

一般国道1号

ふくろい
袋井バイパス

(道路事業)

説明資料

平成25年11月1日

中部地方整備局
浜松河川国道事務所

目 次

1. 一般国道1号袋井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物流効率化の支援	P 6
3. 費用対効果分析	P 7
4. 事業の進捗及び見込みの視点	P 8
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P 8
6. 県・政令市への意見聴取結果	P 8
7. 対応方針(原案)	P 8

1. 一般国道1号袋井バイパスの事業概要

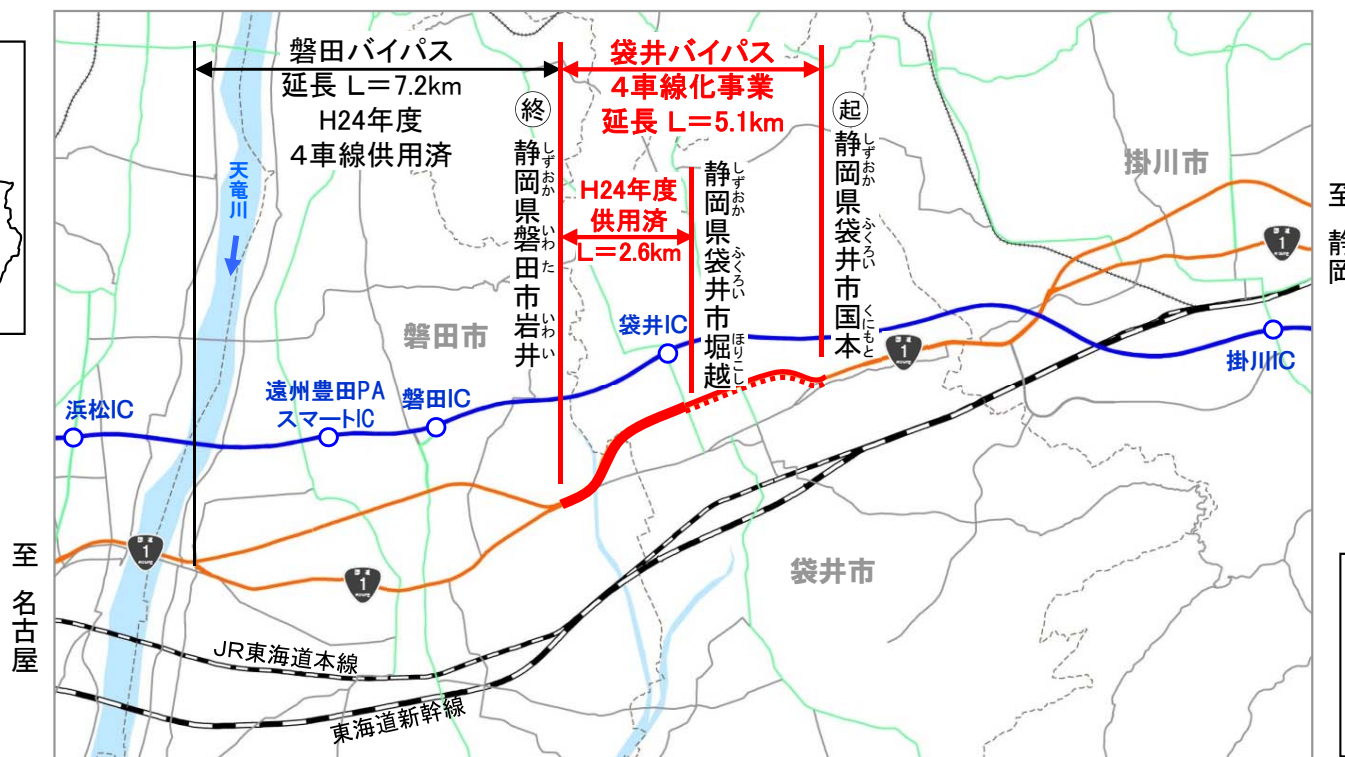
(1) 事業目的

一般国道1号袋井バイパスは、静岡県袋井市国本から静岡県磐田市岩井に至る延長5.1kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和や交通安全の確保および物流効率化の支援を目的に計画された道路です。

