

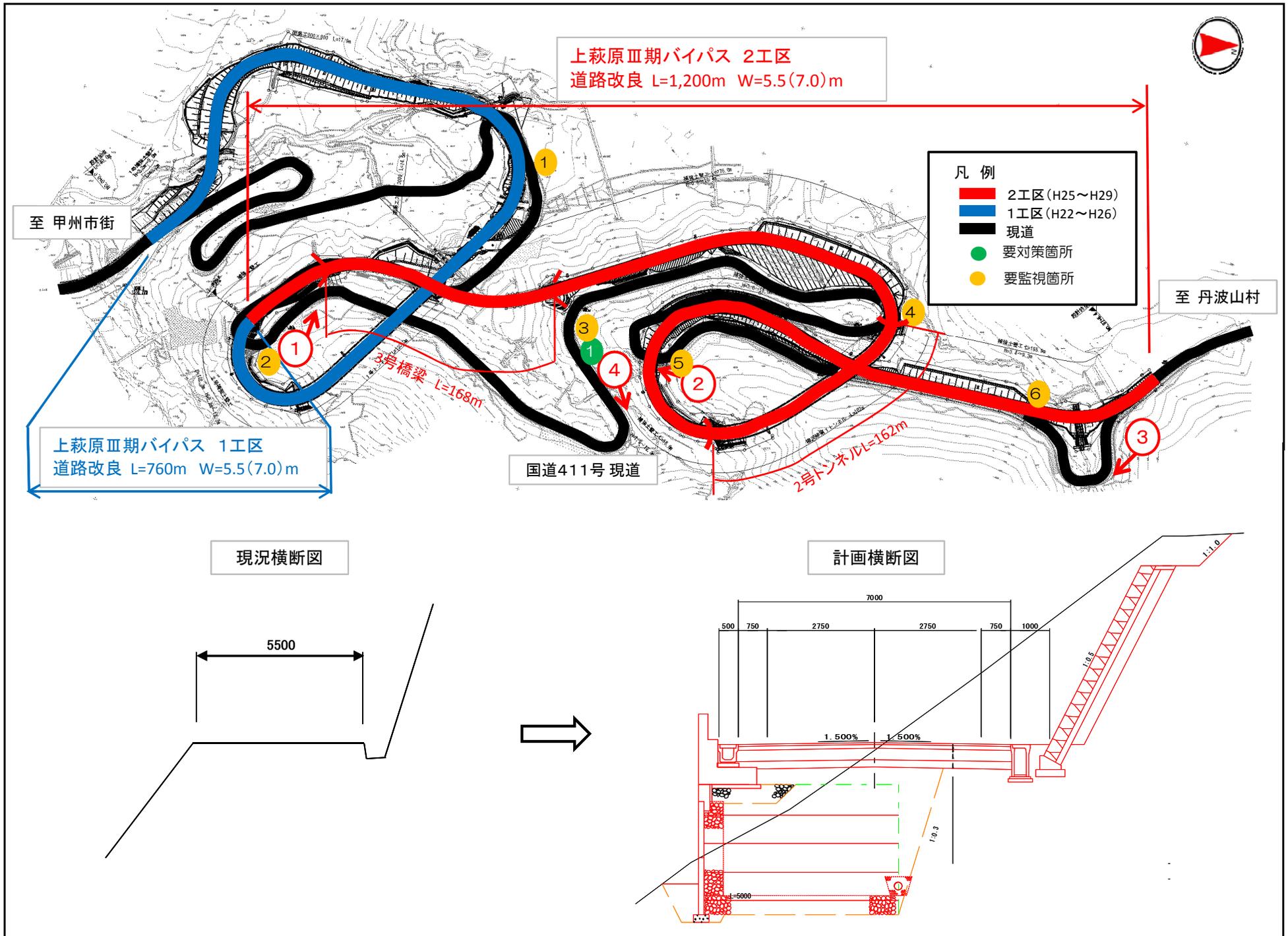
1. 事業説明シート

<p>事業名</p>	<p>道路事業 [緊急道路整備改築事業 (国補)]</p>	<p>事業箇所</p>	<p>甲州市塩山上萩原</p>	<p>地区名</p>	<p>国道411号 (上萩原Ⅲ期 2工区)</p>	<p>事業主体</p>	<p>山梨県</p>																								
<p>(1) 事業の概要</p> <p>①課題・背景 本路線は、東京都八王子市を起点とし甲州市を経て甲府市に至る延長約120kmの幹線道路であり、観光道路としての機能や一般国道20号の代替的機能及び第一次緊急輸送道路としての役割を担う重要な路線である。このうち甲州市塩山上萩原地内は山岳区間で線形が悪い未改良区間が続く交通の隘路であり、また落石・土砂崩落などの災害も頻繁に発生するところとなっている。既の上萩原Ⅰ期・Ⅱ期バイパスが完成したことから、唯一残った当該区間の早急な整備が必要である。</p> <p>②整備目標・効果</p> <p>□主要目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 (落石等) : 通行止め実績 (過去3年間) 2回=2回以上※ ・緊急輸送路の指定: 指定有り (第一次緊急輸送道路) ・自動車交通量: 1,493台/12h<3,314台/12h以上※ <p style="text-align: right;">※評価基準値</p> <p>□副次目標</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 ・混雑時走行速度: 25km/h<30km/h以下※ ・自動車交通量: 1,493台/12h<3,314台/12h以上※ <p>□副次効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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。) ○走行安全性の確保 (死傷事故率が136.5件/億台km≥100件/億台km※の区間であり事故原因を解消できる。) <p>③目標達成の方法 甲州市塩山上萩原地内における防災点検要対策・監視箇所を含む延長L=1,200mについてバイパス整備。 道路幅員5.5m→7.0m</p>				<p>(3) 中・長期計画等の位置付け 「山梨県社会資本整備重点計画—第2次—」 (H20~H26) 山梨県地域防災計画 (第一次緊急輸送道路)</p>																											
<p>(2) 整備内容と整備量</p> <p>①整備内容 道路改良 L=1,200m W=5.5 (7.0) m</p> <p>②整備期間 平成25年度~平成29年度</p> <p>③総事業費 約2,500百万円 (国費1,625百万円(6.5/10) 県費875百万円(3.5/10))</p> <p>④全体計画 (年度別整備内容) (事業費)</p> <table border="1"> <tr> <td>平成25年度</td> <td>測量、設計、用地取得</td> <td>200百万円</td> </tr> <tr> <td>平成26年度</td> <td>道路改良工事、トンネル工事</td> <td>550百万円</td> </tr> <tr> <td>平成27年度</td> <td>道路改良工事、トンネル工事、橋梁工事</td> <td>850百万円</td> </tr> <tr> <td>平成28年度</td> <td>道路改良工事、橋梁工事</td> <td>550百万円</td> </tr> <tr> <td>平成29年度</td> <td>道路改良工事</td> <td>350百万円</td> </tr> </table> <p>□既整備内容・期間・事業費</p> <table