※国交省所管事業版　　資料2(様式１)

令和７年度公共事業再評価調書

担当課名　道路整備課

番号	6

事　業　名	道路改良事業	事業主体	静岡県
箇　所　名	一般県道　仙石原新田線（せんごくばらしんでんせん）	関係市町	裾野市
事業採択年度	令和　3　年度	計画期間	令和3年度　～　令和10年度
用地着手年度	令和　4　年度	工事着手年度	令和　4　年度
再評価理由※	事業採択（R3）後５年が経過した時点で継続中の事業		

全体事業費	百万円	投資状況（百万円）	～R5年度	R6年度	R7年度見込	計
	1,900		329	378	456	1,163

事業概要

(1)事業目的

本路線は、裾野市岩波地区と神奈川県箱根町を結ぶ生活道路であるとともに、裾野ICと箱根・芦ノ湖を結ぶ観光道路である。本路線の沿道には、平成26年９月に「世界かんがい施設遺産」に登録された深良用水があり、今後も観光利用等において重要な路線となることが見込まれるが、道路幅員が狭く、カーブがきつい箇所があるため、大型車のすれ違いが困難な状況である。このため、道路幅員の拡幅及び道路線形の見直しを行うものである。

(2)事業内容

施工延長：　1,000　m
（道路工：　1,000　m　　）
計画幅員：　7.00　m　（全幅）

【視点１】　事業の必要性

(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化

・新東名高速道路・新御殿場IC、（一）仁杉柴怒田線、国道469号御殿場バイパス（1工区）の開通
・Woven City着工　R7 一部エリアで実証開始
・熱海市伊豆山土石流災害が発生
・岩波駅周辺まちづくり　着工

(2)事業の投資効果

○費用便益分析結果　（令和　7　年度時点）

B/C（i=4%）	参考:B/C（i=2%）	参考:B/C（i=1%）	EIRR
1.5	2.0	2.7	6.2%

・総便益（B）　26.28 億円　（走行時間短縮便益：23.23億円、走行経費減少便益：2.90億円、交通事故減少便益：0.15億円）
・総費用（C）　17.64 億円　（事業費：17.24億円、維持管理費：0.41億円、用地残存価値：0.01億円）

○見込まれる効果（定性的な効果）

・国道1号及び国道138号バイパスの補完道路として、観光周遊ルートを形成し、観光、地域産業を支援
・狭隘かつ線形不良区間の改善による安全で信頼性の高い交通の確保
・安定性の高い大型ブロック積擁壁と切土法面による災害時の安全な通行の確保

(3)事業の進捗状況　（令和　7　年度見込み）

区　分	進捗率	内　訳
事業費	61.2%	（　1,163 百万円　／　1,900 百万円　）
事業量	0.0%	0 m　／　1,000 m
用地取得	100.0%	967 m2　／　967 m2

評価	継続が妥当

【視点２】　今後の事業の進捗の見込み

用地取得が完了していることから、工事を推進し、早期の完成・供用を目指す。

評価	継続が妥当

【視点３】　新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性

建設発生土及び伐採樹木について、近隣の工事箇所や関係者と調整を図り、運搬・処分費等の低減を図っていく。

対応方針（案）

(1)対応方針（案）

本事業を　【　継続　】　する。

(2)理由

本路線は、国道1号及び国道138号バイパスの補完道路として観光周遊ルートを形成し、観光、地域産業を支援を形成する重要な路線である。

本事業は観光地へのアクセス強化及び災害時の緊急車両の通行の確保に大きく寄与することから、事業を継続して早期完成を図る。

費用便益比算出説明書

一般県道　仙石原新田線
（「費用便益分析マニュアル」国土交通省 道路局 都市局 令和7年2月）

総括表

総便益Ｂ	評価期間内に当該路線を整備しなかった場合に発生する経費 －評価期間内に当該路線を整備した場合に発生する経費	2,628百万円
総費用Ｃ	当該計画道路の建設投資額 ＋当該計画道路の検討期間内に必要となる維持管理費	1,764百万円
Ｂ／Ｃ		**1.49**

総便益

○各便益の算定
　走行時間短縮便益：道路整備による走行時間の短縮を賃金率等で金銭評価
　走行経費減少便益：道路整備による走行に係る経費（燃料費、タイヤ・チューブ費等）の減少を評価
　走行事故減少便益：道路整備による交通事故件数の減少に伴う、事故の社会費用減少を評価

