

令和4年度 公共事業事後評価調査

1. 事業説明シート

(区分) **国補** 県単

| 事業名 | 道路事業 [国道橋りょう改築事業 (国補)] | | 事業箇所 | 山梨市万力~東 | 地区名 | 国道140号 (甲府山梨道路Ⅱ期) | 事業主体 | 山梨県 |
|---|------------------------|----------|---------|---------|--|----------------------|----------|-----------|
| (1) 事業着手年度 | H20 | (2) 事業期間 | H20~H29 | | (3) 完了後経過年数 | 5年 | (4) 総事業費 | 14,000百万円 |
| (5) 事業着手時点の課題・背景 | | | | | (8) 事業位置図等 | | | |
| (6) 事業着手時点で想定した整備目標・効果 | | | | | <div data-bbox="1164 295 1489 430"> <p>凡例</p> <p>■ 今回事業評価箇所</p> <p>■ 甲府山梨道路Ⅰ期</p> </div>  | | | |
| <p>西関東連絡道路は、山梨県と埼玉県との交流や、甲府市と峡東地域の連携を強化する延長約110kmの地域高規格道路である。甲府市桜井町～山梨市万力までを甲府山梨道路Ⅰ期として暫定2車線にて供用し、西関東連絡道路への交通転換により現道の安全性の向上、渋滞緩和及び移動時間の短縮により地域交流の強化が図られてきた。しかし、山梨市万力以北については、西関東入口交差点をはじめ兄川橋北・八幡橋西交差点等に、なおも渋滞が発生し、また、当該区間の死傷事故率も高いことから、緊急輸送道路としての機能確保も含め整備したものである。</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 ○走行安全性の確保</p> <p>○緊急時の避難・救助活動の確保</p> | | | | | (7) 整備内容 (目標達成の方法) | | | |
| <p>現道の渋滞解消 L=3,900m W=7.0(8.5)m バイパス整備</p> <p>甲府山梨道路Ⅱ期として、Ⅰ期の整備効果を最大限発現するために、国道140号の渋滞発生区間に応じ、延長3,900mのバイパス道路を整備。</p> <p>幅員 現道 車道 6.5m → 現道 車道 6.5m バイパス 車道 7.0m</p> | | | | | <p>甲府山梨道路Ⅱ期 L=3,900m W=7.0(8.5)m</p> <p>甲府山梨道路Ⅰ期 L=6,900m W=7.0(8.5)m (H18.12 2車線暫定供用)</p> <p>1.0km</p> | | | |

