

国道139号
都留バイパス

(再 評 価)

平成18年9月11日

関東地方整備局

目 次

1. 事業の目的	1
2. 計画の概要	2
3. 事業の必要性和効果	3
(1) 周辺道路の交通状況	3
(2) 周辺道路の事故状況	4
(3) 環境の改善	5
4. 事業の経緯と進捗	6
(1) 事業の経緯	6
(2) 当初の予定	7
(3) 現在の状況	7
(4) 開通に時間を要している理由	7
5. 費用対効果	8
6. 今後の対応方針（原案）	9
(1) 事業の必要性に関する視点	9
(2) 事業進捗の見込みの視点	9
(3) コスト縮減に関する視点	9
(4) 対応方針	9

1. 事業の目的

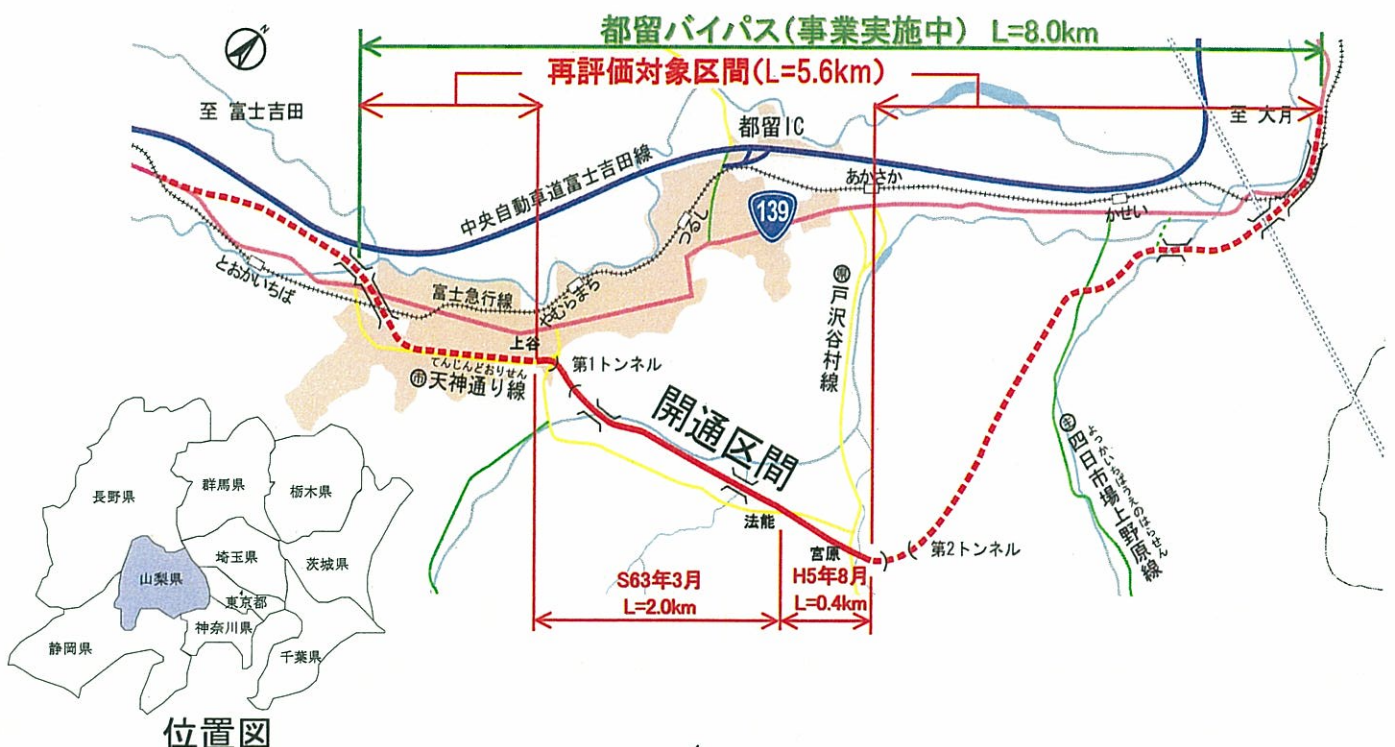
- ・ 周辺の円滑な交通の確保
- ・ 周辺の交通安全性向上
- ・ 周辺地域とネットワークの強化

