

(再評価)

資料 5 - 4 - ①

令和 3 年度 第 2 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

令和3年9月15日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況と見込み等	.....	2
3. 事業の投資効果	.....	7
4. 関連自治体等の意見	.....	12
5. 今後の対応方針(原案)	.....	13

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要

・国道138号新屋^{あらや}拡幅は、富士吉田市内の混雑の著しい^{かみじゆく}上宿交差点より富士見公園前交差点間の混雑解消を図る、延長2.6kmの現道拡幅事業である。

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

計画概要

区 間: 自)山梨県富士吉田市上吉田七丁目
至)山梨県富士吉田市上吉田堰林

計画延長・幅員: 2.6km・24.0m

車 線 数: 4車線

計画交通量: 21,700~29,300台/日

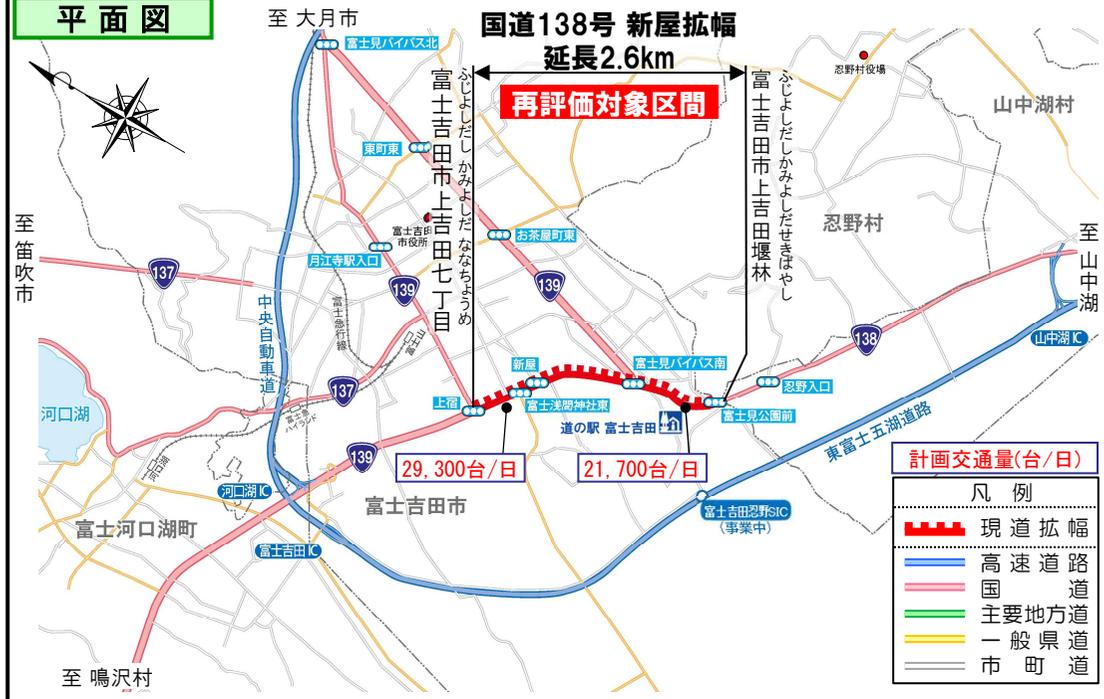
事 業 化: 平成24年度

全体事業費: 約80億円

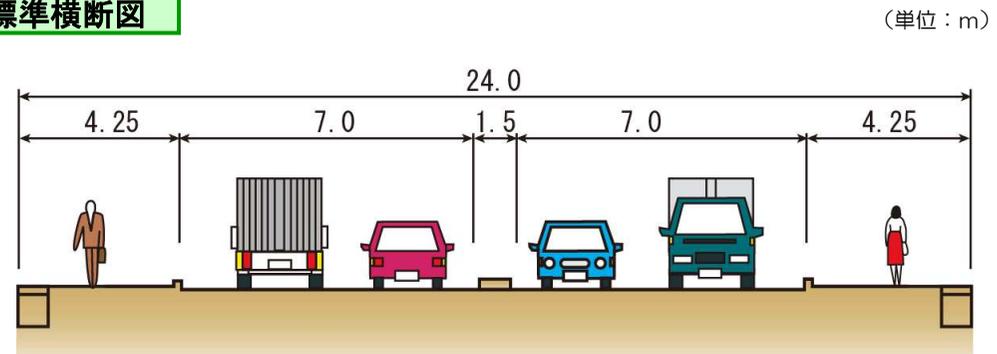
位置図



平面図



標準横断面

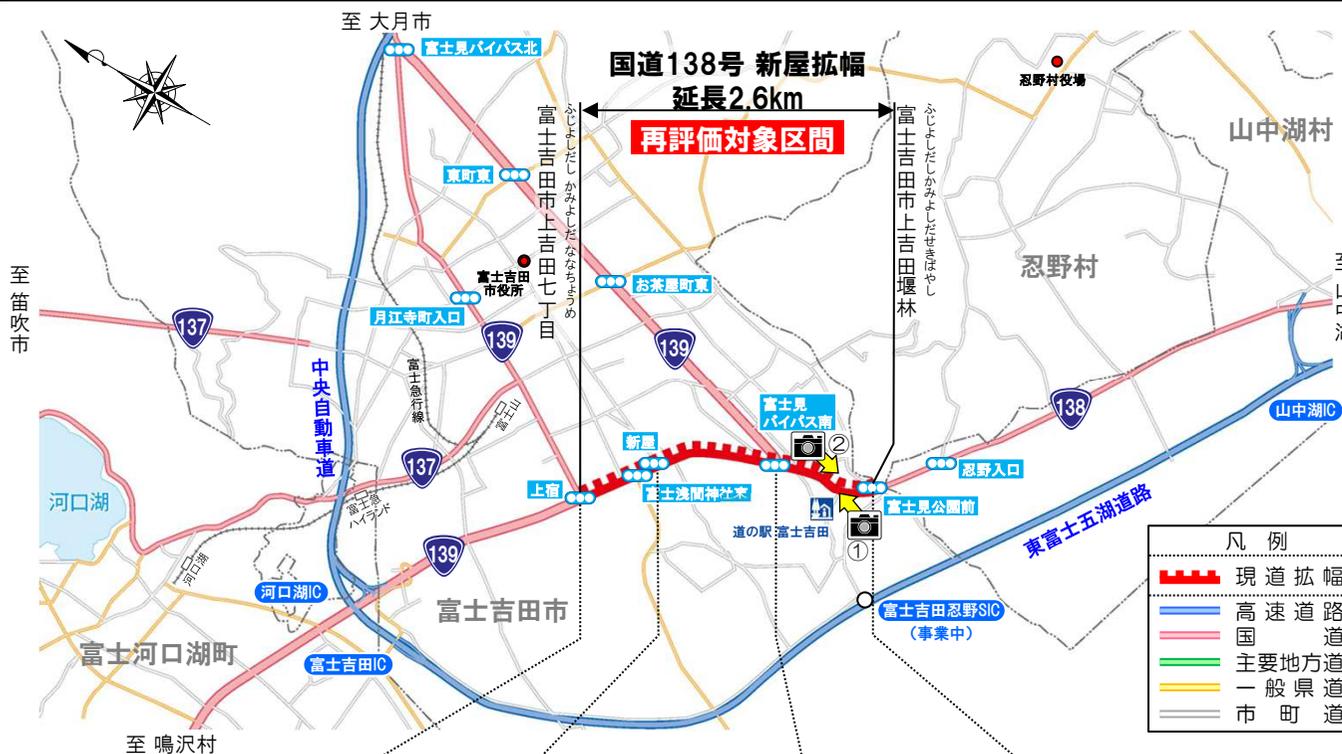


2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

