

(事後評価)

資料 4 - 4 - ①

平成30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 竜王拡幅

平成31年1月10日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の目的・概要	.....	1
2. 事業の経緯と周辺状況	.....	2
3. 事業目的の達成状況	.....	3
4. 今後の事業へ活かすレッスン	.....	7
5. まとめ	.....	8

1. 事業の目的・概要

(1) 事業の目的と計画の概要

- ・国道20号竜王拡幅は甲斐市竜王～斐崎市内の延長6.7kmの拡幅整備事業。
- ・甲斐市は周辺市町のベッドタウンとして人口が増加傾向。

目的

- 周辺の円滑な交通の確保
- 周辺の交通安全性向上
- 周辺地域とのネットワーク強化

計画の概要

区 間：自)山梨県甲斐市竜王
至)山梨県斐崎市栄一丁目

計画延長・幅員：延長6.7km・25.0m

車 線 数：4車線

計画交通量：22,600～33,600(台/日)

事業期間：平成8年度～平成26年度

事業費：約210億円

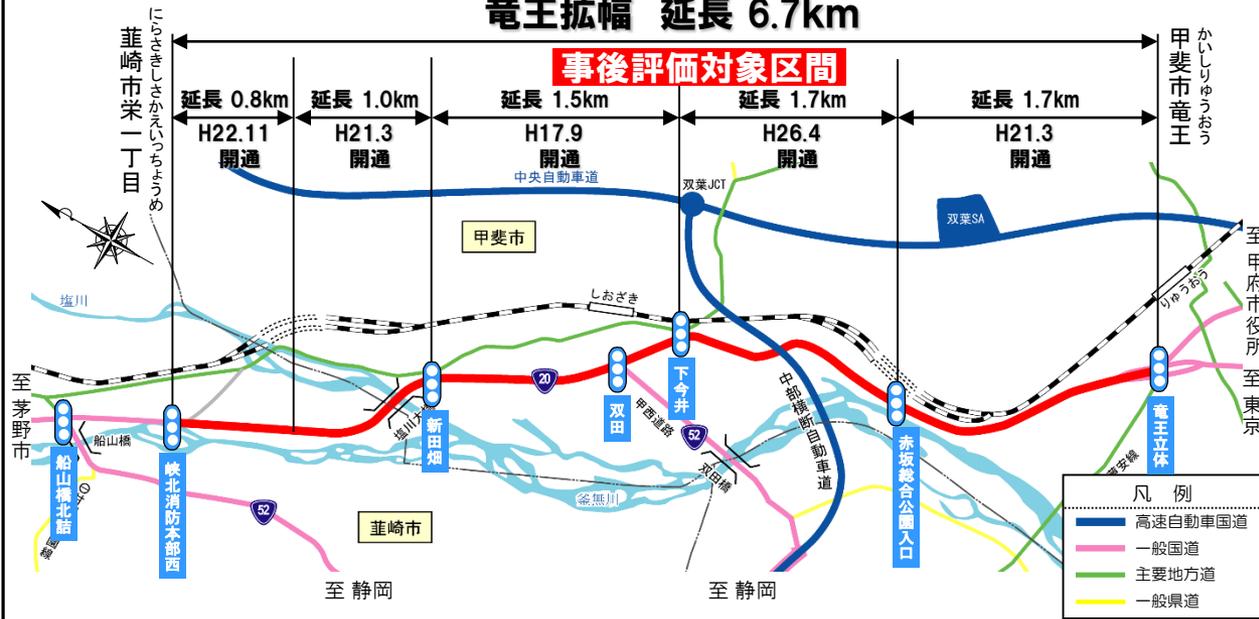
位置図

竜王拡幅

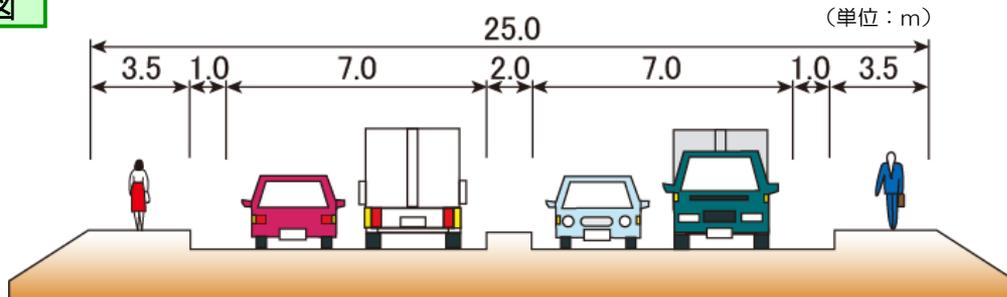


平面図

竜王拡幅 延長 6.7km



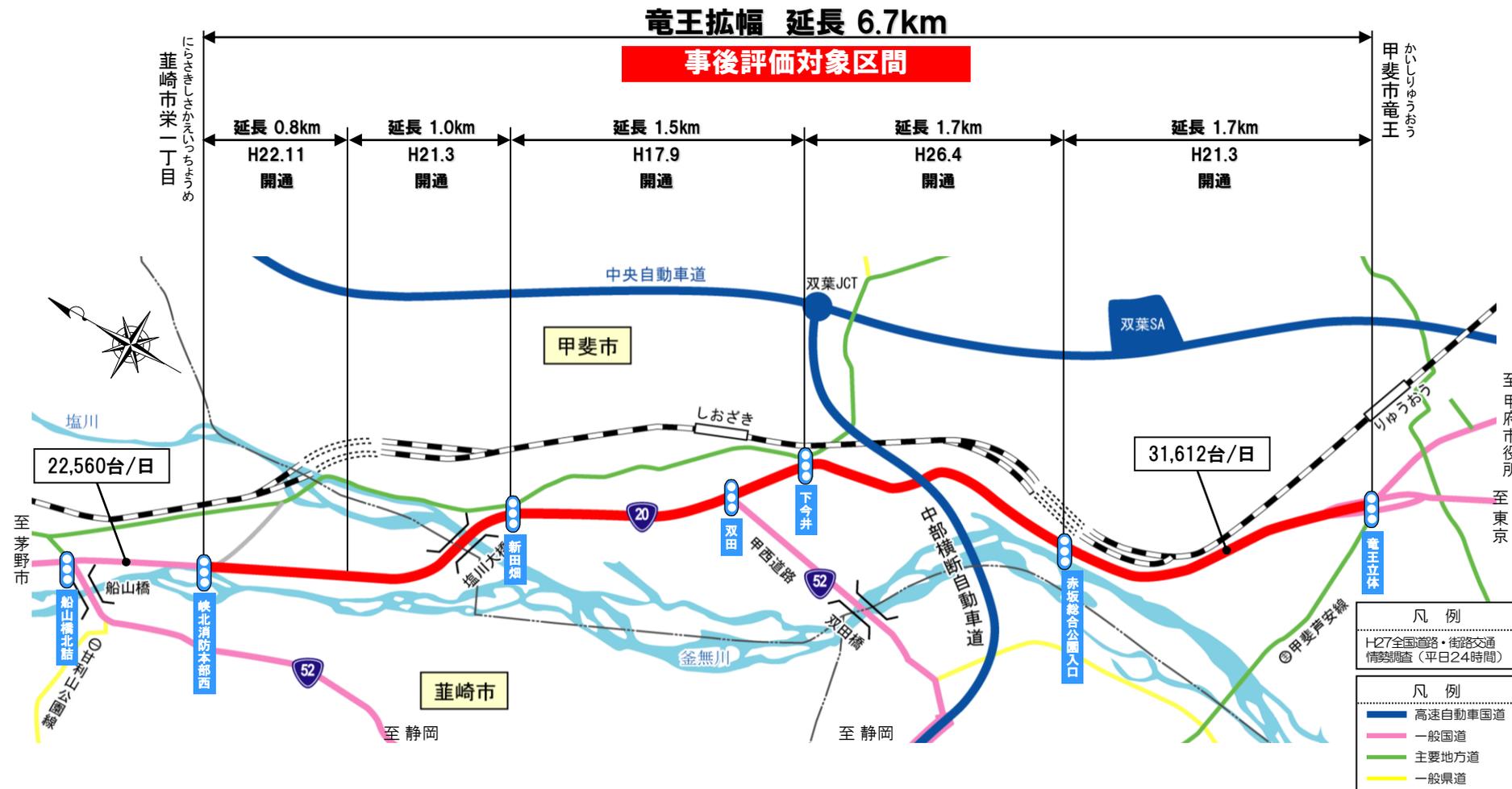
