

一般国道1号  
富士由比バイパス  
(道路事業)

説明資料

平成22年9月7日

静岡国道事務所

# 目 次

1. 富士由比バイパスの事業概要	・・・P	1
(1) 事業目的	・・・P	1
(2) 計画概要	・・・P	2
2. 費用対効果分析	・・・P	3
3. 前回評価時との比較表	・・・P	4
4. 評価の視点	・・・P	5
①事業の必要性等に関する視点	・・・P	5
1) 事業をめぐる社会情勢等の変化及び投資効果	・・・P	5
2) 事業の進捗状況	・・・P	7
②事業の進捗の見込みの視点	・・・P	7
③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	・・・P	8
1) コスト縮減	・・・P	8
2) 代替案立案等	・・・P	8
5. 県・政令市への意見聴取結果	・・・P	8
6. 対応方針（原案）	・・・P	9

# 1. 富士由比バイパスの事業概要

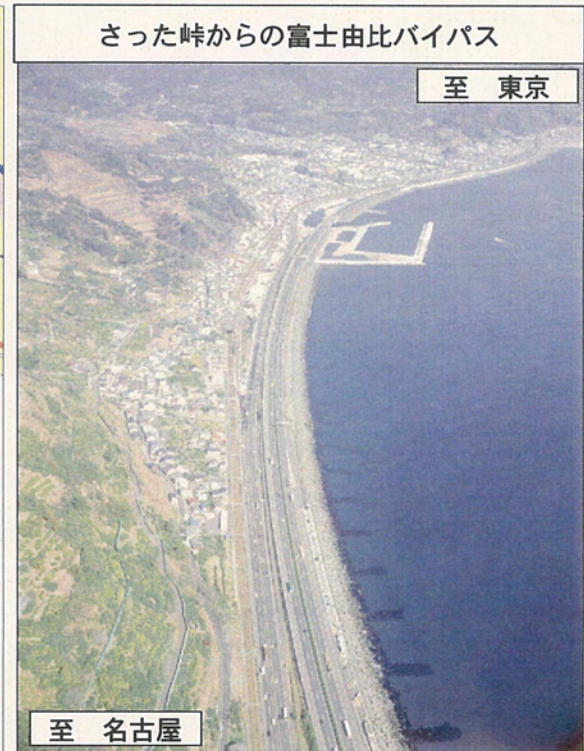
## (1) 事業目的

一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、静岡県静岡市、愛知県名古屋市等を経由して大阪府大阪市北区に至る延長約543kmの東西軸を担う主要幹線道路です。

