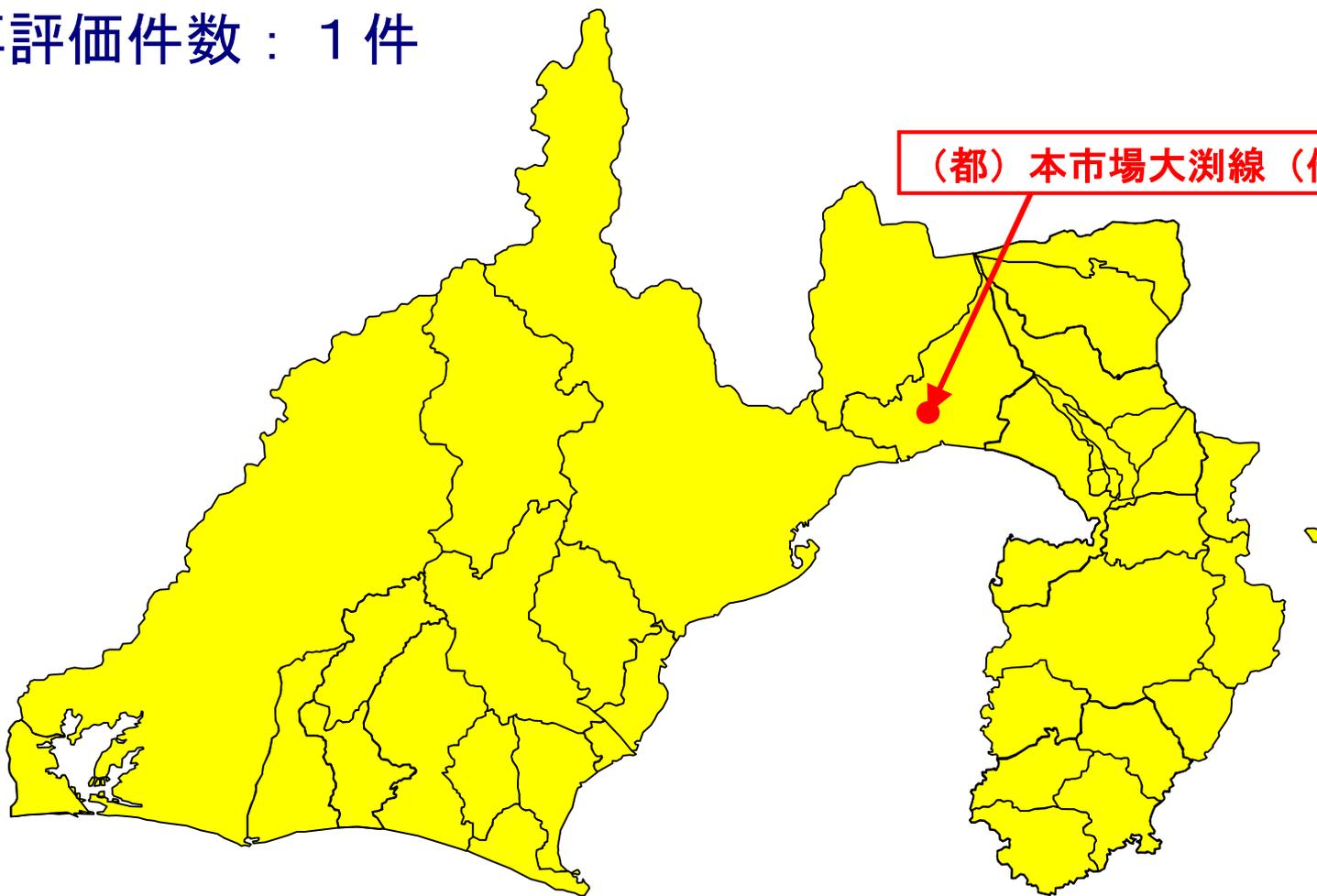


都市局 再評価実施箇所 位置図

再評価件数：1件



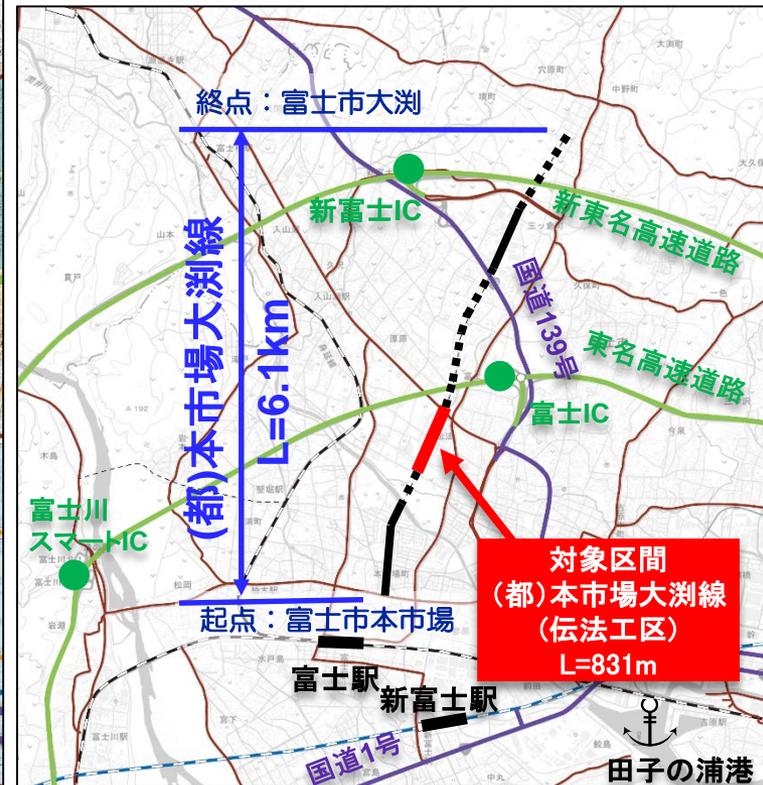
