

1 調査名称：熱海市総合都市交通体系調査（都市計画道路見直し）

2 調査主体：熱海市

3 調査圏域：伊豆東海岸都市圏

4 調査期間：平成30年度～令和元年度

5 調査概要：

本市は、昭和25年から都市計画道路の整備を開始し、現在まで21路線、24.52kmを都市計画決定している。目指すべき都市像を実現するため、これまで整備を進め、整備率は75.9%となっているが、その一方、長期間未着手の路線や区間が存在する。

また、これまで都市計画道路だけでなく総合的な道路計画を策定していないため、都市計画道路の整備方針が明確になっていない。

平成28年度に策定された熱海市公共施設等総合管理計画では、「公共施設マネジメントを推進することにより、次世代に過大な負担を残さない、持続的に運営可能な市政運営の実現に取り組む」と今後の方向性を示している。

また、平成30年5月に改定を行った「熱海市都市計画マスタープラン」においても、都市計画道路は、長期間にわたり整備が滞っている路線・区間について、当該道路の機能・役割や地域特性等を十分に勘案したうえで、必要性再検証を行い、都市計画道路の廃止や変更等について推進するとしている。

そのため、都市計画道路の見直し作業に早期に着手し、必要性を明確とし、都市の健全な発展と秩序ある整備を実現していきたい。

