

新規事業採択時評価結果（平成21年度新規事業化箇所）

担当課：道路局地方道・環境課
担当課長名：吉崎 収

事業の概要

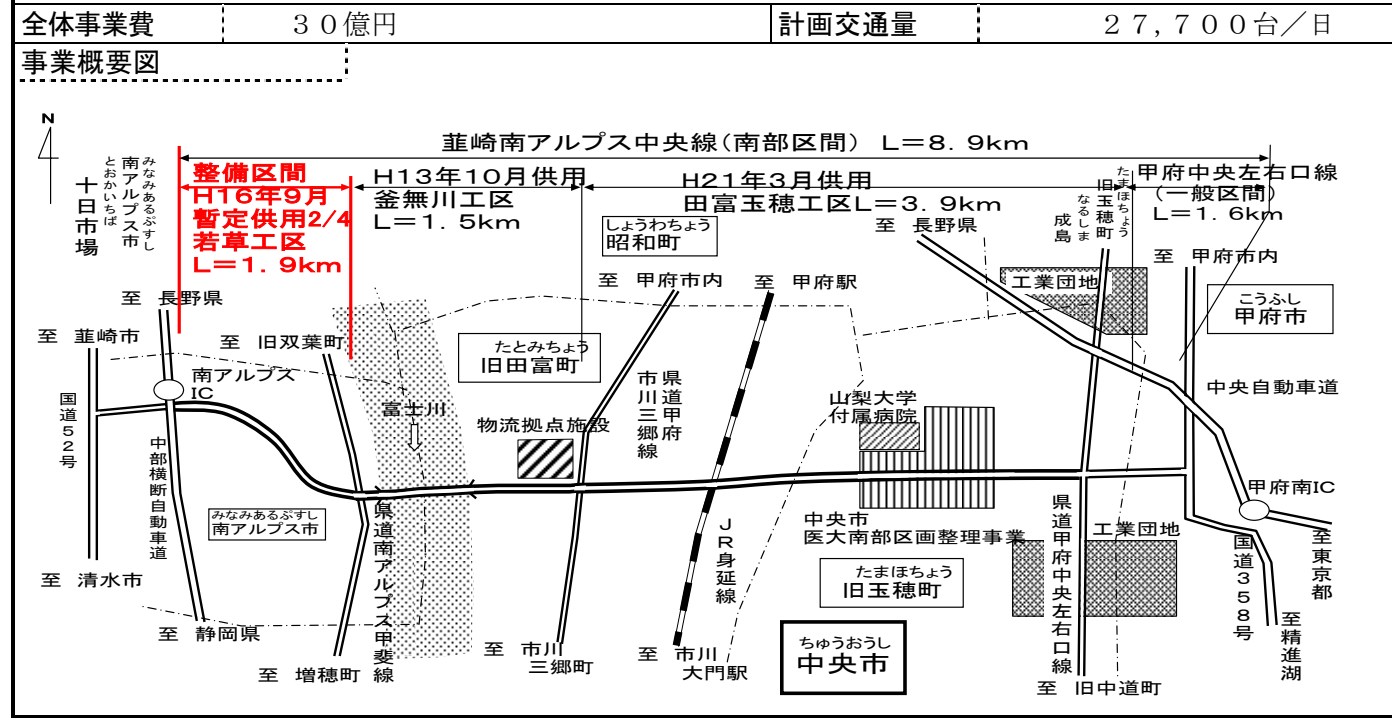
事業名	地域高規格道路 新山梨環状道路（南部区間） 主要地方道 韮崎南アルプス中央線 若草工区	事業区分	地方道	事業主体	山梨県
起終点	自：山梨県南アルプス市十日市場 至：山梨県南アルプス市鏡中条	延長	1.9 km		

事業概要
新山梨環状道路は、甲府市内の慢性的な交通渋滞を解消し、沿線地域の連携強化を目的とした、甲府都市圏を取り囲む環状道路である。このうち南部区間は、甲府圏域を分断している富士川を渡河し、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とを結ぶ重要区間である。

これまでに本工区を除く7kmは全て4車線による供用がなされており、本工区も既に用地は全て完了し、既設道路及び水路と交差している箇所については4車線化工事が完了している。本事業は残っている約900m区間を4車線化する事業である。

事業の目的、必要性
新山梨環状道路南部区間が全線供用開始し、沿線への大型商業施設等の進出に伴い今後更に交通量が増大し、暫定2車線である本区間の許容量（交通量14,000台/日）を上回ることが予想される。このことから早急に4車線化の整備が必要である。

全体事業費	30億円	計画交通量	27,700台/日
-------	------	-------	-----------



関係する地方公共団体等の意見
新山梨環状道路整備促進期成同盟会（甲府市、山梨市、南アルプス市、甲斐市、笛吹市、中央市、昭和町他）より一層の整備促進の要望を受ける。（平成19年8月24日）

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	4.9	総費用: 29億円 （事業費: 27億円 維持管理費: 2.3億円）	総便益: 142億円 （走行時間短縮便益: 133億円 走行経費減少便益: 7.2億円 交通事故減少便益: 1.7億円）	基準年: 平成20年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=4.4 (交通量 -10%)	B/C=5.3 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=5.4 (事業費 -10%)	B/C=4.5 (事業費 +10%)	
	事業期間変動	B/C=5.6 (事業期間 -1年)	B/C=4.2 (事業期間 +1年)		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	現道からの交通転換を促進させることから、現道の混雑緩和が見込まれる 【渋滞損失時間の改善】21.1万人時間/年の削減（費用便益分析対象範囲：H42将来推計） 山梨県平均：約2.0万人時間/年・km（約5.7倍）、全国平均：約2.0万人時間/年・km（約5.7倍） 【渋滞度曲線】山梨県内センサス区間中第101位（349区間中）：（県管理道路）	
		事故対策	○	4車線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ことによる交通事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】約18.3件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県内平均比）0.2） 山梨県平均：約86件/億台キロ（約0.2倍）、全国平均：約115件/億台キロ（約0.2倍）	
		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	○	集落内の通過交通がバイパス側へ移り、生活道路との分離が図られる。	
		地域経済	○	南アルプス市役所と甲府市役所間が1分短縮され、地域連携強化が図られる。	
		災害	○	第2次緊急輸送路である現道の韮崎南アルプス中央線を形成し、緊急輸送路の機能強化が図られる。	
環境		○	CO2排出削減量 2,111 (t-CO2/年)、NOx排出削減量 1.0 (t/年) SPM排出削減量 0.17 (t/年)（費用便益分析対象範囲：H42将来推計）		
	地域社会	-	注目すべき影響はない。		
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4.9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る。
また、現道からの交通転換を促進させることによる現道の混雑緩和、交通事故の減少など、当該事業の整備の必要性・社会全体への効果は高いと判断できる。
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。