令和８年度　公共事業再評価調書

社会資本整備重点計画

始まる-6
守る-14

１．評価シート

事業名	道路事業［緊急道路整備改築事業（国補）］	事業箇所	南都留郡富士河口湖町長浜～勝山	路線（川） 工区名	（一）青木ヶ原船津線 （（仮称）足和田トンネル）	事業主体	山梨県 道路整備課

計画期間	当初計画	現計画	変更計画
	R2 ～ R10	－	R2　～　R16
総事業費	4,000百万円		8,000百万円
B/C	2.1	―	1.3

（１）事業の進捗状況・変更内容

①進捗率（事業費ベース）　　※R8年度時点の値。実績は見込。

現計画　37%　　実績　37.1%　　変更計画　18.6%

②事業進捗（工事・用地）

用地交渉の難航により事業工程に遅れが生じたものの、トンネル坑口付工事には既に着手しており、早期の用地取得完了に向けて引き続き用地交渉を進めている。

③執行の見込み

トンネル部の用地取得が完了次第、トンネル本体工事に着手することとしており、令和８年度中の工事着手を目標としている。

④変更内容とその理由

内容	事業費増減	変更理由
事業期間延長	―	用地交渉の難航による事業の遅延に加え、トンネル掘削工事が片坑口からの施工となることにより施工期間の長期化が見込まれるため、工期を６年間延長する。
トンネル拡幅	1,100 百万円	労務費・建設資材費の高騰により増額した。交差点設計に伴う右折レーン設置により、トンネル一部区間で断面拡幅が必要となった。
残土処理	1,300 百万円	労務費・建設資材費の高騰により増額した。残土処理について、工事間調整の結果に伴い、運搬費等が増額となった
補助工法の追加	1,600 百万円	労務費・建設資材費の高騰により増額した。地質調査結果等に基づく検討の結果、一部区間において、補助工法が追加となった。
合計	4,000 百万円	

（２）評価時点の費用対効果分析

項目			事前評価時点	再評価時点
総事業費			4,000百万円	8,000百万円
工期			Ｒ２　～　Ｒ１０	Ｒ２　～　Ｒ１６
経済効率性	評価基準年		Ｒ２	Ｒ８
	B/C		2.1	1.3
	費用		3,026百万円	6,776百万円
		建設費	2,962百万円	6,712百万円
		維持管理費	64百万円	64百万円
	便益		6,458百万円	8,553百万円
		走行時間短縮	3,719百万円	5,868百万円
		走行費用減少	541百万円	996百万円
		交通事故減少	198百万円	124百万円
		その他	2,000百万円	1,565百万円

※その他は、救急救命率向上便益、観光客増加便益

（３）所管部の方針　　見直し継続

当路線は、地域の重要な生活・観光道路であるとともに、国道139号の代替路としての役割を担い、富士山噴火等の大規模災害時には避難路や救援物資の輸送路として機能するなど、公共性の高い道路である。このため、引き続き計画的に事業を推進し、変更計画に基づき令和16年度の完成を目指す。

（４）変更履歴　　無

２．評価シート（任意）

（５）事業を巡る社会経済情勢等の変化 有

（今回の再評価で変更がある場合、変更事項を説明するために必要な内容）

①地域・住民の意向状況

②産業・経済情勢

労務費・建設資材費の上昇

③国等の方針

④上位計画・関連事業計画等

山梨県総合計画（令和5年10月策定）、山梨県強靭化計画（令和６年３月改訂）
山梨県社会資本整備重点計画（第五次）（令和8年3月策定）
山梨県道路の整備に関するプログラム（令和8年3月改定）

