

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	富士吉田市 上吉田	地区名	(都)中央通り線	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~H22年度		(3)完了後経過年数	5年	(4)総事業費	6,844百万円

(5)事業着手時点の課題・背景

都市計画道路 中央通り線の事業着手前には、富士吉田市中心部の国道138号など東西を結ぶ幹線道路に交通渋滞の慢性化が顕著であった。また、学校施設が集中しているが、幅員狭小で歩道設置もされていない道路が多かった。

本路線を整備することにより、市街地内の交通渋滞の緩和、歩行者等の安全性が確保されるとともに、富士河口湖町から山中湖村を結ぶ主要経路となる等の整備効果は非常に高いものと期待されている。

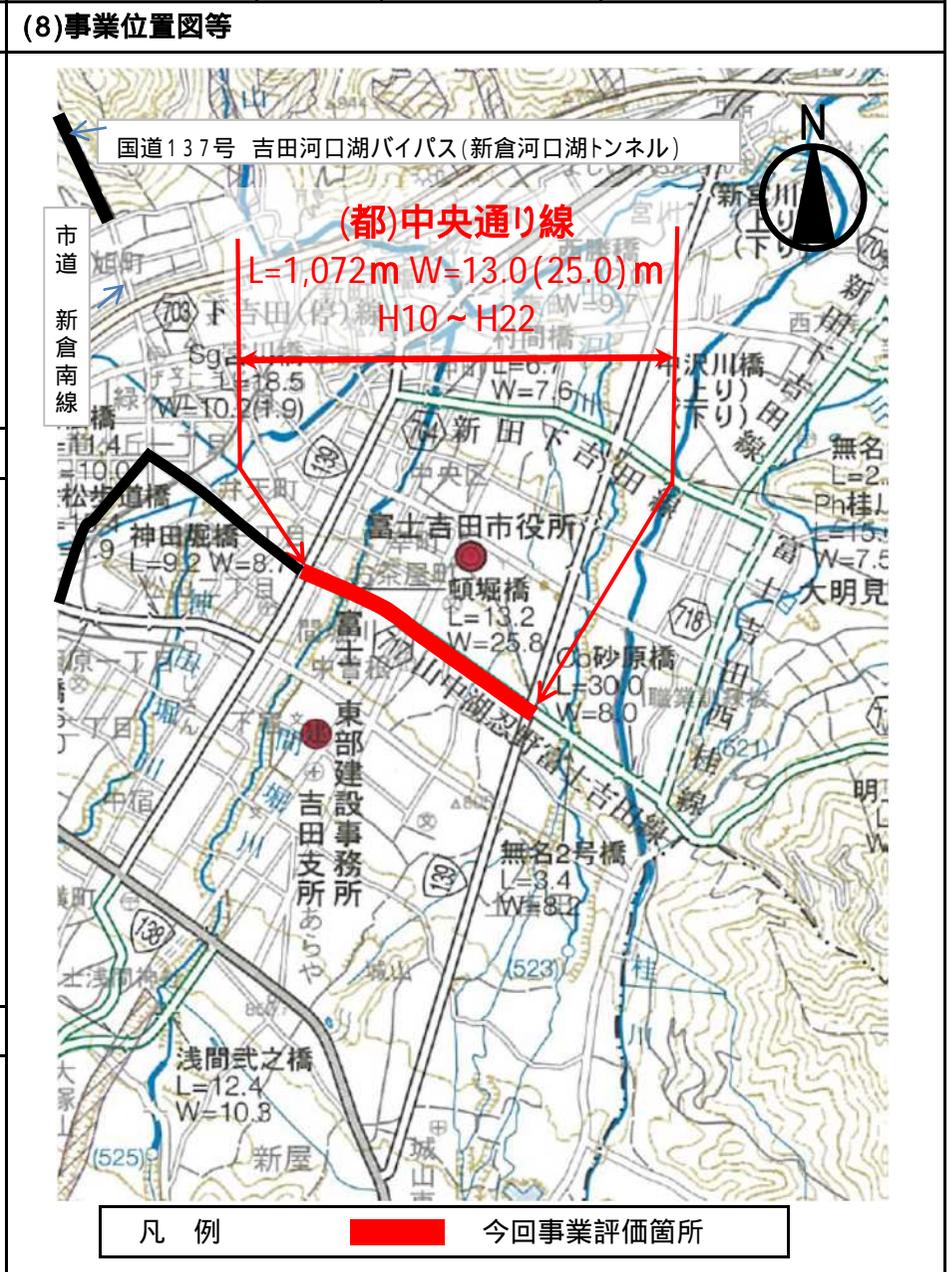
このため、本事業は、富士吉田市街地中心部を横断する都市計画道路 中央通り線3,450mのうち、富士吉田市上吉田地内の全長1,072mを整備するため、都市計画決定に基づき、平成10年度に事業化したものである。

