

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 [緊急道路整備改築事業 (国補)]		事業箇所		韮崎市穴山町次第窪～夏目		地区名		(主) 茅野北杜韮崎線 (穴山バイパス)		事業主体		山 梨 県	
(1) 事業着手年度		H6年度		(2) 事業期間		H6年度～H20年度		(3) 完了後経過年数		5年		(4) 総事業費		2,140百万円	
(5) 事業着手時点の課題・背景								(8) 事業位置図等							
<p>主要地方道茅野北杜韮崎線は、長野県茅野市を起点とし山梨県韮崎市に至る延長約27kmの峡北地域の幹線道路である。 当該区間は、幹線道路と地元の生活道路としての機能を合わせ持ち、JR穴山駅の利用者の通勤通学路となっていたが、幅員が非常に狭く大型車のすれ違いも困難な状況にあった。また、沿線に人家が続いているものの、歩道が未整備な状況であり、地元より長年にわたり改良要望が寄せられていたことから、通過交通と生活交通を分離し、交通の円滑化を図り峡北地域のアクセス機能を向上させるために、当該区間のバイパス整備を行うこととなった。</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"> 歩行者等の安全性の確保 <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>バイパス整備 (車道の幅員確保、歩道設置)</p> <p>L=1,920m W=6.0 (11.0) 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: なし → 3.5m (片側)</p>															

2. 評価シート(1)

<p>(1)事業貢献度 〈(良)・不良〉</p> <p>(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、現道への通過交通が減少し、狭隘な現道部においても、安全な通行が確保された。これらを要因として、整備したバイパスは、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。</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>37.8km/h →設定せず</td> <td>現道：40km/h BP：50km/h</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>3,408台/12h →設定せず</td> <td>現道：1,330台/12h BP：4,653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、通過交通の現道からの転換が図られ、円滑な走行が可能となり、葦崎市街地へのアクセス機能が強化された。</p> <p>②副次目標 歩行者等の安全性の確保</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>歩行者・自転車交通量</td> <td>23人台/12h→設定せず</td> <td>現道：65人台/12h BP：20人台/12h</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>3,408台/12h →設定せず</td> <td>現道：1,330台/12h BP：4,653台/12h</td> </tr> <tr> <td>通学路指定</td> <td>通学路無し</td> <td>通学路無し</td> </tr> <tr> <td>現況歩道幅員</td> <td>0m→設定せず</td> <td>3.5m(片側)</td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価時点の数値に対する評価 現道へ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。</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=11m≥10m(防火帯)</td> </tr> <tr> <td>緊急時の避難・救助機能の確保</td> <td>第二次緊急輸送道路の整備</td> </tr> </tbody> </table> <p>④その他の事業効果の発現状況 現道の交通量が減少したことから、騒音がなくなり生活環境が改善された。</p>	指標	着手時点数値等	評価時点数値等	混雑時走行速度	37.8km/h →設定せず	現道：40km/h BP：50km/h	自動車交通量	3,408台/12h →設定せず	現道：1,330台/12h BP：4,653台/12h	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	23人台/12h→設定せず	現道：65人台/12h BP：20人台/12h	自動車交通量	3,408台/12h →設定せず	現道：1,330台/12h BP：4,653台/12h	通学路指定	通学路無し	通学路無し	現況歩道幅員	0m→設定せず	3.5m(片側)	項目	内容	防火帯・延焼遮断帯の確保	道路幅員W=11m≥10m(防火帯)	緊急時の避難・救助機能の確保	第二次緊急輸送道路の整備	<p>(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〉</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>2,000百万円</td> <td>2,140百万円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>H6~H15</td> <td>H6~H20</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>未算出</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>1.7</td> </tr> </tbody> </table> <p>(要因変化の分析) ・事業費については、3箇所の遺跡があり埋蔵文化財調査費が増加したことによる。 ・工期については、用地買収において公図と現況が一致していない箇所があり、地図訂正に時間が掛かったことによる。</p> <p>(3)事業実施による環境の変化 〈(有)・無〉</p> <p>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、走行速度(37→50km/h)が向上したことにより燃費が改善されたため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。 ・大規模な切土や盛土がなく、自然環境への影響は少ない。</p> <p>②生活・居住環境等への影響 通過交通がバイパスへ転換され、JR穴山駅周辺の現道における生活環境が改善し、安全で安心な交通環境が確保された。</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) ・なし</p> <p>(4)社会経済情勢の変化が事業に及ぼした影響 〈(有)・無〉</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>	項目	着手時点の計画	事後評価時点の実績	総事業費	2,000百万円	2,140百万円	工期	H6~H15	H6~H20	経済効率性	費用	-	便益	-	B/C	未算出			1.7
指標	着手時点数値等	評価時点数値等																																																
混雑時走行速度	37.8km/h →設定せず	現道：40km/h BP：50km/h																																																
自動車交通量	3,408台/12h →設定せず	現道：1,330台/12h BP：4,653台/12h																																																
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	23人台/12h→設定せず	現道：65人台/12h BP：20人台/12h																																																
自動車交通量	3,408台/12h →設定せず	現道：1,330台/12h BP：4,653台/12h																																																
通学路指定	通学路無し	通学路無し																																																
現況歩道幅員	0m→設定せず	3.5m(片側)																																																
項目	内容																																																	
防火帯・延焼遮断帯の確保	道路幅員W=11m≥10m(防火帯)																																																	
緊急時の避難・救助機能の確保	第二次緊急輸送道路の整備																																																	
項目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																																
総事業費	2,000百万円	2,140百万円																																																
工期	H6~H15	H6~H20																																																
経済効率性	費用	-																																																
	便益	-																																																
	B/C	未算出																																																
		1.7																																																

