

1 調査名称：（清水町）総合都市交通体系調査

2 調査主体：清水町

3 調査圏域：清水町管内

4 調査期間：平成 30 年度

5 調査概要：

清水町の都市計画道路は、昭和 36～37 年に骨格となる路線（5 路線）が計画決定され、その後、昭和 63 年に 2 路線が追加計画決定された。

しかしながら、都市計画決定後、事業化の目途が立たず、長期間が経過しても未だ事業に着手していない路線も存在し、そのため、関係住民に対して長期間にわたり建築行為に一定の制限等が課せられるなどの状況が続いている。

また、これまで増加傾向であった人口の減少に伴う自動車交通量の減少や少子高齢化の進展など、都市計画決定当時からの時代の流れや道路利用ニーズの変化などにより、都市計画道路に求められる機能・役割についても変化が生じてきている。

こうしたことから、清水町では、町内全ての都市計画道路を対象に、都市計画道路としての必要性や整備の合理性などの再検証を行い、これからの社会経済情勢に見合った適切な都市計画道路の整備の方向性を明らかにすることとした。

I 調査概要

1 調査名称：（清水町）総合都市交通体系調査

2 報告書目次

見直しガイドライン（案）

1. はじめに
2. 都市計画道路見直しの背景
3. 都市計画道路の現状
4. 都市計画道路見直しの流れ
5. 検証の方法
6. 今後の進め方

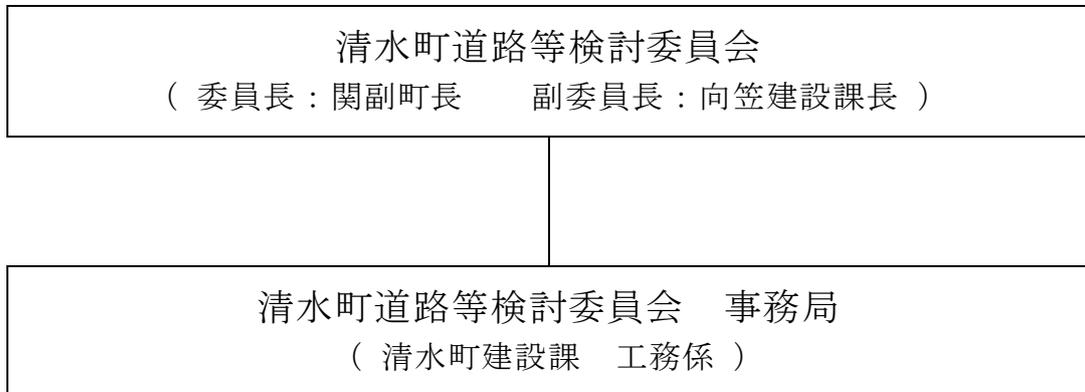
見直しマニュアル（案）

1. 本マニュアルについて
2. 都市計画道路見直しの流れ
3. 検証の方法

見直し方針（案）

1. 検証対象路線（区間）の抽出
2. 検証路線（区間）の必要性の検証
3. 検証路線（区間）の合理性の検証
4. 新道路網による検証
5. 見直し方針（案）の作成
6. 都市計画道路見直し方針の今後の進め方

