

平成26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)]		南都留郡富士河口湖町大石 ~ 笛吹市芦川町上芦川		(一) 富士河口湖芦川線 (若彦トンネル)		山梨県	
(1) 事業着手年度	H12年度	(2) 事業期間	H12年度 ~ H21年度	(3) 完了後経過年数	5年	(4) 総事業費	9,718百万円
(5) 事業着手時点の課題・背景				(8) 事業位置図等			
<p>一般県道富士河口湖芦川線は、富士河口湖町大石の河口湖精進線を起点とし、大石峠を経て笛吹市芦川町の笛吹市川三郷線に至る道路である。本道路は古道甲斐九筋のひとつ甲府市 ~ 笛吹市芦川町 ~ 富士河口湖町を連絡する通称「若彦路」と呼ばれるルートの一部を成す峠道路であり、自動車の通行は不可能な状況であった。この若彦路の復元は、地域間交流の復活として沿線地域住民の半世紀に及ぶ要望となっていた。一方、東海地震、富士山噴火などの自然災害に対する懸念もあり、避難路の確保が課題でもあった。</p> <p>こうしたことから、富士北麓地域と甲府圏域とを結ぶ新たな交通ネットワークを形成し、地域間交流、産業・観光振興はもとより、富士山防災等の重要な避難・資材輸送路、また笛吹市芦川町内から富士吉田市の市立病院や富士河口湖町の赤十字病院への搬送路として、地域の活性化並びに安全・安心な生活に寄与する、交流ふれあいトンネルの整備をすることとなった。</p>				<p>全体計画 L=5,820m、W=6.0(12.0)m</p> <p>H12 ~ H21</p> <p>トンネル L=2,615m</p> <p>凡例 今回事業評価箇所</p>			
(6) 事業着手時点で想定した整備目標・効果							
<p>(事前評価未実施)</p> <p>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> <p>副次目標 災害に強い道路の確保</p> <p>副次効果 緊急時の避難・救助機能の確保</p>							
(7) 整備内容 (目標達成の方法)							
<p>新規路線の確保 (車道幅員の確保、一部歩道設置)</p> <p>L=5,820m W=6.0(12.0)m</p> <p>車道 : 0m 6.0 (2車線 基準の幅員の確保)</p> <p>歩道 : 0m 2.5m (両側・地区内)</p>							

2. 評価シート(1)

<p>(1)事業貢献度 ◀良▶ 不良▶</p> <p>(理由) 道路整備後、富士北麓圏域と甲府圏域のネットワーク強化や富士山噴火、地震など緊急時の新たな避難・輸送ルートの確保が図られるとともに、周辺道路では観光シーズン等において交通分散による混雑緩和や代替道路機能の役割を果たすこととなった。これらを要因として、利用が図られていることから本事業は大きく貢献している。</p> <p>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>現道： - 設定せず</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>混雑度走行速度</td> <td>現道： - 設定せず</td> <td>県道：46km/h</td> </tr> </tbody> </table> <p>評価時点の数値に対する評価 本道路の整備により、円滑な走行が可能となると共に富士北麓圏域と甲府圏域を結ぶ新たな道路ネットワークが確保されアクセス性が向上した。</p> <p>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(落石等)</td> <td>現道： -</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>損傷度等(落石等)</td> <td>現道： -</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>緊急輸送道路の指定</td> <td>現道： -</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： -</td> <td>1,840台/12h(休日)</td> </tr> </tbody> </table> <p>評価時点の数値に対する評価 本道路の整備により、富士北麓圏域と甲府圏域を結ぶ連絡ルートとして第二次緊急輸送道路に指定され、緊急時の避難路並びに物資の輸送路として重要な路線となった。</p> <p>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>その他の事業効果の発現状況 供用開始後の平成22年4月8日、富士河口湖町河口の国道137号で車3台が接触する事故が発生し、事故の影響で1時間半にわたって通行止めとなった。その際、警察が本路線を誘導し、交通渋滞を最小限に抑えることができた。また、国道137号新御坂トンネル天井板撤去工事に伴う全面通行止の期間(平成26年5月26日～6月30日)において、国道137号の代替道路となる。</p>	指標	着手時点数値等	評価時点数値等	道路改良率	現道： - 設定せず	100%	混雑度走行速度	現道： - 設定せず	県道：46km/h	指標	着手時点数値等	評価時点数値等	危険度(落石等)	現道： -	なし	損傷度等(落石等)	現道： -	なし	緊急輸送道路の指定	現道： -	第二次緊急輸送道路	自動車交通量	現道： -	1,840台/12h(休日)	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>11,200百万円</td> <td>9,718百万円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>H12～H21</td> <td>H12～H21</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>12,659百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>15,157百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>未算出 1.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>(要因変化の分析) 事業費については、以下によりコスト縮減を図った。 ・トンネル断面の縮小：トンネルの路肩幅員に縮小規定を適用(1.0m 0.5m)し、トンネルの断面積を13%縮小し、約10億円の工事費減 ・トンネル残土等の再利用：トンネル掘削の残土や岩砕を破砕処理するなどして、残土処理費等を縮減 トンネル掘削により排出される汚泥を現場処理して再利用し、運搬費、処分費を削減。約2.4億円の工事費減</p> <p>(3)事業実施による環境の変化 ◀有▶ 無▶</p> <p>自然環境への影響 ・富士北麓圏域と甲府圏域の連絡ルートは、本道路と国道137号の複数路線が確保され目的地への移動ルートの選択が可能となり、車両走行距離の短縮が図られCo2等の排出量が減少し大気環境の改善が得られたと考えられる。</p> <p>生活・居住環境等への影響 ・芦川の住民が富士河口湖町や富士吉田方面への通勤や通院など、日常生活の利便性が向上した。また、公共交通として富士急行バスが、富士吉田市の富士山駅と芦川農産物直売所を結ぶ新たなバス路線の営業を開始した。</p> <p>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 ◀有▶ 無▶</p> <p>社会経済状況の変化 なし</p> <p>関連計画・関連事業の状況の変化 なし</p> <p>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	11,200百万円	9,718百万円	工期	H12～H21	H12～H21	経済効率性	費用	12,659百万円	便益	15,157百万円	B/C	未算出 1.2
指標	着手時点数値等	評価時点数値等																																											
道路改良率	現道： - 設定せず	100%																																											
混雑度走行速度	現道： - 設定せず	県道：46km/h																																											
指標	着手時点数値等	評価時点数値等																																											
危険度(落石等)	現道： -	なし																																											
損傷度等(落石等)	現道： -	なし																																											
緊急輸送道路の指定	現道： -	第二次緊急輸送道路																																											
自動車交通量	現道： -	1,840台/12h(休日)																																											
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	11,200百万円	9,718百万円																																											
工期	H12～H21	H12～H21																																											
経済効率性	費用	12,659百万円																																											
	便益	15,157百万円																																											
	B/C	未算出 1.2																																											

