

袋井市都市計画道路再検証指針

平成25年9月

袋井市

目 次

- 1 はじめに
- 2 都市計画道路の解説
- 3 都市の状況
- 4 都市計画道路の経過と現状
- 5 課題の整理と再検証の必要性
- 6 検証の流れ及び評価項目（案）について
- 7 都市計画変更までの流れ

1 はじめに

都市計画道路は、機能的な都市活動を支えるために必要な都市施設として、都市計画決定の手続きを経て定められた道路で、袋井市では65路線が定められ、これまで本市の発展に大きく寄与してきました。

しかし、現時点の都市計画道路の未改良区間は、計画全体の5割弱となっており、この中には、高度経済成長期の人口増加や市街地拡大等を前提として計画されているものや、今後の人口減少・少子高齢化の進行、環境意識の高まりや厳しい財政的な制約など、社会情勢の変化に伴い、その必要性が変化しているものがあると考えています。

こうしたことから、本市における都市計画道路の再検証を進めるため、都市計画道路を取り巻く現状の整理を行い、その位置づけや道路の機能、地域との協働による取組状況などについて改めて確認するとともに、その基本的な考え方と手順を示した「指針」を作成しました。

なお、こうした取組は、全国的にも実施されており、全国1,360団体のうち、870団体が検証済み、又は検証中となっています（H23.3時点）。静岡県では、平成19年3月に「静岡県都市計画道路必要性再検証ガイドライン」を定め、県と市町が連携して都市計画道路の再検証を進めています。

2 都市計画道路の解説

(1) 都市計画道路とは

都市計画道路は、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、都市計画法の手続き（都市計画決定）を経て定められた道路です。都市計画道路は、まちづくりの根幹をなすものであり、計画段階において位置や区域を示し、長期的な視点に立って整備が進められています。

都市計画道路を定める意義としては、次の3点が挙げられます。

ア 計画段階における整備に必要な区域の明確化

整備に必要な区域をあらかじめ都市計画において明確にすることにより、長期的視点から、計画的に整備を展開し、円滑かつ着実に整備を図ることができます。

なお、都市計画道路が定められると、都市計画道路の区域内は、都市計画法第53条に基づく「建築物の建築の制限」が生じます。

イ 土地利用と都市施設の調整

計画段階において、土地利用と都市施設の調整や整合性を図り、総合的かつ一体的に都市の整備、開発を進めることができます。

ウ 住民の合意形成の促進

施設の規模や配置を住民に広く示すとともに、都市計画決定の手続きのなかで、意見聴取や合意形成を図ります。

※「建築物の建築の制限」（都市計画法第53条）について

建築物の建築の制限は、都市計画道路の整備に支障になる建築物を抑制するために、行われるものです。都市計画道路の区域内に建築物を建築する場合は、事前に許可が必要になります。

都市計画法（抜粋）

（建築の許可）

第53条 都市計画施設の区域又は市街地開発事業の施行区域内において建築物の建築をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事の許可を受けなければならない。

（許可の基準）

第54条

3 当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。

イ 階数が2以下で、かつ、地階を有しないこと。

ロ 主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

(2) 都市計画道路の機能

都市計画道路は、交通機能、空間機能、市街地形成機能の3つの機能が挙げられます。

機能の区分

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・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路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	

資料:実務者のための新都市計画マニュアルⅡ より抜粋

(3) 都市計画道路の分類

都市計画道路は、自動車専用道路、幹線道路、区画道路、特殊道路の4種類に分類されます。

都市計画道路の分類

区分		内容
自動車専用道路		都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道など、専ら自動車の交通の用に供する道路
幹線道路	主要幹線道路	自動車専用道路と連携し、都市の拠点間を結び、高い走行機能と交通処理機能を有する道路
	都市幹線道路	主要幹線道路を結び、主要な施設間や各地区の交通を集約して処理する道路
	補助幹線道路	主要幹線道路や都市幹線道路で囲まれた区域内において、発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な道路
区画道路		宅地など、街区内部における交通を処理し、日常生活に密着した道路
特殊道路		専ら歩行者、自転車、都市モノレール、路面電車、緑道等、自動車以外の交通に供する道路

< 特徴 >

広域的な交通処理

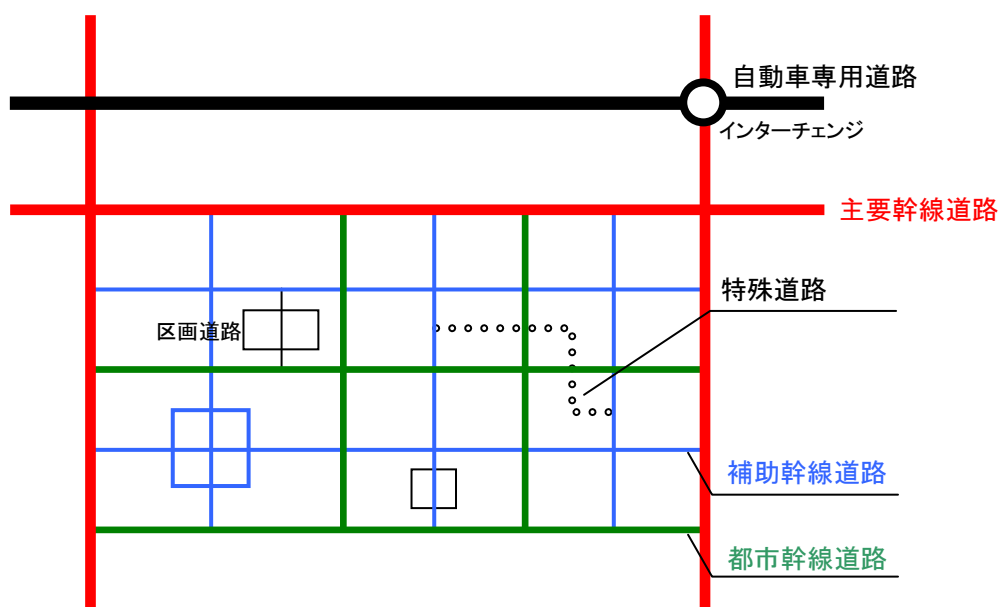
広域ネットワークの形成
都市の骨格の形成



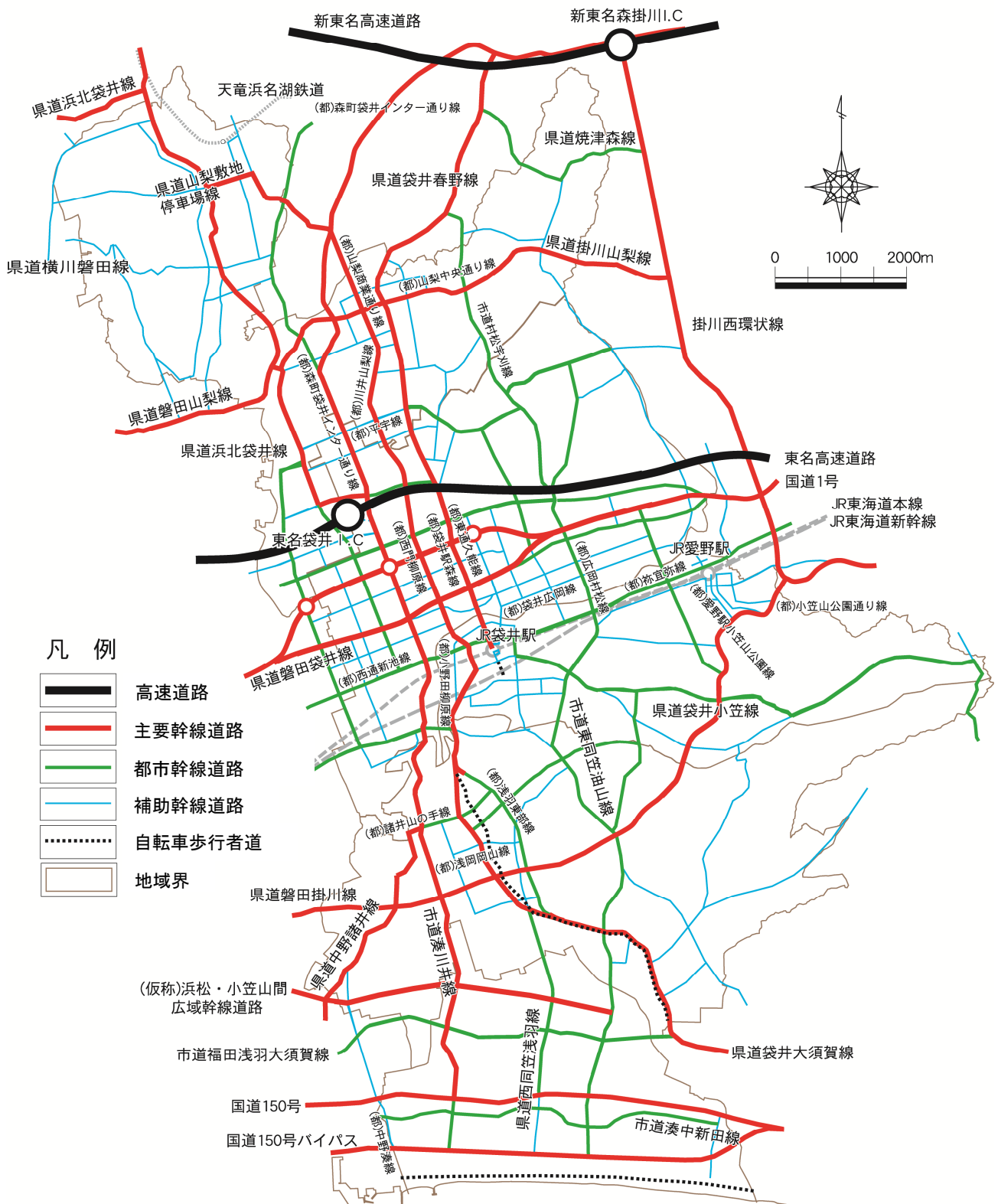
市街地内の円滑な交通処理

市街地の形成
地区の骨格の形成

イメージ図



参考 道路網基本計画図



資料：都市計画マスタープラン

3 都市の状況

(1) 人口

本市の人口は、土地区画整理事業などにより順調に増加しましたが、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計（平成 20 年 12 月）によると、平成 37 年頃までは微増傾向にあるものの、その後は、人口減少に転じるものと見込まれています。

次に、平成 17 年と平成 22 年の国勢調査の結果を比較すると、浜松市、磐田市、掛川市、県全体では、人口が減少に転じています。

そして、平成 20 年の国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計と平成 22 年国勢調査結果を比較すると、予想よりも早いペースで人口減少が進んでいます。

また、本市の高齢化率については、平成 27 年頃に老年人口が 21%を超え、超高齢社会を迎えることが予想されています。

こうしたことから、人口減少、少子高齢化社会を見据えた取組が求められています。

国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計値（平成 20 年 12 月）（単位：人）

	平成 17 年	平成 22 年	平成 27 年	平成 32 年	平成 37 年	平成 42 年
袋井市	82,991	85,799 (84,846)	87,144	87,864	88,090	87,797
浜松市	804,032	811,989 (800,866)	810,046	801,235	787,378	769,657
磐田市	170,899	173,179 (168,625)	172,984	171,369	168,669	164,902
掛川市	117,857	119,725 (116,363)	119,909	119,233	117,996	116,189
県全体	3,792,377	3,770,807 (3,765,007)	3,712,137	3,622,551	3,511,222	3,384,173

