

1. 事業説明シート

事業名	街路事業 [街路事業費 (国補)]	事業箇所	西八代郡市川三郷町市川大門	地区名	(都) 大門桃林線 (市川大門工区)	事業主体	山梨県
-----	-------------------	------	---------------	-----	--------------------	------	-----

(1) 事業の概要

①課題・背景

(都) 大門桃林線は、市川三郷町の3地域 (三珠・市川・六郷) と甲府都市圏域を結ぶ重要な幹線道路であるが、幅員が狭く、歩道也未整備であり、歩行者及び自転車の通行が危険な状態となっている。
 当該区間の起点側では道路事業を実施中であり、また、当該路線と交差する(都) 役場前線 (北進道路) も含め、これらの事業の相乗効果により機能的な交通ネットワークの形成と交通の円滑化、さらに中心市街地の活性化についても効果が期待されており、早急な整備が望まれている。

②整備目標・効果

- 主要目標 生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上
 - ・混雑時走行速度 22.8km/12h (H27センサス) <30km/h以下※ ※評価基準値
 - ・自動車交通量 5,823台/12h (H27センサス) >3,428台/12h (平日) 以上※
- 副次目標 歩行者等の安全性の確保
 - ・歩行者・自転車交通量 88人台/12h (H27センサス) <93台/12h以上※
 - ・自動車交通量 5,823台/12h (H27センサス) >3,428台/12h (平日) 以上※
 - ・小中学校からの距離 0.6km<概ね1km以内※ (市川小学校)
 - ・現況歩道幅員 0m<1.4m未満※ ※評価基準値
- 副次効果 ○良好な景観の創出 (電線の地中化)
 - ライフラインの強化 (電線、上下水道、通信回線)
 - バリアフリー化の促進 (歩道設置)

③目標達成の方法

市川三郷町におけるL=750mについて、現道拡幅 車線数2→2
 無電柱化1,500m (両側) 車道幅員6.5m→6.0m 路肩幅員0.75m→1.5m 歩道幅員0m→3.5m

(2) 整備内容

- ①整備内容 道路改良L=750m W=6.0 (16.0) m 電線共同溝L=750m (両側1,500m)
- ②着手年度 令和5年度 ③完成見込年度 令和14年度
- ④総事業費 約2,000百万円 (国費1,100百万円(5.5/10)県費900百万円(4.5/10))
- ⑤年度別の整備内容 (事業費)

令和5年度～令和6年度	測量・設計・用地測量・用地調査	50 百万円
令和7年度～令和11年度	用地取得・物件補償	950 百万円
令和11年度～令和14年度	道路改良・電線共同溝	1,000 百万円

