

(再評価)

資料 2 - 3 - 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 新山梨環状道路(広瀬～桜井)

平成31年1月10日

国土交通省 関東地方整備局

# 目次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況と見込み等	.....	2
3. 事業の投資効果	.....	5
4. コスト削減等	.....	8
5. 関連自治体等の意見	.....	8
6. 今後の対応方針(原案)	.....	9

# 1. 事業の概要

## (1) 事業の目的と計画の概要

- ・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全長約43kmの道路。
- ・西部は中部横断自動車道、北部は国土交通省、東部・南部は山梨県が整備する4区間で構成された地域高規格道路。
- ・新山梨環状道路(広瀬～桜井)は、甲府市東部の市街地を通過。

### 目的

- ・交通容量を確保し、交通渋滞を緩和
- ・交通渋滞に起因する交通事故の減少

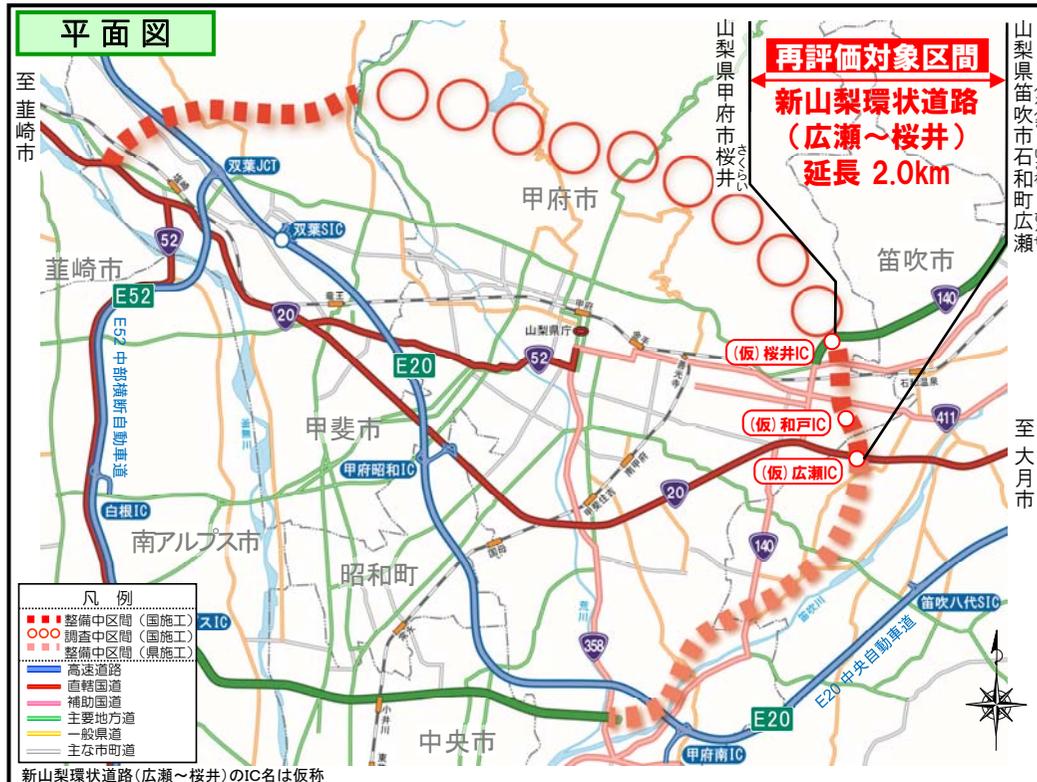
### 計画の概要

区間 : 自)山梨県ふえふき笛吹市石和町いさわ広瀬ひろせ  
 至)山梨県甲府市さくらい桜井  
 計画延長・幅員 : 2.0km・18.25m  
 車線数 : 4車線  
 計画交通量 : 15,200～20,000台/日  
 事業化 : 平成28年度  
 全体事業費 : 約226億円

