

(再評価)

資料 3－6－①

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138号 新屋拡幅

平成28年9月2日

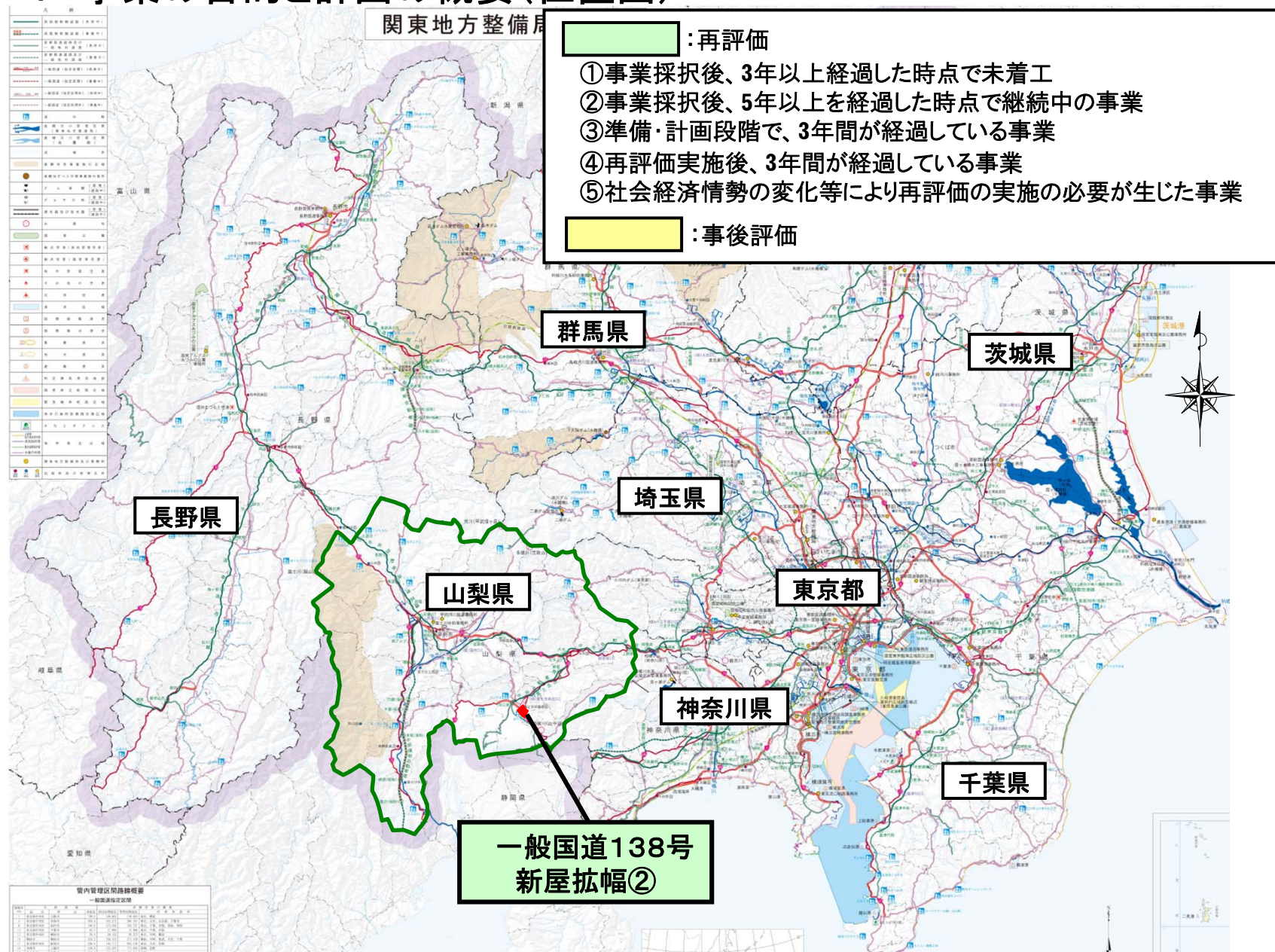
国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
2. 事業の進捗状況	10
3. 事業の評価	16
4. 事業の見込み等	18
5. 関連自治体等の意見	19
6. 今後の対応方針(原案)	20

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

- ・国道138号の慢性的な渋滞の緩和
- ・交通安全の向上
- ・観光産業等地域経済への貢献
- ・地域生活の快適性

計画の概要

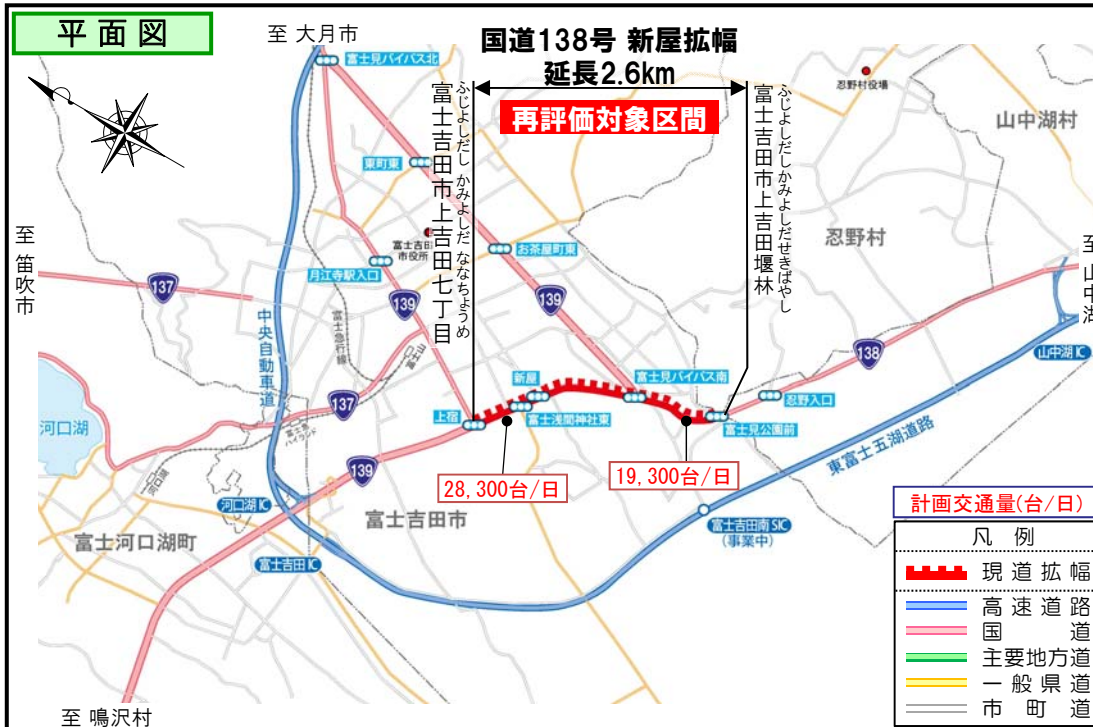
区間 : 自)山梨県富士吉田市上吉田七丁目
やまなしけんふじよしだしかみよしだせきばやし
至)山梨県富士吉田市上吉田堰林

