

# 令和3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	甲斐市龍地	地区名	(都) 滝坂下今井線 (I期工区)	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~H28年度	(3) 完了後経過年数	5年	(4) 総事業費	3,160百万円	
(5) 事業着手時点の課題・背景				(8) 事業位置図等				
<p>・(都) 滝坂下今井線は、旧双葉町地内を東西に横断し、甲府市と甲斐市を結び延長2,750mの幹線道路で、地域経済を支える重要な路線であるが、現道は幅員が狭小で歩道が未整備のため、朝夕を中心に渋滞が著しく、通学児童等の歩行者や自転車の通行にも支障をきたしていた。</p> <p>・本事業は、甲斐市龍地地内の延長1,220mを整備するため、都市計画決定に基づき、平成11年度に事業化したものである。</p> <p>・甲府市と、甲斐市の都市間相互の連絡機能や竜王駅へのアクセス機能の強化や、市街地内の交通の円滑化が期待されている。</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 ○市街地内の交通の円滑化  <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 ○主要渋滞ポイントの解消 (著しい渋滞が現に発生している交差点) <input type="checkbox"/> 緊急時の避難・救助機能の確保 (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 (都) 滝坂下今井線 (I期工区) L=1,220m W=6.0(17.0)m 車道幅員 5.0m (2車線) → 6.0m (2車線) 歩道幅員 1.25m (片側) → 8.0m (両側)								

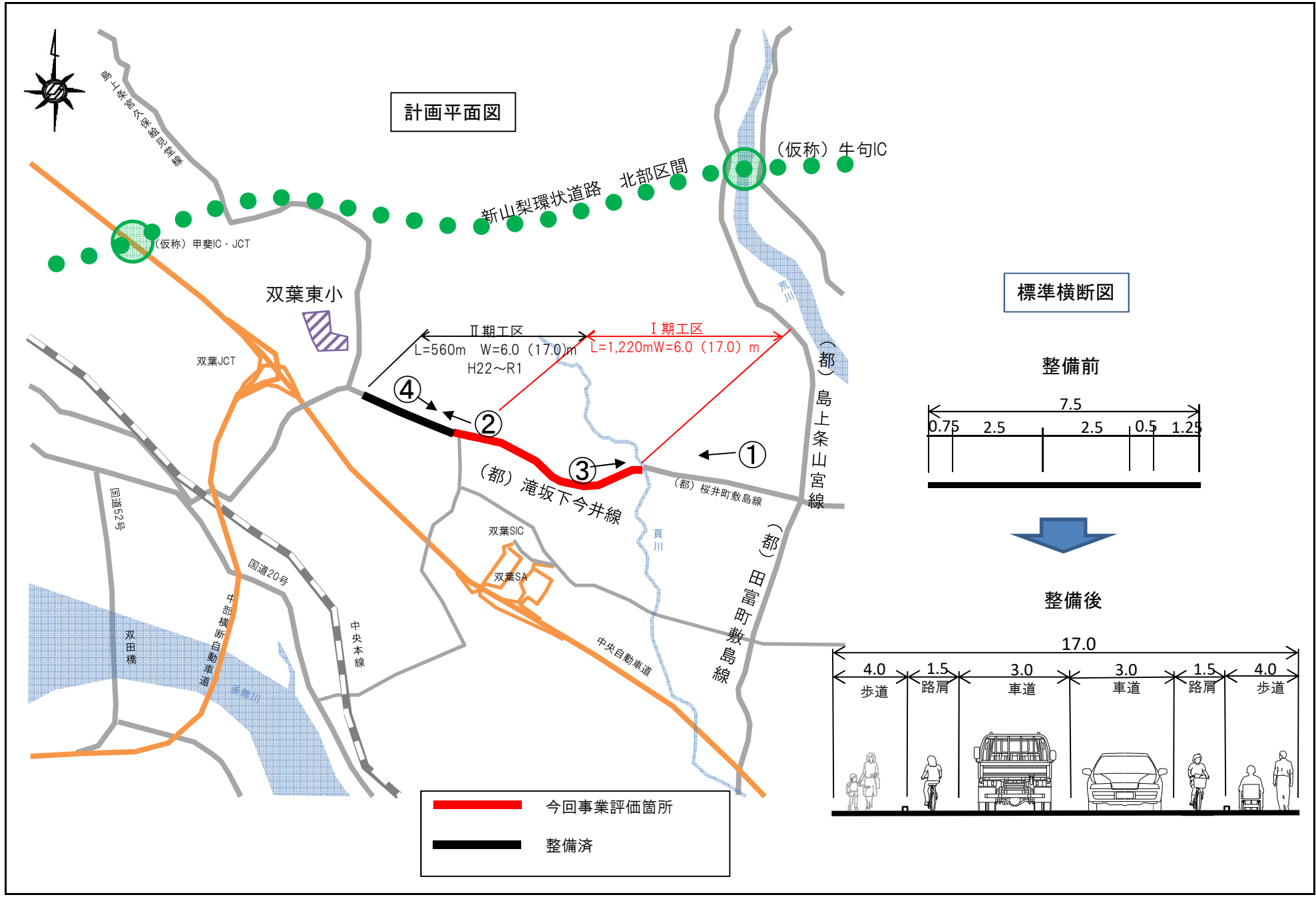
## 2. 評価シート (1)

