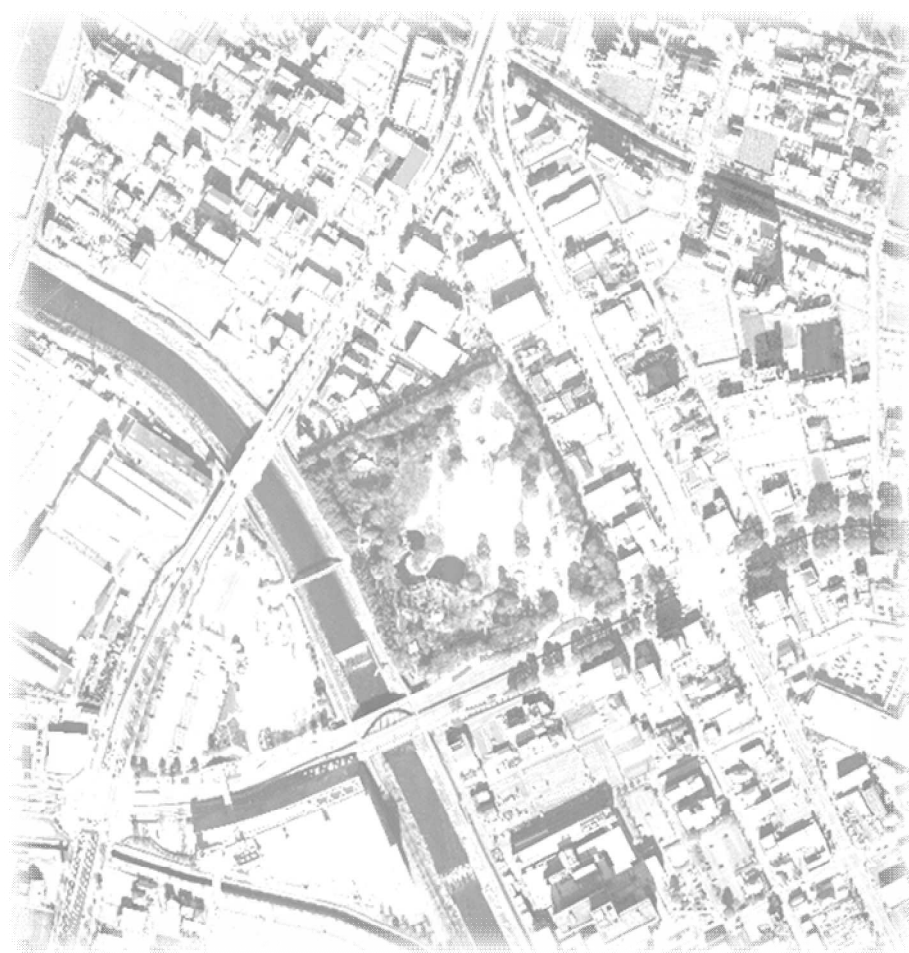


富士市都市計画道路必要性再検証 ガイドライン



平成**21**年**3**月

富 士 市

【はじめに】

- ◇ 都市計画道路は、将来の都市像を踏まえ、都市の健全な発展と円滑な都市活動を支えるため定められた道路であり、都市の骨格を形成する根幹的な都市施設として計画されてきました。
- ◇ 富士市の都市計画道路の多くは、高度成長期の市街地拡大や自動車交通の増大を前提に計画されていますが、社会経済情勢や交通需要の変化、人口減少や少子高齢化の進展などに伴って、都市計画道路を取り巻く環境は大きく変化しています。
- ◇ 都市計画道路の整備は、各事業計画等によりその効果等を検証し、街路事業や市街地開発事業等により事業を展開してきましたが、既成市街地における事業の困難性や財政的な制約によって、長期間にわたり未着手の路線が存在するなど、より透明性の高い効率的な事業の推進を図ることが重要な課題となっています。
- ◇ このような状況の中で、今後の都市計画行政をより効率的・戦略的に運営するため、現在の社会経済情勢や将来の都市像を踏まえ、特に未着手・未整備である都市計画道路に着目し、その必要性及び合理性を再検証することとしました。

Contents 【目次】

1	都市計画道路とは	1
2	都市計画道路を取り巻く状況と課題	2
3	必要性再検証の考え方	5
4	必要性再検証のながれ	7
5	検証方法	8
6	都市計画の変更に向けて	12
7	参考資料	13

1 都市計画道路とは

(1) 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市計画法の手続きを経て、定められた道路のことで、都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保するための都市交通における最も基幹的な都市施設です。

都市計画道路を定める意義は、主に次の3点です。

- 1) 土地利用や他の都市施設の計画と調整し、都市計画としての統一性や一体性を確保できます。
- 2) 都市計画道路の区域内には建築制限が発生するので、整備に支障のある建築物の発生を抑制することができます。
- 3) 都市計画決定の手続きをすることで、計画の必要性や内容が明らかになり、整備に向けた住民との合意が形成されます。

(2) 都市計画道路の機能

都市計画道路の基本的な機能として、人や物資の移動のための「交通機能」、景観・日照権の確保や災害時の避難路等の収容空間としての「空間機能」、都市の骨格形成を促す「市街地形成機能」を持っています。

