

# 都市計画道路必要性再検証について

« 見直しの方向性 »



令和3年7月8日 THU  
富士市 都市計画課

## 本日説明すること

### 1. 必要性再検証とは

- 必要性再検証の背景・目的
- 必要性再検証のながれ

### 2. 見直し候補路線の設定

- STEP0 再検証対象路線の抽出
- STEP1 必要性の検証
- STEP2 合理性の検証（見直し候補路線の設定）

### 3. 見直しの方向性

- STEP3 新道路網での検証
- 見直しの方向性

### 4. 今後の予定

- 合意形成の手法
- 今後のスケジュール

# STEP0 再検証対象路線の抽出

都市計画道路75路線

## 【再検証対象外路線】

改良済・概成済路線、事業中・事業予定路線、全線供用見込み路線

46路線

## 再検証対象路線

29路線

## 【区間に分割、再検証対象区間の抽出】

STEP1

# STEP1 必要性の検証

111区間

## 【再検証対象外区間】

改良済・概成済区間等

43区間

## 再検証対象区間

68区間

【必要性の検証】 12の項目で検証

STEP2

# STEP2 合理性の検証

合理性が認められる

合理性が認められない

現決定を維持

見直し候補路線

【合理性の検証】 実現性・妥当性の検証

実現性 7項目・妥当性 2項目

11路線 17区間

25路線 51区間

# STEP3 新道路網での検証

STEP3

【新道路網での検証】 51区間の見直し路線を一旦廃止したと仮定し、将来交通量推計を基に検証

自動車の適切処理  
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

現決定を維持(案)

変更(案)

廃止(案)

26路線 53区間

3路線 3区間

10路線 12区間

※1路線で複数の見直しの方向性が設定された区間があるため、路線数の合計値は合わない 2

# 1. 必要性再検証とは

- 必要性再検証の背景・目的
- 必要性再検証のながれ

### 都市計画道路とは…

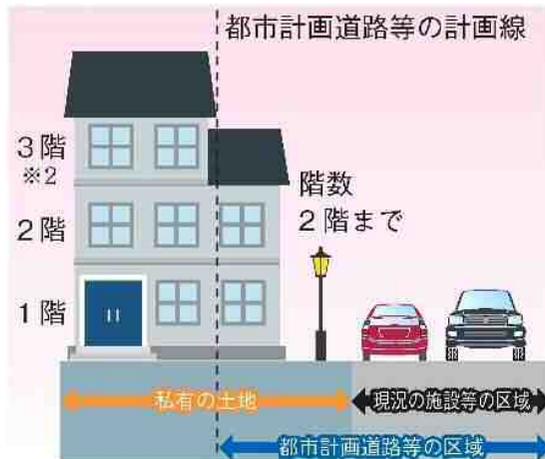
- ✓ 都市計画法の手続きを経て定められた道路
- ✓ 都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保するための基幹的な都市施設のうちのひとつ

### 都市計画道路の3つの機能

- 1 人や物資の移動のための「**交通機能**」
- 2 景観・日照権の確保や避難路等の収容空間としての「**空間機能**」
- 3 都市の骨格形成を促す「**市街地形成機能**」

## 都市計画道路を定めると・・・

- ✓ 道路の予定区域内における建築制限がある。  
(都市計画法第53条など)



具体的には・・・

- ✓ 建築物は2階または3階建てまでしか建てられない・・・
- ✓ 主要構造部は、RC構造等は不可

つまい

都市計画決定は、あくまでも  
道路整備の1つの手法です！



# 必要性再検証の背景・目的

整備  
状況

- ✓ 長期間にわたり未整備・未着手の  
路線・区間がある

+

取り巻く  
環境

- ✓ 人口減少や少子高齢化の進行による  
人の動き（トリップ数）の減少
- ✓ 財政的な制約 など…

問題

土地所有者の方に建築制限がかかったままの状態が続いていると…

- ✓ 土地利用計画を立てにくいなど、様々な  
影響が生じている

# 必要性再検証の背景・目的

## 都市計画道路の整備状況

決定延長 L=207,800m

概成済 36,620m 17.6%

改良済 114,230m  
55.0%

未整備 56,950m  
27.4%

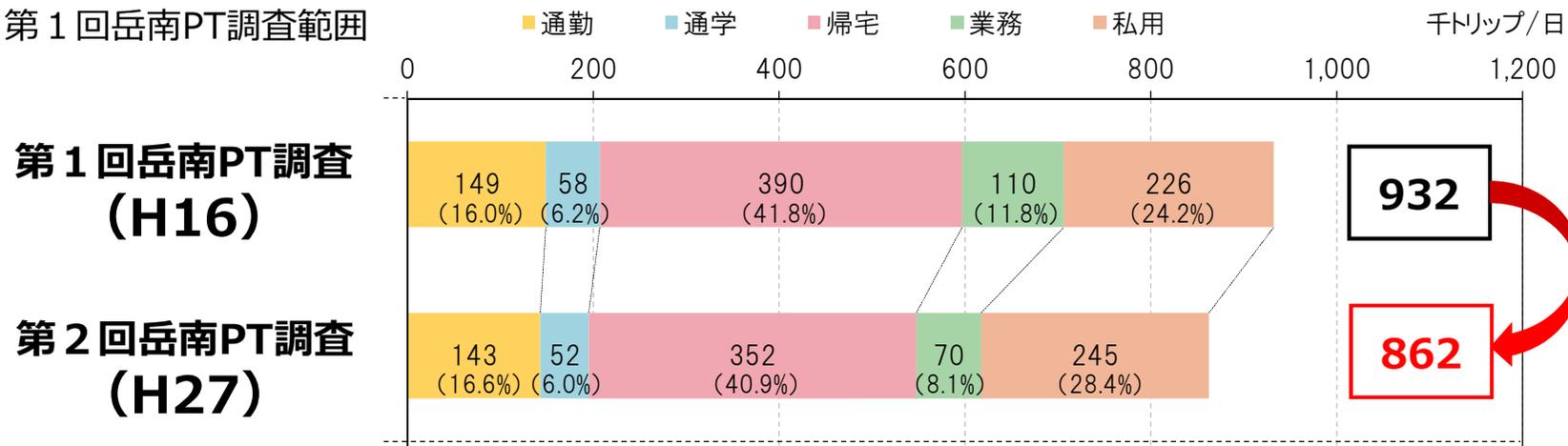
※概成済・・・都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上の幅員を有する道路） R3.3.31現在