国道139号は、静岡県富士市から山梨県富士河口湖町を經由して東京都西多摩郡奥多摩町に至る延長143.7kmの主要幹線道路です。

国道139号は、桂川沿いの細長い平地部に並ぶ山梨県第2の都市圏を形成する富士吉田市、都留市、大月市を連絡する唯一の幹線道路です。

都留バイパスは、国道139号の都留市十日市場から都留市田野倉間までの延長9.6kmの2車線のバイパスとして計画され、このうち8.0kmが事業化されています。

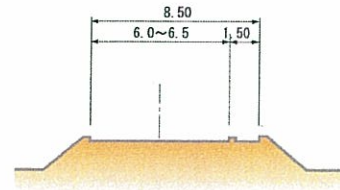
現道は、歩道のない区間が多く、道路の車道幅員は、平均で約6.4mと狭い上にクランクおよび一部線形が悪く見通しが悪いため、著しい渋滞を引き起こし、道路機能を低下させています。このため、当該路線は、現道の交通安全確保、渋滞の緩和、災害時の緊急輸送路の確保をはじめとしたネットワークの強化などを果たすことを目的に計画された事業です。



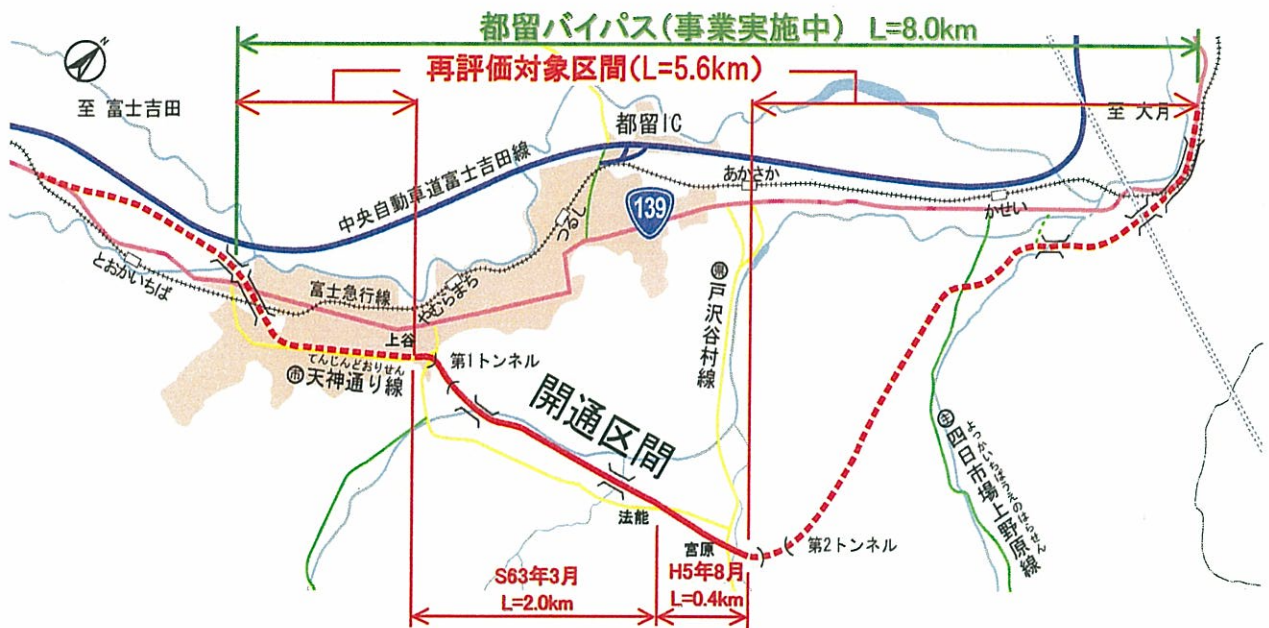
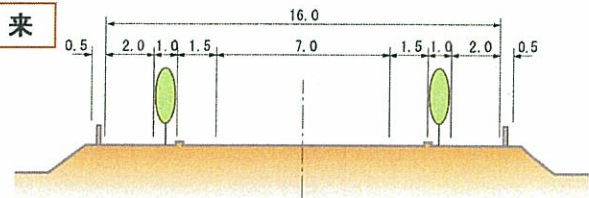
2. 計画の概要

