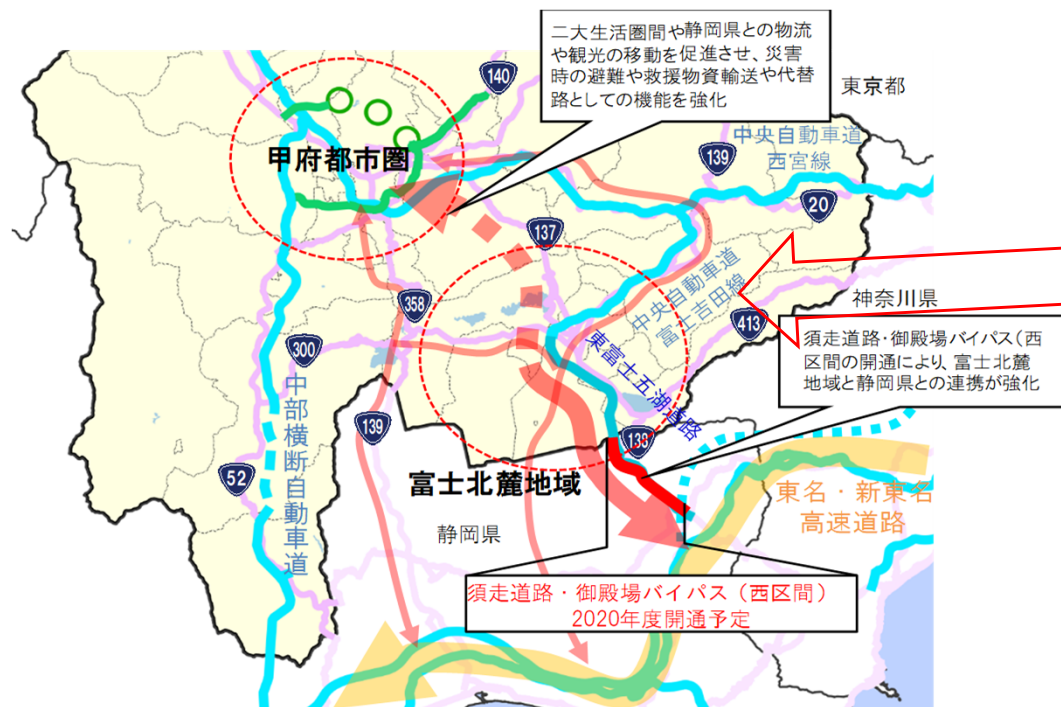


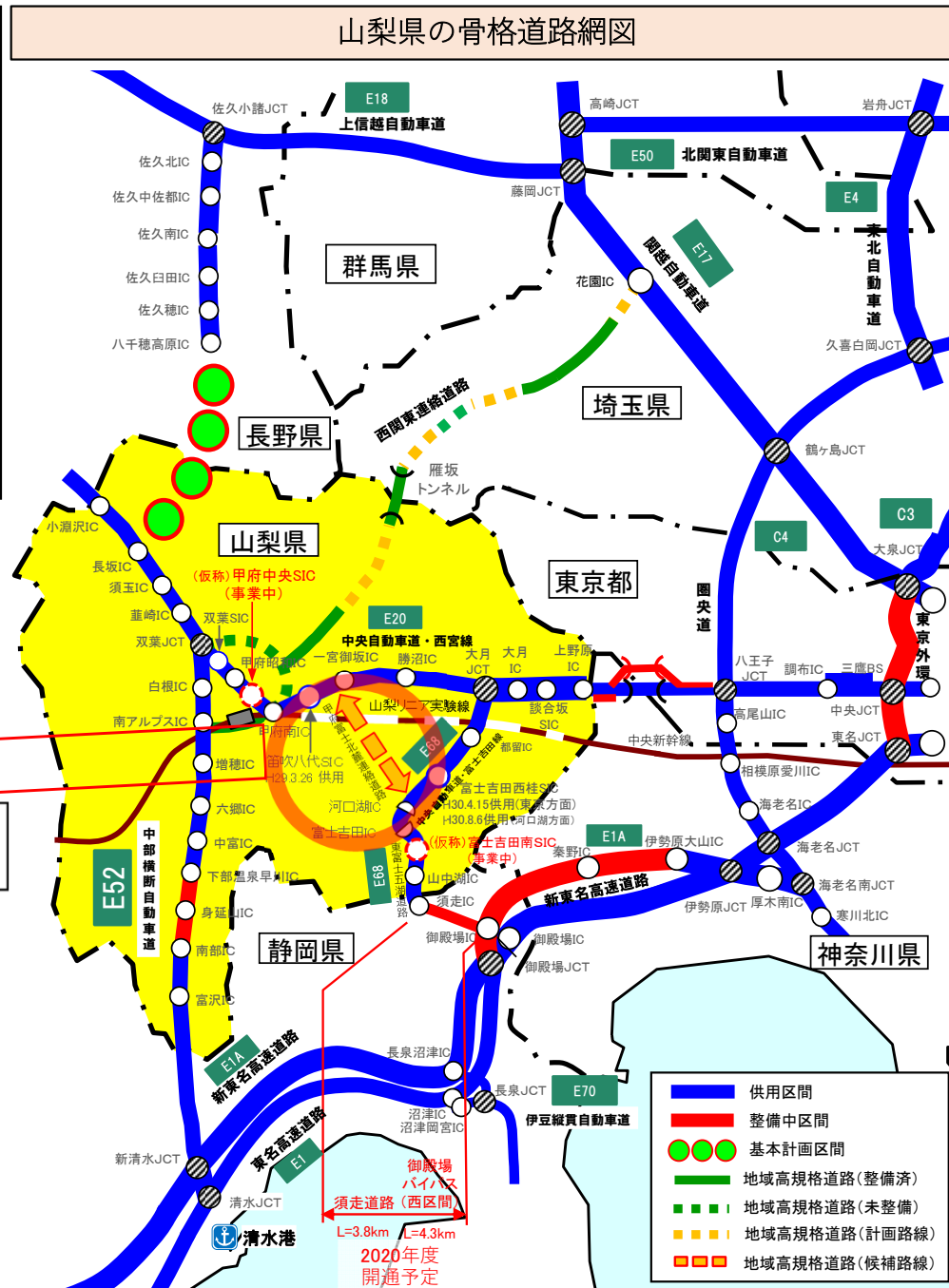
道路交通の課題

県内の道路整備状況	6
上位計画による路線の位置づけ	7
国道137号の整備状況	8
現状と課題	9
交通状況	
安定性（通行規制）	
走行性（線形・勾配）	
安全性（交通事故）	
耐久性（トンネル老朽化）	

- 県内の骨格となる道路として、東西方向に中央自動車道・国道20号、南北方向に中部横断自動車道・国道52号が整備され、県内の地域間を結ぶ道路として国道137号や国道140号などが整備
- 国道137号は、富士吉田市から笛吹市に至る道路で、山梨県の二大生活圏である甲府都市圏と富士北麓地域を結ぶ
