

1 背景、都市計画道路の現状

■背景

本町の都市計画道路は、高度成長期の人口増加や市街地拡大に伴う自動車交通の増大を背景に、18 路線、約 30.4km が都市計画決定されており、これまでに約 22.2km（約 73%）の整備を進め、良好な市街地の形成や産業・経済活動の活性化等、都市の発展の一翼を担ってきました。

しかしながら、広域都市計画区域における人口減少や少子高齢化の進行による自動車交通量の減少等、社会情勢は大きく変化しており、本町の都市計画道路についても、計画決定からの時間経過や道路利用ニーズの変化等を踏まえ、求められる機能や役割等の見直しが必要となりました。

そこで、本町の目指すべき将来都市像を実現するための都市計画道路の必要性を再検証する指針となる「長泉町都市計画道路必要性再検証方針・評価基準マニュアル」を策定した後に見直しを行い、「長泉町都市計画道路必要性再検証結果」を取りまとめました。

■都市計画道路の現状

本町では、18 路線が都市計画決定され、整備率は約 73%、未整備延長は約 7.5km となっています。未整備区間のうち、都市計画決定後 50 年以上経過している道路延長は約 7.2km であり、未整備の約 95%を占めています。

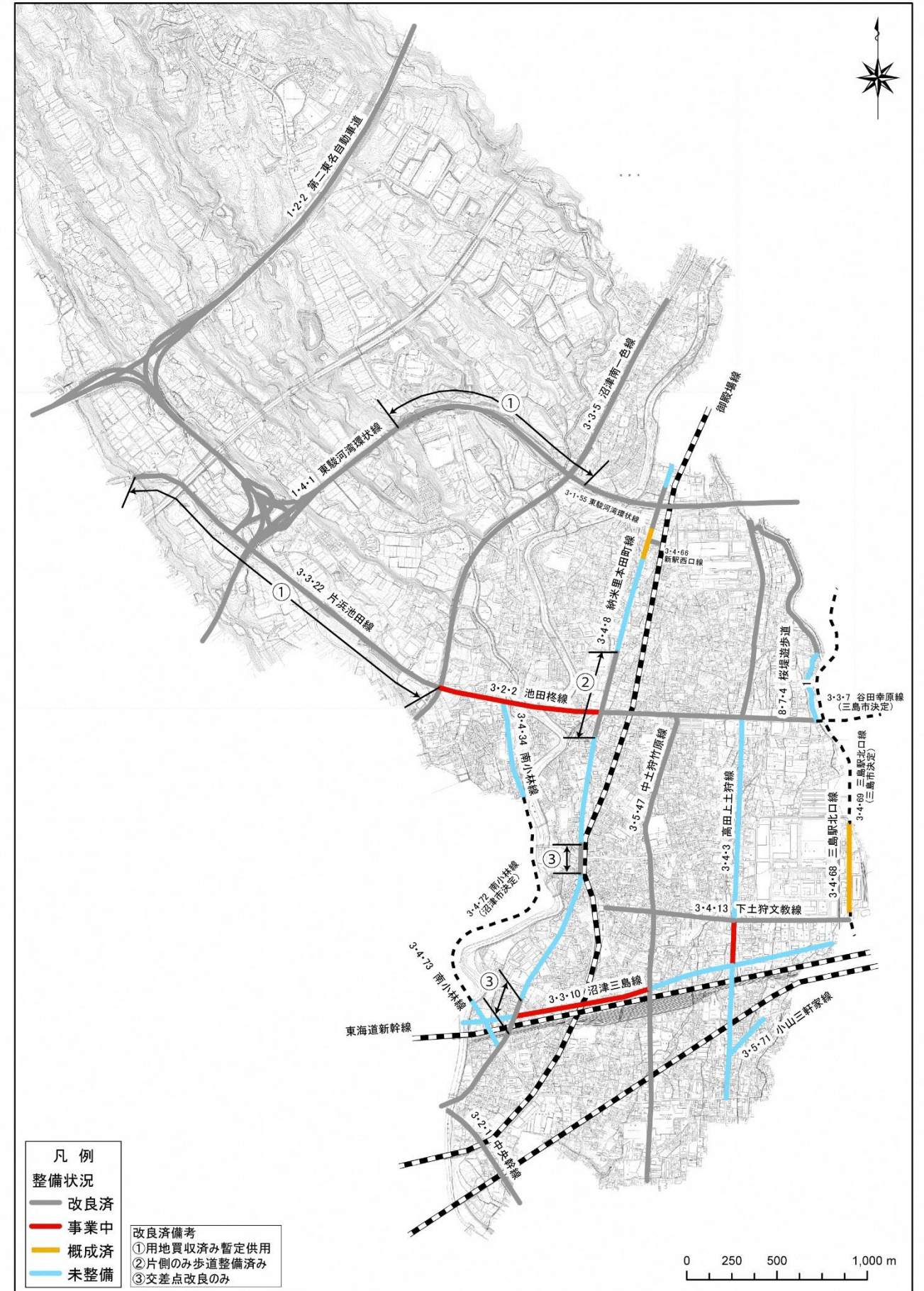
このような長期未整備の都市計画道路においては、地権者の土地活用や建て替え等の見通しが立たないなどの課題があげられます。



