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-7
	始まる-9
	始まる-11

１．評価シート

事業名	道路事業〔県道橋りょう改築事業（国補）〕	事業箇所	南アルプス市小笠原	路線（川） 工区名	（主）韮崎南アルプス富士川線（小笠原橋）	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
	R3 ～ R10	－	R3　～　R16
総事業費	1,460百万円		3,800百万円
B/C	不算出	－	不算出

（１）事業の進捗状況・変更内容

①進捗率（事業費ベース）　※R8時点の値。実績は見込。

現計画　80%　　実績　94.3%　　変更計画　36.2%

②事業進捗（工事・用地）

詳細設計が完了しており用地取得に着手しているが、用地交渉が難航し遅れが生じている。用地取得率は面積ベースで２４％である。

③執行の見込み

令和８年度渇水期より橋梁の架替に先立ち、河川条件工事に着手する。並行して、現橋撤去による現道の切り回しに必要な事業用地内の用地取得を計画的に推進し、架替工事の早期着手を目指す。

④変更内容とその理由

内容	事業費増減	変更理由
事業期間延長	－	用地交渉の難航・遅延に加え、河川条件工事や電線共同溝整備の追加により、工期を６年延期する。
用地補償費	1,110 百万円	物価上昇に伴い増加した。 用地調査の結果、沿線建物について半地下構造物件が多数認められ増加した。
河川条件工事	630 百万円	労務費・建設資材費の高騰により増額した。通水断面確保のため既設落差工の位置変更が必要となった。また河川断面に対する沿線建物や道路の制約下で、上流護岸基礎が杭基礎構造となった。
電線共同溝整備	600 百万円	富士川町側の電線共同溝が完成していること、また、その継続区間となることから、第８期無電柱化推進計画に位置付け、橋梁取付部における道路改良に電線共同溝が追加となった。
合計	2,340 百万円	

（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）

小笠原橋は、韮崎市と富士川町を結び、また県道が3路線交差する交通の要衝に位置し、第2次緊急輸送道路としての役割を担う極めて重要な道路である。また、小笠原橋北詰交差点では朝夕を中心に著しい渋滞が発生しており、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、昭和29年に架設され、構造的な老朽化が進行しているとともに、一級河川滝沢川の通水断面を大きく阻害している状況である。

これらの状況を踏まえると、既設橋の補修・補強は困難であることから、現橋の架替え行う方針としている。

○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

現橋の復員は、道路構造令を満たしていない。

○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。

（３）所管部の方針　　見直し継続

小笠原橋は第二次緊急輸送道路としての役割を担う重要な路線下に位置していること、また現行耐震基準を満たしておらず河川通水断面も大きく阻害していることから、早期に架替を実施する必要がある。

