

(再評価)

資料 4 - 5 - ①
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成23年度第2回)

一般国道20号 新山梨環状道路(北部区間)

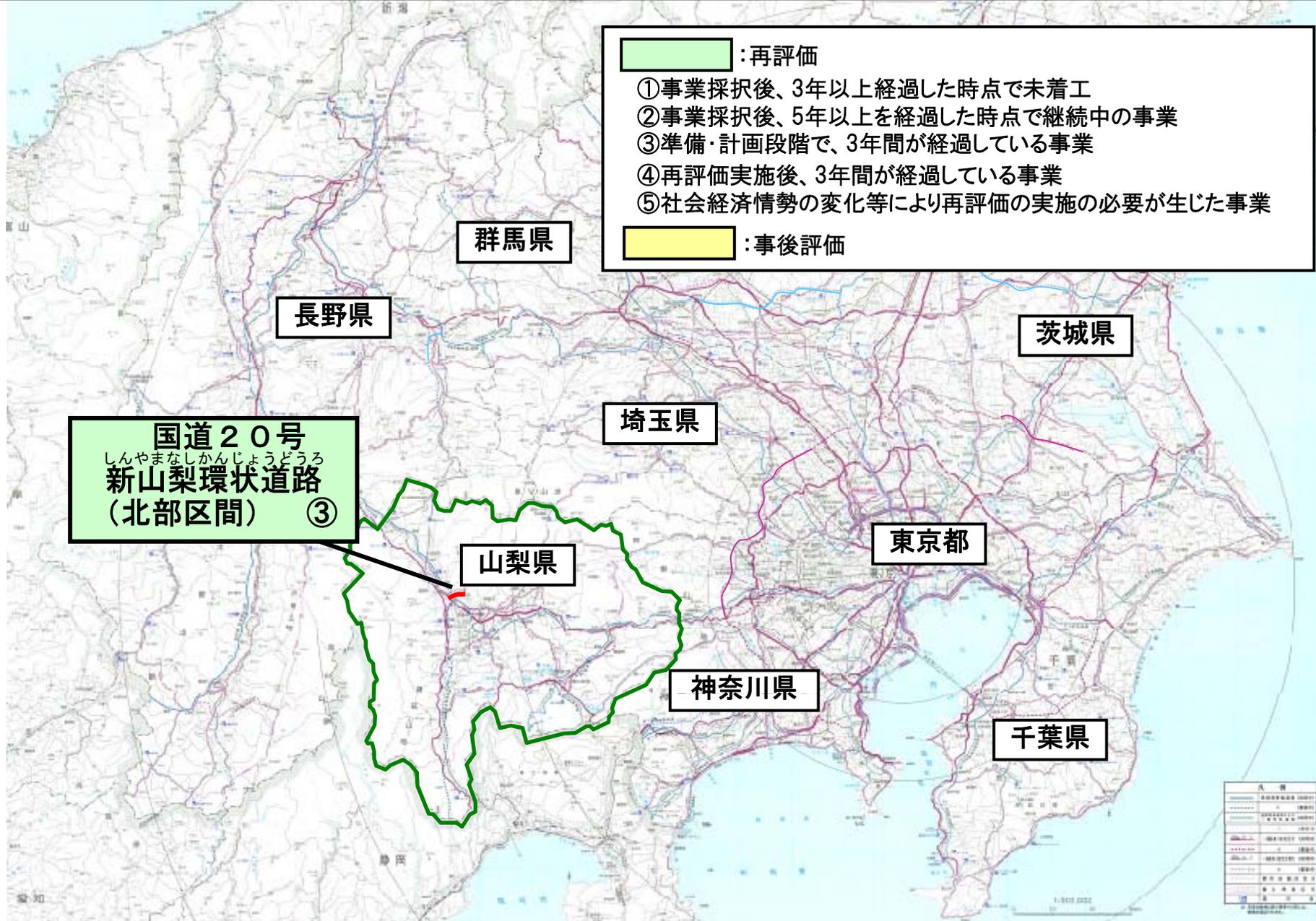
平成23年8月11日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

| | |
|-----------------|----|
| 1. 位置図 | 1 |
| 2. 事業の目的と計画の概要 | 2 |
| 3. 事業進捗の状況 | 4 |
| 4. 事業の必要性に関する視点 | 7 |
| 5. 費用対効果 | 11 |
| 6. 事業進捗の見込みの視点 | 13 |
| 7. 今後の対応方針(原案) | 14 |