No	名称		車線数	計画決定(m)		当初決定年月日	最終決定年月日	改良済(事業中含む)延長(m)	概成済延長(m)	未整備延長(m)
	番号	路線名		幅員	市町村計					
1	1・4・1	東駿河湾環状線	-	21	3,460	S62.10.2	S62.10.2	3,460	0	0
2	1・2・2	第二東名自動車道	-	37	2,680	H3.9.24	H6.7.5	2,680	0	0
3	3・2・1	中央幹線	-	32	550	S46.3.31	H4.3.27	550	0	0
4	3・2・2	池田終線	4	30	2,090	S36.7.7	H17.4.1	1,930	0	160
5	3・4・3	高田上土狩線	2	16	3,220	S36.7.7	H18.3.31	1,190	0	2,030
6	3・3・5	沼津南一色線	4	25	2,720	S49.8.16	H17.4.1	2,720	0	0
7	3・4・8	納米里本田町線	2	20	3,780	S36.7.7	H17.4.1	1,240	170	2,370
8	3・3・10	沼津三島線	4	27	2,110	S43.12.28	H17.4.1	700	0	1,410
9	3・4・13	下土狩文教線	2	18	1,230	S36.7.7	H16.3.31	1,230	0	0
10	3・3・22	片浜池田線	4	25	2,120	H3.9.24	H17.4.1	2,120	0	0
11	3・5・71	小山三軒家線	2	15	360	S36.7.7	H17.4.1	60	0	300
12	3・4・34	南小林線	2	18	560	S36.7.7	H17.4.1	0	0	560
13	3・4・68	三島駅北口線	2	18	470	S36.7.7	H16.3.31	0	470	0
14	3・5・47	中土狩竹原線	2	12	2,500	S36.7.7	H17.4.1	2,500	0	0
15	3・1・55	東駿河湾環状線	-	57	910	S62.10.2	S62.10.2	910	0	0
16	3・4・66	新駅西口線	2	16	10	H12.12.12	H12.12.12	10	0	0
17	3・4・73	南小林線	2	18	330	H17.4.1	H17.4.1	0	0	330
18	8・7・4	桜堤遊歩道	なし	6	1,310	S59.3.24	S59.3.24	940	0	370
	合計				30,410			22,240	640	7,530
	(%)				(100%)			(73%)	(2%)	(25%)

