

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 ^{しずおかとうざい} 静岡東西道路 一般国道1号 ^{せいしん} 静清バイパス		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： ^{しずおか しみず おきつあずまちょう} 静岡市清水区興津東町 至： ^{しずおか するが まりこにけんや} 静岡市駿河区丸子二軒家			延長	24.2km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道1号静清バイパスは、地域高規格道路「静岡東西道路」の一部を構成し、交通混雑の緩和、沿道環境の改善、交通事故の削減等を目的に、全線暫定供用後の4車線立体化を実施している。</p>							
S43年度事業化		S49年度～H19年度 都市計画決定		S45年度用地着手		S46年度工事着手	
全体事業費	約1,600億円		事業進捗率	46%		供用済延長	9.9km
計画交通量	69,200台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)2.6 (残事業)5.1	総費用 (残事業)/ (事業全体) 677/1,695億円 〔事業費：621/1,639億円〕 〔維持管理費：56/56億円〕	総便益 (残事業)/ (事業全体) 3,474/4,465億円 〔走行時間短縮便益：2,572/3,379億円〕 〔走行経費減少便益：743/883億円〕 〔交通事故減少便益：159/204億円〕	基準年 平成21年			
<p>感度分析の結果 残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=5.2(交通量+10%) B/C=5.1(交通量-10%) 事業費変動：B/C=4.7(事業費+10%) B/C=5.7(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=4.9(事業期間+10%) B/C=5.3(事業期間-10%)</p>							
<p>事業の効果等</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約5,590万人時間/年→約5,255万人時間/年 約6%削減】 ・静清BP全線4車線立体化整備により、静清BP全線通過所要時間の短縮が見込まれる。【56分→24分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・静岡市中心部から特定重要港湾清水港へのアクセス向上が見込まれる。【39分→22分】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の位置づけあり。【静岡東西道路】 <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平面区間を立体化することで、通過交通と域内交通が分散し、交通事故の削減が期待される。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・静岡県地域防災計画（平成10年2月策定）において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約141千t/年（約1%）削減。【10900千t/年→10759千t/年】 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量が約707.8t/年（約1.3%）削減。【56,581.1t/年→55,873.3t/年】 ・SPM排出量が約67.1t/年（約1.5%）削減。【4,466.6t/年→4,399.5t/年】 ・清水地区において騒音対策を含めて夜間騒音値の低減が見込まれる。【69dB→65dB】 <p>⑧他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・静岡市のみちづくり（平成18年3月策定）、静岡県のみちづくり（平成21年3月策定）に位置づけられている。 							
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道1号静清バイパスは、東西間の交通円滑化により静岡市と隣接自治体間の連携を強化するとともに、地域経済の発展並びに地域住民の利便性の向上に貢献する極めて重要かつ、必要不可欠な社会基盤であり、これまで毎年、「国道1号バイパス（清水藤枝間）建設促進期成同盟会」、「高規格道路整備促進静岡藤枝地域議員連盟（旧：国道1号バイパス清水藤枝間整備促進地域議員連盟）」及び「国道1号バイパス整備促進委員会」が国に早期整備の要望を行っている。 ・静岡市長の意見： <ul style="list-style-type: none"> ○静岡市の目指すまちの姿である「活発に交流し価値を創り合う自立都市」を実現するには、全線4車線化の整備（清水地区の平面区間の立体化、暫定2車線区間の4車線化）が必要。 ○平成21年度に引き続き、平成22年度についても静清バイパスの事業継続をお願いしたい。 							

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
・ 静清バイパスの慢性的な渋滞
・ 静清バイパスの沿道環境
・ 静清バイパスを取り巻く物流ネットワーク
(新東名及び中部縦貫自動車道の建設が進み、清水港は第2バースが平成20年度に事業化された)

事業の進捗状況、残事業の内容等
平成19年度に八坂IC～鳥坂IC間の4車線立体化及び昭府地区の暫定2車線立体化を供用し、清水立体区間は平成20年1月25日に都市計画変更を行った。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
静清バイパス全線4車線立体化の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等
トンネル断面の見直しによりコスト縮減を図る予定。

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、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考える。

事業概要図



1期線分	
再評価箇所	供用済み
	未供用

※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。
※供用済延長は、4車線立体化延長である。