

平成25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 | | 道路事業 [県道橋りょう改築事業 (国補)] | | 事業箇所 | | 中央市山之神～極楽寺 | | 地区名 | | (主) 韮崎南アルプス中央線 (新山梨環状道路南部区間 (田富・玉穂区間)) | | 事業主体 | | 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 | | 37,900百万円 | |
| (5) 事業着手時点の課題・背景 | | | | | | | | (8) 事業位置図等 | | | | | | | |
| <p>新山梨環状道路は甲府市内の慢性的な交通渋滞を解消することを目的とした、甲府都市圏を取り囲む環状道路であり、地域高規格道路に指定されている。このうち南部区間は甲府圏域を分断している釜無川を渡河し、中部横断自動車道・南アルプスICと中央自動車道・甲府南ICを結ぶ路線である。当該区間は南部区間のうち、田富・玉穂区間であり、甲府市内に集中する交通を分散し、甲府市街地の交通渋滞の緩和や都市圏の均衡ある発展のために延長3.9kmの高規格道路を整備することとなった。</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"> 生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上 <p><input type="checkbox"/> 副次目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害に強い道路の確保 <p><input type="checkbox"/> 副次効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 防火帯、延焼遮断帯の確保 緊急時の避難・救助機能の確保 | | | | | | | | | | | | | | | |
| (7) 整備内容 (目標達成の方法) | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>バイパス道路の整備 (地域高規格道路の整備)</p> <p>道路改良 L=3,900m W=14.0(40.0)m</p> | | | | | | | | | | | | | | | |

