

1. 事業説明シート

事業名	道路事業 [緊急道路整備改築事業 (国補)]	事業箇所	南巨摩郡身延町下田原	地区名	(一) 割子切石線 ( (仮称) 中富IC)	事業主体	山梨県															
<p><b>(1) 事業概要</b></p> <p><b>①課題・背景</b>                      中部横断自動車道は、平成29年度の全線開通を目指して国土交通省並びに中日本高速道路(株)により整備が進められており、企業立地をはじめとした地域経済の活性化、雇用創出の促進、観光振興及び緊急時の避難等に寄与するなどの効果が期待されている。一般県道割子切石線に接続する(仮称)中富インターチェンジは、身延町役場や旧中富町の拠点に近く、国道52号とのアクセスも良好なため、地元からも早期の整備が求められていることから、インターチェンジと国道・県道を結ぶアクセス道路についても、優先的に整備を進める必要がある。</p> <p><b>②整備目標・効果</b></p> <p>□主要目標 ○生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上</p> <p>□副次目標 ○災害に強い道路の確保</p> <p>□副次効果 ○重要プロジェクトとしての位置づけ                      (中部横断自動車道の整備促進)</p> <p><b>③目標達成の方法</b></p> <p>○地域活性化インターチェンジの新規整備                      ○国道52号及び県道割子切石線からインターチェンジにアクセスする道路の整備</p>				<p><b>(3) 中・長期計画等の位置付け</b></p> <p>山梨のみちづくりビジョン (H21.3)                      山梨県社会資本整備重点計画—第二次— (H20~26)</p>																		
<p><b>(2) 整備内容と整備量</b></p> <p><b>①整備内容</b>                      道路改良 L=2,200m、W=5.5(7.0)m インターチェンジ 1箇所</p> <p><b>②整備期間</b> 平成25年度~29年度</p> <p><b>③総事業費</b> 約6,000百万円(国費3,900百万円(6.5/10)県費2,100百万円(3.5/10))</p> <p><b>④全体計画</b> (年度別整備内容) (事業費)</p> <table border="1" data-bbox="224 1228 1120 1420"> <tr> <td>平成25年度</td> <td>詳細設計・用地測量・用地買収</td> <td>50百万円</td> </tr> <tr> <td>平成26年度</td> <td>用地買収・道路改良工事</td> <td>500百万円</td> </tr> <tr> <td>平成27年度</td> <td>用地買収・橋梁工事・道路改良工事</td> <td>2,000百万円</td> </tr> <tr> <td>平成28年度</td> <td>橋梁工事・道路改良工事</td> <td>2,000百万円</td> </tr> <tr> <td>平成29年度</td> <td>道路改良工事</td> <td>1,450百万円</td> </tr> </table> <p><b>⑤既整備内容・期間・事業費</b> なし</p>				平成25年度	詳細設計・用地測量・用地買収	50百万円	平成26年度	用地買収・道路改良工事	500百万円	平成27年度	用地買収・橋梁工事・道路改良工事	2,000百万円	平成28年度	橋梁工事・道路改良工事	2,000百万円	平成29年度	道路改良工事	1,450百万円	<p><b>(4) 事業位置等図</b></p>  <p>凡例  <span style="color: red;">—</span> 今回事業評価箇所</p>			
平成25年度	詳細設計・用地測量・用地買収	50百万円																				
平成26年度	用地買収・道路改良工事	500百万円																				
平成27年度	用地買収・橋梁工事・道路改良工事	2,000百万円																				
平成28年度	橋梁工事・道路改良工事	2,000百万円																				
平成29年度	道路改良工事	1,450百万円																				

