

富士市都市内幹線道路 整備プログラム

計画期間 令和7年度～令和16年度



富士山とともに 輝く未来を拓くまち
SDGs 未来都市 富士市

令和7年(2025年) 3月

はじめに

人々の生活は「道路」で支えられています。学校・会社への通学・通勤や買い物などの日々の生活で利用するだけでなく、食料などの生活必需品は道路を使ってスーパーやコンビニエンスストアに届けられています。また、地震などの自然災害が発生した際には、道路を使って安全な場所に避難するなど、日常生活以外においても欠かすことができないものです。

幹線道路はこれらの役割を担うことから、どの道路から優先的に整備した方が市民生活の課題解決や不安解消などのメリットにつながるかを検証することが必要です。このため、平成19年に「富士市の都市内幹線道路整備に関するプログラム」を富士市で初めて策定・公表しました。

「幹線道路整備プログラム」とは、すなわち、富士市内の道路整備を進める順番を整理した一つの道標といえます。

本プログラムでは、人口減少時代の到来などの社会・経済情勢の変化に対応するため、都市内幹線道路の機能・役割や市民ニーズに加え、国土強靱化や物流の効率化、ウォークブルなまちづくりなど、時代の動向・潮流の視点から、近年国が推進する各種政策等に合致した道路の整備優先度を評価しました。

道路は、今後の長い時世にわたり、我々の安全・安心な暮らしを守っていく財産です。市民の皆様には、本プログラムの趣旨をご理解いただき、市政の発展にご協力いただきますようお願い申し上げます。

一 目 次

1. 道路整備プログラムの策定にあたって	1
2. 道路の整備状況	4
3. 道路交通の現状と課題及び道路整備の方針	6
4. 道路整備時期の検討	14
5. 道路整備プログラム	18
用語集	28



道路整備プログラムの策定にあたって

道路整備プログラム策定の背景と目的を整理しました。

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幹線道路を合理的な順番で整備していくことを計画するものです。策定にあたっては、総合評価方法で評価対象路線・区間を選定したうえで検討・評価及び優先順位付けを行っており、策定後概ね10年間の整備計画(短期・中期・長期に区分した着手予定時期)を示しています。

都市内幹線道路整備プログラム策定の背景と目的

本市では、平成19年6月に初めて道路整備プログラムを策定・公表し、約7年後の平成27年2月に前回プログラムへと見直しを行いました。その後約9年が経過し、その間の社会情勢の変化や上位計画の見直し、新たな計画の策定等に伴い、各計画との整合を図るとともに、最新の状況に即した見直しが必要となりました。

【前回プログラム策定時:平成26年度】

【社会情勢の変化】

【プログラム見直し:令和6年度】

《上位計画》
・第五次富士市総合計画
【平成23～32年度(2011～2020)】
・富士市都市計画マスタープラン
【平成26年2月策定】

《全国的な潮流》
・自然災害の頻発化、激甚化
・持続可能な開発目標(SDGs)の制定
《富士市》
・令和 元 年 11 月 ウォーカブル推進都市登録
・令和 2 年 7 月 SDGs未来都市に選定
・令和 2 年 8 月 富士市デジタル変革宣言
・令和 3 年 4 月 富士市ゼロカーボンシティ宣言

《上位計画》
・第六次富士市総合計画
【令和4～13年度(2022～2031)】
・第三次富士市都市計画マスタープラン
【令和6年3月策定】
・岳南都市圏都市交通マスタープラン
【平成31年2月策定】
《都市計画道路》
・都市計画道路の見直し
【令和5年1月】

道路整備プログラムって何だろう？

道路整備プログラムについて富士市役所の人に聞いてみたよ！



道路整備プログラムってなに？

道路をつくるのに使えるお金はね、限りがあるんだ。その使えるお金の中で、道路をつくる順番を決めた計画のようなものだ。



なるほど～。富士市にはどれくらいまだ完成していない道路があるの？

道路の長さで言うと87km(全体の42%)がまだ完成していないんだ。



道路整備プログラムはなぜ必要なの？

道路をつくるにはたくさんのお金がかかるから、どの道路が富士市には必要なのかを考えて道路をつくっていくよ！

本当に必要な道路をわたしたち市民にもわかる方法で決めて、みんなの意見を取り入れることで、効率的に道路をつくるためにこのプログラムは必要なんだ。



富士川かりがね橋(令和6年開通)



本市場大渕線(令和3年開通)



検討フロー

以下のフローのとおり主に6つの段階にわけて、関係の道路管理者との調整・協議を実施し、道路整備プログラム策定に向けて検討を実施してきました。

1. 現状の整理

- 富士市内の道路交通に関する現状を整理

2. 課題の設定

- 現状の整理を踏まえて、必要な道路整備における課題を整理

3. 道路整備の方針設定

- 関連する上位計画(→P3を参照)や道路交通課題を整理し、富士市の道路整備の方針を設定

第1回協議会(→P3を参照)

- 検討の進め方について調整
- 1.～3.について協議

4. 評価対象路線の選定

- 現在の整備状況や事業化の見込み状況等を踏まえ、優先順位の設定を行う対象路線を選定

5. 整備優先順位の設定 (路線の優先度評価)

- 道路整備の方針に沿って道路整備の優先度評価指標を設定し、評価対象路線に対して、整備の優先順位を設定(一次設定)

第2回協議会

- 4.～5.について協議

6. 整備時期の検討

- 整備の優先順位の設定(一次設定)結果をもとに、事業量、ネットワークの連続性、費用対効果等を踏まえて整備時期を設定(最終設定)

