

# 焼津市都市計画道路見直し

## マニュアル

平成30年3月



焼 津 市

# 目 次

<b>I 都市計画道路見直しの背景</b>	P 1
<b>II 都市計画道路の状況</b>	P 2
1 都市計画道路とは	P 2
2 都市計画道路の種類	P 3
3 焼津市における都市計画道路の改良状況	P 4
<b>III 都市計画道路の見直し</b>	P 6
1 見直しマニュアルの対象とする都市計画道路	P 6
2 見直しの全体的な流れ	P 6
<b>IV 都市計画道路見直し作業の内容</b>	P 8
1 ステップ1 検討対象となる道路の区間の抽出	P 8
2 ステップ2・ステップ3・見直し方針（案）検討の流れ	P 9
3 見直し方針（案）の作成	P 11
4 住民との合意形成及び見直し方針の決定	P 11
5 都市計画変更手続き等	P 11
別表「評価の基準とする項目」	P 12

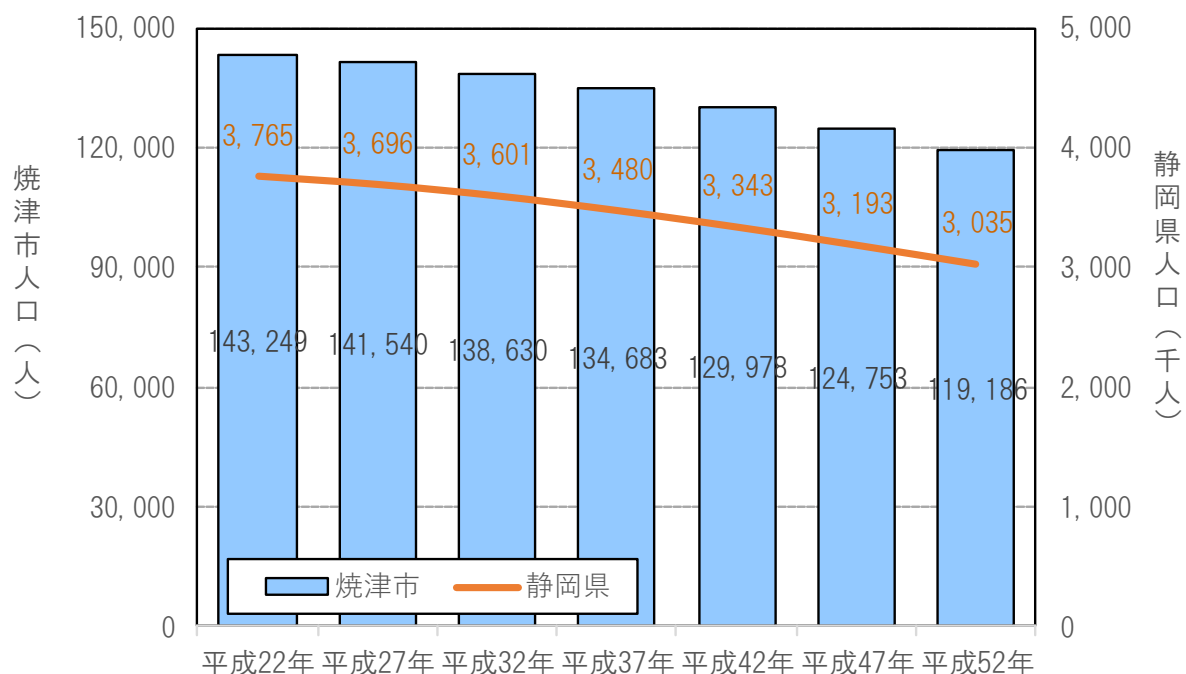
## I 都市計画道路見直しの背景

都市計画道路の多くは、高度成長期に自動車交通の増大や人口の増加とともに市街地が拡大していくことを前提として計画され、整備が進められてきました。しかしながら、人口減少社会の到来や、少子高齢化の進展などに伴って、市街地の拡大は収束しつつあります。国立社会保障・人口問題研究所における「市町村別将来人口推計」として公表された焼津市の将来人口は、平成52年には現在より約2.3万人少ない約11.9万人と推計されています。

一方、厳しい財政状況の中、公共事業に関しても、重点的な投資や既存ストックの有効活用など、合理的かつ効率的な社会資本整備が求められています。

このような社会情勢の変化に伴い、都市計画道路についても、必要性や役割に変化が生じているものと考えられることから、焼津市では、都市計画道路の見直しに取り組むこととし、その基本的な方針を示す「焼津市都市計画道路見直しマニュアル」を策定しました。

今後は、焼津市内の都市計画道路を対象として、このマニュアルに基づき、計画されている都市計画道路の機能を整理し、整備に伴う支障要因、機能を代替する道路の有無の精査を行い、道路網全体の検証を進めていきます。



