令和８年度　公共事業再評価調書

社会資本整備重点計画　守る-29

１．評価シート

事業名	道路事業[緊急道路整備改築事業（国補）]	事業箇所	南巨摩郡南部町井出	路線（川）工区名	（主）富士川身延線（井出Ⅱ期工区）	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
	R2 ～ R11	－	R2　～　R18
総事業費	800百万円		4,300百万円
B/C	1.5	ー	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時点の値。実績は見込。

現計画　62.5%　実績　109.5%　変更計画　21.9%

②事業進捗（工事・用地）

現在、用地取得が１筆を除き完了し工事に着手しているが、地質調査の結果、軟弱地盤であることが判明し、路側構造物の工法変更や支持力不足に対する対策等が必要となったため事業費の増加及び施工日数の増により事業進捗に遅れが生じている。

③執行の見込み

事業の整備効果を発現させるため、順次工事を進め早期完成を目指す。

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	ー	工法変更に伴う施工日数の増により計画期間を7年延期する。
路肩幅員の増加	230 百万円	条例改定に伴い路肩幅員W=0.75mからW=1.0mに変更となったことにより、構造物の施工範囲が増加した。
路側構造物の変更	1,180 百万円	労務費・建設資材費の高騰により増額した。 地質調査の結果、軟弱地盤であること、また、想定より急峻な地形であったことが判明したため、一部区間において当初想定していた路側構造物を大型ブロック積工から軽量盛土工に変更となった。
補強対策の増加	1,900 百万円	労務費・建設資材費の高騰により増額した。 さらに上記対策だけでは安定が保てないため、支持力対策（網状鉄筋挿入工）及び法面補強対策（鉄筋挿入工）が追加となった。
列車見張員の増加	130 百万円	上記の法面補強対策（鉄筋挿入工）がJR敷地内に影響するため、関係機関協議により施工時には列車見張員が必要となった。
電線類の地中化等	60 百万円	支障物件（電柱）移設に伴い、関係機関と協議した結果、谷側が急峻であること、山側はJR敷地であることより建柱箇所がないため、現道内に地中化することとなった。
合計	3,500 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		800百万円	4,300百万円
工期		R2　～　R11	R2　～　R18
経済効率性	評価基準年	R1	R7
	B/C	1.5	1.2
	費用	630百万円	3,454百万円
	建設費	570百万円	3,394百万円
	維持管理費	60百万円	60百万円
	便益	960百万円	4,078百万円
	走行時間短縮	767百万円	2,590百万円
	走行費用減少	162百万円	150百万円
	交通事故減少	23百万円	22百万円
	その他※	8百万円	1,316百万円

※その他は、通行規制解消便益、災害解消便益、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

本路線は、国道５２号の機能を補完する役割を持っており、第二次緊急輸送道路に指定されている重要な路線である。

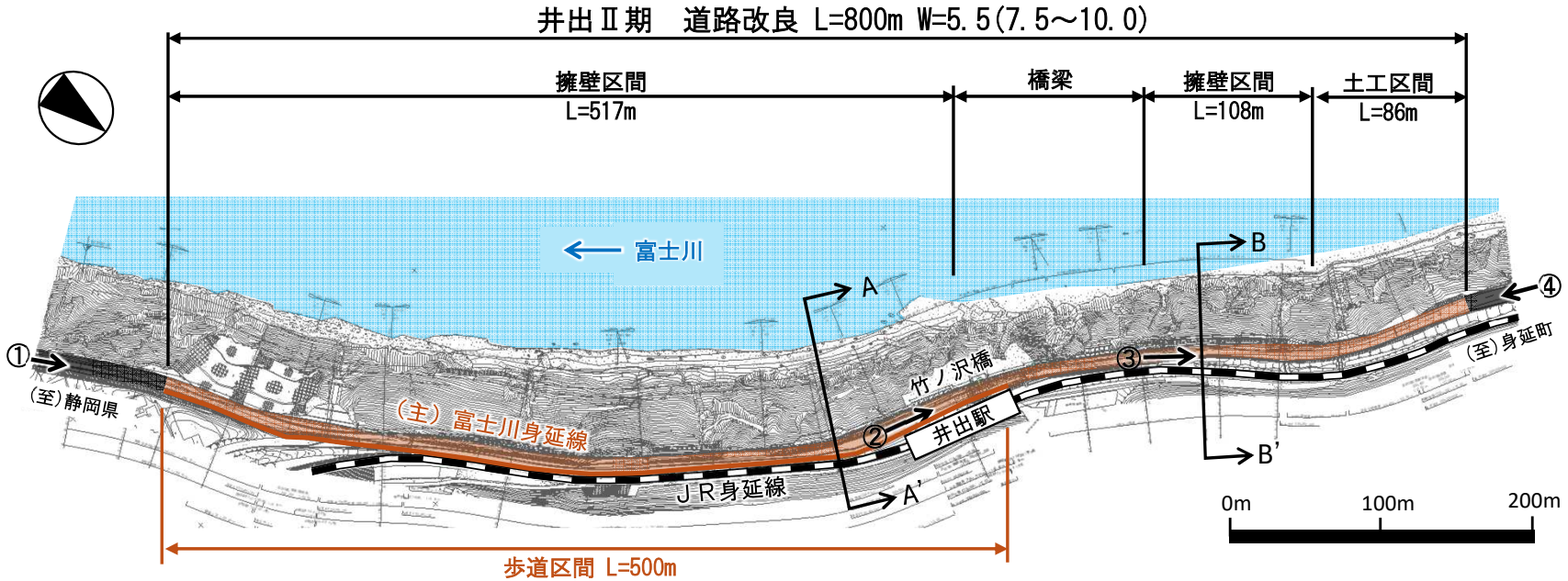
今後も引き続き、継続的な事業実施に努め、整備効果を早期に発現させるため、変更計画に基づき令和18年度の完成を予定している。