1. 位置図



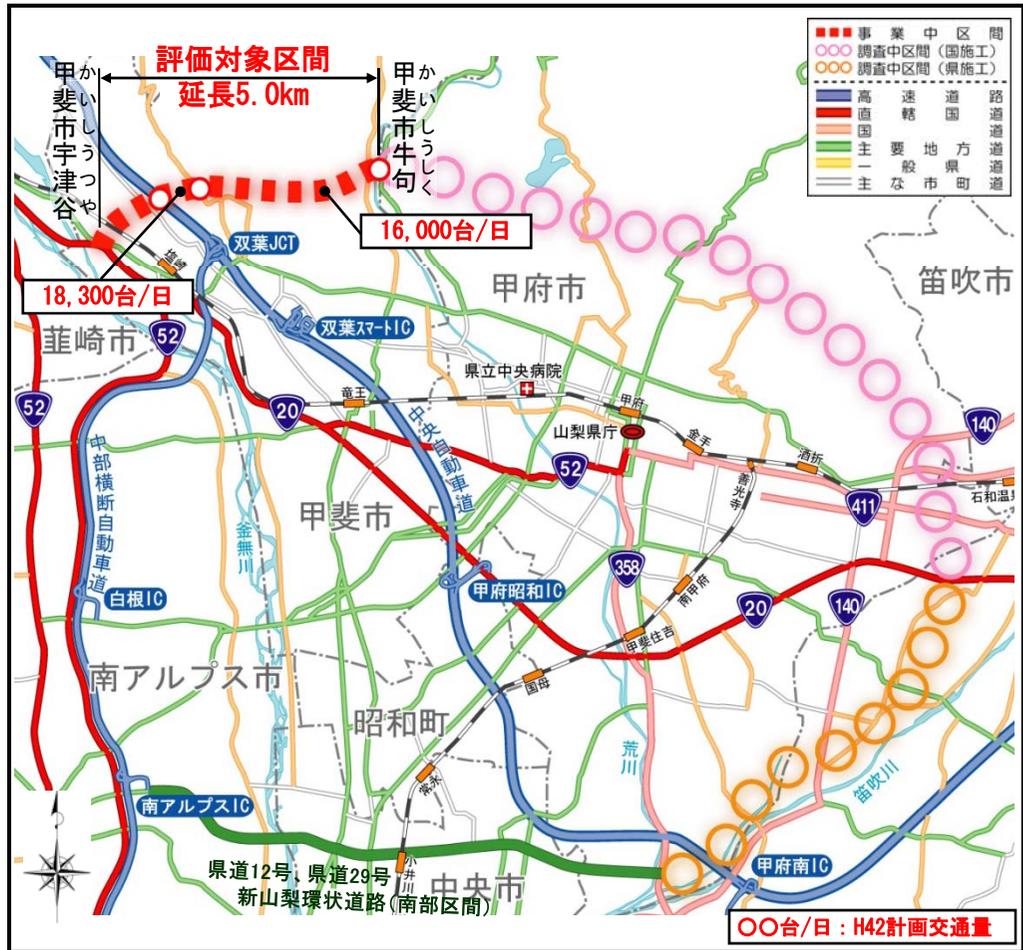
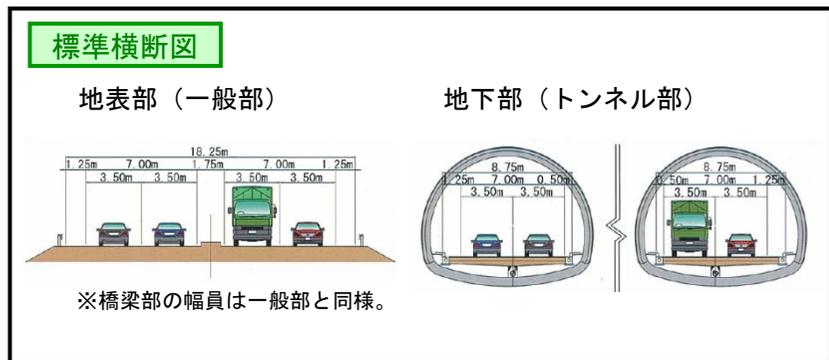
2. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ・甲府都市圏の交通渋滞の緩和
- ・地域間の連絡強化による連携・交流の促進
- ・中央自動車とのアクセス・ネットワーク効果の発現

(2) 計画の概要

| | |
|-------|--|
| 区間 | やまなしけん か い しゅうく : 自)山梨県甲斐市牛匂 やまなしけん か い しゅうつや : 至)山梨県甲斐市宇津谷 |
| 事業化延長 | : 延長5.0km |
| 幅員 | : 17.5~18.25m |
| 道路規格 | : 第3種第1級 |
| 設計速度 | : 80km/h |
| 車線数 | : 4車線 |
| 事業化 | : 平成16年度 |
| 事業費 | : 約353億円 |
| 計画交通量 | : 16,000~18,300台 |



2. 事業の目的と計画の概要

■ 国道20号の交通特性

- ・国道20号の交通特性は、起終点のいずれかを周辺地域とする内外交通が約6割、周辺地域と通過する通過交通が約1割を占めている。

■ 国道20号の主な利用OD(国道20号を利用する交通の結びつき)

