

沼津市都市計画道路の整備に 関する基本的な考え方

平成 30 年 5 月

沼 津 市

目 次

序章 都市計画道路の整備に関する基本的な考え方について	1
1 はじめに	1
2 都市計画道路の整備に関する基本的な考え方の位置付け	2
3 検討体制	3
第1章 都市計画道路の現状と課題	4
1 道路整備を取り巻く社会情勢	4
(1) 人口の動向	4
(2) 市街地の状況	5
(3) 自動車交通の動向	6
(4) 防災・減災への備え	7
(5) 環境への配慮	8
(6) 既存の街路空間を活用した取組み	9
(7) 自動運転実用化に向けた動き	10
2 都市計画道路とは	11
(1) 都市計画道路の定義と役割	11
(2) 都市計画道路の種類	12
(3) 都市計画の決定権者	13
3 都市計画道路の現状と課題	14
(1) 都市計画決定の状況	14
(2) 整備の進捗状況	15
(3) 年代別の整備状況	17
(4) 整備財源（道路整備費の推移）	18
(5) 都市計画道路の区域内における建築制限	19
第2章 道路整備の基本理念及び基本目標	20
1 沼津市が目指すべき将来都市像	20
(1) 上位計画における将来都市像	20
(2) 将来都市像実現のための都市計画道路のあり方	23
2 道路整備の基本理念	28
(1) 沼津市の目指す将来都市像に資する道路整備	28
(2) 市民のニーズに対応した利用者・生活者の視点からの道路整備	28
(3) 選択と集中による重点的かつ効率的な道路整備	28
3 道路整備の基本目標	30
第3章 都市計画道路の整備方針について	31
1 都市計画道路の整備方針策定の流れ	32
2 将来都市計画道路網の検証	33

(1) 将来都市計画道路網の検証の考え方	33
(2) 将来都市計画道路網の検証の進め方	35
3 優先整備路線の選定について	40
(1) 優先整備路線の選定の考え方	40
(2) 優先整備路線の選定の進め方	41
4 見直し候補路線の整理について	42
(1) 見直し候補路線の整理の考え方	42
(2) 見直し候補路線の整理の進め方	43
第4章 都市計画道路の整備に向けて	44
1 都市計画道路の整備方針策定について	44
(1) 優先性が高い路線・区間	44
(2) 優先性が低い路線・区間	44
(3) 変更路線・区間	44
(4) 廃止路線・区間	44
2 市民との合意形成及び整備方針の決定	44
3 都市計画の手続き	44
4 見直しの時期	44
第5章 今後の取組み	45
1 街路空間の再構築	45
2 自動運転に対応した道路整備について	45
資料編 用語一覧	46

序章 都市計画道路の整備に関する基本的な考え方について

1 はじめに

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、円滑な都市交通と良好な都市環境を確保する上で重要な都市施設*として、都市計画法*に基づいて定められた道路です。

本市の都市計画道路は、高度経済成長期*の人口増加や市街地の拡大に伴う自動車交通量の増大を背景に、62 路線、約 148km が都市計画決定され、これまでに約 4 割の整備を進め、良好な市街地の形成や産業・経済活動の活性化等、都市の発展の一翼を担ってきました。

しかし、人口減少・少子高齢化*の進展、厳しい財政状況により公共投資*が減少するなど、社会経済情勢が大きく変化しており、都市計画決定後、長期間にわたり事業が実施されていない路線の中には、時間の経過とともに当初決定の必要性等に変化が生じている可能性があることから、必要性等を再検証する必要があります。

このような状況を踏まえ、本市の都市計画道路の必要性や役割等を再検証し、目指すべき将来都市像*実現のための都市計画道路のあり方について検証するとともに、都市計画道路事業をより効率的・効果的に推進するため、「沼津市都市計画道路の整備に関する基本的な考え方」を策定します。

2 都市計画道路の整備に関する基本的な考え方の位置付け

本市では、様々な計画によってまちづくりが進められています。その計画の中でも、本市の最上位計画である「第4次沼津市総合計画*」において、コンパクトなまちづくり*に取り組んでいく必要があると示されています。

また、「第2次沼津市都市計画マスタープラン*」において、第4次沼津市総合計画*が目指すまちづくりを実現するために、持続可能なまちづくり*に取り組むこととしています。

このことから、これらの上位・関連計画で示されている「将来都市像*」等との整合を図り、都市計画道路のあり方を検証していきます。

表1 上位・関連計画

計画名	策定・改定年月日
第4次沼津市総合計画*	平成23年3月（平成26年11月一部追加修正）
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*	平成29年3月
第2次沼津市都市計画マスタープラン*	平成29年1月
沼津市立地適正化計画*	策定中
沼津市中心市街地まちづくり計画	平成27年8月
沼津市公共施設マネジメント計画	平成29年3月
沼津市まちなか居住促進計画	平成27年8月
沼津市景観計画	平成22年12月（平成27年4月改定）
沼津市地域防災計画	平成28年度修正
沼津市自転車ネットワーク計画	平成29年11月

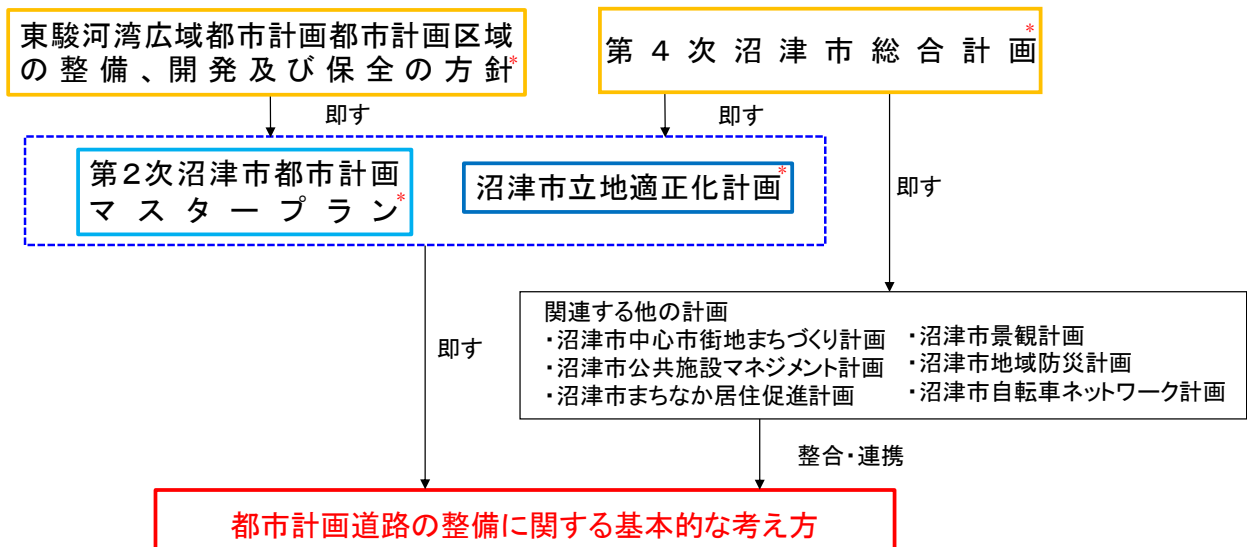


図1 都市計画道路の整備に関する基本的な考え方の位置付け

3 検討体制

「都市計画道路の整備に関する基本的な考え方」及び、優先整備路線・見直し候補路線を選定する「都市計画道路の整備方針」の策定にあたっては、有識者から提言・助言を受け、庁内検討会で検討するとともに、市民意見を反映するため、説明会やパブリックコメント*を実施します。

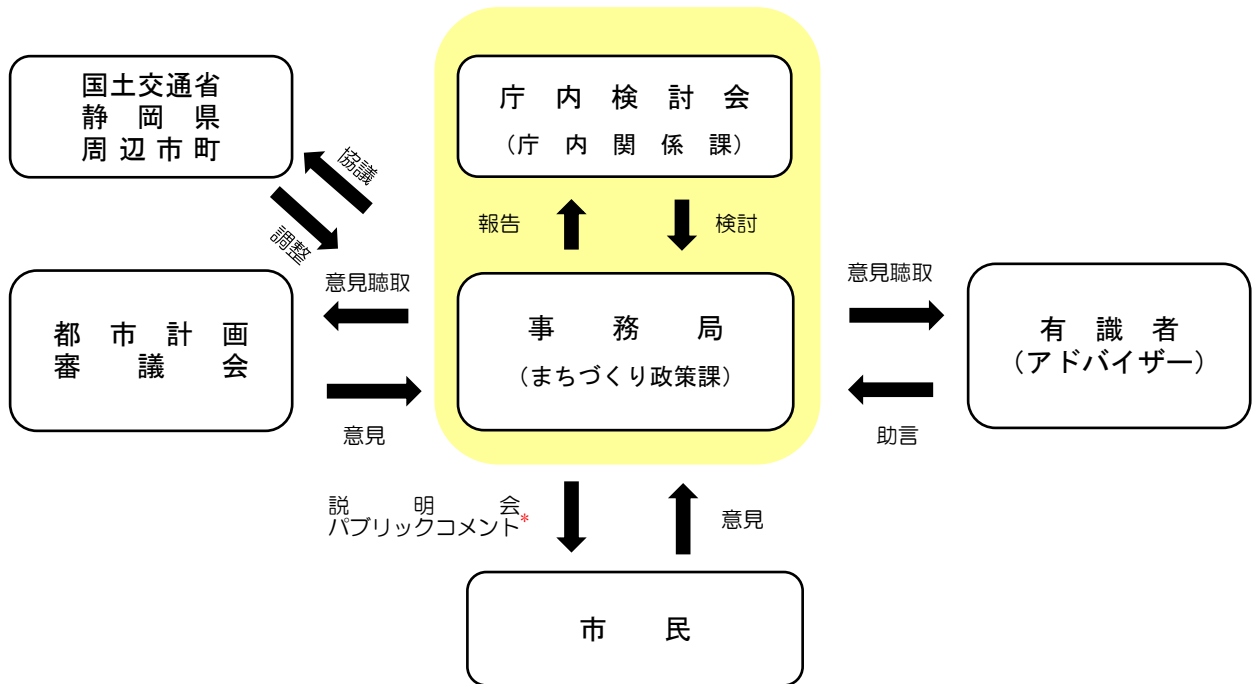


図2 検討体制図

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

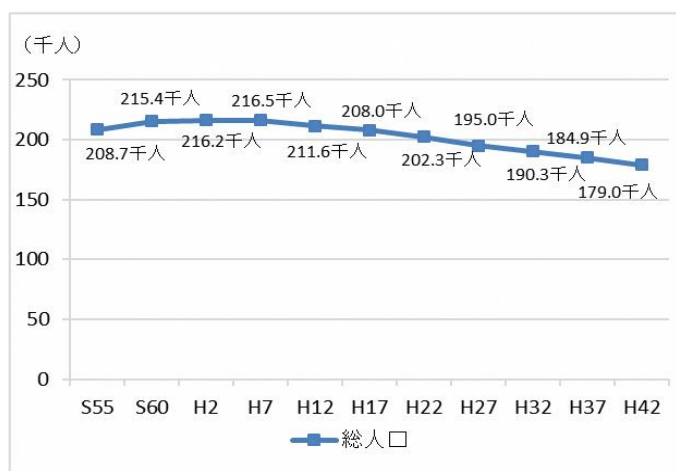
(1) 人口の動向

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。



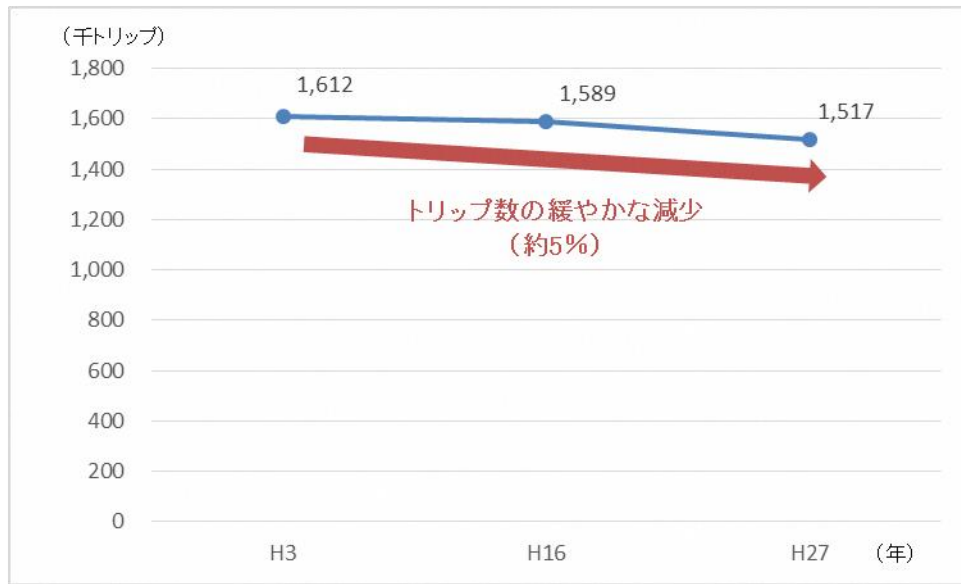
資料：国勢調査*

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

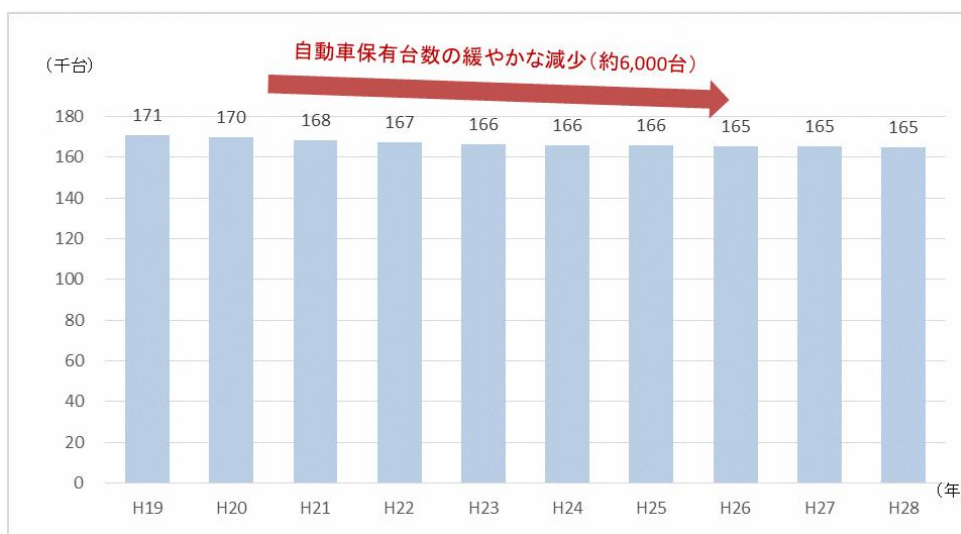
東駿河湾都市圏パーソントリップ調査*の結果からトリップ数*をみると、平成3年から平成27年にかけて約5%減少しています。また、本市の自動車保有台数の推移をみると、年々減少傾向にあり、平成19年から平成28年にかけて約6,000台（約3%）減少しています。

