

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

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 一般国道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主要幹線道路である。 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、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 (令和3年3月末時点)	約77%	供用済延長	6.1km		
計画交通量	6,800～17,200台/日							
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.1		総費用 (残事業)/(事業全体)	61/747億円		総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年 令和3年
	(残事業)	1.2		事業費 維持管理費	54/713億円 6.7/34億円		走行時間短縮便益：74/757億円 走行費用減少便益：0.49/35億円 交通事故減少便益：0.71/3.7億円	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.96～1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.02～1.1（事業期間 ±20%） 【残事業】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.2（事業期間 ±20%）								
事業の効果等 ①交通混雑の緩和・交通安全の確保 ・都留バイパスは、昭和62年から順次開通しており、これまでに約8割が開通。 ・2工区の開通により、通過交通がバイパスに転換しつつあり、現道での死傷事故件数も減少。 ・都留バイパスの全線整備により、更なる現道交通の転換が図られ、交通混雑の解消、交通事故の減少が見込まれる。 ②利便性の向上 ・中央自動車道富士吉田線の積雪等による通行止め時には、交通が国道139号に集中し、混雑が発生。 ・また、国道139号現道は、堆雪スペースとなる路肩や歩道の幅員が狭小のため、除雪時には雪が車道に残り、交通に支障。 ・堆雪スペースとなる路肩や歩道等の幅員が十分に確保されている都留バイパスの整備により、除雪時にも円滑な交通が確保されることから、中央自動車道富士吉田線通行止め時のリダンダンシー機能の強化が見込まれる。								
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経由し東京都西多摩郡奥多摩町に至る全長36kmの道路で、本県東部地域の最も重要な幹線道路の一つであります。 本事業区間については現道の道路幅が狭いため交通渋滞が恒常的に発生しており、また歩道も未整備であることから、歩行者の安全確保にも大きな課題を抱えています。 県としましては、これらの課題を解決するためには、都留バイパスの全線供用が必要と考えておりますので、早期に供用できるよう事業の継続をお願いします。								
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を了承する。								
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 ・平成28年度 都留市上谷 延長0.5km (2/2) 部分開通								
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・昭和49年度に事業化し、昭和52年12月に都市計画決定。 ・用地取得率は74%（令和3年3月末、面積ベース）。 ・平成28年度までに、2工区（延長5.6km）及び1工区の一部（延長0.5km）が2車線開通済。 ・引き続き用地の取得を推進するとともに、早期開通に向け事業を推進。								

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・整備形態の検討中であり、これに伴い事業期間を5年延伸（令和8年度）。
- ・残る1・3工区について、周辺の開発状況等を踏まえた整備方針の検討を進める。

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。

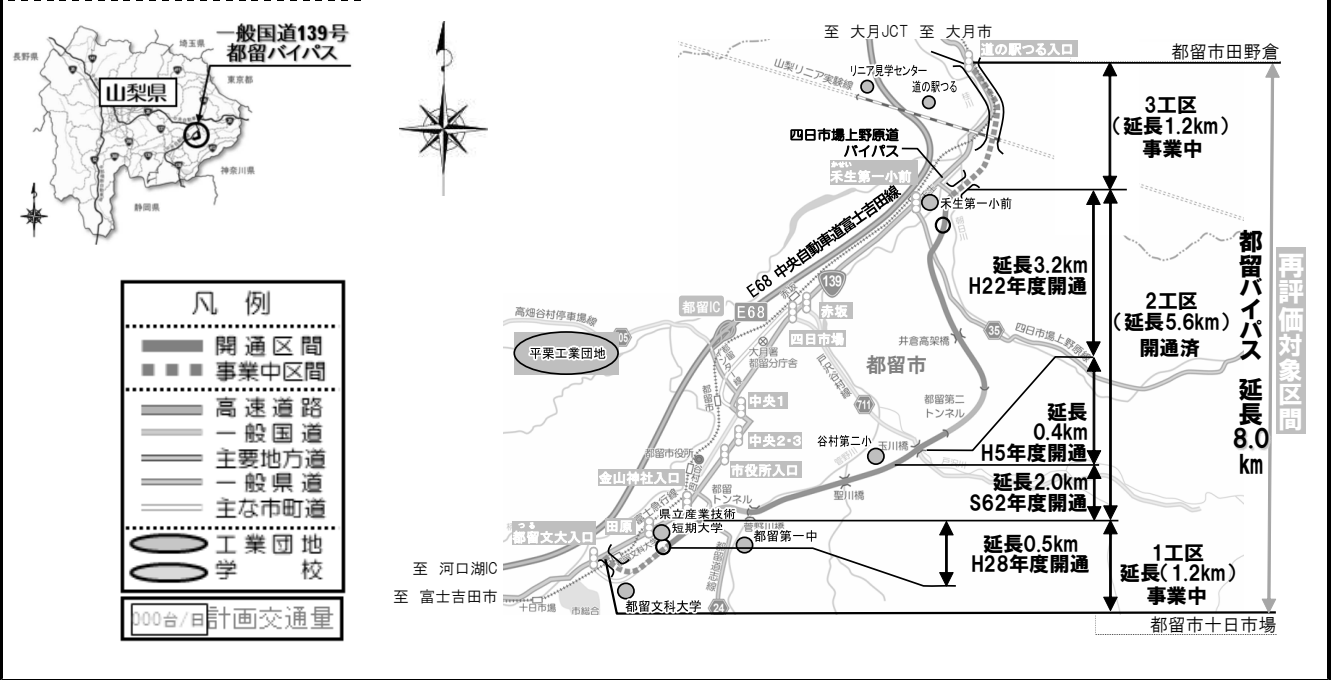
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、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事業の必要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

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。