H30.3.31 現在

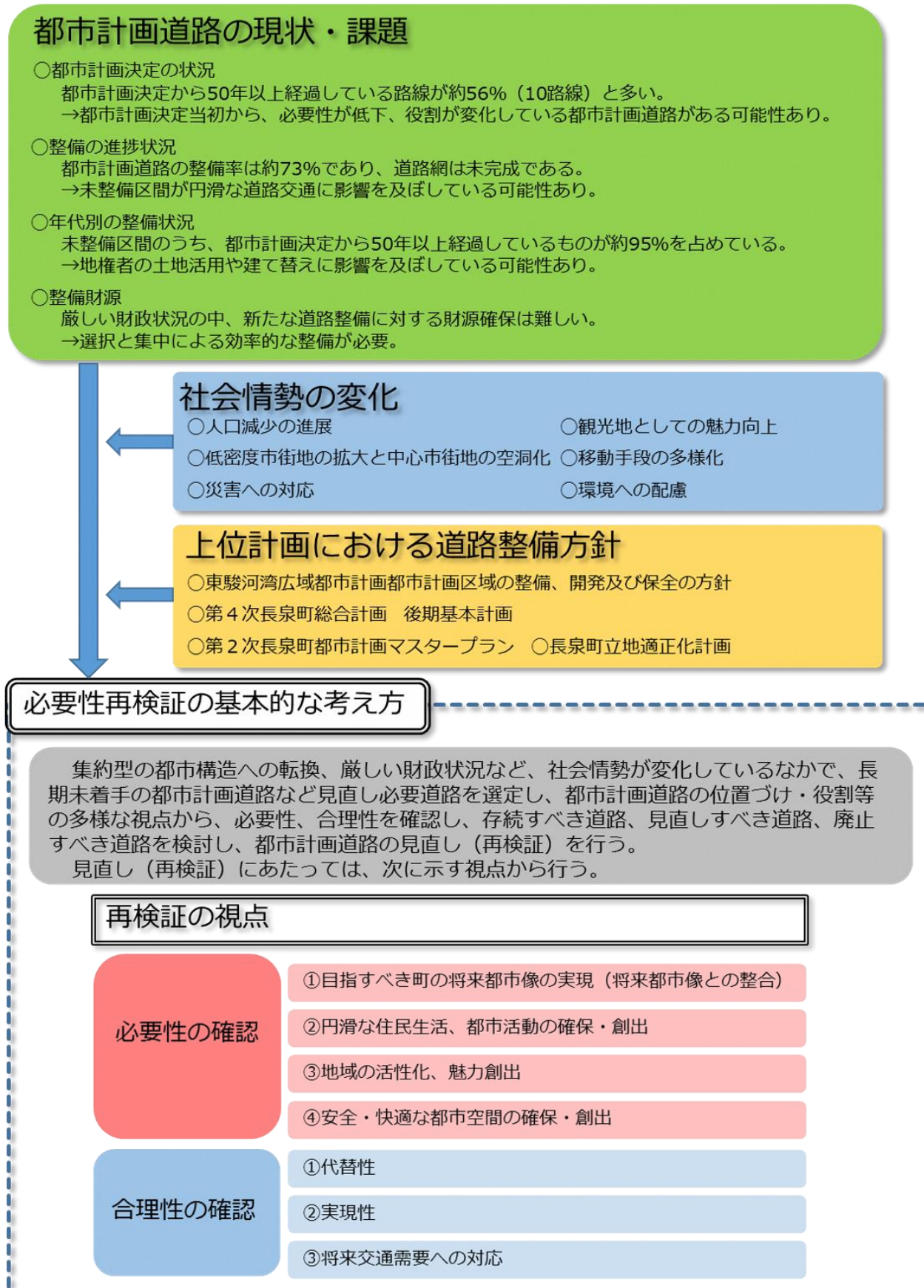
【整備状況図】



2 必要性再検証の基本的な考え方

都市計画道路の現状・課題、社会情勢や上位計画における道路整備方針（将来都市像）を踏まえて、必要性再検証を行います。

必要性再検証の基本的な考え方を次に整理しました。



■再検証の視点：必要性の確認

以下の4つの視点から、必要な都市計画道路であるか確認します。

(1) 目指すべき町の将来都市像の実現（将来都市像との整合）

町の目指すべき将来都市像の実現の視点から、ここではそれらを示した直近の計画である「第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定】」の将来像、都市構造上の都市計画道路の位置づけ（整合性）について確認します。

(2) 円滑な住民生活、都市活動の確保・創出

円滑な町民生活、都市活動の確保・創出の視点から、ここでは「第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定】」の道路交通ネットワーク上の位置づけ（整合性）や渋滞箇所などについて確認します。

(3) 地域の活性化、魅力創出

地域の活性化、魅力の創出の視点から、ここでは産業拠点や観光資源へのアクセス性やまちづくり（土地利用）との整合などについて確認します。

(4) 安全・快適な都市空間の確保・創出

安全・快適な都市空間の確保・創出の視点から、ここでは歩行者ネットワークの位置づけ（整合性）や緊急避難路の位置づけなどについて確認します。

■再検証の視点：合理性の確認

以下の3つの視点から、地域の実情にあった合理的な計画であるか確認します。

(1) 代替性

都市計画道路の整備は、都市計画決定以後の地価の高騰による用地取得の問題などにより事業が長期化しており、道路財源の縮小も相まって、今後も大幅な整備進捗は難しい状況にあります。

こうした中で、既存ストックを有効に活用する観点から、ここでは都市計画道路の機能を代替できる既存路線の有無について確認します。

(2) 実現性

長期未整備の都市計画道路の区域内は、決定当時から変化していることが想定されます。

こうした中で、計画決定当時には判明していない保全すべき史跡や文化財等、住民ニーズの変化により保全すべきものとなった建築物等、保全すべき希少な動植物と区域の重複が考えられます。また、地形的・構造的な制約により、明らかに不合理な計画となっているものも想定されます。