標準横断面図



2. 事業の経緯と周辺状況

(1) 事業の経緯

平成5年度	: 都市計画決定	平成17年度～	: 順次開通
平成8年度	: 事業化	平成26年度	: 全線4車線開通
平成11年度	: 用地買収着手・工事着手		

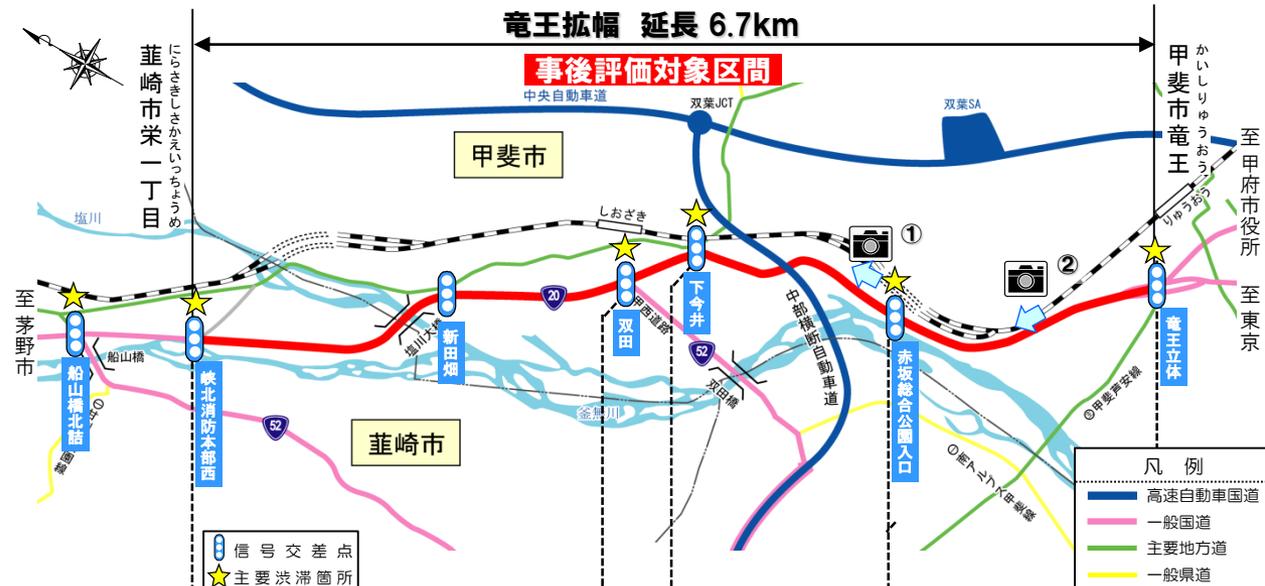


3. 事業目的の達成状況

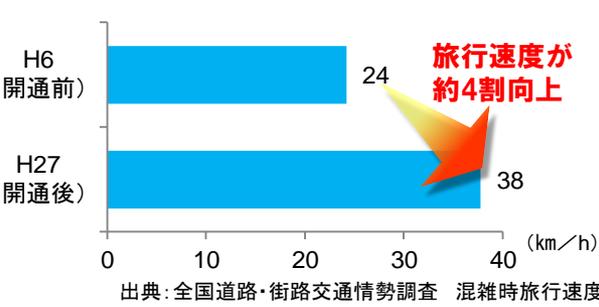
(1) - 1 周辺の円滑な交通の確保【交通状況の変化】

- ・混雑時平均旅行速度を開通前と開通後で比べると、24km/hから38km/hとなり、約4割向上。
- ・竜王拡幅の整備により、拡幅区間内は交通渋滞が緩和され、定時性が向上。