（４）変更履歴　無

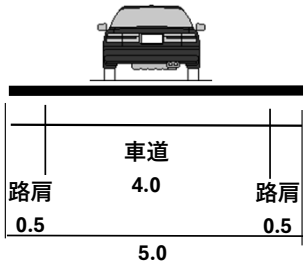
２．評価シート（任意）

（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　無 （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 ・令和3年の中部横断自動車道の全線開通以降、沿線では企業立地が増加し、南部町を中心とした静岡県から南部町・身延町の全車発着交通量が1.6倍に増加している。 **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） 「山梨県強靭化計画」（令和6年3月改定） 「山梨県社会資本整備重点計画（第五次）」（令和8年3月策定） 「道路の整備に関するプログラム」（令和8年3月改定） **⑤自然環境条件等** なし **⑥その他** なし	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 変更なし 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）



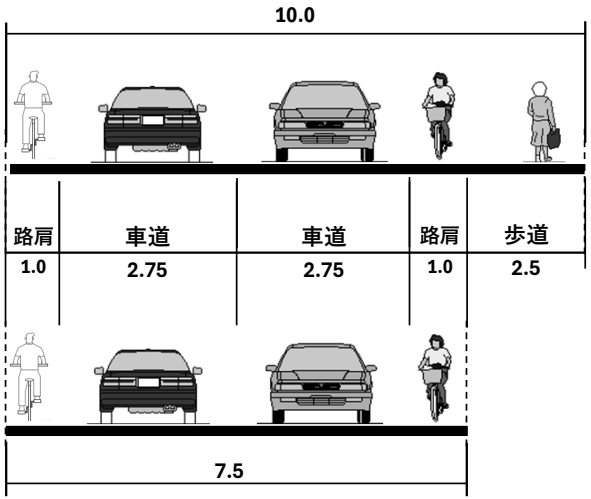
改　良　前



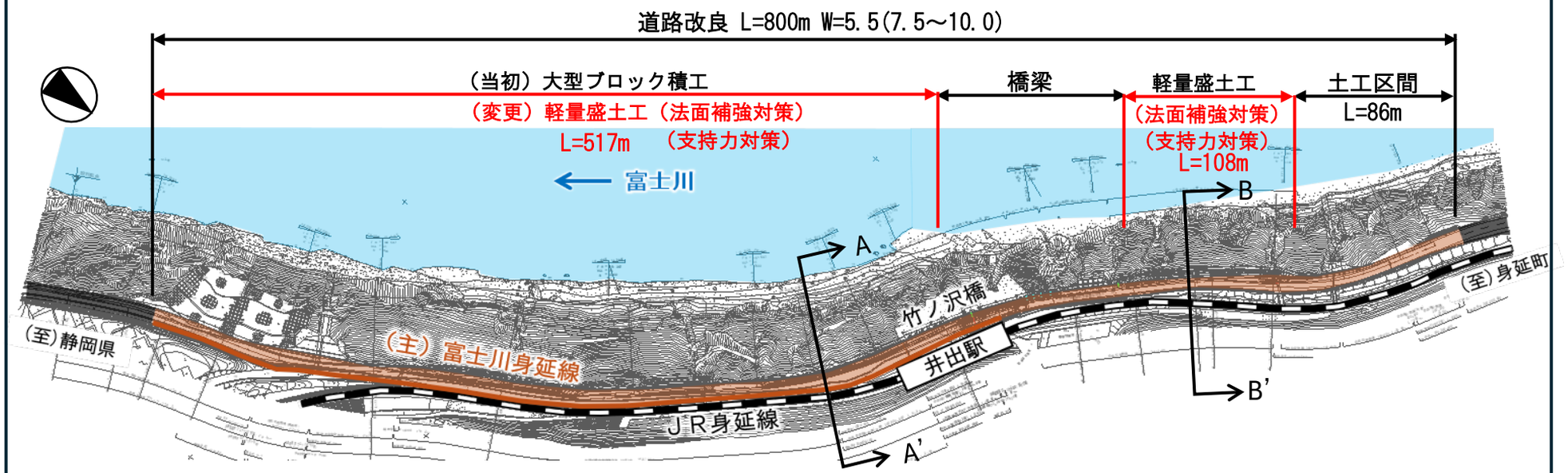
改　良　後

【A－A'】

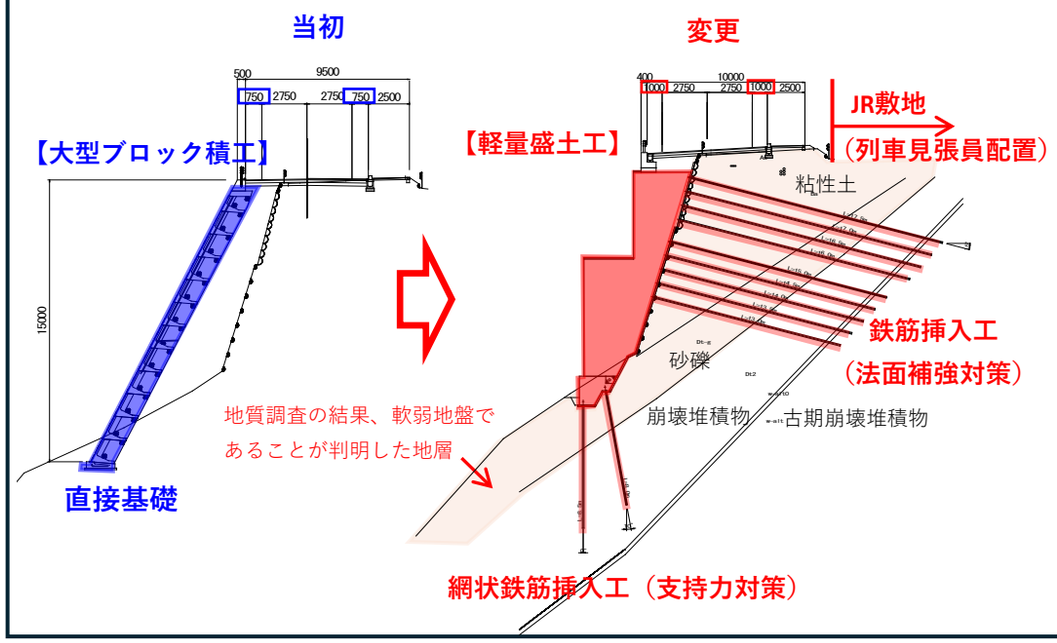
【B－B'】



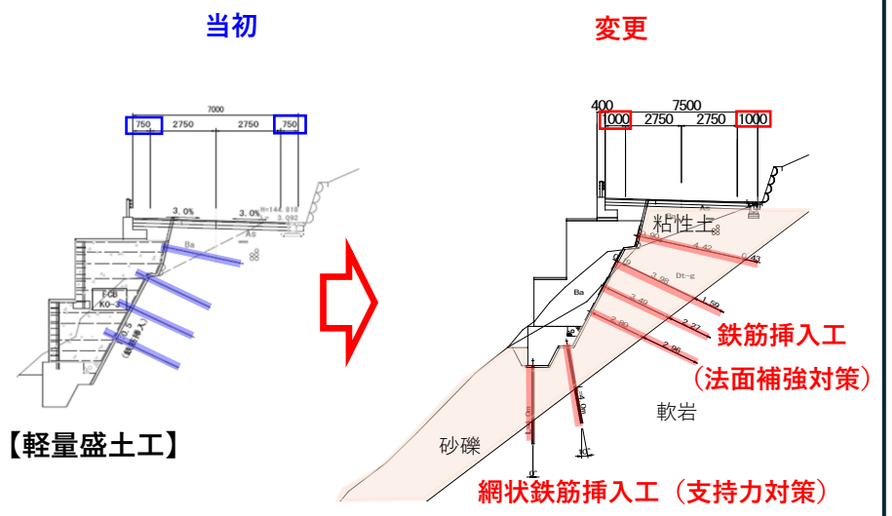
４．添付資料シート（２）



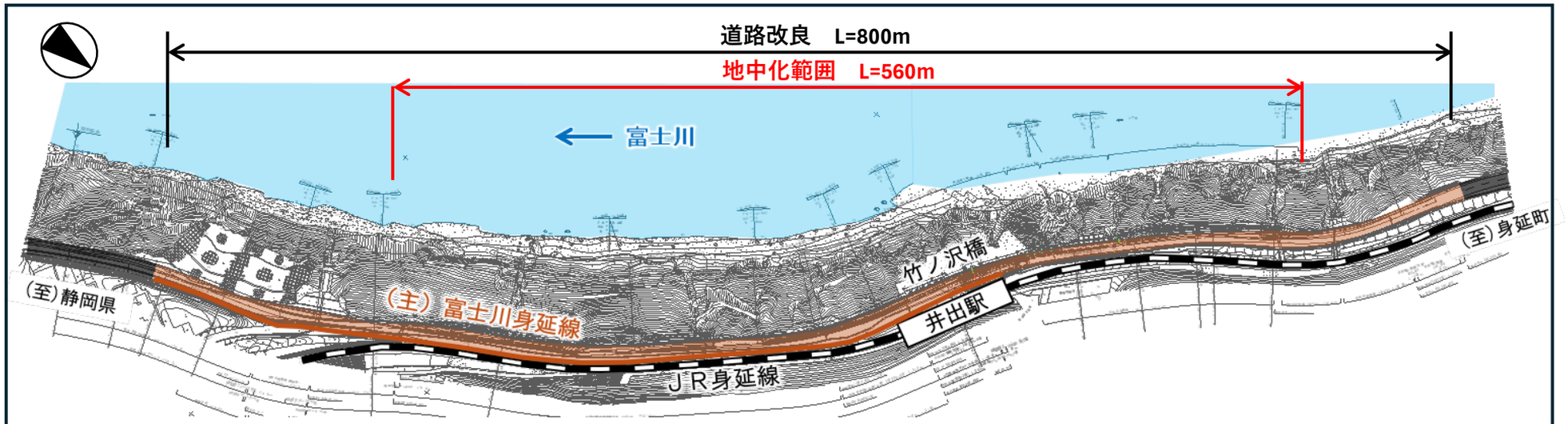
