

第1章 都市計画道路の現状と課題

1 道路整備を取り巻く社会情勢

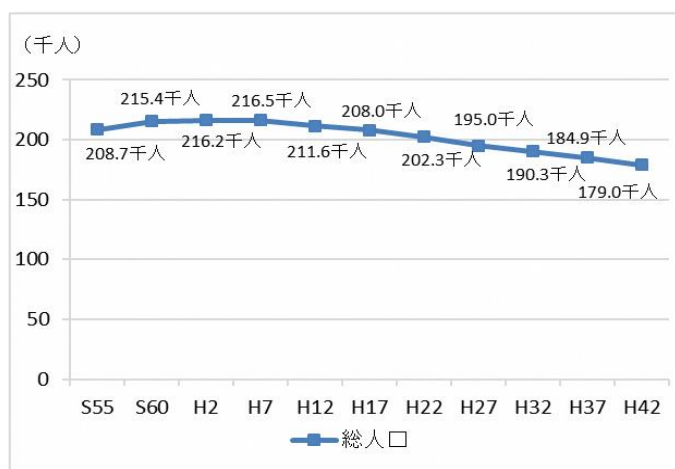
(1) 人口の動向

本市の人口は、平成7年をピークに減少に転じ、平成27年の国勢調査*では、昭和50年以降、維持してきた人口20万人を割り込み、今後も減少すると推計されています。

このため、人口減少に対応した将来都市像*を実現するための都市計画道路のあり方が必要になっています。また、少子高齢化*社会に対応するため、これからの都市計画道路には、安全・安心で快適で効率的な移動空間*の確保など、質の高い都市施設*としてのニーズが求められています。



資料：国勢調査*、国立社会保障・人口問題研究所



資料：沼津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン*

図1-1-1 沼津市の人口推移

(2) 市街地の状況

本市の人口集中地区（DID）*の面積は、昭和55年から平成7年までは増加傾向にあり、平成7年から平成22年までは横ばいに推移し、その後平成27年に増加しています。一方、人口集中地区の人口は、平成7年に増加のピークを迎え、年々減少しているため、人口密度は減少しています。

市街地が薄く広がりを見せる中で、市街地の無秩序な拡大*を抑制するため、都市計画道路の役割の確認や効率的・効果的な整備が求められています。



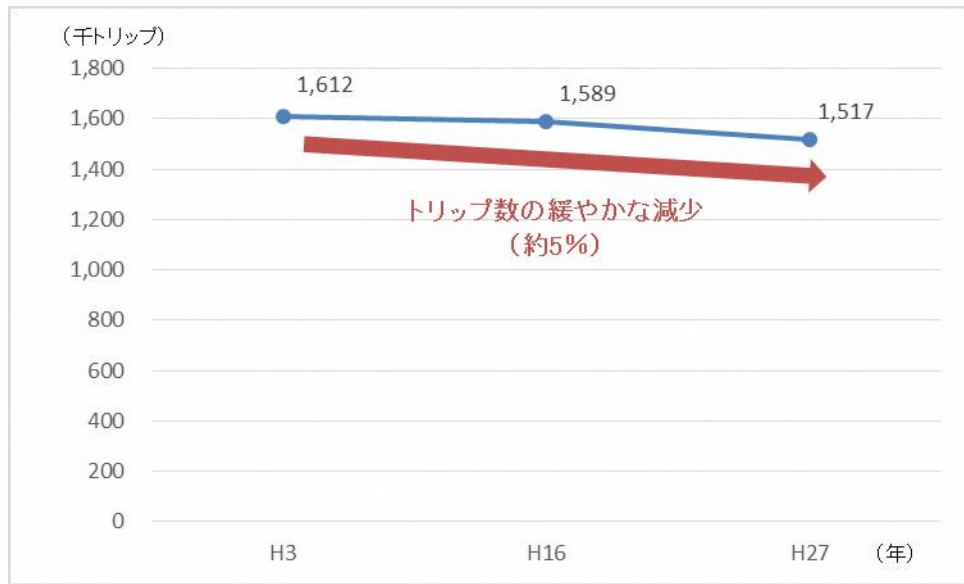
資料：国勢調査*

図1-1-2 沼津市の人口集中地区(DID)*の推移

(3) 自動車交通の動向

東駿河湾都市圏パーソントリップ調査*の結果からトリップ数*をみると、平成3年から平成27年にかけて約5%減少しています。また、本市の自動車保有台数の推移をみると、年々減少傾向にあり、平成19年から平成28年にかけて約6,000台（約3%）減少しています。

