

(再評価)

資料2-4-①

関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成25年度第7回)

一般国道52号 上石田改良

平成25年10月31日

国土交通省 関東地方整備局

目次

1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業進捗の状況	5
4. 事業の必要性に関する視点	7
5. 費用対効果	11
6. 事業進捗の見込みの視点	13
7. 今後の対応方針(原案)	14

2. 事業の目的と計画の概要

■ 国道52号(甲斐市～甲府市)の全体事業の概要

- ・ 国道52号は、沿線の開発、市街地への流入交通の増加により、国道52号の各所で交通渋滞が発生。
- ・ 国道52号のバイパスや現道拡幅については、渋滞混雑の緩和や交通安全を確保することを目的としており、昭和21年度に都市計画決定(甲斐市竜王～甲府市相生町)され、順次事業化し、整備を実施中。
- ・ 上石田改良区間には、主要な渋滞箇所である貢川交番前交差点があり、市街地において朝夕の交通混雑が著しく、慢性的な渋滞が発生していることから、当該区間の早期整備を実施。



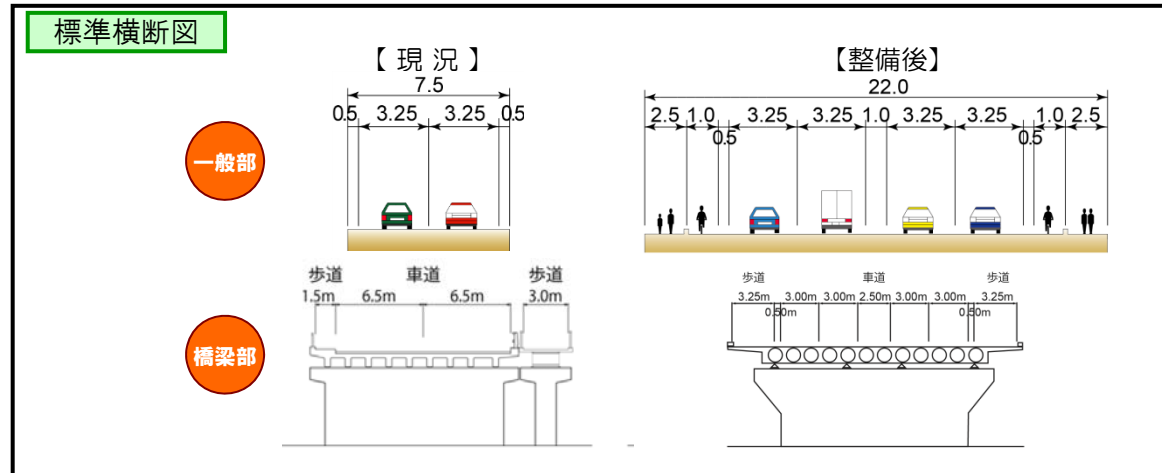
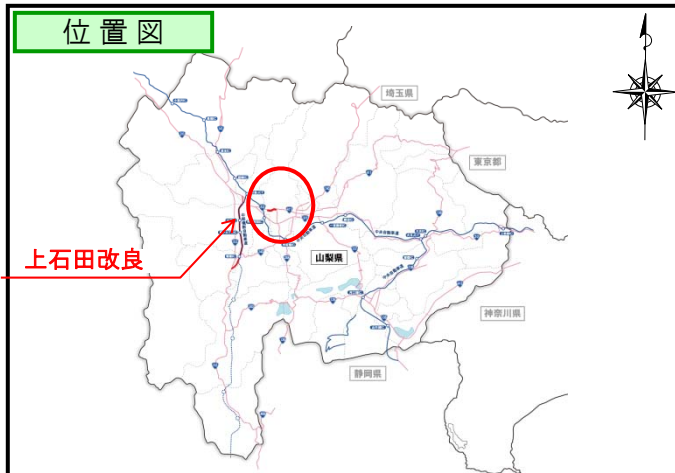
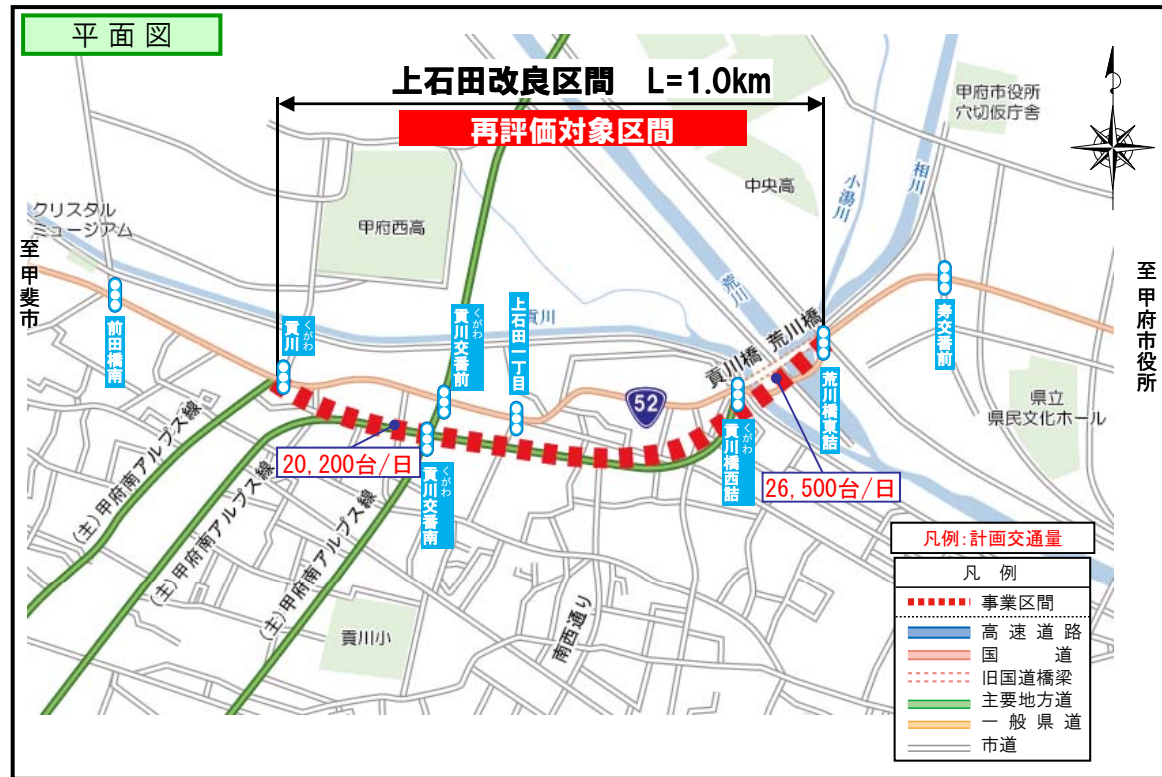
2. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- 交通渋滞の緩和及び交通安全性の向上
- 道路整備に伴う沿道環境の改善

