資料7

一般国道1号
富士由比（ふじゆい）バイパス
（道路事業）

説明資料

令和8年6月19日

中部地方整備局
静岡国道事務所

目　　次

１．一般国道1号富士由比（ふじゆい）バイパスの事業概要
　（１）事業目的 ・・・ Ｐ　１
　（２）計画概要 ・・・ Ｐ　２

２．事業の進捗及び見込みの視点 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　３

３．事業費の見直しについて ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　４

４．費用対効果分析 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　６

５．県・政令市への意見聴取結果 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　７

６．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号富士由比バイパスは、静岡県富士市今井から静岡市清水区興津東町に至る延長21．4kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通安全の確保を目的に計画された道路である。

■現在の平面区間には、主要渋滞箇所（1区間（4箇所））や、事故危険区間（6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、時間短縮等の効果が見込まれる。

富士由比バイパスの全体位置図





凡 例

完成4車開通済 / 立体化開通済 / 事業中	富士由比バイパス
	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）
	IC

1. 一般国道1号富士由比バイパスの事業概要

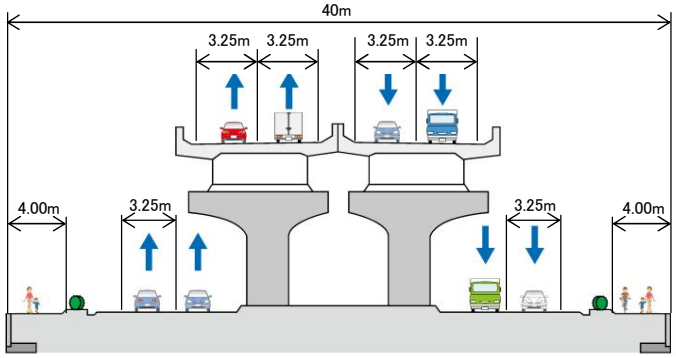
(2)計画概要

■富士由比バイパスは、昭和37年度に事業化し、平成14年度迄に全線(延長21．4km)で4車線開通(一部平面)しており、平成25年度に寺尾交差点の立体化が完成。

事業名	一般国道1号 富士由比バイパス
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 平成4年度:富士立体
事業化	昭和37年度
計画交通量	50,000台／日
用地着手年度	昭和38年度
工事着手年度	昭和38年度
延長	21．4km (開通済17．5km)
前回の再評価	令和3年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費	503億円(＋58億円)
B／C	2．1(前回評価時1．6)



標準断面図



(富士立体区間 整備後)

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

■富士市内には日本有数の製紙企業が立地しており、パルプ・紙・紙加工品製造業の製造品出荷額は全国第2位。富士由比バイパスは、富士市方面から清水港への主要経路を担っており、立体化により更なる物流の効率化が期待できる路線。

■現在、富士市の土地区画整理事業に合わせて用地買収を実施中。

■また、国道1号の道路の使われ方や沿線での開発行為などを踏まえた、国道1号富士立体の道路構造を検討中。

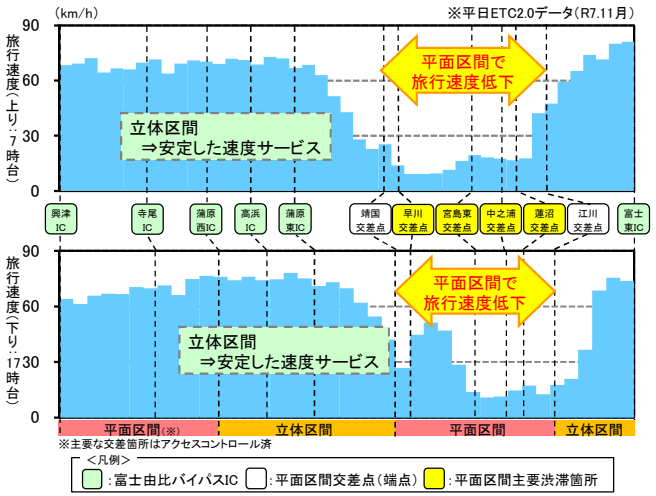


富士由比バイパスの事業進捗状況

【用地取得率】			【事業進捗率】		
約 92%	⇒	約 95%	約 45%	⇒	約 46%
(R2年度末	⇒	R7年度末)	(R2年度末	⇒	R7年度末)

