

(再評価)

資料 2 - 3 - ①

関東地方整備局

事業評価監視委員会

(平成26年度第8回)

# 一般国道139号 都留バイパス

平成27年1月16日

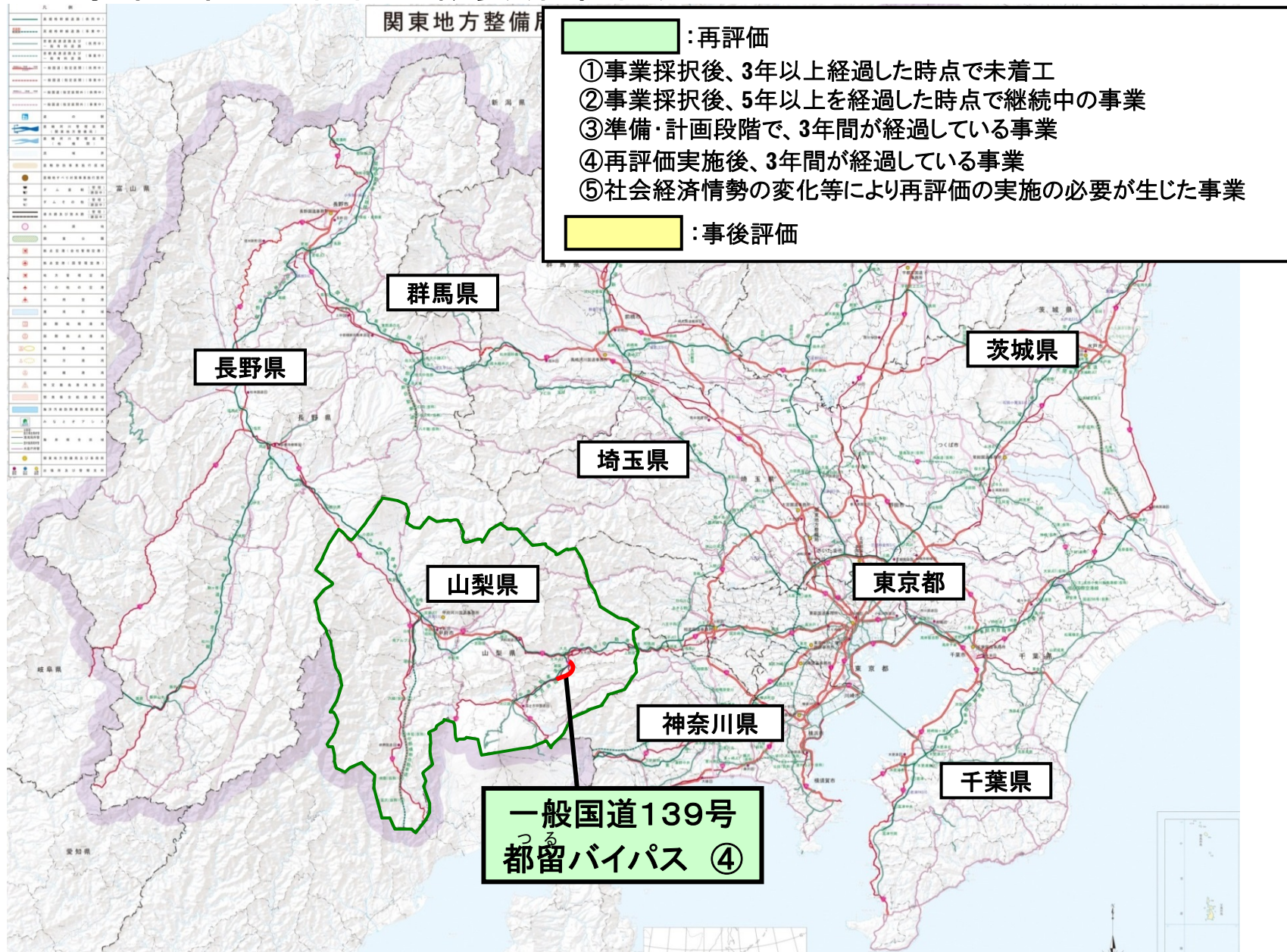
国土交通省 関東地方整備局

# 目次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況	.....	7
3. 事業の評価	.....	10
4. 事業の見込み等	.....	12
5. 関連自治体等の意見	.....	13
6. 今後の対応方針(原案)	.....	14