3 調査体制



4 委員会名簿等：

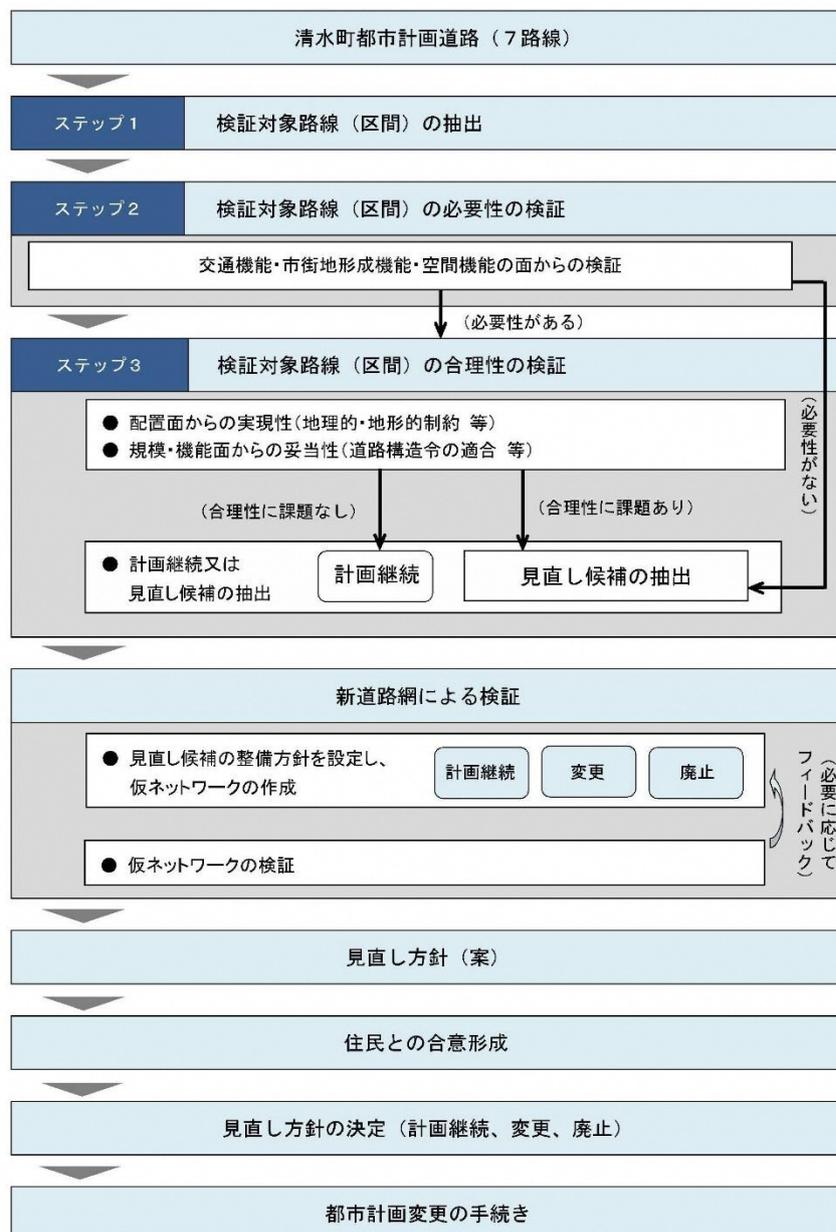
	所 属	役 職 等	氏 名
委員長	清 水 町	副町長	関 義弘
副委員長	清 水 町 建 設 課	課 長	向笠 昭彦
委 員	清 水 町 総 務 課	課 長	野田 敏彦
委 員	清水町企画財政課	課 長	高嶋 広幸
委 員	清水町くらし安全課	課 長	久保田 徹
委 員	清水町都市計画課	課 長	太田 雅明

