

番号	3		令和元年度公共事業再評価調書		担当課名 道路整備課					
事業名	道路改築事業			事業主体	静岡県					
箇所名	主要地方道清水富士宮線 <small>しみずふじのみやせん</small> （富士宮市内房尾崎 <small>うつぶさおざき</small> ）			関係市町村	富士宮市					
事業採択年度	平成27年度		計画期間	平成27年度～令和2年度						
用地着手年度	平成29年度		工事着手年度	平成29年度						
再評価理由	事業採択（H27）後5年間が経過した時点で継続中									
全体事業費	百万円	投資状況 (百万円)	～H29年度	H30年度	R1年度見込	計				
	600		112	101	200	413				
事業概要	<p>(1) 事業目的 (主)清水富士宮線は、静岡市清水区～富士宮市猪之頭(いのがしら)に至る延長約63.6kmの路線であり、新東名高速道路「新清水IC」や国道52号と富士宮市内を接続する路線である。事業個所の北方向に立地する地域の主要な観光施設「西山本門寺」へのアクセスの一端を担っている。 本路線の現況交通量は、3,330台/日（H27センサス）であるが、現道幅員が狭隘であり線形が悪いことから通行車両のすれ違いが困難なことに加え、地域住民とりわけ小中学生の通学時には危険な歩行を余儀なくされており、バイパスの整備により安全で円滑な交通の確保を図るものである。</p> <p>(2) 事業内容 計画概要：延長0.48km 計画幅員：車道6.0m（全幅10.75m）</p>									
【視点1】	(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 中部横断自動車道の整備の進捗に伴い山梨県内から静岡市までの旅行時間が飛躍的に短縮される見込みであり、静岡市方面から富士宮市を訪れる車両は増加することが予想されることから、狭隘な当該区間の安全で円滑な交通の確保を図る必要がある。 ・平成31年3月 中部横断自動車道（新清水JCT～富沢IC）開通 ・令和元年度 中部横断自動車道（富沢IC～南部IC）開通予定 ・令和2年度 中部横断自動車道（南部IC～身延山IC）開通予定 (2) 事業の投資効果 現時点(R1)の分析結果： B/C=1.71 ・総便益 (B) 11.32億円 走行時間短縮便益 10.16億円、走行経費減少便益 0.97億円、交通事故減少便益 0.19億円 ・総費用 (C) 6.62億円 建設投資額 6.58億円、維持管理費 0.24億円、用地残存価値 0.20億円 (3) 事業の進捗状況(R1年度末見込み) 【事業費】 68.8% 413百万円/600百万円 【用地費】 100% 7,892m ² /7,892m ² 【事業量】 0.0% 0m/480m（供用延長） 【工事費】 60.7% 281百万円/463百万円									
事業の必要性	<table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>継続が妥当</td> <td>視点3による見直し後継続が妥当</td> <td>・継続は妥当ではない</td> </tr> </table>						評価	継続が妥当	視点3による見直し後継続が妥当	・継続は妥当ではない
評価	継続が妥当	視点3による見直し後継続が妥当	・継続は妥当ではない							
【視点2】 今後の事業の進捗の見込み	<p>当該区間の用地取得率は100%、地元との調整も順調に進んでいることから、令和2年度を完了目標に事業を進めている。</p> <table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>継続が妥当</td> <td>視点3による見直し後継続が妥当</td> <td>・継続は妥当ではない</td> </tr> </table>						評価	継続が妥当	視点3による見直し後継続が妥当	・継続は妥当ではない
評価	継続が妥当	視点3による見直し後継続が妥当	・継続は妥当ではない							
【視点3】 新たなコスト削減・代替案立案等の可能性	可能な限り他現場の発生土を道路盛土へ流用するなど、引き続きコスト削減を図っていく。									
対応方針案	<p>(1) 対応方針案 本事業を（継続）・見直し後継続・中止）する。</p> <p>(2) 理由 本事業は、狭隘な現道の円滑な交通の確保や安全性向上、観光振興の支援に寄与するものである。費用対効果も見込まれ、事業も順調に進捗していること、地元からも早期完成を望む声があることから、引き続き事業を継続していく。</p>									

主要地方道 清水富士宮線

(「費用便益分析マニュアル」国土交通省 道路局・都市局 平成30年2月)

総括表

I) 総便益 B	11.32 億円
総便益 = [評価期間内に当該路線を整備しなかった場合に発生する経費] － [評価期間内に当該路線を整備した場合に発生する経費]	
II) 総費用 C	6.62 億円
総費用 = [当該計画道路の建設投資額] + [当該計画道路の検討期間内に必要となる維持管理費]	
III) 費用便益比 B/C	1.71

I) 総便益Bの算出

①各種費用のH42^{※1}の便益

	走行時間費用 (億円/年)	走行費用 (億円/年)	交通事故損失額 (億円/年)	合計 (億円/年)
整備しなかった場合 A	1.00	0.16	0.06	1.22
整備した場合 B	0.47	0.11	0.05	0.63

便益	0.53	0.05	0.01	0.59
A - B	時間短縮便益	経費減少便益	事故減少便益	

- ・「時間便益」：道路整備による走行時間短縮を賃金率等で金銭評価
- ・「走行便益」：走行円滑化による燃費向上等に伴う走行経費節約を金銭評価
- ・「事故減少便益」：道路整備により交通事故件数が減少し事故の社会費用が減少する評価
- ・表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

※1 交通需要推計の適用年次

※2 事故減少便益は「費用便益分析マニュアル(国土交通省)」の算定式により算出しており、条件によってはマイナス値になることもあるが、交通事故増加に繋がるものではない。

②総便益の算出

供用後50年間を評価期間としているため基準年の年間経費に各年の割引率をかけ、便益を算出し、当該道路を整備しなかった場合とした場合の差を求め、総便益とする。

	走行時間短縮 便益(億円)	走行経費減少 便益(億円)	交通事故減少 便益(億円)	総便益 (億円)
総便益(R3~R52)	10.16	0.97	0.19	11.32

