

平成28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 [市町村合併促進社会基盤整備事業 (国補・県単)]		事業箇所	上野原市鶴島	地区名	(主) 四日市場上野原線 (新天神トンネル)	事業主体	山梨県
(1) 事業着手年度	H17年度	(2) 事業期間	H17年度~H23年度	(3) 完了後経過年数	5年	(4) 総事業費	2,469百万円		
(5) 事業着手時点の課題・背景					(8) 事業位置図等				
<p>主要地方道四日市場上野原線の上野原市鶴島田野入~石割間の天神トンネルは、旧秋山村と上野原市中心部、中央道上野原IC及びJR上野原駅を結ぶ幹線道路であり、生活及び観光道路として重要な路線である。</p> <p>現道の天神トンネルは、明治43年竣工と老朽化が著しいうえに幅員が狭く、すれ違いもできない交通の隘路となっていたため、これを解消すべく、新たなトンネルを含むバイパスの整備を行うこととした。</p>									
(6) 事業着手時点で想定した整備目標・効果									
<p>(事前評価：H16)</p> <p><input type="checkbox"/> 主要目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 市町村中心地・大規模拠点施設へのアクセス向上 (目的：市町村中心地へのアクセス向上) <p><input type="checkbox"/> 副次目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害に強い道路の確保 <p><input type="checkbox"/> 副次効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>道路改良</p> <p>L=870m W=5.5 (6.5~7.0) m (内 新天神トンネル L=605m)</p> <p>車道：2.5 (3.5) m (1車線) → 5.5 (6.5~7.0) m (2車線)</p>									

2. 評価シート(1)