- 本路線は地域高規格道路の候補路線である甲府富士北麓連絡道路の一部に位置づけ
- 令和2年度に東富士五湖道路と新東名高速道路を結ぶ国道138号須走道路、御殿場バイパスの全線開通が予定されていることから、新たな高速交通軸を活かした山梨・静岡両県の連携強化のためにも、当該路線の整備は重要



※地域高規格道路とは
高規格幹線道路を補完し、地域の自立発展や地域間の連携強化を支える概ね60km/h以上のサービス速度を提供できる道路

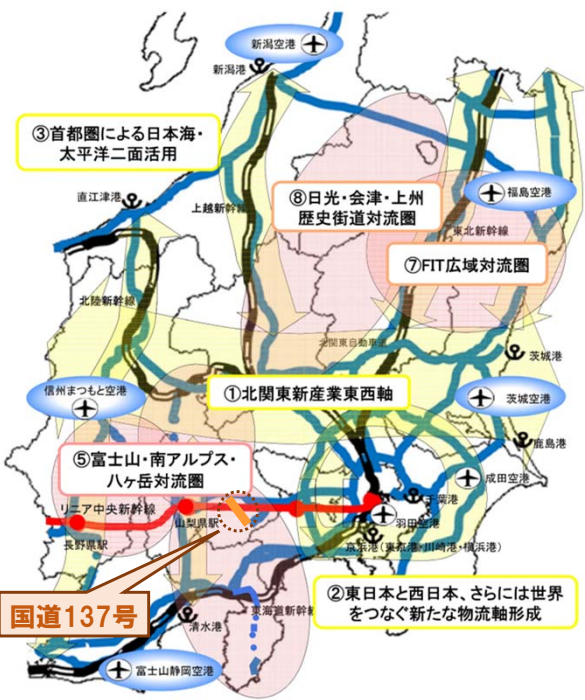


国の計画

首都圏広域地方計画
(平成28年3月 国土交通省)

