

平成27年度 公共事業事後評価調査

(区分) (国補) (県単)

1. 事業説明シート(1)

事業名 街路事業 [緊急街路整備事業(国補・県単)]		事業箇所 甲斐市 名取	地区名 (都)田富町敷島線(立体工区)	事業主体 山梨県								
(1)事業着手年度	H5年度	(2)事業期間	H5年度~H22年度	(3)完了後経過年数 5年								
			(4)総事業費	6,212百万円								
(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 田富町敷島線は、甲斐市を南北に縦貫する延長約8.9Kmの道路で、甲府都市圏域の幹線道路ネットワークの一部を構成するとともに、地域住民の生活道路として重要な役割を担っている。</p> <p>現道および周辺市道が隘路となっており、竜王駅へのアクセスのための交通渋滞が慢性化していた。</p> <p>当該工区の整備及び同時期に甲斐市で施工する竜王駅周辺整備事業により、これらの緩和に効果を発揮するものと期待されていた。そのため、本事業は、田富町敷島線のうち、甲斐市名取から大下条地内の延長640mを整備するため、都市計画決定に基づき、平成5年度から事業化したものである。</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>主要目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上 <p>副次目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者等の安全性の確保 <p>副次効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通ターミナル機能の強化 バリアフリー化の促進 												
(7)整備内容(目標達成の方法)												
<p>街路整備(バイパス整備、歩道設置)</p> <p>(都)田富町敷島線(立体工区)</p> <p>L=640m W=6.0(17.0)m</p> <table border="1"> <tr> <td>幅員</td> <td>車道</td> <td>6.0m(2車線)</td> <td>6.0m(2車線)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>歩道</td> <td>0.8m(片側)</td> <td>3.5m(両側)</td> </tr> </table>			幅員	車道	6.0m(2車線)	6.0m(2車線)		歩道	0.8m(片側)	3.5m(両側)		
幅員	車道	6.0m(2車線)	6.0m(2車線)									
	歩道	0.8m(片側)	3.5m(両側)									
			<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 今回事業評価区間 (Red) 事業中区間(県施工) (Blue) 事業区間(市施工) (Yellow) 									

2. 評価シート(1)

