※国交省所管事業　　資料４（別添様式）

番　号	6	令和８年度公共事業事後評価調書	担当課名	街路整備課

事業名	街路事業	事業主体	静　岡　県
ふりがな	としけいかくどうろ　　ぬまづみしません	市町名	駿東郡長泉町
箇所名	都市計画道路　沼津三島線		

事業概要

事業の目的・必要性	本路線は、沼津市中心部とＪＲ三島駅北口を結ぶ都市計画道路であり、東駿河湾都市圏内の主要な広域連携軸として都市間交通を支える主要幹線の役割を担っている。 本事業区間に並走する県道三島富士線は、道路幅員が狭隘であり、JR御殿場線を横断しているため、朝夕に慢性的な交通渋滞を引き起こしている。 本事業は、県道三島富士線のバイパスとして整備し、交通の円滑化および歩行者・自転車通行の安全確保を図るものである。
事業内容	施工延長　：　756　m 道路工　：　756　m

事後評価の視点

（１）施設の利用状況や被害軽減効果　等

	事業費	事業期間	施設の利用状況や被害軽減効果 等	その他	
前回 (H27)	8,603　百万円	平成　8　年 ～ 令和　1　年	国道１号ランプ～三島駅への所要時間 12分→８分（４分短縮）	B/C EIRR	1.26 －
事後	9,736　百万円	平成　8　年 ～ 令和　3　年	国道１号ランプ～三島駅への所要時間 12分→８分（４分短縮）		
差	1,133　百万円 13%	２年増	計画通り事業効果が発現している		

■事業費

物価上昇による建設費の増大

■事業期間

用地交渉の難航

（２）事業の効果の発現状況

・ＪＲ御殿場線と立体交差する本路線の整備により、現県道の渋滞が緩和（150m→100m）
・自転車歩行者道の整備により、安全で快適な歩行空間を創出

（３）事業実施による環境の変化

・本路線の供用開始後、御殿場線を横断する近隣道路の事故が大幅に減少（2.2件/年→0.75件/年）

（４）事業を巡る社会経済情勢等の変化

・町内の道路が充実していると思う人の割合が増加
（R3　48.9%→R7　58.9%）（長泉町住民意識調査:当該地区抜粋）

対　応　方　針　（案）

（１）評価結果　**事業効果は十分に発現しており、改善措置の必要なし**

本事業により、主要な施設間の移動時間短縮や地域間の交通アクセス向上が図られるとともに、安全で快適な歩行空間が創出された。

（２）今後の課題等

県は、本路線の東側への道路延伸を予定している。延伸により、さらに交通の円滑化の効果が期待でき、県は関係市町と連携し、早期事業着手に向け努めていく。

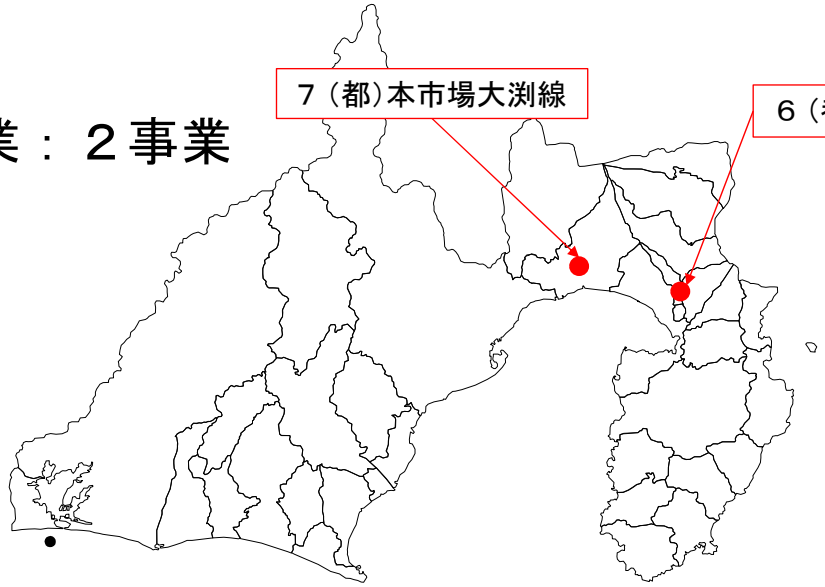
（３）同種事業への反映等

当該事業は、JR御殿場線を横断するため、一部の工事で夜間に騒音や振動を伴う作業を実施した。実施にあたっては、説明会や回覧を通じて地元自治会や住民に丁寧に周知を行い、円滑に事業を進めることができた。