山梨県は
**富士山・南アルプス・
八ヶ岳対流圏**
に位置づけられている

圏域内の基幹道路として
国道137号が重要



県の計画

山梨県総合計画
(令和元年12月 山梨県)

国道137号の整備により
・国中地域と富士北麓地域をつなぐネットワークを構成
・富士火山噴火等の災害時に広域避難路、救援や物資の輸送路を担う

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)

国道137号の整備により
・リニア駅～富士北麓地域へのアクセスが向上
・リニア開業効果の県内全域への波及における一翼を担う

戦略5 快適「やまなし」構築戦略

2 県内各地域をつなぐ道路ネットワーク整備の推進

(施策の目指す姿)

<現在>	<将来>
環状道路等の広域道路ネットワークの整備を実施しているが、未だ多くの箇所で大規模な渋滞が発生している。 また、県内各地で生活幹線道路の整備を推進しているが、高度医療機関の広域的な活用や産業・観光振興等による地域経済の活性化に資する道路ネットワーク整備が不十分な状況である。 I130 ・新山梨環状道路・東部区間等幹線道路について早期完成に向け事業中 ・主要渋滞箇所の対策箇所数 30箇所(累計) ・街路の整備延長 約0.9km	広域道路ネットワークの整備や生活幹線道路ネットワークの形成が進み、渋滞の緩和が図られるとともに、物流機能の強化や生産性の向上、通行の安全性が確保されている。 R4 ・広域道路ネットワークに資する路線の整備延長 16.5km (I130-R4累計) ・主要渋滞箇所の対策箇所数 35箇所(累計) ・街路の整備延長 約1.5km (I130-R4累計)

(施策の概要)

県内各地域間の交通円滑化を図るため、地域高規格道路をはじめとする広域道路ネットワークと日常生活に密着した幹線道路の整備を計画的に進めます。

また、国中地域と富士北麓地域とを結び、富士山噴火等の災害時に避難路となり救援や物資の輸送に極めて大きな役割を担う国道137号の機能強化を図るため、老朽化した現在の御坂トンネルに代わる新たな御坂トンネルの整備を進めます。

更に、新山梨環状道路・東部区間については、リニア中央新幹線開業までの全線供用を目指し整備を進めるなど都市部において、中心市街地や地域拠点へのアクセス向上、市街地内の渋滞解消を目的に、都市の骨格となるネットワークの整備を進めます。

道路整備課/高速道路推進課 都市計画課

具体的な事業	工程表 (年度別事業計画)			
	R1	R2	R3	R4
○ 新山梨環状道路(北部区間・東部区間)の整備	整備			
○ 地域間の連携強化やまちづくりのための道路整備	整備			

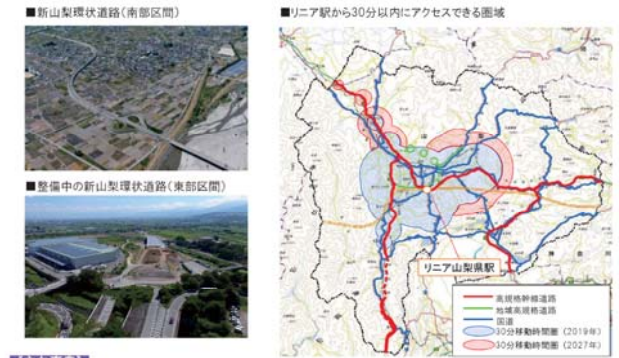
1 「いかず」やまなし—活力・快適

活力・快適 「いかず」 やまなし

重点目標1	リニア開業効果の県全域への波及
施策1	リニア駅アクセスの向上

(取組内容)

- リニア駅アクセス圏域を拡大するため、新山梨環状道路などの道路整備を推進します。
- 中部横断自動車道 静岡・山梨間の令和2年内の全線開通に向け、国と調整していきます。
- 国道20号(新山梨環状道路(北部区間))の未事業区間の早期事業化を図ります。
- 高速道路と接続するスマートICの整備を促進し、その他にも新たなスマートICの整備について検討します。



(主な事業)

