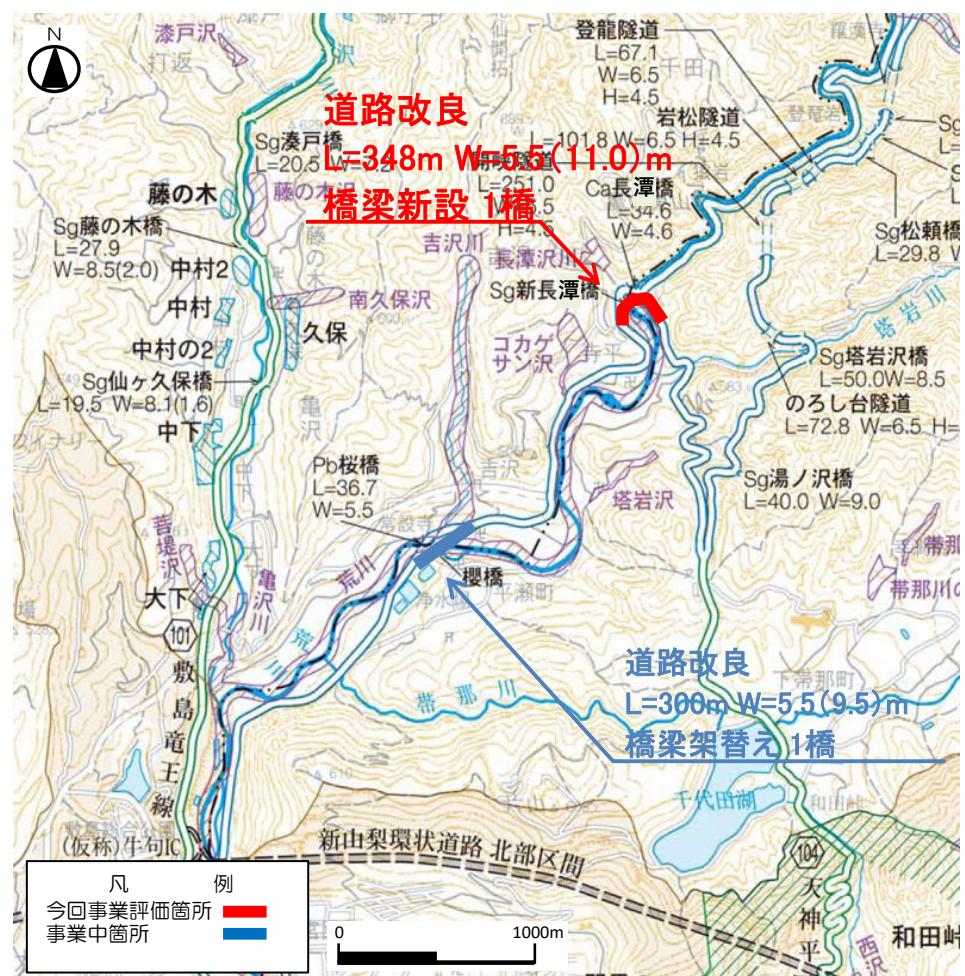


# 令和7年度 公共事業再評価調書

(区分)  国補  市単

## 1. 事業説明シート

事業名	道路事業 [県道橋りょう改築事業(国補)]		事業箇所	甲府市平瀬町～甲斐市吉沢	地区名	(主) 甲府昇仙峡線 (新長とろ橋)	事業主体	山梨県					
計画期間	当初計画	現計画	変更計画	④特記事項 (関連事業概要等) ・日本遺産認定（御岳昇仙峡）(R2) ・土木学会推奨土木遺産認定（長潭橋）(H24)									
	H24～H28	H24～R9	H24～R12	⑤これまでの評価状況 (令和3年度再評価) 当該路線は、甲府市と甲斐市を結ぶ幹線道路で、県内有数の観光地へのアクセス機能も有する重要な路線であるが、当該区間は幅員が狭く歩道もないため観光シーズンには著しい渋滞が生じている。本事業の完了により、災害に強い道路の確保や生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上が期待されることから見直し案により事業を継続することが妥当である。 事業実施にあたっては、時間管理を徹底し、見直し案とのおり令和9年度の完成に努められたい。									
(1) 事業の概要													
①事業目的及び効果 主要地方道甲府昇仙峡線にかかる長潭橋は、本県有数の景勝地である御岳昇仙峡の玄関口に位置し、年間を通じて大勢の観光客で賑わい、長きにわたり地域の観光業を支えてきた。また、当該地域の唯一の主要幹線道路としての機能を担うものである。 しかし、大正14年の架橋から一世紀近く経過した本橋は、道路幅員が狭く、歩道も無いことから観光シーズンには激しい渋滞が生じている。このことから、新設橋を整備するものである。													
□主要目標 ○災害に強い道路の確保 ・危険度（橋梁等①）：耐震未補強 ・危険度（橋梁等②）：耐荷未補強 ・損傷度等：C ・緊急輸送道路の指定：指定有（第2次緊急輸送道路） ・自動車交通量：1,385台/12h (H22センサス) <3,340台/12h(平日)以上※													
※評価基準値													
□副次目標 ○生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上													
□副次効果 一													
②事業概要 計画延長：L=348m W=5.5 (11.0) m 道路幅員：車道7.0m (2車線) 歩道4.0m (両側)													
③全体計画													
		令和6年度まで	令和7年度 (評価実施年度)	令和8年度以降									
現計画	工事内容	道路詳細設計・地形測量・用地測量・物件調査・用地補償・橋梁工事・道路改良工事	舗装工事	休憩施設 旧橋補修									
	事業費	1,886 百万円	150 百万円	94 百万円									
変更計画	工事内容	道路詳細設計・地形測量・用地測量・物件調査・用地補償・橋梁工事・道路改良工事	橋梁工事	橋梁工事 道路改良工事 休憩施設 旧橋補修									
	事業費	1,942 百万円	170 百万円	868 百万円									
※現計画欄は計画値、変更計画欄は前年度までは実績値、当年度以降は計画値を記入。													



