

事後評価結果(令和7年度)

担当 課: 静岡市道路計画課
担当課長名: 尾焼津 健

事業名	主要地方道 しみずふじのみや いはら いさぶ 清水富士宮線(庵原～伊佐布)	事業区分	地方道	事業主体	静岡市				
起終点	自: 静岡県静岡市清水区庵原町 至: 静岡県静岡市清水区伊佐布			延長	2.9 km				
事業概要	(主)清水富士宮線は、国道149号(静岡市清水区)から国道139号(富士宮市)に至る南北の幹線道路である。 今回の事業は、庵原～伊佐布間のバイパス整備をするもの。								
事業の目的・必要性	(主)清水富士宮線は、国道149号(静岡市清水区)から国道139号(富士宮市)に至る南北の幹線道路である。 庵原～伊佐布間は、新東名高速道路清水連絡路の清水いはらICから国際拠点港湾である清水港にアクセスする道路として都市計画決定された路線であり、清水港へのアクセス向上や現道の交通混雑の緩和を目的として、バイパス整備するもの。								
事業概要図									
事業の効果等	事業期間	事業化年度	H22年度	用地着手	H22年度	供用年	(当初) — / R5年	変動	—
		都市計画決定	H3年度	工事着手	H22年度	(暫定/完成)	(実績) — / R5年		
	事業費	計画時	(名目値) — / 140.5 億円	実績	(名目値) — / 144.3 億円			変動	1.03 倍
		(暫定/完成)	(実質値) — / 151.4 億円	(暫定/完成)	(実質値) — / 155.4 億円				
	交通量 (当該路線)	計画時	— / 16,400 台/日		実績	— / 15,800 台/日		変動	-4 %
	(暫定/完成)			(暫定/完成)					
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	23.2 → 28.9 km/h		交通事故減少		203.1 → 114.3件/億台キロ				
	(供用直前年次) H27年度 (供用後年次) R6 年度		(供用前現道→供用後現道)		(供用直前年次) H30～R2年度 (供用後年次) R5～R7年度				
費用対効果分析結果 (再評価)	B/C	EIRR	総費用 : 158億円 (事業費: 156億円 維持管理費: 1.9億円 更新費: 0億円)		総便益 : 308億円 (走行時間短縮便益: 269億円 走行経費減少便益: 36億円 交通事故減少便益: 3億円)		基準年	H31年	
	1.9	7.2 %							
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用 : 213億円 (事業費: 210億円 維持管理費: 2.9億円 更新費: 0億円)		総便益 : 405億円 (走行時間短縮便益: 346億円 走行経費減少便益: 42億円 交通事故減少便益: 17億円)		基準年	R7年	
	1.9	6.9 %							
事業遅延によるコスト増	費用増加額		— 億円		便益減少額		— 億円		

	<p>事業遅延の理由</p> <p>—</p>
	<p>交通量変動の理由</p> <p>—</p>
	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①国際拠点港湾(清水港)へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(主)清水富士宮線の整備は、物流拠点としての機能強化が進められている清水港へのアクセス性を更に向上させた。 ・当該区間の整備により、清水いはらICから国際拠点港湾である清水港までの所要時間が約3分短縮した。(所要時間 整備前(現道):約14分 → 整備後(バイパス):約11分) ・清水港へのアクセス性が向上したことで、物流交通の効率化が図られた。 <p>②交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(主)清水富士宮線は、中部横断自動車道の開通による清水いはらICの利用増加に伴い、利用交通量が増加した。(清水いはらIC利用交通量 H30:約800台/日 → R6:約2,200台/日) ・清水いはらICの利用交通量増加で現道部の更なる交通混雑が懸念されたが、当該バイパス区間の整備により、現道からバイパスへの交通転換が図られたため、現道における交通混雑が緩和した。(現道交通量 R3:約6,000台/日 → R6:約1,000台/日) ※いはら橋西側交差点～庵原交差点間
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>特になし。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては、今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>【周辺ネットワークの整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成24年に新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT、清水連絡路)が開通し、清水いはらICも供用開始した。 ・平成31年には中部横断自動車道(新清水JCT～富沢IC)が開通した。 ・令和3年には中部横断自動車道(新清水JCT～双葉JCT)が全線開通し、静岡～甲府の移動時間が大幅に短縮した。 ・周辺ネットワークの整備とともに周辺のIC、JCTの利用交通量が増加傾向にあるため、アクセス路線である当該区間の重要度も高まっている。(利用交通量 R2:約100,000台/日 → R6:125,000台/日)
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>(主)清水富士宮線(庵原～伊佐布)は、事業が完了しており、整備目的通りの効果が発現していることから、今後の事後評価および改善措置の必要性はないと考える。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>事業評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法について見直しの必要性はない。</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし。</p>

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。