

平成28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 [緊急道路整備改築事業 (国補)]		事業箇所	南巨摩郡南部町内船～南部		地区名	(一) 内船停車場線 (南部橋)		事業主体	山梨県				
(1) 事業着手年度		H15年度		(2) 事業期間		H15年度～H23年度		(3) 完了後経過年数		5年		(4) 総事業費		4,600百万円	
(5) 事業着手時点の課題・背景								(8) 事業位置図等							
<p>一般県道内船停車場線は、JR内船駅を起点とし、国道52号に至る延長約1.6kmであり、富士川兩岸を連絡する沿線住民の重要な生活道路である。</p> <p>また、国道52号と県道富士川身延線を結ぶ広域的な道路ネットワークを形成しており、緊急輸送道路にも指定されている。</p> <p>昭和32年に竣工された南部橋は、重量規制(14t)があり、また老朽化で著しい損傷が発生しているとともに、幅員も狭くすれ違いが困難な状況であったため、これを解消するべく架け替えをすることとした。</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><input type="checkbox"/> 主要目標 災害に強い道路の確保</p> <p><input type="checkbox"/> 副次目標 市町村中心地・大規模拠点施設へのアクセス向上</p> <p><input type="checkbox"/> 副次効果 アクセス機能の維持</p>															
(7) 整備内容 (目標達成の方法)															
<p>道路改良 L=1,040m (橋梁架け替え (南部橋) L=352m) W=6.0 (10.0m~10.75)m 車道: 4.5m (1車線) → 6.0m (2車線) 歩道: 1.5m (片側) → 3.0m (片側) (橋梁部) 3.5m (片側) (一般部)</p>															

