

1. 事業説明シート

事業名	街路事業 [街路事業 (国補)]	事業箇所	甲府市若松町	地区名	(都) 大手二丁目浅原橋線 (緑橋工区)	事業主体	山梨県
-----	------------------	------	--------	-----	----------------------	------	-----

(1) 事業の概要

①課題・背景
 (都) 大手二丁目浅原橋線は、甲府都市圏域における南北方向の主要な幹線道路であるが、幅員が狭く、慢性的な渋滞が発生しており、歩道も狭いため、歩行者及び自転車の通行が危険な状態となっている。
 また、当該区間の起点側でも、街路事業を実施中であり、当該路線と交差する(都) 和戸町竜王線も含め、これらの事業の相乗効果による、交通ネットワークの強化と交通の円滑化、さらに中心市街地の活性化についても効果が期待されており、早急な整備が望まれている。

②整備目標・効果

□主要目標 ○市街地内の交通の円滑化

- ・自動車交通量 8,785台/12h (H27センサス) > 7,838台/12h (平日) 以上※
- ・混雑度 1.30 (H27センサス) > 1.25以上※ ※評価基準値

□副次目標 ○歩行者等の安全性の確保

- ・歩行者・自転車交通量 781人台/12h (H27センサス) > 93人台/12h以上※
- ・自動車交通量 8,785台/12h (H27センサス) > 3,428台/12h (平日) 以上※
- ・小中学校からの距離 0.8km < 概ね1km以内※
- ・現況歩道幅員 1.5m > 1.4m未未満※ ※評価基準値

□副次効果 ○良好な景観の創出 (電線の地中化)

- ライフラインの強化 (共同溝による電線、通信回線の統合整備)
- バリアフリー化の促進 (視覚障害者の誘導表示等の設置)

③目標達成の方法
 甲府市若松町におけるL=200mについて、現道拡幅 車線数2→2
 無電柱化400m (両側) 車道幅員5.4m→9.0m 路肩幅員0.5m→1.0m 歩道幅員1.5m→3.5m

(2) 整備内容

①整備内容 道路改良L=200m W=9.0 (18.0)m 電線共同溝L=200m (両側400m) 橋梁1橋

②着手年度 令和5年度 **③完成見込年度** 令和14年度

④総事業費 約1,500百万円 (国費825百万円(5.5/10) 県費675百万円(4.5/10))

⑤年度別の整備内容 (事業費)

令和5年度～令和6年度	測量・設計・用地測量・用地調査	100 百万円
令和7年度～令和10年度	用地取得・物件補償	700 百万円
令和10年度～令和14年度	道路改良・電線共同溝・橋梁	700 百万円

