

# 令和元年度 公共事業事後評価調査

## 1. 事業説明シート

(区分) **国補** ・ 県単

事業名	道路事業 [国道橋りょう改築事業 (国補)]		事業箇所	大月市七保町深城～北都留郡小菅村小永田		地区名	国道139号 (松姫バイパス)		事業主体	山梨県	
(1) 事業着手年度	H13年度		(2) 事業期間	H13年度～H26年度		(3) 完了後経過年数	5年		(4) 総事業費	9,960百万円	
(5) 事業着手時点の課題・背景						(8) 事業位置図等					
<p>国道139号は、静岡県富士市を起点とし、山梨県富士吉田市と大月市、小菅村を經由し、東京都奥多摩町に至る全長約4.6kmの道路であり、大月市と小菅村を結ぶ唯一の生活道路である。</p> <p>また、国道411号や主要地方道上野原丹波山線とともに、県東部地域における広域的な道路ネットワークを形成しており、第二次緊急輸送道路にも指定されている。</p> <p>しかし、事業区間は、大月市と小菅村の境にある松姫峠を挟んで急峻で狭隘な山道となっており、異常気象や災害発生の度に通行止めになっていた。</p>						<p>今回評価箇所</p> <p>道路改良 L=3,800m W=6.0(8.0)m</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><input type="checkbox"/> 主要目標</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 災害に強い道路の確保</p> <p><input type="checkbox"/> 副次目標</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 市町村中心地・大規模拠点施設へのアクセス向上</p> <p><input type="checkbox"/> 副次効果</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> アクセス機能の維持</p>											
(7) 整備内容 (目標達成の方法)											
<p>道路改良 L=3,800m W=6.0(8.0)m</p> <p>松姫トンネル L=3,066m 事柵橋 L=56m</p> <p>山王橋 L=50m 小永田トンネル L=95m</p> <p>小永田大橋 L=96m</p> <p>車道 5.5m (1車線) → 8.0m (2車線)</p>											

## 2.評価シート（1）

### （1）事業貢献度

<良> 不良

（理由）

本事業により、松姫峠前後の狭隘かつ急勾配の九十九折りが続く未改良区間が解消され、通行車両の安全が確保されたほか、異常気象等による通行規制も解消された。また、大月市から小菅村までの所要時間が約30分短縮され、市町村中心部へのアクセス機能が向上した。

#### ①主要目標 災害に強い道路の確保

指標	事業着手時点数値等	事後評価時点数値等
危険度	要対策箇所 55箇所	すべて解消
	耐震未補強 3橋	すべて解消
損傷度等	通行止めの実績 2回	0回
	— ※1	健全
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	699台/12h ※2	1,013台/12h ※3

※1 評価指標が当時と異なるため ※2 H22センサス ※3 H27センサス

□評価

本事業により危険度が改善され、第2次緊急輸送道路としての機能強化が図られた。

#### ②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

指標	事業着手時点数値等	事後評価時点数値等
道路改良率	43.5% ※1	73.6% ※2
混雑時走行速度	31.3km/h ※3	37.5km/h ※4

※1 H16道路現況表 ※2 H30道路現況表 ※3 ※4 実測値

□評価

本事業により大月市役所から小菅村役場までの距離が約11km、時間が約30分短縮されたことから、市町村中心地へのアクセス向上に大きな効果を発揮している。

#### ③副次効果

項目	内容
アクセス機能の維持	現道が通行止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本事業により解消できた。

#### ④その他の事業効果の発現状況

小菅村への観光客の増加 56,147人（H25） → 135,859人（H29）  
※山梨県観光入込客統計調査報告書

事前通行規制区間（連続雨量100mm）の解消

走行安全性の確保

死傷事故率：90件/億台km（H19-25） → 0件/億台km（H26-30）

### （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

項目	着手時点	再評価時点	事後評価時点	
総事業費	12,600 百万円	9,355 百万円	9,960 百万円	
工期	H13~H24	H13~H26	H13~H26	
評価基準年	-	H23	R1	
経済効率性	費用	12,600 百万円	10,200 百万円	14,800 百万円
	建設費	12,600 百万円	9,700 百万円	14,100 百万円
	維持管理費	百万円	500 百万円	700 百万円
		百万円	百万円	百万円
	便益	- 百万円	12,800 百万円	17,100 百万円
	百万円	9,700 百万円	14,500 百万円	
	百万円	2,600 百万円	2,300 百万円	
	百万円	500 百万円	300 百万円	
	百万円	百万円	百万円	
B/C※※	未算出	1.2	1.2	

