

# 都市計画道路見直しガイドライン

青森県都市計画課

H17. 8

# 目 次

1. ガイドライン作成の目的	1
2. 都市計画道路見直しの背景	
(1) 青森県都市計画道路の現状	2
(2) 社会情勢等の変化	4
(3) 長期未着手による問題点	5
(4) 見直しの必要性	6
3. 都市計画道路見直しの基本的な考え方	
(1) 見直し対象路線の考え方	7
(2) 見直しの基本姿勢	7
(3) 見直し体制	7
(4) 見直し手順	7
4. 見直し手順	
(1) 見直しフロー図	8
(2) 都市計画道路調書	9
(3) 見直し対象路線の抽出	12
(4) 路線評価カルテ	13
(5) 見直し検討	14
5. 評価カルテの作成	
(1) STEP1 上位計画・関連計画	16
(2) STEP2 ネットワーク	17
(3) STEP3 道路機能	18
(4) STEP4 代替路線	20
(5) STEP5 事業実現性	21
(6) 評価結果	22
6. 見直し検討	
(1) 見直し検討	23
(2) 合意形成	29
7. 建築制限緩和	30
8. 都市計画変更手続き	30
9. 本ガイドラインの運用	32

## 1. ガイドライン作成の目的

青森県の都市計画道路は、戦後から高度経済成長期にかけて概ね現在の都市計画道路網の原形が構築され、その後の人口増加、経済の成長、交通量の増大、市街地の拡大等を背景に都市計画道路の追加・変更が行われ、現在に至っている。

現在、本県の都市計画道路は、全体で522路線、延長約1334kmであり、そのうち36%、484kmが改良済となっている。

現在の都市計画道路の多くは、人口の増加、市街地の拡大等を前提に定められてきている。しかしながら、近年、人口の減少や少子高齢化の進行等、社会情勢が変化していること、また、計画決定された時点に比べ、まちづくりの方向性が変化し、道路の必要性が変化しているものも存在すること、さらに、公共投資の縮減により、都市計画道路についても、より一層の効率的な整備が求められていることから、都市計画道路の見直しが必要となっている。

本ガイドラインは、未整備の都市計画道路について、将来都市像や社会情勢の変化を踏まえその必要性等を検証し、計画の継続、変更、廃止の位置付けを適切に行うための考え方及び手順等を示すものである。

## 2. 都市計画道路見直しの背景

### (1) 青森県都市計画道路の現状

#### **整備状況**

- ・県内の都市計画道路522路線、延長約1,334kmのうち、全線改良済路線は145路線、延長約180km、一部区間が改良済の路線は167路線、延長約714km(うち改良済延長約304km)、路線全体が未改良の路線は210路線、延長約440kmである。
- ・改良済延長は、約36%の484km、未改良延長は、約64%の850kmである。
- ・未改良延長のうち、約130kmが概成済である。
- ・未改良延長のうち、54.5%(約464km)が都市計画決定後30年以上経過しており、多くの長期未着手路線を抱えている状況にある。

#### **整備進捗状況**

- ・都市計画道路の最近5年間の平均整備延長は、約10.5kmとなっている。

#### ◇改良済

- ・道路用地が計画幅員のと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
- ・事業中の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度末換算完成延長

#### ◇概成済

改良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2/3以上又は4車線以上の幅員を有する道路)を有する場合

表1 青森県都市計画道路整備状況

(H16.3.31現在)

	計画	路線数別整備状況					延長別整備状況		
		全線改良 済路線	路線の一部改良済		路線全体 未改良	改良済	未改良	概成済	
			改良済	未改良					
路線数	522	145	167	—	—	210	—	—	—
延長(km)	1334.17	179.83	714.33	304.35	409.98	440.01	484.18	849.99	129.96

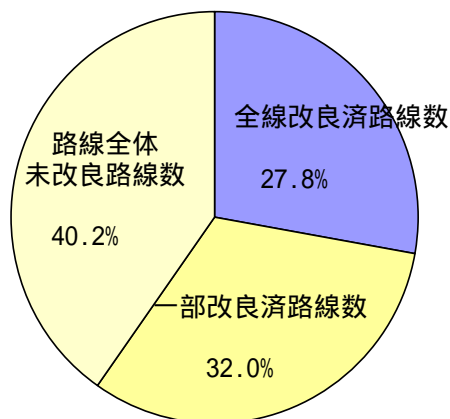


図1 路線数別整備状況内訳

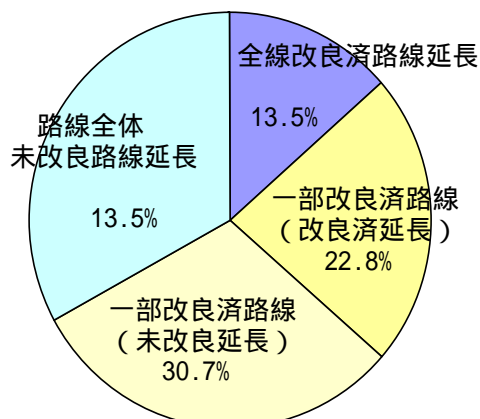


図2 延長別整備状況内訳

表2 経過年数別未改良延長

当初決定からの 経過年数	未改良延長 (km)
～10年	99.22
10～20年	92.73
20～30年	194.33
30年以上	463.71
総計	849.99

(H16.3.31現在)

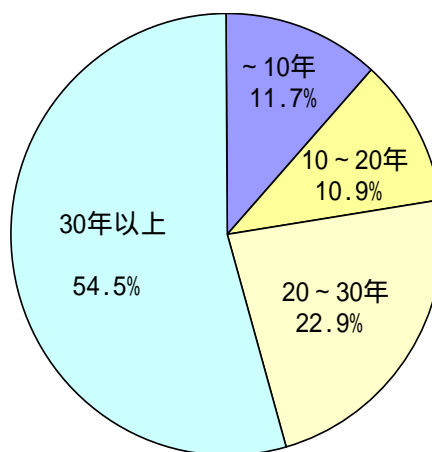


図3 経過年数別未改良延長内訳

表3 青森県都市計画道路の整備進捗状況

年度	11	12	13	14	15	平均
延長(キロ)	13.6	16.8	5.6	10	6.6	10.5

## (2) 社会情勢等の変化

### 社会情勢の変化

- ・都市計画道路の多くは人口増加と経済成長による市街地拡大や交通需要の増加を見据えて計画されている。しかし、青森県において人口減少の進展が予測されていることや経済の低成長等により必要性が低下している路線も存在する。
- ・さらに、高齢社会の進展が予測されていることから高齢者のモビリティ確保や介護福祉サービス等の問題に対応できる安全安心な道路構造、ゆとりある道路空間の形成が求められている。
- ・人口減少が進展する中においても、自動車交通は、経済活動や交流人口の増加によりしばらくは増加するが、長期的には減少に転じると予想されている。

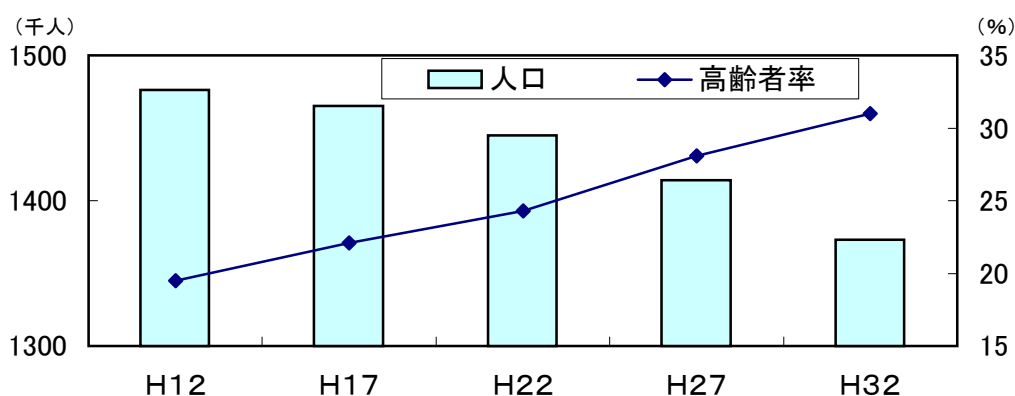


図1 青森県の人口、高齢者率の推移

(出典:「都道府県の将来人口推計(平成14年3月推計)  
国立社会保障・人口問題研究所)