- 区間：自) 山梨県都留市十日市場
至) 山梨県都留市田野倉
- 計画延長：L=8.0km
- 幅員：W=16.0m
- 道路規格：第3種第2級
- 設計速度：60km/h
- 車線数：2車線
- 全体事業費：約410億円

現況



将来

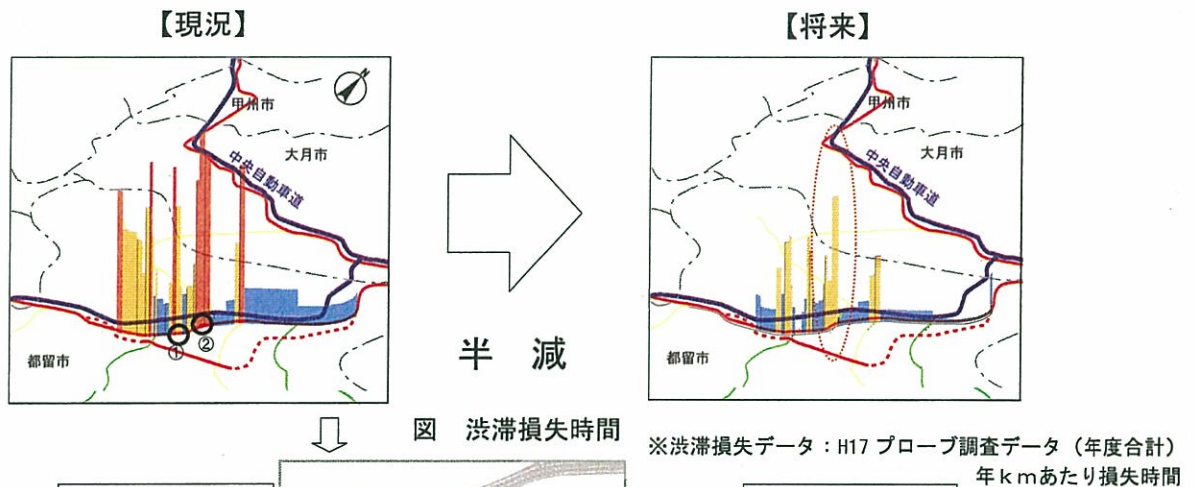


3. 事業の必要性と効果

(1) 周辺道路の交通状況

国道139号都留バイパス並行区間は、道路線形が悪い箇所では渋滞が発生しています。特にクランクになっている都留市中央1丁目付近では、大型車の通行により、対向車の通行が困難な箇所が存在します。

都留バイパスの整備により、並行する国道139号を利用していた通過交通は、バイパスへ転換がはかられ、現道においては、速度低下の原因となる線形の悪い区間が一部残るものの、渋滞の緩和が期待されます。



年間68万時間の浪費

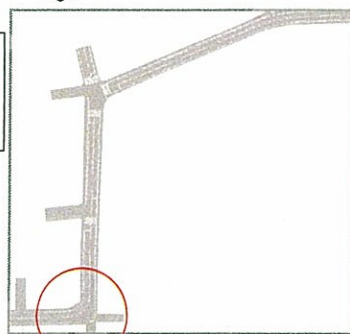


図 ①部拡大

年間35万時間の浪費



写真① クランク部
対向車線にはみ出す大型車



写真② 中央一丁目（都留市駅方向から）
見通しが悪く、速度低下（線形不良箇所）

(2) 周辺道路の事故状況

国道139号都留バイパス並行区間は、県内平均と比較して事故率が高い状況となっています。特に赤坂交差点付近は、交通事故が多発しており、追突事故が最も高い割合を占めています。また、市街地を通過する区間は、歩道幅員が著しく狭く、歩道がないところが存在するなど、歩行者や自転車の通行を脅かしています。

