

平成27年度 公共事業事後評価調書

1. 事業説明シート(1)

(区分) 国補・県単

<b>事業名</b> 道路事業 [ 国道橋りょう改築事業 (国補) ]		<b>事業箇所</b> 山梨市三富川浦	<b>地区名</b> 国道140号 (三富道路)	<b>事業主体</b> 山梨県	
<b>(1)事業着手年度</b>	H10年度	<b>(2)事業期間</b>	H10年度~H22年度	<b>(3)完了後経過年数</b> 5年	<b>(4)総事業費</b> 5,255百万円
<b>(5)事業着手時点の課題・背景</b>			<b>(8)事業位置図等</b>		
<p>国道140号は、埼玉県熊谷市を起点とし、山梨、埼玉県境の雁坂トンネルを通り、山梨市などを經由して富士川町へ至る幹線道路であり、第一次緊急輸送道路にも指定されている。また、埼玉県と山梨県の産業、経済及び文化の交流を促し、沿線地域の活性化を支援する重要な路線である。</p> <p>当事業は、平成10年度の雁坂トンネル開通に伴う大型車交通の増加に対応し、山梨市三富地内の急勾配区間における交通の円滑化確保のため、登坂車線を設置することとした。</p>			<p><b>凡例</b>   今回事業評価箇所</p> 		
<b>(6)事業着手時点で想定した整備目標・効果</b>					
<p><b>(事前評価未実施)</b></p> <p><b>主要目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上</li> </ul> <p><b>副次目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害に強い道路の確保</li> </ul> <p><b>副次効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>防火帯・延焼遮断帯の確保</li> <li>緊急時の避難・救助機能の確保</li> </ul>					
<b>(7)整備内容 (目標達成の方法)</b>					
<p>道路改良                  L=2,140m W=9.5 ( 14.0 ) m</p> <p>車道：6.0(8.0)m (2車線)      9.5(11.5)m (2車線+登坂車線)                  歩道：無し      2.5m (片側)</p>					

2. 評価シート(1)

