

(再評価)

# 一般国道138号 新屋拡幅

令和7年8月4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	10
4. コスト縮減等	16
5. 関連自治体等の意見	17
6. 今後の対応方針(原案)	18

# 1. 事業の概要

## (1) 事業の目的と計画の概要

・国道138号新屋拡幅は、富士吉田市内の混雑の著しい上宿交差点から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。

### 目的

- ・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
- ・地域生活の快適性向上

### 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東七丁目

計画延長・幅員：2.6km・24.0m

車線数：4車線

計画交通量：21,100～29,000台/日

事業化：平成24年度(2012年度)

全体事業費：約107億円※(前回評価：約80億円)

※電線共同溝を除いた全体事業費は約95億円

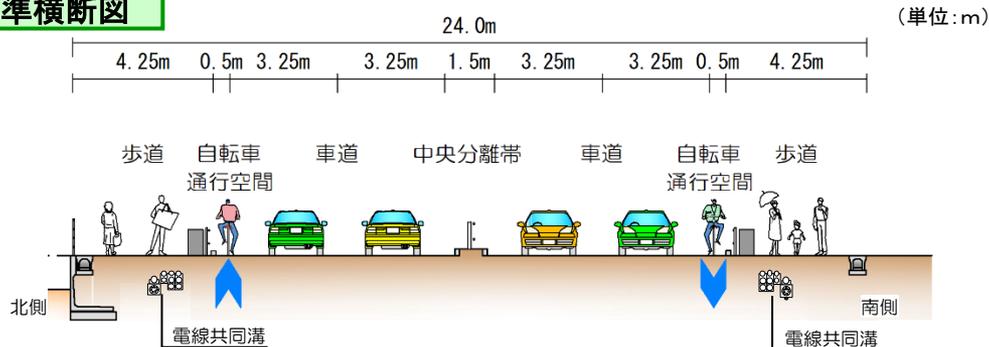
### 位置図



### 平面図



### 標準横断面図



# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (1) 事業の進捗状況等

### 1) 事業の経緯

昭和41年度	: 都市計画変更 (W=18.0m)	平成31年 3月	: 工事着手 (富士見バイパス南交差点～富士見公園前交差点)
平成22年3月	: 都市計画変更 (W=24.0m)	令和 4年 9月	: 電線共同溝を整備すべき道路に指定
平成24年度	: 事業化	令和 7年 3月	: 設計・用地説明会(上宿交差点～新屋交差点)
平成27年7月	: 事業計画説明会、設計・用地説明会 (上宿交差点～富士見公園前交差点)		

### 平面図



# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (1) 事業の進捗状況等

### 2) 前回事業評価以降の主な整備状況

- ・用地取得率は約23%(令和7年3月末現在)。
- ・平成31年3月に富士見バイパス南交差点～富士見公園前交差点間において工事着手。
- ・令和3年度に富士吉田忍野スマートIC入口交差点改良が完成。



現在の整備状況



前回評価時 R3	工事				用地取得率 18%(全体)
	用地				
今回評価時 R7	工事				用地取得率 23%(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

令和7年度の状況写真

# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (2) 社会情勢等の変化

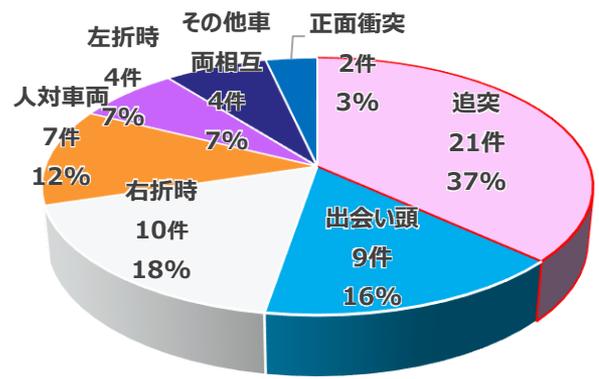
### 1) 国道138号の交通状況等

- ・ 国道138号(現道)には主要渋滞箇所を選定されている交差点が多数存在している状況。
- ・ 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4割を占める。
- ・ 事業の効果や必要性に大きな変化は見られない。

