

1. 事業説明シート

事業名	街路事業 [緊急街路整備事業 (国補)]	事業箇所	甲斐市仲新居	地区名	(都)田富町敷島線 (仲新居工区)	事業主体	山梨県
-----	----------------------	------	--------	-----	-------------------	------	-----

(1) 事業の概要

①課題・背景

- ・(都)田富町敷島線は、甲斐市を南北に縦貫する延長約8.9kmの道路で、甲府都市圏域の幹線道路ネットワークの一部を構成するとともに、地域住民の生活道路として重要な役割を担っている。
- ・当該路線は慢性化している竜王駅周辺の渋滞解消、緩和及び交通結節点の利便性向上の効果が期待される路線として随時整備が進められており、本区間の早急な整備が必要である。

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 17.4km/h<30km/h以下※
自動車交通量 10,371台/12h>3,314台/12h以上※ ※評価基準値

□副次目標 ○歩行者等の安全性の確保

歩行者・自転車交通量 563人台/12h>71人台/12h以上※
自動車交通量 10,371台/12h>3,314台/12h以上※
歩道幅員 区間平均0.8m<1.4m未満※
小中学校からの距離30m~1km (5校) <概ね1km以内※ ※評価基準値

□副次効果

- 良好な景観の創出 (電線類の地中化)
- バリアフリー化の促進 (車椅子で通行可能な幅員の確保、段差・傾斜・勾配の改善)
- ライフラインの強化 (電線共同溝による統合整備)
- 緊急時の避難・救助機能の確保 (緊急輸送路の整備)

③目標達成の方法

甲斐市仲新居におけるL=440mについてバイパス整備
車線数 2 → 2
車道幅員 2.75m → 3.00m
歩道幅員 0~1.5m (片側) → 3.5m (両側)

(2) 整備内容と整備量

- ①整備内容 道路改良、電線共同溝 L=440m W=6.0 (16.0) m
 - ②整備期間 平成25年度~平成34年度
 - ③総事業費 約1,650百万円 (国費1,072.5百万円(6.5/10)県費577.5百万円(3.5/10))
 - ④全体計画 (年度別整備内容) (事業費)
- | | | |
|-----------|------------------|---------|
| 平成25年度 | 設計 | 50 百万円 |
| 平成26~29年度 | 用地補償 | 700 百万円 |
| 平成30~34年度 | 用地補償、道路改良・電線共同溝工 | 900 百万円 |

