

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19年10月30日

静岡国道事務所

目 次

1. 富士改良の概要および事業目的

- (1) 事業概要 P1
- (2) 事業の進捗状況 P3
- (3) 事業進捗の見込み P5

2. 事業の必要性

- (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 P6
- (2) 事業の投資効果 P13

3. コスト縮減や代替案立案の可能性 P18

4. 対応方針(原案) P19

1. 富士改良の概要および事業目的

(1) 事業概要

《事業の目的》

富士市の主要な交通軸は、東西幹線として東名高速道路および一般国道1号、南北幹線として一般国道139号および西富士有料道路がありますが、東西幹線と西富士有料道路をアクセスする主な南北幹線は(都)田子浦伝法線たごのうらでんぼうのみであり、富士市内各所にて慢性的な交通渋滞を引き起こしています。こうした状況の中、南北幹線の連結強化による交通の円滑化を実現することが富士地区における主要な道路整備上の課題となっています。

一般国道139号富士改良は、一般国道139号を延伸し一般国道1号と接続させることによる南北交通軸の強化、及び市街地中心部と国道1号間の交通混雑さめじまの解消を目的として計画された、富士市あおしま鮫島から富士市青島に至る延長1.6kmの一般国道です。次ぎの3点を目標として事業を推進しています。

- ①都市活力の向上(物流支援等) ②交通渋滞の緩和 ③交通安全の確保

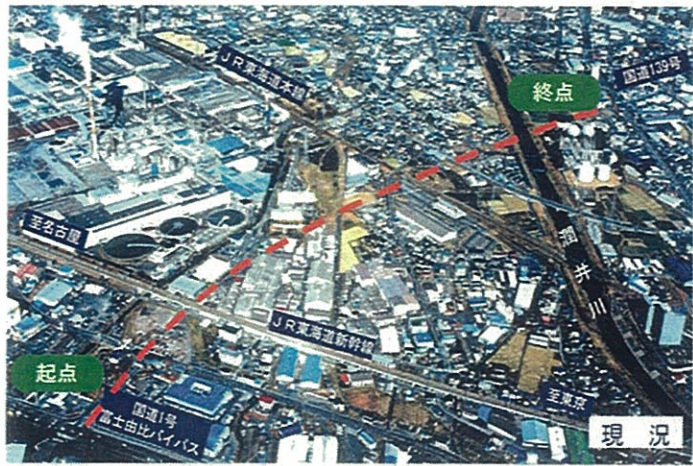
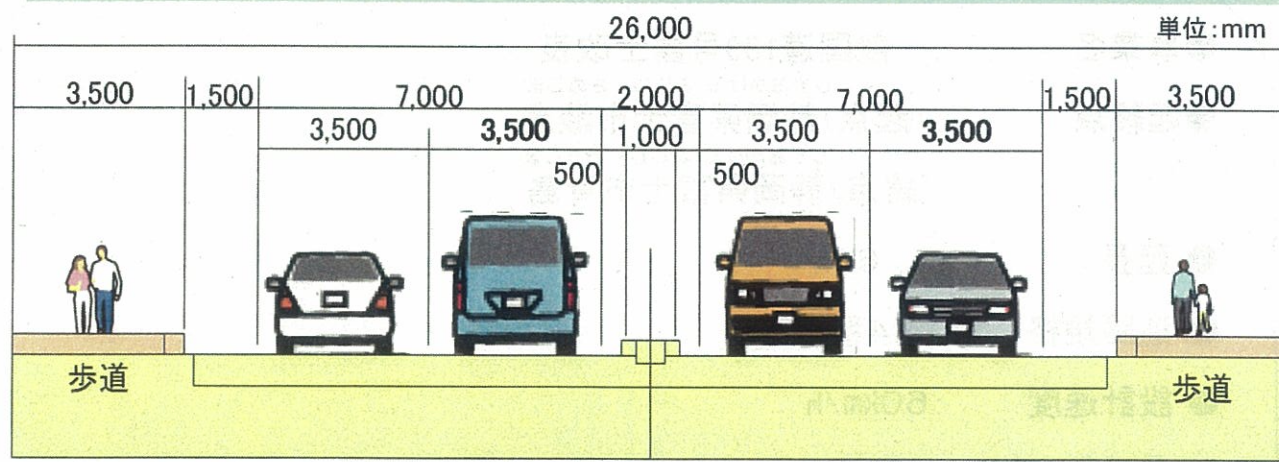
《計画概要》

- 事業名 : 一般国道139号富士改良
- 起終点 : (起点) 静岡県富士市鮫島しずおかけん ふじし さめじま
(終点) 静岡県富士市青島しずおかけん ふじし あおしま
- 延長 : 1.6km
- 道路規格 : 第4種1級
- 設計速度 : 60km/h
- 車線数 : 4車線 26m(4@3.5m)
- 都市計画決定 : 平成4年9月29日
- 事業化 : 平成5年度
- 用地着手 : 平成7年度
- 供用予定 : 平成20年代後半全線供用予定
- 前回再評価 : 平成14年度(事業継続)
- 全体事業費 : 約110億

富士改良の全体位置図



富士改良の標準断面図



【現況】



【完成イメージ】

(2) 事業の進捗状況

1) 事業の進捗状況および進捗率

■事業進捗率約24%(H19年度末見込)、用地取得率約27%(H18年度末)
工事進捗率約5%(H19年度末見込)

■前回の事業再評価以降、JR東海道本線の踏切除却に関して、富士市、地元住民、JR東海等と協議を重ねてきているが、今年度中に合意に達する目処が立っており、今後の事業進捗スピードが向上することが期待されます。