# 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

- ・周辺の円滑な交通の確保
- ・周辺の交通安全性向上

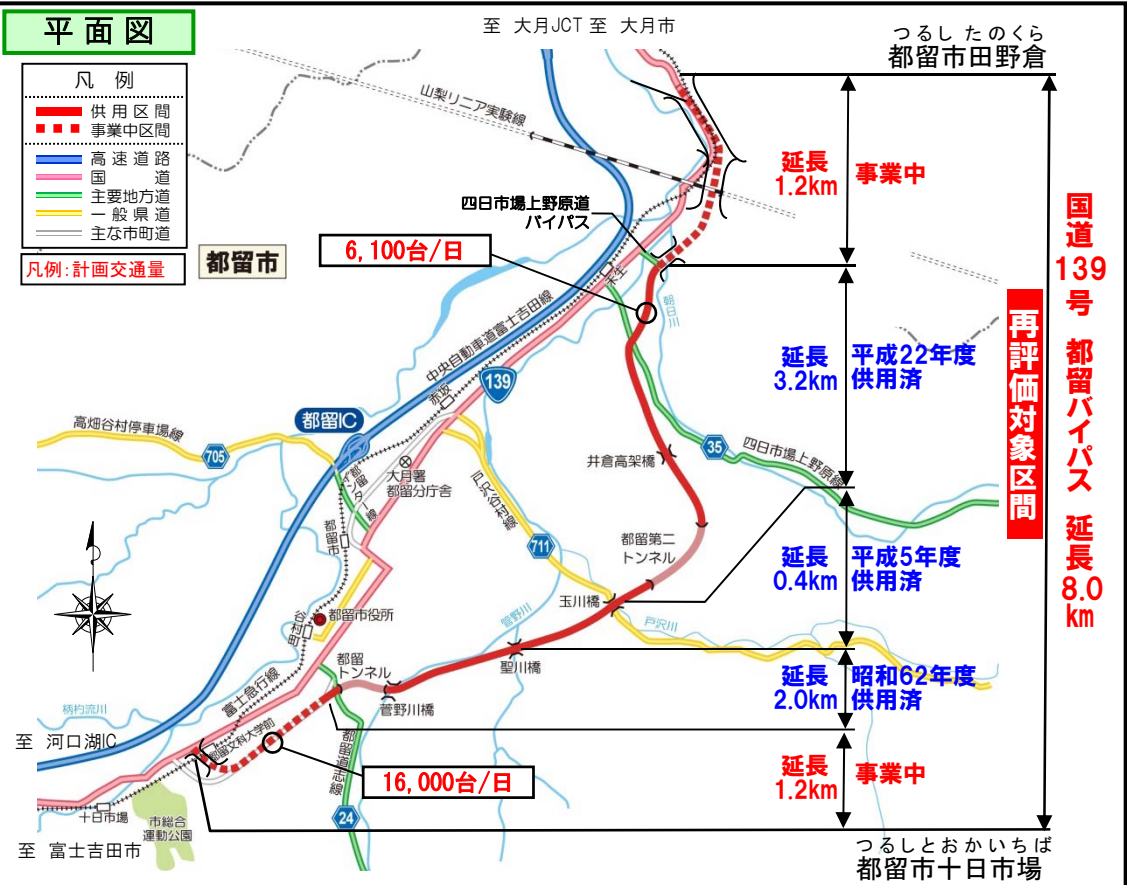
### 計画の概要

区間 : 自) 山梨県都留市十日市場  
 至) 山梨県都留市田野倉  
 計画延長 : L=8.0km  
 幅員 : W=11.0~16.0m  
 道路規格 : 第3種第2級  
 設計速度 : 60km/h  
 車線数 : 2車線  
 計画交通量 : 6,100~16,000台/日  
 事業化 : 昭和49年度  
 事業費 : 約310億円