これらのことから、将来の自動車交通の減少が予測され、需要に合った都市計画道路網の形成が求められています。



資料：平成29年度 東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査 中間報告

図1-1-3 東駿河湾都市圏のトリップ数*の推移



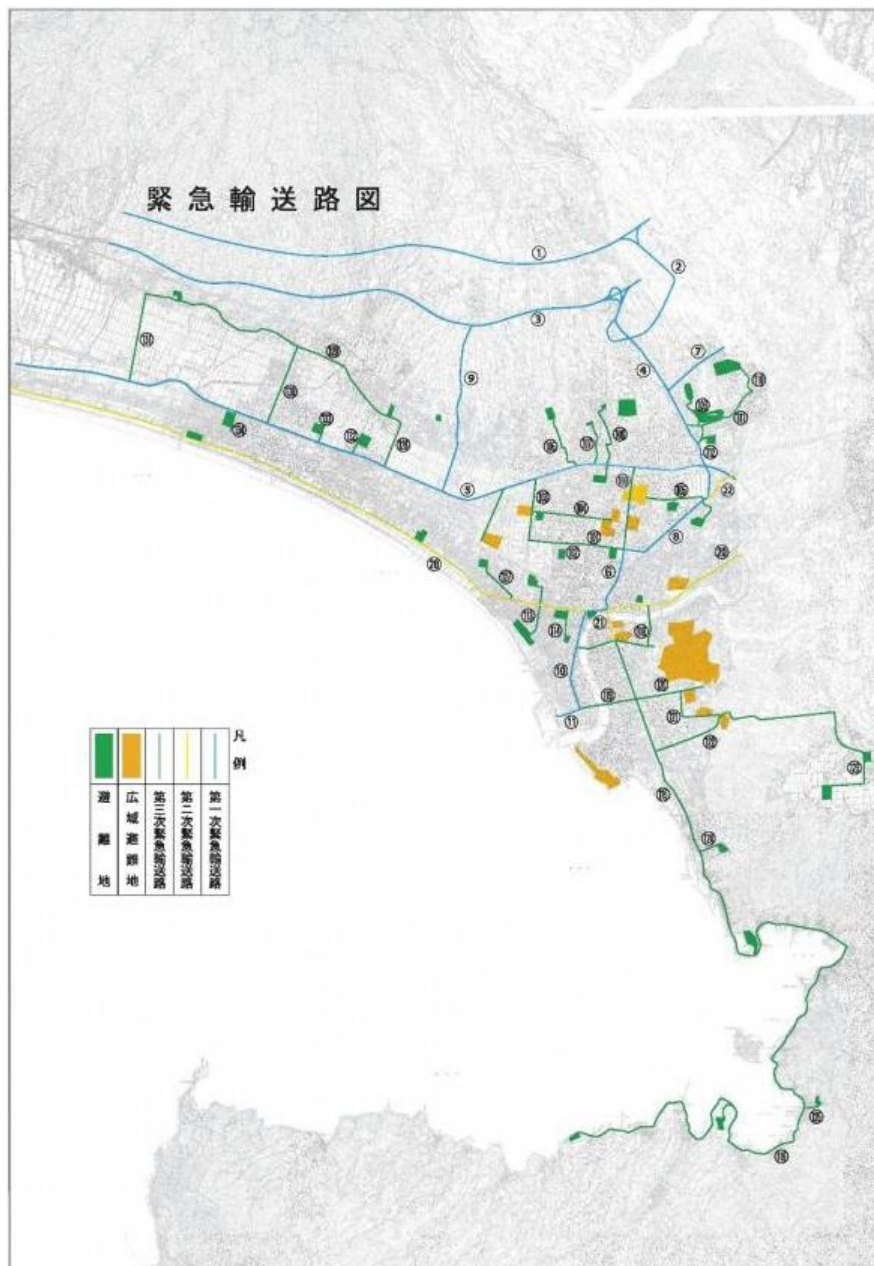
資料：静岡県自動車保有台数

図1-1-4 沼津市の自動車保有台数の推移

(4) 防災・減災への備え

東日本大震災*（平成 23 年）、熊本地震*（平成 28 年）の発災や国内各地で頻発する大雨の状況などから、災害発生時の都市の脆弱性が明らかになっています。本市においても、静岡県第 4 次地震被害想定*では、南海トラフ巨大地震*における地震の揺れや液状化、津波の想定のほか、建物倒壊、延焼などによる被害が懸念されています。

