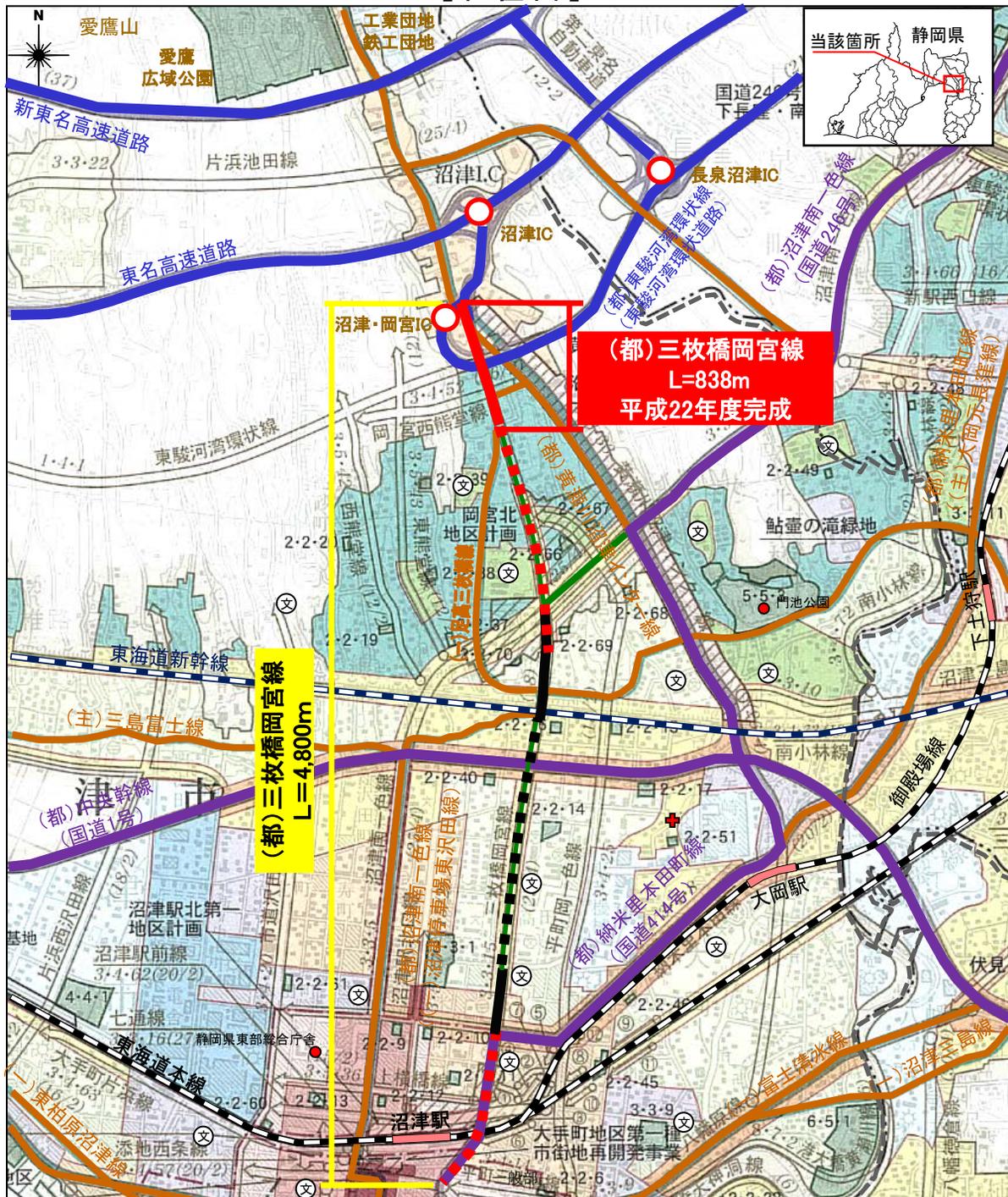


番号	11	平成27年度公共事業事後評価調査		担当課名[街路整備課]																							
事業名	街路整備事業		事業主体	静岡県																							
箇所名	都市計画道路 <small>さんまいぼしおかのみやせん</small> 三枚橋岡宮線		市町村名	沼津市																							
事業概要																											
事業期間	当初又は前回	平成9年度～平成15年度	事業費	当初又は前回	5,480百万円																						
	実績	平成9年度～平成22年度		実績	5,638百万円																						
事業量	事業延長：837.5m 道路幅員：27m（4車線） （車道3.25m×4、路肩0.5m×2、中央帯4.0m、両側自転車歩行者道4.5m×2）																										
事業の目的・必要性																											
<p>本路線は沼津市北部地域において、沼津市中心部から岡宮北区画整理地区を經由し（都）東駿河湾環状線沼津岡宮IC並びに新東名高速道路長泉沼津IC及び東名高速道路沼津ICを結ぶ主要な南北幹線道路として位置付けられている。新東名北側地域には工業団地が立地しているとともに沿線は市街化が進み、ICへのアクセス交通を含め、多くの車両が通行している。</p> <p>しかしながら、現道は2車線が確保されてはいるものの、沼津IC近辺では交差形状が複雑なため、交通の輻輳による交通混雑が発生し、それに伴う追突事故も数多く発生している。また、歩道は部分的に設置されているものの、歩行者の安全が確保されていない状況である。さらに、沼津や三島の市街地の渋滞緩和を目的として整備された（都）東駿河湾環状線に接続するため、将来的に更なる交通量の増加が見込まれている。</p> <p>このため、本路線を整備することにより、南北幹線道路としての機能を向上させ、交通の円滑化を図り、安全で快適な都市生活環境の確保に寄与す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	当初又は前回	B/C	総費用	58.89 億円	総便益	116.45 億円	基準年																				
		1.98	（事業費：58.48億円 維持管理費 0.41億円）		（走行時間短縮便益：101.72億円 走行経費減少便益：11.14億円 交通事故減少便益：3.59億円）		平成 18 年																				
	事後	B/C	総費用	78.1 億円	総便益	97.89 億円	基準年																				
		1.25	（事業費：77.61億円 維持管理費 0.49億円）		（走行時間短縮便益：70.89億円 走行経費減少便益：18.19億円 交通事故減少便益：8.81億円）		平成 27 年																				
(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7年間の延長。 （当初：H9～15年度→実績：H9～22年度） 事業費：本工事費・補償費の増加に伴い158百万円の増加。 （当初：5,480百万円→実績：5,638百万円） <p>【算定条件の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 費用便益分析マニュアルの改訂（H20） 																											
(2) 事業効果の発現状況																											
<p>【安全で円滑な交通の確保】</p> <p>本路線の整備により、安全で円滑な交通を確保し、交通混雑を緩和するとともに（都）東駿河湾環状線（東駿河湾環状道路）へのアクセス道路を確保した。</p> <p>《混雑度の変化》（混雑度＝交通量/交通容量）</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>整備前 (H11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> <td></td> </tr> <tr> <td>(都) 三枚橋岡宮線</td> <td>2.32</td> <td>→ 0.75</td> <td>1.57 減少</td> <td>(68%減少)</td> </tr> </table> <p>《走行速度の変化》（走行速度：混雑時平均旅行速度）</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>整備前 (H11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> <td></td> </tr> <tr> <td>(都) 三枚橋岡宮線</td> <td>25.4 km/h</td> <td>→ 28.3 km/h</td> <td>2.9 km/h向上</td> <td>(11%向上)</td> </tr> </table>									整備前 (H11道路交通センサス)	整備後 (H22道路交通センサス)			(都) 三枚橋岡宮線	2.32	→ 0.75	1.57 減少	(68%減少)		整備前 (H11道路交通センサス)	整備後 (H22道路交通センサス)			(都) 三枚橋岡宮線	25.4 km/h	→ 28.3 km/h	2.9 km/h向上	(11%向上)
	整備前 (H11道路交通センサス)	整備後 (H22道路交通センサス)																									
(都) 三枚橋岡宮線	2.32	→ 0.75	1.57 減少	(68%減少)																							
	整備前 (H11道路交通センサス)	整備後 (H22道路交通センサス)																									
(都) 三枚橋岡宮線	25.4 km/h	→ 28.3 km/h	2.9 km/h向上	(11%向上)																							

《交通事故の削減》					
	整備前 (H18～H20警察資料)	→	整備後 (H22～H24警察資料)		
(都) 三枚橋岡宮線	16 件		11 件	5 件減少	(31%減少)
(都) 黄瀬川沼津インター線	57 件		15 件	42 件減少	(74%減少)
合計	73 件		26 件	47 件減少	(64%減少)
【延焼防止空間の確保】					
道路幅員を7.0mから27mに拡幅することで、災害時などにおける延焼防止空間を確保した。					
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。					
<ul style="list-style-type: none"> ・ CO₂ (二酸化炭素) 排出量の削減 削減量 720 t-CO₂/年、削減率 1.17% (61,413 → 60,693 t-CO₂/年) ・ NO_x (窒素酸化物) 排出量の削減 削減量 1.62 t-NO_x/年、削減率 1.00% (159.7 → 158.1 t-NO_x/年) ・ SPM (浮遊粒子状物質) 排出量の削減 削減量 0.09 t-SPM/年、削減率 1.17% (7.32 → 7.24 t-SPM/年) 					
事業を巡る社会経済情勢等の変化					
【広域幹線道路の開通】					
新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT間)が平成24年4月に、(都)東駿河湾環状線(三島塚原IC～函南塚本IC)が平成26年2月に開通したことで、沼津岡宮ICを利用する交通が増加し、ICに直結している本路線の沼津市街地へのアクセス機能がより一層発揮されている。					
【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確保、防災拠点整備等の国土強靱化の動きが強まっている。					
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。					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全で円滑な交通が確保できた。 ・ 延焼防止空間を確保するとともに、市街地と防災上の拠点となるインターチェンジへの連結を強化したことにより、防災機能が高まった。 ・ 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できた。 					
2 今後の課題・対応					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 本区間は完成したが、路線延長が長い為、まだ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、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					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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】



