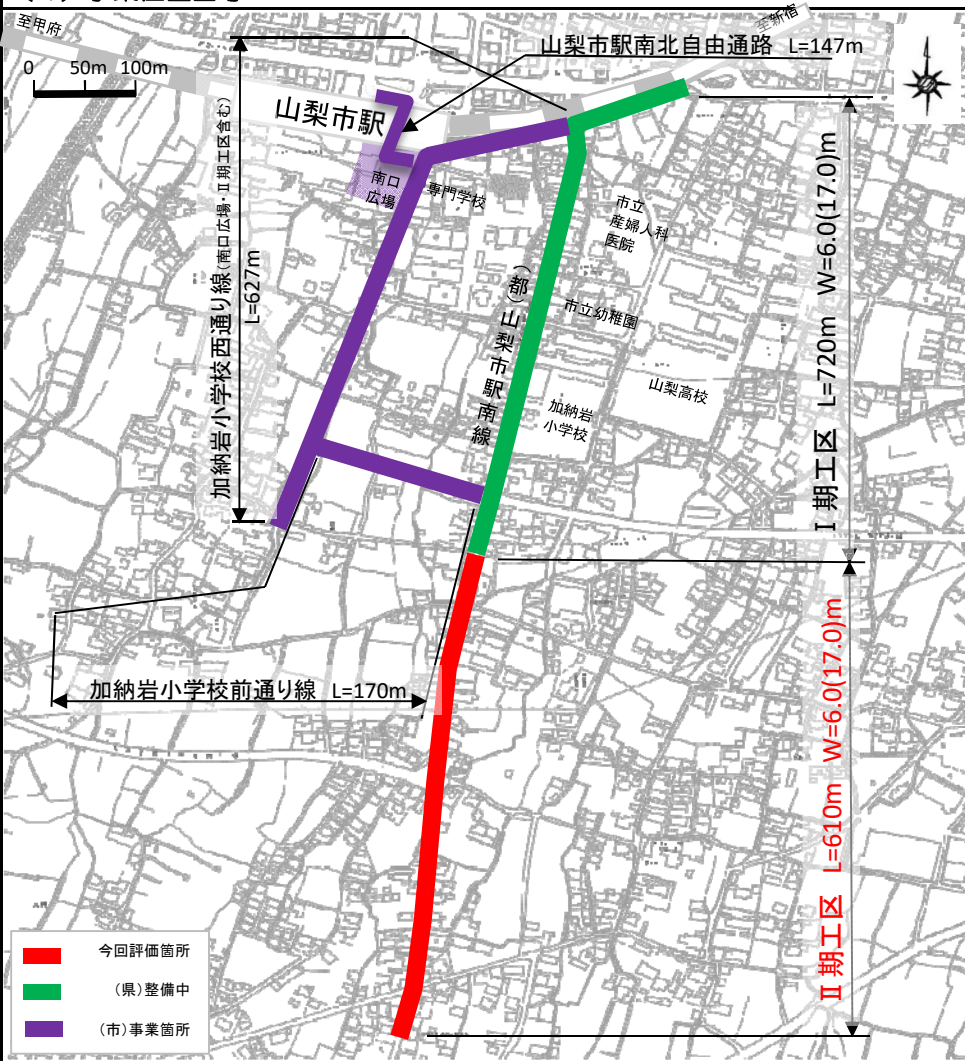


1. 事業説明シート

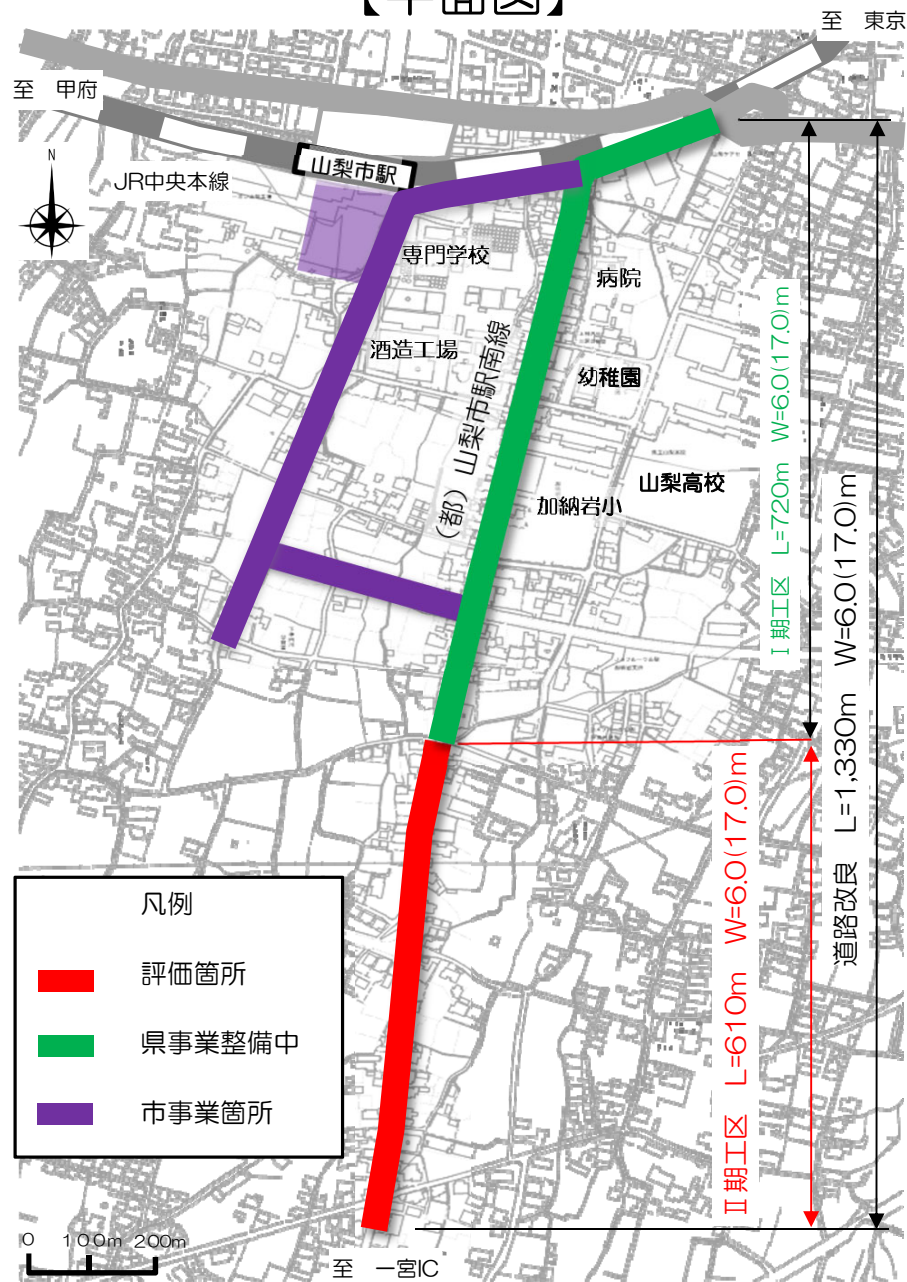
事業名	街路事業 [街路事業 (国補)]	事業箇所	山梨市下石森	地区名	(都) 山梨市駅南線 (Ⅱ期工区)	事業主体	山梨県																					
(1) 事業の概要				(3) 中・長期計画等の位置付け																								
<p>①課題・背景 本路線は、峡東地域の主要な駅である山梨市駅にアクセスするための重要な路線である。また、現況は歩道のない狭小な道路で、沿線には小学校、高等学校等があり、朝夕の通勤通学時などには自動車と自転車・歩行者が錯綜し、安全性が確保されていない。このため、山梨市で実施中の山梨市駅周辺整備及び、事業中のⅠ期工区と共に早急な整備が望まれる。</p> <p>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 19.8km/h (H27センサス) <30km/h以下※ 自動車交通量 4,646台/12h (H27センサス) >3,428台/12h以上 (平日) ※ ※評価基準値</p> <p>□副次目標 ○歩行者等の安全性の確保 歩行者・自転車交通量 356人台/12h (H27センサス) >93人台/12h以上※ 自動車交通量 4,646台/12h (H27センサス) >3,428台/12h以上 (平日) ※ 小中学校からの距離 0.1km<概ね1km以内※ 歩道の平均幅員 0m<1.4m未満※ ※評価基準値</p> <p>□副次効果 ○良好な景観の創出 (電線の地中化) ○ライフラインの強化 (共同溝による電線、通信回線の統合整備) ○緊急時の避難・救助機能の確保 (緊急輸送道路の整備)</p> <p>③目標達成の方法 山梨市下石森におけるL=610mについて、現道拡幅 車線数1→2 無電柱化1,160m (両側) 車道幅員4.8m→6.0m 路肩幅員0.5m→1.5m 歩道幅員0m→4.0m</p>				<ul style="list-style-type: none"> 「山梨県総合計画」(令和3年7月改定) 「山梨県強靱化計画」(令和2年3月改定) 「山梨県社会資本整備重点計画(第4次)」(令和3年3月改定) 「山梨県道路の整備に関するプログラム」(令和3年3月改定) 「山梨県無電柱化推進計画(第7期)」(令和4年2月改定) 																								