(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
計画延長	: L=1.0km
幅員	: W=22.0m
道路規格	: 第4種第1級
設計速度	: 60km/h
車線数	: 4車線
計画交通量	: 20,200~26,500台/日
事業化	: 平成8年度
事業費	: 138億円



2. 事業の目的と計画の概要

(3) 国道52号の交通特性

- ・国道52号当該事業区間の交通特性は、周辺地域に起終点のある内々交通が62%
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が38%、周辺地域を通過するが外々交通が0%となっている。

国道52号(現道)の主な交通特性

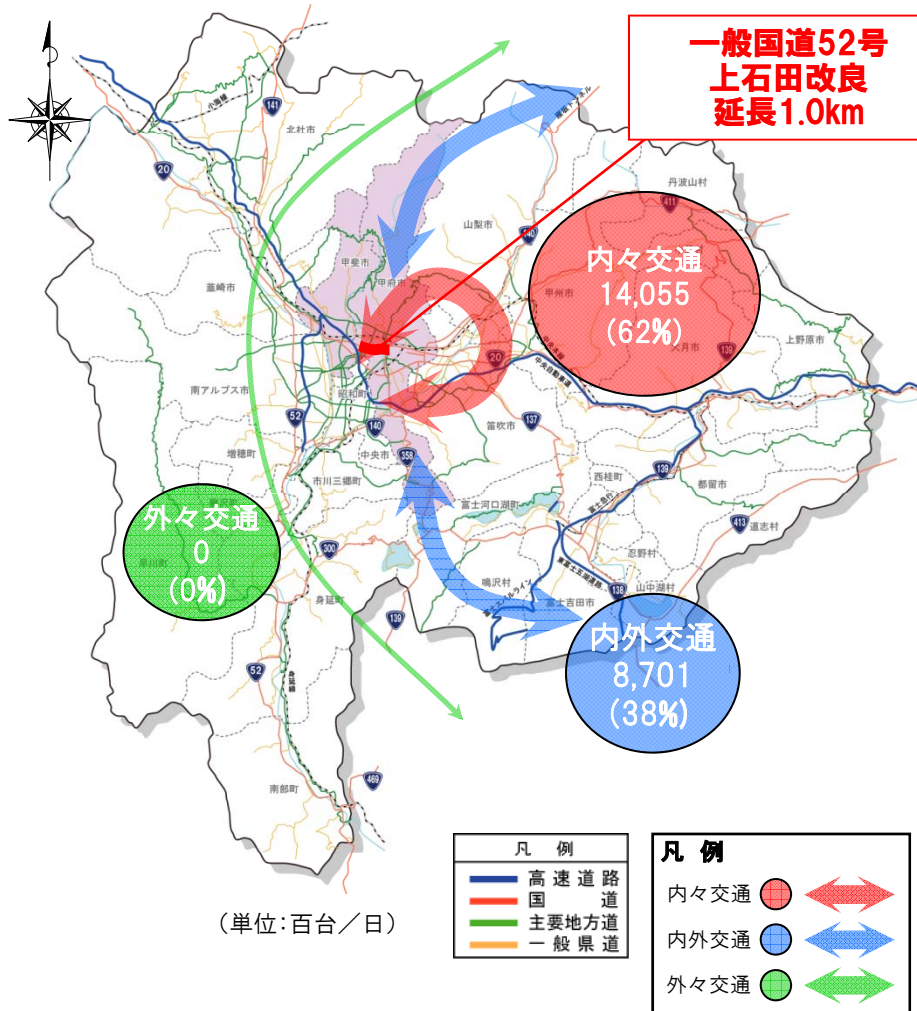


