

令和元年度 公共事業事後評価調書

1. 事業説明シート

(区分) **国補** ・ 県単

事業名	道路事業 [国道橋りょう改築事業 (国補)]		事業箇所	富士吉田市新倉～富士河口湖町河口		地区名	国道137号 (吉田河口湖バイパス)		事業主体	山梨県	
(1) 事業着手年度	H18年度		(2) 事業期間	H18年度～H26年度		(3) 完了後経過年数	5年		(4) 総事業費	9,210百万円	
(5) 事業着手時点の課題・背景						(8) 事業位置図等					
<p>国道137号は、本県の2大生活圏である富士北麓圏域と国中圏域を結ぶ幹線道路であり、富士吉田市から富士河口湖町周辺の道路は観光シーズンを中心に度々激しい渋滞が発生し、沿線住民の日常生活や富士北麓地域の観光産業、経済の発展に大きな支障を来していた。また、平成16年7月に発表された「富士山ハザードマップ」によると、溶岩流が、周辺の国道138・139号を寸断するとされており、甲府方面への新たな避難ルート及び災害復旧支援道路の確保が最重要課題であった。</p> <p>そのため、喫緊の課題である富士山噴火を対象とした、避難ルートの確保や地域の発展を目的とした、吉田河口湖バイパスを整備したものである。</p>											
(6) 事業着手時点で想定した整備目標・効果											
<input type="checkbox"/> 主要目標 <input checked="" type="checkbox"/> 生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上											
<input type="checkbox"/> 副次目標											
<input type="checkbox"/> 副次効果 <input checked="" type="checkbox"/> 主要渋滞ポイントの解消 <input checked="" type="checkbox"/> 緊急時の避難・救助機能の確保											
(7) 整備内容 (目標達成の方法)											
道路改良 (バイパス整備) L=3,000m W=6.5(10.0)m 新倉河口湖トンネル L=2,476m											
車道 5.5～6.0m (2車線) → 6.5m (2車線) 歩道 0～2.0m (片側) → 2.0～2.5m (片側)											

2. 評価シート (1)

(1) 事業貢献度 〈(良)・不良〉

(理由)
 本事業の実施により、課題となっていた渋滞が解消され、旅行速度が上がるとともに、道路利用者の利便性の向上を図ることができたことで、整備効果が発現された。

① 主要目標 生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上

指標	事業着手時点数値等	事後評価時点数値等
混雑時走行速度	現道：25.5km/h ※1	現道：31.7km/h ※2 バイパス：48.9km/h
自動車交通量	現道：14,233台/12h ※1	現道：4,438台/12h ※2 バイパス：9,692台/12h

※1 H11センサス ※2 H27センサス

□ 評価

新倉河口湖トンネル北側交差点部から富士吉田市街地までの区間が、バイパスの整備前は約8.6kmを休日の混雑時は最大で40分以上かかっていたが、バイパス整備後は約5.5kmとなり、混雑時の所要時間が約12分であることから、約30分の移動時間短縮が図られた。

② 副次目標 なし

□ 評価

③ 副次効果

項目	内容
主要渋滞ポイントの解消	船津三差路交差点など
緊急時の避難・救助機能の確保	第一次緊急輸送道路の整備

④ その他の事業効果の発現状況

本路線への通過交通の転換により、周辺の生活道路の渋滞解消、居住環境等の改善が図られた。

(2) 費用対効果分析の算定基礎となった要因等の変化 〈(有)・無〉

項目		着手時点	再評価時点	事後評価時点
総事業費		9,200 百万円	百万円	9,210 百万円
工期		H18~H24	~	H18~H26
評価基準年		H17		R1
経済効率性	費用	9,700 百万円	百万円	12,700 百万円
	建設費	9,400 百万円	百万円	12,100 百万円
	維持管理費	300 百万円	百万円	600 百万円
		百万円	百万円	百万円
	便益	18,400 百万円	百万円	29,100 百万円
	走行時間短縮便益	15,600 百万円	百万円	23,900 百万円
	走行費用減少便益	1,700 百万円	百万円	3,600 百万円
	交通事故減少便益	1,100 百万円	百万円	1,600 百万円
	その他	百万円	百万円	百万円
	B/C		1.9	

