

磐田市都市計画道路見直し

評価基準マニュアル

平成25年6月

磐田市役所

目 次

Page

§ 1. 都市計画道路の解説	1
§ 2. 都市計画道路の現状	4
§ 3. 磐田市の都市の状況	8
§ 4. 問題点の整理と都市計画道路見直しの必要性	12
§ 5. 見直し評価手法について	14

§ 1. 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、都市交通における最も基幹的な都市施設であり、都市計画法の手続きを経て、定められた道路です。

都市計画道路を定める意義としては、下記の3点に要約されます。

- 土地利用や他の都市施設の計画と調整し、都市計画としての総合性・一体性を確保することができます。
- 都市計画道路の区域内には一定の建築制限が発生し、整備に支障をきたす建築物が建築されることを抑止することができます。
- 都市計画決定の手続きを行うことにより、計画の必要性と計画内容が明示され、整備に向けた住民との合意が形成されます。

また、都市計画が概ね20年後を目標年次として策定されるため、都市計画道路についてもそれに整合し、将来交通需要及び将来都市構造との整合を目的として決定されます。

2) 都市計画道路の機能

都市計画道路は、以下の3つの機能を併せ持っています。

- ・交通機能 : 円滑な移動を確保するための機能
- ・空間機能 : 都市環境・都市防災の面で良好な都市空間の形成及びライフライン等を収容するための機能
- ・市街地形成機能 : 都市の骨格形成を促す機能

また、これらの3つの機能は、それぞれ以下の表に示した機能により構成されています。

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

3) 都市計画道路の種別

都市計画道路の種別は、以下の4種類に大別されます。

- ・自動車専用道路
- ・幹線街路
- ・区画街路
- ・特殊街路

また、これらの4種類は、それぞれ以下の表に示した区分により構成されています。

都市計画道路の区分		内 容	道路法等による区分
自動車専用道路		都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する道路	主に高速自動車国道、一般国道
幹線街路	主要幹線街路	都市拠点を連絡し、自動車専用道路と連携し、都市に出入りする交通や都市内の重要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する道路	主に一般国道、県道、市道
	都市幹線街路	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する道路	
	補助幹線街路	主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に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	
区画街路		街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理し、また街区や宅地の外郭を形成する、日常生活に密着した道路	主に市道
特殊街路		自動車交通以外の特殊な交通の用に供する次の道路 ア. 専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路 イ. 専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路 ウ. 主として路面電車の交通の用に供する道路	主に市道

資料：実務者のための新都市計画マニュアルⅡ

§ 2. 都市計画道路の現状

1) 都市計画決定の状況

本市では、自動車専用道路1路線、幹線街路71路線、区画街路2路線及び特殊街路2路線の合計で76路線、延長170.75kmが都市計画決定されています。

高度経済成長期が終焉する時代までに都市計画決定された路線は39路線あります。これらは昭和54年度以前に都市計画決定された路線で、30年以上経過しています。都市計画決定の推移をみると、平成11年度までは着実に増加傾向にありましたが、平成12年度以降は1路線しか都市計画決定されていません。

磐田市の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)	割合(%) (延長ベース)
自動車専用道路	1	4,400	2.6
幹線街路	71	161,200	94.4
区画街路	2	1,350	0.8
特殊街路	2	3,800	2.2
計	76	170,750	100.0

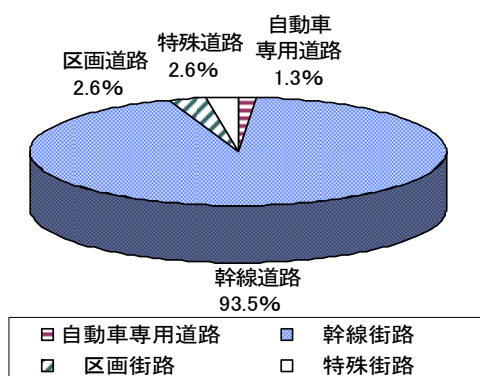
資料：静岡県の都市計画(資料編) 平成22年3月31日現在

磐田市の都市計画道路の当初決定年度

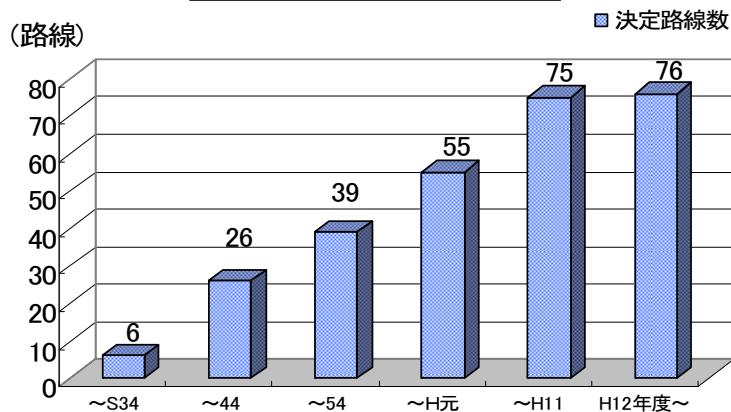
当初決定年度 (経過年数)	S34年度 まで (50年以上)	S35～S44 年度まで (40年以上 50年未満)	S45～S54 年度まで (30年以上 40年未満)	S55～H元 年度まで (20年以上 30年未満)	H2～H11 年度まで (10年以上 20年未満)	H12年度 以降 (10年未満)
路線数	6	18	15	16	20	1

資料：静岡県の都市計画(資料編) 平成22年3月31日現在

磐田市の都市計画道路の区別
路線数の割合



当初決定時期の路線数の推移



2) 整備の進捗状況

整備率(改良済)は全体で約50.3%となっています。幹線街路の整備率は約51.7%となっており、未改良の延長は約77.9kmです。

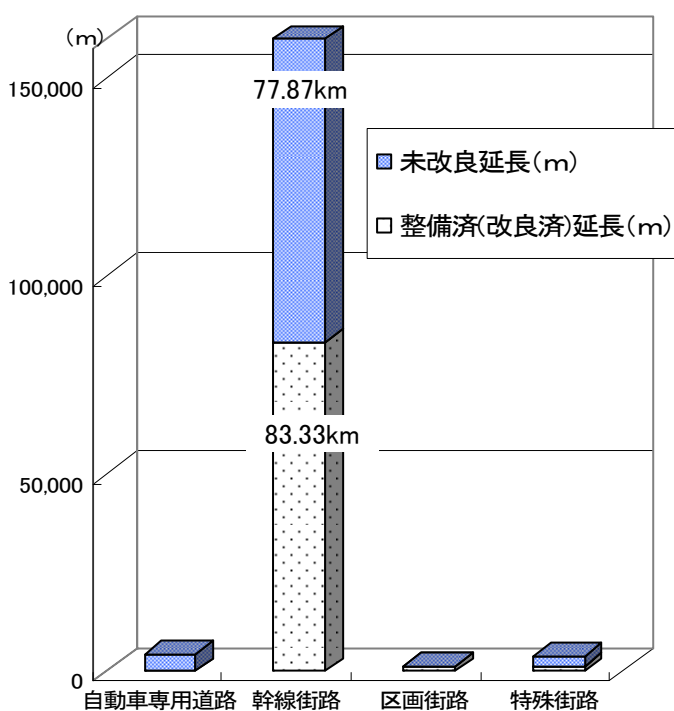
整備率(改良済)を静岡県内の市部で比較すると、磐田市はほぼ中位に位置しています。