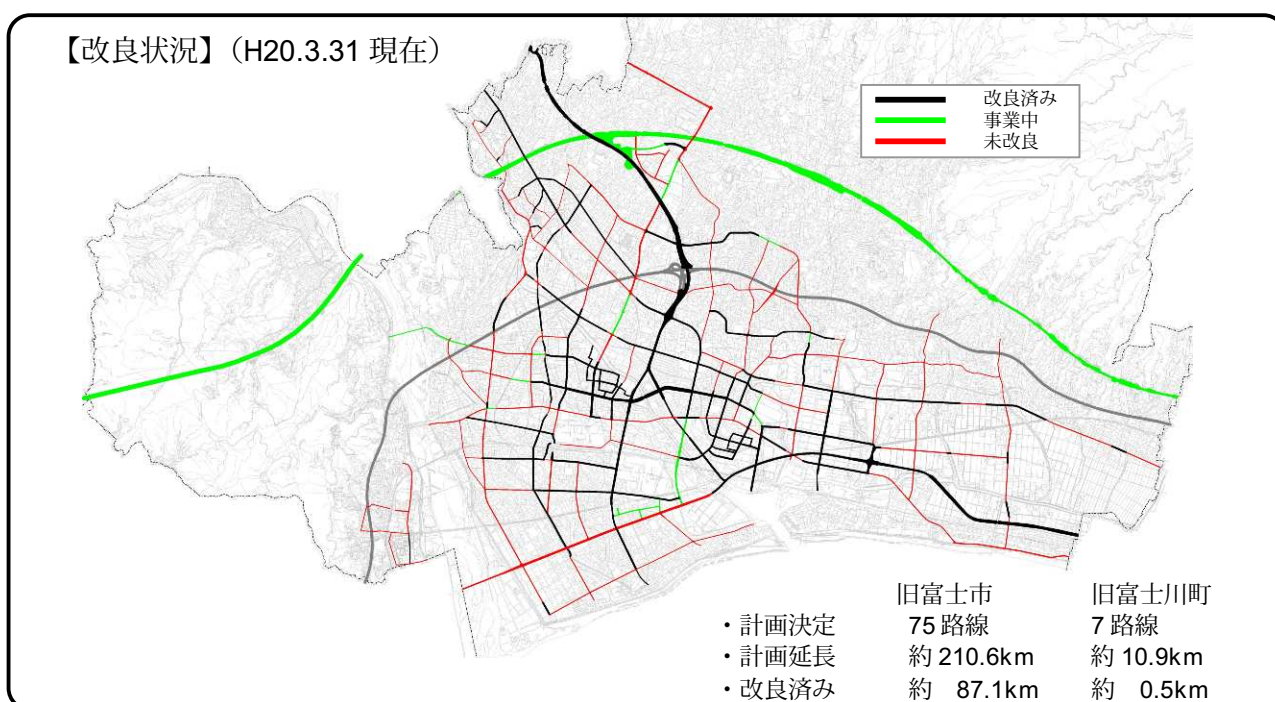
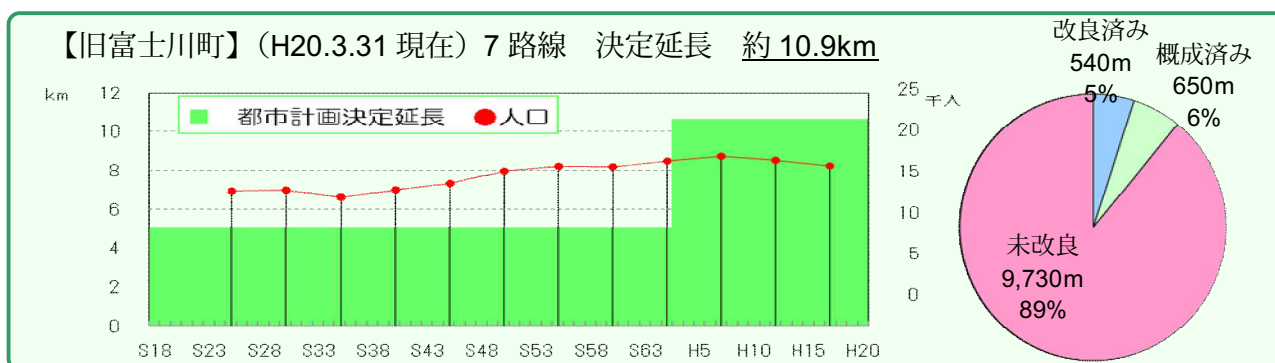
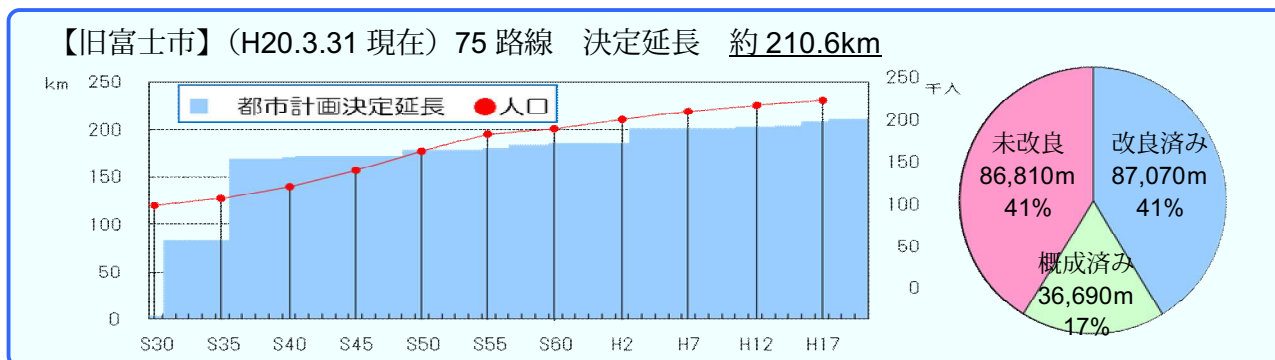
機能の区分		内容	
交通機能	通行機能	人・物資の通行空間としての機能	
	沿道利用機能	沿道土地利用のためのサービス機能	
空間機能	都市環境機能	景観・日照等の都市環境保全機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難や救援のための機能
		災害防止機能	災害等の拡大を遅延・防止する機能
	収容空間機能	公共交通のための導入空間	地下鉄・路面電車など公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上下水道、ガス、電気など都市における供給処理及び通信情報施設のための空間
その他施設のための収容空間		交通信号、標識などのための空間	
市街地形成機能	都市構造 土地利用の誘導形成	都市の骨格として、都市の主軸を形成し、発展方向や土地利用方向を規定する機能	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区の形成機能	
	生活空間	日常生活のコミュニティ空間の形成機能	

