

1 調査名称：平成31年度富士宮市都市計画道路必要性再検証業務

2 調査主体：富士宮市

3 調査圏域：岳南都市圏

4 調査期間：令和元年度

5 調査概要：

都市計画道路の多くは、高度経済成長期における人口増加や交通量の増大などに対応するため、長期的な視点から決定されてきた。しかし、現在日本の多くの都市においては、人口減少と少子・高齢化の進展、低成長経済など、都市を取り巻く社会経済状況が大きく変化していくことが予測されており、富士宮市もその例外ではない。したがって、今後は都市計画行政においても、それらに対応していく必要があると考えられる。

このような状況にあっては、都市構造の骨格をなす都市計画道路は、今後一層、重点化を図りながら効率的な整備を進めることが必要となる。また、都市計画決定後、長期間が経過してもいまだ事業に着手していない都市計画道路が存在する実情なども踏まえ、今一度、現在決定されている都市計画道路について、計画決定当時と必要性や役割に変化がないか、事業実現上の合理性に問題がないかなどを再検証することが重要な課題となっている。

本市においては、平成20年度から22年度にかけて実施した第1回都市計画道路必要性再検証から10年が経過し、人口減少や少子高齢化など社会を取り巻く環境及び、新東名高速道路の整備など、都市交通体系や社会情勢が変化するとともに、平成31年4月に岳南都市圏都市交通マスタープランが策定されたことを受けて、現在の富士宮市の状況を反映した都市計画道路の必要性再検証を実施する。

I 調査概要

1 調査名称：平成31年度富士宮市都市計画道路必要性再検証業務

2 報告書目次

- 1 再検証対象区間の選定
 - 1.1 再検証対象区間選定の方法
 - 1.1.1 選定の基本方針
 - 1.1.2 選定手法
 - 1.2 除外路線
 - 1.3 区間の分割
 - 1.3.1 区間分割の方法
 - 1.4 除外区間の設定
 - 1.4.1 除外区間の設定方針
 - 1.4.2 富士宮市の都市計画道路区間の区分と整備状況
 - 1.5 再検証対象区間の設定
- 2 都市計画道路の必要性再検証
 - 2.1 必要性再検証の基本方針
 - 2.1.1 必要性再検証の基本方針
 - 2.1.2 評価指標
 - 2.1.3 判断基準
 - 2.2 個別評価方法
 - 2.2.1 一般的な道路機能
 - 2.2.2 防災・観光振興
 - 2.3 都市計画道路必要性再検証結果
 - 2.3.1 一般的な道路機能
 - 2.3.2 防災・観光振興
 - 2.4 必要性検証結果一覧

- 3 都市計画道路の合理性再検証
 - 3.1 合理性再検証の基本方針
 - 3.1.1 合理性再検証の基本方針
 - 3.1.2 評価指標
 - 3.1.3 判断基準
 - 3.2 個別評価方法
 - 3.2.1 立地的な制約
 - 3.2.2 計画の妥当性
 - 3.2.3 交通・土地利用との整合性
 - 3.3 都市計画道路合理性再検証結果
 - 3.3.1 立地的な制約
 - 3.3.2 交通・土地利用との整合性
 - 3.4 合理性検証結果一覧

- 4 仮ネットワークの設定
 - 4.1 仮ネットワークの設定方針
 - 4.1.1 設定フロー
 - 4.1.2 必要性による判定
 - 4.1.3 合理性による判定
 - 4.1.4 ネットワークへの反映
 - 4.1.5 判定結果
 - 4.2 仮ネットワークの設定

- 5 道路網での検証
 - 5.1 将来交通量の予測
 - 5.1.1 交通量配分手法の設定
 - 5.1.2 配分ケース
 - 5.1.3 配分結果
 - 5.2 道路網での検証
 - 5.2.1 個別路線の検証
 - 5.3 最終見直し方針