2) 前回事業評価以降の主な整備状況

- ・用地取得率は約18%(令和3年3月末現在)。
- ・平成31年3月に先行整備区間における工事に着手。



現在の整備状況



令和3年度の状況写真

評価時期	前回評価時 H28		用地取得率
	工事 (新屋拡幅)		
	用地		
評価時期	今回評価時 R3		用地取得率
	工事 (新屋拡幅)		
	用地		

凡例	
■ (Blue)	工事完了 ・ 用地取得済み
■ (Yellow)	工事中 ・ 用地取得中
■ (Grey)	工事未着手 ・ 用地未取得

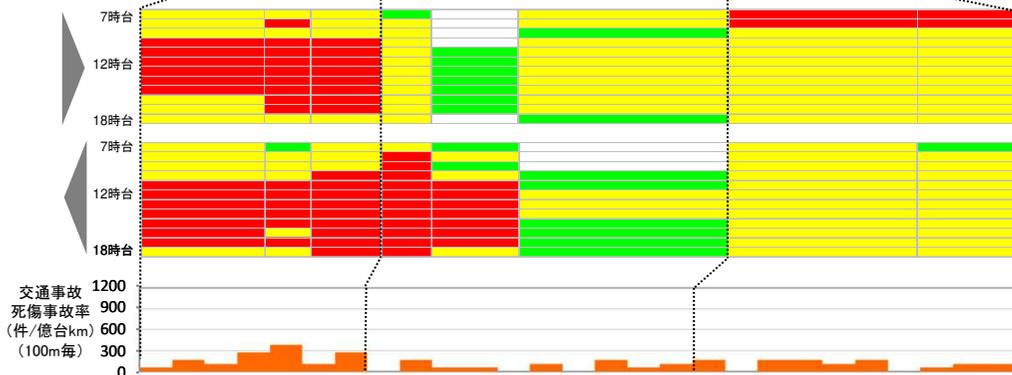
2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化

1) 国道138号の交通状況等

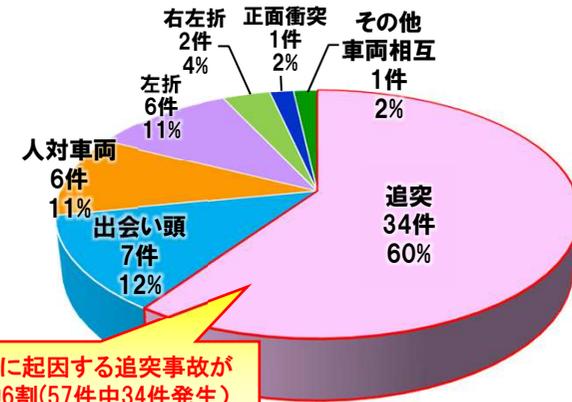
- ・ 主要渋滞箇所を選定されている交差点が4箇所存在している状況。
- ・ 国道138号(現道)の渋滞が地域住民の移動障害を引き起こし、地域生活の快適性が低下。
- ・ 渋滞に起因する追突事故が全体の約6割を占める。新屋拡幅の整備により事故削減が見込まれる。
- ・ 地元情勢の変化等事業を巡る社会情勢等に変化が見られない。

国道138号(現道)の渋滞発生状況



出典: 交通事故データ (H28~R1)

国道138号(現道)の事故類型



交通渋滞に起因する追突事故が全体の約6割(57件中34件発生)

資料: 交通事故データ (H28~R1)

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