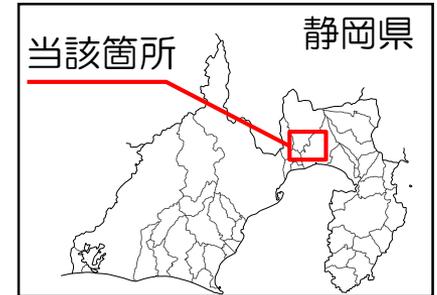
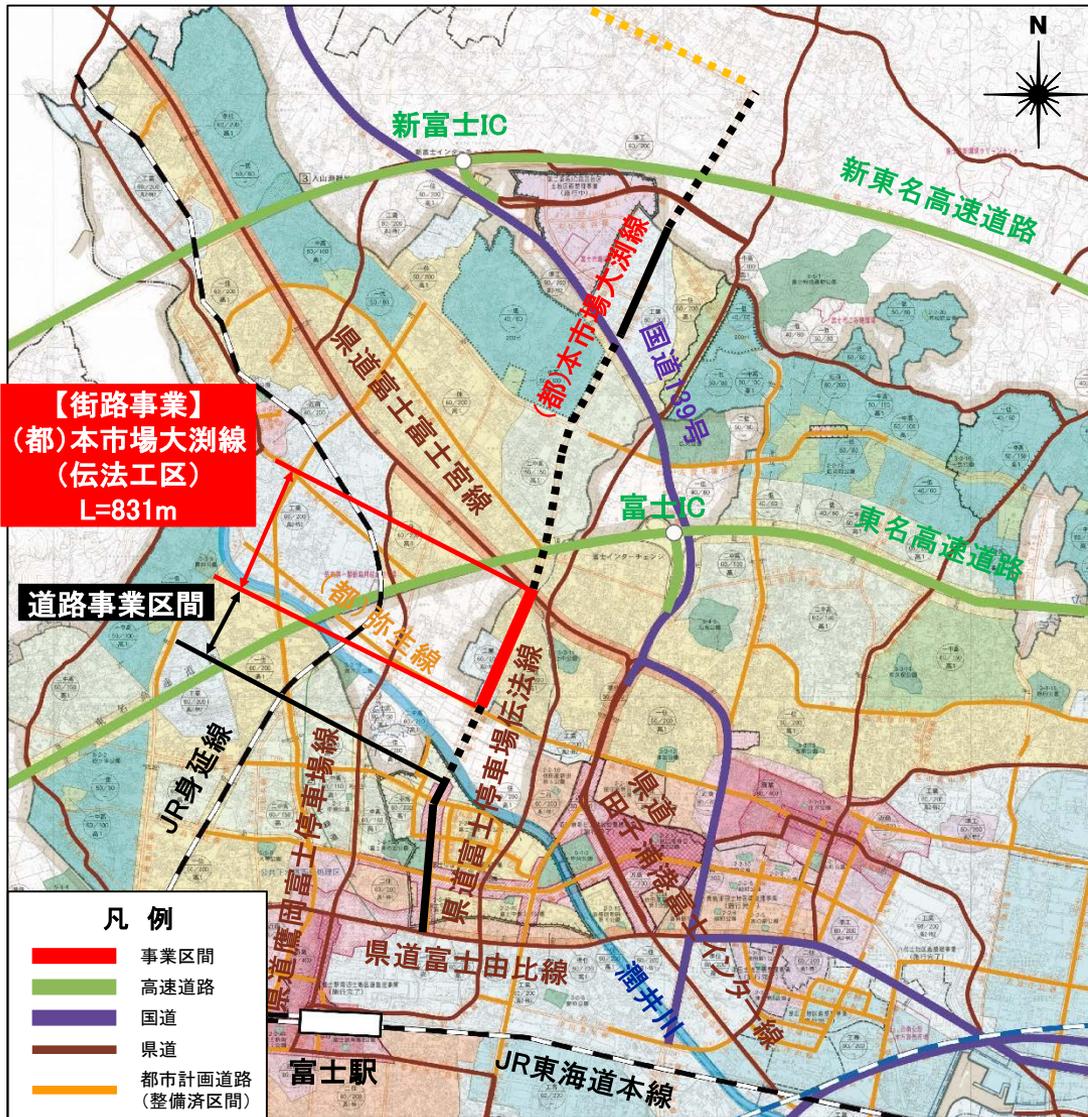
平成30年度