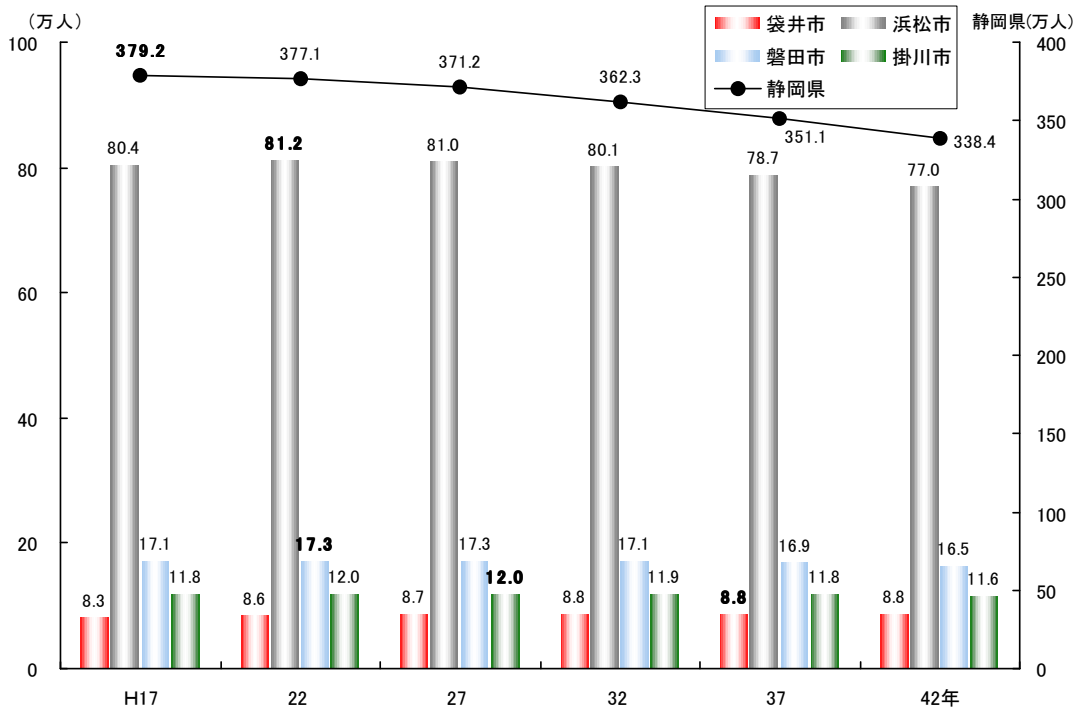
※ 太字は、国勢調査による数値（確定値）

推計よりも早いペースで人口減少が進んでいると考えられる

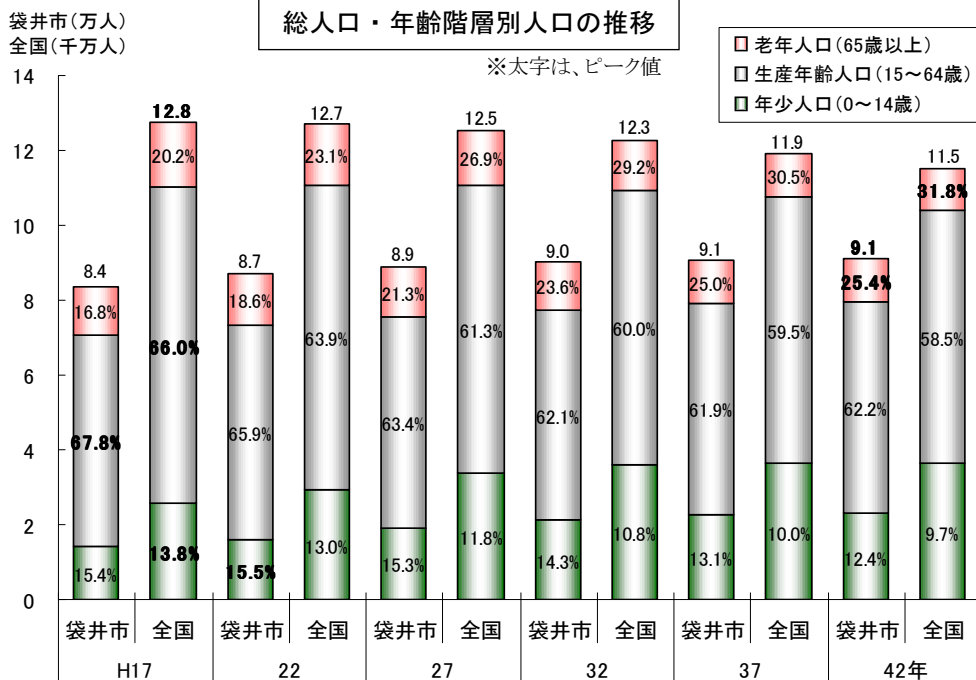
県全体・近隣市では、平成 22 年国勢調査により減少に転じている。平成 17 年をピークに、人口が減少すると考えられる。

資料：日本の市区町村別将来推計人口（平成 20 年 12 月推計）

国立社会保障・人口問題研究所の推計



資料:日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月)

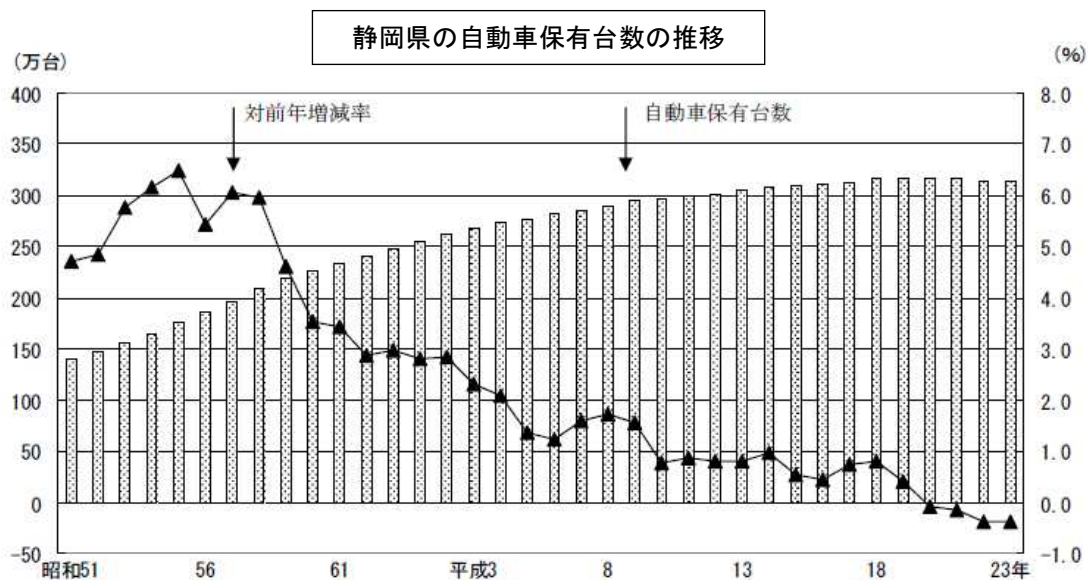


資料:袋井市総合計画(平成22年9月)

(2) 交通の状況

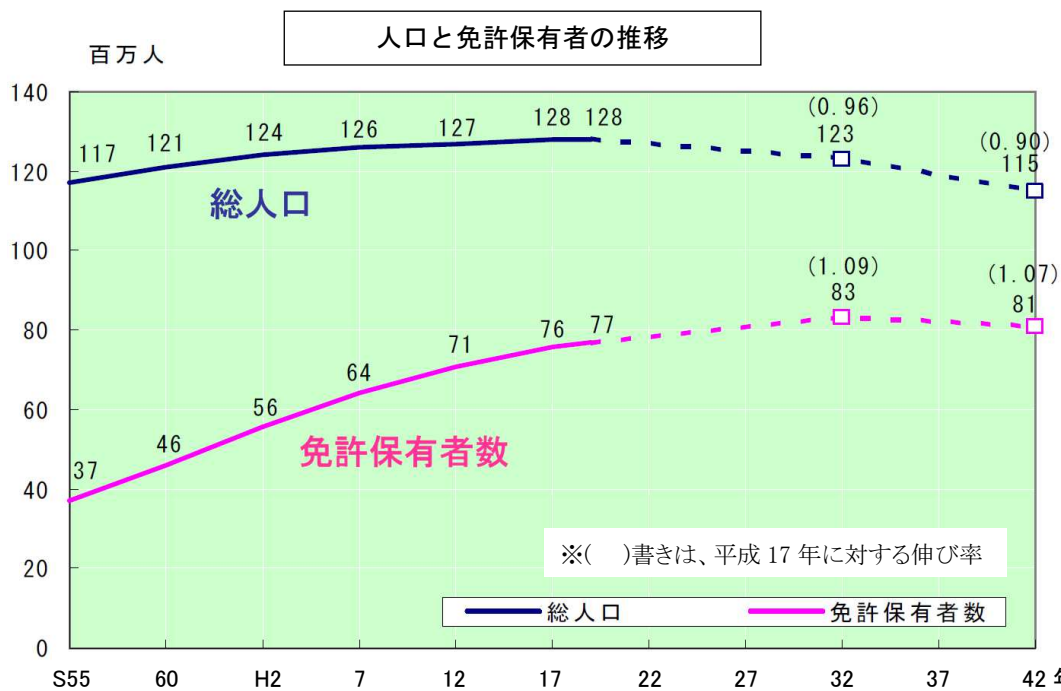
ア 自動車保有台数と免許保有者の動向

県内の自動車保有台数は、平成 19 年をピークに 4 年連続で前年より減少しています。また、平成 42 年までの全国免許保有者数は、女性の免許保有者数が増えることから、ゆるやかに増加しますが、その後は、減少が見込まれます。



自動車保有台数が減少

出典:平成 23 年静岡県の自動車保有台数調査



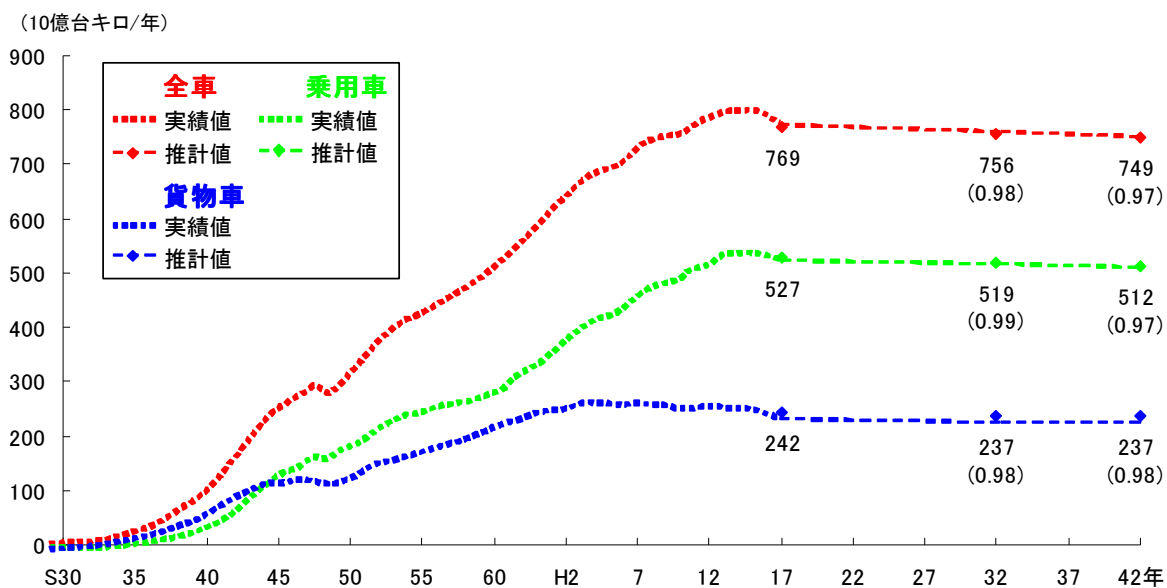
微増傾向にあるものの、長期的には減少が見込まれる

出典:社会資本整備委員会 道路分科会 (H20.11.26) 資料

イ 自動車交通需要の動向

全国の自動車の交通量（走行台キロ：1年間の自動車の走行距離の総和）は、平成12年頃をピークに減少に転じており、今後、ゆるやかに減少するものと見込んでいます。

自動車交通需要の動向(走行台キロ)



