

平成27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		道路事業 [国道橋りょう改築事業 (国補)]		事業箇所	南都留郡富士河口湖町河口	地区名	国道137号 (河口 期バイパス)	事業主体	山梨県
(1)事業着手年度	H3年度	(2)事業期間	H3年度～H22年度		(3)完了後経過年数	5年	(4)総事業費	7,997百万円	
(5)事業着手時点の課題・背景					(8)事業位置図等				
<p>一般国道137号は富士北麓圏域と甲府圏域を結ぶ幹線道路であり、第一次緊急輸送道路にも指定され、災害時等の緊急時の避難・救助道路としても重要な路線である。富士河口湖町河口地区においては、観光シーズンを中心に激しい渋滞が発生していたため、これを解消するべく、バイパス道路の整備を行うこととした。</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 生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上</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>バイパスの整備 L=3,210m W=6.5(14.0)m</p> <p>車道: 6.0～7.0m(1～2車線) 6.5m(2車線) 歩道: 0～2.5m(片側) 3.0m(両側: 追坂トンネル ～谷抜トンネル手前まで)</p>									
					<p>凡例 — 今回事業評価箇所</p>				

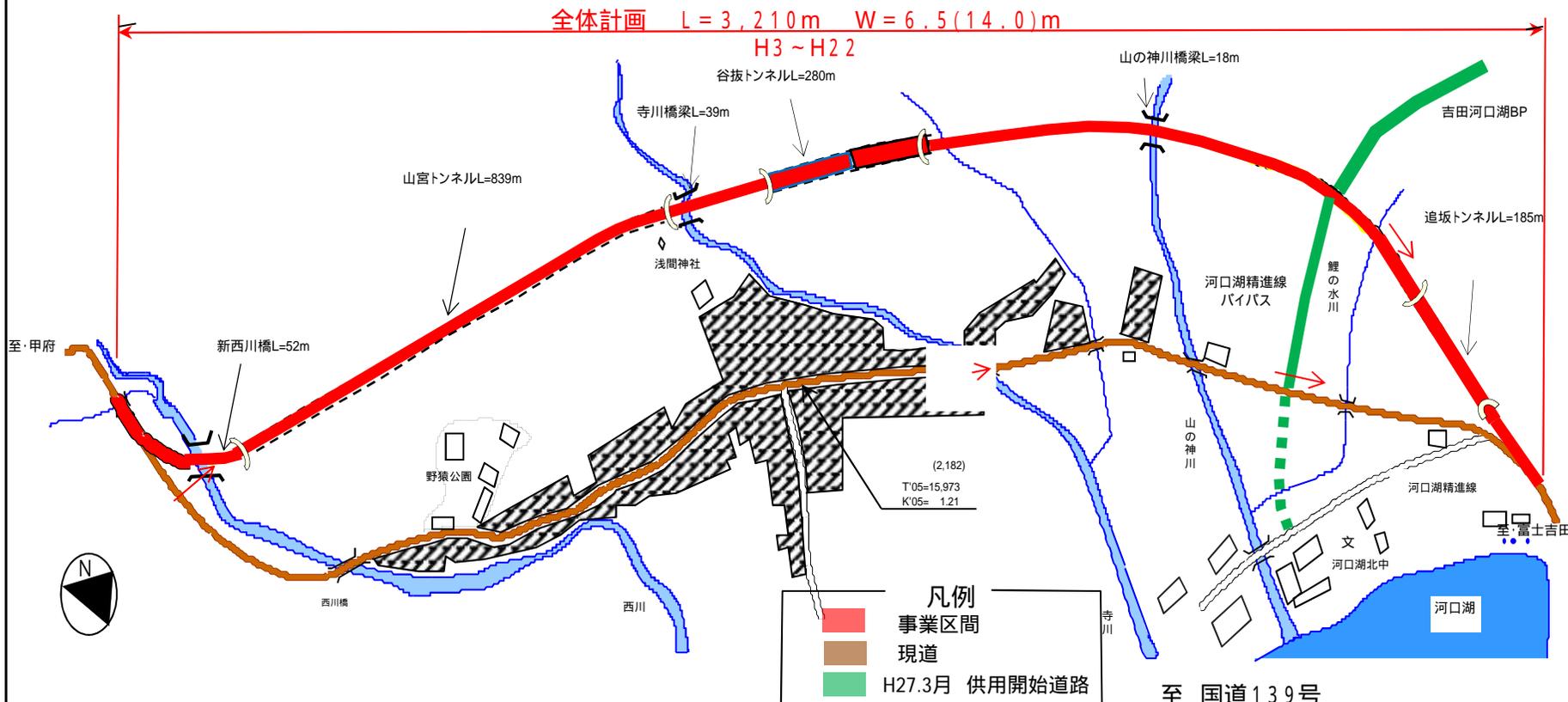
2. 評価シート(1)