計画延長 : 2.6km
幅員 : 24.0m
道路規格 : 第4種第1級
設計速度 : 60km/h
車線数 : 4車線(現況2車線→4車拡幅)
計画交通量 : 19,300～28,300台/日
事業化 : 平成24年度
事業費 : 約80億円

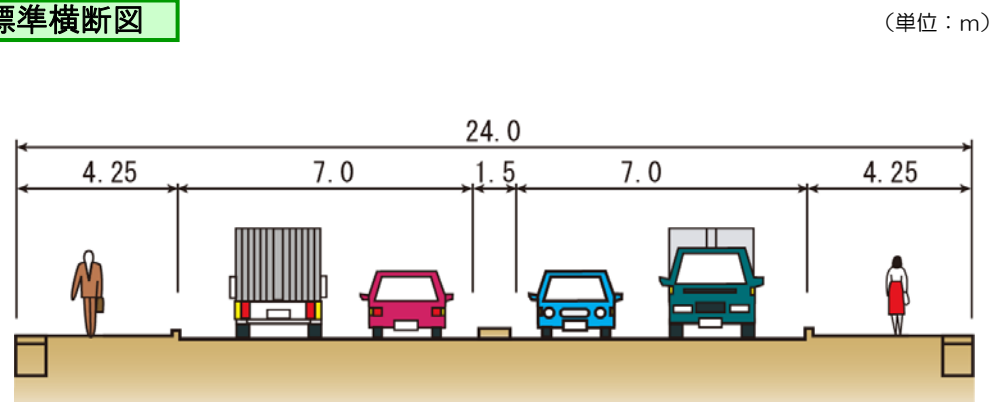
位置図



平面図



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)

- ・国道138号は、上宿交差点から山中湖を経て静岡県の御殿場市を結ぶ幹線道路である。
- ・新屋拡幅区間は住宅地を通過しており、周辺には北口本宮富士浅間神社や道の駅富士吉田等の施設が立地している。



1. 事業の概要

(1)－4 事業の目的と計画の概要(国道138号現道の交通特性)

- ・新屋拡幅区間の交通特性は、周辺地域内に起終点のある内々交通が29%。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が43%、周辺地域を通過する外々交通が28%となっている。

国道138号現道の主な交通特性



表 国道138号現道のOD内訳

国道138号現道のOD内訳	交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	48	29%
周辺地域とその他の地域(内外)	72	43%
周辺地域⇄山梨県	25	15%
周辺地域⇄他県	46	28%
通過交通(外々)	47	28%
合計	166	100%

内々交通が29%

内外交通が43%

外々交通が28%

※周辺地域とは富士吉田市、忍野村、山中湖村

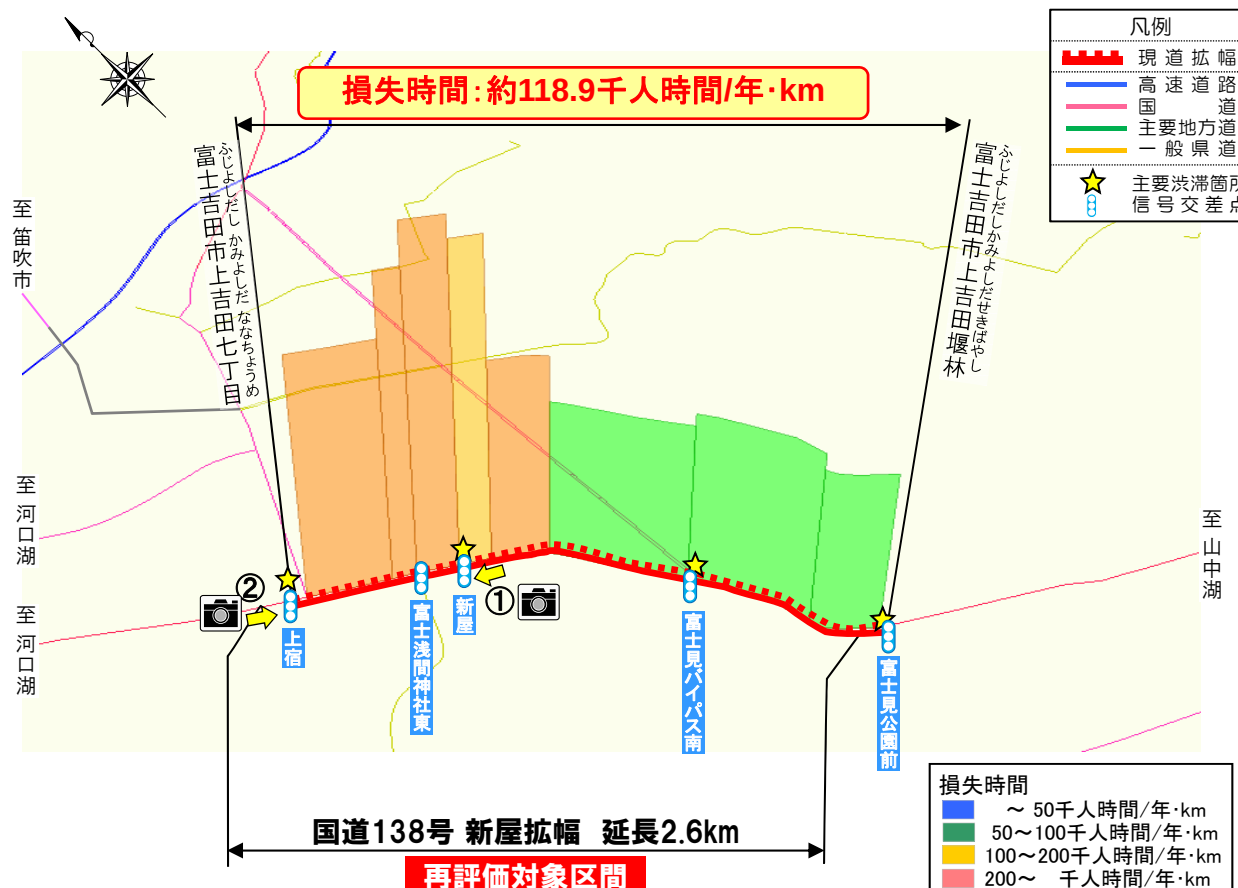
※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

