

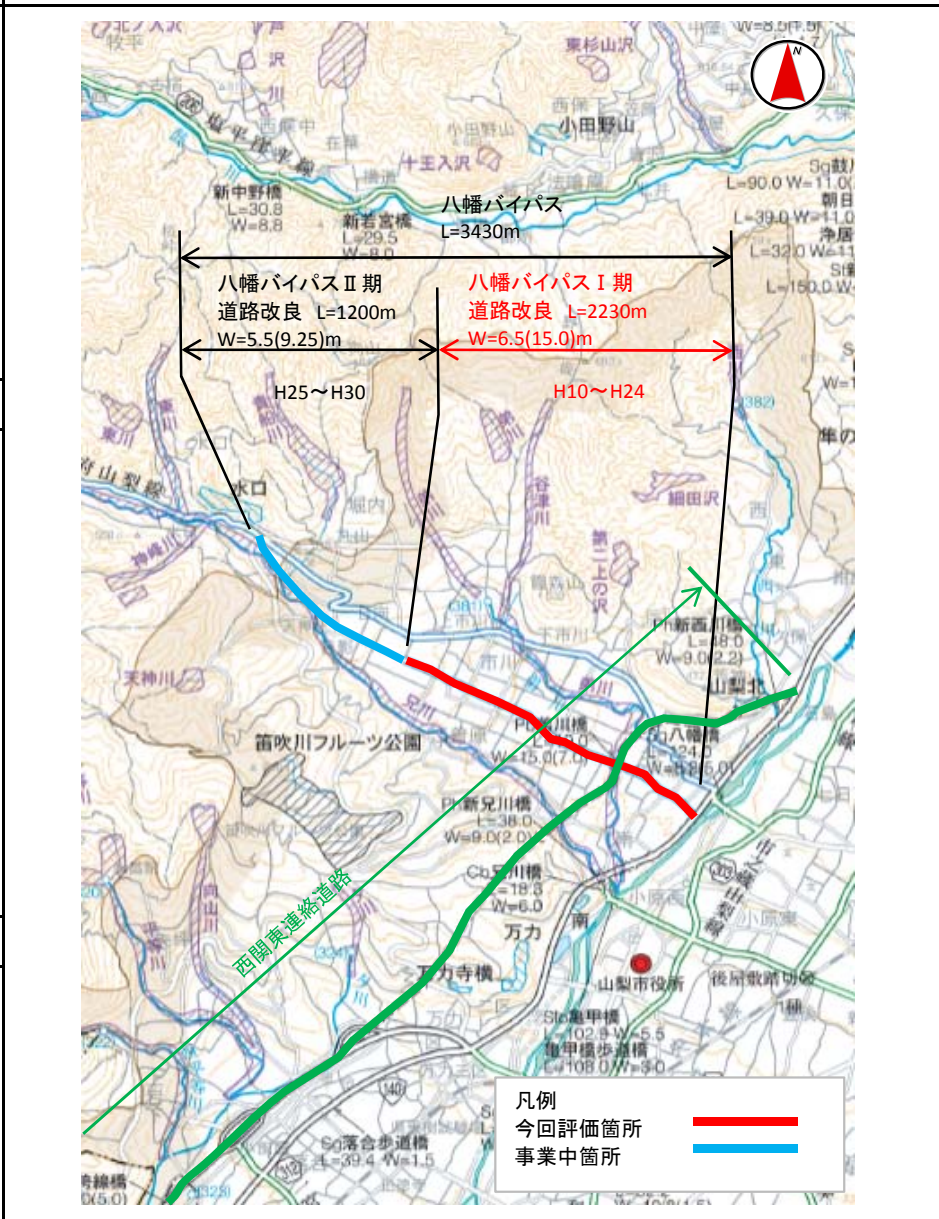
1. 事業説明シート(1)

(区分) 国補 **県単**

事業名	道路事業 [地域振興県道整備事業 (県単)]		事業箇所	山梨市大工～北	地区名	(主) 甲府山梨線 (八幡バイパスI期)	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～H24年度		(3) 完了後経過年数	5年	(4) 総事業費	3,108百万円

(5) 事業着手時点の課題・背景 (8) 事業位置図等

主要地方道甲府山梨線は甲府市の北部を起点とし太良峠を経て山梨市内の国道140号に至る全長23.7kmの道路であり、沿線住民にとっては重要な生活道路となっている。
 山梨市の水口地区から国道140号に至るまでの約4kmの区間においては、道路の幅員が狭い箇所や視距を確保できない箇所が多く円滑な通行に支障を来していた。
 そのため、道路利用者の利便性向上と安全な交通の確保を図ることを目的とし、バイパス整備を実施した。



(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)
- 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
(目的：市町村中心地へのアクセス向上)
 - 副次目標
歩行者等の安全性の確保
 - 副次効果
緊急時の避難・救助機能の確保

(7) 整備内容 (目標達成の方法)

道路改良 (バイパス整備) L=2,230m W=6.5(15.0)m
 車道 なし → 5.5～6.5m (2車線)
 歩道 なし → 2.5～3.5m (両側、片側)

