

**国道52号
甲西道路**

(再 評 価)

**平成16年7月22日
関東地方整備局**

目 次

1. 事業の目的	1
2. 計画の概要	2
3. 事業の経緯	3
4. 事業を取り巻く社会状況	4
(1) 周辺道路の交通状況	4
(2) 周辺地域の整備状況	5
5. 事業の進捗	6
(1) 当初の予定	6
(2) 現在の状況	6
(3) 今後の予定	6
(4) 地元の状況	6
(5) 費用対効果	7
6. 道路整備の効果	8
(1) 整備効果	8
(2) 整備効果事例(バイパス整備と併せた現道整備)	13
7. 今後の対応方針	14
(1) 事業の必要性に関する視点	14
(2) 事業進捗の見込みの視点	14
(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点	14
(4) 対応方針	14
(5) 他事業への反映	14

1. 事業の目的

- ・ 山梨県の南北を結ぶ広域道路網を形成
- ・ 周辺交通混雑の緩和
- ・ 周辺交通安全性向上
- ・ 地域の発展、活性化及び沿線開発の支援

国道52号は、^{しずおか}静岡県静岡市から^{やまなし}山梨県甲府市に至る幹線道路です。

国道52号の沿線各市町村は、甲府市街から10～15km圏に位置しており、甲府市域周辺のベッドタウン化や県民の自動車保有台数の増加、工業団地の進出により、慢性的な交通混雑が発生しています。

また、平成15年4月に^{はった}八田村、^{しらね}白根町、^{あしやす}芦安村、^{わかさ}若草町、^{くしがた}櫛形町、^{こうさい}甲西町の4町2村が合併して南アルプス市が誕生したことにより、今後、さらに交通需要が増加していくことが予想されます。

甲西道路はこの地域の交通混雑の緩和、交通安全性の向上等交通環境を改善し、農業、工業、商業の調和のとれた発展に寄与することを目的に国道52号のバイパスとして建設するもので、^{かじかざわ}鰍沢町を起点とし、^{ふたば}富士川沿いを北進し、双葉町まで4市町を通過する道路です。

今回の事業再評価の対象は、この^{かじかざわ}鰍沢町～^{ふたば}双葉町までの全線18.2km区間です。

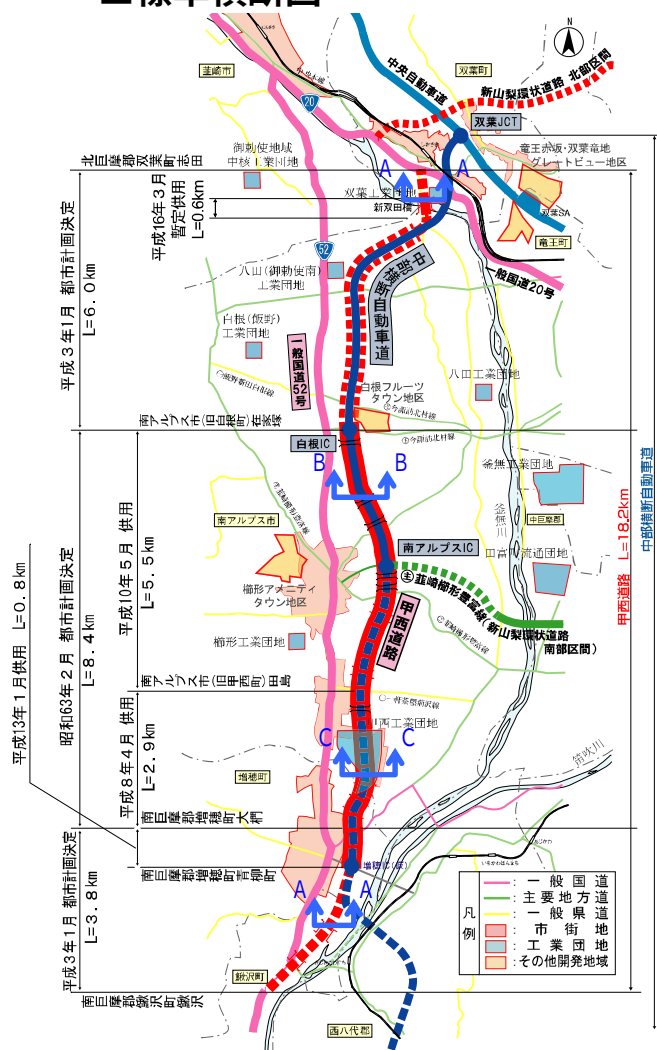
位置図



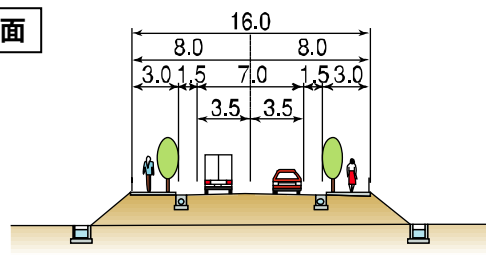
2. 計画の概要

- ・ 区 間：自) ^{やまなし}山梨県南巨摩郡鰍沢町鰍沢 ^{みなみこま} ^{かじかざわ} ^{かじかざわ}
至) ^{やまなし}山梨県北巨摩郡双葉町志田 ^{きたこま} ^{ふたば} ^{しだ}
- ・ 計画延長：L = 18.2 km
- ・ 幅 員：W = 16.0 m (中部横断自動車道との併走部は 26~40m)
- ・ 道路規格：第3種第2級
- ・ 設計速度：60 km/h
- ・ 車 線 数：2車線
- ・ 全体事業費：約760億円

