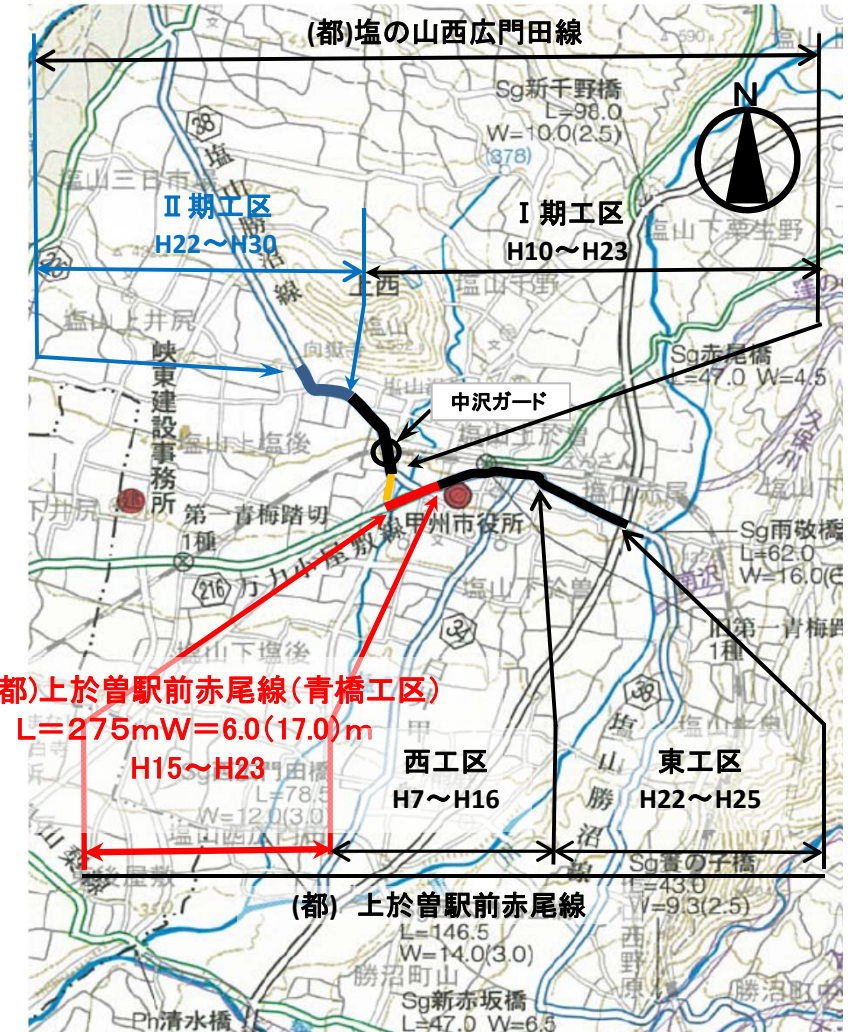


1. 事業説明シート(1)

事業名	街路事業 [緊急街路整備事業 (国補・県単)]	事業箇所	甲州市 塩山上於曾	地区名	(都)上於曾駅前赤尾線(青橋工区)	事業主体	山梨県
(1) 事業着手年度	H15年度	(2) 事業期間	H15年度~H23年度	(3) 完了後経過年数	5年	(4) 総事業費	2,366百万円
(5) 事業着手時点の課題・背景				(8) 事業位置図等			
<p>都市計画道路 上於曾駅前赤尾線は、峡東都市計画区域の甲州市街地西部(旧塩山市)において、JR中央線塩山駅南口を東西に横断する幹線道路であり、沿道は商店街を形成している。本工区の起点でもある青橋交差点を東進し、市役所や郵便局など公共施設が集中する地区を通り、JR塩山駅を経て、終点の雨敬橋までの総延長約1,280mについて都市計画決定がされている。</p> <p>今回整備を実施する、起点から約275mの未整備区間は、前述した公共施設のほか、商店街および小中学校が存在する。しかしながら、現況は全幅員が約7mと狭小であり、朝夕には渋滞が発生している。また、歩道も未整備のため、歩行者・自転車の通行に支障をきたしていた。</p> <p>このため、JR中央線塩山駅や市役所等公共施設への利便性向上、渋滞解消による市街地内の円滑な交通確保、さらに、広い歩道の設置による歩行者通行の安全性の向上を目的に整備を進めることとした。</p>							
(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>・緊急時の避難・救助機能の確保</li> <li>・バリアフリー化の促進</li> <li>・良好な景観の創出</li> <li>・ライフラインの強化</li> </ul>							
(7) 整備内容 (目標達成の方法)							
<p>街路整備 (道路改良、電線共同溝)</p> <p>(都)上於曾駅前赤尾線 (青橋工区)</p> <p>L=275m W=6.0(17.0)m</p> <p>幅員 車道 5.1m(2車線)→6.0m(2車線)</p> <p>歩道 なし→3.5m(両側)</p>				<p>(都)上於曾駅前赤尾線(青橋工区)</p> <p>L=275m W=6.0(17.0)m</p> <p>西工区 H7~H16</p> <p>東工区 H22~H25</p> <p>(都)上於曾駅前赤尾線</p> <p>L=146.5 W=14.0(3.0)</p> <p>Sg新赤坂橋 L=47.0 W=6.5</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今回事業評価区間 (Red)</li> <li>事業中区間 (Blue)</li> <li>整備済み区間 (Black)</li> <li>整備済み区間(市施工) (Yellow)</li> </ul>			