未整備率は約3割

## 取り巻く環境の変化（人の動き）

10年前に比べトリップ数は減少している

第1回岳南PT調査範囲



<出典：岳南都市圏都市交通マスタープラン>

**今後交通量が減少することが見込まれる！**

## 整備が進まなかった背景

### 主な理由

1. 建築物の増加により事業費が増大
2. 建築物の増加により事業が長期化
3. 新規公共投資の縮減 など…

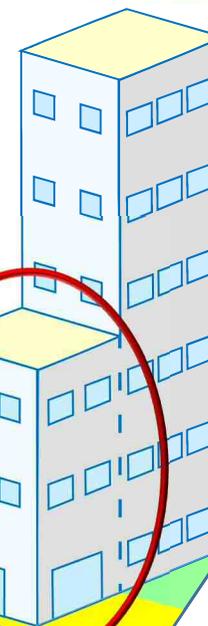
整備が進まないことで、様々な影響が…



# 必要性再検証の背景・目的

## 整備が進まないことによる影響

- ✓ 長期間にわたり建築条件に制限がかかったままの状態が続いている…
- ✓ いつ事業に着手するのか分からないので土地利用計画を立てにくい…



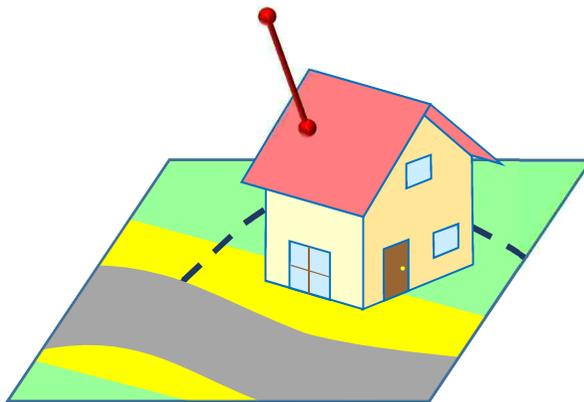
都市計画道路

現道



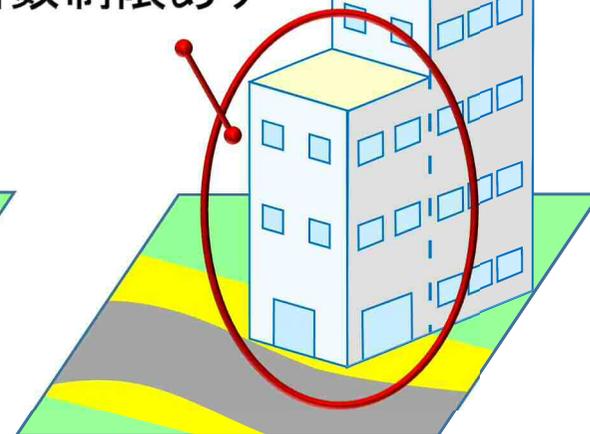
計画線より下がって建築

構造の制限あり



計画線にかけて建築

階数制限あり



かかる場合は2階or3階まで

## 必要性再検証の背景と目的

### 目的

都市計画道路各路線（区間）の必要性や合理性を個々に評価した上で、将来の交通量推計をもとに、**道路網（ネットワーク）**として必要な路線であるか検証すること



※ 整備を行う時期や内容を検証するものではありません。

…整備時期については、道路整備プログラム更新の際に検討します！

↳ 整備時期を **短期・中期・長期** に分けて示したもの

## 必要性再検証の背景と目的

### なぜ、今、再検証を実施しているか？

- ✓ 第2回岳南PT調査（H27～H30）により、最新の「将来交通量推計」を算出した
- ✓ 都市計画は適時・適切に見直すことが望ましく、都市計画道路網の再構築を行うべきと考えた

平成19年～平成23年

都市計画道路の必要性再検証を実施

19路線20区間を廃止

令和元年度～ **本市では2回目となる…**

**都市計画道路の必要性再検証に着手**

# 必要性再検証のながれ

## 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

検証の手順や観点を示したもの

検証作業は、  
本ガイドラインに  
沿って進めています。



検証の流れは次のとおり…

# 必要性再検証のながれ

令和元年度第3回審議会で報告

STEP0 再検証対象路線の抽出

STEP1 必要性の検証

STEP2 合理性の検証

現決定を維持

見直し候補路線

に分類

今回

STEP3 新道路網での検証

現決定を維持 (案)

変更 (案)

廃止 (案)

に分類

関係者や地域住民と合意形成

都市計画法に基づく手続きを行う

## 2. 見直し候補路線の設定

- STEP 0 再検証対象路線の抽出
- STEP 1 必要性の検証
- STEP 2 合理性の検証（見直し候補路線の設定）

# 再検証対象路線の抽出

## STEP0 再検証対象路線の抽出

本市で決定されているすべての都市計画道路

75路線

このうち...

- ✓ すべての区間において**改良済みの路線**
- ✓ すべての区間において**概ねの用地が確保され機能を果たしている路線**
- ✓ **全線供用の見込みがある路線**

である46路線は対象外

29路線

# 再検証対象区間の抽出

## 区間に分割、再検証対象区間の抽出

29路線を  
111の区間に分割

29路線

111区間



このうち...

✓ 改良済み・概成済み等の区間

である43区間は対象外

対象区間は

68区間

STEP1

へ

# 必要性の検証

STEP1

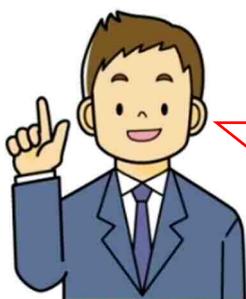
## 必要性の検証

- 再検証対象区間 **68区間**

これらの区間が…

- ✓ **渋滞緩和**に資する路線であるか？
- ✓ **市街地形成**に関連する路線であるか？
- ✓ **防災機能**を持った路線であるか？ など

について検証



すべての区間で何らかの必要性があることを確認しました。

68区間

STEP2 へ

# 必要性の検証

## STEP 1

## 必要性の検証

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 6) 土地区画整理事業に関連する
	・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・ 観光機能	・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付けられている 4) 観光施設がある

