

事後評価結果（平成19年度）

担当課：関東地方整備局道路計画第一課
担当課長名：濱田 禎

事業名	一般国道52号 <small>こうさいどうろ</small> 甲西道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：山梨県南巨摩郡鯉沢町鯉沢 至：山梨県甲斐市志田			延長	18.2 km

事業概要
一般国道52号は、静岡県静岡市を起点とし山梨県甲府市に至る幹線道路です。甲西道路は、交通混雑の緩和、交通安全性の向上、交地域の発展の支援を目的として、山梨県南巨摩郡鯉沢町鯉沢～山梨県甲斐市志田間に計画された延長18.2 kmの道路です。

事業の目的・必要性
甲府市街から10～15 km圏に位置する国道52号沿線の地域は、甲府市域周辺のベッドタウン化による人口の増加や自動車保有台数の増加、工業団地の進出による交通量の増加により、慢性的な交通混雑が発生している状況にありました。
甲西道路は、この地域の交通混雑の緩和、交通安全性の向上など、交通環境を改善し、農業、工業、商業の調和のとれた発展に寄与することを目的に国道52号のバイパスとして建設を行ったもので、昭和62年度より事業を開始しました。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度: 昭和62年度 都市計画決定: 年度	用地着手: 昭和63年度 工事着手: 年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) / 平成18年度 (実績) / 平成19年度	変動	1.1倍
	事業費	計画時 暫定/完成	(名目値) / 760億円 (実質値) / 739億円	実績 暫定/完成	(名目値) / 760億円 (実質値) / 739億円	変動	1.0倍
	交通量 (当該路線)	計画時 暫定/完成	(H42) / 14,600台/日	実績 暫定/完成	(H19) / 10,900台/日	変動	-34%
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	29.2 (供用直前年次) H18年度	32.5 km/h (供用後年次) H19年度	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道)	93 (供用直前年次) H14～H18年度平均	51件/年 (供用後年次) H19.4.15～8.30 4.5ヶ月実績から1年あたりに換算	
	費用対効果 分析結果 (事後)	B / C 2.0 (既供用区間を除く区間) 1.6	総費用 1,168億円 (事業費: 1,072億円 維持管理費: 96億円)	総便益 2,319億円 (走行時間短縮便益: 2,129億円 走行経費減少便益: 149億円 交通事故減少便益: 41億円)	基準年 平成19年		

事業遅延によるコスト増	費用増加額	- 億円	便益減少額	- 億円
事業遅延の理由				
客観的評価指標に対応する事後評価項目				
現道等の年間渋滞損失時間及び削減率				
・年間渋滞損失時間の削減量：207万人・時間、渋滞損失削減率：5割				
対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量				
・CO2排出削減量：3,419t-CO2/年				
その他5項目について該当				
その他評価すべきと判断した項目				
-				
事業による変化	環境影響評価に対応する項目			
	-			
その他評価すべきと判断した項目				
-				
事業を巡る社会経済情勢等の変化				
周辺地域において、事業区間の交通状況等に大きな影響を及ぼすような著しい社会経済情勢の変化は生じていない。				
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性				
<費用対効果の算定基礎となった要因>				
・再評価時の見込みと比較すると、事業費に変化がなく、その一方で、甲西道路は再評価時に予測された交通量を上回る交通量が観測されている。				
<事業効果の発現状況>				
・甲西道路の整備により「渋滞解消」「交通安全性向上」といった効果が発現していることを確認。				
<事業実施による環境の変化>				
・国道52号(現道)の騒音レベルが改善していることを確認。				
以上のことから、本事業については再評価実施時と比較して、特段の問題は生じていないことから、今後の事業評価及び改善措置は必要ないものと考えられる。				
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性				
-				
特記事項				
なし				

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の。