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



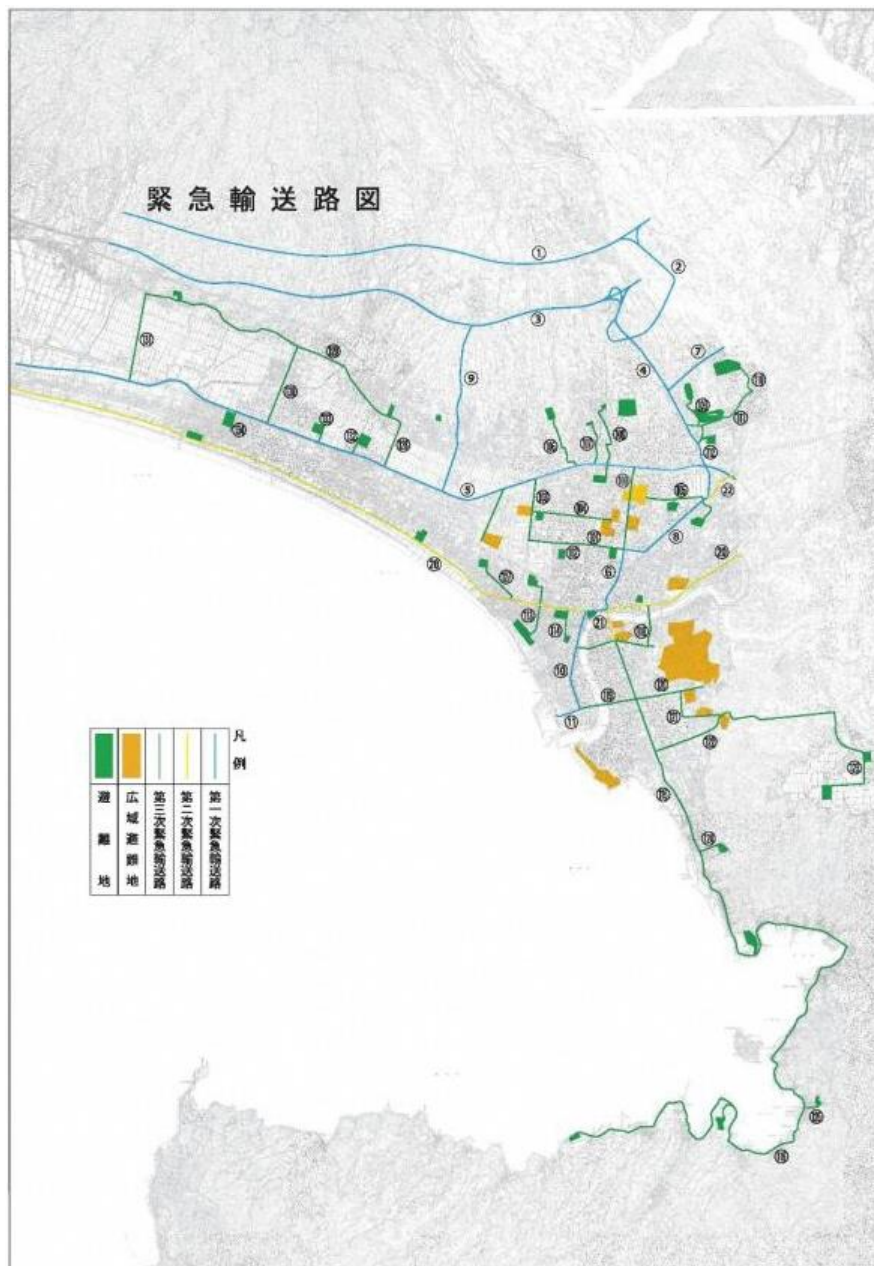
資料：静岡県自動車保有台数

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	
		共栄町	
17	国道1号 (沼津市共栄町付近～沼津市西椎路付近)	江原公園	
		西椎路	
		三園橋	
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)	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はなく、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

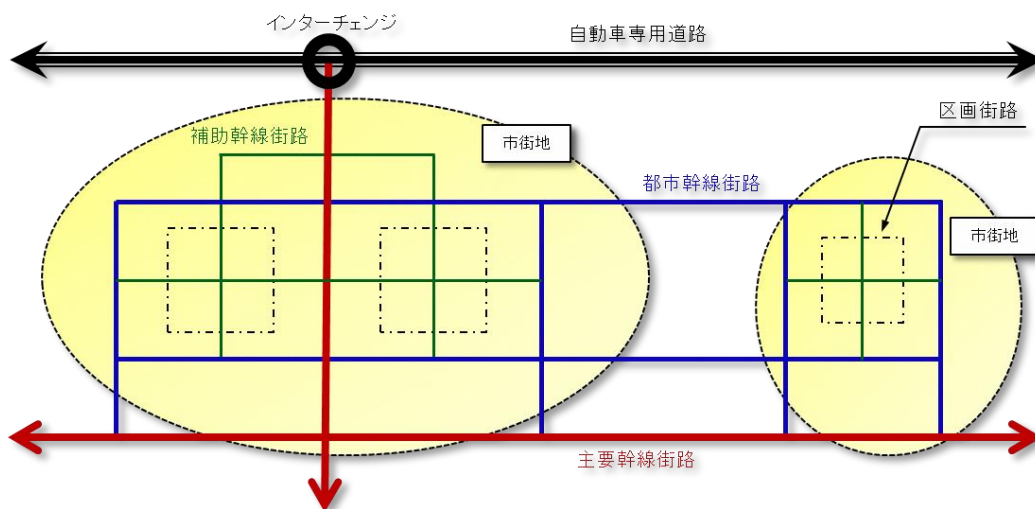


図 1-2-1 都市計画道路の配置

(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

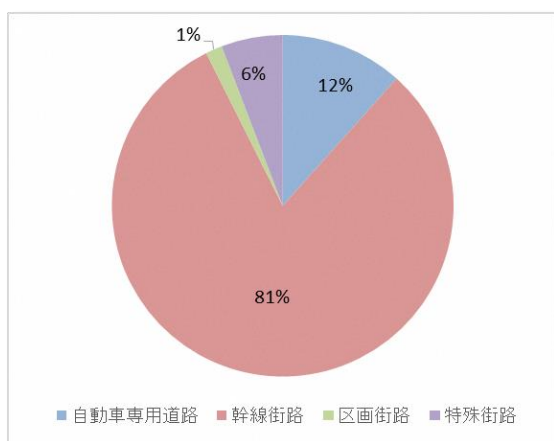


図 1-3-1 沼津市の都市計画道路の区別延長の割合

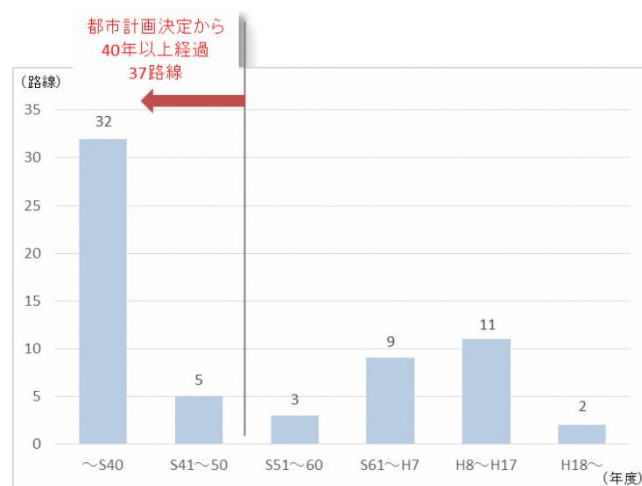


図 1-3-2 沼津市の当初決定時期の路線数の推移

(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)

