

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		事業箇所		地区名		事業主体	
道路事業 [緊急道路整備改築事業 (国補)]		北都留郡丹波山村大常木		国道411号 (大常木バイパス)		山梨県	
(1) 事業着手年度	H21年度	(2) 事業期間	H21年度~H23年度	(3) 完了後経過年数	5年	(4) 総事業費	1,361百万円
(5) 事業着手時点の課題・背景				(8) 事業位置図等			
<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。</p> <p>当事業は、通行車両の安全確保、また住民の交流や地域経済の活性化を目的として、落石・土砂崩落等の危険性低減と走行性向上を図るため、現道の道路防災点検による要対策箇所を回避するバイパスを整備したものである。</p>							
(6) 事業着手時点で想定した整備目標・効果							
<p>(事前評価：H20)</p> <p><input type="checkbox"/> 主要目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害に強い道路の確保</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> 副次目標</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><input type="checkbox"/> 副次効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>アクセス機能の維持</li> <li>走行安全性の確保</li> </ul>							
(7) 整備内容 (目標達成の方法)							
<p>道路改良</p> <p>L=600m W=5.5 (7.0) m</p> <p>車道：4.0~5.0m (1~2車線) → 5.5m (2車線)</p>							

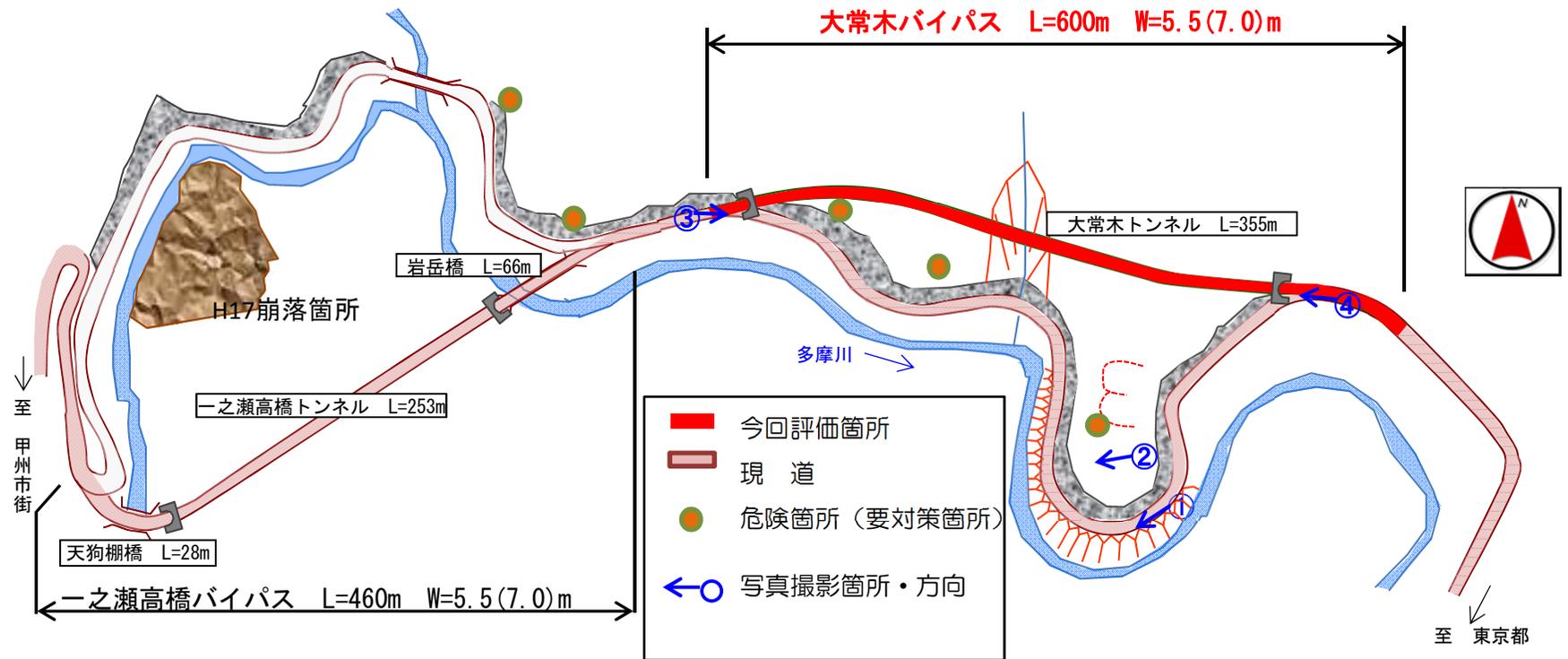
## 2. 評価シート（1）

<p><b>(1) 事業貢献度</b> <span style="float: right;">(良) 不良 &gt;</span></p> <p>(理由)          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、大常木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><b>① 主要目標</b> <span style="float: right;">災害に強い道路の確保</span></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>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3回</td> <td>0回</td> </tr> <tr> <td>緊急輸送路の指定</td> <td>第一次緊急輸送路</td> <td>第一次緊急輸送路</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><b>② 副次目標</b> <span style="float: right;">生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上</span></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>混雑時走行速度</td> <td>20km/h (実測)</td> <td>40km/h (実測)</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旅行速度が改善され、生活圏中心都市までの旅行時間が約1分短縮された。</p> <p><b>③ 副次効果</b></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>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> <tr> <td>走行安全性の確保</td> <td>死傷事故率が減少 103件 → 0件 (単位：件/億台キロ)</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>④ その他の事業効果の発現状況</b>          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3回	0回	緊急輸送路の指定	第一次緊急輸送路	第一次緊急輸送路	自動車交通量	1,179台/12h	1,181台/12h	指 標	着手時点数値等	評価時点数値等	混雑時走行速度	20km/h (実測)	40km/h (実測)	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。	走行安全性の確保	死傷事故率が減少 103件 → 0件 (単位：件/億台キロ)	<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;"> <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>1,250百万円</td> <td>1,361百万円</td> </tr> <tr> <td>工 期</td> <td>H21~H24</td> <td>H21~H23</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>1,210百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>1,310百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>1.08</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>1.22</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、坑口部の落石対策による工事費が増加したことによる。</p> <p>(工 期)          ・工事を集中的に実施したことにより1年短縮した。</p> <p><b>(3) 事業実施による環境の変化</b></p> <p><b>① 自然環境への影響</b>          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><b>② 生活・居住環境等への影響</b>          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><b>③ 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></p> <p><b>① 社会経済状況の変化</b>          なし</p> <p><b>② 関連計画・関連事業の状況の変化</b>          なし</p> <p><b>③ 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	1,250百万円	1,361百万円	工 期	H21~H24	H21~H23	経済効率性	費用	1,210百万円	便益	1,310百万円	B/C	1.08			1.22
