

国道52号

寿 町 拡 幅

(事 後 評 価)

平 成 18 年 12月7日

関 東 地 方 整 備 局

目次

1. 事業の目的及び概要	1
2. 事業の経緯	3
3. 事後評価の項目	6
(1) 生活環境の改善	7
(2) 安全な交通環境の創造	8
(3) 交通渋滞の緩和	9
(4) 沿道環境の改善	10
4. 事業遅延による社会的損失について	11
5. 同種事業の計画・調査のあり方や 事業評価手法の見直しの必要性	12

1. 事業の目的及び概要

- ・ 交通渋滞の緩和
- ・ 安全な交通環境の創出
- ・ 生活環境の改善

ことぶきちよう こうふしことぶきちよう
 寿 町 拡 幅 は、 甲 府 市 寿 町 地 先 を 通 過 し て い る 国 道 5 2 号 の 交 通 渋 滞 緩 和 及 び 交 通 安 全 の 確 保 を 目 的 と し た 延 長 0.5km の 道 路 拡 幅 事 業 で す。 甲 府 市 の 寿 宝 地 区 土 地 区 画 整 理 事 業 に 合 わ せ て 実 施 さ れ、 電 線 類 の 地 中 化、 景 観 整 備 も 同 時 に 実 施 し ま す。



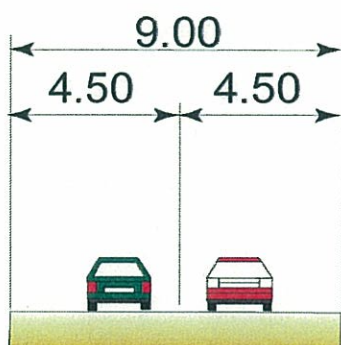
図 山梨県広域図



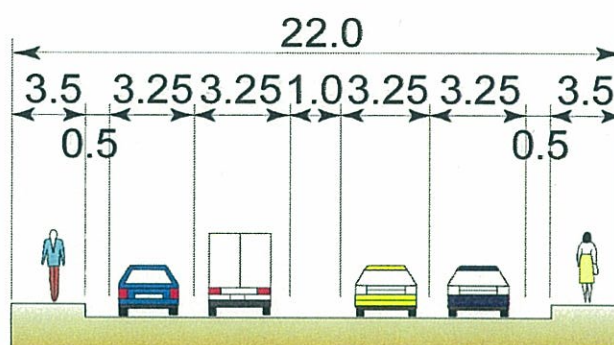
図 国道52号寿拡幅位置図

【事業区間 (L = 0.5 km)】

- ・ 区 間 自 山梨県甲府市寿町^{こうふしことぶきちょう}
至 山梨県甲府市寿町^{こうふしことぶきちょう}
- ・ 事業費 52億円
- ・ 幅員 20.0 ~ 22.0m
- ・ 計画延長 0.5 km
- ・ 構造規格 第4種第1級
- ・ 設計速度 60 km/h
- ・ 車線数 4車線



拡幅前 (従来)



拡幅後 (現況)

2. 事業の経緯

・事業の経緯

昭和61年5月	都市計画決定	L = 0.5 km
昭和61年度	事業着手	
平成2年度	用地買収着手	
平成5年度	工事着手（終点部交差点改良等拡幅工事実施）	
平成11年10月	起点部交差点改良等拡幅工事実施一部完成	
平成12年度	再評価	
平成14年3月	開通目標	
平成16年3月	改良舗装工事概成暫定開通（2/4）	
平成17年2月	開通開始（4/4）	【全事業完了】

・参考：寿宝地区土地区画整理事業

施 行 者 甲府市

事業施行期間 昭和60年1月25日～平成23年3月31日
(清算期間5年含む)

施行地区の位置 こうふしことぶきちょう 甲府市 寿 町、たから 宝 二丁目、まる うち 丸の内三丁目、
あいおい 相生一丁目



写真 寿宝土地区画整理事業

図 国道52号寿町拡幅位置図

・ 事業の進捗

寿町拡幅事業は、昭和61年度に事業着手を行い、交通渋滞緩和及び交通安全の確保を目的とした延長0.5kmの道路拡幅事業です。事業範囲が甲府市で行う「寿宝土地区画整理事業」内に位置するため、甲府市と協定を交わし、国道拡幅用地に関する土地は、土地区画整理事業において確保し、国土交通省が負担金を提供することとした。

