

熱海市都市計画道路の必要性再検証

熱海市 観光建設部 まちづくり課
令和3年5月

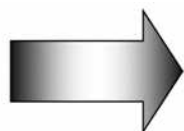
1. 都市計画道路の必要性再検証の背景



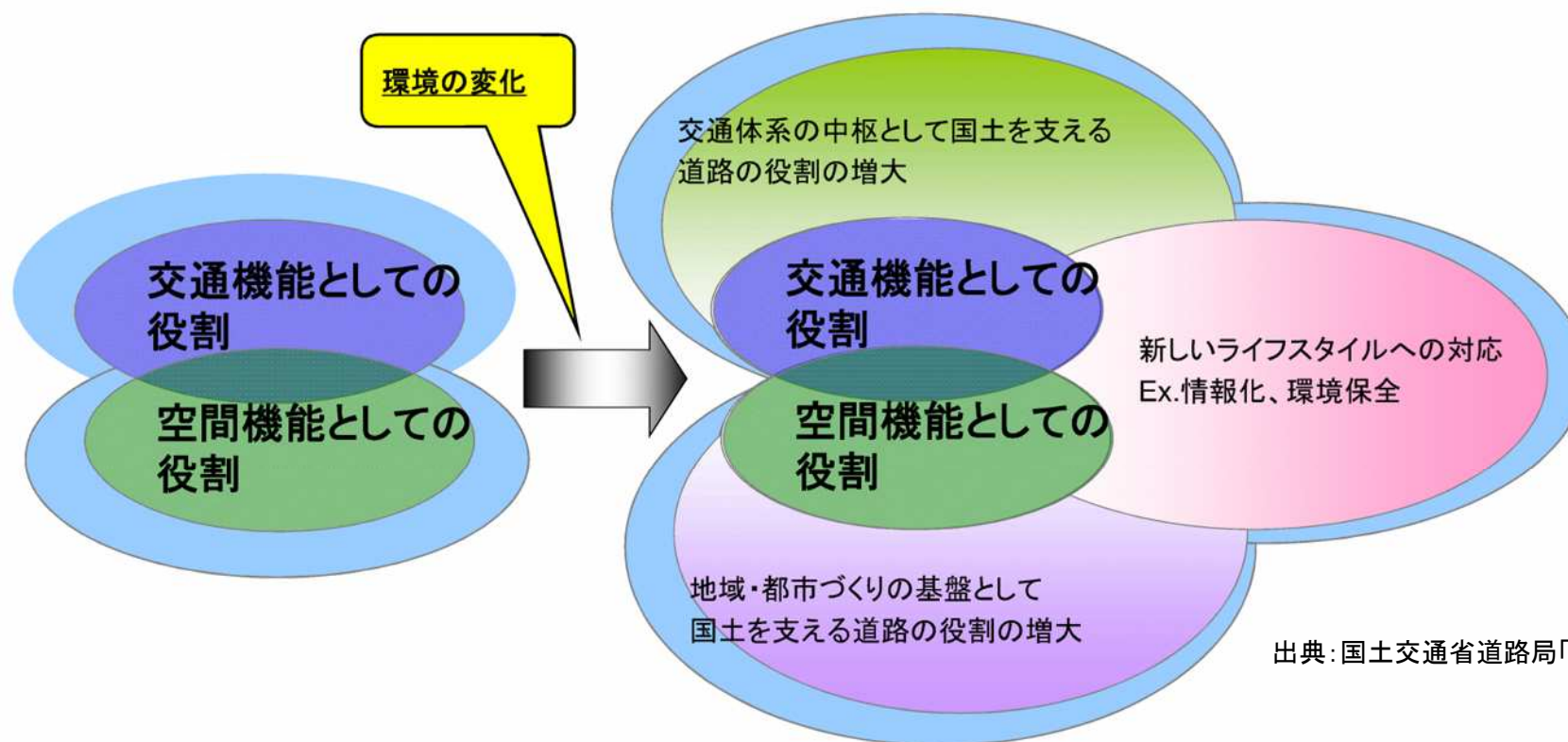
(1) 都市計画道路とは

- 都市を形成する最も基本的な都市基盤施設です。
- 道路には、交通、環境、防災などのさまざまな機能があります。
- また、一部道路では国土を支える道路としての役割もあります。

