

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
(案)

令和 元年 12 月現在

長 泉 町

長泉町都市計画道路
必要性再検証方針
(案)

令和 元年 12 月現在

長 泉 町

目 次

序章 都市計画道路必要性再検証方針について	1
1. はじめに	1
2. 上位・関連計画の策定・改定の状況	2
第1章 都市計画道路の現状と課題	3
1. 都市計画決定の状況	3
2. 整備の進捗状況	4
3. 年代別の整備状況	6
4. 整備財源（道路整備費の推移）	7
5. 課題	7
第2章 社会情勢の変化	8
1. 人口減少の進展	8
2. 低密度市街地の拡大と中心市街地の空洞化	9
3. 災害への対応	10
4. 観光地としての魅力向上	10
5. 移動手段の多様化	10
6. 環境への配慮	11
第3章 上位計画における道路整備方針	12
1. 上位計画における将来都市像・道路整備方針	12
(1) 東駿河湾広域都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	12
(2) 第4次長泉町総合計画 後期基本計画(平成28年3月)	14
(3) 第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定版】(平成30年7月)	16
(4) 長泉町立地適正化計画(平成30年7月)	18
第4章 必要性再検証の基本的な考え方	20
1. 必要性再検証の基本的な考え方	20
2. 再検証の視点：必要性の確認	22
(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）	22
(2) 円滑な住民生活、都市活動の確保・創出	22
(3) 地域の活性化、魅力創出	22
(4) 安全・快適な都市空間の確保・創出	22
3. 再検証の視点：合理性の確認	23
(1) 代替性	23
(2) 実現性	23
(3) 将来交通需要への対応	23

第5章 再検証の進め方	24
1. 都市計画道路の必要性再検証の流れ	24
2. 再検証	26
(1) 道路の範囲	26
(2) 道路の必要性の確認	26
(3) 道路の代替性、実現性の確認	27
(4) 将来交通需要への対応	27
第6章 再検証後の取り組み	28
1. 住民との合意形成	28
2. 都市計画手続き	28
3. 再検証方針の見直し	28
資料編	28
1. 検討体制	28

序章 都市計画道路必要性再検証方針について

1. はじめに

都市計画道路は、機能的な都市活動を支えるために必要な都市施設として定められているものです。

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量の増大を背景に、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」を策定します。

2. 上位・関連計画の策定・改定の状況

本町では、多くの上位・関連計画が策定・改定済または予定となっています。本方針は、これらの上位・関連計画で示されている「目指す都市像」等について整合を図ることが必要です。図1に本方針と上位・関連計画との位置付けを示します。

表1 上位・関連計画

計画名	策定・改定年月日
東駿河湾広域都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	平成29年3月
第4次長泉町総合計画 後期基本計画	平成28年3月
第2次長泉町都市計画マスタープラン 【平成30年改定版】	平成30年7月
長泉町立地適正化計画	平成30年7月
長泉町人口ビジョン	平成27年12月
長泉町まち・ひと・しごと総合戦略	平成28年3月
長泉町地域防災計画	平成30年2月

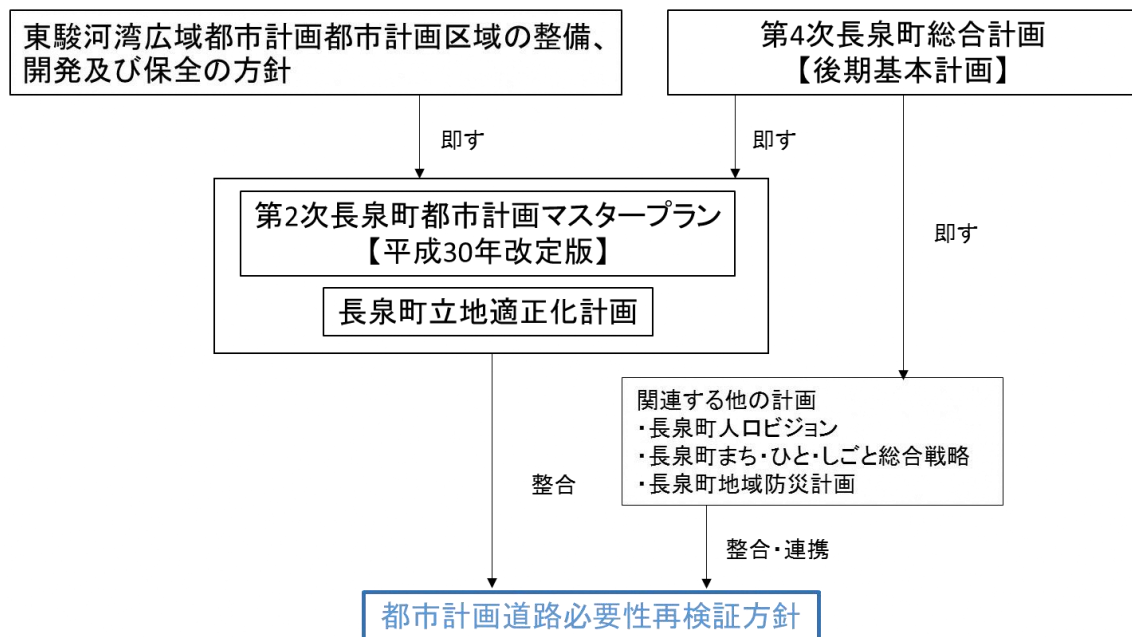


図1 長泉町都市計画道路必要性再検証方針の位置付け

第 1 章 都市計画道路の現状と課題

1. 都市計画決定の状況

本町では、自動車専用道路 2 路線、幹線街路 15 路線及び特殊街路 1 路線の合計で 18 路線、延長約 30km が都市計画決定されています。

都市計画決定から 50 年以上経過している路線は 10 路線あり、本町の都市計画道路の約 56% と過半を占めています。

50 年以上経過している路線には、社会経済情勢の変化等により、現時点ではその必要性の低下や役割が変化している可能性もあります。

※都市計画道路の当初決定年度は、新規決定の告示日です。新規決定の中には、都市計画決定権者の変更に伴った行政区での路線の分割によるものも含まれています。しかし、このような路線の分割は、起終点や線形の変更は無い為、計画意図・目的は変化していないと想定されます。その為、当初決定年度は、路線の分割を除く新規決定の告示日として整理しました。

表 2 都市計画道路の決定状況

道路の区分	路線数	都市計画決定延長 (m)	延長の割合 (%)
自動車専用道路	2	6,140	20.2
幹線街路	15	22,960	75.5
特殊街路	1	1,310	4.3
合計	18	30,410	100.0

平成 30 年 3 月 31 日現在

表 3 都市計画道路の当初決定年度

当初決定年度 (経過年数)	S43 年度 まで (50 年 以上)	S44～S53 年度まで (40 年以上 50 年未満)	S54～S63 年度まで (30 年以上 40 年未満)	H1～H10 年度まで (20 年以上 30 年未満)	H11～H20 年度まで (10 年以上 20 年未満)	H21 年度 以降 (10 年 未満)	合計
路線数	10	2	3	2	1	0	18
割合 (%)	56	11	17	11	6	0	100

平成 30 年 3 月 31 日現在

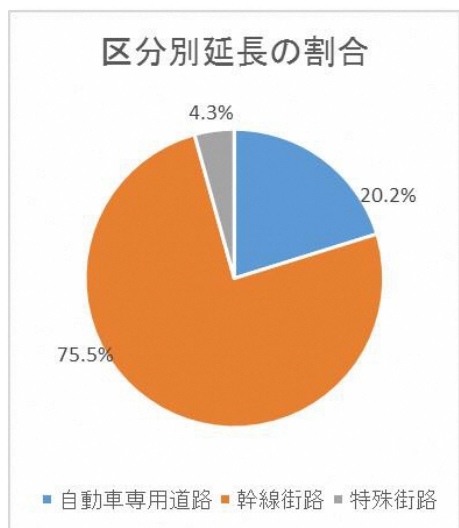


図 2 区別延長の割合

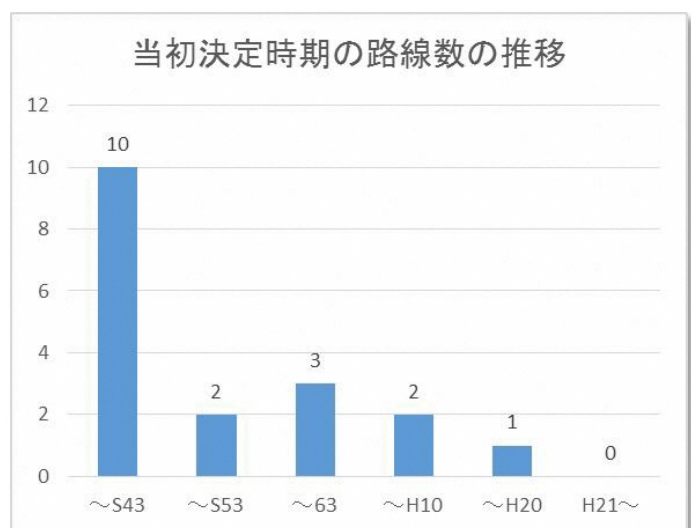


図 3 当初決定時期の路線数の推移

2. 整備の進捗状況

本町の都市計画道路の整備率は全体で約73%、未整備延長は約7.5kmとなっています。

また、都市計画道路の約76%を占める幹線街路の整備率は約66%であり、未整備延長は約7.2kmです。

都市計画道路は都市全体を見据えて、その道路網を計画的に形成していきますが、未整備区間によって、その道路網が途切れて、交通が円滑に流れていない可能性があります。

表4 都市計画道路の整備率

道路の区分	都市計画 決定延長 (m)	改良済 延長※ (m)	概成済 延長※ (m)	未整備 延長※ (m)	整備率 (%)
自動車専用道路	6,140	6,140	0	0	100.0
幹線街路	22,960	15,160	640	7,160	66.0
特殊街路	1,310	940	0	370	71.8
合 計	30,410	22,240	640	7,530	73.1

平成30年3月31日現在

※改良済延長：道路用地が計画幅員どおり確保されており一般の通行の用に供している道路延長、又は事業中の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度末換算延長

※概成済延長：改良済以外の区間の内、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たし得る現道（概ね2/3以上、又は4車線以上の幅員がある道路）を有する区間で、現道に対応する都市計画道路延長

※未整備延長=計画延長-(改良済延長+概成済延長)

