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-23

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	甲府市大津町	路線（川） 工区名	（主）甲府中央右左口線 （メイン通り２号線）	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
	R6 ～ R9	－	R6　～　R12
総事業費	3,080百万円		4,480百万円
B/C	4.4	―	3.2

（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　30.3%　実績　30.3%　変更計画　21%

②事業進捗（工事・用地）

詳細設計が概ね完了し、用地取得をを進めている。隣接する関連他機関との協議及び埋蔵文化財調査に日数を要し、遅れが生じている。

③執行の見込み

隣接関係機関との施工調整を計画的に行い、埋蔵文化財発掘調査済み箇所から順次工事に着手し、計画に遅れが生じないよう事業進捗を図る。

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	―	隣接する他機関事業との設計・施工協議に時間を要したこと、埋蔵文化財の調査に日数を要したことから、工期を3年間延長する。
地盤改良工事の追加	1,100 百万円	地質調査の結果、軟弱地盤であることが判明したため、地盤改良工事を追加する。
労務費・建設資材費の増加	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。
	百万円	
	百万円	
合計	1,400 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			3,080百万円	4,480百万円
工期			R6　～　R9	R6　～　R12
経済効率性	評価基準年		R5	R8
	B/C		4.4	3.2
	費用		1,790百万円	1,917百万円
		建設費	1,744百万円	1,869百万円
		維持管理費	46百万円	48百万円
	便益		7,912百万円	6,204百万円
		走行時間短縮	6,848百万円	5,557百万円
		走行経費減少	947百万円	497百万円
		交通事故減少	88百万円	66百万円
		その他	29百万円	84百万円

※その他は、救命救急率向上便益、観光客増加便益、休日交通便益

（３）所管部の方針　見直し継続

主要地方道甲府中央右左口線は、現在、新山梨環状道路へのアクセス道路として利用されているが、通勤時間帯には著しい渋滞が発生している。今後、当該道路に隣接するリニア中央新幹線や、（仮称）甲府中央スマートインターチェンジの供用により、更なる交通需要が見込まれることから、拠点機能へのアクセス向上のため、早急に整備が必要である。

