

(再評価)

資料 4 - 4 - ①

平成 29 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139号 都留バイパス

平成29年12月21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	.....	4
3. 事業の評価	.....	6
4. 事業の見込み等	.....	9
5. 関連自治体等の意見	.....	10
6. 今後の対応方針(原案)	.....	11

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要

- ・都留バイパスは、市街地を避け、山地部に沿って外周し、田畑を通過。
- ・周辺には、工業団地、都留文科大が立地しており、国道139号は交通の要衝。

目的

- ・円滑な交通の確保
- ・交通安全性向上

計画の概要

事業区間：自)山梨県都留市十日市場 とおかいちば
 至)山梨県都留市田野倉 たのくら

計画延長・幅員：8.0km・11.0~16.0m

車線数：2車線

計画交通量：6,100~16,000 / 日

事業化：昭和49年度

全体事業費：約310億円

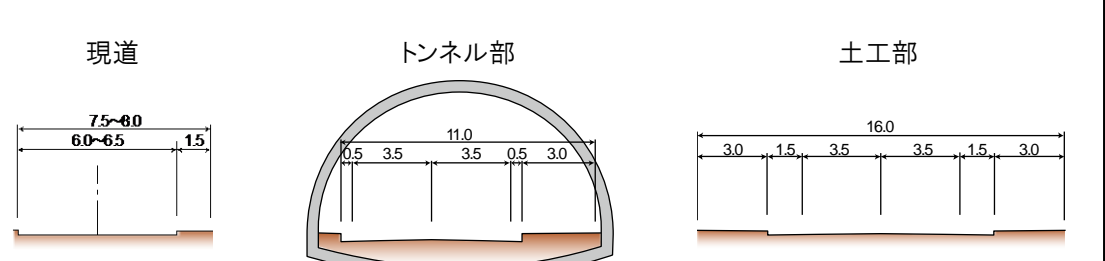
位置図



平面図



標準横断面

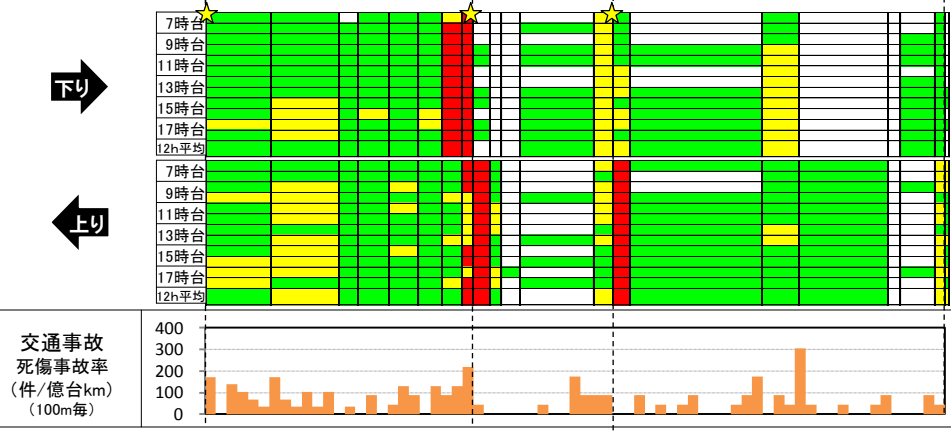


1. 事業の概要

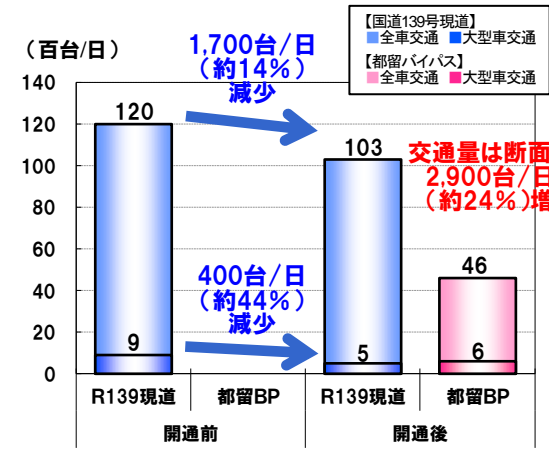
(2) - 1 事業の必要性(交通状況: 国道139号現道)

