

(再評価)

資料 4 - 3 - ①
平成 29 年度 第 4 回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一般国道20号 新山梨環状道路(北部区間)

平成29年12月21日

国土交通省 関東地方整備局

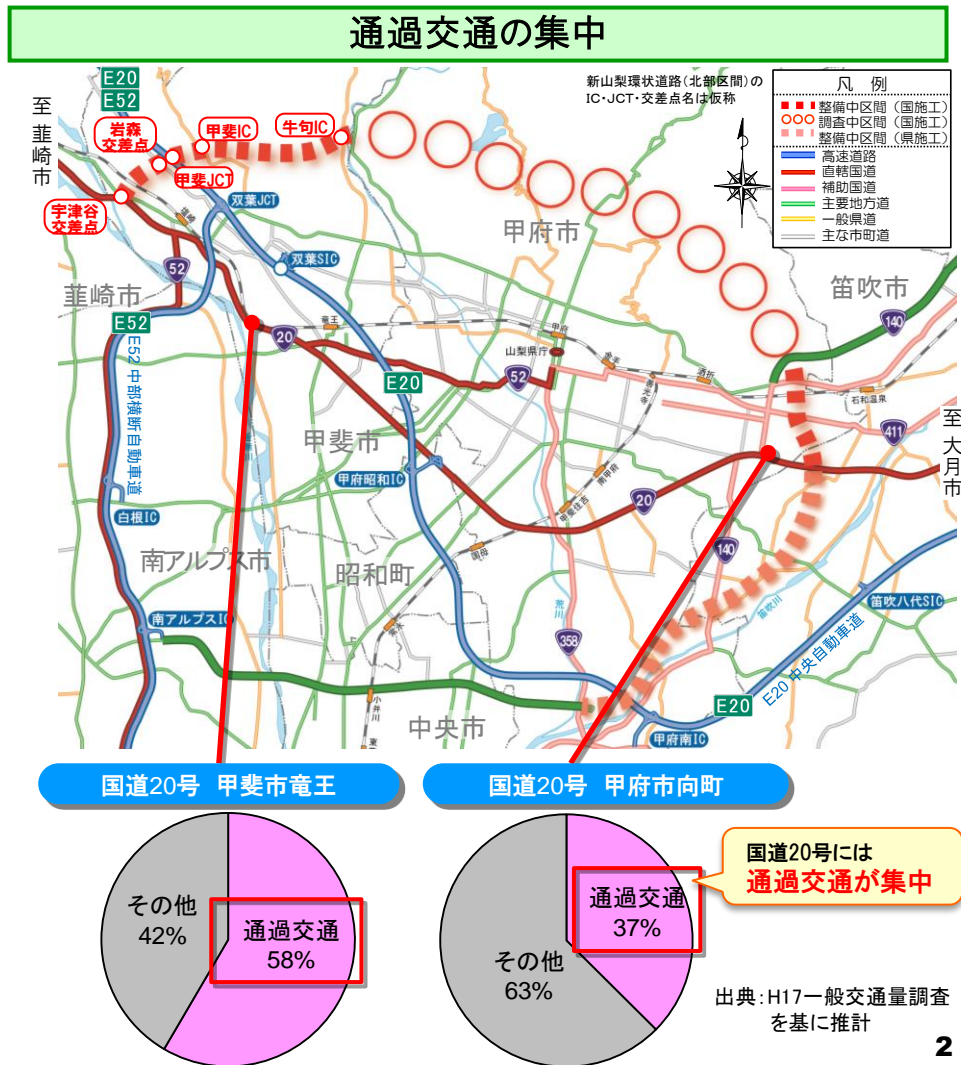
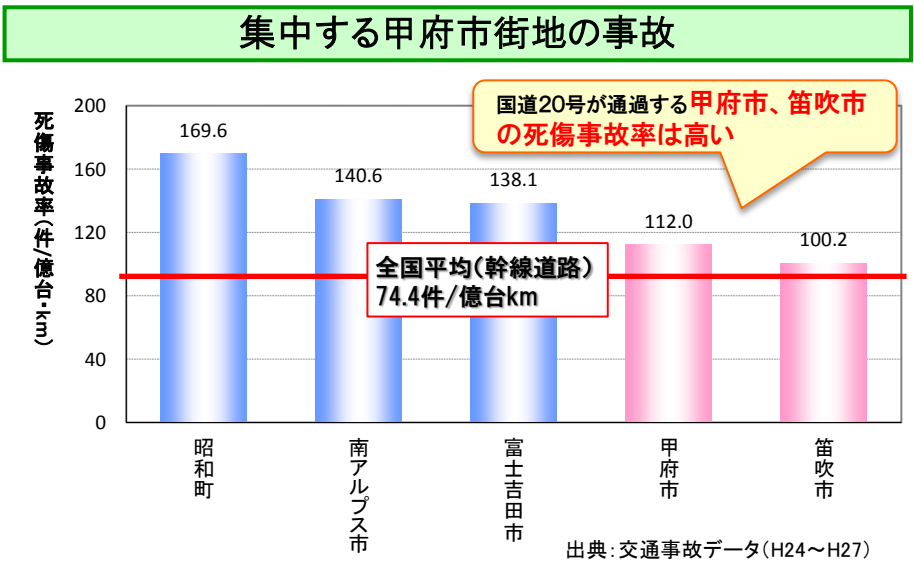
