

令和7年度 公共事業再評価調書

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	南巨摩郡身延町中之倉	地区名	国道300号（中之倉）	事業主体	山梨県
計画期間	当初計画	現計画	変更計画	④特記事項（関連事業概要等） ・波高島バイパス H12～H21 L＝1,980m C＝6,220百万円 ・古関バイパス S61～H13 L＝4,540m C＝10,500百万円					
	H22～H29	H22～R7	H22～R12						
総事業費	8,000 百万円	12,144 百万円	12,144 百万円						
(1) 事業の概要									
①事業目的及び効果									
国道300号は峡南地域と富士北麓地域を最短で結び、緊急輸送道路にも指定されている重要な路線である。しかし身延町中之倉地内は急峻な地形に起因してヘアピンカーブが連続し、観光バスなどの大型車にとっては交通の難所となっている。中部横断自動車道とともに、富士山や身延山・下部温泉などの観光拠点を結び広域周遊ルート进行形成する幹線道路として、当該路線の整備が必要である。									
□主要目標 ○市町村中心地・大規模拠点施設へのアクセス向上 ・道路改良率：45.7%（H20現況表）＞65.0%未満 ※ ・混雑時走行速度 28km/h（実測）＜30km/h以下 ※ ※評価基準値 □副次目標 ○災害に強い道路の確保 ・危険度（落石等）：「要対策」 ・損傷度（落石等）：通行止め実績（過去3年）2回＝2回以上※ ・緊急輸送道路の指定：第二次緊急輸送道路 ・自動車交通量：1,028台/12h（H17センサス） ＜3,340台/12h（平日）以上 ※ ※評価基準値									
□副次効果 ○緊急時の避難・救助機能の確保 ○主要観光施設へのアクセス向上									
②事業概要									
身延町中之倉地内において、防災点検要対策箇所や幅員狭小箇所を含む区間のうち、L=3.0kmについての道路整備。 計画延長L=3.0km 道路幅員6.0m→7.5m									
③全体計画									
		令和6年度まで	令和7年度 （評価実施年度）	令和8年度以降					
現計画	工事内容	測量調査設計 道路・橋梁詳細設計 用地補償 橋梁工事、トンネル工事 道路改良工事	道路改良工事						
	事業費	11,675 百万円	469 百万円						
変更計画	工事内容	測量調査設計 道路・橋梁詳細設計 用地補償 橋梁工事、トンネル工事 道路改良工事	道路改良工 法面工 用地補償	道路改良工 法面工 橋梁工 舗装工					
	事業費	10,272 百万円	100 百万円	1,772 百万円					

