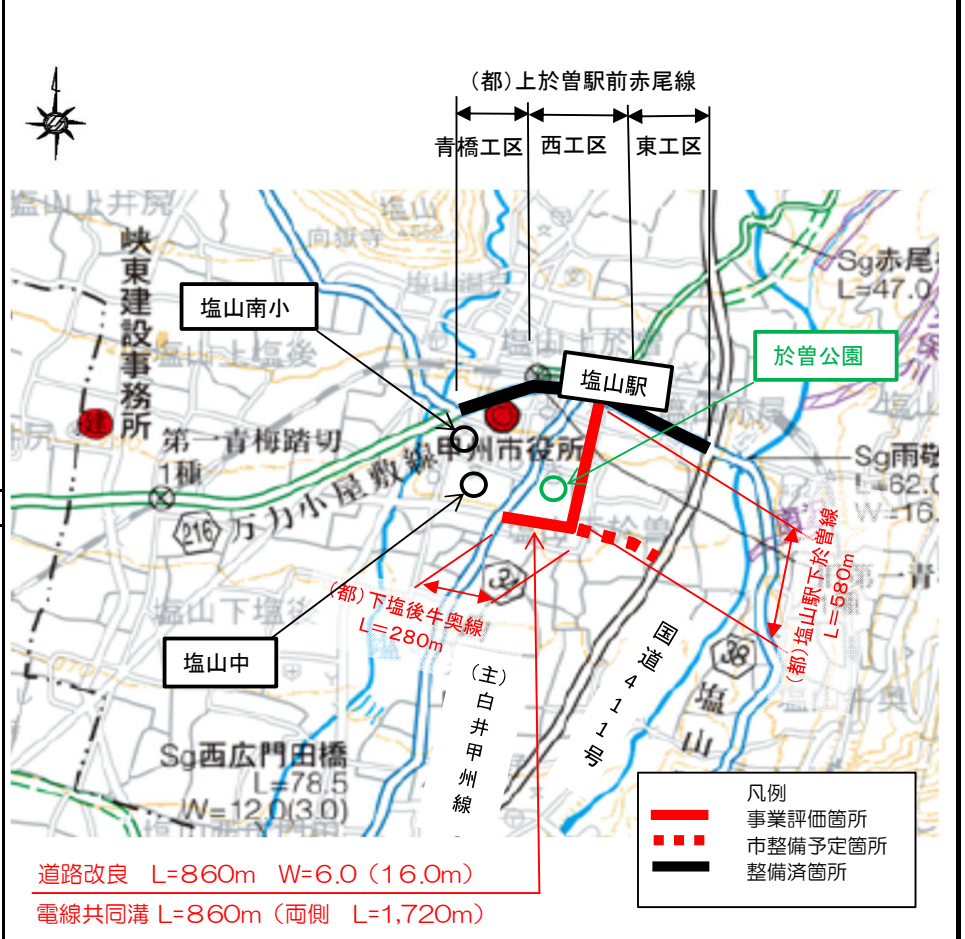


1. 事業説明シート

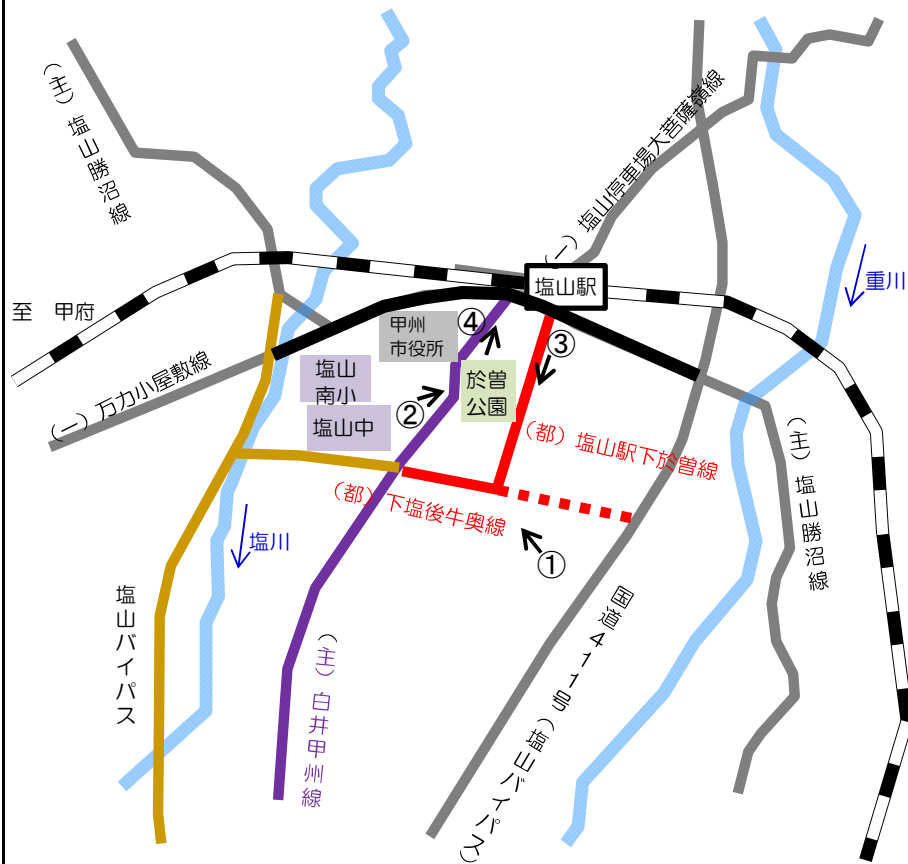
事業名	街路事業 [街路事業 (国補)]	事業箇所	甲州市塩山下於曾	地区名	(都) 塩山駅下於曾線ほか 1路線	事業主体	山梨県
(1) 事業の概要				(3) 中・長期計画等の位置付け			
<p>①課題・背景</p> <p>本事業は、市の玄関口となるJR中央本線・塩山駅の南側を南北に縦断する(都)塩山駅下於曾線と(都)下塩後牛奥線の2路線を整備する都市計画道路事業である。 当該路線は、塩山駅周辺の利便性を向上させる効果が期待されている。また、塩山中学校及び塩山南小学校の新たな通学路として指定が見込まれ、児童・生徒の安全確保に大きく寄与するため、早急な整備が期待されている路線である。 さらに、災害時には避難場所である於曾公園および塩山中学校への緊急車両等のアクセス向上についても期待される。</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月改定)</p> <p>・「山梨県社会資本整備重点計画(第4次)」(令和4年9月改定)</p> <p>・「山梨県道路の整備に関するプログラム」(令和6年3月改定)</p>			
<p>②整備目標・効果</p> <p>□主要目標 ○生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上 混雑時走行速度 24.0km/h (R3センサス) < 30km/h以下※ 自動車交通量 8,760台/12h (R3センサス) > 3,340台/12h以上(平日)※ ※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 1,077人台/12h (H30実測) > 80人台/12h以上※ 自動車交通量 8,760台/12h (R3センサス) > 3,340台/12h以上(平日)※ 