今後、同種事業においても、早期に事業効果が発現できるよう、関係者の理解協力を得られる取組を実施していく。

令和８年度　公共事業事後評価

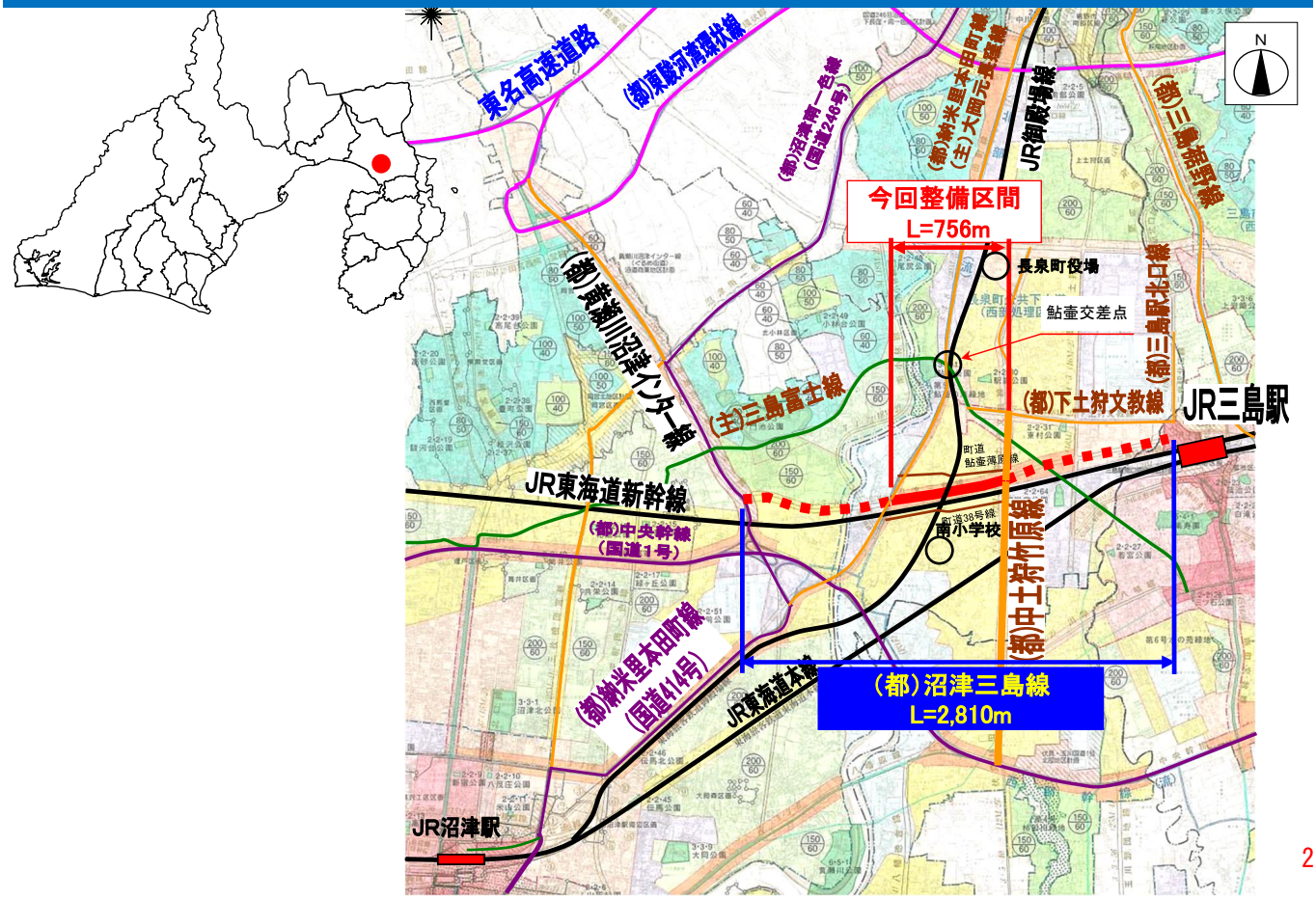
街路事業：２事業



番号	事業名	箇所名	代表事業
6	街路事業	都市計画道路　沼津三島線	○
7	街路事業	都市計画道路　本市場大渕線（伝法工区）	

交通基盤部 都市局　街路整備課

１．事業箇所位置図



2．事業概要

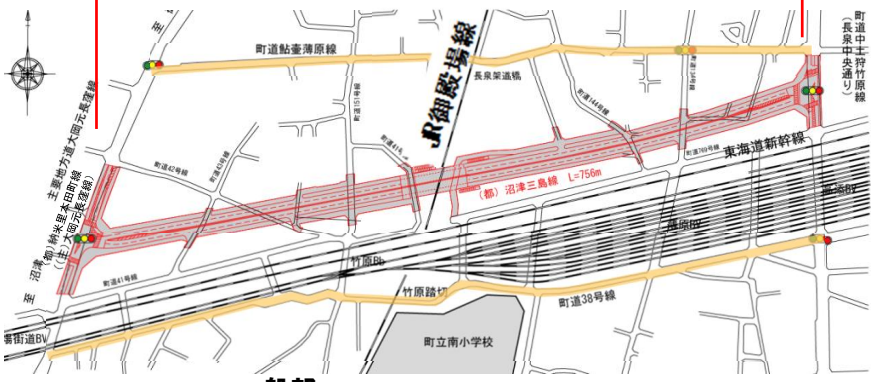
事業目的

・円滑な交通の確保
・安全で快適な歩行空間の創出

事業内容

・計画期間：平成8年～令和3年