⑤自然環境条件等

⑥その他

（６）環境負荷等への配慮 有

トンネル坑口部の構造について、景観形成に寄与する形状となるよう検討し設計に反映した。

（７）コスト縮減の可能性 無

（８）代替案立案の可能性 無

（９）事業概要の大幅な変化 無

（今回の再評価で変更がある場合、変更事項を説明するために必要な内容）

①事業の目的

②目標・効果

主要目標

副次目標

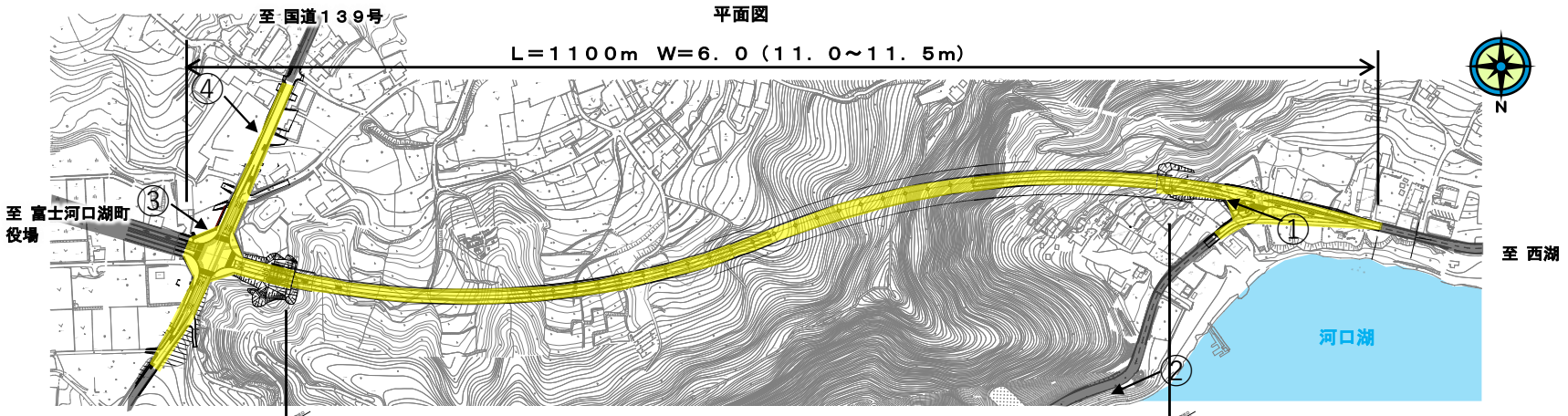
副次効果

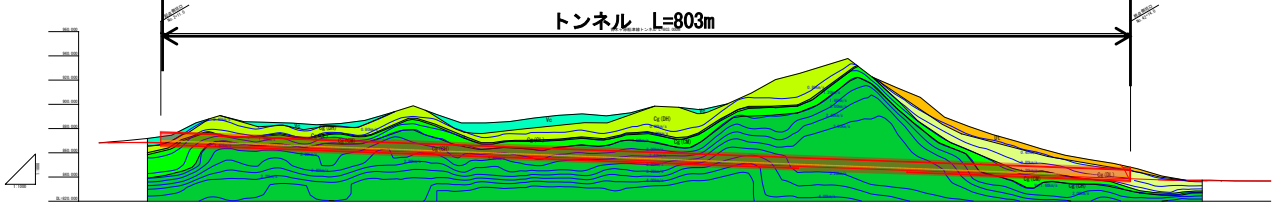
③整備内容

④特記事項（関連事業概要等）

