

富士宮市都市計画道路の必要性再検証結果

令和 2年 3月

富 士 宮 市

目 次

1	都市計画道路必要性再検証の目的	1
2	都市計画道路とは？	2
①	都市計画道路とは？	2
②	都市計画道路の機能	2
③	富士宮市の都市計画道路	3
3	都市計画道路の必要性再検証の進め方	4
①	再検証指針の策定	4
②	都市計画道路の必要性再検証の進め方	4
③	再検証対象区間の設定	5
④	区間単位の必要性検証	7
⑤	仮ネットワークの設定	8
⑥	道路網での検証方法	11
4	再検証結果の利用	14
	参考資料 必要性再検証における検討体制	15

1 都市計画道路必要性再検証の目的

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ました。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ありません。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ます。

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っています。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が変化していないかや事業実現上の合理性などを再検証することが重要な課題となっています。

富士宮市では、今年度都市計画道路の必要性再検証に着手し、再検証を進める上での基本的な考え方や手順を示した「富士宮市都市計画道路の必要性再検証指針」に基づき作業を行ってきました。検証作業は、未改良路線(区間)を対象に区間単位で道路の役割・機能の観点(必要性)と整備における課題の観点(合理性)で検証したのち、将来交通量を踏まえた道路網全体での検証を行いました。

今後の社会情勢や都市構造の変化に対応した都市計画道路網とすることを目的に実施してきました再検証作業の成果として、「再検証結果」を公表いたします。

2 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」、都市の骨格形成をなす「市街地形成機能」の3つを持っています。

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	

③ 富士宮市の都市計画道路

富士宮市の都市計画道路は、平成 30年 3月 31日現在、24 路線が都市計画決定されており、計画決定総延長は約 64.6km、改良済総延長は約 31.3km で、改良率は約 48.5% となっております。

都市計画道路一覧

番号	路線名	計画決定 (m)		当初決定 年月日	最終決定 年月日	改良済 延長(m)	概成済 延長(m)	種別	車線数
		幅員	延長						
1・2・1	第二東名自動車道	33-37	4,770	H3.9.24	H3.9.24	4,770	0	国道	-
3・4・6	富士富士宮線	21	7,280	S49.11.19	H16.2.13	6,080	1,200	国道	4
3・3・7	西小泉町線	22	950	S49.11.19	H16.2.13	950	0	市道	4
3・5・13	吉原大月線	12	7,220	S36.10.19	H24.3.30	4,000	3,220	国道	2
3・4・24	阿幸地青見線	16	2,030	S49.11.19	H24.3.30	1,950	80	市道	2
3・4・25	田中阿幸地線	16	2,140	S36.10.19	H16.2.13	1,210	640	市道	2
3・4・26	小泉元城町線	16	2,120	S36.10.19	H24.3.30	0	0	市道	2
3・4・27	田中青木線	16	4,030	S36.10.19	H16.2.13	2,910	0	県道	2
3・4・28	西富士宮駅大宝坊線	16	2,260	S36.10.19	H16.2.13	2,260	0	県道	2
3・5・44	富士宮駅中原線	12	1,940	S36.10.19	H24.3.30	820	900	県道	2
3・6・62	野中棒杭線	8	1,660	S36.10.19	H24.3.30	1,230	430	県道	2
3・4・63	粟倉外神線	16	3,100	S51.1.10	H16.2.13	1,940	0	市道	2
3・5・66	押出長穴線	12	580	S53.8.18	H16.2.13	580	0	市道	2
3・4・67	黒田出水線	18	2,640	S51.1.6	H16.2.13	0	0	市道	2
3・4・68	山本大中里線	18	4,100	S51.1.6	H16.2.13	0	0	市道	2
3・4・69	万野宮原線	16	1,740	S51.1.6	H24.3.30	0	0	市道	2
3・4・70	二又大岩線	16	1,100	S51.1.6	H16.2.13	320	0	県道	2
3・4・71	大岩淀師線	20	3,220	S51.1.6	H24.3.30	700	0	市道	2
3・4・72	富士宮駅黒田線	16	1,000	S51.1.6	H16.2.13	200	0	市道	2
3・4・73	西富士宮駅大中里線	16	1,050	S51.1.6	H16.2.13	0	0	市道	2
3・5・78	源道寺駅停車場線	12	130	S57.4.16	H16.2.13	130	0	市道	2
3・3・80	岳南北部幹線	25	6,600	H3.9.24	H16.2.13	0	0	県道	4
3・4・85	大岩宮原線	16	1,600	H16.2.13	H16.2.13	0	820	市道	2
8・7・1	宮原外神線	6	1,360	S53.8.18	S53.8.18	1,290	0	市道	-
計		24	64,620			31,340	7,290		

