

新規事業採択時評価結果（平成31年度新規事業化箇所）

担当課：都市局街路交通施設課  
担当課長名：本田 武志

事業の概要

事業名	地域高規格道路ICアクセス道路 都市計画道路 高畑町昇仙峡線（Ⅱ期工区）	事業区分	補助事業	事業主体	山梨県
起終点	山梨県甲府市千塚 山梨県甲府市千塚	延長	0.32km		
事業概要	高畑町昇仙峡線は、山梨県甲府市高畑を起点とし、同市山宮へ至る延長約7.3kmの都市計画道路である。新山梨環状道路（仮称）牛句ICと接続し、県内道路ネットワークの形成に資する重要な路線の一つで、観光名所である昇仙峡への観光道路でもある。狭隘部の解消、歩行者・自転車の安全確保、IC・観光地や甲府駅等へのアクセス向上、災害時の避難・輸送機能の向上を目的として、改良および電線類地中化の整備を行う。				
事業の目的、必要性	現在は車道幅員が2.75mと狭く、歩道も未整備であるため、朝夕に渋滞が発生するとともに、近接する小学校（2校）と中学校に通学する児童・生徒等も危険な状況である。このため、現在整備中の新山梨環状道路（仮称）牛句ICと中心市街地のアクセス性向上を図るとともに、歩行者・自転車の安全確保のため、未改良区間320mの道路改良工事及び両側640mにおいて電線類の地中化を実施する。				
全体事業費	14億円	計画交通量	15,100台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	2.0	総費用 9.5億円 (事業費: 9億円 維持管理費: 0.3億円)	総便益 19億円 (走行時間短縮便益: 15億円 走行経費減少便益: 0.80億円 交通事故減少便益: 億円 追加便益: 3億円)	基準年 平成30年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= (交通量 %)	B/C= (交通量 %)	
		事業費変動	B/C= (事業費 %)	B/C= (事業費 %)	
	事業期間変動	B/C= (事業期間 %)	B/C= (事業期間 %)		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	○	【渋滞損失時間の改善】 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】  【渋滞度曲線】 【その他の特徴】  ※データは県内平均・全国平均と比較すること	
	事故対策	○	【死傷事故率】 (死傷事故率比(県内平均比) ) (事故率曲線における位置: )  【その他の特徴】  ※データは県内平均・全国平均と比較すること		
	歩行空間	○	現況、歩道未整備の区間に自転車歩行者道の整備を行う（通学路指定あり）		
	社会全体への影響	住民生活	○	自歩道をフラット歩道として整備することにより、バリアフリー化が促進される	
		地域経済	○	道路改良により沿線の土地利用が向上し、地域経済の活性化につながる	
災害		○	電線類の地中化を行うことでライフラインの強化が図られる（第2次緊急輸送道路）		
環境	○	電線共同溝の同時整備により、良好な生活環境を確保する			
地域社会	○	中心市街地と観光地（御嶽昇仙峡）とを結ぶ路線であり、地域の活性化に寄与する			
事業実施環境	○	都市計画決定済路線であり、地域の本計画についての認知度は高い 本計画箇所の隣接は改良済であり、早期全線供用への期待が高い			

採択の理由

この事業は、甲府市千塚において、現道を拡幅し、歩道を整備するとともに、電線類の地中化を行うものである。当該路線は、新山梨環状道路・（仮称）牛句ICと甲府中心市街地を結ぶ重要な路線であり、将来的な交通量の増加も見込まれる。しかし、現況は車道幅員が狭く、慢性的な渋滞が発生している他、歩道も未整備であるため、歩行者および自転車の通行が危険な状態となっている。  
本事業により、中心市街地と週へ地域とのアクセスが向上するとともに、歩行者等の安全の確保も図られることから、事業の必要性は高く、実施が妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

関係する地方公共団体等の意見

本事業地である甲府市からは早期供用の要望あり。

学識経験者等の第三者委員会の意見

本事業の整備により、中心市街地と周辺地域とのアクセスが向上するとともに、歩行者等の安全の確保も図られることから、事業の必要性は高く、実施が妥当である。

事業採択の前提条件

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25年に現計画に変更。