

平成27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・県単)]		事業箇所	山梨市 上神内川	地区名	(都)根津橋通り線(期工区)	事業主体	山梨県
(1)事業着手年度	H15年度	(2)事業期間	H15年度~H22年度		(3)完了後経過年数	5年	(4)総事業費	2,337百万円

(5)事業着手時点の課題・背景

都市計画道路 根津橋通り線は、山梨市上石森からJR中央線山梨市駅北を經由し、西関東連絡道路 万力ランプに至る延長2,590mの幹線道路であり、山梨市市街地と西関東連絡道路へのアクセス道路として位置づけられている。

現道は、幅員狭小で歩道も未整備のため、朝夕には渋滞が発生し、歩行者・自転車の通行に支障を来していた。

本工区の整備により、市東部からのJR中央線山梨市駅や西関東道路へのアクセスの向上、また、渋滞の解消による円滑な交通の確保、さらに、広い歩道の設置による周辺学校への通学や沿道商店利用者等歩行者通行の安全性の向上を目的に整備を進めることとした。

(8)事業位置図等



(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**
- 生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上
- 副次目標**
- 歩行者等の安全性の確保
- 副次効果**
- 交通ターミナル機能の強化
 - バリアフリー化の促進
 - 良好な景観の創出
 - ライフラインの強化

(7)整備内容(目標達成の方法)

街路整備(道路改良、電線共同溝)
 (都)根津橋通り線(期)
 L = 520m W = 6.0(16.0)m
 幅員 車道 5.1m(2車線) 6.0m(2車線)
 歩道 0m(片側) 3.5m(両側)

凡例	■	今回事業評価箇所
	■	事業中箇所(県施工)
	■	事業中箇所(市施工)

2. 評価シート(1)

<p>(1) 事業貢献度 < (良) ・ 不良 ></p> <p>(理由) ・本事業により、市街地から西関東道路万力ランプ、国道140号、JR山梨市駅へのアクセスが向上した。 また、幅員の広い歩道の整備により、歩行者・自転車などの安全な通行が可能となった。</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>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>2,100台/12h (H17セツス) 設定せず</td> <td>10,423台/12h (H26交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>混雑時走行速度</td> <td>39.5km/h (H17セツス) 設定せず</td> <td>35.8km/h (H26交通量調査)</td> </tr> </tbody> </table> <p>評価時点の数値に対する評価 自動車交通量が約5倍増加する等の効果が現れている。 旅行速度が約1割低下しているが、交通量の増加に比べ、慢性的な渋滞はなくなったことから改善効果は発現されている。</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>82人台/12h (H17セツス) 設定せず</td> <td>286人台/12h (H22セツス)</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>2,100台/12h (H17セツス) 設定せず</td> <td>10,423台/12h (H26交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>小学校からの距離</td> <td>0.4km (加納岩小)</td> <td>0.4km (加納岩小)</td> </tr> <tr> <td>現況の歩道幅員</td> <td>0m (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)を大幅に上回っている。 ・両側に3.5mの透水性舗装の歩道を整備したことにより安全性・快適性が向上した。 ・小学校、高等学校が1km以内に3校、専門学校が1校あり、通学時の安全性の向上にもつながった。</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>交通ターミナル機能の強化</td> <td>JR中央線山梨市駅および西関東連絡道路万力ランプへのアクセス向上</td> </tr> <tr> <td>バリアフリー化の促進</td> <td>7m歩道整備 L=1,040m・点字ブロック整備</td> </tr> <tr> <td>良好な景観の創出</td> <td>電線類の地中化</td> </tr> <tr> <td>ライフラインの強化</td> <td>電線類の地中化</td> </tr> </tbody> </table> <p>その他の事業効果の発現状況 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。 また、本路線は通学路に指定されており、通学児童の安全性が確保された。 さらに、混雑度が改善し、交通の円滑化が図られた。</p>	指標	着手時点数値等	評価時点数値等	自動車交通量	2,100台/12h (H17セツス) 設定せず	10,423台/12h (H26交通量調査)	混雑時走行速度	39.5km/h (H17セツス) 設定せず	35.8km/h (H26交通量調査)	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	82人台/12h (H17セツス) 設定せず	286人台/12h (H22セツス)	自動車交通量	2,100台/12h (H17セツス) 設定せず	10,423台/12h (H26交通量調査)	小学校からの距離	0.4km (加納岩小)	0.4km (加納岩小)	現況の歩道幅員	0m (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	JR中央線山梨市駅および西関東連絡道路万力ランプへのアクセス向上	バリアフリー化の促進	7m歩道整備 L=1,040m・点字ブロック整備	良好な景観の創出	電線類の地中化	ライフラインの強化	電線類の地中化	<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>2,200百万円</td> <td>2,337百万円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>H15~H22</td> <td>H15~H22</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>3,020百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>6,473百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>2.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>・電線共同溝は便益が算出できないため、経済効率性の算定対象としていない。</p> <p>(要因変化の分析) 事業費の増加要因 ・建物等調査を詳細に行い、補償費を精査したことによる。</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、植栽や電線類の地中化を実施し、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	2,200百万円	2,337百万円	工期	H15~H22	H15~H22	経済効率性	費用	3,020百万円	便益	6,473百万円	B/C	2.1
指標	着手時点数値等	評価時点数値等																																																	
自動車交通量	2,100台/12h (H17セツス) 設定せず	10,423台/12h (H26交通量調査)																																																	
混雑時走行速度	39.5km/h (H17セツス) 設定せず	35.8km/h (H26交通量調査)																																																	
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	82人台/12h (H17セツス) 設定せず	286人台/12h (H22セツス)																																																	
自動車交通量	2,100台/12h (H17セツス) 設定せず	10,423台/12h (H26交通量調査)																																																	
小学校からの距離	0.4km (加納岩小)	0.4km (加納岩小)																																																	
現況の歩道幅員	0m (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	JR中央線山梨市駅および西関東連絡道路万力ランプへのアクセス向上																																																		
バリアフリー化の促進	7m歩道整備 L=1,040m・点字ブロック整備																																																		
良好な景観の創出	電線類の地中化																																																		
ライフラインの強化	電線類の地中化																																																		
項目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																																	
総事業費	2,200百万円	2,337百万円																																																	
工期	H15~H22	H15~H22																																																	
経済効率性	費用	3,020百万円																																																	
	便益	6,473百万円																																																	
	B/C	2.1																																																	

