

富士宮市都市計画道路整備プログラム



令和2年4月

富士宮市

目 次

| | |
|---|----|
| 1. 富士宮市都市計画道路整備プログラムの改定に当たって | 1 |
| 1-1 富士宮市都市計画道路整備プログラムとは | 1 |
| 1-2 富士宮市都市計画道路整備プログラムの目的 | 1 |
| 1-3 富士宮市都市計画道路整備プログラムの位置付け | 1 |
| 1-4 改定の経緯と見直しの必要性 | 2 |
| 2. 都市計画道路の整備状況 | 3 |
| 2-1 都市計画道路の整備状況 | 3 |
| 2-2 都市計画道路整備プログラムの進捗状況 | 4 |
| 3. 道路を取り巻く現状及び都市計画道路整備の方向性 | 6 |
| 3-1 富士宮市の道路を取り巻く現状 | 6 |
| 3-2 富士宮市の都市計画道路整備の方向性 | 9 |
| 4. 整備時期の設定 | 12 |
| 4-1 整備時期の設定手順 | 12 |
| 4-2 評価項目 | 14 |
| 5. 都市計画道路整備プログラム | 18 |
| 5-1 都市計画道路整備プログラム[整備時期の設定] | 18 |
| 5-2 整備時期の検証 | 20 |
| 5-3 都市計画道路整備プログラムの見直し時期 | 20 |
| 用語集 | 21 |

1. 富士宮市都市計画道路整備プログラムの改定に当たって

1-1 富士宮市都市計画道路整備プログラムとは

都市計画道路整備プログラムとは、今後整備すべき都市計画道路を対象として、現在の状況や上位計画等との整合性を図りながら客観的に評価することによって、今後概ね10年間に優先的に整備すべき区間を示すものです。

1-2 富士宮市都市計画道路整備プログラムの目的

都市計画道路は、健全な都市経営を見据えた都市活動の骨格を担う幹線道路網を形成する都市施設の1つであり、将来のまちづくりの根幹的施設であります。都市計画決定後、事業着手までに数十年が経過しているものが多く存在しており、今後の少子高齢化の進展や限られた財源等から、効率的な事業の執行が求められます。こうした中で都市計画道路整備プログラムを改定・公表し、計画的かつ透明性の高い道路整備を推進することを目的とします。

1-3 富士宮市都市計画道路整備プログラムの位置付け

富士宮市都市計画道路整備プログラムは、第5次富士宮市総合計画^{※1}を上位計画に位置付け、富士宮市都市計画マスタープラン^{※2}と連携整合を図るとともに、まちづくりに関する計画の方針を参考に改定を行います。

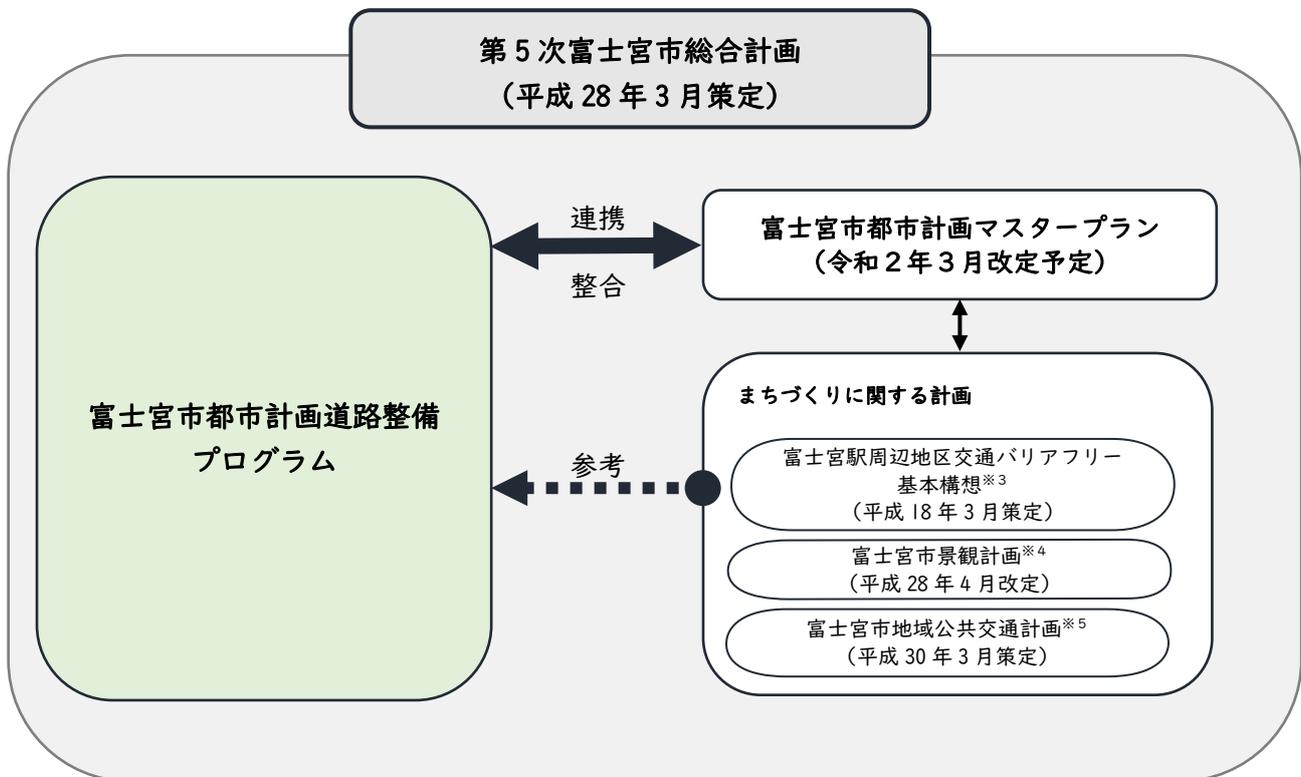


図1.1 富士宮市都市計画道路整備プログラムの位置付け

1-4 改定の経緯と見直しの必要性

本市では、平成20年2月に「富士宮市都市計画道路整備プログラム」を策定し、これに基づいて都市計画道路の整備を進めてきましたが、策定時から約10年が経過し、この間、短期に着手を予定する路線の進捗や、新東名高速道路の供用開始、富士山が世界遺産に登録されたことなど、社会情勢が大きく変化しています。

このことから、最新の上位計画などを踏まえた上で、「富士宮市都市計画道路整備プログラム」の見直しを行うこととしました。

【プログラムの策定時：平成19年度】

《上位計画等》

- ・第4次富士宮市総合計画（平成18年3月策定）
- ・富士宮市都市計画マスタープラン（平成14年3月策定）

【社会情勢の変化等】

- ・都市計画道路の一部廃止（平成24年3月）
- ・新東名高速道路〔御殿場JCT～浜松いなさJCT、清水連絡路、引佐連絡路〕開通（平成24年4月）
- ・富士山の世界遺産登録（平成25年6月）
- ・富士宮市都市計画道路必要性再検証結果公表（令和2年3月予定）

【プログラムの見直し：令和2年度】

《上位計画等》

- ・第5次富士宮市総合計画（平成28年3月策定）
- ・富士宮市都市計画マスタープラン（令和2年3月改定予定）

図1.2 富士宮市都市計画道路整備プログラム見直しの背景

2. 都市計画道路の整備状況

2-1 都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路の整備状況は、平成30年度末で決定延長64.6kmのうち、約49%(31.3km)が改良済^{※6}となっており、18路線が未整備となっております。