(H30.3.31 時点)

 全線改良済路線	 自専道等根幹的道路
 未着手路線(概成済みがある場合を除く)	 歩行者専用道路

概成済：改良済み以外の区間の内、路線として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3分の2以上又は、車線以上の幅員を有する道路)を有する区間

種別：同一路線に一般国道、県道、市町村道が含まれる場合、より上位の道路種別に分類

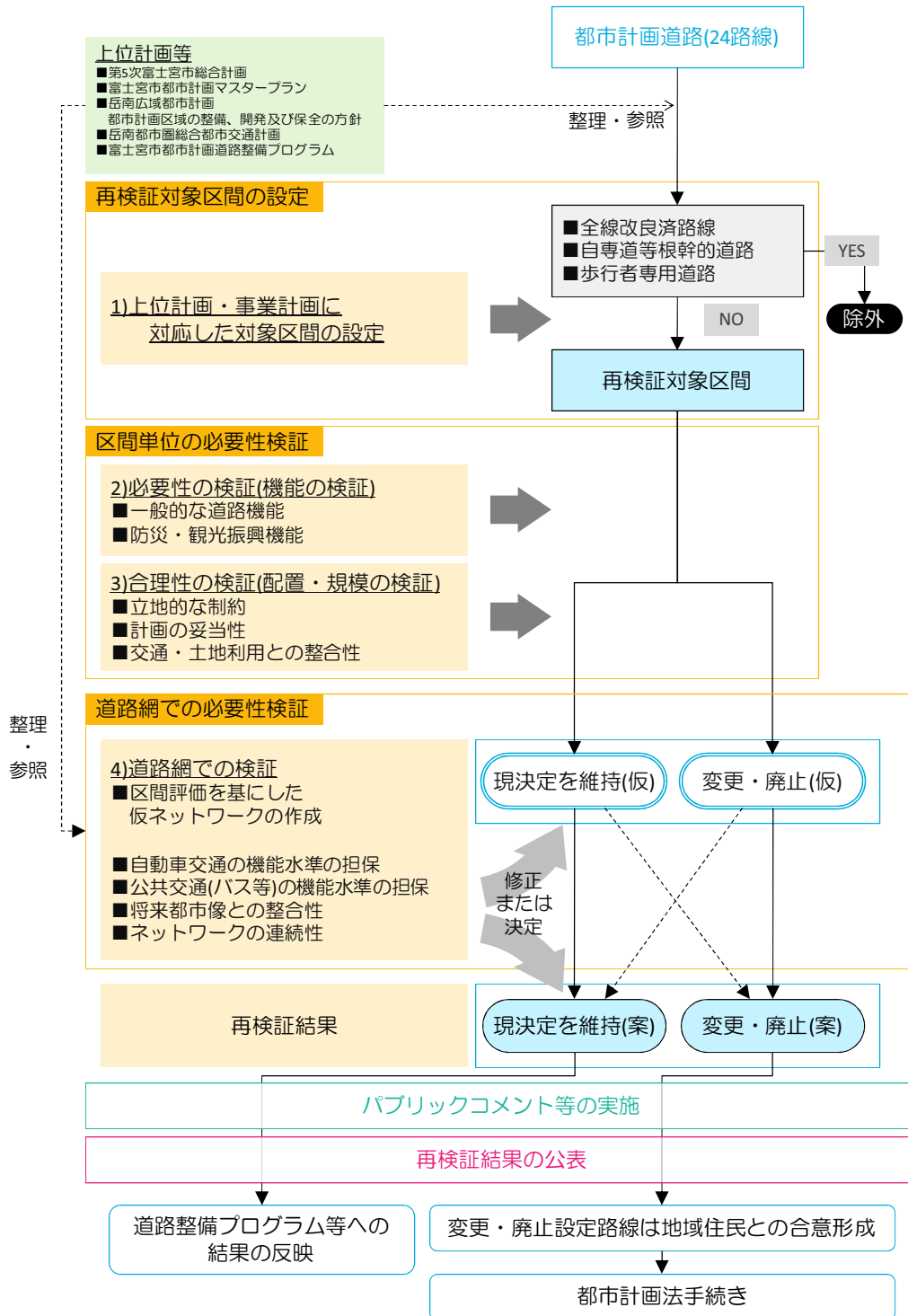
3 都市計画道路の必要性再検証の進め方

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。

