

番 号	令和7年度公共事業事後評価調書				担当課名 [道路計画課]	
事業名	主要地方道 清水富士宮線（庵原～伊佐布）			事業主体	静岡市	
箇所名	静岡市清水区庵原町～静岡市清水区伊佐布					
事業概要						
事業期間	当初	平成22年度～令和4年度		事業費	当初	14,046百万円
	実績	平成22年度～令和4年度			実績	14,425百万円
事業量	バイパス整備（4車線） 種級区分：3種2級 設計速度：60km/h 事業延長：2,900m 道路幅員：27.0m					
事業の目的・必要性						
主要地方道 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～伊佐布は、中部横断自動車道の開通による交通量増加が見込まれる清水いほら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緩和を目的として、バイパス整備するものである。						
事業の効果等						
費用対効果 分析結果	再評価	B/C	1.9	総費用 158億円 （事業費：156億円 維持管理費：1.9億円）	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 平成31年
	事後	B/C	1.9	総費用 213億円 （事業費：210億円 維持管理費：2.9億円）	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 令和7年
(1)費用対効果に関する分析の算定基礎となった要因の変化						
前回評価 および 供用の状態	再評価	道路構造	全体事業費	計画交通量	事業期間	B/C
		4車線	144.9億円	16,400台/日	平成22年～令和4年	1.9
	事後	道路構造	全体事業費	計画交通量	事業期間	B/C
		4車線	144.3億円	15,800台/日	平成22年～令和4年	1.9
現道の状況			現道の交通量	バイパスの交通量	合計	
	整備前 H27センサス		7,082台/日	— 台/日	7,082台/日	
	整備後 R7交通量調査		970台/日	7,776台/日	8,746台/日	
	整備による変化量		6,112台/日減少	7,776台/日増加	1,664台/日増加	
変化内容または 変化要因		現道からバイパスへ交通が転換				

(2) 事業効果の発現状況
<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。 <p>③ヒアリング調査による利用者の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線周辺や清水港周辺に拠点を置く企業を対象として、ヒアリング調査を実施した。(6社実施) ・当該区間の開通により、清水港や各企業拠点へのアクセス経路が変化し、当該区間を利用する企業が増加した。 ・当該区間の開通により、6社中5社の企業が清水港や各企業拠点へのアクセス性が向上したと回答。
事業実施による環境の変化
特になし。
事業を巡る社会経済情勢等の変化
<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>【清水港の機能強化における整備事業(新興津地区)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・清水港では、コンテナ取扱数が増加傾向にあり、物流拠点としての機能をさらに強化していくため、整備事業が進められている。 ・新興津地区では、効率的な輸送を行うために、岸壁の延伸事業を実施している。 ・物流拠点としての強化に加えて、まちづくりとして多目的な空間創出の取り組みも進められている。
対応方針(案)
<p>【今後の事後評価の必要性および改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(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の必要性はないと考える。 <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> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考える。