

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25年9月30日

中部地方整備局

目 次

1. 一般国道139号富士改良 ^{ふじ かいりょう} の事業概要	
(1) 事業目的	P 1
(2) 計画概要	P 3
2. 供用開始年次の見直しについて	P 4
3. 評価の視点	
(1) 事業の必要性等に関する視点	P 5
① 交通渋滞の緩和 (1)	P 5
② 交通渋滞の緩和 (2)	P 6
③ 交通安全の確保	P 7
④ 物流効率化の支援	P 8
4. 費用対効果分析	P 9
5. 事業の進捗及び見込みの視点	P10
6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P10
7. 県・政令市への意見聴取結果	P10
8. 対応方針(原案)	P10

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^{ふじかいりょう}富士改良は、静岡県富士市^{しずおかけん ふじし}鮫島から同市青島^{あおしま}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)^{まえだみやした}について供用済みであり、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。

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

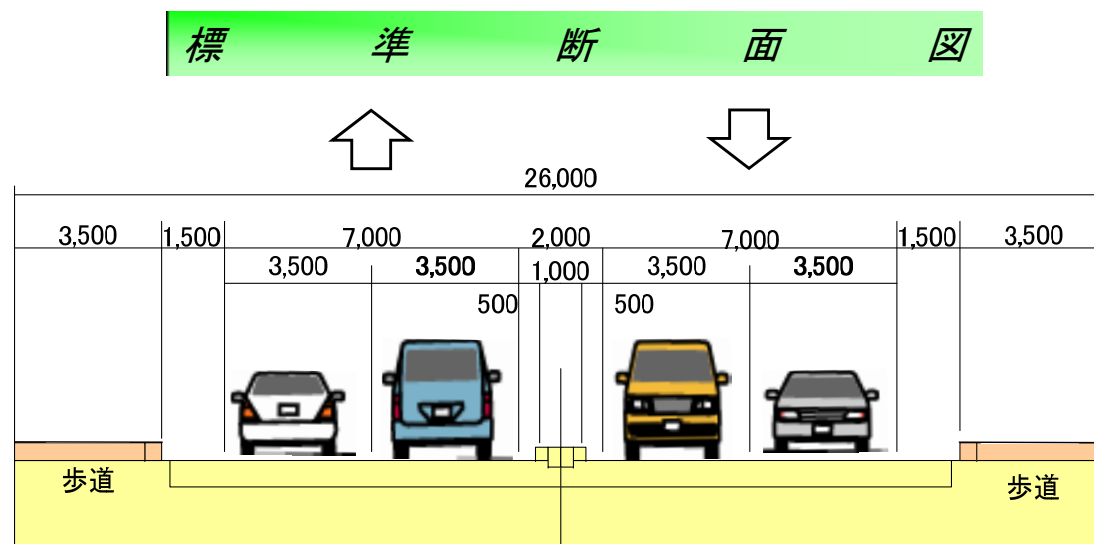
富士改良の詳細図



(2) 計画概要

- 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
- 供用済延長(平成24年度末)
: 0.1km / 1.6km
- 供用開始年次※ : 平成34年度(前回:平成29年度)
用地買収の遅延による変更
- 前回の再評価 : 平成22年度
(指摘事項なし:継続)
- 全体事業費 : 125億円(増減無し)

※供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である。



2. 供用開始年次の見直しについて

■ 用地買収の遅延

- ・計画説明段階から地域に事業協力をお願いしたところであるが、全区間の協力が得られていない状況であった。
- ・この様な状況の中で事業実施可能な箇所から着手し、各種事業協議等と合わせて用地買収を進めているところであるが、事業計画内容に了解を得られず、一部の用地交渉が難航している。
- ・用地交渉が難航している箇所が橋梁部となっており、残事業期間に直結する状況となっている。
- ・このため、引き続き事業協力を求めていくものの、想定していた事業期間における完成が困難な状況となることから、事業効果の早期発現のため、現在、土地収用法に基づく法定取得手続きの準備を進めているところである。
- ・法定取得手続きの準備から工事着手が可能となる明け渡しまでに、過去の事例では約5年程度かかることが多いため、リスクを考慮し、供用開始年次を約5カ年延伸し、事業評価を実施することとした。