第3回協議会

- 道路整備プログラム(案)の審議
- 6.について協議

パブリック・コメント

- 市民の意見聴取

第4回協議会

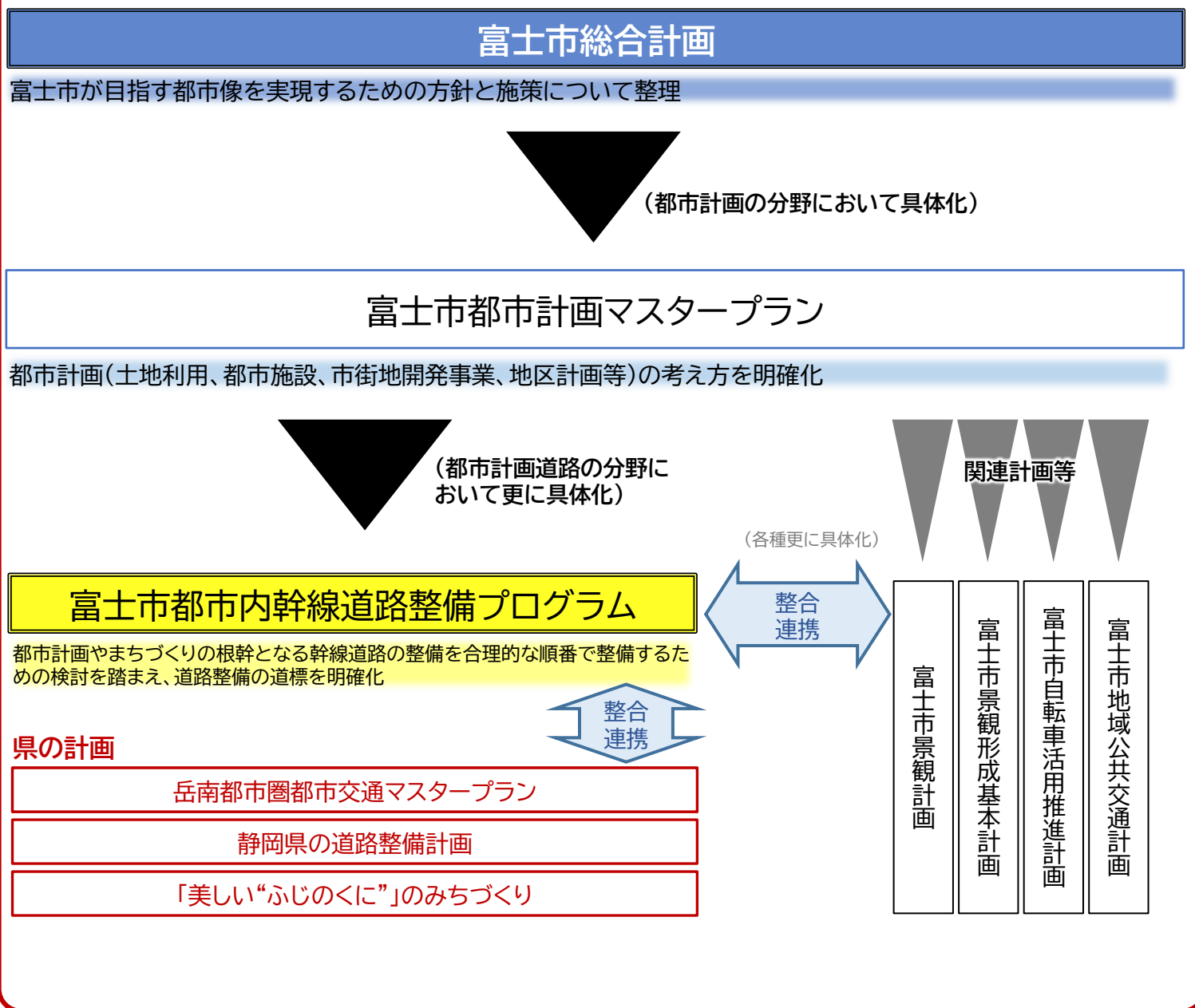
- パブリック・コメント意見の報告
- 意見を踏まえたプログラム修正案の報告

道路整備プログラム

- 今後10年程度で事業化する路線を提示

●上位計画との関係性とは？

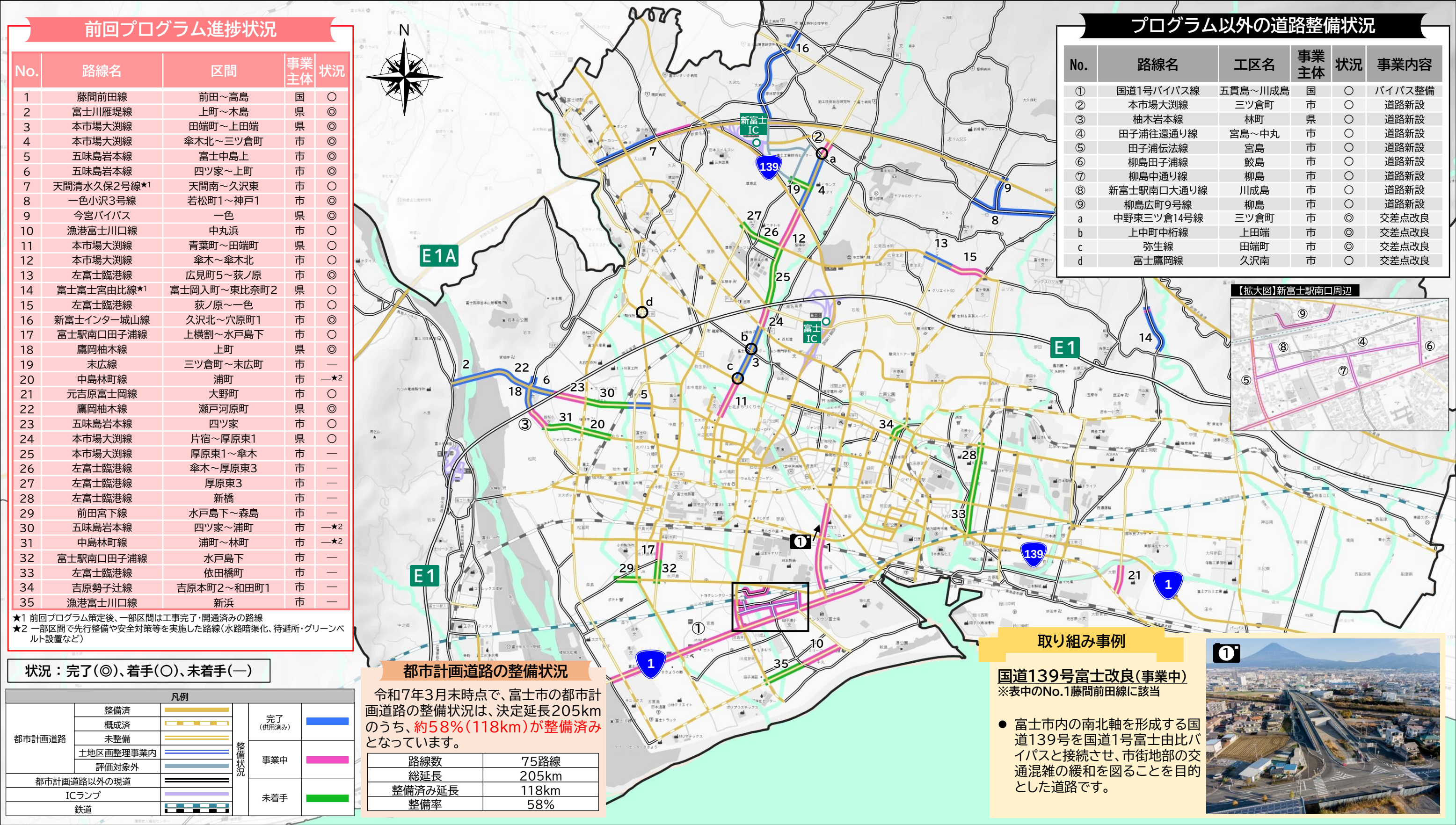
富士市都市内幹線道路整備プログラムは、本市が策定する富士市総合計画や富士市都市計画マスタープランを幹線道路整備の面で具体化したプログラムで、国・県の計画や関連計画との整合・連携を図って策定していくものです。



●協議会とは？

富士市都市内幹線道路整備プログラムの策定にあたり、関係機関の情報共有、及び計画内容の調整を円滑に進めることを目的に設置された協議会となります。

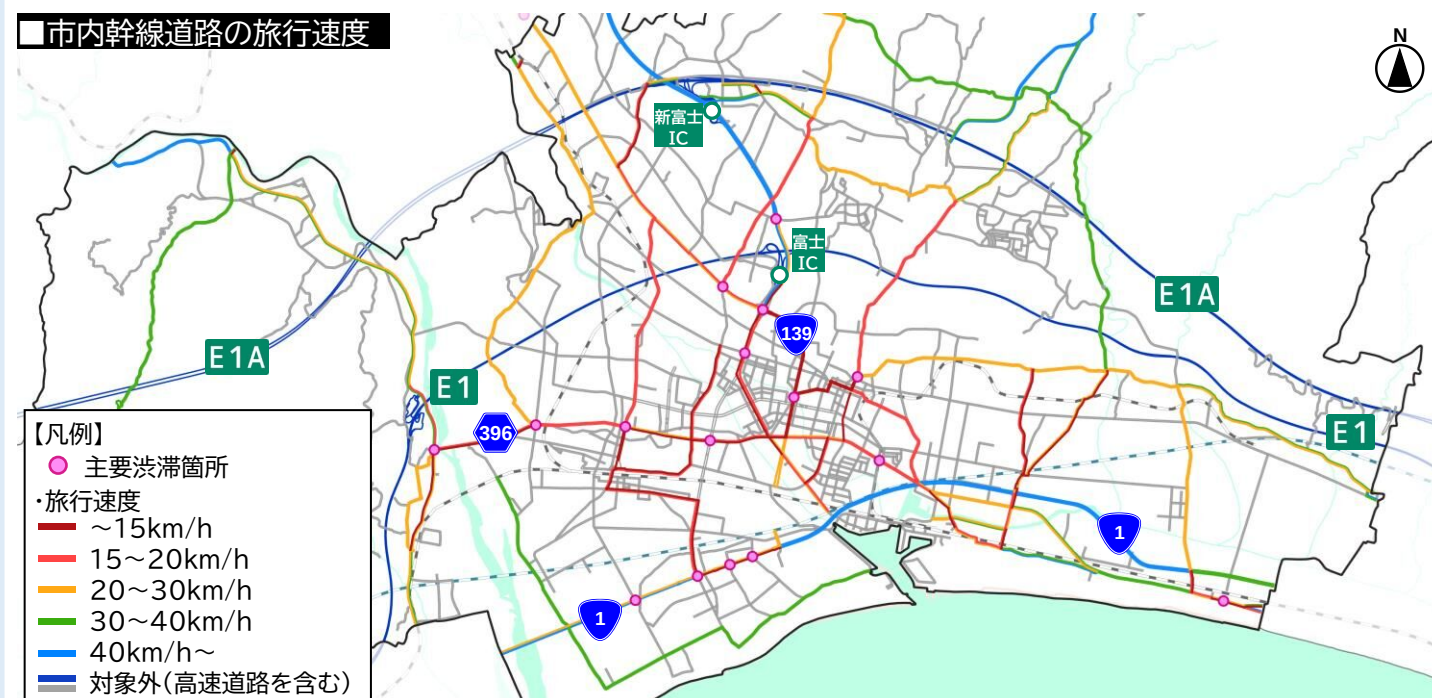
協議会委員：国土交通省・静岡県・富士市



現状

- 主に市街地周辺で旅行速度※¹(走行速度)の低下がみられます。
- 国道1号や国道139号、県道396号などで主要渋滞箇所※²が多数存在します。

市内幹線道路の旅行速度



課題

- 旅行速度の低下(交通渋滞)は、通勤、物流などにおける所要時間の増大や二酸化炭素排出量の増加に伴う地球温暖化の進行、交通事故の増加をもたらすリスクを高めます。効率的な経済活動や安全・安心な市民生活を維持するには、

- ① 主要な道路の整備
- ② 主要な道路までのアクセス道路※³の整備
- ③ まちなかの交通量抑制に繋がる道路整備

を促進し、渋滞発生箇所の混雑緩和を図ることが必要です。

キーワード

渋滞している道路の混雑緩和

現状

- 新富士IC・富士IC周辺や国道1号沿線で企業・物流拠点が立ち並んでいます。
- 高速道路ICや国道1号までのアクセスルート上に混雑区間が存在し、多くの経済的損失※⁹が生じています。

