令和8年度　公共事業再評価調書

社会資本整備重点計画	始まる-8
国事業評価対象	

１．評価シート

事業名	道路事業［国道橋りょう改築事業（国補）］	事業箇所	甲府市落合町～笛吹市石和町	路線（川） 工区名	国道140号 （新山梨環状道路・東部区間Ⅱ期）	事業主体	山梨県 道路整備課

計画期間	当初計画	現計画	変更計画
	H26 ～ R4	H26 － R12	H26 ～ R12
総事業費	18,300百万円	59,000百万円	78,400百万円
B/C	1.6	1.3	1.2

（１）事業の進捗状況・変更内容

①進捗率（事業費ベース）　※R8年度時点の値。実績は見込。

現計画　76.4%　　実績　85.6%　　変更計画　63.9%

②事業進捗（工事・用地）

現在、用地取得が完了し工事を進めているが、橋梁詳細設計の結果、橋梁構造の変更等により事業費の増加が生じている。

③執行の見込み

事業の整備効果を発現させるため、5.5kmのうち落合西ICから東油川IC間を先行して整備をしている。

④変更内容とその理由

内容	事業費増減	変更理由
計画変更に伴う事業費の増加	13,500 百万円	橋梁詳細設計を進める中で、関係機関との協議等による計画変更に伴い事業費が増加した。
地盤改良費の増加	1,600 百万円	詳細設計の結果、地盤改良範囲が広がり事業費が増加した。
労務費・建設資材費等の増加	4,300 百万円	物価上昇に伴い、労務単価、資材コスト等が補償費や工事費に影響を及ぼし、現計画時点よりも事業費が増加した。
合計	19,400 百万円	

（２）評価時点の費用対効果分析

項目		事前評価時点	再評価時点
総事業費		59,000百万円	78,400百万円
工期		H26 ～ R12	H26 ～ R12
経済効率性	評価基準年	R5	R8
	B/C	1.3	1.2
	費用	53,400百万円	79,924百万円
	建設費	52,800百万円	79,235百万円
	維持管理費	600百万円	689百万円
	便益	67,400百万円	99,785百万円
	走行時間短縮	56,700百万円	86,421百万円
	走行経費減少	7,200百万円	6,785百万円
	交通事故減少	1,500百万円	1,385百万円
	その他	2,000百万円	5,194百万円

※その他は、救急救命率向上便益・観光客増加便益

（３）所管部の方針　　見直し継続

令和4年度に供用した西下条ランプ～落合西IC間の1.6kmに加え、落合西IC～（仮）広瀬IC間の5.5kmにおいて一体的に整備を進めることで整備効果の発現が図られることから、変更計画に基づき、令和12年度の完成を目指す。

（４）変更履歴　　有

（平成30年度再評価）
沿線住民から高架構造への要望が出されたことから、道路構造の見直しを行い橋梁延長が増加したため変更した。
・完成年度　令和4年度　→　令和8年度
・事業費　　18,300百万円　→　41,200百万円
（令和5年度再評価）
地質調査結果により橋梁の支持層が当初想定以上に深い位置にあったこと及び、用地取得交渉難航による工事進捗が遅れたため変更した。
・完成年度　令和8年度　→　令和12年度
・事業費　　41,200百万円　→　59,000百万円

２．評価シート（任意）

（５）事業を巡る社会経済情勢等の変化　有

（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

沿線の地元自治体や各種団体で構成する新山梨環状道路整備促進期成同盟会から早期完成をより一層要望されている。

②産業・経済情勢

労務費・建設資材費の上昇

③国等の方針

変更なし

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）
「山梨県強靱化計画」（令和6年3月改訂）
「山梨県社会資本整備重点計画（第五次）」（令和8年3月策定）
「山梨県道路の整備に関するプログラム」（令和8年3月改訂）
「リニアやまなしビジョン」（令和2年3月）

⑤自然環境条件等

変更なし

⑥その他

変更なし

（６）環境負荷等への配慮　無

なし

（７）コスト縮減の可能性　無

なし

（８）代替案立案の可能性　無

なし

（９）事業概要の大幅な変化　有

（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事業の目的

変更なし

②目標・効果

主要目標

副次目標

副次効果

③整備内容

変更なし

④特記事項（関連事業概要等）

・新山梨環状道路東部区間　L=1.6km　西下条ランプ～落合西IC　令和4年11月供用
C=13,500百万円　W=7.0(9.5)m
・新山梨環状道路北部区間　L=2km　（仮）広瀬IC～桜井IC
平成28年度事業化（国土交通省）
・新山梨環状道路北部区間　L=7.5km　（仮）桜井IC～塚原IC
令和6年度事業化（国土交通省）