基礎的役割



国土を支える道路の役割の増大



出典:国土交通省道路局「道路行政の簡単解説」

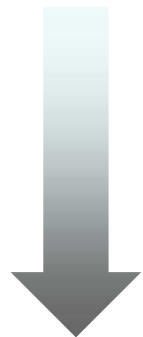
1. 都市計画道路の必要性再検証の背景



(2) 都市計画道路必要性再検証の経緯

熱海市の都市計画道路(21路線)

- ・都市計画道路の整備率は約76%(平成31年3月末)
- ・16路線は都市計画決定から50年が経過、うち7路線は**未完成**
- ・11路線(上記7路線含む)は**未完成**、うち2路線は未着手(整備率0%)



【社会情勢の変化】

- ・人口減少、高齢化
- ・社会保障関連の歳出増加
- ・道路や橋などの修繕や耐震化
- ・自然災害や今後予想される大規模地震への備え 等

将来を見据え、適切に対応する必要がある



【必要性再検証の考え】

- ・未整備路線である11路線を対象
- ・地域特性や必要性、合理性等を検証

都市計画道路必要性再検証



2. 必要性再検証の全体的な流れ

必要性再検証を進めるに当たっては、「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月策定)」を参考にしながら、熱海市の特性を考慮し、ステップごとに検証を行いました。

熱海市の都市計画道路(21路線)

【検証対象となる路線・区間抽出(ステップ1)】・改良率が100%に達していない路線

検証対象となる路線・区間抽出 都市計画道路(11路線)

【必要性の検証(ステップ2)】・検証対象となった路線、区間の位置付けを整理し、現在における必要性を検証

【合理性の検証(ステップ3)】・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を確認

変更なし(現決定を維持)

見直し(変更・廃止)

新道路網による検証

必要性再検証方針(案)

見直し(変更・廃止)又は変更なし(現決定を維持)

住民等との合意形成

地域ごとに説明会開催、パブリックコメントを実施

必要性再検証方針の決定

見直し(変更・廃止)又は変更なし(現決定を維持)

都市計画変更手続

3. 見直し候補の抽出



熱海市の都市計画道路21路線のうち、ステップ1で抽出した再検証対象路線11路線について、地域別の特徴(市街地・山地部等)や将来計画等を踏まえ、関係者や一般の方にも理解・共有できる指標等を設定し、各路線、区間ごとに必要性・合理性の検証を行った結果、見直し候補路線として「一部区間の廃止」が2路線、「計画の廃止」が2路線が抽出されました。