都市計画道路 本市場大淵線(伝法工区)

事業再評価

静岡県 交通基盤部 都市局 街路整備課

位置図



計画平面図・標準横断面図

【事業概要】

計画延長 : 831m

道路幅員 : 25.0~27.0m

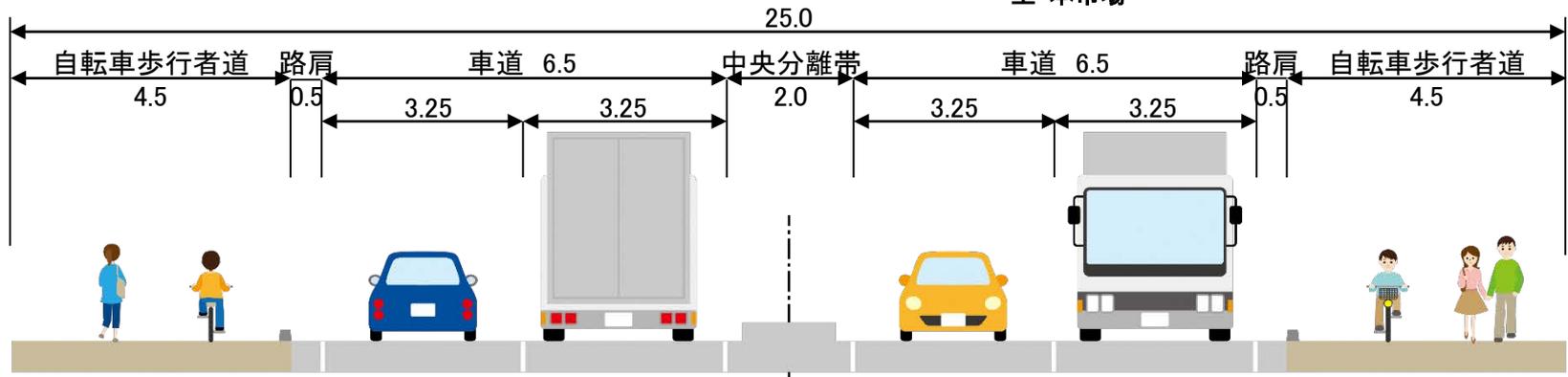
計画期間 : 平成11年度

~平成32年度

全体事業費: 6,730百万円



標準横断面部(一般部)



