

(再評価)

資料 3 - 5 - ①

平成 28 年度 第 4 回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一般国道52号 上石田改良

平成28年9月2日

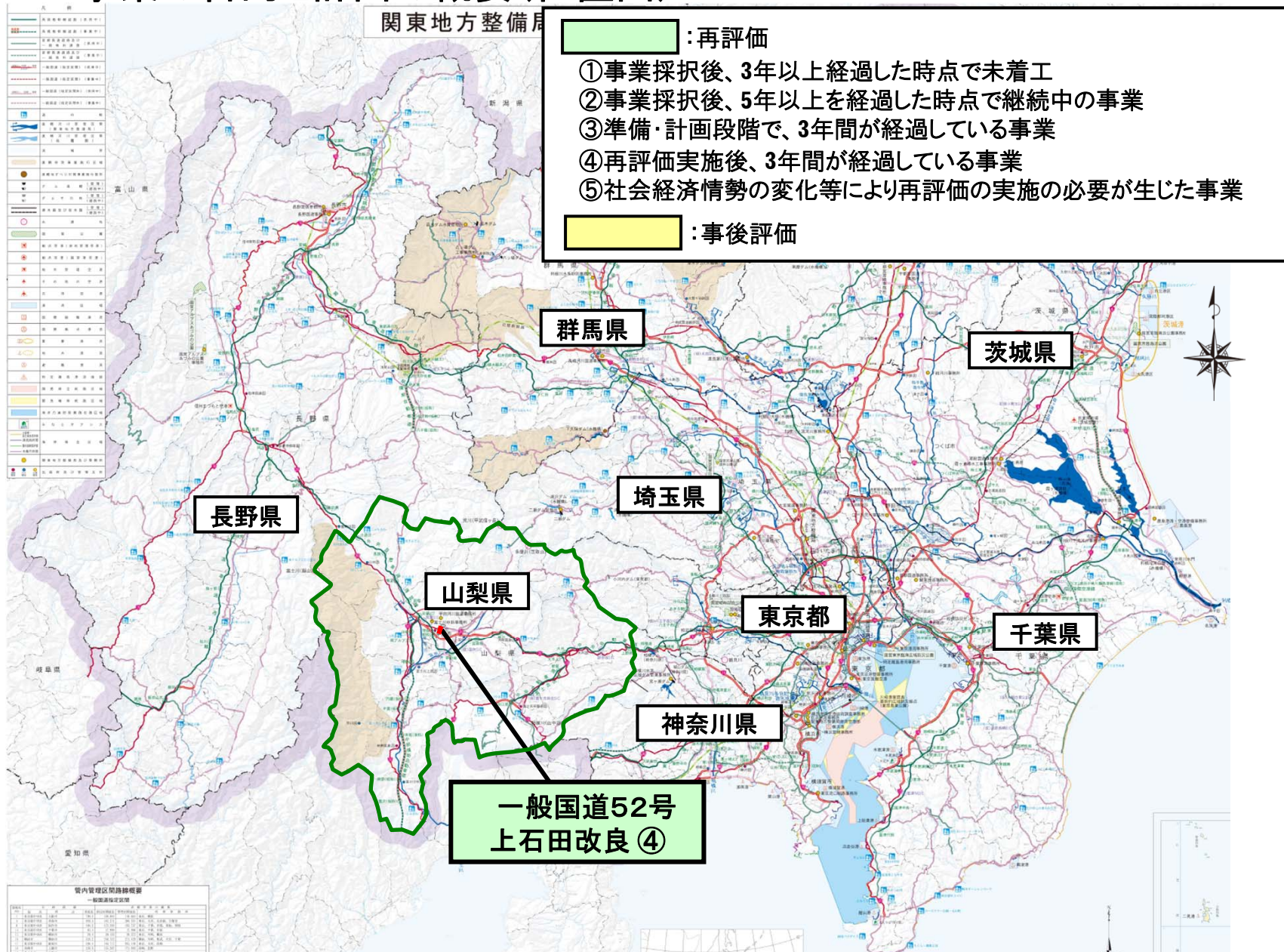
国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況	.....	8
3. 事業の評価	.....	11
4. 事業の見込み等	.....	13
5. 関連自治体等の意見	.....	14
6. 今後の対応方針(原案)	.....	15

