

# 令和5年度 公共事業事後評価調書

## 1. 事業説明シート

(区分) **国補**・県単

|            |                        |          |         |             |             |                       |          |         |
|------------|------------------------|----------|---------|-------------|-------------|-----------------------|----------|---------|
| 事業名        | 道路事業 [緊急道路整備改築事業 (国補)] |          | 事業箇所    | 北都留郡丹波山村大常木 | 地区名         | 国道411号<br>(大常木バイパスⅡ期) | 事業主体     | 山梨県     |
| (1) 事業着手年度 | H26                    | (2) 事業期間 | H26~H30 |             | (3) 完了後経過年数 | 5年                    | (4) 総事業費 | 2450百万円 |

(5) 事業着手時点の課題・背景

本路線は東京都八王子市を起点とし、丹波山村、甲州市などを経由して甲府市に至る幹線道路であるとともに、第1次緊急輸送路として災害など緊急時の避難・救援ルートとしても重要な役割を担っている。  
当該区間は道路線形が悪く、見通しが悪いことや法面及び路肩崩壊危険箇所が集中していたこと等から、緊急輸送道路としての機能確保を整備したものである。

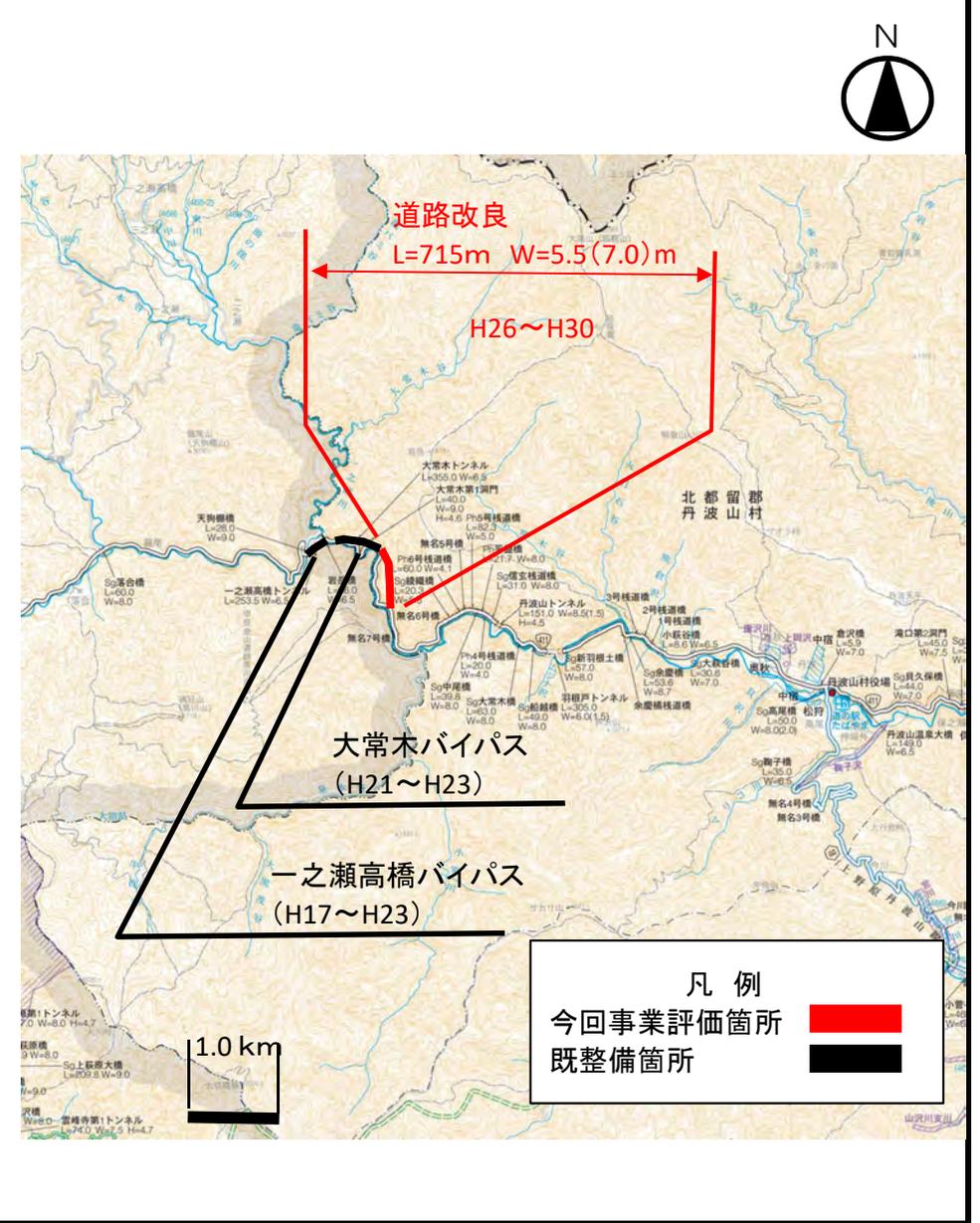
(8) 事業位置図等

(6) 事業着手時点で想定した整備目標・効果

- 主要目標 ○災害に強い道路の確保
- 副次目標 ○市町村中心地・大規模拠点施設へのアクセス向上
- 副次効果 ○アクセス機能の維持

(7) 整備内容 (目標達成の方法)

線形不良、幅員狭小区間で防災点検要対策箇所を含む、延長L=715mについてバイパス整備。道路幅員5.5m→7.0m



## 2. 評価シート (1)

### (1) 事業貢献度

〈良・不良〉

(理由)

本事業の実施により、当該区間の道路線形が改善され、見通しがよくなり走行性が向上するとともに、法面及び路肩崩壊危険箇所が解消されたことにより、第一次緊急輸送道路としての機能強化が図られ、整備効果が発現された。

#### ① 主要目標 災害に強い道路の確保

| 指標           | 事業着手時点数値等              | 事後評価時点数値等     |
|--------------|------------------------|---------------|
| 危険度 (落石等)    | 要対策箇所 6箇所<br>要監視箇所 8箇所 | すべて解消         |
| 緊急輸送道路       | 第1次緊急輸送道路              | 第1次緊急輸送道路     |