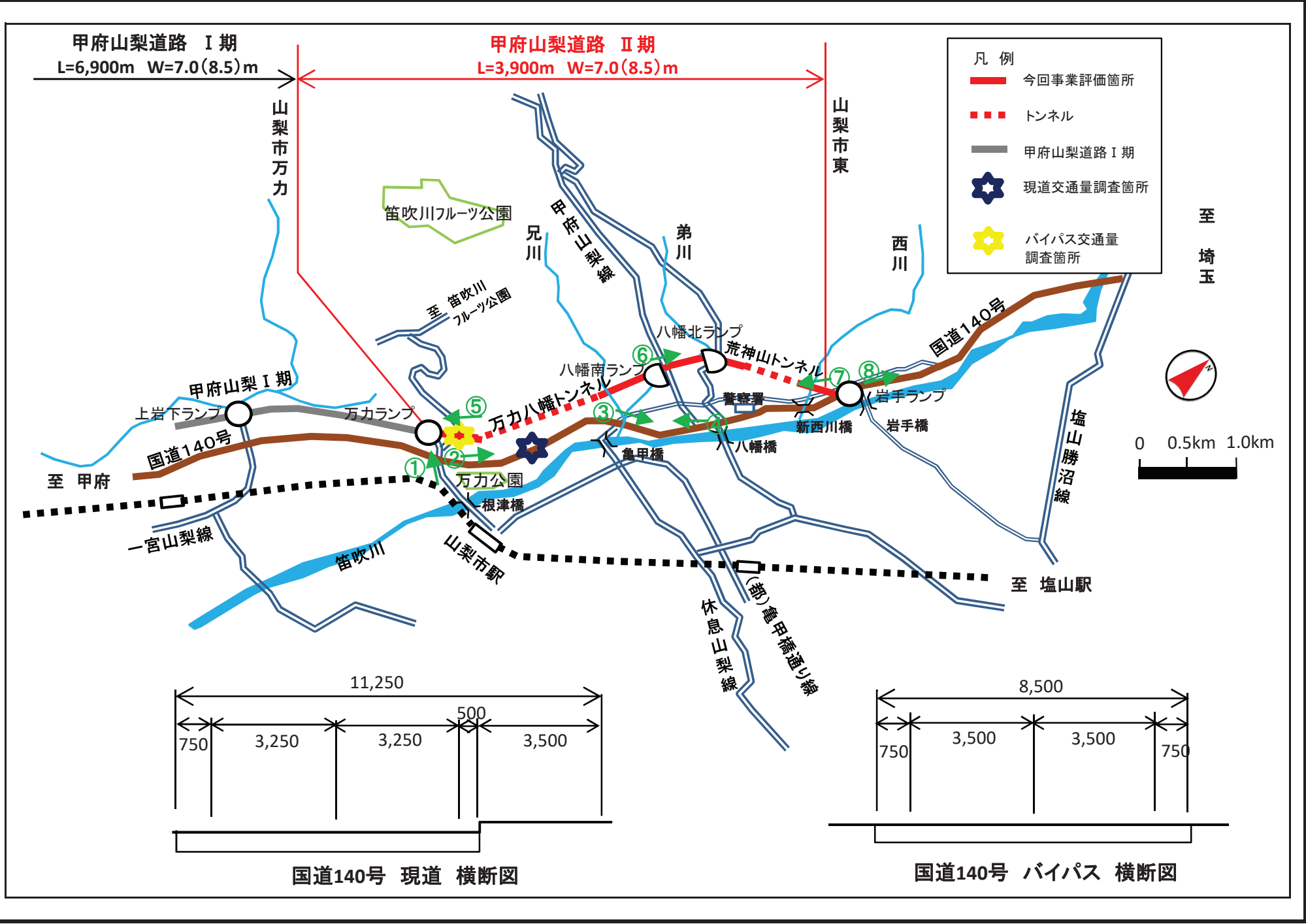
2.評価シート(1)