2 都市計画道路を取り巻く状況と課題

(1) 都市計画道路の決定・改良状況

富士市の都市計画道路の多くは、昭和30年代に急激な人口や交通量の増加、市街地の拡大に対応するための道路網として、決定され、整備が行われてきました。

しかし、長期間にわたり着手できていない路線や区間もみられます。



※改良済み：道路用地が計画幅員どおり確保されており、既に供用している道路

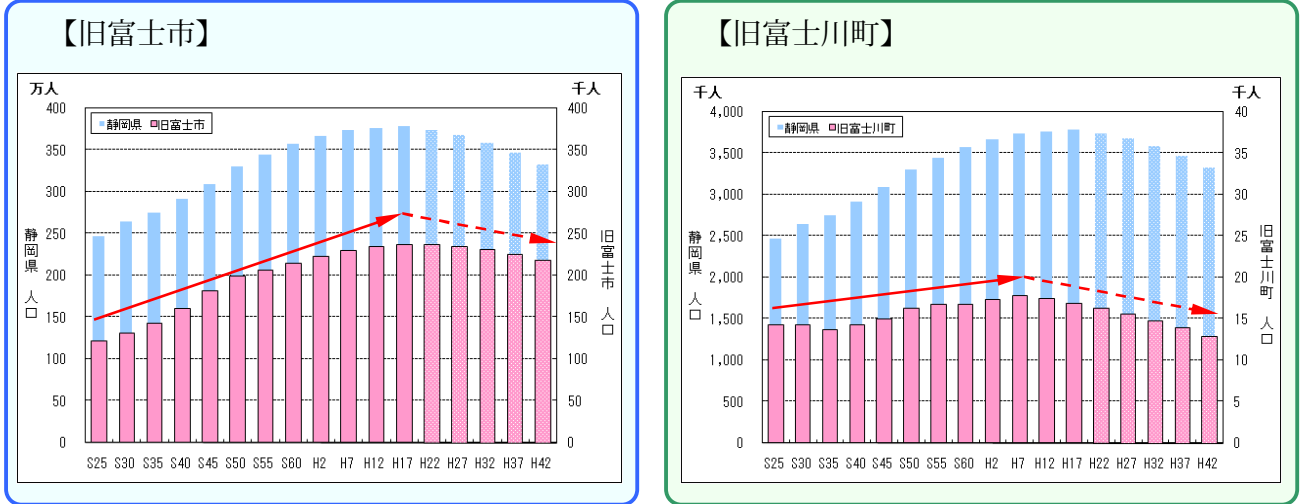
※概成済み：概ね計画幅員の3分の2以上、又は車線以上の幅員を有する道路

(2) 社会情勢の変化

① 人口減少時代の到来

富士市の総人口は、増加傾向を示してきました。しかし今後は、人口が減少していくことが予想され、人口減少時代に見合った都市計画行政が求められています。

富士市の総人口の推移(*1)



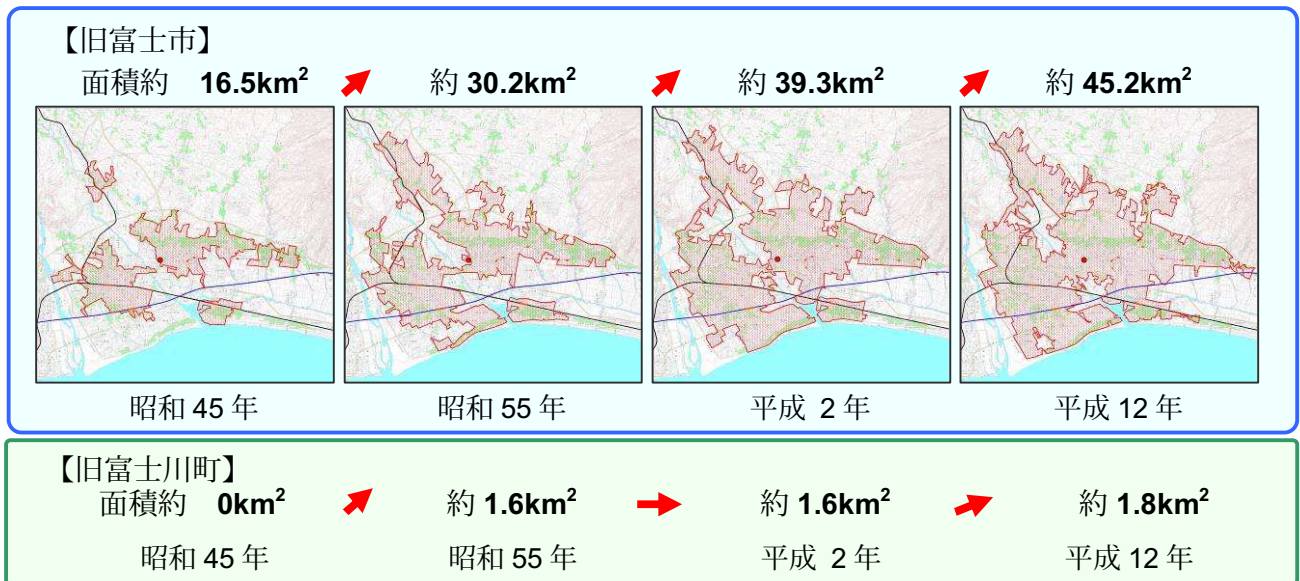
*1) (～H17 国勢調査による実績値 H22～国立社会保障・人口問題研究所による推計値)
 統計局 HP 及び国立社会保障・人口問題研究所推計結果(県:H14.3 推計 市:H15.10 推計)より作成

② 市街地の拡散

市街地面積は昭和 45 年以降、大きく広がりを見せています。

しかし近年においては、その速度は徐々に鈍化の傾向にあり、今後人口が減少していくことを考慮すると、これからも今までのような拡大は見られないと考えられます。

富士市の人口集中地区の推移



出典：各年国勢調査

*人口集中地区…人口密度が 4,000 人/km² 以上の基本単位区が互いに隣接し、それらの人口が 5,000 人以上である地域であり、都市的な地域の広がりや形を図る目安として使われています。