表 国道52号のOD内訳

国道52号のOD内訳	交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	141	62%
周辺地域とその他の地域(内外)	87	38%
周辺地域⇄山梨県	81	36%
周辺地域⇄他県	6	2%
通過交通(外々)	0	0%
合計	228	100%

内々交通が62%

内外交通が38%

外々交通が0%

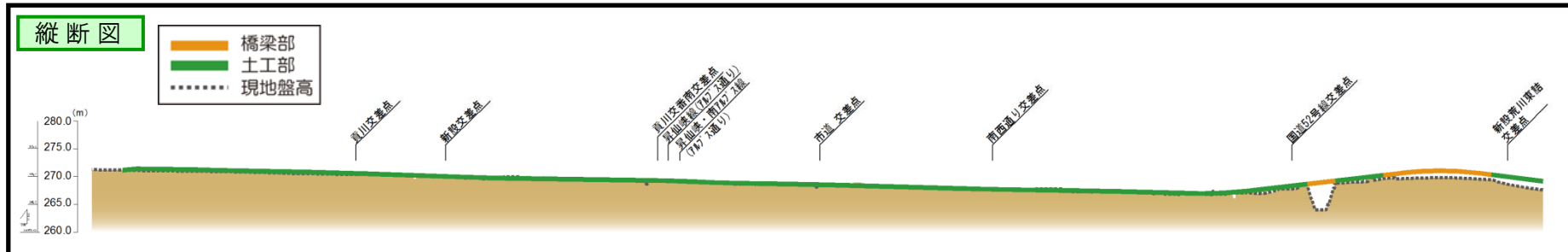
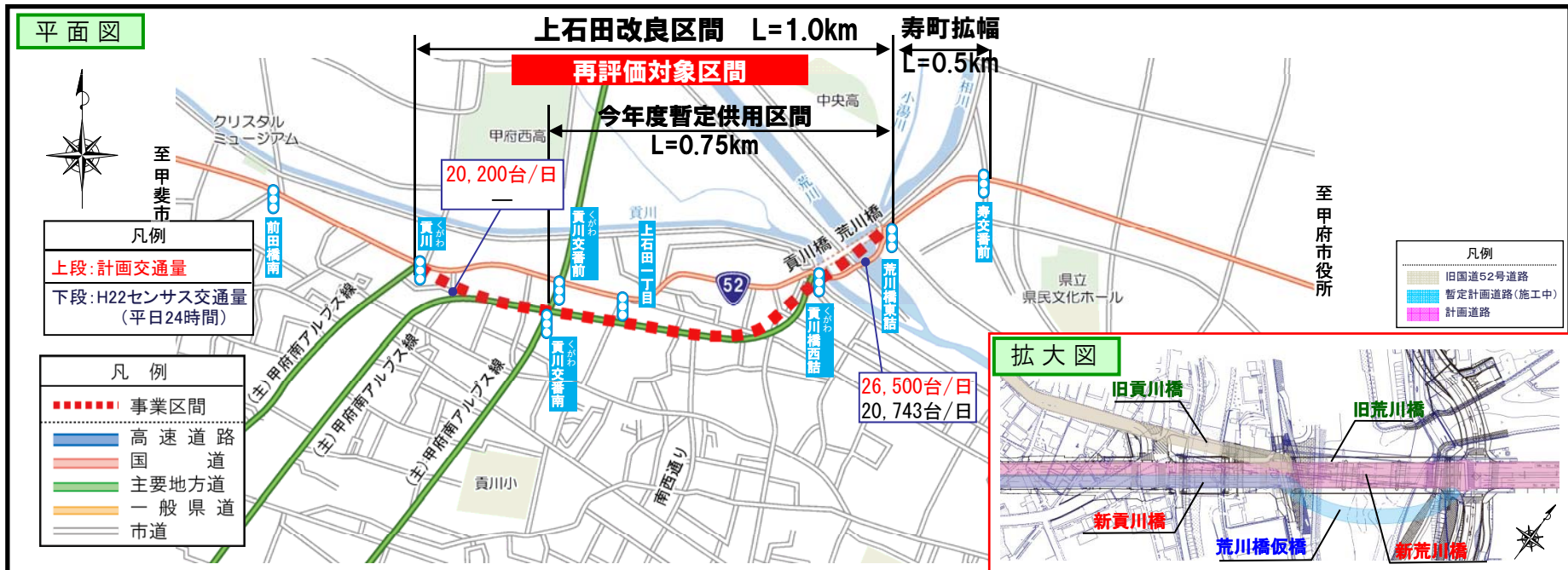
※周辺地域とは甲府市、甲斐市
※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

