

平成25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		道路事業 [ 地域振興県道整備事業(県単) ]		事業箇所	甲府市白井町～笛吹市石和町小石和		地区名	(一) 白井河原八田線 (白井河原バイパス)		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～H20年度		(3) 完了後経過年数	5年		(4) 総事業費	2,920百万円			
(5) 事業着手時点の課題・背景					(8) 事業位置図等							
<p>一般県道白井河原八田線は甲府市白井町(国道140号分岐)を起点とし、笛吹市石和町八田(国道411号分岐)に至る延長約7.3kmの路線であり、国道20号・国道140号・国道411号などの幹線道路を補完し、笛吹市と甲府市を結ぶ重要な路線である。このうち白井河原橋から蛭見橋までの間の笛吹川右岸堤防道路は幅員が狭く、また、国道140号の井戸交差点は交通渋滞や交通事故が頻繁に発生していたことから、地元からも早急な安全対策が求められていた。</p> <p>このため、甲府市白井町から笛吹市小石和までの間について両側に歩道を備えた延長約2.4kmのバイパス整備を行うこととなった。</p>					<p>白井河原八田線 白井河原バイパス 道路改良 L=2,420m W=6.0(12.0)m</p> <p>凡例 今回事業評価箇所</p>							
(事前評価未実施)												
<input type="checkbox"/> 主要目標 ・生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上												
<input type="checkbox"/> 副次目標 ・歩行者等の安全性の確保												
<input type="checkbox"/> 副次効果 ・緊急時の避難・救助機能の確保 ・走行安全性の確保												
(7) 整備内容(目標達成の方法)												
バイパス整備(車道の幅員確保、歩道設置)												
L=2,420m W=6.0(12.0)m												
車道: 4.0m(1車線) → 6.0(2車線 ※基準幅員の確保) 歩道: 0m → 2.5m(両側)												

2. 評価シート（1）

<p>(1)事業貢献度 <span style="float:right;">〈<input checked="" type="radio"/>良〉 不良〉</span></p> <p>(理由)                  バイパス整備後、安全で円滑な通行が可能となったことより、中心地へのアクセス向上が図られるとともに、歩道が整備され歩行者等の安全性が確保された。また、当該バイパスは、十分な利用が図られていることから、本事業は大きく貢献している。</p> <p>①<b>主要目標</b> 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;"> <tr> <th style="width:33%;">指 標</th> <th style="width:33%;">着手時点数値等*</th> <th style="width:33%;">評価時点数値等*</th> </tr> <tr> <td>混雑時走行速度</td> <td>現道：－ →設定せず</td> <td>現道：通り抜け不可 BP：33.8km/h</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道：－ →設定せず</td> <td>現道：通り抜け不可 BP：6,144台/12h</td> </tr> </table> <p style="text-align:right;">※H11・H22センサス</p> <p>□評価時点の数値に対する評価                  バイパス整備により、円滑な走行が可能となったことから、大幅に交通量が増えており、アクセス機能の強化が図られた。</p> <p>②<b>副次目標</b> 歩行者等の安全性の確保</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width:33%;">指 標</th> <th style="width:33%;">着手時点数値等</th> <th style="width:33%;">評価時点数値等</th> </tr> <tr> <td>歩行者・自転車交通量</td> <td>現道：－ → 設定せず</td> <td>BP：83台/12h</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道：－ →設定せず</td> <td>現道：通り抜け不可 BP：6,144台/12h</td> </tr> <tr> <td>通学路指定</td> <td>通学路無し</td> <td>通学路無し</td> </tr> <tr> <td>現況歩道幅員</td> <td>0m→設定せず</td> <td>2.5m（両側）</td> </tr> </table> <p>□評価時点の数値に対する評価                  バイパス供用後、歩道が整備され歩行者等の安全が確保された。</p> <p>③<b>副次効果</b></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width:30%;">項 目</th> <th style="width:70%;">内 容</th> </tr> <tr> <td>防火帯・延焼遮断帯の確保</td> <td>道路幅員W=16m≥10m</td> </tr> <tr> <td>走行安全性の確保</td> <td>死傷事故率 28件/億台km(H21~22) &lt; 100件/億台km                  ※着手時点 53件/億台km(H16~19)</td> </tr> </table> <p>④<b>その他の事業効果の発現状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道では通行できなかった、国道140号からの大型車交通の転換があり、交通渋滞の解消にも寄与している。</li> <li>・バイパスの供用後、現道の堤防道路は、抜けが不可能となり、車両の転落事故が減少した。</li> </ul>	指 標	着手時点数値等*	評価時点数値等*	混雑時走行速度	現道：－ →設定せず	現道：通り抜け不可 BP：33.8km/h	自動車交通量	現道：－ →設定せず	現道：通り抜け不可 BP：6,144台/12h	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：－ → 設定せず	BP：83台/12h	自動車交通量	現道：－ →設定せず	現道：通り抜け不可 BP：6,144台/12h	通学路指定	通学路無し	通学路無し	現況歩道幅員	0m→設定せず	2.5m（両側）	項 目	内 容	防火帯・延焼遮断帯の確保	道路幅員W=16m≥10m	走行安全性の確保	死傷事故率 28件/億台km(H21~22) < 100件/億台km ※着手時点 53件/億台km(H16~19)	<p>(2)費用対効果分析の算定基礎となった要因等の変化 <span style="float:right;">〈<input checked="" type="radio"/>有〉 無〉</span></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <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> <tr> <td>総事業費</td> <td>3,000百万円</td> <td>2,920百万円</td> </tr> <tr> <td>工 期</td> <td>H10~H20</td> <td>H10~H20</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>4,000百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>4,900百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>1.2</td> </tr> </table> <p>(要因変化の分析)                  ・総事業費に大きな変化はなかった。</p> <p>(3)事業実施による環境の変化 <span style="float:right;">〈<input checked="" type="radio"/>有〉 無〉</span></p> <p>①<b>自然環境への影響</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旧道からバイパスへの車両の転換により、混雑時の走行速度（18→34 km/h）が向上したことにより燃費が改善されたためCO2等の排出量が減少し、大気環境の改善効果が得られたと考えられる。</li> </ul> <p>②<b>生活・居住環境等への影響</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道が整備されたことにより、歩行空間として周辺住民に利用されている。また、旧道の一部は廃道となっている。</li> </ul> <p>③<b>環境保全対策の効果の発現状況（措置を講じた場合）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul> <p>(4)社会経済情勢の変化が事業に及ぼした影響 <span style="float:right;">〈 有 <input checked="" type="radio"/>無〉</span></p> <p>①<b>社会経済状況の変化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul> <p>②<b>関連計画・関連事業の状況の変化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul> <p>③<b>事業環境等の変化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>	項 目	着手時点の計画	事後評価時点の実績	総事業費	3,000百万円	2,920百万円	工 期	H10~H20	H10~H20	経済効率性	費用	4,000百万円	便益	4,900百万円	B/C	1.2
指 標	着手時点数値等*	評価時点数値等*																																													
混雑時走行速度	現道：－ →設定せず	現道：通り抜け不可 BP：33.8km/h																																													
自動車交通量	現道：－ →設定せず	現道：通り抜け不可 BP：6,144台/12h																																													
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：－ → 設定せず	BP：83台/12h																																													
自動車交通量	現道：－ →設定せず	現道：通り抜け不可 BP：6,144台/12h																																													
通学路指定	通学路無し	通学路無し																																													
現況歩道幅員	0m→設定せず	2.5m（両側）																																													
項 目	内 容																																														
防火帯・延焼遮断帯の確保	道路幅員W=16m≥10m																																														
走行安全性の確保	死傷事故率 28件/億台km(H21~22) < 100件/億台km ※着手時点 53件/億台km(H16~19)																																														
項 目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																													
総事業費	3,000百万円	2,920百万円																																													
工 期	H10~H20	H10~H20																																													
経済効率性	費用	4,000百万円																																													
	便益	4,900百万円																																													
	B/C	1.2																																													



