

平成26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 [国道橋りょう改築事業 (国補)]		事業箇所 南巨摩郡身延町波高島～下山	地区名 国道300号(波高島バイパス)	事業主体 山梨県	
(1)事業着手年度	H12年度	(2)事業期間	H12年度～H21年度	(3)完了後経過年数 5年	(4)総事業費 5,562百万円
(5)事業着手時点の課題・背景			(8)事業位置図等		
<p>国道300号は、富士北麓圏域と峡南圏域を結ぶ広域交流の促進及び沿線市町村の連携強化を図る幹線道路であるとともに、沿線住民の生活道路でもある。当該事業箇所は、人家が密集しているうえ、車道幅員が狭いにもかかわらず大型車の通行が多いことから、沿道住民の日常生活が危険にさらされていた。また、富士川を渡る富士橋は幅員が狭く、14t規制の老朽橋(昭和42年架設)であり、交通の隘路となっていた。さらに、平成10年12月に施工命令のた中部横断自動車道の(仮称)身延ICのアクセス道路にもあたるとした。</p> <p>このため、地域間アクセスを向上させ観光の振興と産業の活性化に寄与するとともに、地域の生活環境の改善を図るためにバイパス道路を整備することとした。</p>					
(6)事業着手時点で想定した整備目標・効果					
<p>(事前評価未実施)</p> <p>主要目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上 <p>副次目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害に強い道路の確保 <p>副次効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 防火帯・延焼遮断帯の確保 緊急時の避難・救助機能の確保 					
(7)整備内容(目標達成の方法)					
<p>バイパス整備(車道の幅員確保、歩道設置)</p> <p>L = 2,000m W=6.0(7.0) ~ 6.5(14.0)m</p> <p>車道: 4.5~6.0m(1車線~2車線) 6.0~6.5m(2車線)</p> <p>歩道: 1.5~2.5m(片側) 2.5~3.5m(両側)</p>					

2. 評価シート(1)