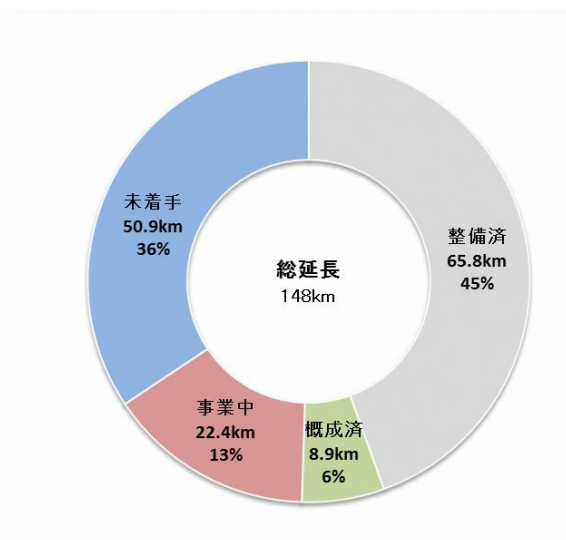


図 1-3-3 沼津市の整備状況

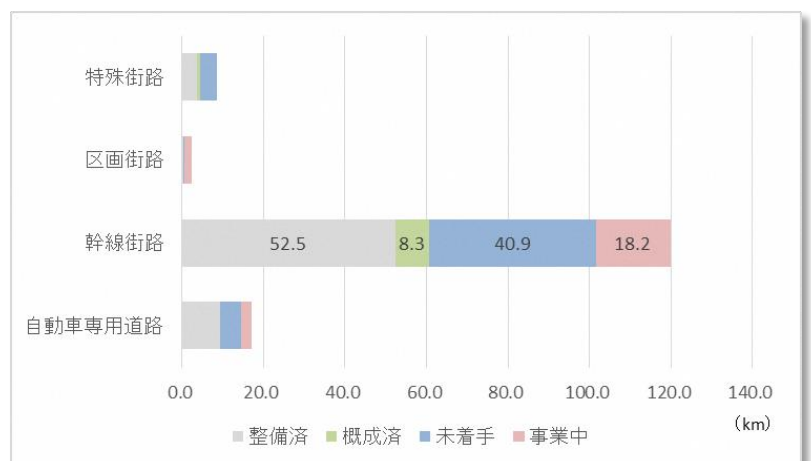


図 1-3-4 沼津市の区別の整備状況

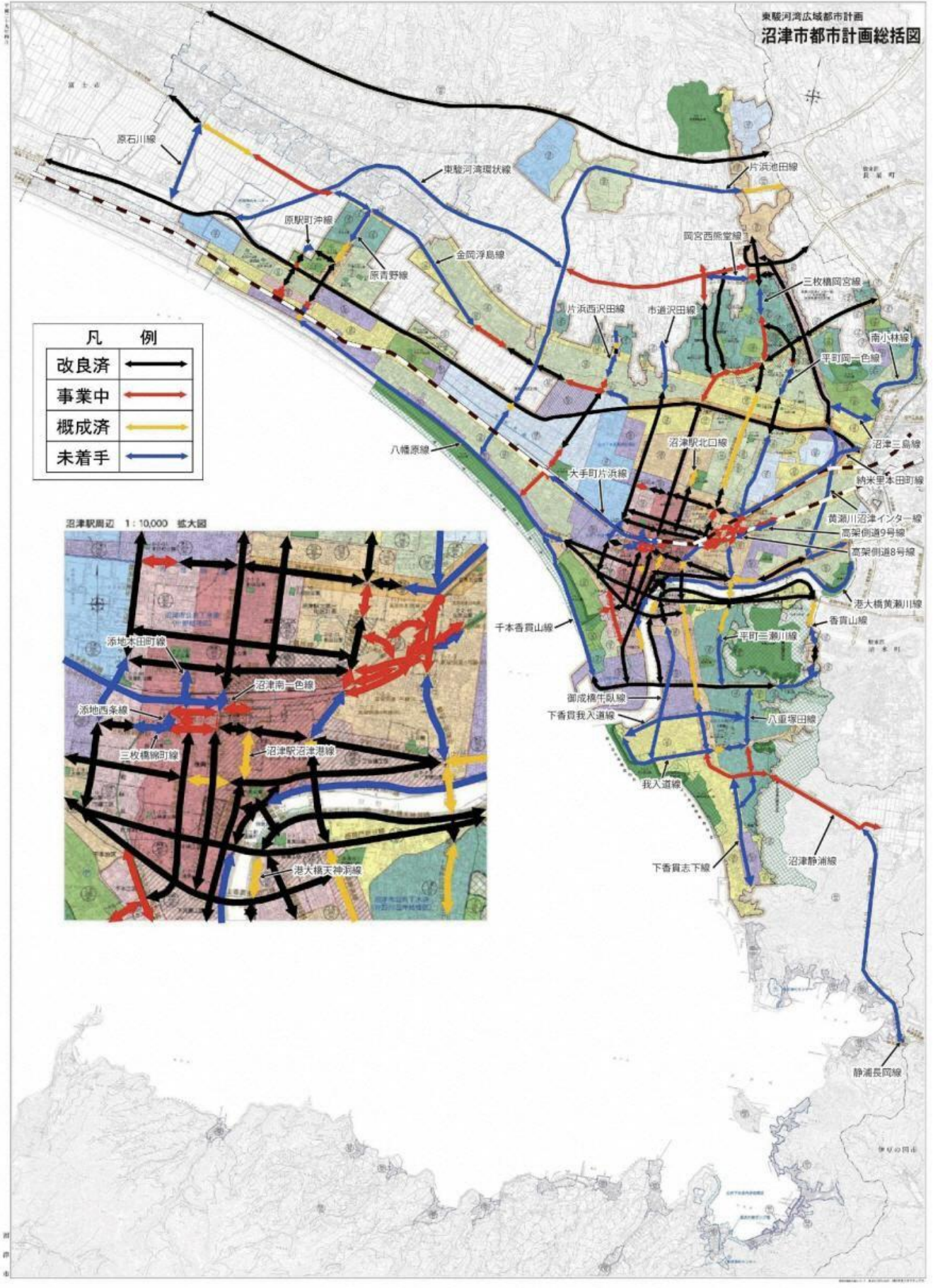


图 1-3-5 都市計画道路整備状況図

(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。

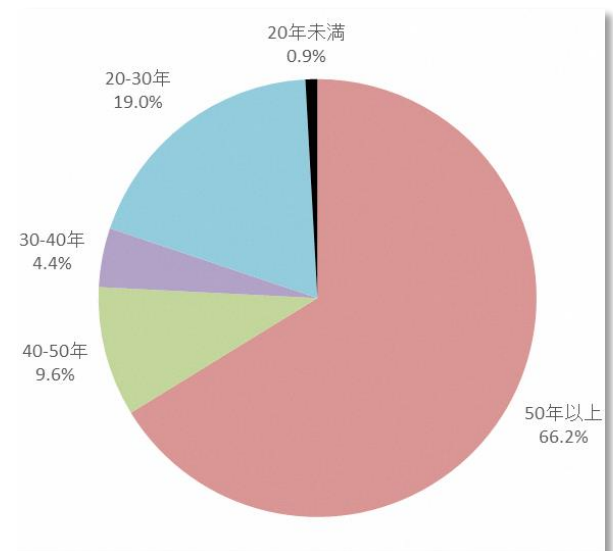
表 1-3-4 沼津市の年代別整備状況

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。

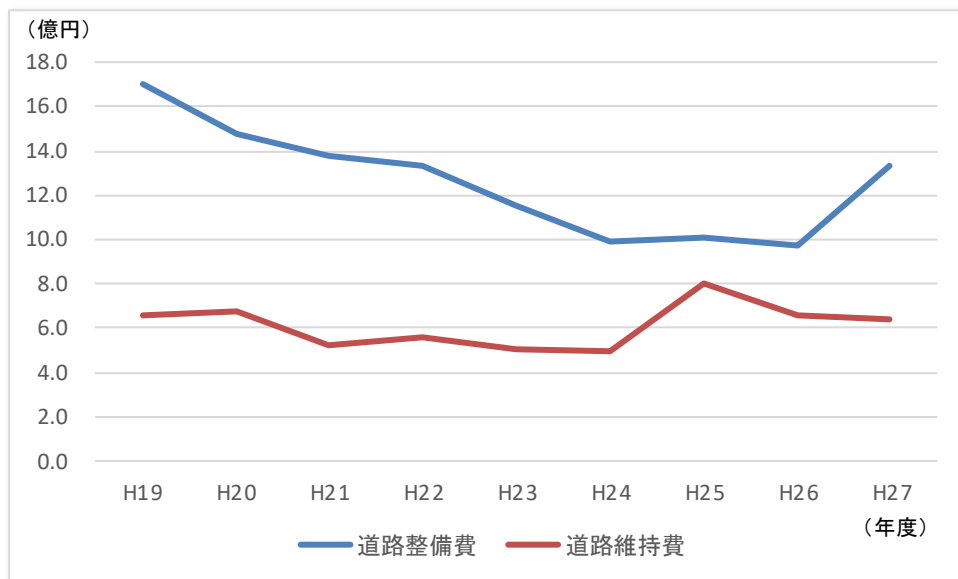


図 1-3-7 沼津市の道路整備費の推移

(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。

第2章 道路整備の基本理念及び基本目標

1 沼津市が目指すべき将来都市像*

(1) 上位計画における将来都市像*

人口減少・少子高齢化*社会の到来、東日本大震災*等の大規模な地震災害の教訓を踏まえた自然災害への対応などを踏まえ、上位計画である「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* (H29.3)」、「第4次沼津市総合計画* (H26.11 一部改正)」、「第2次沼津市都市計画マスタープラン* (H29.1)」が策定され、新しい将来都市像*が示されました。

これらの上位計画では、県東部地域の都市拠点*形成の観点から、都市機能*の充実を図り、骨格道路*の整備を推進するとともに、持続可能なまちづくり*の観点から、拠点とネットワークの構築や公共交通網の強化等、暮らしやすく魅力あるコンパクトなまちづくり*を目指しています。

特に、第2次沼津市都市計画マスタープラン*では、第4次沼津市総合計画*が目指す「人と環境を大切にす県東部広域拠点都市・沼津」を実現していくために、「4つの視点のまちづくり」を戦略的に展開することとしています。

都市計画道路においても、この「4つの視点のまちづくり」に基づき、沼津市の目指すべき将来都市像*の実現に必要な都市計画道路の整備を推進します。

【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*】における将来都市像*

○県東部地域全体の発展に寄与する沼津市及び三島市の都市拠点*を中心に、豊かで活力ある持続可能な都市の形成を総合的・戦略的に図るため、将来都市像*を「水と緑とともに、安全で快適に暮らせる、活力あふれる健康交流都市圏」とし、都市づくりの基本理念を以下のよう設定しています。

- ① 地域の活力を活かした、人・もの・情報が交流する都市づくり
- ② 安全で安心できる快適な都市づくり
- ③ 豊かな自然と共生する、持続可能な都市づくり
- ④ 地域を元気にする、産学官の連携による都市づくり
- ⑤ 多様な主体の参加と協働による都市づくり

○県東部の中心地域として、拠点となる地区においては都市基盤整備*等による高次都市機能*の充実を図るとともに、骨格道路*の整備や面整備の推進、骨格緑地の保全、富士山を背景とする良好な景観の創出により、快適で魅力ある市街地の形成を図ることとしています。

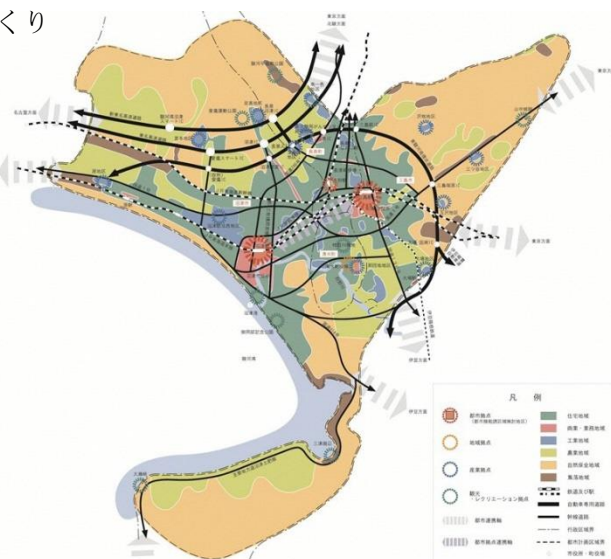


図2-1-1 将来市街地像図

【第4次沼津市総合計画*】における将来都市像

- 環境と共生を図りながら、多様な産業をバランスよく発展させていくとともに、本市の中で、人がどこに住むようになるのか、どこに住みたいと思うかを考え、人口が減少しても「コミュニティがくずれない、環境が守られる」都市づくりとして、コンパクトなまちづくり*を目指すとしています。
- 沼津駅を中心に約3kmの範囲には、駅との近接性や生活利便性から、人口の約6割が集中しており、生活基盤が整う区域を「都市的居住圏*」と位置付け、交通利便性はもとより、住まう人や訪れる人、働く人が都市的サービスを楽しむことができる便利な居住空間の創出を目指すとしています。
- 本市が県東部地域の拠点都市としての役割を担いながら、「効率的な都市経営」と「環境との共生」の両立を図る「環境共生型多核都市」構造の都市を形成しつつ、都市全体の持続的な発展を目指すとしています。

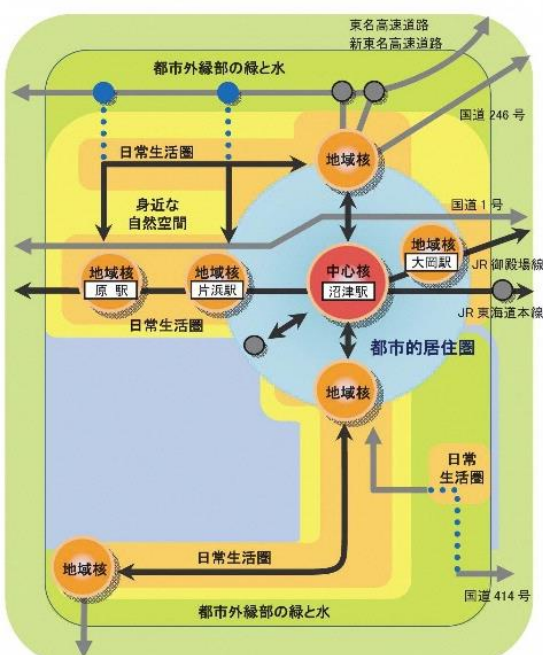


図2-1-2 都市構造図

【都市的居住圏のまちづくりイメージ】

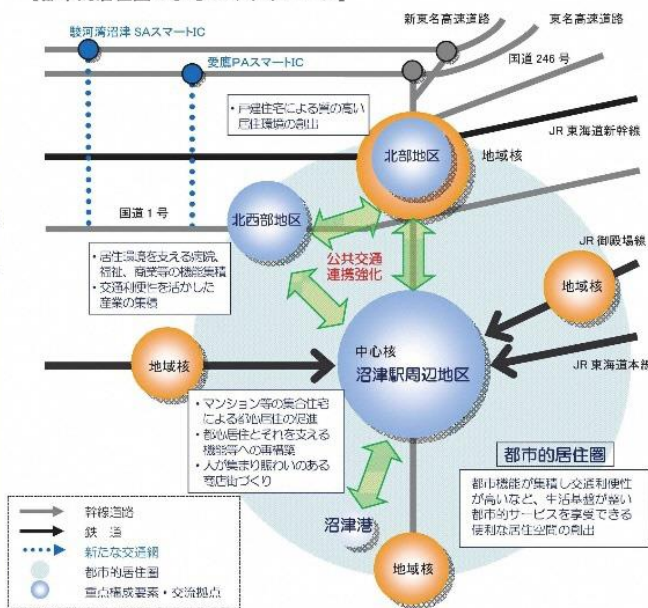


図2-1-3 都市的居住圏*のまちづくりイメージ

【第2次沼津市都市計画マスタープラン*】における将来都市像*

○持続可能なまちづくり*を基本としつつ、これまでの都市構造を時代にあわせた「4つの視点のまちづくり」を戦略的に展開することとしています。

○戦略的な4つの視点のまちづくりは、「中心市街地*と各拠点の連携」に位置付ける生活圏のまちづくりをベースに、拠点とネットワークの構築により、「新たな交通基盤を活かしたまちづくり」と「沼津駅周辺整備を中心とした中心市街地*のまちづくり」、「安全・安心のまちづくり」を連動させ、相乗効果を高め、活力と魅力あるまちづくりを目指すとしています。

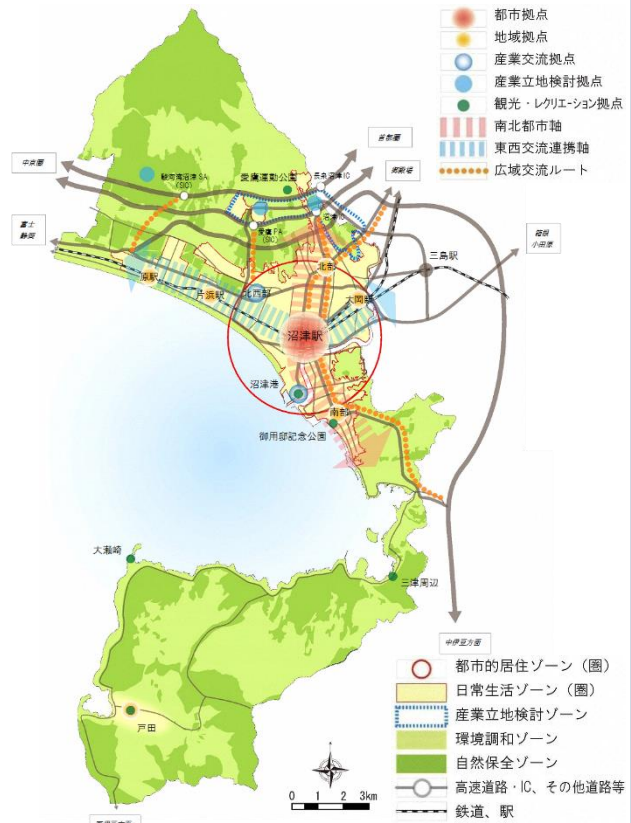


図 2-1-4 将来都市構造

4つの視点のまちづくり

中心市街地*と各拠点の連携

中心市街地*と各拠点をネットワークで繋ぎ、人・モノ・情報の移動や交流を促すことで、拠点ごとのまちづくりの効果を相乗的に高め、暮らしやすく魅力のあるまちづくり

沼津駅周辺整備を中心とした中心市街地*のまちづくり

多様な都市機能*が複合する魅力的な都市空間を創出し、まちなか居住の促進やにぎわいの向上を図ることで、沼津市だけでなく県東部の都市拠点*としてふさわしい中心市街地*の形成

