
三島市都市計画道路の必要性再検証結果

令和3年12月

三島市計画まちづくり部都市計画課

【 目 次 】

1	都市計画道路の必要性再検証	1
2	再検証の進め方	5
3	現状の整理	7
4	第一ステップ：再検証対象道路の選定	10
5	第二ステップ：必要性の確認	18
6	第三ステップ：混雑度解消のための合理性の確認	24
7	再検証の結果	37

1 都市計画道路の必要性再検証

(1) 必要性再検証の目的

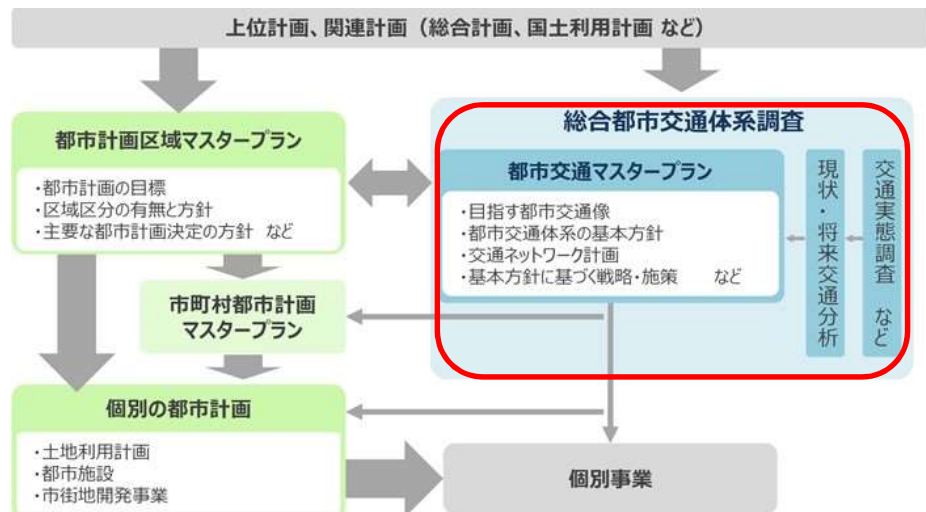
三島市では、平成 23 年度（2011 年度）～24 年度（2012 年度）に実施した都市計画道路の必要性再検証後の、第 3 回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査※（以下「第 3 回 PT 調査」という。）（平成 27～30 年度実施）の見直し結果や高規格幹線道路である都市計画道路東駿河湾環状線の東名高速道路沼津 IC～伊豆中央道函南塚本 IC 間の開通（平成 26 年度に市内全区間開通）、また、社会情勢や上位・関連計画の変化等を踏まえ、同検証を再度行い、必要に応じて既往計画や整備方針の見直しを行います。

「静岡県都市計画道路の必要性再検証ガイドライン（平成 19 年 3 月）」（以下「県ガイドライン」という。）では、「都市計画決定された道路における未改良区間の整備方針（廃止、変更、現決定を維持）を現時点の社会情勢や住民ニーズ等を基にした将来見通しに照らして改めて検証する」ことを目的に実施することとなっているため、県ガイドラインに準拠し再検証を実施します。

なお、三島駅北口線については、2 路線あるため、この資料の中では、「3・4・45 三島駅北口線」を「三島駅北口線①」、「3・4・69 三島駅北口線」を「三島駅北口線②」とします。

※：第 3 回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査

- 目的：パーソントリップ調査などの交通実態調査に基づき、都市圏の将来望ましい交通体系を描いた総合的な都市交通マスタープラン
（※パーソントリップ調査からマスタープラン策定までを「パーソントリップ調査」という）
- 対象：東駿河湾都市圏（6市4町）
- 実施主体：県、東駿河湾都市圏（6市4町）（都市計画担当課）
- 主な成果：平成 27 年度から 20 年後の平成 47 年度（令和 17 年度）の将来交通量、将来混雑度をシミュレーションにより算出等



(2) 必要性再検証の経緯

三島市では、これまでに平成16年度(2004年度)～17年度(2005年度)に実施した第2回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査(以下「第2回PT調査」という。)の結果を踏まえ、平成23年度(2011年度)～24年度(2012年度)に都市計画道路の再検証を1回実施しました。

前回の検証結果は、22路線の都市計画道路が「現計画を維持」となりました。

その後、平成29年度の都市計画審議会で審議の結果、萩土地区画整理事業の廃止に伴い、「3・4・26 萩末広山線」が廃止され、21路線となりました。

今回の必要性再検証は、21路線の都市計画道路について平成27年度(2015年度)～30年度(2018年度)に実施した第3回PT調査の結果を踏まえ、令和2年度(2020年度)に実施しました。

必要性再検証の実施に伴い、国土交通省中部地方整備局沼津河川国道事務所、静岡県道路企画課・都市計画課、沼津土木事務所(企画検査課・都市計画課)、2市2町(沼津市、三島市、清水町、長泉町)などの関係機関との協議を令和2年度(2020年度)～3年度(2021年度)に実施しました。

項目 \ 年度	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31 (R1)	R2	R3	
東駿河湾都市圏 パーソントリップ調査 (6市4町)	← 第2回PT →											← 第3回PT →							
都市計画道路の再検証							← 第1回再検証 →										← 第2回再検証 →		
関係機関(国、県、2 市2町)との協議							← ※関係機関 協議 →										← ※関係機関 協議 →		
都市計画審議会								★ ※22路線を 「現決定維持」						★ ※萩末広山線を 「廃止」				★ ※21路線 の再検証	

図 1.1 必要性再検証の経緯

(3) 都市計画道路の現状

三島市の都市計画道路は 21 路線、延長 42,740m が計画決定されています。
(令和 3 年 (2021 年) 3 月 31 日時点)

これらの道路の約半数は、高度経済成長期であった昭和 30 年代から 40 年代にかけて、計画決定されています。

表 1.1 三島市都市計画道路の現状

種別	名称		代表幅員 (m)	当市計画延長分 (m)				計画決定年月日	
	番号	道路名		計画	改良済	概成済	事業中	当初	最終
自専※1	1・4・1	東駿河湾環状線	21	9,450	9,450	0	0	S62.10.2	S62.10.2
自専※1	1・4・3	伊豆縦貫自動車道	21	300	0	0	0	H7.2.21	H7.2.21
幹線※2	3・1・55	東駿河湾環状線(萩)	57	450	450	0	0	S62.10.2	S62.10.2
幹線※2	3・2・1	中央幹線	32	4,330	1,780	2,550	0	S36.7.7	H4.3.27
幹線※2	3・2・54	東駿河湾環状線(大場)	39	490	490	0	0	S62.10.2	S62.10.2
幹線※2	3・3・7	谷田幸原線	25	3,660	3,000	0	160	S47.12.8	H11.10.1
幹線※2	3・3・10	沼津三島線	27	40	0	0	0	S43.12.28	H17.4.1
幹線※2	3・3・60	三島函南線	27	3,280	410	2,870	0	H7.2.21	H17.4.1
幹線※2	3・4・11	西間門新谷線	18	920	330	0	590	S63.9.27	H17.4.1
幹線※2	3・4・27	小山三軒家線	16	2,620	1,000	0	0	S36.7.7	H17.4.1
幹線※2	3・4・30	東本町幸原線	16	3,120	950	1,840	10	S36.7.7	H15.8.26
幹線※2	3・4・31	祇園原線	16	2,370	2,300	70	0	S36.7.7	H15.8.26
幹線※2	3・4・45	三島駅北口線①	20	140	110	30	0	S36.7.7	H16.3.31
幹線※2	3・4・64	三島裾野線	19	1,870	70	220	10	H8.10.15	H15.8.26
幹線※2	3・4・67	下土狩文教線	21	580	300	0	280	H16.3.31	H16.3.31
幹線※2	3・4・69	三島駅北口線②	18	1,430	590	300	60	H16.3.31	H16.3.31
幹線※2	3・5・35	川原ヶ谷八幡線	15	2,020	2,020	0	0	S36.7.7	H17.4.1
幹線※2	3・5・38	南町文教線	15	2,130	1,940	190	0	S36.7.7	H15.8.26
幹線※2	3・5・39	三島駅前通り線	15	220	220	0	0	S36.7.7	H15.8.26
幹線※2	3・5・53	谷田玉沢線	12	2,890	2,890	0	0	S62.10.2	H15.8.26
幹線※2	3・6・48	水上線	11	430	430	0	0	S36.7.7	H15.8.26

※1：自動車専用道路に該当するもの

※2：幹線街路に該当するもの

(3) 都市計画道路の整備状況

三島市における都市計画道路の改良率は、令和元年度（2019年度）末で67.2%となっています。

改良延長は年々増加し、改良は着実に進んでいるといえますが、その一方で都市計画決定以後、長期にわたり改良が進んでいない路線も存在しています。

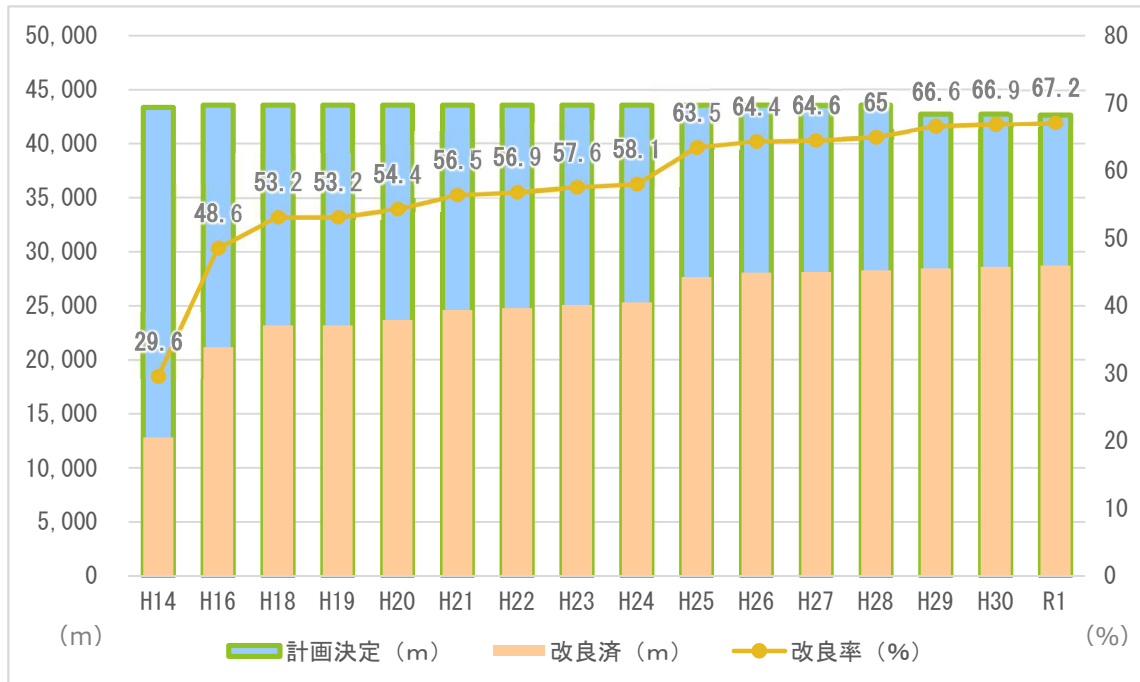


図 1.2 三島市都市計画道路の整備状況

※改良済延長とは、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、又は事業区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度末換算延長。

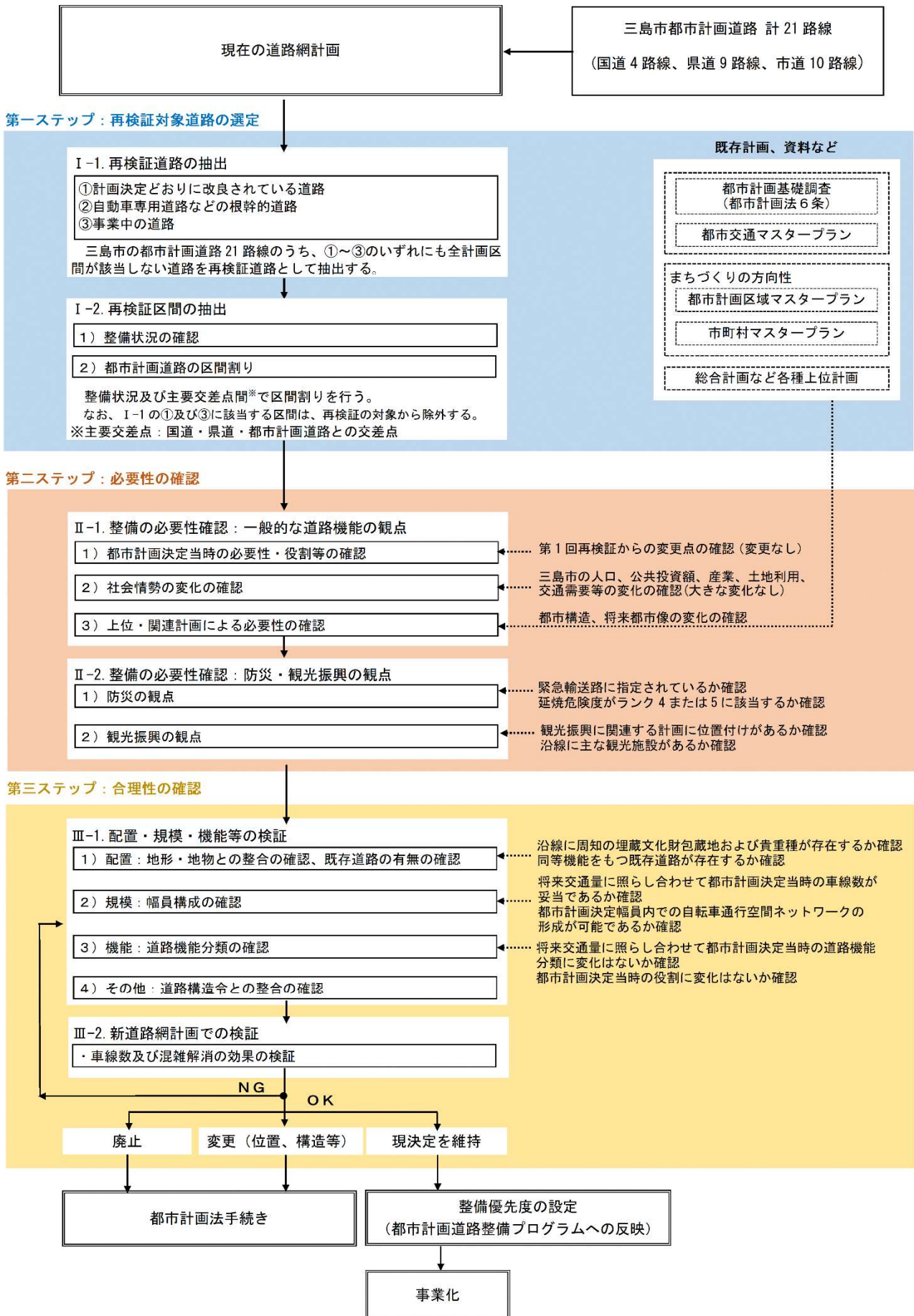
2 再検証の進め方

(1) 再検証の進め方

再検証は「静岡県都市計画道路の必要性再検証ガイドライン（平成19年3月）」（以下「県ガイドライン」という。）及び平成23～24年度の第1回再検証に基づき、下記のフロー図に示すように3つのステップを踏んで行います。

