

(再評価)

資料 3 - 6 - ①
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成23年度第4回)

一般国道139号 都留バイパス

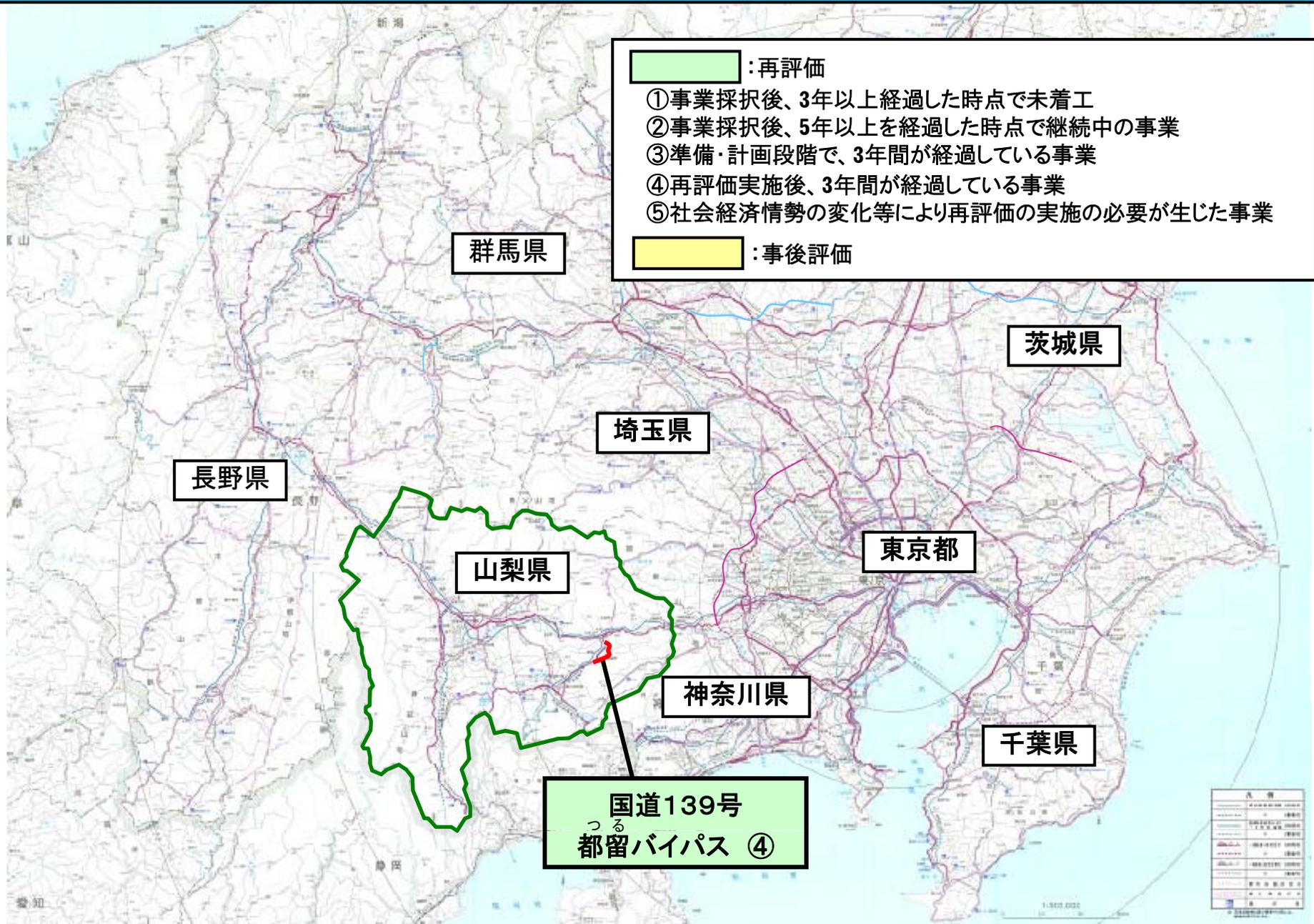
平成23年10月31日

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	4
4. 事業の必要性に関する視点	6
5. 費用対効果	9
6. 事業進捗の見込みの視点	12
7. 今後の対応方針(原案)	14