標準横断面図

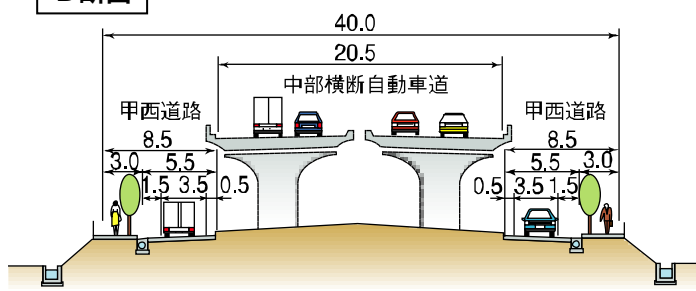


A断面



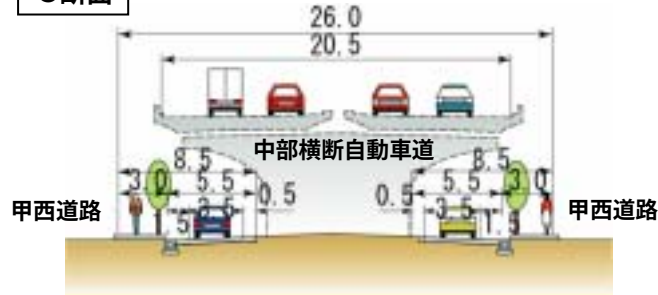
単独区間

B断面



中部横断自動車道併設区間①

C断面



中部横断自動車道併設区間②

3. 事業の経緯

(1) 事業の経緯

昭和62年度 事業化

昭和63年2月 都市計画決定

(増穂町大 枿^{ますほ}～南アルプス市^{おおくぬぎ}(旧白根町^{しらね}) 在家塚^{ざいけつか})

平成3年1月 都市計画決定

(鰺^{かじかざわ}沢町鰺^{かじかざわ}沢～増穂町大 枿^{ますほ}、南アルプス市^{おおくぬぎ}(旧白根町^{しらね}) 在家塚^{ざいけつか}～双葉^{ふたば}町志田^{しだ})

平成8年4月 一般国道140号～一軒茶屋荊^{いつけんぢや}沢線^{やばらざわ} (L=2.9km) 供用

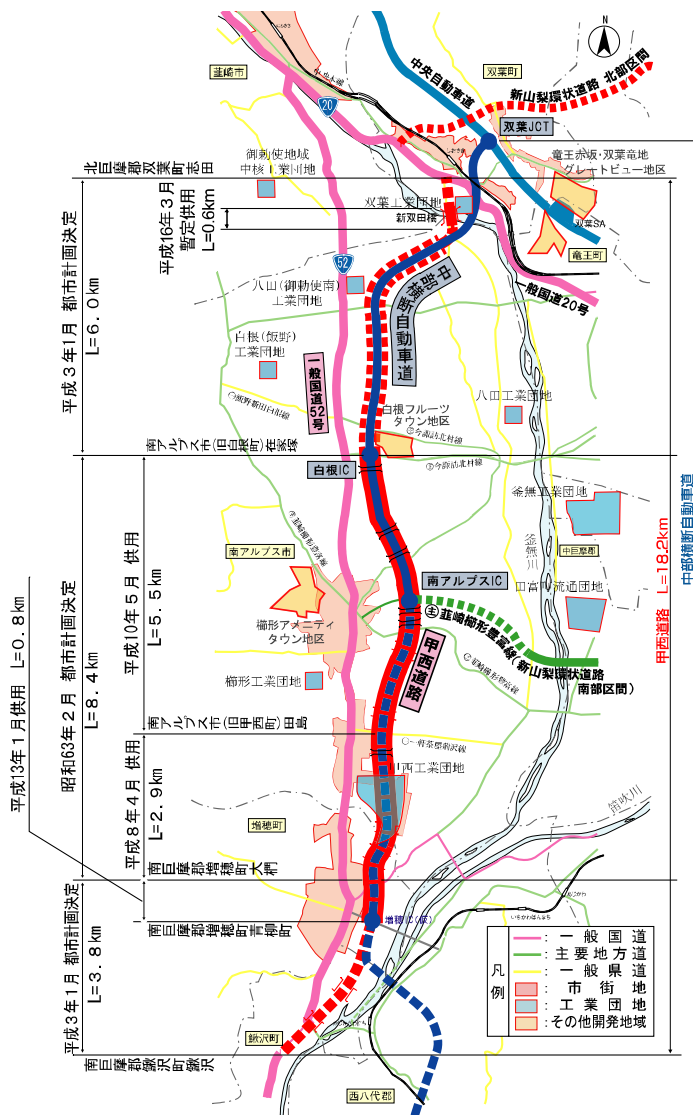
平成10年5月 一軒茶屋荊^{いつけんぢや}沢線^{やばらざわ}～今諏訪北村線^{いますわきたむら} (L=5.5km) 供用

平成13年1月 町道青柳横通り線～一般国道140号 (L=0.8km) 供用

平成16年3月 新双田橋^{しんそうだ} (L=0.6km) 暫定供用

平成14年3月 中部横断自動車道一部供用 (白根IC^{しらね}～双葉JCT^{ふたば})

平成16年3月 中部横断自動車道一部供用 (南アルプスIC^{しらね}～白根IC^{しらね})



(増穂町から双葉町・藤崎方面を望む)



