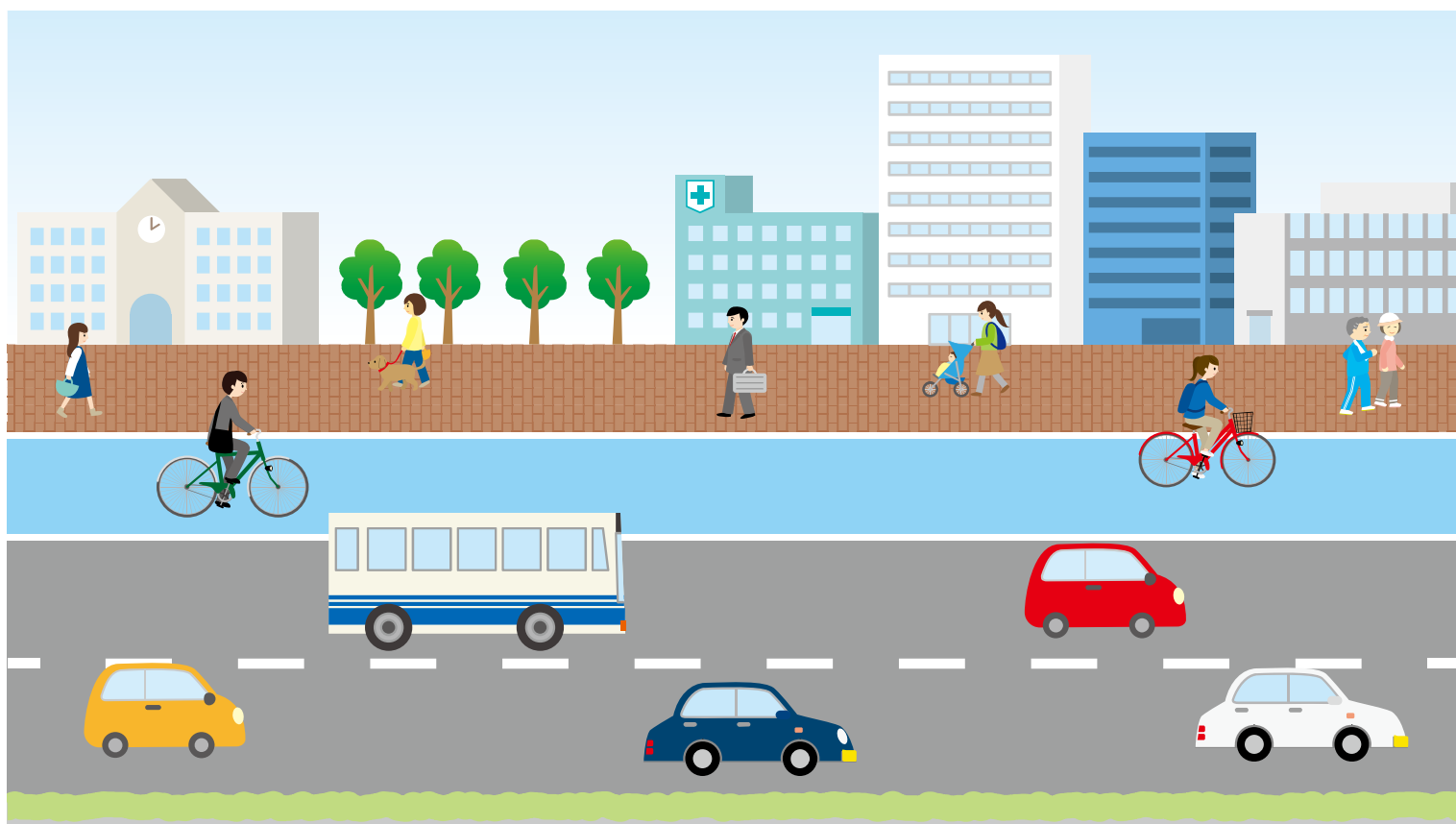


第2回

静岡市

都市計画道路

見直し指針



目 次

はじめに	1
1. 第1回都市計画道路見直しの結果	2
2. 第2回都市計画道路見直しの背景	3
2.1. 社会情勢の変化	3
2.2. 厳しい財政状況	4
2.3. 大規模災害（南海トラフ巨大地震等）予測	5
2.4. 上位・関連計画の策定・改訂	6
3. 都市計画道路の現状と課題	7
3.1. 都市計画道路の現状	7
3.2. 都市計画道路の課題	8
4. 第2回都市計画道路見直しの必要性と目的	10
4.1. 都市計画道路見直しの必要性	10
4.2. 都市計画道路見直しの目的	10
5. 都市計画道路見直しの基本方針	11
5.1. 都市計画道路見直しの基本的な考え方	11
5.2. 都市計画道路見直しの基本方針	12
6. 都市計画道路見直しの進め方	13
6.1. 都市計画道路見直しの手順	13
6.2. 見直し対象路線の考え方	13
6.3. 見直し対象路線の評価（ステップ1）	15
6.4. 新たな道路網による検証（ステップ2）	18
6.5. 整備優先度の設定（ステップ3）	19
6.6. 見直し後の取組み	20
7. 参考	21
7.1. 都市計画道路について	21
7.2. 本市が目指す都市像について	23

はじめに

本市の都市計画道路は、戦災復興や高度経済成長期における人口増加、市街地の拡大、これに伴う自動車交通量の増加を前提として、昭和 20 年代から 40 年代にかけて数多く計画してきましたが、近年における人口減少、少子高齢化、自動車交通量の減少予測などの急激な社会経済情勢の変化により、計画決定当初の必要性や役割、機能等に変化が生じてきています。

このような社会経済情勢の変化や、全国的に問題となっている都市計画道路の長期未整備路線への対応として、本市では平成 18 年度より 1 回目の都市計画道路見直しに着手し、24 年度までに全線廃止 4 路線、部分廃止 4 路線の計 8 路線（約 7.6km）の廃止を行いました。

その後、上位計画である第 3 次静岡市総合計画の策定や静岡市都市計画マスタープランの改訂が行われ目指す都市像が示されたこと、また、第 4 回静岡中部都市圏総合交通体系調査（パーソントリップ調査）により、自動車の将来交通量の更なる減少予測が出たことなど、都市計画道路を取り巻く背景に大きな変化が生じています。

このような背景を踏まえ、本市では、未整備の都市計画道路について、改めてその必要性や役割、機能等について検証するため、2 回目の都市計画道路見直しを行うことにしました。

この指針は、未整備の都市計画道路の計画について方向性を決定するための基本的な考え方を示したものです。

1.第1回都市計画道路見直しの結果

本市では、平成18年度に1回目の都市計画道路見直しに着手し、平成20年3月に『静岡市都市計画道路見直し指針』を策定しました。この指針に基づき、平成20年度から23年度にかけて未整備の都市計画道路見直しを行い、平成24年度までに地元説明会の実施や都市計画変更の手続きを経て、図1.2のように全線廃止4路線（廃止延長：5,430m）、部分廃止4路線（廃止延長：2,160m）、計7,590mの廃止を行いました。

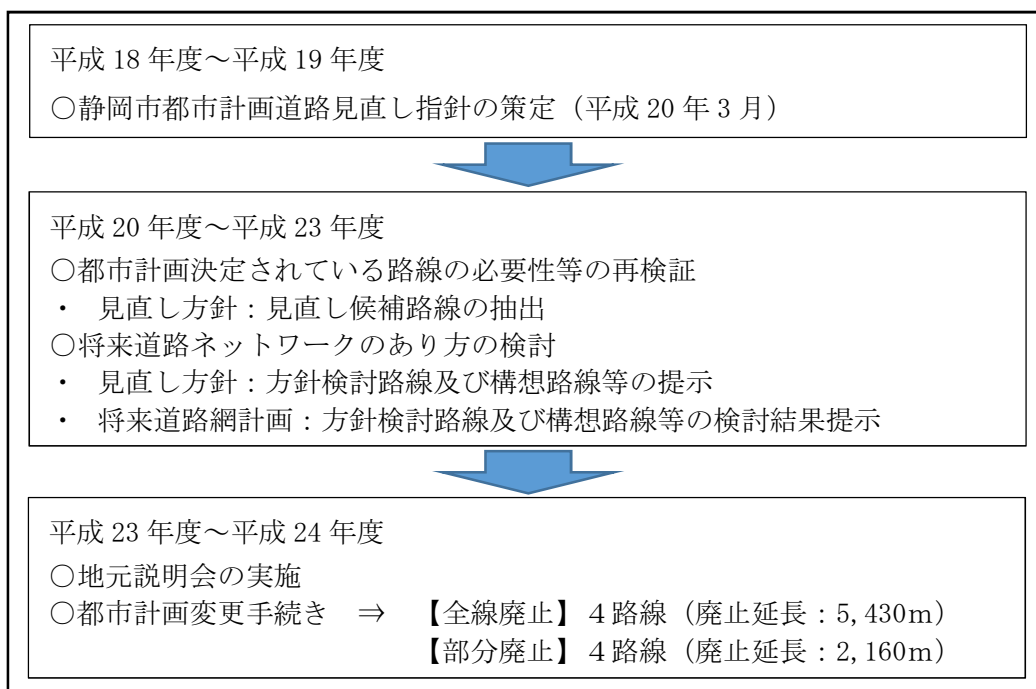


図1.1 第1回都市計画道路見直しの経緯

都市計画道路見直し結果 (廃止路線)

