資料8

一般国道138号
御殿場（ごてんば）バイパス（西区間）
（道路事業）

説明資料

令和8年10月27日

中部地方整備局
沼津河川国道事務所

目　　次

１．事業概要
（１）事業目的 ・・・ Ｐ．１
（２）計画概要 ・・・ Ｐ．２

２．事業の進捗及び見込みの視点 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ．３

３．事業費の見直しについて ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ．４

４．費用対効果 ・・ Ｐ．６

５．県・政令市への意見聴取結果 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ．８

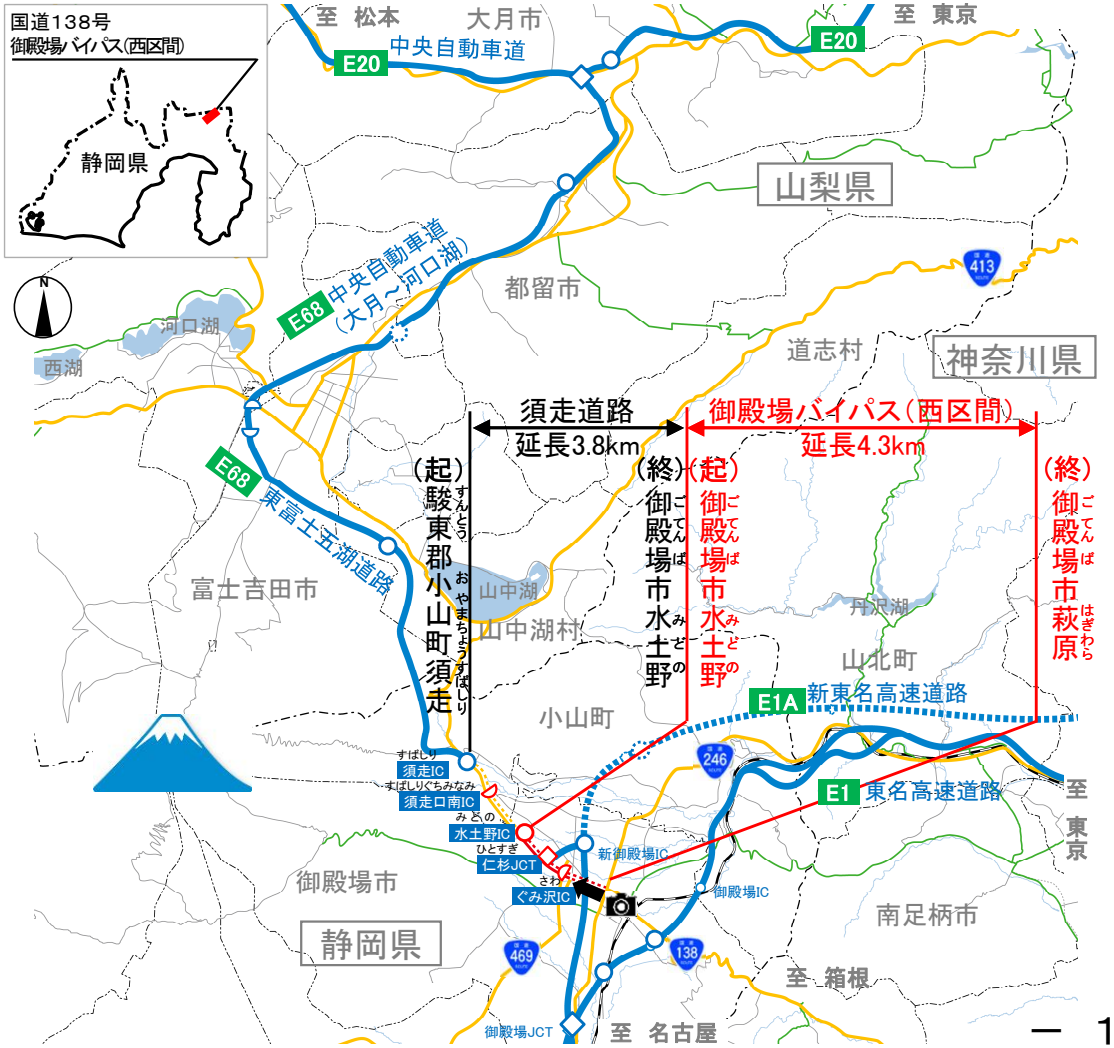
６．対応方針（原案） ・・ Ｐ．８