(2) 整備内容				<p>(4) 事業位置図等</p>  <p>山梨市駅南北自由通路 L=147m 山梨市駅 南口広場 専門学校 市立産婦人科 市立幼稚園 市立加納岩小学校 山梨高校 加納岩小学校前通り線 L=170m 加納岩小学校西通り線(南口広場・Ⅱ期工区含む) L=627m Ⅰ期工区 L=720m W=6.0(17.0)m Ⅱ期工区 L=610m W=6.0(17.0)m</p> <p>● 今回評価箇所 ■ (県)整備中 ■ (市)事業箇所</p>																								
<p>①整備内容 道路改良L=610m W=6.0 (17.0)m 電線共同溝L=610m (両側1,220m)</p> <p>②着手年度 令和5年度 ③完成見込年度 令和14年度</p> <p>④総事業費 約2,000百万円 (国費1,100百万円(5.5/10)県費900百万円(4.5/10))</p> <p>⑤年度別の整備内容 (事業費)</p> <table border="1"> <tr> <td>令和5年度～令和6年度</td> <td>測量・設計・用地測量・用地調査</td> <td>70 百万円</td> </tr> <tr> <td>令和7年度～令和10年度</td> <td>用地取得・物件補償</td> <td>1,000 百万円</td> </tr> <tr> <td>令和10年度～令和14年度</td> <td>道路改良・電線共同溝</td> <td>930 百万円</td> </tr> </table> <p>※記載内容は見込みであり、確定したものではない。