※供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である。

3. 評価の視点：一般国道139号富士改良

(1) 事業の必要性等に関する視点

① 交通渋滞の緩和(1)

1) 現状の課題

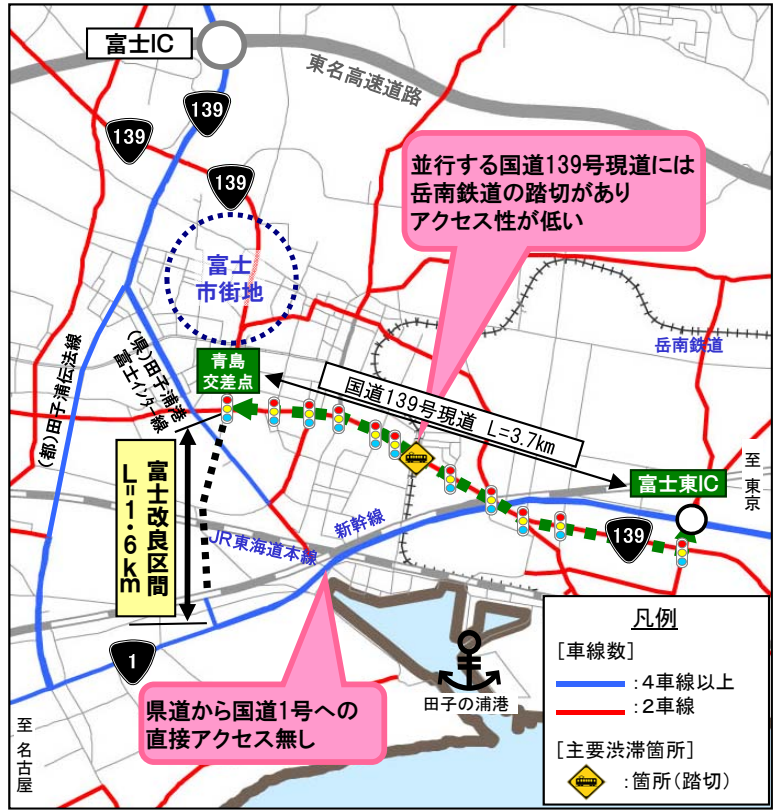
■ 富士改良区間と並行する国道139号現道は、国道1号富士東ICで接続されていますが、平面2車線構造であり信号交差点が多く、主要渋滞箇所となっている鉄道踏切が存在しています。また、富士市街地から国道1号との現道アクセスは距離が長く、アクセス性が悪い状況です。

2) 整備効果

■ 本事業により富士市街地(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、距離も短縮できることから、所要時間の短縮を図り、アクセス性の向上を目指します。

1) 現状の課題

■ 国道139号現道部の状況



[信号交差点による渋滞状況]



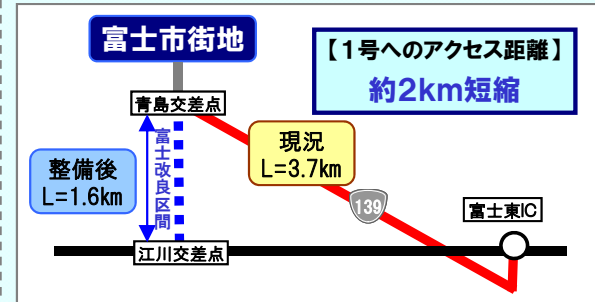
[鉄道踏切による渋滞状況]



