

# 令和4年度 公共事業事後評価調書

## 1. 事業説明シート

(区分) (国補) ・ 県単

事業名	道路事業 [緊急道路整備改築事業 (国補)]		事業箇所	甲府市砂田町~朝気一丁目		地区名	国道411号 (城東バイパスⅡ期)		事業主体	山梨県	
(1) 事業着手年度	H17年度		(2) 事業期間	H17年度~H29年度		(3) 完了後経過年数	5年		(4) 総事業費	8,581百万円	
(5) 事業着手時点の課題・背景						(8) 事業位置図等					
<p>国道411号は、東京都八王子市を起点とし山梨県甲州市を経て、甲府市に至る延長約118kmの道路で、このうち当該事業区間である城東バイパスは、甲府市中心市街地と甲府盆地東部地域を結ぶ4車線の幹線道路である。現道は交通容量の不足から慢性的な渋滞が日常的に発生しており、また、幅員が狭く大型車同士のすれ違いが困難で、歩行者等の安全確保に問題が生じている。</p> <p>これらの問題点を解消するため、延長L=770mのバイパス道路整備を行ったものである。</p>											
(6) 事業着手時点で想定した整備目標・効果											
<input type="checkbox"/> 主要目標 ○生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上											
<input type="checkbox"/> 副次目標 ○歩行者等の安全性の確保											
<input type="checkbox"/> 副次効果 ○延焼遮断帯の確保 ○緊急時の避難・救助活動の確保											
(7) 整備内容 (目標達成の方法)											
道路改良 国道411号 (城東バイパスⅡ期) 延長: L=770m 幅員: W=13.0 (22.0) m 車道4車線 両側自転車歩行者道						凡例 今回評価箇所 <span style="color: red;">■</span> 整備済み箇所 <span style="color: black;">■</span>					