※現計画欄は計画値、変更計画欄は前年度までは実績値、当年度以降は計画値を記入。

2.評価シート（1）																																																										
（1）事業を巡る社会経済情勢等の変化 （今回の再評価で変更がある場合、変更事項を説明するために必要な内容）	（2）評価時点の費用対効果分析																																																									
①地域・住民の意向状況 変化なし	<table><tr><th>項 目</th><th>着手時点</th><th>再評価時点</th><th>変更計画時点</th></tr><tr><td>総事業費</td><td>8,000 百万円</td><td>12,144 百万円</td><td>12,144 百万円</td></tr><tr><td>工 期</td><td>H22～H29</td><td>H22～R7</td><td>H22～R12</td></tr><tr><td>評価基準年</td><td>H21</td><td>R2</td><td>R7</td></tr><tr><td rowspan="7">経済効率性</td><td>費用</td><td>6,800 百万円</td><td>12,400 百万円</td><td>15,500 百万円</td></tr><tr><td>建設費</td><td>6,300 百万円</td><td>12,100 百万円</td><td>15,200 百万円</td></tr><tr><td>維持管理費</td><td>500 百万円</td><td>300 百万円</td><td>300 百万円</td></tr><tr><td>その他(</td><td>百万円</td><td>百万円</td><td>百万円</td></tr><tr><td>便益</td><td>8,400 百万円</td><td>13,100 百万円</td><td>16,530 百万円</td></tr><tr><td>走行時間短縮便益</td><td>3,800 百万円</td><td>2,840 百万円</td><td>3,630 百万円</td></tr><tr><td>走行経費減少便益</td><td>600 百万円</td><td>250 百万円</td><td>430 百万円</td></tr><tr><td>交通事故減少便益</td><td>100 百万円</td><td>30 百万円</td><td>30 百万円</td></tr><tr><td>その他※</td><td>3,900 百万円</td><td>9,980 百万円</td><td>12,440 百万円</td></tr><tr><td>B／C</td><td>1.2</td><td>1.1</td><td>1.1</td></tr></table> 費用便益分析マニュアルにより算出 採択基準値1.0以上 ※その他は、観光客増加便益、災害解消便益、救急救命率向上便益、通行規制解消便益	項 目	着手時点	再評価時点	変更計画時点	総事業費	8,000 百万円	12,144 百万円	12,144 百万円	工 期	H22～H29	H22～R7	H22～R12	評価基準年	H21	R2	R7	経済効率性	費用	6,800 百万円	12,400 百万円	15,500 百万円	建設費	6,300 百万円	12,100 百万円	15,200 百万円	維持管理費	500 百万円	300 百万円	300 百万円	その他(	百万円	百万円	百万円	便益	8,400 百万円	13,100 百万円	16,530 百万円	走行時間短縮便益	3,800 百万円	2,840 百万円	3,630 百万円	走行経費減少便益	600 百万円	250 百万円	430 百万円	交通事故減少便益	100 百万円	30 百万円	30 百万円	その他※	3,900 百万円	9,980 百万円	12,440 百万円	B／C	1.2	1.1	1.1
項 目	着手時点	再評価時点	変更計画時点																																																							
総事業費	8,000 百万円	12,144 百万円	12,144 百万円																																																							
工 期	H22～H29	H22～R7	H22～R12																																																							
評価基準年	H21	R2	R7																																																							
経済効率性	費用	6,800 百万円	12,400 百万円	15,500 百万円																																																						
	建設費	6,300 百万円	12,100 百万円	15,200 百万円																																																						
	維持管理費	500 百万円	300 百万円	300 百万円																																																						
	その他(	百万円	百万円	百万円																																																						
	便益	8,400 百万円	13,100 百万円	16,530 百万円																																																						
	走行時間短縮便益	3,800 百万円	2,840 百万円	3,630 百万円																																																						
	走行経費減少便益	600 百万円	250 百万円	430 百万円																																																						
交通事故減少便益	100 百万円	30 百万円	30 百万円																																																							
その他※	3,900 百万円	9,980 百万円	12,440 百万円																																																							
B／C	1.2	1.1	1.1																																																							
②産業・経済情勢 労務費・建設資材費の上昇																																																										
③国等の方針 変化なし																																																										
④上位計画・関連事業計画等 ・「山梨県総合計画」（令和5年10月改訂） ・「山梨県強靱化計画【改訂版】」（令和6年3月） ・「山梨県社会資本整備重点計画-第四次-」（令和4年9月改訂） ・「山梨県道路の整備に関するプログラム」（令和7年3月改訂）																																																										
⑤自然環境条件等 変化なし																																																										
⑥その他 変化なし																																																										
	（3）これまでの計画変更等の概要 （平成24年度） バイパス中間部に不安定な転石群を確認し、計画ルートを変更したことによる事業費の見直し及び事業期間の延長。 ・完成年度 平成29年度 → 令和2年度 ・事業費 8,000百万円 → 9,730百万円 （令和2年度） 灯第一トンネルにおける脆弱な地質に対する掘削補助工及び大量の湧水への対策工による事業費の見直し及び事業期間の延長。 ・完成年度 令和2年度 → 令和7年度 ・事業費 9,730百万円 → 12,144百万円																																																									

評価シート（2）

（4）事業進捗状況及び見込み

①進捗率

別表のとおり。

R 7年度進捗率（現計画）100%→（実績）85.4%→（変更計画）85.4%

②進捗率実績が計画と相違している理由

ルート決定に関する地元協議及び借地交渉に時間を要したことにより当初計画から遅れが生じた。

③総事業費の変更内容

変更工種等	事業費増減	変更理由
合 計		

④事業期間の変更理由及び進捗予定

ルート決定に関する地元との協議に時間を要したこと、借地計画に合意が得られず不測の日数を要したことから工事着手に遅れが生じている。地元との協議を重ねてルート決定し、迂回路については計画の見直しを行い同意を得られたことから、事業期間を5年延長し令和12年度の完成を予定している。

