

一般国道1号
静清^{せいしん}バイパス
(道路事業)

説明資料

令和7年10月10日

中部地方整備局
静岡国道事務所

目 次

1. 事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 3
2. 事業の進捗及び見込みの視点	P 4
3. 事業費の見直しについて	P 5
4. 費用対効果分析	P 7
5. 県・政令市への意見聴取結果	P 8
6. 対応方針(原案)	P 8

1. 事業概要

(1) 事業目的

- 一般国道1号静清バイパスは、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、地域企業の産業活動支援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、主要渋滞箇所や事故危険区間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。



■静清バイパス(庵原交差点付近)

至 東京
至 名古屋
写真: R7年3月31日撮影

凡 例

- 2車線 以下 開通済 事業中
- 立体化
- 静清バイパス
- 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
- 事故危険箇所
- 人口集中地区(DID)
- IC(赤: 主要渋滞箇所)

1. 事業概要

(2) 計画概要

■ 静清バイパスは、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30年度に、牧ヶ谷IC～丸子IC間(延長3.0km)の4車線化が完了したことで、全線4車線で開通しています。

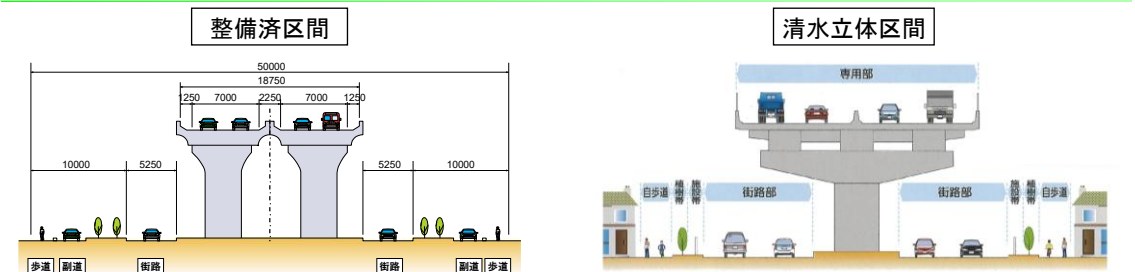
■ 現在は、平面で整備していた清水立体区間において、立体化事業が推進しています。

事業名	一般国道1号 静清バイパス
道路規格	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49年度 清水立体(平成19年度)
事業化	昭和43年度
計画交通量	60,400台/日
用地着手年度	昭和45年度
工事着手年度	昭和46年度
延長 (供用済延長)	24.2km (うち立体4車線開通済み21.8km)
前回の再評価	令和2年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費(※)	1865億円 (45億円増額)

※4車化及び清水立体事業



標準断面図



2. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗の見込み状況

■清水立体の清水IC西交差点～横砂北交差点間(延長2.4km)については、改良工、上部工、舗装工を推進しています。



＜凡 例＞			
2車線 以下	立体化 開通済 事業中	— 一般国道	— JR新幹線
— 静清バイパス	— 主要地方道等	— JR在来線	++++ 私鉄
— 高速道路	○ IC		

静清バイパスの事業進捗状況

- 【用地取得率】
約 99% ⇒ 約 99%
(R1年度末 ⇒ R6年度末)
- 【事業進捗率】
約 76% ⇒ 約 88%
(R1年度末 ⇒ R6年度末)