次頁に、【必要性再検証フロー】を添付します。

(2) 必要性再検証フロー



3 現状の整理

(1) 社会情勢の変化

ア 人口の変化

三島市の総人口は増加傾向で推移してきましたが、平成17年（2005年）をピークに減少に転じており、今後も減少傾向が続くものと考えられます。

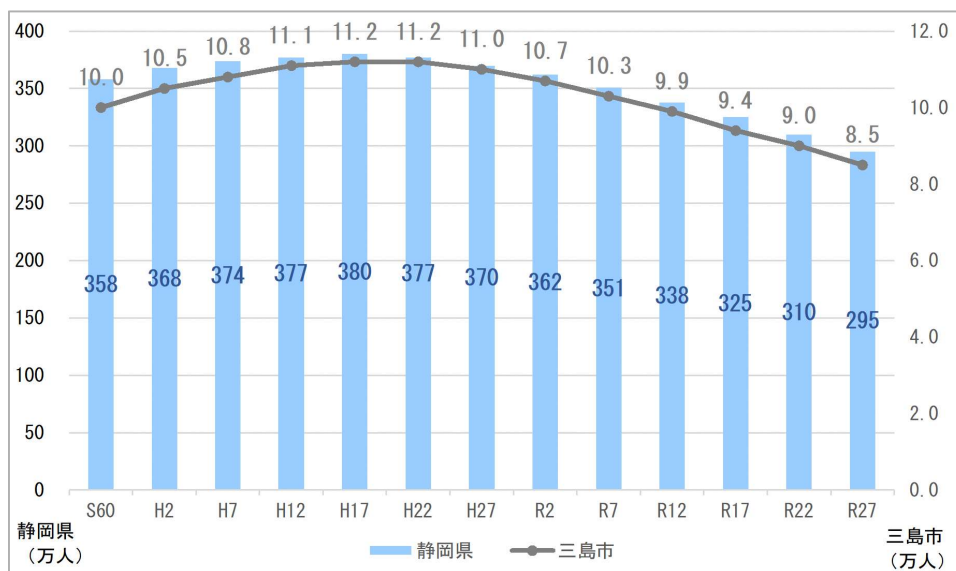


図 3.1 三島市の人口の推移

(出典：S60～H27：国勢調査)

イ 公共投資額の変化

三島市の土木費は、平成5年度（1993年度）には約66億円でありましたが、平成22年度（2010年度）には約32億円と約50%程度まで減少しています。平成26年度（2014年度）から若干の回復の動きが見られますが、ほぼ横ばい状態にあります。

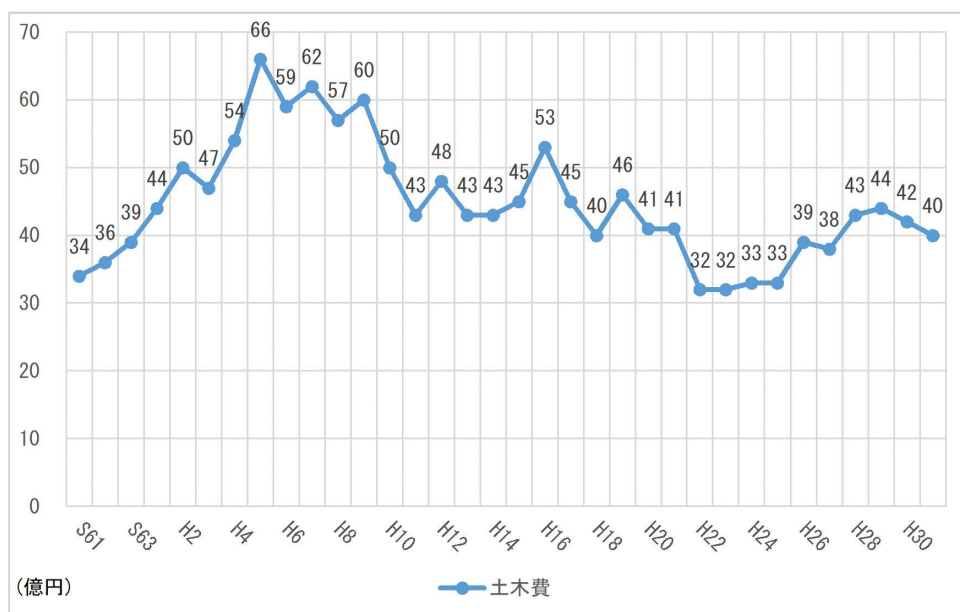


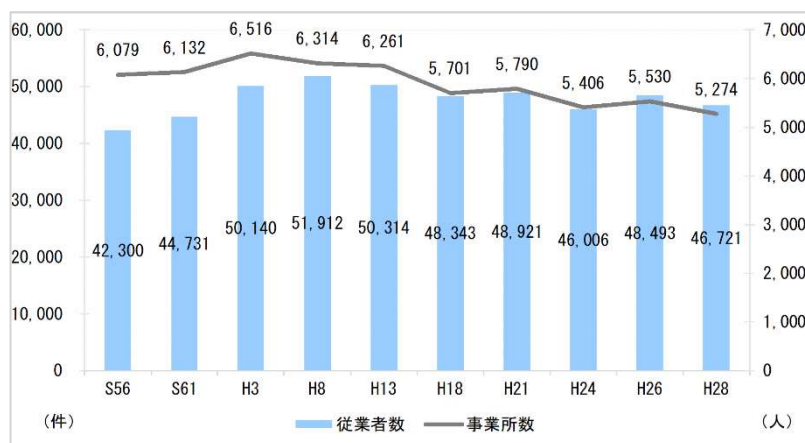
図 3.2 三島市の土木費の推移

(出典：三島市歳入歳出決算書 S61年度～R1年度の集計)

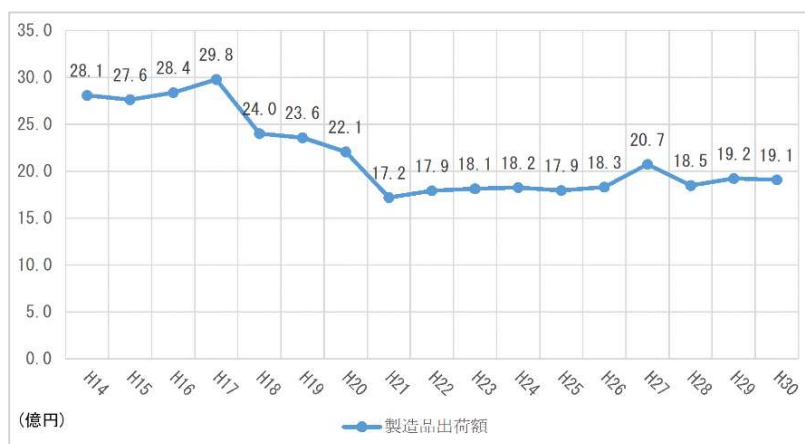
ウ 産業の変化

三島市内にある事業所及び従業員の数、近年緩やかな減少傾向にあり、これに伴い、卸売業と小売業の年間販売額も減少しており、平成3年（1991年）のピーク時と平成28年（2016年）を比べますと、年間販売額は卸売業で約6割、小売業で約3割減少し、三島市の経済活動は縮小傾向にあります。

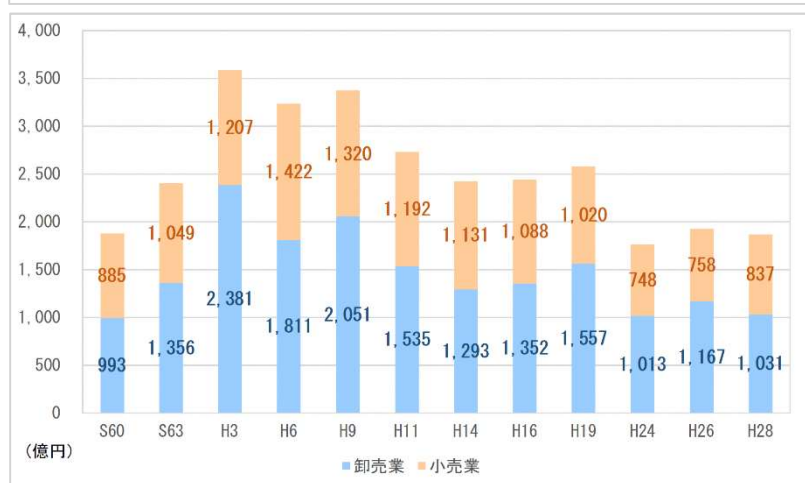
しかし、テレワーク等の働き方の変化や、店頭販売からインターネット販売への移行などにより、今後の経済活動の動向は大きく変化する可能性があります。



(出典：S56～H3 事業所統計調査、H8～H18 事業所・企業統計調査 H21～H28 経済センサス)



(出典：各年 工業統計調査)



(出典：各年 商業統計調査)

図 3.3 三島市の従業員と事業所数、製造品出荷額、卸売業と小売業の年間販売額の推移

エ 市街化の動向

三島市の人口集中地区（DID 地区）の面積は、平成7年（1995年）までは拡大してきましたが、それ以降はほぼ横ばいで推移しています。

また、三島市の人口が若干の減少傾向にあることを考慮しますと、今までのような市街地の拡大は見込まれないと考えられます。

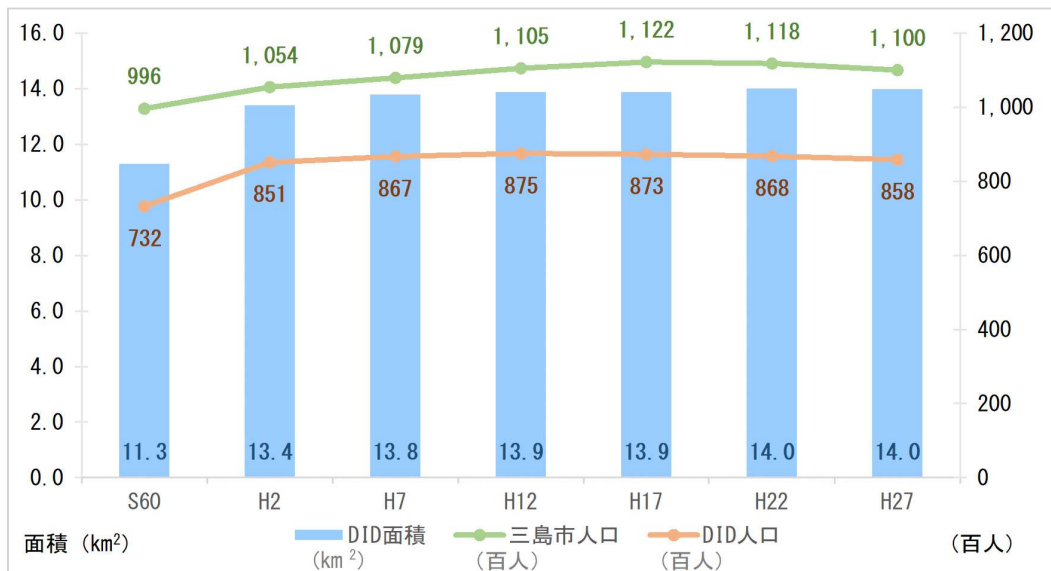


図 3.4 三島市の DID 地区の面積と人口の推移

(出典：各年 国勢調査)

オ 交通需要の変化

第3回 PT 調査（平成31年（2019年）2月）では、表 3.1 に示すとおり、将来発生集中交通量は減少するものと予測されています。

三島市においては、現況（H27）から将来（H47）にかけて、約18%（-90,416 トリップ）減少し、交通需要が低下することが予測されております。

表 3.1 全目的全手段発生集中交通量（市町）

市町名	①現況(H27)			②将来(H47)			伸び率(②/①)			増減(②-①)		
	発生	集中	発生集中	発生	集中	発生集中	発生	集中	発生集中	発生	集中	発生集中
沼津市	472,590	471,921	944,511	371,233	364,991	736,224	0.79	0.77	0.78	-101,357	-106,930	-208,287
三島市	250,011	249,844	499,855	206,051	203,388	409,439	0.82	0.81	0.82	-43,960	-46,456	-90,416
御殿場市	195,495	195,865	391,360	188,909	192,323	381,232	0.97	0.98	0.97	-6,586	-3,542	-10,128
裾野市	121,999	122,139	244,138	113,020	113,319	226,339	0.93	0.93	0.93	-8,979	-8,820	-17,799
伊豆市	63,957	64,086	128,043	45,780	47,198	92,978	0.72	0.74	0.73	-18,177	-16,888	-35,065
伊豆の国市	112,322	112,136	224,458	89,977	91,567	181,544	0.80	0.82	0.81	-22,345	-20,569	-42,914
函南町	74,349	74,373	148,722	60,457	60,773	121,230	0.81	0.82	0.82	-13,892	-13,600	-27,492
清水町	81,222	81,207	162,429	72,692	72,550	145,242	0.89	0.89	0.89	-8,530	-8,657	-17,187
長泉町	99,775	100,101	199,876	98,981	101,522	200,503	0.99	1.01	1.00	-794	1,421	627
小山町	38,317	38,351	76,668	27,747	27,866	55,613	0.72	0.73	0.73	-10,570	-10,485	-21,055
都市圏計	1,510,037	1,510,023	3,020,060	1,274,847	1,275,497	2,550,344	0.84	0.84	0.84	-235,190	-234,526	-469,716

出典：第3回 PT 調査（平成31年2月） 将来データ編

(2) まとめ

今後の生活様式がどのように変化していくのかは不透明ではありますが、人口問題や環境対策の面から将来にわたり持続可能な集約型都市構造を目指していくため、今後も「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進していく必要があります（現状の都市計画を維持）。