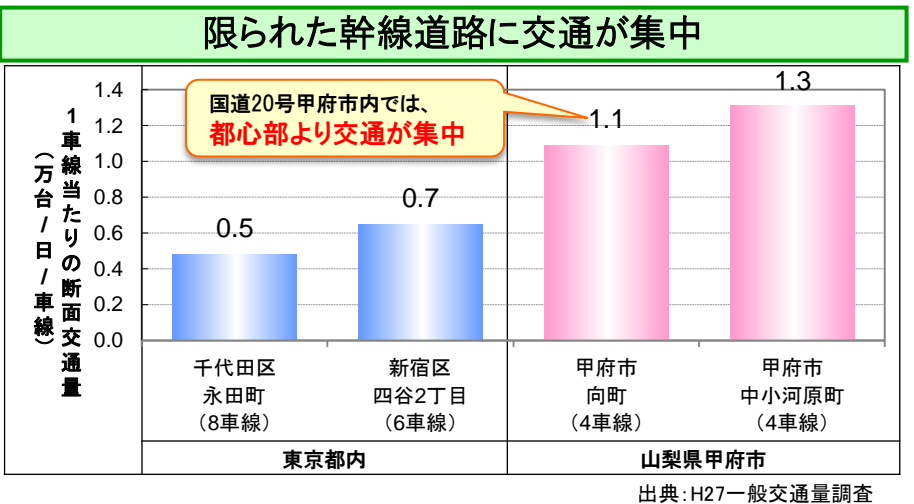
目次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況	.....	8
3. 事業の評価	.....	10
4. 事業の見込み等	.....	13
5. 関連自治体等の意見	.....	14
6. 今後の対応方針(原案)	.....	15

