

令和7年度 公共事業評価委員会

【事後評価】

(主)清水富士宮線(庵原～伊佐布)

令和7年12月18日

静岡市 建設局 道路部 道路計画課

1. 事業の概要
2. 事業の目的・必要性
3. 事業の効果等
 - (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
 - (2)事業の発現状況
4. 事業を巡る社会情勢等の変化
5. 対応方針

1. 事業の概要

- ・(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。
- ・庵原～伊佐布間は、中部横断自動車道の清水いはら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。

位置図



出典: 地理院地図

1. 事業の概要

(主)清水富士宮線(庵原～伊佐市)

事業の概要

種級区分：3種2級(60km/h)
事業区間：自)静岡市清水区庵原町
至)静岡市清水区伊佐布
計画延長・幅員：延長2.9km 幅員27.0m
車線数：4車線
計画交通量：15,800台(R22)
事業化：平成22年度
全体事業費：約144億円

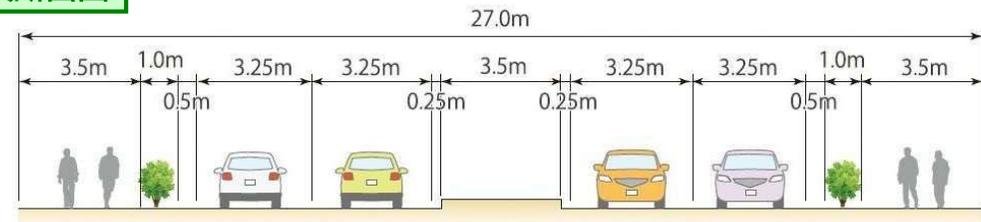
平面図



補助事業の概要

事業名：道路局所管補助金
(地域連携道路事業費補助)
内容：交通拠点連携を図り、物流の効率化
など生産性向上に資する空港・港湾
等へのアクセス道路の整備

標準横断面図



2. 事業の目的・必要性

国際拠点港湾※(清水港)へのアクセス向上

- ・中部横断自動車道の清水いはらICから国際拠点港湾に位置付けられている清水港へのアクセス向上を図る

※国際拠点港湾とは国際海上輸送網の拠点として、特に重要として政令により定められた港湾（全国18港が指定）

交通混雑の緩和

- ・中部横断自動車道の開通により交通量増加が見込まれる現道（(主)清水富士宮線）の交通混雑の緩和を図る

3. 事業の効果等

(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】

事項	前回評価 (令和元年度再評価)	今回評価 (令和7年度事後評価)
道路構造等	4車線	4車線
全体事業費	144.9億円	144.3億円
計画交通量	16,400台/日	15,800台/日
事業期間	平成22年度～ 令和4年度	平成22年度～ 令和4年度
費用対効果 (B/C)	1.9	1.9



【変化状況】

事項	バイパス整備前 H27センサス	バイパス整備後 R7交通量調査	整備による変化量	変化内容 または要因
現道の交通量 (A-A')	7,082台/日	970台/日	6,112台/日減少	現道からバイパスへ 交通が転換
バイパスの交通量 (B-B')	— 台/日	7,776台/日	7,776台/日増加	
合計	7,082台/日	8,746台/日	1,664台/日増加	

3. 事業の効果等

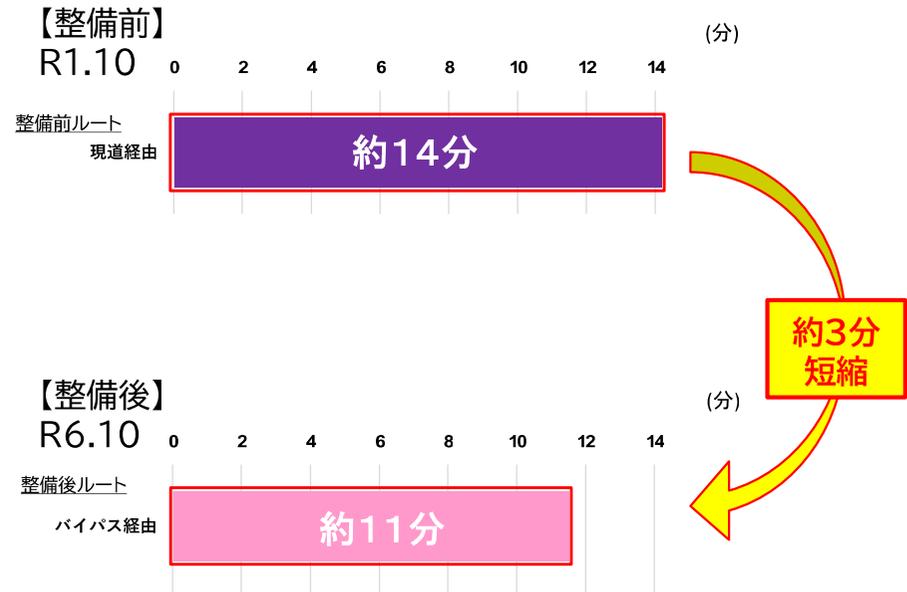
(2) 事業効果の発現状況 【国際拠点港湾(清水港)へのアクセス向上】

- ・(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。
- ・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。

