

# 富士市の都市内幹線道路整備に関するプログラム

平成27年2月

富士市 建設部 街路整備課

# 目 次

1. 都市内幹線道路整備に関するプログラムの策定にあたって	1
1-1 都市内幹線道路整備プログラムとは	1
1-2 道路整備プログラムの目的	1
1-3 策定の経緯と見直しの必要性	1
2. 都市内幹線道路の整備状況	2
2-1 道路整備プログラムの進捗状況	2
2-2 都市計画道路の整備状況	3
3. 道路交通の課題及び道路整備の方針	4
3-1 富士市の道路交通の課題	4
(1) 自動車交通の円滑な走行性の確保	4
(2) 広域連携を担う高速道路 IC へのアクセス向上	5
(3) 新たな都市構造と統合した交通体系の構築	5
(4) 中心市街地へのアクセス及び市街地内のネットワーク性向上	5
(5) 安全な暮らしを支える交通体系の確保	5
(6) ゆとりある快適な交通環境の創出	5
3-2 富士市の道路整備の方針	6
(1) 第五次富士市総合計画	6
(2) 富士市都市計画マスタープラン	7
(3) その他主な計画	8
4. 整備優先順位の検討手法	9
4-1 検討ステップ	9
4-2 路線の重要度評価（一次設定）	10
(1) 都市内幹線道路の機能に関する評価	11
(2) 推進している計画に関する評価	12
(3) 市民のニーズに関する評価	13
4-3 整備時期の検討（最終設定）	14
5. 道路整備プログラム	15
5-1 道路整備プログラム	15
5-2 優先的に整備する区間の要旨	18
用語集	21

# 1. 都市内幹線道路整備に関するプログラムの策定にあたって

## 1-1 都市内幹線道路整備プログラムとは

都市内幹線道路整備プログラム（以下、道路整備プログラムという。）は、都市計画やまちづくりの根幹となる都市内幹線道路<sup>\*1</sup>の整備を計画的に進めていくため、上位計画等との整合性を図りながら、施策に合致する早期事業化路線を都市内幹線道路から選定し、概ね 10 年間の事業着手の予定時期を示すものです。

## 1-2 道路整備プログラムの目的

都市計画道路<sup>\*2</sup>に関する情報は、都市計画決定や事業認可<sup>\*3</sup>の手続によって市民に周知を図ってきましたが、都市計画決定後、事業着手までに数十年を要する場合もあり、事業着手時の混乱要因にもなっています。また、都市計画道路以外の都市内幹線道路についても整備の見通しが明確でないため、計画的な土地の利用を阻害する一因ともなっています。

このような状況を踏まえ、道路整備プログラムを策定・公表していくことで、市民のニーズに対応するとともに、「公共事業の実施過程の透明化」を図り、効果的で効率的な道づくりを推進することを目的とします。

## 1-3 策定の経緯と見直しの必要性

本市では、平成 19 年 6 月に「富士市の都市内幹線道路整備に関するプログラム」を策定・公表し、道路整備を進めてきました。

しかしながら、前回策定時から約 7 年が経過し、事業着手は概ね計画通り図られているものの、旧富士川町との合併や新東名高速道路の供用開始、都市計画道路の一部が廃止・変更されるなど、道路整備をとりまく社会情勢が大きく変化しています。

そのため、本市では、最新の上位計画などにに基づき、各路線の優先性を再度検討し、プログラムを見直すこととしました。

（道路整備プログラムは、今後も社会情勢、財政状況、事業の進捗などにより、適宜見直しを行います。）

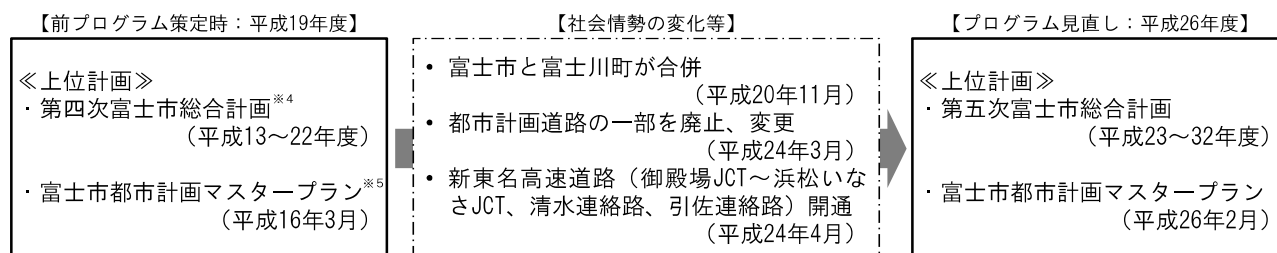


図 1-1 道路整備プログラム見直しの背景

## 2. 都市内幹線道路の整備状況

### 2-1 道路整備プログラムの進捗状況

本市では、平成 19 年度から既存の道路整備プログラムに基づいて、計画的に道路整備を行ってきました。短期整備区間（平成 23 年度までに事業着手予定）のほとんどが事業に着手しており、概ね計画通りに進んでいます。また、事業中であった路線についても、多くの区間で事業が完了しています。

表 2-1 既存の道路整備プログラムの進捗状況

区間番号	路線名	区間	設計概要 延長L・幅員W	完了(◎) 着手(○) 未着手(—)
<b>事業中（計画策定時）</b>				
1	藤間前田線	前田～高島	L=1,600m・W=26m	○
2	富士川雁堤線	上町～木島	L=1,400m・W=12.5～14m	○
3	津田蓼原線	藤間	L=290m・W=16m	◎
4	臨港富士線	依田原町2	L=149m・W=18m	◎
5	依田原国道線	依田原町1～2	L=225m・W=12～15m	◎
6	左富士臨港線	宇東川1～2	L=415m・W=16m	◎
7	本市場大渕線	田端町～上田端	L=830m・W=25m	○
8	本市場大渕線	傘木北～三ツ倉町	L=794m・W=25～27m	○
9	中島林町線	富士中島上～浦町	L=438m・W=18～19m	◎
10	五味島岩本線	四ツ家	L=366m・W=18～19m	○
11	富士鷹岡線	富士中島上	L=200m・W=11～15m	◎
12	田子浦鷹岡線	四ツ家～滝戸	L=717m・W=18m	◎
13	旭町富士宮線バイパス	滝戸～旭町	L=860m・W=16m	◎
14	五味島岩本線	四ツ家～上町	L=450m・W=18m	○
15	天間清水久保2号線	天間東～久沢東	L=1,750m・W=11m	○
16	一色久沢線	久沢北～末広町	L=2,000m・W=11m	◎
17	富士インター線	末広町	L=540m・W=25m	◎
18	厚原込野16号線	末広町～一色	L=3,610m・W=11m	◎
19	一色小沢3号線	若松町～神戸1	L=1,196m・W=16m	○
20	今宮バイパス	一色～今宮	L=1,632m・W=16m	○
21	間門上ノ山1号線	神戸1～間門町	L=1,423m・W=12m	◎
22	漁港富士川口線	中丸浜～新浜	L=600m・W=12m	○
<b>短期（平成23年度までに事業着手予定）</b>				
23	本市場大渕線	青葉町～田端町	L=573m・W=23～26m	○
24	本市場大渕線	傘木～傘木北	L=600m・W=25m	○
25	末広線	三ツ倉町～末広町	L=250m・W=18～19m	—
26	中野東三ツ倉14号線	三ツ倉町	L=150m・W=17m	○
27	弥生線	田端町	L=200m・W=12～15m	○
28	左富士臨港線	広見町5～荻ノ原	L=430m・W=16m	○
29	富士富士宮由比線	富士岡入町～間門町	L=700m・W=16m	○
<b>中期（平成28年度までに事業着手予定）</b>				
30	左富士臨港線	荻ノ原～一色	L=480m・W=16m	○
31	左富士臨港線	新橋	L=810m・W=16m	—
32	中島林町線	浦町	L=345m・W=18m	—
33	五味島岩本線	四ツ家～浦町	L=390m・W=18m	—