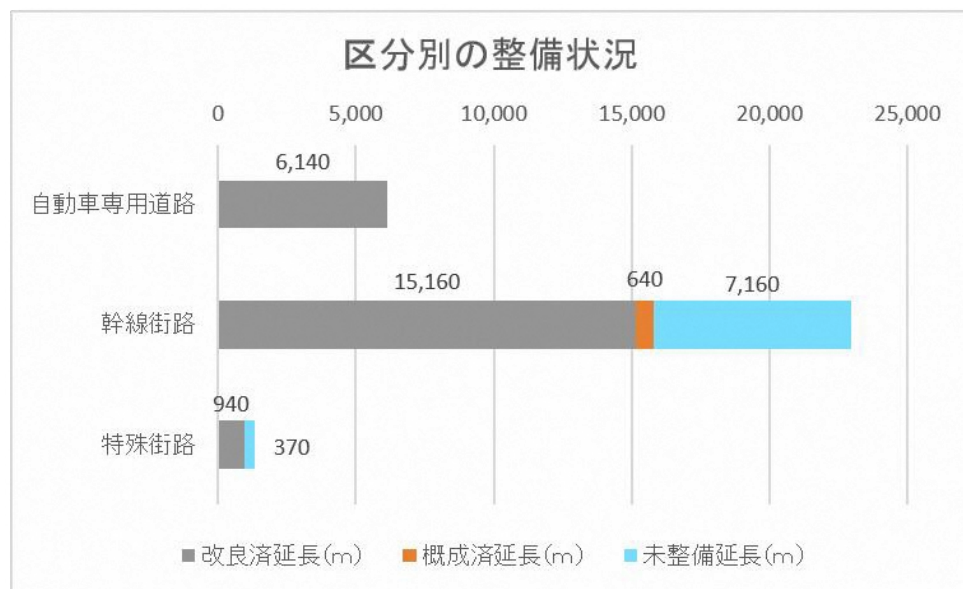


図4 区分別の整備状況

3. 年代別の整備状況

本町の都市計画道路の未整備区間のうち、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。

このような長期末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。

表 5 年代別整備状況

決定経過 年 数	都市計画決定		改良済	概成済	未整備	全区間 未整備 路線数	備 考
	路線数	延長 (m)	延長 (m)	延長 (m)	延長 (m)		
50 年以上	10	16,650	9,010	640	7,160	2	S43年度まで
40～50	2	3,270	3,270	0	0	0	S44～S53年度まで
30～40	3	5,680	5,310	0	370	0	S54～S63年度まで
20～30	2	4,800	4,800	0	0	0	H1～H10年度まで
10～20	1	10	10	0	0	0	H11～H20年度まで
10 年未満	0	0	0	0	0	0	H21年度以降
合 計	18	30,410	22,240	640	7,530	2	

平成 30 年 3 月 31 日現在

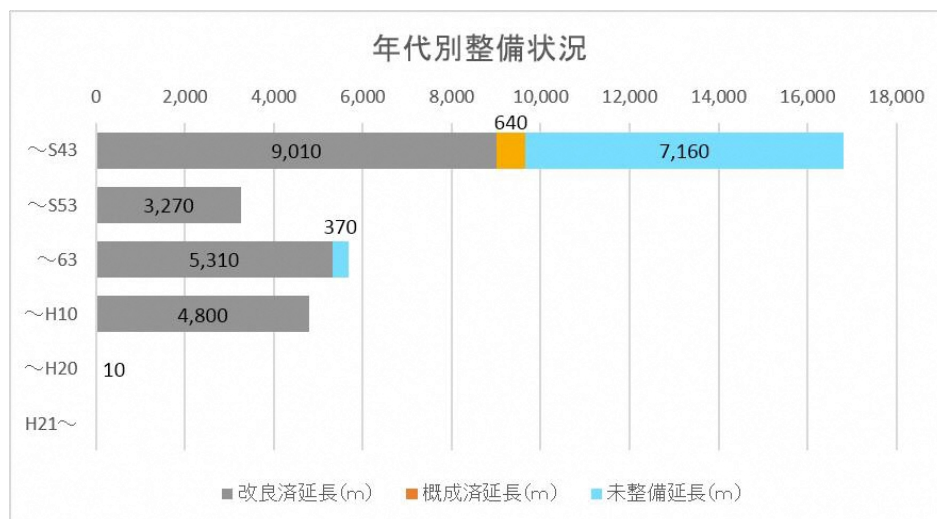


図 6 年代別整備状況

4. 整備財源（道路整備費の推移）

本町における道路整備費（道路橋りょう費、街路費）の推移をみると、歳出決算額に対する割合は、近年ほぼ横ばいとなっています。

今後、少子高齢化の進展による社会保障関係費の増大や社会資本の老朽化に伴う維持管理費の増加などの社会経済情勢の大きな変化により、道路整備費の減少が想定されます。

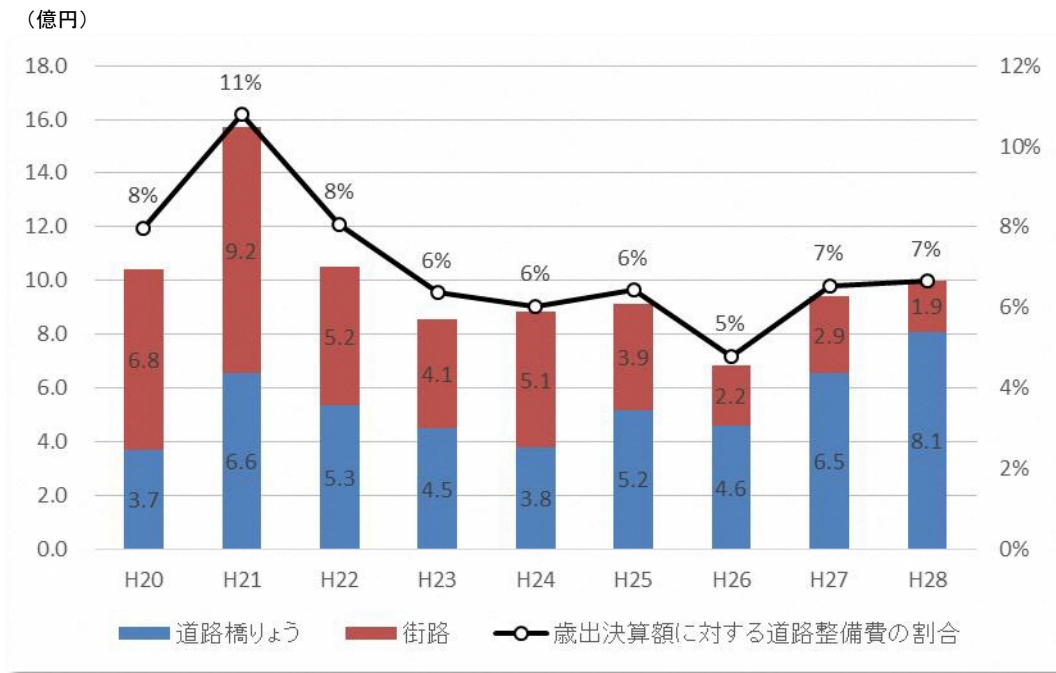


図7 道路整備費の推移

5. 課題

都市計画道路の現状から課題を整理します。

都市計画道路の現状	課題
○都市計画決定の状況 ・都市計画決定から50年以上経過している路線が約56%（10路線）と過半を占めています。	・都市計画決定当初から、必要性が低下、役割が変化している都市計画道路がある可能性があります。
○整備の進捗状況 ・都市計画道路の整備率は約73%であり、道路網は未完成となっています。	・未整備区間が円滑な道路交通に影響を及ぼしている可能性があります。
○年代別の整備状況 ・未整備区間のうち、都市計画決定から50年以上経過しているものが約95%を占めています。	・地権者の土地活用や建て替えに影響を及ぼしている可能性があります。
○整備財源 ・厳しい財政状況の中、道路整備費の減少が想定されます。	・選択と集中による効率的な整備が必要となります。

第2章 社会情勢の変化

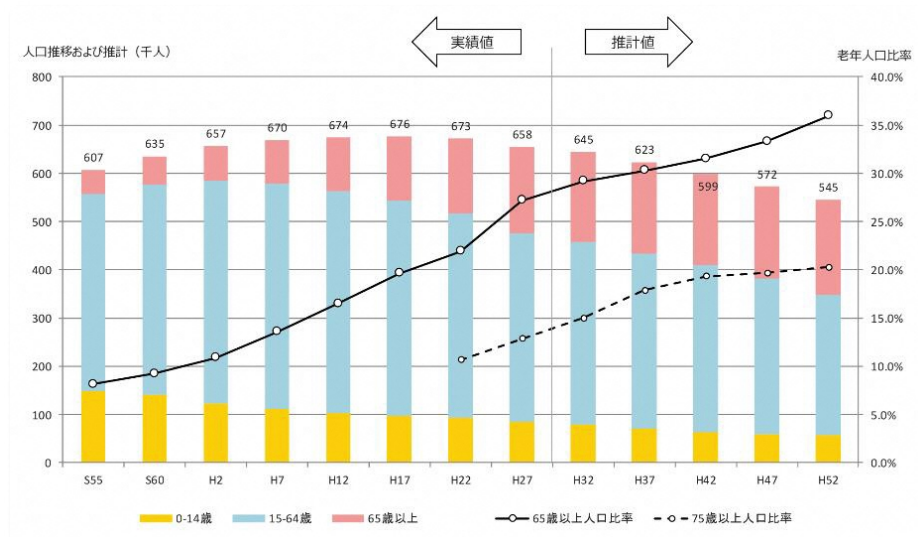
1. 人口減少の進展

我が国の人口は平成17年をピークに減少に転じており、静岡県内においてもほとんどの市町が人口減少に転じています。

東駿河湾都市圏の人口も平成17年をピークに減少に転じ、平成27年には約66万人となっています。

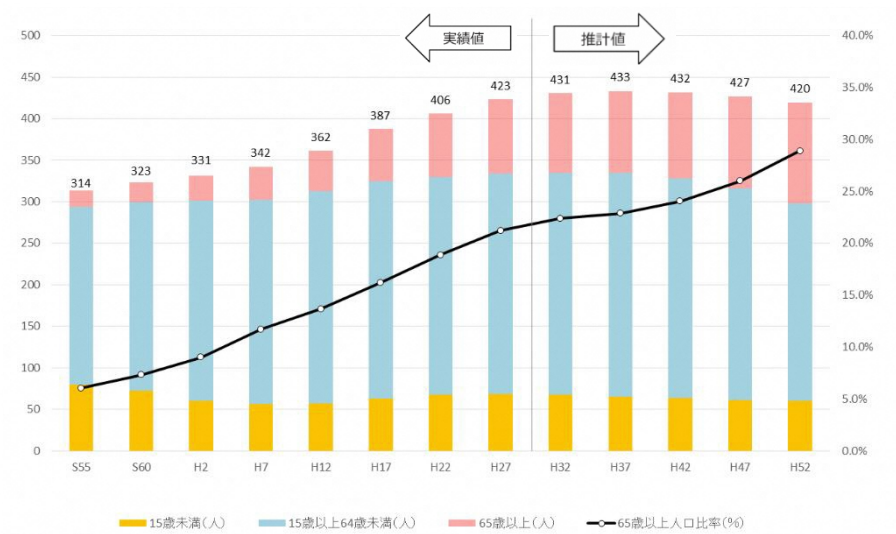
そうした中、本町では人口増加が続いており、平成27年の国勢調査では42,331人となっています。しかし、その増加率は鈍化しており、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、平成47年の43,300人をピークに人口減少に転じると推計されています。

