

路線番号	路線名	区間番号	必要性の検証											合理性の確認				再検証結果(案)			
			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			評価項目数	代替性(機能)	実現性(地物・地形構造)	将来交通需要への対応				
			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		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	—	○	○	○	○	○	—	—	○	—	—	—	6	なし	あり	なし	あり	存続	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、機能を代替できる既存道路がないこと、実現性が認められること等で合理性が確認されました。よって、当該区間を「存続」とすることが望ましいと判定しました。
3・3・10	沼津三島線	2	—	○	○	○	○	○	—	—	○	—	—	—	6	なし	あり	なし	あり	存続	「3・4・10 沼津三島線 区間1」と同じ理由により、当該区間を「存続」とすることが望ましいと判定しました。
3・3・10	沼津三島線	3	—	○	○	○	○	—	—	○	○	—	○	8	なし	あり	なし	あり	存続	「3・4・10 沼津三島線 区間1」と同じ理由により、当該区間を「存続」とすることが望ましいと判定しました。	
3・3・10	沼津三島線	4	—	○	○	○	○	—	—	○	○	—	○	8	なし	あり	なし	あり	存続	「3・4・10 沼津三島線 区間1」と同じ理由により、当該区間を「存続」とすることが望ましいと判定しました。	
3・3・10	沼津三島線	5	—	○	○	○	○	—	—	—	○	—	○	7	なし	あり	なし	あり	存続	「3・4・10 沼津三島線 区間1」と同じ理由により、当該区間を「存続」とすることが望ましいと判定しました。	
3・4・3	高田上土狩線	1	—	—	○	○	—	—	—	—	○	○	—	○	5	なし	なし	あり	あり	継続検討	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。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。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。※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。
3・4・3	高田上土狩線	2	—	—	○	○	—	—	—	—	○	○	—	○	5	なし	なし	あり	あり	継続検討	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。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。)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。※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。
3・4・3	高田上土狩線	3	—	—	○	○	—	—	—	—	○	○	—	○	5	なし	あり	なし	なし	継続検討	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。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。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。※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。
3・4・3	高田上土狩線	4	—	—	○	○	—	○	—	—	○	○	—	○	6	なし	あり	なし	なし	存続	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、機能を代替できる既存道路がないこと、実現性が認められること等で合理性が確認されました。よって、当該区間を「存続」とすることが望ましいと判定しました。

路線番号	路線名	区間番号	必要性の検証											評価項目数	合理性の確認				再検証結果(案)		
			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				代替性(機能)	実現性(地物・地形構造)	将来交通需要への対応				
			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	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・4・34	南小林線	1	-	-	○	○	-	-	-	-	-	-	○	-	3	あり	あり	なし	あり	廃止	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。※本区間と接続する路線「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。
3・4・68	三島駅北口線	1	-	○	○	○	○	-	-	○	○	-	○	8	なし	あり	なし	あり	存続	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、機能を代替できる既存道路がないこと、実現性が認められること等で合理性が確認されました。よって、当該区間を「存続」とすることが望ましいと判定しました。	
3・4・73	南小林線	1	-	-	○	○	-	○	-	-	-	-	-	3	あり	あり	なし	あり	廃止	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。※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。	
3・4・73	南小林線	2	-	-	○	○	-	○	-	-	-	-	-	3	あり	あり	なし	あり	廃止	「3・4・73 南小林線 区間1」と同じ理由により、当該区間を「廃止」とすることが望ましいと判定しました。	
3・4・8	納米里本田町線	1	-	-	○	-	-	-	-	○	○	-	○	○	5	なし	あり	なし	あり	存続	本区間は、「安全・快適な都市空間の確保・創出」等で必要性が確認されました。また、機能を代替できる既存道路がないこと、実現性が認められること等で合理性が確認されました。よって、当該区間を「存続」とすることが望ましいと判定しました。
3・4・8	納米里本田町線	2	-	○	○	-	○	-	-	○	○	○	○	○	8	なし	あり	なし	なし	存続	「3・4・8 納米里本田町線 区間1」と同じ理由により、当該区間を「存続」とすることが望ましいと判定しました。
3・4・8	納米里本田町線	3	-	○	○	-	○	-	-	○	○	○	○	○	8	なし	あり	なし	なし	存続	「3・4・8 納米里本田町線 区間1」と同じ理由により、当該区間を「存続」とすることが望ましいと判定しました。
3・4・8	納米里本田町線	4	-	○	○	○	-	-	-	○	○	○	○	○	7	なし	あり	なし	あり	存続	「3・4・8 納米里本田町線 区間1」と同じ理由により、当該区間を「存続」とすることが望ましいと判定しました。
3・4・8	納米里本田町線	5	-	-	○	○	-	○	-	○	○	○	○	○	8	なし	あり	なし	あり	存続	「3・4・8 納米里本田町線 区間1」と同じ理由により、当該区間を「存続」とすることが望ましいと判定しました。
3・5・71	小山三軒家線	1	-	-	○	○	-	-	-	-	-	-	○	3	なし	なし	あり	あり	継続検討	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。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。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。※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。	
8・7・4	桜堤遊歩道線	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	-	1	あり	あり	なし	あり	廃止	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ものでありますが、決定当時の施設(町営グラウンド)は既になくなっていないことから、現時点では散策路としての役割だけが残されています。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。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。	