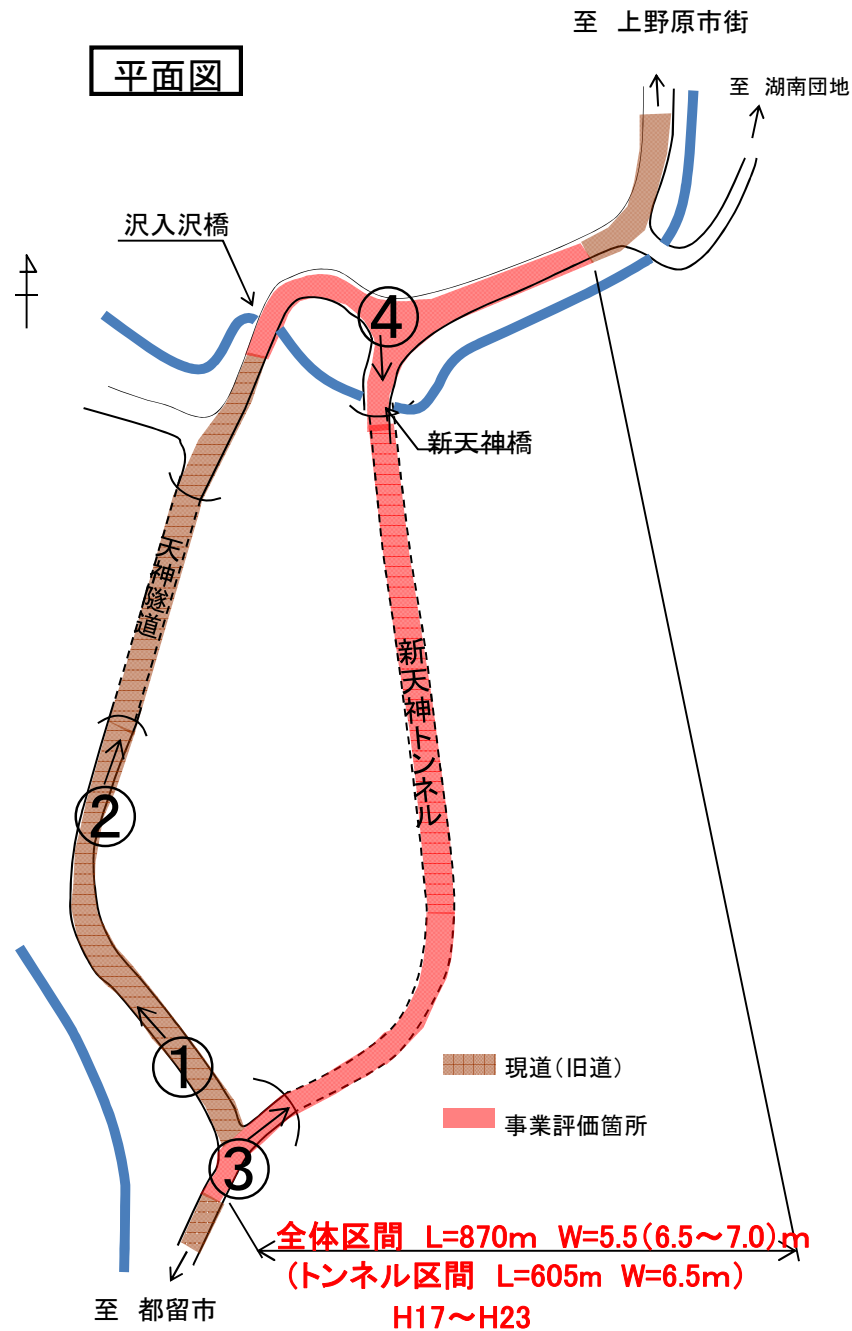
<p>(1)事業貢献度 < (良) 不良 ></p> <p>(理由) 本事業により、車両の円滑な通行が可能となり、市中心部に位置する市役所、上野原市立病院、中央道上野原IC及びJR上野原駅へのアクセスが向上した。また、幅員が広く安全安心な道路として県内外の観光振興に貢献しており、災害時の緊急輸送道路としても十分な機能を備えている。</p> <p>①主要目標 市町村中心地・大規模拠点施設へのアクセス向上</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>着手時点数値等</th> <th>評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路改良率</td> <td>55.8%※1</td> <td>63.5%※3</td> </tr> <tr> <td>混雑時走行速度</td> <td>15km/h※2</td> <td>現道：40km/h 現道：25km/h※4</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small;">※1 H17道路現況表 ※2 実測 ※3 H26道路現況表 ※4 実測</p> <p>□評価時点の数値に対する評価 バイパスの整備により、円滑な走行が可能となり、市町村中心地へのアクセス機能の強化が図られた。 また、上野原市街地から都留市街地までの移動時間が45分から43分に短縮された。</p> <p>②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>指標</th> <th>着手時点数値等</th> <th>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>全て解消</td> </tr> <tr> <td>損傷度等</td> <td>— ※1</td> <td>健全 ※3</td> </tr> <tr> <td>緊急輸送道路の指定</td> <td>第二次緊急輸送道路</td> <td>第二次緊急輸送道路</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道：1,382台/12h※2</td> <td>バイパス：1,699台/12h 現道：58台/12h ※4</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: x-small;">※1 評価指標が当時と異なるため ※2 H17センサス ※3 トンネル構造物の機能に支障が生じていない状態 ※4 実測値</p> <p>□評価時点の数値に対する評価 新設のトンネル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、災害時の活動がより機能的かつ迅速に対応できるようになった。</p> <p>③副次効果</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>緊急時の避難・救助機能の確保</td> <td>第二次緊急輸送道路の整備</td> </tr> </tbody> </table> <p>④その他の事業効果の発現状況 車線数が2車線に拡幅され線形も改良されるとともに、大型車が通行可能なトンネル断面となり、交通の安全や円滑な通行が図られた。 また、旧秋山村内に点在する自然豊かなレジャー施設へのアクセスが向上し、観光の振興に寄与した。</p>	指標	着手時点数値等	評価時点数値等	道路改良率	55.8%※1	63.5%※3	混雑時走行速度	15km/h※2	現道：40km/h 現道：25km/h※4	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	全て解消	損傷度等	— ※1	健全 ※3	緊急輸送道路の指定	第二次緊急輸送道路	第二次緊急輸送道路	自動車交通量	現道：1,382台/12h※2	バイパス：1,699台/12h 現道：58台/12h ※4	項目	内容	緊急時の避難・救助機能の確保	第二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>項目</th> <th>着手時点の計画</th> <th>事後評価時点の実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総事業費</td> <td>2,500百万円</td> <td>2,469百万円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>H17~H22</td> <td>H17~H23</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>2,650百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>2,850百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>1.08</td> </tr> </tbody> </table> <p>(要因変化の分析) 総事業費 大幅な変化なし 工期 一部において用地交渉が難航し、用地取得に時間を要したことによる。</p>	項目	着手時点の計画	事後評価時点の実績	総事業費	2,500百万円	2,469百万円	工期	H17~H22	H17~H23	経済効率性	費用	2,650百万円	便益	2,850百万円	B/C	1.08
指標	着手時点数値等	評価時点数値等																																											
道路改良率	55.8%※1	63.5%※3																																											
混雑時走行速度	15km/h※2	現道：40km/h 現道：25km/h※4																																											
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	全て解消																																											
損傷度等	— ※1	健全 ※3																																											
緊急輸送道路の指定	第二次緊急輸送道路	第二次緊急輸送道路																																											
自動車交通量	現道：1,382台/12h※2	バイパス：1,699台/12h 現道：58台/12h ※4																																											
項目	内容																																												
緊急時の避難・救助機能の確保	第二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	2,500百万円	2,469百万円																																											
工期	H17~H22	H17~H23																																											
経済効率性	費用	2,650百万円																																											
	便益	2,850百万円																																											
	B/C	1.08																																											
(3)事業実施による環境の変化																																													
<p>①自然環境への影響 トンネル坑口部は大規模な切土法面を回避した場所にするるとともに、坑口付近の切土斜面を緑化することにより自然環境へ配慮した。</p> <p>②生活・居住環境等への影響 歩道がなく狭隘であった現道からバイパスに通過交通が転換したことにより、生活道路である旧道において歩行者等の安全性が向上した。</p> <p>③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>																																													
(4)社会経済情勢の変化が事業に及ぼした影響																																													
<p>①社会経済状況の変化 なし</p> <p>②関連計画・関連事業の状況の変化 なし</p> <p>③事業環境等の変化 なし</p>																																													