これらのことから、地震をはじめとする自然災害に備えるため、市街地の脆弱性を改善する災害に強いまちづくりが重要です。そのため、緊急輸送路*や避難路あるいは延焼防止等の役割を担う都市計画道路の整備が求められています。



資料：沼津市地域防災計画 資料編 1-7 輸送・交通関係

図 1-1-5 沼津市の緊急輸送路*図

(5) 環境への配慮

地球規模での温暖化をはじめとする環境問題が深刻化している中、温暖化の原因である温室効果ガスのうち、大きな割合を占める二酸化炭素の排出が少ない社会の実現が求められています。

自動車からの二酸化炭素排出量は走行速度によって大きく変化するため、渋滞解消による二酸化炭素排出量の削減が各地で取組まれています。しかし、本市においては、岡宮～下香貫間で渋滞が発生しています。

このため、CO2削減の観点から交通渋滞解消に向けた、ボトルネック*対策等に寄与する都市計画道路の整備が求められています。

また、街路樹等による、潤いのある沿道景観の形成や緑のネットワーク*の形成、大気汚染の緩和等、環境へ配慮した道路整備も必要です。

区間名		箇所名	箇所
15	原木沼津線～町道 (駿東郡清水町堂庭付近～沼津市市役所付近)	堂庭	⑪ 口野放水路
		柿田	⑭ 上石田南
		香貫大橋西	⑮ 東下石田
		本郷町	⑯ 静浦西小入口
		沼津市役所前	⑰ 東名岡の宮橋南
16	足高三枚橋線～国道414号 (沼津市岡宮付近～沼津市下香貫付近)	岡宮	⑱ あまねガード南
		共栄町	⑲ 原踏切(JR・東海道本線)
		杉崎町	⑳ 原東町
		三園橋	
		沼津市役所前	
		下香貫	
17	国道1号 (沼津市共栄町付近～沼津市西椎路付近)	共栄町	
		江原公園	
		西椎路	
18	富士清水線 (沼津市三園町付近～沼津市西間門付近～沼津市三園町付近)	三園橋	
		西間門	



資料:「地域の主要渋滞箇所」の公表について 平成 25 年 1 月

図 1-1-6 主要渋滞箇所

(6) 既存の街路空間を活用した取組み

都市計画道路は、円滑に通行させる交通機能と都市の防災空間、緑化や景観形成等のための空間機能を有しているほか、地域のコミュニティ空間*としても機能しており、地域活動の場や公共・公益的な利用もされています。

近年では、官民連携による街路空間の新たな利活用の取組みがあり、街路空間の規制を緩和することにより、オープンカフェ*等のにぎわい創出の場としての利用や鉄道駅等の交通結節点*における街路空間の複合的な利用がされています。また、歴史・文化資産や景観等を活用した地域振興の取組みも展開されています。

(姫路市)



(豊田市)



出典：国土交通省ホームページ

(7) 自動運転実用化に向けた動き

国は、多様な高度自動運転システムの社会実装に向けた「官民 ITS 構想・ロードマップ 2017」を公表し、官民が連携した自動運転システムの実用化に向けた取組みを推進しています。

自動運転システムは、一般的に人間による運転よりも安全かつ円滑な運転を可能とするものであり、この結果、渋滞の解消・緩和、交通事故の削減、環境負荷の軽減、高齢者等の移動支援など、従来の道路交通社会の抱える課題解決に資するものとなることが考えられます。

また将来、自動運転が普及することにより、交通事故や渋滞の削減だけでなく、車道空間から歩行空間への転換や、駐車場スペースを公園として活用するなど、都市空間の再構築を図ることによる居心地のよい空間づくりも期待されます。



出典：国土交通省ホームページ

2 都市計画道路とは

(1) 都市計画道路の定義と役割

都市計画は、都市内の限られた土地資源を有効に配分し、都市施設*、建築物及びみどりなどを適正に配置することにより、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。