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

1) 事業進捗の見込みの視点②

- ・平成25年度に当該地域の道路整備と周辺まちづくりを一体的に検討していくことを目的とした「国道138号拡幅に伴う周辺地域まちづくり検討委員会」を富士吉田市と共同で設立
- ・平成30年度に重点検討区間②の公園と道路の一体的な景観形成に関する整備方針が決定し先行整備工事に着手。
- ・歴史資源を活かした御師のまちなみづくりを構想する重点検討区間①では、道路拡幅により大きな高低差が発生するため、まちづくりの観点から、段差解消の調整に時間を要している。

まちづくり検討委員会の経緯

富士吉田市の動向

富士吉田市総合計画 (H20)、都市計画マスタープラン (H25)

国土交通省の動向

新屋拡幅新規事業化(H24)

景観法に基づく景観行政団体(H25.10)



第6回以降は行政間調整会議を適宜開催

まちづくりの方向性

重点検討区間①: 歴史資源を活かした御師のまちなみづくり



重点検討区間②: 富士北麓にふさわしい沿道景観づくり

沿道建築・植栽等の統一
富士山の眺望を活かした景観形成



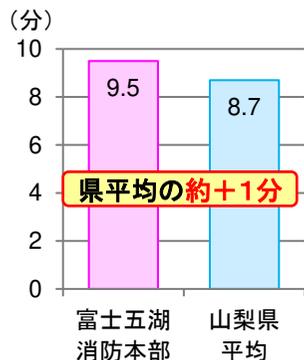
3. 事業の投資効果

(2) 救急搬送時間の短縮

- ・富士吉田市立病院は、ドクターヘリとのランデブーポイントにも指定。
- ・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、富士吉田市立病院へ向かうためには、国道138号を経由する必要があるが、道路幅員が狭いため、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