本事業の富士由比バイパスは、富士市今井を起点とし、静岡市清水区興津東町に至る延長約21.4kmの道路で、次の点を主な目的として事業を推進しています。

- ①交通渋滞の緩和
- ②交通事故の削減

## 富士由比バイパスの全体位置図

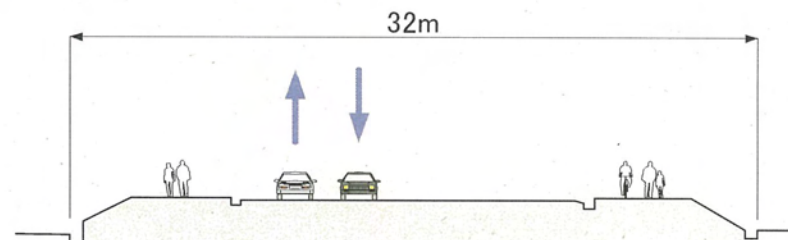


## (2) 計画概要

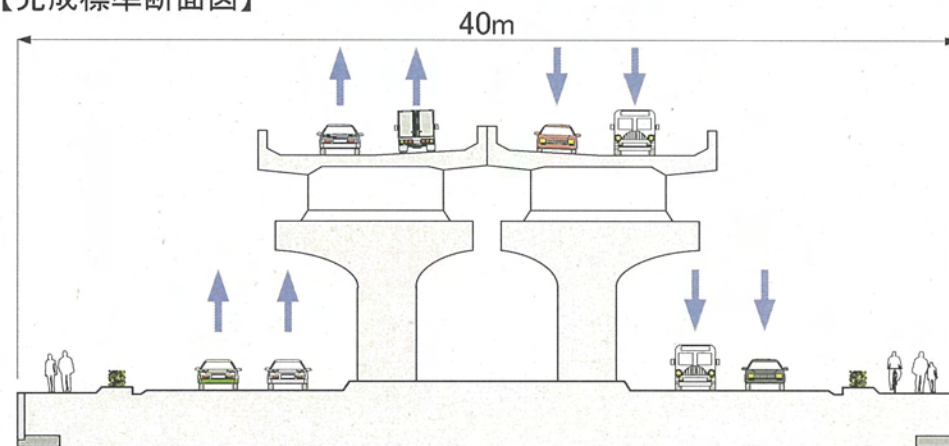
- 事業名：一般国道1号富士由比バイパス
- 起終点：(起点) 静岡県富士市今井  
(終点) 静岡県静岡市清水区興津東町
- 延長：21.4km
- 道路規格：第3種1級
- 設計速度：80km/h
- 車線数：4車線
- 都市計画決定：昭和45年度
- 事業化：昭和37年度
- 用地着手年度：昭和38年度
- 工事着手年度：昭和38年度
- 前回の再評価：平成18年度  
(指摘事項なし：継続)
- 全体事業費：445億円

## 標準断面図

【標準断面図】



【完成標準断面図】



## 2. 費用対効果分析(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： 富士由比バイパスの整備がない場合の走行時間費用（所要時間×時間価値）から、整備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： 富士由比バイパスの整備がない場合の走行経費（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、整備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： 富士由比バイパスの整備がない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、整備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： 富士由比バイパスの整備に要する費用（工事費、用地費等）
- 維持管理費： 富士由比バイパスを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

$$\begin{aligned} \diamond \text{B/C(事業全体)} &= \frac{1,968\text{億円} + 498\text{億円} + 124\text{億円}}{761\text{億円} + 53\text{億円}} = \frac{2,590\text{億円}}{814\text{億円}} = 3.2 \\ \diamond \text{B/C(残事業)} &= \frac{690\text{億円} + 150\text{億円} + 49\text{億円}}{182\text{億円} + 53\text{億円}} = \frac{889\text{億円}}{235\text{億円}} = 3.8 \end{aligned}$$

※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(B/C)との比較

前回の再評価時	全体事業	=	7.0	残事業	=	5.2
今回の再評価時	全体事業	=	3.2	残事業	=	3.8

#### 【前回再評価からの変更点】

1. 費用便益分析マニュアルの改訂
  - ①便益算出の検討年数を40年から50年に変更
  - ②便益算出に用いる車種別の時間価値原単位等の変更
2. 交通流推計に用いるデータの変更
  - ①00表のベースとなる道路交通センサスを平成11年度から平成17年度に変更
  - ②将来00表の作成に用いるブロック別・車種別走行台キロの伸び率を変更