#### 国道138号(現道)の渋滞発生状況

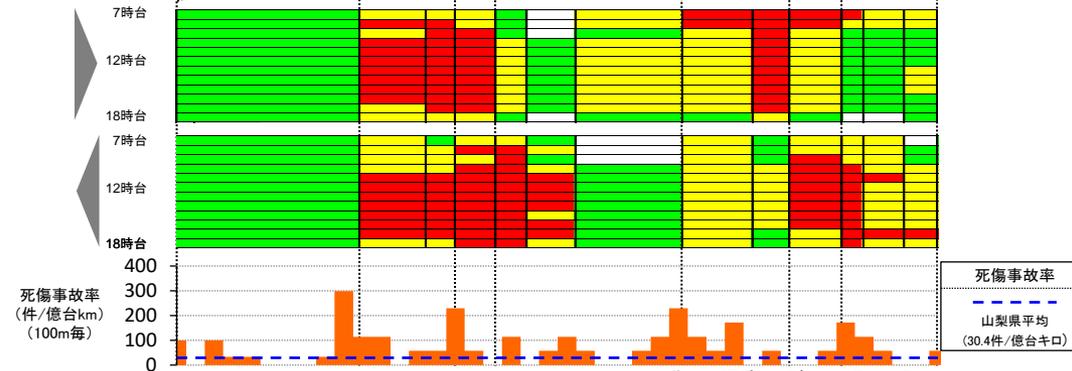


#### 国道138号(現道)の事故類型



資料: 交通事故データ(R2~R5)  
集計区間: 国道138号・139号現道区間(昭和大入口~忍野入口)

#### 国道138号(現道)の渋滞状況



# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (2) 社会情勢等の変化

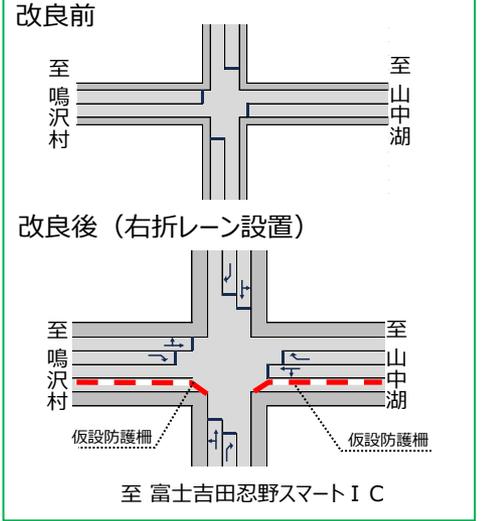
### 2) 主な周辺環境の変化

- ・富士吉田市内では、東富士五湖道路の富士吉田忍野スマートICが令和4年7月24日に開通。
- ・国道138号新屋拡幅では、富士吉田忍野スマートIC開通に先駆け、令和3年11月2日に富士吉田忍野スマートIC入口交差点の改良が完成。



写真① 富士吉田忍野スマートIC

### 富士吉田忍野スマートIC 入口交差点改良



# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (3) 事業の見込み等

### 1) 事業費増加の要因

①電線共同溝の追加.....	(約 15億円増額)
②材料単価・労務費の上昇.....	(約 12億円増額)
合計 約 27億円増額	

項目		事業費増加の要因	増額
①	電線共同溝の追加	<ul style="list-style-type: none"><li>R4年9月に電線共同溝の整備等に関する特別措置法に基づく電線共同溝を整備すべき道路として指定。</li><li>占用予定企業者との協議を踏まえ、電線共同溝整備を行うこととなり事業費の増加が必要となった。</li></ul>	約15億円
②	材料単価・労務費の上昇	<ul style="list-style-type: none"><li>原材料費やエネルギーコストの高騰等に伴い、令和3年度に比べて材料単価・労務費が上昇。今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性はある。</li></ul>	約12億円
合計			約27億円