■現場到着所要時間



狭い2車線区間を通過する救急車

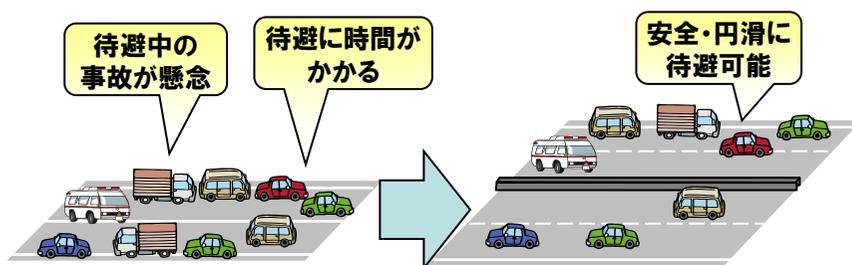
資料：平成30年山梨県消防年報

<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

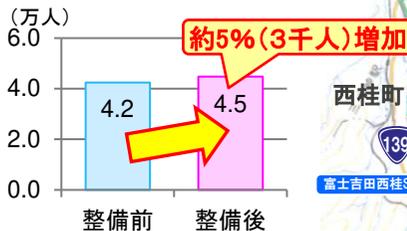
<整備後>

渋滞緩和により、一般車両が円滑・安全に待避可能



富士吉田市立病院からの10分カバー圏の変化

■10分カバー圏人口の増加



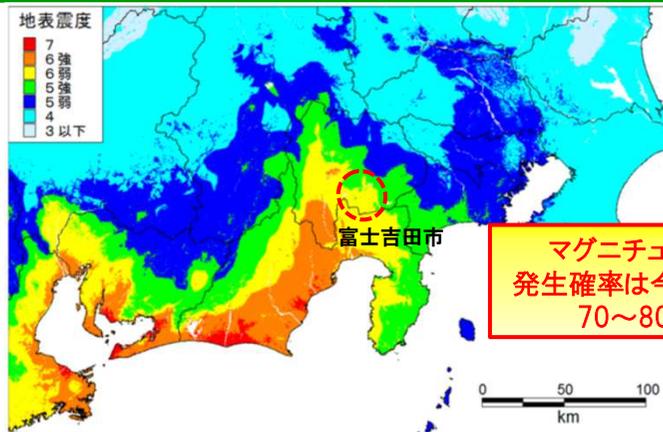
算出条件：新屋拡幅は整備後V=60km/h
 その他区間はETCプローブデータ年間昼間12時間平均速度 (R1.4~R2.3)

3. 事業の投資効果

(3) 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。
- ・災害時における支援物資集積施設(富士山アリーナ)から中央道河口湖ICまで4車線の緊急輸送道路ネットワークを形成。

