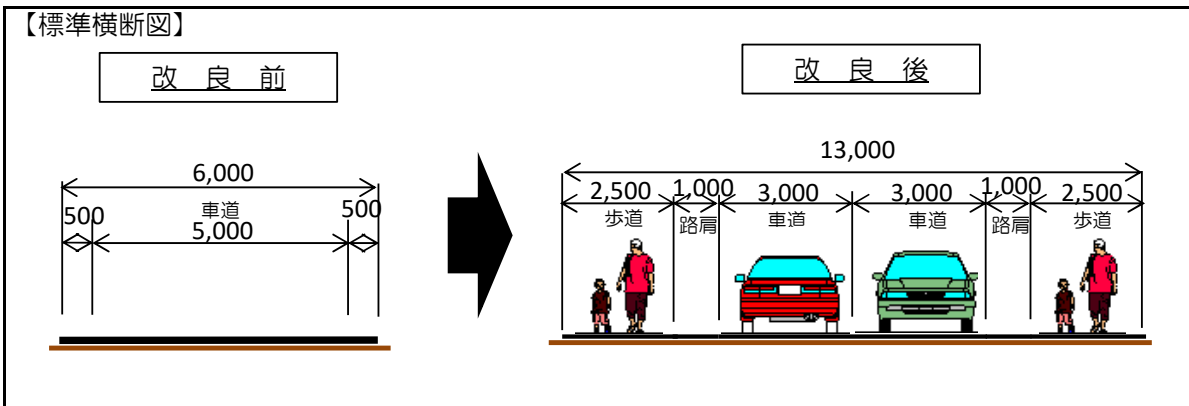
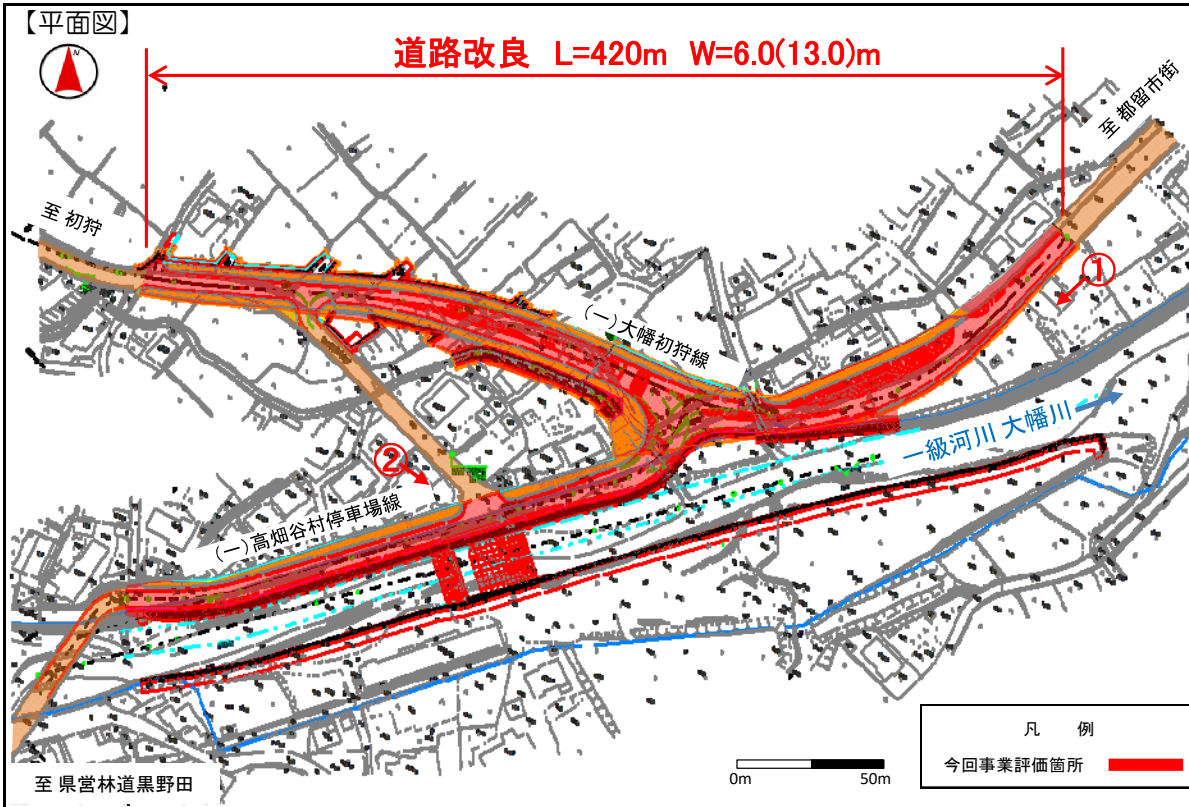