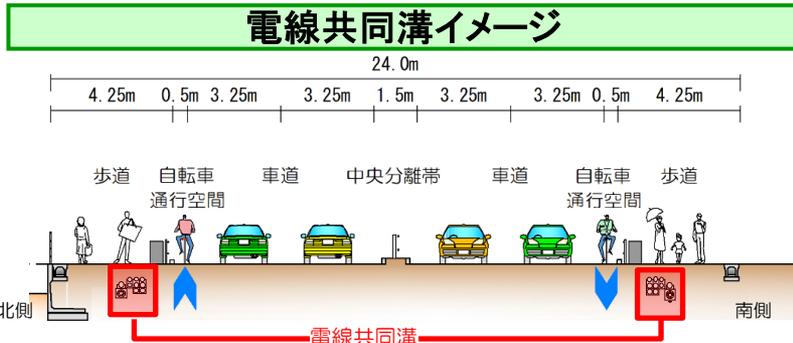
# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (3) 事業の見込み等

### 2) 事業費変更の内容①

①電線共同溝の追加.....約15億円増額

- ・H28年に施行された無電柱化の推進に関する法律に基づき、R3年5月に「無電柱化推進計画」を策定。
- ・その後、本区間について、R4年9月に電線共同溝の整備等に関する特別措置法に基づく電線共同溝を整備すべき道路として指定。
- ・占用予定企業者との協議を踏まえ、電線共同溝整備を行うこととなり事業費の増加が必要となった。