都留バイパスの整備により、通過車両のバイパス迂回が期待され、国道139号区間の事故が減少し、交通安全性の向上が図られます。

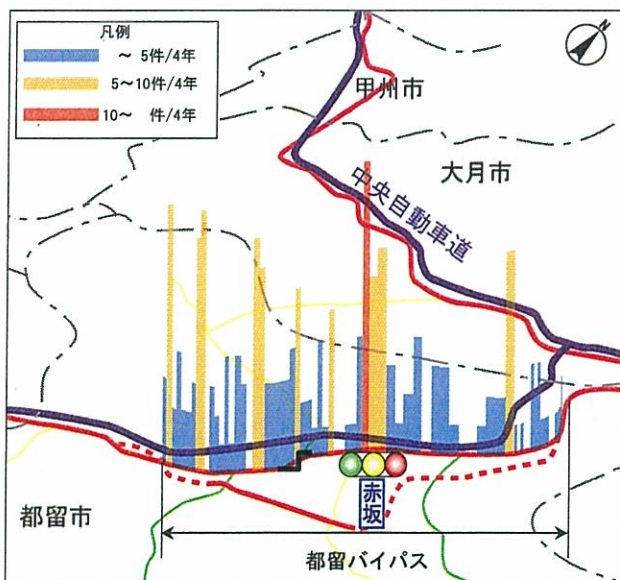


図 死傷事故件数 (100m ピッチ)

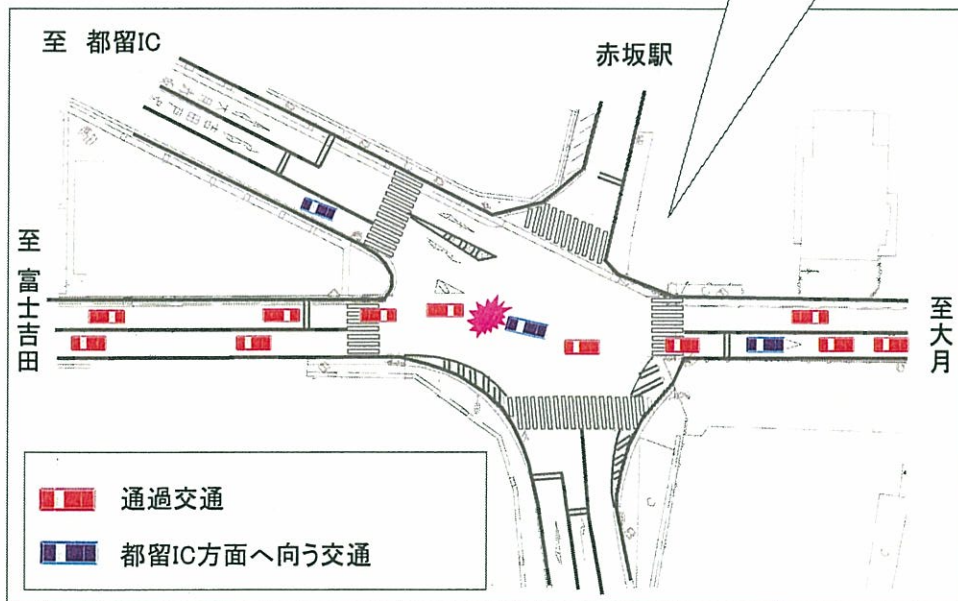
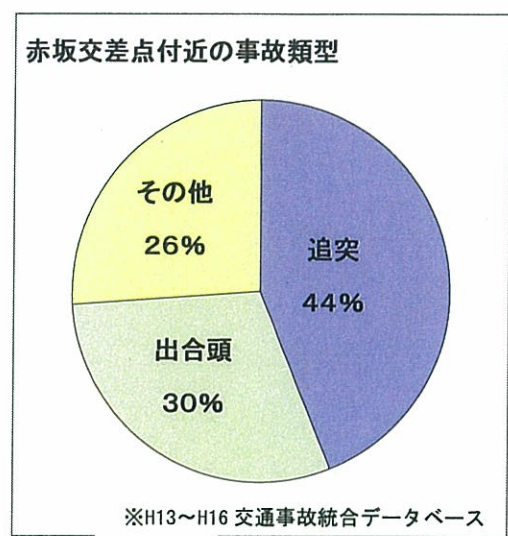


