

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
 担当課長名：茅野 牧夫

事業名 一般国道1号富士由比バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局		
起終点 自：静岡県富士市今井 至：静岡県静岡市清水区興津東町	延長 21.4 km			
事業概要 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21.4 km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車線にて開通済みであり、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。				
S37年度事業化	S45年度都市計画決定 (H4年度変更)	S38年度用地着手	S38年度工事着手	
全体事業費	445億円	事業進捗率	43%	
計画交通量	51,500台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 200/878 億円 (事業費：168/801億円) (維持管理費：32/77億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 452/1,364 億円 (走行時間短縮便益：345/1,243億円) (走行経費減少便益：54/67億円) (交通事故減少便益：53/54億円)	基準年 平成25年
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.4～1.7(交通量±10%) 事業費：B/C=1.5～1.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.7(事業期間±20%) 【残事業】 交通量：B/C=2.0～2.5(交通量±10%) 事業費：B/C=2.1～2.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.1～2.4(事業期間±20%)				
事業の効果等 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。 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。				
関係する地方公共団体等の意見				

地域から頂いた主な意見等：

- 地元期成同盟会より、早期整備の要望を受けている。
- 富士市より、早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

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。

市長の意見：

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。

事業評価監視委員会の意見

- 「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- 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。
- 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。
- 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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- 事業進捗率は43%、用地進捗率は91%。
- 富士由比バイパスは、現在、一部の平面区間を含め全線4車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- 寺尾交差点は、平成25年度立体化開通予定。
- 富士立体化区間（富士市前田～富士市五貫島間 L=3.9km）は、概ね10年程度の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- 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する。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。