

令和元年度 公共事業事後評価調書

(区分) **国補**・県単

1. 事業説明シート(1)

事業名 道路事業 [緊急道路整備改築費(国補)]		事業箇所 甲州市塩山上萩原		地区名 国道411号(上萩原Ⅲ期)		事業主体 山梨県	
(1) 事業着手年度 H22年度		(2) 事業期間 H22年度~H26年度		(3) 完了後経過年数 5年		(4) 総事業費 1,400百万円	
(5) 事業着手時点の課題・背景				(8) 事業位置図等			
<p>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り、災害などの緊急時の避難・救助道路としても重要な道路である。甲州市塩山上萩原地内では、道路線形が悪い未改良区間が続く交通の隘路となっているため、これを解消するべくバイパス整備を行っている。</p> <p>このうち柳沢峠より下りL=2.0km区間については、大雨時の法面からの土砂崩落や路肩の決壊等が生じたことから、残区間の点検を行ったところ危険箇所が発見されたため、このうち今回事業箇所であるL=0.8kmについて、緊急輸送道路としての機能確保も含め整備したものである。</p>				<p>凡例 — 今回事業評価箇所</p> <p>道路改良工事 L=760m W=5.5(7.0)m</p> <p>至 東京都八王子市</p> <p>至 甲州市街</p>			
(6) 事業着手時点で想定した整備目標・効果							
<p><input type="checkbox"/> 主要目標</p> <p>○災害に強い道路の確保</p> <p><input type="checkbox"/> 副次目標</p> <p>○生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上</p> <p><input type="checkbox"/> 副次効果</p> <p>○走行安全性の確保 (死傷事故率が155.6件/億台km\geq100件/億台km)</p> <p>○アクセス機能の維持 (橋梁区間の通行止めにより迂回に2倍以上の時間が必要となる路線)</p>							
(7) 整備内容(目標達成の方法)							
<p>道路改良 L=760m W=5.5(7.0)m</p> <p>柳沢第二トンネル L=130m</p> <p>車道 5.5m(2車線) → 7.0m(2車線)</p>							

2. 評価シート (1)

(1) 事業貢献度

(良・不良)

(理由)

-本整備により、防災点検危険箇所が回避され、落石や土砂崩落に起因する交通規制も実施されていない。また、道路幅員を5.5mから7.0mに拡幅したことにより、丹波山村から甲州市街まで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 5箇所	すべて解消
損傷度等	通行止めの実績 2回	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	1,179台/12h ※1	1,181台/12h ※2

※1 H17センサス ※2 H27センサス

□評価

道路改良を実施することにより安全性が向上し、災害時に適切かつ迅速に対応できるようになった。

② 副次目標 生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上

指標	事業着手時点数値等	事後評価時点数値等
混雑時走行速度	20.0km/h ※1	32.5km/h ※1
自動車交通量	1,179台/12h ※2	1,181台/12h ※3

※1 実測値 ※2 H17センサス ※3 H27センサス

□評価

道路改良により、すれ違い困難箇所が解消され緊急車両等の円滑な通行が確保できるようになった。

③ 副次効果

項目	内容
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の解消
走行安全性の確保	死傷事故率が155.6件/億台km \geq 100件/億台kmの区間で事故原因を解消

④ その他の事業効果の発現状況

本路線は東京都八王子市と甲州市を縦断しており、その中でも青梅市から観光施設までの重要な周遊ルートとなっている。今回の事業により、ボトルネックとなっていたすれ違い箇所が解消でき、かつ防災点検危険箇所の回避が行われ、スムーズで安全な車両の通行ができるようになった。

(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	1,200 百万円	百万円	1,400 百万円
工期	H22~H26	~	H22~H26
評価基準年	H21		R1
費用	1,200 百万円	百万円	1,900 百万円
建設費	1,100 百万円	百万円	1,800 百万円
維持管理費	100 百万円	百万円	100 百万円
		百万円	百万円
便益	2,000 百万円	百万円	2,900 百万円
走行時間短縮便益	530 百万円	百万円	890 百万円
走行費用減少便益	70 百万円	百万円	10 百万円
交通事故減少便益	0 百万円	百万円	0 百万円
その他	1,400 百万円	百万円	2,000 百万円
B/C	1.7		1.5

※その他は、通行規制解消便益、災害解消便益、救急救命率向上便益、観光客増加便益、CO2排出量削減便益

※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)

トンネル発生土の有効利用のため仮置き場にストックすることとなり、残土運搬距離が伸びたこと等により増額となった。

(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

東京都八王子市や甲州市街地へ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できた。

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 〈 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防災・安全機能が確保されるとともに、円滑な通行が確保され、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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 時期： 年度 ・ 方法： 	<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>(既に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 〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</p>
	<p>なし</p>

①

供用前 危険箇所状況



②

供用前 大型車走行状況



③

供用後 道路状況



④

供用後 走行状況