3. 事業進捗の状況

(1) 事業の経緯

昭和21年度:都市計画決定(甲府市相生町～甲斐市竜王)
 昭和43年度:都市計画変更(2車線⇒4車線)
 昭和61年度:寿町拡幅(L=0.5km)事業化
 平成 8年度:上石田改良事業化
 平成13年度:寿町拡幅(L=0.5km)暫定供用

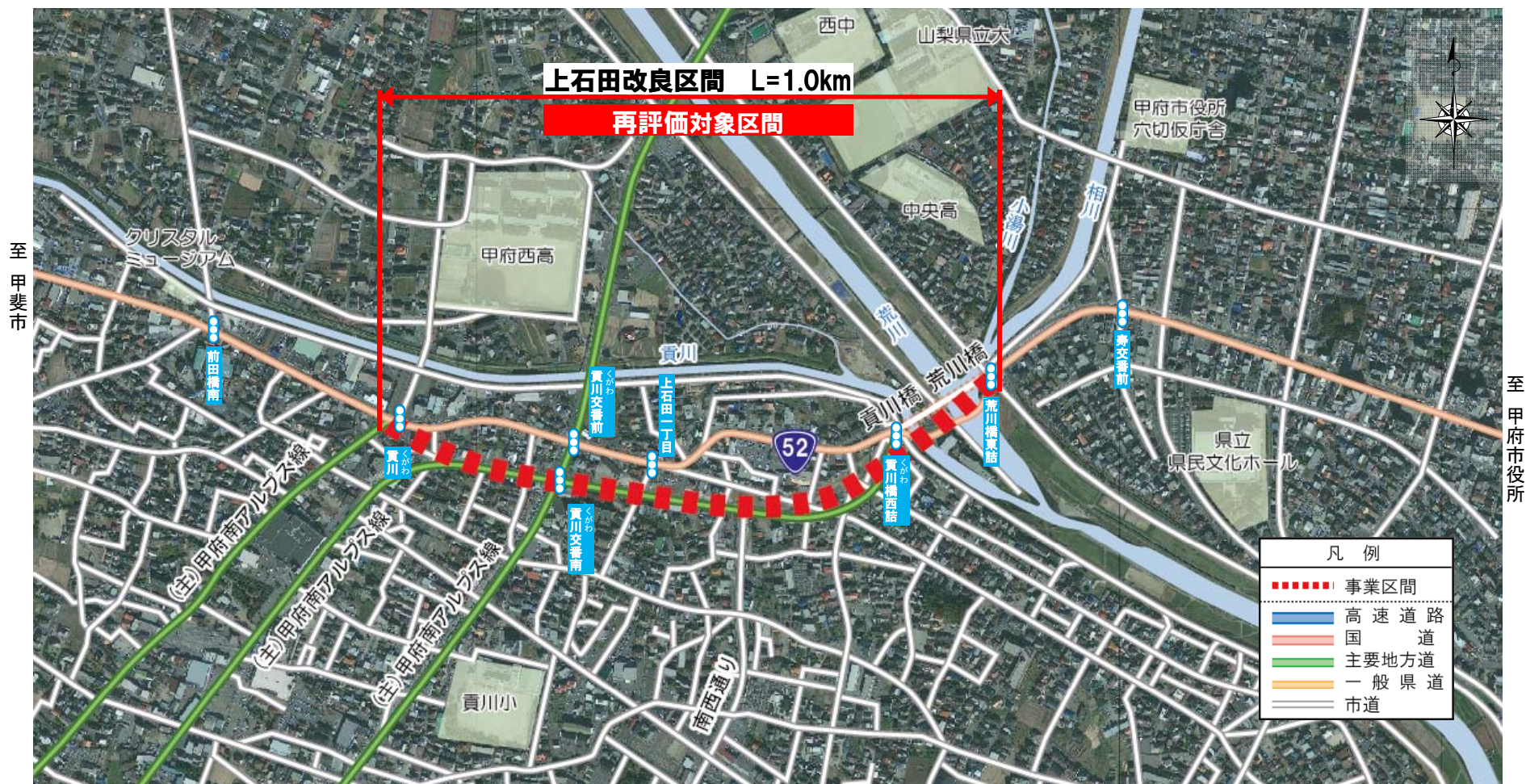
平成16年度:上石田改良用地取得着手、
 寿町拡幅(L=0.5km)完成供用
 平成17年度:工事着手
 平成21年度:荒川橋仮橋の供用・新貢川橋暫定供用
 旧荒川橋・貢川橋の撤去開始
 平成25年度:部分暫定供用予定(L=0.75km)



