

一般国道1号  
ふじえだ おかべ  
藤枝岡部IC関連  
(道路事業)

説明資料

平成21年 11月 18日

静岡国道事務所

# 目 次

## 1. 藤枝岡部 I C 関連の事業概要

- (1) 藤枝岡部 I C 関連の事業概要…………… P 1
- (2) 事業の進捗状況…………… P 3
- (3) 事業進捗の見込み…………… P 3

## 2. 事業の必要性

- (1) 事業を巡る社会情勢の変化
  - 1) 高速道路へ接続するアクセス路の機能不足…………… P 4
  - 2) 製造品等企業の進出…………… P 5
  - 3) 緊急時ネットワークの脆弱性…………… P 6
- (2) 事業の投資効果
  - 1) アクセス機能の強化…………… P 7
  - 2) 地域活性化の支援…………… P 8
  - 3) 緊急時の代替路の確保…………… P 9
  - 4) 費用便益比 (B / C) …………… P10

## 3. コスト縮減や代替案立案の可能性

- (1) コスト縮減…………… P11
- (2) 代替案立案等…………… P11

## 4. 対応方針 (原案) …………… P12

# 1. 藤枝岡部 I C 関連の事業概要

## (1) 藤枝岡部 I C 関連の事業概要

### 1) 事業目的

一般国道 1 号藤枝岡部 I C 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す。

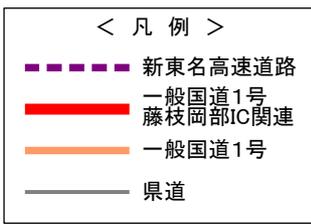
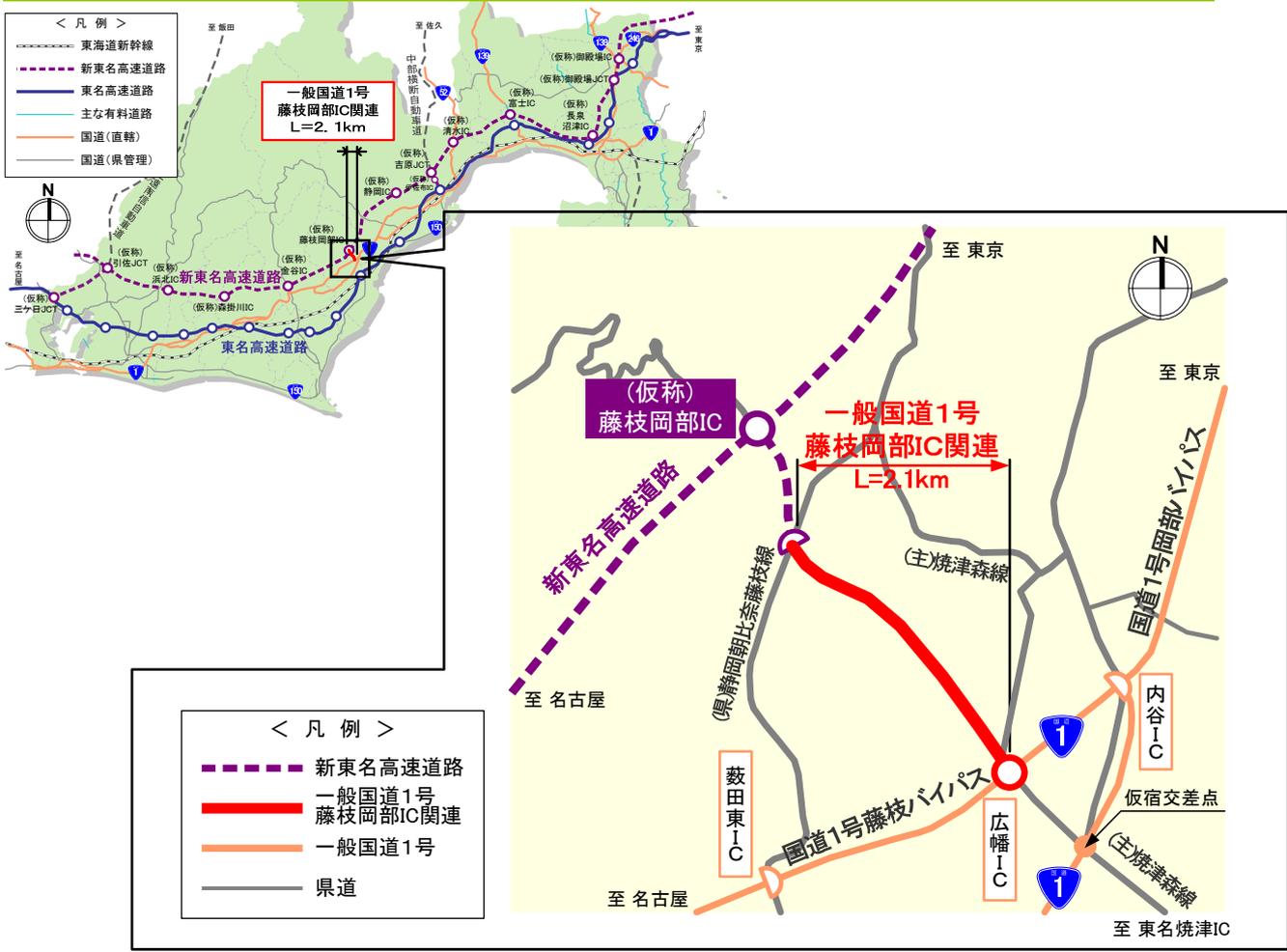
本道路は、特に次の 3 点を目的として事業を推進しています。