| (1) 事業貢献度 〈良・不良〉 | (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>(理由) 本事業の実施により、現道の交通量がバイパスに転換し、渋滞が緩和され旅行速度が上がるとともに、生活圏中心都市・拠点機能へのアクセスの向上が図られたことで、整備効果が発現された。</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 style="width:20%;">指標</th> <th style="width:30%;">事業着手時点数値等</th> <th style="width:50%;">事後評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">混雑時走行速度</td> <td>(現道) 26.9km/h ※1</td> <td>(現道) 36.1km/h ※3</td> </tr> <tr> <td>(バイパス) -</td> <td>(バイパス) 57.3km/h ※3</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">自動車交通量</td> <td>(現道) 14,068台/12h ※2</td> <td>(現道) 5,911台/12h ※3</td> </tr> <tr> <td>(バイパス) -</td> <td>(バイパス) 10,155台/12h ※3</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">※1 H19.2実測値 ※2 H17センサス ※3 R3実測値</p> <p><input type="checkbox"/> 評価 バイパス整備により、現道の交通量がバイパスに転換し、渋滞緩和及び移動時間の短縮が図られ、拠点間のアクセス性が向上した。</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 style="width:20%;">指標</th> <th style="width:30%;">事業着手時点数値等</th> <th style="width:50%;">事後評価時点数値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>緊急輸送道路の指定</td> <td>第一次緊急輸送道路</td> <td>第一次緊急輸送道路</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">自動車交通量</td> <td>(現道) 14,068台/12h</td> <td>(現道) 5,911台/12h</td> </tr> <tr> <td>(バイパス) -</td> <td>(バイパス) 10,155台/12h</td> </tr> </tbody> </table> <p><input type="checkbox"/> 評価 バイパス整備により安全性が向上し、第一次緊急輸送道路としての機能強化が図られた。</p> <p>③副次効果</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:20%;">項目</th> <th style="width:80%;">内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>走行安全性の確保</td> <td>死傷事故率が315件/億台kmから96.8件/億台kmに減少</td> </tr> <tr> <td>緊急時の避難・救助活動の確保</td> <td>第一次緊急輸送道路の整備</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table> <p>④その他の事業効果の発現状況</p> <p>本事業の実施により、現道の通過交通がバイパスに転換したことにより、周辺の生活道路の渋滞解消、居住環境等の改善が図られた。</p> | 指標 | 事業着手時点数値等 | 事後評価時点数値等 | 混雑時走行速度 | (現道) 26.9km/h ※1 | (現道) 36.1km/h ※3 | (バイパス) - | (バイパス) 57.3km/h ※3 | 自動車交通量 | (現道) 14,068台/12h ※2 | (現道) 5,911台/12h ※3 | (バイパス) - | (バイパス) 10,155台/12h ※3 | 指標 | 事業着手時点数値等 | 事後評価時点数値等 | 緊急輸送道路の指定 | 第一次緊急輸送道路 | 第一次緊急輸送道路 | 自動車交通量 | (現道) 14,068台/12h | (現道) 5,911台/12h | (バイパス) - | (バイパス) 10,155台/12h | 項目 | 内容 | 走行安全性の確保 | 死傷事故率が315件/億台kmから96.8件/億台kmに減少 | 緊急時の避難・救助活動の確保 | 第一次緊急輸送道路の整備 | | | | | <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:20%;">項目</th> <th style="width:20%;">着手時点</th> <th style="width:20%;">再評価時点</th> <th style="width:40%;">事後評価時点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総事業費</td> <td>10,500 百万円</td> <td>11,000 百万円</td> <td>14,000 百万円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>H20~H27</td> <td>H20~H28</td> <td>H20~H29</td> </tr> <tr> <td>評価基準年</td> <td>H19</td> <td>H24</td> <td>R4</td> </tr> <tr> <td rowspan="4" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: mixed;">経済効率性</td> <td>費用</td> <td>8,700 百万円</td> <td>20,738 百万円</td> </tr> <tr> <td> 建設費</td> <td>8,300 百万円</td> <td>20,013 百万円</td> </tr> <tr> <td> 維持管理費</td> <td>400 百万円</td> <td>725 百万円</td> </tr> <tr> <td> </td> <td>百万円</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: mixed;">便益</td> <td> </td> <td>19,800 百万円</td> <td>23,868 百万円</td> </tr> <tr> <td> 走行時間短縮便益</td> <td>17,600 百万円</td> <td>18,475 百万円</td> </tr> <tr> <td> 走行費用短縮便益</td> <td>1,500 百万円</td> <td>3,921 百万円</td> </tr> <tr> <td> 交通事故減少便益</td> <td>700 百万円</td> <td>1,311 百万円</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>百万円</td> <td>161 百万円</td> </tr> <tr> <td>B/C</td> <td>2.3</td> <td>1.2</td> <td>1.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>※その他は、救急救命率向上便益、観光客増加便益 費用便益比(B/C)は、国の採択基準1.0を超えている。 (要因変化の分析) (事業費)埋蔵文化財の試験掘削の結果により、本調査が必要となったため。また、地質調査により軟弱地盤があることが判明し、地盤改良などを実施したため増額となった。 (工期)用地取得が一部難航したため工期が伸びた。</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 本事業の実施により、現道の通過交通がバイパスに転換したことにより、周辺の生活道路の渋滞解消、居住環境等の改善が図られた。</p> <p>③環境保全対策の効果発現状況(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 | 再評価時点 | 事後評価時点 | 総事業費 | 10,500 百万円 | 11,000 百万円 | 14,000 百万円 | 工期 | H20~H27 | H20~H28 | H20~H29 | 評価基準年 | H19 | H24 | R4 | 経済効率性 | 費用 | 8,700 百万円 | 20,738 百万円 | 建設費 | 8,300 百万円 | 20,013 百万円 | 維持管理費 | 400 百万円 | 725 百万円 | | 百万円 | 百万円 | 便益 | | 19,800 百万円 | 23,868 百万円 | 走行時間短縮便益 | 17,600 百万円 | 18,475 百万円 | 走行費用短縮便益 | 1,500 百万円 | 3,921 百万円 | 交通事故減少便益 | 700 百万円 | 1,311 百万円 | その他 | 百万円 | 161 百万円 | B/C | 2.3 | 1.2 | 1.2 |
| 指標 | 事業着手時点数値等 | 事後評価時点数値等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 混雑時走行速度 | (現道) 26.9km/h ※1 | (現道) 36.1km/h ※3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (バイパス) - | (バイパス) 57.3km/h ※3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自動車交通量 | (現道) 14,068台/12h ※2 | (現道) 5,911台/12h ※3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (バイパス) - | (バイパス) 10,155台/12h ※3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 指標 | 事業着手時点数値等 | 事後評価時点数値等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 緊急輸送道路の指定 | 第一次緊急輸送道路 | 第一次緊急輸送道路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自動車交通量 | (現道) 14,068台/12h | (現道) 5,911台/12h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (バイパス) - | (バイパス) 10,155台/12h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 項目 | 内容 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 走行安全性の確保 | 死傷事故率が315件/億台kmから96.8件/億台kmに減少 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 緊急時の避難・救助活動の確保 | 第一次緊急輸送道路の整備 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 項目 | 着手時点 | 再評価時点 | 事後評価時点 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費 | 10,500 百万円 | 11,000 百万円 | 14,000 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 工期 | H20~H27 | H20~H28 | H20~H29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 評価基準年 | H19 | H24 | R4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 経済効率性 | 費用 | 8,700 百万円 | 20,738 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 建設費 | 8,300 百万円 | 20,013 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 維持管理費 | 400 百万円 | 725 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 百万円 | 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 便益 | | 19,800 百万円 | 23,868 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 走行時間短縮便益 | 17,600 百万円 | 18,475 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 走行費用短縮便益 | 1,500 百万円 | 3,921 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 交通事故減少便益 | 700 百万円 | 1,311 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | その他 | 百万円 | 161 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B/C | 2.3 | 1.2 | 1.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