…B

II) 総費用Cの算出

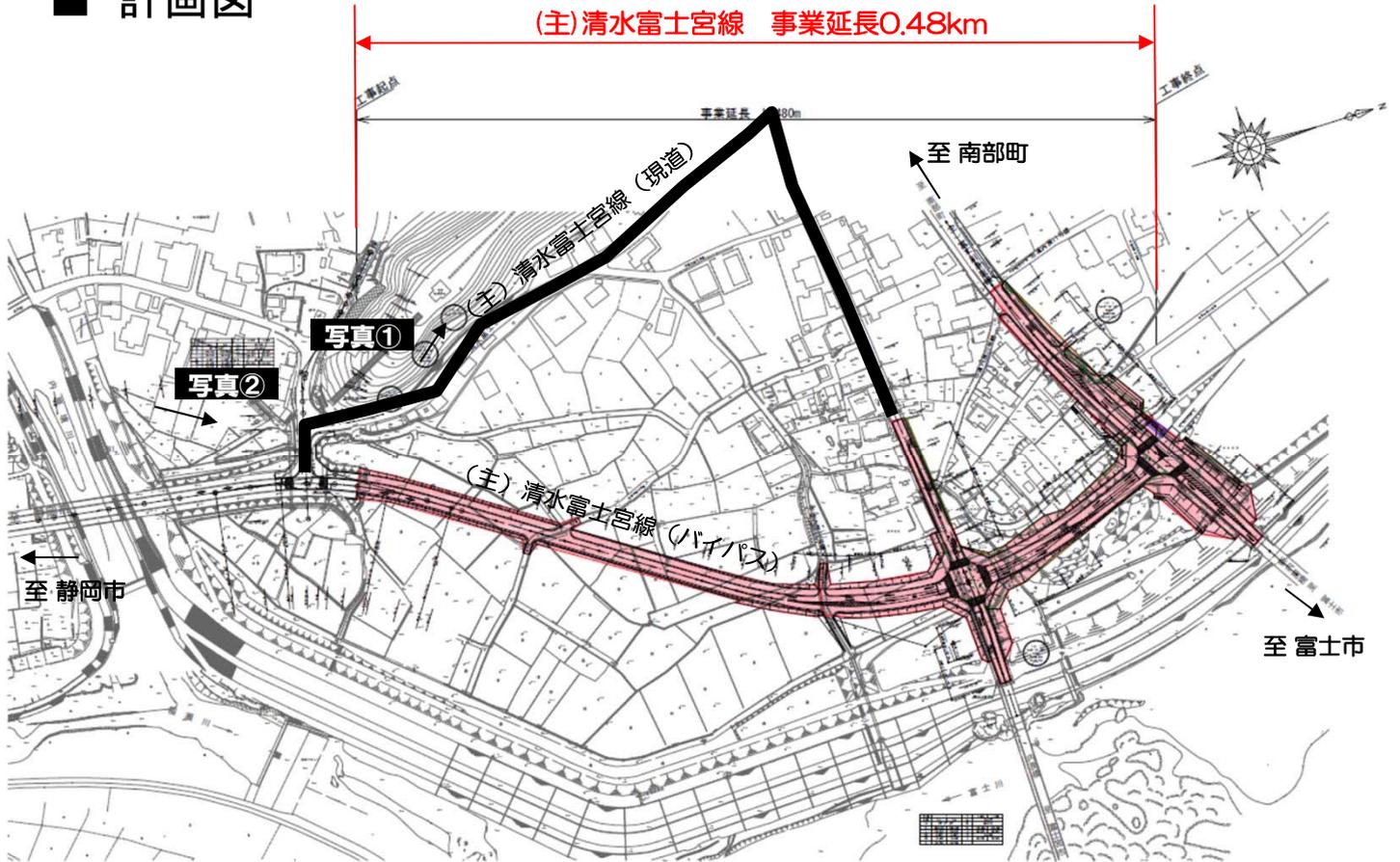
[総費用] = [建設投資額] + [維持管理費] - [用地費の残存価値]

事業費 (億円)	建設投資額 (億円)	年間維持管理費用 (万円/年)	維持管理費 (億円)	用地残存価値 (億円)	総費用 (億円)
6.00	6.58	106.94	0.24	0.20	6.62

…C

- ・「建設投資額」：建設費用を算出基準年次の価値で評価するために各年々次ごとに割引率をかけ、合計したもの。
- ・「維持管理費」：整備延長に対する年間維持管理費用に割引率をかけ、供用後50年間を合計したもの。
- ・「用地費の残存価値」：検討期間後の残存価値を現在価値化したもの。
- ・表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

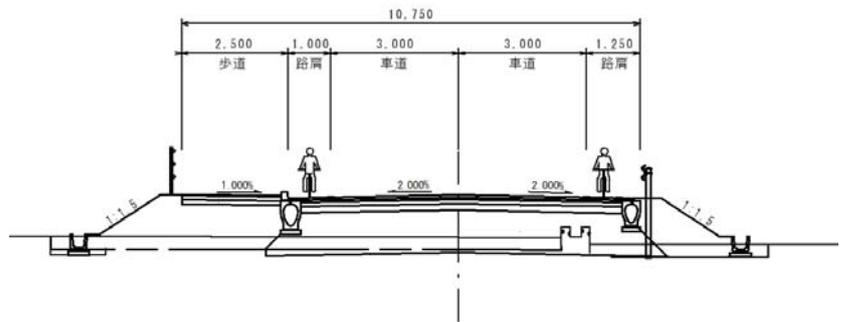
■ 計画図



【事業概要】

整備延長：0.48 km
 規格：第3種第3級
 設計速度：40 km/h
 幅員：車道6.0m
 全幅10.75m

【標準横断図】



写真① 現道の状況



写真② 整備状況



■ 整備効果

【安全で円滑な交通の確保】

周辺地域の状況

- ・ 現道が狭隘で車両のすれ違いが困難、通学する児童・生徒は危険な状況
- 期待される整備効果
- ・ 現道の交通量がバイパスに転換し、円滑で安全な通行が確保できる。



