

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

事業名	一般国道1号 <small>ささはらやまなか</small> 笹原山中バイパス	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 <small>みしま やまなかしん でん</small> 三島市山中新田 至：静岡県 <small>みしま ささはらしん でん</small> 三島市笹原新田	延長	4.3km																						
事業概要																									
<p>一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、静岡県静岡市及び愛知県名古屋市の主要都市を経て大阪府大阪市に至る我が国の東西交通を担う延長約620kmの主要幹線道路である。</p> <p>本事業の <small>ささはらやまなか</small> 笹原山中バイパスは、静岡県 <small>みしま やまなかしん でん</small> 三島市山中新田から、同市 <small>ささはらしん でん</small> 笹原新田に至る延長4.3kmのバイパスであり、走行環境の改善、交通事故の削減や沿道環境の改善を主な目的として事業を推進している。</p>																									
S63年度事業化	—	H3年度用地着手	H5年度工事着手																						
全体事業費	201億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)	約84%	供用済延長	1.6km																				
計画交通量	10,400台/日																								
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">1.2</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>2.1</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 49/273億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td>34/249億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(維持管理費)</td> <td>15/24億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">1.2</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>2.1</td> </tr> </table>	B/C	1.2	(事業全体)		(残事業)	2.1	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 49/273億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td>34/249億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(維持管理費)</td> <td>15/24億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 49/273億円	(事業費)	34/249億円	(維持管理費)	15/24億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 101/315億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益)</td> <td>89/276億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行経費減少便益)</td> <td>9.9/35億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(交通事故減少便益)</td> <td>1.9/4.4億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 101/315億円	(走行時間短縮便益)	89/276億円	(走行経費減少便益)	9.9/35億円	(交通事故減少便益)	1.9/4.4億円	基準年 平成30年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">1.2</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>2.1</td> </tr> </table>	B/C	1.2	(事業全体)		(残事業)	2.1	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 49/273億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td>34/249億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(維持管理費)</td> <td>15/24億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 49/273億円	(事業費)	34/249億円	(維持管理費)	15/24億円												
B/C	1.2																								
(事業全体)																									
(残事業)	2.1																								
総費用	(残事業)/(事業全体) 49/273億円																								
(事業費)	34/249億円																								
(維持管理費)	15/24億円																								
総便益	(残事業)/(事業全体) 101/315億円																								
(走行時間短縮便益)	89/276億円																								
(走行経費減少便益)	9.9/35億円																								
(交通事故減少便益)	1.9/4.4億円																								
感度分析の結果																									
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量 : B/C=1.01~1.3(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C=1.6~2.7(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=1.2~1.2(事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C=2.0~2.3(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=1.1~1.2(事業期間 ±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=2.1~2.2(事業期間 ±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量 : B/C=1.01~1.3(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=1.6~2.7(交通量 ±10%)	事業費 : B/C=1.2~1.2(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=2.0~2.3(事業費 ±10%)	事業期間 : B/C=1.1~1.2(事業期間 ±20%)	事業期間 : B/C=2.1~2.2(事業期間 ±20%)														
(事業全体) 交通量 : B/C=1.01~1.3(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=1.6~2.7(交通量 ±10%)																								
事業費 : B/C=1.2~1.2(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=2.0~2.3(事業費 ±10%)																								
事業期間 : B/C=1.1~1.2(事業期間 ±20%)	事業期間 : B/C=2.1~2.2(事業期間 ±20%)																								
事業の効果等																									
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等に当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(東海バス)が存在する。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要観光地(伊豆地域、箱根地域)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送路の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>																									
関係する地方公共団体等の意見																									
<p>静岡県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は、県内の東西交通を担う国道1号の三島市山中新田から同市笹原新田に至る区間のバイパス事業であり、交通事故の削減、通過交通による騒音の緩和、アクセス性の向上による観光振興や地域経済の活性化といったストック効果が期待されるなど、当該地域の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。</li> <li>・効果の早期発現が図られるよう、必要な予算の確保とコスト削減の徹底に努め、平成31年度の開通予定に向け引き続き事業を推進するようお願いいたします。</li> </ul>																									
事業評価監視委員会の意見																									
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「事業継続」することは「妥当」である。</li> </ul>																									