(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**
- 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
 - 防火帯・延焼遮断帯の確保

(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)中央通り線
 L = 1,072m W = 13.0(25.0)m
 幅員 車道 6.0m(2車線) 13.0m(4車線)
 歩道 0.8m(片側) 4.5m(両側)



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、平行する国道138号、市道等から通過交通の転換が見られ、中心部の自動車交通の流れが円滑化し、東西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。 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 style="width:30%;">指 標</th> <th style="width:35%;">着手時点数値等</th> <th style="width:35%;">評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自動車交通量 (都)中央通り線</td> <td>6,705台/12h (H16交通量調査) 設定せず</td> <td>11,394台/12h (H23交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>市道 赤富士通り</td> <td>11,308台/12h (H16交通量調査) 設定せず</td> <td>10,560台/12h (H23交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>混雑度 (都)中央通り線</td> <td>1.18(H9㍻)入) 設定せず</td> <td>0.58 (H23交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>市道 赤富士通り</td> <td>— 設定せず</td> <td>—</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、本路線が増加する一方、平行する市道では減少しており、整備効果が現れている。 混雑度についても減少していることから、交通の円滑化が図られている。</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:30%;">指 標</th> <th style="width:35%;">着手時点数値等</th> <th style="width:35%;">評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>歩行者自転車交通量</td> <td>不明 設定せず</td> <td>479人台/12h (H22㍻)入)</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>6,705台/12h (H16交通量調査) 設定せず</td> <td>11,394台/12h (H23交通量調査)</td> </tr> <tr> <td>小中学校からの距離</td> <td>0.7km (吉田中)</td> <td>0.7km (吉田中)</td> </tr> <tr> <td>現況の歩道幅員</td> <td>0.8m (片側) 設定せず</td> <td>4.5m (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である(71人台/12h)を大きく上回っている。 ・両側に4.5m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・中・高等学校が1km以内に10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:30%;">項 目</th> <th style="width:70%;">内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バリアフリー化の促進</td> <td>フラット歩道整備 L=2,144m・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> <tr> <td>防火帯・延焼遮断帯の確保</td> <td>全幅員2.5mでの整備</td> </tr> </tbody> </table> <p>その他の事業効果の発現状況 沿線に商業施設が店舗するなど、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 (都)中央通り線	6,705台/12h (H16交通量調査) 設定せず	11,394台/12h (H23交通量調査)	市道 赤富士通り	11,308台/12h (H16交通量調査) 設定せず	10,560台/12h (H23交通量調査)	混雑度 (都)中央通り線	1.18(H9㍻)入) 設定せず	0.58 (H23交通量調査)	市道 赤富士通り	— 設定せず	—	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	不明 設定せず	479人台/12h (H22㍻)入)	自動車交通量	6,705台/12h (H16交通量調査) 設定せず	11,394台/12h (H23交通量調査)	小中学校からの距離	0.7km (吉田中)	0.7km (吉田中)	現況の歩道幅員	0.8m (片側) 設定せず	4.5m (両側)	項 目	内 容	バリアフリー化の促進	フラット歩道整備 L=2,144m・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	防火帯・延焼遮断帯の確保	全幅員2.5mでの整備	<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>6,800百万円</td> <td>6,844百万円</td> </tr> <tr> <td>工 期</td> <td>H10～H20</td> <td>H10～H22</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>9,040百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>24,068百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>2.7</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>工期延期要因： ・関連する区画整理事業の遅れに伴い、工期を2年延長した。</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、自転車歩行者道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	6,800百万円	6,844百万円	工 期	H10～H20	H10～H22	経済効率性	費用	9,040百万円	便益	24,068百万円	B/C	2.7
指 標	着手時点数値等	評価時点数値等																																																							
自動車交通量 (都)中央通り線	6,705台/12h (H16交通量調査) 設定せず	11,394台/12h (H23交通量調査)																																																							
市道 赤富士通り	11,308台/12h (H16交通量調査) 設定せず	10,560台/12h (H23交通量調査)																																																							
混雑度 (都)中央通り線	1.18(H9㍻)入) 設定せず	0.58 (H23交通量調査)																																																							
市道 赤富士通り	— 設定せず	—																																																							
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	不明 設定せず	479人台/12h (H22㍻)入)																																																							
自動車交通量	6,705台/12h (H16交通量調査) 設定せず	11,394台/12h (H23交通量調査)																																																							
小中学校からの距離	0.7km (吉田中)	0.7km (吉田中)																																																							
現況の歩道幅員	0.8m (片側) 設定せず	4.5m (両側)																																																							
項 目	内 容																																																								
バリアフリー化の促進	フラット歩道整備 L=2,144m・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																																																								
防火帯・延焼遮断帯の確保	全幅員2.5mでの整備																																																								
項 目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																																							
総事業費	6,800百万円	6,844百万円																																																							
工 期	H10～H20	H10～H22																																																							
経済効率性	費用	9,040百万円																																																							
	便益	24,068百万円																																																							
	B/C	2.7																																																							