清水いはらIC→袖師交差点(清水港方面)のアクセスルート



清水いはらIC→袖師交差点の所要時間(分)



出典:ETC2.0プローブデータ 整備前:R1.10平日、整備後:R6.10平日

所要時間の短縮により清水港への**アクセス性が向上**した

3. 事業の効果等

(2) 事業効果の発現状況 【交通混雑の緩和】

- ・(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。

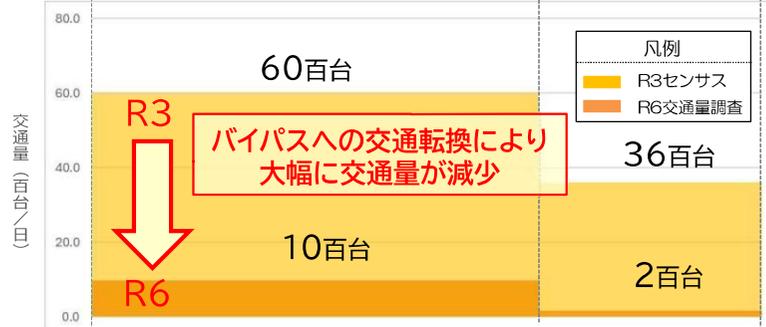
(主)清水富士宮線 現道 の交通状況



清水いはらICの利用交通量



■(主)清水富士宮線 現道の交通量



📷 清水富士宮線の状況(R1)



📷 清水富士宮線の状況(R7)

