

1. 事業説明シート

事業名	事業箇所	甲府市和戸町	地区名	国道411号(仮)和戸アクセス	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															
<p>①課題・背景 一般国道411号は、東京都八王子市を起点とし、甲府市に至る幹線道路である。甲府市和戸町の現道は、通勤・通学などの交通が集中することから、朝夕を中心に慢性的な交通渋滞が発生しており、沿線の人家や商店などは騒音、振動などの交通障害に悩まされている。本区間の整備は、既に供用済みの城東バイパスと都市計画決定されている「新山梨環状道路・北部区間」を結ぶアクセス道路として重要な役割を期待されている。</p> <p>②整備目標・効果</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 混雑時走行速度：14km/h<30km/h以下* 自動車交通量：11,115台/12h(H22当初)>3,314台/12h以上* *評価基準値</p> <p>□副次目標 ○歩行者等の安全性の確保 歩行者・自転車交通量：304人台/12h>71人台/12h以上* 自動車交通量：11,115台/12h>3,314台/12h以上* 通学路の指定：指定あり(現道) 現況の歩道幅員：0~1.5m<1.4m未満* 混雑時走行速度：14km/h<30km/h以下* *評価基準値</p> <p>□副次効果 ○主要渋滞ポイントの解消 (通過に5分以上を要する著しい渋滞が現に発生している交差点の解消もしくは大幅な改善)</p> <p>③目標達成の方法 甲府市和戸町の国道140号と新山梨環状道路(仮称)和戸アクセスまでの500mを整備 車線数 1→2、車道幅員 現道6.0m→13.0m、歩道幅員 0~1.5m→2.5m</p>			<p>山梨県社会資本整備重点計画—第二次—(H20~26) 山梨県地域防災計画(第1次緊急輸送道路指定に指定) 山梨のみちづくりビジョン(H21.3)</p>															
(2) 整備内容と整備量			(4) 事業位置等図															
<p>①整備内容 道路改良 L=500m W=13.0(22.0)m(4/4車線)</p> <p>②整備期間 平成26年度~平成34年度</p> <p>③総事業費 約1,300百万円(国費845百万円(6.5/10) 県費455百万円(3.5/10))</p> <p>④全体計画 (年度別整備内容) (事業費)</p> <table border="1"> <tr> <td>平成26年度</td> <td>道路詳細設計</td> <td>50百万円</td> </tr> <tr> <td>平成27年度</td> <td>用地測量・物件調査・用地取得</td> <td>100百万円</td> </tr> <tr> <td>平成28年度</td> <td>用地取得</td> <td>300百万円</td> </tr> <tr> <td>平成29年度~平成34年度</td> <td>用地取得・道路改良</td> <td>850百万円</td> </tr> </table> <p>□既整備内容・期間・事業費</p> <p>城東Ⅰ期 L=1.6km W=13.0(22.0)m H1~H17 事業費約107億円 城東Ⅰ期Ⅱ期 L=0.8km W=13.0(22.0)m H17~H27(予定) 事業費約86億円</p>			平成26年度	道路詳細設計	50百万円	平成27年度	用地測量・物件調査・用地取得	100百万円	平成28年度	用地取得	300百万円	平成29年度~平成34年度	用地取得・道路改良	850百万円				
平成26年度	道路詳細設計	50百万円																
平成27年度	用地測量・物件調査・用地取得	100百万円																
平成28年度	用地取得	300百万円																
平成29年度~平成34年度	用地取得・道路改良	850百万円																

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) <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない</p>	<p>(5) 整備手法の有効性 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない</p>
<p>(理由) 本路線は、新山梨環状道路の北部区間と甲府市中心部とを接続する幹線道路であり、社会的受益は大きく極めて公共性が高い。</p>	<p>(理由) 新山梨環状道路と(仮称)和戸ランプを介して、甲府中心市街地へ向かう4車道路のネットワークを形成するうえで最適ルートである。</p>
<p>(2) 事業執行主体の妥当性 (県が行うべきか) <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない</p>	<p><input type="checkbox"/> 他の整備手法の有無 <input checked="" type="radio"/> 有 <input type="radio"/> 無</p>
<p>(理由) 本路線は、県管理国道であり道路法12条の規定により県で実施すべき事業である。</p>	<p>(状況) なし</p>
<p>(3) 経済効率性 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない</p>	<p>(6) 環境負荷への配慮 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない</p>
<p>(理由) ・費用(C)=10.6億円 (内訳) 改築費10.2億円 維持管理費 0.4億円 ・便益(B)=36.6億円 (内訳) 走行時間短縮28.4億円 走行経費減少4.3億円 交通事故減少2.1億円 追加便益1.8億円 ・費用便益比(B/C)=3.5 費用便益比(B/C)は国の採択基準1.0を超えている。</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。 沿道は、宅地が密集しているため植樹帯の設置や高機能舗装を用いるなど、周辺環境への影響が最小限となるよう計画する。</p>
<p>(4) 事業実施・規模の妥当性 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない</p>	<p>(7) 事業計画の熟度 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない</p>
<p>(理由) 本路線は、新山梨環状道路・北部区間へのアクセス道路として「甲府都市計画区域マスタープラン」で幹線道路として位置づけされており、新山梨環状道路・北部区間の工事用道路としての利用も想定されることから、本線の工事着手までに整備する必要がある。</p> <p><input type="checkbox"/> 同等施設等(計画を含む)の有無 <input checked="" type="radio"/> 有 <input type="radio"/> 無 (状況) 現国道以外に目的を果たす施設はない。</p> <p><input type="checkbox"/> 必要整備量の根拠 (状況) 整備区間については、国道140号と新山梨環状道路・北部区間の(仮称)和戸ICを結ぶ最小区間であり、幅員等規格については道路構造令による。車線数は、計画交通量(18,200台/日)より4車線の整備とした。</p>	<p>(理由) 新山梨環状道路・北部区間へのアクセス道路として、本年5月に都市計画決定された路線であり、本路線の整備に対する地域の期待は高い。</p> <p>《総合評価》 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない</p> <p>(理由) 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。</p>

2. 添付資料シート



①城東バイパス（既供用区間）より計画区間を望む



②計画区間の状況



③現道の状況



④現道の状況（主要渋滞箇所：横根跨線橋南交差点）