II 調査成果

1 調査目的

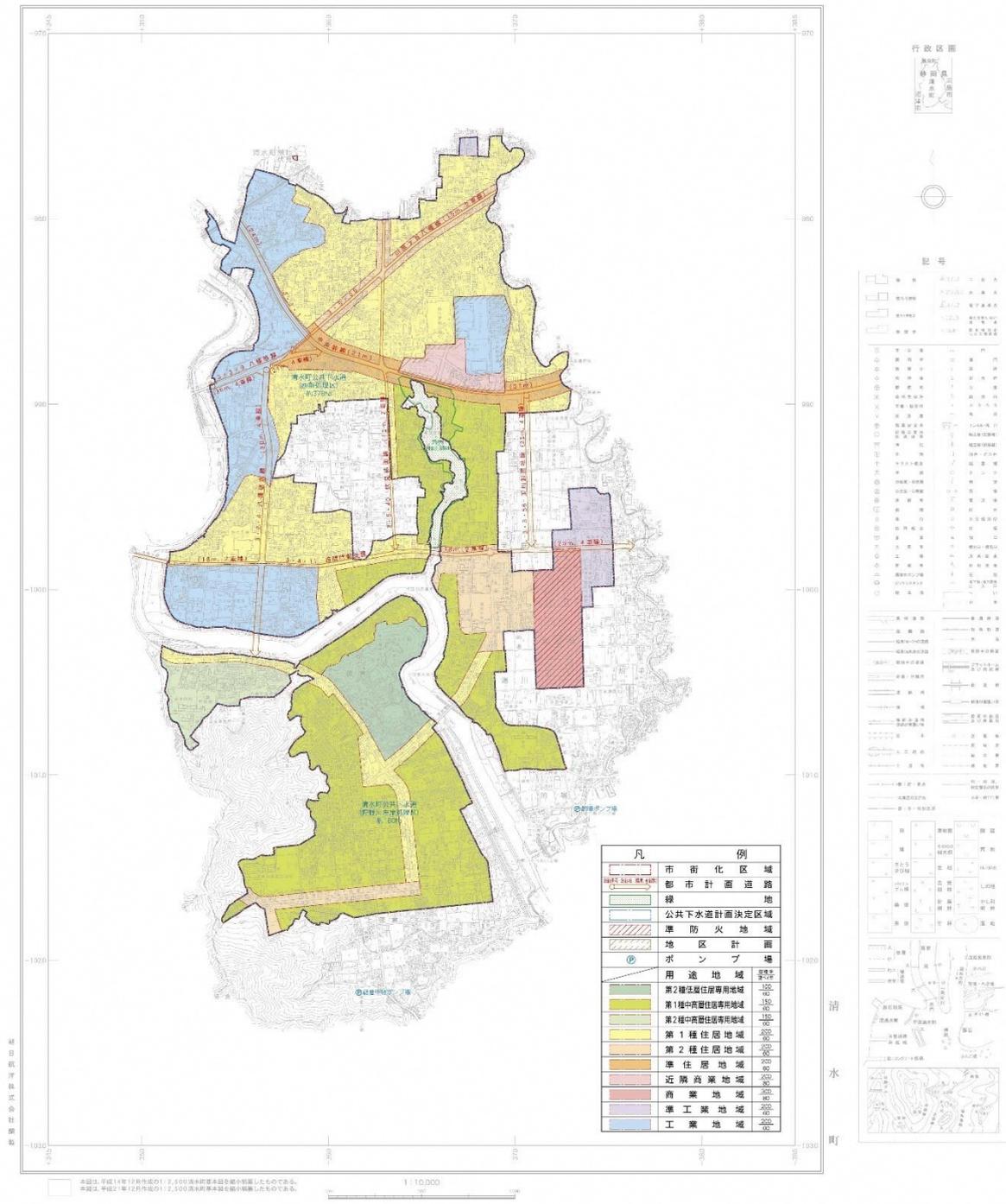
清水町内の都市計画道路について、都市計画決定時と比較し、人口減少や経済の低成長、市街地拡大の収束等社会的背景の変化が見られる中、必要性に変化が生じている路線もあることから、その再検証により都市計画道路の見直しを行うことを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図