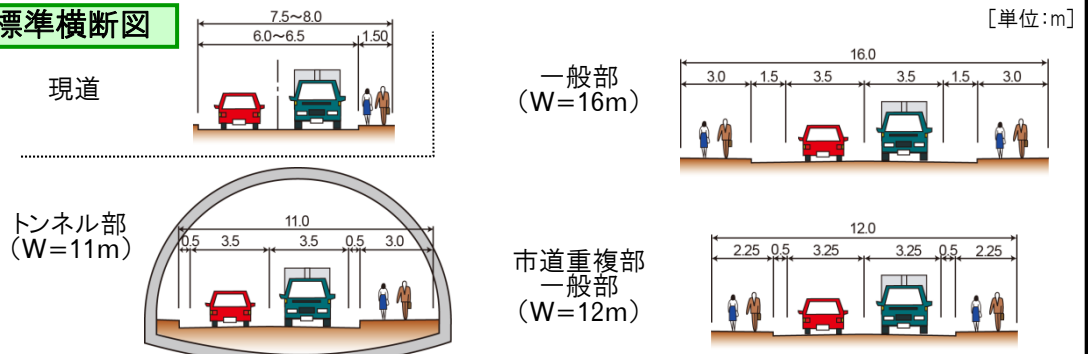
### 位置図



### 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(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

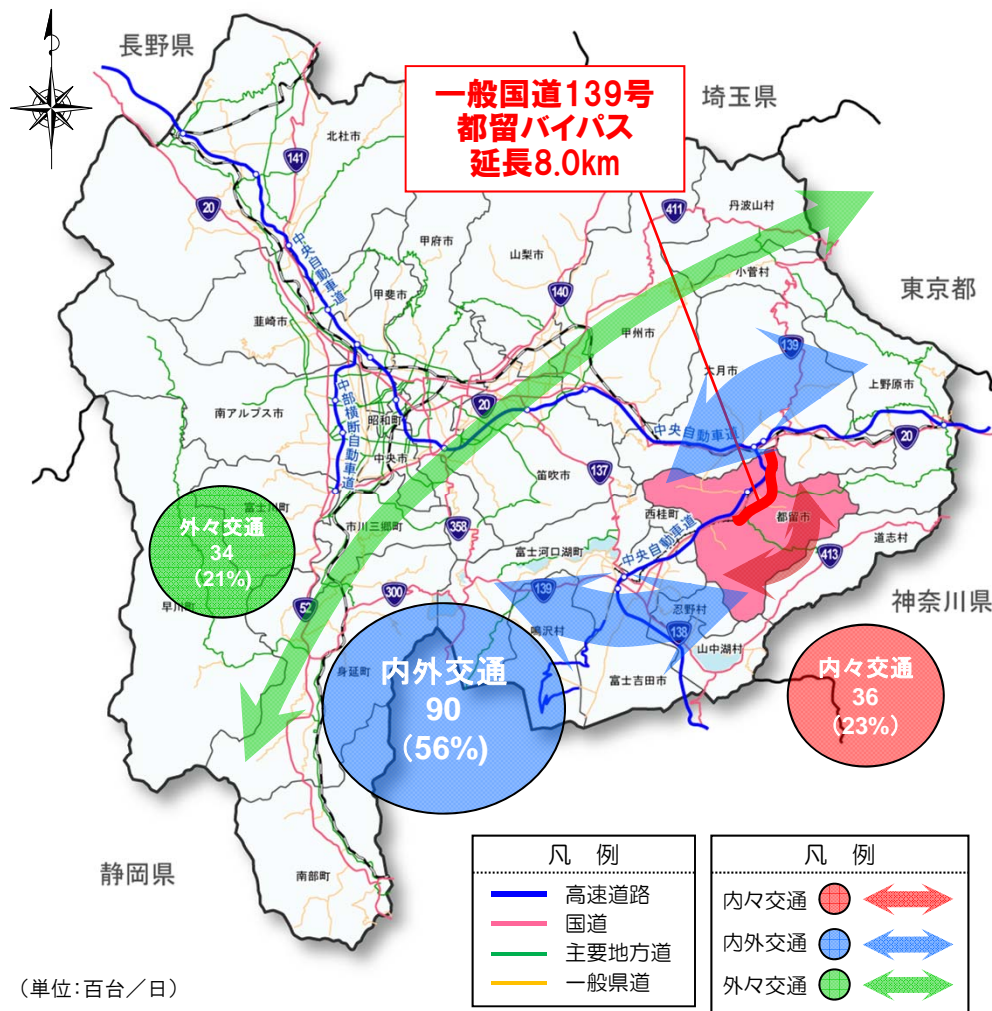


表 国道139号のOD内訳

国道139号のOD内訳	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⇔山梨県	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%