磐田市の都市計画道路の整備率

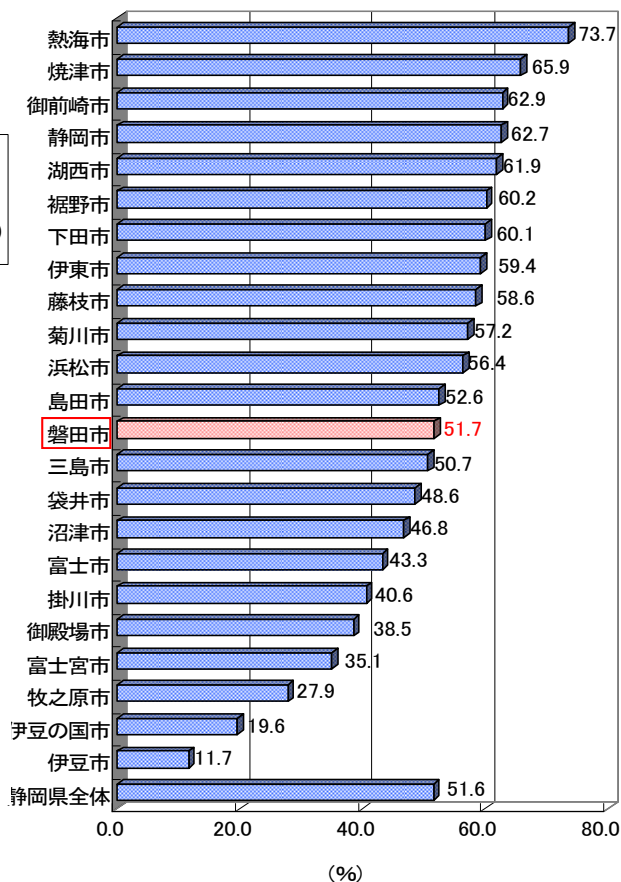
道路の区分	都市計画決定延長(m)	整備済(改良済)延長(m)	未改良延長(m)	整備率(改良済)(%)
自動車専用道路	4,400	0	4,400	0.0
幹線街路	161,200	83,330	77,870	51.7
区画街路	1,350	1,350	0	100.0
特殊街路	3,800	1,180	2,620	31.1
合計	170,750	85,860	84,890	50.3

資料：静岡県の都市計画(資料編) 平成22年3月31日現在

磐田市の区別の整備状況



都市計画道路(幹線街路)の整備率(改良済) (静岡県市部比較)



資料：静岡県の都市計画(資料編) 平成22年3月31日現在

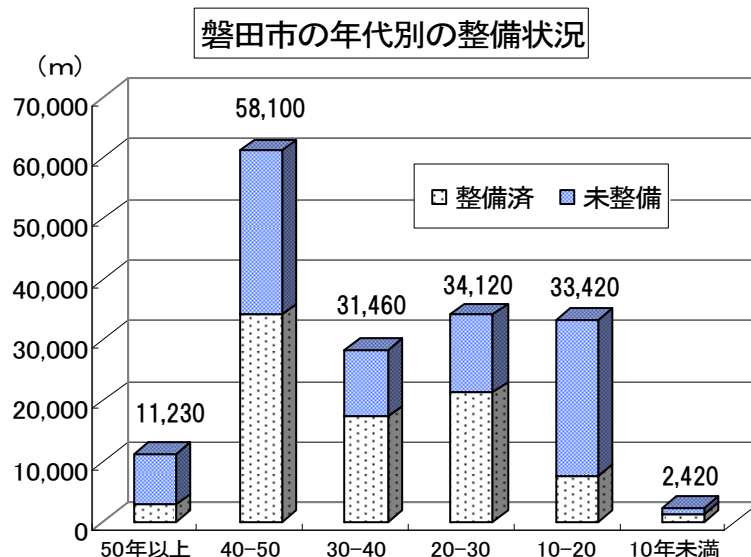
3) 年代別の整備の進捗状況

年代別の整備状況をみると、計画決定後50年以上経過している路線の整備率は、約25.6%と低くなっています。計画決定後20年以上経過している路線の未整備延長は、約58.2kmになります。このような長期未着手の都市計画道路においては、建築物の建て替えや土地利用に影響が出ていると考えられます。

磐田市の年代別整備状況

決定経過 年数	都市計画決定		整備済(改良済)		未整備		備考
	路線数	延長 (m)	延長 (m)	割合 (%)	延長 (m)	割合 (%)	
50年以上	6	11,230	2,870	25.6%	8,360	74.4%	S34年度まで
40-50	18	58,100	33,630	57.9%	24,470	42.1%	S35-44年度
30-40	15	31,460	19,020	60.5%	12,440	39.5%	S45-54年度
20-30	16	34,120	21,230	62.2%	12,890	37.8%	S55-H元年度
10-20	20	33,420	7,660	22.9%	25,760	77.1%	H2-H11年度
10年未満	1	2,420	1,450	59.9%	970	40.1%	H12年度以降
計	76	170,750	85,860	50.3%	84,890	49.7%	

資料：静岡県の都市計画(資料編) 平成22年3月31日現在



4)市街化区域・市街化調整区域別の整備状況

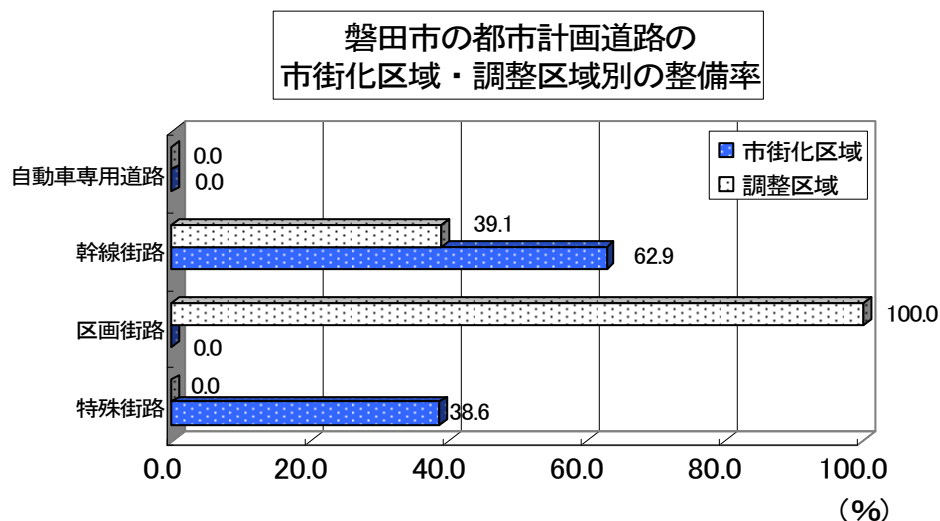
市街化調整区域においても、延長約82.7kmの都市計画道路が存在し、全体の約48.4%を占めます。

幹線街路の整備率を市街化区域・市街化調整区域別にみると、市街化区域の整備率が約62.9%であり、市街化調整区域の整備率の約39.1%を23.8ポイント、上回っています。市街化調整区域での整備が進んでいないことが推察されます。

市街化区域・市街化調整区域別の整備率

道路の区分	市街化区域			市街化調整区域		
	計画決定延長(m)	改良済延長(m)	整備率(%)	計画決定延長(m)	改良済延長(m)	整備率(%)
自動車専用道路	—	—	—	4,400	0	0.0
幹線街路	85,040	53,530	62.9	76,160	29,800	39.1
区画街路	—	—	—	1,350	1,350	100.0
特殊街路	3,060	1,180	38.6	740	0	0.0
合計	88,100	54,710	62.1	82,650	31,150	37.7