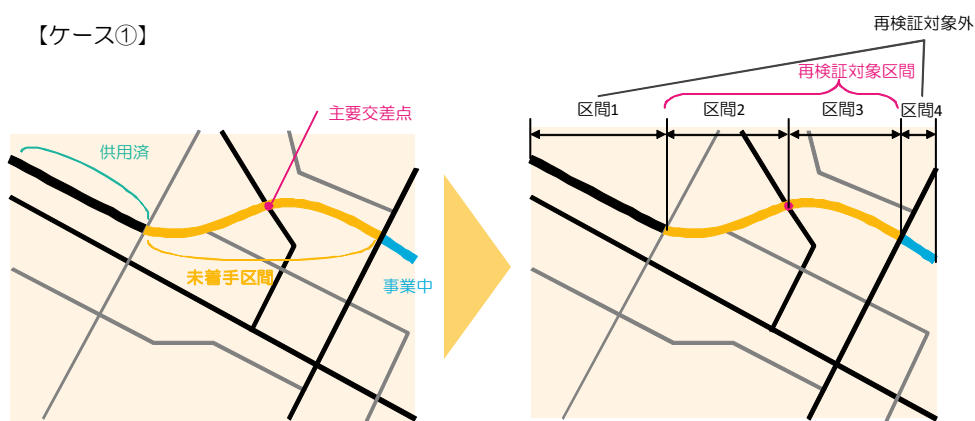
また、それぞれの路線については、部分的に事業化が進んでいるもの、路線の一部が上位計画における重要路線となっているもの等様々な状況が考えられます。

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。

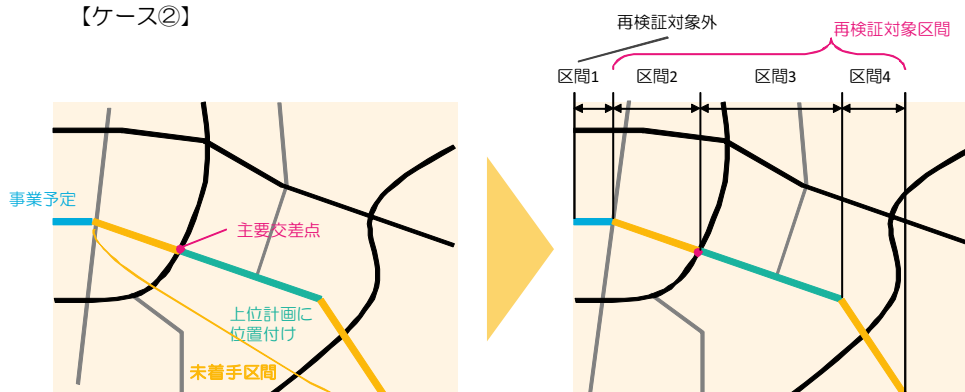
*事業中・事業予定区間…「富士宮市都市計画道路整備プログラム(R1策定中)」において短期整備区間(策定から5年間)とされている見込みの区間