このため事業費及び事業計画を見直したうえで事業を継続し、令和12年度の完成を目指す。

（４）変更履歴　無

２．評価シート

（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

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）
第二次山梨県自転車活用推進計画（令和８年７月改訂）

⑤自然環境条件等

⑥その他

本路線に接続するスマートICとの構造協議及び立体交差するリニア関連施設との協議において、構造条件等の調整に長期間を要している。

（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

（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

②目標・効果

主要目標

副次目標

副次効果

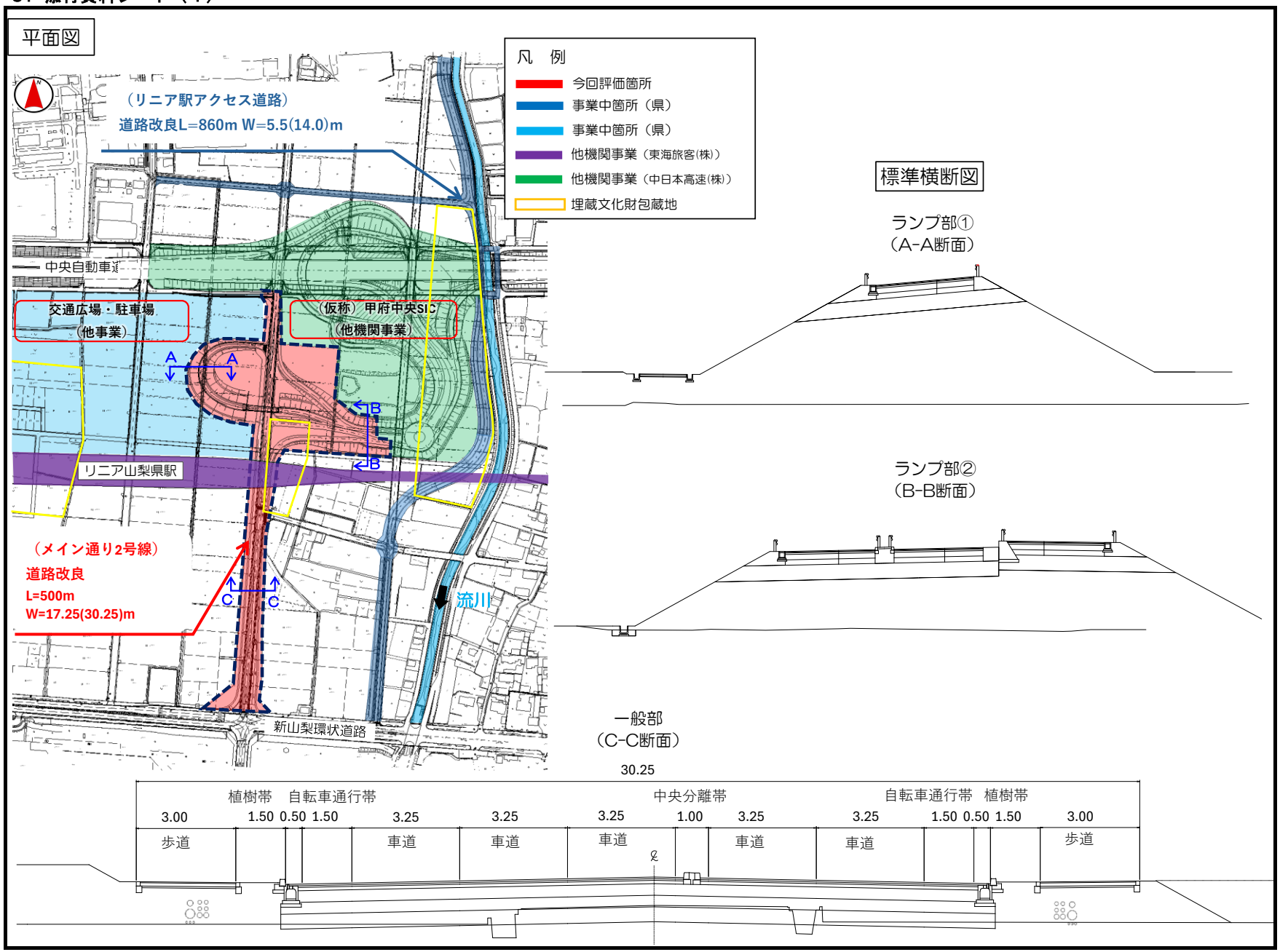
③整備内容

道路改良L=500m　W=17.25(28.25)m　→　道路改良L=500m　W=17.25(30.25)m
両側路肩1.0m　→　両側自転車通行帯1.5m+路肩0.5m