資料：静岡県の都市計画(資料編) 平成22年3月31日現在



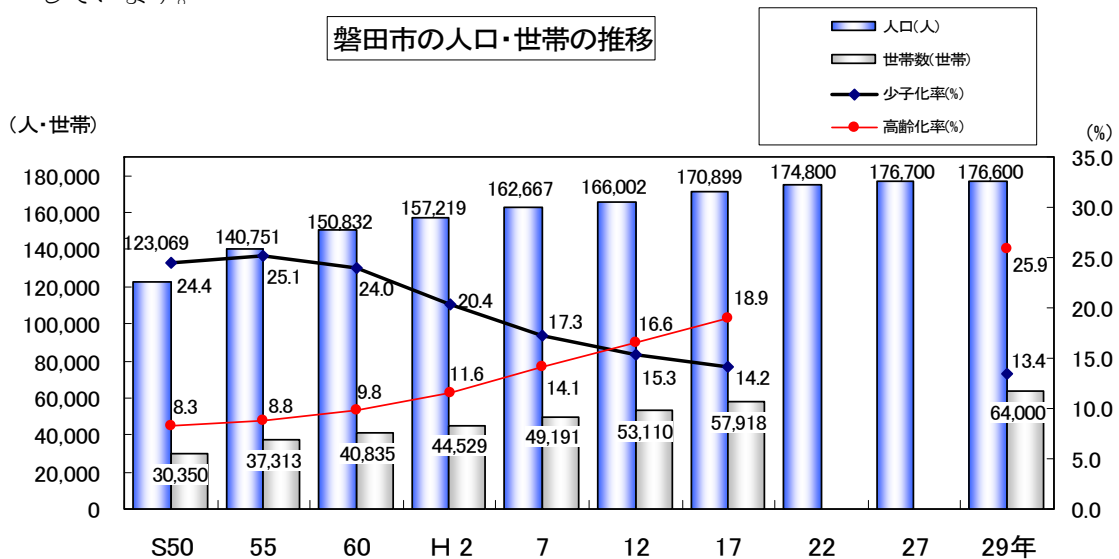
§ 3. 磐田市の都市の状況

1) 少子高齢社会・人口減少社会の到来

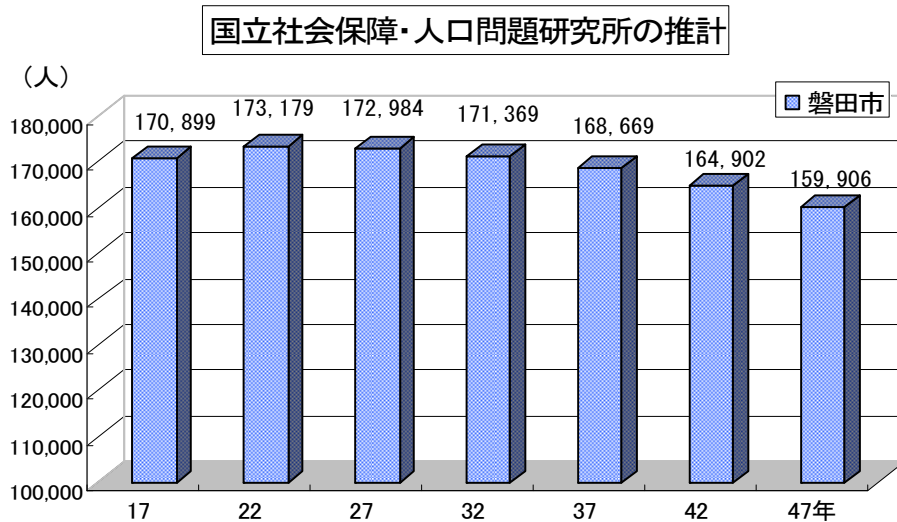
少子高齢化が一層進展し、道路整備においては、歩きやすさや安全面等でその対応が求められています。

磐田市総合計画では平成27年以降に人口減少の傾向を示しており、人口の増加に伴い市街化を拡大してきた将来都市構造のあり方が課題となっています。また、人口減少の傾向を受けて都市交通マスタープランにおいても、交通需要の減少を見込んだ計画を行っています。

なお、国立社会保障・人口問題研究所においては、平成22年をピークとした推計を示しています。



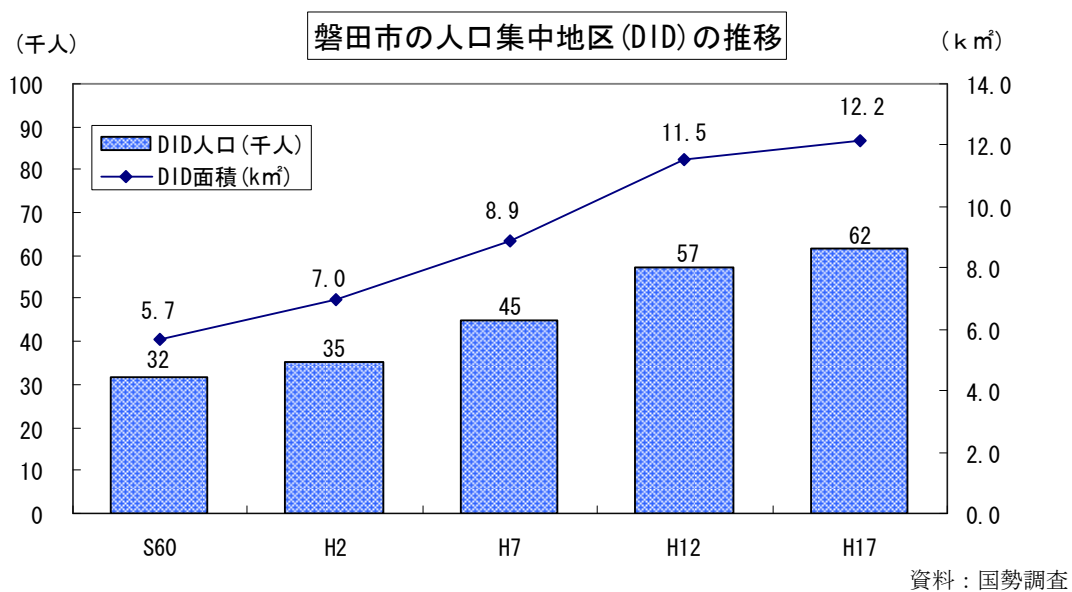
資料：国勢調査、第1次磐田市新総合計画
 ※少子化率(%) = 15歳未満人口 ÷ 全人口 × 100
 高齢化率(%) = 65歳以上人口 ÷ 全人口 × 100



資料：『日本の市区町村別将来推計人口』（平成20年12月推計）

2) 市街化の動向

人口集中地区の面積は昭和60年から平成12年頃の伸びが大きく、平成12年以降はその広がりも鈍化しており、人口も同様の傾向となっています。高度経済成長期から広がり続けた市街地も、今後は拡大から収束の方向に転じていくと思われます。よって、今後は都市拡大を支えてきた道路整備から、集約型都市構造を支える真に必要な道路整備への転換が求められています。

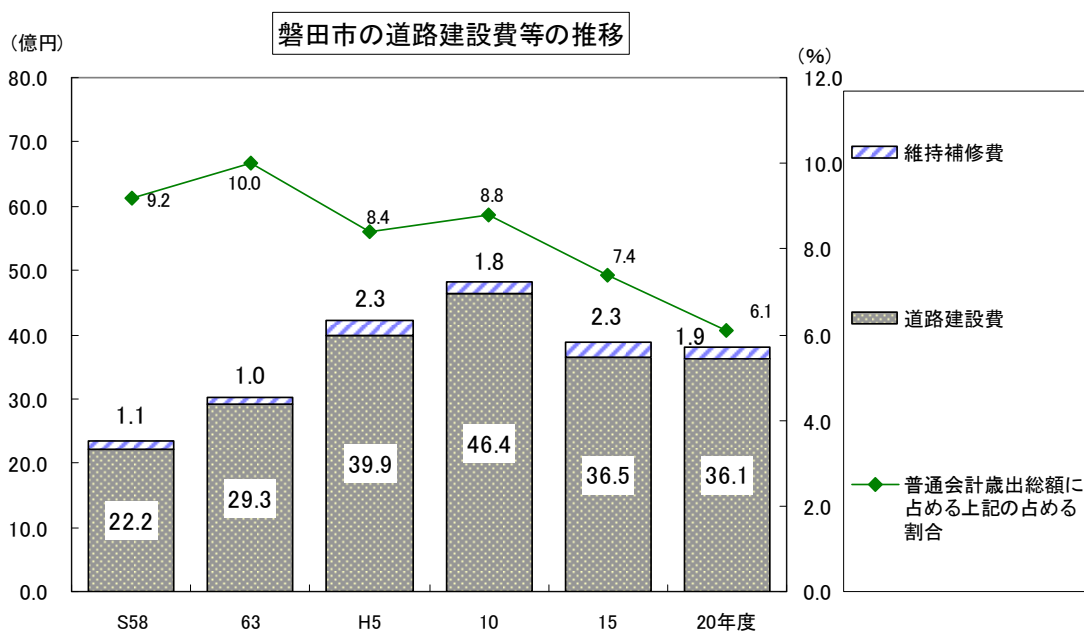


3) 公共事業投資の変化

近年の財政事情は厳しく、今後は効果的かつ効率的な財政運営が必要です。個人の価値観の多様化、少子高齢化の進展による社会保障関係費の増大など、社会経済環境の大きな変化により、都市基盤への投資的経費も年々減少しています。

本市においても道路の建設費は、平成10年頃を境に右肩上がりの時代から、緩やかな減少傾向の時代に転じており、普通会計歳出総額に占める割合も同様の傾向となっています。