※()書きは、平成17年に対する伸び率

全国の交通量はゆるやかに減少

出典:社会資本整備委員会 道路分科会 (H20.11.26)資料

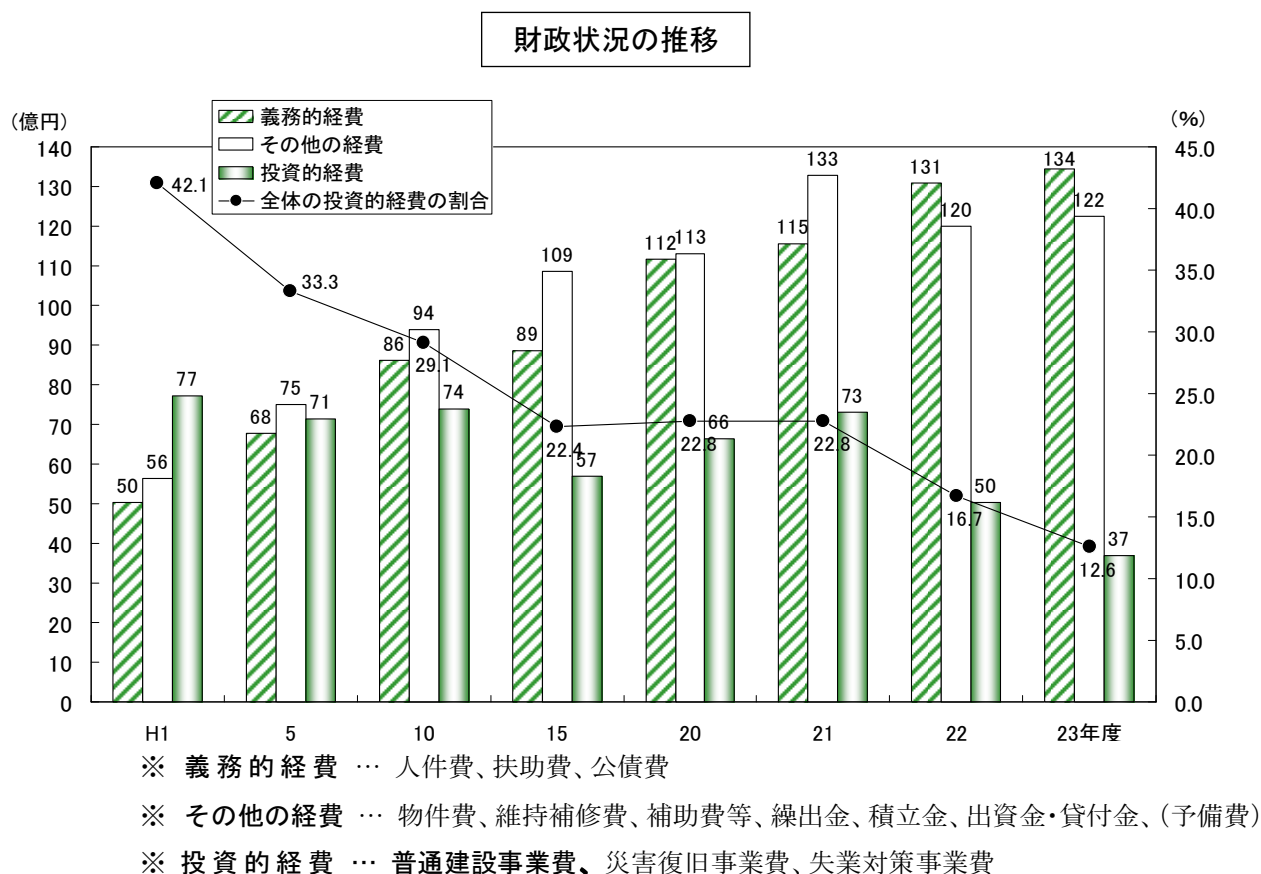
(3) 投資的経費の変化

近年の財政事情は厳しく、少子高齢化の進展による社会保障関係費の増大や、施設の老朽化に伴う維持管理費の増加などにより、義務的経費及びその他の経費が大幅に伸びています。

一方、道路、公園、公共施設など、新たな都市基盤整備のための投資的経費は減少傾向にあります。

さらに、東日本大震災により、今後、大規模な災害に備える必要性から、津波避難施設など、防災関連の投資経費が一時的に増大することが考えられ、都市計画道路をはじめとした新たな建設事業費については、これまで以上に、財政的な制約が一層高まることも想定されます。

こうしたことから、厳しい財政状況を踏まえ、投資効果の高い道路から整備することが必要です。



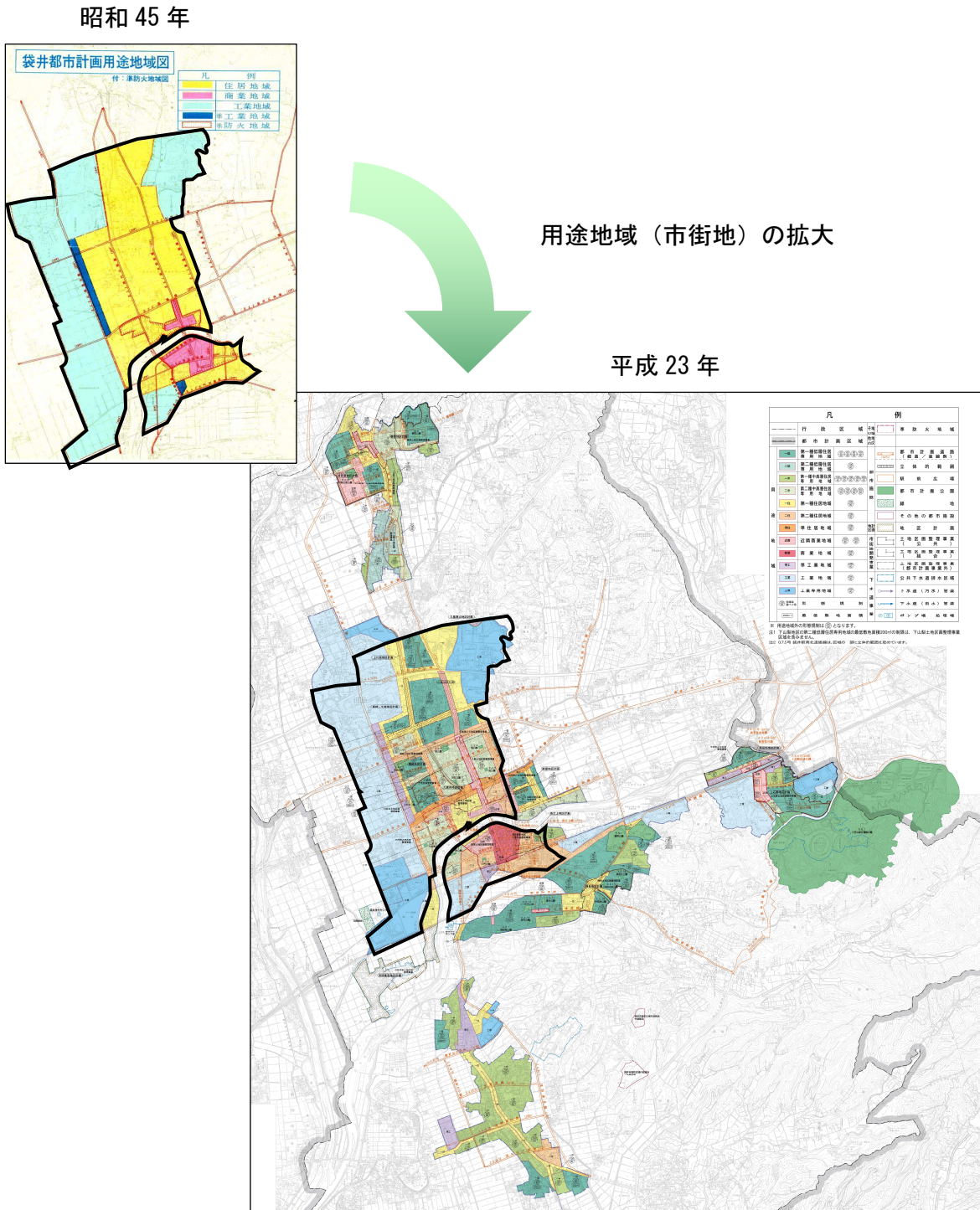
投資的経費の総額及び財政に占める割合は、減少傾向にある。

(4) 土地利用について

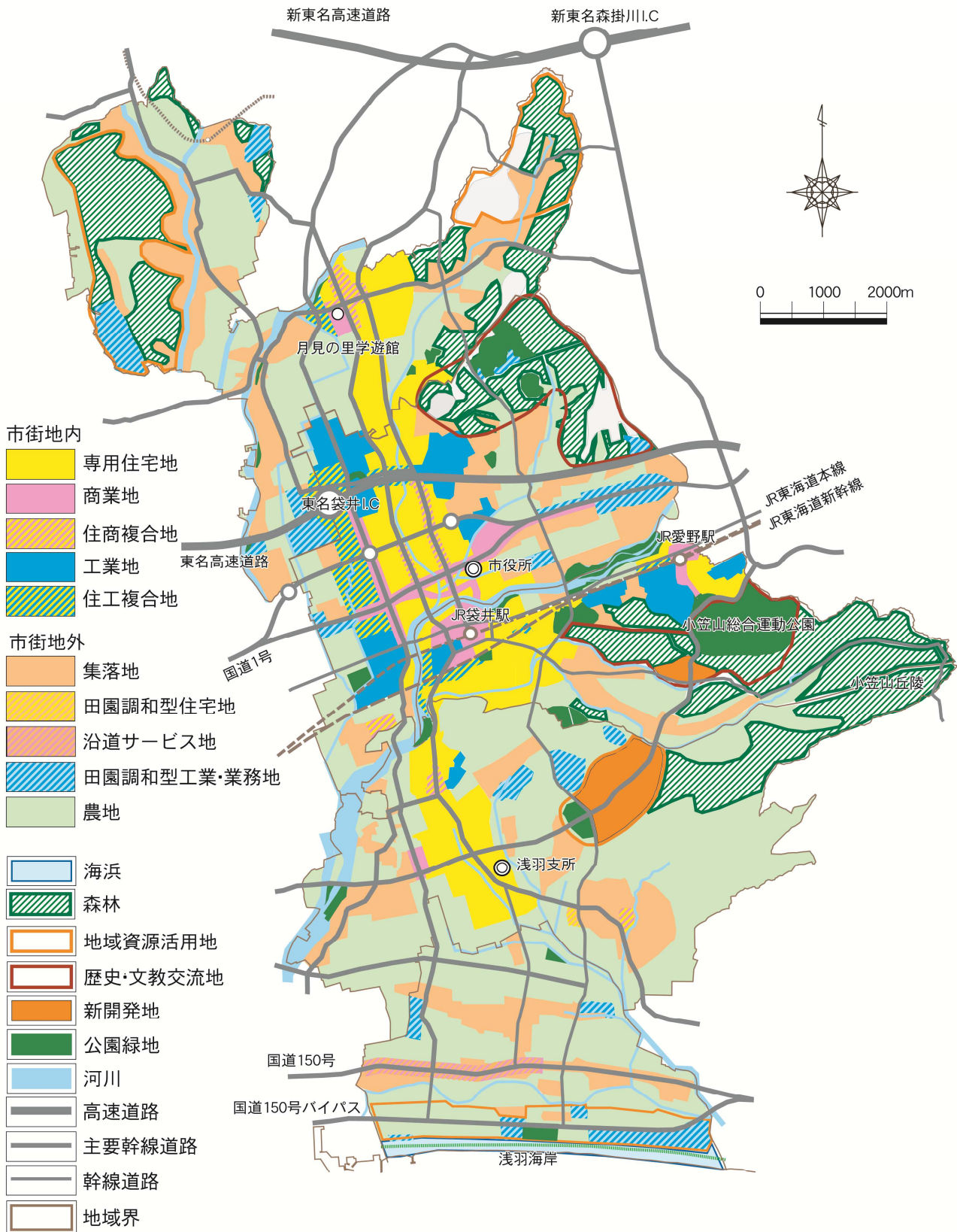
ア 用途地域

良好な市街地の形成を図るため、12種類の用途地域が定められており、建築物の用途や形態の制限を行うことで、土地の合理的な利用を誘導しています。

用途地域は、昭和45年3月に初めて指定され、袋井駅周辺、旧東海道周辺、袋井北地区の一部 約630haが指定されました。その後、用途地域の拡大により、現在、約1491.5haが指定されています。