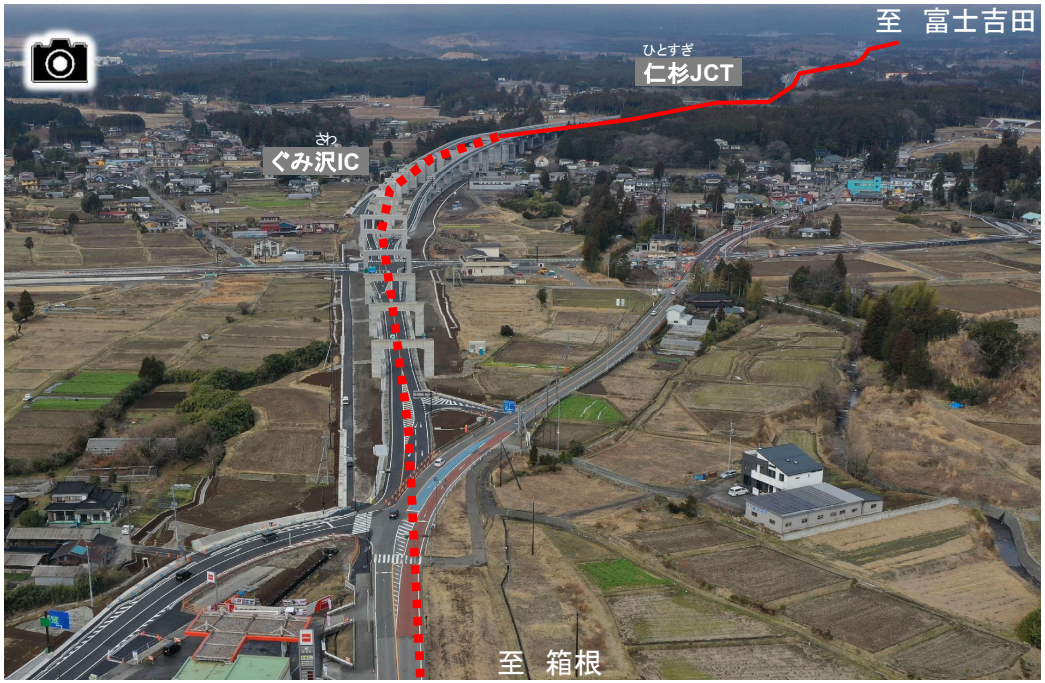
1. 事業概要

(1)事業目的

■一般国道138号御殿場バイパス(西区間)は、静岡県御殿場市水土野から静岡県御殿場市萩原に至る延長4.3kmのバイパスです。
■本バイパスは、東富士五湖道路を経由して中央自動車道と新東名高速道路をつなぐ広域ネットワークを形成するとともに、地域活性化の支援(観光)、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の強化などの効果を見込んでいます。

御殿場バイパス(西区間)の全体位置図





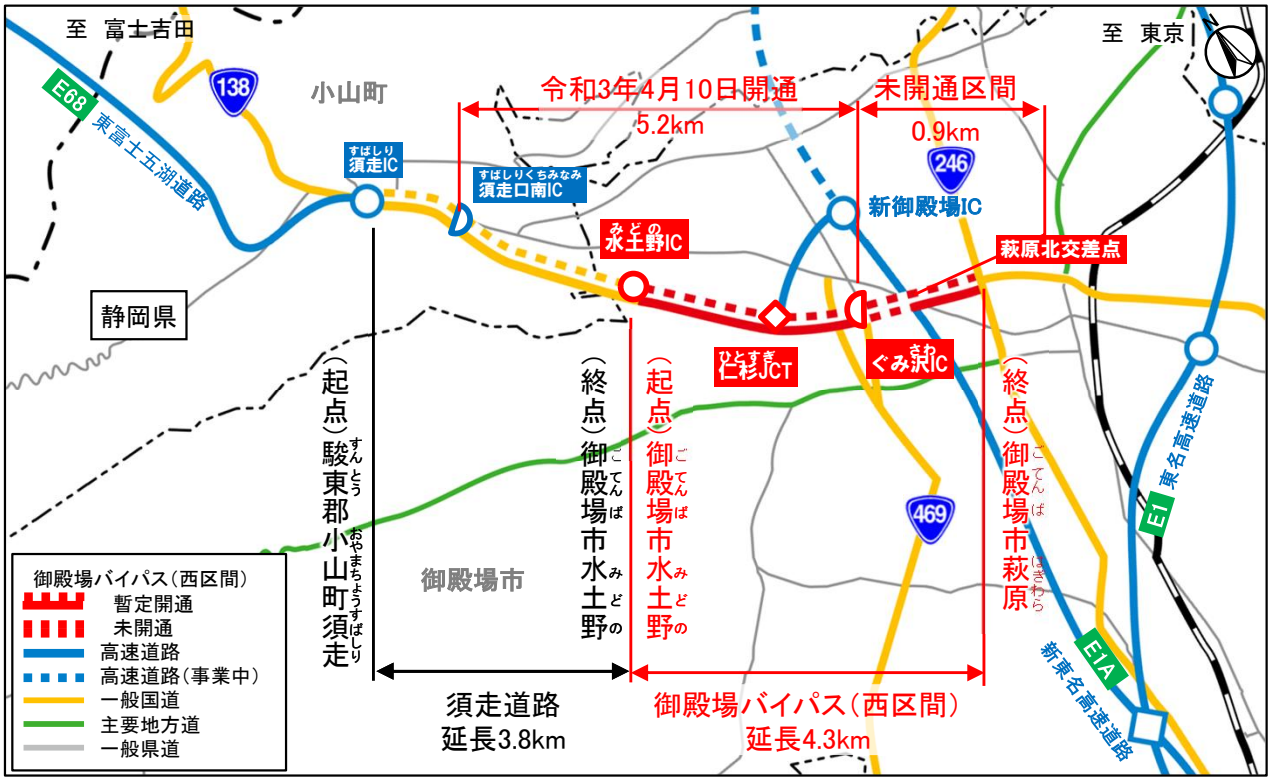
【凡例】
- 暫定開通
- 未開通
- 高速道路
- 高速道路(事業中)
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道