### 3. 前回評価時との比較表

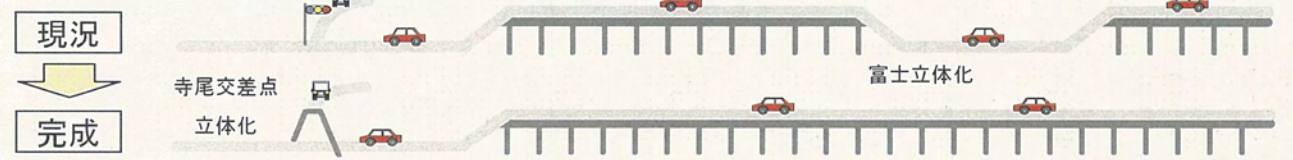
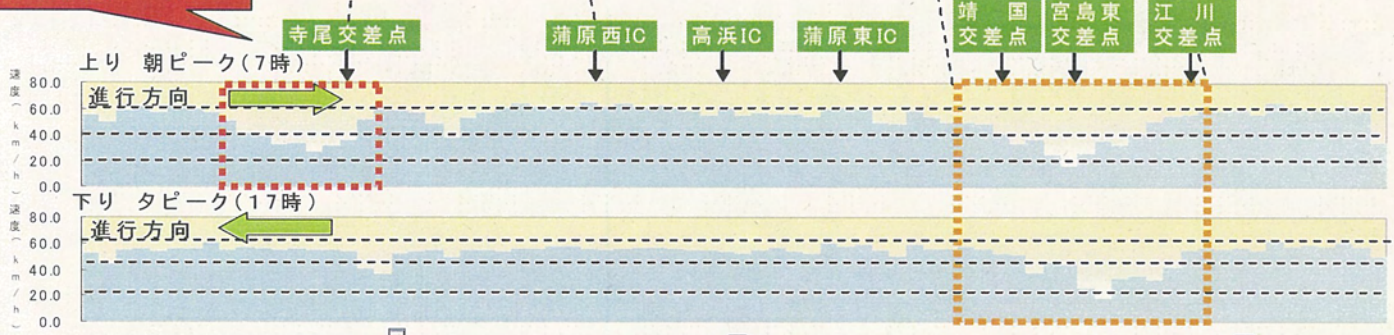
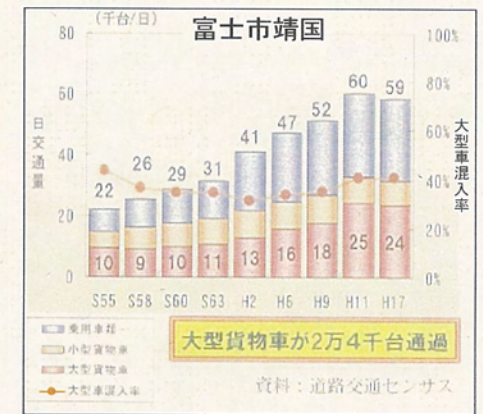
事 項		前回評価 (H18再評価)	今回評価 (H22再評価)	備 考
全体事業費		452億円	445億円	寺尾交差点立体の構造見直し
費用対効果(B/C)		7.0	3.2	
全体事業	総費用(C)	約560億円	約814億円	費用便益分析マニュアルの改訂 全体事業費を見直したため
	総便益(B)	約3,911億円	約2,590億円	費用便益分析マニュアルの改訂 交通流推計に用いるデータの変更
費用対効果(B/C)		5.2	3.8	
残事業	総費用(C)	約196億円	約235億円	費用便益分析マニュアルの改訂 全体事業費を見直したため
	総便益(B)	約1,027億円	約889億円	費用便益分析マニュアルの改訂 交通流推計に用いるデータの変更
事業を巡る社会情勢等 の変化		寺尾交差点(東向き) 最大渋滞長 1,800m 最大通過時間 5分	寺尾交差点(東向き) 最大渋滞長 1,800m 最大通過時間 5分	事業推進中のため
事業の進捗状況		事業 37% 用地 91%	事業 40% 用地 91%	計画通り進捗したため

# 4. 評価の視点

## ① 事業の必要性等に関する視点

### 1) 事業をめぐる社会情勢等の変化及び投資効果 (①交通渋滞の緩和)

- 国道1号富士由比バイパスでは、朝夕のピーク時に交通が集中し、平面交差点において激しい渋滞が発生しています。
  - ・ 寺尾交差点(主要渋滞ポイント) 上り方向 最大渋滞長1,800m、最大通過時間5分
  - ・ 宮島東交差点付近 上下方向 旅行速度20km/h以下
- 富士由比バイパスの整備により、渋滞が大幅に緩和され、所要時間の短縮が図られます。
  - ・ 上り 33分→21分(12分短縮)、下り 28分→21分(7分短縮)



**所要時間の短縮**

清水区興津東町～  
富士市今井 21.4km

上り(7時)