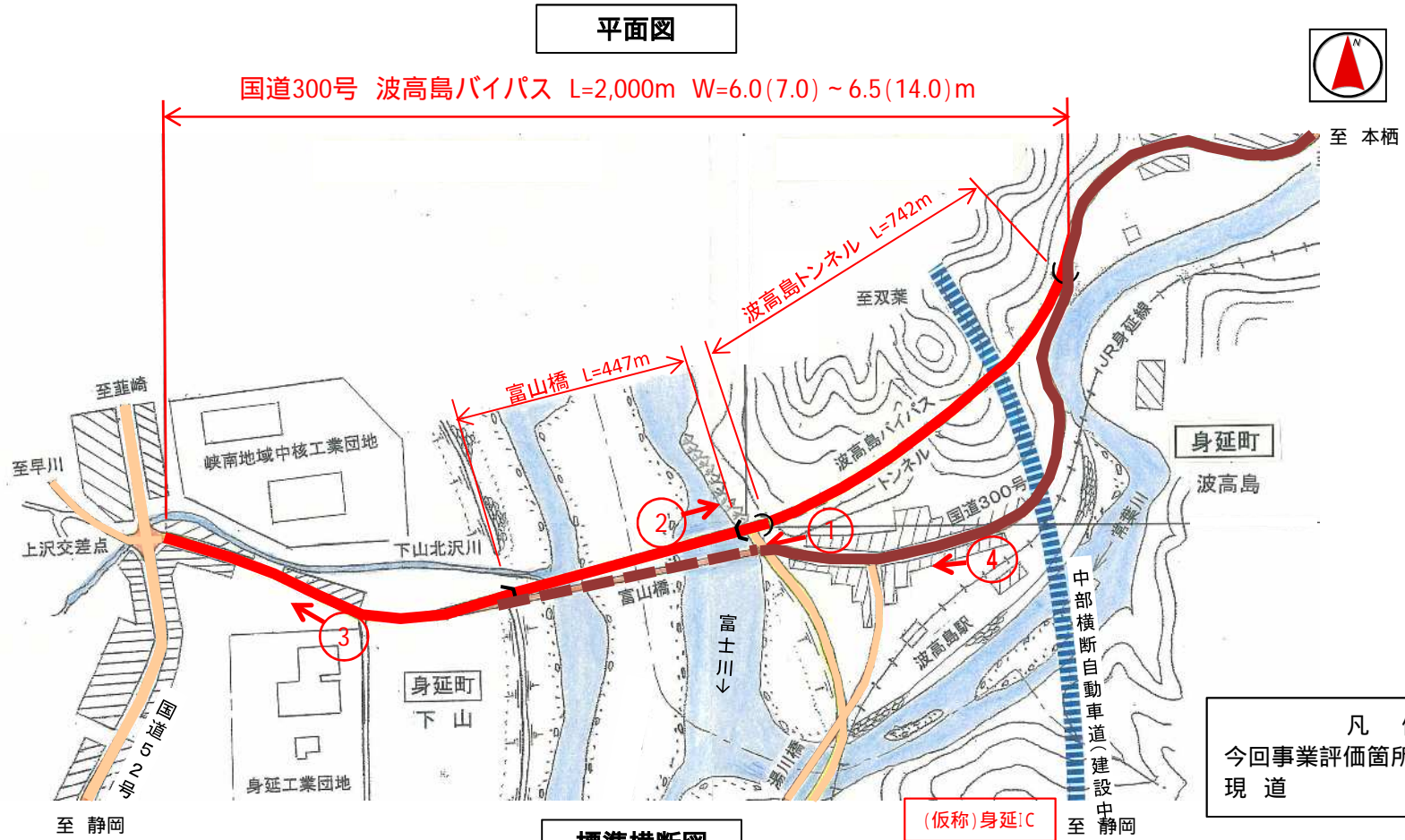
<p>(1)事業貢献度 ◀良・不良▶</p> <p>(理由) バイパス整備後、通行車両の安全で円滑な通行が可能となり、中心地へのアクセスの向上が図られるとともに、現道の通過交通が減少し、安全で快適な通行に大きく貢献している。</p> <p>主要目標 生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:20%;">指 標</th> <th style="width:30%;">着手時点数値等</th> <th style="width:50%;">評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>混雑時走行速度</td> <td>現道：38.4km/h 設定せず</td> <td>現道：38km/h B P：42.7km/h</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道：2,746台/12h 設定せず</td> <td>現道：215台/12h B P：2,651台/12h</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align:right;">*交通量調査による値</p> <p>評価時点の数値に対する評価 バイパス整備により交通が分散し、混雑が緩和されたことから、円滑な交通が図られた。</p> <p>副次目標 災害に強い道路の確保</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:20%;">指 標</th> <th style="width:30%;">着手時点数値等</th> <th style="width:50%;">評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>危険度</td> <td>要対策・要監視箇所あり</td> <td style="text-align:center;">-</td> </tr> <tr> <td>損傷度等</td> <td>落石等による過去3年間の通行止めの実績 0回 設定せず</td> <td style="text-align:center;">0回</td> </tr> <tr> <td>緊急輸送道路の指定</td> <td>第2次緊急輸送道路</td> <td>第2次緊急輸送道路</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道：2,746台/12h 設定せず</td> <td>現道：215台/12h B P：2,651台/12h</td> </tr> </tbody> </table> <p>評価時点の数値に対する評価 新たに建設された道路を緊急輸送道路として利用することが可能となったため、一般車両との分離が容易となり災害時の活動がより機能的かつ迅速に対応できる。</p> <p>副次効果</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:20%;">項 目</th> <th style="width:80%;">内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>防火帯・延焼遮断帯の確保</td> <td>道路幅員W=14m 10m(防火帯)</td> </tr> <tr> <td>緊急時の避難・救助機能の確保</td> <td>第2次緊急輸送道路の整備</td> </tr> </tbody> </table> <p>その他の事業効果の発現状況 バイパスへの交通の転換により、地域内の生活道路の交通量が減少し、居住環境の改善と歩行者等の安全性が確保できた。</p>	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：38.4km/h 設定せず	現道：38km/h B P：42.7km/h	自動車交通量	現道：2,746台/12h 設定せず	現道：215台/12h B P：2,651台/12h	指 標	着手時点数値等	評価時点数値等	危険度	要対策・要監視箇所あり	-	損傷度等	落石等による過去3年間の通行止めの実績 0回 設定せず	0回	緊急輸送道路の指定	第2次緊急輸送道路	第2次緊急輸送道路	自動車交通量	現道：2,746台/12h 設定せず	現道：215台/12h B P：2,651台/12h	項 目	内 容	防火帯・延焼遮断帯の確保	道路幅員W=14m 10m(防火帯)	緊急時の避難・救助機能の確保	第2次緊急輸送道路の整備	<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:15%;">項 目</th> <th style="width:35%;">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>5,700百万円</td> <td>5,562百万円</td> </tr> <tr> <td>工 期</td> <td>H12～H19</td> <td>H12～H21</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>7,200百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>9,300百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>1.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>(要因変化の分析) (総事業費) ・大幅な変化はない。</p> <p>(工期) ・一部において用地交渉が難航し、用地取得に想定以上に時間を要したことによる。</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 トンネルにより大規模な切土法面を回避し、坑口付近の切土斜面には植生を行うなど、必要最小限での影響に留める努力を行った。</p> <p>生活・居住環境等への影響 中心地へのアクセスが向上するとともに、地域内の生活道路の交通量が減少し歩行者等の安全性が確保できた。</p> <p>環境保全対策の効果の発現状況(措置を講じた場合) なし</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 中部横断自動車道・(仮称)身延ICのアクセス道路としての機能の確保</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	5,700百万円	5,562百万円	工 期	H12～H19	H12～H21	経済効率性	費用	7,200百万円	便益	9,300百万円	B/C	1.3
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：38.4km/h 設定せず	現道：38km/h B P：42.7km/h																																													
自動車交通量	現道：2,746台/12h 設定せず	現道：215台/12h B P：2,651台/12h																																													
指 標	着手時点数値等	評価時点数値等																																													
危険度	要対策・要監視箇所あり	-																																													
損傷度等	落石等による過去3年間の通行止めの実績 0回 設定せず	0回																																													
緊急輸送道路の指定	第2次緊急輸送道路	第2次緊急輸送道路																																													
自動車交通量	現道：2,746台/12h 設定せず	現道：215台/12h B P：2,651台/12h																																													
項 目	内 容																																														
防火帯・延焼遮断帯の確保	道路幅員W=14m 10m(防火帯)																																														
緊急時の避難・救助機能の確保	第2次緊急輸送道路の整備																																														
項 目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																													
総事業費	5,700百万円	5,562百万円																																													
工 期	H12～H19	H12～H21																																													
経済効率性	費用	7,200百万円																																													
	便益	9,300百万円																																													
	B/C	1.3																																													