清水町都市計画図



4 調査成果

4. ステップ1：検証対象路線（区間）の抽出

清水町内における都市計画道路のうち、検証を実施する路線（区間）について、以下のとおり抽出します。

【検証対象路線（区間）の選定】

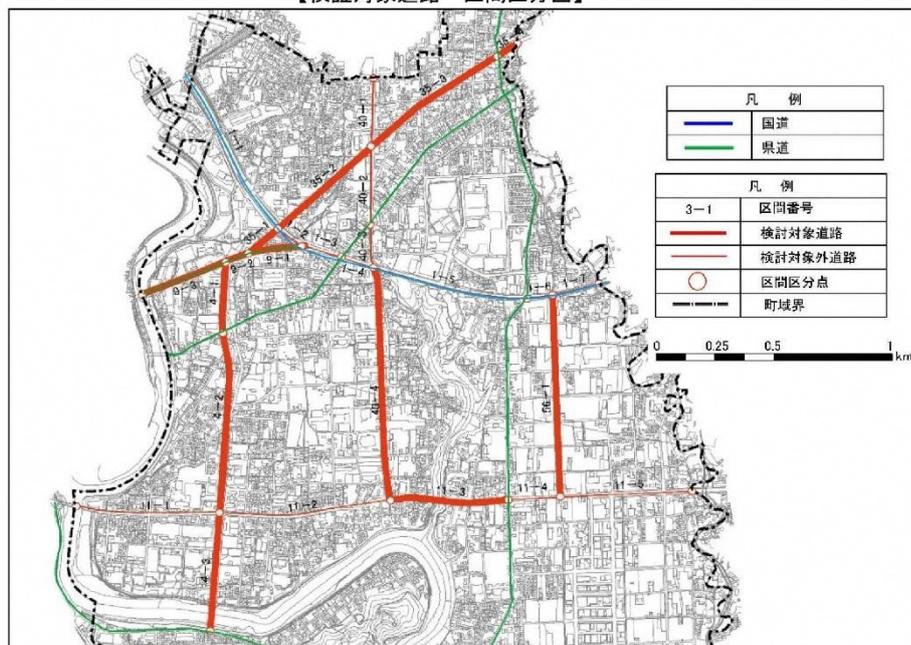
- ◆ 検証対象路線は、清水町内における全ての都市計画道路とし、都市計画道路及び国・県道との交差点で区間を分割し、各区間で検証します。
ただし、以下の場合は除外します。
 - ①既に改良済の道路
 - ②事業中又は事業計画に位置付けがあり全線供用見込みがある道路

【検討対象路線（区間）一覧】

都市計画道路番号	路線名	標準幅員 m	決定権者	区間番号
3.2.4	八幡徳倉線	30	町	4-1、4-2、4-3
3.3.9	八幡原線	27	県	9-1、9-2、9-3
3.4.11	西間門新谷線	18	町	11-3
3.5.35	川原ヶ谷八幡線	15	町	35-1、35-2、35-3、35-4
3.5.40	伏見柿田線	12	町	40-4
3.3.56	玉川卸団地線	25	町	56-1

※3.5.40 伏見柿田線の概成済区間は、交差点部に限られており、検証対象路線として抽出はしません。

【検証対象道路 区間区分図】



5. ステップ2：検証路線（区間）の必要性の検証

検証対象路線（区間）において、清水町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（交通機能・空間機能・市街地形成機能）の観点で役割（必要性）を評価します。