市内の主要企業・物流拠点と未整備路線



課題

- 市内では製紙業をはじめ、輸送機器関連産業、化学工業等の企業や大規模物流施設など多様な産業が集積しており、今後も産業の発展に向けた企業等の誘致が必要です。企業が進出しやすいまちづくりには、安全・安心な道路ネットワークの整備が重要であり、

- ④ 高速道路などの主要な道路からのアクセスのしやすさを確保

することが必要です。

キーワード

企業・物流拠点にアクセスしやすい道路

現状

- 大雨等による主要な河川の洪水発生時には、市内沿岸部から市街地周辺まで浸水が想定されており、国道1号や国道139号、県道396号などの緊急輸送路^{※10}には浸水リスクがあります。
- 地震発生時には、富士市東部の国道1号や県道380号など緊急輸送路で液状化リスク^{※11}が高く、東名高速道路の一部でも液状化リスクの高い区間と重なっています。
- 富士山の噴火による火山溶岩到達範囲は、噴火後2時間経過以降に新東名高速道路、東名高速道路の一部まで拡大し、噴火後24時間で東西方向の1次緊急輸送路に遮断リスクがあります。

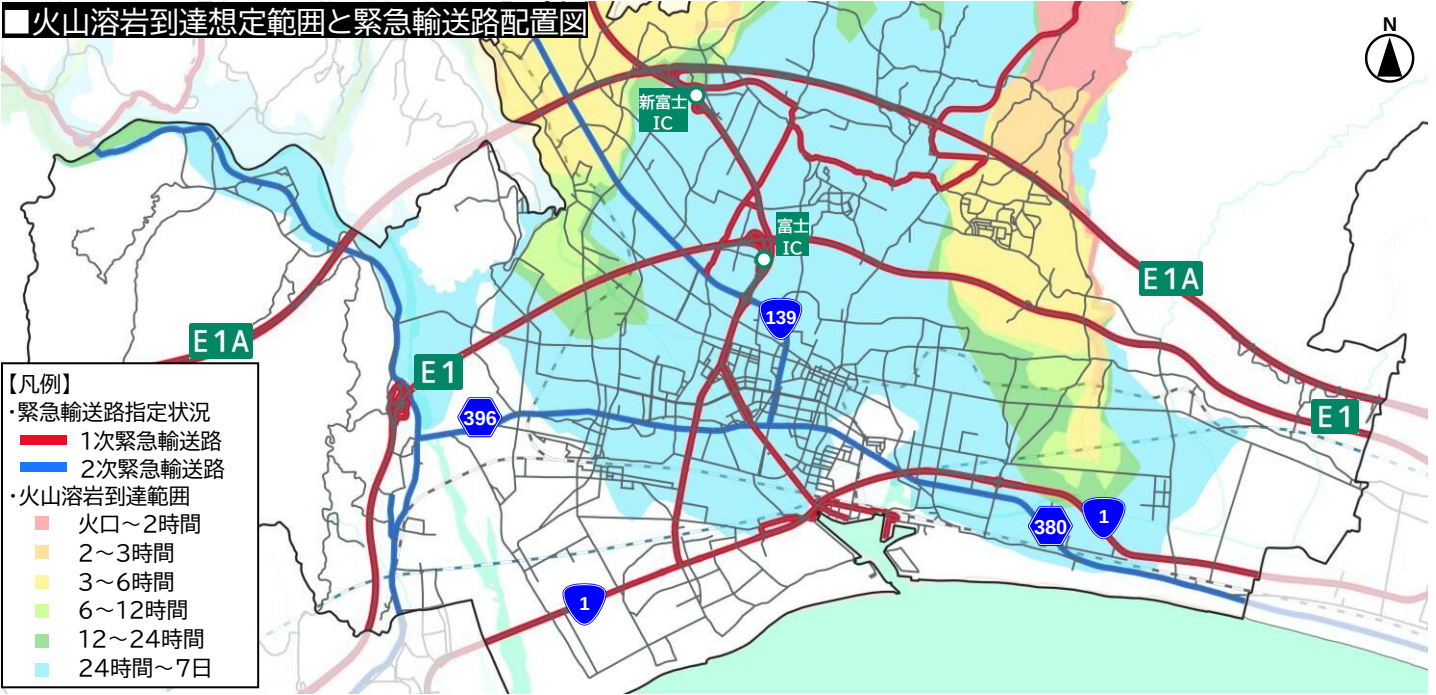
河川洪水想定区域と緊急輸送路配置図



地震動・液状化想定範囲と緊急輸送路配置図



火山溶岩到達想定範囲と緊急輸送路配置図



課題

- 大規模な自然災害発生時に市外からの救援物資の運搬、自衛隊の派遣などに利用される道路は、災害の発生により寸断されるリスクがあります。能登半島地震(令和6年1月)では、道路網の寸断が要因となり、救助活動に多くの時間を要してしまいました。そこで

⑤自然災害が発生した際にも機能する道路ネットワークを整備

することが必要です。

キーワード

自然災害に強い道路ネットワークの構築

現状

- 富士市内の各種整備事業は、主に市街地の駅前周辺で実施(予定)されており、今後の道路利用者の増加も見込まれます。

■実施(予定)されている各種事業



課題

- 市街地再開発事業や土地区画整理事業に伴う来訪者や居住者の増加により、道路利用者の増加が見込まれる道路では、現状渋滞等の問題が発生していなくても、今後発生する可能性が高まると考えています。現在実施中の道路整備事業により新しい道路ネットワークが完成すると、交通の流れが変化し、新たな箇所課題が発生することがあります。現状の課題に加え、

- ⑥ 今後発生しうる課題を想定し、主要拠点や市内の地域間を効率的に連絡する道路整備を推進

することが課題です。

キーワード

将来的な利用者需要への対応

現状

- 富士市では、特に利用が多い集客施設への公共交通網が張り巡らされています。
- 主要な駅から集客施設までのアクセスルートで混雑が発生し、時間がかかっています。

■市内の主要観光地・集客施設と公共交通網



課題

- 市内には道の駅「富士川楽座」をはじめとする観光地が点在しています。富士総合運動公園、富士川緑地といった施設ではスポーツ大会の誘致など、今後、一層の集客が期待されています。また、インバウンドが回復する中、市のシンボルである富士山をはじめとした

- ⑦ 景観の保全を担う道路整備
- ⑧ 観光拠点へのアクセス性向上
- ⑨ 歩行者や自転車が利用しやすく、公共交通との連携に寄与する道路整備

が課題です。

キーワード

観光地・集客施設へのアクセス効率化

【現状】

- 市街地周辺で旅行速度※¹の低下がみられ、国道1号や国道139号、県道396号などで渋滞箇所が多数存在します。
- 企業・物流拠点が立ち並び高速道路ICや国道1号までのアクセスルート上に混雑区間が存在し、多くの経済的損失※⁹が生じています。
- 大雨等による洪水発生時には、国道1号や国道139号、県道396号等の緊急輸送路※¹⁰で浸水リスクがあります。
- 地震発生時には、東名高速道路や国道1号、県道380号などの緊急輸送路で液状化リスク※¹¹があります。
- 富士山噴火の火山溶岩到達範囲が新東名高速道路、東名高速道路などの1次緊急輸送路まで拡大し、遮断リスクがあります。
- 富士市内の各種整備事業は、主に市街地の駅前周辺で実施(予定)されており、今後の道路利用者の増加も見込まれます。
- 主要な駅から集客施設までのアクセスルートで混雑が発生しており、多くの時間がかかっています。

【課題】

- ① 主要な道路整備
- ② 主要な道路までのアクセス道路※³の整備
- ③ まちなかの交通量抑制につながる道路整備
- ④ 高速道路などの主要な道路からのアクセスのしやすさを確保
- ⑤ 自然災害が発生した際にも機能する道路ネットワークを整備
- ⑥ 今後発生しうる課題を想定し、主要拠点や市内の地域間を効率的に連絡する道路整備を推進
- ⑦ 景観の保全を担う道路整備
- ⑧ 観光拠点へのアクセス性向上
- ⑨ 歩行者や自転車が利用しやすく、公共交通との連携に寄与する道路整備

【キーワード】

- ✓ 渋滞している道路の混雑緩和
- ✓ 企業・物流拠点にアクセスしやすい道路
- ✓ 自然災害にも強い道路ネットワークを構築
- ✓ 将来的な利用者需要に応じた道路
- ✓ 観光地・集客施設へのアクセスを効率化