</p> <p>⑥既整備内容・期間・事業費</p> <table border="1"> <tr> <td>【県施工】(都) 山梨市駅南線 (Ⅰ期工区)</td> <td>L=720m H24～R6</td> <td>約29億円</td> </tr> <tr> <td>【市施工】(都) 加納岩小学校西通り線 (南口広場・Ⅱ期工区含む)</td> <td>L=627m H26～R6</td> <td>約45億円</td> </tr> <tr> <td>【市施工】(都) 加納岩小学校前通り線</td> <td>L=170m H30～R6</td> <td>約4億円</td> </tr> <tr> <td>【市施工】(都) 山梨市駅南北自由通路線</td> <td>L=147m R2完成</td> <td>約34億円</td> </tr> </table>				令和5年度～令和6年度	測量・設計・用地測量・用地調査	70 百万円	令和7年度～令和10年度	用地取得・物件補償	1,000 百万円	令和10年度～令和14年度	道路改良・電線共同溝	930 百万円	【県施工】(都) 山梨市駅南線 (Ⅰ期工区)	L=720m H24～R6	約29億円	【市施工】(都) 加納岩小学校西通り線 (南口広場・Ⅱ期工区含む)	L=627m H26～R6	約45億円	【市施工】(都) 加納岩小学校前通り線	L=170m H30～R6	約4億円	【市施工】(都) 山梨市駅南北自由通路線	L=147m R2完成	約34億円				
令和5年度～令和6年度	測量・設計・用地測量・用地調査	70 百万円																										
令和7年度～令和10年度	用地取得・物件補償	1,000 百万円																										
令和10年度～令和14年度	道路改良・電線共同溝	930 百万円																										
【県施工】(都) 山梨市駅南線 (Ⅰ期工区)	L=720m H24～R6	約29億円																										
【市施工】(都) 加納岩小学校西通り線 (南口広場・Ⅱ期工区含む)	L=627m H26～R6	約45億円																										
【市施工】(都) 加納岩小学校前通り線	L=170m H30～R6	約4億円																										
【市施工】(都) 山梨市駅南北自由通路線	L=147m R2完成	約34億円																										