1. 事業の概要

(1) - 1 事業の目的と計画の概要(位置図)



1. 事業の概要

(1) - 2 事業の目的と計画の概要

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

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 : 1.0km
 幅員 : 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 : 19,900~26,700台/日
 事業化 : 平成8年度
 事業費 : 約138億円

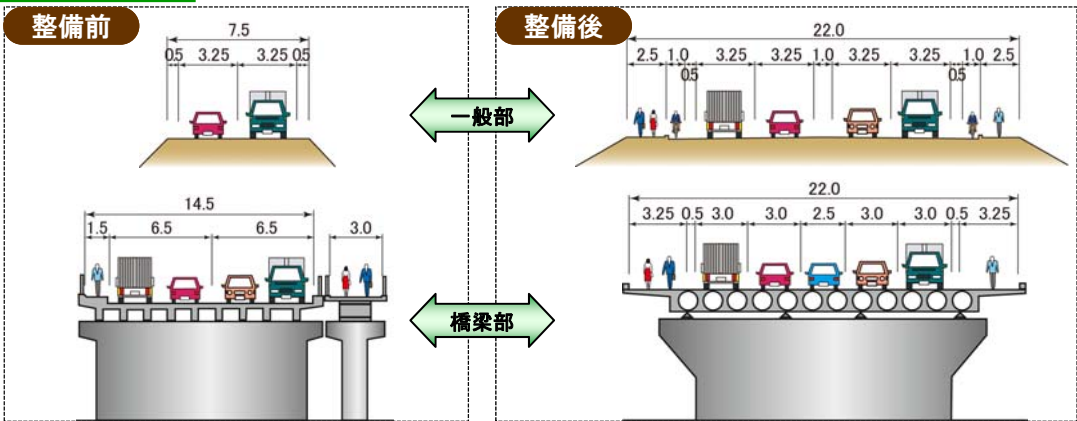
平面図



位置図



標準横断面図



1. 事業の概要

(1) - 3 事業の目的と計画の概要(周辺の状況)

- ・上石田改良区間は、甲府市役所、山梨県庁、JR甲府駅、学校や公共施設等、甲府の中心市街地にほど近いエリアに立地。住宅地などが連担する地域。
- ・上石田改良はH8年度に事業化、H17年度より工事に着手。
- ・平成21年度に荒川橋仮橋および新貢川橋の暫定開通、平成26年4月に延長0.75kmを4車線開通。



1. 事業の概要

(1) - 4 事業の目的と計画の概要(国道52号現道の交通特性)

