

新規事業採択時評価結果（平成20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：深澤 淳志

事業の概要

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	自：山梨市万力 至：山梨市東	延長	3.9 km		
<p>事業概要</p> <p>西関東連絡道路は、埼玉県深谷市の関越自動車道花園ICと山梨県甲府市の新山梨環状道路を結び、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。</p> <p>甲府山梨道路Ⅱ期は、西関東連絡道路の一部を構成する、延長3.9kmの2車線道路。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>甲府山梨道路Ⅱ期は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現国道140号の混雑緩和。 ・ 現国道140号の交通死傷事故の低減。 ・ 第1次緊急輸送道路の代替機能確保。 <p>等を目的とする。</p>					
全体事業費	105 億円	計画交通量	8,300 台/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見
H19.10、甲府市、笛吹市、山梨市、甲州市の沿線4市による西関東連絡道路促進期成同盟会設立。

事業採択の前提条件
便益が費用を上回っている。
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	1.4	総費用：88億円 （事業費：83億円 維持管理費：4.6億円）	総便益：126億円 （走行時間短縮便益：106億円 走行費用減少便益：13億円 交通事故減少便益：7.1億円）	基準年 平成20年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.3 (交通量 -10%)	B/C=1.6 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.6 (事業費 -10%)	B/C=1.3 (事業費 +10%)		
	事業期間変動	B/C=1.5 (事業期間 -1年)	B/C=1.4 (事業期間 +1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	◎	交通集中による現道区間の混雑を緩和する。 【渋滞損失時間の改善】約148.7万人時間/年の改善。 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】約5.4万人時間/年・km（現況） 山梨県平均：約2.0万人時間/年・km、全国平均：約2.0万人時間/年・km 【渋滞度曲線】山梨県内センサス区間中第47位：上位2割以内（県管理道路） 【その他の特徴】		
		事故対策	◎	バイパス整備により死傷事故率の高い現道からの交通を転換させる 【死傷事故率】約315件/億台キロ（死傷事故率費比（県内平均比）3.7） 山梨県平均：約86件/億台キロ、全国平均：約100件/億台キロ（H19警視庁資料） （事故率曲線における位置：上位2割以内（県管理道路）） 【その他の特徴】		
		歩行空間	-	注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	バイパス整備により、救急医療への搬送時間が17分短縮される。（当該箇所まで4分短縮） また、救急車30分到達圏域は1.4万人増加する。（当該箇所まで1.0万人）		
		地域経済	○	甲府圏域と東山梨圏域間が17分短縮（当該箇所まで4分短縮）され、地域連携強化が図られる。		
		災害	○	第1次緊急輸送路である現道の国道140号代替路線を形成し、緊急輸送路の機能強化が図られる。		
環境		○	CO2排出削減量 4,977 (t-CO2/年)、NOx排出削減量 24.7 (t/年) SPM排出削減量 2.42 (t/年)			
	地域社会	-				
事業実施環境	-					

採択の理由

事業主体である山梨県が実施した評価結果に基づけば、費用便益が1.4と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認でき、また、当該事業の実施により、交通集中による現道区間の混雑の緩和が図られ、バイパス整備により死傷事故率の高い現道からの交通転換も図られる。また、緊急輸送路の代替路線を形成し機能強化が図られる。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。