1. 事業概要

(2)計画概要

■一般国道138号御殿場バイパス(西区間)は、平成11年度に事業化し、令和3年4月10日に水土野IC～ぐみ沢IC間が暫定開通済みです。

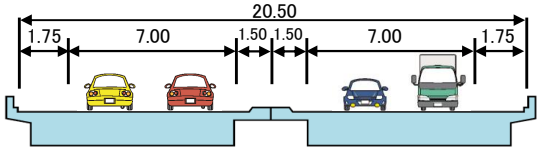
事業名	一般国道138号 御殿場バイパス(西区間)
道路規格	水土野IC～ぐみ沢IC:第1種第3級 ぐみ沢IC～萩原北交差点:第3種第1級
設計速度	80km/h
車線数	完成4車線
都市計画決定	平成6年度 平成26年度(変更)
事業化	平成11年度
計画交通量	27，700台／日
用地着手年度	平成14年度
工事着手年度	平成24年度
道路延長 [供用済延長]	4．3km [3．4km暫定2車線開通]
前回の再評価	令和3年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費	415億円(27億円増額)



標準断面図(将来)

水土野IC～ぐみ沢IC

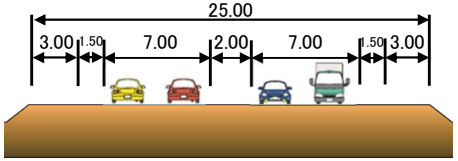
【橋梁部】



単位:m

ぐみ沢IC～萩原北交差点

【土工部】



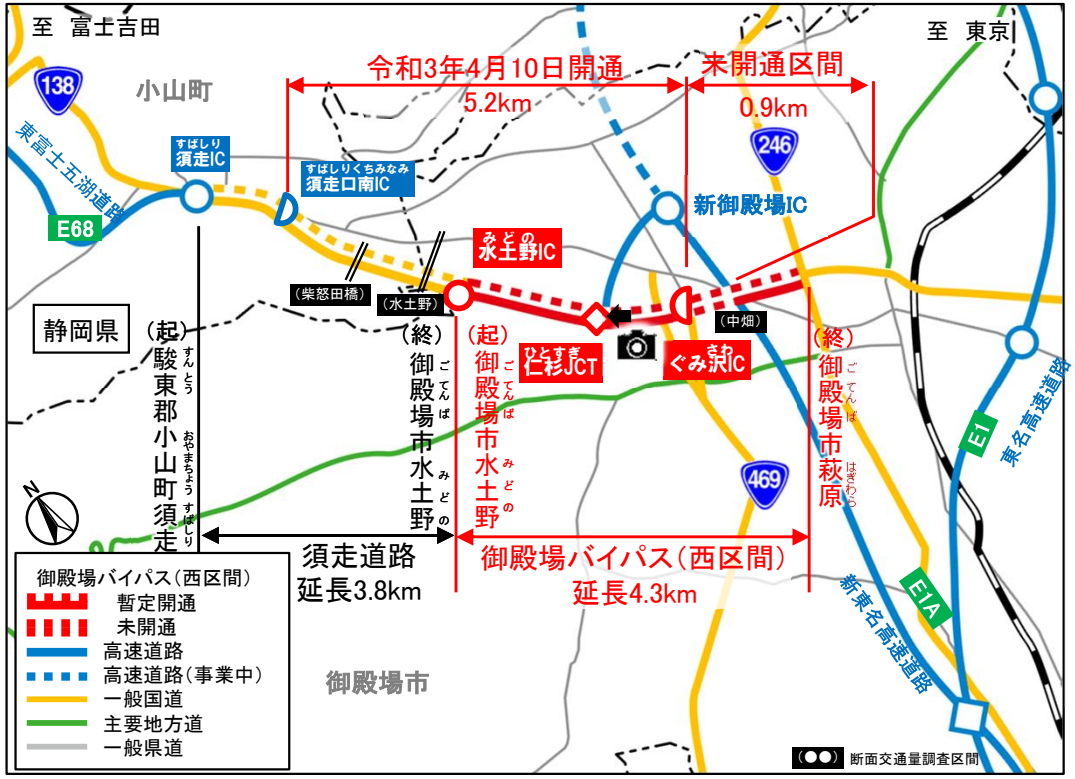
単位:m

2. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗の見込み状況

■令和3年の一部暫定2車線開通により、富士五湖地域から御殿場市や伊豆地域への所要時間の短縮が図られています。
今後、未整備区間の開通により、さらなる所要時間の短縮が見込まれ、より一層の地域活性化への寄与が期待されます。