【必要性の評価項目（ステップ2）】

評価項目	評価方法	参考図書・基準図書等	
交通機能	①自動車交通機能	○道路ネットワークにおける混雑度が高い区間において、その整備により交通混雑の緩和に寄与するものを評価する。 ○新設道路に隣接する路線（当該路線から概ね500m以内）の混雑度が1.5を超えている場合において、新設区間の整備が混雑路線の交通混雑緩和に寄与すると認められる場合に評価する。	○第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査「現況道路配分ネットワーク道路交通量計画配分図（混雑度）」による
	②歩行者交通機能	○当該路線又は、並行する路線（当該路線からの距離が概ね250m以内）が、通学路に指定されており、歩行者の交通の安全性確保が求められている場合に評価する。	○小・中・高校の位置、名称及び小学校通学路
	③自転車系交通機能	○当該路線又は、並行する路線（当該路線からの距離が概ね250m以内）が、清水町自転車ネットワーク計画（案）に位置付けられている場合に評価する。	○「清水町自転車ネットワーク計画（案）」
	④主要都市施設、公園緑地等への連絡機能	○主要都市施設や公園緑地から500m以内で、当該区間の整備により対象施設等へのアクセス性の向上に寄与すると認められる区間を評価する。	○各種資料に基づく主要都市施設（官公署、公的医療・福祉施設、文化施設、その他施設）、公園緑地、大規模集客施設（大規模店舗等）を抽出
	⑤公共交通の支援機能	○対象路線（区間・現道）がバス路線となっており、当該路線の整備により、バス等の走行の円滑化に寄与すると認められる区間を評価する。	○バス路線図
空間機能	①緊急輸送路の強化	○「南海トラフ地震における静岡県広域受援計画」における東名・新東名 IC から各活動拠点にアクセスする「緊急輸送ルート」に位置付けられている場合に評価する。 ○当該区間の整備により、「緊急輸送ルート」に対して、リダンダンシーを有する（代替路となる）区間を評価する。	○南海トラフ地震における静岡県広域受援計画
	②交通事故の削減	○人身事故多発箇所であり、整備により安全性の向上に資する場合に評価する。	○「清水町交通事故マップ」による人身事故多発地点
市街地形成機能	①将来都市構造等への位置付け	○「東駿河湾広域都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」又は、「清水町都市計画マスタープラン」に、広域や都市内の連携軸として位置付けされている区間を評価する。 ○面的整備事業等と一体となり、新たな市街地形成に資する道路を評価する。	○清水町都市計画マスタープラン等各種計画資料に基づき判断
	②良好な景観形成	○「無電柱化推進計画」に位置づけがある区間を評価する。 ○都市計画マスタープラン（地域別構想）において、「緑の維持」、「魅力ある沿道空間の形成」などが位置付けられている区間を評価する。	○清水町都市計画マスタープラン、無電柱化計画等に基づき判断

必要性の検証結果

(○：必要性を評価する －：必要性を評価しない)

路線番号	路線名	位置図対象番号	交通機能					空間機能		市街地形成機能		評価項目数
			自動車交通機能	歩行者交通機能	自転車系交通機能	主要都市施設・公園緑地等への連絡機能	公共交通の支援機能	緊急輸送路の強化	交通事故の削減	将来都市構造への位置付け	良好な景観形成	
3.2.4	八幡徳倉線	4-1	－	－	○	－	○	○	－	－	○	4
		4-2	－	－	○	○	○	○	－	－	○	5
		4-3	－	－	－	○	－	－	－	－	－	1
3.3.9	八幡原線	9-1	－	－	○	○	○	－	－	○	－	4
		9-2	○	－	○	－	○	○	－	○	－	5
		9-3	○	－	○	－	○	－	○	○	－	5
3.4.11	西間門新谷線	11-3	○	○	○	○	○	○	○	○	9	
3.5.35	川原ヶ谷八幡線	35-1	－	－	○	－	○	○	－	－	－	3
		35-2	－	－	○	－	○	－	－	－	－	2
		35-3	－	－	○	－	○	－	－	－	－	2
		35-4	－	－	○	－	○	－	－	－	－	2
3.5.40	伏見柿田線	40-4	○	○	○	○	○	－	－	－	○	6
3.5.56	玉川卸団地線	56-1	○	－	－	○	－	○	－	○	－	4