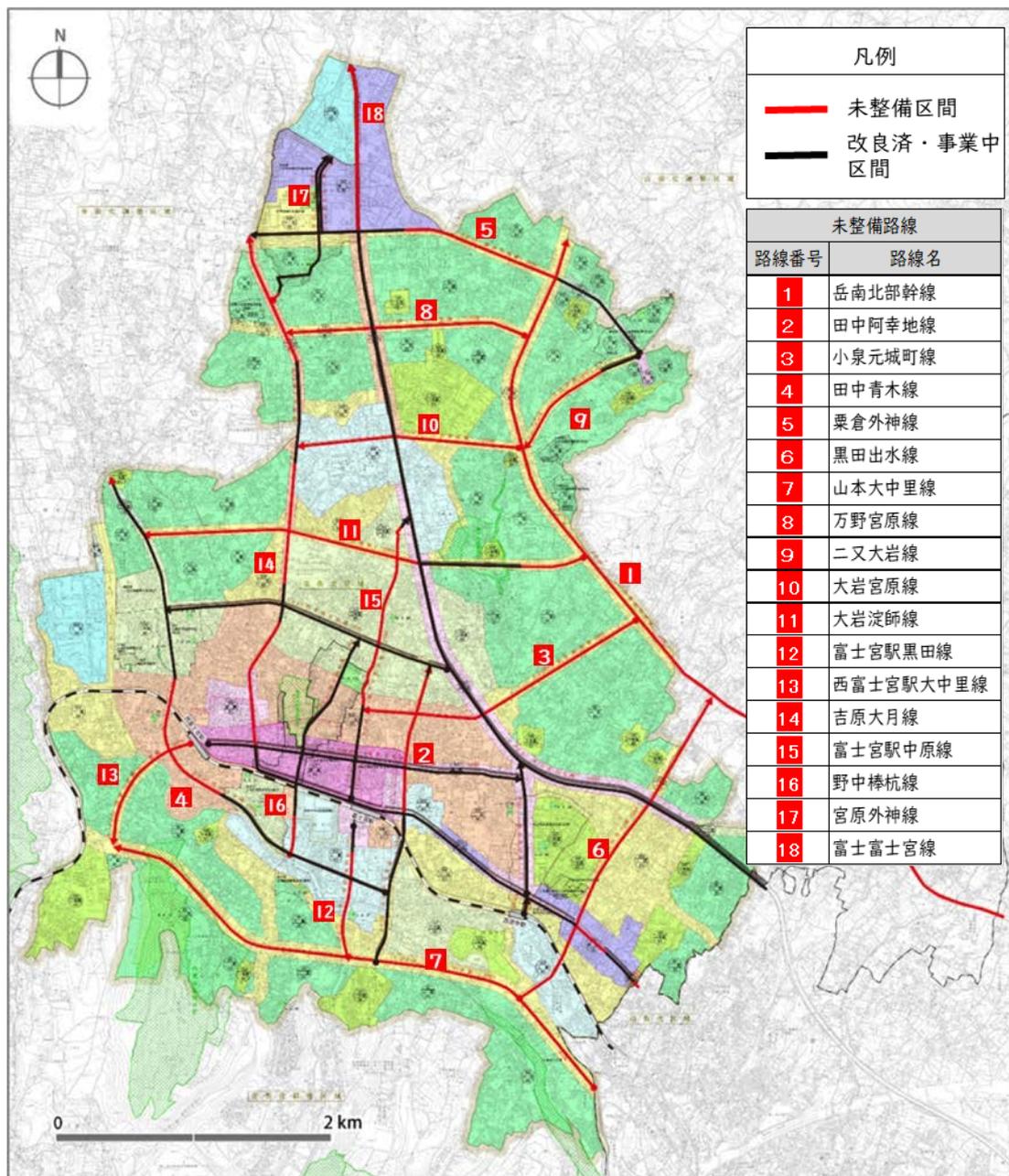


図 2.1 都市計画道路の整備状況図 (平成31年3月末)

2-2 都市計画道路整備プログラムの進捗状況

本市では、現行の都市計画道路整備プログラムに基づいて、計画的に道路整備を進めてきており、現在の進捗状況は表2.1のとおりです。

表2.1 既存の都市計画道路整備プログラムの進捗状況

■短期に着手を予定する路線

| 番号 | 事業種別 | 路線名 | 事業地 (起点～終点) | 概要 (設計概要) | 進捗状況 |
|----|------|---------------------------|---------------------------|------------------------|------|
| 1 | 街路事業 | (都) 野中棒杭線 | 県道富士富士宮線 イオン入口 | 幅員：18～19m 延長：200m | 完了 |
| 2 | 特定交安 | (都) 野中棒杭線 (県道富士富士宮由比線) | (都) 西富士宮駅大宝坊線 県道富士富士宮線 | 幅員：19m 延長：276m | 完了 |
| 3 | 街路事業 | (都) 阿幸地青見線 | 国道139号 (都) 富士宮駅中原線 | 幅員：16～17m 延長：533.5m | 事業中 |
| 4 | // | (都) 阿幸地青見線 | 県道富士富士宮線 市道北町1号線 | 幅員：16m 延長：190.0m | 完了 |
| 5 | 高速道路 | (都) 第二東名自動車道 | 富士市境 富士市境 | 幅員：37m 延長：2,840m | 完了 |

■中期に着手を予定する路線

| 番号 | 事業種別 | 路線名 | 事業地 (起点～終点) | 概要 (設計概要) | 進捗状況 |
|----|------|-------------|-----------------------------------|----------------------|-------|
| 6 | 街路事業 | (都) 田中阿幸地線 | 県道富士富士宮線 (都) 西富士宮駅大宝坊線 | 幅員：16～17m 延長：400m | 未着手 |
| 7 | // | (都) 田中青木線 | 県道富士宮芝川線 市道大中里木舟線 | 幅員：16m 延長：1,060m | 着手検討中 |
| 8 | // | (都) 岳南北部幹線 | 市道時田阿幸地線 県道富士根停車場線 (不動沢橋付近) | 幅員：25m 延長：1,500m | 未着手 |
| 9 | // | (都) 富士宮駅黒田線 | 市道南部環状線 (都) 田中青木線 | 幅員：16m 延長：230m | 未着手 |
| 10 | // | (都) 大岩淀師線 | 市道時田阿幸地線 (都) 岳南北部幹線 | 幅員：16m 延長：460m | 未着手 |