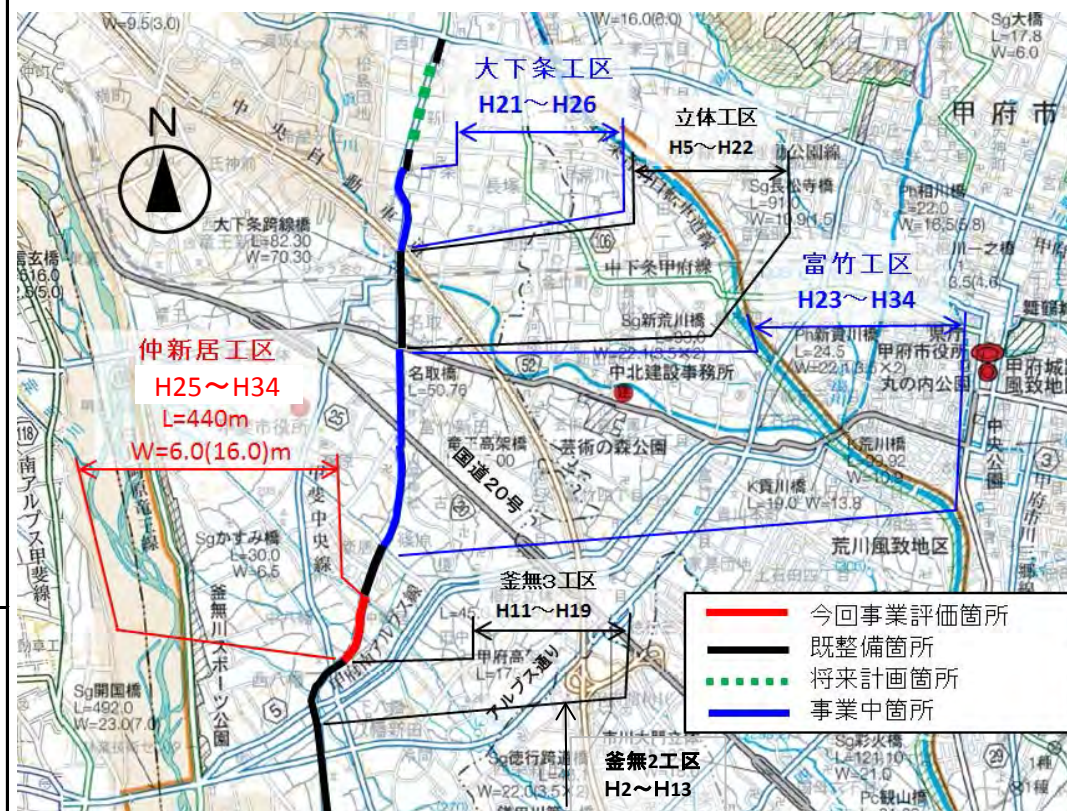
□既整備内容・期間・事業費

釜無Ⅱ工区 L=760m、H2~H13、C=25億円
釜無Ⅲ工区 L=530m、H11~H19、C=33億円
立体工区 L=640m、H5~H22、C=65億円

(3) 中・長期計画等の位置付け

都市計画決定 (甲府バイパス以南) S52.11.12
山梨県社会資本重点整備計画 (H20~H26)
甲府盆地7都市計画区域マスタープラン H23.3.24
甲斐市都市計画マスタープラン H21.3

(4) 事業位置等図



2. 評価シート

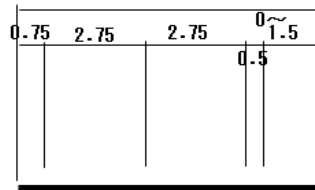
<p>(1) 公共関与の妥当性 (行政が行うべき事業か) Ⓐ 妥当・妥当でない</p>	<p>(5) 整備手法の有効性 Ⓐ 妥当・妥当でない</p>
<p>(理由) 都市計画道路は、都市計画法第59条により行政が整備を行うことを基本としている。</p>	<p>(理由) 当該地域は、南北方向の幹線道路がなく慢性的な渋滞が発生しており、現道の県道甲斐中央線沿線は家屋等が連担していることから、新たにバイパスによる整備区間として都市計画道路が決定されている。</p>
<p>(2) 事業執行主体の妥当性 (県が行うべきか) Ⓐ 妥当・妥当でない</p>	<p>□他の整備手法の有無 〈有・無〉</p>
<p>(理由) 当該道路は、道路法第15条、都市計画法第59条第2項の規定に該当することから、県が施行することは妥当である。</p>	<p>(状況) なし。</p>
<p>(3) 経済効率性 Ⓐ 妥当・妥当でない</p>	<p>(6) 環境負荷への配慮 Ⓐ 妥当・妥当でない</p>
<p>(理由) ・費用(C)=11.35億円(内訳) 改築費11.20億円 維持修繕費0.15億円 ・便益(B)=40.72億円(内訳) 走行時間短縮便益 40.62億円 走行経費減少便益 0.00億円 交通事故減少便益 0.10億円 ・費用便益比(B/C)=3.6 ・費用便益比(B/C)は国の採択基準1.0を超えている。 ・電線共同溝は便益が算出できないため、経済効率性の算定対象としていない。</p>	<p>(理由) ・本事業箇所は市街化された区域であり、自然環境への影響は少ない。また沿道は宅地等が密集しているため、周辺の景観との調和や連続性等を踏まえた植栽を実施し、良好な道路環境の確保に努める。 ・バイパス整備で交通の分散化が図られ、現道区間においては渋滞の緩和、バイパス区間においては移動距離の短縮などにより走行性が向上し、結果として排気ガス中の大気汚染物質軽減が予測される。</p>
<p>(4) 事業実施・規模の妥当性 Ⓐ 妥当・妥当でない</p>	<p>(7) 事業計画の熟度 Ⓐ 妥当・妥当でない</p>
<p>(理由) 本路線は、都市計画道路として昭和52年に都市計画決定され、「甲府盆地7都市計画区域マスタープランH23.3」において幹線道路に位置付けされており、市街地内の交通の円滑化や歩行者等の安全性を確保するため整備する必要がある。</p>	<p>(理由) ・都市計画決定済(S52)路線であり、地域の本計画についての認知度は高い。 ・地域から早期事業着手の要望書が提出される(H24.2.23)など理解度は高い。</p>
<p>□同等施設等(計画を含む)の有無 〈有・無〉 (状況) ・当該路線と同等の役割を果たす施設はない。</p>	<p>《総合評価》 Ⓐ 妥当・妥当でない</p>
<p>□必要整備量の根拠 (状況) ・計画交通量 12,200台/日(H42推計) ・道路の区分 第4種 第2級 ・設計速度 40Km/h ・幅員構成 総幅員16.0m(道路構造令より) 車線3.0m×2 停車帯1.5m(両側) 歩道3.5m(両側)</p>	<p>(理由) ・(1)から(7)の項目の評価状況から妥当と判断できる。</p>

3. 添付資料シート(1)

