

平成26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

<b>事業名</b> 街路事業 [ 緊急街路整備事業 (国補) ]		<b>事業箇所</b> 韮崎市 藤井町		<b>地区名</b> (都)南下条穂坂線		<b>事業主体</b> 山梨県	
<b>(1)事業着手年度</b> H16年度		<b>(2)事業期間</b> H16年度~H21年度		<b>(3)完了後経過年数</b> 5年		<b>(4)総事業費</b> 1,529百万円	
<b>(5)事業着手時点の課題・背景</b>				<b>(8)事業位置図等</b>			
<p>都市計画道路 南下条穂坂線は、韮崎市街と甲府の昇仙峡とを結び、沿道住民の生活道路であるとともに、観光ルートとして、また中央自動車道韮崎インターチェンジと国道20号および国道141号とのアクセス道路として重要な道路である。</p> <p>国道20号から七里岩トンネルを渡り、国道141号から中央自動車道韮崎インターチェンジまでの区間の交通量が増加し、国道141号および市道95号線との各交差点での渋滞や歩行者通行の安全性に問題が生じている。</p> <p>本事業では、交差点拡幅を含めた渋滞の解消による円滑な交通の確保を図り、また広い歩道の設置による周辺学校への通学や沿道商店利用者等、歩行者通行の安全性の向上を目的としている。</p>				<p>凡例 <span style="color:red">■</span> 今回事業評価箇所</p>			
<b>(6)事業着手時点で想定した整備目標・効果</b>							
<p><b>(事前評価未実施)</b></p> <p><b>主要目標</b></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><b>副次目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者等の安全性の確保</li> </ul> <p><b>副次効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通ターミナル機能の強化</li> <li>バリアフリー化の促進</li> <li>良好な景観の創出</li> <li>ライフラインの強化</li> </ul>							
<b>(7)整備内容(目標達成の方法)</b>							
<p>道路改良、電線共同溝 (都)南下条穂坂線 L = 530m W = 6.5 ( 18.0 ) m 幅員 車道 6.5m ( 2車線 ) 6.5m ( 2車線 ) 歩道 2.5m ( 片側 ) 4.0m ( 両側 )</p>							

2. 評価シート(1)