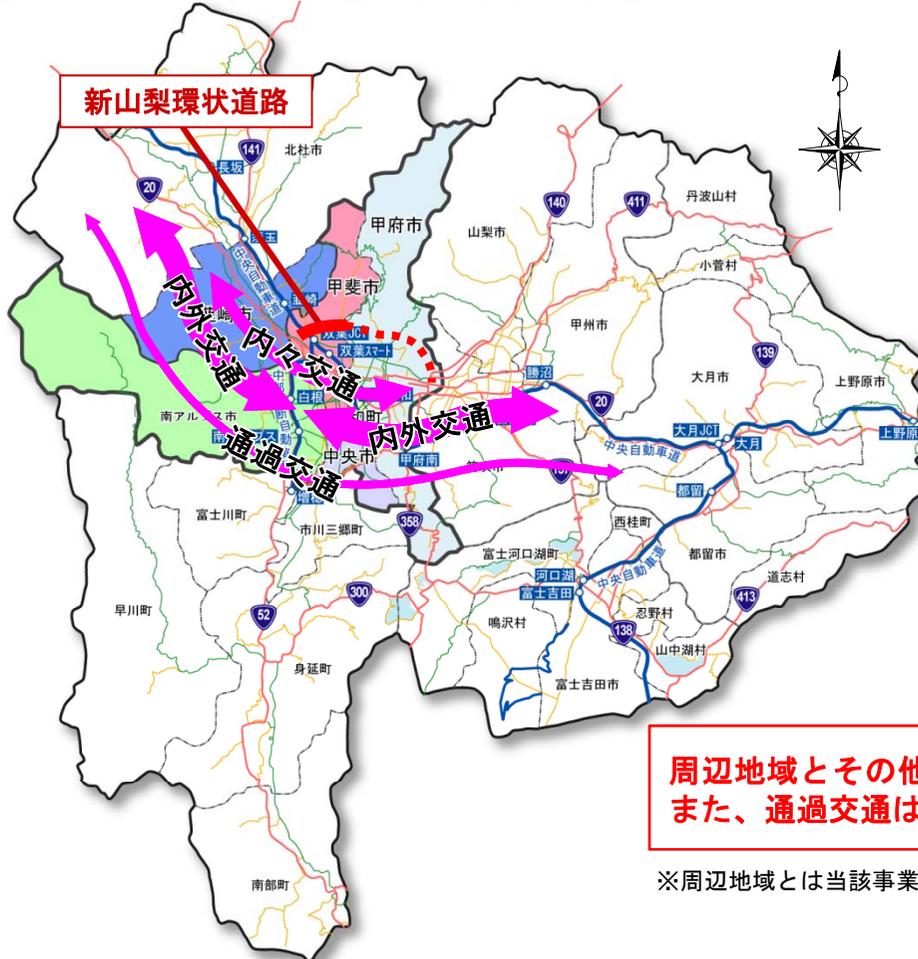


表 国道20号の交通特性

| 国道20号のOD内訳 | H17 交通量 (万台/日) | 比率 |
|------------------|----------------------|------|
| 周辺地域 (内々) | 197 | 30% |
| 周辺地域⇄甲斐市 | 12 | 2% |
| 周辺地域⇄甲府市 | 152 | 23% |
| 周辺地域⇄昭和町 | 11 | 2% |
| 周辺地域⇄中央市 | 11 | 2% |
| 周辺地域⇄南アルプス市 | 7 | 1% |
| 周辺地域⇄韮崎市 | 4 | 1% |
| 周辺地域とその他の地域 (内外) | 388 | 60% |
| 周辺地域⇄周辺地域外 (県内) | 362 | 56% |
| 周辺地域⇄他県 | 26 | 4% |
| 通過交通 (外々) | 65 | 10% |
| 合計 | 650 | 100% |

周辺地域とその他の県内及び他県との交通が全体の6割を占める。
また、通過交通は全体の約1割を占める。

※周辺地域とは当該事業が通過する地域及び甲斐市、昭和町、中央市、南アルプス市、韮崎市
資料：H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