3 調査体制

富士宮市都市計画道路必要性再検証庁内検討会
富士宮市都市計画道路必要性再検証庁内検討会 事務局 (富士宮市都市計画課)

4 委員会名簿等：

	所 属	役 職 等
委 員	企画戦略課	課長
委 員	市民生活課	課長
委 員	市民生活課交通対策室	室長
委 員	農業政策課	課長
委 員	観光課	課長
委 員	商工振興課	課長
委 員	環境企画課	課長
委 員	花と緑と水の課	課長
委 員	管理課	課長
委 員	道路課	課長
委 員	河川課	課長
委 員	都市整備課	課長
委 員	都市整備課	参事
委 員	建築住宅課	課長
委 員	水道工務課	課長
委 員	下水道課	課長
委 員	危機管理局	局長
委 員	警防課	課長
委 員	学校教育課	課長
委 員	文化課	課長

II 調査成果

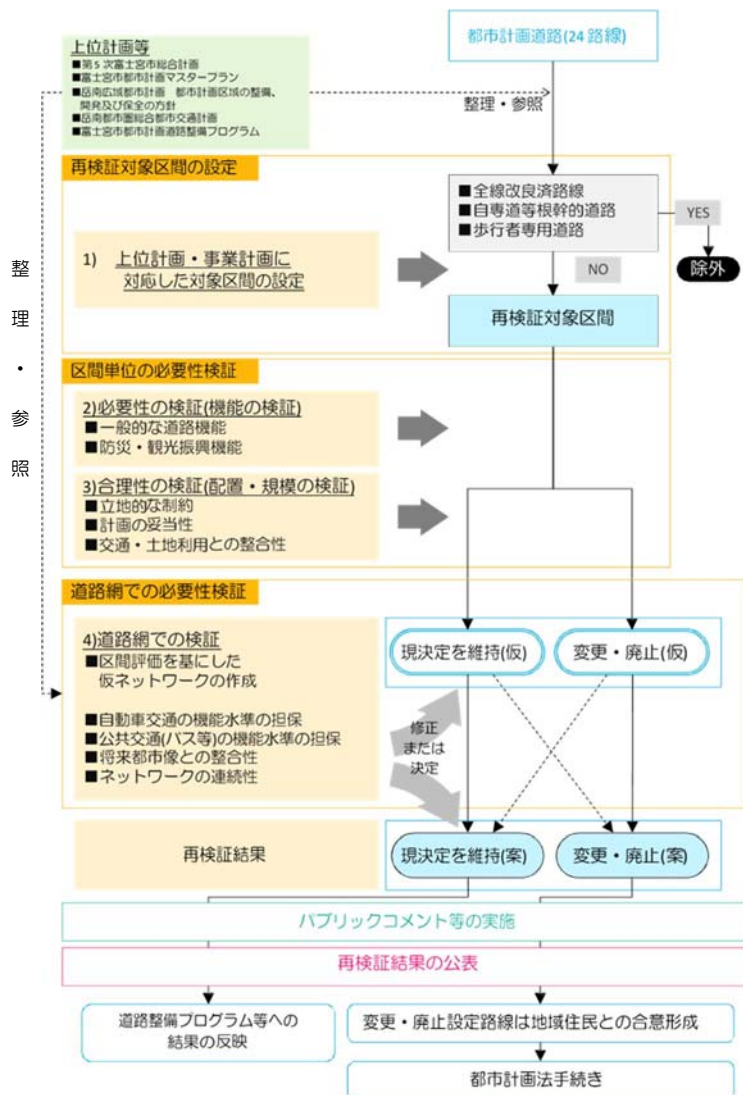
1 調査目的

本市では、静岡県が平成16年度から18年度にかけて実施した岳南都市圏総合都市交通体系調査において算出した将来の交通量推計及び、平成20年度に策定した富士市都市計画道路必要性再検証ガイドラインに基づき、平成23年度までに都市計画道路網の見直し、都市計画道路の変更を行った。