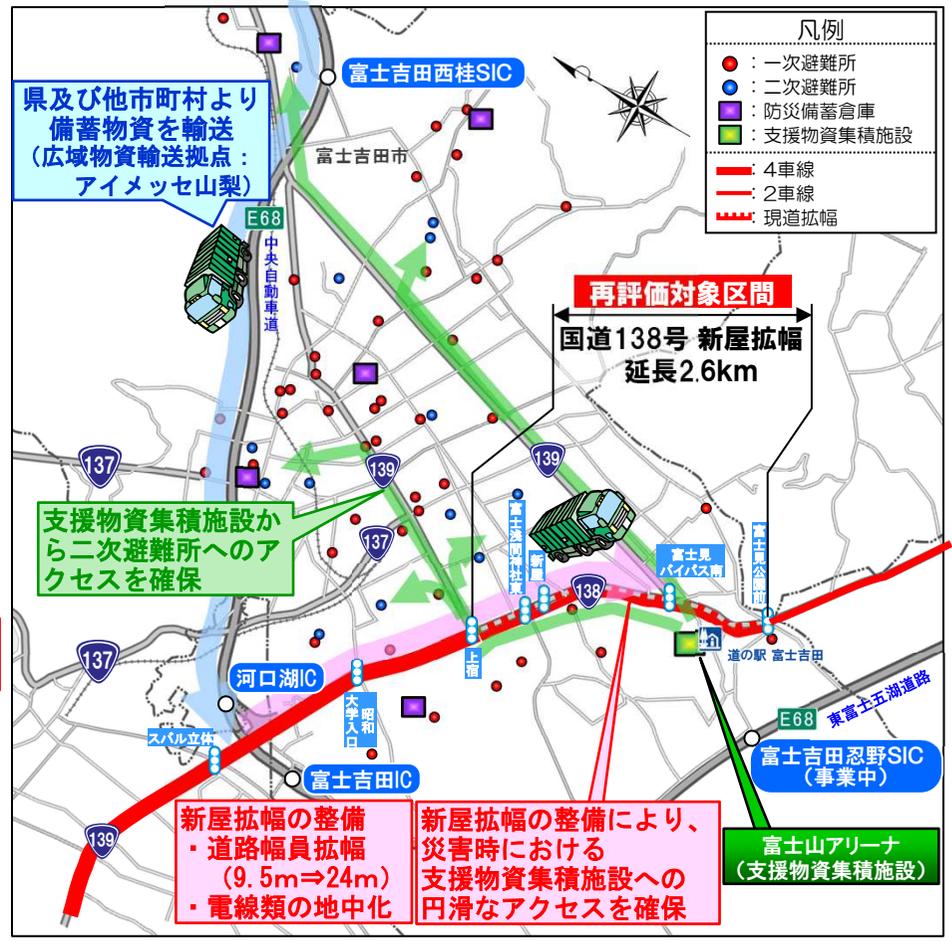
南海トラフ巨大地震発生の可能性



マグニチュード8以上の発生確率は今後30年以内に70~80%と推定*

南海トラフ巨大地震(M9.0)の震度分布(基本ケース)
 出典:南海トラフの巨大地震モデル検討会
 ※資料:南海トラフ地震防災対策推進基本計画(R3.5 内閣府)

災害時の支援物資輸送に機能を発揮



災害に強い道路

■災害(延焼)の遮断



■通行障害要因の排除



新屋拡幅の整備
 ・道路幅員拡幅(9.5m⇒24m)
 ・電線類の地中化

新屋拡幅の整備により、災害時における支援物資集積施設への円滑なアクセスを確保

3. 事業の投資効果

(4) 費用便益分析

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和12(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	: 令和3年度(2021年度)	[参考: 前回再評価(H28)]	: 平成28年度(2016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22年度 全国道路・街路交通情勢調査		: 平成17年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	: 令和12年度(2030年度)		: 平成42年度(2030年度)
・計画交通量	: 21,700~29,300台/日		: 19,300~28,300台/日
・事業費	: 約80億円		: 約80億円
・総便益(B)	: 約197億円(約525億円※)		: 約182億円(約487億円※)
・総費用(C)	: 約78億円(約100億円※)		: 約72億円(約93億円※)
・費用便益比(B/C)	: 2.5		: 2.5

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の投資効果

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)
	186億円	7.9億円	3.0億円	197億円 (525億円)	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.5
	68億円		9.3億円	78億円 (100億円)	

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)
	186億円	7.9億円	3.0億円	197億円 (525億円)	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	3.4
	48億円		9.3億円	57億円 (82億円)	

注1) 便益・費用については、令和3(2021)年を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、()内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。

注2) 費用便益比算定上設定した完成年度は令和8(2026)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。

4. 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138号新屋拡幅区間には、主要渋滞箇所を選定されている交差点が4箇所含まれ、平日の通勤時間帯や休日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支障をきたしている。

当区間の整備により、渋滞の緩和だけでなく、渋滞に起因する交通事故の減少や、世界遺産富士山とその周辺観光の更なる振興にもつながる。

また当区間は、富士山火山広域避難計画において避難路に指定されており、この拡幅は必要性の高い事業であることから、引き続き、早期完成に向けて事業の進捗に努めていただきたい。

5. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・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。
- ・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。
- ・渋滞に起因する追突事故が全体の約6割を占める。
- ・道の駅富士吉田や富士浅間神社などの観光施設が点在しているため施設間の結びつきが弱く、富士山五合目と比べて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。
- ・災害時における支援物資集積施設(富士山アリーナ)から中央道河口湖ICまで4車線の緊急輸送道路ネットワークを形成。

(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。
- ・平成27年度に事業計画説明会、設計・用地説明会実施。
- ・平成31年3月から先行整備区間における工事に着手し、令和3年度道の駅富士吉田前交差点改良完成予定。
- ・地元調整に時間を要したため、今回、事業期間を令和3年度から令和8年度に延伸するものとし、引き続き早期完成を目指し、用地取得、工事を推進。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・地元調整に時間を要したため、事業期間を令和3年度から令和8年度へ5年延伸するものとし、引き続き早期完成を目指し、用地取得、工事を推進。