

国道52号  
上石田改良

( 再 評 価 )

平成17年9月29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 . 事業の必要性	3
( 1 ) 周辺道路の交通状況	3
( 2 ) 周辺道路の事故状況	4
( 3 ) 老朽橋・震災橋対策	5
( 4 ) 周辺地域の整備状況	6
4 . 道路整備の効果	7
( 1 ) 周辺地域の交通円滑化による安全性の向上	7
( 2 ) 沿道環境の改善	8
5 . 事業の経緯と進捗	9
( 1 ) 事業の経緯	9
( 2 ) 当初の予定	9
( 3 ) 現在の状況	10
( 4 ) 事業遅延の理由	10
( 5 ) 今後の予定	12
( 6 ) 地元の状況	12
6 . 費用対効果	13
7 . 今後の対応方針 ( 原案 )	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 ) 対応方針 ( 原案 )	14

# 1. 事業の目的

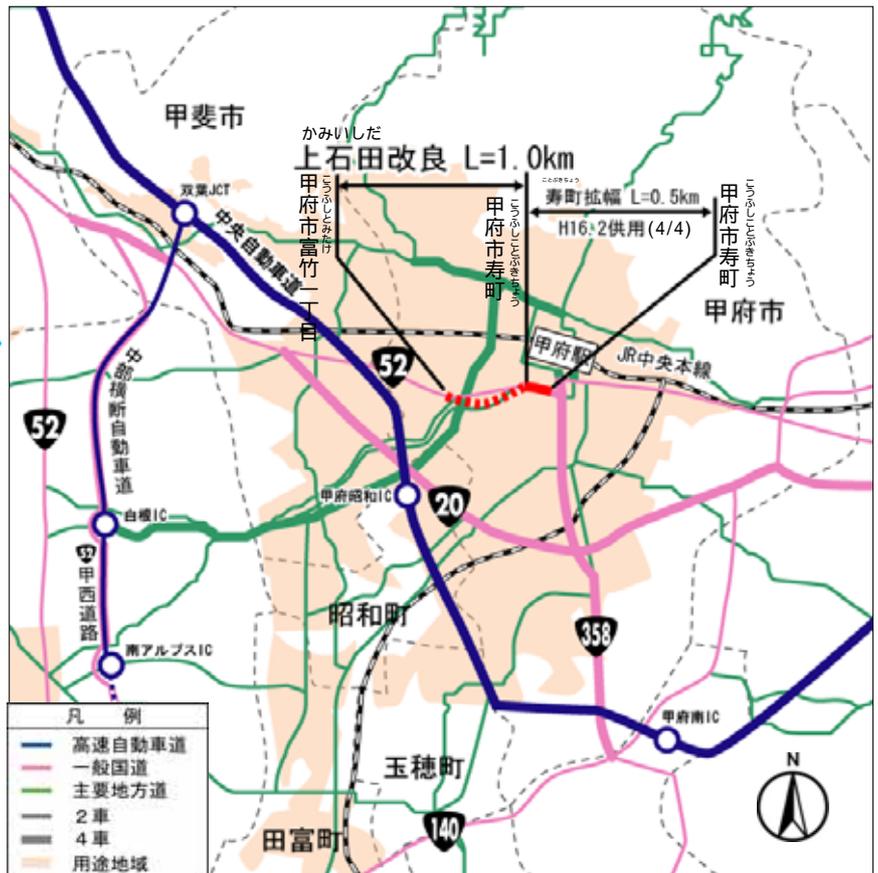
- ・ 4車線化と橋の架け替えによる交通円滑化
- ・ 拡幅・線形改良と歩道設置による交通安全性の向上
- ・ 道路整備に伴う沿道環境の改善

国道52号は、静岡県静岡市と山梨県甲府市を結ぶ延長約100kmの主要幹線道路です。

甲府市内の国道52号は、甲府市中心部と周辺地域を結ぶ幹線道路でありながら大部分が2車線で供用されており、慢性的な渋滞が発生しています。また、歩道が設置されていない区間が大半です。