【観光の振興】

整備箇所の位置

- ・ 静岡市方面から主要観光施設である浅間大社や西山本門寺への経路上に位置
- 期待される整備効果
- ・ 国道52号から市内主要観光施設へのアクセスが向上し観光振興を支援



番号	4	令和元年度公共事業再評価調書			担当課名 道路整備課														
事業名	道路改築事業			事業主体	静岡県														
箇所名	一般県道 ^{しらいとふじのみやせん} 白糸富士宮線 (富士宮市 ^{しもじょう} 下条)			関係市町村	富士宮市														
事業採択年度	平成27年度		計画期間	平成27年度～令和4年度															
用地着手年度	平成28年度		工事着手年度	平成29年度															
再評価理由	事業採択(H27)後5年間が経過した時点で継続中																		
全体事業費	百万円	投資状況 (百万円)	～H29年度	H30年度	R1年度見込	計													
	750		70	54	230	354													
事業概要	<p>(1) 事業目的 (一) 白糸富士宮線は、富士宮市市原～富士宮市西町に至る延長約11.5kmの路線であり、富士宮市街地と世界文化遺産“富士山”の構成資産の1つである「白糸の滝」へのアクセスの一端を担っている。 本路線の現況交通量は、4,901台/日(H27センサス)であるが、現道の幅員が狭隘であるため通行車両のすれ違いが困難なことに加え、周囲に立地する上野小学校や上野中学校に通学する児童等が狭い路肩の通行を余儀なくされており、バイパスを整備し安全で円滑な交通の確保を図るものである。</p> <p>(2) 事業内容 計画概要：延長1.27km 計画幅員：車道6.0m (全幅10.75m)</p>																		
【視点1】	<p>(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 富士山の世界遺産登録を背景とし、構成資産である「白糸の滝」や「人穴富士講遺跡」へのアクセスの一端を担う当該道路は、通勤・通学・企業関係の利用に加えて観光目的の道路として更なる利用が見込まれている。 また、中部横断自動車道の整備の進捗に伴い山梨県内から静岡市までの旅行時間が飛躍的に短縮される、静岡市方面から富士宮市を観光目的で訪れる車両は増加することが見込まれるため、狭隘な当該区間の安全で円滑な交通の確保を図る必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成25年6月 「富士山と信仰・芸術の関連遺産群」が世界遺産登録決定 平成31年3月 中部横断自動車道(新清水JCT～富沢IC)開通 令和元年度 中部横断自動車道(富沢IC～南部IC)開通予定 令和2年度 中部横断自動車道(南部IC～身延山IC)開通予定 																		
事業の必要性	<p>(2) 事業の投資効果 現時点(R1)の分析結果： B/C=5.85 ・総便益(B) 44.59億円 走行時間短縮便益 44.23億円、走行経費減少便益 0.72億円、交通事故減少便益 -0.36億円 ・総費用(C) 7.62億円 建設投資額 7.32億円、維持管理費 0.53億円、用地残存価値 0.23億円</p> <p>(3) 事業の進捗状況(R1年度末見込み)</p> <table border="1"> <tr> <td>【事業費】</td> <td>47.2%</td> <td>354百万円/750百万円</td> </tr> <tr> <td>【用地費】</td> <td>96.0%</td> <td>10,968m²/11,426m²</td> </tr> <tr> <td>【事業量】</td> <td>0.0%</td> <td>0m/1,274m (供用延長)</td> </tr> <tr> <td>【工事費】</td> <td>27.7%</td> <td>148百万円/535百万円</td> </tr> </table>							【事業費】	47.2%	354百万円/750百万円	【用地費】	96.0%	10,968m ² /11,426m ²	【事業量】	0.0%	0m/1,274m (供用延長)	【工事費】	27.7%	148百万円/535百万円
【事業費】	47.2%	354百万円/750百万円																	
【用地費】	96.0%	10,968m ² /11,426m ²																	
【事業量】	0.0%	0m/1,274m (供用延長)																	
【工事費】	27.7%	148百万円/535百万円																	
	評価	継続が妥当・視点3による見直し後継続が妥当・継続は妥当ではない																	
【視点2】 今後の事業の進捗の見込み	当該区間の用地取得率は9割を超え、地元との調整も順調に進んでいることから、令和4年度を完了目標に事業を進めている。																		
	評価	継続が妥当・視点3による見直し後継続が妥当・継続は妥当ではない																	
【視点3】 新たなコスト縮減・代替案立案等の可能性	可能な限り他現場の発生土を道路盛土へ流用するなど、引き続きコスト縮減を図っていく。																		
対応方針案	<p>(1) 対応方針案 本事業を (継続) ・ 見直し後継続 ・ 中止) する。</p> <p>(2) 理由 本事業は、安全で円滑な交通の確保や観光振興の支援に寄与する道路であり、費用対効果も見込まれ、事業も順調に進捗していること、地元からも早期完成を望む意見があることから、引き続き事業を継続していく。</p>																		

一般県道 白糸富士宮線

(「費用便益分析マニュアル」国土交通省 道路局・都市局 平成30年2月)

総括表

I) 総便益 B	44.59 億円
総便益 = [評価期間内に当該路線を整備しなかった場合に発生する経費] － [評価期間内に当該路線を整備した場合に発生する経費]	
II) 総費用 C	7.62 億円
総費用 = [当該計画道路の建設投資額] + [当該計画道路の検討期間内に必要となる維持管理費]	
III) 費用便益比 B/C	5.85