■長期に着手を予定する路線

都市計画決定区間で未改良の区間

(短期、中期で着手を予定する区間を除く。)・・・未着手

都市計画道路整備計画図

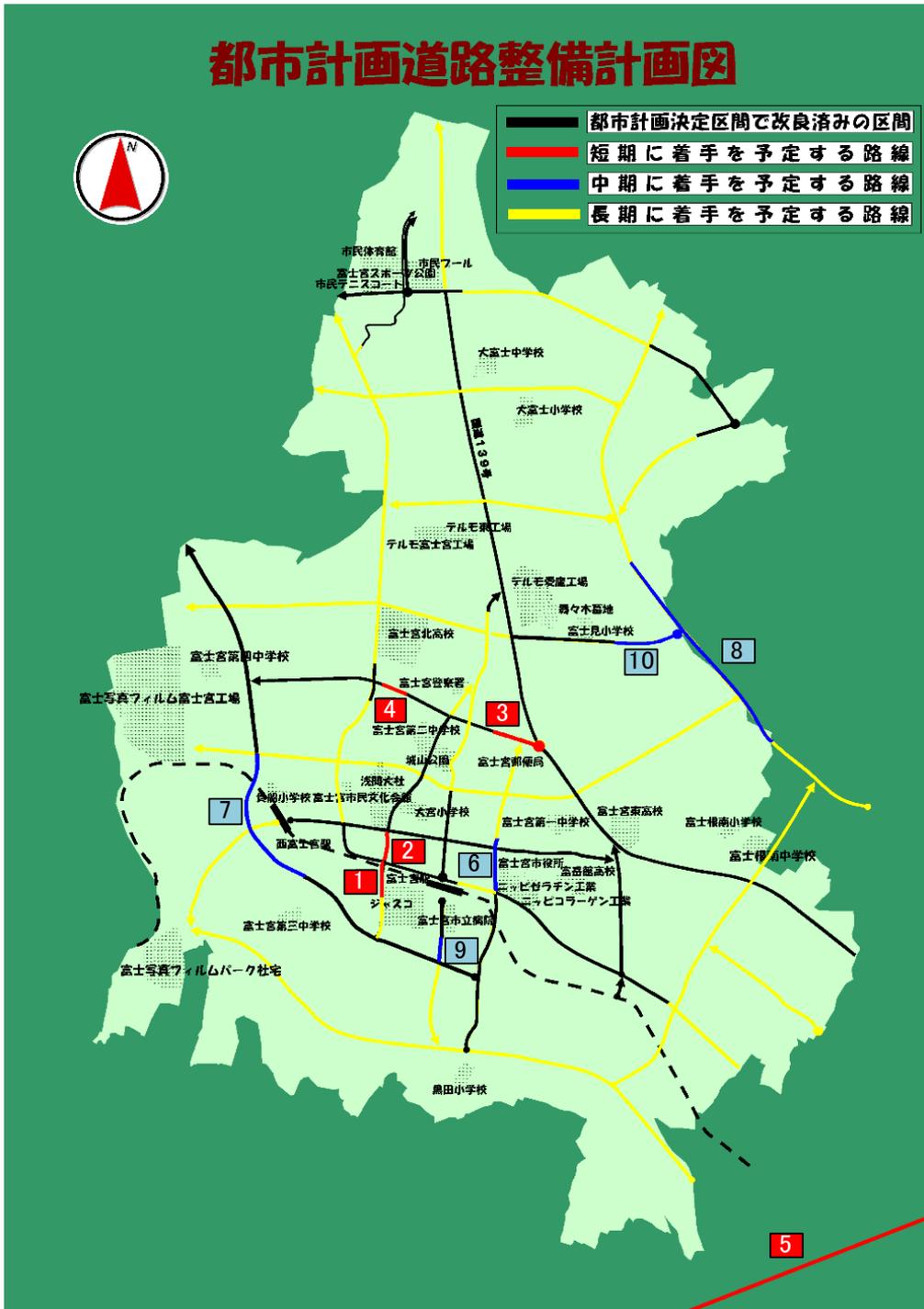


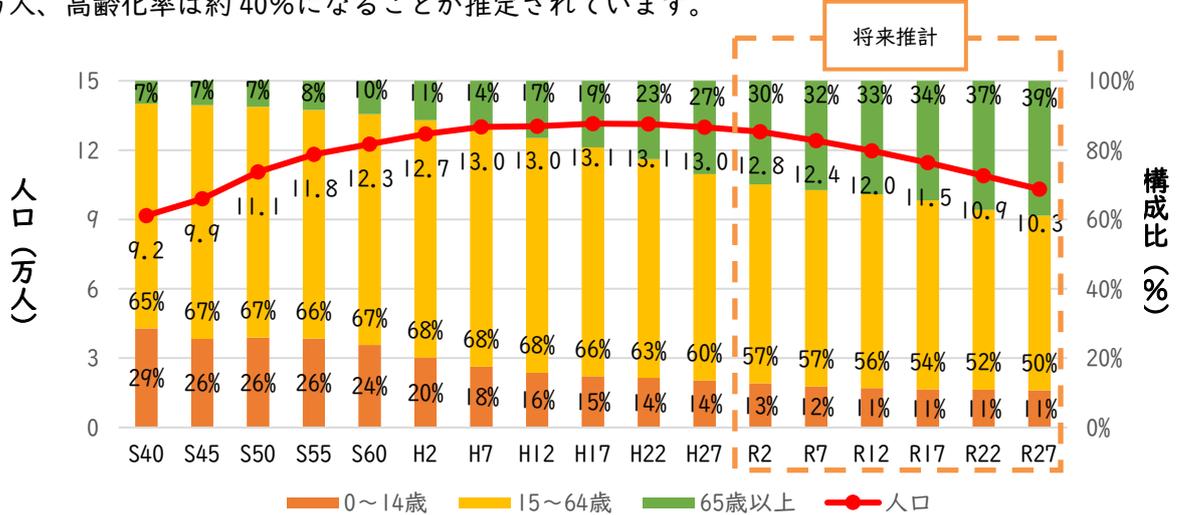
図 2.2 既存の都市計画道路整備計画図（平成 20 年 2 月策定）

3. 道路を取り巻く現状及び都市計画道路整備の方向性

3-1 富士宮市の道路を取り巻く現状

(1) 人口動向

本市の人口は平成22年(2010年)以降減少に転じ、令和27年(2045年)には、人口約10.3万人、高齢化率は約40%になることが推定されています。



H27年までは国勢調査(H17までは旧富士宮市と旧芝川町の合計値)、2020年以降は『日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)』(国立社会保障・人口問題研究所) 上記のデータを基に作成

