

1 調査名称：富士川町都市計画道路見直し調査

2 調査主体：富士川町

3 調査圏域：富士川町管内

4 調査期間：令和4年度

5 調査概要：

高度経済成長期においては、市街地の拡大、交通量の増加による中心市街地整備の推進などが求められるなか、本町では都市計画道路の変更や追加を実施してきた。

しかし、20年近く続いた高度経済成長期が終焉し、その後訪れたバブル経済も崩壊した後は、経済の低迷が長期化し、また人口減少による税収減、少子高齢化に伴う社会保障費の増加、老朽化した公共施設の更新など、対応が必要な課題を数多く抱えており、優先度や重要度を踏まえた「事業の選択と集中」により、行政の効率化を図っていくことが求められている。

また、人口減少が予測されるなか、持続可能な都市構造への再構築が求められており、国では都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画制度が創設された。本町においても、拡大型のまちづくりから集約型都市構造を目指したまちづくりに転換していく必要がある。

このような状況のもと、平成26年3月に策定した富士川町都市計画マスタープランにおいて、「都市計画道路網の見直し」を計画に位置付けており、今後のまちづくりの方針や長期的な行財政運営の視点を踏まえ、都市計画道路の見直しが必要な時期にきている。

現状のまま推移すると、すべての都市計画道路を整備するためには相当の年数を要するとみこまれることから、上位計画における今後のまちづくりの方針や長期的な行財政運営の視点に立ち、都市計画道路の位置付けや機能を再確認し、都市計画道路の見直しを検討し、効率的・効果的に都市計画道路を整備していくことを目的とするものである。

I 調査概要

1 調査名称

富士川町都市計画道路見直し調査

2 報告書目次

1. 基本事項の整理

1. 1 見直しの背景と目的

1. 2 富士川町の現況

- (1) 位置
- (2) 交通・産業
- (3) 人口の推移
- (4) 将来推計人口
- (5) 産業の現況
- (6) 土地利用
- (7) 都市計画の指定状況
- (8) 主要な開発プロジェクト

1. 3 富士川町の道路

- (1) 町の道路状況
- (2) 交通量の推移
- (3) 富士川町都市計画マスタープランにおける道路体系の位置付け

1. 4 富士川町の都市計画道路

- (1) 都市計画道路の決定の経緯
- (2) 都市計画道路の計画状況
- (3) 都市計画道路の整備状況

2. 都市計画道路の見直し

2. 1 都市計画道路の見直しの基本方針

2. 2 見直し検討対象路線の抽出

2. 3 見直し候補路線の選定

- (1) 都市計画道路の必要性の評価

3. 各路線の見直し方針

3. 1 大柵大久保線

(1) 白地地域部分の区間 (区間①)

(2) 用途地域の区間 (区間②)

