

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 [地域振興県道整備事業 (県単)]		事業箇所	韮崎市水神～神山町		地区名	(一) 武田八幡神社線 (武田橋)		事業主体	山 梨 県	
(1) 事業着手年度	H9年度		(2) 事業期間	H9年度～H20年度		(3) 完了後経過年数	5年		(4) 総事業費	1,783百万円	
(5) 事業着手時点の課題・背景						(8) 事業位置図等					
<p>本路線は、韮崎市韮崎町から同市神山町に至る約2.5kmの道路で、釜無川左岸の韮崎市街と右岸住宅地を最短で結ぶ路線である。このうち、本路線の釜無川を渡河する武田橋は、道路幅員が狭いうえ、橋の両端部にある交差点には右折レーンが整備されておらず、河川の渡河部に集中する交通により、特に武田橋左岸詰の国道20号との交差点においては慢性的な渋滞が発生していた。このため、渋滞を解消し、生活圏中心都市へのアクセスを向上を図ることを目的として、武田橋の拡幅及び交差点改良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"> ・ 交差点の安全性、円滑化の向上 <p><input type="checkbox"/> 副次目標</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"/> 副次効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要渋滞ポイントの解消 											
(7) 整備内容 (目標達成の方法)											
<p>現道拡幅 交差点改良 (車道の幅員確保、歩道設置)</p> <p>L=337m W=8.25 (12.75) m</p> <p>車道: 5.5m (2車線) → 8.25 (3車線 ※基準幅員の確保)</p> <p>歩道: 1.5m (片側) → 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) 交差点改良後、右折レーンが設置されたことにより渋滞長が減少し渋滞が緩和された。このため、交差点の安全性が向上し、円滑な通行が可能となったことから、中心地へのアクセス向上が図られた。また自転車歩行者道が整備されたことにより、歩行者及び自転車の安全が確保された。武田橋は、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 交差点の安全性、円滑性の向上</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>指 標</th> <th>着手時時点数値等</th> <th>評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>死傷事故率</td> <td>312件/億台キロ (H8-12)→設定せず</td> <td>0件/億台キロ (H21-22)</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>957台/12h (国道20号 13,510台/12h) →設定せず</td> <td>2,545台/12h (国道20号 12,975台/12h)</td> </tr> <tr> <td>道路構造令への適合</td> <td>否 → 設定せず</td> <td>適</td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価時点の数値に対する評価 右折レーン整備により、渋滞が緩和され交差点の安全性、円滑性の向上が図られた。</p> <p>②副次目標 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>28.5km/h →設定せず</td> <td>32.1km/h</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>957台/12h (国道20号 13,510台/12h) →設定せず</td> <td>2,545台/12h (国道20号 12,975台/12h)</td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価時点の数値に対する評価 右折レーン整備により、交差点での円滑な通行が可能となったことから、中心地へのアクセス向上が図られた。</p> <p>③副次効果 主要渋滞ポイントの解消</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:20%;">主要渋滞ポイントの解消</td> <td> 県道武田八幡神社線と国道20号との交差点において、それぞれに右折レーンが整備されたことにより、朝夕のピーク時の渋滞が緩和された。 渋滞長(ピーク時) 改良前 改良後 国道20号(葦崎→甲府方面) 350m → 150m 県道 (武田橋→葦崎市街) 330m → 263m </td> </tr> </table> <p>④その他の事業効果の発現状況 ・自転車歩行者道が整備されたことにより、歩行者及び自転車の安全が確保された。</p>	指 標	着手時時点数値等	評価時点数値等	死傷事故率	312件/億台キロ (H8-12)→設定せず	0件/億台キロ (H21-22)	自動車交通量	957台/12h (国道20号 13,510台/12h) →設定せず	2,545台/12h (国道20号 12,975台/12h)	道路構造令への適合	否 → 設定せず	適	指 標	着手時時点数値等	評価時点数値等	混雑時走行速度	28.5km/h →設定せず	32.1km/h	自動車交通量	957台/12h (国道20号 13,510台/12h) →設定せず	2,545台/12h (国道20号 12,975台/12h)	主要渋滞ポイントの解消	県道武田八幡神社線と国道20号との交差点において、それぞれに右折レーンが整備されたことにより、朝夕のピーク時の渋滞が緩和された。 渋滞長(ピーク時) 改良前 改良後 国道20号(葦崎→甲府方面) 350m → 150m 県道 (武田橋→葦崎市街) 330m → 263m	<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>1,790百万円</td> <td>1,783百万円</td> </tr> <tr> <td>工 期</td> <td>H9~H20</td> <td>H9~H20</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>2,300百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>3,900百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>1.7</td> </tr> </tbody> </table> <p>(要因変化の分析) ・総事業費に大きな変化はなかった。</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 ・渋滞緩和により交差点での信号待ち時間が短縮され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> <p>②生活・居住環境等への影響 ・自転車歩行者道を拡幅したことにより、自転車及び歩行者等の利便性が向上した。</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	1,790百万円	1,783百万円	工 期	H9~H20	H9~H20	経済効率性	費用	2,300百万円	便益	3,900百万円	B/C	1.7
指 標	着手時時点数値等	評価時点数値等																																						
死傷事故率	312件/億台キロ (H8-12)→設定せず	0件/億台キロ (H21-22)																																						
自動車交通量	957台/12h (国道20号 13,510台/12h) →設定せず	2,545台/12h (国道20号 12,975台/12h)																																						
道路構造令への適合	否 → 設定せず	適																																						
指 標	着手時時点数値等	評価時点数値等																																						
混雑時走行速度	28.5km/h →設定せず	32.1km/h																																						
自動車交通量	957台/12h (国道20号 13,510台/12h) →設定せず	2,545台/12h (国道20号 12,975台/12h)																																						
主要渋滞ポイントの解消	県道武田八幡神社線と国道20号との交差点において、それぞれに右折レーンが整備されたことにより、朝夕のピーク時の渋滞が緩和された。 渋滞長(ピーク時) 改良前 改良後 国道20号(葦崎→甲府方面) 350m → 150m 県道 (武田橋→葦崎市街) 330m → 263m																																							
項 目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																						
総事業費	1,790百万円	1,783百万円																																						
工 期	H9~H20	H9~H20																																						
経済効率性	費用	2,300百万円																																						
	便益	3,900百万円																																						
	B/C	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 〉</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 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</p>
<p>(理由) 評価シート（1）により、評価時点において、渋滞長が減少し慢性的な渋滞が緩和され、交差点の安全性が向上するとともに、円滑な通行が可能となったことから、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) ・ 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 〈 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 <input type="radio"/> 無 〉</p> <p>・ 武田橋北詰交差点は、チャレンジ山梨行動計画（H19～22）の目標である主要渋滞ポイントの解消の対象箇所であったが、橋梁の拡幅と交差点改良により対策が完了した。</p>



① 橋梁拡幅 (武田橋) 改良前



② 交差点部 改良後



③ 改良前



④ 改良後