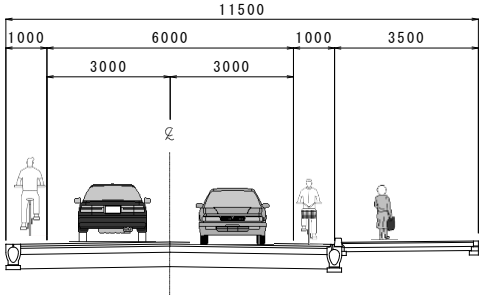
３．添付資料シート（１）

平面図

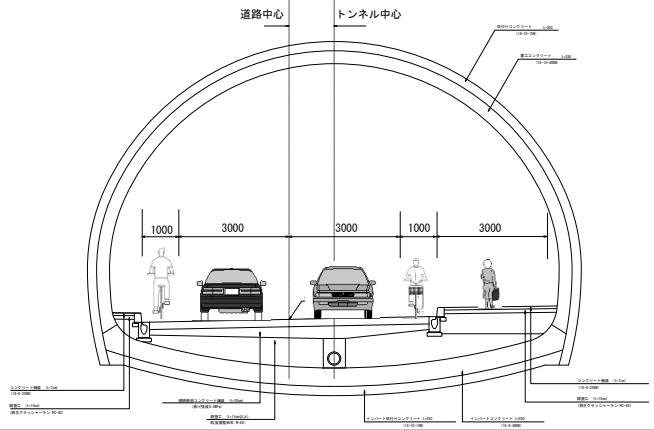




道路　標準横断図



トンネル　標準横断図

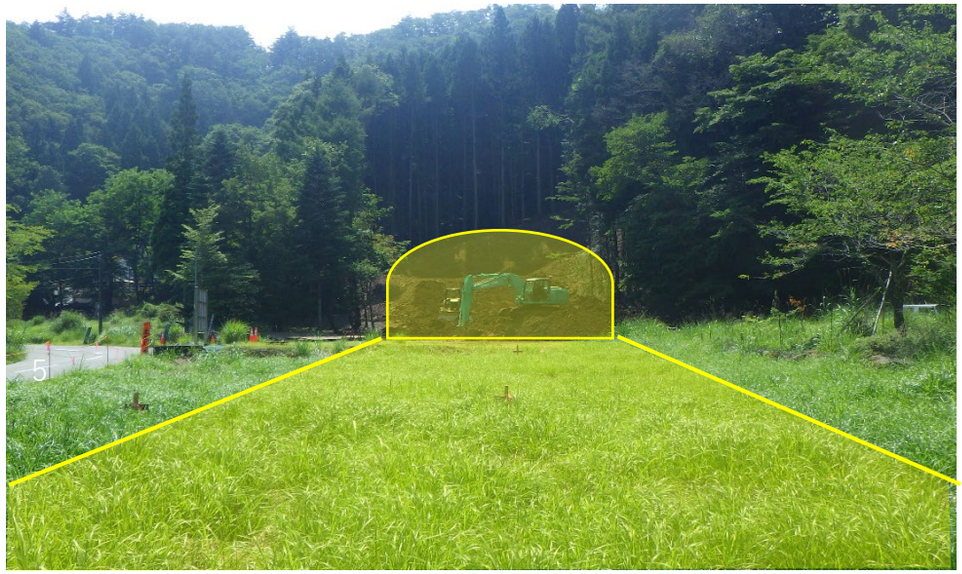


事業期間延長理由　トンネル掘削期間の延長

当初はトンネルを両坑口から同時に掘削する計画であったが、詳細設計の結果、排水処理等の施工条件を踏まえ、片坑口からの片押し施工に変更した。このため、トンネル掘削工事の施工期間が延長することとなった。

