

1 調査名称：（長泉町）総合都市交通体系調査

2 調査主体：長泉町

3 調査圏域：長泉町管内

4 調査期間：平成 30 年度

5 調査概要：

本町の都市計画道路は、18 路線、約 30.4km が都市計画決定されており、これまでに約 22.4km（約 74%）の整備が行われています。

未整備区間のある路線は、ほとんどが昭和 30 年代に都市計画決定しており、現在では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、社会情勢が大きく変化しています。

平成 30 年 7 月に公表した、コンパクトで持続可能な都市づくりを目指す立地適正化計画との連携を踏まえ、都市計画道路の必要性や役割、機能等について、再検証を行います。

I 調査概要

1 調査名称：（長泉町）総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1章 業務概要

2章 長泉町都市計画道路 必要性再検証方針（案）

3章 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）

3－1 ネットワーク検証

3－2 将来交通量と車線数の整合性

3－3 参考資料：将来交通量配分

3－4 要検討、廃止区間補足資料

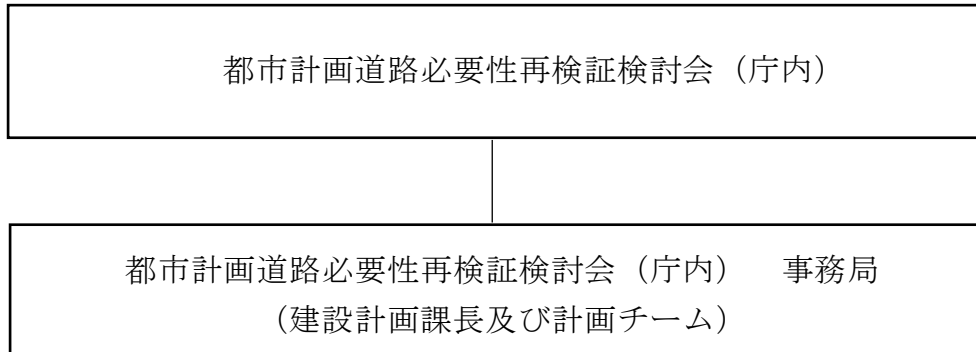
3－5 評価図

3－6 再検証結果一覧表

4章 長泉町都市計画道路 必要性再検証区間別カルテ

5章 長泉町都市計画道路 必要性再検証結果（案）

3 調査体制



4 委員会名簿等：

検討会（庁内）

所 属	職	分 野
都市環境部門	部 長	—
総 務 部 門	部 長	—
企画財政課	課 長	施策・公共交通
地域防災課	課 長	防災・交通安全
工事管理課	課 長	道路整備・管理
産業振興課	課 長	産 業
上下水道課	課 長	上下水道

