

平成24年度 公共事業事後評価調書

1. 事業説明シート(1)

(区分) 国補・県単

事業名	街路事業 [緊急街路整備事業(国補)]		事業箇所	甲斐市西八幡	地区名	(都) 田富町敷島線(釜無3工区)		事業主体	山梨県
(1) 事業着手年度	H11 年度	(2) 事業期間	H11年度~H19年度		(3) 完了後経過年数	5年	(4) 総事業費	3,340百万円	
(5) 事業着手時点の課題・背景					(8) 事業位置図等				
<p>・(都)田富町敷島線は、甲斐市を南北に縦貫する延長約8.9kmの道路で、甲府都市圏域を中心とした幹線道路ネットワークの一部を構成するとともに、地域住民の生活道路として重要な役割を担っている。</p> <p>・当該区間は、県道甲斐中央線の現道と、南側の既整備箇所を直接結ぶことにより、交通円滑化に寄与することから、優先的に事業が実施された。</p>					省 略				
(6) 事業着手時点で想定した整備目標・効果									
<p>(事前評価未実施)</p> <p><input type="checkbox"/> 主要目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街地内の交通の円滑化</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> 副次目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者等の安全性の確保</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> 副次効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通ターミナル機能の強化</li> <li>バリアフリー化の促進</li> <li>緊急時の避難・救助機能の確保</li> </ul>									
(7) 整備内容(目標達成の方法)									
道路改良 (都)田富町敷島線 L=530m W=6.0(16.0)m 幅員 車道5.5m→6.0m(2車線) 歩道1.5m(片側)→7.0m(両側)									

2. 評価シート(1)