2.評価シート

<p>(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></p> <p>(理由)</p> <p>峡東都市計画区域の重要な幹線道路で、JR中央線山梨市駅へのアクセス道路として、また地域の生活道路としての役割を担う路線であり、社会的受益は大きく極めて公共性が高い。</p>	<p>(5) 整備手法の有効性 <(妥当)・妥当でない></p> <p>(理由)</p> <p>現道敷地を有効活用することで周辺への影響をなるべく小さくするとともに、経済性に優れた最も妥当な計画とした。</p>																																													
<p>(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></p> <p>(理由)</p> <p>当該路線は県道であるため、道路法第15条、都市計画法第59条第2項の規定により県が施工することは妥当である。</p>	<p><input type="checkbox"/> 他 の 整備 手法 の 有 無 <有(・無)></p> <p>(状況)</p> <p>当該区間は現道拡幅として都市計画決定されている。また、新たなバイパスは人家等の密集地域であり、家屋や工作物の移転補償に更なる費用が必要となるため、経済性にも優れた計画である。</p>																																													
<p>(3) 経済効率性 <(妥当)・妥当でない></p> <p>(理由)</p> <table border="1" data-bbox="174 518 1173 778"> <tr> <td>総事業費</td> <td>1,400</td> <td>百万円</td> <td>工期</td> <td>R5~R14</td> <td>基準年</td> <td>R5</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>1,064</td> <td>百万円</td> <td>便益</td> <td>1,827</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td>1,032</td> <td>百万円</td> <td>走行時間短縮</td> <td>1,645</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>32</td> <td>百万円</td> <td>走行経費減少</td> <td>140</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>21</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">B/C</td> <td colspan="5">1.7</td> </tr> </table> <p>※ その他は、救急救命率向上便益、観光客増加便益</p> <p>費用便益比 (B/C) は、国の採択基準1.0を超えている。</p>	総事業費	1,400	百万円	工期	R5~R14	基準年	R5	経済効率性	費用	1,064	百万円	便益	1,827	百万円	建設費	1,032	百万円	走行時間短縮	1,645	百万円	維持管理費	32	百万円	走行経費減少	140	百万円				交通事故減少	21	百万円				その他※	21	百万円	B/C		1.7					<p>(6) 環境負荷等への配慮 <(妥当)・妥当でない></p> <p>(理由)</p> <p>当該工区は市街化された地域内であり、自然環境への影響は少ない。</p>
総事業費	1,400	百万円	工期	R5~R14	基準年	R5																																								
経済効率性	費用	1,064	百万円	便益	1,827	百万円																																								
	建設費	1,032	百万円	走行時間短縮	1,645	百万円																																								
	維持管理費	32	百万円	走行経費減少	140	百万円																																								
				交通事故減少	21	百万円																																								
				その他※	21	百万円																																								
B/C		1.7																																												
<p>(4) 事業実施・規模の妥当性 <(妥当)・妥当でない></p> <p>(理由)</p> <p>本路線は都市計画道路として平成24年に都市計画決定され、順次整備を行っており、当該区間は、残る都市計画決定範囲を整備するものであり、事業実施・規模については妥当である。</p>	<p>(7) 事業計画の熟度 <(妥当)・妥当でない></p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定済み (H24決定) 路線であり、地域の本計画への熟度は高い。 先行工区に引き続いて整備を行うものであり、地元の期待は高い。 																																													
<p><input type="checkbox"/> 同 等 施 設 等 (計 画 を 含 む) の 有 無 <有(・無)></p> <p>(状況)</p> <p>なし</p>	<p>《総合評価》 <(妥当)・妥当でない></p> <p>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。</p>																																													
<p><input type="checkbox"/> 必 要 整 備 内 容 と そ の 根 拠</p> <p>(状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 区 域：都市計画決定範囲の未整備区間であり、必要最低限の範囲である。 道路構造：幅員等の道路規格は、山梨県県道の構造基準を定める条例による。 																																														