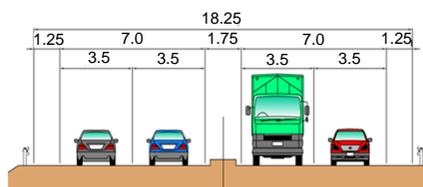
### 位置図



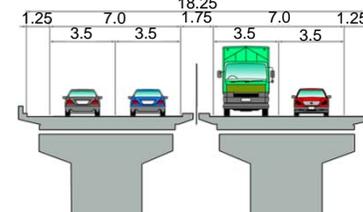
### 平面図



### 標準横断面図 土工部



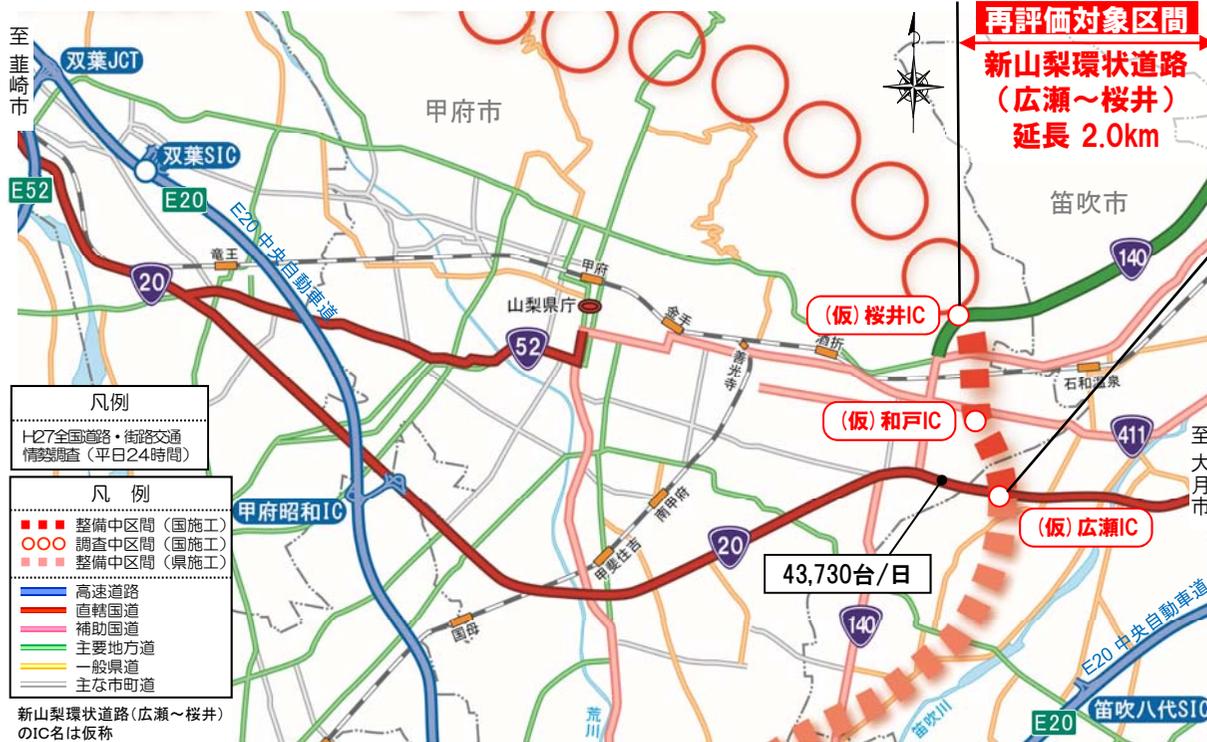
### 橋梁部 [単位：m]



# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (1) 事業の進捗状況等

- 平成28年度に事業化し、現在、設計説明会に向け、調査・設計及び関係機関協議を実施中。
- 用地取得率は0%。



今回評価時  
H30

工事		用地取得率 0%(全体)
用地		

凡例

■	工事完了・用地取得済み
■	工事中・用地取得中
□	工事未着手・用地未取得

### ■ 事業の経緯

- 平成25年3月:都市計画決定
- 平成28年度:事業化
- 平成28年度:測量・地質調査説明会実施

### ■ 実施状況写真

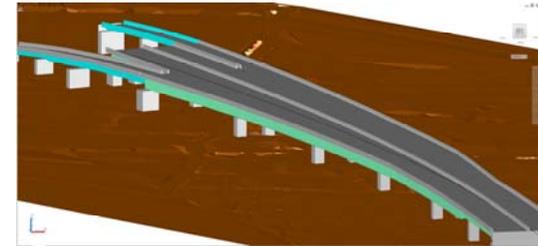


測量・地質調査説明会実施状況  
(H28年度)

