

兵 都 審 第 1 0 号

平成 16 年 12 月 27 日

兵 庫 県 知 事      井 戸   敏 三      様

兵 庫 県 都 市 計 画 審 議 会

会 長      多 淵   敏 樹

都 市 計 画 道 路 網 の 見 直 し に 関 す る 基 本 的 な 考 え 方 に つ い て ( 答 申 )

平成 1 5 年 9 月 1 0 日 付 け 諮 問 第 5 7 号 で 当 審 議 会 に 諮 問 の あ り ま し た こ の こ と に つ  
い て は、 審 議 の 結 果、 下 記 の と お り 答 申 し ま す。

記

都 市 計 画 道 路 網 の 見 直 し に 関 す る 基 本 的 な 考 え 方 に つ い て は、 別 紙 の と お り と す る。

「都市計画道路網の見直しに関する基本的な考え方について」

答 申

# 目 次

はじめに	1
1 見直し対象区域及び対象道路の種別	2
1 )見直し対象区域	2
2 )見直し対象道路の種別	3
都市内道路の機能	3
都市計画道路の分類	4
見直し対象道路の種別	5
2 都市計画道路網の現状と課題	5
1 )県下の都市計画道路の現状	5
2 )都市計画道路のネットワークイメージ	6
3 )都市計画道路の課題( 県及び市町による「第一次都市計画道路網調査」結果より )	7
「未整備区間」に対する考え方	7
「未整備区間」の課題内容	7
3 見直しの進め方	9
1 )見直し対象区間	9
2 )必要性の検証方法	9
4 見直し方針	14
1 )対象路線( 区間 )の廃止・存続の方向性	14
2 )「存続の方向で検討を進める」路線( 区間 )の見直しの方向	16
3 )「個別路線( 区間 )毎に対応する」路線( 区間 )の見直しの方向	18
5 見直しに際しての留意事項	19
1 )変更理由の明確化	19
2 )住民との合意形成	19
おわりに	21

## はじめに

兵庫県では、人口の約94%が都市計画区域<sup>10)</sup>内に居住する都市型社会<sup>11)</sup>を形成しており、都市計画区域の存する55市町のうち、約9割にあたる51市町において都市計画道路が定められている。

都市計画道路は、交通機能はもとより、阪神・淡路大震災の様な災害時における防災機能や供給施設収容等の空間機能、更には街区形成機能など多様な機能を有する根幹的な都市施設であり、それぞれの道路の分担すべき機能に応じて体系的にネットワークし、都市活動を支えるものである。

このような都市において最も基礎的な社会基盤である都市計画道路は、戦後から高度経済成長期にその多くが定められ、人口の増加、経済の成長、交通量の増大、市街地の拡大等、都市及び都市活動の拡大・膨張を想定して計画決定されたと考えられる。

しかしながら、増加しつづけてきた兵庫県の総人口も、2010年ごろをピークに減少局面に移行すると同時に、急速に少子・高齢化が進展するとの予測がなされている。

このように、かつて経験したことのない大きな転換期を迎えようとしている中、自動車交通需要推計<sup>1)</sup>に関しても、これまでの伸び率が下方修正されるとともに、「2020年ごろをピークにその後減少に転じる」と、はじめて減少の方向が予測されている。

一方、成熟の時代を迎えて厳しい経済情勢が続くなか、公共事業については、地域の環境に配慮しつつ、県民の参画と協働を得ながら、必要な事業は着実に進めていく必要があることから、より透明性の高い効率的な事業の推進を図ることが重要となっている。

また、地方分権の進展や都市計画法の改正等を契機に、地方自治体や住民がこれまで以上に主体的に都市計画に取り組む気運が高まっており、地域の貴重な資源を活用しつつ地域活性化を図ろうとする動きもみられる。

これら社会経済情勢の変化を踏まえると、県下の都市計画道路網の未整備区間の中には、その必要性に変化が生じているものも潜在的に存在すると考えられる。

必要性が失われたにもかかわらず、既決定都市計画道路をそのまま存続すると、土地利用の制限を長期に渡り不要にかけ続けることとなると同時に、効率的な道路整備プログラム策定の支障となりがねないといった問題がある。

そこで、兵庫県では、長期未着手の区間が多く残されている都市計画道路網について、近畿地方における新たな将来交通需要が示された平成15年度からの2カ年で「見直し調査」を実施することとしている。

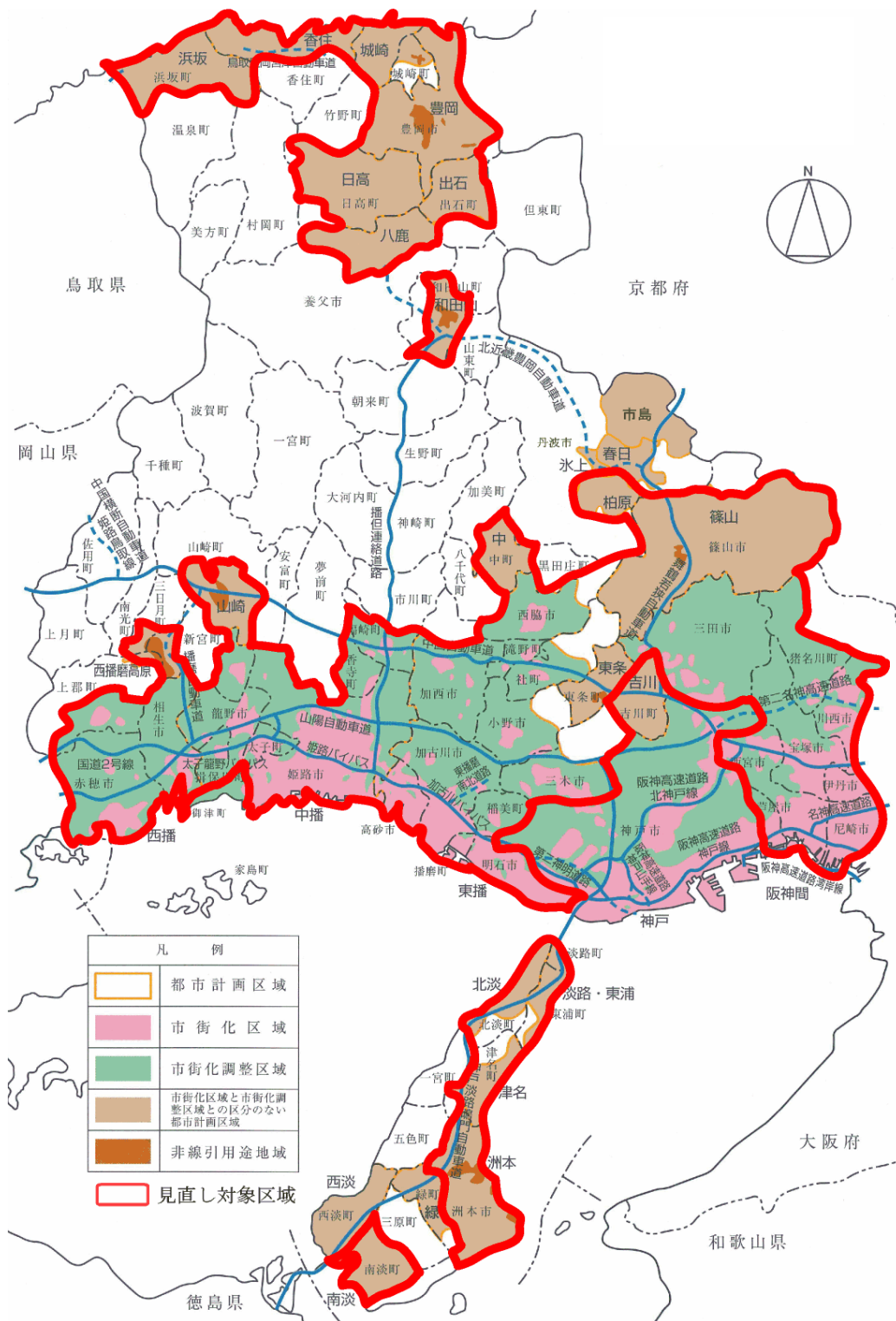
この答申は、時代の変化に即応した都市計画道路網の策定に向け、「都市計画道路網の見直しに関する基本的な考え方」を示すものである。