## 2.評価シート(1)

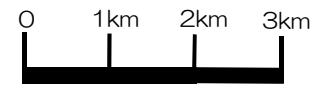
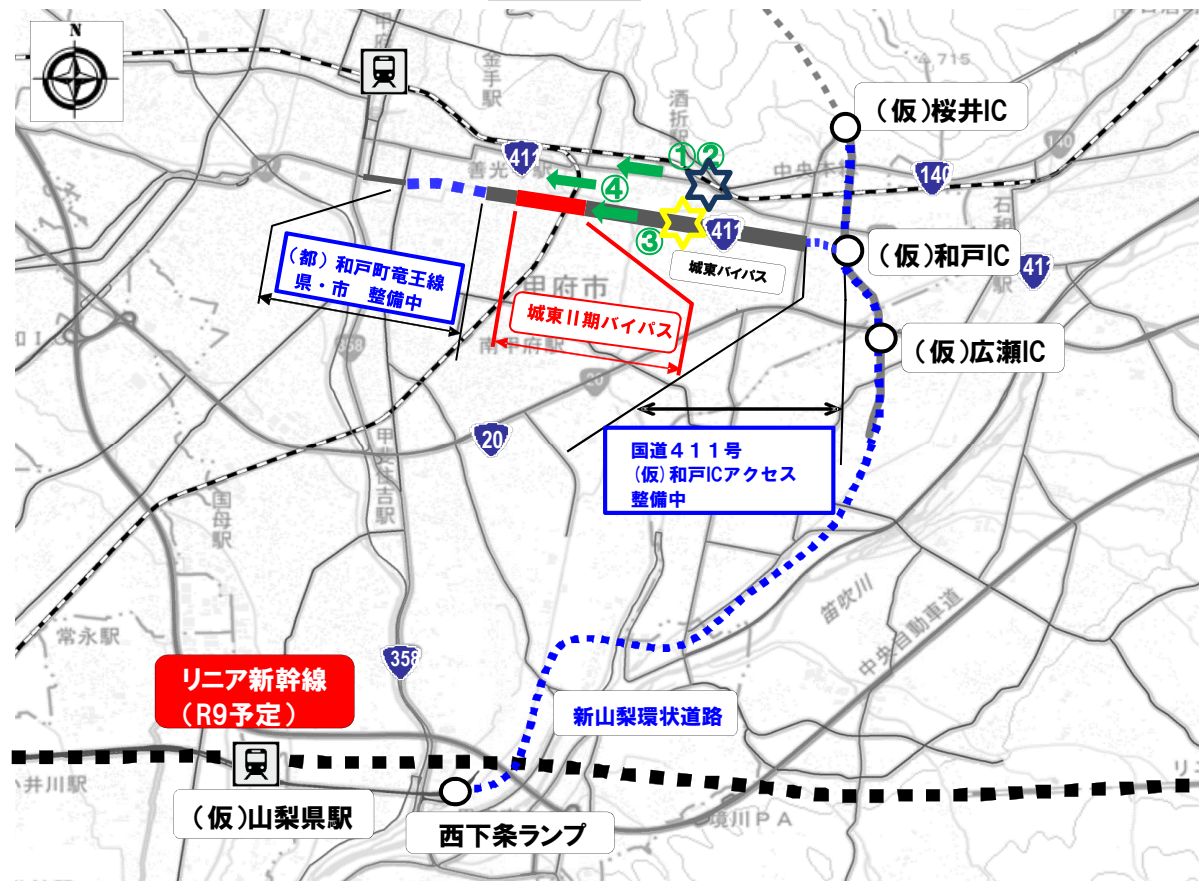
(1) 事業貢献度 <span style="float: right;">〈良・不良〉</span>	(2) 費用対効果分析の算定基礎となった要因等の変化 <span style="float: left;">〈有・無〉</span>																																																																
<p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線の整備により、甲府市東部方面から甲府市中心部への大幅な渋滞軽減効果が得られた。</li> <li>・歩道整備により、歩行者や自転車などの安全な交通が可能となり、地域生活にも大きく貢献している。</li> <li>・現道の交通量がバイパスへ転換したことから、現道についても渋滞軽減効果が図られた。</li> </ul> <p>①主要目標 ○生活中心都市・拠点機能へのアクセス向上</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>事業着手時点数値等</th> <th>事後評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>混雑時走行速度</td> <td>現道 20.9km/h (H11センサス)</td> <td>現道 29.0km/h ※ バイパス 40.8km/h ※</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道 15,858台/12h (H11センサス)</td> <td>現道 10,232台/12h ※ バイパス 10,740台/12h ※</td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価 <span style="float: right;">※ R3実測値</span></p> <p>城東通りや青沼通りなどの周辺道路から城東バイパスに交通量が転換され、並行路線の朝夕の渋滞が大幅に緩和された</p> <p>②副次目標 ○歩行者等の安全性の確保</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>事業着手時点数値等</th> <th>事後評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>歩行者・自転車交通量</td> <td>4,625人/日 (H11センサス)</td> <td>現道 1,829人/日 ※ バイパス 930人/日 ※</td> </tr> <tr> <td>現況の歩道幅員</td> <td>0~1.25m (現道)</td> <td>3.5m (バイパス)</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道 15,858台/12h (H11センサス)</td> <td>現道 10,232台/12h ※ バイパス 10,740台/12h ※</td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価 <span style="float: right;">※ R3実測値</span></p> <p>近傍に学校が多く、歩行者・自転車交通量も多い区間であるが、両側に3.5mの歩道を整備したことから、安全性の確保につながった。</p> <p>③副次効果</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延焼遮断帯の確保</td> <td>幅員22mの道路</td> </tr> <tr> <td>緊急時の避難・救助活動の確保</td> <td>緊急輸送道路の整備</td> </tr> </tbody> </table> <p>④その他の事業効果の発現状況</p> <p>バイパス区間への交通の転換により、現道や並走道路の交通量が減少し、居住空間の改善が図られた。</p> <p>また、当該区間は近傍に大型店舗や学校等も数多くあり、歩行者・自転車交通量が多い区間であるが、両側に歩道を整備することにより、安全性を確保することが出来た。</p>	指標	事業着手時点数値等	事後評価時点数値等	混雑時走行速度	現道 20.9km/h (H11センサス)	現道 29.0km/h ※ バイパス 40.8km/h ※	自動車交通量	現道 15,858台/12h (H11センサス)	現道 10,232台/12h ※ バイパス 10,740台/12h ※	指標	事業着手時点数値等	事後評価時点数値等	歩行者・自転車交通量	4,625人/日 (H11センサス)	現道 1,829人/日 ※ バイパス 930人/日 ※	現況の歩道幅員	0~1.25m (現道)	3.5m (バイパス)	自動車交通量	現道 15,858台/12h (H11センサス)	現道 10,232台/12h ※ バイパス 10,740台/12h ※	項目	内容	延焼遮断帯の確保	幅員22mの道路	緊急時の避難・救助活動の確保	緊急輸送道路の整備	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>着手時点</th> <th>事後評価時点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総事業費</td> <td>10,000 百万円</td> <td>8,581 百万円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>H17~H25</td> <td>H17~H29</td> </tr> <tr> <td>評価基準年</td> <td>H16</td> <td>R4</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">費用</td> <td>8,320 百万円</td> <td>12,914 百万円</td> </tr> <tr> <td>建設費 8,240 百万円</td> <td>12,777 百万円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>80 百万円</td> <td>137 百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>百万円</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">便益</td> <td>16,350 百万円</td> <td>45,318 百万円</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益 16,260 百万円</td> <td>37,910 百万円</td> </tr> <tr> <td>走行費用減少便益 80 百万円</td> <td>4,733 百万円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益 10 百万円</td> <td>764 百万円</td> </tr> <tr> <td>その他※ 百万円</td> <td>1,911 百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C※※</td> <td>1.96</td> <td>3.