評価シート(2)

<p>(5)今後の事後評価の必要性 < 有・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・無 ></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た。さらに、災害に強い緊急輸送道路として緊急時の避難や救助活動にも活用できることから初期の目的が達成されたため、今後の事業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) 地権者等には事業着手前から説明会等で事業内容やスケジュール等の周知を行い事業への理解を求めてきたが、一部の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。</p> <p>(具体的反映策) 用地取得が難航した場合など、地元市町村と協力して諸問題を早期に解決していくとともに、土地収用法の活用も視野に入れた事業進捗管理を実施していく。</p>
<p>(6)本事業における改善措置の必要性 < 有・無 ></p>	<p>(8)事業評価手法の見直しの必要性 < 有・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・無 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在建設中である中部横断自動車道が完成するとアクセス道路として利用され、地域の産業、経済、文化の発展に寄与することとなる。 ・現在事業中の中之倉バイパスが完成すると富士北麓圏域と峡南圏域のアクセスがさらに向上し、広域交流の促進と連携強化がより一層図られる。

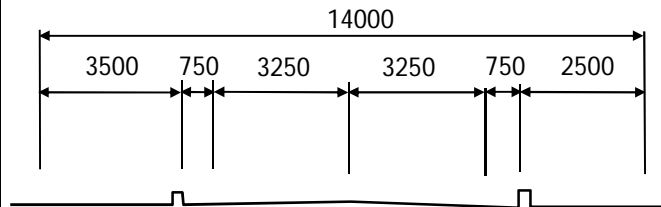
3. 添付資料シート(1)

平面図

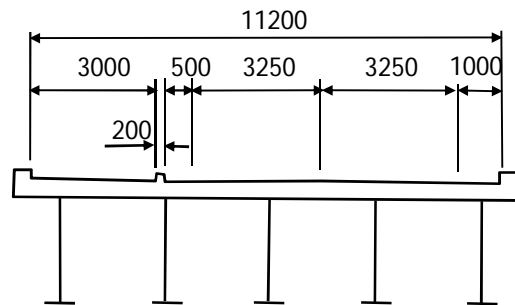


標準横断面図

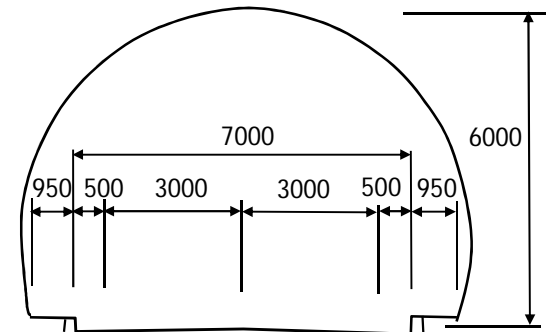
一般部



橋梁部



トンネル部





供用状況 富山橋東詰付近



供用状況 波高島トンネル付近



供用状況 終点側付近



旧道の状況