

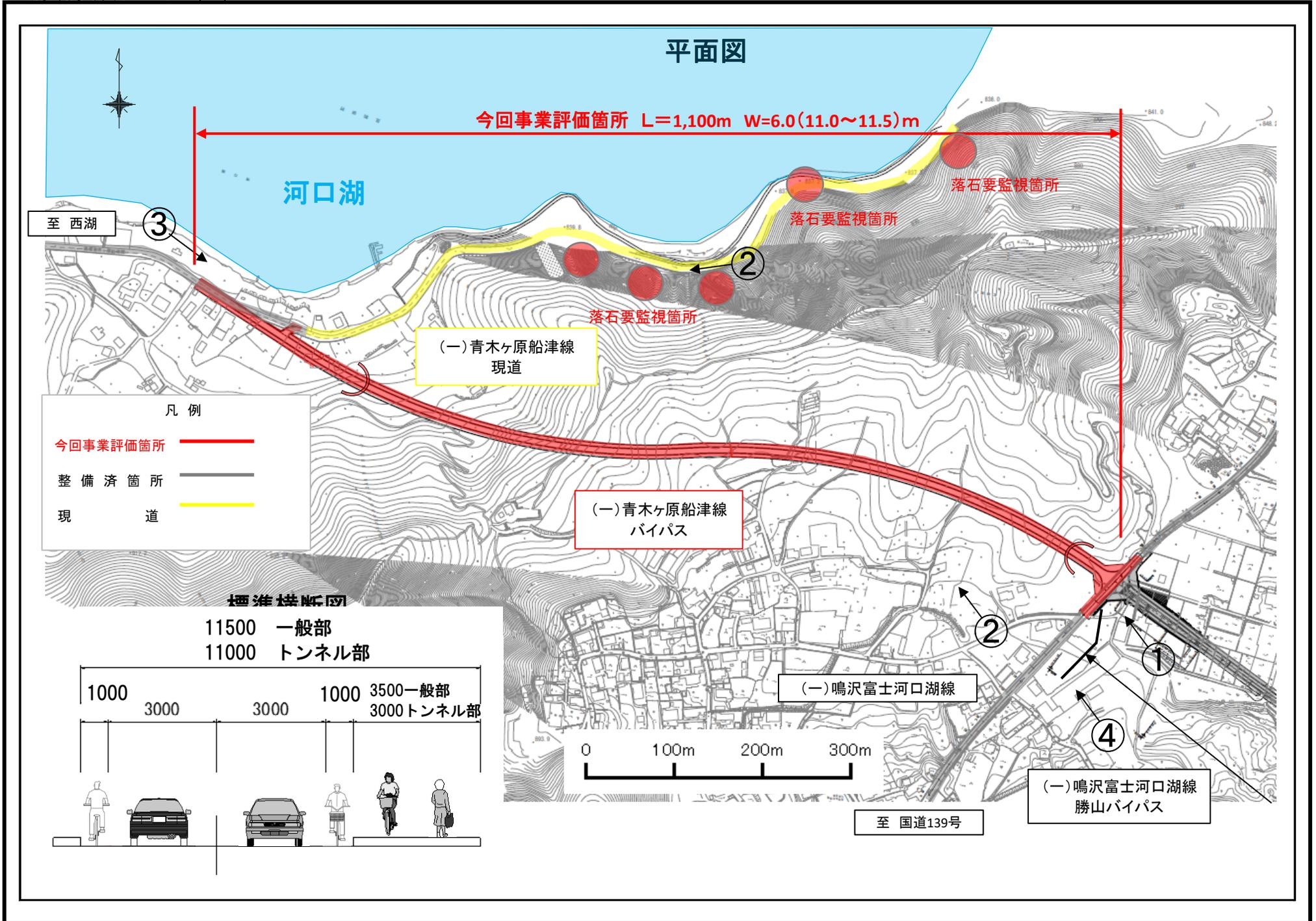
1. 事業説明シート

事業名	事業箇所	地区名	事業主体																
道路事業 [緊急道路整備改築事業 (国補)]	南都留郡富士河口湖町長浜～勝山	(-) 青木ヶ原船津線 (仮称) 足和田トンネル	山梨県																
<p>(1) 事業の概要</p> <p>①課題・背景 一般県道青木ヶ原船津線は、富士河口湖町青木ヶ原から西湖・河口湖西岸を經由し、富士河口湖町船津に至る幹線道路で、生活道路や観光道路としての機能及び国道139号の代替路としての役割を担う重要な路線である。また、富士山噴火などの大規模災害時には、避難路や救援物資の輸送路としての役割が期待される道路である。しかし、長浜地区の湖畔沿いはカーブが連続する山岳地形であるとともに落石の危険箇所も多いため、通行の安全確保および災害時の輸送機能の向上のため早急な整備が必要である。</p> <p>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：29.8km/h (H27センサス) <30km/h以下※ ・自動車交通量：4,121台/12h (H27センサス) >3,428台/12h (平日) 以上※ ※評価基準値 □副次目標 ○災害に強い道路の確保 ・危険度：要監視箇所あり ※評価基準値 ・損傷度等：通行止実績 (落石) 1回<2回以上※ ※評価基準値 ・緊急輸送道路の指定：指定あり (第2次緊急輸送道路) ・自動車交通量：4,121台/12h (H27センサス) >3,428台/12h (平日) 以上※ □副次効果 ○緊急時の避難・救助機能の確保 (第2次緊急輸送道路)</p> <p>③目標達成の方法 富士河口湖町長浜～勝山におけるL=1,100mについてバイパス整備 車線数：2→2 車道幅員：5.5m→6.0m 歩道幅員：なし→3.5m (片側) (一般部), 3.0m (片側) (トンネル部)</p>		<p>(3) 中・長期計画等の位置付け</p> <ul style="list-style-type: none"> 「山梨県総合計画」 (令和元年12月) 「山梨県強靱化計画 (改訂版)」 (令和2年3月) 「山梨県社会資本整備重点計画-第四次-」 (令和2年3月) 「山梨県道路の整備に関するプログラム」 (令和2年3月) 																	