「寿宝土地区画整理事業」はH元年5月に「第1回仮換地指定」を行い、H10年完成を目途にH元年10月より「工事着工」を行いました。

寿町拡幅事業は、平成5年より「工事着工」を行い、平成11年10月に一部完成を迎え、平成13年度全線開通を目標に「寿宝土地区画整理事業」での用地取得を進めました。

その後用地交渉を進める中で、一部の沿道店舗等の理解が得られず交渉が難航し、用地取得に時間を要しました。

用地取得完了後は速やかに残工事に着手し、平成17年2月に全ての事業が完了しました。

■ 関連新聞記事 (参考)

山梨日日新聞 1999年(平成11年)10月21日

一部区間きょう完成
渡滞緩和へ期待

甲府市東区、国道52号(甲府バイパス)の甲府市東区から山梨県北都賀郡檜木町にかけての区間が、20日、きょう(仮)として完成した。この区間は、これまで、冬場の大雪で通行が困難になり、交通渋滞が深刻化していた。きょうの完成により、交通渋滞が緩和され、通行がスムーズになると期待されている。

この区間は、長さ約1.5キロメートルにわたる。甲府市東区側から山梨県北都賀郡檜木町側へと進む方向は、きょうの完成により、通行が可能になる。一方、山梨県北都賀郡檜木町側から甲府市東区側へと進む方向は、まだ通行できない。この区間のきょうの完成は、甲府市東区と山梨県北都賀郡檜木町との交通を大幅に改善するものと見られている。



完成した仮道等の様子(山梨県北都賀郡檜木町)

山梨日日新聞(平成11年10月21日)

2001年(平成13年)2月1日 木曜日

移転補償で市と住民対立
寿・宝地区の国道52号拡張事業
交渉一転、対象外を通告

甲府市東区、国道52号(甲府バイパス)の甲府市東区から山梨県北都賀郡檜木町にかけての区間の拡張事業が、2月1日、交渉が一転して、対象外を通告された。この区間は、これまで、冬場の大雪で通行が困難になり、交通渋滞が深刻化していた。この区間の拡張事業は、甲府市東区と山梨県北都賀郡檜木町との交通を大幅に改善するものと見られている。しかし、この区間の拡張事業は、甲府市東区と山梨県北都賀郡檜木町との間で、移転補償の問題で対立が生じていた。この区間の拡張事業は、甲府市東区と山梨県北都賀郡檜木町との間で、交渉が一転して、対象外を通告された。この区間の拡張事業は、甲府市東区と山梨県北都賀郡檜木町との間で、交渉が一転して、対象外を通告された。

山梨日日新聞(平成13年2月1日)

山梨日日新聞 2001年(平成13年)5月17日

甲府・寿町の国道52号拡張
4車線へ年度内着手

甲府市東区、国道52号(甲府バイパス)の甲府市東区から山梨県北都賀郡檜木町にかけての区間の拡張事業が、5月17日、4車線へ年度内着手する。この区間は、これまで、冬場の大雪で通行が困難になり、交通渋滞が深刻化していた。この区間の拡張事業は、甲府市東区と山梨県北都賀郡檜木町との交通を大幅に改善するものと見られている。この区間の拡張事業は、甲府市東区と山梨県北都賀郡檜木町との間で、交渉が一転して、対象外を通告された。この区間の拡張事業は、甲府市東区と山梨県北都賀郡檜木町との間で、交渉が一転して、対象外を通告された。

山梨日日新聞(平成13年5月17日)

