

1. 事業説明シート

(区分) (国補) ・ 県単

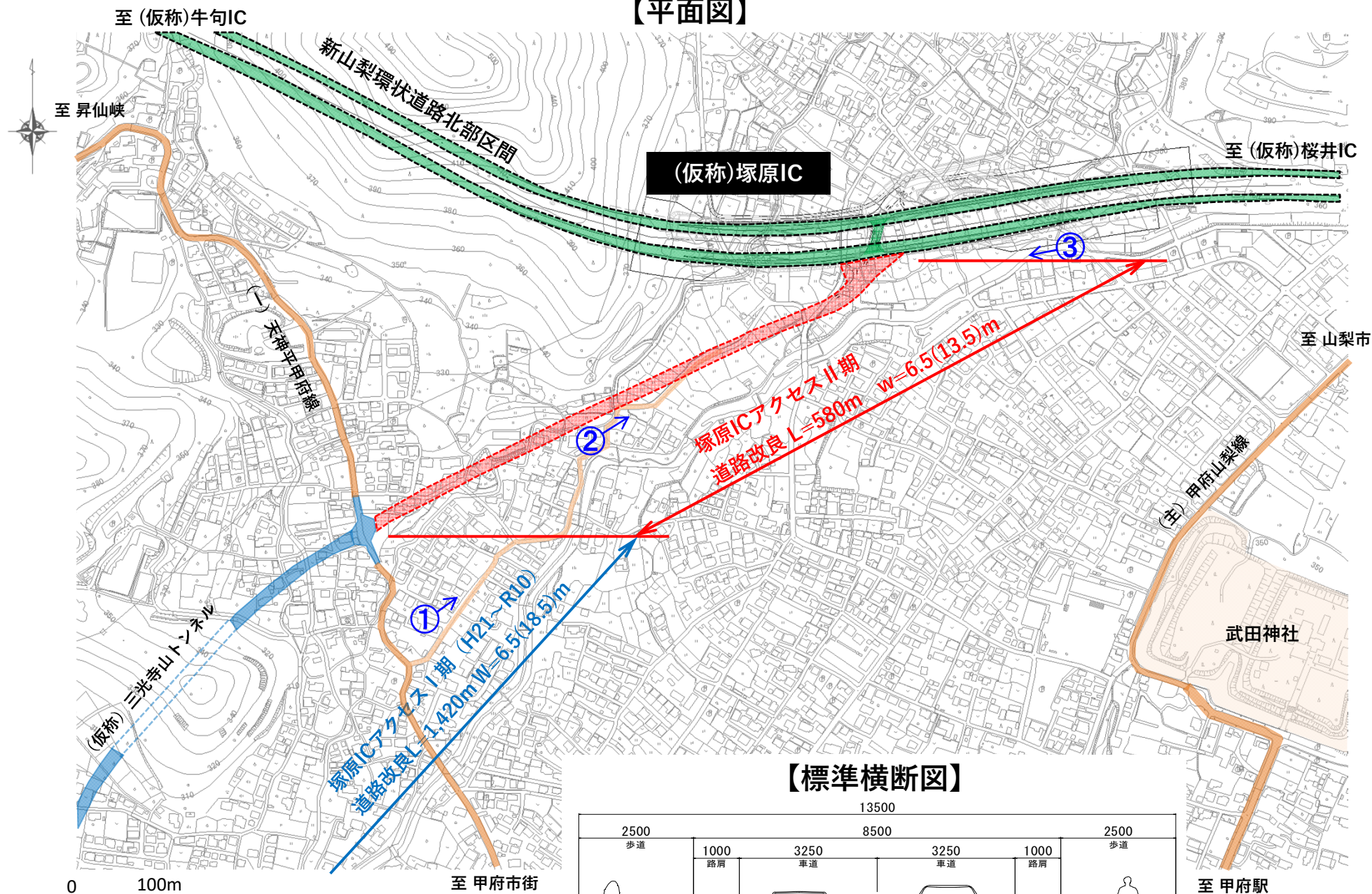
事業名	道路事業〔緊急道路整備改築事業(国補)〕	事業箇所	甲府市小松町～塚原町	地区名	(一) 天神平甲府線 (塚原ICアクセスⅡ期)	事業主体	山梨県
(1) 事業の概要				(3) 中・長期計画等の位置付け			
①課題・背景 (一) 天神平甲府線は、甲府市平瀬町天神平から甲府市武田一丁目に至る全長6.6kmの補助幹線道路であり、一部は第二次緊急輸送路に指定されている。 本路線は、新山梨環状道路北部区間(仮称)塚原ICへのアクセス道路に位置づけられており、現在整備中の「塚原ICアクセスⅠ期」と合わせて新山梨環状道路の道路ネットワーク効果を発現させるため重要な役割を果たすものである。 令和6年度には国が北部区間(仮称)桜井IC～(仮称)塚原IC間を事業化しており、国と連携して事業を推進するため早期の事業化が必要がある。				・「山梨県総合計画」(令和5年10月策定) ・「山梨県強靱化計画」(令和6年3月改定) ・「山梨県社会資本整備重点計画(第四次)」(令和4年9月改定) ・「山梨県道路の整備に関するプログラム」(令和7年3月改定)			
(2) 整備内容				(4) 事業位置図等			
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：15.2km/h(R3センサス)(甲府山梨線) 8.9km/h(R3センサス)(甲府荳崎線) <30km/h以下※ ※評価基準値 ・自動車交通量：6,889台/12h(R3センサス)(甲府山梨線) 16,246台/12h(R3センサス)(甲府荳崎線) >3,340台/12h(平日)以上※ ※評価基準値 □副次目標 ー □副次効果 ○緊急時の避難・救助機能の確保(避難路の確保) ○重要プロジェクトとしての位置づけ(新山梨環状道路)							
③目標達成の方法 甲府市小松町～塚原町におけるL=580mについてバイパス整備 車道幅員：6.5m(2車線)、歩道幅員：2.5m(両側)							
(2) 整備内容							
①整備内容 道路改良 L=580m、W=6.5(13.5)m ②着手年度 令和8年度 ③完成見込年度 令和18年度 ④総事業費 約2,200百万円 ⑤年度別の整備内容 (事業費) 令和8～9年度 測量・調査・設計 80 百万円 令和10～11年度 用地補償 500 百万円 令和12～13年度 用地補償・道路改良工事 820 百万円 令和14～18年度 道路改良工事、橋梁工事 800 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 (都) 新環状緑ヶ丘アクセス線、(一) 天神平甲府線(塚原ICアクセス) 道路改良L=1,420m(街路L=645m、道路L=775m)、W=6.5(18.5)m 事業期間：H21～R10・事業費 約83億円			