平成24年度までに袋井市堀越から磐田市岩井に至る延長2.6kmが供用されており、磐田市および袋井市域の渋滞緩和に寄与しています。

現在、工事を推進している国本IC～堀越IC間は、主要渋滞箇所指定されていますが、引き続き4車線化整備をすることで、約2～8分の時間短縮等の効果を見込んでいます。

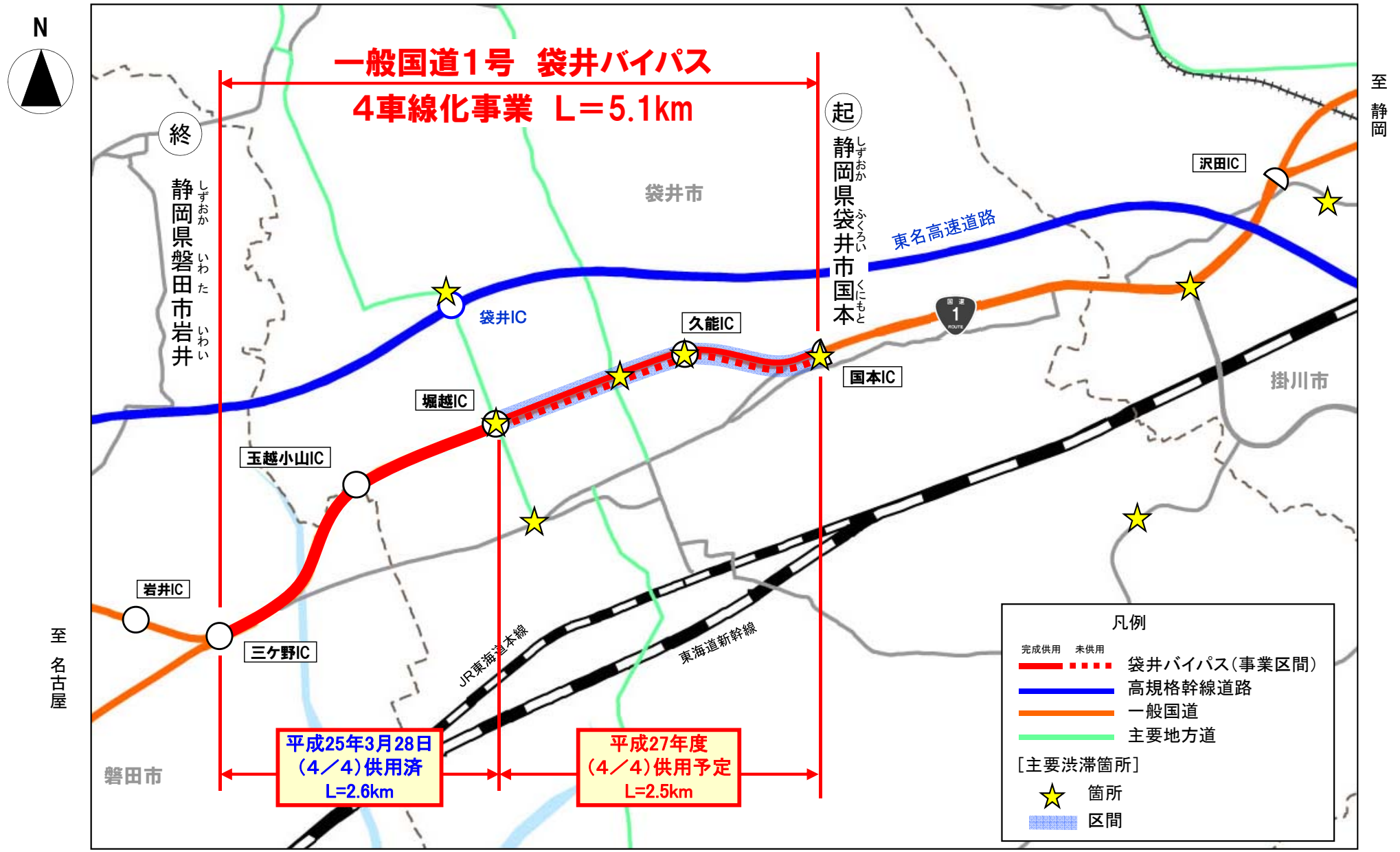
袋井バイパスの全体位置図



凡例	
完成供用	未供用
	袋井バイパス(事業区間)
	高規格幹線道路
	一般国道
	主要地方道

1. 一般国道1号袋井バイパスの事業概要

