

一般国道20号 新山梨環状道路(桜井～塚原)に係る新規事業採択時評価

- ・環状道路の整備により、甲府圏域の渋滞が緩和し、幹線道路の速達性が向上
- ・中央道とのダブルネットワークの形成により、災害時における信頼性の高い道路ネットワークを確保
- ・リニア中央新幹線との連携強化により、新たな圏域が形成され、山梨県の地域経済の活性化に寄与

1. 事業概要

・起終点：山梨県甲府市桜井町
～山梨県甲府市塚原町

・延長等：5.5km

(第3種第1級、4車線、設計速度80km/h) 図1 広域図

・全体事業費：約1,220億円

・計画交通量：約10,600台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約8,600台/日	約1,100台/日	約900台/日



2. 課題

①甲府市街地の渋滞による速度低下

- ・甲府圏域では、国道及び県道の約5割が混雑時速度20km/hを下回るなど、渋滞が集中。
- ・武田神社や昇仙峡などの観光施設が豊富に立地する山梨県は、訪問者の約9割が自家用車もしくは観光バスを利用しているが、観光バスの発着の多い甲府駅周辺をはじめ慢性的な渋滞が発生。
- ・山梨県の観光客の不満のうち、道路整備や公共交通に関することが半数以上となっている。
- ・2024年4月よりバスの運転手に時間外労働の上限規制が適用されることから、公共交通の定時性の確保、時間短縮が求められる。



図2 事業位置図

②災害時等における道路ネットワークの脆弱性

- ・新山梨環状道路内側の約6割が洪水浸水想定区域。
- ・山梨県と他都県や港湾の物流は主に中央道が利用されているが、事故等による通行止めや渋滞が発生していることから、リダンダンシーの確保が必要。
- ・能登半島地震では主要道路の寸断等により、人命救助や物資輸送に大きな影響が出ている。甲府圏域は周囲を山に囲まれた盆地であり、アクセス道路も限られていることから、災害時におけるリダンダンシーの強化が必要。

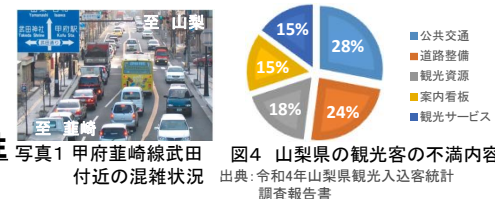


図3 新山梨環状道路周辺の渋滞状況



図5 甲府盆地周辺の洪水浸水想定区域

③リニア中央新幹線との連携による地域の活性化

- ・リニア開業により、リニア山梨県駅の60分圏域の人口は20倍となる約3.3千万人となることから、新たな産業の創出や二地域居住の推進、インバウンド観光の進展などを進める必要がある。
- ・リニアの開業効果を波及させるため、道路整備によりリニア駅と県内各地との移動時間の短縮など、アクセスの向上が必要



図6 新山梨環状道路とリニア山梨県駅の位置図

3. 整備効果(WISNET2050との対応)

効果1 環状道路整備による渋滞の緩和と観光振興の支援[◎]

- ・甲府圏域の渋滞緩和により、観光振興を支援。
- ・観光地までの道路ネットワークの交通容量が拡大。
- ・定時性の確保や時間短縮により、バスの運転手の労働環境の改善に貢献。
- 甲府圏域の国道及び県道の混雑時速度20km/hを下回る割合【現況】約5割 ⇒【整備後】約3割
出典：【現況】令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度を使用
【整備後】将来交通量推計結果より算出
- 山梨県駅からの30分圏域内の観光地数【現況】40箇所 ⇒【整備後】49箇所
観光地は、国土数値情報をもとに設定
出典：【現況】現道利用ルート
【整備後】現道利用ルートに加え、事業中含む新山梨環状道路+新山梨環状道路(桜井～塚原)利用ルート(速度80km/hで算出)

効果2 災害時等における信頼性の高い道路ネットワークの確保[◎]

- ・信頼性の高い道路ネットワークの構築により、持続可能な生活圏を維持。
- ・災害時等に中央道の代替性が確保され、関東圏における安定した物流網を構築。
- ・災害時のリダンダンシーが強化され、人命救助や物資輸送、復旧支援が迅速化。
- リダンダンシーの強化(東京から長野へのルート数)【現況】9ルート ⇒【整備後】24ルート
出典：【現況】現道利用ルート(中央自動車道、国道20号、(主)甲府南アルプス線、新山梨環状道路(南部区間))
【整備後】現道利用ルートに加え、事業中含む新山梨環状道路+新山梨環状道路(桜井～塚原)利用ルートを追加

効果3 リニア中央新幹線との連携強化による新たな圏域の形成[◎]

