

1. 事業説明シート

事業名	道路事業 [国道橋りょう改築事業 (国補)]	事業箇所	甲府市白井町～笛吹市石和町	地区名	国道140号 (新山梨環状道路・東部区間Ⅱ期)	事業主体	山梨県
-----	------------------------	------	---------------	-----	-------------------------	------	-----

(1) 事業の概要

①課題・背景

新山梨環状道路は、甲府都市圏の中心部に集中する交通を適切に分散・導入し甲府市内の慢性的な交通渋滞を解消するとともに、周辺地域の拠点施設を有機的に結合し地域連携を強化する機能を併せ持った道路である。このうち東部区間は、供用済みである南部区間の西下条ランプから国道20号に至る全長約7kmの区間である。西下条ランプから国道20号をつなぐ現道は、朝夕を中心に交通が集中し激しい渋滞が発生しており、社会・経済活動に大きな支障となっている。

本路線は平成39年に予定されているリニア中央新幹線の開業効果を最大限に発揮するための交通ネットワークとして位置づけられており、既に事前評価済みである西下条ランプ～(仮)東油川ランプ間に加え一体的に整備を進めることで交通の分散による渋滞緩和を図り、リニア新駅と県内各地とのアクセス強化を図る必要がある。

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：17.4km/h<30km/h以下 (国道140号・笛吹市石和町東油川) ※
 - ・自動車交通量：6,505台/12h>3,314台/12h以上※

- 副次目標
- 災害に強い道路の確保
 - ・危険度・損傷度：なし
 - ・緊急輸送道路の指定：指定あり (第1次緊急輸送道路)
 - ・自動車交通量：6,505台/12h>3,314台/12h以上※ ※評価基準値

- 副次効果
- 主要渋滞ポイントの解消 (通過に5分以上を要する等、著しい渋滞が発生している交差点の解消もしくは大幅な改善)

③目標達成の方法

新山梨環状道路 (東部区間約7km) のうち、(仮)東油川ランプ～(仮)広瀬ランプまでの3.7km間を暫定2車線で整備。
車道幅員 現道7.0m→9.5m (自動車専用道)。

(2) 整備内容と整備量

- ①整備内容 道路改良 L=3,700m W=7.0(9.5)m [暫定形 (2/4)]
- ②整備期間 平成26年度～平成34年度
- ③総事業費 約18,300百万円 (国費10,065百万円(5.5/10)県費8,235百万円(4.5/10))
- ④全体計画 (年度別整備内容) (事業費)

平成26年度	測量、調査、設計	100百万円
平成27年度	測量、調査、設計、用地取得	1,300百万円
平成28年度	測量、調査、設計、用地取得、道路改良工事	2,500百万円
平成29年度	測量、調査、設計、用地取得、道路改良工事	2,500百万円
平成30年度	測量、調査、設計、用地取得、道路改良工事	2,450百万円
平成31年度	道路改良工事	2,500百万円
平成32年度	道路改良工事	2,900百万円
平成33年度	道路改良工事	3,200百万円
平成34年度	道路改良工事	850百万円