また、小笠原橋北詰交差点においては県道が３路線交差しており朝夕を中心に著しい渋滞が発生していることから、地元からも道路整備を望む声が強い。

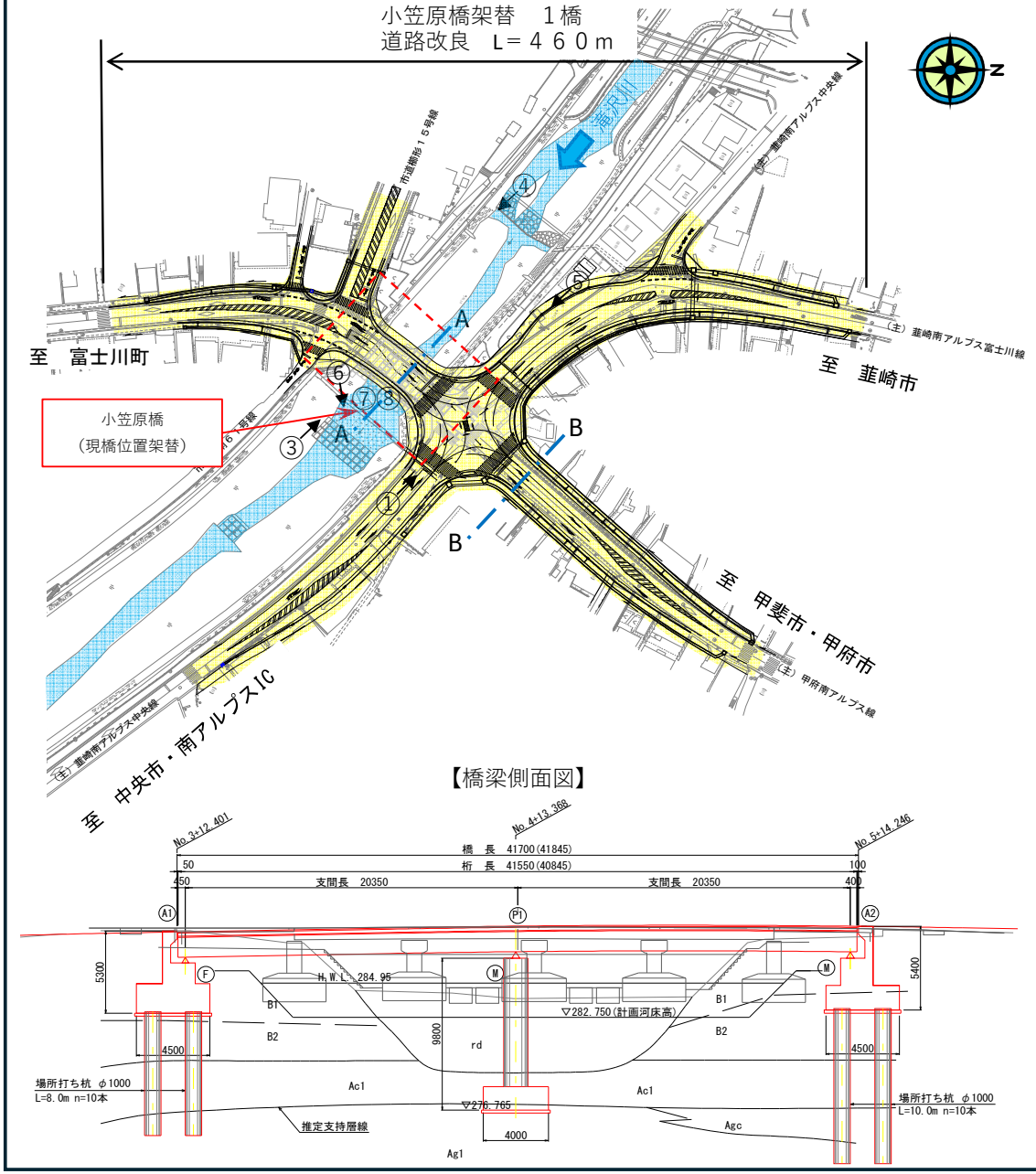
今後、近隣の南アルプスIC周辺における開発の進行が見込まれることから、一層の交通量増加が懸念されるため、計画的な用地取得を進め最短の整備効果発現を目指す。

（４）変更履歴　　無

２．評価シート（任意）

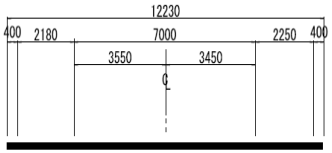
（５）事業を巡る社会経済情勢等の変化　有 （今回の再評価で変更がある場合、変更事項を説明するために必要な内容）	（９）事業概要の大幅な変化　有 （今回の再評価で変更がある場合、変更事項を説明するために必要な内容）
①地域・住民の意向状況 **②産業・経済情勢** 労務費・建設資材費の上昇 **③国等の方針** **④上位計画・関連事業計画等** 山梨県総合計画（令和5年10月策定）、山梨県強靱化計画（令和６年３月改訂） 山梨県社会資本整備重点計画（第五次）（令和8年3月策定） 山梨県道路の整備に関するプログラム（令和8年3月改定） 山梨県無電柱化推進計画第８期（令和8年2月） **⑤自然環境条件等** **⑥その他**	①事業の目的 ②目標・効果 主要目標 副次目標 副次効果 ③整備内容 道路改良　L=460m 橋梁新設　1橋 電線共同溝　L=0m → L=720m ④特記事項（関連事業概要等）
（６）環境負荷等への配慮　無	
（７）コスト縮減の可能性　無	
（８）代替案立案の可能性　無	

