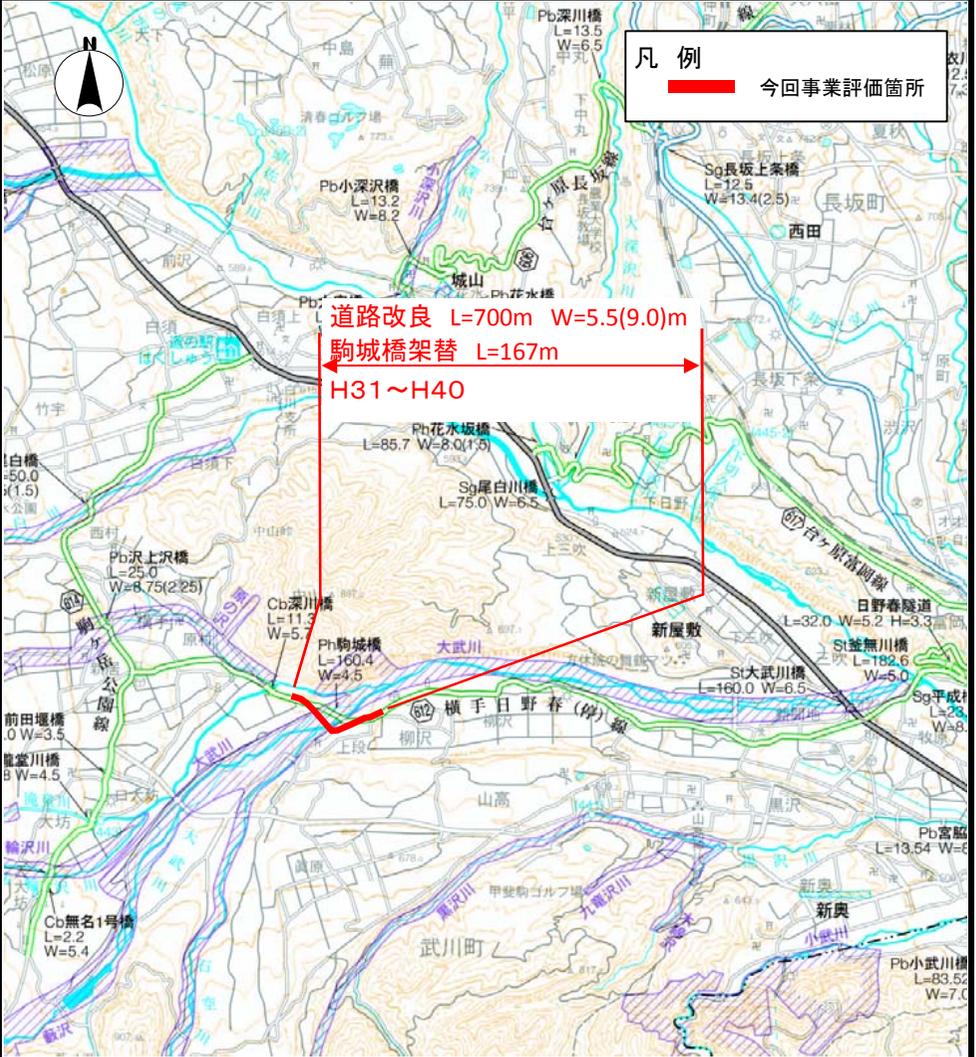


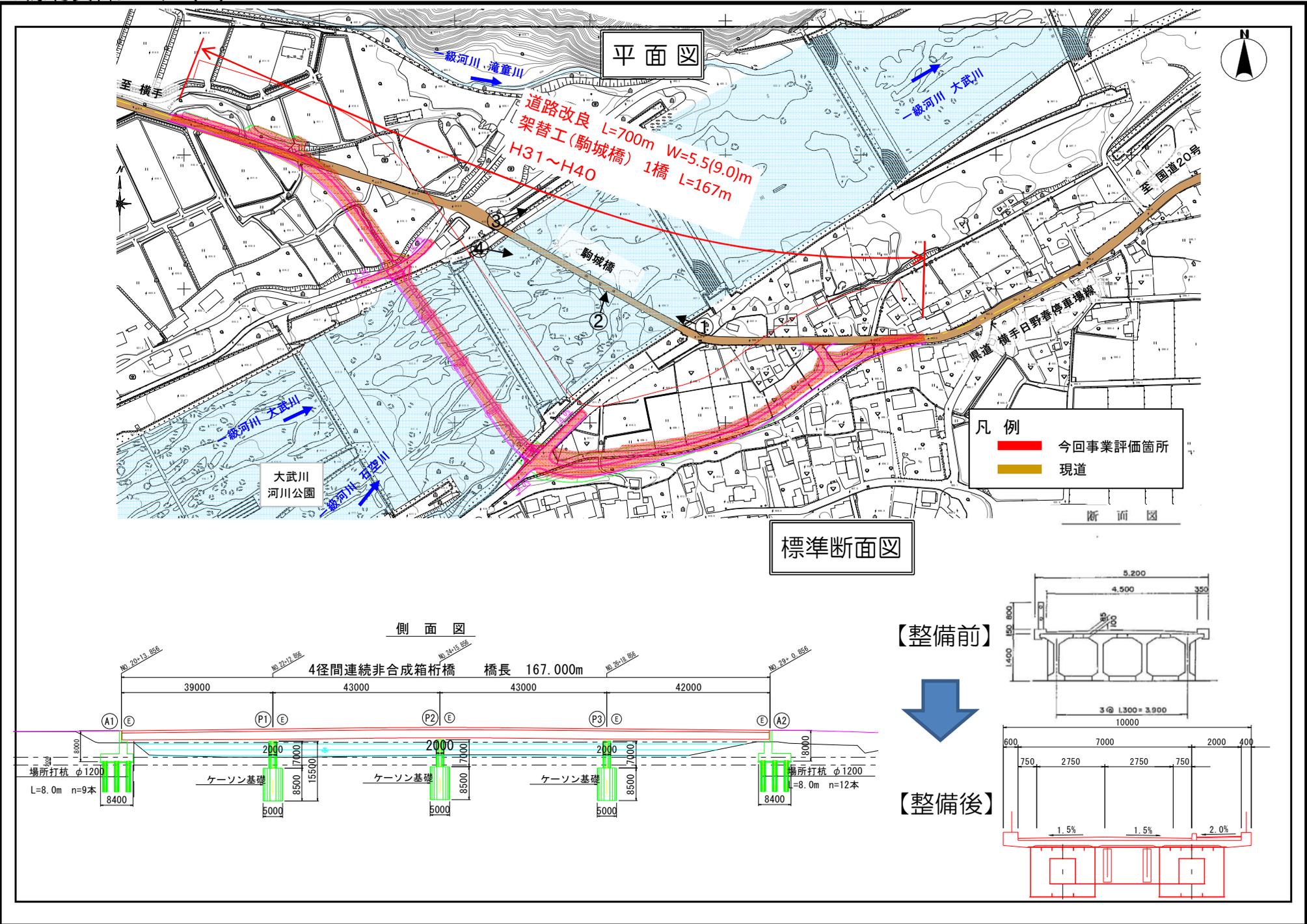
1. 事業説明シート

事業名	事業箇所	北杜市白州町横手～武川町柳澤	地区名	(一)横手日野春停車場線 (駒城橋(こまきばし))	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 一般県道横手日野春停車場線は、北杜市白州町横手を起点にJR日野春駅に至る生活道路であるとともに、駒ヶ岳山麓などの観光地へのアクセス道路である。昭和36年竣工の駒城橋は、損傷状況が早期に対策を行うべき状況である上、現行の耐震基準を満たしていない。 さらに、幅員が狭く普通車同士のすれ違いが困難な状況となっていることから、早急に事業着手する必要がある。</p> <p>②整備目標・効果 <input type="checkbox"/> 主要目標 ○災害に強い道路の確保 危険度(橋梁等) : 耐震未補強、耐荷未補強 損傷度等(橋梁等) : 損傷状況による対策区分 C (速やかに補修を行う必要がある) 緊急輸送道路の指定: 指定なし 自動車交通量: 1,222台/12h < 3,428台/12h以上(平日)※ (H27センサス) ※評価基準値</p> <p><input type="checkbox"/> 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 41.7% < 64.0%以下※ 混雑時走行速度 43.5km/h > 30km/h以下※ (H27センサス) ※評価基準値</p> <p><input type="checkbox"/> 副次効果 ○アクセス機能の維持 (通行止めによる迂回に2倍以上の時間が必要となる道路である。)</p> <p>③目標達成の方法 白州町横手～武川町柳澤におけるL=700mについて橋梁整備 車道幅員4.5m→5.5m 歩道無し→歩道幅員2.0m</p>			<ul style="list-style-type: none"> 「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) 「山梨県橋梁長寿命化実施計画」(平成22年3月) 			
(2) 整備内容			<p>(4) 事業位置図等</p>  <p>凡例 ■ 今回事業評価箇所</p> <p>道路改良 L=700m W=5.5(9.0)m 駒城橋架替 L=167m H31～H40</p>			
<p>①整備内容 道路改良 L=700m W=5.5(9.0)m (駒城橋架替 L=167m)</p> <p>②着手年度 平成31年度 ③完成見込年度 平成40年度</p> <p>④総事業費 約1,300百万円 (国費757百万円(5.83/10) 県費543百万円(4.17/10))</p> <p>⑤年度別の整備内容 (事業費) 平成31年度～32年度 設計・測量・用地取得 140百万円 平成33年度～38年度 橋梁上下部工事・道路改良工 860百万円 平成39年度～40年度 旧橋撤去工事・道路改良工事 300百万円 ※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 なし</p>						