<p>(1)事業貢献度 (良) 不良 ></p> <p>(理由) 本事業により富士北麓圏域と甲府圏域のネットワークの向上や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た。また、観光シーズン等における周辺道路の交通渋滞が分散され世界文化遺産である富士山・富士五湖エリアへのアクセスが向上した。</p> <p>主要目標 生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上</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>混雑時走行速度</td> <td>設定せず</td> <td>現道：33.0km/h バイパス：38.3km/h</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道：9,950台/12h 設定せず</td> <td>現道：2,358台/12h バイパス：10,351台/12h</td> </tr> </tbody> </table> <p>評価時点の数値に対する評価 H6センサス *交通量調査による値 バイパスの整備により、円滑な走行が可能となり、アクセス機能の強化が図られた。</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</td> <td>要対策・要監視箇所あり</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>損傷度</td> <td>落石等による過去3年間の通行止めの実績 設定せず</td> <td>0回</td> </tr> <tr> <td>緊急輸送道路の指定</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>現道：9,950台/12h 設定せず</td> <td>現道：2,358台/12h バイパス：10,351台/12h</td> </tr> </tbody> </table> <p>評価時点の数値に対する評価 * H6センサス *交通量調査による値 バイパスを緊急輸送道路として利用することが可能となったため、一般車両との分離が容易となり災害時の活動がより機能的かつ迅速に対応できるようになった。</p> <p>副次効果 緊急時の避難・救助機能の確保</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>第一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 バイパスへの通過交通の転換により、地域内の生活道路の交通量が減少し、居住環境の改善と歩行者等の安全性の確保が図られた。</p>	指標	着手時点数値等	評価時点数値等	混雑時走行速度	設定せず	現道：33.0km/h バイパス：38.3km/h	自動車交通量	現道：9,950台/12h 設定せず	現道：2,358台/12h バイパス：10,351台/12h	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	-	損傷度	落石等による過去3年間の通行止めの実績 設定せず	0回	緊急輸送道路の指定	第一次緊急輸送道路	第一次緊急輸送道路	自動車交通量	現道：9,950台/12h 設定せず	現道：2,358台/12h バイパス：10,351台/12h	項目	内容	緊急時の避難・救助機能の確保	第一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>4,200百万円</td> <td>7,997百万円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>H3～H18</td> <td>H3～H22</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>11,070百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>12,763百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>1.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>(要因変化の分析) 平成17年度再評価により、 総事業費 4,200百万円 6,200百万円 工期 H3～H18 H3～H21</p> <p>(総事業費) ・事業中途の耐震基準の改定による耐震対策やトンネル部における脆弱な地質対策工事費等が増加したことによる。 (工期) ・一部で用地交渉が難航したため、用地取得に想定以上に時間を要したことによる。</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 富士箱根伊豆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>生活・居住環境等への影響 ・観光シーズンに慢性的に発生していた河口地区の渋滞が解消され、地域住民の日常生活の利便性が向上した。また、河口地区の通過交通が激減したため、バイパス供用前に年間約20件あった事故の減少が期待される。</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 平成17年度の再評価により、用地補償費等の見直しから全体事業費が20億円増額となった。 また、終点側のルート変更を行ったことにより、完成年度が3年延期となった。</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	4,200百万円	7,997百万円	工期	H3～H18	H3～H22	経済効率性	費用	11,070百万円	便益	12,763百万円	B/C	1.2
指標	着手時点数値等	評価時点数値等																																											
混雑時走行速度	設定せず	現道：33.0km/h バイパス：38.3km/h																																											
自動車交通量	現道：9,950台/12h 設定せず	現道：2,358台/12h バイパス：10,351台/12h																																											
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	-																																											
損傷度	落石等による過去3年間の通行止めの実績 設定せず	0回																																											
緊急輸送道路の指定	第一次緊急輸送道路	第一次緊急輸送道路																																											
自動車交通量	現道：9,950台/12h 設定せず	現道：2,358台/12h バイパス：10,351台/12h																																											
項目	内容																																												
緊急時の避難・救助機能の確保	第一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	4,200百万円	7,997百万円																																											
工期	H3～H18	H3～H22																																											
経済効率性	費用	11,070百万円																																											
	便益	12,763百万円																																											
	B/C	1.2																																											

