

長泉町都市計画道路
必要性再検証結果
(案)

令和 元年 12 月現在

長 泉 町

目 次

1	都市計画道路必要性再検証にあたって	1
1)	はじめに	1
2)	都市計画道路の現状	2
2	必要性再検証の方針（長泉町都市計画道路必要性再検証方針より）	4
1)	必要性再検証の基本的な考え方	4
2)	必要性再検証の流れ	6
①	第一ステップ（再検証対象道路の選定）	8
②	第二ステップ（必要性の確認）	10
③	第三ステップ（合理性の確認）	12
3	必要性再検証の結果	17
1)	結果全体	17
2)	「存続」区間	19
3)	「変更」区間	19
4)	「継続検討」区間	19
5)	「廃止」区間	24
4	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

1 都市計画道路必要性再検証にあたって

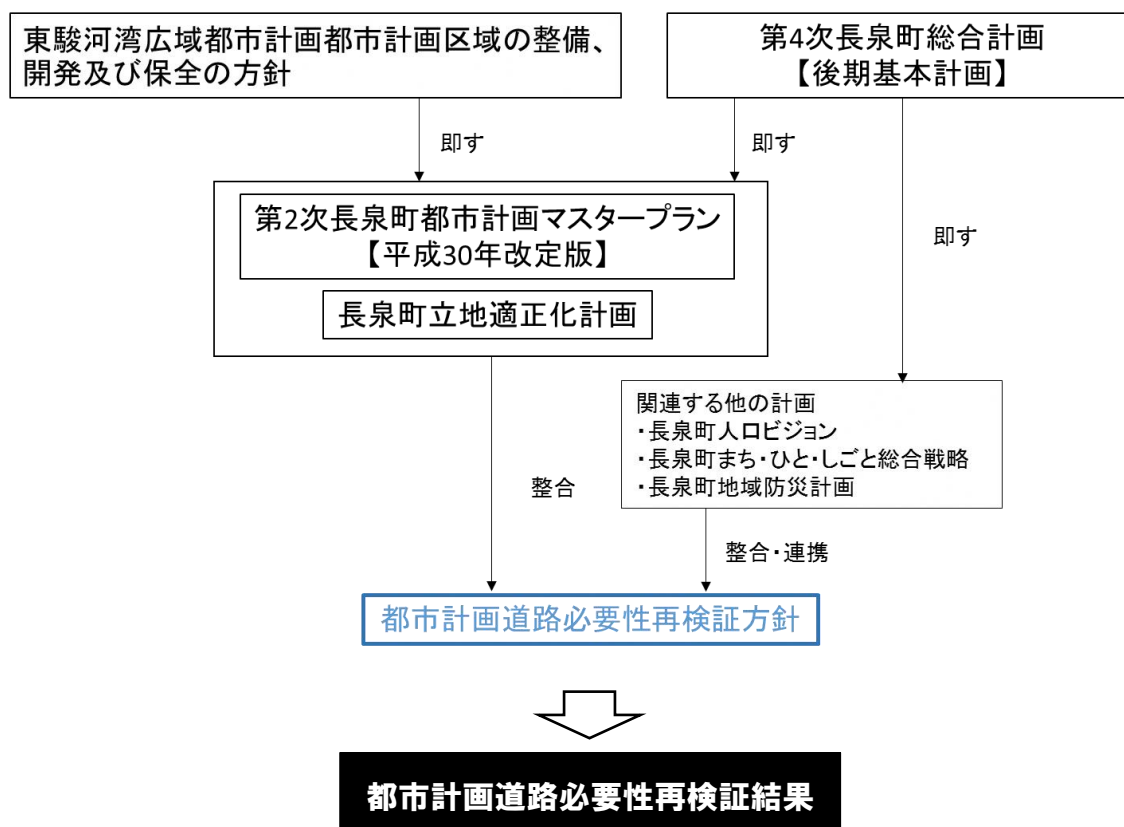
1) はじめに

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。



2) 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。

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	池田柵線	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%)

○整備状況の考え方

- ・改良済：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：改良済以外の区間内、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（概ね計画幅員の3分の2以上、又は4車線以上の幅員を有する道路）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：計画延長－（改良済延長＋概成済延長）

【整備状況図】



※長泉町内道路計画図 平成 29 年 7 月を元に作成

2 必要性再検証の方針（長泉町都市計画道路必要性再検証方針より）

「長泉町都市計画道路必要性再検証方針」に基づき、再検証の方針を以下に示します。

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、再検証の視点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、長期末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) 必要性再検証の流れ