また、今後高度経済成長期に建設した橋梁等の道路構造物が更新時期を迎えるため、道路の建設費に占める維持補修費の割合が大きくなっていくと予想されます。このため、新規路線の建設は、より一層厳しくなっていくと想定されます。

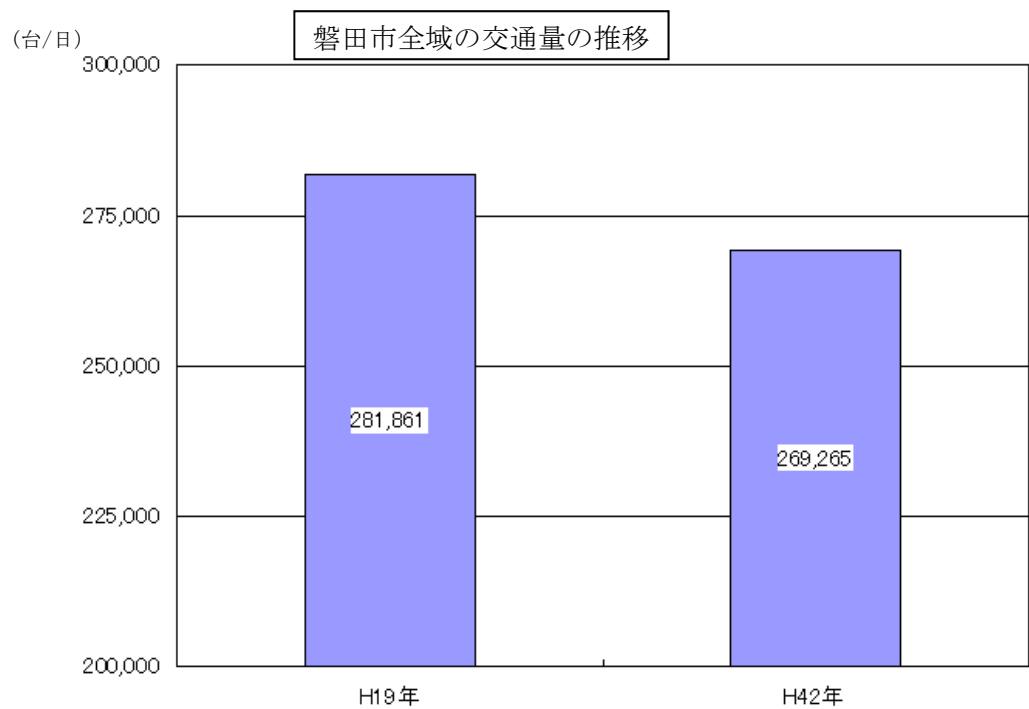


資料：市町村財政の状況

4) 交通量の変化

将来人口の減少に伴い、将来交通量も現状に比べて減少していく事が想定されます。

以下に示した、都市交通マスタープランにおいても平成19年度の交通量281,861台/日に比べ、平成42年の将来予測交通量は269,265台/日と約5%の減少となっています。



資料：都市交通マスタープラン

§ 4. 問題点の整理と都市計画道路見直しの必要性

■ 低い整備率

ネットワークとしての機能を果たしていない道路網

- ・都市計画道路は、市街地の形状や交通条件などに応じて、合理的なネットワークを構成するように計画されますが、市街地の急激な拡大に伴い、新市街地への投資を急ぐなどの理由で、既存市街地に未整備区間が散在しています。そのため、ネットワークとして機能を十分に果たしていない状況にあり、主要幹線道路や環状道路など真に必要な道路が未整備である可能性があります。
- ・現時点の幹線道路の整備率は51.7%であり、改良延長が約83.33kmとなっています。現時点を最初の都市計画道路の決定年次から50年経過していると仮定すると、単純に考えても残りの幹線道路を全て完成させるためには50年以上は時間を要する計算となります。

■ 長期未着手による弊害

建築物の建て替えや土地利用への影響

- ・用地の先行取得要望がありますが、応じることが難しい状況です。
- ・事業実施時期に関する問い合わせがありますが、整備優先度が低い路線については整備時期を示すことが出来ないため、都市計画法53条の建築制限に伴う地権者の生活設計上の課題に対応できない状況にあります。
- ・このように、地権者の土地利用の計画が立たないなどの支障が見られます。このため、土地の有効利用が進まないなど、まちづくりが滞ることが懸念されます。

■ 整備の進まない理由

機能を代替できる道路による必要性の低下

- ・都市計画道路の経路と同じような現道(例えば、近接、並行して存在する県道など)がある場合、自動車交通を処理する機能を満足していることから、新たな都市計画道路を整備する必要性や整備の優先性が低下している可能性があります。

合意形成面での調整

- ・地権者の事業に対する理解に時間がかかることから、事業着手に長期間を要している場合があります。

財政的理由

- ・市の公共事業への投資余力が低下していることから、事業化が困難になっています。

■ 都市構造の変化

多核型都市の形成

- ・平成17年4月1日に5市町村の合併により、新磐田市が誕生し、南北に長い市域が形成されるようになり、都市拠点も旧市の中心地であった磐田駅周辺地域の他に、都市拠点として旧市町村の中心地を有する多核型都市が形成されました。

人口の推移

- ・今後人口の減少、少子高齢化社会が予測されます。

交通量の減少

- ・人口の推移に追随し交通量の減少が予測されます。

都市計画道路の現状

- ・幹線道路の整備率は平成22年3月末現在で約51.7%
- ・県内の市町村と比較した場合、幹線道路の整備率は中位
- ・計画決定後50年以上の路線の未整備率が約74%と高い状況
- ・市街化調整区域において都市計画決定されている延長は全体の約48%になり、このうち約62%が未整備
- ・未整備の都市計画道路を全て整備した場合、50年以上の歳月がかかります。

社会経済情勢等の変化

- ① 多核型都市構造への対応
- ② 人口減少時代における将来都市構造の変化への対応
- ③ 人口減少時代における将来交通需要の変化への対応
- ④ 環境問題への対応
- ⑤ 安全・安心のまちづくりへの対応
- ⑥ 公共事業投資の変化への対応

都市計画道路整備の問題点

- ⑦ ネットワークとしての機能を果たしていない道路網
- ⑧ 建築物の建て替えや土地利用への影響
- ⑨ 機能を代替できる道路による必要性の低下
- ⑩ 合意形成面での調整
- ⑪ 財政的理由

目指す都市像

「協働のまちづくりによる自治の実現」

(市民と行政の協働のもと、計画的な土地利用の誘導、都市連携軸の強化により地域間の交流と連携を深めつつ都市の発展を目指すもの)

