

一般国道1号
富士^ふ由^じ比^ゆバイ^いパス
(道路事業)

説明資料

平成25年9月30日

中部地方整備局

目 次

1. 一般国道1号 ^{ふじゆい} 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 3
2. 評価の視点	
(1)事業の必要性等に関する視点	P 4
①交通渋滞の緩和	P 4
②交通安全の確保	P 5
3. 費用対効果分析	P 6
4. 事業の進捗及び見込みの視点	P 7
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P 7
6. 県・政令市への意見聴取結果	P 7
7. 対応方針(原案)	P 7

1. 一般国道1号富士由比バイパスの事業概要

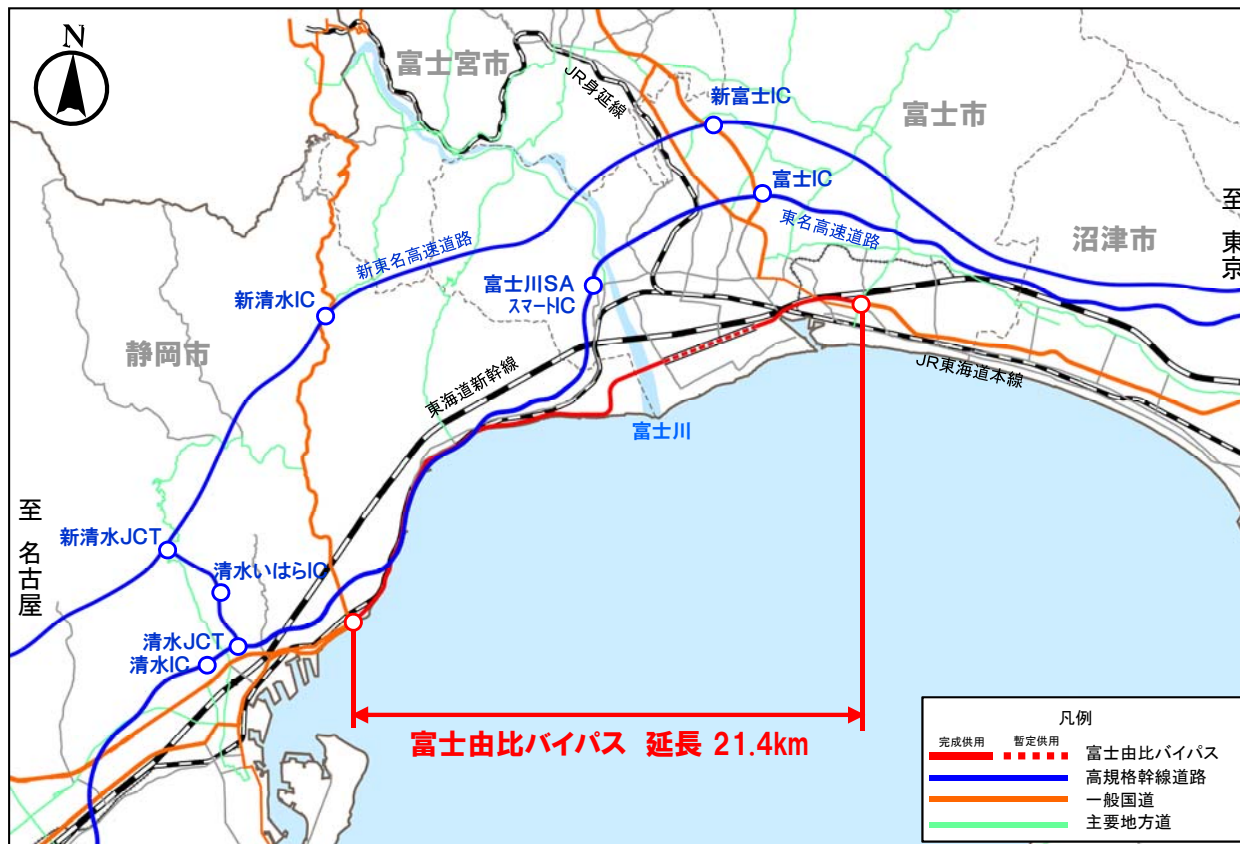
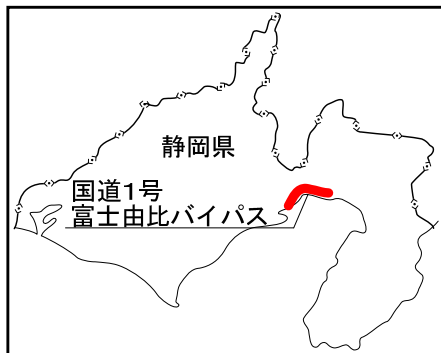
(1) 事業目的