1. 事業の概要

(2) - 1 新山梨環状道路の必要性(甲府都市圏の課題解消)

- ・甲府都市圏では、限られた幹線道路に交通が集中し、渋滞や事故が多発。
- ・新山梨環状道路の整備により、甲府都市圏の通過交通の排除や流入交通の分散が図られ、慢性的な交通混雑の緩和や交通事故の減少が見込まれる。

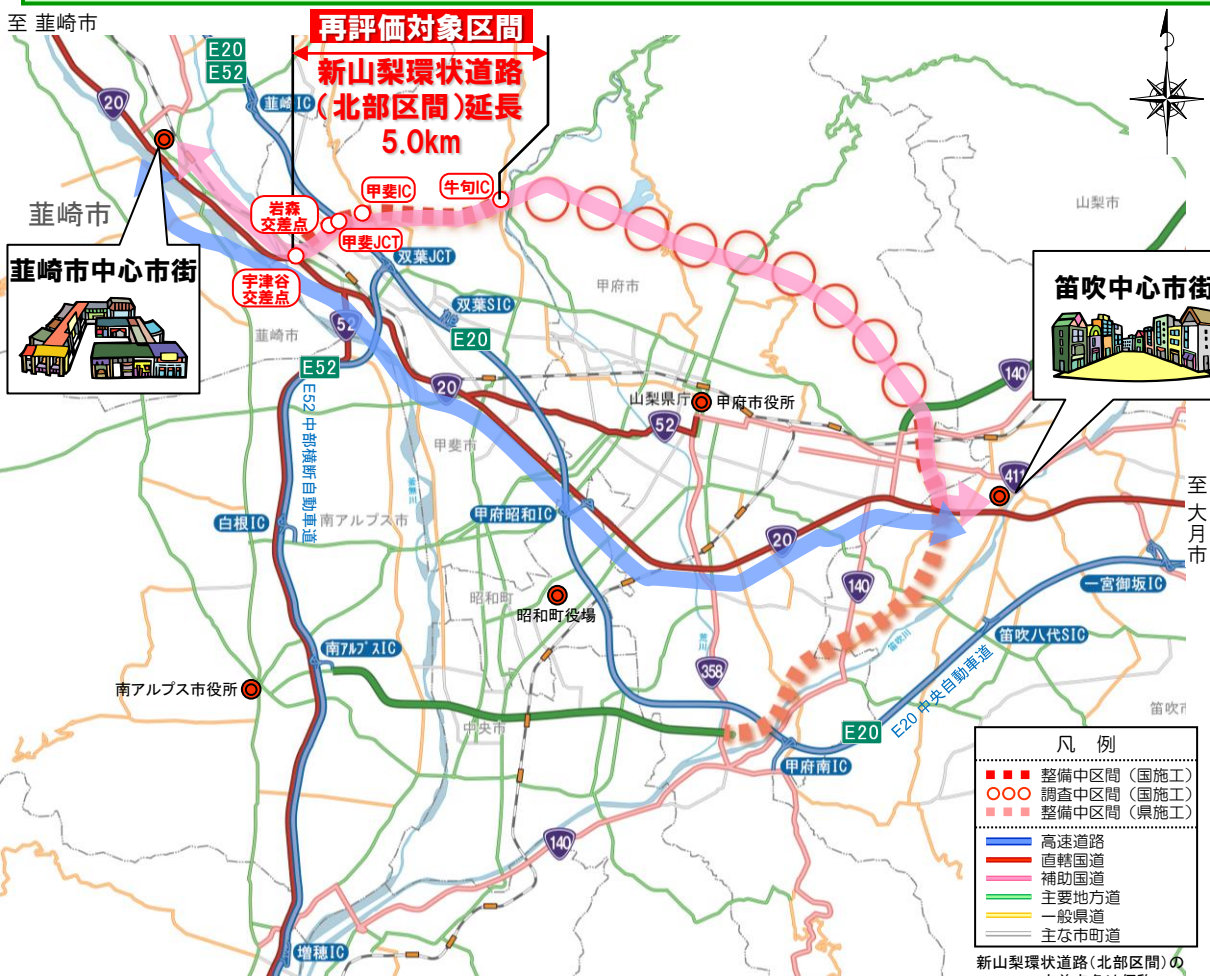


1. 事業の概要

(2) - 2 新山梨環状道路の必要性 (地域間の連携・交流の促進)