④特記事項（関連事業概要等）

・リニア中央新幹線（品川～名古屋間）開業時期：2027年→2027年以降

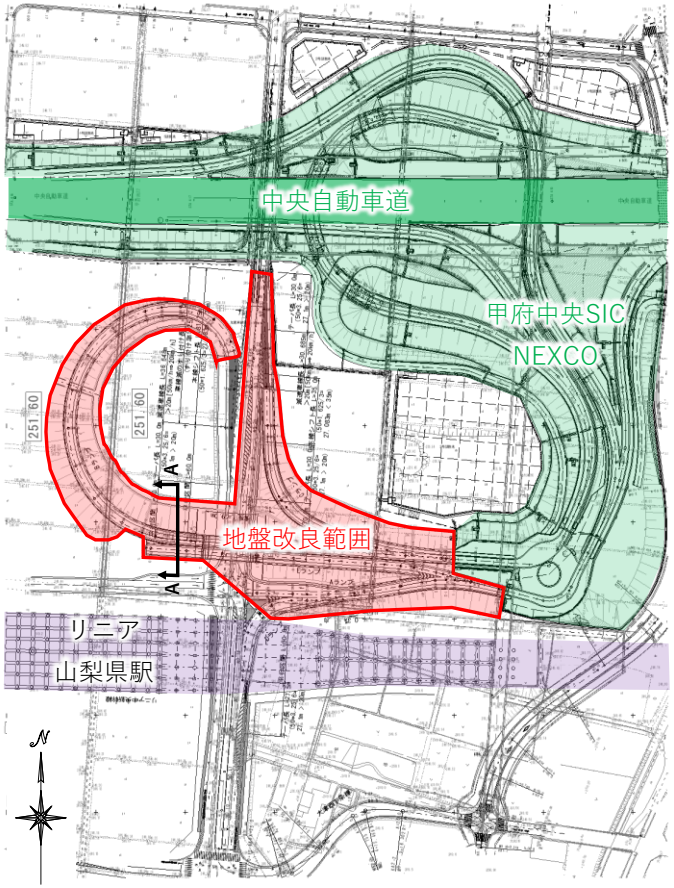
３．添付資料シート（１）


平面図
凡　例
今回評価箇所
事業中箇所（県）
事業中箇所（県）
他機関事業（東海旅客(株)）
他機関事業（中日本高速(株)）
埋蔵文化財包蔵地
（リニア駅アクセス道路）
道路改良L=860m W=5.5(14.0)m
中央自動車道
交通広場・駐車場
（他事業）
（仮称）甲府中央SIC
（他機関事業）
A
A
B
B
リニア山梨県駅
（メイン通り2号線）
道路改良
L=500m
W=17.25(30.25)m
C
C
流川
新山梨環状道路
標準横断図
ランプ部①
（A-A断面）
ランプ部②
（B-B断面）
一般部
（C-C断面）
30.25
植樹帯
自転車通行帯
中央分離帯
自転車通行帯
植樹帯
3.00
1.50
0.50
1.50
3.25
3.25
3.25
1.00
3.25
3.25
1.50
0.50
1.50
3.00
歩道
車道
車道
車道
車道
車道
歩道

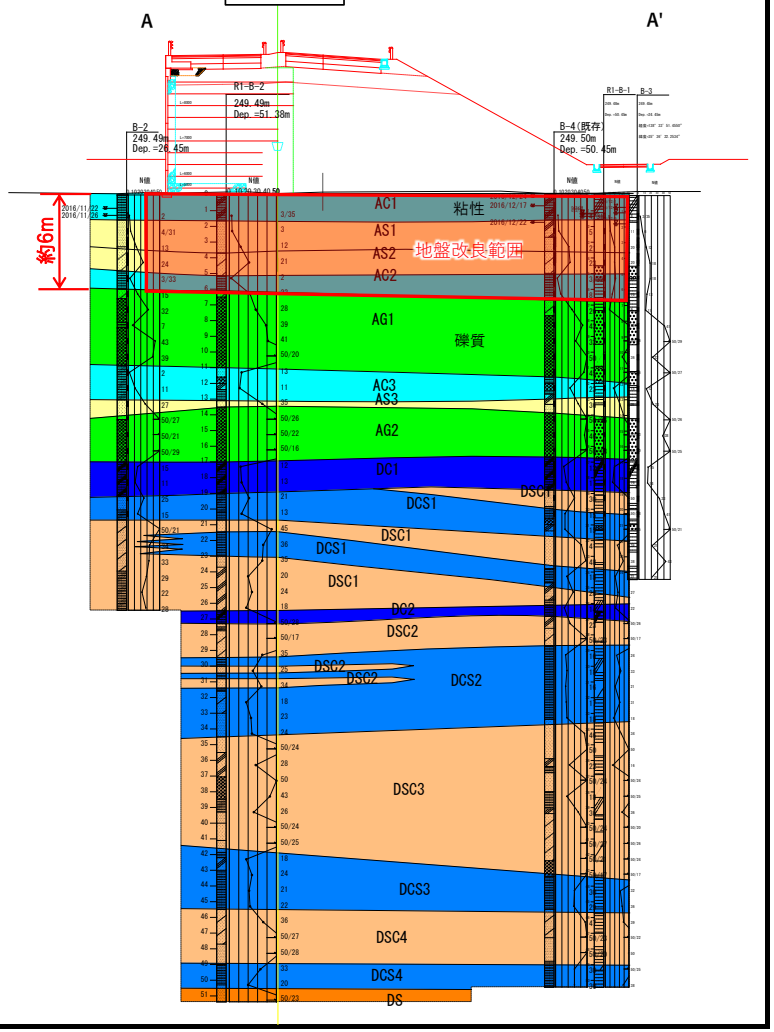
変更内容 地盤改良工追加による増額

地質調査の結果、軟弱地盤が確認され、ランプ部の大規模盛土に対する液状化対策等の軟弱地盤対策が必要となった。このため、地盤改良工を追加したことにより、工事費が増加している。

