

事後評価結果（平成29年度）

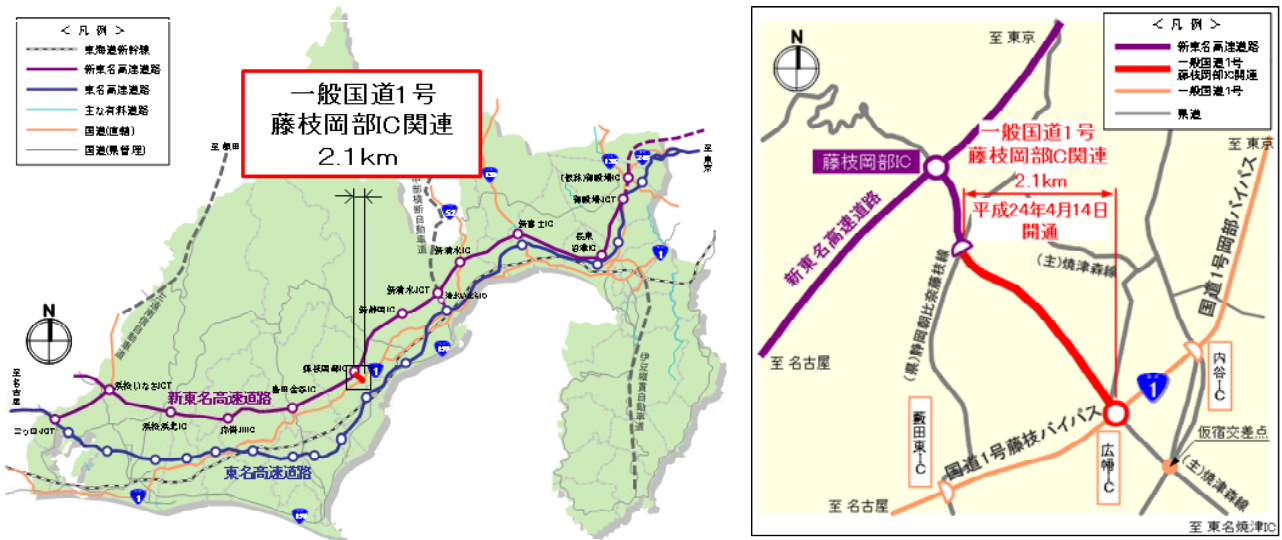
担当課：中部地方整備局 道路部 道路計画課
 担当課長名：大谷 江二

事業名	一般国道1号藤枝岡部IC関連	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：静岡県藤枝市仮宿 至：静岡県藤枝市岡部町入野	延長	2.1 km		

事業概要
 一般国道1号藤枝岡部IC関連は、静岡県藤枝市仮宿から同市岡部町入野に至る延長2.1 kmの一般国道1号であり、新東名高速道路と一般国道1号藤枝バイパスを直結する道路である。

事業の目的・必要性
 一般国道1号藤枝岡部IC関連は、高速ICアクセス機能強化、地域における企業活動支援のほか、緊急時のリダンダンシー確保に寄与する道路である。

事業概要図



事業効果等	事業期間	事業化年度	H 7年度 都市計画決定	H 3年度	用地着手	H 9年度	H 16年度	供用年	(当初) -/H23年度 (実績) -/H24年度	変動	1.06倍	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) -/310億円 (実質値) -/298億円		実績	(名目値) -/313億円 (実質値) -/300億円				変動	1.01倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	-/8,000台/日		実績	-/5,200台/日				変動	65%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	33.4	→	59.7 km/h	(供用前年次) H22年		(供用後年次) H27年	交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	9.3	→	0.0 件/年	(供用前年次) H19~22年 (供用後年次) H25~28年
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	2.1	総費用	211億円 (事業費: 202億円 維持管理費: 9億円)	総便益	434億円 (走行時間短縮便益: 353億円 走行経費減少便益: 72億円 交通事故減少便益: 9億円)	基準年	平成16年			
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.2	総費用	464億円 (事業費: 455億円 維持管理費: 9.2億円)	総便益	550億円 (走行時間短縮便益: 496億円 走行経費減少便益: 49億円 交通事故減少便益: 5.1億円)	基準年	平成29年			
	事業遅延によるコスト増				一億円				一億円			
	事業遅延の理由	特になし。										

	<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"> ・現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 ・農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 ・現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地へのアクセス向上による効果 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり ・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 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減 ・現道等における自動車からのSPM排出削減 <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要性または一体的整備による効果 <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>環境影響評価は実施していない。</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"> ・事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置等は必要ないとした事業者の判断は妥当である。
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成24年の新東名開通に合わせ、藤枝岡部IC関連、国道1号藤枝バイパス（内容IC～広幡IC間、4車線）が開通し、周辺アクセス道路の強化が図られている。 ・新東名開通後の高速道路・国道の全車交通量は約2.4～2.6万台/日増加しており、東名の交通が新東名へ転換。
	<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"> ・一般国道1号藤枝岡部IC関連は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考えます。 ・一般国道1号藤枝岡部IC関連は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。
	<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> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で道路整備による多面的な効果の把握に努める必要があると考えます。 また、事業評価手法の見直しの必要はないと考えます
	<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。