

一般国道139号

富士改良

(道路事業)

説明資料

平成22年10月13日

静岡国道事務所

# 目 次

1. 富士改良の事業概要	．．．P	1
(1) 事業目的	．．．P	1
(2) 計画概要	．．．P	2
2. 費用対効果分析	．．．P	3
3. 前回評価時との比較表	．．．P	4
4. 評価の視点	．．．P	5
①事業の必要性等に関する視点	．．．P	5
1) 事業をめぐる社会情勢等の変化及び投資効果	．．．P	5
2) 事業の進捗状況	．．．P	7
②事業の進捗の見込みの視点	．．．P	7
③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	．．．P	8
1) コスト縮減	．．．P	8
2) 代替案立案等	．．．P	8
5. 県・政令市への意見聴取結果	．．．P	8
6. 対応方針（原案）	．．．P	9

# 1. 富士改良の事業概要

## (1) 事業目的

一般国道139号は、静岡県富士市を起点とし、静岡県富士宮市、山梨県南都留郡富士河口湖町を經由して東京都西多摩郡奥多摩町に至る延長約134kmの主要幹線道路です。

本事業の富士改良は、富士市鮫島を起点とし、同市青島に至る延長約1.6kmの道路であり、次の点を主な目的として、権限代行にて事業を推進しています。

- ① 交通渋滞の緩和
- ② 交通事故の削減

## 富士改良の全体位置図

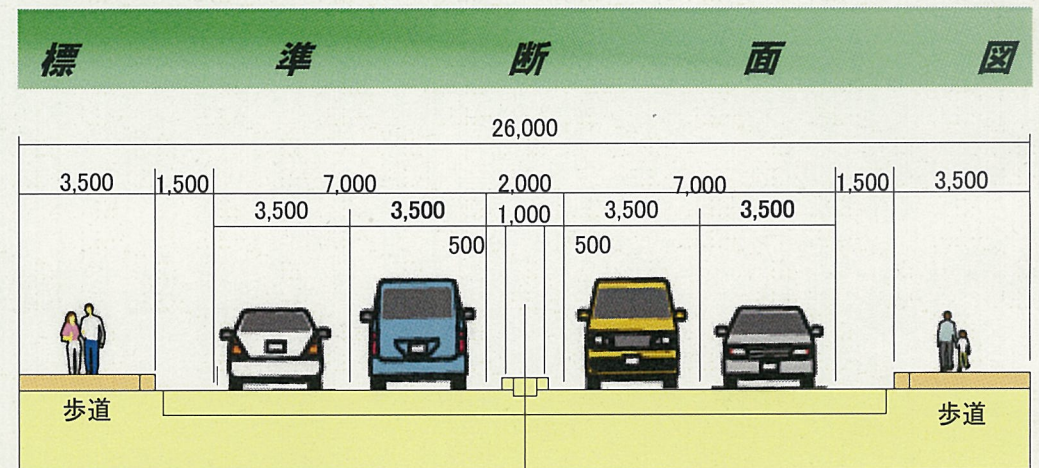




# 1. 富士改良の事業概要

## (2) 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  
（終点）静岡県富士市青島
- 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
- 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
- 前回の再評価：平成19年度  
(指摘事項なし：継続)
- 全体事業費：125億円





## 2. 費用対効果分析(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：富士改良の整備がない場合の走行時間費用（所要時間×時間価値）から、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：富士改良の整備がない場合の走行経費（燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等）から、整備した場合の走行経費を減じた差額（例：燃料費、油脂（オイル）費、タイヤ・チューブ費、車両整備（維持・修繕）費、車両償却費等）
- 交通事故減少便益：富士改良の整備がない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、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（交通事故による社会的損失：運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額）
- 事業費：富士改良の整備に要する費用（工事費、用地費等）
- 維持管理費：富士改良を供用後の道路管理に要する費用（維持費、清掃費、照明費等）

### ○投資効率性の評価

$$\diamond \text{B/C(事業全体)} = \frac{224\text{億円} + 2.7\text{億円} + 0.15\text{億円}}{119\text{億円} + 5.3\text{億円}} = \frac{226\text{億円}}{124\text{億円}} = 1.8$$

$$\diamond \text{B/C(残事業)} = \frac{223\text{億円} + 6.3\text{億円} + 1.2\text{億円}}{70\text{億円} + 5.3\text{億円}} = \frac{230\text{億円}}{75\text{億円}} = 3.1$$

※未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出した。

### ○前回評価時の費用便益(B/C)との比較

前回の再評価時	全体事業	=	3.1	残事業	=	4.1
今回の再評価時	全体事業	=	1.8	残事業	=	3.1

#### 【前回再評価からの変更点】

1. 費用便益分析マニュアルの改訂
  - ①便益算出の検討年数を40年から50年に変更
  - ②便益算出に用いる車種別の時間価値原単位等の変更
2. 交通流推計に用いるデータの変更
  - ①OD表のベースとなる道路交通センサスを平成11年度から平成17年度に変更
  - ②将来OD表の作成に用いるブロック別・車種別走行台キロの伸び率を変更

