

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

事業名	街路事業 [緊急街路整備事業 (国補)]		事業箇所	(都)愛宕町下条線 (富士見工区)	地区名	甲府市富士見	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~H21年度		(3)完了後経過年数	5年	(4)総事業費	5,679百万円

(5)再評価時点の課題・背景
 (事前調査未実施)
 都市計画道路 愛宕町下条線は、甲府都市計画区域の北部をJR中央線に沿って東西に計画されており、本路線の整備により、交通の分散が図られ、周辺道路の交通の円滑化に寄与するものと考えられる。甲府市中心部に各種都市機能が集積しており、郊外からの交通が集中することにより中心周辺部に渋滞が生じ、大きな問題となっている。特に北部地域においては、県道甲府葦崎線、中下条甲府線が放射道路としての役割を担っているため、各々18,856台/12h、10,339台/12hの交通量があり、混雑度も1.0を超えている。(H11センサス)

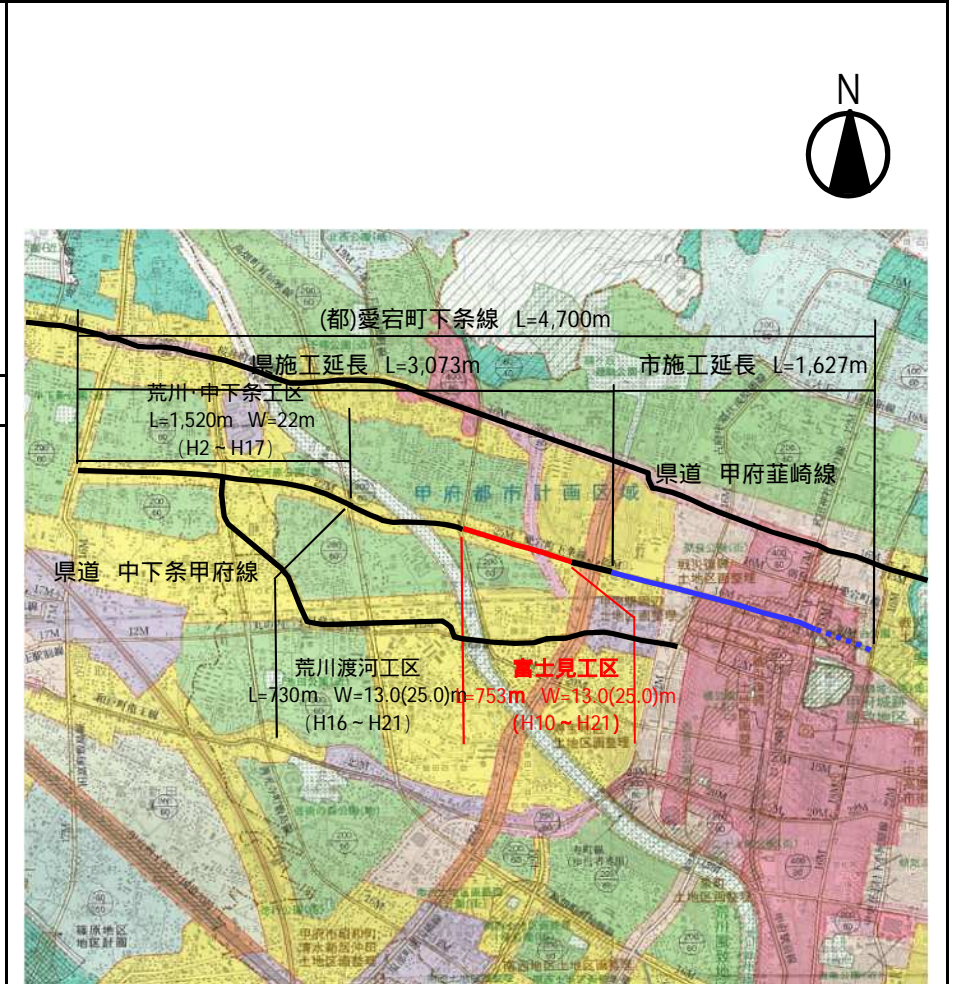
(8)事業位置図等

(6)事業着手時点で想定した整備目標・効果

(事前評価未実施)
主要目標
 市街地内の交通の円滑化

副次目標
 歩行者等の安全性の確保

副次効果
 良好な景観の創出
 バリアフリー化の促進
 ライフラインの強化
 防火帯・延焼遮断帯の確保



(7)整備内容(目標達成の方法)