[工事進捗状況:写真①] いはら 庵原交差点付近の状況



[工事進捗状況:写真②] おばね 尾羽交差点付近の状況



3. 事業費の見直しについて

■ 事業費増加の要因

①物価上昇による資機材及び労務単価の増加 合計 4 5 億円増額

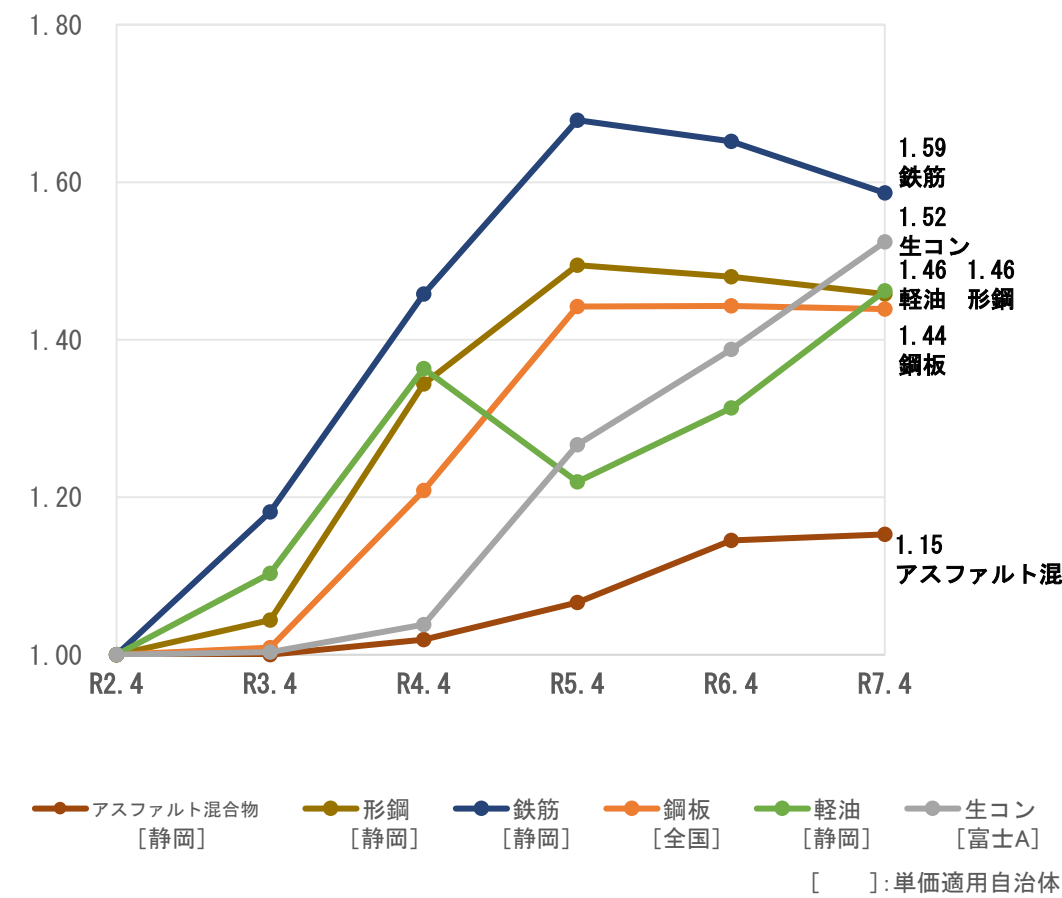
事業費増額の要因	増額
①物価上昇による資機材及び労務単価の増加 ■建設資材価格の上昇を受け、橋梁・擁壁等の工事費が増加	45億円