○現在価値の算定
　基準年次をR7年、社会的割引率を4％として、各便益を現在価値化する。

○総便益の算定
　供用開始年（R11年）を起算点、検討期間を50年として、各年次の便益の現在価値額を算定し、
　合計した額が総便益となる。

R22（推計年次）単年度便益
　Ｂ　＝走行時間短縮便益＋走行経費減少便益＋走行時間短縮便益
　　＝133百万円＋17百万円＋1百万円
　　＝151百万円

検討期間全体の総便益
　Ｂ　＝走行時間短縮便益＋走行経費減少便益＋走行時間短縮便益
　　＝2,323百万円＋290百万円＋15百万円
　　＝2,628百万円

※ 表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

総費用

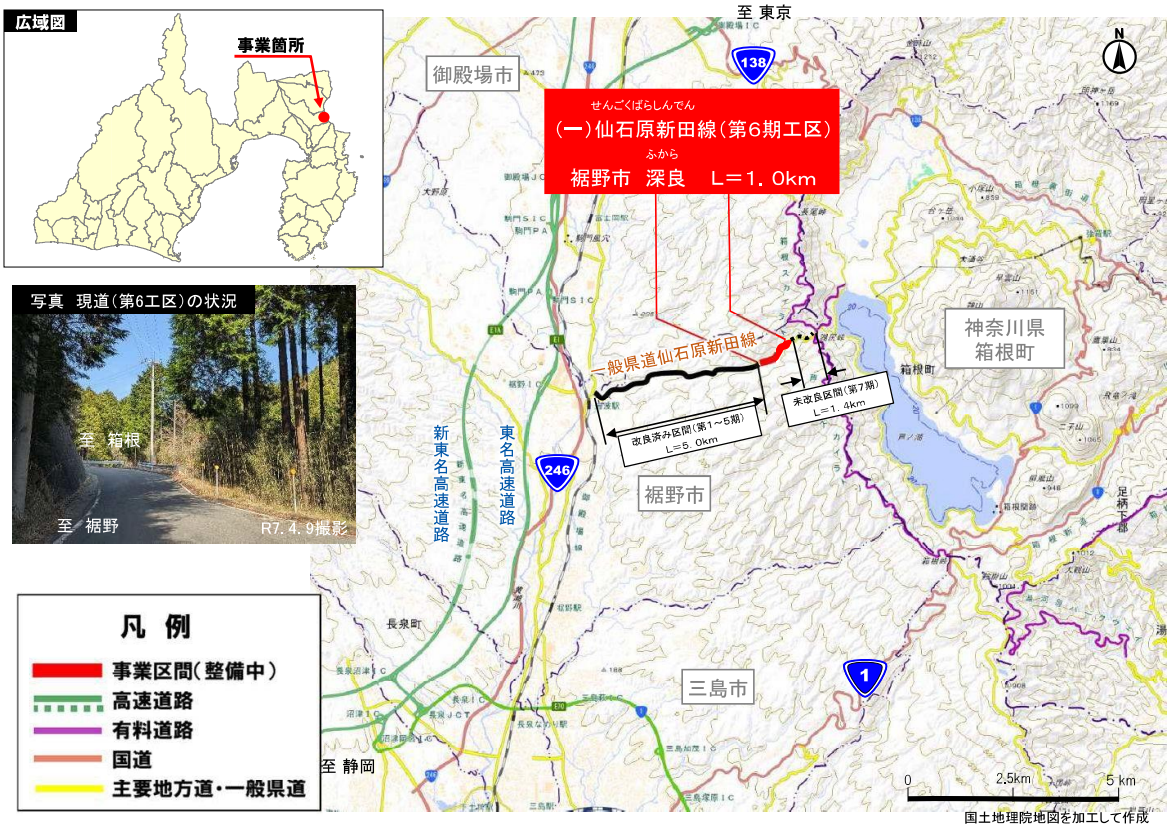
○建設投資額
　年度別の事業費に割引率をかけて合計する。
　用地補償費については、検討期間後の残存価値として、現在価値化した価格を控除する。

○評価期間内に必要な維持管理費
　整備延長に対する年間維持管理費用に割引率をかけて、供用後50年間を合計する。

総費用
　Ｃ＝建設投資額＋維持管理費
　　＝1,723百万円＋41百万円
　　＝1,764百万円

※ 表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

1．事業箇所位置図



2．事業概要

事業概要

- 事業期間　　：令和3年度～令和10年度
- 事業区間延長：延長1. 0km
- 道路幅員　　：車道5. 5m（全幅7. 0m）
- 車線数　　：２車線
- 全体事業費　：1, 900百万円

