

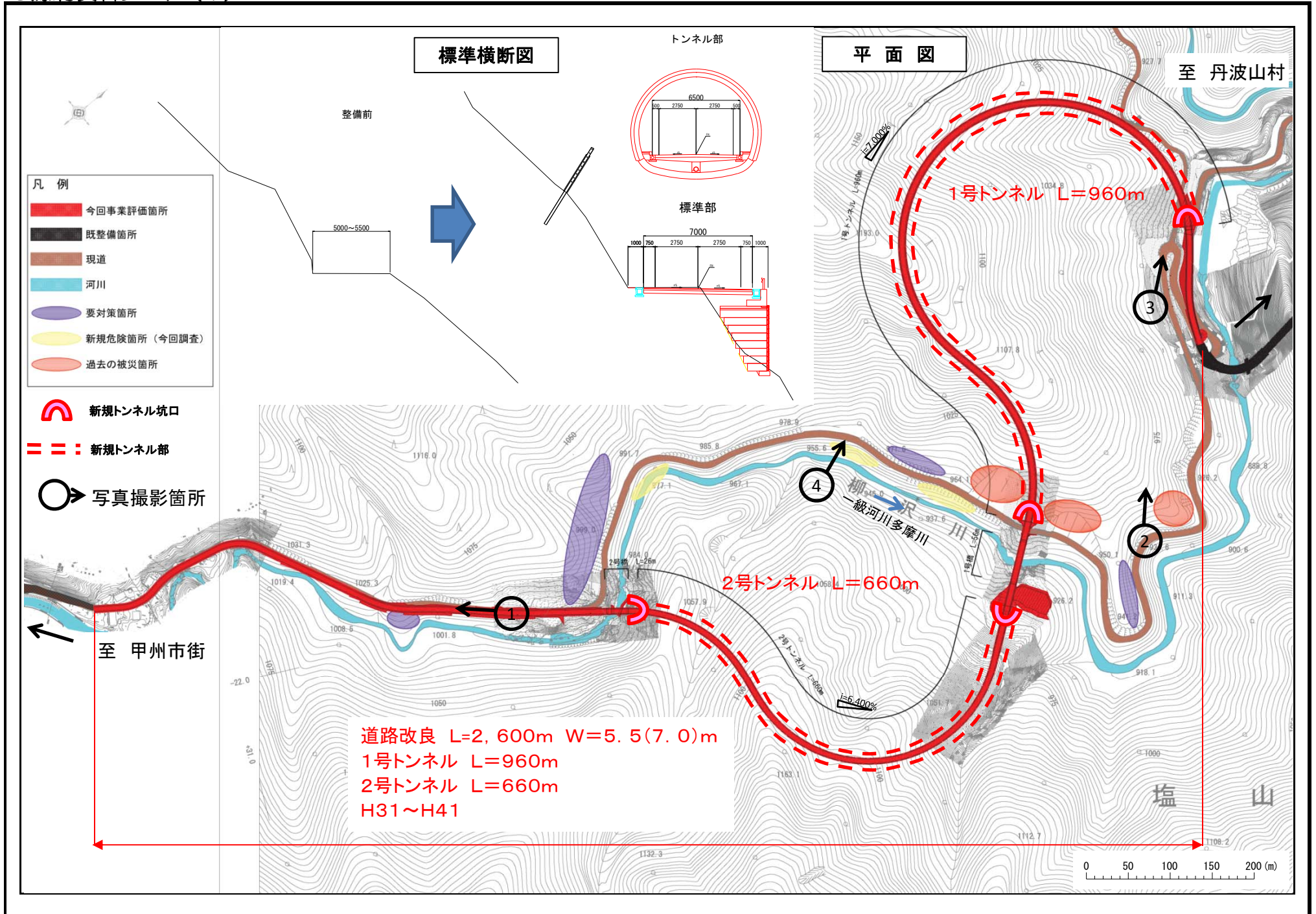
1. 事業説明シート

事業名	道路事業[緊急道路整備改築事業(国補)]	事業箇所	甲州市塩山一之瀬高橋	地区名	国道411号(一之瀬高橋改築Ⅱ期)	事業主体	山梨県												
(1) 事業の概要		(3) 中・長期計画等の位置付け																	
<p>①課題・背景 本路線は、東京都八王子市を起点として山梨県甲府市中央に至る延長約120kmの幹線道路であり、観光道路・国道20号の代替機能及び第一次緊急輸送道路の役割を担う重要な路線である。 しかしながら、甲州市塩山一之瀬高橋地区は、幅員は狭小で道路の線形も悪く、大型車同士のすれ違いも困難であり、また、豪雨時には土砂の流出などによる通行規制も頻発していることから、交通の円滑化向上や安全性確保を図るため、早急に道路整備を進める必要がある。</p> <p>②整備目標・効果</p> <p>□主要目標 ○災害に強い道路の確保 危険度(落石等)：要対策、要監視箇所あり 損傷度等(落石等)：通行止め実績(過去3年間)9回>2回以上※ 緊急輸送路の指定：指定あり(第一次緊急輸送道路) 自動車交通量：1,887台/12h<3,428台/12h以上※ ※評価基準値(H27センサス)</p> <p>□副次目標 ○生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上 (目的：生活圏中心都市へのアクセス向上) 混雑時走行速度 24km/h(実測値)<30km/h以下※ 自動車交通量 1,887台/12h<3,428台/12h以上※ (H27センサス)</p> <p>□副次効果 ○アクセス機能の維持 (通行止めによる迂回に2倍以上の時間が必要となる道路である。)</p> <p>③目標達成の方法 甲州市塩山一之瀬高橋におけるL=2,600mについてトンネル・橋梁を含む防災改築 車道幅員5.00~5.50m→7.00m 防災カルテ要対策箇所4箇所→0箇所</p>		<p>「ダイナミックやまなし総合計画」(平成27年12月) 「山梨県強靱化計画」(平成27年12月) 「山梨県社会資本整備重点計画-第三次-」(平成27年12月) 「山梨県地域防災計画」(平成30年3月)</p>																	
