

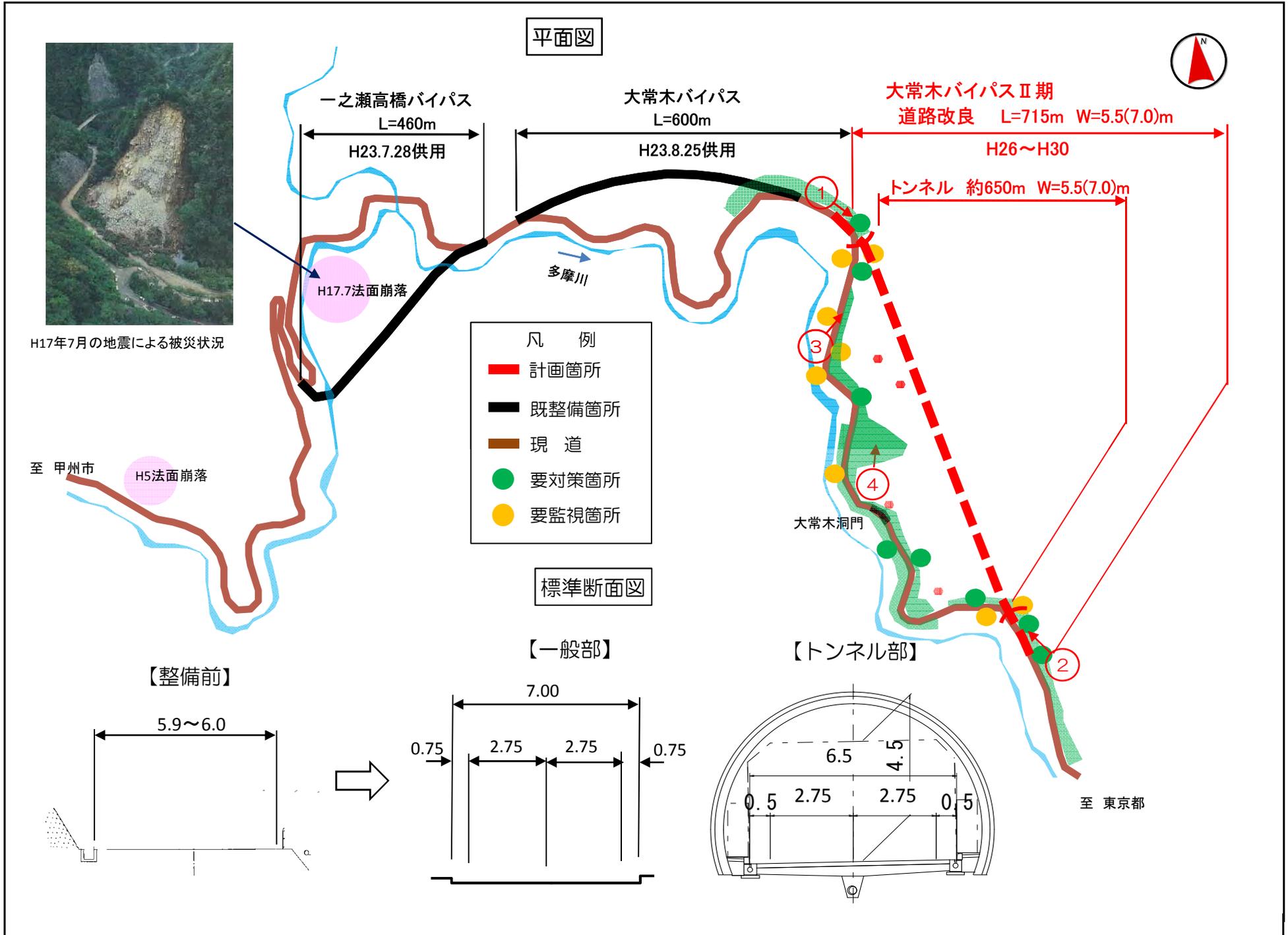
1. 事業説明シート

事業名	道路事業 [緊急道路整備改築事業 (国補)]	事業箇所	北都留郡丹波山村大常木	地区名	国道411号 (大常木バイパスⅡ期)	事業主体	山梨県															
<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、丹波山村、甲州市などを経由して甲府市に至る幹線道路であるとともに、第1次緊急輸送路として災害など緊急時の避難・救援ルートとしても重要な役割を担っている。 当該区間は道路線形が悪く、見通しが悪いことや法面及び路肩崩壊危険箇所が集中するなど、早急な対応が必要である。</p> <p>②整備目標・効果</p> <p>□主要目標 ○災害に強い道路の確保 危険度 (落石等) : 要対策箇所あり 損傷度等 (落石等) : 通行止め実績 (過去3年間) 9回>2回以上※ 緊急輸送道路の指定: 指定有り (第1次緊急輸送道路) 自動車交通量: 858台/h (H22平均) <3,314台/12h以上※</p> <p>□副次目標 ○市町村中心地・大規模拠点施設へのアクセス向上 道路改良率: 82.9%>59.7%未滿※ 混雑時走行速度: 28km/h<30km/h以下※ ※評価基準値</p> <p>□副次効果 ○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。)</p> <p>③目標達成の方法 線形不良、幅員狭小区間で防災点検要対策箇所を含む、延長L=715mについてバイパス整備を行う。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一第二次一 (H20~26) 山梨県地域防災計画 (第1次緊急輸送道路指定に指定) 山梨のみちづくりビジョン (H21.3)</p>																		
<p>(2) 整備内容と整備量</p> <p>①整備内容 道路改良 L=715m W=5.5(7.0)m</p> <p>②整備期間 平成26年度~平成30年度</p> <p>③総事業費 約2,000百万円 (国費1,300百万円 (6.5/10) 県費700百万円 (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26年度</td> <td>測量、調査設計</td> <td>100百万円</td> </tr> <tr> <td>平成27年度</td> <td>用地買収、トンネル工</td> <td>300百万円</td> </tr> <tr> <td>平成28年度</td> <td>トンネル工</td> <td>700百万円</td> </tr> <tr> <td>平成29年度</td> <td>トンネル工</td> <td>700百万円</td> </tr> <tr> <td>平成30年度</td> <td>道路改良工、トンネル工</td> <td>200百万円</td> </tr> </table> <p>□既整備内容・期間・事業費 一之瀬高橋バイパス L=460m W=5.5(7.0)m H17~H23 事業費約17億円 大常木バイパス L=600m W=5.5(7.0)m H21~H23 事業費約15億円</p>				平成26年度	測量、調査設計	100百万円	平成27年度	用地買収、トンネル工	300百万円	平成28年度	トンネル工	700百万円	平成29年度	トンネル工	700百万円	平成30年度	道路改良工、トンネル工	200百万円	<p>(4) 事業位置等図</p> <p>道路改良 L=715m W=5.5(7.0)m H26~H30</p> <p>大常木バイパス (H21~H23)</p> <p>一之瀬高橋バイパス (H17~H23)</p> <p>至 甲州市</p> <p>至 奥多摩町</p> <p>北都留郡 丹波山村</p> <p>凡例 今回事業評価箇所 (Red line) 既整備箇所 (Black line)</p>			
