

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	甲府市山宮町	地区名	(主) 甲府昇仙峡線 (山宮拡幅Ⅱ期)	事業主体	山梨県
<b>(1) 事業の概要</b>				<b>(3) 中・長期計画等の位置付け</b>			
<p><b>①課題・背景</b> 本路線は、甲府市街地と県内有数の観光地である昇仙峡とを結ぶ幹線道路であるが、甲府市山宮町地内は幅員が狭い上に観光バス等大型車両の交通量が多いため、通行に支障をきたしており、地域の住環境に悪影響を与えている。また、新山梨環状道路北部区間の(仮称)牛匂インターへのアクセス道路にもなることから早急な道路整備が望まれている。</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 混雑時走行速度 29.4km/h(H27センサス) &lt; 30km/h※以下 自動車交通量 7,979台/12h(平日)(H27センサス) &gt; 3,428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 192人台/12h(H27センサス) &gt; 93人台/12h※以上 通学路の指定 指定あり 現況の歩道幅員 歩道なし &lt; 1.4m※未満 ※評価基準値</p> <p>□副次効果 ○バリアフリー化の促進(車椅子で通行可能な幅員の確保) ○緊急時の避難・救助機能の確保(緊急輸送道路の整備)</p> <p><b>③目標達成の方法</b> 甲府市山宮町におけるL=400mについて現道拡幅 車線数2→2 車道幅員2.5m→3.0m 路肩幅員0.5m→1.5m 歩道幅員なし→3.5m(両側)</p>				<p>・山梨県強靱化計画(平成27年12月) ・山梨県社会資本整備重点計画-第三次-(平成27年12月)</p>			
<b>(2) 整備内容</b>				<b>(4) 事業位置図等</b>			
<p><b>①整備内容</b> 道路改良 L=400m W=6.0(16.0)m</p> <p><b>②着手年度</b> 令和元年度</p> <p><b>③完成見込年度</b> 令和7年度</p> <p><b>④総事業費</b> 約1,200百万円(国費700百万円(5.83/10) 県費500百万円(4.17/10))</p> <p><b>⑤年度別の整備内容</b> (事業費) 令和元年度~4年度 詳細設計、用地測量、用地取得 820 百万円 令和5年度~7年度 道路改良・電線共同溝工事 380 百万円 ※記載内容は見込みであり、確定したものではない。</p> <p><b>⑥既整備内容・期間・事業費</b> ・(主)甲府昇仙峡線 L=780m H16~R1 事業費2,344百万円</p>				<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今回事業評価区間(道路)</li> <li>整備済区間(道路、街路)</li> <li>整備中区間(街路)</li> </ul>			