1. 事業説明シート

|   |                       |             |        |   |                  |             |     |  |  |  |  |      |         |    |        |     |    |       |    |         |    |           |  |     |         |        |         |  |       |        |        |         |  |  |  |        |       |  |  |  |      |        |  |     |  |
|---|-----------------------|-------------|--------|---|------------------|-------------|-----|--|--|--|--|------|---------|----|--------|-----|----|-------|----|---------|----|-----------|--|-----|---------|--------|---------|--|-------|--------|--------|---------|--|--|--|--------|-------|--|--|--|------|--------|--|-----|--|
| <b>事業名</b>  | 道路事業 [県道橋りょう改築費 (国補)] | <b>事業箇所</b> | 都留市大幡  | <b>地区名</b>  | (一) 大幡初狩線 (大幡工区) | <b>事業主体</b> | 山梨県 |  |  |  |  |      |         |    |        |     |    |       |    |         |    |           |  |     |         |        |         |  |       |        |        |         |  |  |  |        |       |  |  |  |      |        |  |     |  |
| <b>(1) 事業の概要</b><br>①課題・背景<br>本路線は、都留市大野から大月市初狩町に至る全長約4.6kmの道路である。当該区間は、国道20号から県道高畑谷村停車場線へのアクセス道路としても機能しており交通量も多い。峠より都留市側を下る区間は縦断勾配が急で連続したカーブとなっており、見通しも非常に悪い。また峠より県道までの交差点までは道路幅員が狭小で、大型車両の通行も多くみられ危険な状態となっているため、早急な道路整備が望まれている。<br>②整備目標・効果<br>□主要目標 ○市町村中心地・大規模拠点施設へのアクセス向上<br>・道路改良率：25% (R6現況表) < 65% ※<br>・混雑時走行速度：34.1km/h (R3センサス) > 30km/h以下 ※<br>※評価基準値<br>□副次目標 ○歩行者等の安全性の確保<br>・自動車交通量：2,842台/12h (R3切替) < 3,340台/12h (平日) 以上 ※<br>・通学路の指定：指定あり (宝小学校)<br>・現況の歩道幅員：歩道なし < 1.4m未済 ※<br>※評価基準値<br>□副次効果 ○アクセス機能の維持<br>集落と集落を結ぶアクセス道路であり、通行止めで迂回に2倍以上の時間が必要となる道路 |                       |             |        | <b>(3) 事業の妥当性評価</b>   |                  |             |     | 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない <input type="radio"/>   |  |  |  |      |         |    |        |     |    |       |    |         |    |           |  |     |         |        |         |  |       |        |        |         |  |  |  |        |       |  |  |  |      |        |  |     |  |
|   |                       |             |        | ①公共関与の妥当性 (行政が行うべき事業か) <input type="radio"/> <input type="radio"/><br>・本路線は、都留圏域と大月圏域を結ぶ幹線道路であり、社会的受益は大きく極めて公共性が高い。<br>②事業執行主体の妥当性 (県が行うべきか) <input type="radio"/> <input type="radio"/><br>・県道の改築であり、道路法第15条により、県が行うべき事業である。<br>③経済妥当性 <input type="radio"/> <input type="radio"/>   |                  |             |     | <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>総事業費</td> <td>850 百万円</td> <td>工期</td> <td>R7~R13</td> <td>基準年</td> <td>R6</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>667 百万円</td> <td>便益</td> <td colspan="2">1,086 百万円</td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td>649 百万円</td> <td>走行時間短縮</td> <td colspan="2">891 百万円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>18 百万円</td> <td>走行経費減少</td> <td colspan="2">172 百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少</td> <td colspan="2">4 百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>その他※</td> <td colspan="2">19 百万円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">B/C</td> <td colspan="4">1.6</td> </tr> </table> ※その他は、救急救命率向上便益、観光客増加便益<br>費用便益比 (B/C) は、国の採択基準1.0を超えている。 |  |  |  | 総事業費 | 850 百万円 | 工期 | R7~R13 | 基準年 | R6 | 経済効率性 | 費用 | 667 百万円 | 便益 | 1,086 百万円 |  | 建設費 | 649 百万円 | 走行時間短縮 | 891 百万円 |  | 維持管理費 | 18 百万円 | 走行経費減少 | 172 百万円 |  |  |  | 交通事故減少 | 4 百万円 |  |  |  | その他※ | 19 百万円 |  | B/C |  |
| 総事業費  | 850 百万円               | 工期          | R7~R13 | 基準年   | R6               |             |     |  |  |  |  |      |         |    |        |     |    |       |    |         |    |           |  |     |         |        |         |  |       |        |        |         |  |  |  |        |       |  |  |  |      |        |  |     |  |
