

1. 事業説明シート

事業名	街路事業〔広域連携街路事業（国補）〕	事業箇所	甲府市中央四丁目	地区名	(都)大手二丁目浅原橋線 (柳町工区)	事業主体	山梨県
-----	--------------------	------	----------	-----	------------------------	------	-----

(1) 事業の概要

①課題・背景

・都市計画道路 大手二丁目浅原橋線は、甲府市大手二丁目から中央市西花輪に至る14.9kmの道路であり、甲府都市圏域の幹線道路ネットワークにおける環状道路の一部を構成する南北方向の主要な幹線道路である。
 ・しかし、当該工区は幅員が狭く、慢性的な渋滞が発生している。また、歩道も狭く、歩行者及び自転車の通行に危険な状態となっている。当該区間起終点で事業中である(都)古府中環状浅原橋線交差点改良事業、(都)和戸町竜王線と併せ改良を行うことで、中心市街地と郊外とを結び交通ネットワークが強化され、交通が円滑化するとともに、中心市街地の活性化についても効果が期待できる。

②整備目標・効果

□主要目標 ○市街地内の交通の円滑化
 自動車交通量 9,523台/12h > 6,924台/12h以上(平日) [市街地の平均値] ※
 混雑度 1.44 > 1.25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 723人台/12h > 71人台/12h以上※
 自動車交通量 9,523台/12h > 3,314台/12h以上(平日) ※
 小中学校からの距離0.7~1.0km(4校) < 概ね1km以内※
 歩道幅員 区間平均1.50m > 1.4m未済※ ※評価基準値

□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・自転車で安全通行可能な幅員確保、段差・傾斜の改善)
 ○ライフラインの強化 (電線共同溝による統合整備)

③目標達成の方法

甲府市中央四丁目におけるL=200mについて道路整備 車線数 2 → 2
 車道幅員 3.00m → 3.00m 路肩(停車帯)幅員 1.00m → 2.00m 歩道幅員 1.50m(両側) → 4.00m(両側)

(2) 整備内容

- ①整備内容 道路改良、電線共同溝 L=200m W=6.0(18.0)m
 - ②着手年度 平成30年度 ③完成見込年度 平成37年度
 - ④総事業費 約2,100百万円(国費945百万円(4.5/10)県費1,155百万円(5.5/10))
 - ⑤年度別整備内容 (事業費)
- | | | |
|-----------|-----------------|----------|
| 平成30年度 | 詳細設計・測量 | 80百万円 |
| 平成31年度 | 用地測量・用地調査 | 80百万円 |
| 平成32~36年度 | 用地取得・建物補償 | 1,500百万円 |
| 平成34~37年度 | 道路改良工事・電線類地中化工事 | 440百万円 |

□既整備内容・期間・事業費

- (県施工)
- ・(都)古府中環状浅原橋線(交差点改良) L=180m H20~H30 C=約3,880百万円
 - ・(都)和戸町竜王線(城東~中央五丁目) L=578m H24~H37 C=約5,392百万円
- (甲府市施工)
- ・(都)和戸町竜王線(中央四丁目) L=202m H23~H32

(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)