- ・都留バイパスは、昭和62年から順次開通しており、これまでに約8割が開通。
- ・2工区の開通により、通過交通がバイパスに転換しつつあり、^{かせい} 禾生第一小学校前交差点では交通混雑が緩和。
- ・都留バイパスの全線整備により、更なる現道交通の転換が図られ、交通混雑の解消、交通事故の減少が見込まれる。

都留バイパスに並行する国道139号の交通状況



A-A断面交通量の変化



禾生第一小前交差点の混雑解消



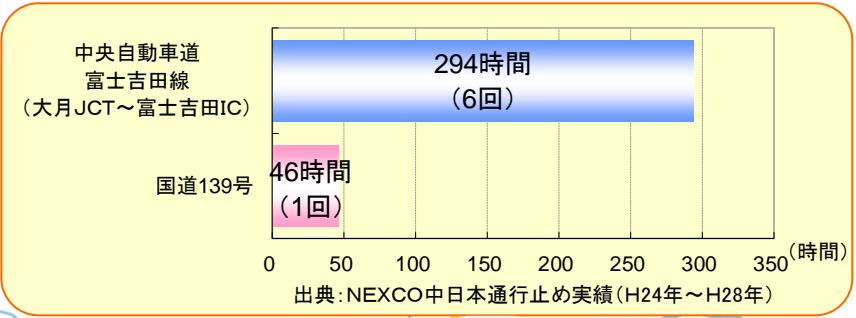
出典: 交通事故データ(H24~27)

1. 事業の概要

(2) - 2 事業の必要性(利便性の向上)

- ・中央自動車道富士吉田線の積雪等による通行止め時には、交通が国道139号に集中し、混雑が発生。
- ・また、国道139号現道は、堆雪スペースとなる路肩や歩道の幅員が狭小のため、除雪時には雪が車道に残り、交通に支障。
- ・堆雪スペースとなる路肩や歩道等の幅員が十分に確保されている都留バイパスの整備により、除雪時にも円滑な交通が確保されることから、中央自動車道富士吉田線通行止め時のリダンダンシー機能の強化が見込まれる。

過去5カ年における雪が原因の通行止め履歴

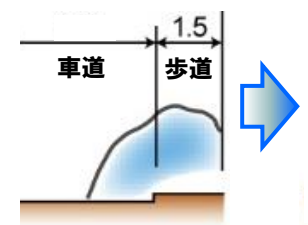


📷 国道139号(現道)における除雪時の状況

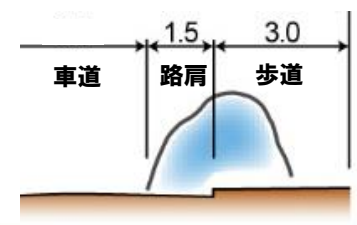


■ 横断面

(現道)



(都留バイパス)

