

平成26年度 公共事業事後評価調査

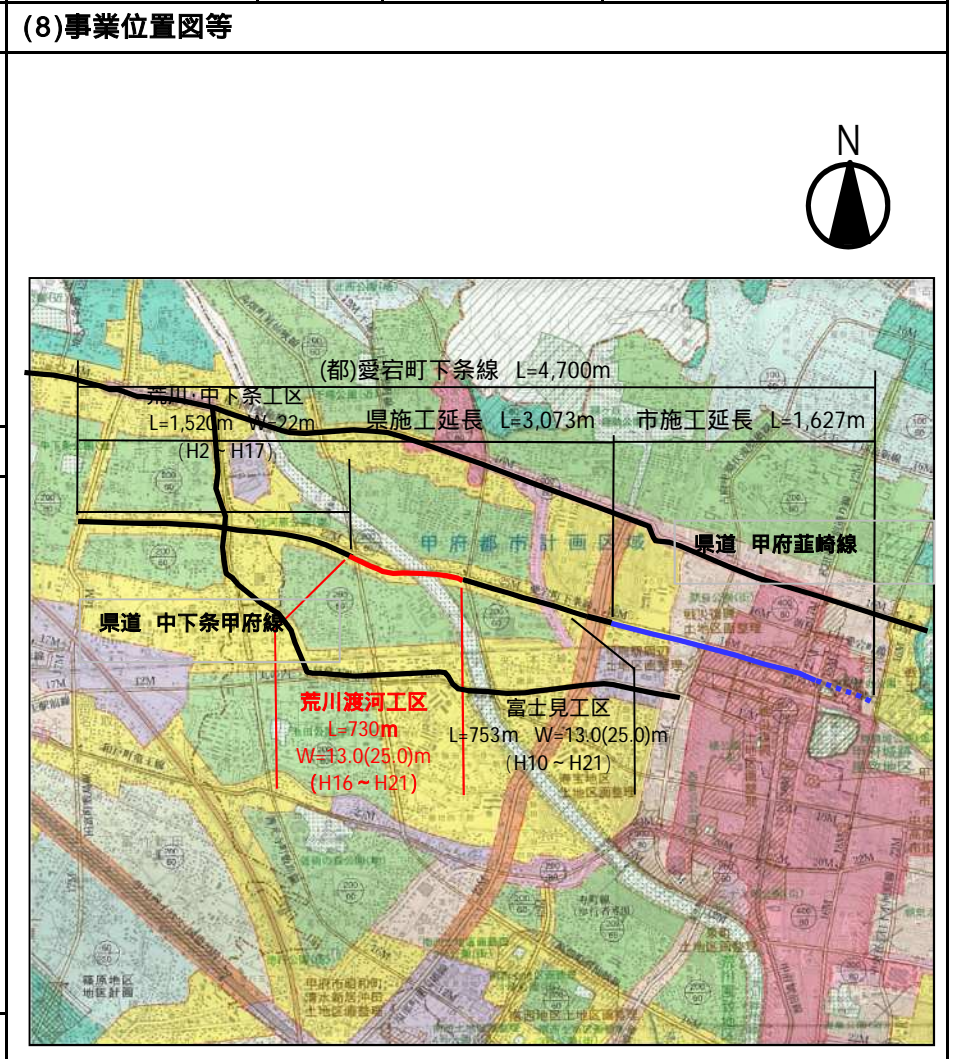
1. 事業説明シート(1)

(区分) 国補・県単

事業名	街路事業 [緊急街路整備事業(国補)]		事業箇所	(都)愛宕町下条線(荒川渡河工区)	地区名	甲府市 荒川	事業主体	山梨県
(1)事業着手年度	H16年度	(2)事業期間	H16年度~H21年度		(3)完了後経過年数	5年	(4)総事業費	5,494百万円

(5)事業着手時点の課題・背景

都市計画道路 愛宕町下条線は、甲府都市計画区域の北部をJR中央線に沿って東西に計画されており、本路線の整備により、交通の分散が図られ、周辺道路の交通の円滑化に寄与するものと考えられる。甲府市中心部に各種都市機能が集積しており、郊外からの交通が集中することにより中心周辺部に渋滞が生じ、大きな問題となっている。特に北部地域においては、県道甲府葦崎線、中下条甲府線が放射道路としての役割を担っているため、各々24,700台/日、13,900台/日の交通量があり、混雑度も1.0を超えている。(H11センサス)



