

1. 事業説明シート

事業名	道路事業 [緊急道路整備改築事業 (国補)]	事業箇所	北杜市須玉町江草大渡	地区名	(主) 韮崎増富線 (江草大渡トンネル)	事業主体	山梨県
-----	------------------------	------	------------	-----	----------------------	------	-----

**(1) 事業の概要**

**①課題・背景**  
 主要地方道韮崎増富線は、韮崎市藤井町駒井を起点とし、北杜市須玉町小尾に至る、国道141号と増富ラジウム温泉郷を結ぶアクセス道路として唯一の県道であり、災害時には代替路の確保が困難な重要路線である。当該地内は、幅員狭小で道路線形が悪く大型車とのすれ違いが困難であり、雨量規制区間内で通行規制が頻発していることから、早急に道路整備に着手する必要がある。

**②整備目標・効果**

□主要目標 ○災害に強い道路の確保  
 危険度 (落石等) : 要対策、要監視箇所あり  
 損傷度等 (落石等) : 通行止め実績 (過去3年間) 5回>2回以上※  
 緊急輸送道路の指定: 指定なし  
 自動車交通量: 1,634台/12h<3,428台/12h以上 (平日)※  
 (H27センサス) ※評価基準値

□副次目標 ○市町村中心地・大規模拠点施設へのアクセス向上  
 (目的: 市町村中心地へのアクセス向上)  
 道路改良率 60.2%<64.0%以下※  
 (H29道路現況表)  
 混雑時走行速度 43.7km/h>30km/h以下※  
 (H27センサス) ※評価基準値

□副次効果 ○アクセス機能の維持  
 (行き止まり集落の唯一のアクセス道である。)

**③目標達成の方法**  
 トンネルを含むバイパス整備 L=450m  
 車道幅員3.95~4.90m→7.00m 防災カルテ要対策箇所4箇所→0箇所

**(2) 整備内容**

①整備内容 道路改良 L=450m W=5.5 (7.0) m (トンネル L=210m)

②着手年度 平成30年度 ③完成見込年度 平成39年度

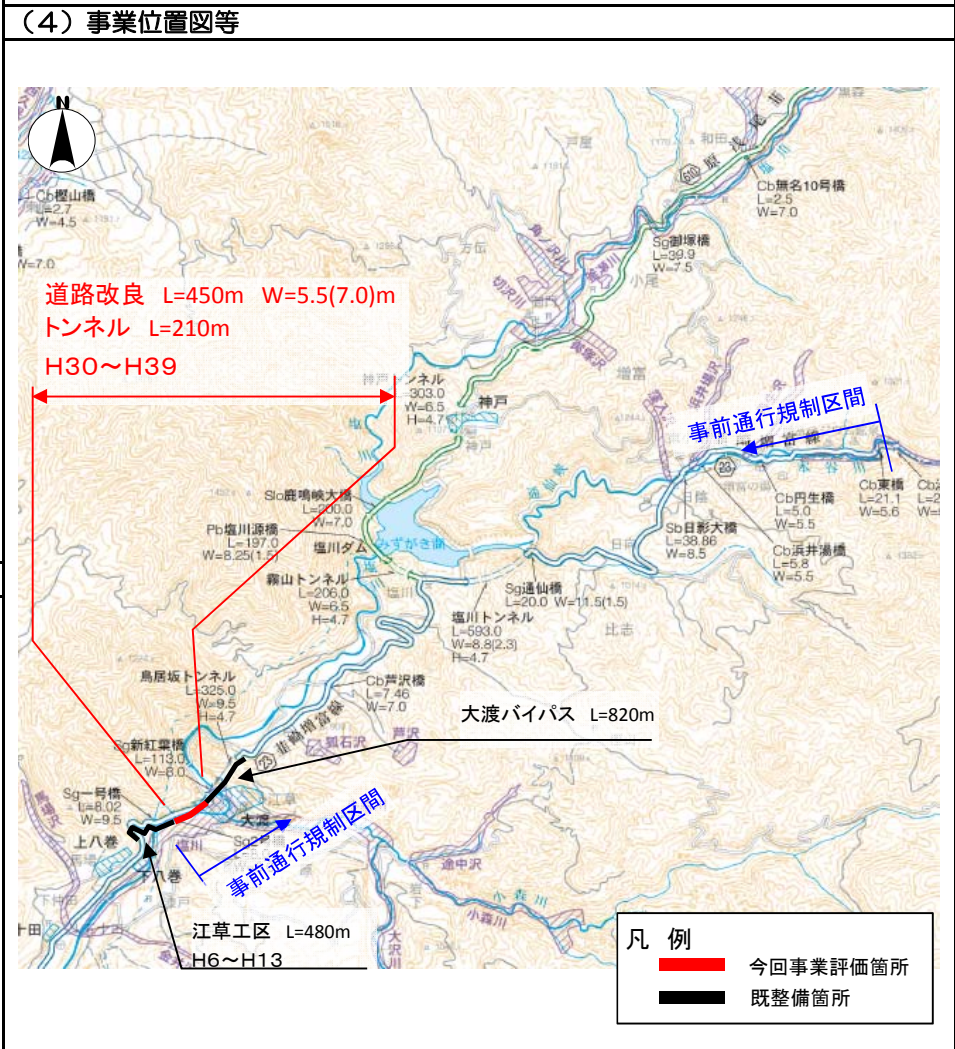
④総事業費 約1,500百万円 (国費874百万円(5.83/10)県費626百万円(4.17/10))

