

一般国道1号

せいしん
静岡バイパス

(道路事業)

説明資料

平成27年9月25日

中部地方整備局
静岡国道事務所

目 次

1. 一般国道1号^{せいしん}静清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 物流効率化の支援	P 3
③ 交通事故の削減	P 4
④ 災害に強い道路機能の確保	P 4
⑤ ストック効果事例	P 5
3. 事業の進捗及び見込みの視点	P 6
4. 県・政令市への意見聴取結果	P 6
5. 対応方針(原案)	P 6

1. 一般国道1号静岡バイパスの事業概要

(1) 事業目的

一般国道1号静岡バイパスは、静岡県静岡市清水区興津東町から同市駿河区丸子二軒家に至る延長24.2kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、交通事故の削減、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。

並行する国道1号現道には、主要渋滞箇所(14箇所)や、事故危険区間(33箇所)の存在などの課題があり、本事業は課題解決のために別線バイパスを整備することで、速達性・定時性の改善、安全性の向上、リダンダンシーの確保等の効果を見込んでいます。

静岡バイパスの全体位置図



凡例	
	暫定開通
	開通済
	静岡バイパス
	高速道路
	一般国道
	主要地方道等
	JR新幹線
	JR在来線
	私鉄
	主要渋滞箇所
	主要渋滞区間
	事故危険区間
	人口集中地区(DID)

1. 一般国道1号静岡バイパスの事業概要

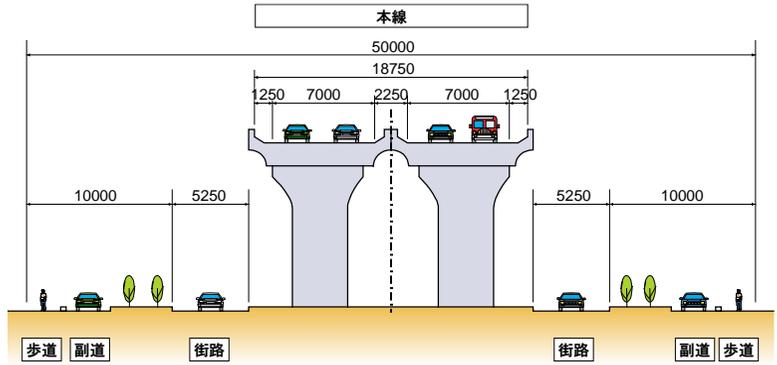
(2) 計画概要

平成9年度の全線暫定2車線開通以降、順次4車線化しており、平成26年度末に、^{まきがや}牧ヶ谷ICと^{はとり}羽鳥ICのフルインター化、及び^{とりさか}鳥坂IC～^{ちよだ}千代田上土IC間(延長2.8km)の4車線化が開通したことで、^{あげつち}丸子IC～^{まきがや}牧ヶ谷IC間(延長3.0km)を除いた区間が4車線で開通しています。

事業名	一般国道1号 静岡バイパス
道路企画	第1種第3級(一部第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
事業化	昭和43年度
用地着手年度	昭和45年度
工事着手年度	昭和46年度
延長 (平成26年度末)	24.2km (うち立体4車線開通済み18.8km)
前回の再評価	平成24年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費	1,600億円
B/C	1.4(H24再評価時)