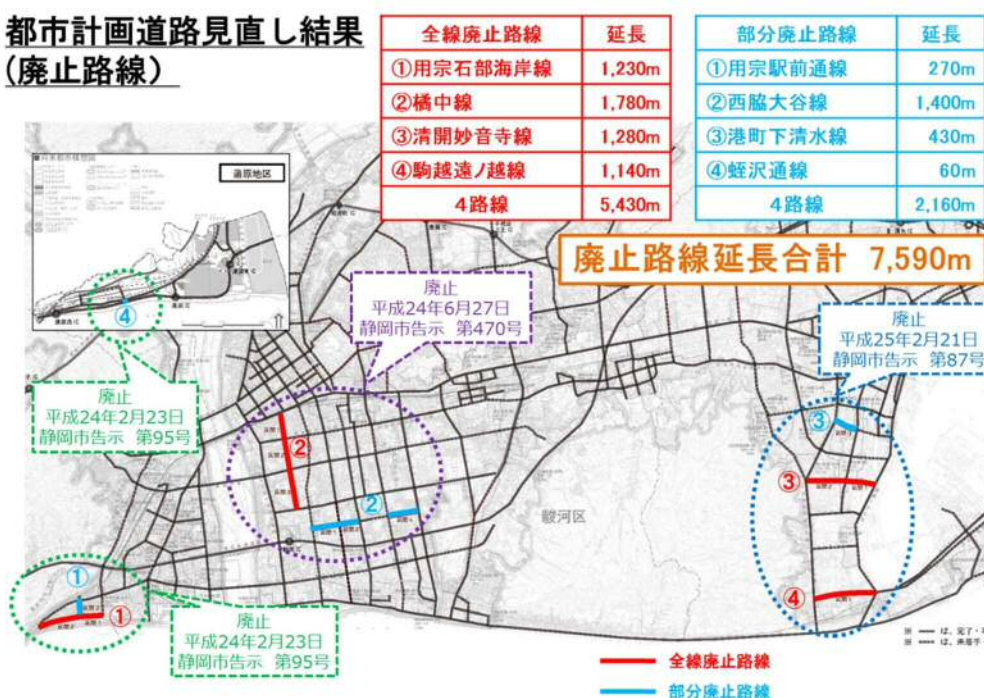


図1.2 第1回都市計画道路見直し結果(廃止路線)

2.第2回都市計画道路見直しの背景

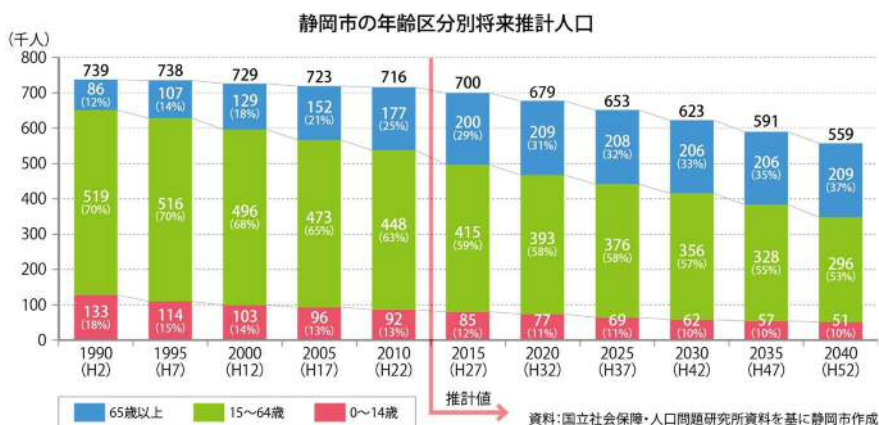
都市計画道路を取り巻く社会経済情勢は大きく変化しています。現在、本市においては、人口減少・少子高齢化、厳しい財政状況、大規模災害（南海トラフ巨大地震等）予測、目指す都市像などの変化に対応することが求められており、都市計画道路についても、このような変化に対応して整備を進めていく必要があります。

2.1.社会情勢の変化

本市の人口は、平成22年で71.6万人となっており、将来的には人口減少、高齢化の進展が見込まれています。

また、第4回静岡中部都市圏総合交通体系調査（以下 パーソントリップ調査）における本市の自動車トリップ数は、第3回パーソントリップ調査から減少しています。これまでの右肩上がりの人口増加・交通需要増加を前提とした道路整備から、人口減少・交通需要減少や高齢化に対応した道路整備が必要となっています。

一方で、第3次静岡市総合計画、またそれを補完する静岡市総合戦略では、最大目標を『平成37年（2025年）に総人口70万人を維持』すると掲げており、この目標への対応も必要です。



資料：第3次静岡市総合計画

図 2.1 静岡市の年齢区分別人口の推移

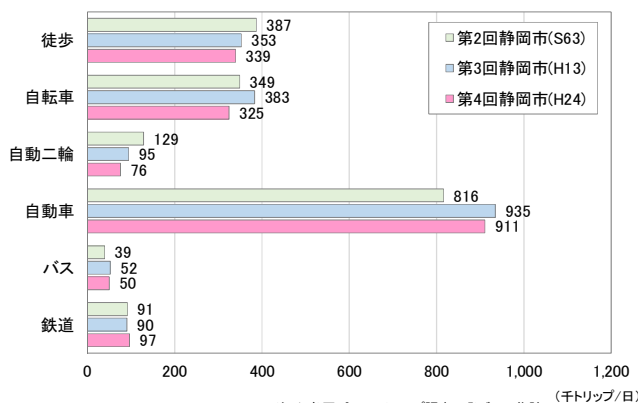


図 2.2 静岡市の代表交通手段別トリップ数の変化

2.2.厳しい財政状況

本市の財政状況は、図 2.3 に示すように、市債残高（市の借金）が旧静岡市・旧清水市合併時の平成 15 年度末と比べて平成 25 年度末で約 1,100 億円増加しています。また、図 2.4 に示すように、高齢化の急速な進展等により、社会保障関係経費が大きく増加しています。

さらに、今後は、道路をはじめとした多くの公共施設の老朽化が進み、一斉に改修や建替の時期を迎えるため、維持管理費の増大が見込まれています。図 2.5 は土木関連の今後 30 年間の維持管理費を示したもので、財政状況に応じた効率的な維持管理が求められています。



資料：第 3 次静岡市総合計画

図 2.3 市債残高の推移

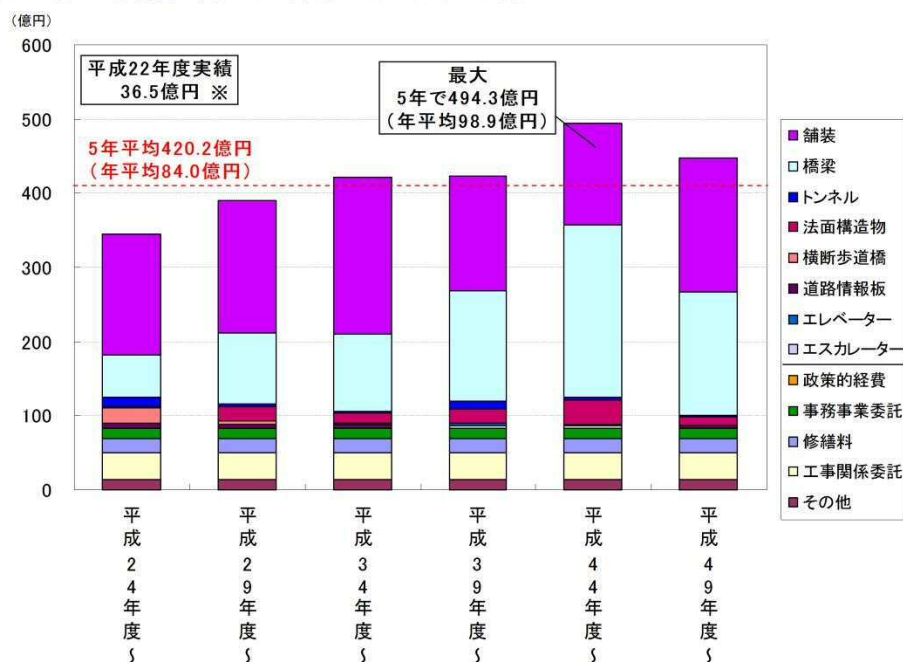


(※) 社会保障関係経費：ここでは、社会福祉費、老人福祉費、生活保護費の扶助費等の合計としています

資料：第 3 次静岡市総合計画

図 2.4 社会保障関係経費の増加

◆今後 30 年間の維持管理費用（5 年間合計額の推移 試算）



資料：静岡市道路構造物維持管理基本方針（平成 25 年 3 月）

図 2.5 今後 30 年間の維持管理費

2.3.大規模災害（南海トラフ巨大地震等）予測

平成 23 年 3 月に東日本大震災が発生し、その後平成 25 年度に実施された県民意識調査では、図 2.6 に示すように、東海地震への関心度が“非常に関心がある”、“多少関心がある”と回答した方が 96%と高く、2～3 年前よりも地震への関心を持つようになった方の割合が 6 割を超え、食料の備蓄率が向上するなど防災意識の高まりがみられます。

