

| 番号 | 7 | 平成26年度公共事業事後評価調書 | | 担当課名[街路整備課] | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|-----------------------------|-----------------------------|-------------|---|---------|-----|---------|--|------------------|-------------------|--|---------|-----------|-----------|--------------------|-------|--|------------------|-----------|
| 事業名 | 街路整備事業 | | | 事業主体 | 静岡県 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 箇所名 | 都市計画道路 | かなおかうきしません 金岡浮島線 (東椎路工区) | ひがしいじこうく | 市町村名 | 沼津市 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 当初 | 平成5年度～平成9年度 | 事業費 | 当初 | 2,272百万円 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 実績 | 平成5年度～平成21年度 | | 実績 | 2,261百万円 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業量 | 延長：450m 道路幅員：20.0m (2車線：車道幅員5.5m×2、両側自転車歩行者道：自歩道幅員4.5m×2) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の目的・必要性 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>本路線は、沼津市西部地域において沼津市中心部から富士市境を結ぶ主要な東西幹線道路として位置付けられている。この地域には沿岸部に歴史ある旧東海道の県道東柏原沼津線が位置するとともに、愛鷹山裾側には根方街道と呼ばれる県道三島富士線が位置しており、これら街道を中心に市街化が進み、重要な幹線道路・生活道路として利用されてきた。その後のモータリゼーションの進展に伴い、増加した交通に対応するため、沿岸部では国道1号や県道富士清水線の整備により、交通の集中への対策を進め円滑化が図られてきたものの、愛鷹山裾側の県道三島富士線については交通分散を図るルートの計画は進まず旧街道に通過交通が集中する状況となっている。旧街道である現道は幅員が狭く車両のすれ違いに支障があり、朝夕の通勤時間帯を中心に交通混雑が発生するとともに、歩道も部分的に設置されているだけで、歩行者の安全性の確保が図られていない。</p> <p>このため、新たな東西幹線道路として県道三島富士線に並行に走る本路線を整備することにより、安全で快適な都市生活環境を確保するとともに、国道1号や県道三島富士線の交通量を分散させ、交通の円滑化を図ることを目的とする。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | 当初 | B/C | 総費用 | — 億円 | 総便益 | — 億円 | 基準年 | — 年 | | | | | | | | | | | | |
| | | — | (事業費：— 億円 維持管理費：— 億円) | | (便益：— 億円 便益：— 億円 便益：— 億円) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事後 | B/C | 総費用 | 33.7 億円 | 総便益 | 36.0 億円 | 基準年 | 平成 26 年 | | | | | | | | | | | | |
| | | 1.07 | (事業費：33.5億円 維持管理費：0.2億円) | | (走行時間短縮便益：29.8億円 走行費用減少便益：3.7億円 交通事故減少便益：2.5億円) | | | | | | | | | | | | | | | |
| (1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>【事業計画の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業期間：用地交渉に不測の日時を要したため12年間の延長。 (当初：H5～9年度→実績：H5～21年度) 事業費：本工事費の減少に伴い11百万円の減少。 (当初：2,272百万円→実績：2,261百万円) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (2) 事業効果の発現状況 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>【安全で円滑な交通の確保】</p> <p>県道三島富士線の並行路線である金岡浮島線の整備により、本路線における安全で円滑な交通を確保し、県道三島富士線においても交通混雑を緩和した。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>《混雑度の変化》 (混雑度=交通量/交通容量)</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>整備前 (H6道路交通センサス)</td> <td>整備後 (H22道路交通センサス)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>県道三島富士線</td> <td>3.49</td> <td>2.44</td> <td>1.05 減少 (30%減少)</td> </tr> <tr> <td>金岡浮島線</td> <td></td> <td>整備後 (H24交通量調査結果)</td> <td>0.57</td> </tr> </table> | | | | | | | | | | 整備前 (H6道路交通センサス) | 整備後 (H22道路交通センサス) | | 県道三島富士線 | 3.49 | 2.44 | 1.05 減少 (30%減少) | 金岡浮島線 | | 整備後 (H24交通量調査結果) | 0.57 |
| | 整備前 (H6道路交通センサス) | 整備後 (H22道路交通センサス) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 県道三島富士線 | 3.49 | 2.44 | 1.05 減少 (30%減少) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 金岡浮島線 | | 整備後 (H24交通量調査結果) | 0.57 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>《走行速度の変化》</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>整備前 (H6道路交通センサス)</td> <td>整備後 (H22道路交通センサス)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>県道三島富士線</td> <td>15.8 km/h</td> <td>18.9 km/h</td> <td>3.1 km/h向上 (20%向上)</td> </tr> <tr> <td>金岡浮島線</td> <td></td> <td>整備後 (H25走行速度調査※)</td> <td>32.4 km/h</td> </tr> </table> <p>※朝夕ピーク時間走行速度の平均値</p> | | | | | | | | | | 整備前 (H6道路交通センサス) | 整備後 (H22道路交通センサス) | | 県道三島富士線 | 15.8 km/h | 18.9 km/h | 3.1 km/h向上 (20%向上) | 金岡浮島線 | | 整備後 (H25走行速度調査※) | 32.4 km/h |
| | 整備前 (H6道路交通センサス) | 整備後 (H22道路交通センサス) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 県道三島富士線 | 15.8 km/h | 18.9 km/h | 3.1 km/h向上 (20%向上) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 金岡浮島線 | | 整備後 (H25走行速度調査※) | 32.4 km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | |

