

---

# 長泉町都市計画道路必要性再検証結果

---

令和2年3月  
長泉町







第5章 必要性再検証評価基準マニュアル	24
1. 必要性再検証の手順	24
2. 必要性再検証の評価基準	26
(1) 第一ステップ（再検証対象道路の選定）の基準	26
(2) 第二ステップ（必要性の確認）の基準	26
(3) 第三ステップ（合理性の確認）の基準	40
第6章 必要性再検証の流れ	42
1. 第一ステップ（再検証対象道路の選定）	42
(1) 道路の範囲	42
2. 第二ステップ（必要性の確認）	44
(1) 都市計画決定当時の必要性・役割等の確認	44
(2) 必要性確認の視点・評価項目	44
3. 第三ステップ（合理性の確認）	46
(1) 代替性、実現性の確認	46
(2) (仮)都市計画道路網の設定	46
(3) 将来交通需要への対応	48
4. 結果の判定	51
第7章 必要性再検証の結果	52
1. 結果全体	52
2. 「存続」区間	54
3. 「変更」区間	54
4. 「継続検討」区間	54
5. 「廃止」区間	59
第8章 必要性再検証後の取り組み	63
1. 住民との合意形成	63
2. 都市計画手続き	63
3. 必要性再検証結果の見直し	63
資料	63
1. 検討体制	63

## 序章 都市計画道路必要性再検証について

---

### 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について再検証を行い、「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. 上位・関連計画の策定・改定の状況

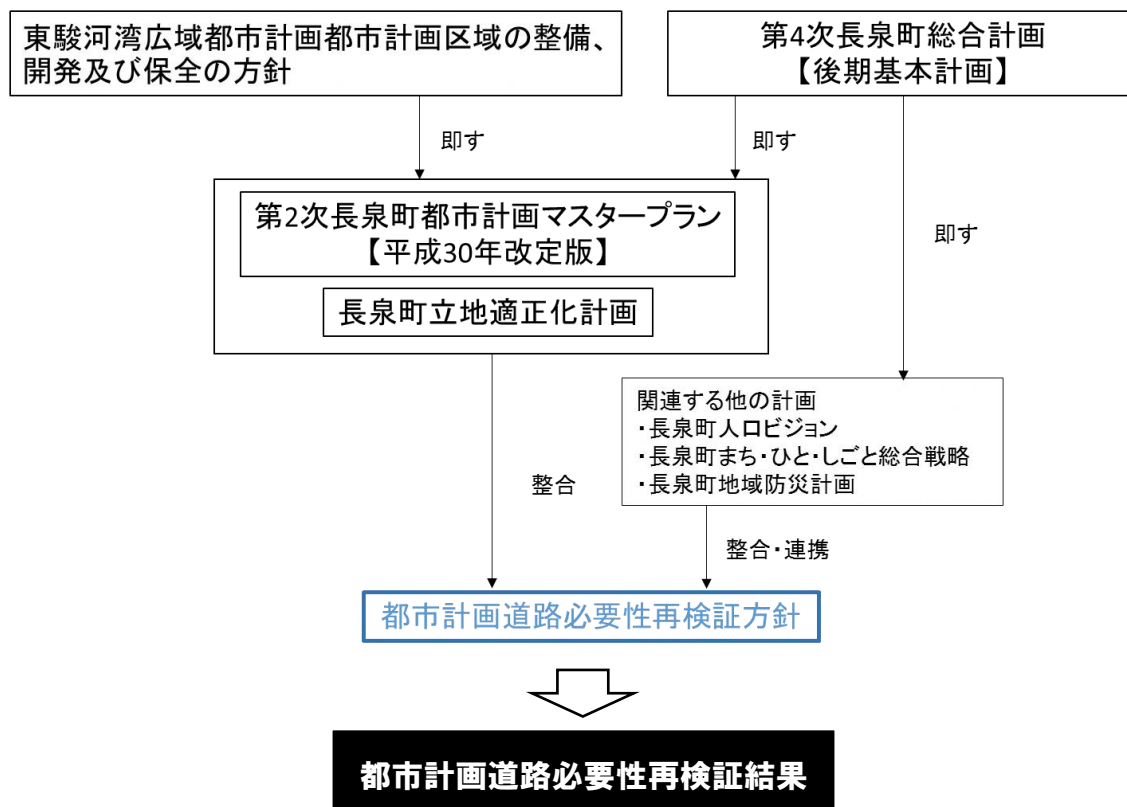
本町では、多くの上位・関連計画が策定済みまたは改定済となっています。

本結果は、これらに示されている「目指す都市像」等との整合を図ることが必要であり、以下に、上位・関連計画と本結果の位置付けを示します。

### 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

### 必要性再検証結果の位置付け



# 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 30.4km 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界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、路線分割を除く新規決定の告示日として整理しました。

都市計画道路の決定状況

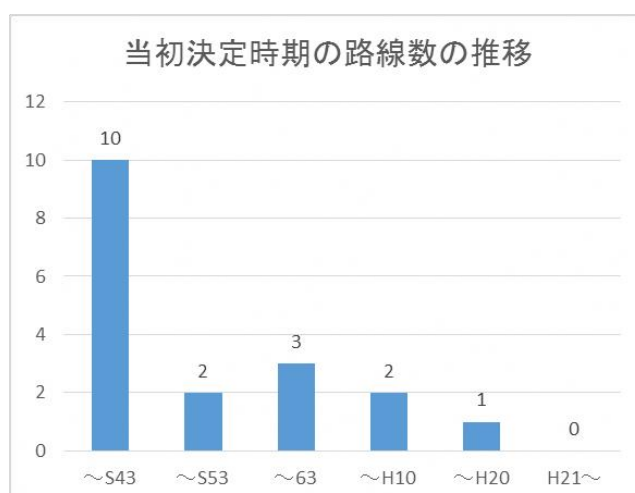
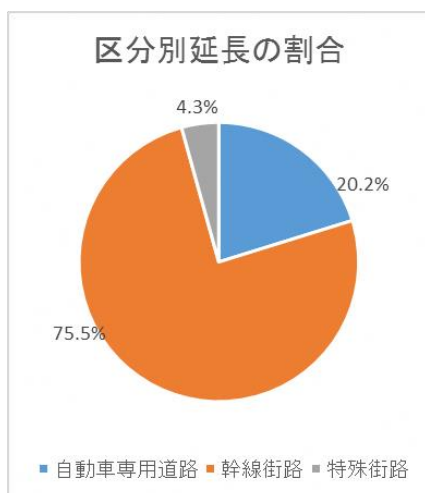
道路の区分	路線数	都市計画決定延長(m)	延長の割合(%)
自動車専用道路	2	6,140	20.2
幹線街路	15	22,960	75.5
特殊街路	1	1,310	4.3
合計	18	30,410	100.0

平成 30 年 3 月 31 日現在

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



## 2. 都市計画道路の整備状況

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せんが、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。

都市計画道路の整備状況

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)

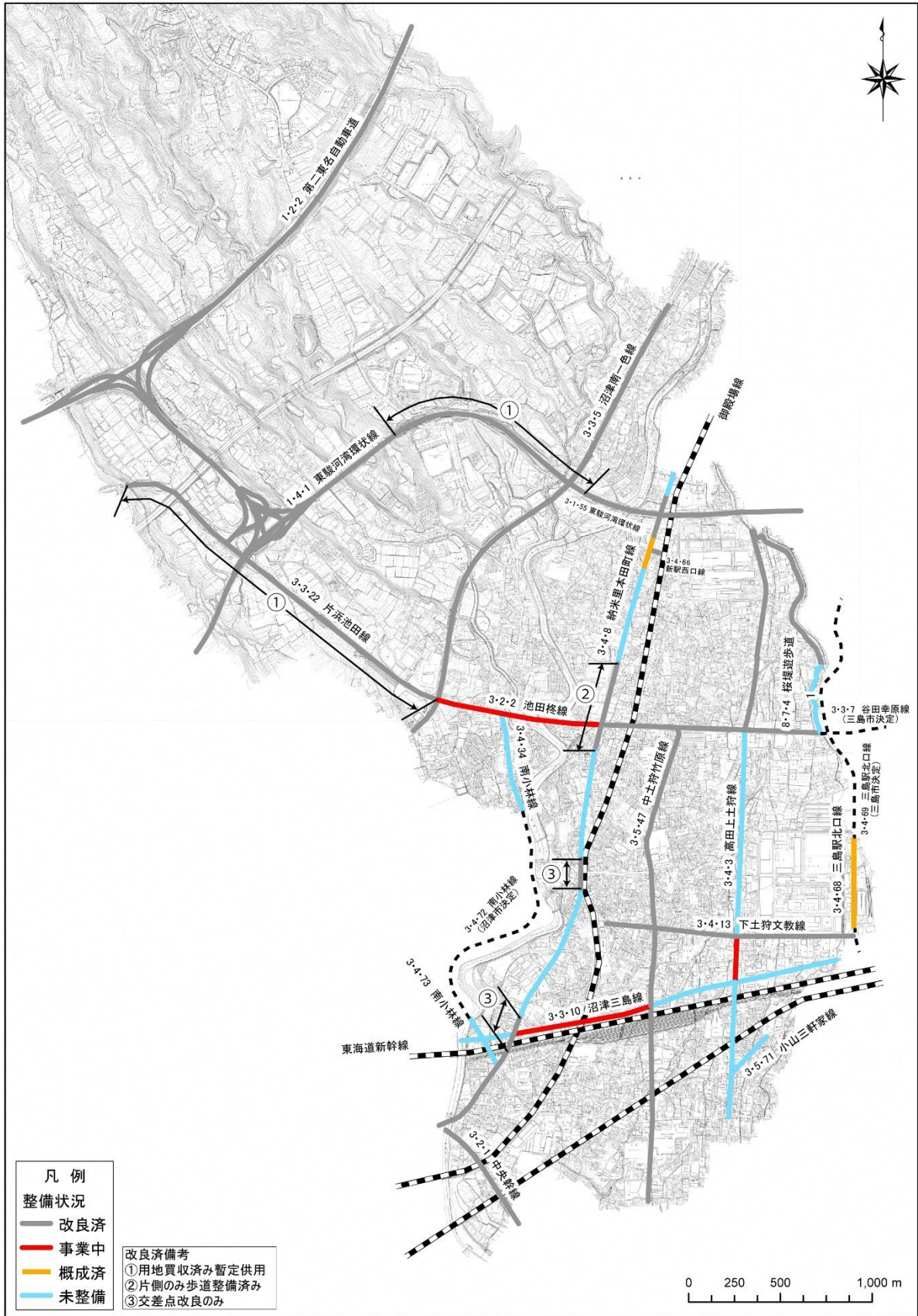
路線毎の整備状況

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%)

平成30年3月31日現在



【都市計画道路整備状況図】



※長泉町内道路計画図を元に作成

### 3. 年代別の整備状況

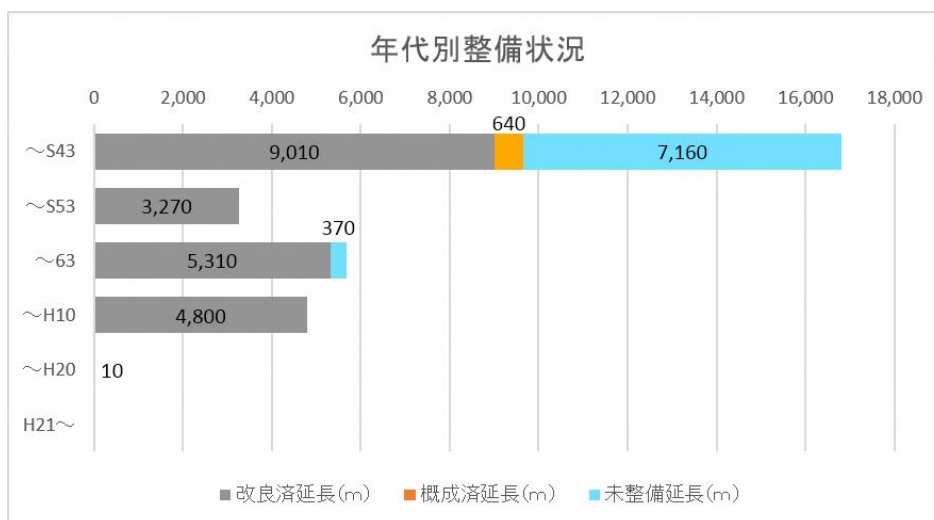
本町の都市計画道路の未整備区間のうち、都市計画決定後 50 年以上経過している道路延長は約 7.2km であり、未整備の約 95%を占めています。

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。

年代別の整備状況

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

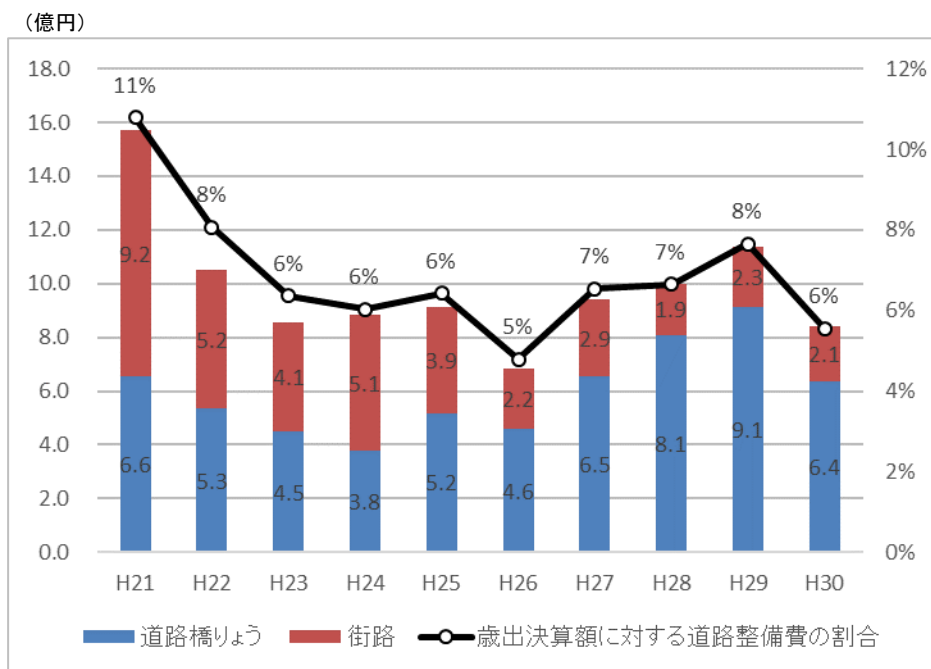


#### 4. 整備財源（道路整備費の推移）

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。

道路整備費の推移



資料：地方財政状況調査（決算統計）

#### 5. 課題

都市計画道路の現状等から課題を整理します。

都市計画道路の現状	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>○都市計画決定の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○整備の進捗状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○年代別の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○整備財源 <ul style="list-style-type: none"> <li>・厳しい財政状況の中、道路整備費の減少が想定されます。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・選択と集中による、効率的な整備が必要となります。</li> </ul>