■御殿場市ぐみ沢～御殿場市中畑について、調査設計を推進していきます。

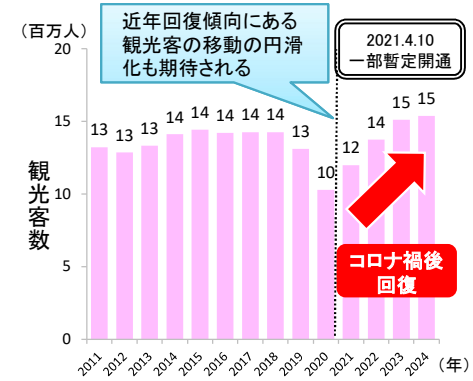


■整備効果

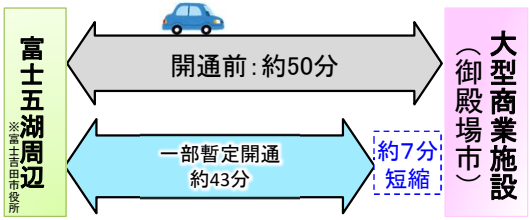
《所要時間の短縮》



■御殿場市の観光入込客数



出典:静岡県観光交流の動向



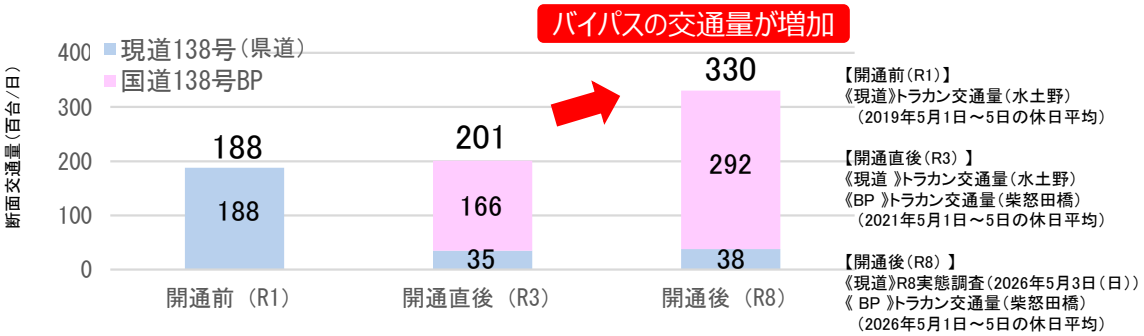
出典:ETC2.0プローブ情報
【開通前】2019.5休日平均【開通後】2026.5休日平均
※混雑時:昼間12時間における上下線平均所要時間
※データが無い市道は法定速度を用いて算出

【仁杉JCT付近】



御殿場バイパス(西区間)		
【用地取得率】		
	100% (令和2年度末)	→100% (令和7年度末)
【事業進捗率】		
	約86% (令和2年度末)	→ 約78% (令和7年度末)

《断面交通量の変化》



3. 事業費の見直しについて

■ 事業費増加の要因

①物価上昇による資機材･労務単価の増加 ･･･････････････････････････合計27億円増額

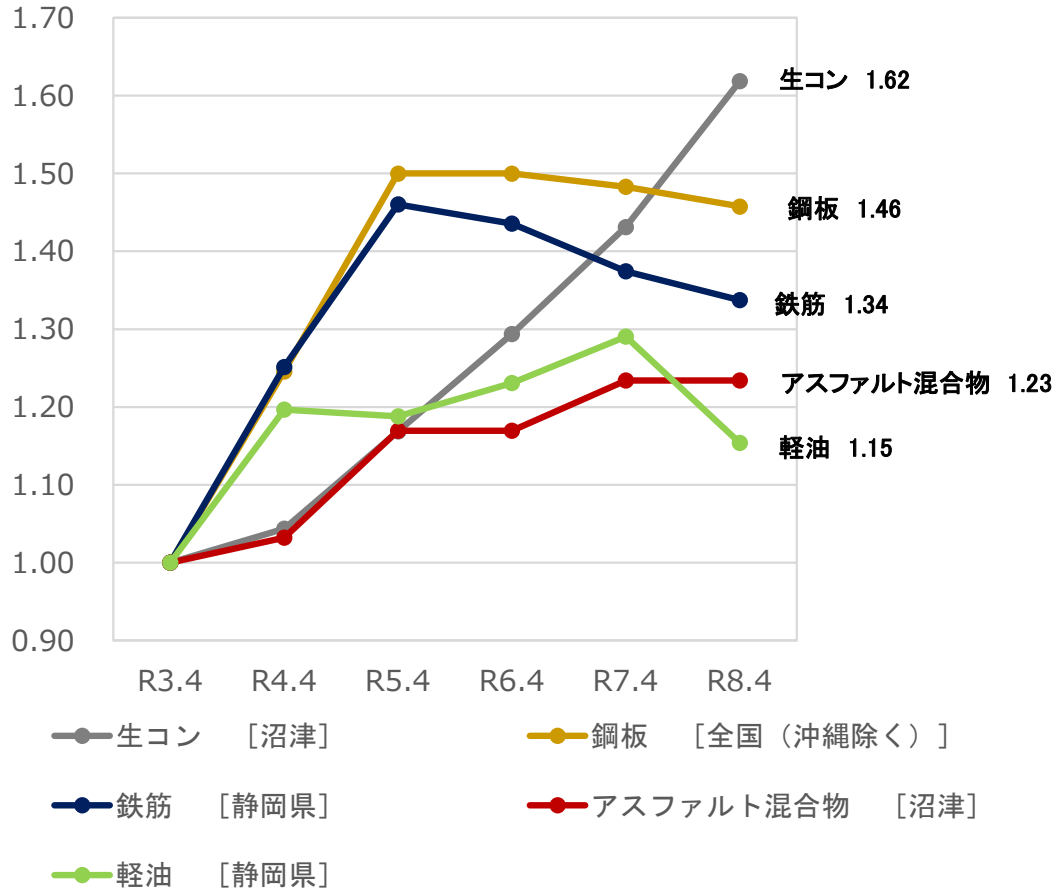
事業費増額の要因	増額
①物価上昇による資機材･労務単価の増額 ■建設資機材価格の上昇による橋梁、改良、舗装等の工事費の増加	27億円

