

平成27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 道路事業 [地域自立活性化道路整備事業 (国補)]		事業箇所 都留市宝	地区名 (一)高畑谷村停車場線 (宝バイパス)	事業主体 山梨県	
(1)事業着手年度	H8年度	(2)事業期間	H8年度～H22年度	(3)完了後経過年数 5年	(4)総事業費 2,340百万円
(5)事業着手時点の課題・背景			(8)事業位置図等		
<p>一般県道高畑谷村停車場線は、都留市高畑地内を起点とし、中央自動車道都留ICを經由し、国道139号と交差した後、富士急行線谷村町駅に至る全長約10kmの道路である。本路線は、都留市中心部と都留市大幡地区及び県道大幡初狩線を經由し、大月市並びに国中地方とを結ぶ地域幹線道路であり、通勤路や生活道路として重要な路線である。本路線の都留市大幡から金井にかけては、道路幅員が狭いうえ、通学路にもかかわらず歩道整備がなされていないことから、人家連担地区を迂回するバイパスを整備し、地域の良好な住居環境確保と交通の円滑化を図り、地域の活性化を支援することとした。</p>					
(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>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>副次目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者等の安全性の確保 <p>副次効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、線形改良)</p> <p>L = 2,650m W = 6.0 (11.0) m</p> <p>車道 : 4.5m (1車線) 6.0 (11.0) m (2車線)</p> <p>歩道 : なし 3.5m (片側)</p>					

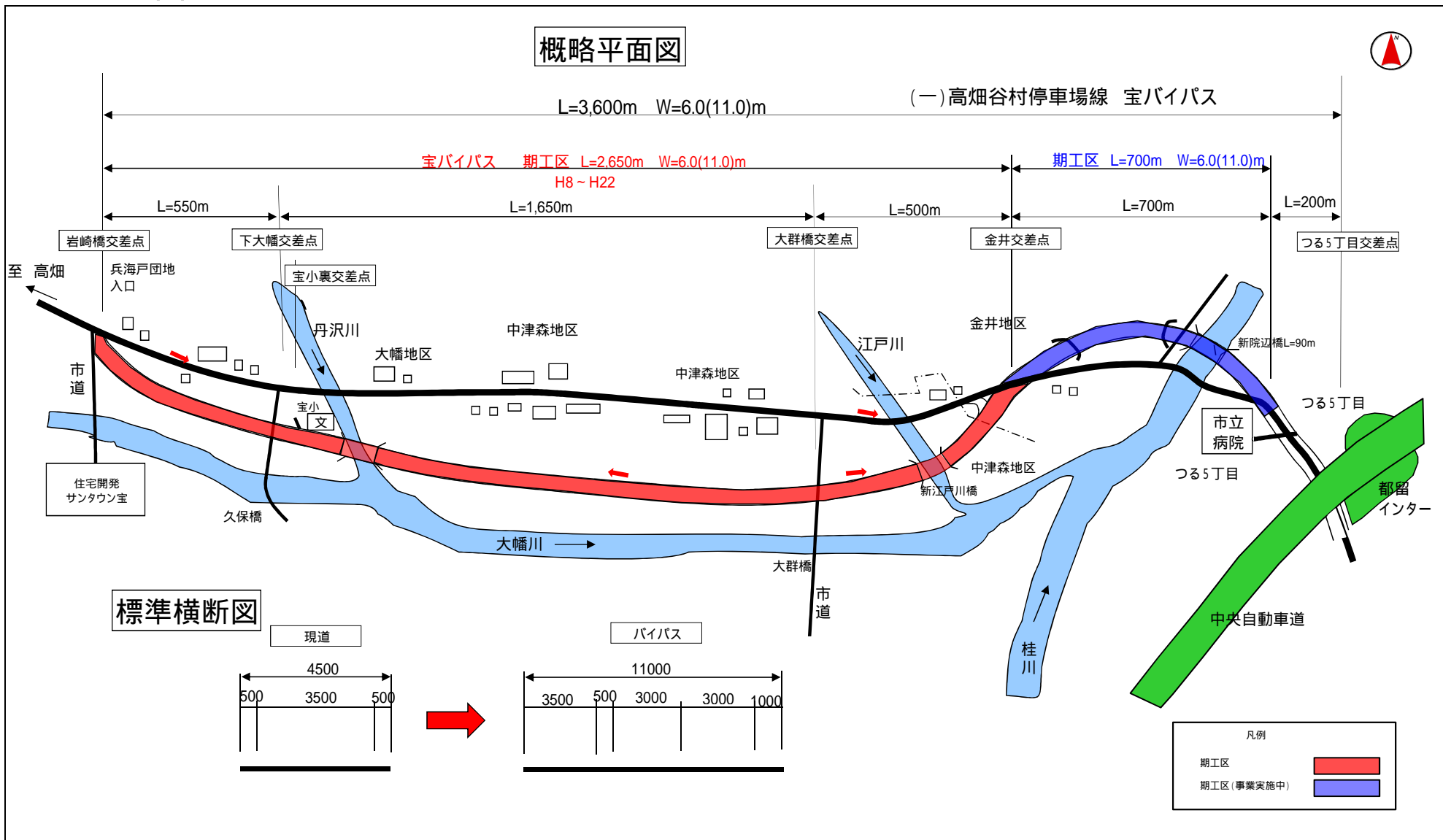
2. 評価シート(1)

