

1. 事業説明シート

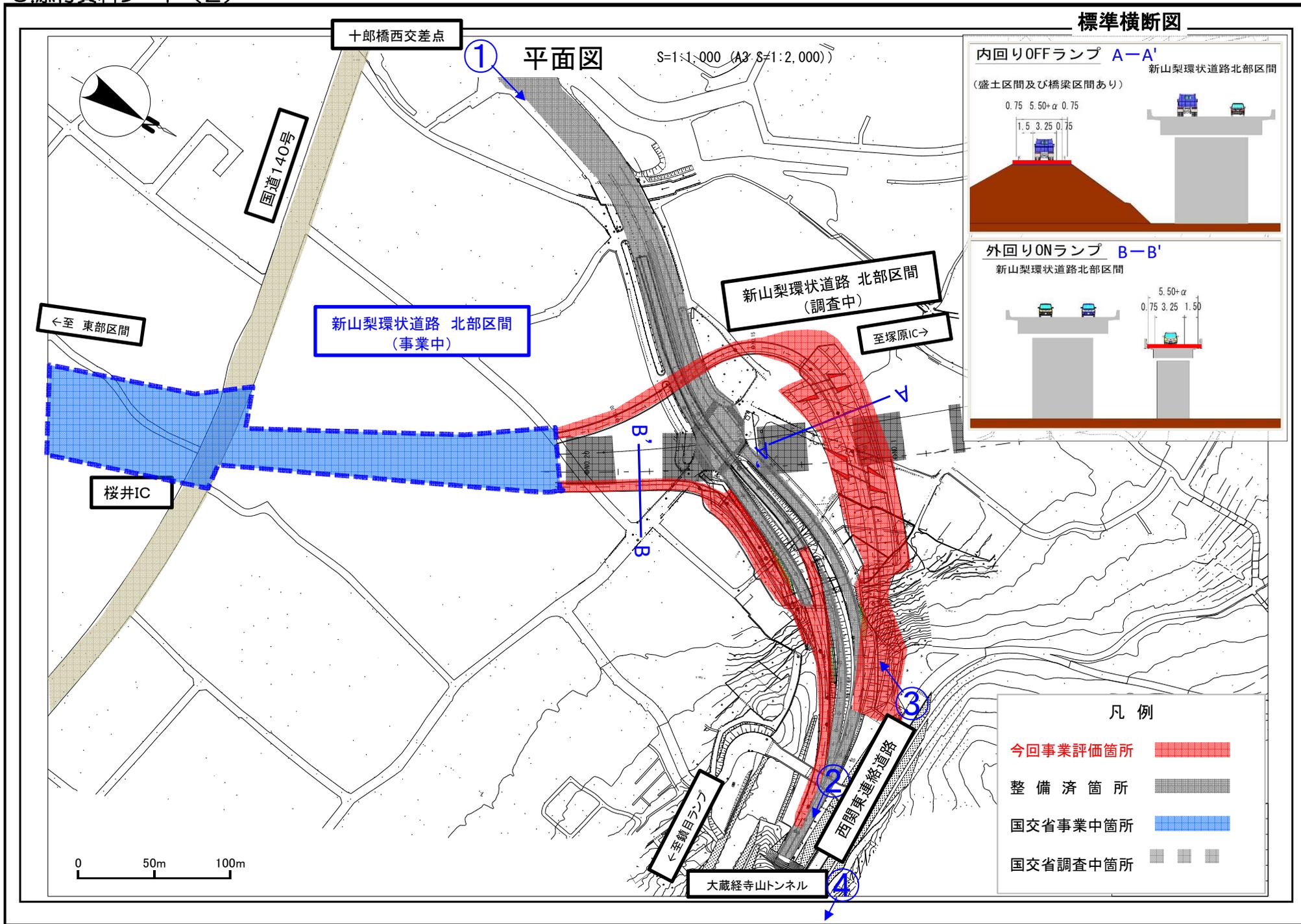
事業名	道路事業 [国道橋りょう改築事業 (国補)]	事業箇所	甲府市桜井町	地区名	国道140号 (仮称) 桜井ICアクセス	事業主体	山梨県																
<p><b>(1) 事業の概要</b></p> <p><b>①課題・背景</b>            国道140号(西関東連絡道路)は、山梨県と埼玉県の交流や、甲府市と峡東地域の連携を強化する延長約110kmの地域高規格道路である。甲府市桜井町～山梨市東が平成30年3月までに供用されており、西関東連絡道路への交通転換により現道の安全性の向上、渋滞緩和及び移動時間の短縮が図られた。            しかし、甲府市桜井町においては、十郎橋西交差点の改良事業を実施し緩和されたものの、依然として大蔵経寺山トンネル内に及び渋滞が発生しており、今後、新山梨環状道路・北部区間の進捗に合わせ、早急な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 ○市街地内の交通の円滑化            自動車交通量 : 12,210台/12h&gt;7,838台/12h以上※            (H27センサス)            混雑度 : 2.01&gt;1.25以上※ ※評価基準値</p> <p>□副次目標 ○災害に強い道路の確保            危険度・損傷度等 : なし            緊急輸送道路の指定 : 指定あり(第一次緊急輸送道路)            自動車交通量 : 12,210台/12h&gt;3,428台/12h(平日)以上※ ※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分以上を要する等、著しい渋滞が発生している交差点の解消もしくは大幅な改善)</p> <p><b>③目標達成の方法</b>            甲府市桜井町の国道140号(西関東連絡道路)と新山梨環状道路・北部区間との接続道路1,100mを車道幅員5.5m(自動車専用道 1車線)で整備する。</p>				<p><b>(3) 中・長期計画等の位置付け</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「山梨県総合計画」(令和元年12月)</li> <li>「山梨県強靱化計画(改訂版)」(令和2年3月)</li> <li>「山梨県社会資本整備重点計画-第四次-」(令和2年3月)</li> <li>「山梨県道路の整備に関するプログラム」(令和2年3月)</li> </ul>																			