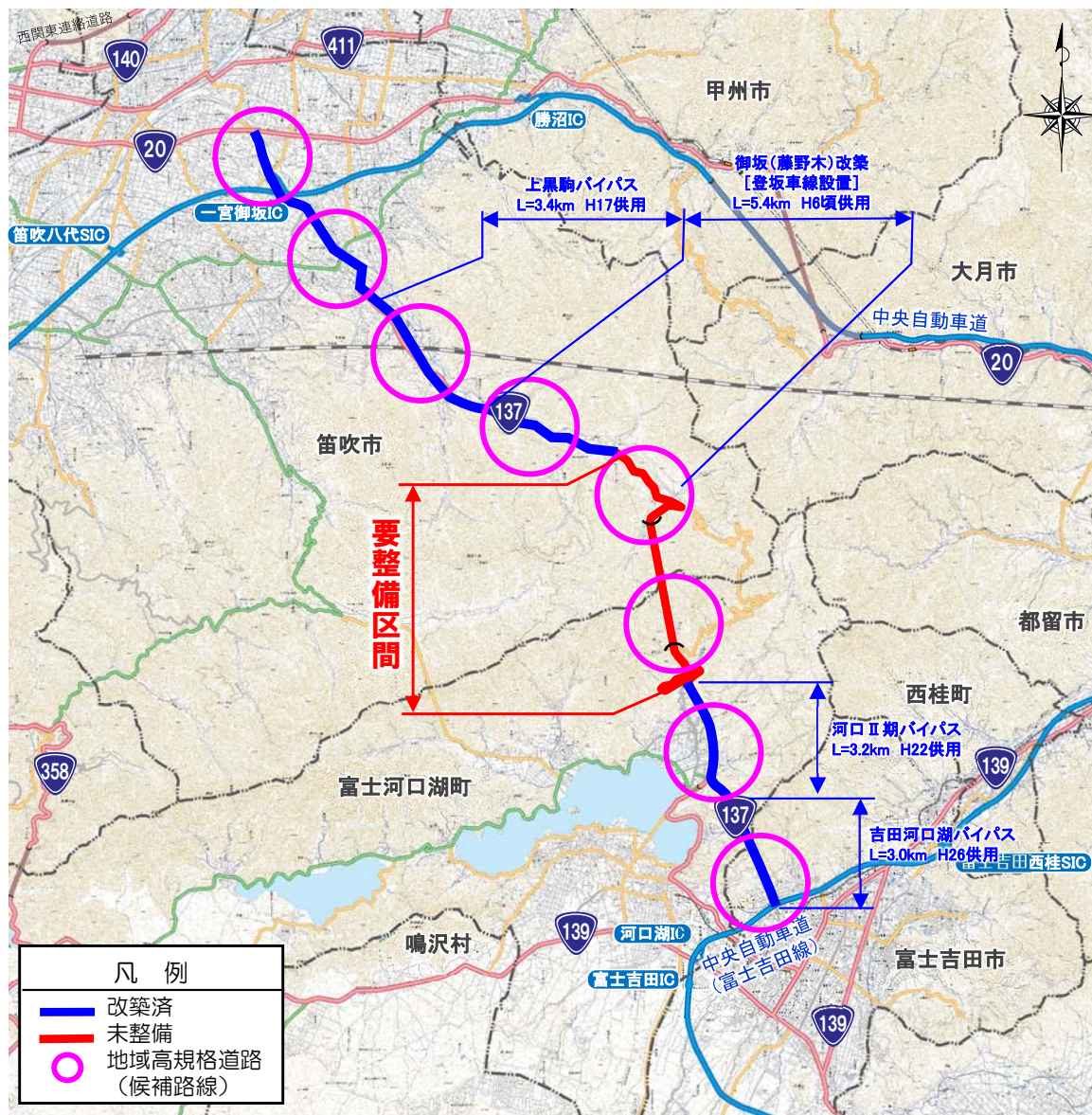
区分	事業箇所	整備内容	想定事業量(R2~4) (億円)	備考
路線	中部横断自動車道(南部IC~下部温泉早川IC)	高規格幹線道路整備	—	国事業
路線	国道20号(新山梨環状道路(北部区間))	バイパス整備	—	国事業
路線	国道140号(新山梨環状道路(東部区間I・II期))	バイパス整備	180	
路線	国道411号(和戸ICアクセス)	バイパス整備	7	
路線	国道358号(逢光寺北交差点)	交差点改良	6	
路線	(主)甲府中央右左口線(メイン通り)	現道拡幅	—	詳細検討中
路線	(仮称)甲府中央スマートIC	スマートIC	—	東洋道路(株)事業
新規	国道137号(新たな御坂トンネル)	バイパス整備	—	