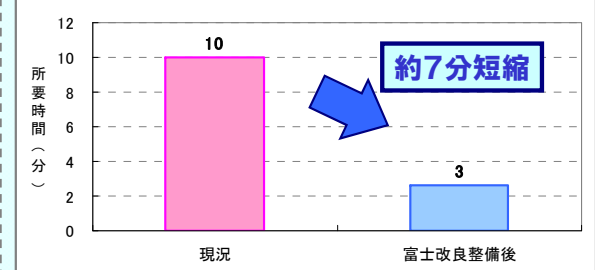
2) 整備効果

■ 富士市街地から国道1号へのアクセス性向上

《富士市街地～国道1号へのアクセス距離短縮》



《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(H24.4.15～9.30：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(H24.4.15～9.30：平日17時台)を基に算出

3. 評価の視点：一般国道139号富士改良

② 交通渋滞の緩和(2)

1) 現状の課題

■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している状況です。

■なお、(都)田子浦伝法線の宮島東交差点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) 整備効果

■富士改良区間の整備により、(都)田子浦伝法線では交通量が約2割減少し、渋滞損失時間が約3割減少します。

1) 現状の課題

■富士市内旅行速度(朝ピーク時：7時台)



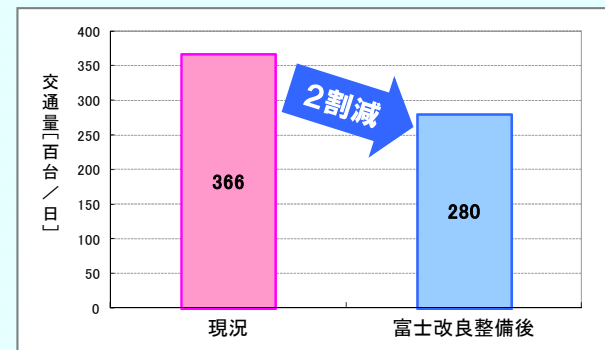
※ 民間プローブデータ(H24.4.15～9.30：平日)より集計

[(都)田子浦伝法線の渋滞状況]