| 通行止め回数 (落石等) | 2回 ※1                  | 0回 ※1         |
| 交通量          | 858台/12h ※2            | 1,181台/12h ※3 |

※1 評価基準年より過去3年間 ※2 H22センサス ※3 H27センサス

□評価

バイパス整備により安全性が向上し、第一次緊急輸送道路としての機能強化が図られた。

#### ② 副次目標 市町村中心地・大規模拠点施設へのアクセス向上

| 指標      | 事業着手時点数値等 | 事後評価時点数値等 |
|---------|-----------|-----------|
| 道路改良率   | 82.90%    | 98.60%    |
| 混雑時走行速度 | 28 km/h   | 50 km/h   |

□評価

バイパス整備により道路線形が改善され、見通しがよくなり走行性が向上が図られ、拠点施設へのアクセスが向上した。

#### ③ 副次効果

| 項目        | 内容                           |
|-----------|------------------------------|
| 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 |

#### ④ その他の事業効果の発現状況

周辺市街地から丹波山村内へのアクセスが向上することで、丹波山村の観光需要の喚起が図られた。

### (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〉

| 項目    | 着手時点      | 事後評価時点    |           |
|-------|-----------|-----------|-----------|
| 総事業費  | 2,000 百万円 | 2,450 百万円 |           |
| 工期    | H26~H30   | H26~H30   |           |
| 評価基準年 | H25       | R5        |           |
| 経済効率性 | 費用        | 1,730 百万円 | 3,290 百万円 |
|       | 建設費       | 1,670 百万円 | 3,165 百万円 |
|       | 維持管理費     | 60 百万円    | 125 百万円   |
|       |           |           | 百万円       |
|       | 便益        | 2,170 百万円 | 3,376 百万円 |
|       | 走行時間短縮    | 1,150 百万円 | 2,065 百万円 |
|       | 走行経費減少    | 240 百万円   | 201 百万円   |
|       | 交通事故減少    | 20 百万円    | 8 百万円     |
|       | その他※      | 760 百万円   | 1,102 百万円 |
|       | B/C※※     | 1.3       | 1.0       |