<p><b>(2) 整備内容</b></p> <p><b>①整備内容</b> 道路改良 L=1,100m W=3.25 (5.5) m</p> <p><b>②着手年度</b> 令和3年度 <b>③完成見込年度</b> 令和11年度</p> <p><b>④総事業費</b> 約5,000百万円(国費2,750百万円(5.5/10)県費2,250百万円(4.5/10))</p> <p><b>⑤年度別の整備内容</b> (事業費)</p> <table border="1"> <tr> <td>令和3年度</td> <td>～4年度</td> <td>測量・設計</td> <td>70百万円</td> </tr> <tr> <td>令和5年度</td> <td>～6年度</td> <td>用地測量・用地取得</td> <td>375百万円</td> </tr> <tr> <td>令和7年度</td> <td>～10年度</td> <td>橋梁工事・道路改良工事</td> <td>3,580百万円</td> </tr> <tr> <td>令和11年度</td> <td></td> <td>道路改良工事</td> <td>975百万円</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><b>⑥既整備内容・期間・事業費</b></p> <p>甲府山梨道路Ⅰ期(西関東連絡道路) L=6,900m W=7.0(8.5)m H9～H17 C=約365億円            甲府山梨道路Ⅱ期(西関東連絡道路) L=3,900m W=7.0(8.5)m H20～H29 C=約110億円</p>				令和3年度	～4年度	測量・設計	70百万円	令和5年度	～6年度	用地測量・用地取得	375百万円	令和7年度	～10年度	橋梁工事・道路改良工事	3,580百万円	令和11年度		道路改良工事	975百万円	<p><b>(4) 事業位置図等</b></p> <p>凡例  <span style="color:red">■</span> 今回事業評価箇所  <span style="color:black">■</span> 既整備箇所  <span style="color:blue">■</span> 事業中箇所</p>			
令和3年度	～4年度	測量・設計	70百万円																				
令和5年度	～6年度	用地測量・用地取得	375百万円																				
令和7年度	～10年度	橋梁工事・道路改良工事	3,580百万円																				
令和11年度		道路改良工事	975百万円																				