4. 事業を取り巻く社会状況

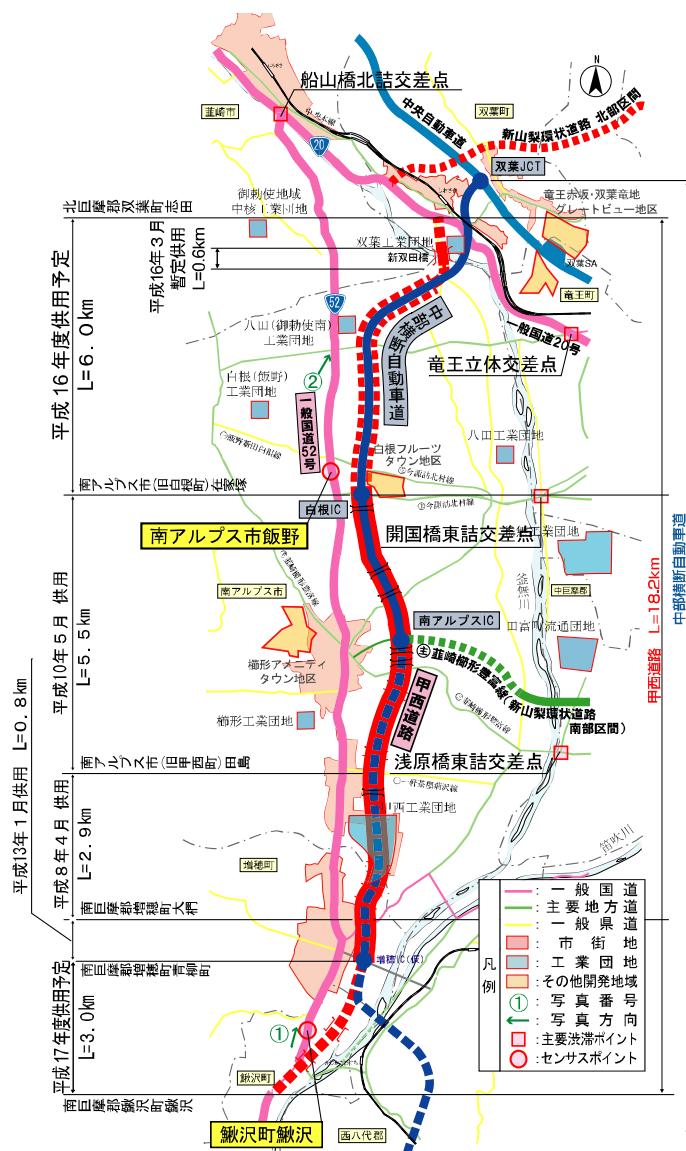
(1) 周辺道路の交通状況

甲西道路に並行する現道区間は、工業団地の立地、市町村合併（南アルプス市の誕生）による人・ものの動きの活発化等により交通量の増大が予想されます。

現在においても、国道52号は、県内平均と比較して混雑度・事故率ともに高い状況となっています。このため、現道の混雑緩和、安全性の向上のため、甲西道路の整備が望まれています。

	H11 道路交通センサス			
	国道52号 (鯉沢町鯉沢)※	国道52号 (南アルプス市飯野)※	山梨県内 国道平均値	全国平均
混雑度	1.39	1.26	0.97	0.92
大型車混入率 (%)	18.0	14.1	17.8	18.0

※ 甲西道路の並行区間



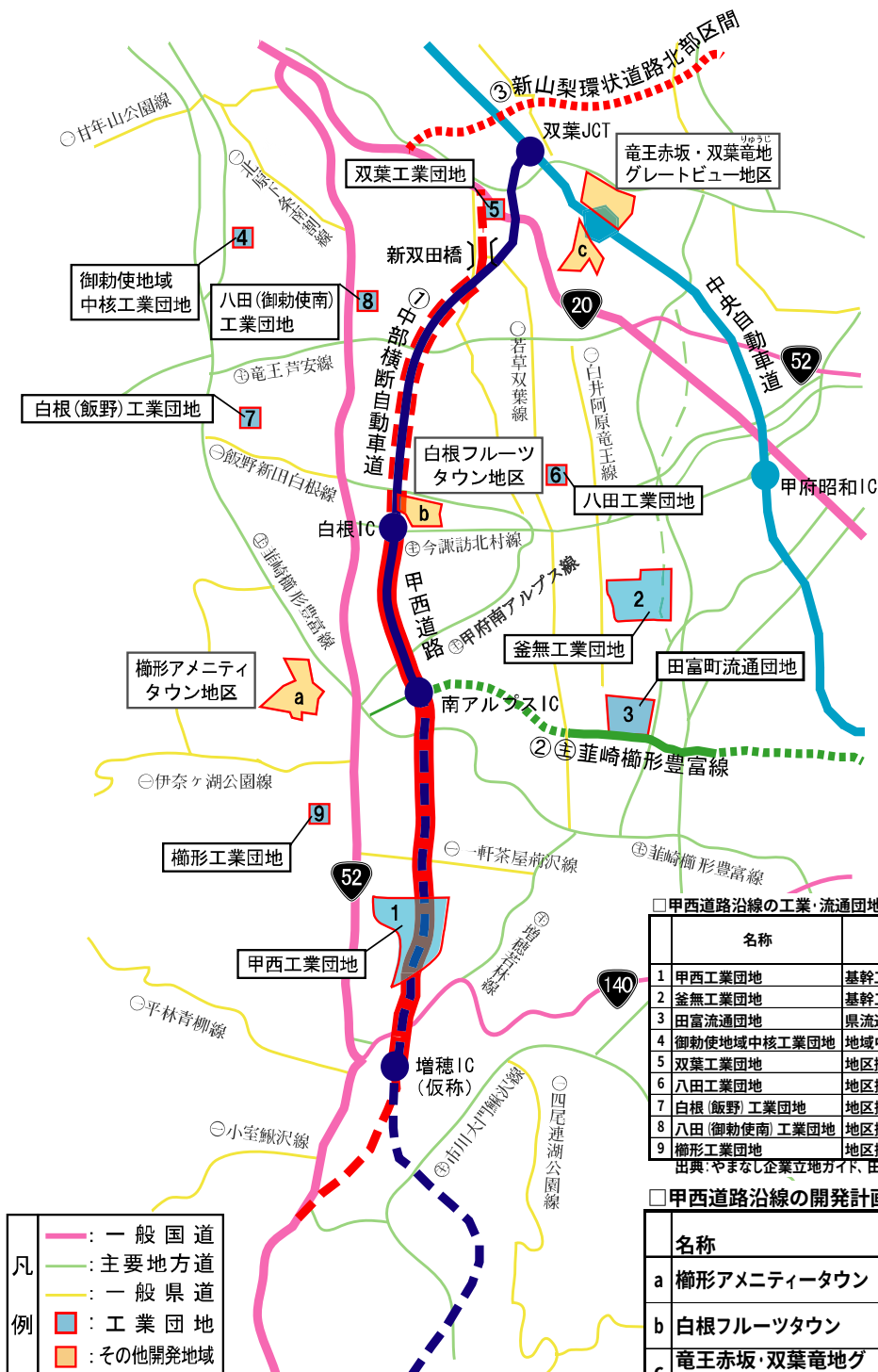
写真① 国道52号鯉沢町内の渋滞状況



写真② 国道52号南アルプス市の歩道状況

(2) 周辺地域の整備状況

周辺地域には、多くの道路事業、面的開発が存在します。



甲府西道路沿線の工業・流通団地

	名称	類型	所在地	工業用地総面積 (ha)	入居企業	入居率 (%)	分譲開始年
1	甲西工業団地	基幹工業団地	南アルプス市	54.1	14社1組合	100	S54
2	釜無工業団地	基幹工業団地	昭和町	56.2	6社1組合	100	S55
3	田富流通団地	県流通センター	田富町	24.1	74社	100	S51
4	御勅使地域中核工業団地	地域中核工業団地	韮崎市	19.7	1社	100	
5	双葉工業団地	地区拠点工業団地	双葉町	5.1	5社	100	S59
6	八田工業団地	地区拠点工業団地	南アルプス市	15.5	1社	100	H1
7	白根(飯野)工業団地	地区拠点工業団地	南アルプス市	16.2	1社	100	H8
8	八田(御勅使南)工業団地	地区拠点工業団地	南アルプス市	12.0	4社	61.7	H8
9	櫛形工業団地	地区拠点工業団地	南アルプス市	6.4	6社	100	S63