３．添付資料シート（１）

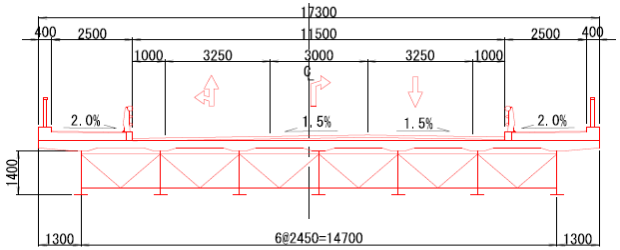


【標準断面図（橋梁部）】A-A断面

整備前

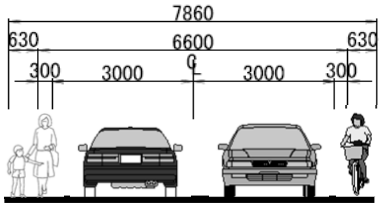


整備後

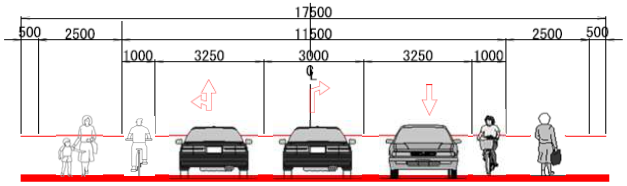


【標準断面図（交差点部）】B-B断面

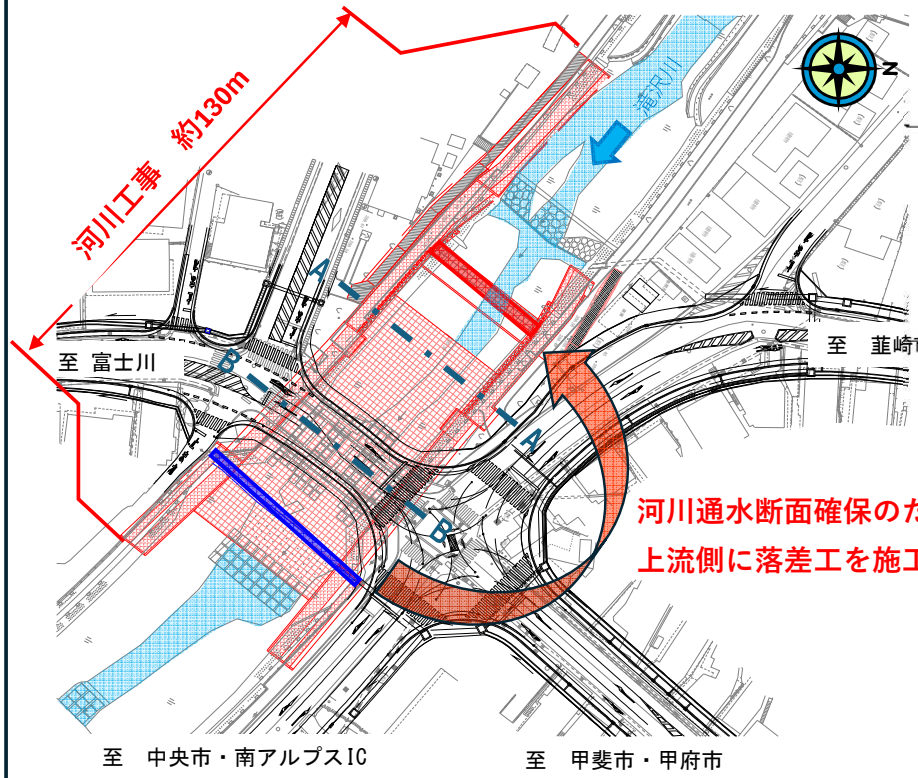
整備前



整備後

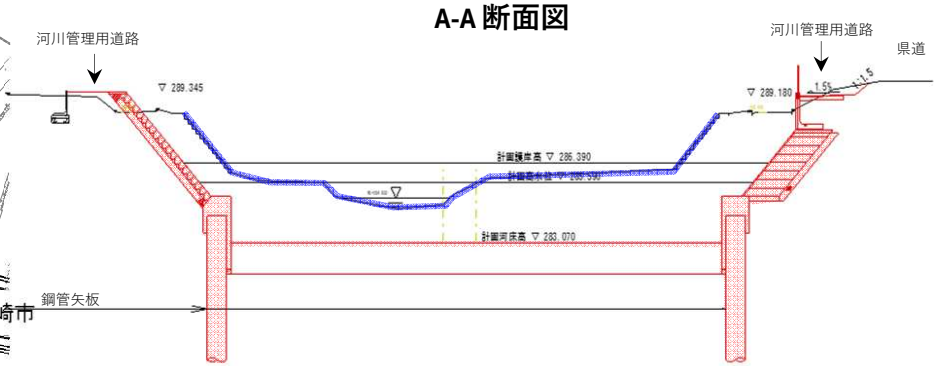


４．添付資料シート（２）



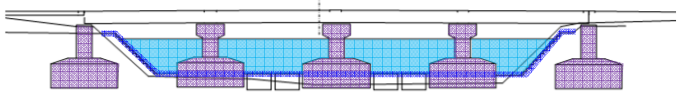
河川通水断面確保のため
上流側に落差工を施工

A-A 断面図

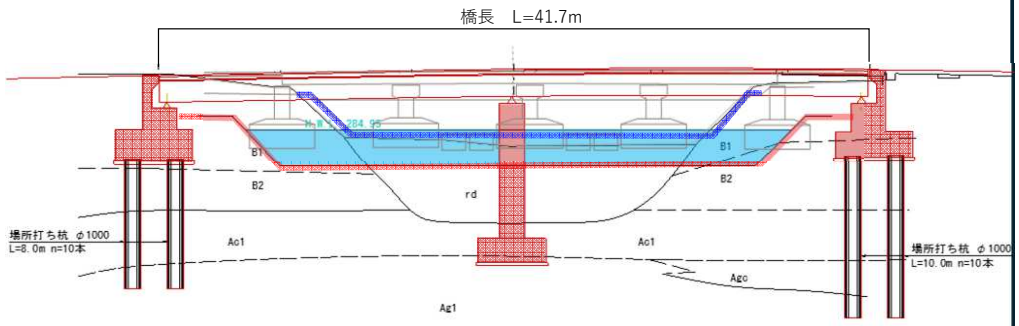


B-B 断面図（橋梁側面図）

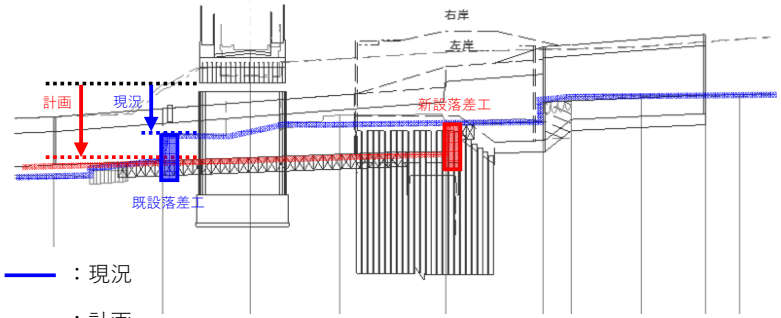
（整備前）



（整備後）



河川縦断図



橋脚を減らし、河床を下げたことにより通水断面が約２倍に増加。