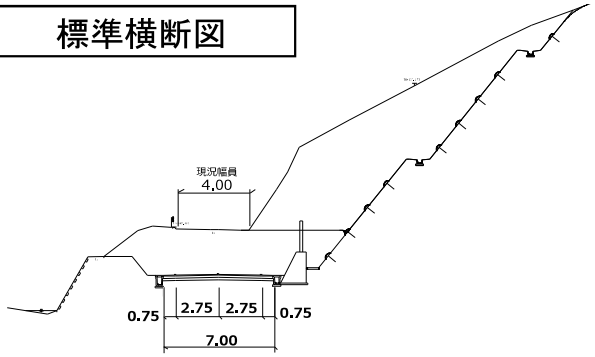
国土地理院地図を加工して作成

事業の目的・必要性

本路線は、裾野市岩波地区と神奈川県箱根町を結ぶ生活道路であるとともに、裾野ICと箱根・芦ノ湖を結ぶ観光に寄与する道路である。本路線の沿道には、平成26年に「世界かんがい施設遺産」に登録された深良用水があり、今後も観光利用等において重要な路線となることが見込まれるが、道路幅員が狭く、カーブがきつい箇所があるため、大型車のすれ違いが困難な状況である。

このため、道路幅員の拡幅及び道路線形の見直しを行うものである。

標準横断図

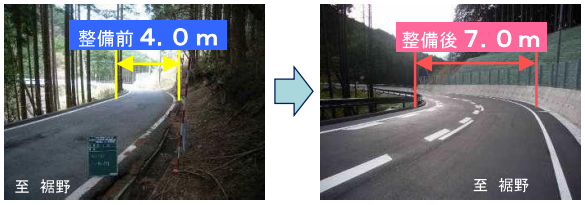


2．事業概要

第6期工区平面図 L=1.0km

幅員

＜完成区間＞



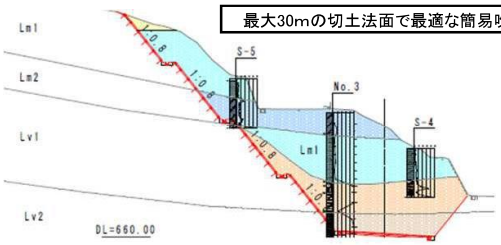
最小曲線半径

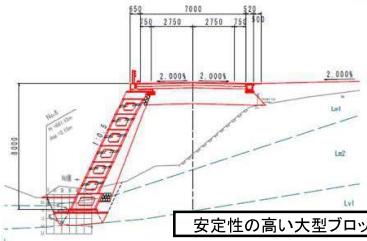
整備前 8m ⇨ 整備後 20m

最急縦断勾配

整備前 14．7% ⇨ 整備後 12%

最大30mの切土法面で最適な簡易吹付枠工





安定性の高い大型ブロック積擁壁

3．事業の必要性（費用便益比）

総　費　用（C）	**17.64億円**
改　築　費	17.24億円
維持管理費	0.41億円
用地残存価値	0.01億円
総　便　益（B）	**26.28億円**
走行時間短縮便益	23.23億円
走行経費減少便益	2.90億円
交通事故減少便益	0.15億円

	今回評価（R7）
費用便益比（B/C）	1.5（1.49）
経済的内部収益率（EIRR）	6.2%

$$費用便益比＝\frac{総便益（走行時間短縮便益＋走行経費減少便益＋交通事故減少便益）}{総費用（事業費＋維持管理費－用地残存価値）}$$

3．事業の必要性（事業の効果）

① 富士山から箱根一帯の観光・地域振興の支援
（国道1号及び国道138号バイパスの補完道路として、観光周遊ルートを形成し、観光、地域産業を支援）

・当該地域周辺は、観光交流客数が増加傾向にあり、周辺施設では新たな開発が進行している。
・拡幅整備により、新たな観光周遊ルートを形成し、観光振興を支援する。

国土地理院地図を加工して作成

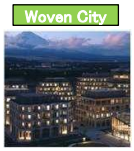
■地域の声

裾野市観光協会

箱根の来訪者が、裾野にも周遊しやすくなることを期待している。
数年前から深良用水まつりを実施しており、Woven Cityや岩波駅周辺まちづくりなどの開発も始まり、今後の観光産業の活性化につながる道路整備です。

旅行会社

現道は大型バスが通れないため、利用していない。
産業遺産、インフラツアー等を企画している。
深良用水など魅力的なスポットもあるので、大型バスが通ることができるようになれば、新たなツアーコースの候補となると期待している。