- ・国道52号当該事業区間の交通特性は、周辺地域内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

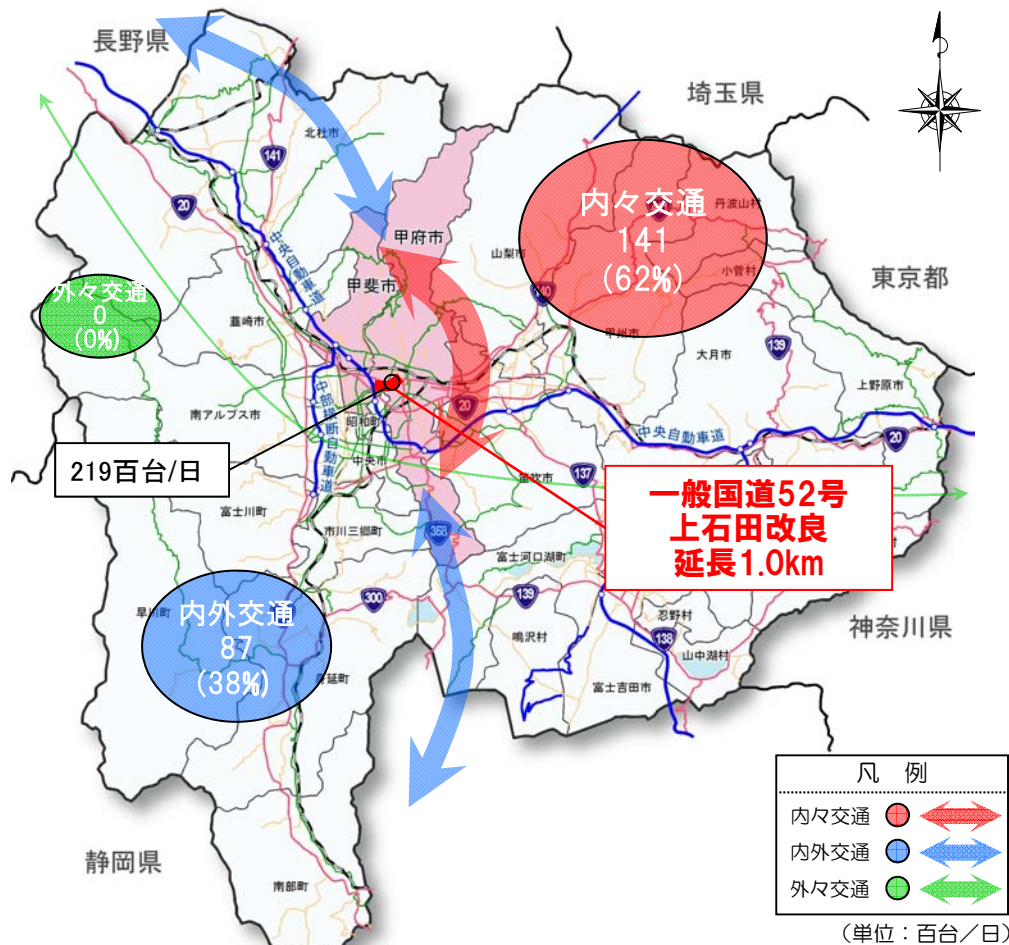


表 国道52号のOD内訳

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%

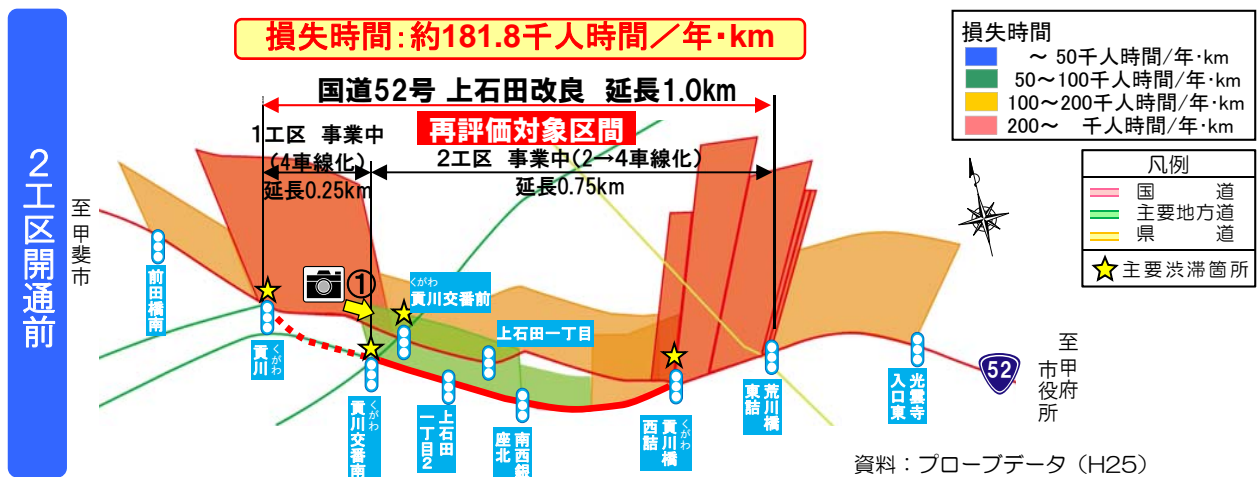
※周辺地域は、当該事業が通過する甲府市、甲斐市
 ※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