⑤年度別の整備内容 (事業費)  
 平成30年度~31年度 詳細設計・用地測量・用地取得 90百万円  
 平成32年度~33年度 用地取得・道路改良工事 350百万円  
 平成34年度~37年度 トンネル工事・道路改良工事 900百万円  
 平成38年度~39年度 道路改良工事 160百万円  
 ※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  
 大渡バイパス L=820m H8~H12 C=約30億円  
 道路改良 (江草工区) L=480m H6~H13 C=約10.5億円

**(3) 中・長期計画等の位置付け**

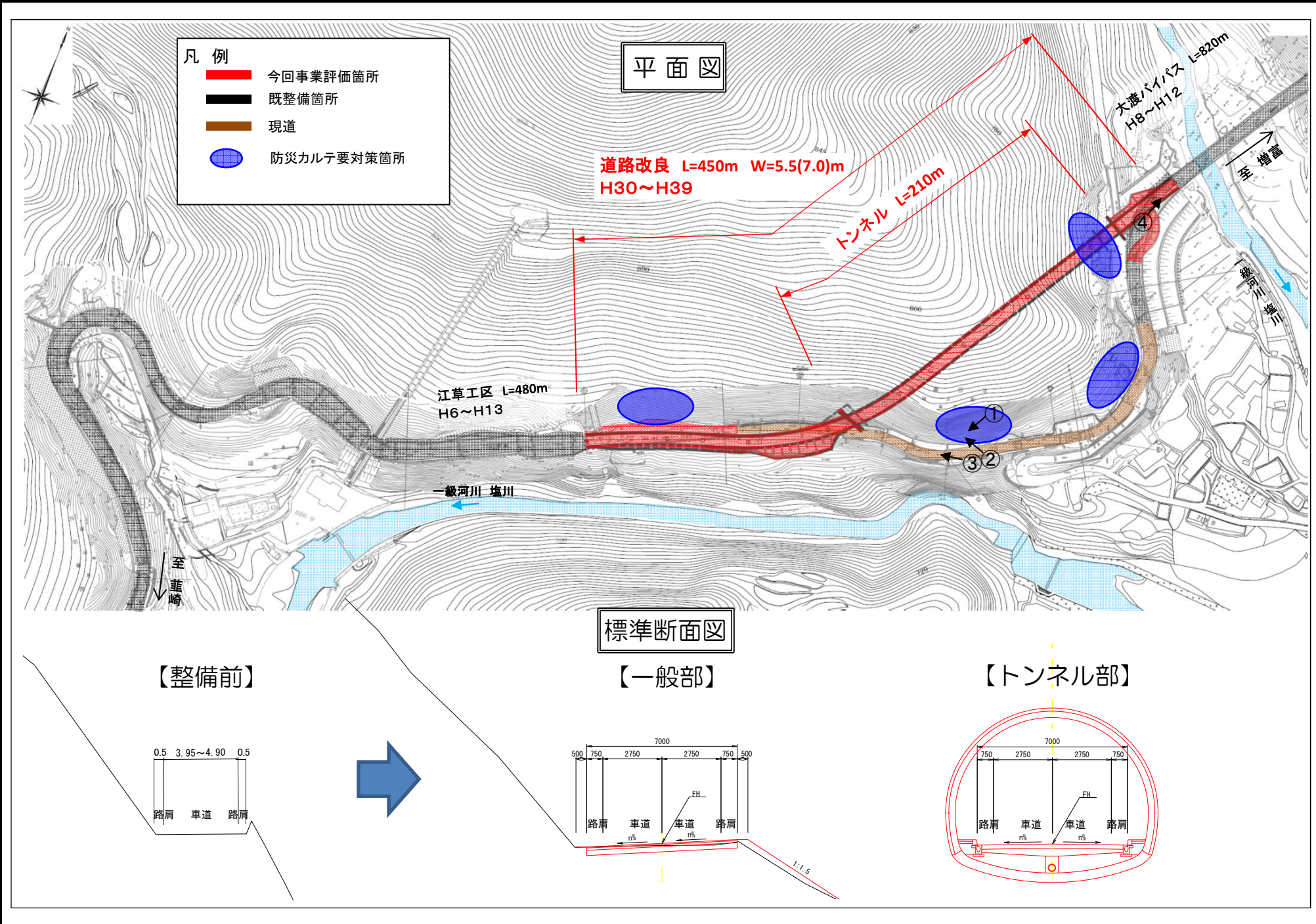
- 「ダイナミックやまなし総合計画」 (平成27年12月)
- 「山梨県強靱化計画」 (平成27年12月)
- 「山梨県社会資本整備重点計画—第三次—」 (平成27年12月)
- 「山梨県地域防災計画」 (平成30年3月)



