

令和5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	街路事業 [緊急街路整備事業 (国補)]		事業箇所	甲府市千塚	地区名	(都) 高畑町昇仙峡線	事業主体	山梨県
(1) 事業着手年度	H22	(2) 事業期間	H22~H30		(3) 完了後経過年数	5年	(4) 総事業費	1,565百万円

(5) 事業着手時点の課題・背景

都市計画道路高畑町昇仙峡線は、甲府市高畑町を起点とし、甲府市山宮町へ至る延長約7.3kmの幹線道路であり、今後建設が予定されている新山梨環状道路（仮称）牛匂ICと接続予定である等、県内道路ネットワークを構成する重要な路線の一つである。本工区である甲府韮崎線から北側については観光地である御岳昇仙峡へのアクセス道路であるとともに、地域の幹線道路として利用されており、沿線小学校等の通学路にもなっているが、自動車通行量が多く、歩道も未整備であったため、通学する児童等が危険にさらされていた。
これらの課題点を解消するため、延長400mの道路改良工事及び延長618mの電線類の地中化をおこなったものである。

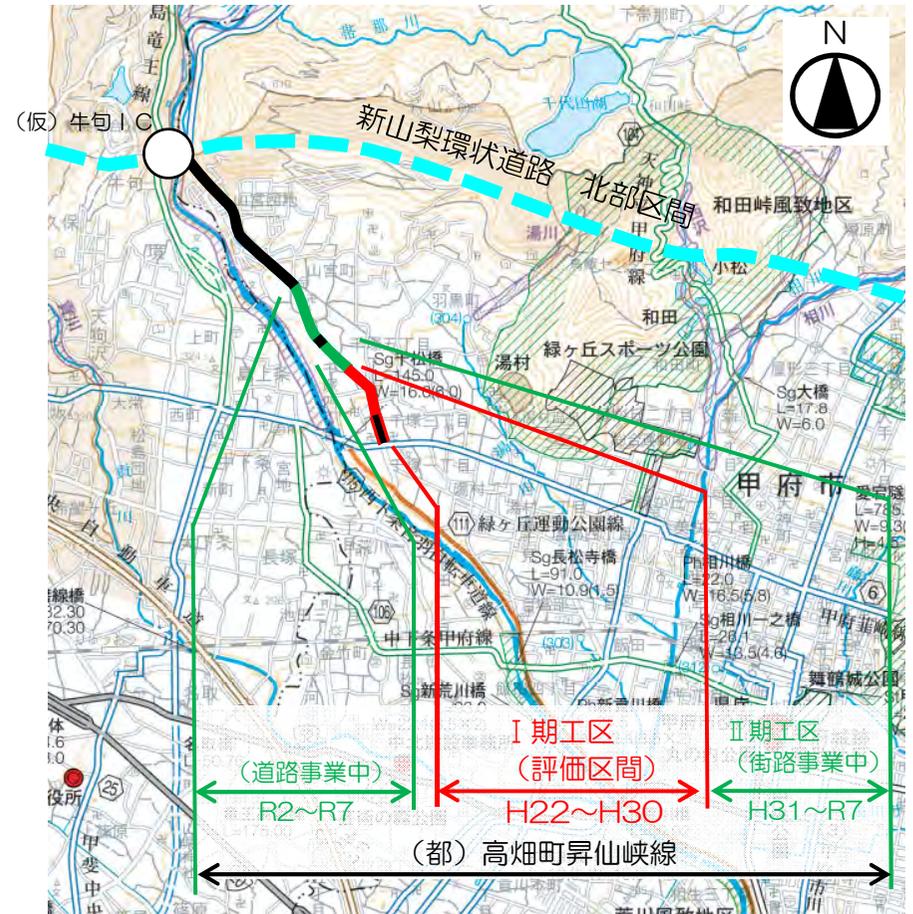
(6) 事業着手時点で想定した整備目標・効果

- 主要目標 ○生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上
- 副次目標 ○歩行者等の安全性の確保、災害に強い道路の確保
- 副次効果 ○ライフラインの強化（電線共同溝の整備）
○緊急時の避難・救助機能の確保（第2次緊急輸送道路の整備）

(7) 整備内容（目標達成の方法）

道路改良・電線共同溝
 (都) 高畑町昇仙峡線
 L=618m W=6.0(16.0)m
 車道幅員 5.5m (2車線) → 6.0m (2車線)
 歩道幅員 歩道なし → 9.0m (両側)

(8) 事業位置図等



凡 例

- 今回事業評価区間
- 事業中区間
- 整備済区間

0m 500m 1000m

2. 評価シート (1)

(1) 事業貢献度 <良> <不良>

(理由)

- ・当該路線の整備により、車両の円滑な通行が可能となり、甲府駅、御岳昇仙峡へのアクセス向上が図られた。
- ・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。