参考 土地利用基本計画図



資料：都市計画マスタープラン

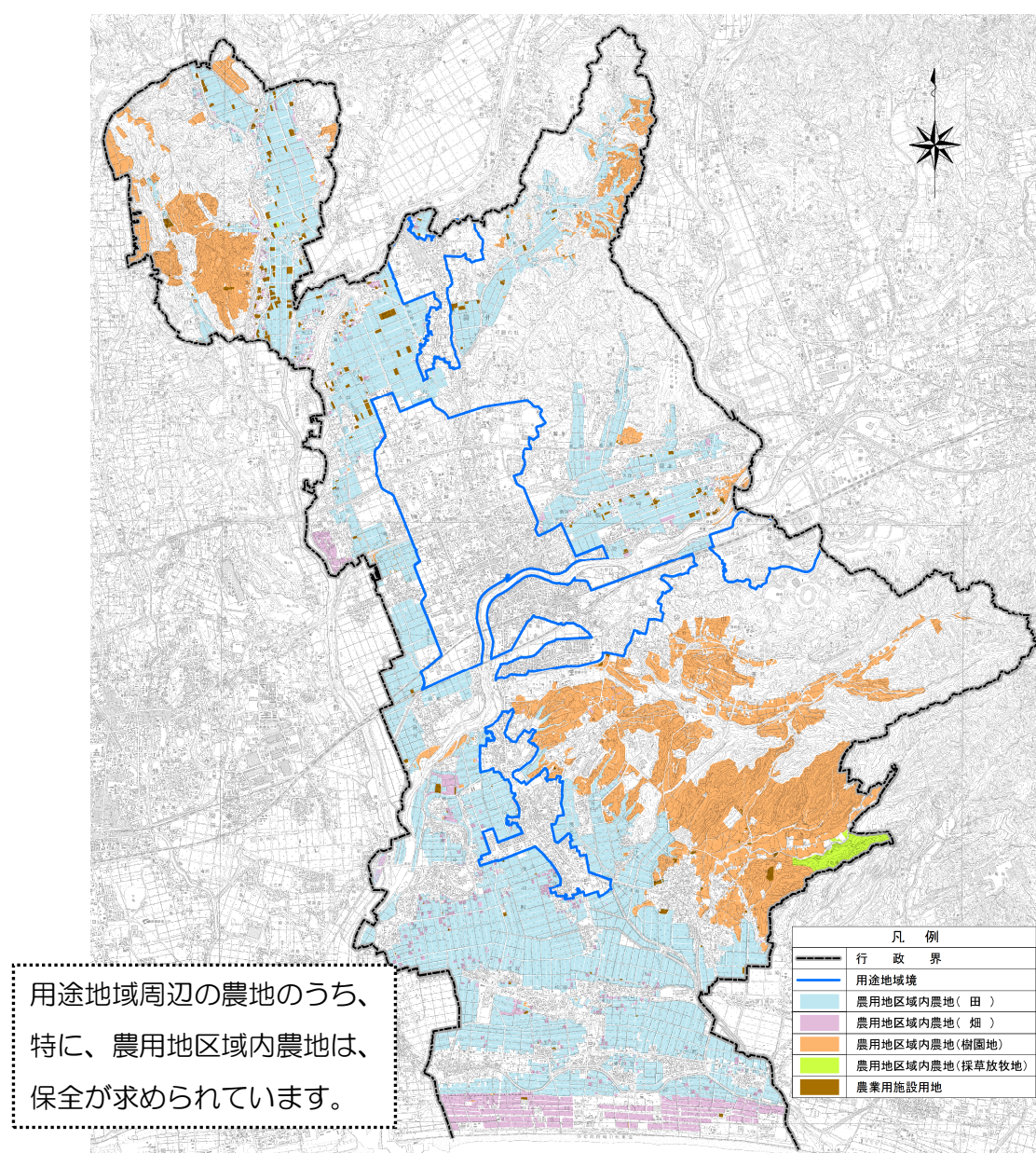
イ 農業振興地域

用途地域（市街地）周辺は、農業振興を図るため、農業振興地域が指定されています。このうち、集団的な農地や農業生産基盤整備事業の対象地など、優良な農地として特に確保する必要があるものは、「農用地区域内農地」として指定されています。

また、平成21年の農地法及び農振法の改正では、食料の安定供給を確保するため、農地転用の厳格化や農用地区域内農地の一層の確保が求められています。

このため、市街地（土地区画整理事業）や都市計画道路などの計画・整備にあたっては、農業振興との整合性（農地転用や農用地区域除外の実現性）について、農地部局と十分な調整をする必要があります。

袋井市農業振興地域土地利用計画図



(5) 市街地整備の状況

本市は、古くから土地区画整理事業が行われており、施行面積は、用途地域全体の約25%に相当します。都市計画道路の整備は、土地区画整理事業とあわせて進められたことから、用途地域内の都市計画道路の整備率は、高くなっています。

<公共施行>

(単位：ha)

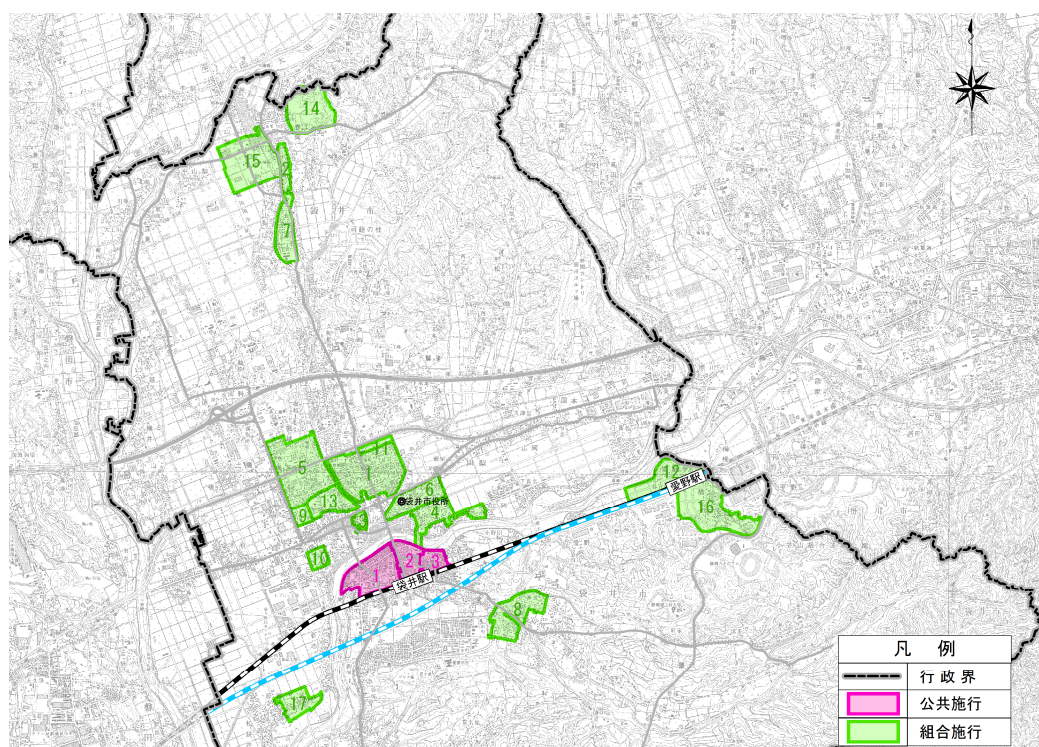
	組合名	施行面積	施行年度
1	高尾	27.0	29～45
2	駅前	12.9	47～9
3	駅前第二	8.2	10～27
	計	48.1	

	組合名	施行面積	施行年度
6	広岡第二	18.4	55～63
7	下山梨	15.6	62～8
8	神長	22.5	63～10
9	川井北	5.0	5～11
10	川井南	5.1	6～11
11	久能第二	2.7	7～11
12	祢宜弥	20.3	10～18
13	久能向	14.2	14～19
14	春岡	21.7	7～23
15	上山梨第二	37.2	9～21
16	上石野	38.9	10～23
17	田原田園	11.5	18～23
	計	328.2	

<組合施行>

	組合名	施行面積	施行年度
1	久能	43.1	41～49
2	上山梨	6.5	45～49
3	川井	2.8	51～54
4	広岡	18.0	53～60
5	堀越	44.7	55～1

土地区画整理事業施行箇所



(6) 近年の状況

ア 新東名高速道路の開通

新東名高速道路は、平成24年4月14日に御殿場JCTから三ヶ日JCTまでの区間が開通し、平成32年度には、海老名南JCTから豊田東JCT間までの全線が完成予定です。

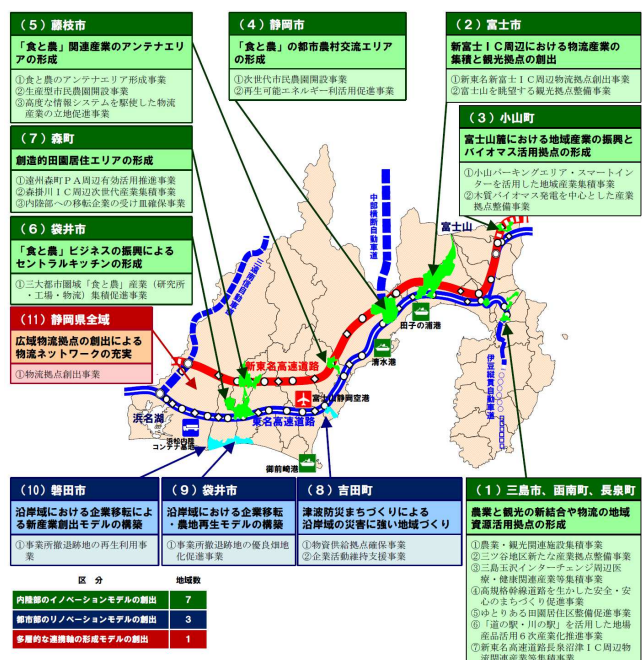


(「つなぐ・ひろがるしずおかの道<東海道新時代の幕開け>」)

新東名高速道路は、周辺地域に様々な影響を与えており、東名高速道路の渋滞解消と定時性の確保、周辺地域の観光客増加などの効果が表れています。また、新東名高速道路は山間部を通過し、最新の技術を用いて建設されていることから、災害時における新東名高速道路とこれにアクセスする道路は、救援部隊や物資輸送ルートとして活用するなど、早期復興を果たすための道路として、その役割が期待されます。

なお、新東名高速道路の開通に伴い、県は、「ふじのくに防災減災・地域成長モデル総合特区」を国に申請し、平成25年2月、県内11の地域が総合特区として指定されました。

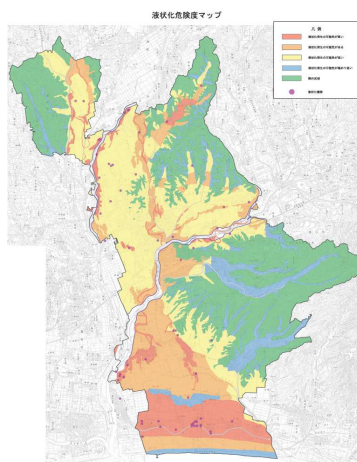
今後、具体的な計画を作成し、認定がされると、財政・税制・金融の支援措置や規制緩和の特例措置を受け、事業を推進することとなります。



イ 東日本大震災の発生と災害に強いまちづくりの推進

平成23年3月11日、宮城県沖を震源に発生した東日本大震災は、甚大な被害をもたらしました。本市は、南海トラフを震源とする巨大地震の発生が想定されていることから、必ず震災は発生するという認識のもと、対策を講じていく必要があります。

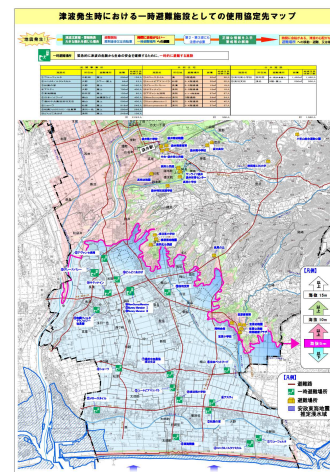
現在、津波や液状化対策等を進めています。今後も災害に強いまちづくりを推進するため、避難路や避難地など、防災の視点から、必要な都市施設の整備やソフト対策の一層の充実を図る必要があります。



