

1. 事業説明シート(1)

(区分) **国補**・**県単**

事業名		道路事業 [県道橋りょう改築事業(国補)] [地域振興県道整備事業(県単)]		事業箇所	南アルプス市十日市場～鏡中条	地区名	(主) 韮崎南アルプス中央線 (新山梨環状道路南部区間 若草工区)	事業主体	山梨県
(1) 事業着手年度	H9年度	(2) 事業期間	H9年度～H24年度	(3) 完了後経過年数	5年	(4) 総事業費	13,960百万円		
(5) 事業着手時点の課題・背景					(8) 事業位置図等				
<p>新山梨環状道路は甲府市内の慢性的な交通渋滞を解消することを目的とした、甲府都市圏を取り囲む環状道路であり、地域高規格道路に指定されている。このうち南部区間は甲府圏域を分断している釜無川を渡河し、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を結ぶ路線である。当該区間は南部区間のうち、若草区間であり、甲府市内に集中する交通を分散し、甲府市街地の交通渋滞の緩和や都市圏の均衡ある発展のために延長約1.9kmの高規格道路を整備することとなった。</p>									
(6) 事業着手時点で想定した整備目標・効果									
<p>(事前評価未実施)</p> <p><input type="checkbox"/> 主要目標 生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上</p> <p><input type="checkbox"/> 副次目標 災害に強い道路の確保</p> <p><input type="checkbox"/> 副次効果 防火帯、延焼遮断帯の確保 緊急時の避難・救助機能の確保 走行安全性の確保</p>									
(7) 整備内容(目標達成の方法)									
<p>道路改良(バイパス整備) L=1,850m W=14.0(41.0)m 車道 14.0m(4車線)</p>									
					<p>韮崎南アルプス中央線 新山梨環状道路南部区間 若草工区 L=1,850m W=14.0(41.0)m</p>				