図 赤坂交差点の事故

通過交通をバイパスに転換させることで事故減少を図る

(3) 環境の改善

都留バイパスの整備により、都留市、大月市、上野原市、富士吉田市、西桂町、道志村範囲でCO₂の年間排出量が削減されます。また、都留バイパスに並行する一般国道139号でNO_x、SPMの年間排出量が削減されます。

CO₂の年間排出量は5,554.4CO₂-t削減され、森林吸収面積で日比谷公園の約33倍に相当します。NO_xの年間排出量は10.9t削減され、大型観光バスの体積に換算すると約52台に相当します。SPMの年間排出量は0.9t削減され、ペットボトル約9,100本分に相当します。

CO₂・・・年間5,554.4t-CO₂(1.3%)削減
 (森林約524haの二酸化炭素吸収量に相当) **33倍**
 (日比谷公園(約16ha)の面積の約33倍に相当)




整備前	整備後
441.8	436.2

NO_x・・・年間10.9t(47.1%)削減
 (大型観光バスの体積に換算すると約52台に相当) **52台**
 ※NO_x1tを523m³排出量として換算
 ※大型観光バスの体積を110m³として換算




整備前	整備後
23.1	12.2

SPM・・・SPMを年間0.9t(27.5%)削減
 (500mlペットボトル約9,100本分に相当)
 ※ペットボトル1本(500ml)に入るSPMを約100gとして計算




