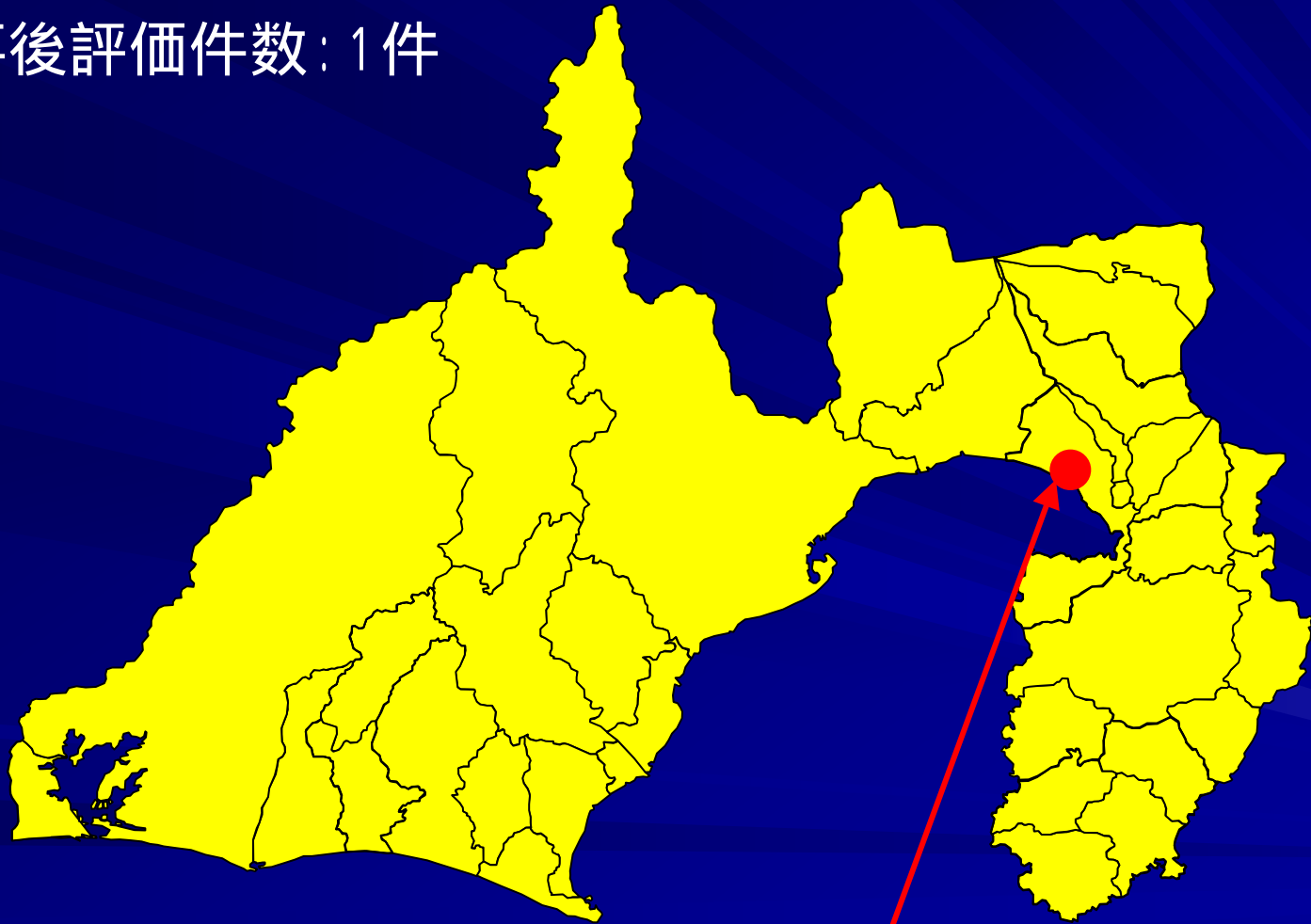


都市局 事後評価実施箇所 位置図

事後評価件数：1件



(都)金岡浮島線(東椎路工区)