### 電線共同溝の整備効果

- ①道路の防災性の向上
- ②通行空間の安全性・快適性の確保
- ③良好な景観の形成



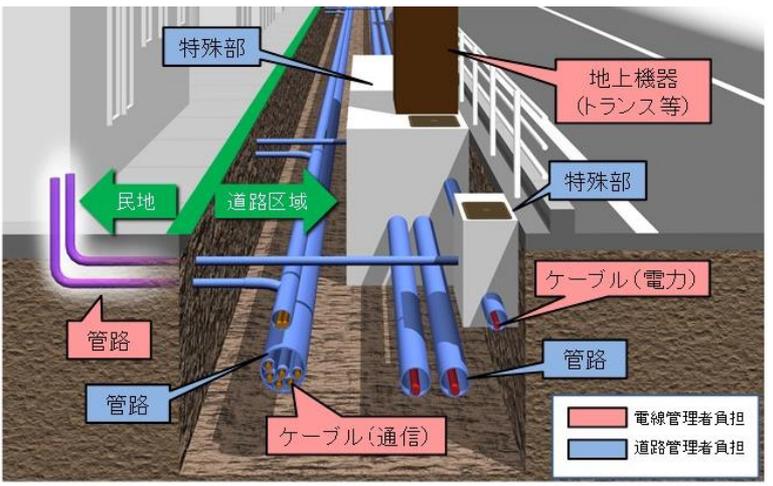
令和元年台風15号による電柱倒壊状況



歩道上のすれ違いを阻害している電柱



世界文化遺産 富士山の景観を阻害している電柱



# 2. 事業の進捗状況と見込み等

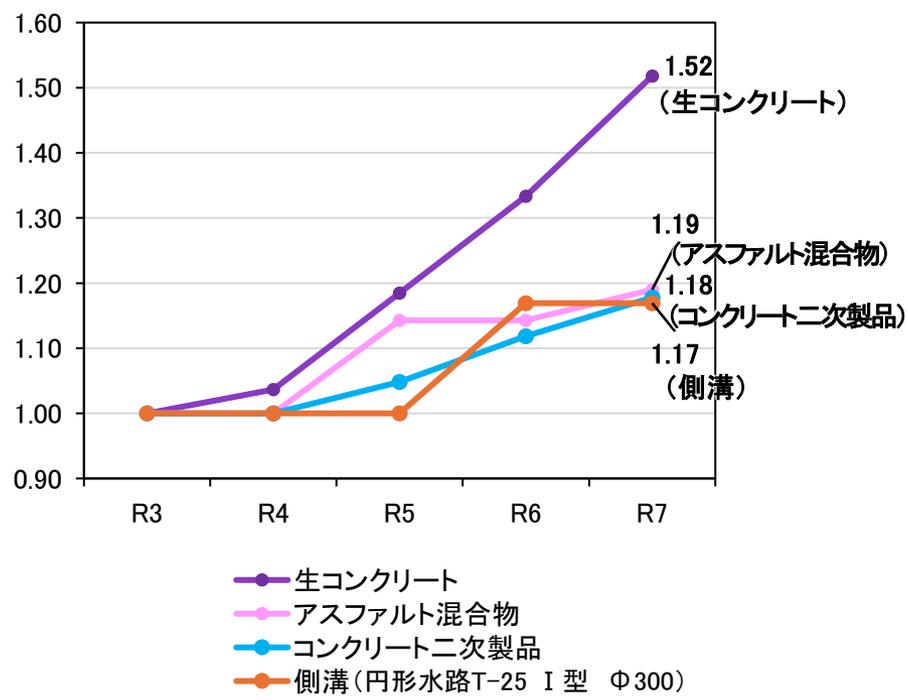
## (3) 事業の見込み等

### 2) 事業費変更の内容②

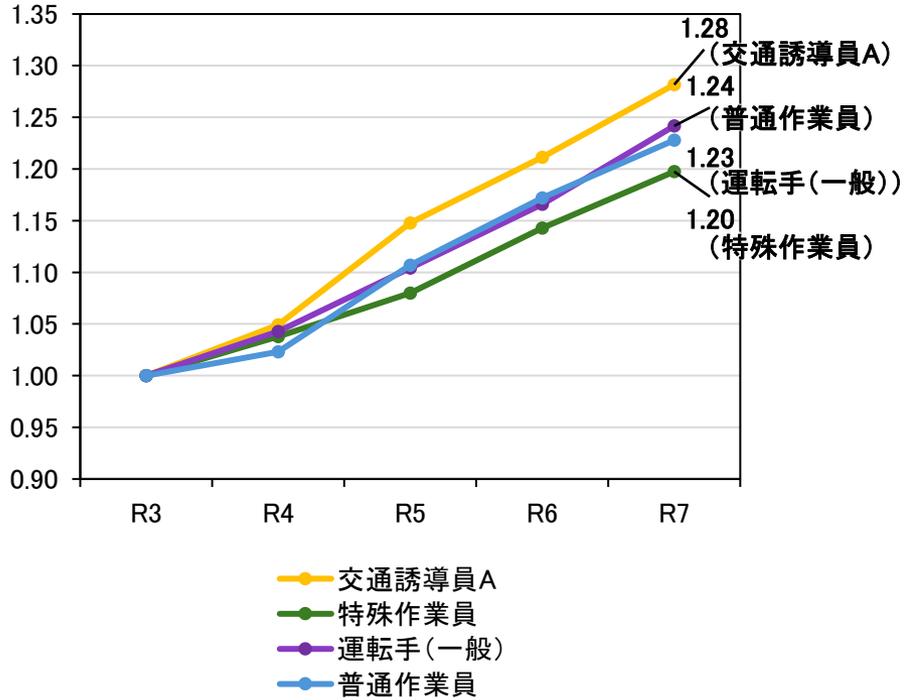
②材料単価・労務費の上昇.....約12億円増額  
・原材料費やエネルギーコストの高騰等に伴い、令和3年度に比べて材料単価・労務費が上昇。  
今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。

#### 単価上昇

■建設資材単価の伸び率(R3.4を基準に算出)



■労務単価の伸び率(R3.4を基準に算出)