## 第2章 社会情勢の変化

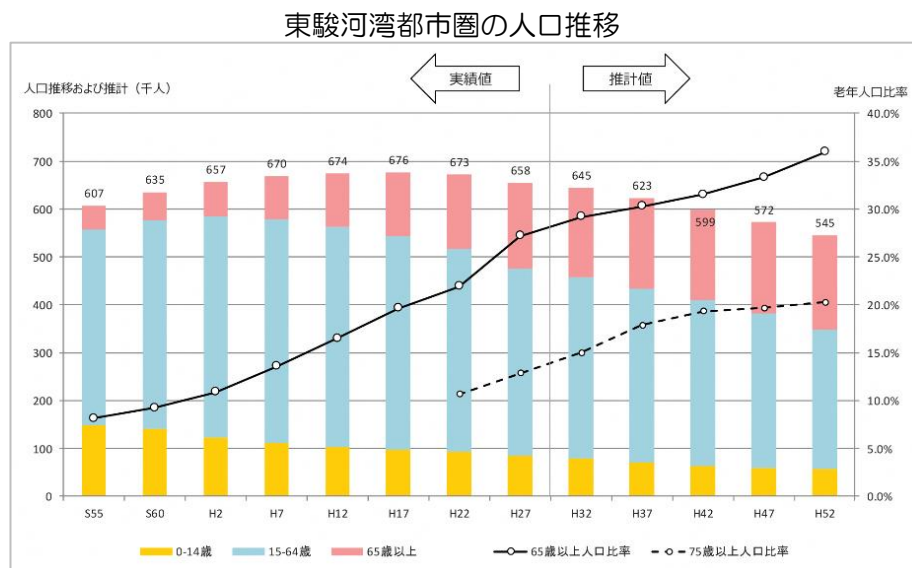
### 1. 人口減少の進展

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。

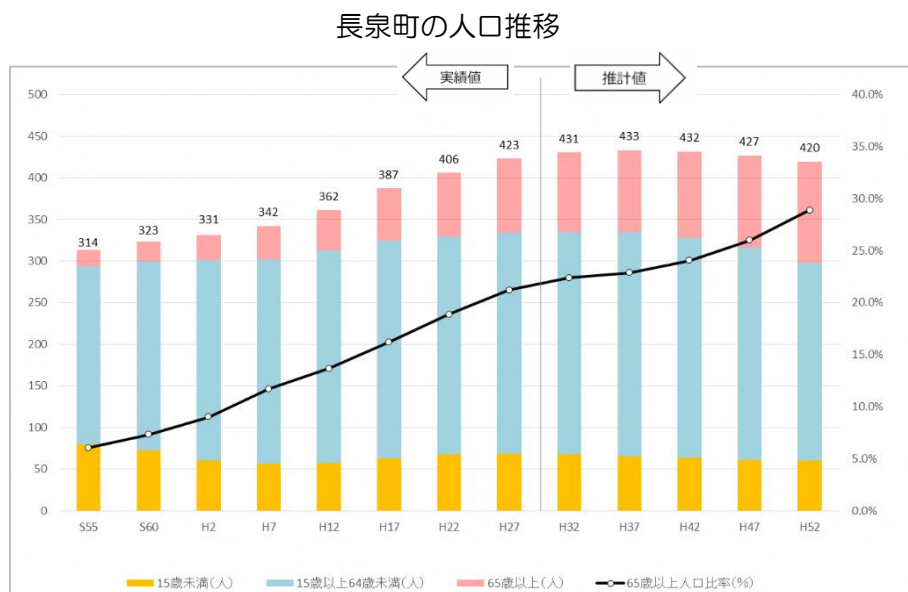
東駿河湾都市圏の人口も平成17年をピークに減少に転じ、平成27年には約66万人となっています。

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37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



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

## 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。

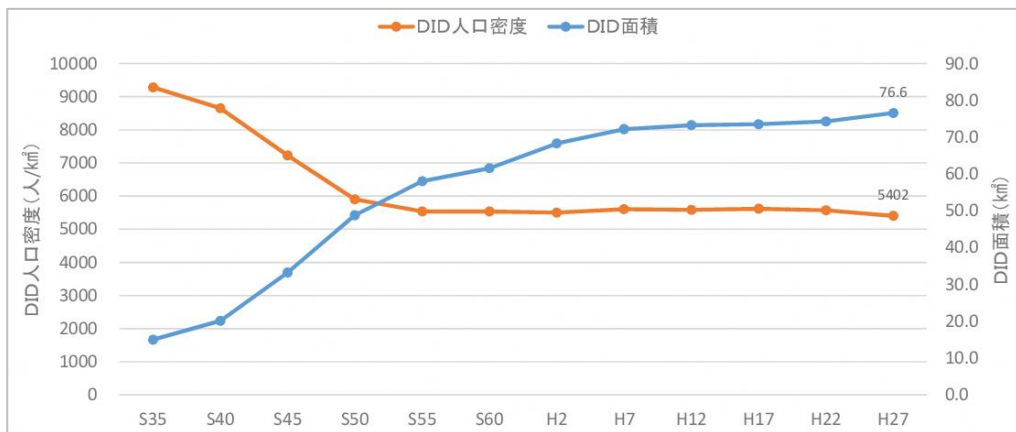
東駿河湾都市圏では、人口集中地区（DID）面積が昭和 35 年以降5倍以上に増加した一方、人口密度は約4割減となり市街地の拡散、低密度化が進んでいます。

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。

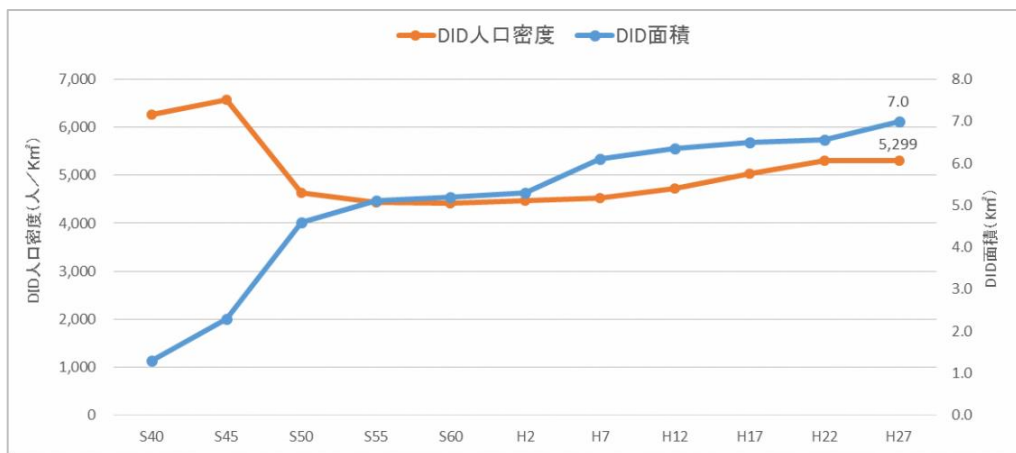
東駿河湾都市圏の DID 推移



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

長泉町の DID 推移



資料：国勢調査

### 3. 災害への対応

東日本大震災（平成 23 年）や熊本地震（平成 28 年）の発生、西日本豪雨（平成 30 年）等の日本各地で頻発する自然災害により、住民生活や都市活動が停止する等の都市の脆弱性が問題となっています。

そうした中、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、土砂災害など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

国は、観光立国推進基本法の制定や観光立国基本計画に基づき、観光立国の実現に向けた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や韮山反射炉、伊豆半島ユネスコ世界ジオパーク等の魅力ある観光資源があり、これらを生かした観光振興や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り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、立地適正化計画において、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等でも混雑が見られており、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、交通渋滞等の発生を抑制する”ことが位置付けられています。

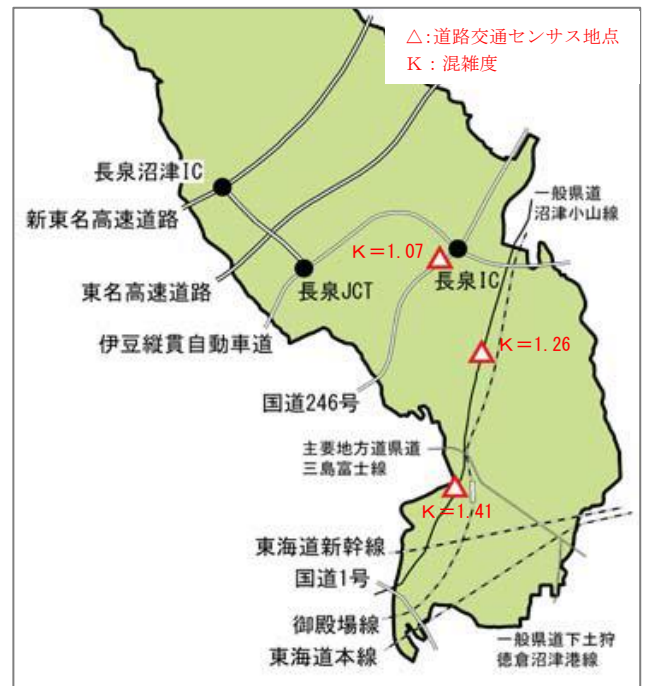
このため、渋滞発生の抑制や低騒音舗装等、環境に配慮した都市計画道路のあり方の検討が必要となっています。また、街路樹等に対する潤いのある沿道計画や緑のネットワークの形成等も必要となっています。

主要渋滞箇所



資料：「地域の主要渋滞箇所」の公表について 平成 25 年 1 月

広域交通網の状況



資料：長泉町環境基本計画(後期計画) 平成 29 年 3 月

### 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と道路整備方針

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)」が策定されています。

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と道路整備方針を整理します。

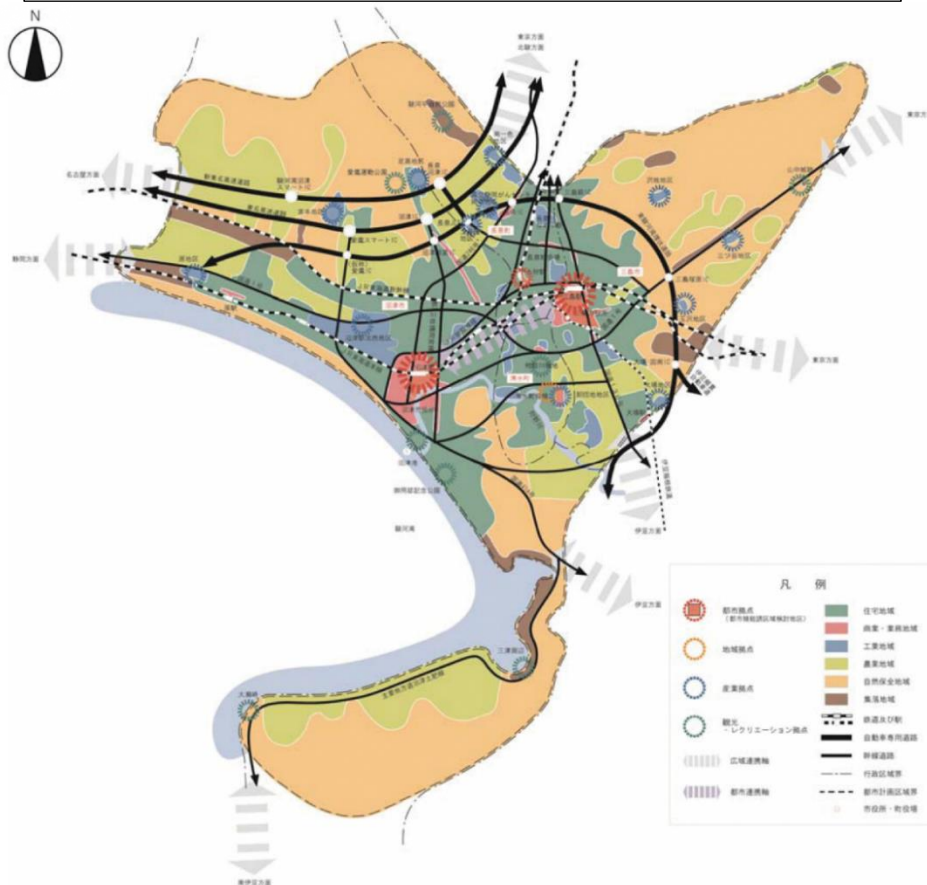
#### (1) 東駿河湾広域都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

(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等が掲げられています。

	概要（抜粋）
交通体系の整備の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 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</li> <li>● 高速・広域ネットワークの強化</li> <li>● 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</li> </ul>

## 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）が位置付けられています。

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)	
	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)	
	都市高速鉄道	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全てを含む。

※赤文字：本町内に位置する道路

## (2) 第4次長泉町総合計画 後期基本計画（平成28年3月）

### ①将来都市像

長泉町には、愛鷹山麓の緑や桃沢川の清流等に代表される豊かな自然環境が残るとともに、交通利便等を生かして展開される産業集積や居住等の多彩な都市機能が展開され、魅力と活力ある町の形成が図られてきました。この豊かな自然環境と多彩な都市機能を合わせ持つ町の特性を生かしながら、ここに暮らす誰もが、真の幸せと豊かさを感じるまちを目指します。

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。

人々が健康であるとは、明るく元気よく、いきいきとしていること、あるいはそうあろうとすることです。また、まちが健康であるとは、安全で潤いのある都市環境や安心感のあるコミュニティが、人々の暮らしをしっかりと支えていることです。このように、人もまちも健康であることが、この町で暮らす幸せと豊かさの源泉です。

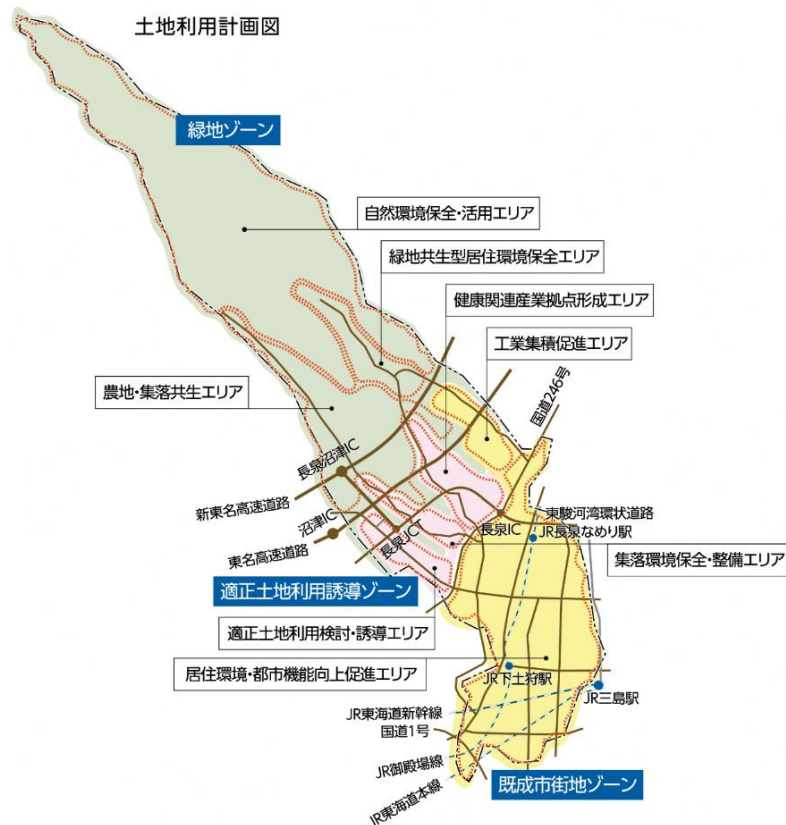
そして、この健康な人やまちがもたらす喜びを、みんなで分かちあい、ふれあうことで、地域や町全体の活気や賑わいを高めることにもなり、さらに、この町に暮らす誇りや町の愛着へと結びついていくものです。