３．添付資料シート（１）

①国道140号（笛吹川左岸）渋滞状況



②国道20号（上阿原）渋滞状況



③新環状東部区間Ⅱ期整備状況　落合西ICから落合東IC



④新環状東部区間Ⅱ期整備状況　落合東ICから落合西IC



３．添付資料シート（１）

⑤新環状東部区間Ⅱ期整備状況　東油川ICから落合東IC



⑥新環状東部区間Ⅱ期整備状況　小石和IC付近



⑦新環状東部区間Ⅱ期整備状況　唐柏から広瀬IC

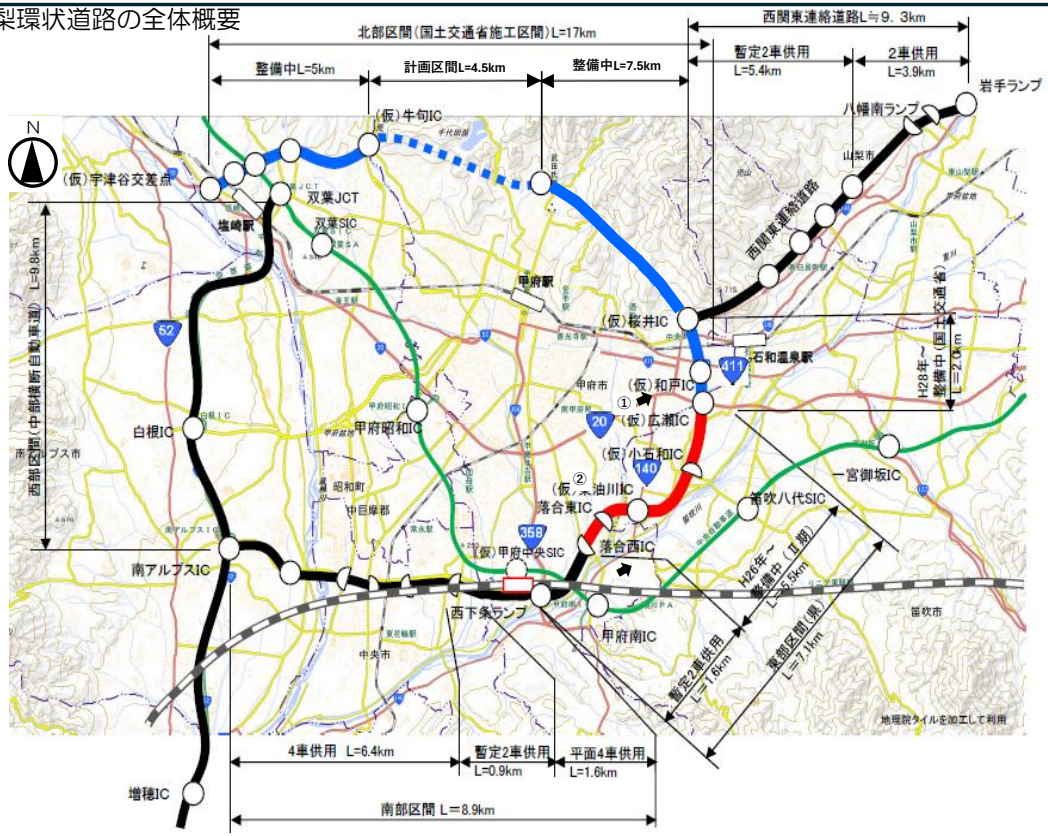


⑧新環状東部区間Ⅱ期整備状況　広瀬IC付近



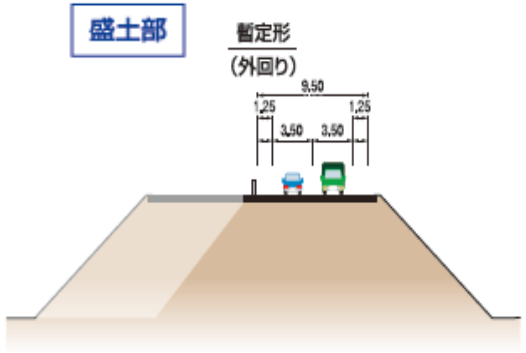
４．添付資料シート（２）

新山梨環状道路の全体概要

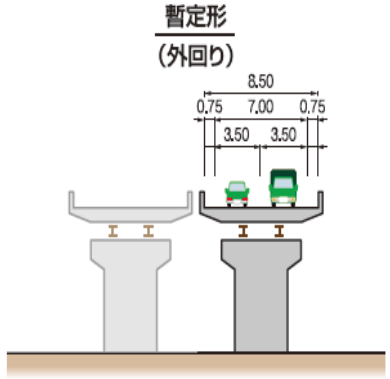


標準横断図

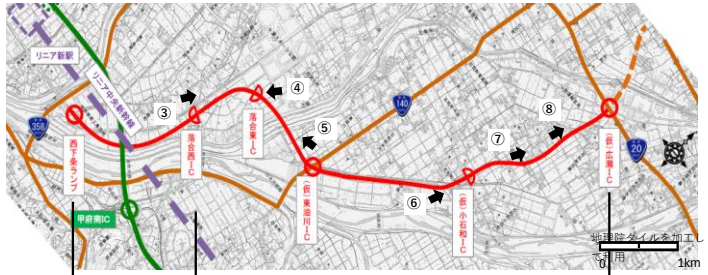
盛土部



橋梁部



東部区間



L=1.6km　L=5.5km

平成25年度事業化区間
（H29年度再評価、R2再々評価）

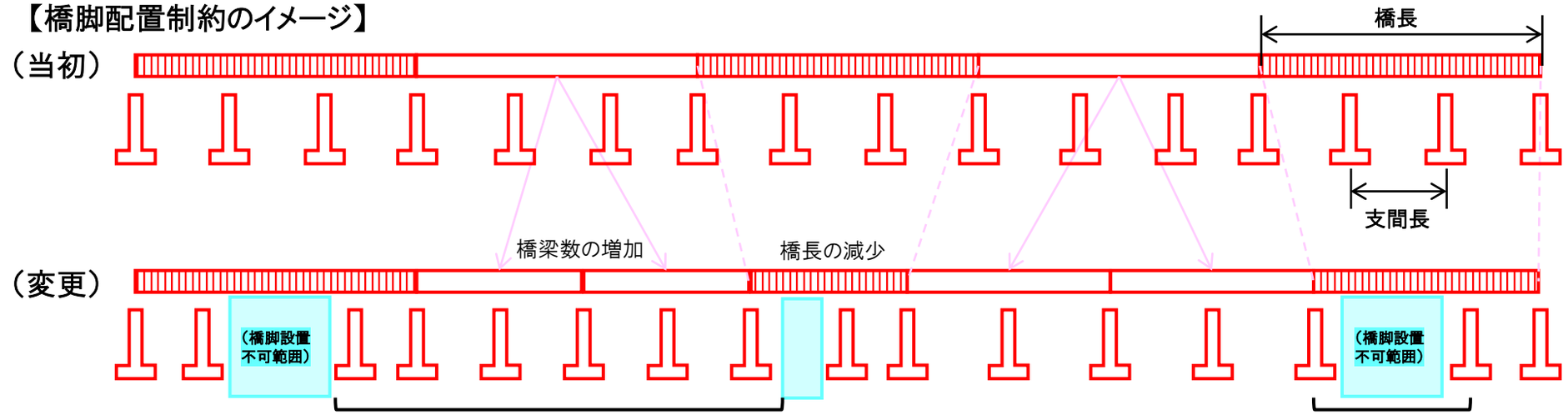
平成26年度事業化区間
（H30年度再評価、R5再評価、R8再評価）

○関係機関との協議等による計画変更に伴う増額

【当初】概略検討において、経済性を考慮し橋長は200m程度、支間長は31m～35m程度で計画していた。

【変更】詳細設計時、交差する道路管理者や河川管理者との協議により、将来計画を考慮した幅員や構造物との離隔など詳細な条件が確定したため、再度橋梁の最適割付を行った結果、橋梁数の増加や橋梁構造の変更が必要となり事業費が増加した。

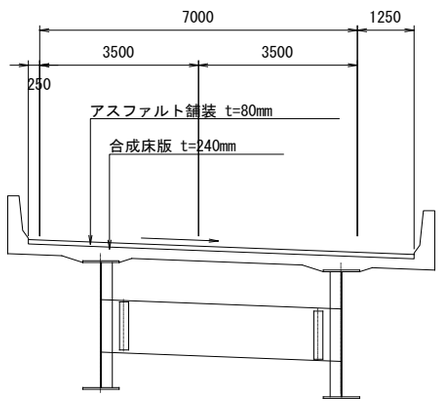
【橋脚配置制約のイメージ】

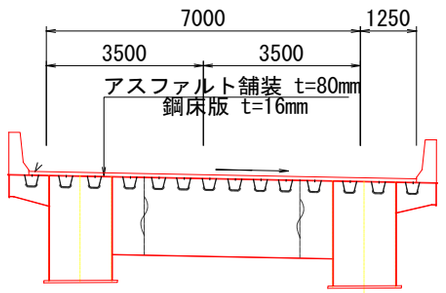


制約された配置の橋脚位置により設定された間で最適な橋梁配置を検討すると、1橋あたりの橋長が短くなり橋梁数が増加する区間が生じた
▷2,800m間の橋梁数　14橋　→　18橋

