

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名		一般国道139号 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：静岡県富士市鮫島 至：静岡県富士市青島				延長	1. 6km
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. 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、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		240億円	事業進捗率 (令和6年3月時点)		約82%	供用済延長	0. 8km
計画交通量		24, 400台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用：(残事業)/(事業全体)		総便益：(残事業)/(事業全体)		基準年
	76/305億円		216/359億円				
	1. 2		4.6%	事業費：71/ 291億円		走行時間短縮便益：189/ 314億円	
	1. 9 [2%]	維持管理費：4.8/ 14億円		走行経費減少便益：26/ 43億円			
	2. 4 [1%]	更新費：0/ 0億円		交通事故減少便益：2.2/ 2.6億円			
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)	
2. 9	11.8%	交通量		B/C=1.1～1.3(±10%)	交通量	B/C=2.6～3.1(±10%)	
4. 2 [2%]		事業費		B/C=1.1～1.2(±10%)	事業費	B/C=2.6～3.2(±10%)	
5. 2 [1%]		事業期間		B/C=1.1～1.2(±20%)	事業期間	B/C=2.7～2.9(±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、一般広域道路富士富士宮道路建設促進期成同盟会等により、一般国道139号富士過料の全線供用の要望を受けている。							

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、富士市内の南北軸を形成する国道139号と国道1号を接続することで、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、多くのストック効果が期待できる大変重要な事業です。 ・今後も、事業効果の早期発現が図られるよう、必要な予算の確保やコスト縮減の徹底、安全な工事施工に努め、事業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・(県)富士停車場線及び国道139号現道では、4年間で241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。 ・田子の浦港を含む富士市臨海部生産拠点の発着交通のうち約8割が富士市・富士宮市方面であり、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82%、用地取得率は100%。(令和5年度末時点) ・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	
・富士改良では、BIM/CIMによる設計やICTによる工事を実施。 ・設計時の3D図面による鉄筋干渉チェックにより、現場施工時における修正設計などの手戻りを防止。 ・地盤改良工においてGNSSアンテナの位置情報から方位と座標を取得し、所定の位置に誘導することで作業時間を削減。 ・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。	
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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)