「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。

「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。

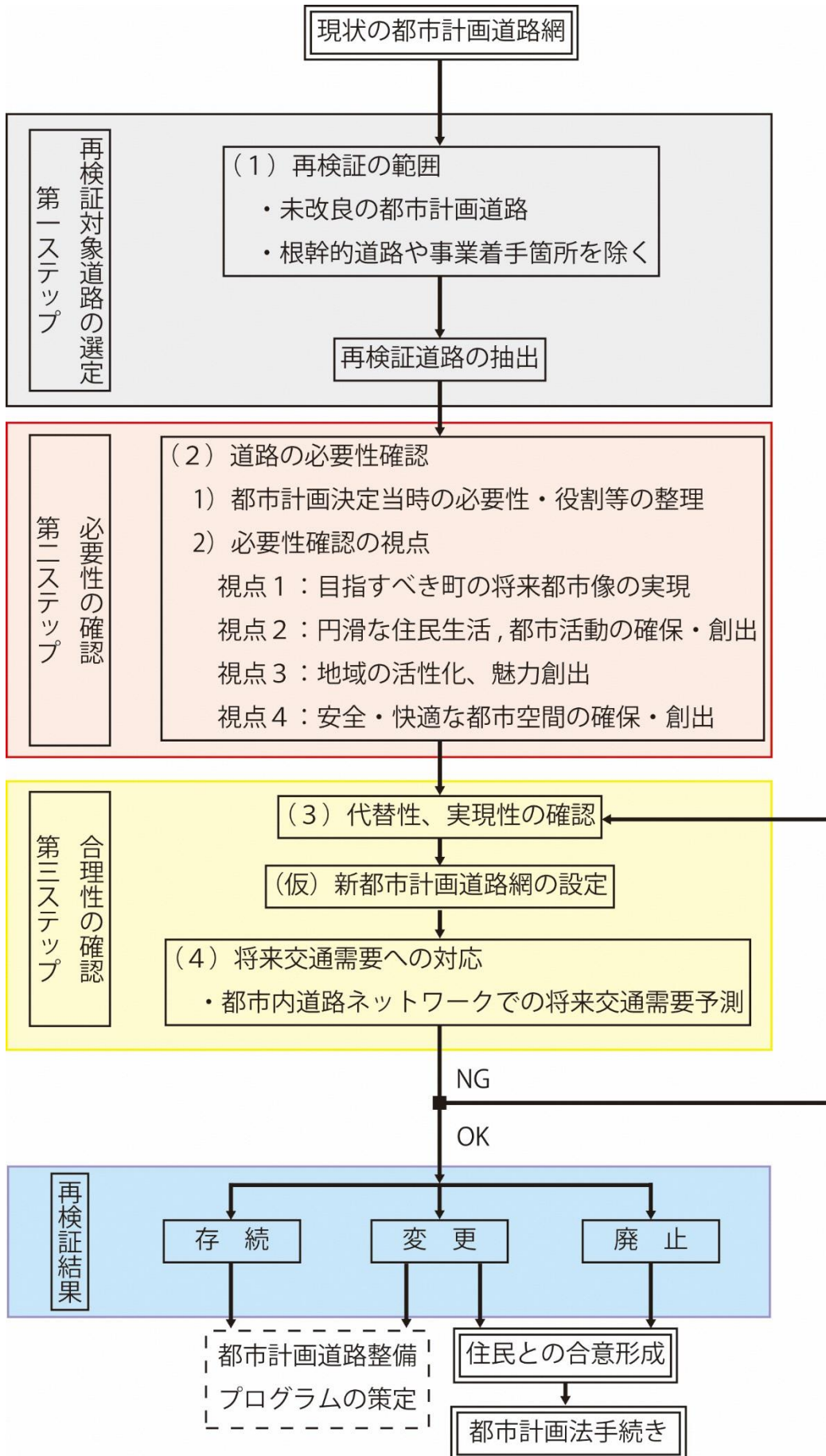
「第三ステップ：合理性の確認」は、都市計画道路の代替性、実現性から、地域の実情にあった合理的な計画であるか確認します。その結果をもとに未整備区間の整備方針（廃止、変更、現計画を維持）を仮に定め、その整備方針による道路網を設定し、将来交通需要に対して適切な交通処理が実現されるか確認します。