上石田改良は、甲府市内の国道52号の交通混雑の緩和、線形改良・歩道設置による安全性の向上を目的とした道路拡幅事業です。

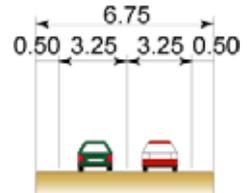
位置図



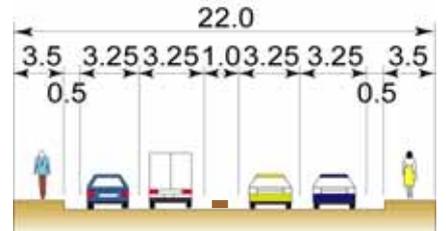
## 2 . 計 画 の 概 要

- 区 間：自) 山梨県甲府市富竹一丁目  
至) 山梨県甲府市寿町

現況



拡幅



- 計画延長：L = 1.0 km
- 幅員：W = 22 m
- 道路規格：第4種第1級
- 設計速度：60 km/h
- 車線数：4車線
- 全体事業費：約160億円



# 3. 事業の必要性

## (1) 周辺道路の交通状況

上石田改良区間は、<sup>かみいしだ</sup>2車線で幅員が狭く、道路線形が悪いため、台キ口あたりの渋滞損失時間が県内で最も高い区間となっており、国道52号の中では1位、県全体でも第2位（H16プローブ調査）の区間です。

### 渋滞の状況

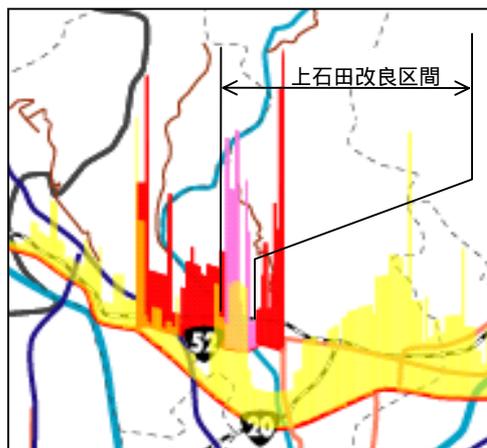


図 山梨県直轄区間渋滞損失時間（台キ口あたり）

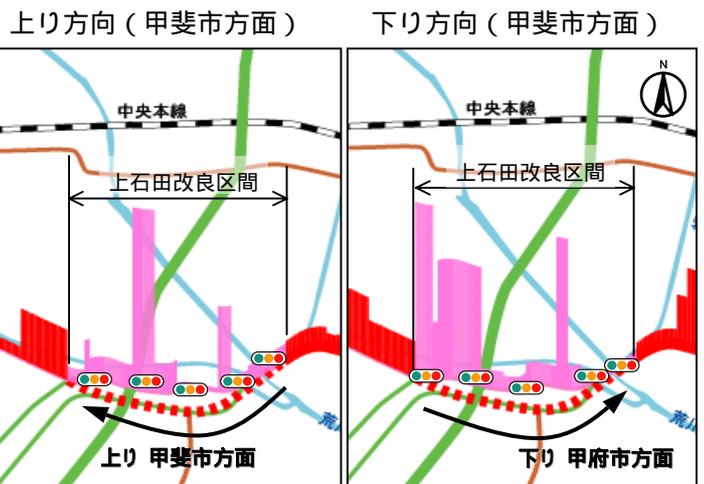


図 上石田改良区間付近詳細図  
（H16プローブ調査（DRM区間））

### 旅行速度

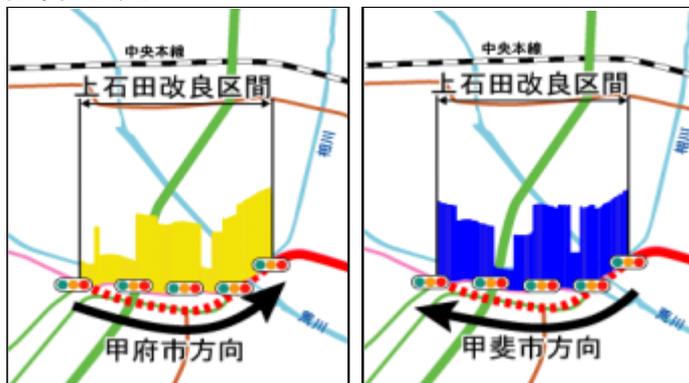


図 国道52号上石田改良区間付近の旅行速度(km/h)  
（H16プローブ調査(DRM区間)）



写真 貢川交番前交差点付近（甲府市方向）



国土画像情報（カラー空中写真） 国土交通省



写真 上石田一丁目付近（甲斐市方向）

## (2) 周辺道路の事故状況

かみいしだ

上石田改良区間の死傷事故率は、全国や山梨県の平均と比較して2.2倍と高い状況となっています。事故の内訳は、幅員が狭く各交差点で右折レーンが無い影響で、約4割が追突、約3割が右左折時となっています。