1. 位置図



2. 事業の目的と計画の概要

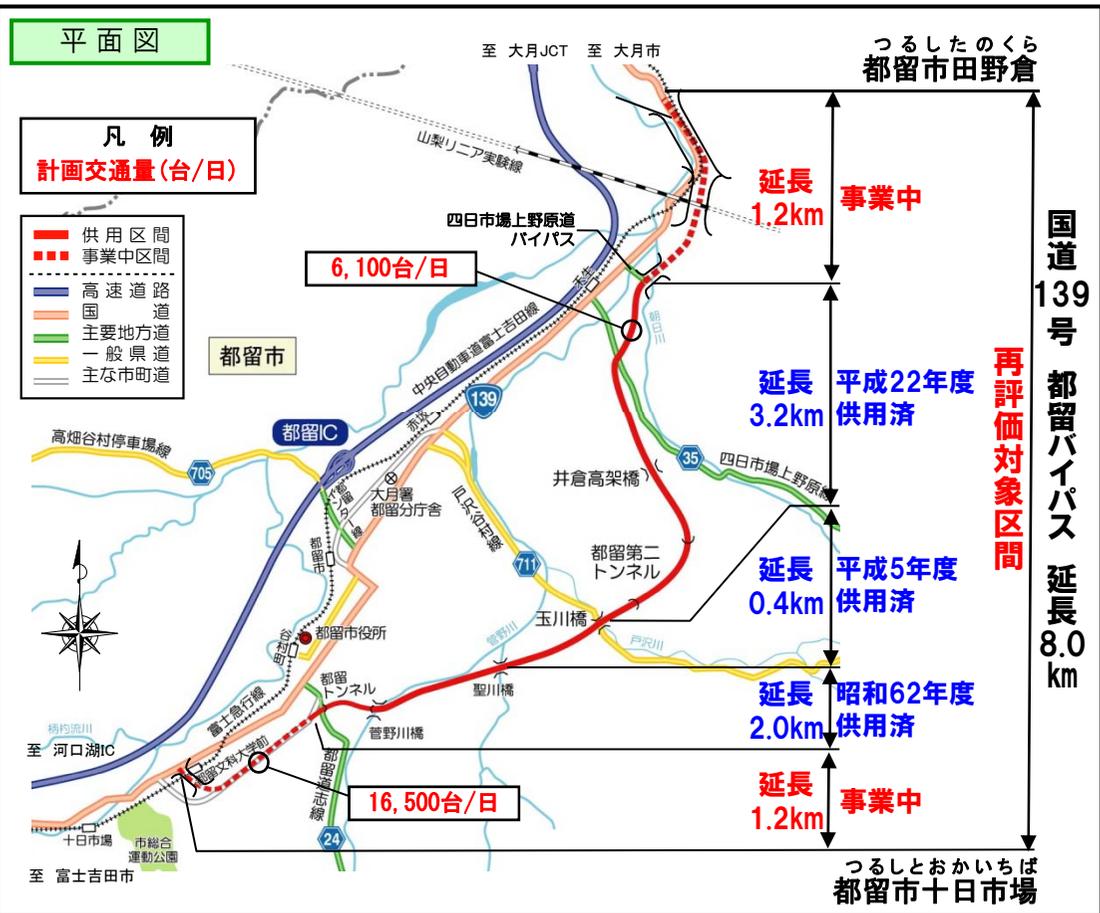
(1) 目的

- ・周辺の円滑な交通の確保
- ・周辺の交通安全性向上

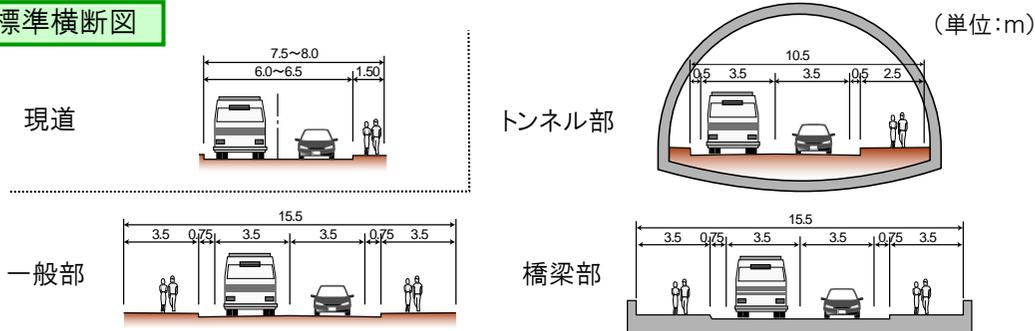
(2) 計画の概要

区間 : 自) 山梨県都留市十日市場
 やまなしけん つるし とおかいちば
 至) 山梨県都留市田野倉
 やまなしけん つるし たのくら
計画延長 : 8.0km
幅員 : 10.5~15.5m
道路規格 : 第3種第2級
設計速度 : 60km/h
車線数 : 2車線
事業化 : 昭和49年度
事業費 : 約310億円
計画交通量 : 6,100~16,500台/日

位置図



標準横断面図



2. 事業の目的と計画の概要

(3) 国道139号現道の交通特性

- ・都留バイパスと並行する国道139号の交通特性は、都留市内の中に起終点をもつ内々交通が23%。
- ・都留市内に起終点のどちらかがある内外交通が56%、都留市を通過する外々交通が21%となっている。