<p><b>(1)事業貢献度</b> &lt; (良)・不良 &gt;</p> <p>(理由)                  ・当該区間の整備により、国道20号、国道141号、葦崎昇仙峡線、交差する葦崎市道95号線と葦崎インターチェンジとのアクセス性が向上した。</p> <p><b>主要目標：生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス性向上</b></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>自動車交通量</td> <td>9,269台/12h (H11セッス) 設定せず</td> <td>10,013台/12h (H23交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>混雑時走行速度</td> <td>26.7km/h (H11セッス) 設定せず</td> <td>33.7km/h (H23交通量調査)</td> </tr> </tbody> </table> <p>評価時点の数値に対する評価                  自動車交通量が約1割増加する等の効果が現れている。                  自動車交通量は増えているが、旅行速度について改善効果が現れている。</p> <p><b>副次目標：歩行者等の安全性の確保</b></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>不明 設定せず</td> <td>479人台/12h (H22セッス)</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>9,269台/12h (H11セッス) 設定せず</td> <td>10,013台/12h (H23交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>学校からの距離</td> <td>0m (葦崎東中) 設定せず</td> <td>0m (葦崎東中)</td> </tr> <tr> <td>現況の歩道幅員</td> <td>0~2.5m (片側) 設定せず</td> <td>4.0m (両側)</td> </tr> </tbody> </table> <p>評価時点の数値に対する評価                  ・歩行者自転車利用は、県管理道路の平均値である71人台/12hを大きく上回っている。                  ・両側に4.0mの歩行者空間が確保され、透水性舗装を実施したことにより、快適性は向上した。                  ・小・中・高等学校が1km以内に3校あり、通学時の安全性の向上にもつながった。</p> <p><b>副次効果</b></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>交通ターミナル機能の強化</td> <td>中央自動車道葦崎ICとのアクセス性向上</td> </tr> <tr> <td>バリアフリー化の促進</td> <td>フラット歩道整備 L=1,060m</td> </tr> <tr> <td>良好な市街地空間の確保</td> <td>電線類の地中化</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>その他の事業効果の発現状況</b>                  沿線に商業施設が多く出店するなど、沿道の土地利用が促進され、地域住民の生活利便性が向上した。</p>	指標	着手時点数値等	評価時点数値等	自動車交通量	9,269台/12h (H11セッス) 設定せず	10,013台/12h (H23交通量調査)	混雑時走行速度	26.7km/h (H11セッス) 設定せず	33.7km/h (H23交通量調査)	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	不明 設定せず	479人台/12h (H22セッス)	自動車交通量	9,269台/12h (H11セッス) 設定せず	10,013台/12h (H23交通量調査)	学校からの距離	0m (葦崎東中) 設定せず	0m (葦崎東中)	現況の歩道幅員	0~2.5m (片側) 設定せず	4.0m (両側)	項目	内容	交通ターミナル機能の強化	中央自動車道葦崎ICとのアクセス性向上	バリアフリー化の促進	フラット歩道整備 L=1,060m	良好な市街地空間の確保	電線類の地中化	<p><b>(2)費用対効果分析の算定基礎となった要因等の変化</b> &lt; (有)・無 &gt;</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>1,500百万円</td> <td>1,529百万円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>H16~H21</td> <td>H16~H21</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>1,460百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>2,070百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>1.42</td> </tr> </tbody> </table> <p>・電線共同溝は便益が算出できないため、経済効率性の算定対象としていない。</p> <p>(要因変化の分析)                  事業費の増加要因                  ・建物等調査を詳細に行い、補償費を精査したことによる。</p> <p><b>(3)事業実施による環境の変化</b> &lt; (有)・無 &gt;</p> <p><b>自然環境への影響</b>                  交差点部の右折レーン整備等で、自動車の走行速度が向上したことにより排出ガス中の汚染物質が減少した。</p> <p><b>生活・居住環境等への影響</b>                  幅の広い歩道、停車帯を整備したことで、歩行者や自転車車が安心・安全に通行できる環境が整った。                  周囲の景観との調和等を踏まえ、植栽を実施し、良好な道路環境を整備することにより、周辺環境との景観に配慮した。</p> <p><b>環境保全対策の効果の発現状況(措置を講じた場合)</b>                  透水性の歩道整備により、雨水の地盤への浸透を図った。                  排水性の車道舗装により、車の騒音の低減を図った。</p> <p><b>(4)社会経済情勢の変化が事業に及ぼした影響</b> &lt; 有・無 &gt;</p> <p><b>社会経済状況の変化</b>                  なし</p> <p><b>関連計画・関連事業の状況の変化</b>                  なし</p> <p><b>事業環境等の変化</b>                  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	1,500百万円	1,529百万円	工期	H16~H21	H16~H21	経済効率性	費用	1,460百万円	便益	2,070百万円	B/C	1.42
指標	着手時点数値等	評価時点数値等																																															
自動車交通量	9,269台/12h (H11セッス) 設定せず	10,013台/12h (H23交通量調査)																																															
混雑時走行速度	26.7km/h (H11セッス) 設定せず	33.7km/h (H23交通量調査)																																															
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	不明 設定せず	479人台/12h (H22セッス)																																															
自動車交通量	9,269台/12h (H11セッス) 設定せず	10,013台/12h (H23交通量調査)																																															
学校からの距離	0m (葦崎東中) 設定せず	0m (葦崎東中)																																															
現況の歩道幅員	0~2.5m (片側) 設定せず	4.0m (両側)																																															
項目	内容																																																
交通ターミナル機能の強化	中央自動車道葦崎ICとのアクセス性向上																																																
バリアフリー化の促進	フラット歩道整備 L=1,060m																																																
良好な市街地空間の確保	電線類の地中化																																																
項目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																															
総事業費	1,500百万円	1,529百万円																																															
工期	H16~H21	H16~H21																																															
経済効率性	費用	1,460百万円																																															
	便益	2,070百万円																																															
	B/C	1.42																																															

評価シート(2)

<p>(5)今後の事後評価の必要性 <span style="float: right;">&lt; 有・<input checked="" type="radio"/>無 &gt;</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;">&lt; 有・<input checked="" type="radio"/>無 &gt;</span></p>
<p>(理由)                  本事業により、車道と歩道が分離され、また、国道141号および市道95号線との交差点に右折レーンを設置したことにより自動車交通の流れが円滑化した。さらに両側に幅の広いフラット歩道を整備したことにより、近隣の小・中・高等学校への通学や、沿道の商店等への買い物等歩行者が安心・安全に往来することが可能となるなど事業効果は発揮されていることから、今後の事業評価は必要ない。</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) 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;">&lt; 有・<input checked="" type="radio"/>無 &gt;</span></p>	<p>(8)事業評価手法の見直しの必要性 <span style="float: right;">&lt; 有・<input checked="" type="radio"/>無 &gt;</span></p>
<p>(理由) なし</p> <p>(具体的反映策) なし</p>	<p>(理由) なし</p> <p>(具体的反映策) なし</p>
<p>(既の実施した改善策の内容と効果) なし</p>	<p>(9)その他特筆すべき事項 <span style="float: right;">&lt; 有・<input checked="" type="radio"/>無 &gt;</span> なし</p>