出典：『日本の都道府県別将来推計人口（平成25年3月推計）』男女・年齢（5歳）階級別の推計結果（都道府県、市町村編） 国立社会保障・人口問題研究所

但し、平成22年、27年人口は、国勢調査による。

図 静岡県及び焼津市の将来人口予測値

## II 都市計画道路の状況

### 1 都市計画道路とは？

都市計画道路は、都市計画法で定められる都市施設で、都市の骨格をなす施設として、市民生活と都市活動に欠かせない重要な役割を果たしています。

都市計画道路の計画区域では、将来の整備を円滑に行うために、建築物を建てることに対して、一定の制限を課しています。

#### 【都市計画道路の3つの機能】

- ①交通機能：都市内の円滑な移動を確保するための機能
- ②空間機能：災害発生時の避難や救援活動の場として、またライフラインを収容する場としての機能
- ③市街地形成機能：土地利用の方向性を規定し、街区を形成する機能

3つの機能をさらに細分化したものが下表です。

機能の区分		内容	
交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能 (トラフィック機能)	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能 (アクセス機能)	
空間機能	都市環境機能		景観、日照等の都市環境保全のための機能
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	災害等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間機能	公共交通のための導入空間	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設のための空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV等の都市における供給処理及び通信情報施設のための空間
道路付属物のための空間		電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間	
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するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

【出典：都市計画マニュアルⅡ 6 P27（社団法人 日本都市計画学会）】

## 2 都市計画道路の種類

都市計画道路には、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路があります。さらに、幹線街路は、「主要幹線街路」「都市幹線街路」「補助幹線街路」に区分されます。