このため、地物や地形構造的な整合を図る観点から、保全すべき史跡や文化財、地形構造を確認します。

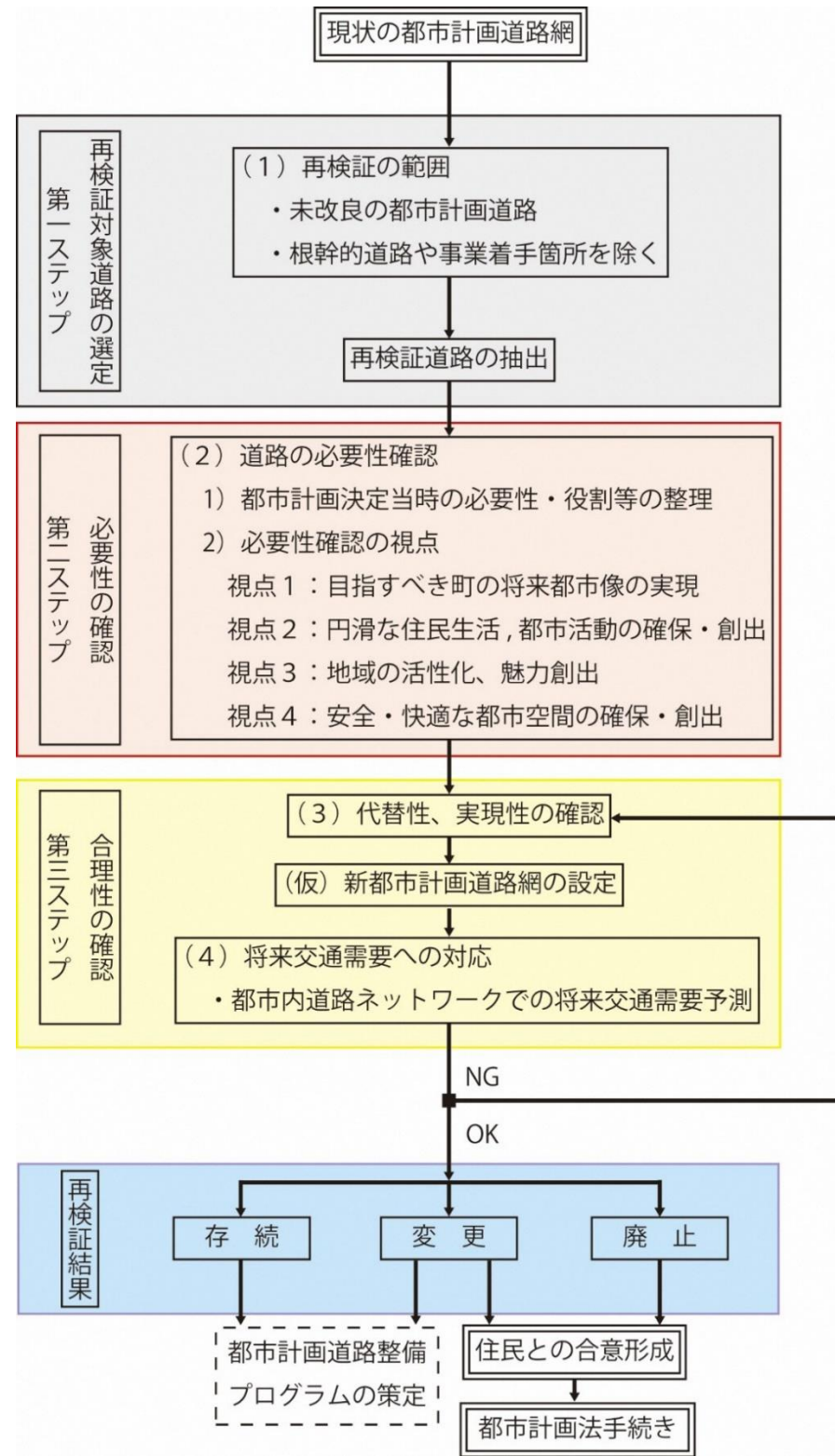
(3) 将来交通需要への対応

整備の必要性と代替性、実現性の確認結果をもとに未整備区間の整備方針（廃止、変更、現決定を維持）を仮に定め、その整備方針による道路網を設定し、将来交通需要に対して適切な交通処理が実現されるか確認します。