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>※その他は、救急救命率向上便益、観光客増加便益</p> <p>※※費用便益比(B/C)は1.0を超えており、経済効率性は確保されている。</p> <p>(要因変化の分析)</p> <p>【工期】</p> <p>道路排水施設に関する地元協議並びに関係機関との協議に時間を要したことにより、当初計画から遅れが生じた。</p>	項目	着手時点	事後評価時点	総事業費	10,000 百万円	8,581 百万円	工期	H17~H25	H17~H29	評価基準年	H16	R4	費用	8,320 百万円	12,914 百万円	建設費 8,240 百万円	12,777 百万円	維持管理費	80 百万円	137 百万円		百万円	百万円	便益	16,350 百万円	45,318 百万円	走行時間短縮便益 16,260 百万円	37,910 百万円	走行費用減少便益 80 百万円	4,733 百万円	交通事故減少便益 10 百万円	764 百万円	その他※ 百万円	1,911 百万円	B/C※※	1.96	3.5
指標	事業着手時点数値等	事後評価時点数値等																																																															
混雑時走行速度	現道 20.9km/h (H11センサス)	現道 29.0km/h ※ バイパス 40.8km/h ※																																																															
自動車交通量	現道 15,858台/12h (H11センサス)	現道 10,232台/12h ※ バイパス 10,740台/12h ※																																																															
指標	事業着手時点数値等	事後評価時点数値等																																																															
歩行者・自転車交通量	4,625人/日 (H11センサス)	現道 1,829人/日 ※ バイパス 930人/日 ※																																																															
現況の歩道幅員	0~1.25m (現道)	3.5m (バイパス)																																																															
自動車交通量	現道 15,858台/12h (H11センサス)	現道 10,232台/12h ※ バイパス 10,740台/12h ※																																																															
項目	内容																																																																
延焼遮断帯の確保	幅員22mの道路																																																																
緊急時の避難・救助活動の確保	緊急輸送道路の整備																																																																
項目	着手時点	事後評価時点																																																															
総事業費	10,000 百万円	8,581 百万円																																																															
工期	H17~H25	H17~H29																																																															
評価基準年	H16	R4																																																															
費用	8,320 百万円	12,914 百万円																																																															
	建設費 8,240 百万円	12,777 百万円																																																															
維持管理費	80 百万円	137 百万円																																																															
	百万円	百万円																																																															
便益	16,350 百万円	45,318 百万円																																																															
	走行時間短縮便益 16,260 百万円	37,910 百万円																																																															
	走行費用減少便益 80 百万円	4,733 百万円																																																															
	交通事故減少便益 10 百万円	764 百万円																																																															
	その他※ 百万円	1,911 百万円																																																															
B/C※※	1.96	3.5																																																															
<b>(3) 事業実施による環境の変化</b>																																																																	
<p>①自然環境への影響</p> <p>バイパスが整備されたことにより、慢性的な交通渋滞が解消されたことから、沿線の騒音・振動等が軽減された。</p> <p>②生活・居住環境等への影響</p> <p>バイパスが整備され、現道区間の交通環境が改善されたことにより、沿線の騒音・振動等が軽減された。また、歩道整備による歩行者等の安全性の確保が図られた。</p> <p>③環境保全対策の効果発現状況(措置を講じた場合)</p> <p>なし</p>																																																																	
<b>(4) 社会経済情勢の変化が事業に及ぼした影響</b>																																																																	
<p>①社会経済状況の変化</p> <p>なし</p> <p>②関連計画・関連事業の状況の変化</p> <p>なし</p> <p>③事業環境等の変化</p> <p>なし</p>																																																																	