(2) 整備内容		(4) 事業位置図等																	
<p>①整備内容 道路改良 L=2,600m W=5.5(7.0)m(トンネルL=960m,660m)</p> <p>②着手年度 平成31年度 ③完成見込年度 平成41年度</p> <p>④総事業費 約7,500百万円(国費3,975百万円(5.3/10)県費3,525百万円(4.7/10))</p> <p>⑤年度別の整備内容 (事業費)</p> <table border="1"> <tr> <td>平成31年度~32年度</td> <td>測量・設計・用地取得</td> <td>150百万円</td> </tr> <tr> <td>平成33年度~34年度</td> <td>仮設ヤード工事・橋梁工事</td> <td>450百万円</td> </tr> <tr> <td>平成35年度~37年度</td> <td>2号トンネル工事</td> <td>2,800百万円</td> </tr> <tr> <td>平成38年度~41年度</td> <td>1号トンネル工事・道路改良工事</td> <td>4,100百万円</td> </tr> </table> <p>※記載内容は見込みであり、確定したものではない。</p> <p>⑥既整備内容・期間・事業費</p> <p>一之瀬高橋改築 L=460m W=5.5(7.0)m H17~H23 C=約17億円 大常木改築 L=600m W=5.5(7.0)m H21~H23 C=約15億円</p>		平成31年度~32年度	測量・設計・用地取得	150百万円	平成33年度~34年度	仮設ヤード工事・橋梁工事	450百万円	平成35年度~37年度	2号トンネル工事	2,800百万円	平成38年度~41年度	1号トンネル工事・道路改良工事	4,100百万円						
平成31年度~32年度	測量・設計・用地取得	150百万円																	
平成33年度~34年度	仮設ヤード工事・橋梁工事	450百万円																	
平成35年度~37年度	2号トンネル工事	2,800百万円																	
平成38年度~41年度	1号トンネル工事・道路改良工事	4,100百万円																	