3-1 必要性再検証の流れ①

必要性再検証は、「第一ステップ：再検証対象道路の選定」、「第二ステップ：必要性の確認」、「第三ステップ：合理性の確認」の3段階で行います。

【再検証のフロー】



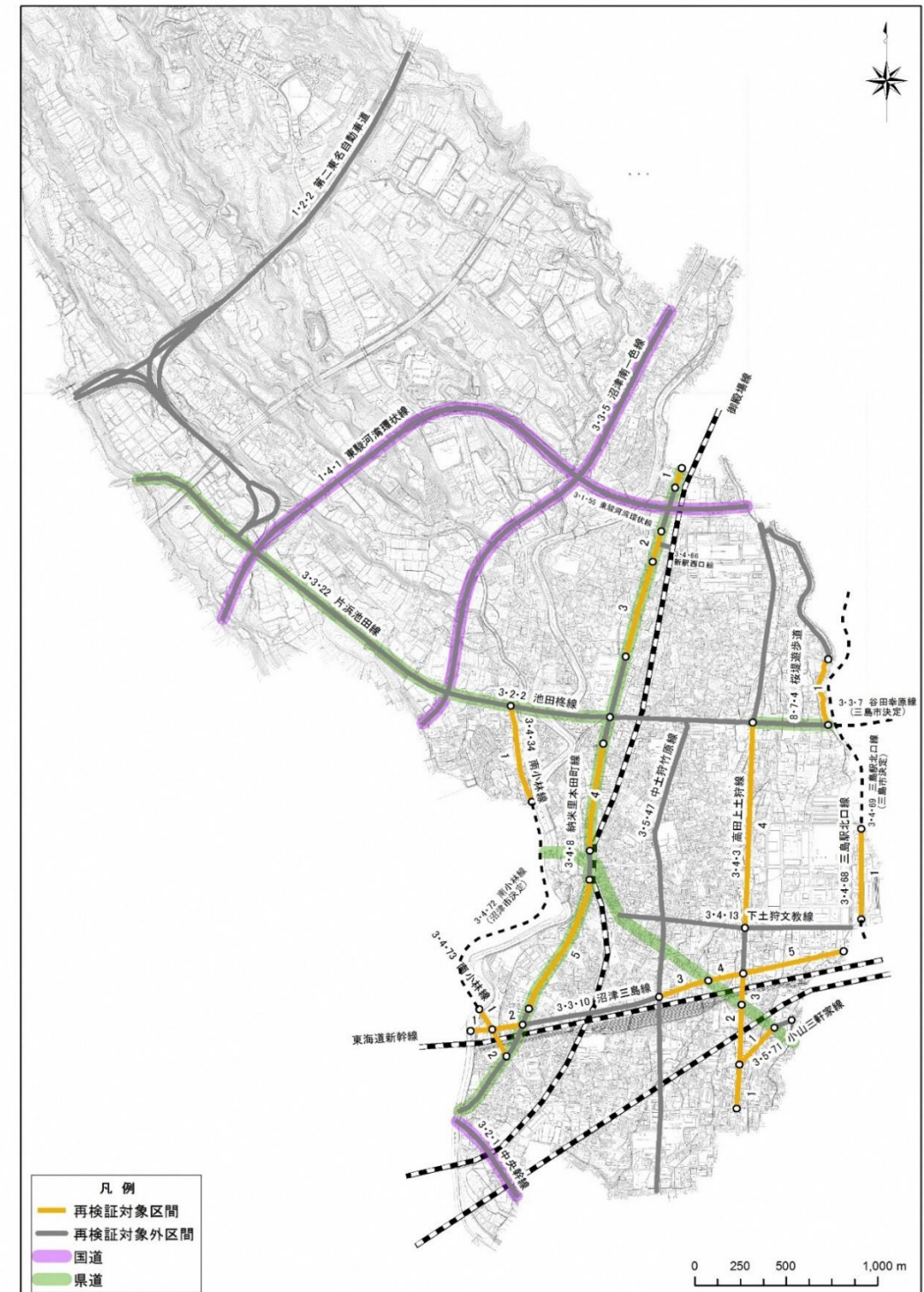
- 存続：必要性等が確認できたため、今後も計画を存続する道路
- 変更：位置・構造等を見直す必要がある道路
- 廃止：必要性等が低く、代替道路が存在する道路

■第一ステップ（再検証対象道路の選定）

全ての都市計画道路（計18路線）について、整備状況の確認を行い、概成済、未整備の区間を有する路線を再検証対象道路としました。

また、同じ路線であっても区間ごとに整備状況などが異なるため、路線単位での評価は適切ではありません。そのため、再検証対象道路に対して整備状況及び国道・県道・都市計画道路の交差点毎に区間割りを行い、再検証対象区間（8路線：20区間）としました。