測量調査実施状況(H29年度)

### ■ CIMモデルの活用状況

- ① 橋梁区間(予備設計:詳細度200)
  - ・下部工モデル、全体モデルを作成



- ② 土工区間(詳細設計:詳細度300)
  - ・現況と計画の対比モデルを作成中



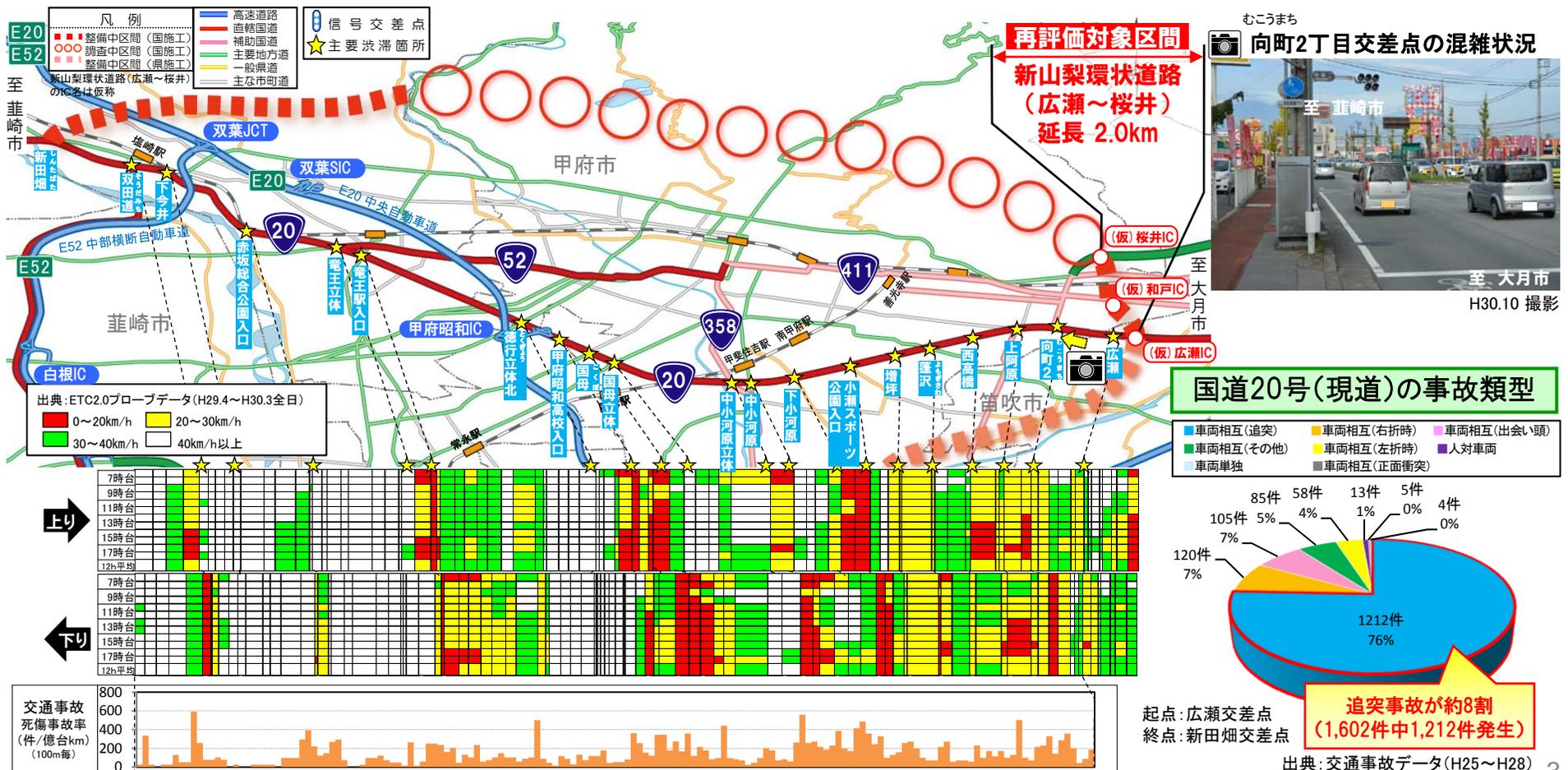
# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (2) 社会情勢等の変化