【安全で快適な歩行空間の創出】

金岡浮島線では自転車歩行者道の設置により、自動車と歩行者等の通行分離が図られ、安全で快適な歩行空間を確保した。また、県道三島富士線では交通事故件数が約3割減少した。

整備前 (H19～21警察資料) 整備後 (H22～24警察資料)
H19～21：11件 → H22～24：8件 (3件/3年減少：27%減少)
特に歩行者と自動車との事故件数は年間0件に減少した。

【災害時の代替路の確保】

災害時に県道三島富士線で通行止めが発生した場合でも、代替路として機能することが可能となり、防災性が向上した。

事業実施による環境の変化

本事業による周辺への大気環境の改善効果を試算すると以下の通りとなる。

- ・ CO₂ (二酸化炭素) 排出量の削減
削減量 236t-CO₂/年、削減率 0.7% (34,098 → 33,862 t-CO₂/年)
- ・ NO_x (窒素酸化物) 排出量の削減
削減量 0.90t-NO_x/年 削減率 0.8% (109.5 → 108.6 t-NO_x/年)
- ・ SPM (浮遊粒子状物質) 排出量の削減
削減量 0.09t-SPM/年、削減率 0.8% (10.53 → 10.44 t-SPM/年)

事業を巡る社会経済情勢等の変化

【東名高速道路愛鷹スマートICの整備】

東名高速道路愛鷹パーキングエリアにおいては、防災拠点へのアクセス性向上による緊急活動の支援、高速道路へのアクセス性の向上による産業支援、周辺地域からの救命救急センターへの搬送時間の短縮と定時制の確保、新たな玄関口整備による観光振興の観点からスマートICの設置が求められており、平成27年度末の完成を目指して事業が進められている。

【新東名高速道路駿河湾沼津スマートICの整備】

新東名高速道路駿河湾沼津サービスエリアにおいては、工業団地からのアクセス性向上による産業活動の支援、防災拠点へのアクセス性向上、市内周遊観光の促進の観点から、スマートICの設置が求められており、平成28年度末の完成を目指して事業が進められている。

【東日本大震災の発生】

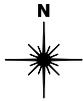
東日本大震災の発生を受け、緊急輸送路や避難路の確保に向けた動きが強まっている。

対応方針 (案)

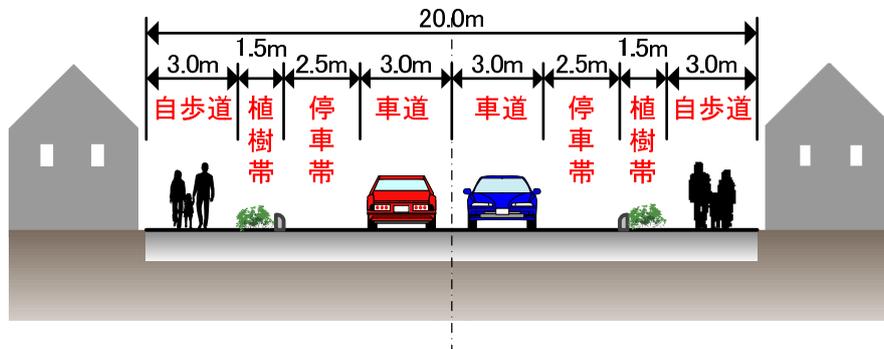
- 1 対応方針 (案) : 効果は十分に発現しており改善措置の必要はない。
 - ・ 沼津市西部における東西幹線道路の整備により、交通が分散され、安全で円滑な交通が確保されるとともに、災害時の代替路も確保され、防災機能が強化された。
 - ・ 安全で快適な歩行空間をもつ開放感のある道路が確保され、今後の市街地発展に資する骨格が形成された。
- 2 今後の課題・対応
 - ・ 県と沼津市が連携して本路線の整備を進めているが、路線延長が長いことから、全線開通には長期間を要するため、未着手区間が存在する。全線開通により、更なる効果が期待されることから、今後も県と沼津市が連携し、未着手区間の早期着手及び完成に向けて努めていく。
- 3 同種事業への反映等
 - ・ 街路事業により、都市の骨格となる幹線道路を整備した結果、地域間交流の連携強化に大きく寄与したことから、今後も街づくりに効果的な街路事業を推進していく。なお、効率的に推進するため、都市計画決定及び事業認可時点から住民理解を得られるように努めていく。