かみいしだ

上石田改良の整備により、交通混雑が緩和され、追突事故などの減少が期待されます。

(件/億台キロ)

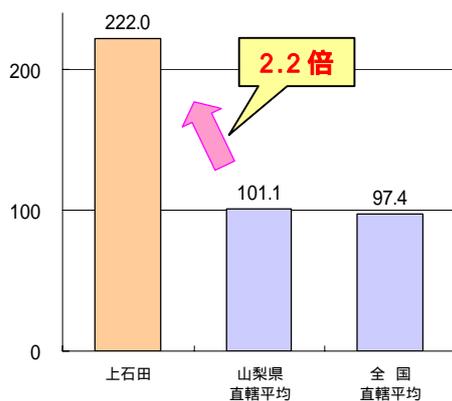


図 死傷事故率比較 (H12-H15交通事故総合DB)

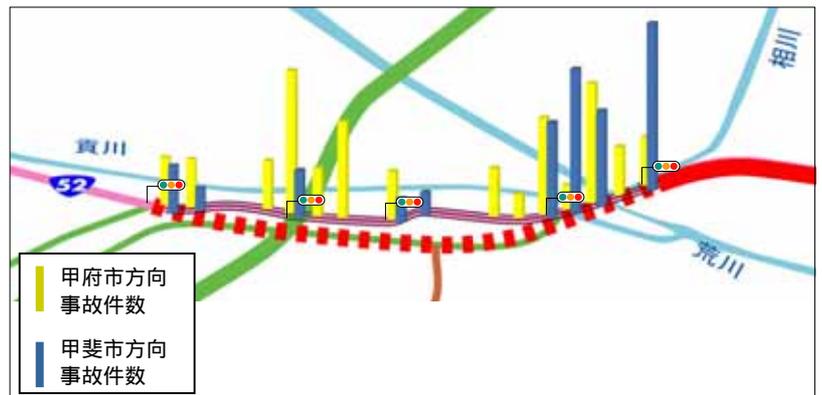
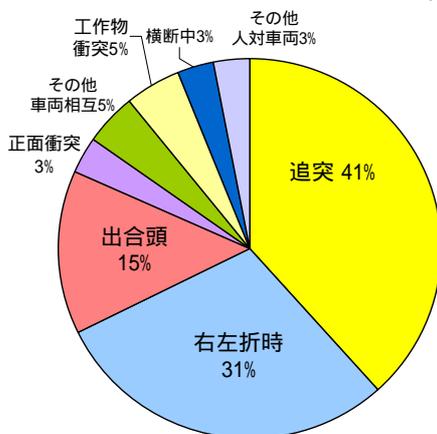


図 死傷事故件数(上石田改良区間)

(H12-H15交通事故総合DB)



(H12-15交通事故総合DB)

図 死傷事故類型 (上石田改良区間)



図 右折レーンが設置されていない交差点



写真 上石田一丁目付近 (甲斐市方向)



写真 貢川交番前交差点 (甲斐市方向)

### (3) 老朽橋・震災橋対策

あらかわばし  
荒川橋

あらかわばし  
荒川橋は大正15年架設の老朽橋で、昭和61年震災点検において震災対策橋に指定されています。また、橋脚が多いという構造的な問題から、河川管理上での阻害要因になっており（現況阻害率9.4%、許容阻害率5%）、管理者から改善を求められています。