### まちづくりにおける方向性の変化

- ・モータリゼーションの進展を背景に、市街地が外延的に拡大した結果、中心市街地の空洞化が深刻化する中で、まちのにぎわいや環境負荷の低減等を実現するために、まちづくりの方向性は中心市街地の再生へ移行している。
- ・歴史的文化的資源に対する価値観が向上してきており、これらの資源を活かしたまちづくりや景観の保全なども重視されている。
- ・住民、企業、NPO等の主体的な参加により、まちづくりを進めることが必要である。

### 都市整備の方向性の転換

- ・成果主義の導入により、必要な道路を効率的につくり、かつ整備効果を早期に発現することが必要である。
- ・都市計画道路の機能を代替する路線や交通処理上必要な車線数が確保された現道が存在することから、これら既存ストックを有効活用することにより効率的な道路整備が必要である。
- ・渋滞対策として道路の使い方の工夫・変更による交通需要マネジメントを採用することにより、既存ネットワークを最大限に機能させることが必要である。

### 関係法令の改正

- ・都市計画法では、平成12年の改正により地方分権や住民主体といった点を重視した改正が行われた。
- ・モータリゼーションの進展、福祉のまちづくりに対応して道路構造令が改定され、過去に決定された都市計画道路は現時点における道路構造令が規定する幅員等を満足しない場合がある。
- ・また、地域の実情に応じて、コスト縮減を図りつつ、柔軟な規格・基準の設定を行うことができるローカルルールの導入が可能となった。

### 公共事業を取り巻く変化

- ・公共事業の実施に際し、実施過程の透明性の一層の向上が求められていることから、住民との合意形成が重要となっている。
- ・経済の停滞等により財政状況が厳しく、また福祉対策や環境対策に予算が重点配分されていることから、公共事業の予算確保が厳しい状況となっている。

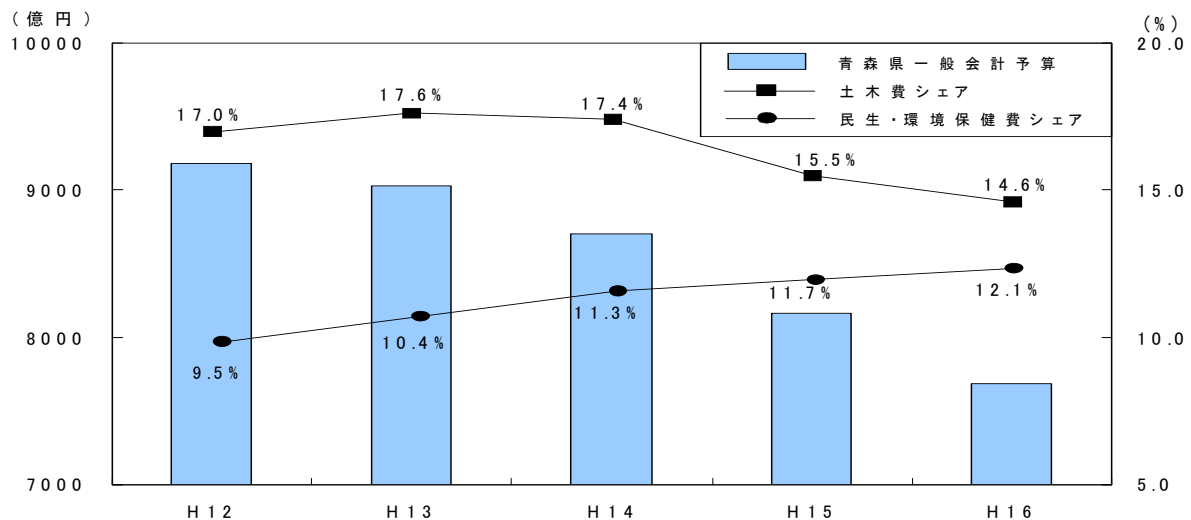


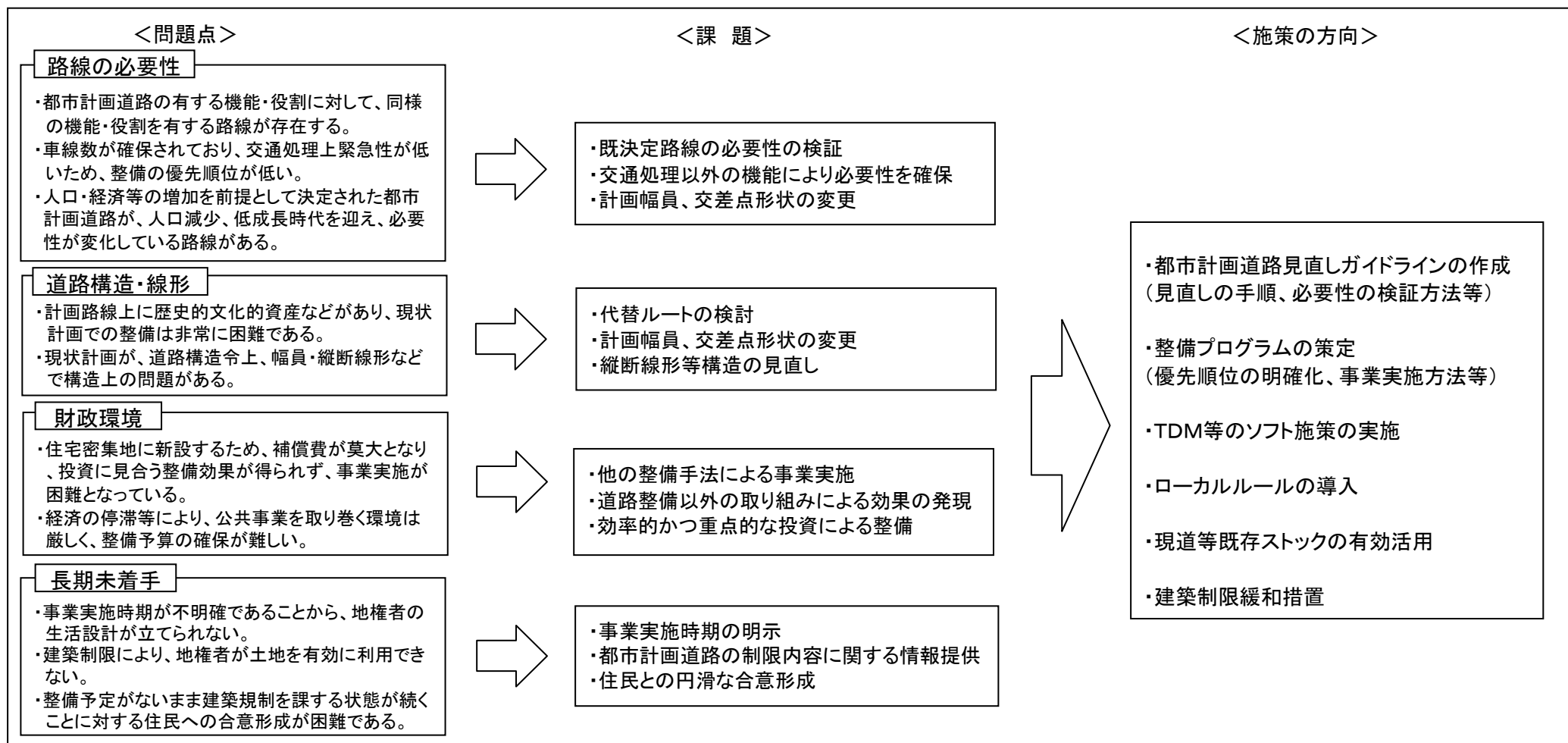
図2 青森県予算の推移

### (3) 長期未着手による弊害・問題点

- ・事業実施時期が不明確であることから、地権者が将来生活設計を行うにあたり、不確定要素のひとつとなる。
- ・都市計画法第53条により建築が制限されることから、地権者が土地を有効に利用できない。また、この制限が理由とされ土地の売買等がうまくいかないことも考えられる。
- ・先行取得した土地が放置されることにより街なみ景観が悪化する(不法投棄場所等になる)などの弊害が生じることも考えられる。
- ・都市計画道路は、現状ペースで整備を進めた場合、整備完了まで相当年数かかることから、今後も明確な事業予定がないまま建築制限を課する状態が続くことになる。