3. 事業進捗の状況

(2) 周辺の状況

- ・上石田改良区間周辺には学校や公共施設、住宅地などが点在。
- ・上石田改良はH8年度に事業化、H17年度より工事に着手。
- ・H21年度に荒川橋仮橋および新貢川橋の暫定供用。

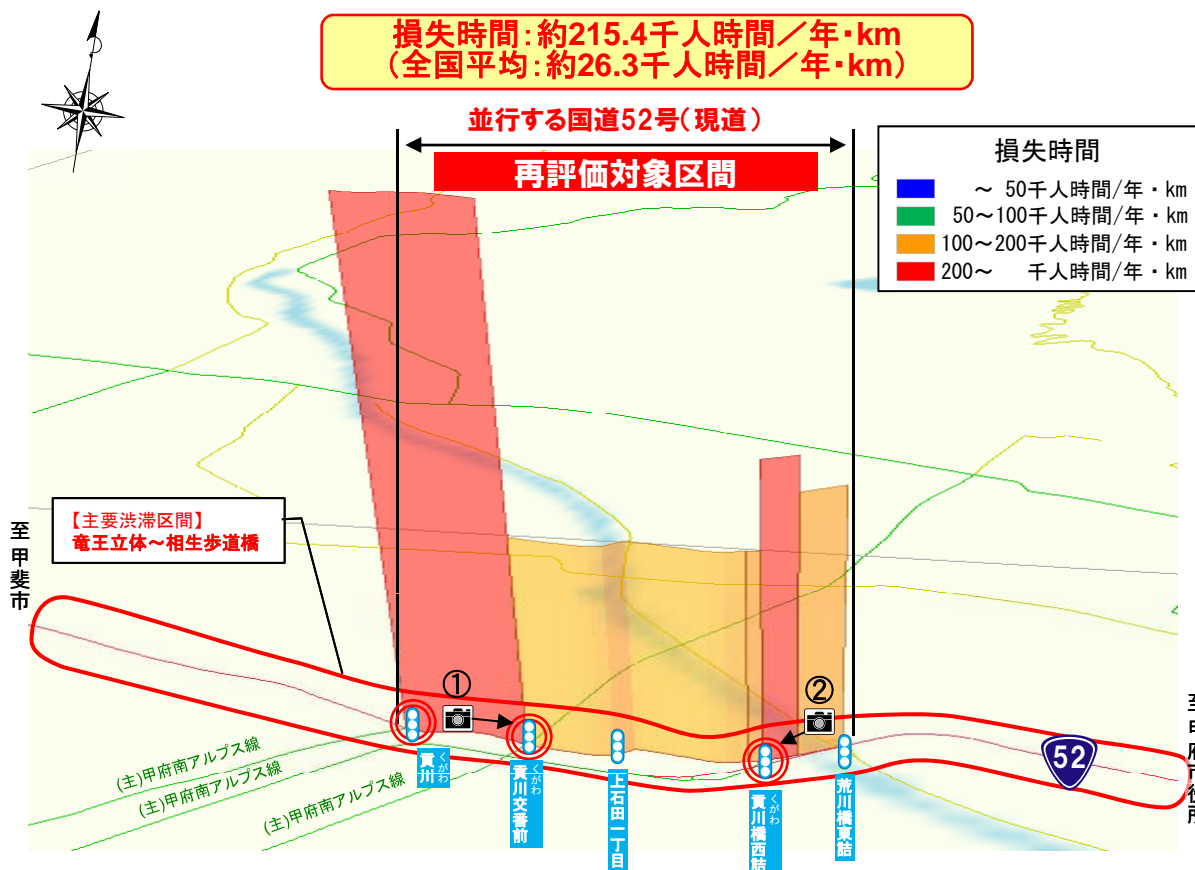


4. 事業の必要性に関する視点

(1) 国道52号の渋滞状況

- ・貢川交差点～貢川橋西詰交差点を中心に交通混雑が発生し、国道52号(現道)の損失時間は約215.4千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約8.2倍となっている。
- ・上石田改良の整備により、大型車等の通過交通がバイパスに転換し、国道52号(現道)の渋滞緩和が見込まれる。