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) 本事業（Ⅰ期）の実施によりバイパス全体計画区間の約6割が整備され、道路利用者の利便性の向上と安全な交通の確保を図ることができ、暫定的ではあるが整備効果が発現された。（Ⅱ期の完成予定年度は平成30年度を予定している。）</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:40%;">着手時点数値等</th> <th style="width:40%;">評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路改良率</td> <td>62%※</td> <td>68.5%※</td> </tr> <tr> <td>混雑時走行速度</td> <td>現道：35km/h ※</td> <td>現道：36.4km/h ※ バイパス：39.4km/h ※</td> </tr> </tbody> </table> <p>□ 評価時点の数値に対する評価 ※H9センサス ※交通量調査による値 バイパスが整備されたことにより狭隘な現道の交通が分散され、円滑な走行が可能となり、アクセス機能の強化が図られた。</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:20%;">指 標</th> <th style="width:40%;">着手時点数値等</th> <th style="width:40%;">評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道：667台/12h※</td> <td>現道：391台/12h ※ バイパス：2,757台/12h ※</td> </tr> <tr> <td>歩行者・自転車交通量</td> <td>現道：57人台/12h※</td> <td>現道：2人台/12h ※ バイパス：45人台/12h ※</td> </tr> <tr> <td>通学路の指定</td> <td>あり</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>現況の歩道幅員</td> <td>歩道なし</td> <td>2.5～3.5m</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">※H9センサス ※交通量調査（H29.3）による値 ※調査位置は平面図参照</p> <p>□ 評価時点の数値に対する評価 歩道の整備により歩行者等の安全な通行が確保された。付近には八幡小学校があり、児童の安全な通学に寄与している。</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>避難路の確保</td> </tr> </tbody> </table> <p>④ その他の事業効果の発現状況 西関東道路（八幡南ランプ）へのアクセス道路として重要な役割を担う路線となり、沿線には店舗や住宅等が建てられ開発が進んでいる。 沿線に立地する八幡小学校に通う児童の安全な通学に寄与している。</p>	指 標	着手時点数値等	評価時点数値等	道路改良率	62%※	68.5%※	混雑時走行速度	現道：35km/h ※	現道：36.4km/h ※ バイパス：39.4km/h ※	指 標	着手時点数値等	評価時点数値等	自動車交通量	現道：667台/12h※	現道：391台/12h ※ バイパス：2,757台/12h ※	歩行者・自転車交通量	現道：57人台/12h※	現道：2人台/12h ※ バイパス：45人台/12h ※	通学路の指定	あり	あり	現況の歩道幅員	歩道なし	2.5～3.5m	項 目	内 容	緊急時の避難・救助機能の確保	避難路の確保	<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>2,550百万円</td> <td>3,108百万円</td> </tr> <tr> <td>工 期</td> <td>H10年度～H18年度</td> <td>H10年度～H24年度</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>5,110百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>7,332百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>1.4</td> </tr> </tbody> </table> <p>(要因変化の分析) 平成21年度再評価 総事業費 2,550百万円 → 3,102百万円 工 期 H10～H21 → H10～H23 (総事業費) 地質地盤の状態が当初想定より悪かったため、構造物の基礎工及び路盤工が増額となった。また、西関東道路の計画に伴う見直しにより、用地補償費が増額となった。 (工期) 用地補償交渉が難航したこと、家屋移転に伴う農振除外手続きに日数を要したことから工期が延長となった。</p> <p>平成29年度事後評価 工 期 H10～H23 → H10～H24 (工期) 相続関係の処理手続き等に不測の日数を要したため工期が延長となった。</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 なし</p> <p>② 生活・居住環境等への影響 中心地や拠点施設へのアクセスが向上したことにより、周辺地区の開発が進みつつある。</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	2,550百万円	3,108百万円	工 期	H10年度～H18年度	H10年度～H24年度	経済効率性	費用	5,110百万円	便益	7,332百万円	B/C	1.4
指 標	着手時点数値等	評価時点数値等																																											
道路改良率	62%※	68.5%※																																											
混雑時走行速度	現道：35km/h ※	現道：36.4km/h ※ バイパス：39.4km/h ※																																											
指 標	着手時点数値等	評価時点数値等																																											
自動車交通量	現道：667台/12h※	現道：391台/12h ※ バイパス：2,757台/12h ※																																											
歩行者・自転車交通量	現道：57人台/12h※	現道：2人台/12h ※ バイパス：45人台/12h ※																																											
通学路の指定	あり	あり																																											
現況の歩道幅員	歩道なし	2.5～3.5m																																											
項 目	内 容																																												
緊急時の避難・救助機能の確保	避難路の確保																																												
項 目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																											
総事業費	2,550百万円	3,108百万円																																											
工 期	H10年度～H18年度	H10年度～H24年度																																											
経済効率性	費用	5,110百万円																																											
	便益	7,332百万円																																											
	B/C	1.4																																											

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、中心地へのアクセス機能の向上が図られていることが確認できた。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ものと思われる。</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>(既に実施した改善策の内容と効果) なし</p>	<p>(理由)</p> <p>(具体的反映策)</p> <p>(9) その他特筆すべき事項 〈 <input checked="" type="radio"/>有・無〉</p> <p>西関東道路が供用開始となり中心地や拠点施設へのアクセスが容易となったことから、周辺における住宅の建設等の開発等が進みつつある。</p>

3. 添付資料シート（1）