このため、人口減少社会を見据えた将来都市像を実現するための都市計画道路のあり方の検討が必要となっています。



資料：平成30年度東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査

図8 東駿河湾都市圏人口の推移



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

図9 人口推移

2. 低密度市街地の拡大と中心市街地の空洞化

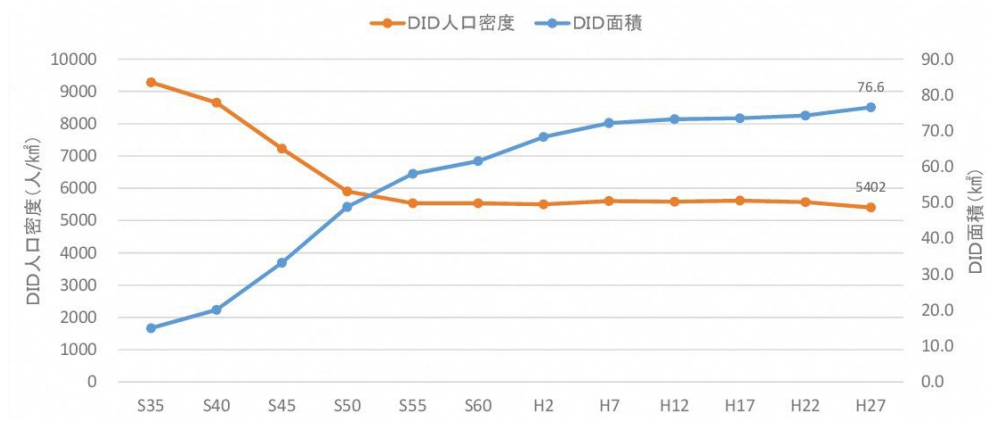
全国的な傾向として、人口増加に伴い拡大してきた市街地内においても、人口減少に転じることにより、市街地の低密度化が進行しています。

東駿河湾都市圏では、人口集中地区（DID）面積が昭和 35 年以降 5 倍以上に増加した一方、人口密度は約 4 割減となり市街地の拡散、低密度化が進んでいます。

そうした中、本町の人口集中地区（DID）の面積及び人口は、昭和 55 年から平成 27 年まで増加しています。

しかし、市街地は拡大しているものの、平成 22 年から平成 27 年にかけて人口密度は微減しており、将来的に人口減少に転じることが推計されるなかで、市街地の低密度化が懸念されます。

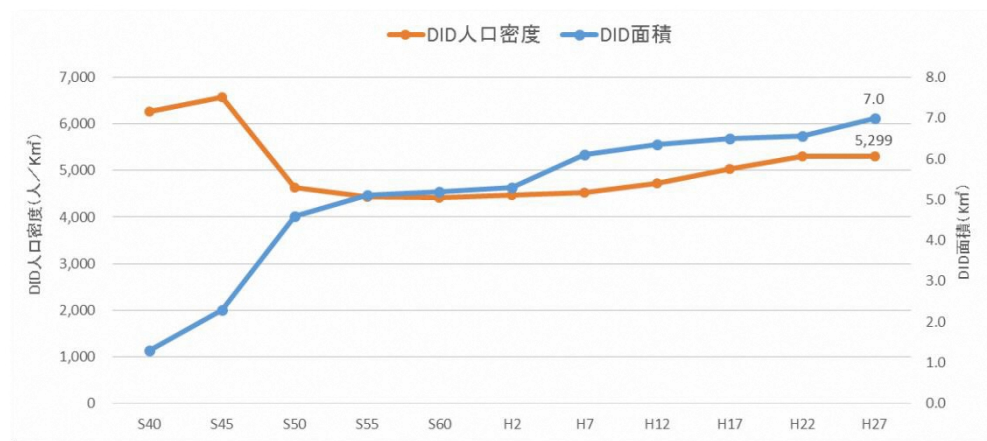
このため、これまでの市街地拡大、拡散から集約型の都市構造への転換を見据えた都市計画道路のあり方の検討が必要となっています。



資料：国勢調査

資料：平成 30 年度東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査

図 10 東駿河湾都市圏 DID の推移



資料：国勢調査

図 11 長泉町 DID の推移

3. 災害への対応

東日本大震災（平成 23 年）、熊本地震（平成 28 年）の発生や西日本豪雨（平成 30 年）などの日本各地で頻発する水害・土砂災害などにより、住民生活や都市活動が停止するなどの都市の脆弱性が問題となっています。

そうした中で、本町においても、東海地震や南海トラフ巨大地震、富士山噴火、水害、土砂災害による被害が想定されます。

このため、こうした自然災害に対する減災及び復旧・復興の迅速化を図るため、災害に対する都市計画道路のあり方の検討が必要となっています。

4. 観光地としての魅力向上

日本では、観光立国推進基本法の制定や観光立国基本計画策定に基づき、観光立国の実現に向け様々な取組を進めています。近年は訪日外国人旅行者が増加しており、各地で訪日外国人観光客の地方誘客に向けた取組も盛んになっています。

東駿河湾都市圏においても、世界文化遺産に登録された富士山、韮山反射炉や伊豆半島ジオパークなど、魅力ある観光資源があり、これらを生かした観光振興、観光交流人口の増加が期待されています。

また、本町では、豊かな自然資源、文化芸術ならびに交通アクセスの利便性を生かし、魅力的な観光交流の取組による地域の活性化を図っていきます。

このため、周辺市町を含めた観光資源間の連携を促進し、町域を越えた観光交流ネットワークを形成する都市計画道路のあり方の検討が必要となっています。

5. 移動手段の多様化

近年は、健康増進や環境保全への意識の高まり、さらには集約型の都市構造への転換に向けたまちづくり等を支える移動手段として、徒歩や自転車のニーズが一段と高まっています。

また、公共交通（バス等）は、利用者数の減少により、維持・継続が難しくなっており、高齢化の進行により、車を運転できない交通弱者が増えることが想定される中で交通手段の確保が課題となっています。

本町でも、自家用車以外の交通手段への転換や歩行者に安全で快適な道路空間を創出するとともに、利用者増加を目的とした公共交通を利用しやすい環境の創出を図っています。

また、立地適正化計画では、新たな交通手段への転換を図るためのコミュニティサイクルの導入や運転手を配置する必要の無い自動運転車両の導入を推進しています。

このため、そうした移動手段の多様化に対する都市計画道路のあり方の検討が必要となっています。

6. 環境への配慮

地球規模での温暖化をはじめとする環境問題が深刻化している中、温暖化の原因である温室効果ガスのうち、大きな割合を占める二酸化炭素の排出が少ない社会（低炭素都市づくり）の実現が求められています。

自動車からの二酸化炭素排出量は走行速度によって大きく変化するため、交通渋滞等は環境への影響が大きくなっています。「地域の主要渋滞箇所（国土交通省中部地方整備局公表）」では、下土狩薄原、長泉 IC が渋滞箇所にあげられています。

本町では、一般県道沼津小山線や主要地方道大岡元窪線などでも混雑がみられており、長泉町環境基本計画において「行動方針：きれいな空気と静かな環境にする」の施策の一つとして、“効果的な都市計画道路の整備により、道路ネットワークの構築を進め、交通渋滞などの発生を抑制する”が位置づけられています。

このため、渋滞発生の抑制や低騒音舗装など、環境に配慮した都市計画道路のあり方の検討が必要となっています。また、街路樹等に対する潤いのある沿道計画や緑のネットワークの形成なども必要となっています。



資料：「地域の主要渋滞箇所」の公表について 平成 25 年 1 月

图 12 主要洪滞箇所



資料：長泉町環境基本計画(後期計画) 平成 29 年 3 月

図 13 広域交通網の状況

第3章 上位計画における道路整備方針

1. 上位計画における将来都市像・道路整備方針

将来的な人口減少や少子高齢化の進行による人口構造の変化、災害リスク、地球温暖化に対応するため、「東駿河湾広域都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成29年3月）」、「第4次長泉町総合計画 後期基本計画（平成28年3月）」、「第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定版】（平成30年7月）」、「長泉町立地適正化計画（平成30年7月）」が策定されました。

本方針は、これらを踏まえたものである必要があるため、以降に各計画における将来都市像・道路整備方針を整理します。

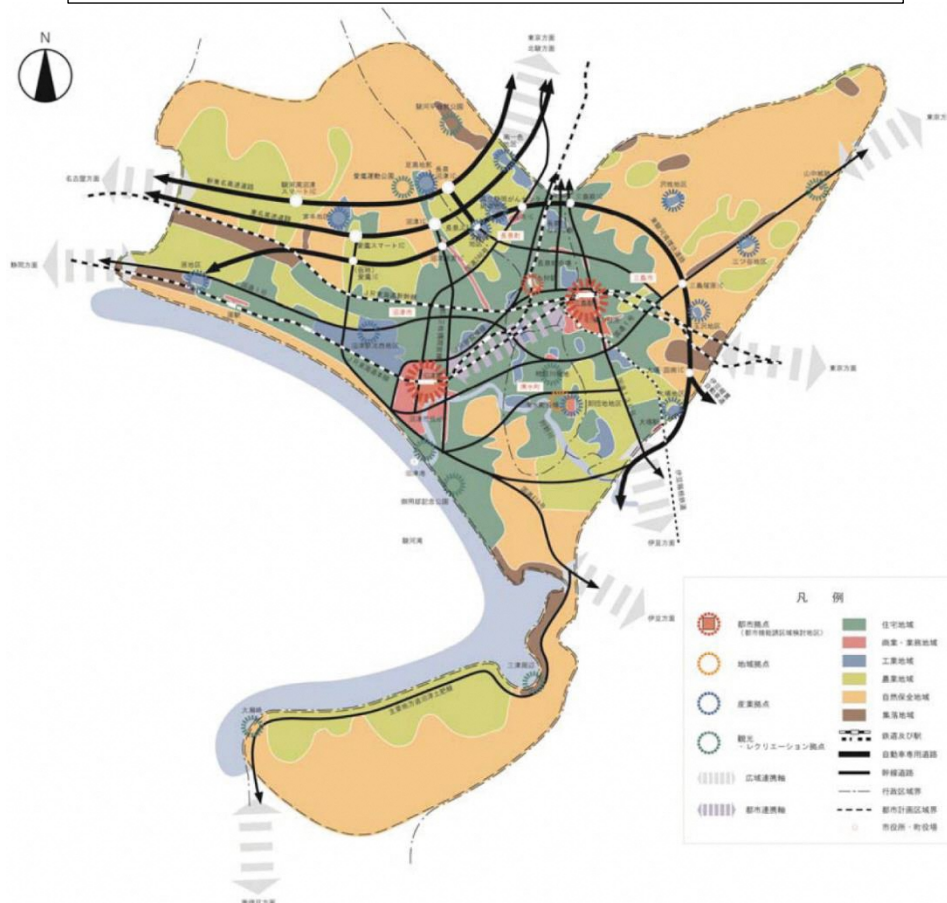
(1) 東駿河湾広域都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

（平成29年3月 静岡県）

①都市づくりの基本理念

県東部地域全体の発展に寄与する沼津市及び三島市の都市拠点を中心に、豊かで活力ある持続可能な都市の形成を総合的・戦略的に図るため、本区域の将来都市像を「水と緑とともに、安全で快適に暮らせる、活力あふれる健康交流都市圏」とし、都市づくりの基本理念を次のように設定する。