橋脚位置の制約により、支間長が長くなり橋種の変更が生じた
▷少数鈑桁橋　→　箱桁橋　2橋

【橋種の変更】





＜当初想定＞連続少数鈑桁橋

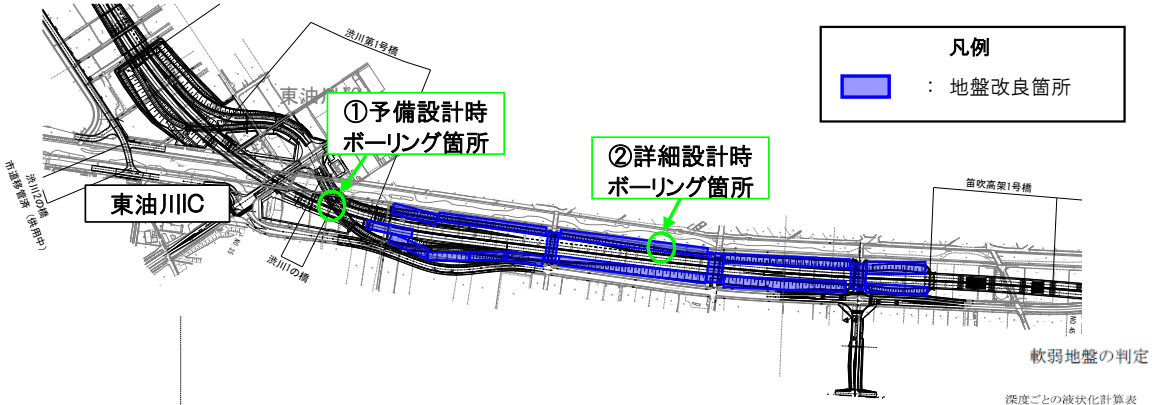
橋長200m、最大支間長34m、鋼重量約280t

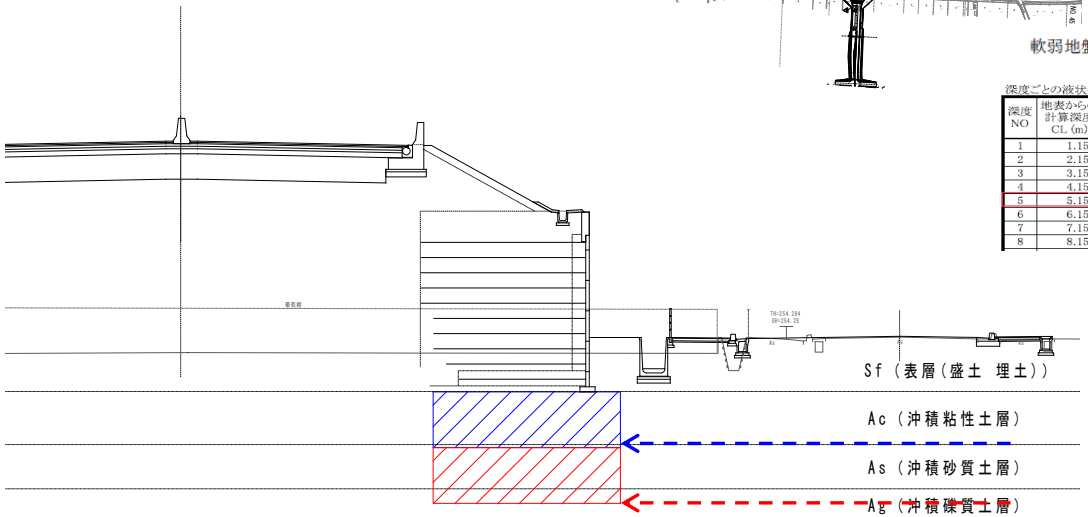
＜詳細設計後＞連続鋼床版箱桁橋

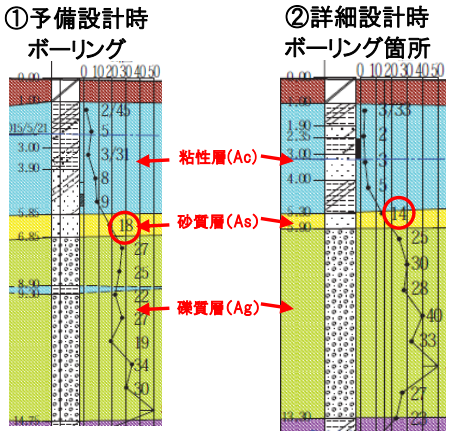
橋長198m、最大支間長84m、鋼重量約850t

○地盤改良費の増額

予備設計時点では、過年度の地質調査結果を基にした設計成果より、改良層を粘性土（Ac）層と想定していたが、詳細調査の結果、砂質土（As）層で液状化することが判明したため、砂質土（As）層まで改良することとし、地盤改良費を増額







軟弱地盤の判定：粘性土→Ｎ値4以下（沈下や安定が問題）
：砂質土→Ｎ値10～15以下（液状化が問題）

深度ごとの液状化計算表

深度NO	地表からの計算深度CL(m)	土質区分	N値(回)	液状化抵抗率 F_L	液状化有無 ○：する ×：しない
1	1.150	粘性土	3.0	3.189	水位上部(※4)
2	2.150	粘性土	2.0	0.853	水位上部(※4)
3	3.150	粘性土	3.0	0.457	水位上部(※4)
4	4.150	粘性土	5.0	0.565	非砂質土(※5)
5	5.150	砂質土	14.0	0.691	○
6	6.150	れき質土	25.0	#VALU	液状化する
7	7.150	れき質土	30.0	#VALU	
8	8.150	れき質土	28.0	#VALUE!	判定不要(※3)

（道路土工-軟弱地盤対策工指針P6）

←②詳細設計時
詳細調査結果

【前回再評価調書】

令和5年度　公共事業再評価調書

1．事業説明シート

（区分）　国補　県単

事業名	道路事業［国道橋りょう改築事業（国補）］	事業箇所	甲府市落合町～笛吹市石和町	地区名	国道140号（新山梨環状道路・東部区間Ⅱ期）	事業主体	山梨県

計画期間	当初計画	現計画	変更計画
	H26～R4	H26～R8	H26～R12
総事業費	18,300 百万円	41,200　百万円	59,000 百万円

（1）事業の概要

①事業目的及び効果

新山梨環状道路は、甲府都市圏の中心部に集中する交通を分散し甲府市内の慢性的な交通渋滞を解消するとともに、周辺地域の拠点施設との連携を強化する機能を併せ持った道路である。このうち東部区間は、供用済みである南部区間の西下条ランプから国道20号に至る全長約7kmの区間である。西下条ランプから国道20号をつなぐ現道は、朝夕を中心に交通が集中し激しい渋滞が発生しており、社会・経済活動に大きな支障となっている。

本路線は、リニア中央新幹線の開業効果を最大限に発揮するための交通ネットワークとして位置づけられており、既に供用開始済みである西下条ランプ～落合西IC間に加え一体的に整備を進めることで交通の分散による渋滞緩和を図り、リニア新駅と県内各地とのアクセス強化を図る必要がある。

□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 17.4km/h＜30km/h以下※
　自動車交通量 6,505台/12h＞3,428台/12h以上※　　※評価基準値
□副次目標　○災害に強い道路の確保
□副次効果　○主要渋滞ポイントの解消

②事業概要

計画延長　L＝5，500m
道路幅員　W＝7．0（9．5）m ［暫定形（2/4車線）］

③全体計画

		令和4年度まで	令和5年度（評価実施年度）	令和6年度以降
現計画	工事内容	測量調査設計 用地取得 道路改良工事 橋梁工事	測量調査設計 用地取得 道路改良工事 橋梁工事	
	事業費	16,731 百万円	6,670 百万円	
変更計画	工事内容	測量調査設計 用地取得 道路改良工事 橋梁工事	測量調査設計 用地取得 道路改良工事 橋梁工事	測量調査設計 用地取得 道路改良工事 橋梁工事
	事業費	24,078 百万円	5,750 百万円	29,172 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。