1. 事業の概要

(2)－1 事業の必要性(国道138号(現道)の渋滞状況)

- ・国道138号(現道)の損失時間は、約118.9千人時間/年・km。
- ・主要渋滞個所に選定されている交差点が4箇所存在している状況。
- ・国道138号(現道)の渋滞が地域住民の移動阻害を引き起こし、地域生活の快適性が低下。
- ・新屋拡幅の整備により、国道138号(現道)の交通容量が拡大し、渋滞緩和や地域生活の快適性向上が見込まれる。

国道138号(現道)の渋滞発生状況

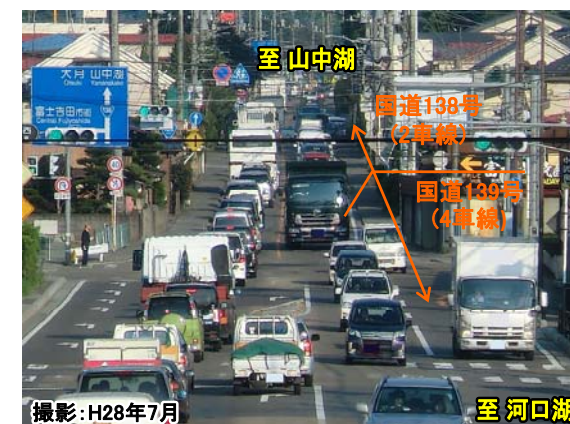


資料：民間プローブデータ (H26)

国道138号(現道)の渋滞状況



写真① 新屋交差点の渋滞状況



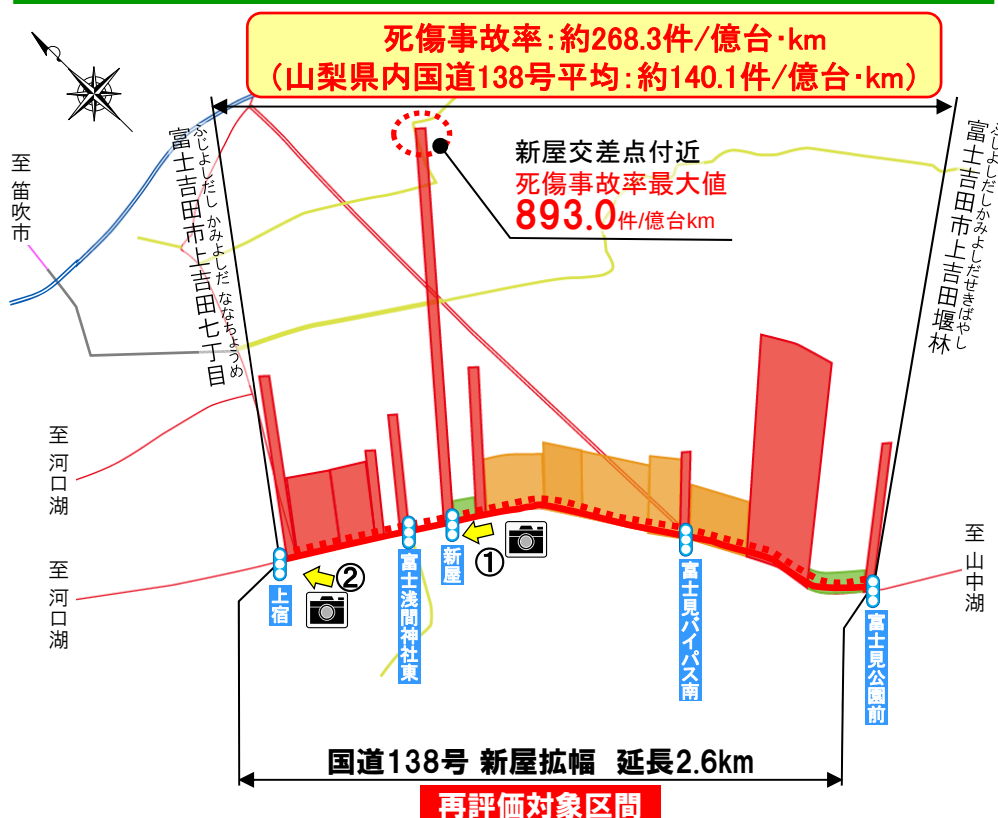
写真② 上宿交差点の渋滞状況

1. 事業の概要

(2)－2 事業の必要性(国道138号(現道)の死傷事故状況)

- ・国道138号(現道)の死傷事故率は、新屋拡幅区間で約268.3件/億台・km。
- ・渋滞に起因する追突事故が全体の約6割を占める。
- ・新屋拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ事故削減が見込まれる。

国道138号(現道)の死傷事故発生状況

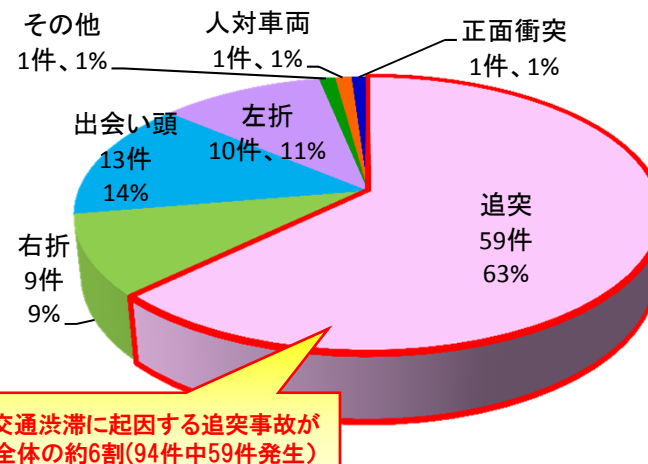


凡例	
	現道拡幅
	高速道路
	国道
	主要地方道
	一般県道
	信号交差点

死傷事故率	
	～ 50件/億台・km
	50～100件/億台・km
	100～200件/億台・km
	200～ 件/億台・km

資料：交通事故データ (H23-H26)

