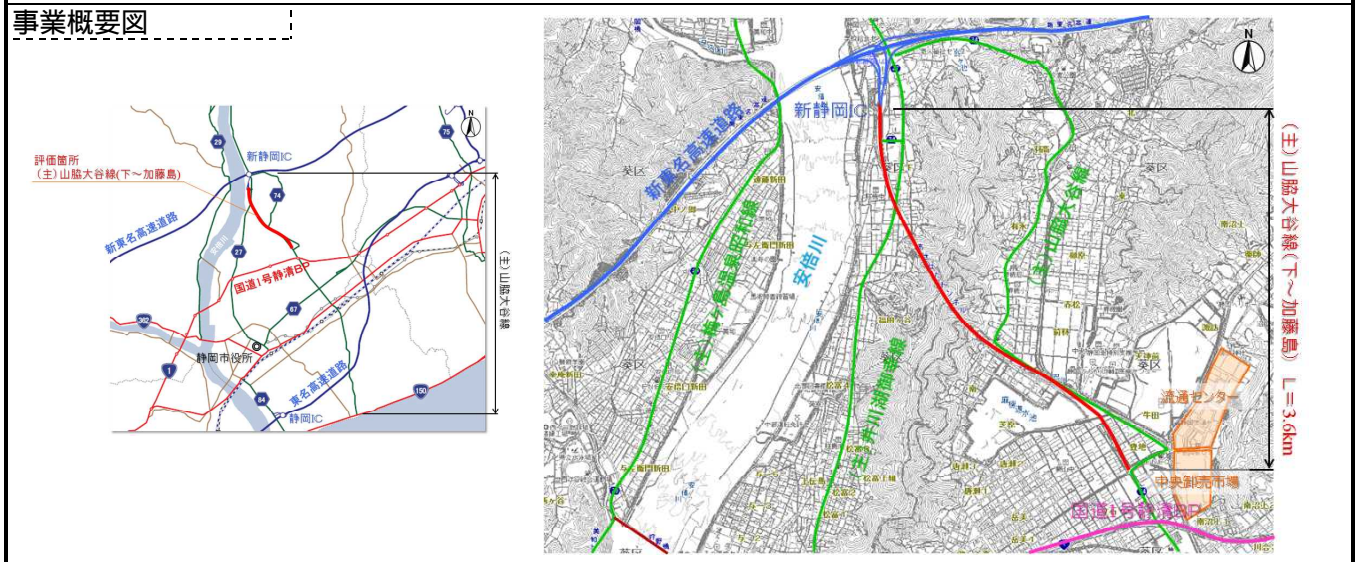
事後評価結果（平成27年度）

担当課：建設局道路部道路計画課
担当課長名：宮原 晃樹

事業名	主要地方道山脇大谷線（下～加藤島）	事業区分	地域高規格道路	事業主体	静岡市
起終点	自：静岡県静岡市葵区下 至：静岡県静岡市葵区加藤島			延長	3.6 km

事業概要
主要地方道山脇大谷線は、静岡市葵区下から静岡市駿河区大谷に至る延長約1.8 kmの主要な幹線道路である。当工区は、地域高規格道路として、新東名高速道路新静岡ICから国道1号静岡バイパスをつなぐ延長3.6 kmの4車線道路（暫定2車線整備）である。

事業の目的・必要性
主要地方道山脇大谷線（下～加藤島）の整備により、静岡市と他都市をつなぐ新東名高速道路へのアクセス性が高まるため、都市間交流の促進、物流の活性化、救急医療活動の支援や地震被災時の物資の運搬支援などを目的としている。



事業の 効果 等	事業期間	事業化年度：平成8年度 都市計画決定：平成3年度	用地着手：平成8年度 工事着手：平成17年度	供用年 (暫定/完成)	：(当初) H22年度 / - ：(実績) H22年度 / -	変動	- 倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	：(名目値) 3.49 / - 億円 ：(実績値) 3.14 / - 億円	実績 (暫定/完成)	：(名目値) 3.36 / - 億円 ：(実績値) 3.02 / - 億円	変動	0.96倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	：11,900 / - 台/日	実績 (暫定/完成)	：12,900 / - 台/日	変動	108%
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線) ：(供用直前年次) H22年度 ：(供用後年次) H25年度	33.3km/h 69.6km/h	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道) ：(供用直前年次) H21～22年 ：(供用後年次) H24～25年	85.9件/億台キロ 188.6件/億台キロ			
費用対効果 分析結果 (当初)	B / C 2.4	総費用 ：341億円 (事業費：338億円 維持管理費：3億円)	総便益 ：816億円 (走行時間短縮便益：744億円 走行経費減少便益：56億円 交通事故減少便益：16億円)	基準年 平成18年			
費用対効果 分析結果 (事後)	B / C 1.0	総費用 ：437億円 (事業費：433億円 維持管理費：3億円)	総便益 ：450億円 (走行時間短縮便益：374億円 走行経費減少便益：54億円 交通事故減少便益：23億円)	基準年 平成27年			
事業遅延によるコスト増	費用増加額	- 億円		便益減少額	- 億円		
事業遅延の理由 特になし							
客観的評価指標に対応する事後評価項目							

	<p>円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上（対象バス路線：2路線） 物流効率化の支援 ・ICから静岡市中央卸売市場へのアクセス性が向上し、ICからの輸送時間が短縮 国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路に位置づけられている（静岡南北道路） 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設の静岡県立総合病院への搬送時間が短縮（下地区から静岡県立総合病院） 安全な生活環境の確保 ・現道の交通量が減少し安全性が向上 災害への備え ・第1次緊急輸送路に指定されている 地球環境の保全 ・対象道路の整備により、自動車からのCO2排出量が削減（削減量：2,018t/年） 生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出量が削減（削減率：2割） ・現道等における自動車からのSPM排出量が削減（削減率：2割） 他のプロジェクトとの関係 ・静岡市のみちづくりに位置づけられている ・新東名高速道路 新静岡ICのアクセス道路として一体的に整備
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>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</p> <p>特になし</p>
<p>事業評価監視委員会の意見</p>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>沿線地域の人口は、平成22年から平成27年までに約2.8%減少しているが、静岡市の自動車類保有台数は微増の状況にあり、自動車交通への需要は大きい。</p> <p>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> <p>沿道の主要な道路の供用状況は、平成20年3月に国道1号静岡バイパスの清水IC西～鳥坂IC4車線化及び昭府地区暫定2車線立体化、平成23年3月に葵大橋と当該道路、平成24年2月に国道1号静岡バイパスの唐瀬IC～羽鳥IC4車線化、平成24年4月に新東名高速道路（静岡県内）、平成27年3月に国道1号静岡バイパスの羽鳥・牧ヶ谷ICフルインター化及び鳥坂IC～千代田上土IC4車線化が実施された。</p>	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>今回の整備により、交通が現道から転換し地域間連携が強化されており、物流の活性化や救急医療活動の支援など、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>	
<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>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>	
<p>特記事項</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。
総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。