## 2.評価シート(1)

### (1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

(今回の再評価で変更がある場合、変更事項を説明するために必要な内容)

#### ①地域・住民の意向状況

なし

#### ②産業・経済情勢

労務費・建設資材費の上昇

#### ③国等の方針

なし

#### ④上位計画・関連事業計画等

- 「山梨県総合計画」（令和5年10月策定）
- 「山梨橋梁長寿命化実施計画」（令和2年11月改定）
- 「山梨県社会资本整備重点計画（第四次）」（令和3年3月）
- 「山梨県強靭化計画」（令和6年3月改定）
- 「山梨県道路の整備に関するプログラム」（令和7年3月改定）

#### ⑤自然環境条件等

なし

#### ⑥その他

なし

## (2) 評価時点の費用対効果分析

※老朽化した橋梁の架け替え事業のため、不算出

(架け替えの必要性)

長潭橋は、甲府市と甲斐市を結ぶ交通の要衝に位置しており、近隣に代替道路が存在しないことから極めて重要な道路である。今後も地域の生活や経済活動を支える基幹インフラとして、適切に保全していく必要がある。

現橋は、建設から長期間が経過し、構造的な老朽化が進行している。そのため、安全性や耐久性の観点から、早急な改修が求められている。

一方で、長潭橋は周辺の景観と調和した歴史的価値の高い橋であり、改修にあたっては景観への十分な配慮が必要である。

これらの状況を踏まえ、地元関係者を含む「長潭橋改修計画委員会」において整備手法の検討を重ねた結果、現橋の架け替えを行う方針が決定された。

(新しい橋の架橋位置や形式、現橋の活用方法等についても同委員会にて決定。)

○橋の安全性

現行の耐震・耐荷基準を満たしていない。

橋梁法定点検は、Ⅲ判定（早期に対策を講ずべき状態）

○道路機能

現橋は、車道幅員が片側2.0mと狭いため、車両のすれ違いが困難。また、歩道が未整備であり、歩行者の安全性が確保されていない。

○山梨県橋梁長寿命化計画

「架替え橋梁」に位置づけられている。

※「長潭橋改修計画委員会」

メンバー：有識者、地元関係者、観光協会、甲府市、県

## (3) これまでの計画変更等の概要

長潭橋周辺整備計画策定にかかる地元住民・観光協会との調整や地権者が所有する観光施設の移転に日数を要したことによる事業期間の延伸と既設長潭橋を観光資源として活用するため、橋の補修費や周辺整備に必要な費用等を見込んだことによる事業費の増額（平成29年度）

(計画期間) 5年延長

(計画期間) 4.3億円の増額

左岸側の橋台施工において、想定外の地質により岩盤掘削の範囲が増えたことによる事業費の増額と、現道を確保しながらの施工や岩盤の破碎に日数を要したことによる事業期間の延伸（令和3年度）