2. 評価シート（1）

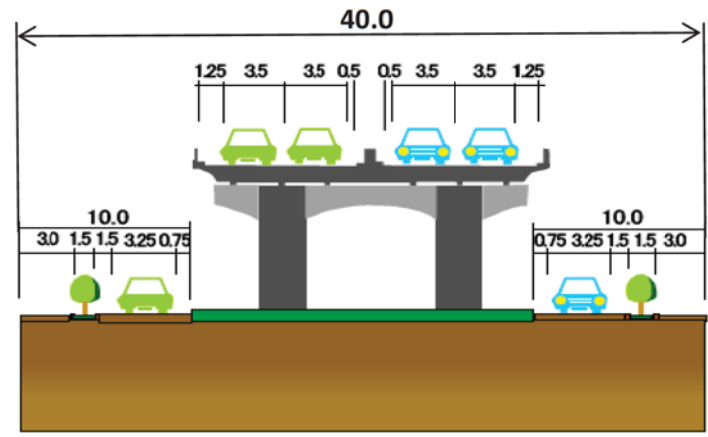
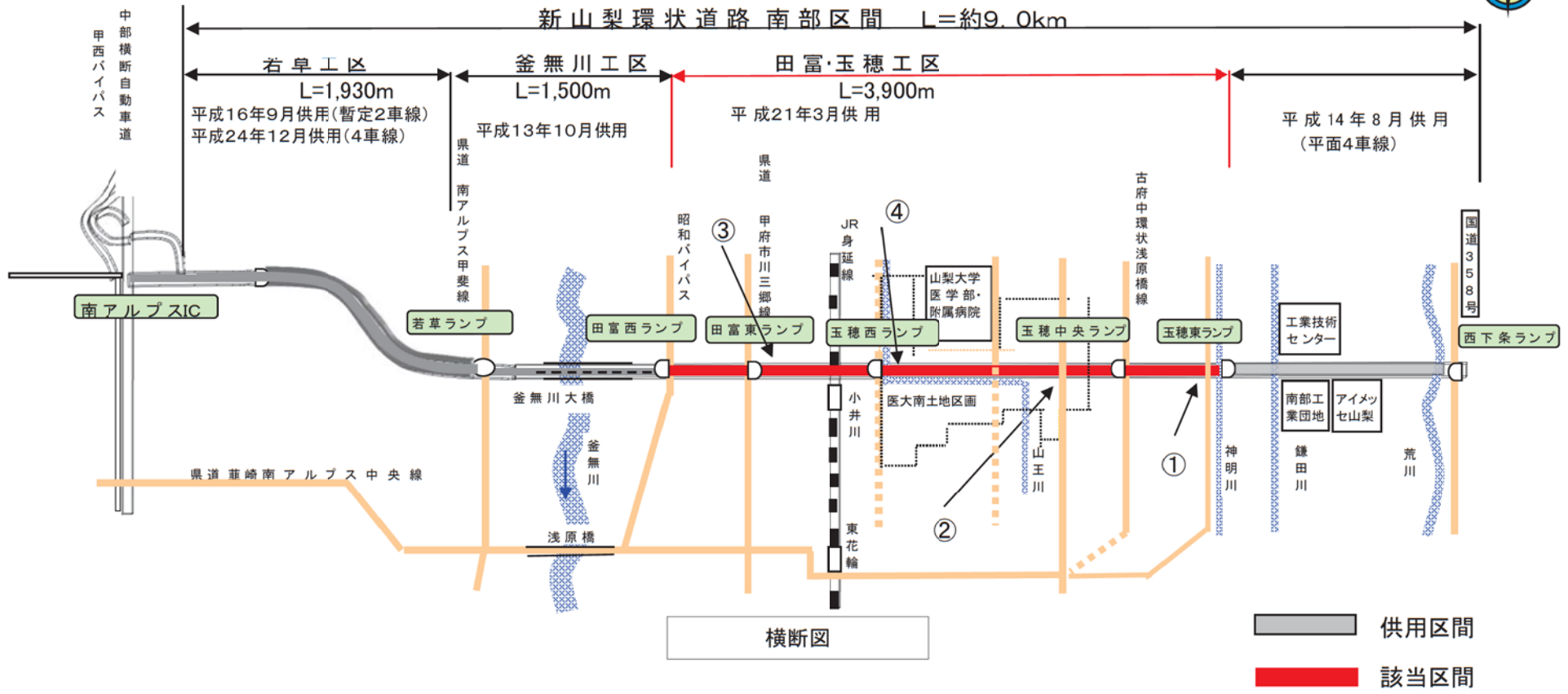
| <p>(1) 事業貢献度 〈 <input checked="" type="radio"/> 良 〉</p> <p>(理由) 環状道路整備後、混雑時における南アルプス市と中央道甲府南IC間の移動時間が大幅に短縮された。また甲府中心に集中していた交通が分散化したことにより、混雑が緩和され、隣接地へのアクセス機能の向上が図られた。</p> <p>① 主要目標 生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>指 標</th> <th>着手時点数値等</th> <th>評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>混雑時走行速度</td> <td>現道：20km/h → 設定せず</td> <td>現道：26km/h BP：65.2km/h</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道：19,176台/12h → 設定せず</td> <td>現道：1,2075台/12h BP：18,136台/12h</td> </tr> </tbody> </table> <p>□ 評価時点の数値に対する評価 バイパス整備により交通が分散し、混雑が緩和されたことから、円滑な交通が図られた。</p> <p>② 副次目標 災害に強い道路の確保</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <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>緊急輸送道路の指定</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td>第2次緊急輸送道路</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道：19,176台/12h → 設定せず</td> <td>現道：1,2075台/12h BP：18,136台/12h</td> </tr> <tr> <td>危険度・老朽度等</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> </tbody> </table> <p>□ 評価時点の数値に対する評価 新たに建設された道路を緊急輸送道路として利用することが可能となったため、一般車両との分離が容易となり災害時の活動がより機能的かつ迅速に対応できる。</p> <p>③ 副次効果</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>項 目</th> <th>内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>防火帯・延焼遮断帯の確保</td> <td>道路幅員 W=40.0m W\geq20m</td> </tr> <tr> <td>緊急時の避難・救助機能の確保</td> <td>第2次緊急輸送道路の整備</td> </tr> <tr> <td>走行安全性の確保</td> <td>死傷事故率15件/億台km<100件/億台km(H21~24)</td> </tr> </tbody> </table> <p>④ その他の事業効果の発現状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 本路線への交通の転換により、周辺の生活道路の交通量が減少し、居住環境等の改善が図られた。 本区間は、自動車専用道路で交差点がないため、交通事故の発生が少なく、走行安全性の基準となる死傷事故率100件/億台km(イエローゾーン)を大幅に下回っており、また、開通以来死亡事故は発生していないことから、走行の安全性が確保された。 | 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：20km/h → 設定せず | 現道：26km/h BP：65.2km/h | 自動車交通量 | 現道：19,176台/12h → 設定せず | 現道：1,2075台/12h BP：18,136台/12h | 指 標 | 着手時点数値等 | 評価時点数値等 | 緊急輸送道路の指定 | - | 第2次緊急輸送道路 | 自動車交通量 | 現道：19,176台/12h → 設定せず | 現道：1,2075台/12h BP：18,136台/12h | 危険度・老朽度等 | - | - | 項 目 | 内 容 | 防火帯・延焼遮断帯の確保 | 道路幅員 W=40.0m W \geq 20m | 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 | 走行安全性の確保 | 死傷事故率15件/億台km<100件/億台km(H21~24) | <p>(2) 費用対効果分析の算定基礎となった要因等の変化 〈 <input checked="" type="radio"/> 有 〉</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <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>36,000百万円</td> <td>37,900百万円</td> </tr> <tr> <td>工 期</td> <td>H10~H18</td> <td>H10~H20</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>47,400百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>185,900百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>3.9</td> </tr> </tbody> </table> <p>(要因変化の分析) (総事業費) ・事業費の増額は、高架橋基礎形式の変更、遮音壁設置等の工事費が増加したことによる。</p> <p>(工 期) ・一部において用地交渉が難航し、用地取得に想定以上に時間を要したことによる。</p> <p>(3) 事業実施による環境の変化 〈 <input checked="" type="radio"/> 有 〉</p> <p>① 自然環境への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 渋滞緩和により現道(20→26km/h)やバイパスの走行速度(65km/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。 <p>② 生活・居住環境等への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 朝のピーク時において南アルプス市役所から甲府南ICへの移動時間が41分→23分と18分の短縮となり通勤等利用者の利便性が向上した。 周辺地域の交通が分散化し、山梨大学医学部附属病院など高次医療機関へのアクセス機能が向上した。 <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> <ul style="list-style-type: none"> なし <p>(4) 社会経済情勢の変化が事業に及ぼした影響 〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</p> <p>① 社会経済状況の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> なし <p>② 関連計画・関連事業の状況の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> なし <p>③ 事業環境等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> なし | 項 目 | 着手時点の計画 | 事後評価時点の実績 | 総事業費 | 36,000百万円 | 37,900百万円 | 工 期 | H10~H18 | H10~H20 | 経済効率性 | 費用 | 47,400百万円 | 便益 | 185,900百万円 | B/C | 3.9 |
|---|---------------------------------|----------------------------------|---------|---------|---------------------|--------------------------|--------|--------------------------|----------------------------------|-----|---------|---------|-----------|---|-----------|--------|--------------------------|----------------------------------|----------|---|---|-----|-----|--------------|---------------------------|----------------|--------------|----------|---------------------------------|--|-----|---------|-----------|------|-----------|-----------|-----|---------|---------|-------|----|-----------|----|------------|-----|-----|
| 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：20km/h → 設定せず | 現道：26km/h BP：65.2km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自動車交通量 | 現道：19,176台/12h → 設定せず | 現道：1,2075台/12h BP：18,136台/12h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 指 標 | 着手時点数値等 | 評価時点数値等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 緊急輸送道路の指定 | - | 第2次緊急輸送道路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自動車交通量 | 現道：19,176台/12h → 設定せず | 現道：1,2075台/12h BP：18,136台/12h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 危険度・老朽度等 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 項 目 | 内 容 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 防火帯・延焼遮断帯の確保 | 道路幅員 W=40.0m W \geq 20m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 走行安全性の確保 | 死傷事故率15件/億台km<100件/億台km(H21~24) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 項 目 | 着手時点の計画 | 事後評価時点の実績 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費 | 36,000百万円 | 37,900百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 工 期 | H10~H18 | H10~H20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 経済効率性 | 費用 | 47,400百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 便益 | 185,900百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | B/C | 3.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