【位置図】

当該箇所 静岡県



【標準横断図】

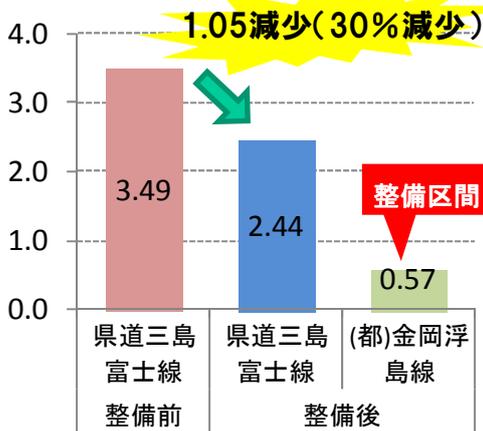


■ 安全で円滑な交通の確保

整備前(県道三島富士線)



混雑度の変化

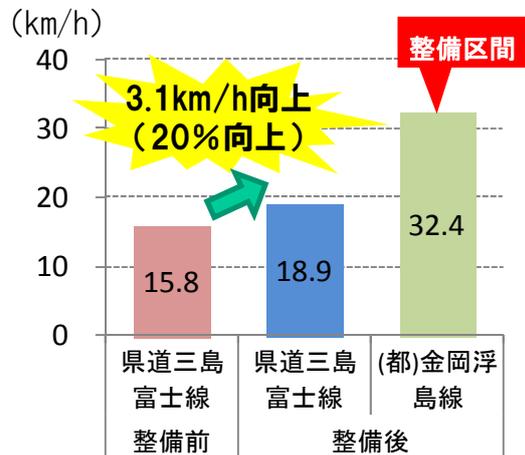


県道三島富士線 整備前：H6道路交通センサス
 整備後：H22道路交通センサス
 (都)金岡浮島線 整備後：H24交通量調査結果

整備後((都)金岡浮島線)



走行速度の変化

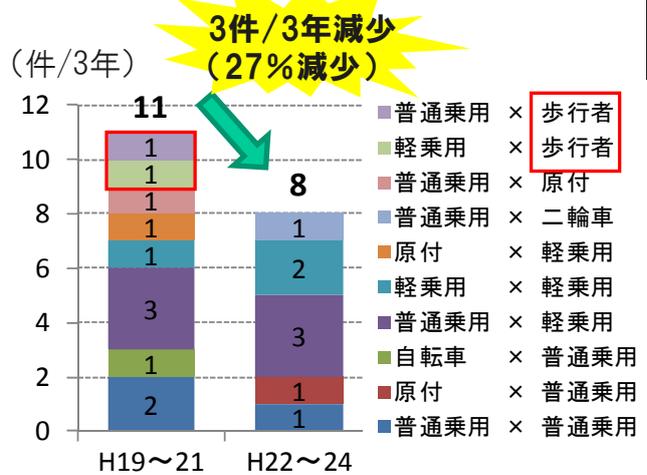


県道三島富士線 整備前：H6道路交通センサス
 整備後：H22道路交通センサス
 (都)金岡浮島線 整備後：H25走行速度調査結果

■ 安全で快適な歩行空間の創出



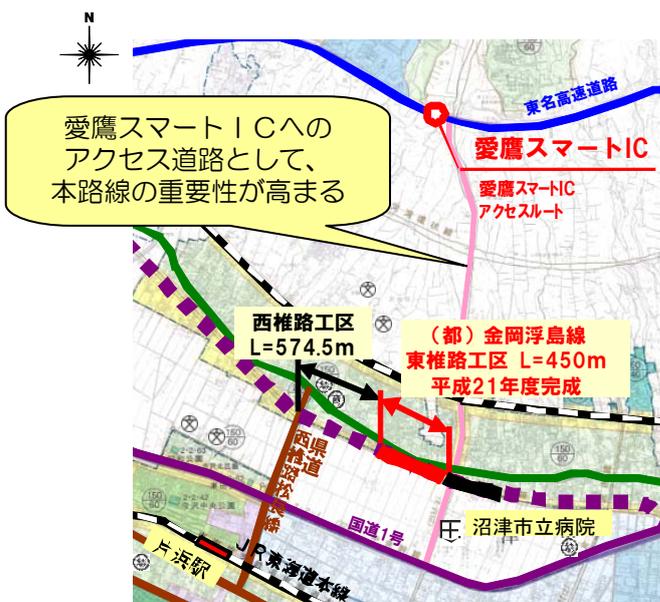
交通事故件数の変化(県道三島富士線)



■ 災害時の代替路の確保



■ 東名愛鷹スマートICの整備



沼津市HP: <http://www.city.numazu.shizuoka.jp/shisei/office/ichiran/kensetsu/douro/ic.htm>