(計画期間) 6年延長

(計画期間) 7.5億円の増額

## 評価シート(2)

### (4) 事業進捗状況及び見込み

#### ①進捗率

別表のとおり。

R7年度進捗率（現計画）95.6%→（実績）99.2%→（変更計画）70.9%

#### ②進捗率実績が計画と相違している理由

橋梁下部工事（右岸側）において、想定より地山が弱く、仮設土留工を追加する必要が生じ、その見直し検討及び施工に時間を要したため。

#### ③総事業費の変更内容

変更工種等	事業費増減	変更理由
仮設土留工の見直し	180 百万円 増	当初の想定よりも地山が弱く、仮設土留工を追加したため。
仮設工法の見直し	370 百万円 増	仮設工法の見直しにより、仮設下部工をコンクリート構造に変更したため
橋梁上部工の工事費増	300 百万円 増	支保工の使用量や賃料日数が想定以上に増えたことによる工事費の増
合計	850 百万円 増	

#### ④事業期間の変更理由及び進捗予定

橋梁下部工事に想定より時間を要し、工事進捗が遅れているため、工期を3年延長する。

#### ⑤今後の事業執行における留意点

橋梁上部工事は、全国的に見ても施工事例の少ないコンクリートアーチ橋のため、慎重に施工を進める。

### ○別表-進捗率（事業費ベース）

算出方法：【上段】現計画の計画事業費／総事業費×100 【中段】現計画の実績事業費／総事業費×100 【下段】変更計画の計画事業費／総事業費×100

単位：%

年度	*H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	*R3	R4	R5	R6	*R7	R8	R9	R10	R11	R12
現	計画	1.8	3.2	25.4	31.9	34.0	38.6	42.5	51.9	58.6	64.1	71.2	81.5	88.5	95.6	99.3	100.0		
	実績	1.7	2.7	24.9	31.4	33.4	39.8	46.7	51.7	59.0	66.5	75.2	82.7	91.2	99.2				
	変更計画														70.9	82.7	89.4	94.4	97.1

\*事業着手年度又は評価年度

\*R7年度の実績は見込み

### (5) 環境負荷等への配慮

なし

### (6) コスト縮減の可能性

なし

### (7) 代替案立案の可能性

なし

### (8) 所管部の今後の方針 繼続・見直し継続・その他（ ）

（理由）

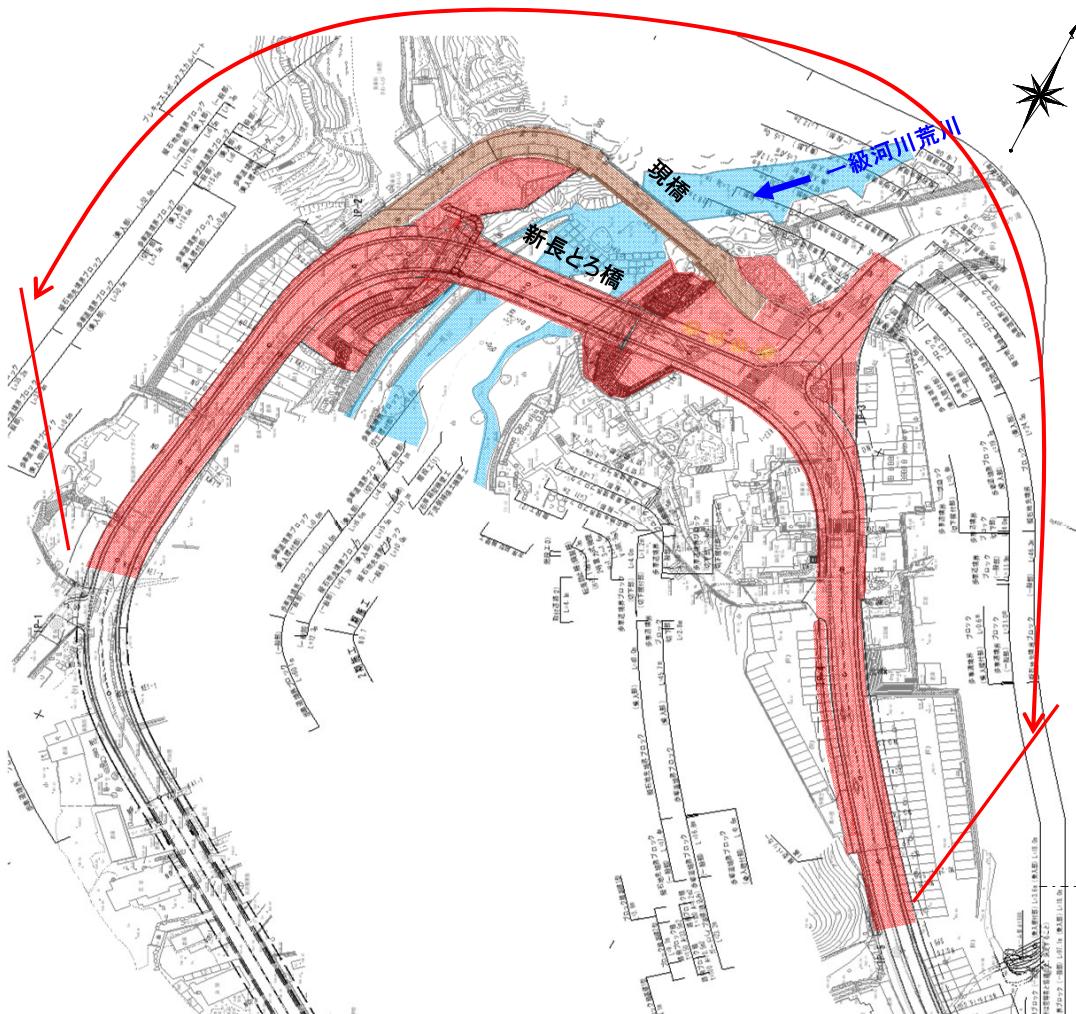
長潭橋は、特別名勝御岳昇仙峡の玄関口に位置し、昇仙峡のシンボルとして長く地域に親しまれてきた県内に現存する最古のコンクリートアーチ橋であるが、老朽化等により下流側に新橋を架け替え、その後は人道橋として地域観光業の活性化に寄与するものである。