2. 評価シート（1）

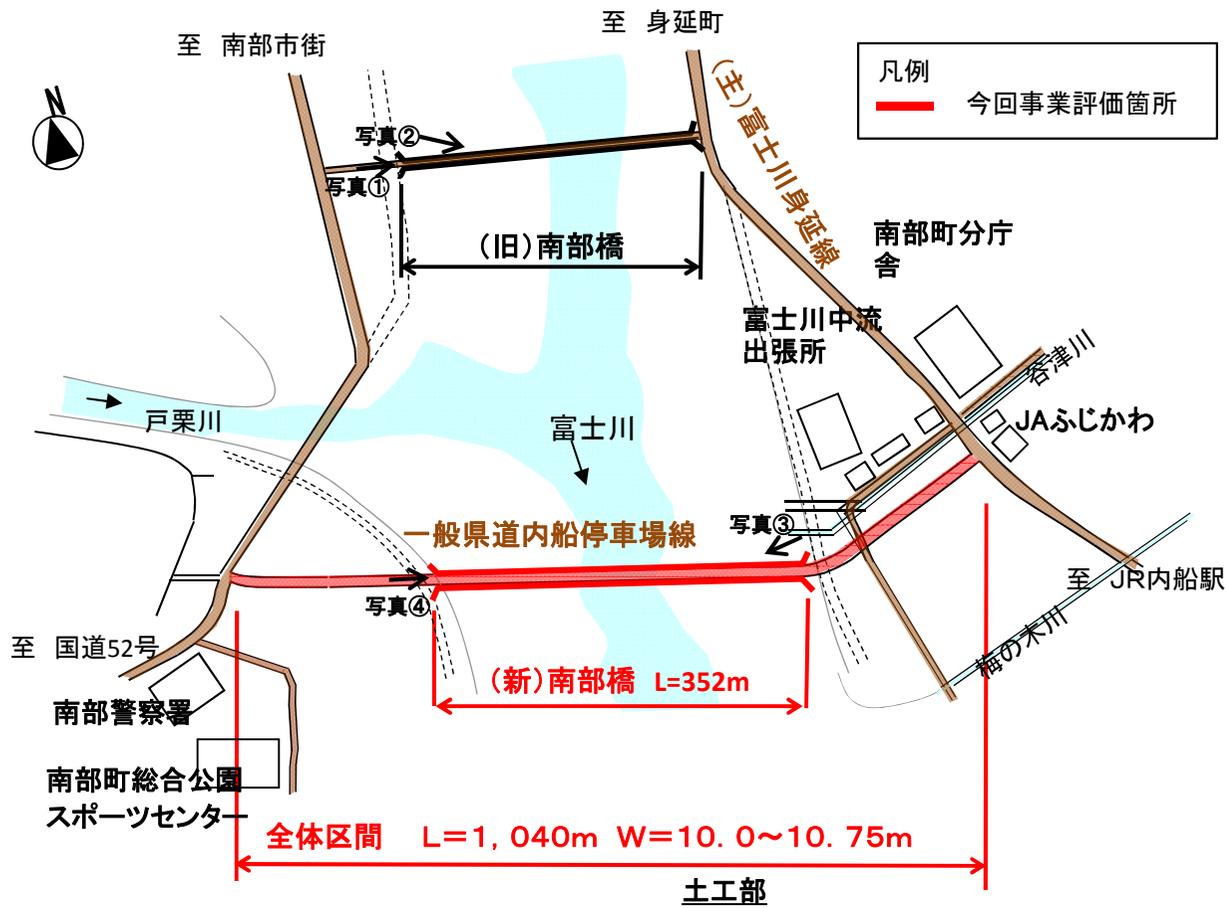
<p>(1)事業貢献度 < ②・不良 ></p> <p>(理由) 第二次緊急輸送道路であることから防災機能の向上が図られるとともに、幅員狭小であった未改良区間が解消され、通行車両の安全で円滑な通行が可能になり、中心部へのアクセスが向上した。</p> <p>①主要目標 災害に強い道路の確保</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>指 標</th> <th>着手時点数値等</th> <th>評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>危険度</td> <td>耐震未補強 耐荷未補強</td> <td>全て解消</td> </tr> <tr> <td>損傷度等</td> <td>— ※1</td> <td>損傷なし</td> </tr> <tr> <td>緊急輸送道路の指定</td> <td>第二次緊急輸送道路</td> <td>第二次緊急輸送道路</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>データ無し</td> <td>3,574台/12h ※2</td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価時点の数値に対する評価 ※1 評価指標が当時と異なるため ※2 実測値 橋梁架け替えにより危険度は改善され、第二次緊急輸送道路としての機能強化が図られた。</p> <p>②副次目標 市町村中心地・大規模拠点施設へのアクセス向上</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>道路改良率</td> <td>83.50%※1</td> <td>100.0% ※3</td> </tr> <tr> <td>混雑時走行速度</td> <td>19.5km/h※2</td> <td>31.3km/h ※4</td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価時点の数値に対する評価 ※1 H15道路現況表 ※3 H26道路現況表 ※2 H17センサス ※4 実測値</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道2車線確保及び橋梁左右岸の交差点改良による右折レーンの設置により、円滑な通行が確保された。 ・新橋は旧橋より約500m富士川下流に架設したことから、JR内船駅から南部町総合公園スポーツセンターへの経路が大幅に短縮され、住民の利便性が向上した。 ・重量制限が解除されたことにより大型車の往来が可能となり、上下流にある橋へ迂回する必要がなくなり、富士川を渡河出来る橋梁間の道路延長が短縮され、物流の利便性が向上した。 <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>アクセス機能の維持</td> <td>現道が通行止めになった際に迂回に2倍以上の時間がかかっていたところを橋梁整備により解消できた。</td> </tr> </tbody> </table> <p>④その他の事業効果の発現状況 歩道が整備されたことにより、歩行者の安全が確保された。</p>	指 標	着手時点数値等	評価時点数値等	危険度	耐震未補強 耐荷未補強	全て解消	損傷度等	— ※1	損傷なし	緊急輸送道路の指定	第二次緊急輸送道路	第二次緊急輸送道路	自動車交通量	データ無し	3,574台/12h ※2	指 標	着手時点数値等	評価時点数値等	道路改良率	83.50%※1	100.0% ※3	混雑時走行速度	19.5km/h※2	31.3km/h ※4	項 目	内 容	アクセス機能の維持	現道が通行止めになった際に迂回に2倍以上の時間がかかっていたところを橋梁整備により解消できた。	<p>(2)費用対効果分析の算定基礎となった要因等の変化 < ③・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>4,600百万円</td> <td>4,600百万円</td> </tr> <tr> <td>工 期</td> <td>H15～H23</td> <td>H15～H23</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>6,320百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>7,016百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>1.11</td> </tr> </tbody> </table> <p>(要因変化の分析) なし</p> <p>(3)事業実施による環境の変化</p> <p>①自然環境への影響 河川阻害物となる橋脚数の減少により、治水安全度が向上した。</p> <p>②生活・居住環境等への影響 歩道が拡幅されたことにより、通勤、通学、買い物などの歩行空間として周辺住民に利用されている。</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</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	4,600百万円	4,600百万円	工 期	H15～H23	H15～H23	経済効率性	費用	6,320百万円	便益	7,016百万円	B/C	1.11
指 標	着手時点数値等	評価時点数値等																																											
危険度	耐震未補強 耐荷未補強	全て解消																																											
損傷度等	— ※1	損傷なし																																											
緊急輸送道路の指定	第二次緊急輸送道路	第二次緊急輸送道路																																											
自動車交通量	データ無し	3,574台/12h ※2																																											
指 標	着手時点数値等	評価時点数値等																																											
道路改良率	83.50%※1	100.0% ※3																																											
混雑時走行速度	19.5km/h※2	31.3km/h ※4																																											
項 目	内 容																																												
アクセス機能の維持	現道が通行止めになった際に迂回に2倍以上の時間がかかっていたところを橋梁整備により解消できた。																																												
項 目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																											
総事業費	4,600百万円	4,600百万円																																											
工 期	H15～H23	H15～H23																																											
経済効率性	費用	6,320百万円																																											
	便益	7,016百万円																																											
	B/C	1.11																																											