都市計画道路は、この都市計画に位置付けられる都市施設*であり、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための基盤施設として、都市の骨格を形成し、都市の自動車交通体系の根幹となるものです。このため、都市計画道路は、将来の都市の発展状況や交通需要に対応するよう決定されています。

また、都市計画道路には、円滑な移動を確保するための「交通機能」だけでなく、下水道、電気、電話などの収容空間や防災空地としての「空間機能」、都市構造を形成し街区を構成する「市街地形成機能」といった多様な役割を有しており、市民の生活と都市活動に欠かせない重要な施設となっています。

表 1-2-1 都市内道路の機能

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	災害発生時の避難経路や救援活動のための通路 としての機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	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等 の都市における供給処理および通信情報施設のた めの空間
		道路付属物のため の空間	電柱、交通信号、案内板等のための空間
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：実務者のための新都市計画マニュアルⅡ

(2) 都市計画道路の種類

都市計画道路は、その機能に応じて、「自動車専用道路」、「幹線街路」、「区画街路」、「特殊街路」の4種類に区分されています。

表 1-2-2 都市計画道路の種類

自動車専用道路	都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量でかつ高速に処理する。	
幹線街路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、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。
	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。
	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幹線街路である。
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する。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である。	
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である。 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	

出典：実務者のための新都市計画マニュアルⅡ

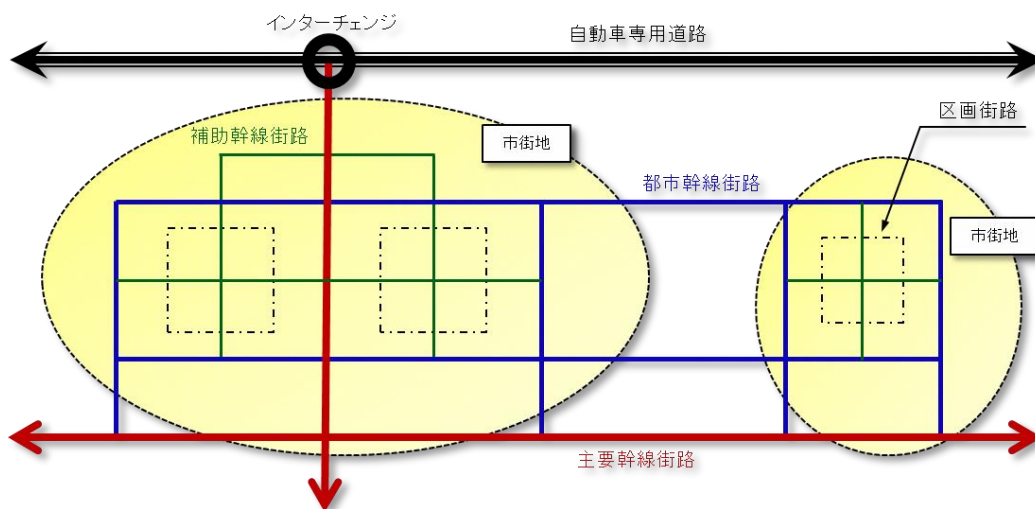


図 1-2-1 都市計画道路の配置

(3) 都市計画の決定権者

都市計画を定める者については、都道府県が定めるものと市町村が定めるものに分類されます。（都市計画法*第15条）

本来、都市計画は都市行政上の基礎的な単位である市町村が主体的に定めるものです。一方で、都市の広域化に対して、国又は都道府県からの広域的調整の必要性もあることから、広域的な観点から定める施設及び根幹的な施設については、限定的に都道府県都市計画審議会*の議を経て、都道府県が定めるものがあります。

また、市町村が定める都市計画は、市町村の都市計画審議会*の議を経て決定します。（都市計画法*第19条）

表 1-2-3 決定権者の区分

道路の種類		決定権者の区分	
		都道府県決定	市町村決定
一般国道		○	
県道		○	
その他の道路	自動車専用道路	○	
	自動車専用道路以外の道路 (市町村道)		○

3 都市計画道路の現状と課題

(1) 都市計画決定の状況

本市では、自動車専用道路 2 路線、幹線街路 46 路線、区画街路 11 路線及び特殊街路 3 路線の合計で 62 路線、延長約 148.0km 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 37 路線あり、本市の都市計画道路の約 59.7%を占めており、都市計画決定から 40 年以上経過しています。