・事業区間：延長756m
・道路幅員：25m（4車線）
・事　業　費：9,736百万円

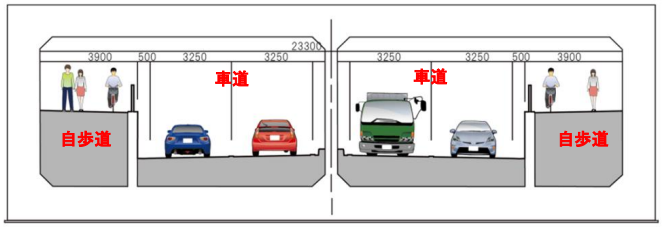
(都)沼津三島線
延長：756m　幅員：25.0m　車線数：4車線



一般部



JR御殿場線交差部

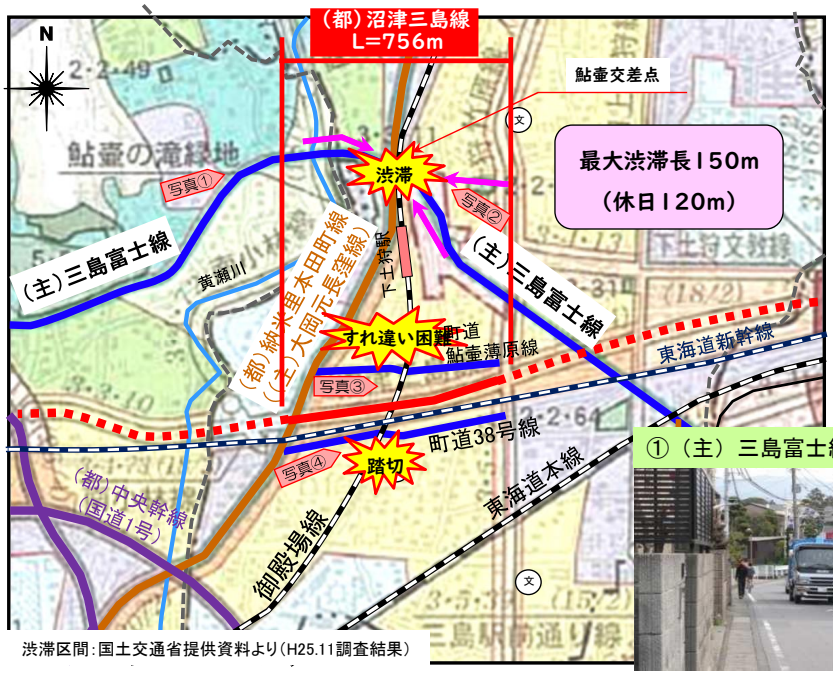


前回からの変更点・理由

区　分	前回(H27)	今回（R8）	主な変更理由
①計画期間	H8～R1	H8～R3 （＋2）	・用地交渉の難航
②全体事業費	8, 603 百万円	9, 736 百万円 (+1, 133 百万円)	・物価上昇による 建設費の増大