くがわばし  
貢川橋

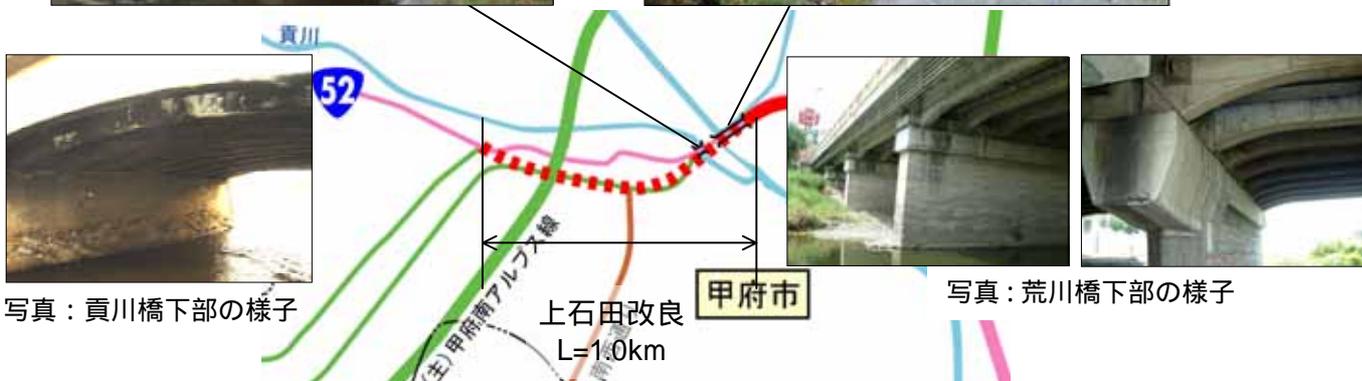
くがわばし あらかわばし  
貢川橋は荒川橋に隣接する昭和6年架設の老朽橋であり、あらかわばし  
荒川橋とともに架け替えが急がれています。



貢川橋

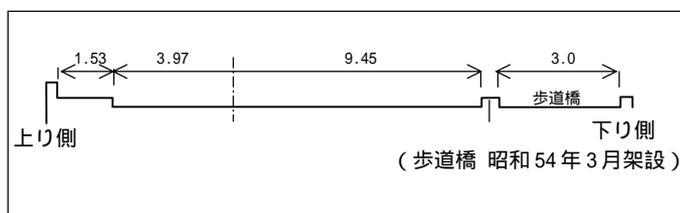


荒川橋



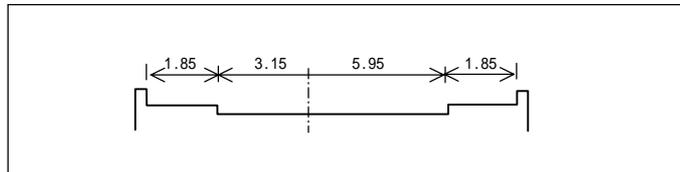
あらかわばし  
荒川橋諸元

架設年次	大正15年3月
橋長	93.25m
径間割	9.75m × 9
幅員	14.95m (歩道橋含まず)



くがわばし  
貢川橋諸元

架設年次	昭和6年1月
橋長	19m
径間割	9m × 2
幅員	12.8m



#### (4) 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。



PCA 山梨テクノセンター(ソフト開発)  
竜王赤坂・双葉竜地グレートビュー地区



県民情報センター  
甲府情報コア地区



竜王駅  
竜王駅都市拠点事業整備



寿宝土地区画整理事業

	地区名	面積	事業主体	整備状況
	甲府情報コア地区	31.5ha	甲府市他	H3 ~ H25
	竜王駅都市拠点整備事業	59.5ha	甲斐市	H17 ~ H23
	寿宝土地区画整理事業	14.6ha	組合	S59 ~ H15
	竜王赤坂・双葉竜地グレートビュー地区	49.0ha	甲斐市	H6 ~ H22

