

再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道20号 <small>しんやまなしかんじょうどうろ ほくぶくかん</small> 新山梨環状道路(北部区間)	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： <small>やまなしけんかいしうしく</small> 山梨県甲斐市牛句 至： <small>やまなしけんかいしうつや</small> 山梨県甲斐市宇津谷	延長	5.0km			
事業概要						
国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市を経て長野県塩尻市に至る幹線道路である。新山梨環状道路(北部区間)は、甲府都市圏の交通渋滞の緩和、地域間の連絡強化による連携・交流の促進、中央自動車道とのアクセス・ネットワーク効果の発現等を図ることを目的とした、甲斐市牛句から同市宇津谷までの延長5.0kmの4車線のバイパス事業である。						
H16年度事業化		H一年度都市計画決定		H一年度用地着手		
H一年度工事着手						
全体事業費	約353億円	事業進捗率	4%	供用済延長	0km	
計画交通量	16,000～18,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	2.3	総費用 (残事業)/(事業全体)	239/259億円	総便益 (残事業)/(事業全体)	601/601億円
	(残事業)	2.5	事業費 維持管理費	222/241億円 17/17億円	走行時間短縮便益 走行費用減少便益 交通事故減少便益	510/510億円 59/59億円 33/33億円
感度分析の結果						
【事業全体】交通量：B/C= 2.0～2.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.1～2.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.0～2.3 (事業期間±3年)						
【残事業】交通量：B/C= 2.1～2.9 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.3～2.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.2～2.4 (事業期間±3年)						
事業の効果等						
①交通混雑の緩和						
<ul style="list-style-type: none"> ・甲府市周辺の国道20号及び国道52号の損失時間は、約152.1千人時間/年・kmであり、全国平均（約26.3千人時間/年・km）の約6倍である。 ・並行する国道20号・国道52号では、主要渋滞箇所として29箇所選定されている状況である。 ・当該道路の整備により、内外交通の分散導入や通過交通の市街部への流入を抑制し、混雑の緩和が見込まれる。 						
②安全安心な通行の確保						
<ul style="list-style-type: none"> ・甲府市周辺の国道20号及び国道52号の道路の死傷事故率は142.8件/億台・kmで全国平均（102.6件/億台・km）の約1.4倍である。 ・山梨県内幹線道路の約3割の事故が当該エリアで集中発生しており、事故ゼロプランの対策優先箇所（65箇所）のうち国道20号および国道52号で7箇所が該当している。 ・当該道路の整備により、通過交通の市街部への流入を抑制し、事故の減少が見込まれる。 						
③地域間の連絡強化による連携・交流の促進						
<ul style="list-style-type: none"> ・当該道路の整備により、甲府市と韮崎市の中心市街地との新たな道路ネットワークを構築する。 ・また、甲府から韮崎間の走行時間が短縮され、利便性の向上、地域の活性化が見込まれる。 						
④中央自動車道とのアクセス・ネットワーク効果の発現						
<ul style="list-style-type: none"> ・甲斐JCT（仮称）にて中央自動車道と接続するため、アクセス・ネットワーク効果が発現する。 ・当該道路の整備により、中央自動車道へのインターアクセス圏域が広がり、地域の利便性が向上する。 						
関係する地方公共団体等の意見						
山梨県知事の意見：新山梨環状道路（北部区間）は、甲府中心市街地から半径およそ5km～7kmの位置に計画された総延長約40kmの環状道路の一部をなす国道20号のバイパス事業であり、甲府中心市街地の通過交通や流入交通の適切な分散により、国道20号や主要地方道甲斐韮崎線など、甲府圏域内の幹線道路における朝夕の慢性的な交通渋滞の緩和が見込まれるなど、非常に重要な幹線道路であります。県としましては、北部区間全線の早期供用が必要不可欠であると考えておりますので、全線の早期着手を切にお願いします。						
事業評価監視委員会の意見						
事業の継続を承認する。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
新山梨環状道路を形成する西部区間は平成16年3月に供用し、南部区間は平成21年3月に供用した。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
<ul style="list-style-type: none"> ・平成16年度新規事業化、用地進捗率0%、事業進捗率4%（平成26年3月末） ・平成16年度～平成19年度のオオタカ検討会や、平成20年度～平成22年度の水文環境技術検討会の意見を踏まえながら環境調査を実施。 						