小中学校からの距離 0.5km<概ね1km以内(塩山南小学校(0.5km)・塩山中学校(0.6km)) ※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) ○バリアフリー化の促進</p>				(4) 事業位置図等			
<p>③目標達成の方法</p> <p>(都)塩山駅下於曾線 L=580m・(都)下塩後牛奥線 L=280mの整備 車線数:2車線 車道幅員:3.00m、歩道幅員:3.5m(両側)</p>				 <p>凡例 --- 事業評価箇所 --- 市整備予定箇所 --- 整備済箇所</p> <p>道路改良 L=860m W=6.0(16.0m) 電線共同溝 L=860m(両側 L=1,720m)</p>			
<p>(2) 整備内容</p>							
<p>①整備内容 道路改良L=860m W=6.0(16.0m) 電線共同溝L=860m(両側 L=1,720m)</p>							
<p>②着手年度 令和7年度 ③完成見込年度 令和17年度</p>							
<p>④総事業費 約4,000百万円(国費2,200百万円(5.5/10)県費1,800百万円(4.5/10))</p>							
<p>⑤年度別の整備内容 (事業費)</p> <p>令和 7~9年度 測量・設計・用地測量・用地調査 400百万円 令和 10~14年度 用地取得・物件補償 2,000百万円 令和 12~17年度 道路改良・電線共同溝 1,600百万円</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>							
<p>・(都)上於曾駅前赤尾線(西工区) L=305m H7~H16 約32億円</p>							
<p>・(都)上於曾駅前赤尾線(青橋工区) L=275m H15~H23 約24億円</p>							
<p>・(都)上於曾駅前赤尾線(東工区) L=345m H3~H13 約21億円</p>							