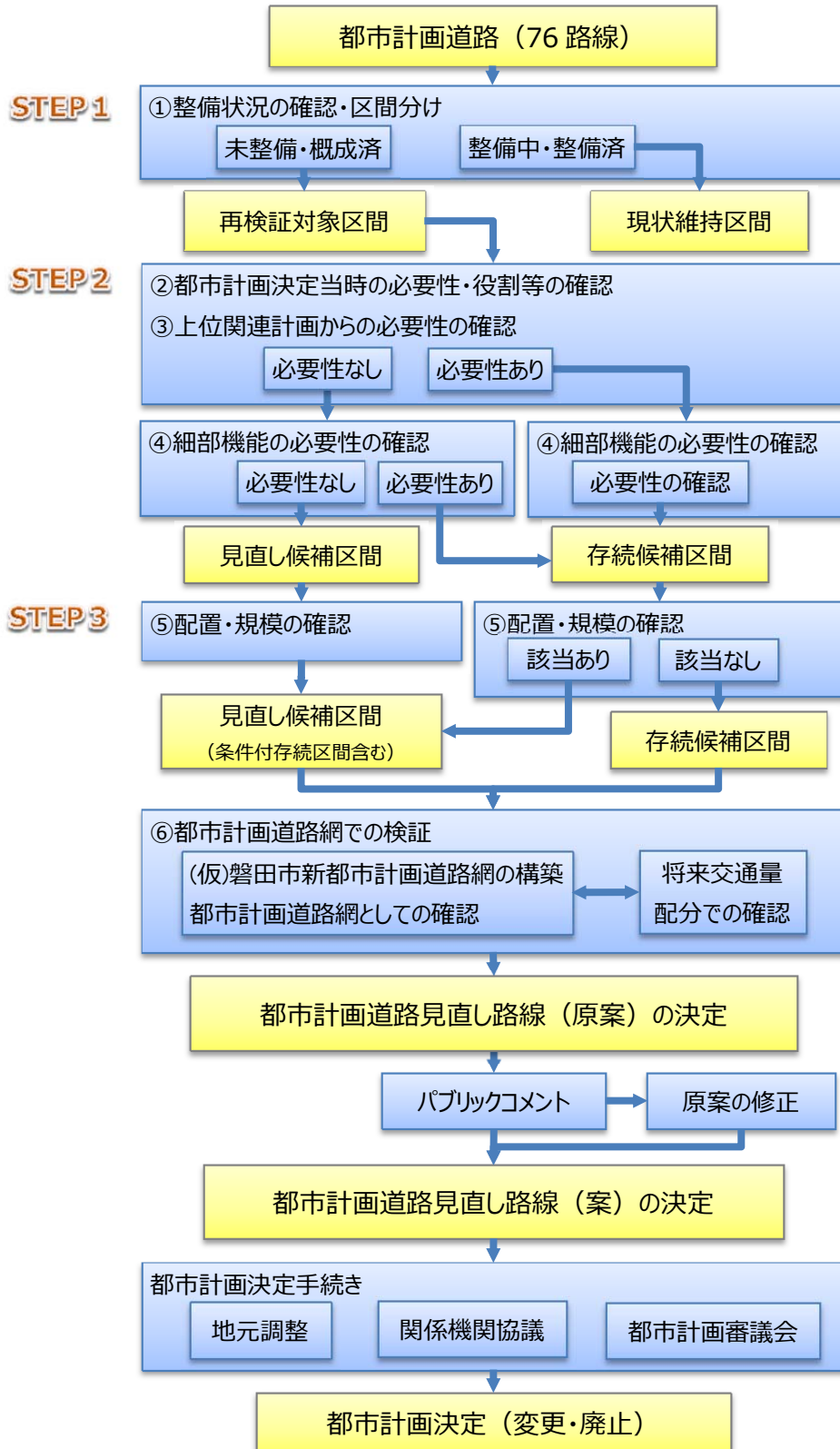
都市計画道路の見直しが必要

見直しにより目指す都市構造

- ① 将来像に整合した道路網の構築
- ② 財政計画に基づいたスリムな道路網の構築
- ③ 計画ストックの解消
- ④ 建築規制解除による土地利用の円滑化

§ 5. 見直し評価手法について

1) 見直しのフロー



2)見直し路線評価カルテ

見直し対象路線・区間については、見直し手順に従って検討した結果を、路線評価カルテにとりまとめます。

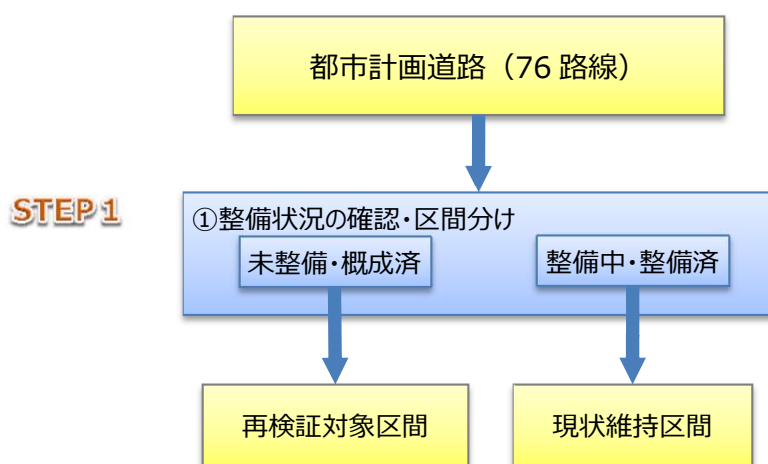
路線評価カルテとは、各路線の基本的な情報の整理を行うことを目的として作成します。

また、路線評価カルテ中に記載されている検証項目についての評価は、区間単位で行い路線としてとりまとめ、路線評価カルテに結果を記載します。

3)見直し手順

STEP 1：再検証区間の抽出

再検証区間の抽出は、磐田市の全ての都市計画道路(計76路線うち国道6路線、県道8路線、市道62路線)において、①整備状況の確認・区間分けにより再検証対象区間の抽出を行います。

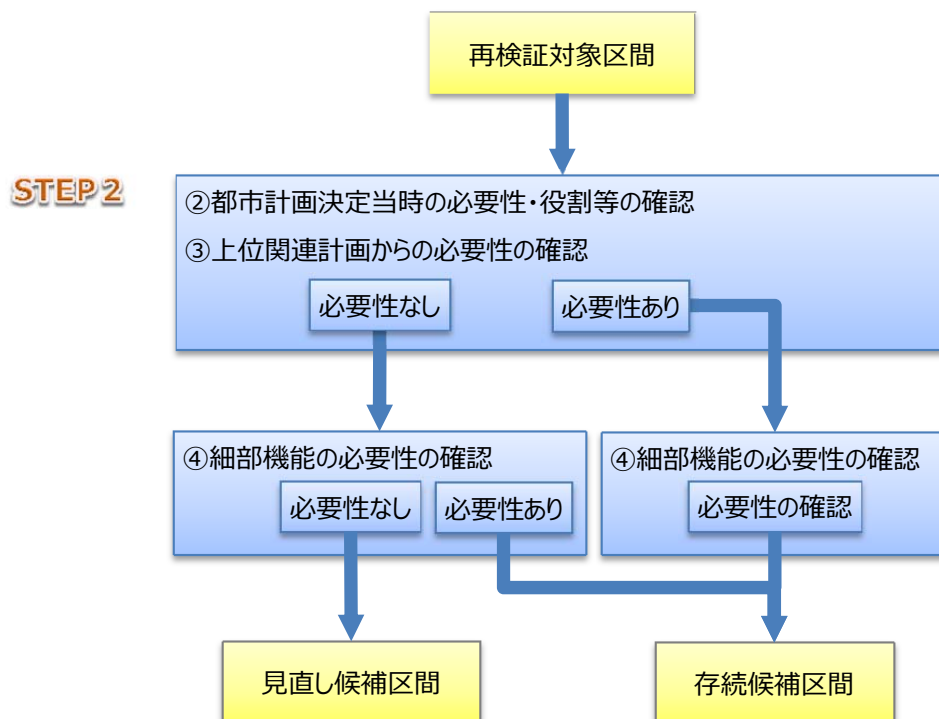


①整備状況の確認・区間分け

整備状況の(磐田市道路整備プログラムに基づき)確認を行い、整備済・整備中箇所は現状維持区間とする。また、未整備・概成済箇所は、整備状況及び国道・県道・主要市道・都市計画道路との交差点間で見直しの検証を行うために細分化し、再検証対象区間の抽出を行います。

STEP 2：整備の必要性の確認

整備の必要性の確認は、上位関連計画及び都市計画道路の機能からの評価により行います。なお、整備の必要性の確認においては、評価項目毎に評価図を作成し該当区間を明示していきます。以下にSTEP 2での詳細な流れを記載します。



②都市計画決定当時の必要性・役割等の確認

都市計画道路は、必要性、役割を明確にした上で計画決定が行われている。このため、決定当時どのような必要性、役割を期待して定められたものかを確認する。

③上位関連計画からの必要性の確認

都市計画道路の必要性、役割が現在の社会情勢や都市構造及び将来都市像に照らして決定当時の必要性や役割が変化していないか確認します。なお、上位関連計画に具体的に記載のある計画を対象とします。検証結果は1項目以上該当があれば「必要性あり」とします。