また、図 2.7 に示すように、巨大地震の発生による津波被害や液状化が危惧される中、東日本大震災を受けて示された「静岡県第 4 次地震被害想定」への対応が必要です。

東海地震についての県民意識調査（平成 25 年 12 月実施のアンケート）

●アンケート対象：静岡県内に居住する満 20～74 歳の男女
●配布・回収状況：配布数 2,000 票、回収数 1,021 票、回収率 51.1%

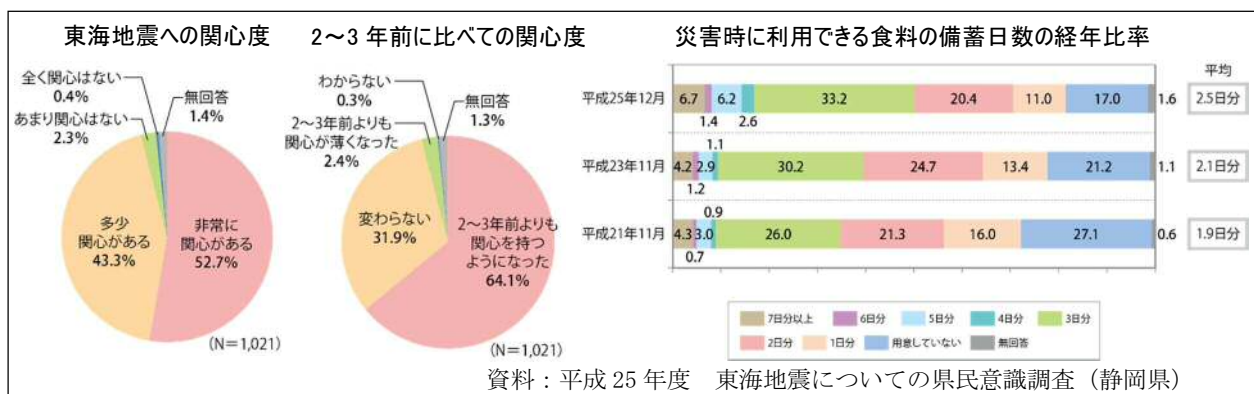
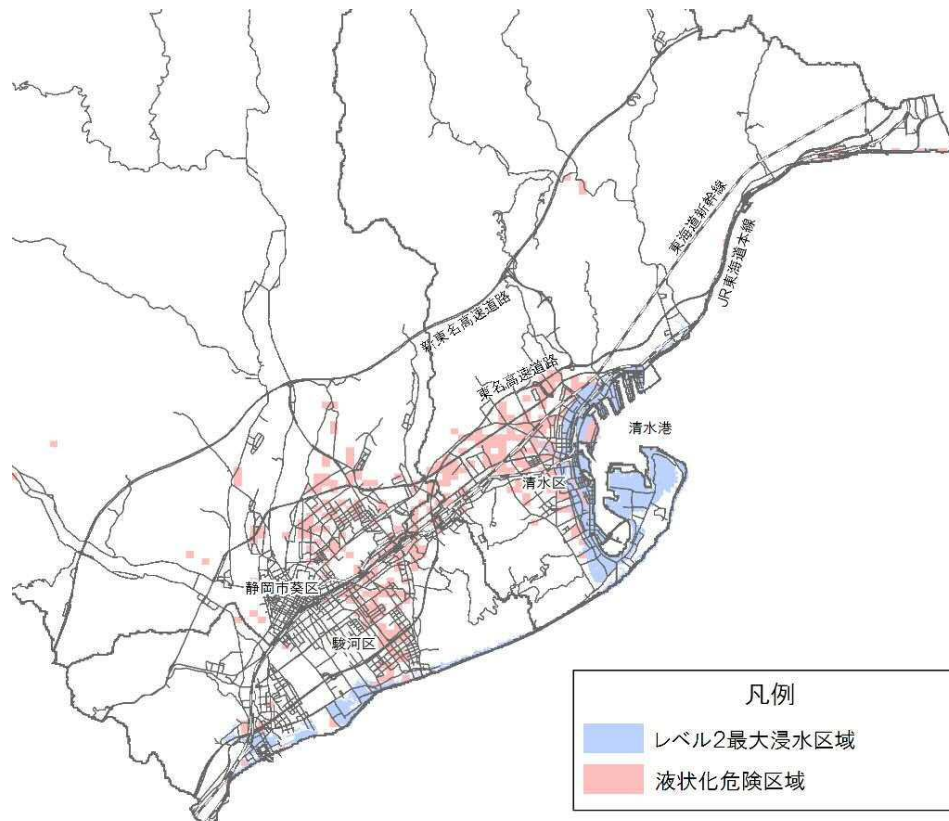


図 2.6 防災意識の高まり



資料：第 4 回静岡中部都市圏総合交通体系調査報告書

図 2.7 静岡県第 4 次地震被害想定（最大浸水区域、液状化危険区域）

2.4.上位・関連計画の策定・改訂

本市では、表 2.1 に示すとおり、多くの上位・関連計画が策定・改訂済または予定となっています。本指針は、これらの上位・関連計画で示されている「目指す都市像」等について整合を図ることが必要です。

図 2.8 に、静岡市都市計画道路見直し指針と上位・関連計画との関連を示します。

表 2.1 上位・関連計画

計画名	策定・改訂年次
第3次静岡市総合計画	平成27年3月
静岡都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	平成28年5月
静岡市都市計画マスタープラン	平成28年4月
立地適正化計画	平成31年3月(予定)
静岡市総合戦略	平成28年2月
第3次静岡市行財政改革前期実施計画	平成28年3月
第4回静岡中部都市圏総合交通体系調査(パーソントリップ調査)	平成27年3月
静岡市総合交通計画	平成28年4月
静岡市地域公共交通網形成計画	平成29年6月(予定)
第2次静岡市のみちづくり	平成27年3月
静岡市アセットマネジメント基本方針	平成26年4月
静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画	平成27年3月
静岡市歩行空間整備計画	平成28年6月

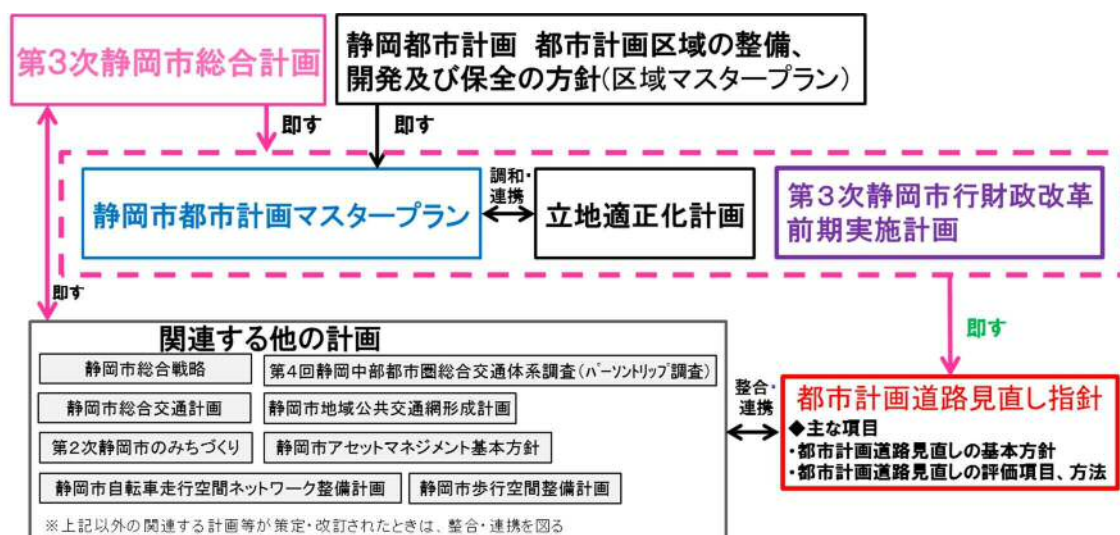


図 2.8 見直し指針の位置づけ

3.都市計画道路の現状と課題

3.1.都市計画道路の現状

本市の都市計画道路（平成28年3月現在）は、132路線、総延長371,620mを計画しています。整備状況は、計画の総延長に対し整備延長が265,910m（概成済除く）であり、整備率が約72%、未整備延長が105,710mです。