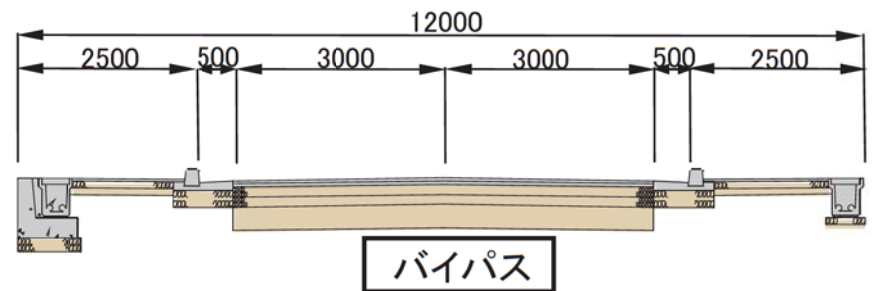
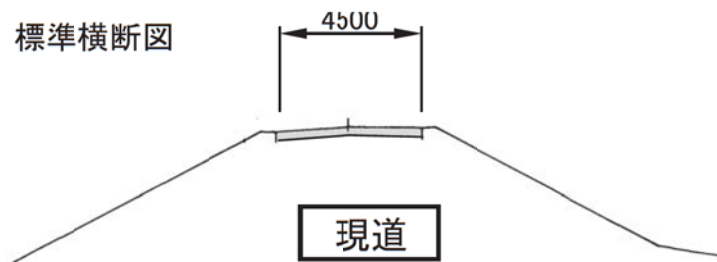
評価シート（2）

<p>(5) 今後の事後評価の必要性 <span style="float: right;">〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</span></p>	<p>(7) 同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要性 <span style="float: right;">〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</span></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るとともに、歩行者の安全性が確保されたことから、所期の目的が達成されている。                  このため、今後の事後評価は必要ないと思われる。</p> <p>・ 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 <span style="float: right;">〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</span></p>	<p>(8) 事業評価手法の見直しの必要性 <span style="float: right;">〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</span></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)                  ・ 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 <span style="float: right;">〈 <input checked="" type="radio"/> 有 <input type="radio"/> 無 〉</span></p> <p>現在計画中である新山梨環状道路東部区間の先行整備区間が完成すると、アクセス道路としての機能が発揮される。</p>

3. 添付資料シート(1)

平面図

省略



①旧道の状況



②バイパスの状況



③旧道の状況



④バイパスの状況