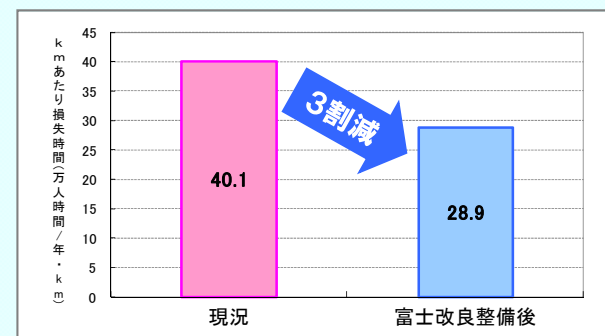
2) 整備効果

■(都)田子浦伝法線の交通量削減効果



※ 現況：H22センサス交通量
将来：交通量推計による交通量 整備有り/整備なし(変化率)を現況値に乗じている

■(都)田子浦伝法線の渋滞損失時間削減効果



※ 現況：H22年度渋滞損失時間(民間プローブデータを基に算出)
将来：交通量推計による損失時間 整備有り/整備なし(変化率)を現況値に乗じている

3. 評価の視点：一般国道139号富士改良

③ 交通安全の確保

1) 現状の課題

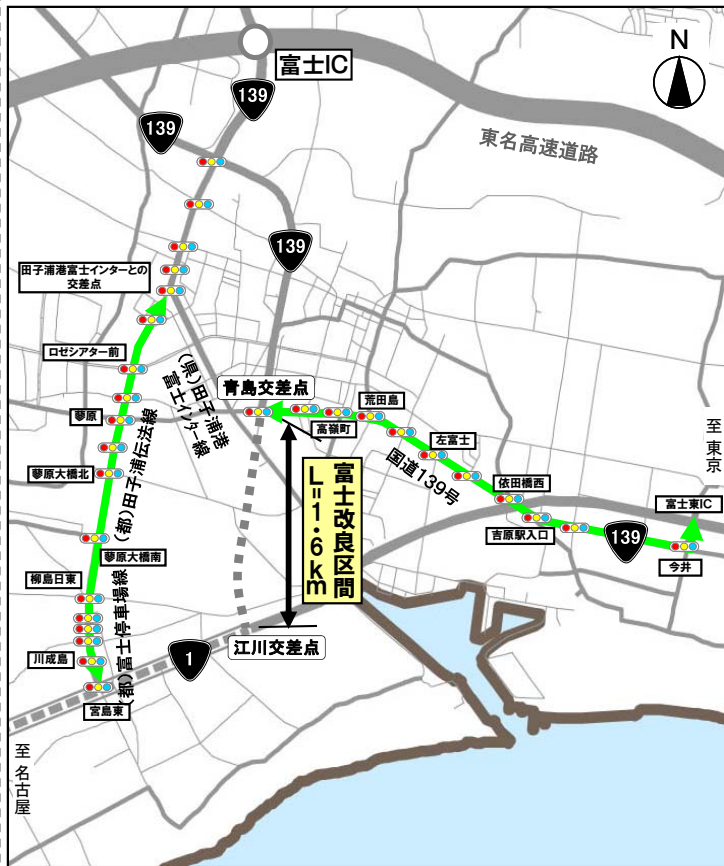
- 富士改良区間と並行する(都)田子浦伝法線と国道139号現道では、4年間で473件もの死傷事故が発生しています。
- 事故類型を見ると、渋滞が原因と考えられる追突事故が約6～7割を占めています。

2) 整備効果

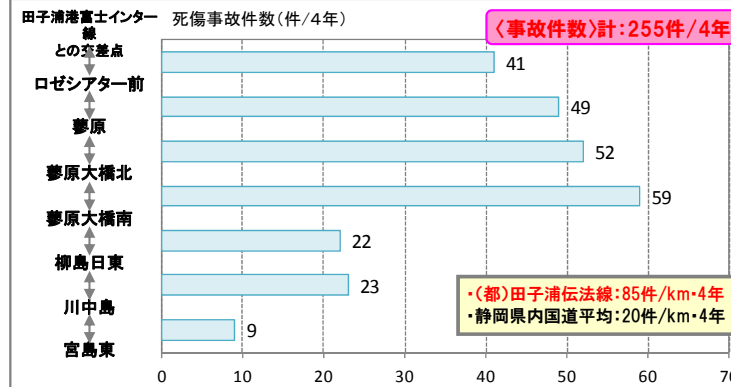
- 富士改良区間の整備により、並行路線から富士改良区間へ交通を転換させ、周辺道路を含めた死傷事故の削減が期待されます。