- ・新山梨環状道路の整備により、山梨県内の生活圏中心都市である甲府市・^{にらさき} 韮崎市と二次生活圏の中心都市である^{ふえふまき} 笛吹市、山梨市、昭和町、南アルプス市と、地域高規格道路による新たな道路ネットワークを構築。
- ・また、^{にらさき} 韮崎市と^{ふえふまき} 笛吹市の所要時間が約5割短縮され、連携・交流の促進が見込まれる。

都市間(韮崎市～笛吹市)の所要時間



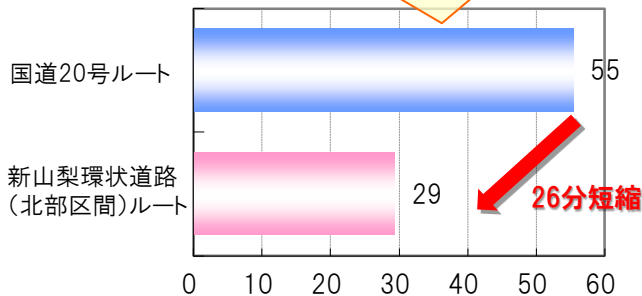
■山梨県における生活圏

区分	定義	市町村名
生活圏中心都市	総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設を中心に持ち、いくつかの二次生活圏から構成される地域	大月、甲府、 ^{にらさき} 韮崎、富士吉田
二次生活圏中心都市	高度の買い物ができる商店街、専門医をもつ病院、高等学校等を中心部に持ち、いくつかの一次生活圏から構成される地域	笛吹、北杜、昭和、上野原、塩山、勝沼、富士河口湖、南部、丹波山、道志、身延、小淵沢、都留、山梨、本栖、山中湖、甲斐、南アルプス、 ^{ふえふまき} 諏訪

出典：案内標識に表示される地名に関する基本的なルール(国土交通省)

■韮崎市と笛吹市の所要時間

当該道路の整備により、^{にらさき} 韮崎中心市街から^{ふえふまき} 笛吹中心市街までの**所要時間が約5割短縮**



算出方法：旅行速度はH27一般交通量調査混雑時旅行速度
新山梨環状道路は60km/hと設定

1. 事業の概要

(3) 事業の目的と計画の概要

・新山梨環状道路(北部区間)は、甲府市市街地北部の山間部を通過。

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
- ・中央自動車道とのアクセス・ネットワーク効果の発現