これまでに用地取得は完了、橋梁工事は佳境を迎えており、地域の期待も大きいことから、変更計画のとおり事業費と事業期間を変更し、令和12年度の事業完了を予定している。

### 3.添付資料シート(1)

平面図

道路改良 L=348m W=5.5(11.0)m 橋梁架替え 1橋

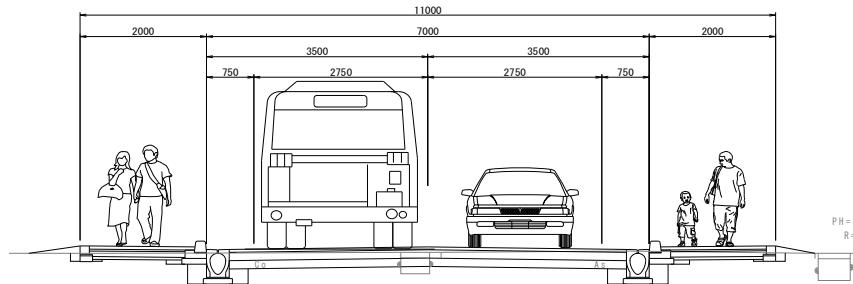


凡 例

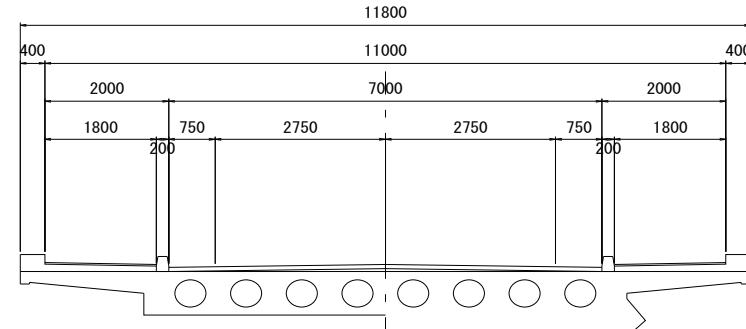
今回事業再評価箇所

標準横断図