3. 2 北新町1号線

4. 見直し素案

見直し素案

5. 将来交通需要の検証

5. 1 大柵大久保線

5. 2 北新町1号線

6. 参考資料

6. 1 停車帯の設置基準

6. 2 富士川町道の道路構造に関する技術的基準を定める条例

6. 3 混雑度の算定

3 調査体制

富士川町都市計画課

富士川町土木整備課

富士川町都市計画審議会

4 委員会名簿等：

未実施

II 調査成果

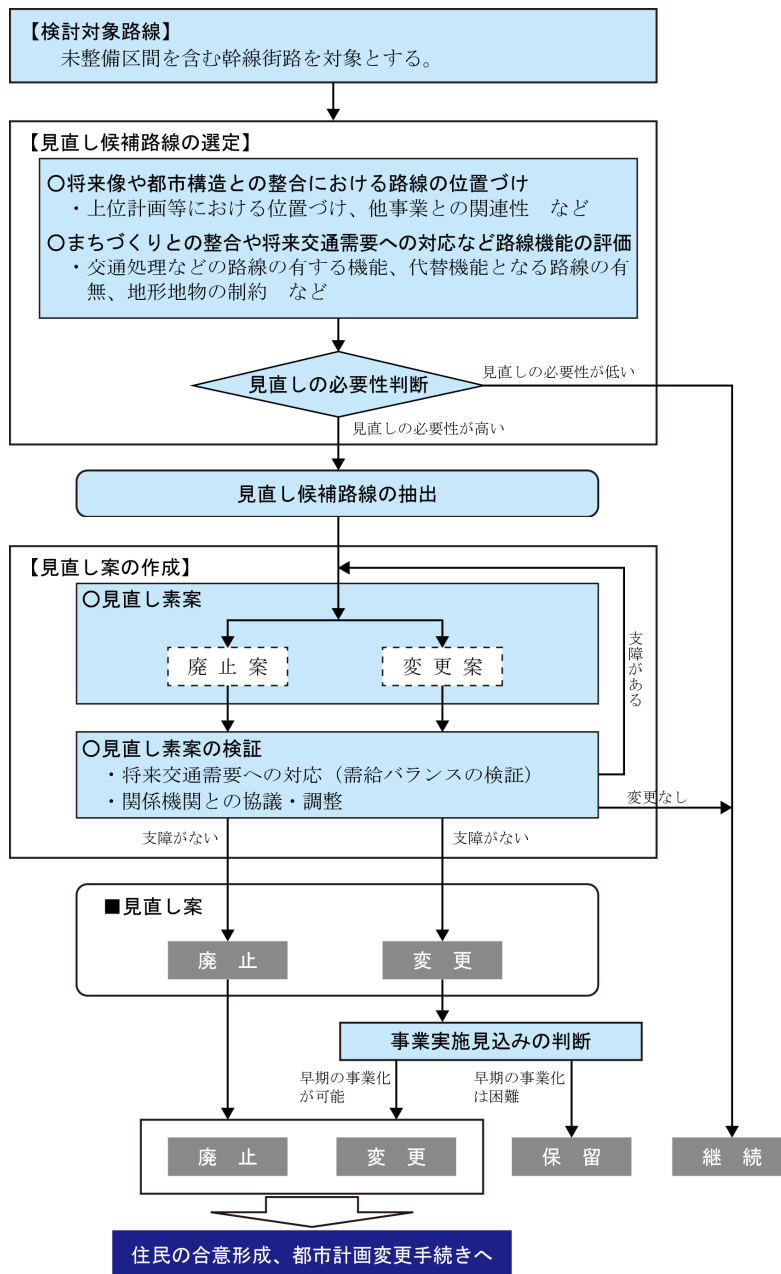
1 調査目的

都市計画道路については、以下の考え方に従い見直しを図る。

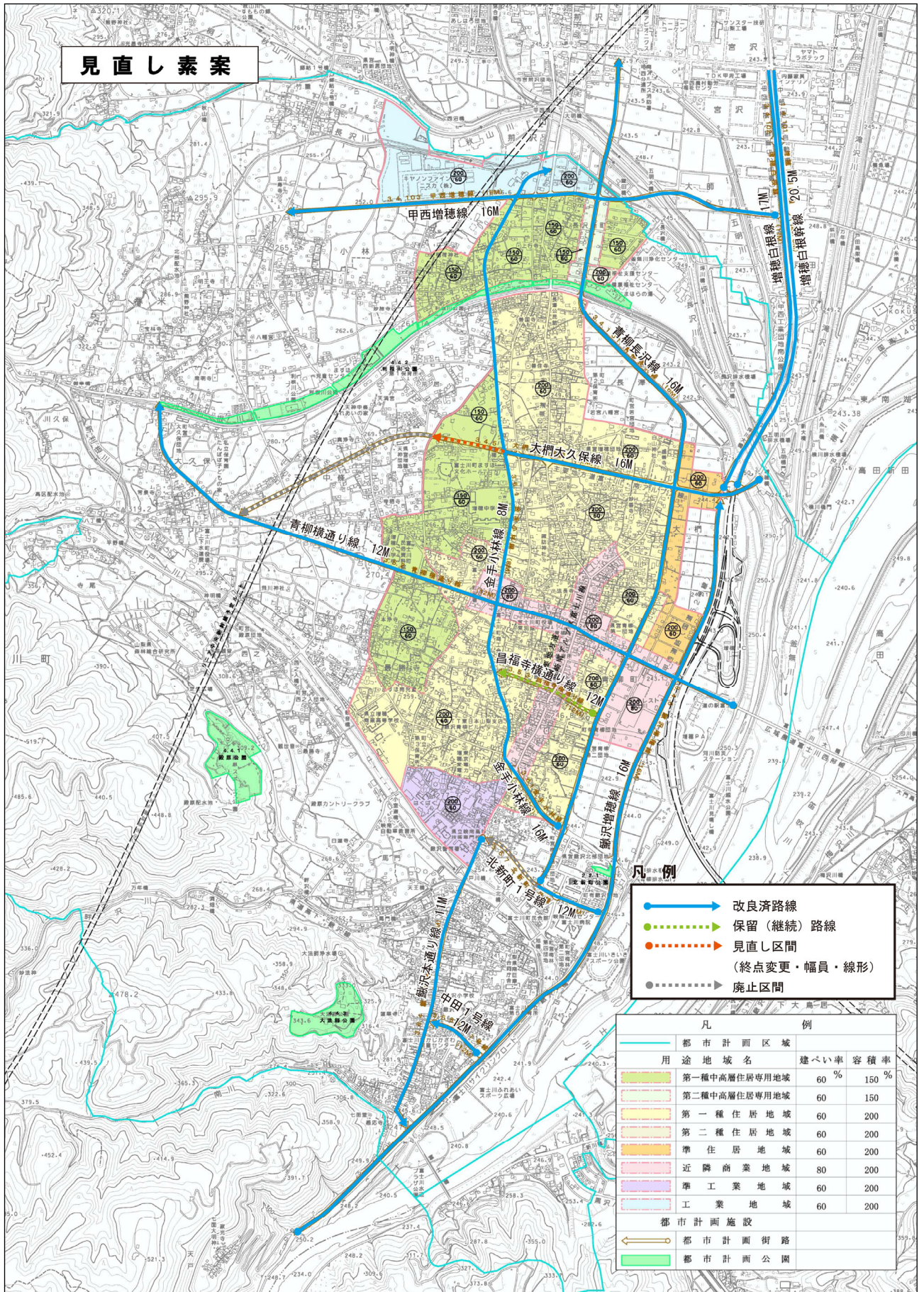
- ①未整備路線の必要性を再検証し、既存路線の活用などによる実現可能な計画に変更し、計画的な整備を推進する。
- ②「コンパクトな市街地」の形成を目指し、郊外の白地地域の開発を前提とした路線については必要性を再検討する。

具体的な検討は、山梨県による「都市計画道路見直しガイドライン（平成19年3月）」に示された「見直しのフロー」を基本に行う。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

大柵大久保線