(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>当該路線の整備により、車両の円滑な通行が可能となり、双葉SIC、竜王駅、甲府駅へのアクセス向上が図られた。</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> </ul> <p>①主要目標 ○市街地内の交通の円滑化</p> <table border="1"> <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 rowspan="3">自動車交通量</td> <td>甲府韮崎線 14,509台/12h (H9センサス)</td> <td>12,871台/12h (R3調査)</td> </tr> <tr> <td>甲斐中央線 9,854台/12h (H9センサス)</td> <td>13,034台/12h (R3調査)</td> </tr> <tr> <td>中下条甲府線 10,271台/12h (H9センサス)</td> <td>6,855台/12h (R3調査)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">混雑度</td> <td>甲府韮崎線 1.74 (H9センサス)</td> <td>1.37 (R3調査)</td> </tr> <tr> <td>甲斐中央線 1.11 (H9センサス)</td> <td>1.14 (R3調査)</td> </tr> <tr> <td>中下条甲府線 0.93 (H9センサス)</td> <td>0.83 (R3調査)</td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価 交通量の増減は、愛宕町下条線(4車線)や田富町敷島線の開通による影響と思われる。混雑度についても、当該路線である甲府韮崎線では1.74から1.37に改善され、交通がより一層円滑化するとともに、慢性的な渋滞が解消され、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"> <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>485人台/12h (H9センサス) 甲府韮崎線</td> <td>688人台/12h (R3調査) 甲府韮崎線</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>小中学校からの距離</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>現況の歩道幅員</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価 両側4mの歩道を整備したことにより、歩行者、自転車交通量が増加した。また、小学校の通学路となっており、通学時の安全性の向上につながった。</p> <p>③副次効果</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>主要渋滞ポイントの解消</td> <td>交差点改良により対策完了</td> </tr> <tr> <td>緊急時の避難・救助機能の確保</td> <td>緊急輸送道路の整備</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>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、甲斐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。</p>		指標	事業着手時点数値等	事後評価時点数値等	自動車交通量	甲府韮崎線 14,509台/12h (H9センサス)	12,871台/12h (R3調査)	甲斐中央線 9,854台/12h (H9センサス)	13,034台/12h (R3調査)	中下条甲府線 10,271台/12h (H9センサス)	6,855台/12h (R3調査)	混雑度	甲府韮崎線 1.74 (H9センサス)	1.37 (R3調査)	甲斐中央線 1.11 (H9センサス)	1.14 (R3調査)	中下条甲府線 0.93 (H9センサス)	0.83 (R3調査)	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	485人台/12h (H9センサス) 甲府韮崎線	688人台/12h (R3調査) 甲府韮崎線	自動車交通量			小中学校からの距離			現況の歩道幅員			項目	内容	主要渋滞ポイントの解消	交差点改良により対策完了	緊急時の避難・救助機能の確保	緊急輸送道路の整備					<table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>着手時点</th> <th>再評価時点</th> <th>事後評価時点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総事業費</td> <td>2,800 百万円</td> <td>3,160 百万円</td> <td>3,160 百万円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>H11~H18</td> <td>H11~H28</td> <td>H11~H28</td> </tr> <tr> <td>評価基準年</td> <td></td> <td>H25</td> <td>R3</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">費用</td> <td>2,800 百万円</td> <td>3,620 百万円</td> <td>5,150 百万円</td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td>2,800 百万円</td> <td>3,490 百万円</td> <td>4,980 百万円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>— 百万円</td> <td>130 百万円</td> <td>170 百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>— 百万円</td> <td>百万円</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">便益</td> <td>— 百万円</td> <td>3,800 百万円</td> <td>5,748 百万円</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td>— 百万円</td> <td>3,600 百万円</td> <td>5,320 百万円</td> </tr> <tr> <td>走行費用短縮便益</td> <td>— 百万円</td> <td>200 百万円</td> <td>210 百万円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>— 百万円</td> <td>0 百万円</td> <td>0 百万円</td> </tr> <tr> <td>その他※</td> <td>— 百万円</td> <td>百万円</td> <td>218 百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C※※</td> <td>未算出</td> <td>1.05</td> <td>1.12</td> </tr> </tbody> </table> <p>※その他は、CO2排出量削減便益、都市空間快適性向上便益 ※※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) 【総事業費】 電線共同溝L=250mを増工したことによる増額。 【工期】 事業区間全線の地図訂正、土地筆界未定地の解消、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。</p>		項目	着手時点	再評価時点	事後評価時点	総事業費	2,800 百万円	3,160 百万円	3,160 百万円	工期	H11~H18	H11~H28	H11~H28	評価基準年		H25	R3	費用	2,800 百万円	3,620 百万円	5,150 百万円	建設費	2,800 百万円	3,490 百万円	4,980 百万円	維持管理費	— 百万円	130 百万円	170 百万円		— 百万円	百万円	百万円	便益	— 百万円	3,800 百万円	5,748 百万円	走行時間短縮便益	— 百万円	3,600 百万円	5,320 百万円	走行費用短縮便益	— 百万円	200 百万円	210 百万円	交通事故減少便益	— 百万円	0 百万円	0 百万円	その他※	— 百万円	百万円	218 百万円	B/C※※	未算出	1.05	1.12