事務局

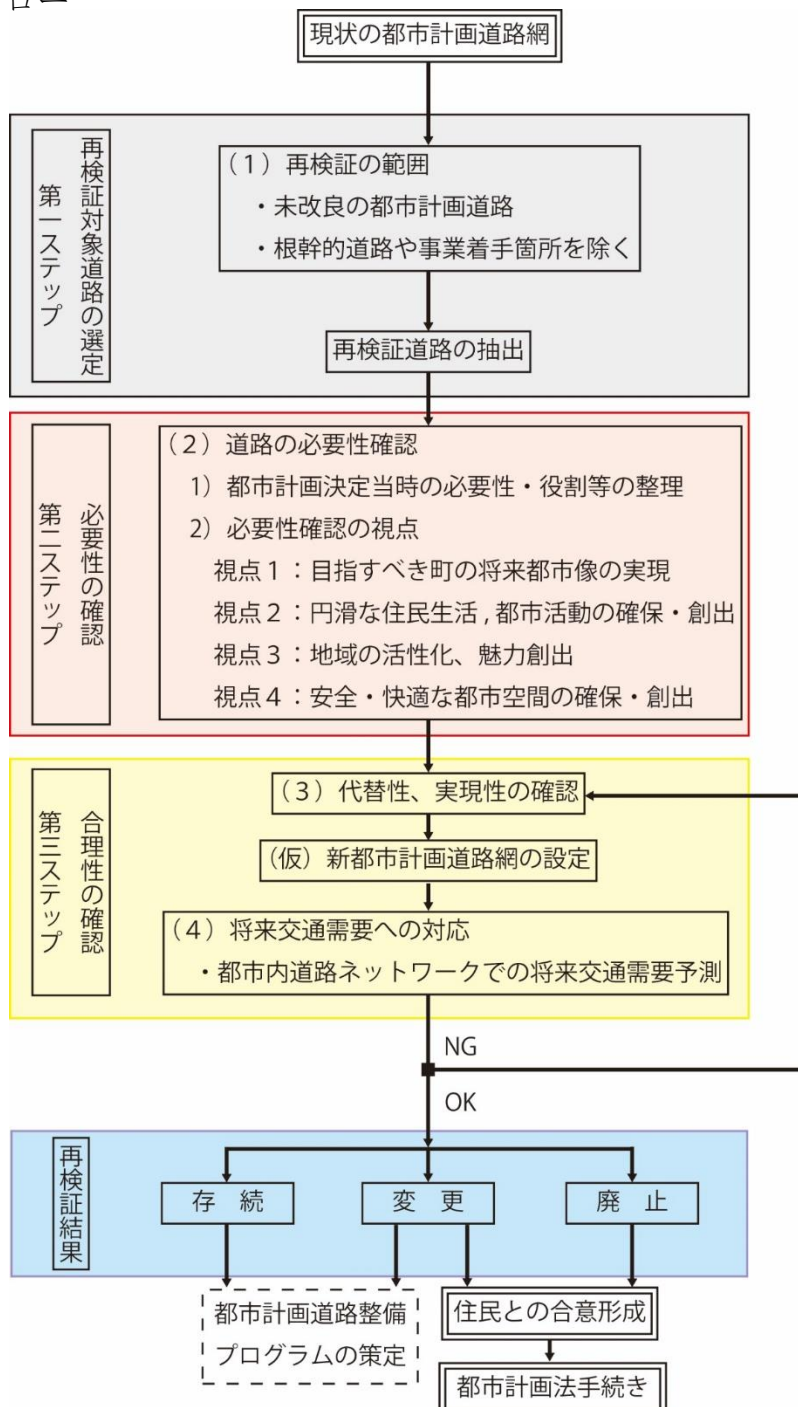
所 属	職	備 考
建設計画課	課 長	—
	副主幹	計画チーム
	主 査	

II 調査成果

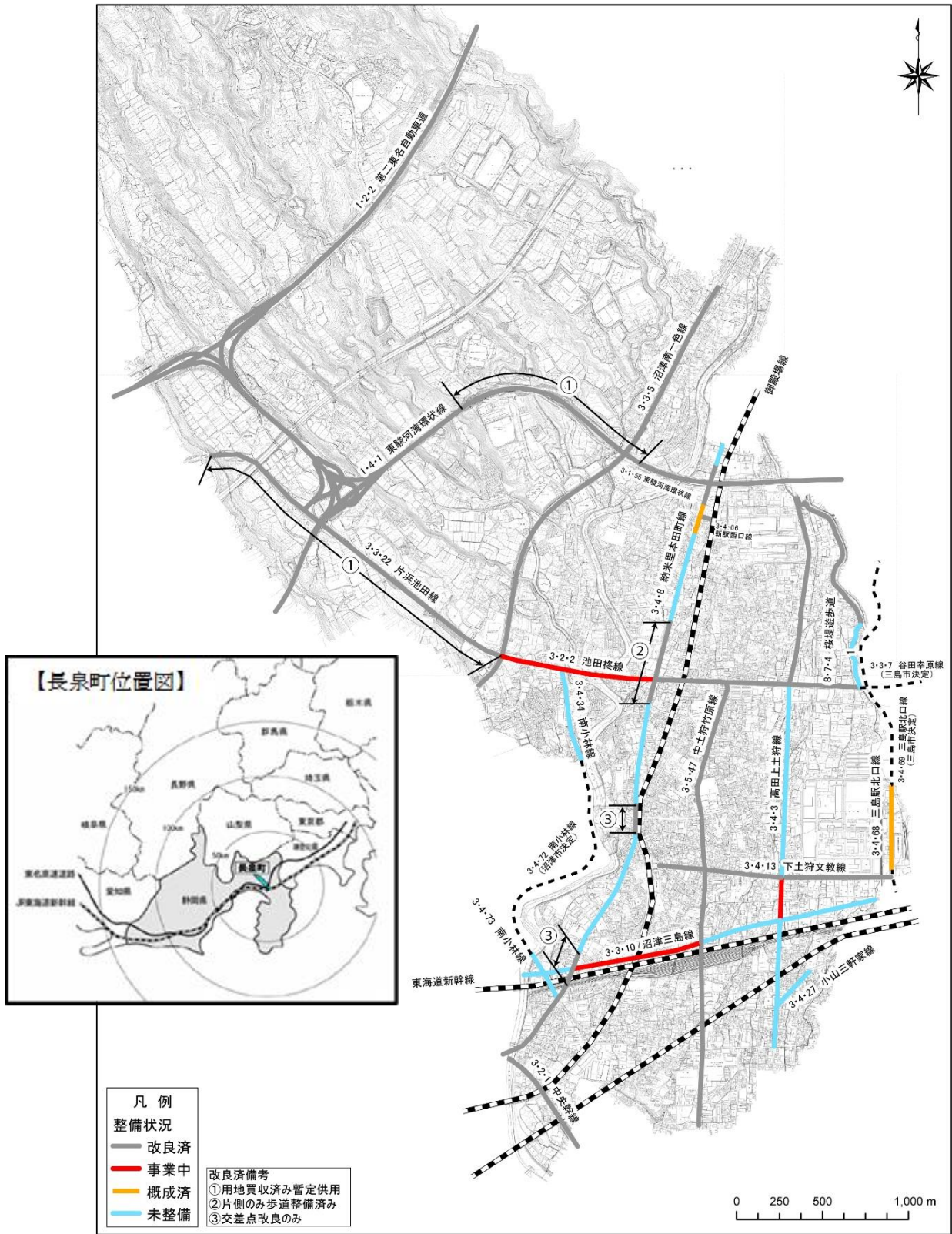
1 調査目的

都市計画決定から長期間経過した未整備区間のある路線について、社会情勢や道路利用のニーズの変化等を踏まえた機能や役割の見直しを行い、都市計画道路必要性再検証結果（案）として取りまとめることを目的とします。

2 調査フロー



3 調査圏域図



※長泉町内道路計画図 平成 29 年 7 月を元に作成

4 調査成果

長泉町都市計画道路必要性再検証結果（案）

(1) はじめに

本町の都市計画道路は、高度経済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22.4km（約74%）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あり方について見直しを行い、「長泉町都市計画道路必要性再検証結果（案）」を取りまとめました。

(2) 都市計画道路の現状

本町の都市計画道路は、18路線、約30.4kmが都市計画決定されており、整備率は約74%（約22.4km）、整備延長は約7.4km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	2,090	0	0
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	S46.3.31	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	S36.7.7	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			22,400	640	7,370
	(%)				(100%)			(74%)	(2%)	(24%)

※位置は調査圏域図を参照

(3) 必要性再検証の流れ

※調査フロー図を参照

①第一ステップ（再検証対象路線の選定）

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

また、同じ道路であっても区間ごとに整備状況などが異なるため、路線毎の評価は適切であるといえません。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

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）に対して、道路の必要性を再検証（確認）するため、次の項目・内容について確認しました。

■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、都市計画決定当時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。

■必要性の確認

必要性再検証の基本的な考え方に示した道路の必要性を確認するための4つの視点ごとに、評価項目を設定し、必要性を検証（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	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

③第三ステップ（合理性の確認）

第一ステップで選定した再検証対象区間（8路線：20区間）に対して、道路の合理性を再検証（確認）するため、次の項目・内容について確認しました。

■代替性の確認

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道路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道路の有無

■実現性の確認

再検証対象区間の中には、長期未着手であったために、決定当時から周囲の状況の変化や決定当時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・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、保全すべき稀少な動植物等の有無
	地形 構造	河川、鉄道との交差箇所の線形、縦断勾配などの諸条件の整理