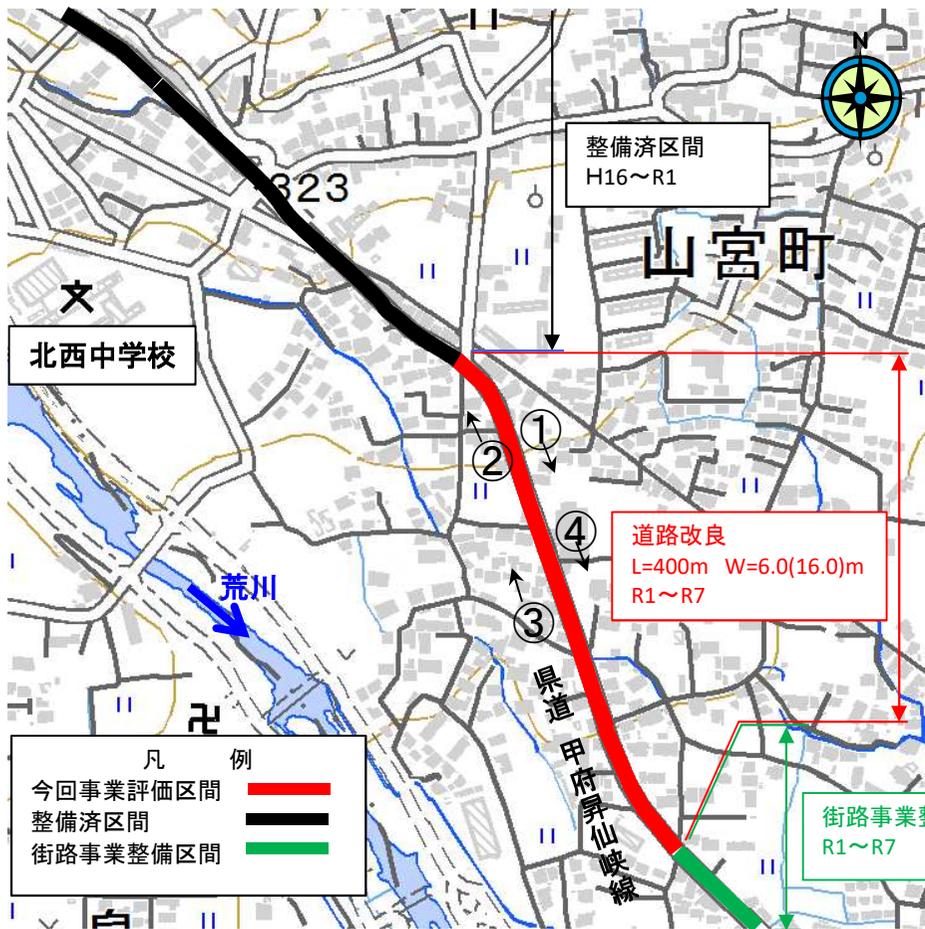
## 2. 評価シート

<p><b>(1) 公共関与の妥当性 (行政が行うべき事業か)</b> <span style="float: right;">(妥当)・妥当でない</span></p> <p>(理由) 地域の重要な生活道路であるとともに、第二次緊急輸送道路にも指定されており、社会的受益は大きく極めて公共性が高い。</p>	<p><b>(5) 整備手法の有効性</b> <span style="float: right;">(妥当)・妥当でない</span></p> <p>(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。</p>																																																			
<p><b>(2) 事業執行主体の妥当性 (県が行うべき事業か)</b> <span style="float: right;">(妥当)・妥当でない</span></p> <p>(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。</p>	<p><input type="checkbox"/> 他 の 整備 手 法 の 有 無 <span style="float: right;">〈 有 ・ (無) 〉</span></p> <p>(状況) バイパス整備は、人家が多く、家屋や工作物の移転に莫大な費用がかかるため、経済性に優れた現道改良の計画とした。</p>																																																			
<p><b>(3) 経済効率性</b> <span style="float: right;">(妥当)・妥当でない</span></p> <p>(理由)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 10%;">総事業費</td> <td style="width: 15%;">1,200</td> <td style="width: 15%;">百万円</td> <td style="width: 10%;">工期</td> <td style="width: 15%;">R1~R7</td> <td style="width: 10%;">基準年</td> <td style="width: 10%;">R1</td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">経済効率性</td> <td colspan="2">費用</td> <td>1,014</td> <td colspan="2">便益</td> <td>1,795</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>百万円</td> <td colspan="2"></td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td>979</td> <td>百万円</td> <td>走行時間短縮</td> <td>1,516</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>35</td> <td>百万円</td> <td>走行費用減少</td> <td>133</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少</td> <td>61</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>その他※</td> <td>85</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">B/C</td> <td colspan="5">1.8</td> </tr> </table> <p>※その他は、救急救命率向上便益、観光客増加便益 ※電線共同溝は便益が算出規定がないため、経済効率性の算定対象としていない。 費用便益比 (B/C) は1.0を超えており、経済効率性は確保されている。</p>	総事業費	1,200	百万円	工期	R1~R7	基準年	R1	経済効率性	費用		1,014	便益		1,795			百万円			百万円	建設費	979	百万円	走行時間短縮	1,516	百万円	維持管理費	35	百万円	走行費用減少	133	百万円				交通事故減少	61	百万円				その他※	85	百万円	B/C		1.8					<p><b>(6) 環境負荷等への配慮</b> <span style="float: right;">(妥当)・妥当でない</span></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。</p>
総事業費	1,200	百万円	工期	R1~R7	基準年	R1																																														
経済効率性	費用		1,014	便益		1,795																																														
			百万円			百万円																																														
	建設費	979	百万円	走行時間短縮	1,516	百万円																																														
	維持管理費	35	百万円	走行費用減少	133	百万円																																														
				交通事故減少	61	百万円																																														
			その他※	85	百万円																																															
B/C		1.8																																																		
<p><b>(4) 事業実施・規模の妥当性</b> <span style="float: right;">(妥当)・妥当でない</span></p> <p>(理由) 当該箇所は、甲府市街から御岳昇仙峡や新山梨環状道路北部区間の(仮称)牛匂ICへ続くルートであり、残る幅員狭小・歩道未整備区間を街路整備事業と合わせ整備することで早期に事業効果を発現させる計画とした。</p> <p><input type="checkbox"/> 同 等 施 設 等 ( 計 画 を 含 む ) の 有 無 <span style="float: right;">〈 有 ・ (無) 〉</span></p> <p>(状況)</p>	<p><b>(7) 事業計画の熟度</b> <span style="float: right;">(妥当)・妥当でない</span></p> <p>(理由) ・歩道整備に対する地域住民の期待は大きく、道路改良に対する要望が強い。 ・当該工区以南は街路事業により整備が進められており、早期の全線供用への期待が高い。</p>																																																			
<p><input type="checkbox"/> 必 要 整 備 内 容 と そ の 根 拠</p> <p>(状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区 域：改良済み区間に挟まれた必要最低限の区間とした。</li> <li>・道路構造：幅員等規格は山梨県県道の構造基準を定める条例による。</li> </ul>	<p><b>《総合評価》</b> <span style="float: right;">(妥当)・妥当でない</span></p> <p>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>																																																			

### 3. 添付資料シート (1)

至 昇仙峡

【平面図】

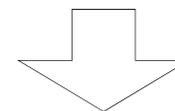
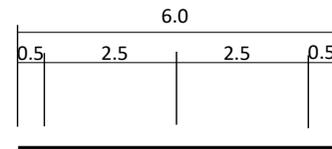


凡	例
今回事業評価区間	<span style="color: red;">—</span>
整備済区間	<span style="color: black;">—</span>
街路事業整備区間	<span style="color: green;">—</span>

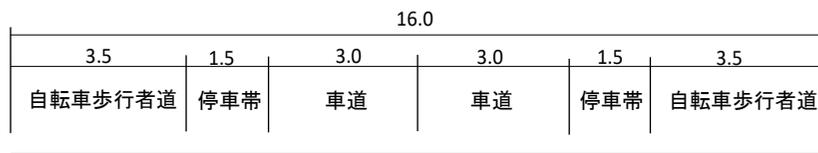
至 甲府駅

【標準横断面図】

整備前



整備後



### 3. 添付資料シート (2)



①大型車の交通が多くすれ違いが困難な状況



③交通量が多い状況



②視距が悪い状況



④路肩・歩道がなく歩行者の通行が危険な状況