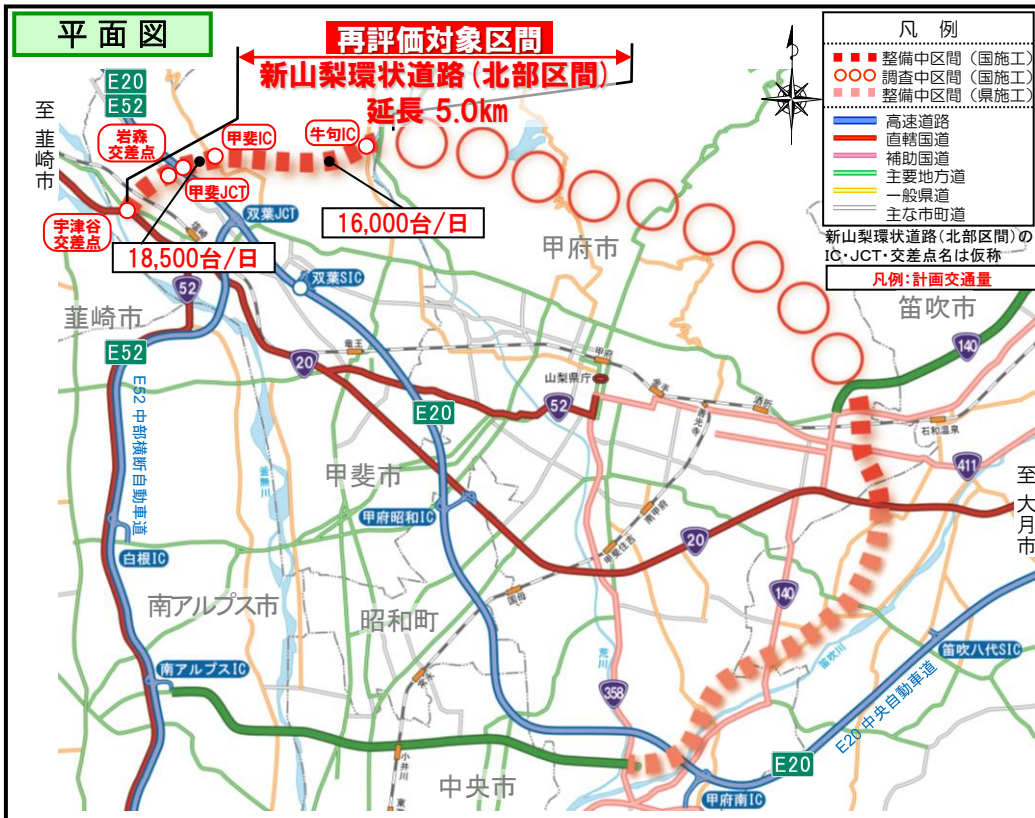
計画の概要

区間 : 自)山梨県甲斐市牛^{うしく}句
至)山梨県甲斐市宇^{うつや}津谷
計画延長・幅員 : 5.0km・17.5~18.25m
車線数 : 4車線
計画交通量 : 16,000~18,500台/日
事業化 : 平成16年度
全体事業費 : 約353億円

位置図



平面図

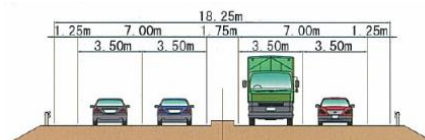


標準横断面

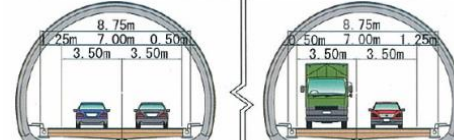
※橋梁部の幅員は一般部と同様。

[単位: m]

地表面(一般部)



地下部(トンネル部)



1. 事業の概要

(4) - 1 事業の必要性(交通状況: 国道20号現道)

- ・新山梨環状道路に並行する国道20号現道は、小瀬スポーツ公園入口、中小河原、国母等の19交差点が主要渋滞箇所として特定。
- ・事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約8割。
- ・新山梨環状道路の整備により、通過交通の市街部への流入を抑制し、交通混雑の解消、交通事故減少が見込まれる。

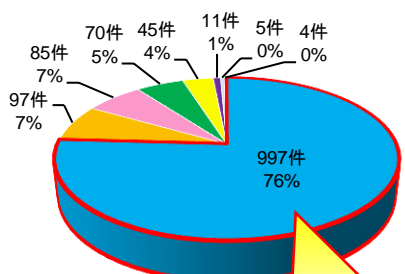
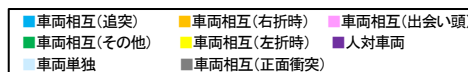
新山梨環状道路に並行する国道20号現道の交通状況