3．施設の利用状況

整備前の本地域周辺の道路は・・・
●踏切待ちで渋滞が発生　幅員が狭く、歩道がない
→車両すれ違い困難　歩行者や自転車の事故の危険



渋滞区間：国土交通省提供資料より（H25.11調査結果）



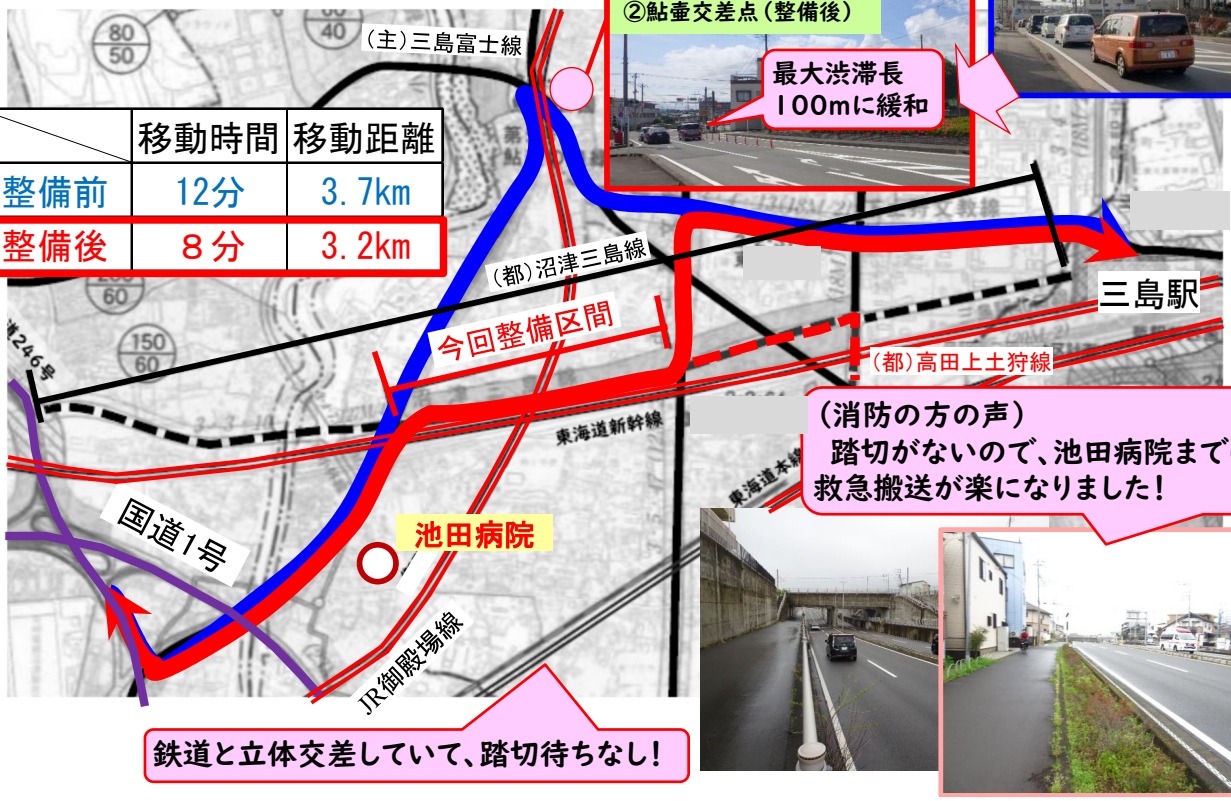




4. 事業の効果の発現状況　①円滑な交通の確保

●踏切がない、4車線道路の整備により
円滑な交通を確保

	移動時間	移動距離
整備前	12分	3.7km
整備後	8分	3.2km



4. 事業の効果の発現状況
②安全で快適な自転車・歩行空間の創出

●車道、鉄道と分離し、歩道利用者の安全性、快適性を確保
●沿道との歩行動線も確保

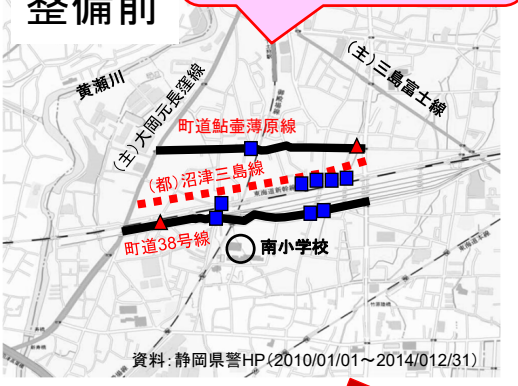


5．事業実施による環境の変化

● 周辺地域での歩行者、自転車に関係する事故が、
バイパス整備により大幅に減少

歩行者関係：2件／5年
自転車関係：9件／5年
⇒ 2.2件／年

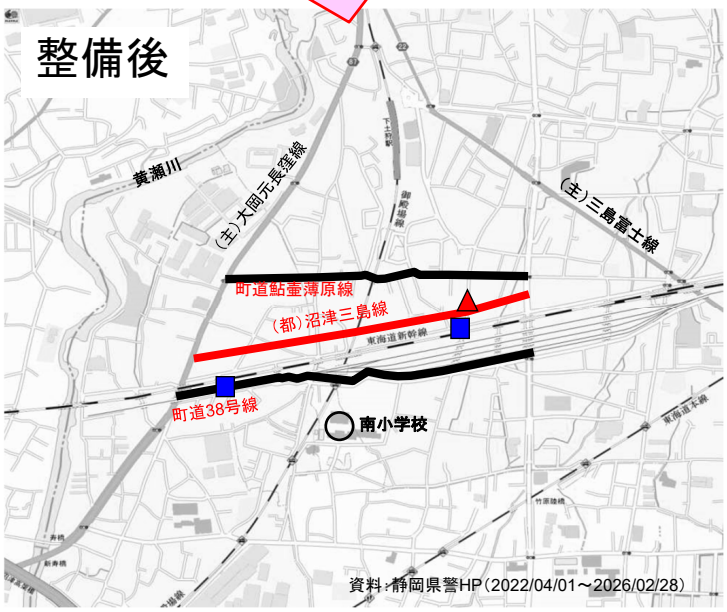
整備前



歩行者 対 自動車：▲
自転車 対 自動車：■

歩行者関係：1件／4年
自転車関係：2件／4年
⇒ 0.75件／年

整備後



6．対応方針（案）

（1）対応方針（案）

事業効果は十分に発現しており改善措置の必要はない。

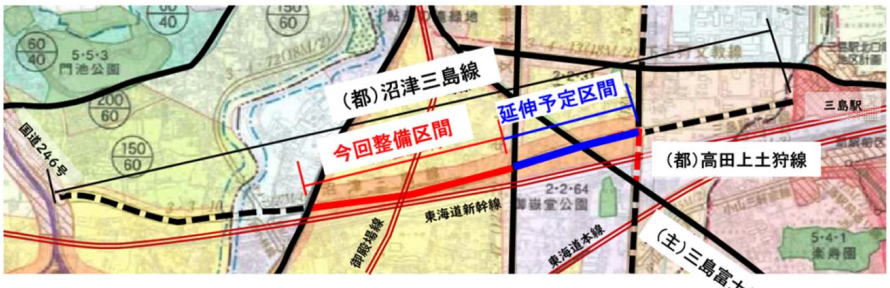
