

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

| | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---|--|--|-----------|-------|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 事業名 | 地域高規格道路 西関東連絡道路 一般国道140号 甲府山梨道路Ⅱ期 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 山梨県 | | | | | | |
| 起終点 | 起点 <small>やまなし やまなし まんりき</small> 山梨県山梨市万力 終点 <small>やまなし やまなし ひがし</small> 山梨県山梨市東 | 延長 | 3.9 km | | | | | | | | |
| 事業概要 | 西関東連絡道路は、埼玉県深谷市の関越自動車道花園ICを起点とし、山梨県甲府市を結ぶ埼玉県熊谷市を中心とする秩父・児玉・大里地域集積圏と山梨県甲府市を中心とする山梨地域集積圏との広域交流を促進する延長約110kmの地域高規格道路。甲府山梨道路Ⅱ期は西関東連絡道路の一部を構成し、現道の渋滞緩和や県都甲府市へのアクセス強化を目的とした延長3.9kmの2車線道路。 | | | | | | | | | | |
| H20年度事業化 | | H21年度用地着手 | | H22年度工事着手 | | | | | | | |
| 全体事業費 | 140 億円 | 事業進捗率 | 75% | 供用済延長 | 0 km | | | | | | |
| 計画交通量 | 8,900台/日 | | | | | | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C： (事業全体) 1.1 (残事業) 6.8 | 総費用： (残事業)/(事業全体) 24/144 億円 (事業費：20/141億円) 維持管理費：3.7/3.7億円 | 総便益： (残事業)/(事業全体) 164/164 億円 (走行時間短縮便益：124/124億円) (走行費用減少便益：25/25億円) (交通事故減少便益：15/15億円) | 基準年： | 平成26年 | | | | | | |
| 感度分析の結果 | <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.2(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=6.1~7.5(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.0~1.3(事業費 ±10%)</td> <td>事業費：B/C=6.2~7.4(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.0~1.2(事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=6.5~7.0(事業期間±20%)</td> </tr> </table> | | | | | (事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.2(交通量 ±10%) | (残事業) 交通量：B/C=6.1~7.5(交通量 ±10%) | 事業費：B/C=1.0~1.3(事業費 ±10%) | 事業費：B/C=6.2~7.4(事業費 ±10%) | 事業期間：B/C=1.0~1.2(事業期間±20%) | 事業期間：B/C=6.5~7.0(事業期間±20%) |
| (事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.2(交通量 ±10%) | (残事業) 交通量：B/C=6.1~7.5(交通量 ±10%) | | | | | | | | | | |
| 事業費：B/C=1.0~1.3(事業費 ±10%) | 事業費：B/C=6.2~7.4(事業費 ±10%) | | | | | | | | | | |
| 事業期間：B/C=1.0~1.2(事業期間±20%) | 事業期間：B/C=6.5~7.0(事業期間±20%) | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 | <ul style="list-style-type: none"> ・現道における主要渋滞ポイントの解消や慢性的な渋滞の緩和を図る ・現道交通のバイパスへの転換による交通事故の減少を図る ・既に供用済みの甲府山梨道路Ⅰ期とともに、災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる ・山梨県と埼玉県を結ぶ広域的な観光ネットワークが形成され、沿線観光地へのアクセス向上により、地域観光産業支援が期待される。 | | | | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | 沿線自治体の首長、議長等で構成される「西関東連絡道路整備促進期成同盟会」から早期整備の要望を受けている。 | | | | | | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 | 「山梨県公共事業評価実施要綱」により事業継続とした県の対応方針のとおり。 | | | | | | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | 甲府山梨道路Ⅰ期(甲府市桜井町～山梨市万力間)区間の国道140号等は、交通転換により渋滞緩和が図られたが、山梨市万力地内をはじめとした新たな渋滞が発生するなど本事業の必要性は高まっている。 | | | | | | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | <ul style="list-style-type: none"> ・万力ランプ(起点側)より整備を進め、平成26年度に万力ランプから八幡南ランプ間が開通。 ・残る区間についても、用地取得及び工事を進め、平成28年度の開通を目指す。 ・事業進捗率約75% 用地進捗率約90% | | | | | | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | <ul style="list-style-type: none"> ・一部未取得用地については、土地収用手続きを進めており、早期の用地買収を目指す。 ・平成22年度より万力八幡トンネルに工事着手し、平成25年度からは八幡ランプから岩手ランプ(終点)間も工事着手しており、周辺環境に配慮した施工方法に見直しを行い、平成28年度の開通を目指す。 | | | | | | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | 新技術・新工法の積極的な活用や建設発生土の有効利用など工事費のコスト縮減に努めている。 | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 事業継続 | | | | | | | | | | |
| 対応方針決定の理由 | 以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 | | | | | | | | | | |

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。