一般国道1号^{ふじ ゆい}富士由比バイパスは、静岡県富士市今井^{しずおかけん ふじし いまい}から静岡市清水区興津東町^{しずおかし しみずく おきつあずまちょう}に至る延長21.4kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和や交通安全の確保を目的に計画された道路です。

平成24年度末迄に全線4車線にて供用済みであり、富士市・静岡市の交通渋滞の緩和に寄与してきました。

現在の平面区間には、主要渋滞箇所(1区間(4箇所)及び単独1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6～9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



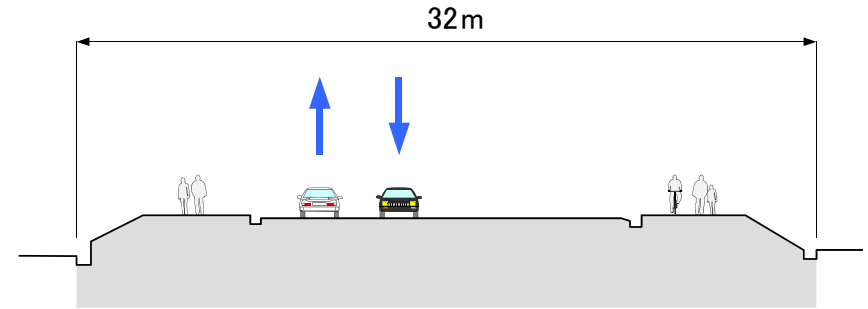
さった峠から起点側を望む

(2) 計画概要

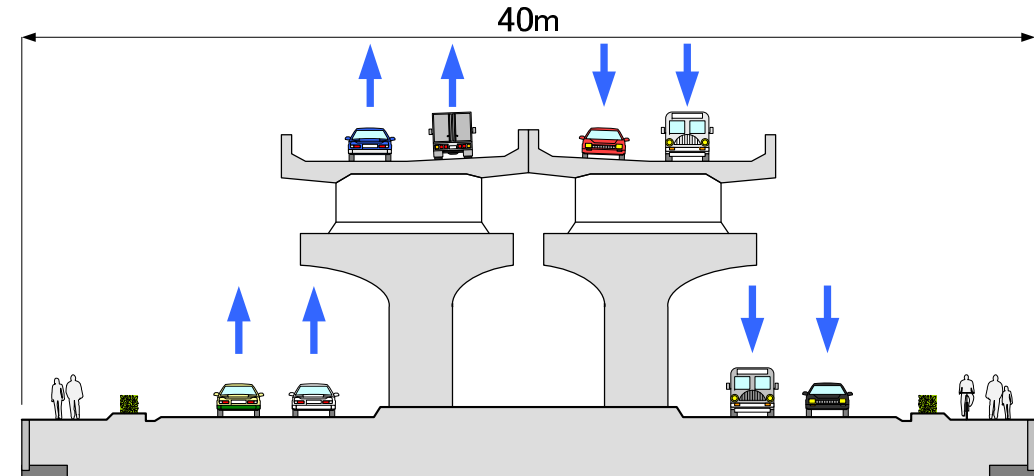
- 道路規格 : 第3種第1級
- 設計速度 : 80km/h
- 車線数 : 4車線
- 都市計画決定: 昭和45年度
以降変更経緯
平成4年度: ふじし まえだ 富士市前田 ~ ふじし ごかんじま 富士市五貫島
(富士立体)
- 事業化 : 昭和37年度
- 用地着手年度: 昭和38年度
- 工事着手年度: 昭和38年度
- 供用済延長(平成24年度末)
: 16.3km / 21.4km
- 前回の再評価: 平成22年度
(指摘事項なし: 継続)
- 全体事業費 : 445億円(増減無し)

標準断面図

(富士立体区間)



