

新規事業採択時評価結果（平成28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：川崎 茂信

事業の概要

事業名	一般国道20号 新山梨環状道路（広瀬～桜井）	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：山梨県笛吹市石和町広瀬 至：山梨県甲府市桜井	延長	2.0 km		
事業概要	<p>新山梨環状道路は、甲府都市圏における交通の円滑化、甲府市と周辺市町村間の連絡強化などを目的とした全長約43kmの環状道路で、平成6年12月に地域高規格道路の計画路線に指定された北部・南部・東部区間と中部横断自動車道を利用する西部区間によって構成される。</p> <p>このうち、新山梨環状道路（広瀬～桜井）は、国道20号から西関東連絡道路までを結ぶ延長約2kmの事業である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>市街地に用いない通過交通が減少し、山梨県が進めるまちづくり推進を支援するとともに、H39年開業予定のリニア中央新幹線新駅と年間560万人の観光客が訪れる峡東地域（笛吹市・甲州市・山梨市）を結ぶことで地方創生を図る。</p>				
全体事業費	約230億円	計画交通量	約16,300～21,000台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

【山梨県知事】

- 山梨県では、平成39年のリニア中央新幹線開業を見据え、まちづくりや観光施策等に取り組んでおり、リニア開業による効果を県全域に波及させるため、道路ネットワークの整備は喫緊の課題です。
- 特に、当該区間については、県内の主要な観光地である峡東地域との連携が向上するため、新山梨環状道路の中でも最優先で進めていただきたく、特段のご配慮をお願い致します。

学識経験者等の第三者委員会の意見

- 新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

- 費用対便益：便益が費用を上回っている。
- 手続きの完了：都市計画決定・環境影響評価手続き完了（H25.3）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.6	総費用：162億円 （事業費：159億円 維持管理費：3億円）	総便益：257億円 （走行時間短縮便益：217億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：17億円）	基準年：平成27年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.5（交通量 -10%）	B/C=1.6（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=1.4（事業費 +10%）	B/C=1.7（事業費 -10%）		
	事業期間変	B/C=1.4（事業期間 +20%）	B/C=1.6（事業期間 -20%）			
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	◎	・西関東連絡道路や国道20号等から流入する甲府市街地に用いない通過交通を減少 【国道20号（甲府中心地）の通過交通】 現況：249百台/日（全体の44%） → 整備後：230百台/日（全体の39%）		
		事故対策	—	・注目すべき影響はない。		
		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	◎	・山梨県都市計画マスタープラン（H23.3）にある都市間交流等の多様な交流を促進し、都市の活力・賑わいの持続に寄与し、まちづくり推進を支援。		
		地域経済	◎	・今後、リニア開業で東京から山梨まで約30分で結ばれることを見据え、対象区間の整備により、県が進める東京都心から1時間圏を拡大し、峡東地域等の観光客増加に貢献 【リニア新駅～峡東地域*の所要時間（混雑時）】 （※道の駅 花かげの郷まきおかを代表として算出） 現況：約43分 → 整備後：約26分（約17分の短縮）		
		災害	—	・注目すべき影響はない。		
環境		—	・注目すべき影響はない。			
	地域社会	—	・注目すべき影響はない。			
事業実施環境	○	・都市計画決定・環境影響評価手続き完了（H25.3） ・山梨県知事、甲府市長、笛吹市長より新山梨環状道路の早期事業化を要望。				

採択の理由

費用便益比が1.6と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定・環境影響評価手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。

また、当該区間の渋滞緩和や地域経済等への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。

新規事業採択時評価結果（平成 28 年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
災害時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成、医療アクセス負担の軽減や多様な交流の促進、リニア新駅と観光地間の速達性を向上によりさらなる観光振興などの経済成長に寄与するものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 甲府地域の中心部である甲府市、甲斐市などを管轄する消防本部の救急出場件数は県内の約 4 割を占めており、渋滞による遅延は、医療活動に支障をきたす恐れがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ※山梨のみちづくりビジョン(H21.3) <ul style="list-style-type: none"> ・高次医療施設まで 30 分以上かかる地域が、まだ多く残されている。 ・安心して暮らせる地域社会の形成や地域経済の活性化を図るため、生活幹線道路ネットワークの形成を図る。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・甲府市街地周辺では、山梨県内の主要渋滞箇所数の約 8 割が集中 ・国道 20 号を含む幹線道路の渋滞は、山梨県が進めるまちづくりの支障となっており、環状道路の整備による、通過交通の排除が課題 	<ul style="list-style-type: none"> ※山梨県都市計画マスタープラン(H23.3) <ul style="list-style-type: none"> ・様々な都市活動を支え、都市の活力や賑わいを持続させるためには、地域間の広域的な連携を図り、人・物の多様な交流を促進させる都市づくりを進める必要がある。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・山梨県では、「リニア活用基本構想」を策定し、リニア新駅と主要な観光地である峡東地域との連携強化を目指している ・対象区間では、幹線道路の渋滞により近年観光客が増加傾向である峡東地域との連携が阻害され、峡東地域への観光振興が喫緊の課題 	<ul style="list-style-type: none"> ※リニア活用基本構想(H25.3) <ul style="list-style-type: none"> ・リニア新駅と県内各地との円滑な移動を確保するとともに、できる限りの時間短縮に向け、道路整備を推進します。特に、都心と 1 時間程度で結べるよう、リニア新駅と県内各地とを概ね 30 分で連絡可能なアクセス 30 分圏域の拡大を目指す。
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の実施により、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 ・また、本事業において、災害時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成されるとともに、医療アクセス負担の軽減、周遊性の向上による交流人口の拡大など有効性の高い事業と評価する。 									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	甲府市	山梨市	2	0.51 (C)	0.50 (C)	▲6.28	0.06	0.06	○

事業の効率性
・都市計画決定・環境影響評価手続き完了（H25.3）