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) 本路線は、峡北地域のネットワークを構成する幹線道路であるとともに、観光へのアクセス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>(5) 整備手法の有効性 《(妥当)・妥当でない》</p> <p>(理由) 現駒城橋は、損傷状況、耐震未補強、交通隘路といった課題だけでなく、洪水時に流水を阻害し、疎通障害が生じており、流下断面を確保する必要がある。これらのことから、橋梁架け替えが唯一の手法である。</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) 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 〈有・(無)〉</p> <p>(状況)</p>																																													
<p>(3) 経済効率性 〈妥当・妥当でない〉</p> <p>(理由)</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:10%;">総事業費</td> <td style="width:15%;">1,300</td> <td style="width:15%;">百万円</td> <td style="width:10%;">工期</td> <td style="width:15%;">H31~H40</td> <td style="width:10%;">基準年</td> <td style="width:15%;"></td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: mixed;">経済効率性</td> <td colspan="2">費用</td> <td colspan="2">便益</td> <td colspan="2">百万円</td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td></td> <td>走行時間短縮</td> <td></td> <td colspan="2">百万円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td></td> <td>走行経費減少</td> <td></td> <td colspan="2">百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少</td> <td></td> <td colspan="2">百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>その他※</td> <td></td> <td colspan="2">百万円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">B/C</td> <td colspan="5">老朽化した橋梁の架替事業であり、費用便益の算出規定がないため不算出。</td> </tr> </table>	総事業費	1,300	百万円	工期	H31~H40	基準年		経済効率性	費用		便益		百万円		建設費		走行時間短縮		百万円		維持管理費		走行経費減少		百万円				交通事故減少		百万円				その他※		百万円		B/C		老朽化した橋梁の架替事業であり、費用便益の算出規定がないため不算出。					<p>(6) 環境負荷等への配慮 《(妥当)・妥当でない》</p> <p>(理由) 周辺は大武川や石空川、滝童川が合流する箇所であることから、流況解析を実施し、河川環境への影響の少ない架橋位置とするとともに、景観アドバイザー会議を活用し、甲斐駒ヶ岳への眺望や周辺の河川公園と調和した景観に配慮した計画とする。</p>
総事業費	1,300	百万円	工期	H31~H40	基準年																																									
経済効率性	費用		便益		百万円																																									
	建設費		走行時間短縮		百万円																																									
	維持管理費		走行経費減少		百万円																																									
			交通事故減少		百万円																																									
			その他※		百万円																																									
B/C		老朽化した橋梁の架替事業であり、費用便益の算出規定がないため不算出。																																												
<p>(4) 事業実施・規模の妥当性 《(妥当)・妥当でない》</p> <p>(理由) 駒城橋は山梨県橋梁長寿命化実施計画において架替橋梁に位置付けられており、老朽化した同施設の架替区間に限定して整備する。</p> <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>(7) 事業計画の熟度 《(妥当)・妥当でない》</p> <p>(理由) 以前から地元より早急な整備が望まれており、平成29年3月には武川町・白州町の7地区代表により構成する「駒城橋架け替え工事推進委員会」が設立された。 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。 河川管理者とは、事前協議を完了している。</p>																																													
<p><input type="checkbox"/> 必 要 整備内容とその根拠</p> <p>(状況) 走行性・安全性を満足した道路線形を選定し、最低限の区間L=700mとした。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、橋の構造基準は、道路橋示方書による。</p>	<p>《総合評価》 《(妥当)・妥当でない》</p> <p>6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)

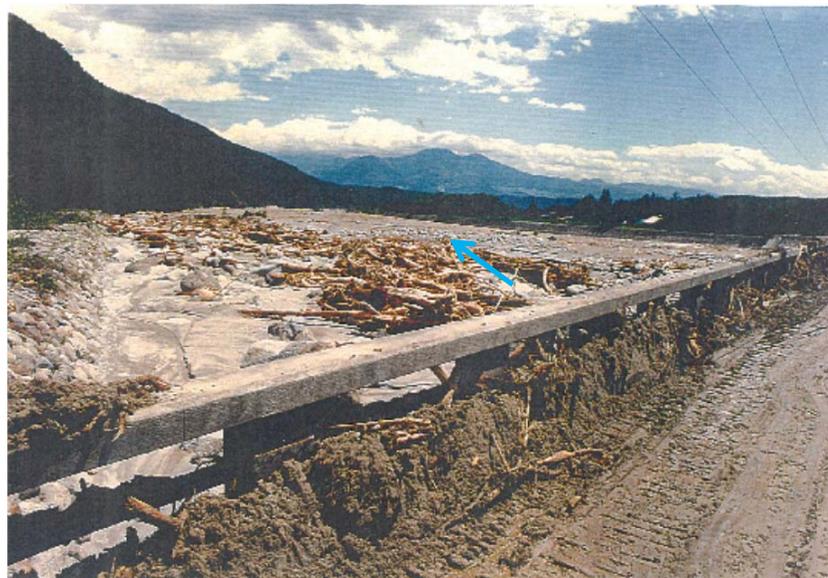
【写真①】 現道の状況 (幅員狭小)



【写真②】 現橋の劣化状況 (鋼製支承がうろこ状腐食により損傷)



【写真③】 洪水時の状況 (昭和57年8月 台風10号)



【写真④】 洪水の状況 (平成2年8月 台風11号)