4 第一ステップ：再検証対象道路の選定

(1) I-1 再検証道路の抽出

三島市の都市計画道路 21 路線（国道 4 路線、県道 9 路線、市道 10 路線）のうち、以下の①～③のいずれにも全計画区間が該当しない道路を再検証道路として抽出します。

- ①計画決定どおりに改良されている道路（以下「改良済の道路」という）
- ②自動車専用道路などの根幹的道路
- ③事業中の道路

表 4.1 三島市における都市計画道路の整備状況

種別	名称		整備状況	除外対象		
	番号	道路名		①	②	③
自専	1・4・1	東駿河湾環状線	改良済・概成済		○	
自専	1・4・3	伊豆縦貫自動車道	事業中		○	○
幹線	3・1・55	東駿河湾環状線（萩）	改良済	○		
幹線	3・2・1	中央幹線（国道 1 号）	改良済・概成済・未改良（現道あり）			
幹線	3・2・54	東駿河湾環状線（大場）	改良済	○		
幹線	3・3・7	谷田幸原線	概成済・事業中・未改良（現道なし）			
幹線	3・3・10	沼津三島線	未改良（現道あり）			
幹線	3・3・60	三島函南線（国道 136 号）	改良済・概成済			
幹線	3・4・11	西間門新谷線	事業中			○
幹線	3・4・27	小山三軒家線	改良済・概成済・未改良（現道なし）			
幹線	3・4・30	東本町幸原線	改良済・概成済・事業中・未改良（現道あり）			
幹線	3・4・31	祇園原線	改良済・概成済			
幹線	3・4・45	三島駅北口線①	概成済・事業中			
幹線	3・4・64	三島裾野線	改良済・概成済・事業中・未改良（現道あり）			
幹線	3・4・67	下土狩文教線	事業中			○
幹線	3・4・69	三島駅北口線②	概成済・事業中・未改良（現道なし）			
幹線	3・5・35	川原ヶ谷八幡線	改良済・概成済			
幹線	3・5・38	南町文教線	改良済・概成済・未改良（現道あり）			
幹線	3・5・39	三島駅前通り線	改良済・概成済			
幹線	3・5・53	谷田玉沢線	改良済	○		
幹線	3・6・48	水上線	改良済	○		

※灰色の網掛けは、第一ステップで再検証の対象外となった道路

自専：自動車専用道路 幹線：幹線街路に該当するもの

○：全区間が該当

① 改良済の道路 ②自動車専用道路などの根幹的道路 ③事業中の道路

<整備状況の定義>

改良済：都市計画決定どおりに改良されている

概成済：現道幅員が都市計画決定幅員の2/3以上ある又は4車線以上の幅員がある

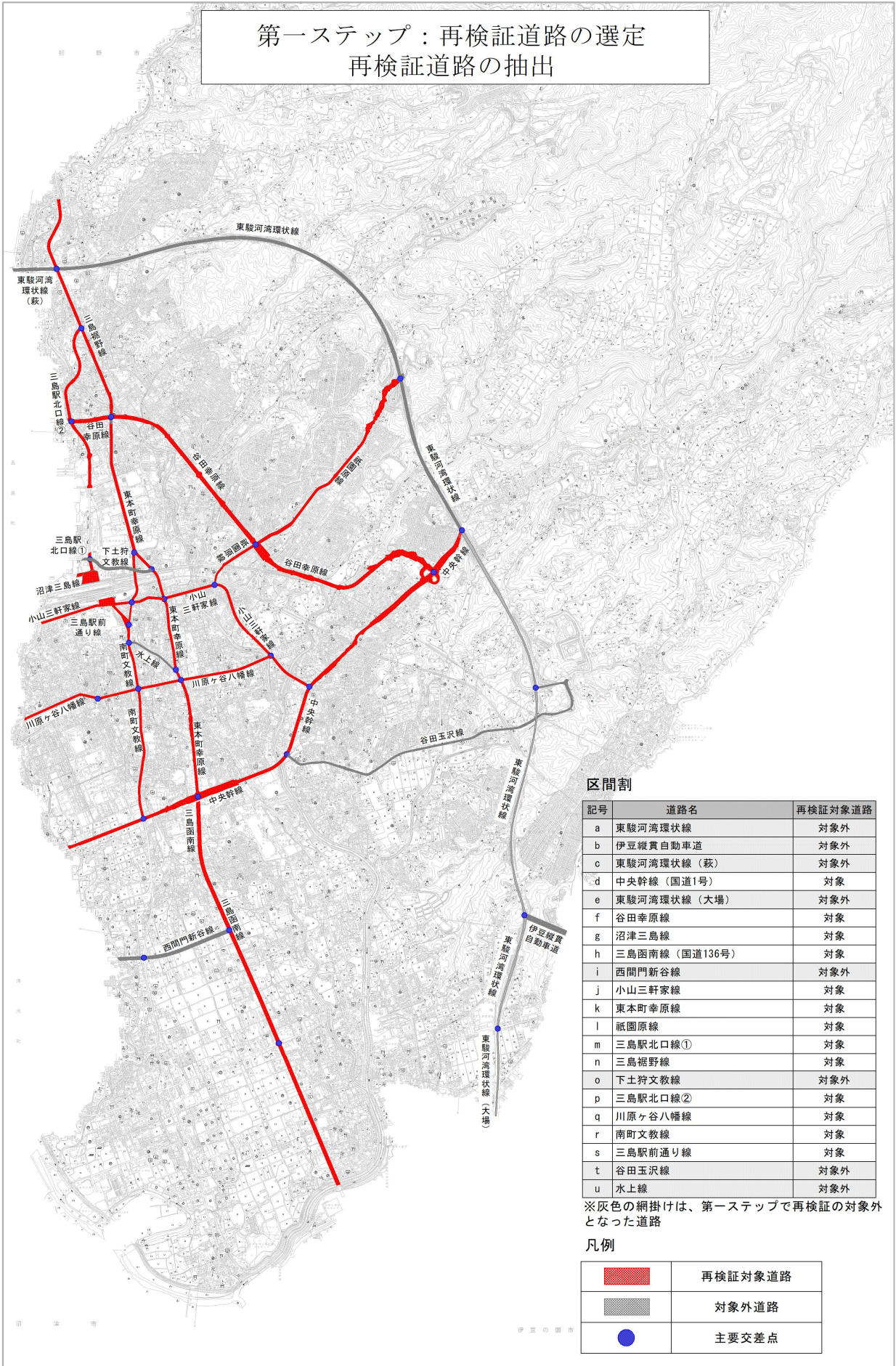
事業中：現在、事業中

未改良（現道なし）：現道がなく、未着手

未改良（現道あり）：現道があり、現道幅員が都市計画決定幅員の2/3以上ない

次頁に、再検証道路の抽出結果を添付します。

第一ステップ：再検証道路の選定 再検証道路の抽出



区間割

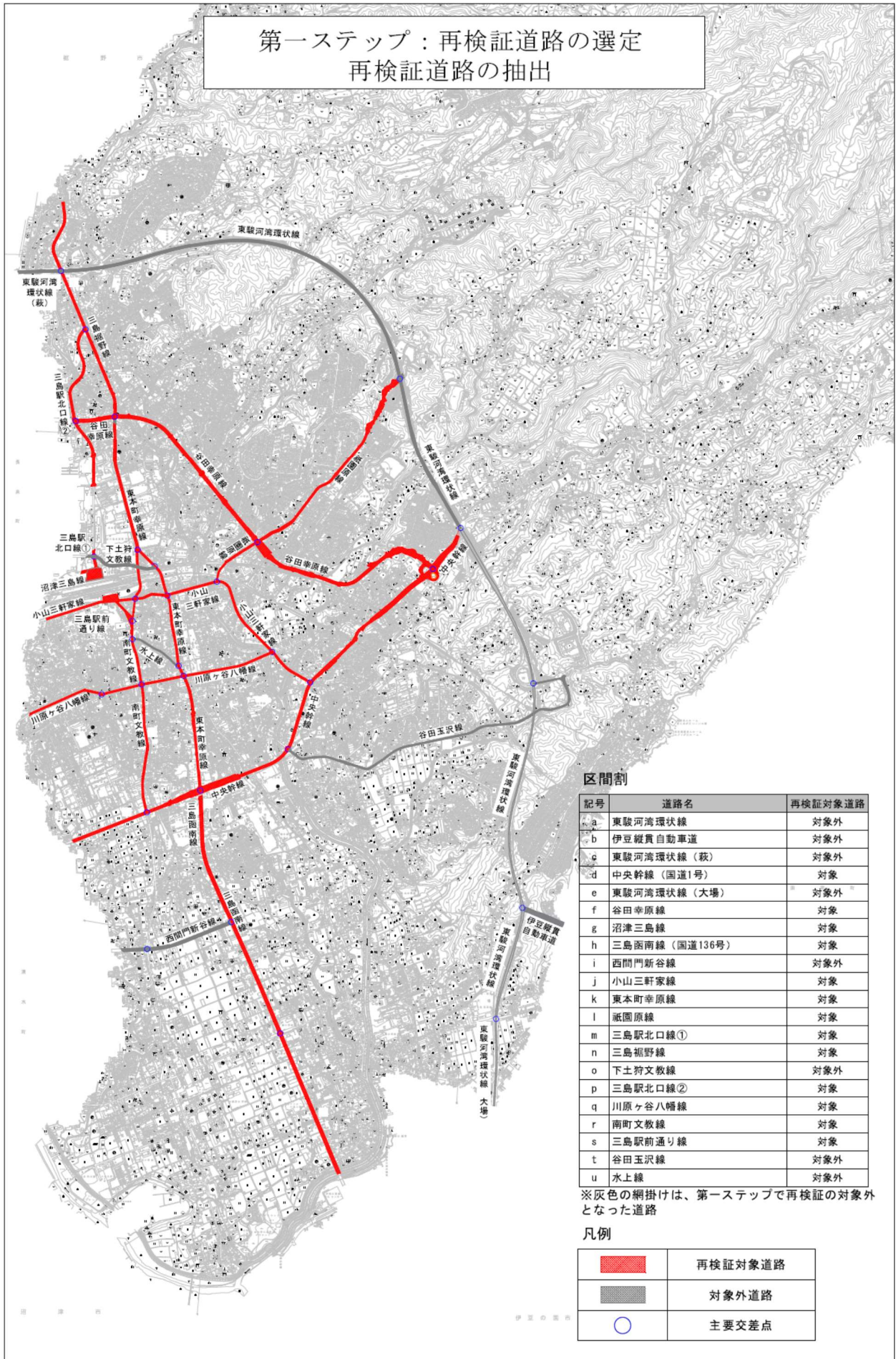
記号	道路名	再検証対象道路
a	東駿河湾環状線	対象外
b	伊豆縦貫自動車道	対象外
c	東駿河湾環状線(萩)	対象外
d	中央幹線(国道1号)	対象
e	東駿河湾環状線(大場)	対象外
f	谷田幸原線	対象
g	沼津三島線	対象
h	三島函南線(国道136号)	対象
i	西間門新谷線	対象外
j	小山三軒家線	対象
k	東本町幸原線	対象
l	祇園原線	対象
m	三島駅北口線①	対象
n	三島裾野線	対象
o	下土狩文教線	対象外
p	三島駅北口線②	対象
q	川原ヶ谷八幡線	対象
r	南町文教線	対象
s	三島駅前通り線	対象
t	谷田玉沢線	対象外
u	水上線	対象外

※灰色の網掛けは、第一ステップで再検証の対象外となった道路

凡例

	再検証対象道路
	対象外道路
	主要交差点

第一ステップ：再検証道路の選定
再検証道路の抽出



区間割

記号	道路名	再検証対象道路
a	東駿河湾環状線	対象外
b	伊豆縦貫自動車道	対象外
c	東駿河湾環状線(萩)	対象外
d	中央幹線(国道1号)	対象
e	東駿河湾環状線(大場)	対象外
f	谷田幸原線	対象
g	沼津三島線	対象
h	三島函南線(国道136号)	対象
i	西開門新谷線	対象外
j	小山三軒家線	対象
k	東本町幸原線	対象
l	祇園原線	対象
m	三島駅北口線①	対象
n	三島裾野線	対象
o	下土狩文教線	対象外
p	三島駅北口線②	対象
q	川原ヶ谷八幡線	対象
r	南町文教線	対象
s	三島駅前通り線	対象
t	谷田玉沢線	対象外
u	水上線	対象外

※灰色の網掛けは、第一ステップで再検証の対象外となった道路

凡例

	再検証対象道路
	対象外道路
	主要交差点

選定の結果、表 4.2 に示す都市計画道路（13 路線）を再検証の対象道路として抽出します。

表 4.2 再検証対象道路（全 13 路線）

種別	名称		整備状況
	番号	道路名	
幹線	3・2・1	中央幹線（国道 1 号）	改良済・概成済・未改良（現道あり）
幹線	3・3・7	谷田幸原線	概成済・事業中・未改良（現道なし）
幹線	3・3・10	沼津三島線	未改良（現道あり）
幹線	3・3・60	三島函南線（国道 136 号）	改良済・概成済
幹線	3・4・27	小山三軒家線	改良済・概成済・未改良（現道なし）
幹線	3・4・30	東本町幸原線	改良済・概成済・事業中・未改良（現道あり）
幹線	3・4・31	祇園原線	改良済・概成済
幹線	3・4・45	三島駅北口線①	概成済・事業中
幹線	3・4・64	三島裾野線	改良済・概成済・事業中・未改良（現道あり）
幹線	3・4・69	三島駅北口線②	概成済・事業中・未改良（現道なし）
幹線	3・5・35	川原ヶ谷八幡線	改良済・概成済
幹線	3・5・38	南町文教線	改良済・概成済・未改良（現道あり）
幹線	3・5・39	三島駅前通り線	改良済・概成済