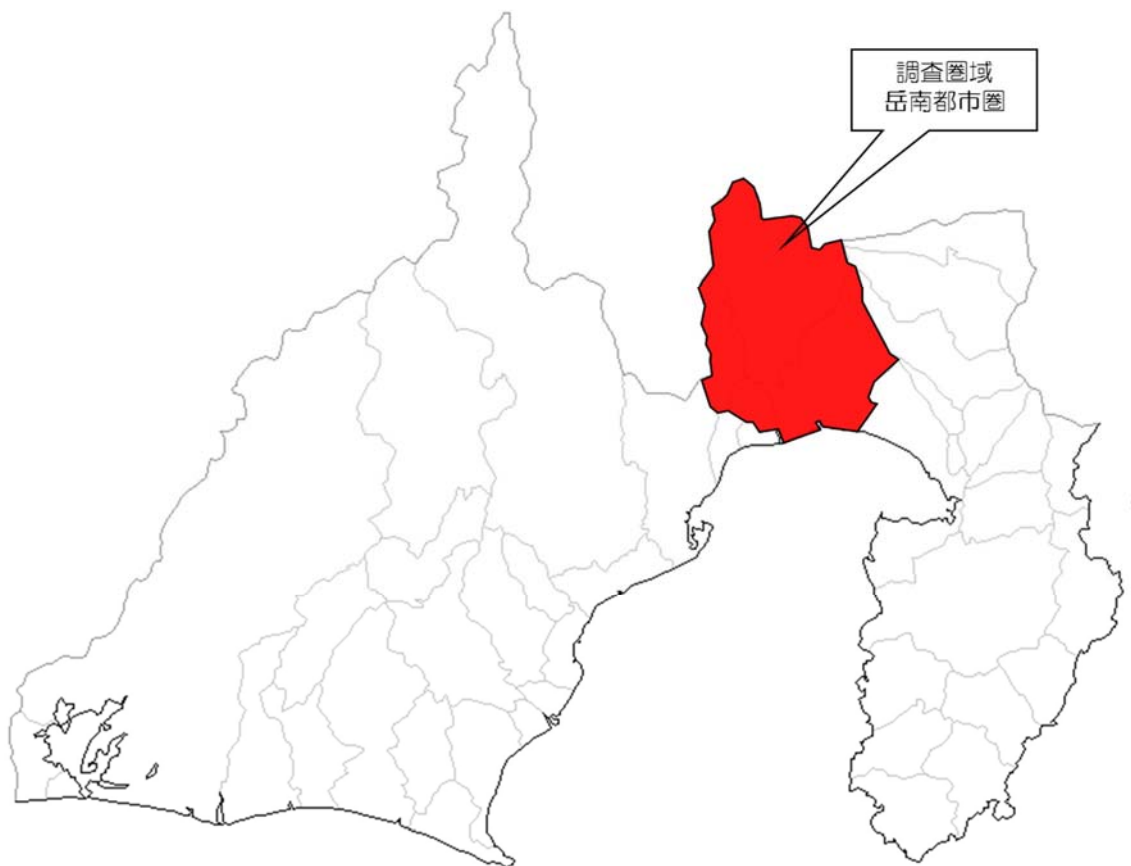
岳南都市圏では、前回の調査から10年が経過し、人口減少や少子高齢化など社会を取り巻く環境及び、新東名高速道路の整備など、都市交通体系も大きく変化している。このような社会情勢の変化に伴い、交通体系のあり方の再検証が急務となっていたため、静岡県が平成27年度から30年度にかけて、第2回岳南都市圏総合都市交通体系調査を実施した。

本市においても、社会情勢の変化に対応した都市計画道路網の再構築が求められており、第2回岳南都市圏総合都市交通体系調査の結果を速やかに反映するべく、都市計画道路網の見直しを検討する。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