3. 事業進捗の状況

(1) 事業の経緯

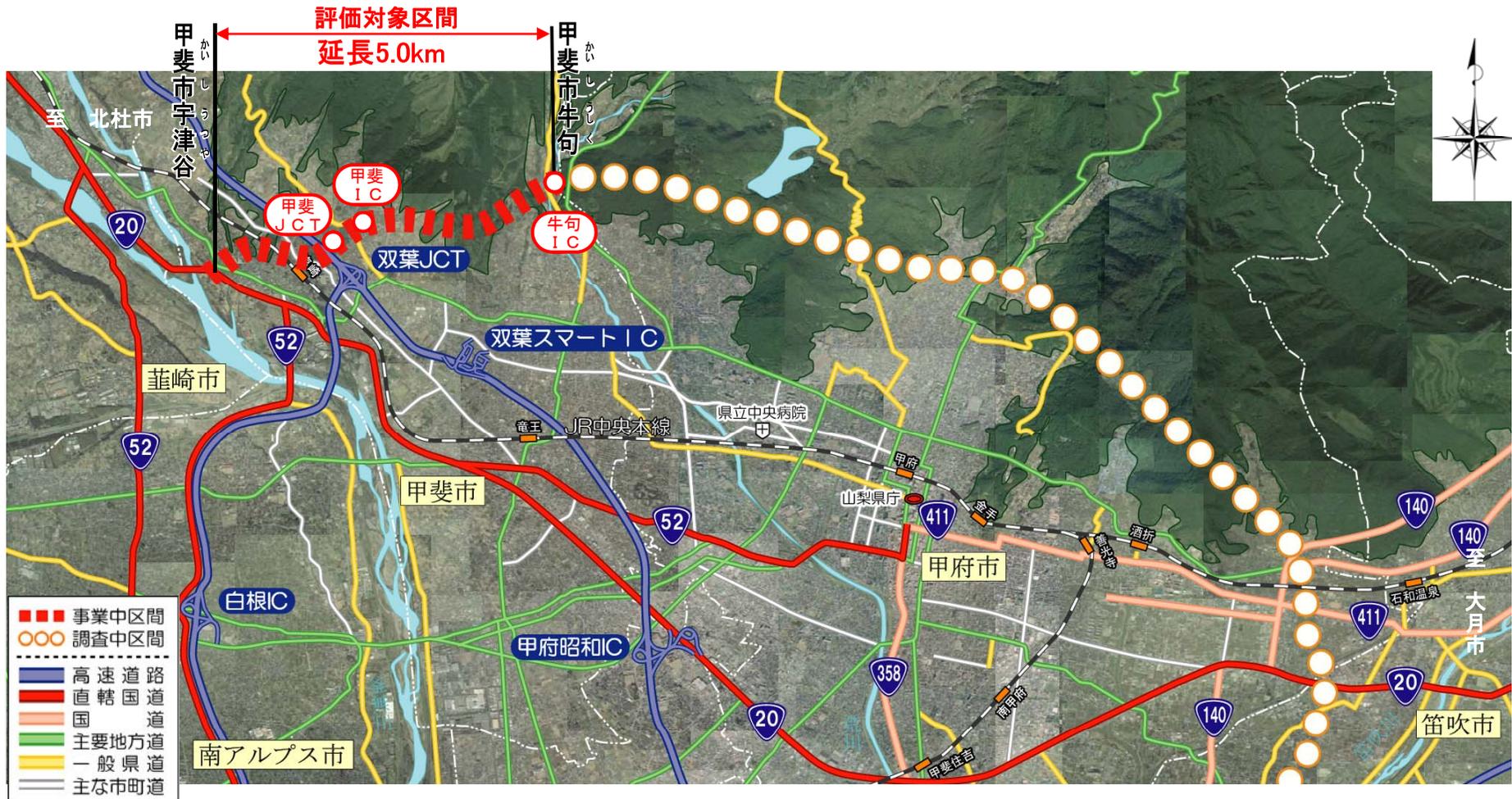
- 平成16年度 : 事業化
 - 平成16年度～19年度 : オオタカ検討会
 - 平成17年7月～8月 : 環境影響評価方法書の公告・縦覧
 - 平成20年度～22年度 : 水文環境技術検討会
 - 平成22年2月～3月 : 都市計画素案説明会開催
 - 平成23年3月 : 山梨県において、都市計画原案に対する公聴会開催
- ※用地未着手



