

「富士市都市内幹線道路整備プログラム（案）」の
パブリック・コメントに対する意見及び回答（市民からの意見）

反映結果の項目は、「1 反映する」、「2 既に盛り込み済み」、「3 今後の参考にするもの」、「4 反映できないもの」、「5 その他（案件とは無関係な意見等）」の5区分

No.	意見の内容	市の考え方	反映結果
1	富鷹線の厚原中通りと交わる厚原西交差点の信号機の渋滞解消のため、信号機の時間の調整をお願いしたいです。富鷹線の利用状況は大変多いため、慢性的に渋滞が発生しています。	「信号機の時間の調整」につきましては、交通管理者である静岡県公安委員会が協議・調整・決定を行っているため、今回のご意見をお伝えさせていただきます。	3 今後の参考にするもの
2	富士富士宮線（大月線）の入山瀬西交差点の信号機の廃止をお願いしたいです。すぐ近くに信号機があり、連動もしていないため、渋滞が多く発生しています。また、富士富士宮線へ出る下の道からの利用頻度は大変少ないため必要性に欠けると思います。	「信号機の廃止や連動」につきましては、交通管理者である静岡県公安委員会が協議・調整・決定を行っているため、今回のご意見をお伝えさせていただきます。	3 今後の参考にするもの
3	（仮）鷹岡 IC の早急な建設をお願いしたいです。西富士道路の広見 IC、富士 IC の渋滞が慢性的で、渋滞車両が妨げとなり西富士道路を走る車と事故を起こす危険性があるため。	（仮）鷹岡 IC を整備することにより、広見 IC 交差点などの主要渋滞箇所における交通渋滞の緩和が見込まれております。 本プログラムにおいては、優先度評価の結果、令和 7 年度から令和 11 年度までに事業着手予定となる短期事業に位置付けております。	2 既に盛り込み済み
4	市内幹線道路計画について、昨今水害等、地球温暖化の影響で、道路浸水などによる通行止めが発生しています。水害に耐えうる幹線整備計画して貰いたい。	本プログラムでは、「自然災害にも強い道路ネットワークの構築」をキーワードとし、緊急輸送路や代替路など災害時における救助活動等が円滑に進む道路整備を方針の一つとしております。 本市では、近年の雨の降り方の局地化・集中化・激甚化の進展に伴い、多発する浸水被害への対応を図るため、現在、「富士市雨水管理総合計画（案）」を策定しているところでありますので、引き続き浸水被害の軽減に向けた対策に努めてまいります。	3 今後の参考にするもの
5	潤井川周辺の渋滞を緩和するためにも、富士一大淵線の道路化進めてほしい。いつも富士高北側が朝の渋滞ひどい。	ご意見をいただいた本市場大淵線につきましては、本プログラムにおいても整備優先度が高く、積極的に整備を進めていく路線に位置付けております。	2 既に盛り込み済み

6	エスポット ドンキ間を歩行者が突っ切るので対策を。	ご意見をいただいた本市場大淵線(香西新田工区)につきましては、本プログラムにおいても整備優先度が高く、積極的に整備を進めていく路線に位置付けております。 現在、2020 年代後半の開通に向け、静岡県富士土木事務所が事業を進めており、開通により歩行者の無秩序な横断行為が解消できるものと思われまますので、早期開通に向けて引き続き努めてまいります。	2 既に盛り込み済み
7	弥生線の水没した地域を整備してほしい。	弥生線につきましては、近年の多発する集中豪雨等に伴い道路冠水も増加傾向にあることは十分に認識しております。 現在、県と市が策定した「和田川・小潤井川・伝法沢川 水災害対策プラン」に基づき、弥生線の冠水対策を含む様々な取組を展開しておりますので、引き続き浸水被害の軽減に向けた対策に努めてまいります。	3 今後の参考にするもの
8	富士は道路舗装が弱い。歩道が住宅にあわせての上下差が結構急で歩行器シルバーカーが危うい。	いただいたご意見を参考に、今後も安全で通行しやすい道路の整備及び維持修繕に努めてまいります。	3 今後の参考にするもの
9	新富士駅と富士駅を繋ぐ地下道などを整備して欲しい。新幹線駅～在来線の距離があることで観光客の集客や都市開発の妨げになっている気がする。今後、富士駅北口の開発などを進む予定かと思えますので、その際に地下道や道路交通整備にてどうにか改善できないか？	富士駅—新富士駅両駅間の接続につきましては、これまでも本市の重要課題として様々な取組を進めてまいりました。 現在は、令和6年3月に策定した「第三次富士市都市計画マスタープラン」において、両駅間を結ぶ道路及び沿道を含めた空間を「まちなか」にぎわい・交流軸に設定し、両駅の連携強化に向けた利便性の高い公共交通軸を形成するため、自動運転等の新交通・新技術の活用を検討しております。	5 その他 (案件とは無関係な意見等)
10	例として、ビヨンズを突っ切った道路の片側みたいに長期に放置された物が目立つし、一部のみ完成した道も多い気がします。 予算の関係もあり時間が掛かったり、事業主体の関係も有るかも？ですが、無駄なダブリが多い気がします。	いただいたご意見のとおり、道路整備において、道路の連続性を確保し、整備することは重要であると考えておりますので、効率的な整備に努めてまいります。	3 今後の参考にするもの