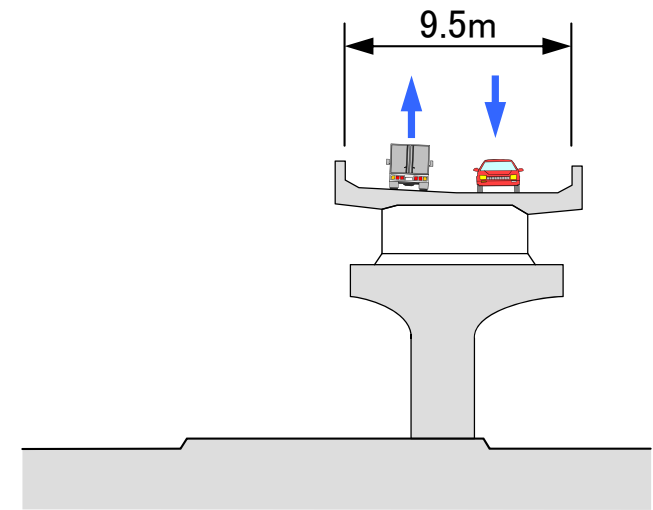
袋 井 バ イ パ ス の 詳 細 図



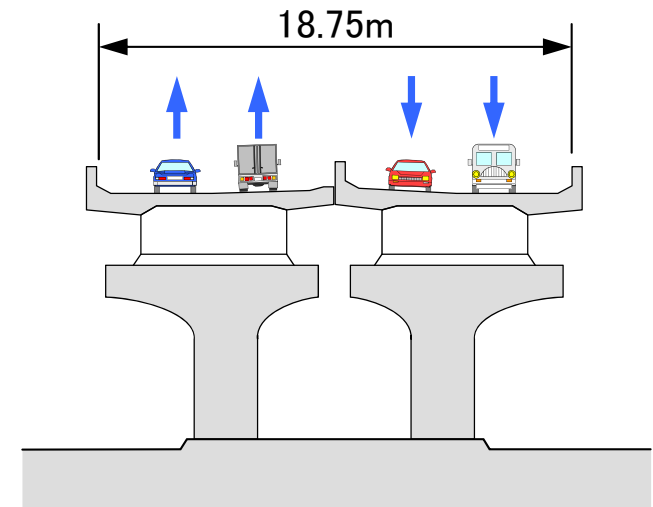
(2) 計画概要

- 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54年度
- 事業化 : 平成21年度
- 工事着手年度 : 平成21年度
- 供用済延長(平成24年度末)
: 2.6km/5.1km
- 前回の再評価 : — (平成21年度新規事業化)
- 全体事業費 : 140億円(増減なし)