国道138号(現道)の事故類型



資料：交通事故データ (H23～H26)

現地状況



写真① 新屋交差点の現地状況

写真② 上宿交差点の現地状況

1. 事業の概要

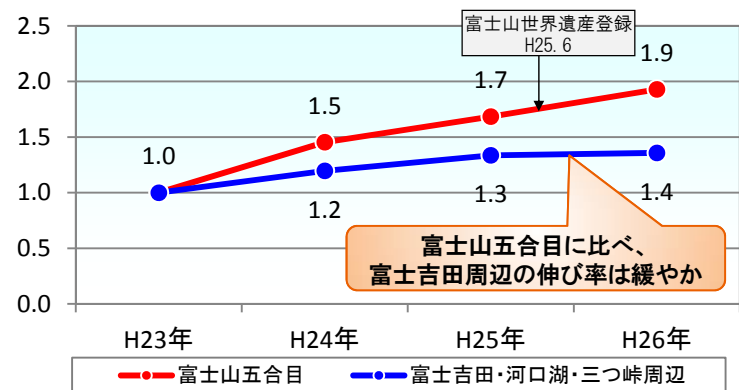
(2)－3 事業の必要性(周遊観光の支援)

- ・富士北麓地域は富士山世界遺産登録と相まって、近年観光入り込み客数は増加傾向。
- ・国道138号新屋拡幅事業の周辺には、道の駅富士吉田や北口本宮富士浅間神社などの観光施設が点在しているものの、富士山五合目と比べ、観光入り込み客数の増加傾向は低い水準で推移。
- ・新屋拡幅の整備により、点在する周辺観光施設間の所要時間が短縮し、更なる観光入込客の伸びが期待。

富士吉田・忍野八海・山中湖周辺バス【ふじっ湖号】ルート

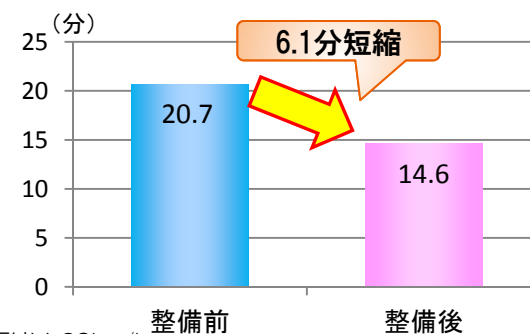


富士吉田市における観光入込客数の伸び率の推移



出典：平成26年山梨県観光入込客統計調査報告書

バスルート(富士山駅～忍野八海)の所要時間の短縮



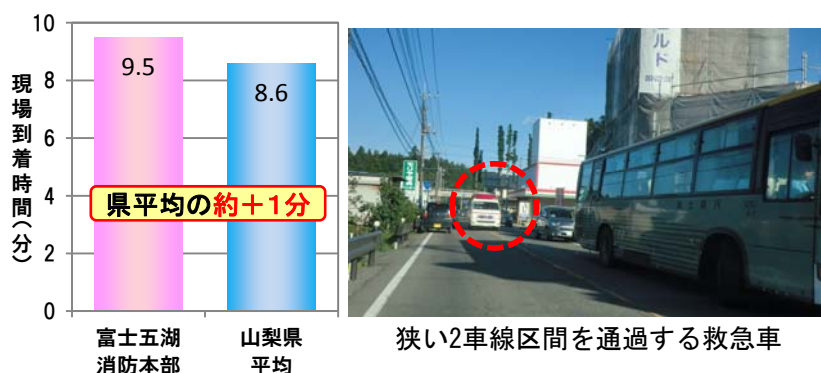
算出条件：新屋拡幅はV=60km/h、
その他区間はH27民間プロブデータ（お盆8/13～8/16の12時間平均）
起点：富士山駅、終点：忍野八海

1. 事業の概要

(2)－4 事業の必要性(地域生活の快適性(救急医療))

- ・富士吉田市は、現場までの平均到着時間が県平均を上回る地域となっており、第2次救急医療施設へ向かうためには、国道138号を経由する必要あり。
- ・国道138号(現道)は道路幅員が狭いため、追い越しができず、朝夕の渋滞時に救急車両にも支障。
- ・新屋拡幅の整備により、安全で円滑な搬送が可能となり、地域の救急活動を支援。