国母交差点の混雑状況

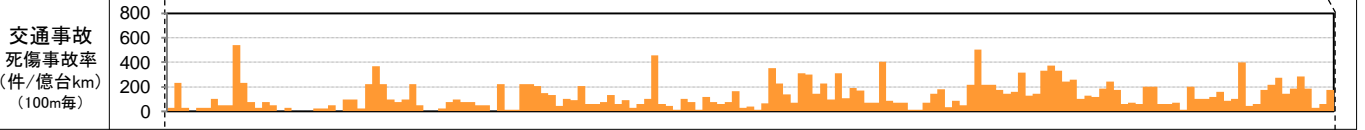
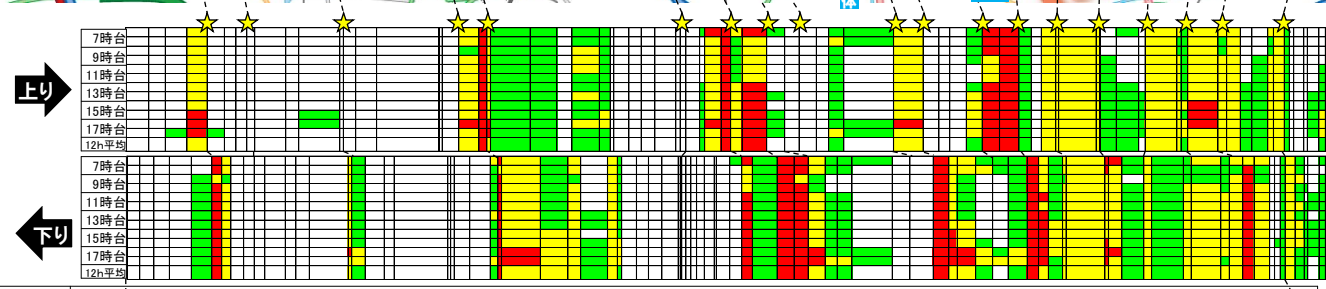


国道20号(現道)の事故類型



起点: 新田畑交差点
終点: 広瀬交差点

**追突事故が約8割
(1,314件中997件発生)**



出典: 交通事故データ(H24~H27)

1. 事業の概要

(4) - 3 事業の必要性(観光の支援)

- ・当該道路の整備により、日本有数の景勝地である昇仙峡への最寄ICとして、牛句IC(仮称)が新たに整備され、高規格道路を利用した観光客のアクセス性が向上。
- ・アクセス性向上により、観光支援が見込まれる。

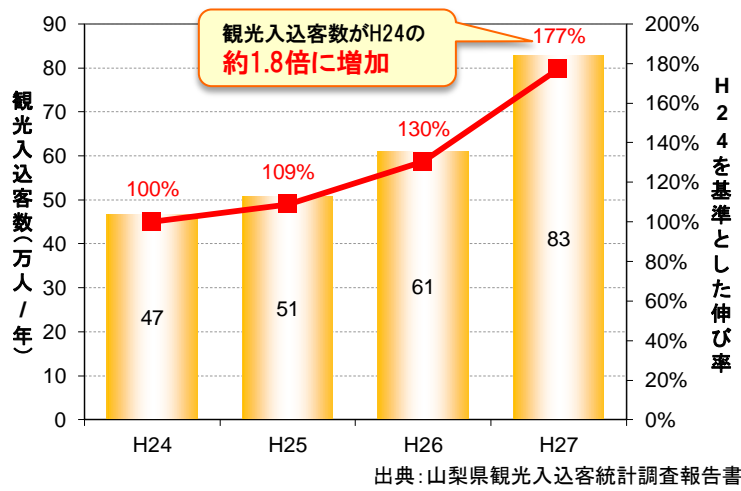
凡例

■	整備中区間(国施工)
○	調査中区間(国施工)
■	整備中区間(県施工)
—	高速道路
—	直轄国道
—	補助国道
—	主要地方道
—	一般県道
—	主要市町道