※静岡県紙業協会HP

＜富士由比バイパスにおける旅行速度＞



［現地状況写真①］
蓮沼交差点付近

平日17時台



蓮沼交差点

［現地状況写真②］　宮島東交差点付近





3. 事業費の見直しについて：富士由比バイパス

■ 事業費増加の要因

①物価上昇による資機材・労務単価の増加・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・合計58億円増額

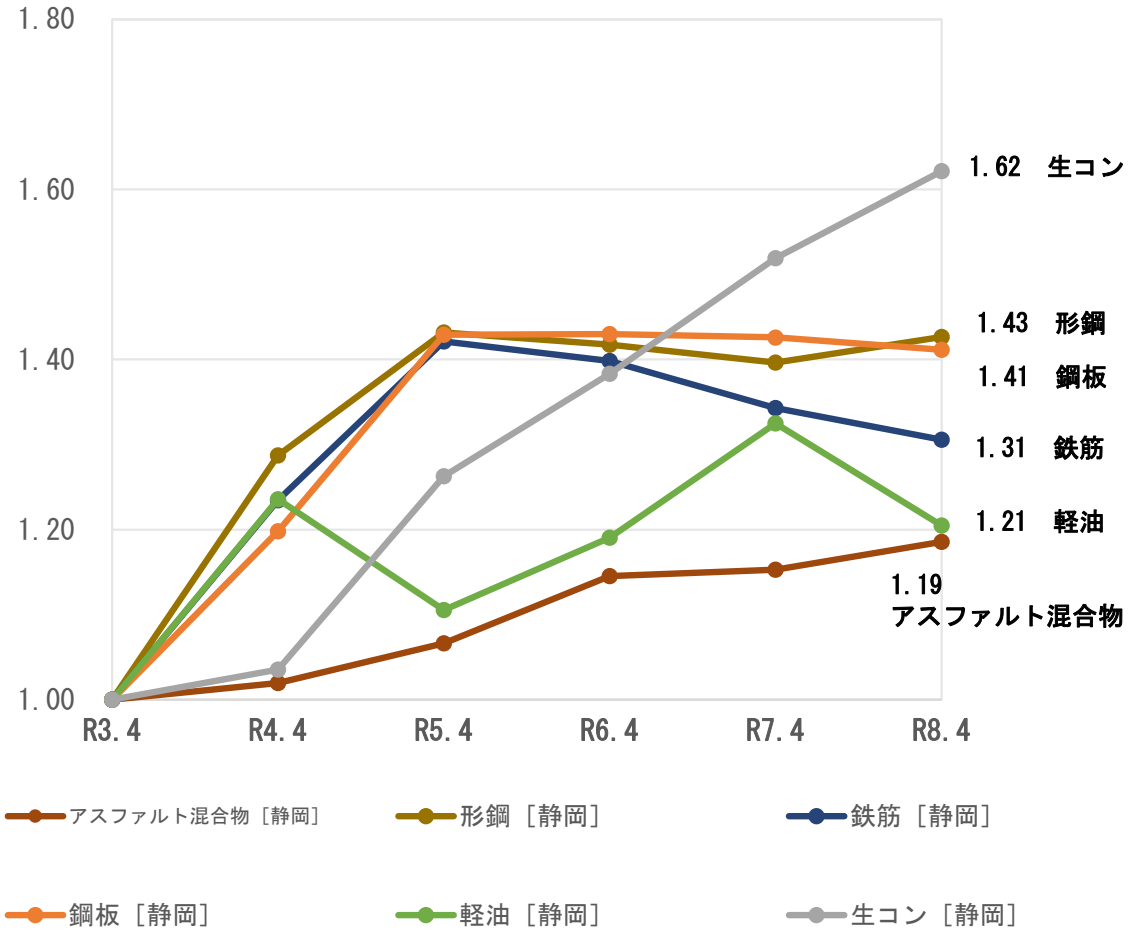
事業費増額の要因	増額
①物価上昇による資機材・労務単価の増加 ■建設資材価格の上昇を受け、橋梁・擁壁等の工事費が増加	58億円