(指標1) リニア駅からの30分到達圏人口カバー率

現状の姿	令和9年度の姿
63.7%	72.7%

・30分到達エリアは県の人口比率では約69%をカバー済です。・新山梨環状道路(仮称)甲府中央スマートICが整備され、到達エリアが更に拡大します。・リニア駅から自動車でも30分以内に対応できる居住人口/県人口

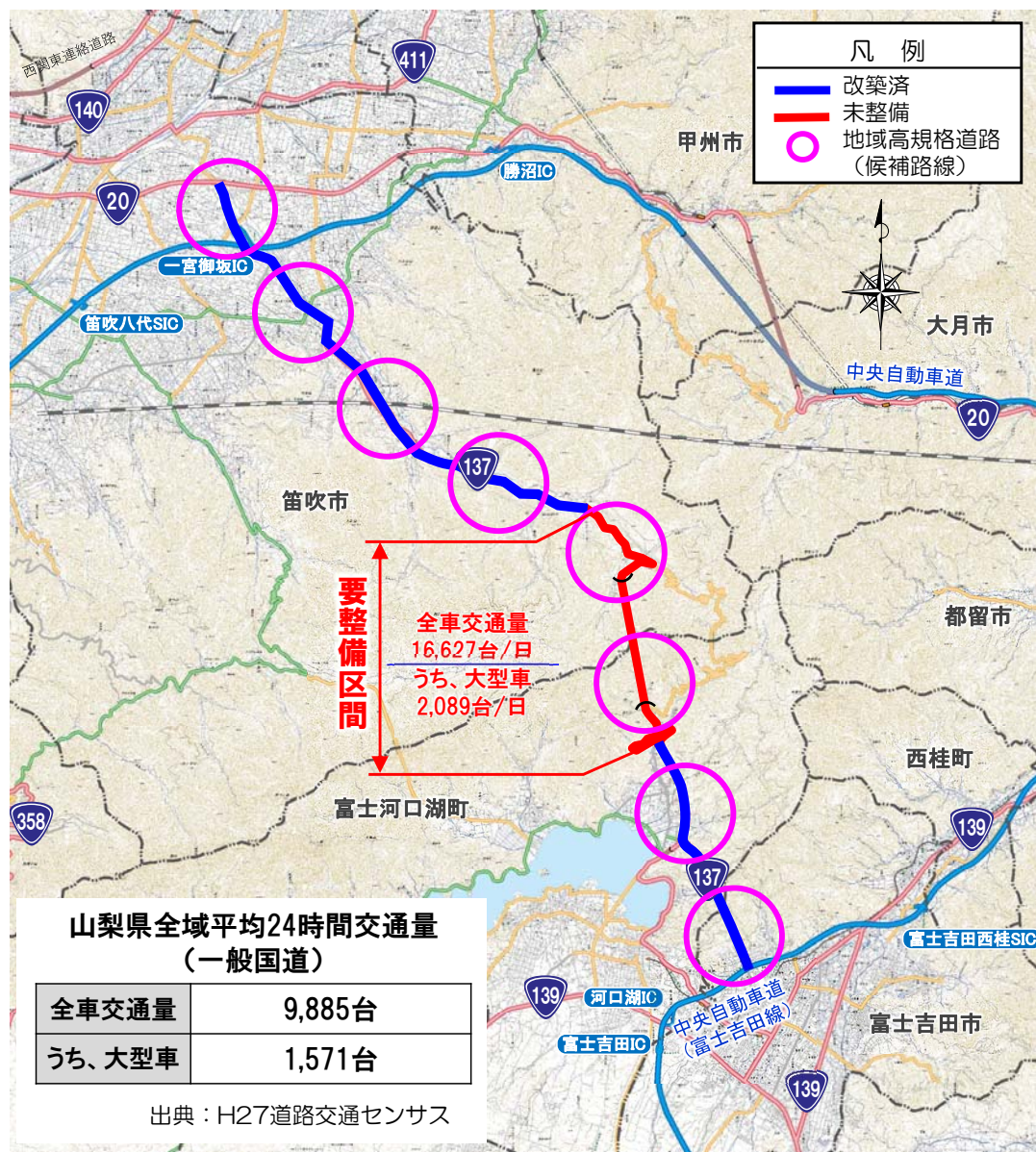
■ 国道137号は、新御坂トンネル前後の要整備区間を除き、これまでに地域高規格道路に準じた、概ね60km/hのサービス速度が確保できる規格で整備が完了