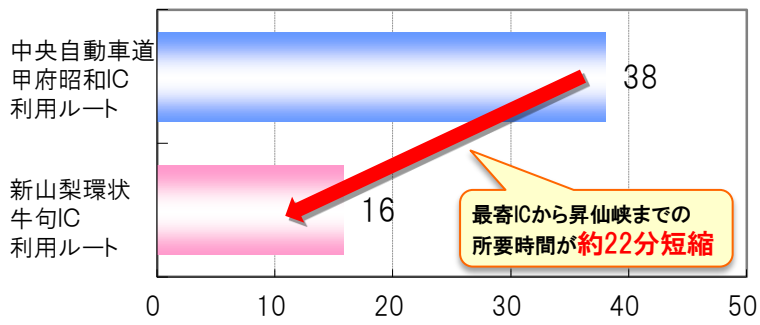
主要観光施設(昇仙峡)までのアクセス性の向上



人気の高い昇仙峡・湯村温泉郷周辺



最寄ICから一般道を利用した昇仙峡までの所要時間



算出方法：旅行速度はH27一般交通量調査混雑時旅行速度
新山梨環状道路は60km/h、その他道路は30km/hと設定 (分) 7

2. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

平成16年	: 事業化
平成25年3月	: 都市計画決定
平成29年度	: 用地取得、環境整備

平面図



凡例

上段	: 計画交通量
下段	: H27一般交通量調査交通量 (平日24時間)

凡例

■	: 整備中区間 (国施工)
○	: 調査中区間 (国施工)
■	: 整備中区間 (県施工)
—	: 高速道路
—	: 直轄国道
—	: 補助国道
—	: 主要地方道
—	: 一般県道
—	: 主な市町道

新山梨環状道路(北部区間)のIC・JCT・交差点名は仮称

3. 事業の評価

■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。

注：費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

1) 計算条件

- ・基準年次 : 平成26年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 16,000～18,500 (台/日)
- ・事業費 : 約353億円
- ・総便益(B) : 約601億円(約2,016億円※)
- ・総費用(C) : 約259億円(約399億円※)
- ・費用便益比(B/C) : 2.3

3. 事業の評価

注：費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

2) 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)
	510億円	59億円	33億円	601億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	241億円		17億円	259億円	

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)
	510億円	59億円	33億円	601億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	222億円		17億円	239億円	

注1) 便益・費用については、平成26年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2) 費用便益算定上設定した完成年度は37年度である。

注3) 費用及び便益額は整数止めとする。

注4) 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。

注5) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

3. 事業の評価

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度： 平成29年度

事業名： 一般国道20号 新山梨環状道路(北部区間)

担当課： 計画課

担当課長名： 藏園 和人

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的に変化がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	平成28年度に新山梨環状道路北部区間(笛吹市石和町広瀬～甲府市桜井)が事業化されたが、当該区間への影響が小さいため、地元情勢等の変化はない。	■
内的要因<費用便益分析関係>		
※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2～4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	B/Cの算定方法に変更がない	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%※以内]	需要量の変更がない	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	事業費の変更がない	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%※以内]	事業期間に変更がない	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3力年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。 【事業全体】 ①交通量(-10%)B/C=2.0 ②事業費(+10%)B/C=2.1 ③事業期間(+20%)B/C=2.0 【残事業費】 ①交通量(-10%)B/C=2.1 ②事業費(+10%)B/C=2.3 ③事業期間(+20%)B/C=2.2	
前回評価で費用対効果分析を実施している	平成26年度に実施	

以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。

5. 関連自治体等の意見

■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(北部区間)は、甲府都市圏における交通の円滑化や周辺地域の連携強化及び、リニア中央新幹線開業による効果を県全域に波及させるために必要不可欠な道路であります。

県としましては、地元自治体と連携し用地取得など地元調整に積極的に協力して参りますので、北部区間の早期完成をお願いします。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・新山梨環状道路の整備により、甲府都市圏の通過交通の排除や流入交通の分散が図られ、慢性的な交通混雑の緩和や交通事故の減少が見込まれる。
- ・韮崎市と笛吹市の所要時間が約5割短縮され、連携・交流の促進に見込まれる。
- ・新山梨環状道路の整備により、通過交通の市街部への流入を抑制し、交通渋滞の解消、交通事故減少が見込まれる。
- ・当該道路の整備により、日本有数の景勝地である昇仙峡への最寄ICとして、牛匂IC(仮称)が新たに整備され、高規格道路を利用した観光客のアクセス性が向上。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成16年度新規事業化。
- ・平成25年3月に都市計画決定。
- ・平成29年度中に、用地・環境整備。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、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、観光の支援等の観点からも、整備の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。