評価シート（2）

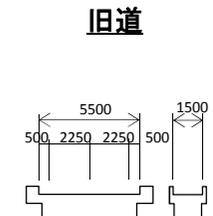
<p>(5) 今後の事後評価の必要性 〈 有・<input checked="" type="radio"/>無 〉</p>	<p>(7) 同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要性 〈 有・<input checked="" type="radio"/>無 〉</p>
<p>(理由) 評価シート（1）により、評価時点において危険度が改善される等緊急輸送道路の安全性が確保されるとともに、円滑な交通が可能となったことから、所期の目標が達成されているため、今後の事後評価は必要ないと思われる。</p> <p>□「有」の場合の実施時期及び方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 時期： 年度 ・ 方法： 	<p>(理由) 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 〈 有・<input checked="" type="radio"/>無 〉</p> <p>なし</p>

3. 添付資料シート (1)

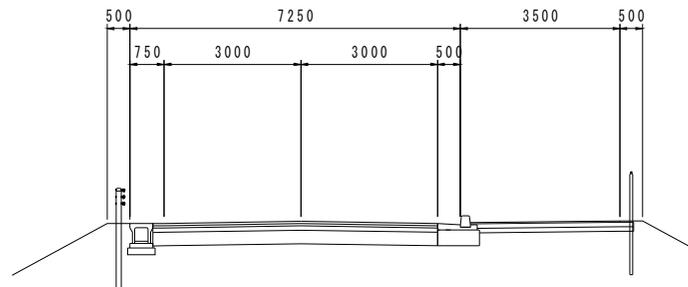
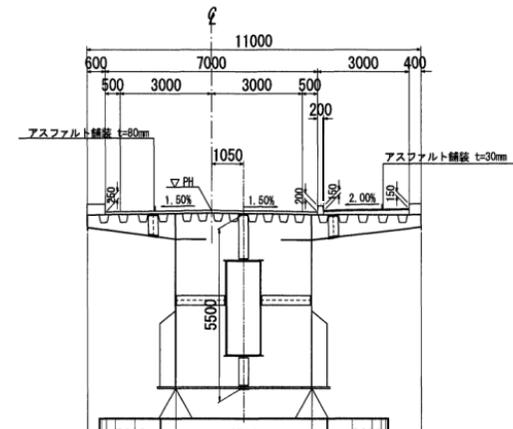
計画平面図



標準断面図



橋梁部



写真① 整備前（旧南部橋を富士川右岸より望む）



写真② 整備前（旧南部橋を富士川右岸上流より望む）



写真③ 整備後（新南部橋を富士川上流左岸より望む）



写真④ 整備後（新南部橋を富士川右岸より望む）