※記載内容は見込みであり、確定したものではない。

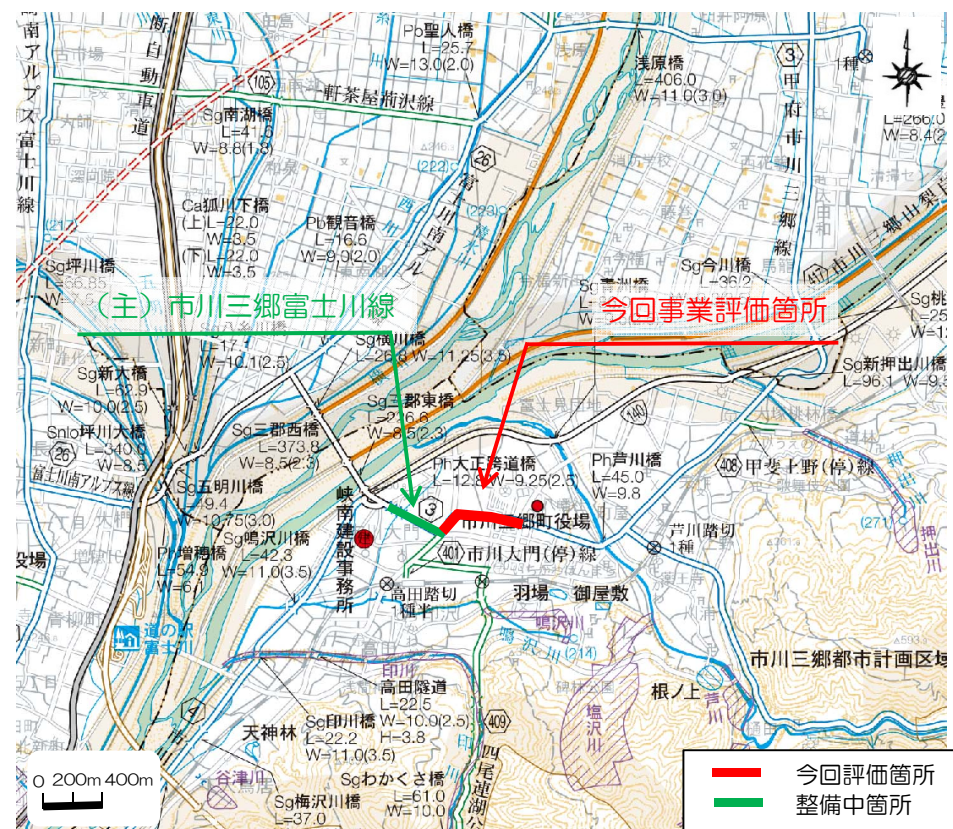
⑥既整備内容・期間・事業費

・【県施工】(主) 市川三郷富士川線 L=500m R2~R8 C=約 500百万円

(3) 中・長期計画等の位置付け

- ・「山梨県総合計画」(令和3年7月改定)
- ・「山梨県強靱化計画」(令和2年3月改定)
- ・「山梨県社会資本整備重点計画(第4次)」(令和3年3月改定)
- ・「山梨県道路の整備に関するプログラム」(令和3年3月改定)
- ・「山梨県無電柱化推進計画(第7期)」(令和4年2月改定)