出典: やまなし企業立地ガイド、田富町HP、ヒアリング

H15. 4月現在

甲府西道路沿線の開発計画

	名称	所在地	規模 (ha)	計画概要	計画事業期
a	櫛形アメニティタウン	南アルプス市	40.2	総合公園、区画整理	H5～H14
b	白根フルーツタウン	南アルプス市	22.2	商業、文化施設、公園	H5～H14
c	竜王赤坂・双葉竜地グレートビュー	竜王町 双葉町		産業、レジャー等複合拠点	H5～H16

出典: 甲府圏域地方拠点都市基本計画関係資料

番号	事業名	事業主体	事業概要
①	中部横断自動車道	日本道路公団	
②	主要地方道甲府櫛形豊富線 (新山梨環状道路南部区間)	山梨県	H16. 3側道部供用 H16暫定供用予定(若草工区)
③	新山梨環状道路北部区間	国土交通省	H16 新規着工準備

5. 事業の進捗

(1) 当初の予定

甲西道路は昭和62年度に双葉町～^{ふたば}鰺沢町^{かじかざわ} L = 18.2 kmの事業化後、市街地の広がり^{ますほ}と周辺の開発状況を鑑みながら増穂～^{しらね}白根間 (L = 8.4 km) を優先的に着手し、順次供用を図ることとしていました。

(2) 現在の状況

- 平成13年度までに増穂町^{ますほ}青柳町^{あおやぎまち}～南アルプス市^{ざいけつか}在家塚までの9.2 kmを供用中
- 南アルプス市^{ふたば}～双葉町^{しんそうだはし}に跨る新双田橋を平成16年3月に暫定供用 (L=0.6km)

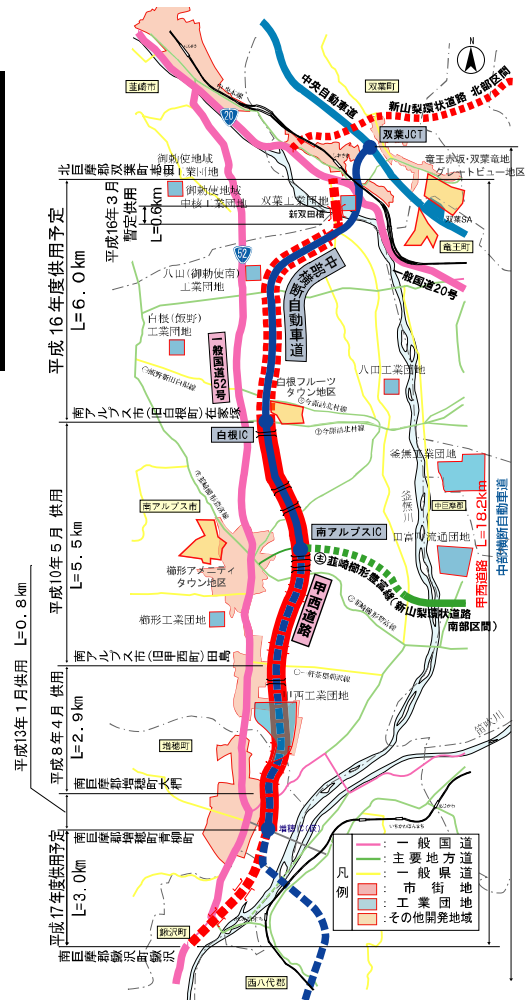
全体事業費	約760億円
うち用地費	約205億円
執行済み額	約740億円 (約97%)
うち用地費	約205億円 (100%)
残事業費	約20億円
供用済み延長	9.8 km (うち新双田橋 (L=0.6 km) 暫定供用)

(3) 今後の予定

未供用区間のうち用地交渉が難航している区間もありますが、任意による用地買収を実施し、今後は平成16年度に南アルプス市在家塚から^{ふたば}双葉町^{しだ}志田の6.0 kmを供用する予定です。また、平成17年度には^{かじかざわ}鰺沢町^{かじかざわ}鰺沢から^{ますほ}増穂町^{あおやぎまち}青柳町間3 kmを供用し、速やかに全線完成供用を図る予定です。

(4) 地元の状況

期成同盟会名称	会長	開催頻度
甲西道路・中部横断自動車道 (増穂・双葉) 建設促進連絡協議会 (甲西バイパス促進期成同盟会が発展し、平成4年に設立)	増穂町長 河西榮三郎	年一回開催



(5) 費用対効果

路線名	一般国道52号
事業名	甲西道路
延長	L = 18.2 km

☐ 便益

(単位: 億円)

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成16年度			
基準年における 現在価値 (B)	364.4	29.9	7.7	402.1

☐ 費用

(単位: 億円)

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成16年度		
単純合計	140.4	187.2	327.6
未完成区間の 事業全体について 基準年における 現在価値 (C)	158.5	89.1	247.6
H17以降の 残事業について 基準年における 現在価値 (C)	15.6	89.1	104.6

☐ 算定結果

費用便益費 (C/B) : 未完成区間全体			
B/C =	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}}$	=	$\frac{402.1 \text{ 億円}}{247.6 \text{ 億円}} = 1.6$
費用便益費 (C/B) : H17以降の残事業			
B/C =	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}}$	=	$\frac{402.1 \text{ 億円}}{104.6 \text{ 億円}} = 3.8$