※記載内容は見込みであり、確定したものではない。

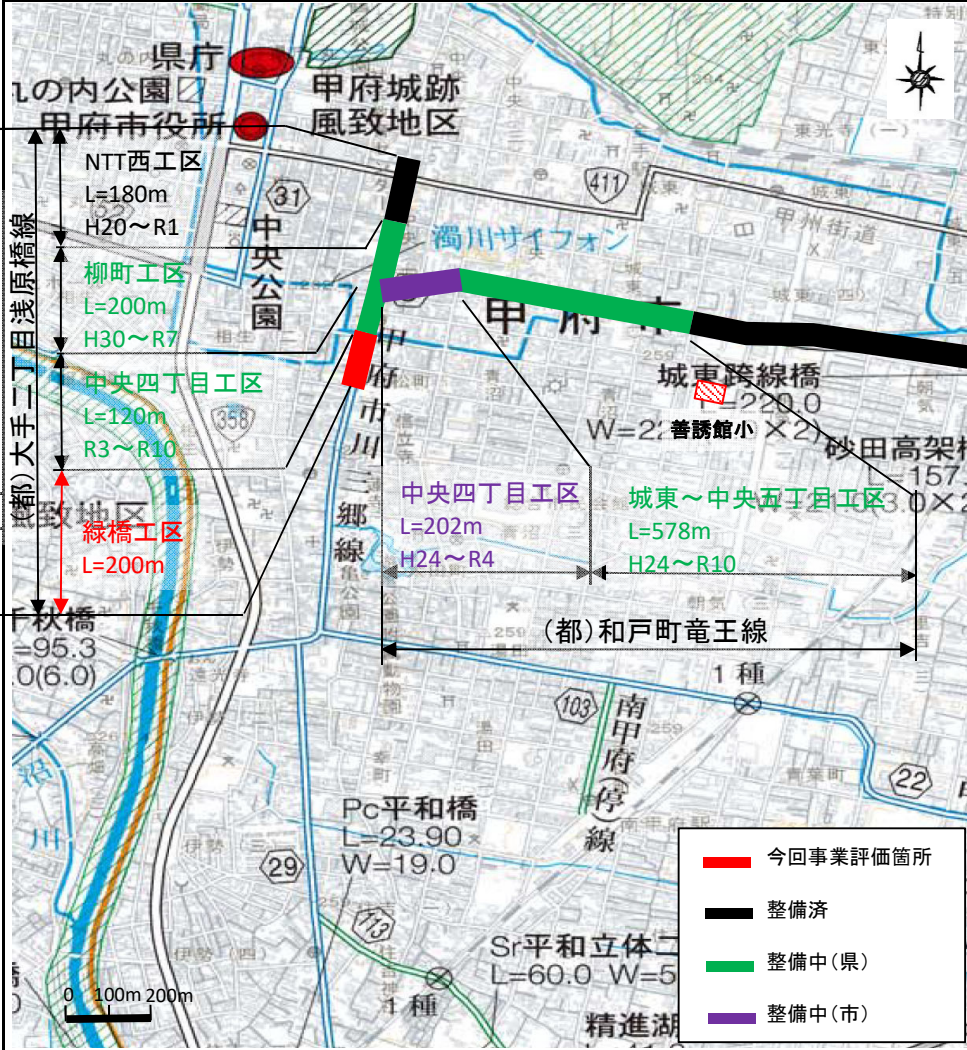
⑥既整備内容・期間・事業費

- ・【県施工】 (都) 和戸町竜王線 (城東～中央5丁目) L=578m H24～R10 C=約5,392百万円
- ・【県施工】 (都) 大手二丁目浅原橋線 (NTT西工区) L=180m H20～H31 C=約3,900百万円
- ・【県施工】 (都) 大手二丁目浅原橋線 (柳町工区) L=200m H30～R7 C=約2,100百万円
- ・【県施工】 (都) 大手二丁目浅原橋線 (中央4丁目工区) L=120m R3～R10 C=約900百万円
- ・【市施工】 (都) 和戸町竜王線 (中央4丁目工区) L=202m H24～R4 C=約2,670百万円

(3) 中・長期計画等の位置付け

- ・「山梨県総合計画」(令和3年7月改定)
- ・「山梨県強靱化計画」(令和2年3月改定)
- ・「山梨県社会資本整備重点計画(第4次)」(令和3年3月改定)
- ・「山梨県道路の整備に関するプログラム」(令和3年3月改定)
- ・「山梨県無電柱化推進計画(第7期)」(令和4年2月改定)