1 見直し対象区域及び対象道路の種別

1) 見直し対象区域

神戸市においては、既に「都市計画道路網の見直し」が実施されていることから、今回県が実施する見直しの対象区域は、神戸市を除く県下の都市計画道路が存在する50市町とすることが適切である。

<見直し対象区域図>



2) 見直し対象道路の種別

都市内道路の機能

< 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、騒音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	災害発生時の避難通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
	収容空間機能	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、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理及び通信情報施設のための空間
道路付属物のための空間		電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間	
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：加藤 晃「都市計画概論」共立出版、その他を参考に作成]

## 都市計画道路の分類

都市計画道路は、交通機能により2種類に大別される。

- ・都市レベルの視点から網として計画する道路
  - 自動車専用道路、主要幹線街路、都市幹線街路、一部の補助幹線街路
- ・地区レベルで適宜計画する道路
  - 補助幹線街路、区画街路、特殊街路

### < 都市計画道路の分類と機能 >

交通機能	道路の区分	道路の機能等	該当する路線	
都市レベル 都市レベルの視点から網として計画する	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。	阪神高速道路、北近畿豊岡自動車道(和田山町～養父市八鹿町)等	
	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枢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。	山手幹線(尼崎市～芦屋市) 播磨中央幹線(国道250号[明姫幹線]明石市～高砂市) 国道2号線(相生市)等
		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。	山崎線(姫路市) 加茂中央線(洲本市)等
		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。	城西線(篠山市) 八木町馬場線(出石町)等
地区レベル 地区レベルで適宜計画する	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。	塚口南市街地再開発事業の各区画街路(尼崎市)等	
	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	野口線[歩行者専用道路](加古川市)等	

[出典：「都市計画運用指針」をもとに作成]

## 見直し対象道路の種別

今回、県が実施する見直しは、「幹線街路<sup>2)</sup>」を対象に進めることが適切である。

都市計画道路が持つ多様な機能の中でも、特に交通機能は都市計画道路網が適切に形成されることによって発揮される。このため、都市計画道路の見直しに際しては、個々の区間毎に個別に見直しを検討するのではなく、都市の将来像や交通需要を踏まえ、「都市全体の道路ネットワーク」により検討を行い、その必要性や効果等を明らかにして見直しを行うべきである。

そこで、都市計画道路の見直しについては、先ず、都市レベルの視点から網として計画する「自動車専用道路<sup>3)</sup>及び幹線街路」で構成するネットワークを対象に、広域行政を担う県が主体となり検討を進め、地区レベルでの検討が可能な「区画街路及び特殊街路」については、県が一体的に行う見直しを受け、各市町が主体的に検討していくことが適当であると考えられる。

ただし、高速自動車国道や都市高速道路等の自動車専用道路の見直しにあたっては、国も参画した場で議論することが必要であると考えられる。

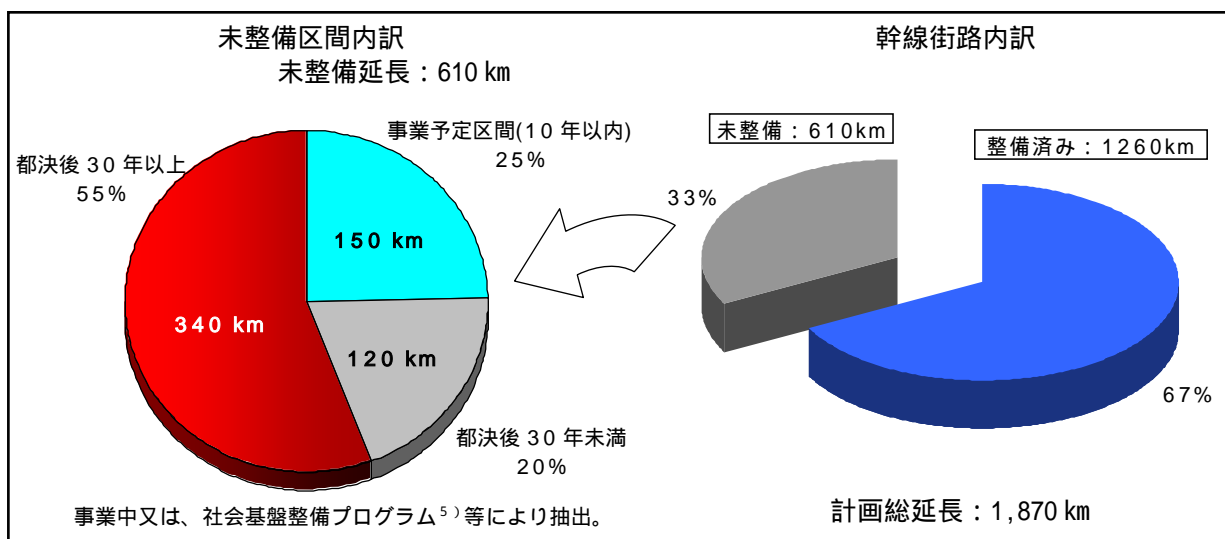
以上のことから、今回、県が実施する見直しは、自動車専用道路については既定計画を前提とし、「幹線街路」を対象に進めることが適切である。