3. 事業費の見直しについて：富士由比バイパス

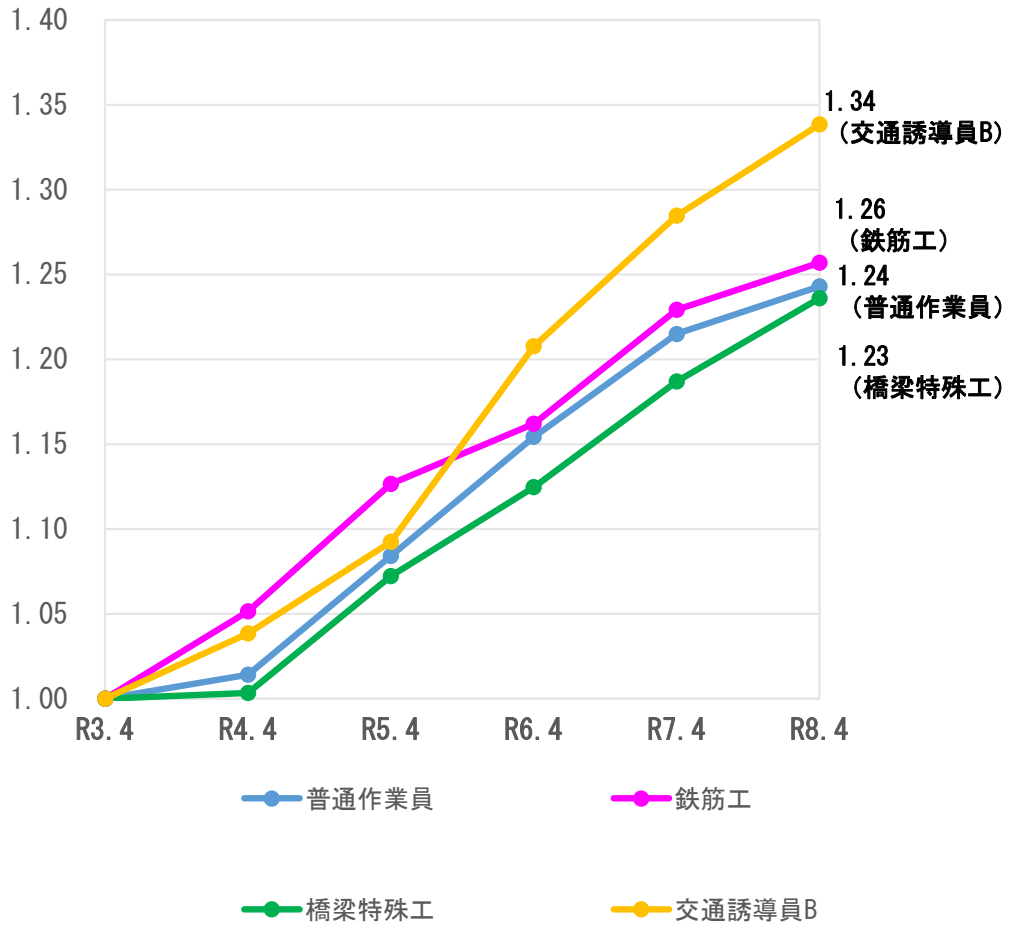
①：物価上昇による資機材及び労務単価の増加（＋58億円）

■原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰等によって、前回再評価時（令和3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、R3．4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（R3.4を基準に算出）



■労務単価の伸び率（R3.4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

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

【事業全体】一般国道1号富士由比バイパス

	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	1,766	111	25	1,902	1,088	102	－	1,189	1.6
今回評価時	2,717	516	143	3,376	1,482	109	－	1.591	2.1
〔参考〕社会的割引率2%	4,414	828	230	5,472	1,418	179	－	1,597	3.4
〔参考〕社会的割引率1%	5,803	1,082	300	7,185	1,382	237	－	1,618	4.4

＜感度分析結果＞

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.9～2.3
事業費	±10%	2.1～2.2
事業期間	±20%	1.2～3.2

【残事業】一般国道1号富士由比バイパス

	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	425	79	18	521	160	51	－	211	2.5
今回評価時	828	207	26	1,061	233	53	－	286	3.7
〔参考〕社会的割引率2%	1,346	334	42	1,722	245	87	－	331	5.2
〔参考〕社会的割引率1%	1,769	438	55	2,263	247	115	－	362	6.2

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	3.3～4.1
事業費	±10%	3.4～4.0
事業期間	±20%	3.6～4.0

※1　便益算定に当たってのエリアは、「一般国道1号富士由比バイパス」周辺の主要な幹線道路(延長約2,500km)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)
2. 将来道路網条件の変更(R2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(R3年度→R8年度)
6. GDPデフレータの更新(R3年度→R8年度)
7. 一般国道1号富士由比バイパスの事業費増(58億円)

5. 県・政令市への意見聴取結果

■静岡県の意見

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について、異存ありません。

本事業は、富士市今井から静岡市清水区興津東町に至る区間のバイパス整備であり、慢性的な渋滞の緩和、交通安全の確保、物流の効率化など、様々な効果が期待されております。