⑤今後の事業執行における留意点

早期に借地契約を締結し、計画的な工事発注を行うことで、事業進捗及び工期短縮を図る。

（5）環境負荷等への配慮

なし

（6）コスト縮減の可能性

なし

（7）代替案立案の可能性

なし

（8）所管部の今後の方針

継続 **見直し継続** ・ その他（ ）
 （理由）
 地元同意のもとルート決定し、また借地計画への同意を得られたことから、継続的に事業を実施し、整備効果を早期に発現させるため、変更計画に基づき令和12年度の完成を目指す。

○別表-進捗率（事業費ベース）

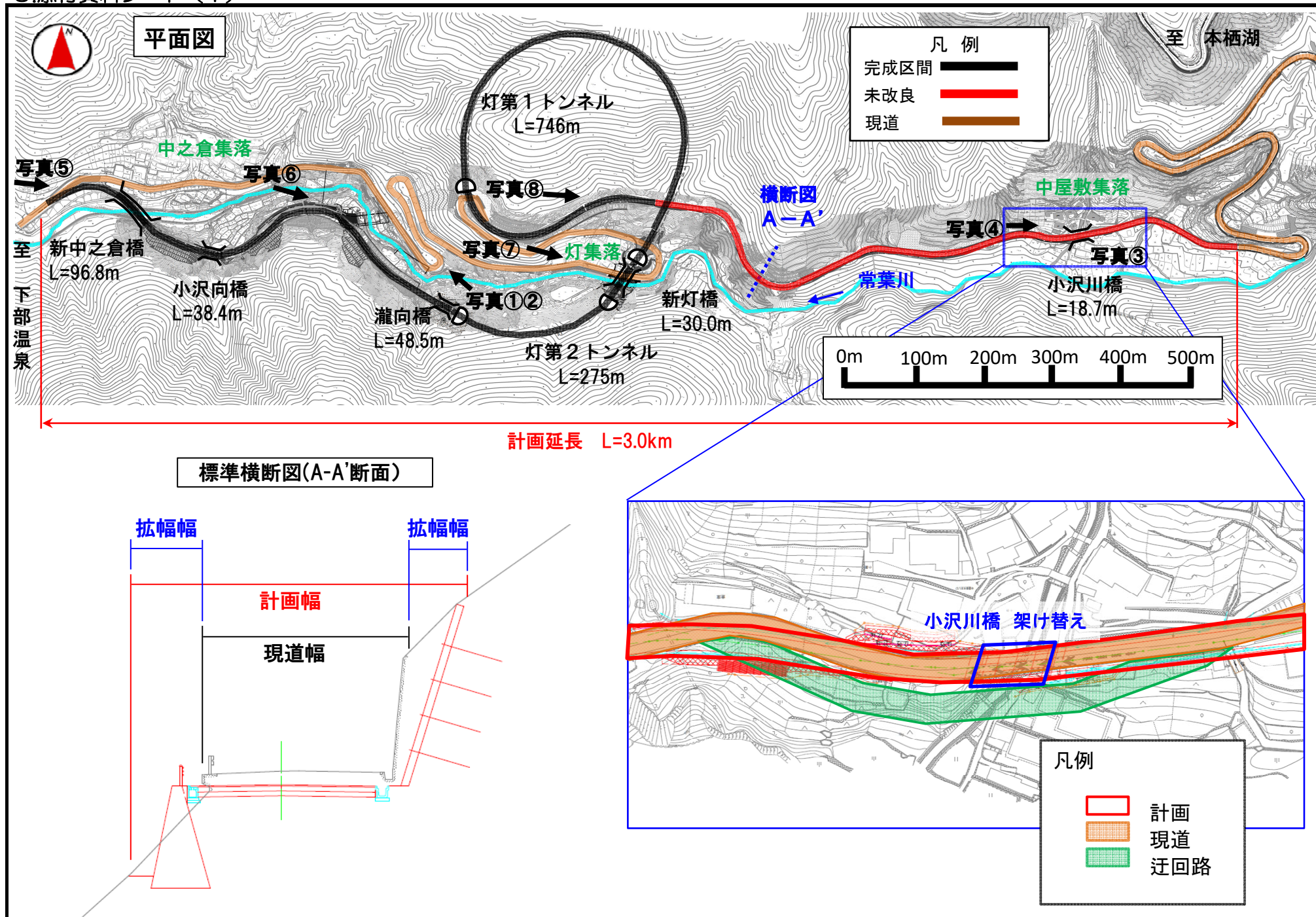
算出方法：【上段】現計画の計画事業費／総事業費×100 【中段】現計画の実績事業費／総事業費×100 【下段】変更計画の計画事業費／総事業費×100