【主要幹線街路】：都市交通や通過交通など比較的長距離の交通に対応する、広域的なネットワークを形成する道路です。

大きな交通量进行处理するために高い規格で計画されています。

【都市幹線街路】：都市内の各地区や主要な施設間の交通を集約して処理する道路です。

【補助幹線街路】：主要幹線街路や都市幹線街路に囲まれた区域において、発生する交通を効率的に分散させる道路です。

【区画街路】：地区内における沿道宅地などへアクセスするための道路です。

【特殊街路】：自転車道や歩行者道などの自動車交通以外のための道路です。

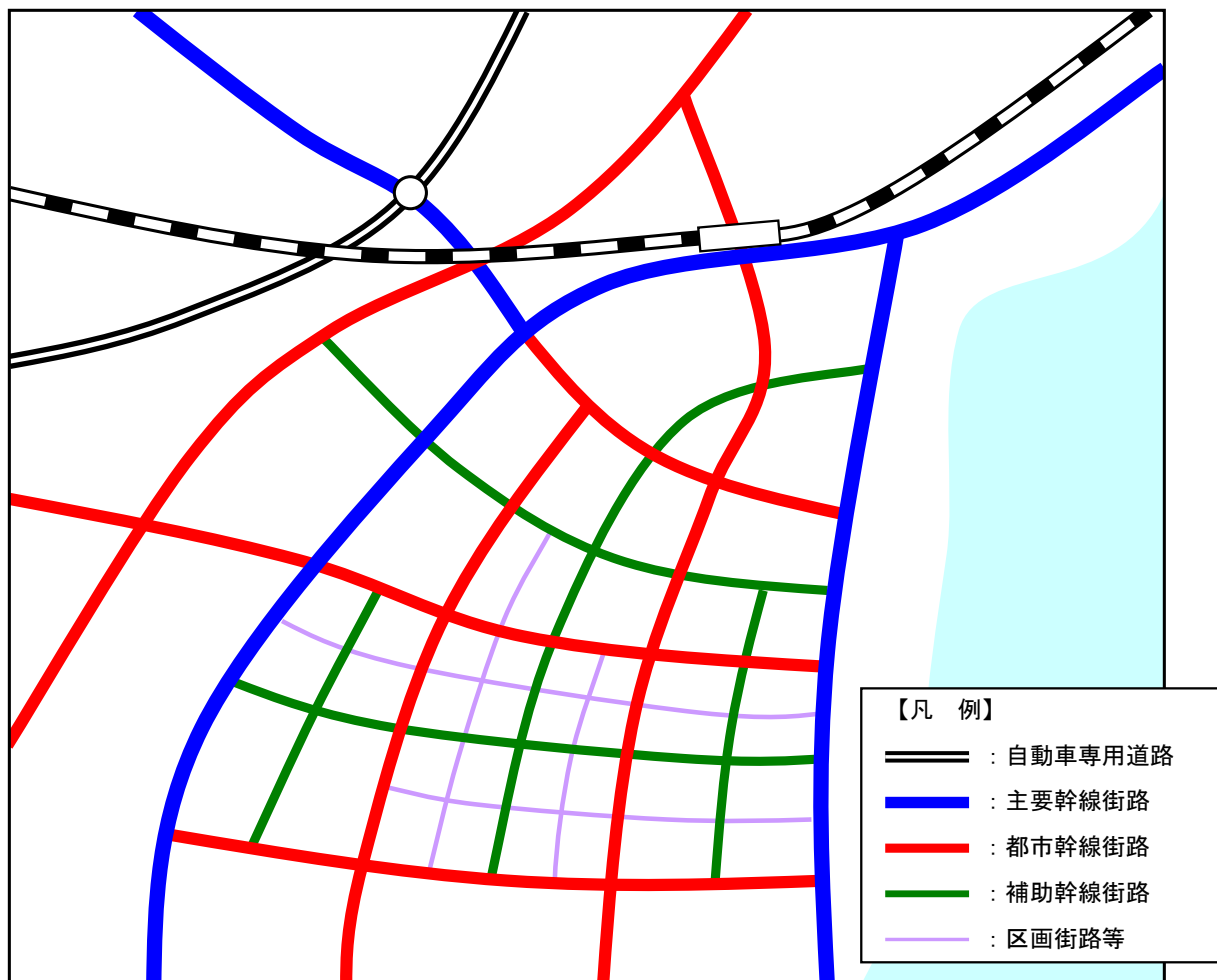


図 都市計画道路網のイメージ図

### 3 焼津市における都市計画道路の改良状況

焼津市では、これまで都市計画道路（幹線街路）の整備を着実に進めており、平成29年3月31日時点では市内幹線道路全体の72.5%が改良されております。

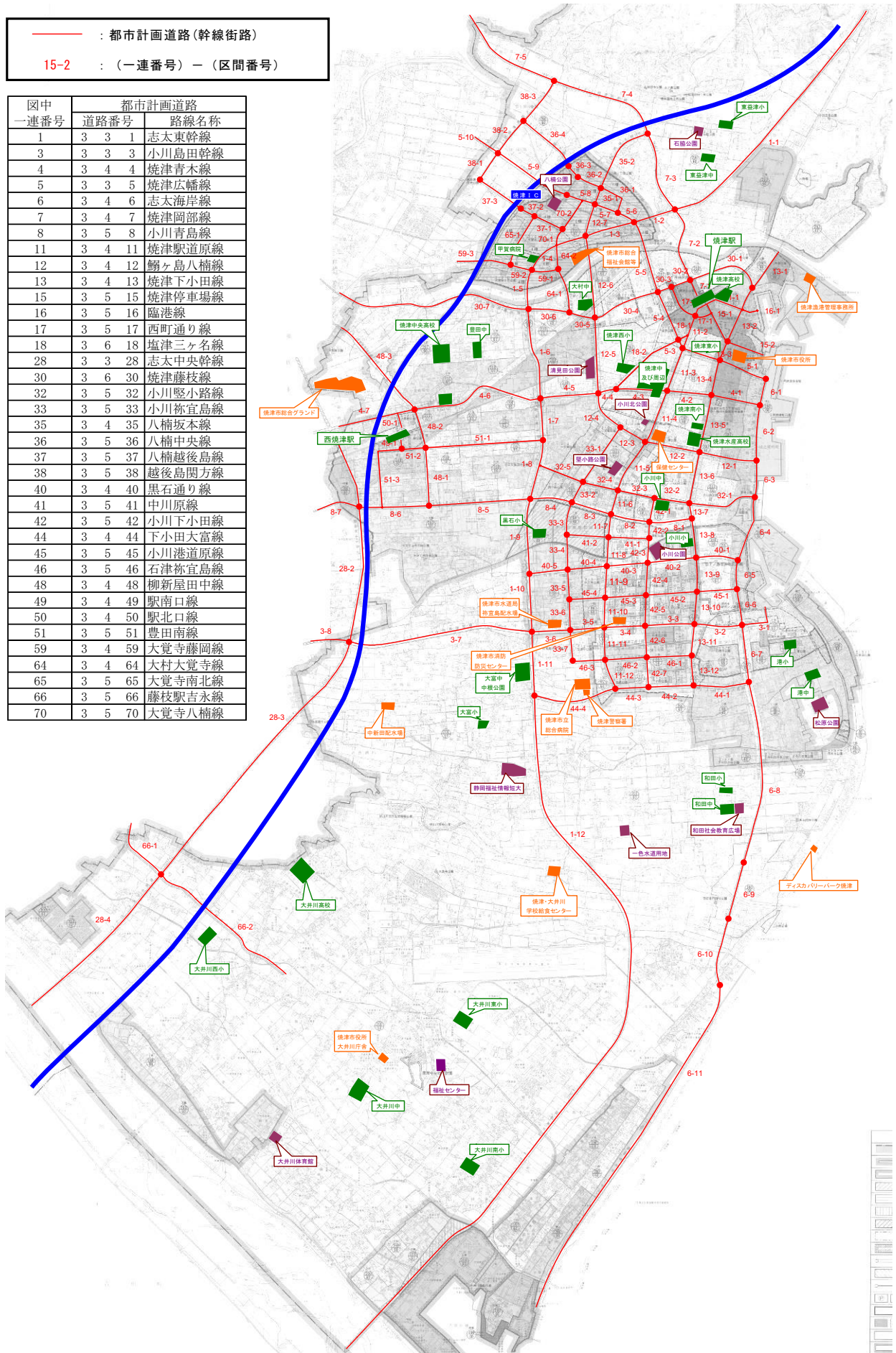
表 都市計画道路（幹線街路）の整備状況

番号	路線名	決定権者	位置		標準幅員（m）	計画決定延長（m）		改良済延長（m）	車線数	完成路線
			起点	終点		全体	焼津市内			
3.3.1	志太東幹線	県	野+E4:F40秋字野秋	飯渕字中区地先	25	16,550	16,550	13,780	4	
3.3.3	小川島田幹線	県	石津字アラマキ島	藤枝市青南町四丁目	25	8,850	4,560	4,100	4	
3.4.4	焼津青木線	県	城之腰字一人町	藤枝市青木三丁目	18	6,640	4,210	4,210	4	○
3.3.5	焼津広幡線	県	北浜通字深堀	藤枝市仮宿字天神前	27	5,930	3,780	3,000	4	
3.4.6	志太海岸線	市	北浜通字深堀	利右衛門字地藏森	18	9,890	9,890	4,430	2	
3.4.7	焼津岡部線	県	駅北一丁目	藤枝市岡部町内谷字榎木田	16	5,430	3,880	450	2	
3.5.8	小川青島線	市	東小川四丁目	小柳津字西ノ宮	12	3,520	3,520	3,520	2	○
3.4.11	焼津駅道原線	県	中港一丁目	道原字赤島	16	4,460	4,460	4,440	2	○
3.4.12	鰯ヶ島八楠線	県	鰯ヶ島字中通	八楠三丁目	18	3,710	3,710	3,710	2	○
3.4.13	焼津下小田線	県	中港五丁目	下小田字寺島	16	4,480	4,480	4,110	2	
3.5.15	焼津停車場線	県	栄町二丁目	本町一丁目	15	790	790	790	2	○
3.5.16	臨港線	市	中港二丁目	中港二丁目	15	130	130	130	2	○
3.5.17	西町通り線	県	栄町一丁目	駅北二丁目	12	510	510	510	2	○