山梨日日新聞 2005年(平成17年)3月3日

国道4車線化と
電線地中化完了
甲府市東区

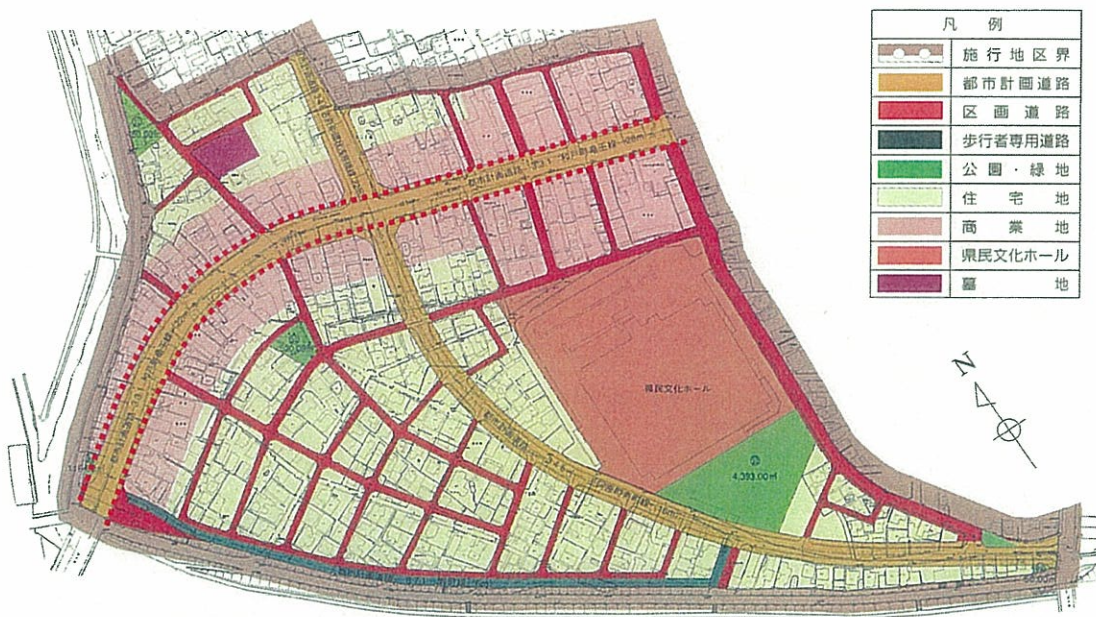
甲府市東区、国道52号(甲府バイパス)の甲府市東区から山梨県北都賀郡檜木町にかけての区間の拡張事業が、3月3日、4車線化と電線地中化が完了した。この区間は、これまで、冬場の大雪で通行が困難になり、交通渋滞が深刻化していた。この区間の拡張事業は、甲府市東区と山梨県北都賀郡檜木町との交通を大幅に改善するものと見られている。この区間の拡張事業は、甲府市東区と山梨県北都賀郡檜木町との間で、交渉が一転して、対象外を通告された。この区間の拡張事業は、甲府市東区と山梨県北都賀郡檜木町との間で、交渉が一転して、対象外を通告された。

山梨日日新聞(平成17年3月3日)