これまでの経緯

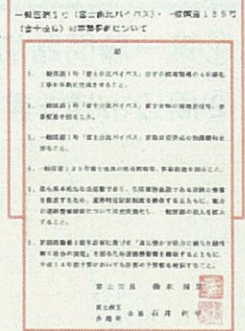
※踏切除却は、現況の踏切を撤去し通行止めとすること

昭和36年度 都市計画決定
平成4年度 都市計画変更(最終)
平成5年度 事業化
平成6年度～ 富士改良用地買収に伴う地元説明会
平成6年度 測量および地質調査を実施
平成7年度～ 用地買収を開始(一部用地買収実施)
平成8年度～ 設計検討の実施、道路区域変更告示
平成13年度～ 関係機関との調整、地元説明会等を実施
平成14年度 事業再評価の実施
平成14年度以降～ 地元説明会の実施、JR東海等の協議
平成18年度 工事着手

富士市等からの要望

・毎年度、富士市長、富士商工会議所会頭連名で国土交通大臣、関係部署に対して要望を提出。

要望書



平成13年度 JR東海道本線の踏切除却に関して地元より反対意見が浮上

- ・JR側は、富士改良の事業にあたり、第一藤間踏切の除却することを同意条件とした。
- ・地元地区より、平成13年度の用地測量等に伴う地元説明会において、JR東海道本線第一藤間踏切の存続要望が示され、認められない限り事業進捗は許さないとの声があがる。
- ・富士市は、地元地区に対して踏切除却を行わない事を約束。

合意形成を目指し、平成13年度より30回以上に渡る地元説明会、JR協議を実施

- ・地元地区である藤間地区、前田地区を対象に地元説明会を開催し、要望の聞き入れや要望書への検討状況を説明。この間、事業進捗を要望する地権者への説明会も実施。
- ・JR東海に対して、地元地区からの踏切存続要望を説明しながら、事業推進に向けた協議を実施。
- ・代替案(次頁に示す)を提示するなど合意形成に向けた取り組みを実施。

2)踏切除却に対する代替案の提示

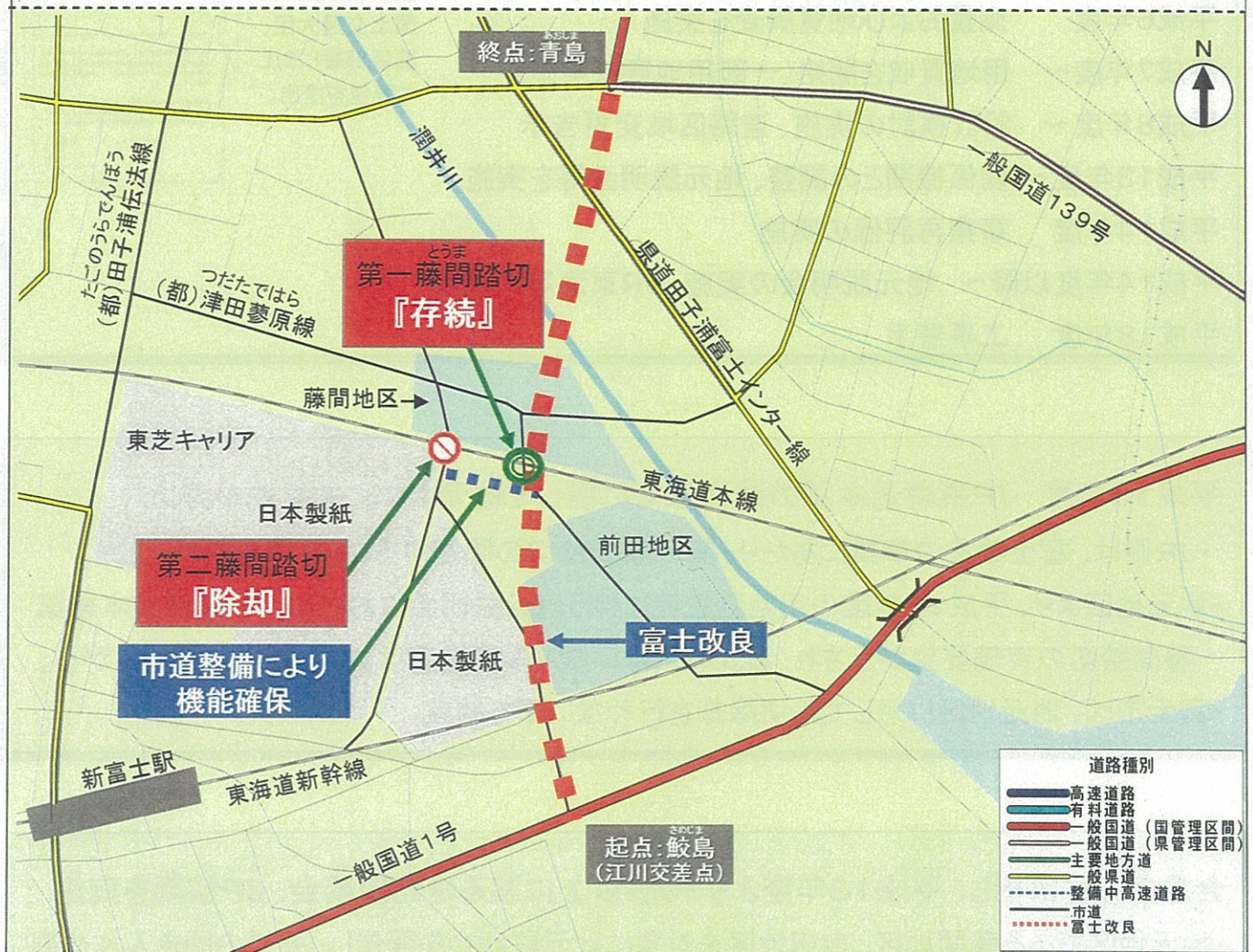
前回の事業再評価以降、地元地区、富士市、JR東海等との踏切除却に関する合意形成を目指し協議を重ねて来ましたが、現在、代替案を軸とした合意形成が概ね図られ、今後の事業進捗のペースアップが期待されます。