３．添付資料シート（２）

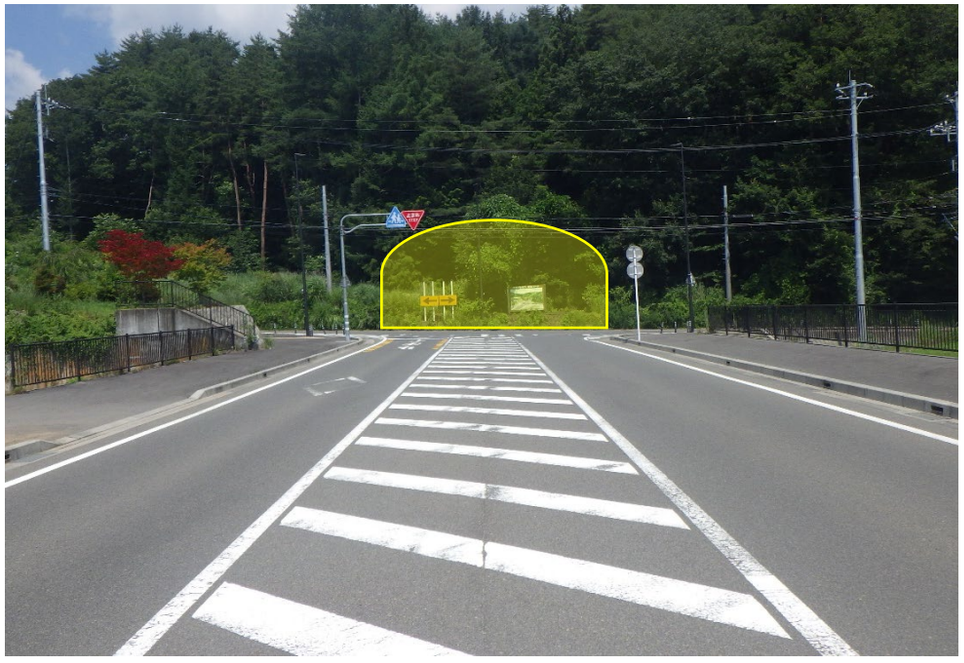
① （一）青木ヶ原船津線側交差点（長浜）



② 現道の状況



③ （一）鳴沢富士河口湖線側交差点（勝山）



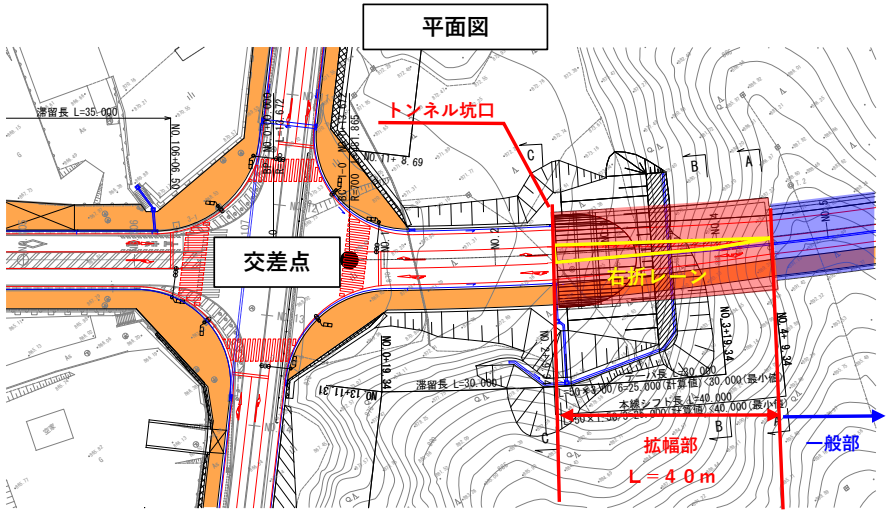
④ 周辺の状況

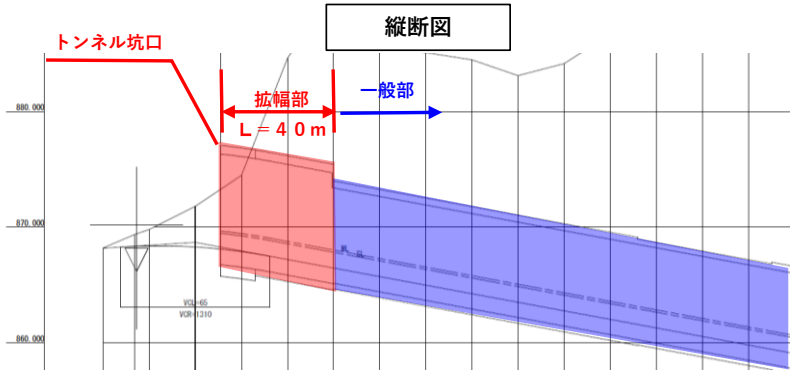


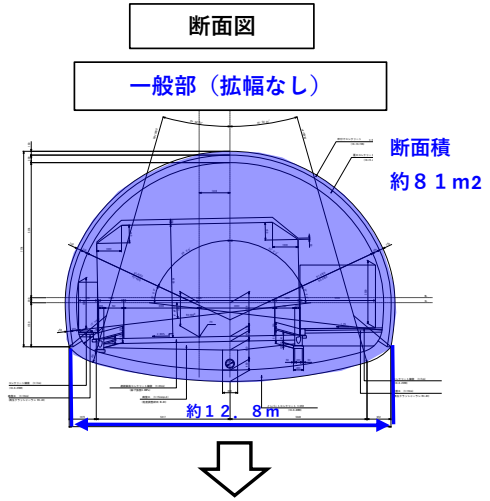
３．添付資料シート（３）

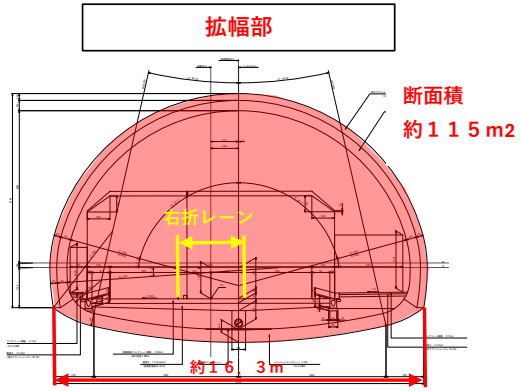
変更内容①　トンネル断面の拡幅部における工事費の増

トンネル起点側では既存道路との十字交差点に必要な右折レーンを設置する計画であるが、地形測量及び地質調査を踏まえた詳細設計の結果、トンネル坑口位置がその設置範囲に及ぶことが判明した。このため、影響範囲についてトンネル断面を拡幅することとし、これに伴い工事費が増加している。