出典：(一財)建設物価調査会および(一財)経済調査会による材料費の平均上昇率※  
※適用：山梨県

出典：公共労務費単価※  
※適用：山梨県



# 3. 事業の投資効果

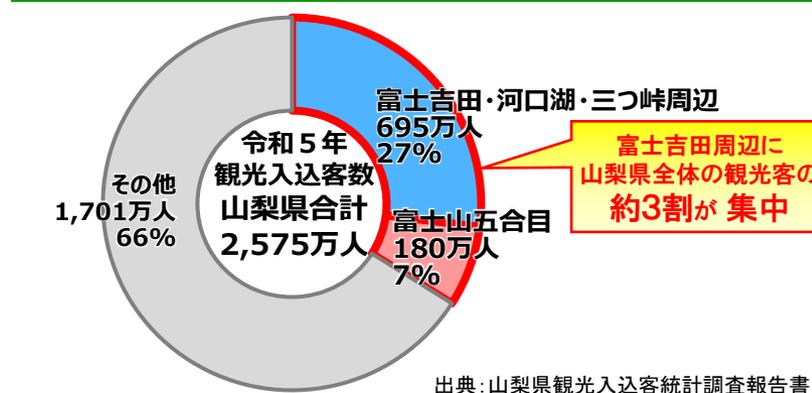
## (1) 周遊観光の支援

- ・富士吉田周辺には山梨県全体の観光客の約3割が集中。国道138号は観光周遊バスの走行ルートになっている。
- ・国際観光都市を目指す富士北麓地域において、優れた観光資源を連携させた自転車による国際観光促進のため、安全で快適な自転車走行空間の整備が検討されている。
- ・新屋拡幅の整備により、周遊バスや自転車の走行環境が向上し、富士北麓地域における更なる周遊観光が期待。

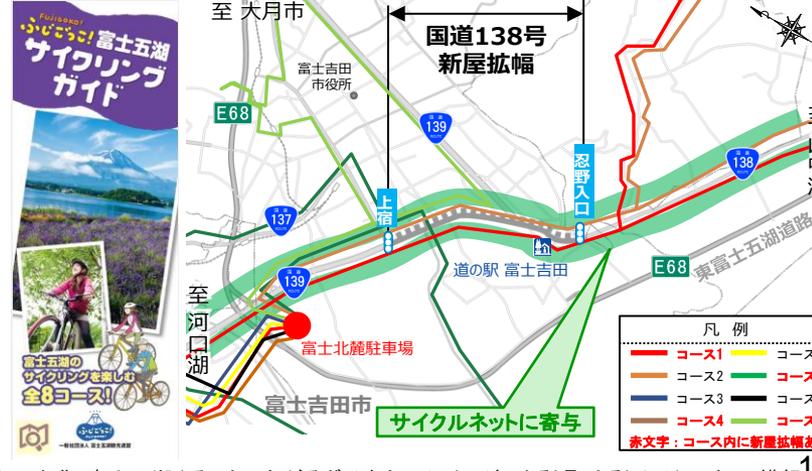
### 富士吉田・忍野八海・山中湖周辺バス【ふじっ湖号】ルート



### 富士吉田周辺と山梨県全体の観光入込客数



### 山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)



# 3. 事業の投資効果

## (2) 救急医療アクセスの向上

- ・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。

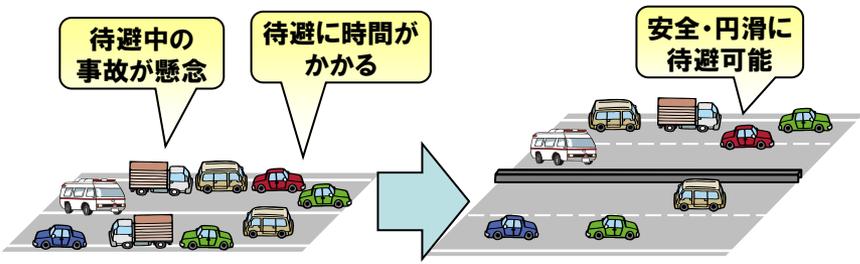
### 富士吉田市の救急搬送時の現状



狭い2車線区間を通過する救急車  
撮影:H28年7月

**<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



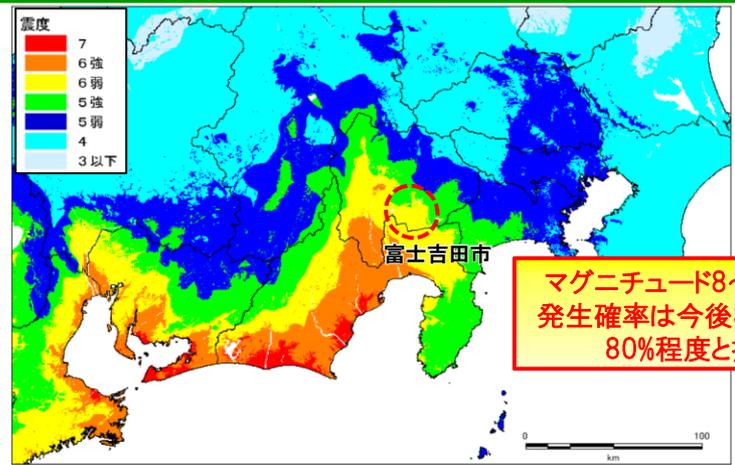
算出条件: 新屋拡幅は整備後V=60km/h  
 その他区間はETCプローブデータ年間昼間12時間平均速度(R6.4~R7.3)