(平成 25 年度末)



図 2-1 既存の道路整備プログラム総括図(平成19年6月策定)

## 2-2 都市計画道路の整備状況

平成25年度末現在、本市の都市計画道路の整備状況は、決定延長207.8km(75路線)のうち、52.8%(109.7km)が整備済みとなっています。

表 2-2 都市計画道路の整備状況

路線数	75路線
総延長	207.8km
整備済延長	109.7km
整備率	52.8%

(平成25年度末)

### 3. 道路交通の課題及び道路整備の方針

#### 3-1 富士市の道路交通の課題

##### (1) 自動車交通の円滑な走行性の確保

###### ①高い自動車分担率

本市は、全国や地方都市圏と比較して自動車の分担率\*6が70%以上と高く、自動車に大きく依存した都市であると言えます。そのため、都市活力を支える交通として、自動車交通の円滑な走行確保に向けた対応が望まれます。



出典) パーソントリップ調査等

図 3-1 代表交通手段分担率

###### ②幹線道路の渋滞

市街地を横断する国道1号や、(県)富士由比線(旧国道1号)の富士川橋、富士見大通り(田子浦伝法線)等では渋滞がみられ、自動車交通の需要に対応できる交通体系の構築が望まれます。



主要交差点名	
②②	和田町
②③	新国道踏切(岳南鉄道・岳南線)

区間名	箇所名
20 国道139号～富士由比線 (富士市伝法付近～富士市高島付近)	149 錦町北
	150 富士IC
	151 伝法沢
21 田子浦港富士インター線 (富士市富士IC付近～富士市高島付近)	150 富士IC
	152 中村町
22 田子浦港富士インター線～市道(富士見大通り) (富士市富士IC付近～富士市蓼原付近)	150 富士IC
	152 中村町
	153 蓼原
23 国道1号 (富士市蓮沼付近～富士市早川付近)	154 蓮沼
	155 中之浦
	156 宮島東
	157 早川
	158 宮島東
24 鷹岡富士停車場線～富士停車場線 (富士市宮島東付近～富士市富士本町付近)	156 宮島東
	158 富士本町
25 富士由比線 (富士市橋下付近～富士市富士川橋西付近)	159 橋下
	160 富士川橋西

出典) 静岡県道路交通渋滞対策推進協議会「地域の主要渋滞箇所」(H25.1)より抜粋

図 3-2 主要な渋滞箇所(富士エリア)



## (2) 広域連携を担う高速道路 IC へのアクセス向上

本市は、国土レベルの交通軸である新東名高速道路や東名高速道路を有しており、これらの広域交通ネットワーク<sup>\*7</sup>を活用し、他都市圏との連携等を強化していく必要があります。そのため、広域的な移動を行う上での玄関口となる、高速道路 IC へのアクセス性向上を図っていくことが望まれます。

## (3) 新たな都市構造と整合した交通体系の構築

新富士駅南地区や神戸、第二東名 IC 周辺地区での土地区画整理事業<sup>\*8</sup>など、新たな都市構造と整合した交通体系の構築が望まれます。

## (4) 中心市街地へのアクセス及び市街地内のネットワーク性向上

本市は、低密度な市街地の拡大に伴い、中心市街地帯では人口が減少しており、中心市街地の空洞化が見られることから、これらの中心市街地の空洞化を抑制し、活性化に資する交通体系が望まれます。

また、富士駅周辺、吉原中央駅周辺等の交通の集中する地域において、円滑な走行が確保できるような対応が望まれます。

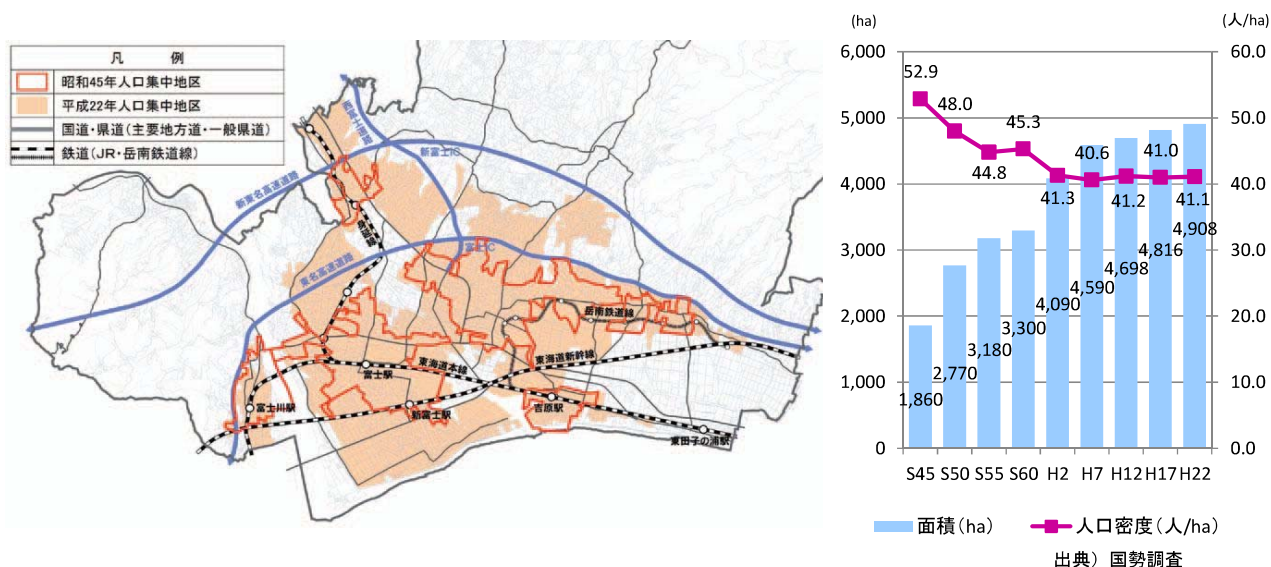


図 3-3 富士市におけるD I D<sup>\*9</sup>の推移(面積及び人口密度)

## (5) 安全な暮らしを支える交通体系の確保

南海トラフ巨大地震の発生や、近年多発している局地的な豪雨等の災害に備え、災害時における防災拠点へのアクセスや、緊急輸送ネットワーク<sup>\*10</sup>の確保、延焼抑制に向けた都市計画道路の整備等、都市交通の視点からも防災対策に取り組んでいくことが望まれます。

## (6) ゆとりある快適な交通環境の創出

本市では都心部付近に大規模工場が立地することなどから、市街地内においても大型車混入率の高い路線が多くみられ、安全で快適な交通環境の創出が望まれます。また、バリアフリー<sup>\*11</sup>の推進等により、誰もが利用しやすい、ゆとりある快適な交通環境を創出することが望まれます。

### 3-2 富士市の道路整備の方針

富士市では、道路交通が抱える様々な課題に対し、まちづくりの上位計画である「総合計画」、「都市計画マスタープラン」等において道路整備の方針が示されています。

本プログラムでは、これら上位計画等の方針を踏まえ、“道路の都市構造上の位置づけ”“道路混雑の緩和等の現況の交通課題への対応”“現在進められている計画の支援”“他事業との調整”を考慮した上でプログラムを見直します。