整備前:33分  
整備後:21分  
**12分短縮**

下り(17時)

整備前:28分  
整備後:21分  
**7分短縮**

データ：走行調査結果(H21)

# 4. 評価の視点

## ① 事業の必要性等に関する視点

### 1) 事業をめぐる社会情勢等の変化及び投資効果 (②交通事故の削減)

■ 国道1号富士由比バイパスでは、平面交差点において交通事故が多発しています。

- ・ 宮島東交差点付近 平成21年に玉突き事故が連続発生
- ・ 寺尾交差点 平成18年に玉突き事故が発生

■ 富士由比バイパスの整備により、平面交差点での交通事故が高架部と同程度まで削減されることが期待されます。

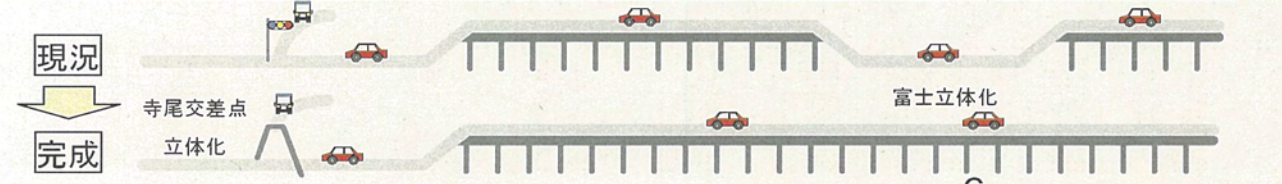
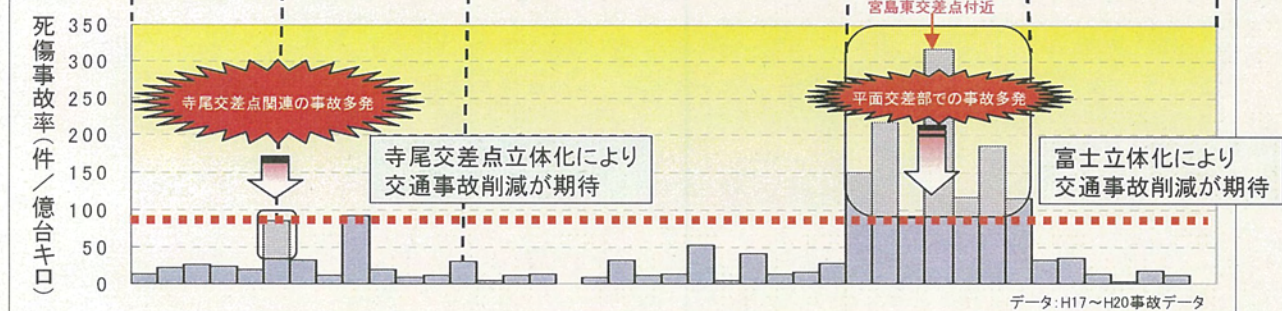


宮島東交差点付近の交通事故  
【H21.5.27 地方紙】



6台関連の多重追突事故があった国道1号(25日午前8時50分ごろ)

国道1号で6台関連の事故が人けはなし  
25日午前7時40分ごろ、富士市宮島の国道1号で大規模の多重追突事故が発生した。各車合わせて6人が乗車していたが、けが人はなかった。富士市の調べでは、追突は片側3車線の上り坂道路で、第1通行帯を規制していた。追突は、トラックが前方の普通車を追突し、その普通車が後方の普通車を追突した。追突は、トラックが前方の普通車を追突し、その普通車が後方の普通車を追突した。追突は、トラックが前方の普通車を追突し、その普通車が後方の普通車を追突した。



寺尾交差点付近の交通事故  
【H18.12.30 中日新聞】

玉突き事故で1人死亡  
由比の第一豊橋の運転手逮捕  
二十八日午後十一時五十分、由比の第一豊橋で、一輛のトラックが前方の普通車を追突し、その普通車が後方の普通車を追突した。追突は、トラックが前方の普通車を追突し、その普通車が後方の普通車を追突した。追突は、トラックが前方の普通車を追突し、その普通車が後方の普通車を追突した。