平面図



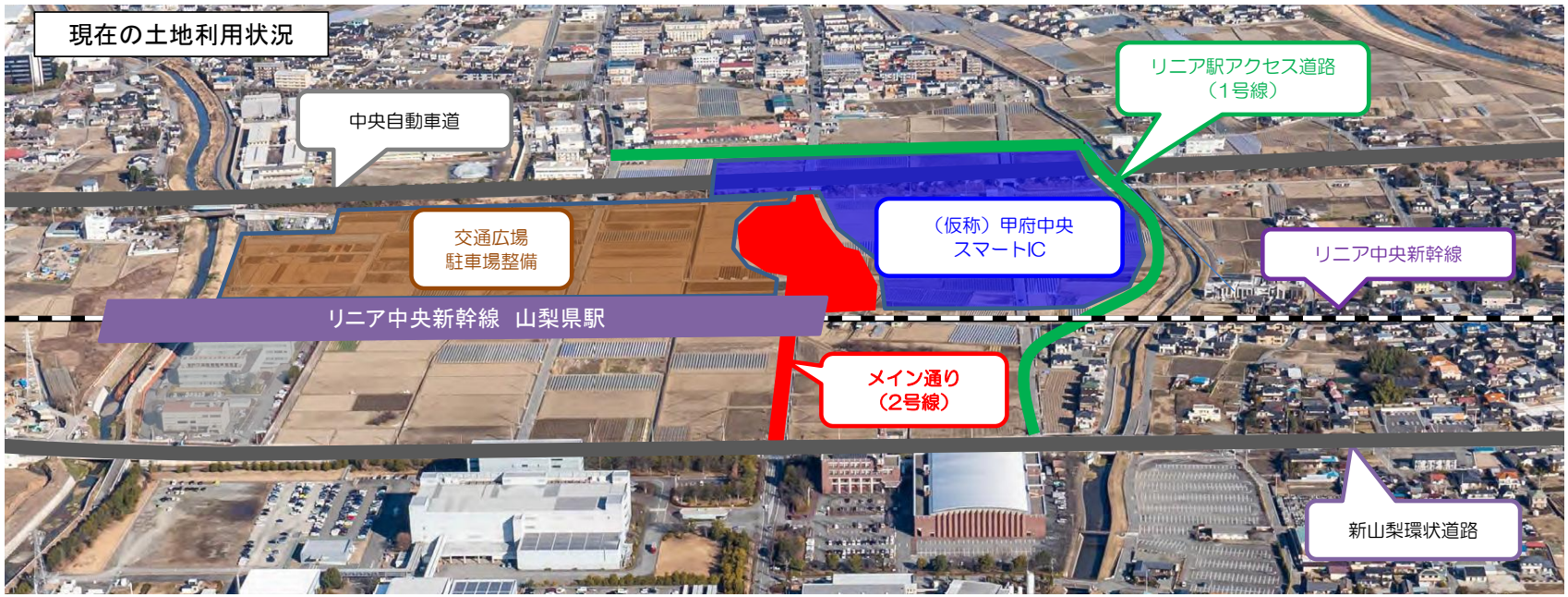
横断図



５．添付資料シート（３）


①新山梨環状道路交差点より


②現道渋滞状況


現在の土地利用状況
中央自動車道
リニア駅アクセス道路
（1号線）
交通広場
駐車場整備
（仮称）甲府中央
スマートIC
リニア中央新幹線
リニア中央新幹線　山梨県駅
メイン通り
（2号線）
新山梨環状道路

調査に関する事前評価済（H26）

令和５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［県道橋りょう改築事業(国補)］	事業箇所	甲府市大津町	地区名	（主）甲府中央右左口線 （メイン通り２号線）	事業主体	山　梨　県

（１）事業の概要

①課題・背景

主要地方道甲府中央右左口線は、現在、新山梨環状道路へのアクセス道路として利用されているが、通勤時間帯には酷い渋滞が発生している。令和９年開業予定のリニア中央新幹線や（仮称）甲府中央スマートインターチェンジの供用により、さらなる交通需要が見込まれており、これら拠点機能へのアクセス向上のため、早急に整備が必要である。