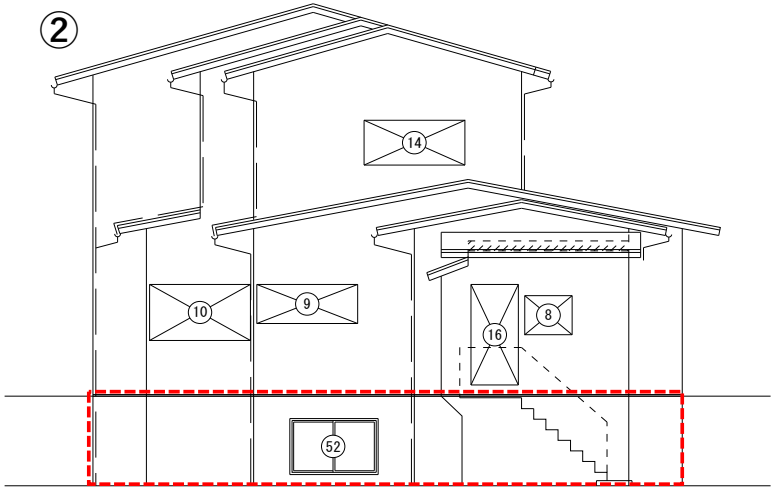
５．添付資料シート（３）

①



用地取得の進捗状況
※現橋撤去時の現道切り回しに必要な事業用地内の用地取得が進行中

②



建物補償の事業費増
※補償対象となる沿線建物の多くが半地下構造であることが確認され、
事業費が増加した

③



下流側から現橋を望む
※河川通水断面を確保するため橋梁付近では河床を下げ、
手前の落差工を上流側へ改修する河川条件工事を行う

④



上流側から現橋を望む
※道路や建物（防災コミュニティーセンター）、園路（滝沢川公園）の制約から、
上流側の条件護岸は杭基礎構造として河川断面を確保する

６．添付資料シート（４）

⑤



渋滞状況
※小笠原橋北詰交差点（韮崎南アルプス富士川線）

⑥



渋滞状況
※小笠原橋北詰交差点（韮崎南アルプス中央線）

⑦



小笠原橋老朽化状況
※床版コンクリートの剥離・鉄筋露出

⑧



小笠原橋老朽化状況
※橋脚コンクリートの剥離・鉄筋露出

調査に関する事前評価済（H26）

令和２年度　公共事業事前評価調書

【事前評価調書】

１．事業説明シート

（区分）　国補　・　県単

事業名	道路事業[緊急道路整備改築事業（国補）]	事業箇所	南アルプス市小笠原	地区名	(主)韮崎南アルプス富士川線（小笠原橋）	事業主体	山梨県

（１）事業の概要

①課題・背景

主要地方道韮崎南アルプス富士川線は、韮崎市本町を起点として富士川町鰍沢に至る延長約20kmの幹線道路であり、第二次緊急輸送道路としての役割を担う重要な路線である。

昭和29年に架設された「小笠原橋」は老朽化が著しく、現行の耐震基準も満たしておらず、河川の通水断面も大きく阻害していることから早期架替えが望まれている。また、当該路線に位置する小笠原橋北詰交差点においては、県道が３路線交差しているため、交通が集中し、朝夕を中心に著しい渋滞が発生している。

②整備目標・効果

□主要目標 ○災害に強い道路の確保

危険度　：　耐震未実施、耐荷未補強
損傷度　：　対策区分Ｃ判定（H29定期点検）
緊急輸送道路の指定　：　第二次緊急輸送道路
自動車交通量：7,623台/12h（実測）　＞　3,428台/12h以上※

※評価基準値

□副次目標 ○歩行者等の安全性の確保

歩行者・自転車交通量　：　185人台/12h(H27センサス)＞　93人台/12h以上※
自動車交通量　：　7,623台/12h（実測）　＞　3,428台/12h以上※
通学路の指定　：　有
現況の歩道幅員：　2.2m＞1.4m未満※

