

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 <small>いわた</small> 磐田バイパス	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：静岡県磐田市岩井 至：静岡県磐田市小立野	延長 ：7.2 km	

事業概要

一般国道1号は、我が国の社会経済活動を支える主要幹線道路であり、国内交通の東西軸を結ぶ物流の大動脈である。

一般国道1号磐田バイパスは、静岡県磐田市岩井から同県同市小立野に至る延長7.2 kmのバイパスであり、現道における交通渋滞の緩和、交通安全の確保を主たる目的として計画された道路である。

事業の目的・必要性

一般国道1号磐田バイパスは、現道における交通渋滞の緩和、交通安全の確保を図るとともに、通勤・医療活動の支援、及び沿道環境の改善等に寄与するものである。

事業概要図



事業効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H20年度 S54年度	用地着手 工事着手	H22年度 H20年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) -/H24年度 (実績) -/H24年度	変動	1.00倍	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) -/53億円 (実質値) -/54億円		実績 (暫定/完成)	(名目値) -/53億円 (実質値) -/54億円		変動	1.00倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	-/56,700台/日		実績 (暫定/完成)	-/71,500台/日		変動	126%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	26 → 60 km/h (供用前年次) H23年 (供用後年次) H28年		交通事故減少 (供用前現道→当該路線)		85 → 46 件/年 (供用前年次) H21~23年 (供用後年次) H28年				
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C	8.2		総費用	76億円 (事業費：46億円 維持管理費：30億円)		総便益	626億円 (走行時間短縮便益：597億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：14億円)	
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	10.3		総費用	102億円 (事業費：67億円 維持管理費：34億円)		総便益	1,043億円 (走行時間短縮便益：1,003億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：17億円)		基準年 平成29年
事業遅延によるコスト増				-億円		-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）の削減 ・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旅行速度の改善 ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上 ・新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上 ・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上 <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 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 <p>④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>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上の状況 <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 <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排出削減率 ・現道等における自動車からのSPM排出削減率 ・現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善 <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> <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"> ・新東名高速道路の開通及び国道1号バイパスの4車線化により、東西の大動脈である国道1号、東名高速道路、新東名高速道路の断面交通量は約4.7万台/日（H22→H28）増加
	<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号磐田バイパス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号磐田バイパスは、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。