3. 事業進捗の状況

(2) 周辺状況

- ・当該区間は甲府市市街地北部の山間部を外周して計画されている。
- ・通過する箇所の土地利用は、大部分が山地である。

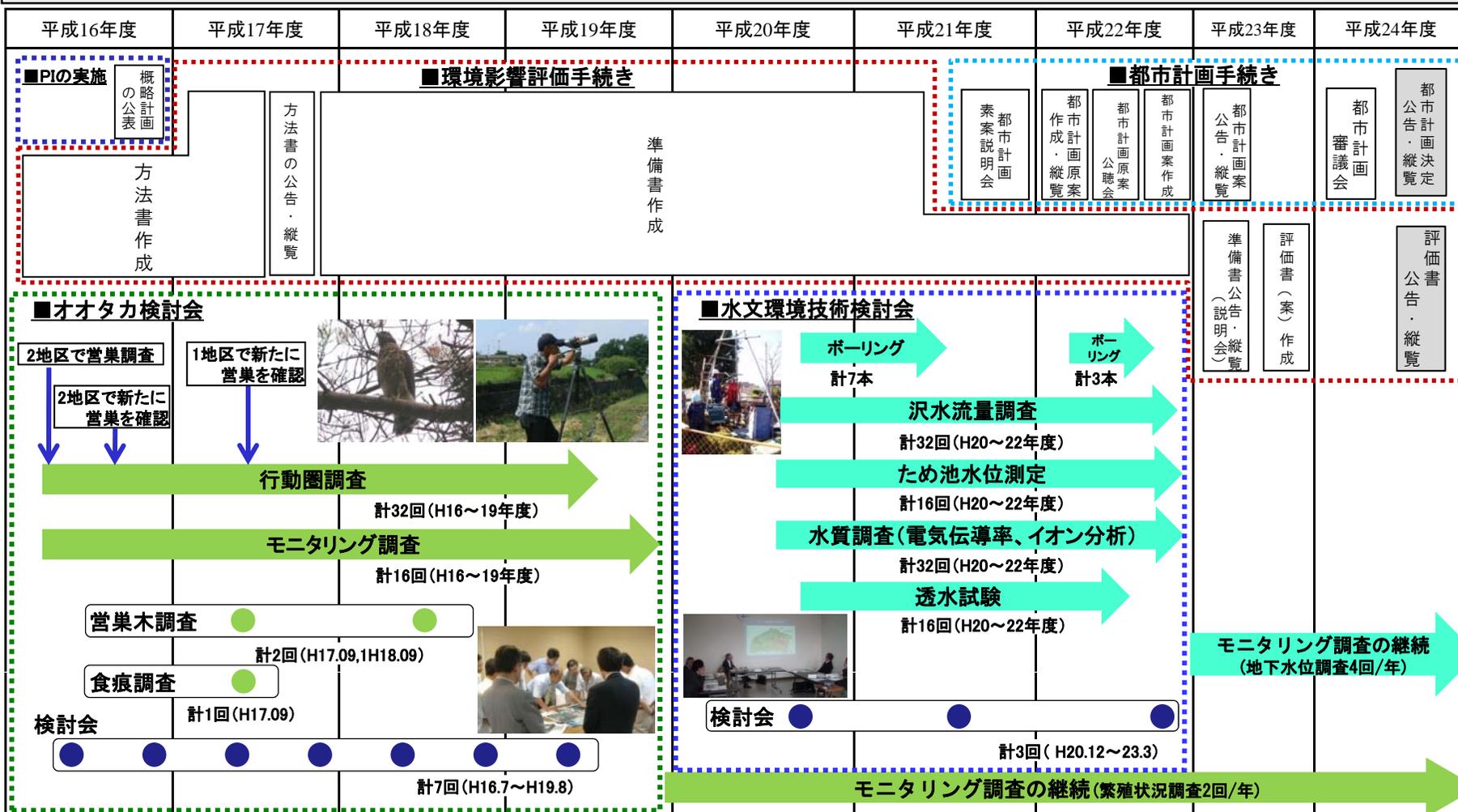


注：評価対象区間のインターチェンジ、ジャンクション名については仮称

3. 事業の進捗状況

(3) 事業化からの調査の進捗状況

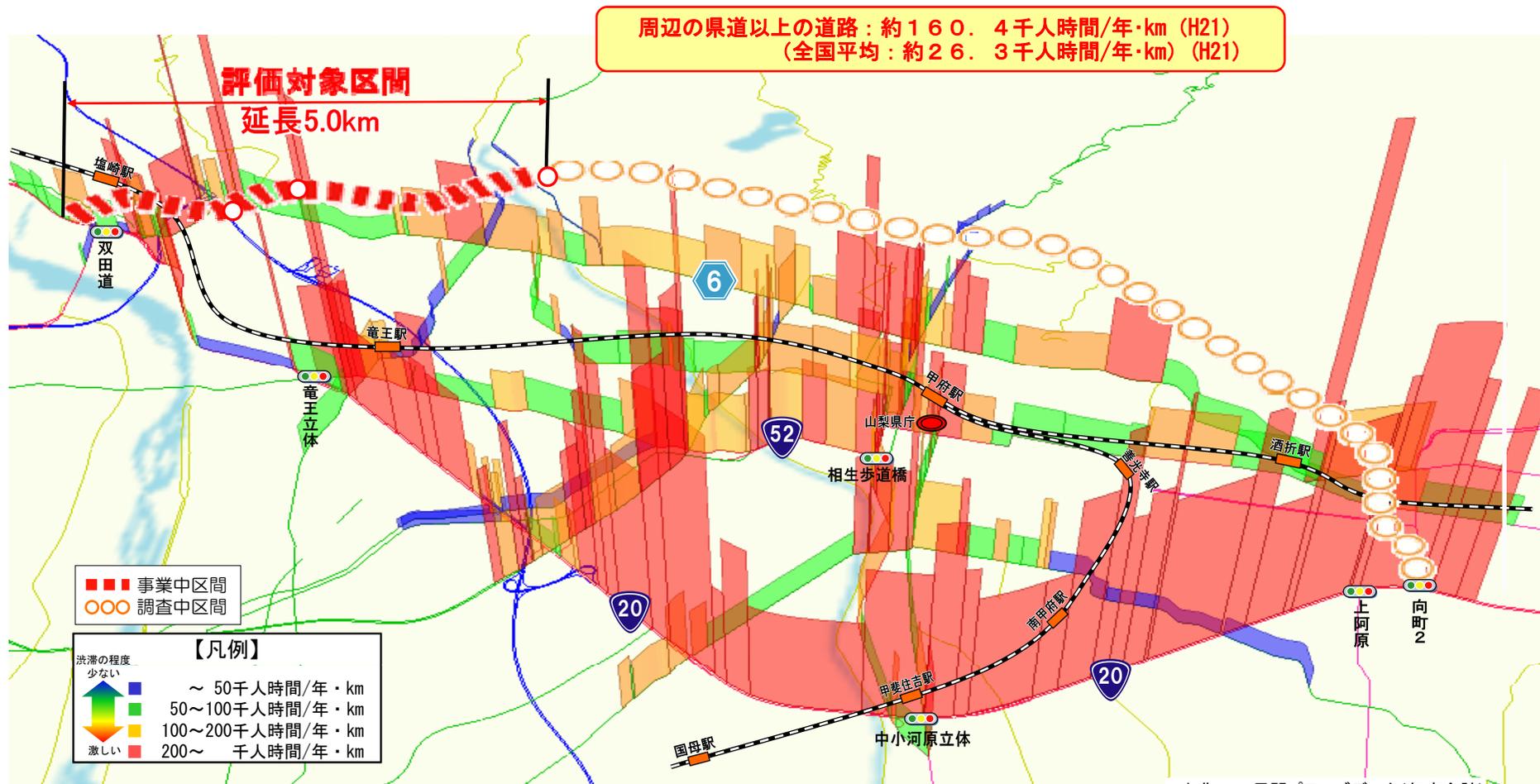
- ・都市計画決定及び環境影響評価書の公告に向けて、平成16年度より環境影響評価手続き、平成21年度より都市計画手続きを実施。
- ・「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」に指定されているオオタカの行動圏の把握のため、「オオタカ検討会」を設置し、平成16年度より7回の検討会を実施。(調査は4年間で51回を実施)
- ・「山梨県地下水資源の保護および採取適正化に関する要綱」に基づく地下水採取適正化地域に指定されているため、トンネル掘削等による水環境(温泉水や地下水等)への影響を把握するため「水文環境技術検討会」を設置し、平成20年度より3回の検討会を実施。(調査は3年間で96回を実施)



