

平成24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)]		甲州市塩山千野～塩山西広門田		国道411号 (塩山バイパス)	山梨県
(1) 事業着手年度	S62年度	(2) 事業期間	S62年度～H19年度	(3) 完了後経過年数	5年
				(4) 総事業費	8,900百万円
(5) 事業着手時点の課題・背景				(8) 事業位置図等	
<p>一般国道411号は、古くから「青梅街道」と呼ばれ東京都八王子市を起点とし甲州市を経て甲府市に至る延長約120kmの幹線道路であり、観光道路としての機能や一般国道20号の代替的機能及び第一次緊急輸送道路としての役割を担う重要な路線である。このうち甲州市千野から西広門田に至る区間 (L=4.4km) は、塩山市街地を通過するルートであるが、道路幅員が狭く、特にJR中央線との交差部は大型車のすれ違いが困難なため交通渋滞の原因となっており、歩道も未整備区間が多く駅利用者などが危険にさらされ交通安全上も課題となっていた。</p> <p>このため、これらの解消に向けて地元からも長年にわたり強い要望があったことから、両側に歩道を備えた延長L=4.07kmのバイパス事業として整備を行うこととなった。</p>				<p>至丹波山村</p> <p>至甲府市</p> <p>凡例 ■ 今回事業評価箇所 ■ 事業中箇所 ■ 現道</p>	
(事前評価未実施)					
<input type="checkbox"/> 主要目標 ・生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上					
<input type="checkbox"/> 副次目標 ・歩行者等の安全性の確保					
<input type="checkbox"/> 副次効果 ・防火帯・延焼遮断帯の確保 ・緊急時の避難・救助機能の確保					
(7) 整備内容 (目標達成の方法)					
バイパス整備 (車道の幅員確保、歩道設置) L=4,070m W=6.5 (14.0～16.0) m 車道: 5.5m (1車線) → 6.5 (2車線 ※基準幅員の確保) 歩道: 0m → 3.0m (両側)					

2. 評価シート（1）

<p>(1)事業貢献度 〈(良) 不良〉</p> <p>(理由) 本バイパス整備により、塩山市街地を通過する現道への通過交通が減少し、交通渋滞が解消されるとともに、歩行者や自転車などの安全も図られ円滑な交通が可能となった。また、第一次緊急輸送道路であることから防災機能の向上にも寄与している。</p> <p>①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：26.4km/h BP：44.4km/h</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道：5,020台/12h → 設定せず</td> <td>現道：2,918台/12h BP：4,000台/12h</td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価時点の数値に対する評価 ※H20. 6実測値 バイパス整備により通過交通がバイパスに転換されるなど、交通の分散化により交通混雑の緩和が図られた。</p> <p>②副次目標 歩行者等の安全性の確保</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>歩行者・自転車交通量</td> <td>-</td> <td>321人台/12h</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道：5,020台/12h → 設定せず</td> <td>現道：2,918台/12h BP：4,000台/12h</td> </tr> <tr> <td>通学路指定</td> <td>通学路あり</td> <td>通学路あり</td> </tr> <tr> <td>現況歩道幅員</td> <td>0.0m～2.5m → 3.0m</td> <td>3.0m</td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価時点における評価 ※H20. 6実測値 通学路に指定されていることや、現道への交通が減少していることから、歩行者等の安全確保のため大きな効果を発揮している。</p> <p>③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>防火帯・延焼遮断帯の確保</td> <td>道路幅員 W=14～16m≥10m（防火帯）</td> </tr> <tr> <td>緊急時の避難・救助機能の確保</td> <td>第1次緊急輸送路</td> </tr> </tbody> </table> <p>□評価時点における評価 沿線に建物が密集し市街化されている現道を使わずに災害時等の緊急輸送路として利用することで、より迅速な対応が可能となった。</p> <p>④その他の事業効果の発現状況 JR中央本線とバイパスの交差点をアンダーパスでとおしたことにより、鉄道と道路が分離され交通の安全や円滑な通行が図られた。</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：26.4km/h BP：44.4km/h	自動車交通量	現道：5,020台/12h → 設定せず	現道：2,918台/12h BP：4,000台/12h	指 標	着手時点数値等	評価時点数値等	歩行者・自転車交通量	-	321人台/12h	自動車交通量	現道：5,020台/12h → 設定せず	現道：2,918台/12h BP：4,000台/12h	通学路指定	通学路あり	通学路あり	現況歩道幅員	0.0m～2.5m → 3.0m	3.0m	項 目	内 容	防火帯・延焼遮断帯の確保	道路幅員 W=14～16m≥10m（防火帯）	緊急時の避難・救助機能の確保	第1次緊急輸送路	<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>8,700百万円</td> <td>8,900百万円</td> </tr> <tr> <td>工 期</td> <td>S62～H18</td> <td>S62～H19</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>149億円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>241億円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>1.6</td> </tr> </tbody> </table> <p>(要因変化の分析) (総事業費) ・事業費の増額は、用地調査結果による補償費の見直し及び埋蔵文化財調査費用が増加したことによる。</p> <p>(工期) ・一部において個別理由により交渉が難航し、用地取得に想定以上の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>①自然環境への影響 ・渋滞緩和によりCO2等の排出量が減少し、大気環境の改善効果が得られたと予測される。</p> <p>②生活・居住環境等への影響 ・歩道が整備されたことにより、通学や買い物などの歩行空間として周辺住民に利用されている。</p> <p>③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>①社会経済状況の変化 ・なし</p> <p>②関連計画・関連事業の状況の変化 ・なし</p> <p>③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	8,700百万円	8,900百万円	工 期	S62～H18	S62～H19	経済効率性	費用	149億円	便益	241億円	B/C	1.6
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：26.4km/h BP：44.4km/h																																													
自動車交通量	現道：5,020台/12h → 設定せず	現道：2,918台/12h BP：4,000台/12h																																													
指 標	着手時点数値等	評価時点数値等																																													
歩行者・自転車交通量	-	321人台/12h																																													
自動車交通量	現道：5,020台/12h → 設定せず	現道：2,918台/12h BP：4,000台/12h																																													
通学路指定	通学路あり	通学路あり																																													
現況歩道幅員	0.0m～2.5m → 3.0m	3.0m																																													
項 目	内 容																																														
防火帯・延焼遮断帯の確保	道路幅員 W=14～16m≥10m（防火帯）																																														
緊急時の避難・救助機能の確保	第1次緊急輸送路																																														
項 目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																													
総事業費	8,700百万円	8,900百万円																																													
工 期	S62～H18	S62～H19																																													
経済効率性	費用	149億円																																													
	便益	241億円																																													
	B/C	1.6																																													