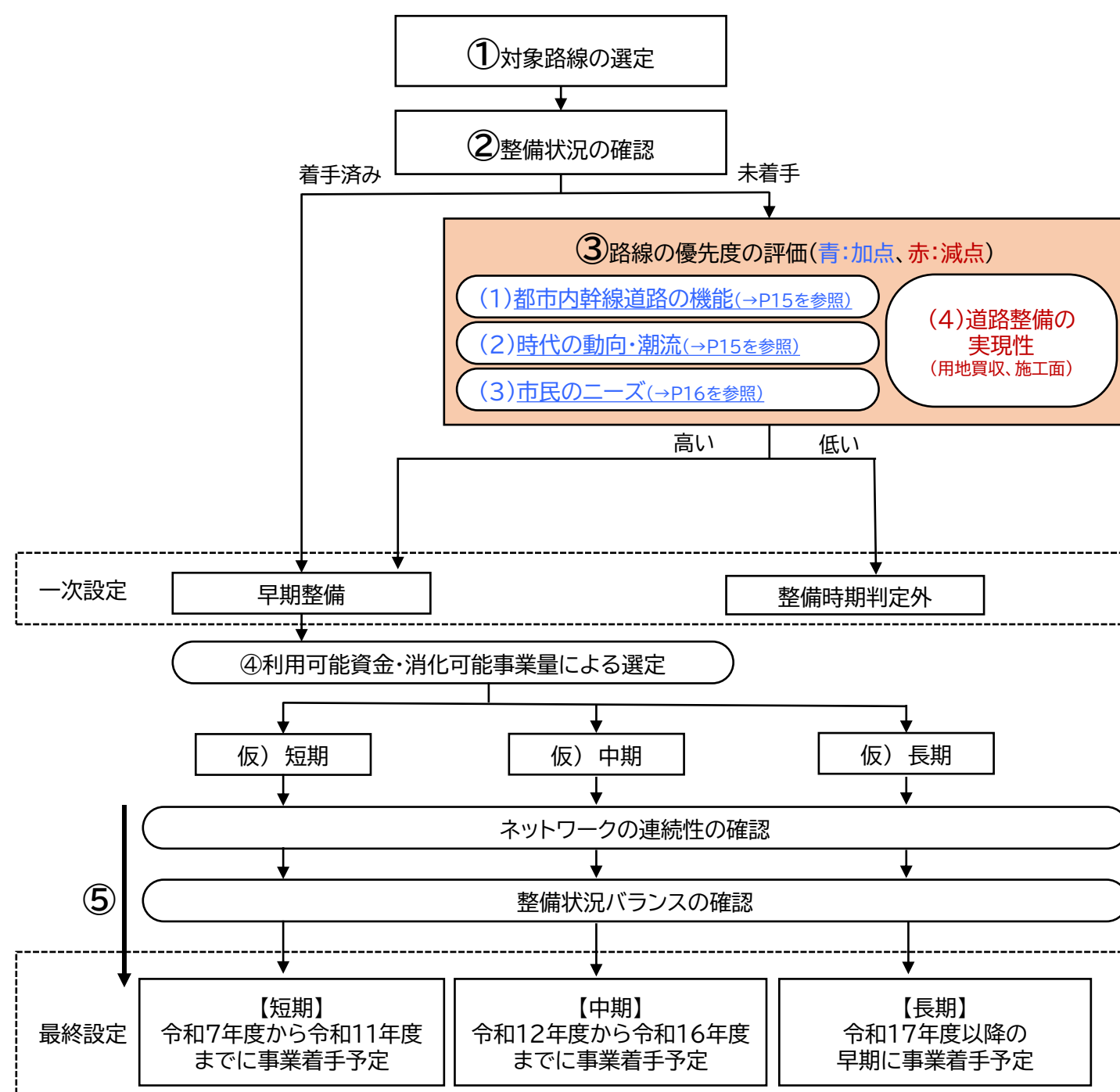
【整備方針】

- ① 自動車の円滑な移動のため、主要幹線道路※⁴、幹線道路※⁵、補助幹線道路※⁶の整備を進めていく。
- ② 広域道路※⁷の利用促進に繋がる道路整備を進めていく。
- ③ まちなかの道路交通を抑制する環状道路※⁸等の道路整備を進めていく。
- ④ 渋滞緩和に寄与する路線の整備を進めていく。
- ⑤ 緊急輸送路やその代替路など災害時における救助活動が円滑に進む道路整備を進めていく。
- ⑥ 都市構造上、岳南都市圏外や岳南都市圏※¹⁶の主要な拠点、富士市の地域間を連絡する道路整備を進めていく。
- ⑦ 市内の景観の骨格※¹⁷を担う道路の整備を進めていく。
- ⑧ 物流産業の集積や観光拠点の創出に寄与する道路整備を進めていく。
- ⑨ 過度に自動車に依存しない都市交通を構築するため、歩行者中心のまちづくり、自転車の利用促進や公共交通サービスの有機的な連携に寄与する道路整備を進めていく。

整備時期検討フロー

■整備時期の検討方法

- ① 道路の整備時期を検討する路線は、概成済み区間を除く未整備区間としました。都市計画道路のうち、幅員は計画幅員に達していないものの、2車線以上の車線数を有し、通行機能が確保されていると考えられる区間を概成済み区間としました。
- ② ①のうち、すでに事業着手している路線を除き、未着手の区間を優先度評価の対象としました。
- ③ 路線の優先度評価を実施するにあたり、評価指標を設定し、各指標に該当する場合に点数を付与し、評価を実施しました。
- ④ 早期整備路線の事業費と利用可能資金をもとに、短期・中期・長期を設定しました。
- ⑤ ④の結果をもとにネットワークの連続性の確認※20、整備状況バランスの確認をし、最終的な整備時期を確定しました。



●都市内幹線道路の機能とは？

都市内幹線道路の機能として、交通処理の機能、都市構造上の機能、空間・環境保全機能があります。

交通

自動車(主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路)

歩行者自転車(歩行者自転車交通量が比較的多い道路)

都市構造上の位置づけ

都市外拠点と市街地を連絡する道路

都市内拠点を連絡する道路

都市軸を形成する道路

放射・環状道路を形成する道路

商業・業務地区の活動中心となる道路

住居地区の活動中心となる道路

歴史・景観資源のある道路

バイパスルートを形成する道路

環境保全、空間

防災(災害避難路となる道路、延焼遮断機能を持つ道路、
消防活動困難地域の解消を図る道路)

都市環境上の空間保全(都市の美観を保全する道路)

●時代の動向・潮流とは？

近年の動向・潮流として、道路整備に関連した施策として主に以下の5つの取り組みを国で推進しています。

国土強靱化

自然災害が激甚化・頻発化しており、災害に強い道路ネットワークの構築

物流2024年問題

ドライバーの働き方改革に伴い、物流効率化に向けた物流ネットワークの強化

災害・景観(無電柱化)