- ・平成23年9月から10月に環境影響評価準備書の公告・縦覧、説明会を行い、平成25年3月から4月に環境計画評価書の公告・縦覧。
- ・都市計画手続きについては、平成22年2月から3月に都市計画素案説明会開催、平成23年3月に都市計画原案公聴会開催、平成23年9月から10月に都市計画案公告・縦覧を行い、平成25年3月に都市計画決定。
- ・平成25年度から環境補足調査、地質調査に着手している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後、環境影響評価の補足調査や測量、地質調査、道路設計を進め、早期の工事着手を目指す。

施設の構造や工法の変更等

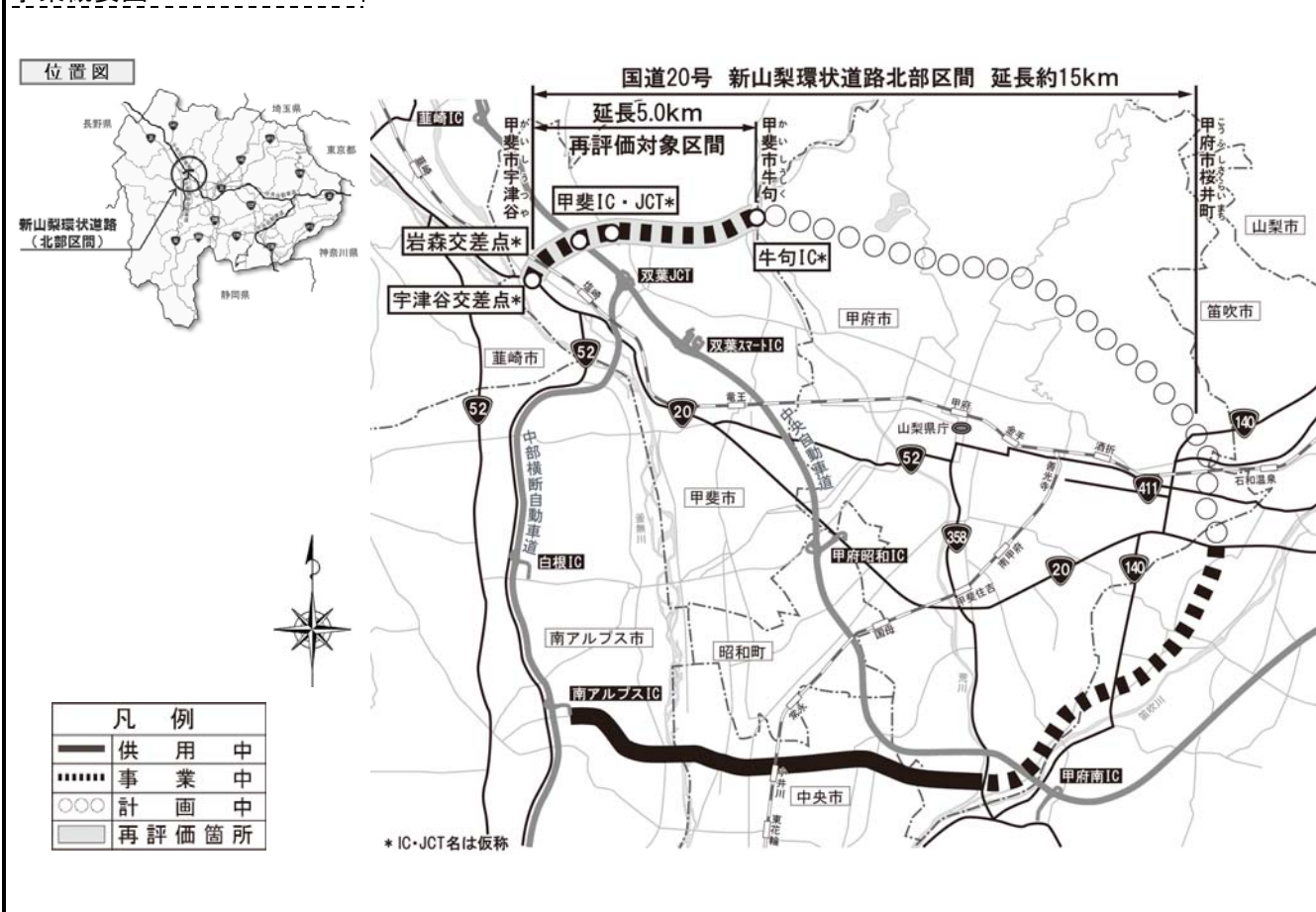
新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。