

# 一般国道139号

ふ じ かいりょう

## 富士改良

(道路事業)

## 説明資料

平成28年9月30日

中部地方整備局  
静岡国道事務所

# 目 次

1. 一般国道139号富士改良の事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2
2. 評価の視点	
(1)事業の必要性等に関する視点	P 3
①交通渋滞の緩和((都)田子浦伝法線)	P 3
②交通渋滞の緩和(国道139号現道)	P 3
③交通安全の確保	P 4
④物流効率化の支援	P 4
⑤ストック効果事例(地域産業(製紙業)の支援)	P 5
3. 事業の進捗及び見込みの視点	P 6
4. 県・政令市への意見聴取結果	P 6
5. 対応方針(原案)	P 6

# 1. 一般国道139号富士改良の事業概要

## (1) 事業目的

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)、平成27年度末迄に(都)津田蓼原線～(県)富士由比線間(L=0.7km)が開通済みであり、田子の浦港へのアクセス向上に寄与してきましたが、並行道路には主要渋滞箇所(4区間及び単独1交差点)の存在や、死傷事故の多発(死傷事故件数:454件/4年)などの多くの課題があります。

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。

## 富士改良の全体位置図

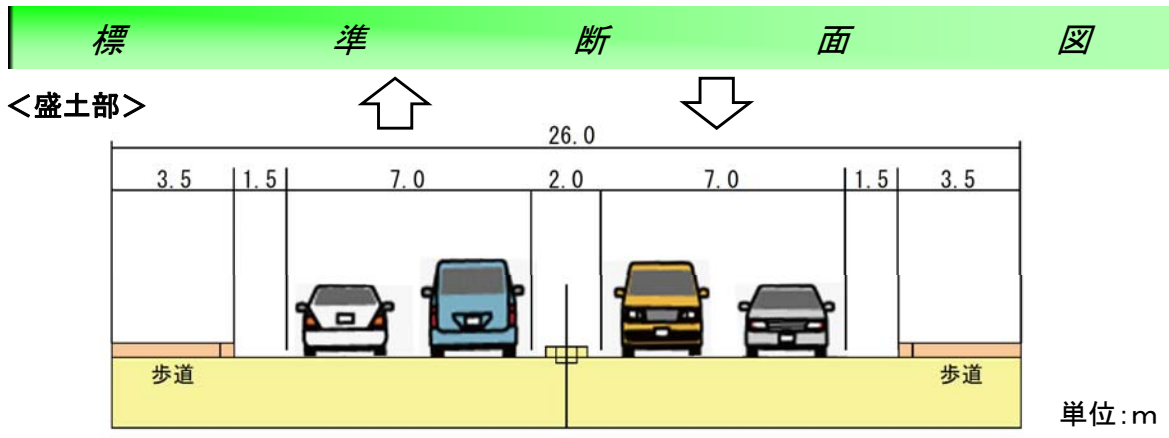


# 1. 一般国道139号富士改良の事業概要

## (2) 計画概要

■富士改良は、平成5年度に事業化し、平成27年度までに0.8kmが完成4車線で開通しています。

事業名	一般国道139号 富士改良
道路規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
車線数	4車線
都市計画決定	平成4年度
事業化	平成5年度
用地着手年度	平成7年度
工事着手年度	平成18年度
延長 (平成27年度末)	1.6km (0.8km開通済)
前回の再評価	平成25年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費	125億円(増減なし)
B/C	1.5(H25再評価時)



# 2. 評価の視点【事業の必要性に関する視点】

## ①交通渋滞の緩和((都)田子浦伝法線)

### 1)事業を巡る社会情勢等の変化

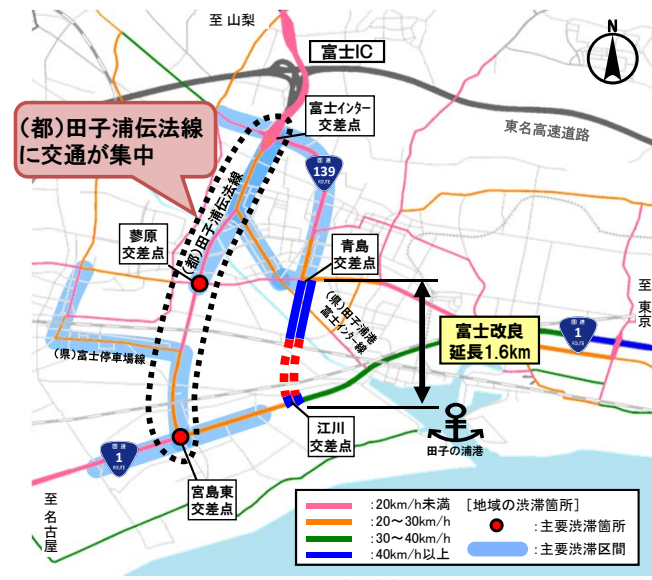
- 富士改良と並行する(都)田子浦伝法線は富士市街地部の南北路線で唯一の4車線道路であり、交通が集中しています。また、富士市内では、朝ピーク時を中心に速度低下が著しく、交通渋滞が発生しています。
- なお、(都)田子浦伝法線の宮島東交差点やと蓼原交差点は地域の主要渋滞箇所指定されています。

