

令和元年度 公共事業事後評価調書

1. 事業説明シート

(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	西八代郡市川三郷町黒沢	地区名	(主) 市川三郷身延線 (黒沢バイパス)	事業主体	山梨県	
(1) 事業着手年度	H17年度	(2) 事業期間	H17年度~H26年度	(3) 完了後経過年数	5年	(4) 総事業費	2,961百万円		
(5) 事業着手時点の課題・背景					(8) 事業位置図等				
<p>本路線は甲府市と峡南地域を結び重要な幹線道路であるが、市川三郷町黒沢地内の現道は幅員が狭小で大型車のすれ違いが困難な隘路となっており、朝夕の通勤時間を中心に交通の混雑が発生していた。現道沿線には人家が連担しており現道の拡幅は困難であったことから、地元への影響を最小限にするためバイパスを整備する計画とした。</p> <p>※旧道交通量(H11センサス) → 交通量 7,029台/12h</p> <p>※旧道交通量(R1実測) → 交通量 1,528台/12h (5,501台/日の減少)</p> <p>※新道交通量(R1実測) → 交通量 4,142台/12h (転換交通量)</p>									
(6) 事業着手時点で想定した整備目標・効果									
<input type="checkbox"/> 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									
<input type="checkbox"/> 副次目標									
<input type="checkbox"/> 副次効果 <input checked="" type="checkbox"/> 緊急時の避難、救助機能の確保 (緊急輸送道路の整備) <input checked="" type="checkbox"/> 走行安全性の確保 (狭小部の解消)									
(7) 整備内容 (目標達成の方法)									
道路改良 L=1,950m W=6.0 (7.5~14.0) m バイパス整備 幅員 車道 4.0~5.0m (1車線) → 6.0m (2車線) 歩道 なし → 3.5m (両側)									