3. 事後評価の項目

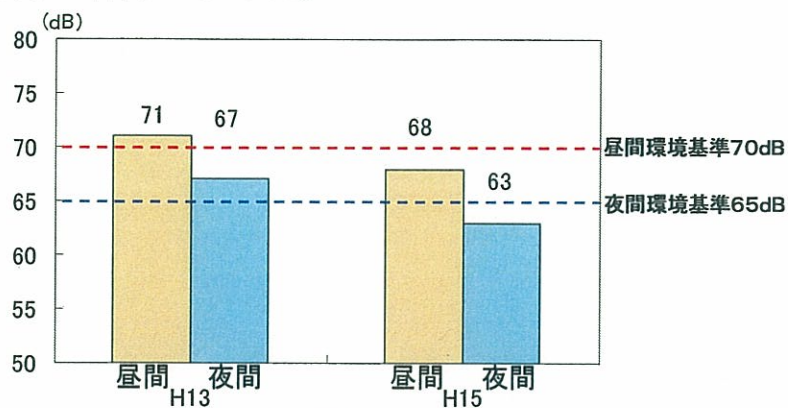
(1) 生活環境の改善

寿町拡幅は、寿宝地区土地区画整理事業と一体的に整備され、統一的な街並みが形成され地域の活性化が期待されています。



寿宝地区土地区画整理事業概要

また、拡幅に先行して実施された改良舗装工事により騒音の軽減が図られ、生活環境が改善しました。



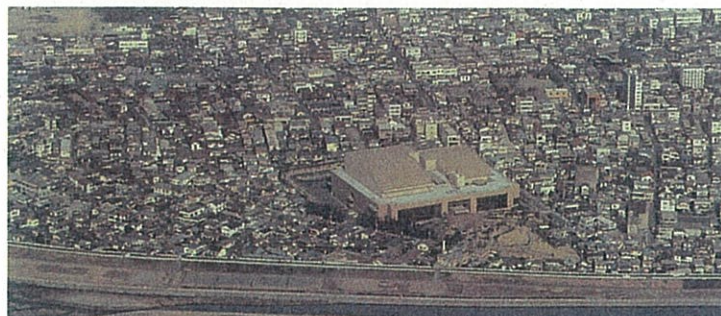
騒音調査結果



騒音調査観測ポイント

拡幅前

県民文化ホール(S57供用)周辺は雑然としていました。



拡幅後

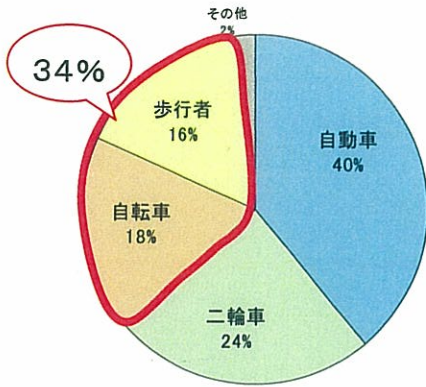
区画整理後、52号沿いには高い建物が増え活性化されました



(2) 安全な交通環境の創造

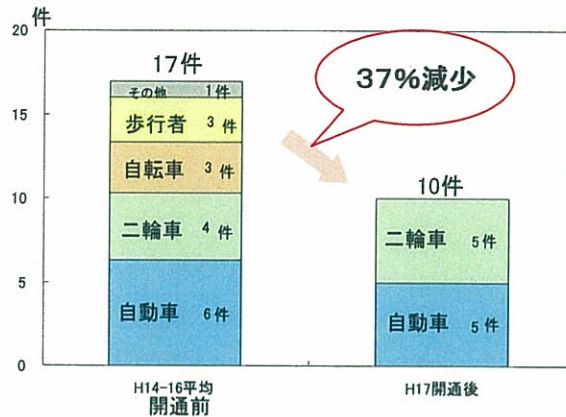
これまで、寿町拡幅区間（500m）で3年間に49件の死傷事故が発生し、その約3割以上に歩行者・自転車に関与していました。

寿町拡幅により、歩道が整備され安全な通行空間を確保され、歩行者・自転車に関与する事故が発生しませんでした。



寿町拡幅区間の事故(第2当事者)

H14-16死傷事故



寿町拡幅区間の事故(第2当事者)