(4) 事業位置図等

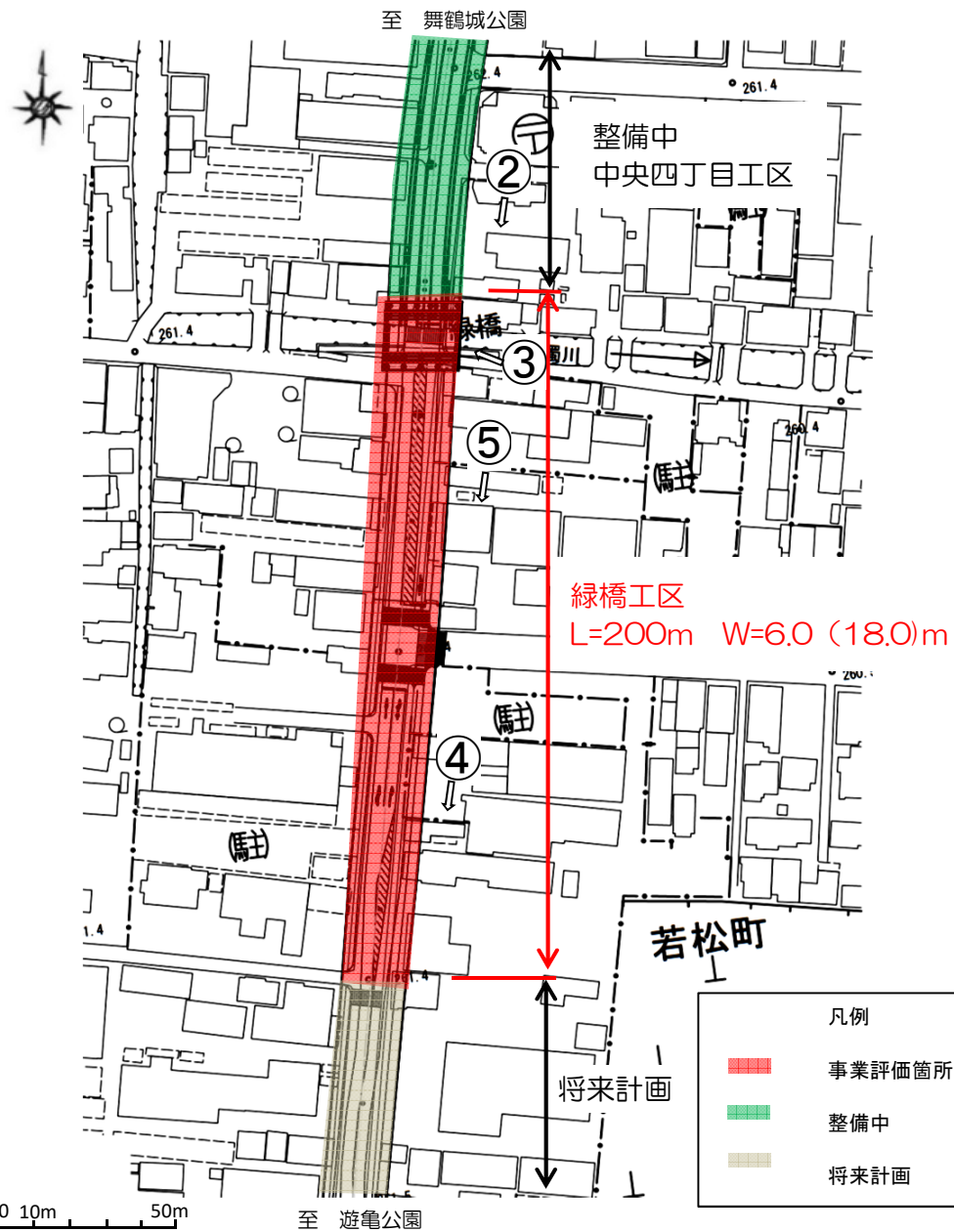


2. 評価シート

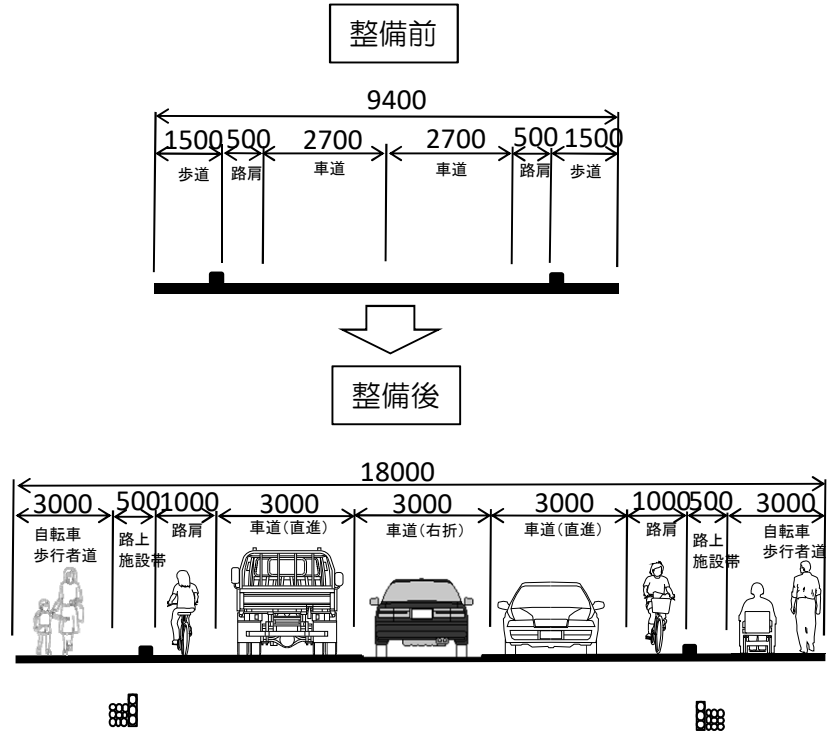
<p>(1) 公共関与の妥当性 (行政が行うべき事業か) << (妥当) ・ 妥当でない >></p> <p>(理由)</p> <p>甲府都市計画区域の重要な幹線道路であるとともに、地域の生活道路や甲府市中心部と郊外を結ぶ役割を担う路線であり、社会的受益は大きく極めて公共性は高い。</p>	<p>(5) 整備手法の有効性 << (妥当) ・ 妥当でない >></p> <p>(理由)</p> <p>現道敷地を有効活用することで周辺への影響をなるべく小さくするとともに、経済性に優れた最も妥当な計画とした。</p>																																													
<p>(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)</p> <p>当該路線は県道であるため、道路法第15条、都市計画法第59条第2項の規定により県が施工することは妥当である。</p>	<p><input type="checkbox"/> 他 の 整備手法の有無 < 有 (・ 無) ></p> <p>(状況)</p> <p>当該区間は現道拡幅として都市計画決定されている。また、新たなバイパスは人家等の密集地域であり、家屋や工作物の移転補償に更なる費用が必要となるため、経済性にも優れた計画である。</p>																																													
<p>(3) 経済効率性 << (妥当) ・ 妥当でない >></p> <p>(理由)</p> <table border="1" data-bbox="174 518 1173 778"> <tr> <td>総事業費</td> <td>1,200</td> <td>百万円</td> <td>工期</td> <td>R5~R14</td> <td>基準年</td> <td>R5</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>885</td> <td>百万円</td> <td>便益</td> <td>2,221</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td>870</td> <td>百万円</td> <td>走行時間短縮</td> <td>1,947</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>15</td> <td>百万円</td> <td>走行経費減少</td> <td>192</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少</td> <td>57</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>その他※</td> <td>25</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">B/C</td> <td colspan="5">2.5</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	1,200	百万円	工期	