液状化危険度マップの作成



津波避難施設の建設（浅羽南地区）



津波避難マップの作成

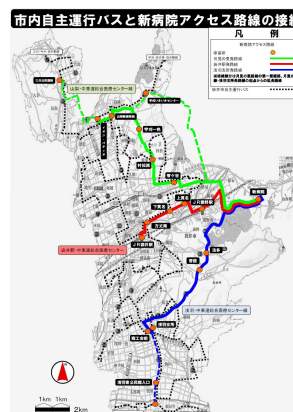
ウ 中東遠総合医療センターの開院

袋井市・掛川市の統合病院である中東遠総合医療センターは、中東遠地域の基幹病院として平成25年5月1日に開院し、これにより、救急医療体制の強化や、循環器系疾患（脳卒中や心筋梗塞など）に24時間365日体制で対応できるなど、質の高い医療提供が図られます。また、市では新病院への交通手段として開院に合わせ、新たな自主運行バスを運行します。

なお、現在の袋井市民病院は、新たに「袋井市立聖隷袋井市民病院」として開設し、一次医療の充実を図るとともに、療養や回復期リハビリテーションに機能を特化させ、中東遠総合医療センターと連携し圏域の医療環境の充実を図ります。



中東遠総合医療センター



自主運行バスルート図

4 都市計画道路の経過と現状

(1) 当初決定の推移

本市の都市計画道路は、昭和 29 年 2 月に初めて都市計画決定され、平成 23 年 3 月末現在、幹線道路 54 路線、区画道路 6 路線、特殊道路 5 路線、合計 65 路線が定められています。

当初決定年度ごとに、都市計画道路を整理すると、高度経済成長期（昭和 30 年代～昭和 48 年頃）に都市計画決定された道路は 13 路線あり、バブル景気の頃（昭和 60 年頃～平成元年頃）は、10 路線となっています。

平成 3 年から平成 12 年までの間に都市計画決定された道路は、24 路線と最も多くなっています。内訳としては、この時期から始められた土地区画整理事業に関連したものが 15 路線と最も多く、次に浅羽地区の都市計画道路 8 路線となっています。

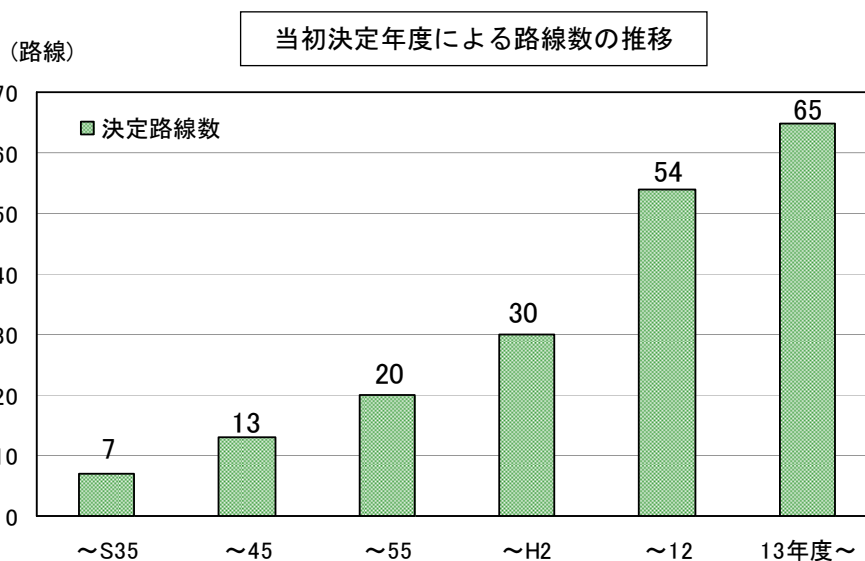
そして、平成 13 年度以降については、4 路線と少なくなっています。

都市計画道路の当初決定年度

当初決定年度	S35 年度まで (50 年以上)	S36～S45 年度まで (40 年以上 50 年未満)	S46～S55 年度まで (30 年以上 40 年未満)	S56～H2 年度まで (20 年以上 30 年未満)	H3～H12 年度まで (10 年以上 20 年未満)	H13 年度以降 (10 年未満)
路線数	7	6	7	10	24	11 (4)

資料:静岡県都市計画 H23.3

※ 平成 13 年度以降に都市計画決定された路線は、11 路線あるが、このうちの 7 路線は、既存の都市計画道路を市道と県道区間を分離し、改めて都市計画決定したものである。このため、平成 13 年以降、新たに定められた都市計画道路は、実質的に 4 路線となります。



資料:静岡県都市計画 H23.3

(2) 道路の区分ごとの都市計画決定状況

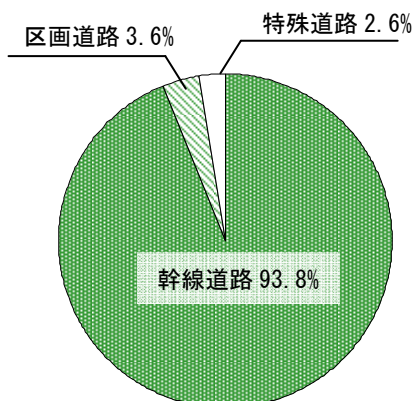
現在、都市計画道路は、65 路線が定められており、そのうち、幹線道路がほとんどを占めています。

都市計画道路の決定状況

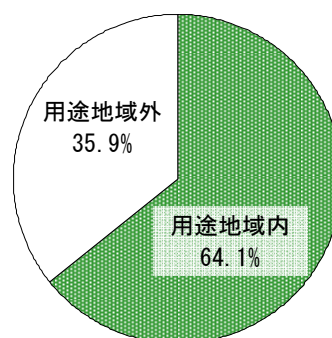
道路の区分	路線数	都市計画決定延長(m)	都市計画決定延長の割合	用途地域内延長(m)	用途地域内延長の割合
幹線道路	54	83,550	93.8%	51,610	61.8%
区画道路	6	3,220	3.6%	3,220	100.0%
特殊道路	5	2,270	2.6%	2,270	100.0%
合計	65	89,040	100.0%	57,100	64.1%

資料: 静岡県の都市計画 H23.3

都市計画道路の区別の割合



都市計画道路の用途地域内外の割合



(3) 整備状況について

ア 整備の状況

全体の整備率(改良済)は 51.5%で、このうち幹線道路の整備率は、約 48.7%です。また、区画道路及び特殊道路は、土地区画整理事業により整備率が高くなっています。

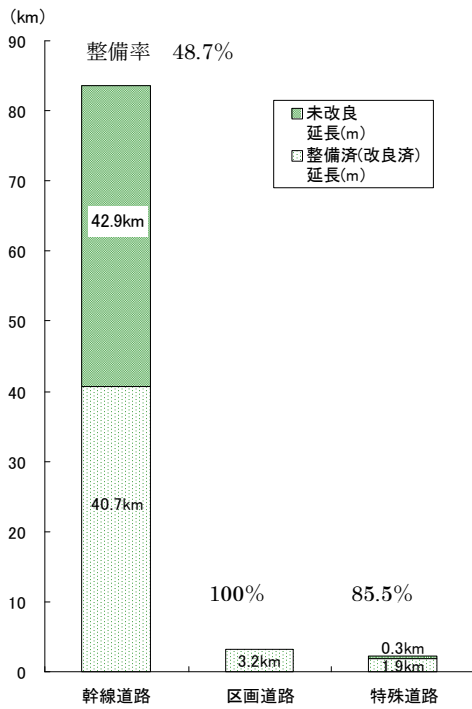
県内各市と比較すると 23 位市中 12 位と中位にあり、県の平均 約 49.4%とほぼ同じ水準です。

道路区分による整備率

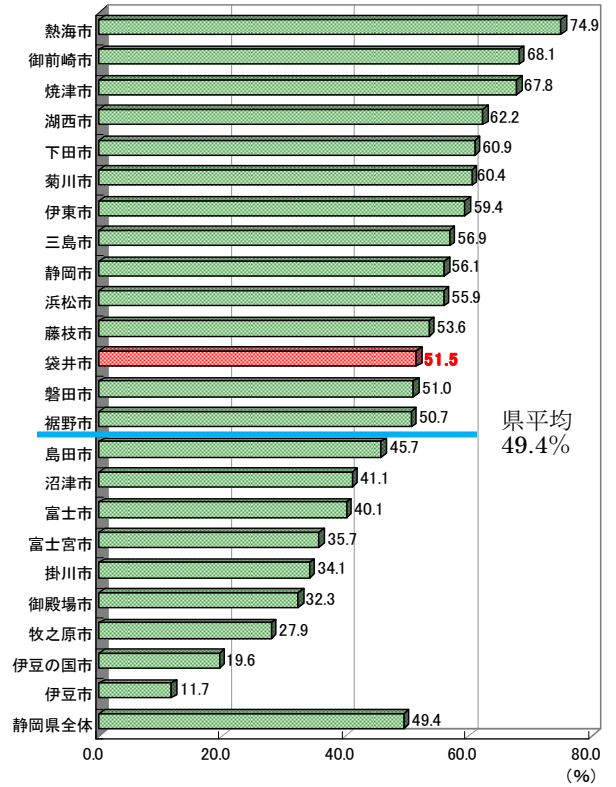
道路の区分	都市計画決定延長(m)	整備済(改良済)延長(m)	未改良延長(m)	整備率(改良済)(%)
幹線道路	83,550	40,660	42,890	48.7%
区画道路	3,220	3,220	0	100.0%
特殊道路	2,270	1,940	330	85.5%
合計	89,040	45,820	43,220	51.5%

資料: 静岡県の都市計画 H23.3

袋井市の区別の整備状況



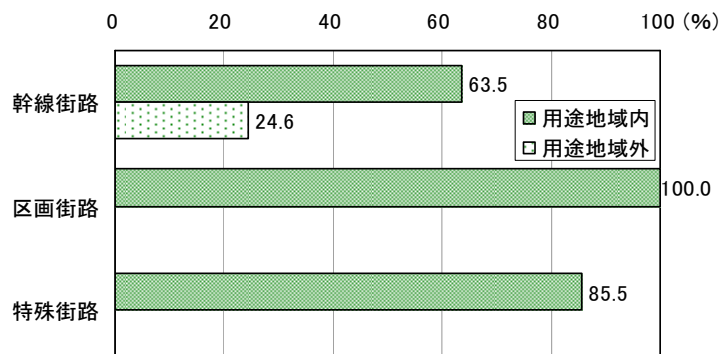
都市計画道路の整備率(改良済)



用途地域内外の整備率

道路の区分	用途地域内			用途地域外		
	都市計画決定延長(m)	改良済延長(m)	整備率 (%)	都市計画決定延長(m)	改良済延長(m)	整備率 (%)
幹線道路	51,610	32,790	63.5	31,940	7,870	24.6
区画道路	3,220	3,220	100	—	—	—
特殊道路	2,270	1,940	85.5	—	—	—
合計	57,100	37,950	66.5	31,940	7,870	24.6

用途地域内外の整備率の比較



イ 過去 30 年間の整備の推移

過去 30 年間の整備の推移をみると、近年は整備率が上昇傾向にあります。これは、新たに都市計画決定された路線が少ないことが要因であり、以前と比べ整備が進んでいないのが現状です。

過去 10 年間の整備延長をみると、1 年あたり約 0.8km で、仮に、このペースで、未整備区間を全て整備するには、少なくとも 50 年以上要すると考えられます。