そのような考えのもと、

## 「自然と都市の共生 人とまちの健康創出 いきいき長泉」

を将来都市像として表します。

### 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。

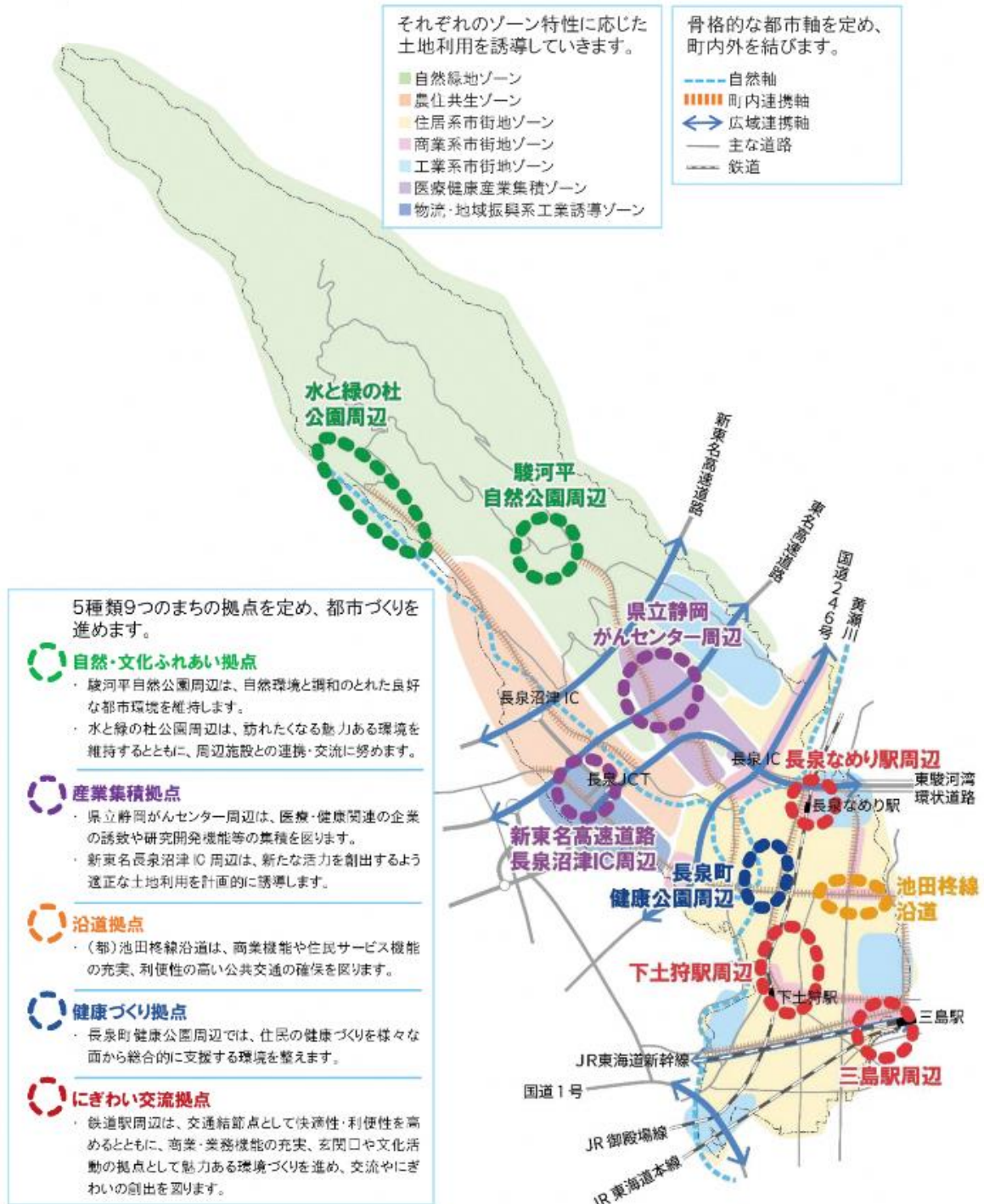
都市計画道路については「長期にわたり整備されていない都市計画道路の再検証を行う」としています。

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	<ul style="list-style-type: none"><li>● 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。</li><li>● 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。</li></ul>
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	<ul style="list-style-type: none"><li>● 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。</li><li>● 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。</li></ul>
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	<ul style="list-style-type: none"><li>● 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。</li></ul>

(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、基本的な土地利用等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。

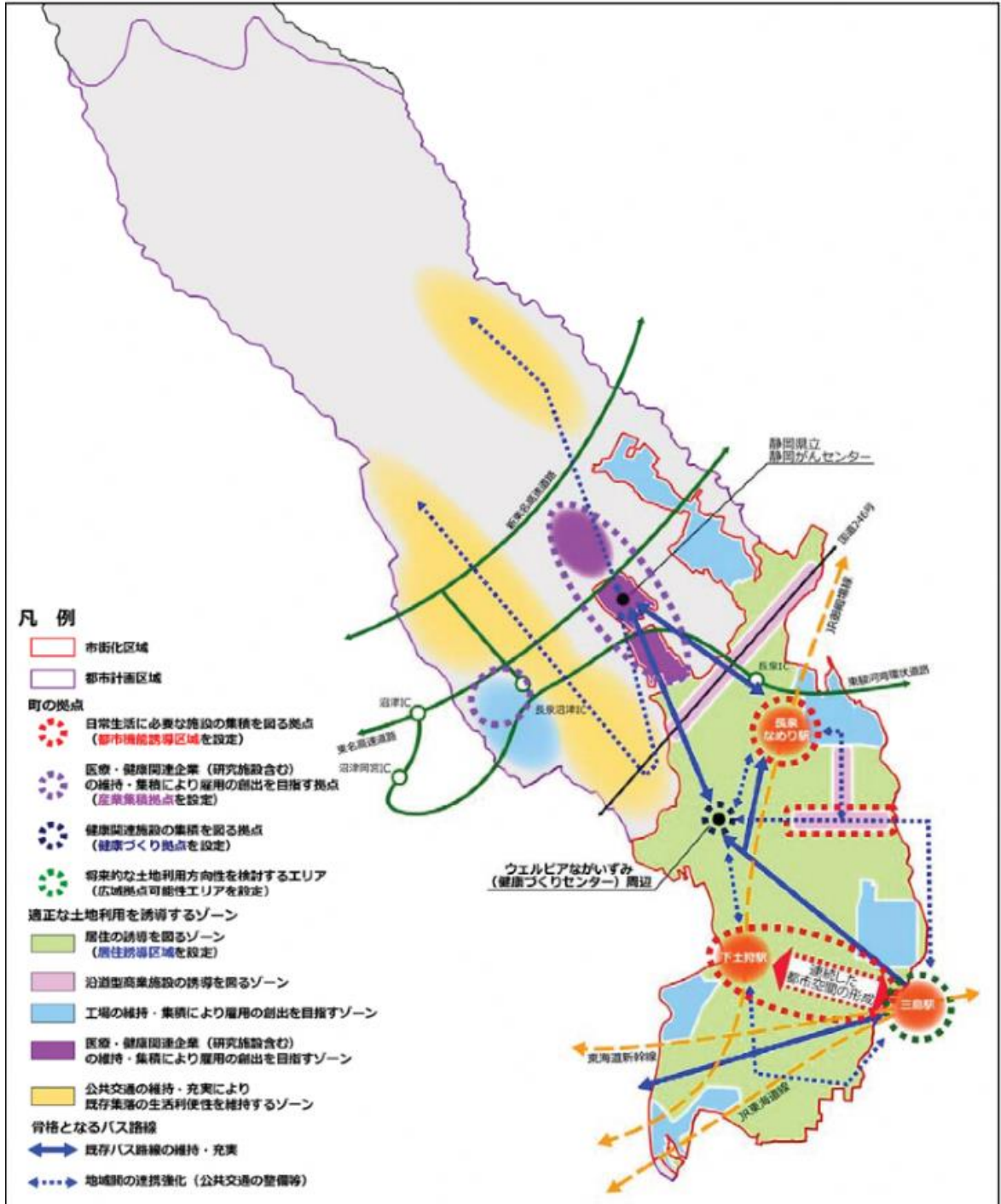
道路・交通に関する指針	概要（抜粋）
方針 1 円滑な都市活動や町民生活を支える効率的な幹線道路網を整える	<ul style="list-style-type: none"><li>● 段階的な役割を持つ高規格幹線道路、広域幹線道路、主要幹線道路、幹線道路を適切に配置し、便利で効率的な幹線道路網を整え、広域間及び地域内の交通の円滑化を図ります。これらの整備に伴い、生活道路への通過車両の進入が減少することから、生活道路の安全性も高まります。</li><li>● 整備にあたっては、これまでのような人口増加に伴う拡大・成長を前提としてきた都市づくりから集約型の都市づくりへの転換・誘導等を見据えながら、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護等の機能や良好な道路景観の創出等に配慮します。</li></ul>
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	<ul style="list-style-type: none"><li>● 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、グリーンベルトやポールの設置等）等、各地区の実情に合わせて安全対策を進めます。</li><li>● 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。</li><li>● 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。</li><li>● 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。</li></ul>

#### (4) 長泉町立地適正化計画（平成 30 年 7 月）

##### ①基本方針

基盤整備や職住近接、鉄道駅周辺の都市機能誘導や魅力ある住環境の創出によって若者世代が「住みたい環境」を作ることと、自動車交通からの徒歩、自転車へのシフトを図るための「歩きたい環境」を作ることが重要となってくることから、立地適正化計画の基本方針を「住みたい、歩きたいまち ながいずみ」と設定します。

##### 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	<ul style="list-style-type: none"><li>● 歩道の整備促進を図るほか、町内の狭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。</li><li>● 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。</li><li>● 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]<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li></ul></li><li>● 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。</li></ul>

## 第4章 必要性再検証の方針

### 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。

以下に、必要性再検証の基本的な考え方を整理します。

### 都市計画道路の現状と課題

- 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  
人口都市圏の骨格軸の強化 等
- 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 等
- 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 等
- 長泉町立地適正化計画  
歩いて楽しいまちづくりの創出 等

## 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、都市計画道路の必要性再検証を行う。  
必要性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）

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等を踏まえ、町が目指すべき将来像、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付け（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付け（整合性）や渋滞箇所等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おり、こうした交通利便性を活かした工場の進出等により、町は発展してきました。

今後も、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シビリティやまちづくり（土地利用）との整合等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”が位置付けられており、高齢者や障害者等、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・救護活動の通路、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付け（整合性）や緊急避難路の位置付け等について確認します。

### 3. 必要性再検証の視点：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等により事業化が困難であり、道路財源の縮小も相まって、今後も大幅な整備進捗は厳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、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や希少な動植物等が、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・構造について確認します。

#### (3) 将来交通需要への対応

必要性和合理性の確認結果をもとに、未整備区間の整備方針（存続、変更、廃止）を仮に定めた道路網を設定し、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 必要性再検証評価基準マニュアル

---

### 1. 必要性再検証の手順

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、将来都市像の実現に向けて必要な都市計画道路であるか確認します。

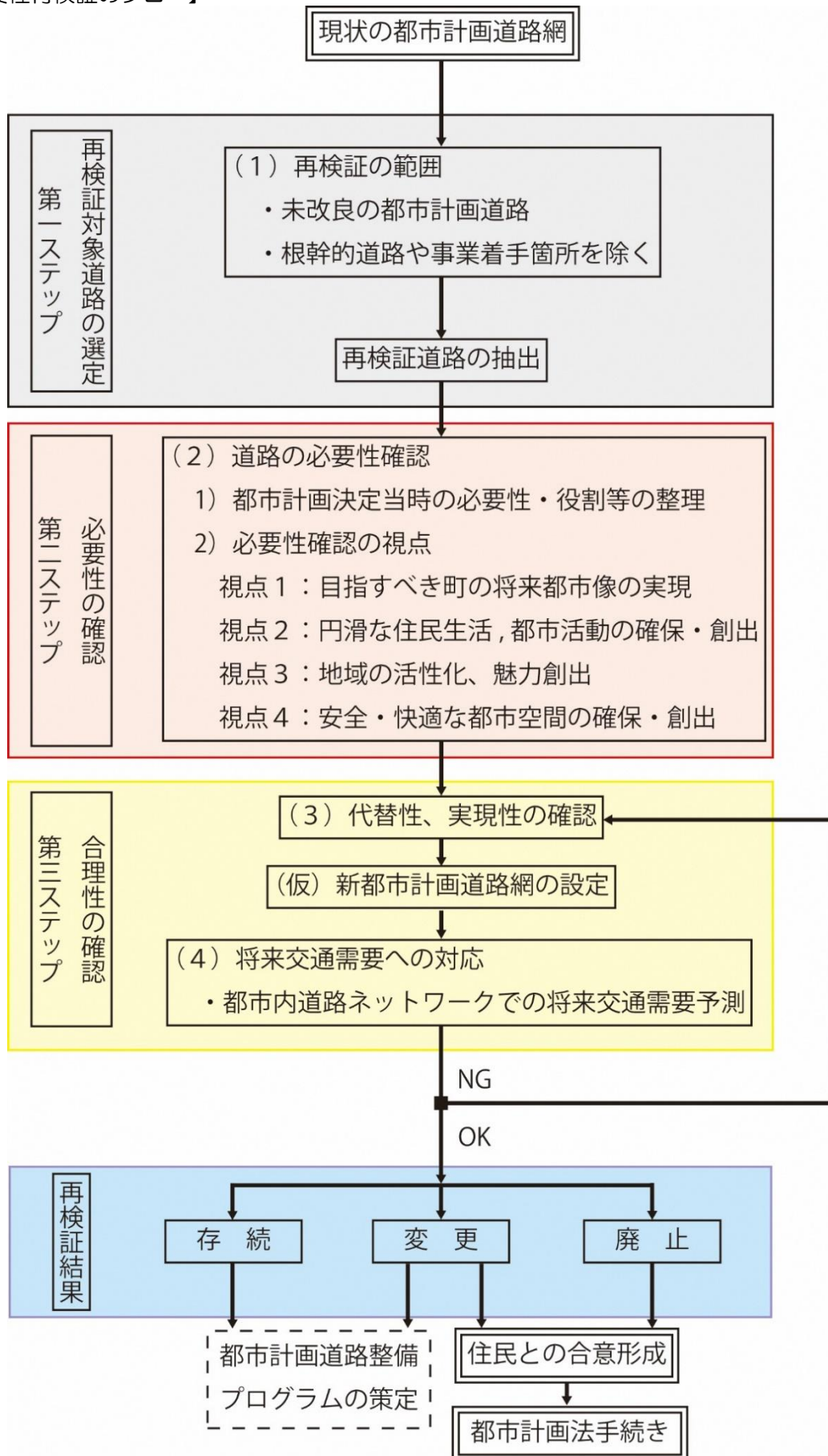
「第三ステップ（合理性の確認）」は、都市計画道路の代替性、実現性から、地域の実情にあった合理的な計画であるか確認します。それら結果をもとに未整備区間の整備方針（存続、変更、廃止）を仮に定めた道路網を設定し、将来交通需要に対して適切な交通処理が実現されるか確認します。