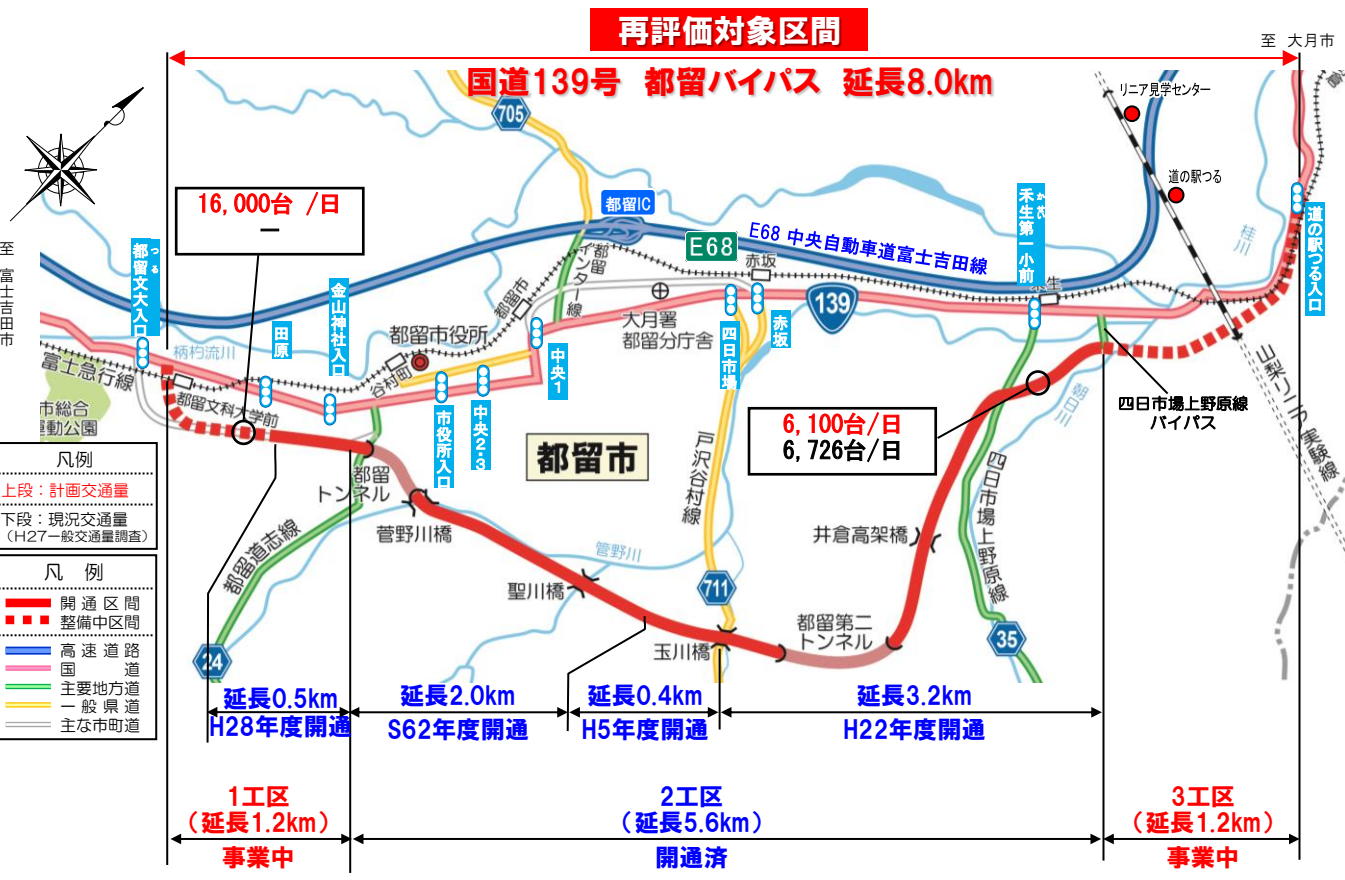


2. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

昭和49年度	: 事業化	昭和55年度	: 工事着手
昭和52年度	: 都市計画決定	昭和62年度～	: 順次開通
昭和55年度	: 用地取得着手		

平面図



国道139号都留バイパス
(上空より富士吉田方面を望む)

2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

- ・都留バイパスの用地取得率は74%(平成29年3月末、面積ベース)。
- ・平成28年度までに、2工区(延長5.6km)及び1工区の一部(延長0.5km)が2車線開通済み。
- ・平成29年度は、1工区における歩道等の工事を推進。



前回評価時 H26	工事	田原高架橋	土工			朝日川橋	土工	田野倉高架橋	用地取得率 74%(全体)
	用地								
今回評価時 H29	工事	田原高架橋	土工			朝日川橋	土工	田野倉高架橋	用地取得率 74%(全体)
	用地								

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。

【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。

注：費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

1) 計算条件

- ・基準年次 : 平成26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 : 6,100～16,000 (台/日)
- ・事業費 : 約310億円
- ・総便益(B) : 約713 億円(約1,815億円※)
- ・総費用(C) : 約547億円(約362億円※)
- ・費用便益比(B/C) : 1.3

