

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

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。									
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 約45% <small>(令和3年3月末時点)</small>	供用済延長 17.5 km						
計画交通量 55,400台/日									
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;"> B/C <small>(事業全体)</small> </td> <td style="width: 20%; text-align: center;"> 1.6 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <small>(残事業)</small> </td> <td style="text-align: center;"> 2.5 </td> </tr> </table>	B/C <small>(事業全体)</small>	1.6	<small>(残事業)</small>	2.5	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"> 総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 211/1,189 億円 事業費：160/1,088億円 維持管理費：51/102億円 </td> <td style="width: 50%;"> 総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 521/1,902 億円 走行時間短縮便益：425/1,766億円 走行経費減少便益：79/111億円 交通事故減少便益：18/25億円 </td> </tr> </table>	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 211/1,189 億円 事業費：160/1,088億円 維持管理費：51/102億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 521/1,902 億円 走行時間短縮便益：425/1,766億円 走行経費減少便益：79/111億円 交通事故減少便益：18/25億円	基準年 令和3年
B/C <small>(事業全体)</small>	1.6								
<small>(残事業)</small>	2.5								
総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 211/1,189 億円 事業費：160/1,088億円 維持管理費：51/102億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 521/1,902 億円 走行時間短縮便益：425/1,766億円 走行経費減少便益：79/111億円 交通事故減少便益：18/25億円								
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.4~1.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.6~1.6(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.8(事業期間±20%) 【残事業】 交通量：B/C=2.2~2.7(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.3~2.7(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.2~2.4(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（清水港）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。									
⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。									
⑦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：

- ・富士市より富士立体区間早期着手の要望を受けている。(令和3年8月27日地整要望)

静岡県知事の意見

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、慢性的な交通渋滞の緩和や交通死傷事故の発生件数削減が図られるとともに、物流の効率化などの効果が期待され、当該地域の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。

本事業の整備効果が早期に発現できるよう、引き続き必要な予算の確保とコスト縮減の徹底に努め、事業を推進するようお願いします。

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いします。

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

- ・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、富士市内の平面区間で多くなっており、同区間においては静岡県事故ゼロプラン(令和2年度)で指定された事故危険区間が6箇所存在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約45%、用地進捗率は約92%。(令和3年3月末時点)
- ・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

- ・富士市内の平面区間(延長3.9km)の立体化については、周辺道路の整備状況等を踏まえ整備を実施。

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。