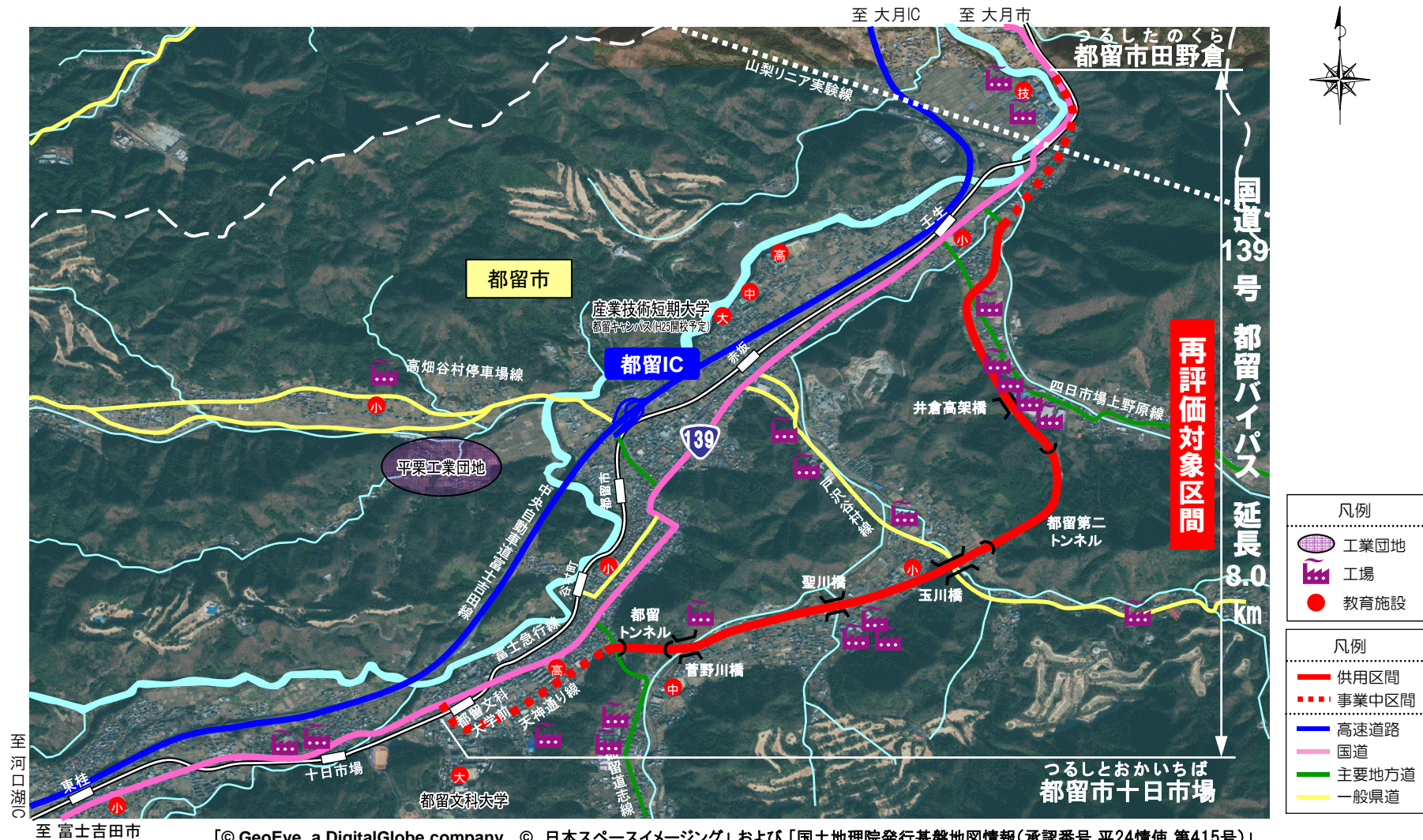
外々交通が21%

※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

# 1. 事業の概要

## (1) - 4 事業の目的と計画の概要(周辺の状況)

- ・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。



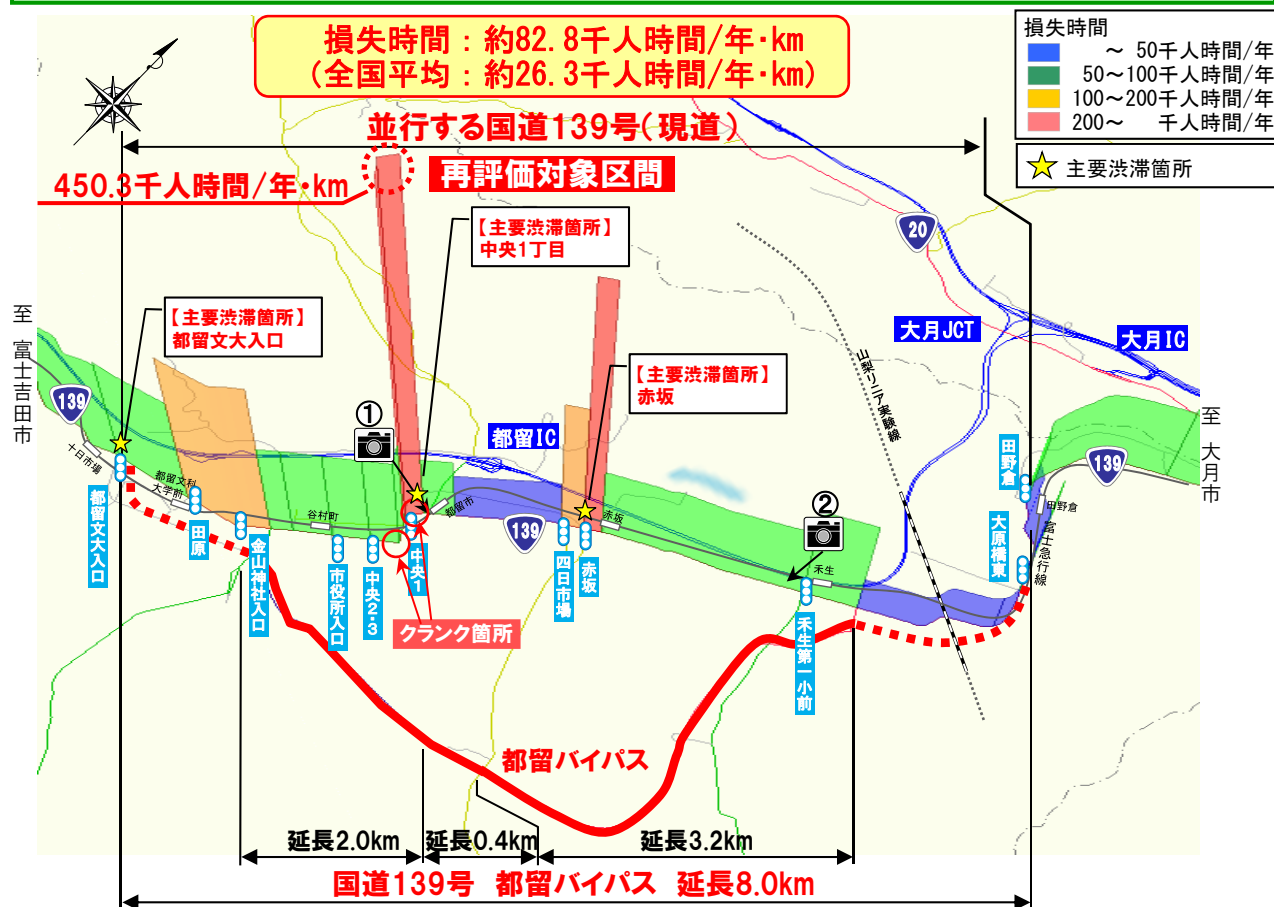
© GeoEye, a DigitalGlobe company, © 日本スペースイメージング」および「国土地理院発行基盤地図情報(承認番号 平24情使 第415号)」

# 1. 事業の概要

## (2) - 1 事業の必要性(国道139号(現道)の渋滞状況)

- ・国道139号(現道)の都留文大入口交差点～田野倉交差点間には、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82.8千人時間/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



### 国道139号(現道)の交通状況



写真① 国道139号のクランク箇所(中央1丁目交差点)  
(平成26年6月撮影 8時台)



写真② 国道139号の車道狭小区間(古川渡地先)  
(平成26年6月撮影 17時台)