## 2 都市計画道路網の現状と課題

### 1) 県下の都市計画道路の現状

兵庫県(神戸市を除く)において計画決定されている幹線街路の延長は約1,870kmで、そのうち約1,260kmが整備済み、残り約610kmが未整備となっている。未整備区間の内訳は下図のとおりであり、6割にあたる約340kmが、都市計画決定<sup>4)</sup>してから30年以上経過し今後10年以内に事業実施予定の無い区間である。

<兵庫県の幹線街路延長(神戸市除く)H15年3月現在>

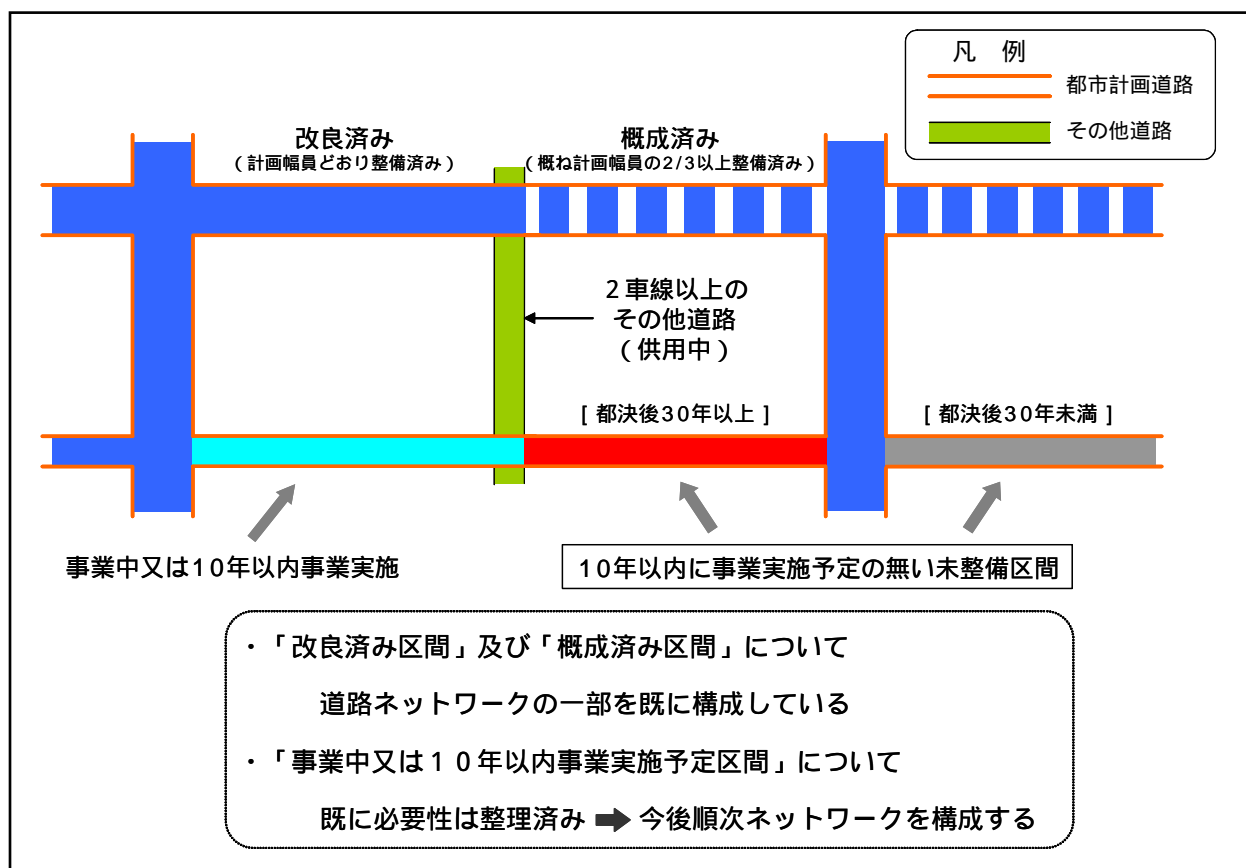




## 2) 都市計画道路のネットワークイメージ

都市計画道路のネットワーク状況は、概ね以下の様に区分される。

< 都市計画道路の現況 >



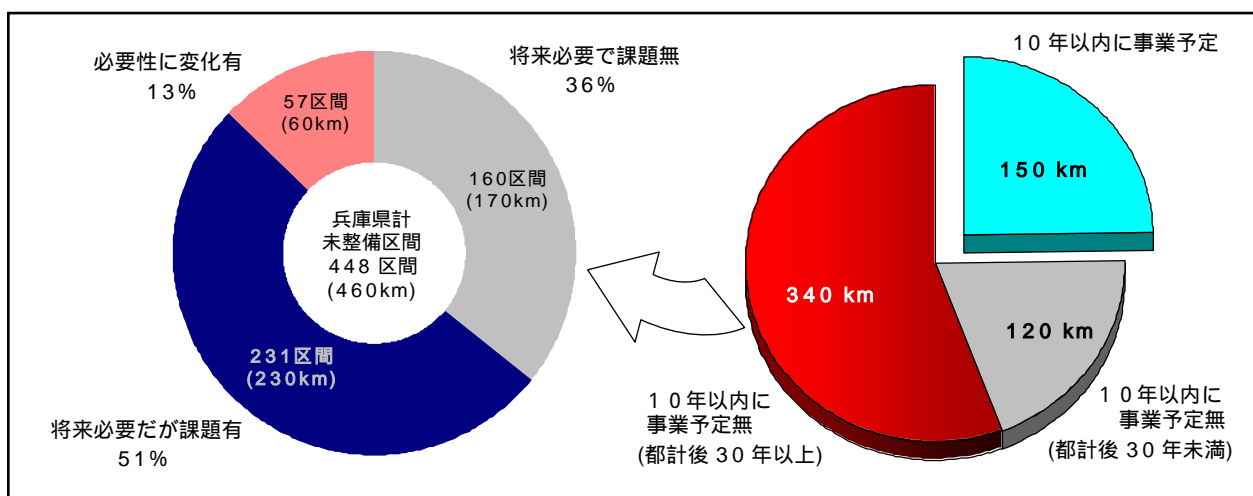
- ・今回の見直しは、都市計画道路だけでなく、其他道路(上図の緑色の道路)も含めた道路ネットワークにより検討を進めることが適切である。
- ・「事業中又は10年以内に事業実施予定の区間」(上図の水色の区間)については、既に早期の整備が必要な区間として、社会基盤整備プログラム等に位置づけられている。
- ・今回の見直しを進めるに際しては、先ず、「10年以内に事業実施予定の無い未整備区間」(上図の赤色と灰色の区間)について、課題の整理を行う必要がある。