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：必要性等を確認し、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

【必要性再検証のフロー】



## 2. 必要性再検証の評価基準

### (1) 第一ステップ（再検証対象道路の選定）の基準

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等が異なるため、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。

### (2) 第二ステップ（必要性の確認）の基準

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・救護機能	● 災害発生時の避難経路や救護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

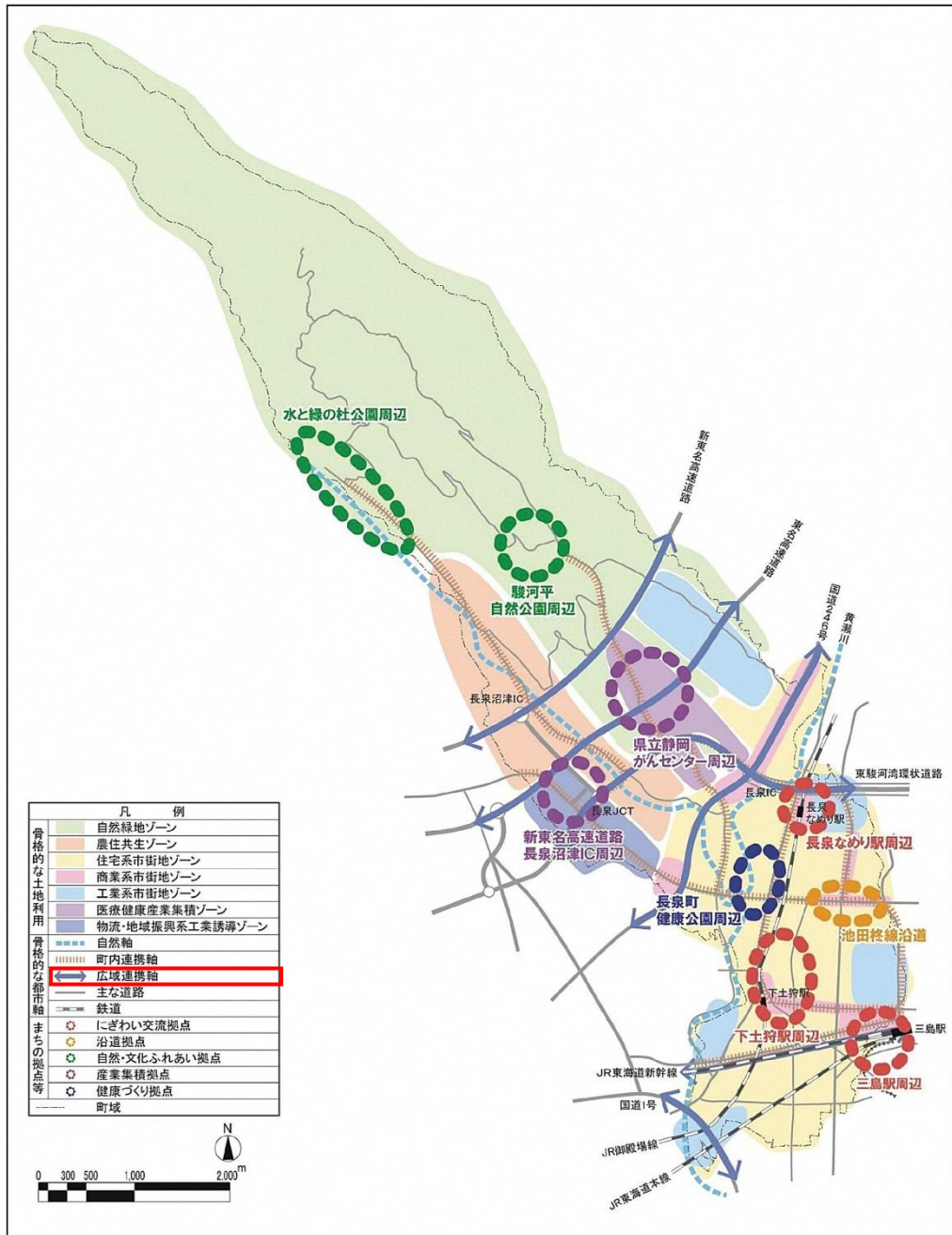
評価項目	首都圏や県内の主要都市を結ぶ広域連携軸の形成
------	------------------------

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	
----	--

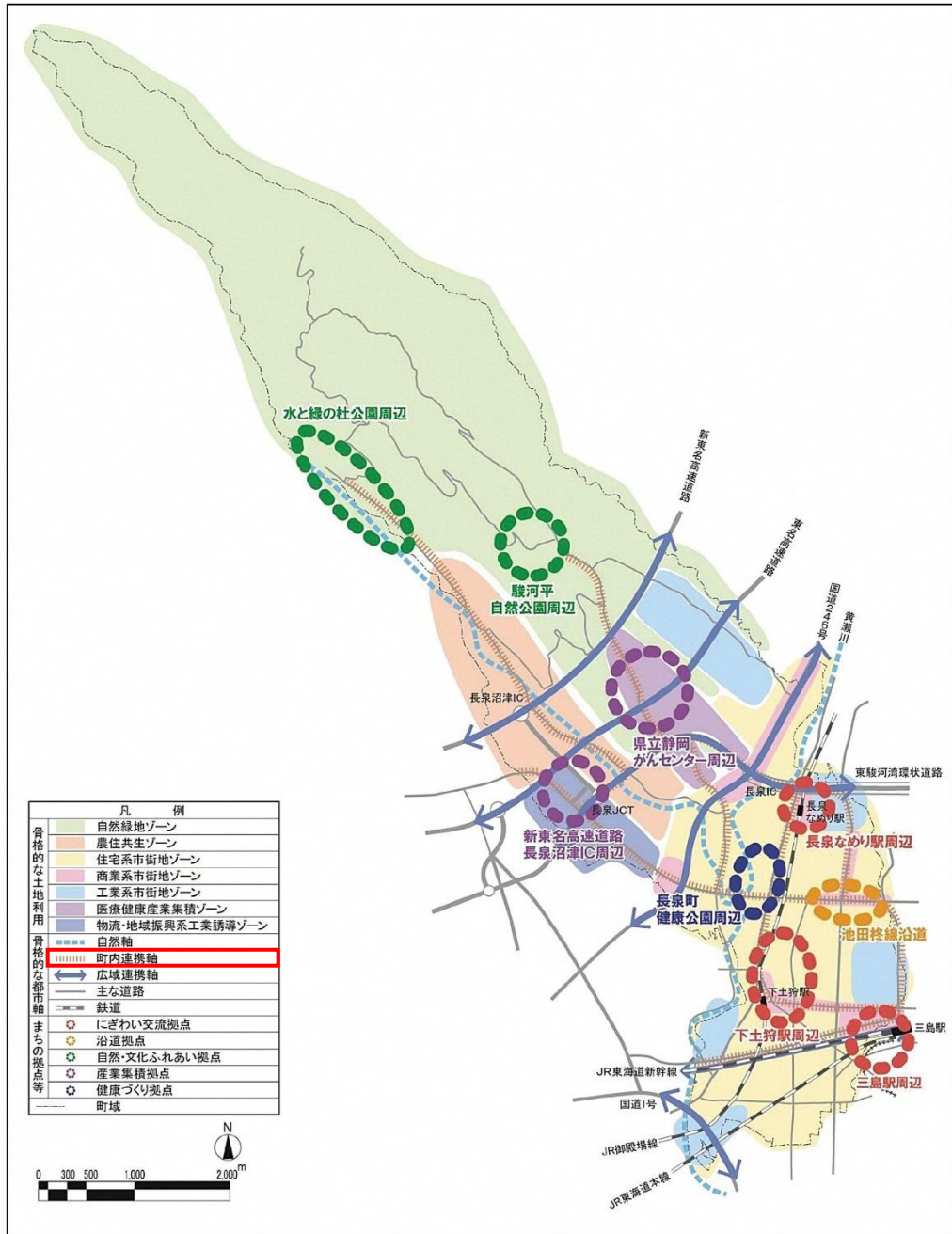


将来都市構造図

資料：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	<p>■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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
概要	



将来都市構造図

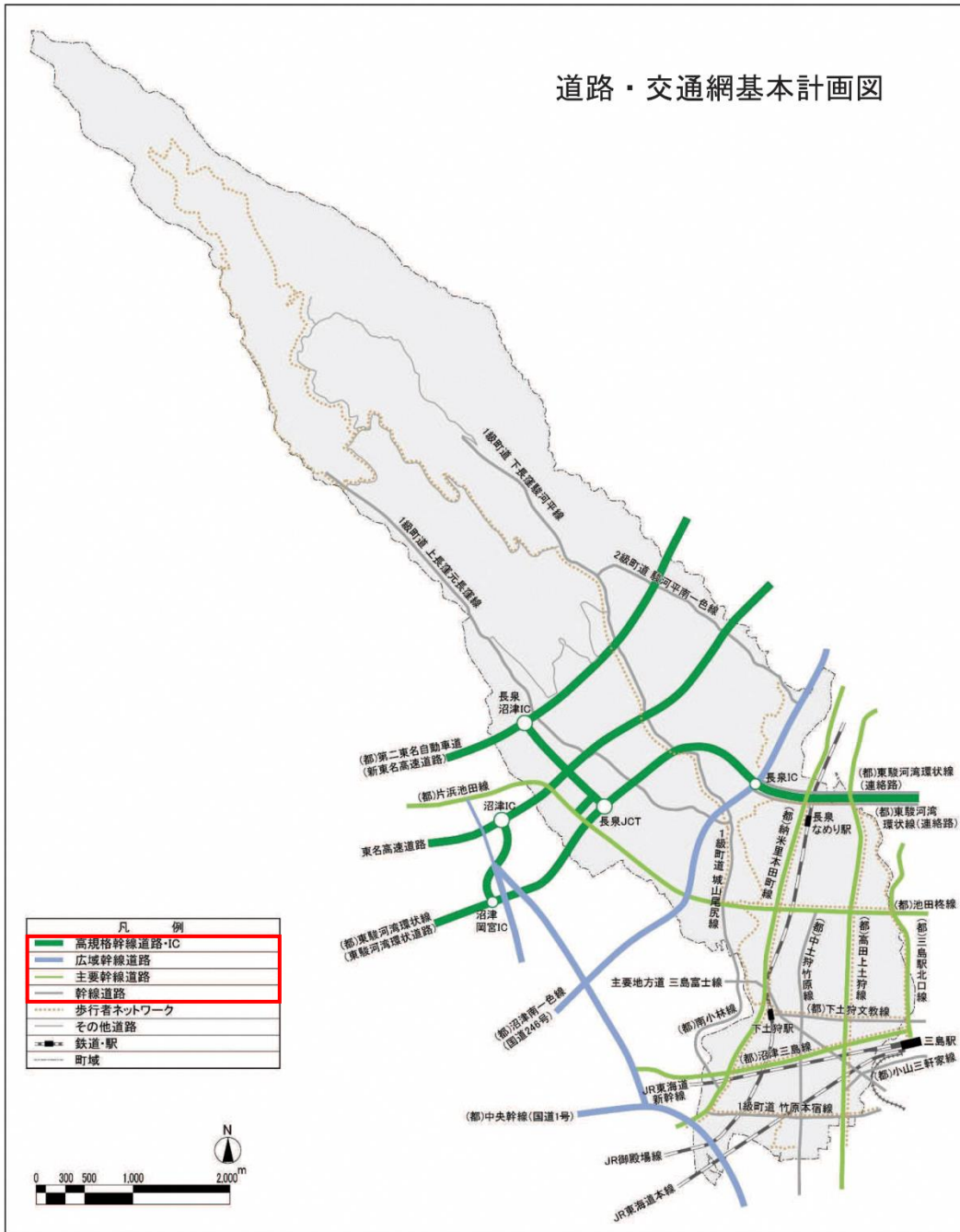
資料：第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定版】

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	
----	--



資料：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。

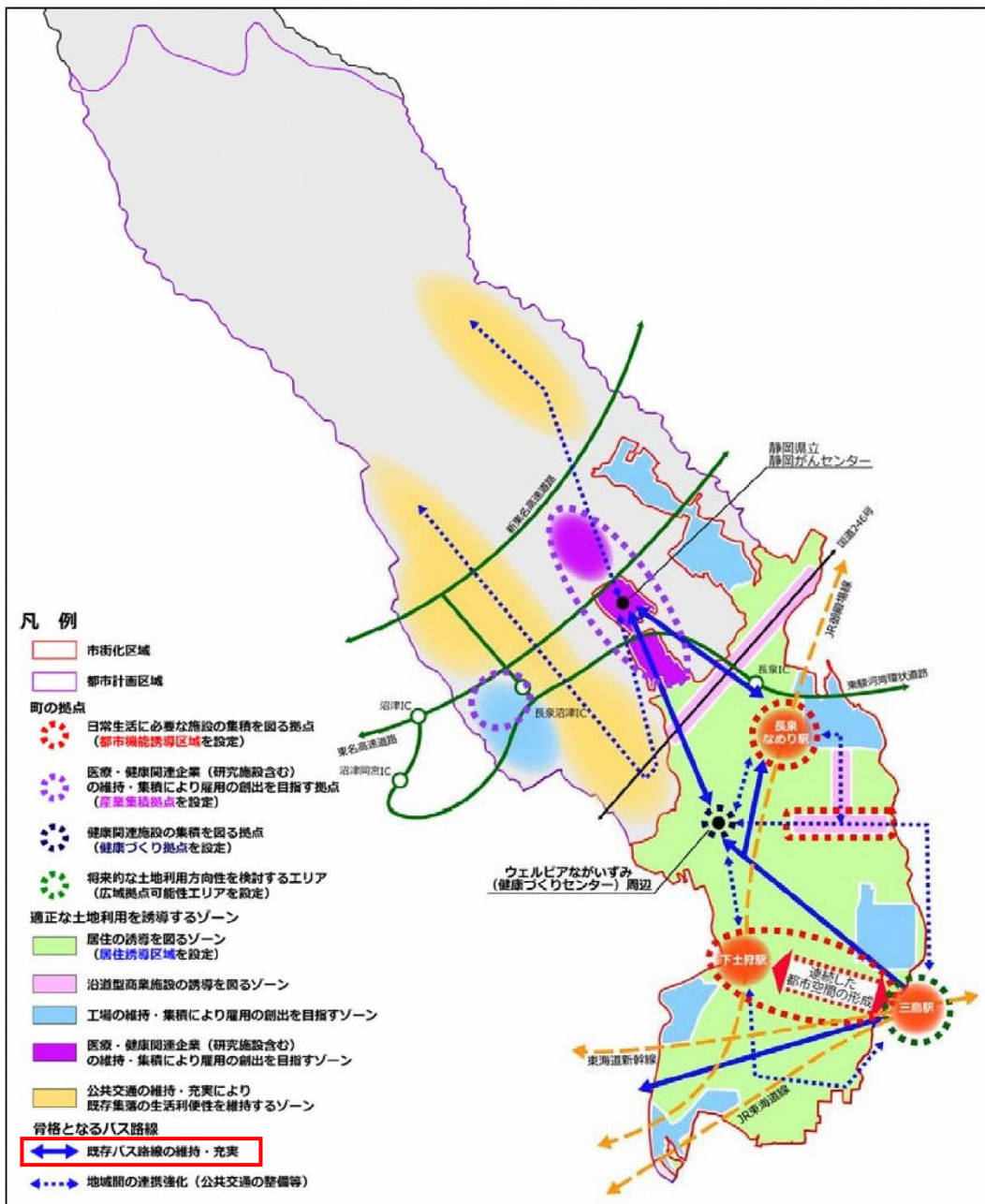
概要	要
----	---



資料：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	<p>■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。</p> <p>・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。</p>
概要	