計画名称	評価項目	内容
磐田市総合計画	a. 都市間連携軸	隣接する都市である浜松市、袋井市との都市間連携軸(磐田市総合計画 P. 22 参照)の位置付けのある路線を評価する。
	b. 区画整理事業	区画整理事業(磐田市総合計画 P. 61 参照)で位置付けのある路線を評価する。
磐田市都市計画マスタープラン	c. 道路網の整備配置方針	道路網の整備配置の方針(磐田市都市計画マスタープラン P. 30 参照)の位置付けのある路線を評価する。
	d. 環状道路	環状道路(磐田市都市計画マスタープラン P. 32 参照)の位置付けのある路線を評価する。
	e. 優先的におおむね10年以内に整備することを予定する施設	主要都市計画道路の整備目標(10年以内整備)(磐田市都市計画マスタープラン P. 33 参照)の位置付けのある路線を評価する。
磐田都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	f. 主要な施設の配置の方針	主要な施設の配置の方針(磐田都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 P. 12 参照)の位置付けのある路線を評価する。
都市交通マスタープラン	g. 各市の計画に基づく将来交通計画	各市の計画に基づく将来交通体系(西遠都市圏総合都市交通計画 P. 22 参照)の位置付けのある路線を評価する。
都市再生整備計画	h. 都市再生整備計画	都市再生整備計画で、位置付けのある路線を評価する。

④細部機能の必要性の確認

上位関連計画に具体的に記載は無いが、都市計画道路の機能上必要とされる項目及び防災や観光振興の観点から、必要性のある項目について、検証項目を設け評価を行います。検証結果は2項目以上該当があれば「必要性あり」とします。また、③上位関連計画からの必要性の確認で「必要性あり」と判定された区間についても、必要性の確認をします。

評 価 項 目	
交通機能	1. 主要施設へのアクセス路
	2. 歩行者、自転車が安全安心して通行できる主要な路線
	3. 商業支援のための路線
空間機能	4. 緑のネットワーク該当路線
	5. 都市景観を形成する路線
	6. 緊急輸送路に該当する路線
	7. 延焼防止機能及び災害時の避難路に指定される路線
	8. 津波による避難路
	9. 新規に公共交通を導入する予定の路線
	10. 無電柱化予定路線
成機能 市街地形	11. 都市拠点間を結ぶ路線
	12. 区画整理事業へのアクセス路

1. 主要施設へのアクセス路

・評価対象項目

都市拠点(駅、IC、公共施設)、産業拠点(商業系地域、工業拠点、漁港、新規立地誘導計画箇所)、観光レクリエーション拠点(観光施設、都市計画公園)、医療施設へのアクセス路を評価します。

※評価の解説

①都市拠点とは、以下の施設を指します。

- ・ 駅 : JR磐田駅、JR豊田町駅
※駅とは、日当り乗降客5,000人以上の駅のことを指します。
- ・ IC : 東名高速道路、国道1号バイパス、国道150号バイパスのIC
※国道150号バイパスのICは、主要幹線道路(国道、県道、主要な市道)との交差点を指します。
- ・ 公共施設 : 磐田市役所、各支所

②産業拠点とは、以下の施設を指します。

- ・ 商業系地域 : 商業地域、近隣商業地域
- ・ 産業拠点 : 磐田市都市計画マスタープラン(P.16参照)に産業拠点として位置付けのある箇所
- ・ 漁港 : 福田漁港
- ・ 新規立地誘導計画箇所 : 工業立地誘導地区

③観光レクリエーション拠点とは、以下の施設を指します。

- ・ 観光施設 : 磐田市観光ビジョンで位置付けのある箇所
- ・ 都市計画公園等 : かぶと塚公園、竜洋海洋公園、福田公園、ヤマハスタジアム、ゆめりあ

※都市公園とは、都市計画公園のうち車両による来園が想定される総合公園、運動公園のことを指します。また、ヤマハスタジアムとゆめりあは、都市計画公園ではありませんが同様の機能を持つ施設であるため対象施設としています。

④医療施設とは、以下の項目を対象の施設を指します。

- ・ 医療施設 : 高次救急医療施設(第二次、第三次救急医療施設)
 - ・ 第二次救急医療施設・・・磐田総合病院
 - ・ 第三次救急医療施設・・・該当無し

救急医療施設は、初期、第二次、第三次の3つから成り立ち、このうちの第二次、第三次救急医療施設を高次救急医療施設といいます。

- ・ 初期救急医療施設 ⇒主として外来医療を担う
- ・ 第二次救急医療施設 ⇒入院が必要な重症患者に対応する
- ・ 第三次救急医療施設 ⇒多発外傷等の重篤患者を受け持つ

※アクセス路とは、主要幹線道路(国道、県道、主要な市道)から対象施設までを結ぶ路線のことをいいます。

2. 歩行者、自転車が安全に安心して通行できる主要な路線

・評価対象項目

- ・駅等の交通結節点において重点整備地区に該当する路線を評価します。
- ・現時点で通学路となっている路線の中で主要な路線及び完成した段階で、通学路となりうる路線を評価します。

※評価の解説

重点整備地区とは、バリアフリー新法に基づき市町村が指定する地区のことであり、主として乗降客3,000人/日以上以上の駅及びバスターミナル等を特定旅客施設として設定し、その周辺についてバリアフリー化を優先的に行っていく地区のことです。

主要な通学路は、通学路に指定されている幹線的な路線かつ通学者の交通量の多い路線を選定するため、歩行者が主となる小学校は半径500mのエリア、自転車交通も含まれる中学校は半径1kmのエリアにある路線を評価します。

3. 商業支援のための路線

・評価対象項目

近隣商業地域、商業地域において荷物の積み降ろし及び買い物時の停車のため停車帯(1.5m以上)が確保されている路線を評価します。

※評価の解説

近隣商業地域及び商業地域における停車帯とは、沿道の商業施設への出入や荷捌き等の需要により、車両の路上での駐停車需要が多く発生する事が想定されるため円滑な通行の確保を目的として設置されるものです。

4. 緑のネットワーク該当路線

・評価対象項目

緑の基本計画(P. 22参照)において、緑の軸及び水辺の軸に位置付けがありかつ植栽帯のある路線を評価します。

5. 都市景観を形成する路線

・評価対象項目

磐田市景観形成ガイドプラン(P. 30参照)において、道の景観としての位置付けのある路線を評価します。

6. 緊急輸送路に該当する路線

・評価対象項目

静岡県で指定された1次、2次緊急輸送路及び磐田市で指定された緊急輸送路を評価します。

また、完成した場合緊急輸送路に指定される可能性のある路線を評価します。

※評価の解説

完成した場合緊急輸送路に指定される可能性のある路線は、磐田市市内ヒアリングにて設定しています。

7. 延焼防止機能及び災害時の避難路に指定される路線

・評価対象項目

静岡県防災GIS情報で、延焼危険度ランク4・5に指定される地区内で延焼が防止される幅員12m以上の路線を評価します。

また、災害時に避難路として利用が可能となる幅員15m以上の路線を評価します。

※評価の解説

延焼防止に必要な幅員12m以上は、道路構造令の解説と運用(P87 参照)の道路幅員と延焼防止率の関係(兵庫県南部地震 神戸市長田区の例)により設定しています。

また、避難路として利用が可能となる幅員15m以上の路線は、静岡県地域防災計画に示される避難路の整備に基づいて設定しています。

延焼危険度ランク

ランク 1	延焼拡大する危険性はほとんどない
ランク 2	延焼拡大する危険性は低い
ランク 3	延焼拡大しても早期に焼け止まる
ランク 4	延焼拡大しても地域内で焼け止まりやすい
ランク 5	地域のほぼ全域が焼失する危険性がある