- ① アクセス機能の強化
- ② 地域活性化の支援
- ③ 緊急時の代替路の確保

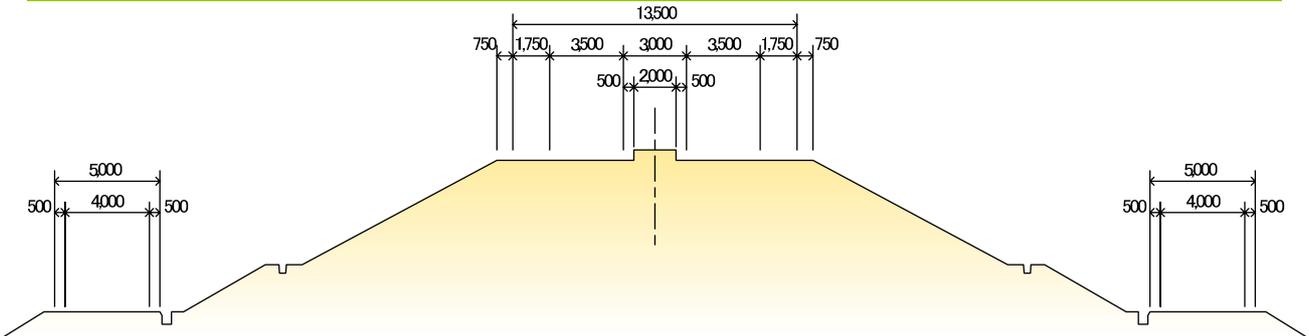
### 2) 計画概要

- 事業名 : 一般国道 1 号藤枝岡部 I C 関連
- 起終点 : (起点) 静岡県藤枝市仮宿  
(終点) 静岡県藤枝市岡部町入野
- 延長 : 2. 1 km
- 道路規格 : 第 1 種 3 級
- 設計速度 : 80 km/h
- 車線数 : 2 車線
- 都市計画決定 : 平成 3 年度
- 事業化 : 平成 7 年度
- 用地着手年度 : 平成 9 年度
- 工事着手年度 : 平成 16 年度
- 前回の再評価 : 平成 16 年度 (指摘事項なし : 継続)
- 全体事業費 : 約 313 億円

# ふじえだ おかべ 藤枝岡部 I C 関連の全体位置図



# ふじえだ おかべ 藤枝岡部 I C 関連の標準断面図



## (2) 事業の進捗状況

### 1) 事業の進捗状況及び進捗率

- **事業進捗率は約80%、用地取得率は100%に至っています。**  
(平成21年度末見込み)
- 平成20年度までは地盤改良工及び橋梁下部工を実施しており、平成21年度より橋梁上部工に着手しています。