1. 事業の概要

(2) - 1 事業の必要性(国道52号(現道)の渋滞状況)

- ・国道52号(現道)の損失時間は、約148.5千人時間/年・kmで、2工区開通前後で比較すると、約2割改善。
- ・当該区間には、主要渋滞箇所を選定されている交差点が4箇所存在している状況。
- ・残る1工区の整備により、交通が4車線区間に転換し、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

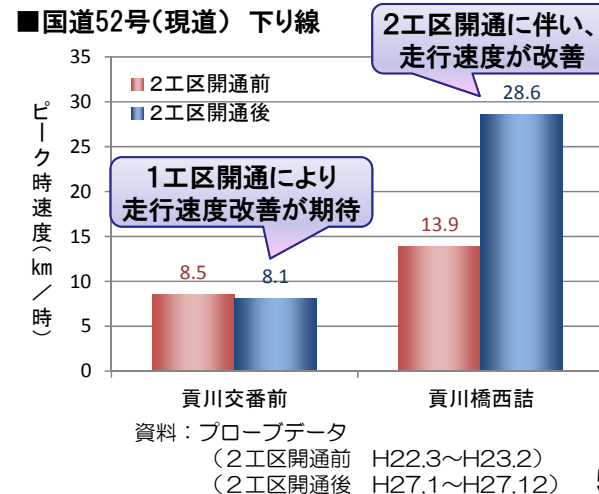


国道52号(現道)の渋滞状況



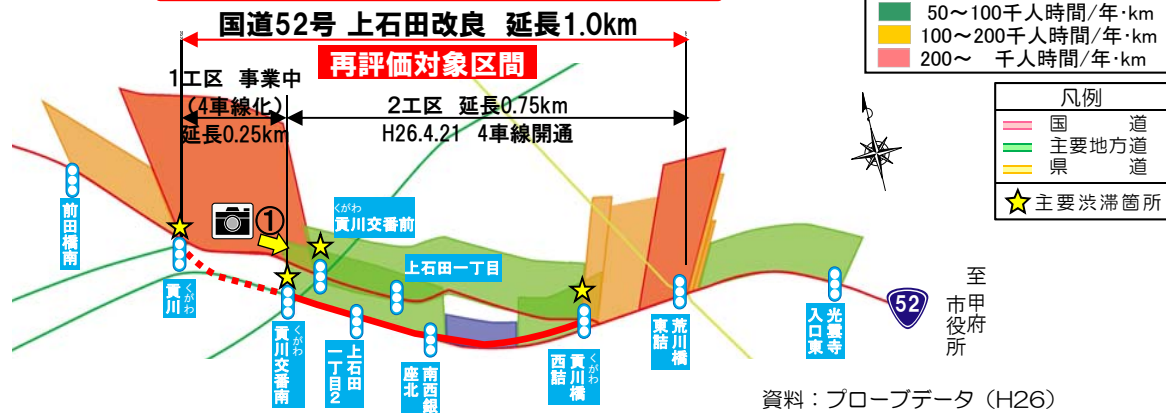
写真① 貢川交番前交差点の渋滞状況

主要渋滞箇所の速度



2工区開通後

損失時間: 約148.5千人時間/年・km



1. 事業の概要

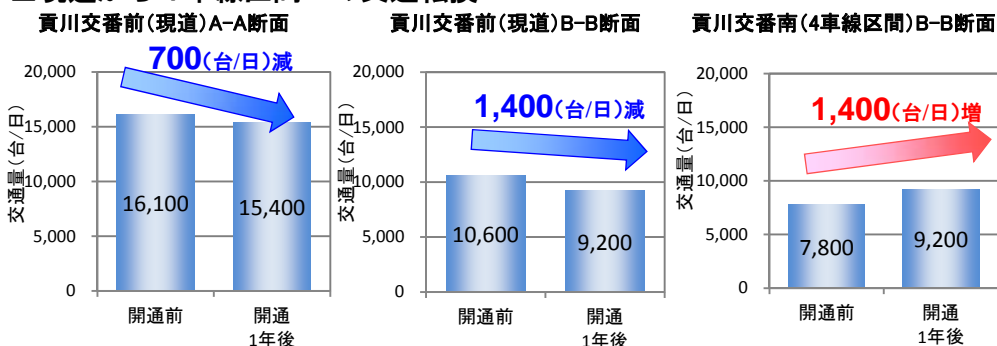
(2) - 3 事業の必要性(沿道環境の改善)