別紙参照

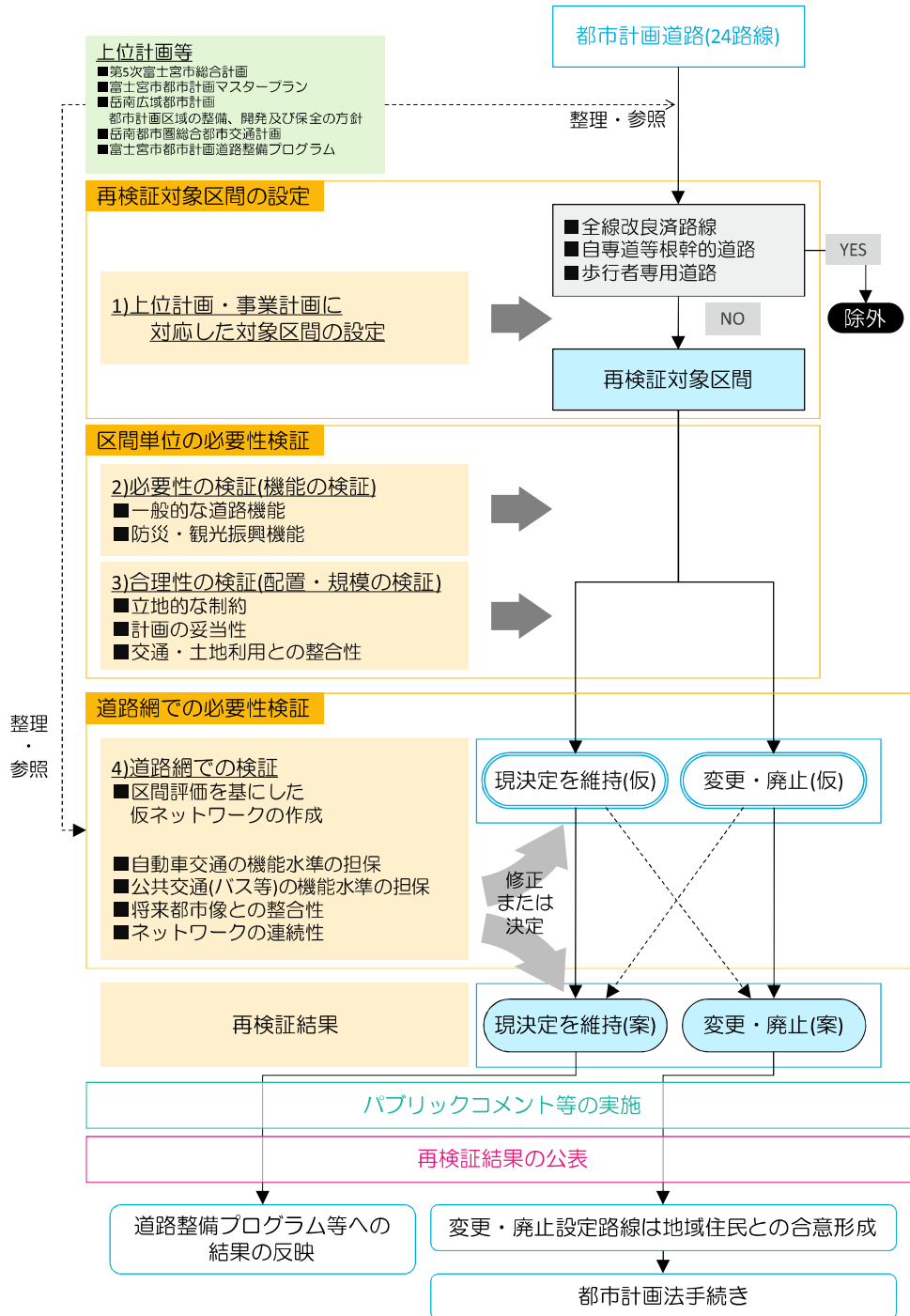
都市計画道路の必要性再検証の進め方

① 再検証指針の策定

再検証を進める上での考え方や手順について「富士宮市都市計画道路の必要性再検証指針」を策定

② 都市計画道路の必要性再検証の進め方

再検証は「再検証指針」で定めた以下の進め方で実施。



③ 再検証対象区間の設定

◆対象区間の設定方法

必要性再検証では、富士宮市で決定されているすべての都市計画道路を再検証の範囲とします。このうち、すでに全線改良済みとなっている路線や根幹的道路(自動車専用道路等、本市では第二東名自動車道のみ)、歩行者専用道路は再検証の対象から除きます。