【将来の骨格構造】



資料：長泉町立地適正化計画

評価項目	産業地へのアクセス
------	-----------

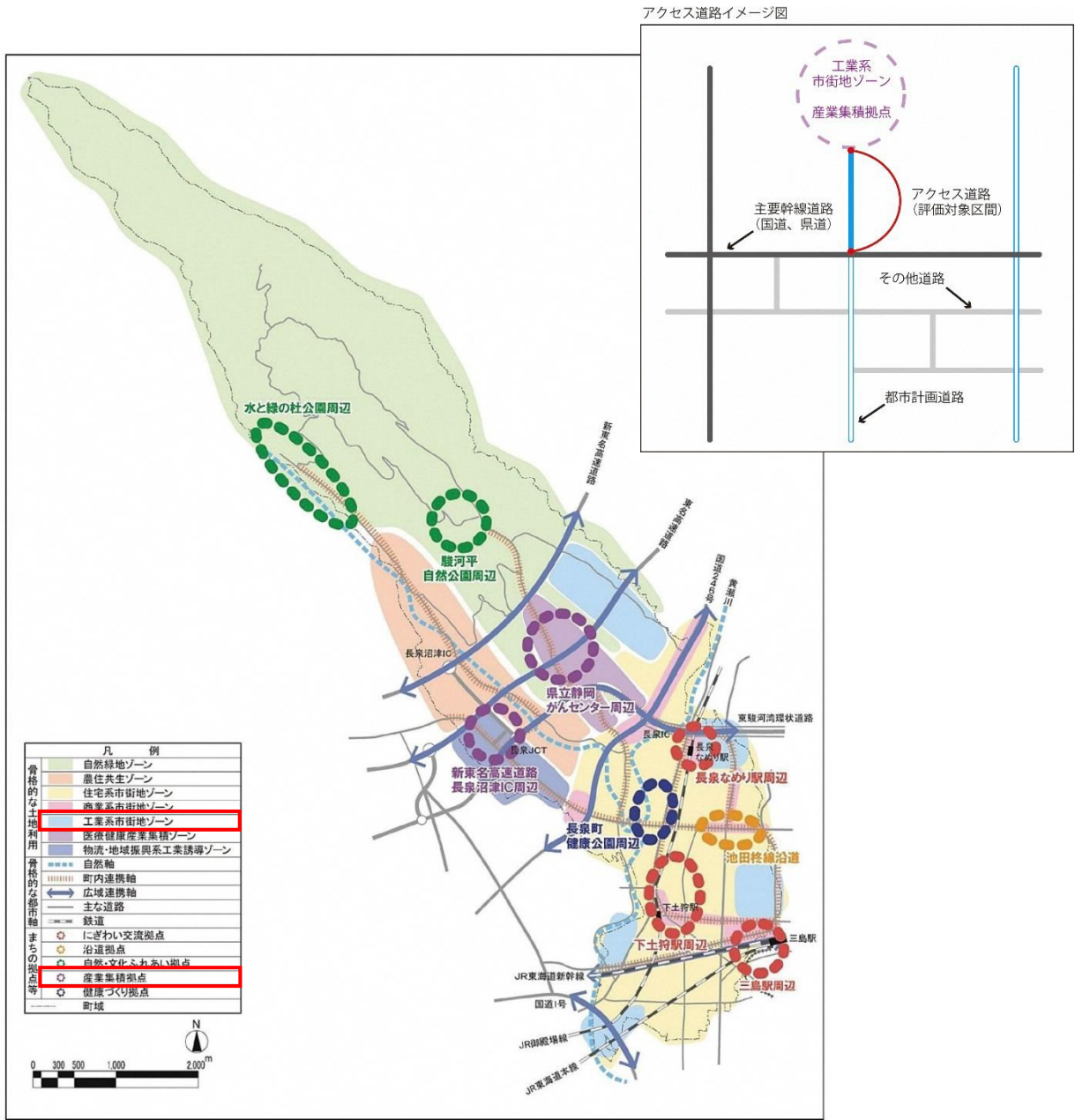
内 容

■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。

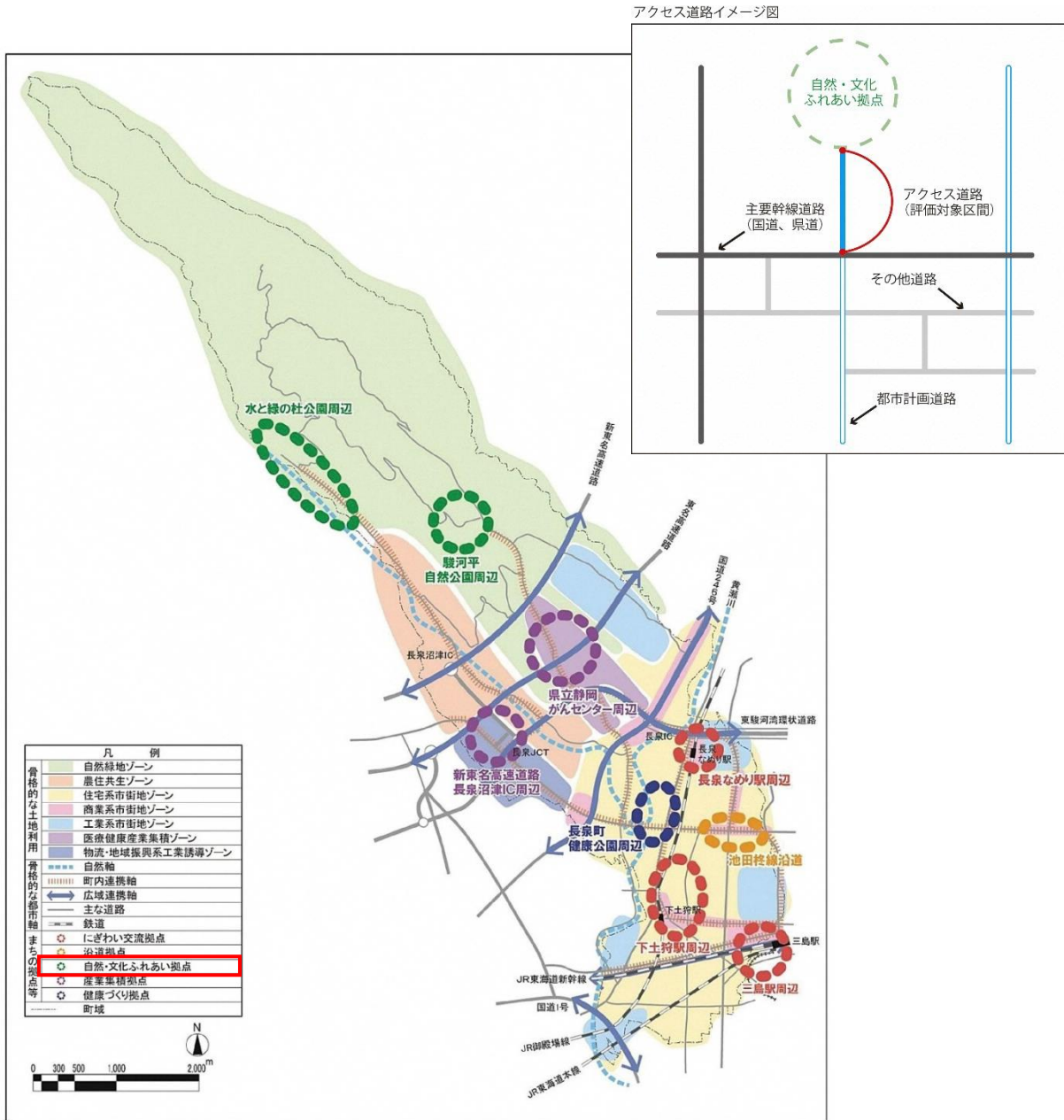
※アクセス道路：主要幹線道路(国道、県道、都市計画道路)と対象地域を結ぶ路線

概 要



資料：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	観光地へのアクセス
内容	<p>■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。</p> <p>・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。</p>
概要	

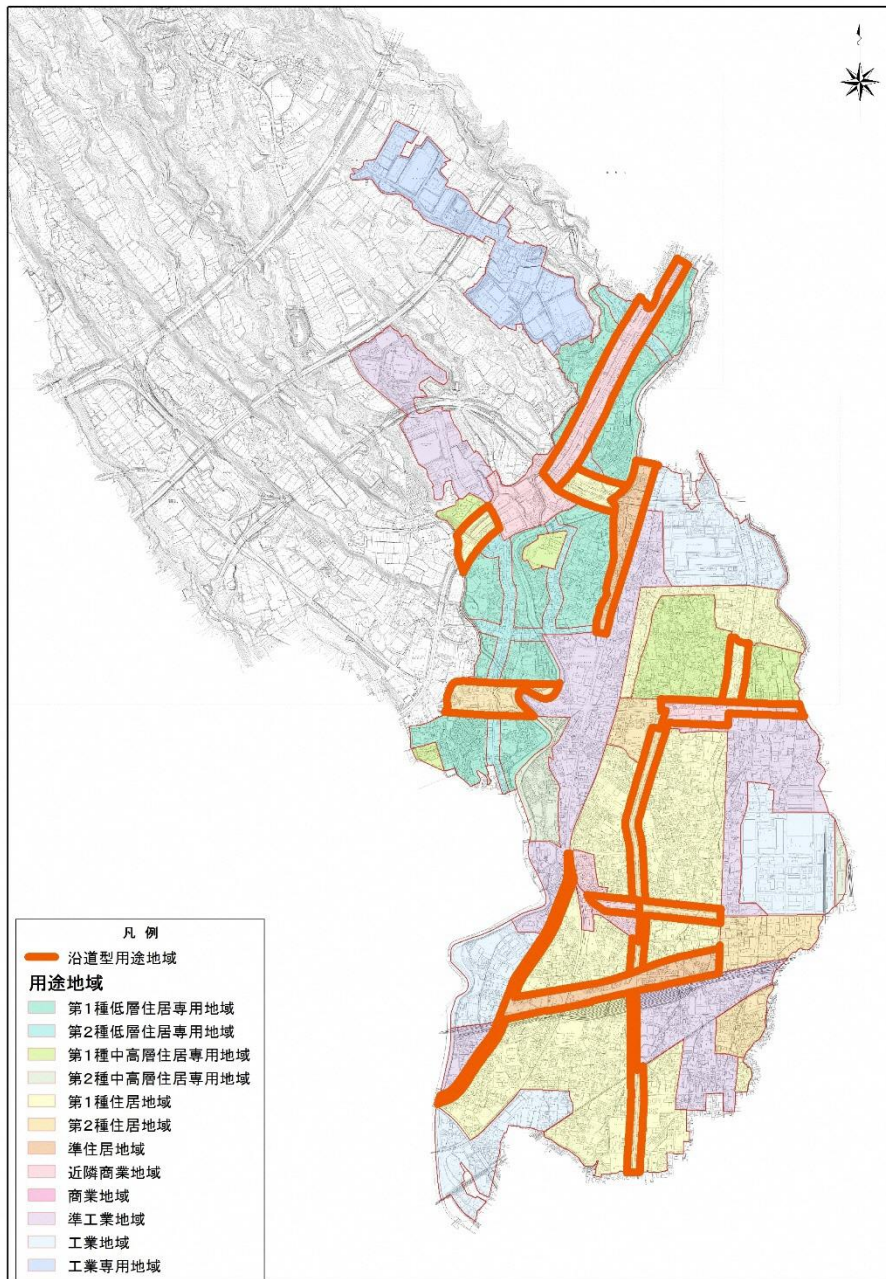


将来都市構造図

資料：第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定版】

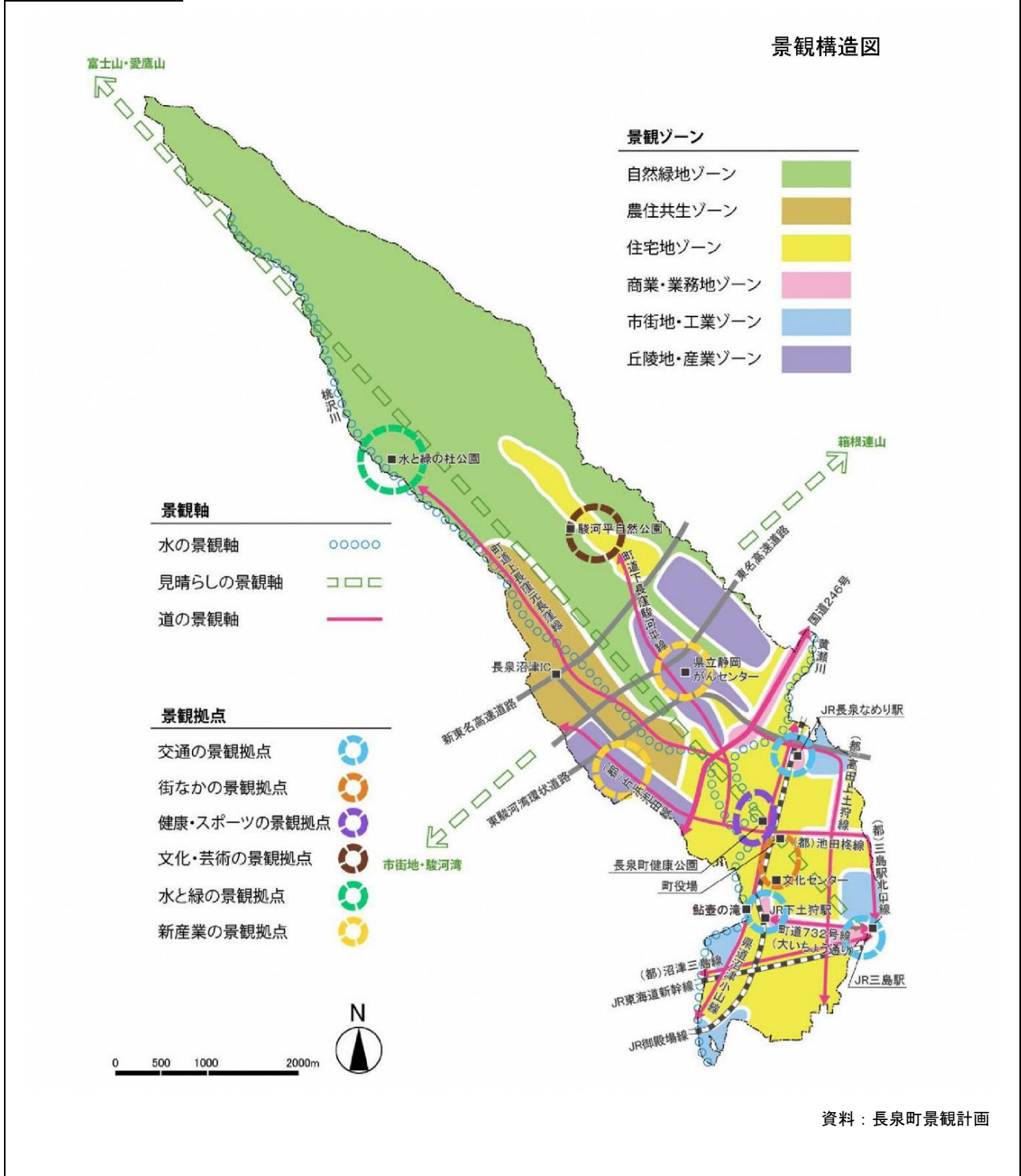
評価項目	土地利用促進
内容	<p>■都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する道路を評価します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画図において、沿道型用途地域が指定されている路線・区間を評価します。</li> </ul> <p>※沿道型用途地域とは、沿道活用の為、路線を中心に用途地域（住居専用地域以外）が指定されている箇所としました。</p>