大柵大久保線については、白地地域部分の区間（区間①）と用途地域内の区間（区間②）に分け、見直し方針を検討する。



(1) 白地地域部分の区間（区間①）

- ・大柵大久保線は、用途地域西側の白地地域の開発を前提の計画された路線である。
- ・しかしながら、今後人口減少が想定される中でコンパクトシティへの転換を図っていくことが必要であることから白地地域を開発し市街地を拡大していくことは適切ではない。
- ・また、富士川町都市計画マスタープラン（平成26年3月）において、大柵大久保線沿道の白地地域は、「田園居住ゾーン」に位置付けられており、土地利用の配置方針において「市街地周辺の無秩序な宅地化の抑制と、自然環境や農地の保全と併せた住環境の改善整備により、農地と住宅地が共存する良好な住宅地・集落地の形成を図ります。」とされている。
- ・無秩序な宅地化の抑制については、農地転用許可の適切な運用により実施していく。
- ・広域交通は、青柳横通り線で十分に処理できると考えられる。また、用途地域西端部の既存町道により、青柳横通り線との交通ネットワークは形成できる。
- ・以上から、本地域は無秩序な宅地化を抑制し農地の保全を図っていくものであり、都市計画道路の整備の必要性は低いため、白地地域部分の区間（区間①）については、都市計画道路として「廃止」する。