国道20号の交通状況



旅行速度の変化



渋滞状況の変化



時間	区間									
	葦崎市	船山橋	新田畑	双田	下今井	赤坂	双葉	甲斐市	葦崎市	竜王
7時台										
9時台										
11時台										
13時台										
15時台										
17時台										
12h平均										
7時台										
9時台										
11時台										
13時台										
15時台										
17時台										
12h平均										

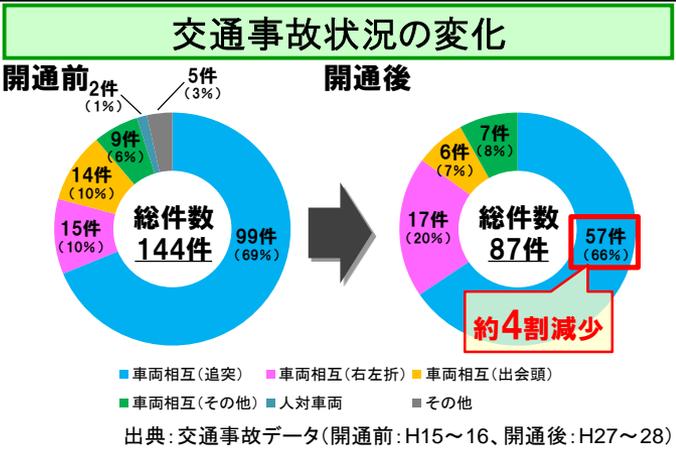
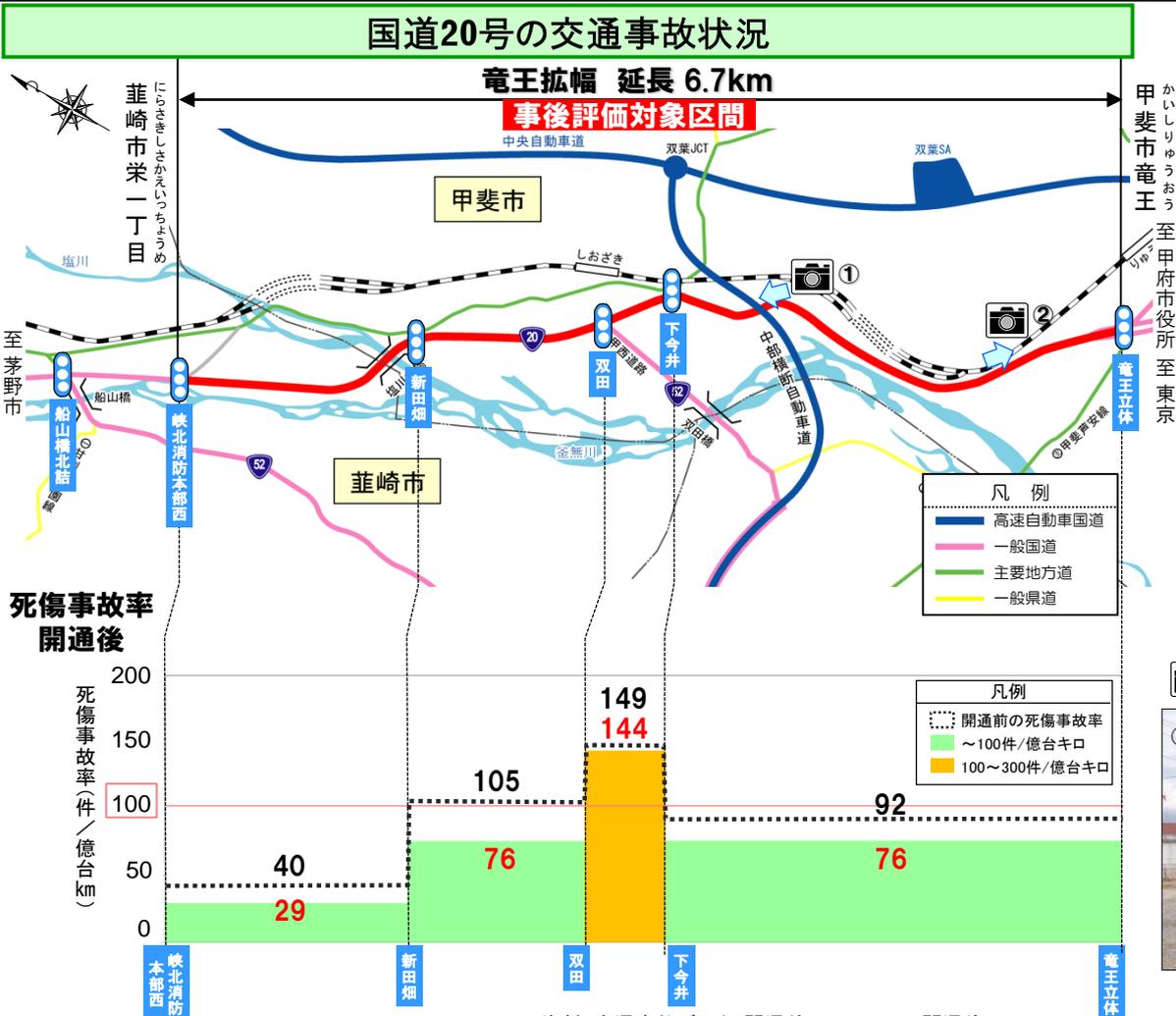
資料: ETC2.0プローブデータ (H29.4~H30.3全日)