3. 事業費の見直しについて

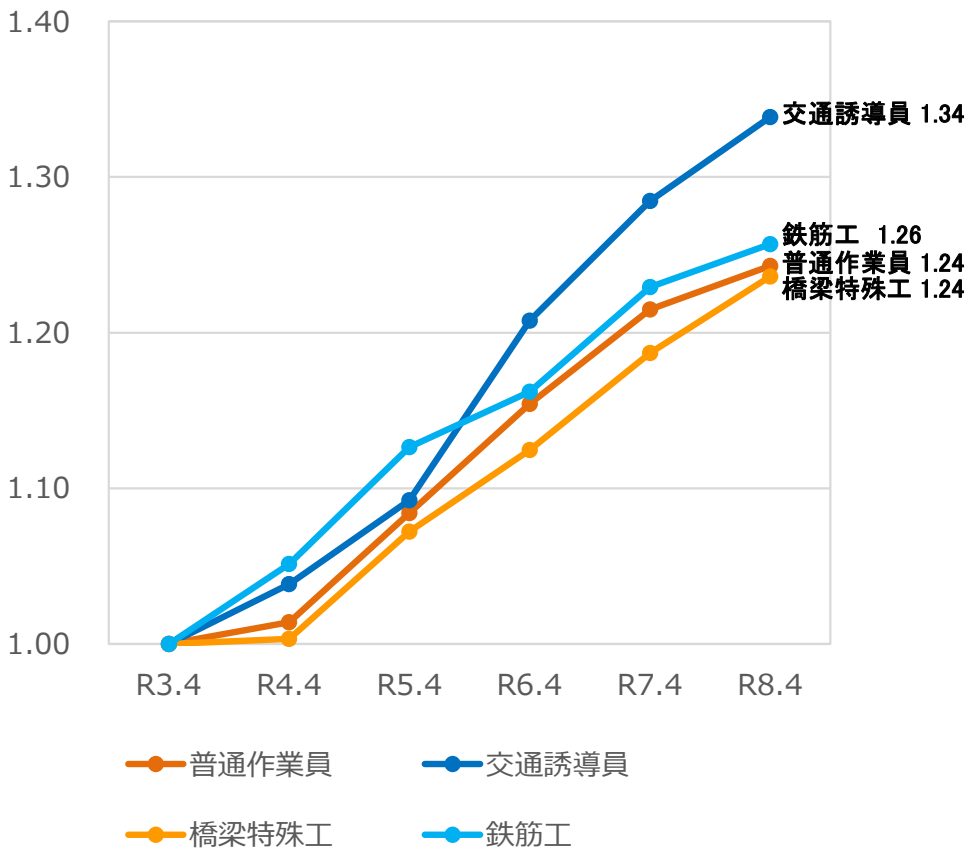
①:物価上昇による資機材及び労務単価の増加 （＋27億円）

■原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰等によって、前回再評価時（令和3年度）に比べて、建設資材や労務費の単価が一部上昇しています。
■建設資材価格の伸び率では、R3.4を基準とした場合、生コン、鋼板等の価格が約1．15～1．62倍となっています。
■労務単価についても、鉄筋工、交通誘導員等で約1．24倍～1．34倍と前回評価から増加しています。
■主に生コンや労務単価の上昇の影響を受け、橋梁・トンネル等の工事費の増加が必要となりました。

■建設資材単価の伸び率（R3.4を基準に算出）



■労務単価の伸び率（R3.4を基準に算出）（静岡県）



［ ］：単価適用都市

4. 費用対効果

(1)3便益による事業の投資効果

■費用便益分析(B/C)について

$$\text{◇費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費} + \text{更新費}}$$

【事業全体】御殿場バイパス(西区間)・須走道路

	便益(億円)				費用(億円)				B／C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	1,076	140	26	1,243	604	61	－	666	1.9
今回評価時	1,124	137	34	1,295	794	67	11	872	1.5
〔参考〕社会的割引率2%	1,643	201	51	1,895	759	103	29	891	2.1
〔参考〕社会的割引率1%	2,068	254	65	2,386	737	133	46	916	2.6

【残事業】御殿場バイパス(西区間)・須走道路

	便益(億円)				費用(億円)				B／C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	603	89	12	704	107	51	－	158	4.5
今回評価時	410	58	15	483	116	36	－	153	3.2
〔参考〕社会的割引率2%	667	93	24	784	129	62	－	191	4.1
〔参考〕社会的割引率1%	878	122	32	1,031	136	83	－	219	4.7

＜感度分析結果＞

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.3～1.6
事業費	±10%	1.5～1.5
事業期間	±20%	1.5～1.5

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	2.8～3.5
事業費	±10%	2.9～3.4
事業期間	±20%	3.1～3.2