#### (4) 見直しの必要性

「青森県都市計画道路の現状」、「社会情勢等の変化」及び「長期未着手による弊害・問題点」より把握された問題点と課題と施策の方向を下記に示す。



以上より、未整備の都市計画道路について、見直しに取り組むことが必要である。



### 3. 都市計画道路見直しの基本的な考え方

#### (1) 見直し対象路線の考え方

- ・都市計画道路のうち未改良部を含む路線を対象とする。

#### ◇見直し対象

現在の都市計画道路は、多くの場合、人口増加、高度経済成長を背景に策定された計画に基づき都市計画決定しているため、今後の人口減少、高齢化といった社会情勢の変化を踏まえたまちづくりの方向性と整合しないことが懸念される。このことから、見直しは、計画決定後の経過年数にかかわらず全ての未改良部を含む路線を対象とする。

#### (2) 見直しの基本姿勢

- ・見直しにあたっては、見直し対象路線について、現在の社会経済情勢や将来都市像を踏まえその必要性を検討する。
- ・必要性があると判断された路線であっても、効率的・効果的な道路ネットワークの形成を図る観点から、既存道路等の有効活用について検討を行う。
- ・歴史的・文化的資源の活用及び良質な街並み・都市空間の形成を図るような取り組みが行われる場合は、それらの取り組みの方向性と連動した見直しを行う。

#### (3) 見直し体制

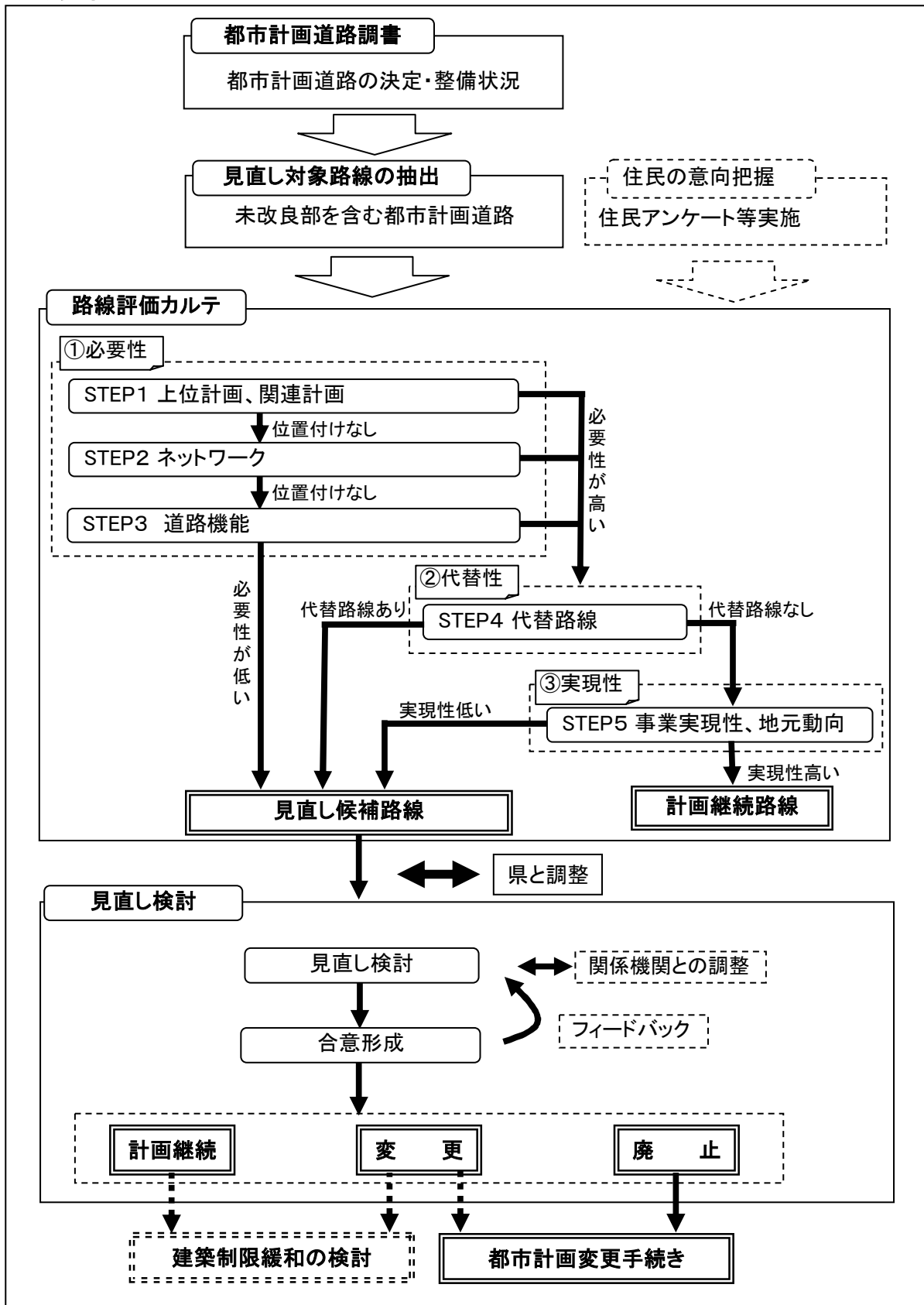
- ・見直しにあたっては、各都市の将来都市像、歴史、都市構造、地域特性を考慮する必要があることから、市町村が主体となった取り組みが重要である。
- ・県は、県が定める都市計画との一体性や総合性を確保するために市町村と調整を行うとともに、市町村の見直しの推進に協力する。

#### (4) 見直し手順

- ・各市町村は、都市計画道路の状況を整理した『都市計画道路調書』を作成し、県に提出するものとする。
- ・また、各市町村は『都市計画道路調書』から見直し対象路線を抽出し、その必要性を検討するための『評価カルテ』を作成し、県に提出する。
- ・県は、『評価カルテ』について、県が定める都市計画との一体性や総合性を確保するために調整を行う。
- ・その後、評価カルテにおいて見直し候補に位置付けられた路線について、見直し検討を行い、計画継続、変更(幅員・線形・構造)、廃止の方向付けを行う。
- ・見直し検討において変更・廃止に位置付けられた路線については、住民との合意形成を図る。
- ・市町村を連絡する都市計画道路については、隣接する市町村及び県と調整の上、方向性を検討する。

## 4. 見直しの手順

### (1) 見直しフロー



## (2) 都市計画道路調書

- ・都市計画道路の現況を整理するために、計画決定に係る諸元、決定状況、整備状況等を記載する。
- ・調書の更新は、都市計画の変更、整備の進捗等で記載事項に変更があった場合、速やかに更新を行う。

### ◇調書(作成例参照)

- ・計画諸元 : 都市計画に定めた事項を記入する

決定主体	県決定、市町村決定
路線名	路線番号・都市計画路線名(例:3・3・5 ○○線)
道路種別	自動車専用道路、幹線道路、区画道路、特殊道路
区域名	起点、終点(○○町大字○○)
構造	地表式、嵩上式、地下式、掘割式
現道	現道がある場合は、現道名(例:県道 ○○線)
経緯	都市計画変更の経緯

- ・決定状況 : 都市計画の決定状況の概要を記入する。

概略図	路線の概要(交差する主要な道路、河川、鉄道等)
市町村別延長	複数の市町村に跨る場合、市町村ごとの延長
区域別延長	市街化区域、市街化調整区域ごとの延長
幅員別延長	一の路線において幅員構成が異なる区間がある場合は、幅員ごとの延長
用途別延長	路線の通過する用途ごとの延長
構造別延長	一の路線において構造が異なる区間がある場合は、地表式、嵩上式、地下式、掘割式ごとの延長
D I D	路線がDID区間を通過する場合は、DID区間の延長
標準横断図	路線の横断図(幅員ごと)