富士吉田市の救急搬送時の現状



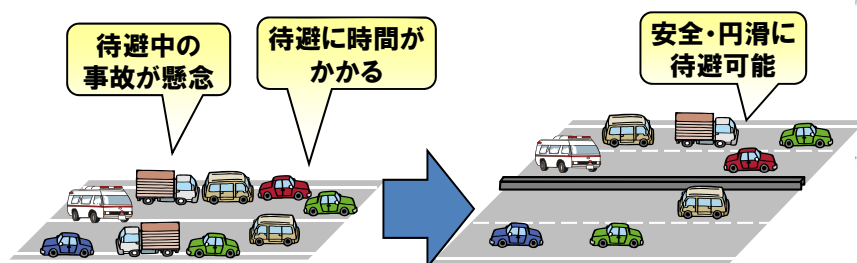
資料：平成26年山梨県消防年報

<現状>

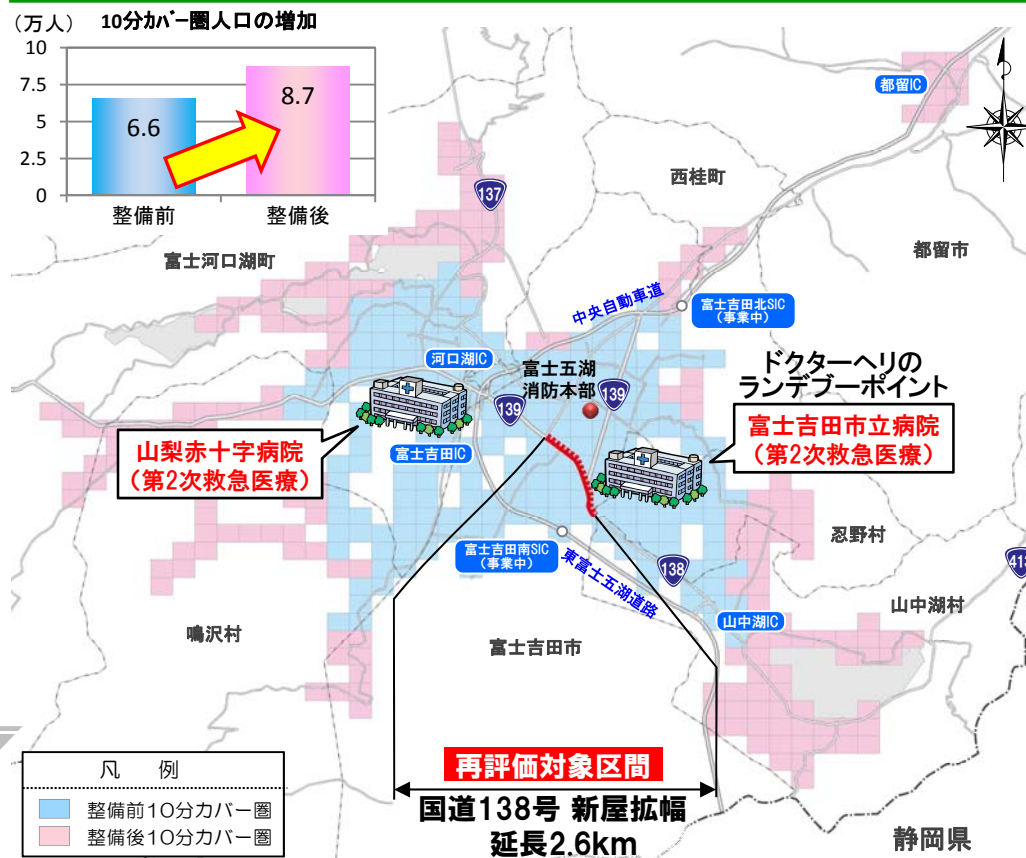
渋滞により、一般車両の待避に時間が掛かったり、待避中の事故が懸念

<整備後>

渋滞緩和により、一般車両が円滑・安全に待避可能



2次救急医療施設からの10分カバー圏の変化



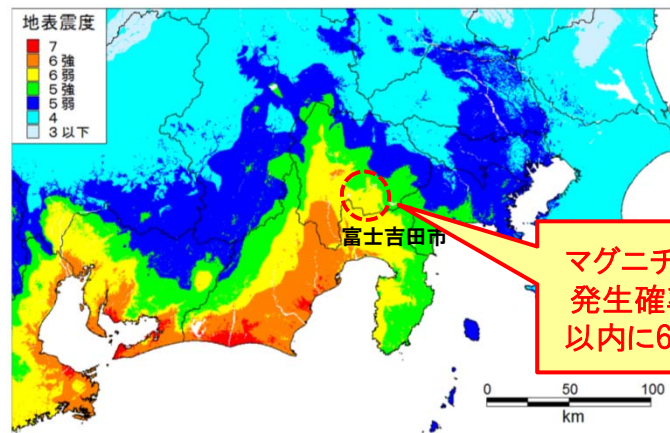
算出条件：新屋拡幅は整備後V=60km/h、
その他区間は民間プローブデータ年間昼間12時間平均速度(H26.1~26.12)

1. 事業の概要

(2)－5 事業の必要性(地域生活の快適性(災害時の支援))

- ・南海トラフ巨大地震により、富士吉田市は震度6弱の想定。
- ・道の駅「富士吉田」の富士山アリーナは富士吉田市の支援物資集積施設に指定。
- ・新屋拡幅の整備により、中央道河口湖ICまで4車線の緊急輸送道路ネットワークを形成し、災害時においても円滑な救援物資輸送が可能となり、防災機能を強化。