新たな交通基盤を活かしたまちづくり

交通基盤を活かした産業立地の促進により、雇用の場を確保し、職住近接のまちづくりを目指すとともに、交流人口を受け止め、新たな沼津市発展の原動力となるまちづくり

安全・安心のまちづくり

山、川、海などの豊かな自然の魅力や利便性の高い都市環境を活かしつつ、災害リスクを低減し、市民の日常生活を大切に安全・安心のまちづくり

将来都市像*の実現

<将来都市像*>

人と環境を大切にする県東部広域拠点都市・沼津

図 2-1-5 4つの視点のまちづくりと将来都市像*

(2) 将来都市像*実現のための都市計画道路のあり方

上位計画で掲げる将来都市像*の実現に向けて、第2次沼津市都市計画マスタープラン*での4つの視点のまちづくりから都市計画道路のあり方を以下のように設定します。

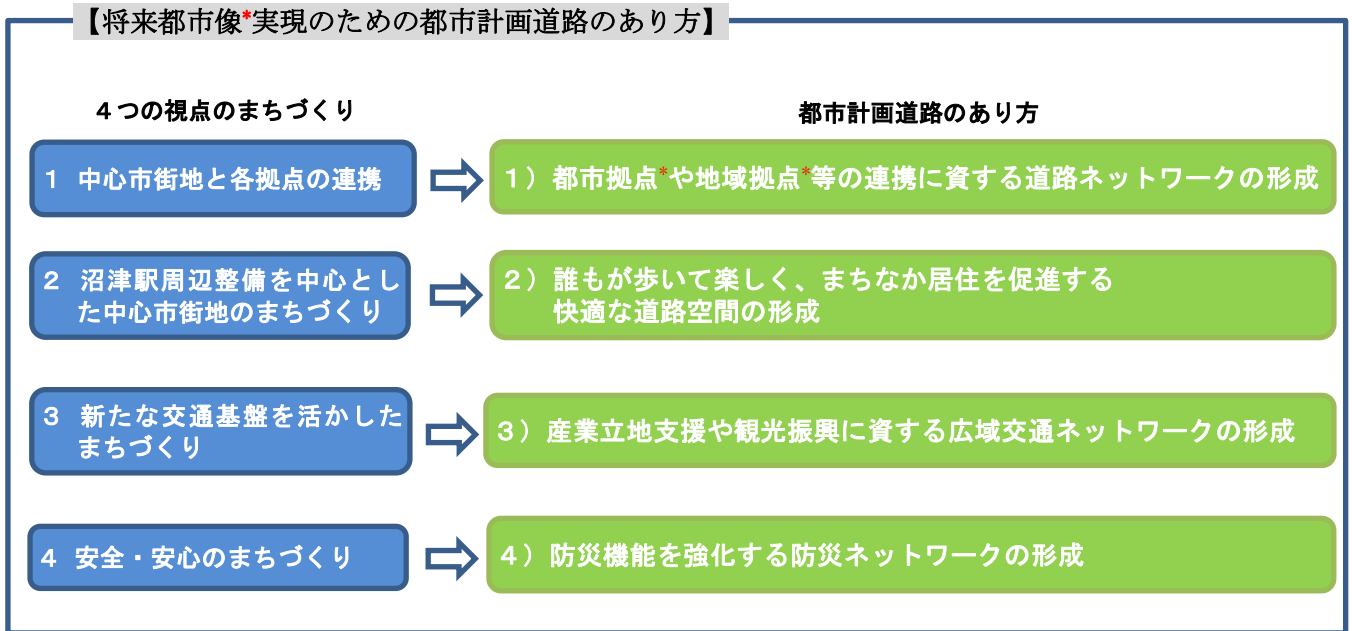


図2-1-6 将来都市像実現のための都市計画道路のあり方

1) 都市拠点*や地域拠点*等の連携に資する道路ネットワークの形成

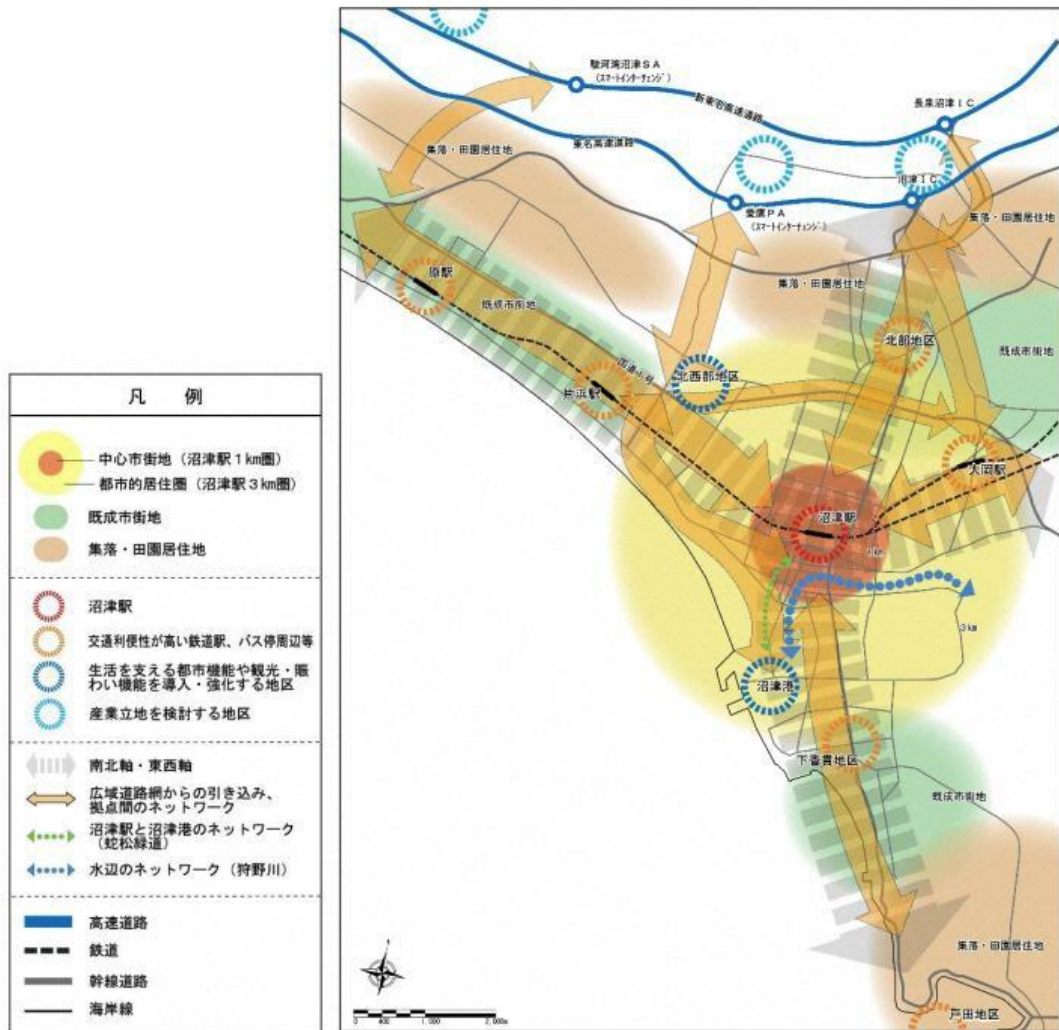
本市では、沼津駅周辺地区の都市拠点*の他に 11 地区が地区の特性に応じたまちづくりの地域拠点*等として位置付けられています。

沼津駅周辺地区は、拠点都市として質の高い都市機能*の集積、沼津港周辺地区は港の魅力を高める観光や賑わい機能*の導入・強化など、それぞれの拠点の特性に応じた居住環境の向上が求められています。併せて、それぞれの拠点の生活の利便性向上、魅力向上のために、人・モノ・情報の交流を促進する拠点間のネットワークの整備が必要となります。

このために、拠点間のネットワークとして、幹線道路網の強化と公共交通網の走行性の向上を図ります。

都市拠点*や地域拠点*等の連携に資する道路ネットワークの形成の考え方

- 拠点間の連携により拠点間の交流を促進し、まちを活性化させる道路ネットワークの形成
- 拠点間の公共交通の走行性の向上



出典：第2次沼津市都市計画マスタープラン*

図 2-1-7 「中心市街地*と各拠点の連携」の方針図

2) 誰もが歩いて楽しく、まちなか居住を促進する快適な道路空間の形成

本市では、人口減少等の社会状況の変化にあっても、人々が毎日の暮らしで活動するエリア（生活圏）ごとのまちづくりを基本としています。

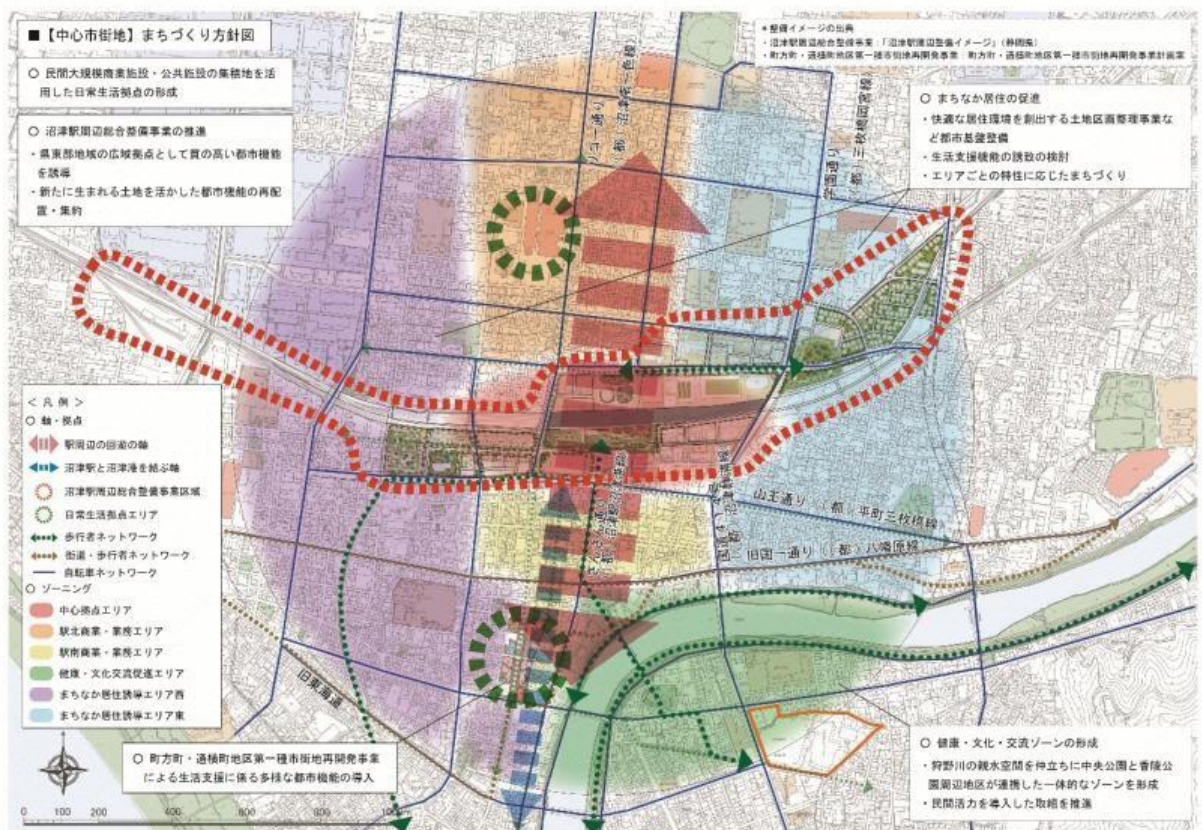
人々の活動や交流の中心となるエリアにおいて、人々の活動や交流を活発にし、誰もが暮らしやすく、来訪者が歩きながらまちを楽しみ、居心地の良さを感じるまちづくりのために、市民の日常生活における安全性の向上や、市民及び来訪者にやさしい交通環境の創出が必要となります。

また、本市の将来都市像*として掲げられているコンパクトなまちづくり*を進める上でも、快適で安心な住環境の創出の促進が必要となります。

このために、歩行者や自転車が安全・快適に利用できる道路空間の形成、住宅地への通過交通流入の抑制を図ります。

誰もが歩いて楽しく、まちなか居住を促進する快適な道路空間の形成の考え方

- ・ 自転車や歩行者が安全・快適に利用できる道路空間の形成
- ・ 生活道路への通過交通流入の抑制
- ・ 自転車ネットワークの形成



出典：第2次沼津市都市計画マスタープランのもとに作成

図2-1-8 中心市街地*まちづくり方針図

3) 産業立地支援や観光振興に資する広域交通ネットワークの形成

本市では、新たな交通基盤の利便性を活かせる地区で、医療・福祉、商業等の複合拠点やファルマバレープロジェクト*と連携を図る拠点において都市的土地利用を図るための取組が進められています。

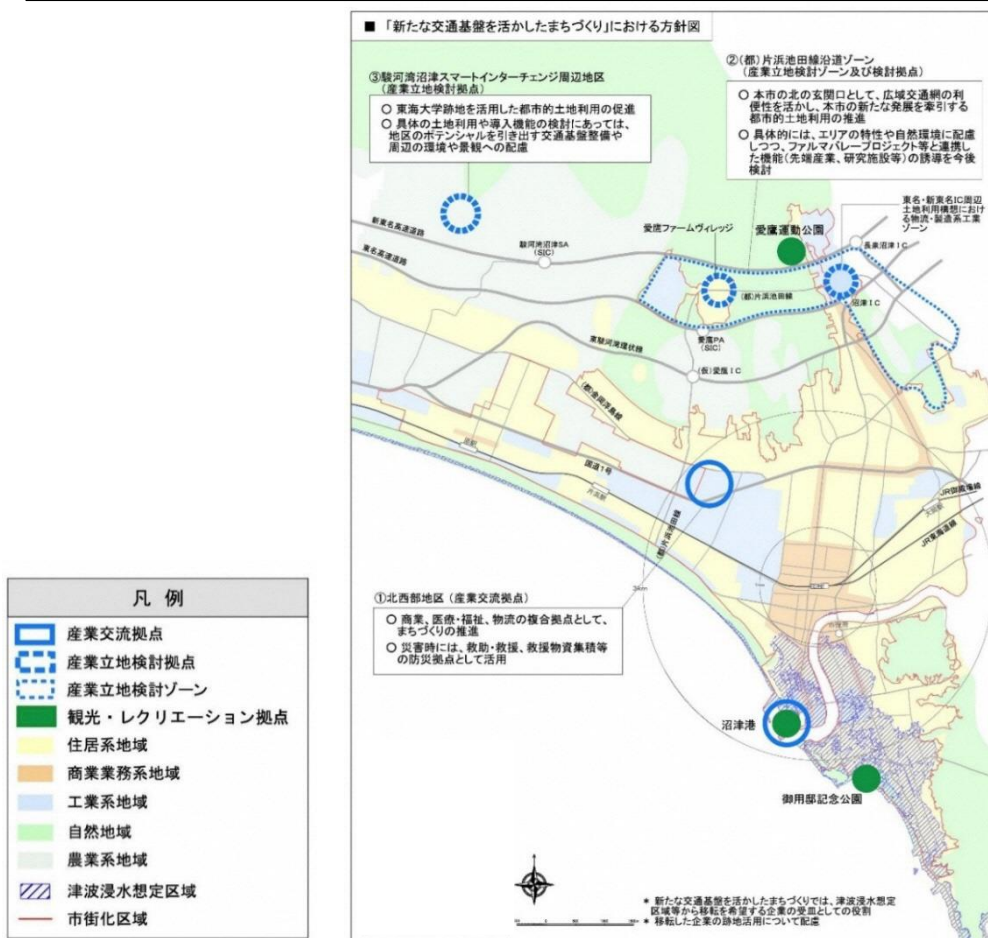
こうした広域交通網の利便性を活かすことができる地区においては、本市の新たな発展を牽引する産業立地等を促進する必要があります。