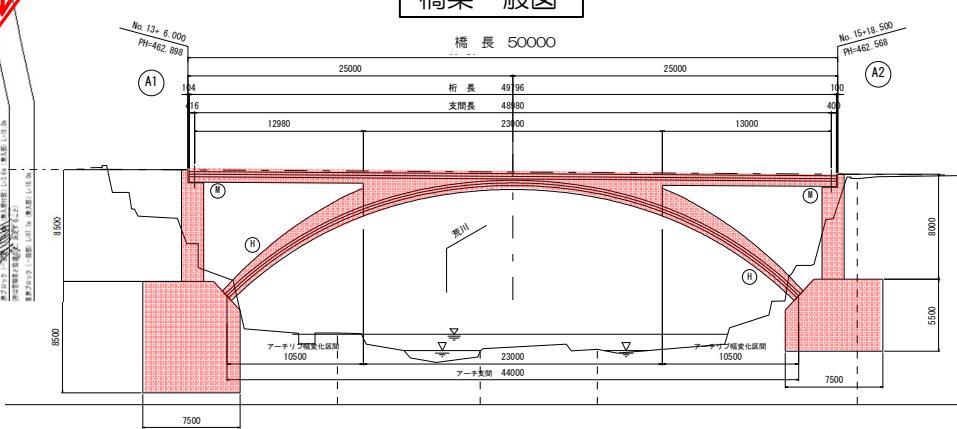
一般部



橋梁部



橋梁一般図



0m 50m 100m

### 3.添付資料シート（2）

①長潭橋（現橋）



②現橋幅員状況（幅員狭小、歩道なし）



③御岳昇仙峡（多くの観光客で賑わう）



④現況写真

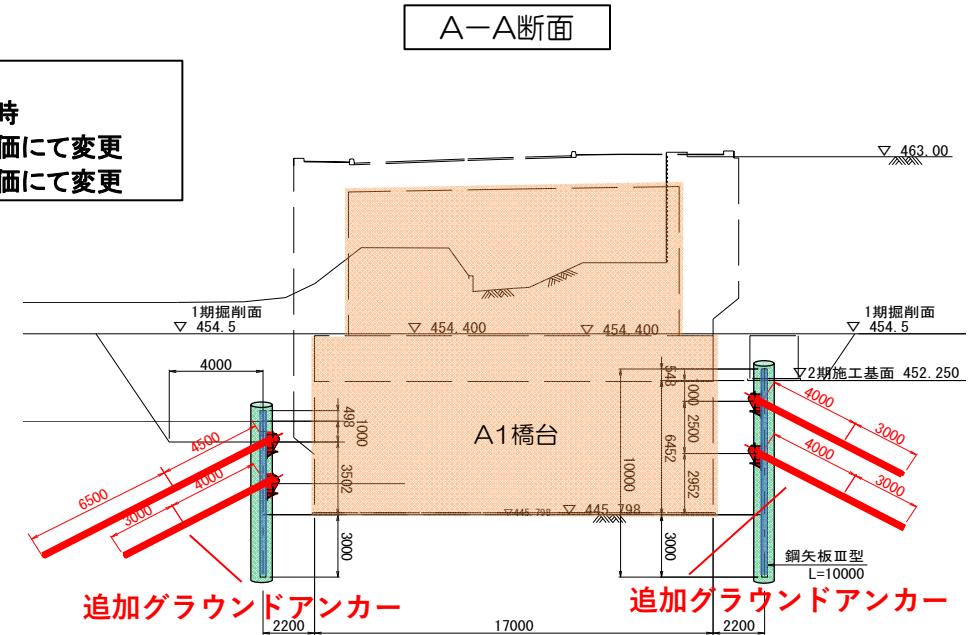
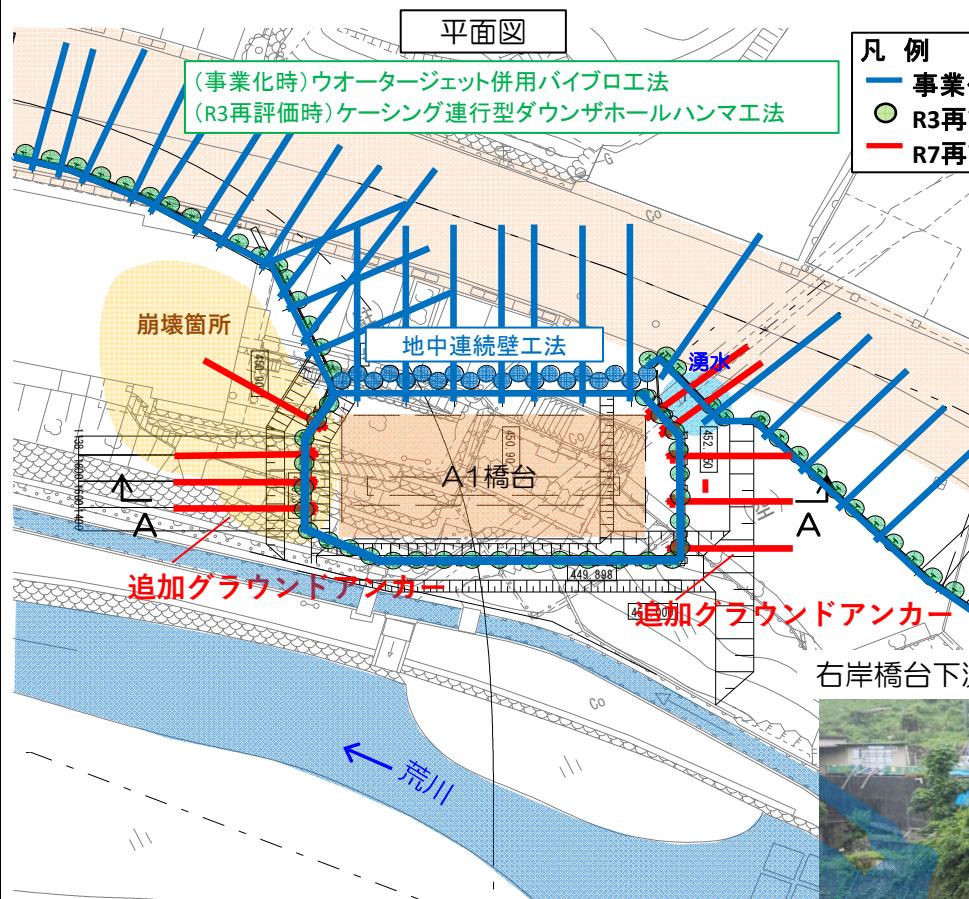