標準断面図



【整備前】



【整備後】

2. 評価の視点：一般国道1号袋井バイパス

(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

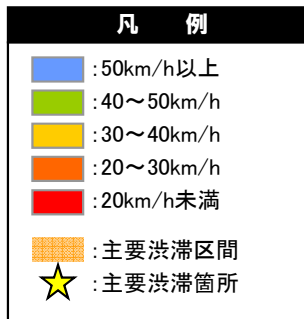
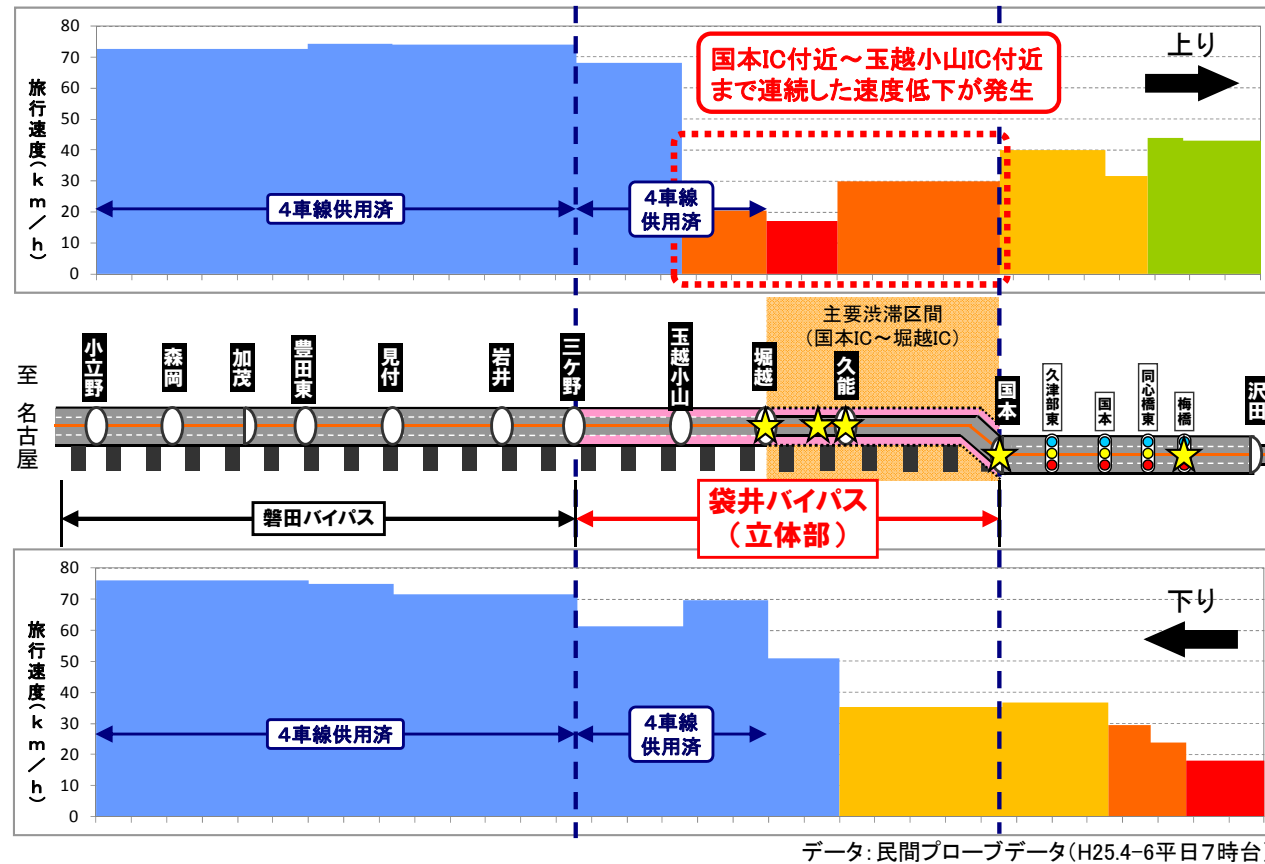
- 袋井バイパス立体部(暫定2車線区間)では、朝ピーク時において上下線ともに渋滞が発生しており、国本IC～堀越IC間は平成25年1月に主要渋滞箇所(1区間(4箇所))に指定されました。
- 平成25年3月に堀越IC～三ヶ野IC間の4車線化が完了し、旅行速度の向上が確認できますが、依然として上り線の国本IC付近から玉越小山IC付近まで連続した速度低下が発生しています。

