

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	北杜市長坂町長坂上条	地区名	(主) 茅野北杜葎崎線 (長坂上条)	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</p> <p>主要地方道茅野北杜葎崎線の当該箇所は、国道20号とJR長坂駅を結ぶ区間の一部であり、JR中央線のアンダーパスを挟み交差点が連続する交通結節点となっている。付近には図書館や警察署、学校などの公共施設があることから、朝夕の通勤時間帯を中心に交通量が多くなり、更に、接続する八ヶ岳南地区広域農道が平成30年7月に全面供用されたこともあり、現地の交通量は増加傾向にある。</p> <p>対して道路の状況は、交差点の形状や道路線形が悪い上に、アンダーパス部付近の道幅が狭いことから、見通しが悪く危険な状況にある。また、付近に長坂小学校があり通学路に指定されているが、歩道がないため歩行者の安全性が確保されていない。</p> <p>このことから、交差点及び道路の改良が必要であり、地元からも早期の整備を求められている。</p> <p>②整備目標・効果</p> <p>□主要目標 ○交差点の安全性・円滑性の向上 死傷事故率：15件<100件/億台キロ※以上 自動車交通量：4,201台/12h (H27センサス) >3,428台/12h (平日) ※以上 道路構造令への適合：不適合 (車線幅員が確保されていない) ※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：18人台/12h<93人台/12h※以上 自動車交通量：4,201台/12h (H27センサス) >3,428台/12h (平日) ※以上 通学路の指定：有り 現況の歩道幅員：なし~1.1m (平均) <1.4m※未滿 ※ 評価基準値</p> <p>□副次効果 ○緊急時の避難・救助機能の確保 (第二次緊急輸送道路の整備)</p> <p>③目標達成の方法</p> <p>北杜市長坂町長坂上条におけるL=510mについて交差点改良・道路改良 車線数：1→2 車道幅員：5.0→6.0m 歩道幅員：なし、1.1 (平均) →2.5m (片側)</p>				<p>(3) 中・長期計画等の位置付け</p> <ul style="list-style-type: none"> 「山梨県社会資本整備重点計画―第三次―」 (平成27年12月) 												
(2) 整備内容				(4) 事業位置図等												
<p>①整備内容 交差点改良 N=1箇所 道路改良 L=510m W=6.0 (12.5) m</p> <p>②着手年度 令和2年度 ③完成見込年度 令和9年度</p> <p>④総事業費 約2,000百万円 (国費1,166百万円 (5.83/10) 県費834百万円 (4.17/10)) (事業費)</p> <p>⑤年度別の整備内容</p> <table border="0"> <tr> <td>令和2年度</td> <td>設計</td> <td>20百万円</td> </tr> <tr> <td>令和3年度</td> <td>用地買収・橋梁工事</td> <td>95百万円</td> </tr> <tr> <td>令和4~9年度</td> <td>道路改良工事・JR立体工事 (委託)</td> <td>1,885百万円</td> </tr> </table> <p>※記載内容は見込みであり、確定したものではない。</p> <p>⑥既整備内容・期間・事業費</p> <ul style="list-style-type: none"> 既整備内容：道路改良 L=400m W=6.0 (10.0) m 期間：H10年~H21年 事業費：8.4億円 				令和2年度	設計	20百万円	令和3年度	用地買収・橋梁工事	95百万円	令和4~9年度	道路改良工事・JR立体工事 (委託)	1,885百万円	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 今回事業評価箇所 既整備箇所 			
令和2年度	設計	20百万円														
令和3年度	用地買収・橋梁工事	95百万円														
令和4~9年度	道路改良工事・JR立体工事 (委託)	1,885百万円														