被災時の道路機能確保、富士山等の景観活用のための無電柱化

カーボンニュートラル・コンパクトプラスネットワーク

環境負荷軽減に向け、公共交通等への交通手段転換が必要であり、効率的な拠点連絡路を確保

「富士市ゼロカーボンシティ宣言」実現に向けて、道路の円滑性向上

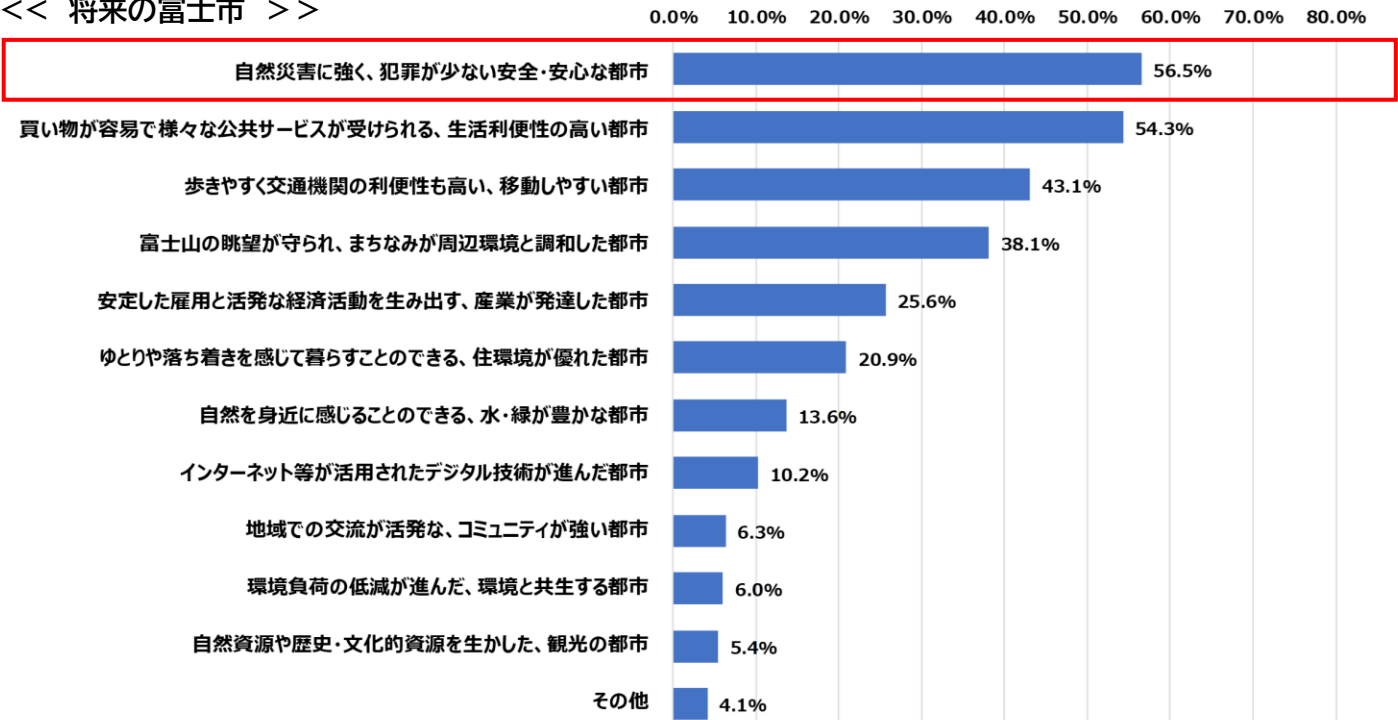
ウォーカブルなまちづくり

「ウォーカブル先進都市」として、居心地がよく歩きたくなる人中心の街路を形成

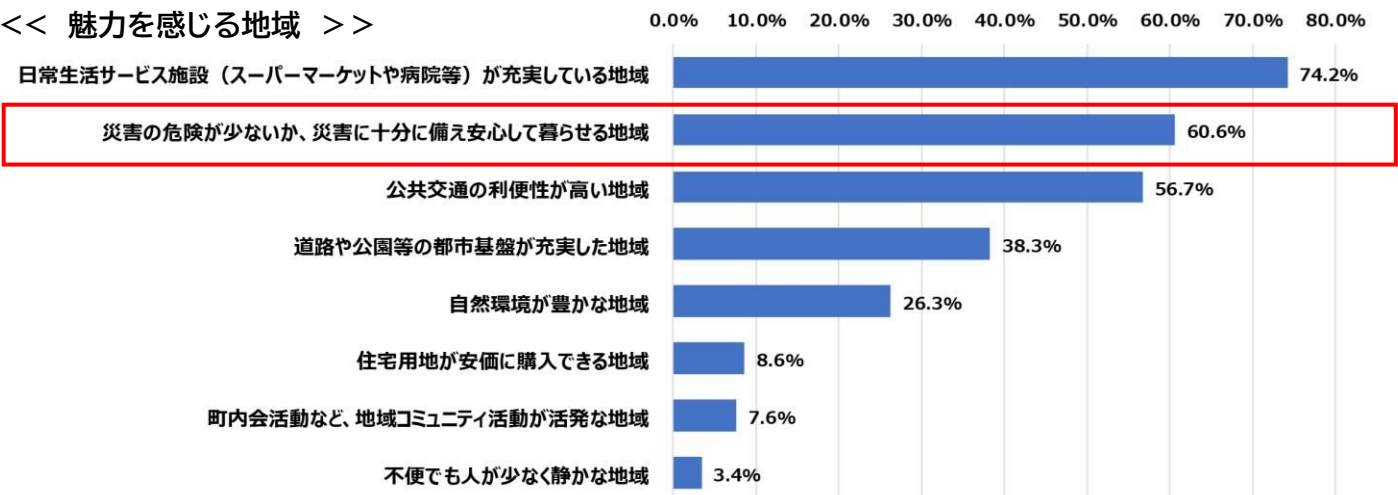
●市民のニーズとは？

第三次富士市都市計画マスタープランでは、富士市民の皆様に対して、将来の富士市にどんなことを望むか、また、魅力を感じる地域とはどんな地域かアンケートによる調査を実施しました。特に「自然災害に強い」、「災害の危険が少ない」街のニーズがあることが分かりました。

<< 将来の富士市 >>



<< 魅力を感じる地域 >>



出典：第三次富士市都市計画マスタープラン -市民意向調査結果(R3.10)-

道路整備に関連する事項である「自然災害に強い都市」、「災害の危険が少ないか、災害に十分に備え、安心して暮らせる地域」の回答割合が高い



道路の機能における「防災」面に加えて、**災害が発生してしまっ**た際の**災害規模の縮小を図る『減災』**をキーワードとする

評価指標

■指標の決め方

- ① 富士市の上位計画※21等で都市構造上の位置付けがある重要な道路や近年の国の動向・施策に該当する道路、市民ニーズにこたえることができる道路を選定するため、以下の14の加点評価指標を設定しました。
- ② また、物件移転や用地買収、関係機関との協議・調整などで、道路整備に早期着手するのが困難な路線は優先度を下げて、道路整備の効率化を図るため、減点評価指標を1つ設定しました。

視点	評価指標	該当する路線	整備方針
(1)都市内幹線道路の機能	①自動車交通の骨格形成	都市の骨格※22となる道路	①②
	②歩行者・自転車交通の骨格形成	歩行者・自転車の利用が多い道路	⑦
	③都市間連携軸の形成	富士市と周辺都市とを結ぶ主要な道路	②④
	④都市内連携軸の形成	環状機能※23を有する道路	③
	⑤災害救助活動の支援	緊急輸送路に該当する道路 (整備後に緊急輸送路指定予定の路線も含む)	⑤
	⑥景観の保全	富士山の眺望など景観の創出を図ることが望まれる道路	⑥
(2)時代の動向・潮流	⑦災害時のリダンダンシー※24の確保	災害時に緊急輸送路の迂回路※25となる道路	⑤
	⑧物流の効率化	大規模工場、物流拠点と高規格道路※26をつなぐ道路 貨物車の利用が多い道路	⑧
	⑨無電柱化の推進	無電柱化※27の計画がある道路／計画中の道路	⑥
	⑩地域と拠点のアクセス性向上	高齢化地域と駅、施設とをつなぐ道路	⑦
	⑪道路の混雑緩和	主要渋滞区間(箇所)から自動車交通を転換させる道路	⑨
	⑫ウォークアブルの推進	ウォークアブル推進地区から自動車交通を転換させる道路	⑦
(3)市民のニーズ	⑬減災	災害時の広域避難地※28周辺の道路	⑤
	⑭住民からの要望	住民や道路利用者からの要望があがっている道路	—
(4)実現性	⑮道路整備の実現性	用地買収の難易度が高い道路 鉄道、電気等関係機関との調整コスト※29が大きい道路	—

青文字：加点評価対象
赤文字：減点評価対象

道路をつくる順番はどうやって決めているんだろう？



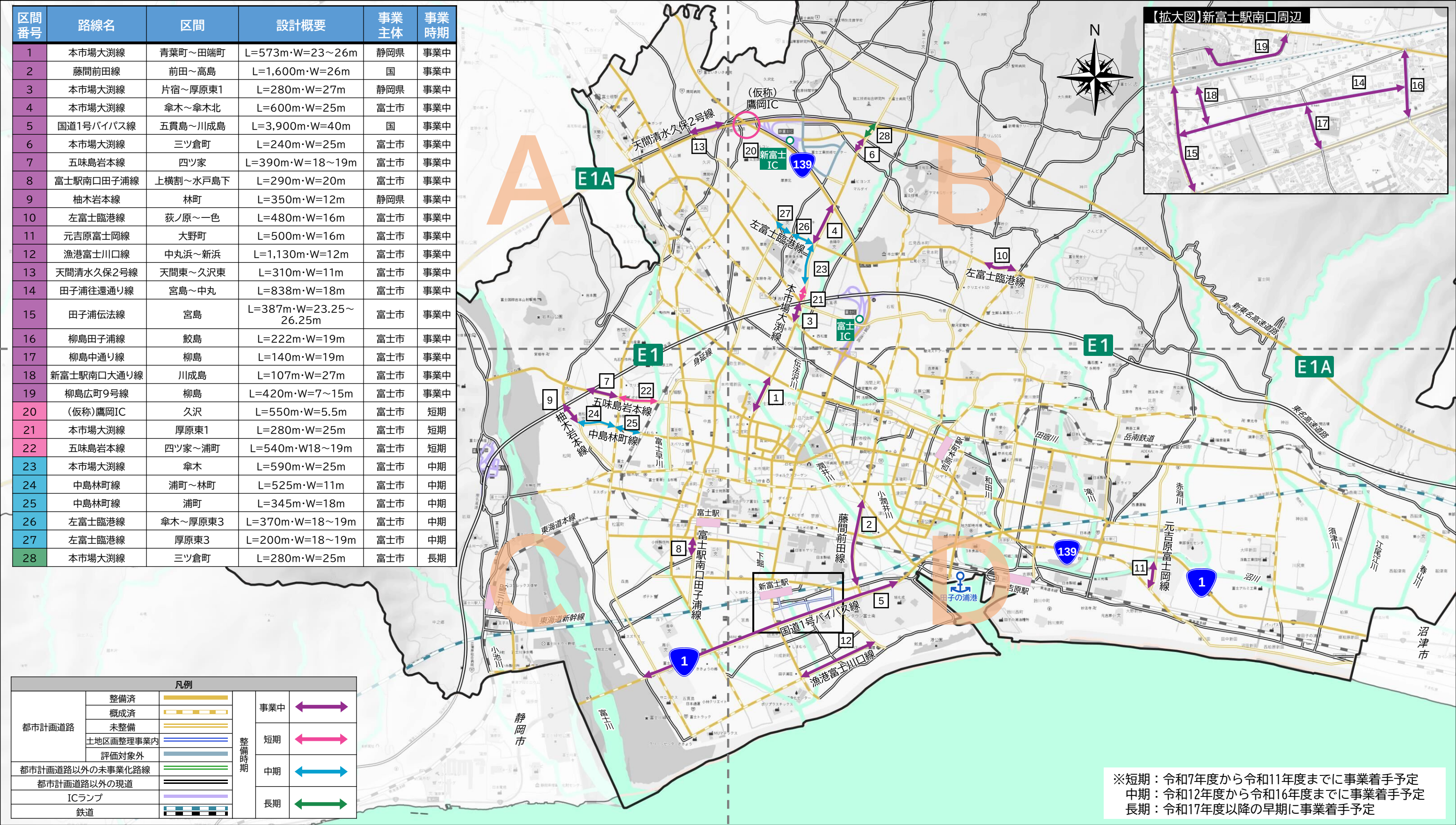
道路をつくる順番はどうやって決めているの？

道路は様々な役割をもっていて、いろいろな視点で優先順位を総合的に評価する必要があるんだよ。たとえば、渋滞を緩和する道路、災害が発生したときに安全に避難することができる道路、駅へのアクセスに便利な道路などたくさんの役割をもっているよ。ひとつの役割だけでなく、様々な役割を担っているかを確認して、重要な道路を確認しているんだ！