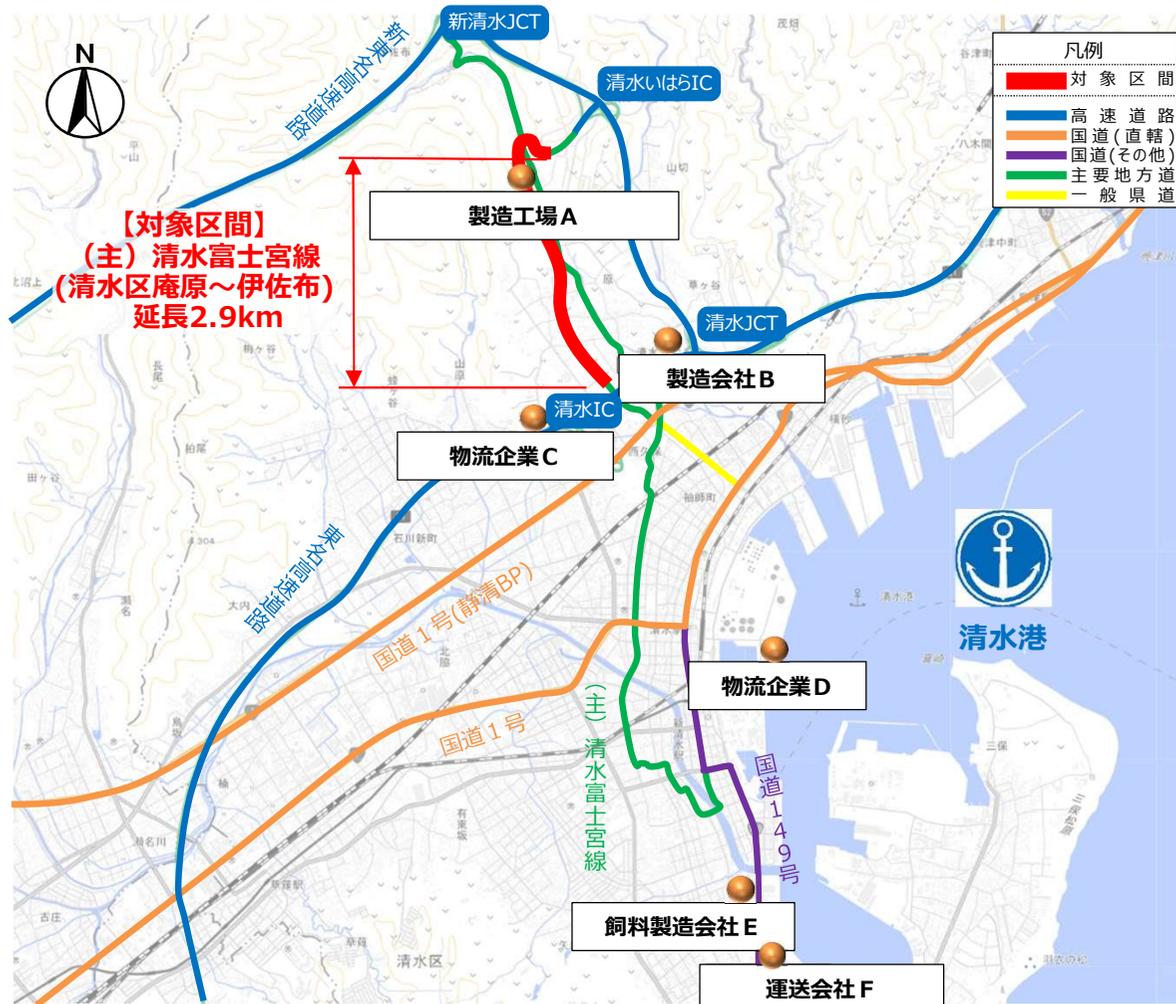


3. 事業の効果等

(2) 事業効果の発現状況【ヒアリング調査による利用者からの意見】

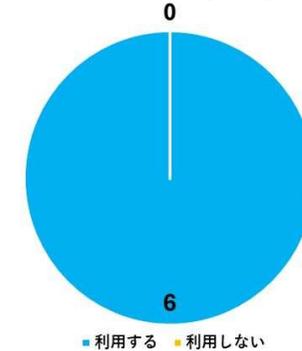
- ・当該路線周辺や清水港周辺に拠点を置く企業を対象として、ヒアリング調査を実施した。
- ・当該区間の開通により、清水港や各企業拠点へのアクセス経路が変化し、当該区間を利用する企業が増加した。
- ・当該区間の開通により、6社中5社の企業が清水港や各企業拠点へのアクセス性が向上したと回答。

ヒアリング対象企業の位置関係

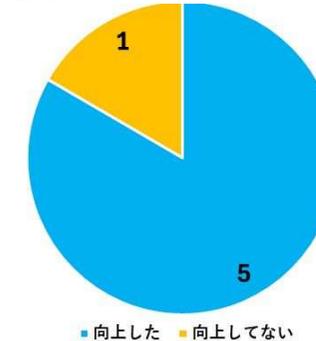


企業ヒアリング結果(6社実施)

【普段から当該区間を利用するか】



【当該区間開通により、アクセス性が向上したか】



当該区間利用者

- ◇清水港までの所要時間が短縮された
- ◇アクセス性が向上したし、交通量が少なくなって走行しやすくなった
- ◇交通利便性が向上して、渋滞を回避できるようになった
- ◇拠点立地をアクセス性の高い立地にした

出典：地理院地図

4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

【周辺ネットワークの整備】

- ・平成24年に新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT、清水連絡橋)が開通し、清水いはらICも供用開始した。
- ・平成31年に中部横断自動車道(新清水JCT～富沢IC)が開通し、令和3年に(新清水JCT～双葉JCT)が全線開通。
- ・周辺ネットワークの整備とともに、周辺のICや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。



出典: 地理院地図

社会情勢の変化

年次	経緯
平成24年4月	<ul style="list-style-type: none"> ・新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT) 開通 ・新東名高速道路(清水連絡路)(新清水JCT～清水JCT) 開通 ・清水いはらIC 供用開始
平成31年3月 令和2年11月	<ul style="list-style-type: none"> ・中部横断自動車道(新清水JCT～富沢IC) 開通 ・(主)清水富士宮線 庵原球場入口交差点～庵原交差点間 暫定2車線部分開通
令和3年8月 令和5年2月	<ul style="list-style-type: none"> ・中部横断自動車道(新清水JCT～双葉JCT) 全線開通 ・(主)清水富士宮線(庵原～伊佐布) 全線4車線供用開始

周辺IC,JCTの利用交通量



出典: 静岡市提供資料

4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

【清水港の機能強化における整備事業(新興津地区)】

- ・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更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。