指標	事業着手時点数値等	事後評価時点数値等																																																																																																			
自動車交通量	甲府韮崎線 14,509台/12h (H9センサス)	12,871台/12h (R3調査)																																																																																																			
	甲斐中央線 9,854台/12h (H9センサス)	13,034台/12h (R3調査)																																																																																																			
	中下条甲府線 10,271台/12h (H9センサス)	6,855台/12h (R3調査)																																																																																																			
混雑度	甲府韮崎線 1.74 (H9センサス)	1.37 (R3調査)																																																																																																			
	甲斐中央線 1.11 (H9センサス)	1.14 (R3調査)																																																																																																			
	中下条甲府線 0.93 (H9センサス)	0.83 (R3調査)																																																																																																			
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	485人台/12h (H9センサス) 甲府韮崎線	688人台/12h (R3調査) 甲府韮崎線																																																																																																			
自動車交通量																																																																																																					
小中学校からの距離																																																																																																					
現況の歩道幅員																																																																																																					
項目	内容																																																																																																				
主要渋滞ポイントの解消	交差点改良により対策完了																																																																																																				
緊急時の避難・救助機能の確保	緊急輸送道路の整備																																																																																																				
項目	着手時点	再評価時点	事後評価時点																																																																																																		
総事業費	2,800 百万円	3,160 百万円	3,160 百万円																																																																																																		
工期	H11~H18	H11~H28	H11~H28																																																																																																		
評価基準年		H25	R3																																																																																																		
費用	2,800 百万円	3,620 百万円	5,150 百万円																																																																																																		
	建設費	2,800 百万円	3,490 百万円	4,980 百万円																																																																																																	
	維持管理費	— 百万円	130 百万円	170 百万円																																																																																																	
		— 百万円	百万円	百万円																																																																																																	
便益	— 百万円	3,800 百万円	5,748 百万円																																																																																																		
	走行時間短縮便益	— 百万円	3,600 百万円	5,320 百万円																																																																																																	
	走行費用短縮便益	— 百万円	200 百万円	210 百万円																																																																																																	
	交通事故減少便益	— 百万円	0 百万円	0 百万円																																																																																																	
	その他※	— 百万円	百万円	218 百万円																																																																																																	
B/C※※	未算出	1.05	1.12																																																																																																		
		<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 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くされた。</p> <p>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) なし</p>																																																																																																			
		<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 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>																																																																																																			