※幹線：幹線街路に該当するもの

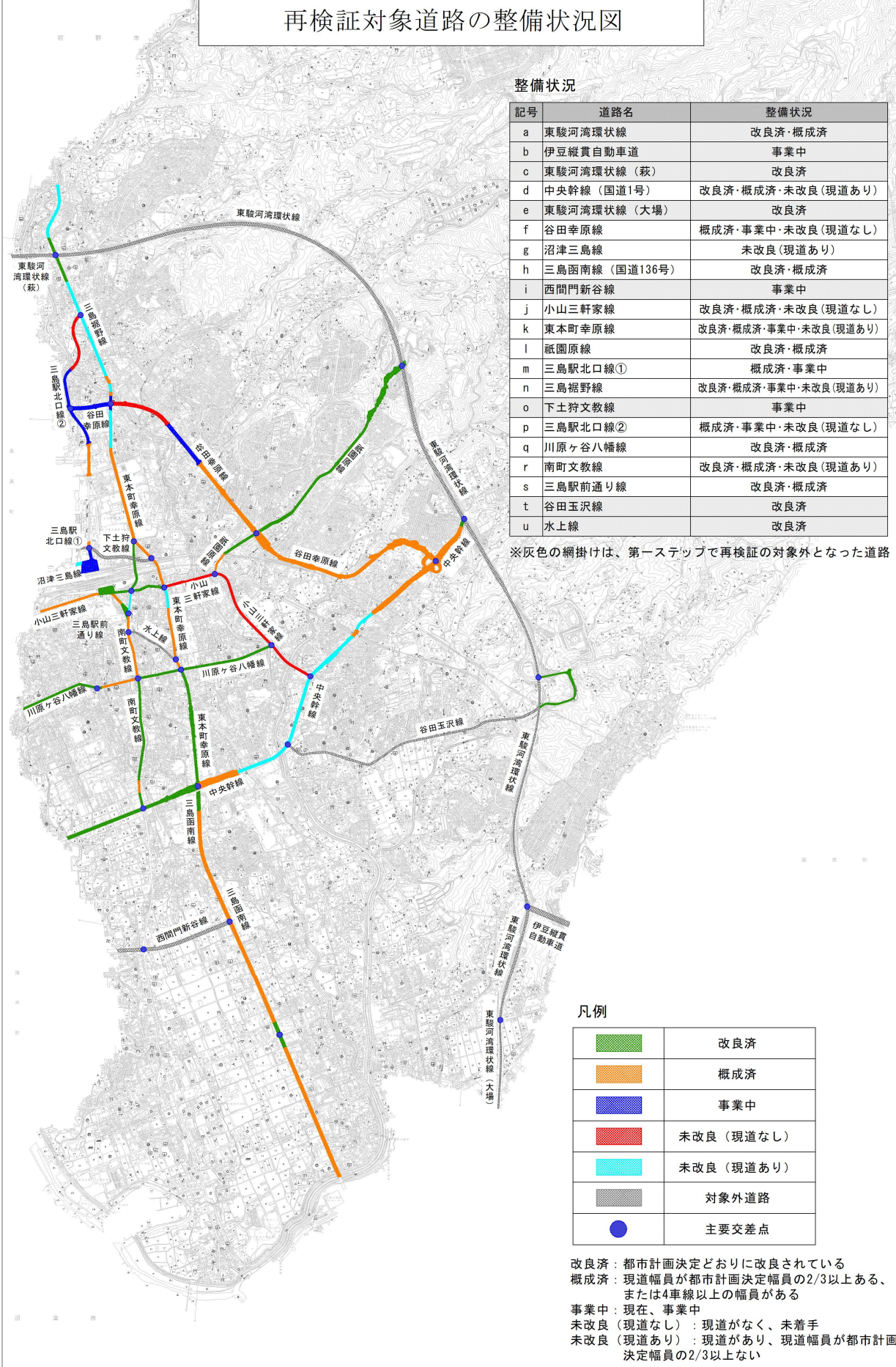
次頁に、「再検証対象道路の整備状況図」を添付します。

再検証対象道路の整備状況図

整備状況

記号	道路名	整備状況
a	東駿河湾環状線	改良済・概成済
b	伊豆縦貫自動車道	事業中
c	東駿河湾環状線(萩)	改良済
d	中央幹線(国道1号)	改良済・概成済・未改良(現道あり)
e	東駿河湾環状線(大場)	改良済
f	谷田幸原線	概成済・事業中・未改良(現道なし)
g	沼津三島線	未改良(現道あり)
h	三島函南線(国道136号)	改良済・概成済
i	西間門新谷線	事業中
j	小山三軒家線	改良済・概成済・未改良(現道なし)
k	東本町幸原線	改良済・概成済・事業中・未改良(現道あり)
l	祇園原線	改良済・概成済
m	三島駅北口線①	概成済・事業中
n	三島裾野線	改良済・概成済・事業中・未改良(現道あり)
o	下土狩文教線	事業中
p	三島駅北口線②	概成済・事業中・未改良(現道なし)
q	川原ヶ谷八幡線	改良済・概成済
r	南町文教線	改良済・概成済・未改良(現道あり)
s	三島駅前通り線	改良済・概成済
t	谷田玉沢線	改良済
u	水上線	改良済

※灰色の網掛けは、第一ステップで再検証の対象外となった道路



凡例

	改良済
	概成済
	事業中
	未改良(現道なし)
	未改良(現道あり)
	対象外道路
	主要交差点

改良済：都市計画決定どおりに改良されている
 概成済：現道幅員が都市計画決定幅員の2/3以上ある、または4車線以上の幅員がある
 事業中：現在、事業中
 未改良(現道なし)：現道がなく、未着手
 未改良(現道あり)：現道があり、現道幅員が都市計画決定幅員の2/3以上ない

(2) I-2 再検証区間の抽出

再検証道路の中には一部区間が「改良済」または一部区間が「事業中」に該当するものがあります。

「再検証道路の抽出」で抽出した再検証対象道路（13 路線）を対象として、再検証の検討単位となる区間割りを行い、再検証区間を抽出します。

再検証区間は、再検証により廃止区間が生じた場合でも道路ネットワーク上問題が発生することが無いよう主要交差点間を 1 つの区間として区間割りを行います。

なお、区間割りは、路線上に主要交差点*を跨ぐ改良済、事業中の区間が存在する場合には、その区間を 1 区間とし、再検証対象から除外します。

※主要交差点：国道・県道・都市計画道路との交差点

区間割りの結果、表 4.3 に示す区間（13 路線：33 区間）を再検証の対象区間として抽出します。

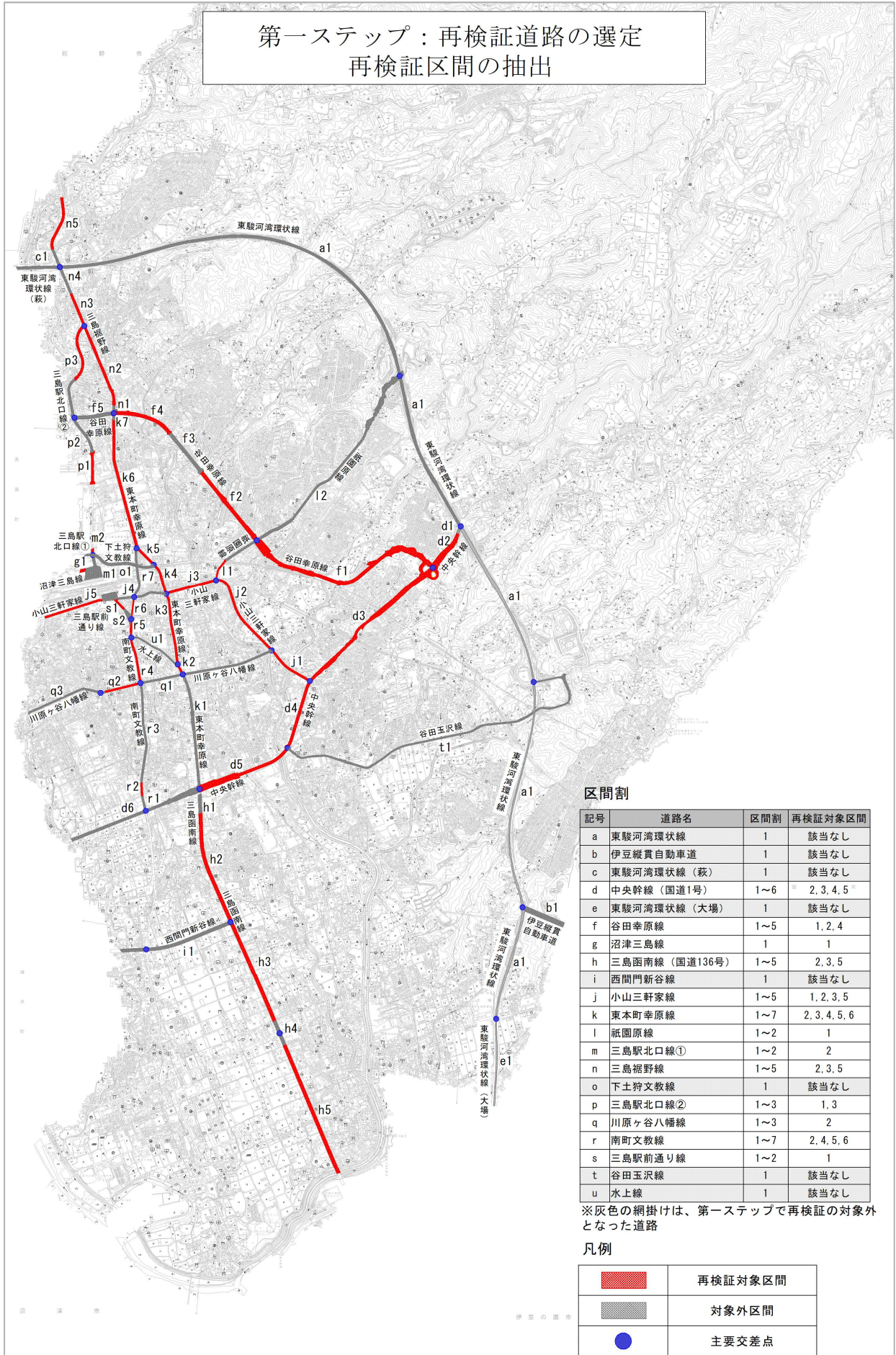
表 4.3 再検証対象区間（13 路線：33 区間）

種別	名称		区間割り数	再検証対象区間	
	番号	道路名		対象区間番号	対象区間数
幹線	3・2・1	中央幹線（国道 1 号）	6	d2,d3,d4,d5	4
幹線	3・3・7	谷田幸原線	5	f1,f2,f4	3
幹線	3・3・10	沼津三島線	1	g1	1
幹線	3・3・60	三島函南線（国道 136 号）	5	h2,h3,h5	3
幹線	3・4・27	小山三軒家線	5	j1,j2,j3,j5	4
幹線	3・4・30	東本町幸原線	7	k2,k3,k4,k5,k6	5
幹線	3・4・31	祇園原線	2	l1	1
幹線	3・4・45	三島駅北口線①	2	m2	1
幹線	3・4・64	三島裾野線	5	n2,n3,n5	3
幹線	3・4・69	三島駅北口線②	3	p1,p3	2
幹線	3・5・35	川原ヶ谷八幡線	3	q2	1
幹線	3・5・38	南町文教線	7	r2,r4,r5,r6	4
幹線	3・5・39	三島駅前通り線	2	s1	1
				合計	33

※幹線：幹線街路に該当するもの

次頁に、再検証区間の抽出結果を添付します。

第一ステップ：再検証道路の選定 再検証区間の抽出



区間割

記号	道路名	区間割	再検証対象区間
a	東駿河湾環状線	1	該当なし
b	伊豆縦貫自動車道	1	該当なし
c	東駿河湾環状線(萩)	1	該当なし
d	中央幹線(国道1号)	1~6	2, 3, 4, 5
e	東駿河湾環状線(大場)	1	該当なし
f	谷田幸原線	1~5	1, 2, 4
g	沼津三島線	1	1
h	三島函南線(国道136号)	1~5	2, 3, 5
i	西間門新谷線	1	該当なし
j	小山三軒家線	1~5	1, 2, 3, 5
k	東本町幸原線	1~7	2, 3, 4, 5, 6
l	祇園原線	1~2	1
m	三島駅北口線①	1~2	2
n	三島裾野線	1~5	2, 3, 5
o	下土狩文教線	1	該当なし
p	三島駅北口線②	1~3	1, 3
q	川原ヶ谷八幡線	1~3	2
r	南町文教線	1~7	2, 4, 5, 6
s	三島駅前通り線	1~2	1
t	谷田玉沢線	1	該当なし
u	水上線	1	該当なし

※灰色の網掛けは、第一ステップで再検証の対象外となった道路

凡例

	再検証対象区間
	対象外区間
	主要交差点

5 第二ステップ：必要性の確認

再検証対象（13路線：33区間）について、道路の必要性を「一般的な道路機能の観点」及び「防災・観光振興の観点」に分類して検証します。

（1）Ⅱ-1 整備の必要性確認：一般的な道路機能の観点

再検証区間において、計画決定時にどのような必要性をもって、都市計画に定められたのかを確認します。さらに計画決定当時から現在にかけての社会情勢、都市構造等の変化に照らし、現在における必要性を確認します。

なお、一般的な道路機能の観点では「都市計画決定当時の必要性・役割等」、「社会情勢の変化」及び「上位・関連計画による必要性」を確認します。

ア 都市計画決定当時の必要性・役割等の確認

都市計画道路の資料（当初の都市計画決定図書）を参考にして、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か確認します。

⇒第1回再検証からの変更はないため、評価項目から除外します。

イ 社会情勢の変化の確認

第1回再検証以降における三島市の人口、公共投資額、産業、土地利用、交通需要等の変化を確認します。

⇒第1回再検証から大きな変化は見られないため、評価項目から除外します。

ウ 上位・関連計画による必要性の確認

計画決定から時間が経過したことで都市構造や将来都市像が変化し、必要性が失われていないかを確認します。具体的には、三島市及び県が策定した都市計画道路に関連する計画を抜粋して評価します。

⇒第1回再検証以降から都市計画道路に係る上位・関連計画の内容に変化が見られるため、次頁に示す計画において位置付けのある路線を評価します。

表 5.1 都市計画道路に関連する計画

計画名称	策定年月	策定部署
第 5 次三島市総合計画	令和 3 年 3 月	三島市企画戦略部 政策企画課
第 2 次三島市都市計画マスタープラン (平成 29 年 改訂版)	平成 29 年 12 月	三島市計画まちづくり部 都市計画課
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	令和 3 年 3 月	静岡県交通基盤部都市局 都市計画課
第 4 次国土利用計画 (三島市計画)	令和 3 年 3 月	三島市企画戦略部 政策企画課
「美しい“ふじのくに”」のみちづくり	平成 30 年 7 月	静岡県交通基盤部道路局 道路企画課
三島市都市計画道路整備プログラム	令和 2 年 5 月	三島市都市基盤部 都市整備課
三島市地域公共交通網形成計画	平成 30 年 7 月	三島市計画まちづくり部 都市計画課
三島市立地適正化計画	令和 2 年 8 月	三島市計画まちづくり部 都市計画課
三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画	令和 2 年 6 月	三島市都市基盤部 土木課
三島市無電柱化推進計画	令和 2 年 9 月	三島市都市基盤部 都市整備課
東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン	平成 31 年 2 月	東駿河湾都市圏総合都市交通計画協議会