border="1"> <tr> <td>上萩原Ⅰ期バイパス</td> <td>L=3,060m S63~H9</td> <td>事業費78億円</td> </tr> <tr> <td>上萩原Ⅱ期バイパス</td> <td>L=2,600m H9~H21</td> <td>事業費98億円</td> </tr> <tr> <td>上萩原Ⅲ期バイパス (1工区)</td> <td>L=760m H22~H26</td> <td>事業費約12億円 (事業中)</td> </tr> </table>				平成25年度	測量、設計、用地取得	200百万円	平成26年度	道路改良工事、トンネル工事	550百万円	平成27年度	道路改良工事、トンネル工事、橋梁工事	850百万円	平成28年度	道路改良工事、橋梁工事	550百万円	平成29年度	道路改良工事	350百万円	上萩原Ⅰ期バイパス	L=3,060m S63~H9	事業費78億円	上萩原Ⅱ期バイパス	L=2,600m H9~H21	事業費98億円	上萩原Ⅲ期バイパス (1工区)	L=760m H22~H26	事業費約12億円 (事業中)	<p>(4) 事業位置等図</p> <p>The map shows the project location on National Route 411. Key features include: - 上萩原Ⅲ期バイパス 2工区 道路改良 (Red line): L=1,200m W=5.5(7.0)m - 上萩原Ⅲ期バイパス 1工区 道路改良 (Blue line): L=760m W=5.5(7.0)m H22~H26 - 上萩原Ⅱ期バイパス (Black line): L=2,600m H9~H21 - 上萩原Ⅰ期バイパス (Black line): L=3,060m S63~H9 - 凡例 (Legend): - Red line: 今回事業評価箇所 (This time project evaluation section) - Black line: 既整備箇所 (Already improved section) - Blue line: 事業中箇所 (Under construction section)</p>			
平成25年度	測量、設計、用地取得	200百万円																													
平成26年度	道路改良工事、トンネル工事	550百万円																													
平成27年度	道路改良工事、トンネル工事、橋梁工事	850百万円																													
平成28年度	道路改良工事、橋梁工事	550百万円																													
平成29年度	道路改良工事	350百万円																													
上萩原Ⅰ期バイパス	L=3,060m S63~H9	事業費78億円																													
上萩原Ⅱ期バイパス	L=2,600m H9~H21	事業費98億円																													
上萩原Ⅲ期バイパス (1工区)	L=760m H22~H26	事業費約12億円 (事業中)																													