I) 総便益Bの算出

①各種費用のH42^{※1}の便益

	走行時間費用 (億円/年)	走行費用 (億円/年)	交通事故損失額 (億円/年)	合計 (億円/年)
整備しなかった場合 A	4.47	0.47	0.12	5.06
整備した場合 B	1.94	0.43	0.14	2.51

便益	2.53	0.04	-0.02	2.55
A - B	時間短縮便益	経費減少便益	事故減少便益	

- ・「時間便益」：道路整備による走行時間短縮を賃金率等で金銭評価
- ・「走行便益」：走行円滑化による燃費向上に伴う走行経費節約を金銭評価
- ・「事故減少便益」：道路整備により交通事故件数が減少し事故の社会費用が減少する評価
- ・表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

※1 交通需要推計の適用年次

※2 事故減少便益は「費用便益分析マニュアル（国土交通省）」の算定式により算出しており、条件によってはマイナス値になることもあるが、交通事故増加に繋がるものではない。

②総便益の算出

供用後50年間を評価期間としているため基準年の年間経費に各年の割引率をかけ、便益を算出し、当該道路を整備しなかった場合とした場合の差を求め、総便益とする。

	走行時間短縮 便益(億円)	走行経費減少 便益(億円)	交通事故減少 便益(億円)	総便益 (億円)
総便益(R5～R54)	44.23	0.72	-0.36	44.59 … B

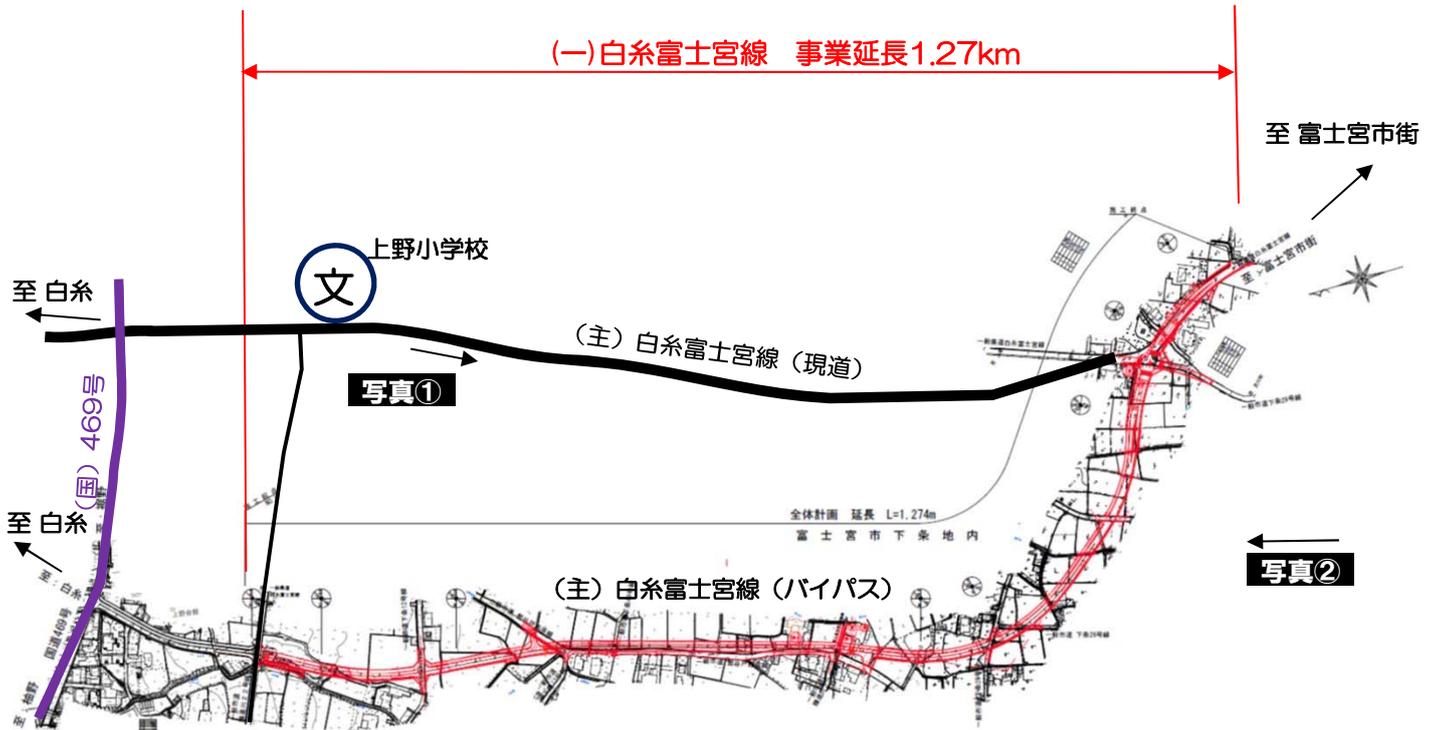
II) 総費用Cの算出

[総費用] = [建設投資額] + [維持管理費] - [用地費の残存価値]

事業費 (億円)	建設投資額 (億円)	年間維持管理費用 (万円/年)	維持管理費 (億円)	用地残存価値 (億円)	総費用 (億円)
7.50	7.32	282.96	0.53	0.23	7.62 … C

- ・「建設投資額」：建設費用を算出基準年次の価値で評価するために各年々次ごとに割引率をかけ、合計したもの。
- ・「維持管理費」：整備延長に対する年間維持管理費用に割引率をかけ、供用後50年間を合計したもの。
- ・「用地費の残存価値」：検討期間後の残存価値を現在価値化したもの。
- ・表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