3.6.18	塩津三ヶ名線	市	栄町六丁目	焼津二丁目	11	890	890	890	2	○
3.3.28	志太中央幹線	県	藤枝市上藪田字井尻	相川字牛ノ井ノ下	22	11,610	3,870	1,100	4	
3.6.30	焼津藤枝線	県	中港一丁目	藤枝市本町三丁目	11	5,900	4,400	3,550	2	
3.5.32	小川堅小路線	市	小川字汐入	三ヶ名字宮嶋	12	2,190	2,190	1,550	2	
3.5.33	小川祢宜島線	市	西小川二丁目	祢宜島字立通り	12	2,490	2,490	1,100	2	
3.4.35	八楠坂本線	市	八楠一丁目	坂本字五反堀	16	930	930	200	2	
3.5.36	八楠中央線	市	八楠二丁目	越後島字越後島	12	1,410	1,410	790	2	
3.5.37	八楠越後島線	市	八楠四丁目	越後島字越後島	12	950	950	490	2	
3.5.38	越後島関方線	市	越後島字越後島	関方字町田	12	1,240	1,240	0	2	
3.4.40	黒石通り線	市	小川字会下島	三右衛門新田字西宮	20	2,070	2,070	990	2	
3.5.41	中川原線	市	東小川七丁目	小川字土井ノ口	12	810	810	430	2	
3.5.42	小川下小田線	市	東小川六丁目	下小田字栄田	15	1,870	1,870	1,860	2	
3.4.44	下小田大富線	市	下小田字美登里	道原字大渕下	16	2,150	2,150	1,040	2	
3.5.45	小川港道原線	市	石津字下島	道原字半兵エ島	12	1,660	1,660	840	2	
3.5.46	石津祢宜島線	市	石津字新田島	祢宜島字立通り	12	1,190	1,190	880	2	
3.4.48	柳新屋田中線	県	柳新屋字下海道	藤枝市田中二丁目	16	2,310	2,030	2,030	2	○
3.4.49	駅南口線	市	西焼津	西焼津	16	80	80	80	2	○
3.4.50	駅北口線	市	西焼津	西焼津	16	150	150	150	2	○
3.5.51	豊田南線	市	三ヶ名字宮嶋	小柳津字大屋敷	12	2,180	2,180	1,230	2	
3.4.59	大覚寺藤岡線	市	大覚寺字下ノ島	藤枝市水守字下舞台	16	3,110	770	680	2	
3.4.64	大村大覚寺線	市	大村新田字助九	大覚寺字朝葉	16	670	220	220	2	○
3.5.65	大覚寺南北線	市	大覚寺字中ノ島	八楠字堀合	12	530	530	530	2	○
3.5.66	藤枝駅吉永線	市	上新田字北	下江留字上	14	2,170	2,170	2,170	2	○
3.5.70	大覚寺八楠線	市	大覚寺字朝葉	八楠四丁目	12	500	500	500	2	○
合計						119,950	97,220	70,480		
改良率（焼津市内）							58.8%			