※評価基準値

□副次効果 ○主要渋滞ポイントの解消

③目標達成の方法

小笠原橋の架替え、拡幅　北詰交差点右折レーン設置　　車線数２→３

（２）整備内容

①整備内容　小笠原橋架替え　１橋　L=40m　道路改良　L=460m

②着手年度　令和3年度　　**③完成見込年度**　令和10年度

④総事業費　約1,460百万円（国費803百万円（5.5/10）県費657百万円（4.5/10））

⑤年度別の整備内容　（事業費）

令和3～5年度	調査・設計・用地補償	280 百万円
令和6～8年度	用地補償・橋梁架替え工事	980 百万円
令和9～10年度	道路改良工事	200 百万円

※記載内容は見込みであり、確定したものではない。

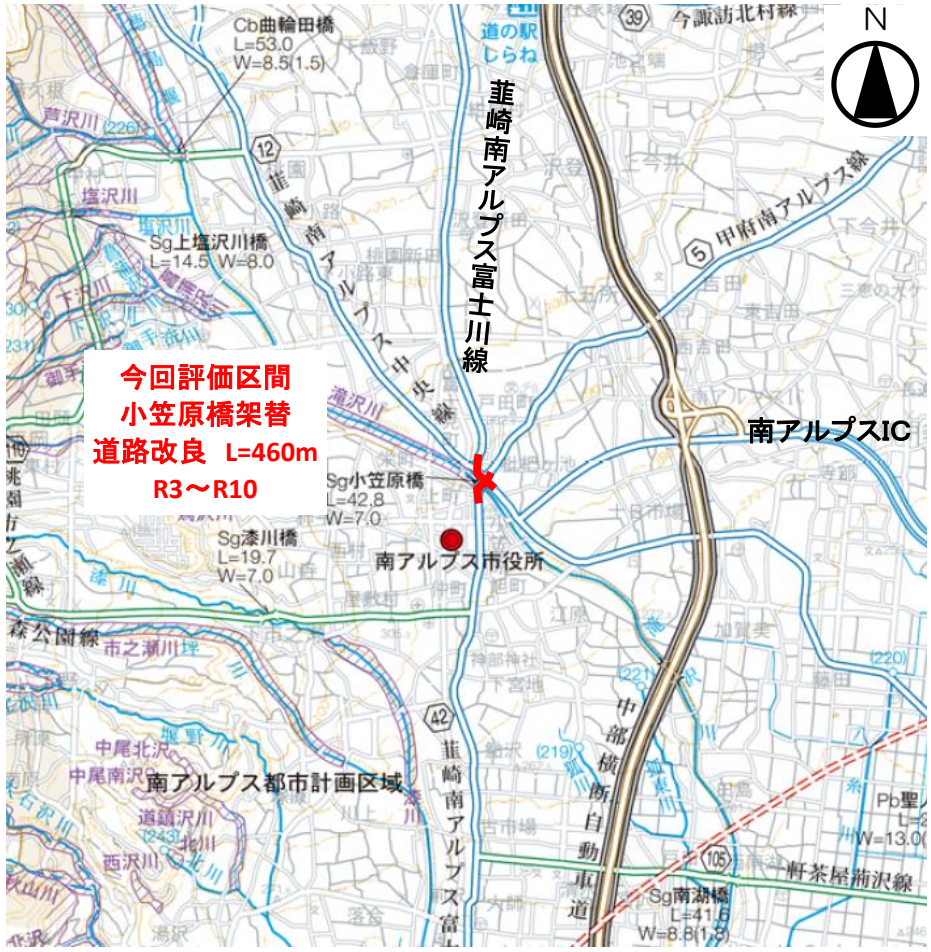
⑥既整備内容・期間・事業費

なし

（３）中・長期計画等の位置付け

- 「山梨県総合計画」（令和元年12月）
- 「山梨県強靭化計画（改訂版）」（令和２年３月）
- 「山梨県社会資本整備重点計画-第四次-」（令和２年３月）
- 「山梨県道路の整備に関するプログラム」（令和２年３月）

（４）事業位置図等



2.評価シート

【事前評価調書】

（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〉

（理由）
一般通行の用に供する県道であるため、極めて公共性が高い。

（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〉

（理由）
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。

（3）経済効率性　〈妥当・妥当でない〉

（理由）

総事業費	1,460　百万円		工期	R3～R10	基準年	
経済効率性	費用	百万円		便益		百万円
	建設費	百万円				百万円
	維持管理費	百万円				百万円
						百万円
				その他※		百万円
	B／C	老朽橋の架替え事業であり、費用便益比は不算出。				

（4）事業実施・規模の妥当性　〈妥当・妥当でない〉

（理由）
老朽化した同施設の橋梁架替え区間及び交差点改良区間に限定して整備する。

□同等施設等（計画を含む）の有無　〈有・無〉

（状況）
本橋梁に代わる代替施設及び本事業の他に同等の計画は無い。

□必要整備内容とその根拠

（状況）
・区　　域：取付部交差点を含めた必要最低限の区間とした。
・道路構造：第３種第2級
　　車道幅員：3.25m　車線数2
　　歩道幅員：2.5m（両側）

（5）整備手法の有効性　〈妥当・妥当でない〉

（理由）
小笠原橋は山梨県橋梁長寿命化実施計画において架替え橋梁に位置づけられており、概略設計により架替え位置を検討し、経済性、施工性、走行性、維持管理、地域に与える影響等を総合的に判断した結果、現位置架替え案とする。
整備効果が早期に発現する最適な計画とする。なお、架替時は一時的に通行不可となるため、西側に架設されている直近の桜橋を迂回路とする予定。