2) 整備効果

- 袋井バイパスの立体部4車線化後は、現在と比較して所要時間が約2～8分短縮され、交通渋滞の緩和が図られます。

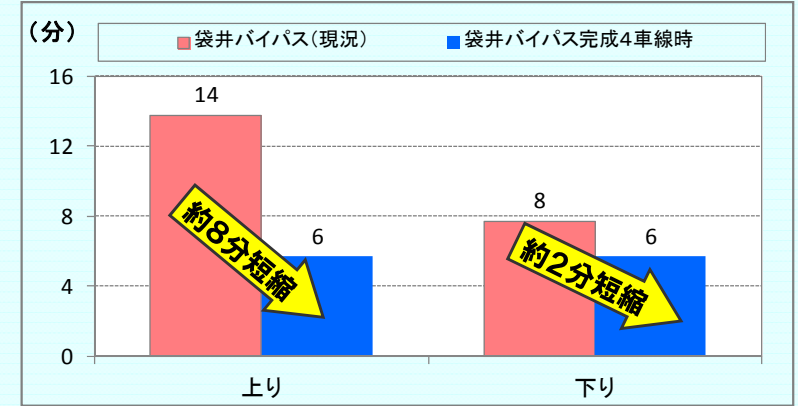
1) 現状の課題

■国道1号袋井バイパスにおける旅行速度(朝ピーク時平日7時台)



2) 整備効果

■所要時間短縮効果(国本IC～三ヶ野IC)



データ 現況：民間プローブデータ(H25.4-6平日7時台)
完成4車線時：規制速度(60km/h)で走行可能と仮定して算出

2. 評価の視点：一般国道1号袋井バイパス

② 交通安全の確保

1) 現状の課題

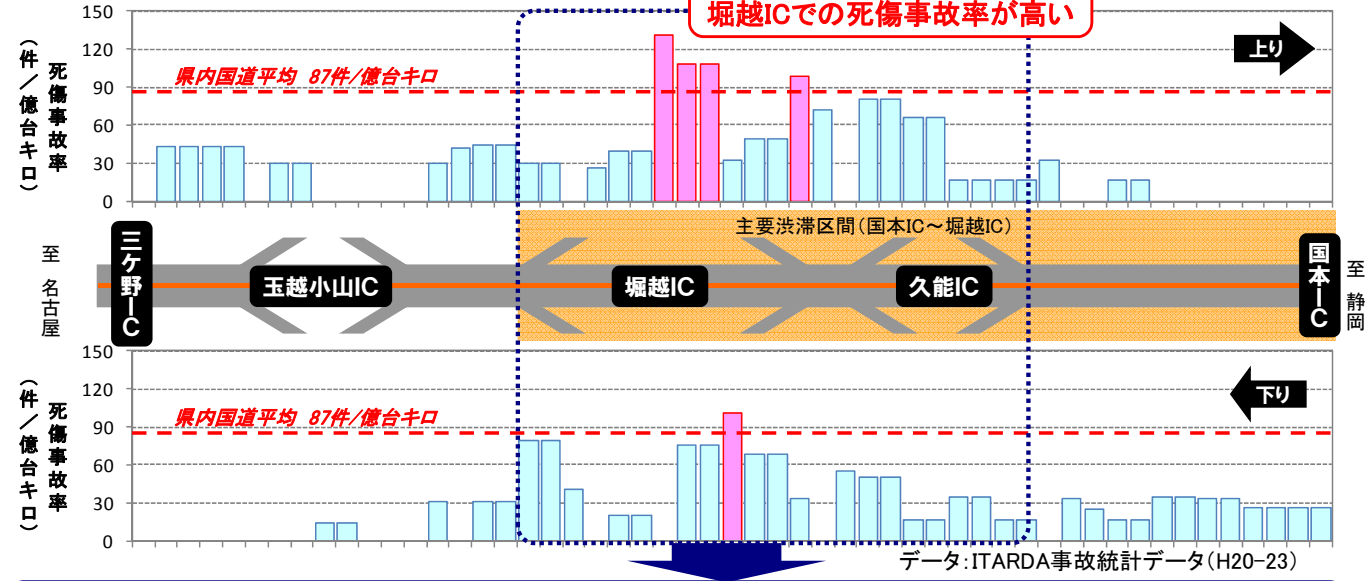
■袋井バイパスの死傷事故率は、主要渋滞箇所である久能ICから堀越IC間で高くなっており、特に速度低下の発生しやすいランプ部付近での事故が多く、事故類型を見ると渋滞に起因すると考えられる追突事故が約9割を占めています。

