

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 (若松町工区)	事業主体	山梨県
(1) 事業の概要				(3) 中・長期計画等の位置付け			
<p>①課題・背景</p> <p>(都) 大手二丁目浅原橋線は、甲府市大手二丁目から中央市西花輪に至る延長約15kmの都市計画道路で、甲府都市圏域を南北に結ぶ主要な幹線道路である。 当該区間は、幅員が狭く、慢性的な渋滞が発生しており、歩道も狭く、歩行者及び自転車の通行に危険な状態となっている。 当該区間の起点側では、柳町工区、中央四丁目工区及び緑橋工区で事業を実施中であり、当該路線と交差する和戸町竜王線も含め、これらの事業の相乗効果による、市街地内の交通の円滑化、さらに中心市街地の活性化についても効果が期待される。</p> <p>②整備目標・効果</p> <p>□主要目標 ○市街地内の交通の円滑化 自動車交通量 8,547台/12h (R3センサス) >7,387台/12h (平日) 以上※ 混雑度 1.28 (R3センサス) >1.25以上※ ※評価基準値</p> <p>□副次目標 ○歩行者等の安全性の確保 歩行者・自転車交通量 436台/12h (R3センサス) >80人台/12h以上※ 自動車交通量 8,547台/12h (R3センサス) >3,340台/12h (平日) 以上※ 小中学校からの距離 0.6km<1km以内 (湯田小学校) ※ ※評価基準値</p> <p>□副次効果 ○良好な景観の創出 (電線の地中化、植樹帯) ○ライフラインの強化 (電線、通信回線)</p> <p>③目標達成の方法</p> <p>今回事業箇所におけるL=260mについて、現道拡幅 車線数2→2 幅員約10m→18m、無電柱化L=520m (両側)</p>				<p>・「山梨県総合計画」(令和5年10月策定)</p> <p>・「山梨県強靱化計画」(令和6年3月改訂)</p> <p>・「山梨県社会資本整備重点計画(第4次)」(令和4年9月改訂)</p> <p>・「山梨県道路の整備に関するプログラム」(令和6年3月改訂)</p> <p>・「山梨県無電柱化推進計画(第8期)」(令和6年2月改訂)</p>			
(2) 整備内容				(4) 事業位置図等			
<p>①整備内容 道路改良L=260m W=9.0 (18.0m) 電線共同溝L=260m (L=520m)</p> <p>②着手年度 令和7年度 ③完成見込年度 令和16年度</p> <p>④総事業費 約2,200百万円 (国費1,210百万円(5.5/10) 県費990百万円(4.5/10))</p> <p>⑤年度別の整備内容 (事業費)</p> <p>令和 7~ 8年度 測量・設計・用地測量・用地調査 100百万円</p> <p>令和 9~14年度 用地取得・物件補償 1,100百万円</p> <p>令和14~16年度 道路改良・電線共同溝 1,000百万円</p> <p>※記載内容は見込みであり、確定したものではありません。</p> <p>⑥既整備内容・期間・事業費</p> <ul style="list-style-type: none"> ・【県施工】(都) 大手二丁目浅原橋線 (NTT西工区) L=180m H20~R2 C=約38億円 ・【県施工】(都) 大手二丁目浅原橋線 (柳町工区) L=200m H30~R7 C=約21億円 ・【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9億円 ・【県施工】(都) 大手二丁目浅原橋線 (緑橋工区) L=200m R5~R14 C=約15億円 ・【県施工】(都) 和戸町竜王線 (城東~中央5丁目) L=578m H24~R10 C=約54億円 ・【県施工】(都) 和戸町竜王線 (検察庁南) L=200m R6~R15 C=約15億円 ・【県施工】(都) 太田町蓬沢線外2路線 L=790m H23~R7 C=約37億円 				<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 事業評価箇所 ■ 整備済箇所 ■ 整備中箇所 ■ 将来計画箇所 			

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) 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) 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。 本事業区間は、建物が連続する地域である。既着手工区では、地上機器の設置位置について地域住民との合意形成に時間を要し、工事着手後、度々変更が生じていることから、本事業区間においては、設計段階から地元住民との協議を事前に行い、事業効果の早期発現に努める。</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) 当該道路は県道であるため、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) なし。</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="197 523 1171 778"> <tr> <td>総事業費</td> <td>2,200百万円</td> <td>工期</td> <td>R7~R16</td> <td>基準年</td> <td>R6</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>1,607 百万円</td> <td colspan="3">便益</td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td>1,587 百万円</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>3,600 百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>20 百万円</td> <td>走行経費減少便益</td> <td>420 百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>122 百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>その他※</td> <td>278 百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">B/C</td> <td colspan="4">2.8</td> </tr> </table> <p>※その他は、救命率向上便益、観光客増加便益、CO2排出量削減便益、</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	2,200百万円	工期	R7~R16	基準年	R6	経済効率性	費用	1,607 百万円	便益			建設費	1,587 百万円	走行時間短縮便益	3,600 百万円		維持管理費	20 百万円	走行経費減少便益	420 百万円				交通事故減少便益	122 百万円				その他※	278 百万円		B/C		2.8				<p>(6) 環境負荷等への配慮 (妥当)・妥当でない</p> <p>(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。</p>
総事業費	2,200百万円	工期	R7~R16	基準年	R6																																		
経済効率性	費用	1,607 百万円	便益																																				
	建設費	1,587 百万円	走行時間短縮便益	3,600 百万円																																			
	維持管理費	20 百万円	走行経費減少便益	420 百万円																																			
			交通事故減少便益	122 百万円																																			
			その他※	278 百万円																																			
B/C		2.8																																					
<p>(4) 事業実施・規模の妥当性 (妥当)・妥当でない</p> <p>(理由) 本路線は都市計画道路として都市計画決定 (S21当初、R4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) ・都市計画決定済み (S21当初、R4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、地域の期待は高い。</p>																																						
<p><input type="checkbox"/> 同 等 施 設 等 (計 画 を 含 む) の 有 無 〈有・無〉</p> <p>(状況) 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) ・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、山梨県県道の道路基準を定める条例による。</p>																																							