□他の整備手法の有無　〈有・無〉

（状況）
既設橋は河川の通水断面を大きく阻害しており、既設橋の延命措置は耐震補強・耐荷補強が困難であることから、橋梁架替え計画とした。

（6）環境負荷等への配慮　〈妥当・妥当でない〉

（理由）
橋梁架替えであるため、交通による大気、騒音、振動等環境負荷の増大はなく、取付部交差点改良等を施すことによりピーク時間帯の渋滞が改善され、大気汚染等の沿道環境はむしろ改善する。
橋脚形状、護岸形状の位置及び施工方法については河川法許可条件からも河川環境に配慮した計画とする。

（7）事業計画の熟度　〈妥当・妥当でない〉

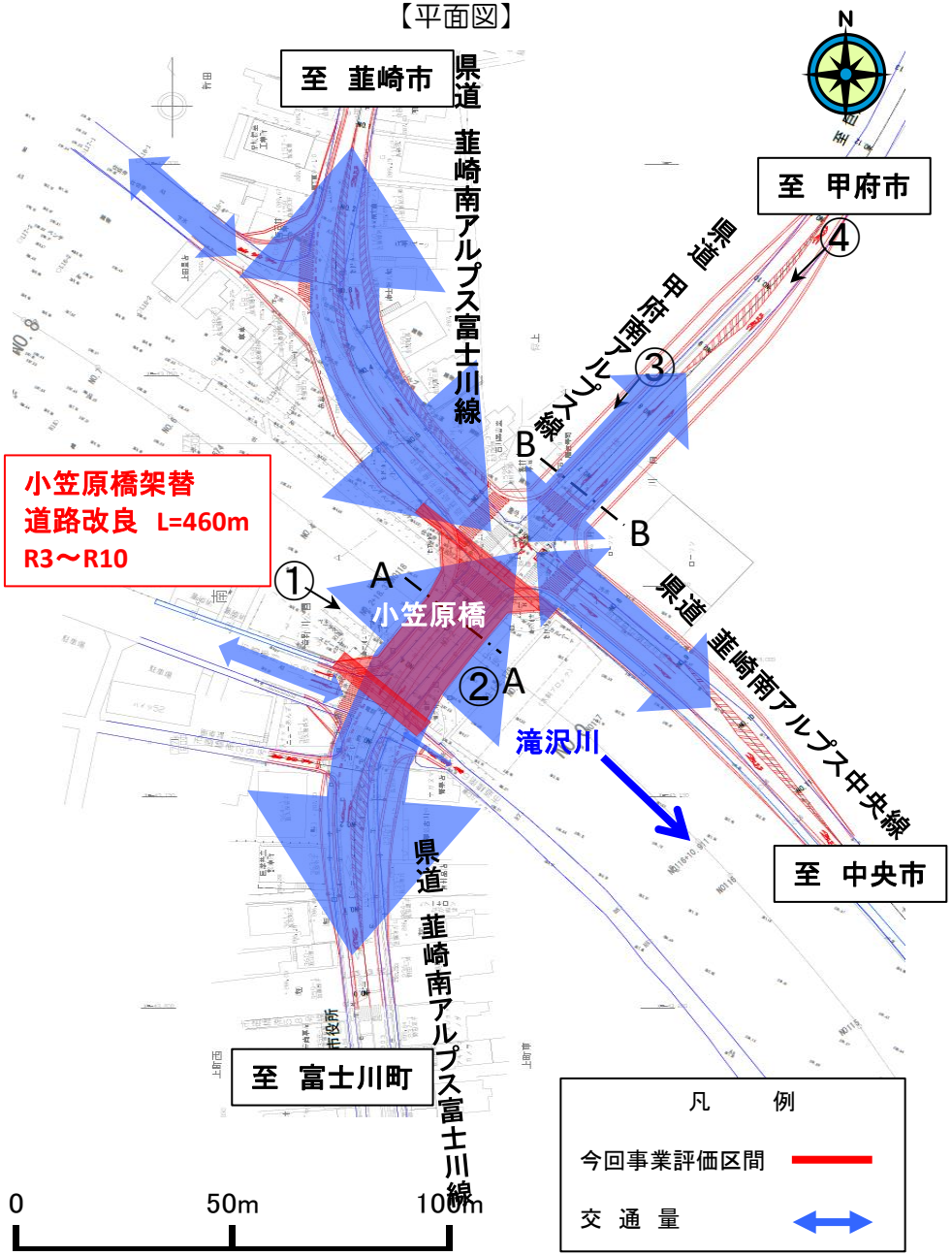
（理由）
・地元より小笠原橋架替え、小笠原橋北詰交差点改良への強い要望あり。
・H26.10月から小笠原橋周辺整備検討会（国・県・市）により、現状把握と課題の抽出、整備方針の検討を実施。
・R1.8月に市、地元役員会と連絡協議会を設立し、架替え位置を含む道路計画を説明、意見交換しており、地元の事業に対する熟度は高い。
・架替え位置については、河川管理者と事前協議を行い了解を得ている。

