

事後評価結果(平成25年度)

担当課:山梨県 県土整備部 道路整備課
担当課長名 大久保 勝徳

事業名	地域高規格道路 新山梨環状道路南部区間 主要地方道 <small>にらさきみなみ</small> 韮崎南アルプス中央線 <small>たどみ たまほ</small> (田富・玉穂工区)	事業		事業		
	起終点	自: 山梨県 <small>ちゅうおうしふせ</small> 中央市布施 至: 山梨県 <small>こうふしおおつちよう</small> 甲府市大津町	区分	地域高規格道路	主体	山梨県
					延長	3.9km

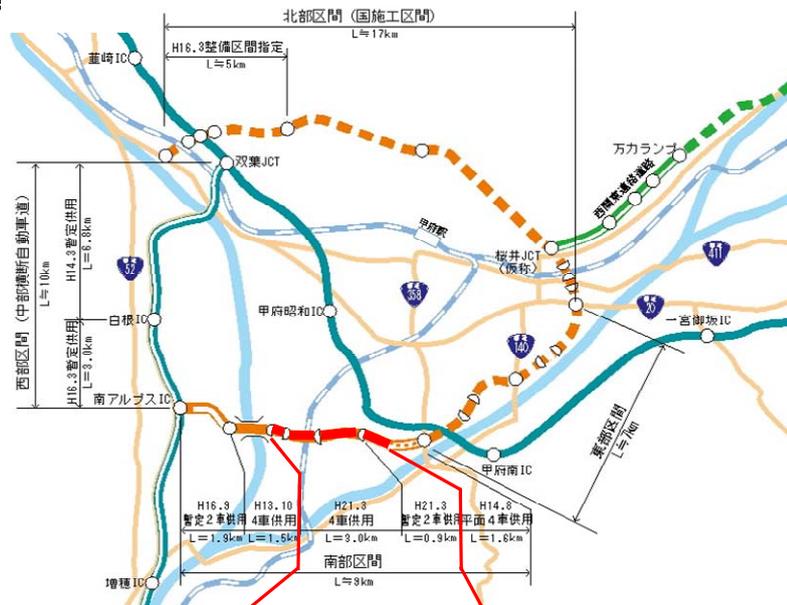
事業概要

新山梨環状道路は甲府都市圏における交通の円滑化と、周辺地域の連携強化などを目的とした全長43Kmの環状道路である。新環状道路南部区間は南アルプス市十日市場から甲府市西下条に至る延長9.0kmの地域高規格道路である。

事業の目的・必要性

新山梨環状道路南部区間は甲府圏域を分断している釜無川を渡河し、中部横断自動車道・南アルプスICと中央自動車道・甲府南ICを結ぶ路線である。当該区間は南部区間のうち、田富・玉穂区間であり、甲府市内に集中する交通を分散し、甲府市街地の交通渋滞の緩和や都市圏の均衡ある発展に大きく寄与するものである。

事業概要図



韮崎南アルプス中央線 新山梨環状道路南部区間
田富・玉穂区間 L=3,900m W=14.0(40.0)m

	事業化年度平成10年度 都市計画決定	用地着手 工事着手	平成10年度 平成11年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) / H18 (実績) / H20	変動 1.11倍	
事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 360億円 (実質値) - / 億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) - / (実質値) - /	379億円 億円	変動 1.05倍	
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(環状道路全線供用時) - / 32,000 台/日	実績 (暫定/完成)	- / 23,395 台/日		変動 -	
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	km/h →	65.2 km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	件/年 → 件/年			
費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C	3.78	総費用 事業費: 維持管理費:	438億円 434億円 4億円	総便益 走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益:	1,657.2億円 1,494億円 108.1億円 55.1億円	基準年 平成19年

費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用	474億円	総便益	1,859億円	基準年
	3.9	事業費: 維持管理費:	470億円 4億円	走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益:	1,635億円 148億円 75億円	平成25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	一部において用地交渉が難航し、用地取得に想定以上に時間を要したことによる。					
事業の 効果等	客観的評価指標に対応する事後評価項目					
	●新環状道路利用による所要時間の短縮効果 ・朝夕の通勤時間帯における所要時間の短縮 南アルプス市役所から甲府南ICの所要時間は整備前は約41分であったが、整備により所要時間は約23分となり、18分の短縮が図られた。 ・高次医療施設と主要拠点間の所要時間の短縮 山梨大学医学部附属病院と南アルプス市との所要時間は約23分であったが、整備により所要時間は約13分となり、10分の短縮が図られた。					
	●交差点での渋滞緩和 交通の転換等により、笛南中北交差点において渋滞長が1,200mから510mと減少し、通過時間が6分から4分となり、2分の短縮が図られた。					
	●自然環境への影響 渋滞緩和により現道(20→26km/h)やバイパスの走行速度(65km/h)が向上したことにより燃費が改善されCO2等の排出量が減少し、大気環境の改善効果が得られたと考えられる。					
	その他評価すべきと判断した項目					
	特になし。					
事業 変化	環境影響評価に対応する項目					
	特になし					
	その他評価すべきと判断した項目					
	特になし					
事業評価監視委員会の意見						
高架橋基礎形式の変更や遮音壁費用の増加により、総事業費が増額している。また、一部の用地取得の遅れから、事業期間についても2年間延長されたが、この整備により、周辺地域との連携強化が図られ、交通の円滑化に貢献した事業として評価できる。なお、新山梨環状道路は、山梨県の交通ネットワークの骨格をなし、甲府都市圏における幹線道路の交通環境の改善を図る重要な道路である。このうち南部区間は、県道の自動車専用道路として、最初に供用された。この供用により高規格道路の重要性が広く認識されることとなった。						
事業を巡る社会経済情勢等の変化						
特になし。						
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性						
初期の目標は達成されていることから、今後の事後評価は必要ない。						
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性						
一部の用地交渉が長期化し、当初の事業期間では完了できなかったことから、用地取得が難航した場合など、地元市町村と協力して諸問題を早期に解決していくと共に、土地収用法の活用も視野に入れた事業進行管理を実施していく必要がある。						
特記事項						
特になし。						

※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。