国道52号(現道)の渋滞発生状況



資料: H21プローブ調査結果

国道52号(現道)の交通状況



写真① 貢川交番前交差点の渋滞



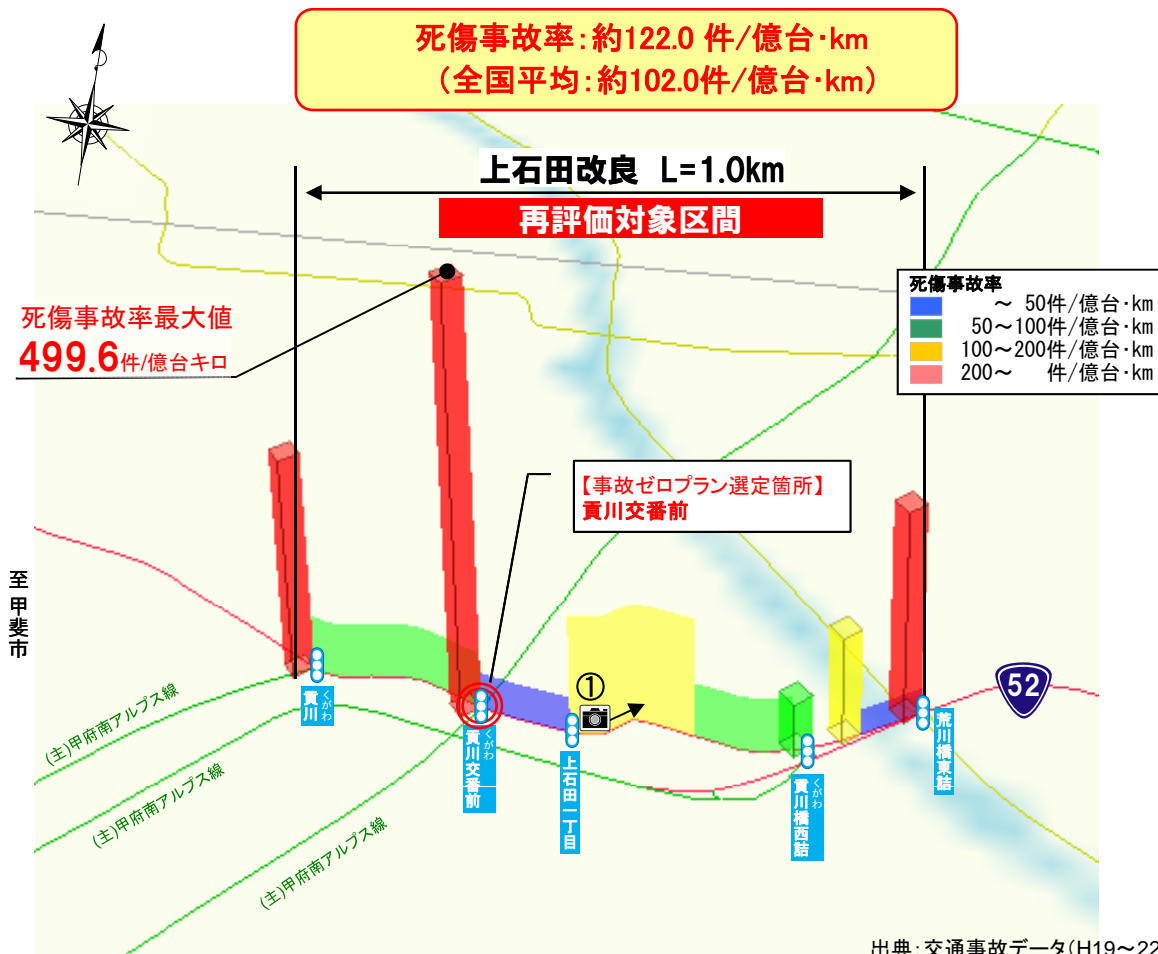
写真② 貢川橋西詰交差点の渋滞

4. 事業の必要性に関する視点

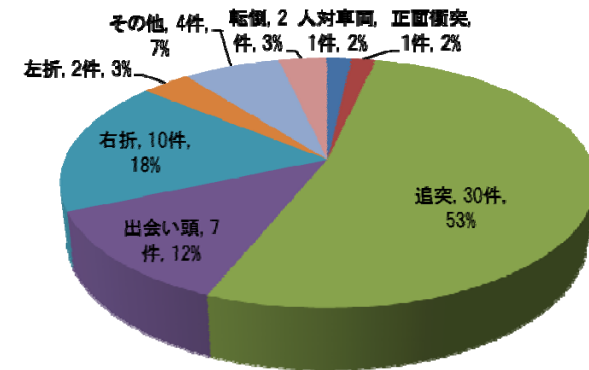
(2) 国道52号の死傷事故状況

- ・上石田改良と並行する国道52号(現道)の死傷事故率は、122.0件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)の1.2倍となっている。
- ・事故の内訳は、追突事故が約5割を占めており、要因として渋滞や線形不良による急減速が想定される。
- ・上石田改良の整備により、現道の交通が転換し、交通事故の減少や歩行者等の安全性向上が期待される。

国道52号の死傷事故発生状況



国道52号の事故類型



賈川交差点～荒川橋東詰交差点間の事故の内訳
出典: 交通事故データ(H19~22)

国道52号の線形不良箇所



写真① 見通しがきかない線形不良箇所

4. 事業の必要性に関する視点

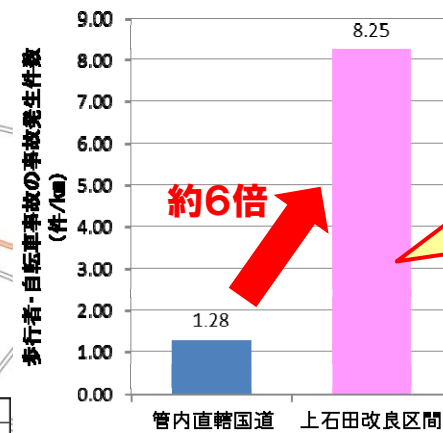
(3) 沿道環境の改善