過去 30 年間の整備の推移

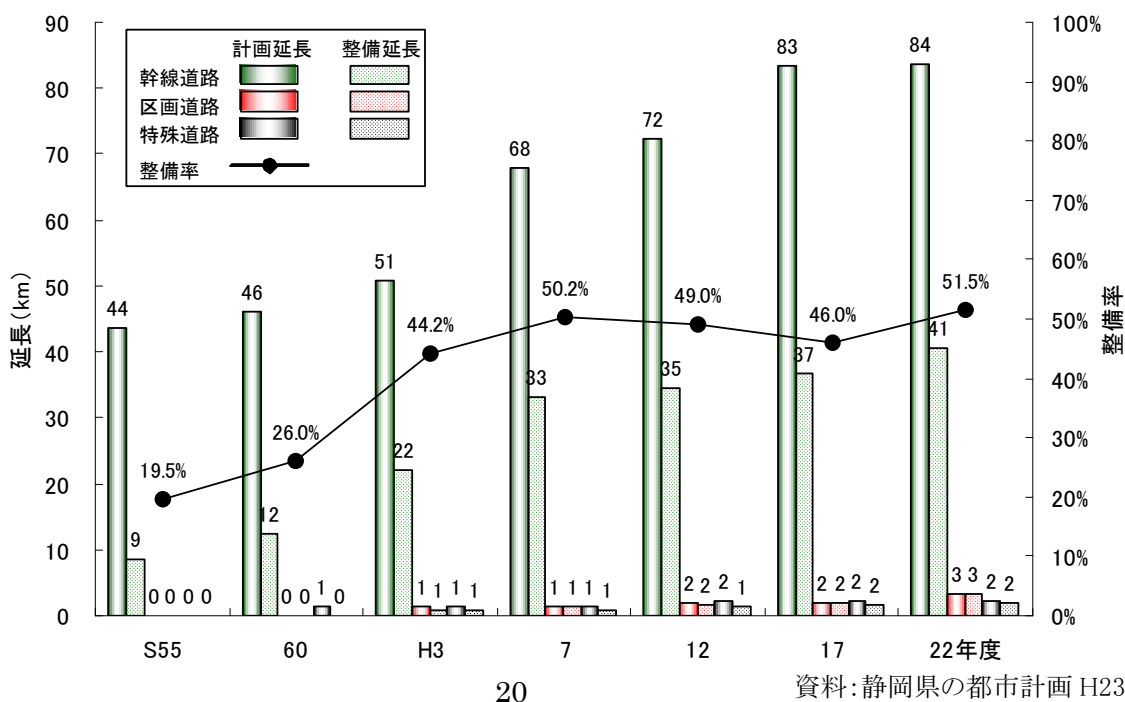
		昭和55年度	昭和60年度	平成3年度	平成7年度	平成12年度	平成17年度	平成22年度
		S56.3	S61.3	H3.3	H8.3	H13.3	H18.3	H23.3
計画 延長 (km)	幹線道路	43.72	46.12	50.75	67.80	72.36	83.39	83.55
	区画道路	0.00	0.00	1.38	1.38	1.89	1.89	3.22
	特殊道路	0.00	1.42	1.42	1.42	2.17	2.17	2.27
整備 延長 (km)	幹線道路	8.54	12.37	22.22	33.16	34.50	36.85	40.67
	区画道路	0.00	0.00	0.72	1.38	1.62	1.81	3.22
	特殊道路	0.00	0.00	0.75	0.92	1.34	1.61	1.94
整備率		19.5%	26.0%	44.2%	50.2%	49.0%	46.0%	51.5%



1 年あたり 約 0.8km 整備

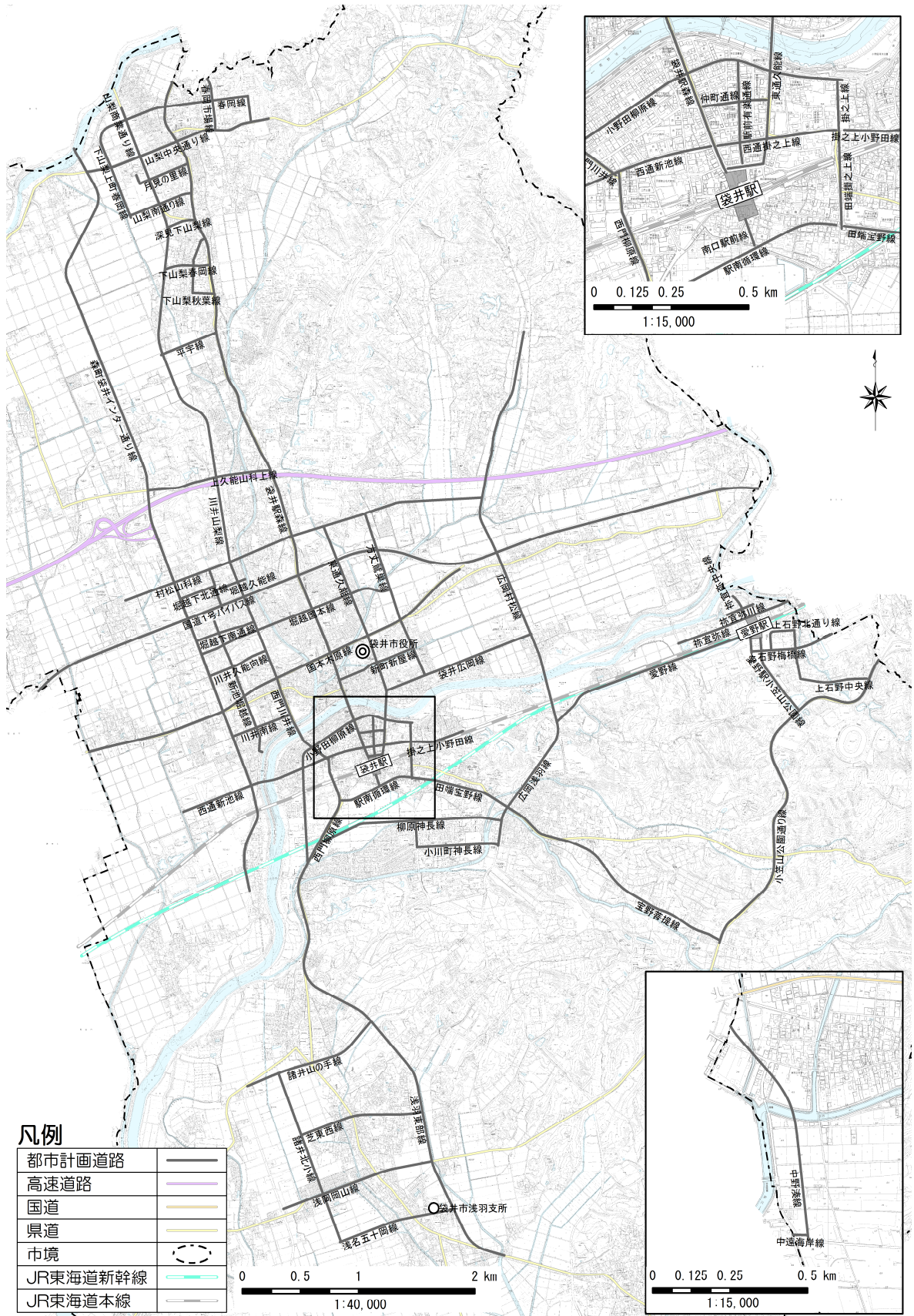
仮に、このペースで未整備区間を整備すると、少なくとも 50 年以上要します。

過去 30 年間の整備の推移

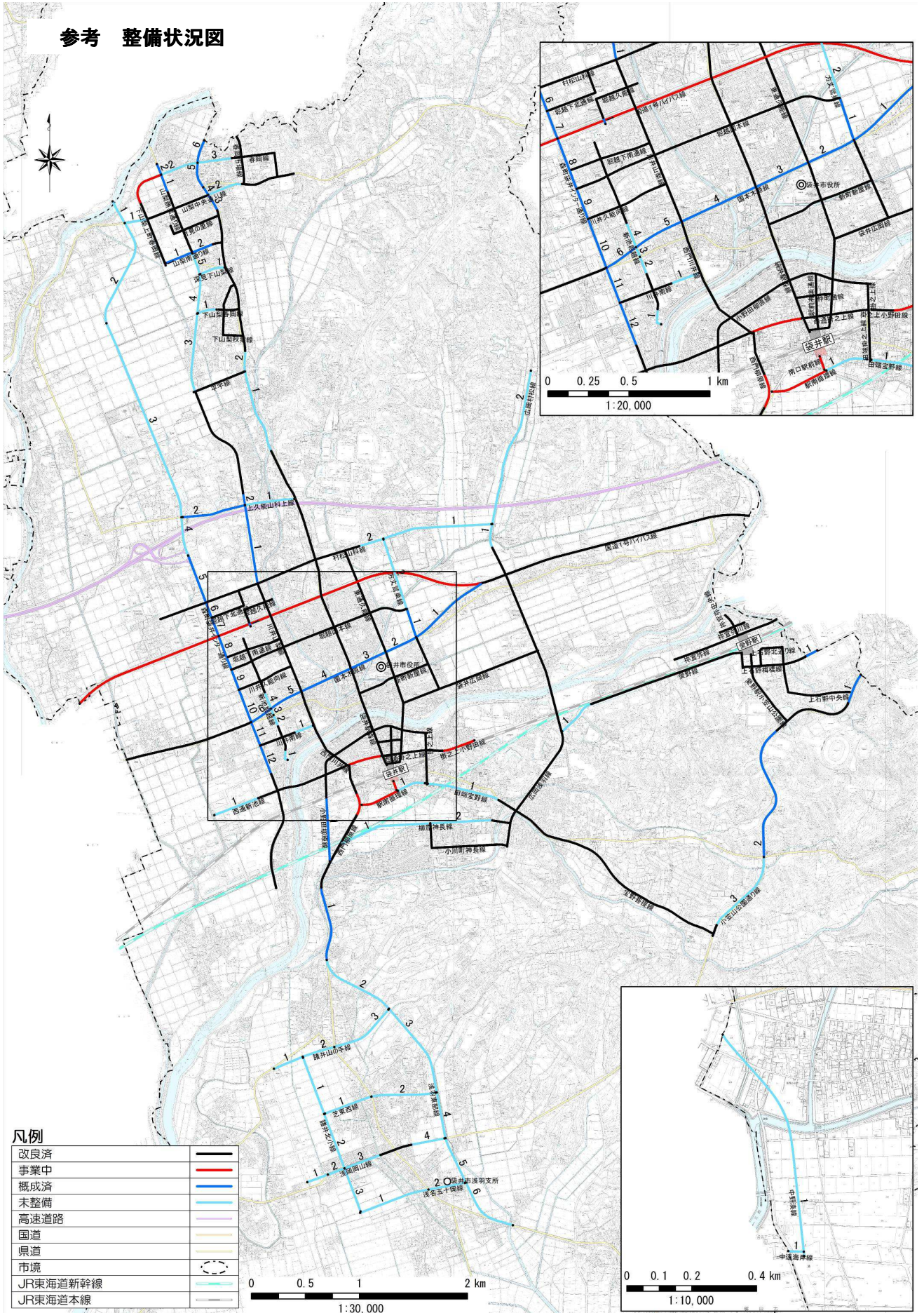


資料: 静岡県の都市計画 H23.3

都市計画道路網図



参考 整備状況図



凡例

改良済	—
事業中	—
概成済	—
未整備	—
高速道路	—
国道	—
県道	—
市境	—
JR東海道新幹線	—
JR東海道本線	—

(参考) 都市計画道路一覧表

番 号	路 線 名	幅員 (m)	全 体 延長 (m)	当初決定	最終決定	整備の状況		
						全区間 改良済	事業中 区間有	再検証対象路線 (概成済・未改良区間有)
3・1・1	国道1号バイパス線	40	6,570	S49.3.29	S54.8.10		○	
3・4・2	東通久能線	16	2,220	S39.6.18	H23.2.18	○		
3・3・3	森町袋井インター通り線	25	6,730	S39.6.18	H12.11.21			●
3・4・4	袋井駅森線	16	6,030	S29.2.12	H23.2.18			●
3・4・5	国本木原線	16	3,580	S29.2.12	H14.10.15			●
3・4・7	村松山科線	16	3,200	S39.6.18	H16.3.25			●
3・4・8	西門川井線	16	850	S29.2.12	H14.10.15	○		
3・6・9	西門柳原線	11	1,240	S29.2.12	H19.2.23	○		
3・4・10	西通掛之上線	16	430	S29.2.12	H14.10.15	○		
3・4・12	平字線	16	500	S63.9.27	H14.10.15	○		
3・4・13	広岡浅羽線	16	1,990	S49.11.22	H14.10.15	○		
3・4・14	柳原神長線	16	1,620	S63.9.27	H14.10.15			●
3・5・15	田端宝野線	12	1,450	S29.2.12	H19.2.23			●
3・6・16	上久能山科上線	11	1,050	S63.9.26	H14.10.15			●
3・5・17	小川町神長線	12	920	S63.9.26	H14.10.15	○		
3・5・18	下山梨春岡線	12	380	H1.9.29	H14.10.15			●
3・5・19	深見下山梨線	12	230	H1.9.29	H14.10.15			●
3・5・20	袋井広岡線	12	1,320	S39.6.18	H14.10.15	○		
3・5・21	広岡村松線	12	2,510	S39.6.18	H14.10.15			●
3・4・22	田端掛之上線	16	330	S29.2.12	H19.2.23	○		
3・5・23	駅前有楽通線	12	320	S52.12.26	H14.10.15	○		
3・5・24	堀越国本線	12	1,720	S55.10.31	H14.10.15	○		
3・6・25	堀越下北通線	11	450	S60.7.26	H14.10.15	○		
3・5・30	川井久能向線	12	510	H5.9.28	H14.10.15	○		
3・5・31	川井南線	12	510	H5.9.28	H14.10.15			●
3・3・32	小笠山公園通り線	25	3,260	H6.7.1	H14.10.15			●
3・4・33	下山梨上町春岡線	16	1,760	H6.12.27	H14.10.15			●
3・5・34	春岡市場線	12	440	H6.12.27	H14.10.15	○		
3・4・35	山梨中央通り線	16	1,620	H6.12.27	H14.10.15			●
3・3・37	中遠海岸線	25	90	H6.7.5	H6.7.5			●
3・4・38	中野湊線	16	720	H6.7.5	H14.10.15			●
3・4・39	山梨南通り線	16	550	H8.1.5	H14.10.15			●
3・4・40	浅羽東部線	18	3,870	H9.7.1	H14.10.15			●