評価シート（2）

<p>（5）今後の事後評価の必要性 <span style="float: right;">〈有・<b>無</b>〉</span></p> <p>（理由）                  評価シート（1）により、評価時点において通行車両の円滑な通行が確保されるとともに、歩行者等の安全性が確保されたことから、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 <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）</p> <p>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・<b>無</b>〉</span></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 <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）</p> <p>なし</p>
	<p>（9）その他特筆すべき事項 <span style="float: right;">〈<b>有</b>・無〉</span></p> <p>本事業により、甲府市と甲斐市及び峡北地域のアクセス機能が向上し、通勤や物流などの利便性の向上や、通学路としての安全性も保たれ、住民生活の利便性の向上が図られた。                  また、本路線の整備前は、慢性的な交通渋滞により近隣の生活道路を迂回路として利用する車両が多く、地域の住環境に悪影響を与えていたが、本路線の整備により渋滞が解消され、付近の生活道路の交通量も減少することとなり、地域の豊かな住環境の創出にも貢献している。</p>

### 3. 添付資料シート (1)



### 3. 添付資料シート (2)

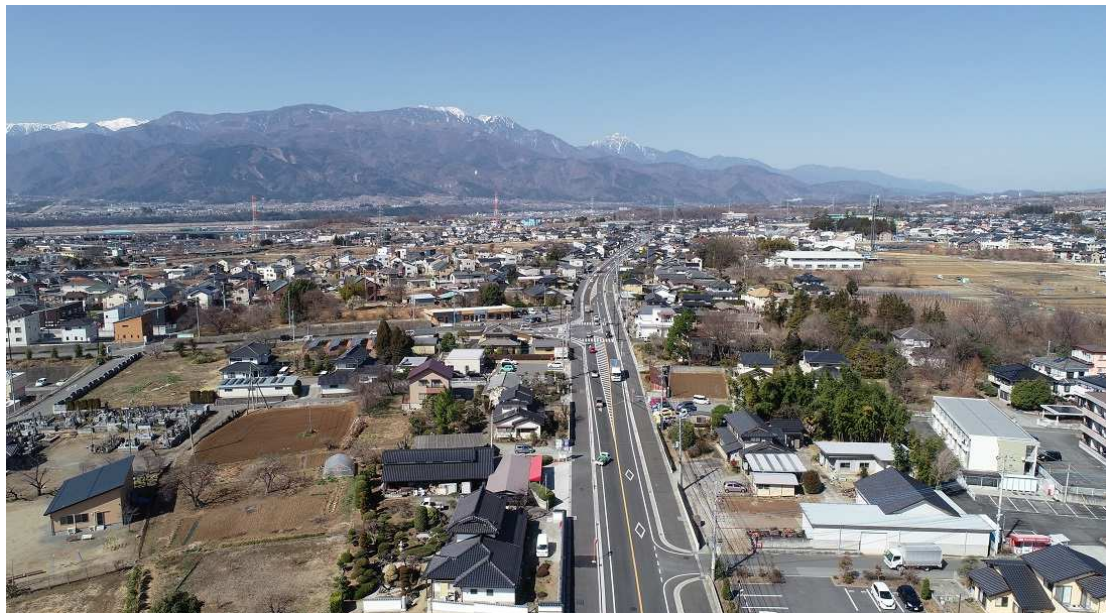
① 起点箇所

起点側から韮崎方面を望む



② 終点箇所

交通渋滞が解消された大屋敷交差点付近



③ 整備効果

小学生の通学状況



④ 整備効果

小学生の通学状況