【再検証対象区間図】



3-2 必要性再検証の流れ②

■第二ステップ（必要性の確認）

第一ステップで選定した、再検証対象区間（8路線：20区間）について、道路の必要性を確認するため、次の項目・内容を検証しました。

●都市計画決定当時の必要性・役割等の確認

都市計画決定ときに、どのような必要性や役割を期待して定めたものなのかを確認しました。

●必要性確認の視点・評価項目

必要性再検証の基本的な考え方に示した、都市計画道路の必要性を確認するための4つの視点毎に評価項目を設定し、必要性を確認しました。

○視点1：目指すべき町の将来都市像の実現（将来都市像との整合）

評価項目	評価の考え方
首都圏や県内の主要都市を結ぶ広域連携軸の形成	●広域との連携強化を維持・促進する道路を評価
住民生活や各地域間の交流を支える町内連携軸を形成する道路	●住民生活や各地域間の交流を支える町内連携軸を形成する道路を評価

○視点2：円滑な住民生活、都市活動の確保・創出

評価項目	評価の考え方
円滑な自動車ネットワークの確保	●円滑な移動を支える幹線道路網となる道路を評価
円滑な通行の確保	●都市内の混雑を改善する道路を評価
公共交通の円滑な通行確保に寄与する道路	●バスの定時性・走行性の向上など公共交通のサービス向上に寄与する道路を評価

○視点3：地域の活性化、魅力創出

評価項目	評価の考え方
産業地へのアクセス	●産業地へのアクセス向上に寄与する道路を評価
観光地へのアクセス	●観光資源へのアクセス向上に寄与する道路を評価
土地利用促進	●都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する道路を評価
都市環境機能（景観）	●風景の変化を楽しみながら快適に移動できる道路を評価

○視点4：安全・快適な都市空間の確保・創出

評価項目	評価の考え方
歩行者の安全性、快適性向上	●歩行者の安全性、快適性向上に寄与する道路を評価
避難・救護機能	●災害発生時の避難経路や救援活動のための通路となる道路を評価
災害防止機能	●火災等の拡大を遅延・防止するための空間となる道路を評価

【必要性の確認結果】

路線番号	路線名	区間番号	必要性の検証											評価項目数	
			町の将来都市像		住民生活、都市活動の確保			地域の活性化、魅力創出			安全・快適な都市空間				
			広域連携軸	町内連携軸	自動車ネットワーク	円滑な通行	公共交通の確保	産業地へのアクセス	観光地へのアクセス	土地利用促進	都市環境機能（景観）	歩行者の安全性、快適性	避難・救護機能		災害防止機能
3・3・10	沼津三島線	1	-	○	○	○	○	○	-	-	○	-	-	-	6
3・3・10	沼津三島線	2	-	○	○	○	○	○	-	-	○	-	-	-	6
3・3・10	沼津三島線	3	-	○	○	○	○	-	-	○	○	-	○	8	
3・3・10	沼津三島線	4	-	○	○	○	○	-	-	○	○	-	○	8	
3・3・10	沼津三島線	5	-	○	○	○	○	-	-	-	○	○	-	○	7
3・4・3	高田上土狩線	1	-	-	○	○	-	-	-	-	○	○	-	○	5
3・4・3	高田上土狩線	2	-	-	○	○	-	-	-	-	○	○	-	○	5
3・4・3	高田上土狩線	3	-	-	○	○	-	-	-	-	○	○	-	○	5
3・4・3	高田上土狩線	4	-	-	○	○	-	○	-	-	○	○	-	○	6
3・4・34	南小林線	1	-	-	○	○	-	-	-	-	-	-	○	-	3
3・4・68	三島駅北口線	1	-	○	○	○	○	○	-	-	○	○	-	○	8
3・4・73	南小林線	1	-	-	○	○	-	○	-	-	-	-	-	-	3
3・4・73	南小林線	2	-	-	○	○	-	○	-	-	-	-	-	-	3
3・4・8	納米里本田町線	1	-	-	○	-	-	-	-	○	○	-	○	○	5
3・4・8	納米里本田町線	2	-	○	○	-	○	-	-	○	○	○	○	○	8
3・4・8	納米里本田町線	3	-	○	○	-	○	-	-	○	○	○	○	○	8
3・4・8	納米里本田町線	4	-	○	○	○	-	-	-	○	○	○	○	○	7
3・4・8	納米里本田町線	5	-	-	○	○	-	○	-	○	○	○	○	○	8
3・5・71	小山三軒家線	1	-	-	○	○	-	-	-	-	-	-	-	○	3
8・7・4	桜堤遊歩道線	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	-	-	1