※DID(Densely Inhabited Districts)・・・人口集中地区

- ・整備状況 : 整備状況の概要を記入する。

事業施行区域	路線の事業施行区域の延長・幅員
現道	現道がある場合は延長・幅員

都市計画道路調書

〇〇

都市計画

3・4・2号

〇〇

線

〇〇市

(1) 総括

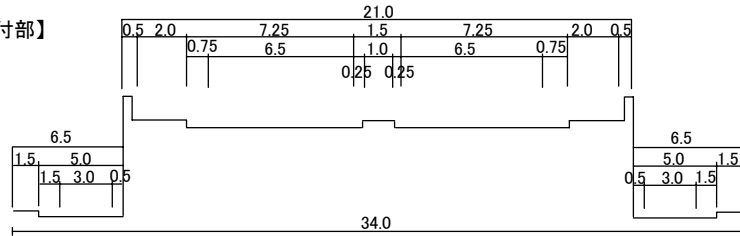
決定状況	決定主体	決定(変更)年月日	区分	規模	一連番号	路線名	延長(m)	幅員(m)	車線数	起点	終点	構造	備考
決定現況	県	S55.11.15	3	4	2	〇〇線	3,970	18	-	△△△	□□□	地表式	
	県	S46.3.31	3	4	2	〇〇線	3,960	18	-	△△△	□□□	地表式	
第1回変更	建設省	S42.3.15	1	1	1	◇◇線	14,500	36	-	△□〇	□□□	地表式	
当初	建設省	S39.1.27	1	1	1	◇◇線	14,500	36	-	△□〇	□□□	地表式	

(2) 決定現況

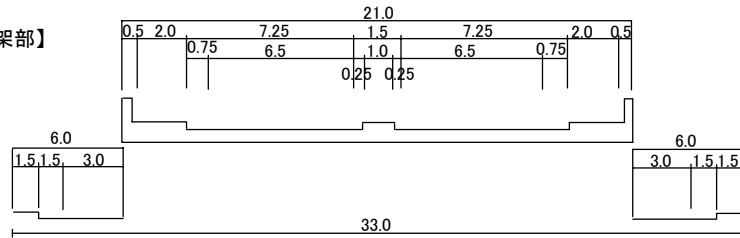
決定状況	平面図			
	市町村区域	市町村 延長	〇〇市 L=3,970m	
	区域	調整 調整 区域 市街 市街 延長(m) 60 20 150 30	市街化区域 L=3,660m	調整 市街化 24 26
	延長幅員	幅員(m) 21 34 27 21 27 34 34 26 18 18 18 延長(m) 80 150 80 40 80 110 140 490 1,130 320 1,350		
	用途	用途 住居 住居 準工 二住、準工 二住、住 住 住 延長(m) 60 150 1,020 420 1,760 460 26		
	構造	構造 地表式 嵩上式 地表式 延長(m) 90 550 3,330		
	DID	延長(m)	3,920	
整備状況	整備施行区域	暫定幅員W=10.5m、L=742m		
	現道	(一)〇〇線 W=10m、L=3,970m		

① W = 21 m ( 起点 ~ 〇〇 )

【取付部】

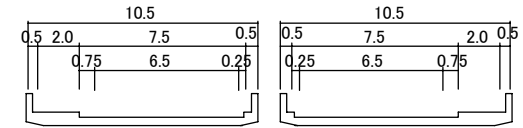


【高架部】

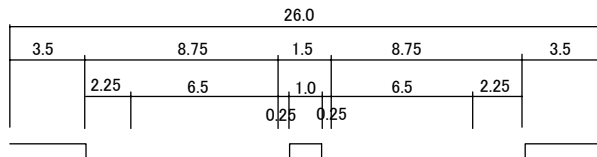


① W = 21 m ( 起点 ~ 〇〇 )

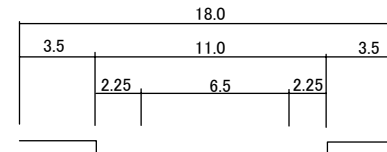
【国鉄交差部】



② W = 26 m ( 〇〇 ~ 3.2.2 )



④ W = 18 m ( 3.2.2 ~ 終点 )



### (3)見直し対象路線の抽出

#### 【抽出条件】

・都市計画道路のうち、未改良部を含む路線を対象とする。

#### 【評価単位】

- ・計画路線全体で評価することを基本とする。ただし、1路線でも区間によって役割が異なる場合は、区間を分けて評価することができる。
- ・計画路線の一部が改良済の場合も、路線全体で評価することを基本とする。ただし、未改良区間のみで評価しても支障がない場合はこの限りではない。
- ・事業中区間は、改良済とみなすことができる。
- ・暫定供用路線については、改良済とみなすことができる。

#### ◇見直し対象路線の抽出

都市計画道路調書から未改良部を含む路線を抽出する。

#### ◇評価単位

都市計画道路は、基本的に各路線で同一の機能・役割を有することが多いことから、路線の一部が改良済の場合も、路線全体で評価する。

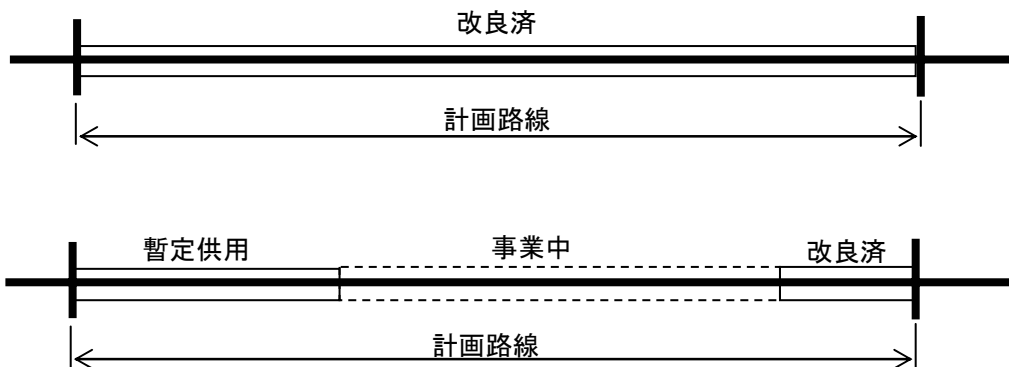
#### ◇事業中区間

用地取得済区間も含むものとする。また、都市計画決定(変更)後、事業準備中の路線または事業着手が確実な区間も事業中とみなすことができる。

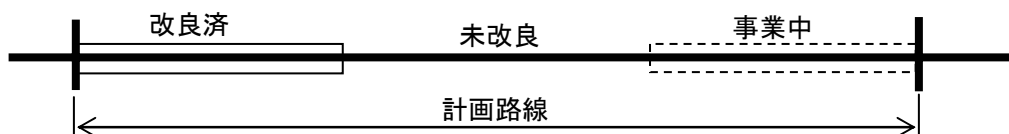
#### ◇暫定供用区間

完成4車線または6車線の道路を段階的に建設するため、当初は暫定的に2車線または4車線で供用する区間

#### <改良済路線>



#### <見直し対象路線>



## (4) 路線評価カルテ

- ・見直し対象路線の抽出後、路線ごとに評価カルテを作成し、路線の必要性を検討する。  
(「5. 評価カルテ作成」参照)
- ・見直し対象路線については、以下の①～③の視点で評価を行う。  
①必要性 ②代替性 ③実現性
- ・カルテは、路線ごとに路線情報、STEP1～5の評価を行い、「計画継続路線」、「見直し候補路線」に分類する。
- ・各STEPにおいて、評価に至る具体的判断根拠を備考欄に記入する。

### ◇見直しの視点

#### ①必要性

##### ・上位計画・関連計画への位置付け

見直し対象路線が総合計画、都市計画マスタープラン等の上位計画や土地地区画整理事業、市街地再開発事業といった関連計画に位置付けられている場合は、都市の将来像を実現するために必要性が高いと位置付ける。

##### ・ネットワーク上の重要性

広域圏の骨格を形成する規格の高い道路(高規格幹線道路・地域高規格道路)や都市形成の骨格となる放射・環状道路、都市圏間・市町村間の連携強化のための道路については、ネットワーク上必要性が高いと位置付ける。

また、主要交通結節点や主要施設へのアクセス道路についても、必要性が高いと位置付ける。

##### ・道路機能からの必要性

見直し対象路線が有する交通機能、空間機能、市街地形成機能等から、都市の将来像を踏まえ、路線の実質的な必要性を判断する。

#### ②代替性

##### ・代替路線

必要性が認められた見直し対象路線であっても、交通処理機能や空間機能を代替する路線(現道を含む)が存在する等の場合は、既存ストックの有効活用の観点から新たに都市計画道路を整備する必要があるかを検討する。

