

(再評価)

# 一般国道20号

## 新山梨環状道路(広瀬～桜井)

令和5年10月18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	.....	8
4. 関連自治体等の意見	.....	11
5. 今後の対応方針(原案)	.....	12

# 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 笛吹市 石和町 広瀬  
 至 山梨県 甲府市 桜井  
 計画延長・幅員 : 2.0km・18.25m  
 車線数 : 4車線  
 計画交通量 : 16,000～20,400台/日  
 事業化 : 平成28年度(2016年度)  
 全体事業費 : 約228億円(前回約226億円)

### 位置図



### 平面図

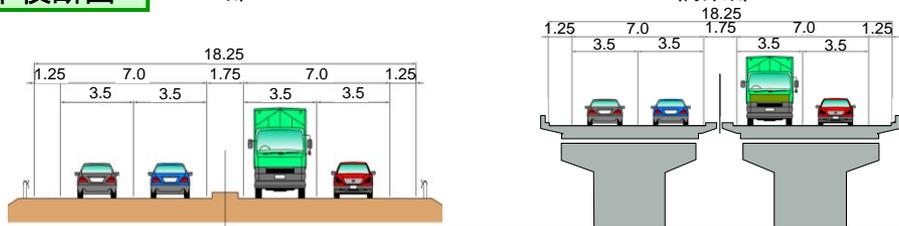


### 標準横断面図

土工部

橋梁部

[単位: m]



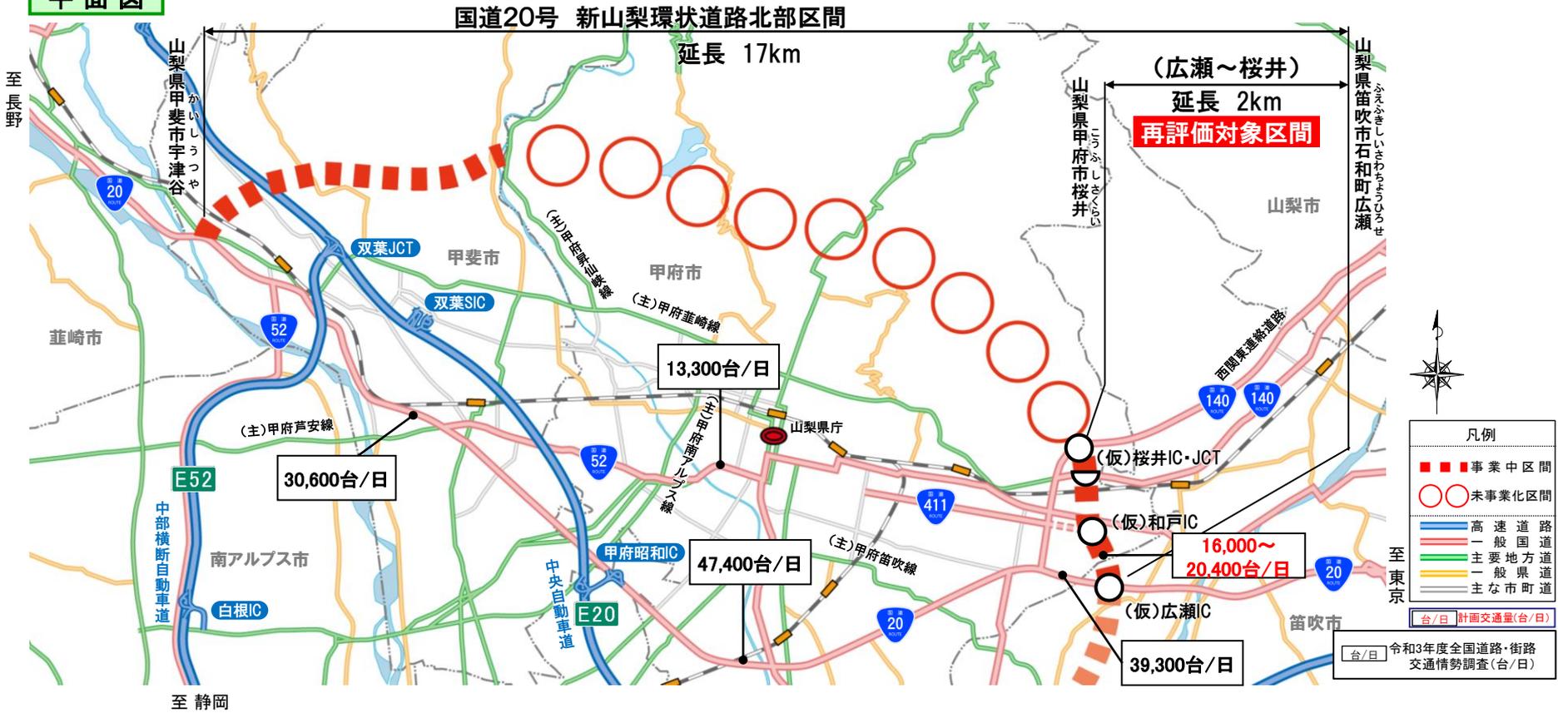
# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (1) 事業の進捗状況