【再検証の対象となる区間のイメージ】

【ケース①】



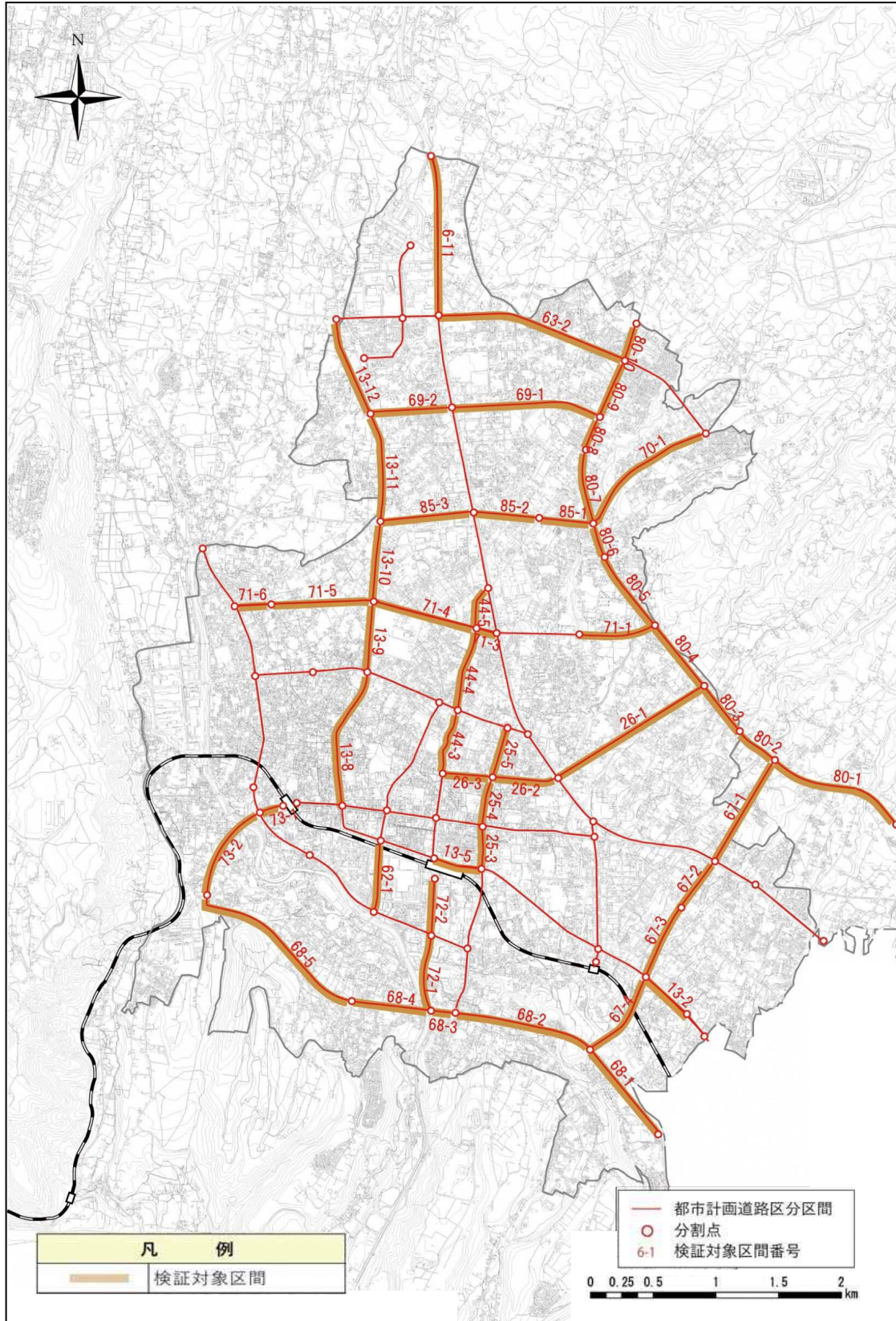
【ケース②】



*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

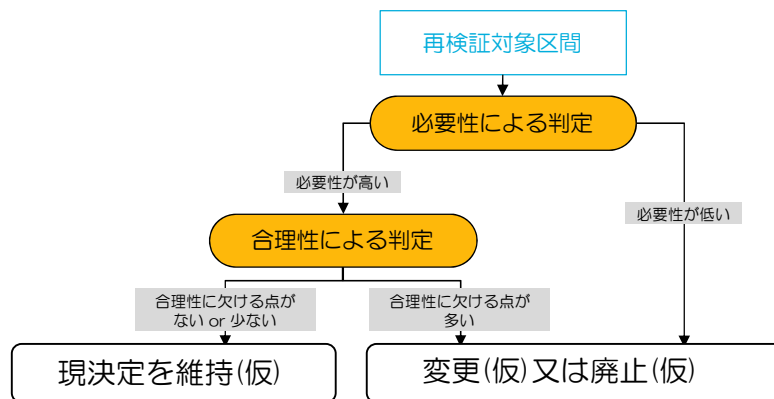
⑤ 仮ネットワークの設定

