

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 街路事業 [緊急街路整備事業 (国補・県単)]		事業箇所 甲州市 塩山上於曾		地区名 (都)塩の山西広門田線(I期工区)		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~H23年度	(3) 完了後経過年数	5年	(4) 総事業費	4,819百万円
(5) 事業着手時点の課題・背景				(8) 事業位置図等			
<p>都市計画道路 塩の山西広門田線は、峡東都市計画区域の甲州市街地西部において、旧塩山市からJR中央線を跨ぎながら南北を縦断し、旧勝沼町とを連絡する延長560mの幹線道路である。</p> <p>現道は、幅員狭小で歩道も未整備のため、朝夕には渋滞が発生し、歩行者・自転車の通行に支障をきたしていた。特に中沢ガードは高さ制限もあり、大型車の通行に支障を来していた。</p> <p>そのため、市内西部からのJR中央線塩山駅や旧勝沼町地域とのアクセスの向上、また、渋滞解消による円滑な交通の確保、さらに、広い歩道の設置による歩行者通行の安全性の向上を目的に整備を進めることとした。</p>							
(6) 事業着手時点で想定した整備目標・効果							
(事前評価未実施)							
<p><input type="checkbox"/> 主要目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地内の交通の円滑化 <p><input type="checkbox"/> 副次目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者等の安全性の確保 <p><input type="checkbox"/> 副次効果</p> <ul style="list-style-type: none"> バリアフリー化の促進 良好な景観の創出 ライフラインの強化 							
(7) 整備内容 (目標達成の方法)							
<p>街路整備 (道路改良、電線共同溝)</p> <p>(都)塩の山西広門田線 (I期)</p> <p>L=560m W=6.0 (17.0)m</p> <p>幅員 車道 5.0m (2車線) → 6.0m (2車線)</p> <p>歩道 なし → 3.5m (両側)</p>				<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 今回事業評価区間 事業中区間 整備済み区間 整備済み区間 (市施工) 			