図一 1 都市計画道路(幹線街路) 区間図

— : 都市計画道路(幹線街路)  
 15-2 : (一連番号) - (区間番号)

図中 一連番号	都市計画道路	
道路番号	路線名称	
1	3 3 1	志大東幹線
3	3 3 3	小川島田幹線
4	3 4 4	焼津青木線
5	3 3 5	焼津広幡線
6	3 4 6	志太海岸線
7	3 4 7	焼津岡部線
8	3 5 8	小川青島線
11	3 4 11	焼津駅道原線
12	3 4 12	鯛ヶ島八桶線
13	3 4 13	焼津下小田線
15	3 5 15	焼津停車場線
16	3 5 16	臨港線
17	3 5 17	西町通り線
18	3 6 18	塩津三ヶ名線
28	3 3 28	志太中央幹線
30	3 6 30	焼津藤枝線
32	3 5 32	小川堅小路線
33	3 5 33	小川称宜島線
35	3 4 35	八桶坂本線
36	3 5 36	八桶中央線
37	3 5 37	八桶越後島線
38	3 5 38	越後島関方線
40	3 4 40	黒石通り線
41	3 5 41	中川原線
42	3 5 42	小川下小田線
44	3 4 44	下小田大富線
45	3 5 45	小川港道原線
46	3 5 46	石津称宜島線
48	3 4 48	柳新屋田中線
49	3 4 49	駅南口線
50	3 4 50	駅北口線
51	3 5 51	豊田南線
59	3 4 59	大覚寺藤岡線
64	3 4 64	大村大覚寺線
65	3 5 65	大覚寺南北線
66	3 5 66	藤枝駅吉永線
70	3 5 70	大覚寺八桶線