※費用便益比 (B/C) は、1.0を超えており、経済効率性は確保されている。

(要因変化の分析)

(工期)

接続する市道新倉南線において物件移転が一部難航したため。

(3) 事業実施による環境の変化

① 自然環境への影響

なし

② 生活・居住環境等への影響

中心都市や拠点機能へのアクセスが向上したことにより、周辺地区の開発が進みつつある。

③ 環境保全対策の効果発現状況 (措置を講じた場合)

なし

(4) 社会経済情勢の変化が事業に及ぼした影響

① 社会経済状況の変化

なし

② 関連計画・関連事業の状況の変化

なし

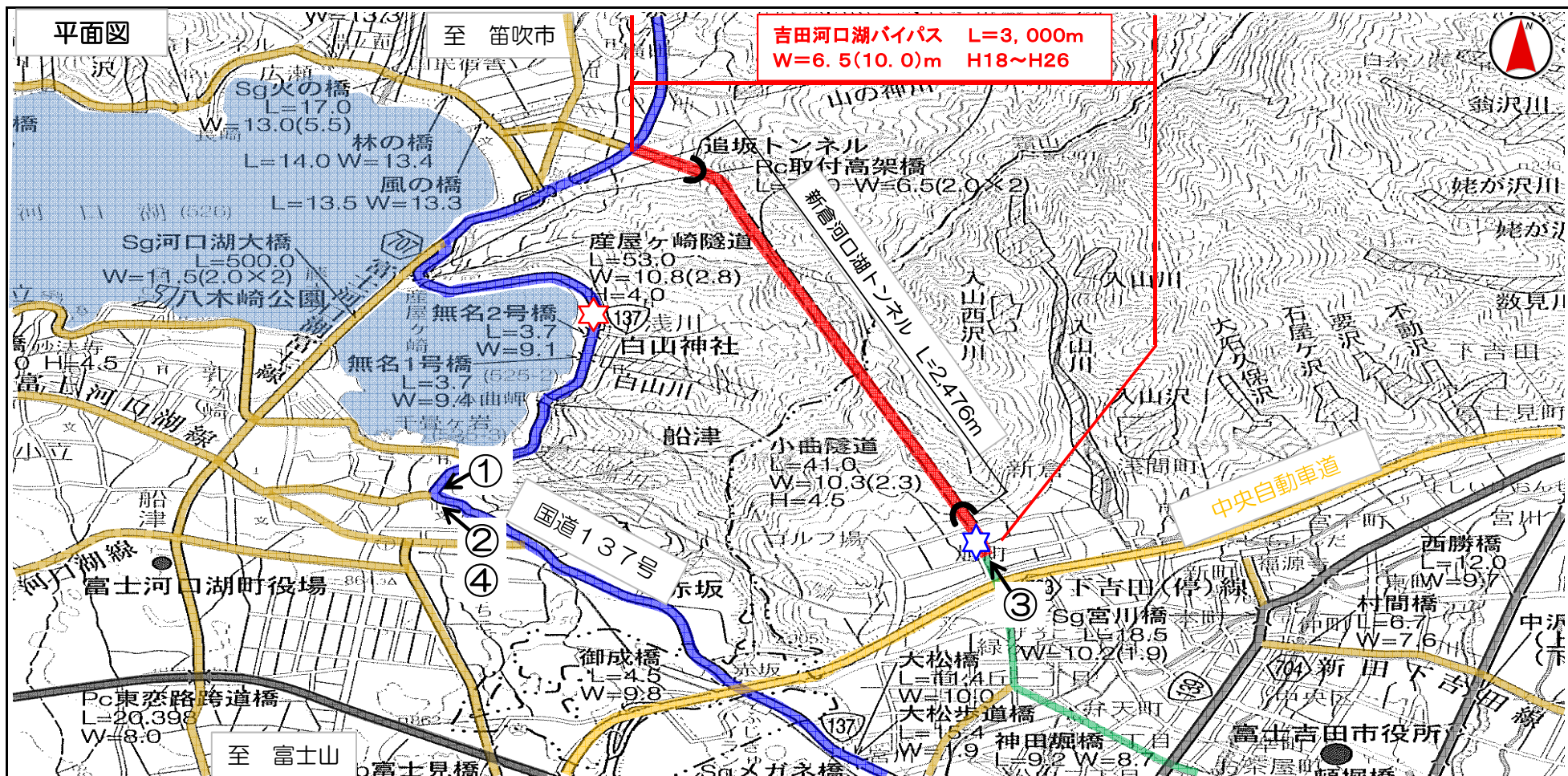
③ 事業環境等の変化

なし

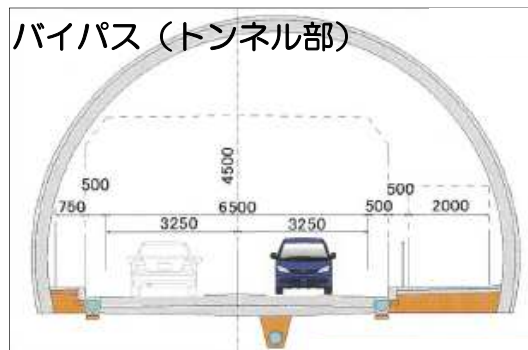
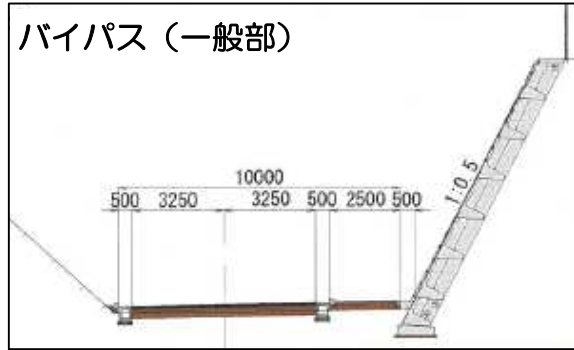
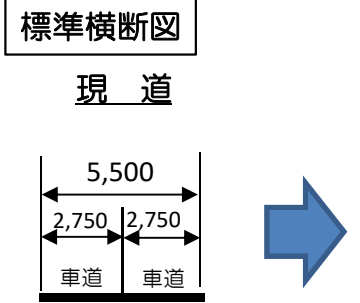
評価シート（2）

<p>（5）今後の事後評価の必要性 〈有・無〉</p> <p>（理由） 評価シート（1）により、評価時点において通行車両の円滑な通行が確保され、中心都市へのアクセス機能の向上が図られていることが確認できた。所期の目標が達成されたため、今後の事後評価は必要ないものと思われる。</p> <p>□「有」の場合の実施時期及び方法 ・時期： 年度 ・方法：</p>	<p>（7）同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要性 〈有・無〉</p> <p>（理由） なし</p> <p>（具体的反映策）</p>
<p>（6）本事業における改善措置の必要性 〈有・無〉</p> <p>（理由） なし</p> <p>（具体的反映策）</p> <p>（既に実施した改善策の内容と効果）</p>	<p>（8）事業評価手法の見直しの必要性 〈有・無〉</p> <p>（理由） なし</p> <p>（具体的反映策）</p>
	<p>（9）その他特筆すべき事項 〈有・無〉</p> <p>なし</p>

3. 添付資料シート (1)



- 凡例
- 今回評価箇所
 - 交通量調査位置(現道) ☆
 - 交通量調査位置(バイパス) ☆



3. 添付資料シート (2)

①整備前（交差点で交通が集中し渋滞が発生）船津交差点



②整備前（交差点で交通が集中し渋滞が発生）船津交差点



③ 整備後（バイパス完成状況）富士吉田市側坑口



④整備後（円滑な交通が確保された）船津交差点