## (3) 事業進捗の見込み

- 新東名高速道路（御殿場JCT～引佐JCT）の進捗状況を踏まえつつ、早期供用を目指す。



## 2. 事業の必要性

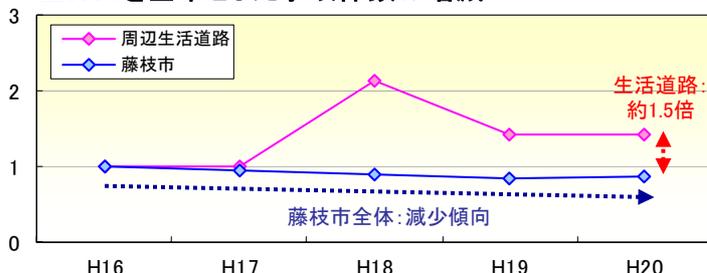
### (1) 事業を巡る社会情勢の変化

#### 1) 高速道路へ接続するアクセス路の機能不足

- 新東名高速道路に接続する(県)静岡朝比奈藤枝線、(主)焼津森線は、幅員が狭くかつ市街地を通過していることから、**大型車の通行が困難な箇所が多数あり**、アクセス路としての機能が不足しています。
- また(県)静岡朝比奈藤枝線は住宅地を通過する区間で**交通事故が多発**しており、(主)焼津森線では地元住民から沿道環境の保全が望まれています。

#### ◆ 道路ネットワークと沿道状況

##### ■ H16を基準とした事故件数の増減



※生活道路死傷事故件数

: (主)焼津森線・(県)静岡朝比奈藤枝線の死傷事故件数

H16～H18死傷事故件数: 交通事故総合データベース

H19・H20死傷事故件数: 静岡国道事務所資料

※藤枝市事故件数: 平成20年交通年鑑(静岡県警本部)



##### (主) 焼津森線 沿道状況



##### 用途地域区分

緑色: 住居専用地域 ※1

青色: 工業地域 ※2

ピンク色: 商業地域 ※3

##### 生活道路の交通事故

★: 事故発生地点

🚦: 信号交差点位置

※1: 第1種低層住居専用地域、第2種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域

※2: 工業専用地域、工業地域、準工業地域 ※3: 商業地域、近隣商業地域

## 2) 製造品等企業の進出

■ 当該事業一帯を東部工業地域として位置付け、誘致活動を推進しています。

### ◆ 地域開発状況



### ◆ 静岡県内における

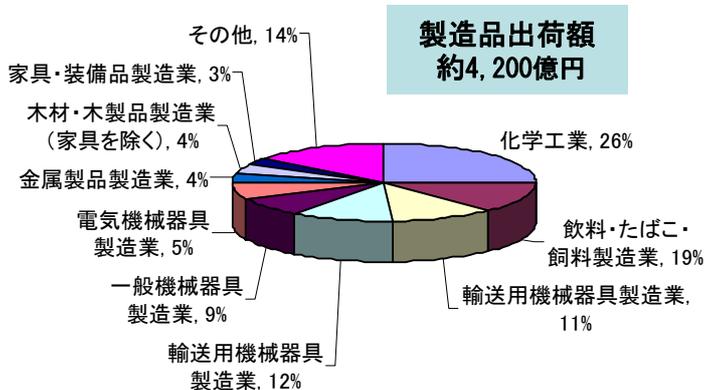
#### 藤枝市の製造品出荷額順位

家具・装備品製造業		化学工業	
1	静岡市	1	掛川市
2	浜松市	2	富士宮市
3	御殿場市	3	富士市
4	藤枝市	4	長泉町
5	島田市	5	藤枝市
6	焼津市	6	静岡市
7	磐田市	7	沼津市
8	掛川市	8	吉田町
10	袋井市	10	袋井市