評価シート（2）

| | |
|--|--|
| <p>(5) 今後の事後評価の必要性 〈有 無〉</p> <p>(理由)</p> <p>評価シート（1）により、評価時点において走行安全性が確保されるとともに、緊急時の避難・救助活動の確保（緊急輸送道路の整備）がされ、生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上が図られたことから、所期の目的が達成されている。 このため、今後の事後評価は必要ないと思われる。</p> <p><input type="checkbox"/> 「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>(7) 同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要性 〈有 無〉</p> <p>(理由)</p> <p>なし</p> <p>(具体的反映策)</p> <p>なし</p> |
| <p>(6) 本事業における改善措置の必要性 〈有 無〉</p> <p>(理由)</p> <p>なし</p> <p>(具体的反映策)</p> <p>なし</p> <p>(既に実施した改善策の内容と効果)</p> <p>なし</p> | <p>(8) 事業評価手法の見直しの必要性 〈有 無〉</p> <p>(理由)</p> <p>なし</p> <p>(具体的反映策)</p> <p>なし</p> |
| | <p>(9) その他特筆すべき事項 〈有 無〉</p> <p>バイパス整備により、現道の交通がバイパスに転換し、渋滞緩和及び移動時間の短縮が図られ、拠点間のアクセス性が向上した。また、現道の安全性が向上するとともに緊急時の避難・救助活動が強化された。さらには、周辺道路の渋滞解消、居住環境等の改善が図られた。</p> |

3. 添付資料シート (1)



3.添付資料シート(2)



① (供用前) 山梨市万力地内 西関東道路入口交差点



② (供用前) 山梨市万力地内 西関東道路入口交差点



① (供用後) 山梨市万力地内 西関東道路入口交差点



② (供用後) 山梨市万力地内 西関東道路入口交差点

3.添付資料シート (3)



(供用前) 山梨市南地内 兄川橋北詰付近



(供用前) 山梨市南地内 八幡橋西詰付近



渋滞の解消
(混雑時旅行速度 26.9km/h→36.1km/h)