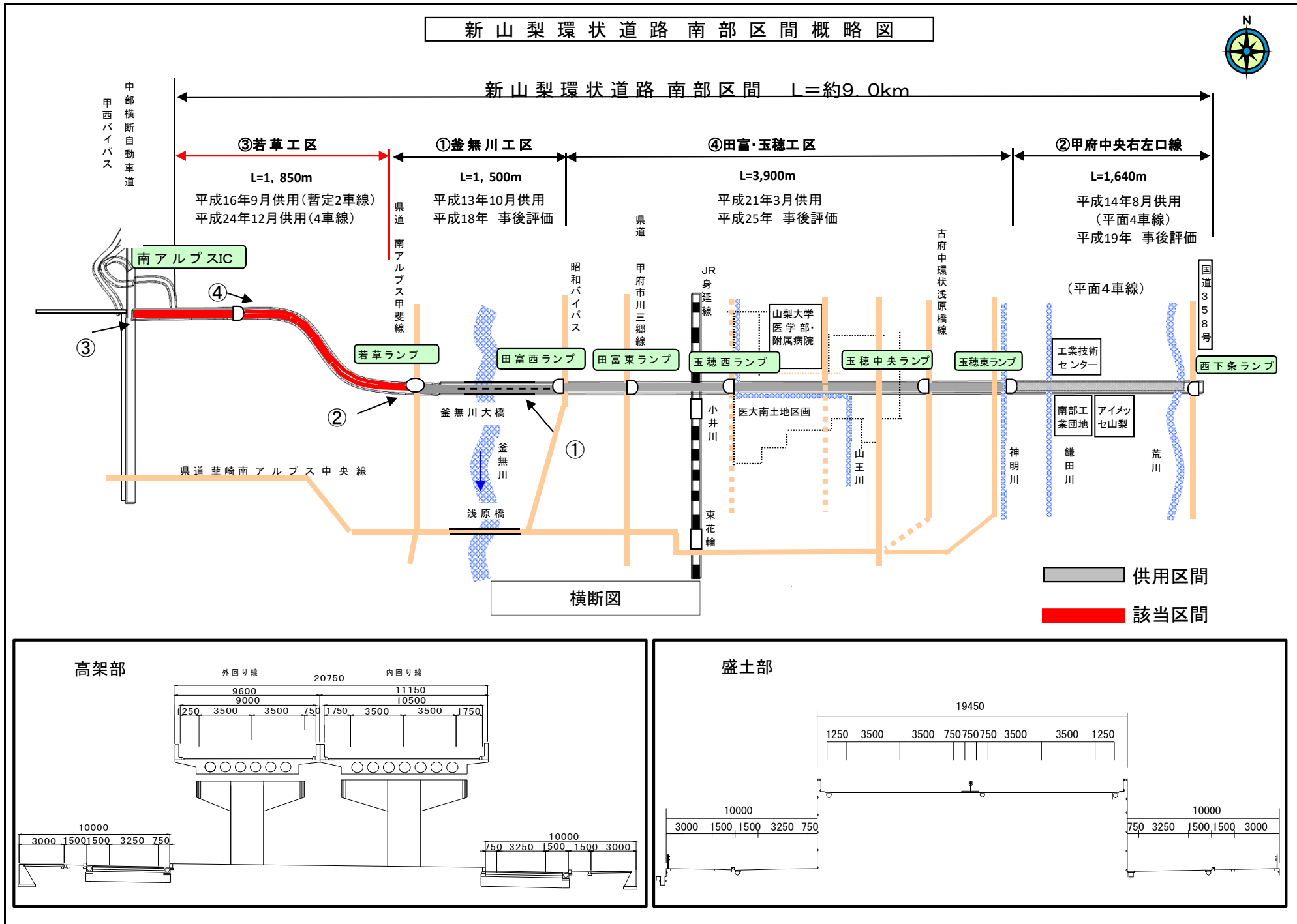
2. 評価シート（1）

<p>(1) 事業貢献度 < 良 不良 ></p> <p>(理由) 若草工区の整備により、周辺道路における交通の分散化が図られ、混雑が緩和された。また、中部横断自動車道南アルプスICへの連絡路として機能し、地域間の連携や緊急時の輸送体制の確保が図られた。</p> <p>① 主要目標 生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>着手時点数値等</th> <th>評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>混雑時走行速度</td> <td>現道：15.1km/h ※</td> <td>現道：25.3km/h ※ BP：70.0km/h ※</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道：18,240台/12h ※</td> <td>現道：12,482台/12h ※ BP：22,547台/12h ※</td> </tr> </tbody> </table> <p><input type="checkbox"/> 評価時点の数値に対する評価 ※H6センサス ※H27センサス バイパス整備により交通が分散し、混雑が緩和されたことから、円滑な交通が図られた。</p> <p>② 副次目標 災害に強い道路の確保</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>着手時点数値等</th> <th>評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>緊急輸送道路の指定</td> <td>-</td> <td>第2次緊急輸送道路</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>現道：18,240台/12h ※</td> <td>現道：12,482台/12h ※ BP：22,547台/12h ※</td> </tr> <tr> <td>危険度・損傷度</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p><input type="checkbox"/> 評価時点の数値に対する評価 ※H6センサス ※H27センサス バイパスを緊急輸送道路に指定し、一般車両との分離を容易にしたため、災害時には機能的かつ迅速に対応できるようになった。</p> <p>③ 副次効果</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>防火帯・延焼遮断帯の確保</td> <td>道路幅員 W=41.0m W≥20m</td> </tr> <tr> <td>緊急時の避難・救助機能の確保</td> <td>第二次緊急輸送道路の整備</td> </tr> <tr> <td>走行安全性の確保</td> <td>死傷事故率36件/億台km<100件/億台km(H25~26)</td> </tr> </tbody> </table> <p>④ その他の事業効果の発現状況 本路線への交通の転換により、周辺の生活道路の交通量が減少し、居住環境等の改善が図られた。</p> <p><input type="checkbox"/> 普通貨物車交通量</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>着手時点数値等</th> <th>評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>普通貨物車交通量</td> <td>現道：1,827台/12h ※</td> <td>現道：976台/12h ※ BP：2,140台/12h ※</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">※H6センサス ※H27センサス</p>	指標	着手時点数値等	評価時点数値等	混雑時走行速度	現道：15.1km/h ※	現道：25.3km/h ※ BP：70.0km/h ※	自動車交通量	現道：18,240台/12h ※	現道：12,482台/12h ※ BP：22,547台/12h ※	指標	着手時点数値等	評価時点数値等	緊急輸送道路の指定	-	第2次緊急輸送道路	自動車交通量	現道：18,240台/12h ※	現道：12,482台/12h ※ BP：22,547台/12h ※	危険度・損傷度	-	-	項目	内容	防火帯・延焼遮断帯の確保	道路幅員 W=41.0m W≥20m	緊急時の避難・救助機能の確保	第二次緊急輸送道路の整備	走行安全性の確保	死傷事故率36件/億台km<100件/億台km(H25~26)	指標	着手時点数値等	評価時点数値等	普通貨物車交通量	現道：1,827台/12h ※	現道：976台/12h ※ BP：2,140台/12h ※	<p>(2) 費用対効果分析の算定基礎となった要因等の変化 < 有 無 ></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>着手時点の計画</th> <th>事後評価時点の実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総事業費</td> <td>14,360百万円</td> <td>13,960百万円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>H9~H25</td> <td>H9~H24</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>22,360百万円</td> </tr> <tr> <td>便益</td> <td>47,177百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>2.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>(要因変化の分析) (総事業費) なし</p> <p>(工期) 隣接工区との工事調整により、効率的に事業進捗が図られ、工期が短縮された。</p> <p>(3) 事業実施による環境の変化</p> <p>① 自然環境への影響 なし</p> <p>② 生活・居住環境等への影響 朝のピーク時において南アルプス市役所から甲府南ICへの移動時間が4分1分→23分と18分の短縮となり通勤等利用者の利便性が向上した。 周辺地域の交通が分散化し、山梨大学医学部附属病院など高次医療機関へのアクセス機能が向上した。</p> <p>③ 環境保全対策の効果の発現状況（措置を講じた場合） なし</p> <p>(4) 社会経済情勢の変化が事業に及ぼした影響</p> <p>① 社会経済状況の変化 なし</p> <p>② 関連計画・関連事業の状況の変化 なし</p> <p>③ 事業環境等の変化 なし</p>	項目	着手時点の計画	事後評価時点の実績	総事業費	14,360百万円	13,960百万円	工期	H9~H25	H9~H24	経済効率性	費用	22,360百万円	便益	47,177百万円	B/C	2.1
指標	着手時点数値等	評価時点数値等																																																		
混雑時走行速度	現道：15.1km/h ※	現道：25.3km/h ※ BP：70.0km/h ※																																																		
自動車交通量	現道：18,240台/12h ※	現道：12,482台/12h ※ BP：22,547台/12h ※																																																		
指標	着手時点数値等	評価時点数値等																																																		
緊急輸送道路の指定	-	第2次緊急輸送道路																																																		
自動車交通量	現道：18,240台/12h ※	現道：12,482台/12h ※ BP：22,547台/12h ※																																																		
危険度・損傷度	-	-																																																		
項目	内容																																																			
防火帯・延焼遮断帯の確保	道路幅員 W=41.0m W≥20m																																																			
緊急時の避難・救助機能の確保	第二次緊急輸送道路の整備																																																			
走行安全性の確保	死傷事故率36件/億台km<100件/億台km(H25~26)																																																			
指標	着手時点数値等	評価時点数値等																																																		
普通貨物車交通量	現道：1,827台/12h ※	現道：976台/12h ※ BP：2,140台/12h ※																																																		
項目	着手時点の計画	事後評価時点の実績																																																		
総事業費	14,360百万円	13,960百万円																																																		
工期	H9~H25	H9~H24																																																		
経済効率性	費用	22,360百万円																																																		
	便益	47,177百万円																																																		
	B/C	2.1																																																		