<p>(1) 事業貢献度 <span style="float: right;">〈 有 ・ 不良 〉</span></p> <p>(理由)                  ・当該道路の整備により、県道甲斐中央線と整備済みの田富町敷島線が複数の信号交差点を通過せずにつながったことにより市役所、竜王駅へのアクセス性が向上した。</p> <p>① 主要目標：市街地内の交通の円滑化</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:30%;">指 標</th> <th style="width:35%;">着手時点数値等</th> <th style="width:35%;">評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○混雑度(平日、昼12h) 地点(1) 地点(2) 地点(3)</td> <td>算定なし → 設定せず 計測なし(H11セカ) → 設定せず 1.19(H11セカ) → 設定せず</td> <td>1.06(H22センサス) 1.00(H22センサス) 1.21(H22センサス)</td> </tr> <tr> <td>○自動車交通量(台/12h) 地点(1) 地点(2) 地点(3)</td> <td>7,360(推計交通量) 計測なし(H11セカ) → 設定せず 10,906(H11セカ) → 設定せず</td> <td>7,256(H24調査) 8,871(H22センサス) 10,371(H22センサス)</td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価時点の数値に対する評価                  ・自動車交通量が7千台と推計交通量に達し、バイパス整備の効果が十分に現れている。</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 style="width:30%;">指 標</th> <th style="width:35%;">着手時点数値等</th> <th style="width:35%;">評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>歩行者自転車交通量(人台/12h)</td> <td>— → 設定せず</td> <td>309人台/12h(H24調査)</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量(台/12h)</td> <td>7,360(推計交通量)</td> <td>7,256台/12h(H24調査)</td> </tr> <tr> <td>小中学校からの距離</td> <td>200m</td> <td>200m</td> </tr> <tr> <td>現況の歩道幅員(m)</td> <td>1.5m(片側)</td> <td>3.5m(両側)</td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価時点の数値に対する評価                  ・歩行者自転車利用は、県管理道路の平均値である71人台/12hを大きく上回っている。                  ・両側に3.5mの歩行者空間が確保され、透水性舗装により、安全に安心して、ゆとりをもって歩ける歩道となった。                  ・小学校が概ね1km以内に3校、高等学校が1校あることから通学等の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 style="width:20%;">項 目</th> <th style="width:80%;">内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交通ターミナル機能の強化</td> <td>全線整備により竜王駅へのアクセス機能強化となる</td> </tr> <tr> <td>バリアフリー化の促進</td> <td>フラット歩道の整備 L=1,060m</td> </tr> <tr> <td>緊急時の避難・救助機能の確保</td> <td>緊急輸送路の整備(第2次緊急輸送路)</td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価時点の数値に対する評価                  幅広くフラットな歩道の整備により、車椅子で通行可能で段差のない歩道が整備された。</p> <p>④ その他の事業効果の発現状況                  当該区間の沿線に地元大手スーパーが出店するなど、沿道の土地利用を促進し、地域住民の生活利便性を向上させた。さらに、全線整備により、甲府都市圏の環状を形成する道路ネットワークとして機能を発現することが見込まれる。</p>	指 標	着手時点数値等	評価時点数値等	○混雑度(平日、昼12h) 地点(1) 地点(2) 地点(3)	算定なし → 設定せず 計測なし(H11セカ) → 設定せず 1.19(H11セカ) → 設定せず	1.06(H22センサス) 1.00(H22センサス) 1.21(H22センサス)	○自動車交通量(台/12h) 地点(1) 地点(2) 地点(3)	7,360(推計交通量) 計測なし(H11セカ) → 設定せず 10,906(H11セカ) → 設定せず	7,256(H24調査) 8,871(H22センサス) 10,371(H22センサス)	指 標	着手時点数値等	評価時点数値等	歩行者自転車交通量(人台/12h)	— → 設定せず	309人台/12h(H24調査)	自動車交通量(台/12h)	7,360(推計交通量)	7,256台/12h(H24調査)	小中学校からの距離	200m	200m	現況の歩道幅員(m)	1.5m(片側)	3.5m(両側)	項 目	内 容	交通ターミナル機能の強化	全線整備により竜王駅へのアクセス機能強化となる	バリアフリー化の促進	フラット歩道の整備 L=1,060m	緊急時の避難・救助機能の確保	緊急輸送路の整備(第2次緊急輸送路)	<p>(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: right;">〈 有 ・ 無 〉</span></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:20%;">項 目</th> <th style="width:30%;">着手時点の計画</th> <th style="width:50%;">事後評価時点の実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総事業費</td> <td>2,945百万円</td> <td>3,340百万円</td> </tr> <tr> <td>工 期</td> <td>H11~H19</td> <td>H11~H19</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>未算出</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>1.20</td> </tr> </tbody> </table> <p>(要因変化の分析)                  ・事業費の増額は、家屋調査等を行い、建物補償費を精査したことによる。</p> <p>(3) 事業実施による環境の変化 <span style="float: right;">〈 有 ・ 無 〉</span></p> <p>① 自然環境への影響                  ・当該区間の整備により、県道甲斐中央線と整備済みの田富町敷島線が複数の信号交差点を通過せずにつながったことにより、CO2等の排出量が減少し、大気環境の改善効果が得られたと予測される。                  ・交差点部において右折レーンが整備されたことで、自動車の流れが円滑化し、渋滞の解消に寄与した。</p> <p>② 生活・居住環境等への影響                  ・幅の広い歩道や停車帯が整備されたことで、歩行者や自転車が安心して走行できる環境が整った。</p> <p>③ 環境保全対策の効果の発現状況(措置を講じた場合)                  ・透水性の歩道整備により、雨水の地盤への浸透を図った。</p> <p>(4) 社会経済情勢の変化が事業に及ぼした影響 <span style="float: right;">〈 有 ・ 無 〉</span></p> <p>① 社会経済状況の変化                  ・なし</p> <p>② 関連計画・関連事業の状況の変化                  ・なし</p> <p>③ 事業環境等の変化                  ・なし</p>	項 目	着手時点の計画	事後評価時点の実績	総事業費	2,945百万円	3,340百万円	工 期	H11~H19	H11~H19	経済効率性	費用	-	便益	-	B/C	未算出			1.20
指 標	着手時点数値等	評価時点数値等																																																		
○混雑度(平日、昼12h) 地点(1) 地点(2) 地点(3)	算定なし → 設定せず 計測なし(H11セカ) → 設定せず 1.19(H11セカ) → 設定せず	1.06(H22センサス) 1.00(H22センサス) 1.21(H22センサス)																																																		
○自動車交通量(台/12h) 地点(1) 地点(2) 地点(3)	7,360(推計交通量) 計測なし(H11セカ) → 設定せず 10,906(H11セカ) → 設定せず	7,256(H24調査) 8,871(H22センサス) 10,371(H22センサス)																																																		
指 標	着手時点数値等	評価時点数値等																																																		
歩行者自転車交通量(人台/12h)	— → 設定せず	309人台/12h(H24調査)																																																		
自動車交通量(台/12h)	7,360(推計交通量)	7,256台/12h(H24調査)																																																		
小中学校からの距離	200m	200m																																																		
現況の歩道幅員(m)	1.5m(片側)	3.5m(両側)																																																		
項 目	内 容																																																			
交通ターミナル機能の強化	全線整備により竜王駅へのアクセス機能強化となる																																																			
バリアフリー化の促進	フラット歩道の整備 L=1,060m																																																			
緊急時の避難・救助機能の確保	緊急輸送路の整備(第2次緊急輸送路)																																																			
項 目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																																		
総事業費	2,945百万円	3,340百万円																																																		
工 期	H11~H19	H11~H19																																																		
経済効率性	費用	-																																																		
	便益	-																																																		
	B/C	未算出																																																		
		1.20																																																		