④特記事項（関連事業概要等）

・新山梨環状道路東部区間　L=1.6km　西下条ランプ～(仮)落合西IC　令和4年11月供用
　C=13,500百万円　　W=7.0(9.5)m
・新山梨環状道路北部区間　L=2km　(仮)広瀬IC～(仮)桜井IC　平成28年度事業化（国土交通省）

⑤これまでの評価状況（平成30年度再評価）

この事業は、甲府都市圏を取り囲む「新山梨環状道路」において、供用している南部区間を東へ延伸整備するものである。

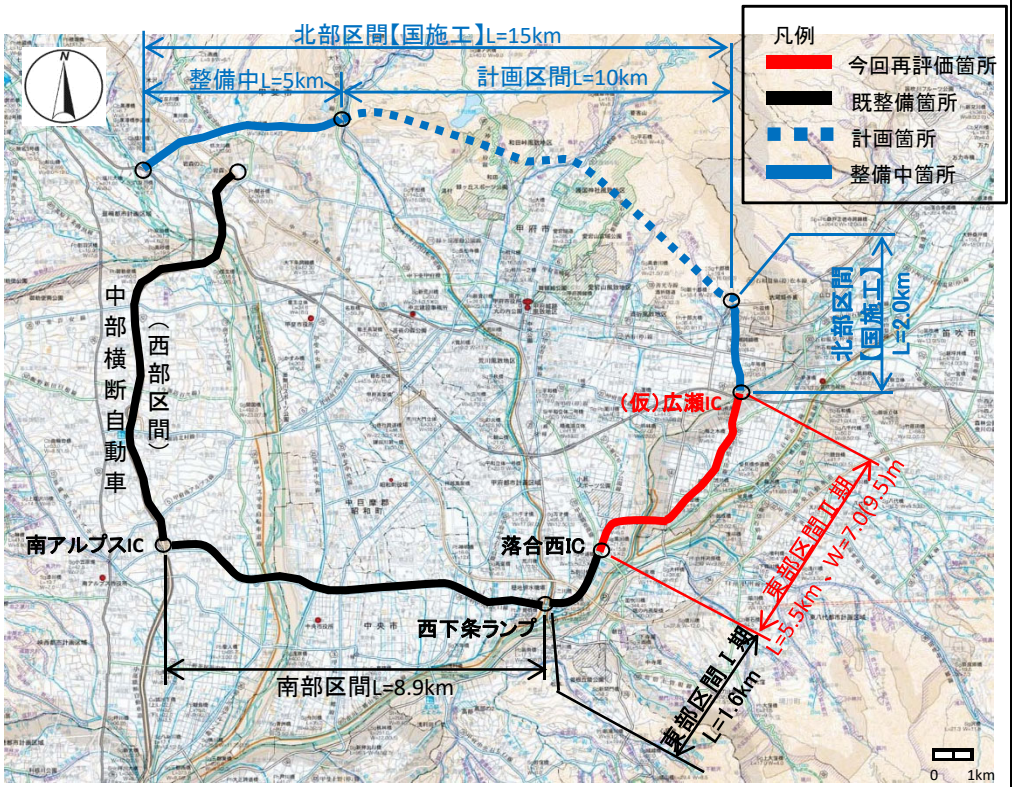
今回の見直し案は、沿線住民からの要望に基づき道路構造の再検討を行った結果、盛土から高架へ見直し、事業費を増額するとともに、事業期間を延伸する内容となっている。

また、国土交通省補助事業に採択された事業区間と整合を図るため、事業評価区間の見直しを行っている。

計画への地元合意が概ね得られたこと、この事業の完成により、環状ネットワーク効果の早期発現とともに、周辺道路の渋滞緩和は図られることなどから、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、見直し案のとおり令和8年度の完成に努められたい。

（2）事業位置図等



【前回再評価調書】

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

沿線の地元自治体や各種団体で構成する新山梨環状道路整備促進期成同盟会から早期完成をより一層要望されている。

②産業・経済情勢

なし

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月策定予定）
- 「山梨県強靱化計画」（令和2年改訂）
- 「山梨県社会資本整備重点計画（第四次）」（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）

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

項　目			着手時点	再評価時点	変更計画時点
総事業費			18,300　百万円	41,200　百万円	59,000　百万円
工　期			H26～R4	H26～R8	H26～R12
経済効率性	評価基準年		H25	H30	R5
	費用		14,200　百万円	31,790　百万円	53,400 百万円
		建設費	13,800　百万円	31,200　百万円	52,800 百万円
		維持管理費	400　百万円	590　百万円	600 百万円
		その他	0　百万円	0　百万円	0 百万円
	便益		23,360　百万円	45,100　百万円	67,400 百万円
		走行時間短縮	15,100　百万円	33,500　百万円	56,700 百万円
		走行経費減少	4,300　百万円	7,700　百万円	7,200 百万円
		交通事故減少	3,000　百万円	2,600　百万円	1,500 百万円
		その他※	960　百万円	1,300　百万円	2,000 百万円
	B/C		1.6	1.4	1.3

費用便益分析マニュアルにより算出　採択基準値1.0以上

※その他は、観光客増加便益、救急救命率向上便益

（3）これまでの計画変更等の概要

（平成30年度再評価）

沿線住民から高架構造への要望が出されたことから、道路構造の見直しを行い橋梁延長が増加したため変更した。

- 完成年度　令和4年度　→　令和8年度
- 事業費　　18,300百万円　→　41,200百万円

【前回再評価調書】

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。

②進捗率実績が計画と相違している理由

橋梁架設位置での地質調査を行った結果、支持層が当初の想定以上に深い位置にあることが判明し、杭基礎の延長が長くなったことや、近年の資材単価等の高騰から、事業費が増加することとなった。