本道路を整備することにより、主要な施設間の移動時間短縮など、円滑な交通を確保するとともに、安全で快適な歩行空間も創出された。



開通式　令和4年3月6日

（2）今後の課題等

県及び長泉町は本路線の東側への延伸を予定している。（青線部）
延伸により、さらに交通の円滑化の効果が期待できることから、県は関係市町と連携し、早期完成に向けて努めていく。



（3）同種事業への反映等

JR御殿場線関連の工事は夜間に施工する必要があったため、自治会への説明や回覧により、こまめに周知を行い、円滑に工事を進めた。


地元説明会　平成23年2月

※国交省所管事業　　資料４（別添様式）

番　号	7	令和８年度公共事業事後評価調書	担当課名	街路整備課

事業名	街路事業	事業主体	静　岡　県
ふりがな	としけいかくどうろ　もといちばおおぶちせん　でんぼうこうく	市町名	富士市
箇所名	都市計画道路　本市場大渕線（伝法工区）		

事業概要

事業の目的・必要性	本路線は、富士市中心部と新東名高速道路新富士ＩＣを連絡する都市計画道路であり、岳南地域の南北を結ぶ主要な幹線道路である。 本路線に並走する県道富士停車場伝法線は、幅員が狭小で一方通行箇所があり、車両と歩行者が輻輳している。 本事業は、県道富士停車場伝法線のバイパスとして整備し、交通の円滑化および歩行者・自転車通行の安全確保を図るものである。
事業内容	施工延長　：　831　m 道路工　：　831　m