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、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。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・中・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が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 ・ 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 < 有・<input checked="" type="radio"/>無 ></p> <p>市道新倉南線を介し、国道137号「吉田河口湖バイパス」(H27年3月供用)と接続し、河口湖方面とのアクセス改善にも貢献した。 地元の土木施設環境ボランティアによる花き類の植栽を実施している。</p>

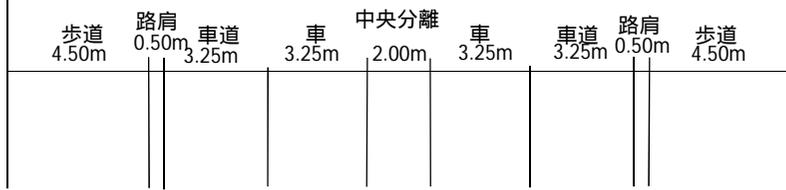
3. 添付資料シート(1)

標準横断面図

(標準部)

整備後

25.00m



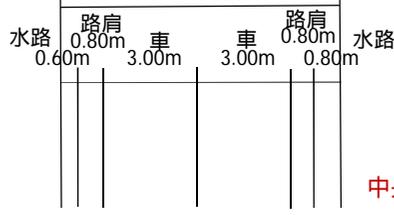
電線共同溝

電線共同溝



整備前

9.00m



中央自動車道

東富士五湖道路

(都)中央通り線

L=1,072m W=13.0(25.0)m

H10 ~ H22

凡例

- 整備済み
- 今回事業区間
- 土地区画整理事業

至 河口湖

国道137号 吉田河口湖バイパス(新倉河口湖トンネル)