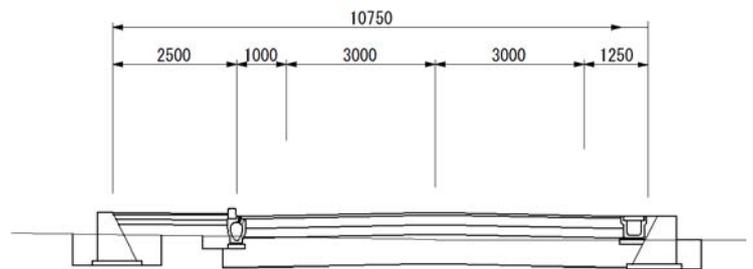
■ 計画図



【事業概要】

整備延長：1. 27 km
 規格：第3種第3級
 設計速度：40 km/h
 幅員：車道6. 0m
 全幅10. 75m

【標準横断図】



■ 整備効果

【安全で円滑な交通の確保】

周辺地域の状況

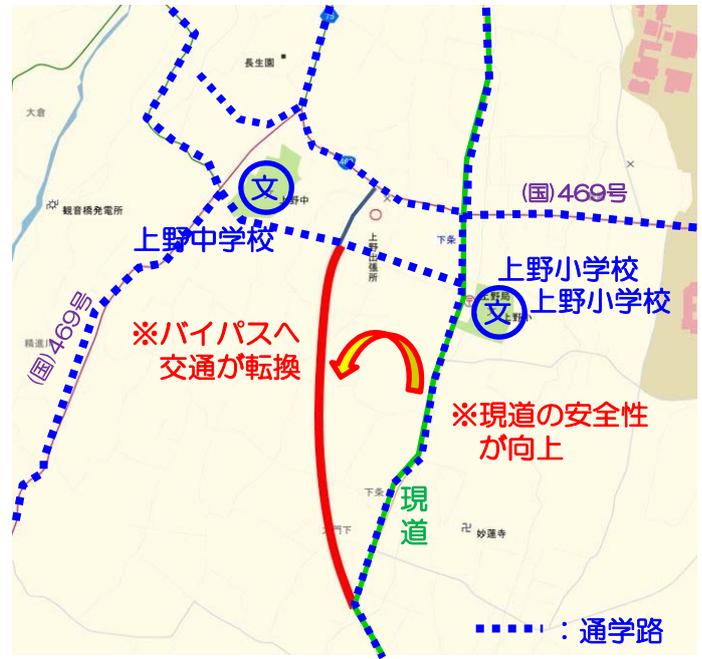
- ・ 現道が狭隘で車両のすれ違いが困難、通学する児童・生徒は危険な状況。

期待される整備効果

- ・ 現道の交通量がバイパスに転換し、円滑で安全な通行が確保できる。



通学時の状況（狭隘な路肩）



【観光の振興】

周辺地域の状況

- ・ 構成資産「白糸の滝」等、市内主要観光施設へのアクセスの一端を担う

期待される整備効果

- ・ 幹線道路や駅から観光地へのアクセスが向上し、観光振興を支援



番号	5	令和元年度公共事業再評価調査			担当課名 道路整備課		
事業名	道路改築事業			事業主体	静岡県		
箇所名	一般県道 ^{ひとすぎしぼんたせん} 仁杉柴怒田線（御殿場市 ^{ひとすぎ} 仁杉～御殿場市柴怒田）			関係市町村	御殿場市		
事業採択年度	平成22年度		計画期間	平成22年度～令和2年度			
用地着手年度	平成24年度		工事着手年度	平成27年度			
再評価理由	事業再評価(H26)後5年間が経過した時点で継続中						
全体事業費	百万円	投資状況 (百万円)	～H29年度	H30年度	R1年度見込	計	
	4,050		2,443	782	382	3,607	
事業概要	<p>(1) 事業目的 (一) 仁杉柴怒田線は、現在整備が進められている新東名高速道路の（仮称）御殿場インターチェンジと国道138号を経由し、御殿場市街地を結ぶ新設道路であり、新東名高速道路へのアクセスや地域内道路網の一翼を担う道路として整備を進めているものである。 交差する国道138号（御殿場市水土野）の現況交通量は17,885台/日（H27センサス）であるなど周辺の主要な交差点では慢性的な混雑が発生している状況であり、また通学路となっている市道を通学する児童が危険な歩行を余儀なくされているため、本路線の整備により円滑で安全な交通の確保を図るものである。</p> <p>(2) 事業内容 計画概要：延長1.7km 計画幅員 車道6.5m（全幅12.25m） ※ 都市計画決定25.0mのうち暫定2車線整備 本線0.8km ランプ部0.9km</p>						
【視点1】	<p>(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 御殿場市内の工業団地等の企業立地件数及び観光交流客数が増加している。さらに、新東名高速道路（仮称）御殿場インターチェンジ開通後は、物流や観光等を目的とした周辺地域の交通量増大が予想されることから、インターチェンジへのアクセス向上を図る必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成29年 板妻南工業団地造成完了【平成31年3月現在：全区画完売】 令和2年 新東名高速道路（仮称）御殿場インターチェンジ開通予定 令和2年 大規模商業施設（御殿場アウトレット）第4期増設完了予定 <p>(2) 事業の投資効果 現時点(R1)の分析結果： B/C=3.64 ・総便益(B) 153.64億円 走行時間短縮便益 131.95億円、走行経費減少便益 20.08億円、交通事故減少便益 1.61億円 ・総費用(C) 42.26億円 建設投資額 42.93億円、維持管理費 0.63億円、用地残存価値 1.08億円</p> <p>(3) 事業の進捗状況（R1年度末見込み） 【事業費】 89.1% 3,607百万円/4,050百万円 【用地費】 98.9% 48,237m²/48,777m² 【事業量】 0.0% 0m/1,700m（供用延長） 【工事費】 79.8% 1,711百万円/2,145百万円</p>						
事業の必要性	評価	継続が妥当・視点3による見直し後継続が妥当・継続は妥当ではない					
【視点2】 今後の事業の進捗の見込み	当該区間の用地取得率は本年度末に100%となる予定であり、地元との調整も順調に進んでいる。令和2年度に新東名高速道路御殿場ICの供用が予定されているため、アクセス道路である本路線の同時供用に向けて事業を進めていく。						
	評価	継続が妥当・視点3による見直し後継続が妥当・継続は妥当ではない					
【視点3】 新たなコスト削減・代替案立案等の可能性	可能な限り他現場の発生土を道路盛土へ流用するなど、引き続きコスト削減を図っていく。						
対応方針案	<p>(1) 対応方針案 本事業を（継続）・見直し後継続・中止）する。</p> <p>(2) 理由 本事業は、新東名高速道路や国道138号バイパス、国道469号バイパスとあわせて実施しており、供用により広域交通ネットワークの強化が図られるとともに産業活性化や観光振興の支援に寄与するものである。費用対効果も見込まれ、事業も順調に進んでいること、地元から早期完成を望む意見があることから、引き続き事業を継続していく。</p>						