## 4. 道路整備の効果

### (1) 周辺地域の交通円滑化による安全性の向上

上石田改良の整備により、国道52号の現道および改良区間の事故率が減少し、交通安全の向上が図られます。

さらに、改良区間は幅の広い歩道が整備され歩行者等の安全性が確保されます。

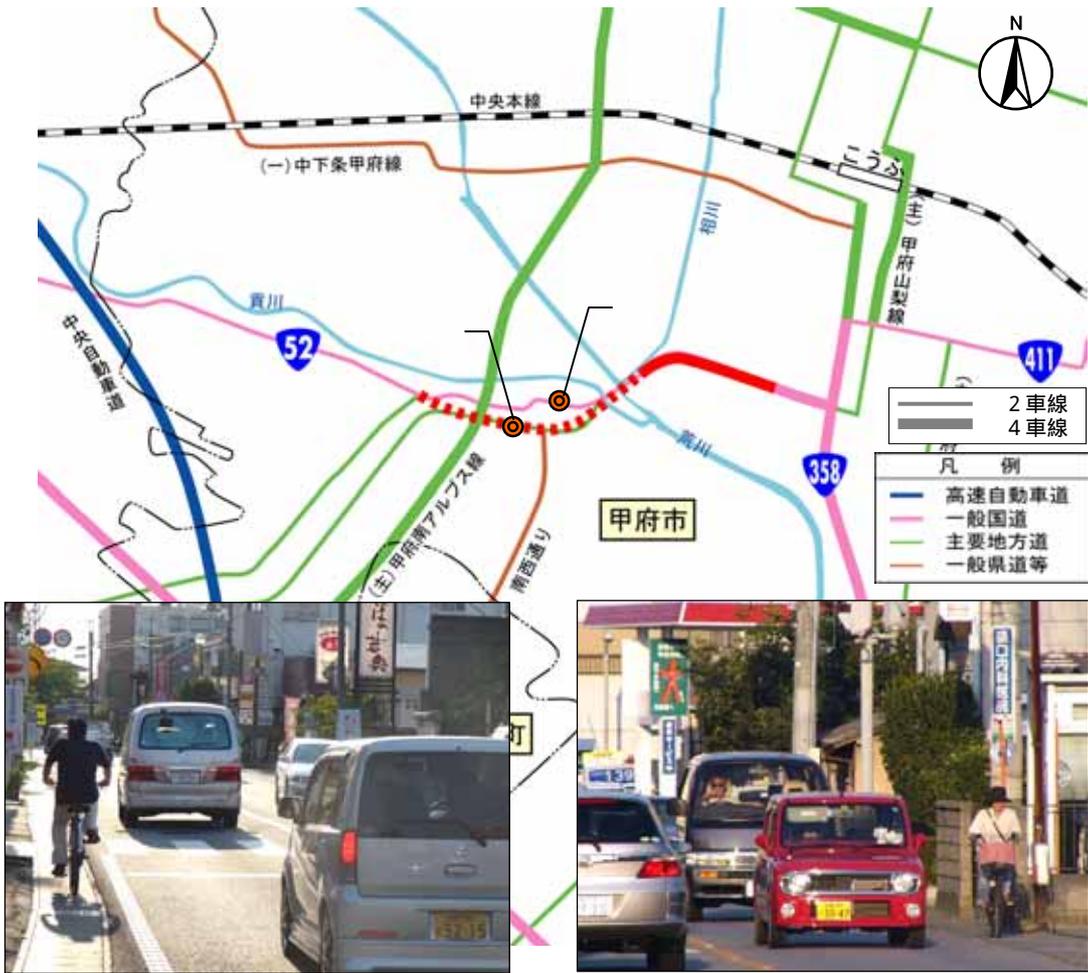


写真 国道52号甲府市上石田付近

写真 主要地方道甲府南アルプス線  
甲府市上石田付近

【整備後】

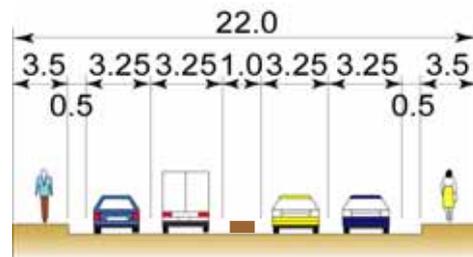
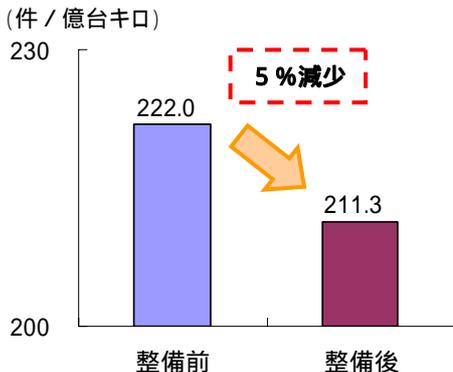