(単位:m)

周辺の道路状況①

- 富士市中心市街地と新富士ICや富士市北部を結ぶ、南北の幹線道路が脆弱



周辺の道路状況②

- 幹線道路の混雑により、通過交通が生活道路へ流入し、住民の快適な生活環境を阻害



①幹線道路の混雑



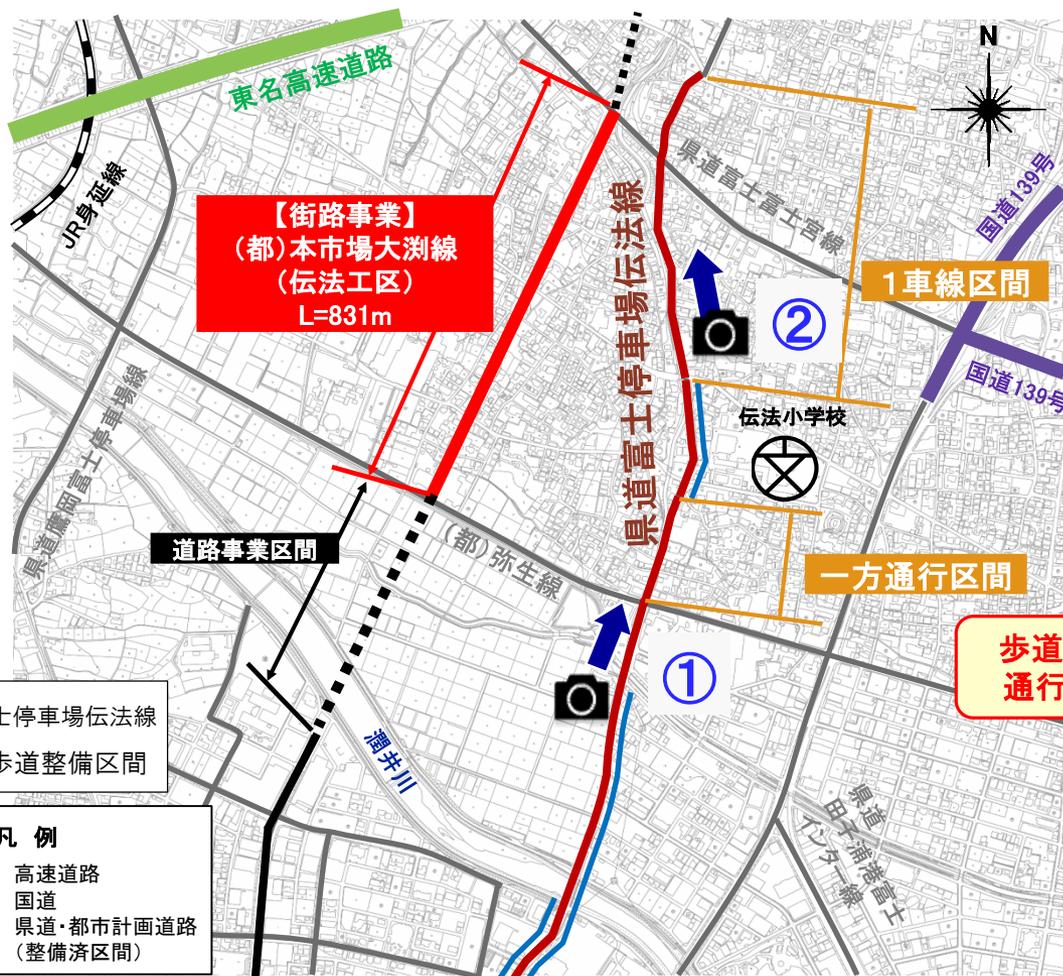
②生活道路の状況(通過車両の流入)