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おり、社会的受益は大きく極めて公共性が高い。	(理由) 甲州市塩山上萩原地内の未整備区間の解消を図るにあたり、バイパスを計画することにより、環境にも配慮し、最も経済的な計画とした。 また、幅員等においてもコスト縮減に努めた。 現道拡幅は大規模な切土が生じ大きな地形改変になることと、工事中通行止めを伴うことから必要最小限とした。また、秩父多摩甲斐国立公園内であることにも配慮し、トンネル等によるバイパス整備で、自然環境への影響が最小限で経済性に優れた計画とした。 <input type="checkbox"/> 他の整備手法の有無 <input checked="" type="radio"/> 有 <input type="radio"/> 無 (状況) なし
(2) 事業執行主体の妥当性 (県が行うべきか) <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない	(6) 環境負荷への配慮 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない
(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。	(理由) 設計に当たっては、国立公園内であるためトンネル等により大規模な地形改変を生じさせないように、自然環境に十分配慮した計画である。
(3) 経済効率性 <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) ・費用(C) = 23億円 (内訳) 改築費21億円 維持管理費1.5億円 ・便益(B) = 25億円 (内訳) 走行時間短縮12億円 走行経費減少2.3億円 交通事故減少0.7億円 追加便益9.9億円 ・費用便益比 (B/C) = 1.1 費用便益比 (B/C) は国の採択基準1.0を超えている。	(理由) 甲州市と丹波山村を結ぶ唯一の幹線道路であるため、地元より早急な整備が望まれている。(国道411号改修促進期成同盟会)
(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	《総合評価》 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない
(理由) 国道411号の他に同等の施設はなく、既整備済み区間から柳沢峠までの間をバイパス事業として順次整備する計画である。 <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"/> 必要整備量の根拠 (状況) 整備区間については、甲州市塩山上萩原地内の未改良区間を対象とし、防災点検要対策・監視箇所迂回、事業効果の早期発現および交通隘路解消に必要な最低限の区間L=1,200mとした。幅員等は道路構造令による。	(理由) 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)



①2工区起点付近（線形が悪く見通しがきかない）



②中間部（急カーブで危険）



③2工区終点部付近（急カーブで見通しがきかない）



④2工区中間部（土砂押し出し）