### 2)事業の投資効果

○富士改良の整備により、(都)田子浦伝法線では、渋滞損失時間が約3割減少し、交通渋滞の緩和が期待されます。

### 1)事業を巡る社会情勢等の変化

■富士市内旅行速度(朝ピーク時:7時台)

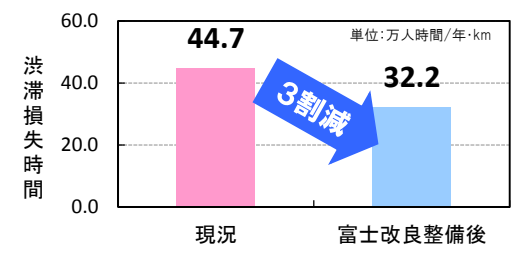


[(都)田子浦伝法線の渋滞状況]



### 2)事業の投資効果

《(都)田子浦伝法線の渋滞損失時間削減効果》



※ 現況: H26年度渋滞損失時間(民間プロブレータを基に算出) 将来: 交通量推計による損失時間 整備あり/整備なし(変化率)を現況値に乗している

## ②交通渋滞の緩和(国道139号現道)

### 1)事業を巡る社会情勢等の変化

- 富士改良と並行する国道139号現道は、国道1号富士東 ICで接続されていますが、平面2車線構造であり信号交差点が多く、主要渋滞箇所である鉄道踏切が存在しています。
- また、富士市街地から国道1号への現道アクセスは距離が長く、アクセス性が悪い状況です。

### 2)事業の投資効果

○富士改良の整備により、富士市街地(青島交差点)から国道1号へのアクセスは、4車線構造で信号交差点も少なく、所要時間も約7分短縮し、アクセス性の向上が期待されます。

### 1)事業を巡る社会情勢等の変化

■国道139号現道部の状況

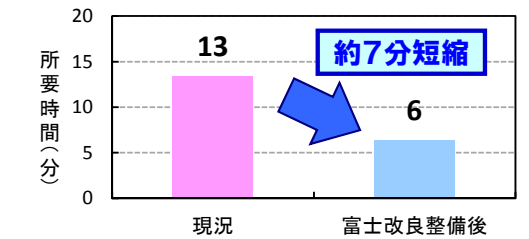


〔鉄道踏切による渋滞状況〕



### 2)事業の投資効果

《富士市街地～国道1号へのアクセス時間短縮》



※ 現況: 国道139号現道における民間プロブレータ (H27.4～H28.2: 平日17時台) を基に算出 将来: 未整備区間は設計速度60km/hで計算、整備済区間は民間プロブレータ(H27.4～H28.2: 平日17時台) を基に算出

# 2. 評価の視点【事業の必要性に関する視点】

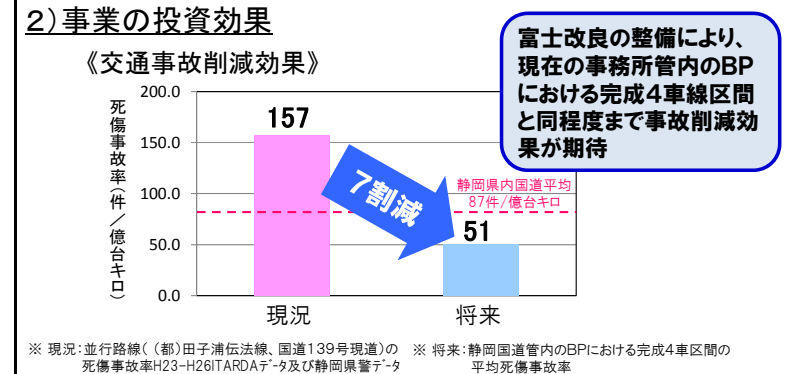
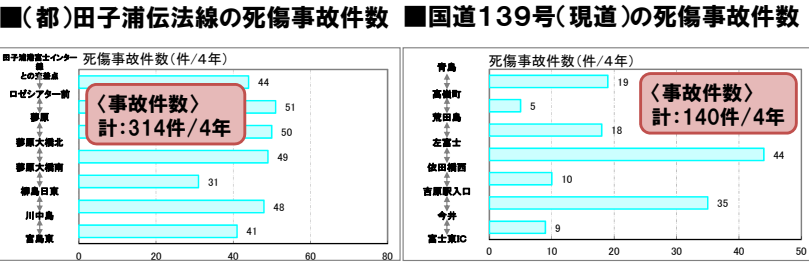
### ③交通安全の確保

#### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 富士改良と並行する(都)田子浦伝法線と国道139号現道では、4年間で454件もの死傷事故が発生しています。
- また、並行路線の死傷事故率は157件/億台キロとなっており、静岡県内国道平均(87件/億台キロ)を大きく上回ります。

#### 2) 事業の投資効果

○ 富士改良の整備により、並行路線から富士改良へ交通が転換し、周辺道路を含めた死傷事故の削減が期待されます。



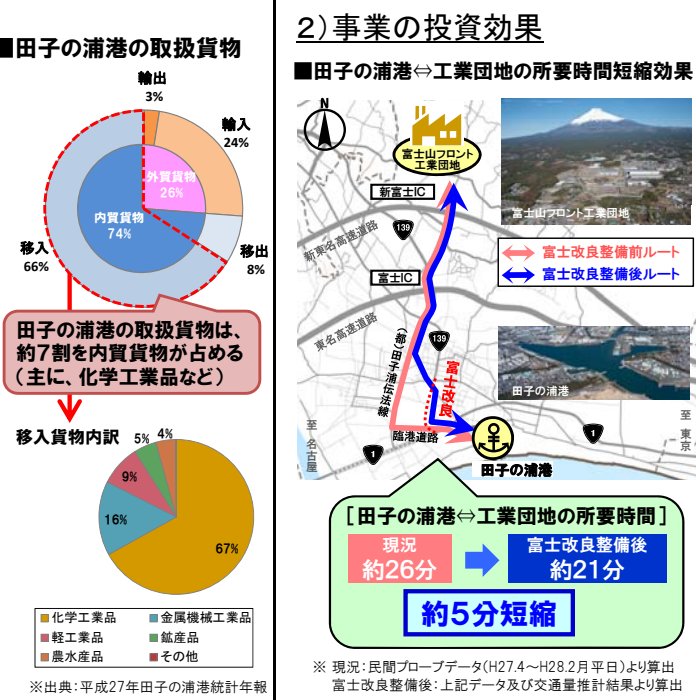
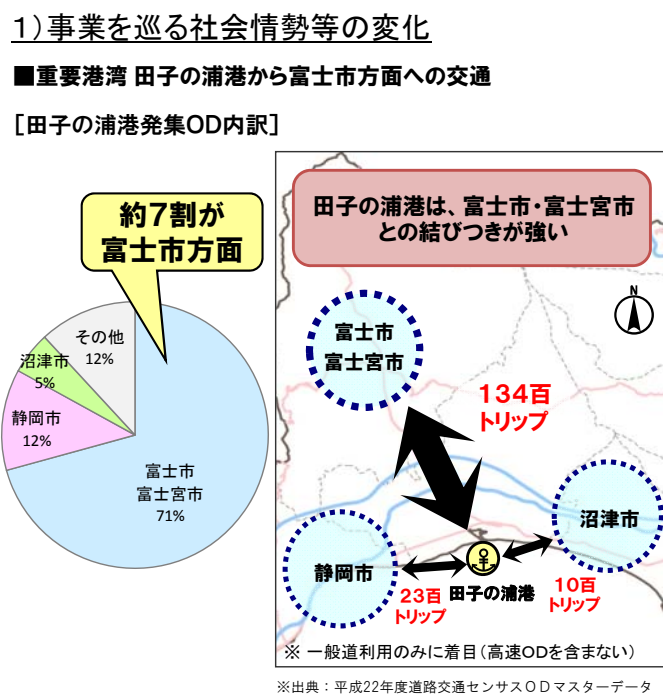
### ④物流効率化の支援

#### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 田子の浦港は、富士市南部に位置する重要港湾です。
- 田子の浦港を発着するODのうち、約7割が富士市・富士宮市方面であり、田子の浦港は富士市・富士宮市方面との結びつきが強くなっています。