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) 当該路線は、峡東都市計画区域の重要な幹線道路であるとともに、地域の生活道路や塩山駅前と市街地内の主要路線を結び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) (都)塩山駅下於曾線の予定地は、住居が少ないため、用地補償等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。 また(都)下塩後牛奥線の東側工区を甲州市と連携し整備することにより、東西方向の整備を同時に進めることができ、事業効果の早期実現が期待される。</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) 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" style="width:100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="width:10%;">総事業費</td> <td style="width:15%;">4,000百万円</td> <td style="width:10%;">工期</td> <td style="width:15%;">R7~R17</td> <td style="width:10%;">基準年</td> <td style="width:10%;">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>2,862 百万円</td> <td>便益</td> <td>4,490 百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 建設費</td> <td>2,800 百万円</td> <td> 走行時間短縮便益</td> <td>4,233 百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 維持管理費</td> <td>62 百万円</td> <td> 走行経費減少便益</td> <td>201 百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td> 交通事故減少便益</td> <td>2 百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td> その他※</td> <td>54 百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">B/C</td> <td colspan="4">1.6</td> </tr> </table> <p>※その他は、救命率向上便益、観光客増加便益 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	4,000百万円	工期	R7~R17	基準年	R6	経済効率性	費用	2,862 百万円	便益	4,490 百万円		建設費	2,800 百万円	走行時間短縮便益	4,233 百万円		維持管理費	62 百万円	走行経費減少便益	201 百万円				交通事故減少便益	2 百万円				その他※	54 百万円		B/C		1.6				<p>(6) 環境負荷等への配慮 (妥当)・妥当でない</p> <p>(理由) 道路整備の効果で交通の分散化が図られ、大気汚染が軽減される。</p>
総事業費	4,000百万円	工期	R7~R17	基準年	R6																																		
経済効率性	費用	2,862 百万円	便益	4,490 百万円																																			
	建設費	2,800 百万円	走行時間短縮便益	4,233 百万円																																			
	維持管理費	62 百万円	走行経費減少便益	201 百万円																																			
			交通事故減少便益	2 百万円																																			
			その他※	54 百万円																																			
B/C		1.6																																					
<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 (S43当初、R6変更) されている。甲州市では、本路線の事業化に伴い、周辺未利用地の活用促進するため、令和6年度末を目標に、立地適正化計画を進めている。</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><input type="checkbox"/> 必 要 整 備 内 容 と そ の 根 拠</p> <p>(状況) <ul style="list-style-type: none"> ・ 区 域：整備区間については、塩山駅周辺の利便性を向上させるため、塩山駅南口から南に縦断し、既存主要道路と接続する必要最低限の区間L=860mとした。 ・ 道路構造：幅員等の道路規格は、道路構造令による。 </p>	<p>(7) 事業計画の熟度 (妥当)・妥当でない</p> <p>(理由) <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画決定済み (S43当初、R6変更) 路線であり、地域の本計画への熟度は高い。 ・ 隣接工区を市と同時整備を行うことにより地域の期待は高い。 ・ 市からの要望がある。 </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>																																						

3. 添付資料シート (1)

