

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

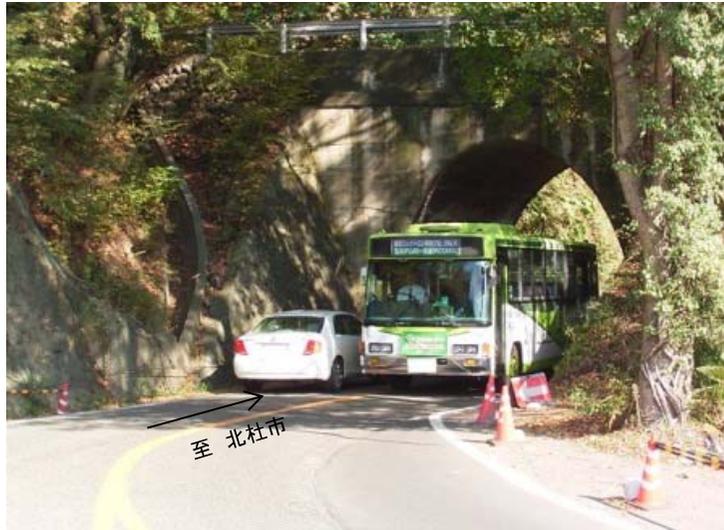
事業名		事業箇所		地区名		事業主体	
道路事業 [緊急道路整備改築事業 (国補)]		蕪崎市藤井町南下条～水神二丁目		(主) 茅野北杜蕪崎線 (青坂バイパス)		山梨県	
(1) 事業着手年度	H17年度	(2) 事業期間	H17年度～H23年度	(3) 完了後経過年数	5年	(4) 総事業費	2,175百万円
(5) 事業着手時点の課題・背景				(8) 事業位置図等			
<p>主要地方道茅野北杜蕪崎線の蕪崎市水神二丁目の通称青坂は急峻な地形の七里岩を登っているためループ路線(青坂ループ)となっており、急カーブな上、立体交差部(青坂隧道)は道幅も狭く、制限高さが3.4mとなっていた。</p> <p>七里岩台地上の産業施設や蕪崎中央公園と蕪崎市街地や中央道蕪崎IC、国道20号を結ぶ最短ルートにもかかわらず、朝夕の通勤時間帯は渋滞が発生していたのをはじめ、大型車の通行が困難となっていたため、これを解消するべく、バイパス道路の整備を行うこととした。</p>				<p>(主) 茅野北杜蕪崎線(青坂バイパス) 全体計画 L=1,000m W=6.0(10.25)m 事業期間 H17～H23</p>			
(6) 事業着手時点で想定した整備目標・効果							
<p>(事前評価：H16)</p> <p><input type="checkbox"/> 主要目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 市町村中心地、大規模拠点施設へのアクセス向上 <p><input type="checkbox"/> 副次目標</p> <p>なし</p> <p><input type="checkbox"/> 副次効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 緊急時の避難・救助機能の確保 走行安全性の確保 							
(7) 整備内容 (目標達成の方法)							
<p>道路改良 (車道の幅員確保、線形改良、歩道設置)</p> <p>L=1,000m W=6.0(10.25)m</p> <p>車道： 3.0～5.5m (1～2車線) → 6.0m (2車線)</p> <p>歩道： なし → 3.0m (片側)</p>							

2. 評価シート（1）

<p>(1)事業貢献度 < (良)・不良 ></p> <p>(理由)</p> <p>本事業により、車両の円滑な交通が可能になり、市中心部に位置する蕪崎市役所、特急停車駅JR蕪崎駅、中央道蕪崎IC、及び国道20号と七里岩台地上の各地域や産業施設、蕪崎中央公園とのアクセス向上が図られた。 また、幅員が広く安全安心なバイパス整備を行うことで災害に強い道路が確保され、緊急輸送道路としての十分な機能を備えることができた。</p> <p>①主要目標 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; text-align: center;"> <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>55% ※1</td> <td>89.7% ※2</td> </tr> <tr> <td>混雑時走行速度</td> <td>20km/h ※3</td> <td>43.4 km/h ※4</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small; text-align: center;"> <small>※1 H17道路現況表 ※2 H26道路現況表</small> <small>※3 H17事前評価時実測値 ※4 実測値</small> </p> <p>□評価時点の数値に対する評価 最も混雑する朝夕の通勤時間帯の走行速度が大幅に改善され、市中心部等へのアクセス向上に大きな効果を発揮している。</p> <p>②副次目標 なし</p> <p>③副次効果</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <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>第二次緊急輸送道路の整備</td> </tr> <tr> <td>走行安全性の確保</td> <td>狭小、急カーブのループ解消</td> </tr> </tbody> </table> <p>④その他の事業効果の発現状況</p> <p>道幅が狭く高さ制限のある青坂ループがネックとなり、大型車の通行に支障を来していたが、整備後は通行が可能となり、円滑な物流等に寄与している。 片側歩道整備を行ったことから、蕪崎中央公園の利用者など歩行者等の安全が確保された。 また、狭小、急カーブの解消により、交通事故件数が減少している（供用開始前H16～H23：16件⇒供用開始後H24～H26：0件）。</p>	指標	着手時点数値等	評価時点数値等	道路改良率	55% ※1	89.7% ※2	混雑時走行速度	20km/h ※3	43.4 km/h ※4	項目	内容	緊急時の避難・救助機能の確保	第二次緊急輸送道路の整備	走行安全性の確保	狭小、急カーブのループ解消	<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; text-align: center;"> <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>1,800百万円</td> <td>2,175百万円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>H17～H21</td> <td>H17～H23</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>1,730百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>2,830百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>2.02</td> </tr> </tbody> </table> <p>(要因変化の分析)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総事業費については、蕪崎中央公園側交差点において交安委員会との協議により交差点計画を見直したことに伴う用地補償費及び工事費の増加による。 ・工期については、地権者に行方不明者がおり、用地取得に時間を要したことによる。 <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 バイパス整備の切土に伴う自然環境への影響を低減するため道路法面の緑化を行うとともに、法面緑化に現場で生じる植物発生材のリサイクルを行うことで自然環境への負荷を低減した。</p> <p>②生活・居住環境等への影響 バイパス整備により指定避難場所である蕪崎中央公園と市役所や市立病院等とを結ぶ安全で安心な交通環境が確保された。</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） 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	1,800百万円	2,175百万円	工期	H17～H21	H17～H23	経済効率性	費用	1,730百万円	便益	2,830百万円	B/C	2.02
指標	着手時点数値等	評価時点数値等																														
道路改良率	55% ※1	89.7% ※2																														
混雑時走行速度	20km/h ※3	43.4 km/h ※4																														
項目	内容																															
緊急時の避難・救助機能の確保	第二次緊急輸送道路の整備																															
走行安全性の確保	狭小、急カーブのループ解消																															
項目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																														
総事業費	1,800百万円	2,175百万円																														
工期	H17～H21	H17～H23																														
経済効率性	費用	1,730百万円																														
	便益	2,830百万円																														
	B/C	2.02																														

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、評価時点において通行車両の円滑な通行が確保され、市町村中心地へのアクセス機能の向上が図られるとともに、災害に強い道路が確保されたことから、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。</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〉</p> <p>なし</p>



① 旧道部(青坂隧道)での過去の通行阻害状況



③ バイパス部の通勤時間帯における通行状況



② 旧道部の法面状況(現在、通行止め)



④ バイパス部の法面と大型車の円滑な通行状況