図 国道52号上石田改良区間の標準断面

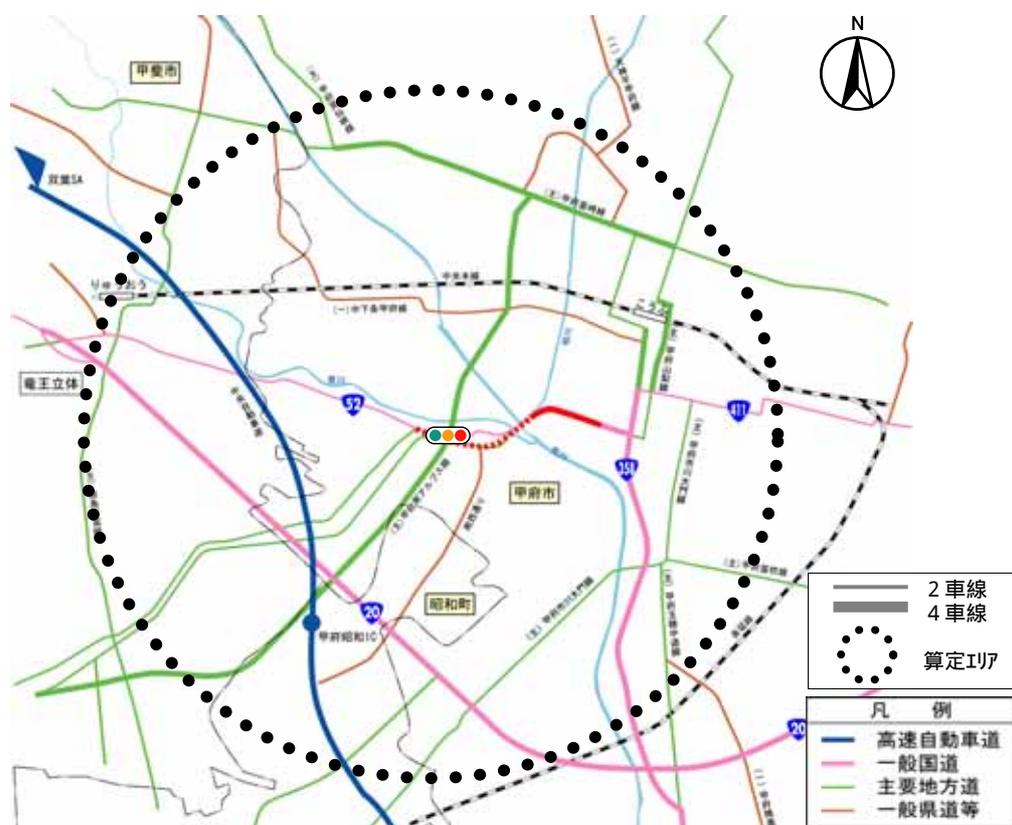
図 国道52号上石田改良区間の事故率

(現道・改良区間) (H12~15交通事故統合DB、H11道路交通センサス)

## (2) 沿道環境の改善

かみいしだ  
上石田改良の整備により、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPMの年間排出量が削減されます。

貢川交番前を中心とする半径 3km圏内のCO<sub>2</sub>の年間排出量は約 1,900 CO<sub>2</sub>-t削減され、森林吸収面積で日比谷公園<sup>ひびや</sup>の 11 倍に相当します。NO<sub>x</sub>の年間排出量は約 5 t 削減され、東京都を走行する大型車に換算すると 15,700 台に相当します。SPMの年間排出量は約 0.5 t 削減され、ペットボトル 5,300 本分に相当します。



CO<sub>2</sub>・・・年間約 1,900 t -CO<sub>2</sub>(0.1%)削減  
(森林約 178ha の二酸化炭素吸収量に相当)  
(日比谷公園(約 16ha)の面積の約 11 倍に相当)



NO<sub>x</sub>・・・年間約 5 t (0.9%)削減  
(東京都を走行する大型車に換算すると約 15,700 台に相当)  
大型車 1 台が東京都における平均距離を走行した場合のNO<sub>x</sub>排出量  
大型車の速度を 40km/h、平均走行距離を 70km/台として換算