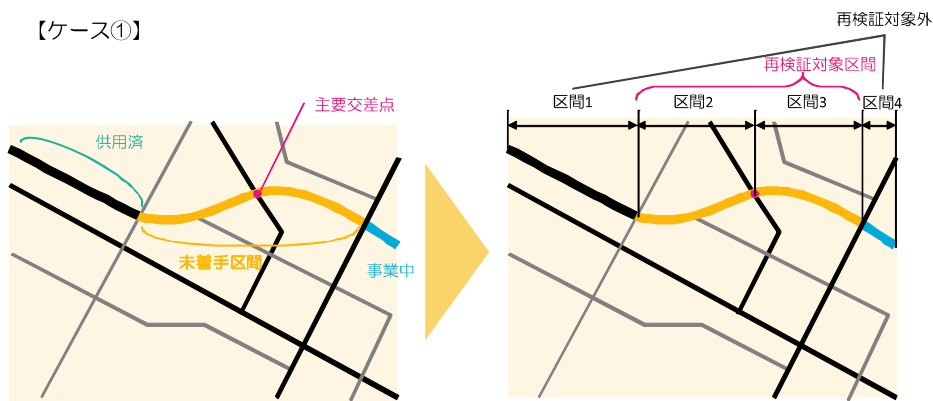
また、それぞれの路線については、部分的に事業化が進んでいるもの、路線の一部が上位計画における重要路線となっているもの等様々な状況が考えられます。

したがって、本指針ではこれらを一定区間ごとに分割して再検証の評価単位とし、各路線のうち、改良済・事業中・事業予定区間に関しては再検証の対象から除きます。

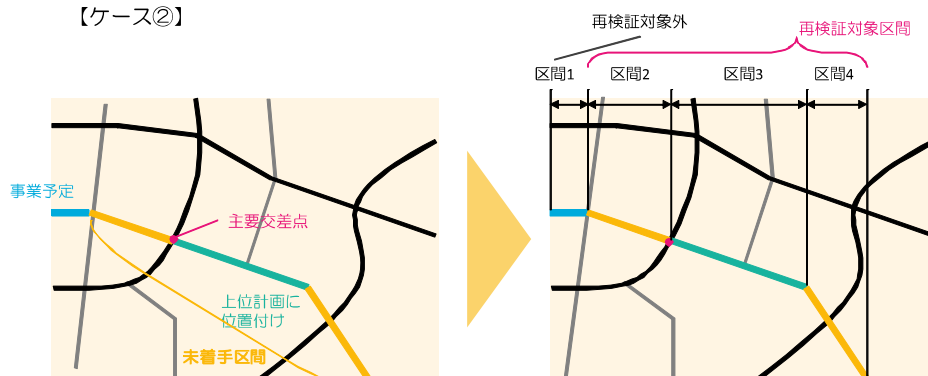
*事業中・事業予定区間…「富士宮市都市計画道路整備プログラム(R1策定中)」において短期整備区間(策定から5年間)とされている見込みの区間