②整備目標・効果

□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：27km/h（実測値）＜ 30km/h以下※
- 自動車交通量　：3,778台/12h（実測値）
  ＞ 3,428台/12h（平日）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：35人台/12h（実測値）
  ＜ 93人台/h（平日）以上※
- 自動車交通量　：3,778台/12h（実測値）
  ＞ 3,428台/12h（平日）以上※
- 小中学校からの距離　：0.9km ＜ 概ね1km
- 現況の歩道幅員　：歩道なし　＜ 1.4m未満※
  ※評価基準値

□副次効果 ○重要プロジェクトとしての位置づけ（リニアやまなしビジョン）

③目標達成の方法

- 甲府市大津町における約500mの道路整備
  道路幅員　7.5m（２車線・歩道なし）　→　28.25m（４車線・両側歩道）

（２）整備内容

①整備内容　道路改良L=500m W=17.25(28.25)m
②着手年度　令和６年度　　**③完成見込年度**　令和９年度
④総事業費　約3080百万円（国費1694百万円(5.5/10)県費1386百万円(4.5/10)）
⑤年度別の整備内容　（事業費）

令和６年度	測量設計・用地取得	400 百万円
令和７年度	用地取得・道路工事	650 百万円
令和８年度	道路工事	1100 百万円
令和９年度	道路工事	930 百万円

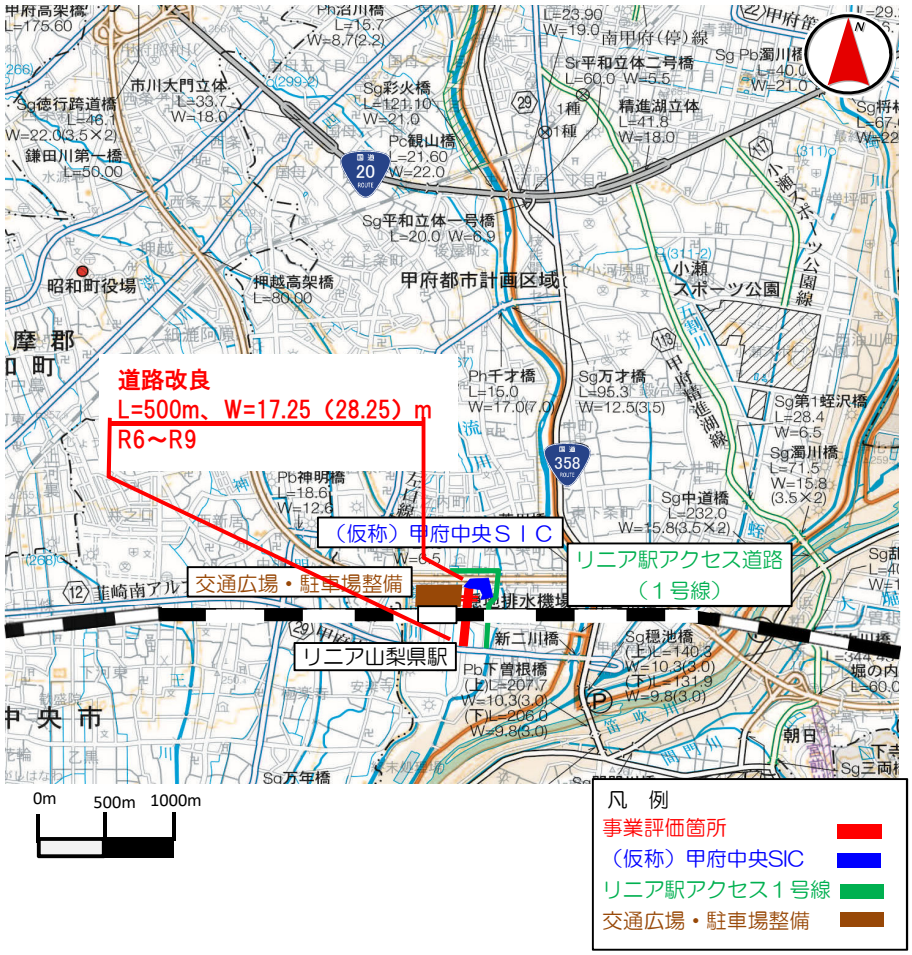
※記載内容は見込みであり、確定したものではない。

⑥既整備内容・期間・事業費
- リニア中央新幹線整備（JR東海）
- （仮称）甲府中央スマートインターチェンジ（中日本高速道路株式会社）
- リニア駅アクセス道路　L=860m W=5.5(14.0)m（山梨県）
  令和2年度～令和6年度・約700百万円