## 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)</p> <p>本路線は、地域高規格道路である西関東連絡道路と新山梨環状道路・北部区間 (国事業中) 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>(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)</p> <p>自動車専用道路である西関東連絡道路と新山梨環状道路・北部区間を円滑に接続し、地域高規格道路ネットワークを形成する上で最適なルートである。</p>																																													
<p>(2) 事業執行主体の妥当性 (県が行うべき事業か) <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない</p> <p>(理由)</p> <p>本路線は、県管理国道であり道路法第12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 checked="" type="radio"/> 有 <input type="radio"/> 無</p> <p>(状況)</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="168 518 1176 774"> <tr> <td>総事業費</td> <td>5,000</td> <td>百万円</td> <td>工期</td> <td>R3~R11</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>3,600</td> <td>百万円</td> <td>便益</td> <td>4,550</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td>3,480</td> <td>百万円</td> <td>走行時間短縮</td> <td>4,030</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>120</td> <td>百万円</td> <td>走行費用減少</td> <td>150</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少</td> <td>300</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>その他※</td> <td>70</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">B/C</td> <td colspan="5">1.3</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	5,000	百万円	工期	R3~R11	基準年	R2	経済効率性	費用	3,600	百万円	便益	4,550	百万円	建設費	3,480	百万円	走行時間短縮	4,030	百万円	維持管理費	120	百万円	走行費用減少	150	百万円				交通事故減少	300	百万円				その他※	70	百万円	B/C		1.3					<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)</p> <p>本事業箇所は国道140号 (西関東連絡道路) と新山梨環状道路・北部区間の事業区域に隣接した市街化された区域であり、自然環境への影響は少ない。沿道には、宅地が密集しているため、道路法面の緑化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>
総事業費	5,000	百万円	工期	R3~R11	基準年	R2																																								
経済効率性	費用	3,600	百万円	便益	4,550	百万円																																								
	建設費	3,480	百万円	走行時間短縮	4,030	百万円																																								
	維持管理費	120	百万円	走行費用減少	150	百万円																																								
				交通事故減少	300	百万円																																								
				その他※	70	百万円																																								
B/C		1.3																																												
<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)</p> <p>本路線は、西関東連絡道路から新山梨環状道路・北部区間へのアクセス道路であり、国により整備中の新山梨環状道路・北部区間の工事進捗に合わせて整備する。</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</p> <p>(状況)</p> <p>今回事業化する道路以外に目的を果たす施設はない。</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)</p> <p>新山梨環状道路甲運地区対策委員会、甲運地区自治会連合会から「学童の通学時における安全環境確保」「通行の危険と将来交通渋滞」「地区内道路の機能復旧」などを理由に、西関東連絡道路と新山梨環状道路の接合部については、ジャンクション方式での整備を求める要望書が平成22年から複数回提出されており、本事業に対する地元の熟度は高い。住民説明会が開催され、地元との合意形成が図られている。</p>																																													
<p><input type="checkbox"/> 必要整備内容とその根拠</p> <p>(状況)</p> <p>区間 : 国道140号 (西関東連絡道路) と新山梨環状道路・北部区間の (仮称) 桜井ICを結ぶ最小区間とした。</p> <p>道路構造 : 道路規格は道路構造令、橋梁の構造基準は道路橋示方書による。</p>	<p>《総合評価》 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない</p> <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 (2)



### 3. 添付資料シート (3)



①十郎橋西交差点からの渋滞状況



③ (仮称) 桜井 JCT 付近 (イメージ)



②十郎橋西交差点からの渋滞状況 (甲府側坑口)



④トンネル内渋滞状況 (甲府側坑口から300m)