#### ③実現性

##### ・事業上の支障

必要性が認められた見直し対象路線であっても、整備により歴史的資源が喪失する等、事業が現実的に困難である場合は、見直しを検討する。

##### ・構造上の支障

物理的・地形的制約により構造に問題が生じる場合は、見直しを検討する。

##### ・地元動向

地元からまちづくりの観点で変更・廃止等の要望がある場合は、見直しを検討する。

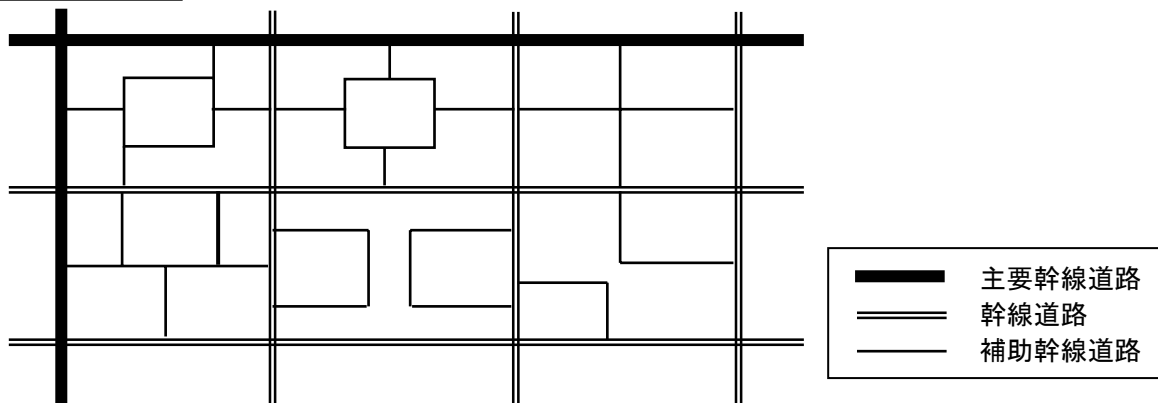
### ◇路線情報

- ・都市計画道路調書より路線名、計画延長、計画幅員、路線分類、区間名、都市計画決定年月日、現道状況 等の基本情報を記載する。
- ・路線の分類(自動車専用道路、幹線道路、区画道路、特殊道路 等)は、計画決定時に設定されたものを記入する。ただし、幹線道路については、都市構造における実際の機能に応じて、別表を参考に主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路を設定する。

別表 都市計画道路の分類

種 類	内 容
主要幹線道路	都市間交通や通過交通等の比較的長いトリップの交通を、大量に処理するため、高水準の規格を備え、高い交通容量を有する道路
幹線道路	主要幹線道路及び主要交通発生源等を有機的に結び都市全体に網状に配置され、都市の骨格及び近隣住区を形成し比較的高水準の規格を備えた道路
補助幹線道路	近隣住区と幹線道路を結ぶ集散道路であり、近隣住区内での幹線としての機能を有する道路

幹線道路概念図



### (5)見直し検討 (「6. 見直し検討」参照)

#### 【見直し検討】

評価カルテにおいて「見直し候補路線」に位置付けられた路線について、計画の見直し(変更、廃止等)を検討し、「計画継続」「計画変更」「計画廃止」を方向付ける。

#### 【合意形成】

都市計画道路の変更・廃止には、地域住民の合意が不可欠であることから、見直し案の作成にあたっては住民合意の手続きを経るものとする。



**路線評価カルテ**

都市計画区域名: \_\_\_\_\_

市町村名: \_\_\_\_\_

**■路線概要**

路線番号	_____	路線名	_____
計画延長(m)	_____	計画幅員(m)	_____
区間名	_____	区間延長(m)	_____
計画決定年月日	_____	路線分類	_____
現道有無	_____	現道幅員(m)	_____

**■STEP1<上位計画・関連計画>**

視点	評価項目	内 容	評価
上位計画	総合計画等	総合計画等に位置づけられている	
	都市計画マスタープラン	都市計画マスタープランに位置づけられている	
関連計画(事業)	関連計画(事業)	土地区画整理事業、市街地再開発事業の関連計画(事業)に位置づけられている。	

該当する項目がない場合 ⇒ STEP2へ 該当する項目がある場合 ⇒ STEP4へ

備考:

**■STEP2<ネットワーク>**

視点	評価項目	内 容	評価
ネットワーク上の重要性	都市の骨格形成機能	都市圏間連携を強化する道路である。 都市の骨格形成に寄与する路線である。	
	主要交通結節点・施設へのアクセス機能	主要交通結節点への主たるアクセス道路である。 主要施設への主たるアクセス道路である。	

該当する項目がない場合 ⇒ STEP3へ 該当する項目がある場合 ⇒ STEP4へ

備考:

**■STEP3<道路機能>**

必要性検討フロー		
① 渋滞路線である・渋滞解消に資する路線である	YES →	STEP4へ
↓ NO		
② 歩行者・自転車利用が多い	YES →	
↓ NO		
③ 避難救援機能、災害防止機能を担う路線である	YES →	
↓ NO		
④ 土地利用支援、まちづくりに寄与する	YES →	
↓ NO		
⑤ その他(市町村の特性、実情等)	YES →	
↓ NO		
見直し候補路線(ケース1)		

備考:

**■STEP4<代替路線、既存道路>**

代替路線、既存道路検討フロー	
代替路線が存在する	YES → 見直し候補路線(ケース2)
↓ NO	
STEP5へ	

備考:

**■STEP5<事業実現性>**

事業実現性検討フロー	
事業上の支障はあるか ・歴史的・文化的資源を喪失する ・市街地の空洞化やコミュニティを喪失する	YES → 見直し候補路線(ケース3)
構造上の支障はあるか ・物理的・地形的な制約がある ・起点・終点がネットワークと接続しない ・交差点形状が複雑となる	YES → 見直し候補路線(ケース4)
↓ NO	
地元から変更・廃止要望等がある	YES → 見直し候補路線(ケース5)
↓ NO	
計 画 継 続	

備考:

**■評価結果**

評 価 結 果	
評価	
コメント	
備考	

## 5. 評価カルテの作成

### (1)STEP1 上位計画・関連計画

#### 【視点】

上位計画、関連計画への位置付けから評価する。

#### ①上位計画

総合計画、都市計画マスタープラン 等

#### ②関連計画(事業)

土地区画整理事業、市街地再開発事業 等

#### 【評価】

・見直し対象路線が①上位計画又は②関連計画(事業)に位置付けられている場合は、STEP4へ進む。

・位置付けられていない場合は、STEP2へ進む。

※位置付けられている場合であっても、計画が明らかに現在の都市の状況や将来の方向性と整合しないと考えられる場合は、STEP2に進むことができる。

#### ①上位計画

評価項目	・総合計画等に位置付けられている。 ・都市計画マスタープランに位置付けられている。
評価基準	以下の評価基準に該当する場合は、評価欄に○を記入する。 ・総合計画、建設計画 等に位置付けられている。 ・都市計画マスタープランに位置付けられている。
調査方法	・上位計画を確認する。 ・評価に至った計画名及び計画における位置付けを備考欄に記入する。

#### ②関連計画(事業)

評価項目	・土地区画整理、市街地再開発等の関連計画(事業)に位置付けられている。
評価基準	以下の評価基準に該当する場合は、評価欄に○を記入する。 ・関連計画(事業)に位置付けられている。 ※関連計画に位置付けられている路線については、路線単体では判断できないことから、整備の必要があるとする。ただし関連計画との調整の上、路線単体での判断が可能な場合はこの限りではない。
調査方法	・関連計画(事業)を確認する。 ・評価に至った計画(事業)名及び位置付けを備考欄に記入する。
関連計画(事業)	土地区画整理事業、市街地再開発事業、関連道路事業、鉄道立体交差事業、港湾計画、商工関係事業、中心市街地関係事業、大規模集客施設 等

## (2)STEP2 ネットワーク

### 【視点】

道路ネットワーク上での重要性を以下の視点から評価する。

- ①都市の骨格形成機能
- ②主要交通結節点・施設等へのアクセス機能

### 【評価】

- ・対象路線が、①都市の骨格形成機能又は②主要交通結節点・施設等へのアクセス機能を有する場合は、STEP4へ進む。
- ・ネットワーク上の重要性を有しない場合は、STEP3へ進む。