以上の確認を行い、再検証結果を示します。

再検証結果

- 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、代替道路の存在する道路

【再検証のフロー】



①第一ステップ（再検証対象道路の選定）

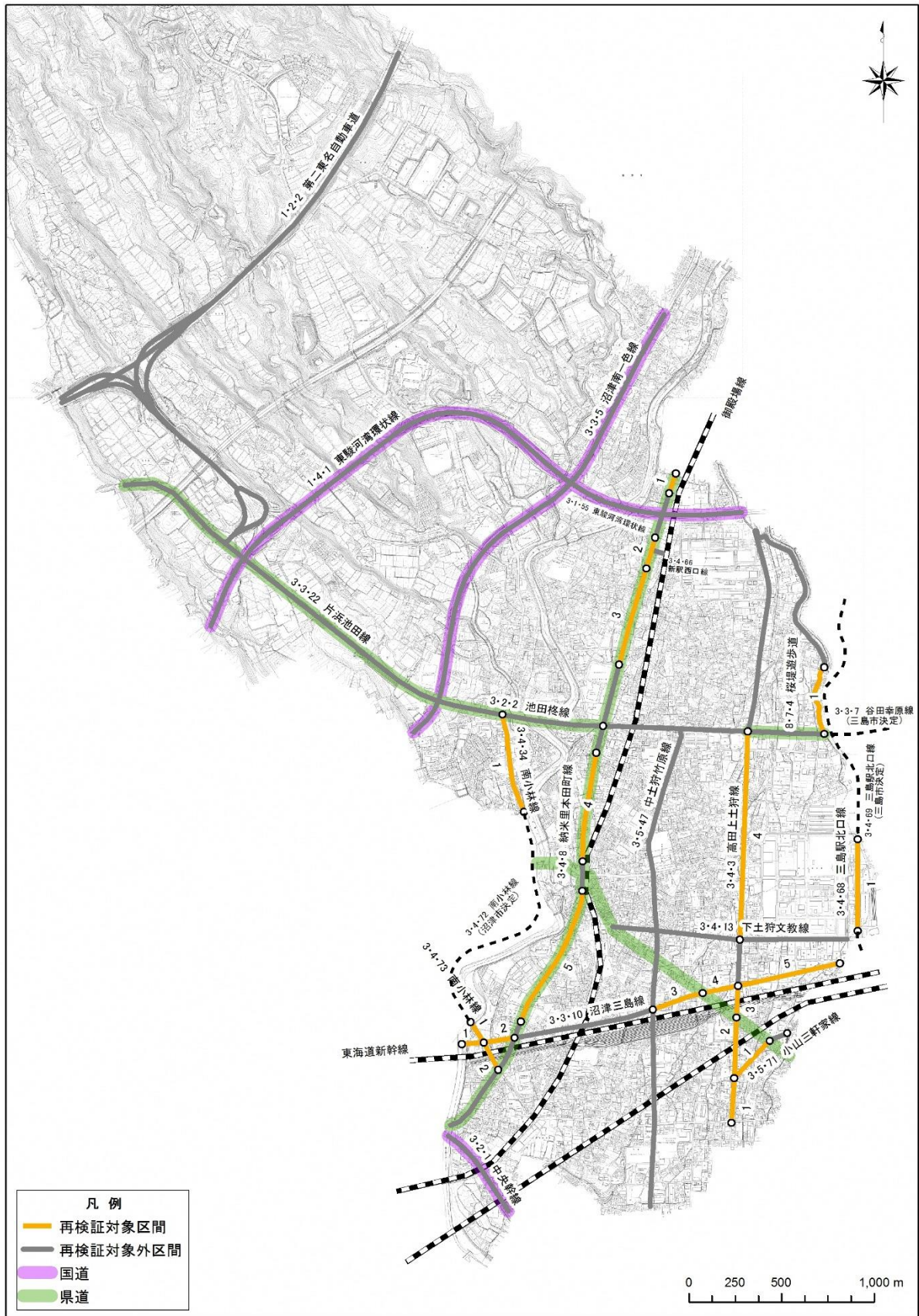
■道路の範囲

全ての都市計画道路（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。

No	番号	整備状況	路線名	区間番号
1	3・3・10	未整備	沼津三島線	1
2	3・3・10	未整備	沼津三島線	2
3	3・3・10	未整備	沼津三島線	3
4	3・3・10	未整備	沼津三島線	4
5	3・3・10	未整備	沼津三島線	5
6	3・4・3	未整備	高田上土狩線	1
7	3・4・3	未整備	高田上土狩線	2
8	3・4・3	未整備	高田上土狩線	3
9	3・4・3	未整備	高田上土狩線	4
10	3・4・34	未整備	南小林線	1
11	3・4・68	概成済	三島駅北口線	1
12	3・4・73	未整備	南小林線	1
13	3・4・73	未整備	南小林線	2
14	3・4・8	未整備	納米里本田町線	1
15	3・4・8	概成済	納米里本田町線	2
16	3・4・8	未整備	納米里本田町線	3
17	3・4・8	未整備	納米里本田町線	4
18	3・4・8	未整備	納米里本田町線	5
19	3・5・71	未整備	小山三軒家線	1
20	8・7・4	未整備	桜堤遊歩道	1

【再検証対象区間図】



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

【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・内容を検証しました。

■代替性、実現性の確認

《代替性》

道路財源の縮小などにより、今後も再検証対象区間の中には大幅な整備の進捗が難しいと思われる区間もあることが想定される中で、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。

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》

決定当時からの周囲の状況変化や、当時に想定していなかった事項（史跡や文化財の存在など）による制約などが生じている可能性がある中で、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。

視点	項目	確認方法
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、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

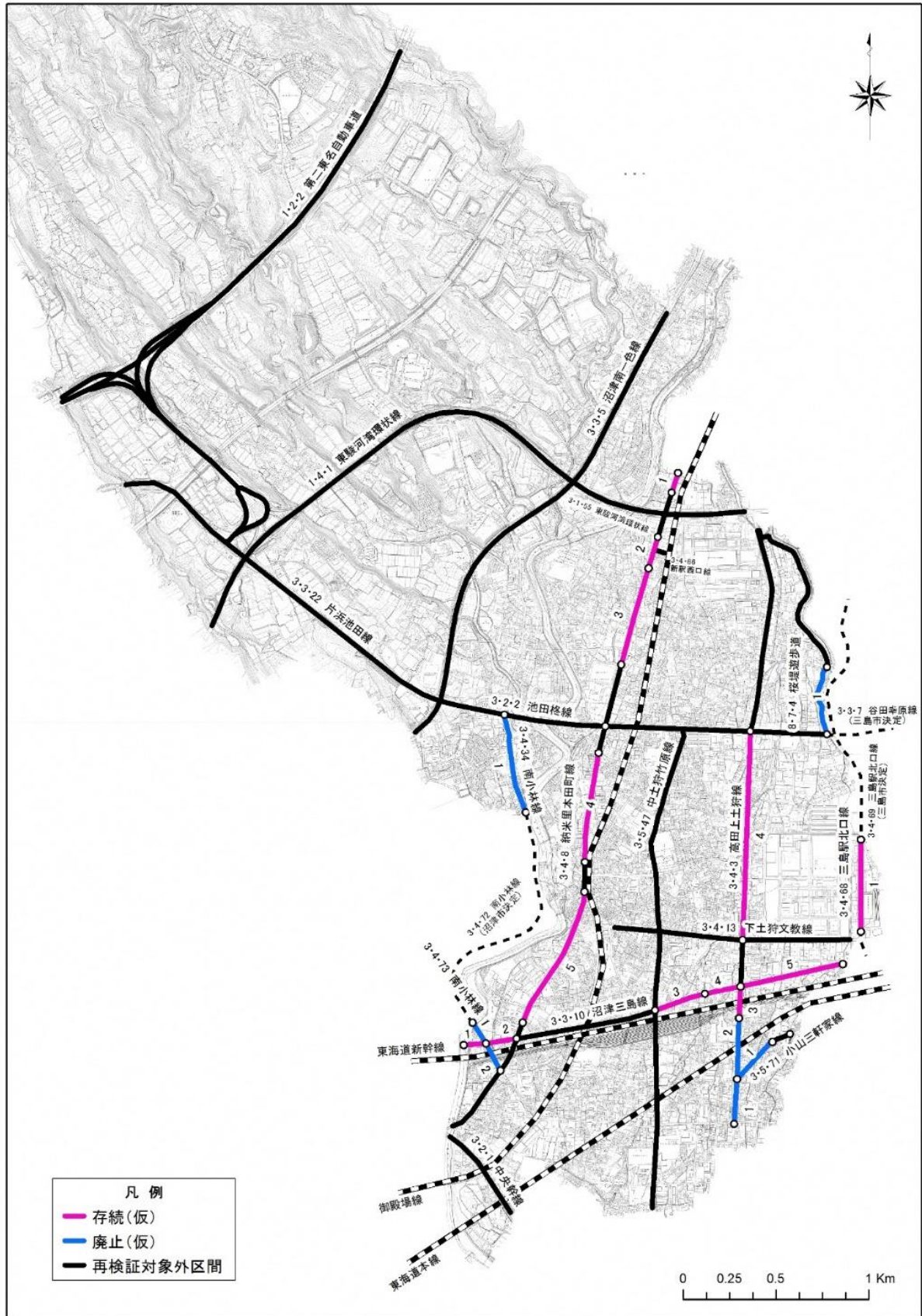
■(仮)新都市計画道路網の設定

第二ステップ（必要性の確認）と第三ステップ（合理性の確認）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（仮）都市計画道路網を設定しました。