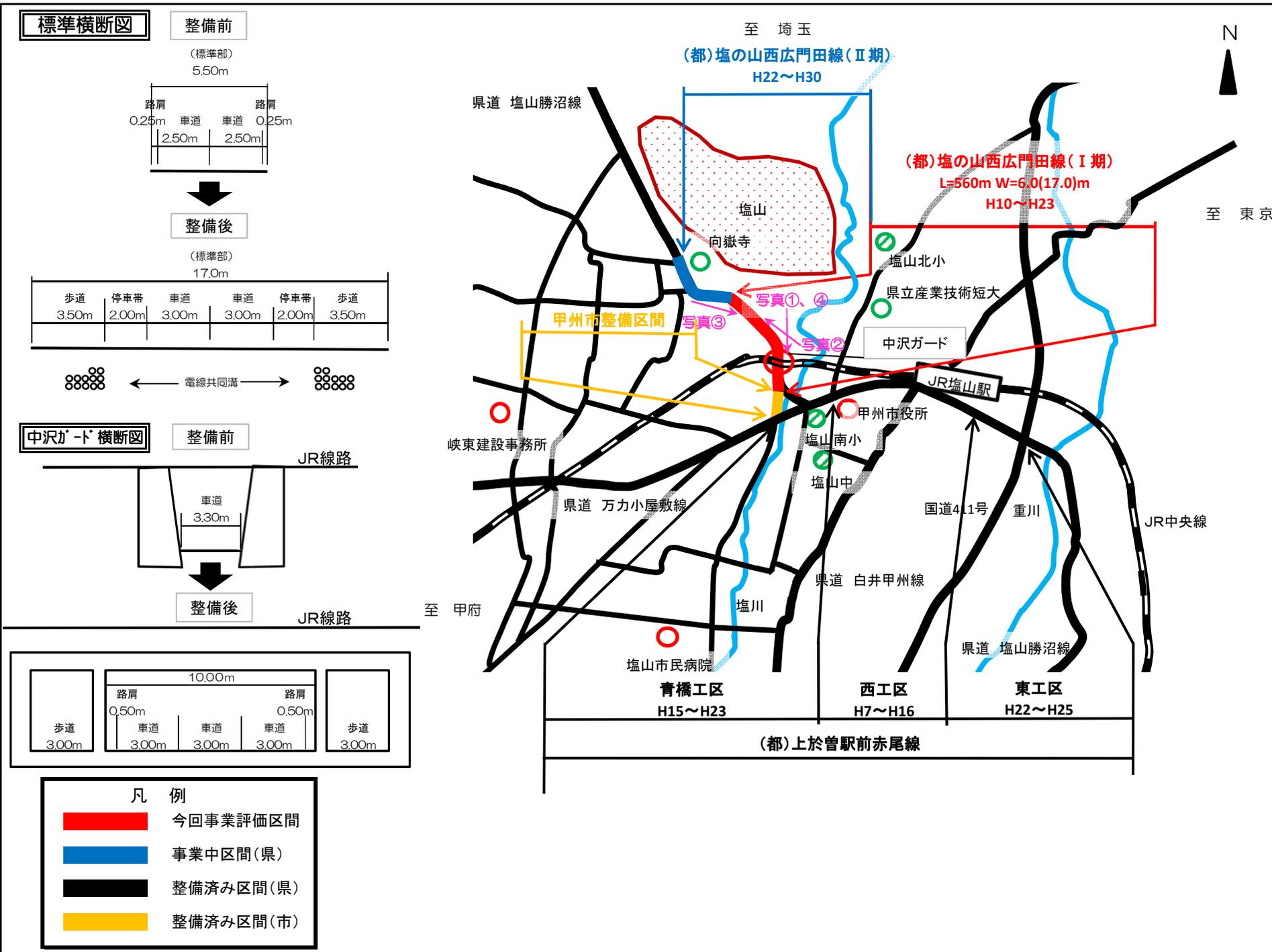
2. 評価シート（1）

(1) 事業貢献度 〈 (良) ・ 不良 〉	(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>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業により、ボトルネックで大型車通行の支障であった「中沢ガード」が改良され、塩山市街地内における、南北方向の車両交通が円滑化した。 また、幅員の広い歩道の整備により、歩行者・自転車などの安全な通行が可能となった。 <p>①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 style="width:30%;">指 標</th> <th style="width:35%;">着手時点数値等</th> <th style="width:35%;">評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○自動車交通量</td> <td>6,012台/12h (H9セキ)</td> <td>5,693台/12h (H27交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>○混雑度</td> <td>0.82 (H9セキ)</td> <td>0.78 (H27交通量調査)</td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価時点の数値に対する評価 自動車交通量は若干減少しているが、これは塩山バイパス（国道411号）の開通、及び（都）上於曾駅前赤尾線の整備完了、また、並走する甲州市道の整備が完了した影響と思われる。 混雑度については0.82から0.78に改善され、交通がより一層円滑化するとともに、朝夕の慢性的な渋滞がなくなったことから改善効果は発現されている。</p> <p>②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 style="width:30%;">指 標</th> <th style="width:35%;">着手時点数値等</th> <th style="width:35%;">評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>歩行者自転車交通量</td> <td>119人台/12h (H11セキ)</td> <td>197人台/12h (H27交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>6,012台/12h (H9セキ)</td> <td>5,693台/12h (H27交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>小中学校からの距離</td> <td>0.2km（塩山南小）</td> <td>0.2km（塩山南小）</td> </tr> <tr> <td>現況の歩道幅員</td> <td>なし</td> <td>3.5m（両側）</td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価時点の数値に対する評価 ・小学校、中学校が1km以内に3校、専門学校が1校あり、通学時の安全性の向上にもつながった。これに伴い、歩行者、自転車交通量が増加した。 ・両側に3.5mの透水性舗装のフラット歩道を整備したことにより安全性・快適性が向上した。</p> <p>③副次効果</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:30%;">項 目</th> <th style="width:70%;">内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バリアフリー化の促進</td> <td>フラット歩道整備 点字ブロック設置 L=1,120m</td> </tr> <tr> <td>良好な景観の創出</td> <td>電線類の地中化</td> </tr> <tr> <td>ライフラインの強化</td> <td>電線類の地中化</td> </tr> </tbody> </table> <p>④その他の事業効果の発現状況 沿線に商業施設が多数出店するなど、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	6,012台/12h (H9セキ)	5,693台/12h (H27交通量調査)	○混雑度	0.82 (H9セキ)	0.78 (H27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	119人台/12h (H11セキ)	197人台/12h (H27交通量調査)	自動車交通量	6,012台/12h (H9セキ)	5,693台/12h (H27交通量調査)	小中学校からの距離	0.2km（塩山南小）	0.2km（塩山南小）	現況の歩道幅員	なし	3.5m（両側）	項 目	内 容	バリアフリー化の促進	フラット歩道整備 点字ブロック設置 L=1,120m	良好な景観の創出	電線類の地中化	ライフラインの強化	電線類の地中化	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:20%;">項 目</th> <th style="width:40%;">着手時点の計画</th> <th style="width:40%;">事後評価時点の実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総事業費</td> <td>5,100百万円</td> <td>4,819百万円</td> </tr> <tr> <td>工 期</td> <td>H10～H17</td> <td>H10～H23</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>6,120百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>7,352百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>1.2</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>※平成19年度再評価地区 工期H10～H19に見直し (要因変化の分析)</p> <p>総事業費</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JRへの委託工事費の減。 ・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>工期</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR立体部の施工に際し、近接している現道および建物等への影響を避けるため、仮設工事範囲を拡大したとともに、工法の追加見直しを実施したため。 ・用地権利者からの代替地の要求などにより、用地取得に時間を要したため <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 なし</p> <p>②生活・居住環境等への影響 幅の広い歩道、停車帯を整備したことにより、歩行者や自転車の安全性が向上した。電線類を地中化したことにより、沿線景観の向上が図られた。</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） 歩道部に透水性舗装を実施し、路面に降った雨水を地下に還元できるようにした。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</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	5,100百万円	4,819百万円	工 期	H10～H17	H10～H23	経済効率性	費用	6,120百万円	便益	7,352百万円	B/C	1.2
指 標	着手時点数値等	評価時点数値等																																															
○自動車交通量	6,012台/12h (H9セキ)	5,693台/12h (H27交通量調査)																																															
○混雑度	0.82 (H9セキ)	0.78 (H27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	119人台/12h (H11セキ)	197人台/12h (H27交通量調査)																																															
自動車交通量	6,012台/12h (H9セキ)	5,693台/12h (H27交通量調査)																																															
小中学校からの距離	0.2km（塩山南小）	0.2km（塩山南小）																																															
現況の歩道幅員	なし	3.5m（両側）																																															
項 目	内 容																																																
バリアフリー化の促進	フラット歩道整備 点字ブロック設置 L=1,120m																																																
良好な景観の創出	電線類の地中化																																																
ライフラインの強化	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	5,100百万円	4,819百万円																																															
工 期	H10～H17	H10～H23																																															
経済効率性	費用	6,120百万円																																															
	便益	7,352百万円																																															
	B/C	1.2																																															

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>(理由) 本事業により「中沢ガード」等の狭隘部が解消されたことで交通がより一層円滑化するとともに、朝夕の慢性的な渋滞がなくなった（混雑度：0.82 → 0.78）。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、歩行者・自転車と自動車車両が分離され、近隣の小・中学校および専門学校への通学や、JR塩山駅への往来、および沿道の商店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と考えられることから、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>(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) 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>(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>(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>(9) その他特筆すべき事項 〈 <input checked="" type="radio"/>有・無〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○本路線区間の北側について、引き続きⅡ期工区として整備事業を進めている。 ○塩山駅周辺市街地の東西交通の円滑化を図るため、都市計画道路 上於曾駅前赤尾線の事業を実施した。

3. 添付資料シート（1）



写真① 起点側(中沢ガード・工区内から起点側を望む)



写真② 中間(終点側を望む)



写真③ 終点側(工区外から終点側を望む)



写真④ 着手前(中沢ガード)