<p>(2) 整備内容</p> <p>①整備内容 道路改良 L=1,100m W=6.0m (11.0~11.5) m</p> <p>②着手年度 令和2年度 ③完成見込年度 令和10年度</p> <p>④総事業費 約4,000百万円 (国費2,120百万円(5.3/10) 県費1,880百万円(4.7/10))</p> <p>⑤年度別の整備内容 (事業費)</p> <table border="1"> <tr> <td>令和2年度</td> <td>～3年度</td> <td>測量・設計</td> <td>200百万円</td> </tr> <tr> <td>令和4年度</td> <td>～5年度</td> <td>用地測量・用地取得</td> <td>100百万円</td> </tr> <tr> <td>令和6年度</td> <td>～9年度</td> <td>トンネル工事・道路改良工事</td> <td>3500百万円</td> </tr> <tr> <td>令和10年度</td> <td></td> <td>道路改良工事</td> <td>200百万円</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 (-) 鳴沢富士河口湖線 (勝山バイパス) L=2,140m W=6.0m(14.5) m H17~H30 C=25億円</p>		令和2年度	～3年度	測量・設計	200百万円	令和4年度	～5年度	用地測量・用地取得	100百万円	令和6年度	～9年度	トンネル工事・道路改良工事	3500百万円	令和10年度		道路改良工事	200百万円	<p>(4) 事業位置図等</p> <p>凡例 今回事業評価箇所 ■ 既整備箇所 ■</p>	
令和2年度	～3年度	測量・設計	200百万円																
令和4年度	～5年度	用地測量・用地取得	100百万円																
令和6年度	～9年度	トンネル工事・道路改良工事	3500百万円																
令和10年度		道路改良工事	200百万円																