- ・線形が悪いため、見通しが利きにくく、ドライバーも自転車・歩行者も通行に支障。
- ・歩道の未整備が1つの要因となり、歩行者・自転車が関与する事故が山梨県直轄国道平均の約6倍。
- ・上石田改良の整備により、通過交通の生活道路への流入が減少し、安全性の向上が見込まれる。

国道52号(現道)の線形不良箇所



歩行者・自転車が関与する死傷事故



歩道の未整備による狭い歩行空間が一因となり、山梨県内の直轄国道に比べ、死傷事故件数は約6倍。

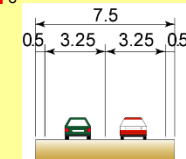


図 国道52号(現況)の標準横断面

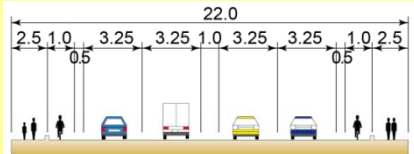


図 国道52号(整備後)の標準横断面

資料：交通事故データ (H20~H23)



写真① 見通しがきかない線形不良箇所



写真② 線形が悪いため、沿道からの合流車両が見えにくく、危険な自動車



写真③ 自転車を避け、センターラインをはみ出す自動車



写真④ 歩道がなく、狭い歩行空間を通行する自転車

4. 事業の必要性に関する視点

(4) 残事業の概要

- ・上石田改良の用地進捗率は約67%(平成25年5月末、面積ベース)
- ・荒川橋および貢川橋の上部工、電線共同溝が主な残工事。
- ・現在、荒川橋施工のため、仮橋へ交通切り回し中である。

