

事後評価結果（平成30年度）

担当課：関東地方整備局道路部道路計画第一課
担当課長名：松實 崇博

事業名	一般国道20号 <small>りゅうおう</small> 竜王 拡幅	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りゅうおう</small> 山梨県甲斐市竜王 至： <small>やまなしけんらさきしきさかえいつちようめ</small> 山梨県韮崎市栄一丁目	延長	6.7km		

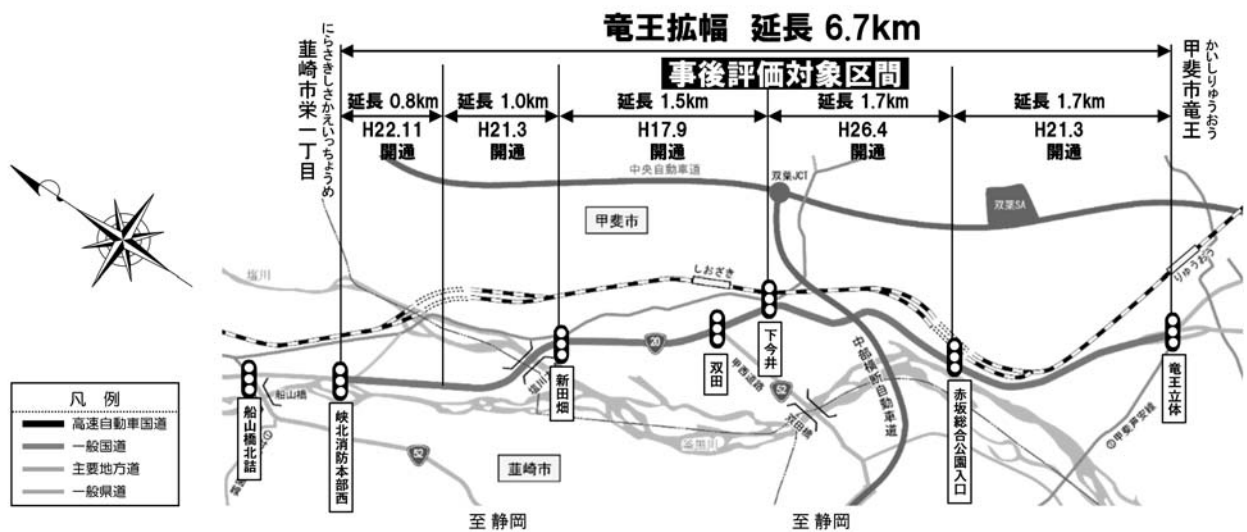
事業概要

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。竜王拡幅は、甲斐市竜王から韮崎市栄一丁目までの延長約6.7kmの拡幅事業である。

事業の目的・必要性

竜王拡幅は、周辺の円滑な交通の確保、交通安全性向上、周辺地域とのネットワーク強化を目的とした事業である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H8 年度	用地着手	H11 年度	供用年	(当初) / H20 年度 (実績) / H26 年度	変動	1.5倍
		都市計画決定	H5 年度	工事着手	H11 年度	(暫定/完成)			
事業費	計画時 ^{注1}	(名目値)	- / 192 億円	実績	(名目値)	- / 203 億円	変動	1.1倍	
	(暫定/完成)	(実質値)	- / 190 億円	(暫定/完成)	(実質値)	- / 203 億円			
交通量 (当該路線)	計画時	(H17)		実績	(H27.10)		変動	76%	
	(暫定/完成)		- / 35,400台/日	(暫定/完成)		- / 26,883台/日			
旅行速度向上	[一般国道20号 (現道)] (供用前現道→当該路線)			交通事故減少			[一般国道20号 (現道)] (供用前現道→供用後現道)		
	24.2 → 37.8 km/h (供用前)H6年度 (供用後)H27年度)			144 → 87 件 (供用前)H15-H16年 (供用後)H27-H28年)					
費用対効果 分析結果 (当初 ^{注1})	B/C	2.5		総費用	223億円 (事業費: 193億円 維持管理費: 30億円)		総便益	550億円 (走行時間短縮便益: 510億円 走行経費減少便益: 24億円 交通事故減少便益: 16億円)	
								基準年: 平成17年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.5		総費用	349億円 (事業費: 323億円 維持管理費: 26億円)		総便益	538億円 (走行時間短縮便益: 504億円 走行経費減少便益: 22億円 交通事故減少便益: 13億円)	
								基準年: 平成30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		

	<p>事業遅延の理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業は道路拡幅事業で、店舗連担区間において移動先代替地が見つからないこと等により、用地取得に時間を要した。
	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保 国道20号および並行路線の速度向上により損失時間の削減が図れた。</p> <p>②個性ある地域の形成 甲府昭和インターチェンジから信玄堤への所要時間が短縮（16分 ⇒ 10分）。</p> <p>③安全で安心できる暮らしの確保 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 他11項目に該当</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p style="text-align: center;">—</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p style="text-align: center;">—</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p style="text-align: center;">—</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p style="text-align: center;">—</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、交通渋滞の緩和、交通事故の削減の効果及びネットワーク強化による効果が確認されており、今後の事後評価及び改善措置の必要はないものと考えられる。
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業は現道拡幅事業で、店舗連担区間において移転先代替地が見つからないこと等により、用地取得に時間を要した。地域に精通した地元自治体と連携を図る等、速やかな用地取得に向けた工夫を図る必要があった。 ・当該事業は官民連携による渋滞対策により、誘発交通による渋滞の緩和の効果を確認することが出来た。道路利用者や住民に対し円滑な事業実施に向けて、事業の必要性や整備効果に対する理解醸成が不可欠であり、当該事業のような官民連携による対策実施が重要である。
	<p>特記事項</p> <p style="text-align: center;">—</p>

※ 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。

注1 平成17年度再評価時における値