主要渋滞箇所出典: 富士市街地の主要渋滞箇所
静岡県道路交通渋滞対策推進協議会(H25.1.22)

周辺の道路状況③

- 周辺道路は歩道の未整備区間が多く、歩行者等の通行空間の確保及び安全確保が課題



①周辺道路(狭幅員、一方通行)



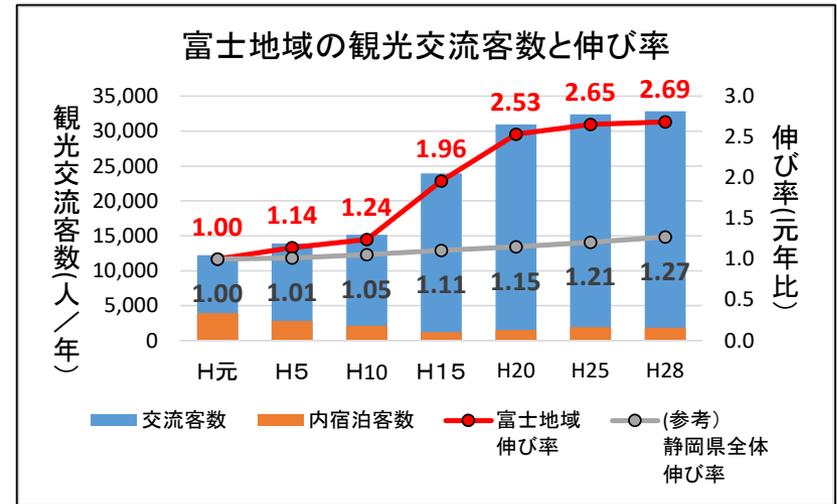
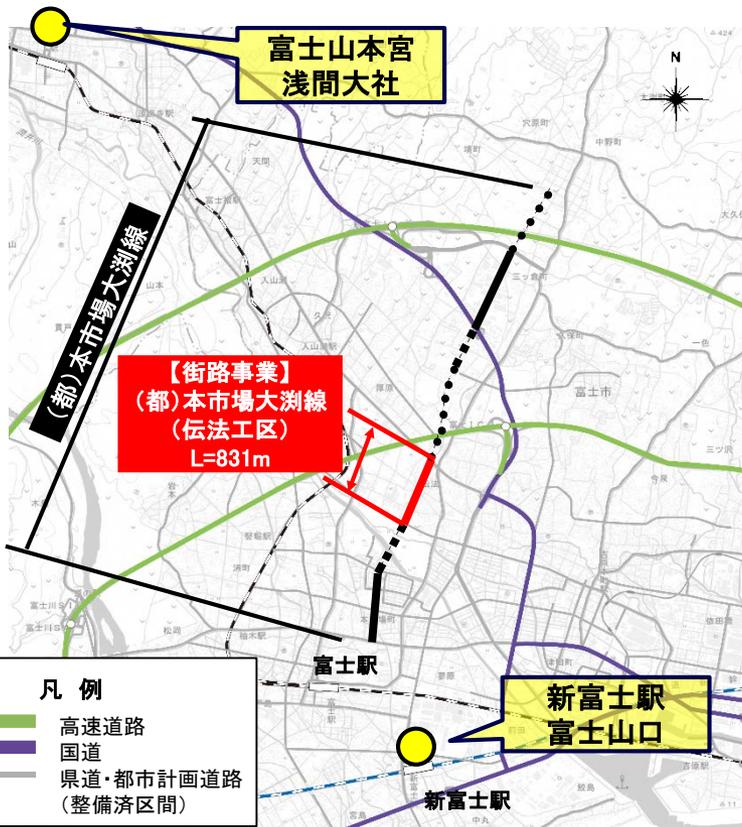
②周辺道路(狭幅員、歩道未整備)

歩道が狭く、歩行者等の通行空間の確保が必要



事業を巡る社会情勢の変化①

- 富士地域の観光交流客数伸び率は、静岡県全体を大きく上回る。
- 平成25年に富士山が世界遺産に登録され、更なる観光客増加が期待される。
- 新幹線新富士駅富士山口(北口)では、駅前広場の整備により、利便性向上が進められている。