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>(理由) 地域の重要な生活道路や観光道路としての機能及び国道139号の代替路としての役割を担う重要な路線であり、富士山噴火などの大規模災害時には避難路や救援物資の搬送路として機能する道路で、極めて公共性が高い。</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) ・富士河口湖町長浜地区の現道青木ヶ原船津線と近年整備が完了した県道鳴沢富士河口線（勝山バイパス）をトンネルにより直結することで、走行性、安全性の向上が図られる。 ・要監視箇所が存在する現道区間を回避したバイパス計画とすることで安全性が確保され、災害発生時の避難路および緊急輸送道路としての機能が確保される。 ・新たなバイパスが整備されることで観光を目的とした交通がバイパスに転換され、主に生活道路として機能する現道との機能の分離が図られる。</p>																																													
<p>(2) 事業執行主体の妥当性 (県が行うべき事業か) <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない</p> <p>(理由) 県道の改良であり、道路法第15条により県が実施すべき事業である。</p>	<p><input type="checkbox"/> 他の整備手法の有無 <input type="checkbox"/> 有 <input checked="" type="radio"/> 無</p>																																													
<p>(3) 経済効率性 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない</p> <p>(理由)</p> <table border="1" data-bbox="174 518 1169 778"> <tr> <td>総事業費</td> <td>4,000</td> <td>百万円</td> <td>工期</td> <td>R2~R10</td> <td>基準年</td> <td>R2</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>3,026</td> <td>百万円</td> <td>便益</td> <td>6,458</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td>2,962</td> <td>百万円</td> <td>走行時間短縮</td> <td>3,719</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>64</td> <td>百万円</td> <td>走行費用減少</td> <td>541</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少</td> <td>198</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>その他※</td> <td>2,000</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">B/C</td> <td colspan="5">2.1</td> </tr> </table> <p>※その他は、救急救命率向上便益、観光客増加便益</p> <p>費用便益比 (B/C) は、国の採択基準1.0を超えている。</p>	総事業費	4,000	百万円	工期	R2~R10	基準年	R2	経済効率性	費用	3,026	百万円	便益	6,458	百万円	建設費	2,962	百万円	走行時間短縮	3,719	百万円	維持管理費	64	百万円	走行費用減少	541	百万円				交通事故減少	198	百万円				その他※	2,000	百万円	B/C		2.1					<p>(状況)</p> <p>(6) 環境負荷等への配慮 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない</p> <p>(理由) 当該箇所は富士箱根伊豆国立公園の第2種特別地域および普通地域内にあり、現道を改良する計画とした場合は大規模な斜面の掘削・切土や防災対策が伴い、景観や自然環境への影響が大きくなる。これらの影響を極力少なくするために、トンネル構造を主体としたバイパス計画とし、環境への負荷の軽減を図った。</p>
総事業費	4,000	百万円	工期	R2~R10	基準年	R2																																								
経済効率性	費用	3,026	百万円	便益	6,458	百万円																																								
	建設費	2,962	百万円	走行時間短縮	3,719	百万円																																								
	維持管理費	64	百万円	走行費用減少	541	百万円																																								
				交通事故減少	198	百万円																																								
				その他※	2,000	百万円																																								
B/C		2.1																																												
<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>(理由) 生活道路や観光道路としての機能や国道139号の代替路として使われる重要な路線であるとともに、大規模災害時には避難路や救援物資の搬送路としての機能する道路であり、有事の際の機能性や利便性を考慮した事業規模とした。</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) 富士河口湖町は、生活、観光、避難道路として重要な役割を担う本計画の早期整備を要望している。地域住民からも整備に対し強い要望があり、計画への熟度は高い。</p>																																													
<p><input type="checkbox"/> 同等施設等 (計画を含む) の有無 <input type="checkbox"/> 有 <input checked="" type="radio"/> 無</p> <p>(状況)</p>	<p>《総合評価》 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない</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"> 区間 河口湖畔西岸の落石危険箇所（落石要監視箇所が5箇所存在）を避けるとともに、富士河口湖町の市街地に直結する区間とした。 道路構造 道路規格は山梨県県道の構造基準を定める条例による。 	<p>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>																																													

3. 添付資料シート (1)



3. 添付資料シート (2)

① (一) 鳴沢富士河口湖線側交差点



② 現道の状況



③ (一) 青木ヶ原船津線側交差点



④ 周辺の状況