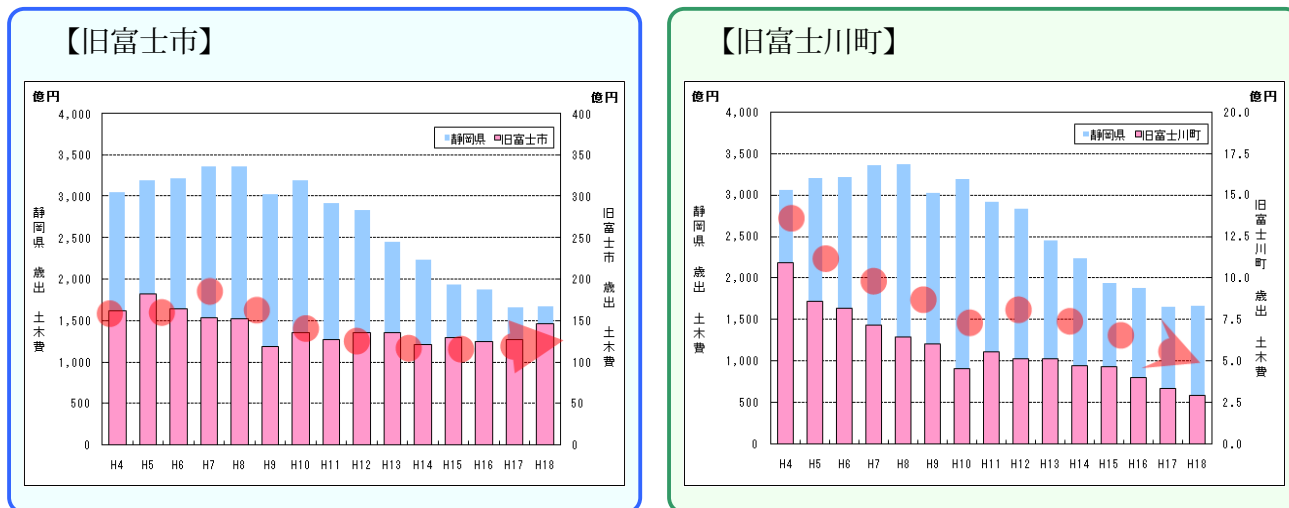
2 都市計画道路を取り巻く状況と課題

③ 公共事業投資の変化

現在、税収の低下や社会保障費の増大などの影響によって、地方自治体の財政事情は厳しくなっています。

富士市における公共事業投資額は、静岡県歳出土木費の下落傾向に比べ、落ち込みが緩やかであるものの、平成5年度をピークに微減傾向を示しています。

富士市の土木費の推移(*2)



*2) 市町目的別歳出状況(各年)「統計センターしずおか」統計データベース

*土木費…市町村の歳出のうち、道路・橋・公園・緑地などの社会インフラの建設・維持などにかけられる費用を示します。

(3) 都市計画道路の課題

本市の都市計画道路を取り巻く状況や社会経済情勢を踏まえ、都市計画道路の課題を次のとおりに整理します。

① 社会経済情勢の変化への対応

これまで拡大傾向であった人口や都市化は収束傾向にあり、今後の人口減少、超高齢社会の到来、経済の低成長等の社会情勢を踏まえると、計画当初に予定されていた役割や整備の必要性に変化が生じてきていると考えられ、長期的な交通需要の予測に対応した計画の見直しが求められています。

② 将来都市像の実現に向けた都市交通環境の実現

本市においては、環境負荷の軽減を図り、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを目指しています。また、これからの成熟した都市社会においては、防災性の向上、良好な景観の形成などに考慮しながら、そこに暮らす人々の価値観や生活様式の多様化に対応した地域の特性を活かした個性的なまちづくりが求められており、これに対応した都市交通環境の実現が求められています。

③ 今後の方針の明確化

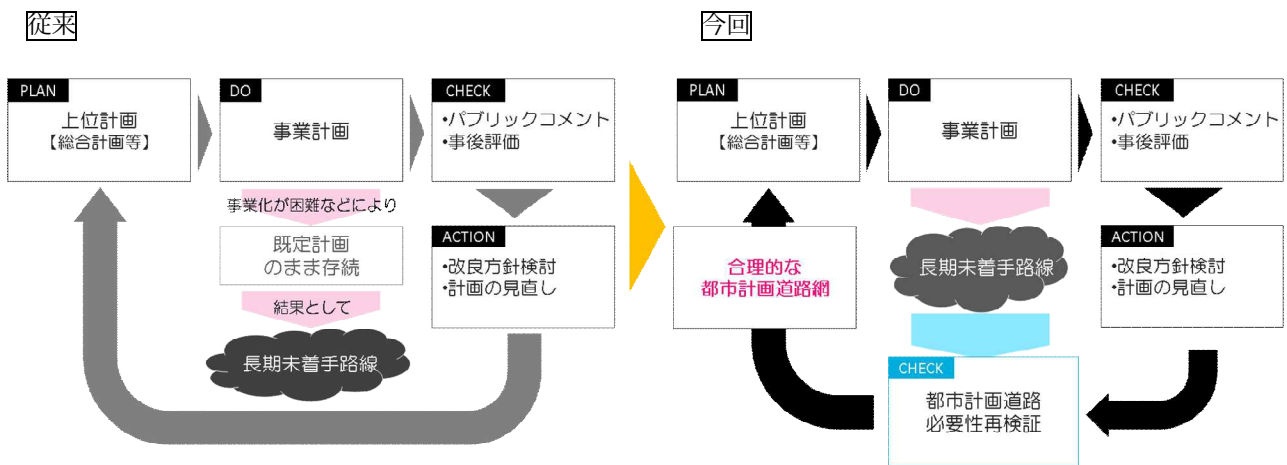
本市の都市計画道路の中には、事業化の目処が立たず未着手のまま長期間が経過した路線が存在しており、これらの路線の区域内の土地所有者に対し、長期間にわたり建築行為に一定の制限等を課しています。このような状況に対しては、都市計画道路の必要性を客観的に評価し、社会経済情勢の変化に照らし合わせながら今後の方針を明確にすることが求められます。

3 必要性再検証の考え方

(1) 必要性再検証の役割

【役割】 都市計画道路の課題に対応すべく、長期未着手路線を含む本市の都市計画道路について、その必要性や計画の合理性を再検証し、社会経済情勢に見合う都市計画道路網を構築することは、今後の都市計画行政をより効率的・戦略的に運営し、より安全で快適な暮らしを確保するために、非常に重要であると考えられます。

【位置づけ】 従来、上位計画等で位置づけられ都市計画決定された路線は、事業化されなかった場合においても、既定計画のまま存続し、結果として未着手の都市計画道路が存在してきました。今回、社会経済情勢に見合う将来都市像を見込んだ合理的な都市計画道路網となることにより、より事業に結びつく計画となります。