8. 津波による避難路

・評価対象項目

磐田市津波避難路マニュアル(暫定版)において、避難路に位置付けがある路線を評価します。

※評価の解説

磐田市津波避難路マニュアル(暫定版)の避難路とは、南海トラフの巨大地震による津波高、浸水域等(第二次報告)による浸水域に対し、有効な路線となっています。

9. 新規に公共交通を導入する予定の路線

・評価対象項目

- ・新規に公共交通を導入する予定の路線を評価します
- ・予定されているJR磐田新駅へのアクセス路を評価します。

10. 無電柱化予定路線

・評価対象項目

無電柱化路線及び無電柱化を予定しているに該当する路線を評価します。

11. 都市拠点間を結ぶ路線

・評価対象項目

本庁と支所及び支所間を結ぶアクセス路を評価します。

※評価の解説

合併によって誕生した磐田市の結び付を高めるため、合併後も存在する旧市町村の核
同士の結び付きを評価します。

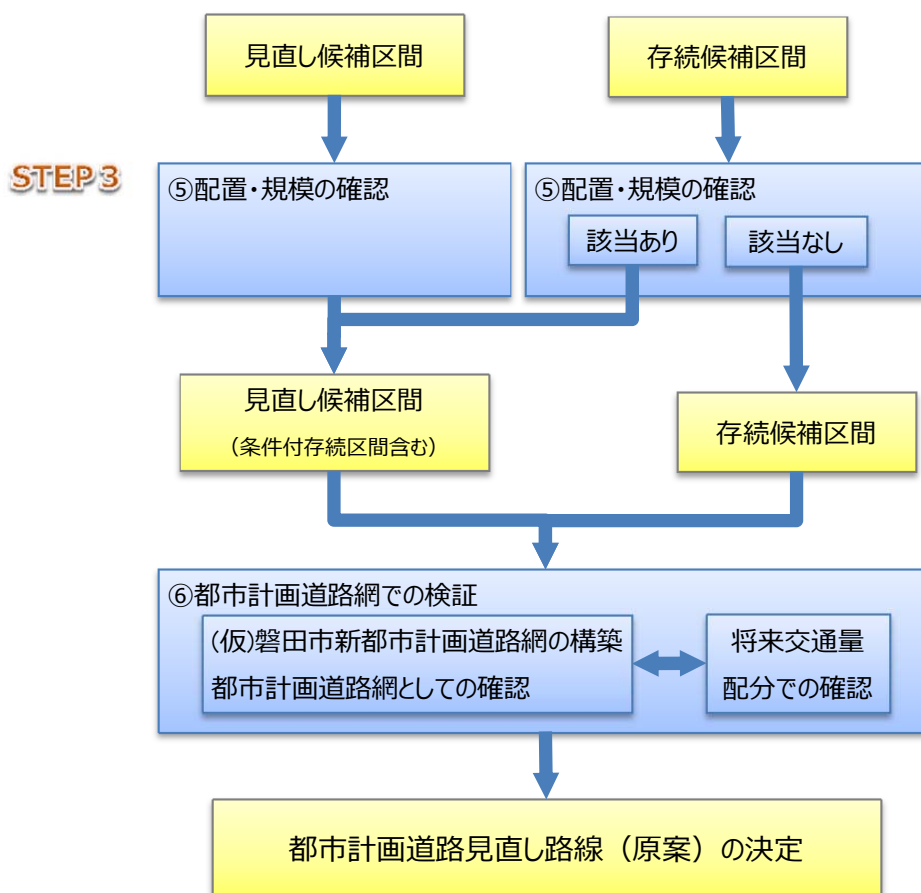
12. 区画整理事業へのアクセス路

・評価対象項目

区画整理事業地区へのアクセス路を評価します。

STEP 3 : 配置・規模等の確認

都市計画道路の⑤配置・規模等を検証し、地域の実情にあった合理的な計画であるかどうか確認を行います。⑥都市計画道路網の検証では、⑤の結果に基づき(仮)磐田市新都市計画道路網の構築を行い道路網として検証、交通量配分による検証を行います。以下にSTEP 3での詳細な流れを記載します。



⑤配置・規模等の確認

都市計画道路の配置(地形・地物との整合、既存道路の有無の観点)・規模(幅員構成の観点)等を検証し、地域の実情にあった合理的な計画であるかどうか確認を行います。また、各評価項目で重み付けをし、特に影響の大きいもので計画の代替性があるものについては見直し対象とします。

なお、配置・規模等の検討はSTEP 2 で存続候補となった路線についても確認を行います。

評価項目	
配置	イ. 物理的・地形的制約
	ロ. 自然環境的・文化的制約
	ハ. 計画の代替性の確認
	ニ. 生活環境への影響確認
規模	ホ. 構造令との整合性確認
	ヘ. 将来交通量との整合性確認
	ト. 土地利用との整合性確認
現況把握	チ. 再検証候補区間の現況把握

イ. 物理的・地形的制約

・評価内容

物理的制約(工場や公共施設等の存在)及び地形的制約(河川の存在や大規模水路等の存在)により多額の工事費を要する区間となっていないか確認を行います。

※評価の解説

物理的・地形的制約要件を避けることで事業費の縮減に繋がる可能性があるため、確認を行い該当区間は条件付存続区間とします。条件付存続区間とは、実際の事業実施時にルートの変更も視野に入れた計画の検討が必要な区間のことです。

ロ. 自然環境的・文化的制約

・評価内容

文化財、史跡、貴重な動植物を保護するエリアに該当していないか確認を行います。

※評価の解説

自然環境的制約は、磐田市環境基本計画(P. 90、P. 126参照)で今守りたい大切な自然、巨樹・巨木類、注目すべき植物群落、注目すべき植生、静岡県自然環境保全地域、自然度の高い環境に指定されている箇所を確認します。

文化的制約は、有形文化財、無形文化財、民族文化財、記念物、伝統的建造物群、埋蔵文化財包蔵地、その他（指定予定の文化財）箇所を確認します。

これらの条件を事前に把握して協議を行うことで、事業期間の短縮に繋がるため、確認を行います。

ハ. 計画の代替性の確認

・評価内容

評価対象区間の代替となりうる既存路線が無い確認を行います。

※評価の解説

代替路線は、対象区間と同等の車線数を有していることが最低条件となり、STEP 2 整備の必要性の確認で確認された機能の代替が満足する現道が対象となります。また、代替路線は、機能の代替を単路線ではなく複数の路線で行うことも考えます。

二. 生活環境への影響確認

・評価内容

大規模既存集落を分断する計画となっていないか確認を行います。

※評価の解説

大規模既存集落を分断する計画は、用地買収及び補償等による工事費の増大に繋がるため、事前に確認を行います。

ホ. 道路構造令との整合確認

・評価内容

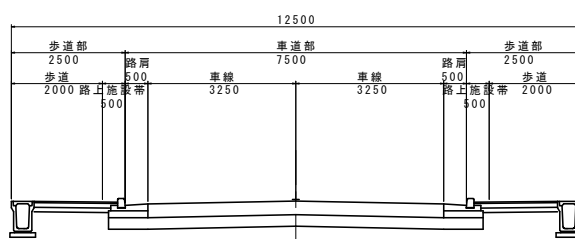
道路構造令に対して車線数、幅員、線形等が整合しているか確認を行います。

※評価の解説

道路構造令の改定により、歩道幅員の条件が変更されており既計画幅員と整合しない可能性があります。また、車線数や線形条件についても構造令と整合しているか確認を行います。

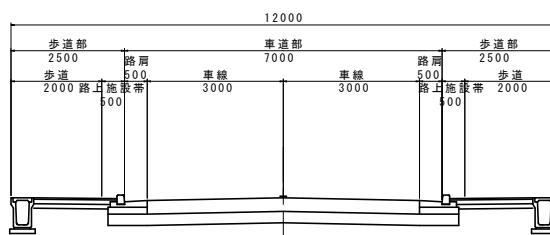
2車線の場合の最低幅員

(第4種第1級、第3種第2級)



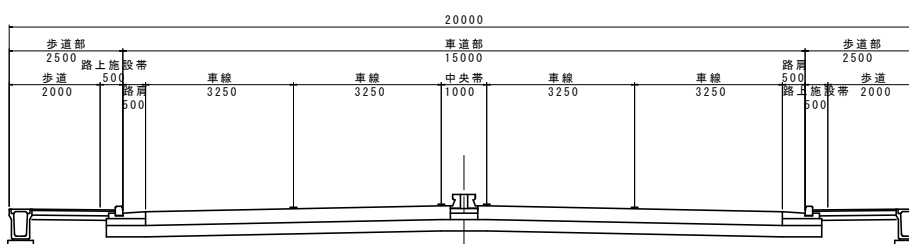
2車線の場合の最低幅員

(第4種第2級、第4種第3級)



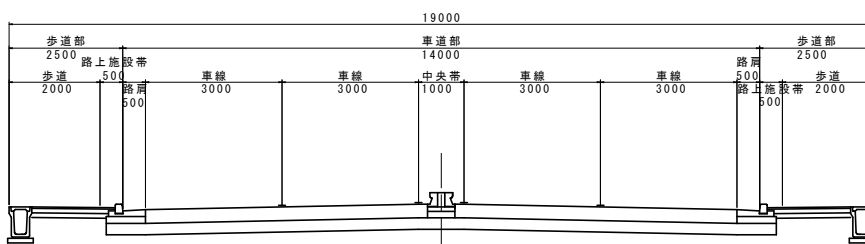
4車線の場合の最低幅員

(第4種第1級)