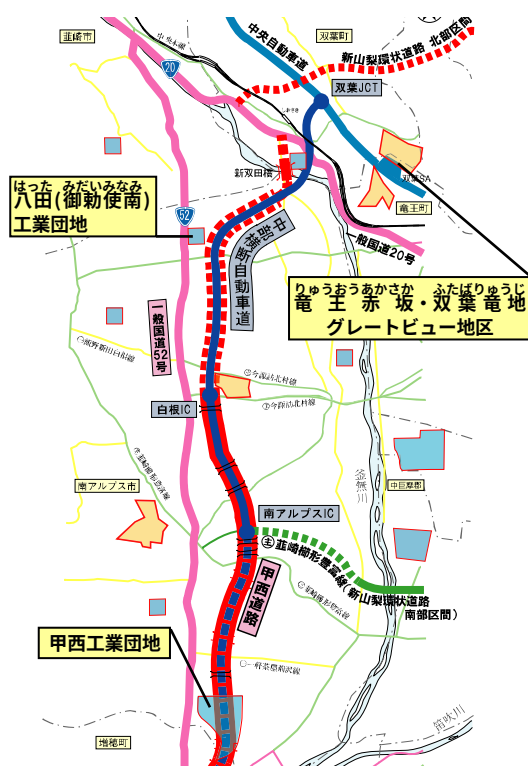
6. 道路整備の効果

(1) 整備効果

① 地域開発及び地域活性化の誘導効果

交通混雑の改善によって輸送時間や費用が減少し、沿道における工業団地等産業立地の優位性が増すことになり、新規産業の立地誘発が期待されます。

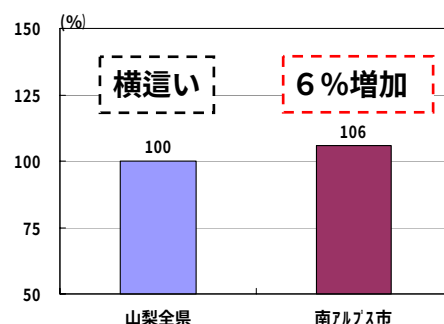
甲西道路沿線では甲西工業団地等が既に立地しており、他にも八田^{はった}みだいなみ^{みだいなみ}(御勅使南)工業団地で分譲中であり、地域の発展に寄与しています。



また、沿道の地域産業の生産性拡大を生み、地域の所得増大、雇用の創出をもたらすことによって、地域の活性化が促進されます。

山梨県では平成7年から12年における2次と3次産業就業者の合計値推移はほぼ横這いですが、甲西道路沿線で工業立地が進む南アルプス市では約6%就業者が増加しており、雇用が促進されています。

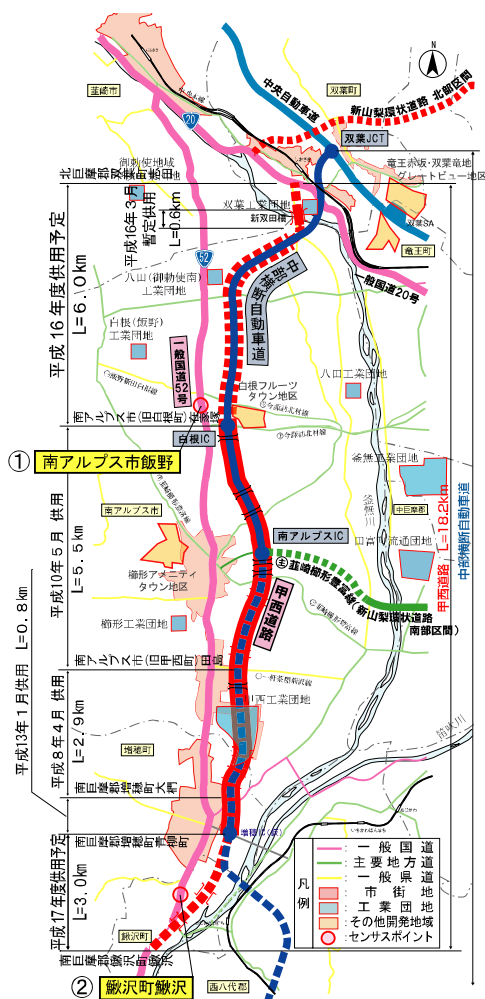
出典：平成12年国勢調査



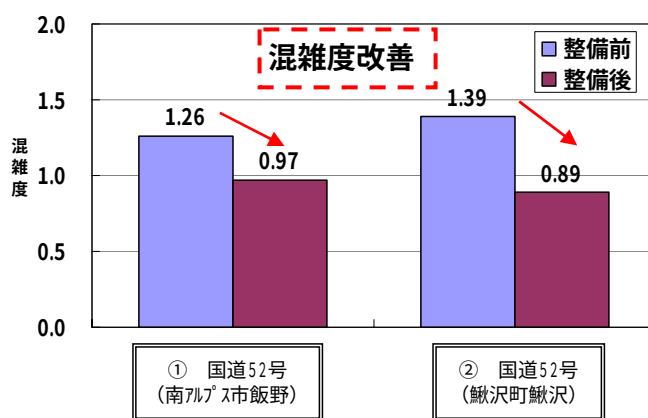
甲西道路整備前後における就業者増加率 (H7～H12)