2.評価シート

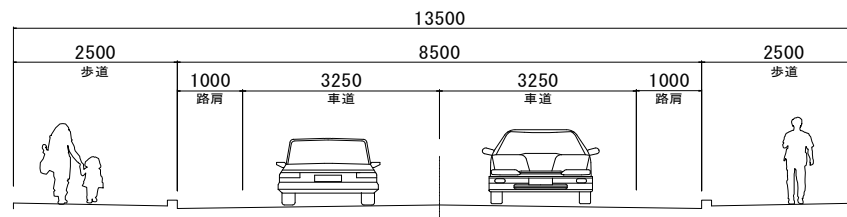
(1) 公共関与の妥当性（行政が行うべき事業か） 《妥当》 妥当でない (理由) 本路線は、甲府市街地と新山梨環状道路（仮称）塚原ICを結ぶ幹線道路であり、社会的受益は大きく極めて公共性が高い。 (2) 事業執行主体の妥当性（県が行うべき事業か） 《妥当》 妥当でない (理由) 県道の改築であり、道路法第15条により、県が行うべき事業である。 (3) 経済効率性 《妥当》 妥当でない (理由) <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; font-size: small;"> <tr> <td style="width:10%;">総事業費</td> <td style="width:10%;">2,200</td> <td style="width:10%;">百万円</td> <td style="width:10%;">工期</td> <td style="width:10%;">～ R18</td> <td style="width:10%;">基準年</td> <td style="width:10%;">R7</td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center; vertical-align: middle;">経済 効 率 性</td> <td>費用</td> <td>1,612</td> <td>百万円</td> <td>便益</td> <td>5,500</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td> 建設費</td> <td>1,570</td> <td>百万円</td> <td> 走行時間短縮</td> <td>4,449</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td> 維持管理費</td> <td>42</td> <td>百万円</td> <td> 走行経費減少</td> <td>447</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> 交通事故減少</td> <td>196</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> その他※</td> <td>408</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">B / C</td> <td colspan="5">3.4</td> </tr> </table> ※その他は、 救急救命率向上便益、観光客増加便益、都市空間快適性向上便益 費用便益比（B/C）は、国の採択基準1.0を超えている。 (4) 事業実施・規模の妥当性 《妥当》 妥当でない (理由) 現在整備中の「塚原ICアクセス」の未整備区間であり、道路に必要な最低限の事業規模である。 ☐ 同等施設等（計画を含む）の有無 〈有・《無》〉 (状況) なし ☐ 必要整備内容とその根拠 (状況) 区間 ：現在整備中の塚原ICアクセスⅠ期と新山梨環状道路北部区間（仮称）塚原ICを結ぶ最小区間とした。 道路規格 ：幅員等は道路構造令による。	総事業費	2,200	百万円	工期	～ R18	基準年	R7	経済 効 率 性	費用	1,612	百万円	便益	5,500	百万円	建設費	1,570	百万円	走行時間短縮	4,449	百万円	維持管理費	42	百万円	走行経費減少	447	百万円				交通事故減少	196	百万円				その他※	408	百万円	B / C		3.4					(5) 整備手法の有効性 《妥当》 妥当でない (理由) バイパス整備は、新山梨環状道路のネットワーク効果を発現させるために最も有効な整備手法であり、既に都市計画決定されている。 また、北部区間の大規模工事の工事用道路としても活用でき、地域の住民生活への影響を抑えることが可能である。 ☐ 他の整備手法の有無 〈有・《無》〉 (状況) なし (6) 環境負荷等への配慮 《妥当》 妥当でない (理由) 農地や山裾を通過するため、道路の景観が周囲の風景の阻害とならないよう道路構造等に十分配慮する。 (7) 事業計画の熟度 《妥当》 妥当でない (理由) 当該区間は、令和6年度に国が事業化した新山梨環状道路北部区間（(仮称)桜井IC～(仮称)塚原IC）と連携して道路設計、地元調整、施工計画立案等に取り組むことが重要であり、国から事業化を要請されている。 また、都市計画決定されているため事業の熟度は高く、早期整備の期待は大きい。 なお、現在整備中の「塚原ICアクセスⅠ期工区」は、令和10年度の事業完了を予定しており、事業実施に向けた環境は整っている。 《総合評価》 《妥当》 妥当でない 7項目全て妥当と判断されることから、実施が妥当と判断する。
総事業費	2,200	百万円	工期	～ R18	基準年	R7																																								
経済 効 率 性	費用	1,612	百万円	便益	5,500	百万円																																								
	建設費	1,570	百万円	走行時間短縮	4,449	百万円																																								
	維持管理費	42	百万円	走行経費減少	447	百万円																																								
				交通事故減少	196	百万円																																								
				その他※	408	百万円																																								
B / C		3.4																																												