（３）中・長期計画等の位置付け

- 山梨県総合計画（令和5年10月策定予定）
- 山梨県強靭化計画（令和2年3月改定）
- 山梨県社会資本整備重点計画（第四次）（令和4年9月改定）
- 道路の整備に関するプログラム（令和5年3月改定）

（４）事業位置図等



【事前評価調書】

2.評価シート

（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）

・本路線は、（仮称）甲府中央スマートインターチェンジと新山梨環状道路を連絡するとともに、リニア中央新幹線山梨県駅周辺地区のメイン通りとなることから、公共性が極めて高い。

（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	3080	百万円	工期	R6 ～ R9	基準年	R5
経済効率性	費用	1,790	百万円	便益	7,912	百万円
	建設費	1,744	百万円	走行時間短縮	6,848	百万円
	維持管理費	46	百万円	走行経費減少	947	百万円
				交通事故減少	88	百万円
				その他※	29	百万円
	B／C	4.4				

※その他は、救急救命率向上便益、観光客増加便益

※スマートICへのランプについては、スマートIC事業にて経済効率性の算定を行っている。

費用便益比（B/C）は、国の採択基準1.0を超えている。

（4）事業実施・規模の妥当性 〈妥当・妥当でない〉

（理由）

・（仮称）甲府中央スマートインターチェンジと新山梨環状道路を連絡する道路として必要な事業規模である。

口同等施設等（計画を含む）の有無 〈有・無〉

（状況）

・なし

口必要整備内容とその根拠

（状況）

・道路幅員や構造規模等は、道路構造令等に基づく。

（5）整備手法の有効性 〈妥当・妥当でない〉

（理由）

・現道を活用することにより周辺への影響を小さくするとともに、経済性に優れた計画とした。

口他の整備手法の有無 〈有・無〉

（状況）

・なし

（6）環境負荷等への配慮 〈妥当・妥当でない〉

（理由）

・リニア中央新幹線山梨県駅周辺と調和のとれるよう景観に配慮した計画とした。

（7）事業計画の熟度 〈妥当・妥当でない〉

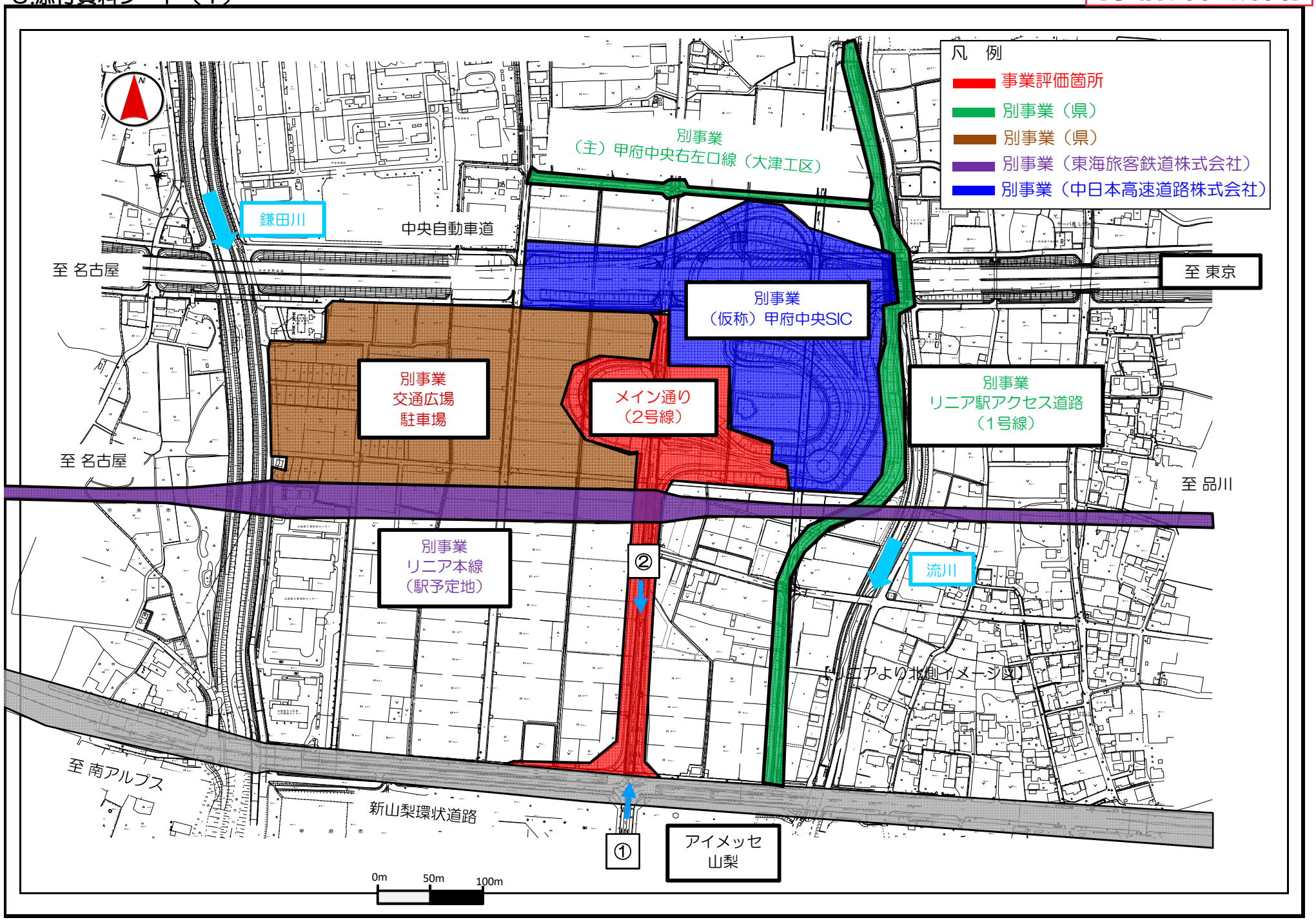
（理由）

・（仮称）甲府中央SICは、平成26年に国土交通大臣から連結許可を受けている。また、リニア中央新幹線整備は、JR東海が令和９年の開業に向けて事業を進めている。山梨県ではリニア駅前エリア整備検討会を設立し整備方針等が議論されるなど、事業計画の熟度は高い。

