

整備方針について

政策目標	・ ・ ・ ・ ・	15
整備方針（案）の検討	・ ・ ・ ・ ・	16
整備方針（案）のまとめ	・ ・ ・ ・ ・	18

地域の現状と課題

想定される大規模災害の発生

- ・富士山の噴火や南海トラフ地震など大規模災害が発生した際に広範囲での被害が想定され、迅速な避難・救援が必要
- ・近年、全国的に豪雨災害が増加

地域物流の需要増大

- ・富士北麓地域と峡中、峡東、峡北地域間の物流を国道137号が担っている
- ・須走道路、御殿場バイパスの開通により、今後更なる物流ニーズの増大が想定され、円滑な物流を維持するために国道137号の機能強化が必要

主要観光地間の連携不足

- ・観光による経済効果を県内の他地域に波及させるために富士北麓地域と甲府都市圏を結ぶ道路の機能強化が必要
- ・リニア中央新幹線の開業で来訪時間の短縮が期待され、富士山観光との相乗効果を生むために甲府地域と富士北麓地域のネットワークの強化が必要

救急医療施設への速達性に劣る

- ・富士・東部地域から第3次医療施設への搬送は、国道137号に依存しているが、線形不良箇所などの課題が多く速度低下が発生し、搬送に時間を要する

道路交通の課題

自然災害に弱い

- ・雨量規制解除（H24.4）後に発生した6回の通行止め全てが要整備区間で発生
- ・中央道や国道20号の代替路として機能する路線であるが、大規模災害時に深刻な道路被害が想定
- ・トンネル老朽化の進行に伴い、防災機能強化の必要性

走行性が悪い

- ・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する。
- ・冬季には積雪や路面凍結による大型車のスタックが原因となり走行障害が頻発
- ・過去10年間で124件の死傷事故が発生

低い速達性

- ・前後区間は地域高規格に準じた高いサービス速度を提供しているが、当該区間のみ設計速度が30km/h

政策目標

1 県土強靱化

2 走行性の向上

3 速達性の向上

課題

地域の現状と課題

- ◆ 想定される大規模災害の発生
- ◆ 地域物流の需要増大
- ◆ 主要観光地間の連携不足
- ◆ 地域物流の需要増大
- ◆ 救急医療施設への速達性に劣る

道路交通の課題

- ◆ 自然災害に弱い
- ◆ 走行性が悪い
- ◆ 低い速達性

政策目標

- ◇ 県土強靱化
- ◇ 走行性の向上
- ◇ 速達性の向上

ルート抽出の方針

1. トンネル延長は、ガソリン等を運ぶ危険物積載車両が通行可能な5 km未満とする。
2. 設計速度60km/hの地域高規格道路に準じた整備とするため、平面曲線半径は望ましいR=200m以上を確保する。
3. 最急縦断勾配は特例値の8%以下での整備とする。
4. トンネル坑口部の平面線形は、偏圧がかからないよう山の斜面に対し極力直交させる。
5. トンネル内の縦断勾配は、排水勾配に配慮した0.3%以上で、なるべく緩い勾配を設け走行性に配慮した3.0%以下とする。トンネル内の排気を考慮する上でも3.0%以下が望ましい。

コントロールポイント

- ・ 起点側の山宮トンネルに影響のないように線形を設定する。
- ・ 終点側の現道縦断勾配が特例値の8%を超えているため、8%以下で極力緩やかに擦りつける。



比較案		【案1】地域高規格道路に準じた整備案 (総延長：5,540m、トンネル部：4,619m)	【案2】トンネル延長を最短とした案 (総延長：4,020m、トンネル部：3,478m)
ルート案の趣旨		平面・縦断線形両方の不良箇所を解消する案	現道部の線形不良箇所（特例値）が残るがトンネル整備が最も短い
政策目標	①県土強靱化	◎ ・老朽化した新御坂トンネルを回避 整備検討区間内はすべて解消	▲ ・同左 ・終点側はトンネル坑口付近は土砂流出の被災歴があり堰堤の設置などにより対策が必要。 整備検討区間内に4箇所残存
	②走行性の向上	◎ 平面線形不良箇所 すべて解消	▲ 2箇所残存
		◎ 望ましい値を満足しない箇所 すべて解消	▲ 3箇所残存
		◎ 縦断特例値延長 約3.1kmすべて解消	▲ 約1.3km残存
		◎ トンネル内の最急縦断勾配 0.9%	▲ 3.0%
③速達性の向上	◎ 信号交差点 なし	▲ あり	
④自然環境への影響	◎ 走行時間の短縮 -5.1分	▲ -4.0分	
その他	◎ ⑤工事期間	◎ 坑口周辺部の地形改変が最も小さい 案【2】に比べ整備に時間を要する	◎ 坑口周辺部の地形改変が最も大きい 最も短期間での整備が可能
	◎ ⑥コスト	◎ 案【2】に比べ高価な案となる	◎ 最も安価な案となる

■比較評価の結果、全ての政策目標の達成が見込め、【案2】より総合的に優れていることから、
【案1】地域高規格道路に準じた整備案を整備方針とする。

項目	ルート抽出の方針	【案1】地域高規格道路に準じた整備案	【案2】トンネル延長を最短とした案
トンネル延長	トンネル延長 5km未満	4,619m	3,478m
平面曲線半径	望ましい曲線半径 R=200m以上	R=600m	R=110m
トンネル内曲線半径	望ましい曲線半径 R=200m以上	R=2,000m	R=380m
最急縦断勾配	特例値8%以下(標準値:5%)	4.5%	5.7%
トンネル坑口部	山の斜面に対して極力直交	山の斜面に対し直交	山の斜面に対して直交だが、土砂流出の被災歴あり
トンネル内縦断勾配	0.3%以上、3.0%以下	0.9%	3.0%

整備方針（案）

『【案1】地域高規格道路に準じた整備案』を整備方針（案）とする

【理由】

- ・山梨県の二大生活圏を結び、更に東富士五湖道路や須走道路・御殿場バイパスを經由し、新東名高速道路とつながる骨格道路であることから、これまで概ね60km/hのサービス速度が確保される規格の高い道路整備が進められてきた。
- ・【案2】は【案1】に比べ、総事業費や工期の面で優れているが、トンネル内の縦断勾配がきつくなることや、現道の線形不良区間が解消されず、政策目標の達成には至らない。
- ・このため、整備検討区間内の平面及び縦断の線形不良区間が解消され、政策目標の達成が見込まれる【案1】を採用案とした。

その他（技術的課題）

○地域高規格道路に準じた整備案のトンネルは、600m以上の高土被りであり高圧大量湧水の発生や断層破砕帯での地山の崩落等が想定される。また両坑口部は低土被りで国道直下を通過するため、路面陥没等の発生も懸念される。

整備検討区間