3) 都市計画道路の課題(県及び市町による「第一次都市計画道路網調査」(以下「第一次調査」という)結果より)

「未整備区間」に対する考え方

未整備区間のうち、「今後10年以内に事業実施予定の無い区間」について、県が市町の意向を基にとりまとめた結果、「何らかの課題を抱えている」と考えている区間は以下のとおりとなっている。

<未整備区間に対する考え方>



県及び市町による「第一次調査」結果では、「今後10年以内に事業実施予定の無い1448区間(約460km)」のうち、約6割にあたる288区間(約290km: 上図左側 + )で何らかの課題を抱えている。

さらに、そのうちの約2割にあたる57区間(約60km)が「必要性に変化が生じている」と考えている。

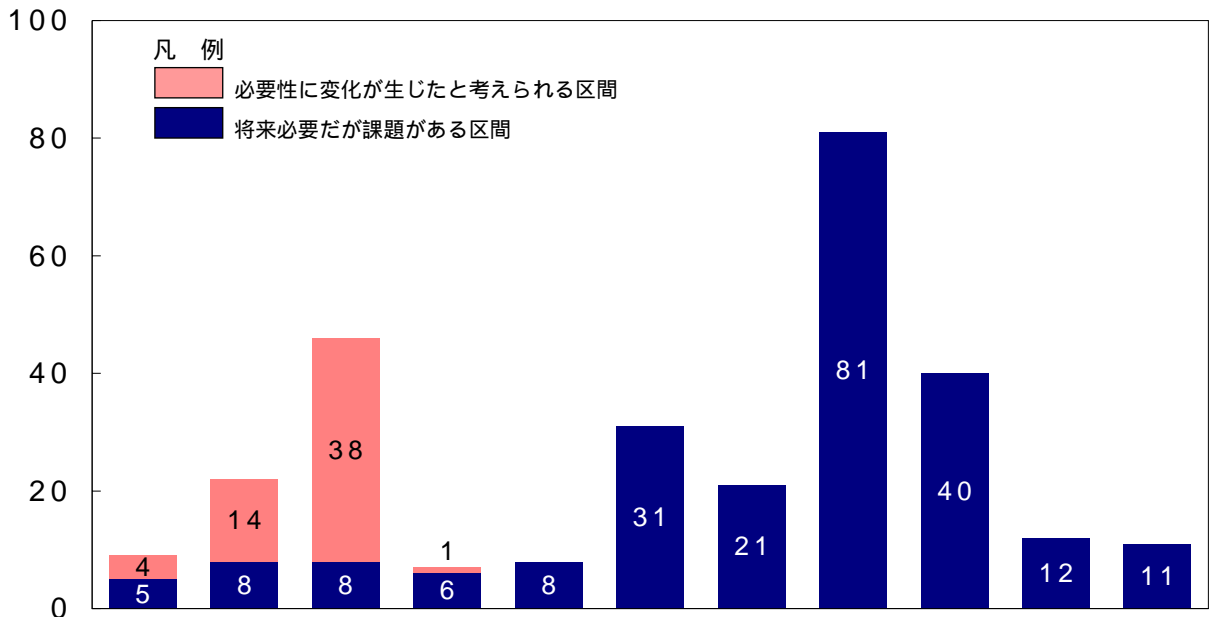
なお、特に課題が無いと考えられる160区間(約170km)については、今後、適切な時期に事業化を図ることとしている。

「未整備区間」の課題内容

「第一次調査」により把握した「何らかの課題を抱えている未整備区間288区間(約290km)」の課題内容について、県において整理し、11種類に分類・集計した結果を次頁に示す。

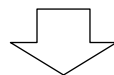
< 都市計画道路未整備区間の課題の概況 >

(単位：区間)



課題分類	番号	内 容	区間数
課題無し			160
社会経済情勢 の変化	1	歴史的・伝統的建造物等が支障、既存町並みの破壊や地域分断	9
	2	社会経済情勢や周辺土地利用・まちづくりの変化による計画の再検討(既存ストックの活用含む)	22
交通機能面 の変化	3	代替道路(農道等含む)の整備等による計画の再検討	46
	4	隣接市町等との道路ネットワーク・幅員の不整合	7
	5	将来交通需要の変化に伴う計画の再検討(車線数の見直し等)	8
他事業との調整	6	面的整備事業(市街地再開発事業等)と併せた計画の再検討	31
	7	事業調整が必要(河川等の他事業との調整、隣接市町等との調整、交差・接続する他路線との調整)	21
財政面等の理由 により事業化が 困難	8	支障物件が多大、学校、ゴルフ場、病院等が支障	81
	9	多大な事業費を要する交差構造物(鉄道、高架道路、河川、海上等)の存在、交差点形状の課題(交差点角、交差点間隔、交会数等の変則交差点)	40
	10	地形的制約による事業化困難や計画の再検討	12
その他	11	その他(沿道環境悪化等による住民との合意形成、周辺道路網の変化による計画の再検討等)	11
課題有り区間合計			288

注)「第一次調査」結果を基に、各区間の主たる課題(1つの区間で複数の課題がある場合の代表的な課題)に対応させて集計した結果である。



「課題 支障物件が多大等」が81区間と最も多く、次いで「課題 代替道路(農道等含む)の整備等による計画の再検討」が46区間、「課題 多大な事業費を要する交差構造物の存在、交差点形状の課題」が40区間となっている。

「必要性に変化が生じたと考えられる区間」では、「社会経済情勢や価値観の変化」、「交通機能面の変化」の課題が多く、特に「課題 代替道路(農道等含む)の整備等による計画の再検討」が多くなっている。

### 3 見直しの進め方

#### 1) 見直し対象区間

前述(P7～8)のように、現状における都市計画道路網の未整備区間の中には、何らかの課題を抱えている区間が、約6割にあたる288区間(約290km)も存在しており、見直しの必要性は十分窺える。