概要



資料：長泉町都市計画図を元に作成

評価項目	都市環境機能（景観）
内容	<p>■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。</p> <p>・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。</p>
概要	





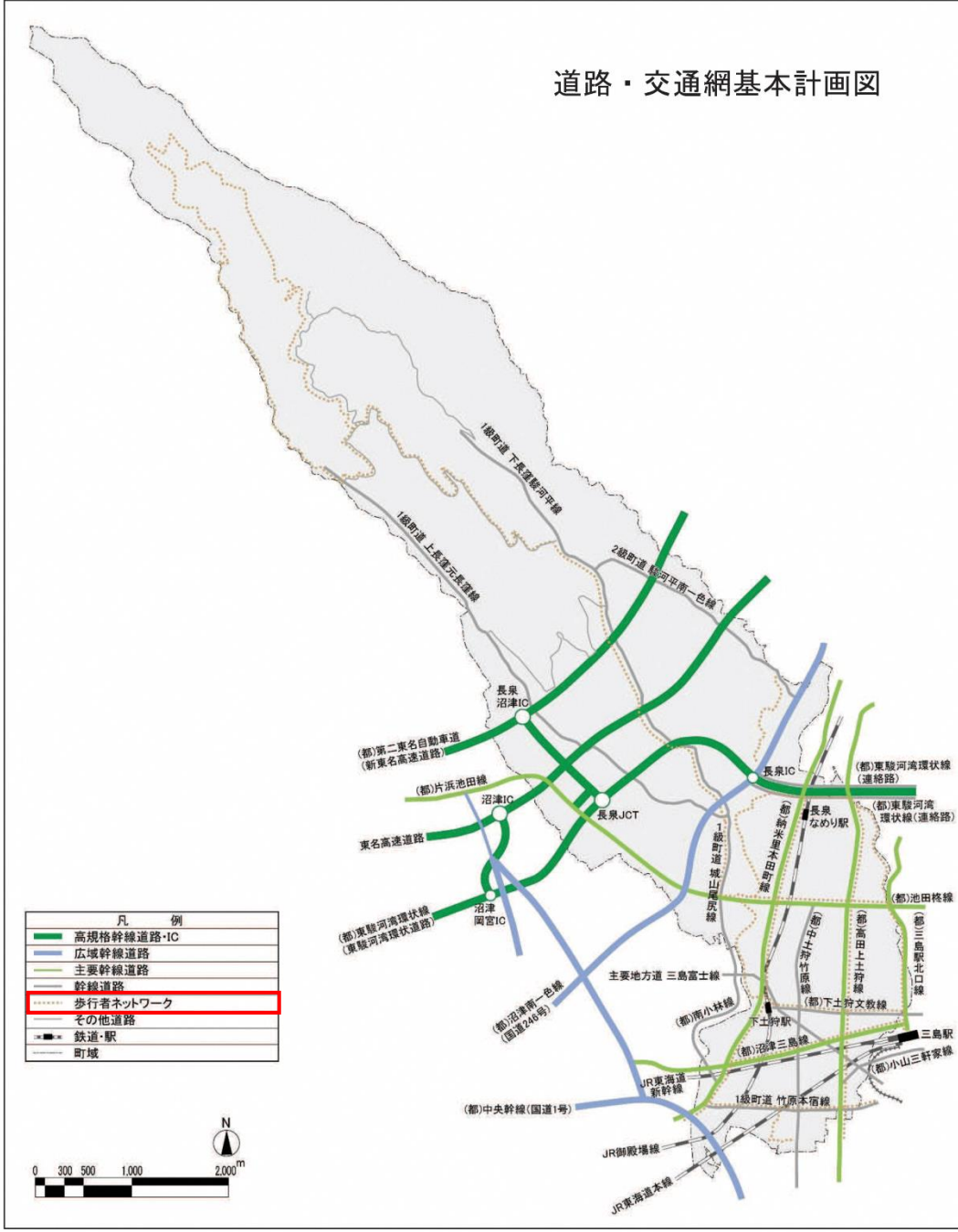
評価項目	歩行者の安全性、快適性向上
------	---------------

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。

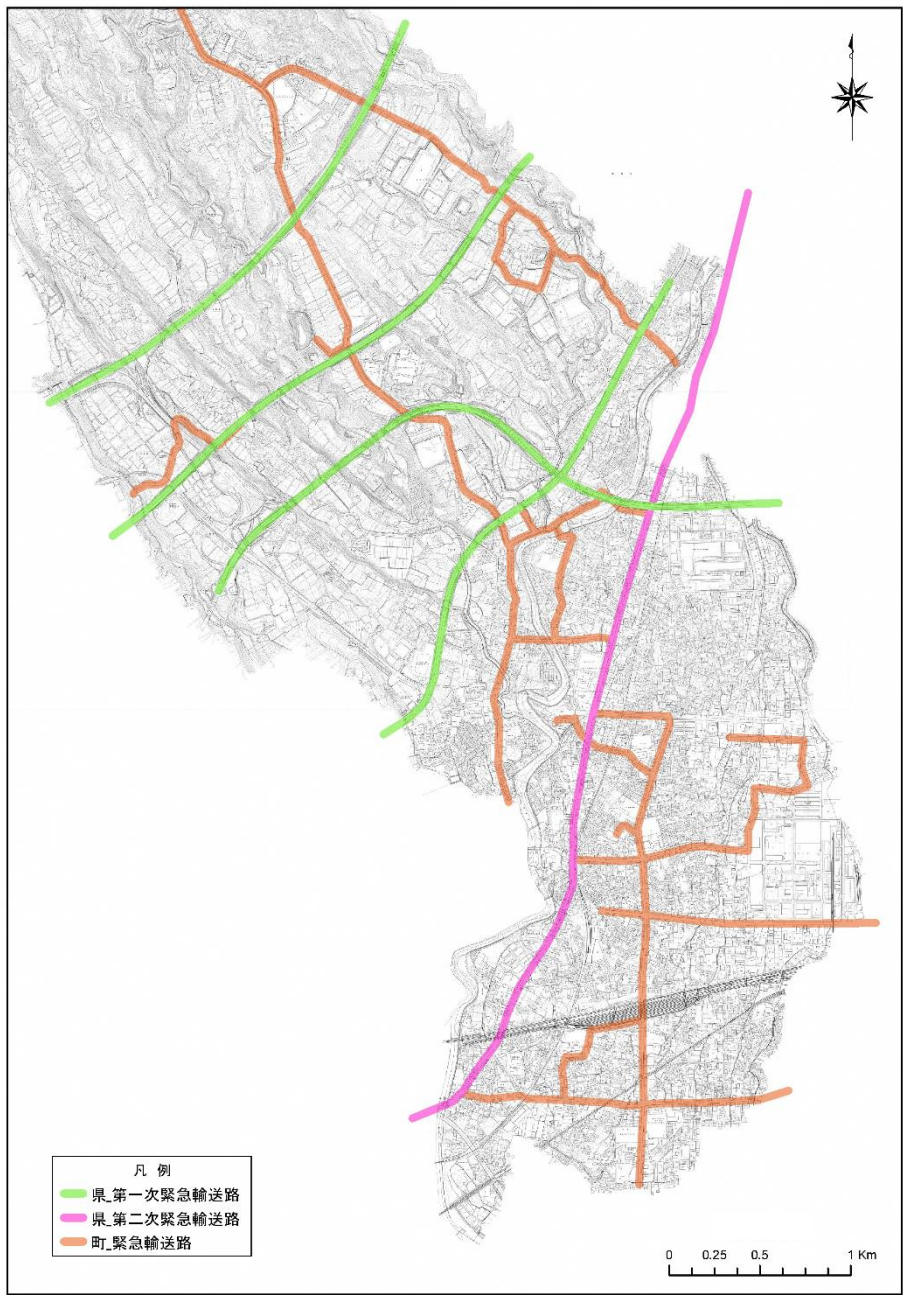
- 第2次長泉町都市計画マスタープラン【平成30年改定版】で示されている道路交通網基本計画図において、歩行者ネットワークに位置付けられている路線・区間を評価します。

概要	
----	--



資料：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・救護機能
内容	<p>■災害発生時の避難経路や救護活動のための通路となる道路を評価します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
概要	



資料：長泉町防災地図（ハザードマップ）を元に作成

評価項目	災害防止機能
------	--------

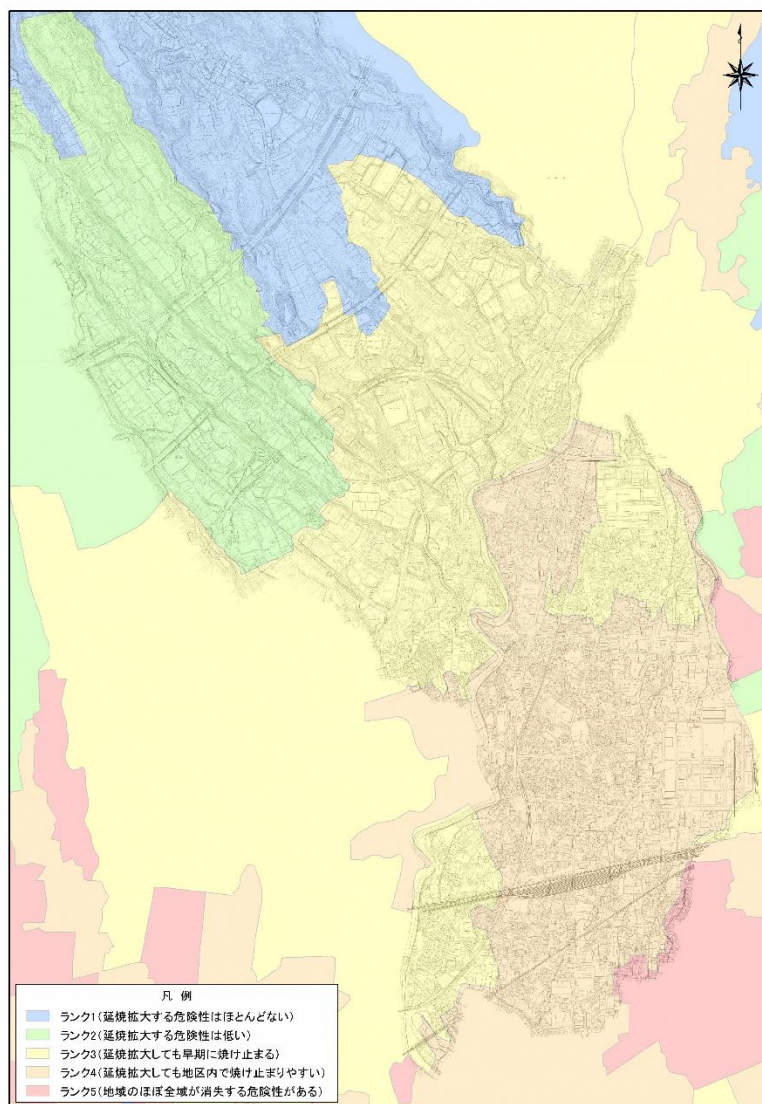
内容
----

■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
----



資料：静岡県第3次被害想定を元に作成

### (3) 第三ステップ（合理性の確認）の基準

#### ①都市計画道路の代替性、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 (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、保存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)

#### ②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（存続、変更、廃止）を仮に定めた（仮）都市計画道路網を設定します。

それぞれの判断基準を以下に示します。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、実現性においても大きな問題がない</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
--

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は、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る。