※H21.1現在の市町村で集計（37市町）  
 資料：H19工業統計調査（経済産業省）

### ◆ 藤枝市の主要産業

#### ■ 藤枝市の製造品出荷額内訳



資料：H19工業統計調査（旧藤枝市と旧岡部町の合計値）

### 3) 緊急時ネットワークの脆弱性

- 国道1号及び東名高速道路は、静岡県を横断する主要幹線ですが、大規模震災発生時の推定震度が高い箇所を通過しています。
- 大規模震災発生時には、柔軟な代替路の選択が可能なネットワークが望まれます。

#### ◆ 地震発生時の国道1号の渋滞状況 (静岡沖地震 H21.8.11 AM5:07発生 駿河湾M6.5 最大震度6弱)



#### ■ 東海地震の推定震度分布



**国道1号上り 堀越IC⇒広幡IC間**  
**通常時 : 50分**  
**通行止め時: 83~256分\*\***

※通行止め表示(黄色:焼津IC~袋井IC)は8月13日時点  
 ※通行止め時:実走計測  
 ※通常時:道路時刻表('07~'08版)より算出  
 ※写真:国道1号CCTV画像  
 ※\*\*通行止時最大所要時間256分:8月13日14:00 観測値

#### 通行止め時 通過所要時間(17時台)

##### [上り]堀越IC→広幡IC



##### [下り]堀越IC←広幡IC

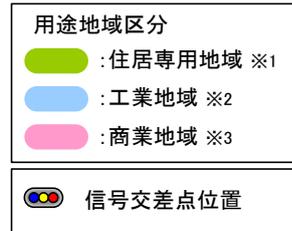


## (2) 事業の投資効果

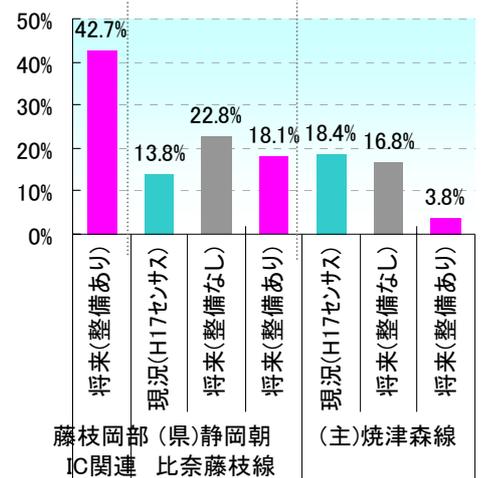
### 1) アクセス機能の強化

- 藤枝岡部 IC 関連の整備により新東名高速道路への**アクセス機能が強化**され、**地域道路ネットワークが充実**します。
- **通過交通と生活交通の分散**が図られることによって、**アクセス性向上、交通安全、沿道環境保全を確保**できます。

#### ◆ アクセス機能の強化

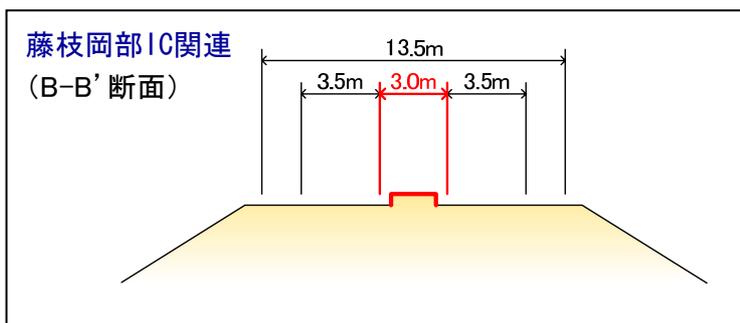
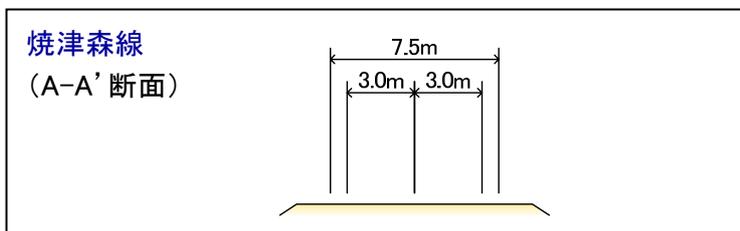