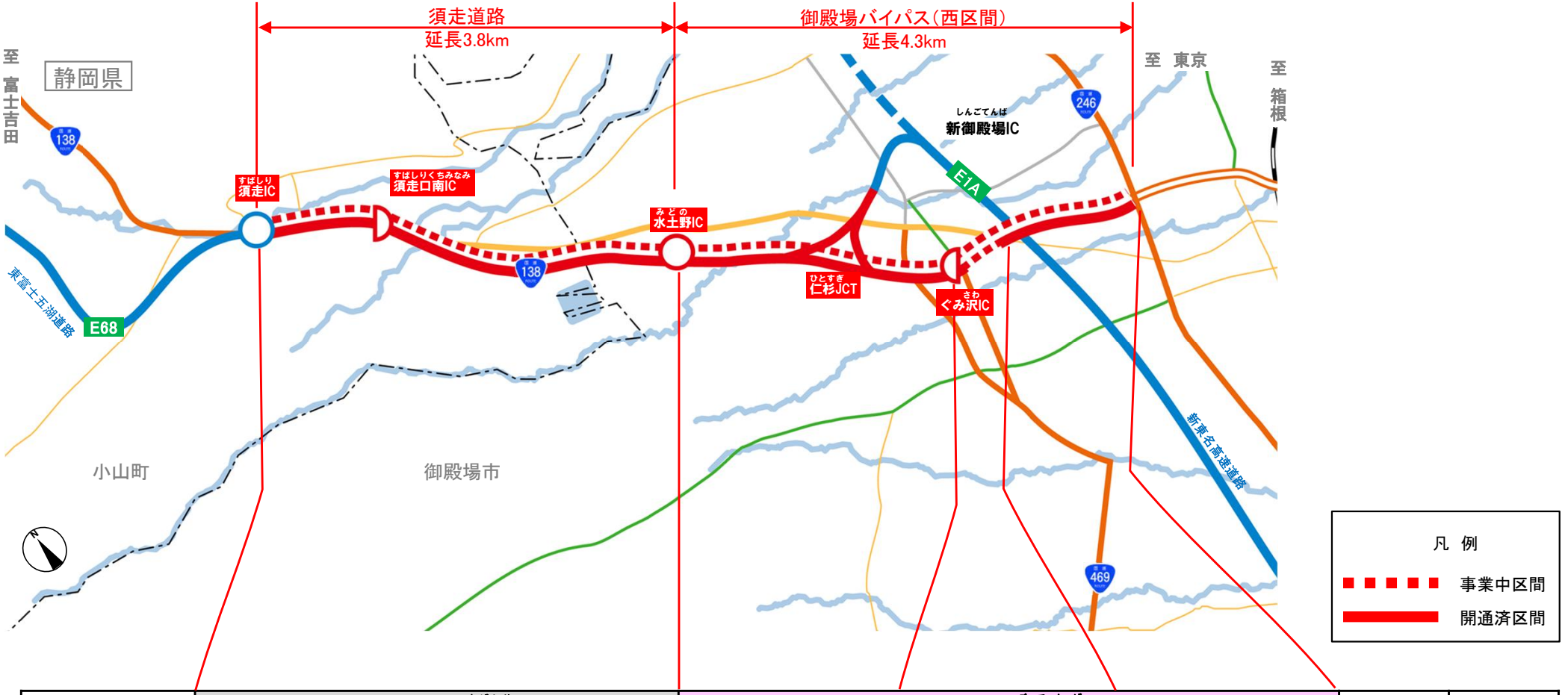
※1　便益算定に当たってのエリアは、「御殿場バイパス(西区間)」周辺の主要な幹線道路(延長約1,621km)を対象として算出。
※2　令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。
※3　費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
※4　事業区間を御殿場バイパス(西区間)として算出した費用便益比(B/C)　　【事業全体】1.3　【残事業】3.9

【前回再評価からの変更点】

1. 将来OD表の変更(平成22年度全国道路・街路交通情勢調査→平成27年度全国道路・街路交通情勢調査)
2. 将来道路網条件の変更(R2年度事業化済道路網→R7年度事業化済道路網)により、一般国道414号(伊豆縦貫自動車道)天城峠道路(月ケ瀬～茅野)等が追加
3. 費用便益分析マニュアルの改訂(H30マニュアル→R7マニュアル)により、各便益の原単価を更新、社会的割引率1%、2%のケースについて試算
4. 走行台キロの年次別伸び率の更新(H22年度全国道路・街路交通情勢調査→H27年度全国道路・街路交通情勢調査)
5. 費用便益分析の基準年次を変更(R3年度→R8年度)
6. 費用便益比算定上の供用年の見直し
7. GDPデフレータの更新(R3年度→R8年度)
8. 一般国道138号 御殿場バイパス(西区間)の事業費増(27億円)

4. 費用対効果分析

(2)一体評価区間の考え方



	一般国道138号須走道路 延長3.8km	一般国道138号御殿場バイパス 延長4.3km			B/C	EIRR
	暫定2車線 開通区間 3.8km	暫定2車線 開通区間 2.5km	事業中区間 0.9km	暫定2車線 開通区間 0.9km		
一体評価区間 (事業全体)	○	○	○	○	1.5	6.0%
一体評価区間 (残事業)	○	○	○	○	3.2	17.4%