出典：静岡県観光交流の動向

■ 新富士駅富士山口(北口)
駅前広場整備後のイメージ



出典：富士市

■ 世界文化遺産富士山
(富士山本宮浅間大社)



出典：公益法人静岡県観光協会

事業を巡る社会情勢の変化②

■ 「“ふじのくに”のフロンティアを拓く取組み」により、「富士山フロント工業団地」や「第二東名IC周辺地区土地区画整理事業」による産業集積が進展



■ ①富士山フロント工業団地

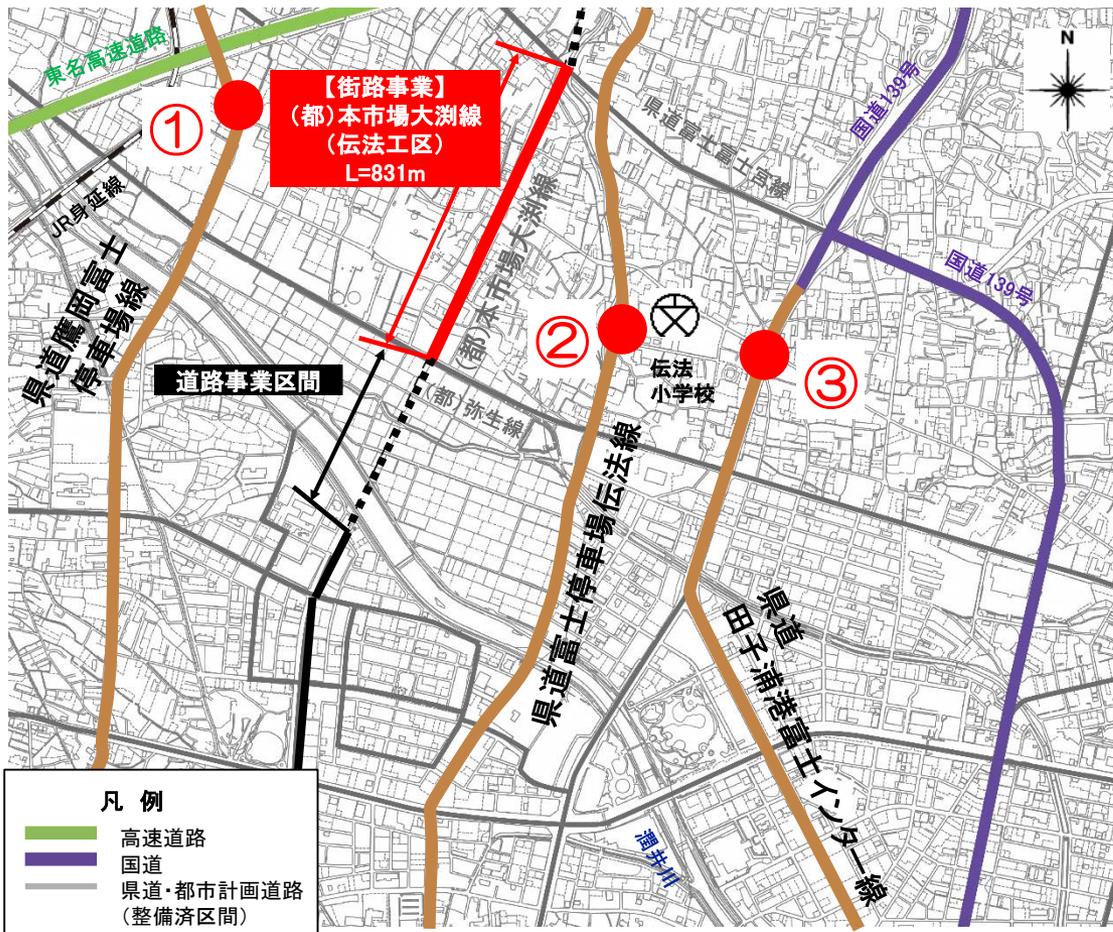


■ ②第二東名IC周辺地区土地区画整理事業 (大規模集配施設)