4. 事業の必要性に関する視点

(1) 甲府市周辺の渋滞の状況

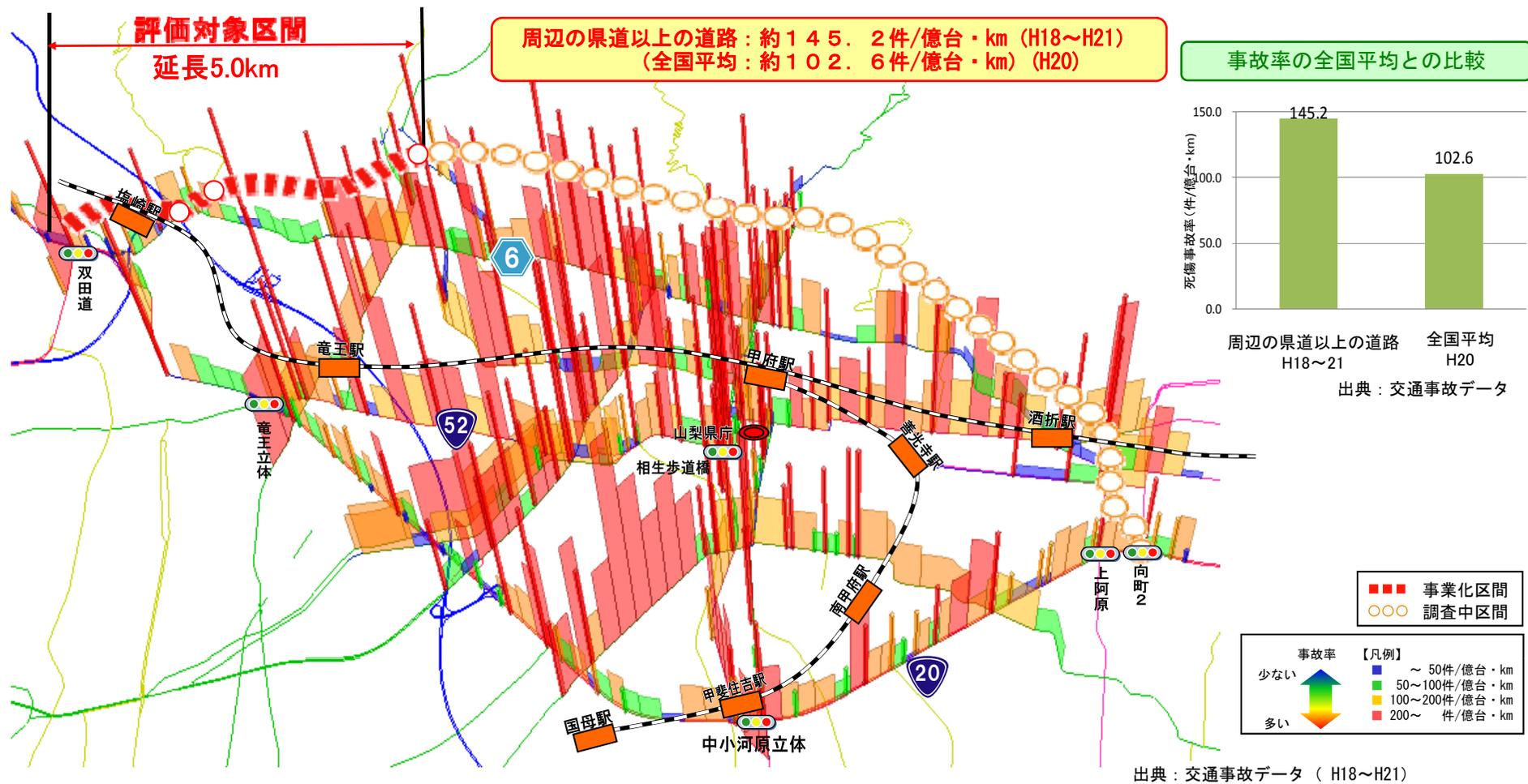
- ・甲府市周辺の国道20号及び県道以上の道路の損失時間は、約160.4千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約6倍である。
- ・当該道路の整備により、内外交通の分散導入や通過交通の市街部への流入を抑制し、混雑の緩和が見込まれる。



4. 事業の必要性に関する視点

(2) 甲府市周辺の事故発生状況

- ・甲府市周辺の国道20号及び県道以上の道路の死傷事故率は145.2件/億台・kmで全国平均(102.6件/億台・km)の約1.5倍。
- ・死傷事故率の約6割は追突事故であり、道路の整備により渋滞が緩和し、事故の減少が見込まれる。



4. 事業の必要性に関する視点

(3) 地域間交流の促進

- ・当該道路の整備により、甲府市と韮崎市の中心市街地との新たな道路ネットワークを構築。
- ・また、甲府から韮崎間の走行時間が短縮され、利便性の向上、地域の活性化が見込まれる。

■都市間の所要時間が短縮



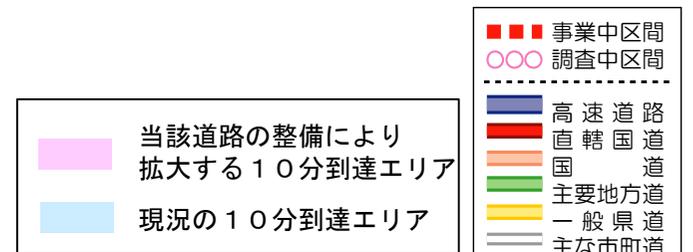
4. 事業の必要性に関する視点

(4) 中央自動車道へのアクセスの向上

- ・甲斐JCT(仮称)にて中央自動車道と接続するため、アクセス・ネットワーク効果が発現。
- ・当該道路の整備により、中央自動車道へのインターアクセス圏域が広がり、地域の利便性が向上。



- 当該道路の整備により、中央自動車道へのアクセスは**韭崎IC**、**甲府昭和IC**、**白根IC**等に加え**牛匂IC**、**甲斐IC**等からの**接続も可能**となり、利便性が向上。
- 当該道路の整備により、**甲斐市**、**韭崎市**の約**7,600世帯**が中央自動車道へ**10分以内**に新たに**アクセス可能**となる。



算定方法: 甲府昭和、韭崎IC、甲斐JCT(仮称)まで10分以内にアクセス可能なエリアを算定
 条件: 県道以上の道路を利用
 旅行速度はH17センサス混雑時旅行速度
 新山梨環状道路は60km/hと設定

注: 評価対象区間のインターチェンジ、ジャンクション名については仮称

5. 費用対効果(計算条件)

■ 総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益: 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■ 総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