※その他は、災害解消便益、CO2排出量削減便益、観光客増加便益

※※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。

(要因変化の分析)

【事業費】トンネル掘削時に、地質の状況が想定と異なっていたことにより、支保工の変更に伴い増額となった。また、他工事の遅れにより残土ストックヤードの容量に不足が生じ、より遠方の残土処分場所に搬出したことにより増額となった

### (3) 事業実施による環境の変化

#### ① 自然環境への影響

なし

#### ② 生活・居住環境等への影響

なし

#### ③ 環境保全対策の効果発現状況 (措置を講じた場合)

なし

### (4) 社会経済情勢の変化が事業に及ぼした影響

#### ① 社会経済状況の変化

なし

#### ② 関連計画・関連事業の状況の変化

なし

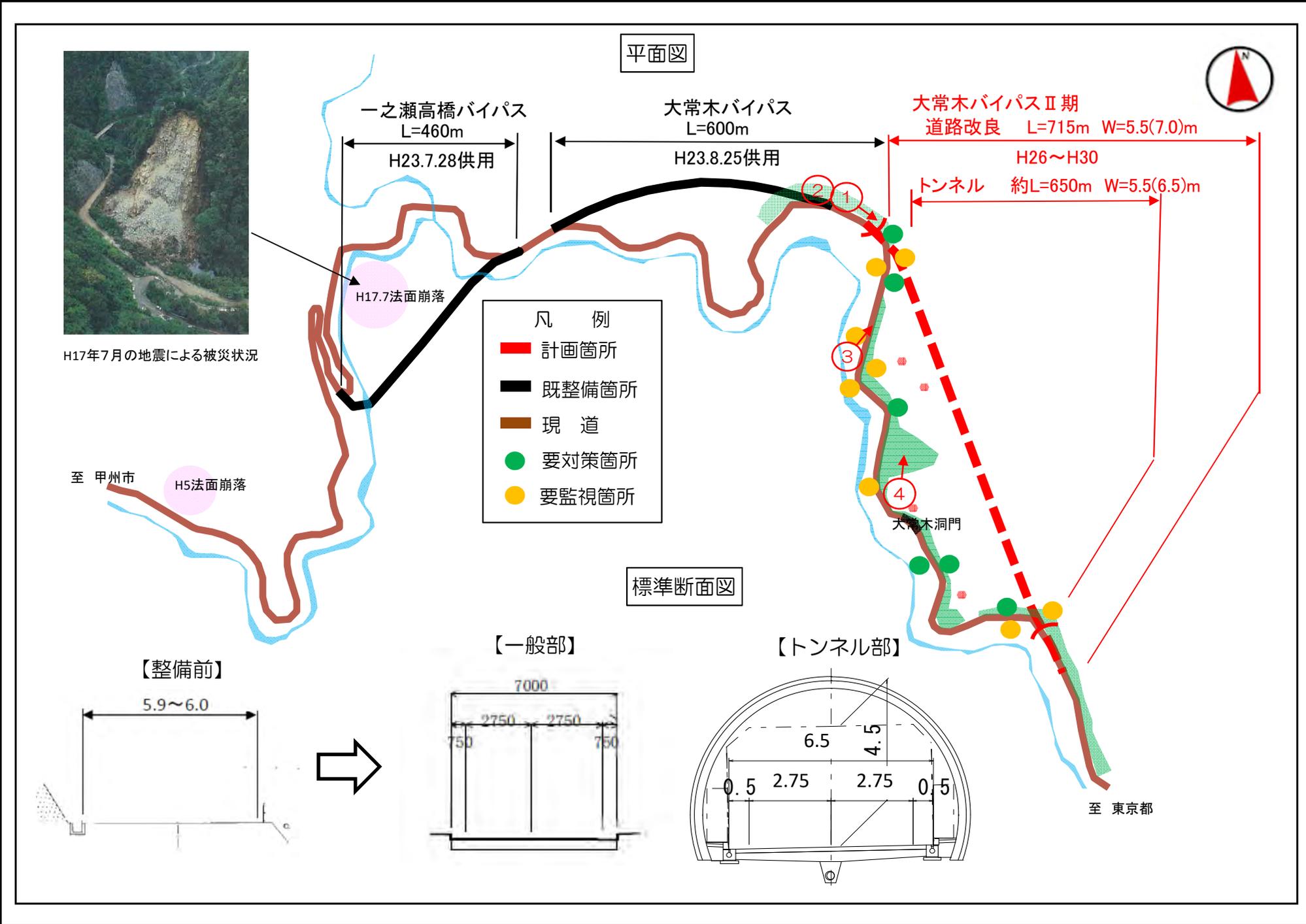
#### ③ 事業環境等の変化

なし

評価シート（2）

|  |   |
|--|---|
| <p>(5) 今後の事後評価の必要性 <span style="float: right;">〈有・無〉</span></p> <p>(理由)</p> <p>評価シート（1）により、評価時点において走行安全性が確保されるとともに、緊急時の避難・救助活動の確保（緊急輸送道路の整備）がされるなど、初期の目的が達成されたため、今後の事後評価は必要ないと思われる。</p> <p><input type="checkbox"/> 「有」の場合の実施時期及び方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・時期：            