※※費用便益比（B/C）は、1.0を超えており、経済効率性は確保されている。

（要因変化の分析）

（総事業費）

トンネル工事において地山状況が当初想定よりも悪かったことから、掘削工法の変更等に伴い再評価時より増額となった。

### （3）事業実施による環境の変化

#### ①自然環境への影響

なし

#### ②生活・居住環境等への影響

本事業により大月市と小菅村の距離・時間が縮まり、路線バスの新しい系統が誕生するなどアクセス機能が向上したことに伴い、アンケート調査の結果、医療機関について開通前は約9割が東京都へ通院するとしていたが、開通後はほぼ全ての方が大月市をはじめ県内医療機関に通院すると変化した。

#### ③環境保全対策の効果発現状況（措置を講じた場合）

なし

### （4）社会経済情勢の変化が事業に及ぼした影響

#### ①社会経済状況の変化

なし

#### ②関連計画・関連事業の状況の変化

なし

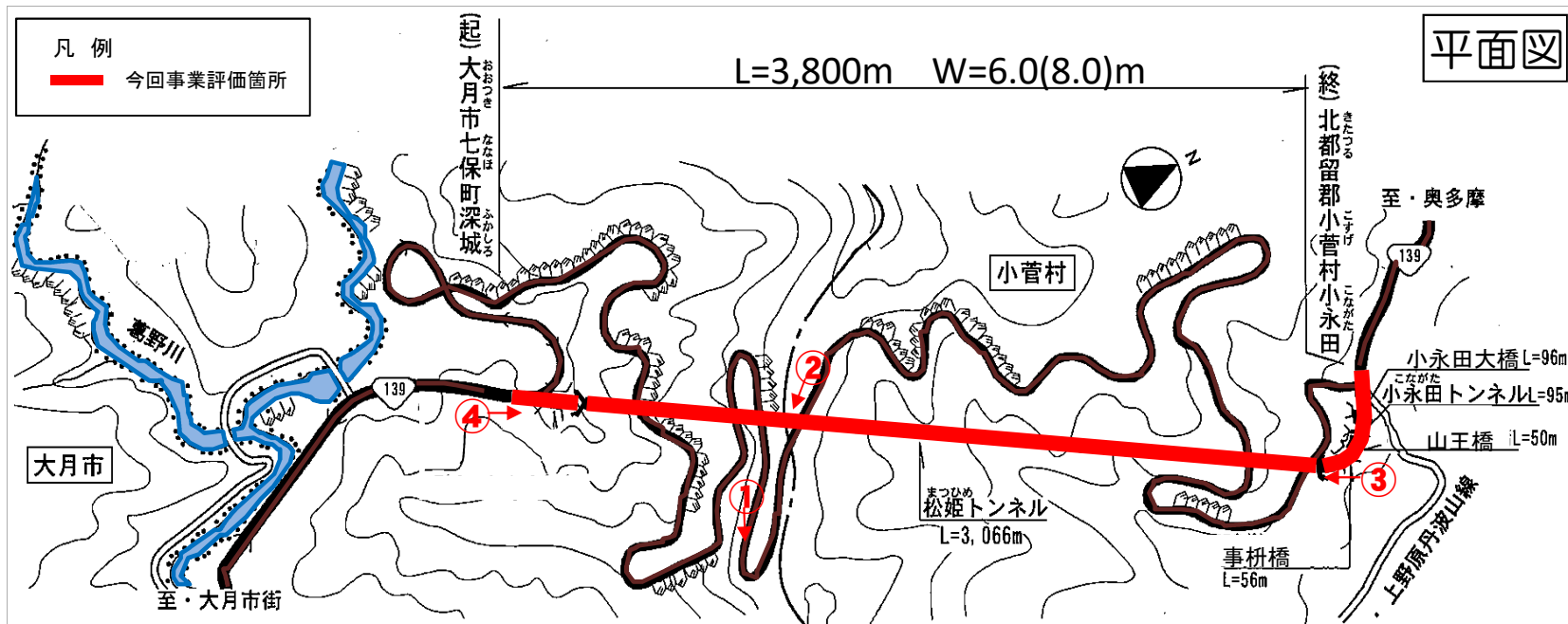
#### ③事業環境等の変化

なし

評価シート（2）

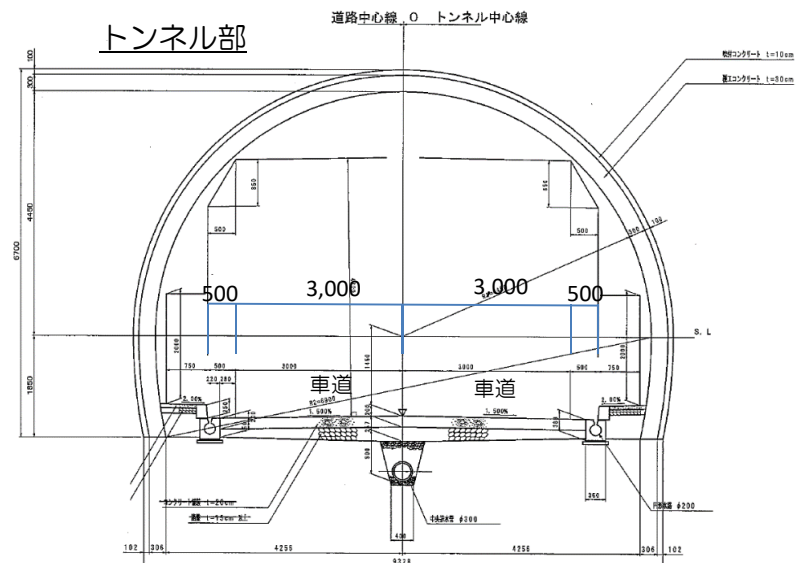
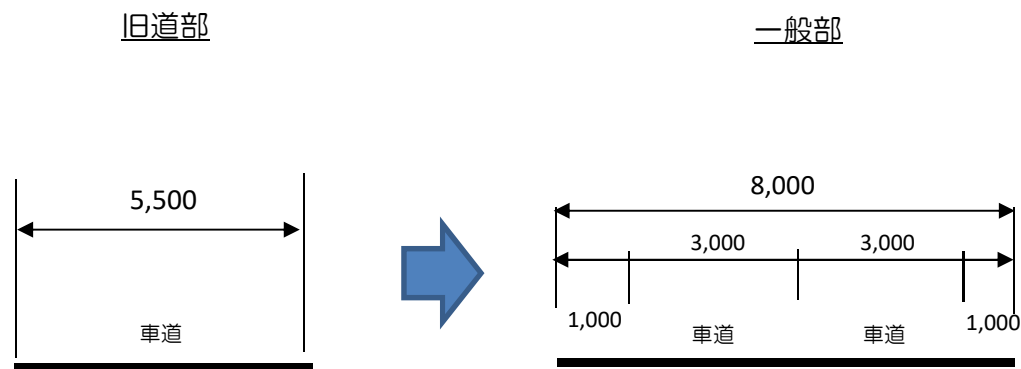
<p>（5）今後の事後評価の必要性 <span style="float: right;">〈有・無〉</span></p> <p>（理由）          評価シート（1）により、評価時点において災害に強い道路が確保され、大月市と小菅村中心部へのアクセス機能の向上が確認できた。所期の目標が達成されたため、今後の事後評価は必要ないものと思われる。</p> <p>□「有」の場合の実施時期及び方法          ・時期：            年度          ・方法：</p>	<p>（7）同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要性 <span style="float: right;">〈有・無〉</span></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 <span style="float: right;">〈有・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>（8）事業評価手法の見直しの必要性 <span style="float: right;">〈有・無〉</span></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 <span style="float: right;">〈有・無〉</span></p> <p>本事業により、大月市と小菅村を結ぶ国道139号の通行の安全が確保され、アクセス機能が向上したことから、通勤、通学、買い物などの生活環境が改善され、住民生活の利便性向上も期待される。</p>

### 3. 添付資料シート (1)



平面図

標準横断図



### 3. 添付資料シート (2)



① 車両の通行状況(すれ違い不可)



② 降雪時の状況(通行不可能)



③ 路線バスの運行開始(松姫トンネル小菅側)



④ 車両の通行状況(大月側)