標準断面図



2. 評価の視点(概要)【事業の必要性等に関する視点】

① 交通渋滞の緩和

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

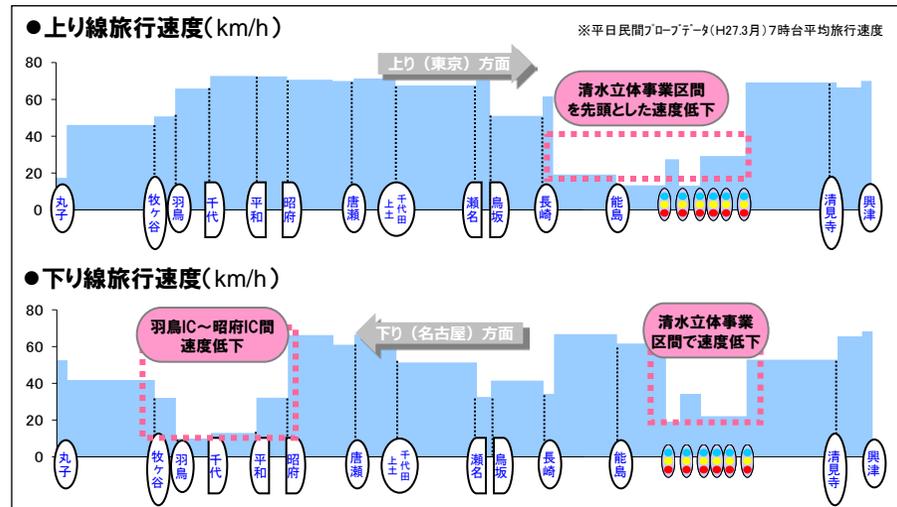
● 羽鳥ICを先頭とした下り方面や、清水IC周辺の平面区間では朝のピーク時を中心に速度低下が著しく、慢性的な渋滞が発生。

2) 事業の投資効果

○ 静清バイパスのさらなる4車線立体化整備により、朝ピーク時の旅行時間では約13～18分の短縮が見込まれる。

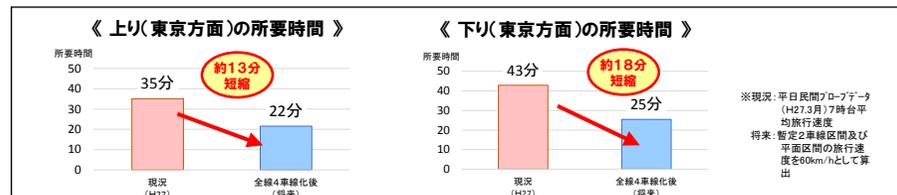
1) 事業を巡る社会情勢等の変化

【静清バイパスの交通状況(旅行速度)】



2) 事業の投資効果

【静清バイパス※の所要時間変化】※丸子IC～興津IC間



② 物流効率化の支援

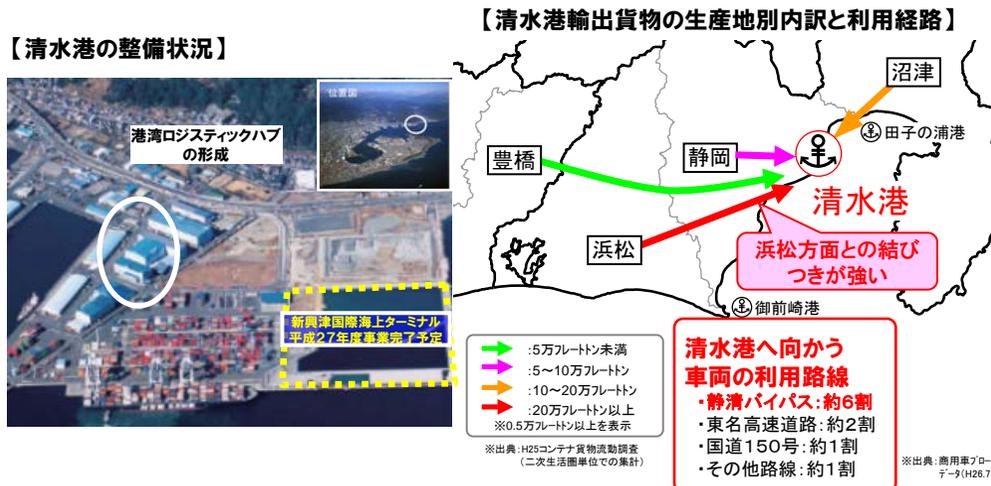
1) 事業を巡る社会情勢等の変化

● 清水港利用貨物の約6割が静清バイパスを利用しているものの、清水港と高速ICをアクセスする国道1号(清水平面区間)は信号交差点が多く、速達性・定時性が確保されていない。