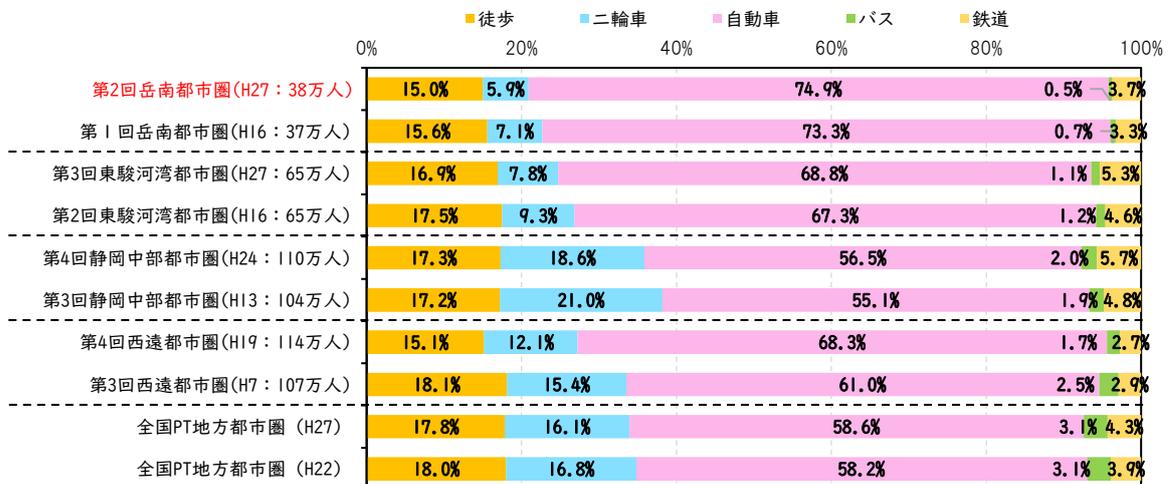
図 3.1 人口・年齢3区分割合の推移

(2) 道路・交通特性

岳南都市圏^{※7}の交通手段分担率^{※8}は、自動車が75%で全国平均や県内他都市に比べて高く、自動車に大きく依存した都市であると言えます。

鉄道及び宮バス利用者は増減を繰り返しており、路線バス利用者は減少傾向となっております。

本市の交通事故件数は、近年は減少していますが、事故件数に対する高齢者事故件数の割合は増加傾向にあります。



出典：岳南都市圏総合都市交通体系調査報告書②現況分析編

図 3.2 代表交通手段分担率の推移

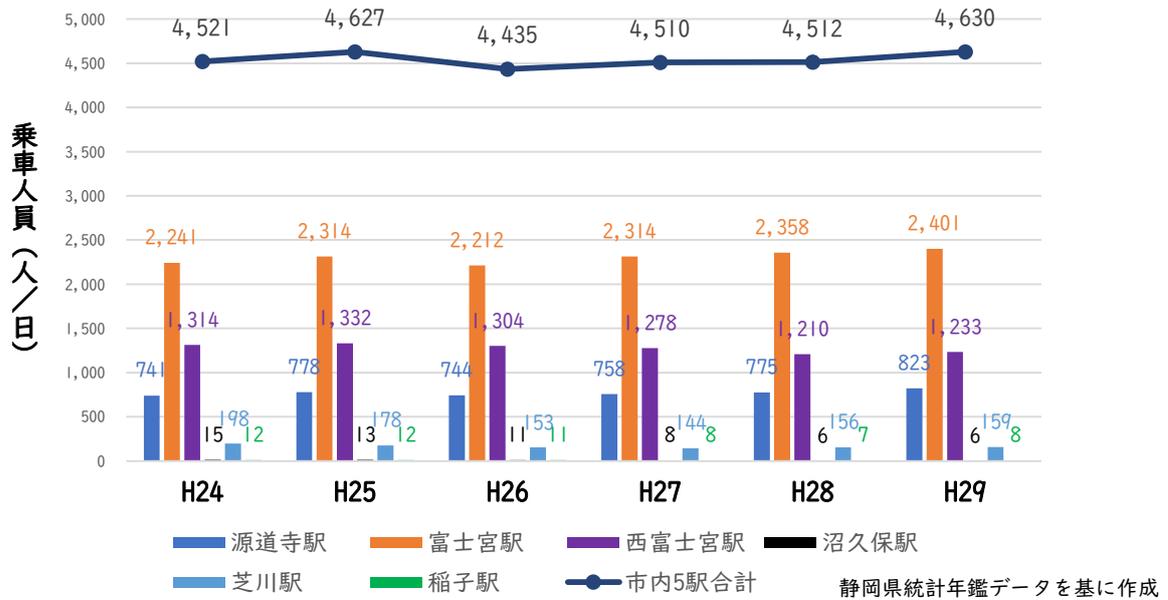


図 3.3 市内鉄道駅の1日平均乗車人員の推移

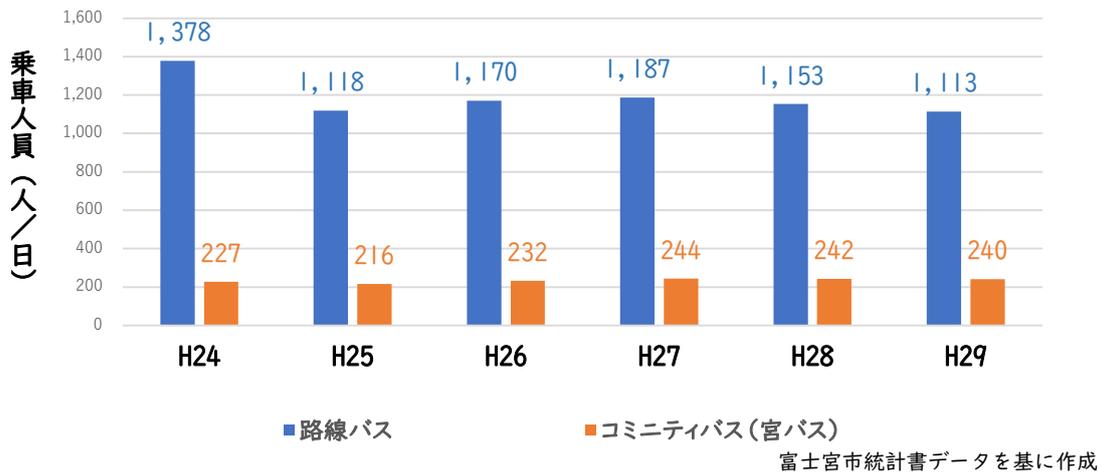


図 3.4 路線バス・コミュニティバスの1日平均乗車人員の推移

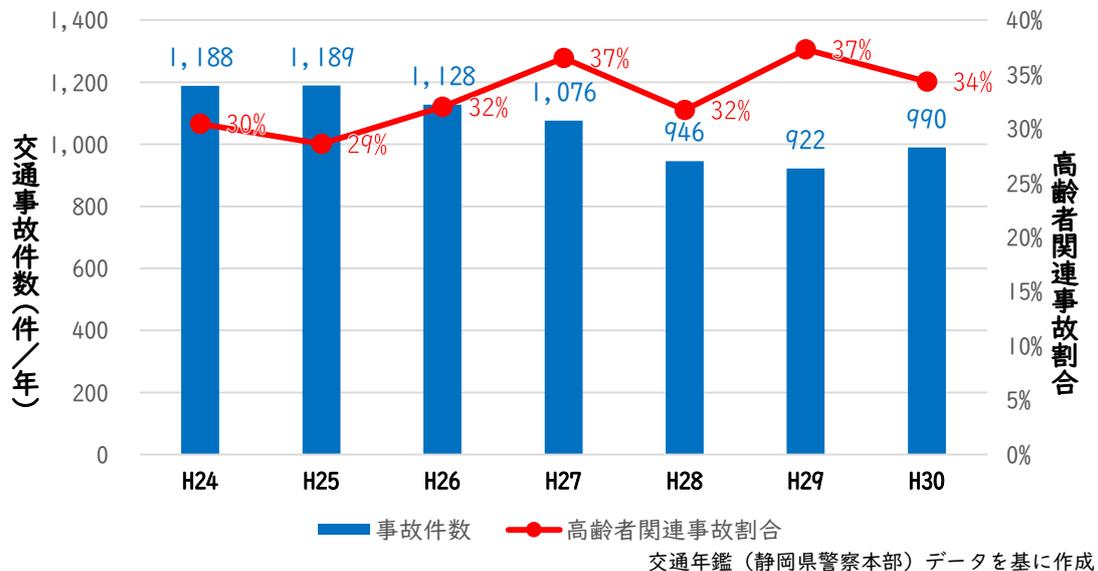
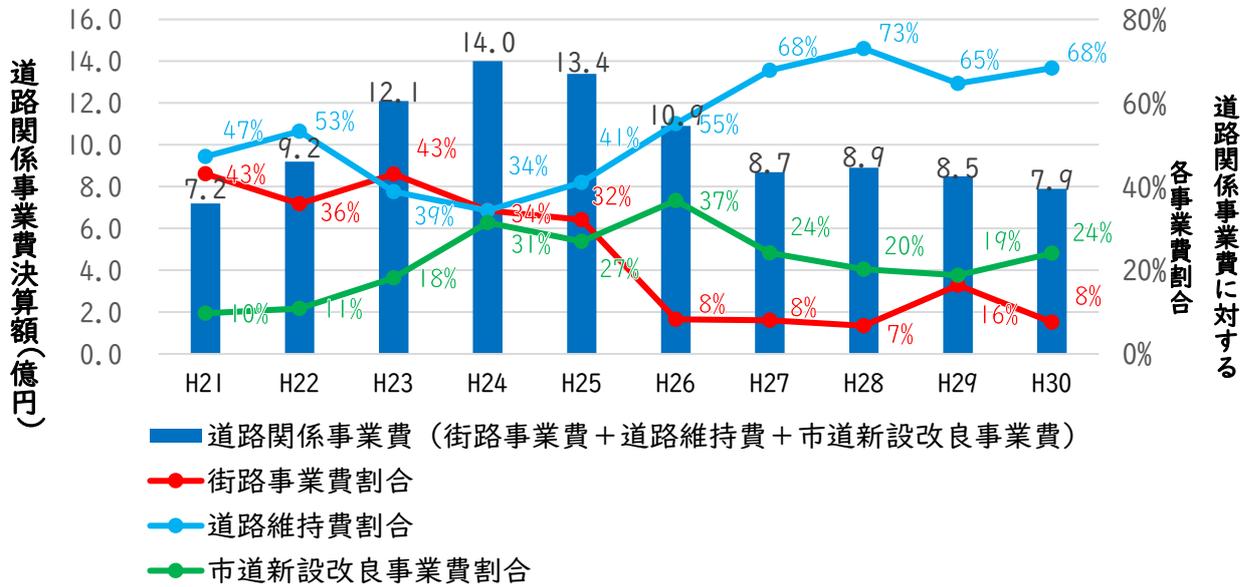


