

一般国道1号  
富士由比バイパス  
(道路事業)

説明資料

平成28年9月30日

中部地方整備局  
静岡国道事務所

# 目 次

1. 一般国道1号富士由比バイパスの事業概要	
(1) 事業目的	P 1
(2) 計画概要	P 2
2. 評価の視点	
(1) 事業の必要性等に関する視点	P 3
① 交通渋滞の緩和	P 3
② 交通安全の確保	P 3
③ ストック効果事例(地域企業の産業活動を支援)	P 4
3. 事業の進捗及び見込みの視点	P 5
4. 県・政令市への意見聴取結果	P 5
5. 対応方針(原案)	P 5

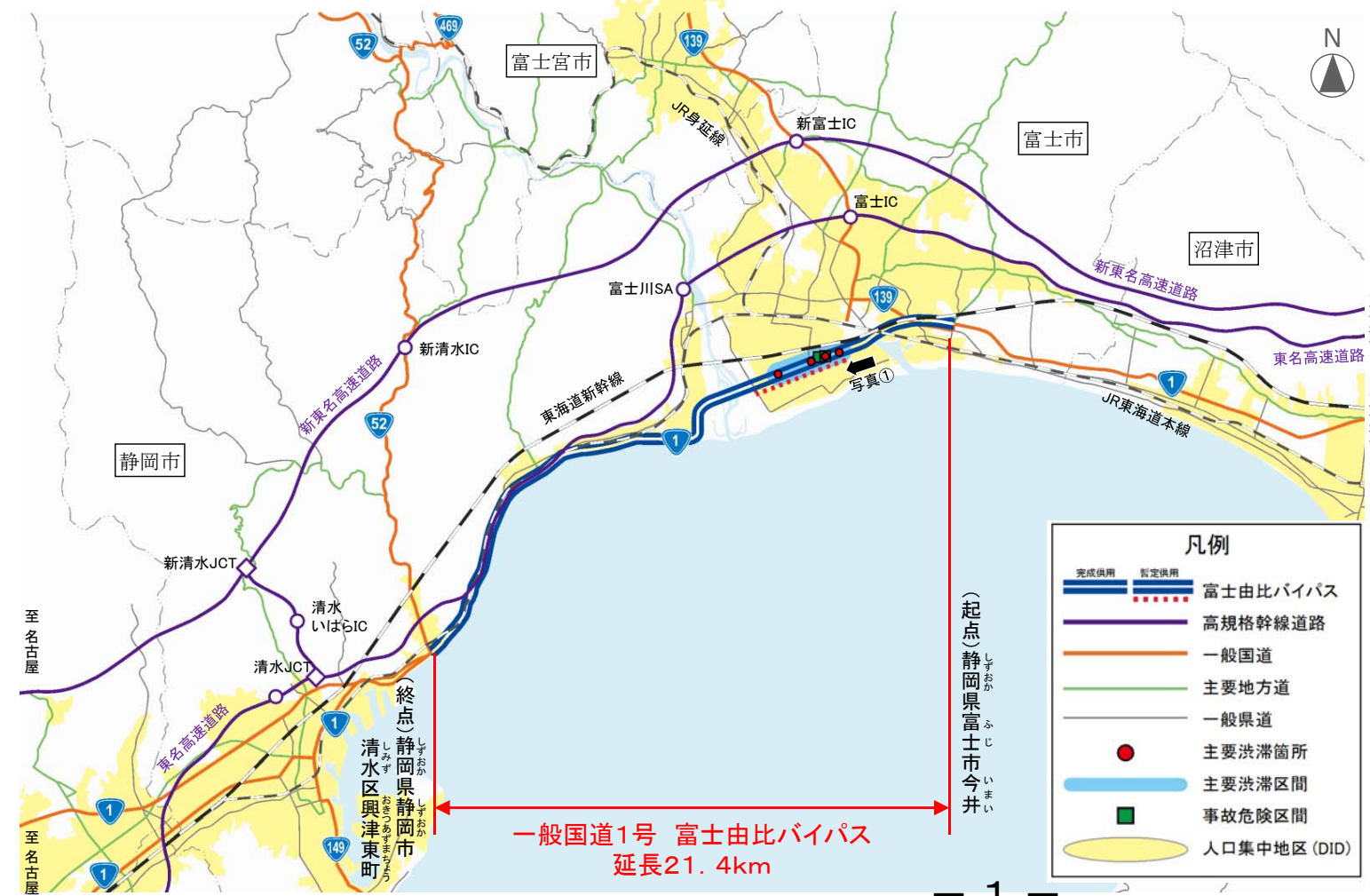
# 1. 一般国道1号富士由比バイパスの事業概要

## (1) 事業目的

一般国道1号富士由比バイパスは、静岡県富士市今井から静岡市清水区興津東町に至る延長21.4kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通安全の確保を目的に計画された道路です。