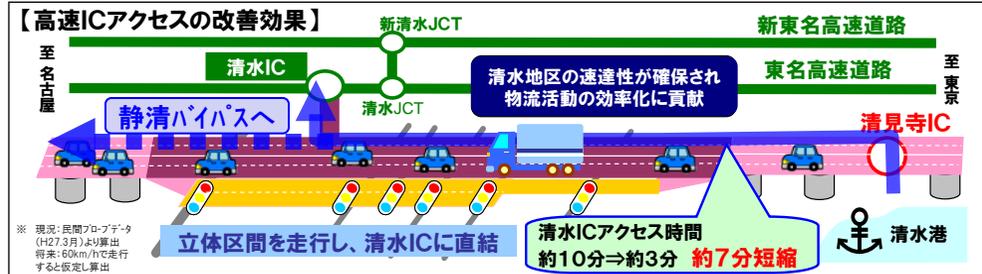
2) 事業の投資効果

○ 静清バイパスの清水立体事業により、清水港から清水ICまでの旅行時間が約7分短縮、港湾物流が効率化。

1) 事業を巡る社会情勢等の変化



2) 事業の投資効果



2.評価の視点(概要)【事業の必要性等に関する視点】

③交通事故の削減

1)事業を巡る社会情勢等の変化

●静清バイパスの死傷事故率は、横砂北交差点～清水IC西交差点(平面区間)で突出。

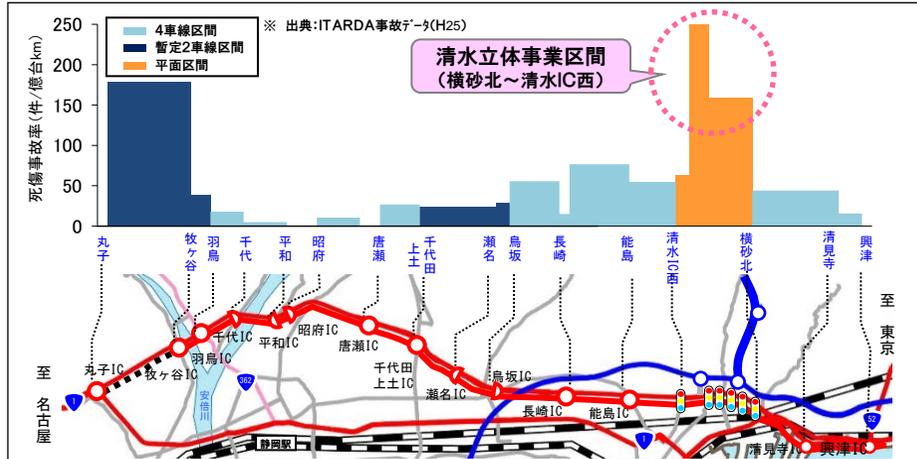
●事故類型では、静清バイパスは渋滞が原因で追突事故が約8割を占める。

2)事業の投資効果

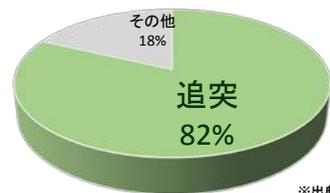
○静清バイパスの清水立体事業により、通過交通と域内交通が分散され、静清バイパスにおける死傷事故の削減が期待。

1)事業を巡る社会情勢等の変化

【静清バイパスの死傷事故率】



【静清バイパスの死傷事故類型】

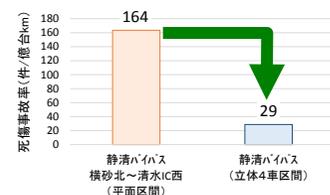


※出典:ITARDA事故データ(H25)

2)事業の投資効果

【死傷事故率の改善】

静清BP4車線化により、現在の平面区間においても、現在の立体4車区間と同程度まで削減されることが期待される。



※出典:ITARDA事故データ(H25)