2) 整備効果

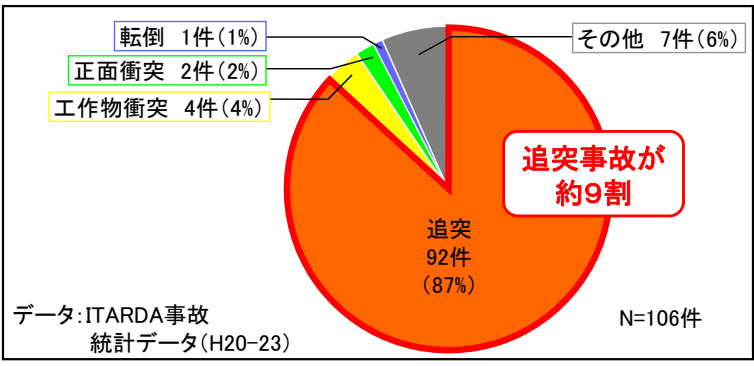
■袋井バイパスの4車線化による交通渋滞の緩和により、渋滞末尾への追突事故等の減少が期待されます。

1) 現状の課題

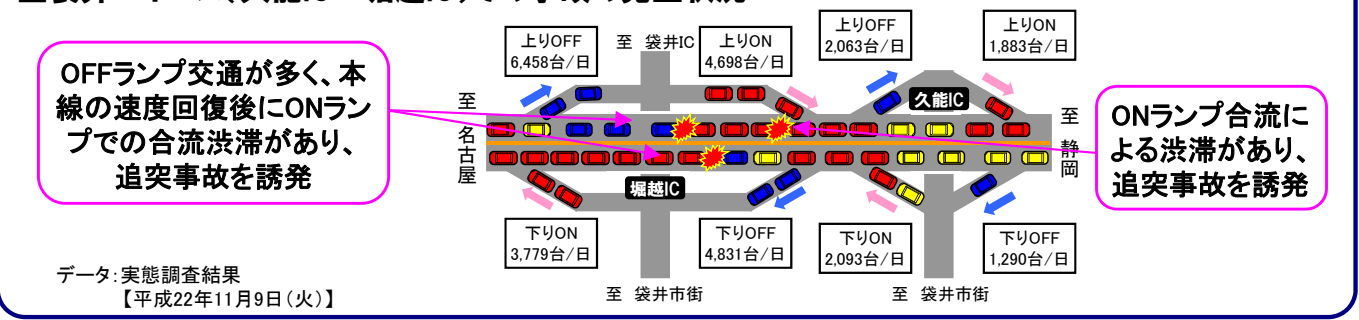
■袋井バイパス(立体部)の死傷事故率



■袋井バイパス(立体部)の事故類型

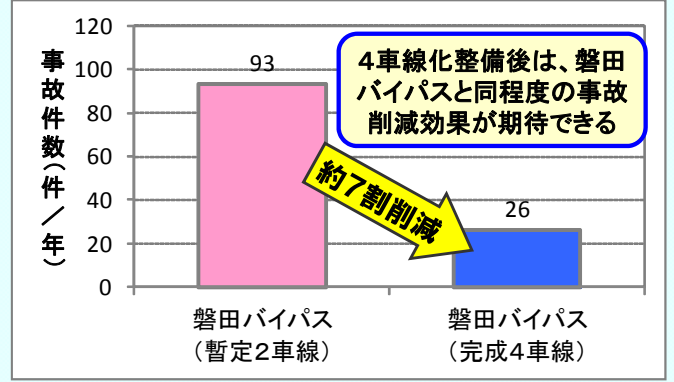


■袋井バイパス(久能IC～堀越IC)での事故の発生状況



2) 整備効果

■磐田バイパスでの事故削減効果



データ: 暫定2車線時 ITARDA事故データ : 平成23年1月1日～平成23年12月31日
 完成4車線時 静岡県警提供データ : 平成25年4月1日～8月31日※
 ※上記期間内の事故件数を年間値に拡大