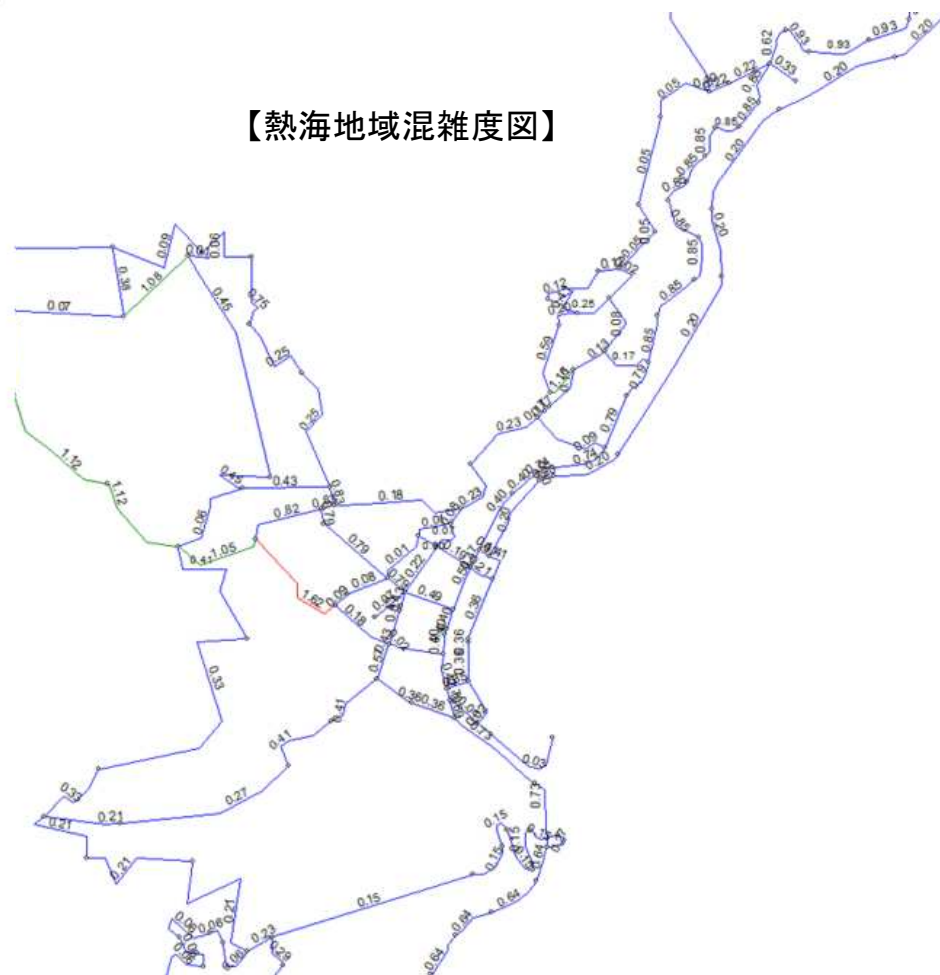
対象路線	整備状況	ステップ2 必要性検証	ステップ3 合理性検証	ステップ 2+3 (計)	整備方針
3・5・2 熱海駅海岸通り線	84%	8	-2	6	変更なし
3・5・3 熱海駅和田浜通り線	97%	10	-1	9	変更なし
3・5・16 池田楠ヶ洞線-区間 1	71%	4	-2	2	変更なし
3・5・16 池田楠ヶ洞線-区間 2	71%	4	0	4	変更なし
3・6・5 小嵐線	98%	6	-1	5	変更なし
3・6・8 熱海駅伊豆山神社線-区間 1	66%	6	-2	4	変更なし
3・6・8 熱海駅伊豆山神社線-区間 2	66%	6	-2	4	変更なし
3・6・10 銀座通り線	90%	2	-1	1	変更なし
3・6・11 温泉通り水口線	66%	0	-4	-4	一部区間の廃止
3・6・13 戸又大渡所線-区間 1	44%	2	-1	1	変更なし
3・6・13 戸又大渡所線-区間 2	44%	2	-1	1	変更なし
3・6・13 戸又大渡所線-区間 3	44%	2	-1	1	変更なし
3・6・14 宮脇片山線	0%	-12	-3	-15	計画の廃止
3・6・15 風越藪ノ内線	0%	-8	-4	-12	計画の廃止
8・7・5 初川遊歩道2号線	60%	-4	-2	-6	一部区間の廃止

4. 新道路網による検証

「平成42年(令和10年)将来構想推計データ」をもとに、熱海市の都市計画道路見直し方針案を踏まえ、将来の道路網や道路状況を設定し、交通量配分を行いました。



【熱海地域交通量図】



【熱海地域混雑度図】

- ・一部廃止区間である3・6・11 温泉通り水口線については、廃止によって混雑度が高くなるものの、今後は人口増加の見込みが低いこと等から、交通量の増加となる要因はありません。
 - ・多賀地域については、全体的に混雑度が1.0を下回っており、3・6・14 宮脇片山線、3・6・15 風越藪ノ内線の整備を廃止しても大きな影響はないと判断されました。
- ⇒ 新道路網での検証結果を踏まえ、大きな問題はないと判断されることから、見直しの方向性については整備方針のとおりとしました。