### 1) 国道20号の渋滞・交通事故状況

- ・ 新山梨環状道路に並行する国道20号現道は、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。
- ・ 地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。

### 新山梨環状道路に並行する国道20号現道の交通状況





# 3. 事業の投資効果

## (1) 費用便益分析

### ■ 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。

#### 1) 計算条件

		[参考：新規採択時評価(H27)]
・基準年次	: 平成30年度	: 平成27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22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(2030)年度	: 平成42(2030)年度
・計画交通量	: 15,200～20,000 (台/日)	: 16,300～21,000 (台/日)
・事業費	: 約226億円	: 約226億円
・総便益(B)	: 約287億円(約838億円※)	: 約257億円(約838億円※)
・総費用(C)	: 約180億円(約223億円※)	: 約162億円(約221億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1.6	: 1.6

# 3. 事業の投資効果

## 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)
	223億円	49億円	14億円	287億円 (約838億円)	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	176億円		3.8億円	180億円 (約223億円)	
					1.6

## 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)
	223億円	49億円	14億円	287億円 (約838億円)	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	170億円		3.8億円	174億円 (約216億円)	
					1.7

注1) 便益・費用については、平成30(2018)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、()内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。

注2) 費用便益費算定上設定した完成年度は2025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。

# 3. 事業の投資効果

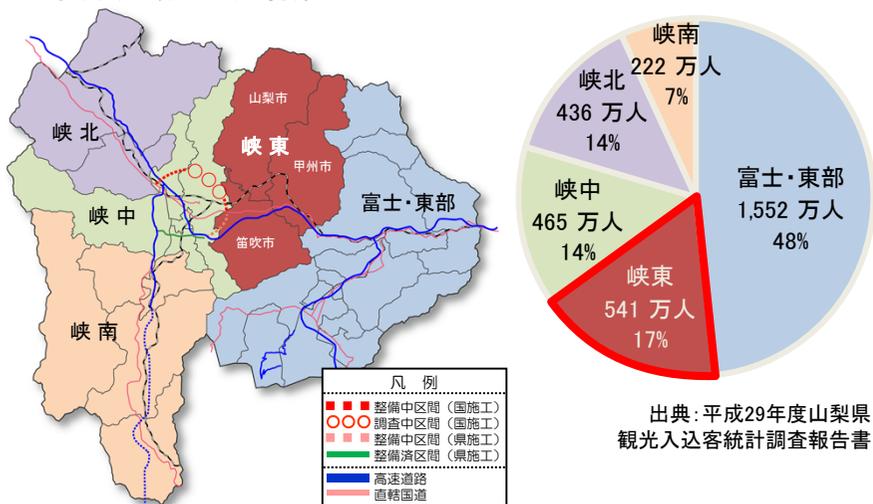
## (2) 事業の投資効果(費用便益分析以外)

### 1) 観光の支援

- ・ 峡東地域は富士・東部地域に次いで観光入込客数の多い地域であり、名勝である恵林寺やモモ・ブドウの生産を活かした観光果樹園などの観光地が点在。
- ・ 新山梨環状道路とリニア中央新幹線の整備の相乗効果により、峡東地域における東京都心からの1時間圏が拡大し、観光客増加に寄与。