## 2. 評価シート

<p><b>(1) 公共関与の妥当性 (行政が行うべき事業か)</b> <span style="float: right;">〈(妥当)・妥当でない〉</span></p> <p>(理由) 本路線は増富地域への唯一の幹線道路として一般通行の用に供する県道であり、極めて公共性が高い。</p>	<p><b>(5) 整備手法の有効性</b> <span style="float: right;">〈(妥当)・妥当でない〉</span></p> <p>(理由) バイパス整備とすることで現道の通行を確保し、地域生活への影響を最小限とした。また、トンネルは地形への影響が少ない位置を選定し、経済性に優れた計画とした。</p>																																													
<p><b>(2) 事業執行主体の妥当性 (県が行うべき事業か)</b> <span style="float: right;">〈(妥当)・妥当でない〉</span></p> <p>(理由) 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。</p>	<p><input type="checkbox"/> 他 の 整備手法の有無 <span style="float: right;">〈(有)・無〉</span></p> <p>(状況) 防災カルテ要対策箇所での防災工事を行いながら現道を拡幅する整備手法があるが、地形が急峻であるため大規模切土に伴う法面工が必要になる等地形への影響が大きく、経済的にも不利となる。 また、施工時に長期間、現道の通行や集落からの出入り通行の制限が必要であり、地域生活への影響が大きい。</p>																																													
<p><b>(3) 経済効率性</b> <span style="float: right;">〈(妥当)・妥当でない〉</span></p> <p>(理由)</p> <table border="1" data-bbox="224 518 1164 758"> <tr> <td>総事業費</td> <td>1,500</td> <td>百万円</td> <td>工期</td> <td>H30~H39</td> <td>基準年</td> <td>H30</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>1,177</td> <td>百万円</td> <td>便益</td> <td>1,281</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td>1,138</td> <td>百万円</td> <td>走行時間短縮</td> <td>630</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>39</td> <td>百万円</td> <td>走行経費減少</td> <td>76</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少</td> <td>21</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>その他※</td> <td>554</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">B/C</td> <td colspan="5">1.1</td> </tr> </table> <p>※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 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。</p>	総事業費	1,500	百万円	工期	H30~H39	基準年	H30	経済効率性	費用	1,177	百万円	便益	1,281	百万円	建設費	1,138	百万円	走行時間短縮	630	百万円	維持管理費	39	百万円	走行経費減少	76	百万円				交通事故減少	21	百万円				その他※	554	百万円	B/C		1.1					<p><b>(6) 環境負荷等への配慮</b> <span style="float: right;">〈(妥当)・妥当でない〉</span></p> <p>(理由) 防災カルテ要対策箇所での防災工事を行いながら現道を拡幅する整備手法に比べ、大規模な地形の改変が伴わず自然環境への影響が少ない。 環境影響評価の対象事業ではないが、必要に応じ地質・環境等の調査を行う。</p>
総事業費	1,500	百万円	工期	H30~H39	基準年	H30																																								
経済効率性	費用	1,177	百万円	便益	1,281	百万円																																								
	建設費	1,138	百万円	走行時間短縮	630	百万円																																								
	維持管理費	39	百万円	走行経費減少	76	百万円																																								
				交通事故減少	21	百万円																																								
				その他※	554	百万円																																								
B/C		1.1																																												
<p><b>(4) 事業実施・規模の妥当性</b> <span style="float: right;">〈(妥当)・妥当でない〉</span></p> <p>(理由) 防災点検要対策箇所を含む未整備区間をバイパス事業としてトンネル整備する計画であり、最も効果的な事業規模である。</p> <p><input type="checkbox"/> 同 等 施 設 等 ( 計 画 を 含 む ) の 有 無 <span style="float: right;">〈有・(無)〉</span></p> <p>(状況)</p>	<p><b>(7) 事業計画の熟度</b> <span style="float: right;">〈(妥当)・妥当でない〉</span></p> <p>(理由) 以前から増富地域委員会及び増富ラジウム峡観光協会より早急な整備が望まれているが、平成30年2月には地元の江草地域を含めた要望を受け北杜市から整備に関する要望書が提出されている。 また、周辺地権者からは事業への協力について同意書を得ている。</p>																																													
<p><input type="checkbox"/> 必 要 整 備 内 容 と そ の 根 拠</p> <p>(状況) 整備区間は前後の既整備箇所の間に残された未整備箇所、走行性・安全性を満足した道路線形を決めるとともに防災カルテ要対策箇所を解消できる最低限の区間とした。 また、道路整備により事前通行規制区間の解消が見込まれる。 幅員等は山梨県県道の構造基準等を定める条例による。また、トンネルの構造基準は、トンネル標準示方書による。</p>	<p><b>《総合評価》</b> <span style="float: right;">〈(妥当)・妥当でない〉</span></p> <p>7項目全て妥当と評価されていることから、実施が妥当と判断する。</p>																																													

### 3.添付資料シート(1)



### 3. 添付資料シート (2)

【写真①】 現道法面上の状況 (防災カルテ要対策箇所: 大塊円礫の転石)



【写真②】 現道法面の状況 (落石発生源)



【写真③】 現道の状況 (幅員狭小、線形・見通し不良)



【写真④】 既整備箇所の状況 (大渡バイパス (新紅葉橋・鳥居坂トンネル))