③総事業費の変更内容

変更工種等	事業費増減	変更理由
橋梁基礎工	9,050 百万円 増	地質調査の結果、支持層が想定以上に深い位置であることが判明したため
資材単価等	8,750 百万円 増	近年の資材単価等の急激な上昇により事業費が増加したため
合　計	17,800 百万円 増	

④事業期間の変更理由及び進捗予定

一部の用地取得交渉が難航したことや埋蔵文化財の調査に日数を要したことにより工事進捗が遅れているため、工期を4年延長する。未取得の用地については、早期の問題解決に努め、変更計画に基づく執行に努める。

⑤今後の事業執行における留意点

変更計画に基づく工事発注を行い事業進捗を図る。

（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

継続　（見直し継続）・その他（　　）

（理由）

令和4年度に供用した西下条ランプ～落合西IC間の1.6kmに加え、落合西IC～（仮）広瀬IC間の5.5kmにおいて一体的に整備を進めることで整備効果の発現が図られることから、変更計画に基づく執行に努める。

○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	*H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	*R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
現	計画	0.2	0.5	1.8	3.8	6.7	9.2	14.1	26.7	40.6	56.8	73.0	89.2	100.0				
現	実績	0.2	0.5	1.8	3.8	6.4	12.2	26.4	43.9	58.4	72.4							
変更計画											50.6	59.9	68.8	76.4	82.7	88.6	94.4	100.0