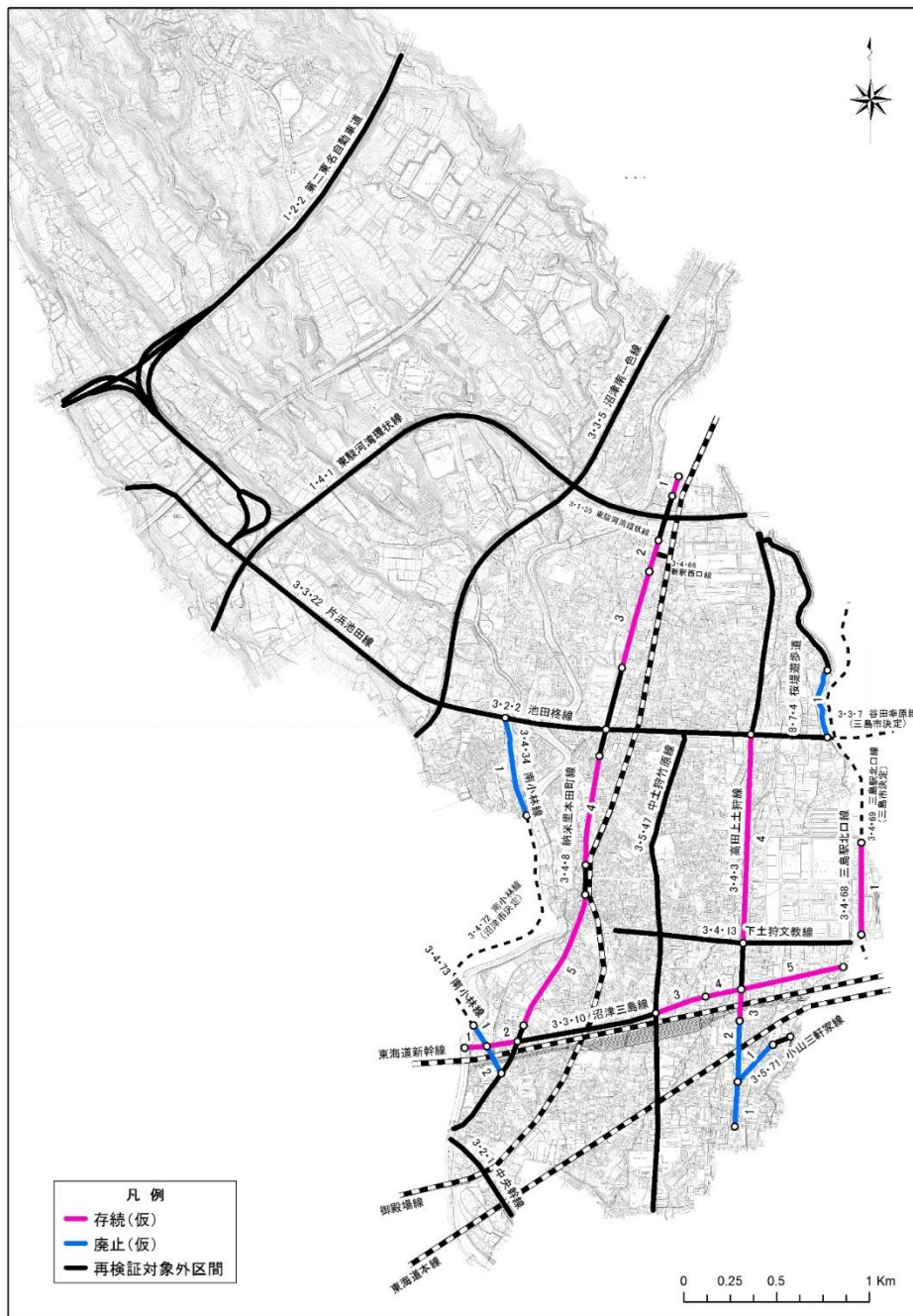
■(仮)新都市計画道路網の設定

第二ステップ（必要性の確認）と第三ステップ（合理性確認）の確認結果をもとに、再検証結果（廃止、変更、現決定を維持）を仮に定めた(仮)新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の路線もなく、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の路線がある区間や、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どうかを確認しました。また、将来交通量と車線数の整合性も確認しました。

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

【(仮)都市計画道路網の検証全体図】



【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	-	-	-	

①結果全体

再検証結果は、存続4路線（12区間）、要検討2路線（4区間）、廃止3路線（4区間）となりました。

		路線数 ^{※1}	区間数	延長 ^{※2}	
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%
再検証結果	存続	4路線	12区間	5,076m	68.9%
	変更	—	—	—	0%
	要検討	2路線	4区間	1,034m	14.0%
	廃止	3路線	4区間	1,260m	17.1%

※1：一部区間廃止路線があるため、再検証対象道路の路線数と検証結果の路線数は一致しない

※2：一部GIS計測値を含む

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の路線もなく、実現性においても問題がないことから、存続区間となりました。

番号	路線名	区間番号	必要性 ^{※1}				合理性		将来交通需要 (廃止の影響)
			視点1	視点2	視点3	視点4	代替性	実現性	
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	—	○	○	○	—	○	