上位計画等における道路の整備方針に関する概要を以下に示します。

#### (1) 第五次富士市総合計画

第五次富士市総合計画（2011~2020）では、めざす都市像として「富士山のふもと しあわせを実感できるまち ふじ」を掲げており、道路整備にあたっては、交通の結節・連携機能の強化や、計画的な幹線道路<sup>\*12</sup>整備、歩行者・自転車・公共交通が主役となった「歩いて暮らせるまち」、美しい景観の形成等が基本方針として示されています。

表 3-1 基本計画

【利用区分ごとの土地利用の基本方向<道路>】	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般道路については、立地優位性の向上、防災機能の充実、子育てがしやすく高齢者がくらしやすいまちの実現、中心部の拠点性の充実等を図るため、必要な用地を確保し、適切な管理と整備を推進</li> <li>・整備にあたっては道路の安全性・快適性の向上及び生活環境の保全、道路景観の向上や公共交通ネットワークの形成など多面的な機能の発揮に配慮</li> </ul>	
【施策の体系<都市基盤>】「人にやさしい便利で快適なまち」 道路・交通 ～だれもが、どこへでも、自由に移動できるまち～	
人にやさしい道路整備の推進	幹線道路の整備 生活道路の充実 快適な道路環境の整備・保全
公共交通の再生・振興	公共交通ネットワークの充実 公共交通の維持・存続 公共交通の利用促進
環境にやさしい移動手段の利用促進	快適な歩行空間の整備 自転車利用環境の形成



## (2) 富士市都市計画マスタープラン

富士市都市計画マスタープランでは、道路交通体系の整備方針として、将来の都市構造、土地利用及び交通需要に基づいて適切に配置し、自動車・自転車・歩行者の安全・円滑な交通環境等に寄与する整備を推進することとしています。

表 3-2 道路交通体系の整備方針

【都市交通の基本的な考え方】	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・過度に自動車に依存しない都市交通体系の構築</li> <li>・誰にでも安全・安心・快適に利用できる都市交通体系の構築</li> </ul>	
高規格幹線道路	・国土軸を形成する東名高速道路及び新東名高速道路については、適正な維持管理に努めます。
主要幹線道路	・隣接都市との円滑な移動を可能にする骨格的な幹線道路の整備を推進するとともに、適正な維持管理に努めます。
幹線道路	・主要幹線道路※13を補完し、隣接都市及び市内の円滑な移動を可能にする都市計画道路等の幹線道路の整備を推進するとともに、適正な維持管理に努めます。
補助幹線道路	・幹線道路を補完し、市内の円滑な移動を可能にする都市計画道路等の補助幹線道路※14の整備を推進するとともに、適正な維持管理に努めます。
生活道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活の利便性や、災害時の安全性を向上させる生活道路の整備を推進します。</li> <li>・消防・救急活動の円滑化や、日照、通風の確保といった住環境の改善のため、市民の理解と協力を得て、狭あい道路の拡幅整備を推進します。</li> </ul>

〈都市交通の基本方針図〉



図 3-4 都市交通の基本方針図

(3) その他主な計画

富士市では、前記の2つの計画以外にも、以下のような計画を策定しており、道路整備等に関する方針が示されています。

表 3-3 その他主な計画における道路整備等に関する方針

分類	計画名	概要
総合的な計画	岳南広域都市計画 都市計画区域の整備、開発、 保全の方針	・将来の交通需要に対応するため、幹線となる道路等を配置することにより、他都市との連携強化(広域連携軸)や、地域間の交通を集約する地域連携軸、区域内の拠点や地区間を連絡する地区連携軸の形成等が主要な施設の配置方針として示されています。
	岳南都市圏 <sup>※15</sup> パーソントリップ調査 <sup>※16</sup> (総合都市交通計画)	・長期計画として、広域連携軸、地域連携軸、地区連携軸を位置付け、スムーズな連携を支援する幹線交通軸の形成等を目指しています。
	富士市総合都市交通戦略 <sup>※17</sup>	・まちづくりの目標達成に向けた根幹的な施策のひとつに「都市交通施策」を掲げており、道路混雑区間延長の減少等を指標とし、都市計画道路などの整備等を取り組みメニューとしています。
バリアフリーに関する計画	新富士駅周辺地区交通 バリアフリー基本構想	・「誰もが安全安心・自由快適に移動できるまちづくりの推進」を目標に、移動円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に推進すべき地区として、新富士駅周辺を重点整備地区に設定しています。
	吉原駅・吉原本町駅周辺地区 バリアフリー基本構想	・「中心市街地活性化に寄与するバリアフリー化事業推進」等を基本方針とし、重点整備地区である吉原本町駅周辺を高齢者・障害者を始めとする多くの来街者が安全・快適に往来できる市街地空間の創出を目指しています。
	富士駅周辺地区 バリアフリー基本構想	・基本方針として「一体的なまちづくりに寄与するバリアフリー化」を掲げ、重点整備地区である富士駅南北の分け目のない一体となったまちづくりの実現を目指しています。
その他主な計画	富士市地域防災計画	・緊急輸送路として市の指定したルート及び代替道路について、人員・物資の輸送に支障のないように整備するとしています。
	富士市景観形成基本計画	・「まちのシンボルづくり」、「活気ある景観づくり」等を景観形成の方針として掲げ、景観重要公共施設候補を位置付けています。
	富士市自転車利用総合計画	・自転車走行空間を整備し、歩行者や自転車利用者の安心・安全で快適な通行の確保を図るため、自転車基幹ネットワーク <sup>※18</sup> を構築すること等を自転車利用ビジョンとして掲げています。
	富士市バス路線再編計画	・「ネットワークの形成」、「サービス水準の確保」、「わかりやすさの向上」を基本方針とし、ネットワーク再編や機能分類等によりバスの円滑な走行を目指しています。
	内陸のフロンティアを拓く取組 (総合特区)	・「新富士IC周辺における物流産業の集積と観光拠点の創出」として、新富士IC周辺物流拠点創出事業や観光拠点整備事業が示されています。
	静岡県道路交通渋滞対策推進 協議会「地域の主要渋滞箇所」 <sup>※19</sup>	・協議会での検討やパブリックコメントの実施により、地域全体として実感している渋滞箇所を選定しています。

