

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

| | | | | | | |
|--|------------------------------------|--|--|--------------|------------------|--|
| 事業名 | 一般国道139号富士改良 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中部地方整備局 | |
| 起終点 | 自：静岡県富士市鮫島 至：静岡県富士市青島 | 延長 | 1.6km | | | |
| 事業概要 一般国道139号富士改良は、静岡県富士市鮫島から同市青島に至る延長1.6kmの道路であり、富士市内の南北軸を形成する国道139号を国道1号と接続させることで、交通渋滞の緩和や交通安全の確保、物流効率化の支援を目的に計画された道路です。 平成24年度末迄に国道1号～（都）前田宮下線間（L=0.1km）について開通済みであり、田子の浦港へのアクセス向上に寄与してきました。 残る区間の並行する現道等には、主要渋滞箇所（2区間（2箇所）及び単独1箇所）や、死傷事故の多発（死傷事故件数：473件/4年）などの多くの課題があり、本事業は、東海道新幹線と東海道本線を立体で交差するバイパスを整備することにより、並行する（都）田子浦伝法線の渋滞損失時間を約3割削減する等の効果を見込んでいます。 | | | | | | |
| H5年度事業化 | | H4年度都市計画決定 （H-年度変更） | | H7年度用地着手 | | |
| | | | | H18年度工事着手 | | |
| 全体事業費 | 125億円 | 事業進捗率 | 43% | 供用済延長 | 0.1km | |
| 計画交通量 | 20,900台/日 | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 2.4 | 総費用 (残事業)/ (事業全体) 59/132 億円 (事業費：50/122 億円) (維持管理費：9.3/10 億円) | 総便益 (残事業)/ (事業全体) 143/195 億円 (走行時間短縮便益：137/183億円) (走行経費減少便益：5.2/11億円) (交通事故減少便益：0.6/1.1億円) | 基準年 平成25年 | | |
| 感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.3~1.6(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.4~1.5(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.6(事業期間±20%) 【残事業】 交通量：B/C=2.2~2.7(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.2~2.7(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.3~2.5(事業期間±20%) | | | | | | |
| 事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に当該路線の整備により、利便性の向上が期待できるバス路線（富士市バス等）が存在する。 ・新幹線駅（新富士駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（田子の浦港）へのアクセス向上が見込まれる。 ・現道等における総重量25t車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。 ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地（富士山）へのアクセス向上が期待される。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 | | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

富士市より、早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

本事業は、富士市内の南北軸を形成する国道139号と国道1号を接続させることで、並行する国道139号現道や（都）田子浦伝法線の交通渋滞の解消と交通安全の確保を図るとともに、重要港湾である田子の浦港と富士市・富士宮市とのアクセス性の向上により、物流の効率化を支援する重要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が十分に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き、県と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・富士改良区間と並行する国道139号現道は、国道1号富士東ICで接続されているが、平面2車線構造であり信号交差点が多く、主要渋滞箇所となっている鉄道踏切が存在。富士市街地から国道1号との現道アクセスは距離が長く、アクセス性が悪い状況。
- ・富士改良区間と並行する（都）田子浦伝法線は富士市街部の南北路線で唯一の4車線道路であり、朝ピーク時を中心に速度低下が著しく、慢性的な交通渋滞が発生。
- ・富士改良区間と並行する（都）田子浦伝法線と国道139号現道では、4年間で473件もの死傷事故が発生。
- ・田子の浦港は富士市南部に位置する重要港湾であり、静岡県内では清水港に次ぐ取扱貨物量を誇る。
- ・田子の浦港の発集ODのうち約7割が富士市方面であることから、田子の浦港は富士市・富士宮市方面との結びつきが強い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は43%、用地進捗率は82%。
- ・平成20年度に国道1号～（都）前田宮下線間（L=0.1km）開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・（都）津田蓼原線～（県）富士由比線間（L=0.7km）は、平成27年度の開通を予定。
- ・（都）前田宮下線～（都）津田蓼原線間（L=0.8km）は、概ね10年程度の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。

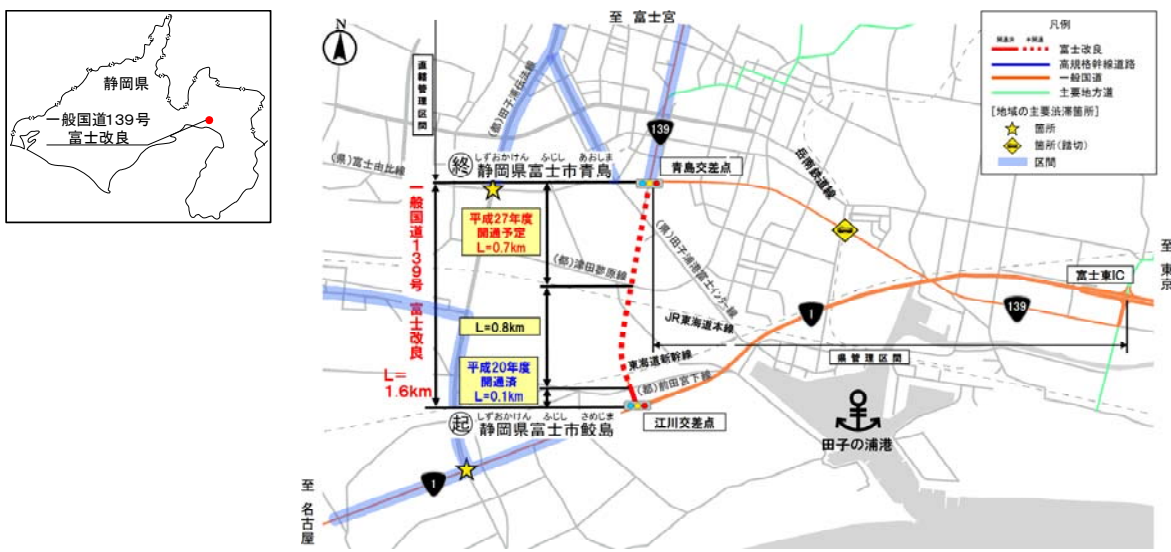
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。