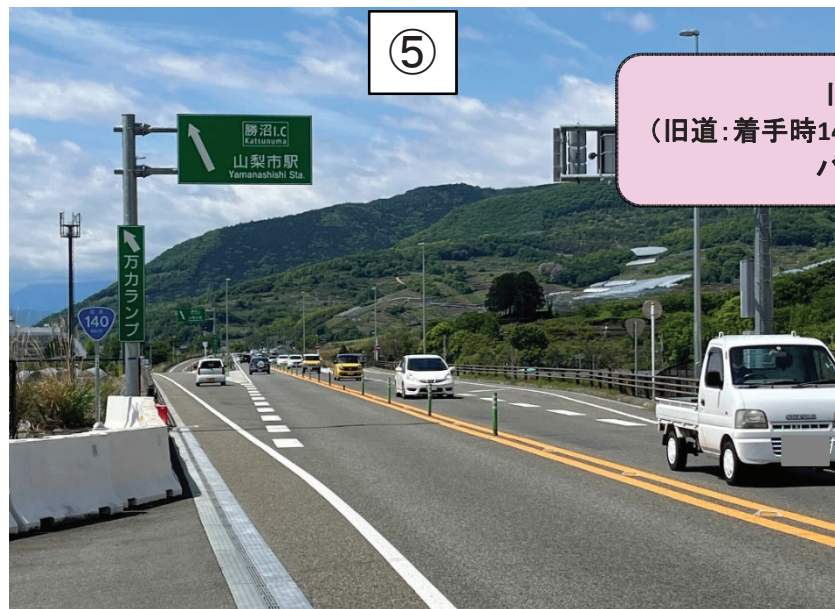
(供用後) 山梨市南地内 兄川橋北詰付近



安全で円滑な通行
(死傷事故率 315件/億台km→96.8件/億台km)

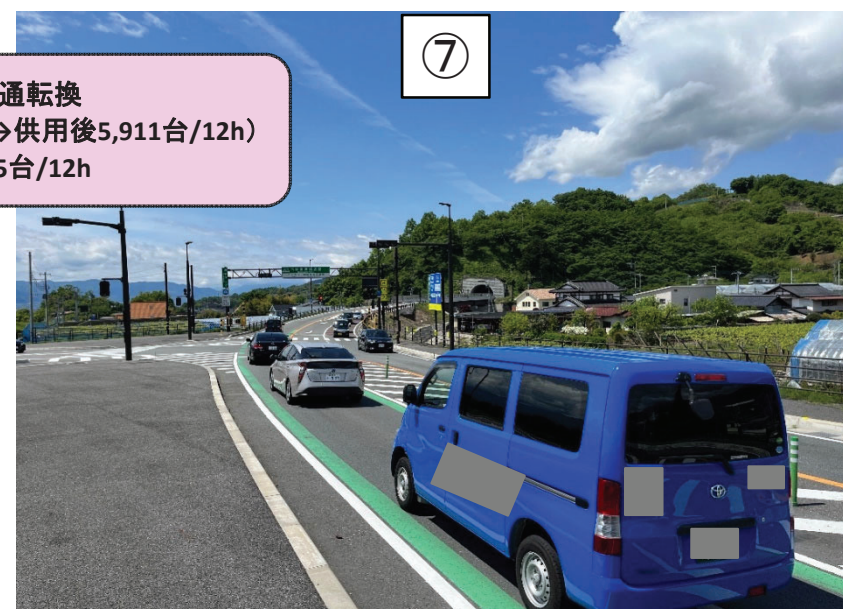
(供用後) 山梨市南地内 八幡橋西詰付近

3. 添付資料シート (4)