5. 必要性再検証対象路線の見直し結果

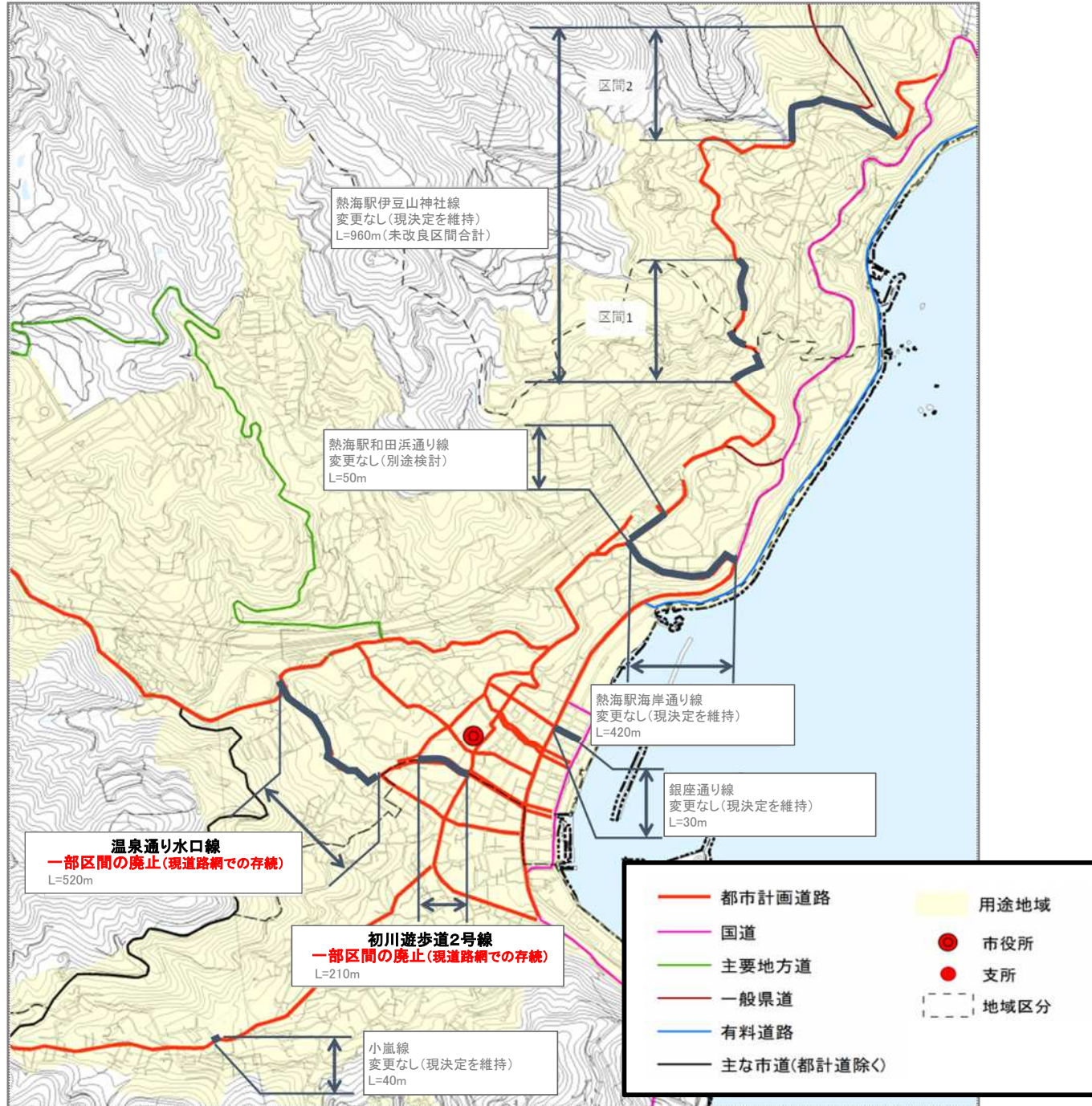
必要性再検証対象路線の見直し結果とその判断理由は次のとおりです。

対象路線	見直し結果（変更内容）	判断理由
熱海駅海岸通り線	変更なし (現決定を維持)	<ul style="list-style-type: none"> 上位計画に位置付けがあり、交通機能をはじめとする一般的な道路機能に加え、防災機能、観光振興機能が求められることから、必要性が高い道路である。 物理的、地形的制約があるものの、整備の合理性は高い。
熱海駅和田浜通り線	変更なし (別途検討)	<ul style="list-style-type: none"> 上位計画に位置付けがあり、交通機能をはじめとする一般的な道路機能に加え、防災機能、観光振興機能が求められることから、必要性が高い道路である。 物理的な制約があるものの、整備の合理性は高い。
小嵐線	変更なし (現決定を維持)	<ul style="list-style-type: none"> 上位計画に位置付けがあり、安全・安心な交通機能や防災機能が求められることから、必要性が高い道路である。 事業完了の見通しが立っており、整備の合理性は高い。
熱海駅伊豆山神社線	変更なし (現決定を維持)	<ul style="list-style-type: none"> 上位計画に位置付けがあり、安全・安心な交通機能や国道135号の代替機能に加えて、防災機能、観光振興機能が求められることから、必要性が高い道路である。 物理的、地形的な制約はあるものの、整備の合理性は高い。
銀座通り線	変更なし (現決定を維持)	<ul style="list-style-type: none"> 本市の基幹産業でもある観光面に寄与する路線であることから、十分な道路機能及び空間機能が求められるため、必要性が高い道路である。 物理的な制約があるものの、整備の合理性は高い。
温泉通り水口線	一部区間の廃止 (現道路網での存続)	<ul style="list-style-type: none"> 上位計画に位置付けがあり、防災機能については効果が見込めるが、一般的な道路機能や観光振興機能からは整備の必要性にやや欠ける。 並行する主要地方道熱海函南線（3・6・7 来の宮線）が代替道路としての機能を有している。 地形的な制約等があり、代替道路が整備されていることから、整備の合理性は低い。