I 調査概要

1 調査名称：熱海市総合都市交通体系調査（都市計画道路見直し）

2 報告書目次

1 基礎調査

1-1 関係する上位計画等の整理

1-2 都市計画道路の現状と課題

2 見直し意義の検討

2-1 検討フロー

2-2 見直し意義の視点

2-3 見直し意義の検討結果

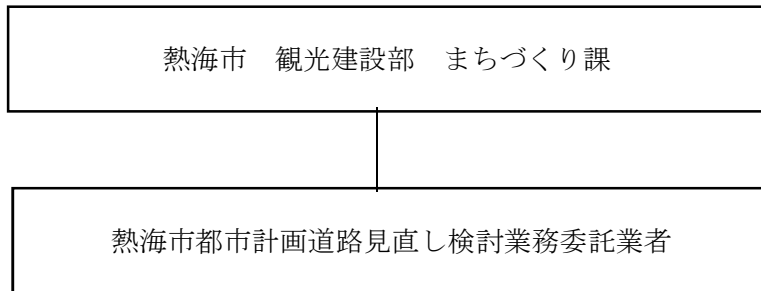
3 見直しの考え方の検討

3-1 見直しの考え方の検討方法

3-2 一次評価結果

4 意見集約のための資料作成（案）

3 調査体制



4 委員会名簿等：なし

II 調査成果

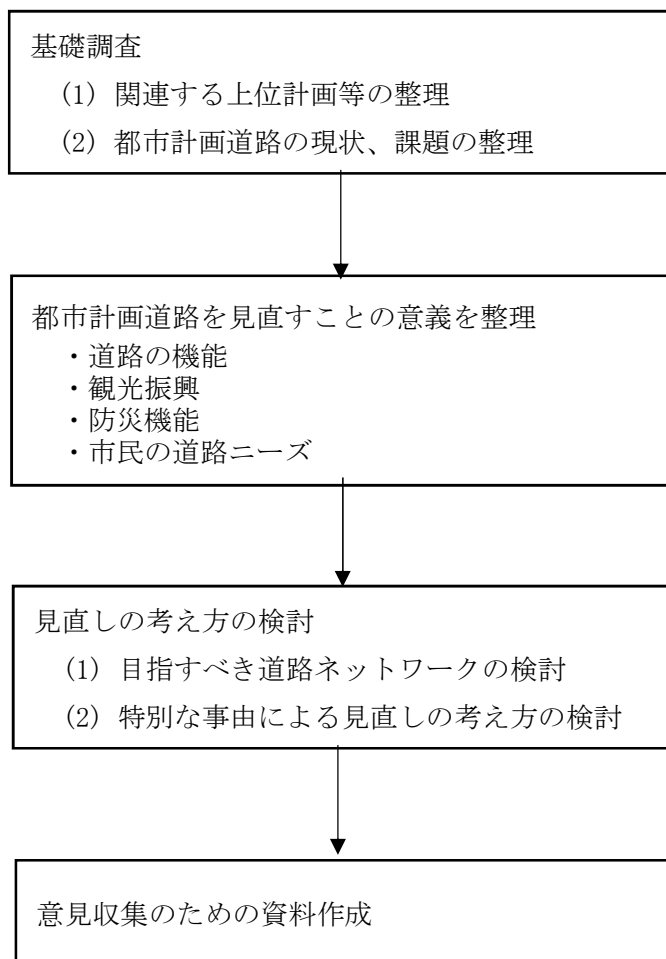
1 調査目的

熱海市の都市計画道路は21路線、24.52kmを都市計画決定しており、目指すべき都市像を実現するために整備を進め、整備率は75.9%となっている。

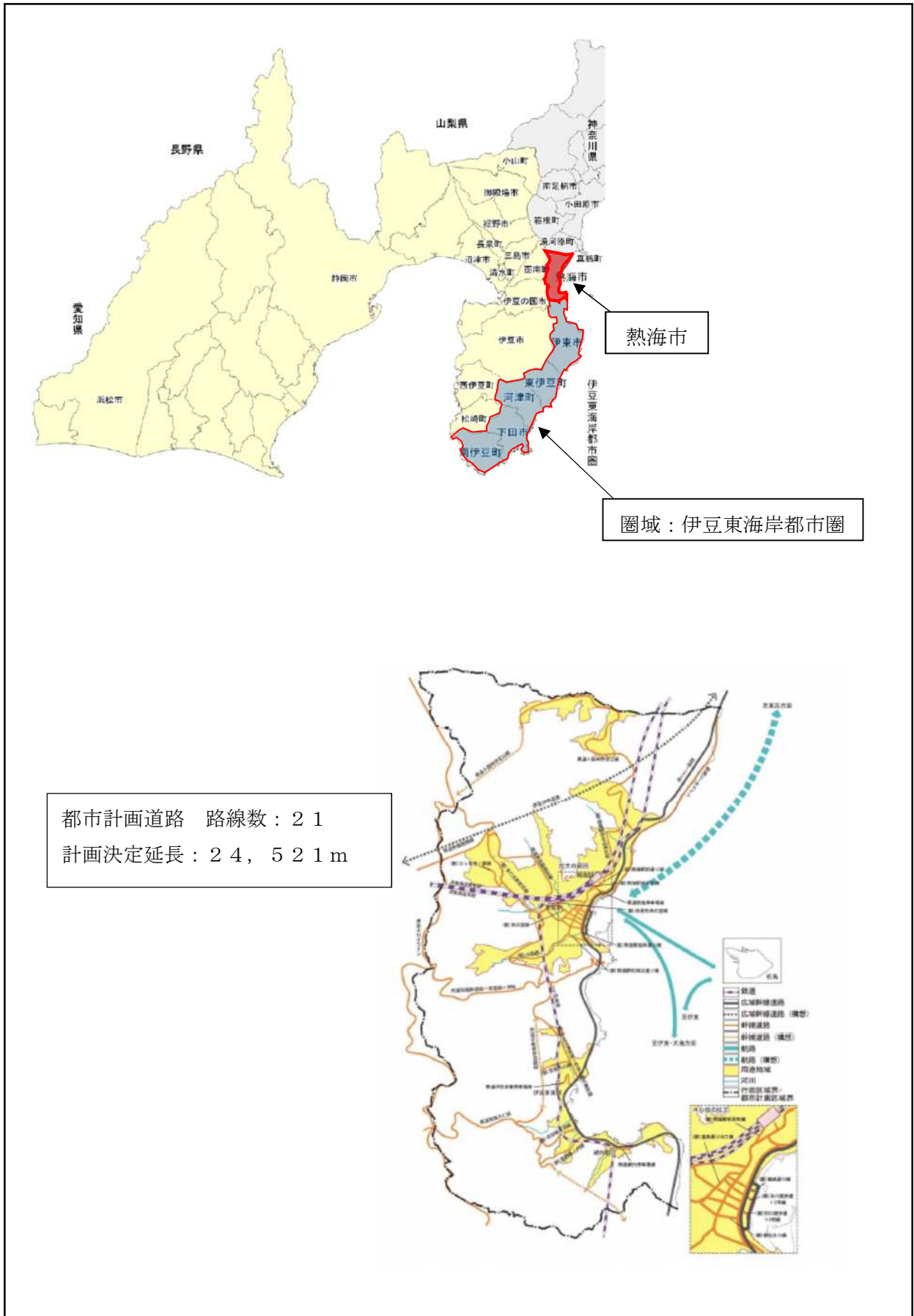
そのため、都市計画道路における未改良区間の整備方針（廃止、変更、現決定を維持）を、現時点の社会情勢や住民ニーズ等を基にした将来見通しに照らして、改めて検証することを目的とする。