6. ステップ3：検証路線（区間）の合理性の検証

6-1. 合理性の検証項目

検証対象路線（区間）に関し、実現性及び妥当性について、都市計画道路の配置・規模・機能により、地域の実情にあった合理的な計画であるか検証します。

【合理性の検証項目（ステップ3）】

項目	検証項目	検証方法	参考図書・基準図書等
実現性	地形・地物等との整合性	○大規模な構造物等（長大橋・立体交差）が発生による事業実施の困難性を検証する。	○現況図等より判断 ・長大橋は橋長100m以上
	歴史的・文化的価値の高い物件の有無	○保全すべき文化財など歴史的・文化的価値の高い地域資源の存在による事業実施の困難性を検証する。	○文化財一覧等より判断
	堅固な大規模建築物等の物件の有無	○堅固な大規模建築物（工場等）や特殊な移転補償（社寺仏閣等）が生じる物件等の存在による事業実施の困難性を検証する。	○現況図等より判断
妥当性	道路構造令等との適合	○計画が現在の道路構造令等の現行の基準（適正な規模の幅員・車線数）に適合しているか確認する。	○標準横断面図、計画平面図等により判断 ○第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査による「将来道路配分ネットワーク道路交通量計画配分図（交通量）」をベースに、ネットワークに含まれていない都市計画道路や代替機能を持つ主要な町道等を加えた交通量推計結果に基づく交通量により判断
	東駿河湾都市圏総合都市交通計画との整合	○東駿河湾都市圏総合都市交通計画の道路網計画に位置づけがあるか検証する。	○東駿河湾都市圏総合都市交通計画の将来道路網により判断

合理性の検証結果

(－：評価する △：評価しない)

路線番号	路線名	位置図対象番号	実現性			妥当性			合理性の課題検証
			地形地物との整合性	歴史的文化的価値の高い支障物件の有無	堅固な大規模建築物の有無	道路構造令との整合性	その他法令等との整合性	東駿河湾都市圏総合都市交通計画の道路網計画への位置付けの有無	
3.2.4	八幡徳倉線	4-1	－	－	－	－	－	△	東駿河湾都市圏総合都市交通計画の道路網計画への位置付けがなく、妥当性に課題あり。
		4-2	－	－	－	－	－	△	東駿河湾都市圏総合都市交通計画の道路網計画への位置付けがなく、妥当性に課題あり。
		4-3	△	－	△	－	－	△	橋長 100m以上の長大橋及び、堅固な大規模建築物があり、実現性に課題あり。また、東駿河湾都市圏総合都市交通計画の道路網計画への位置付けがなく、妥当性に課題あり。
3.3.9	八幡原線	9-1	－	－	－	－	－	－	－
		9-2	－	－	－	－	－	－	－
		9-3	－	－	－	－	－	－	－
3.4.11	西間門新谷線	11-3	－	－	－	－	－	－	－
3.5.35	川原ヶ谷八幡線	35-1	－	－	－	－	－	－	－
		35-2	－	－	－	－	－	－	－
		35-3	－	－	－	－	－	－	－
		35-4	－	－	－	－	－	－	－
3.5.40	伏見柿田線	40-4	－	－	－	－	－	－	－
3.5.56	玉川卸団地線	56-1	△	－	－	－	△	－	普通河川の縦断占用があり、実現性に課題あり。起点部の位置について、交差点間距離が確保できず、妥当性に課題あり。

6-2. 計画継続又は見直し候補の抽出

合理性の検証における「計画継続」又は「見直し候補」路線・区間の抽出は、以下の基準に従って、次のとおり行います。

1) 合理性の検証における「見直し候補」路線等の抽出基準

評価項目のうち、実現性又は妥当性の検証のいずれかに課題がある場合には、「見直し候補」とします。

2) 「計画継続」又は「見直し候補」路線等の抽出

抽出結果は、下表に示すとおりです。

計画継続又は見直し候補の抽出一覧表

(－：評価する △：評価しない)