### 3. 添付資料シート(1)

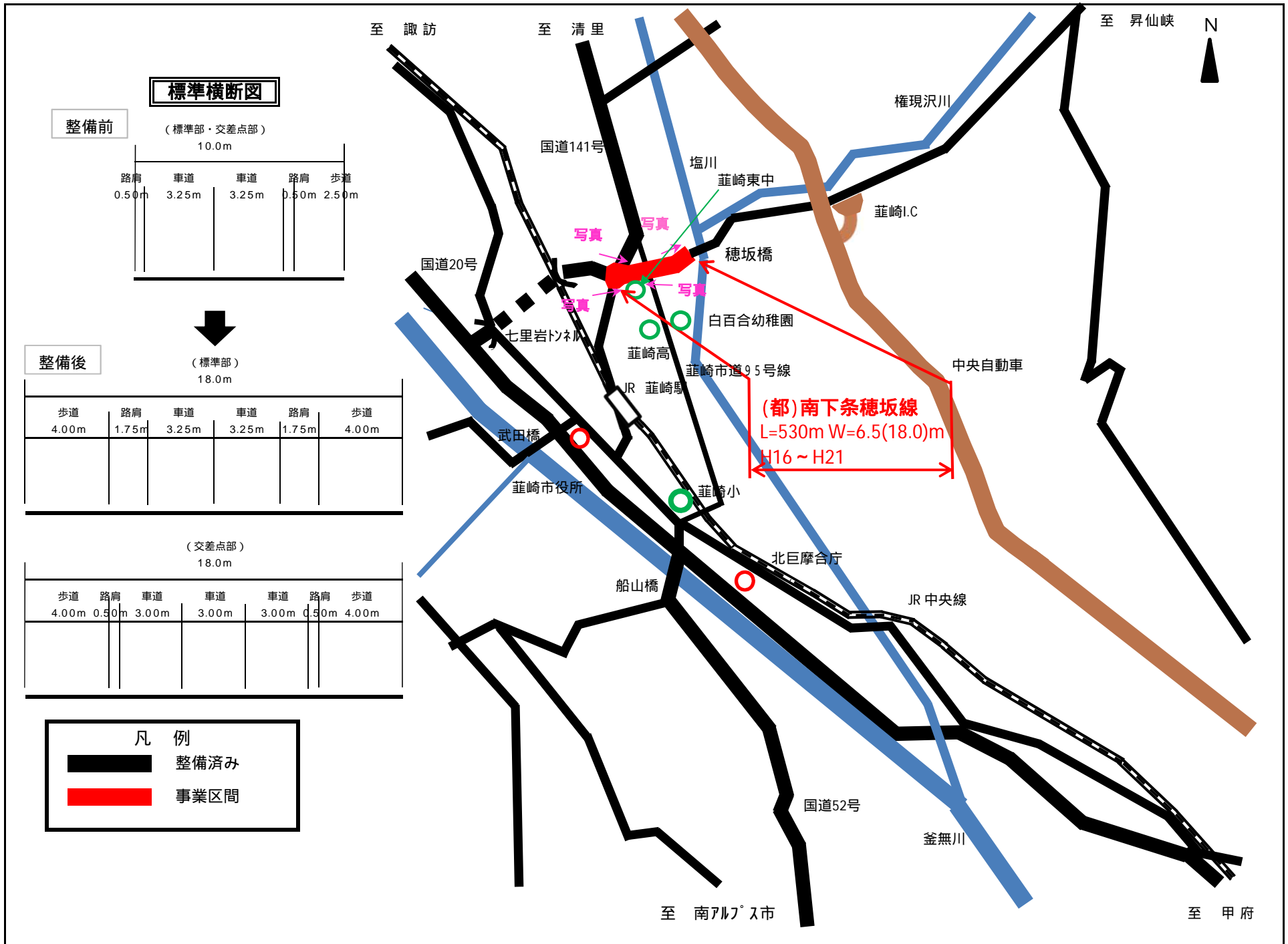


写真 起点側



写真 市道95号線から起点側



写真 終点側



写真 着手前