整備方針の判断基準は以下のとおりです。

- ・ 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

【(仮) 都市計画道路網図】



■将来交通需要への対応

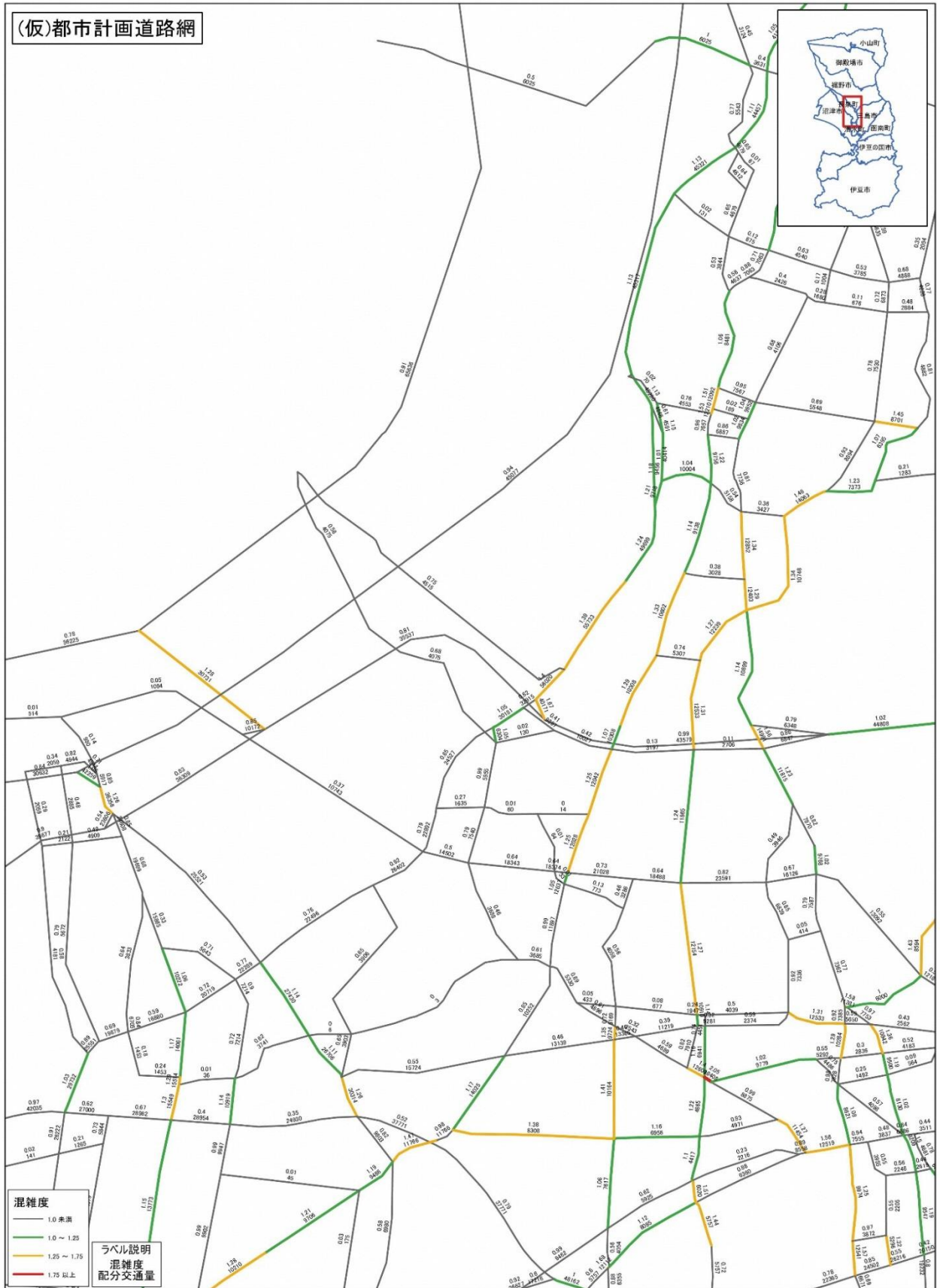
設定した(仮)都市計画道路網に対する将来交通需要予測を行い、適切な交通処理が実現されるか、車線数の整合性を含めて確認しました。

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
将来交通量と車線数の整合性	将来交通量に対して計画されている車線数が妥当か

【将来交通量と車線数の整合性の確認一覧表】

番号	路線名	区間No	整備状況	(仮)都市計画道路網	計画車線数	交通容量	交通量	混雑度	備考
3・3・10	沼津三島線	1	未整備	存続	4	28,800	15,724	0.55	
3・3・10	沼津三島線	2	未整備	存続	4	28,800	13,139	0.55	
3・3・10	沼津三島線	3	未整備	存続	4	28,800	13,365	0.46	
3・3・10	沼津三島線	4	未整備	存続	4	28,800	11,219	0.39	
3・3・10	沼津三島線	5	未整備	存続	2	4,000	2,374	0.59	
3・4・3	高田上土狩線	1	未整備	廃止(仮)	4	-	-	-	
3・4・3	高田上土狩線	2	未整備	廃止(仮)	4	-	-	-	
3・4・3	高田上土狩線	3	未整備	存続	4	9,600	7,910	0.82	交通量が少ないため、車線数の検討が必要である。
3・4・3	高田上土狩線	4	未整備	存続	2	9,600	12,154	1.27	混雑度が許容値である1.25を超えていることから、車線数の検討が必要である。
3・4・34	南小林線	1	未整備	廃止(仮)	2	-	-	-	
3・4・68	三島駅北口線	1	概成済	存続	2	8,000	8,000	0.92	
3・4・73	南小林線	1	未整備	廃止(仮)	2	-	-	-	
3・4・73	南小林線	2	未整備	廃止(仮)	2	-	-	-	
3・4・8	納米里本田町線	1	未整備	存続	2	9,600	10,308	1.07	
3・4・8	納米里本田町線	2	概成済	存続	2	9,600	12,042	1.25	混雑度が許容値である1.25を超えていることから、車線数の検討が必要である。
3・4・8	納米里本田町線	3	未整備	存続	2	9,600	12,028	1.25	混雑度が許容値である1.25を超えていることから、車線数の検討が必要である。
3・4・8	納米里本田町線	4	未整備	存続	2	12,000	11,897	0.99	
3・4・8	納米里本田町線	5	未整備	存続	2	12,000	10,252	0.85	
3・5・71	小山三軒家線	1	未整備	廃止(仮)	2	-	-	-	
8・7・4	桜堤遊歩道線	1	未整備	廃止(仮)	2	-	-	-	

【(仮) 都市計画道路網の検証全体図】



【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)	実現性(地物・ 地形構造)	将来交通需要への対応	
					周辺道路の交通 状況への影響	将来交通量と車 線数の整合性
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	納米里本田町線	1	なし	あり	なし	あり
3・4・8	納米里本田町線	2	なし	あり	なし	なし
3・4・8	納米里本田町線	3	なし	あり	なし	なし
3・4・8	納米里本田町線	4	なし	あり	なし	あり
3・4・8	納米里本田町線	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

3 必要性再検証の結果

1) 結果全体

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	
都市計画道路		18 路線	—	30,410m	割合
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