３．添付資料シート（４）

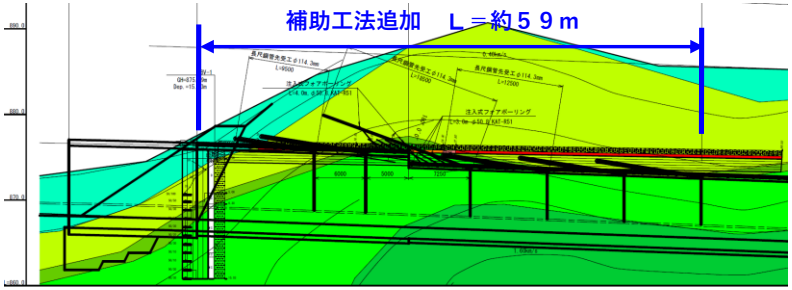
変更内容②　残土処理場候補地の変更に伴う運搬費等の増

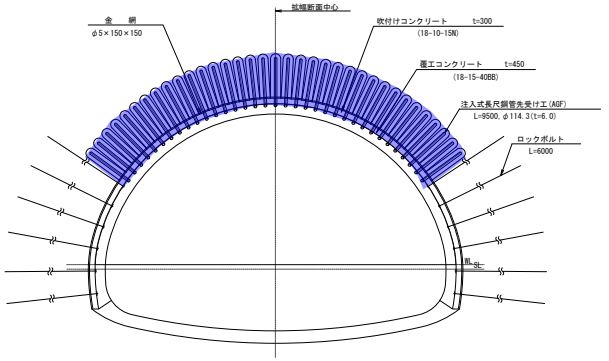
残土処理については、当初は近傍の県管理地への受入れを想定していたが、工事間調整の結果、県発注の他工事で利用されることとなったため処分先を変更した。これに伴い運搬距離が増加し、残土処理費が増加している。

変更内容③　補助工法の追加に伴う工事費の増

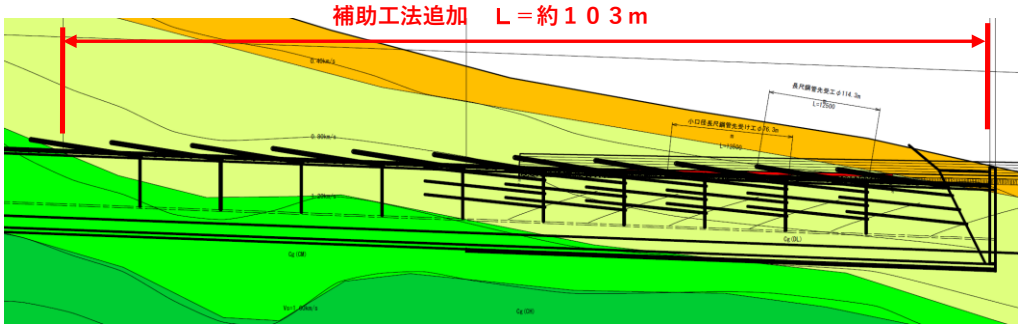
地質調査結果に基づき切羽の安定性を評価したところ、両坑口部において必要な安定性を確保できないことが判明した。このため、切羽の安定確保を目的とした補助工法「注入式長尺鋼管先受け工」等を採用することとした。これらの補助工法の追加に伴い、工事費が増加している。

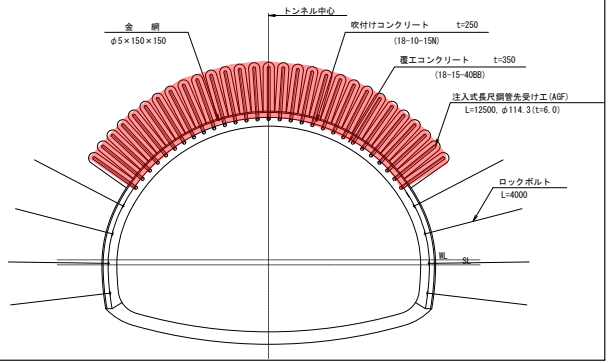
起点側　**地質：未固結地山（Ｄ級岩盤）が切羽面に及ぶ**





終点側　**地質：固結度の低い極風化礫岩が切羽面に及ぶ**





【事前評価調書】

調査に関する事前評価済（H27）

令和2年度　公共事業事前評価調書

1．事業説明シート

（区分）　国補　・　県単

事業名	道路事業［緊急道路整備改築事業（国補）］	事業箇所	南都留郡富士河口湖町長浜～勝山	地区名	（一）青木ヶ原船津線 （（仮称）足和田トンネル）	事業主体	山梨県