平成26年度

公共事業事後評価（街路事業）

都市計画道路 金岡浮島線
（東椎路工区）

交通基盤部 都市局 街路整備課

1. 事業概要

事業期間：平成5年度～平成21年度

→事業完了後5年経過し、本年度事後評価実施

事業費：(当初)22億7,200万円
(実績)22億6,100万円

事業量：延長450m
道路幅員20m(2車線)

2. 位置図



3. 事業の投資効果

費用便益比: $B / C = 1.07$

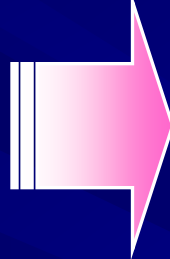
総便益 (B) の現在価値	36.0 億円
走行時間短縮便益	29.8 億円
走行経費減少便益	3.7 億円
交通事故減少便益	2.5 億円
総費用 (C) の現在価値	33.7 億円
事業費	33.5 億円
維持管理費	0.2 億円

4. 整備による状況の変化

整備前（県道 三島富士線）



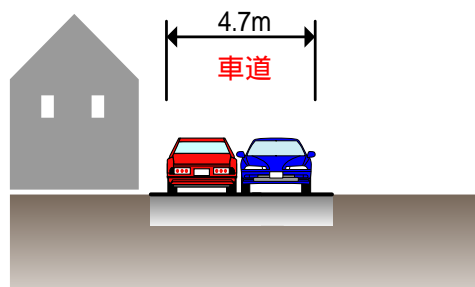
交通の円滑化



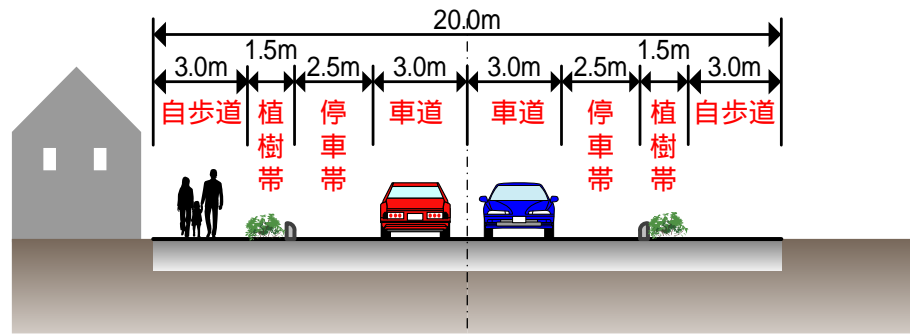
整備後（(都)金岡浮島線）



横断面図 最狭区間
（県道 三島富士線）



標準横断面図
（(都)金岡浮島線）



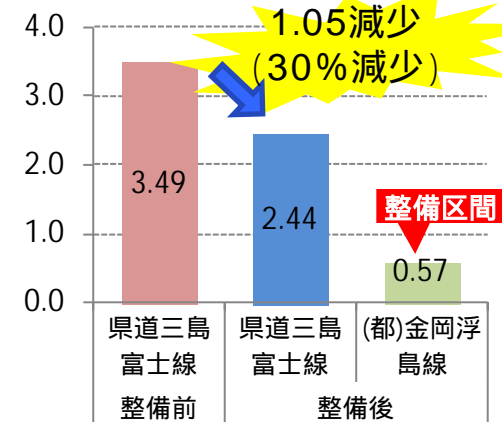
5. 事業の効果

安全で円滑な交通の確保



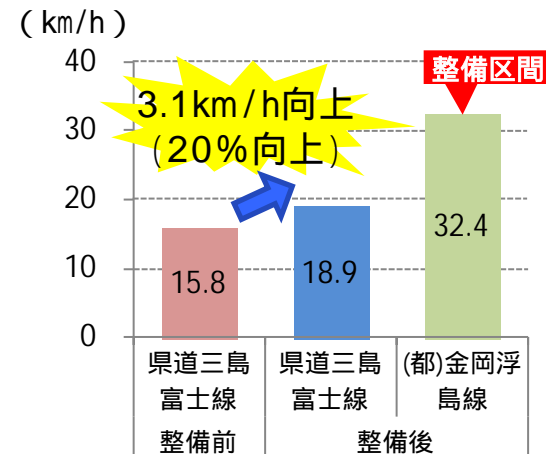
並行路線の整備による交通の転換