【平面図】



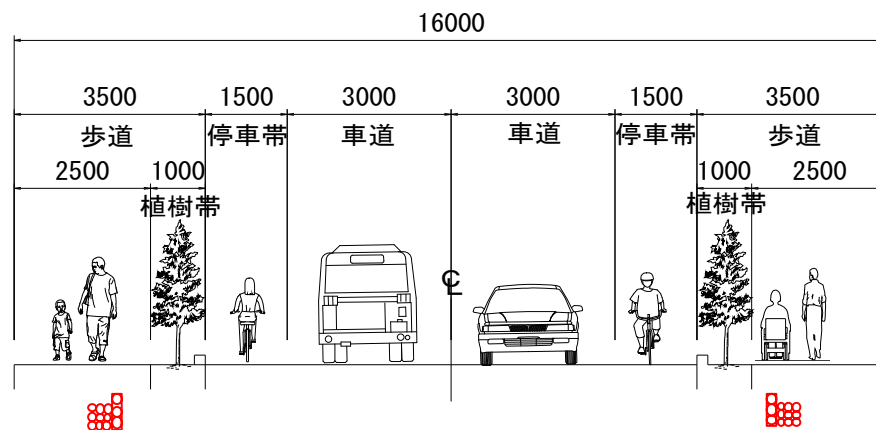
【凡例】

- 事業評価箇所
- - - 市計画箇所
- 整備済箇所
- 国道・県道
- 市道
- 河川

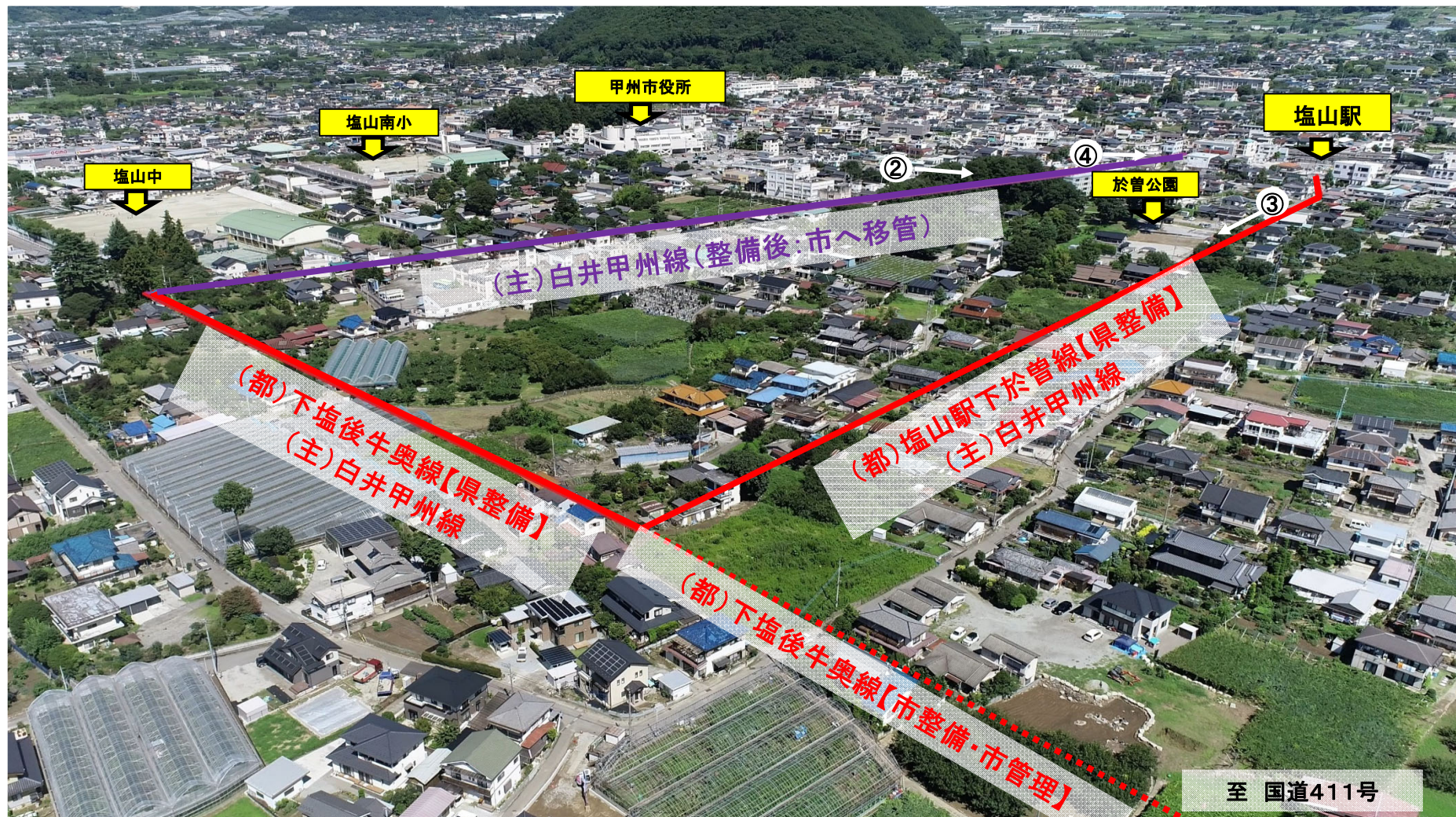
【標準横断図】

計画

〈塩山駅下於曾線・下塩後牛奥線〉



3.添付資料シート(2)



①事業計画箇所の状況(ドローン撮影)

3.添付資料シート (3)



②児童が滞留スペースの無い路肩で信号待ちをしており危険な状況
(主) 白井甲州線



③指定避難場所である於曽公園前の狭隘な道路の状況



④塩山駅前付近の渋滞状況