現在の平面区間には、主要渋滞箇所(1区間(4箇所))や、事故危険区間(2箇所)などの課題があり、本事業は、課題箇所の立体化を実施することで、約4~5分の時間短縮(朝夕ピーク時)等の効果を見込んでいます。

## 富士由比バイパスの全体位置図



# 1. 一般国道1号富士由比バイパスの事業概要

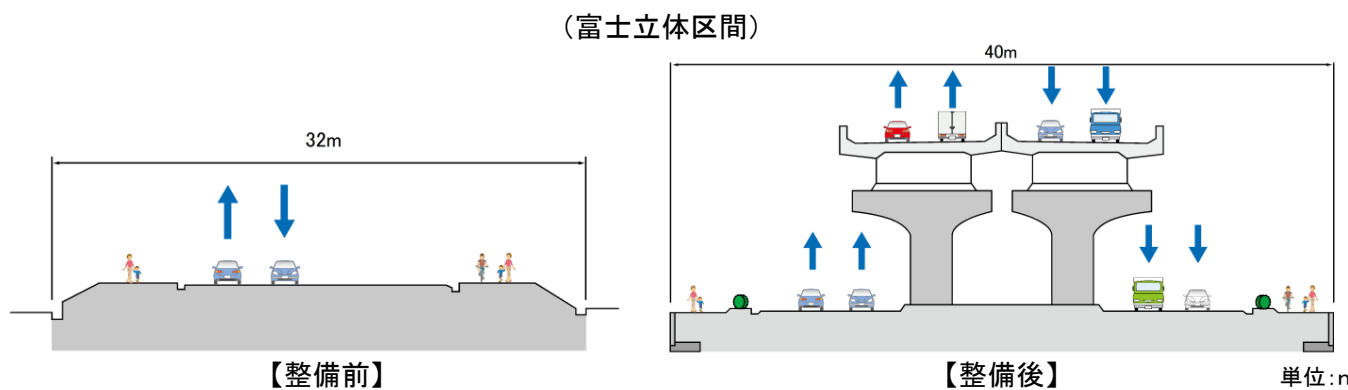
## (2) 計画概要

ふじゆい  
 富士由比バイパスは、昭和37年度に事業化し、平成14年度迄に全線(延長21.4km)で全線4車線開通しており、平成25年度に寺尾交差点の立体化が完成しています。  
 てらお

事業名	一般国道1号 富士由比バイパス
道路規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車線数	4車線
都市計画決定	昭和45年度 以降、変更経緯 平成4年度:富士立体 (富士市前田～富士五貫島)
事業化	昭和37年度
用地着手年度	昭和38年度
工事着手年度	昭和38年度
延長 (平成27年度末)	21.4km (開通済17.5km)
前回の再評価	平成25年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費	445億円
B/C	1.6(H25再評価時)



### 標準断面図



# 2. 評価の視点【事業の必要性に関する視点】

## ①交通渋滞の緩和

### 1)事業を巡る社会情勢等の変化

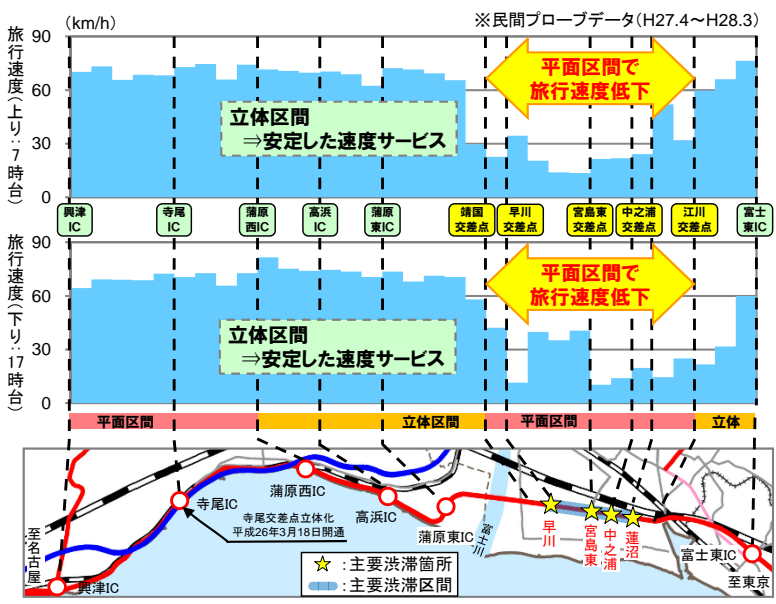
- 富士市内の平面区間は、地域の主要渋滞箇所(区間)となっており、朝夕ピーク時を中心に速度低下が著しく、慢性的な交通渋滞が発生している状況です。
- なお、整備が完了している立体区間については、安定した速度サービスの提供が可能となっています。