また、沼津港周辺地区をはじめとする観光拠点では、首都圏をはじめとする広域から周辺市町などからの集客性の向上を目指しています。

このために、これらの拠点機能の強化と拠点周辺の渋滞緩和のため、産業拠点や観光拠点から東名・新東名高速道路や東駿河湾環状線のインターチェンジへのアクセス道路*の整備を図るとともに、周辺市町との連携が図られた道路整備についても検討していきます。

産業立地支援や観光振興に資する広域交通ネットワークの形成の考え方

- ・ 新規の企業立地（産業・広域的商業）を促進する交通基盤の整備
- ・ 観光拠点から広域交通網へのアクセス道路*の整備
- ・ 広域観光を推進する周辺市町との連携



出典：第2次沼津市都市計画マスタープランをもとに作成

図2-1-9 「新たな交通基盤を活かしたまちづくり」における方針図

4) 防災機能を強化する防災ネットワークの形成

本市では、広域的な被害が想定される南海トラフ巨大地震*に対応するため、災害の発生時における応急復旧活動を展開する拠点や、被災地への支援物資輸送の中継地点として機能するように、防災拠点機能の強化を促進しています。

防災拠点機能の強化のためには、救援支援活動や物資輸送活動等の緊急輸送を円滑に行うことが重要です。

このために、防災拠点間のネットワークの整備、緊急輸送路*の整備及び救急医療施設へのアクセス性向上を図ります。

防災機能を強化する防災ネットワークの形成の考え方

- ・ 防災拠点間のネットワークの形成
- ・ 緊急輸送路*の整備
- ・ 救急医療施設へのアクセス性向上

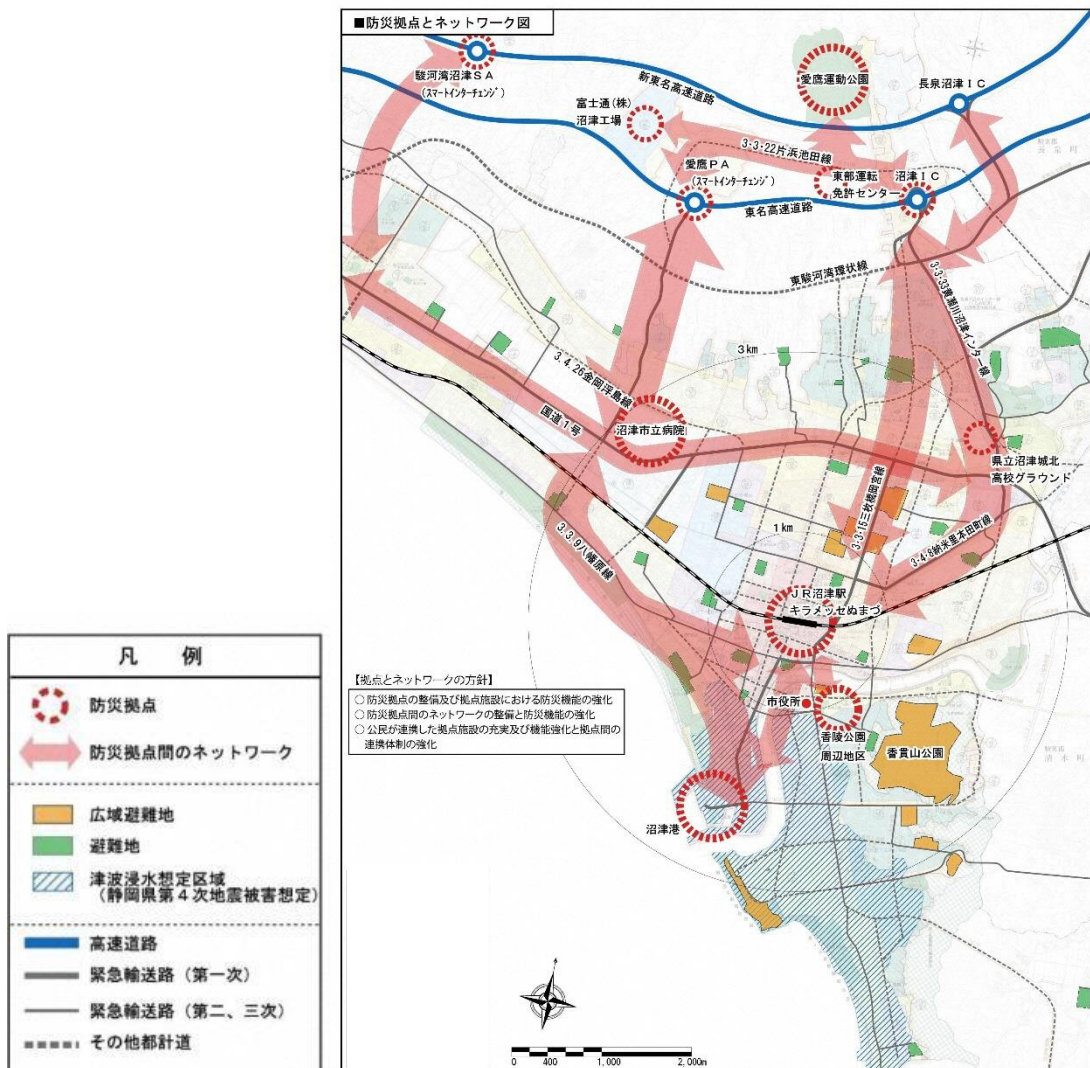


図2-1-10 防災拠点とネットワーク図

2 道路整備の基本理念

道路整備を取り巻く社会情勢や将来都市像*実現のための都市計画道路のあり方を踏まえ、本市における都市計画道路の整備を推進していく上での基本的な姿勢として、「基本理念」を以下のように設定します。

基本理念

(1) 沼津市の目指す将来都市像*に資する道路整備

上位計画である「第4次沼津市総合計画*」、「第2次沼津市都市計画マスタープラン*」に示されている、目指す将来都市像*の実現に必要な都市計画道路の整備を推進します。

(2) 市民のニーズに対応した利用者・生活者の視点からの道路整備

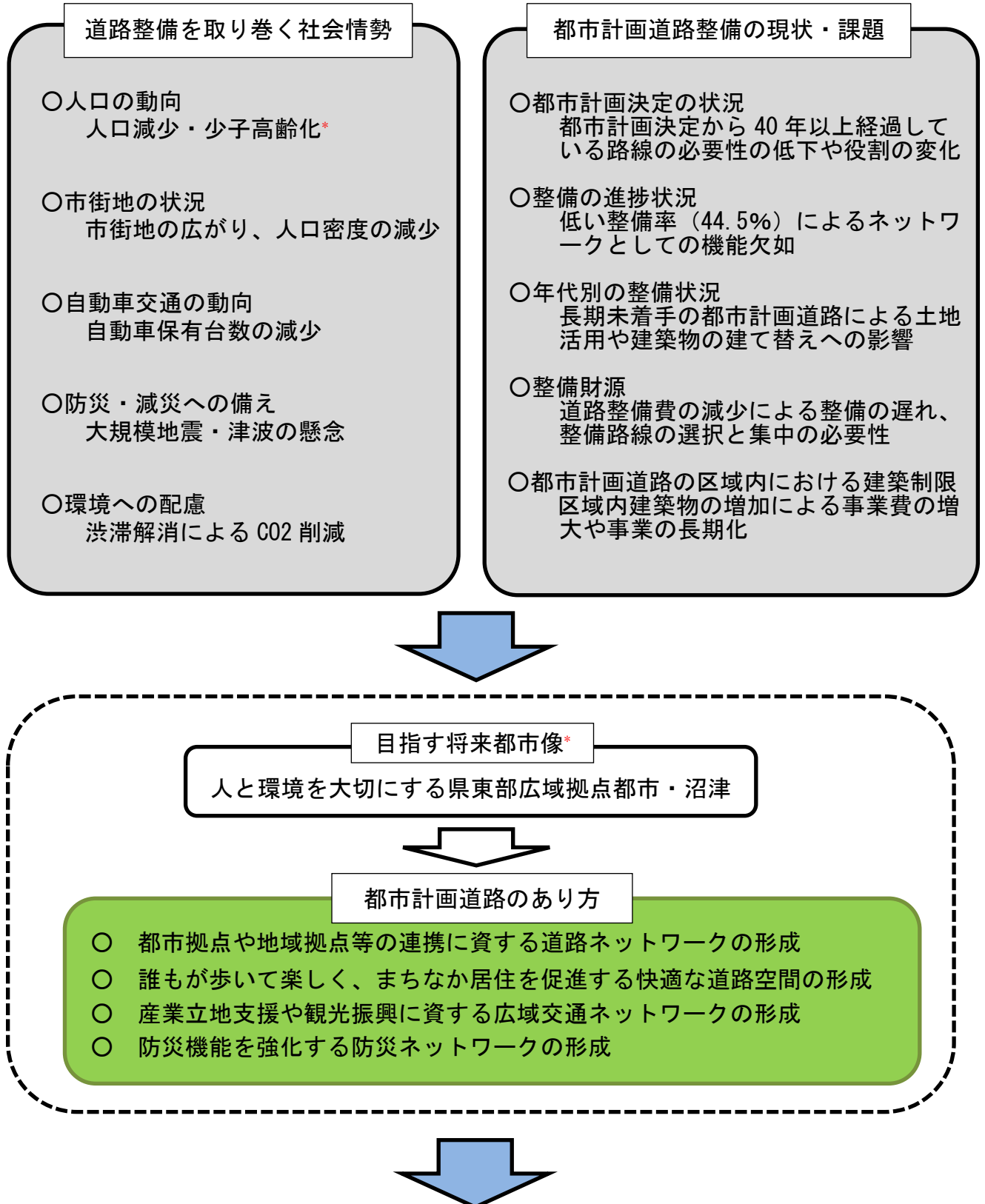
少子高齢化*社会にあつて、人々の意識・ニーズの多様化や高齢者の増加への対応など、利用者・生活者の視点に立ち、その機能が有効に発揮・活用されるよう、使いやすく、かつ、質の高い道路整備を推進します。

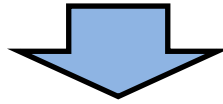
(3) 選択と集中による重点的かつ効率的な道路整備

限られた財源の下、目指すべき将来都市像*の実現に向け、選択と集中による効率的な道路整備を行うことが必要不可欠であり、長期的視点に立ち、地域特性を踏まえつつ、効果的な投資としてふさわしい道路整備を優先的に取り組みます。

3 道路整備の基本目標

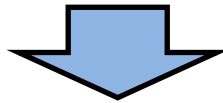
都市計画道路整備の課題を解決し、本市が目指す将来都市像*の実現に向け、都市計画道路の整備に関わる4つの「基本目標」を以下のように設定します。





基本理念

- 沼津市の目指す将来都市像に資する道路整備
- 市民のニーズに対応した利用者・生活者の視点からの道路整備
- 選択と集中による重点的かつ効率的な道路整備



基本目標

- 【基本目標 1】 **県東部地域の拠点都市の形成**
 - 拠点の形成
 - 軸の形成
 - 都市の骨格に資する道路ネットワークの形成
- 【基本目標 2】 **快適な生活環境の創出**
 - 歩行者・自転車の走行空間の確保
 - 住宅地の安全性向上
 - 緑豊かな良好な景観の形成
 - 公共交通走行環境の向上
- 【基本目標 3】 **広域交通ネットワークの形成**
 - 交通結節点*へのアクセス性向上
 - 円滑な交通の流れの確保
- 【基本目標 4】 **防災機能の強化**
 - 緊急輸送路*の強化
 - 救急医療施設へのアクセス性向上

図 2-3-1 道路整備の基本目標

第3章 都市計画道路の整備方針について

1 都市計画道路の整備方針策定の流れ

都市計画道路の整備方針策定にあたり、道路整備の4つの基本目標を踏まえ、未着手の都市計画道路（幹線街路、区画街路、特殊街路）を対象に、「将来都市計画道路網の検証」を実施します。

