

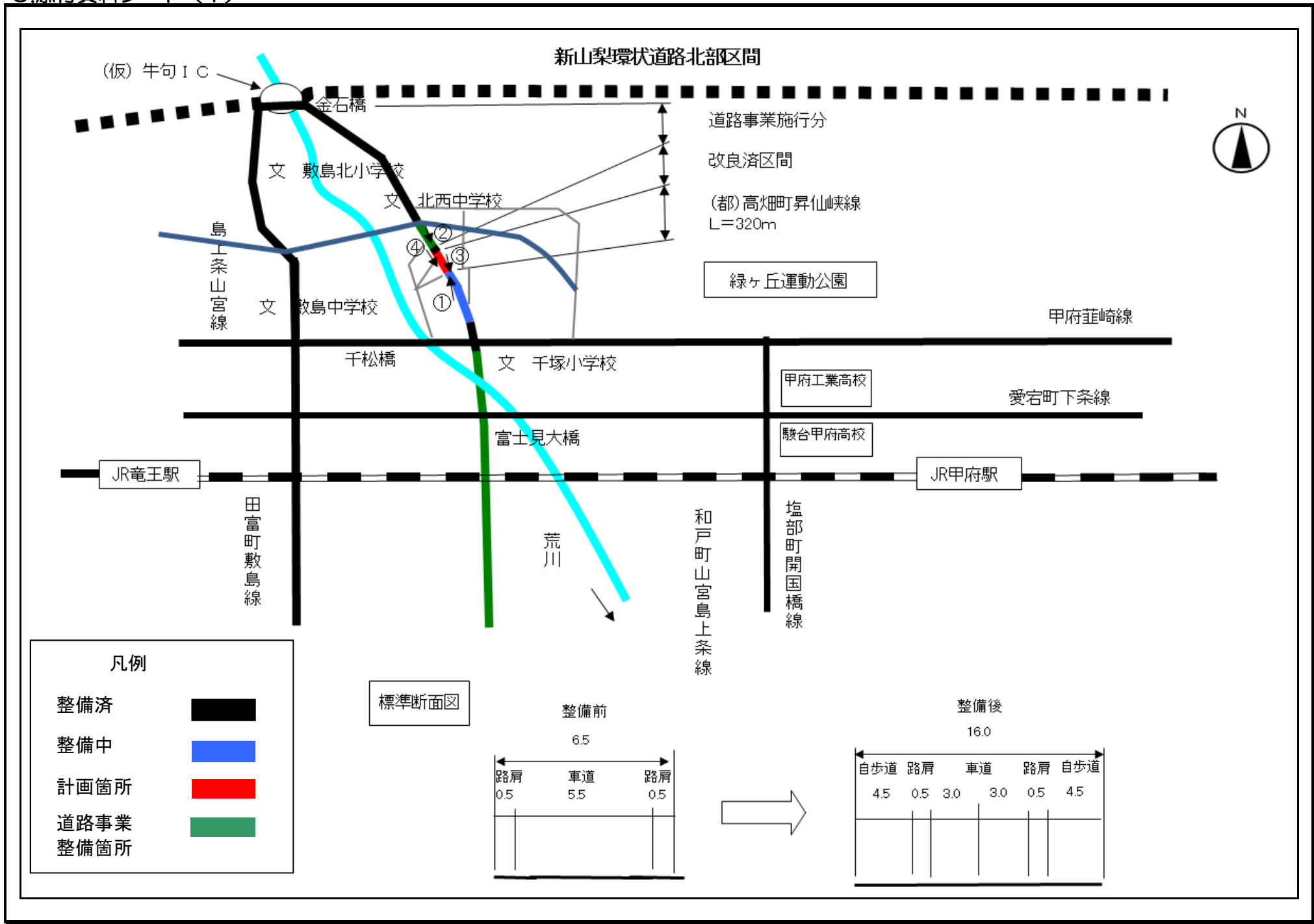
1. 事業説明シート

事業名	街路事業 [街路整備事業 (国補)]	事業箇所	甲府市 千塚	地区名	(都) 高畑町昇仙峡線 (Ⅱ期工区)	事業主体	山梨県
<b>(1) 事業の概要</b>				<b>(3) 中・長期計画等の位置付け</b>			
<p><b>①課題・背景</b>                      (都) 高畑町昇仙峡線は、甲府市高畑を起点とし、甲府市山宮へ至る延長約7.3kmの幹線道路で、整備事業が進められている新山梨環状道路(仮称)牛匂ICと、甲府市中心市街地を結び、県内道路ネットワークを構成する重要な路線である。IC供用後は、交通量の大幅な増加が見込まれるが、現在は車道幅員が2.75mと狭く、歩道も未整備であるため、朝夕に渋滞が発生するとともに、近接する小学校(2校)と中学校に通学する児童・生徒等も危険な状況である。                      このため、ICと中心市街地のアクセス性向上を図るとともに、歩行者・自転車の安全確保のため、未改良区間320mの道路改良工事及び両側640mにおいて電線類の地中化を実施する。</p> <p><b>②整備目標・効果</b></p> <p>□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29.4km/h<math>\leq</math>30.0km/h※                      自動車交通量7,979台/12h(H27セカ) <math>\geq</math> 3,428台/12h以上※                      ※評価基準値</p> <p>□副次目標 ○歩行者等の安全性の確保、災害に強い道路の確保                      歩行者・自転車交通量192人台/12h <math>\geq</math> 93人台/12h以上※                      通学路の指定有り、歩道なし<math>\leq</math>1.4m未満※                      危険箇所・老朽箇所なし、第2次緊急輸送道路 ※評価基準値</p> <p>□副次効果 ○良好な景観の創出 (電線類の地中化)                      ○バリアフリー化の促進 (歩行者・自転車が安全通行可能な幅員確保)                      ○ライフラインの強化 (電線共同溝による統合整備)</p> <p><b>③目標達成の方法</b>                      甲府市千塚におけるL=320mについて道路改良 車線数 2 → 2                      車道幅員2.75m<math>\rightarrow</math>3.00m、歩道幅員なし<math>\rightarrow</math>4.5m(両側)</p>				<p>・ダイナミックやまなし総合計画(平成27年12月策定)                      ・山梨県強靱化計画(平成27年12月策定)                      ・山梨県社会資本整備重点計画-第三次-(平成27年12月策定)</p>			
<b>(2) 整備内容</b>				<b>(4) 事業位置図等</b>			
<p><b>①整備内容</b> 道路改良、電線共同溝 L=320m、W=6.0(16.0)m  <b>②着手年度</b> 平成31年度 <b>③完成見込年度</b> 平成37年度  <b>④総事業費</b> 約1,440百万円(国費792百万円(5.5/10)県費648百万円(4.5/10))  <b>⑤年度別の整備内容</b> (事業費)                      平成31年度 詳細設計・測量 35百万円                      平成32年度 用地測量・用地調査 35百万円                      平成33~35年度 用地取得・建物補償 633百万円                      平成36~37年度 用地取得・建物補償、道路改良、電線類地中化 737百万円                      ※記載内容は見込みであり、確定ではない。  <b>⑥既整備内容・期間・事業費</b>                      (都) 高畑町昇仙峡線 (Ⅰ期工区) L=618m H22~H30 C=約1,950百万円                      ※本事業箇所以北については、道路事業で改良中</p>				<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今回事業評価区間(街路)</li> <li>事業中区間(街路)</li> <li>整備済区間(道路)</li> <li>将来計画箇所(道路)</li> </ul>			