<p>(1)事業貢献度 < <input checked="" type="radio"/> 良 > ・ 不良 ></p> <p>(理由) 本事業により、車両の円滑な通行が可能となり、市中心部に位置する市役所や都留市立病院、平成23年8月にフルインター化された中央自動車道都留ICへのアクセス向上が図られた。また、歩道の整備により、歩行者や自転車などの安全な交通が可能となり、沿線に位置する都留市立宝小学校の通学路にも指定され、児童の安全な登下校に寄与している。 これらのことから、本事業は県民生活の向上に大きく貢献している。</p> <p>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：40.9km/h¹ 設定せず</td> <td>現道：41.2km/h² B/C：48.7km/h²</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道：4,729台/12h¹ 設定せず</td> <td>現道：293台/12h² B/C：4,706台/12h²</td> </tr> </tbody> </table> <p>評価時点の数値に対する評価 1:H11セグス 2:実測 本事業により、通過交通が現道からバイパスに転換し、円滑な走行が可能となったことから、都留市中心部や中央自動車道都留ICへのアクセス性が向上した。</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>現道：歩行者82人/12h 自転車77台/12h¹ 設定せず</td> <td>現道：歩行者57人/12h 自転車52台/12h B/C：歩行者35人/12h 自転車19台/12h²</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道：4,729台/12h¹ 設定せず</td> <td>現道：293台/12h B/C：4,706台/12h²</td> </tr> <tr> <td>通学路の指定</td> <td>現道：あり</td> <td>現道：あり、B/C：あり</td> </tr> <tr> <td>現況の歩道幅員</td> <td>現道：なし 設定せず</td> <td>現道：なし、B/C：3.5m</td> </tr> </tbody> </table> <p>評価時点の数値に対する評価 1:H11センサス 2:実測 本事業箇所は、小学校に近接しており、また、狭隘な現道に無かった歩道を整備したことにより、児童・生徒など交通弱者のための安全・快適な歩行空間が確保できた。また、現道から通過交通が排除されたことにより、児童・生徒などが安全に通学できる空間となった。</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>緊急時の避難・救助機能の確保</td> <td>避難路の確保</td> </tr> </tbody> </table> <p>その他の事業効果の発現状況 通過交通のバイパスへの転換により、人家が沿道に密集している現道の交通量が減少し、居住環境の改善と歩行者等の安全性の確保が図られた。また、市中心部や都留ICへのアクセスが向上し、バイパスより奥地にある木材供給施設・工場・物流拠点等の県外及び県内各地への新たな輸送ルートとして利用されている。</p>	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：40.9km/h ¹ 設定せず	現道：41.2km/h ² B/C：48.7km/h ²	自動車交通量	現道：4,729台/12h ¹ 設定せず	現道：293台/12h ² B/C：4,706台/12h ²	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	現道：歩行者82人/12h 自転車77台/12h ¹ 設定せず	現道：歩行者57人/12h 自転車52台/12h B/C：歩行者35人/12h 自転車19台/12h ²	自動車交通量	現道：4,729台/12h ¹ 設定せず	現道：293台/12h B/C：4,706台/12h ²	通学路の指定	現道：あり	現道：あり、B/C：あり	現況の歩道幅員	現道：なし 設定せず	現道：なし、B/C：3.5m	項 目	内 容	緊急時の避難・救助機能の確保	避難路の確保	<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 > ・ 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>2,440百万円</td> <td>2,340百万円</td> </tr> <tr> <td>工 期</td> <td>H8～H17</td> <td>H8～H22</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>3,350百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>9,650百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>2.9</td> </tr> </tbody> </table> <p>(要因変化の分析) 平成17年度再評価により、 総事業費 2,440百万円 2,300百万円 工 期 H8～H17 H8～H20 (総事業費) ・土地価格の下落による用地費の減少 (工 期) ・用地取得において、一部地図混乱地域があり、地図訂正等に時間を要したことによる。</p>	項 目	着手時点の計画	事後評価時点の実績	総事業費	2,440百万円	2,340百万円	工 期	H8～H17	H8～H22	経済効率性	費用	3,350百万円	便益	9,650百万円	B/C	2.9
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：40.9km/h ¹ 設定せず	現道：41.2km/h ² B/C：48.7km/h ²																																											