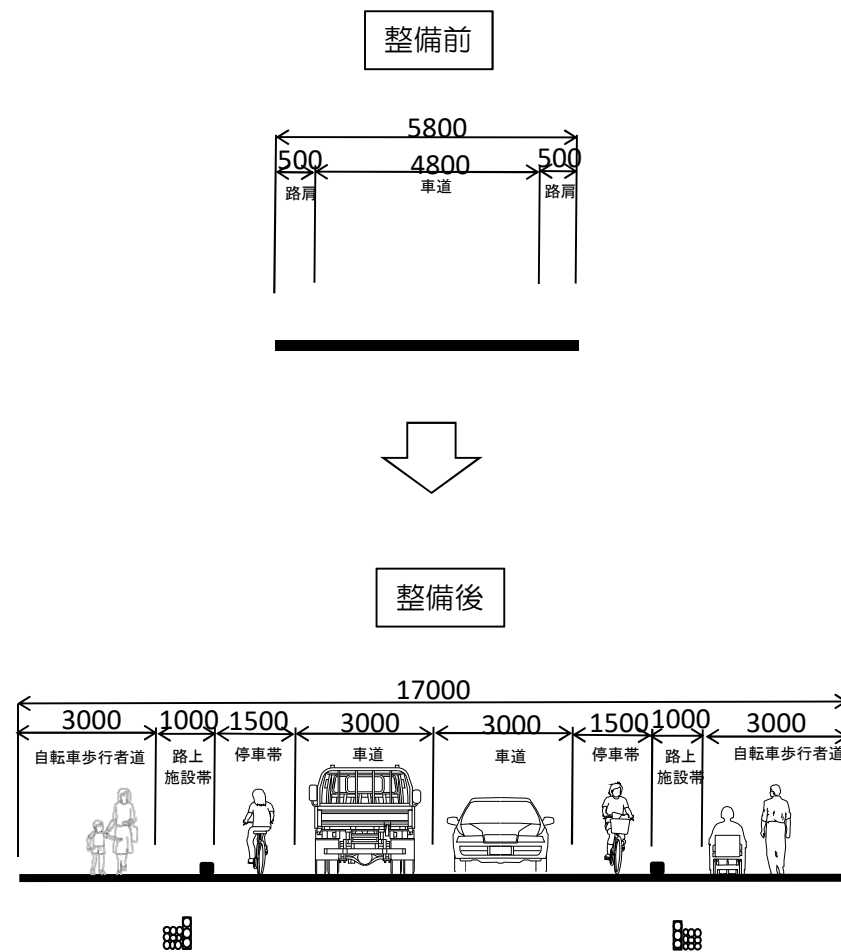
3. 添付資料シート (1)

【平面図】



- 凡例
- 評価箇所
 - 県事業整備中
 - 市事業箇所

【標準横断図】



3. 添付資料シート (2)

① 全景 (北から南を撮影)



② 大型車通行時、すれ違いが困難



③ 狭い路肩を通行する自転車の高校生



④ 自転車通行時は車両のすれ違いが困難で危険