【結果の判定基準】

必要性再検証の結果は、以下の基準により判定しました。

(1) 第二ステップ（必要性の確認）の評価項目数

- ①全項目（12 項目）のうち半数（6項目）以上に該当する区間については、基本的に「存続」が望ましい区間であることを前提として、第三ステップ（合理性の確認）の内容確認を行います。
- ②半数未満の区間については、「存続」「変更」「廃止」等、全ての結果を想定して総合的に判定することとし、第三ステップ（合理性の確認）の内容確認を行います。

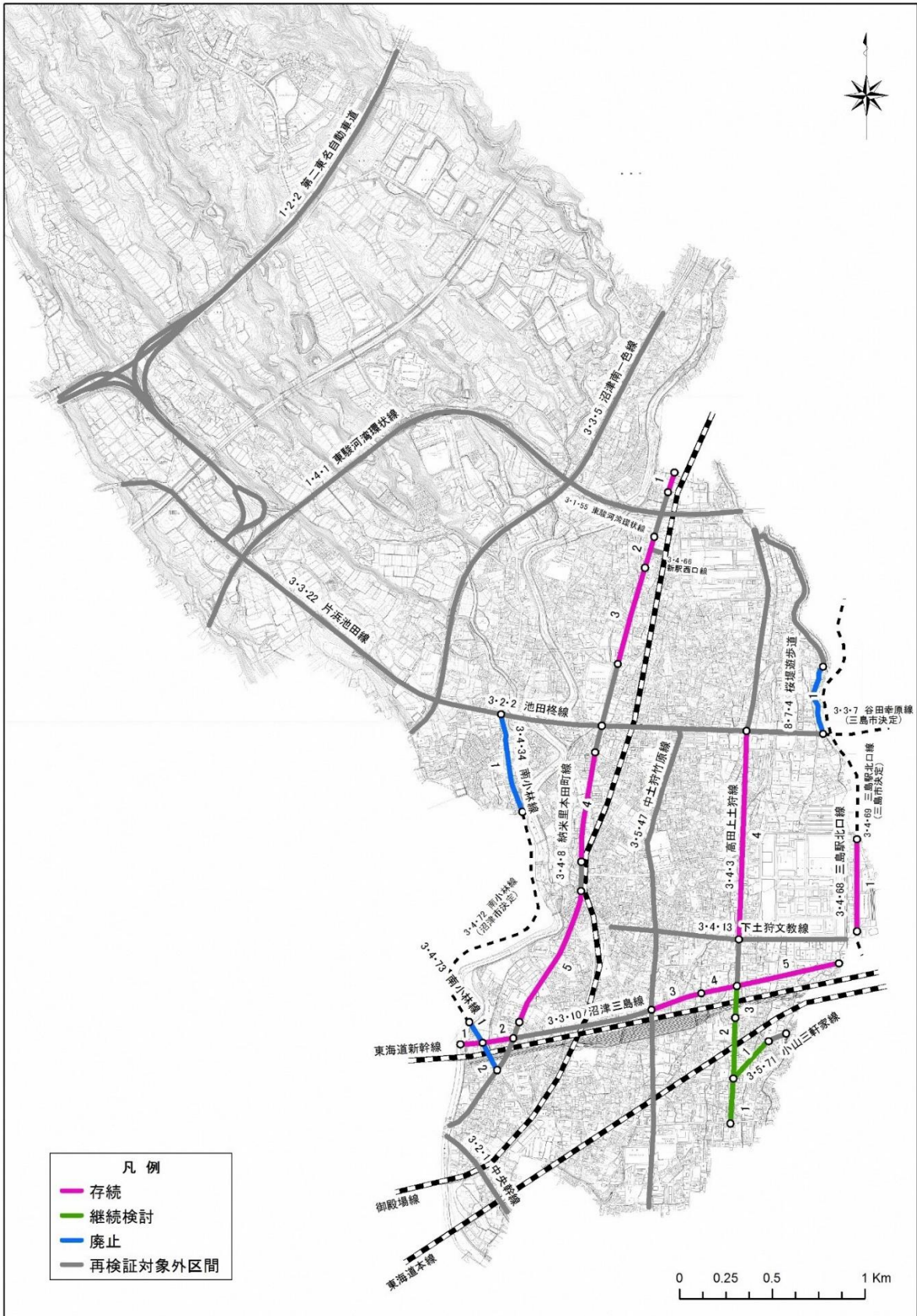
(2) 第三ステップ（合理性の確認）の内容確認

- ①「存続」が望ましい区間としては、機能を代替できる既存路線がないこと、実現性を認められること等を確認し、判定を行います。
- ②「変更」が望ましい区間としては、将来交通需要予測で車線数変更の検討の必要性等を確認し、判定を行います。
- ③「廃止」が望ましい区間としては、代替道路として既存路線があること、将来交通需要予測で周辺道路の交通状況に影響がないこと等を確認し、判定を行います。

(3) 計画の実現可能性に課題がある場合の判定

「存続」又は「変更」が望ましい区間であっても、地形的・構造的な制約により計画の実現可能性に課題等がある場合は、エリアの交通処理や道路ネットワークについて関係機関等を含めて引き続き検討する必要があるため、「継続検討」が望ましい区間として判定します。

【再検証結果図】



2) 「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
3・3・10	沼津三島線	1
3・3・10	沼津三島線	2
3・3・10	沼津三島線	3
3・3・10	沼津三島線	4
3・3・10	沼津三島線	5
3・4・3	高田上土狩線	4
3・4・68	三島駅北口線	1
3・4・8	納米里本田町線	1
3・4・8	納米里本田町線	2
3・4・8	納米里本田町線	3
3・4・8	納米里本田町線	4
3・4・8	納米里本田町線	5