2. 評価の視点：一般国道1号袋井バイパス

③ 物流効率化の支援

1) 現状の課題

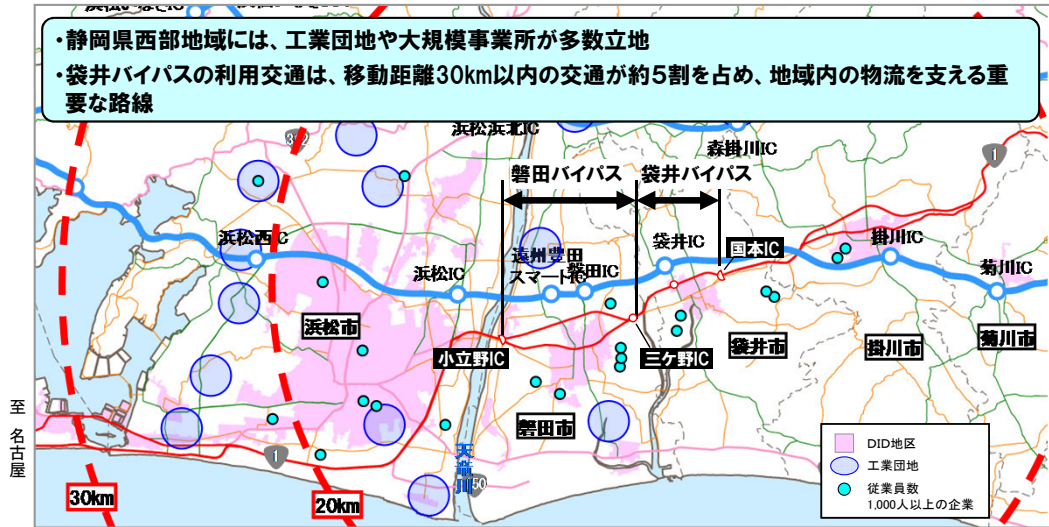
- 静岡県西部地域は、全国第3位を誇る静岡県の製造品出荷額の約5割を占める地域であり、納入時刻指定輸送を行っている輸送用機械産業をはじめ、多くの企業が立地しています。
- 袋井バイパスの利用交通は、移動距離30km以内の交通が約5割を占め、地域内の物流を支える重要な路線となっていますが、慢性的な渋滞や所要時間が読めない等の課題を抱えています。

2) 整備効果

- 袋井バイパスの4車線化整備により交通渋滞が緩和され、所要時間の短縮や定時性が向上されることで、物流の効率化や企業活動の円滑化に大きく貢献します。

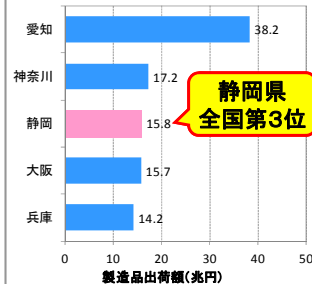
1) 現状の課題

■ 袋井バイパス周辺の主な企業の立地状況

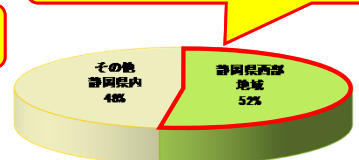


■ 静岡県内製造品出荷額に占める西部地域の割合と主な製造品目

■ 都道府県別製造品出荷額(上位5県)