(4) 事業位置等図

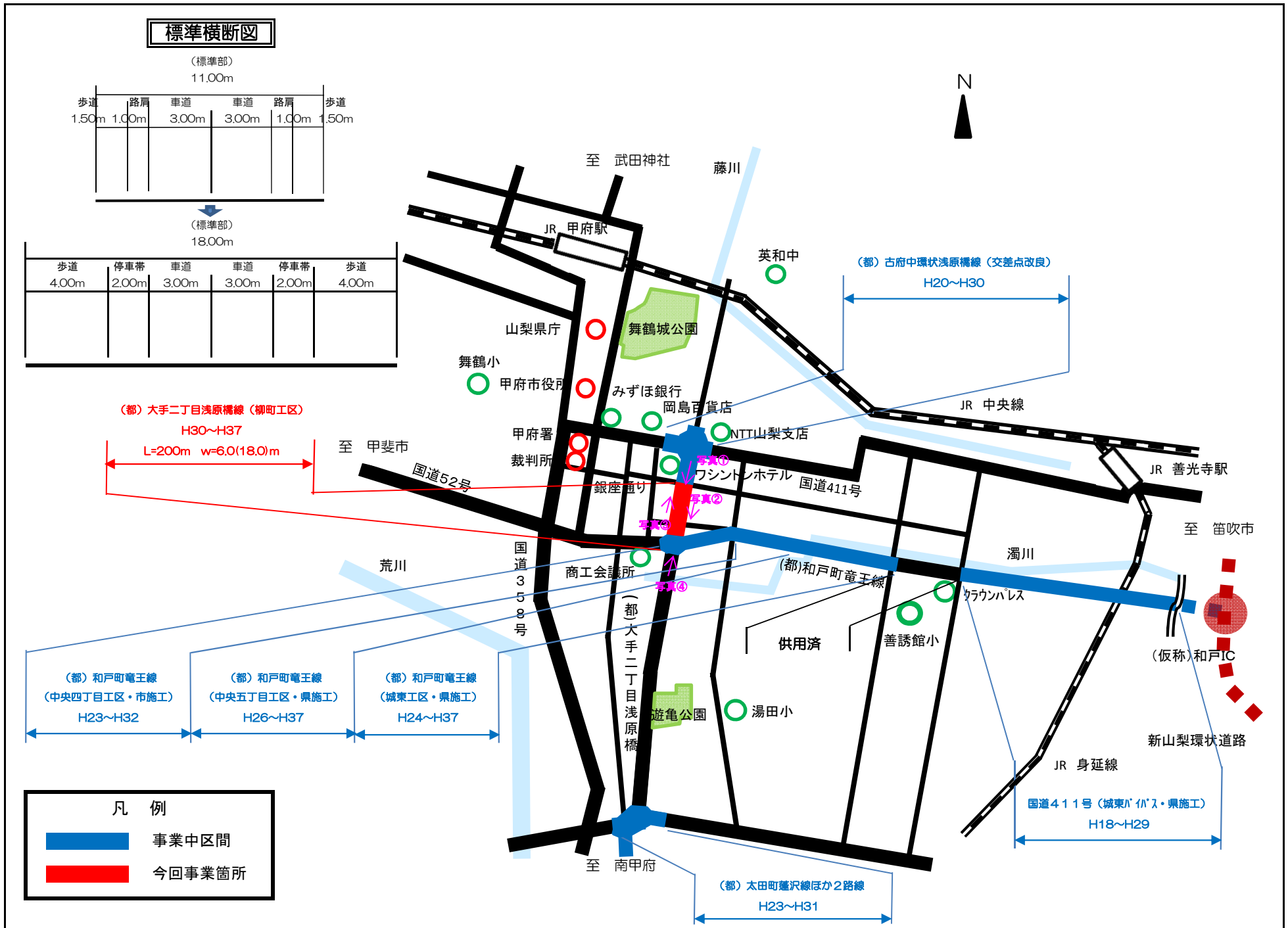


凡例
■ 事業中箇所
■ 今回事業評価箇所

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） <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない	(5) 整備手法の有効性 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない
(理由) 都市計画道路は、都市計画法第59条により行政が整備を行うことを基本としている。	(理由) 当該工区は、南北方向の幹線道路としての利用が多く、慢性的な渋滞が発生している。沿線は家屋等が連担しているが、新たなバイパスを整備することが困難な地域であるため、現道拡幅整備区間として都市計画道路が決定されている。
(2) 事業執行主体の妥当性 （県が行うべきか） <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない	<input type="checkbox"/> 他の整備手法の有無 <input checked="" type="radio"/> 有 <input type="radio"/> 無
(理由) 当該道路は、道路法第15条、都市計画法第59条第2項の規定に該当することから、県が施行することは妥当である。	(状況) なし
(3) 経済効率性 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない	(6) 環境負荷への配慮 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない
(理由) ・費用(C)＝16.3億円(内訳) 改築費16.2億円 維持修繕費0.2億円 ・便益(B)＝18.5億円(内訳) 走行時間短縮便益16.6億円 走行費用短縮便益 0.8億円 交通事故減少便益 0.0億円 追加便益 1.1億円 ・費用便益比(B/C)＝1.1 費用便益比(B/C)は国の採択基準1.0を超えている。 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。	(理由) ・当該工区は市街化された区域内の現道拡幅整備であり、自然環境への影響は少ない。 ・透水性の歩道整備により、雨水の地盤への浸透を図る。 ・車道の排水性舗装により、車の騒音の低減を図る。 ・電線共同溝同時整備により、良好な生活環境を確保する。
(4) 事業実施・規模の妥当性 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない	(7) 事業計画の熟度 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input 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20年に現計画に変更した。「甲府盆地7都市計画区域マスタープランH23.3」において幹線道路に位置付けされており、市街地内の交通の円滑化や歩行者等の安全性を確保するため整備する必要がある。 <input type="checkbox"/> 同等施設等(計画を含む)の有無 <input checked="" type="radio"/> 有 <input type="radio"/> 無 (状況) <input type="checkbox"/> 必要整備内容の根拠 (状況) ・計画交通量 12,100台/日 ・道路の区分 第4種 第2級 ・設計速度 40km/h ・幅員構成 総幅員18.0m 車道3.0m×2 停車帯2.0m(両側) 歩道4.0m(両側)	(理由) ・都市計画決定済(当初S21、現決定H23)路線であり、地域の本計画についての認知度は高い。 ・地域から早期事業着手の要望、地元役員会議で事業計画の説明を求められるなど、理解度は高い。 《総合評価》 <input checked="" type="radio"/> 妥当 <input type="radio"/> 妥当でない (理由) ・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）



①現道の状況 起点部 NTT西工区(事業中)より南へ延伸



②現道の状況 商店が連担しており、路肩への駐車車両も多い



③現道の状況 路肩・歩道が狭く、危険な状況



④現道の状況 終点部 (都)和戸町竜王線計画との交差点