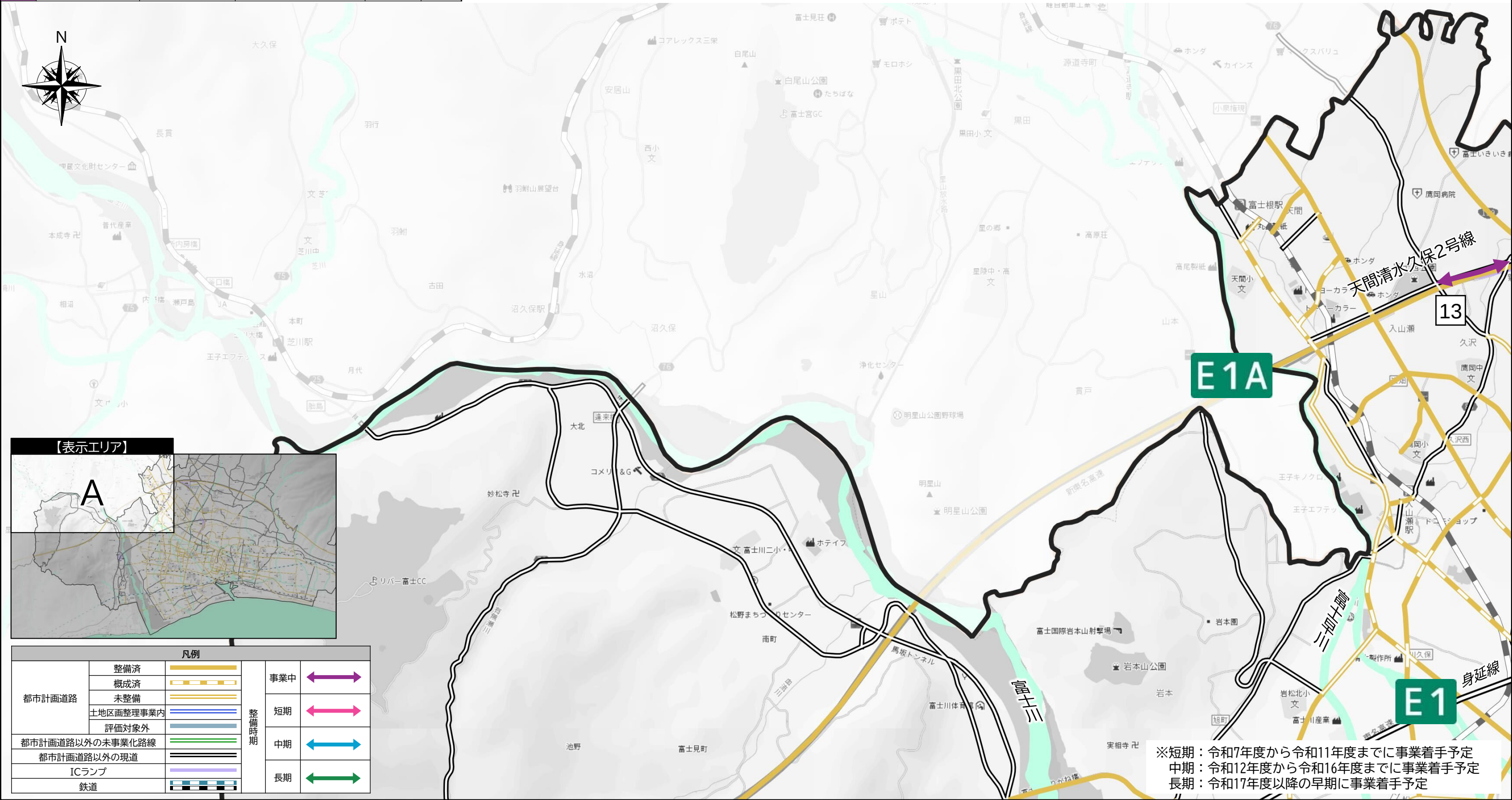


ひとつの役割だけだと、本当にみんなが求める道路が優先的につくられない可能性もあるってことなんだね。いろいろな役割をもつ道路を優先してつくることで、暮らしやすい富士市のまちづくりがすすめられそうだね。