新興津地区 岸壁の延伸事業

■清水港のコンテナ取扱数



コンテナ数の増加や船舶の大型化が進む中で、岸壁の混雑や延長不足によって、非効率的な輸送が生じている

出典:国土交通省 港湾統計

岸壁の混雑を解消し、効率的な輸送を可能とする

新興津地区 物流拠点整備と地域活性化

■清水みなとまちづくりグランドデザイン

静岡県と静岡市が主導し、民間企業と連携して進められている官民連携のまちづくり構想



出典:清水みなとづくり公民連携協議会HP

港湾の利便性向上や地域活性化を図る

■岸壁延長事業



岸壁の延長工事を実施

出典:国土交通省 中部地方整備局 清水港湾事務所HP



海洋レクリエーション拠点の形成



出典:静岡県港湾局HP

5. 対応方針

今後の事後評価の必要性および改善措置の必要性

- ・(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はないと考える。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・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。

(1) 費用対効果に関する分析の算定

費用便益比の評価方法

- ・費用便益比は、国土交通省が策定した「費用便益分析マニュアル 令和7年8月」に基づいて算出する。
- ・総便益(B)を総事業費(C)で除算した、 B/C が基準値1.0を超えていれば、便益の方が事業費よりも大きく、経済的効率性が確保されていることを示す。

総便益(B)

- ・道路の整備・改良によって得られる直接的・間接的な効果を貨幣化したもの。

総事業費(C)

- ・道路の整備・改良に必要な工事費・補償費・用地費に、社会的割引率4%を乗算して現時点の事業費に換算後、道路の耐用年数50年間の維持管理費を加算したものの。

(1) 費用対効果に関する分析の算定

総便益(B)

・道路の整備・改良によって得られる直接的・間接的な効果を貨幣化したもの。

道路の整備・改良によって得られる効果

・道路の整備に伴う効果として、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新規立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果が存在する。

・現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目を対象便益とする。

(1) 費用対効果に関する分析の算定

年度別事業費 (百万円)

	用地費	工事費	計
H22	525	0	525
H23	895	130	1,025
H24	765	179	944
H25	541	571	1,112
H26	1,254	828	2,082
H27	300	1,629	1,929
H28	0	1,862	1,862
H29	205	981	1,186
H30	0	1,608	1,608
R1	0	1,035	1,035
R2	0	732	732
R3	0	385	385
R4	0	0	0
計	4,485	9,940	14,425

(1) 費用対効果に関する分析の算定

総便益(B) 405億円(①+②+③)

①走行時間短縮便益 346億円

・道路の整備・改良による走行時間費用の縮減効果

②走行経費減少便益 42億円

・道路の整備・改良による走行経費※の縮減効果

※燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費、車両償却費

③交通事故減少便益 17億円

・道路の整備・改良による交通事故の社会的損失額の縮減効果

【参考】

(1) 費用対効果に関する分析の算定

総事業費(C) 213億円(②+③)

①全体事業費 144億円

・道路の整備・改良に必要な工事費・補償費・用地費

②現在価値化 210億円

・「①全体事業費」に社会的割引率4%を乗算して、将来(道路の整備・改良後)の価値を現在の価値に換算

③維持管理費 2.9億円

・道路の耐用年数50年間の維持管理費(社会的割引率4%を乗算)

【参考】

(1) 費用対効果に関する分析の算定

費用便益比 B/C 1.9

・B/Cが基準値の1.0を超えているため、経済的効率性が確保されている。

(主)清水富士宮線(庵原～伊佐布)の周辺状況・供用状況



(2) 令和元年度再評価時からのB/Cの変化

- 基準年次を平成31年度から令和7年度に見直し
- B/Cは令和元年度再評価と令和7年度事後評価で変化はなし

事 項	令和元年度 再評価	令和7年度 事後評価	増減	変化要因	
全体事業費 <small>※精算額・税込み</small>	144.9億円	144.3億円	-0.6億円	・年度別事業費の見直し	
基準年次	平成31年度	令和7年度		・基準年の見直し	
計画交通量	16,400台/日	15,800台/日	-600台/日	・将来交通需要推計の見直し (H22ベース→H27ベース)	
事業期間	平成22年度 ～令和4年度	平成22年度 ～令和4年度			
事業 全体	B/C	1.9	1.9		
	総費用 (C) <small>※現在価値化・税抜き</small>	158億円	213億円	+55億円	・基準年の変更(H31→R7)
	総便益 (B) <small>※現在価値化・税抜き</small>	308億円	405億円	+97億円	・基準年の変更(H31→R7) ・将来交通需要推計の見直し (H22ベース→H27ベース) ・費用便益マニュアルの改訂(R7.8)