■ 国道139号の主な利用OD（国道139号を利用する交通の結びつき）

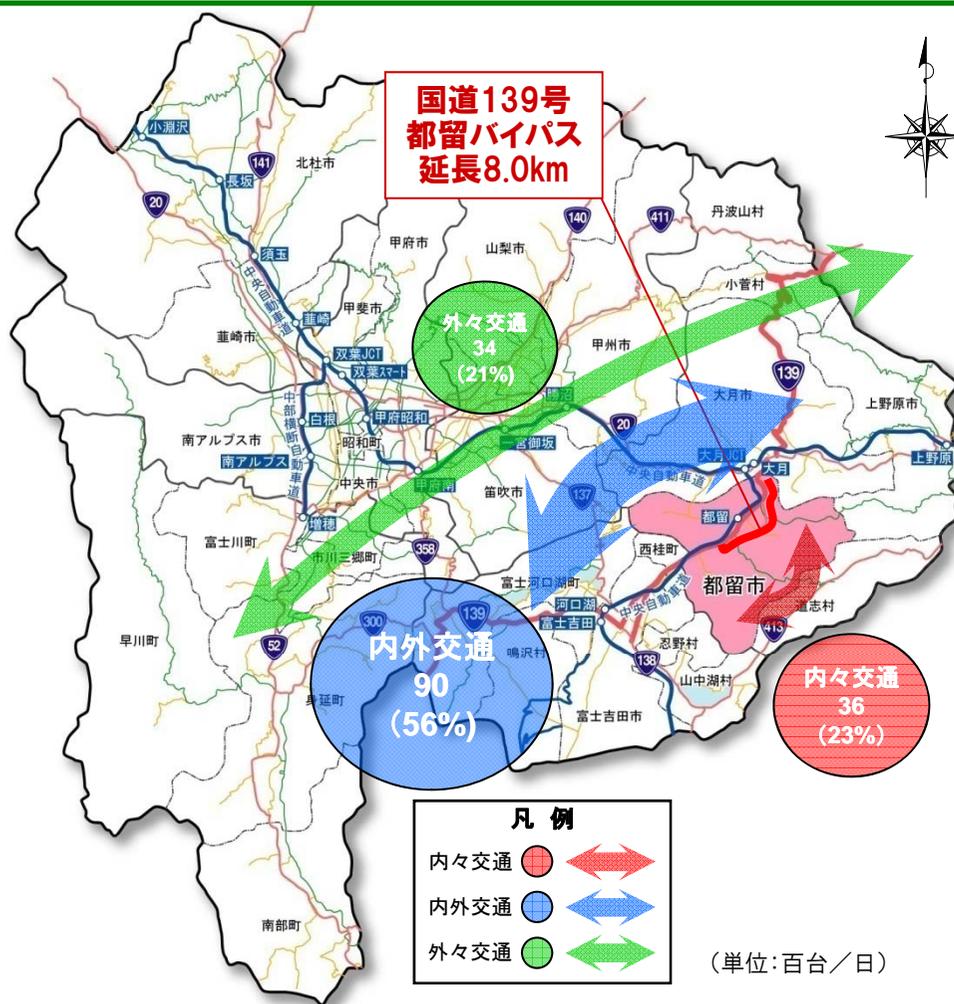


表 国道139号の交通特性

国道139号のOD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
都留市(内々)	36	23%
都留市とその他の地域(内外)	90	56%
都留市⇔その他県内	89	55%
都留市⇔他県	1	0%
通過交通(外々)	34	21%
合計	160	100%