## 4. 整備優先順位の検討手法

### 4-1 検討ステップ

道路整備プログラムは、以下の2ステップで検討します。

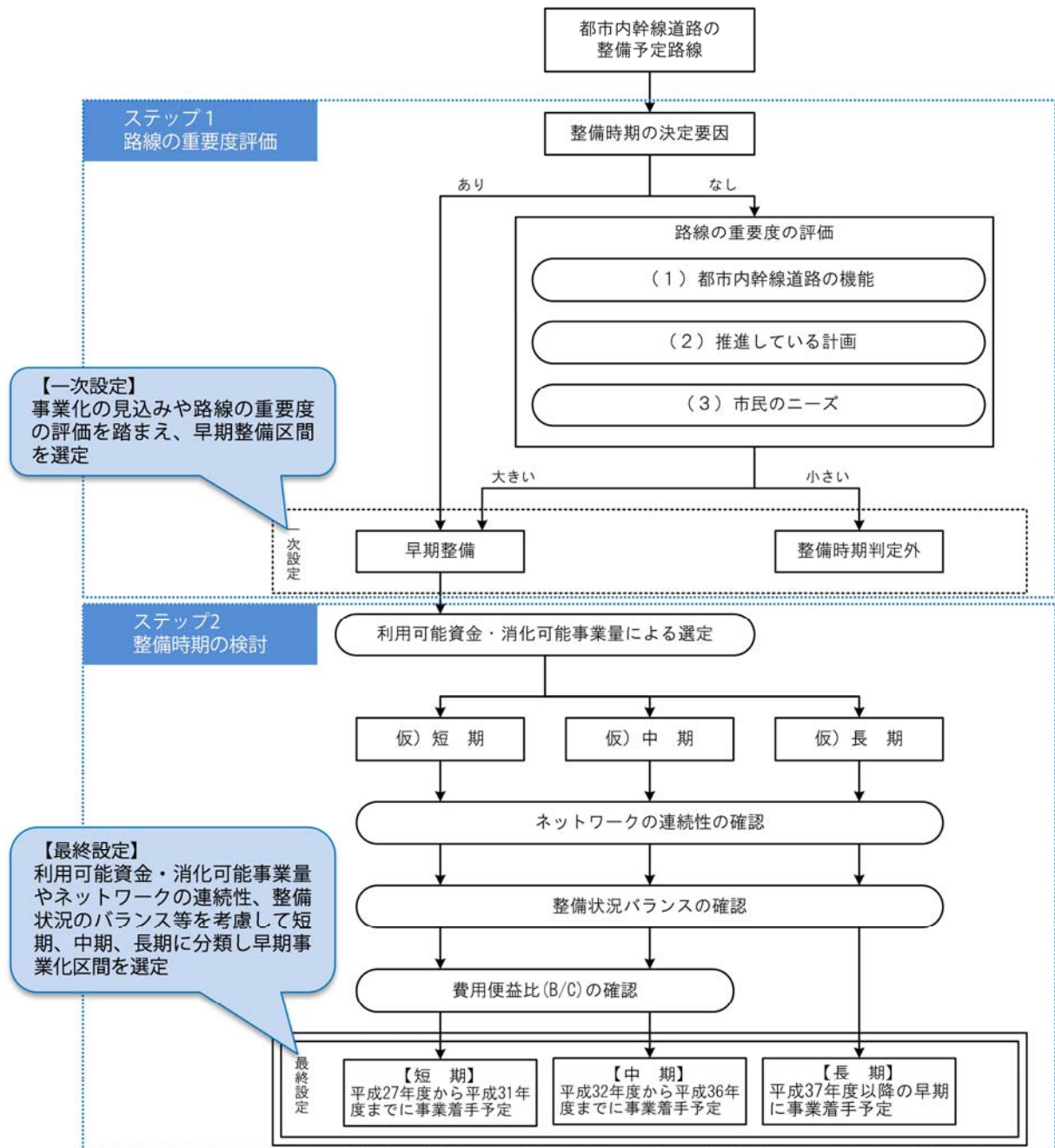


図 4-1 道路整備プログラムの検討ステップ

#### ●整備時期を設定する路線（一次設定、最終設定）について

都市内幹線道路のうち整備予定のある路線（都市計画道路など）とし、概ね新東名高速道路周辺地域以南を対象とします。ただし、概成済<sup>※20</sup>、事業中路線は対象外とします。

また、施工中の区画整理事業区域内にある都市内幹線道路は、その事業の整備時期の影響を受けるため、本プログラムの対象外とします。

## 4-2 路線の重要度評価（一次設定）

路線の重要度を評価し、早期に整備すべき区間を選定します。ただし、既計画に位置付けがあるなど、整備時期の決定要因がある路線（都市計画道路も含む）は早期整備とします。

評価は、（１）都市内幹線道路の機能、（２）推進している計画、（３）市民のニーズの３つの視点から行います。

それぞれの視点で評価項目を設定して評価を行い、重要度の高い路線を選定します。

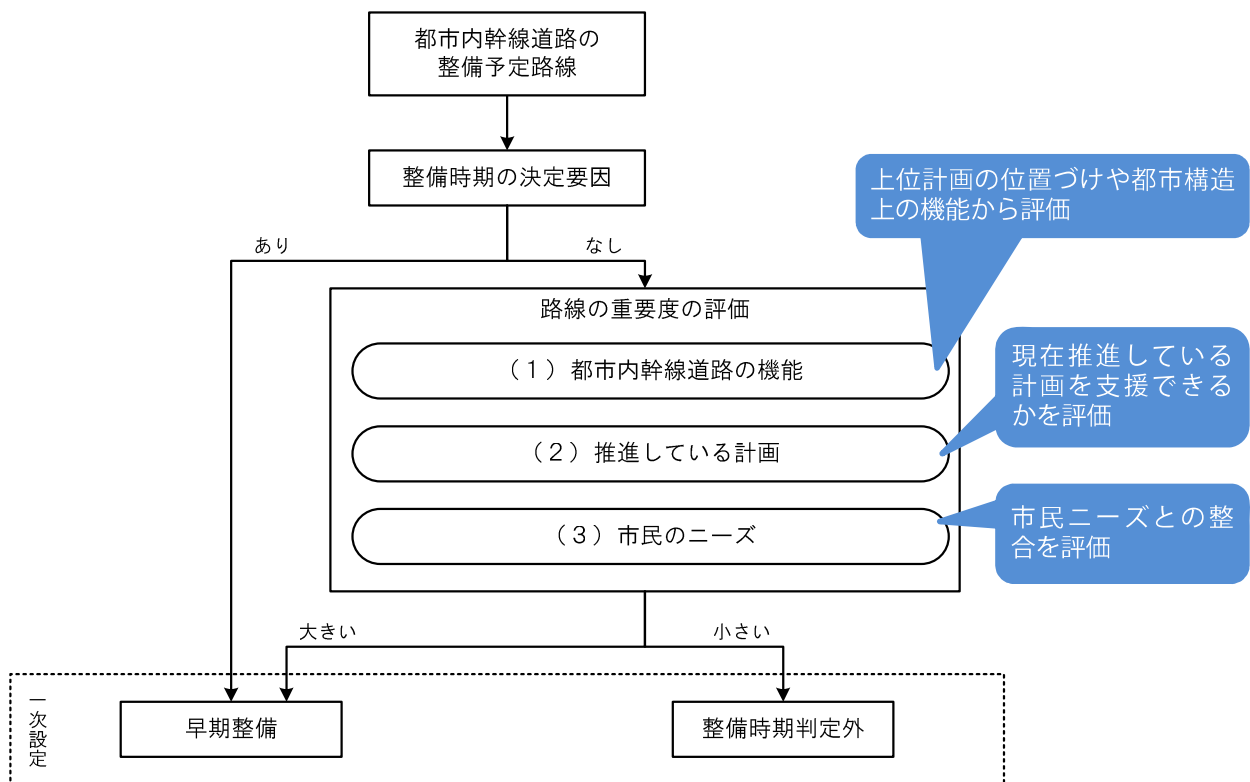


図 4-2 路線の重要度評価の流れ

(1) 都市内幹線道路の機能に関する評価

都市内幹線道路の機能に関する評価では、都市計画マスタープランなどの上位計画等で都市構造上の位置づけのある道路の整備優先性が高いものとして評価します。

評価項目は、「交通機能」、「都市構造上の機能」、「防災・環境保全機能」の視点より、以下に示す6項目(①～⑥)を設定し、評価対象区間の該当状況に応じて評価を行います。