②国道52号の混雑緩和

甲西道路の整備により地域の交通容量が拡大し、国道52号の混雑度が改善します。



国道52号の渋滞状況

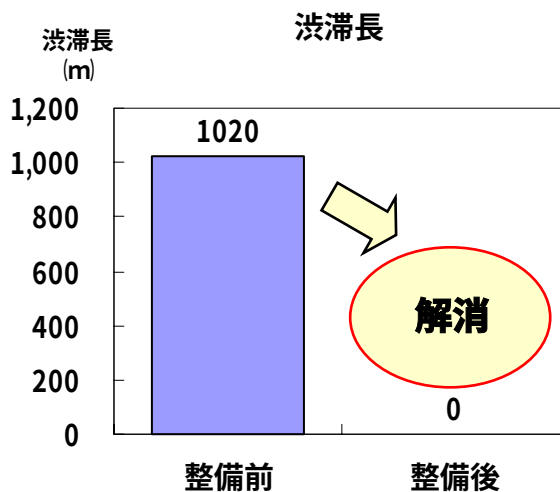
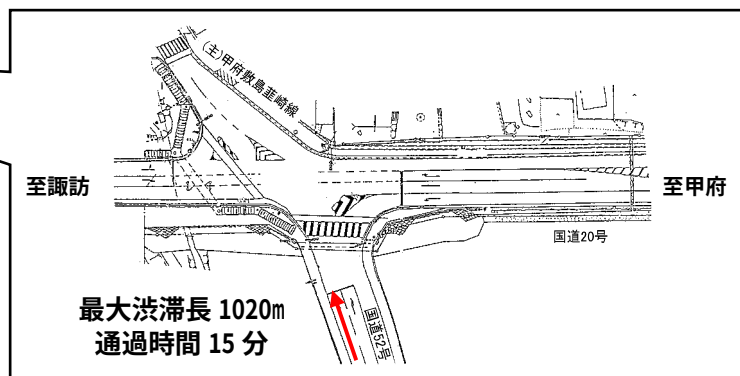
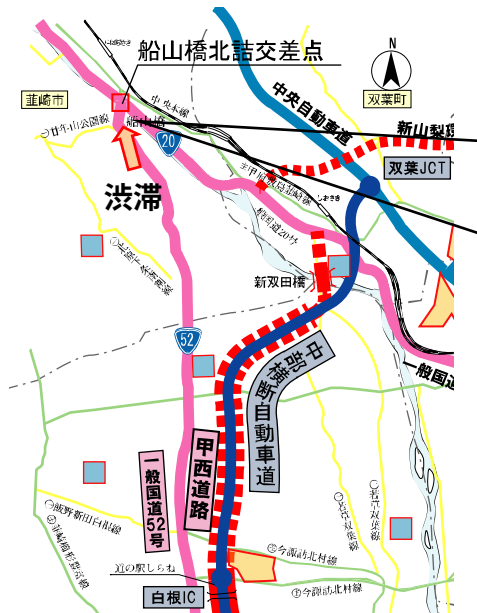


国道52号の甲西道路整備前後の混雑度

出典：H11 道路交通センサス
国土交通省資料

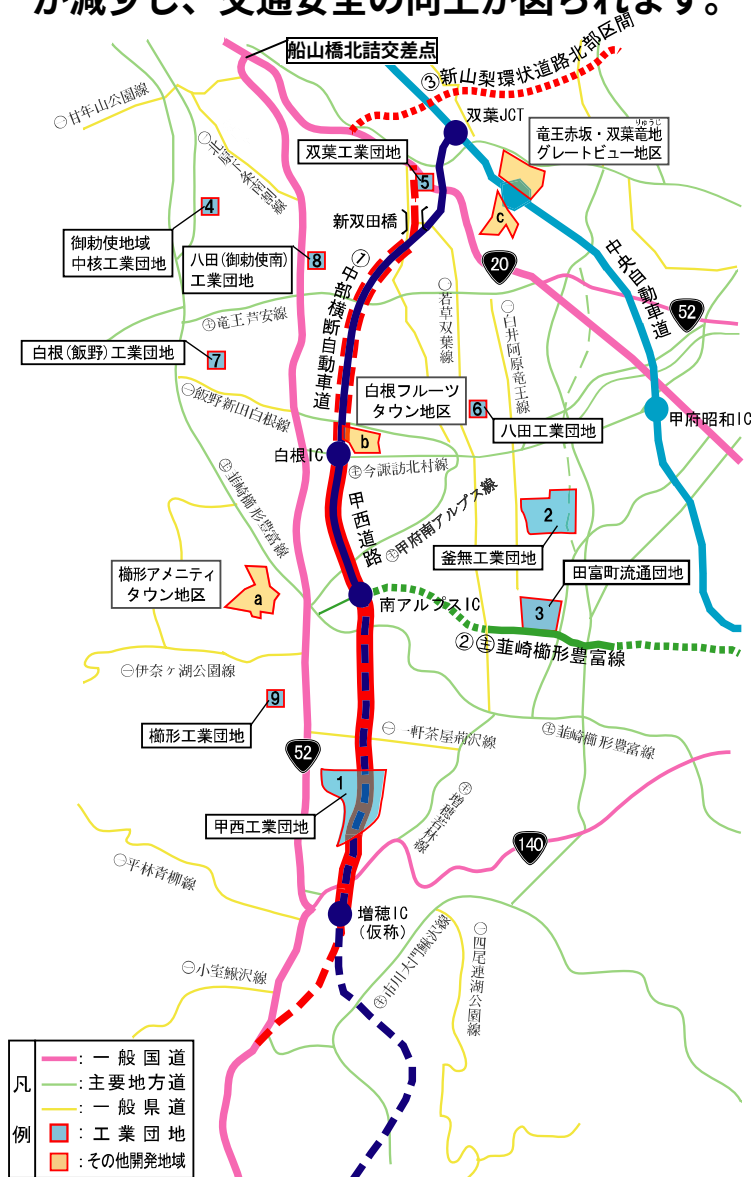
③主要渋滞ポイント（船山橋北詰交差点）

国道52号と国道20号の交差点（船山橋北詰交差点）は主要渋滞ポイントに位置づけられており、甲西道路整備により、船山橋北詰交差点に集中する交通が減少し、渋滞が緩和します。



④交通安全の向上

甲西道路の整備により、甲西道路と並行する国道52号区間の事故率が減少し、交通安全の向上が図られます。



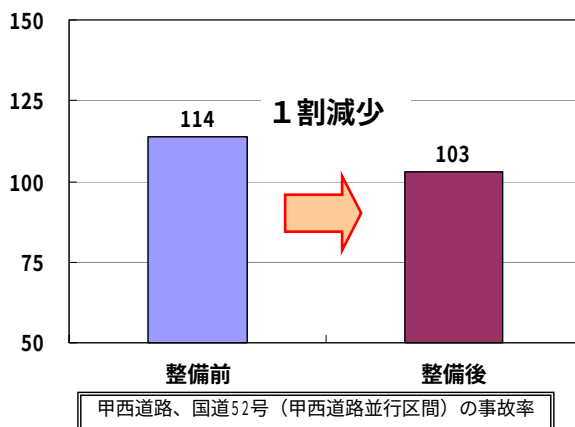
国道52号の歩道未整備区間安全性低下



甲西道路の歩道整備区間

(件／億台キロ)