# 合理性の検証

STEP2

## 合理性の検証

68区間

これらの区間が…

- ✓ 物理的・地形的な制約はどうか？
- ✓ 計画の実現性はどうか？

実現性

- ✓ 将来交通量との整合性は？
- ✓ 土地利用との整合性は？

妥当性

について検証

現決定を維持

17区間

見直し候補路線

51区間

STEP3へ

## STEP2

## 合理性の検証

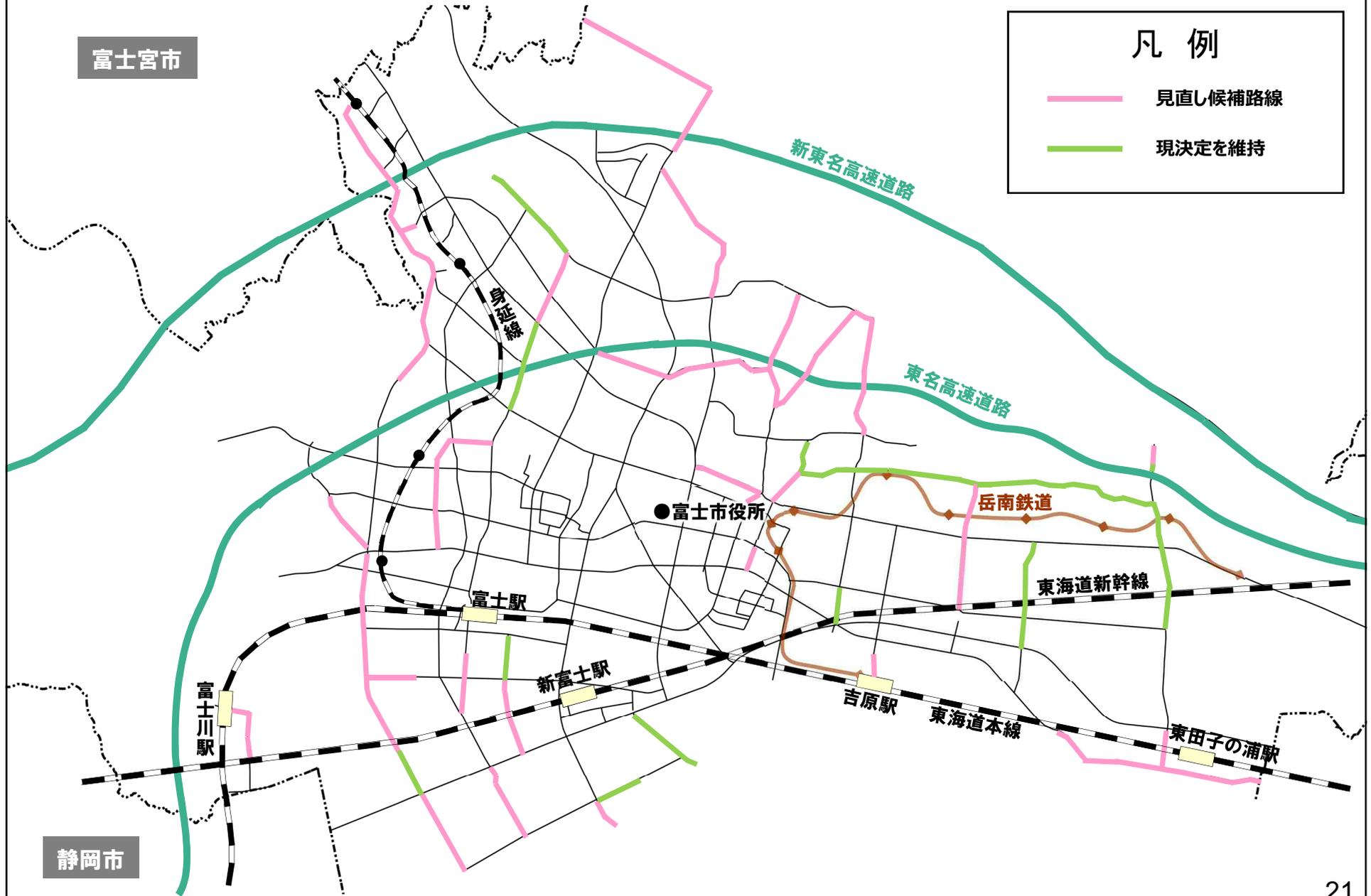
項目	検証の観点	
実現性	・物理的 地形的な制約	1)大規模な構造物等が発生する 2)鉄道との交差が困難である 3)密集市街地内を通過し、抵触する支障物件が多い
	・歴史的 文化的な資源	4)歴史的価値の高い支障物件がある 5)文化的価値の高い支障物件がある
	・計画の実現性	6)計画路線近傍に同等規模の路線がある 7)標準的幅員と比較し計画幅員が、道路構造令の基準を満たしていない
妥当性	・将来交通量との 整合性	1)将来交通量の減少により、幅員・車線数の見直しが必要である
	・土地利用との 整合性	2)計画路線の整備によって、地域分断を招く

# 見直し候補路線

富士宮市

## 凡例

- 見直し候補路線
- 現決定を維持



静岡市

# 必要性と合理性の検証 まとめ

## 市内の都市計画道路 75路線

### STEP0

#### 再検証対象路線の抽出

改良済みの路線などを対象外に

#### 区間に分割

対象路線を区間に分割

#### 再検証対象区間の抽出

改良済みの区間などを対象外に

### STEP1

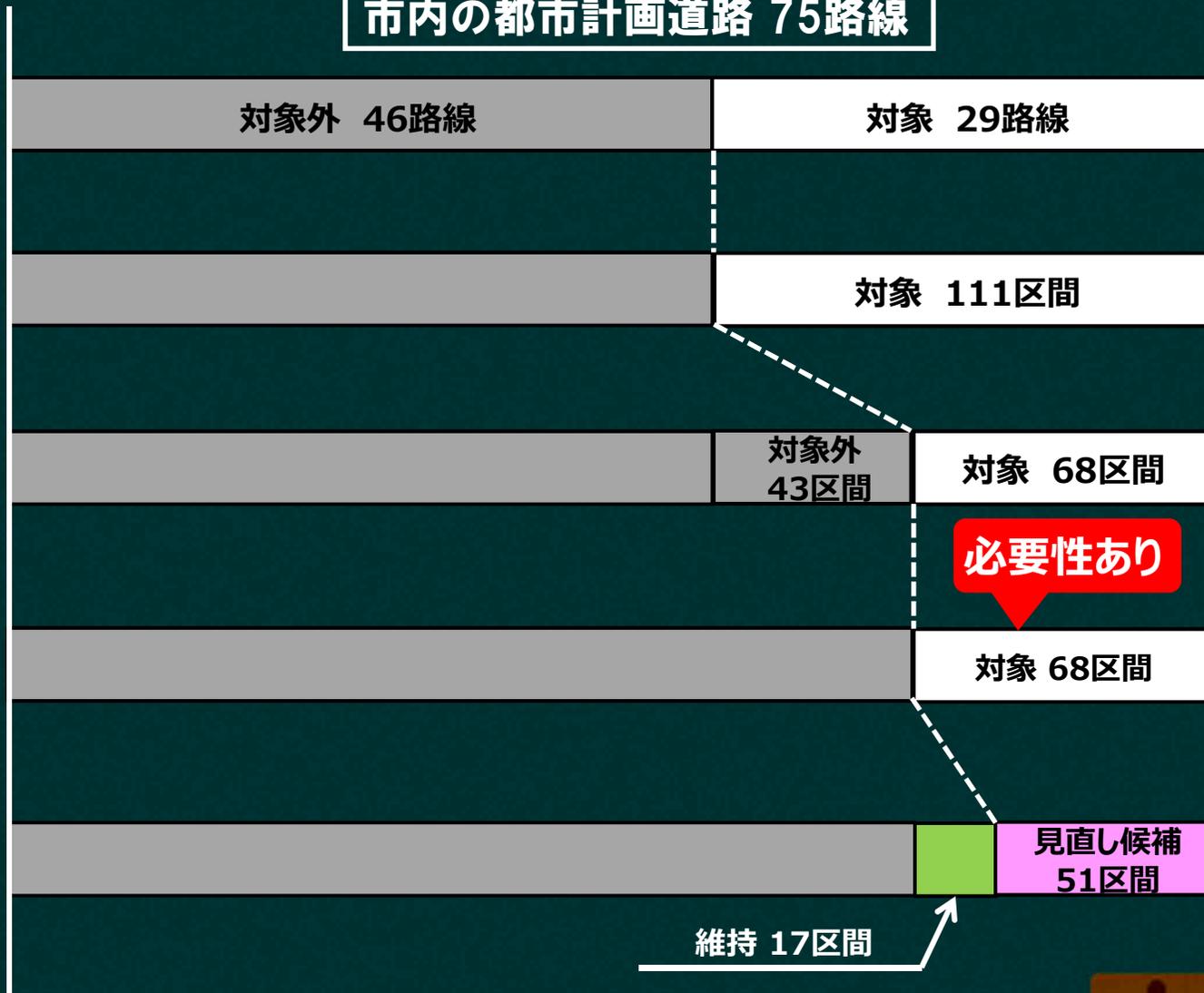
#### 必要性の検証

68区間の必要性を検証

### STEP2

#### 合理性の検証

68区間の合理性を検証



必要性あり

維持 17区間

見直し候補  
51区間

# 3. 見直しの方向性

- STEP 3 新道路網での検証
- 見直しの方向性について

# 新道路網での検証

STEP3

## 新道路網での検証

見直し候補路線（案）の **51区間** がなかった場合・・・

- ✓ **自動車**の適切な交通処理は？
- ✓ **歩行者**の適切な交通処理は？
- ✓ **公共交通**施策との整合性は？
- ✓ **将来都市像**との整合性は？