11	道路整備において既に街が形成されていると、道路整備にかかわる土地の収用・整備費が尋常ではない金額となることは認識しています。 道路整備により新たな道路ができて渋滞緩和されスムーズな移動ができることは喜ばしいことです。 この街を車両にて走っているとき、渋滞により精神的ストレスを多大に感じます。(特に南北の移動) それは決まって同じところで渋滞していて、10年以上何ら変わることはありません。 車両の数が増加しているかもしれませんが、根本的に「車両を止める信号制御が行われている」からではないでしょうか？ 道路整備事業も当然必要ですが、「車両をスムーズに流す信号制御・交差点設計」というものを考慮・検討する必要がないのでしょうか？ また、感应式の信号でいいような場所(車両の出入りが時間帯により激減する交差点含む)は、感应式に変えるなど信号機のハード面でも再検討する時期ではないでしょうか？(交差点には信号機をつけなければならない感が強い)	いただいたご意見のとおり、本市において南北の移動に関する道路渋滞は、重要な道路課題の1つであり、本プログラムにおいても優先順位を高く設定しており、道路渋滞の緩和に向け取り組んでいるところであります。 また、「信号制御」につきましては、交通管理者である静岡県公安委員会が協議・調整・決定を行っているため、今回のご意見をお伝えさせていただきます。	3 今後の参考にするもの
12	最近やっとで弥生線と大月線を繋ぐ道(伝法あたり)が出来ましたが、弥生線の南側のエスポート富士店とドン・キホーテ中央店の間の道と早く繋げてほしいです。	ご意見をいただいた本市場大淵線(香西新田工区)につきましては、本プログラムにおいても整備優先度が高く、積極的に整備を進めていく路線に位置付けております。 現在、2020年代後半の開通に向け、静岡県富士土木事務所が事業を進めております。	2 既に盛り込み済み
13	414号線(大月線)のエブリィビッグデイ富士北店の西でお店から沢山車が出てくるので信号を付けて欲しいです。要望を書いても富士市は計画してから実行されるまであまりにも遅いので心配です。	「信号機の設置」につきましては、交通管理者である静岡県公安委員会が協議・調整・決定を行っているため、今回のご意見をお伝えさせていただきます。	3 今後の参考にするもの