【再検証の対象となる区間のイメージ】

【ケース①】



【ケース②】



*路線の分割は、供用済・事業中・事業予定・未着手区間だけでなく、上位計画の位置付けや主要交差点などにも留意して行います

◆対象区間の設定結果

以上の考え方に基づき、対象区間を分割設定し16 路線 53区間を再検証の対象区間としました。



④ 区間単位の必要性検証

区間単位の必要性検証について、以下の2つの観点から検証を行います。

◆必要性の検証

各区間が整備された場合にどのような「機能」を持つか、という視点から各区間の整備の必要性について検証を行います。

検証に当たっては、以下の「一般的な道路機能」「防災・観光振興機能」の観点から、客観的かつ一律の評価を行います。

項目	評価の観点	
一般的な道路機能	1)交通機能(自動車交通)	・渋滞緩和への効果
	2)交通機能 (歩行者自転車交通)	・歩行者自転車交通の通行量
	3)アクセス機能 (アクセス交通)	・主要都市施設や交通結節点との接続関係
	4)市街地形成機能 (土地利用促進)	・土地区画整理事業との関連性
	5)収容空間機能	・電線類・上下水道を収容する計画の有無
防災・観光振興機能	1)都市防災機能	・避難救援機能や消防活動機能の有無
	2)都市環境機能	・景観機能や観光振興効果の有無

◆合理性の検証

現在計画されている各区間の「配置・規模」が、事業を実現する上で問題がないか、という視点から整備の合理性について検証を行います。

検証に当たっては、以下の「立地的な制約」「計画の妥当性」「交通・土地利用の整合性」の観点から、客観的かつ一律の評価を行います。

項目	評価の観点	
立地的な制約	1)物理的・地形的制約	・大規模構造物等の発生の可能性 ・人口集中地区(DID)との重なり
	2)環境的・文化的制約	・歴史的・文化的価値の高い支障物件の有無 ・風致地区に抵触
計画の妥当性	1)計画の代替性	・計画路線の機能を代替できる路線の有無
	2)構造令との整合性	・計画幅員と道路構造令の基準の整合
交通・土地利用との整合性	1)将来交通量との整合性	・将来交通量と計画幅員・車線の整合
	2)土地利用との整合性	・地域の特性や活動への影響の有無

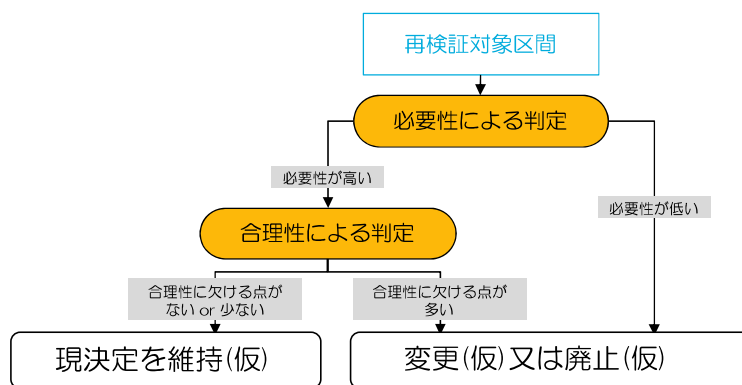
⑤ 仮ネットワークの設定

区間単位で行った必要性・合理性の評価を用いて、各路線について「現決定を維持(仮)」、「変更(仮)」、「廃止(仮)」の判断を行い、これに基づく仮ネットワークを作成した上で、将来交通量を踏まえた道路網全体での検証を行います。