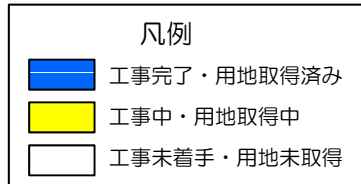


地元説明会状況



平成24年度に工事説明会を甲府市上石田地区において開催

前回評価時 H22時点	工事	<div style="width: 100%; height: 15px; background-color: yellow;"></div>	用地取得率 66%(全体)
	用地	<div style="width: 100%; height: 15px; background-color: blue;"></div>	
今回評価時 H25時点	工事	<div style="width: 100%; height: 15px; background-color: yellow;"></div>	用地取得率 67%(全体)
	用地	<div style="width: 100%; height: 15px; background-color: blue;"></div>	



5. 費用対効果

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3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】

■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

■計算条件

- ・基準年次 : 平成25年度
- ・供用開始年次 : 平成30年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 20,200～26,500(台/日)
- ・総便益 : 約195億円
- ・事業費 : 約138億円
- ・費用便益比(B/C) : 1.2

〔参考：前回評価〕

- 平成22年度
- 平成30年度
- 供用後50年間
- 平成17年度道路交通センサス
- 平成42年度
- 20,000～27,800(台/日)
- 約184億円
- 約138億円
- 1.3

5. 費用対効果

■事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	160億円	28億円	7.0億円	195億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.2	4.9%
	152億円		4.7億円	157億円		

■残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	160億円	28億円	7.0億円	195億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	7.7	26.9%
	21億円		4.7億円	25億円		

注1) 便益・費用については、平成25年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 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。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

基準年：平成25年度

6. 事業進捗の見込みの視点

- ・昭和21年度に都市計画決定、昭和43年度に都市計画変更。
- ・平成8年度に事業化され、平成16年度から用地着手。平成17年度から工事着手。
- ・荒川橋～アルプス通は平成25年度に4車線で供用予定。
- ・アルプス通～貢川交差点の用地取得は、平成24年度から着手。
- ・全体の用地取得率は、67%完了(平成25年5月末、面積ベース)。
- ・引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期の全線供用を目指す。

■事業の計画から完成までの流れ

年度		S21	S43	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
都市計画決定		決定	変更																							
事業化				事業化																						
関係機関協議																										
設計・用地説明会				計画	設計	測量					設計用地			用地	設計					設計用地						
荒川橋 ～ アルプス通 L=0.75km	測量・調査・設計																									
	用地										幅杭 測量	用地 着手	40%	64%	70%	86%	99%	完了								
	工事												橋梁	橋梁	橋梁	橋梁	橋梁	橋梁	橋梁	橋梁 改良	橋梁	完成				
アルプス通 ～ 貢川交差点 L=0.25km	測量・調査・設計																									
	用地																				用地着手 8%				完了	
	工事																							舗装	舗装	舗装

前回再評価

今回再評価

7. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・貢川交差点～貢川橋西詰交差点を中心に交通混雑が発生し、国道52号(現道)の損失時間は約215.4千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約8.2倍となっている。
- ・上石田改良と並行する国道52号(現道)の死傷事故率は、122.0件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)の1.2倍となっている。
- ・線形が悪いため、見通しが利きにくく、ドライバーも自転車・歩行者も通行に支障。
- ・歩道の未整備が1つの要因となり、歩行者・自転車が関与する事故が山梨県直轄国道平均の約6倍。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成8年度に事業化され、平成16年度から用地着手。平成17年度から工事着手。
- ・荒川橋～アルプス通は平成25年度に4車線で供用予定。
- ・全体の用地取得率は、67%完了(平成25年5月末、面積ベース)。
- ・引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期の全線供用を目指す。

(3) 都道府県・政令市からの意見

一般国道52号は静岡県静岡市と山梨県甲府市を結ぶ重要な幹線道路です。本事業区間は二車線で、歩道もなく、道路線形も悪いうえに、主要幹線道路と短区間で交差しているため、慢性的な交通渋滞の発生や歩行者の安全確保の面からも多くの問題を抱えている箇所でもあります。

今年度末には、甲府南アルプス線(通称 アルプス通り)より東側(甲府より)約750mが部分供用となる予定で、歩行者の安全確保や電線の地中化による景観の向上などが期待されています。

ただ、県としては上記問題の解決には、全線の早期供用が是非とも必要と考えており、残区間の早期完成を切にお願いします。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は交通混雑の緩和、安全性の向上、沿道環境の改善の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。