2) 用途地域内の区間（区間②）

- ・用途地域内の区間については、都市計画マスタープランで「住宅市街地ゾーン」に位置づけられており、「住宅地の基盤整備、住環境改善などにより、豊かな自然環境と共生する、地域の特性に応じた良好な住宅市街地の形成を図ります。」とされている。
- ・都市計画マスタープランの土地利用方針を踏まえ、沿道の住環境の改善などを目的に都市計画道路の指定を継続し整備を推進するものとする。
- ・ただし、大柗大久保線は幅員 16mで計画されているが、区間①を廃止する方針であるため未整備区間については、広域ネットワークを形成する路線ではなくなる。通過交通は少なく交通量が多くなく、駐車帯の設置の必要性も低いことから幅員を縮小する。
- ・また、あわせて事業の早期完了を目的に現道を活用しながら整備を実施するために、線形の見直しを行うものとする。
- ・以上から、用途地域内の区間（区間②）については、都市計画道路の整備により住環境の改善を図っていくものとするが、「**幅員及び線形の見直し**」行うものとする。

[幅員の設定について]

- ・幅員は「富士川町道の道路構造令に関する技術的基準を定める条例」に基づき定める。
- ・都市部（用途地域内）で計画交通量 4,000 未満の道路として第 4 種第 3 級の規格とする。
- ・路肩については、「道路構造令の解説と運用」において、沿道が商業業務地の場合には駐車帯を設置することが望ましいとされているが、本区間の沿道は第 1 種中高層住居専用地域であることから、駐車帯の幅員は想定せず、通常路肩 0.5mに見直しものとする。
- ・歩道の幅員については道路構造令において「歩行者の交通量の多い道路にあっては 3.5m」とされているが、本区間の歩行者の交通量は多くないことから、「富士川町道の道路構造に関する技術的基準を定める条例」第 12 条第 3 項の規定に基づき最低 1.5mを確保するものとし、路上施設帯を含めて 2mの設定とする。

■幅員構成

| 構成要素 | 見直し前幅員 (m) | 見直し後幅員 (m) | 備考 |
|------|---------------|---------------|------------------|
| 車線 | 3.0m×2 | 同左 | |
| 路肩 | 1.5m×2 | 0.5m×2 | |
| 歩道 | 3.5m×2 | 2.0m×2 | 路上施設帯 0.5m×2 を含む |
| 合計 | 16.0m | 11.0m | |

[線形の見直しについて]

- 路線の線形については、既存の道路用地を出来るだけ活用した線形に見直すことにより、既存建物への影響の軽減、事業費の削減を図り、早期の整備完了を目指すものとする。