【標準横断面図】

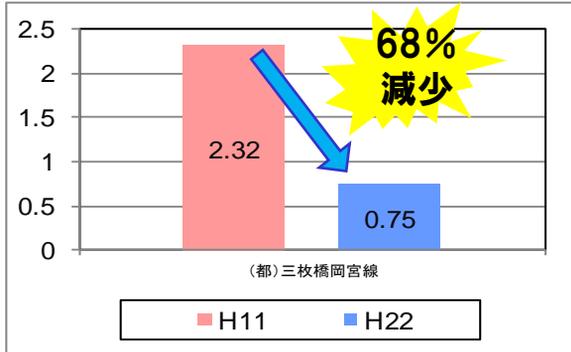


安全で円滑な交通の確保

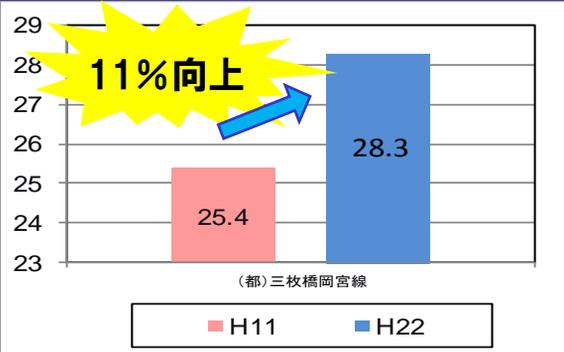


本区間の整備により、「混雑の緩和（68%減少）」「混雑時平均旅行速度向上（11%向上）」を達成した

混雑度の変化



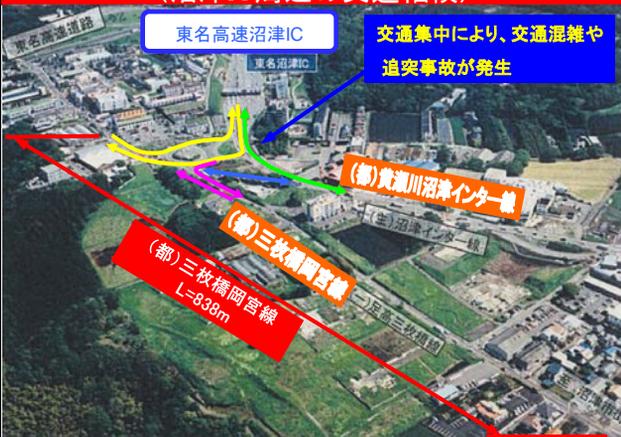
走行速度の変化



沼津IC利用経路の変更、(都)東駿河湾環状線沼津岡宮ICの新設とあわせ、交通の輻輳状況改善に貢献した

整備前

(沼津IC周辺の交通輻輳)

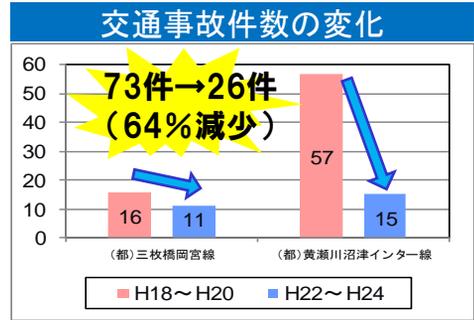
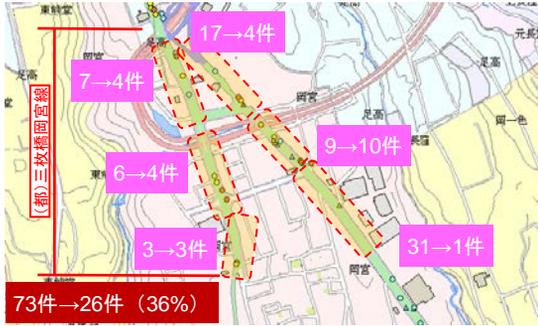


整備後

(信号及びランプ形式により交通制御)