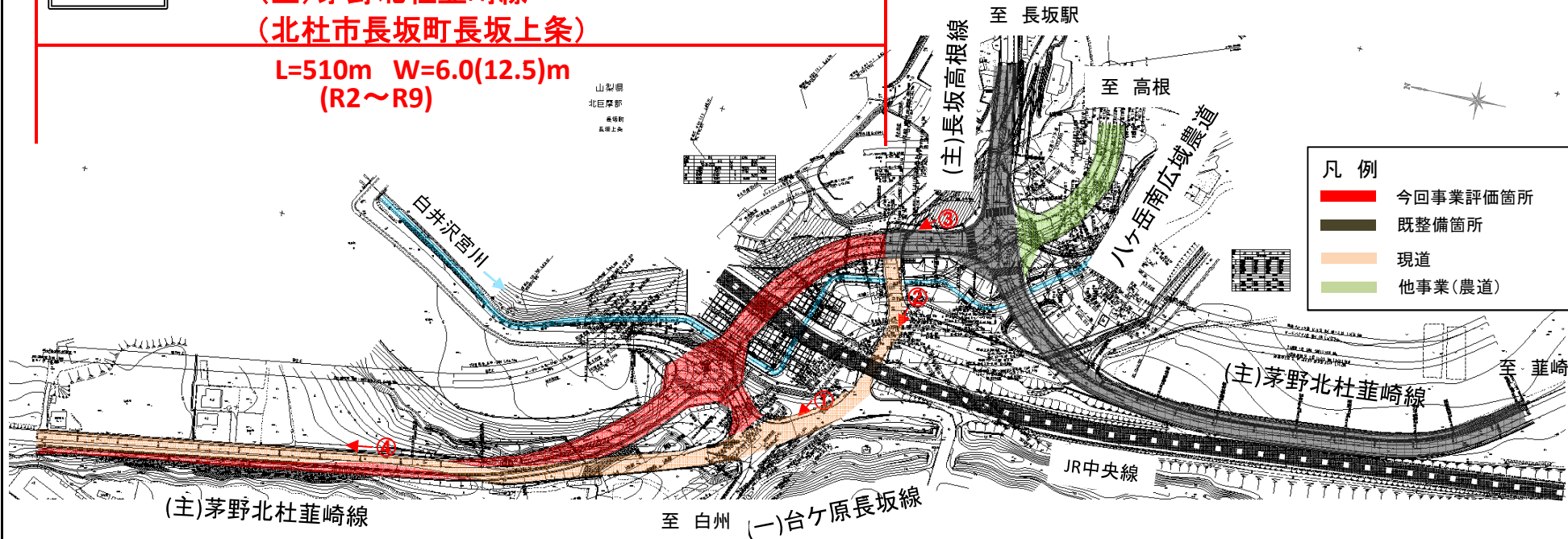
2.評価シート

<p>(1) 公共関与の妥当性 (行政が行うべき事業か) << (妥当) ・ 妥当でない >></p> <p>(理由) 当該箇所は、主要地方道茅野北社葎崎線、主要地方道長坂高根線、一般県道台ヶ原長坂線、ハヶ岳南地区広域農道が交差する交通の結節点であるとともに、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>(5) 整備手法の有効性 << (妥当) ・ 妥当でない >></p> <p>(理由) 道路構造令に合致していないことにより、通行車両や歩行者等の道路利用者への安全が確保されていない状況を解消する必要があり、工事中の通行止めを最小限とし、道路敷地を有効利用することにより、影響が最小限で経済性に優れる計画とした。</p>																																						
<p>(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 >></p> <p>(理由) 県道の改良であり道路法第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 < 有 ・ (無) ></p> <p>(状況)</p>																																						
<p>(3) 経済効率性 < 妥当 ・ 妥当でない ></p> <p>(理由)</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:15%;">総事業費</td> <td style="width:15%;">百万円</td> <td style="width:15%;">工期</td> <td style="width:15%;">基準年</td> <td style="width:10%;"></td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center; vertical-align: middle;">経済 効 率 性</td> <td>費用</td> <td>百万円</td> <td>便益</td> <td colspan="2">百万円</td> </tr> <tr> <td> 建設費</td> <td>百万円</td> <td> 走行時間短縮</td> <td colspan="2">百万円</td> </tr> <tr> <td> 維持管理費</td> <td>百万円</td> <td> 走行費用減少</td> <td colspan="2">百万円</td> </tr> <tr> <td> </td> <td></td> <td> 交通事故減少</td> <td colspan="2">百万円</td> </tr> <tr> <td> </td> <td></td> <td> その他※</td> <td colspan="2">百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>B/C</td> <td colspan="4">交差点改良事業であり、局所的な工事であるため、費用便益比は不算出。</td> </tr> </table>		総事業費	百万円	工期	基準年		経済 効 率 性	費用	百万円	便益	百万円		建設費	百万円	走行時間短縮	百万円		維持管理費	百万円	走行費用減少	百万円				交通事故減少	百万円				その他※	百万円			B/C	交差点改良事業であり、局所的な工事であるため、費用便益比は不算出。				<p>(6) 環境負荷等への配慮 << (妥当) ・ 妥当でない >></p> <p>(理由) 本事業に伴い農業用水の付け替えが必要となるが、受益者を確認し、従前の機能を確保する計画とした。</p>
	総事業費	百万円	工期	基準年																																			
経済 効 率 性	費用	百万円	便益	百万円																																			
	建設費	百万円	走行時間短縮	百万円																																			
	維持管理費	百万円	走行費用減少	百万円																																			
			交通事故減少	百万円																																			
			その他※	百万円																																			
	B/C	交差点改良事業であり、局所的な工事であるため、費用便益比は不算出。																																					
<p>(4) 事業実施・規模の妥当性 << (妥当) ・ 妥当でない >></p> <p>(理由) 整備範囲については、整備済み区間と連続し、交差点の改良と現道とのすりつけを考慮した必要最低限の範囲とする。</p> <p><input type="checkbox"/> 同等施設等 (計画を含む) の有無 < 有 ・ (無) ></p> <p>(状況)</p>	<p>(7) 事業計画の熟度 << (妥当) ・ 妥当でない >></p> <p>(理由) 事業に対し地元から早期の実施を要望されている。 鉄道事業者とは、計画協議が完了している。</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"> ・ 区域 走行性・安全性を満足した道路線形を決定するとともに、現道の通行規制を伴わないよう鉄道との立体交差位置を選定し、最低限の延長L=510mとした。 ・ 道路構造 幅員等規格は山梨県県道の構造基準等を定める条例による。 	<p>《総合評価》 << (妥当) ・ 妥当でない >></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)