### 2)事業の投資効果

○富士市内の平面区間の立体化整備(事業完了)により、朝夕ピーク時の所要時間では、約4~5分の短縮が見込まれます。

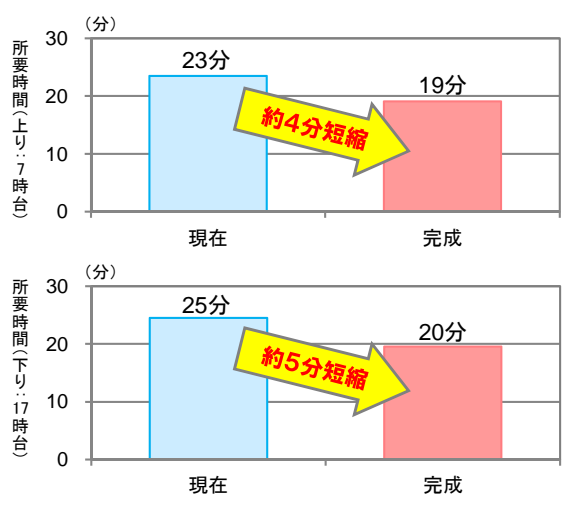
### 1)事業を巡る社会情勢等の変化

＜富士由比バイパスにおける旅行速度及び主要渋滞箇所＞



### 2)事業の投資効果

＜富士由比バイパスの所要時間短縮効果＞



※現在:民間プローブデータ(H27.4~H28.3)より集計  
 完成:富士立体区間の旅行速度を、現在の立体区間(蒲原西~富士川)と同程度の旅行速度で走行すると仮定し、所要時間を算出。  
 ※所要時間算出区間:富士由比バイパス(興津IC~富士東IC間)

## ②交通安全の確保

### 1)事業を巡る社会情勢等の変化

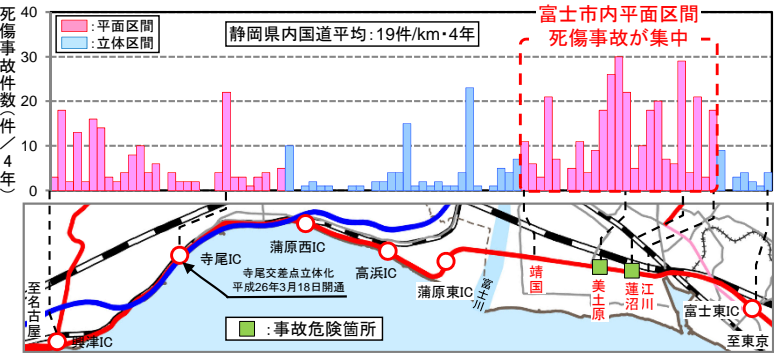
- 富士由比バイパスの死傷事故件数は、富士市内の平面区間で多くなっており、同区間においては静岡県事故ゼロプラン(平成23年度)で指定された事故危険区間が2箇所存在しています。
- 事故類型を見ると、渋滞に起因する追突事故が約7割を占めています。