一般県道 仁杉柴怒田線

(「費用便益分析マニュアル」国土交通省 道路局・都市局 平成30年2月)

総括表

I) 総便益 B	153.64 億円
総便益 = [評価期間内に当該路線を整備しなかった場合に発生する経費] － [評価期間内に当該路線を整備した場合に発生する経費]	
II) 総費用 C	42.26 億円
総費用 = [当該計画道路の建設投資額] + [当該計画道路の検討期間内に必要となる維持管理費]	
III) 費用便益比 B/C	3.64

I) 総便益Bの算出

①各種費用のH42^{※1}の便益

	走行時間費用 (億円/年)	走行費用 (億円/年)	交通事故損失額 (億円/年)	合計 (億円/年)
整備しなかった場合 A	1,731.72	414.66	46.68	2,193.06
整備した場合 B	1,724.92	413.63	46.60	2,185.15

便益	6.80	1.03	0.08	7.91
A - B	時間短縮便益	経費減少便益	事故減少便益	

- ・「時間便益」：道路整備による走行時間短縮を賃金率等で金銭評価
- ・「走行便益」：走行円滑化による燃費向上等に伴う走行経費節約を金銭評価
- ・「事故減少便益」：道路整備により交通事故件数が減少し事故の社会費用が減少する評価
- ・表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

※1 交通需要推計の適用年次

※2 事故減少便益は「費用便益分析マニュアル（国土交通省）」の算定式により算出しており、条件によってはマイナス値になることもあるが、交通事故増加に繋がるものではない。

②総便益の算出

供用後50年間を評価期間としているため基準年の年間経費に各年の割引率をかけ、便益を算出し、当該道路を整備しなかった場合とした場合の差を求め、総便益とする。

	走行時間短縮 便益(億円)	走行経費減少 便益(億円)	交通事故減少 便益(億円)	総費用 (億円)
総便益(R3～R52)	131.95	20.08	1.61	153.64 … B

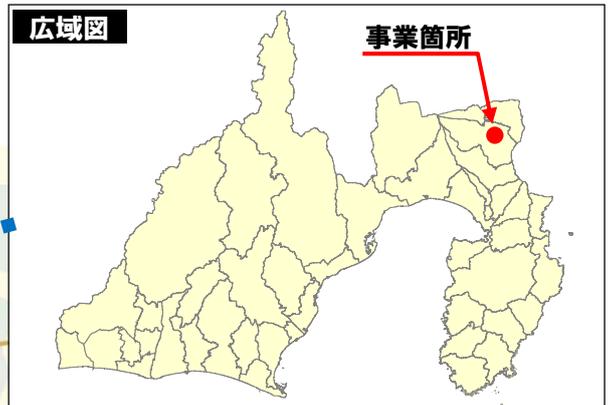
II) 総費用Cの算出

[総費用] = [建設投資額] + [維持管理費] - [用地費の残存価値]