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

走行速度の変化

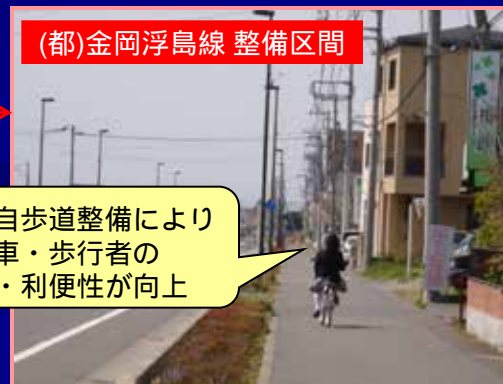
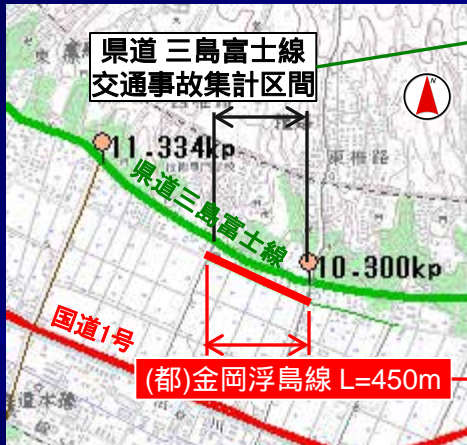


県道三島富士線 整備前：H6道路交通センサス
 整備後：H22道路交通センサス 7
 (都)金岡浮島線 整備後：H25走行速度調査結果

5. 事業の効果

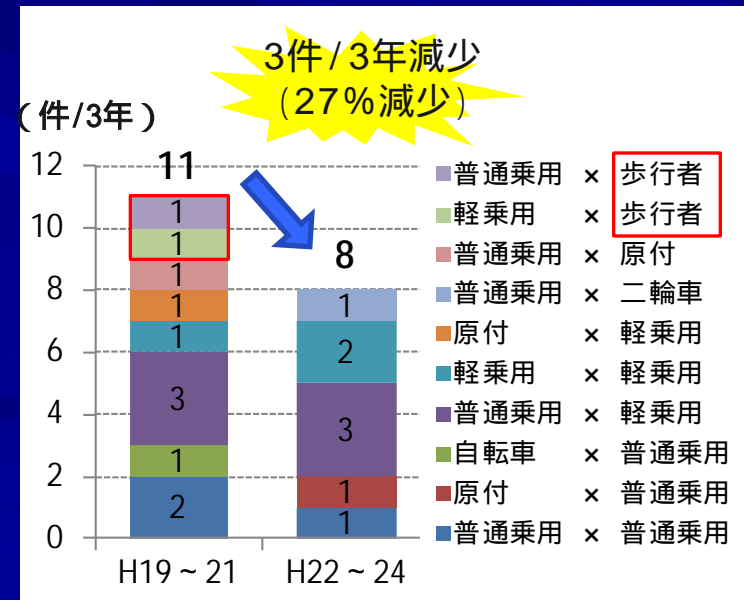
安全で快適な歩行空間の創出

- ・ バイパス整備により、県道三島富士線の事故件数が約3割減少
(H19~21: 11件 ⇨ H22~24: 8件)
- ・ 特に歩行者の事故件数は年間0件に削減



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

交通事故件数の変化 (県道三島富士線)



5. 事業の効果

代替路線の確保

県道三島富士線のバイパス路線を整備することで、災害時に県道三島富士線で通行止めが発生した場合の代替路を確保。



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

(都)金岡浮島線 整備区間



6. 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

CO₂ (二酸化炭素) 排出量の削減

削減量236トン/年、削減率0.7%

(34,098トン/年→33,862トン/年)