道路整備効果①

- 4車線道路による内陸部と市街地を結ぶ新たな南北幹線軸の形成
- 当該道路への交通転換により、周辺道路の交通量が減少し、混雑緩和



周辺道路の交通量の変化の予測

並行路線の交通量の変化

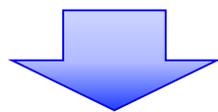


※H37年将来交通量推計結果より

道路整備効果②

【課題】

- 歩道の狭い生活道路へ通過交通が流入
- 生活空間での歩行者、自転車の安全確保



- ・新設道路の整備
- ・広幅員の自歩道整備

【通過交通が新設道路へ転換】

- 新設道路へ交通が転換し、生活道路の安全性が向上
- 広幅員の自歩道整備により自転車・歩行者の安全性・利便性が向上

整備前のイメージ(周辺道路)



県道富士停車場伝法線

整備後のイメージ(4車線供用)



(都)本市場大淵線(市施工区間)

事業の投資効果

$$\text{費用便益比 (B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{総費用}} = 1.16 \quad (1.26)$$

総便益(B)の現在価値 105.71億円 (93.46)

走行時間短縮便益 102.74億円 (89.89)

走行経費減少便益 0.52億円 (0.11)

交通事故減少便益 2.46億円 (3.47)

総費用(C)の現在価値 90.95億円 (73.91)

建設投資額 93.29億円 (76.14)

維持管理費 0.40億円 (0.33)

用地残存価値 2.73億円 (2.56)

注1) 総便益及び総費用の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しない

注2) 右側の()内の数値は前回再評価時(H25)の値を示す

注3) [総費用] = [建設投資額] + [維持管理費] - [用地費の残存価値]

事業の進捗状況(用地補償)

【用地補償の進捗状況】



①南側区間の用地取得状況



②北側区間の用地取得状況



用地面積ベース：100%（平成30年度末見込み）

事業の進捗状況(工事)

【工事の進捗状況】



①北側区間の工事進捗状況



②南側区間の工事進捗状況



事業費ベース : 94.7% (平成30年度末見込み)

今後のスケジュール

		年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	
		(平成25年度) 前回再評価	用地補償	  事業期間							(平成30年度末) 供用予定	
工事												
今回	用地補償	  事業期間										(平成32年度末) 供用予定
	工事											

対応方針(案)