(バイパス) 山梨市万カ地内 万カランプ付近

旧道からの交通転換
(旧道: 着手時14,068台/12h→供用後5,911台/12h)
バイパス10,155台/12h



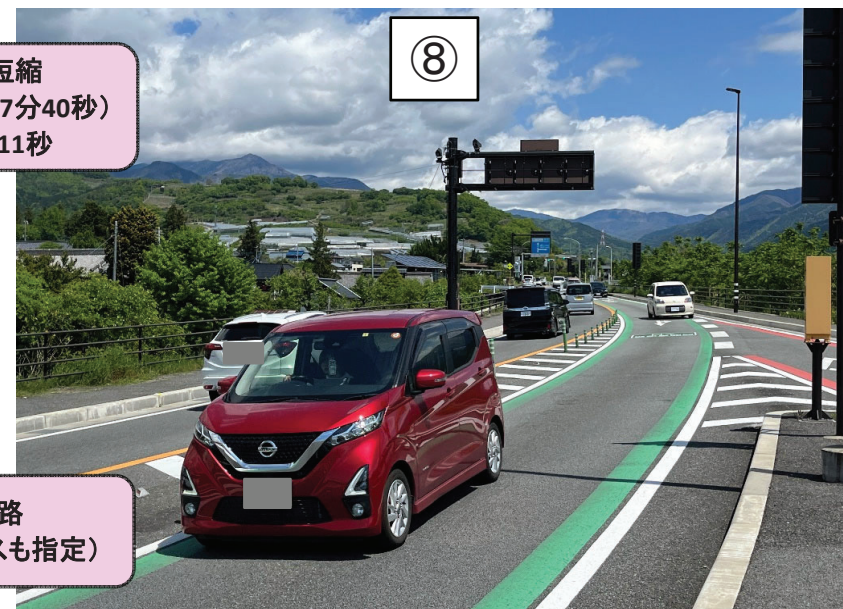
(バイパス) 山梨市東地内 岩手ランプ付近



(バイパス) 山梨市北地内 八幡北ランプ付近

移動時間の短縮
(旧道: 10分16秒→7分40秒)
バイパス: 4分11秒

緊急輸送道路
機能強化(バイパスも指定)



(バイパス) 山梨市東地内 岩手ランプ付近

整備目標・効果

①主要目標 生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上

混雑時走行速度

現道:26.9km/h

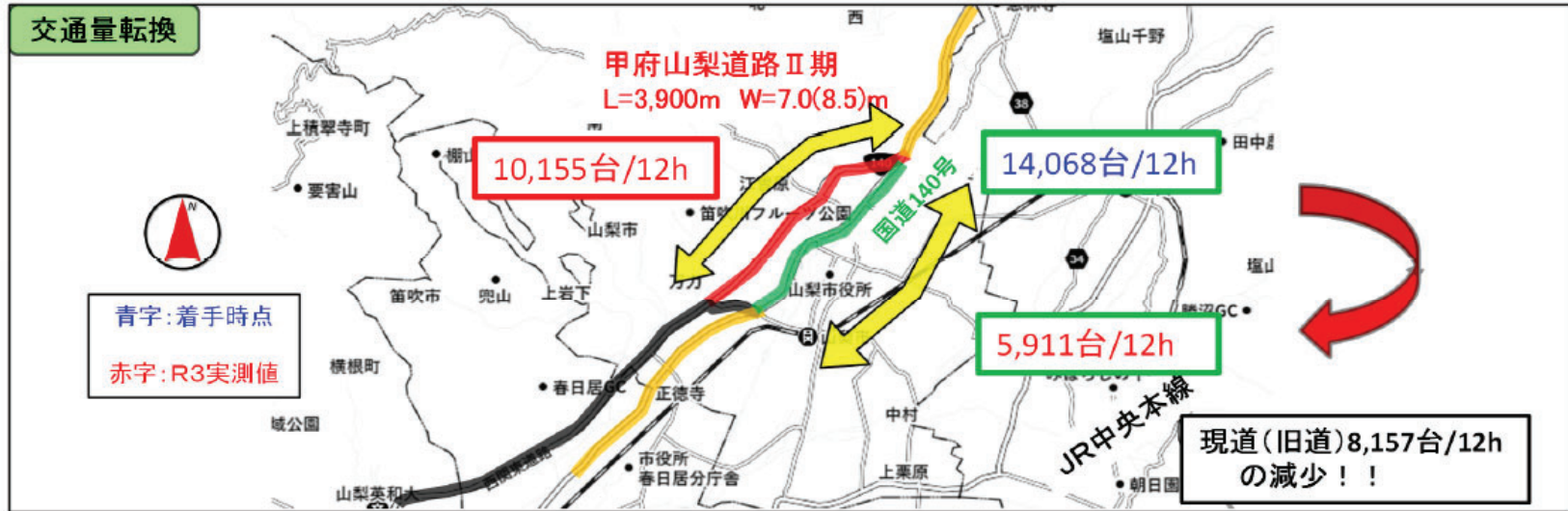


現道:36.1km/h
バイパス:57.3km/h

現道(旧道)の
渋滞時走行速度 向上!!

※評価基準値:30km/h以下

交通量転換



②副次目標 災害に強い道路の確保

現道:第一次緊急輸送道路



現道:第一次緊急輸送道路
バイパス:第二次緊急輸送道路に指定

緊急輸送道路指定の追加指
定による機能強化!!

③副次効果 走行安全性の確保、緊急時の避難・救助活動の確保

死傷事故率(1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数)

315件/億台km



96.8件/億台km

現道(旧道)の
死傷事故率 減少!!

※評価基準値:100件/億台キロ以下