

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 地域高規格道路 <small>しずおかとうざい</small> 静岡東西道路 一般国道1号静岡バイパス <small>せいしん</small>	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：静岡県静岡市清水区興津東町 <small>しずおか しずおか しみず おきつ あずまちょう</small> 至：静岡県静岡市駿河区丸子二軒家 <small>しずおか しずおか するが まりこ にけんや</small>	延長 24.2 km	
事業概要 一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、静岡県静岡市、愛知県名古屋市及び京都府京都市の主要都市を経て、大阪府大阪市に至る延長約796kmの主要幹線道路です。 本事業の一般国道1号静岡バイパスは、静岡県静岡市清水区興津東町から同市駿河区丸子二軒家に至る延長24.2kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、交通事故の削減、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。		
S43年度事業化		S45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	1,600億円	事業進捗率
52%		供用済延長
15.5km		
計画交通量 58,200台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 2.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 574/1,829億円 (事業費：552/1,766億円) (維持管理費：22/63億円)
総便益 (残事業)/(事業全体) 1,505/2,569億円 (走行時間短縮便益：1,168/2,012億円) (走行経費減少便益：238/397億円) (交通事故減少便益：100/160億円)		基準年 平成24年
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.3~1.6 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.5~3.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.3~1.6 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.4~2.9 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.0~2.0 (事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=2.4~2.8 (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。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ②物流効率化の支援 ・港湾（清水港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路として位置づけがある。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトの支援が期待される。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（静岡赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 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 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧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。 ⑨他のプロジェクトとの関係 ・道路の整備に関するプログラムまたは都市計画道路整備プログラムに位置づけられている。		
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： 静岡市並びに地元期成同盟会が、暫定2車線区間の早期4車線化整備、平面区間（清水地区）の立体化早期着手を要望		

静岡市長の意見：

本事業は、本市の東西方向を結ぶ主要幹線道路であり、渋滞を解消し、物流の効率化や安全確保が図られるばかりでなく、南海トラフ巨大地震発生時における支援活動にも寄与する重要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、事業効果の早期発現のため、さらなる整備促進をお願いいたします。

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

- ・ 静清バイパスは、平成9年3月に全線暫定供用し、その後、順次立体4車線化整備を進めているが、鳥坂IC～千代田上土IC間や牧ヶ谷IC付近の暫定2車線区間、清水IC周辺の平面区間では朝の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している状況である。
- ・ 新東名開通により、県内の高速道路の利便性・走行性は格段に向上したが、一方、清水港と高速ICをアクセスする国道1号は、信号交差点が多く速達性・定時性が確保されていない。
- ・ 静清バイパスの死傷事故件数は、横砂北交差点～清水IC西交差点（平面区間）が多い。
- ・ 静清バイパスが通過する静岡市周辺では、東海・東南海・南海地震等の大規模地震の発生が予測されている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は52%、用地取得率は98%（平成23年度末）
- ・ 全線24.2kmのうち、15.5kmは立体4車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 鳥坂IC～千代田上土IC間（L=2.8km）及び羽鳥IC～牧ヶ谷IC間（L=0.5km）は、平成26年度の4車線供用を予定。
- ・ 牧ヶ谷IC～丸子IC間（L=3.0km）は、平成30年度の4車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

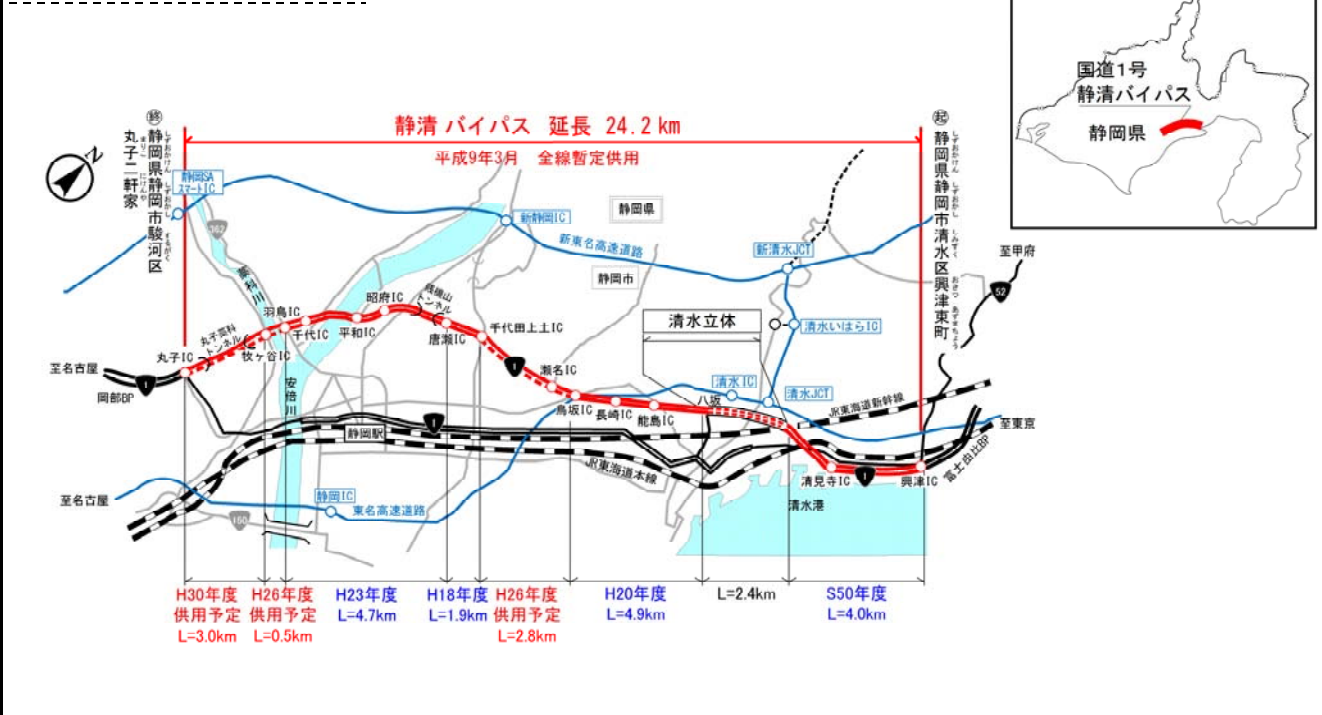
- ・ 丸子藁科トンネルにおいて、2期線の断面形状を見直すことにより、約11.3億円のコスト縮減を図っている。
- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

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。