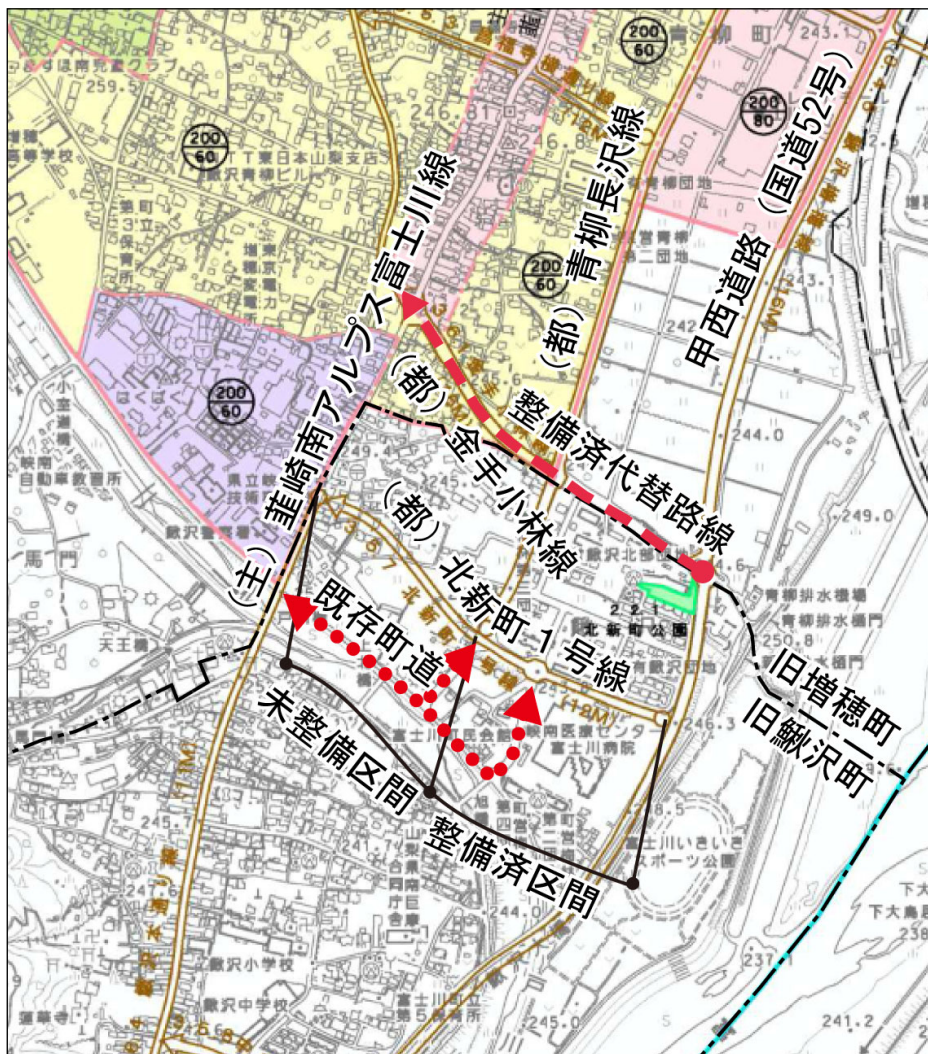
北新町1号線

北新町1号線は、平成10年12月に旧鵜沢町において甲西道路（国道52号）と主要地方道葦崎南アルプス富士川線を結ぶ路線として都市計画決定されたものである。

一方で、旧増穂町において、並行する都市計画道路金手小林線の主要地方道葦崎南アルプス富士川線から都市計画道路青柳長沢線の区間の延伸について都市計画の変更が行われ整備が実施された。さらに、平成21年度に道路事業により甲西道路（国道52号）までの区間の延伸整備が行われ、甲西道路（国道52号）と主要地方道葦崎南アルプス富士川線を結ぶ路線が完成した。

旧鵜沢町と旧増穂町でそれぞれ道路網の整備を進めてきたが、現状で甲西道路（国道52号）と主要地方道葦崎南アルプス富士川線を結ぶネットワークは整備済みの道路で代替機能を満足している状況である。

また、未整備区間の南側の既存町道も交通機能を一部代替できる状況である。



- ・以上から、北新町1号線の未整備区間については、金手小林線の延伸整備が行われたことにより代替機能が確保され整備の必要性が低下していることから、都市計画道路として「廃止」する。

見直し素案

未整備区間について各路線の必要性、見直し方針を踏まえ見直し素案を以下の通りとする。

■未整備区間の見直し素案

| 番号 | 路線名 | 見直し素案 |
|-------|---------|---|
| 3・5・3 | 昌福寺横通り線 | <ul style="list-style-type: none">・現段階としては<u>保留</u>とし、都市計画道路の<u>指定を継続</u>する。・整備の必要性については都市計画マスタープランの見直し等を実施するなかで再検討していく。 |
| 3・4・5 | 大柵大久保線 | <ul style="list-style-type: none">・白地地域の区間については、コンパクトシティへの転換を図っていく中で、都市計画決定時点の整備目的である市街地の拡大から土地利用方針が変化しているため廃止し、用途地域境に<u>終点を変更</u>する。・用途地域内の未整備区間については、実情にあった<u>幅員の見直し</u>（16m→11m）を行うとともに、<u>現道を活かした線形に見直し</u>をすることにより、早期の整備完了を目指す。 |
| 3・5・7 | 北新町1号線 | <ul style="list-style-type: none">・未整備区間については、代替路線が確保されていることから廃止し、青柳長沢線の交差点に<u>終点を変更</u>する。 |