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の評価

注：費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

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)
	708億円	2.9億円	1.4億円	713億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.3
	524億円		22億円	547億円	

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)
	80億円	6.6億円	1.4億円	88億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.3
	63億円		5.3億円	68億円	

注1) 便益・費用については、平成26年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2) 費用便益費算定上設定した完成年度は平成30年度である。

注3) 費用及び便益額は整数止めとする。

注4) 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5) 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。

3. 事業の評価

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度： 平成29年度

事業名： 国道139号 都留バイパス

担当課： 計画課

担当課長名： 藏園 和人

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的に変化がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	周辺に新たに事業化された区間がなく、地元情勢等の変化がない。	■
内的要因<費用便益分析関係>		
※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	B/Cの算定方法に変更がない	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%※以内]	需要量の変更がない	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	事業費の変更がない	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%※以内]	前回評価時の事業期間45年(S49~H30)に対して7%(3年)の延長であり、10%以内である	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。 【事業全体】 ①交通量(-10%)B/C=1.1 ②事業費(+10%)B/C=1.3 ③事業期間(+20%)B/C=1.2 【残事業費】 ①交通量(-10%)B/C=1.1 ②事業費(+10%)B/C=1.2 ③事業期間(+20%)B/C=1.2	
前回評価で費用対効果分析を実施している	平成26年度に実施	

以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。

4. 事業の見込み等

(1) 事業進捗の見込みの視点

- ・昭和49年度に事業化し、昭和52年12月に都市計画決定。平成28年度までに6.1kmを開通。
- ・全体の用地取得率は、74%完了(平成29年3月末、面積ベース)。
- ・引き続き、残る1・3工区については、周辺の開発状況等を踏まえた整備方針の検討を進める。

平面図



凡例	
——	開通区間
- - -	整備中区間
——	高速道路
——	国道
——	主要地方道
——	一般県道
——	主な市町道

年度	S49	~	S52	S53~S63	H元~H28	H29	H30年代以降
事業着手	事業化		都市計画決定				
測量・調査・設計	S49						
1工区 延長 1.2km	用地						
	工事						
2工区 延長 5.6km	用地			S55	H22		
	工事			S55	H22開通		
3工区 延長 1.2km	用地					H21	
	工事					H23	

現在

5. 関連自治体等の意見

■都道府県・政令市からの意見

山梨県知事の意見

一般国道139号都留バイパスは、都留市内現道交通の混雑解消や、交通事故の減少に大きく寄与するとともに、県東部地域と富士北麓地域を結ぶ重要な幹線道路であります。

平成22年度までに2工区5.6kmが開通し、大型車などの交通がバイパスに転換されたことにより、都留市中心部の交通混雑が緩和し、安全性も向上しております。しかしながら、残区間の現道は、幅員が狭く歩道も未整備であり、円滑な交通や安全確保の面からも課題を抱えている箇所でもあります。

県としましては、上記問題を解決するために全線供用が必要と考えておりますので、残区間の早期完成をお願いします。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・2工区の開通により、通過交通がバイパスに転換しつつあり、禾生第一小学校前交差点では交通混雑が緩和。
- ・都留バイパスの全線整備により、更なる現道交通の転換が図られ、交通混雑の解消、交通事故の減少が見込まれる。
- ・堆雪スペースとなる路肩や歩道等の幅員が十分に確保されている都留バイパスの整備により、除雪時にも円滑な交通が確保されることから、中央自動車道富士吉田線通行止め時のリダンダンシー機能の強化が見込まれる。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・昭和49年度に事業化し、昭和52年12月に都市計画決定。平成28年度までに6.1kmを開通。
- ・全体の用地取得率は、74%完了(平成29年3月末、面積ベース)。
- ・引き続き、残る1・3工区については、周辺の開発状況等を踏まえた整備方針の検討を進める。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続。
- ・都留バイパスは、周辺地域や地域間を結ぶ重要な路線であり、円滑な交通の確保や交通安全性の向上に寄与することから早期に整備し、効果発現を図ることが重要である。