評価シート（2）

| | |
|---|--|
| <p>(5) 今後の事後評価の必要性 〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</p> | <p>(7) 同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要性 〈 <input checked="" type="radio"/> 有 ・ 無 〉</p> |
| <p>(理由) 評価シート（1）より、南アルプス市から甲府南ICへの移動時間が短縮され、地域間の連携強化が図られた。さらに、災害に強い道路として、緊急時の避難や救助活動においても活用できることから、所期の目標は達成されている。 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 ・ 時期： 年度 ・ 方法：</p> | <p>(理由) ・ 地権者等には事業着手前から説明会等で事業内容やスケジュール等の周知を行い事業への理解を求めてきたが、一部の用地交渉が長期化したため、当初の事業期間では完了できなかった。</p> <p>(具体的反映策) ・ 用地取得が難航した場合など、地元市町村と協力して諸問題を早期に解決していくと共に、土地収用法の活用も視野に入れた事業進行管理を実施していく。</p> |
| <p>(6) 本事業における改善措置の必要性 〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</p> | <p>(8) 事業評価手法の見直しの必要性 〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</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 〈 <input checked="" type="radio"/> 有 ・ 無 〉 ・ 現在事業中の東部区間並びに事業化予定の北部区間と連結することにより、甲府都市圏における交通の円滑化と周辺地域の連携強化がより一層図られる。</p> |

3. 添付資料シート(1)

新山梨環状道路南部区間概略図



① 韮崎南アルプス中央線 供用状況(玉穂中央ランプ付近)



② 韮崎南アルプス中央線 供用状況 (成島地区)



③ 韮崎南アルプス中央線 供用状況(下河東地区)



④ 韮崎南アルプス中央線 供用状況(玉穂西ランプ付近)