評価シート(2)

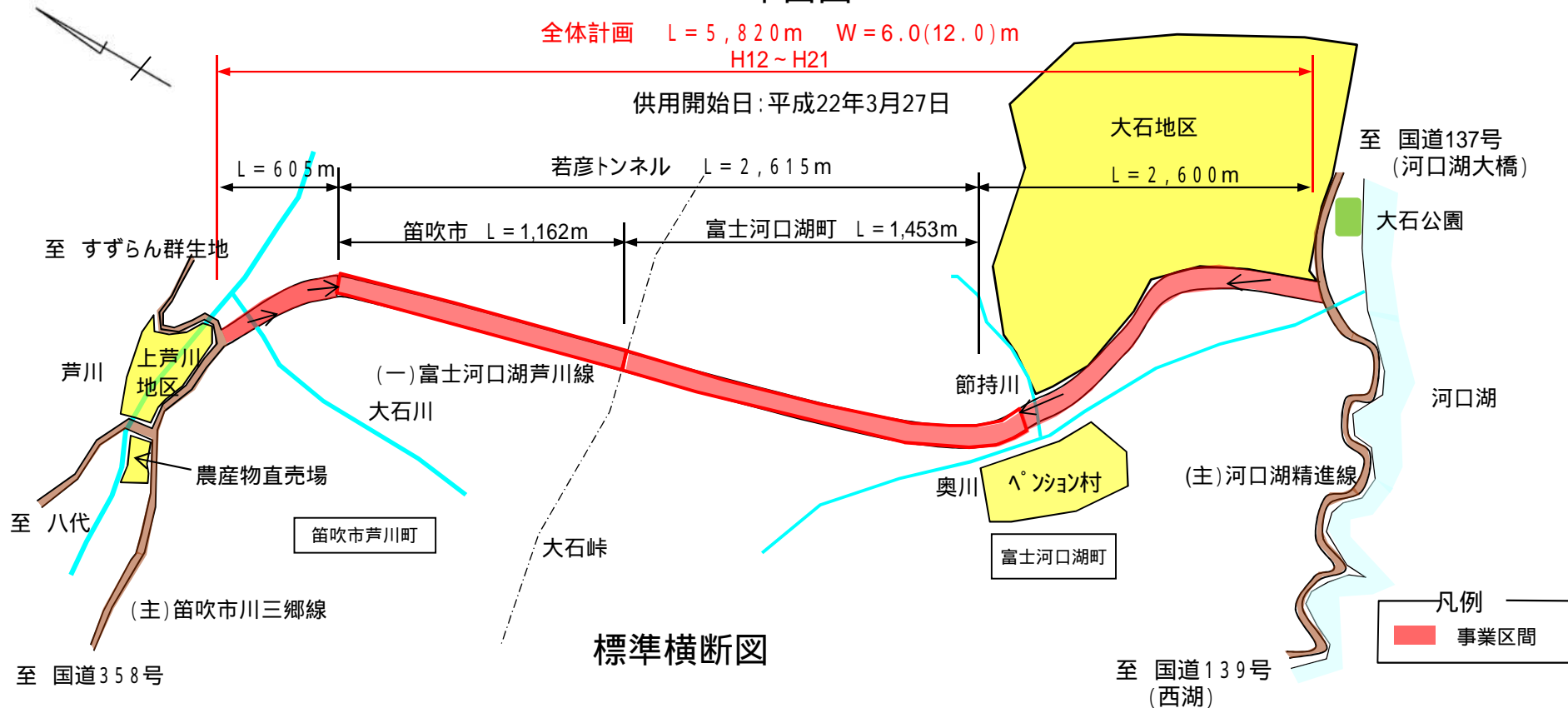
<p>(5)今後の事後評価の必要性 < 有 <input checked="" type="radio"/> 無 ></p>	<p>(7)同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要性 < 有 <input type="radio"/> 無 ></p>
<p>(理由) 評価シート(1)により、評価時点において通行車両の円滑な通行が確保され、中心地へのアクセス機能の向上が図られるとともに、緊急時の新たな避難・輸送ルートが確保されたことから、所期の目的が達成されている。 このため、今後の事後評価は必要ないと思われる。</p> <p>「有」の場合の実施時期及び方法 ・ 時期： 年度 ・ 方法：</p>	<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 < 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 type="radio"/> 無 ></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 < <input checked="" type="radio"/> 有 <input type="radio"/> 無 ></p> <p>河口湖側坑口より発生している湧水を、富士河口湖町の上水道の水源、並びに道路勾配を利用して県企業局による小水力発電に活用し、エネルギーの有効利用を図っている。 H25富士山の世界文化遺産登録により観光客の増加が見込まれるなか、富士北麓地域から芦川地区への新たな観光ルートが確立された。</p>