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。

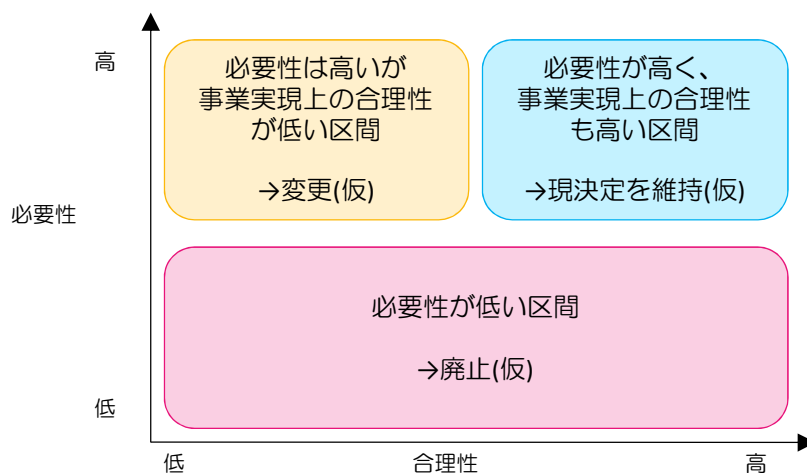
判断の基準は以下のとおりとします。

- 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】

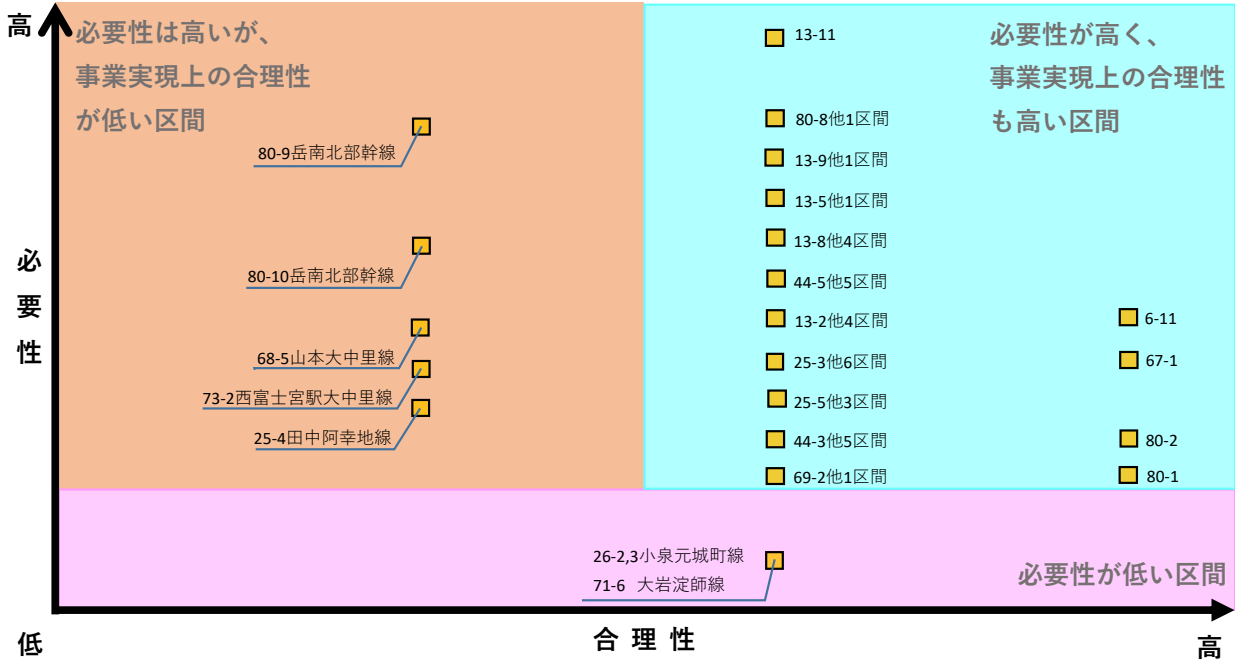