戸又大渡所線	変更なし (現決定を維持)	<ul style="list-style-type: none"> 上位計画に位置付けがあり、一般的な道路機能に加えて防災機能、観光振興機能が求められることから、必要性が高い道路である。 物理的な制約があるものの、整備の合理性は高い。
宮脇片山線 (※整備率0%)	計画の廃止 (現道路網での存続)	<ul style="list-style-type: none"> 上位計画に位置付けがあるものの、一般的な道路機能としての寄与は低いため、整備の必要性は低い。 未整備区間については、並行する道路はないものの、3・6・13 戸又大渡所線が付近へのアクセス機能を有し、今後の市街化が見込まれないことから、適切な維持管理により近隣住民の生活に資する道路機能を維持するものとする。 物理的な制約があり、付近へのアクセス機能を有する路線があることから、整備の合理性は低い。
風越藪ノ内線 (※整備率0%)	計画の廃止 (現道路網での存続)	<ul style="list-style-type: none"> 上位計画に位置付けがあるものの、一般的な道路機能としての寄与は低いため、整備の必要性は低い。 未整備区間については、並行する3・5・16 池田楠ヶ洞線が代替道路としての機能を有している。 物理的な制約があり、代替路となる道路を有していることから、整備の合理性は低い。
池田楠ヶ洞線	変更なし (現決定を維持)	<ul style="list-style-type: none"> 上位計画に位置付けがあり、一般的な道路機能に加えて防災機能、観光振興機能が求められることから、必要性が高い道路である。 物理的、地形的な制約はあるものの、整備の合理性は高い。
初川遊歩道2号線	一部区間の廃止 (現道路網での存続)	<ul style="list-style-type: none"> 整備により歩行者の安全性の確保と回遊性の向上に寄与するものの、上位計画の位置付けはなく、整備の必要性はやや低い。 未整備区間については、並行する8・7・4 初川遊歩道1号線が代替道路としての機能を有している。 物理的な制約があり、当該路線の代替機能を備えた道路が整備されていることから、整備の合理性は低い。

5. 必要性再検証対象路線の見直し結果(位置図①)



■ 熱海地区



5. 必要性再検証対象路線の見直し結果(位置図②)



■多賀地区