都市計画道路の配置については、自動車専用道路として、東西方向の国土レベルの交通軸となる1・2・1第二東名自動車道（新東名高速道路）を配置しています。また、広域交通ネットワークの南北の基軸として、1・4・3清水北部自動車道（中部横断自動車道）を配置しています。

主要幹線街路は、静岡都市計画区域（以下 本区域）と周辺市町を相互に連絡する路線であり、本区域の東西方向の主軸を形成する道路として、3・1・1国道一号バイパス線（国道1号静岡バイパス）、3・3・13海岸幹線（国道150号）、3・2・5広野大谷線（国道150号）を配置しています。本区域内の都市拠点及び各拠点間を連絡し、自動車専用道路、東西方向の主軸道路とともに、本区域内の広域交通の優れた走行性を確保するための道路として、3・3・12中央幹線（国道1号）、3・4・70清水興津線、3・4・49清水港三保線（国道149号、国道150号）、3・3・6嶺神明伊佐布線、3・4・23下大谷線、3・4・37駒形中島線、3・3・14駒形井宮線、3・3・11静岡駅賤機線を配置しています。

〔7.参考〕にて、都市計画道路についての説明を記載しています。）

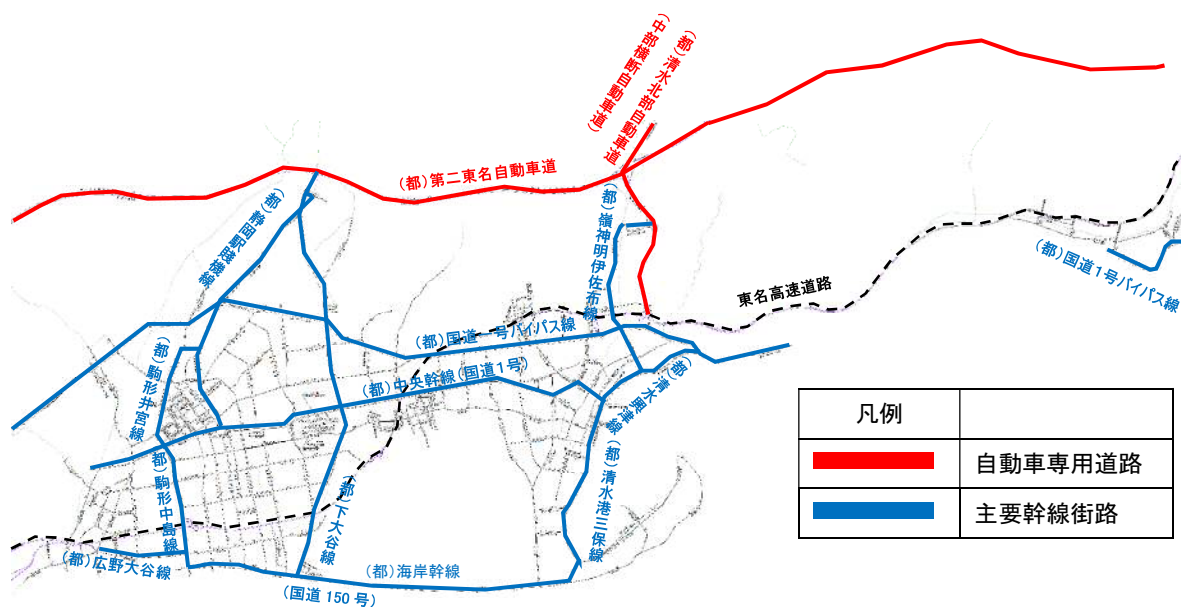
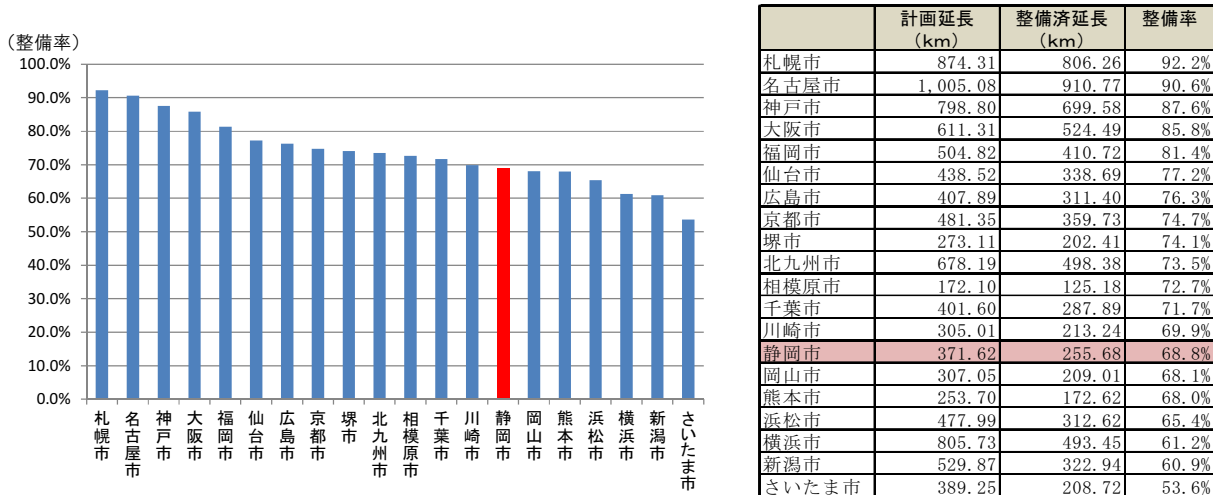


図 3.1 静岡市の都市計画道路

3.2.都市計画道路の課題

(1) 整備率の比較（政令指定都市との比較）

本市の都市計画道路の整備率は、政令指定都市（20 都市）の中で上から 14 番目であり、整備率が低い状況であることから、今後も選択と集中による着実な整備が求められます。



注) 他の政令指定都市と比較するため、静岡市の整備済延長、整備率も平成 26 年のデータを用いてグラフ・表を作成しています。

資料：平成 26 年都市計画現況調査（国土交通省ホームページ）

図 3.2 都市計画道路の整備率の比較(政令指定都市との比較)

(2) 未整備路線の都市計画決定後の経過年数

都市計画道路の整備は、交通の円滑化やまちづくりへの効果は大きいものの、多くの時間と予算を費やします。現在、未整備の路線が約 106km（うち概成済※の路線約 29km）残っています。このうち、都市計画決定後 50 年以上未整備である路線が 72% となっています。



未整備路線の都市計画決定後の経過年数別延長、構成比(平成 28 年 3 月現在)

経過年数	延長(km)	構成比
20年未満	0.53	0.5%
20年 以上～ 30年 未満	15.27	14.4%
30年 以上～ 40年 未満	4.87	4.6%
40年 以上～ 50年 未満	8.98	8.5%
50年以上	76.06	72.0%
合計	105.71	100.0%

未整備路線の都市計画道路全体のうち、都市計画決定後50年以上経過している路線は約 72%

※概成済：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うる現道（概ね計画幅員の 3分の2以上又は、4車線以上の幅員を有する道路）を有する区間

資料：静岡県の都市計画（資料編）平成 28 年 3 月

図 3.3 未整備路線の都市計画決定後の経過年数

(3) 都市計画道路の区域内での建築制限

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、建築物を建築する場合に、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。

都市計画法第53条第1項（抜粋）

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、都道府県知事等の許可を受けなければならない。

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（建築基準法第2条第5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。

しかし、長期未整備の路線においては建築制限が長期化し、事業化までに長期間を要することが見込まれるため、本市では、平成19年8月1日から下記のような許可基準を満たす建築物等を認める運用をしています。

【静岡市の許可基準】

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3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2条第5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。