40 年以上経過している路線には、社会経済情勢の変化等により、現時点ではその必要性が低下していたり、役割が変化している可能性もあります。

表 1-3-1 沼津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)	延長の割合(%)
自動車専用道路	2	17,200	11.6
幹線街路	46	119,850	81.0
区画街路	11	2,330	1.6
特殊街路	3	8,610	5.8
合計	62	147,990	100.0

平成 29 年 3 月 31 日現在

表 1-3-2 沼津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)	S40 年度 まで (50 年 以上)	S41~S50 年度まで (40 年以上 50 年未満)	S51~S60 年度まで (30 年以上 40 年未満)	S61~H7 年度まで (20 年以上 30 年未満)	H8~H17 年度まで (10 年以上 20 年未満)	H18 年度 以降 (10 年 未満)	合計
路線数	32	5	3	9	11	2	62
割合(%)	51.6	8.1	4.8	14.5	17.7	3.2	100.0

平成 29 年 3 月 31 日現在

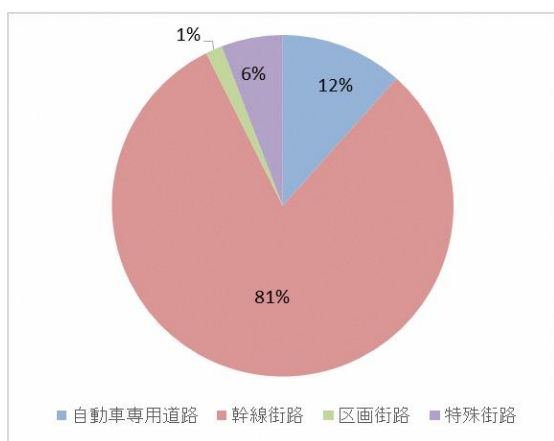


図 1-3-1 沼津市の都市計画道路の区別延長の割合

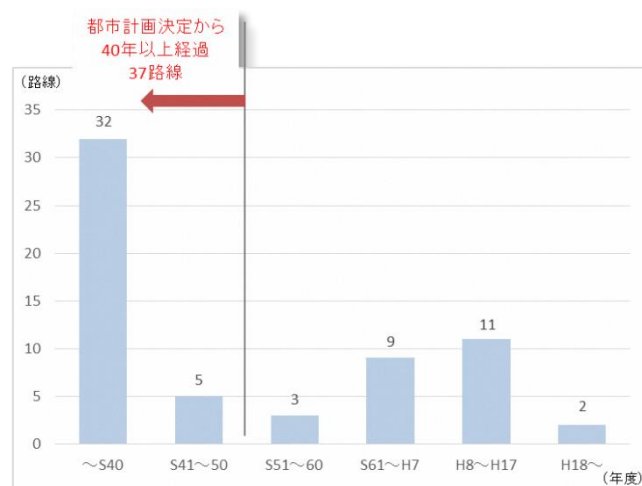


図 1-3-2 沼津市の当初決定時期の路線数の推移

(2) 整備の進捗状況

本市の都市計画道路の整備率は全体で約 44.5%、未着手延長は約 50.9km となっています。

また、都市計画道路の約 81.0%を占める幹線街路の整備率は約 43.8%であり、未着手延長は約 40.9km です。区画街路（全体の約 1.6%）については、整備率が 11.6%、特殊街路（全体の約 5.8%）については、整備率が 44.3%となっています。

なお、全国の都市計画道路（幹線街路）の整備率は約 64.0%（平成 28 年 3 月末）であり、本市の整備率は全国に比べ低い状況です。都市計画道路は都市全体を見据えて、その道路網を計画的に形成していきませんが、未着手区間によって、その道路網が途切れて、交通が円滑に流れていない可能性があります。

表 1-3-3 沼津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 延長 (m)	概成済 延長※ (m)	未着手 延長※ (m)	事業中 延長 (m)	整備率 (%)
自動車専用道路	17,200	9,270	0	5,330	2,600	53.9
幹線街路	119,850	52,467	8,332	40,873	18,178	43.8
区画街路	2,330	270	0	450	1,610	11.6
特殊街路	8,610	3,810	590	4,210	0	44.3
合計	147,990	65,817	8,922	50,863	22,388	44.5

平成 29 年 3 月 31 日現在

※概成済延長：整備済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たし得る現道（概ね 2/3 以上又は 4 車線以上の幅員がある道路）を有する区間で、現道に対応する都市計画道路延長