整備前	整備後
3.3	2.4



図 CO₂ 排出量算定範囲



図 NO_x、SPM 排出量算定範囲

4. 事業の経緯と進捗

(1) 事業の経緯

<全体>

昭和49年度 事業化（都留市田原^{つる たはら}～都留市田野倉^{つる たのくら}、L=8.0km）

昭和52年12月 都市計画決定（都留市十日市場^{つる とおかいちば}～都留市田野倉^{つる たのくら}、L=9.6km）

<開通区間>

昭和55年度 用地買収着手

昭和55年度 工事着手

昭和63年3月 一部開通（上谷^{かみや}、法能^{ほうのう}地区、L=2.0km）

平成5年8月 一部開通（宮原^{みやはら}地区、L=0.4km）

<未開通区間>

平成4年度 設計説明会

平成7年度 用地買収着手

平成11年度 工事着手

平成15年度 新たに埋蔵文化財を発見

平成16年度 埋蔵文化財調査着手



写真 都留市から富士吉田市方面を望む

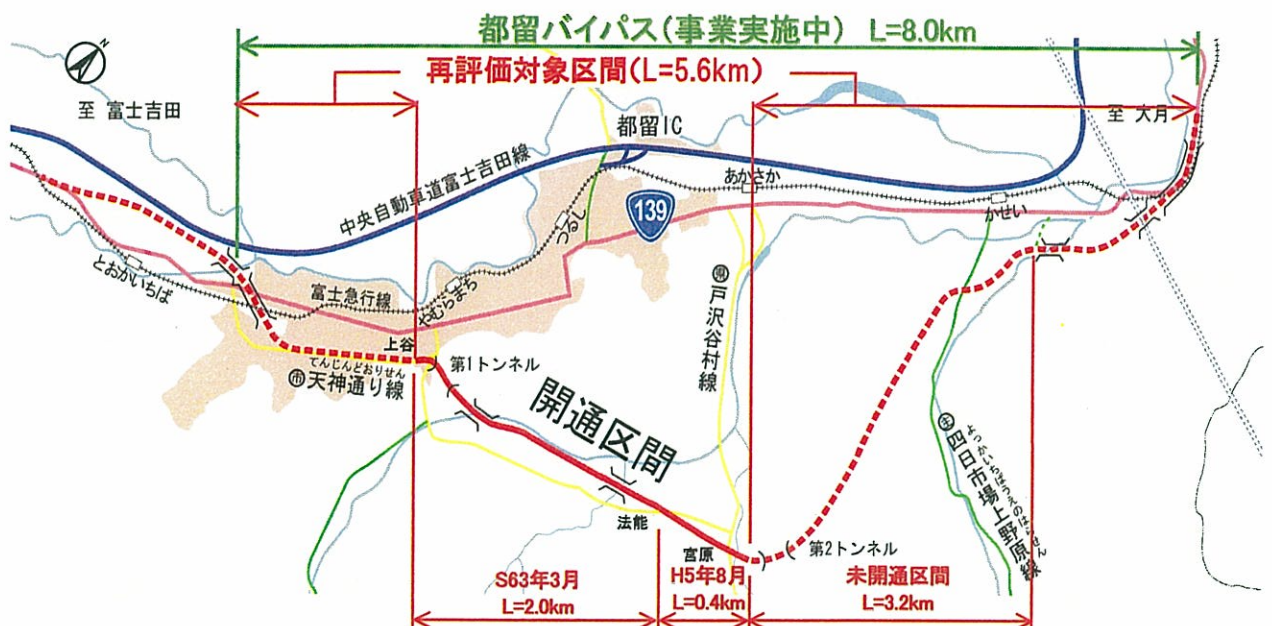


図 国道139号都留バイパス位置図

(2) 当初の予定

当初、起点側（富士吉田市側）から段階的に整備することを基本として、用地買収に着手後（平成7年度）、概ね10年間での開通を目指しておりました。



(3) 現在の状況

全体事業費	約410億円
うち用地費	約110億円
執行済み額	約220億円
うち用地費	約50億円
残事業費	約190億円

(4) 開通に時間を要している理由

現在、計画調整および用地交渉等を実施していますが、平成15年度に文献により埋蔵文化財の包蔵地（玉川金山遺跡、天正寺遺跡）であることが発覚したため、平成16年度から発掘調査を開始しております。現在も調査は継続していることから、開通が遅延しています。

5. 費用対効果

路 線 名	国道139号
事 業 名	都留バイパス
延 長	5.6 km
基 準 年	平成18年度

□ 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	合計
基準年における 現在価値(B)	522 億円	52 億円	5 億円	579 億円

□ 費用

	改築費	維持管理費	合計
基準年における 現在価値(C)	216 億円	21 億円	238 億円

□ 算定結果

B/C	579 億円(総便益)/ 238 億円(総費用)	2.4
-----	--------------------------	-----

注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。

2. 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。

6. 今後の対応方針（原案）

（1）事業の必要性に関する視点

国道139号の交通混雑の緩和、交通安全の確保などを図るために、当該バイパス整備事業が必要です。

（2）事業進捗の見込みの視点

早期に一層のバイパス効果を発揮させるために、開通済み区間終点部の県道戸沢谷村線とざわやむらから新設される（主）四日市場上野原線よっかいちばうえのはらの取付部までのL=3.2km区間について山梨県やまなしと連携をとって優先的に事業を進めています。この区間で既に85%（面積ベース）の用地を取得しています。

（3）コスト縮減に関する視点

当該事業を推進するにあたり、周辺環境の保全と共に、周辺地域の沿線開発計画と調整し、新技術の積極的な採用によりコスト縮減に努めながら事業促進を図ります。

（4）対応方針

当該事業は継続が妥当と考え、現在事業中の都留バイパスつるについて、平成21年度までに部分開通を目指し、（主）四日市場上野原線よっかいちばうえのはら及び市道天神通り線てんじんどおを利用して、暫定的なネットワークを形成させることを目指します。