※事業実施の予定がある都市計画施設等については、階数2以下となる場合があります。

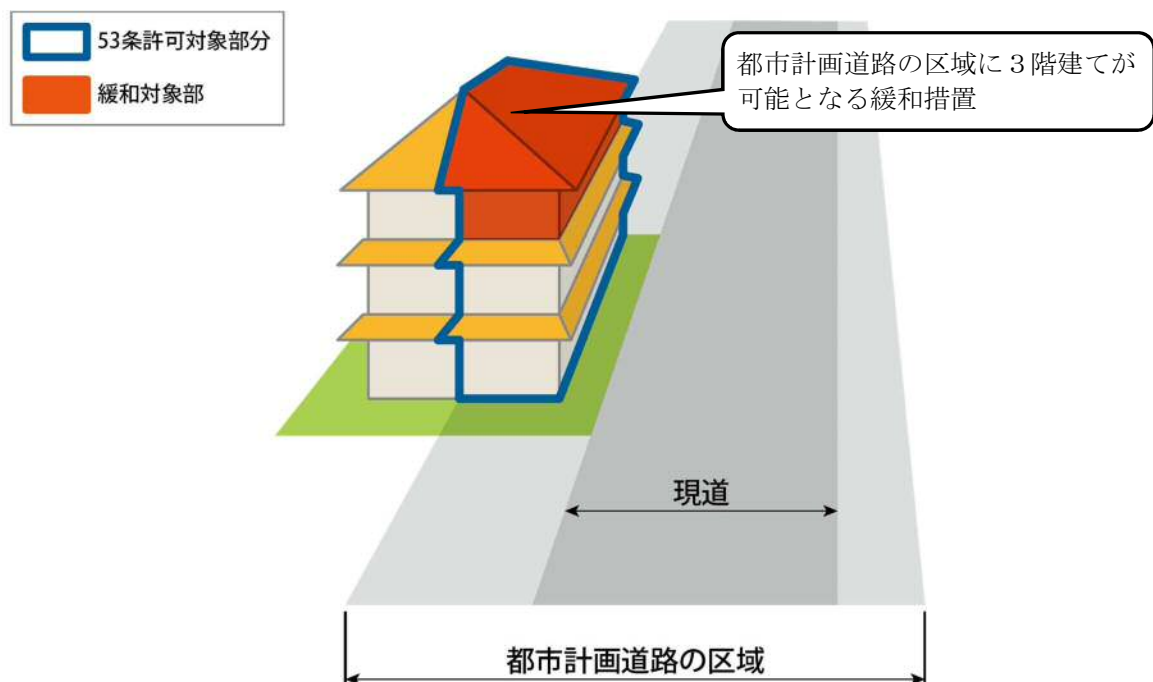


図 3.4 都市計画制限の運用緩和措置

4. 第2回都市計画道路見直しの必要性と目的

4.1. 都市計画道路見直しの必要性

本市では、平成20年3月に『静岡市都市計画道路見直し指針』を策定し、この指針に基づき廃止路線の都市計画変更手続きを行いました。しかしながら、第1回の指針策定後も社会経済情勢の変化や上位・関連計画の策定・改訂が進むなど、都市計画道路を取り巻く背景に変化がみられ、都市計画道路においてもこれらへの対応が必要です。また、長期未整備の都市計画道路が残存し、建築制限も長期化するなど、依然として都市計画道路の課題を有しており、この課題解決が必要です。

以上より、第2回都市計画道路の見直しが必要です。

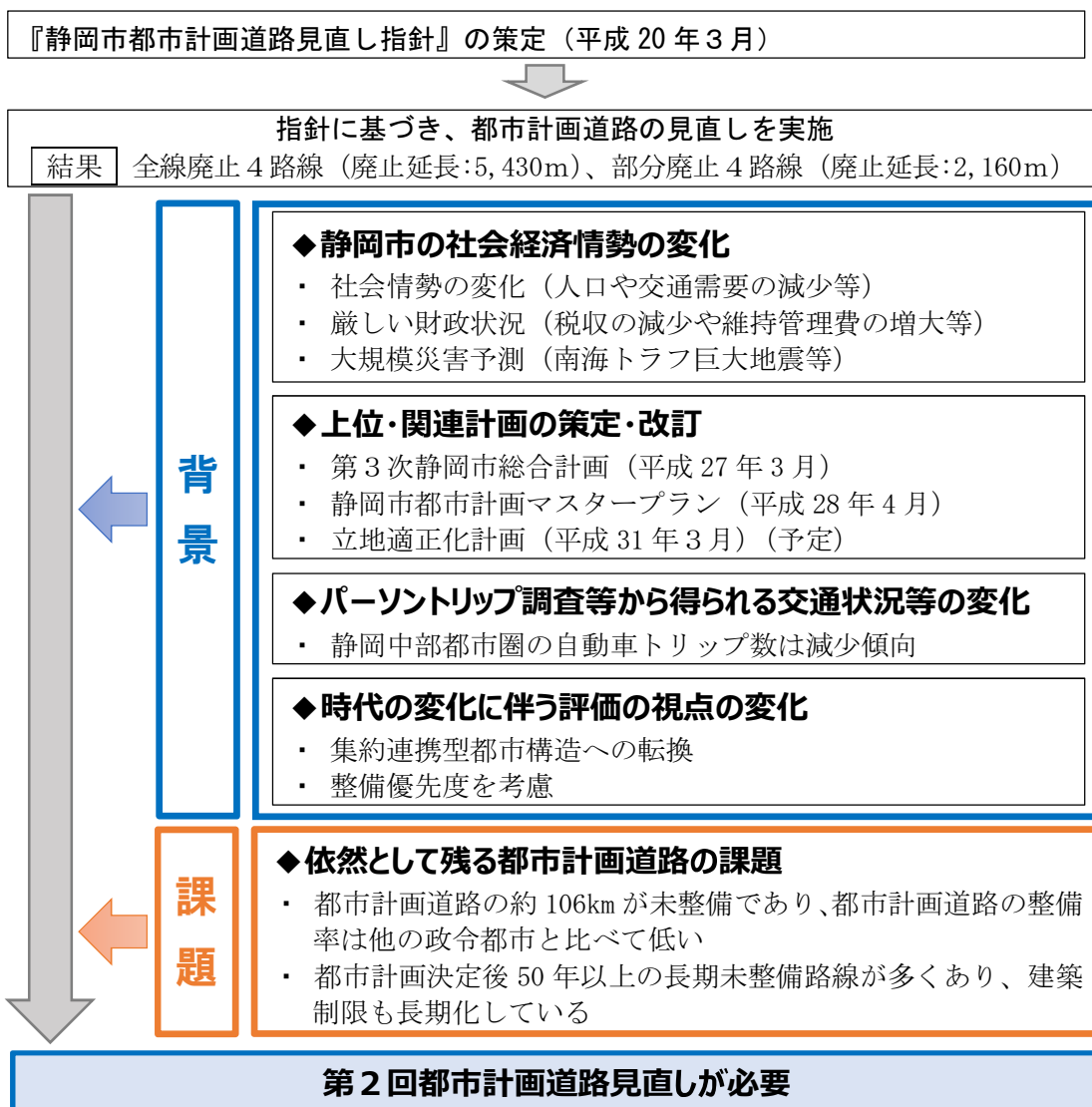


図4.1 第2回都市計画道路見直しの必要性

4.2. 都市計画道路見直しの目的

上位計画に示されている『目指す都市像』を実現することや、社会情勢の変化などへの対応が必要なことから、都市計画道路の必要性やその役割・機能等を再検証し、将来のあるべき道路網を再構築することにより、選択と集中による効率的、効果的な都市計画道路の整備を推進することを目的とします。

5.都市計画道路見直しの基本方針

5.1.都市計画道路見直しの基本的な考え方

都市計画道路を取り巻く背景及び都市計画道路の課題を踏まえ、都市計画道路見直しの基本的な考え方を次のように整理します。



図 5.1 都市計画道路見直しの基本的な考え方

5.2.都市計画道路見直しの基本方針

都市計画道路見直しの基本的な考え方から、見直しを行うにあたっての基本方針を次のように設定します。

この基本方針のもと、都市計画道路の評価や検証など、見直しを実施します。

【基本方針】

1. 目指す都市像の実現に資する都市計画道路網を構築します。

⇒上位計画である第3次静岡市総合計画、静岡市都市計画マスタープランより評価項目を設定し、路線を評価することで、目指す都市像の実現に必要な都市計画道路網を構築します。

2. 既存道路の有効活用や事業実施の可能性を検討します。

⇒アセットマネジメントの観点から、既存道路の有効活用を積極的に図ります。
⇒事業実施に向けて各路線の課題を抽出し、課題解決に向けた方策を検討します。

3. 未整備の都市計画道路の整備優先度を示します。

⇒計画地や周辺の土地利用を踏まえた整備優先度を示します。

6.都市計画道路見直しの進め方

6.1.都市計画道路見直しの手順

都市計画道路見直しは、図 6.2 に示すフローに基づき実施します。

都市計画道路見直し対象路線は、図 6.1 に示すように、整備済、事業中を除く路線を対象とします。

見直し対象路線について、**ステップ1** で必要性、代替性、実現性、交通需要の項目より評価を行い、「継続、変更候補、廃止候補」のいずれかに分類し、見直し候補路線を抽出します。

次に、**ステップ2** で、ステップ1 で抽出した見直し候補路線を道路網に反映し、総合的な観点による検証と需要と供給のバランス（需給バランス）の検証を行い、将来道路網計画（「継続」、「変更・追加」、「廃止」）を示します。

さらにステップ2において「継続」、「変更・追加」となった路線については、**ステップ3** で整備効果、事業進捗、財政面の観点を考慮した上で整備優先度を示します。また、「変更・追加」、「廃止」となった路線については、都市計画法に基づく手続きを行います。

6.2.見直し対象路線の考え方

見直し対象路線は、未整備の都市計画道路すべてとし、管理者を問わず見直し対象とします。なお、評価の時点で整備済路線、事業中の路線・区間は見直し対象外としますが、概成済区間は見直し対象とします。