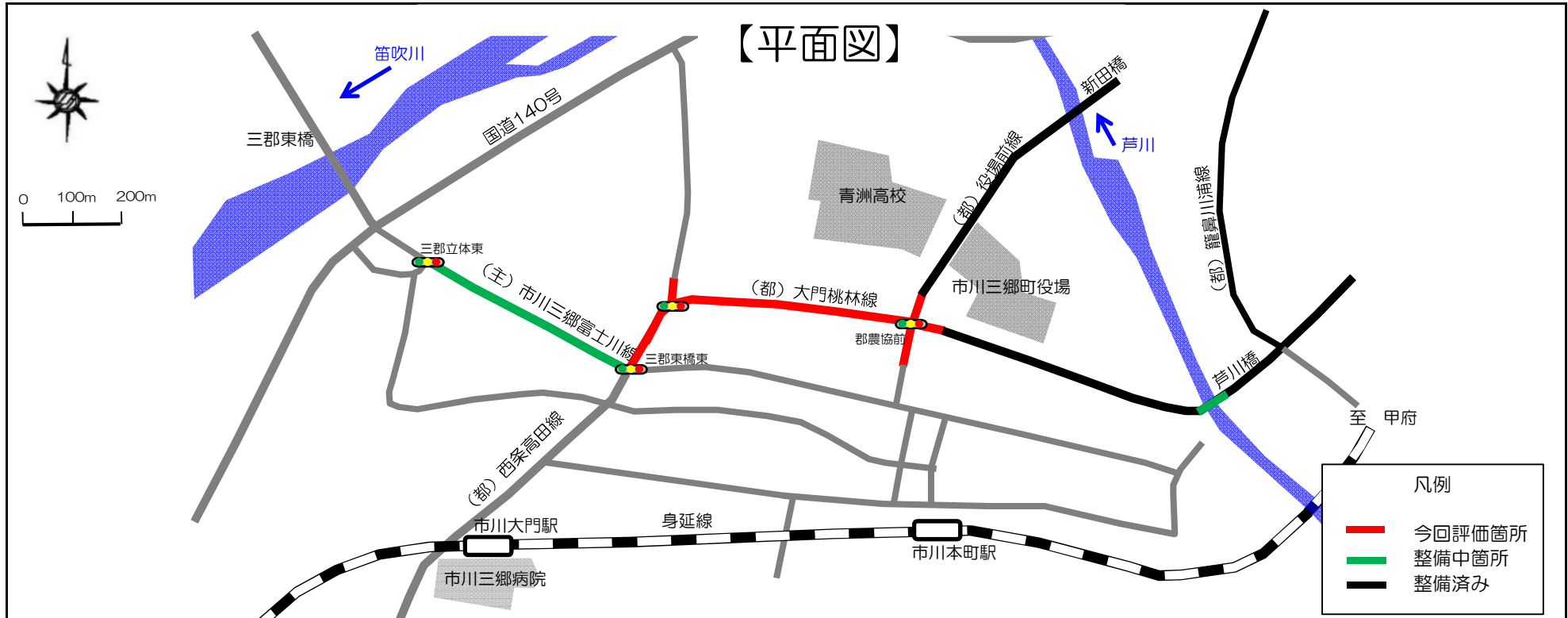
(4) 事業位置図等



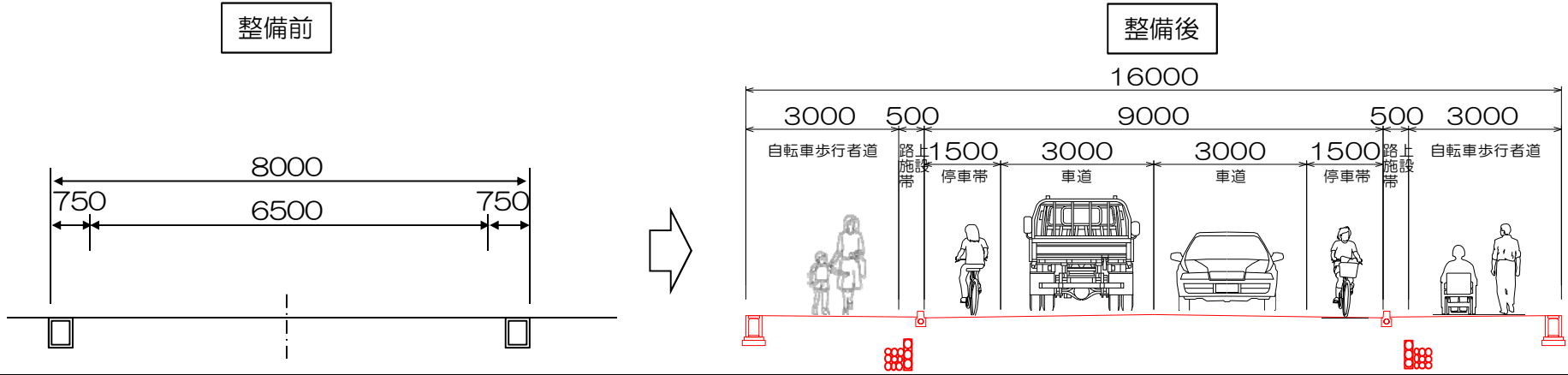
2. 評価シート

(1) 公共関与の妥当性 (行政が行うべき事業か) 〈(妥当)・妥当でない〉 (理由) 市川三郷町の3地域と甲府都市圏域を結ぶ重要な幹線道路であるとともに、当該区間は第2次緊急輸送道路に指定されており防災上も重要な路線であり、社会的受益は大きく極めて公共性は高い。		(5) 整備手法の有効性 〈(妥当)・妥当でない〉 (理由) 現道敷地を有効活用することで周辺への影響をなるべく小さくするとともに、経済性に優れた最も妥当な計画とした。																																																																										
(2) 事業執行主体の妥当性 (県が行うべき事業か) 〈(妥当)・妥当でない〉 (理由) 当該路線は県道であるため、道路法第15条、都市計画法第59条第2項の規定により県が施工することは妥当である。		<input type="checkbox"/> 他 の整備手法の有無 〈有(・無)〉 (状況) 当該区間は現道拡幅として都市計画決定されている。また、新たなバイパスは人家等の密集地域であり、家屋や工作物の移転補償に更なる費用が必要となるため、現道拡幅する現計画は、経済性にも優れた計画である。																																																																										
(3) 経済効率性 〈(妥当)・妥当でない〉 (理由)		(6) 環境負荷等への配慮 〈(妥当)・妥当でない〉 (理由) 現道拡幅工事であり、自然環境への負荷は最小限である。																																																																										
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:10%;">総事業費</td> <td style="width:15%;">2,000</td> <td style="width:15%;">百万円</td> <td style="width:10%;">工期</td> <td style="width:15%;">R5~R14</td> <td style="width:10%;">基準年</td> <td style="width:10%;">R4</td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: mixed;">経済効率性</td> <td colspan="2">費用</td> <td colspan="2">1136</td> <td colspan="2">百万円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">建設費</td> <td colspan="2">1,080</td> <td colspan="2">百万円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">維持管理費</td> <td colspan="2">56</td> <td colspan="2">百万円</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">B/C</td> <td colspan="2">1.4</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table> <p>※ その他は、救急救命率向上便益、観光客増加便益</p> <p>費用便益比 (B/C) は、国の採択基準1.0を超えている。</p>		総事業費	2,000	百万円	工期	R5~R14	基準年	R4	経済効率性	費用		1136		百万円		建設費		1,080		百万円		維持管理費		56		百万円								B/C		1.4				<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:10%;">便益</td> <td style="width:15%;">1,590</td> <td style="width:15%;">百万円</td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:15%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">走行時間短縮</td> <td colspan="2">1,245</td> <td colspan="2">百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">走行経費減少</td> <td