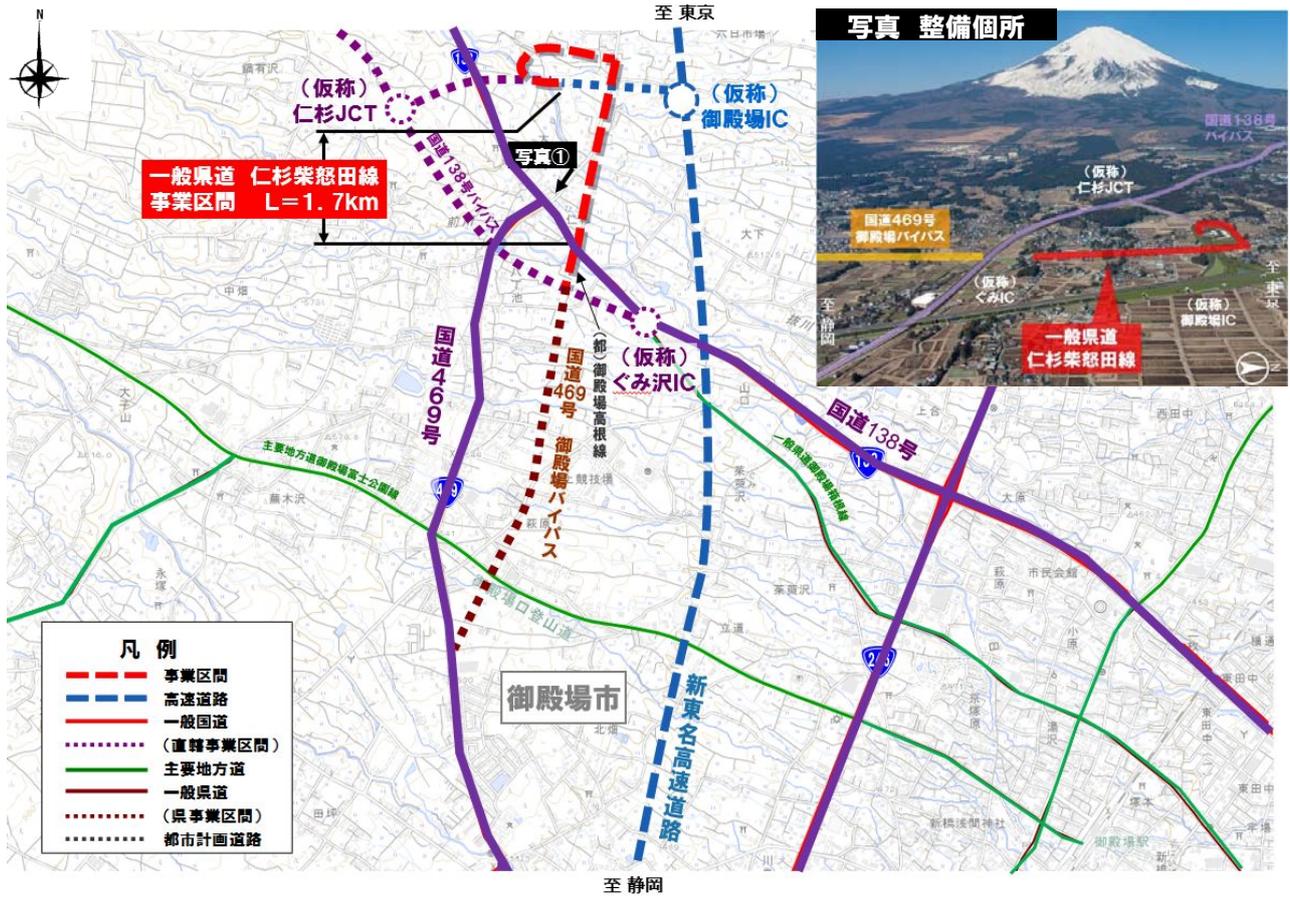
事業費 (億円)	建設投資額 (億円)	年間維持管理費用 (万円/年)	維持管理費 (億円)	用地残存価値 (億円)	総費用 (億円)
41.63	42.93	329.73	0.63	1.08	42.26 … C

- ・「建設投資額」：建設費用を算出基準年次の価値で評価するために各年々次ごとに割引率をかけ、合計したもの。
- ・「維持管理費」：整備延長に対する年間維持管理費用に割引率をかけ、供用後50年間を合計したもの。
- ・「用地費の残存価値」：検討期間後の残存価値を現在価値化したもの。
- ・表示桁数の関係で、計算値と一致しないことがある。

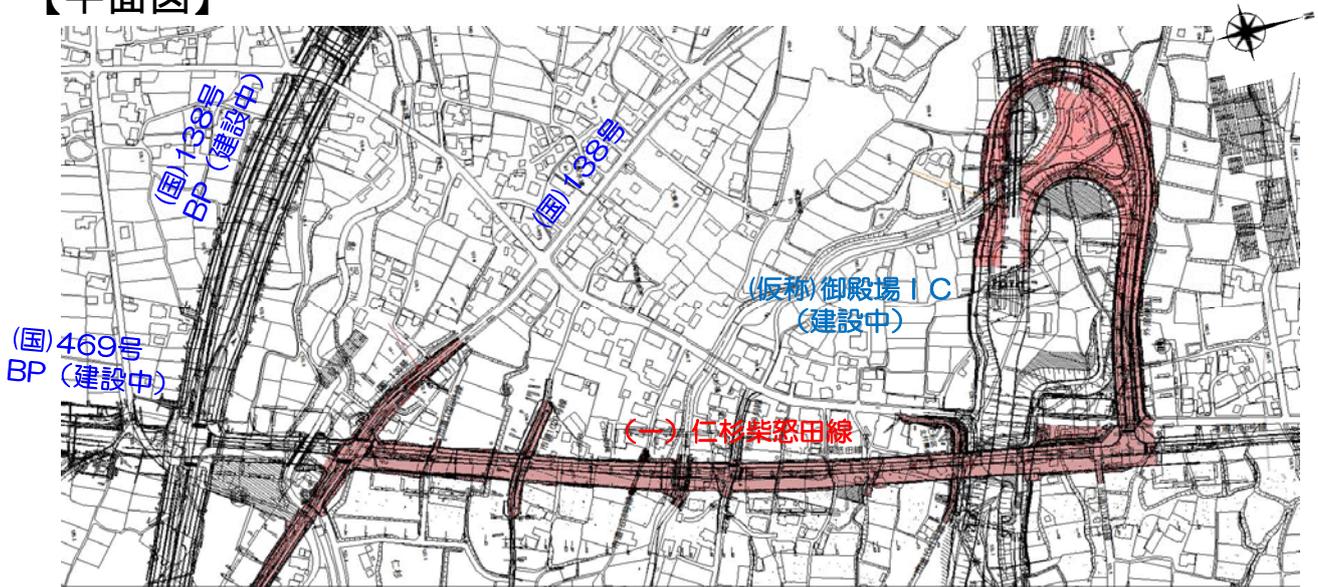
位置図



計画図



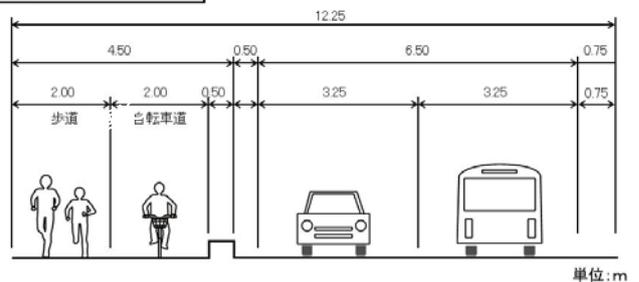
【平面図】



【事業概要】

整備延長 : L = 1.7 km
 規格 : 第3種第2級
 設計速度 : 60 km/h
 幅員 : 車道W = 6.5 m
 全幅W = 12.25 m
 (暫定2車線整備)