図 3.5 富士宮市の交通事故の推移

(3) 道路関係事業費の推移

道路関係事業費は平成24年度から減少傾向ではありますが、このうち道路維持費が占める割合は、道路施設の老朽化などに伴い増加傾向にあり、今後も更に増大していくことが想定されます。



富士宮市一般会計歳入歳出決算書のデータを基に作成

図 3.6 富士宮市の道路関係事業費決算額の推移

3-2 富士宮市の都市計画道路整備の方向性

本市では、道路交通が抱える様々な課題に対し、まちづくりの上位・関連計画である「第5次富士宮市総合計画」、「富士宮市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。

都市計画道路整備プログラムでは、これら上位計画等を踏まえてプログラムを見直します。

(1) 第5次富士宮市総合計画

第5次富士宮市総合計画（平成28年度～令和7年度）では、目指す将来都市像を「富士山の恵みを活かした元気に輝く国際文化都市」とし、都市整備の基本目標を「富士山の魅力を発揮した快適なまちづくり」としています。

都市計画道路整備に当たっては、都市機能が充実した市街地の形成、円滑な交通を実現する道路ネットワークの形成、公共交通の利便性向上及び歩行者と自転車が安全安心に利用できる道路整備等を推進していくとしており、これらの方針を踏まえてプログラムを見直します。

| |
|---|
| <基本目標5：富士山の魅力を発揮した快適なまちづくり> |
| 魅力を十分に発揮でき、景観保全を図る都市基盤整備を進め、人々が楽しく交流できる快適でにぎわいのあるまちづくりを進めます。 |
| 政策1 富士山の歴史と文化が香るにぎわいのまち 施策1 良好な市街地の形成 ➤ 市街地道路の整備 |
| 政策2 交通ネットワークが整備された便利なまち 施策1 道路交通体系の確立 ➤ 都市計画道路等の整備 施策2 公共交通の充実 ➤ 公共交通機関・施設の充実 |
| 政策3 安全で快適な道が整備されたまち 施策2 道路環境の整備 ➤ 交通安全施設の整備 ➤ 道路防災対策の推進 |

第5次富士宮市総合計画（平成28年3月策定）抜粋

(2) 富士宮市都市計画マスタープラン

富士宮市都市計画マスタープランでは、道路・交通環境における都市づくり方針を、「健全な都市経営を見据えた都市活動の骨格を担う幹線道路網の形成」、「歩行空間の整備」、「交通結節点機能の維持・向上」等としています。

都市計画道路整備に当たっては、これらの方針等を踏まえてプログラムを見直します。

<基本方針：健全な都市経営を見据えた都市活動の骨格を担う幹線道路網の形成>
 広域的な移動において大きな役割を果たす幹線道路や市街地と集落との移動を支える幹線道路の整備の推進による各地区の連携強化を目指した道路網の形成を行っていきます。

| 道路種別 | | 整備方針 |
|-----------|---------|---|
| 広域主要幹線道路 | | 広域主要幹線道路については、高速道路網や富士市と連絡する南北軸である国道139号に加え、富士南麓の各都市と連絡する国道469号が位置付けられており、周辺都市との広域的な社会交流を支える広域連携軸により効果的な実現手法を検討します。 |
| 都市内主要幹線道路 | | 周辺都市及び市内の主要拠点を連絡し、地域間の交通を集約して処理する都市内主要幹線道路について、整備の実現手法を検討するとともに、適正な維持管理に努めます。 |
| 都市内幹線道路 | 外環状道路 | 市街地の交通を分散させ市街地の外郭を形成する都市内幹線道路（外環状道路）について、社会動向の変化に応じて、重要度を考慮した整備の方向性を検討します。 |
| | 内環状道路 | 通過交通の流入抑制と交通を分散させ中心市街地及びその周辺市街地の外郭を形成する都市内幹線道路（内環状道路）について、継続的な整備を推進します。 |
| | 駅周辺環状道路 | 駅周辺の都市活動の活発化と富士宮駅南北の交通の円滑化を図る都市内幹線道路（駅周辺環状道路）について、継続的な整備を推進します。 |
| | その他の道路 | 主要幹線道路を補完及び市街地内で発生・集中する交通を円滑に導く都市内幹線道路（その他の道路）について、社会動向の変化に応じ、整備の必要性も含めた方向性を検討します。 |

道路・交通網整備方針図



富士宮市都市計画マスタープラン（令和2年3月策定予定）抜粋

(3) まちづくりに関する計画

本市では、前述の2つの計画以外にも以下のようなまちづくりに関する計画を策定しており、道路整備等に関して述べています。

表 3.2 まちづくりに関する計画における道路整備等に関する方針

| 計画名 | 概要 |
|----------------------|---|
| 富士宮駅周辺地区交通バリアフリー基本構想 | 交通のバリアフリーを実現するため、「みんなにやさしい賑わいのあるまちなか空間の創出」を目標に、富士宮駅周辺を重点整備地区として、駅前広場や歩道空間等の整備などが位置付けられています。 |
| 富士宮市景観計画 | 豊富な景観資源を活かし、良好な景観形成を推進するため、「富士山の庭園都市へ」を目標にしており、景観重要公共施設として位置付けられた道路については、施設整備方針に従い、地域の景観形成にふさわしい整備に取り組んでいくものとします。 |
| 富士宮市地域公共交通計画 | 民間バス路線、タクシー、宮バス、宮タクなどの既存の公共交通を維持し利用環境の向上を図るとともに、利用促進策の推進により、マイカー依存型の生活から公共交通への転換を促し、持続可能な公共交通の実現を図ることを目的としています。 |

4. 整備時期の設定

4-1 整備時期の設定手順

富士宮市都市計画道路整備プログラムは、今後5年程度で事業着手を予定する短期整備区間、短期整備区間完了後の事業着手を予定する中期整備区間を選定するものです。

評価に当たっては、「3. 道路を取り巻く現状及び都市計画道路整備の方向性」を踏まえた上で、「都市内幹線道路の機能」、「推進している計画」、「市民のニーズ」の3つの視点より整備の優先性を評価します。

整備時期の設定手順は以下に示すとおりです。

- ・ 市内の都市計画道路のうち、計画幅員にて整備され、一般の通行に供用されている改良済区間及び事業中区間を除く「未整備」の区間について評価対象とします。
- ・ 前述の3つの視点から設けた評価項目に基づき整備の優先性を判定し、整備時期の設定[短期、中期、長期]を行います。
- ・ 整備時期の設定における都市計画道路網（短期）に対して整備時期の検証を行い、整備時期の設定が適当か判断します。