14	新聞で富士市が市内幹線道路整備案の市民の声を聞くと報道に甘え要望をします。関係者のご検討を頂ければ幸いです。 過去にも折にふれ要望をしている件ですが、現在新富士インター南 800m 先で止まっている富士鷹岡線の、新富士インターまでの延伸の可能性の検討です。 現在トラック輸送の中心である国道一号線のバイパスと、将来の自動運転トラックの輸送の中心である新東名高速道路を接続したいのです。 そのために富士市が本市場大淵線の完成に全力を尽くしている事、久沢地区に西富士道路からの高速道路側道への出入り口が計画されている事もわかっています。 しかし富士市には東西方向には国道 1 号、国道バイパス、東名高速道路、新東名高速道路がありますが、将来の物流の中心である新東名高速道路の新富士インターへの南北の道路はいまだ建設中の本市場大淵線しかありません。新東名の側道 2 車線化が何とか機能を補っています。 新東名高速道路は日本の東西を結ぶ最後の高速道路であり、将来大型トラックの自動運転の普及とともに、物流の大革命を起こすと思います。富士市の大淵地区には大物流拠点ができるものと思います。 富士市の道路は東西と共に南北の道路が大切になります。特に富士市西部地区(旧富士町)の住民には富士鷹岡線の新富士インターへの接続は大切です。	いただいたご意見のとおり、本市において南北交通は重要な道路課題の一つと認識しております。 特に、本市の市街地周辺から新東名高速道路新富士 IC へのアクセス道路は喫緊の最重要課題として、県と市で事業区間を分担しながら本市場大淵線の整備を積極的に進めているところであり、本プログラムにおいても整備優先度が高い路線に位置付けております。 この本市場大淵線全線の早期完成を目指し、県と連携を図りながら集中的に事業を展開してまいりたいと考えておりますが、今後の時代変化に伴い、周辺の土地利用状況等に応じた道路計画を検討していく際には、ご意見の「富士鷹岡線の延伸」につきましても貴重なご意見として参考にさせていただきます。	3 今後の参考にするもの
15	現在居住地から中央部までに公共交通機関利用の場合約 40 分かかり不便	いただいたご意見を参考に、今後も利便性の高い公共交通の推進に向け取りくんでまいります。	5 その他 (案件とは無関係な意見等)

16	現在通院治療中ですが公共交通機関利用の場合支度に一日通院日当日に約一日かかる。 富士見台団地から通院先の大富士病院まで行くに辺りバス利用してますが、吉原中央駅まで出ないと目的地の落合西までのバスが無い。 一色辺りから縦の路線ではなく横の路線があれば良いと感じる。	いただいたご意見を参考に、今後も利便性の高い公共交通の推進に向け取りくんでまいります。	5 その他 (案件とは無関係な意見等)
17	いわゆる宅配デリバリーサービスのほとんどがエリア外の為中央部までこれも又バス利用しなければならないので不便。以前居住していた久沢エリアだったらその様な事は無かった	いただいたご意見を参考に、今後も利便性の高い公共交通の推進に向け取りくんでまいります。	5 その他 (案件とは無関係な意見等)
18	396 号線です。西へ行くと富士川大橋へ繋がる道です。 現状本町より西側は歩道が細いので、車椅子の方は 車道の外側を通っています。自転車歩道へ避けて行き また車椅子のすぐそばを車が通りすぎ 危ない場面でした。	ご意見をいただいた県道 396 号線における歩道の通行しやすさにつきましては、道路管理者である静岡県富士土木事務所にお伝えさせていただきます。	3 今後の参考にするもの
19	P17 の無電柱化について進んでいないように見えないのですが？ 紙ではページ数の制約があると思うが、web 上にもっと詳しいデータが載っているととても良かった。Web にもっと詳しいデータを載せてほしい。	本市では、無電柱化の推進に関する施策の総合的、計画的かつ迅速な推進を図るため「富士市無電柱化推進計画」を令和 5 年 12 月に策定しました。 計画では、新富士駅南地区土地区画整理内の各路線及び田子浦伝法線を整備路線とし、令和 5 年度からの 10 年間で事業着手または整備検討することを目指しております。 「富士市無電柱化推進計画」の詳細につきましては、富士市ウェブサイトに掲載しておりますので、そちらをご覧ください。 https://www.city.fuji.shizuoka.jp/machi/c1601/f1e59900000014i9.html	2 既に盛り込み済み