※○印は費用便益分析の対象

5. 県・政令市への意見聴取結果

一般国道138号　御殿場バイパス（西区間）

■静岡県の意見

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について、異存ありません。
本事業は、山梨県と静岡県を結ぶ国道138 号のバイパス整備であり、東富士五湖道路を経由した中央自動車道と新東名高速道路を結ぶ広域ネットワークの形成による富士山周辺の観光振興や地域活性化、災害に強い道路機能の強化など、様々な効果が期待されております。
現在、事業中であるぐみ沢IC 以東の0.9km区間が、早期に完成することで本事業の効果が飛躍的に向上するものと確信しております。
事業の実施に当たっては、関係者との十分な調整、必要な予算の確保及びコスト縮減・効率化などを図りながら、計画的かつ効果的な事業推進により、地域社会が事業効果を早期に享受できるようお願いいたします。

6. 対応方針（原案）

■一般国道138号御殿場バイパス（西区間）の事業を継続する。

資料8(参考資料)

費用便益分析に含まれない効果

一般国道138号　御殿場バイパス（西区間）

令和8年10月27日

中部地方整備局
沼津河川国道事務所

費用便益分析結果

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	794億円	116億円
	維持管理費	67億円	36億円
	更新費	11億円	0億円
	費用(C)	872億円	153億円
便益	走行時間短縮便益	1,124億円	410億円
	走行経費減少便益	137億円	58億円
	交通事故減少便益	34億円	15億円
	便益(B)	1,295億円	483億円
B／C		1.5	3.2

その他効果	時間信頼性向上便益	所要時間のばらつきを考慮した余裕時間が短縮(28億円)
	CO_2排出削減便益	走行速度が改善することでCO_2排出量が低減(3.0億円)

1．時間信頼性向上便益

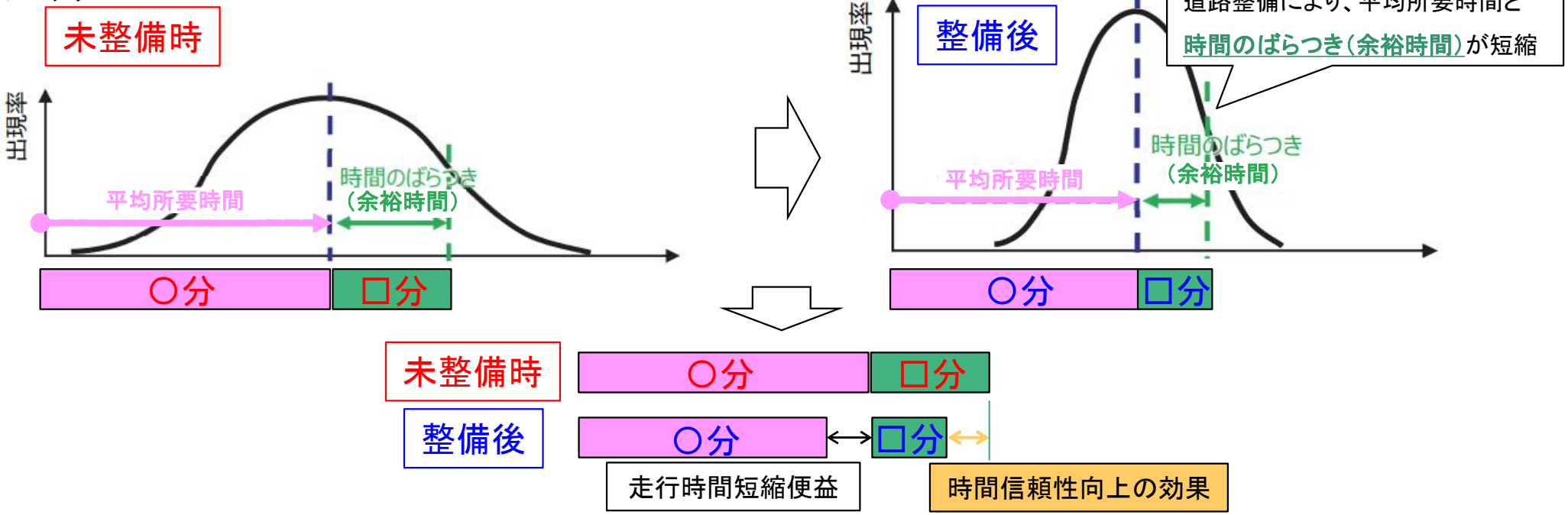
○道路整備による所要時間が短縮する効果だけでなく、所要時間のばらつき（余裕時間）を縮小する効果があり、その効果を評価

＜計算手法＞

時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)により算出

未整備時		整備後						
時間のばらつき（余裕時間）	－	時間のばらつき（余裕時間）	×	交通量	×	貨幣価値	＝	時間信頼性向上の効果

＜算出イメージ＞



▼時間信頼性向上便益算出結果

		総余裕時間費用（億円／年）		③時間信頼性向上便益（億円／年）①-②	④時間信頼性向上便益現在価値換算（億円）
		①未整備	②整備後		
事業全体	部分供用	868.61	868.23	0.39	28.15
	暫定供用	868.23	868.07	0.16	
	部分供用	868.07	867.64	0.43	
	完成供用	867.64	867.06	0.58	