3. 事業費の見直しについて

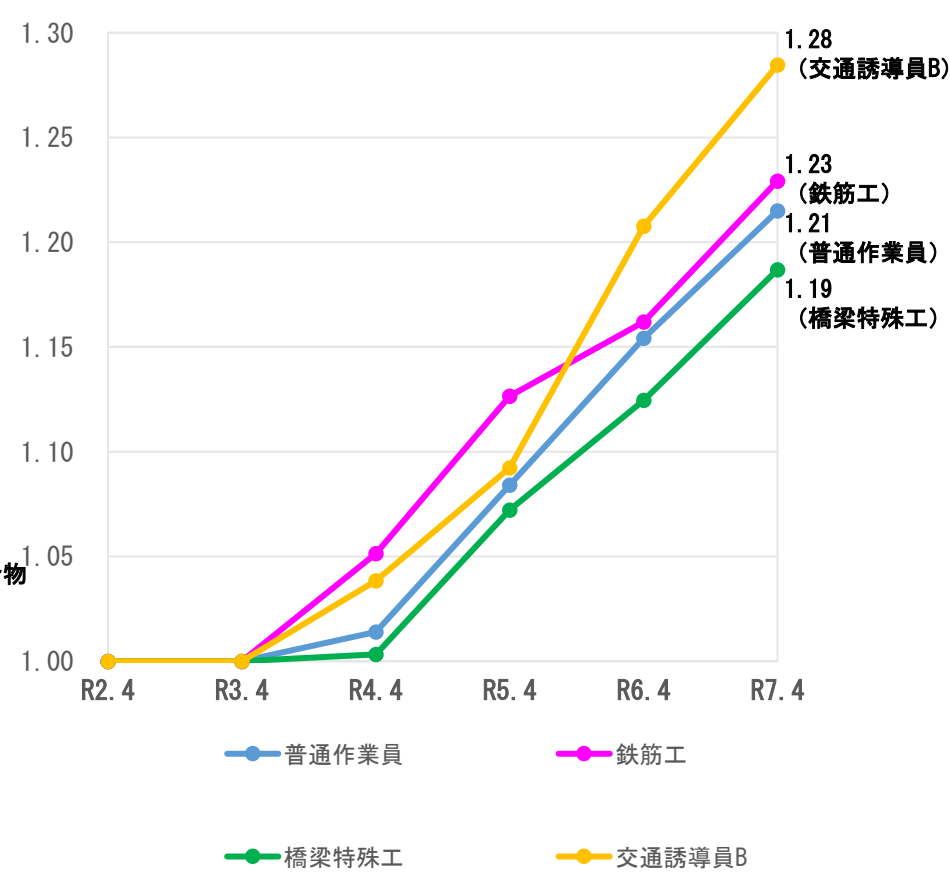
①: 物価上昇による資機材及び労務単価の増加・・・+45億円

- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰、またコロナ禍からの世界経済の回復に伴う需要拡大によって、前回再評価時(令和2年度)に比べて、建設資材や労務費の単価が上昇しています。
- 建設資材価格の伸び率では、R2.4を基準とした場合、生コン、鋼板等の価格が約1.2倍～1.6倍となっています。
- 労務単価についても、鉄筋工、交通誘導員で約1.2倍～1.3倍と前回評価から増加しています。
- 主に建設資材価格の上昇の影響を受け、橋梁・擁壁等の工事費の増加が必要となりました。

■ 建設資材単価の伸び率 (R2.4を基準に算出)



■ 労務単価の伸び率 (R2.4を基準に算出) (静岡県)



4. 費用対効果分析

3便益による事業の投資効果

■費用便益分析(B/C)について

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

【事業全体】

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	3,160	326	81	3,567	2,563	94	-	2,656	1.3
今回評価時	3,709	327	85	4,120	3,343	103	-	3,446	1.2
[参考]社会的割引率2%	5,859	517	134	6,510	3,198	166	-	3,365	1.9
[参考]社会的割引率1%	7,590	669	173	8,433	3,106	218	-	3,324	2.5

<感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.1~1.3
事業費	±10%	1.2~1.2
事業期間	±20%	1.1~1.2

【残事業】

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	514	101	24	640	435	15	-	451	1.4
今回評価時	667	112	34	812	174	16	-	190	4.3
[参考]社会的割引率2%	1,056	176	53	1,286	183	26	-	210	6.1
[参考]社会的割引率1%	1,370	228	69	1,667	188	35	-	222	7.5

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	3.8~4.7
事業費	±10%	3.9~4.7
事業期間	±20%	4.1~4.3

※1 便益算定に当たってのエリアは、「一般国道1号静岡バイパス」周辺の主要な幹線道路(延長約1,700km)を対象として算出。
※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。
※3 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【前回再評価時からの変更点】

- 1. 将来OD表の変更(平成22年度全国道路・街路交通情勢調査→平成27年度全国道路・街路交通情勢調査)により、計画交通量が約0.3%減少。
- 2. 将来道路網条件の変更(R元年度事業化済道路網→R7年度事業化済道路網)により、一般国道1号浜松バイパス(長鶴～中田島)等が追加。
- 3. 費用便益分析マニュアルの改定(H30マニュアル→R7マニュアル)により、各便益の原単価を更新、社会的割引率1%・2%のケースについて試算。
- 4. 走行台キロの年次別伸び率の更新(H22年度全国道路・街路交通情勢調査→H27年度全国道路・街路交通情勢調査)
- 5. 費用便益分析の基準年次を変更(R2年度→R7年度)
- 6. 費用便益比算定上の供用年の見直し 7. GDPデフレータの更新(R2→R7) 8. 国道1号静岡バイパスの事業費増(45億円)

5. 県・政令市への意見聴取結果

■静岡市の意見

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存はありません。

一般国道1号静岡バイパスは、慢性的な交通渋滞の緩和、物流機能の効率化、交通安全性の向上に加え、国際拠点港湾清水港への円滑なアクセス確保や、大規模災害時の緊急輸送路としての役割を担うなど、本市にとって極めて重要な路線であります。

本事業区間は、依然として平面交差が残る唯一の区間であり、全線の機能を最大限に発揮させるためには早期立体が不可欠であることから、先行して上り線の供用開始など、事業効果を速やかに発現させる取組をお願いします。

また、必要な予算の確保や徹底した安全な工事施工に努め、引き続き事業を推進するようお願いいたします。

6. 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。