《総合評価》　〈妥当・妥当でない〉

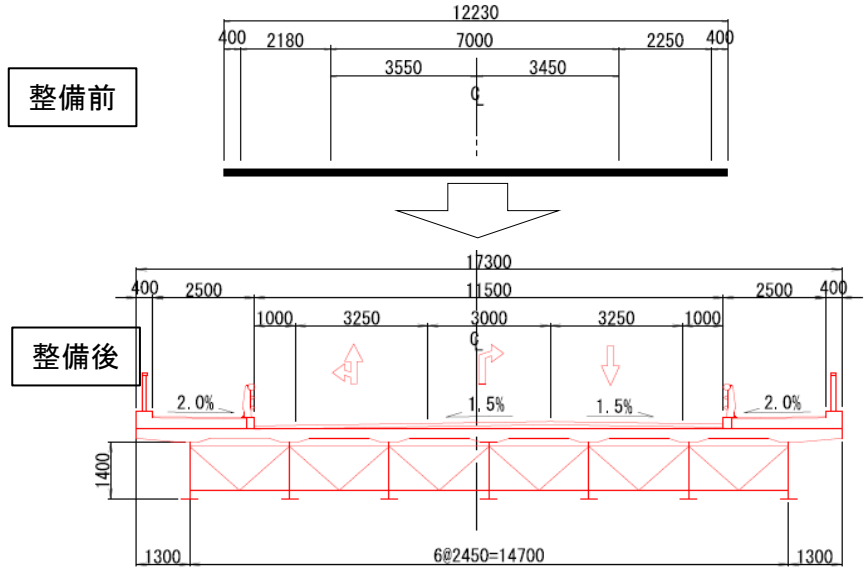
（１）から（７）の項目評価状況から妥当と判断できる。

【事前評価調書】

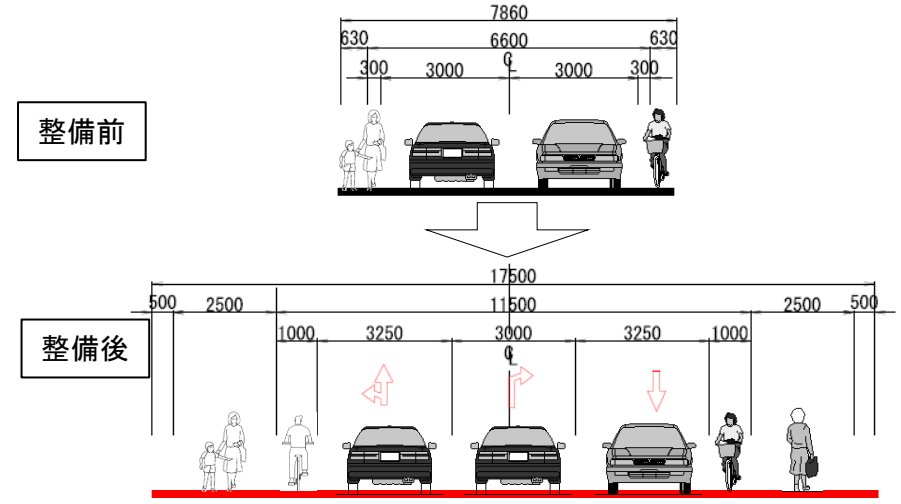
【平面図】



【標準横断図（橋梁部）】A-A断面



【標準横断図（交差点部）】B-B断面





①現橋の状況



③小笠原橋から延びる渋滞の状況





②現橋の損傷状況（上：橋脚の剥離鉄筋露出　下：床版の剥離鉄筋露出）



④歩道の未整備状況