※具体的な位置付けの記載がある計画のみ抽出

(2) II-2 整備の必要性確認：防災・観光振興の観点

ア 防災の観点

静岡県が抱える課題として、予想される南海トラフ地震の発生が挙げられることから、三島市地域防災計画を活用して、災害が発生した場合の緊急対応活動、救援活動に対応するため、緊急輸送路、避難路などの配置関係からの検証や、道路が公共空地として有する防災機能の観点から整備の必要性の検証を行います。

⇒三島市地域防災計画で緊急輸送路として位置付けのある道路を評価します。

⇒静岡県第 3 次地震被害想定における延焼危険度がランク 4 (延焼拡大しても地域内で焼け止まりやすい) または 5 (地域のほぼ全域が焼失する危険性がある) に該当する区域で、都市計画決定幅員が 12m 以上の区間を評価します。

表 5.2 防災上関連する計画

計画名称	策定年月	策定部署
三島市地域防災計画	令和 2 年 7 月	三島市 防災会議
静岡県第 3 次地震被害想定	平成 13 年 5 月	静岡県 危機政策課

※具体的な位置付けの記載がある計画のみ抽出

イ 観光振興の観点

伊豆、富士山など有数の観光地を抱えていることから、三島市内の観光施設の分布状況を活用して、観光アクセス性、回遊性を確保する観点から整備の検証を行います。

⇒三島市都市景観形成基本計画において主要道路として、また、三島市景観計画の重点整備地区内に存在する道路を評価します。

⇒みしま公共交通マップに掲載されている市内及びその周辺の観光施設（主なものに限る）にアクセスする際に利用する道路を以下のとおり評価します。

表 5.3 観光振興に関連する計画

計画名称	策定年月	策定部署
三島市都市景観形成基本計画（改訂版）	平成 19 年 7 月	三島市計画まちづくり部 都市計画課（まちなみ再生課）
三島市景観計画（改訂版）	平成 31 年 4 月	三島市計画まちづくり部 都市計画課

※具体的な位置付けの記載がある計画のみ抽出

<みしま公共交通マップに掲載される主な観光施設>

楽寿園、源兵衛川、白滝公園、三嶋大社、伊豆フルーツパーク、三島スカイウォーク、山中城跡、佐野美術館、沼津港、柿田川公園、クレマチスの丘

(3) 必要性の確認項目・検証内容

必要性の確認については、表 5.4 に示す検証項目を用いて再検証対象道路（区間）が代替性を有する道路（区間）であるかを確認し、必要性の有無を判定します。

「代替性を有する」とは、再検証対象道路（区間）がもつ機能・役割を代替可能な道路（区間）が存在することを指します。

従って、本検証では表 5.4 に示す検証項目に 1 つでも該当する道路（区間）は必要性あり、いずれも該当しない道路（区間）は必要性なしと判定します。

表 5.4 必要性の確認項目・検証内容

項目	細目		検証内容	検証内容に該当する上位・関連計画
一般的な道路機能の観点	都市構造の変化	広域的交通施策の計画	広域的交通施策に関連する計画に位置付けがある。	<ul style="list-style-type: none"> 三島市地域公共交通網形成計画 自転車通行空間ネットワーク整備計画書 東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン
		市街地開発の計画	市街地開発に関連する計画に位置付けがある。	<ul style="list-style-type: none"> 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 三島市無電柱化推進計画
		道路施策の計画	道路施策に関連する計画に位置付けがある。	<ul style="list-style-type: none"> 「美しい”ふじのくに”」のみちづくり 三島市都市計画道路整備プログラム
	将来都市像 上位計画に示される都市の将来像や施策	将来都市像について示されている計画に位置付けがある。	<ul style="list-style-type: none"> 第 5 次三島市総合計画 第 2 次三島市都市計画マスタープラン（平成 29 年 改訂版） 第 4 次国土利用計画 三島市立地適正化計画 	
防災、観光振興の観点	防災の観点	緊急輸送路	緊急輸送路に指定されている。	<ul style="list-style-type: none"> 三島市地域防災計画
		防災機能（火災時の延焼防止効果）	静岡県第 3 次地震被害想定における延焼危険度がランク 4（延焼拡大しても地域内で焼け止まりやすい）または 5（地域のほぼ全域が焼失する危険性がある）に該当する区域で、都市計画決定幅員が 12m 以上の区間。	
	観光振興の観点	アクセス性、回遊性	観光振興に関連する計画に位置付けがある。 みしま公共交通マップに記載されている主な観光施設にアクセスする際に利用する。	<ul style="list-style-type: none"> 三島市都市景観形成基本計画 三島市景観計画（改訂版）

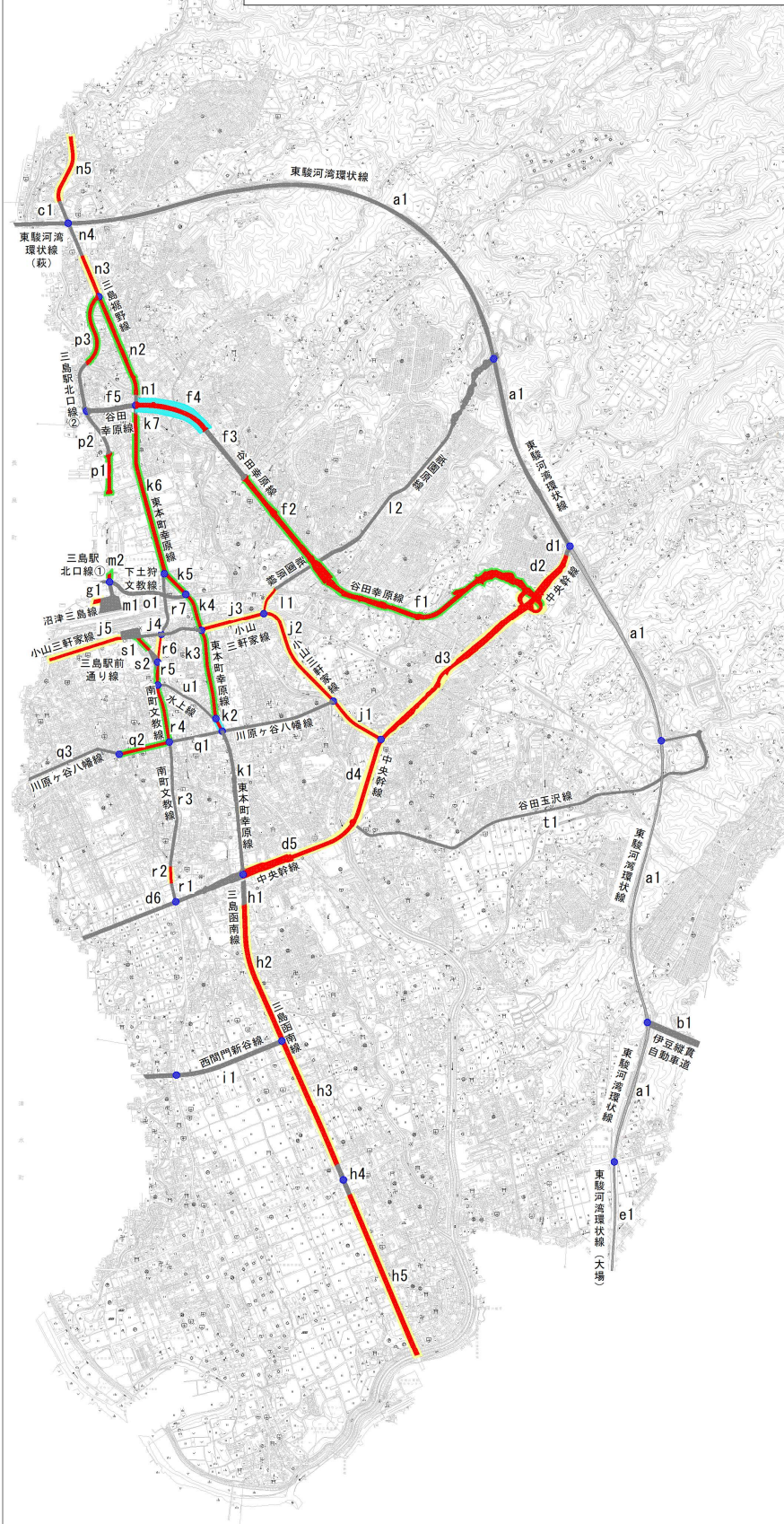
(4) 必要性の確認結果

検証の結果、再検証対象道路（13路線：33区間）のいずれも上位・関連計画に位置付けがあるため、必要性ありと判定します。

表 5.5 第二ステップ：必要性の確認 区間別評価

番号	再検証対象道路 (13路線)	再検証対象区間 (33区間)	第二ステップ：必要性の確認															項目該当数			
			一般的な道路機能の観点										防災・観光振興の観点								
			都市構造の変化					将来都市像の変化					防災の観点		観光振興の観点						
			広域的交通施策の計画			市街地開発の計画		道路施策の計画			将来都市像の変化					緊急輸送路	防災機能		景観形成		観光施設への アクセス性・ 回遊性
三島市 地域公共 交通網 形成計画	三島市 自転車 通行空間 ネットワーク 整備計画	東駿河湾 都市圏 都市交通 ネットワーク 形成計画	東駿河湾 広域都市 計画区域 の整備、 開発及び 保全の 方針	三島市 無電柱化 推進計画	「美しい ふしのくに」 のみらづくり	三島市 都市計画 道路整備 7075	第5次 三島市 総合計画	第2次 三島市 都市計画 7075	第4次 国土利用 計画 (三島市 計画)	三島市 立地適正 化計画	三島市 地域防災 計画	延焼防止 効果	三島市 都市景観 形成 基本計画	三島市 景観計画 (改訂版)	みしま 公共交通 マップ						
3・2・1	中央幹線 (国道1号)	d	2	○											○		○		○	5	
			3	○											○		○		○	5	
			4													○		○		○	4
			5													○		○		○	5
3・3・7	谷田 幸原線	f	1	○		○	○							○		○				7	
			2	○	○		○								○		○			7	
			4	○	○	○	○			○	○	○			○		○				10
3・3・10	沼津 三島線	g	1	○		○	○	○											5		
3・3・60	三島 国南線 (国道136号)	h	2												○	○	○		○	5	
			3												○		○		○	4	
			5													○		○		○	4
3・4・27	小山 三軒家線	j	1	○		○													○	4	
			2	○		○										○			○	5	
			3	○		○											○			○	5
			5	○	○												○	○		○	6
3・4・30	東本町 幸原線	k	2	○	○			○	○						○	○	○	○	○	10	
			3	○	○										○	○	○		○	7	
			4	○	○											○	○	○		○	7
			5	○	○											○	○	○		○	7
			6	○	○			○								○	○	○		○	8
3・4・31	紙園原線	l	1	○										○	○				4		
3・4・45	三島駅 北口線①	m	2	○	○		○				○	○	○		○	○		○	9		
3・4・64	三島 裾野線	n	2	○	○										○	○	○		○	7	
			3	○	○										○		○		○	6	
			5	○	○											○		○		○	6
3・4・69	三島駅 北口線②	p	1		○	○	○	○				○	○		○				○	7	
			3		○	○	○								○				○	8	
3・5・35	川原ヶ谷 八幡線	q	2	○	○		○							○	○		○	○	8		
3・5・38	南町 文教線	r	2	○	○										○	○			○	6	
			4	○	○			○							○	○		○	○	8	
			5	○	○			○								○	○		○	○	8
			6	○	○											○	○		○	○	6
3・5・39	三島駅前 通り線	s	1	○	○		○	○						○	○			○	7		

第二ステップ：必要性の確認 (区間別評価図)



必要性の検証結果

記号	路線名	項目	
		区間番号	該当数
d	中央幹線 (国道1号)	2	5
		3	5
		4	4
		5	5
f	谷田幸原線	1	7
		2	7
		4	10
g	沼津三島線	1	5
h	三島岡南線 (国道136号)	2	5
		3	4
		5	4
j	小山三軒家線	1	4
		2	5
		3	5
		5	6
k	東本町幸原線	2	10
		3	7
		4	7
		5	7
		6	8
l	祇園原線	1	4
m	三島駅北口線①	2	9
		2	7
n	三島裾野線	3	6
		5	6
		1	7
p	三島駅北口線②	3	8
		2	8
q	川原ヶ谷八幡線	2	6
r	南町文教線	4	8
		5	8
		6	6
s	三島駅前通り線	1	7

凡例

	再検証対象区間
	対象外区間
	主要交差点

凡例 (該当数)

	該当数：10～13個
	該当数：7～9個
	該当数：4～6個
	該当数：1～3個
	再検証対象外区間

6 第三ステップ：混雑度解消のための合理性の確認

(1) 混雑度解消のための合理性の確認（配置・規模・機能等の検証）項目・検証内容

都市計画道路の配置・規模・機能等を検証し、地域の実情にあった合理的な計画であるかどうかを検証します。

計画の合理性の検証については、表 6.1 に示す検証項目を用いて再検証対象道路（区間）が合理性を有する道路（区間）であるかを判定します。

「合理性を有する」とは、混雑度解消のために都市計画決定当時の線形・幅員での整備形態が都市計画道路としての機能・役割に適していることを指します。

従って、本検証では表 6.1 に示す検証項目の全てに該当する道路（区間）は計画の合理性を有する対象と判定し、1 つでも該当しない検証項目がある道路（区間）は都市計画の再検討を要する対象と判定します。（検証項目の該当数による評価の差異は発生しない）

表 6.1 計画の合理性の検証項目・検証内容

項目	細目	検証内容
配置	地形・地物との整合の確認	沿線に周知の埋蔵文化財包蔵地が存在しない
		沿線に保全すべき貴重種が存在しない
	既存道路の有無の確認	同等機能を持つ代替路線が存在しない
規模	幅員構成の確認	将来交通量に照らし合わせても都市計画決定当時の車線数に変化はない
		都市計画決定幅員内での自転車通行空間ネットワークの形成が可能である
機能	道路機能分類の確認	将来交通量に照らし合わせても都市計画決定当時の道路機能分類に変化はない
		都市計画決定当時の役割に変化はない
その他	道路構造令との整合の確認	現行の道路構造令との整合が図られている