3.添付資料シート（1）

【平面図】



【標準横断面図】



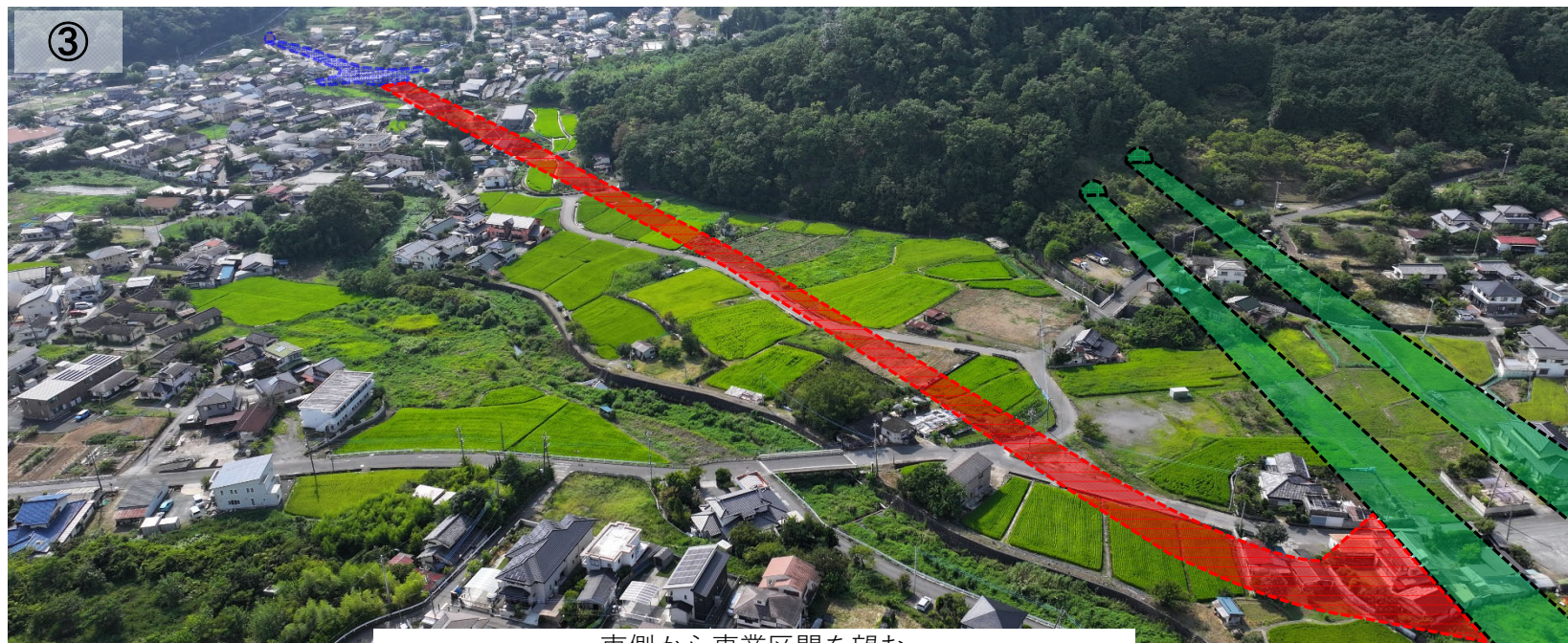
3.添付資料シート（2）



計画地周辺の道路状況（1車線道路）



計画地周辺の道路状況（1車線道路）



東側から事業区間を望む