- 0~20km/h
- 20~30km/h
- 30~40km/h
- 40~50km/h
- 50km/h以上

3. 事業目的の達成状況

(1)-2 周辺の交通安全性向上

- ・交通事故発生件数は、開通前と開通後で比べると、144件から87件となり、約4割減少。
- ・交通渋滞が緩和したことで、渋滞に起因することが多い追突事故件数が99件から57件となり、約4割減少。
- ・一方、双田交差点付近で100件/億台キロ以上と依然と死傷事故率が高く、改善がみられていない区間が残っているが、経過観察期間中によりデータが揃うH32以降に、別途交通安全対策事業等として対策の可否について検証する予定。



地域の声

・竜王拡幅の整備により、歩道が拡幅され、歩行者等の安全性が向上した。

出典：平成30年2月23日甲斐市ヒアリング

歩道の整備状況



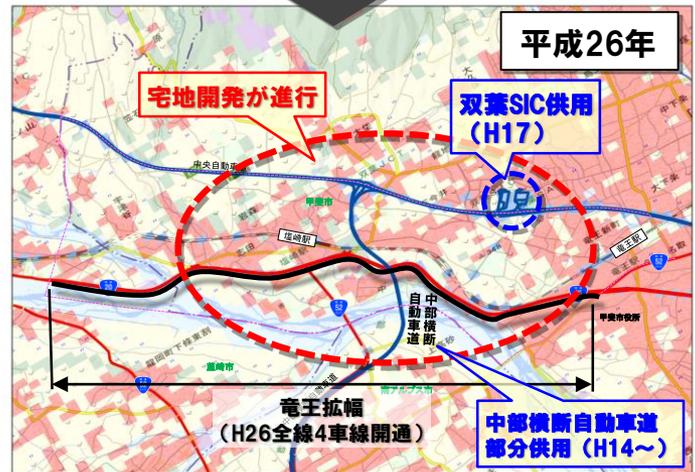
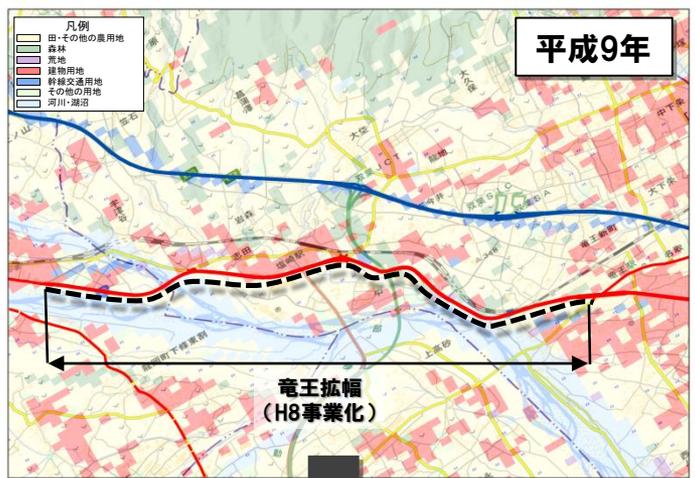
資料：交通事故データ(開通前：H15~H16、開通後：H27~H28)