3-3 必要性再検証の流れ③

■第三ステップ（合理性の確認）

第一ステップで選定した、再検証対象区間（8路線：20区間）に対して、計画の合理性を確認するため、次の項目・内容を検証しました。

●代替性の確認

既存ストックを有効に活用する観点から、都市計画道路の機能を代替できる既存路線の有無について確認しました。

●実現性の確認

地物や地形・構造的な整合を図る観点から、保全すべき史跡や文化財の有無、地形・構造的な制約の有無について確認しました。

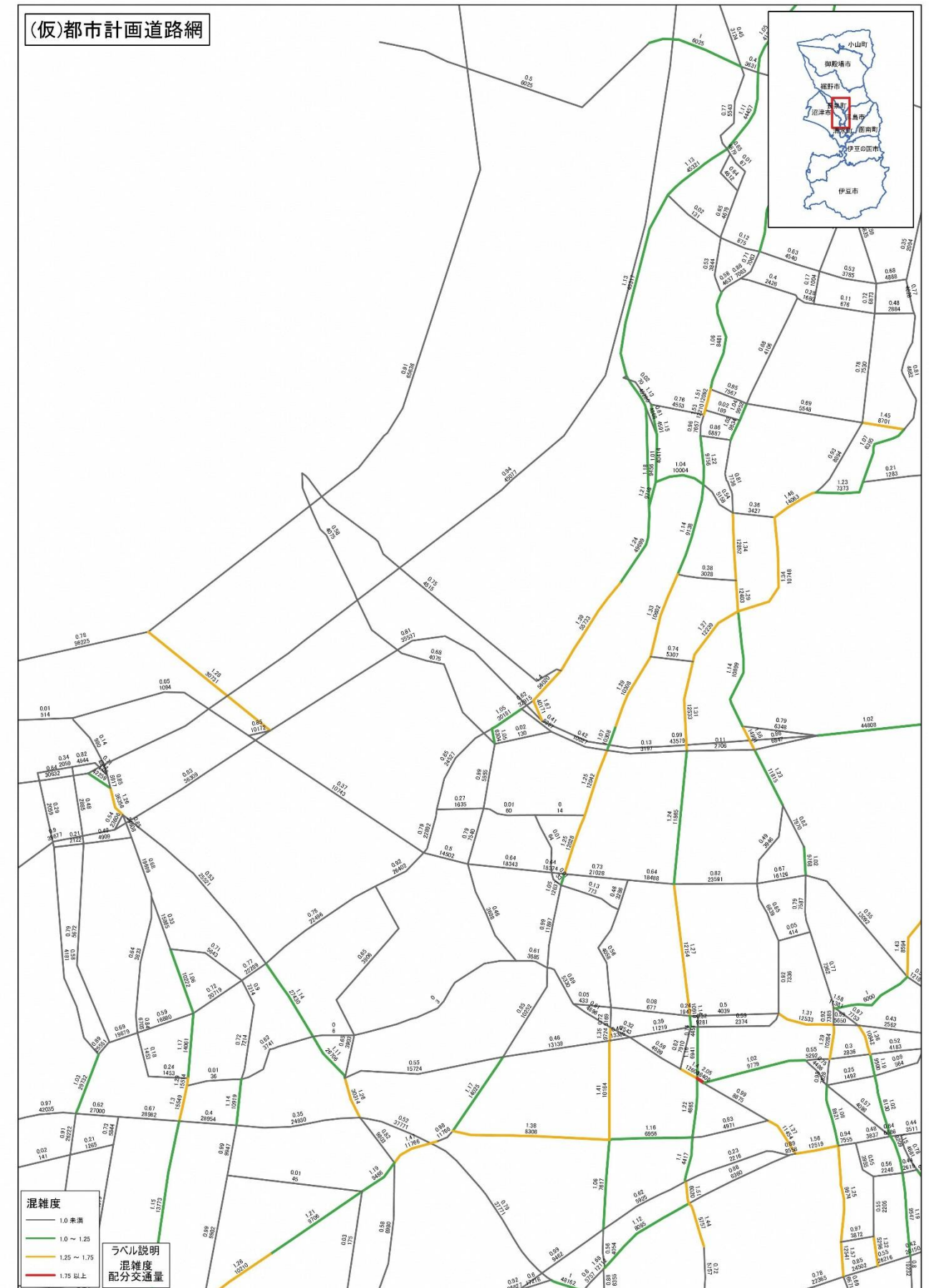
●将来交通需要への対応

第二ステップ及び第三ステップの確認結果をもとに未整備区間の整備方針（廃止、変更、現計画を維持）を仮に定め、その整備方針による道路網を設定し、将来交通需要に対して適切な交通処理が実現されるか、車線数の整合性を含めて確認しました。

