

平成25年度 公共事業事後評価調査

1. 事業説明シート(1)

(区分) 国補・県単

事業名		事業箇所		地区名		事業主体	
道路事業 [緊急道路整備改築事業 (国補)]		甲斐市竜地～團子新居		(一) 島上条宮久保絵見堂線 (大袋バイパス)		山梨県	
(1) 事業着手年度	H10年度	(2) 事業期間	H10年度～H20年度	(3) 完了後経過年数	5年	(4) 総事業費	2,150百万円
(5) 事業着手時点の課題・背景				(8) 事業位置図等			
<p>一般県道島上条宮久保絵見堂線は、甲斐市竜地を起点とし韮崎市絵見堂に至る路線で、甲府都市圏北部と峡北地域を結ぶ重要な路線であるとともに、道路沿線の人々の生活道路でもある。当該路線の沿線は、人家が密集し小学校が隣接しているにもかかわらず、すれ違いも困難なほど道路幅員が狭く、また、歩道もない状況であることから、歩行者事故比率が非常に高くなっていた。</p> <p>このため、地域間アクセスを向上させ観光の振興と産業の活性化に寄与するとともに、地域の生活環境の改善を図るために、沿道に人家が密集する地域を迂回するバイパス道路を整備することとした。</p>				<p>(一) 島上条宮久保絵見堂線 旧道延長L=1,028m W=5.0m</p> <p>(一) 島上条宮久保絵見堂線 大袋バイパス 道路改良L=1.300m W=6.0(17.0)</p> <p>凡例 — 今回事業評価箇所</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>生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上</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>防火帯・延焼遮断帯の確保</li> <li>走行安全性の確保</li> </ul>							
(7) 整備内容 (目標達成の方法)							
<p>バイパス整備 (車道の幅員確保、歩道設置)</p> <p>L=1,300m W=6.0(17.0)m</p> <p>車道: 5.0m (1車線) → 6.0 (2車線 ※基準幅員の確保)</p> <p>歩道: 0m → 4.0m (両側)</p>							

2. 評価シート(1)

(1) 事業貢献度 (良・不良)

(理由)  
 バイパス整備後、通行車両の安全で円滑な通行が可能となり、中心地へのアクセスの向上が図られるとともに、現道の通過交通が減少したことにより、狭隘な現道部においても安全な通行が確保された。また、現道沿いにある小学校の通学路としても安全性が向上した。これらを要因として、十分な利用が図られていることから、本事業は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	着手時点数値等	評価時点数値等
混雑時走行速度	現道：33.3km/h →設定せず	現道：－ BP：45.1km/h
自動車交通量	現道：4,116台/12h →設定せず	現道：－ BP：3,139台/12h

□評価時点の数値に対する評価  
 バイパス整備により、円滑な走行が可能となり、アクセス機能の強化が図られた。

② 副次目標 歩行者等の安全性の確保

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	現道：540人台/12h →設定せず	現道：－ BP：55人台/12h
自動車交通量	現道：4,116台/12h →設定せず	現道：－ BP：3,139台/12h
通学路指定	通学路あり	通学路あり
現況歩道幅員	0m→設定せず	4.0m(両側)

□評価時点の数値に対する評価  
 通学路に指定されたことや、現道の交通が減少していることから、歩行者等の安全確保のため大きな効果を発揮している。

③ 副次効果

項目	内容
防火帯・延焼遮断帯の確保	道路幅員W=17m≧10m(防火帯)
走行安全性の確保	死傷事故率 33件/億台km(H21-22)<100件/億台km ※着手時点 118件/億台km(H12-16)

④ その他の事業効果の発現状況

バイパス供用前、現道の歩行者事故比率は、66.7(H12~15)と高い数値を示していたが、供用後(H21~22)の現道は、歩行者事故が発生しおらずとなったことから歩行者の安全性の確保が図られた。

(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	着手時点の計画	事後評価時点の実績
総事業費	2,200百万円	2,150百万円
工期	H10~H20	H10~H20
経済効率性	費用	2,800百万円
	便益	3,300百万円
	B/C	1.2

(要因変化の分析)  
 総事業費は、減少したが大幅な変化は無い。

(3) 事業実施による環境の変化 (有・無)

① 自然環境への影響

現道からバイパスへの車両の転換により、渋滞が緩和され走行速度(33→45km/h)が向上したことにより燃費が改善され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考えられる。

② 生活・居住環境等への影響

歩道が整備されたことにより、通学や買い物などの歩行空間として周辺住民に利用されている。

③ 環境保全対策の効果の発現状況(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 (有・無)

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

新山梨環状道路北部区間のアクセス道路としての機能の確保

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 <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;">〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</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、中心地へのアクセス機能の向上が図られるとともに、歩行者の安全性が確保されたことから、所期の目的が達成されている。                  このため、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>(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>(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>(既に実施した改善策の内容と効果) なし</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;">〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在計画中である新山梨環状道路北部区間が完成すると、アクセス道路として利用されることとなる。</li> <li>・ 山梨県道路交通円滑化・安全委員会（国土交通省・山梨県・山梨県公安委員会）が交通安全対策を実施する「交通安全見える化プラン」の対象箇所であったが、バイパス整備により対策が完了した。</li> </ul>





① バイパス部 起点部交差点



② バイパス部 中間部 沿道状況



③ バイパス部 終点部交差点



④ 旧道(市道移管済) 中間部 (小学校前)