### ①都市の骨格形成機能

評価項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市圏間の連携を強化する道路である。</li> <li>・都市の骨格形成に寄与する道路である。</li> </ul>
評価基準	<p>以下の評価基準に該当する場合は、評価欄に○を記入する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格道路、主要幹線道路等の都市圏間の連携を強化する道路である。</li> <li>・放射道路、環状道路等の都市の骨格形成に寄与する道路である。</li> <li>・都市内の拠点間を連絡し、都市の骨格形成に寄与する道路である。</li> </ul>
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の調査報告書等により位置付けを確認する。</li> <li>・評価に至ったネットワーク上の位置付け及び調査報告書名を備考欄に記入する</li> </ul>
調査報告書	総合都市交通体系調査 等

### ②主要交通結節点・施設等へのアクセス機能

評価項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点への主たるアクセス道路である。</li> <li>・主要施設等への主たるアクセス道路である。</li> </ul>
評価基準	<p>以下の評価基準に該当する場合は、評価欄に○を記入する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要交通結節点、主要施設等への主たるアクセス道路であり、都市の基盤、生活基盤の形成に寄与する道路である。</li> </ul>
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・あらかじめ主要な交通結節点、施設を設定する。(市町村設定)</li> <li>・評価に至った主要な交通結節点、施設を備考欄に記入する。</li> <li>・あらかじめ設定した交通結節点、施設と路線の位置関係がわかるように都市計画図等に整理する。</li> </ul>
交通結節点	鉄道駅、高速道路IC、飛行場、港、バスターミナル 等
施設	行政機関、病院等公共施設、観光地、工業団地、住宅団地 等

### (3)STEP3 道路機能

#### 【視点】

道路機能から必要性を以下の視点で評価する。

- ①交通機能(自動車交通)
- ②交通機能(歩行者交通)
- ③空間機能(都市防災)
- ④市街地形成機能(土地利用支援、まちづくり)
- ⑤その他(市町村の特性、実情) ※別表参考

#### 【評価】

- ・対象路線が、①～⑤の評価項目に該当する場合は、STEP4へ進む。
- ・道路機能から必要性がないと判断された場合は、**見直し候補路線ケース1**とする。
- ・⑤その他で設定した機能により、必要性があると判断した場合は、備考欄にその機能を記入する。

#### ①交通機能〈自動車交通〉

評価項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞路線である。</li> <li>・渋滞解消に資する路線である。</li> </ul>
評価基準	<p>以下の評価基準に該当する場合は、必要性が高いとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線の整備によって円滑な交通を確保することができる。</li> <li>・当該路線の整備が渋滞アクションプログラム等により渋滞解消に効果があると定められている。</li> <li>・当該路線の整備によって、並行路線の渋滞が解消する。</li> </ul>
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通センサデータ、その他交通調査により渋滞状況を確認する。</li> <li>・渋滞アクションプログラム等の位置付けを確認する。</li> <li>・当該路線の整備により、並行路線等の渋滞が緩和できるかを確認する。(道路交通センサ及び既存のPT調査・OD調査により並行路線の混雑度を確認)</li> <li>・評価に至った渋滞アクションプログラムでの位置付け、混雑度の根拠等を備考欄に記入する。</li> </ul>

#### ②交通機能〈歩行者交通〉

評価項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者・自転車利用が多い。</li> </ul>
評価基準	<p>以下の評価基準に該当する場合は、必要性が高いとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者・自転車交通の利用が多く、安全確保が必要である。</li> <li>・通学路に指定されている。</li> <li>・バリアフリー基本構想の経路に位置付けられている。</li> <li>・当該路線付近に歩行者・自転車の利用が多いと考えられる施設があり、道路整備によって相当数の歩行者・自転車交通が見込まれる。</li> <li>・当該路線が歩行回遊ネットワーク等に位置付けられている。</li> </ul>
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通センサ等により歩行者、自転車交通を確認する。</li> <li>・通学路の指定状況を確認する。</li> <li>・周辺の施設の状況を確認する。</li> <li>・歩行ネットワーク等の設定状況を確認する。</li> <li>・バリアフリー基本構想を確認する。</li> <li>・評価に至った通学路状況、周辺施設等を備考欄に記入する。</li> </ul>
施設	<p>学校(小学校、中学校、高校、大学等)、病院、商店街、駅 等</p>

### ③空間機能(都市防災)

評価項目	・避難救援機能、災害防止機能を担う路線である。
評価基準	以下の評価基準に該当する場合は、必要性が高いとする。 ・災害時の避難通路や救援活動のための路線に位置付けられている。 ・密集市街地の防災機能の向上に資する路線である。 ・火災等の拡大を遅延・防止するための機能を有している。
調査方法	・防災計画等により路線の位置付けを確認する。 ・密集市街地の状況を確認する。 ・指定避難地から避難通路を図上で設定する。 ・評価に至った路線の位置付け等を備考欄に記入する。 ・避難路の設定を行う場合は、避難地等を都市計画図等に整理する。

### ④市街地形成機能(土地利用支援、まちづくり)

評価項目	・土地利用支援、まちづくりに寄与する。
評価基準	以下の評価基準に該当する場合は、必要性が高いとする。 ・沿道商店街の活性化につながる。 ・まちなか交流を促進する。 ・将来の土地利用の方向性と整合する。
調査方法	・当該路線整備と関係する商店街の構想、動向等を確認する。 ・将来土地利用の方向性を確認する。 ・評価に至った構想、動向等を備考欄に記入する。

### ⑤その他

評価項目	・市町村の特性・実情により、①～④以外の機能を設定することができる。 (別表参照)
調査方法	・設定した機能及び評価基準等を備考欄に記入する。

### 別表 都市内道路の主な機能

出典:「実務者のための新都市計画マニュアルⅡ」

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		
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難経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	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および通信情報施設のための空間
道路附属物のための空間		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	

#### (4)STEP4 代替路線

##### 【視点】

STEP1～STEP3までの評価で必要性があると判断された路線について、既存ストックの有効活用による効率的な整備の観点から都市計画道路の代替性について評価する。

##### ①代替路線

##### 【評価】

- ・代替路線が存在する場合は、**見直し候補路線ケース2**とする。
- ・代替路線が存在しない場合は、STEP5へ進む

#### ①代替路線

評価項目	・代替路線が存在する
評価基準	以下の評価基準に該当する場合は、計画の見直しを検討する。 ・既に整備されたバイパス等の道路が存在する。 ・当該路線と概ね位置及びサービスする方向が同じ現道が存在する。 ・現道拡幅型の都市計画道路である。 ・現道が必要車線数を確保しており、十分な交通処理能力を有している。
調査方法	・当該路線を代替すると考えられる路線の1)概ねの位置、2)サービスする方向、3)機能、4)構造(幅員等)を確認する。 ・都市計画道路調書及び都市計画図より現道を確認する。 ・都市計画道路と現道の位置関係を都市計画図に整理する。

## (5)STEP5 事業実現性

### 【視点】

事業実現性について評価する。

- ①事業上の支障
- ②構造上の支障
- ③地元動向

### 【評価】

- ・①の項目に該当する場合は、**見直し候補路線ケース3**とする。
- ・②の項目に該当する場合は、**見直し候補路線ケース4**とする。
- ・③の項目に該当する場合は、**見直し候補路線ケース5**とする。
- ・①～③のいずれの項目にも該当しない場合は、『**計画継続**』とする。

### ①事業上の支障

評価項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史的・文化的資源を喪失する。</li> <li>・市街地の空洞化やコミュニティを喪失する。</li> </ul>
評価基準	<p>以下の評価基準に該当する場合は、計画の見直しを検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・寺・神社・文化財・歴史的建造物があり、それら地域固有の資源を活かしたまちづくりに取り組んでいる。</li> <li>・住宅密集地等であり、道路整備によって空洞化や地域分断を招き、都市の有する風土や文化を喪失する。</li> <li>・その他事業上の支障がある。</li> </ul>
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・寺、神社、文化財、歴史的地区が事業上の支障となるか判断する。</li> <li>・整備に伴い空洞化や分断等地域に対する影響の度合いを判断する。</li> <li>・評価に至った理由を備考欄に記入する。</li> </ul>