内々交通が23%

内外交通が56%

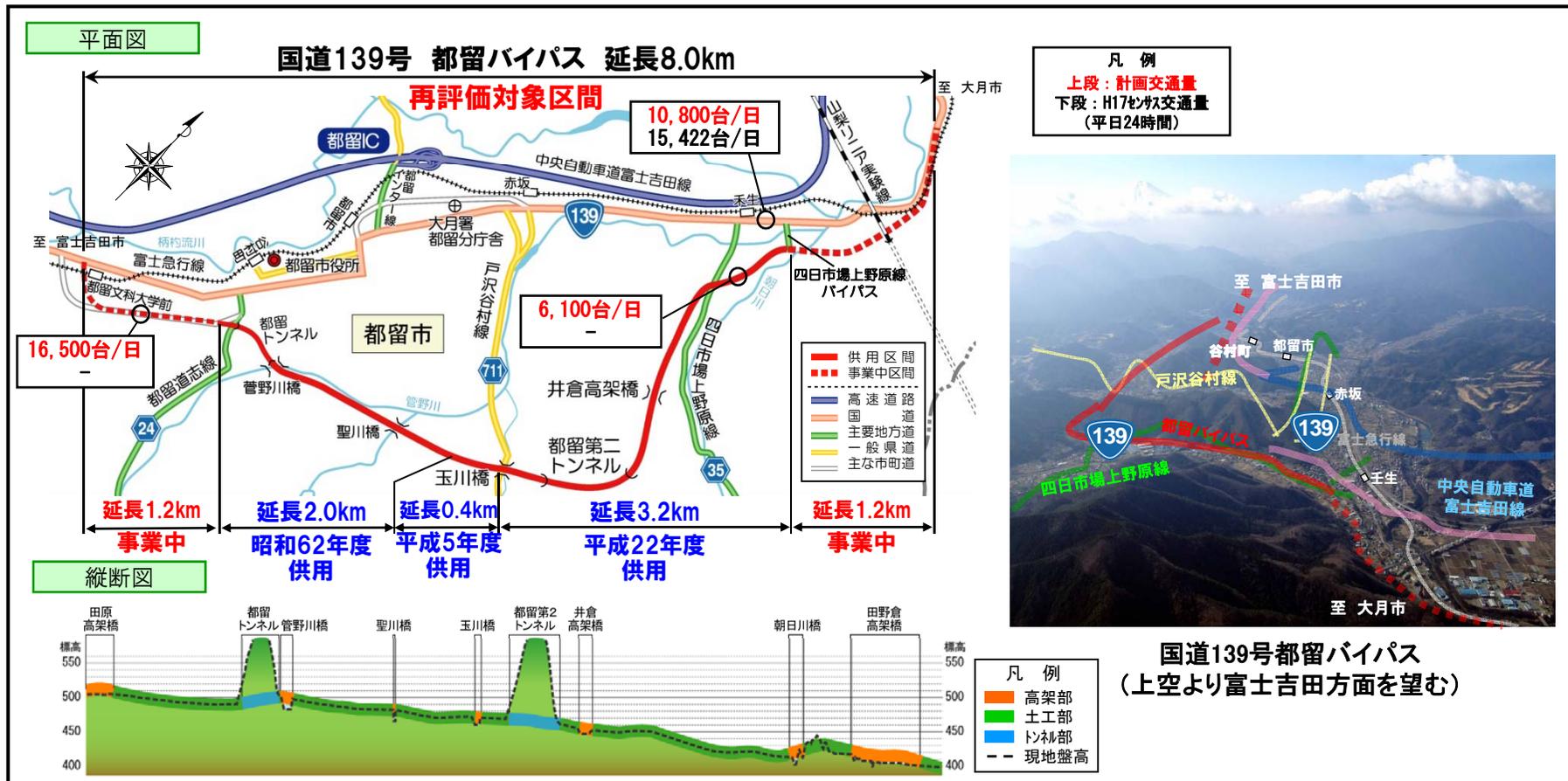
外々交通が21%

※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

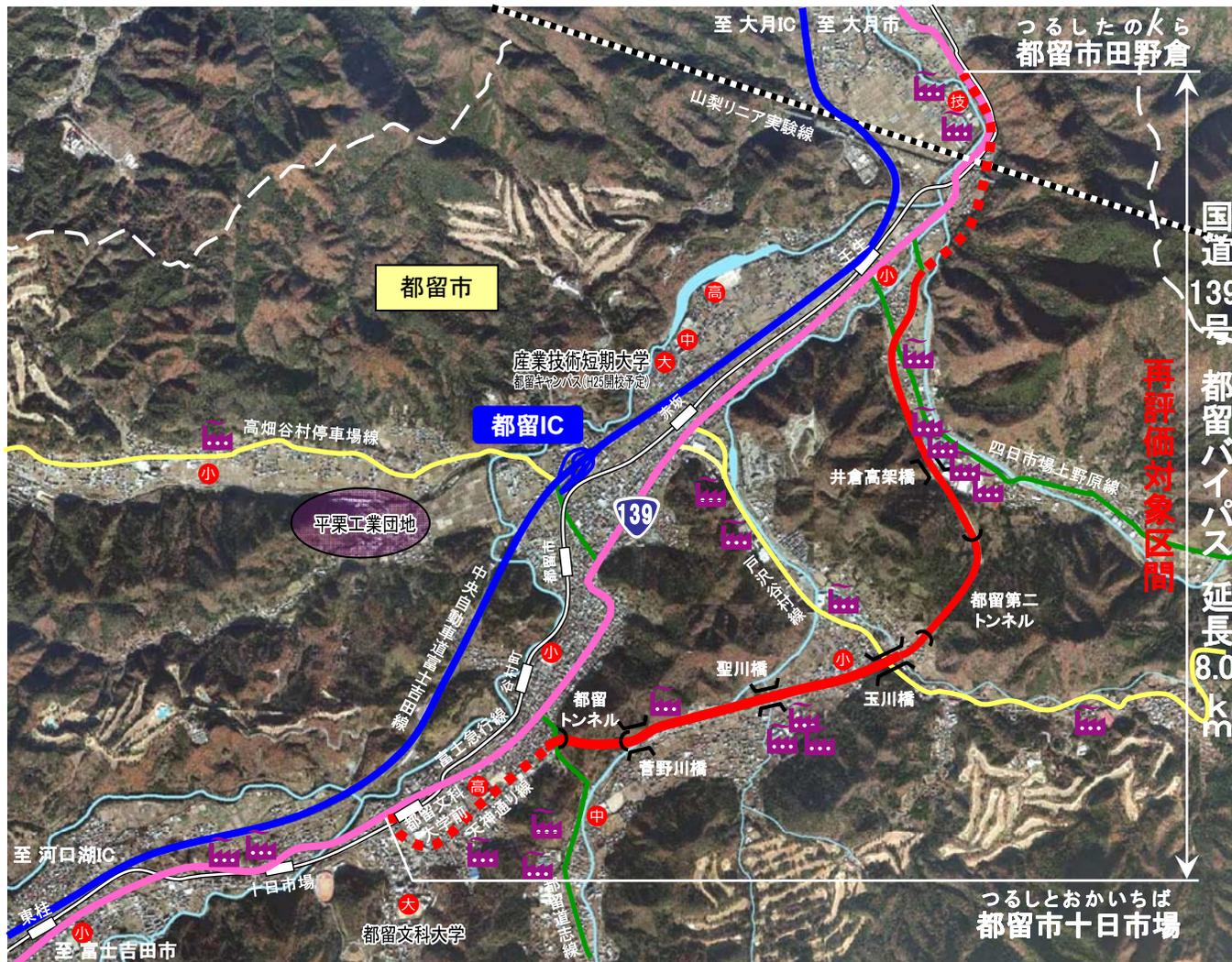
- 昭和49年度 : 事業化
- 昭和52年度 : 都市計画決定
- 昭和55年度 : 用地取得着手
- 昭和55年度 : 工事着手
- 昭和62年度 : 一部供用 (都留市上谷～法能 : 延長2.0km)
- 平成5年度 : 一部供用 (都留市法能 : 延長0.4km)
- 平成22年度 : 一部供用 (都留市法能～井倉 : 延長3.2km)