3) 「変更」 区間

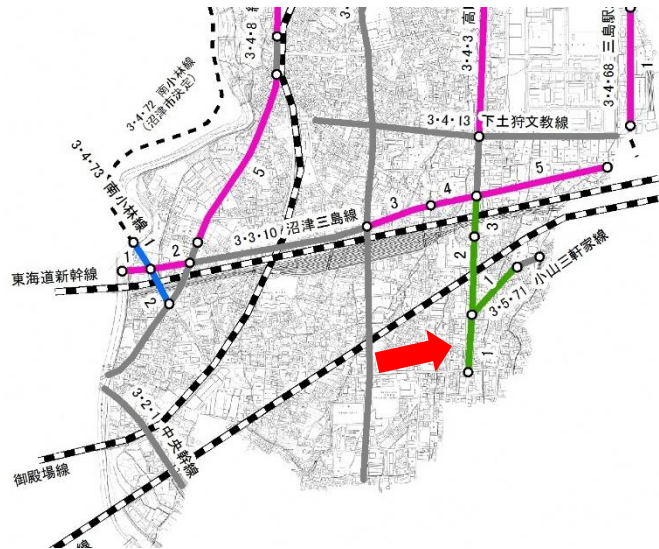
本検証では、変更の区間はありませんでした。

4) 「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。

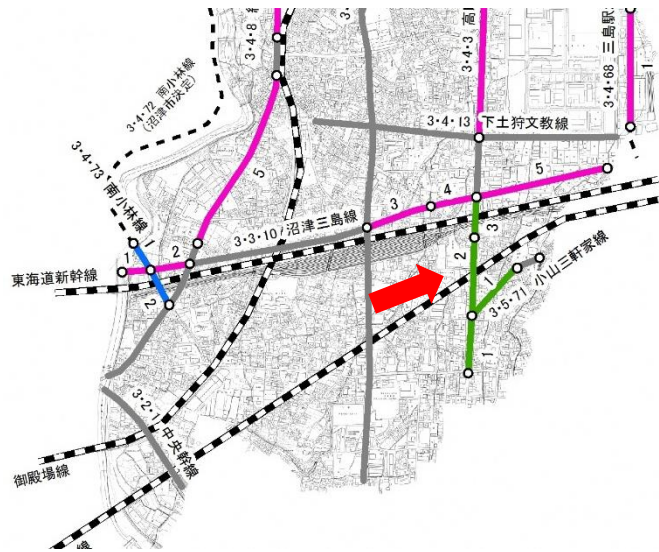
路線番号	路線名	区間番号
3・4・3	高田上土狩線	1
3・4・3	高田上土狩線	2
3・4・3	高田上土狩線	3
3・5・71	小山三軒家線	1

● 3・4・3 高田上土狩線 区間1



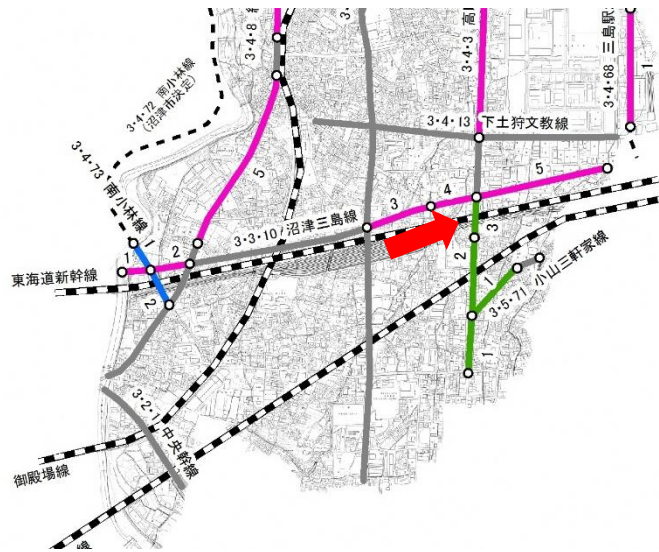
決定理由	<ul style="list-style-type: none"> ● 本路線は、都市の自動車交通の円滑かつ効率的な処理を図るために計画された道路です。
必要性	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間は「円滑な住民生活、都市活動の確保・創出」、「地域の活性化、魅力創出」、「安全・快適な都市空間の確保・創出」の項目で必要性があります。
合理性	<ul style="list-style-type: none"> ● 計画道路上に立地する建物が多く、建物補償による事業費の増大や用地買収の合意形成の困難が想定され、財政面等に課題があります。 <p>本区間と接続する「3・4・3 高田上土狩線 区間2」は、実現可能性の面から「継続検討」と判定しています。</p>
将来交通需要予測	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間の廃止の影響を確認すると、周辺道路の交通状況に影響を与える可能性があります。
再検証結果	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間は、「円滑な住民生活、都市活動の確保・創出」等で必要性が確認されました。また、合理性について、将来交通需要予測で周辺道路の交通状況に影響を与える可能性があることから、廃止による影響があることが確認されました。従って、「存続」が望ましい区間といえます。 <p>しかし、接続する「3・4・3 高田上土狩線 区間2」について、実現可能性の面から「継続検討」としているため、本区間の計画の実現可能性も低いといえます。</p> <p>そのため、「3・4・3 高田上土狩線 区間2」と併せて、当該区間を「継続検討」とすることが望ましいと判定しました。</p> <p>※ 新幹線、東海道本線、県道との交差や周辺市町とのネットワーク等での課題が多いため、このエリアの交通処理や道路ネットワークを県、関係市町等を含めて検討する必要があります。</p>

● 3・4・3 高田上土狩線 区間2



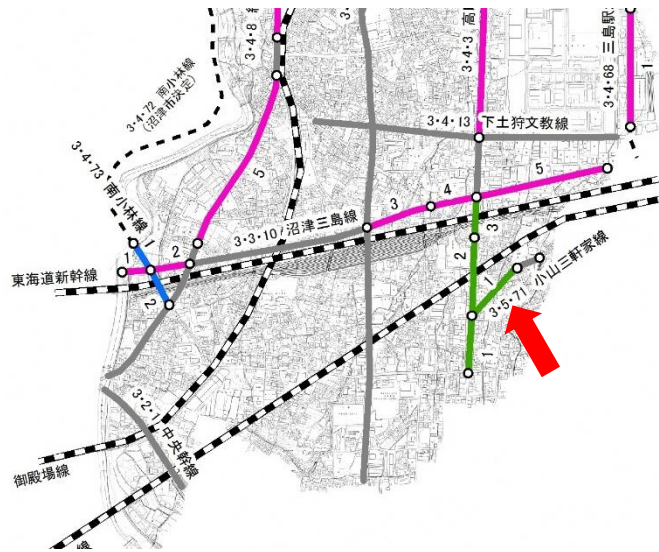
決定理由	<ul style="list-style-type: none"> ● 本路線は、都市の自動車交通の円滑かつ効率的な処理を図るために計画された道路です。
必要性	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間は「円滑な住民生活、都市活動の確保・創出」、「地域の活性化、魅力創出」、「安全・快適な都市空間の確保・創出」の項目で必要性があります。
合理性	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 東海道本線をオーバーパスする際に、縦断勾配を規定値の上限にしても鉄道の建築限界を侵すこと等、地形的・構造的な制約が存在することから、計画の実現可能性に課題があります。 <p>計画路線上に立地する建物が多く、建物補償による事業費の増大や用地買収の合意形成の困難が想定され、財政面等にも課題があります。</p>
将来交通需要予測	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間の廃止の影響を確認すると、周辺道路の交通状況に影響を与える可能性があります。
再検証結果	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間は、「円滑な住民生活、都市活動の確保・創出」等で必要性が確認されました。また、合理性について、将来交通需要予測で周辺道路の交通状況に影響を与える可能性があることから、廃止による影響があることが確認されました。従って、「存続」が望ましい区間といえます。 <p>しかし、地形的・構造的な制約により計画の実現可能性に課題があることから、計画の内容等について、継続して検討する必要があります。（周辺に住宅等が密集しているため、課題解消となるような新たなルートの設定は困難であり、既存路線の整備による道路機能の確保等も考えられます。）</p> <p>そのため、当該区間を「継続検討」とすることが望ましいと判定しました。</p> <p>※ 新幹線、東海道本線、県道との交差や周辺市町とのネットワーク等での課題が多いため、このエリアの交通処理や道路ネットワークを県、関係市町等を含めて検討する必要があります。</p>