当初案

第一^{とうま}藤間踏切を除却（踏切除却が都市計画決定条件）

踏切除却の代替案

- ①第一藤間踏切を存続し、隣接する第二藤間踏切を除却
- ②周辺市道を整備することによって第二藤間踏切除却による機能確保



地元地区、JR東海等の合意が得られる見込みとなり、今後の事業進捗の見通しがつきました。

(3) 事業進捗の見込み

ステップ1 H19年度末供用

起点鮫島から新幹線高架下までの南側240m区間を平成19年度供用を目指し事業を推進中です。(現在工事中)

ステップ2 H20年代半ば供用

終点青島から(都)津田蓼原線^{つだたではら}までの北側区間を平成20年代半ば供用を目標に事業推進します。また、潤井川渡河橋梁^{うるい}については工事工程を短縮できる構造を検討します。

ステップ3 H20年代後半供用

踏切を含む区間については、市道整備による代案で地元の調整を進め平成20年代後半までに全線供用を図る予定とします。



2. 事業の必要性

■客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性

【一般国道(二次改築)】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

資料ページ

前提条件	(1) 事業の効率性	■便益が費用を上回っている。	1 7
	(2) 事業実施環境 (新規事業採択時)	<input type="checkbox"/> ルート確定済	
		<input type="checkbox"/> 円滑な事業執行環境が整っている。	
(3) 事業実施環境 (新規着工準備採択時)	<input type="checkbox"/> 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している。		

●事業の効果や必要性を評価するための指標

資料ページ

I. 活力	(1) 円滑な モビリティの確保	●現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	1 4
		■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。	1 3, 1 4
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される。	
		■現道等に、当該路線整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。	並行県道など 複数路線
		■新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。	中心市街地から 新富士駅
		<input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる。	
	(2) 物流効率化の支援	■重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。	1 3
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。	
		■現道等における、総重量25tの車両もしくは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。	1 3
	(3) 都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である。	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である。	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である。	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる。	
	(4) 国土・地域 ネットワーク の構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)の位置づけあり。	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり。	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合)	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。	
<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する。			
<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。			
<input type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。			
(5) 個性ある地域の 形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する。		
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。		
	■主要な観光地へのアクセス向上が期待される。	富士山他	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。		

II. 暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される。	
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり。 <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する。	
(3) 安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。		
III. 安全	(1) 安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。	15
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される。	
	(2) 災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり。	静岡県 第一次緊急輸送道路として機能
		<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。	
<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A路線としての位置づけがある場合）			
<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。			
<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。			
IV. 環境	(1) 地球環境の保全	●対象道路の整備により削減される自動車からのCO ₂ 排出量	16
		●現道等における自動車からのNO _x 排出削減率	16
	(2) 生活環境の改善・保全	●現道等における自動車からのSPM排出削減率	16
		<input type="checkbox"/> 現道で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある。	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される。	
V. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある。	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている。	
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される。	

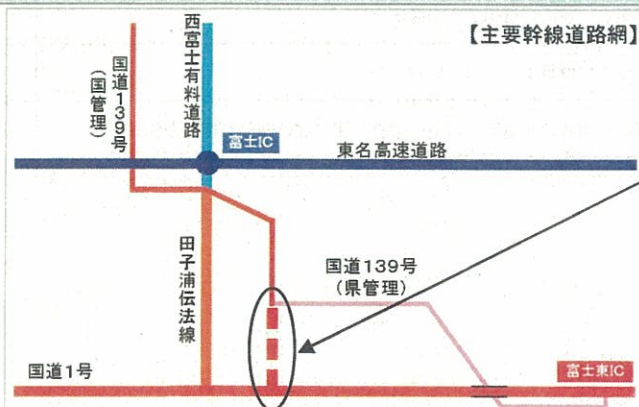
① 南北交通軸の強化の必要性

・富士市の骨格道路網は、東西幹線として東名高速道路および一般国道1号、南北幹線として一般国道139号および西富士有料道路があり、ラダー型※を形成する道路網となっています。しかしながら、国道139号から国道1号までの区間が不連続区間となっている状況です。