#### ■ 藤枝岡部IC関連整備による大型車混入率の変化



将来交通量: H42交通量推計結果

#### ◆ (主) 焼津森線と藤枝岡部 IC 関連の標準断面



中央分離帯の設置により、正面衝突などの重大事故が発生しにくい構造となっています

<参考>  
**■ 静清バイパスH16~19死傷事故率**  
 対面通行正面衝突率 : 1.21件/km  
 非対面通行正面衝突率 : 0.06件/km  
 → 対面通行の1/20  
 資料: 静岡国道事務所資料

## 2) 地域活性化の支援

■ 製造業の進出が進む中、藤枝岡部IC関連により高速道路への交通アクセスが向上し、当該地区への企業進出をバックアップします。

### ◆ 藤枝市の整備方針



### ◆ 新産業地ゾーン

(藤枝市総合計画・後期計画 H18.3)

新東名自動車道の(仮称)藤枝岡部インターチェンジ周辺及び現東名自動車道の新しいインターチェンジ付近は、工業・流通業務に加え研究開発、情報関連などの分野を含めた、先端産業の誘導に努めます。事業経過…用地買収に向けて地元説明着手

資料：藤枝市企業立地推進ビジョン Win-Winプランふじえだ  
 藤枝市マスタープラン (平成13年～平成32年)

※タウンページの下記業種別より作成

運送：倉庫を持たない小規模なものは除く

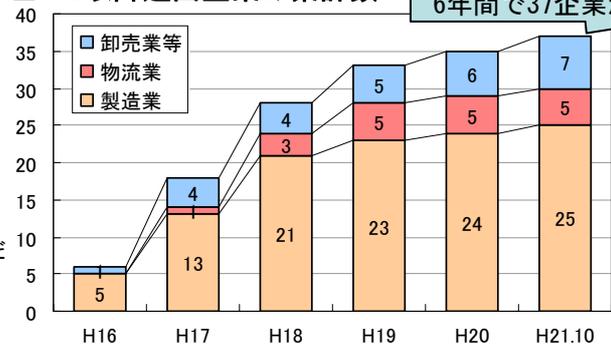
倉庫：営業所、事務所等はのぞく

※H16以降藤枝市進出企業：藤枝市資料

### ◆ 藤枝岡部IC関連周辺への企業進出状況

■ H16以降進出企業の累計数

6年間で37企業が進出



資料：藤枝市資料

### 3) 緊急時の代替路の確保

■新東名高速道路と併せて藤枝岡部IC関連が供用することにより、国道1号や東名高速道路が被災した際には、藤枝岡部IC関連をアクセス道路とし、新東名高速道路が国道1号、東名高速道路の**代替路として機能**します。

#### ◆新東名高速道路の大井川橋の緊急開放

平成21年8月に発生した駿河湾を震源地とする地震に伴い、東名高速道路が、上り線で5日間に渡り通行止めとなった際には、地域生活への影響軽減のため、建設中の**新東名高速道路を迂回路として開放**しました。



#### 東名「早く全面開通を」



**迂回渋滞、仕事にならぬ**  
新幹線は空席目立つ

東名高速道路の通行止めにより、周辺地域で渋滞が発生し、通勤・通学に大きな影響を与えている。また、新幹線の利用者も増加している。地元自治体では、迂回ルートを開通させるよう要望している。

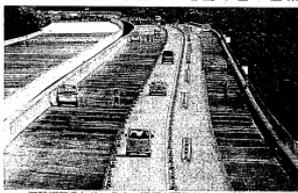
**高速バス県道で事故**  
乗客5人けが、バス1台炎上

高速バスが県道で事故を起こし、乗客5人がけがを負った。バスは炎上し、乗客は避難した。事故原因はブレーキの故障と見られる。

#### 開放、地元迂回路に

建設中の第二東名大井川橋

静岡の駿河湾を震源地とする地震に伴い、東名高速道路の上り線が5日間に渡り通行止めとなった。このため、地元生活に大きな影響を与えている。地元自治体では、迂回ルートを開通させるよう要望している。