①主要目標 ○生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上

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	19.1km/h (H17センサス)	24.9km/h (R4実測)
自動車交通量	8,493台/12h (H17センサス)	8,866台/12h (R4実測)

□評価

道路の走行環境が改善されたため、甲府駅や御岳昇仙峡へのアクセス性が向上した。

②副次目標 ○歩行者等の安全性の確保、災害に強い道路の確保

指標	事業着手時点数値等	事後評価時点数値等
歩行者・自転車利用者数	418人台/12h (H17センサス)	490人台/12h (R4実測)
自動車交通量	8,493台/12h (H17センサス)	8,866台/12h (R4実測)
通学路の指定	あり	あり
現況の歩道幅員	歩道なし	W=4.5m
緊急輸送道路の指定	第二次緊急輸送道路	第二次緊急輸送道路

□評価

両側に歩道を整備したことにより、歩行者等の安全性の向上につながった。

③副次効果

項目	内容
ライフラインの強化	電線共同溝の整備
緊急時の避難・救助機能の確保	緊急輸送道路の整備

④その他の事業効果の発現状況

アクセス性の向上や沿線の交通の安全性が確保され、隣接民地の土地利用の活性化にも貢献しており、甲府市マスタープランで目指す居住空間が形成されてきている。

(2) 費用対効果分析の算定基礎となった要因等の変化 <有> <無>

項目	着手時点	再評価時点	事後評価時点	
総事業費	1,050 百万円	1,570 百万円	1,565 百万円	
工期	H22~H28	H22~H30	H22~H30	
評価基準年	H21	H27	R5	
経済効率性	費用	900 百万円	1,240 百万円	1,880 百万円
	建設費	880 百万円	1,190 百万円	1,800 百万円
	維持管理費	20 百万円	50 百万円	80 百万円
		百万円	百万円	百万円
	便益	1,260 百万円	1,737 百万円	2,562 百万円
	走行時間短縮便益	1,030 百万円	1,260 百万円	2,140 百万円
	走行経費減少便益	210 百万円	250 百万円	110 百万円
	交通事故減少便益	百万円	40 百万円	0 百万円
	その他※	百万円	187 百万円	312 百万円
	B/C※※	1.4	1.4	1.4

※その他は、救急救命率向上便益、観光客増加便益、CO2排出量削減便益、都市空間快適性向上便益

※※事業の採択基準は、費用便益比 (B/C) \geq 1.0

(要因変化の分析)

【総事業費】

電線共同溝を増工したことによる増額。

【工期】

用地取得に時間を要したことにより、当初計画から遅れが生じた。

(3) 事業実施による環境の変化

①自然環境への影響

大規模な地形の変化を伴う切土盛土を伴わない計画で道路改良を行い、自然環境への影響は少ない。

②生活・居住環境等への影響

歩道整備により、歩行者、自転車の通行空間が確保され、周辺住民に利用されている。

③環境保全対策の効果発現状況 (措置を講じた場合)