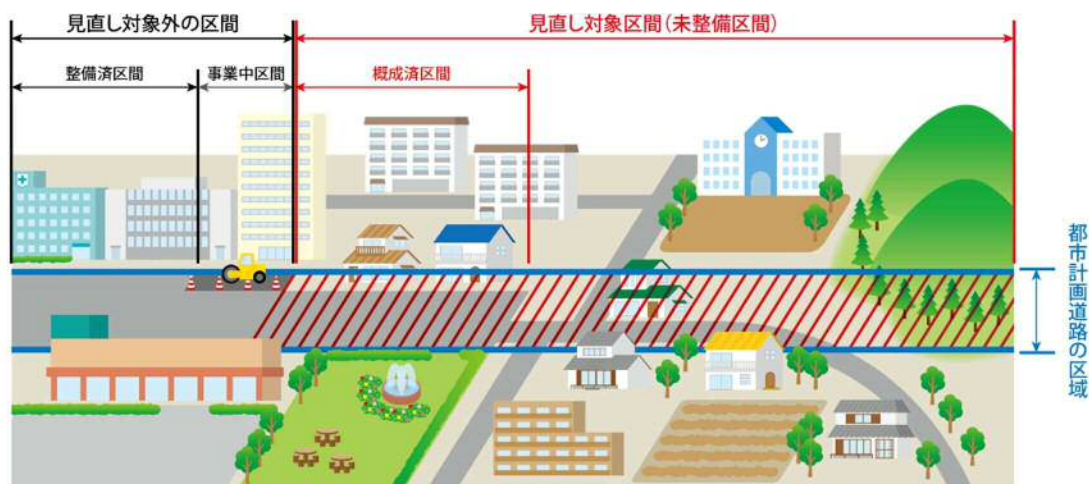


図 6.1 都市計画道路の見直し対象路線・区間のイメージ

※概成済：整備済以外の区間の内、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以上又は、4車線以上の幅員を有する道路）を有する区間

【都市計画道路見直しフロー】

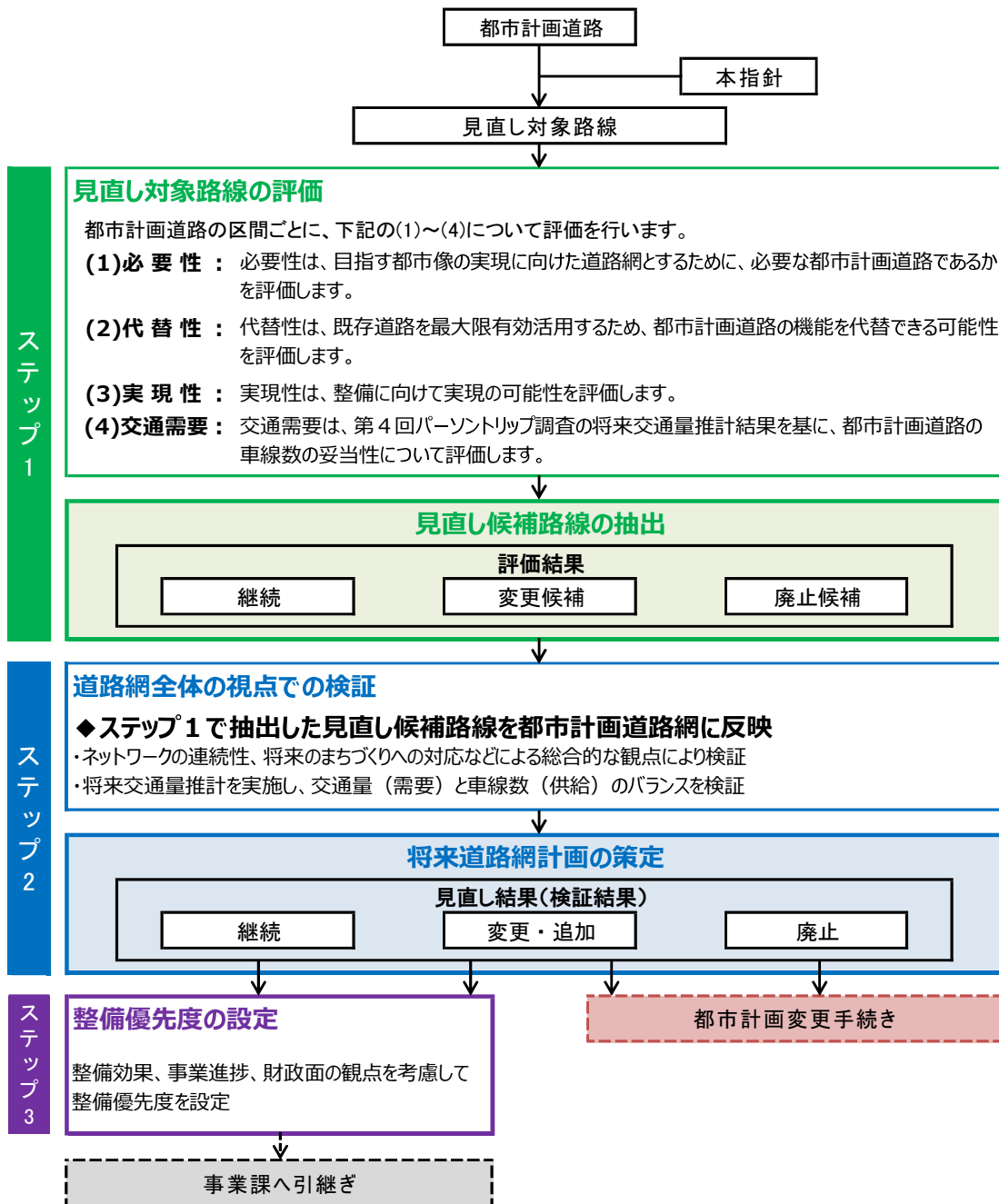


図 6.2 都市計画道路見直しフロー

6.3.見直し対象路線の評価（ステップ1）

(1)必要性の評価

必要性は、目指す都市像の実現に向けた道路網とするために、必要な都市計画道路であるかを評価します。

■必要性の評価項目設定の考え方

都市計画道路見直し評価フロー（図 6.2）におけるステップ1の評価項目のうち、「必要性」については、第3次静岡市総合計画、静岡市都市計画マスタープランから評価項目の視点を設定します。

第3次静岡市総合計画からは、まちづくりの目標：「世界に輝く静岡」を実現するための政策である「創造する力」による都市の発展、「つながる力」による暮らしの充実より、『都市の発展』、『暮らしの充実』を評価項目の視点として設定します。

静岡市都市計画マスタープランからは、本市が目指す将来都市構造である『集約連携型都市構造』を評価項目の視点として設定します。

表 6.1 に、必要性の評価項目設定の視点及び考え方を示します。

表 6.1 必要性の評価項目設定の視点及び考え方

上位計画	評価項目設定の視点	考え方
第3次静岡市 総合計画	都市の発展	地域経済やまちなかの活性化、各拠点の連携等ができる道路整備を進める観点から、都市計画道路の必要性を評価します。
	暮らしの充実	生活の質を高め、安心・安全の確保に資する道路整備を進める観点から、都市計画道路の必要性を評価します。
静岡市都市計画 マスタープラン	集約連携型都市構造	長期的視点に立てば、将来の都市づくりに向けては、市民の足の確保、地域コミュニティの維持など、都市全体を見据えた中で施策を講じていく必要があります。 このため、本市の将来都市構造である「集約連携型都市構造」を目指す観点から都市計画道路の必要性を評価します。

(2)代替性の評価

代替性は、既存道路を最大限有効活用するため、都市計画道路の機能を代替できる可能性を評価します。

(3)実現性の評価

実現性は、整備に向けて実現の可能性を評価します。

■代替性、実現性の評価項目設定の考え方

都市計画道路見直しフロー（図 6.2）におけるステップ1の評価項目のうち、「代替性」、「実現性」については、第3次静岡市総合計画から評価項目の視点を設定します。

第3次静岡市総合計画において、各分野の政策・施策を推進するための視点の1つである「都市経営」の4つの柱より、『質の高い行財政運営』、『効果的なアセットマネジメント』を評価項目の視点として設定します。

表 6.2 に、代替性、実現性の評価項目設定の視点及び考え方を示します。

表 6.2 代替性、実現性の評価項目設定の視点及び考え方

上位計画	評価項目設定の視点	考え方
第3次静岡市 総合計画	質の高い行財政運営	健全で持続可能な都市経営のためには、質の高い行財政運営の視点、そして貴重な経営資源である公共施設を最大限に有効活用するアセットマネジメントの視点が必要です。
	効果的なアセット マネジメント	このため、都市計画道路見直しに際しては、こうした視点を意識し、都市計画道路の機能を代替する既存の道路を評価する「代替性」の評価を重視するとともに、道路構造上整備が実現可能かどうか等、「実現性」も重視した評価を行います。

(4)交通需要の評価

交通需要は、第4回パーソントリップ調査の将来交通量推計結果より、既定計画の都市計画道路における車線数の妥当性を評価します。

表 6.3 に、交通需要の評価項目設定の視点及び考え方を示します。

表 6.3 交通需要の評価項目設定の視点及び考え方

関連計画	評価項目設定の視点	考え方
第4回パーソント リップ調査	第4回パーソントリッ プ調査の将来交通量	将来交通量推計結果より、既定計画の都市計画道路における車線数の妥当性を評価します。