本調査の実施により、都市計画道路の必要性を再検証することで、都市計画道路の必要性が明確となり、都市の健全な発展と秩序ある整備を実現するための合理的な都市計画となる。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1 都市計画道路の見直しの背景

都市計画道路とは、法律（都市計画法）に基づき、将来の都市像を踏まえた上で計画され、ルートや幅員などが決められた、都市の骨格となり、まちづくりに大きく関わる道路のことです。道路が備えるべき機能は多様なものがあり、人や物を移動させるための交通空間であるとともに、火災や地震などの災害時には、避難路としての役割や延焼をくいとする防火帯の役割等様々な役割を備えています。

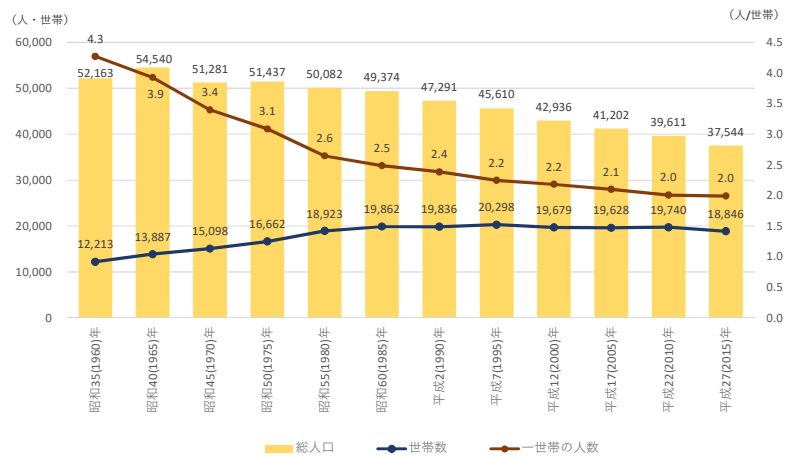
熱海市では、昭和12年（1937年）4月10日に熱海市が発足して以降、これまで都市計画道路を21路線認定して整備を進めました。そのうち11路線が現在未完了の状態となっています。戦後の復興時期に都市計画決定されたものが多く、近年の人口減少、少子高齢化等の社会経済情勢の変化、さらに大規模災害に備えた防災対策等、計画決定当初と現在では求められた道路機能と役割に変化が生じてきており、適時適切な見直しが行われることが望ましく、今後のまちづくりを踏まえた道路ネットワークなど都市の再構築の取組等が必要と考えています。

本市では今後も人口減少、少子高齢化の進展が予想されており、そのような状況においても市民が安心して暮らすことができる持続可能なまちづくりを推進する必要があります。

現在、将来あるべき姿として、生活サービス施設や住居等がまとまって立地し、徒歩や公共交通により容易にアクセスができるコンパクトシティの形成に向けた取組を進めており、都市計画道路についても全体的な見直しを実施し、有効的な道路整備を推進するものです。

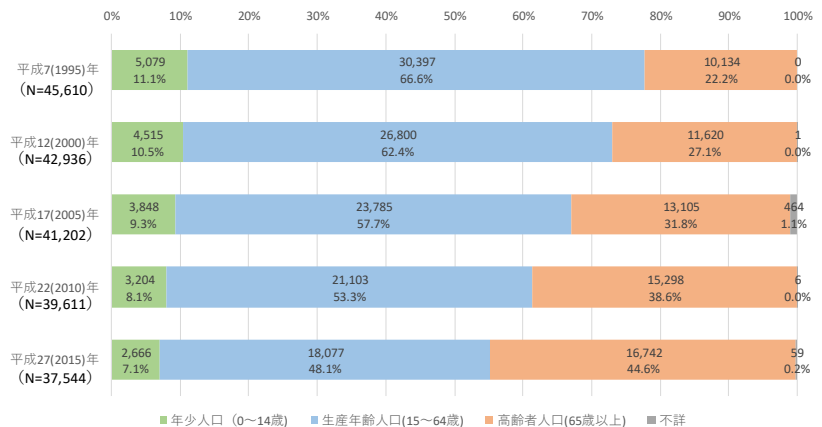
【人口推移】

熱海市の総人口は、昭和40年（1965年）に54,540人とピークを迎え、その後は減少傾向をたどり、50年後の平成27年には37,544人と約17,000人減少しています。