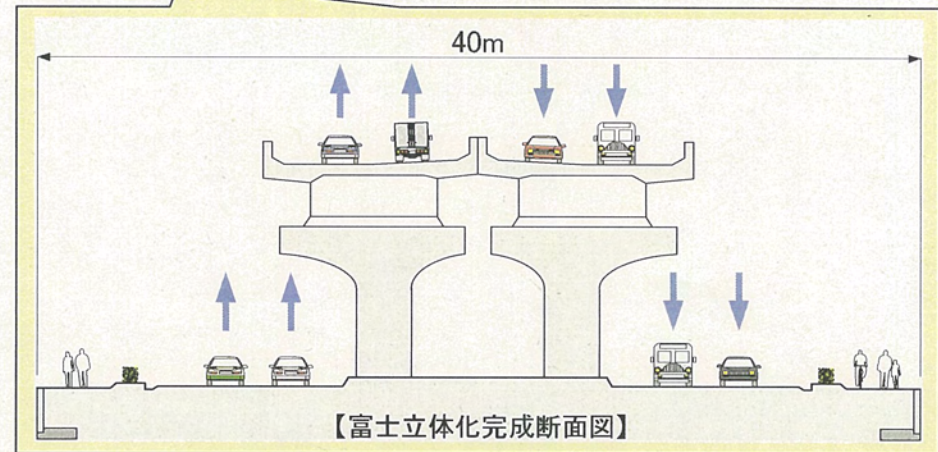
## 4. 評価の視点

### 2) 事業の進捗状況

- **事業進捗率は約40%、用地取得率は91%に至っています。**（平成22年度末見込み）
- 現在、寺尾交差点立体化については、**平成20年代半ば供用を目標に全面的に工事を展開**しています。
- （参考）前回評価時：事業進捗率は37%、用地取得率は91%

### ② 事業の進捗の見込みの視点

- 現在、富士由比バイパスは、一部暫定供用区間を含め全線が4車線化されています。
- 寺尾交差点立体化区間は、平成20年代半ば供用を目標に優先的に事業を推進します。
- 富士立体化区間は、概ね10年後の供用を目標に事業を推進します。



## 4. 評価の視点

### ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

#### 1) コスト縮減

技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

#### 2) 代替案立案等

■富士由比バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和や交通事故の削減など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

## 5. 県・政令市への意見聴取結果

### ■静岡県の意見

本事業は、本県東西軸での主要渋滞箇所を解消し、物流の効率化や安心・安全な生活環境の確保などを図るための重要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。

### ■静岡市の意見

本事業の寺尾交差点の立体化は、本市の東西方向を結ぶ主要幹線道路であり渋滞を解消するとともに、安全確保が図られるばかりでなく、由比市街地へのアクセス性が改善され地域産業及び観光の活性化に寄与する重要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、事業効果の早期発現のため、さらなる整備促進をお願いいたします。

## 6. 対応方針(原案)

平成18年度の事業評価監視委員会から一定期間(4年間)が経過したことから、以下の3つの視点で再評価を行った。

### ①事業の必要性等に関する視点

- 1) 事業を巡る社会情勢の変化
  - 交通需要の高まりによる交通渋滞、交通事故の発生
- 2) 事業の投資効果
  - 交通渋滞の緩和、交通事故の削減
  - 費用便益比(B/C) ①全体事業=3.2 ②残事業=3.8
- 3) 事業の進捗状況
  - 用地取得率は約91%(平成22年度末見込み)
  - 全体の事業進捗率は約40%(平成22年度末見込み)

### ②事業の進捗の見込みの視点

- 寺尾交差点立体化区間 平成20年代半ば供用を目標に優先的に事業を推進
- 富士立体化区間 概ね10年後の供用を目標に事業を推進

### ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。
- 富士由比バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和や交通事故の削減など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。



**以上のことから富士由比バイパスの事業を継続する。**