(5)評価項目の設定及び見直し候補路線の抽出

「必要性」、「代替性」、「実現性」、「交通需要」の評価項目については、評価項目設定の視点及び考え方から、表 6.4 のように設定します。評価項目により見直し対象路線の評価を行い、「継続、変更候補、廃止候補」のいずれかに分類し、見直し候補路線を抽出します。

表 6.4 評価項目

評価項目			評価 番号	評価方法	
大項目	視点	中項目			小項目
必要性	都市の発展	広域間、地域間交流・連携	高速ICと都市・地域拠点、産業・観光拠点との連携	評価1	都市・地域拠点、産業・観光拠点から高速ICへのアクセス路線等を優位に評価
			都市内の円滑な連絡	評価2	都市内の混雑を改善する道路を優位に評価
		まちなかの活性化	賑わい創出の支援	評価3	まちなかのプロジェクトを支援する道路を優位に評価
			都市機能の誘導支援	評価4	都市機能の誘導ができる道路を優位に評価
	暮らしの充実	生活空間の安全性・快適性の確保	歩行者が安全・快適に通行できる交通環境	評価5	歩行者の通行機能・空間や安全性が確保できる道路を優位に評価
			自転車が安全に通行できる交通環境	評価6	自転車の通行機能・空間や安全性が確保できる道路を優位に評価
			暮らしに必要な公共サービスの提供	評価7	公共交通軸を支援する道路を優位に評価
			地震・津波等の被災時における緊急物資輸送や広域避難を支援する道路	評価8	緊急輸送路、緊急物資集積所や広域避難地にアクセスする道路を優位に評価
			災害リスクに備えた交通環境整備	評価9	延焼防止に寄与する道路を優位に評価
	集約連携型都市構造	集約連携型都市構造の支援	都市の骨格形成	評価10	集約連携型都市構造の骨格となる道路を優位に評価
			地域の交通結節点へのアクセス	評価11	地域の交通結節点にアクセスする道路を優位に評価
			居住誘導支援	評価12	居住誘導ができる道路を優位に評価
代替性	質の高い行財政運営	代替路線の有無	評価13	当該路線で担う機能を、他の路線での代替できる可能性を評価	
実現性	効果的なアセットマネジメント	地形・地物等の物理的な状況や重要施設を考慮した事業実現性	評価14	地形的、構造的な制約による事業実施の困難性について評価 保全すべき建築物、史跡等の存在による事業実施の困難性について評価	
交通需要	第4回パーソントリップ調査の将来交通量		評価15	将来交通量推計結果より、既定計画の都市計画道路における車線数の妥当性を評価	

6.4.新たな道路網による検証（ステップ2）

(1)道路網全体の視点での検証

ステップ1で抽出した見直し候補路線を都市計画道路網に反映し、ネットワークの連続性、将来のまちづくりへの対応（例：集約連携型都市構造の各拠点に対する道路の配置状況、道路空間の利用検討）などによる総合的な観点による検証と、将来交通量推計による需給バランスの検証を行います。

需給バランスの検証は、第4回パーソントリップ調査のデータを基に、表6.5の視点について行います。

なお、総合的な観点による検証、需給バランスの検証については、構想路線や新規路線も含め、望ましい道路網となるまで繰り返し評価・検証を行い、表6.6に示す見直し結果（「継続」、「変更・追加」、「廃止」）を反映した将来道路網計画を策定します。

表 6.5 需給バランスの検証の視点

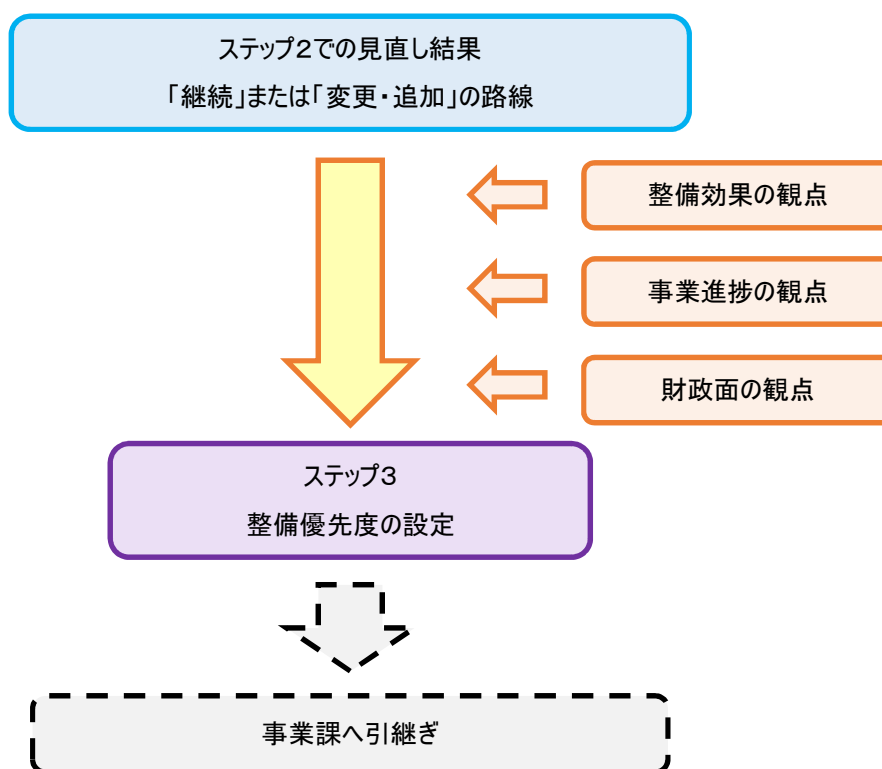
視点	検証内容
都市計画道路の変更や廃止による、周辺道路への影響	・ 都市計画道路の変更や廃止をしても、ネットワークとして需給バランスが確保されているか。
適切な車線数の確保	・ 計画車線数の交通容量を超える交通量が流れていないか。 ・ 計画車線数に対し、交通量が少なすぎないか。

表 6.6 見直し結果

見直し結果	内容
継続	現在の都市計画決定を継続する路線・区間
変更・追加	現在の都市計画決定について、計画幅員、線形等の変更を検討する路線・区間、または、新たに追加の検討をする路線
廃止	現在の都市計画決定を廃止する路線・区間

6.5.整備優先度の設定（ステップ3）

ステップ2の見直し結果で「継続」または「変更・追加」する路線を対象に、整備効果の観点、事業進捗の観点、財政面の観点を考慮して整備優先度を設定します。



※事業実施時期については、整備優先度を参考に事業課で検討する。

図 6.3 整備優先度の設定フロー

6.6.見直し後の取組み

(1)都市計画決定の手続き

見直し結果（継続、変更・追加、廃止）を公表した後、「廃止」の路線・区間については、都市計画法に基づく手続きを進めます。「変更・追加」の路線区間については、事業化等の時期に合わせて都市計画法の手続きを進めます。

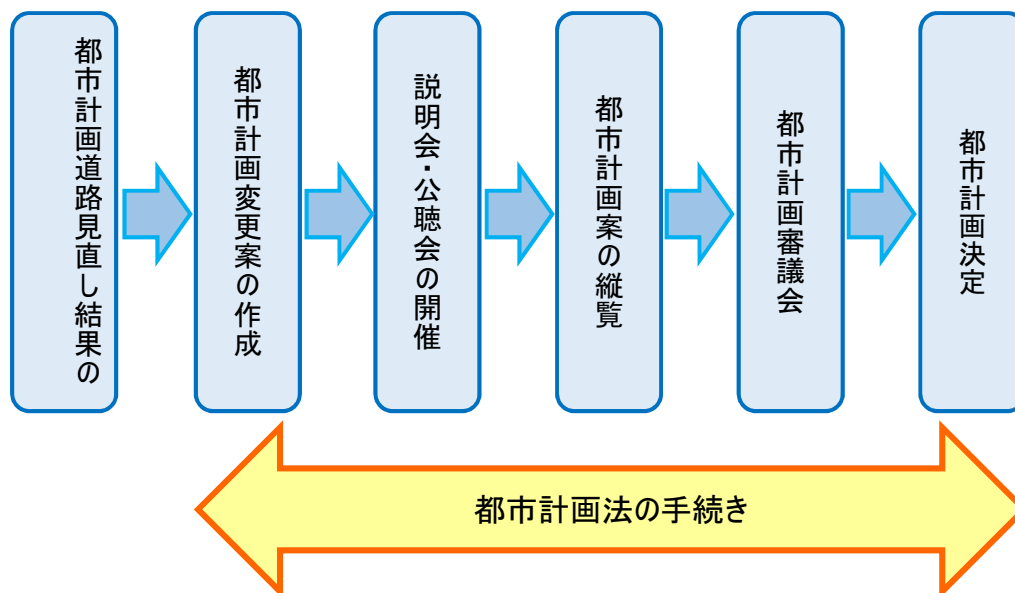


図 6.4 都市計画決定の手続き

(2)地域住民等への周知・理解

都市計画道路の見直しは、計画区域内の土地所有者をはじめとする地域住民の生活や事業者の土地利用等に大きな影響を及ぼすと考えられることから、ホームページ等による情報開示を行い、関係者の理解を深めていくことが重要であると考えています。