※未着手延長=計画延長-(整備済延長+概成済延長+事業中延長)

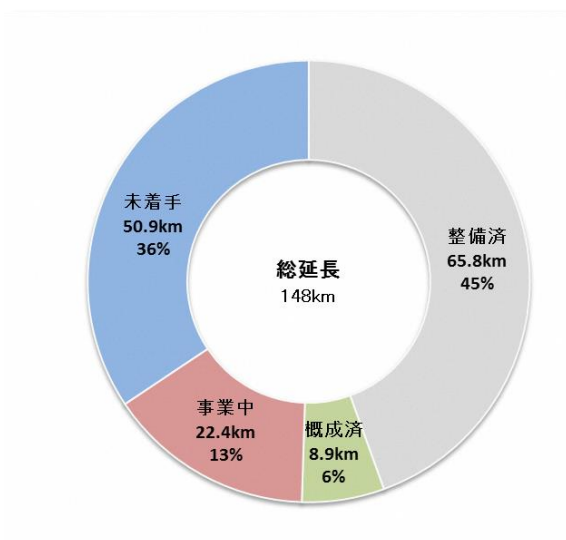


図 1-3-3 沼津市の整備状況

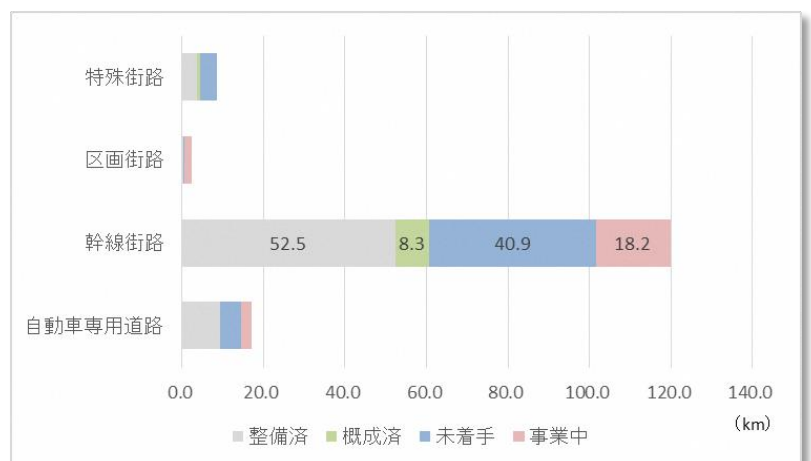


図 1-3-4 沼津市の区別の整備状況

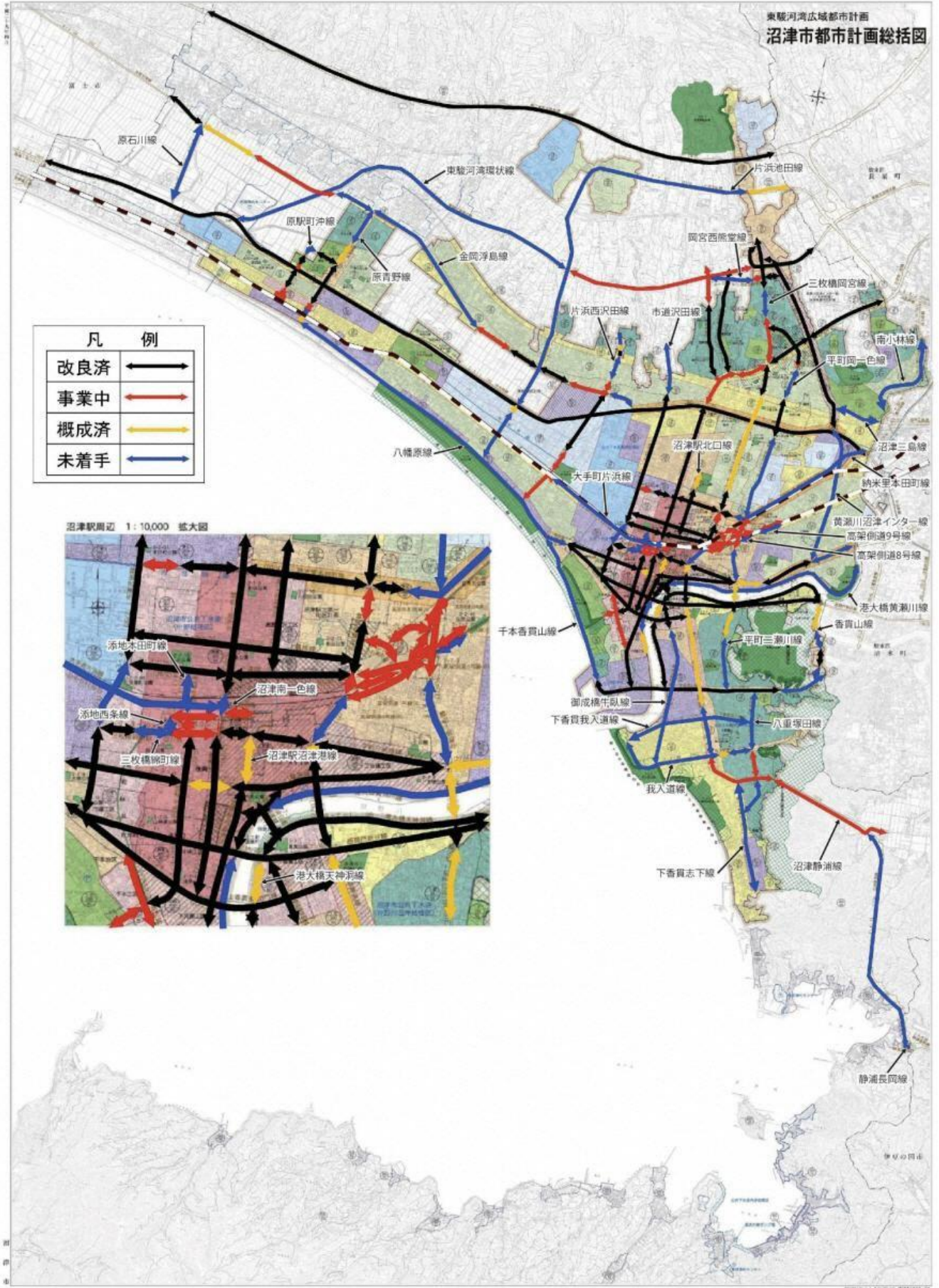


图 1-3-5 都市計画道路整備状況図

(3) 年代別の整備状況

本市の都市計画道路の未着手区間のうち、都市計画決定後 20 年以上経過している道路延長は約 50.4km であり、未着手の約 99.1%を占めています。

このような長期未着手の都市計画道路においては、地権者の土地活用や建て替え等の見通しが立たないなどの課題があげられます。

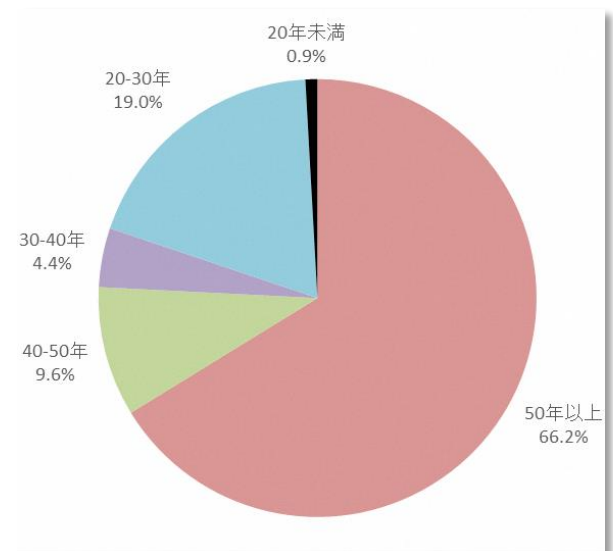
表 1-3-4 沼津市の年代別整備状況

決定経過 年 数	都市計画決定		整備済	事業中	概成済	未着手 区間	全区間 未着手 路線数	備 考
	路線数	延長 (m)	延長 (m)	延長 (m)	延長 (m)	延長 (m)		
50 年以上	32	107,750	49,302	17,170	7,595	33,683	3	S40年度まで
40～50	5	10,660	5,200	0	590	4,870	1	S41～50年度
30～40	3	4,260	1,470	160	410	2,220	1	S51～60年度
20～30	9	22,490	9,540	2,983	327	9,640	2	S61～H7年度
小 計	49	145,160	65,512	20,313	8,922	50,413	7	S40～H7年度まで
10～20	11	2,330	270	1,610	0	450	2	H8～H17年度
10 年未満	2	500	35	465	0	0	0	H18年度以降
合 計	62	147,990	65,817	22,388	8,922	50,863	9	