を検証

県や市の道路管理者と協議した上で・・・

見直しの方向性を設定

現決定を維持（案）

変更（案）

廃止（案）

# 新道路網での検証

## STEP3 新道路網での検証(自動車の適切な交通処理)

### ✓ 検証の観点

例) 廃止により、周辺道路も含め渋滞が生じないか？

赤線区間①を廃止した場合、赤点線の現道②などに負荷がかかり、渋滞が発生するかどうか検証する。



# 新道路網での検証

## STEP3 新道路網での検証(自動車の適切な交通処理)

(都) 吉原富士線 (区間9-1・9-2) と  
(都) 桧新田松岡線 (区間12-1) を廃止した場合…

番号	路線名	交通量		混雑度 (廃止時)
		整備時	廃止時	
①	(都) 吉原富士線	6,664台	0	0
②	県道富士清水線	8,611台	16,334台	1.63
③	国道1号バイパス	49,476台	47,629台	0.99

※混雑度とは、交通容量に対する交通量の比のことで、一般的に混雑度が「1.25」を超えると道路が混雑する可能性が高いと判断する。

廃止した場合、並行する県道富士清水線の交通量が増加し、混雑が発生する。

→ 周辺道路に影響があるため **現決定を維持 (案)** となる

## STEP3 新道路網での検証

✓ その他の検証の観点について…

### 歩行者の適切な交通処理

例) 廃止により、歩行者ネットワークに問題は生じないか？

### 公共交通施策との整合性

例) 廃止により、既存バス路線の走行速度が低下しないか？

### 将来都市像との整合性

例) 廃止した場合、上位計画等で将来都市像の実現に影響が生じるか？

これらの観点により、新道路網での検証を行い、廃止による影響があるかどうかを確認しました。



# 新道路網での検証



STEP3

※( )内は前回検証時の数値

今回の新道路網での検証では・・・

現決定を維持

見直し候補路線

17区間 (25)

51区間 (52)

36区間が維持(案)へ

現決定を維持 (案)

変更 (案)

廃止 (案)

53区間

(51)

3区間

(6)

12区間

(20)