(2) 富士市都市計画道路必要性再検証とは

【目的】 特に未着手・未整備である都市計画道路に着目し、その路線（区間）に対して必要性和合理性を検証し、今後の都市計画の変更を要する路線や区間での方針を定めるものです。

【対象】 現在既に都市計画決定されている路線のみを再検証の対象とします。

（旧富士市 75 路線、旧富士川町 7 路線）

【考え方】 都市計画道路の決定は名称・位置・区域・構造等であるため、本再検証は整備を行う時期を検証するものではありません。

3 必要性再検証の考え方

(3) 検証手法について

① 必要性及び合理性の検証（個別路線または区間での検証）

現状の既計画における役割（必要性）や、実現性や妥当性（合理性）を明らかにするため、個別路線または区間の必要性及び合理性を検証し、計画の継続が望ましいと判断される路線（区間）として取り扱う「現決定を維持」または変更または廃止の見直しの可能性がある路線（区間）として取り扱う「見直し候補路線」に分類します。

分類1 **現決定を維持**：計画内容をそのまま存続すると仮定されるもの

分類2 **見直し候補路線**：計画内容の見直しの可能性がある路線と仮定されるもの

② 新道路網での検証（新道路網全体としての検証）

必要性及び合理性の検証による分類後、富士市の道路網全体として将来都市像やネットワークでの検証を行い、計画の継続が望ましいとされる路線（区間）として取り扱う「現決定を維持」、当該路線が持つ役割・機能が損なわれない範囲での変更が望ましいとされる路線（区間）として取り扱う「変更」、廃止が望ましい路線（区間）として取り扱う「廃止」の方向性を定めます。

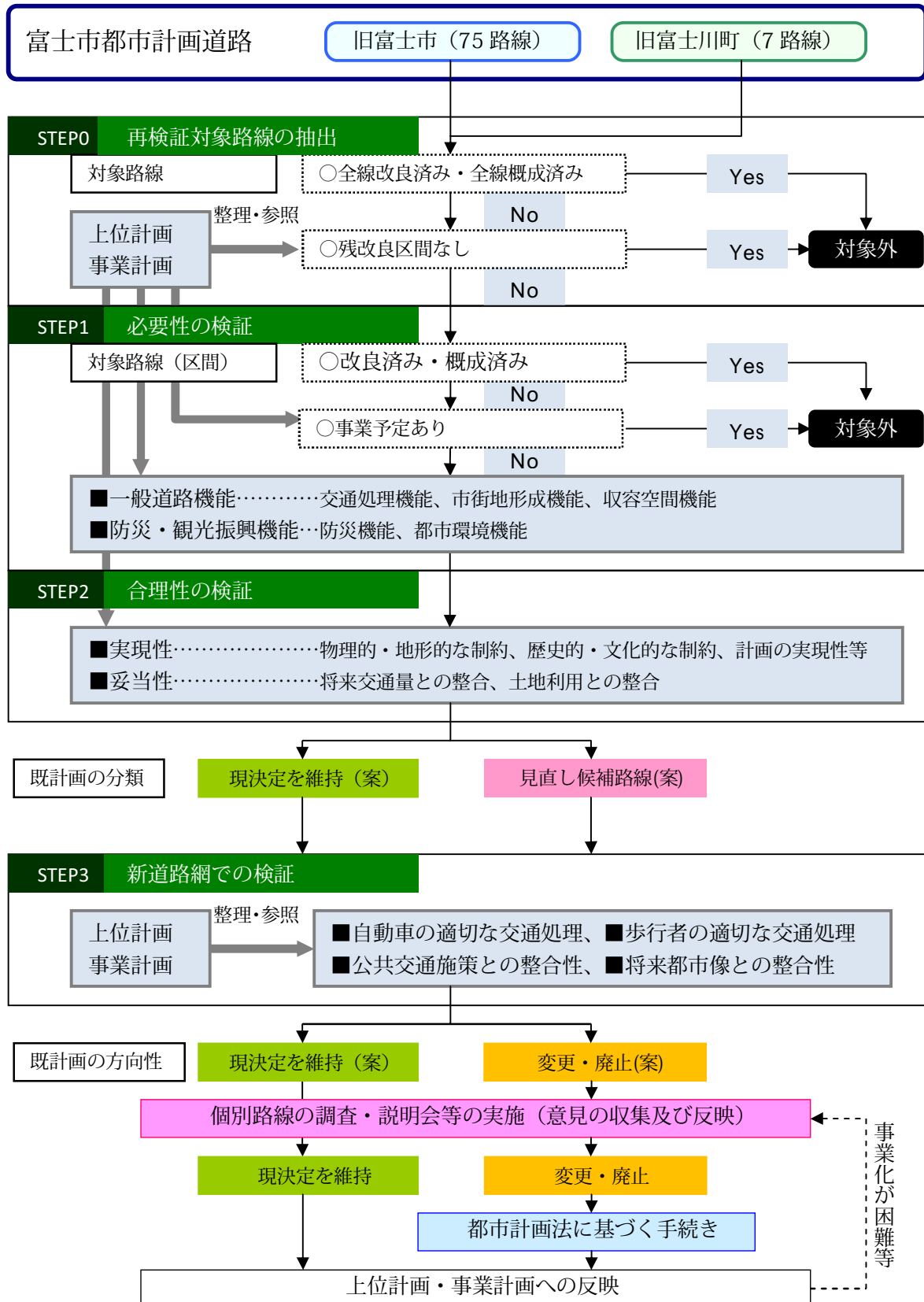
方向性1 **現決定を維持**：計画内容をそのまま存続することが望ましいもの

方向性2 **変更**：現行の都市計画道路の線形・幅員などの変更が望ましいもの

方向性3 **廃止**：現行の都市計画道路の計画の廃止が望ましいもの

4 必要性再検証のながれ

必要性再検証を進めるに当たっては、静岡県都市計画道路の必要性再検証ガイドラインに沿いながら、富士市の特性を考慮し、ステップごと（段階的）に検証を行い、市民や関係者との合意形成に努めます。