標準横断面図(暫定形)



■ 整備効果

【安全で円滑な交通の確保】

周辺地域の状況

- ・ 新東名高速道路の供用により新たなICに近接する当地域への大型車増の懸念
- ・ 現道（市道）は御殿場小学校の通学路であるが路肩が狭隘で危険

期待される整備効果

- ・ 供用により市道から交通転換が図られ、交通の円滑化と安全な歩行が確保

■ 現道における通学時の状況（周辺市道）

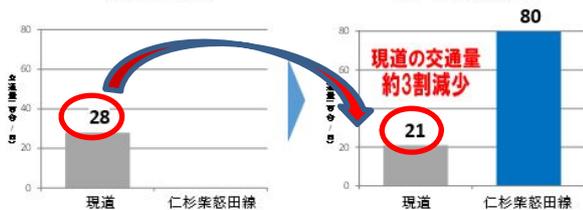


■ 交通量の変化

(一) 仁杉柴慈田線周辺の全車交通量

【H22 現況】

【H42 整備あり】



※児童通行箇所：御殿場中学校より情報提供

至 静岡

【観光の振興】

周辺地域の状況

- ・ 御殿場市は観光交流人口が増加傾向であり、近隣商業施設が拡張整備中
- ・ 市内観光地と新東名高速道路間の円滑な移動に寄与し、観光振興を支援

■ 御殿場市内の観光周遊ルートの形成



写真：「御殿場市観光戦略プラン（平成28年度～平成32年度）」
（H28.3 御殿場市）より主要施設を引用

■ 御殿場市の観光交流客数の推移



出典：「平成29年度静岡県観光交流の動向」静岡県文化・観光部観光交流局 観光政策課

■ 大規模商業施設の拡張計画



写真・計画概要：H28.9.7報道資料【三菱地所・サイモン（株）、小田急電鉄（株）】より引用

■整備効果

【産業の活性化】

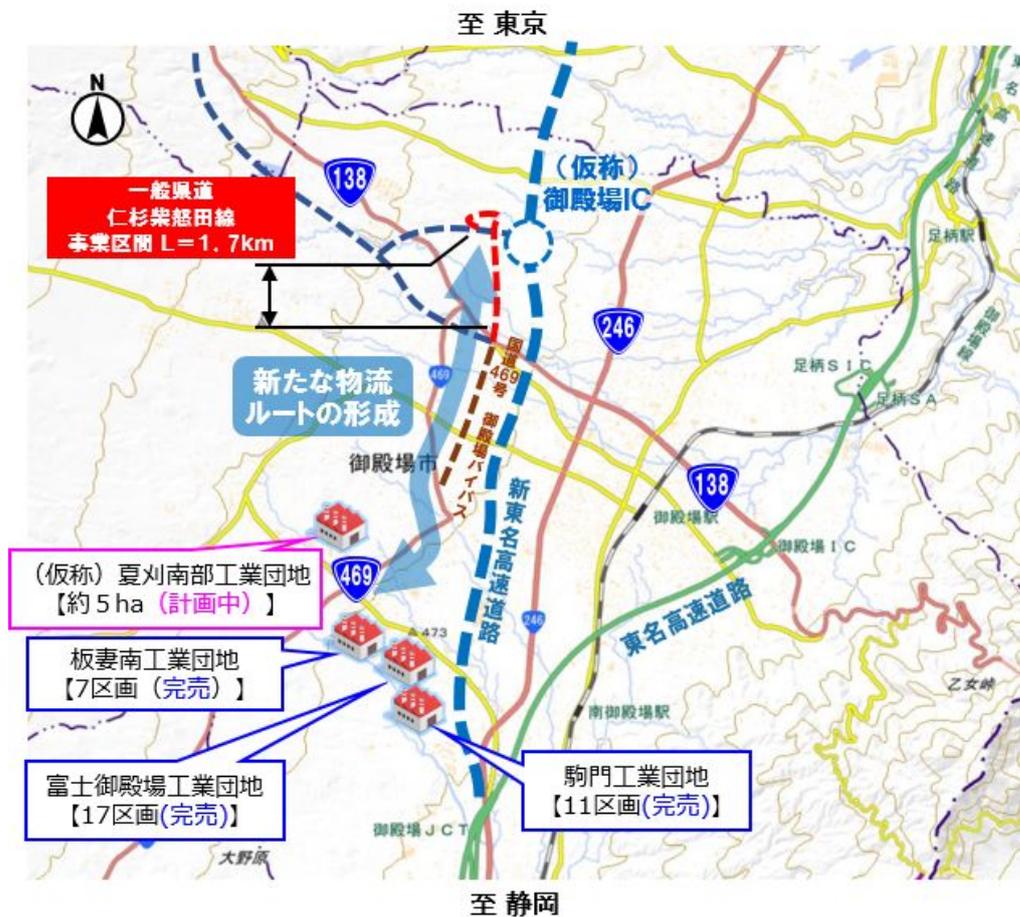
周辺地域の状況

- ・事業個所周辺は新東名高速道路の開通を見越して、工業団地が立地
- ・区画が完売している団地も多く、企業立地の需要が高まっている。
- ・新東名高速道路、国道138号BP、国道469号BP等が整備中

期待される整備効果

- ・新東名高速道路を中心とした広域交通のネットワークが強化され、企業立地の需要が更に高まるなど、周辺地域の産業の活性化が期待

■御殿場IC周辺の工業団地立地状況



■御殿場市の工業団地入居決定面積推移



■板妻南工業団地の進出企業



出典: 広報ごてんば (H29.2.20号)