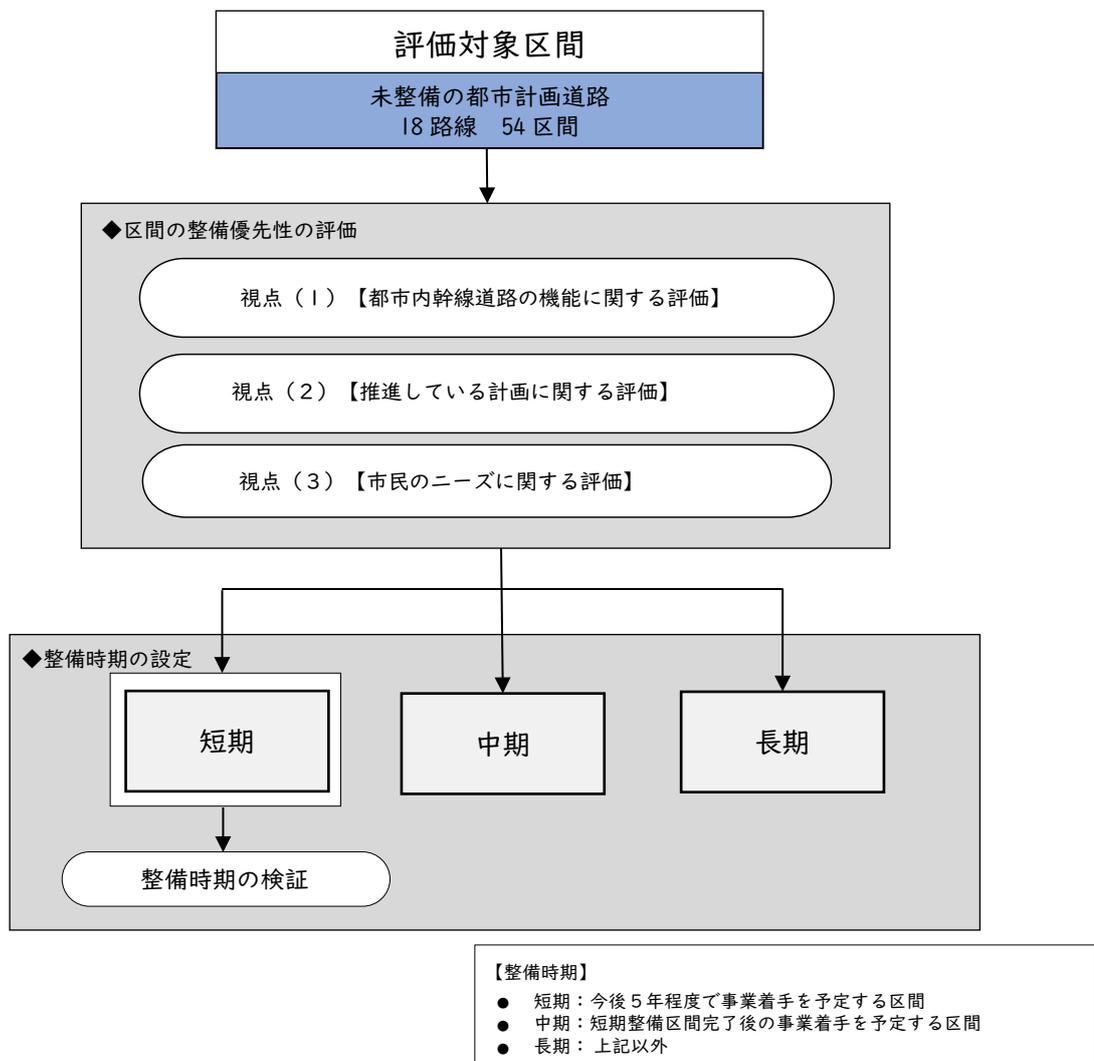


図 4.1 評価手順

4-2 評価項目

(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、上位・関連計画の位置付け等をもとに、以下の4項目(①~④)の評価項目を設定し、当該項目に該当する区間については、整備の優先性が高いものと評価します。

| 視点 | 評価項目 | 内容・考え方 | 該当の条件・評価方法 |
|------------|-------------|--------------------|--|
| 都市内幹線道路の機能 | ①自動車交通の骨格形成 | A. 幹線道路 | 都市全体に網状に配置され、都市の骨格を形成する道路 第5次富士宮市総合計画における基本目標5政策2「交通ネットワークが整備された便利なまち(幹線道路・交通網)」の主要な事業として位置付けられている区間 また、富士宮市都市計画マスタープランの道路・交通体系の整備方針において、「都市内主要幹線道路」、又は「都市内幹線道路」に位置付けられている区間 |
| | | B. ネットワークの改善に資する道路 | 都市計画道路の整備が、自動車交通ネットワークの改善に資する道路 現状の「道路密度 ^{※9} 」が低い区域に該当する区間 |
| | | C. 整備効果が高い道路 | 都市計画道路の整備により、高い整備効果が得られる道路 都市計画道路を整備することにより、走行時間短縮便益で高い結果が得られる区間 |

| 視点 | 評価項目 | | 内容・考え方 | 該当の条件・評価方法 |
|------------|-----------------|-------------------------|--|--|
| 都市内幹線道路の機能 | 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区域の道路 | 岳南PT調査 ^{※10} において、歩行者・自転車分担率が高い区域に該当する区間 |
| | ③交通事故減少への寄与 | 交通事故件数の多い道路 | 都市計画道路の整備により安全性向上が図られることで交通事故減少に資する道路 | 過去5年間の交通事故件数が多い区間 |
| | ④緊急輸送活動の支援 | 静岡県緊急輸送路 ^{※11} | 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と重複する都市計画道路 | 静岡県緊急輸送路（第1次～第3次緊急輸送路）に位置付けられている道路、又は富士宮市緊急輸送路に位置付けられている区間 |
| | | 富士宮市緊急輸送路 | 災害発生時に予想される道路の寸断に備え、緊急輸送のためにルートが多重化や代替性を考慮し、海路、空路を含めて構築された緊急輸送ネットワークと連携した道路と重複する都市計画道路 | |

(2) 推進している計画に関する評価

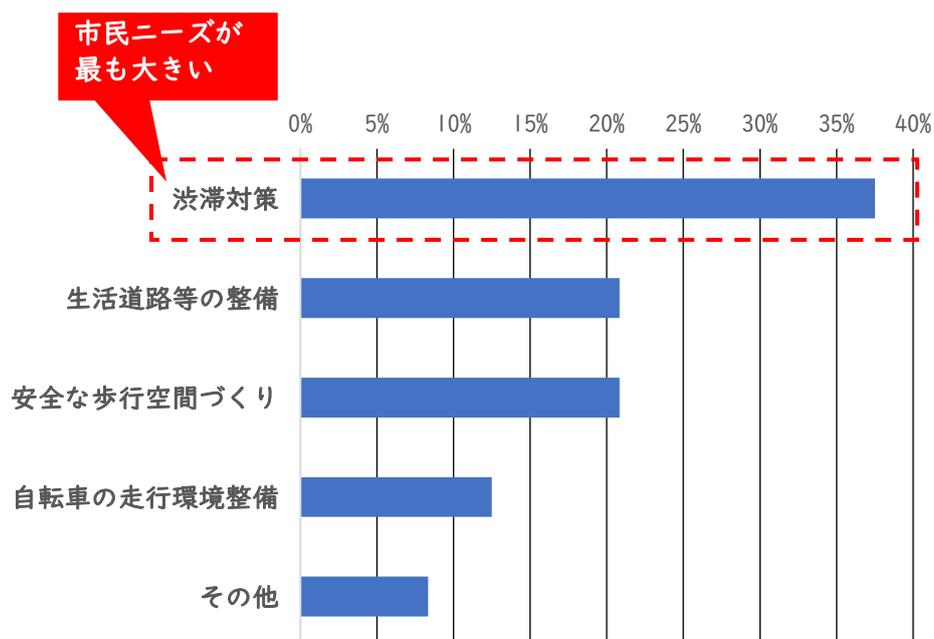
推進している計画に関する評価では、まちづくりに関する計画での位置付けをもとに、以下の3項目(⑤~⑦)の評価項目を設定し、当該項目に該当する区間については、整備の優先性が高いものと評価します。

