

平成28年度 公共事業事後評価調査

(区分) 国補・県単

1. 事業説明シート(1)

事業名 道路事業 [国道橋りょう改築事業 (国補)]		事業箇所 丹波山村大常木～甲州市塩山一之瀬高橋		地区名 国道411号 (一之瀬高橋バイパス)		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 1,498百万円	
(5) 事業着手時点の課題・背景 <p> 国道411号は、東京都八王子市を起点とし、甲州市や山梨市などを経由し甲府市に至る国道であり、第一次緊急輸送道路に指定されている。また、山梨県と東京都を結ぶ国道20号と中央道が被災した場合には、代替路となる重要な路線であり、国道411号改修促進期成同盟会からも早期整備の要望を受けている。 当事業は、平成17年7月に発生した対岸の土砂崩落により、40日間の全面通行止を余儀なくされ、崩落箇所周辺の緊急点検で隣接斜面にも崩落の危険性が確認されたことから、道路防災点検による要対策箇所も含めて回避するバイパスを整備したものである。 </p>				(8) 事業位置図等 <p> 凡例 今回事業評価箇所 — 既整備箇所 — 事業中箇所 — </p> <p> 大常木バイパス L=600m W=5.5(7.0)m H21～23 </p> <p> 上萩原Ⅲ期バイパス L=1,900m W=5.5(7.0)m H22～29(予定) </p> <p> 一之瀬高橋バイパス L=460m W=5.5(7.0)m H17～23 </p> <p> 大常木Ⅱ期バイパス L=715m W=5.5(7.0)m H26～30(予定) </p> <p> 上萩原Ⅱ期バイパス L=2,600m W=6.0(8.0)m H9～H21 </p> <p> 上萩原Ⅰ期バイパス L=3,060m W=6.0(8.0)m S63～H9 </p>			
(事前評価：H17) <input type="checkbox"/> 主要目標 ・災害に強い道路の確保							
<input type="checkbox"/> 副次目標 なし							
<input type="checkbox"/> 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) 道路改良 L=460m W=5.5 (7.0) m 車道：4.0～5.0m (1～2車線) → 5.5m (2車線)							