事業の実施に当たっては、関係者との十分な調整、必要な予算の確保及びコスト縮減・効率化などを図りながら、計画的かつ効果的な事業推進により、地域社会が事業効果を早期に享受できるようお願いいたします。

6. 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。

※今後修正の可能性があります。

資料7（参考資料）

費用便益分析に含まれない効果

一般国道1号　富士由比（ふじゆい）バイパス

令和8年6月19日

中部地方整備局　静岡国道事務所

費用便益分析結果

※今後修正の可能性があります。

項目			事業全体	残事業
費用		事業費	1，482億円	233億円
		維持管理費	109億円	53億円
		更新費	0億円	0億円
		費用（C）	1，591億円	286億円
効果	便益	走行時間短縮便益	2，717億円	828億円
		走行経費減少便益	516億円	207億円
		交通事故減少便益	143億円	26億円
		便益（B）	3，376億円	1，061億円
B／C			2．1	3．7

その他効果	時間信頼性向上便益	所要時間のばらつきを考慮した余裕時間が短縮（約580億円）
	CO2排出量削減便益	走行速度が改善することでCO2排出量が低減（約21億円）

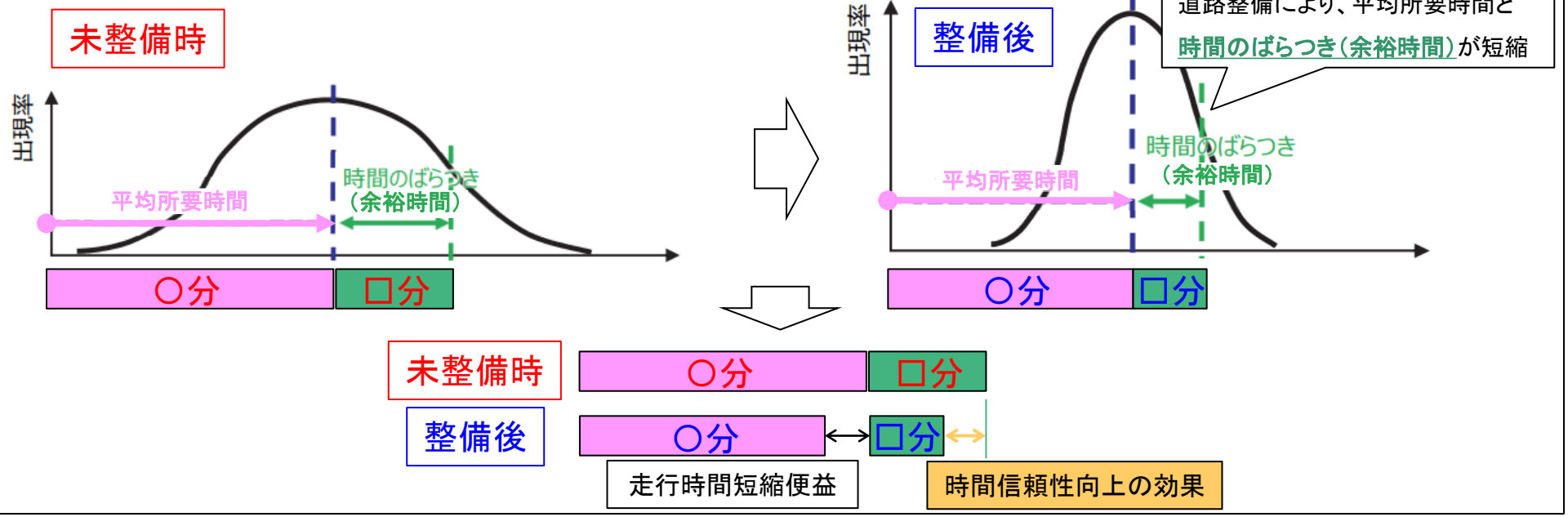
1. 時間信頼性向上便益

○道路整備による所要時間が短縮する効果だけでなく、所要時間のばらつき（余裕時間）を縮小する効果があり、その効果を評価

＜計算手法＞

未整備時		整備後						時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)により算出
時間のばらつき（余裕時間）	－	時間のばらつき（余裕時間）	×	交通量	×	貨幣価値	＝	時間信頼性向上の効果

＜算出イメージ＞



▼時間信頼性向上便益算出結果

		総余裕時間費用（億円／年）		③時間信頼性向上便益（億円／年）①-②	④時間信頼性向上便益現在価値換算（億円／50年）
		①未整備	②整備後		
事業全体	完成	4,035	3,999	37	580

