

事後評価結果（平成30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 南二日町交差点 <small>みなみふつかまち</small>	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	静岡県三島市南二日町 <small>みしま みなみふつかまち</small>	延長	0.5 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として重要な路線である。一般国道1号南二日町交差点は、国道1号と伊豆半島の幹線道路である国道136号との結節点における延長0.5 kmの交差点であり、観光交通の集中および沼津市、三島市の地域内交通が集中することにより、慢性的に渋滞が発生している。一般国道1号南二日町交差点改良事業は、道路の冠水対策、交通事故の削減、慢性的な渋滞の解消を目的とした事業である。

事業の目的・必要性

一般国道1号南二日町交差点改良事業は、道路の冠水対策、交通事故の削減、慢性的な渋滞の解消を目的とした事業である。



事業効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H元年度 H4年度	用地着手 工事着手	H6年度 H11年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) - / H23年度 (実績) - / H25年度	変動	1.14倍	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 62億円 (実質値) - / 59億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) - / 64億円 (実質値) - / 59億円			変動	1.03倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	- / 29,300台/日		実績 (暫定/完成)	- / 22,900台/日		変動	78%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	7.5 → 13.0 km/h (供用前年次)H17年 (供用後年次)H27年	交通事故減少 (供用前現道→当該路線)		23.0 → 9 件/年 (供用前年次)H15~16年 (供用後年次)H27~28年					
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C 1.3	総費用 76億円 事業費: 74億円 維持管理費: 2.2億円	総便益 96億円 走行時間短縮便益: 92億円 走行経費減少便益: 3.8億円 交通事故減少便益: 0.29億円	基準年 平成17年					
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 1.02	総費用 114億円 事業費: 109億円 維持管理費: 4.8億円	総便益 117億円 走行時間短縮便益: 96億円 走行経費減少便益: 16億円 交通事故減少便益: 4.8億円	基準年 平成30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"> ・南二日町交差点の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 【当該区間：約4万人時間／年削減（約5,942万人時間／年→約5,938万人時間／年）】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 【株式会社西伊豆東海バス 西伊豆特急バス（三島駅～松崎）】 <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伊豆半島の年間観光入込客数：4,525万人（H28） <p>③無電柱化による美しい町並みの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道1号南二日町電線共同溝完成（H24） <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が第1次緊急輸送道路に指定 <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約1,242.5t／年削減【約1,632千t／年→約1,631千t／年】 <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量が約0.12t／年削減【約9.19t／年→約9.07t／年】 ・SPM排出量が約0.01t／年削減【約0.52t／年→約0.51t／年】 <p>⑦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>
事業評価監視委員会の意見	<p>・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>・平成21年に東駿河湾環状道路（沼津岡宮IC～三島塚原IC間）が開通、平成24年に新東名高速道路（御殿場JCT～浜松いなさJCT間）が開通、平成26年に東駿河湾環状道路（三島塚原IC～函南塚本IC間）が開通。</p> <p>・東駿河湾環状道路（沼津岡宮IC～三島塚原IC間）が開通以降、新東名高速道路（御殿場JCT～浜松いなさJCT間）、東駿河湾環状道路（三島塚原IC～函南塚本IC間）が順次開通したことで、国道1号の交通量は減少。</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>・一般国道1号南二日町交差点は、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。</p> <p>・一般国道1号南二日町交差点は、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>・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>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。

※ 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。