

## 見直し方針 一覧表

路線 番号	路線名	位置図 対象番号	必要性 検証結果	合理性 検証結果	見直し方針	備考
3.2.4	八幡徳倉線	4-1	4	東駿河湾都市圏総合都市交通計画の道路網計画への位置付けがなく、妥当性に課題あり。	廃止	自転車系交通機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、良好な景観形成の必要性を有するものの、現在は当初都市計画決定時のコンビナート構想がなく、東駿河湾都市圏総合都市交通計画の道路網計画への位置付けもないなど、合理性に課題がある。検証の結果、廃止したとしても将来的なまちづくり等に著しい影響はないことから、当該区間を『廃止』とする。なお、代替機能の確保として、現道（町道2号線）を活用することとし、交差点形状や歩行者空間等の課題については必要に応じて検討する。
		4-2	5	東駿河湾都市圏総合都市交通計画の道路網計画への位置付けがなく、妥当性に課題あり。	廃止	自転車系交通機能、主要都市施設・公園、緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、良好な景観形成の必要性を有するものの、現在は当初都市計画決定時のコンビナート構想がなく、東駿河湾都市圏総合都市交通計画の道路網計画への位置付けもないなど、合理性に課題がある。検証の結果、廃止したとしても将来的なまちづくり等に著しい影響はないことから、当該区間を『廃止』とする。なお、代替機能の確保として、現道（町道2号線）を活用することとし、交差点形状や歩行者空間等の課題については必要に応じて検討する。
		4-3	1	橋長 100m以上の長大橋及び、堅固な大規模建築物があり、実現性に課題あり。また、東駿河湾都市圏総合都市交通計画の道路網計画への位置付けがなく、妥当性に課題あり。	廃止	主要都市施設・公園、緑地等への連絡機能の必要性を有するものの、現在は当初都市計画決定時のコンビナート構想がなく、東駿河湾都市圏総合都市交通計画の道路網計画への位置付けもない。加えて、橋長 100m以上の長大橋を要するなど、合理性に課題がある。検証の結果、廃止したとしても将来的なまちづくり等に著しい影響はないことから、当該区間を『廃止』とする。
3.3.9	八幡原線	9-1	4	—	計画継続	自転車系交通機能、主要都市施設・公園、緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、将来都市構造への位置づけの必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
		9-2	5	—	計画継続	自転車系交通機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、将来都市構造への位置づけの必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
		9-3	5	—	計画継続	自転車系交通機能、公共交通の支援機能、交通事故の削減、将来都市構造への位置づけの必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
3.4.11	西間門新谷線	11-3	9	—	計画継続	自動車交通機能、歩行者交通機能、自転車系交通機能、主要都市施設・公園、緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、交通事故の削減、将来都市構造への位置づけ、良好な景観形成の必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
3.5.35	川原ヶ谷八幡線	35-1	3	—	計画継続	自転車系交通機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化の必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
		35-2	2	—	計画継続	自転車系交通機能、公共交通の支援機能の必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
		35-3	2	—	計画継続	自転車系交通機能、公共交通の支援機能の必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
		35-4	2	—	計画継続	自転車系交通機能、公共交通の支援機能の必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
3.5.40	伏見柿田線	40-4	6	—	計画継続	自動車交通機能、歩行者交通機能、自転車系交通機能、主要都市施設・公園、緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、良好な景観形成の必要性を有し、合理性の検証において課題が認められないことから、当該区間を『計画継続』とする。
3.5.56	玉川卸団地線	56-1	4	普通河川の縦断占用があり、実現性に課題あり。起点部の位置について、交差点間距離が確保できず、妥当性に課題あり。	変更 (ルート変更等)	自動車交通機能、主要都市施設・公園、緑地等への連絡機能、緊急輸送路の強化、将来都市構造への位置づけの必要性を有するものの、普通河川の縦断占用や、起点部の位置についても交差点間距離が確保できないなど、合理性に課題があることから、当該区間を『変更（ルート変更等）』として検討する。