道路改良(バイパス)、電線共同溝
 都市計画道路 愛宕町下条線(富士見工区)
 L=753m W=13.0(25.0)m
 車道幅員 0m 13.0m(4車線)
 歩道幅員 0m 3.5m(両側)

凡例

	今回事業評価箇所		整備済み
	整備済み(市施工)		事業中(市施工)

2. 評価シート(1)

<p>(1)事業貢献度 < (良)・不良 ></p> <p>(理由) ・当該路線の整備(甲府市施工区間を含む)により、甲府駅北口から甲斐市中下条の都市計画道路田富町敷島線までが結ばれ、中心部の自動車交通の流れが円滑化し、甲府市、甲斐市間のアクセス性が向上した。</p> <p>主要目標 : 市街地内の交通の円滑化</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>(H11センサ)</td> <td>(H22交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>甲府韮崎線</td> <td>18,856台/12h 設定せず</td> <td>17,117台/12h</td> </tr> <tr> <td>中下条甲府線</td> <td>10,339台/12h 設定せず</td> <td>7,214台/12h</td> </tr> <tr> <td>愛宕町下条線</td> <td>- 設定せず</td> <td>13,678台/12h</td> </tr> <tr> <td>混雑度</td> <td>(H11センサ)</td> <td>(H22交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>甲府韮崎線</td> <td>1.1 設定せず</td> <td>0.99</td> </tr> <tr> <td>中下条甲府線</td> <td>1.0 設定せず</td> <td>0.67</td> </tr> <tr> <td>愛宕町下条線</td> <td>- 設定せず</td> <td>0.85</td> </tr> </tbody> </table> <p>評価時点の数値に対する評価 本区間の供用により、平行する県道において、着手時から自動車交通量は減少、混雑度は低下していることから、バイパス整備の効果は十分に現れている。</p> <p>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>1,444台人(甲府韮崎線) (H11センサ)</td> <td>832台人(甲府韮崎線) (H22センサ)</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>設定せず</td> <td>13,678台/12h(愛宕町下条線) (H22交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>小中学校からの距離</td> <td>設定せず</td> <td>概ね1km以内3校</td> </tr> <tr> <td>現況の歩道幅員</td> <td>W=0m 設定せず</td> <td>W=3.5m(両側)</td> </tr> </tbody> </table> <p>評価時点の数値に対する評価 ・両側に3.5mの幅広歩道を設置したことにより、安心かつ安全に歩行することが可能となった。 ・概ね1km以内に大学1校、高等学校6校、中学校2校、小学校3校があり、通学等の安全性の確保につながった。</p> <p>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>良好な景観の創出</td> <td>電線類の地中化を実施</td> </tr> <tr> <td>バリアフリー化の促進</td> <td>フラット歩道の整備L=1,506m</td> </tr> <tr> <td>ライフラインの強化</td> <td>電線類の地中化を実施</td> </tr> <tr> <td>防火帯・延焼遮断帯の確保</td> <td>道路幅員W=25mによる延焼遮断帯の創出</td> </tr> </tbody> </table> <p>その他の事業効果の発現状況 ・本区間の供用により、市街化区域内でありながら低利用地であった沿道に商店が出店するなど、周辺の土地利用を促進し、地域住民の生活利便性が向上した。 ・県立中央病院へのアクセス機能が強化された。</p>	指 標	着手時点数値等	評価時点数値等	自動車交通量	(H11センサ)	(H22交通量調査)	甲府韮崎線	18,856台/12h 設定せず	17,117台/12h	中下条甲府線	10,339台/12h 設定せず	7,214台/12h	愛宕町下条線	- 設定せず	13,678台/12h	混雑度	(H11センサ)	(H22交通量調査)	甲府韮崎線	1.1 設定せず	0.99	中下条甲府線	1.0 設定せず	0.67	愛宕町下条線	- 設定せず	0.85	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	1,444台人(甲府韮崎線) (H11センサ)	832台人(甲府韮崎線) (H22センサ)	自動車交通量	設定せず	13,678台/12h(愛宕町下条線) (H22交通量調査)	小中学校からの距離	設定せず	概ね1km以内3校	現況の歩道幅員	W=0m 設定せず	W=3.5m(両側)	項 目	内 容	良好な景観の創出	電線類の地中化を実施	バリアフリー化の促進	フラット歩道の整備L=1,506m	ライフラインの強化	電線類の地中化を実施	防火帯・延焼遮断帯の確保	道路幅員W=25mによる延焼遮断帯の創出	<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>5,600百万円</td> <td>5,679百万円</td> </tr> <tr> <td>工 期</td> <td>H10~H20</td> <td>H10~H21</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>7,670百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>20,470百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>2.99</td> </tr> <tr> <td colspan="2">未算出</td> <td></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) 事業費の増額要因 ・建物等調査を詳細に行い、補償費を精査したことによる。 工期の延長要因 ・交差する道路との取付工事等により1年延長した。</p> <p>(3)事業実施による環境の変化 < (有)・無 ></p> <p>自然環境への影響 ・バイパス整備により交通の分散化が図られ、現道区間においては渋滞の緩和、バイパス区間においては移動距離の短縮などにより走行性が向上し、結果として排気ガス中の大気汚染物質が軽減された。</p> <p>生活・居住環境等への影響 ・幅の広い歩道が整備されたことで、歩行者や自転車が安心して走行できる環境が整った。</p> <p>環境保全対策の効果の発現状況(措置を講じた場合) ・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>(4)社会経済情勢の変化が事業に及ぼした影響 < 有・(無) ></p> <p>社会経済状況の変化 なし</p> <p>関連計画・関連事業の状況の変化 なし</p> <p>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	5,600百万円	5,679百万円	工 期	H10~H20	H10~H21	経済効率性	費用	7,670百万円	便益	20,470百万円	B/C	2.99	未算出		