表 4-1 都市内幹線道路の機能に関する評価指標

視点	評価項目	内容・考え方	該当の条件・評価方法	
交通機能	①自動車交通の骨格形成	主要幹線道路	都市間や通過交通等の比較的長いトリップの交通を、大量に処理するため、高水準の規格を備え、高い交通容量を有する道路。	富士市都市計画マスタープランの都市交通の基本方針において、「主要幹線道路」、又は「幹線道路」、又は「補助幹線道路」に位置づけられている道路。
		幹線道路	主要幹線道路及び主要交通発生源を有機的に結び、都市全体に網状に配置され、都市の骨格及び近隣住区を形成し、比較的高水準の規格を備えた道路。	
		補助幹線道路	近隣住区と幹線道路とを結ぶ集散道路であり、近隣住区内での幹線としての機能を有する道路。	
	②歩行者・自転車交通の骨格形成	歩行者・自転車通行量の多い道路	歩行者や自転車に多く利用される道路、又は多くの利用が想定される地区内の道路。	
都市構造上の機能	③都市間連携軸の形成	広域連携軸	広域的な交通を処理し、都市外の主要拠点との交流・連携を促進する道路。	岳南PT調査の骨格道路網の整備に関する考え方において、「広域連携軸」、又は「地域連携軸」として位置付けられている道路。
		地域連携軸	岳南都市圏内の主要な拠点間を連絡する道路。	
	④都市内連携軸の形成	地区連携軸	各地区間の交通を集約して処理し、拠点や地区間を連絡する道路。交通機能だけでなく沿道アクセス等にも配慮した道路。	岳南PT調査の骨格道路網の整備に関する考え方において、「地区連携軸」として位置付けられている道路。
防災・環境保全機能	⑤災害救助活動の支援	1次緊急輸送路	高規格幹線道路、一般国道等の広域的な重要路線及びアクセス道路で輸送の骨格をなす道路。	富士市緊急輸送路において、「1次緊急輸送路」、又は「2次緊急輸送路」、又は「3次緊急輸送路」に位置づけられている道路。
		2次緊急輸送路	1次ルートと市役所及び重要な拠点を結ぶ道路。	
		3次緊急輸送路	1次、2次ルートと市役所と防災拠点を結ぶ道路及びその他の道路。	
	⑥景観の保全	景観重要公共施設(道路)	市内の景観の骨格を担う重要な道路。	富士市景観形成基本計画において「景観重要公共施設候補(道路)」として位置付けられている道路。

(2) 推進している計画に関する評価

計画推進の視点に関する評価では、富士市の推進する計画等で位置づけのある道路は整備優先性が高いものとして評価します。

富士市の推進する6つの計画等の中から、道路整備に関するものとして以下の4項目(7～10)を評価項目として設定し、評価対象区間の該当状況に応じて評価を行います。

表 4-2 現在推進している計画や今後推進していく計画に関する評価指標

視点	評価項目	内容・考え方	該当の条件・評価方法	
推進している計画	⑦自動車交通の円滑化	渋滞緩和対策等、自動車交通の円滑化に向けて整備を推進している道路。	富士市総合都市交通戦略において、都市計画道路の整備に関する取り組みメニューに該当する道路。	
	⑧自転車の利用促進	自転車の基幹ネットワークの構築を目指している路線。	富士市自転車利用総合計画において、自転車基幹ネットワークに位置づけられている道路。	
	⑨公共交通の支援	幹線となるバス路線	バスの円滑な走行を支援できる道路。	富士市バス路線再編計画において、「幹線」「準幹線」に分類されたバス路線、及びこれらに並行してバスの円滑な走行を支援できると考えられる路線。
		駅周辺における重点整備地区内の道路	誰もが利用しやすい環境づくりを目指す道路。	バリアフリー基本構想(新富士駅周辺地区、吉原駅・吉原本町駅周辺地区、富士駅周辺地区)における重点整備地区に該当する道路。
⑩プロジェクトの推進	拠点開発等のプロジェクトを支援する道路。	内陸のフロンティアを拓く取り組みにおいて、物流産業の集積と観光拠点の創出を推進している新富士 IC 周辺地域に位置する道路、及び新富士 IC 周辺地区と主要幹線道路を結ぶ道路。		

### (3) 市民のニーズに関する評価

市民のニーズに関する評価では、「富士市都市計画マスタープラン」において実施した市民意向調査結果（平成 24 年 3 月）を参考に、最も市民ニーズの大きい“渋滞”に着目して評価を行います。

現状の渋滞箇所や、事業中路線の整備後に残存すると考えられる渋滞箇所に対して、以下の項目（⑪）を評価項目として設定し、渋滞の緩和に資すると考えられる道路を、整備優先性が高いものとして評価を行います。

#### ■あなたが住まいの地区の「道路・交通環境」についての重要な取り組み

##### 〈単純集計結果〉

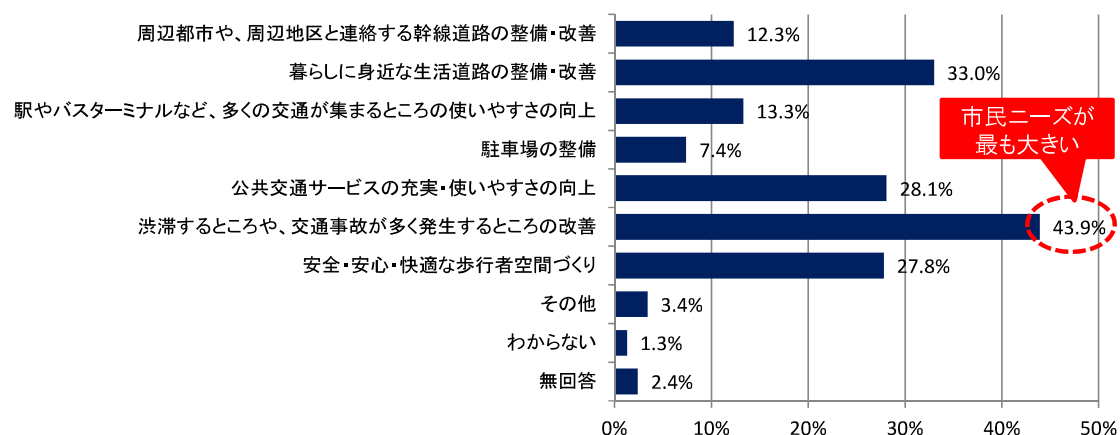


図 4-3 市民意向調査結果

出典) 富士市都市計画マスタープラン—市民意向調査結果について—（平成 24 年 3 月）

表 4-3 市民のニーズや地域課題に関する評価指標

視点	評価項目	内容・考え方	該当の条件・評価方法
市民ニーズ（渋滞緩和）	⑪ 渋滞緩和	現状の渋滞緩和	静岡県道路交通渋滞対策推進協議会において、地域の主要渋滞箇所（富士市内）に指定された箇所の渋滞緩和に資すると考えられる道路。
	事業中路線整備後の渋滞緩和	現在事業中の路線が整備した後の残存する渋滞に対して、渋滞緩和に資すると考えられる路線。	事業中路線整備後の道路ネットワークを用いて、将来交通量推計※22を行うことで事業中路線整備後の渋滞状況を予測し、渋滞緩和に資すると考えられる路線。



### 4-3 整備時期の検討（最終設定）

早期整備区間について、利用可能な資金による選定やネットワークとしての連続性の確認等により、整備時期を検討します。

整備時期は、短期（平成27年度から平成31年度までに事業着手予定）、中期（平成32年度から平成36年度までに事業着手予定）、長期（平成37年度以降の早期に事業着手予定）の3分類とします。

#### ①利用可能資金・消化可能事業量による選定

近年の富士市における幹線道路整備事業費の実績を参考に、各整備時期において投資できる資金の目安を設定し、路線の重要度評価の結果をもとに短期・中期・長期に分類（仮設定）します。

#### ②ネットワークの連続性の確認

整備時期の仮設定結果を踏まえ、ネットワークとしての連続性（（仮）短期及び（仮）中期の整備だけではつながりがなく機能しない等）を確認し、必要に応じて区間ごとの整備時期を調整します。