番 号	路 線 名	幅員 (m)	全 体 延長 (m)	当初決定	最終決定	整備の状況		
						全区間 改良済	事業中 区間有	再検証対象路線 (概成済・未改良区間有)
3・4・41	浅岡岡山線	18	1,340	H9.7.1	H14.10.15			●
3・4・42	諸井山の手線	16	1,230	H9.7.1	H14.10.15			●
3・4・43	芝東西線	16	1,060	H9.7.1	H14.10.15			●
3・4・44	諸井北小線	16	1,520	H9.7.1	H14.10.15			●
3・4・45	浅名五十岡線	16	1,010	H9.7.1	H14.10.15			●
3・4・46	祢宜弥線	18	1,010	H9.7.1	H14.10.15	○		
3・6・47	愛野線	12	1,980	H9.7.1	H14.10.15			●
3・2・48	愛野駅小笠山公園線	32	700	H9.7.1	H14.10.15	○		
3・4・49	上石野梅橋線	18	710	H9.7.1	H14.10.15			●
3・6・50	小野田柳原線	8	1,960	H9.12.5	H14.10.15			●
3・4・51	祢宜弥中央線	16	210	H11.3.15	H11.3.15	○		
3・4・54	方丈鷺巣線	16	1,460	S39.6.18	H14.10.15			●
3・5・56	新町新屋線	12	670	S55.10.31	H14.10.15	○		
3・4・57	川井山梨線	16	4,300	H14.10.15	H14.10.15			●
3・4・58	山梨商業通り線	20	870	H14.10.15	H14.10.15			●
3・4・59	西通新池線	16	1,650	H14.10.15	H18.3.14		※	●
3・4・60	掛之上小野田線	16	450	H14.10.15	H18.3.14		○	
3・4・61	駅南循環線	18	640	H14.10.15	H19.2.23		※	●
3・4・62	掛之上線	17	140	H14.10.15	H14.10.15	○		
3・5・63	宝野菩提線	12	1,580	H14.10.15	H14.10.15	○		
3・5・67	南口駅前線	18	90	H19.2.23	H19.2.23		○	
7・6・2	仲町通線	8	210	S60.7.26	H14.10.15	○		
7・6・3	堀越下南通線	8	510	S60.7.26	H14.10.15	○		
7・6・4	下山梨秋葉線	9	660	H1.9.29	H14.10.15	○		
7・6・6	上石野北通り線	10	500	H19.1.26	H19.1.26	○		
7・6・7	上石野中央通線	10	830	H19.1.26	H19.1.26	○		
7・5・5	春岡線	12	510	H9.12.5	H14.10.15	○		
8・6・1	新池堀越線	10	980	S55.10.31	S55.10.31			●
8・6・2	堀越久能線	10	440	S55.10.31	S55.10.31			●
8・6・3	月見の里線	8	510	H11.3.15	H11.3.15	○		
8・7・4	祢宜弥川線	6	240	H11.3.15	H11.3.15	○		
8・7・5	袋井駅南北連絡線	6	100	H23.2.18	H23.2.18	○		
65 路線			89,040					

※は、事業中の区間が一部ある路線

32 路線

33 路線

(参考) 再検証対象路線及び区間 一覧表

計画どおり道路用地が確保されていない「概成済」「未整備」の路線のうち、事業中の区間を除く区間を再検証対象区間とします。

都市計画道路の再検証を行うため、計画どおり道路用地が確保されていない箇所を抽出したうえで、交差点ごとに区間分けを行いました。なお、延長については、地理空間情報システム (GIS) を活用して距離の計測を行いました。

No.	番号	路線名	区間 番号	幅員 (m)	区間延長 (m)	決定区分	路線 数
1	3.3.3	森町袋井 インター通り線	1	25	227	県決定	4
			2	25	1,006	県決定	4
			3	25	1,911	県決定	4
			4	25	357	県決定	4
			5	25	460	県決定	4
			6	25	149	県決定	4
			7	25	180	県決定	4
			8	25	329	県決定	4
			9	25	196	県決定	4
			10	25	317	県決定	4
			11	25	229	県決定	4
			12	25	282	県決定	4
2	3.4.4	袋井駅森線	1	16	773	県決定	2
			2	16	188	県決定	2
			3	16	164	県決定	2
			4	16	83	県決定	2
			5	16	240	県決定	2
			6	16	215	県決定	2
3	3.4.5	国本木原線	1	16	667	県決定	2
			2	16	312	県決定	2
			3	16	355	県決定	2
			4	16	503	県決定	2
			5	16	322	県決定	2
			6	16	222	県決定	2
4	3.4.7	村松山科線	1	16	1,014	市決定	2
			2	16	233	市決定	2
5	3.4.14	柳原神長線	1	16	877	県決定	2
			2	16	580	県決定	2
6	3.5.15	田端宝野線	1	12	691	県決定	2
7	3.6.16	上久能山科上線	1	11	461	市決定	2
			2	11	589	市決定	2
8	3.5.18	下山梨春岡線	1	12	179	市決定	2
9	3.5.19	深見下山梨線	1	12	230	市決定	2

No.	番号	路線名	区間 番号	幅員 (m)	区間延長 (m)	決定区分	路線 数
10	3.5.21	広岡村松線	1	12	206	市決定	2
			2	12	1,354	市決定	2
11	3.5.31	川井南線	1	12	183	市決定	2
12	3.3.32	小笠山公園通り線	1	25	291	県決定	4
			2	25	1,288	県決定	4
			3	25	800	県決定	4
13	3.4.33	下山梨上町春岡線	1	16	19	市決定	2
			2	16	353	市決定	2
			3	16	318	市決定	2
14	3.4.35	山梨中央通り線	1	16	209	県決定	2
			2	16	328	県決定	2
15	3.3.37	中遠海岸線	1	25	90	県決定	4
16	3.4.38	中野湊線	1	16	720	県決定	2
17	3.4.39	山梨南通り線	1	16	264	県決定	2
			2	16	210	県決定	2
18	3.4.40	浅羽東部線	1	18	693	県決定	2
			2	18	756	県決定	2
			3	18	914	県決定	2
			4	18	430	県決定	2
			5	18	451	県決定	2
			6	18	626	県決定	2
19	3.4.41	浅岡岡山線	1	18	203	県決定	2
			2	18	164	県決定	2
			3	18	357	県決定	2
			4	18	315	県決定	2
20	3.4.42	諸井山の手線	1	16	291	県決定	2
			2	16	308	県決定	2
			3	16	631	県決定	2
21	3.4.43	芝東西線	1	16	460	県決定	2
			2	16	600	県決定	2
22	3.4.44	諸井北小線	1	16	557	県決定	2
			2	16	537	県決定	2
			3	16	426	県決定	2
23	3.4.45	浅名五十岡線	1	16	669	県決定	2
			2	16	341	県決定	2
24	3.6.47	愛野線	1	12	372	市決定	2
25	3.4.49	上石野梅橋線	1	18	122	市決定	2
26	3.6.50	小野田柳原線	1	8	592	市決定	2
27	3.4.54	方丈鷲巣線	1	16	273	県決定	2
			2	16	674	県決定	2

No.	番号	路線名	区間 番号	幅員 (m)	区間延長 (m)	決定区分	路線 数
28	3.4.57	川井山梨線	1	16	734	市決定	2
			2	16	112	市決定	2
			3	16	729	市決定	2
			4	16	365	市決定	2
			5	16	206	市決定	2
29	3.4.58	山梨商業通り線	1	20	174	県決定	2
			2	20	107	県決定	2
30	3.4.59	西通新池線	1	16	438	市決定	2
31	3.4.61	駅南循環線	1	16	271	市決定	2
32	8.6.1	新池堀越線	1	10	113	市決定	なし
			2	10	92	市決定	なし
			3	10	52	市決定	なし
			4	10	131	市決定	なし
33	8.6.2	堀越久能線	1	10	40	市決定	なし

<参考> 一覧表の見方

◇ 番号について

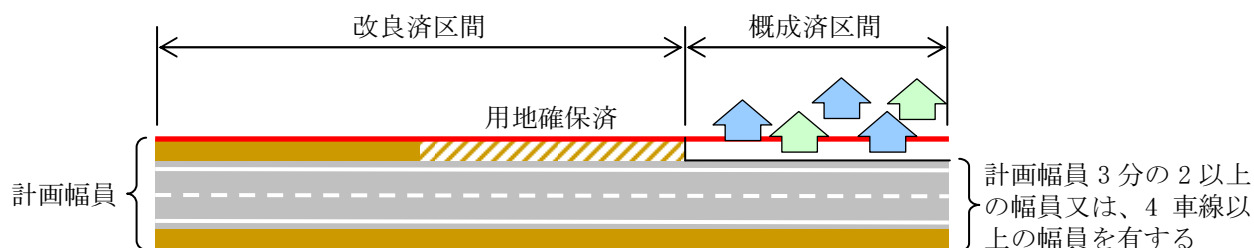
○・○・○○
区分・規模・一連番号

区分1	自動車専用道路
区分3	幹線道路に相当するもの
区分7	区画道路
区分8	特殊道路 歩行者専用道、自転車道、自転車歩行車道
区分9	特殊道路 都市モノレール専用道路等
区分10	特殊道路 路面電車道

1	幅員 40m 以上のもの
2	幅員 30m 以上 40m 未満のもの
3	幅員 22m 以上 30m 未満のもの
4	幅員 16m 以上 22m 未満のもの
5	幅員 12m 以上 16m 未満のもの
6	幅員 8m 以上 12m 未満のもの
7	幅員 8m 未満のもの

◇ 改良済・概成済について

改良済	道路用地が計画幅員どおり確保されており、一般の通行の用に供している道路延長。事業中の区間については、全体事業費に対する当該年度未換算延長
概成済	改良済以外の区間の内、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以上を有する道路又は、4車線以上の幅員を有する道路）



5 課題の整理と再検証の必要性

本市をとりまく社会情勢や都市計画道路の現状を踏まえ、課題を整理し、都市計画道路再検証の必要性について、次のとおり示します。

(1) 課題の整理

ア 社会情勢の変化の対応

我が国は、人口減少・高齢化社会を迎えており、長期的に交通需要の減少が見込まれます。このため、現在、都市計画決定されている道路網が、社会情勢の変化に対応し、適切であるかどうかを確認する必要があります。

イ 整備未着手による影響

都市計画道路の着手・整備までには、長期間を要します。都市計画道路の整備にあたっては、必要性や投資効果の高い区間から、優先的に整備することになりますが、整備完了までの間、地権者は「建築物の建築の制限」（都市計画法第53条）を受けることとなります。このため、地権者が十分に土地利用できないなど、生活設計において、影響が生じています。

※ 整備に至らない理由

- ・現道が存在するため、直ちに整備する必要性や優先度が低くなっている。
- ・市街地整備など地域の合意形成にあたり、事業化までに時間を要している。
- ・投資的経費の減少など、財政的な制約により事業化が難しくなっている。