- ・2工区は平成26年4月21日の4車線開通により、現道の交通量が4車線化区間に1,400台/日転換しており、1工区でも同様の転換が見込まれる。
- ・歩行空間が狭小な現道から、歩道設置により十分な歩行空間が確保された4車線化区間に転換することで、道路利用者のうち約9割が安心感の向上を実感。

交通の円滑化



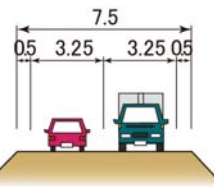
■現道から4車線区間への交通転換



■調査日 開通前:平成24年10月11日(木)、開通1年後:平成27年3月10日(火)

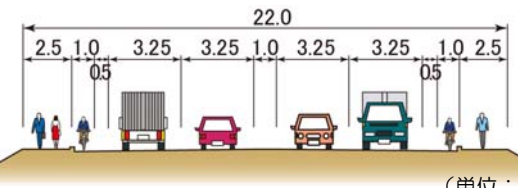
道路利用者の安心感の向上

1工区側現道



写真①: 1工区側現道 (2車線)

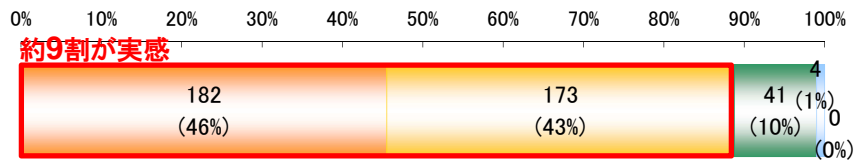
1工区側新道



写真②: 1工区側新道の完成イメージ (4車線) (2工区)

■道路利用者へのアンケート結果

Q 4車線化した区間では歩道が広く、自転車専用通行帯も設置されたことで、昨年度まで(平成26年3月以前)と比べて、安心感が向上したと感じますか。



約9割が実感 (n=400)

資料: WEBアンケート結果 (H27.2実施)

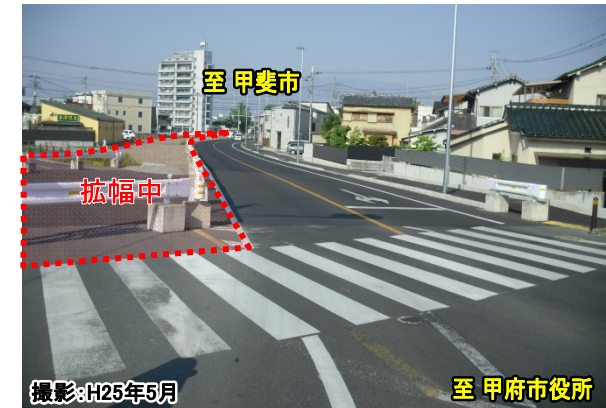
2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

- ・上石田改良の用地進捗率は約68%（平成28年3月末、面積ベース）。
- ・平成26年4月に2工区が4車線開通。
- ・平成24年から1工区において用地取得を推進しており、今後、全線開通を目指して整備を推進。



