

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

| | | | | | |
|------------|---|-------------|-------|-------------|----------|
| 事業名 | 都市計画道路 塩部町開国橋線（昭和） | 事業区分 | 道路・街路 | 事業主体 | 山梨県 |
| 起終点 | 自：中巨摩郡昭和町大字西条新田字北河原2710番1地先 至：甲斐市大字西八幡字西冷間2242番1地先 | | | 延長 | 1.615 km |

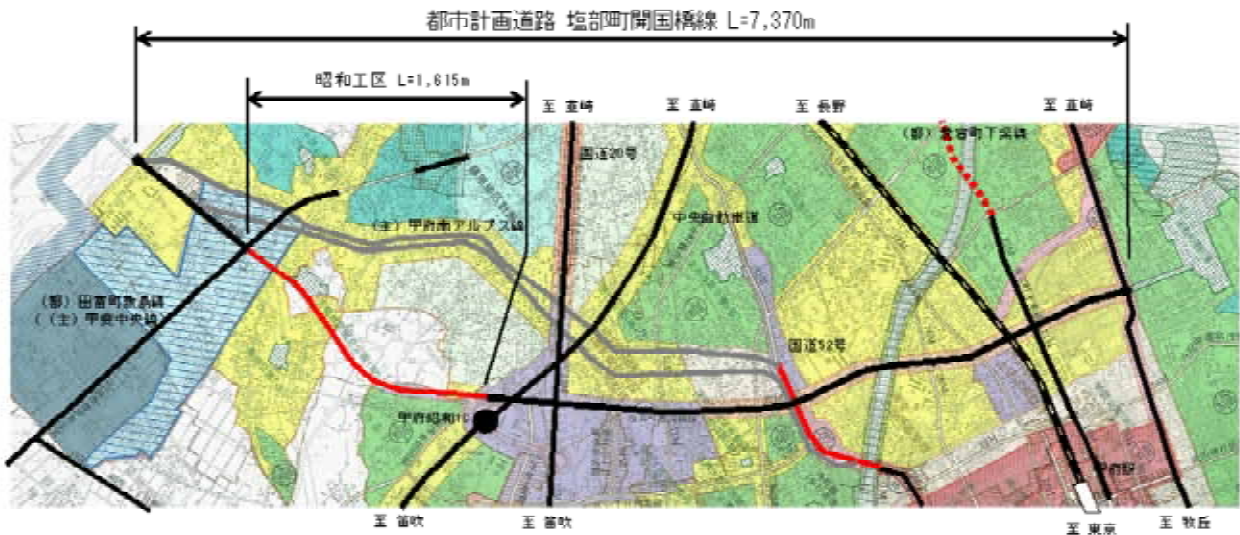
事業概要

都市計画道路塩部町開国橋線は、甲府市から南アルプス市に至る延長約7,370mの主要な四車線幹線道路であり、慢性的な渋滞が顕著な主要地方道甲府南アルプス線のバイパス機能を有する極めて重要な路線である。

事業の目的・必要性

主要地方道甲府南アルプス線は、南アルプス市から甲府市街地に至る主要経路であったが、道路幅員狭小と自動車交通の集中により慢性的な交通渋滞が大きな課題となっており、早急な改善が必要な路線であった。

事業概要図



| | | | | | | |
|--------------------|---|--|---|---|-----------|--------|
| 事業の 効果等 | 事業期間 | 事業化年度： H 6年度 都市計画決定： S52年度 | 用地着手： H 6年度 工事着手： 年度 | 供用年： (当初) - / H14 (暫定/完成) (実績) - / H14 | 変動 | 1.0 倍 |
| | 事業費 | 計画時 (名目値) - / 67.4 億円 (暫定/完成) (実績値) - / 67.4 億円 | 実績 (名目値) - / 64.5 億円 (暫定/完成) (実績値) - / 64.5 億円 | | 変動 | 1.0 倍 |
| | 交通量 (当該路線) | 計画時 (H32) (暫定/完成) - / 31,860 台/日 | 実績 (H18) (暫定/完成) - / 29,209 台/日 | | 変動 | 91.2 % |
| | 旅行速度向上 (供用前現道 当該路線) 21.9 km/h (供用直前年次) H 6年度 | 27.6 km/h (供用後年次) H18年度 | 交通事故減少 (供用前現道 供用後現道) | 118.4 148.0 件/億台キロ (供用直前年次) H13年度 (供用後年次) H15年度 | | |
| | 費用対効果 分析結果 (事後) | B / C : 1.37 | 総費用 : 97 億円 事業費 : 95 億円 維持管理費 : 2.1 億円 | 総便益 : 1,334 億円 走行時間短縮便益 : 1,316 億円 走行経費減少便益 : 20 億円 交通事故減少便益 : -2.5 億円 | 基準年 | H19年 |

事業遅延の理由

遅延していない。

客観的評価指標に対応する事後評価項目

- ・混雑時旅行速度の改善
混雑時旅行速度：現道（21.9km/h 27.8km/h） / 整備区間（27.6km/h）

| | |
|--|---|
| | <p>・現道の交通量の減少 自動車交通量：現道（24,347台/日 18,784台/日）/ 整備区間（29,209台/日） 他5項目について効果の発現が見られる。</p> |
| | <p>その他評価すべきと判断した項目 ・歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上 自転車歩行者道（幅員3.5m）を両側に設置し、歩行者や自転車の安全な交通が可能となった。 ・災害への備え 第二次緊急輸送道路に指定。</p> |
| 事業による環境変化 | <p>環境影響評価に対応する項目 ・交通渋滞の緩和により、大気・騒音等の環境負荷が軽減された。</p> |
| | <p>その他評価すべきと判断した項目 ・特になし。</p> |
| <p>事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・特になし。</p> | |
| <p>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29,209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5,000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ことから、今後、事後評価の必要はないと思われる。</p> | |
| <p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 特になし。</p> | |
| <p>特記事項 ・特になし。</p> | |

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。