### 1) 事業の経緯

- ・平成25年3月(2013年3月) : 都市計画決定
- ・平成28年度(2016年度) : 事業化
- ・平成31年3月(2019年3月) : 道路計画に関する説明会
- ・令和3年12月(2021年12月) : 都市計画変更
- ・令和4年度(2022年度) : 用地買収着手

#### 平面図





# 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号現道の交通状況等

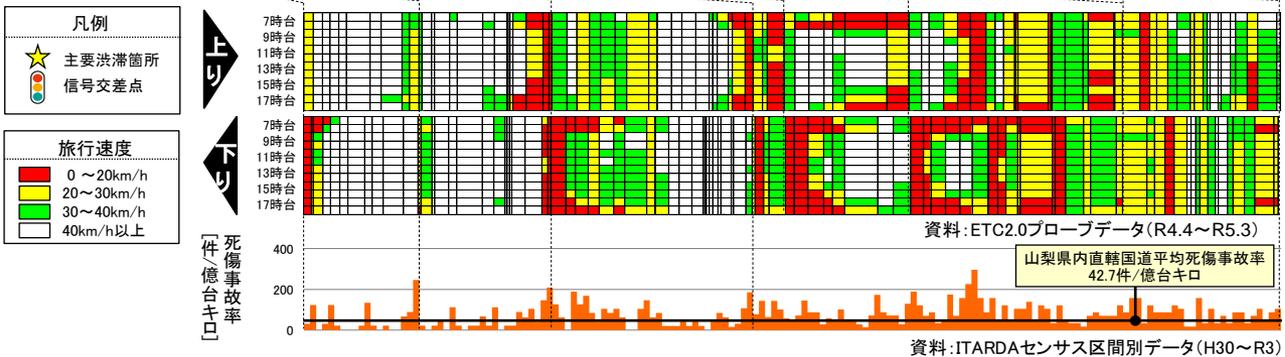
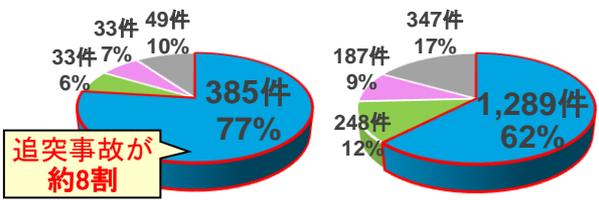
- ・新山梨環状道路に並行する国道20号現道は、19交差点が主要渋滞箇所として特定。
- ・事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が全体の約8割。
- ・新山梨環状道路の整備により、通過交通の市街部への流入を抑制し、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が期待。
- ・地元情勢の変化や事業を巡る社会経済情勢等に変化は見られない。

### 国道20号現道の交通状況、道路状況



### 交通事故類型

国道20号現道(並行区間) 山梨県内直轄国道  
 広瀬交差点～双田交差点 (全区間)



■ 車両相互(追突) ■ 車両相互(出会頭) ■ 車両相互(右左折)  
 ■ 車両相互(その他)

