

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) <input checked="" type="radio"/> 妥当でない</p>	<p>(5) 整備手法の有効性 <input checked="" type="radio"/> 妥当でない</p>
<p>(理由) 地域の重要な生活道路であるとともに、富士吉田市と大月市を結ぶ幹線道路であり、社会的受益は大きく極めて公共性が高い。</p>	<p>(理由) 整備箇所は電線類の地中化に必要な最小限の拡幅整備とし最も経済的な計画としている。</p>
<p>(2) 事業執行主体の妥当性 (県が行うべきか) <input checked="" type="radio"/> 妥当でない</p>	<p><input type="checkbox"/> 他の整備手法の有無 <input checked="" type="radio"/> 有 <input type="radio"/> 無</p>
<p>(理由) 本路線は、県管理国道であり、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 <input checked="" type="radio"/> 妥当でない</p>	<p>(6) 環境負荷への配慮 <input checked="" type="radio"/> 妥当でない</p>
<p>(理由) ・費用(C) = 18.6億円 (内訳) 改築費18.3億円 維持管理費0.3億円 ・便益(B) = 25.6億円 (内訳) 走行時間短縮20.5億円 走行経費減少1.6億円 交通事故減少0.3億円 追加便益3.2億円 ・費用便益比 (B/C) = 1.4 費用便益比 (B/C) は国の採択基準1.0を超えている。 ・電線類地中化は費用便益比の算出規定がないため、経済効率性の算定対象としていない。</p>	<p>(理由) 本事業箇所は市街化された区域であり、自然環境への影響は少ない。 また、電線類を地中化することにより富士山眺望を良好な景観へと創出する。</p>
<p>(4) 事業実施・規模の妥当性 <input checked="" type="radio"/> 妥当でない</p>	<p>(7) 事業計画の熟度 <input checked="" type="radio"/> 妥当でない</p>
<p>(理由) 台風や地震といった災害時のライフライン被害の軽減や緊急輸送路・避難路の確保、また、安全で快適な通行空間を確保するとともに、電柱や電線類で阻害されている富士山眺望を良好な景観へと創出するため事業実施及びその規模は妥当である。</p> <p><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)</p> <p><input type="checkbox"/> 必要整備量の根拠 (状況) 電線類地中化整備に必要な最低限の区間L = 300m。 幅員等は道路構造令による。</p>	<p>(理由) ・富士吉田市より早期整備の要望を受けている。また、富士吉田市が事務局となり、地元商業地域の活性化を目指す「中曽根沿線まちづくり地区協議会」が発足し、整備計画と並行して勉強会や規約の策定を行っている。 ・平成27年3月の国道137号吉田河口湖バイパスの供用により緊急輸送道路としての機能が期待されている。</p> <p>以上のことから、事業計画の熟度は高い。</p> <p>《総合評価》 <input checked="" type="radio"/> 妥当でない</p>
	<p>(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。</p>

3. 添付資料シート(1)

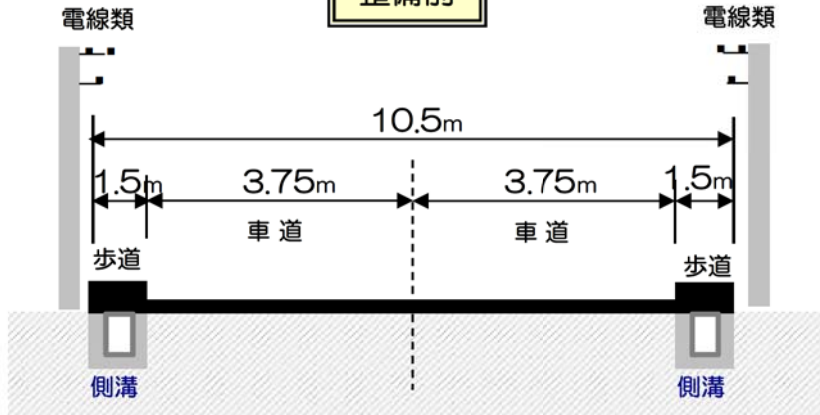
平面図

H28~H39 国道139号(金鳥居北)
 電線類地中化 L=300m(両側L=600m)
 道路改良 L=300m W=6.5(16.5)m

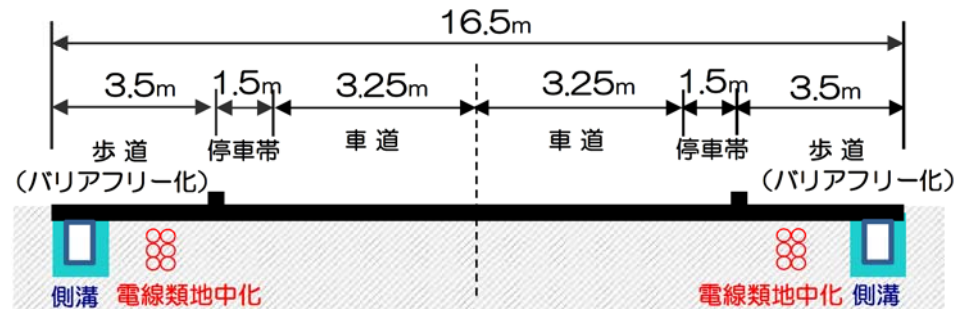


標準横断面図

整備前



整備後



①現道の状況 金鳥居交差点付近



②現道の状況 富士山眺望を阻害する電線類



③現道の状況 国道沿いに立ち並ぶ電柱や電線類



④現道の状況 中曽根交差点付近