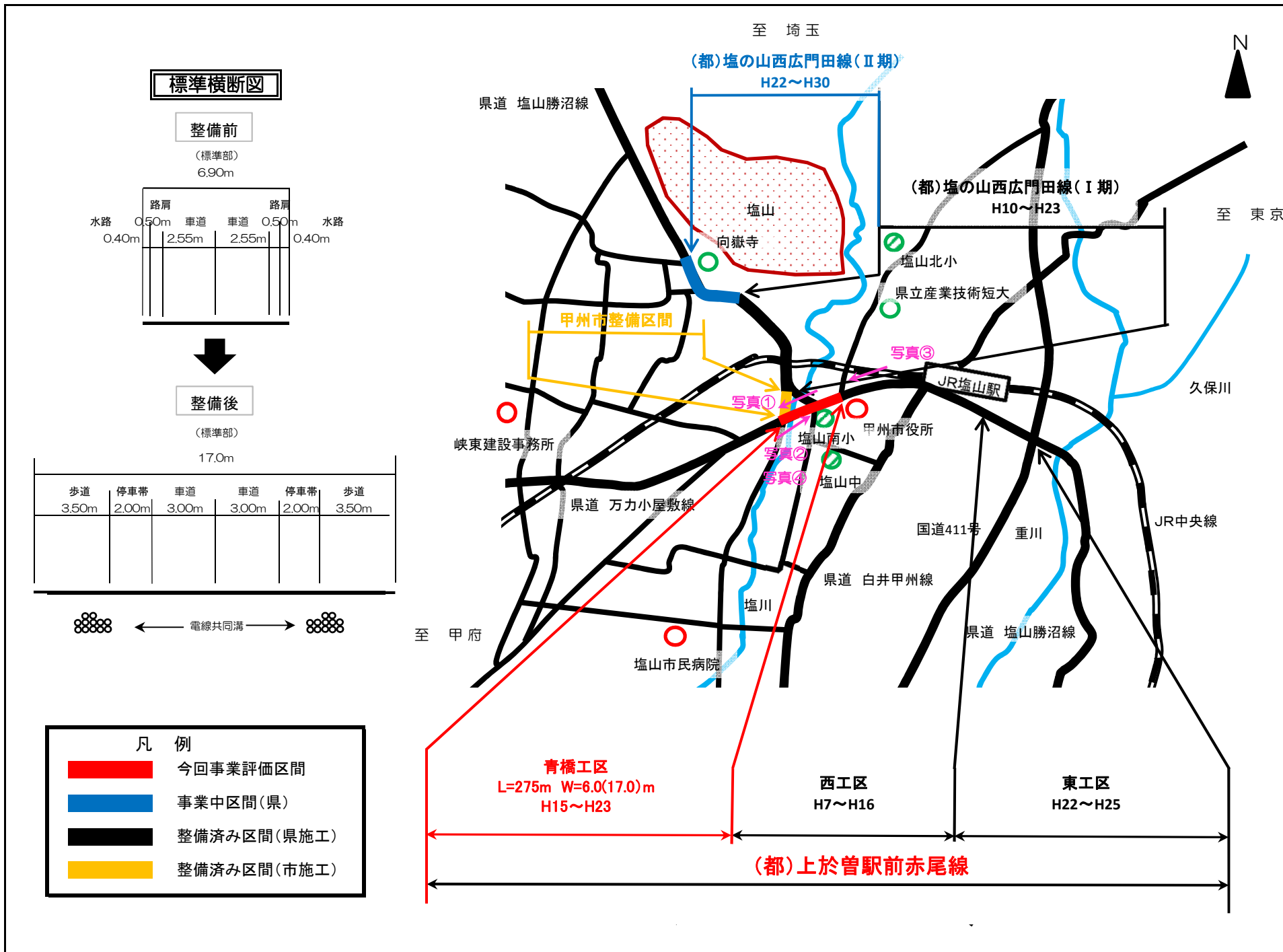
## 2. 評価シート（1）

(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: right;">〈(有)・無〉</span>																									
<p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本路線沿線には、JR中央線塩山駅や甲州市役所などが集中している。本事業の完成により、甲州市市街地の交通の円滑化、JR塩山駅へのアクセスが向上した。</li> <li>また、幅員の広い歩道の整備により、歩行者・自転車などの安全な通行が可能となった。</li> </ul> <p>①主要目標：市街地内の交通の円滑化</p> <table border="1" data-bbox="190 336 1149 544"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>着手時点数値等</th> <th>評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○自動車交通量</td> <td>6,098台/12h (H11セカ)</td> <td>6,968台/12h (H27交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>○混雑度</td> <td>1.31 (参考H9セカ)</td> <td>1.26 (H27交通量調査)</td> </tr> </tbody> </table>	指標	着手時点数値等	評価時点数値等	○自動車交通量	6,098台/12h (H11セカ)	6,968台/12h (H27交通量調査)	○混雑度	1.31 (参考H9セカ)	1.26 (H27交通量調査)	<table border="1" data-bbox="1193 161 2141 352"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>着手時点の計画</th> <th>事後評価時点の実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総事業費</td> <td>2,482百万円</td> <td>2,366百万円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>H15~H21</td> <td>H15~H23</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>2,840百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>7,893百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>2.8</td> </tr> </tbody> </table> <p>※電線共同溝は便益が算出できないため、経済効率性の算定対象としていない。</p> <p>(要因変化の分析)</p> <p>総事業費</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建物等調査を詳細に行い、補償費を精査したことによる。</li> </ul> <p>工期</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>用地権利者からの代替地の要求などにより、用地取得に時間を要したため。</li> </ul>	項目	着手時点の計画	事後評価時点の実績	総事業費	2,482百万円	2,366百万円	工期	H15~H21	H15~H23	経済効率性	費用	2,840百万円	便益	7,893百万円	B/C	2.8
指標	着手時点数値等	評価時点数値等																								
○自動車交通量	6,098台/12h (H11セカ)	6,968台/12h (H27交通量調査)																								
○混雑度	1.31 (参考H9セカ)	1.26 (H27交通量調査)																								
項目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																								
総事業費	2,482百万円	2,366百万円																								
工期	H15~H21	H15~H23																								
経済効率性	費用	2,840百万円																								
	便益	7,893百万円																								
	B/C	2.8																								