そこで、今回の見直しは、課題のある288区間(約290km)を対象に検討を進めることが適切である。

なお、課題の無い区間の中でも、交通需要推計結果から車線数の見直しが必要と判断される区間等については、適宜検討対象に加える必要がある。

#### 2) 必要性の検証方法

都市計画道路については、都市計画法によりその区域内において建築規制を掛けており、計画決定時から30年以上経過している区間も少なくない。

未整備区間において、必要性が失われているなどの変化が生じている場合は、廃止等の変更により都市計画道路区域を削除する必要がある。

したがって、廃止等の都市計画道路網の見直しにあたっては、まず、区間毎に以下の項目について整理し、道路の必要性の検証を行うべきである。

なお、検証にあたっては、チェックシートを作成することが適切である。

##### < 整理項目 >

- (1) 現状の整理(上位計画における位置づけ、土地利用、建築規制等の状況)
- (2) 計画決定時の位置づけ
- (3) 必要性を検証する理由(現在の計画どおりに整備する場合の課題等)
- (4) 必要性検証指標  
道路密度<sup>6)</sup>・配置バランス<sup>7)</sup>  
道路の機能

都市計画道路の必要性の検証は、「第一次調査」結果により把握した課題のある288区間(約290km)について、都市の将来像や交通需要推計結果も踏まえ、「都市全体の道路ネットワーク」の中での検証対象路線(区間)の位置づけやその有する多様な機能等を勘案し、検証することが必要である。

## [ 都市計画道路必要性検証の関連項目 ]

### (1) 現状の整理

#### 上位計画における位置づけ

例えば、都市幹線街路を廃止しようとする場合には、都市計画区域マスタープラン<sup>12)</sup>等の上位計画との整合を図るよう検討する必要がある。このため、必要性検証対象路線(区間)が、都市計画区域マスタープランや総合計画等の上位計画において、どのような位置づけにあるのかを確認する。

#### 土地利用

道路は、アクセス機能のみならず間接効果として「土地利用誘導機能」という他の施設にはない機能を有している。また、沿道の土地利用や規制等の状況により、道路に求められる機能が異なることもある。このため、必要性検証対象路線(区間)周辺の土地利用の状況(区域区分、地域地区等)を確認する。

#### 建築規制等

今後、県及び市町が見直しによる都市計画手続を進めるに際しては、「参画と協働」による住民との合意形成が不可欠である。このため、都市計画法によりその区域内においてこれまで建築規制がかけられてきた沿道の建築物の状況等を確認する。

### (2) 計画決定時における路線の位置づけ

現在の状況と比較するため、必要性検証対象路線(区間)が計画決定時にどのような考え方で決定されたかを整理する。

### (3) 必要性を検証する理由(現在の計画どおり整備する場合の課題等)

県と市町が実施した「第一次調査」結果により把握した「現在の都市計画どおり整備する場合の課題」(1つの区間で複数の課題がある場合は、すべての課題)及び社会情勢やまちづくりの方針の変化等を整理し、今回必要性を検証するに至った理由を明確にする。

## [ 都市計画道路必要性検証の視点 ]

### (4) 必要性検証指標

#### 道路密度・配置バランス

必要性検証対象路線(区間)が含まれる地区の道路密度(都市計画道路以外の道路も含めた2車線以上の道路により算定)を算定し、その道路密度と将来像を踏まえた当該地区の実情に応じた望ましい道路密度とを比較し、必要性を検証する。

また、必要性検証対象路線(区間)が含まれる地区の道路間隔等の配置バランスを保つ上での必要性について検証する。

なお、都市計画道路の土地利用に応じた配置は、従来は、住宅地の道路網密度を4km/km<sup>2</sup>、商業を中心とする市街地の道路網密度を5～7km/km<sup>2</sup>、工業を中心とする市街地の道路網密度を1～2km/km<sup>2</sup>、用途地域の加重平均で都市全体で3.5km/km<sup>2</sup>としていた。

しかしながら、今回は、「都市計画運用指針」や「新都市計画マニュアル：都市交通施設」において示された新しい考え方を踏まえ、県内の各市町の実情に応じた望ましい道路密度を設定することが必要である。

#### 道路の機能

必要性検証対象路線(区間)の有する、「交通機能」、「都市環境機能」、「都市防災機能」、「収容空間機能」及び「市街地形成機能」の面から必要性を検証する。

##### - 1 交通機能

既定都市計画道路網をベースとした将来交通需要推計結果を基に、必要性検証対象路線(区間)の交通機能面での必要性を検証するとともに、現在、決定している車線数が妥当であるか検証する。また、代替路線が整備されたと考えられる場合は、必要性検証対象路線(区間)を廃止した時に、周辺道路網に対し問題が生じないかを検証する。

さらに、単に交通量による検証にとどまらず、「都市中心部」、「高規格道路のインターチェンジや鉄道駅」、「市役所、公園等の公共施設」、「産業・物流拠点」、「観光スポット」、「医療・福祉施設」等へのアクセス機能にも着目し、必要性の検証を行うべきである。

やがて到来する超高齢社会を見据えて、今から、高齢者をはじめとするすべての県民が健康増進を図り「元気」となることが求められている。これらに加えて、都市部において環境改善を図るためにも、日常の交通手段については、自転車・徒歩の選択が求められている。そこで、必要性検証対象路線(区間)が、歩行者・自転車ネットワークを形成する路線であるか、あるいは現在の計画幅員で歩行者、自転車、車イスの通行空間を確保できているか等からも必要性を検証する。

- 2 都市環境機能

都市環境問題への意識が高まる中、必要性検証対象路線(区間)が、地区景観、日照の確保、道路交通騒音の低減、沿道緑化等の都市環境保全、改善に効果があるか否かで必要性を検証する。

- 3 都市防災機能

阪神・淡路大震災の経験と教訓を踏まえ、県民がより「安心」して暮らせるよう、必要性検証対象路線(区間)が、緊急時における避難地や防災拠点へのアクセス路等の防災ネットワーク上、あるいは火災の延焼防止効果等の防災機能面において、どのような機能を担っているかを整理し、必要性を検証する。

- 4 収容空間機能

道路空間の有効活用の観点から、必要性検証対象路線(区間)において、景観形成や歩行者の安全確保を図る電線類の地中化計画・共同溝の整備計画、環境に優しい公共交通機関(LRT<sup>13)</sup>等の導入計画があるか等から必要性を検証する。

- 5 市街地形成機能

都市の将来像を踏まえ、必要性検証対象路線(区間)が、都市構造の軸や土地利用の方向を規定するもの、あるいは街区を形成するものであるか等により、必要性を検証する。

また、必要性検証対象路線(区間)が市街地再開発事業、土地区画整理事業等の面的整備地区(予定含む)の幹線道路となっており、これらの事業を支援するものか否かでも必要性を検証する。