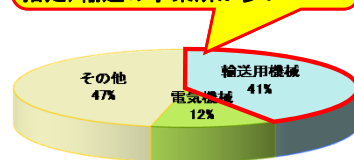


静岡県内の製造品出荷額のうち、西部地域が約5割を占める



静岡県内製造品出荷額：約16兆円

輸送用機械産業は部品点数が多く、ジャストインタイム(納入時刻指定)輸送の事業所が多い



静岡県西部地域製造品出荷額：約8兆円

出典：H22工業統計

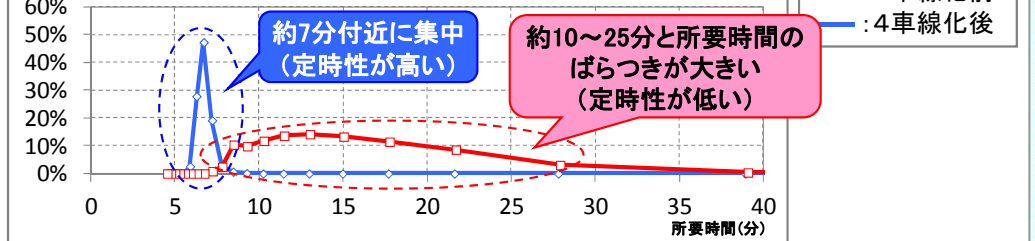
2) 整備効果

《磐田バイパスおよび袋井バイパス(堀越～三ヶ野)4車線化後の企業の声》

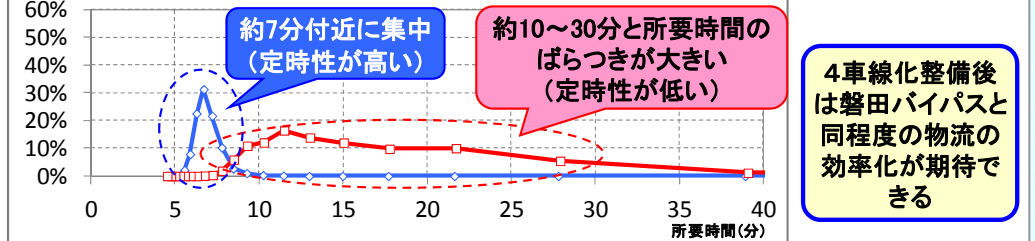
- ・物流において時間短縮を実感しており、定時性についても事故を除くと時間が読めるようになった。(運送業 掛川市)
- ・菊川方面への輸送が多く、国道1号を利用しているが、4車線供用区間では所要時間が短縮された。(運輸業 浜松市)

出典：平成25年8月国土交通省ヒアリング調査より

《磐田バイパスの所要時間分布(上り)》



《磐田バイパスの所要時間分布(下り)》



4車線化整備後は磐田バイパスと同程度の物流の効率化が期待できる

磐田BP4車線化前：H22.4～H23.2(民間プローブデータ平日12時間平均)
 磐田BP4車線化後：H25.4～H25.6(民間プローブデータ平日12時間平均)

3. 費用対効果分析：一般国道1号袋井バイパス

(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

(走行時間短縮便益) (走行費用減少便益) (交通事故減少便益)

$$\diamond B/C(\text{事業全体}) = \frac{694\text{億円} + 38\text{億円} + 17\text{億円}}{136\text{億円} + 24\text{億円}} = \frac{749\text{億円}}{161\text{億円}} = 4.7(6.2) \quad \text{※1}$$

$$\diamond B/C(\text{残事業}) = \frac{302\text{億円} + 21\text{億円} + 13\text{億円}}{40\text{億円} + 10\text{億円}} = \frac{335\text{億円}}{50\text{億円}} = 6.7(-) \quad \text{※1、2}$$

()は、新規事業採択時

【新規事業採択時からの変更点】

1. H25年度事業化済道路網に変更(H21→H25) 2. 費用便益分析の基準年次を変更(H21→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。

(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。
- ・利便性の向上が期待できるバス路線(遠鉄バス)が存在する。

②国土・地域ネットワークの構築

- ・当該路線が隣接した日常生活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。

③個性ある地域の形成

- ・主要な観光地(エコパスタジアム)へのアクセス向上が期待される。

④災害への備え

- ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている。

⑤地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑥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63%に至っています。(平成24年度末)
- 堀越IC～三ヶ野IC間は平成24年度に4車線供用しています。
- 国本IC～堀越IC間は、平成27年度の4車線供用に向けて鋭意工事を推進しています。

2) 事業の進捗の見込み状況

- 袋井市国本～袋井市堀越間(L=2.5km)は、平成27年度の供用を予定しています。

5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 袋井バイパスは、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および物流効率化の支援など、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、主要渋滞箇所として指定されている暫定2車線区間の立体部を4車線化することで交通渋滞を緩和するとともに、渋滞に起因する追突事故等の発生件数についても、隣接する磐田バイパスと同程度まで減少することが期待されます。また、所要時間の短縮や定時性が向上することで、本県の製造品出荷額の約5割を占める県西部地域の物流の効率化にも大きく貢献する、大変重要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が十分に発現でき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。

7. 対応方針(原案)

- 一般国道1号袋井バイパスの事業を継続する。