### 3. 前回評価時との比較表

事 項		前回評価 (H19再評価)	今回評価 (H22再評価)	備 考
全体事業費		114億円	125億円	工業用水等埋設管の移設・補強等
費用対効果(B/C)		3.1	1.8	
全体事業	総費用(C)	約91億円	約124億円	費用便益分析マニュアルの改訂 全体事業費を見直したため
	総便益(B)	約282億円	約226億円	費用便益分析マニュアルの改訂 交通流推計に用いるデータの変更
費用対効果(B/C)		4.1	3.1	
残事業	総費用(C)	約66億円	約75億円	費用便益分析マニュアルの改訂 全体事業費を見直したため
	総便益(B)	約275億円	約230億円	費用便益分析マニュアルの改訂 交通流推計に用いるデータの変更
事業を巡る社会情勢等 の変化		(都)田子の浦伝法線 混雑時旅行速度 16.1~19.0km/h	(都)田子の浦伝法線 混雑時旅行速度 16.1~19.0km/h	事業推進中のため
事業の進捗状況		事業 24% 用地 27%	事業 33% 用地 71%	事業・用地とも計画通り進捗したため

# 4. 評価の視点

## ① 事業の必要性等に関する視点

### 1) 事業をめぐる社会情勢等の変化及び投資効果 (①交通渋滞の緩和)

- 富士市街部の南北路線で唯一の4車線道路である(都)田子浦伝法線では、朝夕のピーク時に交通が集中し、激しい渋滞が発生しています。
  - ・ (都)田子浦伝法線(主要渋滞区間) 混雑時旅行速度16.1~19.0km/h
- 国道139号は国道1号に接続されておらず、鉄道の踏切もあり、アクセス性が低い路線です。
- 富士改良の整備により、国道139号と国道1号の不連続を解消し、南北交通軸として機能します。

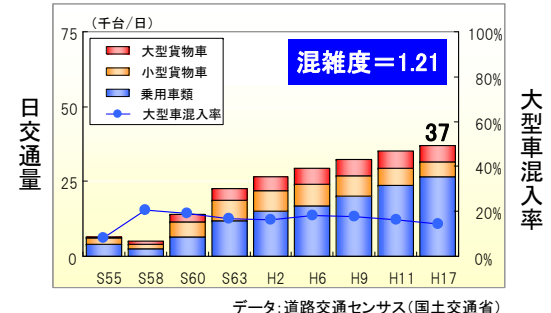
【(都)田子浦伝法線の渋滞状況】



国道139号は岳南鉄道の踏切があり、アクセス性が低い

県道から国道1号への直結アクセス無し

【(都)田子浦伝法線の交通量】



【主要渋滞区間】  
 南北路線で唯一の  
 4車線路線であり  
 交通が集中



# 4. 評価の視点

## ① 事業の必要性等に関する視点

### 1) 事業をめぐる社会情勢等の変化及び投資効果 (②交通事故の削減)

- 富士市街部の南北路線である(都)田子浦伝法線、(県)田子浦港富士インター線、国道139号において交通事故が多発しています。
  - ・ (都)田子浦伝法線 渋滞による混雑からの追突事故が多い(各年とも6~7割程度)
- 富士改良の整備により、南北方向の交通が富士改良区間に転換することにより、地域全体の交通事故が減少することが期待されます。