事後評価の視点

（１）施設の利用状況や被害軽減効果　等

	事業費	事業期間	施設の利用状況や被害軽減効果 等	その他	
前回（H30）	6,730　百万円	平成　11　年 ～　令和　2　年	県道富士停車場伝法線の交通量 10,685台→8,890台（17%減少）	B/C	1.16
				EIRR	－
事後	7,055　百万円	平成　11　年 ～　令和　3　年	県道富士停車場伝法線の交通量 10,685台→8,890台（17%減少）		
差	325　百万円 5%　増	１年増	計画どおり事業効果が発現している		

■事業費

物価上昇による建設費の増大

■事業期間

用地交渉の難航

（２）事業の効果の発現状況

・本路線への交通転換により、周辺道路の交通量が減少し、混雑が緩和
・自転車歩行者道の整備により、安全で快適な歩行空間を創出

（３）事業実施による環境の変化

本線周辺の道路の渋滞長が、本線開通前と比較し減少
・伝法沢交差点：40m（H30）から０m（R4）に減少
・千代田町交差点：40m（H30）から30m（R4）に減少

（４）事業を巡る社会経済情勢等の変化

「“ふじのくに”のフロンティアを拓く取組み」により、「富士山フロント工業団地（H21～）」や「第二東名IC周辺地区土地区画整理事業（H18～R7」による産業集積が進展

対　応　方　針　（案）

（１）評価結果　**事業効果は十分に発現しており、改善措置の必要なし**

本道路を整備することにより、周辺道路の渋滞が緩和され、地域間の交通アクセスが向上するとともに、安全で快適な歩行空間も創出された。

（２）今後の課題等

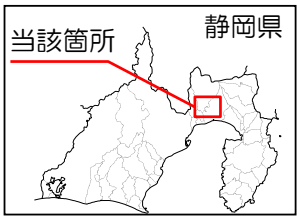
県及び富士市が本路線の前後区間で工事を進めており、前後区間の完成で、さらなる交通円滑化や、新東名高速道路周辺で開発が進む工業団地へのアクセス向上が期待できるため、県は富士市と連携して早期完成に努めていく。

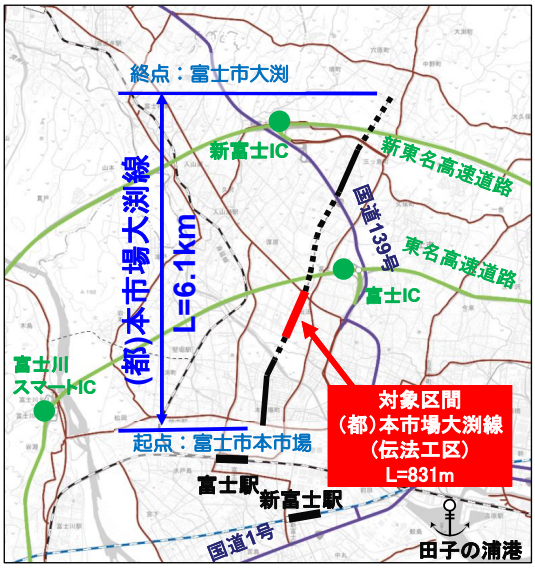
（３）同種事業への反映等

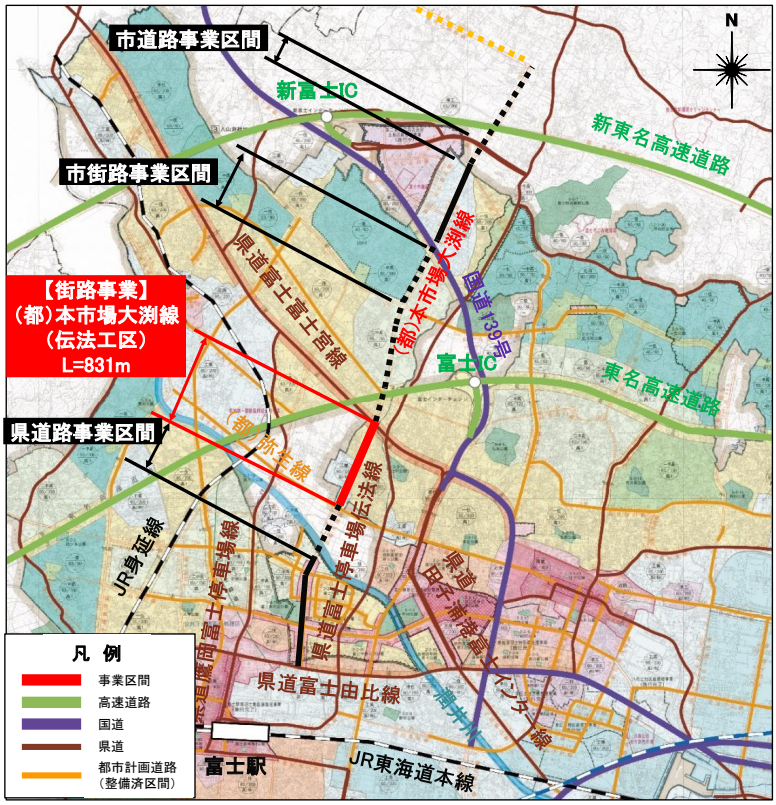
信号設置に係る地元要望について、警察や富士市と一体となり地元と対話を重ねたことで、供用に至ることが可能となった。