優先度評価の結果を踏まえ、短期・中期・長期整備区間を設定しプログラムとして策定しました。
このプログラムが今後の道路整備を進めていく道標となります。

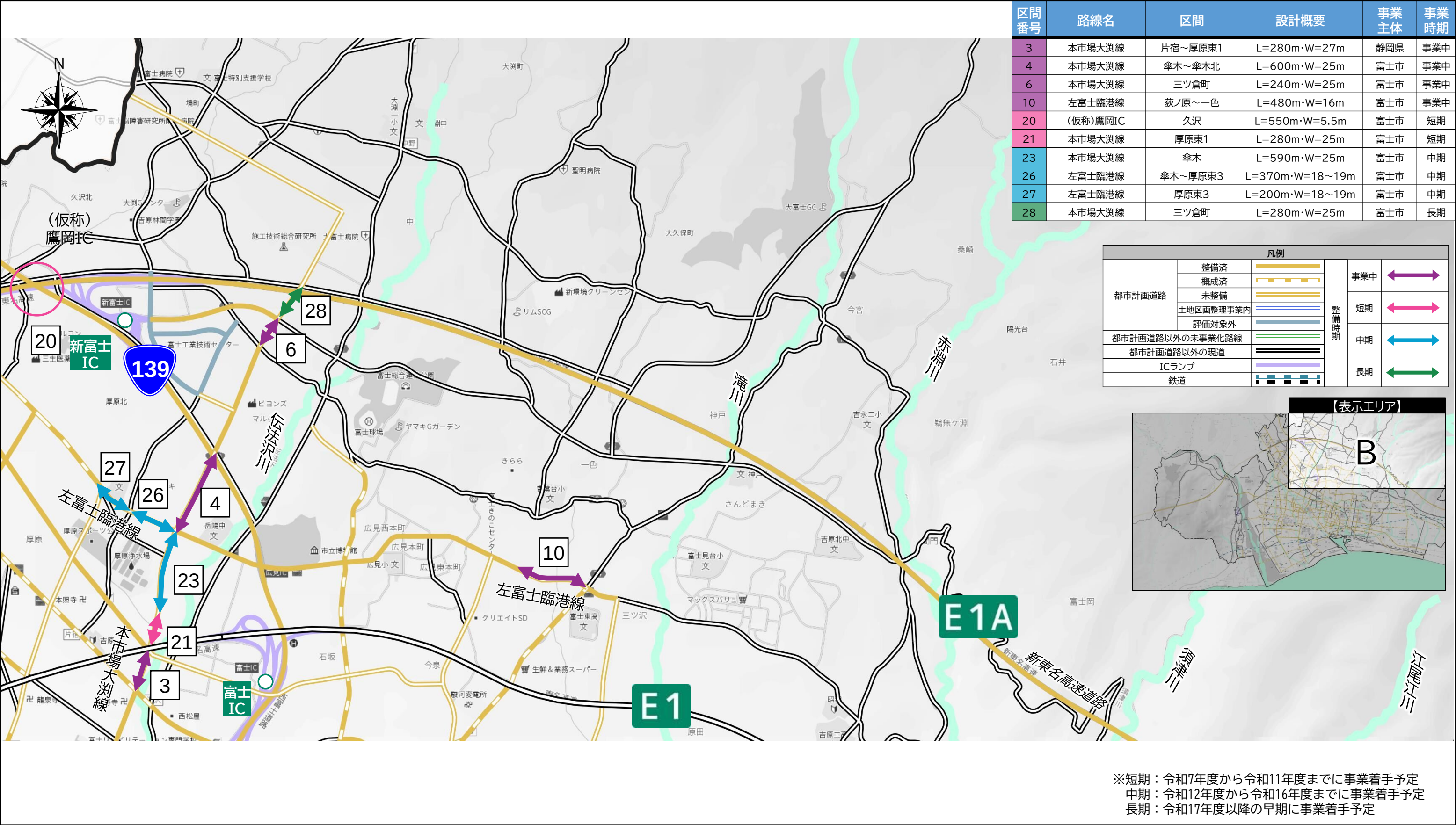


区間番号	路線名	区間	設計概要	事業主体	事業時期
13	天間清水久保2号線	天間東～久沢東	L=310m・W=11m	富士市	事業中



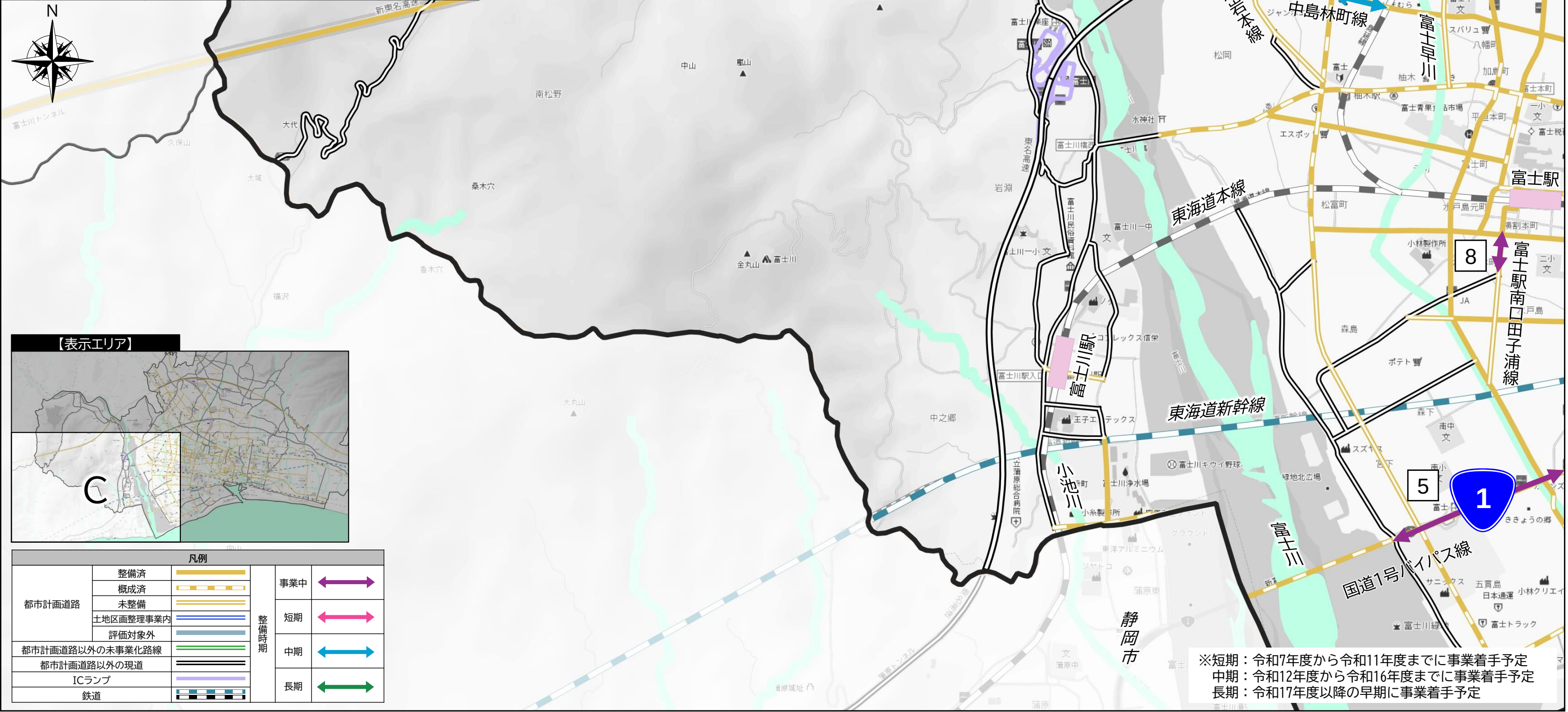
(注) 下地図は資料作成時点の情報であり、最新の状況とは異なる可能性があります

優先度評価の結果を踏まえ、短期・中期・長期整備区間を設定しプログラムとして策定しました。
このプログラムが今後の道路整備を進めていく道標となります。



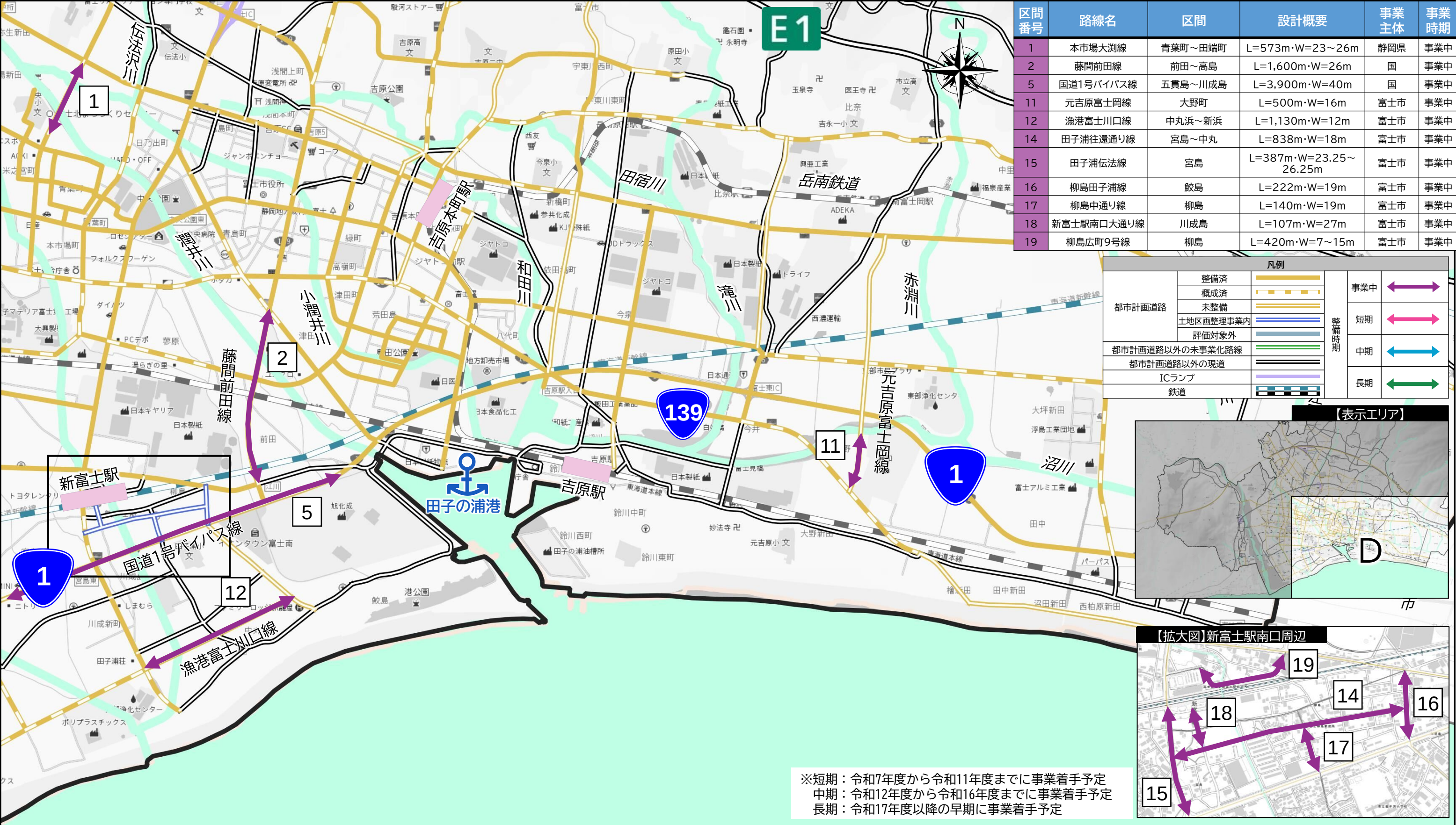
優先度評価の結果を踏まえ、短期・中期・長期整備区間を設定しプログラムとして策定しました。
このプログラムが今後の道路整備を進めていく道標となります。

区間番号	路線名	区間	設計概要	事業主体	事業時期
5	国道1号バイパス線	五貫島～川成島	L=3,900m・W=40m	国	事業中
7	五味島岩本線	四ツ家	L=390m・W=18～19m	富士市	事業中
8	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
9	柚木岩本線	林町	L=350m・W=12m	静岡県	事業中
22	五味島岩本線	四ツ家～浦町	L=540m・W18～19m	富士市	短期
24	中島林町線	浦町～林町	L=525m・W=11m	富士市	中期
25	中島林町線	浦町	L=345m・W=18m	富士市	中期