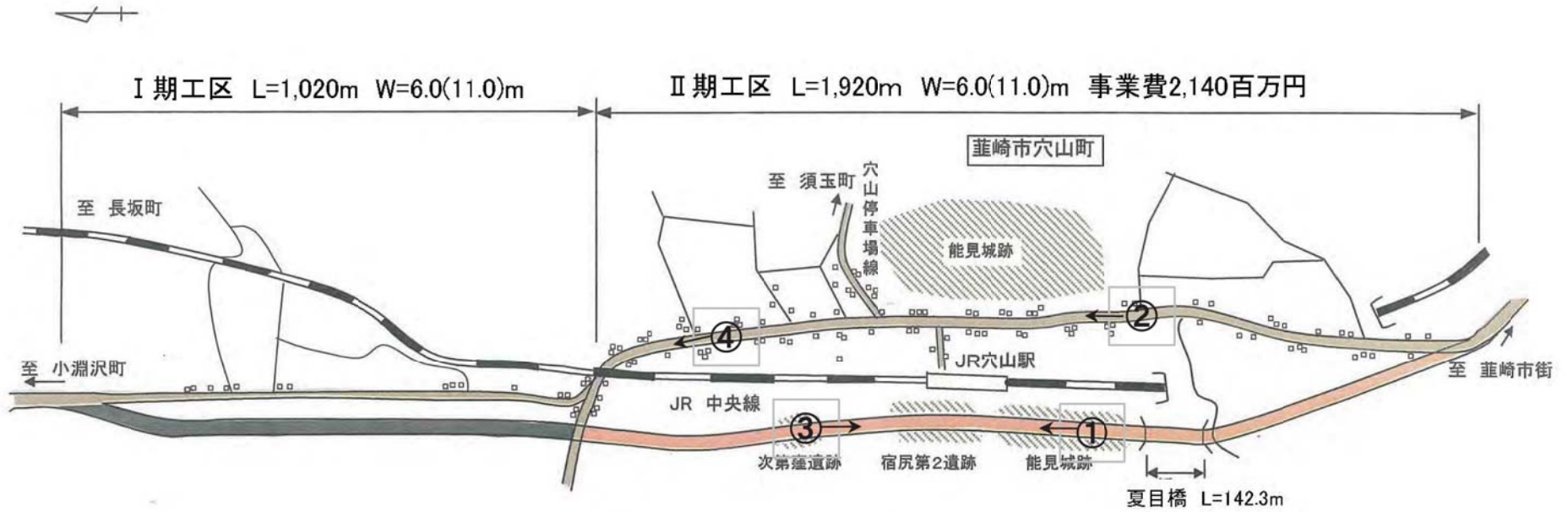
評価シート（2）

<p>(5) 今後の事後評価の必要性 〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 <input type="radio"/> 〉</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 <input type="radio"/> 無 <input type="radio"/> 〉</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>・ 時期： 年度 ・ 方法：</p>	<p>(理由) 用地取得において、広範囲にわたり公図と現況が一致していない箇所があり、地図訂正が必要となったことからその調整が長期化し、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) 現在、一般的な道路設計のフローチャートでは、道路概略設計（可能ルートの抽出、ルート比較、最適ルートの選定）、道路予備設計（確定ルートによる経済的検討）の終了後に用地測量を実施しているところであるが、今後、概略設計においてルートが概ね決まった段階で公図等の転写及び土地の登記記録調査等を実施し、用地取得に問題がある箇所を事業初期段階から把握したうえで、問題の解決が可能か検討し、場合によってはルート変更も視野に入れるなど当初から対策を講じるように努める。</p>
<p>(6) 本事業における改善措置の必要性 〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 <input type="radio"/> 〉</p>	<p>(8) 事業評価手法の見直しの必要性 〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 <input type="radio"/> 〉</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 〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 <input type="radio"/> 〉 ・ なし</p>

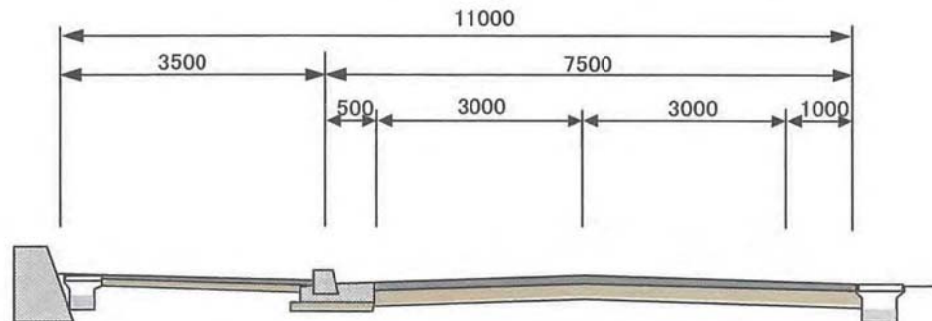
3. 添付資料シート(1)

平面図

県道 茅野北杜葦崎線
(穴山バイパス) L=1,920m W=6.0(11.0)m



標準横断面図





① バイパス部 夏目橋(新橋)



③ バイパス部



② 旧道部 狭隘部



④ 旧道部 狭隘部