（1）事業の概要

①課題・背景

一般県道青木ヶ原船津線は、富士河口湖町青木ヶ原から西湖・河口湖西岸を経由し、富士河口湖町船津に至る幹線道路で、生活道路や観光道路としての機能及び国道139号の代替路としての役割を担う重要な路線である。また、富士山噴火などの大規模災害時には、避難路や救援物資の輸送路としての役割が期待される道路である。しかし、長浜地区の湖畔沿いはカーブが連続する山岳地形であるとともに落石の危険箇所も多いため、通行の安全確保および災害時の輸送機能の向上のため早急な整備が必要である。

②整備目標・効果

□主要目標　○生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上
- 混雑時走行速度：29.8ｋｍ/ｈ（H27センサス）＜30ｋｍ/ｈ以下※
- 自動車交通量：4,121台/12h（H27センサス）＞3,428台/12h（平日）以上※

※評価基準値

□副次目標　○災害に強い道路の確保
- 危険度　：要監視箇所あり
- 損傷度等　：通行止実績（落石）1回＜2回以上※　※評価基準値
- 緊急輸送道路の指定：指定あり（第2次緊急輸送道路）
- 自動車交通量　：4,121台/12h（H27センサス）＞3,428台/12h（平日）以上※

□副次効果　○緊急時の避難・救助機能の確保（第２次緊急輸送道路）

③目標達成の方法

富士河口湖町長浜～勝山におけるL=1,100mについてバイパス整備
車線数：2→2　車道幅員：5.5m→6.0m
歩道幅員：なし→3.5m（片側）（一般部），3.0m（片側）（トンネル部）

（2）整備内容

①整備内容　道路改良 L=1,100m W=6.0m（11.0～11.5）m
②着手年度　令和2年度　**③完成見込年度**　令和10年度
④総事業費　約4,000百万円（国費2,120百万円(5.3/10)県費1,880百万円(4.7/10)）
⑤年度別の整備内容　（事業費）

令和2年度	～3年度	測量・設計	200百万円
令和4年度	～5年度	用地測量・用地取得	100百万円
令和6年度	～9年度	トンネル工事・道路改良工事	3500百万円
令和10年度		道路改良工事	200百万円