南海トラフ巨大地震発生の可能性

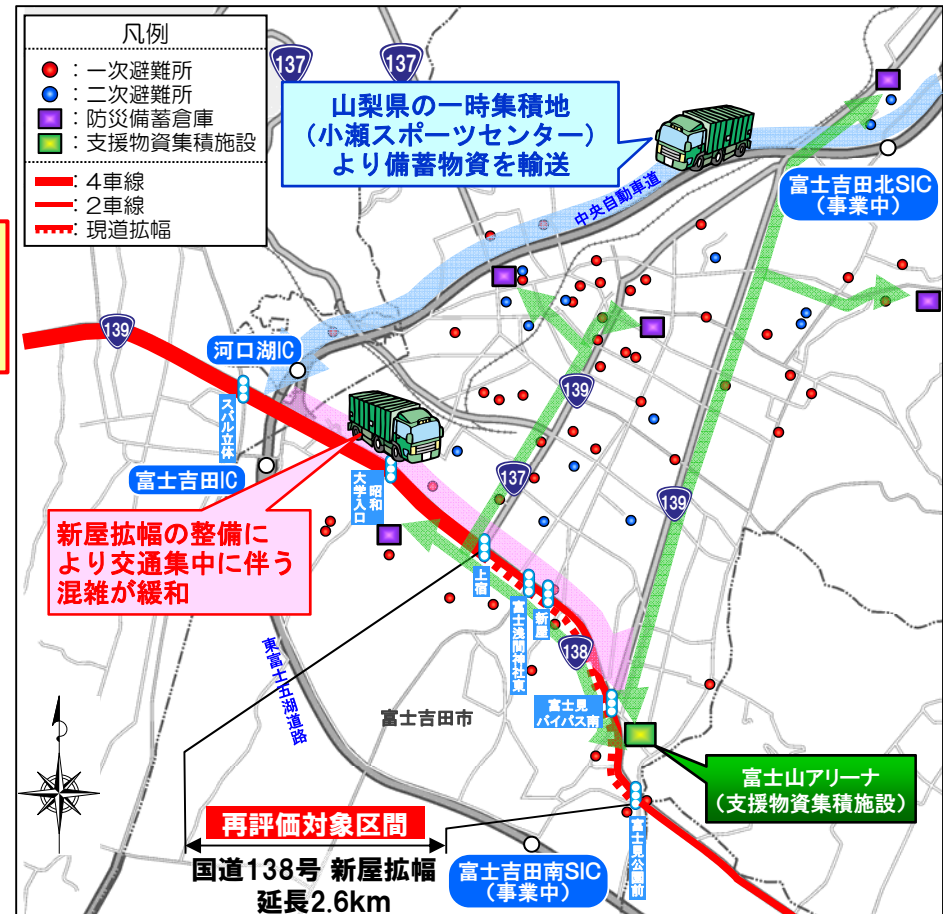


南海トラフ巨大地震(M9.0)の震度分布

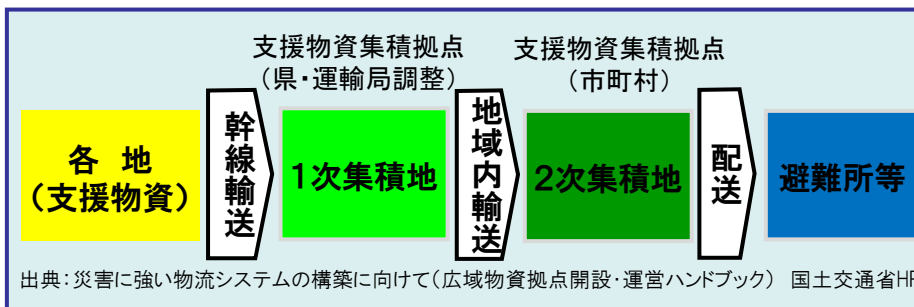
出典:南海トラフの巨大地震モデル検討会

マグニチュード8以上の発生確率は今後30年以内に60～70%と推定

災害の時に備蓄物資輸送の支援



備蓄物資の流れ



出典:災害に強い物流システムの構築に向けて(広域物資拠点開設・運営ハンドブック) 国土交通省HP

2. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

昭和41年度：都市計画変更(W=18.0m)

平成19年9月：富士北麓地域交通円滑化対策検討会

平成22年3月：都市計画変更(W=24.0m)