評価項目に該当する都市計画道路の中から、優先的に整備すべき路線として「優先整備路線」を選定します。

また、評価項目に該当しない路線については「見直し候補路線」として位置付け、そのあり方（変更、廃止）を検討していきます。

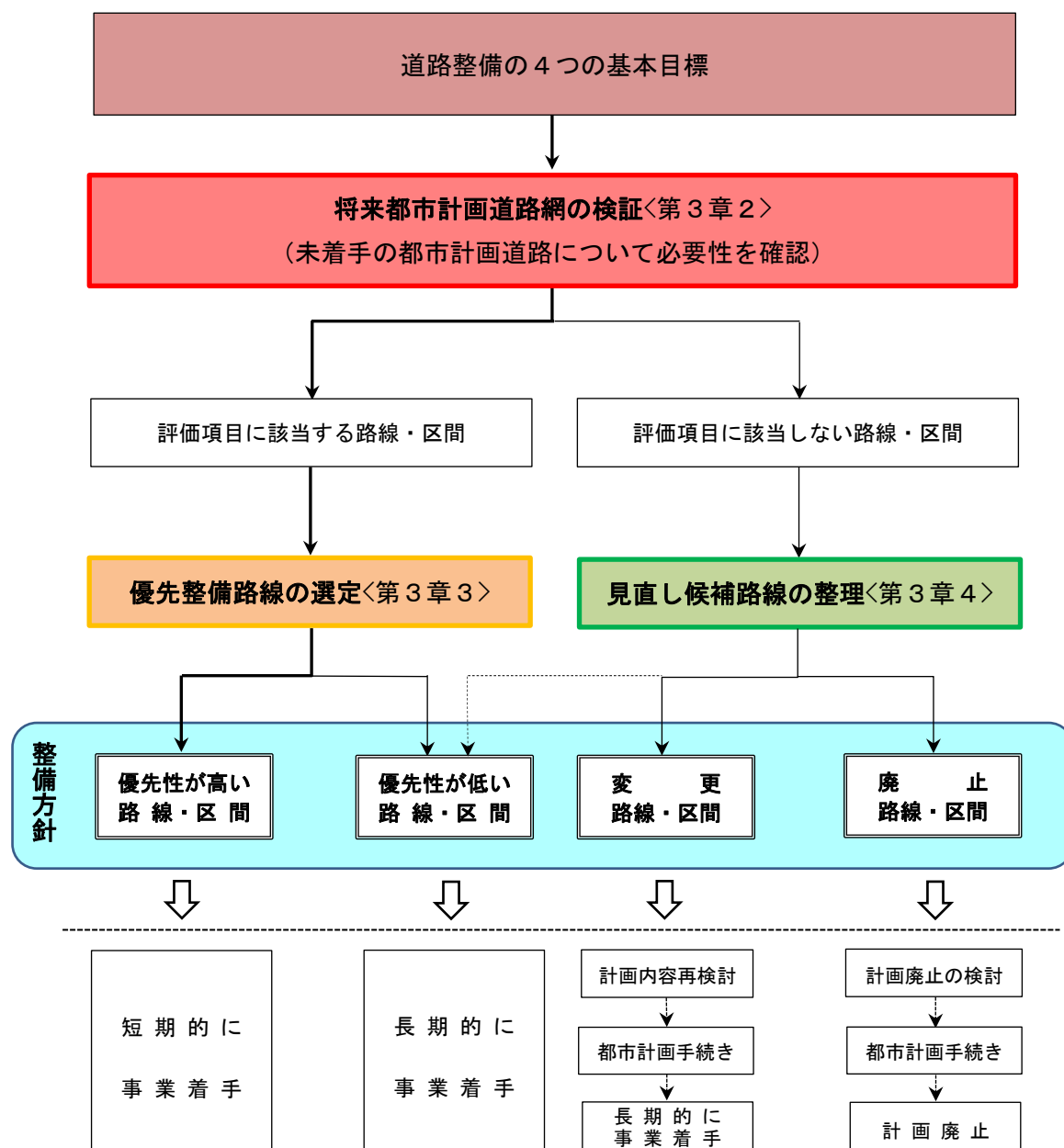


図3-1-1 都市計画道路の整備方針策定の流れ

2 将来都市計画道路網の検証

(1) 将来都市計画道路網の検証の考え方

今後の都市計画道路の整備にあたっては、上位計画に示されている将来都市像*を実現することや、社会経済情勢の変化等への対応が必要なことから、都市計画道路の必要性を改めて確認し、将来あるべき都市計画道路網を検証します。

将来都市計画道路網の検証は、未着手の路線・区間を有する「幹線街路」、「区画街路」及び「特殊街路」を対象に必要性を確認します。

都市計画道路の整備に関して設定した4つの基本目標を掲げ、都市計画道路の果たす様々な役割や機能を考慮し、基本目標の実現に向けて、今後も必要な都市計画道路はどのようなものか、「都市構造からみた評価」と「都市計画道路の役割・機能からみた評価」の2つの観点からなる11の評価項目によって検証します。

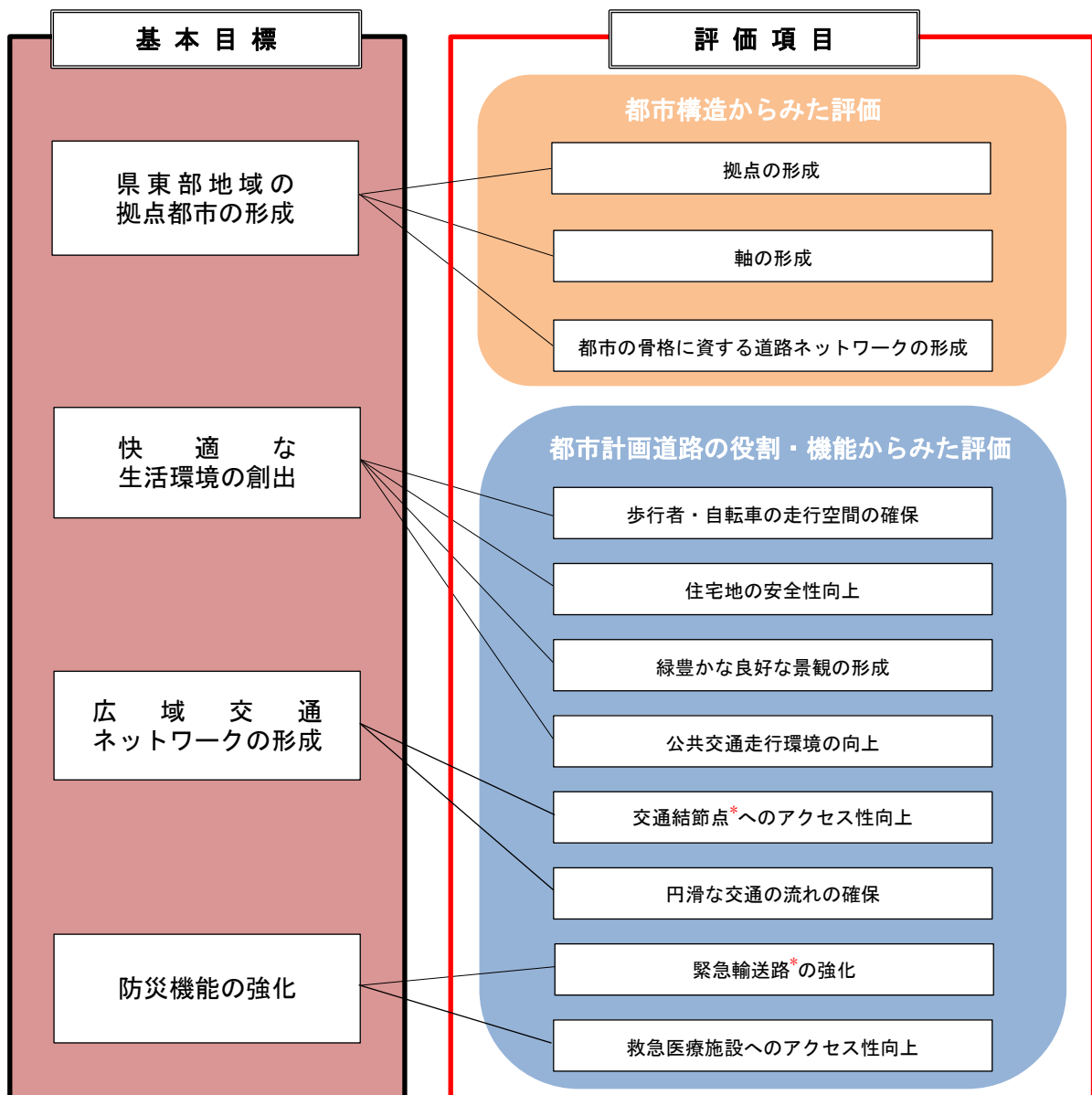


図3-2-1 基本目標と評価項目

表 3-2-1 評価項目の考え方

	評価項目	考え方
都市構造からみた評価	拠点の形成	都市の拠点となる地区の都市機能*や居住環境の向上の観点から、拠点の形成に資する路線を評価します。
	軸の形成	都市の拠点同士を繋ぐことによる都市機能*や公共交通の利便性向上の観点から、拠点間を結ぶ路線を評価します。
	都市の骨格に資する道路ネットワークの形成	都市の骨格を形成し、移動の快適性・安全性を高めるため、広域交通や都市間交通を担う道路ネットワークの形成に資する路線（将来的にも交通量の多い路線）を評価します。
都市計画道路の役割・機能からみた評価	歩行者・自転車の走行空間の確保	歩行者・自転車の利用者の安全性向上の観点から、歩行者、自転車それぞれの安全・安心の確保に寄与する路線を評価します。
	住宅地の安全性向上	市民の日常生活における安全性向上の観点から、住宅地内の道路交通環境の向上に寄与する道路や住宅地から通過交通を排除する機能をもつ道路を評価します。
	緑豊かな良好な景観の形成	美しいまち並み景観の形成の観点から、景観形成を図るべき地区に位置する路線を評価します。
	公共交通走行環境の向上	快適な公共交通の走行空間の形成の観点から、バス路線など公共交通に大きく寄与する路線を評価します。
	交通結節点*へのアクセス性向上	公共交通の利便性向上や産業立地、観光振興の観点から、沼津駅やインターチェンジ等の交通結節点*へのアクセス道路*を評価します。
	円滑な交通の流れの確保	渋滞解消によるCO2削減や円滑な交通の流れの確保の観点から、ミッシングリンク*やボトルネック*の解消に寄与する路線を評価します。
	緊急輸送路*の強化	防災機能の強化の観点から、防災拠点間ネットワークの形成に資する緊急輸送路*を評価します。
	救急医療施設へのアクセス性向上	短時間で適切な医療機関への移動、搬送による市民の安全性向上の観点から、救急医療施設へのアクセス道路*を評価します。

(2) 将来都市計画道路網の検証の進め方

将来都市計画道路網の検証は、次の3つのSTEPを経るものとします。

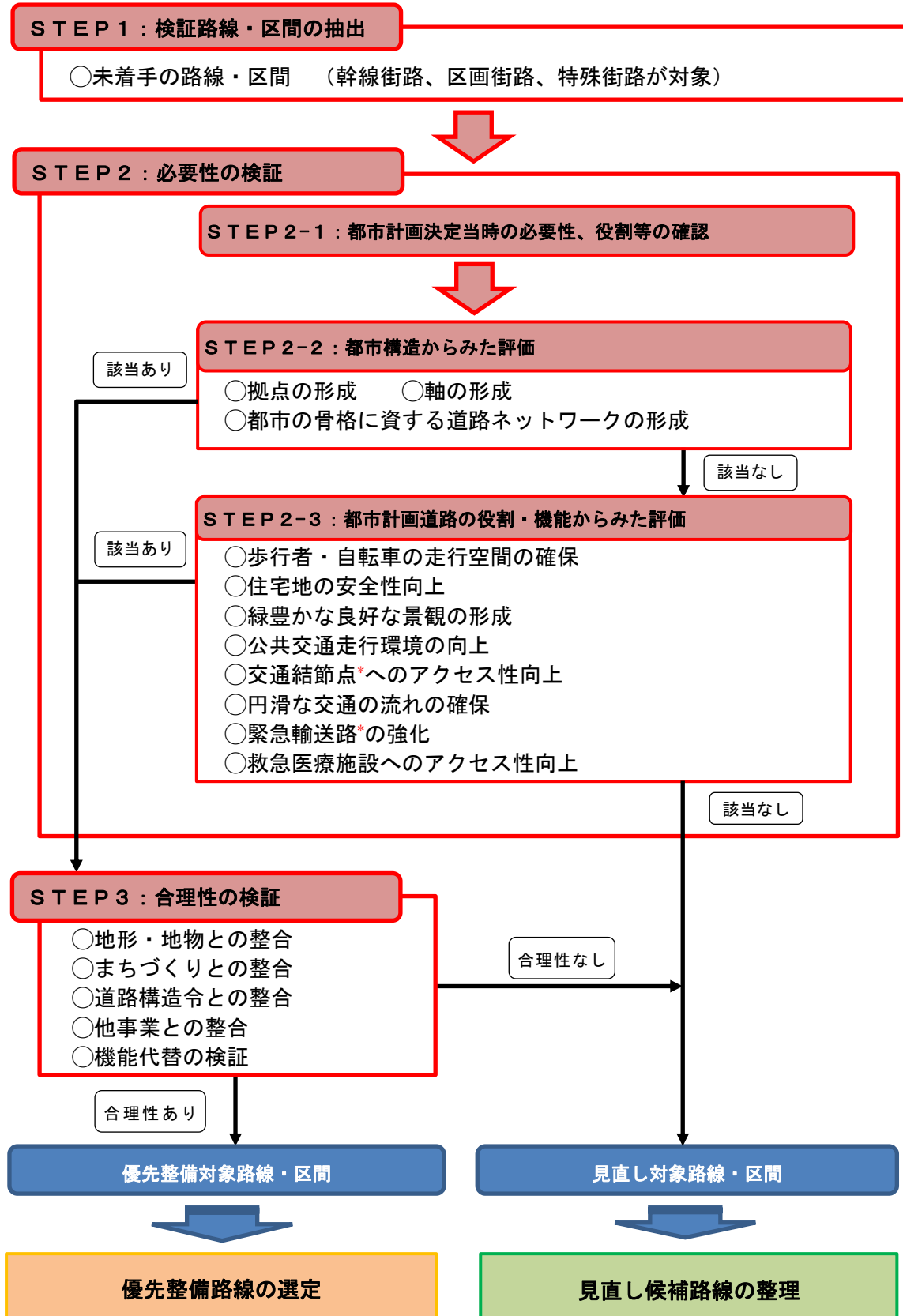


図 3-2-2 将来都市計画道路網の検証フロー

1) 検証路線・区間の抽出 (STEP 1)

「幹線街路」、「区画街路」及び「特殊街路」のうち未着手^{※1}の路線・区間^{※2}を検証路線・区間として抽出します。

ただし、上位計画に位置付けられている事業に該当する路線・区間、または、事業実施に向けた調査（測量設計等）に着手している路線・区間については、対象外とします。

※1：整備状況の分類

- ・整備済：都市計画道路決定どおりに完成している路線、または、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路線です。
- ・事業中：事業に着手している路線・区間です。ただし、事業認可を得ていても、20年以上着手していない路線・区間は事業中とはしません。
- ・未着手：整備済及び事業中以外の路線です。