● 3・4・3 高田上土狩線 区間3



決定理由	<ul style="list-style-type: none"> ● 本路線は、都市の自動車交通の円滑かつ効率的な処理を図るために計画された道路です。
必要性	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間は「円滑な住民生活、都市活動の確保・創出」、「地域の活性化、魅力創出」、「安全・快適な都市空間の確保・創出」の項目で必要性があります。
合理性	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間と接続する「3・4・3 高田上土狩線 区間2」は、実現可能性の面から「継続検討」としており、このエリアの交通処理等を検討する必要があります。
将来交通需要予測	<ul style="list-style-type: none"> ● 将来交通量と車線数の整合性を確認すると、4車線から2車線への検討が必要であります。
再検証結果	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間は、「円滑な住民生活、都市活動の確保・創出」等で必要性が確認されました。また、合理性について、将来交通需要予測で4車線から2車線への検討が必要であることが確認されました。従って、「変更」が望ましい区間といえます。 <p>しかし、接続する「3・4・3 高田上土狩線 区間2」について、実現可能性の面から「継続検討」としており、このエリアの交通処理等を検討する必要があります。</p> <p>そのため、「3・4・3 高田上土狩線 区間2」と併せて、当該区間を「継続検討」とすることが望ましいと判定しました。</p> <p>※ 新幹線、東海道本線、県道との交差や周辺市町とのネットワーク等での課題が多いため、このエリアの交通処理や道路ネットワークを県、関係市町等を含めて検討する必要があります。</p>

● 3・5・71 小山三軒家線 区間 1



決定理由	<ul style="list-style-type: none"> ● 本路線は、三島駅南口と3・4・3 高田上土狩線を結ぶ路線として計画された道路です。
必要性	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間は「円滑な住民生活、都市活動の確保・創出」、「安全・快適な都市空間の確保・創出」の項目で必要性があります。
合理性	<ul style="list-style-type: none"> ● 計画道路上に立地する建物が多く、建物補償による事業費の増大や用地買収の合意形成の困難が想定され、財政面等に課題があります。 <p>本区間と接続する「3・4・3 高田上土狩線 区間2」は、実現可能性の面から「継続検討」と判定しています。</p>
将来交通需要予測	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間の廃止の影響を確認すると、周辺道路の交通状況に影響を与える可能性があります。
再検証結果	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間は、「円滑な住民生活、都市活動の確保・創出」等で必要性が確認されました。また、合理性について、将来交通需要予測で周辺道路の交通状況に影響を与える可能性があることから、廃止による影響があることが確認されました。従って、「存続」が望ましい区間といえます。 <p>しかし、接続する「3・4・3 高田上土狩線 区間2」について、実現可能性の面から「継続検討」としているため、本区間の計画の実現可能性も低いといえます。</p> <p>そのため、「3・4・3 高田上土狩線 区間2」と併せて、当該区間を「継続検討」とすることが望ましいと判定しました。</p> <p>※ 新幹線、東海道本線、県道との交差や周辺市町とのネットワーク等での課題が多いため、このエリアの交通処理や道路ネットワークを県、関係市町等を含めて検討する必要があります。</p>

5)「廃止」区間

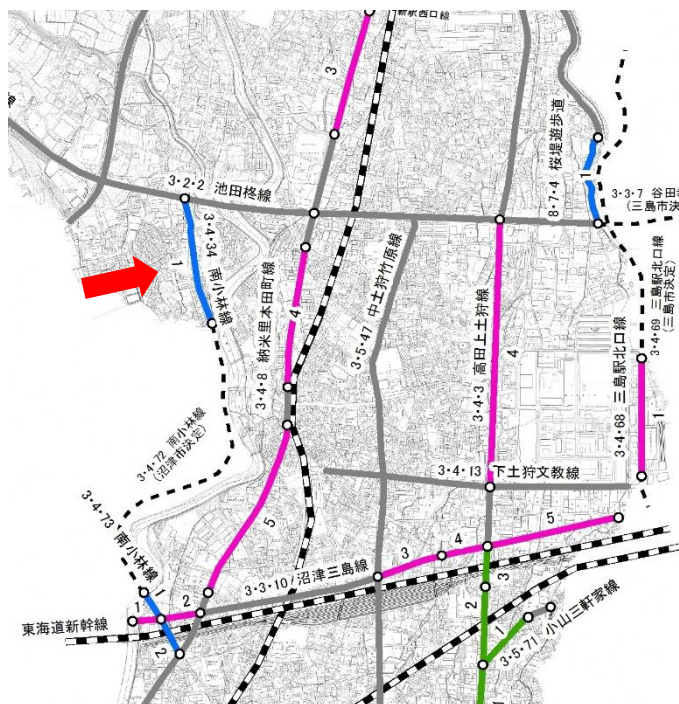
以下の区間は、道路の必要性があるものの、機能を代替できる既存路線があります。

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。)

