

## 事後評価結果（平成19年度）

担当課：都市計画課

担当課長名：手塚 茂昭

<b>事業名</b>	都市計画道路 田富町敷島線（釜無2）	<b>事業区分</b>	街路	<b>事業主体</b>	山梨県
<b>起終点</b>	自：甲斐市 大字 玉川 字 永光河原1542番4地先 至：甲斐市 大字 西八幡 字 戸田道下3602番2地先			延長	0.760 km

**事業概要**

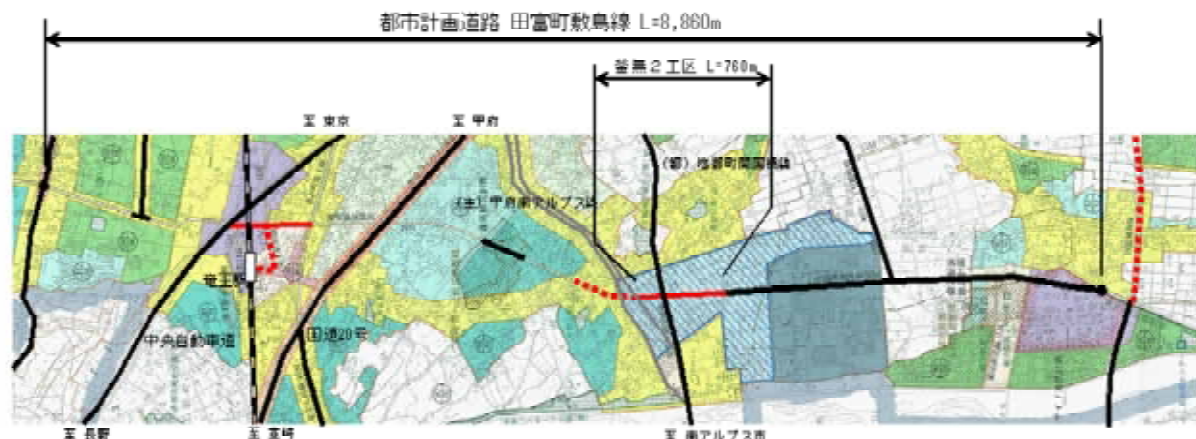
都市計画道路田富町敷島線は、甲斐市を南北に縦断する総延長8,860mの主要な幹線道路であり、並行する主要地方道甲斐中央線を補完する重要な路線である。

釜無2工区は、釜無工業団地と市街地の連絡強化のため、平成2年度に着手し、平成14年度に供用開始したものである。

**事業の目的・必要性**

主要地方道甲斐中央線及び主要地方道甲府南アルプス線は、道路幅員が狭小のため釜無工業団地に往来する大型車両等によって慢性的な交通渋滞が発生した。また、歩道が未設置で、通学児童等に危険が伴うなど交通環境は極めて厳しい状況であった。これらのことから、釜無工業団地北側から主要地方道甲府南アルプス線に至る760m間を事業化したものである。

**事業概要図**



<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度： H 2年度 都市計画決定： S52年度	用地着手： H 3年度 工事着手： H14年度	供用年 (当初) - / H 7 (暫定/完成) (実績) - / H14	変動	2.00 倍
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値) - / 47.9 億円 (暫定/完成) (実績値) - / 47.9 億円	実績 (名目値) - / 41.5 億円 (暫定/完成) (実績値) - / 41.5 億円		変動	0.86 倍
	<b>交通量 (当該路線)</b>	計画時 (暫定/完成) - / 10,000 台/日	実績 (暫定/完成) - / 11,866 台/日		変動	118 %
	<b>旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)</b>	km/h (供用直前年次) 年度 (供用後年次) 年度	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道) 256.6 895.0 件/億台・日 (供用直前年次) H13 年度 (供用後年次) H15 年度			
<b>費用対効果分析結果 (事後)</b>	B / C : 2 . 8	総費用 : 59 億円 (事業費 : 58 億円 維持管理費 : 1.0 億円)	総便益 : 171 億円 (走行時間短縮便益 : 166 億円 走行経費減少便益 : 4.6 億円 交通事故減少便益 : 0.33 億円)	基準年		H 1 9 年

**事業遅延の理由**

事業実施期間が用地単価下落時期と重なり、用地取得が難航したことによる。

**客観的評価指標に対応する事後評価項目**

- ・ 現道における交通量の減少

バイパス機能を有する当該区間の整備により、現道の交通量が減少し、円滑な走行が確保された。

自動車交通量：現道（9,742台/日 5,359台/日）/ 整備区間（11,866台/日）

	混雑度 : 現道 (1.18 0.65) / 整備区間 (0.92)
	その他評価すべきと判断した項目 ・特になし。
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 ・周辺の混雑が解消されることにより、大気・騒音等の環境負荷が軽減された。
	その他評価すべきと判断した項目 ・特になし。
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・特になし。
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・評価時点において、当該路線に11,866台/日が通行する一方、並行する主要地方道甲府南アルプス線(旧道)の自動車交通量が4,000台/日以上減少しており、現時点で本事業の整備効果の発現が認められる。また、歩車道分離による通学児童の安全性向上や自転車の円滑な通行が確保されていることが確認できることから、今後、事後評価の必要はないと思われる。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・事業着手前から説明会等によって事業スケジュールの周知を徹底していたが、用地単価の下落や相続手続きなどで用地交渉が長期化したため、当初の事業期間では完了できなかった。 ( 具体的反映策 ) ・地元市町村と協力して代替地要求や相続手続き等の諸問題を早期に解決するとともに、今後は土地収用法の有効活用を視野に入れた事業進行管理を実施していく。
	特記事項 ・特になし。

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。