■ 計算条件

〔参考: 前回評価(H20)〕

| | | |
|-------------|----------------------|--------------------|
| ・基準年次 | : 平成23年度 | 平成20年度 |
| ・供用開始年次 | : 平成38年度 | 平成26年度 |
| ・分析対象期間 | : 供用後50年間 | 供用後50年間 |
| ・基礎データ | : 平成17年度道路交通センサス | 平成17年度道路交通センサス |
| ・交通量の推計時点 | : 平成42年度 | 平成42年度 |
| ・計画交通量 | : 16,000~18,300〔台/日〕 | 26,300~28,600〔台/日〕 |
| ・事業費 | : 約353億円 | 約353億円 |
| ・費用便益比(B/C) | : 2.3 | 4.1 |

5. 費用対効果

■ 事業全体

| | | | | | |
|-------|----------|----------|----------|-------|----------------|
| 便益(B) | 走行時間短縮便益 | 走行経費減少便益 | 交通事故減少便益 | 総便益 | 費用便益比 (B/C) |
| | 445億円 | 63億円 | 30億円 | 537億円 | |
| 費用(C) | 事業費 | | 維持管理費 | 総費用 | |
| | 217億円 | | 15億円 | 232億円 | |
| | | | | | 2.3 |

■ 残事業

| | | | | | |
|-------|----------|----------|----------|-------|----------------|
| 便益(B) | 走行時間短縮便益 | 走行経費減少便益 | 交通事故減少便益 | 総便益 | 費用便益比 (B/C) |
| | 445億円 | 63億円 | 30億円 | 537億円 | |
| 費用(C) | 事業費 | | 維持管理費 | 総費用 | |
| | 203億円 | | 15億円 | 218億円 | |
| | | | | | 2.5 |

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

基準年：平成23年度

6. 事業進捗の見込みの視点

- ・事業予定地付近に5箇所のオオタカの営巣が確認されたため、それぞれ2営巣期を含む1.5年以上の調査が必要となり、4年間の時間を要した。(平成16～19年度)
- ・トンネル掘削による地下水への影響について、水文環境技術検討会の意見を踏まえ、3年間の地下水変動の調査を実施したために時間を要した。(平成20～22年度)
- ・上記を踏まえ、環境影響評価準備書の作成を進めている。
- ・都市計画手続きについては、平成22年2月から3月に都市計画素案説明会開催、平成23年3月に都市計画原案公聴会開催。
- ・今後、環境影響評価準備書説明会、都市計画案の公告・縦覧を進め、都市計画決定及び早期の工事着手を目指す。

| 年度 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | H33 | H34 | H35 | H36 | H37 |
|-----------|------|----------|------|------|------|-------|-------|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 事業化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| オオタカ検討会 | 生態調査 | 生態調査 | 生態調査 | 生態調査 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 環境影響評価 | | 方法書公告・縦覧 | 環境調査 | | | | | 準備書公告・縦覧 | | | | | | | | | | | | | | |
| 水文環境技術検討会 | | | | | 水文調査 | 水文調査 | 水文調査 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 説明会 | | | | | | 都計説明会 | 都計公聴会 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 都市計画決定 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 測量・調査・設計 | | | | | | | | | | 測量 | 調査 | 設計 | | | | | | | | | | |
| 用地交渉 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 埋蔵文化調査 | | | | | | | | | | | | | | | 埋文 | 埋文 | | | | | | |
| 工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

前回再評価

今回再評価

※ 完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である。

7. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・当該道路の整備により、甲府市と韮崎市の中心市街地との新たな道路ネットワークを構築。また、中央自動車道へのインターアクセス圏域が広がり、地域の利便性が向上。
- ・当該道路の整備により、甲府都市圏での渋滞緩和ならびに交通事故の減少が見込まれる。
- ・事業の費用対効果(B/C)は2.3である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・オオタカ検討会、水文環境技術検討会での意見を踏まえ、環境影響評価準備書の作成を進めている。
- ・今後、都市計画案の公告・縦覧を進め、平成24年度中の都市計画決定及び早期の工事着手を目指す

(3) 都道府県・政令市からの意見

- ・山梨県知事の意見：
新山梨環状道路は、甲府都市圏における交通の円滑化と、周辺地域の連携強化などを目的とした重要な路線であります。
既に供用済みである西部区間や南部区間に続き、当該区間の供用が環状道路としての効果に大きく寄与することから、本事業の継続と一日も早い工事着手をお願いします。
なお、県としては、当該区間について、平成22年2月に都市計画素案を公表し、平成23年3月には都市計画公聴会を開催しました。現在、都市計画案及び環境影響評価準備書案を公告縦覧するべく取り組んでおります。出来るだけ早く当該区間が都市計画決定されるよう手続きを積極的に進めております。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・本事業は甲府市周辺の交通渋滞の緩和等が図られる重要な路線であり、その必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが重要である。