【高齢化率】

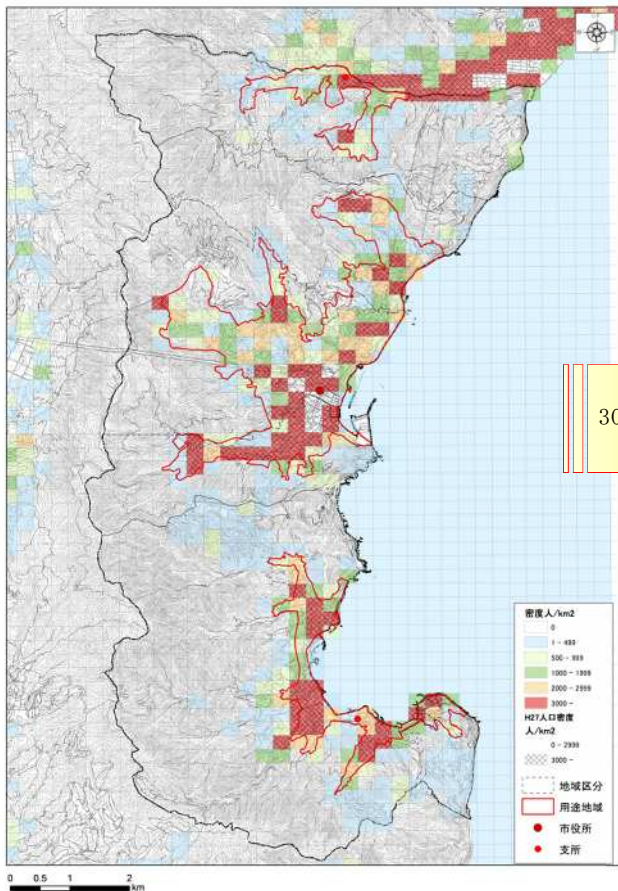
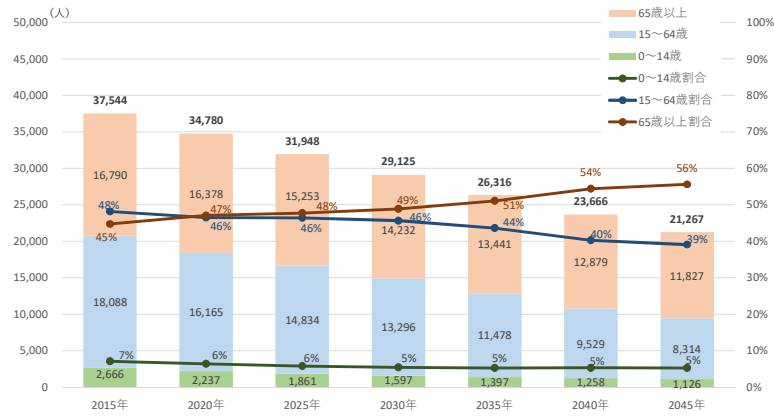
熱海市の高齢化率（65歳以上人口比率）は、平成27年（2015年）で約45%と人口の半数に迫っています。また、20年前の平成7年（1995年）は約22%と比べ、約23ポイント高齢化率が増加しています。