【仮設定のイメージ】



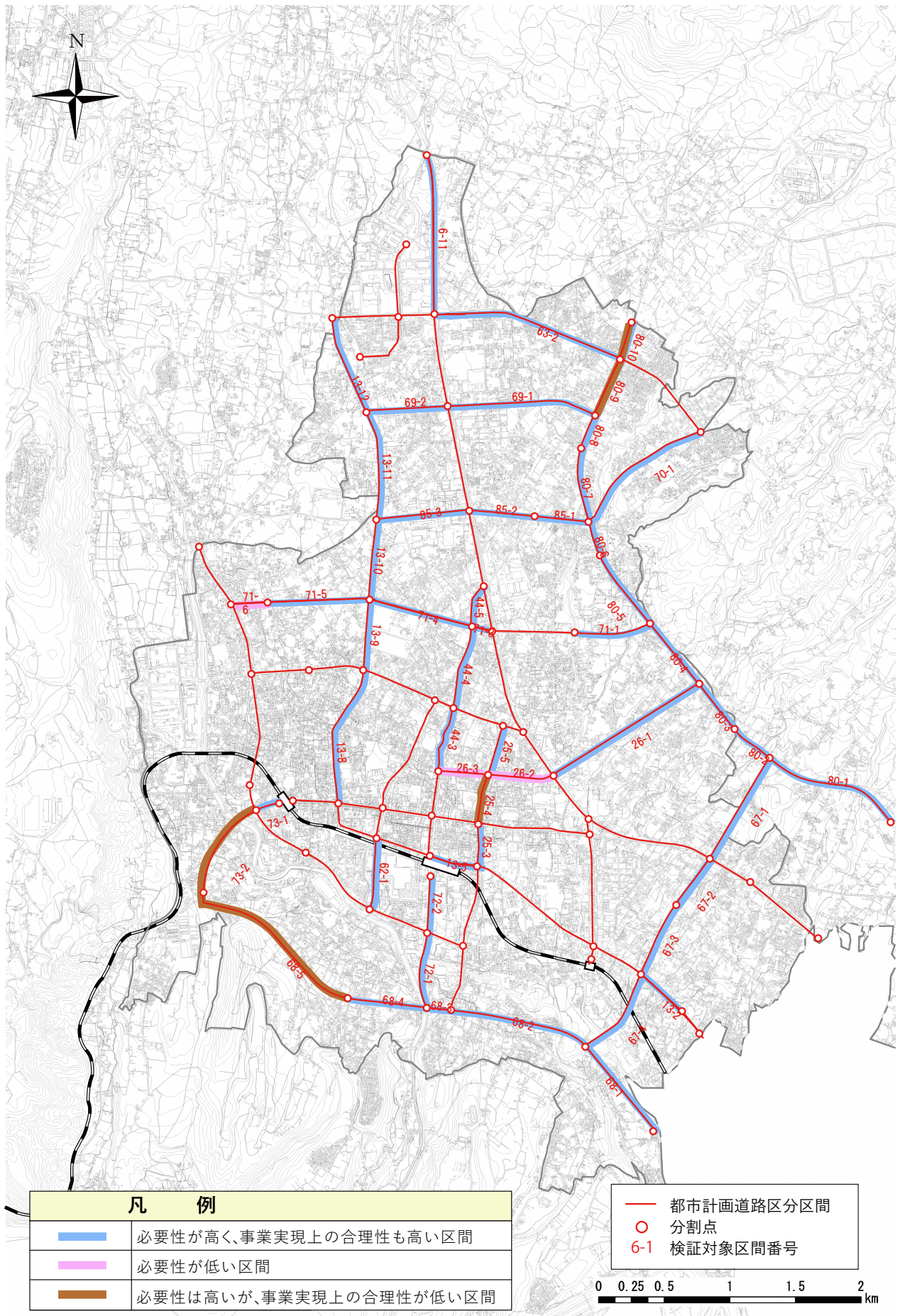
◆仮ネットワークの設定結果

区間単位での検証結果からフローに基づき、仮ネットワーク設定のための判定を行った結果、再検証対象53区間のうち3区間において必要性が低く、5区間において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結果を得ました。