※記載内容は見込みであり、確定したものではない。

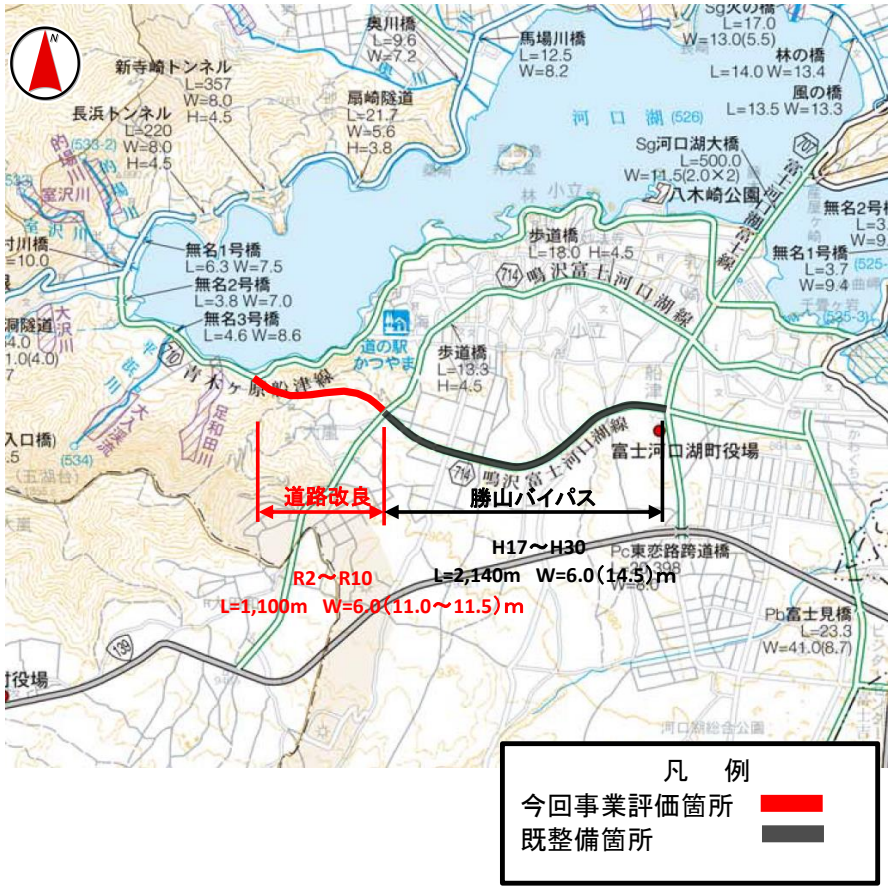
⑥既整備内容・期間・事業費

（一）鳴沢富士河口湖線（勝山バイパス）
L=2,140m W=6.0m(14.5）m　H17～H30　C=25億円

（3）中・長期計画等の位置付け

- 「山梨県総合計画」（令和元年12月）
- 「山梨県強靭化計画（改訂版）」（令和２年３月）
- 「山梨県社会資本整備重点計画-第四次-」（令和２年３月）
- 「山梨県道路の整備に関するプログラム」（令和２年３月）

（4）事業位置図等



【事前評価調書】

2.評価シート

（1）公共関与の妥当性（行政が行うべき事業か）　〈妥当・妥当でない〉

（理由）

地域の重要な生活道路や観光道路としての機能及び国道139号の代替路としての役割を担う重要な路線であり、富士山噴火などの大規模災害時には避難路や救援物資の搬送路として機能する道路で、極めて公共性が高い。

（2）事業執行主体の妥当性（県が行うべき事業か）　〈妥当・妥当でない〉

（理由）

県道の改良であり、道路法第１５条により県が実施すべき事業である。

（3）経済効率性　〈妥当・妥当でない〉

（理由）

総事業費	4,000	百万円	工期	R2～R10	基準年	R2
経済効率性	費用	3,026	百万円	便益	6,458	百万円
	建設費	2,962	百万円	走行時間短縮	3,719	百万円
	維持管理費	64	百万円	走行費用減少	541	百万円
				交通事故減少	198	百万円
				その他※	2,000	百万円
	B／C	2.1				

※その他は、救急救命率向上便益、観光客増加便益

費用便益比（B/C）は、国の採択基準1.0を超えている。

（4）事業実施・規模の妥当性　〈妥当・妥当でない〉

（理由）

生活道路や観光道路としての機能や国道139号の代替路として使われる重要な路線であるとともに、大規模災害時には避難路や救援物資の搬送路としての機能する道路であり、有事の際の機能性や利便性を考慮した事業規模とした。

口同等施設等（計画を含む）の有無　〈有・無〉

（状況）

口必要整備内容とその根拠

（状況）

・区間　河口湖畔西岸の落石危険箇所（落石要監視箇所が５箇所存在）を避けるとともに、富士河口湖町の市街地に直結する区間とした。

・道路構造　道路規格は山梨県県道の構造基準を定める条例による。

（5）整備手法の有効性　〈妥当・妥当でない〉

（理由）

・富士河口湖町長浜地区の現道青木ヶ原船津線と近年整備が完了した県道鳴沢富士河口線（勝山バイパス）をトンネルにより直結することで、走行性、安全性の向上が図られる。

・要監視箇所が存在する現道区間を回避したバイパス計画とすることで安全性が確保され、災害発生時の避難路および緊急輸送道路としての機能が確保される。

・新たなバイパスが整備されることで観光を目的とした交通がバイパスに転換され、主に生活道路として機能する現道との機能の分離が図られる。

口他の整備手法の有無　〈有・無〉

（状況）

（6）環境負荷等への配慮　〈妥当・妥当でない〉

（理由）

当該箇所は富士箱根伊豆国立公園の第2種特別地域および普通地域内にあり、現道を改良する計画とした場合は大規模な斜面の掘削・切土や防災対策が伴い、景観や自然環境への影響が大きくなる。これらの影響を極力少なくするために、トンネル構造を主体としたバイパス計画とし、環境への負荷の軽減を図った。