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 笹原山中バイパス現道部は、急勾配・急カーブが連続し、登坂車線がないため速度の遅い大型車により円滑な走行を阻害されている。
- ・ 笹原地区は道路線形不良箇所（曲線半径60m未満）が12箇所あり、年間平均で約6件の交通事故が発生。
- ・ 山中新田の集落では通過交通等や大型車による騒音レベルが高く、夜間においては環境基準を超過。（平成28年3月の山中地区の開通によって、環境基準を下回り沿道環境が改善）

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は約84%、用地進捗率は100%。（平成30年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 三島市山中新田～三島市笹原新田（延長2.7km）については、平成31年度の開通を目指し、工事を推進していく。

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新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

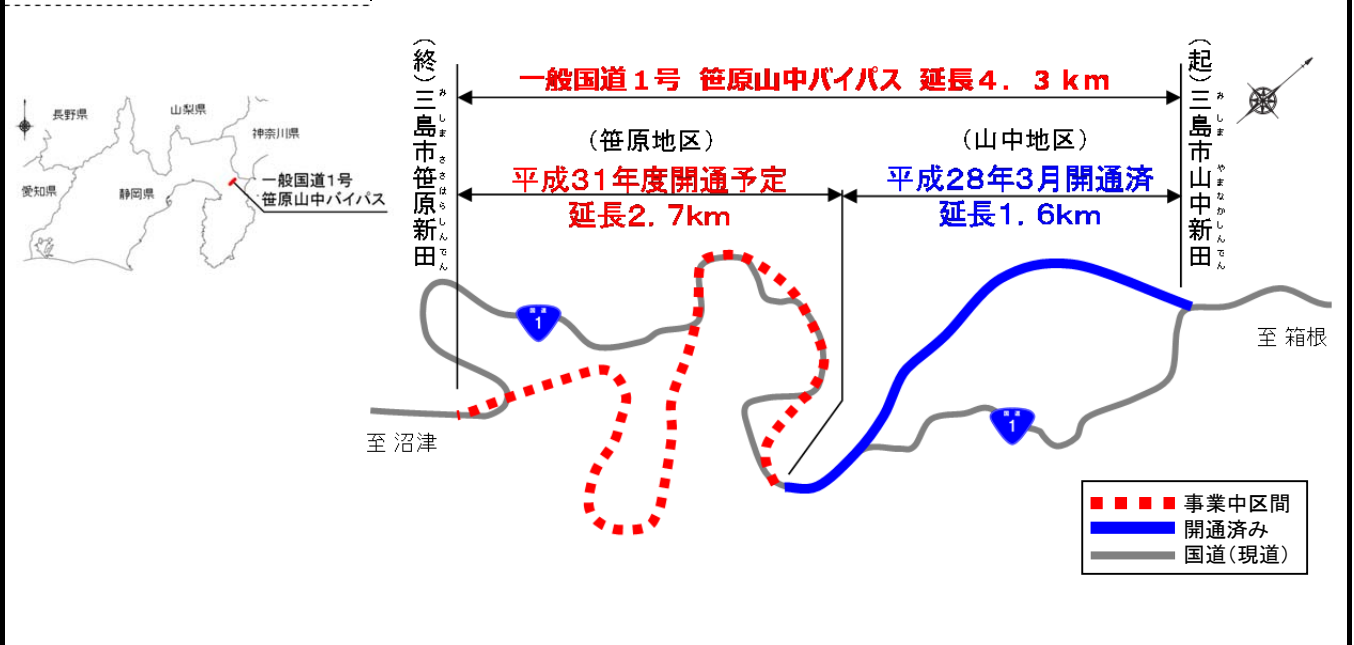
対応方針

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。