(6)事業着手時点で想定した整備目標・効果

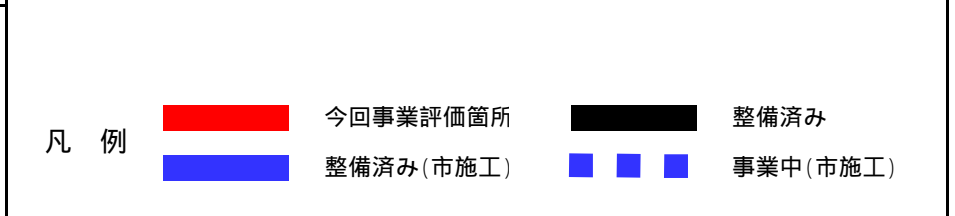
主要目標
市街地内の交通の円滑化

副次目標
歩行者等の安全性の確保

副次効果
良好な景観の創出
バリアフリー化の促進
ライフラインの強化
防火帯・延焼遮断帯の確保

(7)整備内容(目標達成の方法)

道路改良(バイパス)
都市計画道路 愛宕町下条線(荒川渡河工区)
L=730m W=13.0(25.0)m
車道幅員 0m 13.0m(4車線)
歩道幅員 0m 3.5m(両側)



2. 評価シート(1)

<p>(1)事業貢献度 < (良)・不良 ></p> <p>(理由)</p> <p>・当該路線の整備(甲府市施工区間を含む)により、甲府駅北口から甲斐市中下条の都市計画道路田富町敷島線までが結ばれ、中心部の自動車交通の流れが円滑化し、甲府市、甲斐市間のアクセス性が向上した。</p> <p>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>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>自動車交通量</td> <td>(H11セナ)</td> <td>(H22交通量調査)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>H32想定配分交通量</td> <td></td> </tr> <tr> <td>甲府韮崎線</td> <td>24,700台/日 8,600台/日</td> <td>22,252台/日(17,117台/12H)</td> </tr> <tr> <td>中下条甲府線</td> <td>13,900台/日 3,500台/日</td> <td>9,378台/日(7,214台/12H)</td> </tr> <tr> <td>愛宕町下条線</td> <td>- 設定せず</td> <td>17,781台/日(13,678台/12H)</td> </tr> <tr> <td>混雑度</td> <td>(H11セナ)</td> <td>(H22交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>甲府韮崎線</td> <td>1.1 0.5</td> <td>0.99</td> </tr> <tr> <td>中下条甲府線</td> <td>1.0 0.4</td> <td>0.67</td> </tr> <tr> <td>愛宕町下条線</td> <td>- 設定せず</td> <td>0.85</td> </tr> </tbody> </table> <p>達成していない理由</p> <p>指標は新環状道路(整備中)が供用したことを前提としたH32年推計である。ただし、本区間の供用により、平行する県道の交通量は減少、混雑度は低下していることから、バイパス整備の効果は十分に現れている。</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>1,444台人(甲府韮崎線) (H11センサス)</td> <td>832台人(甲府韮崎線) (H22センサス)</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>24,700台/日(甲府韮崎線) 設定せず</td> <td>22,252台/日(甲府韮崎線) (H22交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>小中学校からの距離</td> <td>設定せず</td> <td>概ね1km以内3校</td> </tr> <tr> <td>現況の歩道幅員</td> <td>W=0m</td> <td>W=3.5m(両側)</td> </tr> </tbody> </table> <p>評価時点の数値に対する評価</p> <p>・両側に3.5mの幅広歩道により、安心かつ安全に歩行することが可能となった。</p> <p>・概ね1km以内に高等学校4校、中学校1校、小学校2校があり、通学等の安全性の確保につながった。</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>良好な景観の創出</td> <td>橋梁部を除き道路植栽を実施</td> </tr> <tr> <td>バリアフリー化の促進</td> <td>フラット歩道の整備L=1,460m</td> </tr> <tr> <td>ライフラインの強化</td> <td>事業見直しの結果、未実施とした</td> </tr> <tr> <td>防火帯・延焼遮断帯の確保</td> <td>道路幅員W=25mによる延焼遮断帯の創出</td> </tr> </tbody> </table> <p>その他の事業効果の発現状況</p> <p>・本区間の供用により、市街化区域内でありながら低利用地であった沿道に商店が来店するなど、周辺の土地利用を促進し、地域住民の生活利便性が向上した。</p> <p>・県立中央病院へのアクセス機能が強化された。</p>	指標	着手時点数値等	評価時点数値等	自動車交通量	(H11セナ)	(H22交通量調査)		H32想定配分交通量		甲府韮崎線	24,700台/日 8,600台/日	22,252台/日(17,117台/12H)	中下条甲府線	13,900台/日 3,500台/日	9,378台/日(7,214台/12H)	愛宕町下条線	- 設定せず	17,781台/日(13,678台/12H)	混雑度	(H11セナ)	(H22交通量調査)	甲府韮崎線	1.1 0.5	0.99	中下条甲府線	1.0 0.4	0.67	愛宕町下条線	- 設定せず	0.85	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	1,444台人(甲府韮崎線) (H11センサス)	832台人(甲府韮崎線) (H22センサス)	自動車交通量	24,700台/日(甲府韮崎線) 設定せず	22,252台/日(甲府韮崎線) (H22交通量調査)	小中学校からの距離	設定せず	概ね1km以内3校	現況の歩道幅員	W=0m	W=3.5m(両側)	項目	内容	良好な景観の創出	橋梁部を除き道路植栽を実施	バリアフリー化の促進	フラット歩道の整備L=1,460m	ライフラインの強化	事業見直しの結果、未実施とした	防火帯・延焼遮断帯の確保	道路幅員W=25mによる延焼遮断帯の創出	<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;"> <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>7,000百万円</td> <td>5,494百万円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>H16~H20</td> <td>H16~H21</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>6,027百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>16,158百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>2.68</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>3.19</td> </tr> </tbody> </table> <p>(要因変化の分析)</p> <p>事業費の減額要因</p> <p>本工期延長の大半が橋梁部であることから、電線類各企業者と協議した結果、本路線外から各戸に供給でき、かつ費用も過大になるため、電線共同溝実施を未実施としたことによる。</p> <p>工期の延長理由</p> <p>橋梁工事の施工時期が限られているため、この遅れにより1年延長した。</p>	項目	着手時点の計画	事後評価時点の実績	総事業費	7,000百万円	5,494百万円	工期	H16~H20	H16~H21	経済効率性	費用	6,027百万円	便益	16,158百万円	B/C	2.68			3.19
指標	着手時点数値等	評価時点数値等																																																																									