### ②構造上の支障

評価項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物理的・地形的な制約がある。</li> <li>・起点・終点がネットワークと接続しない。</li> <li>・交差点形状が複雑となる。</li> </ul>
評価基準	<p>以下の評価基準に該当する場合は、計画の見直しを検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・縦断勾配、鉄道横断等の物理的制約で現計画の実現が困難である。</li> <li>・起点・終点の位置がネットワークと接続しないため、ボトルネック等が生じる構造となっている。</li> <li>・交差枝数、交差角等が構造令に適合しない。</li> <li>・その他構造上の支障がある。</li> </ul>
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・縦断勾配が道路構造令に適合しない、鉄道横断等において立体化を図った場合に周辺道路と接続しない等の制約を判断する。</li> <li>・起点、終点の接続状況を都市計画図等で確認する。</li> <li>・交差枝数、交差角が道路構造令と適合するかを確認する。</li> <li>・評価に至った理由を備考欄に記入する。</li> </ul>

### ③地元動向

評価項目	・地元から変更・廃止要望等がある。
評価基準	以下の評価基準に該当する場合は、計画の見直しを検討する。 ・まちづくりの観点から沿道住民、地元より変更・廃止要望がある。
調査方法	・沿道住民、地元からの廃止・変更要望を確認する。 ・あらかじめ住民アンケート等により住民意見を把握することも考えられる。 ・廃止・変更要望がある場合は、備考欄に記入する。

### (6) 評価結果

#### 【評価結果】

・STEP1～5までの評価を踏まえ、各路線を『計画継続路線』、『見直し候補路線』(ケース1～5)に分類する。

※計画継続に位置付けられた路線については、継続にあたって建築制限の緩和等について検討することも考えられる。(7.「建築制限緩和」参照)

#### 【コメント】

見直し候補に位置付けられた路線について、未整備の要因等を整理し、見直し検討の際に考慮する。

#### 〈路線の分類〉

	計画継続	必要性が高く、事業の支障となる要因もないことから、整備の必要性が高い路線
見直し候補路線	ケース1	評価カルテにおいて、必要性が低いと判断された路線
	ケース2	都市計画道路の機能を代替する路線が存在することから、新たな都市計画道路の整備が必要か検討を要する路線
	ケース3	事業に支障となる阻害要因があり実現性が低いことから、路線の変更等により阻害要因の回避・除去が可能か検討を要する路線
	ケース4	構造上の問題があり実現性が低いことから、路線の変更等により問題の解決が可能か検討を要する路線
	ケース5	必要性は高いが、沿道住民等から変更・廃止要望がある路線

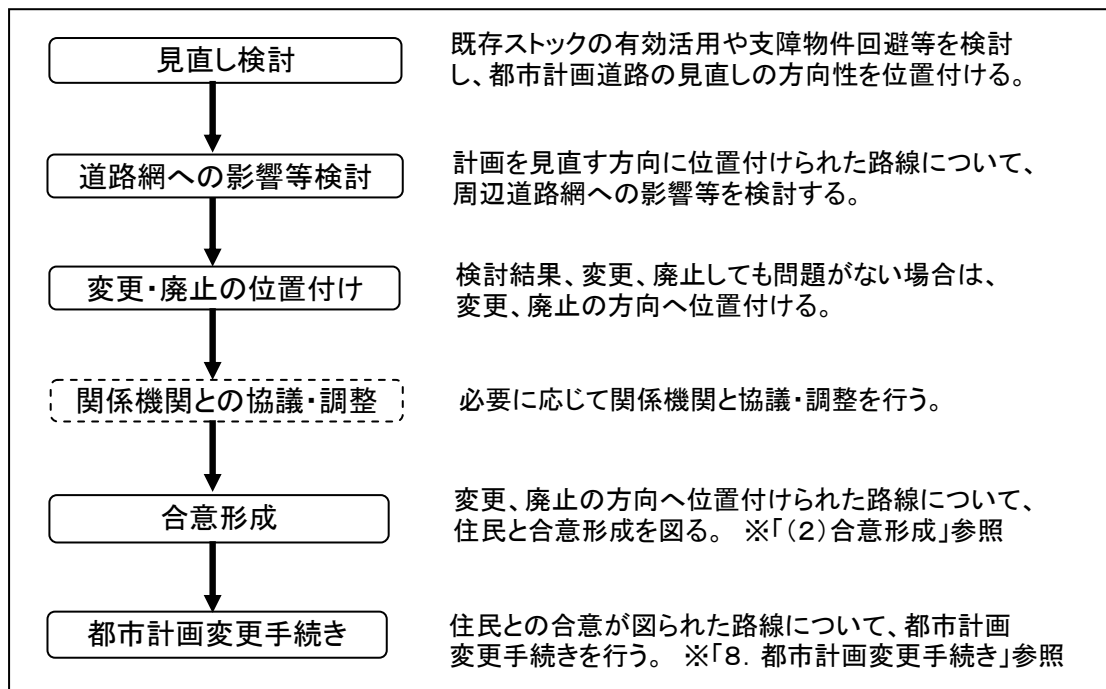


## 6. 見直し検討

### (1) 見直し検討

- ・評価カルテにおいてケース1～5に分類された路線について、検討例を参考に検討を行い、見直しの方向性(計画継続、変更、廃止)を位置付ける。
- ・計画継続・変更位置付けられた路線については、建築制限の緩和等について検討することも考えられる。(7.「建築制限緩和」参照)
- ・変更又は廃止位置付けられた路線については、地域住民向けに、必要性が低下した理由や根拠を客観的に説明する必要があることを十分踏まえ、変更や廃止に至る検討を行う。
- ・見直し案の作成にあたっては、必要に応じて関係機関との協議・調整を行う。
- ・評価カルテにおいて整理した未整備の要因等についても検討を行い、見直し方向性の位置付けの材料とする。

### ◇見直し検討フロー



### ◇関係機関との協議・調整

見直し検討結果、都市計画の変更が生じる場合は、以後の都市計画手続きを円滑に進めるため、必要に応じて関係機関と協議・調整を行う。協議・調整は、時間を要することも考えられるので、早い段階から開始することが望ましい。

### 協議機関

協議機関	協議内容	協議機関	協議内容
国土交通省	国の利害との調整	道路管理者	接続・交差協議
都道府県	広域的見地からの調整	交通管理者	交通処理計画協議
市町村	基礎的自治体の意見尊重	河川管理者	交差協議
道路管理者	将来管理者との調整	鉄道管理者	交差協議

◇検討例

ケース1

評価カルテにおいて、必要性が低いと判断されたケース

評価カルテにおいて必要性が低いと判断されたことから、計画を廃止する方向に位置付ける。この際、廃止による周辺道路網への影響を検討する。

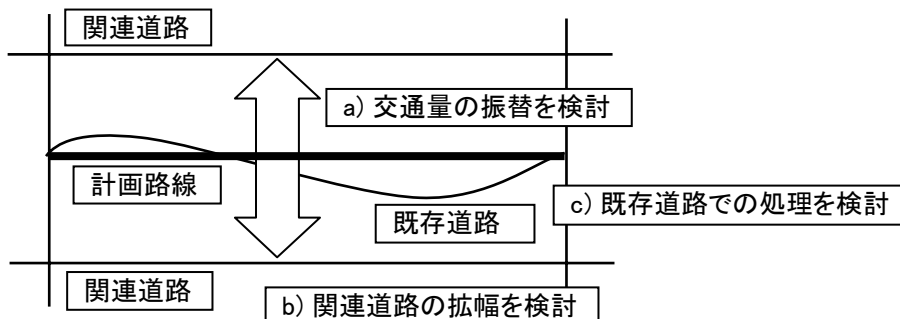
廃止による影響の検討

①交通処理に関する検討

廃止を想定した場合、交通処理に影響がないかを検討する。

〈検討例〉交通処理の検討

- a) 廃止検討路線を交通配分対象としない場合、当該路線を利用していた交通が関連道路で処理できるかを検討する。
- b) 関連道路への振替ができない場合は、関連道路の拡幅等についても検討し、廃止検討路線の交通量を処理できるかを検討する。
- c) 既存道路が存在する場合は、既存道路で処理できるかを検討する。