事故率



※整備前の事故率はH11の甲西道路と国道52号の合計事故率

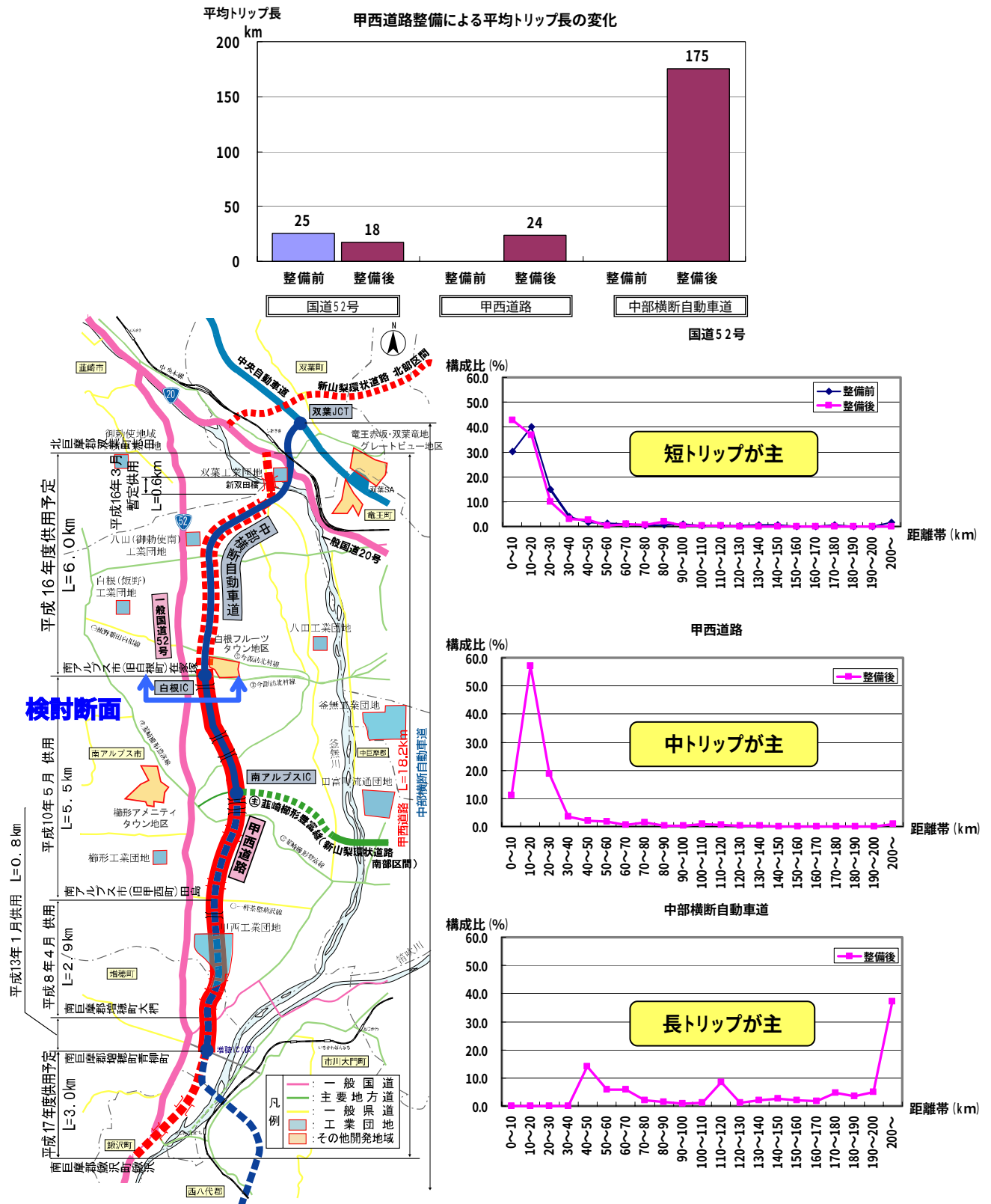
※事故率対象区間

- ・甲西道路は整備前は暫定供用区間、整備後は全線（18.2km）
- ・国道52号は整備前後ともに船山橋北詰～甲西道路合流部（鰍沢）

国道52号と甲西道路の事故率（件／億台キロ）

⑤道路の役割分担

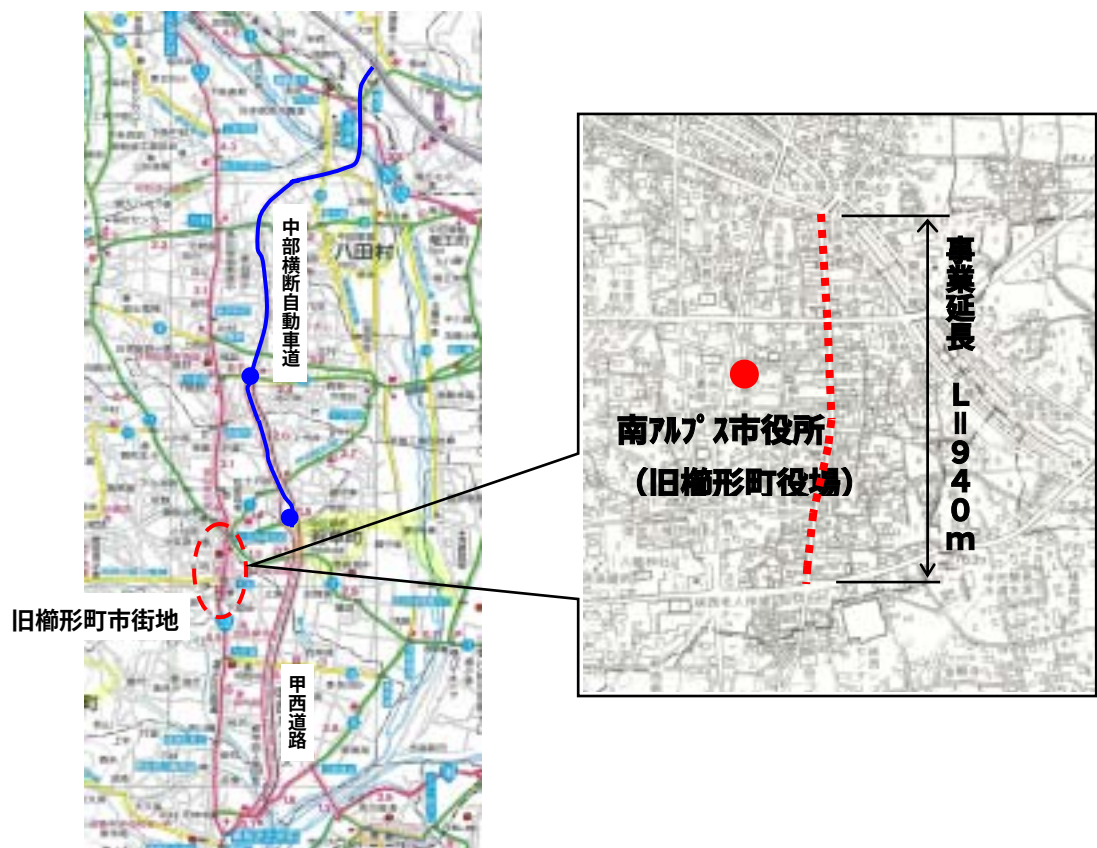
甲西道路と中部横断自動車道の全線供用により、地域に密着した南北幹線である国道52号にトリップの短い交通、甲西道路には中距離トリップ、中部横断自動車道には長距離トリップといった形に、各道路の機能分担が明確になります。