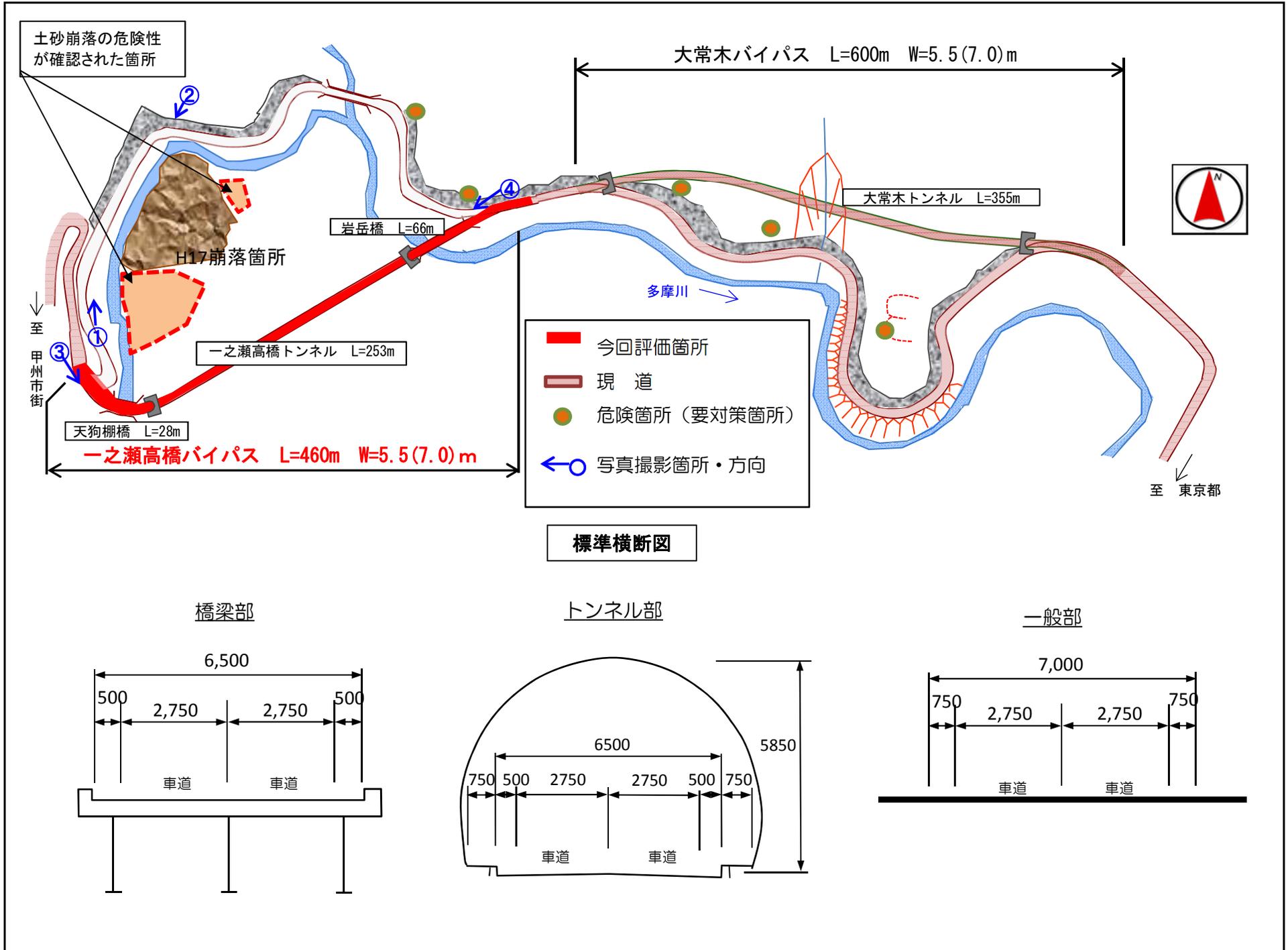
2. 評価シート（1）

<p>(1) 事業貢献度 (良) 不良 ></p> <p>(理由) 丹波山村大常木から甲州市一之瀬高橋にかけては、急峻な地形の中を国道411号が通過しているが、一之瀬高橋バイパスの整備により当該区間では法面上方からの落石や土砂崩落の危険性が無くなり、これに起因する通行規制も実施されていない。 また、幅員が広くなり線形も良好になったため、円滑な交通が確保され安全・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>① 主要目標 災害に強い道路の確保</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">指 標</th> <th style="width: 40%;">着手時点数値等</th> <th style="width: 40%;">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>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1回</td> <td>0回</td> </tr> <tr> <td>緊急輸送路の指定</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>1,179台/12h</td> <td>1,181台/12h</td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価時点の数値に対する評価 (H17交通センサス) (H27交通センサス) バイパス整備により要対策・要監視箇所をすべて回避できたため、第1次緊急輸送路としての機能強化が図られた。</p> <p>② 副次目標 なし</p> <p>③ 副次効果</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">項 目</th> <th style="width: 80%;">内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>アクセス機能の維持</td> <td>現道が通行止めになった際に、迂回に2倍以上の時間がかかっていたところを、バイパス整備により解消できた。</td> </tr> </tbody> </table> <p>④ その他の事業効果の発現状況 ・バイパス整備により旅行速度が改善され、生活中心都市への旅行時間が約1分短縮された。 ・中央自動車道や国道20号の通行規制や渋滞時に東京都方面への代替道路として活用されている。</p>	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1回	0回	緊急輸送路の指定	第一次緊急輸送道路	第一次緊急輸送道路	自動車交通量	1,179台/12h	1,181台/12h	項 目	内 容	アクセス機能の維持	現道が通行止めになった際に、迂回に2倍以上の時間がかかっていたところを、バイパス整備により解消できた。	<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 style="width: 20%;">項 目</th> <th style="width: 30%;">着手時点の計画</th> <th style="width: 50%;">事後評価時点の実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総事業費</td> <td>1,200百万円</td> <td>1,498百万円</td> </tr> <tr> <td>工 期</td> <td>H17~H20</td> <td>H17~H23</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>1,190百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>2,030百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>1.25</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>1.15</td> </tr> </tbody> </table> <p>(要因変化の分析) (総事業費) ・事業費増額の要因は、地質調査の結果に基づきトンネル掘削及び橋梁基礎の工事費が増加したことによる。 (工期) ・工期増加の要因は、当初、両側同時施工とした計画であっが、詳細な検討を行った結果、地形が急峻であり施工が困難であったことから、片側施工に見直したことによる。</p> <p>(3) 事業実施による環境の変化</p> <p>① 自然環境への影響 秩父多摩甲斐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>② 生活・居住環境等への影響 東京都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された。</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> <p>(4) 社会経済情勢の変化が事業に及ぼした影響</p> <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>	項 目	着手時点の計画	事後評価時点の実績	総事業費	1,200百万円	1,498百万円	工 期	H17~H20	H17~H23	経済効率性	費用	1,190百万円	便益	2,030百万円	B/C	1.25			1.15
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1回	0回																																					
緊急輸送路の指定	第一次緊急輸送道路	第一次緊急輸送道路																																					
自動車交通量	1,179台/12h	1,181台/12h																																					
項 目	内 容																																						
アクセス機能の維持	現道が通行止めになった際に、迂回に2倍以上の時間がかかっていたところを、バイパス整備により解消できた。																																						
項 目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																					
総事業費	1,200百万円	1,498百万円																																					
工 期	H17~H20	H17~H23																																					
経済効率性	費用	1,190百万円																																					
	便益	2,030百万円																																					
	B/C	1.25																																					
		1.15																																					

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、評価時点において防災・安全機能が確保され、生活中心都市間のアクセス機能の向上が図られたことから、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>国道411号 上萩原Ⅰ期バイパス 平成10年3月 供用開始 上萩原Ⅱ期バイパス 平成22年1月 供用開始 上萩原Ⅲ期バイパス 平成22年着手 事業中 大常木バイパス 平成23年8月 供用開始 大常木Ⅱ期バイパス 平成26年着手 事業中 国道139号 松姫トンネル 平成26年10月 供用開始</p>

3. 添付資料シート (1)



①

供用前 道路状況
(H17年崩落状況)



崩落直後



復旧後

③

供用後 道路状況 (甲州市側)



②

供用前 道路状況
(H17崩落状況)



④

供用後 道路状況 (丹波山村側)

