

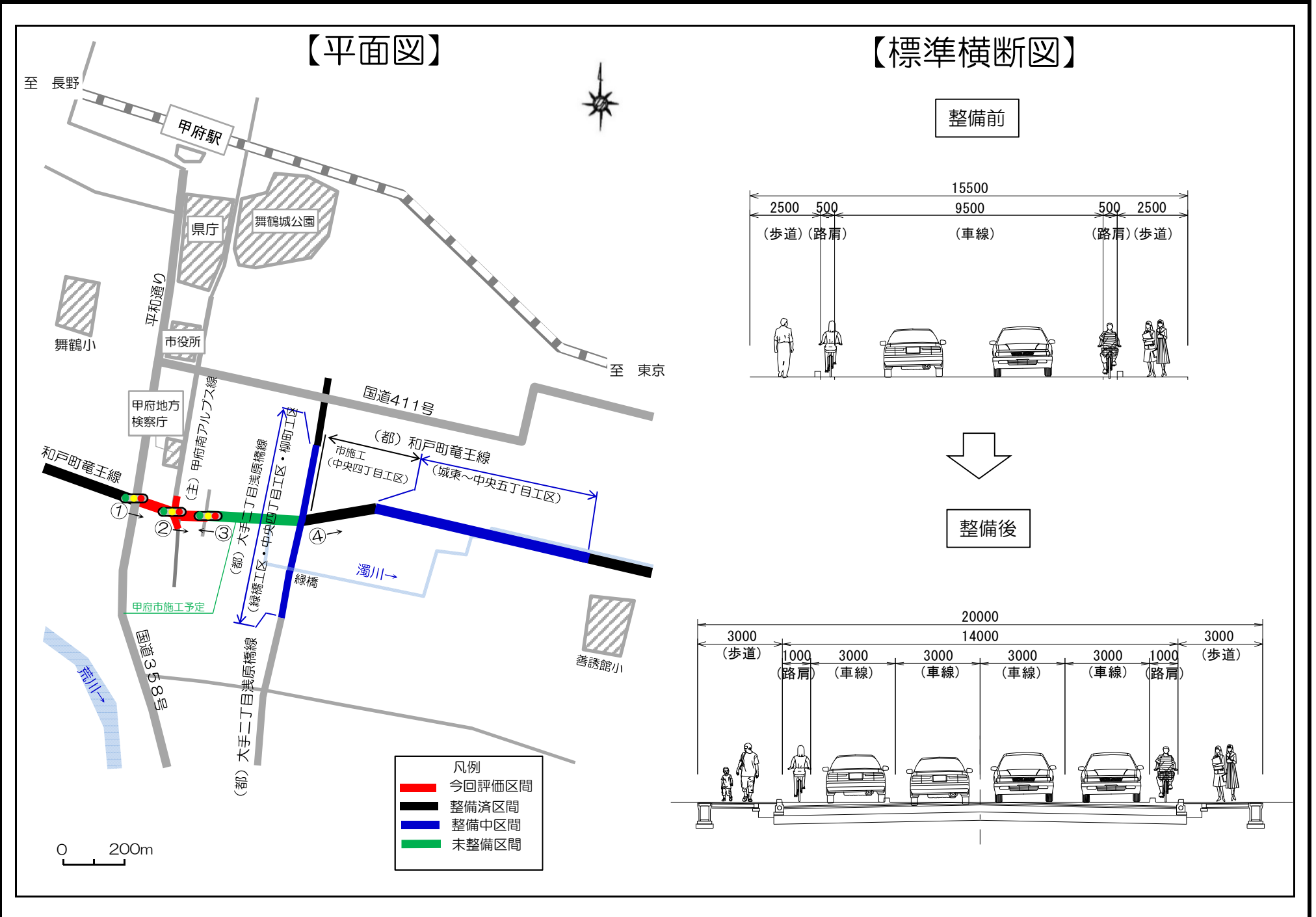
1. 事業説明シート

<p>事業名</p>	<p>街路事業 [街路事業 (国補)]</p>	<p>事業箇所</p>	<p>甲府市中央一丁目</p>	<p>地区名</p>	<p>(都) 和戸町竜王線 (検察庁南工区)</p>	<p>事業主体</p>	<p>山梨県</p>																																	
<p>(1) 事業の概要</p>				<p>(3) 中・長期計画等の位置付け</p>																																				
<p>①課題・背景 (都) 和戸町竜王線は、甲府市和戸町から国道20号竜王立体に至る延長約9.5kmの幹線道路である。当該路線は現在事業中の新山梨環状道路北部区間の(仮称)和戸ICと甲府市中心市街地とを結ぶネットワーク上重要な路線であるが、今回事業箇所は、交通容量が不足していることや、交差点形状が悪いため、慢性的な渋滞が発生している。 このため、本事業により道路改良を行うことで、交通容量を確保し、市街地内の交通の円滑化を図りたい。 また、本箇所の周辺では、和戸町竜王線の城東工区、中央五丁目工区や交差する大手二丁目浅原橋線が事業実施中であり、これら事業の相乗効果によって交通ネットワークの強化を図りたい。</p> <p>②整備目標・効果</p> <p><input type="checkbox"/> 主要目標 <input type="checkbox"/> 市街地内の交通の円滑化 自動車交通量 11,958台/12h (R5実測) >7,838台/12h以上 (平日) ※ 混雑度 1.56 (R3センサス) >1.25以上※ ※評価基準値</p> <p><input type="checkbox"/> 副次目標 <input type="checkbox"/> 歩行者等の安全性の確保 歩行者・自転車交通量 451人台/12h (R5実測) >93人台/12h以上※ 自動車交通量 11,958台/12h (R5実測) >3,428台/12h以上 (平日) ※ 小中学校からの距離 0.6km<概ね1km以内※ 歩道の平均幅員 2.5m>1.4m未満※ ※評価基準値</p> <p><input type="checkbox"/> 副次効果 <input type="checkbox"/> 良好な景観の創出 (電線の地中化) <input type="checkbox"/> バリアフリー化の促進 (誘導ブロック設置) <input type="checkbox"/> 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) <input type="checkbox"/> 防火帯・延焼遮断帯の確保 (延焼遮断帯の確保)</p> <p>③目標達成の方法 今回事業箇所におけるL=200mについて、現道拡幅 車線数2→4、幅員約15.5m→20m、無電柱化240m (両側)</p>				<ul style="list-style-type: none"> 「山梨県総合計画」(令和5年10月策定予定) 「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4年9月改定) 「山梨県道路の整備に関するプログラム」(令和5年3月改定) 「山梨県無電柱化推進計画(第7期)」(令和5年2月改定) 																																				
<p>(2) 整備内容</p>				<p>(4) 事業位置図等</p>																																				
<p>①整備内容 道路改良L=200m W=12.0 (20.0) m 電線共同溝L=120m (両側240m)</p> <p>②着手年度 令和6年度 ③完成見込年度 令和15年度</p> <p>④総事業費 約1,530百万円 (国費842百万円(5.5/10) 県費688百万円(4.5/10))</p> <p>⑤年度別の整備内容 (事業費)</p> <table border="0"> <tr> <td>令和6年度～令和7年度</td> <td>測量・設計・用地測量・用地調査</td> <td>80 百万円</td> </tr> <tr> <td>令和8年度～令和13年度</td> <td>用地取得・物件補償</td> <td>1,230 