R5~R14	基準年	R5	経済効率性	費用	885	百万円	便益	2,221	百万円	建設費	870	百万円	走行時間短縮	1,947	百万円	維持管理費	15	百万円	走行経費減少	192	百万円				交通事故減少	57	百万円				その他※	25	百万円	B/C		2.5					<p>(6) 環境負荷等への配慮 << (妥当) ・ 妥当でない >></p> <p>(理由)</p> <p>当該工区は市街化された地域内であり、自然環境への影響は少ない。</p>
総事業費	1,200	百万円	工期	R5~R14	基準年	R5																																								
経済効率性	費用	885	百万円	便益	2,221	百万円																																								
	建設費	870	百万円	走行時間短縮	1,947	百万円																																								
	維持管理費	15	百万円	走行経費減少	192	百万円																																								
				交通事故減少	57	百万円																																								
				その他※	25	百万円																																								
B/C		2.5																																												
<p>(4) 事業実施・規模の妥当性 << (妥当) ・ 妥当でない >></p> <p>(理由)</p> <p>本路線は都市計画道路として都市計画決定 (S21当初、H23変更) され、順次整備を行っている。事業範囲については、事業効果の早期発現のため、交差点を中心とし、その前後の影響範囲までとしていることから妥当である。</p>	<p>(7) 事業計画の熟度 << (妥当) ・ 妥当でない >></p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定済み (S21当初、H23変更) 路線であり、地域の本計画への熟度は高い。 隣接工区より順次整備を行ってきており、地元の期待は高い。 																																													
<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>なし</p>	<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>																																													
<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：交差点とその影響範囲の整備とし、必要最低限の区間としている。 道路構造：幅員等の道路規格は、山梨県県道の構造基準を定める条例による。 																																														

3. 添付資料シート (1)

【平面図】



【標準横断図】



①完成箇所の状況 (NTT西工区)



3. 添付資料シート (2)

②事業評価箇所全景（北から南を撮影）



④渋滞状況



③昭和3年架設の緑橋



⑤歩道内に電柱が設置された歩道の通行状況