標準横断図（A-A'）



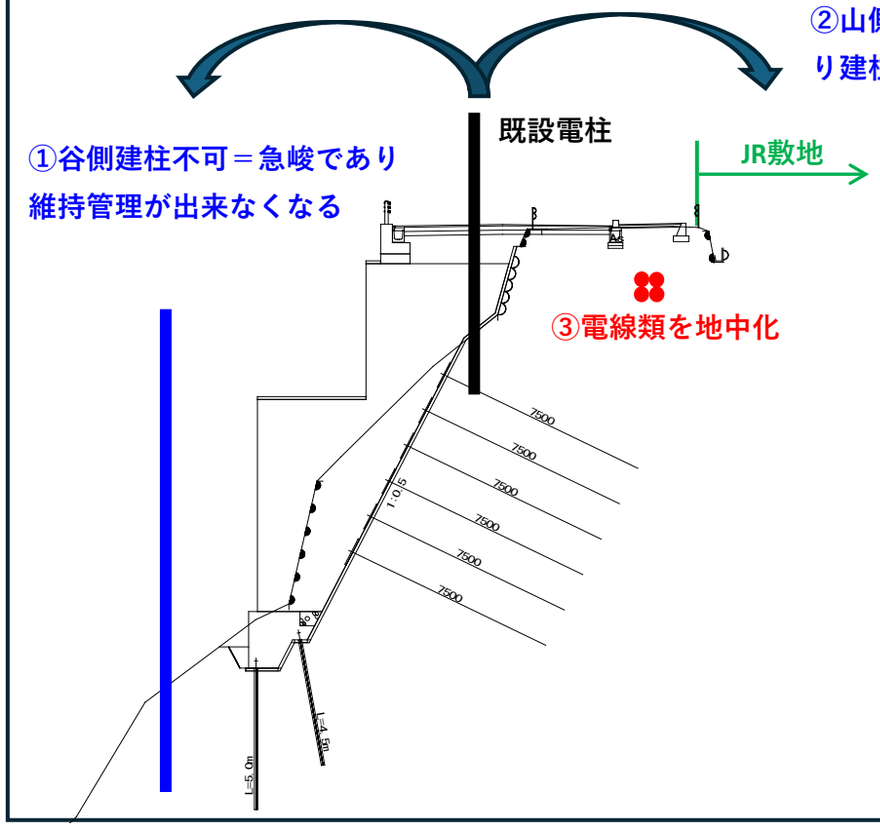
標準横断図（B-B'）



５．添付資料シート（３）



②山側建柱不可＝JR敷地であり建柱出来ない





６．添付資料シート（４）

①現道　改良済み箇所



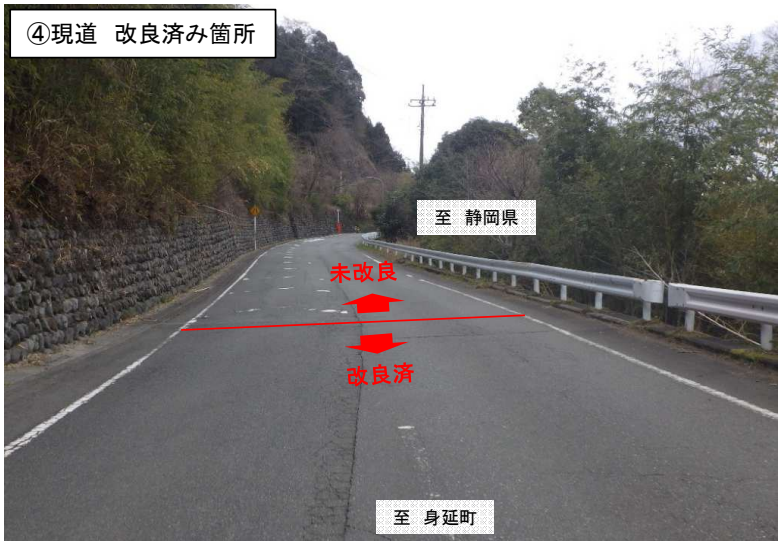
③現道　幅員狭小箇所



②現道　幅員狭小箇所（井出駅前）



④現道　改良済み箇所



調査に関する事前評価済（未実施）

令和元年度　公共事業事前評価調書（簡易型）

【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	南巨摩郡南部町井出	地区名	（主）富士川身延線 （井出2期工区）	事業主体	山梨県

（1）事業の概要

①課題・背景

主要地方道富士川身延線は、静岡県富士市を起点とし、山梨県身延町を終点とする主要地方道で、国道４６９号にも接続し、富士川左岸における地域住民の生活道路として機能する道路である。また、中部横断自動車道の富沢ＩＣへのアクセス道路として、災害時には国道52号の機能を補完する役割を持つ路線であることから、第二次緊急輸送道路に指定されている重要路線である。

当該箇所は、富士川によって形成された河岸段丘斜面に位置し、用地的な制約から現道の幅員が確保されておらず見通しも悪いことから交通の隘路となっており、道路の改良が望まれている。

②整備目標・効果

□主要目標　〇災害に強い道路の確保
危険度：要対策
損傷度：通行止め実績4回＞２回※以上
緊急輸送道路の指定の有無：あり（第二次緊急輸送道路）
交通量：1,618台/12h（H27センサス）＜3,428台/12h※以上
※　評価基準値