※開通後はH17.3~H18.2

拡幅前

自転車が路側を走行して危険な状態。



拡幅後

広い歩道が整備され、安全な自転車歩行者の空間確保されました。

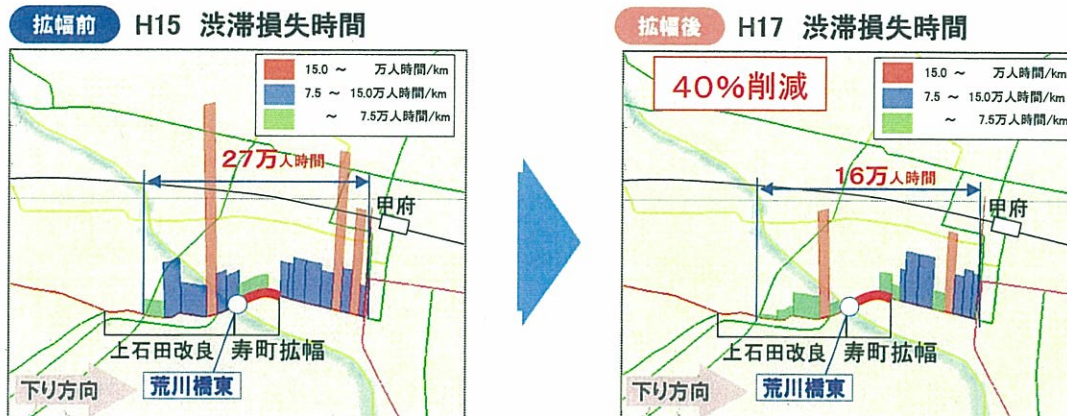


(3) 交通混雑の緩和

寿町拡幅により、国道52号の平日の渋滞が緩和しました。

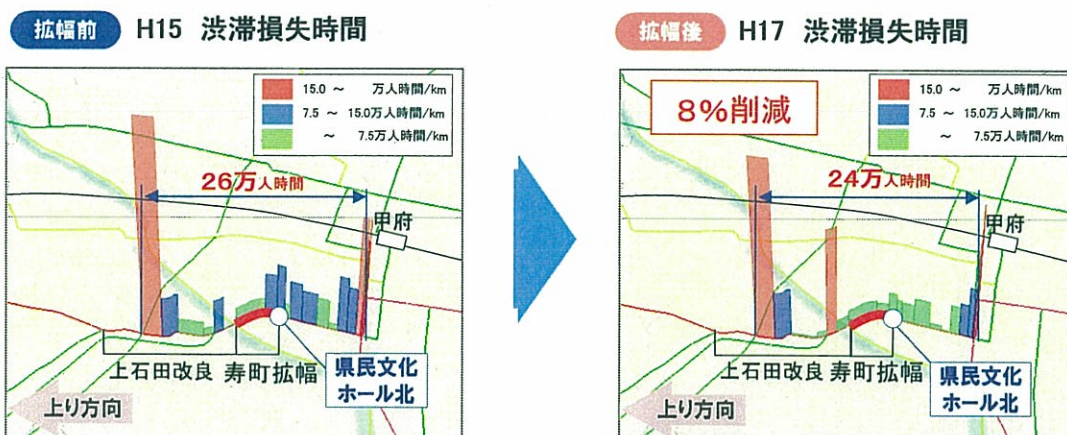
下り方向 **渋滞損失時間** 下り方向

荒川橋東詰交差点を先頭にして発生していた渋滞が緩和



上り方向 **渋滞損失時間** 上り方向

県民文化ホール北交差点を先頭にして発生していた渋滞が緩和



※拡幅前：H15平日プローブデータ、拡幅後：H17平日プローブデータ



拡幅前の渋滞状況(甲府市寿町)



拡幅後の交通状況(甲府市寿町)

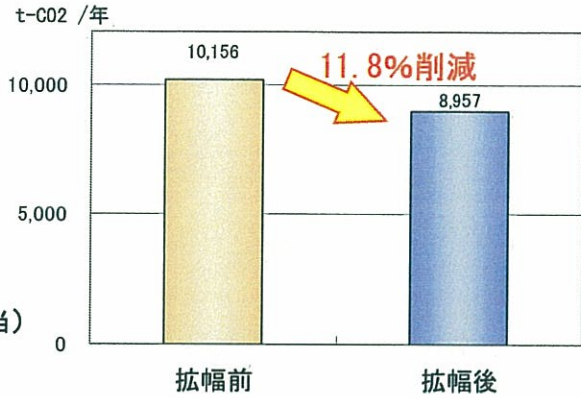
(4) 沿道環境の改善

寿町拡幅により、速度向上がはかられCO₂、NO_x、SPM排出量が削減されました。

○ CO₂ 削減率：11.8%



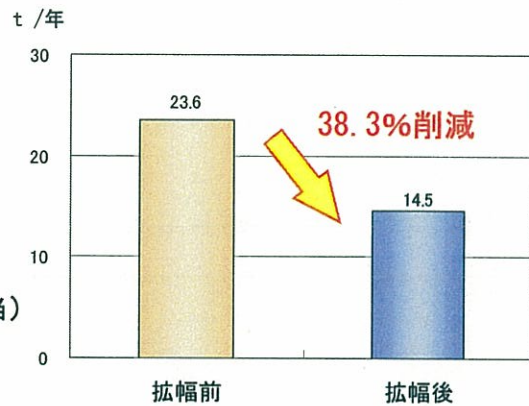
(森林約 1746ha の二酸化炭素吸収量に相当)
(日比谷公園 (約 16ha) の面積の約 7 倍に相当)



○ NO_x 削減率：38.3%



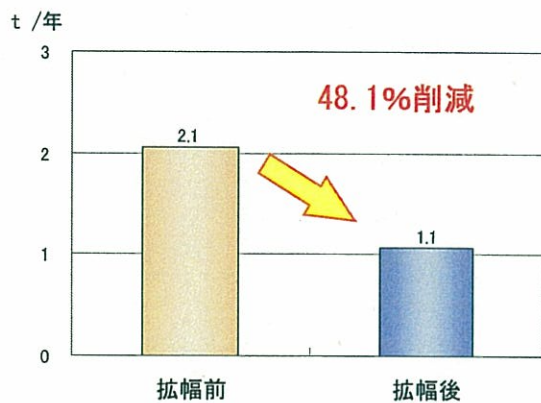
(大型観光バスの体積に換算すると約 43 台に相当)
※NO_x 1t を 523 m³ 排出量として換算
※大型観光バスの体積を 110 m³ として換算



○ SPM 削減率：48.1%



(500ml ペットボトル約 9,900 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



対象：寿町拡幅区間周辺半径 2km

排出原単位：国総研資料 141 号「自動車排出係数の算定根拠」(平成 15 年 12 月)

4. 事業遅延による社会的損失について

平成17年2月に開通した寿町拡幅（L=0.5km）について、当初計画の平成13年中の開通予定から3年間事業が遅延した結果、費用の増加と便益の減少による社会的損失は約40億円になります。