- ①地域の魅力を活かした、人・もの・情報が交流する都市づくり
- ②安全で安心できる快適な都市づくり
- ③豊かな自然と共生する、持続可能な都市づくり
- ④地域を元気にする、産学官の連携による都市づくり
- ⑤多様な主体の参加と協働による都市づくり



②交通施設の配置の方針

交通施設の配置の方針として、都市圏の骨格軸の強化や都市間及び拠点間の連携を強化する交通施設の整備などが掲げられています。

	概要（抜粋）
交通体系の整備の方針	● 都市圏の骨格軸の強化や都市間及び拠点間の連携を強化する交通施設の整備 ● 全ての人に便利な交通手段の利用促進を図る環境にやさしい交通施策の展開、道路整備 ● 高速・広域ネットワークの強化 ● 機能的な交通施設の整備、全ての人にやさしい交通環境や安心・安全に移動できる歩行空間の創出

③主要な施設の整備目標

主要な施設の整備目標として、優先的に整備することを予定する施設（1・4・1 東駿河湾環状線ほか、6 路線）が位置づけられています。

優先的に基準年次（平成 22 年）からおおむね 10 年以内に整備することを予定する施設

種 別	名 称
道 路	1・4・1 東駿河湾環状線(三島市・沼津市・長泉町)
	1・2・2 第二東名自動車道(沼津市・長泉町)
	1・4・3 伊豆縦貫自動車道(三島市)
	3・2・1 中央幹線(三島市)
	3・2・2 池田柵線(長泉町)
	3・4・3 高田上土狩線(長泉町)
	3・3・5 沼津南一色線(沼津市)
	3・3・7 谷田幸原線(三島市)
	3・4・8 納米里本田町線(沼津市・長泉町)
	3・3・10 沼津三島線(三島市・長泉町)
	3・4・11 西間門新谷線(三島市・清水町)
	3・3・15 三枚橋岡宮線(沼津市)
	3・3・16 七通線(沼津市)
	3・4・20 市道沢田線(沼津市)
	3・4・21 片浜西沢田線(沼津市)
	3・3・22 片浜池田線(沼津市・長泉町)
	3・4・23 沼津静浦線(沼津市)
	3・4・25 平町岡一色線(沼津市)
	3・4・26 金岡浮島線(沼津市)
	3・4・27 小山三軒家線(三島市)
	3・4・29 八重塚田線(沼津市)
	3・4・30 東本町幸原線(三島市)
	3・5・38 南町文教線(三島市)
	3・5・39 三島駅前通り線(三島市)
	3・5・42 西熊堂線(沼津市)
	3・4・45 三島駅北口線(三島市)
	3・5・46 蛇松線(沼津市)
	3・4・49 原青野線(沼津市)
	3・5・51 原駅町沖線(沼津市)
	3・2・54 東駿河湾環状線(三島市)
	3・3・56 玉川卸団地線(清水町)
	3・4・57 添地西条線(沼津市)
	3・5・59 静浦長岡線(沼津市)
	3・4・61 添地本田町線(沼津市)
	3・4・62 沼津駅前線(沼津市)
	3・4・63 大手町片浜線(沼津市)
	3・4・64 三島裾野線(三島市)
	3・4・67 下土狩文教線(三島市)
	3・4・69 三島駅北口線(三島市)
	3・3・70 三枚橋錦町線(沼津市)
	3・4・74 杉崎町線(沼津市)
	3・4・75 富士見町線(沼津市)
	7・6・2 高架側道1号線(沼津市)
	7・6・3 高架側道2号線(沼津市)
	7・7・4 高架側道3号線(沼津市)
	7・7・5 高架側道4号線(沼津市)
	7・7・6 高架側道5号線(沼津市)
	7・7・7 高架側道6号線(沼津市)
	7・7・8 高架側道7号線(沼津市)
	7・7・11 高架側道10号線(沼津市)
都市高速鉄道	沼津駅南口駅前広場(3・3・6 沼津駅沼津港線)(沼津市)
	沼津駅北口駅前広場(3・3・16 七通線)(沼津市)
	原駅前広場(3・5・51 原駅町沖線)(沼津市)
	東海旅客鉄道東海道本線・東海旅客鉄道御殿場線

(注)都市計画道路については、10 年以内に着手するものから、部分・暫定完成、完成及び整備することが望ましいものを全てを含む。

※赤文字：本町内に位置する道路

①将来都市像

人々が幸せと豊かさを実感するのに最も基本的で重要なのが、住民一人ひとりが健康であるということです。そして、一人ひとりが健康であるためには、それを支え、影響を与えるまち（地域社会）の様々な要素、都市環境やコミュニティ等についても、合わせて良好である、すなわち健康である必要があります。

そして、この健康な人やまちがもたらす喜びを、みんなで分かちあい、ふれあうことで、地域や町全体の活気や賑わいを高めることにもなり、さらに、この町に暮らす誇りや町の愛着へと結びついていくものです。

「自然と都市の共生 人とまちの健康創出 いきいき長泉」

②土地利用計画図



③基本目標 4 活発な都市活動を支える便利で調和のとれたまち（都市整備分野）

4-2 人と環境に配慮した交通体系の整備

人と環境に配慮した交通体系の整備目標として、主要道路の体系的な整備の推進、生活道路での歩行者の安全性を高める整備の推進、利便性の高い公共交通体系の整備の促進が掲げられています。

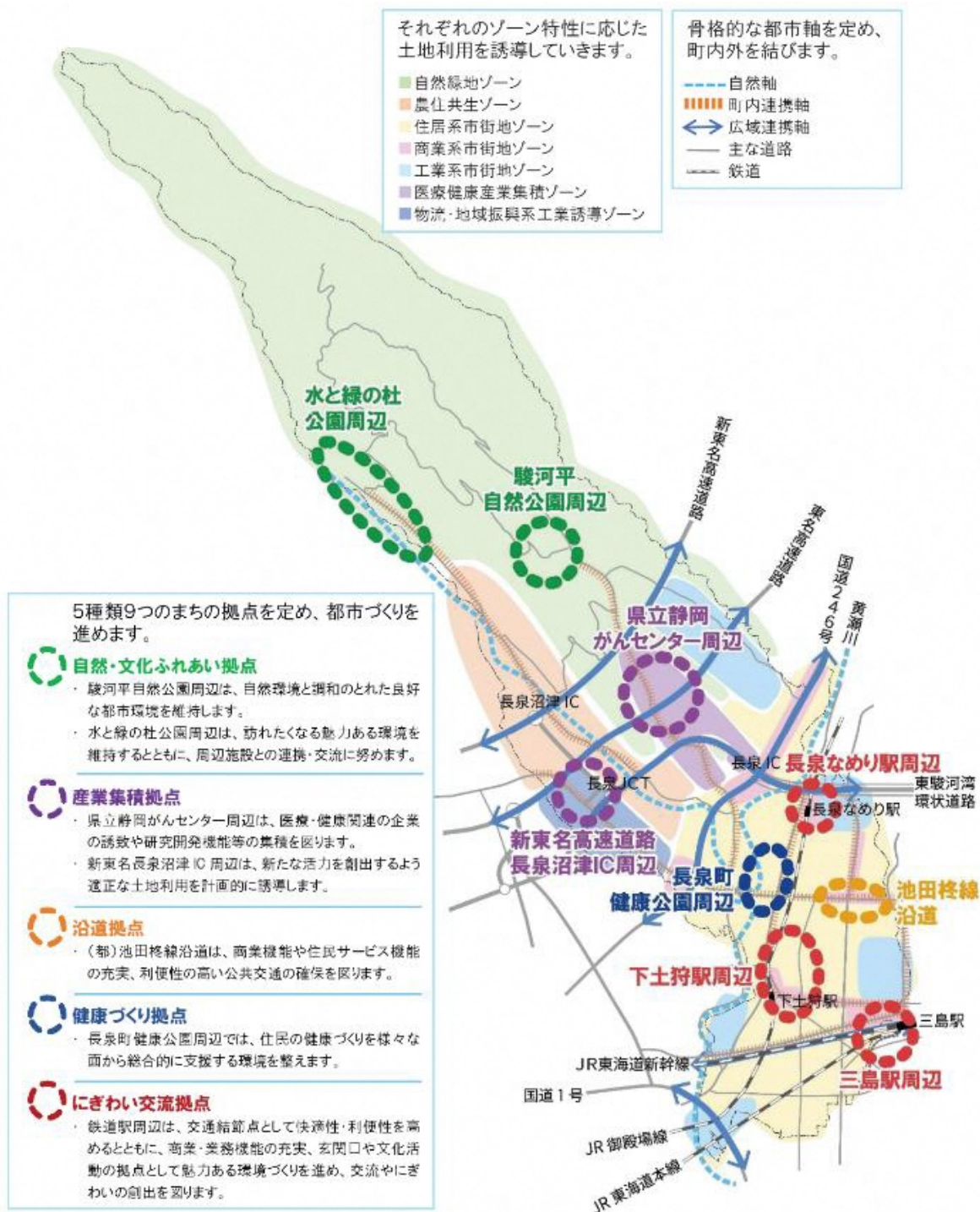
都市計画道路については「長期にわたり整備されていない都市計画道路の再検証を行う」としています。

施策	概要（抜粋）
施策 4-2-1 主要道路の体系的な整備を推進する	● 現在、国や県と連携して取り組んでいる路線の整備を進めるとともに、各路線の機能、役割を踏まえつつ、未整備路線区間の計画的な整備を進めます。 ● 都市内の円滑な交通ネットワークを形成するため、都市計画決定後長期にわたり整備されていない都市計画道路の再検証を行うとともに、都市計画道路を主体とする幹線道路の計画的な整備を推進します。
施策 4-2-2 生活道路での歩行者の安全性を高める整備を推進する	● 安全で安心な地域内交通を確保する観点から、主要生活道路の整備及び維持管理を推進するとともに、密集市街地等における狭あい道路の整備を推進します。 ● また、学校や駅周辺等の道路を中心に、歩行者空間の整備を推進し、安全で快適な歩行者ネットワークの形成を図ります。
施策 4-2-3 利便性の高い公共交通体系の整備を促進する	● 都市計画道路の整備に合わせ、長泉・清水循環バスの路線検討を進めるとともに、バス利用者の利便性の向上を図ります。

(3) 第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定版】(平成30年7月)

①都市づくりの目標

「富士山や愛鷹山の恵みと都市の魅力が備わった快適で便利なまち 長泉」を実現するため、基本的な土地利用などの方針を示すとともに、9つのまちの拠点を定め、これからの都市づくりを進めていきます。