## 2. 評価シート

<p>(1) 公共関与の妥当性 (行政が行うべき事業か) <span style="float: right;">(妥当・妥当でない)</span></p>	<p>(5) 整備手法の有効性 <span style="float: right;">(妥当・妥当でない)</span></p>
<p>(理由) 本路線は、身延町の地域拠点から中部横断自動車道へのアクセス機能を担うことから極めて公共性が高い。</p>	<p>(理由) 地形、地質条件等から、自然への影響が最小限で経済的かつ短期間で整備効果が現れる最適ルートを計画する。</p>
<p>(2) 事業執行主体の妥当性 (県が行うべきか) <span style="float: right;">(妥当・妥当でない)</span></p>	<p>□他の整備手法の有無 <span style="float: right;">〈有 (無)〉</span></p>
<p>(理由) 県道の改築であり、道路法第15条の規定により県が行う。</p>	<p>(状況)  なし</p>
<p>(3) 経済効率性 <span style="float: right;">(妥当・妥当でない)</span></p>	<p>(6) 環境負荷への配慮 <span style="float: right;">(妥当・妥当でない)</span></p>
<p>(理由) 費用(C) = 52億円 (内訳) ・改築費51億円 ・維持修繕費1億円 便益(B<sub>0</sub>+ΣB<sub>i</sub>) = 77億円 (内訳) ・走行時間短縮便益 50億円 ・走行経費減少便益 6.7億円 ・交通事故減少便益 1.7億円 ・追加便益 19億円 費用便益費 ((B<sub>0</sub>+ΣB<sub>i</sub>)/C) = 1.5 &gt; 1.0 費用便益費は、国の採択基準1.0を超えている</p>	<p>(理由) 地形が急峻なことから、大規模な自然環境の改変がないよう、ルート・構造などを計画する。</p>
<p>(4) 事業実施・規模の妥当性 <span style="float: right;">(妥当・妥当でない)</span></p>	<p>(7) 事業計画の熟度 <span style="float: right;">(妥当・妥当でない)</span></p>
<p>(理由) 他に同等の機能を有する道路はなく、路線線形的にも最も効果的な事業規模である。</p> <p>□同等施設等(計画を含む)の有無 <span style="float: right;">〈有 (無)〉</span></p> <p>(状況) なし</p> <p>□必要整備量の根拠</p> <p>(状況) 整備区間は、現道と接続するために必要な最小区間であり幅員等は、道路構造令及び山梨県県道の構造基準等を定める条例に準拠し、車線数は、計画交通量(3,400台/日)より2車線の整備とする。</p>	<p>(理由) 中部横断自動車道沿線の身延町から早期整備の要望を受けている。</p> <p>《総合評価》 <span style="float: right;">(妥当・妥当でない)</span></p> <p>(理由) 7項目全て妥当と評価されていることから、実施が妥当と判断する。</p>





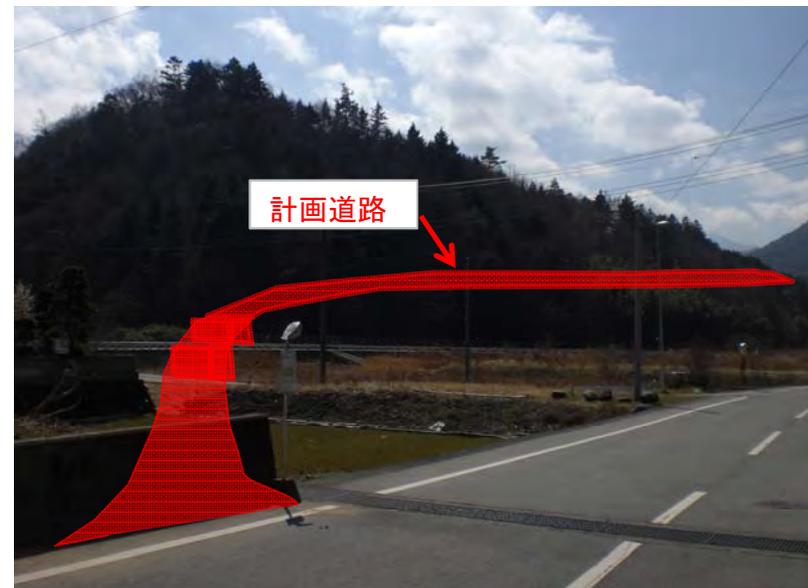
①国道52号からインターチェンジアクセス箇所



③県道割子切石線



②インターチェンジ計画箇所



④県道割子切石線からインターチェンジアクセス箇所