【整備前】



【整備後】

2. 評価の視点：一般国道1号富士由比バイパス

(1) 事業の必要性等に関する視点

① 交通渋滞の緩和

1) 現状の課題

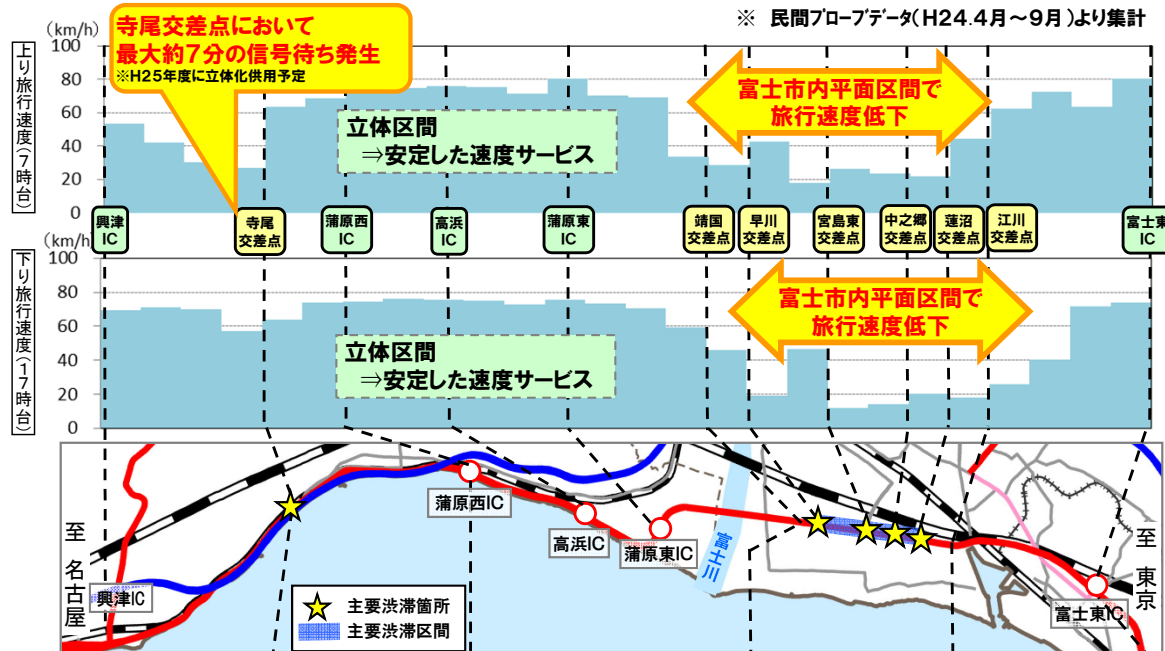
- 寺尾交差点は、地域の主要渋滞箇所となっており、最大約7分の信号待ちが発生している状況です。
- また、富士市内の平面区間は、地域の主要渋滞箇所(区間)となっており、朝夕ピーク時を中心に速度低下が著しく、慢性的な交通渋滞が発生している状況です。

2) 整備効果

- 寺尾交差点においては、平成25年度の交差点立体化完成により、信号がなくなることで待ち時間の解消が見込まれます。
- また、富士市内の平面区間の立体化整備(事業完了)により、朝夕ピーク時の旅行時間では約6～9分の短縮が見込まれます。

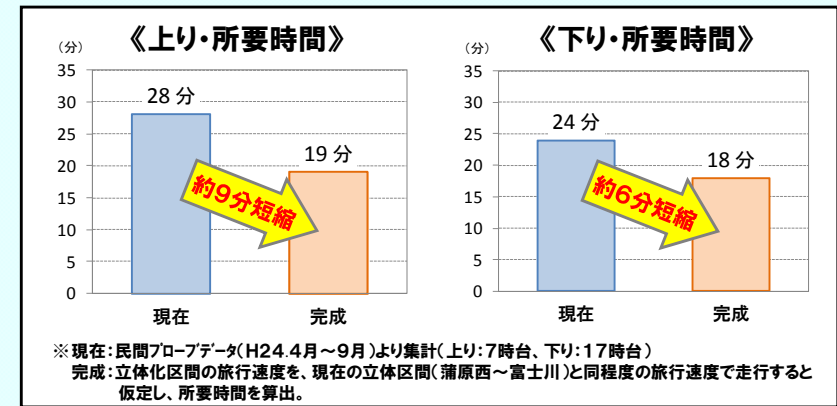
1) 現状の課題

■ 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) 整備効果

■ 所要時間短縮効果(富士東IC～興津IC)



2. 評価の視点：一般国道1号富士由比バイパス

② 交通安全の確保

1) 現状の課題

■ 富士由比バイパスの死傷事故件数は、寺尾交差点及び富士市内の平面区間で多くなっており、富士市内の平面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) 整備効果

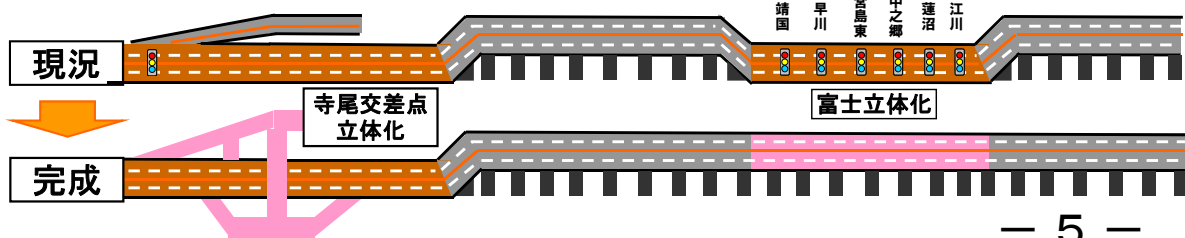
■ 寺尾交差点においては、平成25年度の交差点立体化完成により、死傷事故の削減が期待されます。