## 新道路網での検証

今回の再検証により設定した「**見直しの方向性**」について

### 現決定を維持（案）

都市計画決定は、**そのまま残ります。**

### 変更（案）

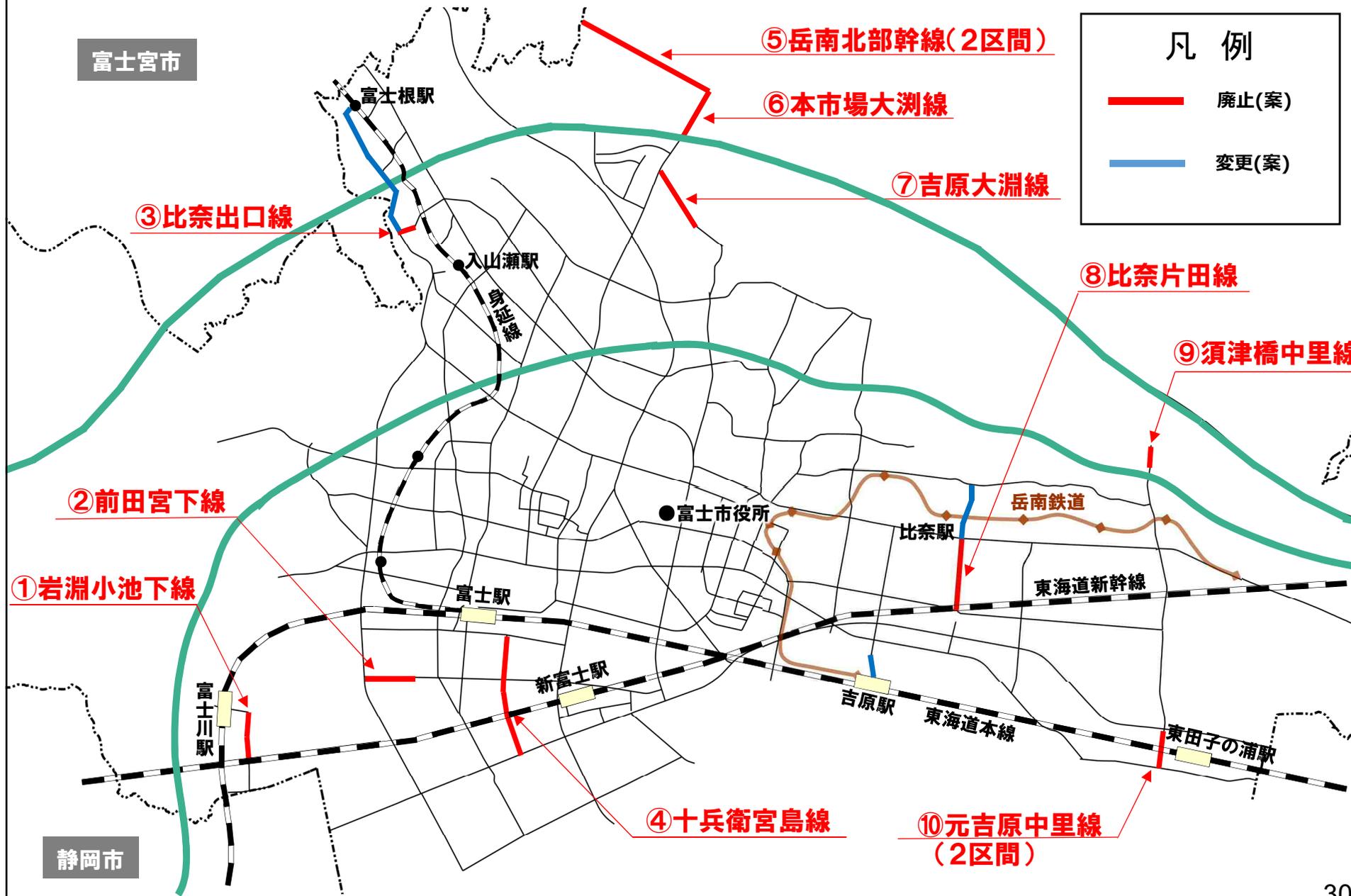
事業化の際に、**変更内容を検討します。**

### 廃止（案）

岳南北部幹線・本市場大湊線・比奈片田線以外の路線については、地元説明会開催後に**都市計画変更の手続きを行います。**

※岳南北部幹線・本市場大湊線・比奈片田線の都市計画変更の手続きは、富士宮市や県との協議等の後に行います。

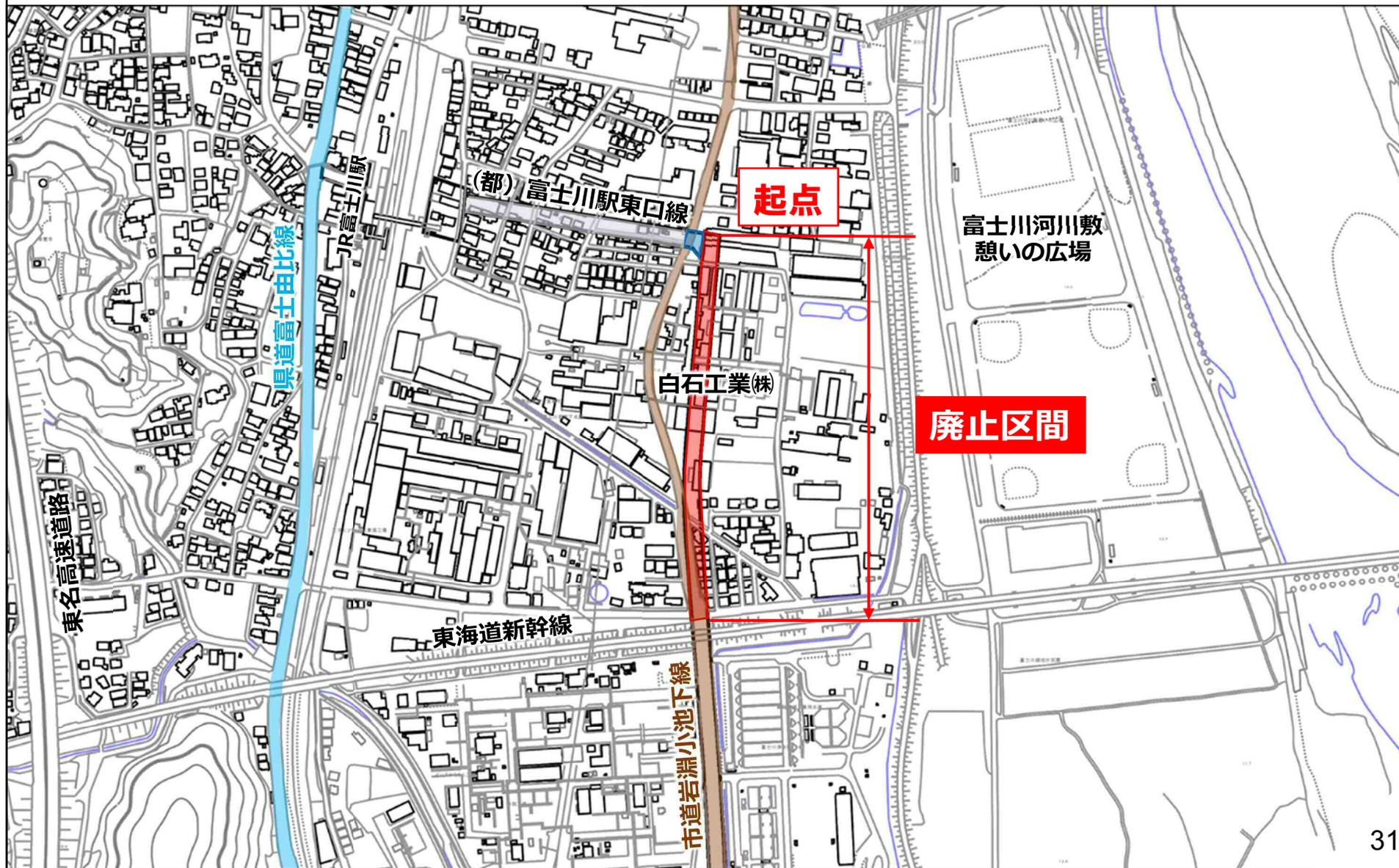
# 見直しの方向性



# ① 岩淵小池下線

市決定

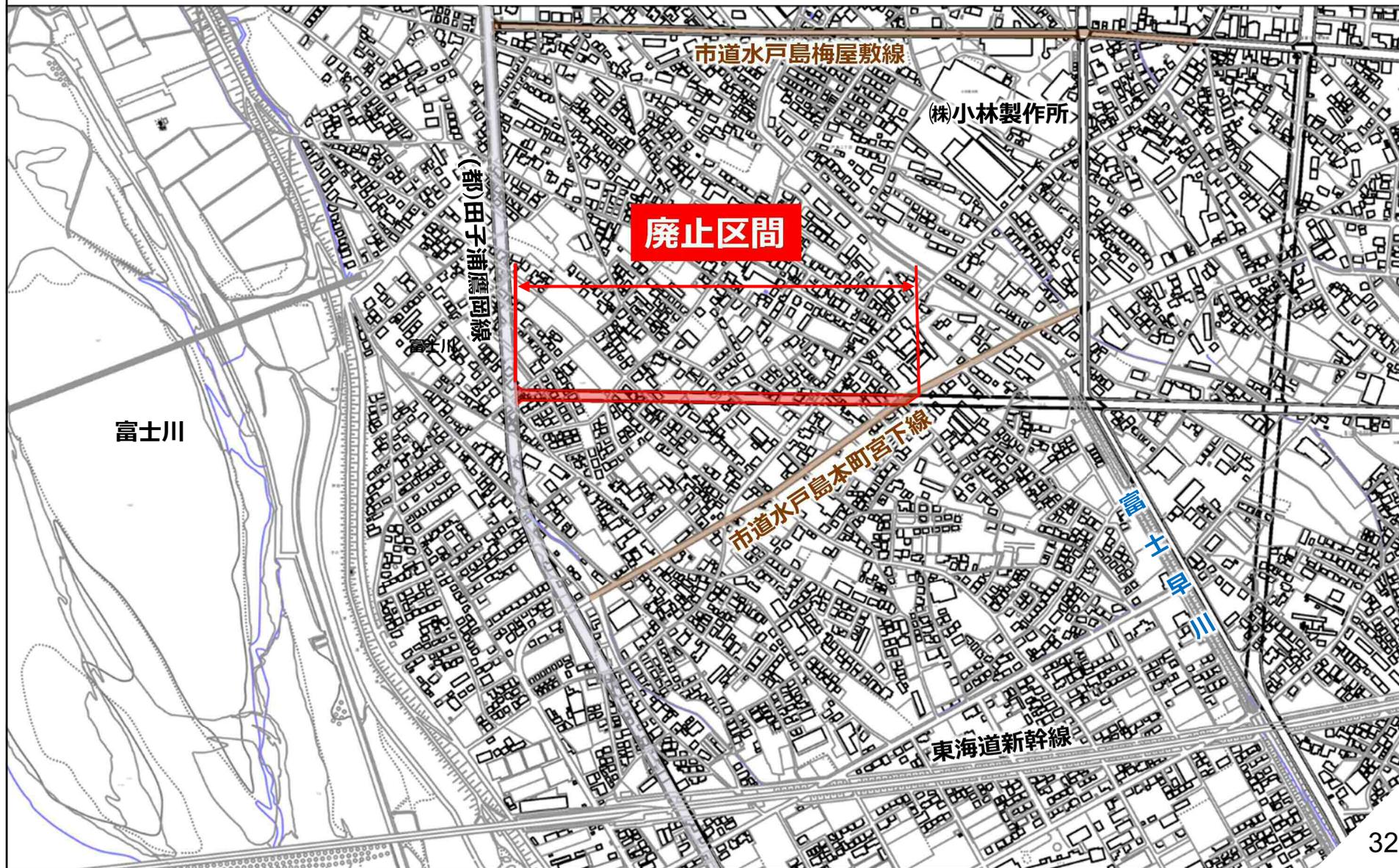
**廃止区間** 起点から東海道新幹線高架下まで



## ② 前田宮下線

市決定

**廃止区間** (都) 田子浦鷹岡線から市道水戸島宮下線まで



### ③ 比奈出口線

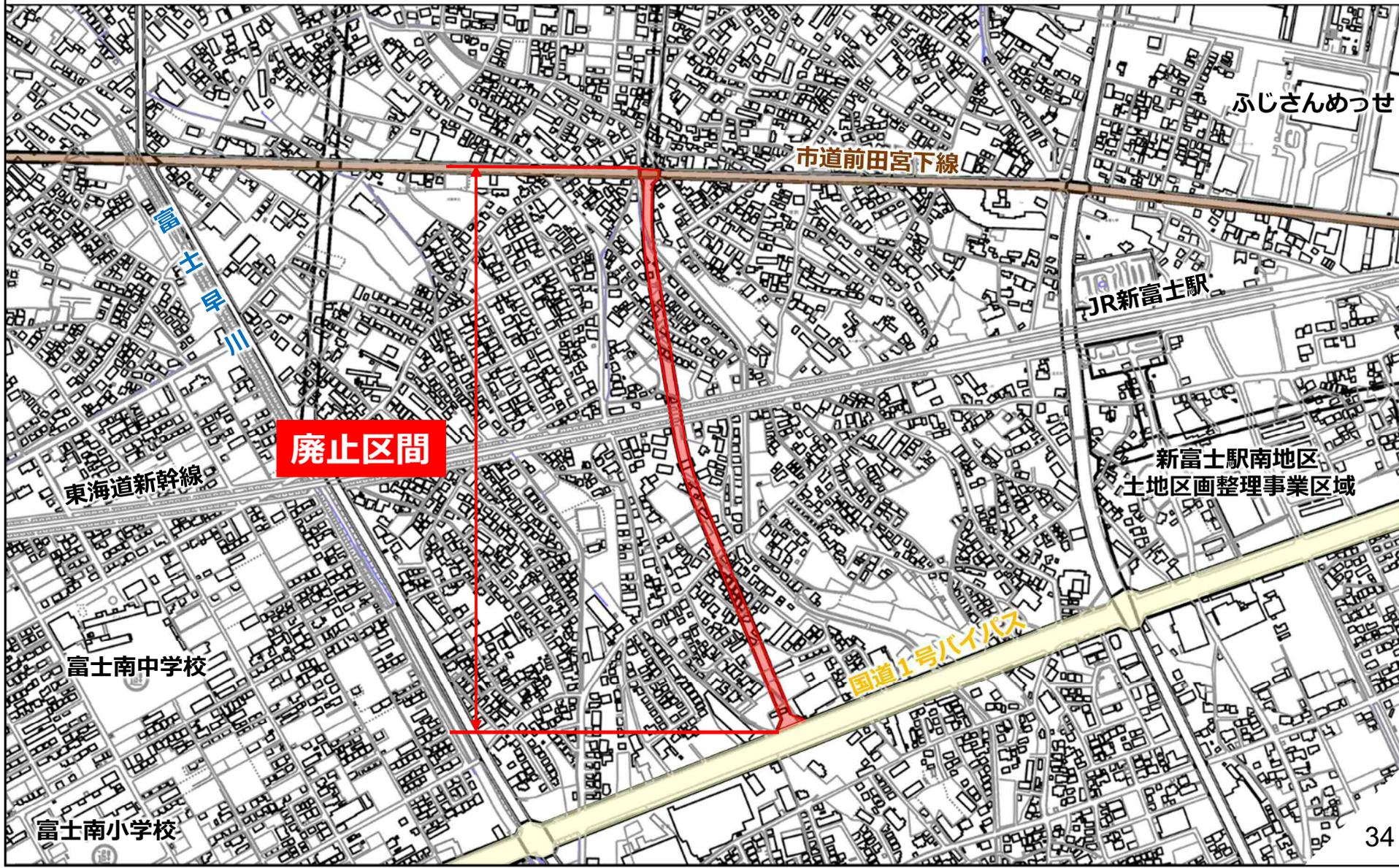
