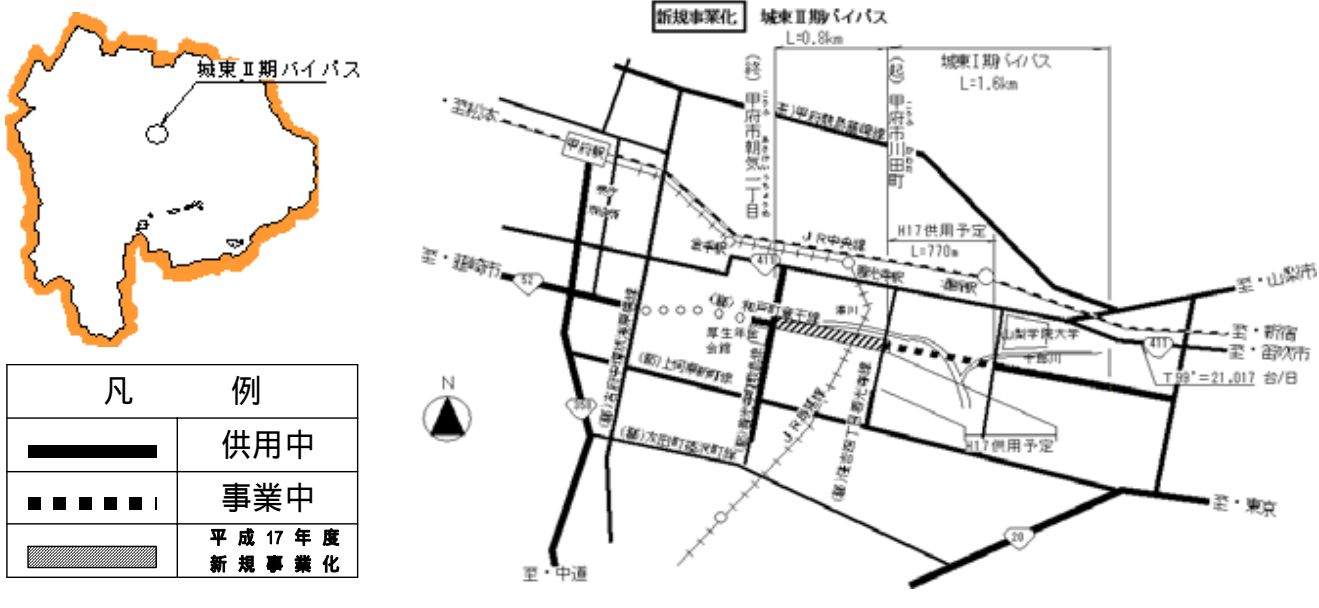


新規事業採択時評価結果（平成17年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：鈴木 克宗

事業の概要

事業名	一般国道411号 城東 期バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	山梨県
起終点	自：山梨県甲府市砂田町 至：山梨県甲府市朝気一丁目		延長	0.8 km	
事業概要 一般国道411号は、東京都八王子市を起点とし山梨県塩山市を経て、甲府市に至る延長約11.8kmの幹線道路である。本事業は、山梨県甲府市内の交通混雑及び交通事故多発地点の解消を目的とした、延長0.8kmの4車線のバイパス道路である。					
事業の目的、必要性 国道411号の当該区間は、交通容量の不足から慢性的な渋滞が起こっている。また、交通事故も多く、交通事故多発地点となっている。これを解消するため都市計画道路・和戸町竜王線を国道411号のバイパスとして整備するものである。					
全体事業費	86 億円	計画交通量	37,500台/日		
事業概要図 					

関係する地方公共団体等の意見
・延伸部分の市街地は甲府市が面的整備を予定しており、市の事業と一体となった整備を要望されている。

事業採択の前提条件
 ① 便益が費用を上回っている
 ② 円滑な事業執行の環境が整っている

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.3	総費用 71億円 （事業費：70億円 維持管理費：1億円）	総便益 164億円 （走行時間短縮便益：163億円 走行費用減少便益：1億円 交通事故減少便益：0億円）	基準年 平成16年	
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	渋滞交差点を解消する（NTT甲府支店西交差点（準）：現況旅行速度21km/h） 渋滞損失時間 約4.2万人時/年（現況） 1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間 約1.2万人時/年km（現況） （山梨県平均：約2万人時/年km（約6倍） 全国平均：約2万人時/年km（約6倍））			
		事故対策	死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる。 死傷事故率 約201件/億台km（現況） （山梨県平均：89.2件/億台km（約2.3倍） 全国平均：118.4件/億台km（約1.7倍）） その他の特徴 現道は、沿線に大学、高校など学校が集中し、歩行や自転車で通行する学生が多い。			
	社会全体への影響	歩行空間	現道は歩道幅員1.5m程度であり、バイパス整備により両側に3.5mの自転車歩行者道を設置するため、良好な歩行空間が確保される			
	住民生活	-	注目すべき影響はない			
	地域経済	-	DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度向上：2.7→3.5km/km ² 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり			
	災害	-	山梨県地域防災計画の第一次緊急輸送道路としての位置づけあり			
環境	-	当該路線の整備により削減される自動車からのCO2排出量 960(t-CO2/台km・年)				
地域社会	-	注目すべき影響はない				
事業実施環境	-	特筆すべき事項はない				

採択の理由

費用便益比が2.3と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続が完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、当該事業箇所の現況渋滞損失時間は大きく、死傷事故率も高く、渋滞対策及び事故対策の必要性・効果は高いと判断できる。さらに、バイパス整備により、良好な歩行空間が確保されることによる住民生活の向上及び区画整理との連携による地域経済への貢献が期待される。
 以上より、本事業を採択した。

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。