■ 貢川橋西詰交差点付近の整備状況



平成25年度の状況写真



平成28年度の状況写真

評価時	工事		用地取得率 67%(全体)
	完了	未着手	
前回 評価時 H25	■	■	67%(全体)
今回 評価時 H28	■	■	

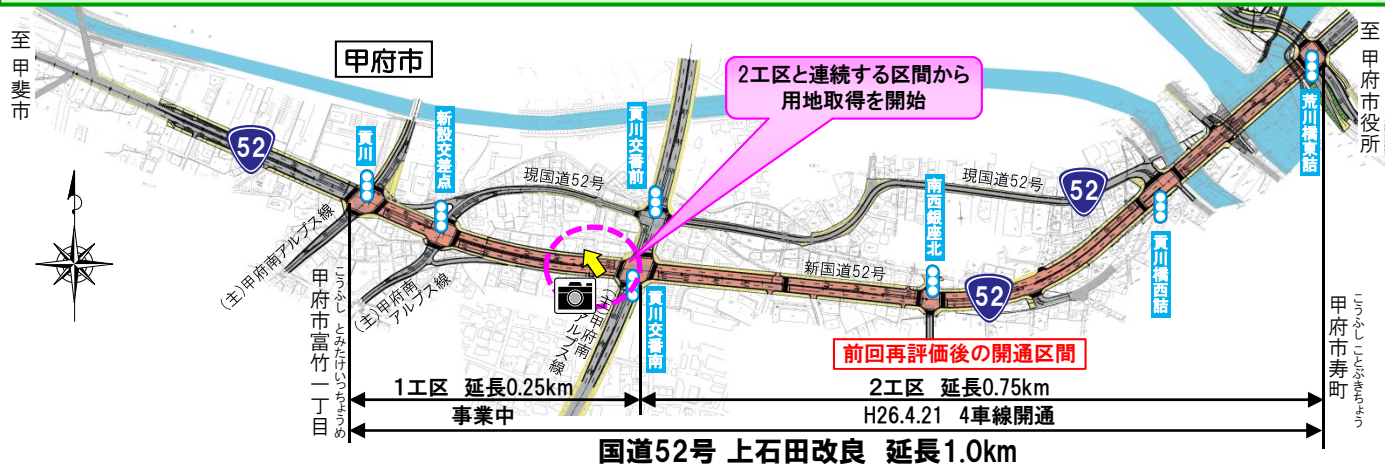
凡例	
■	工事完了・用地取得済み
■	工事中・用地取得中
□	工事未着手・用地未取得

2. 事業の進捗状況

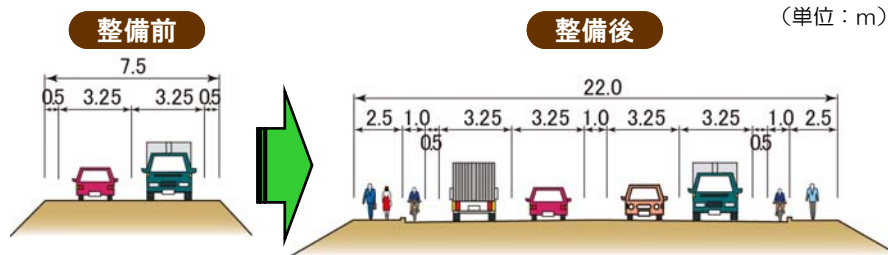
(3) 前回再評価からの進捗状況(用地取得の状況)

- ・前回再評価後の平成26年4月21日に2工区が完成し、供用開始。
- ・残る1工区について、平成29年度の事業完了を目指すために、平成24年度から用地取得を開始。
- ・ボトルネックの解消に向け、先行して交差点改良を行い、順次拡幅を実施。そのため、既開通区間から連続して用地買収を開始。
- ・しかし、代替地要求等で用地交渉に時間を要したことや、連絡先不明者への対応、相続未登記による権利者未確定地についての相続手続きに期間を要している。用地買収は平成31年度までに完了する見込み。
- ・以上のことから、全体の事業期間を平成29年度から平成32年度に変更する。

用地の取得状況



1工区の標準横断面図



1工区の仕事スケジュールの変更

年度	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
1工区 延長0.25km	測量・調査・設計	→											
	用地			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
(アルプス通 ~ 貢川交差点)													
工事									→	→	→	→	→