<p><b>(1)事業貢献度</b> <span style="float:right;">(良) 不良 &gt;</span></p> <p>(理由)                  平成10年度の雁坂トンネル開通に伴う大型車交通の増加に対応するため、特に大型車が低速走行となる急勾配区間において登坂車線を設置したものである。整備後においては低速車による渋滞がなく、円滑な交通が確保されており、無理な追い越しなどによる事故も発生していない。                  また、幅員が広く安全・安心な道路として県内外の観光振興に貢献しており、災害時の緊急輸送路としても十分な機能を備えている。</p> <p><b>主要目標</b>      <b>生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上</b></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>指 標</th> <th>着手時点数値等</th> <th>評価時点数値等</th> </tr> <tr> <td>混雑時走行速度</td> <td>31km/h      設定せず</td> <td>45km/h</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>2,146台/12h      設定せず</td> <td>1,745台/12h</td> </tr> </table> <p style="text-align:center;">(H9交通センサス)      (H22交通センサス)                  (参考)H17交通センサス: 2,665台/12h</p> <p>評価時点の数値に対する評価                  登坂車線設置を含む拡幅整備により生活中心圏までの旅行時間が短縮された。</p> <p><b>副次目標</b>      <b>災害に強い道路の確保</b></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>指 標</th> <th>着手時点数値等</th> <th>評価時点数値等</th> </tr> <tr> <td>危険度</td> <td>要対策・要監視箇所あり</td> <td>すべて解消</td> </tr> <tr> <td>損傷度</td> <td>通行止め実績 事業前過去3年間0回      設定せず</td> <td>0回</td> </tr> <tr> <td>緊急輸送道路の指定</td> <td>第一次緊急輸送道路</td> <td>第一次緊急輸送道路</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>2,146台/12h      設定せず</td> <td>1,745台/12h</td> </tr> </table> <p style="text-align:center;">評価時点の数値に対する評価      (H9交通センサス)      (H22交通センサス)</p> <p>拡幅整備に伴う新たな防災工事の施工により、第一次緊急輸送道路としての機能強化が図られた。</p> <p><b>副次効果</b></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>項 目</th> <th>内 容</th> </tr> <tr> <td>防火帯・延焼遮断帯の確保</td> <td>道路幅員W=14m &gt; 10m (防火帯)</td> </tr> <tr> <td>緊急時の避難・救助機能の確保</td> <td>第一次緊急輸送道路の整備</td> </tr> </table> <p><b>その他の事業効果の発現状況</b>                  道路の線形および拡幅整備により、交通の安全や円滑な通行が図られ、事故等の減少に寄与した。</p>	指 標	着手時点数値等	評価時点数値等	混雑時走行速度	31km/h      設定せず	45km/h	自動車交通量	2,146台/12h      設定せず	1,745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	すべて解消	損傷度	通行止め実績 事業前過去3年間0回      設定せず	0回	緊急輸送道路の指定	第一次緊急輸送道路	第一次緊急輸送道路	自動車交通量	2,146台/12h      設定せず	1,745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	第一次緊急輸送道路の整備	<p><b>(2)費用対効果分析の算定基礎となった要因等の変化</b> <span style="float:right;">(有) 無 &gt;</span></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>項 目</th> <th>着手時点の計画</th> <th>事後評価時点の実績</th> </tr> <tr> <td>総事業費</td> <td>5,500百万円</td> <td>5,255百万円</td> </tr> <tr> <td>工 期</td> <td>H10～H19</td> <td>H10～H22</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>7,080百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>8,497百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>未算出      1.2</td> </tr> </table> <p>(要因変化の分析)                  平成19年度再評価により、                  総事業費 5,500百万円      5,300百万円                  工 期 H10～H19      H10～H21                  (総事業費及び工期)                  ・相続手続きが難航し、用地取得が困難な区間約360mについては、解消の見込みがつかないため中止とし、平成22年度に事業完了とした。それに伴い事業費も減額となった。</p> <p><b>(3)事業実施による環境の変化</b> <span style="float:right;">&lt; (有)・無 &gt;</span></p> <p><b>自然環境への影響</b>                  秩父多摩国立公園内であることから、大規模な地形変化を伴う切り土などを避ける計画としたため、自然環境への影響は少ない。</p> <p><b>生活・居住環境等への影響</b>                  埼玉県と山梨県のアクセスが向上し、地域内の交流に必要な道路の安全性が確保できた。また、観光道路として紅葉などのシーズンには多くの来訪者が訪れるようになった。</p> <p><b>環境保全対策の効果の発現状況(措置を講じた場合)</b>                  なし</p> <p><b>(4)社会経済情勢の変化が事業に及ぼした影響</b> <span style="float:right;">&lt; 有 (無) &gt;</span></p> <p><b>社会経済状況の変化</b>                  なし</p> <p><b>関連計画・関連事業の状況の変化</b>                  なし</p> <p><b>事業環境等の変化</b>                  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	5,500百万円	5,255百万円	工 期	H10～H19	H10～H22	経済効率性	費用	7,080百万円	便益	8,497百万円	B/C	未算出      1.2
指 標	着手時点数値等	評価時点数値等																																													
混雑時走行速度	31km/h      設定せず	45km/h																																													
自動車交通量	2,146台/12h      設定せず	1,745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	すべて解消																																													
損傷度	通行止め実績 事業前過去3年間0回      設定せず	0回																																													
緊急輸送道路の指定	第一次緊急輸送道路	第一次緊急輸送道路																																													
自動車交通量	2,146台/12h      設定せず	1,745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	第一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	5,500百万円	5,255百万円																																													
工 期	H10～H19	H10～H22																																													
経済効率性	費用	7,080百万円																																													
	便益	8,497百万円																																													
	B/C	未算出      1.2																																													