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) バイパス整備後、車両の安全で円滑な通行が可能となり、中心地へのアクセスの向上が図られるとともに、現道の通過交通が減少し、安全で快適な交通環境の整備に大きく貢献した。</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;"> <thead> <tr> <th style="width:20%;">指標</th> <th style="width:30%;">事業着手時点数値等</th> <th style="width:50%;">事後評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路改良率</td> <td style="text-align: center;">55.0%</td> <td style="text-align: center;">74.9%※</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(平成30年道路現況表)</td> </tr> <tr> <td>混雑時走行速度</td> <td style="text-align: center;">設定せず</td> <td style="text-align: center;">(混雑は発生していない)</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※H30道路現況表</p> <p><input type="checkbox"/> 評価 バイパス整備により交通が分散し、交通の円滑化が図られた。</p> <p>②副次目標 なし</p> <p><input type="checkbox"/> 評価</p> <p>③副次効果</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:20%;">項目</th> <th style="width:80%;">内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>緊急時の避難・救助機能の確保</td> <td>第2次緊急輸送道路の整備</td> </tr> <tr> <td>走行安全性の確保</td> <td>【現道区間死傷事故率】 H22～H25 (BP供用前) ; 26 件/億台キロ H26～H28 (BP供用後) ; 0 件/億台キロ</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">(参考) 【バイパス区間死傷事故率】 H26～H28 (BP供用後) ; 21 件/億台キロ</p> <p>④その他の事業効果の発現状況 バイパス区間への交通の転換により、地域内の生活道路となっている現道区間の交通量が減少し、居住環境の改善と歩行者等の安全性が確保できた。 新規整備されたバイパス区間を緊急輸送道路として利用することが可能となったため、災害時に一般車両との分離が容易となり、災害対応活動をより機能的かつ迅速に行うことが可能となった。</p>	指標	事業着手時点数値等	事後評価時点数値等	道路改良率	55.0%	74.9%※			(平成30年道路現況表)	混雑時走行速度	設定せず	(混雑は発生していない)	項目	内容	緊急時の避難・救助機能の確保	第2次緊急輸送道路の整備	走行安全性の確保	【現道区間死傷事故率】 H22～H25 (BP供用前) ; 26 件/億台キロ H26～H28 (BP供用後) ; 0 件/億台キロ	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:15%;">項目</th> <th style="width:20%;">着手時点</th> <th style="width:20%;">再評価時点</th> <th style="width:45%;">事後評価時点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総事業費</td> <td style="text-align: center;">2,400 百万円</td> <td style="text-align: center;">百万円</td> <td style="text-align: center;">2,961 百万円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td style="text-align: center;">H17～H23</td> <td style="text-align: center;">～</td> <td style="text-align: center;">H17～H26</td> </tr> <tr> <td>評価基準年</td> <td style="text-align: center;">H16</td> <td></td> <td style="text-align: center;">R1</td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">経済効率性</td> <td>費用</td> <td style="text-align: center;">2,100 百万円</td> <td style="text-align: center;">百万円</td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td style="text-align: center;">1,930 百万円</td> <td style="text-align: center;">百万円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: center;">170 百万円</td> <td style="text-align: center;">百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">百万円</td> <td style="text-align: center;">百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td style="text-align: center;">7,570 百万円</td> <td style="text-align: center;">百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">6,990 百万円</td> <td style="text-align: center;">百万円</td> <td style="text-align: center;">7,692 百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">530 百万円</td> <td style="text-align: center;">百万円</td> <td style="text-align: center;">989 百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">50 百万円</td> <td style="text-align: center;">百万円</td> <td style="text-align: center;">252 百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">百万円</td> <td style="text-align: center;">百万円</td> <td style="text-align: center;">百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">B/C※</td> <td style="text-align: center;">3.6</td> <td style="text-align: center;">2.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>※費用便益比 (B/C) は 1.0 を超えており、経済効率性は確保されている。 (要因変化の分析) 【総事業費】 施工ヤードや工事用道路のための借地が必要となり当初の計画よりも増額となった。 【工期】 用地取得に時間を要したことから当初計画から遅れが生じた。</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 バイパスが整備され交通環境が改善されたことにより沿線地域への騒音・振動等が軽減された。</p> <p>②生活・居住環境等への影響 バイパスが整備され現道区間の交通環境が改善されたことにより現道沿線地域への騒音・振動等の軽減、歩行者等の安全性の確保が図られた。また、拠点施設等へのアクセスが向上し移動時間が短縮された。</p> <p>③環境保全対策の効果発現状況 (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	再評価時点	事後評価時点	総事業費	2,400 百万円	百万円	2,961 百万円	工期	H17～H23	～	H17～H26	評価基準年	H16		R1	経済効率性	費用	2,100 百万円	百万円	建設費	1,930 百万円	百万円	維持管理費	170 百万円	百万円		百万円	百万円	便益	7,570 百万円	百万円		6,990 百万円	百万円	7,692 百万円		530 百万円	百万円	989 百万円		50 百万円	百万円	252 百万円		百万円	百万円	百万円		B/C※	3.6	2.2
指標	事業着手時点数値等	事後評価時点数値等																																																																					
道路改良率	55.0%	74.9%※																																																																					
		(平成30年道路現況表)																																																																					
混雑時走行速度	設定せず	(混雑は発生していない)																																																																					
項目	内容																																																																						
緊急時の避難・救助機能の確保	第2次緊急輸送道路の整備																																																																						
走行安全性の確保	【現道区間死傷事故率】 H22～H25 (BP供用前) ; 26 件/億台キロ H26～H28 (BP供用後) ; 0 件/億台キロ																																																																						
項目	着手時点	再評価時点	事後評価時点																																																																				
総事業費	2,400 百万円	百万円	2,961 百万円																																																																				
工期	H17～H23	～	H17～H26																																																																				
評価基準年	H16		R1																																																																				
経済効率性	費用	2,100 百万円	百万円																																																																				
	建設費	1,930 百万円	百万円																																																																				
	維持管理費	170 百万円	百万円																																																																				
		百万円	百万円																																																																				
	便益	7,570 百万円	百万円																																																																				
	6,990 百万円	百万円	7,692 百万円																																																																				
	530 百万円	百万円	989 百万円																																																																				
	50 百万円	百万円	252 百万円																																																																				
	百万円	百万円	百万円																																																																				
	B/C※	3.6	2.2																																																																				