*事業着手年度又は評価年度

*R5年度の実績は見込み

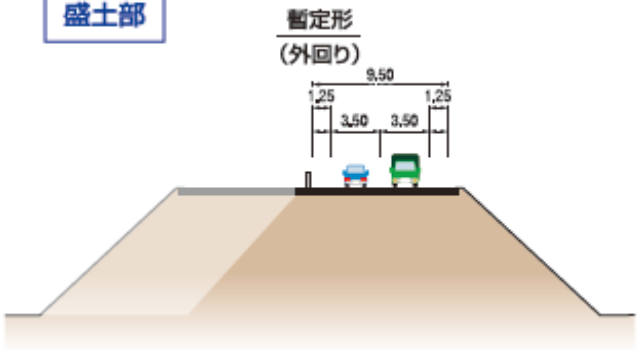
3.添付資料シート（1）

新山梨環状道路の全体概要

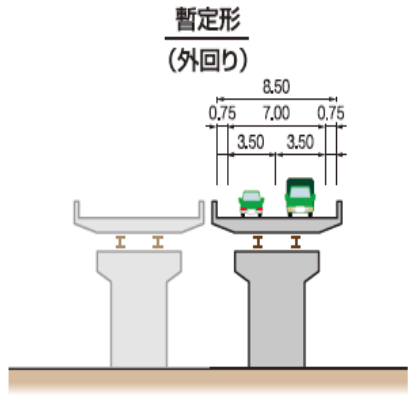


標準横断図

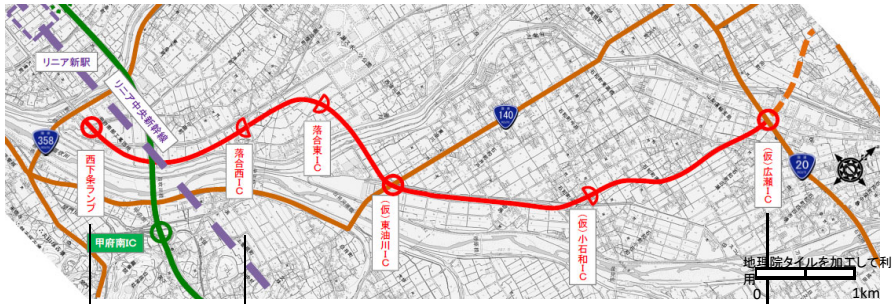
盛土部



橋梁部



東部区間



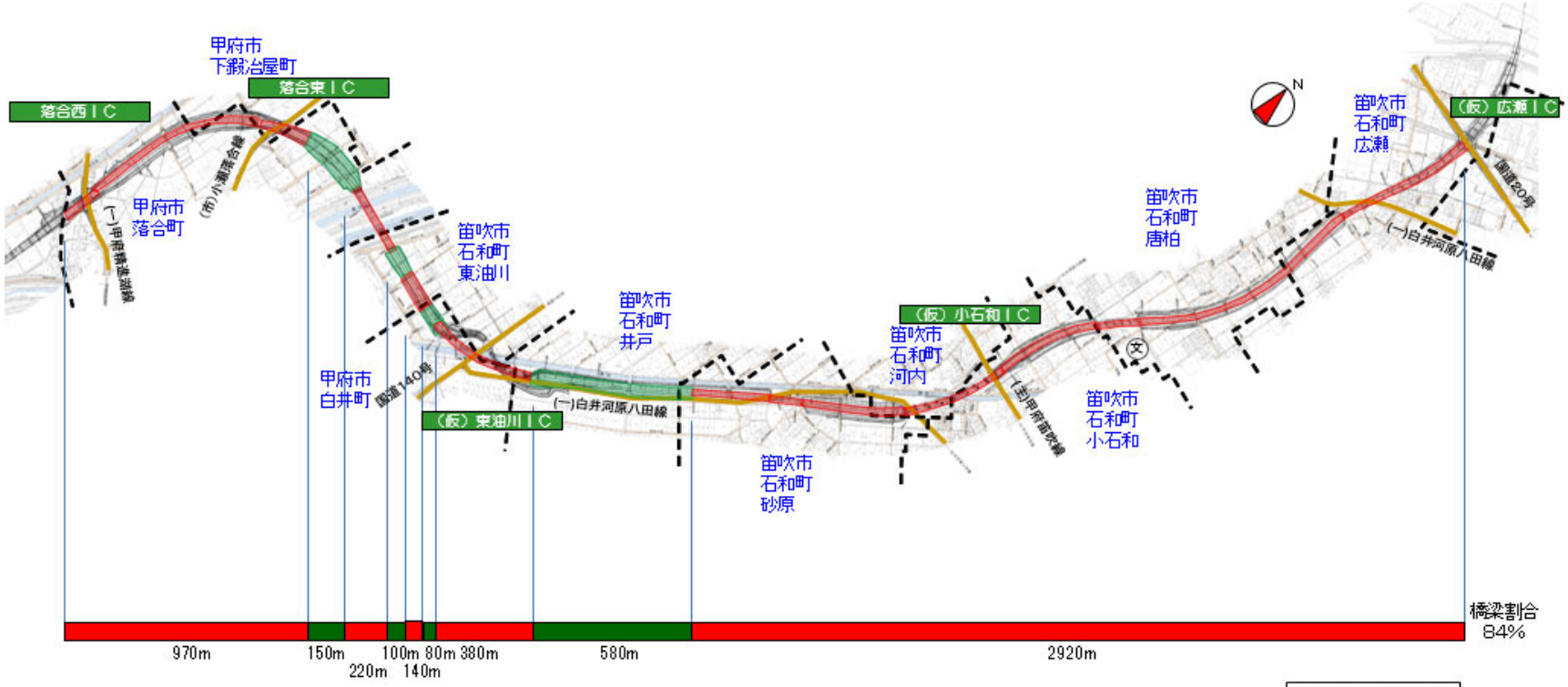
L=1.6km　L=5.5km

平成25年度事業化区間（H29年度再評価、R2再々評価）

平成26年度事業化区（H30年度再評価、R5再々評価）

【前回再評価調書】

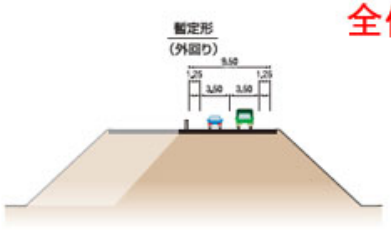
東部区間Ⅱ期　全体計画図



橋梁部



盛土部



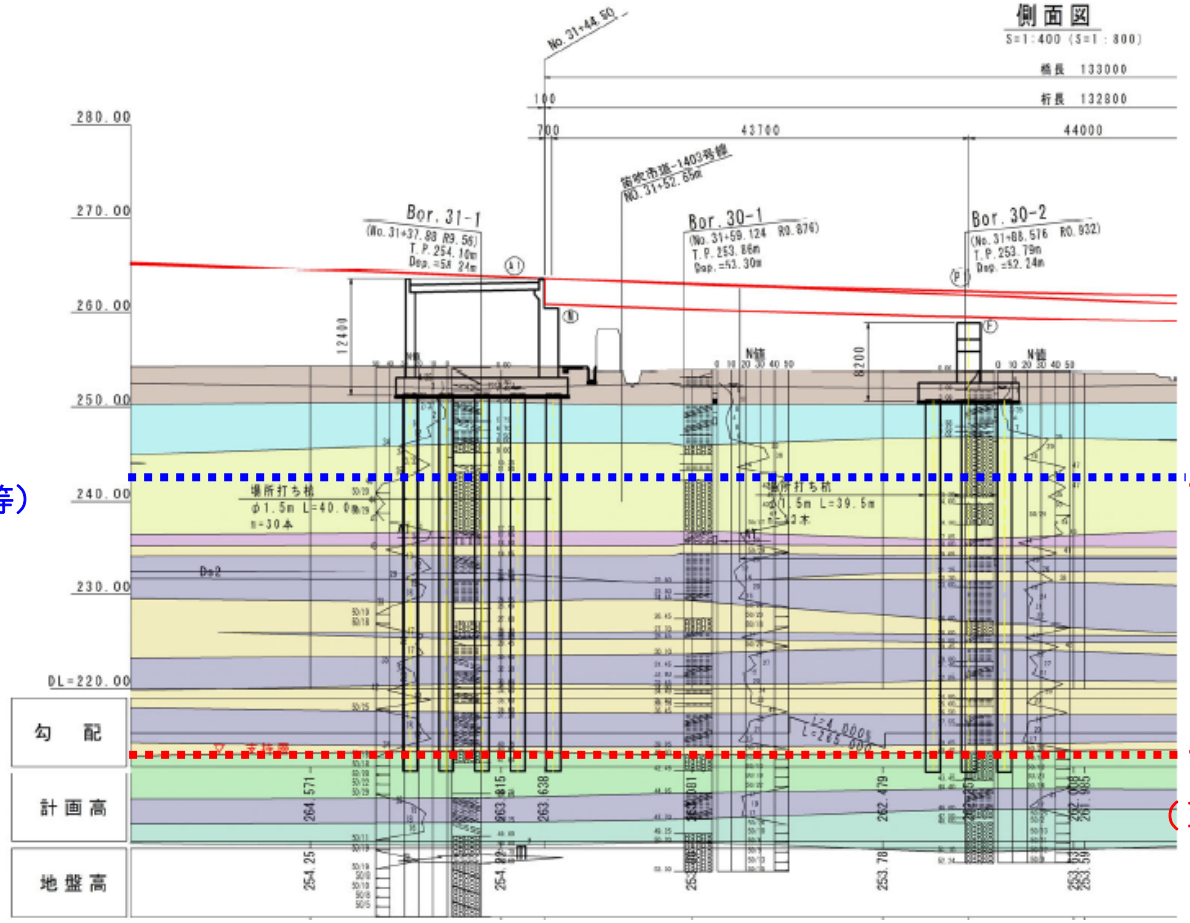
全体計画のうち橋梁構造が占める割合

84%

3.添付資料シート（3）

変更内容

〇橋梁基礎工



杭長 約10m
東部区間Ⅰ期
（小曲高架橋と同等）
推定支持層線

推定支持層の見直し

杭長 約40m
H30年度以降
地質調査結果からの
推定支持層線