市決定

**廃止区間** (都) 田子浦鷹岡線から県道鷹岡柚木線まで



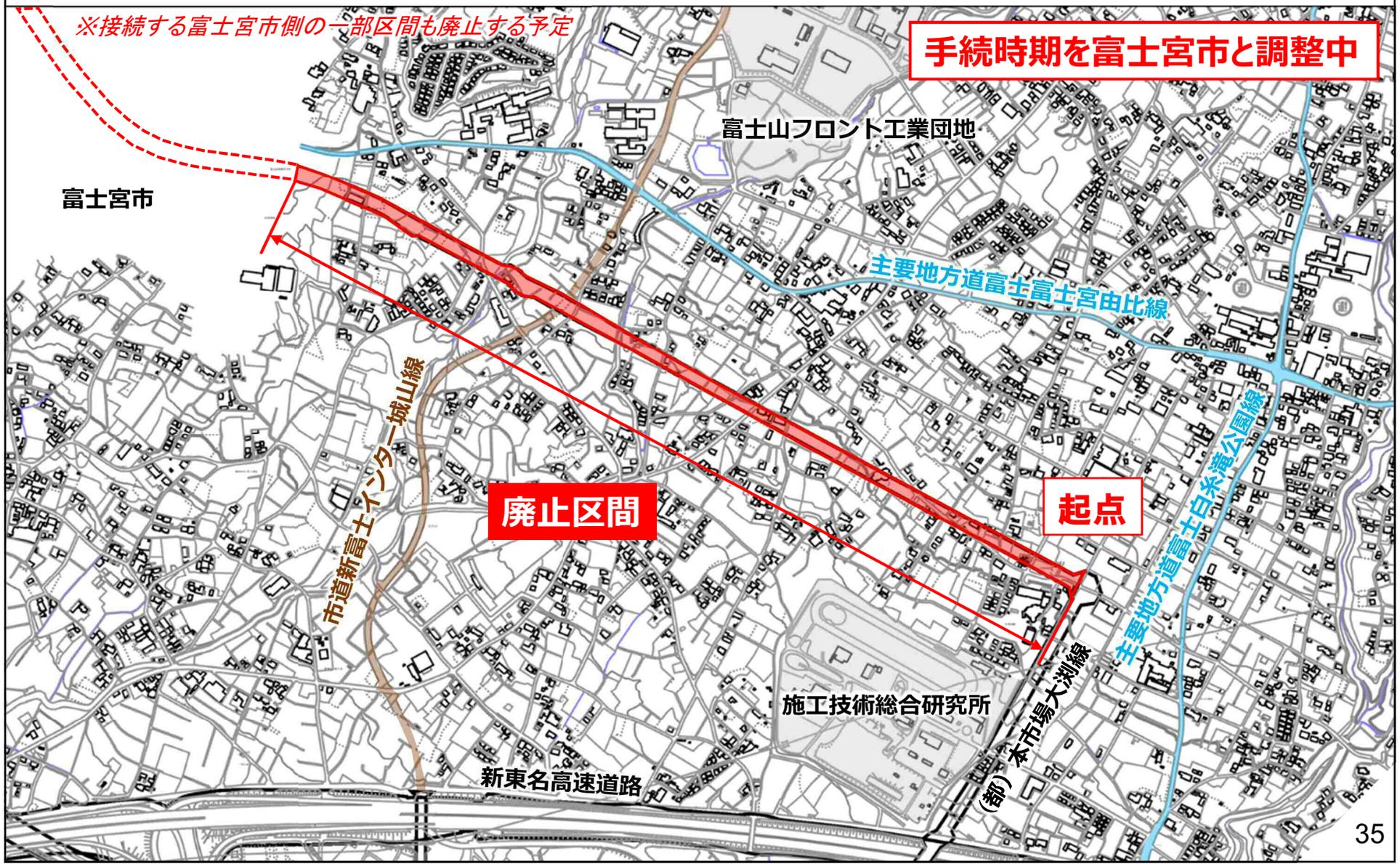
# ④ 十兵衛宮島線

**廃止区間** 前田宮下線から国道1号バイパスまで



# ⑤ 岳南北部幹線

## 廃止区間 起点から市内通過区間の全線



※接続する富士宮市側の一部区間も廃止する予定

手続時期を富士宮市と調整中

廃止区間

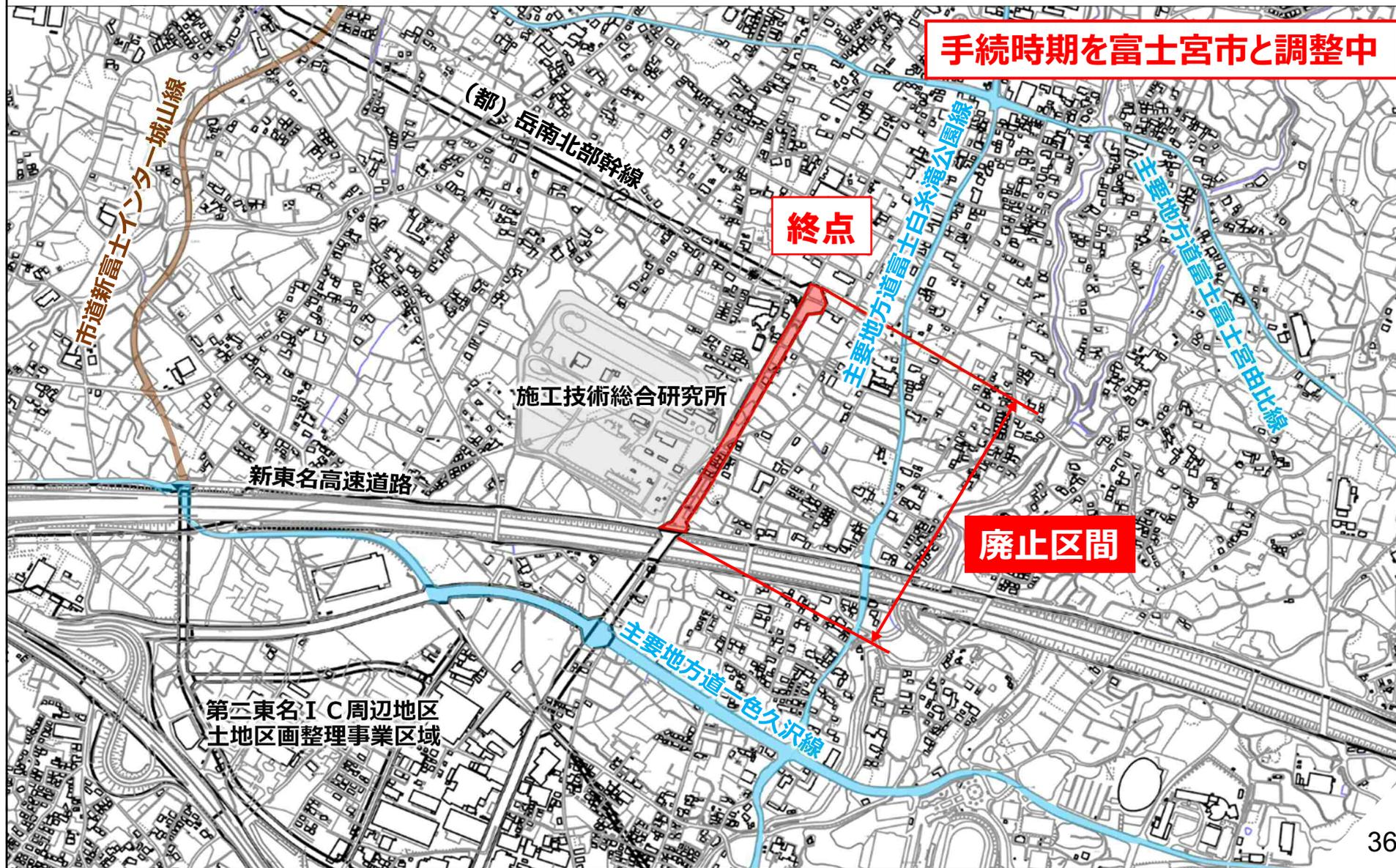
起点

# ◎本市場大淵線

市決定

**廃止区間** 新東名高速道路北側側道から終点まで

手続時期を富士宮市と調整中



# 7 吉原大淵線

市決定

**廃止区間** 県道富士白糸滝公園線から本市場大淵線まで



# ⑧ 比奈片田線

県決定

**廃止区間** 吉原浮島線から吉原沼津線まで

手続きは県との協議完了後

廃止区間



# ⑨ 須津橋中里線

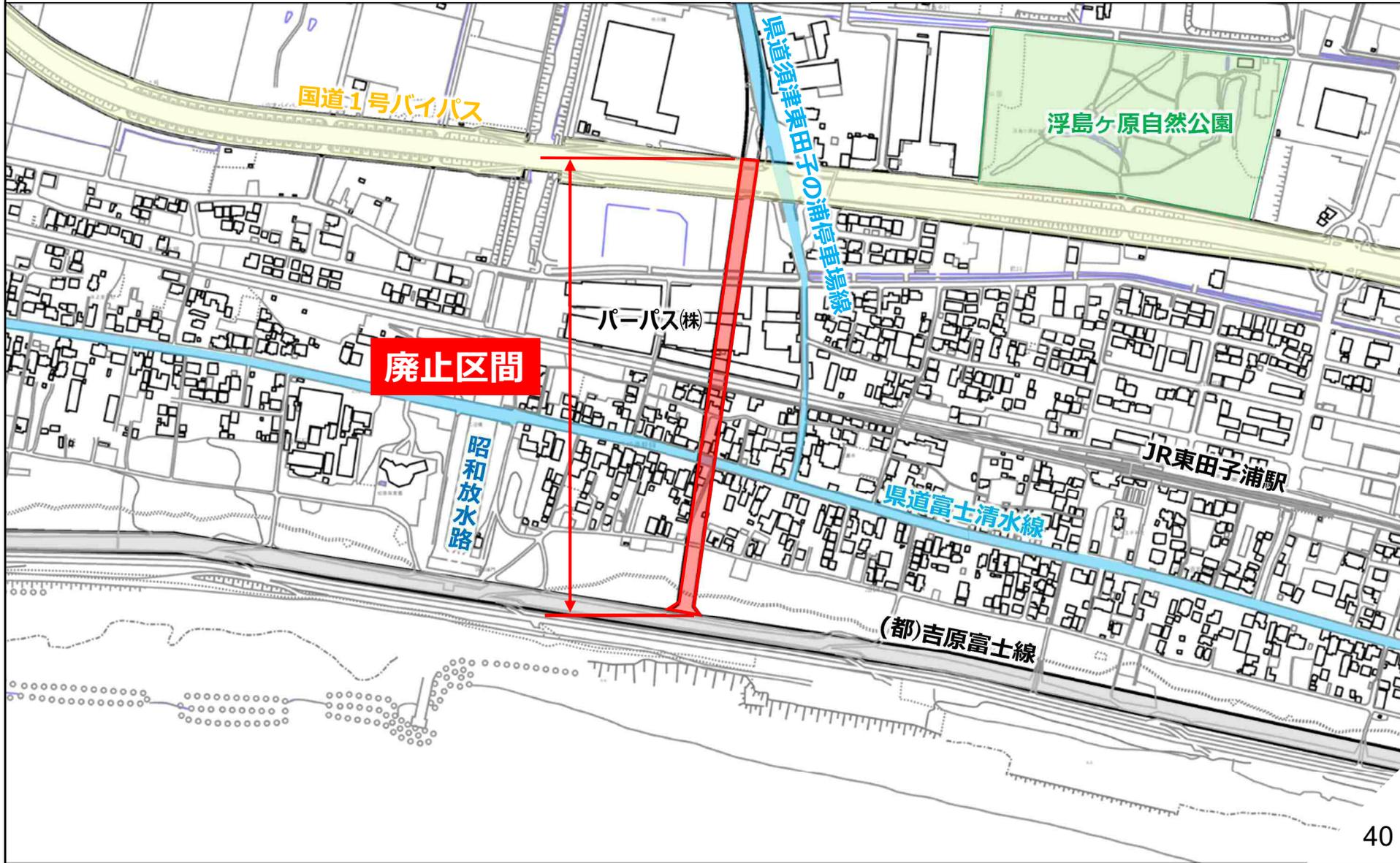