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3回	0回																																																
緊急輸送路の指定	第一次緊急輸送路	第一次緊急輸送路																																																
自動車交通量	1,179台/12h	1,181台/12h																																																
指 標	着手時点数値等	評価時点数値等																																																
混雑時走行速度	20km/h (実測)	40km/h (実測)																																																
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。																																																	
走行安全性の確保	死傷事故率が減少 103件 → 0件 (単位：件/億台キロ)																																																	
項 目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																																
総事業費	1,250百万円	1,361百万円																																																
工 期	H21~H24	H21~H23																																																
経済効率性	費用	1,210百万円																																																
	便益	1,310百万円																																																
	B/C	1.08																																																
		1.22																																																

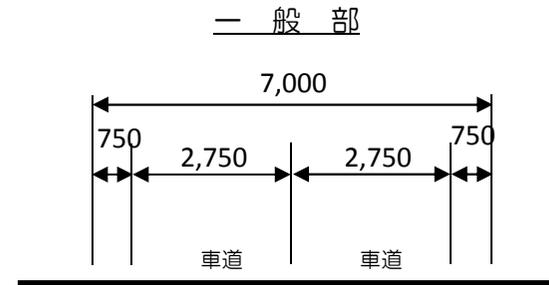
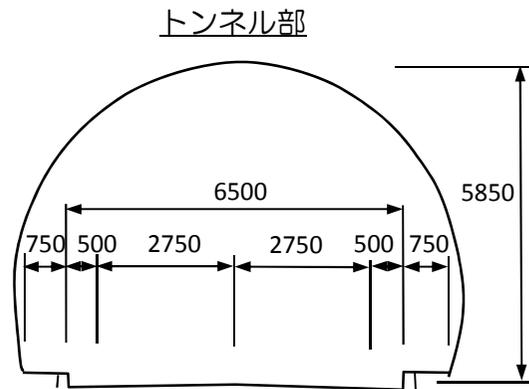
評価シート（2）

<p>(5) 今後の事後評価の必要性 <span style="float: right;">〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</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;">〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</span></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"> <li>・ 時期：        年度</li> <li>・ 方法：</li> </ul>	<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;">〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</span></p>	<p>(8) 事業評価手法の見直しの必要性 <span style="float: right;">〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</span></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)</p> <p>(具体的反映策)</p>																								
	<p>(9) その他特筆すべき事項 <span style="float: right;">〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</span></p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">国道411号</td> <td style="width: 35%;">上萩原Ⅰ期バイパス</td> <td style="width: 15%;">平成10年3月</td> <td style="width: 35%;">供用開始</td> </tr> <tr> <td></td> <td>上萩原Ⅱ期バイパス</td> <td>平成22年1月</td> <td>供用開始</td> </tr> <tr> <td></td> <td>上萩原Ⅲ期バイパス</td> <td>平成22年着手</td> <td>事業中</td> </tr> <tr> <td></td> <td>一之瀬高橋バイパス</td> <td>平成23年7月</td> <td>供用開始</td> </tr> <tr> <td></td> <td>大常木Ⅱ期バイパス</td> <td>平成26年着手</td> <td>事業中</td> </tr> <tr> <td>国道139号</td> <td>松姫トンネル</td> <td>平成26年10月</td> <td>供用開始</td> </tr> </table>	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		一之瀬高橋バイパス	平成23年7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
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																						
	一之瀬高橋バイパス	平成23年7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																						

3. 添付資料シート (1)



標準横断面図



①

供用前 道路への落石状況



②

供用前 道路法面上方の浮き石状況



③

供用後 道路状況（甲州市側）



④

供用後 道路状況（丹波山村側）