・そのため、一般国道1号へ直結する唯一の路線である(都)田子浦伝法線への負担が大きく、通過交通と域内交通の流入による交通混雑が生じている状況です。

・東西交通軸と南北交通軸の連結強化により、南北方向の広域交通および域内交通を円滑化することが道路整備上の課題となっています。

※ラダー型：はしご状の道路配置

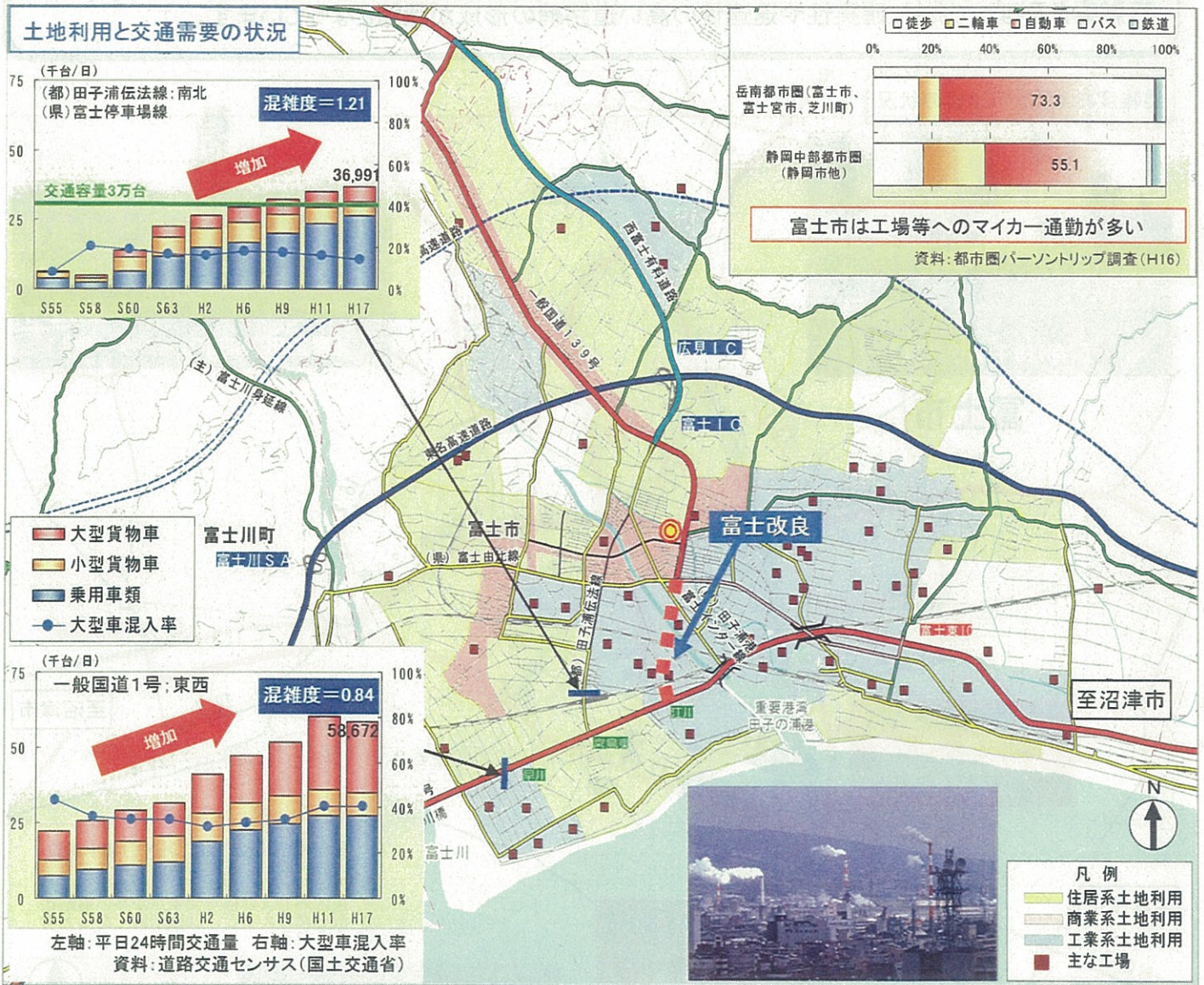


南北軸の不連続

田子浦伝法線への交通の集中による混雑。南北方向の移動が不便を強いられている

②地域特性と交通需要の高まり

- ・富士市は、製紙関連産業を中心に工業集積が進んできましたが、産業インフラの整備と相まって輸送機械や電気機械などの企業進出も目覚しく、多様な産業の集積地として発達しています。
- ・しかしながら、産業競争力の低下が懸念される中、物流効率化を支援する富士改良の事業推進など都市圏内の道路インフラ拡充に対する地元からの要望が強い状況にあります。
- ・公共交通の利便性が低く、工場等への通勤はマイカー主体であり、南北交通が集中する(都)田子浦伝法線では交通容量を上回る交通需要が発生しています。



富士市の産業変遷

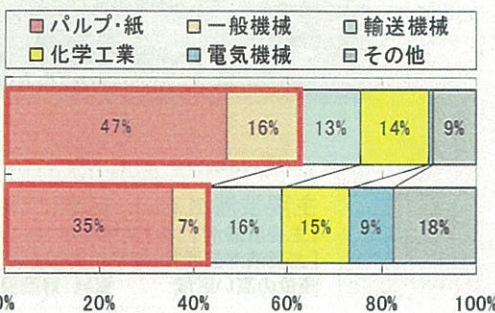
製紙業関連主体

多様な産業の集積地へ

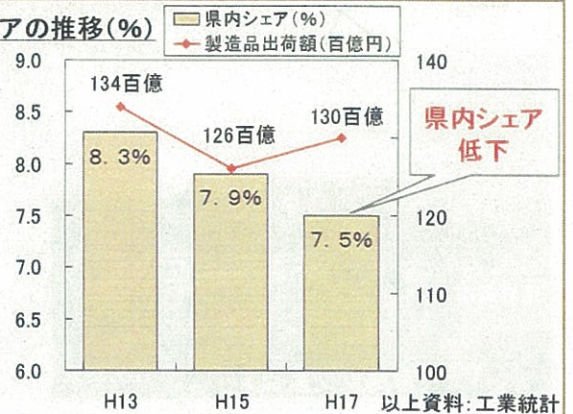
『一般機械』は、製紙機械製造業が多い

※1968年富士IC開業

製造品出荷額シェアの変化



県内シェアの推移(%)