| 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 | ⑤ 景観の保全 | 景観重要公共施設 | 市内の景観の骨格を担う重要な道路 | 富士宮市景観計画において「景観重要公共施設」として位置付けられている区間 |
| | ⑥ まちづくりの支援 | バリアフリー支援 | 誰もが利用しやすい環境づくりを目指す道路 | 富士宮駅周辺地区交通バリアフリー基本構想における重点整備地区内の区間 |
| | ⑦ 公共交通の支援 | 鉄道駅アクセス | 鉄道駅へのアクセスの利便性向上に資する道路 | 富士宮市地域公共交通計画における基本目標「誰もが利用できる公共交通網の維持」に資する道路として、市内の3つの鉄道駅(西富士宮駅・富士宮駅・源道寺駅)から500m圏内にある区間 |
| | | バス利用支援 | バスの円滑な走行及びバス利用支援に資する道路 | 富士宮市地域公共交通計画における基本目標「誰もが利用できる公共交通網の維持」に資する道路として、地域公共交通の重要な交通手段である「宮バス」及び「路線バス」、観光客の移動手段である「定期観光バス」の運行路線に該当する区間 |

(3) 市民ニーズに関する評価

市民ニーズに関する評価では、市民アンケート調査等の意見を参考に、最も市民ニーズが大きい“渋滞”に着目し、以下の評価項目(⑧)を設定し、当該項目に該当する区間については、整備の優先性が高いものと評価します。

| 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 | ⑧渋滞緩和 | 主要渋滞箇所 | 渋滞緩和に資すると考えられる道路 | 静岡県道路交通渋滞対策推進協議会において、富士宮市内の主要渋滞箇所※12に指定された箇所の渋滞緩和に資すると考えられる区間 |
| | | 市民から意見があった渋滞箇所※13 | | 市民アンケートの自由意見で指摘された具体的な渋滞箇所の渋滞緩和に資すると考えられる区間 |



資料：「平成 29 年度 市民満足度調査 日常の移動についてのアンケート」（富士宮市交通対策室）
（その他ご意見（自由記入欄）における「道路整備等に関する意見」を集計）

図 4.3 市民アンケートによる道路整備ニーズ

5. 都市計画道路整備プログラム

5-1 都市計画道路整備プログラム[整備時期の設定]

都市内幹線道路の機能、推進している計画、市民のニーズの3つの視点から整備の優先性を評価し、整備時期の検証を行った結果、都市計画道路の整備時期の設定は以下のとおりです。



図 5.1 都市計画道路整備プログラム総括図

■ 短期整備区間（今後5年程度で事業着手を予定する区間）

| | | | |
|-------------|---|----------|-------|
| [番号]路線名(区間) | [4-1]田中青木線(泉町～中里東町) | 区間 延長 | 約550m |
| | [4-2]田中青木線(中里東町～貴船町) | | 約510m |
| 評価項目 | <ul style="list-style-type: none"> ①自動車交通の骨格形成：A.幹線道路（総合計画・主要な事業） ①自動車交通の骨格形成：A.幹線道路（都市計画マスタープラン・内環状道路） ①自動車交通の骨格形成：A.幹線道路（都市計画マスタープラン・外環状道路） ①自動車交通の骨格形成：B.ネットワークの改善に資する道路 ①自動車交通の骨格形成：C.整備効果が高い道路 ②歩行者・自転車交通の骨格形成：歩行者・自転車交通量の多い道路 ⑦公共交通の支援：鉄道駅アクセスの利便性向上に資する道路 ⑧渋滞緩和への効果：渋滞緩和に資すると考えられる道路 | | |
| 要旨 | <p>本路線は、市内中心部の通過交通を抑制し、市街地内の交通の円滑化を図る内環状道路及び外環状道路の一部を担う路線です。</p> <p>本区間は、田中青木線の整備済区間同士を結ぶ区間であり、整備することにより、市内北西部と市内南東部を連絡し、内環状道路の機能を高めることが期待されます。</p> | | |

■ 中期整備区間（短期整備区間完了後の事業着手を予定する区間）

| | | | |
|-------------|---|----------|-------|
| [番号]路線名(区間) | [1-3]岳南北部幹線(大岩字出水～小泉字神祖上) | 区間 延長 | 約800m |
| | [1-4]岳南北部幹線(小泉字神祖上～大岩字丸谷戸) | | 約600m |
| | [1-5]岳南北部幹線(大岩字丸谷戸～大岩字峯谷戸) | | 約900m |
| 評価項目 | <ul style="list-style-type: none"> ①自動車交通の骨格形成：A.幹線道路（都市計画マスタープラン：都市内主要幹線道路） ①自動車交通の骨格形成：A.幹線道路（都市計画マスタープラン：外環状道路） ①自動車交通の骨格形成：B.ネットワークの改善に資する道路 ①自動車交通の骨格形成：C.整備効果が高い道路 ③交通事故減少への寄与：交通事故件数の多い道路 ④緊急輸送活動の支援：富士宮市緊急輸送路 ⑧渋滞緩和への効果：渋滞緩和に資すると考えられる道路 | | |
| 要旨 | <p>本路線は、周辺都市及び市内の主要な拠点を連携し、地域間の交通を集約して処理する都市内主要幹線道路として位置付けられ、市街地の交通を分散させ市街地の外郭を形成する外環状道路の一部を担う路線です。</p> <p>本区間を整備することにより、平行する国道139号の渋滞緩和に資することが期待されます。</p> | | |

| | | | |
|-------------|---|----------|-------|
| [番号]路線名(区間) | [2-1]田中阿幸地線(東町字伝馬町道東～東町字青柳町) | 区間 延長 | 約290m |
| 評価項目 | <ul style="list-style-type: none"> ①自動車交通の骨格形成：A.幹線道路（駅周辺環状道路） ①自動車交通の骨格形成：A.幹線道路（内環状道路） ②歩行者・自転車交通の骨格形成：歩行者・自転車交通量の多い道路 ⑥まちづくりの支援：誰もが利用しやすい環境づくりを目指す道路 ⑦公共交通の支援：鉄道駅アクセスの利便性向上に資する道路 ⑧渋滞緩和への効果：渋滞緩和に資すると考えられる道路 | | |
| 要旨 | <p>本路線は、駅周辺の都市活動の活発化と富士宮駅南北の交通円滑化を図る駅周辺環状道路及び内環状道路の一部を担う路線です。</p> <p>本区間は、田中阿幸地線の整備済区間と概成済区間を結ぶ区間であり、整備することにより、市内中心部を南北に連絡し、駅周辺環状道路の機能を高めることが期待されます。</p> | | |