百万円</td> </tr> <tr> <td>令和13年度～令和15年度</td> <td>道路改良・電線共同溝</td> <td>220 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> <table border="0"> <tr> <td>【国施工】 国道52号 (上石田改良)</td> <td>L=1,000m</td> <td>H8～</td> <td>約138億円</td> </tr> <tr> <td>【県施工】 (都) 和戸町竜王線 (城東～中央五丁目工区)</td> <td>L=578m</td> <td>H24～R10</td> <td>約61億円</td> </tr> <tr> <td>【県施工】 (都) 大手二丁目浅原橋線 (柳町工区)</td> <td>L=200m</td> <td>H30～R7</td> <td>約21億円</td> </tr> <tr> <td>【県施工】 (都) 大手二丁目浅原橋線 (中央四丁目工区)</td> <td>L=120m</td> <td>R3～R10</td> <td>約9億円</td> </tr> <tr> <td>【県施工】 (都) 大手二丁目浅原橋線 (緑橋工区)</td> <td>L=200m</td> <td>R5～R14</td> <td>約15億円</td> </tr> <tr> <td>【県施工】 国道411号 (仮) 和戸アクセス</td> <td>L=530m</td> <td>H26～R10</td> <td>約22億円</td> </tr> </table>				令和6年度～令和7年度	測量・設計・用地測量・用地調査	80 百万円	令和8年度～令和13年度	用地取得・物件補償	1,230 百万円	令和13年度～令和15年度	道路改良・電線共同溝	220 百万円	【国施工】 国道52号 (上石田改良)	L=1,000m	H8～	約138億円	【県施工】 (都) 和戸町竜王線 (城東～中央五丁目工区)	L=578m	H24～R10	約61億円	【県施工】 (都) 大手二丁目浅原橋線 (柳町工区)	L=200m	H30～R7	約21億円	【県施工】 (都) 大手二丁目浅原橋線 (中央四丁目工区)	L=120m	R3～R10	約9億円	【県施工】 (都) 大手二丁目浅原橋線 (緑橋工区)	L=200m	R5～R14	約15億円	【県施工】 国道411号 (仮) 和戸アクセス	L=530m	H26～R10	約22億円	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 今回評価区間 整備済区間 整備中区間 未整備区間 			
令和6年度～令和7年度	測量・設計・用地測量・用地調査	80 百万円																																						
令和8年度～令和13年度	用地取得・物件補償	1,230 百万円																																						
令和13年度～令和15年度	道路改良・電線共同溝	220 百万円																																						
【国施工】 国道52号 (上石田改良)	L=1,000m	H8～	約138億円																																					
【県施工】 (都) 和戸町竜王線 (城東～中央五丁目工区)	L=578m	H24～R10	約61億円																																					
【県施工】 (都) 大手二丁目浅原橋線 (柳町工区)	L=200m	H30～R7	約21億円																																					
【県施工】 (都) 大手二丁目浅原橋線 (中央四丁目工区)	L=120m	R3～R10	約9億円																																					
【県施工】 (都) 大手二丁目浅原橋線 (緑橋工区)	L=200m	R5～R14	約15億円																																					
【県施工】 国道411号 (仮) 和戸アクセス	L=530m	H26～R10	約22億円																																					