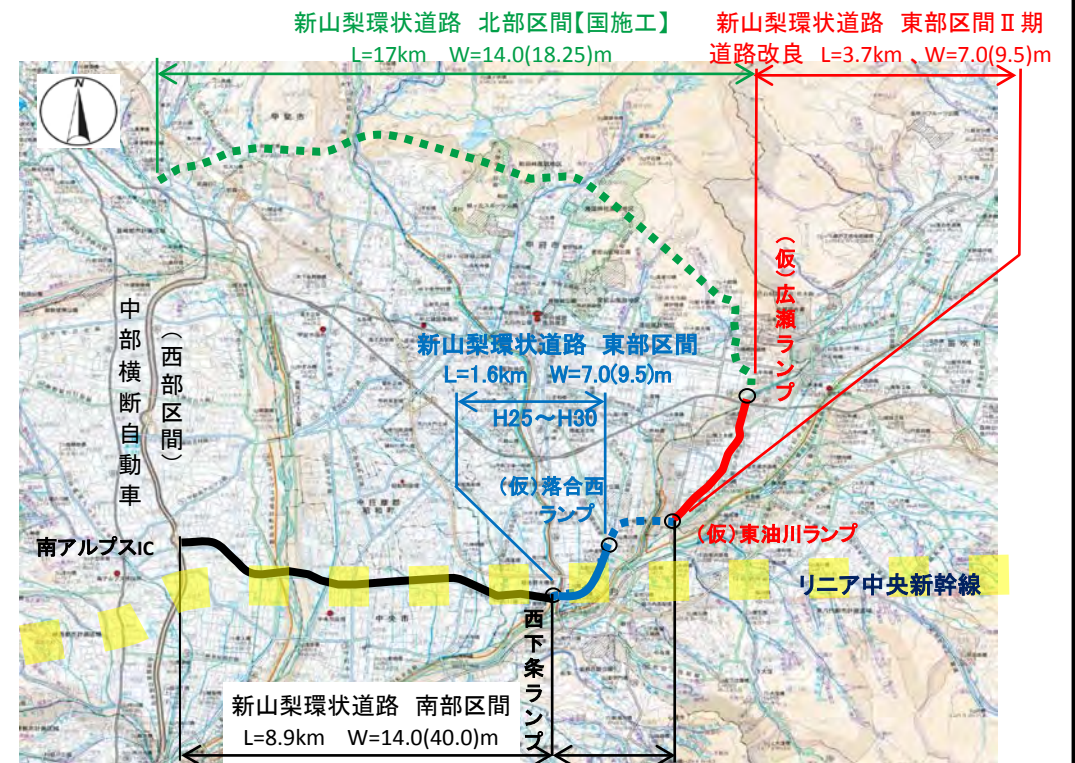
□既整備内容・期間・事業費

新山梨環状道路・南部区間 L=8.9km、W=14.0(40.0) m、H7～H20、約820億円
 新山梨環状道路・東部区間 L=1.6km、W=7.0(9.5) m、H25～H30 (予定) 約97億円
 ※ [事前評価済み区間 L=3.4km、W=7.0(9.5)m、H25～H32、約232億円]

(3) 中・長期計画等の位置付け

- ・「山梨県社会資本整備重点計画-第二次-」(H20～H26)
- ・山梨県地域防災計画 (第1次緊急輸送道路に指定)
- ・山梨のみちづくりビジョン (H21.3)
- ・山梨県リニア活用基本構想 (H25.3)

(4) 事業位置等図



【凡例】

— (Red line)	今回事業評価箇所
— (Black line)	既整備箇所
— (Dotted green line)	計画箇所
— (Dotted blue line)	事前評価済み箇所
— (Solid blue line)	事業中箇所

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>(5) 整備手法の有効性 (妥当)・妥当でない</p>
<p>(理由) 新山梨環状道路は甲府都市圏における幹線ネットワークを構成する重要な路線であり、社会的受益は大きく極めて公共性が高い。</p>	<p>(理由) 自動車専用道路であるため、一般道路との円滑な接続を考慮して道路線形を決めるとともに、橋梁形式は極力少なくして経済性に優れた計画とした。</p>
<p>(2) 事業執行主体の妥当性 (県が行うべきか) (妥当)・妥当でない</p>	<p><input type="checkbox"/> 他の整備手法の有無 <有(無)></p>
<p>(理由) 道路法第12条の規定により県が実施すべき事業である。</p>	<p>(状況) なし</p>
<p>(3) 経済効率性 (妥当)・妥当でない</p>	<p>(6) 環境負荷への配慮 (妥当)・妥当でない</p>
<p>(理由) ・費用(C)=142億円 (内訳)改築費 138億円 維持管理費 4.0億円 ・便益(B)=234億円 (内訳)走行時間短縮 151億円 走行経費減少 43億円 交通事故減少 30億円 追加便益 9.6億円 ・費用便益比(B/C)=1.6 費用便益比(B/C)は国の採択基準1.0を超えている。</p>	<p>(理由) 都市計画道路甲府外郭環状道路東区間として環境影響評価を実施しており、環境要因の「工事の実施」と「土地または工作物の存在及び供用」に関し、大気質、騒音、振動、低周波音、地下水の水位、地形及び地質、日照障害、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、廃棄物等の環境要素について調査、予測を実施し、著しい環境影響を及ぼすことがない計画となっている。</p>
<p>(4) 事業実施・規模の妥当性 (妥当)・妥当でない</p>	<p>(7) 事業計画の熟度 (妥当)・妥当でない</p>
<p>(理由) 東部区間全線(約7km)は平成25年3月に都市計画決定済みであることから、南部区間に引き続き整備を進め環状道路機能を発揮させる必要がある。 また、笛吹市石和町で接続する北部区間(国施工)もリニア中央新幹線開業を見据え平成26年度新規事業化を予定していることから、これと連携して事業を実施する必要がある。</p> <p><input type="checkbox"/> 同等施設等(計画を含む)の有無 <有(無)> (状況) 新山梨環状道路については他に同等の代替施設はない。</p> <p><input type="checkbox"/> 必要整備量とその根拠 (状況) 整備区間については、東部区間全線約7kmのうち西下条ランプから(仮)東油川ランプ(平成24年度事前評価済み)間に続く国道20号までの残区間であり、幅員等規格については道路構造令による。車線数は早期に整備効果を発現するために暫定2車線とした。</p>	<p>(理由) 本事業の計画策定に当たっては、PI(パブリック・インボルブメント)手法を用い計画づくりの早い段階からきめ細かな情報提供を行い、地元地域や道路利用者より広く意見を伺いながら計画づくりを進めてきた。ハガキや説明会等により約2,000人の方々から寄せられた意見を反映した概略計画を平成18年度に公表した。 本年3月に都市計画決定された路線であり、現在事業中区間と併せ、本路線の整備に対する地域の期待は高い。</p> <p style="text-align: right;">(妥当)・妥当でない</p> <p>(理由) 7項目全てが妥当と評価されることから、実施が妥当と判断する。</p>

①甲府精進湖線(中道橋)渋滞状況



②国道140号(笛吹川左岸)渋滞状況



③国道140号(白井河原橋)渋滞状況



④国道140号(白井河原橋より)渋滞状況



⑤国道140号(井戸)渋滞状況



⑥国道140号(東高橋)渋滞状況



⑦国道140号(上阿原)渋滞状況



⑧国道20号(上阿原)渋滞状況