路線番号	路線名	位置図対象番号	必要性評価項目数	計画継続または見直し候補路線の抽出		
				合理性抽出条件に該当	計画継続／見直し候補の区分	備考
3.2.4	八幡徳倉線	4-1	4	▲	見直し候補	必要性はあるものの、東駿河湾都市圏総合都市交通計画の道路網計画への位置付けがなく、妥当性に課題があるため、見直し候補路線とする。
		4-2	5	▲	見直し候補	必要性はあるものの、東駿河湾都市圏総合都市交通計画の道路網計画への位置付けがなく、妥当性に課題があるため、見直し候補路線とする。
		4-3	1	▲	見直し候補	必要性はあるものの、橋長100m以上の長大橋及び、堅固な大規模建築物があり、実現性に課題がある。また、東駿河湾都市圏総合都市交通計画の道路網計画への位置付けがなく、妥当性に課題があるため、見直し候補路線とする。
3.3.9	八幡原線	9-1	4	－	計画継続	－
		9-2	5	－	計画継続	－
		9-3	5	－	計画継続	－
3.4.11	西間門新谷線	11-3	9	－	計画継続	－
3.5.35	川原ヶ谷八幡線	35-1	3	－	計画継続	－
		35-2	2	－	計画継続	－
		35-3	2	－	計画継続	－
		35-4	2	－	計画継続	－
3.5.40	伏見柿田線	40-4	6	－	計画継続	－
3.5.56	玉川卸団地線	56-1	4	▲	見直し候補	必要性はあるものの、普通河川の縦断占有があり、実現性に課題ある。また、起点部の位置について、交差点間距離が確保できず、妥当性に課題があるため、見直し候補路線とする。

7. 新道路網による検証

7-1. 新道路網による検証の考え方

新道路網による検証は、必要性・合理性の検証結果から抽出された「見直し候補となる路線（区間）」について、既存ストックの有効活用の観点から、代替路線の有無を考慮しつつ、路線（区間）ごとに見直し候補の整備方針（変更【幅員・車線数又はルート等】、廃止）を設定し、将来道路ネットワークの仮決定をします。

仮決定した将来道路ネットワークで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の影響の有無を確認します。

支障がある場合には、将来道路ネットワークの仮決定にフィードバックして、再度検証を行います。

7-2. 見直し候補の整備方針の設定

必要性、合理性の検証及び新道路網による検証結果を踏まえて、現在決定されている計画に対して、見直し候補の整備方針を、下記のとおり設定します。

【見直し候補の整備方針】

廃止	現在の都市計画決定を廃止します。
変更	現在の都市計画決定について位置、線形、計画幅員等の変更を検討します。
計画継続	現在の都市計画決定を継続します。

7-3. 新道路網による検証

新道路網での検証は、将来交通量の推計・配分を行うことで、「自動車交通の機能水準の担保」の観点から検証するとともに、「歩行者・自転車交通の適切な処理」「路線バスなどの公共交通の機能水準の担保」「道路ネットワークの形成」「将来都市像との整合性」の観点から検証を行います。

【新道路網による検証の観点】

観点	内容
自動車交通の機能水準の担保	廃止または変更したことによって、自動車の適切な交通処理に支障（混雑度 1.5 以上）が生じていないか（ただし、廃止前の混雑度が 1.5 以上の場合は、廃止したことによって、混雑度がさらに高くなっていないか）
歩行者・自転車交通の適切な処理	廃止または変更したことによって、歩行者・自転車交通の適切な交通処理に支障が生じていないか
路線バスなどの公共交通の機能水準の担保	廃止または変更したことによって、公共交通（路線バス等）のサービスレベルに支障が生じていないか
道路ネットワークの形成	廃止または変更したことによって、道路ネットワークが孤立していないか
将来都市像との整合性	上位計画（総合計画）等の将来都市像と整合がとれているか

新道路網による検証一覧表

路線番号	路線名	位置図対象番号	仮整備方針	新道路網の検証					将来都市像との整合性	見直し候補の整備方針	
				自動車交通の機能水準の担保	歩行者・自転車交通の適切な処理	路線バスなどの公共交通の機能水準の担保	道路ネットワークの形成				
3.2.4	八幡徳倉線	4-1	廃止	-	-	-	-	-	廃止	新道路網による検証結果においても支障がないことから、本路線は『廃止』とする。	
		4-2	廃止	-	-	-	-	-	廃止	新道路網による検証結果においても支障がないことから、本路線は『廃止』とする。	
		4-3	廃止	-	-	-	-	-	廃止	新道路網による検証結果においても支障がないことから、本路線は『廃止』とする。	
3.3.9	八幡原線	9-1							計画継続		
		9-2							計画継続		
		9-3							計画継続		
3.4.11	西間門新谷線	11-3							計画継続		
3.5.35	川原ヶ谷八幡線	35-1								計画継続	
		35-2								計画継続	
		35-3								計画継続	
		35-4								計画継続	
3.5.40	伏見柿田線	40-4							計画継続		
3.5.56	玉川卸団地線	56-1	変更 (ルート変更等)	-	-	-	-	-	変更 (ルート変更等)	新道路網による検証結果においても支障がなく、普通河川の縦断占有があり、起点部の位置についても交差点間距離が確保できないため、本路線は『変更(ルート変更等)』とする。	