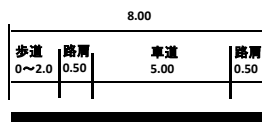
平面図

(主) 茅野北杜葦崎線
 (北杜市長坂町長坂上条)
 L=510m W=6.0(12.5)m
 (R2~R9)

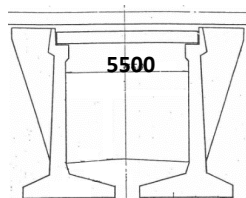


標準断面図

【整備前】

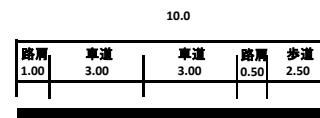


(一般部)

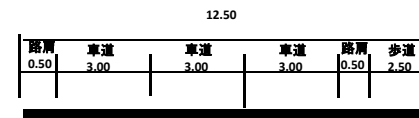


(JRアンダーパス部)

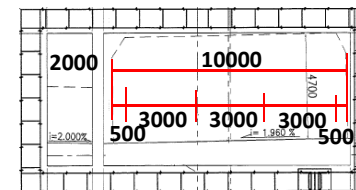
【整備後】



(一般部)



(交差点部)



(JRアンダーパス部)



3. 添付資料シート (2)

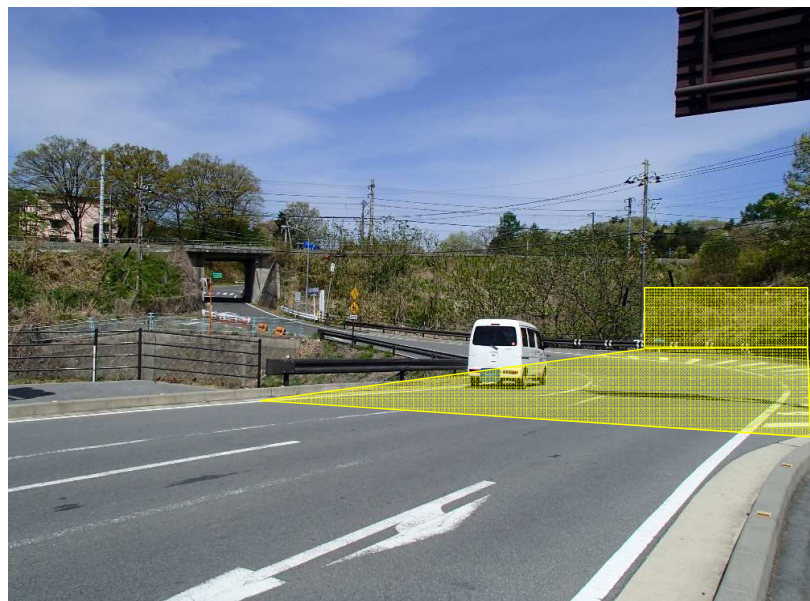
【写真①】 現道の状況 (交差点1)



【写真②】 現道の状況 (幅員狭小)



【写真③】 現道の状況 (交差点2)



【写真④】 現道の状況