整備区間	延長	道路規格	設計速度	完成
上黒駒バイパス	3.4km	第3種第2級	60km/h	H17
御坂(藤野木)改築[登坂車線設置]	5.4km	第3種第2級	60km/h	H6
河口Ⅱ期バイパス	3.2km	第3種第2級	60km/h	H22
吉田河口湖バイパス	3.0km	第3種第2級	60km/h	H26

- 要整備区間の交通量は、県内の一般国道の平均を上回る約16,600台/日
- また、大型車も県平均を上回る約2,100台/日が利用しており、甲府都市圏～富士北麓地域、ならびに山梨県～静岡県東部地域の物流を担う路線

国道137号の交通量



国道137号を走行する大型車

国道137号は、富士北麓や静岡県東部等と
峡中・峡北を結ぶ物流のルート



- 国道137号は、過去に自然災害や交通事故に起因する通行規制が発生
- 雨量規制が解除された平成24年4月以降に発生した6回の通行止めは全て要整備区間を含んでおり、当該区間が幹線ネットワークにおける脆弱な区間



国道137号における通行止め履歴（H24.4以降）

地点	H26.2 (雪)	H26.10 (事故)	H28.1 (雪)	H29.2 (事故)	R1.10 (災害)	R2.1 (事故)
①若宮交差点						
②十郎橋上						
③カムイ御坂スキー場入口						
④旧道入口						
⑤新御坂トンネル(御坂側)						
⑥新御坂トンネル(河口側)						
⑦ 新西川橋先						
⑧ 新倉トンネル出口						

通行止め区間

雨量規制解除後における国道137号での通行止めは、全て要整備区間付近で発生

- 凡例
- 改築済
 - 未整備
 - 地域高規格道路（候補路線）

- 国道137号新御坂トンネル前後では、急カーブや急勾配区間が連続し、悪天候時や冬季の積雪や凍結による速度低下も発生しており、走行性の確保が課題。現道の設計速度は30km/h相当。
- また、当該区間は土石流警戒区域や急傾斜地警戒区域が多く存在している。

道路線形課題箇所等

- ・曲線半径 200m※1未満 **24箇所**（うち、150m※2未満 12箇所）
※1, ※2: 設計速度60km/hにおける望ましい曲線半径、及び標準値
- ・勾配 8%(特例値)超 **3箇所**



曲線半径30mの急カーブ区間



曲線半径110m区間にある信号交差点(藤野木)



- 凡例
- 曲線半径200m未満 (うち、150m未満)
 - 縦断勾配8%超
 - 土石流警戒区域
 - 土石流特別警戒区域
 - 急傾斜地警戒区域
 - 急傾斜地特別警戒区域

現状と課題：安全性（死傷事故）

- 新御坂トンネル付近の当該区間は、甲府盆地と富士北麓の間の山間部に位置し、大雨や大雪に起因する自然災害に弱い道路。
- また、トンネルの両側には急カーブ・急勾配の連続区間も存在し、現道の線形不良が走行性の悪さにつながっている。
- このような環境のもと、過去10年間で124件の死傷事故が発生し、交通安全の確保が課題となっている。

交通事故多発箇所



- 国道137号の新御坂トンネル前後の区間では、冬季の積雪や路面凍結により大型車がスタックし、通行障害が頻発している。
- また、大型車のスリップ横転事故なども発生しており、安定した物流の確保や道路利用者の安全確保が課題となっている。

過去の主な大雪時の事例



- 国道137号新御坂トンネルは供用開始から50年を超え老朽化が進んでいる状況であり、施設の安全対策が課題となっている。
- 特に多くの箇所でも漏水が発生しており、にじみ・滴水の他に一部は流下し路面に滞水している状況となっている。
- 漏水以外にも、トンネル全線にわたって、アーチ部・側壁部のうきが点在し、一部にははく落・鉄筋の露出も確認されている。また、留め金具周辺の腐食・ボルトの欠損や、路面の痛みも見受けられる。

新御坂トンネルの現況

	判定区分Ⅱ	判定区分Ⅲ
材質劣化箇所	576箇所	—
漏水箇所	598箇所	13箇所

平成30年10月点検
 判定区分Ⅱ：予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
 判定区分Ⅲ：早期に措置を講ずべき状態



金属の腐食とボルトの脱落

はく落により鉄筋が露出

大量の漏水の発生
 (判定区分Ⅲの地点)

路面のうきによる舗装の痛み

2018/10/05