【合理性の確認結果】

路線番号	路線名	区間番号	合理性の確認			
			代替性（機能）	地形・地物・実現性（構造）	将来交通需要への対応	
					交周・周辺影響状況への	と将来整合性・交通量の
3・3・10	沼津三島線	1	なし	あり	なし	あり
3・3・10	沼津三島線	2	なし	あり	なし	あり
3・3・10	沼津三島線	3	なし	あり	なし	あり
3・3・10	沼津三島線	4	なし	あり	なし	あり
3・3・10	沼津三島線	5	なし	あり	なし	あり
3・4・3	高田上土狩線	1	なし	なし	あり	あり
3・4・3	高田上土狩線	2	なし	なし	あり	あり
3・4・3	高田上土狩線	3	なし	あり	なし	なし
3・4・3	高田上土狩線	4	なし	あり	なし	なし
3・4・34	南小林線	1	あり	あり	なし	あり
3・4・68	三島駅北口線	1	なし	あり	なし	あり
3・4・73	南小林線	1	あり	あり	なし	あり
3・4・73	南小林線	2	あり	あり	なし	あり
3・4・8	納米里本町線	1	なし	あり	なし	あり
3・4・8	納米里本町線	2	なし	あり	なし	なし
3・4・8	納米里本町線	3	なし	あり	なし	なし
3・4・8	納米里本町線	4	なし	あり	なし	あり
3・4・8	納米里本町線	5	なし	あり	なし	あり
3・5・71	小山三軒家線	1	なし	なし	あり	あり
8・7・4	桜堤遊歩道線	1	あり	あり	なし	あり

【(仮)都市計画道路網の検証全体図】



4 必要性再検証の結果

必要性再検証の結果、存続4路線（12区間）、継続検討2路線（4区間）、廃止3路線（4区間）となりました。

		路線数	区間数	延長*	割合
都市計画道路		18路線	—	30,410m	
再検証対象道路		8路線	20区間	7,370m	100%
検証結果	存続	4路線*	12区間	5,076m	68.9%
	変更	—	—	—	0%
	継続検討	2路線*	4区間	1,034m	14.0%
	廃止	3路線	4区間	1,260m	17.1%

※同一路線で「存続」及び「継続検討」区間がある高田上土狩線は重複して計上

■「存続」区間

以下の区間は、道路の必要性があり、かつ機能を代替できる既存路線もなく、実現性においても問題がないことから、「存続」としました。

路線番号	路線名	区間番号	路線番号	路線名	区間番号
3・3・10	沼津三島線	1	3・4・68	三島駅北口線	1
3・3・10	沼津三島線	2	3・4・8	納米里本田町線	1
3・3・10	沼津三島線	3	3・4・8	納米里本田町線	2
3・3・10	沼津三島線	4	3・4・8	納米里本田町線	3
3・3・10	沼津三島線	5	3・4・8	納米里本田町線	4
3・4・3	高田上土狩線	4	3・4・8	納米里本田町線	5

■「変更」区間

本検証では、変更の区間はありませんでした。

■「継続検討」区間

以下の区間は、道路の必要性があるものの、実現にあたって地形的・構造的に大きな制約のある区間（実現性の低い区間）、接続する区間の廃止に伴い事業の合理性が低くなる区間となり、「継続検討」としました。

路線番号	路線名	区間番号	路線番号	路線名	区間番号
3・4・3	高田上土狩線	1	3・4・3	高田上土狩線	3
3・4・3	高田上土狩線	2	3・5・71	小山三軒家線	1

■「廃止」区間

以下の区間は、道路の必要性があるものの、機能を代替できる既存路線があります。また、ネットワーク検証により周辺の道路の交通状況に影響がないことを確認したため、「廃止」としました。

（一部区間の廃止は、都市計画の手続きとしては、都市計画の「変更」となります。）

路線番号	路線名	区間番号	路線番号	路線名	区間番号
3・4・34	南小林線	1	3・4・73	南小林線	2
3・4・73	南小林線	1	8・7・4	桜堤遊歩道	1

【再検証結果図】