### III 都市計画道路の見直し

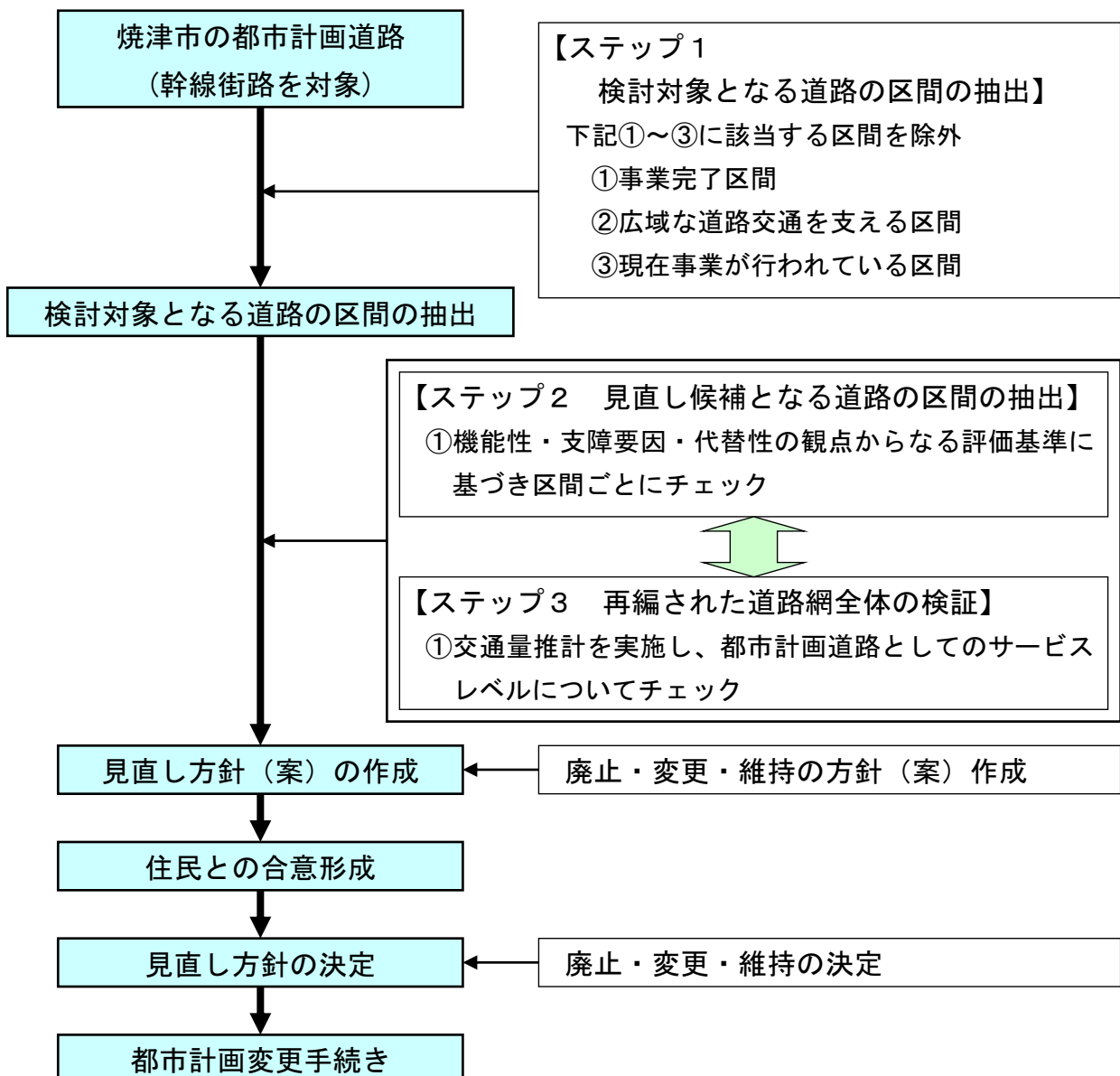
#### 1 見直しマニュアルの対象とする都市計画道路

都市計画道路のうち自動車専用道路は、国の骨格をなす道路として広域で機能する道路であることから見直しの対象外とします。また区画街路は、約9割が改良済みであり、残る未整備区間は土地区画整理事業により事業中であることから見直しの対象外とします。さらに特殊街路は、歩行者や自転車など自動車以外の交通のための専用道路であり、高齢社会への対応や環境負荷の軽減等を図る上で必要であることから見直しの対象外とします。

従って、本都市計画道路見直しマニュアルでは、幹線街路を対象としますが、さらに検討対象となる道路の区間をステップ1で抽出していきます。

#### 2 見直しの全体的な流れ

焼津市における都市計画道路の見直しは、以下に示す流れで実施していきます。





### ステップ1 検討対象となる道路の区間の抽出

本見直しマニュアルでは、原則として都市計画道路が交差する地点から次の交差点までを一つの区間として考えます。

これから見直しについて検討していく対象となる道路の区間を抽出していきます。

ただし、以下の区間は除外します。

- ①道路整備が完了している区間
- ②焼津市と市外を結ぶなど広域な道路交通を支える区間
- ③現在、道路整備事業や土地区画整理事業などにより事業が実施されている区間

### ステップ2 見直し候補となる道路の区間の抽出

機能性・支障要因・代替性の視点毎に項目を設定し、区間ごとにチェックします。

#### 【機能性の視点】

都市計画道路の機能性について、都市計画道路の持つ機能分類に応じて評価します。

#### 【支障要因の視点】

都市計画道路を整備するについて、支障となる要因について検証します。

#### 【代替性の視点】

計画する都市計画道路の周辺で、機能を代替する道路はあるか確認します。

#### 【課題への対応】

ルート変更や規模・構造の変更により合理的計画となるか検証します。

### ステップ3 再編された道路網全体の検証

ステップ2の検証の結果、再編された道路網全体について、渋滞や混雑が発生し、市民生活に影響が出ないか確認するため、交通量推計手法により、定量的に検証します。

### 見直し方針（案）の作成

ステップ1～ステップ3の作業をとりまとめ、見直し方針（案）を作成します。

### 住民との合意形成

都市計画道路の見直しについて検討した経緯や結果は、地域住民の皆様に説明会を開催するなどして合意形成を図ります。

### 見直し方針の決定

各区間について、現決定の維持・変更・廃止の取り扱いを決定します。

### 都市計画変更手続き

都市計画変更手続きを、都市計画法の規定に従い実施します。

## IV 都市計画道路見直し作業の内容

### 1 ステップ1 検討対象となる道路の区間の抽出

#### (1) 評価単位の区間設定

1つの路線の中では一部が整備済みであったり、沿道の土地利用が異なったりしていることから、原則として、都市計画道路が交差する地点から次の交差点までを、評価単位となる一つの区間とします。ただし、設定した区間が適切でない場合は、各路線の状況に応じた一定区間を1つの区間とします。

#### (2) 検討対象となる道路の区間の抽出の考え方

下記に示す①～③のいずれかに該当する場合は、検討対象となる道路の区間から除外することとし、いずれにも該当しない区間を検討対象となる道路の区間として抽出します。

##### ①事業完了区間

事業完了区間（整備済路線）は検討対象となる道路の区間の対象外とします。

##### ②広域道路交通

焼津市と市外を結ぶなど長い距離の交通を受け持つ路線（高速道路、国道等）は、都市間を結ぶ広域で機能する道路であり、焼津市単独で取り扱いを決めることができないことから、検討対象となる道路の区間の対象外とします。