3. 事業進捗の状況

(2) 周辺状況

- ・都留バイパスは、市街地を避け、山地部に沿って外周し、田畑を通過している。
- ・周辺には工業団地や工場、都留文科大学が立地しており、国道139号は交通の要衝となっている。



資料：国土交通省 国土地理院 測図部画像調査課 2007年版

4. 事業の必要性に関する視点

(1) 国道139号の渋滞状況

- ・国道139号現道(都留文大入口交差点～田野倉交差点)には、道路構造不適格であるクランク箇所や車道狭小幅員区間が存在し、走行性が悪く、中央1丁目交差点を中心に交通混雑が発生。
- ・当該区間の損失時間は約68.8千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約3倍。
- ・都留バイパスの整備により、国道139号現道の交通が都留バイパスに転換し、渋滞緩和が見込まれる。

都留バイパスに並行する国道139号の損失時間の発生状況

損失時間：約68.8千人時間/年・km
(全国平均：約26.3千人時間/年・km)

国道139号 都留バイパス 延長8.0km
再評価対象区間



※年間損失時間は、H21民間プローブデータ
※年間損失時間の全国平均は、国土交通省調べ。



写真① 国道139号のクランク箇所(中央1丁目交差点)
(平成23年8月8日撮影 17時台)



写真② 国道139号の車道狭小区間(古川渡地先)
(平成22年10月15日撮影 7時台)

4. 事業の必要性に関する視点

(2) 国道139号の交通事故状況

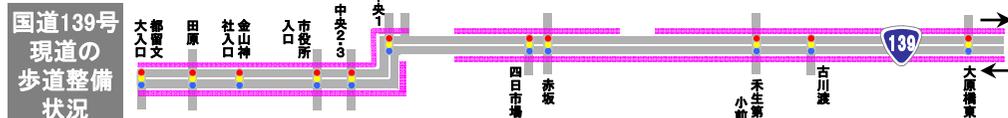
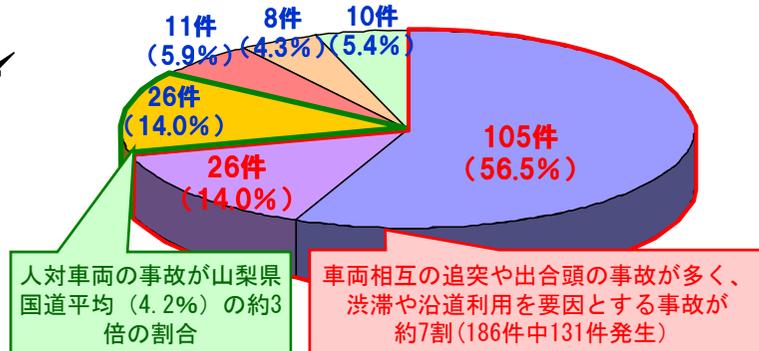
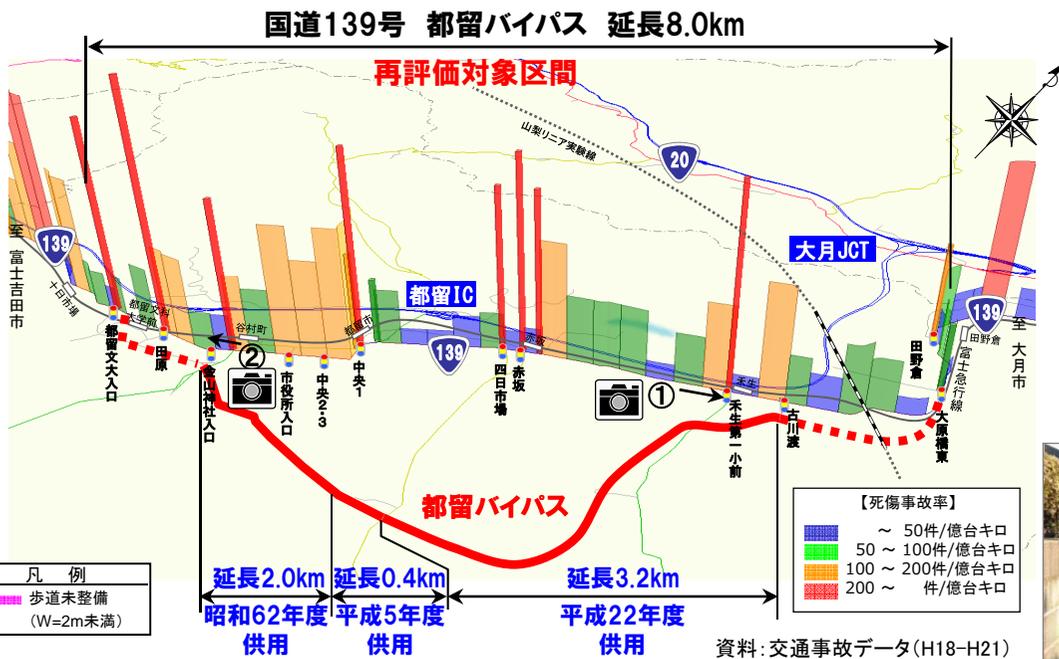
- ・国道139号現道(都留文大入口交差点～田野倉交差点)では、死傷事故率は102.8件/億台・kmであり、全国平均(102.6件/億台・km)とほぼ同等。
- ・当該区間には、歩道未整備区間が13km(上下線計)あり、地元から歩行者の安全性向上が求められてる状況。
- ・都留バイパスの整備により、国道139号現道の交通がバイパスに転換し、歩行者の安全性向上が見込まれる。