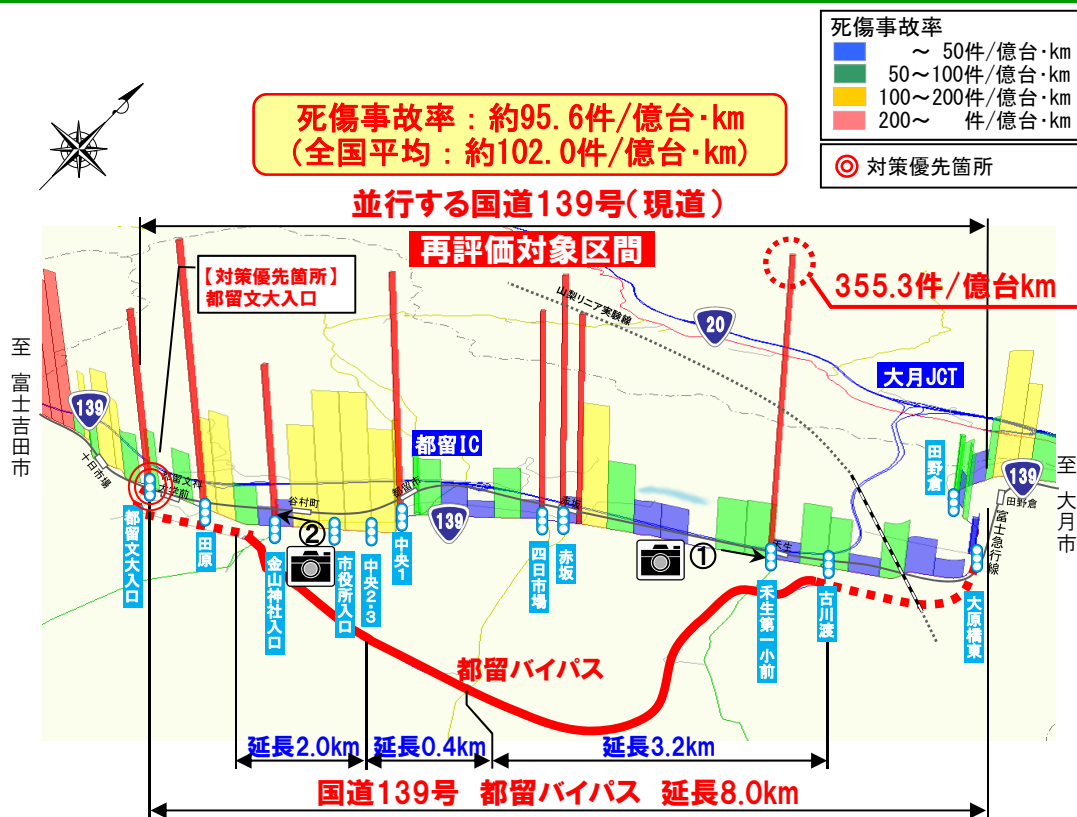
資料：H21プローブ調査結果

# 1. 事業の概要

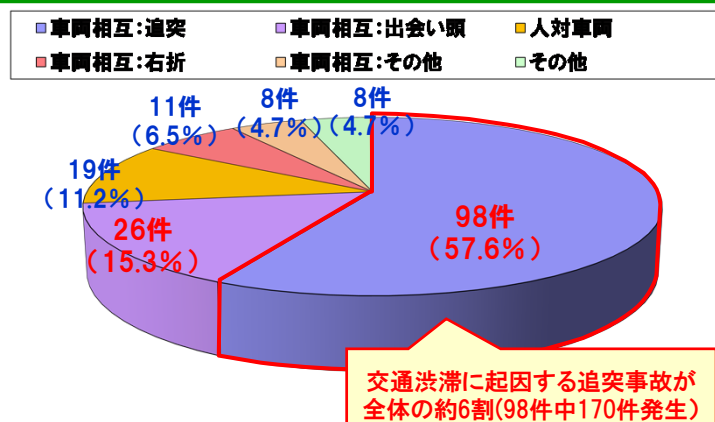
## (2) - 2 事業の必要性(国道139号(現道)の死傷事故状況)

- ・国道139号(現道)の都留文大入口交差点～田野倉交差点間では、死傷事故率は95.6件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)とほぼ同等。
- ・交通渋滞に起因する追突事故が全体の約6割を占める。
- ・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、交通の円滑化が図られる。

### 国道139号(現道)の死傷事故の発生状況



### 国道139号(現道)の事故類型



再評価対象区間の並行する国道139号(現道)の事故の内訳  
資料：交通事故データ(H19-H22)

### 現地の状況



写真① 歩道未整備(通学路)の箇所  
(平成26年6月撮影 16時台)

写真② 見通しの悪い箇所の様子  
(平成26年6月撮影 9時台)