■ 長期整備区間

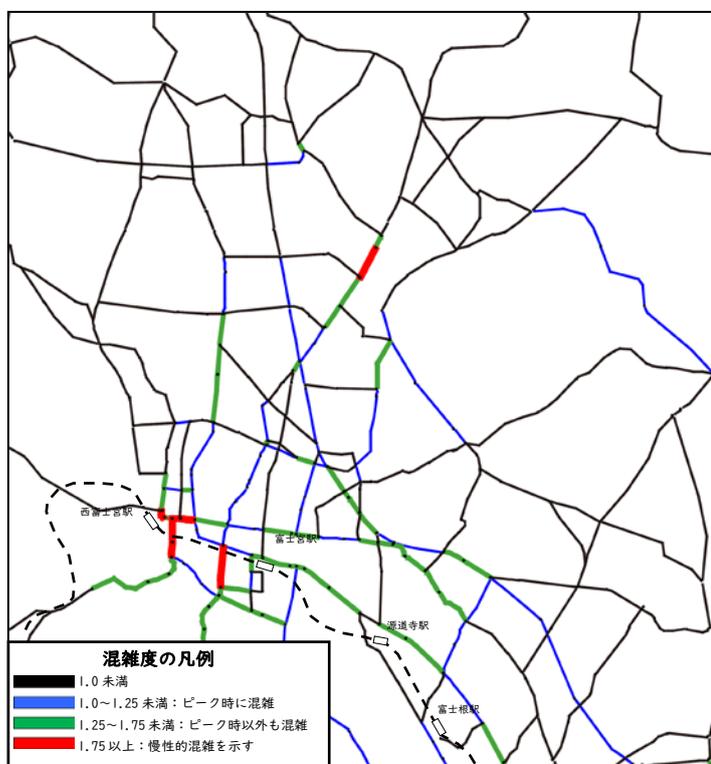
短期・中期整備区間を除く、都市計画決定区間で未改良の区間

5-2 整備時期の検証

整備時期については、将来交通量推計による混雑度図から、短期整備区間完了後の混雑状況の確認及び特定箇所への交通量集中状況の発生確認により検証を行いました。

混雑度図から、短期整備区間完了により「慢性的に混雑が発生する混雑度 1.75 以上の区間」、「ピーク時以外も混雑が発生する混雑度 1.25~1.75 未満の区間」が減少している状況が確認され、また、特定箇所への交通量集中状況も確認できないことから、整備時期の設定は適当であると判断します。

<評価対象区間すべてが未整備の場合の混雑度図 (R17)>



<短期整備区間完了後の混雑度図 (R17)>

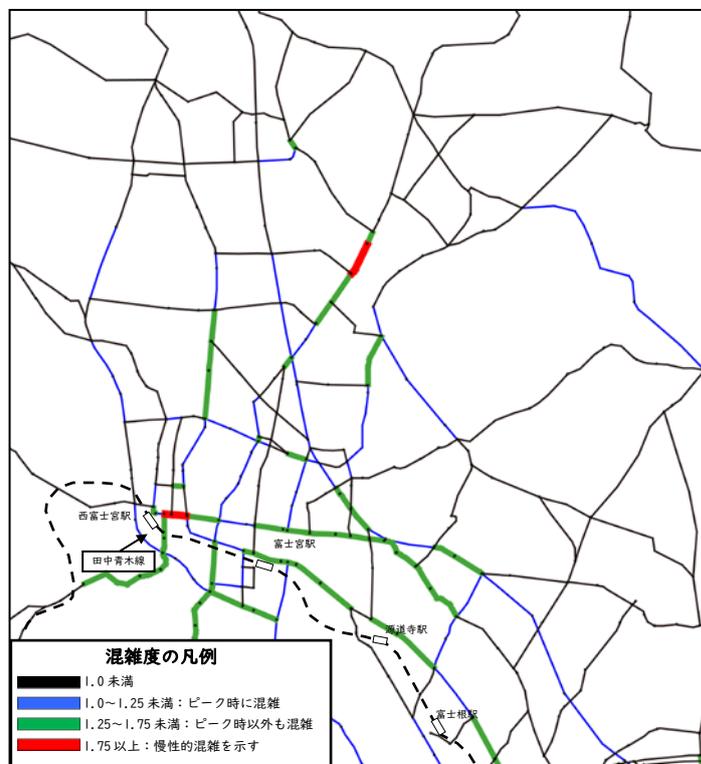


図 5.2 整備時期検証混雑度図

5-3 都市計画道路整備プログラムの見直し時期

見直し時期は、計画改定から概ね 10 年程度としていますが、社会情勢や財政状況等が大きく変化した場合などに、計画の見直しを行うことがあります。

用語集

※ 1 第5次富士宮市総合計画

総合計画は、市のまちづくりの最も基本となる計画で、この計画に沿ってあらゆる施策が進められています。第5次富士宮市総合計画は、計画期間を平成28年度から令和7年度までとしています。

※ 2 富士宮市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランは、都市計画法（第18条の2）に定められている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の呼称であり、令和21（2039）年度末を目標とした都市づくりの具体的な将来像や、地域別のあるべき姿の方向性を定めています。

※ 3 富士宮駅周辺地区交通バリアフリー基本構想

バリアフリー法において、市町村は、国が定める基本方針に基づき、当該市町村の区域内の旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区について、移動等円滑化の促進に関する方針（移動等円滑化促進方針）又は移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（基本構想）を作成するよう努めるものとされています。本市では、富士宮駅周辺地区を対象に交通バリアフリー基本構想を策定しています。

※ 4 富士宮市景観計画

この計画は、平成16年に施行された景観法に基づき、本市の豊富な景観資源を活かし、良好な景観形成を推進するための基本的な考え方や、取り組み方についてまとめたものです。平成22年1月に策定された後、旧芝川町との合併や自然エネルギーの活用による変更や、平成25年6月の富士山の世界遺産の登録等を経て、平成28年4月に景観重点地区（浅間大社周辺地区）の追加に伴う変更が行われました。

※ 5 富士宮市地域公共交通計画

この計画は、地域公共交通の課題解決のため、現況や利用者ニーズ調査・分析等の実態調査や将来推計等により、地域の実情に即した長期的で持続可能な地域公共交通における今後の方針や、具体的方策を示したものです。

※ 6 改良済

計画幅員にて整備されており、一般の通行に供用されている道路のことを言います。

※ 7 岳南都市圏

富士市、富士宮市の2市です。

※ 8 交通手段分担率

人がある目的（例えば、出勤や買い物など）をもってある地点からある地点へ移動する際の単位をトリップと言います。交通手段分担率とは、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。

※ 9 道路密度

道路密度は、道路の整備水準を表す指標の1つで、人口、自動車、土地などと道路との比率をはかるときに使われます。本プログラムでは、単位面積（ゾーン・エリア）ごとの「道路延長」÷「面積」で算出しています。

※ 10 岳南 PT 調査

岳南 PT 調査とは、岳南都市圏パーソントリップ調査の事を指します。パーソントリップ調査は、『誰が』『どんな目的で』『どこからどこへ』『何時ごろ』『どのような手段で』移動したかを詳しく調べるものです。この調査結果を基に、現在と将来の交通実態を明らかにするとともに、将来における望ましい交通のあり方を検討します。岳南都市圏（富士市・富士宮市）では、平成16年に1回目の調査を実施しており、平成27年度に2回目の調査が実施されました。

※ 11 緊急輸送路

緊急輸送道路は、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。

※ 12 地域の主要渋滞箇所

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「静岡県道路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。

（主な渋滞箇所：小泉若宮交差点・浅間大社前交差点・国道139号）

※ 13 市民が指摘する渋滞箇所

「平成29年度 市民満足度調査 日常の移動についてのアンケート」の『道路整備等に関する意見』を参考に、最も市民ニーズの大きい“渋滞”に着目し、具体的な渋滞箇所を選定したものです。

（主な渋滞箇所：県道富士富士宮由比線（浅間大社前交差点～中央町交差点）・国道139号）

富士宮市都市計画道路整備プログラム

令和2年4月1日

発行 富士宮市都市整備部都市整備課

〒 418-8601

静岡県富士宮市弓沢町 150 番

TEL : 0544-22-1170

FAX : 0544-22-1208

E-mail : tosei@city.fujinomiya.lg.jp