時間信頼性向上の効果

「時間信頼性向上便益算定マニュアル（案）」に基づき便益換算した結果、
約28億円の効果が見込まれる

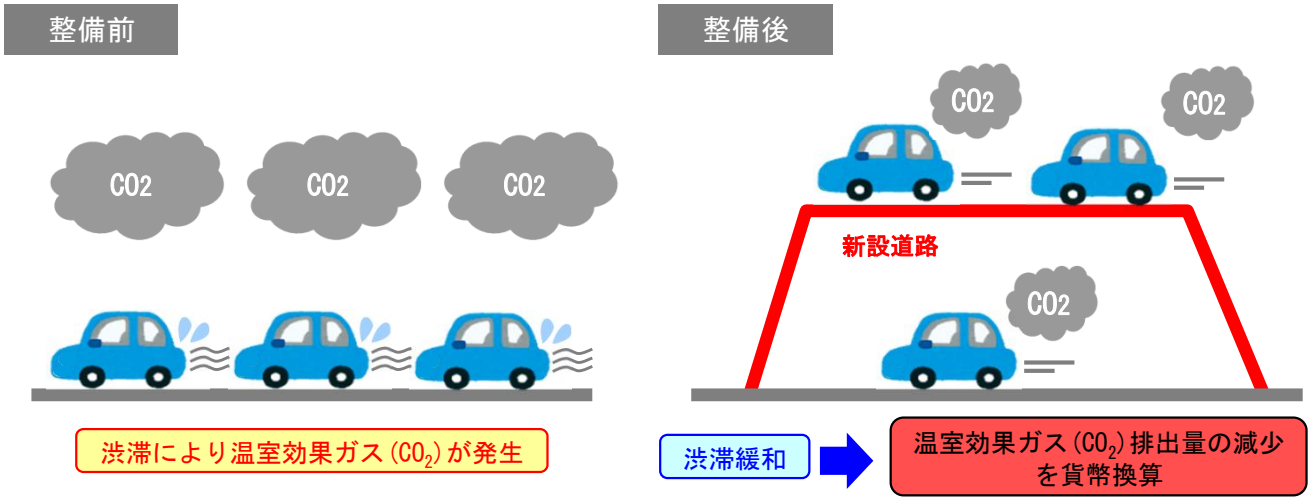
2. CO_2排出削減便益

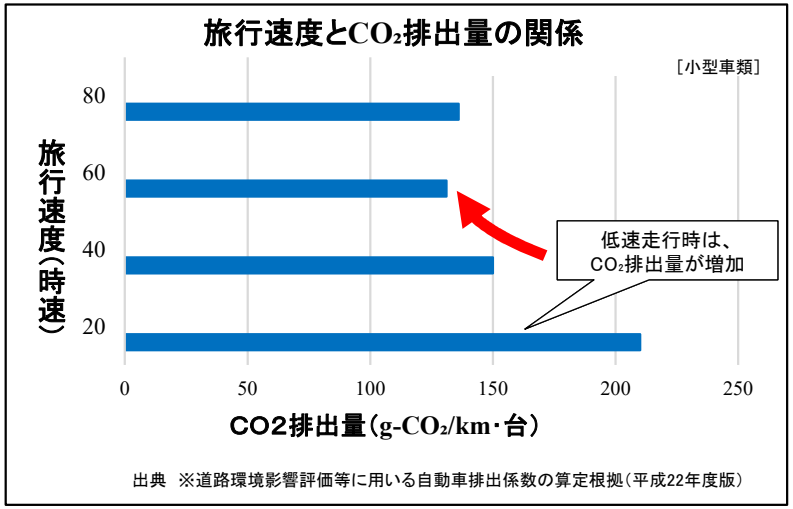
道路整備により走行速度の改善や交通量の変化することで、温室効果ガス(CO_2)排出量が低減されることによる効果を評価

＜計算手法＞

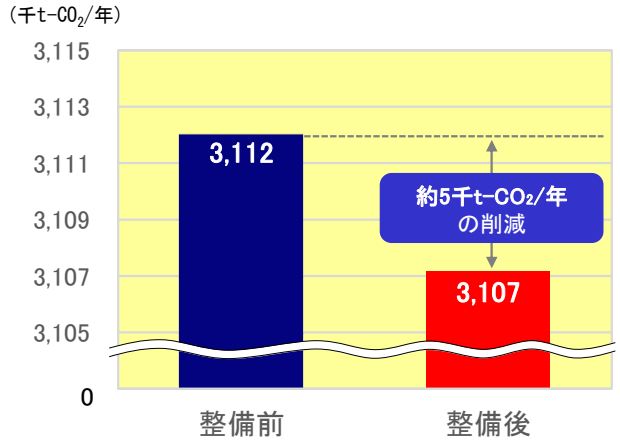
単年度便益＝（整備前のCO_2排出量－整備後のCO_2排出量）×貨幣価値×365

＜算出イメージ＞





＜年間CO_2排出量＞



平成15年11月25日付け事務連絡「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法について」の別紙『客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法（案）』より算定

CO_2排出削減便益の効果

1年間に生じる便益

（整備なし：3,112千t-CO_2/年　－　整備あり：3,107千t-CO_2/年）

×CO_2の貨幣価値原単位：2,890円/t-CO_2※　＝　**約0.14億円/年**

◆完成供用から50年間を対象として現在価値化した便益

道路整備によるCO_2排出削減便益 3.0億円と試算

※公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）（R7.9 国土交通省）の炭素換算トンあたりの貨幣価値原単位10,600円/t-Cより算定（10,600円/t-C ×0.273（換算係数）＝2,890円/t-CO2）