③ 渋滞の慢性化とモビリティの低下

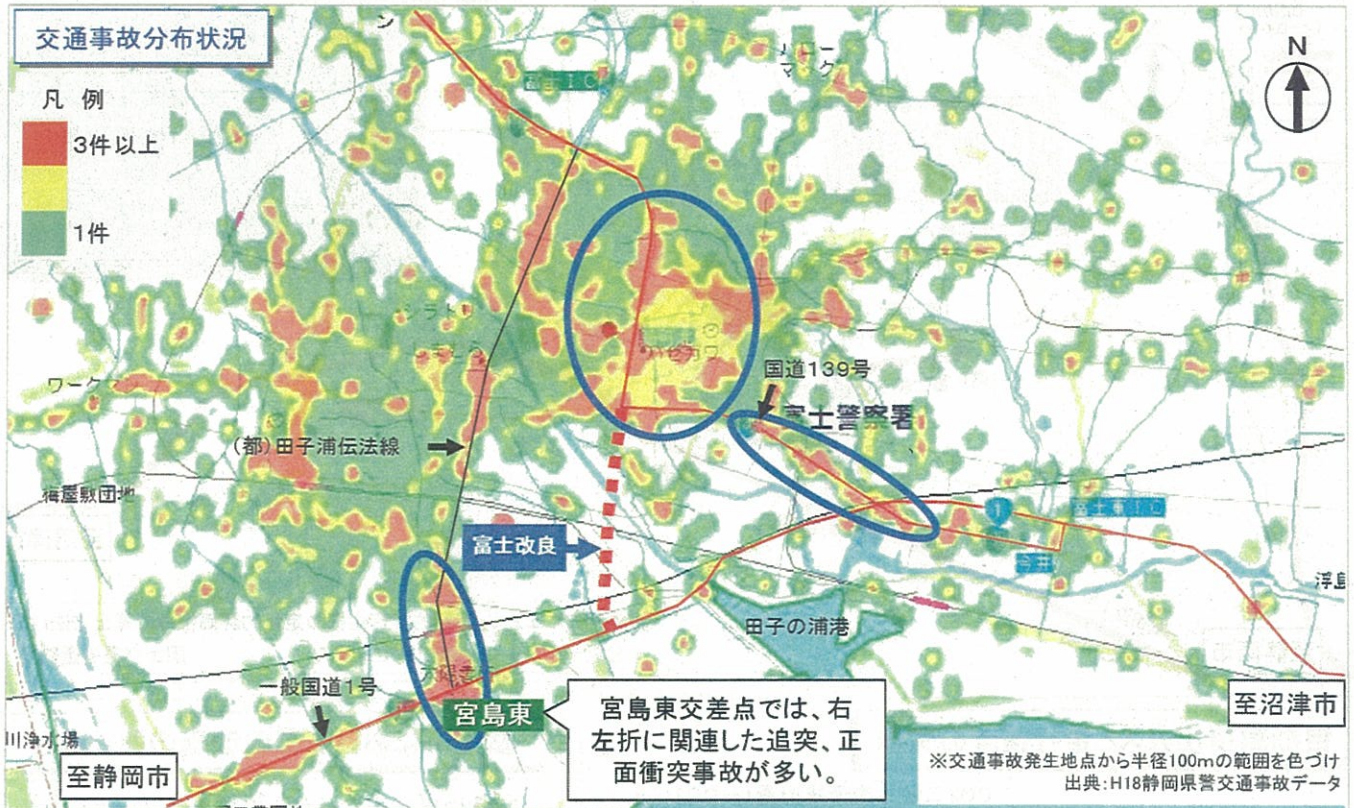
たごのうらでんぼう

- ・南北方向の幹線道路として、(都)田子浦伝法線、(県)田子浦富士インター線、国道139号がありますが、各路線とも混雑度が高く、また旅行速度も20km/h未満であるなどモビリティが低下しています。
- ・南北交通が集中する(都)田子浦伝法線は、静岡県第四次渋滞プログラムの主要渋滞区間となっています。さらに、^{みやしまひがし}宮島東交差点が主要渋滞ポイントとなっており、国道1号と富士市街地との右左折交通が集中していることが渋滞発生 の要因となっています。
- ・南北方向における交通渋滞の慢性化と旅行速度の低下により、朝夕の通勤交通や業務・物流へ悪影響を及ぼしており、確実性や速達性の高い道路網の形成が課題となっています。



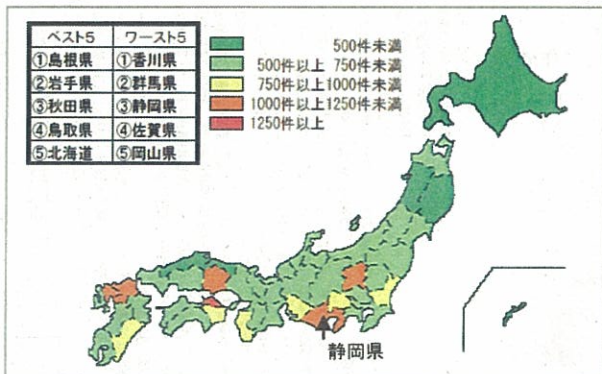
④交通事故の多発

- ・富士市内では、市中心部と市街地南部を中心に交通事故が多発している状況です。
- ・南北路線では、(都)田子浦伝法線^{たごのうらでんぽう}および国道139号での事故発生が多くなっています。特に、国道1号富士由比バイパスと(都)田子浦伝法線の交差点である宮島東^{みやじまひがし}が多発地点となっています。
- ・交通事故の発生要因として、(都)田子浦伝法線などの特定路線への南北交通の過度な集中が考えられます。



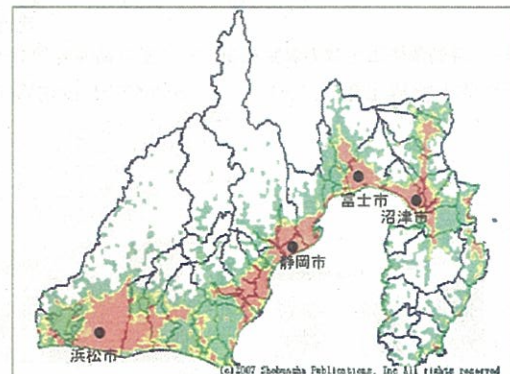
静岡県内の事故発生状況

静岡県は人口10万人あたりの事故件数がワースト3位、死傷事故率ではワースト8位と全国的に事故が多い地域となっています。その中で、富士市は県内でも静岡市、浜松市について死傷事故率が多い地域となっています。