	年度	*H22	～	*H24	～	*R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
現	計画	0	～	3.1	～	70.1	76.6	87.9	92.0	96.1	100					
	実績	0	～	3.1	～	70.1	76.6	83.2	83.9	84.6	85.4					
変更計画											85.4	88.4	91.3	94.2	97.1	100

*事業着手年度又は評価年度
 *R7年度の実績は見込み

単位：％

3. 添付資料シート (1)



3. 添付資料シート (2)



① カーブ半径の不足 反対車線にはみ出す大型車



② カーブ半径の不足 反対車線にはみ出す大型車



③ 幅員の不足 すれ違い困難な状況



④ 幅員の不足 すれ違い困難な状況

3. 添付資料シート (2)



⑤ 進捗状況(新中之倉橋付近)
～中之倉集落とバイパス区間～ (完成)



⑥ 進捗状況(バイパス区間中間部付近)
～ヘアピンカーブの現道とバイパス区間～ (完成)



⑦ 進捗状況(灯第1トンネル坑口付近) (完成)



⑧ 進捗状況(供用区間～未改良区間)

4.年度別事業費内訳表（変更計画の内容）

年度	変更事業費 (千円)	事業概要	進捗率 (%)
H22	0	現地踏査・関係機関協議・地元調整	0.0
H23	146,417	道路予備・詳細設計 橋梁予備・詳細設計 路線測量	1.2
H24	228,250	道路線形修正設計 構造物詳細設計 用地測量 用地補償	3.1
H25	359,198	トンネル詳細設計 構造物詳細設計 用地測量 用地補償	6.0
H26	781,221	工事用道路工 トンネル工（灯第1 TN） 橋梁工 道路改良工 用地補償	12.5
H27	1,109,967	トンネル工（灯第1 TN） 橋梁工 法面工 道路改良工	21.6
H28	1,339,000	トンネル工（灯第1 TN） 橋梁工 法面工 道路改良工	32.6
H29	1,646,720	トンネル舗装工（灯第1 TN） 橋梁工 法面工 道路改良工	46.2
H30	883,907	トンネル工（灯第2 TN） 橋梁工 法面工 道路改良工	53.5
H31	1,011,405	トンネル工（灯第2 TN） 橋梁工 法面工 道路改良工	61.8
R2	1,009,000	トンネル工（灯第2 TN） 橋梁工 法面工 道路改良工	70.1
R3	782,740	トンネル工（灯第2 TN） 法面工 道路改良工	76.6
R4	806,500	道路改良工 舗装工 道路予備設計 橋梁予備設計	83.2
R5	79,720	道路予備設計 橋梁予備設計 道路詳細設計 橋梁詳細設計	83.9
R6	87,900	道路詳細設計 橋梁詳細設計 用地測量	84.6
R7	100,000	用地測量 道路改良工 用地補償	85.4
R8	360,000	道路改良工 橋梁工 用地補償	88.4
R9	360,000	道路改良工 橋梁工 用地補償	91.3
R10	350,000	道路改良工 橋梁工	94.2
R11	350,000	道路改良工 橋梁工	97.1
R12	351,740	道路改良工 橋梁工 道路台帳	100.0
R13			
R14			
R15			
合計	12,143,685		