

事後評価結果（令和4年度）

担当課：山梨県 道路整備課
担当課長名：立川 学

事業名	地域高規格道路 西関東連絡道路 一般国道140号 甲府山梨道路Ⅱ期	事業区分	一般国道	事業主体	山梨県
起終点	自：山梨県山梨市万力 至：山梨県山梨市東	延長	3.9km		

事業概要

西関東連絡道路は、埼玉県深谷市の関越自動車道花園ICと山梨県甲府市とを結び、埼玉県熊谷市を中心とする秩父・児玉・大里地域集積圏と山梨県甲府市を中心とする山梨地域集積圏との広域交流を促進する延長約110kmの地域高規格道路。甲府山梨道路Ⅱ期は西関東連絡道路の一部を構成し、現道の渋滞緩和や県都甲府市へのアクセス強化を目的とした延長3.9kmの2車線道路。

事業の目的・必要性

甲府山梨道路Ⅱ期は、アクセス時間の短縮、緊急輸送道路の追加指定、死傷事故率の減少による生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上、災害に強い道路の確保、走行安全性や緊急時の避難・救助活動の確保などに大きく寄与するものである。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H20年度	用地着手	H21年度	供用年	(再評価) —/H29	変動	1.0倍
		都市計画決定	—	工事着手	H22年度	(暫定/完成)	(実績) —/H29	変動	1.3倍
	事業費	再評価時 (暫定/完成)	(名目値) —/105億円 (実質値) —/105億円		実績 (暫定/完成)	(名目値) —/133億円 (実質値) —/140億円		変動	1.3倍
	交通量 (当該路線)	再評価時 (暫定/完成)	—/8,800台/日		実績 (暫定/完成)	—/9,900台/日		変動	113%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		26.9 → 36.1 km/h (供用前年次) H18年度 (供用後年次) R3年度		交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	315 → 96.8 件/億台扣 (供用前年次) H13-H16年度 (供用後年次) H28-R1年度			
費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C	1.2	総費用	111億円 (事業費: 106億円 維持管理費: 5.1億円)	総便益	132億円 (走行時間短縮便益: 90億円 走行経費減少便益: 25億円 交通事故減少便益: 16億円)	基準年	平成24年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.1	総費用	207億円 (事業費: 200億円 維持管理費: 7.2億円)	総便益	237億円 (走行時間短縮便益: 185億円 走行経費減少便益: 39億円 交通事故減少便益: 13億円)	基準年	令和4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 —
	交通量変動の理由 ・道路ネットワークの変化による。
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上 ・現道の混雑時旅行速度が26.9km/hから36.1km/hに向上。 ・バイパスの混雑時旅行速度は57.3km/hとなり、大幅なアクセス向上を実現。 ②災害に強い道路の確保 ・バイパスが緊急輸送道路に追加指定されたことで機能強化を実現。 ③走行安全性の確保、緊急時の避難。救助活動の確保 ・現道の死傷事故率が315件/億台kmから96.8件/億台kmに減少。
	その他評価すべきと判断した項目 ・特になし。
事業による環境変化	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。
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・現道の交通量が14,068台/12時間から5,911台/12時間に減少。 ・バイパスの交通量は10,155台/12時間となり、現道・バイパス合計の交通量で考えると約2,000台/12時間増加していることから、他路線からの利用の転換が考えられる。
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・事業効果は発現しており、事業の有効性が確認されていることから、当事業において改善処置を行う必要性及び今後改めて事後評価を実施する必要性はない。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・事業評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法について見直しの必要性はない。
	特記事項 ・特になし。

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価値を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。