②道路・交通に関する指針

道路・交通に関する指針として、円滑な都市活動や町民生活を支える効率的な幹線道路網の整備、安全・安心で快適な生活道路や歩行者・自転車空間の整備が掲げられています。

都市計画道路については、「都市計画道路の必要性再検証や道路整備プログラムの見直し等により、計画的かつ効率的に進める」としています。

道路・交通に関する指針	概要（抜粋）
方針 1 円滑な都市活動や町民生活を支える効率的な幹線道路網を整える	● 段階的な役割を持つ高規格幹線道路、広域幹線道路、主要幹線道路、幹線道路を適切に配置し、便利で効率的な幹線道路網を整え、広域間及び地域内の交通の円滑化を図ります。これらの整備に伴い、生活道路への通過車両の進入が減少することから、生活道路の安全性も高まります。 ● 整備にあたっては、これまでのような人口増加に伴う拡大・成長を前提としてきた都市づくりから集約型の都市づくりへの転換・誘導等を見据えながら、都市計画道路の必要性再検証や道路整備プログラムの見直し等により、計画的かつ効率的に進めます。また、歩行者空間の確保、排水性舗装の整備等による安全性の確保はもとより、災害時における避難や救援等の機能や良好な道路景観の創出等に配慮します。
方針 2 安全・安心で快適な生活道路や歩行者・自転車空間を整える	● 生活道路は、歩行者の安全性の確保、緊急時の対応等を図るため、道路の新設、狭あい道路の拡幅、線形改良、隅切り、歩行者空間の確保（歩道整備、グリーンベルトやボールの設置等）等、各地区の実情に合わせて安全対策を進めます。 ● 特に通学路は、子どもが安全に通学できるよう重点的に整備します。また、整備に併せて、スクールゾーンやシルバーゾーン、ゾーン 30 等、安全性の確保・向上に向けた交通規制の導入を警察と協力して進めます。 ● 駅や公共公益施設等へのアクセスや各施設間、あるいは地域資源のネットワークを考慮しながら、遊歩道や歩道の整備を進め、円滑に移動できる歩行者ネットワークを形成します。 ● 健康づくりや環境への配慮のため、街路樹やハンギングバスケット等による道路の緑化、休憩空間の整備、高質舗装による道路の美装化等を進め、歩いて楽しい道路空間を創出します。

①基本方針

②将来の骨格構造



③誘導施策

誘導施策として、歩いて楽しいまちづくりの創出が掲げられています。

誘導施策	概要（抜粋）
歩いて楽しいまちづくりの創出	● 歩道の整備促進を図るほか、町内の狹隘道路を美装化し歩行のための空間創出を図ります。また、道路沿道の緑化修景や町内主要施設への誘導サインを設置することにより、歩きたくなる環境づくりに努めます。 ● 池田柵線や沼津三島線、高田上土狩線などといった都市計画道路の整備を促進することで、安心して歩くことのできる環境づくりを目指します。 ● 下土狩文教線や池田柵線などの主要道路に公共車両優先システム（PTPS）を導入し、バスの接近に併せて信号の長さを調節することによって、バス路線の運行時間短縮や定時性確保を目指します。 ※[公共車両優先システム（PTPS）とは] ・バス等の運行を円滑に行わせ、定時運行を確保するとともに、利用を促進し、道路の利用効率を向上させる施策。具体的には渋滞の多い時間帯にバス優先レーンの設定と光ビーコンがバスの接近を感知し、バスが信号機の前方で停止しないように信号の長さを自動調整する優先信号制御を行うもの。 ● 町内の道路に自転車道の整備を促進することによって、自転車の利便性向上と歩行者の安全性確保を目指します。

第4章 必要性再検証の基本的な考え方

1. 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。

都市計画道路の現状・課題

- 都市計画決定の状況
都市計画決定から50年以上経過している路線が約56%（10路線）と多い。
→都市計画決定当初から、必要性が低下、役割が変化している都市計画道路がある可能性あり。
- 整備の進捗状況
都市計画道路の整備率は約73%であり、道路網は未完成である。
→未整備区間が円滑な道路交通に影響を及ぼしている可能性あり。
- 年代別の整備状況
未整備区間のうち、都市計画決定から50年以上経過しているものが約95%を占めている。
→地権者の土地活用や建て替えに影響を及ぼしている可能性あり。
- 整備財源
厳しい財政状況の中、新たな道路整備に対する財源確保は難しい。
→選択と集中による効率的な整備が必要。

社会情勢の変化

- 人口減少の進展
人口減少社会を見据えた将来都市像を実現するための都市計画道路のあり方の検討が必要。
- 低密度市街地の拡大と中心市街地の空洞化
これまでの市街地拡大、拡散から集約型の都市構造へ転換していくための都市計画道路のあり方の検討が必要。
- 災害への対応
自然災害に対する減災及び復旧・復興の迅速化を図るため、災害に対する都市の脆弱性を改善する都市計画道路のあり方の検討が必要。
- 観光地としての魅力向上
観光振興を図るため、周辺市町を含めた観光資源間の連携を促進し、町域を越えた観光交流ネットワークを形成する都市計画道路のあり方の検討が必要。
- 移動手段の多様化
コミュニティサイクルの導入や自動運転車両の導入などの多様化する移動手段に対する都市計画道路のあり方の検討が必要。
- 環境への配慮
低炭素都市づくりに対応するため、渋滞発生の抑制など環境に配慮した都市計画道路のあり方の検討が必要。

上位計画における道路整備方針

- 東駿河湾広域都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
都市圏の骨格軸の強化 など
- 第4次長泉町総合計画 後期基本計画
主要道路の体系的な整備、生活道路での歩行者の安全性を高める整備 など
- 第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定版】
円滑な都市活動や町民生活を支える効率的な幹線道路網の整備 など
- 長泉町立地適正化計画
歩いて楽しいまちづくりの創出 など

必要性再検証の基本的な考え方

集約型の都市構造への転換、厳しい財政状況など、社会情勢が変化しているなかで、長期未着手の都市計画道路など見直し必要道路を選定し、都市計画道路の位置づけ・役割等の多様な視点から、必要性、合理性を確認し、存続すべき道路、見直しすべき道路、廃止すべき道路を検討し、都市計画道路の見直し（再検証）を行う。

見直し（再検証）にあたっては、次に示す視点から行う。

再検証の視点

必要性の確認

- 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）
- ②円滑な住民生活、都市活動の確保・創出
- ③地域の活性化、魅力創出
- ④安全・快適な都市空間の確保・創出

合理性の確認

- ①代替性
- ②実現性
- ③将来交通需要への対応

2. 再検証の視点：必要性の確認

以下の4つの視点から、現在の必要性を確認します。

(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）

近年、本町では、近い将来における人口減少社会への転換等の社会情勢の変化に伴い、町を目指すべき将来像、都市構造を見直しています。長期未着手路線においては、都市計画決定時からの将来像や都市構造の見直しにより、その必要性や役割が変化している可能性があります。

目指すべき町の将来都市像の実現の視点から、ここでは町の将来像、都市構造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年改定版】」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

都市計画道路は、円滑な移動を確保する交通機能を有するものであり、住民生活と都市活動に欠くことができない重要な施設です。整備により、住民生活や経済活動を支える人・モノの交流や連携を促進し、円滑な住民生活、都市活動を確保・創出することが求められています。

円滑な住民生活、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年改定版】」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

本町は、新東名高速道路長泉沼津 IC が開設されているほか、広域幹線道路の国道1号、国道246号、東駿河湾環状道路が通過、東名高速道路沼津 IC に近接するなど広域交通網に恵まれています。こうした交通利便性を生かし、工場の進出などにより町は発展してきました。

今後もこうした交通利便性を生かし、更なるまちの活性化、魅力の創出のため、道路整備を工業振興や観光振興に結びつけることが求められています。

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

本町では、「第4次長泉町総合計画 後期計画」、「第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定版】」、「長泉町立地適正化計画」において、道路の整備にあたり、“歩行者の安全性・快適性の確保”が位置づけられており、高齢者や障害者など誰もが安全・快適に利用できる歩行者空間や生活道路の安全性向上が求められています。

また、都市計画道路は都市防災機能を有するものであり、災害発生時の避難・救援活動の通路、火災等の拡大を遅延、防止する災害防止の空間としての役割も求められています。

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。

3. 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

長期末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・文化財や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、保全すべき希少な動植物等が区域内に位置・生息していることが考えられます。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、保全すべき資源や地形・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

整備の必要性和代替性、実現性の検証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。

第5章 再検証の進め方

1. 都市計画道路の必要性再検証の流れ

都市計画道路の必要性再検証は、「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。(図14 再検証のフロー)

「第一ステップ：再検証対象道路の選定」は、現状の都市計画道路網から再検証対象となる道路を選定します。

「第二ステップ：必要性の確認」は、将来都市像実現に向けて必要な都市計画道路であるか確認します。

「第三ステップ：合理性の確認」は、都市計画道路の代替性、実現性から、地域の実情にあった合理的な計画であるか確認します。その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確認します。

以上の確認を行い、再検証結果を示します。

再検証結果

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・ 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 |
|--|

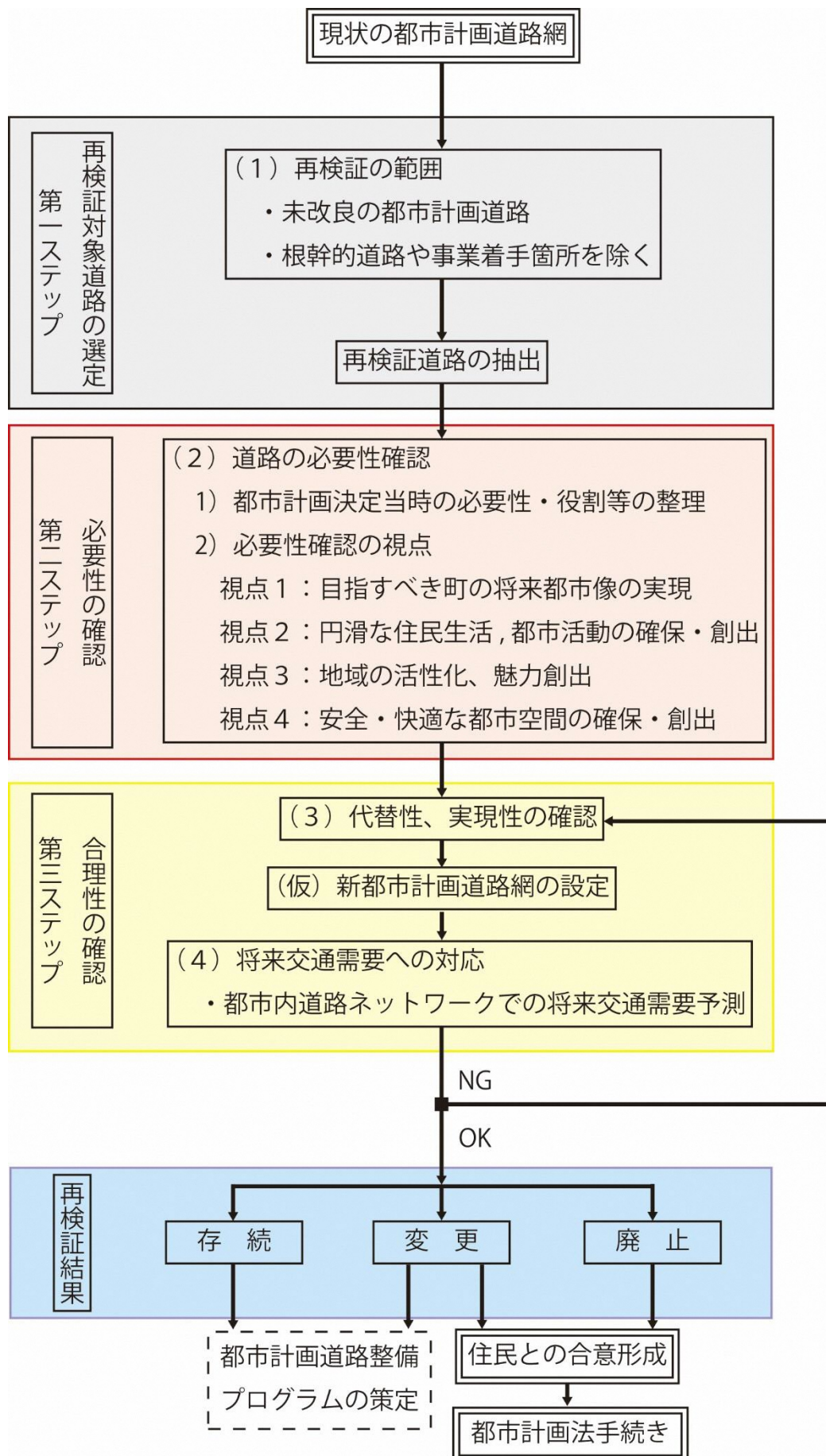


図 14 再検証のフロー

2. 再検証

第一ステップ 再検証対象道路の選定

道路の範囲

全ての都市計画道路について、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す。

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、再検証対象区間とします。

第二ステップ 必要性の確認

道路の必要性の確認

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

1) 都市計画決定当時の必要性・役割等の確認

都市計画道路は、交通実態調査等を踏まえ道路網としての必要性及びその役割を明確にした上で定められています。そこで、都市計画決定時にどのような必要性や役割を期待して定めたもののなのかを確認します。