2. 評価シート

(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〉		(5) 整備手法の有効性 〈(妥当)・妥当でない〉																																														
(理由) 都市計画道路は、都市計画事業者である行政が整備を行うべきとされている。		(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。 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。																																														
(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〉		<input type="checkbox"/> 他 の 整備 手法 の 有 無 〈 有 (・ 無) 〉																																														
(理由) 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。		(状況) なし。																																														
(3) 経済効率性 〈(妥当)・妥当でない〉		(6) 環境負荷等への配慮 〈(妥当)・妥当でない〉																																														
(理由) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総事業費</td> <td style="width: 15%;">1,530</td> <td style="width: 15%;">百万円</td> <td style="width: 10%;">工期</td> <td style="width: 15%;">R6~R15</td> <td style="width: 10%;">基準年</td> <td style="width: 10%;">R5</td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>1,112</td> <td>百万円</td> <td>便益</td> <td>4,389</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td> 建設費</td> <td>1,092</td> <td>百万円</td> <td> 走行時間短縮</td> <td>3,442</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td> 維持管理費</td> <td>20</td> <td>百万円</td> <td> 走行経費減少</td> <td>882</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td> 交通事故減少</td> <td>52</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td> その他※</td> <td>13</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">B/C</td> <td colspan="5">3.9</td> </tr> </table> <p>※ その他は、救急救命率向上便益</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	1,530	百万円	工期	R6~R15	基準年	R5	経済効率性	費用	1,112	百万円	便益	4,389	百万円	建設費	1,092	百万円	走行時間短縮	3,442	百万円	維持管理費	20	百万円	走行経費減少	882	百万円				交通事故減少	52	百万円				その他※	13	百万円	B/C		3.9					(理由) 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。	
総事業費	1,530	百万円	工期	R6~R15	基準年	R5																																										
経済効率性	費用	1,112	百万円	便益	4,389	百万円																																										
	建設費	1,092	百万円	走行時間短縮	3,442	百万円																																										
	維持管理費	20	百万円	走行経費減少	882	百万円																																										
				交通事故減少	52	百万円																																										
				その他※	13	百万円																																										
B/C		3.9																																														
(4) 事業実施・規模の妥当性 〈(妥当)・妥当でない〉		(7) 事業計画の熟度 〈(妥当)・妥当でない〉																																														
(理由) 令和3年度から令和4年度にかけて、国、県、甲府市等による道路ネットワーク検討会を実施し、評価区間の必要性、優先性を確認。		(理由) ・都市計画決定済み (S43決定) 路線であり、地域の本計画への熟度は高い。 ・先行工区に引き続いて整備を行うものであり、地元の期待は高い。																																														
<input type="checkbox"/> 同 等 施 設 等 (計 画 を 含 む) の 有 無 〈 有 (・ 無) 〉		《総合評価》 〈(妥当)・妥当でない〉																																														
(状況) なし		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。																																														
<input type="checkbox"/> 必 要 整 備 内 容 と そ の 根 拠																																																
(状況) ・区 域：都市計画決定範囲の未整備区間であり、必要最低限の範囲である。 ・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)



3. 添付資料シート (2)



①上空から撮影



②混雑状況



③混雑状況



④混雑状況