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
必要性が低い2路線	小泉元城町線 (26-2～26-3)	<ul style="list-style-type: none"> 必要性は主に「交通機能（自動車交通・歩行者自動車交通）」以外に認められず評価が低い。 合理性において「物理的・地形的制約」のうち「DID内への立地」に抵触する。
	大岩淀師線 (71-6)	<ul style="list-style-type: none"> 必要性は主に「交通機能（歩行者自動車交通）」及び「都市防災機能（消防機能）」以外に認められず評価が低い。 合理性において「物理的・地形的制約」のうち「DID内への立地」に抵触する。
欠ける点が多い4路線 必要性は高いが合理性に	田中阿幸地線 (25-4)	<ul style="list-style-type: none"> 合理性において「物理的・地形的制約」のうち「DID内への立地」に抵触するとともに、「環境的・文化的制約」のうち「文化財の近接（平等寺の三門）」に抵触する。
	山本大中里線 (68-5)	<ul style="list-style-type: none"> 合理性において「物理的・地形的制約」のうち「DID内への立地」及び「大規模法面の発生」に抵触するとともに、「環境的・文化的制約」のうち「風致地区内への立地」に抵触する。
	西富士宮駅 大中里線 (73-2)	<ul style="list-style-type: none"> 合理性において「物理的・地形的制約」のうち「DID内への立地」及び「河川交差」、「大規模橋梁の発生」に抵触するとともに、「土地利用との整合性」において「保存遊水池（よしま池）及び保存樹（青木熊野神社のイチョウ）の近接」に抵触する。
	岳南北部幹線 (80-9,10)	<ul style="list-style-type: none"> 合理性において「物理的・地形的制約」のうち「DID内への立地」に抵触するとともに、「将来交通量との整合性」に抵触する。

【区間別検証による仮設定】



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

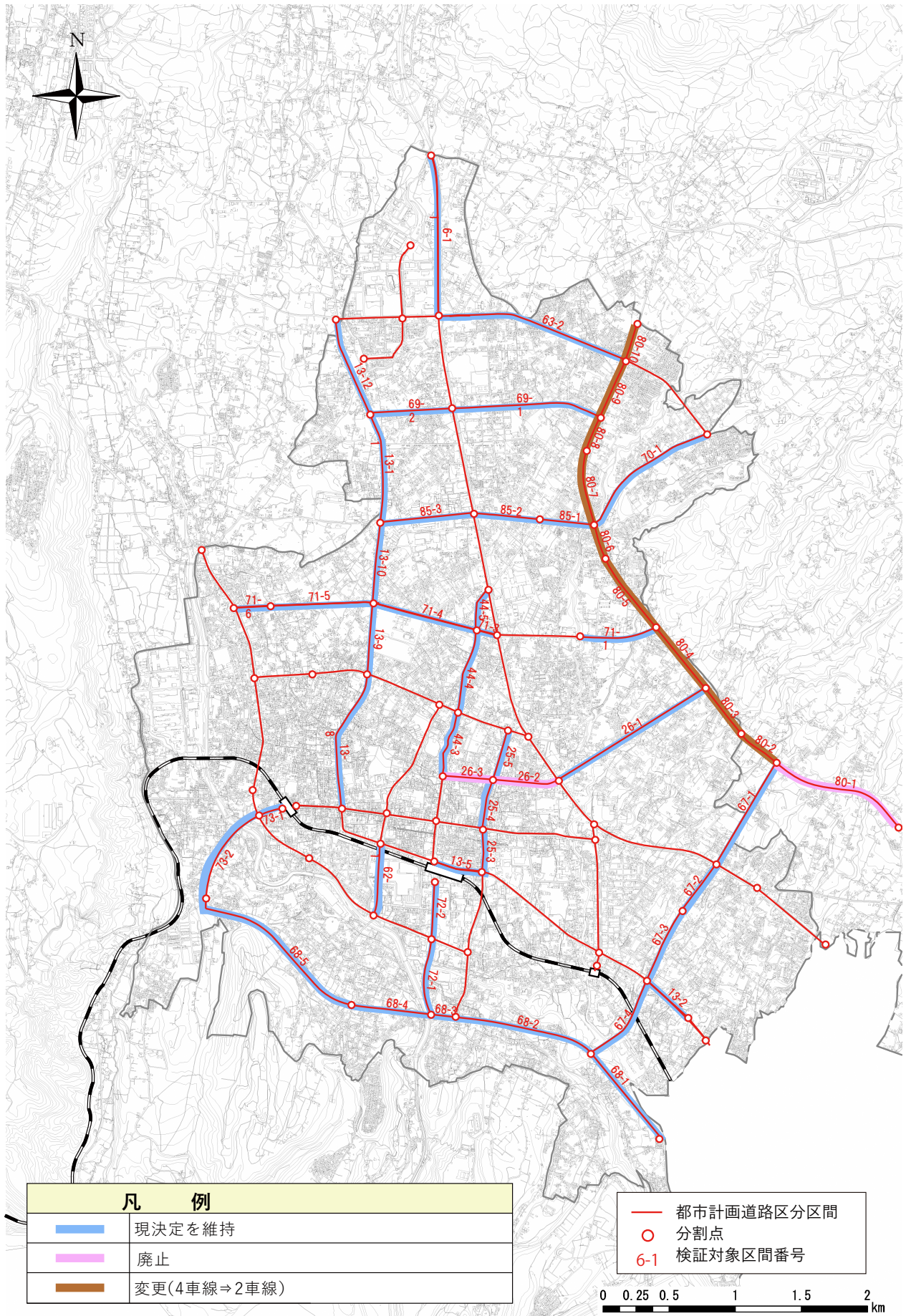
◆道路網全体での検証結果

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 必要性は高いが合理性に	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)