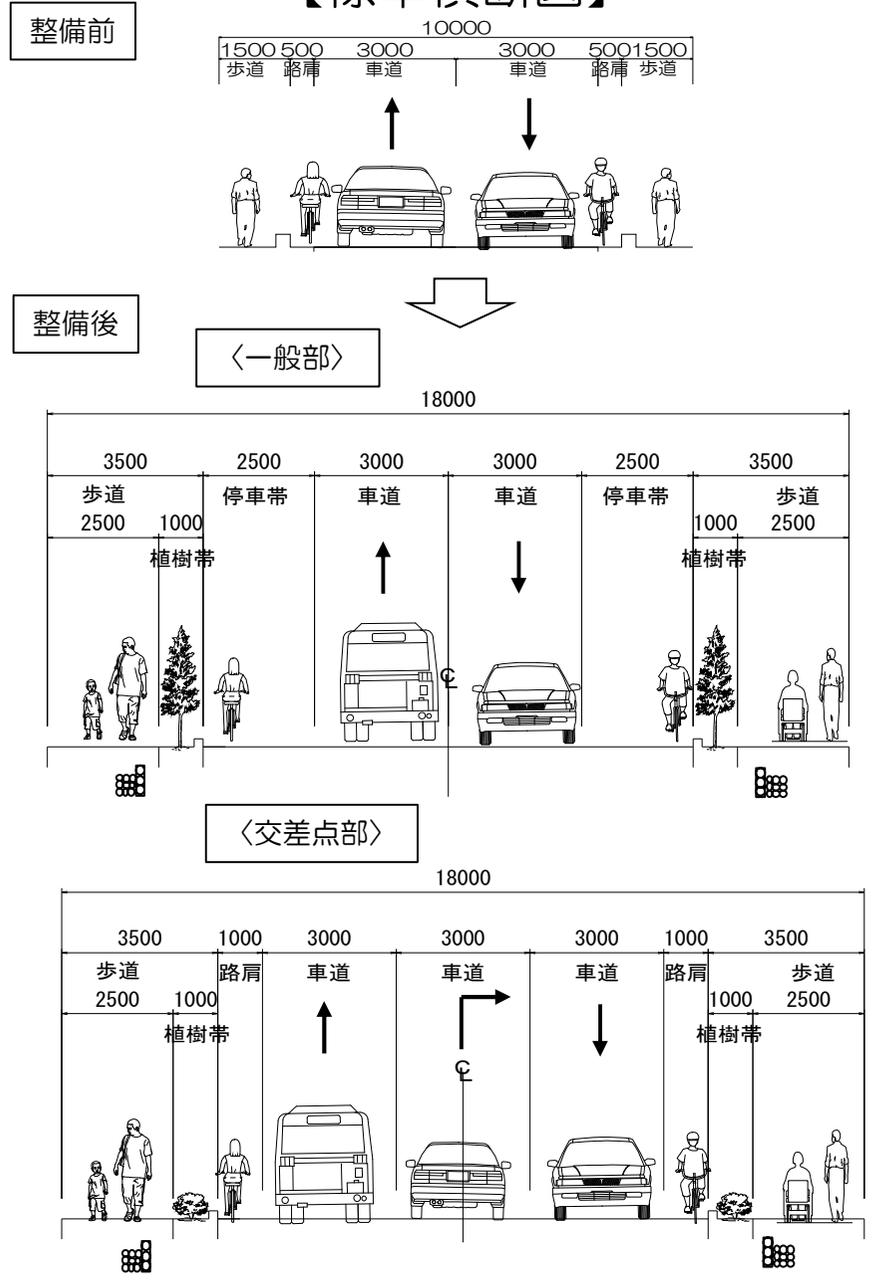
3.添付資料シート (1)

【平面図】



- 凡例
- 事業評価箇所
 - 整備済箇所
 - 整備中箇所
 - 将来計画箇所

【標準横断図】



3.添付資料シート（2）



建物が連続する状況

3.添付資料シート (3)

②



甲府中央郵便局北交差点を起点とした渋滞状況

③



甲府中央郵便局北交差点を起点とした渋滞状況

④



完成イメージ (右折レーンの設置による渋滞の解消) (NTT西工区)

3.添付資料シート（4）

⑤



狭隘かつ危険な歩道状況

⑥



歩道を妨げる電柱



⑦



完成イメージ（歩行者等の安全性の確保）（NTT西工区）