5 道路整備プログラム（拡大版D）

優先度評価の結果を踏まえ、短期・中期・長期整備区間を設定しプログラムとして策定しました。
このプログラムが今後の道路整備を進めていく道標となります。



(注) 下地図は資料作成時点の情報であり、最新の状況とは異なる可能性があります

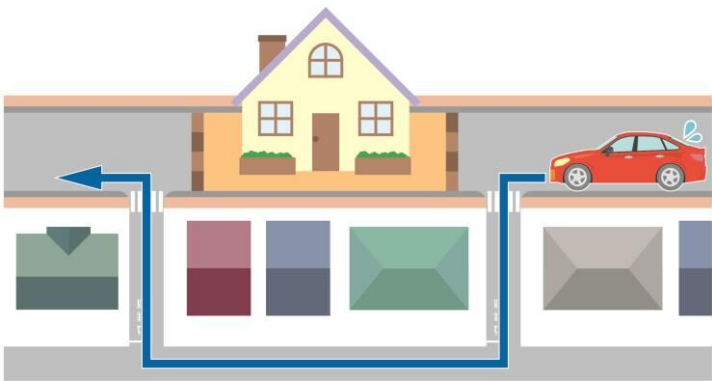
No.	用語	解説
※1	旅行速度	移動に要した時間(信号待ちや交通渋滞による余分にかかった時間も含む)をもとに、距離を時間で割ったある区間の平均的な速度のこと。
※2	主要渋滞箇所	自動車の走行速度等の交通データをもとに速度が低下している箇所を抽出し、道路利用者(一般市民の皆様や民間事業者(トラック協会、バス協会、タクシー協会))からご意見をいただいたうえで特定した箇所。
※3	アクセス道路	ある地域とある目的地をつなぐ道路のこと。また、主要な道路までを結ぶ道路のことも指す。
※4	主要幹線道路	都市間や通過交通等の比較的長い距離を移動する交通を大量に処理するため、高水準の規格を備え、高い交通容量を有する道路のこと。
※5	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。
※6	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、近隣住区での幹線としての機能を有する道路のこと。
※7	広域道路	高速道路と一体となって広域的な交通を受け持つ道路のこと。一般国道及び主要な県道などを指す。
※8	環状道路	市街地中心部の周辺にリング状に配置された道路のこと。リング状の道路と市街地中心部を放射状に繋ぐことで、市街地の通過交通抑制等の効果が期待される。
※9	経済的損失	道路交通事故の発生や交通渋滞の発生により、個人等の身体や財物などの物理的な損傷や余分な時間口スを被ることによって経済的にもたらされる一定期間における悪影響のこと。
※10	緊急輸送路	発災時に救出救助活動や救命救急活動、消化活動及び救援物資の輸送等を効率的かつ円滑に実施するために指定した道路のこと。
※11	液状化リスク	液状化とは、地震が発生して地盤が強い衝撃を受けると、今まで互いに接して支えあっていた土の粒子がバラバラになり、地盤全体がドロドロの液体のような状態になる現象のこと。液状化が発生すると、地盤から水が噴き出したり、また、それまで安定していた地盤が急に柔らかくなるため、その上に立っていた建物が沈んだり(傾いたり)、地中に埋まっていたマンホールや埋設管が浮かんできたり、地面全体が低い方へ流れ出すといった現象が発生する。
※12	歩行者利便増進道路	「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すもので、歩行者の安全かつ円滑な通行および利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定するもの。歩行者利便増進道路(通称:ほこみち)として指定した道路では、歩行者が安全・快適に通行・滞留できる空間が構築でき、定められた区域内でカフェの出店やベンチの設置等が可能である。
※13	市街地再開発事業	既成市街地において、老朽化した建築物が密集して防災上危険な地区や、駅前広場や道路などの公共施設が未整備の地区において、建築物を共同化して土地の高度利用を図り、あわせて公共施設を整備することによって、まちの防災性向上と活力あふれる豊かなまちづくりを進める事業で、法律(都市計画法ならびに都市再開発法)の定めに従って行う事業をいう。
※14	土地区画整理事業	道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業のこと。
※15	まちなか整備事業	市町村等が、まちとしての魅力・求心力の低下等まちなかにおいて生じている課題への対応について、外部の専門家を活用して総合的な見地からまちなかのにぎわい創出など都市機能等の充実を推進する事業のこと。 新富士駅富士山口駅前広場は、昭和63年の開駅時に整備を行い、富士市・富士宮市をはじめとする広域の玄関口として多くの方々に利用されており、バス利用状況の変化や一般駐車場・タクシー乗降場における渋滞の発生などいくつかの課題を抱えていたため、平成29年10月から駅前広場の再整備に着手し、交通手段別(一般自動車、バス、タクシー)に乗降場や駐車場を適正規模にレイアウト変更するとともに通路上屋の設置や段差解消などのバリアフリー化を行うことで駅利用者の利便性向上を図った。
※16	岳南都市圏	富士市、富士宮市のこと。
※17	景観の骨格	景観を特徴づける地形や都市施設、及びそれらによって形作られた景観のことで、特に道路から富士山が見える眺望のことを指す。
※18	ウォーカブル推進	車中心から人中心の空間へと転換を図る、まちなかの歩いて移動できる範囲において、滞在の快適性の向上を目的として市町村や民間事業者等が実施する、道路・公園・広場等の整備や修復・利活用、滞在環境の向上に資する取組を重点的・一体的に支援し、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進すること。

No.	用語	解説
※19	グリーンベルト	歩道が整備されていない道路の路側帯を緑色に着色し、ドライバーに歩行者の動線を視覚的に示し、車両の速度を抑制することを目的とした道路の交通安全対策。近年は特に児童の通学路の安全対策として全国で設置されており、歩行者との接触事故を防ぐ効果があるとされている。
※20	道路ネットワークの連続性	自動車や歩行者等が通行可能な道路が網状に整備された状態を道路ネットワークといい、道路ネットワークが連続しているとは、道路の途中で建物などによる障害物や工事中の箇所が存在することなく、自動車の移動の妨げがない状態であることをいう。
※21	上位計画	市の行政に関わる方針等について定められた計画のことで、総合計画やマスタープランが該当。本プログラムでは、富士市第三次都市計画マスタープランや岳南都市圏都市交通マスタープランなどの上位計画を参考に、道路整備の在り方を検討した。
※22	都市の骨格	まとまった交通を受け持ち、処理することができる幅員、車線数を有する道路のこと。ここでは主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路を意味する。
※23	環状機能	通過交通の抑制、市街地への交通の分散導入、非常時の不通箇所迂回、周辺地域間での直接移動、などの機能のことを指す。
※24	リダンダンシー	自然災害等により一部道路が通行止めとなった場合でも、交通網全体が機能不全にならないよう、予め複数の経路で結ばれるよう交通ネットワークを構築することを指す。
※25	迂回路	交通障害(渋滞、災害など)を避けるために通る道路のこと。
※26	高規格道路	一般的に、自動車が高速で走れる構造で造られた自動車専用道路のことを指し、「高速自動車国道」および「一般国道の自動車専用道路」のことをいう。
※27	無電柱化	道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りからみえないように配線する裏配線などにより、道路から電柱をなくすこと。
※28	広域避難地	災害の発生時に、避難場所として各地方自治体が指定した大人数を収容できる場所のことをいう。大きな公園や広場などが指定されている。
※29	調整コスト	道路をつくる用地において、地中の電気設備や水道管など様々なインフラ設備に関する調整にかかる時間や費用のこと。他にも鉄道の線路と交差する道路をつくる場合、交差部分の工事負担など、様々な項目について協議が必要。

■ウォーカブルなまちのイメージ(※18 ウォーカブル推進)



例)道路ネットワークの連続性が確保されていない状態 (※20 道路ネットワークの連続性)



< 出典 >

- ・P4-5、18-27 Copyright©NTTインフラネット株式会社All Rights Reserved
- ・P6 市内幹線道路の旅行速度：令和3年度道路交通センサス調査結果による混雑時旅行速度
主要渋滞箇所：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」（R5.6時点）
- ・P8 河川洪水想定区域と緊急輸送路配置図：都道府県「津波浸水想定データ」、「津波浸水想定調査報告書及びホームページ」
- ・P8 地震動・液状化想定範囲と緊急輸送路配置図：静岡県第4次地震被害想定（第一次報告）【H25.6.27】、相模トラフ沿いで発生した地震の地震動・津波浸水想定【H27.1.30】
- ・P9 火山溶岩到達想定範囲と緊急輸送路配置図：富士山ハザードマップ（改訂版）（第11回富士山火山防災対策検討協議会）【R3.3】
- ・P10 予定されている各種事業：富士市公式HP、第3次富士市都市計画マスタープラン
- ・P11 市内の主要観光地・集客施設と公共交通網：公共交通路線：富士市地域公共交通計画（R5.2改訂版）



お問い合わせ

〒417-8601 静岡県富士市永田町1丁目100番地

富士市 建設部 建設総務課

TEL 0545-55-2823 FAX 0545-51-1987

メールアドレス ke-kensetusoumu@div.city.fuji.shizuoka.jp