<p>(1) 事業貢献度 < (良)・不良 ></p> <p>(理由) ・当該区間の整備により、甲斐市の主要な交通結節点である竜王駅と、南側の国道52号、北側の旧敷島町方面とのアクセスが向上した。 また、幅の広い歩道を設置したことにより、歩行者・自転車通行の安全性も向上した。</p> <p>主要目標：生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:20%;">指 標</th> <th style="width:30%;">着手時点数値等</th> <th style="width:50%;">評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道：9,095台/12h (H6セツス) 設定せず</td> <td>現道：－ BP：11,285台/12h (H22セツス)</td> </tr> <tr> <td>混雑時走行速度</td> <td>現道：12.9km/h (H6セツス) 設定せず</td> <td>現道：－ BP：15.3km/h (H22セツス)</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増加している。 混雑時走行速度は約2割ほど上がっており、効果は現れている。</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 style="width:20%;">指 標</th> <th style="width:30%;">着手時点数値等</th> <th style="width:50%;">評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>歩行者自転車交通量</td> <td>現道：246人台/12h (H6セツス) 設定せず</td> <td>現道：－ BP：195人台/12h (H22セツス)</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道：9,095台/12h (H6セツス) 設定せず</td> <td>現道：－ BP：11,285台/12h (H22セツス)</td> </tr> <tr> <td>小中学校からの距離</td> <td>0.4km(竜王小)</td> <td>0.4km(竜王小)</td> </tr> <tr> <td>現況の歩道幅員</td> <td>0～0.8m(片側) 設定せず</td> <td>3.5m(両側)</td> </tr> </tbody> </table> <p>評価時点の数値に対する評価 ・歩行者自転車利用は、県管理道路の平均値(71人台/12h)を大きく上回っているものの、着手時点より減少したのは、同時期に市が施工した竜王駅周辺整備事業により交通が分散したものと推測される。 ・両側に3.5mの透水性舗装の歩道を整備したことにより、快適性が向上した。 ・小学校が1km以内に3校あり、通学時の安全性の向上につながった。</p> <p>副次効果</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:20%;">項 目</th> <th style="width:80%;">内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交通ターミナル機能の強化</td> <td>国道52号とJR中央線竜王駅とのアクセス向上</td> </tr> <tr> <td>バリアフリー化の促進</td> <td>フラット歩道整備 L=1,280m・点字ブロック整備</td> </tr> </tbody> </table> <p>その他の事業効果の発現状況 同時期に施工された、市の竜王駅周辺整備との相乗効果により、沿線に商業施設が出店するなど、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	現道：9,095台/12h (H6セツス) 設定せず	現道：－ BP：11,285台/12h (H22セツス)	混雑時走行速度	現道：12.9km/h (H6セツス) 設定せず	現道：－ BP：15.3km/h (H22セツス)	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	現道：246人台/12h (H6セツス) 設定せず	現道：－ BP：195人台/12h (H22セツス)	自動車交通量	現道：9,095台/12h (H6セツス) 設定せず	現道：－ BP：11,285台/12h (H22セツス)	小中学校からの距離	0.4km(竜王小)	0.4km(竜王小)	現況の歩道幅員	0～0.8m(片側) 設定せず	3.5m(両側)	項 目	内 容	交通ターミナル機能の強化	国道52号とJR中央線竜王駅とのアクセス向上	バリアフリー化の促進	フラット歩道整備 L=1,280m・点字ブロック整備	<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 style="width:20%;">項 目</th> <th style="width:30%;">着手時点の計画</th> <th style="width:50%;">事後評価時点の実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総事業費</td> <td>5,500百万円</td> <td>6,212百万円</td> </tr> <tr> <td>工 期</td> <td>H5～H11</td> <td>H5～H22</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>8,750百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>19,289百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>2.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>(要因変化の分析) 事業費の増加要因 ・JR委託工事費の増加、建物等詳細調査に基づく建物補償費の増加、市道との取付工事費用が増加したため。 工期延伸要因 ・用地取得の遅れ、また、JR立体部における地下水対策工の増工による。</p> <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 なし</p> <p>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。周囲の景観との調和等を踏まえ、植栽を実施し、良好な道路環境を整備することにより、周辺環境との景観に配慮した。</p> <p>環境保全対策の効果の発現状況(措置を講じた場合) 透水性の歩道整備により、雨水の地盤への浸透を図った。 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 < 有・無 ></p> <p>社会経済状況の変化 なし</p> <p>関連計画・関連事業の状況の変化 なし</p> <p>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	5,500百万円	6,212百万円	工 期	H5～H11	H5～H22	経済効率性	費用	8,750百万円	便益	19,289百万円	B/C	2.2
指 標	着手時点数値等	評価時点数値等																																													
自動車交通量	現道：9,095台/12h (H6セツス) 設定せず	現道：－ BP：11,285台/12h (H22セツス)																																													
混雑時走行速度	現道：12.9km/h (H6セツス) 設定せず	現道：－ BP：15.3km/h (H22セツス)																																													
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	現道：246人台/12h (H6セツス) 設定せず	現道：－ BP：195人台/12h (H22セツス)																																													
自動車交通量	現道：9,095台/12h (H6セツス) 設定せず	現道：－ BP：11,285台/12h (H22セツス)																																													
小中学校からの距離	0.4km(竜王小)	0.4km(竜王小)																																													
現況の歩道幅員	0～0.8m(片側) 設定せず	3.5m(両側)																																													
項 目	内 容																																														
交通ターミナル機能の強化	国道52号とJR中央線竜王駅とのアクセス向上																																														
バリアフリー化の促進	フラット歩道整備 L=1,280m・点字ブロック整備																																														
項 目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																													
総事業費	5,500百万円	6,212百万円																																													
工 期	H5～H11	H5～H22																																													
経済効率性	費用	8,750百万円																																													
	便益	19,289百万円																																													
	B/C	2.2																																													

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>(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) 本事業により、道路線形を曲線から直線に改良したこと、交差点に右折レーンを設置したことにより自動車交通の流れが円滑化した。また、両側に幅の広いフラット歩道を整備したことにより、近隣の小・中学校への通学、竜王駅へのアクセス、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った。さらに、供用後の交通量増加から他市道等から自動車交通の転換が図られていると思われる。以上のことから事業効果は発揮されていると考えられるため、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 ・ 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>(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 < <input checked="" type="radio"/>有・無 ></p> <p>整備により事故件数が減少傾向にある。 完了前(旧道) 1.8件/年 完成後(バイパス) 0件/年 下記5工区において事業を実施中であり、全線供用により甲府都市圏域の南北アクセス機能が強化される。 ・大下条 期工区 (L=375m) ・大下条 期工区 (L=175m) ・富竹 期工区 (L=575m) ・富竹 期工区 (L=818m) ・仲新居工区 (L=440m)</p>