| 経済効率性   | 費用                    | 667 百万円     | 便益     | 1,086 百万円   |                  |             |     |  |  |  |  |      |         |    |        |     |    |       |    |         |    |           |  |     |         |        |         |  |       |        |        |         |  |  |  |        |       |  |  |  |      |        |  |     |  |
|   | 建設費                   | 649 百万円     | 走行時間短縮 | 891 百万円   |                  |             |     |  |  |  |  |      |         |    |        |     |    |       |    |         |    |           |  |     |         |        |         |  |       |        |        |         |  |  |  |        |       |  |  |  |      |        |  |     |  |
|   | 維持管理費                 | 18 百万円      | 走行経費減少 | 172 百万円   |                  |             |     |  |  |  |  |      |         |    |        |     |    |       |    |         |    |           |  |     |         |        |         |  |       |        |        |         |  |  |  |        |       |  |  |  |      |        |  |     |  |
|   |                       |             | 交通事故減少 | 4 百万円   |                  |             |     |  |  |  |  |      |         |    |        |     |    |       |    |         |    |           |  |     |         |        |         |  |       |        |        |         |  |  |  |        |       |  |  |  |      |        |  |     |  |
|   |                       |             | その他※   | 19 百万円  |                  |             |     |  |  |  |  |      |         |    |        |     |    |       |    |         |    |           |  |     |         |        |         |  |       |        |        |         |  |  |  |        |       |  |  |  |      |        |  |     |  |
| B/C   |                       | 1.6         |        |   |                  |             |     |  |  |  |  |      |         |    |        |     |    |       |    |         |    |           |  |     |         |        |         |  |       |        |        |         |  |  |  |        |       |  |  |  |      |        |  |     |  |
| <b>(2) 整備内容</b><br>①整備内容 道路改良L=420m W=6.0 (13.0) m<br>②着手年度 令和7年度 ③完成見込年度 令和15年度<br>④総事業費 約850百万円 (国費467.5百万円 (5.5/10) 県費382.5百万円 (4.5/10))<br>⑤年度別の整備内容 (事業費)<br>令和7年度 測量・設計、用地測量 30 百万円<br>令和8年度 用地補償 60 百万円<br>令和9年度 用地補償・道路改良工事 160 百万円<br>令和10年度 用地補償・道路改良工事 200 百万円<br>令和11~14年度 道路改良工事 340 百万円<br>令和15年度 舗装工事 60 百万円<br>※記載内容は見込みであり、確定したものではない。   |                       |             |        | ④事業実施・規模の妥当性 <input type="radio"/> <input type="radio"/><br>・当該箇所は未改良区間であり、実施規模は妥当である。<br>⑤整備手法の有効性 <input type="radio"/> <input type="radio"/><br>・現道拡幅は、人家連たんした沿線への影響が大きいため必要最小限とし、経済性に優れた計画とした。<br>⑥環境負荷等への配慮 <input type="radio"/> <input type="radio"/><br>・設計にあたっては、良好な自然環境の確保に十分配慮する。<br>⑦事業計画の熟度 <input type="radio"/> <input type="radio"/><br>地元から早期整備の要望あり |                  |             |     |  |  |  |  |      |         |    |        |     |    |       |    |         |    |           |  |     |         |        |         |  |       |        |        |         |  |  |  |        |       |  |  |  |      |        |  |     |  |
| ⑥既整備内容・期間・事業費<br>なし   |                       |             |        | <b>総合評価</b>   |                  |             |     | [貢献度ランク: b]  |  |  |  |      |         |    |        |     |    |       |    |         |    |           |  |     |         |        |         |  |       |        |        |         |  |  |  |        |       |  |  |  |      |        |  |     |  |
| <b>(4) 事業位置図等</b>   |                       |             |        |   |                  |             |     |  |  |  |  |      |         |    |        |     |    |       |    |         |    |           |  |     |         |        |         |  |       |        |        |         |  |  |  |        |       |  |  |  |      |        |  |     |  |

## 2. 添付資料シート



【写真①】



起点側の状況  
(幅員が狭いため、すれ違い時にグリーンベルトを踏んでしまう)

【写真②】



交差点部の状況  
(左折時に対向車線にはみ出す)