都留バイパスに並行する国道139号の死傷事故の発生状況

死傷事故率：約102.8件/億台・km (全国平均：約102.6件/億台・km)

事故類型

- 車両相互:追突
- 車両相互:出会い頭
- 人対車両
- 車両相互:右折
- 車両相互:その他
- その他



写真① 歩道未整備(通学路)の箇所 (平成23年1月21日撮影 7時台)

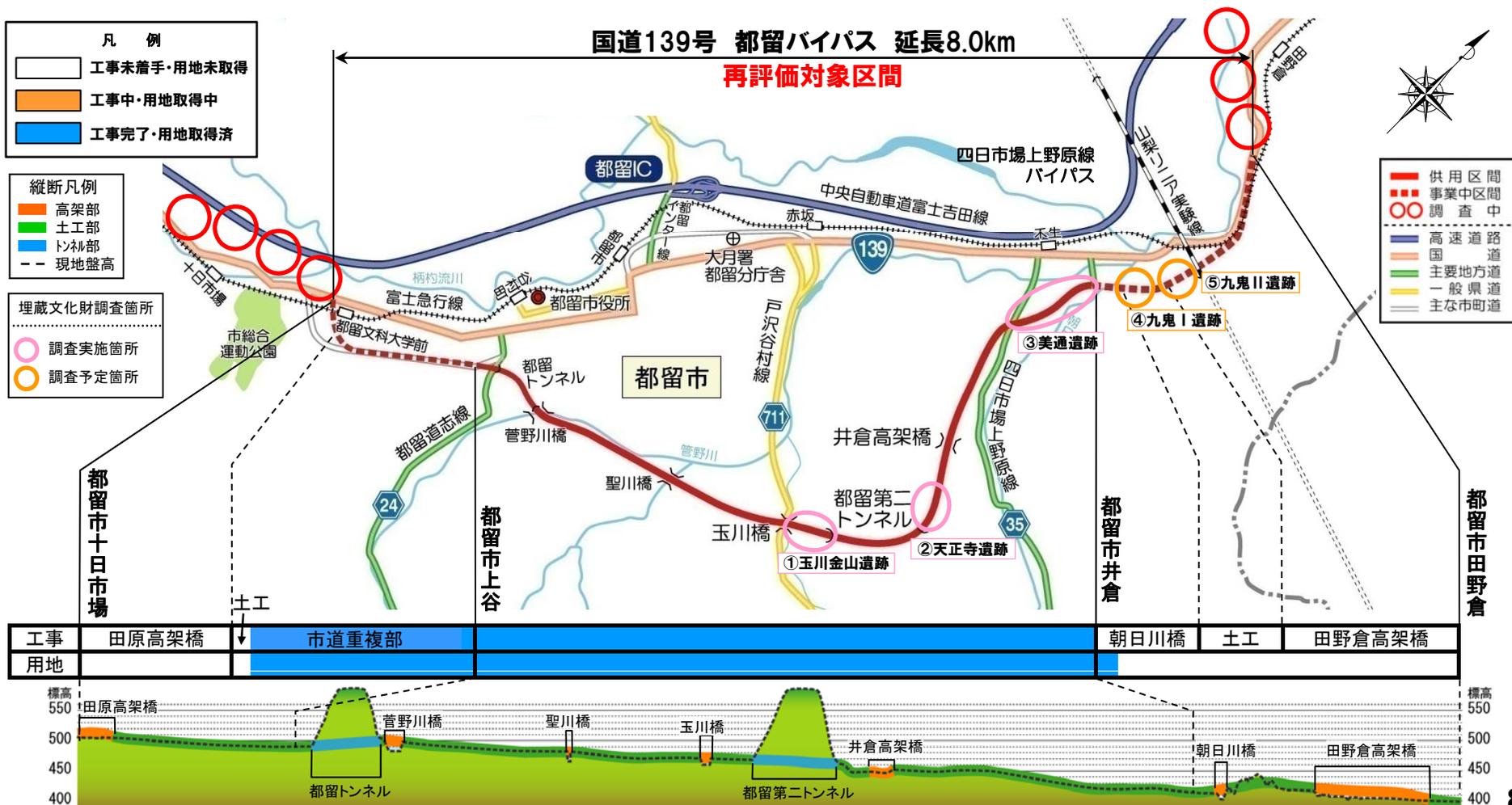


写真② 見通しの悪い箇所の様子 (平成23年1月21日撮影 10時台)

4. 事業の必要性に関する視点

(3) 残工事の概要

- ・上谷～井倉(延長5.6km) : 2車線供用済み。
- ・十日市場～上谷(延長1.2km) : 工事未着手(主な工事は、橋梁、土工、舗装)、用地未着手 (※一部市道と重複)
- ・井倉～田野倉(延長1.2km) : 工事未着手(主な工事は、橋梁、土工、舗装)、用地進捗率3%



5. 費用対効果(計算条件)

■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23年度	[参考: 前回評価(H18)] 平成18年度
・ 供用開始年次	: 平成31年度	平成29年度
・ 分析対象期間	: 供用後50年間	供用後40年間
・ 基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	平成11年度道路交通センサス
・ 交通量の推計時点	: 平成42年度 (0D見直し後)	平成42年度
・ 計画交通量	: 6,100~16,500 [台/日]	16,400 [台/日]
・ 事業費	: 約310億円	約310億円
・ 費用便益比 (B/C)	: 1.3	1.6

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)
	627億円	22億円	6.1億円	655億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	492億円		29億円	520億円	
					1.3

■ 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)
	76億円	9.8億円	0.61億円	86億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	63億円		8.6億円	71億円	
					1.2

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

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。

基準年：平成23年度

6. 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。
- ・昭和55年度から用地買収および工事に着手し、昭和63年3月に2.0kmを供用。
- ・都留市法能地先において、土地所有者の確認が出来ない事から平成4年度に裁決を行い用地を取得し、平成5年8月に0.4kmを供用。
- ・平成16年度から22年度にかけて埋蔵文化財調査(3箇所)を実施し、平成23年3月に3.2kmを供用。
(平成19年度の試掘調査により、新たな包蔵地が判明し平成20～22年度にかけて美通遺跡の発掘調査を実施)
- ・都留バイパスの用地取得率は、前回再評価時73%(H19.3末)から76%(H23.3末)に増加。
- ・今後埋蔵文化財調査と並行し用地取得、工事を実施していく予定。

■ 事業の計画から完成までの流れ

年度	S49	S50	S51	S52	S53	S54	S55	S56	S57	S58	S59	S60	S61	S62	S63	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30								
事業化	事業化																																																				
都市計画決定				決定																																																	
測量・調査・設計	設計	設計	設計	測量設計	測量地質設計	測量地質設計	測量地質設計	測量地質設計	設計	設計						測量設計	測量設計	測量地質設計	測量地質設計	測量地質設計	測量地質設計	測量地質設計	測量地質設計	測量設計																	設計	測量地質設計	測量地質設計	設計									
設計・用地説明						設計	用地												設計	用地																																	
埋蔵文化財調査																																																					
供用済区間 (都留市・野原線)	用地交渉																																																				
	工事																																																				
残区間 (上野原線・市道)	用地交渉																																																				
	工事																																																				
事業認定 (供用済区間)																																																					