今後、同種事業においても、早期に事業効果が発現できるよう、関係者の理解協力を得られる取組を実施していく。

1．事業箇所位置図

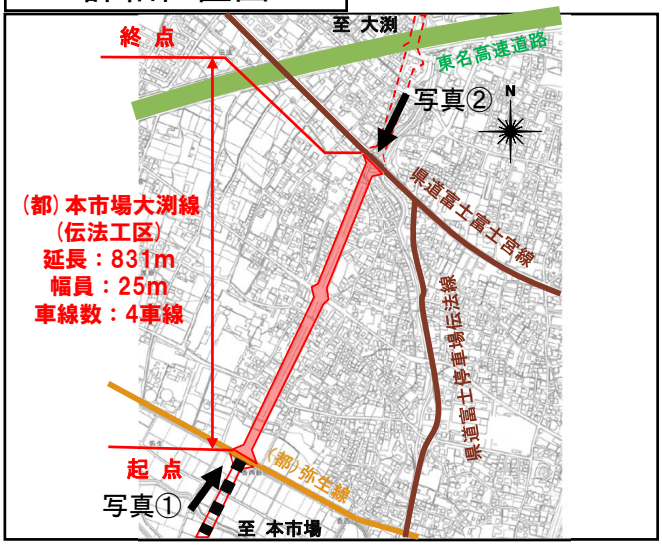






2．事業概要

詳細位置図



写真





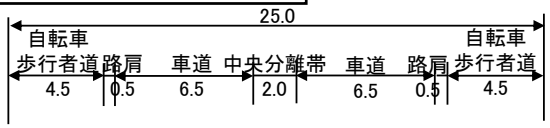
事業目的

・交通の円滑化
・歩行者や自転車の安全確保

事業内容

・計画期間：平成11年度～令和３年度
・事業区間：延長831m
・道路幅員：25m（４車線）
・全体事業費：7, 055百万円

横断図（一般部）



前回からの変更点・理由

区　分	前回（H30）	今回（R8）	主な変更理由
①計画期間	H11～R2	H11～R3 （+1）	・用地交渉の難航
②全体事業費	6, 730 百万円	7, 055 百万円 (+325)	・物価上昇による 建設費の増大