資料:交通事故データ(H30-R3)  
 ※集計区間は並行する広瀬交差点～双田交差点

## 2. 事業の進捗状況と見込み等

### (3) 事業の見込み等

#### 1) 事業費増加の要因

①関係機関協議の結果..... 約 2億円 増額

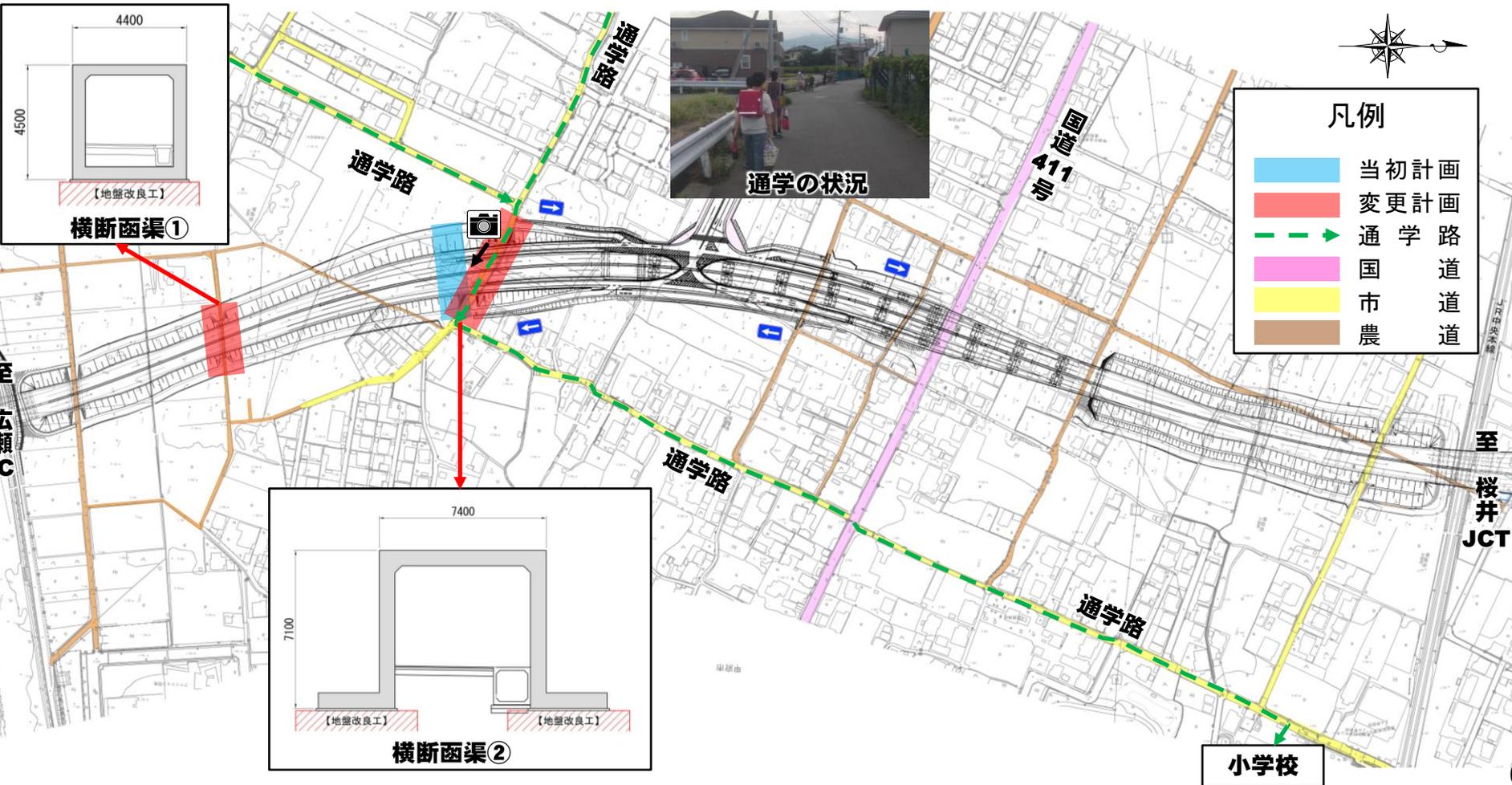
項 目		事業費増加の要因	増 額
①	関係機関協議の結果	<ul style="list-style-type: none"><li>・当初、分断される市道・農道について、横断箇所を集約し、機能補償道路を計画。</li><li>・関係機関協議の結果、通学路と農耕車が輻輳することへの懸念から、機能補償道路の計画を変更し、横断函渠を1箇所追加するとともに、1箇所計画位置を見直し。</li></ul>	約 2億円
合 計			約 2億円

# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (3) 事業の見込み等 2) 事業費変更の内容①

関係機関協議の結果.....約 2億円増額

- ・当初、分断される市道・農道について、横断箇所を集約し、機能補償道路を計画。
- ・関係機関協議の結果、通学路と農耕車が輻輳することへの懸念から、機能補償道路の計画を変更し、横断函渠を1箇所追加するとともに、1箇所計画位置を見直し。



# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (3) 事業の見込み等

### 3) 事業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、令和3年12月に都市計画変更、令和4年度に用地買収着手。
- ・用地取得率は約4%（令和5年3末時点）。
- ・通学路と農耕車が輻輳することへの懸念から、関係機関や地元住民との設計協議に時間を要した。
- ・今後の進捗に応じて物価上昇の影響を精査。
- ・早期工事着手を目指し、引き続き用地買収を推進。

平面図



今回再評価 (R5)

年度	H24	H25~H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6以降
事業着手	都市計画決定		事業化						都市計画変更		
測量・調査・設計			H28 測量・地質説明会		H30 道路計画説明会	R1 設計	R2~4 協議・調整		R4 設計・用地説明会		
用地											
工事											

# 3. 事業の投資効果

## (1) 観光活性化の支援

- ・リニア中央新幹線(東京—名古屋間)の開業により、甲府—東京間を約25分で移動可能に。
- ・新山梨環状道路(広瀬～桜井)とリニア中央新幹線の整備の相乗効果により、<sup>きょうとう</sup> 峡東地域の名勝である<sup>えりんじ</sup> 恵林寺やモモ・ブドウの生産を活かした観光果樹園へのアクセス性向上など、観光促進が期待。