【人口10万人あたり事故件数】

出典：H18国土交通省業績達成書



【静岡県内の事故発生状況(H18)】

出典：静岡県警交通事故データ

■客観的評価指標 ◆都市活力の向上◆

『移動、物流効率化の支援』

- ・平成24年度には、新東名高速道路富士IC(仮称)、西富士有料道路の無料化が予定されており、富士改良はこれらの幹線道路と一般国道1号の不連続を解消し、南北交通軸として機能します。
- ・南北の交通容量の不連続が改善され、既存路線の機能向上やボトルネック緩和など、円滑な移動や物流の効率化が期待されます。また、新規の指定道路として物流を支援することも期待されます。



北側断面交通容量

約8万台/日

(国道139号+西富士有料道路)

南北交通容量の
不連続が解消

南側断面交通容量

将来 約7万台/日

(都) 田子浦伝法線+富士改良

現状 約3万台/日

(都) 田子浦伝法線

■客観的評価指標

◆交通事故の削減◆

『交通量の減少による安全性の向上』

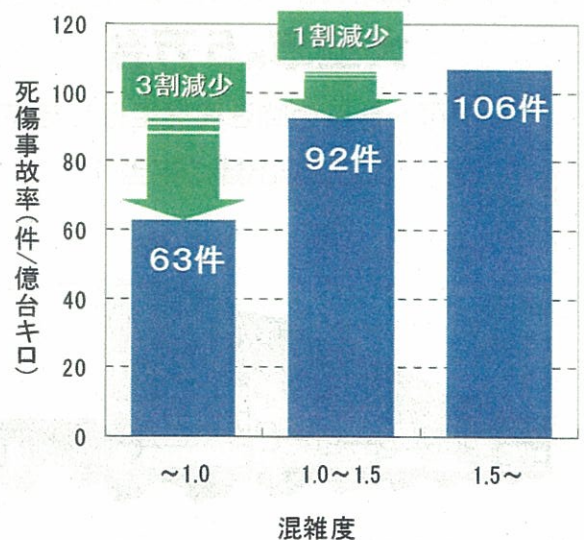
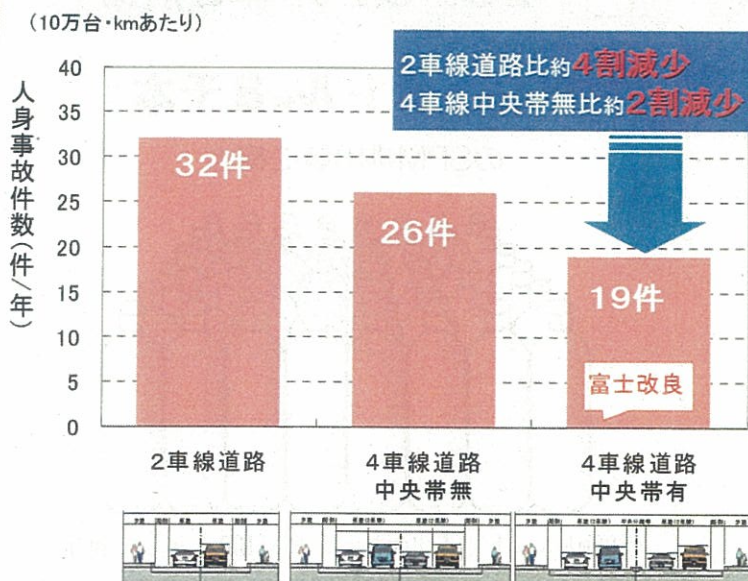
・富士改良は中央分離帯を備えた4車線道路であり、既存路線と比べて交通安全性が高い道路と言えます。南北方向の交通が安全性の高い富士改良区間に転換することにより、地域全体としての交通事故が減少することが期待されます。

・渋滞ポイントで事故が多発する宮島東交差点では、これまで(都)田子浦伝法線との右左折交通が集中し、事故発生要因と考えられますが、富士改良への交通転換により渋滞が緩和されその結果として交通事故も削減されるものと見込まれます。



事故率の低い道路への交通転換による事故削減
 (道路区別の事故件数)

混雑度の低下による事故削減
 (幹線道路における混雑度別の事故率)

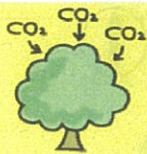


■客観的評価指標 ◆自動車排出ガスの削減◆

『現道等における自動車からの排出ガスの削減』

・富士市では、工場の煙突からの排煙や大型車からの排気ガス等により、遠方からは見える富士山が、市内からは見えなくなるほど上空をスモッグが覆っています。そのため、富士市では、澄んだ空を取り戻すため富士スモッグの改善事業を行っています。

・富士改良により、南北交通が適正に分散化することにより、自動車の走行速度が向上し、自動車から排出されるCO₂(二酸化炭素)が年間約7千トン削減され地球温暖化の防止への貢献が期待されます。同様に、NO_x(窒素酸化物)、SPM(浮遊粒子状物質)の排出量も削減されることが期待されます。

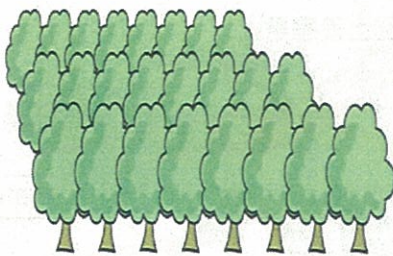


CO₂ (二酸化炭素)