# 3. 事業の投資効果

## (3) 災害時の支援

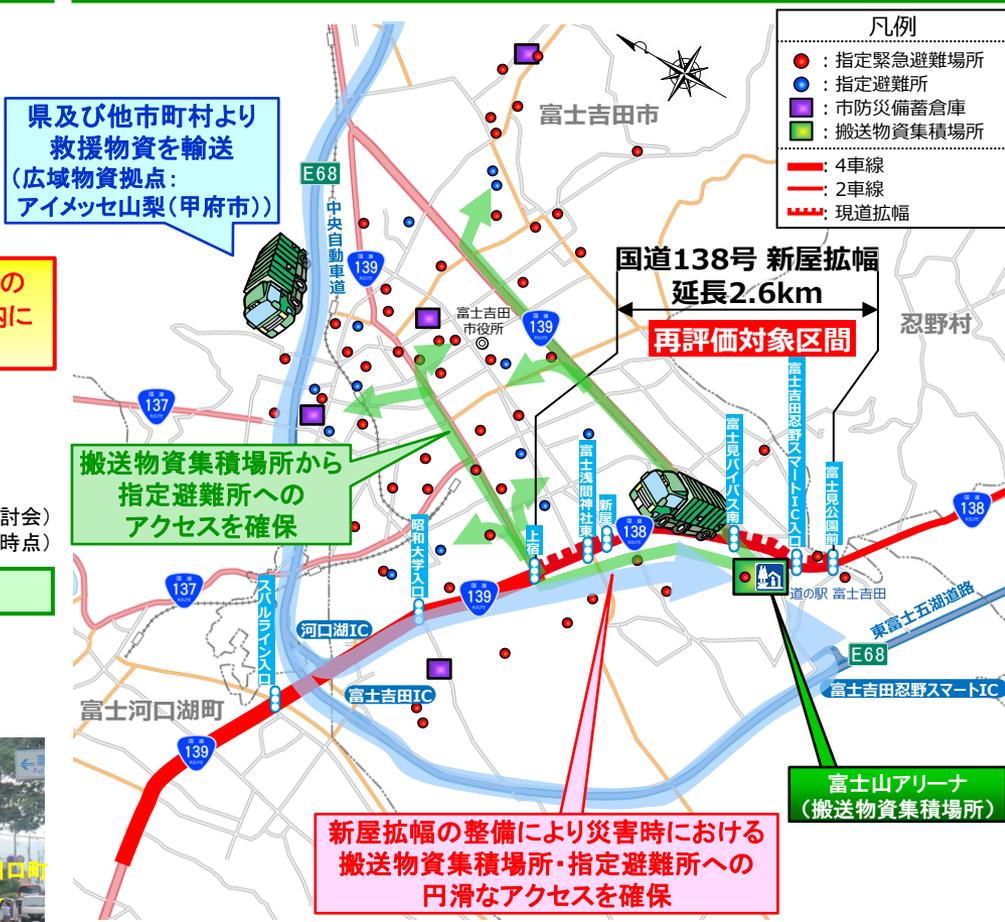
- ・南海トラフ巨大地震により、富士吉田市は震度6弱の想定。
- ・新屋拡幅の整備により、中央道河口湖ICや富士吉田忍野スマートICから富士山アリーナへの救援物資集積後、富士山アリーナから指定避難所への円滑なアクセスを確保。

### 南海トラフ巨大地震発生の可能性

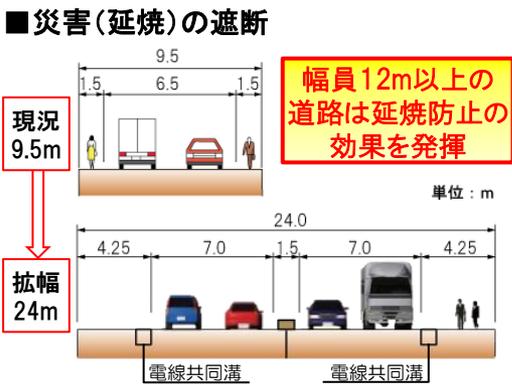


南海トラフ巨大地震(M9.0)の震度分布(基本ケース)  
 出典:地震モデル報告書(R7.3/南海トラフ巨大地震モデル・被害想定手法検討会)  
 ※地震調査研究推進本部(令和7年1月1日時点)