NO_x (窒素酸化物) 排出量の削減

削減量0.90トン/年、削減率0.8%

(109.5トン/年 108.6トン/年)

SPM (浮遊粒子状物質) 排出量の削減

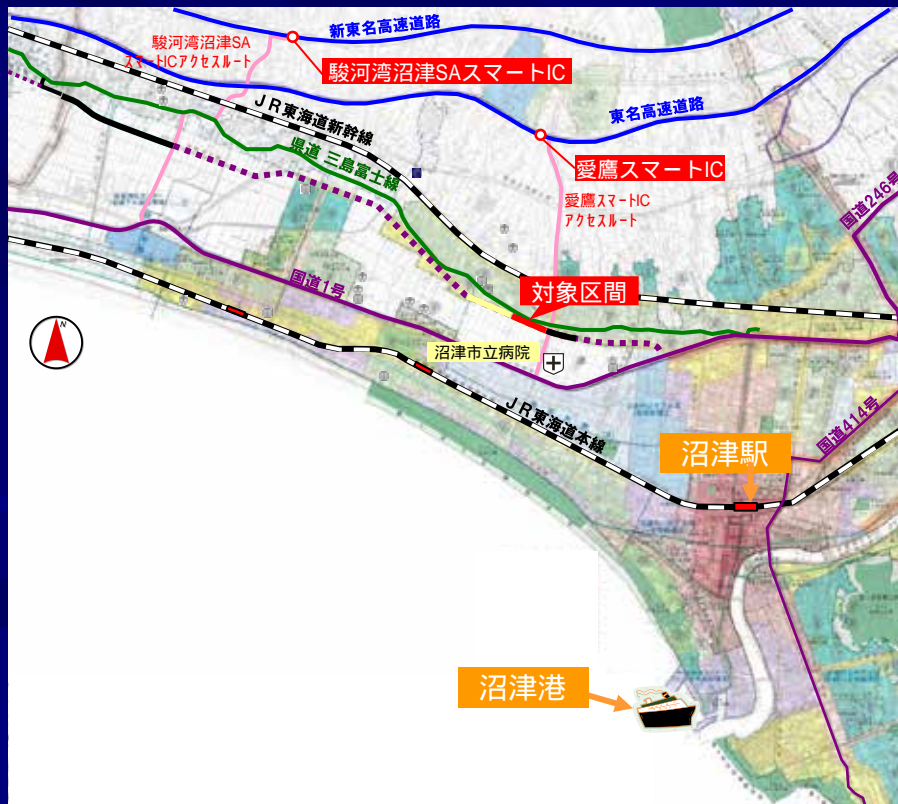
削減量0.09トン/年、削減率0.8%

(10.53トン/年 10.44トン/年)

7. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

スマートICの整備

- ・駿河湾沼津SA、愛鷹PAにおいてスマートICの整備が進められており、防災活動の支援強化、観光交流の促進、地域活性化および産業支援などの効果が期待されている。
- ・計画区間はスマートICへのアクセス道路として機能し、スマートICと沼津市西部地域、沼津漁港などの拠点間の交流を支援する路線としても機能すると考えられる。



8. 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。



路線延長が長く、全線開通には長期間を要する。



未着手区間が存在する。



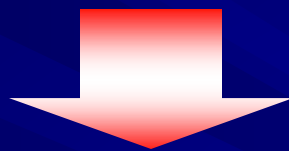
全線開通により、更なる効果が期待される。



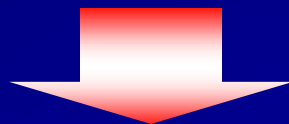
今後も県と沼津市が連携し、未着手区間の早期着手及び完成に向けて努めていく。

9. 対応方針(案)・同種事業への反映等

都市の骨格となる幹線道路の整備により、
円滑な交通の確保
安全で快適な歩行空間の創出
災害時の代替路の確保



地域間交流の連携強化に寄与
効果は十分に発現しており
改善措置の必要性はない



街づくりに効果的な街路事業の推進
効率的な推進のため、
住民理解を得られるよう努める