<p>□評価時点の数値に対する評価</p> <p>自動車交通量が約1割増加する整備効果が現れている。自動車交通量は増加しているが混雑度は減少しており、慢性的な渋滞が緩和されたことから改善効果は発現されている。</p> <p>②副次目標：歩行者等の安全性の確保</p> <table border="1" data-bbox="190 699 1149 978"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>着手時点数値等</th> <th>評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>歩行者自転車交通量</td> <td>254人台/12h (H11セカ)</td> <td>310人台/12h (H27交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>6,098台/12h (H11セカ)</td> <td>6,968台/12h (H27交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>小中学校からの距離</td> <td>0km (塩山南小)</td> <td>0km (塩山南小)</td> </tr> <tr> <td>現況の歩道幅員</td> <td>なし</td> <td>3.5m (両側)</td> </tr> </tbody> </table>	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	254人台/12h (H11セカ)	310人台/12h (H27交通量調査)	自動車交通量	6,098台/12h (H11セカ)	6,968台/12h (H27交通量調査)	小中学校からの距離	0km (塩山南小)	0km (塩山南小)	現況の歩道幅員	なし	3.5m (両側)	<p>(3) 事業実施による環境の変化</p> <p>①自然環境への影響</p> <p>なし</p> <p>②生活・居住環境等への影響</p> <p>幅の広い歩道、停車帯を整備したことにより、歩行者や自転車の安全性が向上した。周囲の景観との調和等を踏まえ、植栽を実施し、良好な道路環境を整備することにより、周辺環境との景観に配慮した。電線類を地中化したことにより、沿線景観の向上が図られた。</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）</p> <p>歩道部に透水性舗装を実施し、路面に降った雨水を地下に還元できるようにした。排水性の車道舗装により、車の騒音の低減を図った。</p>										
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	254人台/12h (H11セカ)	310人台/12h (H27交通量調査)																								
自動車交通量	6,098台/12h (H11セカ)	6,968台/12h (H27交通量調査)																								
小中学校からの距離	0km (塩山南小)	0km (塩山南小)																								
現況の歩道幅員	なし	3.5m (両側)																								
<p>□評価時点の数値に対する評価</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>小学校、中学校が1km以内に3校、専門学校が1校あり、通学時の安全性の向上にもつながった。これに伴い、歩行者、自転車交通量が増加した。</li> <li>両側に3.5mの透水性舗装のフラット歩道を整備したことにより安全性・快適性が向上した。</li> </ul> <p>③副次効果</p> <table border="1" data-bbox="190 1171 1149 1329"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>緊急時の避難・救助機能の確保</td> <td>緊急輸送路（二次）の整備</td> </tr> <tr> <td>バリアフリー化の促進</td> <td>フラット歩道整備 点字ブロック設置 L=550m</td> </tr> <tr> <td>良好な景観の創出</td> <td>電線類の地中化</td> </tr> <tr> <td>ライフラインの強化</td> <td>電線類の地中化</td> </tr> </tbody> </table> <p>④その他の事業効果の発現状況</p> <p>沿線に商業施設が多数出店するなど、沿道の土地利用が促進され、地域住民の生活利便性が向上した。</p>	項目	内容	緊急時の避難・救助機能の確保	緊急輸送路（二次）の整備	バリアフリー化の促進	フラット歩道整備 点字ブロック設置 L=550m	良好な景観の創出	電線類の地中化	ライフラインの強化	電線類の地中化	<p>(4) 社会経済情勢の変化が事業に及ぼした影響</p> <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>															
項目	内容																									
緊急時の避難・救助機能の確保	緊急輸送路（二次）の整備																									
バリアフリー化の促進	フラット歩道整備 点字ブロック設置 L=550m																									
良好な景観の創出	電線類の地中化																									
ライフラインの強化	電線類の地中化																									

