

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道139号 <small>ふじかいりょう</small> 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 <small>ふじ</small> 鮫島 <small>さめじま</small> 至：静岡県富士市 <small>ふじ</small> 青島 <small>あおしま</small>	延長	1.6 km		
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1.6 km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、南北幹線の強化、及び富士市街部の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ある。				
H5年度事業化	H4年度都市計画決定	H7年度用地着手	H18年度工事着手		
全体事業費	170億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約74%	供用済延長	0.8 km
計画交通量	26,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 3.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 56/206 億円 〔事業費：52/193 億円 維持管理費：4.4/13 億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 179/303 億円 〔走行時間短縮便益：154/265億円 走行経費減少便益：23/35億円 交通事故減少便益：1.9/2.4億円〕	基準年	令和2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%) (残事業) 交通量 : B/C=2.9~3.5(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.4~1.5(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=2.9~3.5(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.3~1.5(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=2.9~3.2(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。 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 ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・現道等における自動車からの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：

- ・富士市が早期整備を要望

知事の意見：

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、広域幹線道路網を形成する国道139号と国道1号の変則的な接続を富士市内で改善させ道路整備であり、交通渋滞の緩和や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へのアクセス向上による物流の効率化など様々な効果が期待され、当該地域の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。

今後も、効果の早期発現が図られるよう、引き続き必要な予算の確保とコスト縮減の徹底に努め、事を推進するようお願いいたします。

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いいたします。

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（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、夕ピーク時を中心に20km/h未満の速度低下が引き続き発生。
- ・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396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。
- ・田子の浦港発着の一般道利用交通のうち約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

- ・事業進捗率は約74%（令和2年3月末時点）、用地取得率は約84%。（令和2年3月末時点）
- ・平成20年度に国道1号～（都）前田宮下線間（L=0.1km）開通済み。
- ・平成27年度に（都）津田蓼原線～（県）富士由比線間（L=0.7km）開通済み。
- ・（都）前田宮下線から（都）津田蓼原線間（L=0.8km）について、調査、工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・（都）前田宮下線から（都）津田蓼原線間（L=0.8km）について、早期開通を目指し調査、工事を推進。

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。

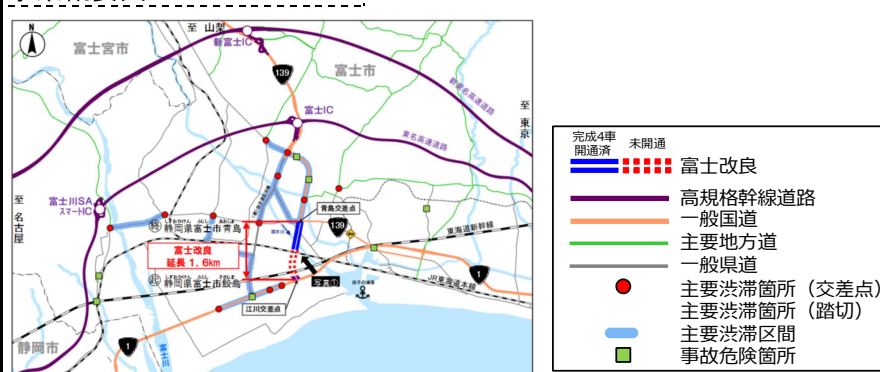
対応方針

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。