■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とした。

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した。

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。

## 第6章 必要性再検証の流れ

### 1. 第一ステップ（再検証対象道路の選定）

#### （1）道路の範囲

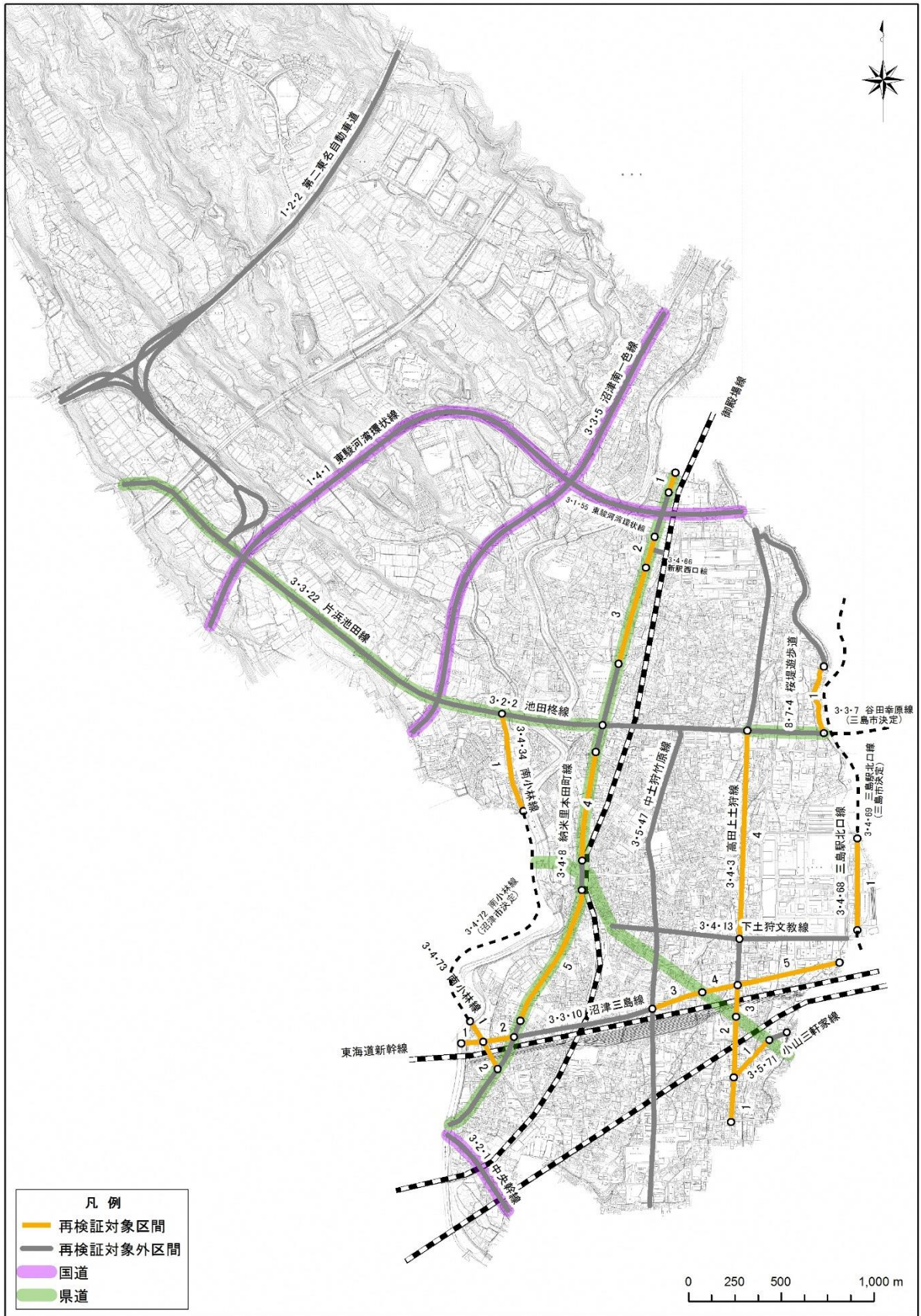
全ての都市計画道路（計18路線）について、整備状況の確認を行い、概成済、未整備の区間を有する路線を再検証対象道路としました。

また、同じ路線であっても区間ごとに整備状況等が異なるため、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。

### （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なのかを確認しました。

### （2）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護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	納米里本町線	1	-	-	○	-	-	-	-	○	○	-	○	○	5
3・4・8	納米里本町線	2	-	○	○	-	○	-	-	○	○	○	○	○	8
3・4・8	納米里本町線	3	-	○	○	-	○	-	-	○	○	○	○	○	8
3・4・8	納米里本町線	4	-	○	○	○	-	-	-	-	○	○	○	○	7
3・4・8	納米里本町線	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。

#### （1）代替性、実現性の確認

##### ①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	確認内容
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

##### ②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・構造との整合を図る観点から、保全すべき史跡や文化財の有無、地形的・構造的な制約の有無について確認しました。

視点	項目	確認内容
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

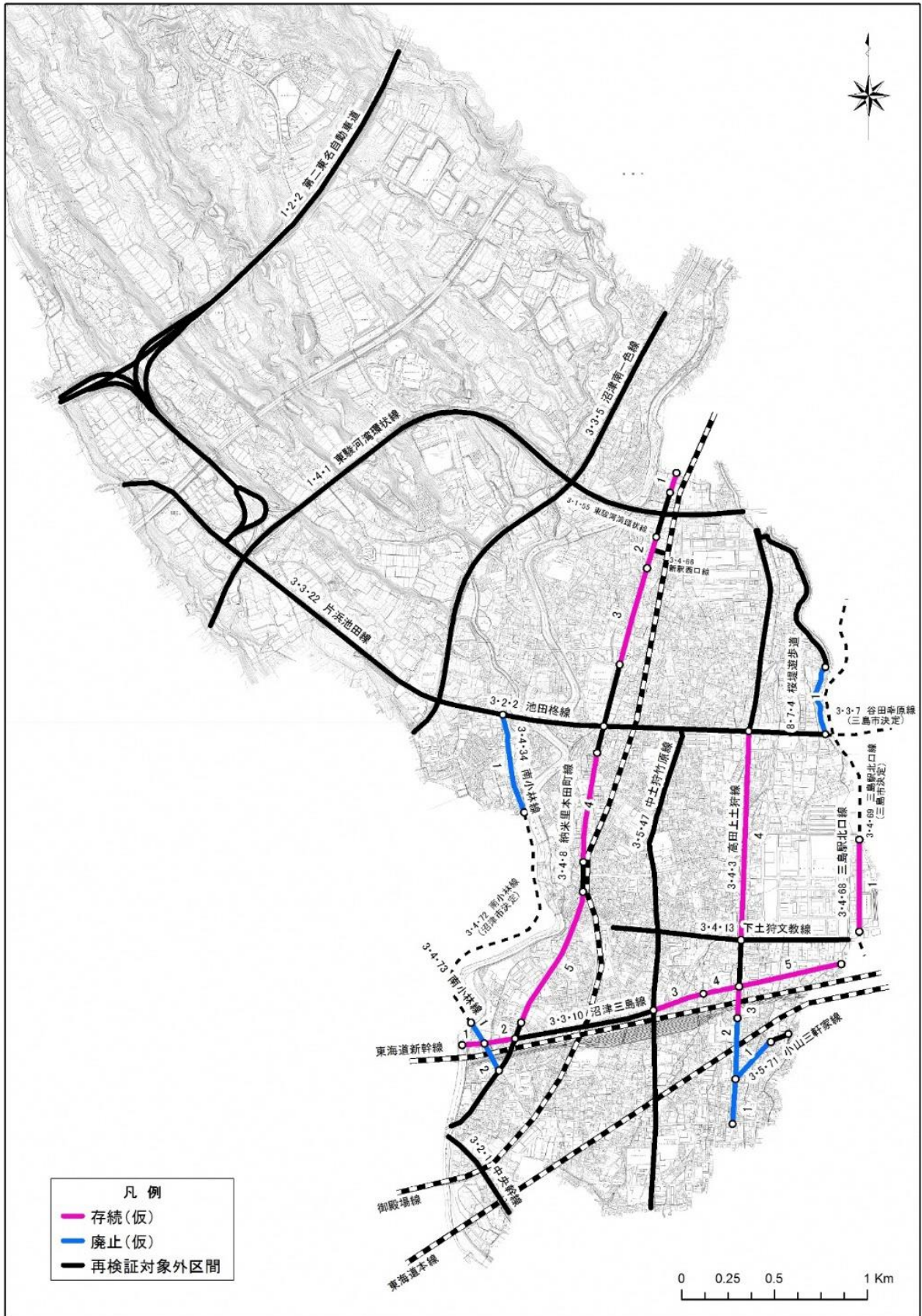
#### （2）（仮）新都市計画道路網の設定

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（存続、変更、廃止）を仮に定めた（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、実現性においても大きな問題がない
- ・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】



### (3) 将来交通需要への対応

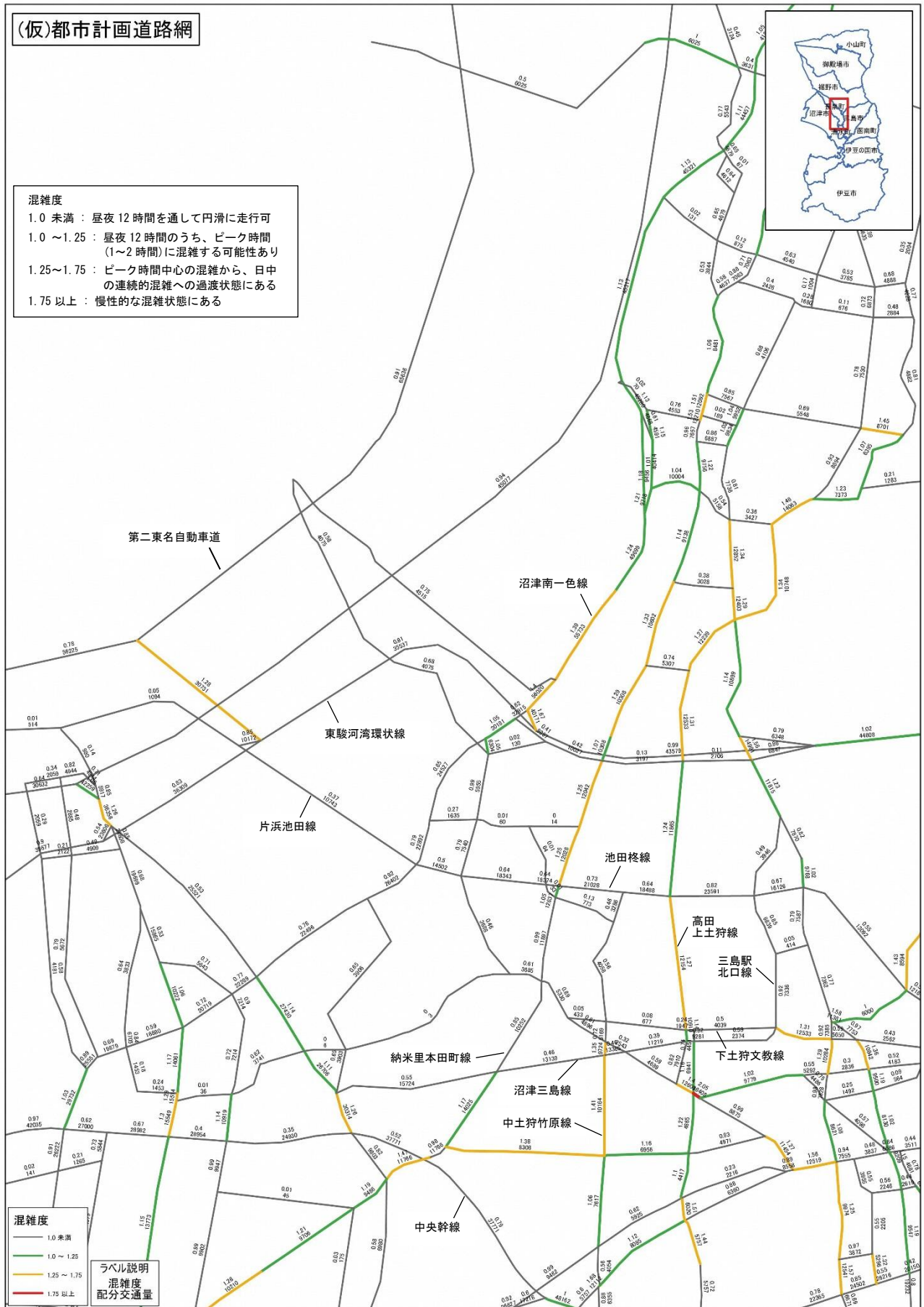
設定した(仮)都市計画道路網に対する将来交通需要予測を行い、適切な交通処理が実現されるか、車線数の整合性を含めて確認しました。

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

#### 4. 結果の判定

第二ステップ及び第三ステップの確認結果をもとに、必要性再検証の結果を以下のとおり判定しました。

##### (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と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。

## 第7章 必要性再検証の結果

### 1. 結果全体

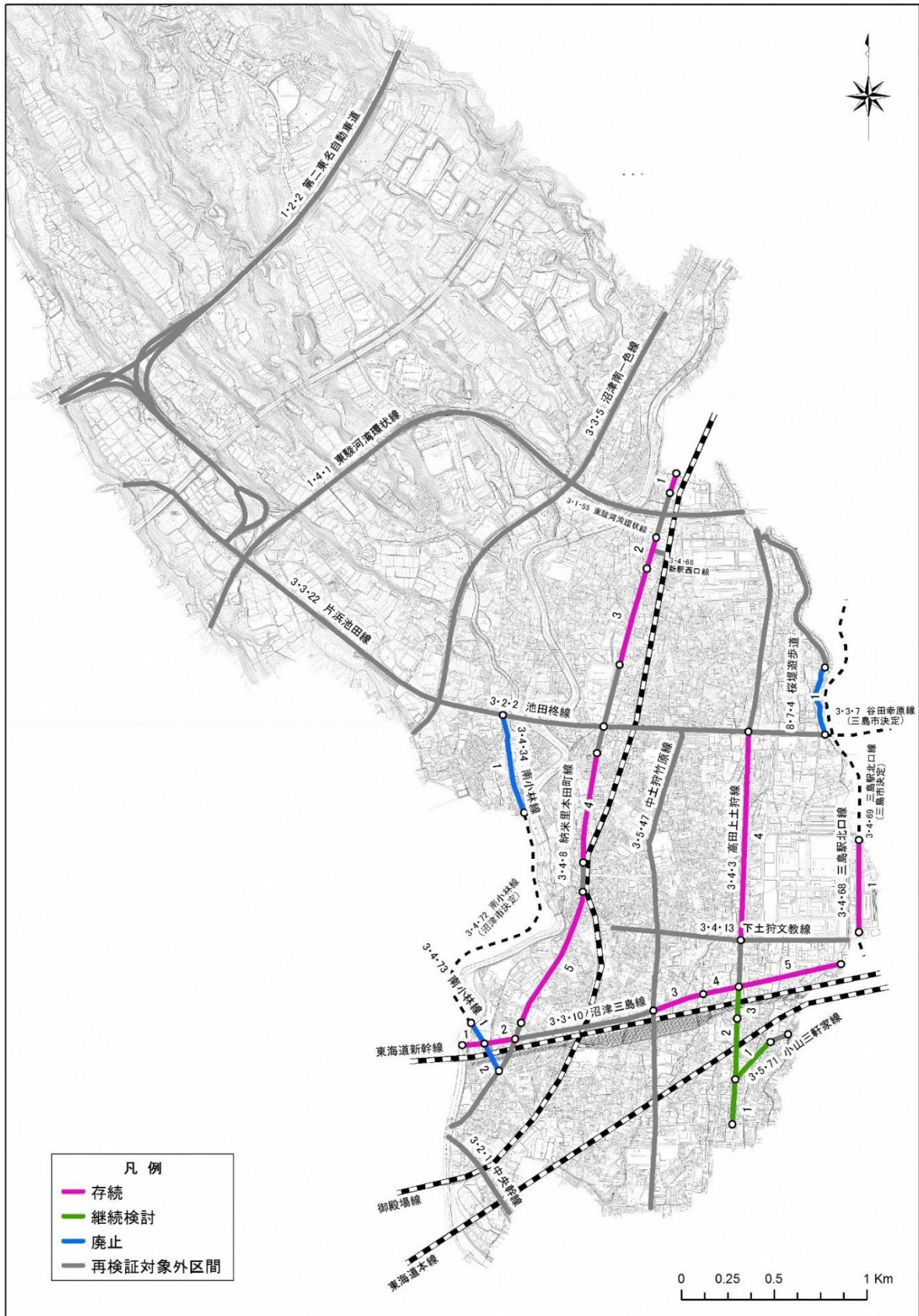
必要性再検証の結果、存続4路線（12区間）、継続検討2路線（4区間）、廃止3路線（4区間）となりました。

		路線数	区間数	延長	
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



【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、実現性においても大きな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