8. 見直し方針（案）の作成

前述の作業をとりまとめ、「廃止」・「変更」・「計画継続」について、都市計画道路見直し方針（案）を作成します。

見直し方針（案）一覧表

路線番号	路線名	位置図対象番号	見直し方針（案）	備考
3.2.4	八幡徳倉線	4-1	廃止	自転車系交通機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、良好な景観形成の必要性を有するものの、現在は当初都市計画決定時のコンビナート構想がなく、東駿河湾都市圏総合都市交通計画の道路網計画への位置付けもないなど、合理性に課題がある。 検証の結果、廃止したとしても将来的なまちづくり等に著しい影響はないことから、当該区間を『廃止』とする。 なお、代替機能の確保として、現道（町道2号線）を活用することし、交差点形状や歩行者空間等の課題については必要に応じて検討する。
		4-2	廃止	自転車系交通機能、主要都市施設・公園、緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、良好な景観形成の必要性を有するものの、現在は当初都市計画決定時のコンビナート構想がなく、東駿河湾都市圏総合都市交通計画の道路網計画への位置付けもないなど、合理性に課題がある。 検証の結果、廃止したとしても将来的なまちづくり等に著しい影響はないことから、当該区間を『廃止』とする。 なお、代替機能の確保として、現道（町道2号線）を活用することし、交差点形状や歩行者空間等の課題については必要に応じて検討する。
		4-3	廃止	主要都市施設・公園、緑地等への連絡機能の必要性を有するものの、現在は当初都市計画決定時のコンビナート構想がなく、東駿河湾都市圏総合都市交通計画の道路網計画への位置付けもない。加えて、橋長100m以上の長大橋を要するなど、合理性に課題がある。 検証の結果、廃止したとしても将来的なまちづくり等に著しい影響はないことから、当該区間を『廃止』とする。
3.3.9	八幡原線	9-1	計画継続	自転車系交通機能、主要都市施設・公園、緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、将来都市構造への位置づけの必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
		9-2	計画継続	自転車系交通機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、将来都市構造への位置づけの必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
		9-3	計画継続	自転車系交通機能、公共交通の支援機能、交通事故の削減、将来都市構造への位置づけの必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
3.4.11	西間門新谷線	11-3	計画継続	自動車交通機能、歩行者交通機能、自転車系交通機能、主要都市施設・公園、緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、交通事故の削減、将来都市構造への位置づけ、良好な景観形成の必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
3.5.35	川原ヶ谷八幡線	35-1	計画継続	自転車系交通機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化の必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
		35-2	計画継続	自転車系交通機能、公共交通の支援機能の必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
		35-3	計画継続	自転車系交通機能、公共交通の支援機能の必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
		35-4	計画継続	自転車系交通機能、公共交通の支援機能の必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
3.5.40	伏見柿田線	40-4	計画継続	自動車交通機能、歩行者交通機能、自転車系交通機能、主要都市施設・公園、緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、良好な景観形成の必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
3.5.56	玉川卸団地線	56-1	変更（ルート変更等）	自動車交通機能、主要都市施設・公園、緑地等への連絡機能、緊急輸送路の強化、将来都市構造への位置づけの必要性を有するものの、普通河川の縦断占用や、起点部の位置についても交差点間距離が確保できないなど、合理性に課題があることから、当該区間を『変更（ルート変更等）』として検討する。

【見直し方針（案）図】