3. 添付資料シート(1)

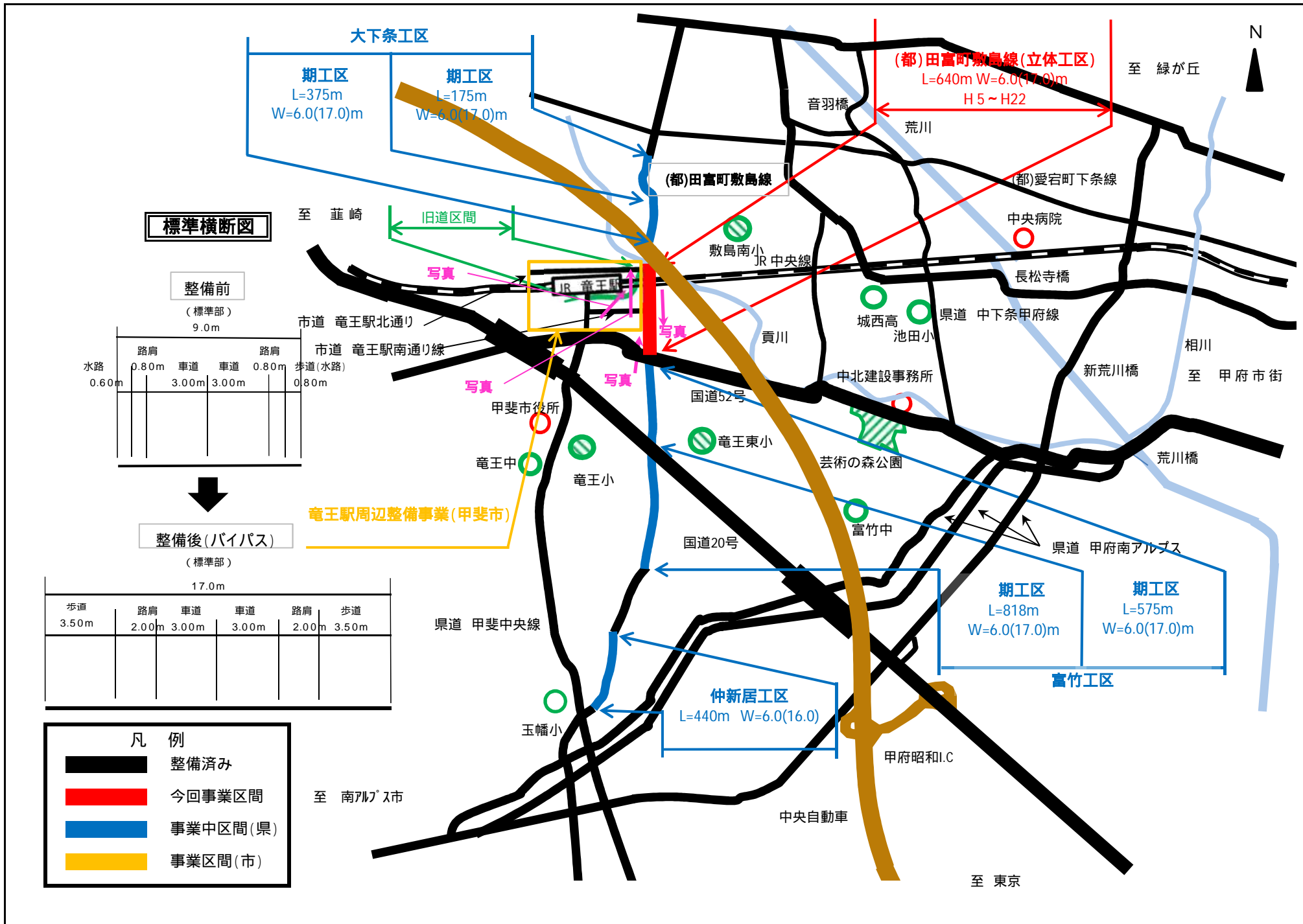


写真 起点側



写真 立体市道部から起点側



写真 終点側



写真 着手前(旧道)