今後、県や関係市とともに上位計画との整合を図るなど、広域ネットワーク形成の視点からの検討が必要と考えます。

##### ③現在事業が行われている区間

現在、道路事業、土地区画整理事業等により事業が行われている区間は、検討対象となる道路の区間の対象外とします。

ただし、区間設定の中で整備済み（事業中を含む）と未整備区間が混在している場合においては、検討対象となる道路の区間とします。

## 2 ステップ2・ステップ3・見直し方針（案）検討の流れ

### （1）ステップ2 見直し候補となる道路の区間の抽出作業の進め方

ステップ2では、ステップ1で抽出した「検討対象となる道路の区間」を対象に、区間ごとに機能性・支障要因・代替性の観点からなる評価基準に基づきチェックしていきます。なお、支障要因があり代替性のない区間については、課題への対応策の検討を行い、変更により合理的な計画となるか検証します。

評価基準に基づくチェックを行ったのち総合的な評価を実施して、抽出した各区間の取り扱い（「計画継続」、「見直し候補となる道路の区間」について廃止・変更など）を定め、見直し後の新たな道路ネットワークを仮決定します。

### （2）評価の基準とする項目

各区間の評価は、道路の機能毎の評価（機能性評価）を行うとともに、整備に伴う支障要因の評価、機能を代替する道路の有無（代替性評価）について行います。

別表に「評価の基準とする項目」を示します。

### （3）評価後の区間の取り扱い方針

評価後の区間の取り扱い方針は、以下のとおりとします。

**【計画継続】**：機能性があり支障要因の少ない区間は現在の都市計画決定内容を維持します。支障要因が多く代替性も無く課題が残る区間は社会情勢の変化に応じて、適宜見直しを検討していきます。

**【変更】**：ルートの変更、あるいは規模や構造の変更などにより合理的な計画となるものは計画の変更を行うこととします。

**【廃止】**：機能性が低いものや、見直し作業により機能の代替が確保される場合は原則として廃止します。

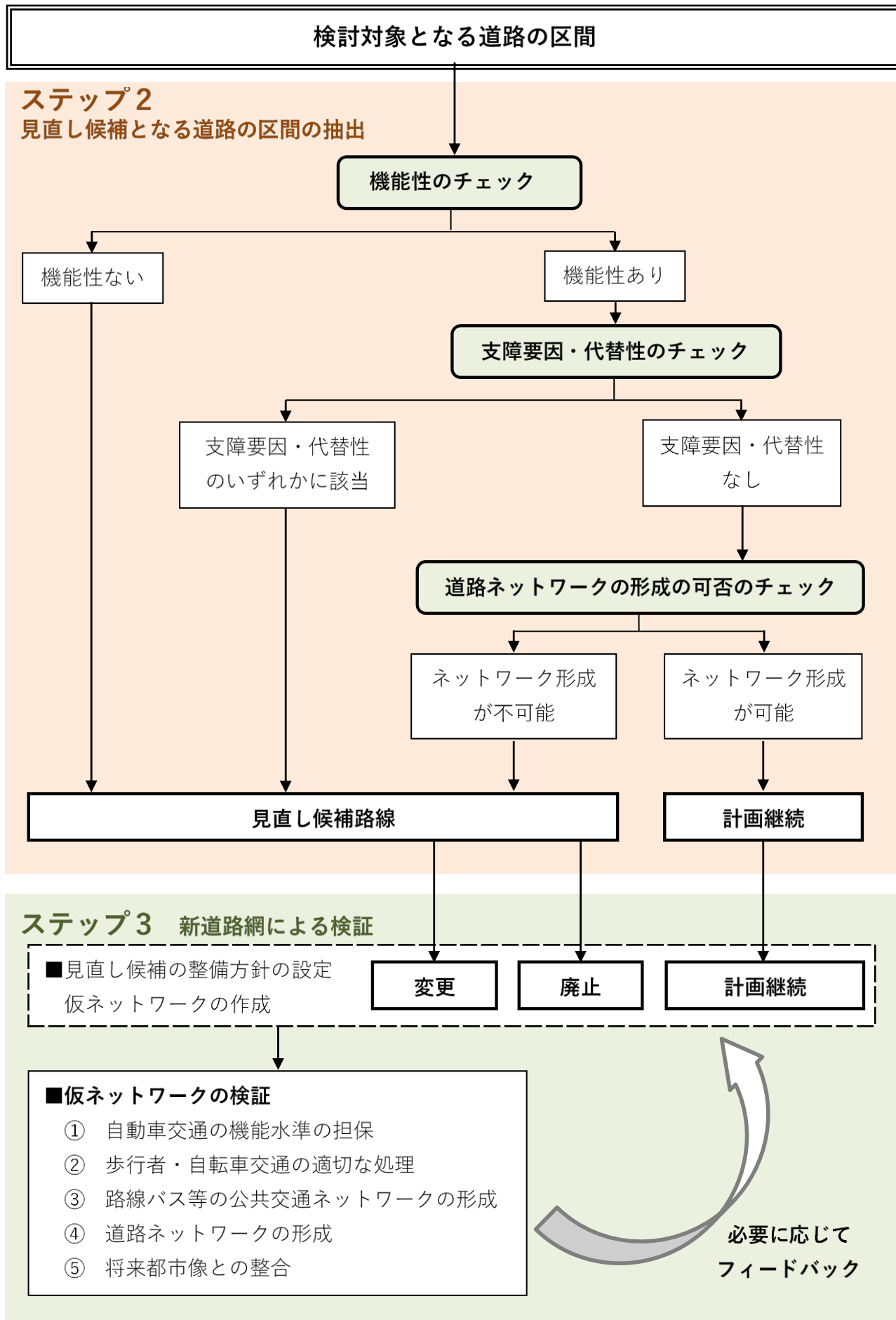
### （4）ステップ3 再編された道路網全体の検証

見直し候補となる道路の区間を考慮した再編後の将来道路ネットワークを仮決定し、自動車の流れを予測する交通シミュレーションを行い、渋滞や混雑の発生など、市民生活に影響が出ないか確認します。

渋滞や混雑の発生が予測された場合は、ステップ2に戻り、再編後の将来道路ネットワークの再構築を行います。

（1）～（4）の検証は、次ページの「図-2 ステップ2～ステップ3の流れ」に示すとおりです。

図-2 ステップ2～ステップ3の流れ



### **3 見直し方針（案）の作成**

ステップ1～ステップ3の作業をとりまとめ、計画継続・変更・廃止など都市計画道路見直し方針（案）を作成します。

### **4 住民との合意形成及び見直し方針の決定**

都市計画道路の見直しについて検討した経緯や結果は、個別の区間毎に関係住民への説明会を開催するなど合意形成に努めた上で、最終的な見直し方針を決定します。