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、車道と歩道が分離され、また、主要な交差点に右折レーンを設置したことにより交通量が大幅に増加したが、自動車の走行速度はほぼ維持され、車交通の流れが円滑化した。さらに両側に幅の広いフラット歩道を整備したことにより、近隣の小学校・高等学校への通学や、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るなど事業効果は発揮されていると考えられることから、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 < <input checked="" type="radio"/>有・無 ></p> <p>本路線の山梨市駅北側区間については、区画整理事業と平行して事業を完了している。 山梨市南北連携軸の強化を図るため、都市計画道路 山梨市駅南線外1路線で事業を実施中である。</p>

3. 添付資料シート(1)

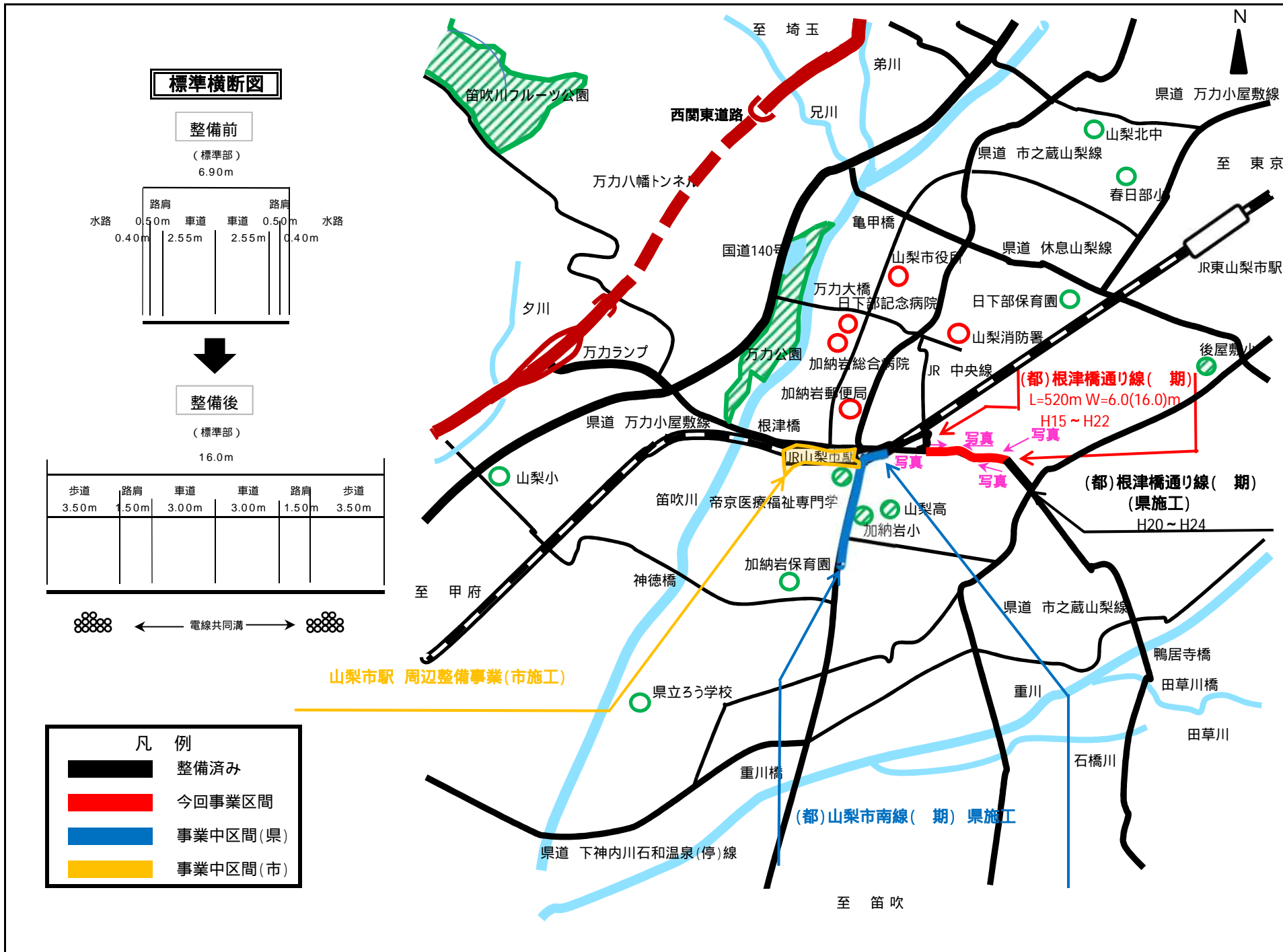


写真 起点側



写真 中間から起点側



写真 中間から終点側



写真 着手前