20	かりがね橋連携道路整備について本来であれば連携道路の整備を行ってから開通すべきであったように思いますが、現在既に開通し、道路幅に対して幅の大きなトラックなどが頻繁に通過するようになっております。小中高の学生の通学や高齢化の進んできている周辺住民の安全を考えると、非常に心配な状況となっているのですが、残念ながら現在の計画では2年後の2026年から具体的に着手するような計画（一部開始されていることは了解していますが整備完了までの期間が長い）かと思います。事故が起こってからでは遅すぎますので、計画前倒しの実現を検討頂きたい。	富士川かりがね橋は、県道富士由比線「富士川橋」の慢性的な交通渋滞の緩和、富士川東西地域間交流の促進、緊急輸送路の確保などを目的に令和6年3月に開通しました。 ご意見にあります道路は「五味島岩本線」といい、新橋のアクセス道路として、これまで積極的に事業を進めてまいりました。 新橋が開通して大型車をはじめとする通行量が増え、朝夕の渋滞発生とともに地域の皆さまが安全性に不安を抱いていることは十分に認識しているところであります。 本市といたしましては、グリーンベルトの新設や待避所の設置、水路の一部暗渠化など、可能な限りの暫定的な安全対策は行っておりますので、今後、少しでも早期に事業着手及び完成ができるように努めてまいります。	3 今後の参考にするもの
21	西富士道路から国道1号までの道路(伝法小東交差点～宮島東交差点)に完全立体交差の新線を建設し、富士市内に用事の無い交通を分離する。	いただいたご意見のとおり、本市において南北交通は重要な道路課題の一つであり、道路を立体化することにより渋滞の緩和に効果があると認識しております。 また、令和4年1月に発足した「一般広域道路富士富士宮道路建設促進期成同盟会」においても、南北交通の慢性的な渋滞の緩和を含めた交通課題の解決に向けた検討、事業の促進を要望しておりますので、引き続き渋滞の緩和に向け取り組んでまいります。	3 今後の参考にするもの
22	西富士道路新富士ICについて、一般道と西富士道路の流出入が可能な構造とする。	ご意見をいただいた西富士道路の(仮)鷹岡ICにつきましては、交通渋滞の緩和や防災機能の強化、産業活動の支援だけでなく地域活性化にも大いに期待されており、現在、「西富士道路から一般道への流出、一般道から西富士道路(富士方面)への流入が可能な構造」で検討しております。	2 既に盛り込み済み

23	国道 139 号の夢の大橋～イオン富士南間の道路事業を速やかに開通させる。	ご意見をいただいた藤間前田線につきましては、「国道 139 号富士改良事業」として、現在、国土交通省により事業を進めているところであります。本市といたしましても、南北交通における利便性の高い道路ネットワークとして早期完成を望んでおりますので、早期開通に向けて引き続き国と協働し、事業を進めてまいります。	2 既に盛り込み済み
24	国道 1 号と東名インターの間の主要道路がいつも渋滞して、少しの移動に時間がかかってしまいます。国道 1 号から東名に乗りただけの人と富士市で生活していて、生活のために移動している人が混在して渋滞してしまっているのが、国道 1 号から東名に直通するバイパスがあると市内道路の混雑緩和につながると思います。	いただいたご意見のとおり、本市において南北の移動に関する道路渋滞は重要な道路課題の一つであり、バイパス整備や道路を立体化することにより渋滞の緩和に効果があると認識しております。また、令和 4 年 1 月に発足した「一般広域道路富士富士宮道路建設促進期成同盟会」においても、南北交通の慢性的な渋滞の緩和を含めた交通課題の解決に向けた検討、事業の促進を要望しておりますので、引き続き渋滞の緩和に向け取り組んでまいります。	3 今後の参考にするもの
25	市内中心部に工場があるせいで行き止まりになっていたり、回り道をする必要があったり、と生活しづらいです。特に富士駅前の広大な土地を工場が占めていることが富士市の発展を妨げていると思います。工場区画と住宅区画をしっかりと区別して欲しいです。	本市では、富士山からの恵まれた地下水を背景にパルプ・紙産業が国内最大規模にまで集積するなど、県下でも有数の工業都市として発展を遂げており、工場の操業環境の維持向上は本市の持続的な発展のために、必要不可欠なものと考えております。 富士駅前における工場及び住宅区画等の区分については、都市計画法に基づき商業地域と工業地域の用途地域が指定されており、各々建築出来る建物の用途や高さ等が定められております。 なお、富士駅北口においては、現在、富士駅北口再整備事業を進めており、道路・街区の再編、建物の更新により、機能的で魅力あふれる駅前空間の創出に取り組んでいるところでありますので、このような複合的な取組により、市民の生活環境の向上に寄与する都市づくりを進めてまいります。	5 その他（案件とは無関係な意見等）
26	日東の交差点は歩行者が南から北に渡ろうと思うとかなり長い時間待つことになり、歩行者に優しくないです。富士市はちゃんとつながっていない五差路が多いので、ちゃんと道路を繋げて欲しいです。	いただいたご意見につきましては、交差点改良等の部分的な整備が必要となります。 交通事故・渋滞の懸念がある交差点におきましては交差点改良をしておりますので、今後も引き続き取り組んでまいります。	3 今後の参考にするもの