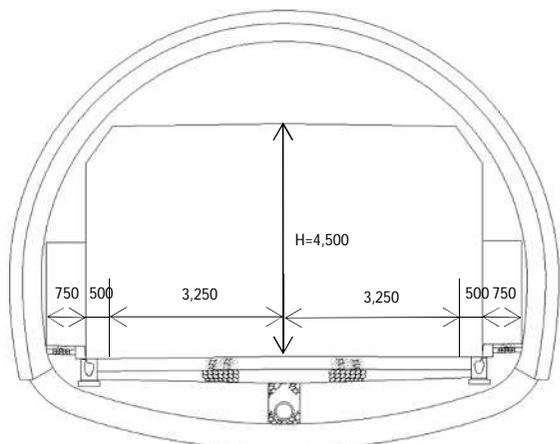
評価シート(2)

<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 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、防災・安全機能も確保されていることが確認でき、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 checked="" 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>国道137号吉田河口湖バイパス、河口湖精進線バイパスが平成27年3月に供用開始となったため、富士吉田圏域と甲府圏域を結ぶネットワークが更に強化された。</p>

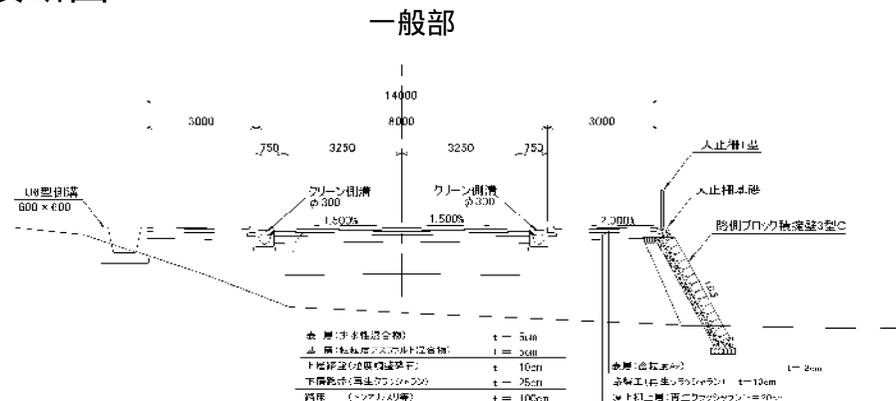
平面図



トンネル部



標準横断面図





旧道渋滞状況



旧道渋滞状況



山宮トンネル坑口を望む



追坂トンネル坑口を望む