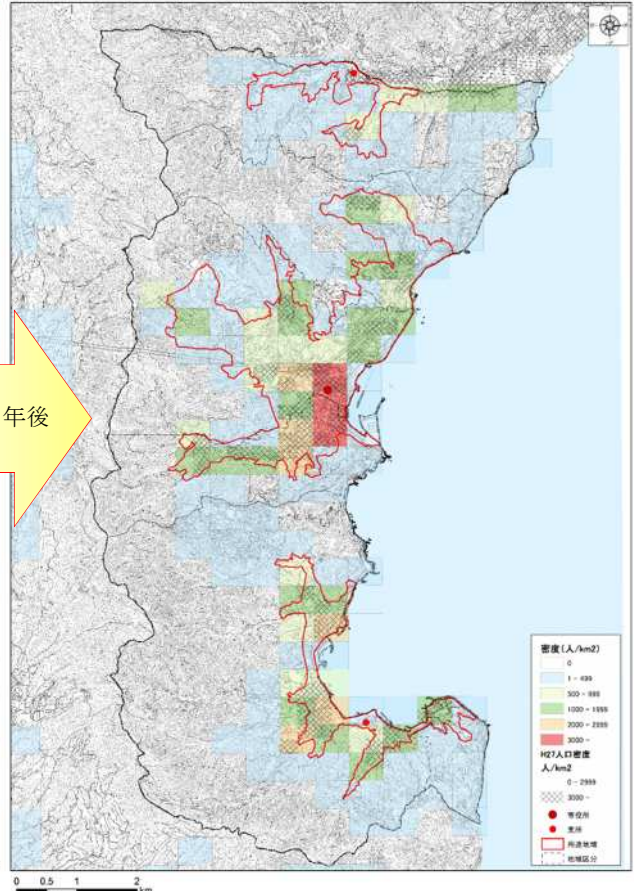
【将来人口】

熱海市の将来人口は、2015年（平成27年）以降も減少傾向が予想され、30年後の2045年には21,267人と約2万人の人口規模となることが予想されています。

また、人口集中地区も熱海市の中心市街地のみとなることが予想されます。



【平成27年（2015年）人口メッシュ】



【2045年将来人口メッシュ】

2 現在の都市計画道路の整備状況

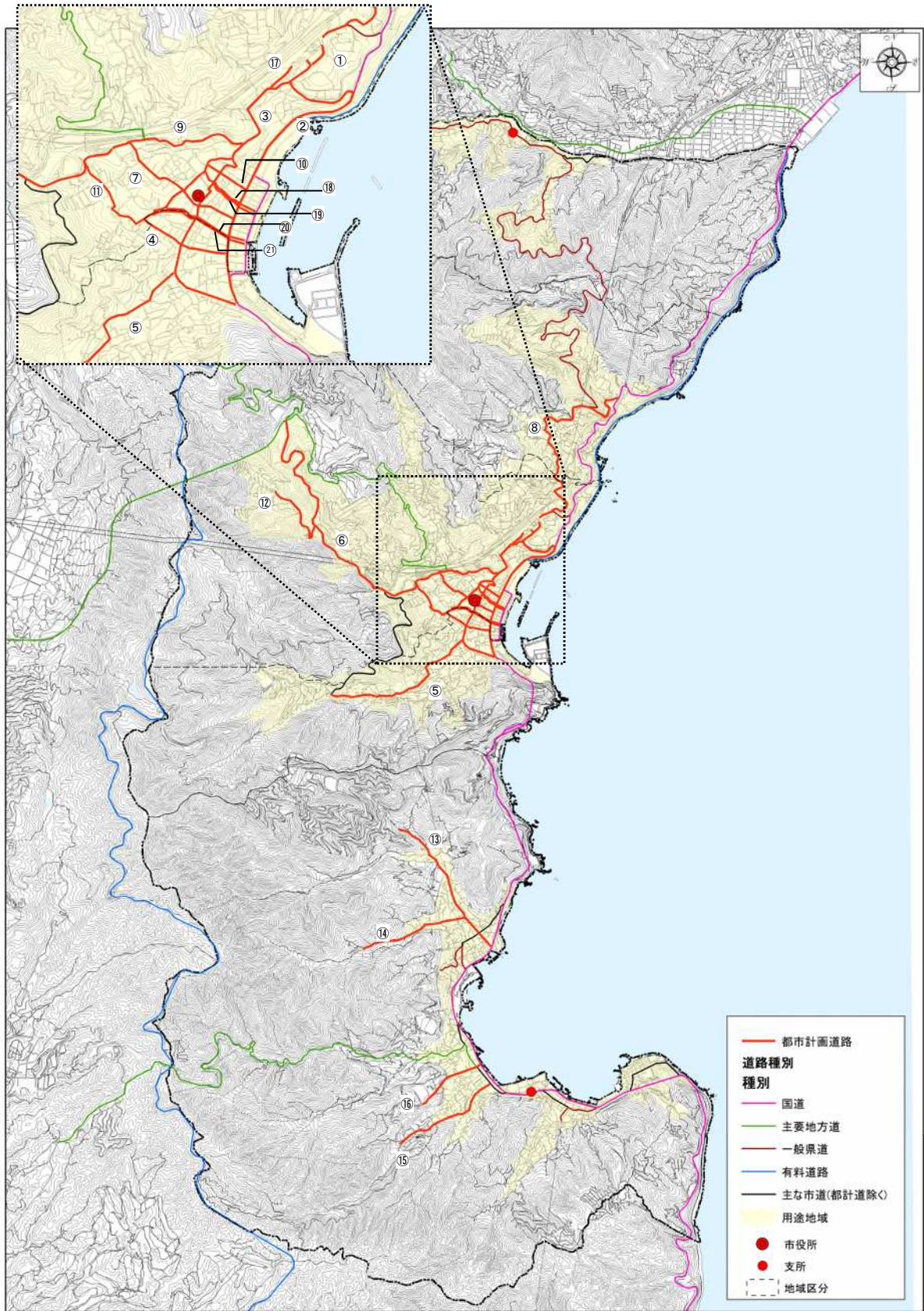
都市計画道路は、円滑な都市交通を確保し、良好な都市環境を形成するために、あらかじめルートや幅員などを定め、都市施設として都市計画に位置付けられた道路です。