Woven City
R7一部実証開始

岩波駅周辺
まちづくり
R5.2着工

箱根駒ヶ岳
芦ノソラ
R7.4リニューアル

3．事業の必要性（事業の効果）

② 安全で円滑な交通の確保
（狭隘かつ線形不良区間の改善による安全で信頼性の高い交通の確保）

・事業区間は狭隘で線形も良くないため、車両同士のすれ違いが困難な箇所が多く存在。
・拡幅整備により、狭隘かつ線形不良区間が解消され、安全で信頼性の高い交通を確保。

国土地理院地図を加工して作成

幅　員

＜完成区間＞

最小曲線半径　整備前 8m ⇨ 整備後 20m

最急縦断勾配　整備前 14．7% ⇨ 整備後 12%

■利用者の声

箱根登山バス

仙石原周辺の施設への通勤で利用している。
拡幅整備されて安全になることを期待している。
接続する芦ノ湖スカイラインの無料化も併せて実施すればなお使いやすくなる。

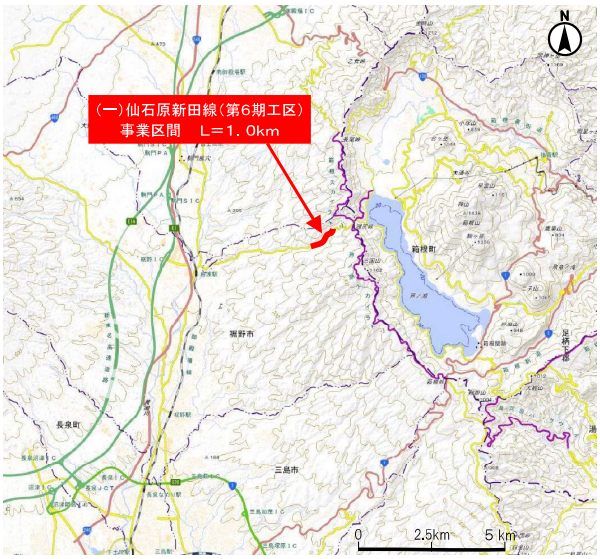
箱根　ゴルフ場

三島市から通勤で利用しているが、道が狭くカーブが多く、すれ違いが心配である。
裾野市方面からの利用客から道案内の問合せがある場合に、アクセスルートとして案内しないが、拡幅して走りやすくなれば案内できる。
将来、岩波駅～芦ノ湖・桃源台間に路線バスが走るようになれば、いろいろな面で地域一帯の活性化につながると思う。

3．事業の必要性（事業の効果）

③ 災害に強い道路ネットワークの構築
（道路拡幅による災害時の安全な通行の確保）

・事業区間は急峻な山岳地帯を通過するため、路肩の道路施設の倒壊や、積雪時の車両の立ち往生が発生している。
・道路拡幅を行い2車線を確保することで、災害に強い道路を構築する。



国土地理院地図を加工して作成

県管理道路における
スタック車両

箱根・芦ノ湖　旅館

沼津市から通勤で利用している。通勤時は国道1号が混んでいるので、この道だと20分以上早い。
箱根側の狭い区間で、不慣れな車が入ってくることがあり、対向車が見えないため、事故の危険があるので不安。
積雪時など、すれ違い困難な箇所で不慣れな車が立往生している時があり、通行に苦慮した。
通行止め時には国道1号、138号に迂回したが渋滞して時間がかかった。
拡幅して勾配も緩くなると安心して通勤できる。

路肩のカーブミラーの倒壊

急峻な山岳地帯を通る現道

4．前回からの変更点・理由

	採択時（R3）	今回（R7）	主な変更理由
①計画期間	R3～R6	R3～R10 （＋4年）	・交通規制に関する地元との調整により、施工時間が限定（時間帯通行止め） ・地質が脆弱であったことによる施工効率の低下 ・建設発生土搬出先の調整
②全体事業費	800百万円	1,900百万円 （＋1,100百万円）	・地質が脆弱であったことによる処分費の増額（他工事流用→処分場処分） ・労務費及び材料費の上昇

公共工事設計労務単価の推移

出典：国土交通省報道発表資料
https://www.mlit.go.jp/report/press/tochi_fudousan_kensetsugyo14_hh_000001_00261.html

現場土質状況

５．対応方針（案）

- 本路線は、国道1号及び国道138号バイパスの補完道路として観光周遊ルートを形成し、観光、地域産業を支援を形成する重要な路線である。

- 本事業は観光地へのアクセス強化及び災害時の緊急車両の通行の確保に大きく寄与する。

- 費用便益比（B/C）は1.5と1.0を上回る。

以上から、事業効果が大きい。

事業を継続し、早期完成を図る。