年度</li> <li>・方法：</li> </ul> | <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・無〉</span></p> <p>(理由)</p> <p>なし</p> <p>(具体的反映策)</p> <p>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・無〉</span></p> <p>(理由)</p> <p>なし</p> <p>(具体的反映策)</p> <p>なし</p> <p>(既に実施した改善策の内容と効果)</p> <p>なし</p>   | <p>(8) 事業評価手法の見直しの必要性 <span style="float: right;">〈有・無〉</span></p> <p>(理由)</p> <p>なし</p> <p>(具体的反映策)</p> <p>なし</p>  |
|  | <p>(9) その他特筆すべき事項 <span style="float: right;">〈有・無〉</span></p> <p>旧道部には防災カルテの要対策箇所や要監視箇所が多数存在するほか、他の箇所においても老朽化が進行しているため、全面的な改修が急務であった。これに加え甲府地域と丹波山村内をつなぐ1本道であり代替施設が存在しないため、今回の道路整備により災害時の避難、救援ルートとしての機能が強化され、平時においても通行車両の安全性が向上した。</p> |

### 3. 添付資料シート (1)



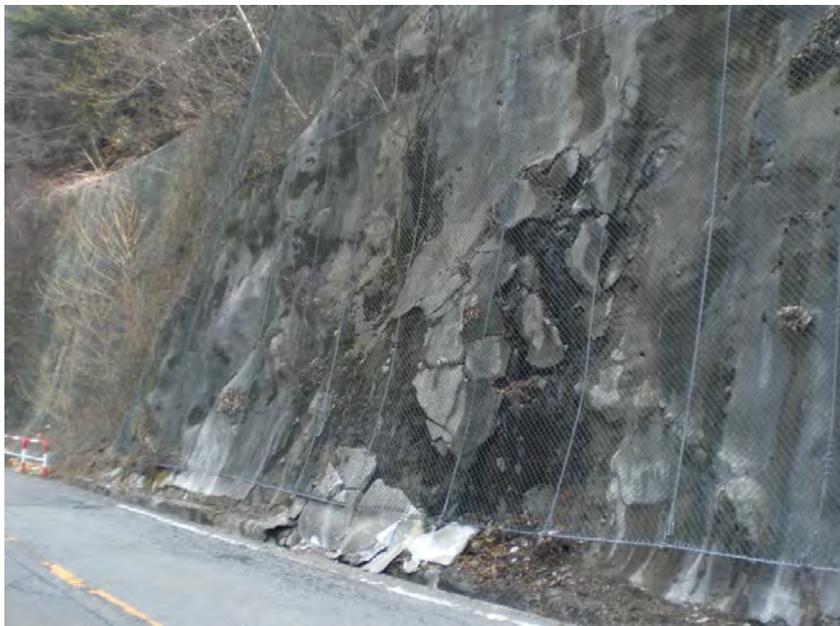
### 3. 添付資料シート (2)



①整備前終点側（甲州市方面）



②整備後終点側（甲州市方面）



③整備前旧道法面（モルタル吹付）劣化状況



④整備前旧道法面上部のモルタル剥離状況