1) 現状の課題

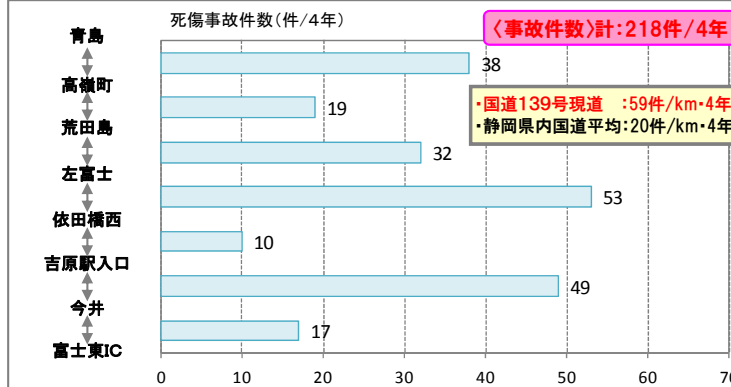
■ 富士改良区間並行路線の死傷事故発生状況



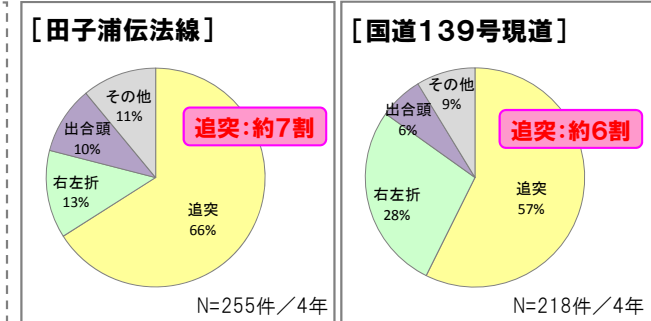
■ (都)田子浦伝法線の死傷事故件数



■ 国道139号(現道)の死傷事故件数

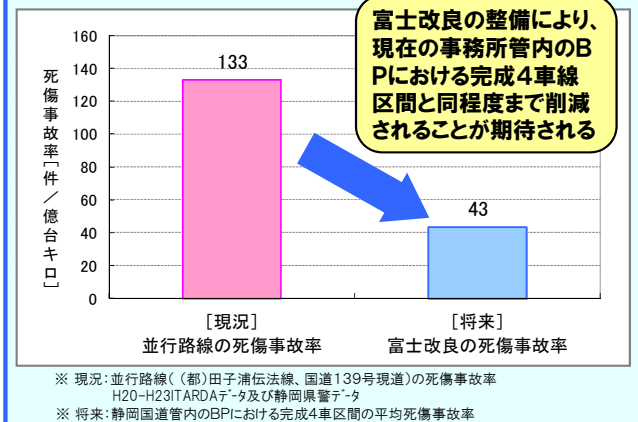


■ 富士改良区間並行路線の死傷事故類型



2) 整備効果

■ 事故削減効果



3. 評価の視点：一般国道139号富士改良

④ 物流効率化の支援

1) 現状の課題

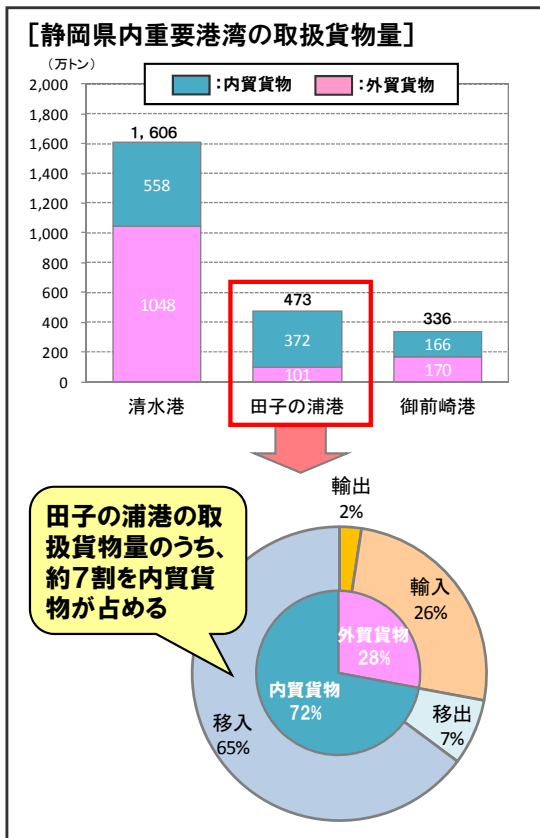
- 田子の浦港は富士市南部に位置する重要港湾であり、静岡県内では清水港に次ぐ取扱貨物量を誇ります。
- 田子の浦港の発集ODのうち約7割が富士市方面であることから、田子の浦港は富士市・富士宮市方面との結びつきが強くなっています。