#### ③整備状況バランスの確認

整備時期の仮設定結果を踏まえ、配分シミュレーション（将来交通量推計）を実施し、ネットワークとして大きな問題（特定区間に交通が集中する等）が生じないかを確認し、必要に応じて整備時期を調整します。

#### ④費用便益比（B/C）※23の確認

整備時期が短期・中期として分類された区間に対して、費用便益比を算出し整備の妥当性を確認します。

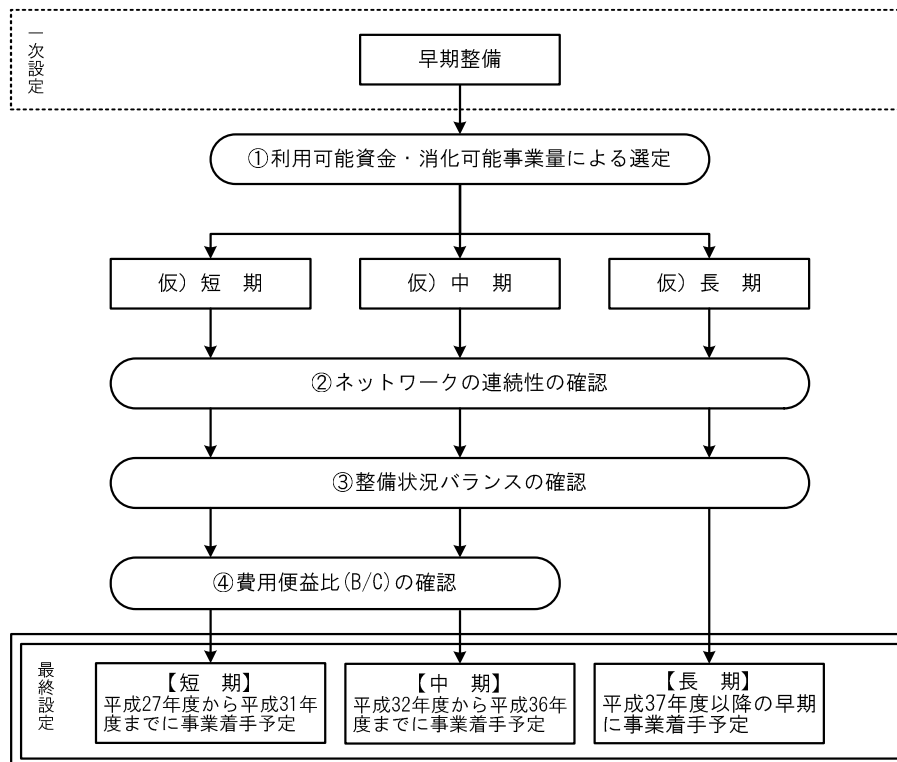


図 4-4 整備時期の検討の流れ

## 5. 道路整備プログラム

### 5-1 道路整備プログラム

路線の重要度評価結果、整備時期の検討結果を踏まえ、短期・中期・長期整備区間（最終設定）を以下の総括表、総括図の通り設定します。

表 5-1 道路整備プログラム総括表

区間 番号	路線名	区間	設計概要 延長L・幅員W	事業 主体	事業 時期
1	藤間前田線	前田～高島	L=1,600m・W=26m	国	事業中
2	富士川雁堤線	上町～木島	L=1,400m・W=12.5～14m	静岡県	事業中
3	本市場大淵線	田端町～上田端	L=830m・W=25m	静岡県	事業中
4	本市場大淵線	傘木北～三ツ倉町	L=794m・W=25～27m	富士市	事業中
5	五味島岩本線	富士中島上	L=366m・W=18～19m	富士市	事業中
6	五味島岩本線	四ツ家～上町	L=450m・W=18m	富士市	事業中
7	天間清水久保2号線	天間南～久沢東	L=1,750m・W=11m	富士市	事業中
8	一色小沢3号線	若松町1～神戸1	L=1,196m・W=16m	富士市	事業中
9	今宮バイパス	一色	L=512m・W=16m	静岡県	事業中
10	漁港富士川口線	中丸浜	L=600m・W=12m	富士市	事業中
11	本市場大淵線	青葉町～田端町	L=573m・W=23～26m	静岡県	事業中
12	本市場大淵線	傘木～傘木北	L=600m・W=25m	富士市	事業中
13	左富士臨港線	広見町5～荻ノ原	L=430m・W=16m	富士市	事業中
14	富士富士宮由比線	富士岡入町～東比奈町2	L=817m・W=9.75m	静岡県	事業中
15	左富士臨港線	荻ノ原～一色	L=480m・W=16m	富士市	事業中
16	新富士インター城山線	久沢北～穴原町1	L=1,500m・W=12m	富士市	事業中
17	富士駅南口田子浦線	上横割～水戸島下	L=290m・W=20m	富士市	事業中
18	鷹岡柚木線	上町	L=446m・W=12m	静岡県	事業中

区間 番号	路線名	区間	設計概要 延長L・幅員W	事業 主体	事業 時期
19	末広線	三ツ倉町～末広町	L=250m・W=18～19m	富士市	短期
20	中島林町線	浦町	L=345m・W=18m	富士市	短期
21	元吉原富士岡線	大野町	L=500m・W=16m	富士市	短期
22	鷹岡柚木線	瀬戸河原町	L=83m・W=12m	静岡県	短期
23	五味島岩本線	四ツ家	L=390m・W=18～19m	富士市	中期
24	本市場大淵線	片宿～厚原東1	L=325m・W=27m	富士市	中期
25	本市場大淵線	厚原東1～傘木	L=800m・W=25～27m	富士市	中期
26	左富士臨港線	傘木～厚原東3	L=370m・W=18～19m	富士市	中期
27	左富士臨港線	厚原東3	L=200m・W=18～19m	富士市	中期
28	左富士臨港線	新橋	L=810m・W=16m	富士市	中期
29	前田宮下線	水戸島下～森島	L=315m・W=15m	富士市	中期
30	五味島岩本線	四ツ家～浦町	L=540m・W=18～19m	富士市	長期
31	中島林町線	浦町～林町	L=525m・W=11m	富士市	長期
32	富士駅南口田子浦線	水戸島下	L=300m・W=20m	富士市	長期
33	左富士臨港線	依田橋町	L=420m・W=18m	富士市	長期
34	吉原勢子辻線	吉原本町2～和田町1	L=200m・W=16m	富士市	長期
35	漁港富士川口線	新浜	L=530m・W=12m	富士市	長期

短期：平成27年度から平成31年度までに事業着手予定

中期：平成32年度から平成36年度までに事業着手予定

長期：平成37年度以降の早期に事業着手予定



図 5-1 道路整備プログラム総括図

## 5-2 優先的に整備する区間の要旨

優先的に整備する区間の要旨を以下に示します。

[番号]路線名(区間)		[19] 末広線(三ツ倉町～末広町)	整備 時期	短期	事業 主体	市
一次 設定	整備時期の 決定要因	有 第五次富士市総合計画				
	路線の 重要度評価	決定要因のある路線は評価対象外				
最終 設定	要旨	本路線は、本市場大湊線を経由して、新富士IC周辺地区と東名、新東名高速道路及び中心市街地を結ぶ幹線道路です。接続先である本市場大湊線(区間番号4)が供用開始間近であることから、継続して事業化します。				

[番号]路線名(区間)		[20] 中島林町線(浦町)	整備 時期	短期	事業 主体	市
一次 設定	整備時期の 決定要因	有 第五次富士市総合計画				
	路線の 重要度評価	決定要因のある路線は評価対象外				
最終 設定	要旨	本路線は、中心市街地と西部地区とを結ぶ東西方向の幹線道路であり、新々富士川橋のアクセス道路にも位置付けられていることから、早期の整備が必要です。 JR身延線より東側の区間が完了したことから、引き続き本区間を事業化します。				

