

再評価結果（平成19年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名： 木村 昌司

| | | | | | | |
|--------------------------|---|------------|---------------------------------|---|------------|------------------|
| 事業名 | 一般国道1号 ^{ふじゆい} 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 | (白) 静岡県 ^{ふじしいまい} 富士市今井～(至) 静岡県静岡市清水区 ^{しみずくおきつあずまちょう} 興津東町 | | | | 延長 | 21.4km |
| 事業概要 | 富士由比バイパスは、富士市、富士川町、静岡市清水区、由比町の市街地の交通混雑の解消と沿道の生活環境改善を図る富士市今井から静岡市清水区興津東町を結ぶ延長21.4kmの道路です。 | | | | | |
| 昭和37年度事業化 | 昭和45年度都市計画決定 | 昭和38年度用地着手 | 昭和38年度工事着手 | | | |
| 全体事業費 | 約450億円 | 事業進捗率 | 62% | 供用済延長 | 21.4km | |
| 計画交通量 | 64,500台/日 | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C | 総費用 | (残事業)/事業全体 | 総便益 | (残事業)/事業全体 | 基準年 平成18年 |
| | 事業全体 | 7.0 | 196/560 億円 | 1027/3911 億円 | | |
| | 残事業 | 5.2 | 事業費：183/499億円 維持管理費：13/61 億円 | 走行時間短縮便益：994/3805億円 走行費用減少便益：22/74 億円 交通事故減少便益：11/32 億円 | | |
| 事業の効果等 | <ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保、物流効率化の支援、地球環境の保全（他4項目に該当） | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | <ul style="list-style-type: none"> 国道1号とのアクセス向上や渋滞緩和など当該路線の必要性を強く認識し、早期供用を要望されている。 | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | <ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞の慢性化と走行速度の低下、産業集積による貨物車輸送ニーズの増大（他 平面交差点における交通事故の多発、走行速度の低下による環境負荷の増大などが該当） | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | <ul style="list-style-type: none"> 用地買収率92%（面積比） 田子の浦高架橋の完成により平成14年度末全線4車線暫定供用（平面区間を含む） 宮島東交差点における短期的、局所的な対策の実施 | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | <ul style="list-style-type: none"> 緊急度の高い『寺尾交差点立体化』を平成20年代半ば供用を目標に優先して整備を進める。 | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | <ul style="list-style-type: none"> 全体事業費のうち、約18億円（残事業費に対して6%）のコスト削減を実現 代替案として考えられる大幅な車線数増等の大規模な拡幅は沿道状況などから困難 | | | | | |
| 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、当該区間の事業の必要性、重要性は変わらないと考える。 | | | | | |
| 事業概要図 | <p>The map shows the route of the Fuji Bypass (General National Route 1) from Imai in Fuji City to Katsuta in Shimizu City, Shizuoka Prefecture. Key features include: <ul style="list-style-type: none"> 再評価箇所 (Re-evaluation points): Indicated by dashed lines, including the area around the Fuji Bypass and the area around the Katsuta interchange. 供用中 (Under construction): Indicated by solid lines, including the main bypass route and the Katsuta interchange. 再評価箇所 (Re-evaluation points): <ul style="list-style-type: none"> 寺尾交差点立体化 (Terioka Interchange立体化) 富士立体化 (Fuji立体化) 寺尾交差点立体化 (Terioka Interchange立体化) 暫定4車線供用区間 (Temporary 4-lane supply area): L=3.9km 全線 (Full line): L=21.4km </p> | | | | | |

※ 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。