地域住民や市民の理解を得た上で、各区間について、「計画継続」・「変更」・「廃止」のいずれかの方針を決定します。

### **5 都市計画変更手続き等**

「廃止」、「変更」となった都市計画道路については都市計画法の手続きを進めます。

「変更」となった都市計画道路のうち、ルート変更を行うものについては、今後具体的なルート変更の内容についてさらに検討を進めていき、住民への説明を行った上で都市計画法の手続きを進めていきます。

今回の見直し結果は、都市計画マスタープランなどの上位計画に反映していきます。

## 別表

## 評価の基準とする項目

評価項目			評価方法	
大	中	小		
機能性 評価	交通機能	自動車交通機能 (交通混雑度)	現況ネットワークにおける混雑度が高い区間等の交通混雑の緩和に寄与する区間を評価する。 並行または隣接する主要な路線の混雑度が1.25を超えている場合、当該路線区間の整備により、混雑路線の交通混雑の緩和に寄与すると認められる場合に評価する。(並行路線は当該路線からの距離が概ね500m以内)	
		アクセス機能	主要都市施設(市役所、市立病院等)、駅、高速道路等のIC、主要観光施設(レクリエーション施設等含む)、大規模集客施設などへのアクセス機能が高い区間を評価する。(施設からの距離が概ね250m以内の路線)	
		歩行者・自転車系交通機能	当該路線の沿線または周辺(当該路線からの距離が概ね250m以内)に、主要公共施設などがあり、歩行者や自転車などの交通の安全性確保が求められている場合に評価する。	
	空間機能	景観・緑化としての位置づけ	都市景観の創出、緑化が求められている区間を評価する。	
		防災面での役割	緊急輸送路としての位置づけや、広域避難地、一次避難地、防災拠点へのアクセス道路など防災対策に関連がある区間を評価する。	
		公共交通への寄与	バス路線の運行の円滑化等、公共交通体系に寄与する区間を評価する。	
	市街地形成機能	街区形成機能(面的整備との関係)	市街地開発事業(面的整備事業)等との関連性が高い区間を評価する。	
		まちづくり計画への位置づけ	上位計画において、都市の骨格を形成する道路として、幹線道路に位置づけられる区間を評価する。	
	支障要因の 評価	用地取得に係る要因	特殊な支障物件の有無	工場等の堅固な大規模建築物、寺社仏閣等の特殊な物件が支障とならない場合は、評価する。
			密集市街地通過の有無	抵触する支障物件が少ない場合(DID区域を通過しない場合)は、評価する。
その他の区間の特性に基づく要因		歴史的・文化的価値の高い支障物件の有無	文化財、歴史的・文化的価値の高い支障物件がない場合には評価する。	
		大規模な構造物等(橋梁・トンネル・大規模法面等)の有無	大規模な構造物等(橋梁・トンネル・大規模法面等)が発生しない場合は、評価する	
道路構造令との整合性	計画幅員が現在の道路構造令に適合している場合は評価する。 将来交通量に基づき、道路構造令に適合した適正な規模の幅員・車線数が計画されている場合は、評価する。			
代替性 評価	代替路線の有無	対象路線(区間)が担う機能(主に自動車交通機能)を、同等規格(車道機能)相当の他の路線(現道含む)が代替できない場合は評価する。		