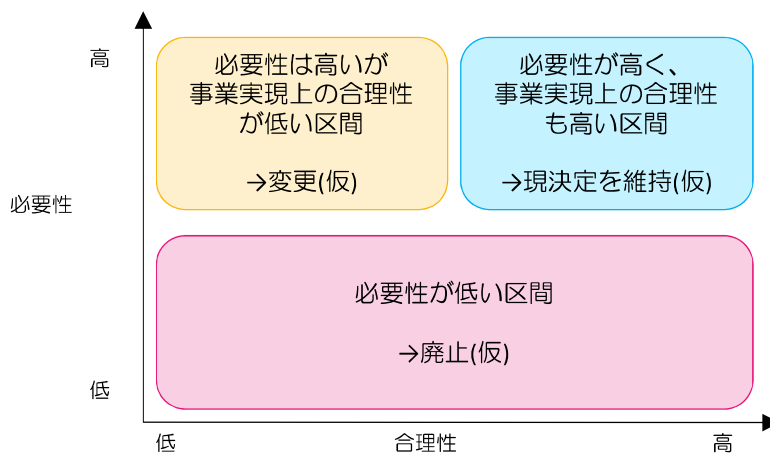
判断の基準は以下のとおりとします。

- 1) 必要性が高く、事業実現上の合理性も高い区間については「現決定を維持(仮)」とします。
- 2) 必要性が高いにも関わらず、事業実現上の合理性が低い区間については、幅員やルート等の見直しを検討する「変更(仮)」とします。
- 3) 必要性が低い区間については合理性に関わらず「廃止(仮)」とします

【仮設定のフロー】



【仮設定のイメージ】



⑥ 道路網での検証方法

以上で設定した仮ネットワークにおいて、道路網全体での検証を行います。

道路網での検証は、将来交通量の推計を行うことで「自動車交通・公共交通(バス等)の機能水準の担保」「将来都市像との整合性」「ネットワークの連続性」の観点から検証を行い、問題が生じる恐れがある場合は仮ネットワークを見直し、道路網全体として整合を図れるように調整を行います。

以下に、道路網全体での検証の観点を示します。

検証の観点	
自動車交通の機能水準の担保	・廃止したことによって、自動車交通のサービスレベルに支障が生じないか
公共交通(バス等)の機能水準の担保	・廃止したことによって、公共交通(バス等)のサービスレベルに支障が生じないか
将来都市像との整合性	・再編後のネットワークと富士宮市の将来都市像との整合が図れるか
ネットワークの連続性	・周囲の道路網から孤立した区間が生じないか

◆道路網全体での検証結果

道路網全体での検証を行った結果、仮ネットワークの設定段階で**必要性が低いと考えられる区間**・**必要性は高いが事業実現上の合理性が低いと考えられる区間** (p.9) を含む各路線の方針は以下のとおりとなりました。

仮設定区分	該当区間	区間単位での検証結果と主な内容・課題等	再検証結果(案)
必要性が低い2路線	小泉元城町線 (26-2~26-3)	・本区間を廃止した場合でも、既存道路網等で必要な機能は対応可能である。廃止による自動車交通や公共交通への影響は小さく、将来都市像との整合性やネットワークの連続性にも問題ない。	廃止
	大岩淀師線 (71-6)	・本区間を廃止した場合、71-5区間が県道白糸富士宮線と接続するが、計画相当の規格を有していないため、ネットワークの連続性が確保されない。	現決定を維持
欠ける点が多い4路線 必要性が高いが合理性に	田中阿幸地線 (25-4)	・本区間を廃止した場合、隣接する主要地方道富士富士宮由比線の混雑度が1.25を超えてしまう上、現道が計画相当の規格を有していないことからネットワークの連続性も確保されない。	現決定を維持
	山本大中里線 (68-5)	・本区間を廃止した場合、主要地方道富士宮芝川線の混雑度が1.25を超えてしまう。また、本区間は環状機能を有し、交通ネットワーク形成上の重要な役割を担う。	現決定を維持
	西富士宮駅 大中里線 (73-2)	・本区間を廃止した場合、主要地方道富士宮芝川線の混雑度が1.25を超えてしまう。また、本区間は環状機能を有し、交通ネットワーク形成上の重要な役割を担う。	現決定を維持
	岳南北部幹線 (80-1)	・本区間を廃止しても、既存道路網及び代替路線で必要な機能は対応可能であり、将来都市像との整合性やネットワークの連続性にも問題ない。	廃止
	岳南北部幹線 (80-2~10)	・本区間を4車線から2車線に変更した場合でも、自動車交通や公共交通への影響は小さく、将来都市像及びネットワークの連続性についても問題ない。	変更(4車→2車)

※必要性和合理性の検証項目、評価の観点については、④区間単位の必要性検証に記載しています。

【再検証結果】