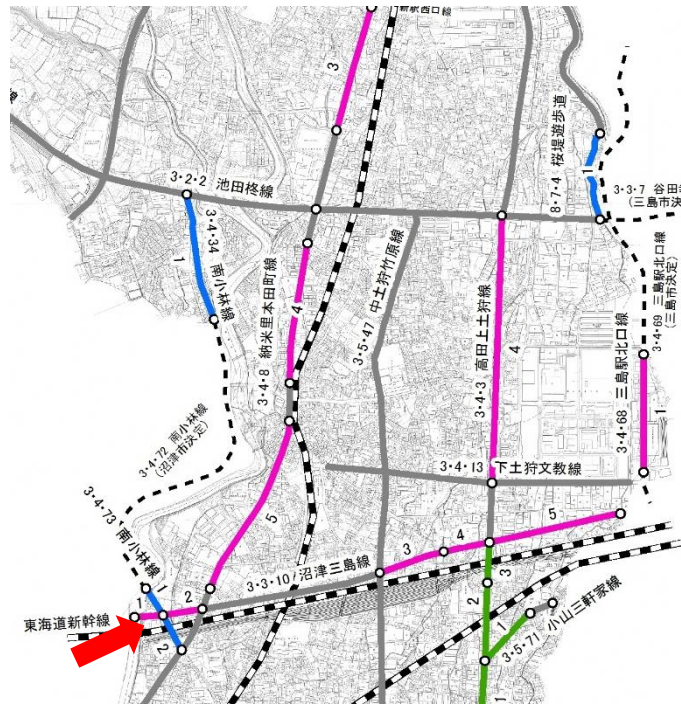
路線番号	路線名	区間番号
3・4・34	南小林線	1
3・4・73	南小林線	1
3・4・73	南小林線	2
8・7・4	桜堤遊歩道	1

● 3・4・34 南小林線区間 1



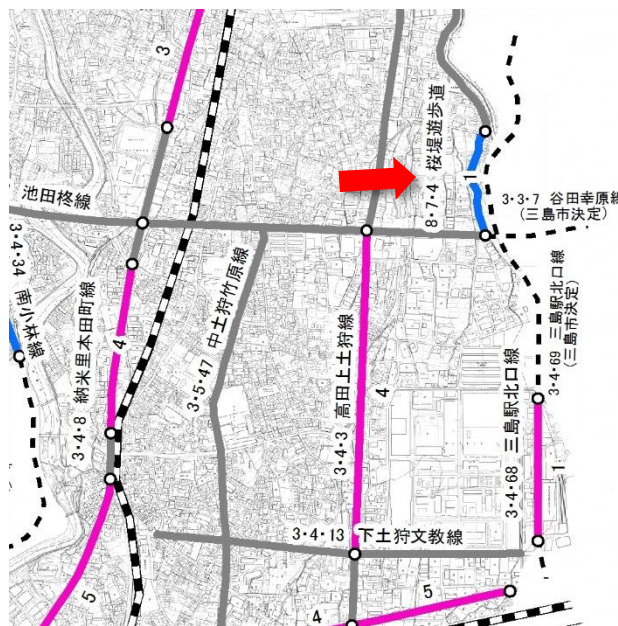
決定理由	<ul style="list-style-type: none"> ● 本路線は、都市の自動車交通の円滑かつ効率的な処理を図るために計画された道路です。
必要性	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間は「円滑な住民生活、都市活動の確保・創出」、「安全・快適な都市空間の確保・創出」の項目で必要性があります。
合理性	<ul style="list-style-type: none"> ● 代替道路をみると、既存の町道城山尾尻線があります。
将来交通需要予測	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間の廃止の影響を確認すると、周辺道路の交通状況に影響を与える可能性はありません。
再検証結果	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間は、「円滑な住民生活、都市活動の確保・創出」等で必要性が確認されました。また、合理性について、代替道路として既存路線があること、将来交通需要予測で周辺道路の交通状況に影響がないことが確認されました。よって、当該区間を「廃止」とすることが望ましいと判定しました。なお、道路網の形成を維持するため、既存路線の整備方針を併せて検討する必要があります。 <p>※ 本路線と接続する路線「3・4・72 南小林線（沼津市決定）」もあるため、沼津市と調整を行うこととします。</p>

● 3・4・73 南小林線区間 1、2



決定理由	<ul style="list-style-type: none"> ● 本路線は、都市の自動車交通の円滑かつ効率的な処理を図るために計画された道路です。
必要性	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間は「円滑な住民生活、都市活動の確保・創出」、「地域の活性化、魅力創出」の項目で必要性があります。
合理性	<ul style="list-style-type: none"> ● 代替道路をみると、既存の主要地方道大岡元長窪線（都市計画道路「3・4・8 納米里本田町線」）があります。
将来交通 需要予測	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間の廃止の影響を確認すると、周辺道路の交通状況に影響を与える可能性はありません。
再検証結果	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間は、「円滑な住民生活、都市活動の確保・創出」等で必要性が確認されました。また、合理性について、代替道路として既存路線があること、将来交通需要予測で周辺道路の交通状況に影響がないことが確認されました。よって、当該区間を「廃止」とすることが望ましいと判定しました。なお、道路網の形成を維持するため、既存路線の整備方針を併せて検討する必要があります。 <p>※ 本路線と接続する路線「3・4・72 南小林線（沼津市決定）」もあるため、沼津市と調整を行うこととします。</p>

● 8・7・4 桜堤遊歩道区間 1



決定理由	<ul style="list-style-type: none"> ● 本路線は、緑のマスタープランに位置づけられている公園と町営グラウンド施設等を結び、ハイキング、散策路としての機能をもたせ、歩行者の安全かつ円滑な交通のために計画された道路です。
必要性	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間は「地域の活性化、魅力創出」の項目で必要性があります。
合理性	<ul style="list-style-type: none"> ● 代替道路をみると、整備中の「3・4・69 三島駅北口線（三島市決定）」があります。
将来交通 需要予測	<p>※ 歩行者を対象とした特殊街路であるため、将来交通需要予測は行っていません。</p>
再検証結果	<ul style="list-style-type: none"> ● 本区間は、施設間のネットワーク、散策路として計画された道路ですが、決定当時の施設（町営グラウンド）は既になくなっていくことから、現時点では散策路としての役割だけが残されています。 <p>なお、代替道路として「3・4・69 三島駅北口線（三島市決定）」を活用できます。</p> <p>よって、当該区間を「廃止」とすることが望ましいと判定しました。</p>

4 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、住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。