SPM・・・SPM を年間約 0.5 t (1.0%)削減  
(500ml ペットボトル約 5,300 本分に相当)  
ペットボトル 1 本(500ml)に入る SPM を約 100g として計算

# 5. 事業の経緯と進捗

## (1) 事業の経緯

- 平成 8 年 事業化
  - 平成 9 ~ 15 年 河川協議
  - 平成 16 年 用地買収着手 (優先整備区間 450m)
  - 平成 17 年 工事着手 (相川三之橋<sup>あいがわさんのほし</sup>)
- 残区間 (550m) の交差点形状等について P I を実施

## (2) 当初の予定

平成 8 年度の事業化後、順次用地買収、工事に着手し、震災対策橋及び老朽橋架け替えを含む区間を優先整備区間として、平成 10 年代半ばの供用を目指し、その後、順次残り区間について供用を図ることとしていました。



国土画像情報 (カラー空中写真) 国土交通省

### 優先整備区間について

事業区間 1.0 kmのうち、早期に事業効果が発揮できるよう、寿町拡幅から連続する優先区間 450 m(寿町拡幅起点～市道南西通り)の整備を促進します。

事業実施においては、本優先区間のうち特に荒川橋・貢川橋が震災対策橋及び老朽橋として架け替えが急がれること、交通切り回し・河川条件のクリア等施工に時間を要することから、特に優先して橋梁関連部分の用地取得を進めています。

### (3) 現在の状況

全体事業費	約 153 億円
うち用地費	約 48 億円
執行済み額	約 38 億円 (約 25%)
うち用地費	約 10 億円 (約 21%)
残事業費	約 115 億円

現在、優先整備区間としている L = 450 mについて、用地買収・橋梁工事を推進しています。

残区間については、PIによる交差点形状等についての計画を推進しています。

### (4) 事業遅延の理由

(関係機関協議)

平成 13～14 年度に貢川改修計画の検討が山梨県において行われ、その中で、荒川・貢川合流地点での貢川への逆流現象の検討を行い、流下速度の見直しのため貢川の河床勾配の見直し、河川断面の変更を行いました。それに伴い、上石田改良事業においては橋梁設計変更を行っているため、当初の供用予定を遅延することとなりました。

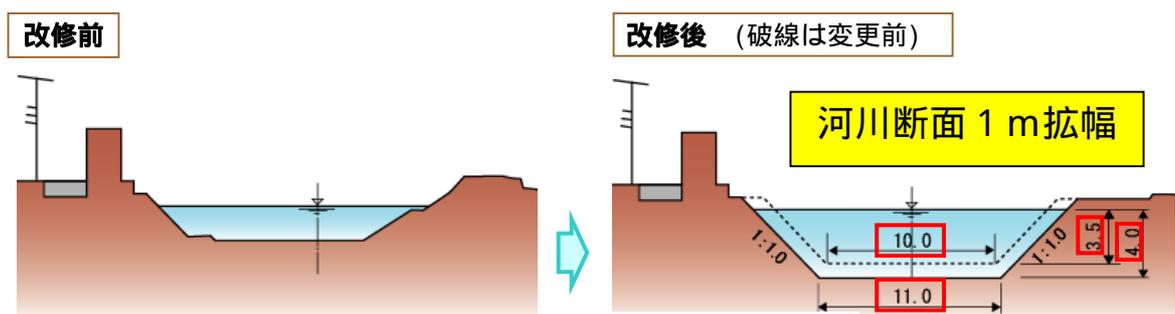


図 貢川改修計画

( P I 関連協議 )

上石田改良事業優先整備区間 ( 4 5 0 m ) では、地元説明会を通じて市民に説明し意見を募集していましたが、残り区間 ( 5 5 0 m ) についてはより地域の声を反映した計画とするため、住民参画方式 ( P I ) により進めることにしました。

現在、学識経験者や市民、道路利用者の方々 ( 座長：山梨大学講師、委員：自治会長 ( 5 名 )、N P O 団体理事、その他 ) から幅広く意見や助言を得るために協議会を設置し、協議を行っています。