3. 事業目的の達成状況

(1) - 3 ネットワーク強化の効果

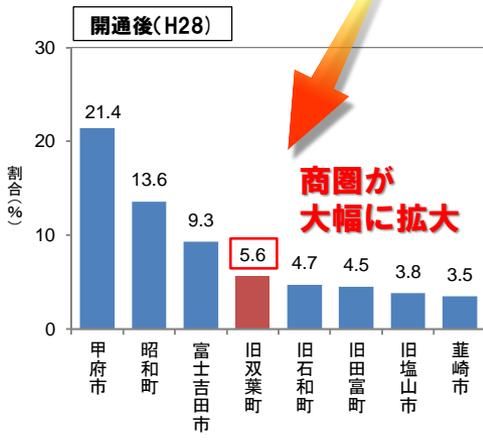
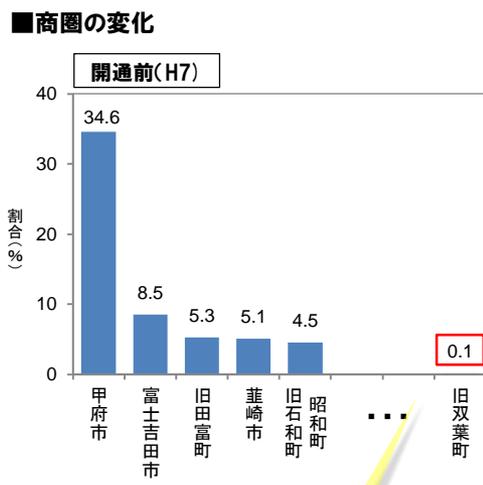
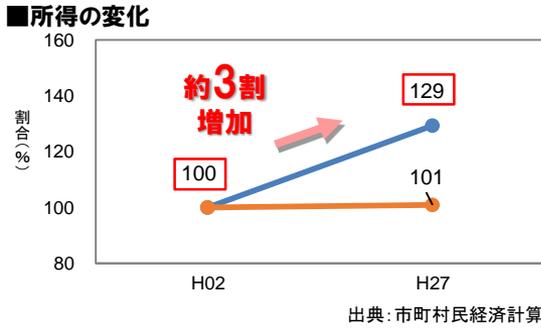
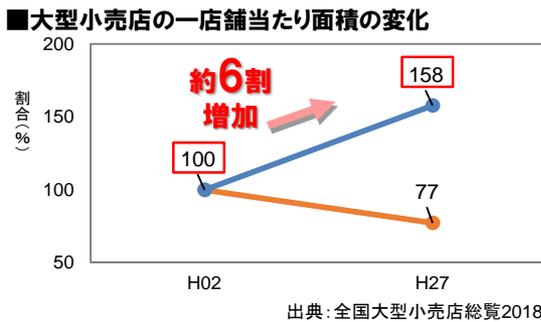
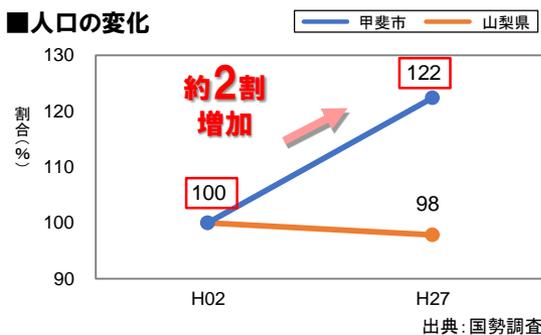
・竜王拡幅の整備や双葉スマートインターチェンジ等の周辺整備に伴い、周辺地域で宅地開発が進行。
 ・これらのインフラ整備によりネットワークが強化され、甲斐市の人口増加や小売店の大型化、所得増加などの効果が確認され、さらに商圈が大幅に拡大した。