### 2)事業の投資効果

○富士市内平面区間の立体化整備により、通過交通と域内交通が分離されることで、富士市内平面区間の死傷事故は、隣接する立体区間と同程度までの削減が期待されます。

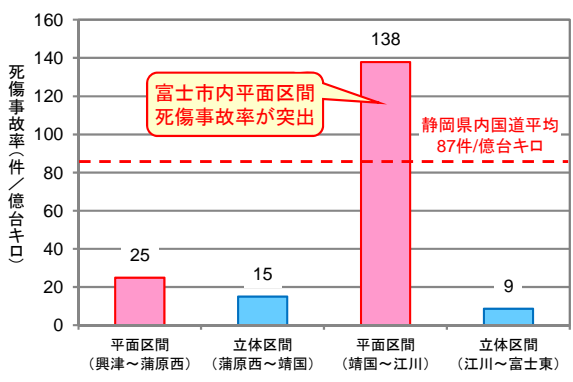
### 1)事業を巡る社会情勢等の変化

＜富士由比バイパスの死傷事故件数＞



### 2)事業の投資効果

＜富士由比バイパスの死傷事故率の変化＞



富士市内平面区間で死傷事故が突出 → 隣接する立体区間と同程度まで削減されることが期待される

※H23~H26の4年間で集計(ITARDA事故データ)した死傷事故率

# 2. 評価の視点【事業の必要性に関する視点】

## ③ストック効果事例(地域企業の産業活動を支援)

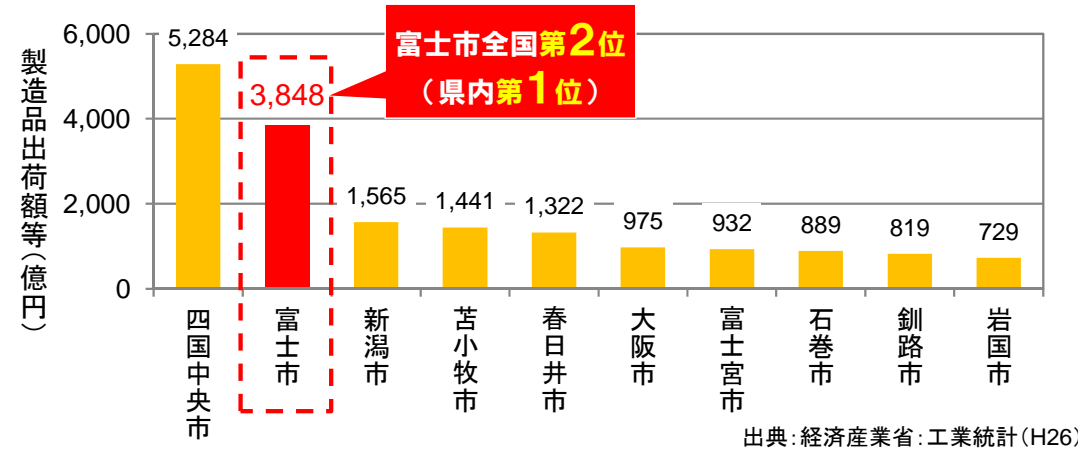
- 富士市内には、日本有数の製紙企業が立地しており、パルプ・紙・紙加工品製造業の製造品出荷額は全国第2位。
- 富士由比バイパスは、富士市方面からの清水港への主要経路を担う路線。富士市内平面区間の立体化整備による更なる物流の効率化に期待。

### ■富士市内の製紙業と清水港

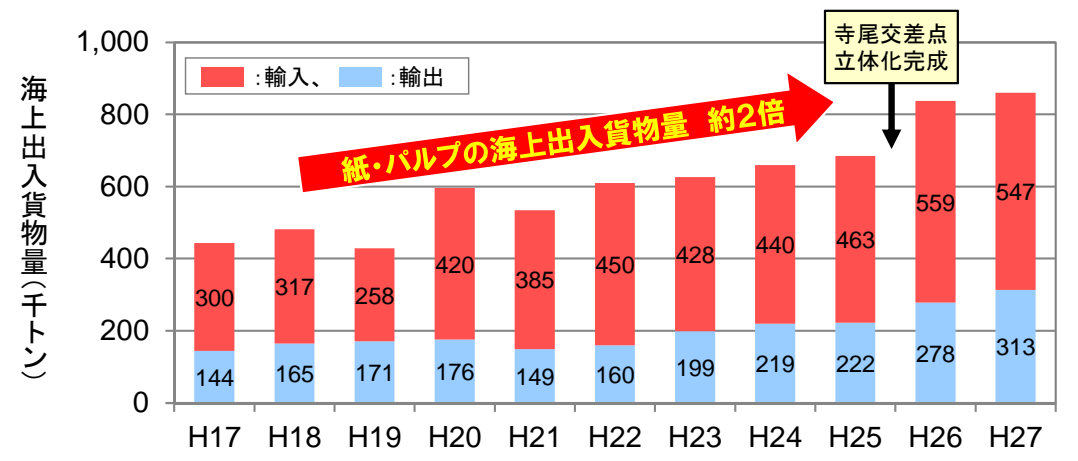


※静岡県紙業協会HP

### ■パルプ・紙・紙加工品製造業の製造品出荷額等の全国ランキング(上位10位)



### ■清水港の紙・パルプの海上出入貨物量(外貿)の推移



出典: 静岡県清水港管理局: 清水港統計年報

### 3. 事業の進捗及び見込みの視点

#### 1) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は **45%**、用地取得率は 92% に至っています。(平成27年度末)  
(参考) 前回評価時: 事業進捗率は **43%**、用地取得率は 91% (平成24年度末)

#### 2) 事業の進捗の見込みの視点

- 平成26年3月に寺尾交差点の立体化が完成しています。
- 富士市内の平面区間(延長3.9km)の立体化については、周辺道路の整備状況を踏まえ整備を実施します。

### 4. 県・政令市への意見聴取結果

#### ■ 静岡県の意見

本事業は、主要渋滞箇所や事故危険区間の解消などの課題がある富士市内平面区間を立体化することにより、朝夕ピーク時を中心とした慢性的な交通渋滞の緩和や交通死傷事故の発生件数の削減を図るとともに、物流の効率化による産業活動の支援といったストック効果が期待されるなど、当該地域の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。

引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、更なるコスト縮減が図られるよう併せてお願いします。

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いします。

### 5. 対応方針(原案)

- 一般国道1号富士由比バイパスの事業を継続する。