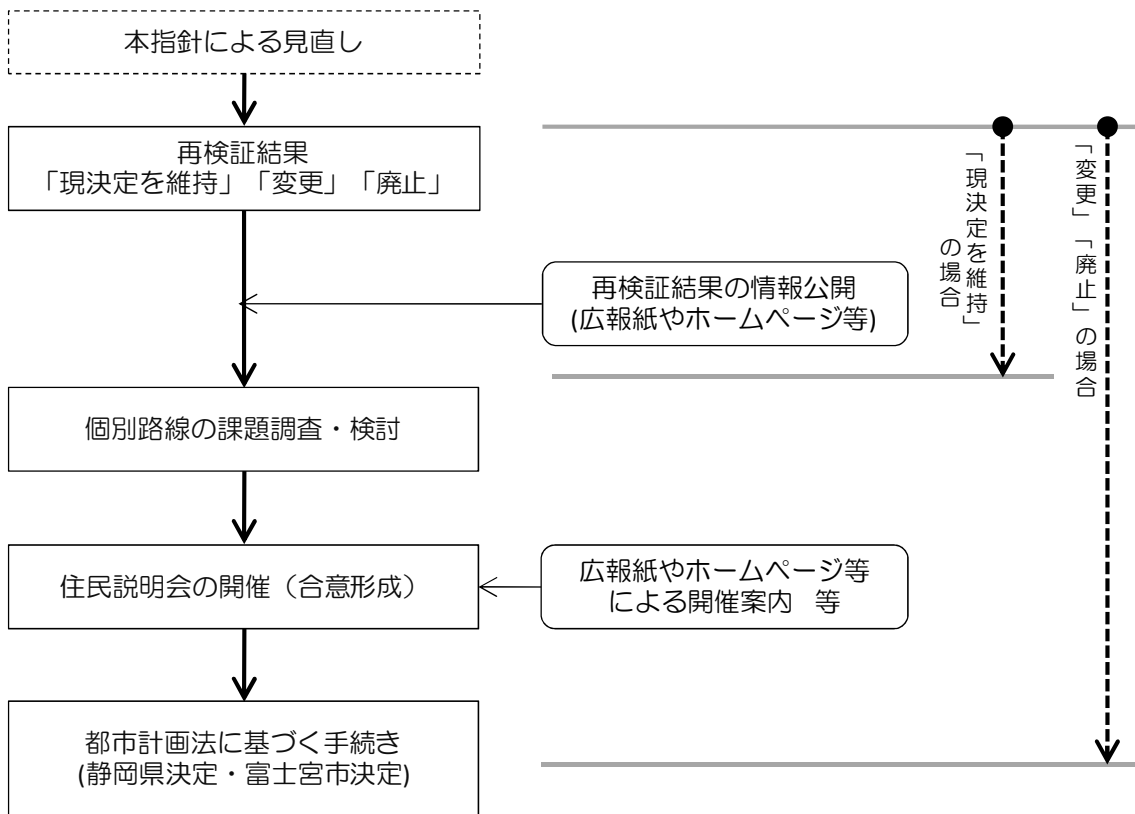
※必要性と合理性の検証項目、評価の観点については、④区間単位の必要性検証 (p.7) に記載しています。

【再検証結果】



4 再検証結果の利用

再検証結果は、今後の上位計画等に反映していきます。各路線の方針は「現決定を維持」と設定された路線については、事業計画等に反映します。また、「変更」「廃止」と設定された路線については、個別課題の調査・検討を行ったのち、説明会の開催等により地域住民等との合意形成を図り、都市計画法に基づく手続きを進めていきます。



再検証結果の公表から都市計画決定手続きまでの基本的な流れ

参考資料 必要性再検証における検討体制