5 検証方法

(1) 再検証対象路線の抽出…STEP0

① 再検証対象路線の範囲

必要性再検証は、富士市で決定されているすべての都市計画道路（旧富士市 75 路線・旧富士川町 7 路線）を対象とします。

② 再検証対象外路線の条件

すべての区間において、計画幅員どおりの用地が確保され供用している路線（改良済み）、概ね道路用地が確保され機能を果たしている路線（概成済み）または上位計画や事業計画に位置づけがあり全線供用の見込みがある路線は対象外として抽出します。

整理・参照する上位計画・事業計画

【上位計画】

- ◆ 第四次富士市総合計画
- ◆ 岳南都市圏総合都市交通体系調査
- ◆ 岳南広域都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 など

【事業計画】

- ◆ 富士市都市内幹線道路整備プログラム など

※改良済み：道路用地が計画幅員どおり確保されており、既に供用している道路

※概成済み：概ね計画幅員の3分の2以上、又は車線以上の幅員を有する道路

(2) 必要性の検証…STEP1

① 対象路線（区間）の抽出

対象路線のうち、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や事業計画に位置づけがあり重要路線となっているものなど、さまざまな状況があります。対象路線（区間）の抽出は、**STEP0**と同様の手法にて、路線をある程度の区間に分割します。

② 評価の観点

再検証路線として抽出された対象路線（区間）において、本市にとって望ましい都市計画道路としての機能を明らかにするため、『一般的な道路機能（交通処理機能・市街地形成機能・収容空間機能）』の観点及び『防災・観光』の観点について、役割（必要性）を検証します。

項目	検証の観点	
一般的 道路機能	・交通処理機能 (自動車交通)	1) 渋滞緩和に資する路線である 2) 同等規格の代替道路・計画がない
	・交通処理機能 (歩行者自転車交通)	3) 自転車・歩行者の通行量が多い 4) 沿道に集客施設がある
	・市街地形成機能 (土地利用促進)	5) 市街地再開発事業に関連するアクセス路線である 6) 土地区画整理事業に関連するアクセス路線である
	・収容空間機能	7) 電線類地中化などの整備計画がある 8) 下水道などの整備計画がある
防災・ 観光振興	・防災機能	1) 緊急輸送路の代替路線である 2) 消防活動機能を担う
	・都市環境機能	3) 景観形成計画に位置づけられている 4) 観光施設がある

(3) 合理性の検証…STEP2

① 評価の観点

対象路線（区間）において、配置・規模・機能等を考慮し、地域の実情（地形や歴史・文化など）にあった計画であるかどうかを、『実現性』及び『妥当性』の観点について検証します。

項目	検証の観点	
実現性	・物理的 地形的な制約	1) 大規模な構造物等が発生する 2) 鉄道との交差が困難である 3) 密集市街地内を通過し、抵触する支障物件が多い
	・歴史的 文化的な資源	4) 歴史的価値の高い支障物件がある 5) 文化的価値の高い支障物件がある
	・計画の実現性	6) 計画路線近傍に同等規模の路線がある 7) 標準的幅員と比較し計画幅員が、 道路構造令の基準を満たしていない
妥当性	・将来交通量との 整合性	1) 将来交通量の減少により、 幅員・車線数の見直しが必要である
	・土地利用との 整合性	2) 計画路線の整備によって、地域分断を招く

② 現決定を維持または見直し候補路線の分類

現決定を維持または見直し候補路線の分類は、必要性の検証にてその役割の有無を確認後、合理性の検証結果により、次のとおりとします。

- 2項目以上が該当の場合は『見直し候補路線』とする。
- 1項目該当の場合は、未整備路線（区間）、都市計画道路網として端末路線でありネットワーク形成上見直しが必要な路線（区間）、歴史・文化的支障物件がある路線（区間）、または将来交通量との整合がはかれない路線（区間）を『見直し候補路線』とする。
- 該当がない場合は『現決定を維持』とする。

(4) 新道路網での検証…STEP3

① 新道路網での検証の考え方

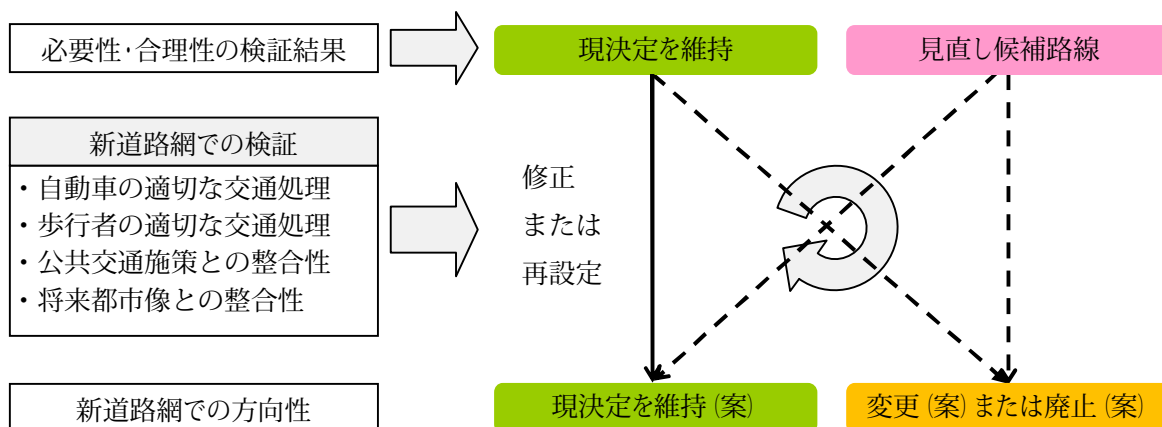
新道路網での検証は、必要性及び合理性の検証結果を基に、仮に設定したネットワークにおいて、道路網全体で検証します。

仮のネットワークの設定として、まずは必要性及び合理性の検証結果において、『現決定を維持』の路線については道路がある場合と仮定し、『見直し候補路線』の路線については道路がない場合と仮定し、検証を始めます。