事業周辺の土地利用の変遷



出典: 国土数値情報

甲斐市の社会経済状況の変化



出典: 山梨県商圈実態調査結果報告書

3. 事業目的の達成状況

(2) 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

	再評価時 (H17年度)	事後評価時 (H30年度)	変化の要因
事業費	約210億円	約210億円	・変更なし
計画交通量	35,400台/日 H11全国道路・街路交通情勢調査 に基づくH42交通量推計	22,600～33,600台/日 H22全国道路・街路交通情勢調査 に基づくH42交通量推計	・将来需要交通量、推計ネットワーク等の 見直し
事業期間	平成8年度～平成20年度 (13箇年)	平成8年度～平成26年度 (19箇年)	・用地取得に時間を要したため
道路構造	4車線	4車線	・変更なし

参考)平成17年度時点における費用便益比算定

- ・分析対象期間 : 開通後40年間
- ・総便益(B) : 約 550億円(約1,250億円※)
- ・総費用(C) : 約 223億円(約 260億円※)
- ・費用便益比 : 2.5

参考)平成30年度時点における費用便益比算定

- ・分析対象期間 : 開通後50年間
- ・総便益(B) : 約 538億円(約 984億円※)
- ・総費用(C) : 約 349億円(約 254億円※)
- ・費用便益比 : 1.5

※基準年次における現在価値化前を示す。

4. 今後の事業へ活かすレッスン

(1) 自治体との連携による円滑な用地取得の必要性

- ・当該事業は、延長6.7kmの現道拡幅事業で用地取得に時間を要し、6年間の事業期間延伸を行った。
- ・当該箇所は、店舗連担区間のため、用地取得に想定以上の時間を要したものであるが、移転先代替地を希望する地権者との交渉の際には、地元自治体との協力を得て実施したところ。
- ・地域に精通した地元自治体とより連携することで、円滑に用地取得が出来た可能性が考えられる。

(2) 渋滞対策による官民連携の重要性

- ・竜王拡幅の事業中に民間事業が沿道に進出したため、開業に合わせて官民連携による渋滞対策を実施。
- ・官民連携による渋滞対策により、誘発交通の渋滞の緩和が図られた。

官民連携による渋滞対策



事業者による管理者への個別協議を実施	
会議メンバー	<ul style="list-style-type: none"> ・ユニー株式会社(立地者) ・甲府河川国道事務所 (国道管理者) ・甲斐市 (市道管理者、地元自治体) ・山梨県警
検討内容	交通影響を検討
対策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・左折専用レーンの設置 ・導流路による処理

国土地理院地図

5. まとめ

(1) 今後の事業評価の必要性、改善措置の必要性

○本事業の実施により、交通渋滞の緩和、交通事故の削減の効果及びネットワーク強化による効果が確認されており、今後の事後評価及び改善措置の必要はないものと考えられます。

(2) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- 当該事業は現道拡幅事業で、店舗連担区間において移転先代替地が見つからないこと等により、用地取得に時間を要した。地域に精通した地元自治体と連携を図る等、速やかな用地取得に向けた工夫を図る必要があった。
- 当該事業は官民連携による渋滞対策により、誘発交通による渋滞の緩和の効果を確認することが出来た。道路利用者や住民に対し円滑な事業実施に向けて、事業の必要性や整備効果に対する理解醸成が不可欠であり、当該事業のような官民連携による対策実施が重要である。