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>(理由)          本事業により、車道と歩道が分離されたことに加え、車道幅員を3.0mに拡幅したこと、及び主要な交差点に右折レーンを設置したことにより、交通量が1割以上増加したにもかかわらず、車交通の流れが円滑化した（1.31→1.26）。さらに両側に幅の広いフラット歩道を整備したことにより、近隣の小学校・中学校への通学や、JR塩山駅への往来、および沿道の商店への買い物等歩行者が安心・安全に往来することが可能となるなど事業効果は発揮されていると考えられることから、今後の事後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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 時期：        年度</li> <li>・ 方法：</li> </ul>	<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;">〈 有・<input checked="" type="radio"/>無〉</span></p> <p>(理由) なし</p> <p>(具体的反映策) なし</p>
<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>(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>(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) なし</p> <p>(具体的反映策) なし</p> <p>(9) その他特筆すべき事項 <span style="float: right;">〈 <input checked="" type="radio"/>有・無〉</span></p> <p>○本路線区間の東工区、西工区について、改良事業が完了している。          ○塩山駅周辺市街地と北部との交通の円滑化を図るため、都市計画道路塩の山西広門田線の事業を実施している。</p>

### 3. 添付資料シート（1）



写真① 起点側



写真② 中間



写真③ 終点側



写真④ 着手前(青橋交差点付近)