時間信頼性向上の効果

「時間信頼性向上便益算定マニュアル（案）」に基づき便益換算した結果、
580億円の効果が見込まれる

2. CO_2排出削減便益

※今後修正の可能性があります。

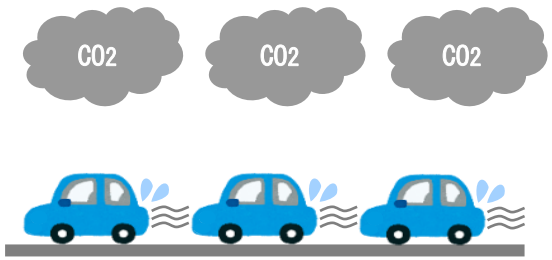
道路整備により走行速度の改善や交通量の変化することで、CO_2排出量が低減されることによる効果を評価

＜計算手法※1＞

単年度便益＝（整備前のCO_2排出量－整備後のCO_2排出量）×貨幣価値×365

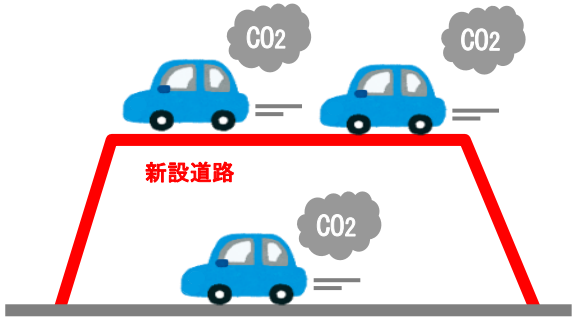
＜算出イメージ＞

整備前

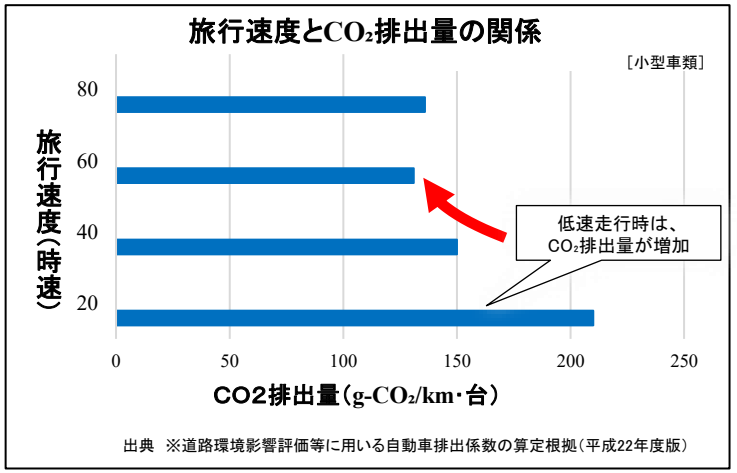


速度低下により環境負荷ガスが発生

整備後

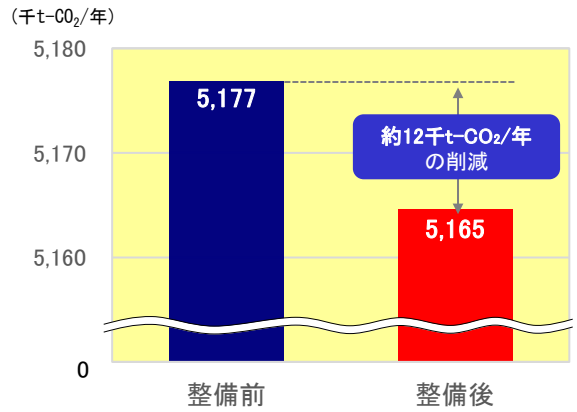


速度改善 → 温室効果ガス（CO_2）排出量の減少を貨幣換算



出典 ※道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成22年度版）

＜年間CO_2排出量＞



平成15年11月25日付け事務連絡「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法について」の別紙『客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法（案）』より算定

CO_2排出削減便益の効果

１年間に生じる便益

（整備なし：5,177千t-CO2 /年 － 整備あり：5,165千t-CO2/年）
×CO２の貨幣価値原単位※２：10,600円/t-c ＝ **約1.3億円/年**

◆完成供用から50年間を対象として現在価値化した便益

道路整備によるCO_2排出削減便益
21億円と試算

出典 ※１ 道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（H22 国土技術政策総合研究所）
※２ 公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）（R7.9 国土交通省）