新道路網での検証は、仮に設定したネットワークにおいて、新たに渋滞等の問題が起きないかまたは将来都市像との整合など、支障の有無について検証します。

仮に設定したネットワークにおいて支障がある場合には、修正または再設定した上で、繰り返し検証します。

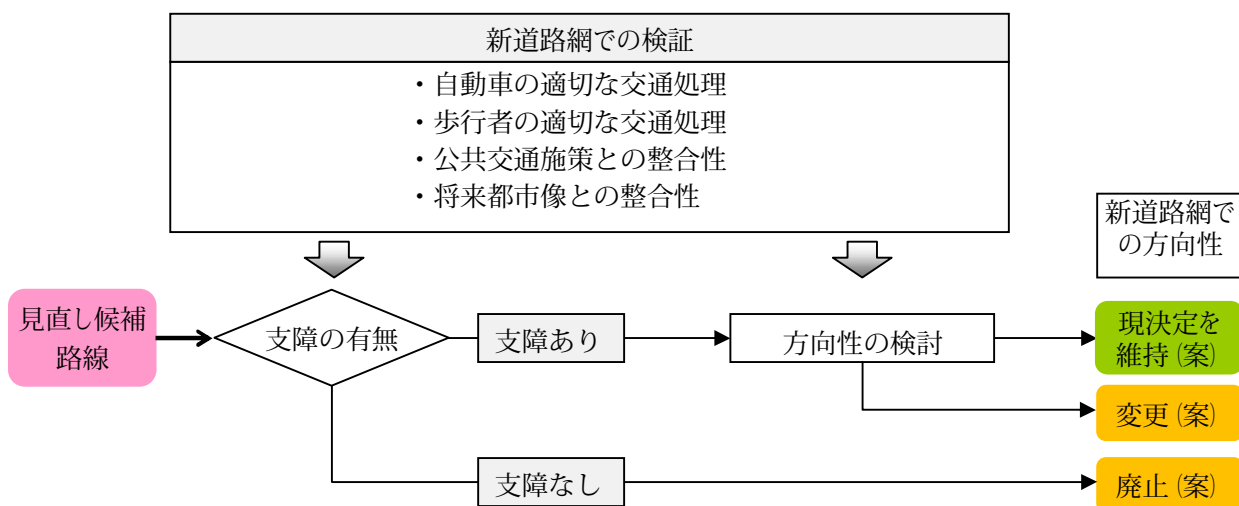
必要性・合理性の検証結果及び新道路網での検証結果を踏まえ、総合的に勘案し、都市計画道路の方向性（『現決定を維持』（案）、『変更』（案）または『廃止』（案））を設定します。



② 新道路網検証での観点

新道路網での検証は、上位計画により示されている将来交通量を踏まえた「自動車の適切な交通処理」の観点に加え、「歩行者の適切な交通処理」、「公共交通施策との整合性」、「将来都市像との整合性」の観点からも検証します。

項目	検証の観点
自動車の適切な交通処理	・廃止したことによって、自動車の適切な交通処理に支障が生じないか
歩行者の適切な交通処理	・廃止したことによって、歩行者の適切な交通処理に支障が生じないか
公共交通施策との整合性	・廃止したことによって、公共交通ネットワークの形成に支障が生じないか
将来都市像との整合性	・上位計画(市総合計画等)で描かれている将来都市像と整合が取れているか



6 都市計画の変更に向けて

(1) 都市計画の変更に向けて

- 新道路網での検証による各都市計画道路の方向性の設定の後、ウェブサイト等により検証結果を公表します。
- 変更・廃止との方向性とされた路線（区間）については、都市計画法に基づく手続きを行うための詳細な個別調査（まちづくりの方針との整合性、周辺土地利用状況、将来交通需要の検討等）を順次進めます。
- 個別調査後は必要に応じ広報紙やウェブサイト等を利用して広く情報提供を行いながら説明会等を開催し、関係者や地域住民と合意形成を図り、すみやかに都市計画法に基づく手続きを行います。

(2) 効率的な事業の進捗に向けて

都市計画法に基づく手続きを行った都市計画道路については、上位計画や事業計画との整合を図りながら、より透明性の高い効率的な事業の推進を図ります。

7 参考資料（富士市の都市計画道路）

旧富士市

番号		路線名	計画決定			当初決定	最終決定	改良済	概成済
路線	区間		幅員 m	市延長計	車線	年月日	年月日	延長 m	延長 m
1	—	第二東名自動車道	37	14,020	—	H3.9.24	H3.9.24	0	0
2	—	臨港富士線	30	4,930	4	S31.4.9	H16.2.13	4,770	0
3	—	国道1号バイパス線	40	12,000	4	S36.10.19	H11.10.15	7,960	4,040
4	1~2	沖田大通り線	22	1,890	4	S36.10.19	H16.2.13	1,510	0
5	1~3	田子浦伝法線	22	4,190	4	S36.10.19	H11.10.15	3,450	380
6	—	今井早口線	22	470	2	S36.10.19	H16.2.13	470	0
7	—	富士富士宮線	21	6,000	4	S49.11.19	H16.2.13	6,000	0
8	—	田子浦臨港線	26	3,540	4	S36.10.19	H16.2.13	2,620	920
9	1~2	吉原富士線	20	2,300	2	S36.10.19	H16.2.13	0	0
10	—	吉原浮島線	18	4,550	2	S36.10.19	H16.2.13	1,790	2,740
11	1~7	田子浦鷹岡線	18	9,870	2	S36.10.19	H16.2.13	950	280
12	1~7	桧新田松岡線	16	10,300	2	S31.4.9	H16.2.13	2,450	7,540
13	—	吉原大月線	12	7,830	2	S31.8.2	H16.2.13	5,920	1,910
14	1~7	吉原沼津線	16	8,670	2	S31.8.2	H16.2.13	5,000	2,540
15	1~5	左富士臨港線	16	8,640	2	S36.10.19	H16.2.13	2,630	360
16	1~2	比奈片田線	16	1,460	2	S36.10.19	H16.2.13	0	70
17	1~3	元吉原富士岡線	16	3,490	2	S36.10.19	H20.3.24	0	0
18	1~5	元吉原中里線	16	3,140	2	S36.10.19	H16.2.13	450	430
19	—	本市場大淵線	25	6,100	4	S36.10.19	H12.12.1	1,000	110
20	1~4	富士停車場厚原線	16	4,380	2	S31.4.9	H16.2.13	2,100	450
21	1~4	富士駅南口田子浦線	16	2,850	2	S31.4.9	H16.2.13	980	90
22	1~2	平垣松本線	16	1,620	2	S36.10.19	H16.2.13	40	0
23	1~2	十兵衛宮島線	16	1,400	2	S36.10.19	H16.2.13	0	0
24	1~2	日吉新橋線	15	2,120	2	S31.8.2	H16.2.13	950	130
25	1~2	前田宮下線	15	3,550	2	S31.4.9	H16.2.13	2,680	0
26	1~2	荒田島日吉線	12	1,020	2	S31.8.2	H16.2.13	610	190
27	1~3	吉原勢子辻線	12	4,150	2	S31.8.2	H16.2.13	2,090	650
28	1~3	荒田島中里線	12	5,850	2	S31.8.2	H16.2.13	690	520
29	—	依田原国道線	12	650	2	S31.8.2	H16.2.13	140	510
30	1	栄町立小路線	12	390	2	S31.8.2	H16.2.13	0	0
31	—	弥生線	12	3,950	2	S31.8.2	H16.2.13	3,310	640
32	1~3	吉原大淵線	12	3,600	2	S36.10.19	H16.2.13	0	2,520
33	1	上和田若松線	12	1,450	2	S40.7.13	H16.2.13	0	0
34	1~2	津田蓼原線	12	1,730	2	S36.10.19	H16.2.13	680	340
35	—	藤間前田線	26	1,340	4	S36.10.19	H16.2.13	0	0
36	1~3	柳島田子浦線	12	1,210	2	S41.10.19	H11.10.15	0	70
37	1~3	漁港富士川口線	12	4,070	2	S36.10.19	H16.2.13	0	2,210
38	1	柚木岩本線	12	1,490	2	S31.4.9	H16.2.13	0	0
39	—	蓼原水戸島線	16	1,520	2	S31.4.9	H16.2.13	1,320	200
40	—	加島線	11	330	2	S36.10.19	H16.2.13	330	0
41	—	本町四丁河原線	11	1,530	2	S31.4.9	H16.2.13	1,530	0
42	—	富士鷹岡線	11	6,400	2	S31.4.9	H16.2.13	5,470	930