<項目毎の検証目的>

- ・配置：都市計画決定当時の線形が将来にかけての道路整備形態に適しているかの判定
- ・規模：都市計画決定当時の幅員が将来にかけての道路整備形態に適しているかの判定
- ・機能：都市計画決定当時の道路規格が将来にかけての道路整備形態に適しているかの判定
- ・その他：都市計画決定当時の標準幅員が将来にかけての道路整備形態に適しているかの判定

再検証対象（13路線：33区間）について、計画の合理性を確認するため、配置・規模・機能等の検証と新道路網計画での検証を行います。

（2）Ⅲ-1 配置・規模・機能等の検証

ア 配置：地形・地物との整合の確認、既存道路の有無の確認

- ・地形・地物との整合の確認

「三島市遺跡地図」及び「三島市の貴重種の分布状況」を基に再検証対象道路の沿線に周知の埋蔵文化財包蔵地や貴重種が存在していないか確認します。

- ・既存道路の有無の確認

再検証対象道路と同等の機能をもつ既存道路（代替路線）が存在するか確認します。

イ 規模：幅員構成の確認

- ・将来交通量（東駿河湾都市圏総合都市交通体系 H47（R17）年将来交通量推計）の変化を確認し、計画決定当時に定められている車線数に変わりはないか検証します。

- ・自転車通行空間ネットワークの形成による将来的な道路利用形態の変化に伴い、都市計画決定の見直しが必要ないか検証します。

ウ 機能：道路機能分類の確認

- ・都市計画決定当時に定められていた道路機能分類（主要幹線、幹線、補助幹線）と現時点の上位計画（第2次三島市都市計画マスタープラン）に示される道路機能分類を比較し、変化がないか検証します。

エ その他：道路構造令との整合の確認

- ・現行の道路構造令と整合しているか検証します。

(3) 合理性の確認（配置・規模・機能等の検証）結果

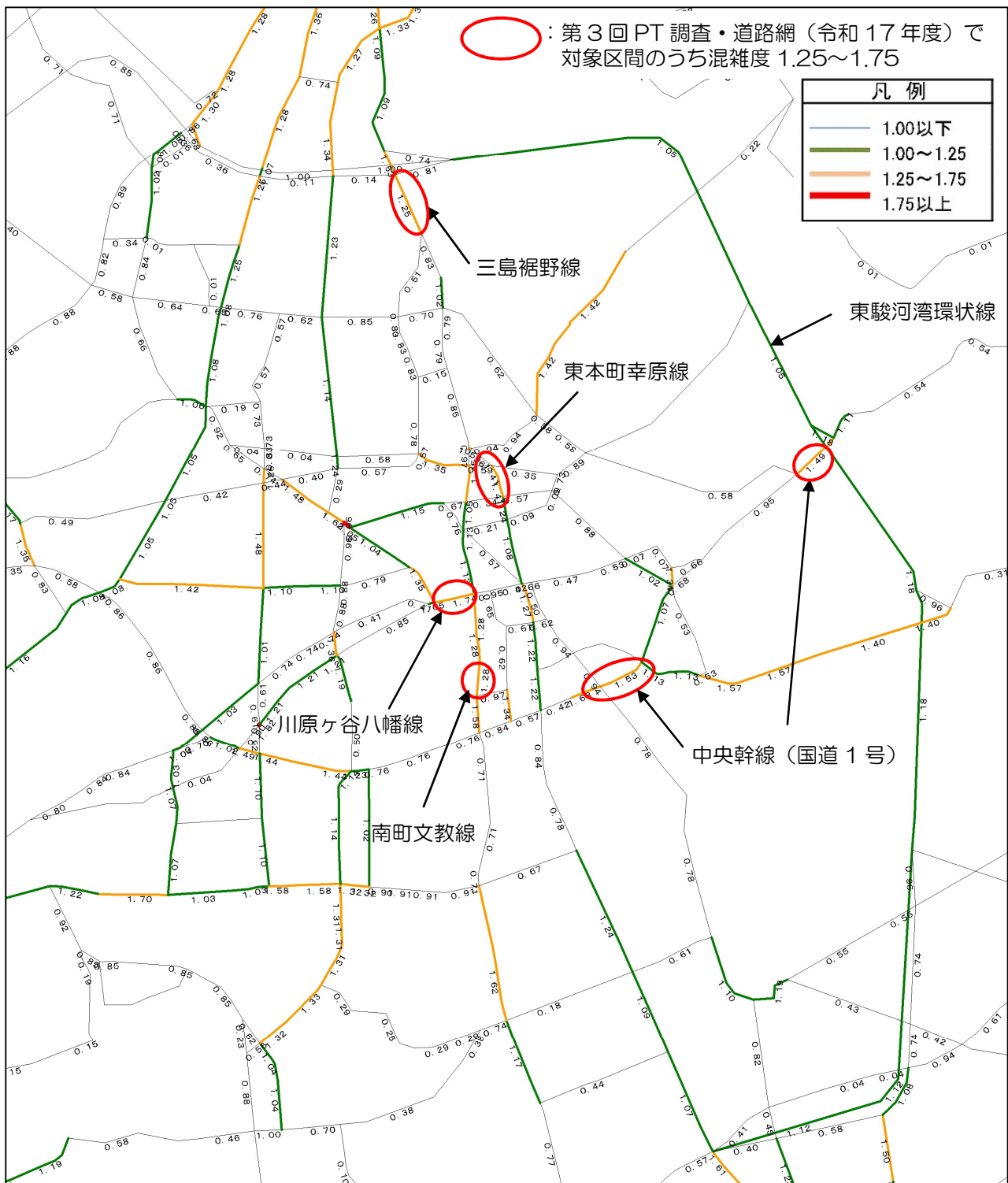


図6.1 第3回PT調査・道路網（令和17年度）による混雑度

表 6.2 第 3 回 PT 調査・道路網（令和 17 年度）による混雑度

種別	名称		区間番号	距離 (km)	種級区分	計画車線数	混雑度 (区間平均値) ※第3回PT調査より
	番号	道路名					
幹線	3・2・1	中央幹線（国道1号）	d2	0.38	第4種第1級	2	1.48
			d3	1.11		2	0.86
			d4	0.47		2	1.06
			d5	0.34		2	1.59
				0.16		4	0.42
幹線	3・3・7	谷田幸原線	f1	1.4	第4種第2級	4	0.58
			f2	0.71		4	0.57
			f4	0.41		4	0.62
幹線	3・3・10	沼津三島線	g1	0.61	第4種第1級	2	0.56
幹線	3・3・60	三島函南線（国道136号）	h2	0.6	第4種第1級	4	0.78
			h3	1		4	1.24
			h5	0.79		4	1.06
幹線	3・4・27	小山三軒家線	j1	0.4	第4種第2級	2	0.97
			j2	0.72		2	0.87
			j3,j5	0.4		2	0.57
			j5	0.68		2	1.14
幹線	3・4・30	東本町幸原線	k2	0.49	第4種第2級	2	1.06
			k3	0.28		2	1.31
			k4	0.15		2	1.42
			k5	0.22		2	1.03
			k6	0.78		2	0.84
幹線	3・4・31	祇園原線	l1	0.3	第3種第4級	2	0.8
幹線	3・4・45	三島駅北口線①	m2	0.57	第4種第2級	2	0.77
幹線	3・4・64	三島裾野線	n2	0.39	第4種第1級	2	1.02
			n3	0.49		2	0.82
			n5	0.9		2	1.11
幹線	3・4・69	三島駅北口線②	p1	0.25	第4種第2級	2	0.81
			p3	0.65		2	0.49
幹線	3・5・35	川原ヶ谷八幡線	q2	0.33	第4種第2級	2	1.56
幹線	3・5・38	南町文教線	r2	0.13	第4種第2級	2	1.58
			r4	0.49		2	1.11
			r5	0.11		2	1.01
			r6	0.1		2	1.01
幹線	3・5・39	三島駅前通り線	s1	0.12	第4種第3級	2	0.71

検証の結果、再検証対象道路（13路線：33区間）のいずれも計画の合理性を有すると判定します。

表 6.3 第三ステップ：計画の合理性 区間別評価

番号	再検証対象道路 (13路線)	再検証対象区間 (33区間)	第三ステップ：計画の合理性（○は合理性を有する判定、▲は合理性に欠ける判定を表す）								検証結果 (計画の合理性)	
			配置			規模		機能		その他		
			地形・地物との整合の確認		既存道路の有無の確認	幅員構成の確認		道路機能分類の確認		道路構造令との整合の確認		
			周知の埋蔵文化財包蔵地の有無	保全すべき貴重種の有無	同等機能をもつ代替路線の有無	将来交通量の変化に伴う車線数の再検討の必要性	自転車通行空間の形成に伴う都市計画決定段階の再検討の必要性	都市計画決定段階の道路機能分類の変化	都市計画決定段階の役割の変化	沿線の道路構造令との整合性の有無		
			○：無し (合理性を有する)	○：無し (合理性を有する)	○：無し (合理性を有する)	○：無し (合理性を有する)	○：無し (合理性を有する)	○：無し (合理性を有する)	○：無し (合理性を有する)	○：有り (合理性を有する)		
3・2・1	中央幹線 (国道1号)	d	2	▲※2	○	○	▲※4	○	○	○	○	有する
			3	▲※1	○	○	○	○	○	○	○	有する
			4	▲※1	○	○	○	○	○	○	○	有する
			5	○	○	○	▲※4	○	○	○	○	有する
3・3・7	谷田幸原線	f	1	▲※2	○	○	○	○	○	○	○	有する
			2	○	○	○	○	○	○	○	○	有する
			4	○	○	○	○	○	○	○	○	有する
3・3・10	沼津三島線	g	1	○	○	○	○	○	○	○	有する	
3・3・60	三島宮南線 (国道136号)	h	2	▲※1	▲※3	○	○	○	○	○	○	有する
			3	○	○	○	○	○	○	○	○	有する
			5	▲※1	○	○	○	○	○	○	○	有する
3・4・27	小山三軒家線	j	1	○	○	○	○	○	○	○	○	有する
			2	▲※1	○	○	○	○	○	○	○	有する
			3	○	○	○	○	○	○	○	○	有する
			5	○	○	○	○	○	○	○	○	有する
3・4・30	東本町幸原線	k	2	○	○	○	○	○	○	○	○	有する
			3	○	○	○	▲※4	○	○	○	○	有する
			4	○	○	○	▲※4	○	○	○	○	有する
			5	○	○	○	○	○	○	○	○	有する
			6	○	○	○	○	○	○	○	○	有する
3・4・31	紙園原線	l	1	▲※2	○	○	○	○	○	○	有する	
3・4・45	三島駅北口線①	m	2	○	○	○	○	○	○	○	有する	
3・4・64	三島裾野線	n	2	○	○	○	○	○	○	○	○	有する
			3	○	○	○	○	○	○	○	○	有する
			5	○	○	○	○	○	○	○	○	有する
3・4・69	三島駅北口線②	p	1	○	○	○	○	○	○	○	○	有する
			3	▲※1	○	○	○	○	○	○	○	有する
3・5・35	川原ヶ谷八幡線	q	2	○	○	○	▲※4	○	○	○	有する	
3・5・38	南町文教線	r	2	○	○	○	▲※4	○	○	○	○	有する
			4	▲※1	○	○	○	○	○	○	○	有する
			5	○	○	○	○	○	○	○	○	有する
			6	○	○	○	○	○	○	○	○	有する
3・5・39	三島駅前通り線	s	1	○	○	○	○	○	○	○	有する	

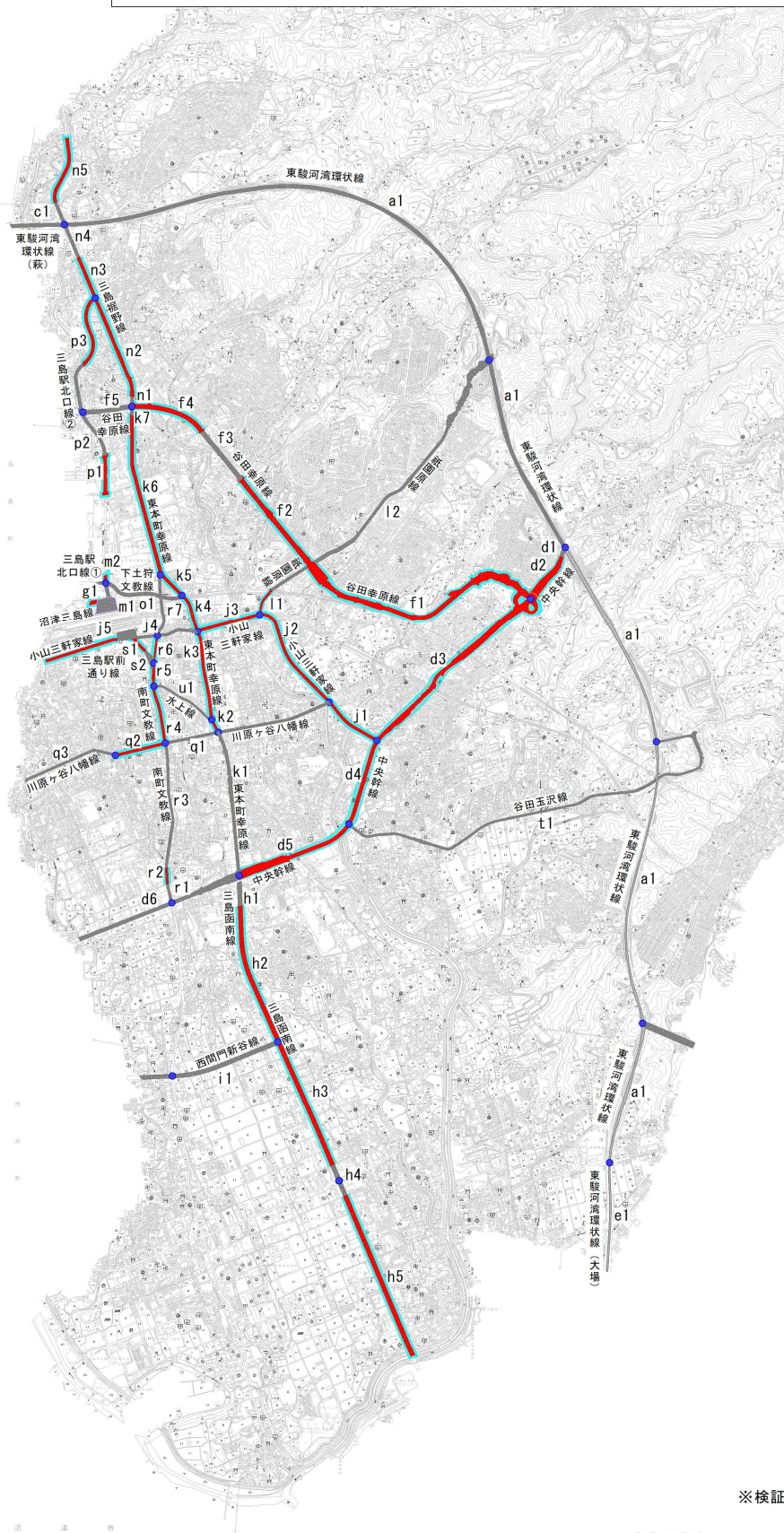
※1：沿線に周知の埋蔵文化財包蔵地は存在し、事前調査の必要はあるが、すでに周辺の宅地造成の際に調査された箇所であり、価値の高い文化財は確認されていないため、整備方針（道路線形、幅員等）の見直しは必要ないと判断し、合理性を有する区間とします。