至 大月

N

入山川

中沢川

嘯川

長沢川

至 鳴沢

富士急ハイランド駅

国道139号

県道 新田下吉田線

県道 新田下吉田線

河口湖I.C

富士急ハイランド

宮川

神田堀川

市道 中央通り線

市役所

市立第三保育園

市立第二保育園

中央自動車道

東富士五湖道路

(都)中央通り線

L=1,072m W=13.0(25.0)m

H10 ~ H22

凡例

- 整備済み
- 今回事業区間
- 土地区画整理事業

国道139号

富士急行線

富士山駅

間堀川

市道 赤富士通り線

吉田高

市道 中央通り線

県道 新田下吉田線

河口湖I.C

富士急ハイランド

宮川

神田堀川

市道 中央通り線

市役所

市立第三保育園

市立第二保育園

中央自動車道

東富士五湖道路

(都)中央通り線

L=1,072m W=13.0(25.0)m

H10 ~ H22

凡例

- 整備済み
- 今回事業区間
- 土地区画整理事業

国道139号

富士急行線

富士山駅

間堀川

市道 赤富士通り線

吉田高

市道 中央通り線

県道 新田下吉田線

河口湖I.C

富士急ハイランド

宮川

神田堀川

市道 中央通り線

市役所

市立第三保育園

市立第二保育園

中央自動車道

東富士五湖道路

(都)中央通り線

L=1,072m W=13.0(25.0)m

H10 ~ H22

凡例

- 整備済み
- 今回事業区間
- 土地区画整理事業

国道139号

富士急行線

富士山駅

間堀川

市道 赤富士通り線

吉田高

市道 中央通り線

県道 新田下吉田線

河口湖I.C

富士急ハイランド

宮川

神田堀川

市道 中央通り線

市役所

市立第三保育園

市立第二保育園

中央自動車道

東富士五湖道路

(都)中央通り線

L=1,072m W=13.0(25.0)m

H10 ~ H22

凡例

- 整備済み
- 今回事業区間
- 土地区画整理事業

国道139号

富士急行線

富士山駅

間堀川

市道 赤富士通り線

吉田高

市道 中央通り線

県道 新田下吉田線

河口湖I.C

富士急ハイランド

宮川

神田堀川

市道 中央通り線

市役所

市立第三保育園

市立第二保育園

中央自動車道

東富士五湖道路

(都)中央通り線

L=1,072m W=13.0(25.0)m

H10 ~ H22

凡例

- 整備済み
- 今回事業区間
- 土地区画整理事業

国道139号

富士急行線

富士山駅

間堀川

市道 赤富士通り線

吉田高

市道 中央通り線

県道 新田下吉田線

河口湖I.C

富士急ハイランド

宮川

神田堀川

市道 中央通り線

市役所

市立第三保育園

市立第二保育園

中央自動車道

東富士五湖道路

(都)中央通り線

L=1,072m W=13.0(25.0)m

H10 ~ H22

凡例

- 整備済み
- 今回事業区間
- 土地区画整理事業

国道139号

富士急行線

富士山駅

間堀川

市道 赤富士通り線

吉田高

市道 中央通り線

県道 新田下吉田線

河口湖I.C

富士急ハイランド

宮川

神田堀川

市道 中央通り線

市役所

市立第三保育園

市立第二保育園

中央自動車道

東富士五湖道路

(都)中央通り線

L=1,072m W=13.0(25.0)m

H10 ~ H22

凡例

- 整備済み
- 今回事業区間
- 土地区画整理事業

国道139号

富士急行線

富士山駅

間堀川

市道 赤富士通り線

吉田高

市道 中央通り線

県道 新田下吉田線

河口湖I.C

富士急ハイランド

宮川

神田堀川

市道 中央通り線

市役所

市立第三保育園

市立第二保育園

中央自動車道

東富士五湖道路

(都)中央通り線

L=1,072m W=13.0(25.0)m

H10 ~ H22

凡例

- 整備済み
- 今回事業区間
- 土地区画整理事業

国道139号

富士急行線

富士山駅

間堀川

市道 赤富士通り線

吉田高

市道 中央通り線

県道 新田下吉田線

河口湖I.C

富士急ハイランド

宮川

神田堀川

市道 中央通り線

市役所

市立第三保育園

市立第二保育園

中央自動車道

東富士五湖道路

(都)中央通り線

L=1,072m W=13.0(25.0)m

H10 ~ H22

凡例

- 整備済み
- 今回事業区間
- 土地区画整理事業

国道139号

富士急行線

富士山駅

間堀川

市道 赤富士通り線

吉田高

市道 中央通り線

県道 新田下吉田線

河口湖I.C

富士急ハイランド

宮川

神田堀川

市道 中央通り線

市役所

市立第三保育園

市立第二保育園

中央自動車道

東富士五湖道路

(都)中央通り線

L=1,072m W=13.0(25.0)m

写真 起点側



写真 中間部



写真 終点側



写真 着手前