2) 必要性確認の視点・評価項目

必要性の視点・評価項目は、以下のように設定します。

視点	評価項目	考え方
目指すべき町の将来都市像の実現 (将来都市像との整合)	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
円滑な住民生活、都市活動の確保・創出	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	評価項目	考え方
地域の活性化、魅力創出	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
安全・快適な都市空間の確保・創出	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・救援機能	● 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

第三ステップ 合理性の確認

道路の代替性、実現性の確認

第一ステップで選定した再検証対象区間について、計画の合理性を確認するため、次の項目・内容を検証します。

視点	項目	確認方法
代替性	機能	都市計画道路の機能を代替できる既存路線の有無
実現性	地物	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、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の有無
	地形・構造	地形的・構造的な制約の有無

将来交通需要への対応

第二ステップ及び第三ステップをもとに、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（仮）都市計画道路網を設定し、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す。

以上の確認を行い、再検証結果（存続、変更、廃止）を判定します。

第6章 再検証後の取り組み

1. 住民との合意形成

再検証の結果、廃止などの判定になった路線については、路線・区間毎に説明会などを開催し、結果の判定理由の説明を行うことで、町民との合意形成を図ります。

2. 都市計画手続き

合意形成が図られた後に、公聴会、縦覧などの都市計画法の手続きを速やかに行います。

3. 再検証方針の見直し

整備に長期間を要することを前提としている都市計画では、その間にも社会経済情勢が変化するものとして捉えなければなりません。

そのため、都市計画道路の見直しについても、上位計画や関連計画の見直し時期などの機会を捉え、社会経済情勢の変化を踏まえて適切かつ継続的な見直しの実施を検討します。

資料編

1. 検討体制

「都市計画道路必要性再検証方針」の策定及び「都市計画道路必要性再検証結果」の取りまとめにあたっては、庁内検討会で検討するとともに、住民意見を反映するため、パブリックコメントなどを実施します。

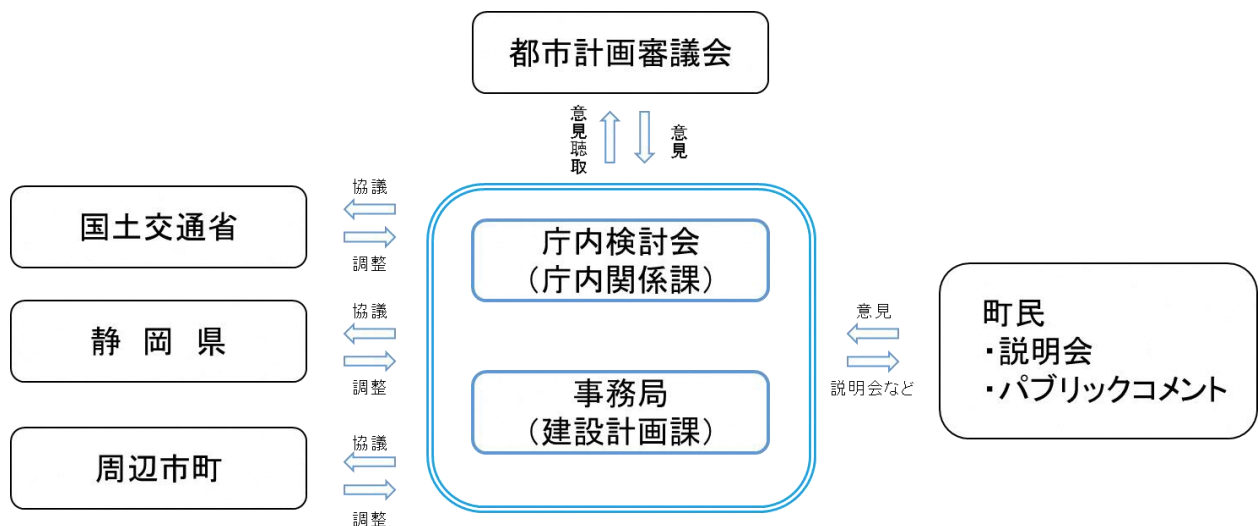


図15 検討体制図

長泉町都市計画道路
必要性再検証評価基準マニュアル
(案)

令和 元年 12 月現在

長 泉 町

序章 都市計画道路必要性再検証評価基準マニュアルについて

本町の都市計画道路の必要性・役割や、目指すべき将来都市像実現のための都市計画道路のあり方について再検証するために、「長泉町都市計画道路必要性再検証方針」（以下再検証方針）を策定しました。

再検証方針に基づき、再検証作業を進めるための具体的な手法や基準について「長泉町都市計画道路必要性再検証評価基準マニュアル」としてとりまとめます。

再検証の進め方

1. 都市計画道路の必要性再検証の流れ

（１）再検証の範囲

（２）道路の必要性確認

１）都市計画決定当時の必要性・役割等の確認

２）必要性確認の視点・評価項目

必要性の視点・評価項目は、以下のように設定します。

視点	評価項目	考え方
目指すべき町の将来都市像の実現	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
円滑な住民生活、都市活動の確保・創出	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が図られる道路を評価
地域の活性化、魅力創出	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
安全・快適な都市空間の確保・創出	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・救援機能	● 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

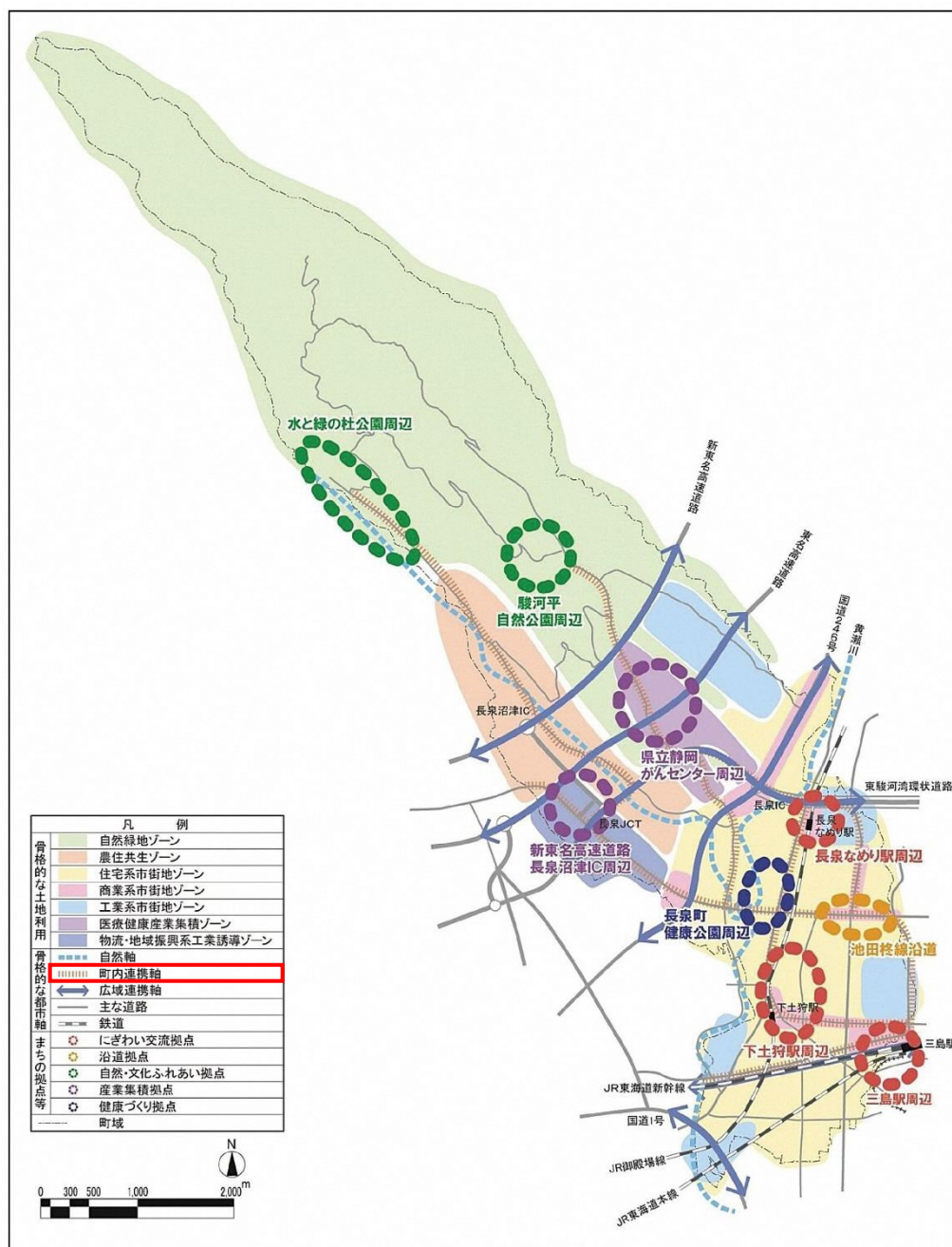
評価項目	首都圏や県内の主要都市を結ぶ広域連携軸の形成
内容	■首都圏や県内の主要都市を結ぶ広域連携軸を形成し、広域との連携強化を維持・促進する道路を評価します。 ・第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定版】で示されている将来都市構造図において、広域連携軸に位置付けられている路線・区間を評価します。
概要	将来都市構造図 出典：第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定版】

評価項目	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
内容	

■町内の各地域を結ぶ住民生活や各地域間の交流を支える道路を評価します。

- ・第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定版】で示されている将来都市構造図において、町内連携軸に位置付けられている路線・区間を評価します。