※2：※1と異なり調査が未実施の箇所であるため、事前調査にて価値の高い文化財が確認された場合は、整備方針の見直しが必要となります。しかし、道路整備工事は地中深くまでの掘削を要する工事ではなく、埋蔵文化財に影響する可能性は低いと考えられるため、整備方針（道路線形、幅員等）の見直しは必要ないと判断し、合理性を有する区間とします。

※3：沿線に保全すべき貴重種である鳥類（ミサゴ）が見られますが、中郷温水池周辺に確認されたものであり、整備方針（道路線形、幅員等）の見直しは必要ないと判断し、合理性を有する区間とします。

※4：混雑度が1.25以上のため、交通処理の観点から車線数が不足していると考えられますが、該当する区間は0.13km～0.38kmと短く、短区間での幾何構造の変更は望ましくないため、車線数は適正であると考えます。

第三ステップ：合理性の確認（配置・規模・機能等の検証）
（区間別評価図）



合理性の検証結果

記号	路線名	区間番号	計画の合理性
d	中央幹線（国道1号）	2	有する
		3	有する
		4	有する
		5	有する
f	谷田幸原線	1	有する
		2	有する
		4	有する
g	沼津三島線	1	有する
		2	有する
h	三島函南線（国道136号）	3	有する
		5	有する
		1	有する
j	小山三軒家線	2	有する
		3	有する
		5	有する
		2	有する
k	東本町幸原線	3	有する
		4	有する
		5	有する
		6	有する
l	祇園原線	1	有する
m	三島駅北口線①	2	有する
n	三島裾野線	2	有する
		3	有する
		5	有する
p	三島駅北口線②	1	有する
		3	有する
q	川原ヶ谷八幡線	2	有する
r	南町文教線	2	有する
		4	有する
		5	有する
		6	有する
s	三島駅前通り線	1	有する

凡例

	再検証対象区間
	対象外区間
	主要交差点

凡例

	合理性を有する区間
	合理性に欠ける区間*

※検証の結果、合理性に欠ける区間は存在しない。

(4) Ⅲ-2 新道路網計画での検証

再検証対象道路（13路線：33区間）について、「第二ステップ：必要性の確認」及び「第三ステップ：合理性の確認（配置・規模・機能等の検証）」をしたところ、全てにおいて整備の必要性及び計画の合理性を有する結果となりました。

従って、再検証対象道路（13路線：33区間）の整備方針は「現決定を維持」と仮定し、新道路網^{※1}にて将来交通量推計を行い、現状の都市計画決定の妥当性を検証します。

なお、妥当性の検証における評価指標は、計画車線数と将来交通量による必要車線数との整合性及び混雑解消の効果とします。

※1：三島市の都市計画道路（全21路線）を都市計画決定どおりに整備した状態の道路網を指します。なお、第3回PT調査で設定された道路網とは祇園原線（JRアンダー区間）の整備状況が異なります。

ア 再検証対象道路（区間）の交通容量と車線数の設定

交通容量及び車線数は、第3回PT調査のQVコード表^{※2}に準拠し、将来ネットワーク条件に設定します。

なお、祇園原線（JRアンダー区間）の条件は以下のとおりに変更します。

<第3回PT調査での条件>

種級区分：第3種第4級
交通容量：6,000台/日

<新道路網での条件>

種級区分：第4種第3級
交通容量：7,200台/日

※2：QVコード表とは、第3回PT調査の将来交通量推計における交通容量（Q）と速度（V）の関係を示した表を指します。

表 6.4 再検証対象道路の交通容量、計画車線数（新道路網）

番号	名称 道路名	区 間	種級区分	交差点の 多い少ない	計画 車線数	交通容量 (台/日)
3・2・1	中央幹線（国道 1 号）	d2	第 4 種第 1 級	多い	2	11,000
		d3		多い	2	11,000 (一部 9,600)
		d4		多い	2	9,600
		d5		多い	2	12,000
				少ない	4	48,000
3・3・7	谷田幸原線	f1	第 4 種第 2 級*	多い	4	24,000
		f2		多い	4	24,000
		f4		多い	4	24,000
3・3・10	沼津三島線	g1	第 4 種第 1 級	多い	2	4,000
3・3・60	三島函南線（国道 136 号）	h2	第 4 種第 1 級	多い	4	24,000
		h3		多い	4	24,000
		h5		多い	4	24,000
3・4・27	小山三軒家線	j1	第 4 種第 2 級	多い	2	8,000
		j2		多い	2	8,000
		j3		多い	2	8,000
		j5		少ない	2	9,600
3・4・30	東本町幸原線	k2	第 4 種第 2 級	多い	2	8,000
		k3		多い	2	8,000
		k4		多い	2	8,000
		k5		多い	2	8,000
		k6		少ない	2	9,600
3・4・31	祇園原線	l1	第 4 種第 3 級	多い	2	7,200
3・4・45	三島駅北口線①	m2	第 4 種第 2 級	多い	2	8,000
3・4・64	三島裾野線	n2	第 4 種第 1 級	多い	2	9,600
		n3		多い	2	9,600
		n5		多い	2	9,600
3・4・69	三島駅北口線②	p1	第 4 種第 2 級	多い	2	8,000
		p3		多い	2	8,000
3・5・35	川原ヶ谷八幡線	q2	第 4 種第 2 級	多い	2	8,000
3・5・38	南町文教線	r2	第 4 種第 2 級	多い	2	8,000
		r4		多い	2	8,000
		r5		多い	2	8,000
		r6		多い	2	8,000
3・5・39	三島駅前通り線	s1	第 4 種第 3 級	多い	2	6,000

※谷田幸原線の完成形は第 4 種第 1 級であるが、第 3 回 PT 調査の広域ネットワークでは第 4 種第 2 級としているため、新道路網計画においても整合を図ります。

●混雑度の指標

混雑度とは、配分交通量（新道路網計画の将来交通量）を交通容量で除することで算出される道路の混雑の程度を平均的に示した指標です。

混雑度が 1.0 を超えたらすぐに慢性的な混雑が生じるものではなく、1.25 未満であれば昼間 12 時間のうち 1～2 時間程度と推測されます。

混雑度が 1.25 以上になると、連続的混雑への過渡状態となります。

従って、混雑度が 1.25 未満であれば、ピーク時間帯以外は円滑に走行できるものと考え、計画車線数は妥当と判定します。

混雑度が 1.25 以上であれば、今後の道路整備状況や社会情勢の変化を引き続き確認し、将来検証していく必要があるものと考え、計画車線数は要検討と判定します。

表 6.5 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できます。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0 以上～1.25 未満	混雑している時間が殆どの区間で 1～2 時間以下、混雑度は殆どの区間で 1.0 以下、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という可能性は非常に小さい。
1.25 以上～1.75 未満	混雑している時間が 12 時間以下、混雑度が 1.0 以下の時間が 10～15% ピーク時間はもとより、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の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられます。
1.75 以上	混雑していない時間が殆どなくなります。 混雑度が 1.0 以下の時間が 50%を超える慢性的混雑状態を呈します。

●設計区間の考え方

設計区間は、道路の存在する地域及び地形、計画交通量によって定めるものです。

道路構造令の「設計区間設定の基本原則」では、下記の赤線部分のとおりとなっており、設計区間の設定は、短区間ごとに設計区間を変えたり、運転者が予期しない場所で変更すると運転者が混乱し、交通安全上好ましくなく快適性を損ねる結果となります。

また、道路構造令の「表 1-6 設計区間長のおおむねの指針」では、標準的な最小区間長は 30～10km で、やむを得ない場合の最小区間長でも 2km となっていることから、今回の混雑度が 1.25 以上の区間では、0.13～0.49km と非常に短いため、幾何構造の連続性を保ち、安全性、快適性の観点から、短い区間で設計区間を変えて考えることは望ましくありません。

1-4-1 設計区間設定の基本原則

設計区間とは、道路の存する地域および地形の状況ならびに計画交通量に応じ、同一の設計基準を用いるべき区間であり、同一の道路区分を適用する区間である。
あまり短区間ごとに設計区間を変えたり、あるいは運転者が予期しない場所で設計区間の変更を行うことは、運転者を混乱させ、交通安全上好ましくなく、また快適性も損ねることになる。このような場合には、道路構造令第3条第3項の規定を適用し、交通の状況を考慮して道路の区分を再検討しなければならない。
路線の幾何構造はできるかぎり連続的であることが好ましいので、設計区間を設定する場合には、その長さや変更点の選び方などに慎重な配慮が必要である。
 道路の設計区間は、路線の性格や重要性、交通量、地形および地域がおおむね等しい区間は同一の設計区間とすることが望ましい。また、道路の幾何構造が短区間ごとに变化するのは、運転者を混乱させ交通安全性・快適性の面からも好ましくないから、一つの設計区間はできるかぎり長いことが望ましい。

表 1-6 設計区間長のおおむねの指針

道路の区分	標準的な 最小区間長	やむを得ない場合の 最小区間長
第1種、第3種第1級、 第3種第2級	30～20 km	5 km
第2種、第3種第3級、 第3種第4級	15～10 km	2 km
第4種	主な交差点の間隔	

(出典：道路構造令の解説と運用（平成 27 年 6 月） P.151～152)

イ 車線数及び混雑解消の効果の検証

新道路網による将来交通量推計により、三島市の都市計画道路（全 21 路線）を都市計画決定どおりに整備することによる効果を確認します。

・新道路網による車線数及び混雑解消への効果の検証方針

新道路網による将来交通量推計より、三島市域の道路網の混雑度を確認し、計画車線数が将来交通量に見合った車線数であるか検証します。

なお、混雑度が 1.25 未満の道路（区間）は、計画車線数は妥当と判定し、混雑度が 1.25 以上の道路（区間）は、計画車線数は要検討と判定します。

ウ 新道路網（現状の都市計画決定）での整備による効果の検証結果

検証の結果、三島市域においては混雑度が 1.75 以上（慢性的混雑状態）の区間は存在せず、混雑度が 1.25 以上（連続的混雑への過渡状態）の区間も局部的であるため、三島市域の道路交通は問題なく処理されると考えられます。

再検証対象道路（13 路線：33 区間）に着目した場合、一部の道路（区間）が要検討と判定されましたが、距離は 0.13~0.49km と短く、短区間での整備内容（車線数や幅員等）の変更は望ましくないため、車線数は適正であると考えられます。