### リニア新駅から峡東地域までのアクセス性の向上

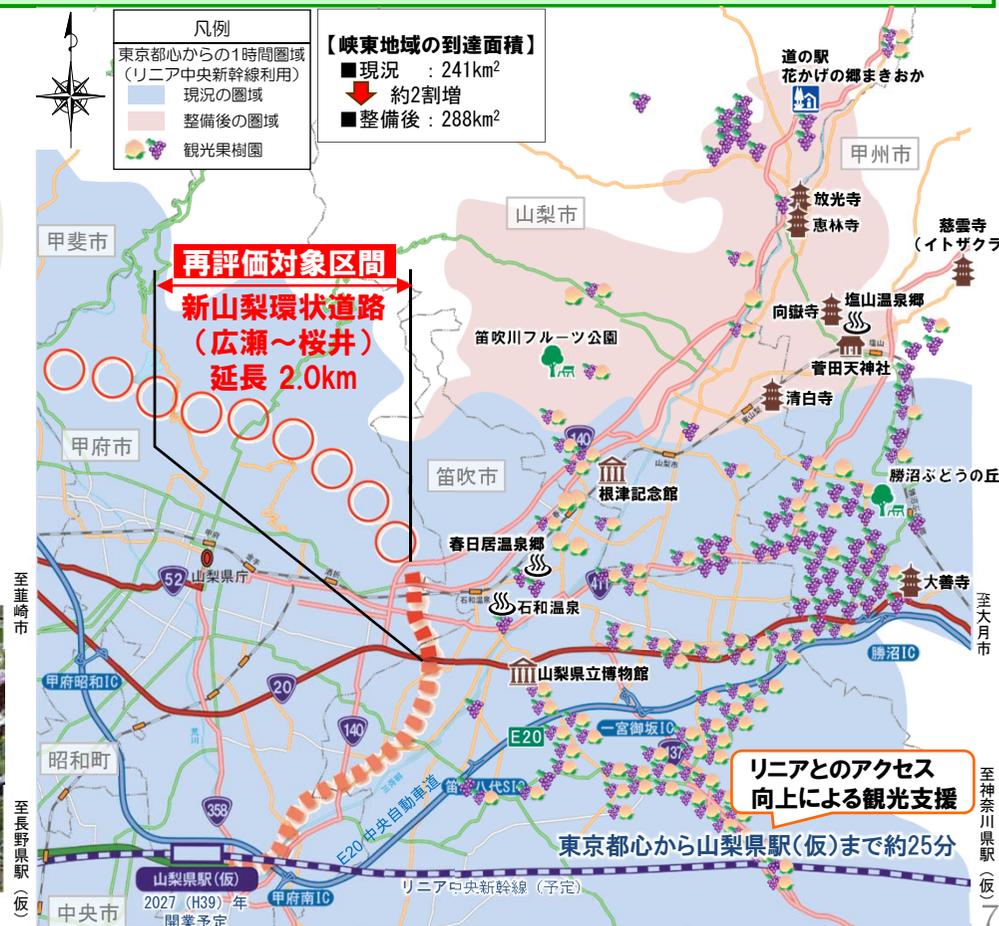
#### ■ 圏域別観光入込客数



#### ■ 峡東地域の観光地



【実績】名勝(文部科学大臣選定)



## 4. コスト削減等

- ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。

## 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を図るために、必要不可欠な道路であります。
- ・その一部である広瀬～桜井間と県が整備中の東部区間の完成により、開通済みの南部区間と地域高規格道路である西関東連絡道路が接続され、リニア中央新幹線の開業効果を全県に波及させるためのリニア駅30分アクセス圏域の拡大が図られるなど非常に重要な区間であります。
- ・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、早期完成を強く求めるものであります。

## 6. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・新山梨環状道路とリニア中央新幹線の整備の相乗効果により、峡東地域における東京都心からの1時間圏が拡大し、観光客増加に寄与。
- ・費用便益比(B/C)は1.6。

### (2) 事業の進捗の見込みの視点

- ・平成25年3月に都市計画決定。
- ・平成28年度に事業化し、調査・設計を実施。
- ・平成30年度中に、設計説明会実施予定。
- ・早期完成を目指し、用地取得の推進を図る。

### (3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。

### (4) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・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。