標準横断図

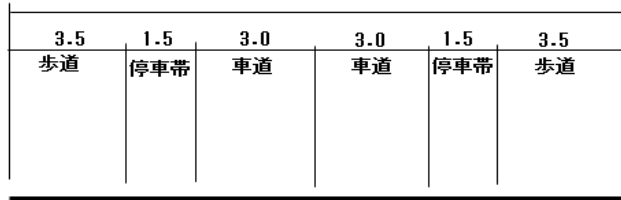
整備前

6.75~8.25



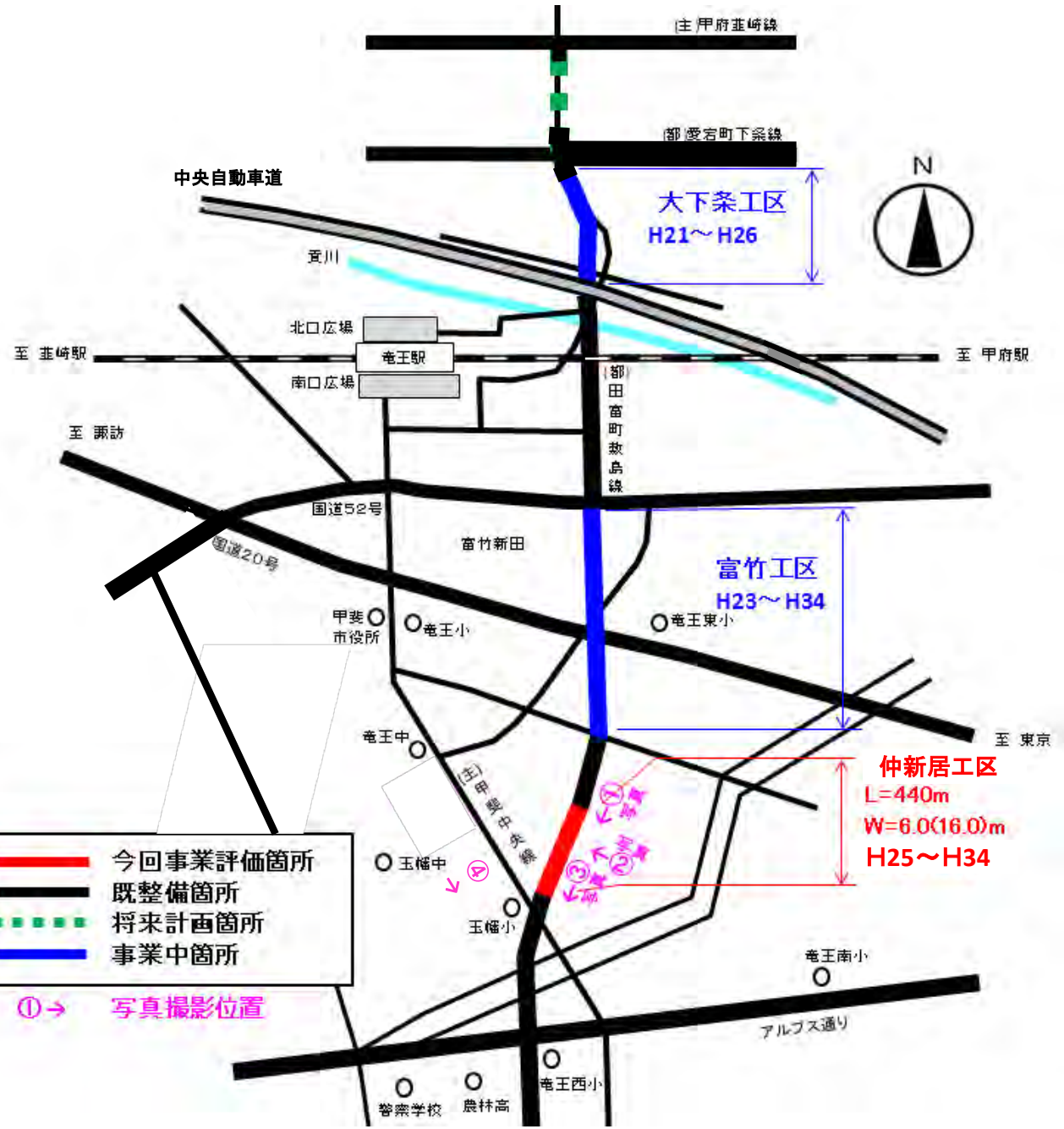
整備後

16.0



- 今回事業評価箇所
- 既整備箇所
- - - 将来計画箇所
- 事業中箇所

① → 写真撮影位置



添付資料シート (2)

① 終点部の状況



② 整備予定地 (中間地点)



③ 整備予定地 (中間地点)



④ 現道の状況 (甲斐市西八幡)