### 災害時の救援物資輸送に機能を発揮



### 災害に強い道路



出典:山梨県地域防災計画、富士吉田市地域防災計画、富士吉田市土砂災害・洪水ハザードマップ  
 ・指定緊急避難場所: 災害が発生しそうな時または発生時に一時的に非難する場所  
 ・指定避難所: 大規模災害が発生した場合に長期間避難生活を行う場所  
 ・搬送物資集積場所: 県及び他市町村等から搬送されてくる救援物資を速やかに受け入れる場所

# 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22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

改築事業と併せて施工される電線共同溝の工事費は含まない

## 1) 計算条件

	[今回]	[前回]
・基準年	令和7年度	令和3年度
・分析対象期間	供用後50年間	供用後50年間
・算出マニュアル	令和7年2月	平成30年2月
・基礎データ	平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査	平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	令和22年度(2040年度)	令和12年度(2030年度)
・計画交通量	21,100~29,000台/日	21,700~29,300台/日
・事業費	約107億円	約80億円
・総便益(B)	約187億円[約630億円]	約197億円[約525億円]
・総費用(C)	約92億円[約110億円](電線共同溝を除く)	約78億円[約100億円]
・費用便益比(B/C)	2.0	2.5

### 【参考】

費用便益比(B/C) : 3.6(社会的割引率2%)

費用便益比(B/C) : 5.0(社会的割引率1%)

注1) 便益・費用について、[ ]内の値は基準年次における現在価値化前を示す。

注2) 費用便益分析(B/C)等による評価を実施しない電線共同溝事業(無電柱化推進のために改築事業と併せて施工されるもの)の工事費(約15億円)については、費用便益分析の費用に含めない。

# 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)	感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)	
	178億円	5.6億円	3.3億円	187億円 (630億円)		交通量	1.8	2.3	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		2.0	事業費	2.1	1.9
	85億円		6.6億円	92億円 (110億円)			事業期間	(2.2)	(1.8)

## 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)	感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)	
	178億円	5.6億円	3.3億円	187億円 (630億円)		交通量	3.6	4.5	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		4.0	事業費	4.4	3.7
	40億円		6.6億円	47億円 (73億円)			事業期間	(4.3)	(3.5)

注1) 便益・費用については、令和7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、()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18(2036)年度(前回:令和8(2026)年度)である。

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) 感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

# 3. 事業の投資効果

## (5) 事業の投資効果のまとめ

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	85億円	40億円
	維持管理費	6.6億円	6.6億円
	総費用(C)	92億円	47億円
便益	走行時間短縮便益	178億円	178億円
	走行経費減少便益	5.6億円	5.6億円
	交通事故減少便益	3.3億円	3.3億円
	総便益(B)	187億円	187億円
B/C		2.0	4.0