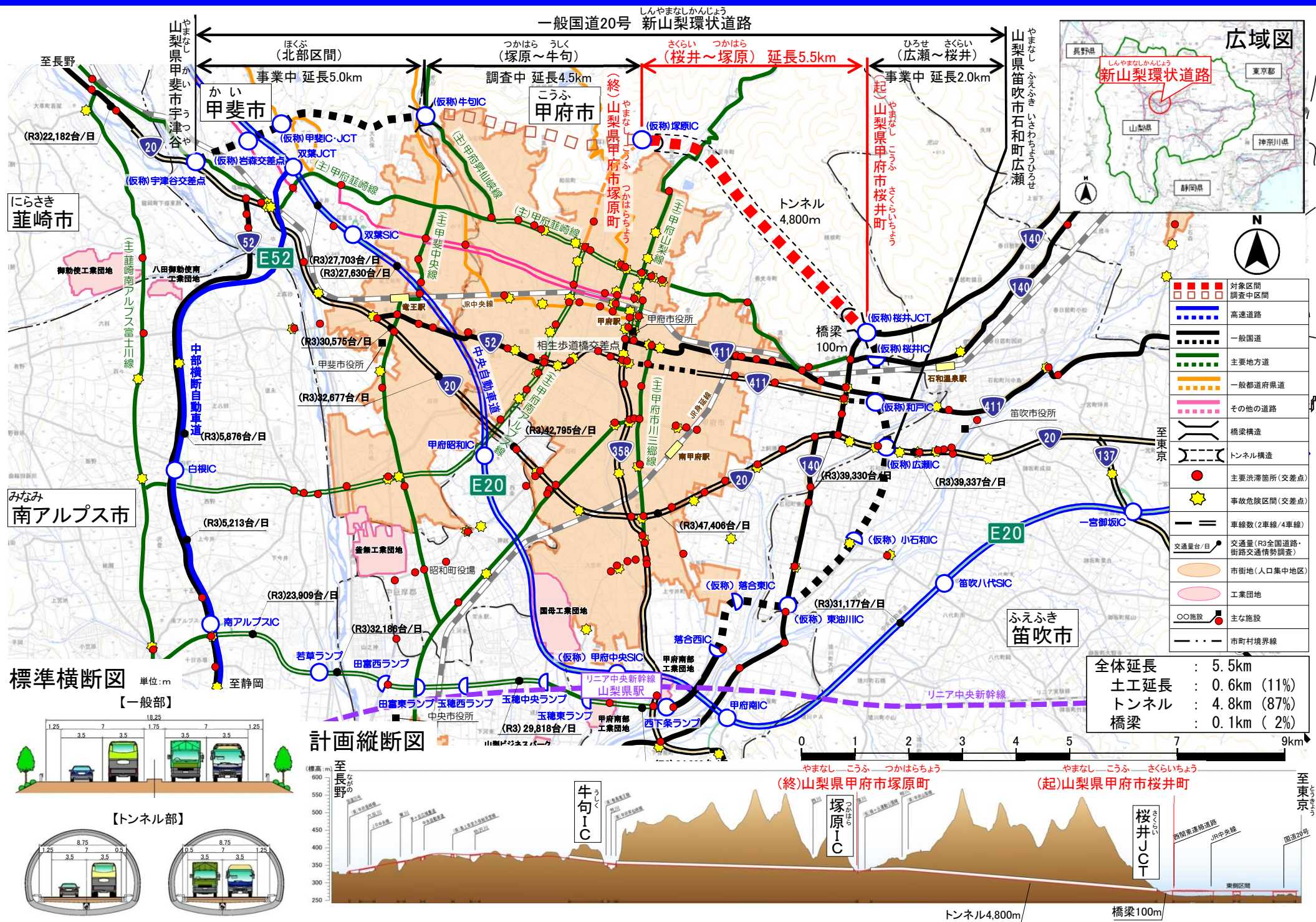
- ・リニア中央新幹線との連携強化による東京圏とのさらなる交流強化。
- ・リニア中央新幹線との連携強化により、新たに名古屋圏、近畿圏との交流を促進。
- 品川駅から昇仙峡までの所要時間【現況】143分 ⇒【整備後】58分
出典：【現況】山手線・新宿より在来線特急、甲府駅より甲府市街線、天神平甲府線、甲府昇仙峡線利用ルート
【整備後】リニア中央新幹線、新山梨環状道路(落合西IC～塚原IC)、天神平甲府線、甲府昇仙峡線利用ルート
- 名古屋圏域からの観光入込客数【現況】138万人 ⇒【整備後】145万人(7万人増加)
出典：【現況】令和4年山梨県観光入込客統計調査報告書をもとに東海(愛知・岐阜・三重)からの観光客入込客数(実人数)を推定
【整備後】リニアやまなしビジョン(仮称)需要推計調査における県外からのリニア利用者(観光目的)をもとに増加分を推定

	B/C	EIRR※1	総費用	総便益
(参考)	2.4 (1.7)	10.8% (6.8%)	1,898億円※2 (758億円※2)	4,573億円※2 (1,251億円※2)
	3.6 (2.5) [2%]※3			
	4.6 (3.2) [1%]※3			

注)費用便益分析結果は、左側の値は広瀬IC～宇津谷交差点を対象とした場合、右側の()の値は新規事業化区間(桜井～塚原)を対象とした場合
※1: EIRR: 経済的内部収益率
※2: 基準年(R5年)における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)
※3: 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

(注)有料道路事業の活用などについて、今後検討を行う予定である。
本事業は、「着工前重点準備事業」として実施。

一般国道20号 新山梨環状道路(桜井～塚原)に係る新規事業採択時評価



	対象区間
	調査中区間
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般都道府県道
	その他の道路
	橋梁構造
	トンネル構造
	主要渋滞箇所(交差点)
	事故危険区間(交差点)
	車線数(2車線/4車線)
	交通量(R3全国道路・街路交通情勢調査)
	市街地(人口集中地区)
	工業団地
	〇施設
	●主な施設
	市町村境界線

全体延長	: 5.5km
土工延長	: 0.6km (11%)
トンネル	: 4.8km (87%)
橋梁	: 0.1km (2%)