評価シート（2）

<p><b>（5）今後の事後評価の必要性</b> <span style="float: right;">〈有〉 <b>（無）</b>〉</span></p> <p>（理由）          評価シート（1）より、評価時点において交通渋滞の解消や歩行者等の安全性確保など、初期の目標が達成されたため、今後の事業評価は必要ないと思われる。</p> <p>□「有」の場合の実施時期及び方法          ・時期：            年度          ・方法：</p>	<p><b>（7）同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要性</b> <span style="float: right;">〈有〉 <b>（無）</b>〉</span></p> <p>（理由）</p> <p>なし</p> <p>（具体的反映策）          なし</p>
<p><b>（6）本事業における改善措置の必要性</b> <span style="float: right;">〈有〉 <b>（無）</b>〉</span></p> <p>（理由）          なし</p> <p>（具体的反映策）          なし</p> <p>（既に実施した改善策の内容と効果）          なし</p>	<p><b>（8）事業評価手法の見直しの必要性</b> <span style="float: right;">〈有〉 <b>（無）</b>〉</span></p> <p>（理由）</p> <p>なし</p> <p>（具体的反映策）          なし</p>
	<p><b>（9）その他特筆すべき事項</b> <span style="float: right;">〈 <b>（有）</b> 無〉</span></p> <p>本事業により、甲府市東部方面から甲府市中心部へアクセス機能が向上し、通勤や物流などの利便性が向上していること、歩道整備による歩行者等の安全性が確保できたことから、住民生活の利便性の向上が図られた。</p> <p>また、本路線は現在整備中の新山梨環状道路北部区間へアクセスする道路であり、環状道路及び県・市で整備中である（都）和戸町竜王線が整備できた際には、甲府市街地と峡東地域をはじめとする周辺地域への広域的なネットワーク形成に寄与するものと期待ができる。</p>

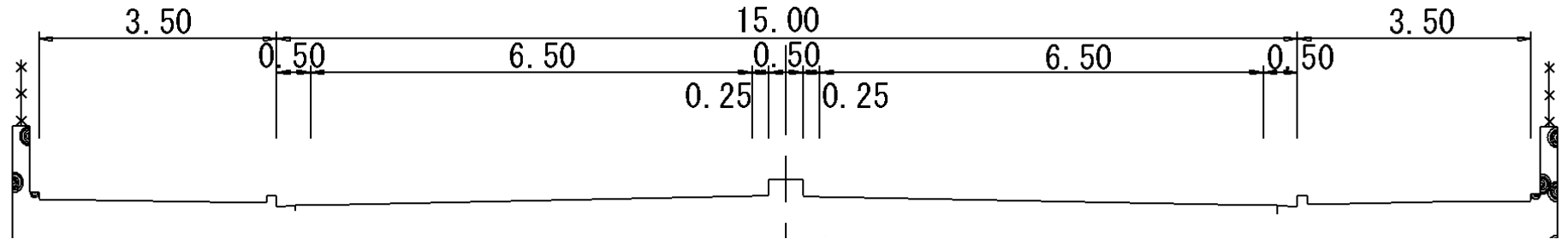
### 3. 添付資料シート (1)

平面図



- 凡例
- 今回評価箇所 ■
  - 整備済み箇所 ■
  - 別事業箇所 ■
  - 写真撮影方向 →
  - 現道交通量調査箇所 ☆
  - バイパス交通量調査箇所 ☆

標準横断図



### 3. 添付資料シート (2)

① バイパス整備前の現道の状況



② バイパス整備後の現道の状況



③ 整備後 (供用開始前航空写真)



④ 整備後 (バイパス供用開始状況)