### 3.添付資料シート（3）

#### 変更内容① 仮設土留工の見直し

右岸側の仮設土留工は、左岸側の地質状況等を踏まえ、あらかじめ巨石等に対応できる「ケーシング連行型ダウンザホールハンマ工法」に変更して施工が完了。

その後、右岸橋台部の掘削に着手したが、下流側の地質が悪く掘削面が崩壊したことや上流側に「湧水」が確認されたことなどから、仮設土留工の安定性を確保するため、グラウンドアンカーを追加施工することとし、工事費が増加した。



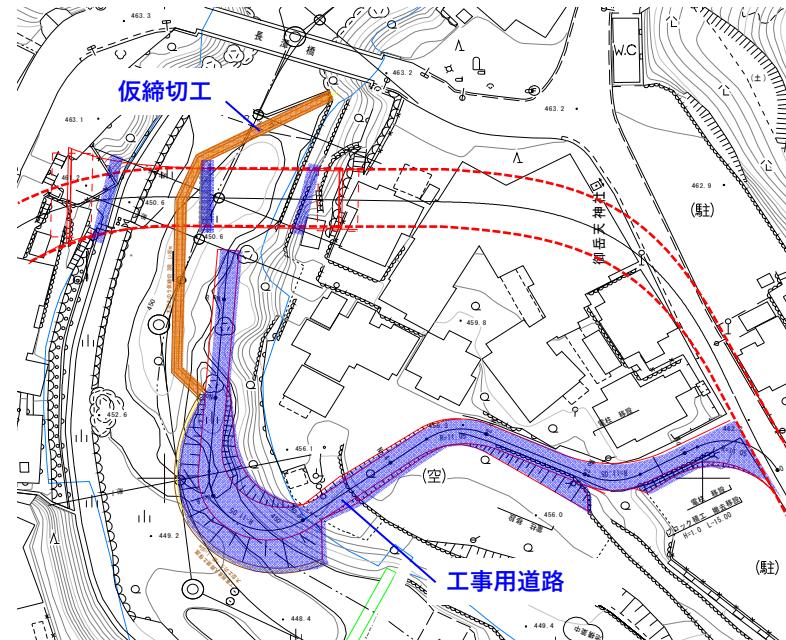
令和3年7月の降雨により、掘削面が崩れた様子

### 3.添付資料シート（4）

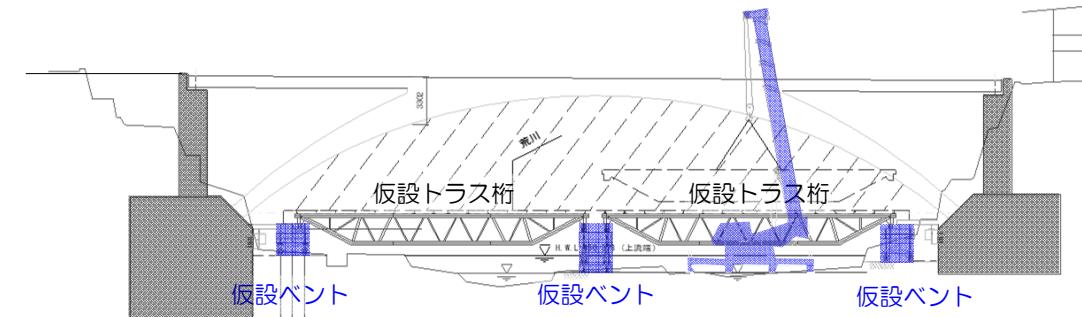
#### 変更内容② 橋梁上部工事における仮設工法の見直し

橋梁上部工事における重機や資材の搬入方法について、当初計画は工事用道路と河川内に作業ヤードを構築し、河川内から作業を行なう計画であったが、関係者の同意が得られなかったことから、橋梁両岸からクレーンを使って搬入する計画に変更した。