東名高速道路の通行止めにより、急ぎと通行が可能となった第二東名の大井川橋（15日午前、島田市で）（河原田信博撮影）

#### ◆協定に基づいて行われた訓練

平成16年8月に静岡県と締結した協定に基づいて行われたもので、大規模災害が起こった際、建設中の新東名が「緊急輸送路」として活用され、被害拡大の抑制や早期復旧に役立つことが期待されています。



▲ 新東名 猿田川橋 NEXCO資料より

▲ 東名通行止めにより混雑が発生  
平成21年8月13日(木) 中日新聞

▲ 新東名の開放  
平成21年8月15日(土) 中日新聞

#### 4) 費用便益比 (B/C)

$$\diamond \text{費用便益比 (B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

- 走行時間短縮便益 : 藤枝岡部 I C 関連未整備の場合の走行時間費用 (所要時間×時間価値) から、完成供用した場合の走行時間費用を減じた差額
- 走行経費減少便益 : 藤枝岡部 I C 関連未整備の場合の走行経費 (燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等) から、完成供用した場合の走行経費を減じた差額 (例: 燃料費、油脂 (オイル) 費、タイヤ・チューブ費、車両整備 (維持・修繕) 費、車両償却費等)
- 交通事故減少便益 : 藤枝岡部 I C 関連未整備の場合の交通事故による社会的損失額 (人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損害額等) から、完成供用した場合の交通事故による社会的損失額を減じた差額 (交通事故による社会的損失: 運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)
- 事業費 : 藤枝岡部 I C 関連の完成供用に要する費用 (工事費、用地費等)
- 維持管理費 : 藤枝岡部 I C 関連の完成供用後の道路管理に要する費用 (維持費、清掃費、照明費等)

#### ○投資効率性の評価

$$\begin{aligned} \diamond \text{B/C (事業全体)} &= \frac{343\text{億円} + 81\text{億円} + 18\text{億円}}{339\text{億円} + 7.8\text{億円}} \\ &= \frac{442\text{億円}}{346\text{億円}} = 1.3 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \diamond \text{B/C (残事業)} &= \frac{343\text{億円} + 81\text{億円} + 18\text{億円}}{60\text{億円} + 7.8\text{億円}} \\ &= \frac{442\text{億円}}{68\text{億円}} = 6.5 \end{aligned}$$

※未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と追加的に発生する便益を対象として算出した。

#### ○前回評価時の費用便益との比較

前回再評価 (H16) 時 B/C (事業全体) : 2.1 (残事業) : 2.7  
 今回再評価時 B/C (事業全体) : 1.3 (残事業) : 6.5

#### 【前回評価からの主な変更点】

- ・評価対象期間の見直し (40年→50年)
- ・費用便益マニュアルの改定による車種別の時間価値原単位等の変更
- ・将来の総走行台キロの改定

### 3. コスト縮減や代替案立案の可能性

#### (1) コスト縮減

- 残事業費約70億円のうち、約2.6億円（約4%）のコスト縮減を図ります。
- そのうち、主な縮減内容は以下の通りです。
  - ・ 盛土区間の縦断線形の見直し・・・・・・・・・・約1.1億円
  - ・ 軟弱地盤対策工の見直し・・・・・・・・・・約1.5億円
- 今後も、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進します。