約7千トン/年の削減

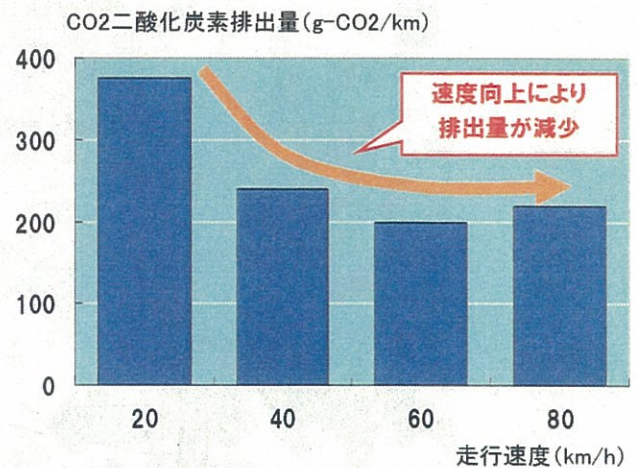
クスノキ6,5千本

が1年間に吸収する二酸化炭素量に相当



資料: 公害健康被害補償予防協会『大気浄化植樹マニュアル』平成15年3月
※幹の直径50cm程度のクスノキの年間CO₂吸収量は約1.08t/年

自動車からのCO₂排出量と走行速度の関係



資料: 自動車排出係数の算定根拠, H15.3, 国総研資料第141号



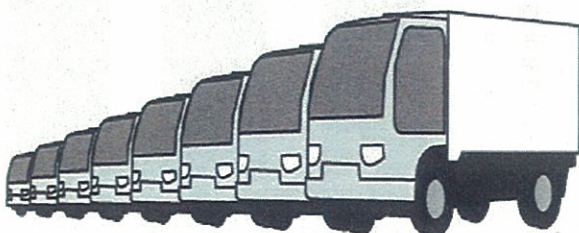
NO_x (窒素酸化物)

約9トン/年の削減

大型車約5万台

が富士市～静岡市間を往復走行した時の

NO_x排出量に相当



(富士市～静岡市間を往復40kmとして算定)

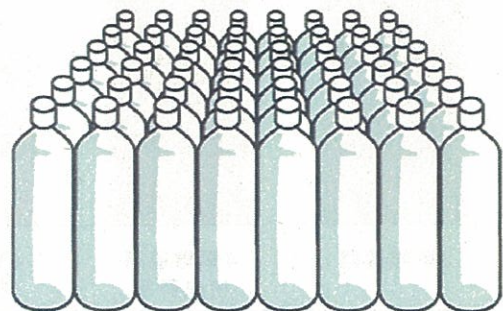


SPM (浮遊粒子状物質)

約0.8トン/年の削減

ペットボトル約8千本

のSPM排出量に相当



(500mlペットボトル1本=SPM100gとして算定)

※SPMは、ディーゼル車など自動車排出ガスに含まれ大気中に浮遊する粉じんのうち粒径が10μm以下の微細な粒子の総称であり、呼吸器疾患の原因となる。

費用便益比(B/C)

$$\diamond \text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

- 走行時間短縮便益 富士改良整備無しの場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から、富士改良を全線整備した場合の走行時間費用を減じた差額
- 走行経費減少便益 富士改良整備無しの場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車輛整備費、車輛償却費)から、全線整備した場合の走行経費を減じた差額
- 交通事故減少便益 富士改良整備無しの場合の交通事故による社会的損失額(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損害額等)から、全線整備した場合の交通事故による社会的損失額を減じた差額
- 事業費 富士改良に要する費用(工事費、用地費等)
- 維持管理費 供用後の維持管理に要する費用(維持費、清掃費、照明費等)

○投資効率性の評価

$$\diamond \text{B/C(事業全体)} = \frac{259\text{億円} + 16\text{億円} + 6\text{億円}}{84\text{億円} + 6\text{億円}} = \frac{282\text{億円}}{91\text{億円}} = 3.1$$

$$\diamond \text{B/C(残事業)} = \frac{252\text{億円} + 17\text{億円} + 6\text{億円}}{60\text{億円} + 6\text{億円}} = \frac{275\text{億円}}{66\text{億円}} = 4.1$$

◇上記便益に計上されていない事業の効果や必要性を評価するための指標【12指標で該当】
(平成15年8月本省通達による客観的評価指標より)

- ・円滑なモビリティの確保(現道の年間渋滞損失時間の削減) 42万人・時間/年削減
- ・物流効率化の支援(重要港湾へのアクセス向上が見込まれる) 重要港湾田子の浦港へのアクセス向上
- ・災害への備え(緊急輸送道路の位置づけ) 静岡県第1次緊急輸送道路として機能
- ・個性ある地域の形成(主要な観光地へのアクセス向上が期待) 富士山および富士山麓 …等

○前回評価時の費用便益(B/C)との比較

前回再評価(H14)時 B/C(事業全体):4.2 (残事業)算出していない

今回再評価時 B/C(事業全体):3.1 (残事業)4.1

【前回再評価からの主な変更点】

- ・踏切除却に関して地域の合意形成に時間を要したため、供用年次が変更となりそれに伴い道路予算の投資計画に見直しが生じた。

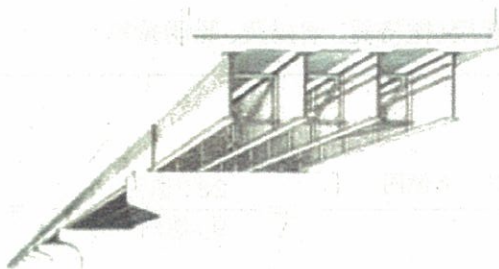
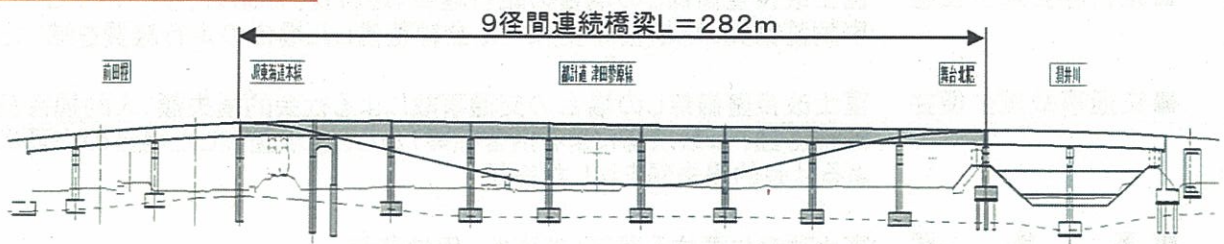
3. コスト縮減や代替案立案の可能性