- 主要拠点や主要路線を結ぶ重要な路線
- 市街地内の南北移動の円滑化
- 生活道路の安全性向上



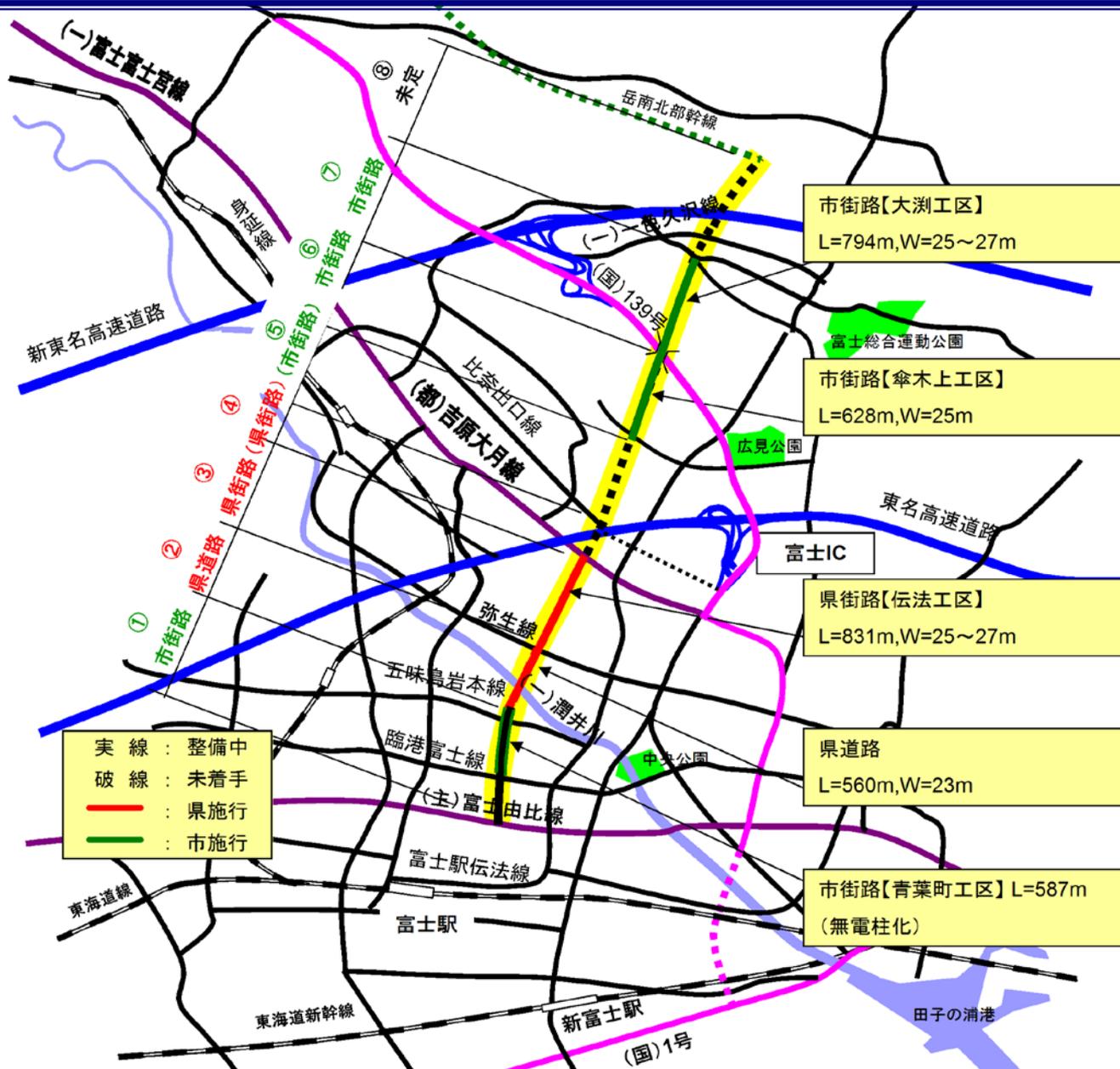
機能的な都市活動と
安全で快適な都市生活に資する街路事業



事業を継続し早期完成を図る

参考

(都)本市場大淵線の整備概要(区分図)



富士土木管内の都市計画概要

1 市町別都市計画概要

これまで「岳南広域」、「富士川」及び「芝川」の三つに区分されていた管内の都市計画区域を、旧富士市と旧富士川町の合併（平成20年11月）及び旧富士宮市と旧芝川町の合併（平成22年3月）に伴い、平成23年3月29日、「岳南広域」に統合した。

（平成29年3月31日現在）

都市名	都市計画区域名	行政区域面積	都市計画区域面積	面積比率	行政区域人口	都市計画区域内人口	人口比率
富士市	岳南広域	245 km ²	211 km ²	86.1 %	255,060 人	255,060 人	100.0 %
富士宮市	岳南広域	389 km ²	302 km ²	77.6 %	133,989 人	133,986 人	100.0 %
(岳南広域計)		634 km ²	513 km ²	80.9 %	389,046 人	389,046 人	100.0 %

2 都市計画施設整備状況

管内の都市計画道路の整備率は51.8%であり、全県平均の59.1%に比べ、低い水準となっている。

（平成29年3月31日現在）

都市名	都市計画区域名	路線数	決定延長	整備延長	整備率	備考
富士市	岳南広域	75 路線	207,800 m	109,860 m	52.9 %	
富士宮市	岳南広域	25 路線	64,620 m	31,340 m	48.5 %	
(岳南広域計)		100 路線	272,420 m	141,200 m	51.8 %	
(全 県)		1,042 路線	2,552,612 m	1,507,352 m	59.1 %	

道路整備効果(その他)

- 街路整備により店舗や物流施設が立地し、市街化が促進



開通済み区間の状況