→ 前回評価時
→ 今回評価時

前回再評価 今回再評価

開通開始時年次

3. 事業の評価

■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。

1) 計算条件

・基準年次	: 平成28年度
・供用開始年次	: 平成33年度
・分析対象期間	: 開通後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	: 19,900～26,700(台/日)
・事業費	: 約138億円
・総便益(B)	: 約189億円(約482億円※)
・総費用(C)	: 約175億円(約147億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1.1

〔参考：前回評価〕

平成25年度
平成30年度
開通後50年間
平成17年度道路交通センサス
平成42年度
20,200～26,500(台/日)
約138億円
約195億円(約501億円※)
約157億円(約146億円※)
1.2

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の評価

2) 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)
	152億円	30億円	7.2億円	189億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.1
	170億円		5.1億円	175億円	

3) 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)
	122億円	26億円	8.1億円	156億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	10.0
	14億円		1.2億円	16億円	

注1) 便益・費用については、平成28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28年度

4. 事業の見込み等

- ・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。
- ・2工区(荒川橋～アルプス通)の0.75kmは平成26年4月に4車線開通。
- ・1工区(アルプス通～貢川交差点)の0.25kmの用地取得は、平成24年度から着手。
- ・全体の用地取得率は、68%完了(平成28年3月末、面積ベース)。
- ・用地交渉や権利者未確定地の相続手続きに時間を要したため、供用開始年度が平成29年度から平成32年度へ3年延期。
- ・引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期の全線開通を目指す。

■事業の計画から完成までの流れ(上石田改良)

年 度	S21	S22 ～ S42	S43	S44 ～ H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	
都市計画決定	都計決定		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												
2工区 延長 0.75km (荒川橋 ～ アルプス通)	測量・調査・設計																														
	用地											幅杭 測量	用地 着手	40%	64%	70%	86%	90%	完了												
	工事													橋梁	橋梁	橋梁	橋梁	橋梁	橋梁	橋梁改良	橋梁	完成									
1工区 延長 0.25km (アルプス通 ～ 貢川交差点)	測量・調査・設計																														
	用地																					用地 着手 8%	10%	10%	11%				完了		
	工事																									舗装	舗装	舗装			

前回再評価 今回再評価

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である
 ※平成28年3月末現在、用地取得率：面積ベース

5. 関連自治体等の意見

■ 都道府県・政令市からの意見

山梨県知事からの意見：

一般国道52号上石田改良は、甲府都市圏に於ける重要な幹線道路に位置付けられており、当区間の整備により、渋滞の緩和、事故の減少、良好な沿道環境の形成、緊急輸送路が確保されるなど、必要性が高い事業である。

平成26年4月には、甲府南アルプス線(通称アルプス通り)までが部分供用となり、渋滞の緩和や歩行者の安全確保等に一定の成果が得られている。

しかし、供用終点部のアルプス通りにおいては、交差点が近接していることから、自動車交通が輻輳するなど、交通渋滞や安全確保の課題が残されている。

上記問題の解決には、全線供用が必要不可欠と考えており、引き続き、残区間の早期完成に努めていただきたい。

6. 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148.5千人時間/年・kmである。
- ・国道52号(現道)の死傷事故率は、130.9件/億台・kmと山梨県内の国道52号平均の約1.6倍。
- ・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、貢川交番前交差点と貢川交番南交差点との交差点距離が短く、国道52号(現道)と2工区へのクランク交通が錯綜。
- ・歩行空間が狭小な現道から、歩道設置により十分な歩行空間が確保された4車線化区間に転換することで、約9割の利用者が安心感の向上を実感。

(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。
- ・2工区(荒川橋～アルプス通)の0.75kmは平成26年4月に4車線開通。
- ・1工区(アルプス通～貢川交差点)の0.25kmの用地取得は、平成24年度から着手。
- ・全体の用地取得率は、68%完了(平成28年3月末、面積ベース)。
- ・用地交渉や権利者未確定地の相続手続きに時間を要したため、供用開始年度が平成29年度から平成32年度へ3年延期。
- ・引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期の全線開通を目指す。

(3) 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。