熱海市では、都市計画道路が21路線あり、うち4路線は遊歩道となっており、総延長は24,521mです。昭和12年(1937年)4月10日に熱海市が発足して、同年4月26日に「3・5・2 熱海駅海岸通り線」と「3・6・7 来の宮線」の2路線が最初の都市計画決定、昭和25年(1950年)8月に「熱海国際観光温泉文化都市建設法」が交付される前月の7月に11路線が都市計画決定、その後昭和27年(1952年)、昭和37年(1962年)、昭和40年(1965年)、昭和46年(1971年)に各1路線、昭和60年(1985年)に3路線、平成元年(1989年)1月に1路線の計画が決まっています。

これまでに、21路線中10路線については整備が完了していますが、残りの11路線については、未完了となっています。その間に社会経済情勢が大きく変化し、当初決定時の必要性・位置付けに変化が生じていることも考えられます。

■表 都市計画一覧表

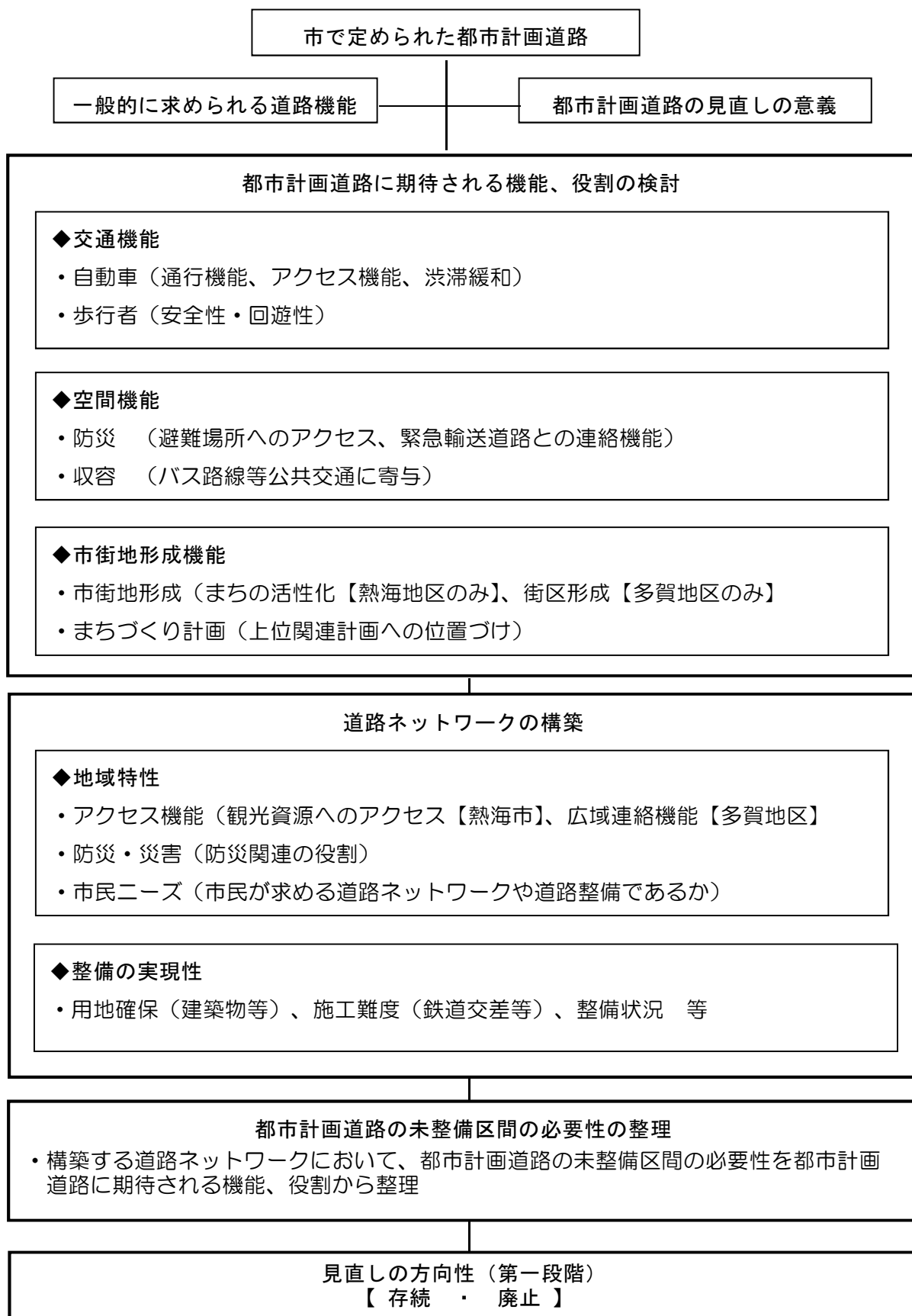
No.	名称		当初決定 年月日	最終決定 年月日	計画決定(m)		国縣市 種別	改良済 延長(m)
	番号	路線名			幅員	全体延長		
1	3・4・1	熱海駅前通り線	S37.3.4	S49.8.9	17	136	市道	100%
2	3・5・2	熱海駅海岸通り線	S12.4.26	H1.9.29	15	2,670	国道	84%
3	3・5・3	熱海駅和田浜通り線	S25.7.8	S54.4.2	12	2,170	県道	98%
4	3・5・4	都松水口線	S25.7.8	S25.7.8	12	520	市道	100%
5	3・6・5	小嵐線	S25.7.8	S56.4.4	8	1,780	市道	98%
6	3・6・6	来の宮駅笹尻線	S27.4.8	S47.8.21	11	3,660	県道	100%
7	3・6・7	来の宮線	S12.4.26	S38.7.16	10	785	県道	100%
8	3・6・8	熱海駅伊豆山神社線	S40.3.5	S62.7.28	9	2,850	県道	66%
9	3・6・9	咲見町来の宮線	S25.7.8	S49.4.1	9	810	県道	100%
10	3・6・10	銀座通り線	S25.7.8	S25.7.8	9	330	市道	91%
11	3・6・11	温泉通り水口線	S25.7.8	S56.4.4	8	1,200	市道	57%
12	3・6・12	三ツ石相ノ原線	S46.9.18	S46.9.18	8	720	市道	100%
13	3・6・13	戸又大渡戸線	S60.4.1	S60.4.1	9	1,800	市道	44%
14	3・6・14	宮脇片山線	S60.4.1	S60.4.1	9	1,060	市道	0%
15	3・6・15	風越藪ノ内線	S60.4.1	S60.4.1	9	1,370	市道	0%
16	3・5・16	池田楠ヶ洞線	H1.6.28	H1.6.28	12	830	県道	71%
17	8・6・1	熱海駅咲見町線	S25.7.8	S25.7.8	8	170	市道	100%
18	8・7・2	糸川遊歩道1号線	S25.7.8	S25.7.8	6	350	市道	100%
19	8・7・3	糸川遊歩道2号線	S25.7.8	S25.7.8	6	325	市道	100%
20	8・7・4	初川遊歩道1号線	S25.7.8	S38.7.16	6	455	市道	100%
21	8・7・5	初川遊歩道2号線	S25.7.8	S46.9.18	6	530	市道	60%
	熱海	21				24,521		76%



