

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道1号 <small>せいしん</small> 静清バイパス	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：静岡県静岡市清水区興津東町 至：静岡県静岡市駿河区丸子二軒家	延長	24.2 km									
事業概要	<p>一般国道1号静清バイパスは、静岡県静岡市清水区興津東町から同市駿河区丸子二軒屋に至る延長24.2kmのバイパスで、地域高規格道路静岡東西道路の一部を構成している。</p> <p>本事業は、静岡市の環状道路の一部として、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的とした事業である。</p>											
S43年度事業化	S49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	1,820億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約76%	供用済延長	24.2 km							
計画交通量	60,600台/日											
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">B/C (事業全体) 1.3</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総費用 (残事業)/ (事業全体) 451/2,656億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(残事業) 1.4</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(事業費) 435/2,563億円 (維持管理費) 15/94億円</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.3	総費用 (残事業)/ (事業全体) 451/2,656億円	(残事業) 1.4	(事業費) 435/2,563億円 (維持管理費) 15/94億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総便益 (残事業)/ (事業全体) 640/3,567億円</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">基準年 (令和2年)</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(走行時間短縮便益) 514/3,160億円</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(走行経費減少便益) 101/326億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(交通事故減少便益) 24/81億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/ (事業全体) 640/3,567億円	基準年 (令和2年)	(走行時間短縮便益) 514/3,160億円	(走行経費減少便益) 101/326億円	(交通事故減少便益) 24/81億円	
B/C (事業全体) 1.3	総費用 (残事業)/ (事業全体) 451/2,656億円											
(残事業) 1.4	(事業費) 435/2,563億円 (維持管理費) 15/94億円											
総便益 (残事業)/ (事業全体) 640/3,567億円	基準年 (令和2年)											
(走行時間短縮便益) 514/3,160億円	(走行経費減少便益) 101/326億円											
(交通事故減少便益) 24/81億円												
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=1.2~1.5 (交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C=1.3~1.6 (交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=1.2~1.5 (事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C=1.3~1.6 (事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=1.2~1.5 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=1.4~1.5 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量 : B/C=1.2~1.5 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=1.3~1.6 (交通量 ±10%)	事業費 : B/C=1.2~1.5 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C=1.3~1.6 (事業費 ±10%)	事業期間 : B/C=1.2~1.5 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C=1.4~1.5 (事業期間±20%)	
(事業全体) 交通量 : B/C=1.2~1.5 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=1.3~1.6 (交通量 ±10%)											
事業費 : B/C=1.2~1.5 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C=1.3~1.6 (事業費 ±10%)											
事業期間 : B/C=1.2~1.5 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C=1.4~1.5 (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"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾（清水港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「静岡東西道路」の一部として位置づけがある。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト（清水港ビジョン）を支援する。 <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（静岡県立総合病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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149号・国道150号清水駅前交差点～中島交差点（第一次緊急輸送路））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。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

静岡市長の意見：

「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。

一般国道1号静岡バイパスは、渋滞の解消、物流の効率化、交通事故の削減、国際拠点港湾である清水港へのアクセス向上、南海トラフ巨大地震発生時における支援活動など市民の暮らしの安全に寄与する重要な事業です。

清水立体区間は静岡バイパスに残る唯一の平面区間であり、早期開通を要望するとともに、事業効果の早期発現のため、施工ステップに応じた段階的な供用も含めた整備の推進をお願いします。

なお、引き続き必要な予算の確保とコスト削減の徹底に努め、事業を推進する様をお願いします。

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

- ・ 静岡バイパスは、平成9年3月に全線暫定開通し、平成30年12月22日には牧ヶ谷IC～丸子IC間が4車化したことにより、全線4車線開通した。現在は、清水立体の整備を進めている。
- ・ 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り、当該区間は清水港と高速ICのアクセス路線としての機能を有しているものの、信号交差点が多く速達性・定時性が確保されていない。
- ・ 静岡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。
- ・ 静岡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

- ・ 事業進捗率は約76%、用地取得率は約99%（令和2年3月末時点）
- ・ 牧ヶ谷IC～丸子IC間（延長3.0km）が、平成30年度に4車線化が完了したことにより、全線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

- ・ 残る清水立体の早期開通を目指し、調査設計、用地買収、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削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。