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 〈 <input checked="" type="radio"/> 有 無 〉</p>
<p>(理由) 評価シート（1）により、評価時点において円滑な通行が確保されたことから、通行車両や歩行者等の安全性向上が図られるなど初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>・ 時期： 年度 ・ 方法：</p>	<p>(理由) ・ 地権者には、着手時から事業内容やスケジュールを周知するなど事業への理解を求め交渉を重ねたが、個別理由等により交渉が長期化したため当初の事業期間では完了できなかった。 ・ 埋蔵文化財の試掘調査結果から、本調査が必要と判断されたため事業費が増加となった。</p> <p>(具体的反映策) ・ 地元自治体と協力して用地取得が難航した場合等の諸課題を早期に解決していくとともに、土地収用法の早期活用も視野に入れた事業進行管理を実施していく。 ・ 関係機関との調整を計画時及び設計時に十分実施していく。 ・ 本事業においては事業規模が大きかったため部分供用などにより整備効果発現に努めたが、今後は工区分けを行うなど、より早期に事業効果が得られるような区間設定に努めていく。</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>

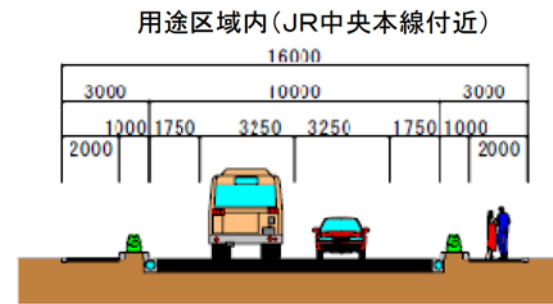
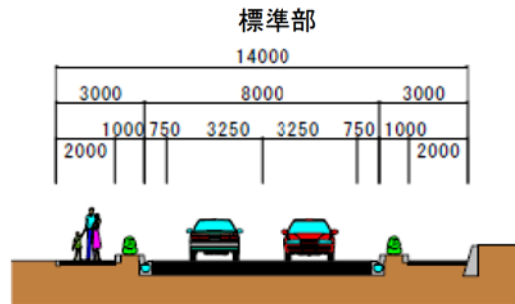
3. 添付資料シート(1)

平面図

国道411号 塩山バイパス
L=4,070m W=6.5(14.0~16.0)m



標準横断面図



①起点部千野駐在所前交差点付近(旧道との交差)



②上赤尾交差点付近(塩山(停)大菩薩嶺線との交差)



③JR中央本線交差部(アンダーパス)



④中間部付近



⑤熊野橋西交差点付近(市道との交差点)



⑥終点部西広門田橋南交差点付近(旧道との交差)



⑦旧道 市街地(JR交差付近) [事業着手前]



⑧旧道 塩山駅前交差点付近 [事業着手前]