■ 図 都市計画路線位置図

3 見直しの考え方

熱海市を取り巻く環境は、人口減少・少子高齢化の進展、まちづくりや防災に対する考え方の変化、景観や環境に対する意識の高まり、観光ニーズの多様化など大きく変化しています。このような社会情勢の変化を踏まえ、都市計画道路の見直しに向けた考え方を下記の通りにいたしました。



4 都市計画道路未整備路線の評価

前述に述べた考え方を評価指標として得点化して、道路評価を実施しました。さらに路線別カルテ形式による整理を行いました。

【評価一覧】

路線番号・路線名	交通機能				空間機能				都市計画決定		実況				評価点
	自動車	歩行者	自転車	公共交通	防災	観光	まちづくり	将来都市計画	決定年月日	決定内容	全幅員	車道幅員	歩道幅員	車線数	
3・5・2 熱海駅前通り 延長線	○	○	○	○	○	○	○	○	昭和25年7月8日	大火後の復興事業に伴う街路計画にて幅員変更	7.0m	5.5m	1.5m	2車線	7
3・5・3 熱海駅前通り 延長線	○	○	○	○	○	○	○	○	昭和27年4月8日	幅員変更	7.0m	5.5m	1.5m	2車線	7
3・5・4 熱海駅前通り 延長線	○	○	○	○	○	○	○	○	昭和37年12月26日	延長及び幅員変更	7.0m	5.5m	1.5m	2車線	7
3・5・5 熱海駅前通り 延長線	○	○	○	○	○	○	○	○	昭和49年8月19日	名称変更	7.0m	5.5m	1.5m	2車線	7
3・5・6 熱海駅前通り 延長線	○	○	○	○	○	○	○	○	平成元年9月29日	幅員変更	7.0m	5.5m	1.5m	2車線	7
3・5・7 熱海駅前通り 延長線	○	○	○	○	○	○	○	○			7.0m	5.5m	1.5m	2車線	8
3・5・8 熱海駅前通り 延長線	○	○	○	○	○	○	○	○			7.0m	5.5m	1.5m	2車線	8
3・5・9 熱海駅前通り 延長線	○	○	○	○	○	○	○	○			7.0m	5.5m	1.5m	2車線	8
3・5・10 熱海駅前通り 延長線	○	○	○	○	○	○	○	○			7.0m	5.5m	1.5m	2車線	8