□副次目標　ー

□副次効果　〇緊急時の避難・救助機能の確保（緊急輸送道路の整備）

（2）整備内容

①整備内容　道路改良　L=800m　W=5.5（7.0）m

②着手年度　令和２年度　　**③完成見込年度**　令和11年度

④総事業費　約800百万円
（国費466百万円（5.83/10）県費334百万円（4.17/10））

⑤年度別の整備内容　（事業費）

令和2年度	詳細設計・用地測量	20百万円
令和3～5年度	用地取得・道路改良工事	180百万円
令和6～11年度	道路改良工事	600百万円

※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

- 既整備内容　道路改良　L=780m　W=5.5（7.0）m
- 期間　平成23年度～令和2年度
- 事業費　6.8億円

（3）事業の妥当性評価

	妥当	妥当でない
①公共関与の妥当性（行政が行うべき事業か）	○	
県道における安全性の向上を図る事業であり、県が整備すべき事業である。		
②事業執行主体の妥当性（県が行うべきか）	○	
道路法第15条により県が整備すべきである。		
③経済妥当性	○	

総事業費	800 百万円	工期	R2～R11	基準年	R1
経済効率性 費用	630 百万円		便益	960 百万円	
建設費	570 百万円		走行時間短縮	767 百万円	
維持管理費	60 百万円		走行費用減少	162 百万円	
			交通事故減少	23 百万円	
			その他※	8 百万円	
B／C	1.5				

※その他は、救急救命率向上便益
費用便益比（B/C）は1.0を超えており、経済効率性は確保されている。

④事業実施・規模の妥当性	○	
幅員が狭く見通しが悪い範囲を整備する計画とする。		
⑤整備手法の有効性	○	
富士川とJR身延線に挟まれていて現道拡幅が最も妥当である。		
⑥環境負荷等への配慮	○	
大規模な地形の改変を伴わない構造を検討し環境負荷を最小限にする。		
⑦事業計画の熟度	○	
道路改良事業に対して地元から強い要望がある。		

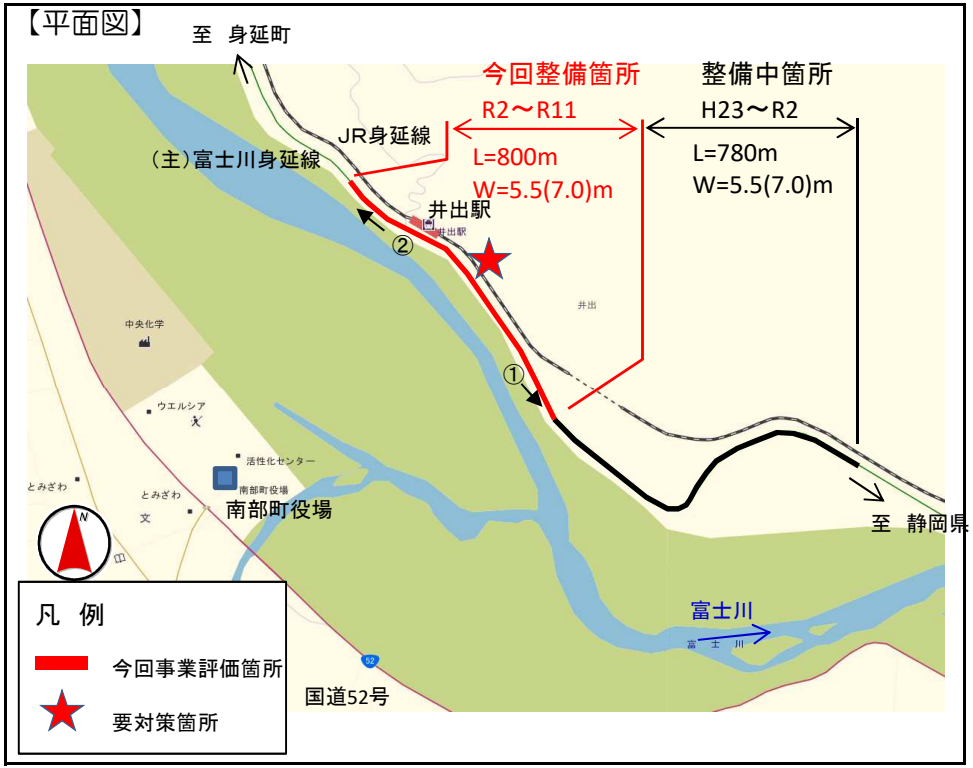
総　合　評　価　［貢献度ランク：a］

（4）事業位置図等



2.添付資料シート

【平面図】



【写真①】



【写真②】



【標準横断図】