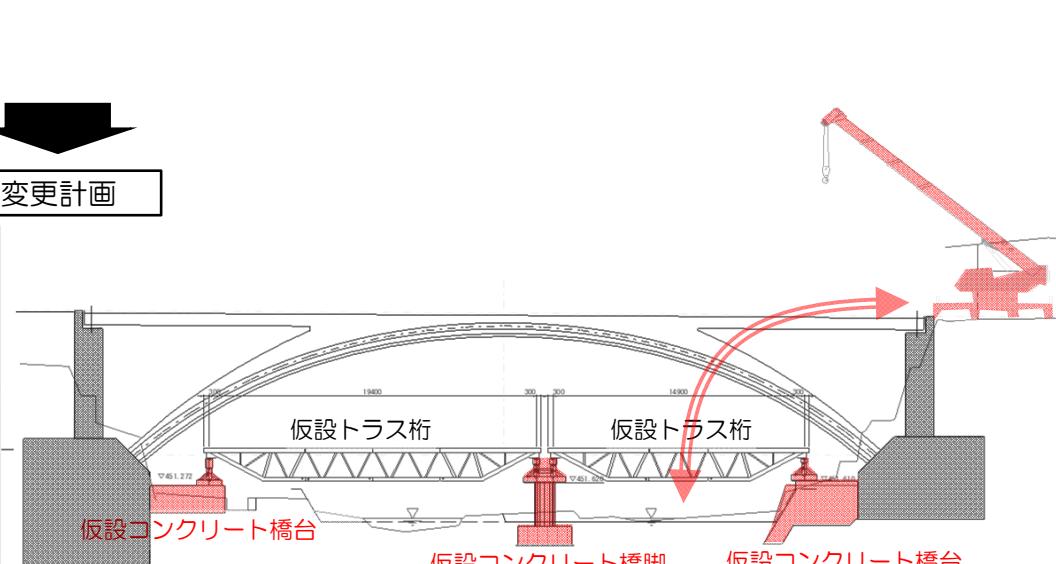
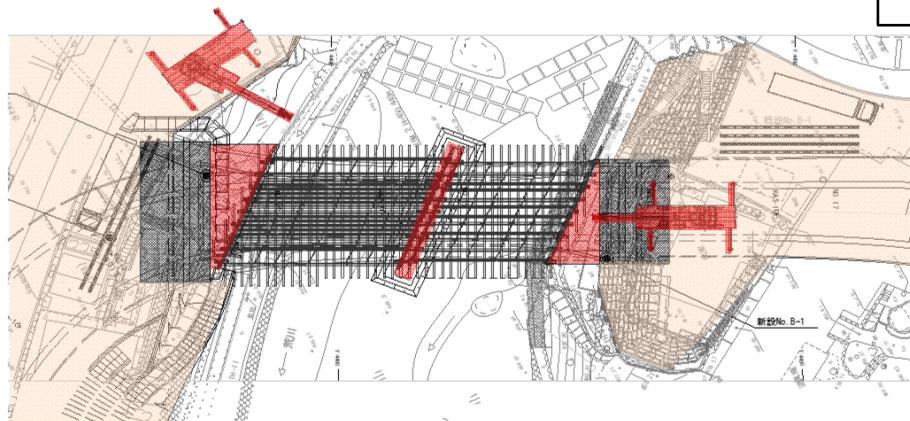
これにより作業効率が大幅に低下することとなり、橋梁上部工事の工事期間が出水期に跨ることから、支保工を支える仮設下部工を仮設ベントからコンクリート橋台に構造変更することとなり、工事費が増加した。