《総合評価》 〈妥当・妥当でない〉

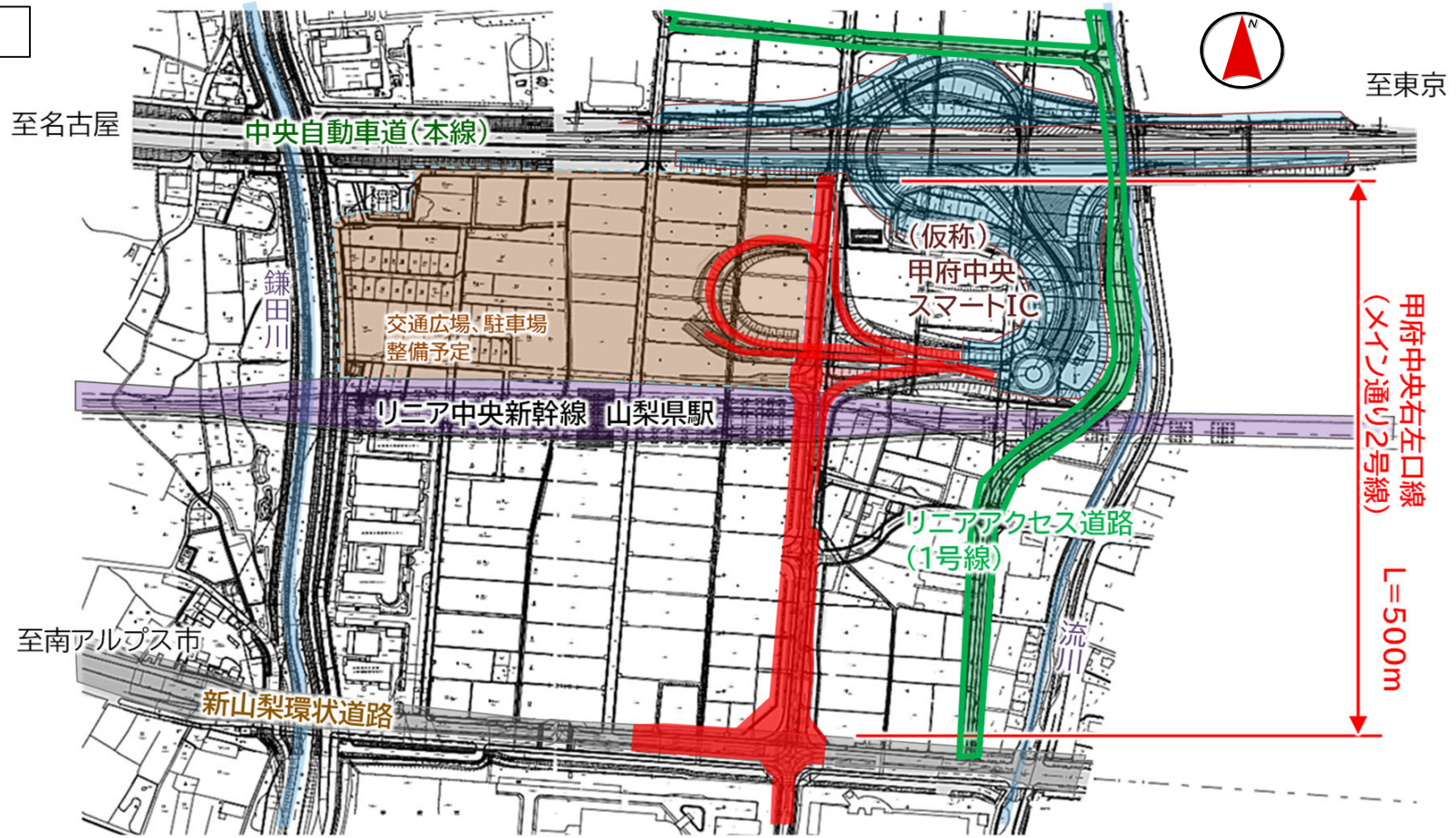
・7項目全て妥当と評価されることから、実施が妥当と判断する。

【事前評価調書】


凡　例
事業評価箇所
別事業（県）
別事業（県）
別事業（東海旅客鉄道株式会社）
別事業（中日本高速道路株式会社）
別事業
（主）甲府中央右左口線（大津工区）
鎌田川
中央自動車道
至 名古屋
至 東京
別事業
（仮称）甲府中央SIC
別事業
交通広場
駐車場
メイン通り
（2号線）
別事業
リニア駅アクセス道路
（1号線）
至 名古屋
至 品川
別事業
リニア本線
（駅予定地）
②
流川
リニアより北側イメージ図
至 南アルプス
新山梨環状道路
①
アイメッセ
山梨
0m
50m
100m

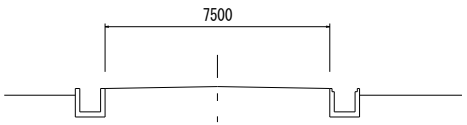
【事前評価調書】

平面図

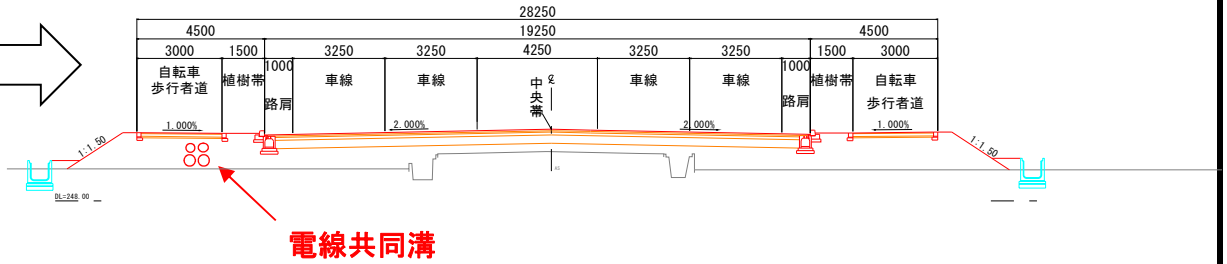


標準横断図

整備前



整備後



【事前評価調書】

①新山梨環状道路交差点より



②現道渋滞状況



現在の土地利用状況