4車線の場合の最低幅員

(第4種第2級、第4種第3級)



資料:道路構造令の解説と運用

へ. 将来交通量との整合性確認

・評価内容

都市交通マスタープランより将来交通と車線数の整合性の確認を行います。

※評価の解説

将来交通量と車線数の整合性の確認を行い、設計基準交通量より将来交通量が少ない区間は、車線数の減少が必要な変更区間とします。

設計基準交通量

種級区分	2車線の設計基準交通量(台/日)		4車線の設計基準交通量(台/日)	
第3種第2級	平地部	9,000	平地部	36,000
	山地部		山地部	28,000
第3種第3級	平地部	8,000	平地部	32,000
	山地部	6,000	山地部	24,000
第3種第4級	平地部	8,000	平地部	—
	山地部	6,000	山地部	20,000
第4種第1級	9,600		28,800	
第4種第2級	8,000		24,000	
第4種第3級	7,200		24,000	

※ 上記の表に掲げる設計基準交通量の値は、第4種の道路については設計基準交通量に2車線では0.8、4車線では0.6を乗じた値を設計基準交通量としている。

資料:道路構造令の解説と運用

ト. 土地利用との整合性確認

・評価内容

農振等の土地利用との整合性の確認を行います。

※評価の解説

土地利用との整合として、農業生産基盤整備事業、農用地等保全整備事業、農村生活環境整備事業、農業近代化施設整備、農業就業者育成・確保施設への影響を事前に把握し協議を行うことで、事業期間の短縮に繋がるため、確認を行います。

チ. 再検証候補区間の現況把握

・現況把握内容

都市計画法第53条の許可申請件数、現道の確認を行います。

※現況把握内容の解説

現道の確認については、現道がある場合車線数と歩道の有無を確認します。

都市計画法第53条の許可件数を把握は、事前に建築制限による補償問題の解決策を検討しておくことで、協議を円滑に行うことに繋がります。

また、事業時についてもこれを事前に把握しておくことで、事業期間の短縮に繋がるため、確認を行います。

⑥都市計画道路網での検証

・都市計画道路網としての確認

見直し候補区間（条件付存続区間含む）を廃止・変更した場合、道路網として妥当であるか確認を行います。道路網の確認は、都市計画道路ネットワークとしての観点、土地利用に応じた配置の観点から行います。

都市計画道路ネットワークとしての観点

廃止・変更した場合、既設道路及び計画道路に接続されているか、行止り道路とならないかを確認する。

土地利用に応じた配置の観点

住宅系市街地： 通過交通を排除するよう、幹線街路を配置しているか確認する。

また、1 km²を標準とする近隣住区を囲むように、幹線街路が配置されているか確認する。

商業系市街地： 沿道型用途地域において、都市計画道路が配置されているか確認する。

工業系市街地： 工業用地から主要幹線街路へのアクセス路として、都市計画道路が配置されているか確認する。また、工業用地と主要な道路を連絡する幹線街路が配置されているか確認する。

市街化調整区域等： 地域間、市街化区域と市街化区域のアクセス路として都市計画道路が配置されているか確認する。また、地域間、及び市街化区域と他の市街化区域を連絡する幹線街路が配置されているか確認する。

道路網として確認ができたものを、(仮)磐田市新都市計画道路網とします。

・交通量配分での確認

(仮)磐田市新都市計画道路網として西遠都市圏総合都市交通計画道路網検証に基づき、将来交通量配分を行い、新道路網が妥当であるか確認を行います。妥当でない場合は、再度道路網を確認し、将来交通量配分を行います。

なお、交通量配分は交通量、混雑度等を参考として確認を行います。

混雑度とは、道路の交通容量に対する交通量の比であり、値については下表が目安となっています。

混雑度の状況

混雑度	交通状況
2.0以上	慢性的な混雑状況となる。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約70%に達する。
1.75～2.0	慢性的な混雑状況となる。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約50%に達する。
1.25～1.75	ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
1.0～1.25	昼間12時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続する可能性は小さい。
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。

4) 関係機関協議

関係機関(道路管理者、公安委員会、静岡県等)との協議を随時行います。

5) 公表案の作成

公表案は、特に路線の廃止を行った場合、問題となる事が予測される都市計画法第53条による建築規制について主眼を置き、路線毎に説明方針を整理した上で公表案の作成を行います。

作成にあたっては、パブリックコメントを実施し、住民意見を反映させます。

6) 地元調整

住民に各路線の今後の方針を説明し、理解を得ます。説明は、社会情勢の変化、市の財政状況、見直しの評価結果、廃止路線の詳細(決定時の理由、廃止理由、代替路線の担保等)について行います。

7) 変更手続き

地元調整結果に基づき道路網の確定を行い都市計画道路の変更手続きを行います。

都市計画道路見直し路線（案）検証結果一覧表

			(m)	(m)				STEP		STEP		
1	シモト	1	602	16	2							
2	シモト	2	399	16	2							
3	シモト	3	349	16	2							
4	オオワラ	1	97	16	2							
5	オオワラ	2	526	16	2							
6	オオワラ	3	787	16	2							
7	オオワラ	4	601	16	2							
8	1	1	6350	16	2							
9		2	251	15	2							
10		3	375	15	2							
11		4	164	15	2							
12		3	40	16	2							
13		4	849	16	2							
14		6	224	16	2							

都市計画道路見直し路線（案）検証結果一覧表

			(m)	(m)				STEP		STEP		
29		5	364	16	2							150BP JR
30		2	420	16	2							
31		3	257	16	2							
32		5	241	16	2							
33	コウノダイ	1	466	15	2							
34	オオワラ	1	397	12	2							
35		4	142	12	2							
36		2	390	12	2							()
37		3	366	12	2							()
38		1	368	12	2							
39		2	532	12	2							
40	ウマシンデン	1	656	12	2							
41	ウマシンデン	2	394	12	2							
42	ウマシンデン	3	477	12	2							

都市計画道路見直し路線（案）検証結果一覧表

			(m)	(m)				STEP		STEP		
43	ウマシンデン	4	422	12	2							
44		1	1224	11	2							
45		2	359	11	2							
46		3	314	11	2							
47		4	453	11	2							
48		1	102	11	2							
49		1	343	11	2							
50	ウマシンデン	1	316	11	2							
51	ウマシンデン	2	454	11	2							
52		1	3620	11	2							
53	コダテノ	1	219	16	2							
54	コダテノ	4	673	16	2							
55		5	744	16	2							
56		1	783	12	2							

都市計画道路見直し路線（案）検証結果一覧表

			(m)	(m)				STEP		STEP		
57		1	91	12	2							
58		3	131	12	2							
59		3	1340	25	4					2		2
60		4	2587	25	4					2		2
61		1	1250	12	2							
62	オオラ	1	432	12	2							
63	オオラ	2	198	12	2							
64		2	886	12	2							
65		1	147	16	2							
66	1	1	946	16	2							
67	1	2	774	16	2							
68		3	1138	16	2							
69	2	2	611	12	2							
70	テノウヤマ	2	543	16	2							

都市計画道路見直し路線（案）検証結果一覧表

			(m)	(m)				STEP		STEP		
71	テノウヤマ	3	2193	16	2							
72	テノウヤマ	4	617	16	2							
73	テノウヤマ	5	391	16	2							
74	テノウヤマ	6	419	16	2							
75		1	1252	16	2							
76		2	1459	16	2							1
77		4	687	16	2							1
78	シロノコシ	2	589	16	2							
79		1	62	16	2							
80		2	166	16	2							
81		4	1442	16	2							
82		1	494	25	4					2		2
83		2	578	25	4					2		2
84		3	405	25	4					2		2

都市計画道路見直し路線（案）検証結果一覧表

			(m)	(m)				STEP		STEP		
85		4	746	25	4						2	() 2
86		5	377	25	4						2	2
87		1	1032	16	2							117) (70
88		2	98	16	2							R150BP
89		1	341	18	2							
90		4	230	18	2							
91		2	110	16	2							
92		3	251	16	2							
93		1	903	18	2							
94		1	743	6	-							
95		2	677	6	-							
96		5	250	6	-							231