(5) 都市計画道路必要性検証チェックシート

今後、県及び市町が行う必要性検証に際しては、前述(1)～(4)を網羅した「都市計画道路必要性検証チェックシート」を対象路線(区間)毎に作成し、検証することが適切である。

チェックシートは、基本的には、行政の基礎単位であり、地域事情に詳しく、また、まちづくりの主体である市町が主体となり、交通需要推計などネットワーク全体としての検討や広域的観点での判断が必要な事項については県の協力も得ながら作成することが適切であると考えられる。

なお、次頁に現時点で考えられるチェックシートの様式を示すが、今後、チェックシートの内容については、可能な限り客観的な検証が行えるよう、検討していく必要があると考えられる。

## 都市計画道路必要性検証チェックシート

### 概要

都市計画区域： \_\_\_\_\_ 市町名： \_\_\_\_\_  
 路線番号・名称： \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_  
 都市計画決定(変更)年月日： \_\_\_\_\_ 年 \_\_\_\_\_ 月 \_\_\_\_\_ 日 用途地域： \_\_\_\_\_ 地域  
 検証対象区間番号： \_\_\_\_\_ 延長： \_\_\_\_\_ m 幅員： \_\_\_\_\_ m 車線数： \_\_\_\_\_ 車線

### 現状

- |  |       |
|--|-------|
| ・都市計画区域マスタープラン等、上位計画における位置づけ<br>・建築規制等 | ・土地利用 |
|--|-------|

### 計画決定時の位置づけ

--

### 必要性を検証する理由（現在の計画どおり整備する場合の課題等）

該当する課題分類番号	、 、	（該当する課題分類番号(P8参照)をすべて記載）

### 必要性検証指標

道路密度・配置バランス (都市計画道路+2車線以上現道)	密度（廃止した場合）	km/km <sup>2</sup>	望ましい密度	km/km <sup>2</sup>
<b>道路の機能</b>				
1. 交通機能	将来交通需要 台/日			
2. 都市環境機能				
3. 都市防災機能				
4. 収容空間機能				
5. 市街地形成機能				

### 検証結果

「廃止に向けて検討を進める」、「存続の方向で検討を進める」の別と、そう判断した理由を記載。
---

備考
----



## 4 見直し方針

### 1) 対象路線(区間)の廃止・存続の方向性

チェックシートの必要性検証指標である「道路密度・配置バランス」と「道路の機能」とは、道路の多様な機能等を定量的及び定性的に表す重要な指標であることから、これらをともに対象路線(区間)の「廃止」又は「存続」の方向性を判断する際の基準とすることが適当と考える。

「廃止に向けて検討を進める」路線(区間)は、以下のすべてを満たす場合に限るものとし、それ以外の場合は、「存続の方向で検討を進める」路線(区間)とすることが適当と考える。

- ・当該路線(区間)を廃止しても、地区の望ましい道路密度や適正な配置バランスを確保する上で問題がない。
- ・将来交通需要推計結果から、交通機能(交通量面)が必要とされておらず、当該路線(区間)を廃止しても、周辺道路網に対し問題が生じない。
- ・道路の機能である、交通機能(沿道利用機能面)、都市環境機能、都市防災機能、収容空間機能及び市街地形成機能がいずれも必要とされておらず、当該路線(区間)を廃止しても問題がない。

### 判断基準

「廃止に向けて検討を進める」路線(区間)は、下記の項目にすべて該当する場合

廃止しても道路密度・配置バランスに問題がない。

交通機能(交通量面<sup>8)</sup>)が必要なく、廃止しても周辺道路網に問題が生じない。

道路の各種機能(交通機能(沿道利用機能面)、都市環境機能、都市防災機能、

収容空間機能、市街地形成機能)がいずれも必要ない。

「存続の方向で検討を進める」路線(区間)は、下記の項目のいずれかに該当する場合

廃止すると道路密度・配置バランスに問題がある。

交通機能(交通量面)が必要であり、廃止すると周辺道路網に問題が生じる。

道路の各種機能(交通機能(沿道利用機能面)、都市環境機能、都市防災機能、

収容空間機能、市街地形成機能)のいずれかが必要である。

## 対象路線(区間)の廃止・存続の方向性

見直し対象路線(区間)

「道路密度・配置バランス」からの検証

廃止しても道路密度・配置バランスに問題がないか

「道路の機能」からの検証

交通機能(交通量面)は必要ないか

道路の各種機能がいずれも必要ないか

- ・交通機能(沿道利用機能面)
- ・都市環境機能
- ・都市防災機能
- ・収容空間機能
- ・市街地形成機能

NO

YES

廃止に向けて検討を進める

存続の方向で検討を進める

チェックシートによる必要性の検証の結果、「廃止に向けて検討を進める」と判断される路線(区間)については、引き続きその方向で検討を進めるべきである。

一方、検証の結果、「存続の方向で検討を進める」と判断される路線(区間)については、各課題に対処するための見直しの方向を定めていくことが必要である。

## 2) 「存続の方向で検討を進める」路線(区間)の見直しの方向

「存続の方向で検討を進める」と判断される路線(区間)については、交通需要推計など道路ネットワーク全体としての検討をさらに進め、「道路ネットワークの連続性」と「将来交通需要と計画車線数の整合性」を判断基準として、以下の3つのケースに見直しの方向を区分することが適当と考える。

### 車線数を見直す場合

「将来交通需要推計結果による必要な車線数」と「現在計画決定している車線数」とを比較し、不整合な場合は、必要な車線数に変更することが考えられる。

すなわち、沿道状況等により拡幅が可能な場合に車線数を追加すること、または車線数を削減することが考えられる。

### 路線(区間)を追加する場合

今回の見直しは既定の都市計画道路網の見直しであり、特に新規路線について検討を進めるものではないが、以下のような場合には新たに「追加」することも考えられる。

- ・交通需要推計結果により車線数を追加する必要があるが、沿道状況等により拡幅が困難なため、新たに並行して路線を追加する場合。
- ・隣接市町とネットワークが接続していないケースで、交通需要上ネットワークを連続させることが求められ、計画決定していない側の市町において連続させることについての調整が図られ追加する場合。

### 個別路線(区間)毎に対応する場合

道路ネットワークは連続しており、将来交通需要と計画車線数も整合している場合は、各課題に対処するため、ルート、幅員、区域等を変更することや、都市計画変更が伴わず、コスト縮減等の事業者サイドによる対応が考えられる。

これらの中で、、については、「廃止に向けて検討を進める」場合と同様に、都市の将来像や交通需要を踏まえ「都市全体の道路ネットワーク」を対象とした検討を行い、その必要性や効果等を明らかにして見直しの方向を見定める必要がある。したがって、これらのケースについては、広域行政を担う県が主体となり、市町との協議調整を図りながら検討を進めていくことが適当と考える。