※2：区間割の考え方

未着手箇所について、国道・県道・都市計画道路の交差点毎に区間割を行います。

2) 必要性の検証 (STEP 2)

必要性の検証は、都市計画決定当時の必要性、役割等の確認を行った後、「都市構造からみた評価」及び「都市計画道路の役割・機能からみた評価」に基づき検証します。

① 都市計画決定当時の必要性、役割等の確認 (STEP 2-1)

都市計画道路は、交通実態調査等を踏まえ道路網としての必要性及びその役割を明確にした上で定められています。そこで、都市計画決定時にどのような必要性や役割を期待して定められたものなのか確認を行います。

② 都市構造からみた評価 (STEP 2-2)

基本目標を踏まえ、都市構造の観点から路線を評価します。

【評価項目】

○拠点の形成

都市の拠点となる都市拠点*の都市機能*の向上や各地区の特性に応じた拠点（地域拠点*、産業交流拠点等）の拠点機能向上の観点から、それぞれの拠点の形成に資する路線を「必要性あり」と評価します。

○軸の形成

都市拠点*、地域拠点*等の拠点間を結ぶことによる都市機能*や公共交通の利便性向上の観点から、拠点間を結ぶ路線を「必要性あり」と評価します。

○都市の骨格に資する道路ネットワークの形成

都市の骨格を形成し、移動の快適性、安全性を高めるため、広域的交通や都市間交通を担う道路ネットワークの形成に資する路線（将来的にも交通量の多い路線）は重要であることから「必要性あり」と評価します。

③ 都市計画道路の役割・機能からみた評価（STEP 2-3）

基本目標を踏まえ、都市計画道路に期待される役割・機能の観点から評価します。

【評価項目】

○歩行者・自転車の走行空間の確保

歩行者・自転車の利用者の安全性向上のため、通学路、交通事故の多い箇所、自転車ネットワーク路線*等は「必要性あり」と評価します。

○住宅地の安全性向上

市民の日常生活における安全性向上のため、住宅地内の道路交通環境の向上に寄与する道路や住宅地から通過交通を排除する機能をもつ道路は「必要性あり」と評価します。

○緑豊かな良好な景観の形成

美しいまち並み景観の形成及び周辺景観との調和による景観向上のため、景観形成を図るべき地区（沼津駅周辺地区、沼津港周辺地区等）に位置する路線は「必要性あり」と評価します。

○公共交通走行環境の向上

公共交通サービス向上のため、公共交通の走行速度、定時性の向上に寄与する路線は「必要性あり」と評価します。

○交通結節点*へのアクセス性向上

交通ネットワーク（自動車、電車、バス等）の連携強化による利便性向上のため、交通結節点*（沼津駅、沼津インターチェンジ等）へのアクセス道路*となる路線は「必要性あり」と評価します。

○円滑な交通の流れの確保

周辺道路の混雑や主要交差点の渋滞解消のため、未着手区間により、路線が分断された箇所、幅員減少や車線減少により渋滞を起こしている箇所を含む路線は「必要性あり」と評価します。

○緊急輸送路*の強化

防災機能の強化のため、防災拠点間ネットワークの形成に資する緊急輸送路*は「必要性あり」と評価します。

○救急医療施設へのアクセス性向上

短時間で適切な医療機関への移動、搬送による市民の安全性向上のため、救急医療施設等（沼津市立病院等）へのアクセス道路*は「必要性あり」と評価します。

3) 合理性の検証 (STEP 3)

必要性の検証における評価項目に該当する路線・区間を対象に、検証時点において配置や機能等について合理的な計画であるか検証します。

【検証項目】

○地形・地物との整合

整備の支障となる地形・地物との制約内容（河川、鉄道、工場など）について検証します。

○まちづくりとの整合

史跡や文化財などの歴史的・文化的資産、多様な生物生息空間や豊かな環境を有する自然的資産の区域と都市計画道路の区域の重複箇所について検証します。

○道路構造令の整合

道路構造令に基づき、平面線形要素等の整合性について検証します。

○他事業との整合

都市計画道路に重複する河川事業等を把握し、これらの事業との整合性について検証します。

○機能代替の検証

対象区間が有する機能について、代替できる道路の存在等を確認し、道路機能の代替性を検証します。

3 優先整備路線の選定について

(1) 優先整備路線の選定の考え方

将来都市計画道路網の検証により抽出された優先整備対象路線について、市が目指すべき将来都市像*の実現や市が抱える道路整備の課題解決に向け、優先的に整備すべき路線を選定します。

優先整備路線の選定を行い、優先性・実現性の高い路線を「優先性が高い路線・区間」、優先性・実現性の低い路線を「優先性が低い路線・区間」として位置付けます。

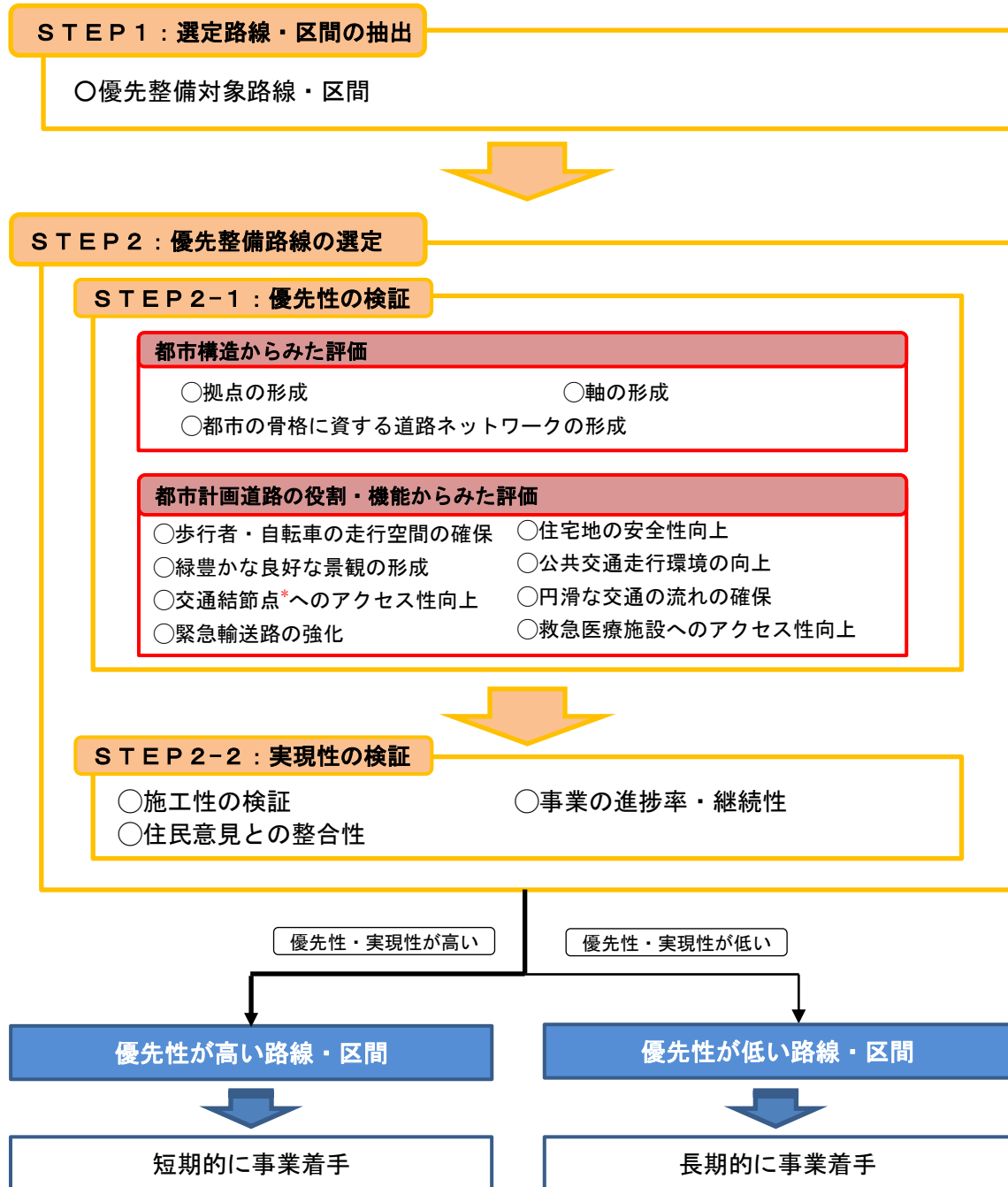


図 3-3-1 優先整備路線の選定フロー

(2) 優先整備路線の選定の進め方

1) 選定路線・区間の抽出 (STEP 1)

将来都市計画道路網の検証により抽出された優先整備対象路線・区間を対象とします。

2) 優先整備路線の選定 (STEP 2)

優先整備路線の選定は、「優先性の検証」及び「実現性の検証」に基づいて行います。

① 優先性の検証 (STEP 2-1)

優先性の検証は、「都市構造からみた評価」と「都市計画道路の役割・機能からみた評価」について、市が目指すべき将来都市像*の実現や市が抱える道路整備の課題解決に向け、優先度を考慮して行います。

② 実現性の検証 (STEP 2-2)

実現性の検証は、事業を行うにあたりどのような課題があるか考慮して行います。

実現性の検証項目は以下の3つの項目を設定します。

【検証項目】

○施工性の検証

道路整備の施工性について検証します。

- ・大規模な構造物（橋梁やトンネル等）を含む計画の有無
- ・軟弱地盤や強固な岩盤等の有無 等

○事業の進捗率・継続性

事業の進捗率・継続性を検証します。

- ・事業が概ね実施されている路線
- ・事業が長年継続されている路線

○住民意見との整合性

道路整備に対する住民ニーズを検証します。

- ・住民からの要望

4 見直し候補路線の整理について

(1) 見直し候補路線の整理の考え方

将来都市計画道路網の検証により抽出された見直し対象路線について、「見直し候補路線」として検証します。

将来都市計画道路網の検証結果に基づき、変更候補路線・区間、廃止候補路線・区間を選定し、適切な交通処理が実現されるか将来交通需要予測に基づき検証します。支障が生じない場合は、「変更路線・区間」、「廃止路線・区間」として位置付けます。

「変更路線・区間」については、課題の解決に向けて検討し、道路線形等の方向性を定めた段階で、都市計画の手続きや事業化に向けた準備を進めていきます。

また、「廃止路線・区間」については、関係機関との調整等を踏まえて検討し、計画廃止の方針を定めた後、都市計画の手続きを進めていきます。

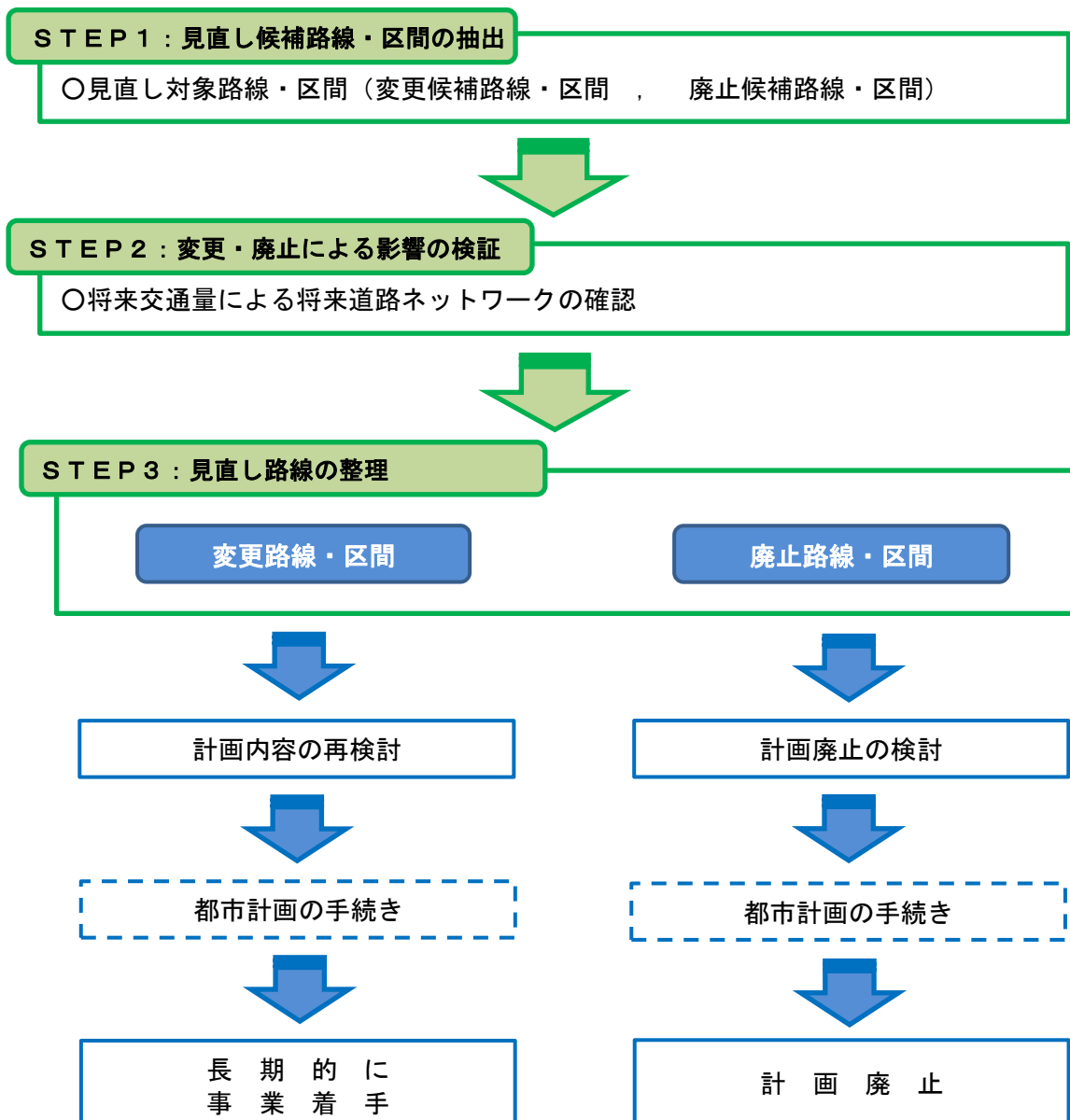


図3-4-1 見直し候補路線・区間の整理フロー

(2) 見直し候補路線の整理の進め方

1) 見直し候補路線・区間の抽出 (STEP 1)