なし

(4) 社会経済情勢の変化が事業に及ぼした影響

①社会経済状況の変化

なし

②関連計画・関連事業の状況の変化

隣接工区を事業化

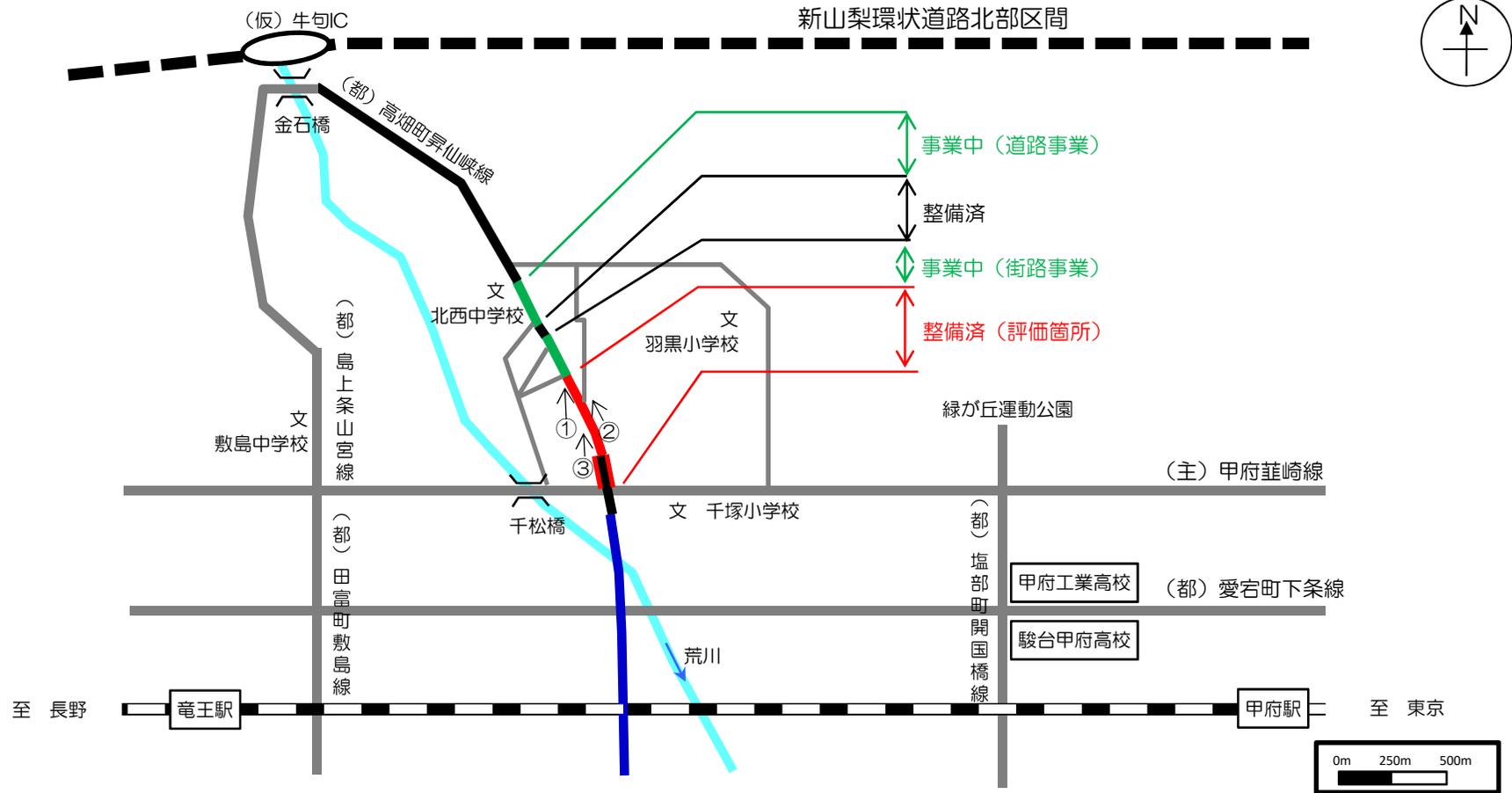
③事業環境等の変化

なし

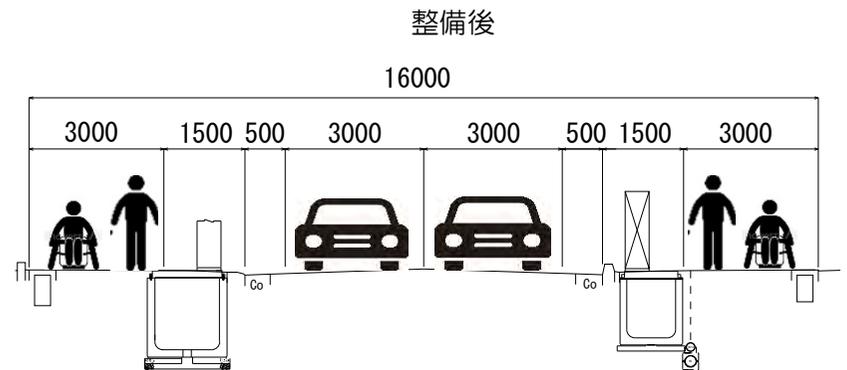
評価シート（2）

<p>（5）今後の事後評価の必要性 〈有・無〉</p> <p>（理由） 評価シート（1）により、評価時点においてアクセス性が向上し、歩行者等の安全性が確保されたことから、初期の目標は達成され、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 ・時期： 年度 ・方法：</p>	<p>（7）同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要性 〈有・無〉</p> <p>（理由）</p> <p>なし</p> <p>（具体的反映策）</p> <p>なし</p>
<p>（6）本事業における改善措置の必要性 〈有・無〉</p> <p>（理由）</p> <p>なし</p> <p>（具体的反映策）</p> <p>なし</p> <p>（既に実施した改善策の内容と効果）</p> <p>なし</p>	<p>（8）事業評価手法の見直しの必要性 〈有・無〉</p> <p>（理由）</p> <p>なし</p> <p>（具体的反映策）</p> <p>なし</p>
	<p>（9）その他特筆すべき事項 〈有・無〉</p> <p>本事業により、甲府市中心地と北部地域及び観光地である御岳昇仙峡線のアクセス機能が向上し、通勤や観光などの利便性の向上が図られた。 また、本路線の整備前は歩道がなかったため通学する児童等の安全性が確保されていなかったが、歩道が整備されることで安全性が向上し、地域の豊かな生活環境の創出にも貢献している。</p>

3. 添付資料シート (1)



凡例	
整備済	
整備中	
評価箇所	
未整備	



3. 添付資料シート (2)