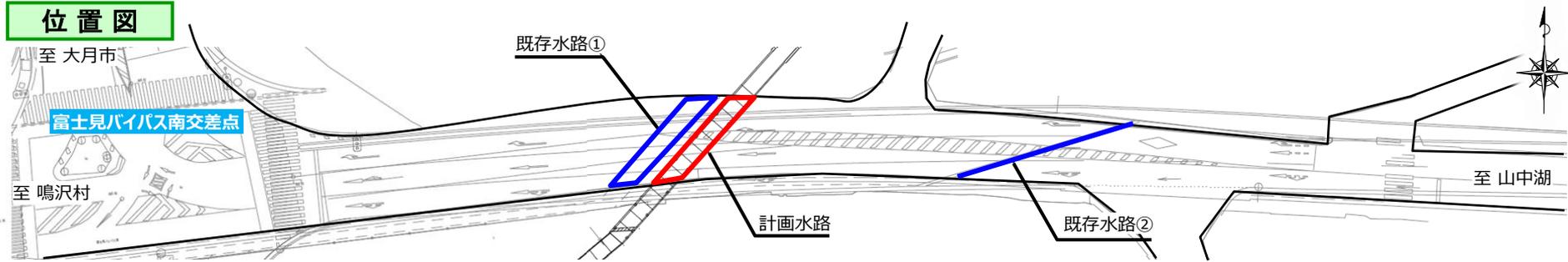
主な その他の効果	時間信頼性向上便益	走行時間のばらつきが縮小(24億円)
	CO2排出量削減便益	走行速度が改善し、CO2排出量が削減(0.42億円)
	NOx排出量削減便益	走行速度が改善し、NOx排出量が削減(1.3億円)
	騒音低減便益	周辺地区の騒音が低減(7.7億円)
	救急医療アクセスの向上	安全で円滑な搬送が可能となり、地域の救急活動を支援
	周遊観光の支援	周辺観光施設間の結びつきが強化され、更なる周遊観光が期待
	災害時の支援	災害時における指定避難所への円滑なアクセスを確保

コスト縮減	複数箇所での横断水路を整備予定であったが、横断箇所を集約することにより工事費を約0.1億円縮減
-------	---

# 4. コスト縮減等

## (1) コスト縮減の取組

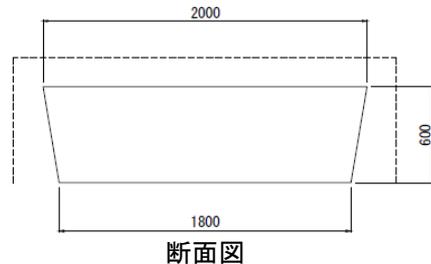
一体型水路への見直し.....約0.1億円縮減  
・新屋拡幅では複数箇所での横断水路を整備予定であったが、横断箇所を集約することにより工事費を約0.1億円縮減。



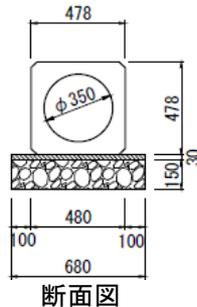
### 整備計画(当初)

#### ■ 既存水路

既存水路①



既存水路②

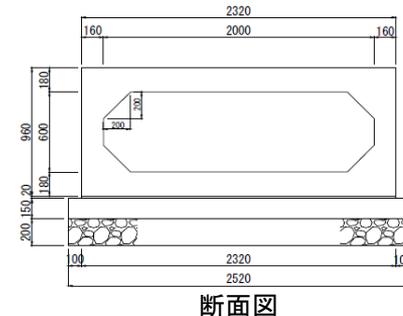


既存水路と同じ位置・サイズの水路を整備

### 整備計画(変更)

#### ■ 計画水路

計画水路



一体型の水路に変更

必要な水路の本数が減少し工事費用を縮減

# 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138号新屋拡幅区間は、富士吉田忍野スマートIC交差点の整備が完了したが、依然として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施設へのアクセス性向上により、観光振興や地域経済の活性化にもつながる。

また当区間は、富士山火山避難基本計画において広域避難路に指定されるなど、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。

# 6. 今後の対応方針(原案)

## (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・新屋拡幅の整備により、国道138号(現道)の交通渋滞の緩和や交通事故の減少が期待される。
- ・その他、自転車走行環境の向上により、富士北麓地域における更なる周遊観光の促進、安全かつ円滑な搬送の実現により、地域の救急活動のさらなる支援、災害時における搬送物資集積場所から指定避難所への円滑なアクセスの確保が期待される。
- ・費用便益比(B/C)は2.0である。

## (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月から富士見バイパス南交差点～富士見公園前交差点間における工事に着手し、令和3年度に富士吉田忍野スマートIC入口交差点改良が完成。
- ・用地取得率は約23%(令和7年3月末現在)。
- ・引き続き早期完成を目指し、用地取得、工事を推進。

## (3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・複数箇所での横断水路を整備予定であったが、横断箇所を集約することにより工事費を約0.1億円縮減。

## (4) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、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、地域生活の快適性向上などの観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが妥当と考える。