また、については、今回、県が行う見直しにより示される道路ネットワークを基本に、個別路線(区間)毎での検討が可能であると考えられる。したがって、このケースについては、地域事情に詳しい市町が主体となり、今後順次、県の協力も得ながら路線(区間)毎に課題への対応策を検討していくことが適当と考える。

## 判断基準

「存続の方向で検討を進める」と判断される路線(区間)を「車線数の見直しを検討する」、「路線(区間)の追加を検討する」、「個別路線(区間)毎に対応を検討する」の3つのケースに区分する基準は、以下のとおりである。

### 車線数の見直しを検討する路線(区間)

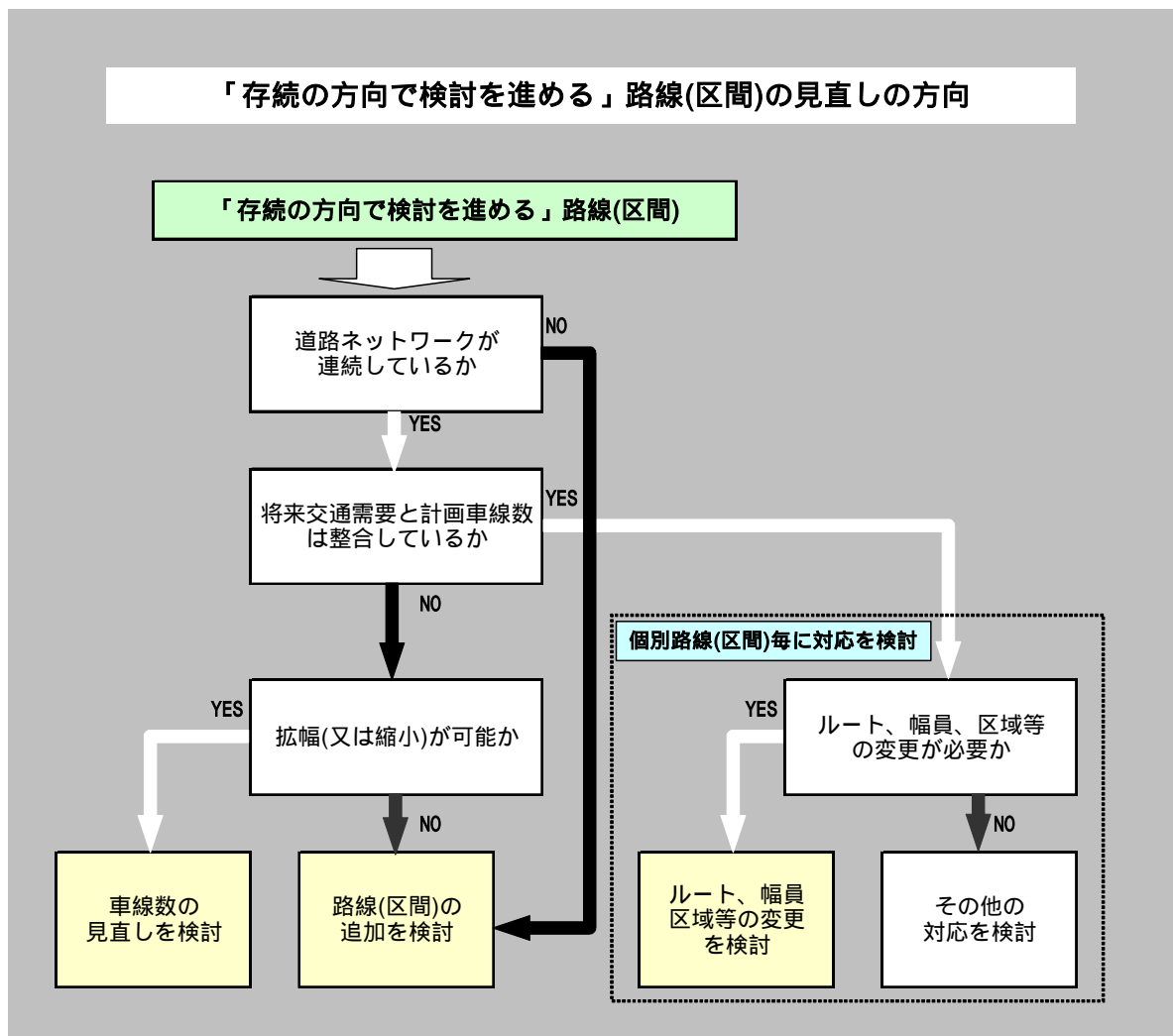
道路ネットワークは連続しているが、将来交通需要と計画車線数が不整合なため、計画車線数を整合させる必要がある。また、沿道状況等により拡幅(又は縮小)が可能である。

### 路線(区間)の追加を検討する路線(区間)

道路ネットワークは連続しているが、将来交通需要と計画車線数が不整合なため、車線数を追加する必要がある。しかし、沿道状況等により拡幅が困難である。道路ネットワークが不連続であるため、ネットワークを連続させることが必要である。

### 個別路線(区間)毎に対応を検討する路線(区間)

道路ネットワークは連続しており、将来交通需要と計画車線数も整合している。



### 3) 「個別路線(区間)毎に対応を検討する」路線(区間)の見直しの方向

「個別路線(区間)毎に対応を検討する」と判断される路線(区間)については、「現在の都市計画どおりに整備する場合の課題」を踏まえ、求められる道路の機能、沿道の土地利用や建築物の状況等を勘案すると、見直しの方向として以下のケースが想定される。

#### ルートの変更

沿道状況や地形的制約等から、現在の都市計画道路区域での整備が適当でない場合は、ルートを変更することが考えられる。

#### 道路区分の変更

将来交通需要推計結果から、交通機能よりはむしろ、その他の道路の機能が必要な場合は、道路区分を幹線街路から区画街路等に変更することが考えられる。

#### 幅員の変更

沿道の土地利用や歩行者・自転車ネットワーク等の状況から、現在の計画幅員が必ずしも必要でない場合は、停車帯や歩道等の幅員を変更することなどが考えられる。

#### 交差点や他の施設との交差部の区域の変更

他の道路や鉄道、河川等との交差部の形状や構造に課題があり、整備が困難な場合は、交差部の区域を変更することが考えられる。

#### その他の対応

上記の～による見直しが困難、又は適当でない場合は、都市計画変更を伴わず、事業者が道路の構造や工法、事業手法等を見直し、コスト縮減を図るなどの対応策が考えられる。

## 5 見直しに際しての留意事項

### 1) 変更理由の明確化

今回の都市計画道路の見直しによって、「廃止に向けて検討を進める」と判断される路線(区間)については廃止の方向で、「存続の方向で検討を進める」と判断される路線(区間)については示されている見直しの方向に沿って、今後、都市計画決定権者が都市計画変更の手續、又は事業者が必要な対応を進めていくことが適当と考えられる。