※1 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）

視点2：円滑な住民生活、都市活動の確保・創出

視点3：地域の活性化、魅力創出

視点4：安全・快適な都市空間の確保・創出

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要検討区間

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、要検討区間としました。

番号	路線名	区間 番号	必要性※1				合理性		将来交通需要 (廃止の影響、車線数)
			視点 1	視点 2	視点 3	視点 4	代 替 性	実 現 性	
3・4・3	高田上土狩線	1	○	—	○	○	—	△	影響あり
3・4・3	高田上土狩線	2	○	—	○	○	—	×	影響あり
3・4・3	高田上土狩線	3	—	○	○	○	—	○	車線数 要検討
3・5・71	小山三軒家線	1	○	—	—	○	—	△	影響あり

※1 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）

視点 2：円滑な住民生活、都市活動の確保・創出

視点 3：地域の活性化、魅力創出

視点 4：安全・快適な都市空間の確保・創出

路線名・区間	備考
3・4・3 高田 上土狩線 【区間 2、3】	<ul style="list-style-type: none"> 本区間は、「町内の円滑な通行の確保」など必要性があること、将来交通需要予測では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と判断しました。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、本区間の計画を再検討する必要があります。（周辺に住宅などが密集していることで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、既存道路の整備による道路機能の確保も考えられます。） そのため、本検証では当該区間を「要検討」区間とすることが望ましいと判断しました。 新幹線、東海道線、県道との交差や周辺市町とのネットワークなど課題が多いため、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 【区間 1】	<ul style="list-style-type: none"> 本区間は、「町内の円滑な通行の確保」など必要性があること、将来交通需要予測では周辺道路の交通状況に影響を与える可能性があるため、廃止による影響があると判断しました。従って、「存続」が望ましい区間といえます。 しかし、連続する「3・4・3 高田上土狩線 区間 2」は実現可能性の面から「要検討」区間となっているため、本区間の整備の合理性は低いといえます。
3・5・71 小山 三軒家線 【区間 1】	<ul style="list-style-type: none"> そのため、「3・4・3 高田上土狩線 区間 2」と併せて、本検証では当該区間を「要検討」区間とすることが望ましいと判断しました。 新幹線、東海道線、県道との交差や周辺市町とのネットワークなど課題が多いため、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。

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の路線がある区間になります。これらの区間は、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が確認できたため「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。）

番号	路線名	区間 番号	必要性※1				合理性		将来交通需要 (廃止の影響)
			視点 1	視点 2	視点 3	視点 4	代替 性	実現 性	
3・4・34	南小林線	1	○	—	—	○	○	△	影響なし
3・4・73	南小林線	1	—	○	—	—	—	△	影響なし
3・4・73	南小林線	2	—	○	—	—	—	△	影響なし
8・7・4	桜堤遊歩道	1	—	—	—	○	○	△	影響なし

※1 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）

視点2：円滑な住民生活、都市活動の確保・創出

視点3：地域の活性化、魅力創出

視点4：安全・快適な都市空間の確保・創出

路線名・区間	備考
3・4・34 南小林線 【区間1】	<ul style="list-style-type: none"> 本区間は、「町内の円滑な通行の確保」など必要性がありますが代替道路として現道があること、将来交通需要予測では周辺道路の交通状況に影響がないことを確認しました。 そのため、本検証では本路線を「廃止」とすることが望ましいと判断しました。 ただし、道路網の形成を維持するため、現道の整備方針を併せて検討する必要があります。 <p>※また、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、沼津市と調整します。</p>
3・4・73 南小林線 【区間1、2】	<ul style="list-style-type: none"> 本区間は、「町内の円滑な通行の確保」で必要性がありますが、同一路線の廃止に伴い道路機能が果たせなくなること、将来交通需要予測により本区間が廃止されても周辺道路の交通状況に影響がないことを確認しました。 そのため、本検証では本路線を「廃止」とすることが望ましいと判断しました。 <p>※また、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、沼津市と調整します。</p>
8・7・4 桜堤遊歩道 【区間1】	<ul style="list-style-type: none"> 決定当時の施設（町営グラウンド）はすでになくなっていることから、現時点は散策路としての役割だけが残されています。 また、代替道路として「3・4・69 三島駅北口線（三島市決定）」が存在しています。 そのため、本検証では本路線を「廃止候補」区間とすることが望ましいと判断しました。

(5) 再検証後の取り組み

①住民との合意形成

再検証の結果、廃止となった路線については、路線・区間毎に、地元説明会等を行い、どういう経緯で廃止という結論になったかを説明し、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等の機会を捉え、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。