■ 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。

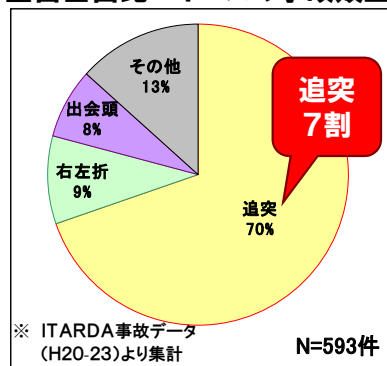
1) 現状の課題

■ 富士由比バイパスの死傷事故件数*

※ H20-H23の4年間で集計(ITARDA事故データ)した死傷事故件数



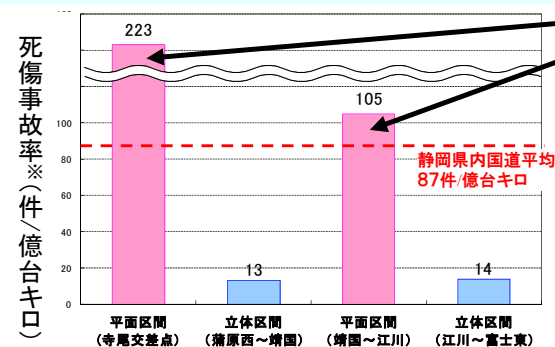
■ 富士由比バイパスの事故類型



■ 富士由比バイパスで発生した追突事故



2) 整備効果



寺尾交差点及び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

※ H20-H23の4年間で集計(ITARDA事故データ)した死傷事故率

3. 費用対効果分析：一般国道1号富士由比バイパス

(1) 3便益による事業の投資効果

○費用便益比(B/C)について

$$\begin{aligned} \diamond B/C(\text{事業全体}) &= \frac{\text{(走行時間短縮便益)} \text{(走行経費減少便益)} \text{(交通事故減少便益)}}{801\text{億円} + 77\text{億円}} = \frac{1,243\text{億円} + 67\text{億円} + 54\text{億円}}{878\text{億円}} = 1.6(1.7)^{\ast 1} \\ \diamond B/C(\text{残事業}) &= \frac{345\text{億円} + 54\text{億円} + 53\text{億円}}{168\text{億円} + 32\text{億円}} = \frac{452\text{億円}}{200\text{億円}} = 2.3(2.2)^{\ast 1,2} \end{aligned}$$

()は、前回評価時

【前回再評価時からの変更点】

1. H25年度事業化済道路網に変更(H22→H25) 2. 費用便益分析の基準年次を変更(H22→H25)

※1 平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。

※2 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。

(2) 客観的評価指標の該当項目

①円滑なモビリティの確保

- ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。
- ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。

②物流効率化の支援

- ・重要港湾(田子の浦港)へのアクセス向上が見込まれる。
- ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。

③国土・地域ネットワークの構築

- ・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する。
- ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。

④個性ある地域の形成

- ・主要な観光地(富士山)へのアクセス向上が期待される。

⑤災害への備え

- ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。
- ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。

⑥地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑦生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。

4. 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43%、用地取得率は91%に至っています。(平成24年度末)
- 富士由比バイパスは、現在、一部の平面区間を含め全線4車線供用しています。
- 寺尾交差点は、平成25年度立体化供用に向けて鋭意工事を推進しています。
- (参考) 前回再評価時：事業進捗率は40%、用地取得率は91%

2) 事業の進捗の見込み状況

- 寺尾交差点立体化区間は、平成25年度の供用を予定しています。
- 富士立体化区間は、概ね10年程度の供用を目指します。

5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 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安全の確保など、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す。
- ただし、今後、技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

6. 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などの課題がある寺尾交差点と富士市内平面区間の立体化整備により、朝夕ピーク時を中心とした慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、突出している交通死傷事故の発生件数についても、隣接する立体区間と同程度までの削減が期待されるなど、当該地域の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が十分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、渋滞を解消し、物流の効率化や安全確保が図られるばかりでなく、南海トラフ巨大地震発生時における支援活動にも寄与する重要な事業です。

今後も、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。

7. 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。