【富士市内主要幹線の死傷事故率】

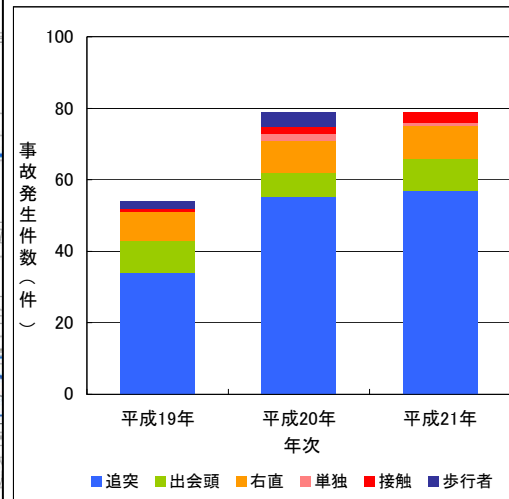


○ ○ 死傷事故率

※死傷事故率(件/億台km): 車が1億台km走る間に起こる死傷事故件数

国道139号、(県)田子浦港富士インター線、(都)田子浦伝法線に交通が集中し、事故が多発

【田子浦伝法線の事故件数】



渋滞による混雑から追突事故が多くなっており、各年とも60%~70%程度を占めている

【H19.9.8 中日新聞】



中日新聞社許諾済



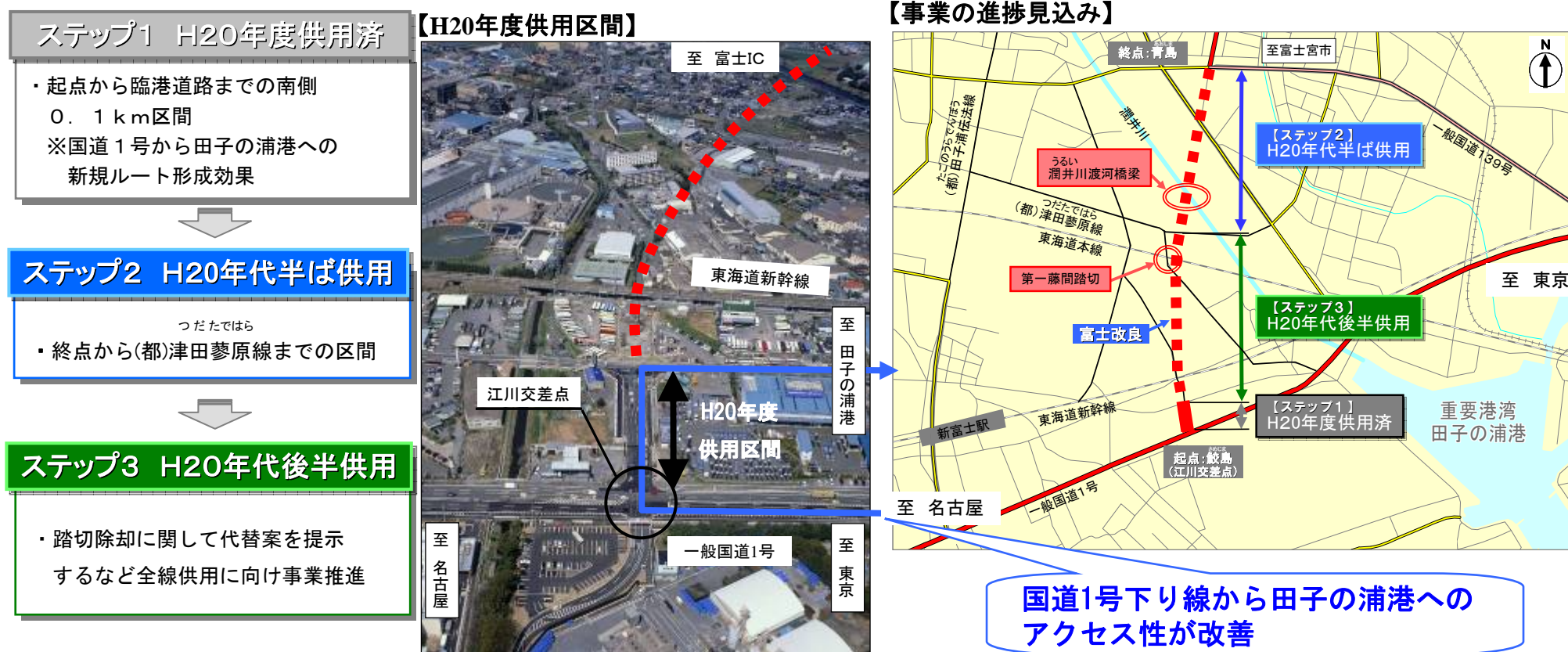
# 4. 評価の視点

## 2) 事業の進捗状況

- **事業進捗率は約33%、用地取得率は約71%**に至っています。(平成22年度末見込み)
- 平成20年度に起点から臨港道路までの南側0.1km区間が供用しました。
- 残り1.5kmの区間について、早期供用に向け、工事、用地買収を実施中です。
- (参考) 前回評価時：事業進捗率は24%、用地取得率は27%

## ② 事業の進捗の見込みの視点

- 今後は、終点青島から(都)津田蓼原線までの北側区間を平成20年代半ば供用を目標に事業を推進します。
- 臨港道路から(都)津田蓼原線までの南側区間は、平成20年代後半供用を目標に事業を推進します。



## 4. 評価の視点

### ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

#### 1) コスト縮減

技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

#### 2) 代替案立案等

■富士改良は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和や交通事故の削減など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

## 5. 県・政令市への意見聴取結果

### ■静岡県の意見

本事業は、産業活動の活性化や安心・安全な生活環境の確保などを図るための重要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が早期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。

## 6. 対応方針(原案)

平成19年度の事業評価監視委員会から一定期間(3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ました。

### ①事業の必要性等に関する視点

- 1) 事業を巡る社会情勢の変化
  - 交通需要の高まりによる交通渋滞、交通事故の発生
- 2) 事業の投資効果
  - 交通渋滞の緩和、交通事故の削減
  - 費用便益比 (B/C) ①全体事業=1.8 ②残事業=3.1
- 3) 事業の進捗状況
  - 用地取得率は約71%(平成22年度末見込み)
  - 全体の事業進捗率は約33%(平成22年度末見込)
  - 平成20年度 起点から臨港道路 0.1km供用

### ②事業の進捗の見込みの視点

- (都)津田蓼原線～終点青島(北側区間) 平成20年代半ば供用を目標に事業を推進
- 臨港道路～(都)津田蓼原線(南側区間) 平成20年代後半を目標に事業を推進

### ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進
- 富士改良は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和や交通事故の削減など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

**以上のことから富士改良の事業を継続する。**