④災害に強い道路機能の確保

1)事業を巡る社会情勢等の変化

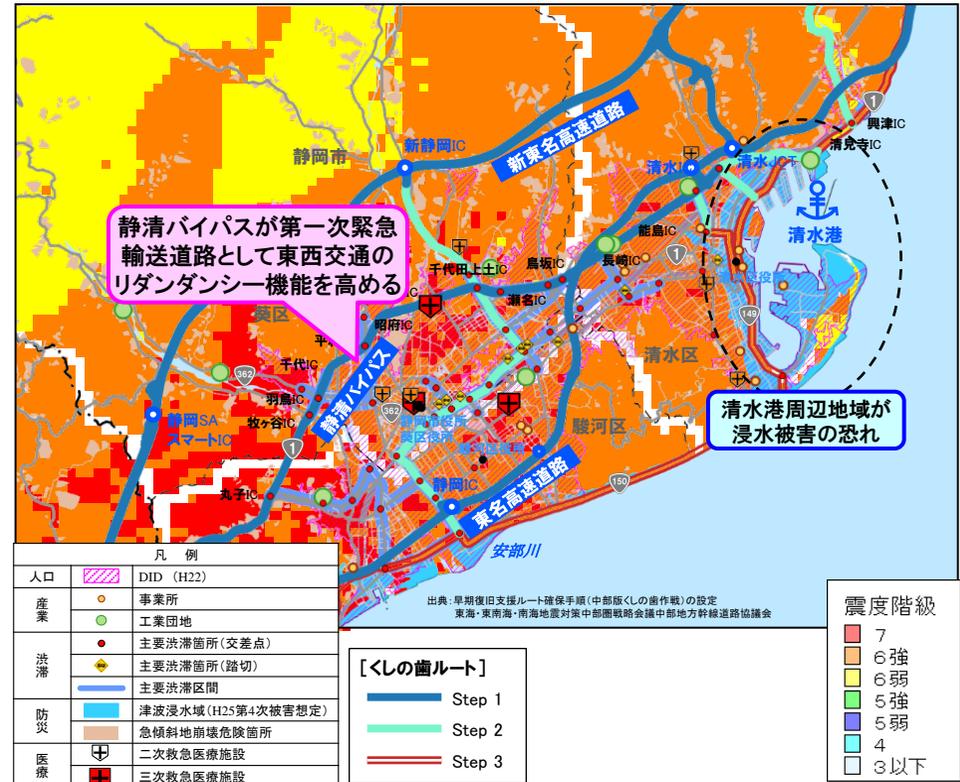
●静清バイパスが通過する静岡市周辺では、東海・東南海・南海地震等の大規模地震の発生が予測。

2)事業の投資効果

○静清バイパスは、第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時には東名・新東名高速道路とともに東西交通のリダンダンシーを確保。

1)事業の投資効果

【大規模地震発生時の静清バイパスの役割(早期復旧ルート確保手順)】



2.評価の視点(概要)【事業の必要性等に関する視点】

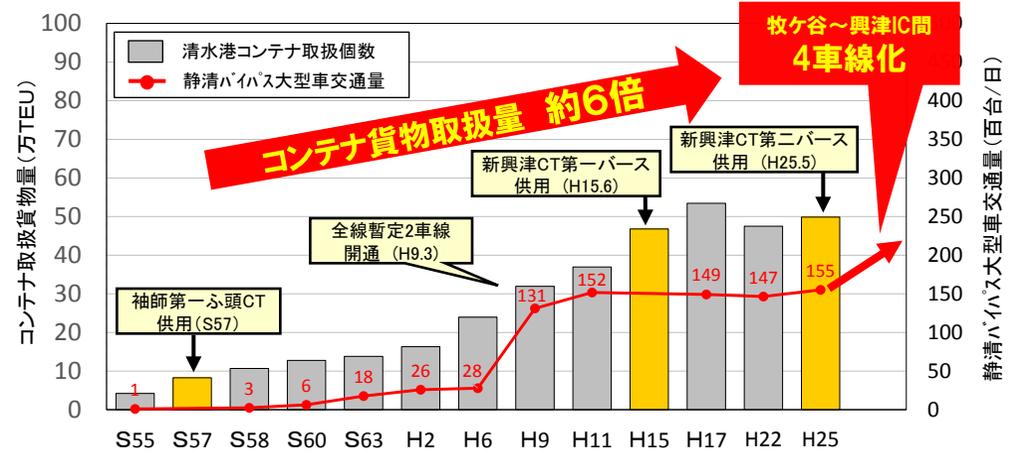
⑤ストック効果事例(地域企業の産業活動を支援)

