

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 甲州市塩山上萩原		地区名 国道411号(上萩原 期バイパス)		事業主体 山梨県	
(1)事業着手年度 H9年度		(2)事業期間 H9年度~H21年度		(3)完了後経過年数 5年		(4)総事業費 9,800百万円	
(5)事業着手時点の課題・背景				(8)事業位置図等			
<p>国道411号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、第一次緊急輸送道路に指定されており、災害などの緊急時の避難、救助道路としても重要な路線である。特に、甲州市塩山上萩原地内において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たため、これを解消すべくバイパスを整備することとした。</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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害に強い道路の確保 <p>副次目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上 <p>副次効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アクセス機能の維持 ・走行安全性の確保 							
(7)整備内容(目標達成の方法)							
<p>バイパス整備(車道の幅員確保、線形改良)</p> <p>L = 2,600m 一般部 W=6.0(8.0)m 登坂部 W=9.0(10.5)m</p> <p>車道: 5.0(6.0)m(2車線) 6.0(8.0)m(2車線)</p> <p>最小曲線半径 R=12m R=60m</p> <p>最急縦断勾配 9.85% 8.4%</p>							

2. 評価シート(1)

<p>(1)事業貢献度 ◁良・不良▷</p> <p>(理由) 国道411号は東京都八王子市を起点とし、丹波山村、甲州市などを經由して甲府市に至る幹線道路であり、第一次緊急輸送道路に指定され、災害などの緊急時の避難・救助道路としても重要な路線である。特に本事業区間は幅員が狭隘でヘアピンカーブが続いており、極端に視距が悪く、また、地山は花崗岩風化土質で豪雨等による土砂の流れ出しが絶えなかったため、これらを解消するべくバイパスを整備したものであるが、整備後は走行性、安全性が確保され、土砂の流れ出しなどの災害も発生していない。</p> <p>主要目標 災害に強い道路の確保</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>指標</th> <th>着手時点数値等</th> <th>評価時点数値等</th> </tr> <tr> <td>危険度</td> <td>要対策・要監視箇所あり</td> <td>すべて解消</td> </tr> <tr> <td>損傷度等</td> <td>落石等による過去3年間の通行止めの実績 3回 設定せず</td> <td>0回</td> </tr> <tr> <td>緊急輸送道路の指定</td> <td>第一次緊急輸送路</td> <td>第一次緊急輸送路</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>1,131台/12h 設定せず</td> <td>1,493台/12h</td> </tr> </table> <p style="text-align: right; margin-right: 50px;">H9,H22センサス値</p> <p>評価時点の数値に対する評価 バイパス整備により走行安全性が増し、災害発生率も減じた。</p> <p>副次目標 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;"> <tr> <th>指標</th> <th>着手時点数値等</th> <th>評価時点数値等</th> </tr> <tr> <td>混雑時旅行速度</td> <td>25 km/h 設定せず</td> <td>44km/h</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>1,131台/12h 設定せず</td> <td>1,493台/12h</td> </tr> </table> <p>評価時点の数値に対する評価 バイパス整備により生活中心圏までの旅行時間が短縮された。</p> <p>副次効果</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>項目</th> <th>内容</th> </tr> <tr> <td>アクセス機能の維持</td> <td>通行止めによる迂回に2倍以上の時間が必要となる。</td> </tr> <tr> <td>走行安全性の確保</td> <td>死傷事故率136.5件/億台kmの区間であり、事故原因を解消できる。</td> </tr> </table> <p>その他の事業効果の発現状況 道路線形の改良により、危険箇所が回避でき、改良後は当区間において事故は発生していない。また、走行速度の向上によりCO2が削減され、自然環境改善に寄与した。</p>	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	すべて解消	損傷度等	落石等による過去3年間の通行止めの実績 3回 設定せず	0回	緊急輸送道路の指定	第一次緊急輸送路	第一次緊急輸送路	自動車交通量	1,131台/12h 設定せず	1,493台/12h	指標	着手時点数値等	評価時点数値等	混雑時旅行速度	25 km/h 設定せず	44km/h	自動車交通量	1,131台/12h 設定せず	1,493台/12h	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。	走行安全性の確保	死傷事故率136.5件/億台kmの区間であり、事故原因を解消できる。	<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;"> <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> <tr> <td>総事業費</td> <td>10,200百万円</td> <td>9,800百万円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>H9～H18</td> <td>H9～H21</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>13,600百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>17,400百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>1.3</td> </tr> </table> <p>(要因変化の分析) (総事業費) ・平成17年度に実施した「道路事業の見直し」により、既存道路を活用することでコスト縮減を図った。 (工期) ・「道路事業の見直し」により、事業延長を短縮した時点からの残事業の工程から、平成21年に延期した。</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 秩父多摩甲斐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、自然環境の変化は確認されていない。</p> <p>生活・居住環境等への影響 東京都、丹波山村、甲州市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、また、観光道路として紅葉などのシーズンには多くの来訪者が訪れるようになった。</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	10,200百万円	9,800百万円	工期	H9～H18	H9～H21	経済効率性	費用	13,600百万円	便益	17,400百万円	B/C	1.3
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	すべて解消																																													
損傷度等	落石等による過去3年間の通行止めの実績 3回 設定せず	0回																																													
緊急輸送道路の指定	第一次緊急輸送路	第一次緊急輸送路																																													
自動車交通量	1,131台/12h 設定せず	1,493台/12h																																													
指標	着手時点数値等	評価時点数値等																																													
混雑時旅行速度	25 km/h 設定せず	44km/h																																													
自動車交通量	1,131台/12h 設定せず	1,493台/12h																																													
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。																																														
走行安全性の確保	死傷事故率136.5件/億台kmの区間であり、事故原因を解消できる。																																														
項目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																													
総事業費	10,200百万円	9,800百万円																																													
工期	H9～H18	H9～H21																																													
経済効率性	費用	13,600百万円																																													
	便益	17,400百万円																																													
	B/C	1.3																																													

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、評価時点において災害に強い緊急輸送道路としての機能が確保され、また、通行車両の円滑な通行が確保でき、中心地へのアクセス機能の向上が図られたことから、初期の目的が達成されたため、今後の事業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 < 有 <input checked="" type="radio"/> 無 ></p> <p>・ 現在事業実施中である上萩原 期バイパスが完成すれば、甲州市内から柳沢峠までの区間は走行性・安全性が向上し、緊急輸送道路、国道20号の代替道路として機能する。さらに、国道139号松姫トンネル(H26秋予定)が完成すれば、甲州市方面から大月市側へのアクセスも向上する。</p>

供用状況 高芝大橋付近



供用状況 高芝トンネル付近



供用状況 栗の木橋付近



旧道の状況