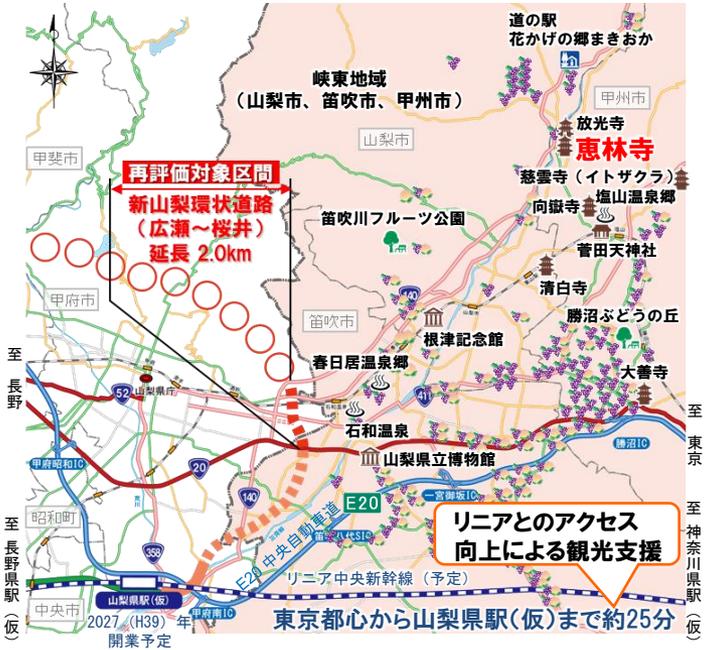
### 山梨県駅(仮称)から峡東地域までのアクセス性の向上

#### ■リニア駅周辺

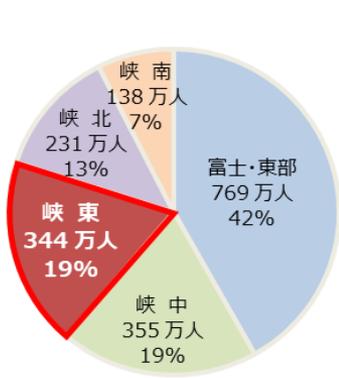


出典: 山梨県資料

#### ■峡東地域の観光果樹園・名勝地など

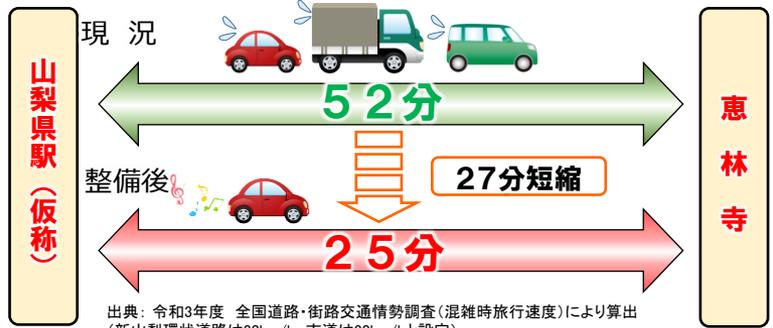


#### ■圏域別観光入込客数



出典: 令和3年山梨県観光入込客統計調査報告書

山梨県駅(仮称)から峡東地域※の所要時間  
 ※恵林寺を代表として算出 (混雑時)



出典: 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査(混雑時旅行速度)により算出 (新山梨環状道路は80km/h、市道は30km/hと設定)

#### ■峡東地域の観光地



出典: 富士の国山梨観光ネット

出典: 富士の国山梨観光ネット

# 3. 事業の投資効果

## (2) 費用便益分析

### ■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22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

	[今回再評価]	[参考: 前回再評価]
・基準年次	: 令和5年度	: 平成30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27年度全国道路・ 街路交通情勢調査	: 平成22年度全国道路・ 街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	: 令和22年度(2040年度)	: 平成42年度(2030年度)
・計画交通量	: 16,000～20,400(台/日)	: 15,200～20,000(台/日)
・事業費	: 約 228億円	: 約 226億円
・総便益(B)	: 約 325億円[約904億円]	: 約 287億円[約838億円]
・総費用(C)	: 約 205億円[約245億円]	: 約 180億円[約223億円]
・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)
	308億円	14億円	3.5億円	約325億円 [約904億円]	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1.6
	193億円		12億円	約205億円 [約245億円]	

感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
交通量	1.5	1.8
事業費	1.7	1.5
事業期間	1.7	1.5

## 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)
	308億円	14億円	3.5億円	約325億円 [約904億円]	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	2.2
	134億円		12億円	約146億円 [約191億円]	

感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
交通量	2.2	2.5
事業費	2.5	2.0
事業期間	2.3	2.0

注1) 便益・費用については、令和5(2023)年度を基準年度とし、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) 費用便益比算定上設定した完成年度は、令和11(2029)年度である。  
 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。  
 注4) 感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

# 4. 関連自治体等の意見

## (1) 山梨県からの意見

### <山梨県知事からの意見>

- ・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。
- ・広瀬～桜井間は、県が整備する東部区間や西関東連絡道路と一体となってネットワーク効果が発揮できるよう、令和4年度より用地取得事務を国から受託し、作業を進めております。
- ・県としましては、地元自治体と連携し地元調整に積極的に協力して参りますので、早期完成をお願いします。

# 5. 今後の対応方針(原案)

## ■新山梨環状道路(広瀬～桜井)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・甲府中心市街地の通過交通の排除や流入交通の分散により、国道20号や140号、主要地方道甲府韮崎線など、甲府圏域内の交通渋滞の緩和や交通事故の減少に寄与。
- ・新山梨環状道路(広瀬～桜井)とリニア中央新幹線の整備の相乗効果により、名勝である<sup>えりんじ</sup>恵林寺やモモ・ブドウの生産を活かした観光果樹園へのアクセス性向上、観光促進が期待。
- ・費用便益分析比(B/C)は1.6である。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成24年度に都市計画決定。平成28年度に事業化。令和4年度に用地買収着手。
- ・用地取得率は、約4%。(令和5年3月末現在)
- ・今後の進捗に応じて物価上昇の影響を精査。
- ・早期工事着手を目指し、引き続き用地買収を推進。

### (3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・新山梨環状道路(広瀬～桜井)は、甲府圏域内の交通渋滞の緩和や交通事故の減少、地域産業等の活性化などの観点から、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが妥当と考える。