##### ◆ 盛土区間の縦断線形の見直し

【見直し前】

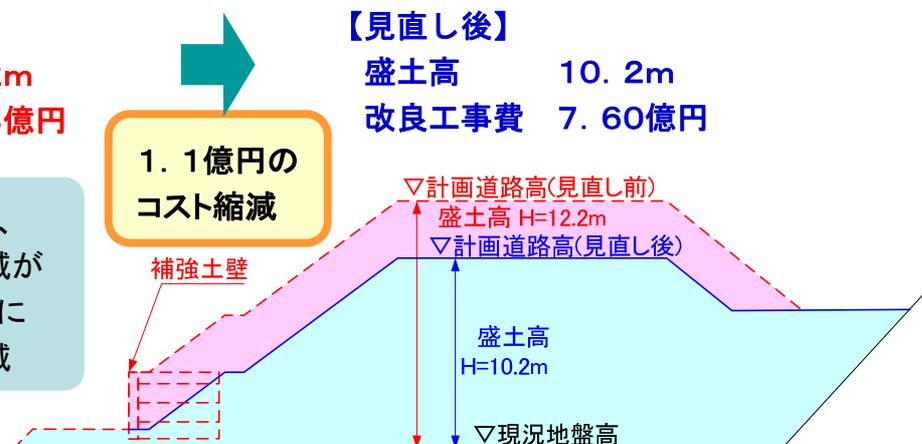
盛土高 12.2m  
改良工事費 8.73億円

【見直し後】

盛土高 10.2m  
改良工事費 7.60億円

1.1億円の  
コスト縮減

○ 盛土高の減少により、土工量及び擁壁類の縮減が可能となり、L=880m間にわたり改良工事費を削減



##### ◆ 軟弱地盤対策工の見直し

○ 安定対策工法において改良径を大口径とすることで工事費を削減

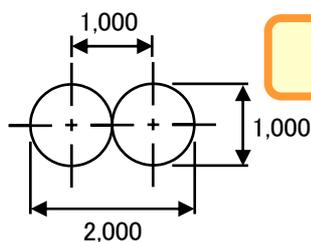
【見直し前】

軟弱地盤対策工事費 4.7億円

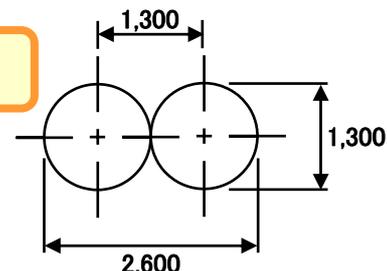
【見直し後】

軟弱地盤対策工事費 3.2億円

1.5億円の  
コスト縮減



打設本数 50本/100㎡



打設本数 30本/100㎡  
(40%の本数を削減)

#### (2) 代替案立案等

■ 事業手法、施設規模等の見直しの可能性については、藤枝岡部IC関連が地域と藤枝岡部IC間を最短距離で結ぶ路線であり、他に地域交通への負担を軽減し、安全・安心に通行できる代替路が無いことから、計画の変更は困難です。

## 4. 対応方針（原案）

平成16年度の事業評価監視委員会から5年間が経過したところから、以下の3つの視点で再評価を行いました

### ①事業の必要性に関する視点

#### 事業を巡る社会情勢の変化

- 高速道路へ接続するアクセス路の機能不足
- 製造品等企業の進出
- 緊急時ネットワークの脆弱性

#### 事業の投資効果

- アクセス機能の強化
- 地域活性化の支援
- 緊急時の代替路の確保
- 費用便益比（B/C） 事業全体の投資効率性の評価 = 1.3  
残事業の投資効率性の評価 = 6.5

#### 事業の進捗状況

- 用地取得率は100%
- 事業進捗率は約80%（平成21年度末見込み）

### ②事業進捗の見込みの視点

#### 事業進捗の見込み

- 国道1号藤枝岡部IC関連：L=2.1km について、新東名高速道路（御殿場JCT～引佐JCT）の進捗状況を踏まえつつ、早期供用を目指す

### ③コスト縮減・代替案立案の可能性

#### コスト縮減や代替案立案の可能性

- 残事業費約70億円のうち、約2.6億円（約4%）のコスト縮減（主な縮減内容：盛土区間の縦断線形の見直し、軟弱地盤対策工の見直し）
- 地域と藤枝岡部IC間を最短経路で結び、他に地域交通への付加を軽減し、安全・安心に通行できる代替路が無いことから、計画の変更は困難



以上のことから<sup>ふじえだ おかべ</sup>藤枝岡部IC関連事業を継続する。