2. 評価シート

(1) 公共関与の妥当性 (行政が行うべき事業か) <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない		(5) 整備手法の有効性 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない																																														
(理由) 本路線は、東京都と山梨県を結ぶ幹線道路であり、第一次緊急輸送道路にも指定されていることから、社会的受益は大きく極めて公共性が高い。		(理由) 線形改良や防災対策が必要となる箇所での現道拡幅は、大規模な切り土が生じ大きな地形改変になることや工事中通行止めを伴うことから、トンネル整備とすることで自然環境や社会・経済活動への影響が最小限で経済性に優れる計画とした。																																														
(2) 事業執行主体の妥当性 (県が行うべき事業か) <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない		<input type="checkbox"/> 他 の 整備 手法 の 有 無 <input checked="" type="radio"/> 有 <input type="radio"/> 無																																														
(理由) 本路線は、県管理国道であり道路法第12条により県が行うべき事業である。		(状況) 防災点検要対策箇所の防災対策を行いながら現道を拡幅する整備手法があるが、地形が急峻であるため大規模切土に伴う法面工や一級河川多摩川の切り立った側路での大型構造物が必要になる等地形への影響が大きく、経済的にも不利となる。 また、現道拡幅案では施工時に長期間の通行制限が必要であり、現道の通行や集落からの出入りなど地域生活への影響が大きい。																																														
(3) 経済効率性 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない		(6) 環境負荷等への配慮 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない																																														
(理由) <table border="1"> <tr> <td>総事業費</td> <td>7,500</td> <td>百万円</td> <td>工期</td> <td>H31~H41</td> <td>基準年</td> <td>H30</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>5,320</td> <td>百万円</td> <td>便益</td> <td>6,122</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td>5,200</td> <td>百万円</td> <td>走行時間短縮</td> <td>1,500</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>120</td> <td>百万円</td> <td>走行経費減少</td> <td>15</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少</td> <td>7</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>その他※</td> <td>4,600</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">B/C</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">1.2</td> <td></td> </tr> </table> ※その他は、通行規制解消便益、災害解消便益、救急救命率向上便益、観光客増加便益、休日交通便益 費用便益比 (B/C) は、1.0を超えており、経済効率性は確保されている。		総事業費	7,500	百万円	工期	H31~H41	基準年	H30	経済効率性	費用	5,320	百万円	便益	6,122	百万円	建設費	5,200	百万円	走行時間短縮	1,500	百万円	維持管理費	120	百万円	走行経費減少	15	百万円				交通事故減少	7	百万円				その他※	4,600	百万円	B/C				1.2			(理由) 防災点検要対策箇所の防災工事を行いながら現道を拡幅する整備手法に比べ、大規模な地形の改変が伴わず景観等や自然環境への影響が少ない。 環境影響評価の対象事業ではないが、秩父多摩甲斐国立公園の特別地域にある公園事業道路に指定されていることから、必要に応じ環境等の調査を行う。	
総事業費	7,500	百万円	工期	H31~H41	基準年	H30																																										
経済効率性	費用	5,320	百万円	便益	6,122	百万円																																										
	建設費	5,200	百万円	走行時間短縮	1,500	百万円																																										
	維持管理費	120	百万円	走行経費減少	15	百万円																																										
				交通事故減少	7	百万円																																										
				その他※	4,600	百万円																																										
B/C				1.2																																												
(4) 事業実施・規模の妥当性 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない		(7) 事業計画の熟度 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない																																														
(理由) 隣接する改築事業が順次進められる中、防災点検要対策箇所を含む残された未整備区間をトンネル整備を含む防災改築を行う計画であり、最も効果的な事業規模である。		(理由) 沿線6市村 (甲府市、笛吹市、山梨市、甲州市、丹波山村、小菅村) により構成される国道411号改修促進期成同盟会は、本路線の改良整備を促進するため関係団体と連携し関係各省庁及び国会への陳情活動等を実施しており、同会より未改良部の早急な整備を求められている。																																														
<input type="checkbox"/> 同 等 施 設 等 (計 画 を 含 む) の 有 無 <input checked="" type="radio"/> 有 <input type="radio"/> 無																																																
(状況)																																																
<input type="checkbox"/> 必 要 整 備 内 容 と そ の 根 拠																																																
(状況) 今回計画箇所は防災点検要対策箇所を含む残された標高差約150m、直線距離1.3kmの未整備区間で、要対策箇所を解消できる区間を大きな曲率と縦断勾配によるトンネル等により整備する計画とした。 幅員や道路線形等は道路構造令など各種基準を満足することで走行性・安全性を確保するとともに、利用者の安全に十分配慮したトンネル照明や安全設備等の新技術を活用した設計を行う。トンネルの構造基準はトンネル標準示方書による。 また、道路整備により通行規制の改善が見込まれる。		《総合評価》 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない																																														
		7項目全て妥当と評価されることから、実施が妥当と判断する。																																														

3. 添付資料シート (1)



3.添付資料シート(2)

① 土砂流出状況 (H27.9月発生)



③ 線形の悪い現道の状況



② 現道上部 落石発生源状況



④ 現道路側 擁壁基礎抜け落ち状況