(1) コスト縮減の可能性

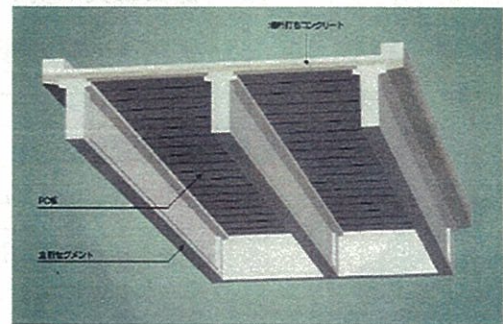
- ・合理化橋梁の採用や現場打ち擁壁を補強土壁やプレキャスト擁壁にすることでコスト縮減を図ります。
- ・設計施工にあたっては、周辺環境の保全に配慮すると共に、新技術の積極的な採用を進め、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

合理化橋梁の採用

約2.3億円のコスト縮減



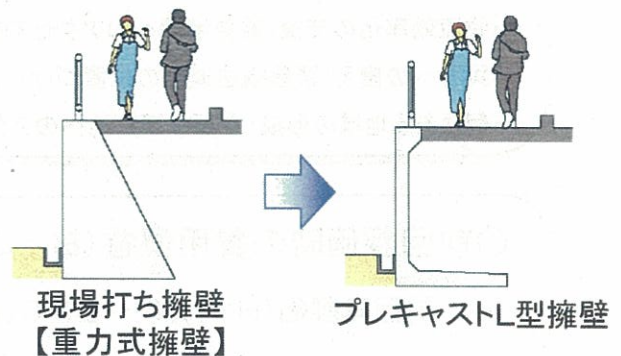
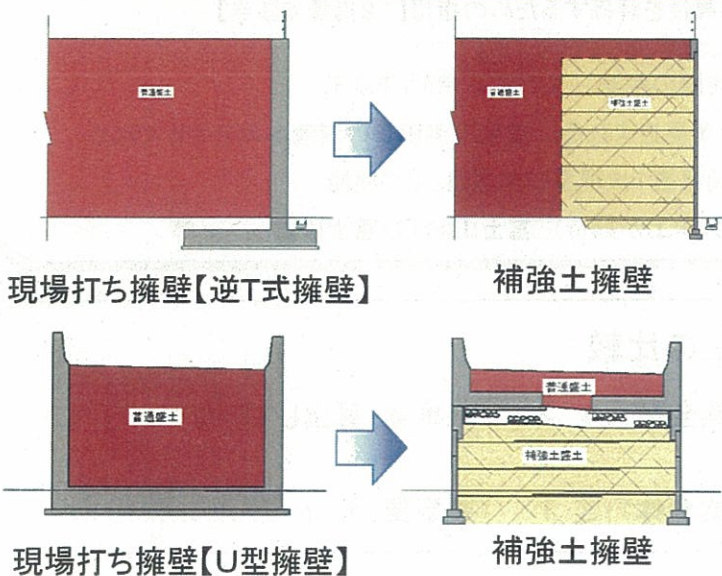
一般的橋梁【非合成鉄桁橋】



合理化橋梁【PC連結コンポ橋】

補強土擁壁・プレキャスト擁壁の採用

約0.2億円のコスト縮減



(2) 代替案立案の可能性

代替案としての現道拡幅は、南北の交通需要への対応としては十分でないこと、また現道沿線では業務・商業など既成市街地が形成されていることから、拡幅のための用地買収コストが嵩むことなどから、困難と考えられます。

4. 対応方針（原案）

平成14年度の事業評価監視委員会から一定期間(5年間)が経過したことから、以下の3つの視点で再評価を行い、今後の取り組みの方向性を検討しました。

(1) 事業の必要性に関する視点

事業を巡る社会情勢等の変化

- 南北交通軸の強化の必要性
- 渋滞の慢性化とモビリティの低下
- 地域特性と交通需要の高まり(産業構造の転換と物流ニーズへの対応等)
- 交通事故の多発
- 環境への関心の高まり

事業の投資効果

- 都市活力の向上(物流支援等)
- 渋滞緩和とモビリティ向上
- 交通事故の削減
- 自動車排出ガスの削減
- 費用便益比(B/C) 全事業B/C=3.1
残事業B/C=4.1

(2) 事業進捗の見込みの視点

事業の進捗状況

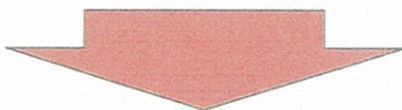
- 事業進捗率約24%(H19年度末見込)、用地取得率約27%(H18年度末)
工事進捗率約5%(H19年度末見込)
- 踏切除却に関して富士市、地元地区、JR東海等と合意が得られる見込み

事業進捗の見込み

- ・平成19年度末 起点から240m区間供用予定
- ・平成20年代半ば 終点から(都)津田蓼原線までの区間供用予定
- ・平成20年代後半 全線供用

(3) コスト縮減や代替案立案の可能性

- 全体事業費のうち、約3億円のコスト縮減を実現
- 潤井川渡河橋梁の工事工程の短縮を目指す



以上のことから、一般国道139号富士改良を継続する