#### 2) 事業の投資効果

○ 富士改良の整備により、田子の浦港と工業団地間の物流において、所要時間が短縮され、物流効率化への貢献が期待されます。



# 2. 評価の視点【事業の必要性に関する視点】

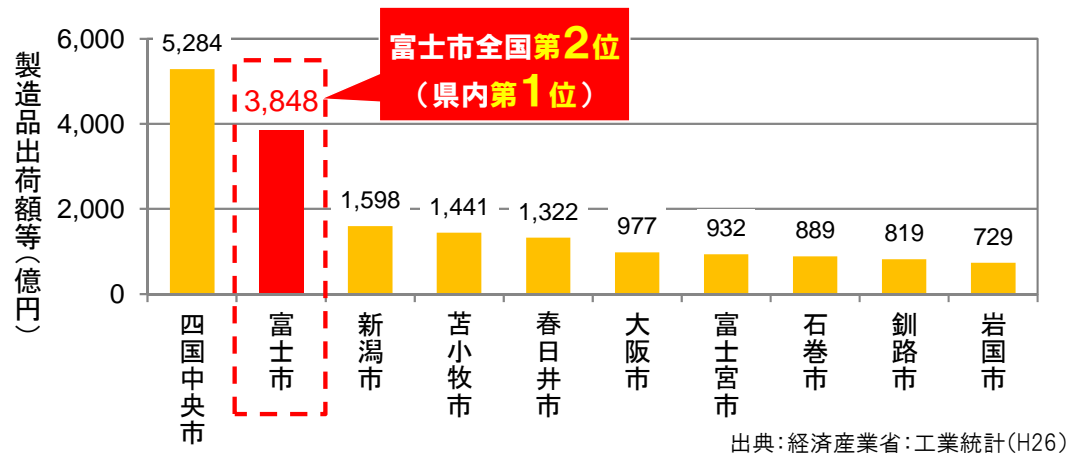
## ⑤ストック効果事例(地域産業(製紙業)の支援)

- 富士市内には、日本有数の製紙企業が立地しており、パルプ・紙・紙加工品製造業の製造品出荷額は全国第2位です。
- 富士改良の開通により、田子の浦港等からの原材料の輸送・製紙工場からの製品の輸送において、南北軸の所要時間短縮による物流の効率化や製品の安定輸送(荷崩れ減少)等が期待されます。

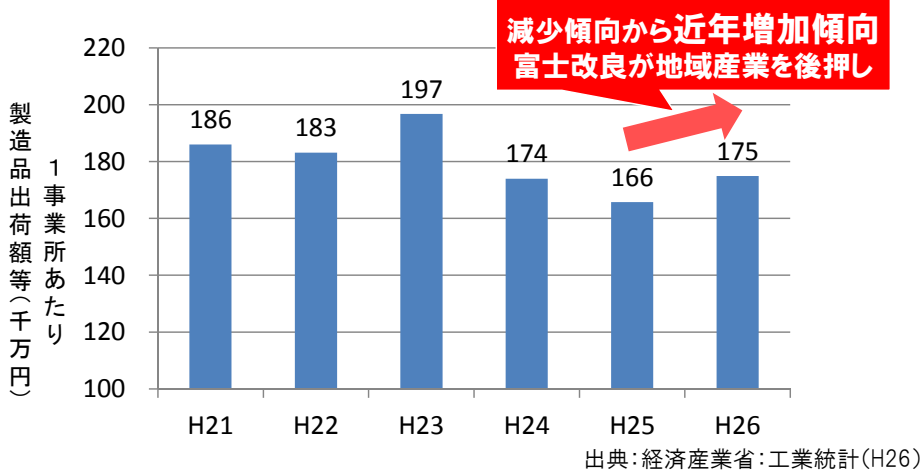
### ■製紙業における原材料・製品の輸送を支援する富士改良



### ■パルプ・紙・紙加工品製造業の製造品出荷額等の全国ランキング(上位10位)



### ■富士市の1事業所あたりの製造品出荷額等の推移



### 3. 事業の進捗及び見込みの視点

#### 事業の進捗状況

■事業進捗率は**63%**、用地取得率は82%に至っています。(平成27年度末)

(参考)事業進捗率は**43%**、用地取得率は78% (平成24年度末)

#### 事業の進捗の見込み状況

■(都)津田蓼原線から(県)富士由比線(延長0.7km)は平成28年3月21日に開通しています。

■残る、(都)前田宮下線から(都)津田蓼原線(延長0.8km)について、早期開通に向けて用地買収を推進します。

### 4. 県・政令市への意見聴取結果

#### ■静岡県の意見

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や富士市・富士宮市との交通アクセスの向上により物流の効率化が期待されるなど、当該地域の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。

引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、更なるコスト縮減が図られるよう併せてお願いします。

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します。

### 5. 対応方針(原案)

ふじかいりょう

■一般国道139号富士改良の事業を継続する。