将来都市計画道路網の検証により抽出された見直し対象路線・区間を対象とします。

将来都市計画道路網の検証結果に基づき、変更候補路線・区間、廃止候補路線・区間を選定し、将来都市計画道路網(案)を設定します。

2) 変更・廃止による影響の検証 (STEP 2)

STEP 1で定めた将来都市計画道路網(案)を踏まえた将来道路ネットワークにおいて、将来交通量の配分を行い、他路線に著しい影響を及ぼさないか、検証します。

将来道路ネットワークにおいて、支障が生じない場合はSTEP 1の結果を採用し、支障が生じた場合は将来都市計画道路網(案)を見直し、再度将来交通量の配分を行います。併せて、優先整備路線・区間においても将来交通量と計画内容の調整が必要な場合は計画内容の見直しを行うとともに、再度将来交通量の配分を行い、将来道路ネットワークにおいて検証します。

3) 見直し路線の整理 (STEP 3)

STEP 2の検証結果に基づき、「変更路線・区間」及び「廃止路線・区間」を整理します。

第4章 都市計画道路の整備に向けて

1 都市計画道路の整備方針策定について

第3章に基づき、「将来都市計画道路網の検証」・「優先整備路線の選定」・「見直し候補路線の整理」を行い、(1)優先性が高い路線・区間、(2)優先性が低い路線・区間、(3)変更路線・区間、(4)廃止路線・区間の4種類に位置付けた、都市計画道路の整備方針を策定します。

(1) 優先性が高い路線・区間

必要性が高く、優先性・実現性も高いことから優先的に整備を行うべき路線・区間です。

(2) 優先性が低い路線・区間

必要性は確認できるが、長期的な視点で整備を進めていく路線・区間です。

(3) 変更路線・区間

必要性は確認できるが合理性などが確認できず、変更の必要があると判断した路線・区間です。

現状の決定内容ではなく、ルートの変更、あるいは規模や構造の変更などにより合理的な計画となるものは内容を変更します。

(4) 廃止路線・区間

必要性が確認できず、廃止の必要があると判断した路線・区間です。

将来交通需要予測に基づき将来道路ネットワークを検証し、廃止に伴い他路線に著しい影響を及ぼさない場合は廃止します。

2 市民との合意形成及び整備方針の決定

整備方針の策定にあたり検討した経緯や結果は、市民への説明会を開催するなど合意形成を図るよう努め、最終的な整備方針を決定します。

市民の理解を得た上で、各路線・区間について、「優先整備・変更・廃止」の方針を決定します。

3 都市計画の手続き

「変更」・「廃止」となった都市計画道路については、都市計画の手続きを進めます。

4 見直しの時期

整備方針は概ね10年を目処に見直すほか、社会経済情勢の変化、まちづくりの各種制度の大幅な変更、本市の上位計画の改訂があった場合等に、必要に応じて見直します。

第5章 今後の取組み

1 街路空間の再構築

近年の社会経済情勢の変化の中で、街路空間に求められる機能は大きく変化しており、自転車走行空間の必要性、歩行者の安全な通行に配慮した歩行空間の必要性、にぎわいの創出の場としての役割などが求められています。

特に、都市内においては、自転車や歩行者の安全の確保のほか、人が集まり楽しく快適に過ごせる魅力的な空間づくり等、求められる機能も多岐にわたっています。

今後の取組みとして、魅力と活力ある都市形成に向けて、周辺道路のネットワーク構成を踏まえ、それぞれの道路の役割や位置付けを明確にした上で、都市内の公共空間の有効活用という視点を持ち、多様なニーズや地域の実情に対応した街路空間を創出していくため、整備済の路線・区間も含めた道路ネットワーク全体において、街路空間の再構築を検討していきます。

2 自動運転に対応した道路整備について

現在自動運転は、技術革新が目覚ましく、自動車業界において積極的に研究・開発が行われるとともに、国も成長戦略の一環として自動運転実現に向けた取組みや推進を行っています。

自動運転の普及により、渋滞の解消・緩和や交通事故の削減、ドライバーの運転負担を軽減し、高齢者等の移動を支援するとともに、これまでにない新たなサービスが展開され、高効率で環境にも優しく、安全な道路交通社会や多様な利用者が新たなサービスを享受できる環境が構築されていくことが期待されています。

しかし、自動運転については、運転者のみならず社会としてどのように受け止めていくべきかについては、まだ十分な議論はなく、事故時の責任問題、非自動運転車との混在下での車両間のコミュニケーション、法制度など、検討すべき課題が多方面にわたり存在しています。

このことから、自動運転に対応した道路整備については、自動運転実現に向けた議論が進められ、実現性が高まった段階で検討していきます。

資料編 用語一覧

あ行

アクセス道路 (P. 26、34、38)

ある目的となる地点へ到達するための道路のこと。

移動空間 (P. 4)

道路における自動車、自転車、歩行者が移動出来る機能を有する空間のこと。

オープンカフェ (P. 9)

道路に対して、テラスのように開放的な構造にしたカフェやレストランのこと。

か行

緊急輸送路 (P. 7、27、31、33、34、35、38、40)

大規模な地震等の災害が発生した場合に、救命活動や物資輸送等の緊急輸送を円滑に行うために、県や市町が指定した地域防災計画に定められた道路のこと。

熊本地震 (P. 7)

平成 28 年 (2016 年) 4 月 14 日に発生した、熊本県熊本地方を震源とする大地震のこと。マグニチュード 6.5 で、最大震度 7 を観測した。

公共投資 (P. 1)

道路・港湾・上下水道・公営住宅・病院・学校など産業や生活の基盤となる社会資本の整備のために行う投資のこと。

高次都市機能 (P. 20)

都市機能*のうち日常生活の圏域を越えた広範な地域のたくさんの人々を対象にした、質の高いサービスを提供する機能のこと。

交通結節点 (P. 9、31、33、34、35、38、40)

バスやタクシーが乗り入れる駅や、空港、港、インターチェンジなど複数あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所のこと。

高度経済成長期 (P. 1、14)

日本経済が飛躍的に成長を遂げた昭和 29 年 (1954 年) 12 月から昭和 48 年 (1973 年) 11 月までの約 19 年間のこと。

国勢調査 (P. 4、5、48)

統計法に基づき、総務省統計局が主体となって行う、全国民参加の人口や世帯に関する調査のこと。

骨格道路 (P. 20)

将来都市像*を実現するため、都市活動を支える基幹的な道路のこと。

コミュニティ空間 (P. 9、11)

地域の住民が快適で豊かな暮らしを営むことができる生活空間のこと。

コンパクトなまちづくり (P. 2、20、21、25)

環境との共生を図りながら、多様な産業をバランスよく発展させていくとともに、人がどこに住むようになるのか、どこに住みたいと思うのかを考え、人口が減少しても「コミュニティがくずれない、環境が守られる」都市づくりのこと。

さ行

市街地の無秩序な拡大 (P. 5)

都市の急激な発展で、市街地が無計画に郊外に広がっていく現象のこと。スプロール化ともいう。

静岡県第4次地震被害想定 (P. 7)

東日本大震災*の教訓や新たな知見等を踏まえ、平成25年(2013年)に静岡県が公表した県内の地震被害想定のこと。駿河トラフ・南海トラフ沿いで発生する2つのレベルの地震・津波を想定している。

持続可能なまちづくり (P. 2、20、22、48)

将来にわたり、持続的に発展可能なまちを形成するため、低炭素、資源循環、高齢化対策、コミュニティ形成によりまちを維持していく考え方のこと。

自転車ネットワーク路線 (P. 38)

沼津市自転車ネットワーク計画で位置付けられた、安全で快適な自転車利用環境の整備を推進する路線のこと。

社会保障関係費 (P. 18)

医療や年金、介護、生活保護など、社会保障に係る経費のこと。

少子高齢化 (P. 1、4、18、20、28、30)

出生率が低下する一方で、平均寿命が伸びることにより、人口全体に占める子供の割合が低下し、高齢者の割合が高まること。

将来都市像 (P. 1、2、4、18、20、22、23、25、28、30、33、40、41、47、48)

まちづくり全体の目標として、目指すまちの将来の姿のこと。

人口集中地区（D I D）（P. 5）

国勢調査*で設定されている、人口密度 40 人/ha 以上の地区が互いに隣接し、その合計人口が 5,000 人以上となる地域のこと。Densely Inhabited District を略して DID とも呼ばれる。

人口集中地区（D I D）人口

人口集中地区内の人口のこと。国勢調査*により、都道府県及び市町村別に集計されている。

た行

第 2 次沼津市都市計画マスタープラン（P. 2、20、22、23、24、28、48、49）

最上位計画である「第 4 次沼津市総合計画*」に掲げる将来都市像*を、都市整備の分野から実現していくための計画のこと。第 4 次沼津市総合計画*が目指す「人と環境を大切にする県東部広域拠点都市・沼津」を実現していくために、「持続可能なまちづくり*」を基本としつつ、これまでの都市構造を時代の流れにあわせた「4 つの視点のまちづくり」を位置付けている。

第 4 次沼津市総合計画（P. 2、20、21、28、48、49）

沼津市の行政運営の総合的な指針となる、本市の最上位計画のこと。将来都市像*「人と環境を大切にする県東部広域拠点都市・沼津」を掲げ、その実現のためのまちづくりの方針等を位置付けている。

地域拠点（P. 23、24、37）

第 2 次沼津市都市計画マスタープラン*で位置付けられた、鉄道駅周辺やバス路線が充実し、人口集積が多い地域のこと。

中心市街地（P. 22、24、25）

公共交通のターミナルである沼津駅から徒歩で無理なく移動でき、都市機能*が集積している（商店街が連続しているなど）、沼津駅を中心とした概ね半径 1 k m の範囲のこと。

道路維持費（維持管理費）（P. 18）

舗装補修、橋梁・トンネル補修、耐震補強など維持・補修に係る費用のこと。

都市機能（P. 20、22、24、34、37、46、48、49）

文化、教育、保健・医療・福祉、商業、工業などの都市が持つサービスを提供する機能のこと。

都市基盤整備（P. 20）

市民生活の安全性、利便性、効率性などの向上を図るため、道路、公園・緑地、上下水道、河川などの都市施設*を整備すること。

都市拠点 (P. 20、22、24、37)

第2次沼津市都市計画マスタープラン*で位置付けられた、市の中心であり県東部地域の広域拠点となる沼津駅周辺の地区のこと。都市的居住圏*の中心として、質の高い都市機能*の集積を図る地区として位置付けている。

都市計画審議会 (P. 13)

都市計画法*に基づき、都市計画に関する事項を調査審議するため設置された附属機関の総称であり、都道府県が決定する都市計画に関する事項を審議する都道府県都市計画審議会と、市町村が決定する都市計画に関する事項を審議する市町村都市計画審議会の2種類がある。

都市計画法 (P. 1、13、19、49、50)

都市の健全な発展と秩序ある整備を図ることを目的とした、都市計画に関する法律のこと。

都市施設 (P. 1、4、11、48)

道路、公園、下水道など都市の骨格を形成し、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するための施設の総称。

都市的居住圏 (P. 21、49)

第4次沼津市総合計画*で位置付けられた、都市機能*が集積し交通利便性が高いなど、生活基盤が整い都市的サービスを楽しむことができる便利な居住空間を創出していくエリアのこと。

トリップ数 (P. 6)

人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位のこと。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

な行

南海トラフ巨大地震 (P. 7、27)

駿河湾から東海地方、紀伊半島、四国にかけての南方沖約100kmの海底をほぼ東西に走る長さ700kmの細長い溝「南海トラフ」を震源域として発生が想定されるマグニチュード9クラスの巨大地震のこと。

賑わい機能 (P. 24)

地域内外の人々が集まり、交流し、まちの賑わいを生み出す機能のこと。

沼津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン (P. 4)

本市の人口の現状を分析し、現在及び将来にわたる人口について、今後目指すべき将来の方向と人口の将来展望を掲示するもの。

沼津市立地適正化計画 (P. 2)

都市再生特別措置法に基づき、居住や医療・福祉・商業、公共交通等の様々な都市機能*を誘導し、関連する施設の立地の適正化を図り、一定の区域に誘導することで、第2次沼津市都市計画マスタープラン*で示した都市の将来像の実現を図る計画のこと。

は行

(東駿河湾都市圏) パーソントリップ調査 (P. 6)

人の動き（パーソントリップ）に着目して実施されるアンケート調査のこと。「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日のすべての動きを捉えるもの。東駿河湾都市圏としては、沼津市・三島市・御殿場市・裾野市・伊豆市・伊豆の国市・函南町・清水町・長泉町・小山町の6市4町が対象範囲となる。

パブリックコメント (P. 3)

行政機関が行おうとしている政策について、市民から意見を募り、それを政策の意思決定に反映させる制度のこと。

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 (P. 2、20)

都市計画法*に基づき静岡県が定めるもので、東駿河湾広域都市計画区域（沼津市、三島市、長泉町、清水町の2市2町の区域）における、今後の都市計画上の見通しや目標を明確にして、個別の都市計画決定の根拠とする計画のこと。

東日本大震災 (P. 7、20、47)

平成23年（2011年）3月11日に発生した、東北地方太平洋沖地震によってもたらされた災害のこと。マグニチュード9.0で、最大震度7を観測した。平成28年（2016年）12月9日時点で、震災による死者・行方不明者は18,449人、建築物の全壊・半壊は合わせて400,827戸が公式に確認されている。

ファルマバレープロジェクト (P. 26)

「健康長寿世界一」を目指し、静岡県東部地域を中心に取り組まれている富士山麓先端健康産業集積プロジェクトのこと。

ボトルネック (P. 8、34)

幅員減少や車線減少により、渋滞を起こす箇所のこと。

ま行

ミッシングリンク (P. 34)

道路網において、未整備区間の存在により、路線が分断されている箇所のこと。

緑のネットワーク (P. 8)

公園・緑地の整備により、緑を面的かつ線的に関連付け、うるおいのある環境づくりを図ること。