都市計画手続きにおいては、手続きに入る前に、地域住民等に対して地元説明会を開催し周知を図るとともに、理解を深めながら進めていきます。

(3)都市計画道路の継続的な検証

都市計画道路は、目指す都市像を誘導するとともに、まちづくりのためにも必要な都市施設であるため、「第3次静岡市総合計画」、「静岡市都市計画マスタープラン」などの上位計画や「パーソントリップ調査」などの関連計画と密接な関係を持つものです。

整備に長期間を要することを前提としている都市計画では、その間にも社会経済情勢が変化するものとして捉えなければなりません。

そのため、都市計画道路の見直しについても、上位計画や関連計画の見直し時期などの機会を捉え、社会経済情勢の変化を踏まえて適切かつ継続的な見直しの実施を検討します。

7.参考

7.1.都市計画道路について

(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、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保するなど、都市における最も根幹的な都市施設であり、都市計画法に基づいて都市計画決定された施設です。

(2) 都市計画道路の機能

都市計画道路の多様な機能を大別すると、図 7.1 のように「交通機能」、「空間機能」、「市街地形成機能」に分けられます。

機能	イメージ
①交通機能 <ul style="list-style-type: none">人や物資の移動の通行空間としての機能沿道の土地利用のための出入、駐停車など沿道サービスの機能	
②空間機能 <ul style="list-style-type: none">日照など都市環境保全のための機能都市景観の軸となる景観形成の機能避難や救援のための通路としての機能や、延焼を防止するための防災空間としての機能公共交通や供給処理施設などの収容空間としての機能	
③市街地形成機能 <ul style="list-style-type: none">都市の骨格を形成し、都市の発展の方向や土地利用の方向を規定する機能一定規模の宅地を区画する街区を形成する機能人々が語らう日常生活のコミュニティ空間としての機能	

図 7.1 都市計画道路の3つの機能

(3)都市計画道路の種類

都市計画道路は、その交通機能に応じて、「自動車専用道路」、「幹線街路」、「区画街路」、「特殊街路」の4種類に分類されています。

自動車専用道路	都市高速道路等、専ら自動車の交通の用に供する道路	高い
幹線街路	都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路	幹線性
区画街路	地区における宅地の利用に供するための道路	
特殊街路	専ら歩行者、自転車、都市モノレール等、自動車以外の交通の用に供する道路	低い

図 7.2 都市計画道路の種類

また、「幹線街路」については、その幹線性に応じて「主要幹線街路」、「都市幹線街路」、「補助幹線街路」の3段階に分類されます。これらをその機能に応じて適切に配置することにより、通過交通が住宅地に入らないようになる等、良好な都市機能の形成が図られます。

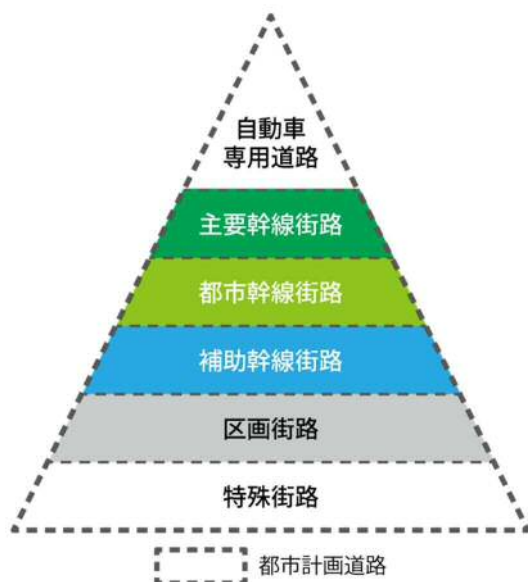


図 7.3 都市計画道路の機能分類

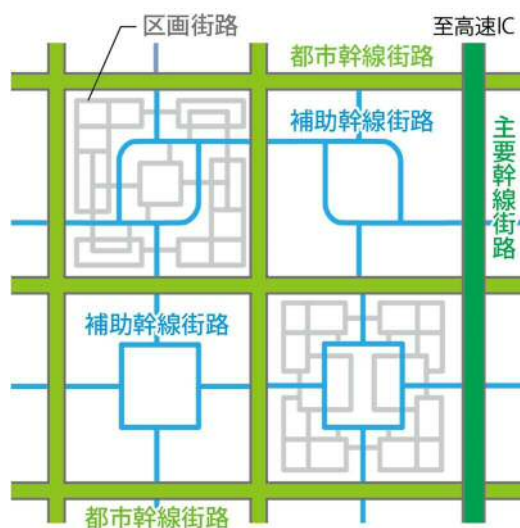


図 7.4 機能分類された都市計画道路網構成の例

7.2.本市が目指す都市像について

(1)第3次静岡市総合計画

第3次静岡市総合計画では、本市のまちづくりの目標、目指す都市像として、以下を掲げています。

【まちづくりの目標】

「世界に輝く静岡」の実現

住む人が誇りとやすらぎを感じ、訪れる人が憧れを抱く魅力的で風格のある都市を実現します

【目指す都市像】

- ・ 素晴らしい歴史や文化を自慢できる「歴史文化のまち」の実現
- ・ 健康で長生きできる生活を満喫する「健康長寿のまち」の実現

上記のまちづくりの目標、目指す都市像を実現するための政策は以下の通りです。

【政策】

- ・ 「創造する力」による都市の発展（産業・経済の振興）
本市が持つ地域資源に新しい価値を与え、地域経済を活性化する
- ・ 「つながる力」による暮らしの充実（安心・安全の確保）
市民・企業・行政が連携して地域課題を解決し、生活の質を高める

上記の政策を推進していくためには、「ひと」、
「まち」、「賑わい・活気」、「安心・安全」の4
要素が重要となります。すなわち、「ひと」が「ま
ち」で活動することにより、「賑わい・活気」の要素
が加わることで、『都市が発展』していきます。
「安心・安全」の要素が加わることで、『暮らし
が充実』していきます。

第3次静岡市総合計画では、基本計画において、「ひと」、「まち」、「賑わい・活気」、「安心・安全」の4つの要素、10の分野を設定し各施策を推進していきます。また、各分野の政策・施策を推進するための1視点である「都市経営」においては、以下を基本的な考え方として掲げています。

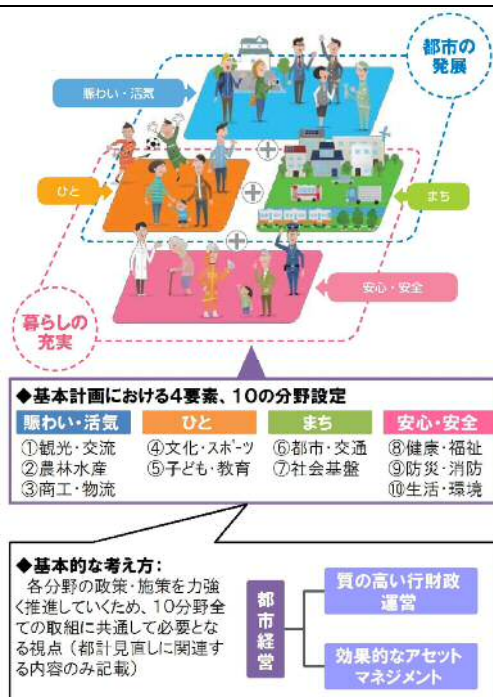


図 7.5 第3次静岡市総合計画「目指す都市像」実現のための4要素、10分野及び基本的な考え方

【都市経営】

- ・ 質の高い行財政運営
最適な行政組織を構築し、持続可能な財政運営を行います
- ・ 効果的なアセットマネジメント（公共施設の管理・運営）
学校、道路など公共施設の効果的かつ効率的な管理・運営を行います

(2) 静岡市都市計画マスタープラン

静岡市都市計画マスタープランでは、まちづくりの基本理念、都市計画の目標として、以下を掲げています。

【まちづくりの基本理念】

人との交流がまちをつくり、人とのつながりがまちを育てる時代に合ったまちづくり
 ～ 「成長・拡大」から「成熟・持続可能」へ～

【都市計画の目標】

- ・ 多様な主体の参加による協働のまちづくり
- ・ にぎわいと魅力ある街なかづくり
- ・ 交流と活力による発展するまちづくり
- ・ 安心・安全・快適に暮らせるまちづくり
- ・ 人と自然が共に生きるまちづくり

上記のまちづくりの基本理念、都市計画の目標を具体化するため、将来都市構造「集約連携型都市構造」を掲げています。



図 7.6 集約連携型都市構造



静岡市

静岡市 都市局 都市計画部 都市計画課

〒420-8602 静岡市葵区追手町5番1号

TEL 054-221-1476

FAX 054-221-1117