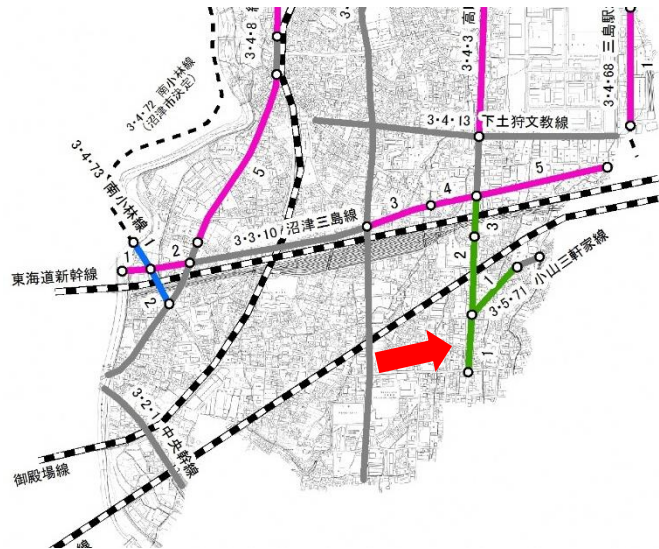
本検証では、変更の区間はありませんでした。

## 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、地形的・構造的な制約により実現性に課題があり、また周辺道路の交通状況から、このエリアの交通処理などを引き続き検討する必要があることから、「継続検討」としました。

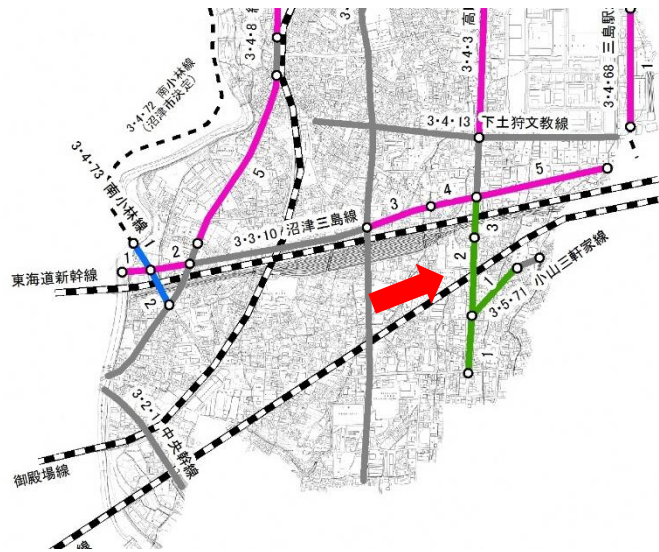
路線番号	路線名	区間番号
3・4・3	高田上土狩線	1
3・4・3	高田上土狩線	2
3・4・3	高田上土狩線	3
3・5・71	小山三軒家線	1

● 3・4・3 高田上土狩線 区間1



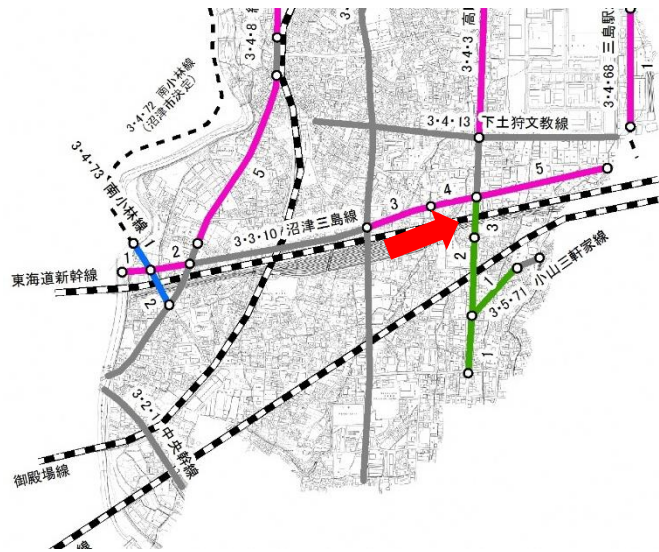
決定理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本路線は、都市の自動車交通の円滑かつ効率的な処理を図るために計画された道路です。</li> </ul>
必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本区間は「円滑な住民生活、都市活動の確保・創出」、「地域の活性化、魅力創出」、「安全・快適な都市空間の確保・創出」の項目で必要性があります。</li> </ul>
合理性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 計画道路上に立地する建物が多く、建物補償による事業費の増大や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。</li> </ul> <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"> <li>● 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。</li> </ul>
再検証結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul> <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、県道が近接していること、踏切や複雑な交差点等の周辺市町とのネットワーク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、関係市町等と共に検討する必要があります。</p>

● 3・4・3 高田上土狩線 区間2



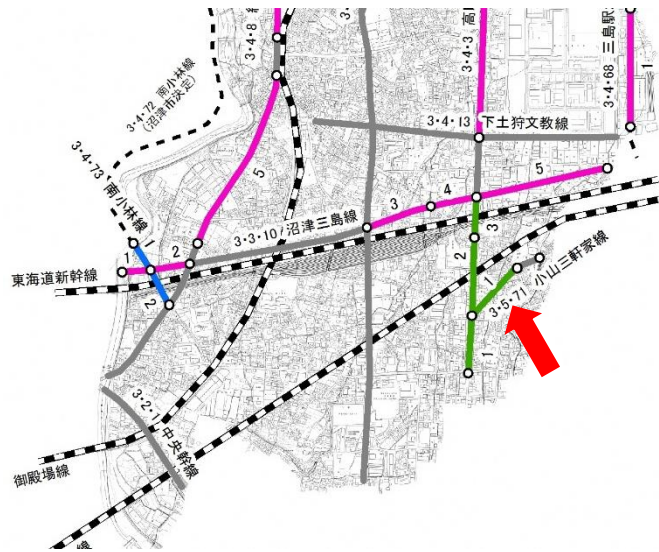
決定理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本路線は、都市の自動車交通の円滑かつ効率的な処理を図るために計画された道路です。</li> </ul>
必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本区間は「円滑な住民生活、都市活動の確保・創出」、「地域の活性化、魅力創出」、「安全・快適な都市空間の確保・創出」の項目で必要性があります。</li> </ul>
合理性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● JR 東海道本線をオーバーパスする際に、縦断勾配を規定値の上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。</li> </ul> <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"> <li>● 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。</li> </ul>
再検証結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul> <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、県道が近接していること、踏切や複雑な交差点等の周辺市町とのネットワーク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、関係市町等と共に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"> <li>● 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。</li> </ul>
必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
合理性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
将来交通需要予測	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
再検証結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul> <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、県道が近接していること、踏切や複雑な交差点等の周辺市町とのネットワーク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、関係市町等と共に検討する必要があります。</p>

● 3・5・71 小山三軒家線 区間 1



<p>決定理由</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
<p>必要性</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
<p>合理性</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul> <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>
<p>将来交通 需要予測</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
<p>再検証結果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul> <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、県道が近接していること、踏切や複雑な交差点等の周辺市町とのネットワーク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、関係市町等と共に検討する必要があります。</p>

## 5. 「廃止」区間

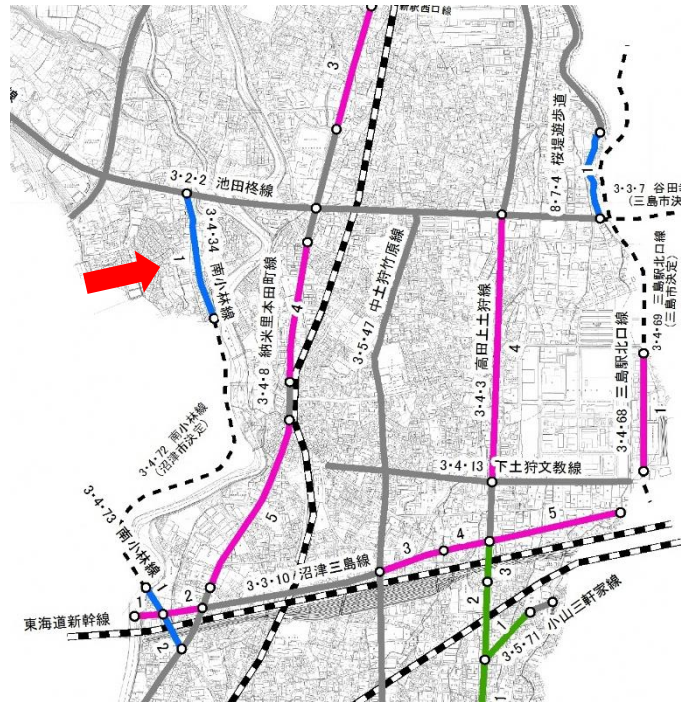
以下の区間は、道路の必要性があるものの、機能を代替できる既存路線があります。

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

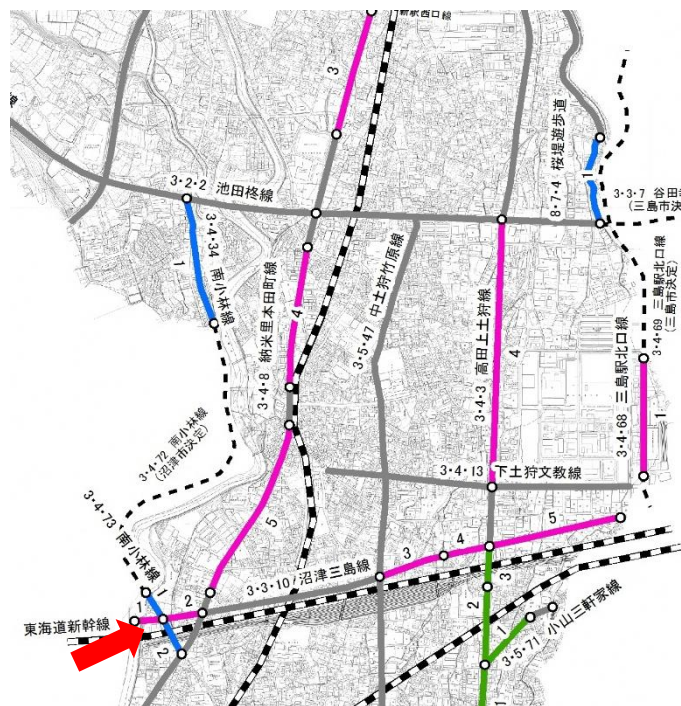
● 3・4・34 南小林線区間 1



決定理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
合理性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 代替道路をみると、既存の町道城山尾尻線があります。</li> </ul>
将来交通 需要予測	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
再検証結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>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。</li> <li>※ 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。</li> </ul>

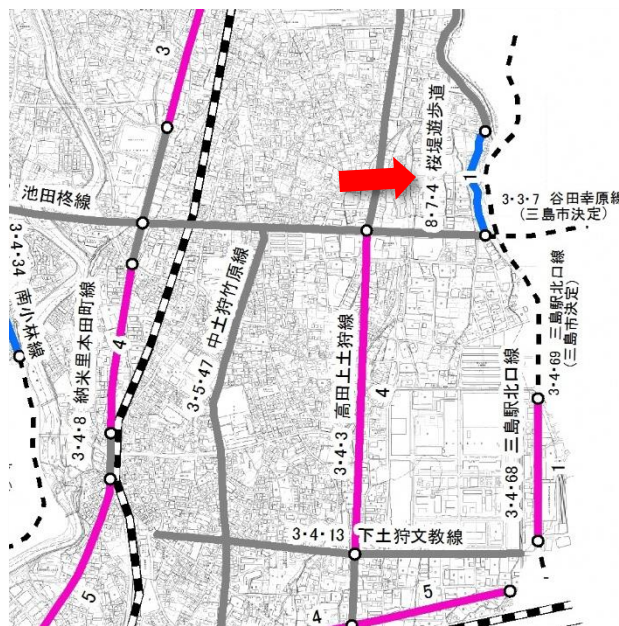


● 3・4・73 南小林線区間 1、2



決定理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
合理性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
将来交通需要予測	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
再検証結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul> <p>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> <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"> <li>● 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。</li> </ul>
必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
合理性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
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"> <li>● 本区間は、町営グラウンド等の施設間を結び、散策路としての機能を持つ道路として決定されていましたが、決定当時の施設（町営グラウンド）は既になくなっていることから、現時点では散策路としての役割だけが残されています。</li> </ul> <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>

## 第8章 必要性再検証後の取り組み

### 1. 住民との合意形成

再検証の結果、廃止等の判定になった路線については、路線・区間毎に説明会等を開催し、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、縦覧等の都市計画法に基づく手続きを速やかに行います。

### 3. 必要性再検証結果の見直し

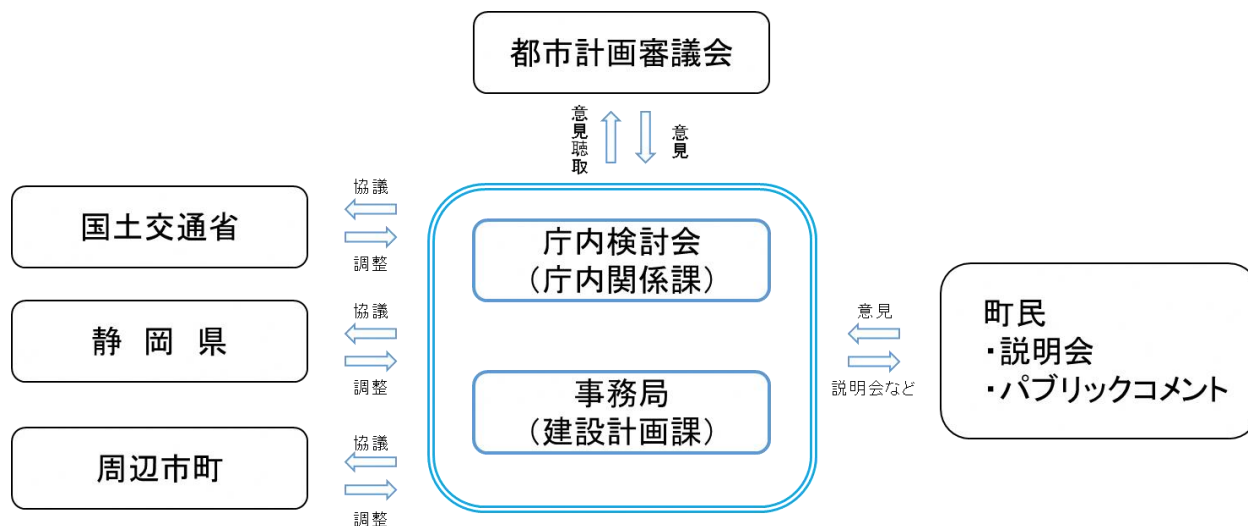
整備に長期間を要することを前提としている都市計画では、その間にも社会経済情勢が変化するものとして捉えなければなりません。

そのため、必要性再検証結果についても、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

### 1. 検討体制

「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、パブリックコメント等を実施し、住民意見を反映します。



長泉町都市計画道路必要性再検証結果  
令和2年3月

---

発行：長泉町 建設計画課

住所：〒411-8668

静岡県駿東郡長泉町中土狩 828 番地

TEL：055-989-5520

FAX：055-986-5905

E-mail：keikaku@town.nagaizumi.lg.jp