平成26年度	測量、調査設計	100百万円																				
平成27年度	用地買収、トンネル工	300百万円																				
平成28年度	トンネル工	700百万円																				
平成29年度	トンネル工	700百万円																				
平成30年度	道路改良工、トンネル工	200百万円																				

2. 評価シート

<p>(1) 公共関与の妥当性 (行政が行うべき事業か) (妥当・妥当でない)</p>	<p>(5) 整備手法の有効性 (妥当・妥当でない)</p>
<p>(理由) 本路線は、東京都と山梨県を結ぶ幹線道路であり、災害時には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。</p>	<p>(理由) 切土を生じるため大きな地形改変になることと工事中の車両通行止めを伴うことから、現道拡幅は必要最低限の区間とし、トンネルによるバイパス整備とすることで地形への影響を最小限と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。</p>
<p>(2) 事業執行主体の妥当性 (県が行うべきか) (妥当・妥当でない)</p>	<p><input type="checkbox"/>他の整備手法の有無 〈有・無〉</p>
<p>(理由) 本路線は、県管理国道であり道路法12条の規定により県で実施すべき事業である。</p>	<p>(状況) なし</p>
<p>(3) 経済効率性 (妥当・妥当でない)</p>	<p>(6) 環境負荷への配慮 (妥当・妥当でない)</p>
<p>(理由) ・費用(C)=17.3億円 (内訳) 改築費16.7億円 維持管理費0.6億円 ・便益(B)=21.7億円 (内訳) 走行時間短縮11.5億円 走行経費減少2.4億円 交通事故減少0.2億円 追加便益7.6億円 ・費用便益比 (B/C) =1.3 費用便益比 (B/C) は国の採択基準1.0を超えている。</p>	<p>(理由) 設計にあたっては、現地が国立公園内(特別地域)に位置することから、大規模な自然環境の改変がないようトンネル構造形式とし、切り土等を必要最低限に抑えるなど環境への負荷を最小限に抑えた計画である。</p>
<p>(4) 事業実施・規模の妥当性 (妥当・妥当でない)</p>	<p>(7) 事業計画の熟度 (妥当・妥当でない)</p>
<p>(理由) 国道411号の他に同等の施設はなく、道路線形が悪く、防災点検による要対策箇所も存在することから、第一次緊急輸送道路としての機能維持のためにも整備が必要である。</p> <p><input type="checkbox"/>同等施設等(計画を含む)の有無 〈有・無〉</p> <p>(状況) 現国道以外に目的を果たす施設はない。</p> <p><input type="checkbox"/>必要整備量の根拠</p> <p>(状況) 丹波山村大常木地内において、防災対策が必要な箇所を含む未改良区間を対象とし、防災点検要対策・監視箇所の迂回や線形不良、幅員狭小など交通隘路解消に必要な最低限の区間L=715mとした。幅員等は道路構造令による。</p>	<p>(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、国道411号改修促進期成同盟会(甲州市、笛吹市、山梨市、甲州市、丹波山村、小菅村)より早急な整備が望まれている。</p> <p>《総合評価》 (妥当・妥当でない)</p> <p>(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。</p>

3. 添付資料シート (1)





① 終点側(甲州市方面)坑口付近



② 起点側(東京方面)坑口付近



③ 現道法面(モルタル吹付)の劣化状況



④ 法面上部のモルタル剥離