[番号]路線名(区間)		[21] 元吉原富士岡線(大野町)	整備 時期	短期	事業 主体	市
一次 設定	整備時期の 決定要因	有 第五次富士市総合計画				
	路線の 重要度評価	決定要因のある路線は評価対象外				
最終 設定	要旨	本路線は、東部地区を南北に結ぶ幹線道路であり、本区間内において予定されている水路改修事業と時期を合わせて事業化します。				

[番号]路線名(区間)		[22] 鷹岡柚木線(瀬戸河原町)	整備 時期	短期	事業 主体	県
一次 設定	整備時期の 決定要因	有 静岡県「ふじのくにの“みちづくり”」※24の前期計画				
	路線の 重要度評価	決定要因のある路線は評価対象外				
最終 設定	要旨	本路線は、西部地区を南北に結ぶ補助幹線道路であり、路線上に新々富士川橋東側の新設交差点が設置されます。事業区間が長い為、現在事業中の区間番号18と分割して事業化が計画されています。				

[番号]路線名(区間)		[23] 五味島岩本線(四ツ家) [30] 五味島岩本線(四ツ家～浦町)	整備 時期	中期 長期	事業 主体	市
一次 設定	整備時期の 決定要因	無				
	路線の 重要度評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>①自動車交通の骨格形成：幹線道路</li> <li>⑤災害救助活動の支援：3次緊急輸送路</li> <li>⑩渋滞緩和：現状の渋滞緩和</li> </ul>				
最終 設定	要旨	<p>本路線は、中心市街地と西部地区とを結ぶ東西方向の幹線道路であり、新々富士川橋と富士市中心部を連絡する区間であることから、早期の整備が必要です。</p> <p>事業区間が長いこと、利用可能資金から各年度の事業量を調整し、現在事業中の五味島岩本線(区間番号 5、6)に続いて事業区間を分割して事業化します。</p>				

[番号]路線名(区間)		[24] 本市場大淵線(片宿～厚原東1) [25] 本市場大淵線(厚原東1～傘木)	整備 時期	中期 中期	事業 主体	市
一次 設定	整備時期の 決定要因	無				
	路線の 重要度評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>①自動車交通の骨格形成：主要幹線道路</li> <li>③都市間連携軸の形成：広域連携軸</li> <li>⑥景観の保全：景観重要公共施設</li> <li>⑩プロジェクトの推進</li> <li>⑩渋滞緩和：事業中路線整備後の渋滞緩和</li> </ul>				
最終 設定	要旨	<p>工業を基盤産業とする本市では、交通の要衝に位置する立地条件と新たに供用した新東名高速道路を有効活用することが必要であり、富士ICや新富士ICへの円滑なアクセス路線を確保することが重要です。</p> <p>本路線は、渋滞が見られる(都)田子浦伝法線を補完し、新富士IC方面と中心市街地を結ぶ重要な主要幹線道路であるため、最優先で整備する必要があります。</p> <p>本市場大淵線(区間番号3)の県事業区間の完了が平成30年代前半と見込まれることから、継続して事業化します。</p>				

[番号]路線名(区間)		[26] 左富士臨港線(傘木～厚原東3) [27] 左富士臨港線(厚原東3)	整備 時期	中期 中期	事業 主体	市
一次 設定	整備時期の 決定要因	無				
	路線の 重要度評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>①自動車交通の骨格形成：幹線道路</li> <li>⑩渋滞緩和：事業中路線整備後の渋滞緩和</li> </ul>				
最終 設定	要旨	<p>本路線は、環状機能を有する都市計画道路として、中心市街地へ流入する交通を分散し、かつ、交通の円滑化を図るための幹線道路です。</p> <p>本区間は、本市場大淵線(区間番号24、25)の整備時期に合わせて事業化します。</p>				

[番号]路線名(区間)		[28] 左富士臨港線(新橋) [33] 左富士臨港線(依田橋町)	整備 時期	中期 長期	事業 主体	市
一次 設定	整備時期の 決定要因	無				
	路線の 重要度評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>①自動車交通の骨格形成：幹線道路</li> <li>⑩渋滞緩和：事業中路線整備後の渋滞緩和</li> </ul>				
最終 設定	要旨	<p>本路線は環状機能を有する都市計画道路として、中心市街地へ流入する交通を分散し、かつ、交通の円滑化を図るための幹線道路です。</p> <p>吉原地区は現状において渋滞がみられるため、外郭道路の形成が望まれます。</p> <p>近年、本区間の北側に位置する宇東川工区の整備が完了したことから、当区間を整備することによって、旧国道1号線から伝法原田線が連絡し、吉原市街地の外郭を左富士臨港線、伝法原田線、国道139号、旧国道1号線で取り囲む環状道路が完成します。</p> <p>事業区間が長いこと、利用可能資金から各年度の事業量を調整し、事業区間を分割して事業化します。</p>				



[番号]路線名(区間)		[29] 前田宮下線(水戸島下～森島)	整備 時期	中期	事業 主体	市
一次 設定	整備時期の 決定要因	無				
	路線の 重要度評価	<b>①</b> 自動車交通の骨格形成：幹線道路 <b>②</b> 歩行者・自転車交通の骨格形成：歩行者・自転車通行量の多い道路 <b>③</b> 渋滞緩和：事業中路線整備後の渋滞緩和				
最終 設定	要旨	本路線は、事業中の藤間前田線(区間番号1)を起点とし、新富士駅の北側を西進して田子浦鷹岡線に接続する幹線道路です。 本区間は未整備であることから、富士鷹岡線との交差点と、すぐ北側に位置する市道交差点の渋滞が著しいため、渋滞の解消と周辺地域の生活環境の向上及び沿道区域からのアクセス向上のため整備が必要です。 平成30年代前半に横断する河川の改修事業が見込まれることから、整備時期を合わせて事業化します。				

[番号]路線名(区間)		[31] 中島林町線(浦町～林町)	整備 時期	長期	事業 主体	市
一次 設定	整備時期の 決定要因	無				
	路線の 重要度評価	<b>①</b> 自動車交通の骨格形成：補助幹線道路 <b>②</b> 渋滞緩和：現状の渋滞緩和				
最終 設定	要旨	本路線は、中心市街地と西部地区とを結ぶ東西方向の幹線道路であり、新々富士川橋のアクセス道路にも位置付けられていることから、早期の整備が必要です。 事業区間が長いこと、短期整備区間(区間番号20)が整備され次第継続して事業化します。				

[番号]路線名(区間)		[32] 富士駅南口田子浦線(水戸島下)	整備 時期	長期	事業 主体	市
一次 設定	整備時期の 決定要因	無				
	路線の 重要度評価	<b>①</b> 自動車交通の骨格形成：幹線道路 <b>②</b> 歩行者・自転車交通の骨格形成：歩行者・自転車通行量の多い道路 <b>③</b> 公共交通の支援：幹線となるバス路線 <b>④</b> 渋滞緩和：事業中路線整備後の渋滞緩和				
最終 設定	要旨	本路線は、富士駅南口につながる南北の幹線路線であり、本区間を整備することにより、富士駅南口へのアクセスの利便性向上が期待されます。 事業中の富士駅南口田子浦線(区間番号17)に続いて事業化していく方針です。				