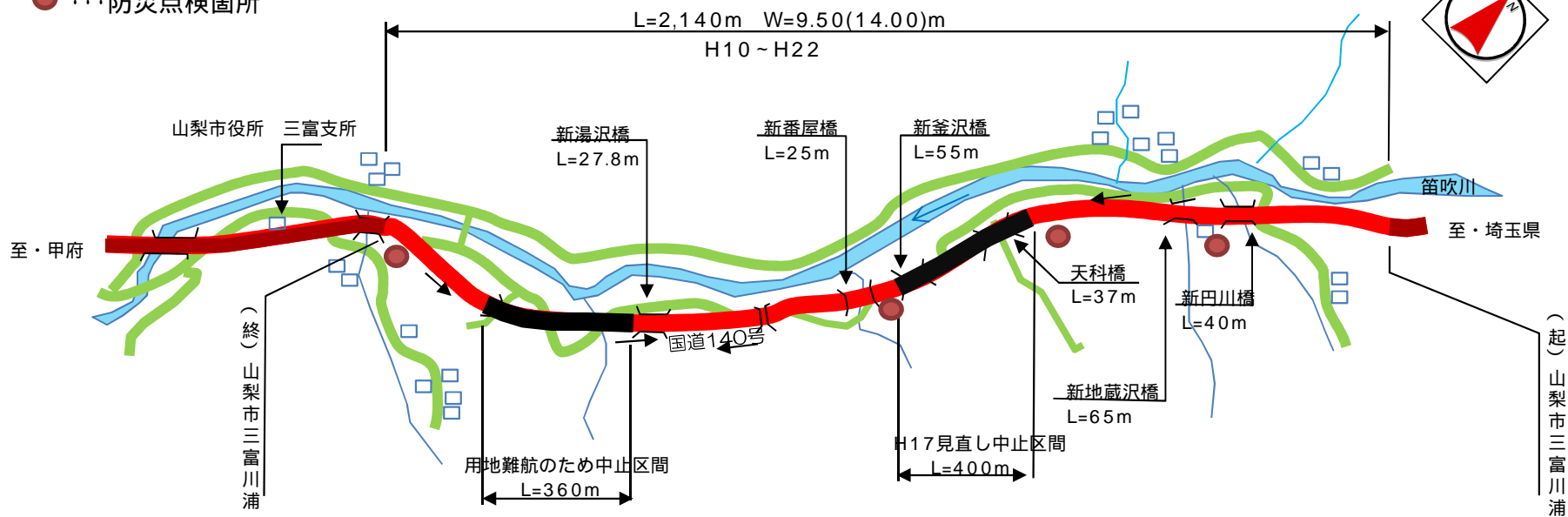
評価シート(2)

<p>(5)今後の事後評価の必要性 <span style="float:right">&lt; 有・<b>無</b>&gt;</span></p>	<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">&lt; 有・<b>無</b>&gt;</span></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、生活圏中心都市間のアクセス機能の向上が図られるとともに、防災・安全機能も確保されたことから、所期の目標が達成されているため、今後の事後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) なし</p> <p>(具体的反映策) なし</p>
<p>(6)本事業における改善措置の必要性 <span style="float:right">&lt; 有・<b>無</b>&gt;</span></p>	<p>(8)事業評価手法の見直しの必要性 <span style="float:right">&lt; 有・<b>無</b>&gt;</span></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 <span style="float:right">&lt; <b>有</b>・無 &gt;</span>                  現在整備中の西関東連絡道路が完成すれば、さらに山梨県主要市街地と埼玉県方面のアクセス機能が強化される。</p>

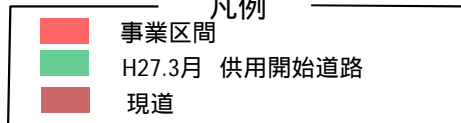
3. 添付資料シート(1)

平面図

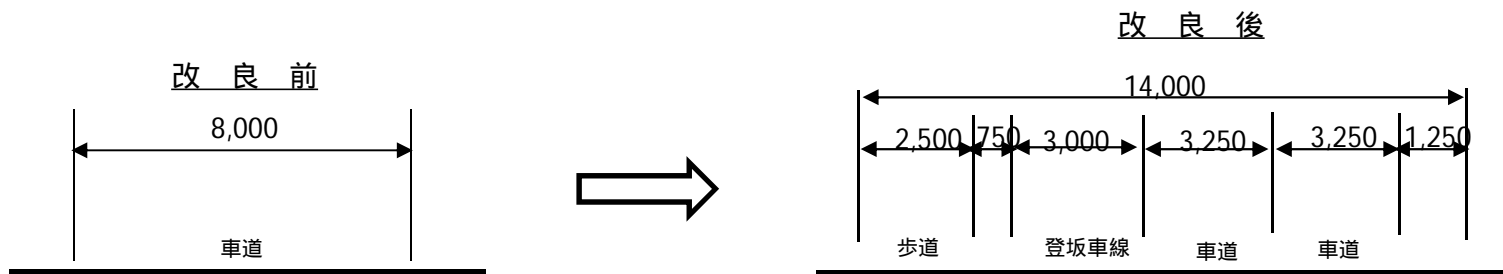
● ……防災点検箇所



凡例



標準横断図





供用前 無理な追い越し状況



供用後 道路状況(山縣館付近)



供用前 大型車走行状況(山縣館付近)



供用後 車両走行状況