- ・本区間の整備により、本路線ならびに（都）黄瀬川沼津インター線において自動車追突事故が大幅に減少した。



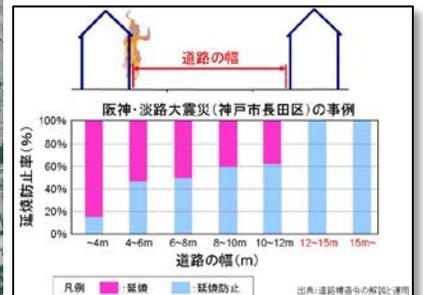
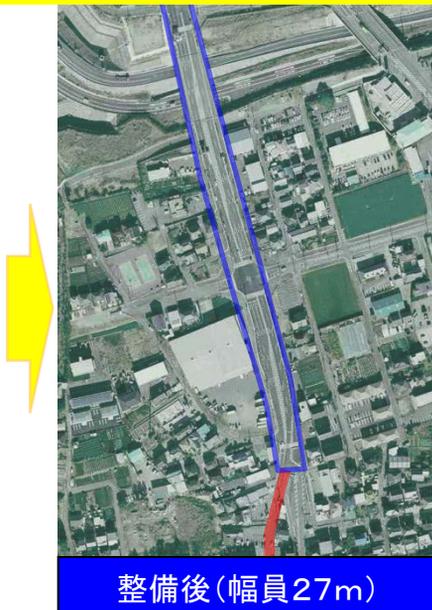
安全で快適な歩行空間の創出

- ・自転車歩行者道の整備により、自転車・歩行者の安全性・利便性が向上した



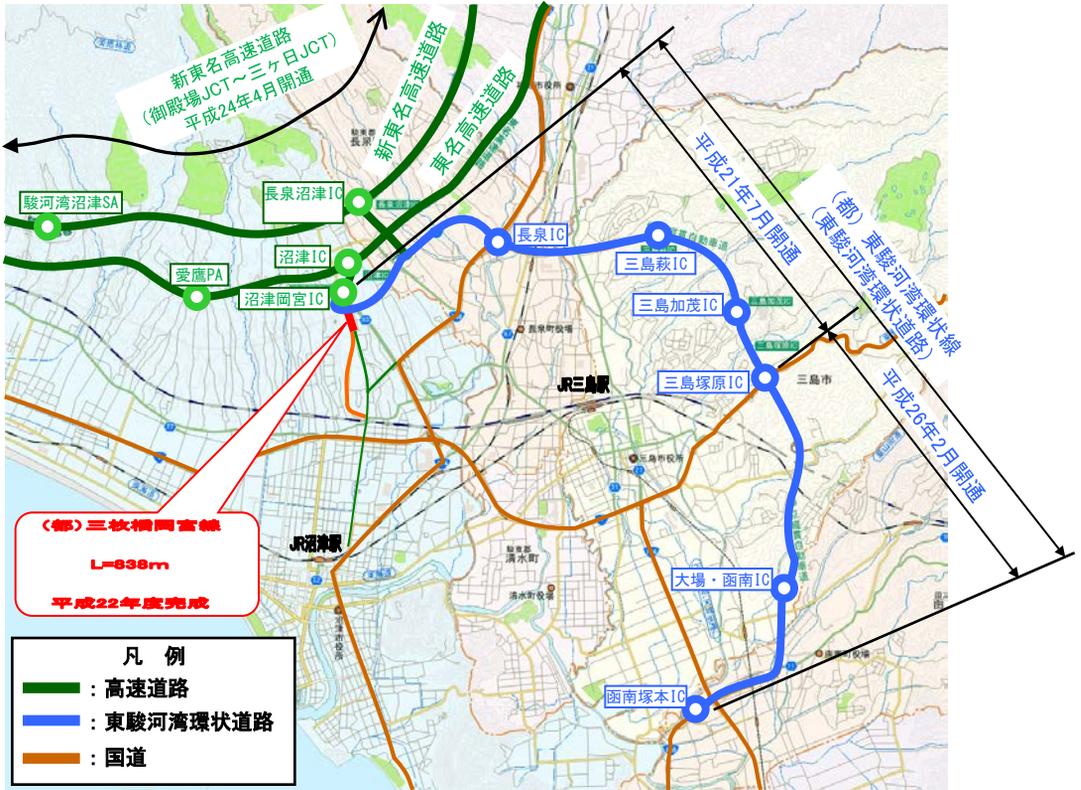
延焼防止空間の確保

- ・道路幅員を7mから27mに拡幅することで、災害時などにおける延焼防止空間を確保した



■ 広域幹線道路の開通

新東名高速道路（御殿場JCT～三ヶ日JCT間）が平成24年4月に、（都）東駿河湾環状線（三島塚原IC～函南塚本IC）が平成26年2月に開通したことで、沼津岡宮ICを利用する交通が増加し、ICに直結している本路線の沼津市街地へのアクセス機能がより一層発揮されている。



（都）三枚橋岡宮線（岡宮IC交差点）流入交通量の推移

単位：台/昼間12時間

15,183台→20,112台
（H21比で32%増加）