評価シート（2）

<p>(5) 今後の事後評価の必要性 〈有・無〉</p> <p>(理由) 評価シート（1）により、評価時点において市町村中心地及び拠点施設へのアクセスが向上しており、初期の目的が達成されたため、今後の事業評価は必要ないと思われる。</p> <p><input type="checkbox"/> 「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・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・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・無〉</p> <p>(理由) なし</p> <p>(具体的反映策) なし</p> <hr/> <p>(9) その他特筆すべき事項 〈有・無〉</p> <p>・平成31年3月に下部温泉早川ICまで開通した中部横断自動車道のアクセス道路として利用され、地域の産業、経済、文化の発展に寄与している。また、令和2年以内に中部横断自動車道が全線開通すると、静岡県と峡南圏域のアクセスがさらに向上し、広域交流の促進と連携強化がより一層図られる。</p>

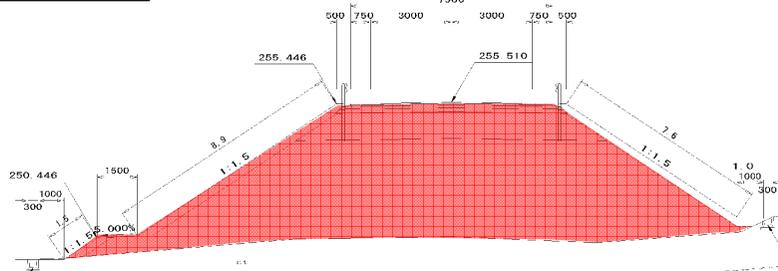
3. 添付資料シート (1)

平面図

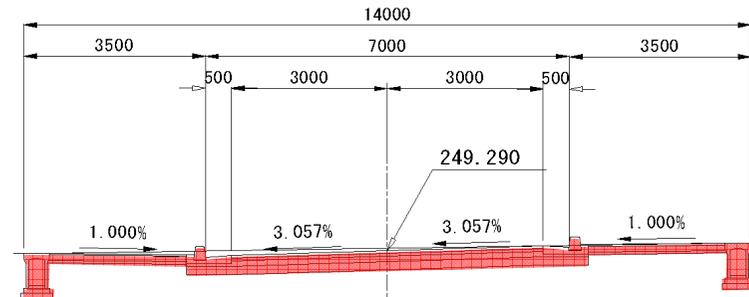


標準横断面図

歩道なし区間 (中間部)



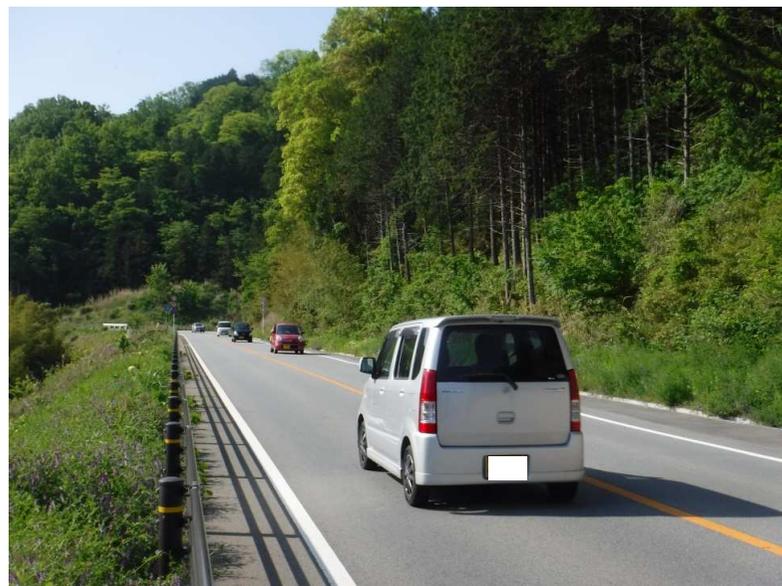
両側歩道区間 (起点側)



3. 添付資料シート (2)



① 供用状況 起点部付近



② 供用状況 バイパス中央部付近



③ 供用状況 黒沢跨線橋付近



④ 旧道の状況