評価シート（2）

<p>(5) 今後の事後評価の必要性 〈 有 ・ <input checked="" type="radio"/> 無 〉</p>	<p>(7) 同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要性 〈 有 ・ <input checked="" type="radio"/> 無 〉</p>
<p>(理由) 若草工区の整備により、周辺道路における交通の分散化が図られ、混雑が緩和された。また、中部横断自動車道南アルプスICへの連絡路として機能し、地域間の連携や緊急時の輸送体制の確保が図られた。 このため、今後の事後評価は必要ないと思われる。</p> <p>□「有」の場合の実施時期及び方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 時期： 年度 ・ 方法： 	<p>(理由) なし</p> <p>(具体的反映策) なし</p>
<p>(6) 本事業における改善措置の必要性 〈 有 ・ <input checked="" type="radio"/> 無 〉</p>	<p>(8) 事業評価手法の見直しの必要性 〈 有 <input checked="" type="radio"/> 無 〉</p>
<p>(理由) なし</p> <p>(具体的反映策) なし</p> <p>(既に実施した改善策の内容と効果) なし</p>	<p>(理由) なし</p> <p>(具体的反映策) なし</p>
	<p>(9) その他特筆すべき事項 〈 <input checked="" type="radio"/> 有 ・ 無 〉</p> <p>環状道路整備後、混雑時における南アルプス市と中央道甲府南IC間の移動時間が大幅に短縮された。 現在事業中の東部区間並びに北部区間と連結することにより、甲府都市圏における交通の円滑化と周辺地域の連携強化がより一層図られる。</p>

3. 添付資料シート(1)



① 韮崎南アルプス中央線 供用状況(釜無川大橋付近)



② 韮崎南アルプス中央線 供用状況 (若草ランプ)



③ 韮崎南アルプス中央線 供用状況(南アルプスIC付近)



④ 韮崎南アルプス中央線 供用状況(南アルプスIC付近)