## 2.評価シート

<b>(1) 公共関与の妥当性 (行政が行うべき事業か)</b> <input checked="" type="radio"/> 妥当でない		<b>必要整備内容とその根拠</b> (状況) 甲府韮崎線から北に向け街路事業で整備を行っており、延伸となる本区間についても、既成市街地であることから街路事業により整備を行う。 現道は車道幅員が2.75mと狭く、歩道が未整備であることから、道路構造令に基づいた幅員等規格で現道拡幅、歩道設置することにより、通行車両の走行性の向上、及び歩行者・自転車の安全性の向上を図る。 第2次緊急輸送道路であることから、災害に強い道路とすると共に、良好な景観を創出するため、電線共同溝による電線類の地中化を行う。																																												
(理由) 本路線は一般交通の用に供する県道であり、県内道路ネットワークを構成する幹線道路であるとともに、地域の生活道路としての役割も担っており、極めて公共性が高い。																																														
<b>(2) 事業執行主体の妥当性 (県が行うべき事業か)</b> <input checked="" type="radio"/> 妥当でない		<b>(5) 整備手法の有効性</b> <input checked="" type="radio"/> 妥当でない																																												
(理由) 当該道路は県管理県道であり道路法第15条により県が行うべき事業である。																																														
<b>(3) 経済効率性</b> <input checked="" type="radio"/> 妥当でない		(理由) 本路線は沿道に家屋等が連担しているが、現道拡幅として都市計画決定されている。 また、新たなバイパスを整備することは困難な地域である。 <b>他の整備手法の有無</b> <input type="radio"/> 有 <input checked="" type="radio"/> 無																																												
(理由) <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>総事業費</td> <td>950</td> <td>百万円</td> <td>工期</td> <td>H31~H37</td> <td>基準年</td> <td>H30</td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>950</td> <td>百万円</td> <td>便益</td> <td>1,865</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td>920</td> <td>百万円</td> <td>走行時間短縮</td> <td>1,530</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>30</td> <td>百万円</td> <td>走行経費減少</td> <td>80</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少</td> <td></td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>その他※</td> <td>255</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">B/C</td> <td colspan="5">2.0</td> </tr> </table> <p>※その他は、救急救命率向上便益、観光客増加便益、CO2排出量削減便益、都市空間快適性向上便益</p> <p>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。          電線共同溝は便益が算出できないため、経済効率性の算定対象としていない。</p>			総事業費	950	百万円	工期	H31~H37	基準年	H30	経済効率性	費用	950	百万円	便益	1,865	百万円	建設費	920	百万円	走行時間短縮	1,530	百万円	維持管理費	30	百万円	走行経費減少	80	百万円				交通事故減少		百万円				その他※	255	百万円	B/C		2.0			
総事業費	950	百万円	工期	H31~H37	基準年	H30																																								
経済効率性	費用	950	百万円	便益	1,865	百万円																																								
	建設費	920	百万円	走行時間短縮	1,530	百万円																																								
	維持管理費	30	百万円	走行経費減少	80	百万円																																								
				交通事故減少		百万円																																								
				その他※	255	百万円																																								
B/C		2.0																																												
<b>(4) 事業実施・規模の妥当性</b> <input checked="" type="radio"/> 妥当でない		<b>(6) 環境負荷等への配慮</b> <input checked="" type="radio"/> 妥当でない																																												
(理由) 本路線は、都市計画道路として昭和21年に都市計画決定され、平成25年に現計画に変更した。甲府韮崎線から(仮)牛匂ICまでの幅員狭小箇所解消、歩道設置整備の残り区間であり、同時に行う道路整備事業と合わせ、整備する必要がある。																																														
<b>(7) 事業計画の熟度</b> <input checked="" type="radio"/> 妥当でない		(理由) ・都市計画決定済(当初S21、現決定H25)路線であり、地域の本計画についての認知度は高い。 ・現在整備中のI期工区と隣接しており、また、当該工区以北は道路事業による整備が進められていることから、早期の全線供用への期待が高い。																																												
<b>同等施設等(計画を含む)の有無</b> <input type="radio"/> 有 <input checked="" type="radio"/> 無																																														
(状況) なし		<b>《総合評価》</b> <input checked="" type="radio"/> 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。																																														

### 3.添付資料シート(1)



### 3.添付資料シート（2）

①起点側の状況



②終点側の状況



③整備予定地（中間地点）



④整備予定地（中間地点）



交通量が多く、歩行者や通学の自転車等も利用するが、路肩が狭く、歩道も未整備のため危険な状況