（Ⅱ期残工事の平均杭長は34m）

〇資材単価等

近年の資材単価等が上昇しており、特に、鋼材やコンクリートの価格上昇が著しい状況である。
事業区間の約8割が高架構造であることから、主要資材である鋼材やコンクリートの価格上昇の影響を受け、大幅な事業費の増額が必要となった。

3.添付資料シート（4）

①甲府精進湖線（中道橋）渋滞状況



②国道140号（笛吹川左岸）渋滞状況



③国道140号（白井河原橋）渋滞状況



④国道140号（白井河原橋より）渋滞状況



3.添付資料シート（4）

⑤国道140号（井戸）渋滞状況



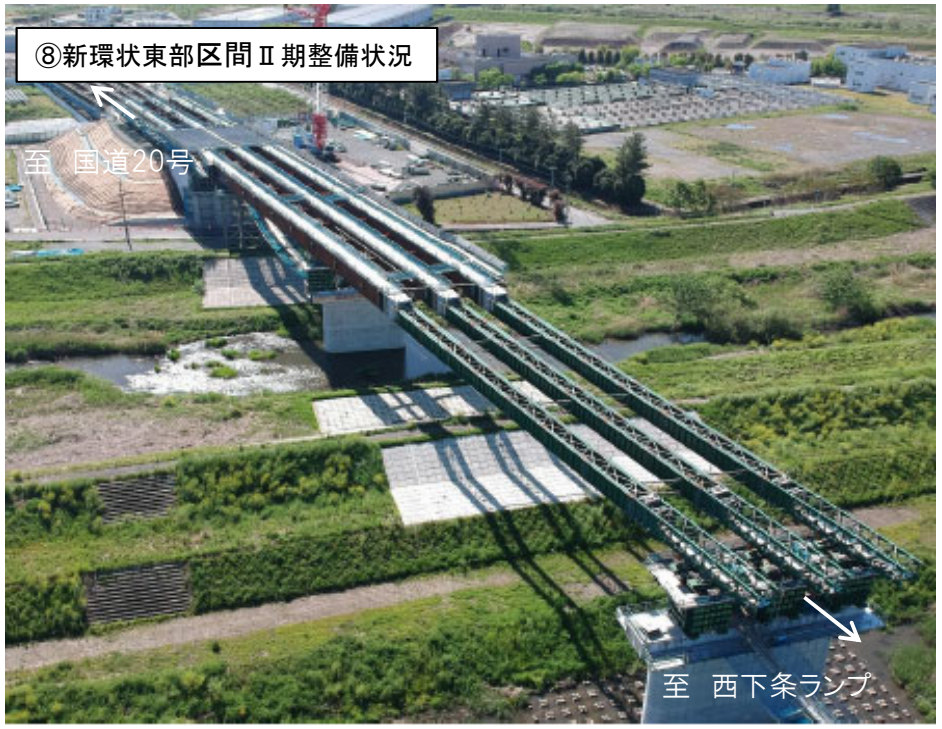
⑥国道140号（東高橋）渋滞状況



⑦国道20号（上阿原）渋滞状況



⑧新環状東部区間Ⅱ期整備状況



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 （%）
H26	100,000	測量・調査・設計	0.2%
H27	101,000	測量・調査・設計	0.3%
H28	550,000	測量・調査・設計	1.3%
H29	800,000	測量・調査・設計、用地取得、橋梁工事	2.6%
H30	1,100,000	測量・調査・設計、用地取得、橋梁工事、地盤改良工事	4.5%