自動車交通量	現道：4,729台/12h ¹ 設定せず	現道：293台/12h ² B/C：4,706台/12h ²																																											
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	現道：歩行者82人/12h 自転車77台/12h ¹ 設定せず	現道：歩行者57人/12h 自転車52台/12h B/C：歩行者35人/12h 自転車19台/12h ²																																											
自動車交通量	現道：4,729台/12h ¹ 設定せず	現道：293台/12h B/C：4,706台/12h ²																																											
通学路の指定	現道：あり	現道：あり、B/C：あり																																											
現況の歩道幅員	現道：なし 設定せず	現道：なし、B/C：3.5m																																											
項 目	内 容																																												
緊急時の避難・救助機能の確保	避難路の確保																																												
項 目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																											
総事業費	2,440百万円	2,340百万円																																											
工 期	H8～H17	H8～H22																																											
経済効率性	費用	3,350百万円																																											
	便益	9,650百万円																																											
	B/C	2.9																																											
<p>(3)事業実施による環境の変化 < <input checked="" type="radio"/> 有 > ・ 無 ></p> <p>自然環境への影響 大規模な地形改変を伴う切土などが発生しないルートを選定したため、自然環境への影響は少ない。</p> <p>生活・居住環境等への影響 ・歩道がなく狭隘であった現道から、バイパスに通過交通が転換したことにより、地域住民の利便性が向上した。 ・バイパスに新たに歩道が設置されたことにより、歩行者等の安全性が向上した。</p> <p>環境保全対策の効果の発現状況(措置を講じた場合) ・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 > ・ <input checked="" type="radio"/> 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>																																													

評価シート(2)

<p>(5)今後の事後評価の必要性 < 有・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・無 ></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、生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス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、並びに緊急時の避難・救助機能の確保が図られたことから、所期の目標が達成されたため、今後の事後評価は必要ないと思われる。 ただし、平成16年度から 期工区の延伸として 期工区が事業化され、この完成後の事業評価を行う際に 期工区と合わせ全体として評価を行う予定である。</p> <p>「有」の場合の実施時期及び方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 時期： 年度 ・ 方法： 	<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、当初の事業期間に完了できなかった。</p> <p>(具体的反映策) 河川に近接する工区等、筆界未定地の存在が想定される事業の実施に際しては、概略設計においてルートが概ね決まった段階など、できる限り早い時点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の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・無 ></p>	<p>(8)事業評価手法の見直しの必要性 < 有・無 ></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 < 有・無 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成23年8月に中央自動車道都留ICがフルインター化されたことにより、当該路線を介して、富士吉田方面へのアクセスが向上した。 ・現在、 期工区の整備を進めており、さらなるアクセス機能の強化のため、早期完成が求められる。

3. 添付資料シート(1)



バイパス 現況(その1)



現道 バイパス供用前(その1)



バイパス 現況(その2)



現道 バイパス供用前(その2)