評価シート（2）

<p>(5) 今後の事後評価の必要性 <span style="float: right;">〈 有・<input checked="" type="radio"/> 無〉</span></p>	<p>(7) 同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要性 <span style="float: right;">〈 <input checked="" type="radio"/> 有・無〉</span></p>
<p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業により、歩車道が分離され、県道甲斐中央線の現道と南側バイパス区間を結ぶことにより、自動車交通の流れが円滑化した。また、道路両側に歩道が整備され、近隣の小中学校への通学や沿線商店等に安全に通行することが可能となり、歩行者の安全に寄与するなど事業効果は発揮されていることから、今後の事後評価は必要ない。</li> <li>・ただし、田富町敷島線が全線で整備された時点で、当該区間を含む全線で評価を行う予定である。</li> </ul> <p>□「有」の場合の実施時期及び方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 時期：        年度</li> <li>・ 方法：</li> </ul>	<p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業費の増額は、家屋調査等行い、建物補償費を精査したことによる。</li> </ul> <p>(具体的反映策)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業費については、過去の建物補償のデータを用い精度を上げるなど、より正確な建物補償額の把握に努める。</li> </ul>
<p>(6) 本事業における改善措置の必要性 <span style="float: right;">〈 有・<input checked="" type="radio"/> 無〉</span></p>	<p>(8) 事業評価手法の見直しの必要性 <span style="float: right;">〈 有・<input checked="" type="radio"/> 無〉</span></p>
<p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ なし</li> </ul> <p>(具体的反映策)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ なし</li> </ul> <p>(既に実施した改善策の内容と効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ なし</li> </ul>	<p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ なし</li> </ul> <p>(具体的反映策)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ なし</li> </ul>
	<p>(9) その他特筆すべき事項 <span style="float: right;">〈 有・<input checked="" type="radio"/> 無〉</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ なし</li> </ul>





①整備後 の状況（現道からバイパス部への擦り付け）



②整備後の状況



③整備後 の状況



④整備後 の状況





⑤旧道(甲斐中央線・取付け分)の状況



⑥旧道(甲斐中央線)の状況



⑦旧道(甲斐中央線)の状況(バス通りとの交差点部)



⑧旧道(甲斐中央線)の状況