colspan="2">108</td> <td colspan="2">百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">交通事故減少</td> <td colspan="2">15</td> <td colspan="2">百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">その他※</td> <td colspan="2">222</td> <td colspan="2">百万円</td> <td></td> </tr> </table>		便益	1,590	百万円					走行時間短縮		1,245		百万円			走行経費減少		108		百万円			交通事故減少		15		百万円			その他※		222		百万円		
総事業費	2,000	百万円	工期	R5~R14	基準年	R4																																																																						
経済効率性	費用		1136		百万円																																																																							
	建設費		1,080		百万円																																																																							
	維持管理費		56		百万円																																																																							
	B/C		1.4																																																																									
便益	1,590	百万円																																																																										
走行時間短縮		1,245		百万円																																																																								
走行経費減少		108		百万円																																																																								
交通事故減少		15		百万円																																																																								
その他※		222		百万円																																																																								
(4) 事業実施・規模の妥当性 〈(妥当)・妥当でない〉 (理由) 本路線は都市計画決定 (S27当初、H6変更) されており、事業範囲は、本路線の起点部から (都) 役場前線との交点までとしており、妥当である。		(7) 事業計画の熟度 〈(妥当)・妥当でない〉 (理由) ・都市計画決定済み (S27当初、H6変更) 路線であり、地域の本計画への熟度は高い。 ・当該路線と接続する (都) 役場前線 (北進道路) や周辺の (都) 籠鼻川浦線の整備を順次行ってきており、地元の期待は高い。																																																																										
<input type="checkbox"/> 同 等施設等 (計画を含む) の有無 〈有(・無)〉 なし		《総合評価》 〈(妥当)・妥当でない〉 7項目全て妥当と評価されることから、実施が妥当と判断する。																																																																										
<input type="checkbox"/> 必要 整備内容とその根拠 (状況)																																																																												
<ul style="list-style-type: none"> ・区 域：交差点間とその影響範囲の整備とし、必要最低限の区間としている。 ・道路構造：幅員等の道路規格は、山梨県県道の構造基準を定める条例による。 																																																																												

3. 添付資料シート (1)



【標準横断図】



3. 添付資料シート (2)

①事業評価箇所全景 (上空から撮影)



②歩行者・自転車の通行状況



③整備済み状況 ((都) 役場前線)