住民参画方式 ( P I ) の内容

平成 1 7 年 2 月	協議会の設置 ( 山梨大学講師、自治会長、N P O 団体理事他 )
平成 1 7 年 3 月	アンケートの実施 ( 交差点形状、歩道橋 )
平成 1 7 年 8 月	協議会提言 ( 交差点形状、歩道橋 )

今後、景観 P I ( 歩道形式、植栽樹種 ) を実施し、年度内に設計説明会開催

協議会活動

日時	協議内容
平成 1 7 年 2 月 1 8 日 第 1 回協議会 ( 協議会設立 )	交差点形状のアンケート等について
平成 1 7 年 8 月 1 8 日 第 2 回協議会	交差点形状のアンケート結果について提案方法について



( 5 ) 今後の予定

貢川橋<sup>くがわ</sup>について、平成17年度内に橋梁設計を完了し、順次、荒川<sup>あらかわ</sup>橋・貢川橋<sup>くがわ</sup>の架け替えを行います。用地交渉は概ね完了しており、今後、計画的に用地買収を進め、平成19年度に用地買収を完了します。

今後も、優先整備区間の用地買収・工事を推進し、平成20年度に供用する予定です。残区間についても、P Iによる計画策定を進め、平成20年代半ばに供用予定です。

( 工程表 )

		平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
優先区間	用地	← 35件 買収済 →		3件	12件	31件	8件	
	橋梁							
	改良舗装							→ 供用開始

( 6 ) 地元の状況

山梨県及び地元の首長等で構成される期成同盟会等により、上石田<sup>かみいしだ</sup>改良の整備促進について、要望されています。

組 織	代 表
山梨県	山梨県知事
山梨県道路整備促進期成同盟会連合会	山梨市長
山梨県道路協会	鰍沢町長

## 6 . 費用対効果

路 線 名	国道 5 2 号
事 業 名	<small>かみいしだ</small> 上石田改良
延 長	1 . 0 k m

### 便益

	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
基準年における 現在価値(B)	238.4 億円	14.3 億円	6.9 億円	259.6 億円

### 費用

	改築費	維持管理費	合計
基準年における 現在価値(C)	128.1 億円	4.0 億円	132.1 億円

### 算定結果

B/C	259.6 億円(総便益)/ 132.1 億円(総費用)	2.0
-----	------------------------------	-----

- 注) 1 . 費用及び便益額は整数止めとする。  
 2 . 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 7 . 今後の対応方針（原案）

### （1）事業の必要性に関する視点

<sup>かみいしだ</sup>上石田改良の区間は、2車線で幅員が狭いため慢性的な交通混雑が発生しています。また、歩道も無いため、自転車・歩行者の通行に支障をきたしています。

このようなことから、当該地域の慢性的な交通混雑の緩和や安全性向上のために、今後も<sup>かみいしだ</sup>上石田改良の更なる推進が必要です。

### （2）事業進捗の見込みの視点

平成8年度の事業化後、順次測量・設計、関係機関協議を実施し、平成15年度には設計説明会を実施しました。平成17年度は橋梁工事に着手します。

用地の取得は、約4割（平成17年7月現在、面積ベース）完了しています。

今後も、優先整備区間の用地買収・工事を推進するとともに、全区間のP Iによる計画策定を進める。

### （3）対応方針（原案）

当事業は継続が妥当と考え、優先整備区間を平成20年度に供用し、その後、平成20年代半ばの全線完成供用を目指し、事業促進を図っていきます。

参考資料

・ 他の計画における事業の位置づけ

<sup>かみいしだ</sup>  
上石田改良区間は、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	策定年月及び策定者	位置付け
山梨幸住県計画 第2次実施計画	平成9年12月 山梨県	県内交流を強化するため骨格道路網として位置付け。
山梨県第3次渋滞対策プログラム	平成10年3月 山梨県道路交通渋滞対策協議会	渋滞ポイントとして位置付け。
第三期関東地区電線地中化5ヶ年基本構想	平成10年10月 関東地区電線地中化協議会	生活環境の改善に役立つ電線地中化推進事業として指定。
山梨県地域防災計画	平成11年2月 山梨県防災会議	第一次緊急輸送路として位置付け。
道路の整備に関するプログラム	平成11年7月 山梨県	環境首都山梨の実現のため渋滞のない道づくりとして位置付け。 H15～H19部分完成。