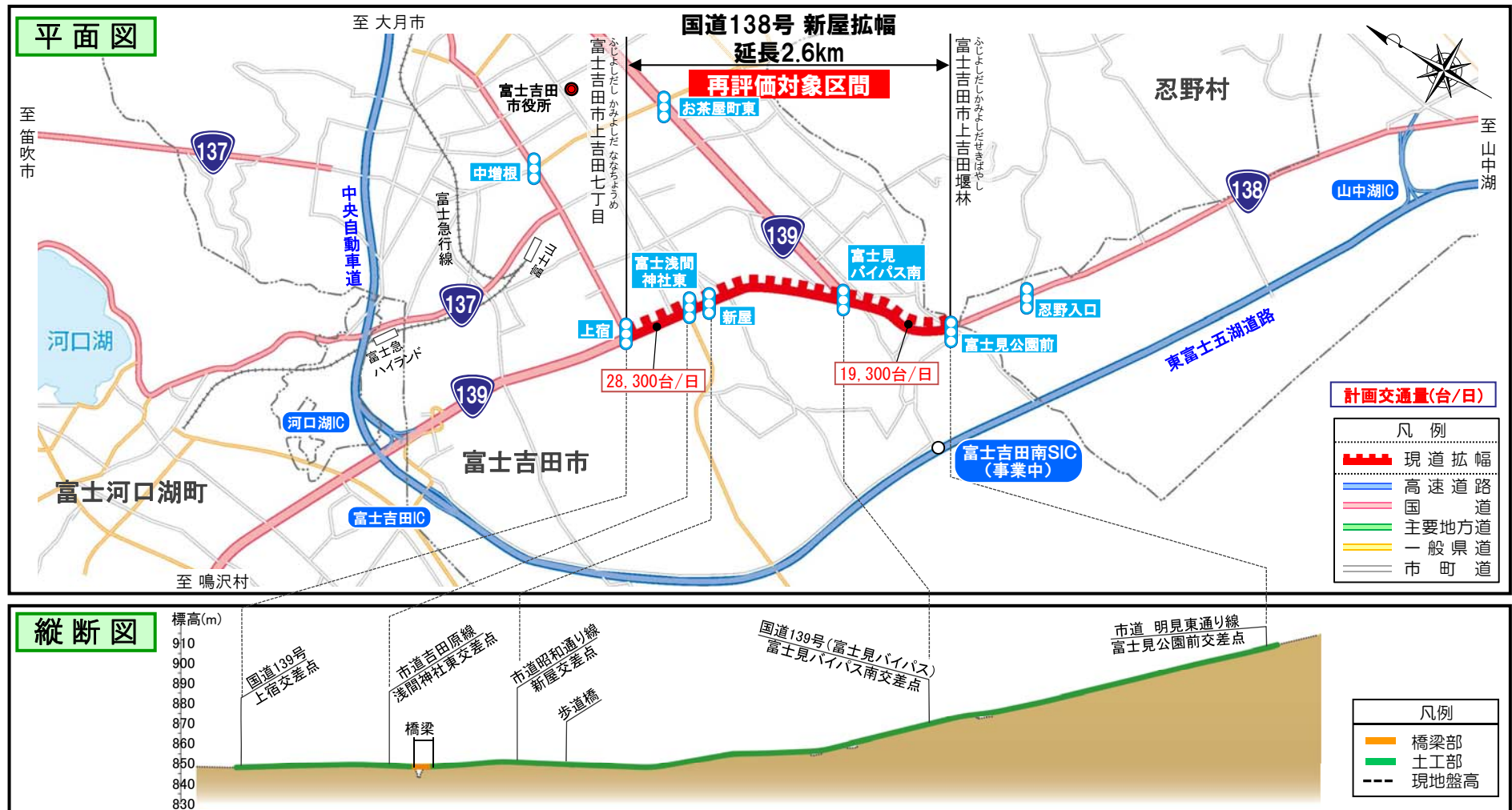
平成24年度：事業化

平成24年 6月：地元説明会開催

平成25年 6月：「富士山」世界文化遺産登録

平成25年11月：国道138号拡幅に伴う周辺まちづくり検討委員会

平成27年 7月：事業計画説明会、設計・用地説明会



2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

- ・用地取得率は約0.1%(平成28年3月末現在)。
- ・工事の進捗率は0%である。



地元説明会



今回
評価時
H28

工事 (新屋拡幅)		用地取得率 0.1%(全体)
用地		

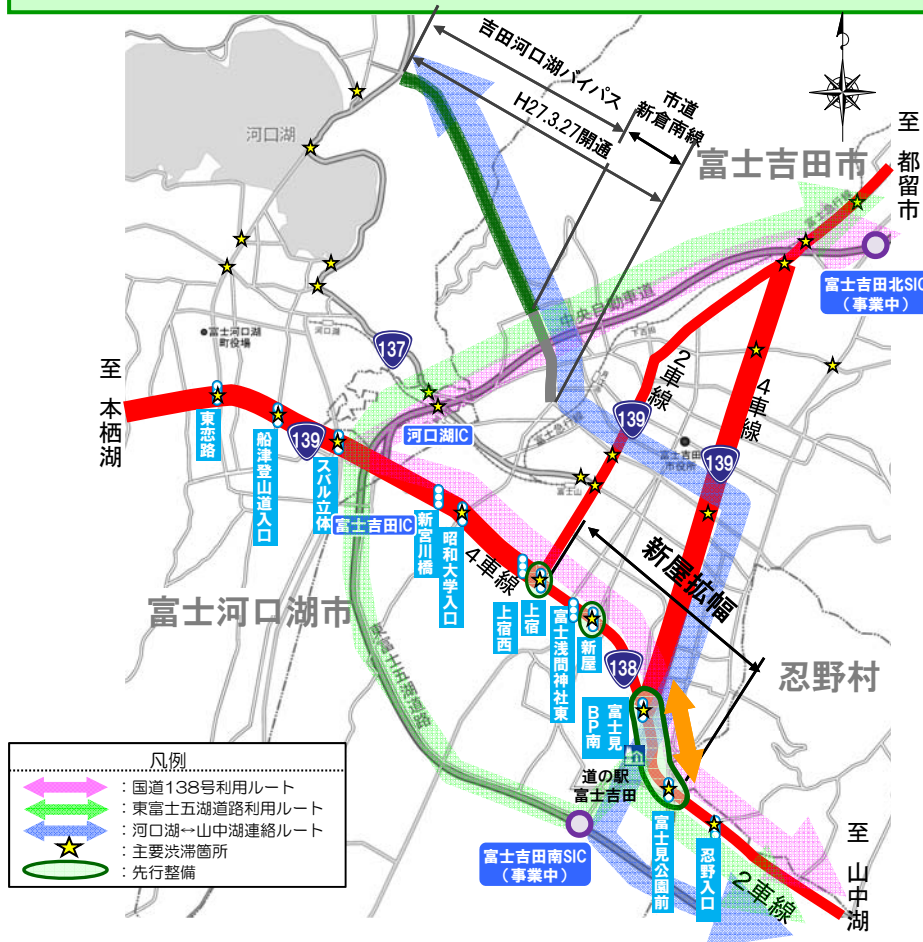
凡 例	
工事完了	・用地取得済み
工事中	・用地取得中
工事未着手	・用地未取得

2. 事業の進捗状況

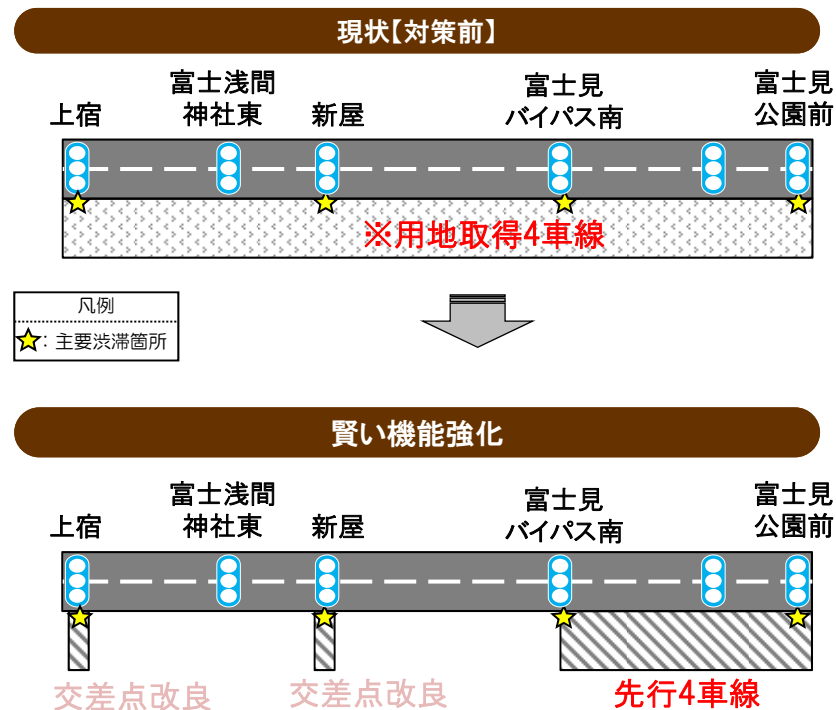
(4) 前回再評価からの進捗状況(先行整備の理由①)

- ・平成27年3月の吉田河口湖バイパスの開通、平成28年5月の富士吉田南SICの事業化に伴い、混雑度が1.5を超過している国道138号の富士見バイパス南～富士見公園前交差点間において、今後、更なる渋滞の悪化が想定。
- ・部分的な早期4車線化を行うことで、低コストかつ早期の効果発現に期待。
- ・一方で、富士吉田市の沿道まちづくり、景観計画を踏まえた整備とするため、「国道138号拡幅に伴う周辺まちづくり検討委員会」にて整備方針を検討中。

周辺の道路状況の変化に伴い混雑が想定される区間

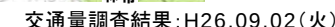


低コストかつ早期の効果発現



(4) 前回再評価からの進捗状況(先行整備の理由②)