【路線別カルテ】

地域		位置図		都市計画決定の経緯		
路線番号	3・5・2			決定又は変更年月日	決定趣旨又は変更内容	
都市計画道路名	熱海駅前通り延長線			当初	昭和25年7月8日	大火後の復興事業に伴う街路計画にて幅員変更
計画概要				変更①	昭和27年4月8日	幅員変更
起点	熱海市春日町1番地			変更②	昭和37年12月26日	延長及び幅員変更
終点	熱海市和田南町8番地			変更③	昭和49年8月19日	名称変更
決定時延長	2,670m			変更④	平成元年9月29日	幅員変更
決定時幅員	15.0m			変更⑤		
決定時車線数	2車線			変更⑥		
整備状況				変更⑦		
改良時延長	2,250m (整備率: 84%)			変更⑧		
完成時延長	420m (完成率: 16%)					
未整備延長	0m (未整備率: 0%)					
未整備区間の状況		交通状況 (R27 道路交通センサス)		特筆すべき事項		
全幅員	7.0m	自動車交通量	11,151 台/日			
車道幅員	5.5m	大型車進入率	5.2%			
歩道幅員	1.5m	混雑時平均旅行速度	上り: 11.8 km/h 下り: 15.4 km/h			
車線数	2車線	混雑度	0.97			
機能評価 (※箇所は未整備区間での評価)		評価点		機能評価に関する総合評価		
道路機能	自動車	通行機能	本線及び周辺道路の円滑性が見込まれる	○(D)	・当該路線は、市民をはじめ商業面、観光面に寄与する国道135号と県道103号の指定を受けている都市計画道路である。未整備区間においては、国道135号とJR熱海駅を結ぶ区間であり、熱海市のまちづくりに関して、道路機能、空間機能、市街地形成機能が備わられるべき道路である。	
		アクセス機能	JR熱海駅へのアクセス道路である	○(D)		
		洗濯緩和	未整備区間において渋滞緩和は見込めない	-		
	歩行者	安全性・回遊性	歩行者の安全性が確保される	○(D)		
空間機能	防災	避難	指定避難所「熱海中学校」へのアクセス経路である	○(D)	■地域特性の総合評価	
		輸送経路	国道135号へ接続する	○(D)		
市街地形成機能	収容	公共交通(※)	バス経路である	○(D)	・JR熱海駅へ通じる道路であることから、当該路線は観光をはじめ、熱海市の各産業面に寄与するものと考えられる。	
		市街地形成	まちの活性化(※)	○(D)		
	まちづくり	将来都市計画	特になし	-	■実現性の総合評価	
	計画	上位関連計画	特になし	-		
地域の特性		評価点		■実現性の総合評価		
	観光振興(施設等)	熱海駅を起点とし、他方面へのアクセス経路を有している	○(D)	・未整備区間沿線には、宿泊施設の建物やトンネルが整備されている。整備にあたり、建物移転やトンネルの新設等費用面で大きな負担が見込まれる。		
	防災・災害	特になし	-			
	市民ニーズ	特になし	-			
整備の実現性 (※箇所は未整備区間での評価)		評価点		■見直しの方向性		
支障	建築物(※)	建物移転の可能性あり	△(D)	・未整備区間については、建物や道路構造等の支障条件が見られ、整備の実現性は現時点で低いものの、観光面をはじめ様々な分野で必要不可欠な道路であり、まちづくりに必要な道路であることから、存続が望ましいと判断される。		
条件	構造物(※)	トンネルあり	×(2)			
整備状況	整備率: 84%	【参考】完成含む整備率: 100%	○(2)			
評価点合計				7		

存続(見直し含む) 廃止

5 今後の流れ

今後は評価点を踏まえ、都市計画道路の整備に向けて、現行計画の存続や計画路線の見直し、場合によっては廃止を含めて検討を行うとともに、新しい道路網計画の検討等を進め、市民と合意形成を得て都市計画道路の変更手続きを進めてゆく予定です。

