

再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

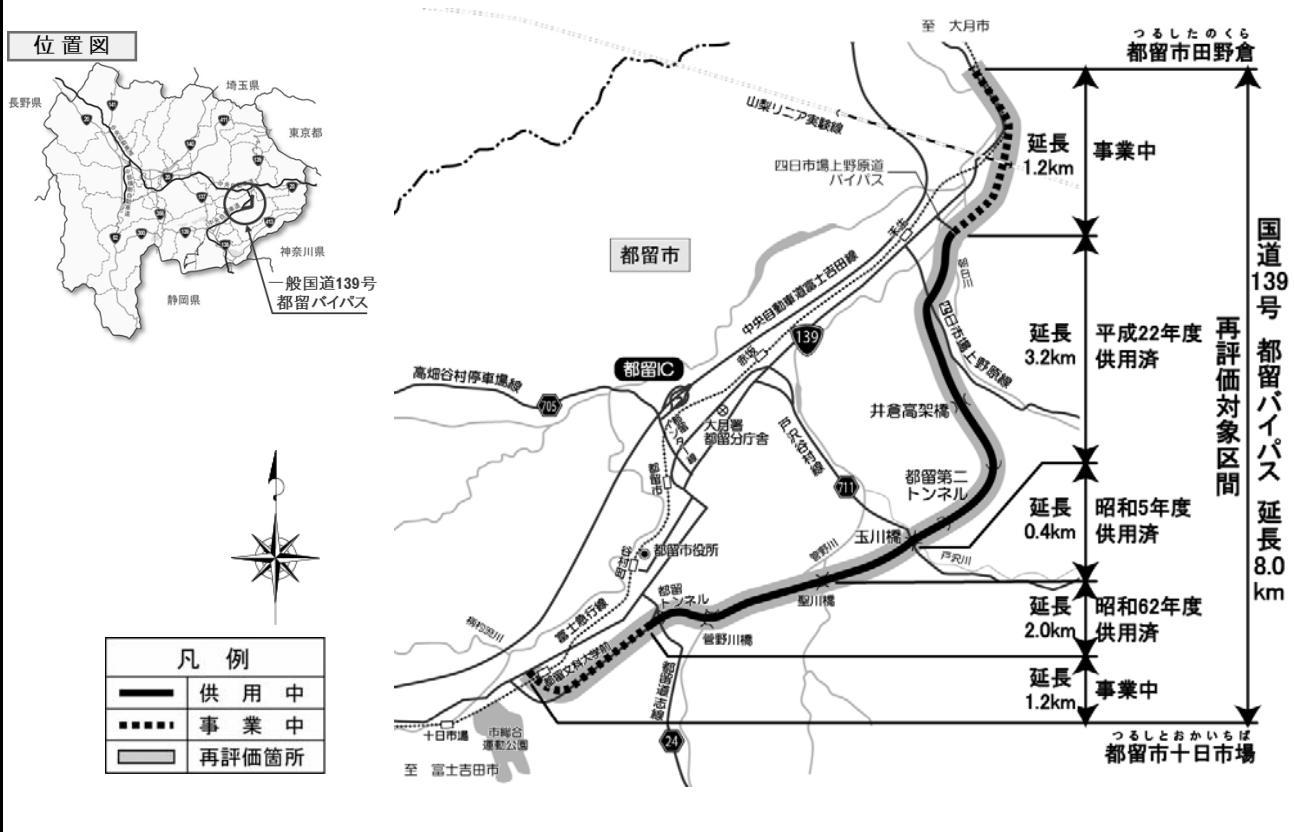
担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：茅野 牧夫

| | | | | | | |
|--|-----------------------------|-------------|-------|--------------------------------|--|------------------|
| 事業名 | 一般国道139号 都留バイパス | | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 関東地方整備局 |
| 起終点 | 自：山梨県都留市十日市場 至：山梨県都留市田野倉 | | | | 延長 | 8.0km |
| 事業概要 国道139号は、静岡県富士市から山梨県都留市を経て東京都西多摩郡奥多摩町に至る幹線道路である。都留バイパスは、都留市内の交通混雑緩和、安全安心な通行の確保を目的とした、都留市十日市場から同市田野倉間までの延長8.0kmの2車線のバイパス事業である。 | | | | | | |
| S49年度事業化 | | S52年度都市計画決定 | | S55年度用地着手 | | S55年度工事着手 |
| 全体事業費 | 約310億円 | | 事業進捗率 | 76% | 供用済延長 | 5.6km |
| 計画交通量 | 6,100~16,000台/日 | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (事業全体) | 1.3 | | 総費用 (残事業)/(事業全体) | 88/713億円 | |
| | (残事業) | 1.3 | | 事業費：63/524億円 維持管理費：5.3/22億円 | 基準年：平成26年 走行時間短縮便益：80/708億円 走行費用減少便益：6.6/2.9億円 交通事故減少便益：1.4/1.4億円 | |
| 感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3~1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2~1.4（事業期間±1年） 【残事業】交通量：B/C=1.1~1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2~1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2~1.3（事業期間±1年） | | | | | | |
| 事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・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。 ②安全安心な通行の確保 ・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。 | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 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。 | | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。 | | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・昭和62年度 都留市上谷～法能 延長2.0km (2/2) 部分開通 ・平成5年度 都留市法能 延長0.4km (2/2) 部分開通 ・平成22年度 都留市法能～井倉 延長3.2km (2/2) 部分開通 | | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 ・昭和49年度に事業化、用地進捗率76%、事業進捗率76%（平成26年3月現在） ・昭和55年度より工事に着手し、平成22年度までに5.6kmを供用済。残区間は2.4km。 | | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 今後、完成に向け工事を推進し、残区間2.4kmの早期供用を目指す。 | | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。 | | | | | | |
| 対応方針 | 事業継続 | | | | | |

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。