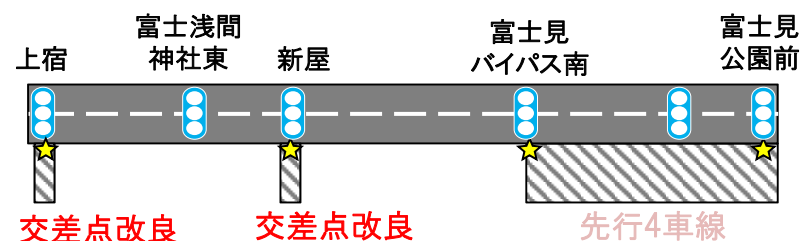
- 通勤時や観光シーズンに渋滞が発生する地点



現状【対策前】

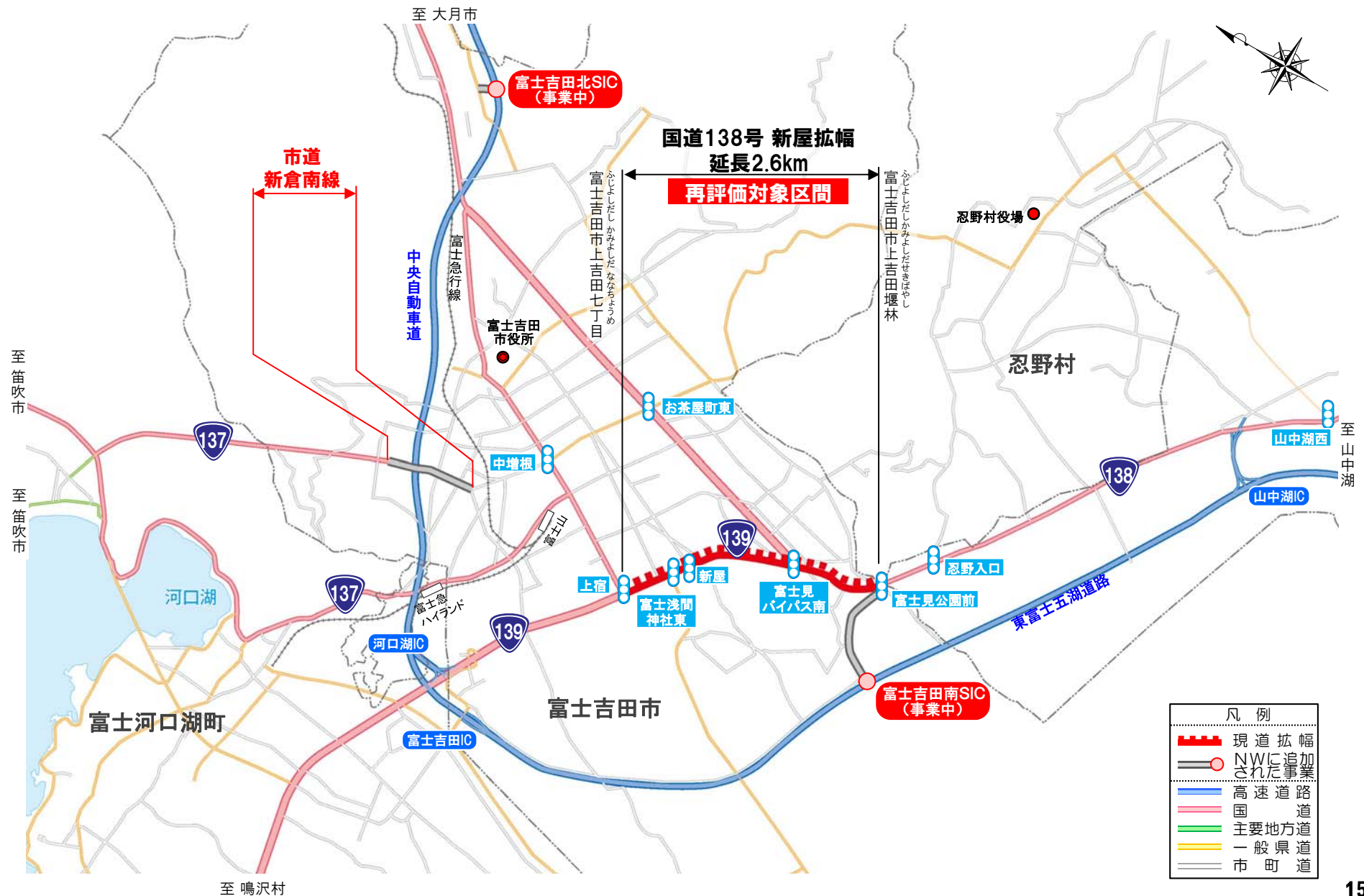


賢い機能強化



2. 事業の進捗状況

(5) 周辺地域における関連事業の進捗状況 (新規採択時評価後にネットワークに追加された事業)



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

〔参考：新規事業評価(H23)〕

・基準年次	: 平成28年度	平成23年度
・供用開始年次	: 平成34年度	平成34年度
・分析対象期間	: 供用後50年間	供用後50年間
・基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	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	平成42年度
・計画交通量	: 19,300～28,300 台/日	19,300～ 34,000台/日
・事業費	: 約80億円	約80億円
・総便益(B)	: 約182億円(約487億円※)	約223億円(約729億円※)
・総費用(C)	: 約72億円(約93億円※)	約68億円(約111億円※)
・費用便益比(B/C)	: 2.5	3.3

※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)
	169億円	9.8億円	3.1億円	182億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	66億円		6.2億円	72億円	

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)
	169億円	9.8億円	3.1億円	182億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	63億円		6.2億円	69億円	

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

- ・平成22年度に都市計画決定、平成24年度に事業化。平成27年7月に設計説明会を実施
- ・先行整備区間は、平成32年度からの開通を目指して、事業を推進。
- ・まちづくり区間は、景観計画、景観条例を平成28年4月策定。
- ・富士吉田市まちづくり計画の状況を踏まえ、平成34年度からの開通を目指して事業を推進。

■事業の計画から完成までの流れ(新屋拡幅)

年 度	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
都市計画決定													供 用 開 始 年 次
事業化													
関係機関協議				警察	警察 自然保護法 文化財保護 法	警察 交差	交差		河川				
測量・調査・設計													
用地													
工事												完了	

新規採択時評価

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

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：

国道138号新屋拡幅改良は、現道2車線で、平日の通勤時間帯や土曜、日曜を中心に慢性的に渋滞が発生しており、観光客のみならず地域住民の日常生活にも支障をきたしている。

当区間の整備は、渋滞の緩和、事故の減少、世界遺産に登録された富士山の構成資産の連携など、周遊観光の促進に繋がり、地元では本事業と連携した周辺まちづくりにも期待が高まっている。

また、切迫性が危惧される富士山噴火の大規模災害時には、緊急輸送が確保されるなど、必要性が高い事業である。必要な予算を確保し、引き続き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

- ・国道138号現道の損失時間は、118.9千人時間/年・km。
- ・国道138号現道の死傷事故率は、新屋拡幅区間で268.3件/億台・km。交通渋滞に起因する追突事故が全体の約6割を占める。
- ・国道138号新屋拡幅事業の周辺には、道の駅富士吉田や富士浅間神社など観光施設が点在しているものの、富士山五合目と比べ、観光入り込み客数の増加傾向は低い水準で推移。
- ・国道138号現道は道路幅員が狭いため、追い越しができず、朝夕の渋滞時に救急車両にも支障。
- ・南海トラフ巨大地震により、富士吉田市は震度6弱の想定。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成22年度に都市計画決定、平成24年度に事業化。
- ・用地取得率は、約0.1% (H27年3月末現在)。
- ・引き続き、用地取得の促進、早期開通を目指し、事業の推進を図る。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・新屋拡幅は、交通渋滞の緩和及び交通安全の確保の観点から、事業の必要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切である。