	開通年次	評価期間	費用	便益
当初計画	H13中開通予定	S61～H16	79.2 億円	36.3 億円 (H14～H16)
実績	H17.2開通		81.8 億円	0
			増加費用 2.6 億円 (=実績 81.8 億円 - 当初 79.2 億円)	減少便益 36.3 億円 (=当初 36.3 億円 - 実績 0)
			事業遅延による損失額 38.9 億円 (=増加費用 2.6 億円 + 減少便益 36.3 億円)	

	B/C
当初計画	4.0
実績	3.4

※基準年をH18として試算。金額は現在価値。

○当初計画

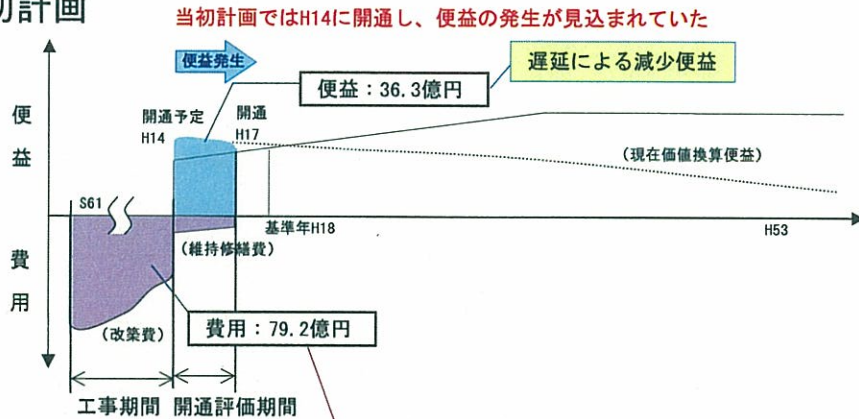


図 便益と費用の関係（当初計画）

○実績

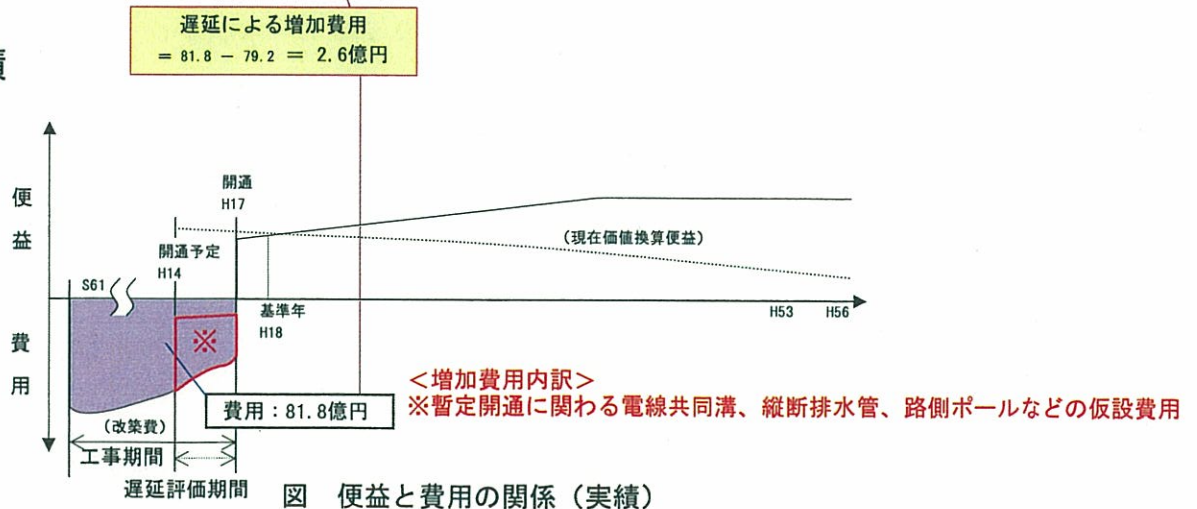


図 便益と費用の関係（実績）

5. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

当初、平成13年度の開通を目指して事業を推進してきました。

しかし、用地難航物件が存在し、用地取得に時間を要した結果、開通目標を3年遅延し、平成16年度の開通となりました。

今後、当該区間の渋滞解消など、整備効果発現するためには、引続き行う上石田改良事業を計画的に進めたいと考えます。そこで、早期に整備効果を発現するために、当初の開通目標を達成できるよう、事業推進に努めていくことが重要であると考えます。