

再評価結果(令和8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 静岡バイパス				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	24.2km		
事業概要											
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、地域高規格道路静岡東西道路の一部を構成している。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。											
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		約1,865億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約88%		供用済延長		24.2km	
計画交通量		60,400台／日									
費用対効果 果分析	B/C (事業全体)		EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年		
	1.2		4.5%		190/3,446億円		812/4,120億円		令和7年		
	1.9 [2%]				〔事業費：174/3,343億円〕		〔走行時間短縮便益：667/3,709億円〕				
	2.5 [1%]				〔維持管理費：16/103億円〕		〔走行経費減少便益：112/327億円〕				
	(残事業)		(残事業)		感度分析		(事業全体)		(残事業)		
	4.3		16.9%		交通量		B/C=1.1～1.3(±10%)		交通量		B/C=3.8～4.7(±10%)
6.1 [2%]		事業費			B/C=1.2～1.2(±10%)		事業費		B/C=3.9～4.7(±10%)		
7.5 [1%]		事業期間			B/C=1.1～1.2(±20%)		事業期間		B/C=4.1～4.3(±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(静鉄バス中部国道線等)が存在する。											
②物流効率化の支援											
・国際拠点港湾 清水港へのアクセス性向上が見込まれる。											
③都市の再生											
・中心市街地で行う事業である。											
④国土・地域ネットワークの構築											
・「静岡東西道路」の一部として高規格道路に位置づけられている。											
⑤個性ある地域の形成											
・拠点開発プロジェクト(清水港長期構想)を支援する。											
⑥安全で安心できるくらしの確保											
・三次医療施設である静岡県立総合病院へのアクセス向上が見込まれる。											
⑦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149号、国道150号(清水駅前交差点～中島交差点)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。											
⑧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。											
⑨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	
<p>静岡市長の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・一般国道1号静岡バイパスは、慢性的な交通渋滞の緩和、物流機能の効率化、交通安全性の向上に加え、国際拠点港湾清水港への円滑なアクセス確保や、大規模災害時の緊急輸送路としての役割を担うなど、本市にとって極めて重要な路線であります。</li> <li>・本事業区間は、依然として平面交差が残る唯一の区間であり、全線の機能を最大限に発揮させるためには早期立体が不可欠であることから、先行して上り線の供用開始など、事業効果を速やかに発現させる取組をお願いします。</li> <li>・また、必要な予算の確保や徹底した安全な工事施工に努め、引き続き事業を推進するようお願いいたします。</li> </ul>	
事業評価監視委員会の意見	
<p>・「事業継続」することは「妥当」である。</p>	
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"> <li>・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。</li> <li>・清水IC周辺の平面区間では朝・夕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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率は約88%、用地取得率は約99%（令和7年3月末）</li> <li>・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。</li> </ul>	
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"> <li>・残る清水立体の早期開通を目指し、工事を推進していく。</li> </ul>	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地盤改良工において、深層混合処理工法を採用することで、施工効率を向上させ、作業時間短縮を図る。</li> <li>・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。</li> </ul>	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	
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）