当初計画



変更計画



### 3.添付資料シート（5）

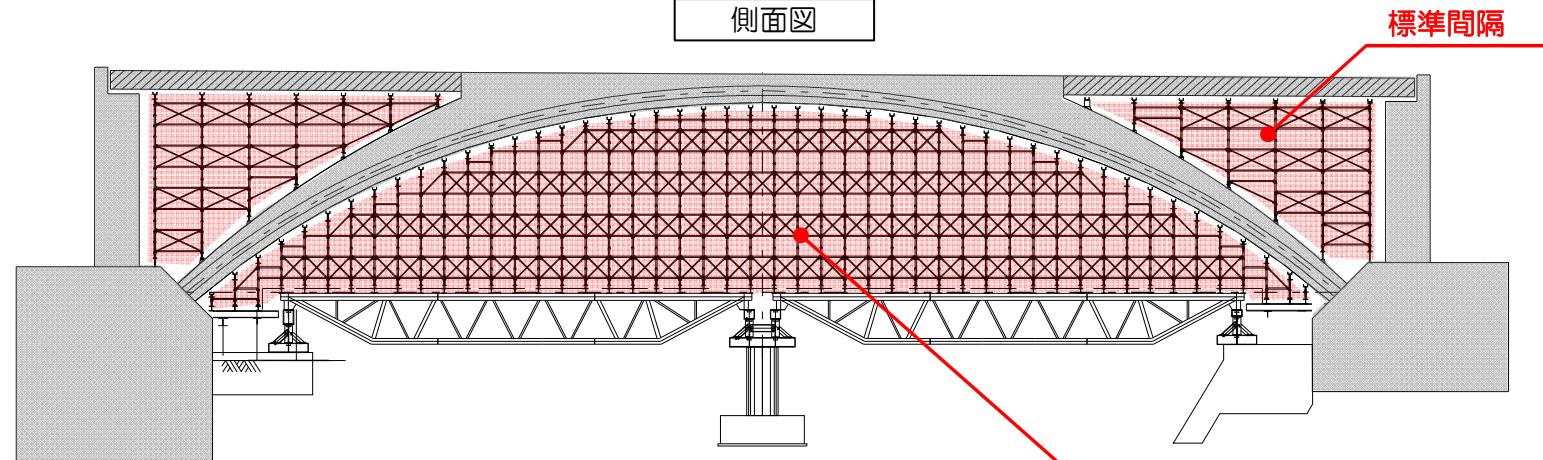
#### 変更内容③ 仮設支保工の構造変更と通年施工による賃料の増加

本橋は、全国的に見ても施工事例の少ない現場打ちRCアーチ橋である。

アーチリブの施工においては、様々な要因によって躯体に変形が生じるため、完成時に所定のアーチ作用を得られるよう沈下量を考慮した支保工の設置が重要。このため、支保工計画を見直した結果、支保工を標準より密に設置する必要が生じ、支保材の使用量が増加した。

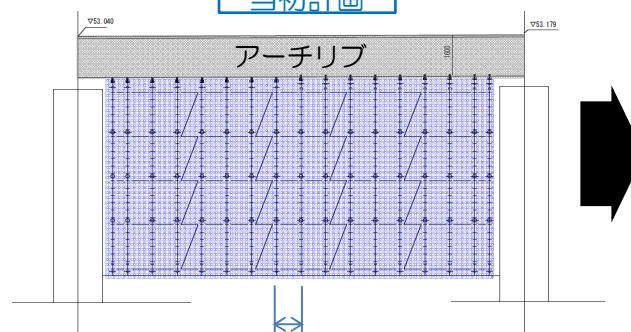
また、リース期間の延長や近年の物価上昇による賃料の高騰なども重なったため、工事費が増加した。

側面図

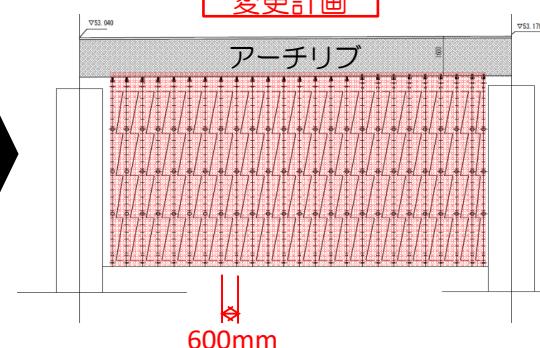


アーチ下面の支保工間隔を密に

当初計画



変更計画



標準的な支保工間隔

#### 4.年度別事業費内訳表（変更計画の内容）

年度	変更事業費 (千円)	事業概要	進捗率 (%)
H24	37,118	橋梁詳細設計	1.2
H25	20,000	測量調査設計	1.9
H26	472,912	用地補償	17.8
H27	138,959	用地補償	22.4
H28	41,492	橋梁下部工（A2）	23.8
H29	137,401	橋梁下部工（A2） 護岸工・擁壁工	28.5
H30	147,406	橋梁下部工（A1）・擁壁工・用地補償	33.4
H31	106,159	橋梁下部工（A1）	37.0
R2	154,512	橋梁下部工（A1）	42.1
R3	160,023	橋梁下部工（A1）・用地補償	47.5
R4	186,769	橋梁下部工（A1）・擁壁工設計	53.8
R5	159,206	右岸擁壁工・仮設橋梁下部工	59.1
R6	180,000	橋梁上部工・仮設桁設置	65.2
R7	170,000	橋梁上部工・仮設桁設置	70.9
R8	352,100	橋梁上部工・仮設桁撤去	82.7
R9	200,000	仮設橋脚下部工撤去・道路改良	89.4
R10	150,000	道路改良	94.4
R11	80,000	休憩施設	97.1
R12	85,943	旧橋補修	100.0
合計	2,980,000		