

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名： 西川 昌宏

事業名	一般国道1号 浜松バイパス(長鶴～中田島)			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: 静岡県浜松市中央区長鶴町 至: 静岡県浜松市中央区中田島町					延長	6.4km
事業概要 一般国道1号浜松バイパスは静岡県磐田市小立野と浜松市中央区篠原町を結ぶ延長18.3kmの主要幹線道路である。 本事業は、浜松市中央区長鶴町から浜松市中央区中田島町に至る延長6.4kmの区間について、産業活性化支援、地域交通の円滑化、交通安全の確保を目的に計画された事業である。							
R4年度事業化		R3年度都市計画決定		用地取得不要		工事未着手	
全体事業費	640億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約1%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	53,900台/日						
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (事業全体)	総便益 (事業全体)	基準年		
	2.8		490/493億円				
	4.2 [2%]	11.3%	事業費: 460/463億円	走行時間短縮便益: 1,168/1,168億円	令和6年		
	5.1 [1%]		維持管理費: 30/30億円	走行経費減少便益: 205/205億円			
			更新費: 0/0億円	交通事故減少便益: 15/15億円			
感度分析	(残事業)	(残事業)	(事業全体)		(残事業)		
	2.8		交通量	B/C=2.5~3.1(±10%)	交通量	B/C=2.5~3.1(±10%)	
	4.2 [2%]	11.4%	事業費	B/C=2.6~3.1(±10%)	事業費	B/C=2.6~3.1(±10%)	
	5.2 [1%]		事業期間	B/C=2.6~3.0(±20%)	事業期間	B/C=2.6~3.0(±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。 ・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(遠鉄バス)が存在する。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・一般広域道路「浜松環状道路」の一部として環状道路を形成する。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・「浜松環状道路」の一部として一般広域道路に位置づけられている。 ⑤個性ある地域の形成 ・主要な観光地(中田島砂丘)へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路(国道152号、257号 北島交差点～篠原IC)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。 ⑦地球環境の保全 ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・並行区間等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・並行区間等における自動車からの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：

・国道1号浜松バイパス道路整備促進期成同盟会が事業促進を要望。

浜松市長の意見：

・「対応方針（原案）」案に対し異議はありません。

・一般国道1号浜松バイパスは、東西の地域を連絡するとともに本市の環状機能を担う重要な道路です。

令和4年度に新規事業化された国道1号浜松バイパス（長鶴～中田島）では、立体化や現道拡幅が計画されており、物流の速達性向上による産業活性化支援や渋滞緩和による地域交通の円滑化、交通事故の削減など、大きな整備効果が期待されます。引き続き、地域一丸となって協力していくため、早期工事着手を図るようお願いします。

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

・浜松市は輸送機器関連製造業をはじめ、製造業の盛んな地域であり、浜松バイパス沿線には、運輸業事業所が多く立地しており、周辺では西鴨江台地に工業用地が新たに計画されている。

・製造業では、物流の2024年問題に伴い輸送力の確保が課題となっており、渋滞解消による所要時間短縮、定時性向上による物流の効率化が求められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約1%、用地取得は不要。（令和6年3月末）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・令和4年度より事業着手しており、早期の工事着手に向けて調査・設計を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

・橋梁予備設計時に支間長を見直すことにより、上部工を軽量化。橋梁全体のコスト縮減を検討。

・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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)