（7）事業計画の熟度　〈妥当・妥当でない〉

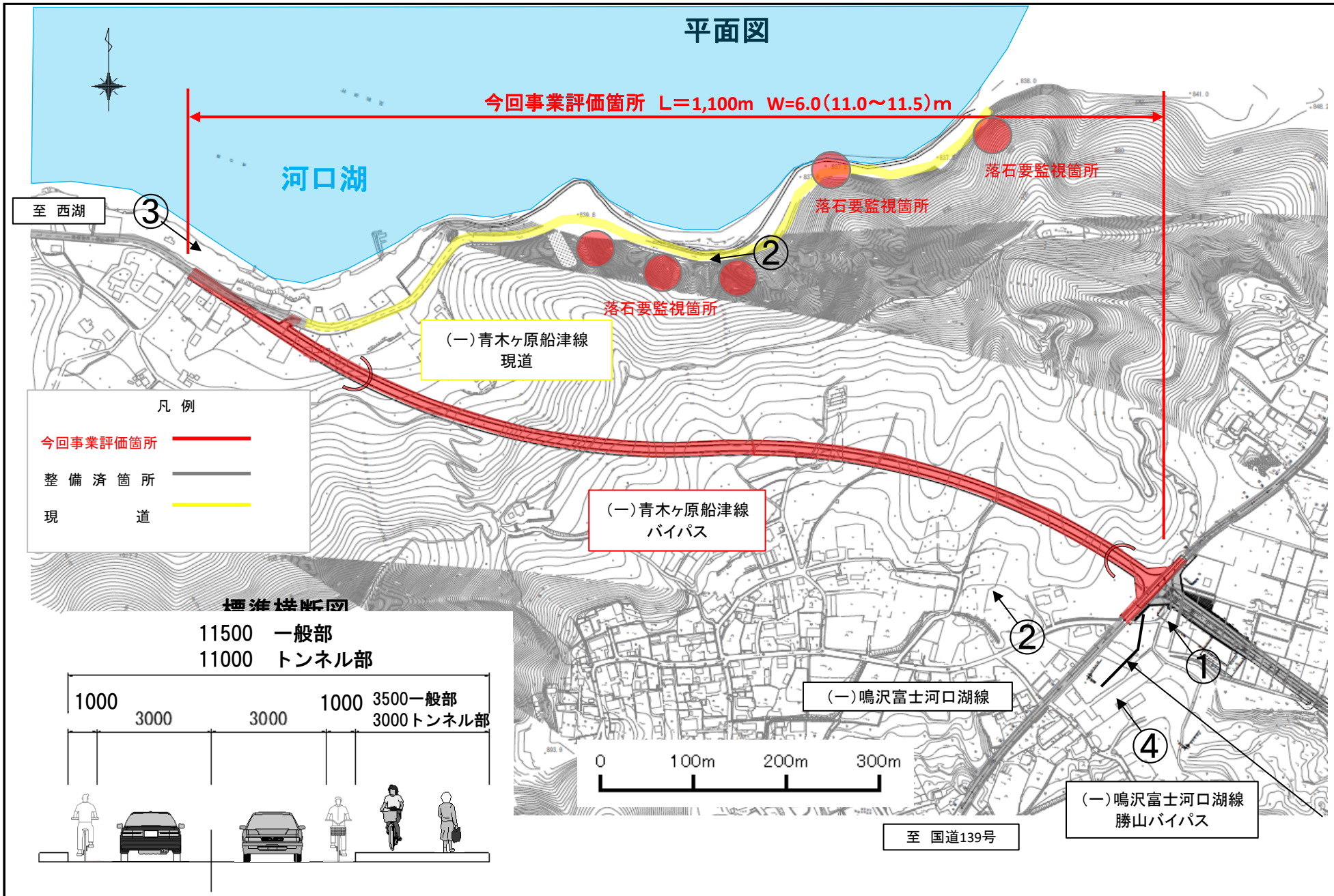
（理由）

富士河口湖町は、生活、観光、避難道路として重要な役割を担う本計画の早期整備を要望している。地域住民からも整備に対し強い要望があり、計画への熟度は高い。

《総合評価》　〈妥当・妥当でない〉

7項目全て妥当と評価されていることから、実施が妥当と判断する。

3.添付資料シート（1）


平面図
今回事業評価箇所　L＝1,100m　W=6.0（11.0～11.5）m
河口湖
至　西湖
落石要監視箇所
落石要監視箇所
落石要監視箇所
（一）青木ヶ原船津線
現道
（一）青木ヶ原船津線
バイパス
凡　例
今回事業評価箇所
整　備　済　箇　所
現　　道
標準横断図
11500　一般部
11000　トンネル部
1000
3000
3000
1000
3500一般部
3000トンネル部
0
100m
200m
300m
（一）鳴沢富士河口湖線
（一）鳴沢富士河口湖線
勝山バイパス
至　国道139号

3.添付資料シート（2）

① （一）鳴沢富士河口湖線側交差点



② 現道の状況



③ （一）青木ヶ原船津線側交差点



④ 周辺の状況