[番号]路線名(区間)		[34] 吉原勢子辻線(吉原本町2～和田町1)	整備 時期	長期	事業 主体	市
一次 設定	整備時期の 決定要因	無				
	路線の 重要度評価	<b>①</b> 自動車交通の骨格形成：幹線道路 <b>②</b> 歩行者・自転車交通の骨格形成：歩行者・自転車通行量の多い道路 <b>③</b> 公共交通の支援：幹線となるバス路線 <b>④</b> 渋滞緩和：事業中路線整備後の渋滞緩和				
最終 設定	要旨	本路線は、県道田子浦港富士インター線を起点とし、県道富士裾野線(以下県道)に接続する南北方向の幹線道路です。 吉原本町通りから県道までは幅員が狭小で、特に、和田川から県道までの区間は、北進のみの一方通行であり、往路に対し復路は別ルートを通す必要があり、非常に不便です。また、これらの要因から和田町交差点付近は渋滞が著しいため、本区間を整備して渋滞を解消するとともに、吉原市街地の交通の円滑化を図るものです。				

[番号]路線名(区間)		[35] 漁港富士川口線(新浜)	整備 時期	長期	事業 主体	市
一次 設定	整備時期の 決定要因	有 本路線区域内に下水道幹線管渠が先行埋設されている				
	路線の 重要度評価	決定要因のある路線は評価対象外				
最終 設定	要旨	本路線は、富士南地区と田子浦地区の南部を東西に結ぶ幹線道路です。 昭和55年度の西部浄化センター供用開始にあたり、未整備の本路線に下水道幹線管渠が先行埋設されているため、早急に整備が必要ですが、現在事業中の漁港富士川口線(区間番号10)が整備され次第、事業化します。				



## 用語集

### ※1 都市内幹線道路

都市計画道路及び都市計画道路以外で地域の中の主要交通発生源を相互に受け持つ2車線以上の道路を指します。

### ※2 都市計画道路

都市計画で定められる都市施設のうち、都市計画法に基づき都市計画決定された道路です。

### ※3 事業認可

都市計画法の規定に基づき、事業の認可権者が都市計画の事業者に対し具体的な事業実施の申し出に対して与える同意のことです。

### ※4 富士市総合計画

総合計画は、今後10年間の富士市行政の方向を定める基本的な計画であり、富士市の全ての事業がきちんと整合性をもって展開されていくよう、行政全体の基本的な方向を示すものです。第五次富士市総合計画では、平成23年度から32年度までを計画期間としています。

### ※5 富士市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランとは、都市計画法に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことであり、市町村が行う都市計画の最も基本となる計画です。概ね20年後の将来を展望した「まちづくりのビジョン」を描いたもので、都市計画決定の根拠や、市民の皆さんがまちづくりを考える上でのガイドラインとして活用されるものです。

### ※6 分担率

ある交通手段のトリップ数が、全交通手段のトリップ数に占める割合のことです。  
トリップ：人がある目的をもってある地点からある地点へ移動する単位をトリップと言います。

### ※7 ネットワーク

ネットワークとは、節点と経路からなり、流れが想定される網目状のものを指し、何が流れるかによりネットワークを分類します。例えば、道路ネットワークの整備とは、車輛や歩行者等の迂回可能な道路が網状に整備される状態をいいます。

### ※8 土地区画整理事業

土地区画整理事業は、土地の区画形質を変更し、公共施設の整備を図ることにより、健全な市街地を形成するもので、市街地を整備する最も効果的な手法の一つです。

### ※9 人口集中地区 (DID)

人口集中地区 (DID) とは、Densely Inhabited District の略で、市町村の区域内で、人口密度4,000人/km<sup>2</sup>以上の基本単位区が互いに隣接して、人口が5,000人以上となる地区のことを言います。

※10 **緊急輸送ネットワーク（緊急輸送路）**

緊急輸送路は、大規模な地震が起きた場合等の災害時に、避難・救助をはじめ、物資の供給や諸施設の復旧等の広範な応急対策活動を実施するために、非常事態に対応した交通の確保を行う道路のことです。また、緊急輸送路により構成された道路ネットワークのことを緊急輸送ネットワークといいます。

※11 **バリアフリー**

もともと建築用語で「バリア（障壁）」を「フリー（のぞく）」つまり障壁となるものを取り除き生活しやすくすることを意味します。建物内や道路の段差など、物理的な障壁の除去という意味合いから、最近ではより広い意味で用いられてきています。

※12 **幹線道路**

主要幹線道路及び主要交通発生源を有機的に結び、都市全体に網状に配置され、都市の骨格及び近隣住区を形成し、比較的高水準の規格を備えた道路のことをいいます。

※13 **主要幹線道路**

都市間や通過交通等の比較的長いトリップの交通を、大量に処理するため、高水準の規格を備え、高い交通容量を有する道路のことをいいます。

※14 **補助幹線道路**

近隣住区と幹線道路とを結ぶ集散道路であり、近隣住区内での幹線としての機能を有する道路のことをいいます。

※15 **岳南都市圏**

富士市、富士宮市（平成16年度調査時は、旧富士市、旧富士宮市、旧芝川町）

※16 **パーソントリップ調査（PT調査）**

パーソントリップとは、“人（パーソン）の動き（トリップ）”を把握することを目的とした調査です。調査内容は、どのような人がいつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で動いたかについて調査し、1日のすべての動きをとらえるものです。この調査データを基に、都市圏の交通実態を総合的に把握・分析し、都市圏の望ましい都市交通のあり方を検討します。

※17 **総合都市交通戦略**

まちの現状（現在地）を把握したうえでまちの将来像を設定し、都市交通によって、それらを結ぶ方法や手順（＝戦略）を明らかにしたものです。

※17 **自転車基幹ネットワーク**

自転車需要が多く、主要な交通拠点を結ぶ区間のうち、「歩行者」や「自転車」のすれ違い（接触）が危険な路線や、現状の道路空間において歩行者や自動車とのシェアが可能な路線を、自転車基幹ネットワークを構築する路線としています。

※19 **地域の主要渋滞箇所**

地域の主要渋滞箇所は、道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、道路利用者及び、国、県、中日本高速道路株式会社等で構成される「静岡県交通渋滞対策推進協議会」双方の意見を踏まえ、地域全体として実感している渋滞箇所を選定したものです。

※20 **概成済**

改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路）を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路のことを言います。

※21 **道路交通センサス**

道路交通センサスは、全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査するもので、道路に関する国勢調査ともいべきものです。

※22 **将来交通量推計**

交通量推計とは、ある地区からある地区へと移動する自動車交通が、どの経路を通過して移動するかを予測するものです。

将来交通量推計は、現状の道路ネットワークに対し、将来、整備が予定されている道路ネットワークを追加した上で、将来の自動車交通がどの経路をどれくらい利用するかを予測するものです。

※23 **費用便益比 (B/C)**

無駄な投資を行わないようにするため、費用に見合う効果があるかどうかを判断する指標が費用便益比（B/C；Benefit/Cost）です。道路事業の評価では、費用便益比を次のように計算しています。

○便益 (Benefit)

道路整備効果のうち、目的地までにかかる時間が短くなる効果を「走行時間短縮便益」、事故が減少する効果を「交通事故減少便益」、燃費などが向上する効果を「走行経費減少便益」として計算しています。

○費用 (Cost)

道路整備に要する費用と道路維持管理に要する費用を計算しています。

費用便益比の計算に用いる「便益」は効果の一部ですから、費用便益比が 1.0 を上回れば費用に見合う効果があると判断することができます。

※24 **静岡県「ふじのくに“みちづくり”」**

道づくりの基本的な方向を示す平成 25 年度から概ね 10 年間の「道路ビジョン」と、平成 25 年度から平成 29 年度までの「道路重点計画」からなる道路整備計画を言います。