評価シート（2）

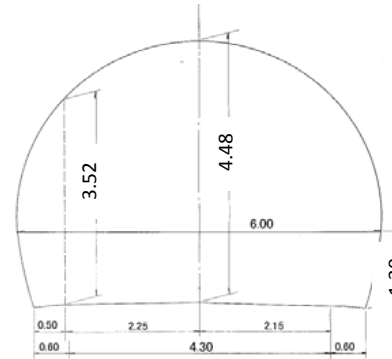
<p>(5) 今後の事後評価の必要性 〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</p>	<p>(7) 同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要性 〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</p>
<p>(理由) 評価シート（1）により、評価時点において通行車両の円滑な通行が確保され、中心地へのアクセス機能の向上が図られるとともに、防災・安全機能も確保されたことから、所期の目標が達成されているため、今後の事後評価は必要ないと思われる。</p> <p>□「有」の場合の実施時期及び方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 時期： 年度 ・ 方法： 	<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 〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</p>	<p>(8) 事業評価手法の見直しの必要性 〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</p>
<p>(理由) なし</p> <p>(具体的反映策) なし</p> <p>(既に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 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</p> <p>なし</p>

3. 添付資料シート (1)

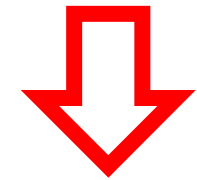
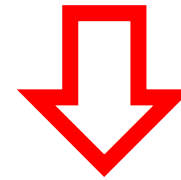
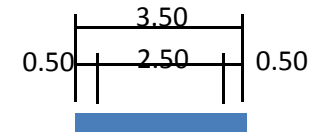
平面図



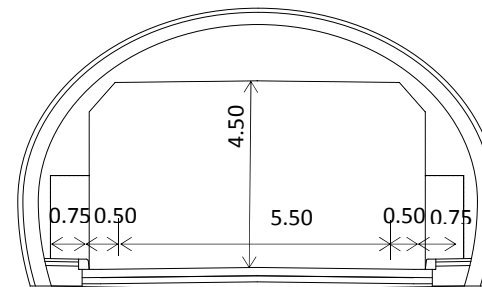
現道トンネル標準横断面図



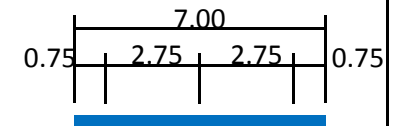
旧 一般部



バイパストンネル標準横断面図



新 一般部



① 旧道の状況



③ 供用の状況



② 旧道の状況



④ 新トンネル内