従って、新道路網での整備による効果は高いと判断し、現状の都市計画決定は妥当であると判定します。

次頁より、新道路網による将来交通量推計の結果である「混雑度図」を添付します。

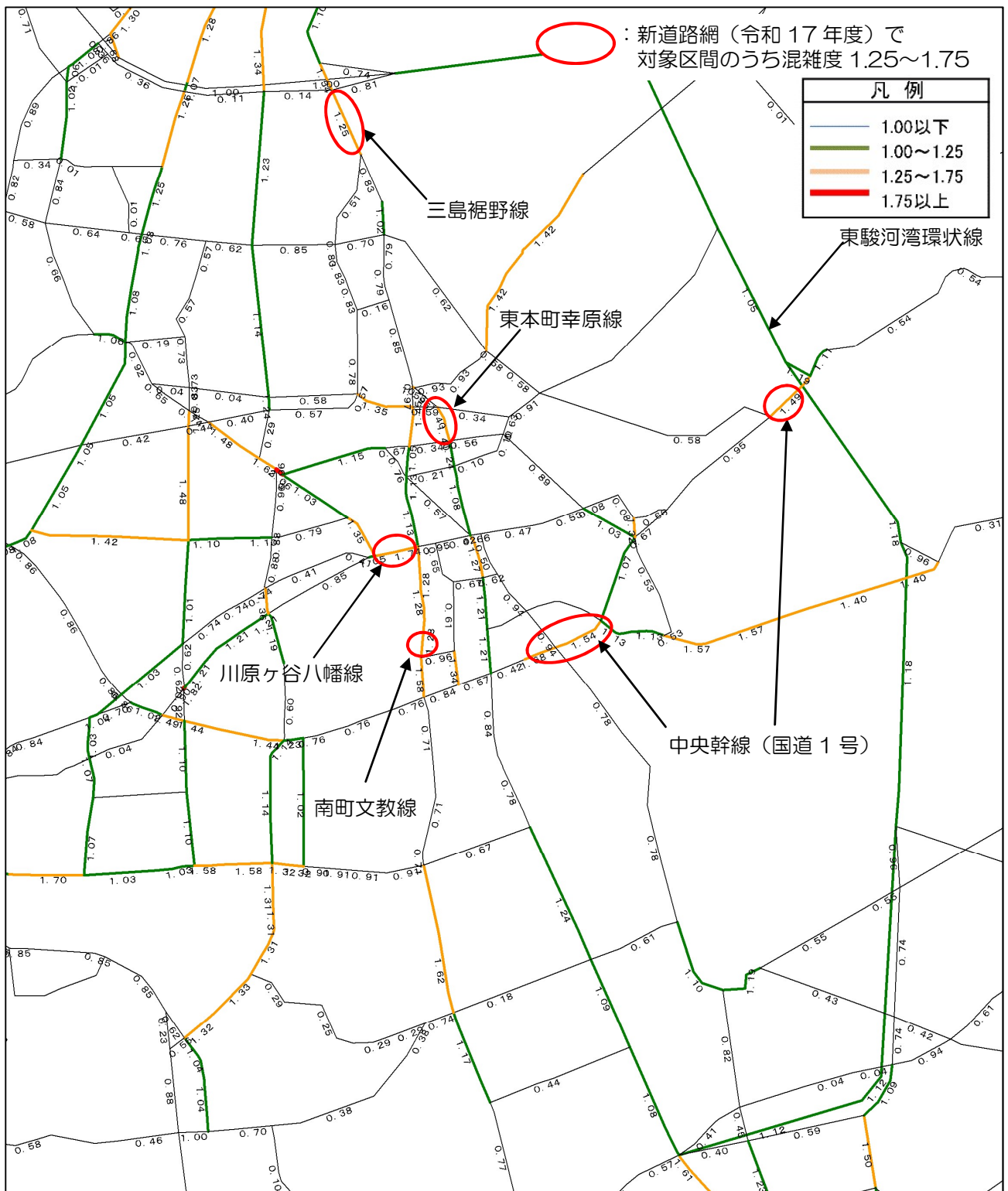


図 6.2 新道路網（令和 17 年度）における混雑度

表 6.6 新道路網（令和 17 年度）における混雑度

種別	名称		区間番号	距離 (km)	種級区分	計画 車線数	新道路網による将来交通量推計 混雑度（区間平均）
	番号	道路名					
幹線	3・2・1	中央幹線（国道1号）	d2	0.38	第4種第1級	2	1.49
			d3	1.11		2	0.90
			d4	0.47		2	1.07
			d5	0.34		2	1.59
				0.16		4	0.42
幹線	3・3・7	谷田幸原線	f1	1.4	第4種第2級※	4	0.58
			f2	0.71		4	0.58
			f4	0.41		4	0.62
幹線	3・3・10	沼津三島線	g1	0.61	第4種第1級	2	0.57
幹線	3・3・60	三島函南線（国道136号）	h2	0.6	第4種第1級	4	0.78
			h3	1		4	1.24
			h5	0.79		4	1.08
幹線	3・4・27	小山三軒家線	j1	0.4	第4種第2級	2	1.03
			j2	0.72		2	0.89
			j3	0.4		2	0.56
			j5	0.68		2	1.15
幹線	3・4・30	東本町幸原線	k2	0.49	第4種第2級	2	1.08
			k3	0.28		2	1.12
			k4	0.15		2	1.40
			k5	0.22		2	1.01
			k6	0.78		2	0.84
幹線	3・4・31	祇園原線	l1	0.3	第3種第4級	2	0.63
幹線	3・4・45	三島駅北口線①	m2	0.57	第4種第2級	2	0.78
幹線	3・4・64	三島裾野線	n2	0.39	第4種第1級	2	0.83
			n3	0.49		2	1.25
			n5	0.9		2	1.10
幹線	3・4・69	三島駅北口線②	p1	0.25	第4種第2級	2	0.83
			p3	0.65		2	0.51
幹線	3・5・35	川原ヶ谷八幡線	q2	0.33	第4種第2級	2	1.63
幹線	3・5・38	南町文教線	r2	0.13	第4種第2級	2	1.58
			r4	0.49		2	1.13
			r5	0.11		2	1.05
			r6	0.1		2	1.05
幹線	3・5・39	三島駅前通り線	s1	0.12	第4種第3級	2	0.76

※谷田幸原線の完成形は第4種第1級であるが、第3回PT調査の広域ネットワークでは第4種第2級としているため、新道路網計画においても整合を図ります。

7 再検証の結果

再検証対象道路（13 路線：33 区間）について、「第二ステップ：必要性の確認」及び「第三ステップ：混雑度解消のための合理性の確認（配置・規模・機能等の検証）」したところ、全てにおいて整備の必要性及び計画の合理性を有する結果となりました。

従って、再検証対象道路（13 路線：33 区間）の整備方針は全て「現決定を維持」とします。

表 7.1 再検証の結果のまとめ

路線名	区間番号	距離(km)	整備の必要性	計画の合理性	新道路網計画での検証			検証結果
					車線数の検証			
					計画車線数	混雑度	結果	
中央幹線（国道 1 号）	d2	0.38	有り	有する	2	1.49	要検討*	現決定を維持
	d3	1.11	有り	有する	2	0.90	妥当	現決定を維持
	d4	0.47	有り	有する	2	1.07	妥当	現決定を維持
	d5(2車線)	0.34	有り	有する	2	1.59	要検討*	現決定を維持
	d5(4車線)	0.16	有り	有する	4	0.42	妥当	現決定を維持
谷田幸原線	f1	1.40	有り	有する	4	0.58	妥当	現決定を維持
	f2	0.71	有り	有する	4	0.58	妥当	現決定を維持
	f4	0.41	有り	有する	4	0.62	妥当	現決定を維持
沼津三島線	g1	0.61	有り	有する	2	0.57	妥当	現決定を維持
三島函南線（国道 136 号）	h2	0.60	有り	有する	4	0.78	妥当	現決定を維持
	h3	1.00	有り	有する	4	1.24	妥当	現決定を維持
	h5	0.79	有り	有する	4	1.08	妥当	現決定を維持
小山三軒家線	j1	0.40	有り	有する	2	1.03	妥当	現決定を維持
	j2	0.72	有り	有する	2	0.89	妥当	現決定を維持
	j3	0.40	有り	有する	2	0.56	妥当	現決定を維持
	j5	0.68	有り	有する	2	1.15	妥当	現決定を維持
東本町幸原線	k2	0.49	有り	有する	2	1.08	妥当	現決定を維持
	k3	0.28	有り	有する	2	1.12	妥当	現決定を維持
	k4	0.15	有り	有する	2	1.40	要検討*	現決定を維持
	k5	0.22	有り	有する	2	1.01	妥当	現決定を維持
	k6	0.78	有り	有する	2	0.84	妥当	現決定を維持
祇園原線	l1	0.30	有り	有する	2	0.63	妥当	現決定を維持
三島駅北口線①	m2	0.57	有り	有する	2	0.78	妥当	現決定を維持
三島裾野線	n2	0.39	有り	有する	2	0.83	妥当	現決定を維持
	n3	0.49	有り	有する	2	1.25	要検討*	現決定を維持
	n5	0.90	有り	有する	2	1.10	妥当	現決定を維持
三島駅北口線②	p1	0.25	有り	有する	2	0.83	妥当	現決定を維持
	p3	0.65	有り	有する	2	0.51	妥当	現決定を維持
川原ヶ谷八幡線	q2	0.33	有り	有する	2	1.63	要検討*	現決定を維持
南町文教線	r2	0.13	有り	有する	2	1.58	要検討*	現決定を維持
	r4	0.49	有り	有する	2	1.13	妥当	現決定を維持
	r5	0.11	有り	有する	2	1.05	妥当	現決定を維持
	r6	0.10	有り	有する	2	1.05	妥当	現決定を維持
三島駅前通り線	s1	0.12	有り	有する	2	0.76	妥当	現決定を維持

※混雑度が 1.25 以上のため、交通処理の観点から車線数が不足していると考えられますが、該当する区間は 0.13~0.49km と短く、短区間での幾何構造（車線数や幅員等）の変更は望ましくないため、車線数は適正であると考えます。

参考資料

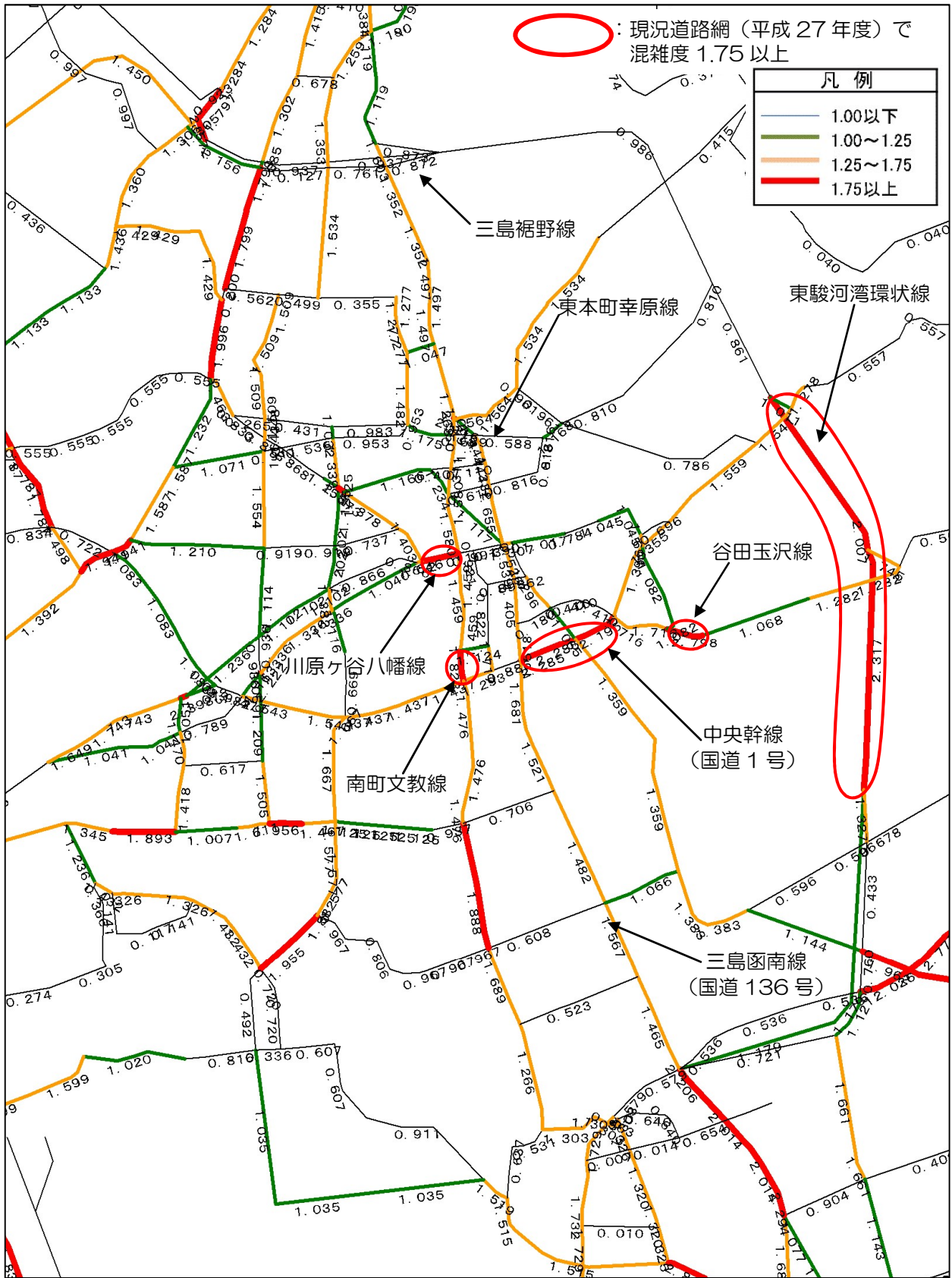


図 1 現況道路網 (平成 27 年度) による混雑度

表1 現況道路網（平成27年度）における混雑度

種別	名称		区間番号	距離 (km)	種級区分	現況交通量推計 (混雑度)
	番号	道路名				
自専	1・4・1	東駿河湾環状線	a1	3.15	第1種第3級	1.02
				1.40		0.89
				1.50		2.01
				1.60		2.31
				0.40		1.33
自専	1・4・3	伊豆縦貫自動車道	b1	1.90	第1種第3級	0.00
幹線	3・1・55	東駿河湾環状線(萩)	c1	0.50	第3種第4級	0.72
幹線	3・2・1	中央幹線(国道1号)	d1	0.38	第4種第1級	1.56
			d2	0.93		1.55
			d3	0.18		1.37
			d4	0.47		1.36
			d5	0.20		2.19
			d5	0.14		2.30
			d5	0.16		2.30
			d6	0.23		0.87
			d6	0.24		1.30
			d6	0.43		1.44
			幹線	3・2・54		東駿河湾環状線(大塚)
幹線	3・3・7	谷田草原線	f1	1.40	第4種第2級※	0.81
			f2	0.49		0.98
			f3	0.21		0.98
			f4	0.77		0.00
			f5	0.35		0.00
幹線	3・3・10	沼津三島線	g1	0.61	第4種第1級	0.98
幹線	3・3・60	三島函南線(国道136号)	h1	0.52	第4種第1級	1.69
			h2	0.60		1.53
			h3	1.00		1.49
			h4	0.65		1.57
			h5	0.79		1.47
幹線	3・4・11	西間門新谷線	i1	0.68	第3種第4級	0.71
幹線	3・4・27	小山三軒家線	j1	0.40	第4種第2級	0.00
			j2	0.72		0.00
			j3	0.45		0.00
			j4	0.30		0.10
			j5	0.16		0.41
幹線	3・4・30	東本町草原線	k1	0.32	第4種第2級	1.53
			k1	0.31		1.38
			k2	0.34		1.43
			k3	0.49		1.65
			k3	0.18		1.31
			k4	0.10		1.44
			k4	0.15		1.44
k5	0.20	1.20				
k6	0.62	1.28				
k7	0.16	1.51				
k7	0.30	1.51				
幹線	3・4・31	祇園原線	l1	0.25	第3種第4級	0.80
			l1	0.31		1.14
			l2	1.66		0.78
l2	0.13	0.78				
幹線	3・4・45	三島駅北口線①	m1	0.16	第4種第2級	0.98
幹線	3・4・64	三島野線	m2	0.57	第4種第1級	1.49
			n1	0.22		1.51
			n2	0.39		1.36
			n3	0.49		1.36
			n4	0.21		1.59
n5	0.52	1.15				
幹線	3・4・67	下土狩文教線	o1	0.16	第4種第2級	0.98
o1	0.65	1.01				
幹線	3・4・69	三島駅北口線②	p1	0.25	第4種第2級	1.28
			p2	0.10		1.28
			p2	0.27		1.28
p3	0.65	0.00				
幹線	3・5・35	川原ヶ谷八幡線	q1	0.33	第4種第2級	0.78
				0.46		1.02
				0.12		1.47
				0.30		0.56
				0.15		0.91
			q2	0.33		2.00
			q2	0.05		1.61
			q3	0.15		0.84
			q3	0.58		0.84
			幹線	3・5・38		南町文教線
r2	0.25	1.42				
r3	0.30	1.42				
r3	0.19	1.42				
r4	0.31	1.57				
r4	0.37	1.57				
r5	0.12	1.31				
r6	0.21	1.68				
r7	0.28	1.58				
r7	0.13	1.58				
幹線	3・5・39	三島駅前通り線	s1	0.24	第4種第3級	1.22
s2	0.24	1.22				
幹線	3・5・53	谷田玉沢線	t1	0.18	第4種第3級	1.76
				0.27		1.76
				0.28		2.80
				0.97		1.07
				0.64		1.28
幹線	3・6・48	水上線	u1	0.61	第4種第3級	1.09