ウ 関係法令等との整合性の確認

現在、未整備となっている都市計画道路が、現行の関係法令や土地利用との整合性が図られているかを確認する必要があります。特に、農地法等の改正により、これまで以上に農地の保全が求められていることから、市街地整備や都市計画道路との整合性を確認する必要があります。

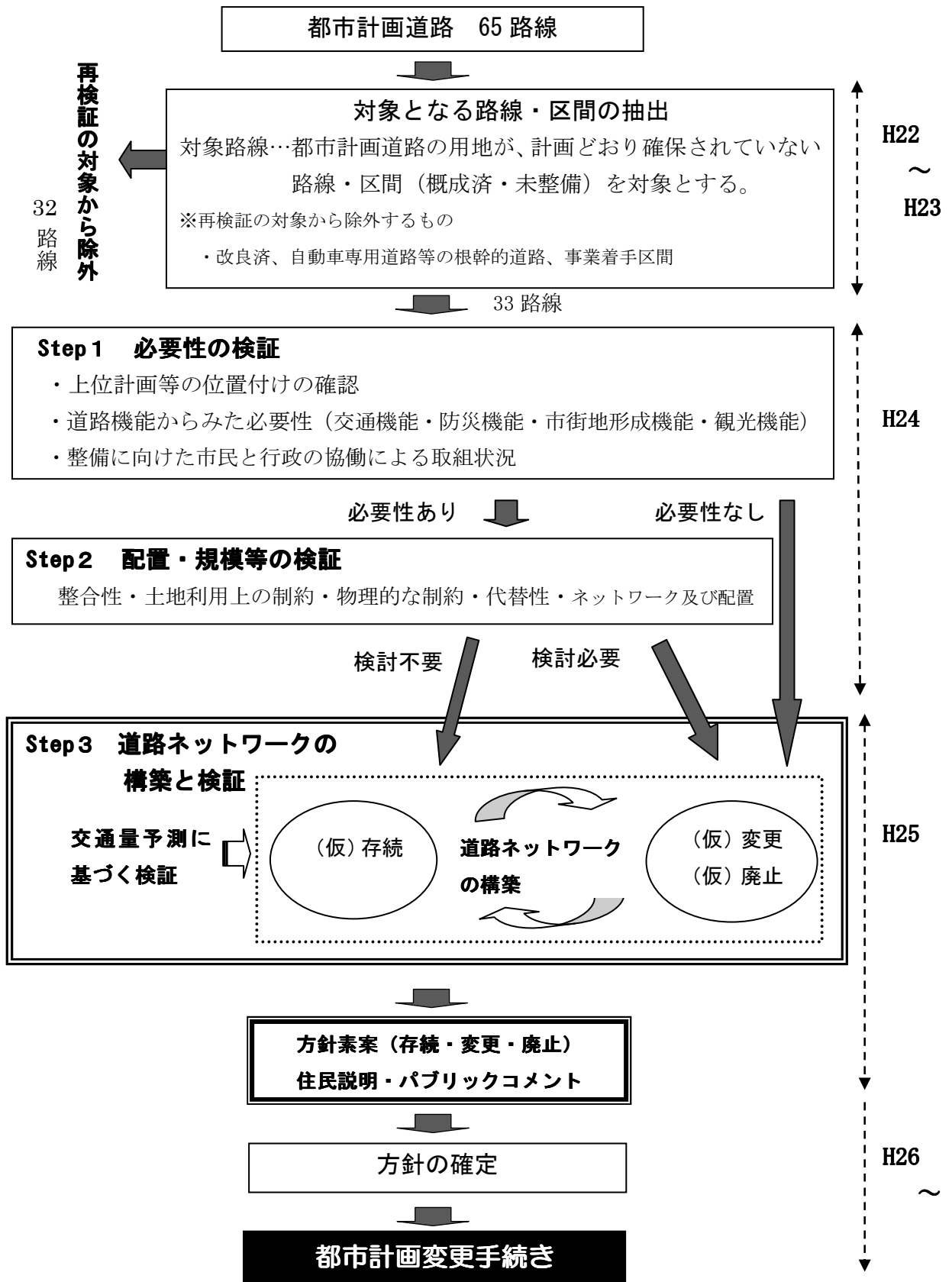
(2) 再検証の必要性について

都市計画道路の着手・整備には、長期間を要しており、現在、事業化に至らない路線が多数存在しています。そして、私たちを取り巻く社会情勢は、人口減少・高齢化社会の到来や、長期的に交通需要の減少を見込むなど、時代の転換期を迎えています。このため、都市計画道路の計画当初の役割や関係法令等との整合性に、変化が生じているものがあると考えられます。

また、近年、本市においては、新東名高速道路の開通及び東日本大震災を教訓とした災害に強いまちづくりへの期待や、中東遠総合医療センターなど拠点施設の配置等があることから、本市の今後の方向性など、必要性を考慮したうえで、都市の健全な発展が確保されるよう、適切な都市計画道路網を定めていく必要があります。

6 検証の流れ及び評価項目（案）について

(1) 検証の流れ



(2) 検証方法について (案)

検証は、対象となる路線・区間を抽出し、「STEP1 必要性の検証」において、道路の必要性を確認します。そして、「STEP2 配置・規模等の検証」では、課題を抽出します。

次に、「STEP3 道路ネットワークの構築と検証」では、道路の必要性や課題を参考にしながら、道路を仮に変更・廃止した道路網を作成し、交通量予測を行ったうえで、最終的な方針案（存続・変更・廃止）を示してまいります。

ア 対象となる路線・区間の抽出

都市計画道路の用地が、計画どおり確保されていない路線・区間（概成済・未整備）を対象とします。

再検証の対象外となる路線・区間は、次のとおりです。

- ・ 改良済
- ・ 自動車専用道路等の根幹的道路
- ・ 事業認可を受け、すでに整備に向けて着手している箇所

イ 検証の実施

(ア) Step1 必要性の確認

都市計画道路の決定理由を確認したうえで、上位計画等の位置付けや道路のもつ機能に着目し、その必要性を確認します。

<上位計画等の位置付け>

総合計画、都市計画マスタープラン等、上位計画において位置付けがある路線を抽出し、その必要性を確認します。

項目	内容
・総合計画 ・都市計画マスタープラン	都市構造図（都市軸・広域交流軸・交流軸、市街地環状ルート）に位置付けがあるもの
・道路整備 10 箇年計画	今後、10 年以内に整備・着手を計画している区間
・西遠都市圏総合都市交通計画	将来交通ネットワーク図に位置付けられた路線

<道路機能からみた必要性>

道路がもつ一般的な機能を抽出し、その必要性を確認します。

項目	評価の視点	
交通機能	円滑な自動車の流れの確保	西遠パーソントリップ調査による将来交通予測において、混雑度が高いものや、平成 23 年度交通量調査結果から交通量の多い路線について、整備により効果が期待される道路
	歩行者・自転車の利用に資する道路	通学路、学校へアクセスする道路など、歩行者・自転車の利用に資する道路
	主要な都市施設や交通結節点との接続に寄与	市役所、小笠山総合運動公園、中央公民館などの施設、交通結節点である駅や、東名高速道路及び国道 1 号、国道 150 号 との接続に資する道路
	救急医療施設へのアクセス	中東遠総合医療センターや袋井市立聖隷袋井市民病院などにアクセスする広域的な道路
	東名高速道路と新東名高速道路の連携	東西の大動脈である、東名高速道路と新東名高速道路間を結ぶ道路
	公共交通への効果	整備により、路線バスや市の自主運行バスの通行に資する道路
防災機能	緊急輸送路	地域防災計画に緊急輸送路として指定されている道路
	防災拠点へのアクセス	防災対策本部、避難所、救護所、津波避難施設、消防署、自衛隊集結地等へのアクセス道
	液状化の危険性が少ないエリアを通過する道路	液状化の危険性が少ない地域を通過することにより、建築物や工作物による道路閉塞の可能性が少ない道路。
	津波への対応	津波避難や高台へのアクセス道
市街地形成機能	土地利用の誘導	都市計画マスタープラン「土地利用基本計画図」において、土地利用を図る地域（市街地）を通過しており、市街化や沿道の土地利用促進に資する道路
観光機能	観光地へのアクセス	遠州三山にアクセスする道路

<整備に向けた市民と行政の協働による取組状況>

都市計画道路の整備や土地区画整理事業の実現に向け、地元組織と行政による整備検討がなされている区間を確認します。

(イ) Step2 配置・規模等の検証

ここでは、都市計画道路の配置や規模等の観点から、地域の実情にあった合理的な計画であるかを検証します

項目	評価の視点	
整合性	道路構造令との整合性	都市計画道路の最低幅員や曲線半径が、現行の道路構造令と適合しているかを確認する。
	将来交通量等との整合性	西遠パーソントリップ調査における将来予測交通量が、都市計画道路の車線数と適合しているかを確認する。
土地利用上の制約	農用地保全への配慮	農用地や農地・水・環境保全向上対策事業活動エリアを分断する箇所を抽出する。
	道路整備による集落地の分断	都市計画マスタープラン「土地利用基本計画図」で定める集落地を分断する箇所を確認する。
	土地利用の実現性	補助幹線道路で、土地利用促進（市街地整備）を目的とした道路のうち、農業投資の状況や農用地区域の指定状況を踏まえ、土地利用の実現性が低いと考えられる路線を抽出する。
物理的な制約	大型構造物（橋梁・トンネル）や指定文化財、大規模な建築物の存在	整備にあたり、大規模な構造物が必要となる、橋梁やトンネル等を抽出する。 また、計画道路上に指定文化財等が存在しないかを確認する。
代替性	他路線による代替	計画道路の付近に同等以上の道路が確保されており、代替性を有するもの（他路線による代替）を抽出する。
ネットワーク及び配置	道路ネットワーク及び配置の観点から、適切でないもの	現在の都市計画道路網において、ネットワークの観点から、他路線や施設との連携がないものや、土地利用に応じた配置がなされていないもの等を抽出する。
	現道への変更など軽微なもの	既存の道路区域への変更など、軽微な変更で対応するもの。

(ウ) Step3 道路ネットワークの構築と検証

道路の必要性の確認 (Step1) と配置・規模等の検証 (Step2) により抽出された課題をもとに、道路ネットワークの構築を行います。

仮に都市計画道路を変更・廃止した、道路ネットワーク案を複数作成したうえで、交通量予測を行い、適切に交通処理がなされるかを確認します。

なお、現在の交通量 (H23 交通量調査) と比較し、効果と課題を整理しながら検証を進めます。

<ネットワーク構築における視点>

- ・行き止まり等がないか。ネットワークとして形成がなされているか。
- ・土地利用に応じた都市計画道路の配置がなされているか。

<交通量予測における視点>

- ・適切に交通処理がなされているか
- ・車線数は適切か
- ・現在の交通量と比較し (平成 23 年度交通量調査結果を活用)、効果と課題を整理しながら、作業を進める。

※ 都市計画は、都市内の限られた土地資源を有効に配分し、農林漁業との健全な調和を図りながら、建築敷地や都市の基盤施設、緑地・自然環境を適正に配分することにより、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保しようとするものです。

このため、都市計画道路を定めるにあたっては、土地利用や都市施設との十分な連携をもとに、自動車専用道路、幹線道路 (主要幹線・都市幹線・補助幹線)、区画道路等を適切に組み合わせながら、道路ネットワーク (道路網) を形成していくことが望ましいとされています。
(参考 都市計画運用指針)

ウ 方針案の提示

道路ネットワークの構築と検証の作業を行った後、存続・変更・廃止の方針案を示します。また、あわせて新たな道路ネットワーク案も示します。

そして、これをもとに、住民説明会の開催や都市計画変更に向けた手続きを進めます

- ・存続 … 既決定を継続する道路
- ・変更 … 位置及び車線数など構造等を見直しする必要がある道路
- ・廃止 … 都市計画に定める必要が低い道路

7 都市計画変更まで流れについて

都市計画道路の変更、廃止、維持の方針は、パブリックコメントや都市計画審議会等において、説明や意見の収集を図るとともに、合意形成に努めます。

その後、住民への説明や周知が図られたものについては、都市計画変更の手続きを進めます。

なお、変更の方針が示されたもののうち、ルート変更などが生じたものについては、詳細な検討後、再度、住民説明を実施します。

都市計画変更までの流れ