3. 添付資料シート(1)

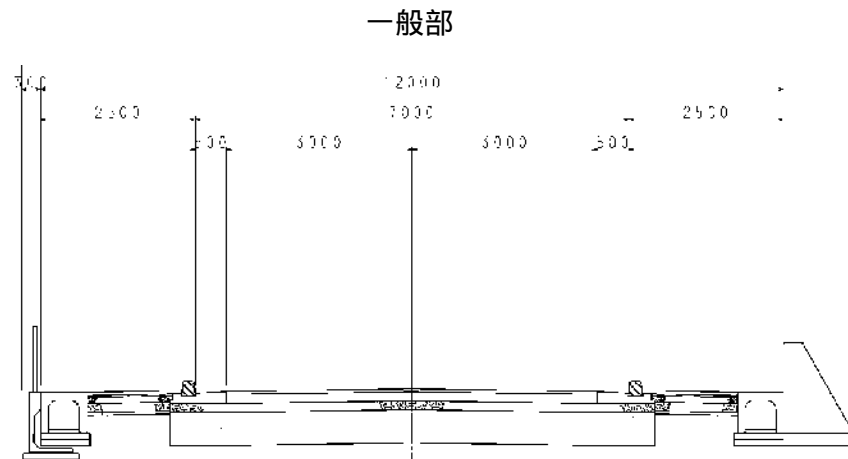
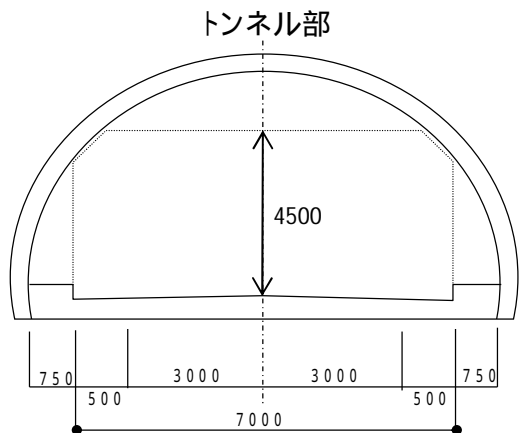
平面図

全体計画 L = 5,820m W = 6.0(12.0)m
H12~H21

供用開始日:平成22年3月27日



標準横断面図





河口湖精進線交差点部から若彦トンネル方面を望む



若彦トンネル河口側坑口



芦川終点部から若彦トンネル方面を望む



若彦トンネル芦川側坑口