自動車交通量	(H11セナ)	(H22交通量調査)																																																																									
	H32想定配分交通量																																																																										
甲府韮崎線	24,700台/日 8,600台/日	22,252台/日(17,117台/12H)																																																																									
中下条甲府線	13,900台/日 3,500台/日	9,378台/日(7,214台/12H)																																																																									
愛宕町下条線	- 設定せず	17,781台/日(13,678台/12H)																																																																									
混雑度	(H11セナ)	(H22交通量調査)																																																																									
甲府韮崎線	1.1 0.5	0.99																																																																									
中下条甲府線	1.0 0.4	0.67																																																																									
愛宕町下条線	- 設定せず	0.85																																																																									
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	1,444台人(甲府韮崎線) (H11センサス)	832台人(甲府韮崎線) (H22センサス)																																																																									
自動車交通量	24,700台/日(甲府韮崎線) 設定せず	22,252台/日(甲府韮崎線) (H22交通量調査)																																																																									
小中学校からの距離	設定せず	概ね1km以内3校																																																																									
現況の歩道幅員	W=0m	W=3.5m(両側)																																																																									
項目	内容																																																																										
良好な景観の創出	橋梁部を除き道路植栽を実施																																																																										
バリアフリー化の促進	フラット歩道の整備L=1,460m																																																																										
ライフラインの強化	事業見直しの結果、未実施とした																																																																										
防火帯・延焼遮断帯の確保	道路幅員W=25mによる延焼遮断帯の創出																																																																										
項目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																																																									
総事業費	7,000百万円	5,494百万円																																																																									
工期	H16~H20	H16~H21																																																																									
経済効率性	費用	6,027百万円																																																																									
	便益	16,158百万円																																																																									
	B/C	2.68																																																																									
		3.19																																																																									
<p>(3)事業実施による環境の変化 < (有)・無 ></p> <p>自然環境への影響</p> <p>・バイパス整備により交通の分散化が図られ、現道区間においては渋滞の緩和、バイパス区間においては移動距離の短縮などにより走行性が向上し、結果として排気ガス中の大気汚染物質の軽減がされたと考えられる。</p> <p>生活・居住環境等への影響</p> <p>・幅の広い歩道が整備されたことで、歩行者や自転車が安心して走行できる環境が整った。</p> <p>環境保全対策の効果の発現状況(措置を講じた場合)</p> <p>・透水性の歩道整備により、雨水の地盤への浸透を図った。</p> <p>・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 < 有・(無) ></p> <p>社会経済状況の変化</p> <p>なし</p> <p>関連計画・関連事業の状況の変化</p> <p>なし</p> <p>事業環境等の変化</p> <p>なし</p>																																																																										

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) ・本区間および隣接工区である富士見工区の整備が完了し、甲府市施工分を含め、甲府駅から甲斐市中下条を結ぶ4車線道路として供用した。主要目標ではH32想定配分交通量を設定しているが、現状で本路線への通過交通の転換により、交通の分散され、周辺道路の交通の円滑化が図られた。また、両側に幅広歩道を整備したことにより、歩行・自転車による近隣学校への通学や沿道商店への買い物などの安全性も確保され、事業効果は発揮されていることから、今後の事後評価は必要ない。</p> <p>「有」の場合の実施時期及び方法 ・時期： 年度 ・方法：</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>(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>(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・<input checked="" type="radio"/>無 > なし</p>

3. 添付資料シート(1)



写真 整備済み状況 (起点から富士見大橋東側を望む)



写真 整備済み状況 (富士見大橋から起点側を望む)



写真 整備済み状況 (富士見大橋西側から終点を望む)



写真 整備前状況 荒川左岸側から右岸側を望む