7 参考資料

番号		路線名	計画決定			当初決定	最終決定	改良済	概成済
路線	区間		幅員 m	市延長計	車線	年月日	年月日	延長 m	延長 m
43	—	富士駅伝法線	11	2,800	2	S31.4.9	H16.2.13	970	1,830
44	1	四丁河原宮下線	11	1,330	2	S31.4.9	H16.2.13	0	0
45	1	入山瀬駅前通り線	11	220	2	S30.3.31	H16.2.13	160	40
46	1~4	比奈出口線	8	6,370	2	S36.10.19	H16.2.13	3,210	0
47	—	伝法原田線	10	2,660	2	S31.8.2	H16.2.13	2,310	350
48	—	長沢下田線	8	1,470	2	S36.9.28	H16.2.13	0	1,470
49	1~2	入山瀬大淵線	8	1,500	2	S36.9.28	H16.2.13	0	350
50	1~2	高瀬谷久保線	8	700	2	S30.3.31	H16.2.13	570	0
51	1	前田浅間西線	8	780	2	S30.3.31	H16.2.13	0	390
52	—	下天間水神線	8	540	2	S30.3.31	H16.2.13	70	470
53	1~2	沢向高田線	8	520	2	S30.3.31	H16.2.13	350	0
54	1	富士根駅東線	8	220	2	S36.9.28	H16.2.13	0	180
55	—	五味島岩本線	18	2,690	2	S31.4.9	H14.3.29	940	430
56	—	依田原津田線	12	1,210	2	S55.12.2	H16.2.13	1,210	0
57	—	国道津田線	16	1,110	2	S55.12.2	H16.2.13	1,110	0
58	—	五味島一号線	12	910	2	S57.1.4	H16.2.13	910	0
59	—	五味島二号線	12	570	2	S57.1.4	H16.2.13	570	0
60	—	富士インター線	25	900	4	H3.9.24	H16.2.13	300	0
61	1	岳南北部幹線	25	1,700	4	H3.9.24	H16.2.13	0	0
62	—	新富士駅南口大通り線	27	110	2	H11.10.15	H11.10.15	0	0
63	—	田子浦往還通り線	19	840	2	H11.10.15	H11.10.15	0	0
64	—	柳島中通り線	19	140	2	H11.10.15	H11.10.15	0	0
65	—	富士川雁堤線	13	980	2	H14.3.29	H14.3.29	0	0
66	—	中島林町線	18	2,000	2	H16.2.13	H17.10.7	550	0
67	1	沖田原田線	16	1,000	2	H16.2.13	H16.2.13	0	0
68	1	須津橋中里線	12	690	2	H16.2.13	H16.2.13	0	410
69	1	水戸島富島線	11	1,210	2	H16.2.13	H16.2.13	890	0
70	1	未広線	18	1,280	2	H18.6.23	H18.6.23	0	0
71	1	未広南北線	16	560	2	H18.6.23	H18.6.23	0	0
72	1	未広東西線	16	510	2	H18.6.23	H18.6.23	0	0
73	—	島田1号線	8	950	2	S60.11.8	H16.2.13	950	0
74	—	島田2号線	9	440	2	S60.11.8	H16.2.13	440	0
75	—	富士中央歩行者道	6	1,670	—	S57.1.4	S57.1.4	1,670	0
合計				210,570				87,070	36,690

旧富士川町

番号		路線名	計画決定			当初決定	最終決定	改良済	概成済
路線	区間		幅員 m	市延長計	車線	年月日	年月日	延長 m	延長 m
1	1~3	岩渕小池下線	16	1,920	2	S18.3.14	H20.3.28	540	100
2	1	富士川駅東口線	16	250	2	S18.3.14	H20.3.28	0	0
3	1~3	榊形富士川線	12	1,160	2	S18.3.14	H20.3.28	0	550
4	1~2	黒里富士川線	12	890	2	S18.3.14	H20.3.28	0	0
5	1	富士川駅黒里線	12	880	2	S18.3.14	H20.3.28	0	0
6	—	第二東名自動車道	33	14,020	—	H3.9.24	H3.9.24	0	0
7	—	富士川雁堤線	13	220	2	H14.3.29	H14.3.29	0	0
合計				10,920				540	650

※改良済：道路用地が計画幅員どおり確保されており、既に供用している道路

※概成済：概ね計画幅員の3分の2以上、又は車線以上の幅員を有する道路