3．施設の利用状況

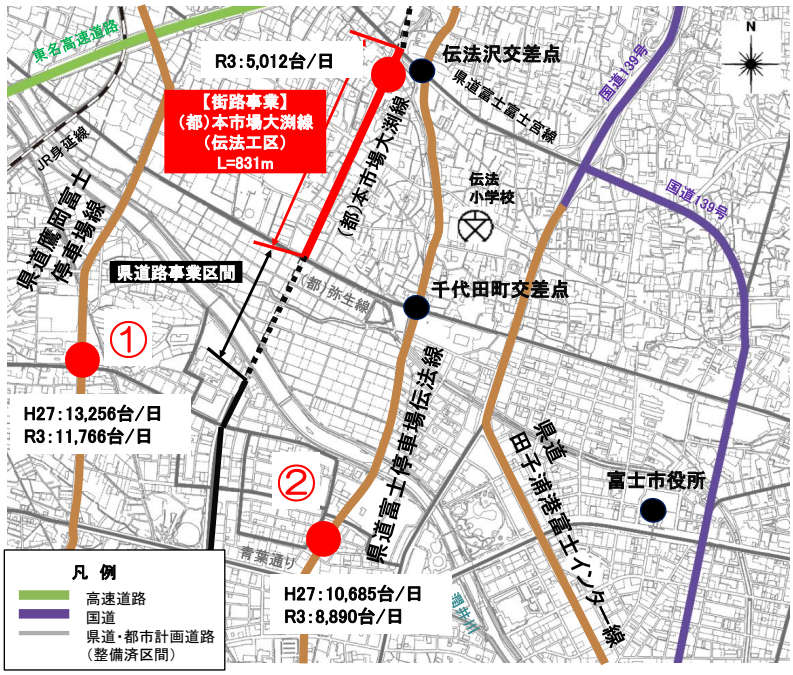
- 生活道路へ通過交通が流入
- 生活空間での歩行者、自転車の安全確保

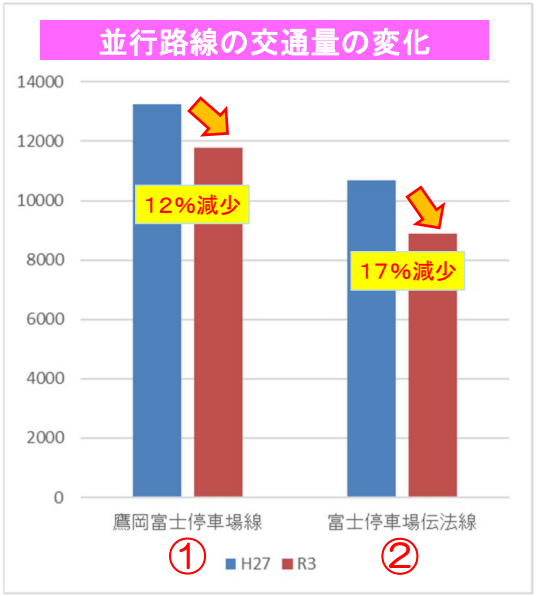




4．事業の効果の発現状況①

- 4車線道路による内陸部と市街地を結ぶ新たな南北幹線軸の形成
- 当該道路への交通転換により、周辺道路の交通量が減少し、混雑緩和





※交通量センサスより

4．事業の効果の発現状況②

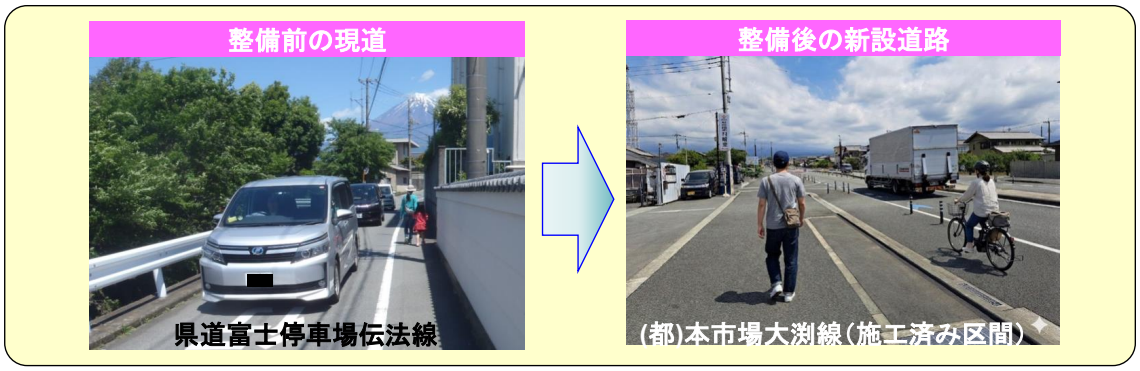
【課題】

- 歩道の狭い生活道路へ通過交通が流入
- 生活空間での歩行者、自転車の安全確保

・新設道路の整備
・広幅員の自歩道整備

【通過交通が新設道路へ転換】

- 新設道路へ交通が転換し、生活道路の安全性が向上
- 広幅員の自歩道整備により自転車・歩行者の安全性・利便性が向上



4．事業の効果の発現状況③

- 本線周辺の道路の渋滞長が減少



5．対応方針（案）

（1）対応方針（案）

事業効果は発現しており改善措置の必要はない

円滑な交通確保を確保するとともに、安全で快適な歩行空間も創出された。



（2）今後の課題等

県及び富士市が本路線の前後区間で工事を進めており、交通円滑化や工業団地へのアクセス向上が期待できるため、県は富士市と連携し、早期完成に努めていく。

（3）同種事業への反映等

警察や富士市と一体となって地元と対話を重ねたことで、供用に至ることができた。