R1	2,365,000	測量・調査・設計、用地取得、橋梁工事、地盤改良工事、道路改良工事	8.5%
R2	5,853,000	測量・調査・設計、用地取得、橋梁工事、地盤改良工事、道路改良工事	18.4%
R3	7,200,000	測量・調査・設計、用地取得、橋梁工事、地盤改良工事、道路改良工事	30.6%
R4	6,009,000	測量・調査・設計、用地取得、橋梁工事、地盤改良工事、道路改良工事	40.8%
R5	5,750,000	測量・調査・設計、用地取得、橋梁工事、地盤改良工事、道路改良工事	50.6%
R6	5,530,000	測量・調査・設計、用地取得、橋梁工事、地盤改良工事、道路改良工事	59.9%
R7	5,242,000	測量・調査・設計、用地取得、橋梁工事、地盤改良工事、道路改良工事	68.8%
R8	4,500,000	測量・調査・設計、用地取得、橋梁工事、地盤改良工事、道路改良工事	76.4%
R9	3,700,000	測量・調査・設計、用地取得、橋梁工事、地盤改良工事、道路改良工事	82.7%
R10	3,500,000	測量・調査・設計、橋梁工事、地盤改良工事	88.6%
R11	3,400,000	橋梁工事、道路改良工事	94.4%
R12	3,300,000	橋梁工事、道路改良工事	100.0%
合計	59,000,000		

【前回再評価調書】