概要



将来都市構造図

出典：第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定版】

評価項目	円滑な自動車ネットワークの確保
内容	■円滑な移動を支える幹線道路網となる道路を評価します。 第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定版】で示されている道路・交通網基本計画図において、高規格幹線道路、広域幹線道路、主要幹線道路、幹線道路に位置付けられている路線・区間を評価します。
概要	道路・交通網基本計画図 出典：第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定版】

評価項目	円滑な通行の確保
内 容	■渋滞緩和が期待される道路を評価します。 ・「地域の主要渋滞箇所（国土交通省 静岡国道事務所、平成 25 年 1 月）」において、主要渋滞箇所（箇所、区間、エリア）に位置付けられている路線・区間を評価します。
概 要	 凡 例 <主要渋滞箇所> ● 箇所 ◆ 箇所（踏切） ■ 区間 ■ エリア <道路種別> — 高速道路 — 一般県道以上 — 市町村道 ■ 主な工場等 ● 主な大規模商業施設 三島エリア エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨がり複数の主要渋滞箇所を含む区域 区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間 出典：地域の主要渋滞箇所（国土交通省 静岡国道事務所）

評価項目	公共交通の円滑な通行確保に寄与する道路
内 容	■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します。 ・長泉町立地適正化計画（平成 30 年 7 月）で示されている将来の骨格構造において、「既存バス路線の維持・充実」に位置付けられている路線・区間を評価します。
概 要	

【将来の骨格構造】

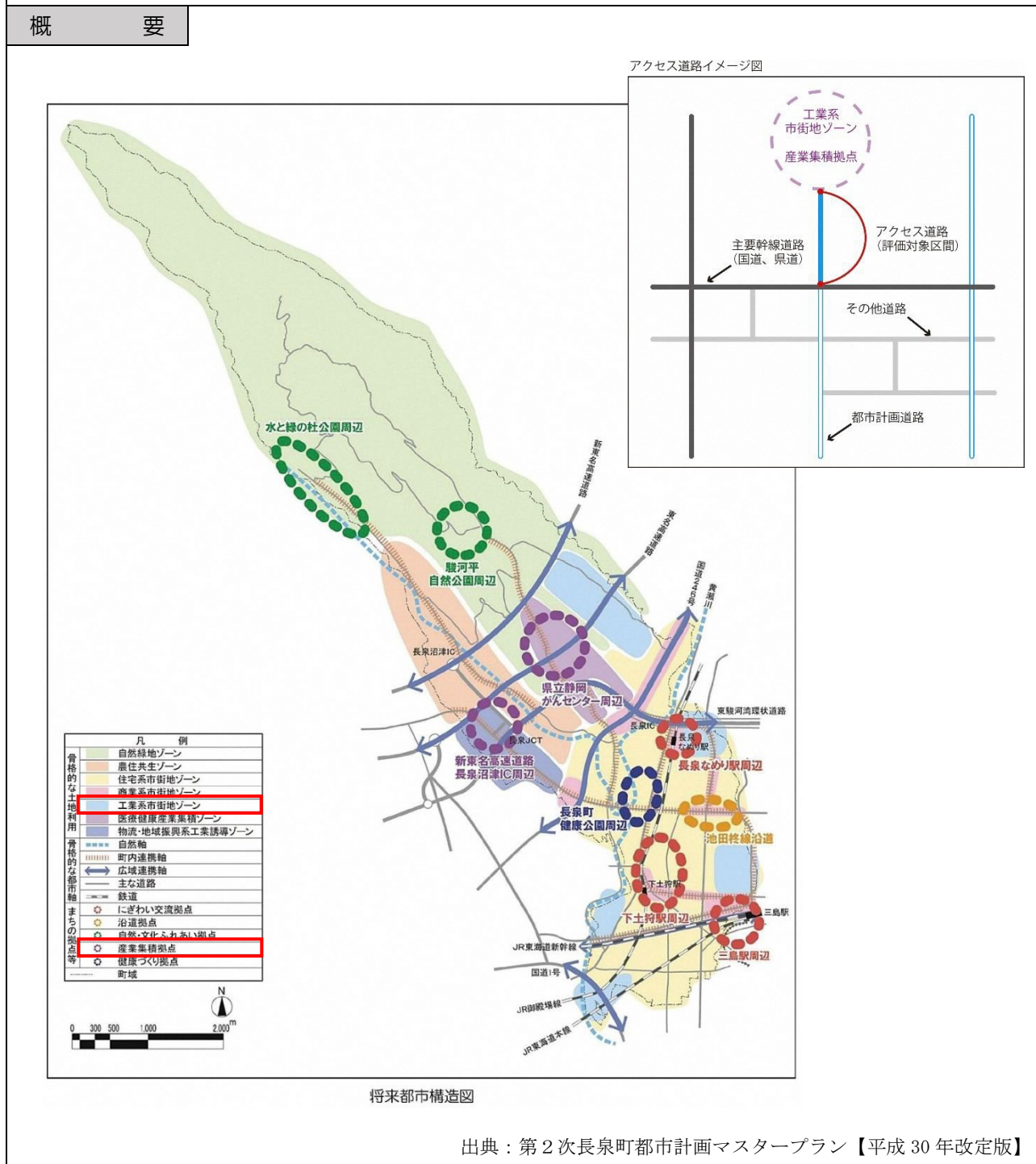
出典：長泉町立地適正化計画

評価項目	産業地へのアクセス
内容	

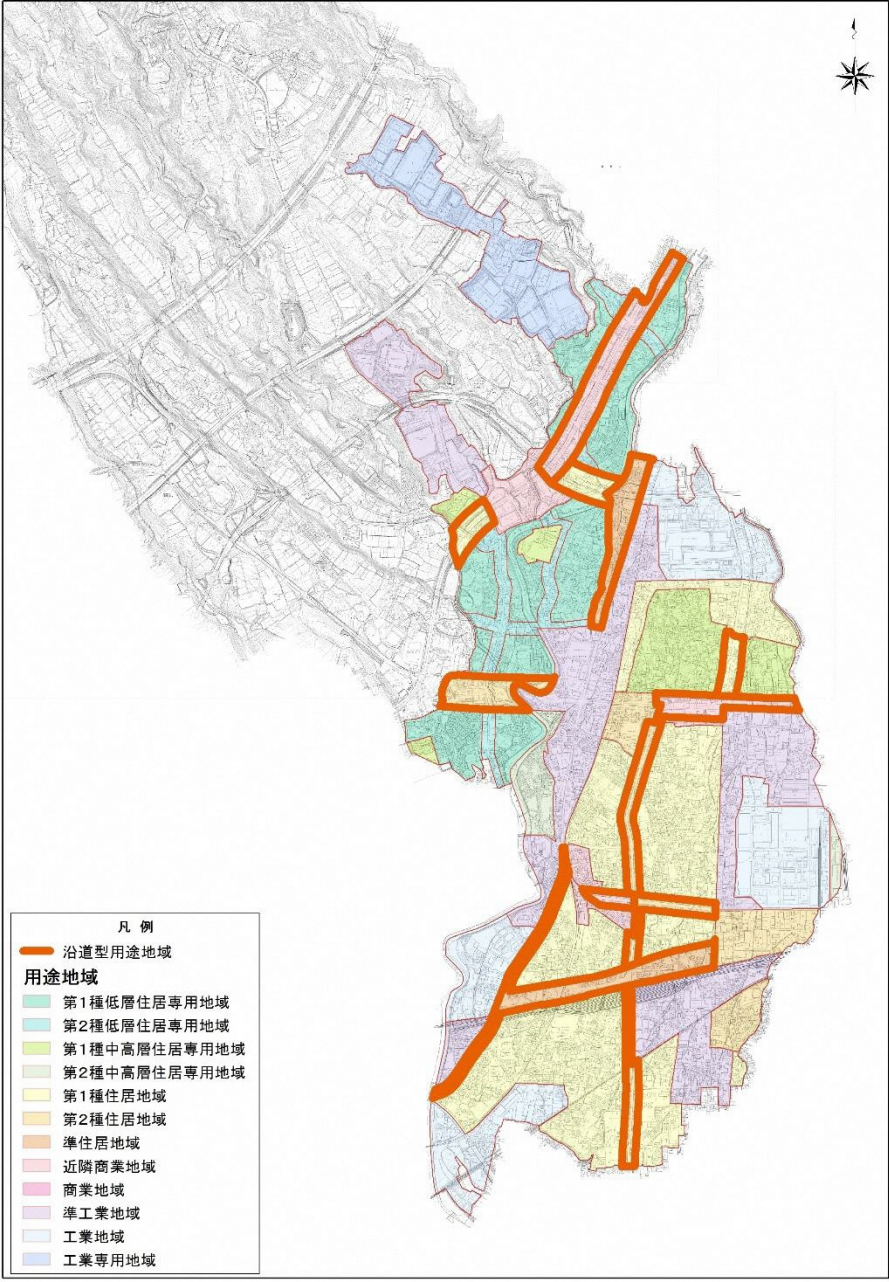
■産業地へのアクセス向上に寄与する道路を評価します。

- ・第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定版】で示されている将来都市構造図において、工業系市街地ゾーン、産業集積拠点へのアクセス道路に位置付けられている路線・区間を評価します。