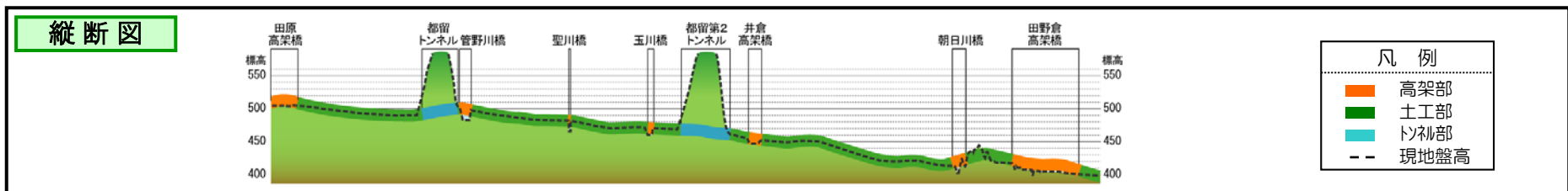
出典：交通事故データ(H19~H22)



# 2. 事業の進捗状況

## (1) 事業の経緯

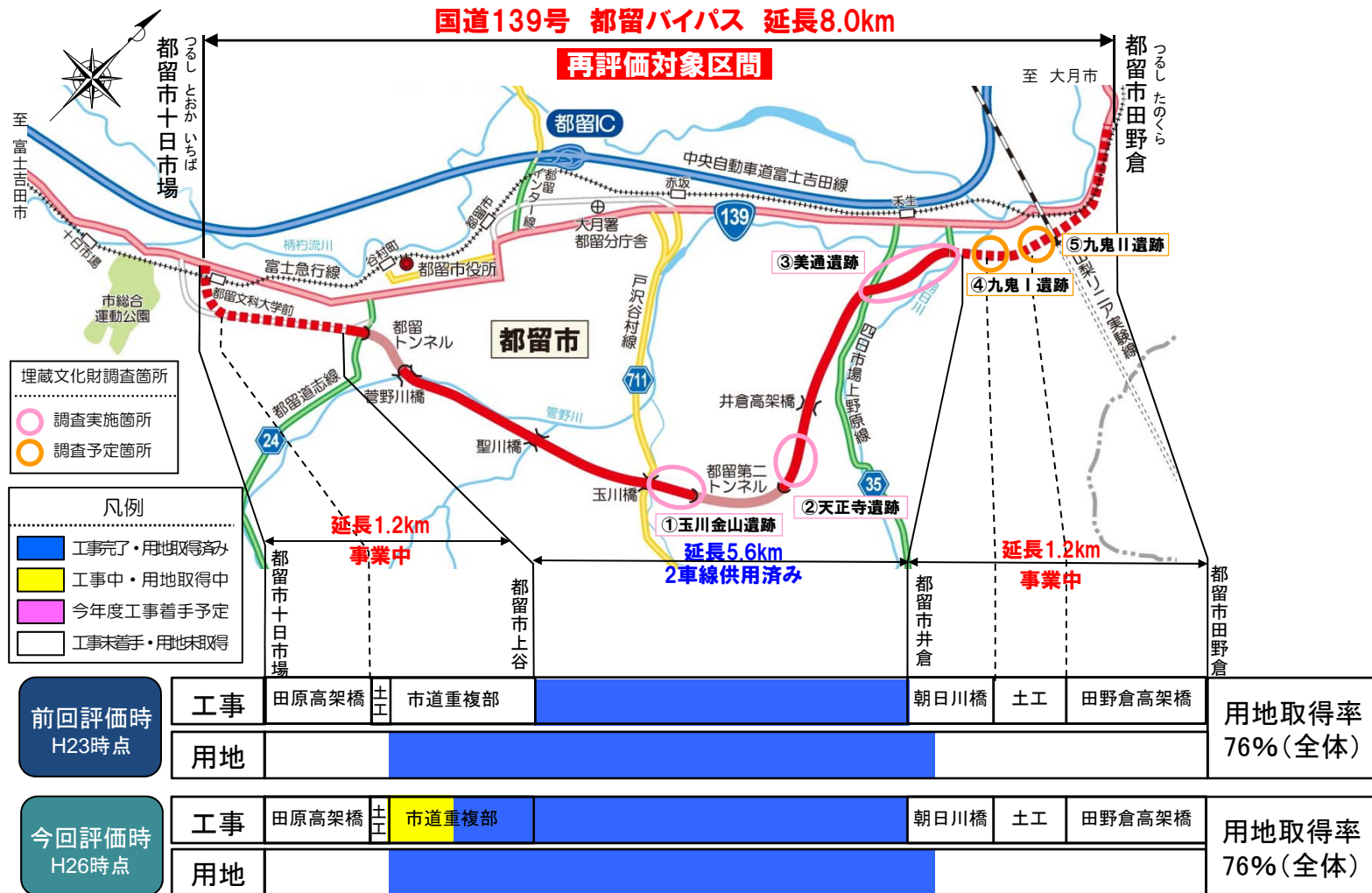
昭和49年度	: 事業化
昭和52年度	: 都市計画決定
昭和55年度	: 用地取得着手
昭和55年度	: 工事着手
昭和62年度	: 一部供用(都留市上谷～法能:延長2.0km)
平成5年度	: 一部供用(都留市法能～井倉:延長0.4km)
平成22年度	: 一部供用(都留市法能～井倉:延長3.2km)