市決定

**廃止区間** 市道富士岡中里線から終点まで



⑩ 元吉原中里線

**廃止区間** (都) 吉原富士線から国道1号バイパスまで





## 4. 今後の予定

- 合意形成の手法
- これからのスケジュール

# 必要性再検証のながれ

再掲

令和元年度第3回審議会で報告

STEP0

再検証対象路線の抽出

STEP1

必要性の検証

STEP2

合理性の検証

現決定を維持

見直し候補路線

に分類

今回

STEP3

新道路網での検証

現決定を維持 (案)

変更 (案)

廃止 (案)

に分類



関係者や地域住民と合意形成

都市計画法に基づく手続きを行う

## 合意形成の手法

R3

- ✓ Webサイトや広報ふじ（8 / 5号を予定）を活用し、見直しの方向性を周知する。
- ✓ 廃止路線については、まちづくりセンターで各路線2回ずつと、市全体で2回の合計16回開催する。
- ✓ 地元説明会開催後、県関係機関と協議する。

R4

- ✓ 都市計画法に基づく手続き
- ✓ 都市計画変更の告示

# 合意形成の手法

## ★説明会の開催日程一覧

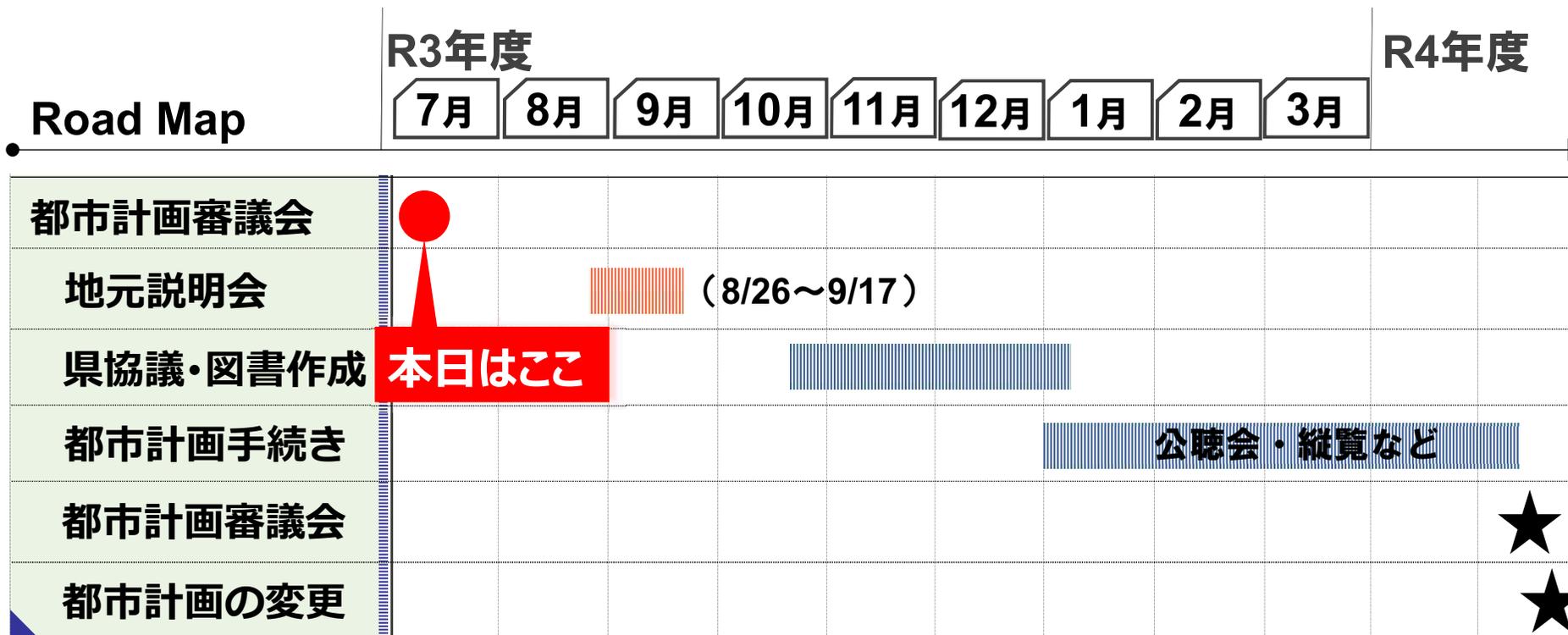
日にち	対象路線名	場 所	日にち	対象路線名	場 所
8 / 26 (木)	岩淵小池下線	富士川 まちづくりセンター	9 / 9 (木)	元吉原中里線	元吉原 まちづくりセンター
8 / 30 (月)	比奈出口線	鷹岡 まちづくりセンター	9 / 13 (月)	前田宮下線	富士南 まちづくりセンター
9 / 3 (金)	須津橋中里線	須津 まちづくりセンター	9 / 15 (水)	吉原大淵線	大淵 まちづくりセンター
9 / 7 (火)	十兵衛宮島線	富士南 まちづくりセンター	9 / 17 (金)	市全体	富士市 交流プラザ

※各日とも①昼の部（午後3時～）と②夜の部（午後7時～）  
の2部構成で開催します。

※地権者の方には、個別に開催案内を送付します。

# 今後のスケジュール

## 都市計画変更（廃止）の手続き



- 令和4年度中の「都市計画の変更」を目指して、手続きを進めていきます。
- 今後の予定の詳細については、ウェブサイトや広報ふじ等で随時お知らせします。

*fin*