その際には、見直しを行う理由を明確にするとともに、特に、都市計画変更の手續を行う場合は、住民参画の手法を検討し、見直しの方向について十分な合意形成を図りながら進めていく必要があると考えられる。

### 2) 住民との合意形成

都市計画変更の手續を行うにあたっては、対象路線(区間)の区域内において、都市計画法により土地利用の制限が長期に渡り、かけ続けられていることや、現在の計画どおりの整備を前提に土地利用がなされていること等を踏まえ、見直しの理由及び方向を客観的にわかりやすく住民に説明し、十分な理解を得ることが必要と考えられる。

また、存続の方向の場合は、見直し案の策定方法を検討することが必要であると考えられる。

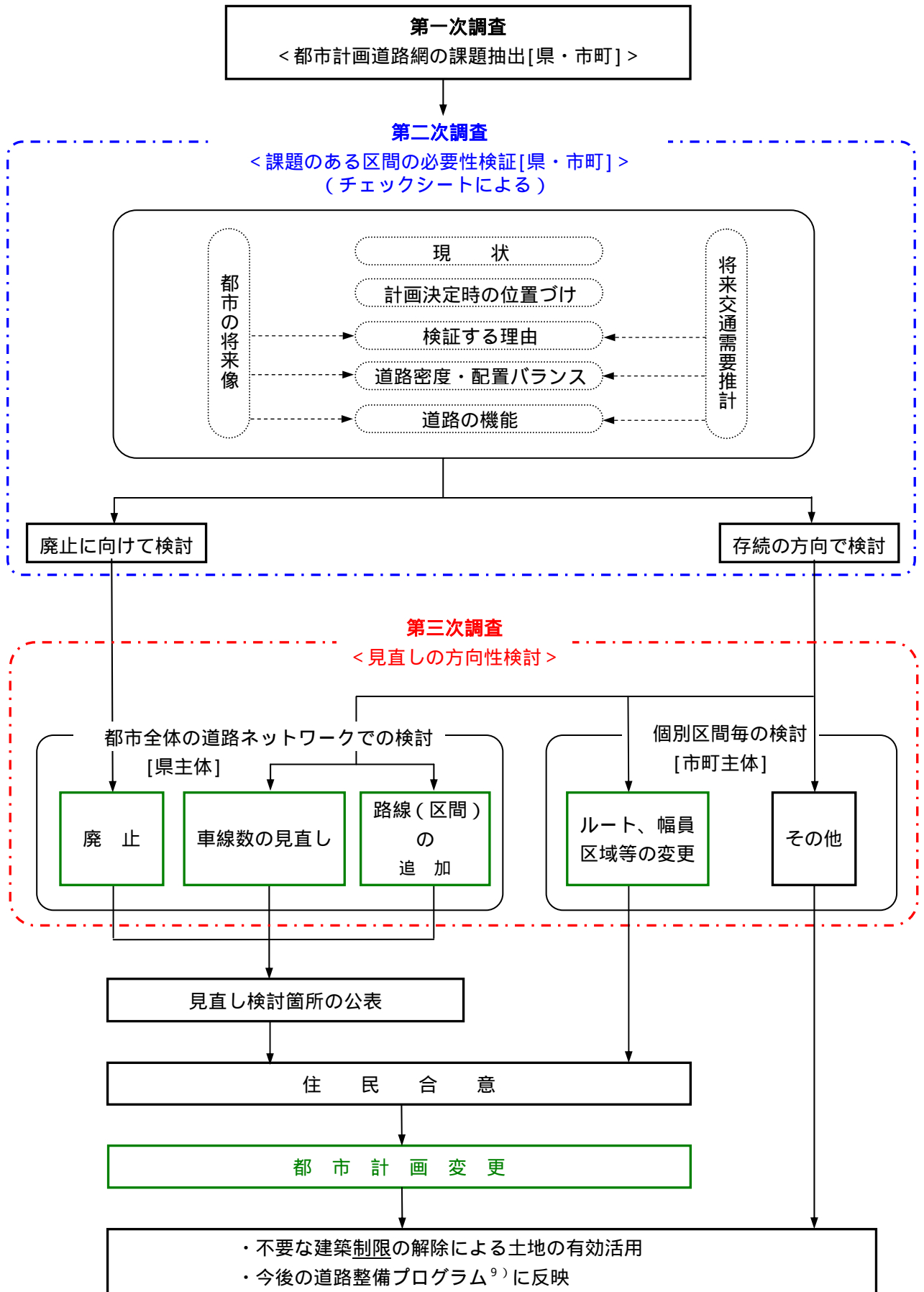
道路の都市計画を決定する段階は、概略計画を決定するまでの「構想段階」と、都市計画を決定するまでの「計画段階」の2つに分けることができるが、従来、「構想段階」は行政内部で検討がなされており、「計画段階」における都市計画決定手續に至ってはじめて、計画の内容が住民に示されることが多いと考えられる。

しかし、今回は、住民との合意形成に重点を置き、見直し案の策定についても、透明性、公平性を確保しつつ、必要に応じて「構想段階」のできるだけ早い段階から住民の参画を得て、行政との協働作業により進めていくことが適当と考えられる。

住民と行政が一体となった検討の結果、見直し案がまとまった路線(区間)から、順次、「計画段階」である都市計画変更の手續を進めていくことが望ましい。

以上により、今回の都市計画道路網の見直しを「フロー図」にまとめると、次のようになる。

< 都市計画道路網見直しフロー >



注)   枠は、都市計画変更での対応

## おわりに

今回、県が行う一斉見直し以降も、市町合併や経済情勢の変動、あるいは更なる価値観の多様化など、都市計画道路網をとりまく情勢は、今後も変化していくものと考えられる。

特に、市町合併に伴い、都市計画区域の見直しと合わせた都市計画道路網の再検討が考えられ、今回抽出した区間以外に「新たに課題を抱える区間」が生じる可能性は否定できない。

また、将来、現段階において想定し得ない情勢の変化が生じた場合は、全く新しい課題が出現することも考えられる。

したがって、都市計画道路網については、的確な都市計画決定に努めるとともに、今後とも、時代の変化に即応しながら必要に応じて見直しを適宜進めていくべきである。