- 国際拠点港湾である清水港のコンテナ取扱貨物の増加とともに、清水港に直結する静清バイパスの大型車交通量も増加。
- 静清バイパスは、県内発着コンテナ貨物の約6割が集積する清水港への主要経路を担う路線として4車線化による更なる物流の効率化に期待。

■ 清水港におけるコンテナターミナル



■ 清水港取扱貨物量と静清バイパス大型車交通量の変化



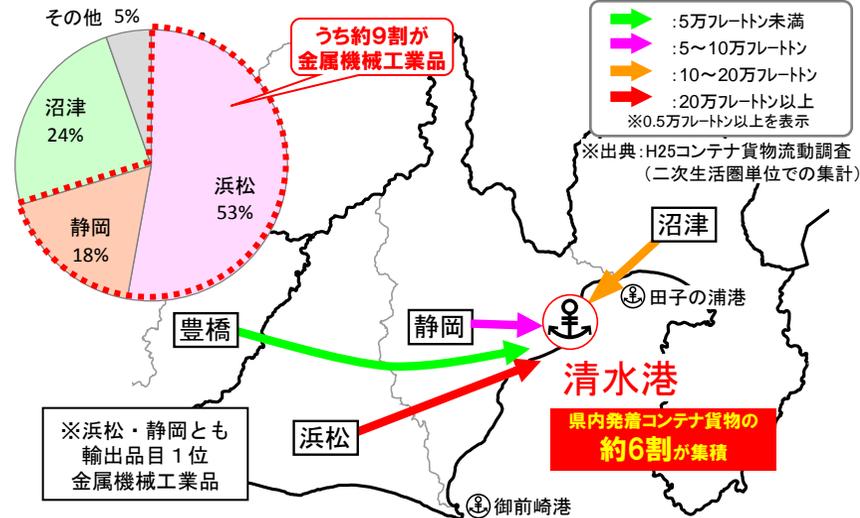
資料: 清水港湾統計等

■ 物流を支援する静清バイパス(清水港輸出貨物の生産地別内訳と利用経路)



※出典: 商用車プローブデータ(H26.7)

【生産地別内訳】



※浜松・静岡とも輸出品目1位 金属機械工業品

※出典: 商用車プローブデータ(H26.7)

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**61%**、用地取得率は99%に至っています。(平成26年度末)

(参考) 前回再評価時 : 事業進捗率は**52%**、用地取得率は98%(平成23年度末)

■清水IC西交差点しみず～横砂北交差点よこすなきた(延長2.4km)は、立体化の早期完成に向け、用地買収を推進していきます。

2) 事業の進捗の見込みの視点

■牧ヶ谷ICまきがや～丸子ICまりこ間(延長3.0km)は、平成30年度に4車線開通を予定しています。

4. 県・政令市への意見聴取結果

■静岡市の意見

本事業は、渋滞を解消し、物流の効率化、交通事故の削減、本市が外国船入港ポートセールなど賑わい創出に取り組む清水港へのアクセス性の向上、南海トラフ巨大地震発生時における支援活動など市民の暮らしの安全に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、さらなる整備推進をお願いします。

5. 対応方針(原案)

■一般国道1号静岡バイパスの事業を継続する。