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である
 ※用地取得率は平成23年3月時点

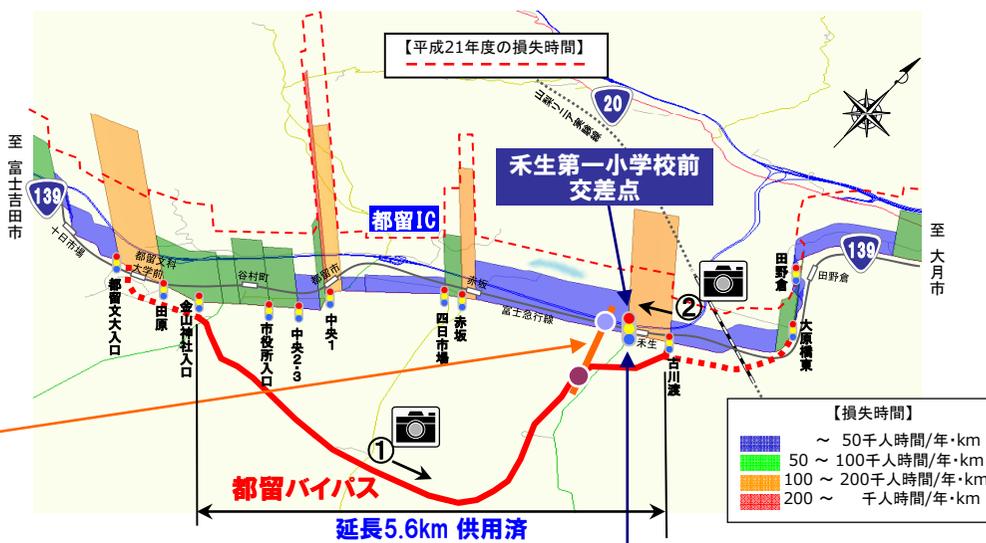
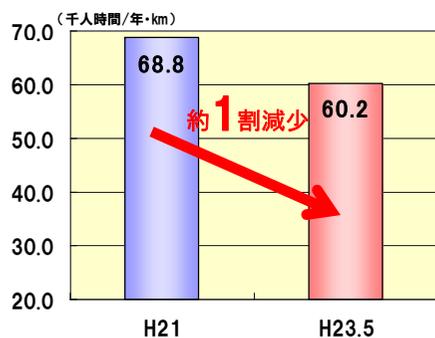
前回再評価 今回再評価

6. 事業進捗の見込みの視点

前回評価(H18)からの事業の進捗状況(部分供用による効果)

- ・昭和49年の事業化以降、昭和55年から用地取得、工事に着手し、現在までに5.6kmが開通。
- ・都留バイパスの部分供用により、国道139号現道の損失時間が約1割減少。
- ・また、国道139号の交通量が約14%減少し、都留バイパスに転換。
- ・禾生第一小学校前交差点においては、朝夕の渋滞が解消。

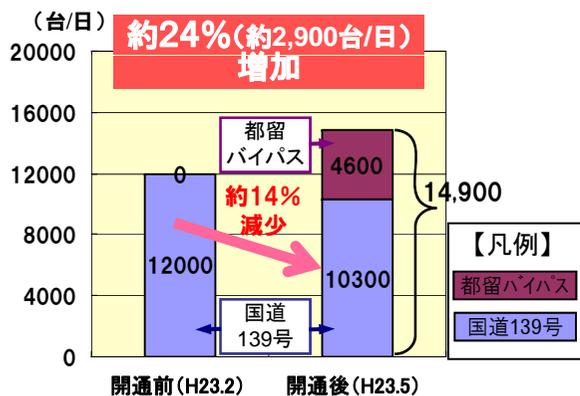
■ 国道139号現道の損失時間



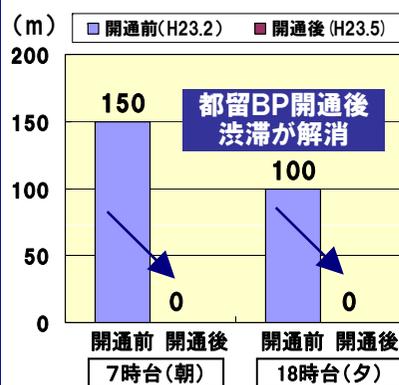
① 都留バイパス(都留第二トンネル)
平成23年3月27日撮影

資料: H21民間プローブデータ
H23.05民間プローブデータ

■ 断面交通量の変化



■ 禾生一小前交差点の渋滞長の変化



7. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・都留バイパスの周辺には工業団地や工場、都留文科大学が立地しており、国道139号は、交通の要衝となっている。
- ・国道139号現道には、道路構造不適格であるクランク箇所や車道狭小幅員区間が存在し、交通混雑が発生。
- ・都留バイパスの整備により、国道139号現道の交通がバイパスに転換し、渋滞緩和や歩行者の安全性向上が見込まれる。
- ・費用対効果(B/C)は、1.3である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・昭和55年度より用地取得および工事に着手し、平成22年度までに5.6kmを供用。
- ・都留バイパスの用地取得率は、前回再評価時73%(H19.3末)から76%(H23.3末)に増加。

(3) 都道府県・政令市からの意見

【山梨県知事の意見】

国道139号は、富士吉田市、都留市、大月市を繋ぐ唯一の幹線道路であり、沿線住民にとって重要な生活道路であります。

都留バイパスは、都留市内の交通安全の確保や交通渋滞の緩和に大きく寄与し、災害時の緊急輸送路としても重要な役割を果たします。

本年3月の法能から井倉の部分供用後は、バイパスへの交通転換が図られ、現道の交通渋滞の緩和や交通量が減少し、地域からも走りやすく、安全になったと喜ばれております。

県としても、更なる渋滞緩和や安全性向上を図るため、供用済み区間に引き続き、残区間の早期完成を切に願います。

(4) 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。