# 2. 事業の進捗状況

## (2) 残事業の概要

- ・平成22年度までに上谷～井倉(延長5.6km)区間が2車線供用済み。
- ・平成26年度は、市道重複部のうち、280m区間の舗装工事が完了し、残る市道重複部を工事中。
- ・引き続き、残る区間について整備を進める。



## 2. 事業の進捗状況

### ①都留バイパス(市道重複部 舗装工事完了)

■前回評価時(平成23年)



■今回評価時(平成26年)



### ②都留バイパス(市道重複部) 工事状況



### ③平成26年度 地元説明状況



### 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26年度
- ・供用開始年次 : 平成31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

#### 〔参考：前回評価〕

- 平成23年度
- 平成31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
- 6,100～16,500(台/日)
- 約310億円
- 約655億円(約1,890億円※)
- 約520億円(約390億円※)
- 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

## 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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	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	4.7%
	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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	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	5.6%
	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26年度

# 4. 事業の見込み等

- ・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22年度までに5.6kmを供用。
- ・全体の用地取得率は、76%完了(平成26年3月末、面積ベース)。
- ・今後、完成に向け工事を推進。

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 ～ H15	H16 ～ H17	H18 ～ 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	測量設計	測量地質設計	測量設計	測量設計	設計				測量設計	測量設計	測量地質設計	測量設計	測量設計	地質設計	地質設計	測量設計	設計								検討設計	測量設計	測量設計	設計					
設計・用地説明			設計	用地										設計	用地														設計	設計					
埋蔵文化財調査																							埋文	埋文	埋文	埋文					埋文	埋文			
(都留志線～四日市場上野原線BP) 用地交渉					着手7%	12%	22%	27%	30%	30%	32%	34%	34%	35%			42%	47%	58%	72%	75%	89%	99%	99%	完了										
供用済区間 工事					工事着手	橋梁	トンネル橋梁	改良	改良舗装	部分供用2.0km			改良	改良	部分供用0.4km					改良	改良	改良橋梁	トンネル橋梁改良	橋梁改良	橋梁改良	部分供用3.2km	護岸								
(十日市場～都留志線・四日市場上野原線BP～田野倉) 残区間 用地交渉																								2%										完了	
工事																													改良	改良	改良	橋梁	橋梁	完成	
事業認定(供用済区間)										事業認定		告示		裁決																					

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26年3月末現在、用地取得率:76%(面積ベース)

## 5. 関連自治体等の意見

### (1) 山梨県からの意見

#### ■ 山梨県知事の意見：

一般国道139号は静岡県富士市から山梨県を經由し、東京都西多摩郡奥多摩町とを結ぶ重要な幹線道路であります。本事業区間は、慢性的な交通渋滞の発生が著しいことや、現道の道路幅が狭く歩道が未整備であることなど、通行車両や通行車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。

平成22年度までに、都留市上谷(かみや)から井倉(いぐら)までの区間5.6kmが開通され、平成25年度より、上谷地区の改良工事を進めていただいているところであります。

しかしながら、県としましては上記の問題を解決するためには、全線の早期供用が必要と考えておりますので、残区間を含め全線の早期完成を切にお願いします。

## 6. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・国道139号(現道)の都留文大入口交差点～田野倉交差点間には、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。
- ・国道139号(現道)の都留文大入口交差点～田野倉交差点間では、死傷事故率は95.6件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)とほぼ同等。

### (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22年度までに5.6kmを供用。
- ・全体の用地取得率は、76%完了(平成26年3月末、面積ベース)。
- ・今後、完成に向け工事を推進。

### (3) 対応方針(原案)

- ・以上を踏まえ、対応方針は「事業継続」としている。
- ・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。