※アクセス道路：主要幹線道路(国道、県道、都市計画道路)と対象地域を結ぶ路線



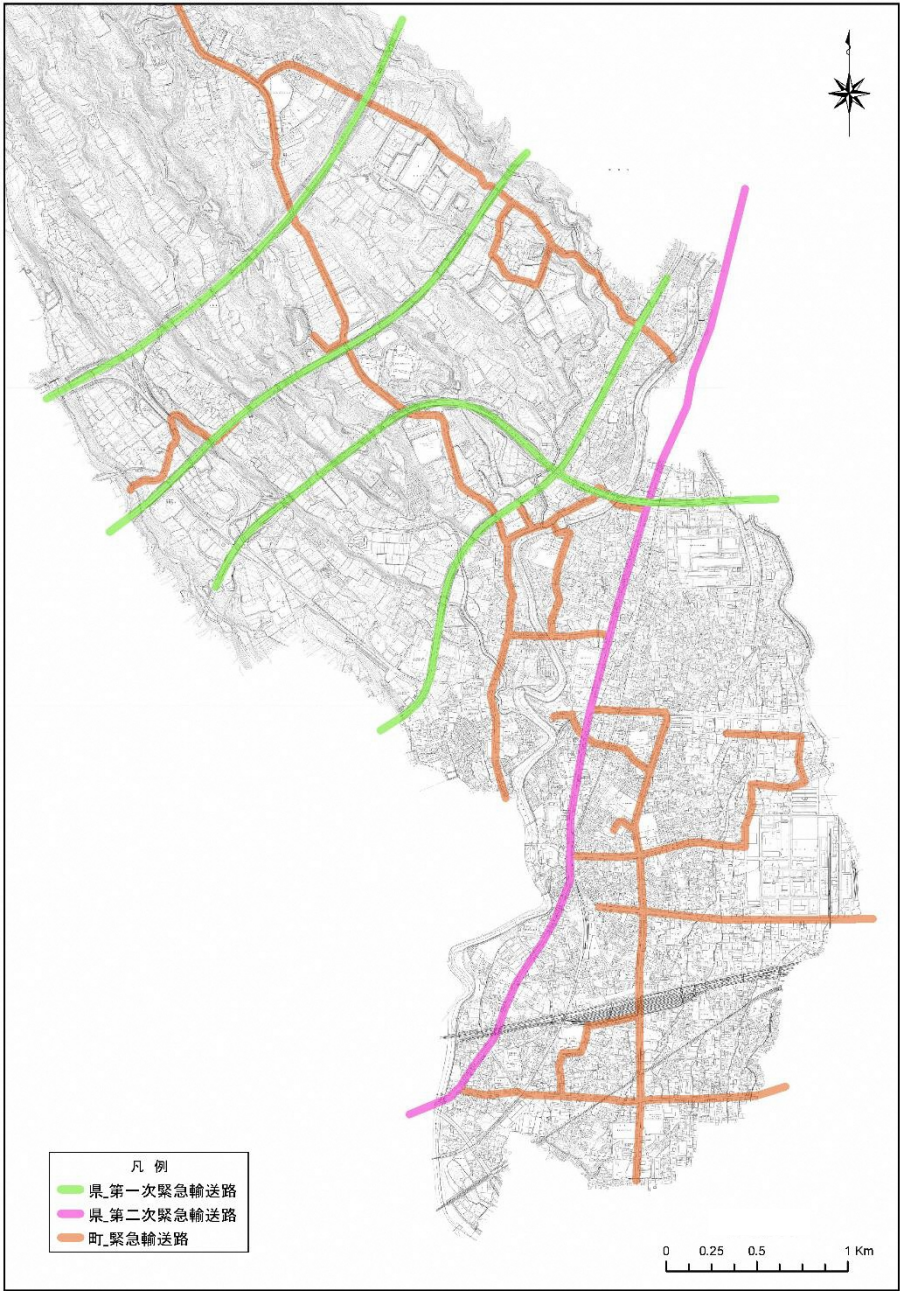
評価項目	観光地へのアクセス
内 容	■観光資源へのアクセス向上に寄与する道路を評価します。 ・第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成 30 年改定版】で示されている将来都市構造図において、自然・文化ふれあい拠点へのアクセス道路となる路線・区間を評価します。
概 要	アクセス道路イメージ図 将来都市構造図 出典：第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成 30 年改定版】

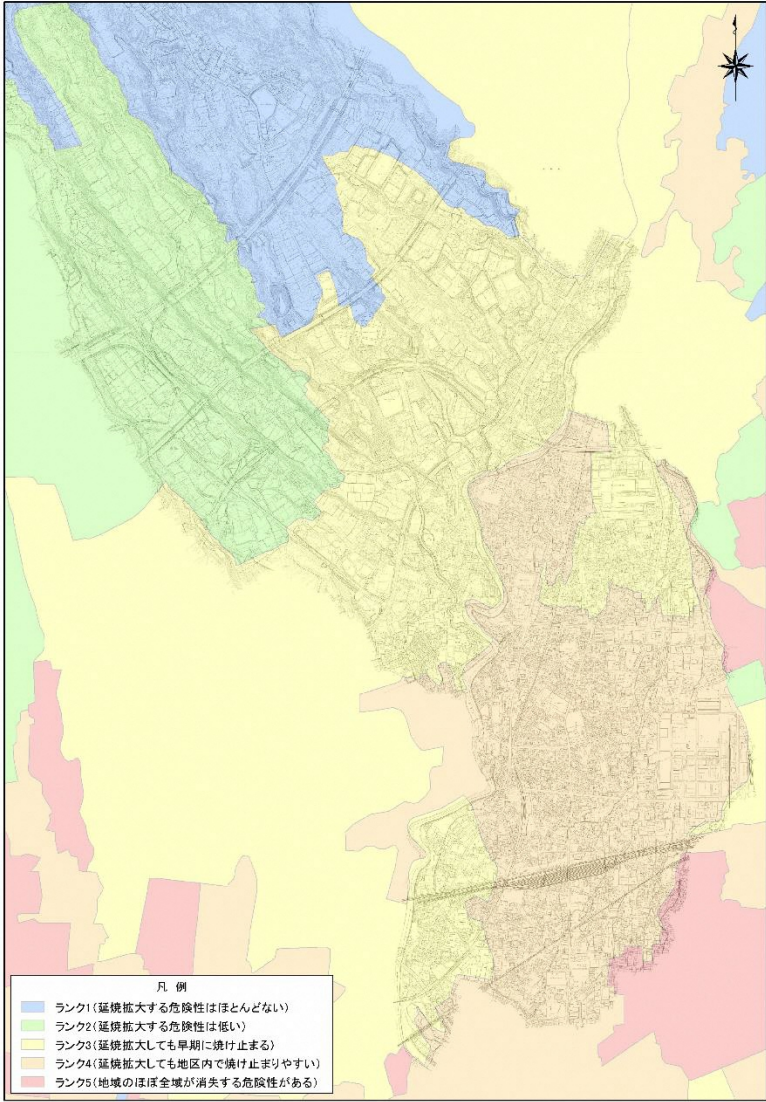
評価項目	土地利用促進
内 容	■都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する道路を評価します。 ・都市計画図において、沿道型用途地域が指定されている路線・区間を評価します。 ※沿道型用途地域とは、沿道活用の為、路線を中心に用途地域（住居専用地域以外）が指定されている箇所としました。
概 要	 凡 例 沿道型用途地域 用途地域 - 第1種低層住居専用地域 - 第2種低層住居専用地域 - 第1種中高層住居専用地域 - 第2種中高層住居専用地域 - 第1種住居地域 - 第2種住居地域 - 準住居地域 - 近隣商業地域 - 商業地域 - 準工業地域 - 工業地域 - 工業専用地域

出典：都市計画図より作成

評価項目	都市環境機能
内容	■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します。 ・景観形成計画で示されている景観構造図において、道の景観軸に位置付けられている路線・区間を評価します。
概要	景観構造図 景観ゾーン - 自然緑地ゾーン - 農住共生ゾーン - 住宅地ゾーン - 商業・業務地ゾーン - 市街地・工業ゾーン - 丘陵地・産業ゾーン 景観軸 - 水の景観軸 - 見晴らしの景観軸 - 道の景観軸 景観拠点 - 交通の景観拠点 - 街なかの景観拠点 - 健康・スポーツの景観拠点 - 文化・芸術の景観拠点 - 水と緑の景観拠点 - 新産業の景観拠点 出典：景観形成計画

評価項目	歩行者の安全性、快適性向上
内容	■歩行者の安全性、快適性向上に寄与する道路を評価します。 ・第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定版】で示されている道路交通網基本計画図において、歩行者ネットワークに位置付けられている路線・区間を評価します。
概要	道路・交通網基本計画図 出典：第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定版】

評価項目	避難・救援機能
内 容	■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します。 ・長泉町防災地図(ハザードマップ)において、緊急輸送路に位置付けられている路線・区間を評価します。
概 要	 凡 例 - 県_第一次緊急輸送路 - 県_第二次緊急輸送路 - 町_緊急輸送路 0 0.25 0.5 1 Km 出典：長泉町防災地図(ハザードマップ)より作成

評価項目	災害防止機能
内 容	■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します。 幅員 12m以上の路線で、延焼危険度が高く想定されている地区内（ランク4、ランク5）に位置する路線・区間を評価します。（地区の際に位置するものは、周辺状況等から延焼防止機能を果たすか確認した上で評価します。） ※静岡県第4次被害想定（平成 25 年 11 月）では、区域の設定を行っていないため静岡県第3次被害想定を元に評価した。（危険度は、建築物の情報（地域の建ぺい率や木造混成率、防火造混成率、耐火造混成率）から算出している。第3次被害想定策定時（平成 13 年5月）より建築物は増加しているが、木造などの燃えやすい建築物は増加していないことが想定されるため、第3次被害想定での区域でも大きく延焼危険度は変化しないと想定しています。
概 要	 凡 例 - ランク1(延焼拡大する危険性はほとんどない) - ランク2(延焼拡大する危険性は低い) - ランク3(延焼拡大しても早期に焼け止まる) - ランク4(延焼拡大しても地区内で焼け止まりやすい) - ランク5(地域のほぼ全境が消失する危険性がある) 出典:静岡県第3次被害想定より作成

(3) 代替性、実現性の検証

都市計画道路の代替性、実現性を検証します。

視点	項目	確認方法
代替性	機能	都市計画道路の機能を代替できる既存路線の有無 (評価項目の機能を果たす現道または並行路線の有無)
実現性	地物	計画決定当時には判明していない保全すべき史跡・文化財や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、保全すべき希少な動植物等の有無
	地形・構造	地形的・構造的な制約の有無 (JRの跨線、アンダーなど大型構造物の実現性の確認)

(4) 将来交通需要への対応

整備の必要性和代替性、実現性の検証結果をもとに再検証結果(廃止、変更、存続)を仮に定め、(仮)都市計画道路網を設定します。

再検証結果の判断基準を以下に示します。

- ・存続(仮)：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
- ・変更(仮)：本検証では対象がないため、判断基準は設定していない
- ・廃止(仮)：必要性はあるものの、機能を代替できる既存路線がある区間や、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い区間

設定した(仮)都市計画道路網に対して、将来交通需要予測を行い、適切な交通処理が実現されるか確認します。また、将来交通量と車線数の整合性も確認します。

問題が生じた場合は、道路網全体として問題が生じないように(仮)都市計画道路網を見直します。

視点	確認内容
周辺道路の交通状況への影響	対象区間の廃止により、周辺道路の交通状況に大きな影響を与えないか

■評価の基準

評価の基準として、廃止（仮）区間の影響を受ける並行路線等の混雑度が 1.25 までを許容範囲の目安とし、その達成状況の把握を行った。

〈混雑度の許容範囲の基準を 1.25 とした根拠〉

道路の混雑度は 1.00 未満であることが理想的であるが、すべての道路において混雑度 1.00 未満を目指すことは、現実的に厳しいと考えられる。

一方、将来の道路網の多くが高い混雑度となった場合、都市活動、都市機能に大きな支障をきたす可能性があると考えられる。

以上より、本調査においては、守るべき道路サービス水準として、ピーク時間帯以外は円滑に走行できると考えられる、混雑度 1.25 を基準とした。

混雑度	交通状況
1.0 未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0以上 ～1.25 未満	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間が1～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25以上 ～1.75 未満	ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として渋滞する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的な混雑状態を呈す。

■将来交通量と車線数の整合性の確認方法

2車線から4車線への検討が必要な区間の確認は、混雑度が許容値である 1.25 を超えているかを基準に行った。

4車線が計画されている区間の中で交通量が少ない区間は、4車線から2車線への変更が必要か確認を行った。

参考：2車線の設計基準交通量（道路構造令より）

区分		設計基準交通量 (単位1日につき台)	補正あり
第4種	第1級	12,000	9,600
	第2級	10,000	8,000
	第3級	9,000	7,200

交差点多い第4種の道路については、この表の設計基準交通量に 0.8 を乗じた値を設計基準交通量とする。

※交差点の多い～は明確な基準はないが、目安として信号が2～3箇所／km存在する場合とする。