2) 整備効果

- 富士改良区間の整備により、田子の浦港と工業団地間の所要時間が短縮され、物流効率化に大きく貢献します。

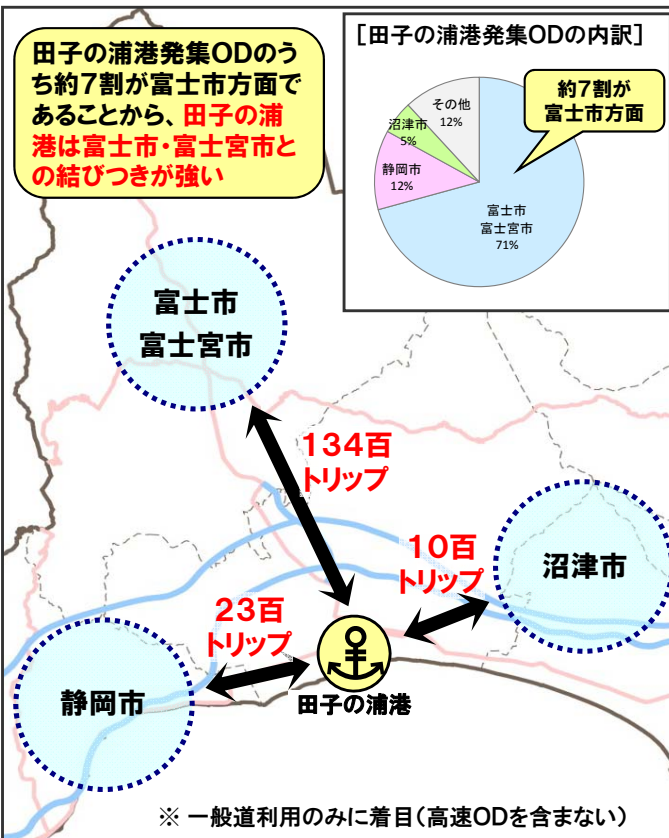
1) 現状の課題

■ 田子の浦港の取扱貨物



※ 出典：平成24年田子の浦港統計年報

■ 田子の浦港から富士市方面への交通



※ 一般道利用のみに着目(高速ODを含まない)

※ 出典：平成22年道路交通センサスODマスターデータ

2) 整備効果

■ 田子の浦港⇄工業団地の所要時間短縮効果



4. 費用対効果分析: 一般国道139号富士改良

(1) 3便益による事業の投資効果

○費用便益比(B/C)について

(走行時間短縮便益) (走行経費減少便益) (交通事故減少便益)

$$\diamond B/C(\text{事業全体}) = \frac{183\text{億円} + 11\text{億円} + 1.1\text{億円}}{122\text{億円} + 10\text{億円}} = \frac{195\text{億円}}{132\text{億円}} = 1.5(1.6)^{\ast 1}$$

$$\diamond B/C(\text{残事業}) = \frac{137\text{億円} + 5.2\text{億円} + 0.6\text{億円}}{50\text{億円} + 9.3\text{億円}} = \frac{143\text{億円}}{59\text{億円}} = 2.4(2.1)^{\ast 1, 2}$$

()は、前回評価時

【前回再評価時からの変更点】

- 1. H25年度事業化済道路網に変更(H22→H25)
- 2. 費用便益分析の基準年次を変更(H22→H25)

※1 平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。

※2 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。

(2) 客観的評価指標の該当項目

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。
- ・利便性の向上が期待できるバス路線(富士市バス、富士急静岡バス)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。

5. 事業の進捗及び見込みの視点

1) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は43%、用地取得率は78%に至っています。(平成24年度末)
- 平成20年度に国道1号～(都)前田宮下線間(L=0.1km)を供用しました。
- (参考) 前回再評価時：事業進捗率は35%、用地取得率は71%

2) 事業の進捗の見込み状況

- (都)津田蓼原線～(県)富士由比線間(L=0.7km)は、平成27年度の供用を予定しています。
- (都)前田宮下線～(都)津田蓼原線間(L=0.8km)は、概ね10年程度の供用を目指します。

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 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安全の確保、物流効率化の支援など、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す。
- ただし、今後、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していきます。

7. 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。

8. 対応方針(原案)

- 一般国道139号富士改良の事業を継続する。