平成 29 年 3 月 31 日現在

表 1-3-5 未着手延長の年代別状況

決定経過 年 数	未着手	
	延長 (m)	年代別 割合 (%)
50 年以上	33,683	66.2
40～50	4,870	9.6
30～40	2,220	4.4
20～30	9,640	19.0
小 計	50,413	99.1
10～20	450	0.9
10 年未満	0	0.0
合 計	50,863	100.0%



未着手区間内の、約 99.1%が都市計画決定から 20 年以上経過

図 1-3-6 未着手延長の年代別割合

(4) 整備財源（道路整備費の推移）

今後、少子高齢化*の進展による社会保障関係費*の増大や老朽化に伴う社会資本の維持管理費の増加など、社会経済情勢の大きな変化により、新たな道路整備については選択と集中による効率的な整備が求められます。

本市の道路整備費は近年減少傾向となっていますが、平成 27 年度は新東名高速道路・駿河湾沼津スマート IC 関連事業等により整備費は増加しており、目指すべき将来都市像*の実現に向け必要な事業は着実に推進していくことが重要です。

道路維持費*については平成 19 年度からほぼ横ばいですが、今後維持管理が必要となる道路ストックの増加が予想されるため、より効率的な取り組みが求められます。

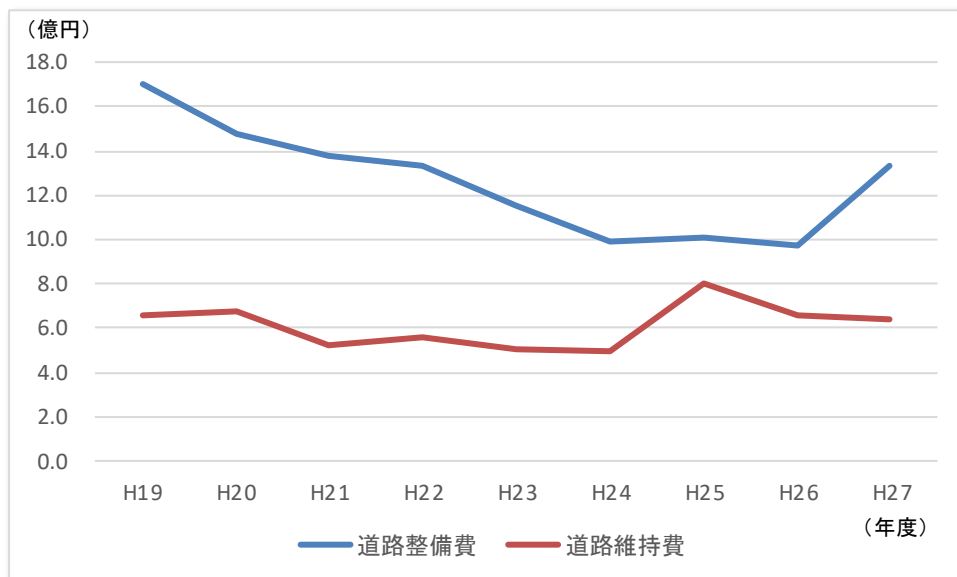


図 1-3-7 沼津市の道路整備費の推移

(5) 都市計画道路の区域内における建築制限

都市計画道路の区域内においては、将来における円滑な道路整備を図るため、区域内に建築物を建築しようとする場合、一定の制限があり、都市計画法*第 53 条に基づく建築の許可が必要になります。本市では年間 20 件前後の許可がおりています。

許可基準は除却や移転が容易な建築物に限られますが、多くの建築物が建ち並んでしまうと道路整備にかかる事業費が増加し、事業期間が長期になってしまうことが懸念されます。

表 1-3-6 都市計画法*第 53 条に基づく許可状況

年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
件数	17	24	21	27	21	19	23	20	19	23	24

平成 29 年 3 月 31 日現在

なお、許可の基準については、次のとおり都市計画法*第 54 条に定められています。

都市計画法*第 54 条第 1 項第 3 号（抜粋）

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出来るものであると認められること。

イ 階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと。

ロ 主要構造部（建築基準法第二条第五号に定める主要構造部をいう。）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。