(2) 整備効果事例（バイパス整備と併せた現道整備）

①国道52号現道の道路空間整備

甲西道路とあわせて国道52号現道では、^{くしがた}櫛形地区道路空間整備事業（小笠原中央商店街通りリニューアル整備事業）を導入し、C C B o x、インターロッキング舗装、排水性舗装等を整備した事により、快適で潤いのある道路空間への改善が図られています。



国道52号櫛形地区道路空間整備事業

7. 今後の対応方針（事務局案）

（１）事業の必要性に関する視点

甲西道路の沿線各市町は、甲府市のベッドタウン化や工業団地の進出により、慢性的な交通混雑が発生しています。また、南アルプス市の誕生により、今後、さらに交通需要が増加していくことが予想されます。

このようなことから、当該地域の交通環境を改善し、農業、工業、商業の調和のとれた発展を図っていくため、今後も甲西道路の更なる整備が必要です。

（２）事業進捗の見込みの視点

甲西道路 18.2 kmのうち 9.8 kmはすでに供用されており、残りの区間の用地買収は 99.3%完了（平成16年6月現在）しています。残存用地についても任意による用地買収を実施し、交通混雑の緩和や沿線開発の支援等の整備効果を早期に発現するために、平成16～17年の完成供用を目指して事業を推進します。

（３）コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点

現計画は、周辺開発計画、道路ネットワークの観点から最も妥当な計画であると考えられます。

なお、工事施工にあたっては、構造物のプレキャスト化による工期短縮、新技術の積極的な活用によって、コスト縮減に努めて事業を進めます。

（４）対応方針

当事業は継続が妥当と考え、早期の全線供用を目指し（平成17年度供用予定）、事業促進を図っていきます。

（５）他事業への反映

当事業はバイパス事業であり、早期に整備効果を発現すべく、市街地の広がりや周辺の開発状況を鑑みながら整備を図っていきます。

今後の事業におきましても、周辺状況を鑑みながら、順次段階的な整備が有効と考えております。

参考資料

- ・ 他の計画における事業の位置づけ

甲西道路は、山梨県長期総合計画で県内各地域を結び、交通基盤の骨格をなす路線として位置づけられている。

計画名	策定者	位置づけ
山梨県長期総合計画	山梨県	県内各地を結び、交通基盤の骨格をなす路線として位置づけられている。

客観的評価指標

事業名	一般国道52号 甲西道路
事業主体	関東地方整備局

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）
1. 活力	円滑なモビリティの確保	■ 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率
		■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される
		□
		□
		□
	物流効率化の支援	□
		□
		□
	都市の再生	□
		□
		□
		□
		□
		□
		□
	国土・地域ネットワークの構築	□
		□
		□
		□
		□
	個性ある地域の形成	□
		□
		□
		□
		□
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	□
		□
	無電柱化による美しい町並みの形成	□
		□
	安全で安心できるくらしの確保	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
3. 安全	安全な生活環境の確保	□
		□
	災害への備え	□
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり
		□
		□
		□
		□
		□
		□
4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
		● 現道等における自動車からのNO2排出削減率
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのSPM排出削減率
		□
		□
5. その他	他のプロジェクトとの関係	□
		□
		□
		□

【客観的評価指標】

○円滑なモビリティの確保

□年間渋滞損出時間及び削減率 [費用便益分析対象リンク]

・渋滞損失時間（現況）：503.4万人・時間／年

・渋滞損失削減時間：36.1万人・時間／年

(612.2万人・時間／年  576.1万人・時間／年)

・約7%削減

□年間渋滞損出時間及び削減率 [国道52号並行区間（甲西道路3.0km区間）]

・渋滞損失時間（現況）：18.5万人・時間／年

・渋滞損失削減時間：9.6万人・時間／年

(14.2万人・時間／年  4.6万人・時間／年)

・約52%削減

○円滑なモビリティの確保

□現道における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待されます。（国道52号の韮崎市竜岡町混雑時旅行速度18km/h→20km/h）

○安全で安心できる暮らしの確保

□三次医療施設である県立中央病院への搬送時間30分圏域は、甲西道路の整備により拡大します。

○災害への備え

対象区間（国道52号）が、都道府県地域防災計画の第一次緊急輸送道路ネットワークに位置付けられています。【平成10年山梨県地域防災計画】

○地球環境の保全

甲西道路の整備により、交通渋滞の緩和、旅行速度の向上が図られ、甲西道路周辺地域の自動車からのCO₂排出量が削減される。

CO₂排出削減量：2,824t-CO₂／年（費用便益分析対象リンク）

○生活環境の改善・保全

甲西道路の整備により、交通渋滞の緩和、旅行速度の向上が図られます。国道52号における自動車からのNO_x及びSPMの排出削減率

[国道52号並行区間（甲西道路3.0km区間）]

NO_x 排出削減率：54.5%（8t／年）

SPM 排出削減率：54.2%（1t／年）