指 標	着手時点数値等	評価時点数値等																																																																						
自動車交通量	(H11センサ)	(H22交通量調査)																																																																						
甲府韮崎線	18,856台/12h 設定せず	17,117台/12h																																																																						
中下条甲府線	10,339台/12h 設定せず	7,214台/12h																																																																						
愛宕町下条線	- 設定せず	13,678台/12h																																																																						
混雑度	(H11センサ)	(H22交通量調査)																																																																						
甲府韮崎線	1.1 設定せず	0.99																																																																						
中下条甲府線	1.0 設定せず	0.67																																																																						
愛宕町下条線	- 設定せず	0.85																																																																						
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	1,444台人(甲府韮崎線) (H11センサ)	832台人(甲府韮崎線) (H22センサ)																																																																						
自動車交通量	設定せず	13,678台/12h(愛宕町下条線) (H22交通量調査)																																																																						
小中学校からの距離	設定せず	概ね1km以内3校																																																																						
現況の歩道幅員	W=0m 設定せず	W=3.5m(両側)																																																																						
項 目	内 容																																																																							
良好な景観の創出	電線類の地中化を実施																																																																							
バリアフリー化の促進	フラット歩道の整備L=1,506m																																																																							
ライフラインの強化	電線類の地中化を実施																																																																							
防火帯・延焼遮断帯の確保	道路幅員W=25mによる延焼遮断帯の創出																																																																							
項 目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																																																						
総事業費	5,600百万円	5,679百万円																																																																						
工 期	H10~H20	H10~H21																																																																						
経済効率性	費用	7,670百万円																																																																						
	便益	20,470百万円																																																																						
	B/C	2.99																																																																						
未算出																																																																								

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) ・本区間および隣接工区である荒川渡河工区の整備が完了し、甲府市施工分を含め、甲府駅から甲斐市中下条を結ぶ4車線道路として供用した。現状で本路線への通過交通の転換により、交通が分散され、周辺道路の交通の円滑化が図られた。また、両側に幅広歩道を整備したことにより、歩行や自転車による近隣学校への通学や沿道商店への買い物などの安全性も確保された。事業効果は発揮されていることから、今後の事後評価は必要ない。</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 < 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>(既の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 > なし</p>

3. 添付資料シート(1)



写真 整備済み状況 (甲府工業高校西交差点)



写真 整備済み状況 (起点側から中央病院東交差点を望む)



写真 整備済み状況 (終点)



写真 整備中状況 市道富士見通りから西側区間