②配置バランスに関する検討

廃止を想定した場合、道路密度を参考に、周辺地域の道路配置バランスを保つ上で必要な路線かを調べる。

なお、道路密度の検討にあたっては、用途により道路密度が異なることに留意する。

〈参考〉道路密度の標準値

道路密度の標準値は、下表の値を参考に、それぞれの都市の実情で設定していくことが望ましい。

地区	道路密度 (km/km <sup>2</sup> )
住宅系	4
商業系	5~7
工業系	1~2
平均	3.5

「良好な市街地形成のための都市内道路の整備のあり方とその推進方策について」の答申(昭和62年8月12日答申第16号)

検討結果

- ・廃止により交通処理、配置バランスに影響が生じる場合  
 ⇒ 交通処理及び配置バランスに与える影響の度合いを考慮し、路線の方向性を位置付ける。

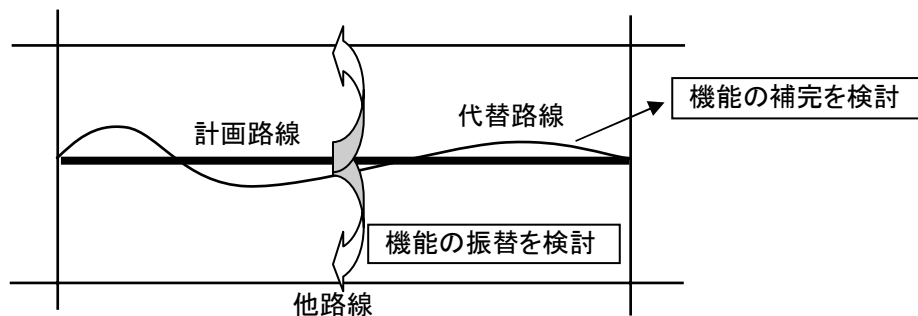
## ケース2

### 路線の必要性は高いが、機能を代替する路線が存在するケース

計画路線の機能を代替する路線が存在することから、既存ストックの有効活用の観点から新たな都市計画道路の整備が必要かどうかを検討し、計画路線の方向性を位置付ける。変更、廃止する方向に位置付けられた場合は、周辺道路網への影響を検討する。

#### 代替路線の機能検討

- ①代替路線の機能が計画路線とほぼ同等の機能を有する場合  
・計画路線を廃止する方向に位置付ける。
- ②同等未満の場合  
・代替路線で不足する機能を代替路線に補完又は他路線に振り替えることが可能かどうかを検討する。可能な場合は、計画路線を廃止する方向に位置付ける。



#### 検討結果

- ・代替路線の不足する機能を補完又は他路線へ振替が不可能な場合  
⇒ 代替路線が計画道路の機能を満足しないことから、計画路線は整備の必要があると判断し、評価カルテSTEP5を参考に事業の実現性を検討する。
  - ・事業実現性において問題がない場合 ⇒ 計画を継続する方向に位置付ける。
  - ・実現性が低い場合 ⇒ 検討例ケース3～5を参考に検討する。

### ケース3

#### 路線の必要性は高いが、事業上の支障により実現性が低いケース

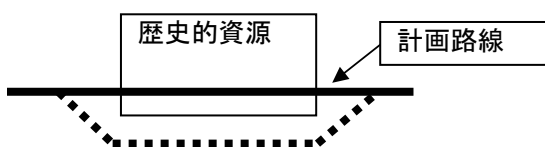
事業の支障となる阻害要因を除去又は回避ができるかを検討し、路線の見直しの方向性を位置付ける。変更、廃止する方向に位置付けられた場合は、周辺道路網への影響を検討する。

#### 阻害要因の除去・回避の検討

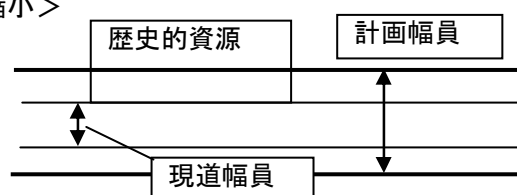
##### ①歴史的・文化的資源が支障となっている場合

- ・歴史的・文化的資源の移転がまちづくりの観点から可能かを検討し、可能な場合は、計画を継続する方向に位置付ける。
- ・線形の変更、幅員の縮小等により、これらを回避することが可能かを検討し、回避が可能な場合は、計画を変更する方向に位置付ける。

<線形変更>



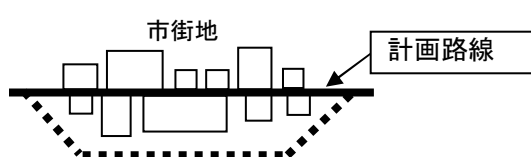
<幅員縮小>



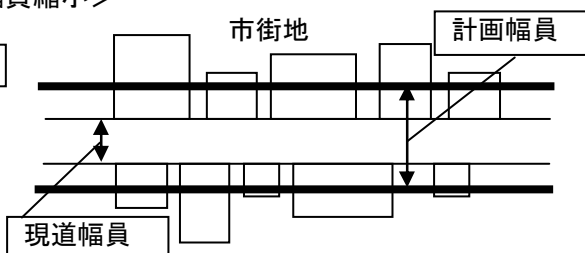
##### ②市街地の空洞化やコミュニティの喪失が問題となっている場合

- ・線形の変更、幅員の縮小等により、市街地の空洞化やコミュニティの喪失を回避できるかを検討し、可能な場合は計画を変更する方向に位置付ける。

<線形変更>



<幅員縮小>



##### ③阻害要因の除去又は回避が不可能な場合

- ・①、②の検討結果、阻害要因の除去又は回避が不可能な場合は、事業の実現性が低いことから、廃止する方向に位置付ける。

#### 変更、廃止による影響の検討

変更、廃止する方向に位置付けられた場合は、以下の検討を行う。(ケース1参照)

- ①交通処理に関する検討
- ②配置バランスに関する検討(廃止の場合のみ)

#### 検討結果

- ・変更、廃止により交通処理、配置バランスに影響が生じる場合  
⇒ 交通処理、配置バランスにおいて、計画路線は整備の必要があると判断できるが、整備することにより問題が生じることから、まちづくりの方向性と併せて都市交通調査等の詳細な調査より道路ネットワークを再編することが望ましい。
- ・影響がない場合  
⇒ 歴史的建造物等に関連した道路整備が必要な場合は、都市計画事業による整備手法についても検討を行うことが望ましい。

## ケース4

### 路線の必要性は高いが、構造上の問題により実現性が低いケース

構造上の問題の解消を検討し、計画路線の方向性を位置付ける。変更・廃止する方向に位置付けられた場合は、周辺道路網への影響を検討する。

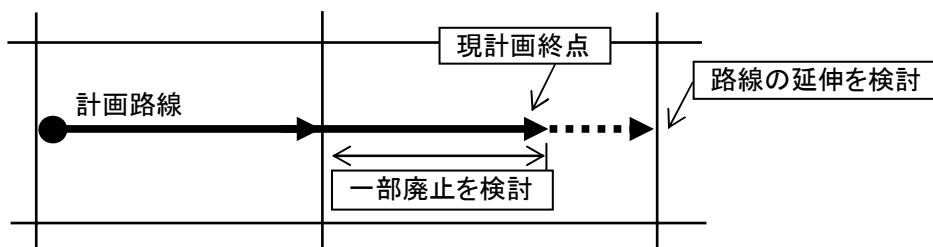
#### 構造の検討

##### ①物理的・地形的な制約の場合

- ・縦断勾配、線形等が道路構造令に適合するよう変更することが現実的に可能かどうか検討し、可能な場合は計画を変更する方向に位置付ける。
- ・不可能な場合は、計画を廃止する方向に位置付ける。

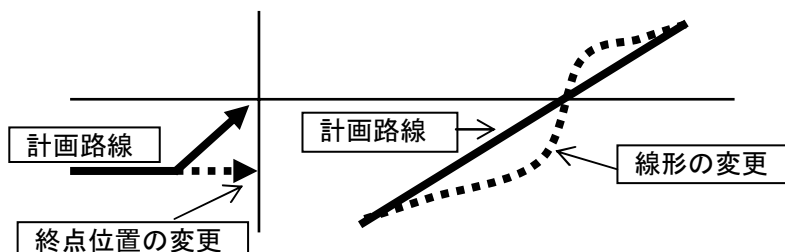
##### ②ネットワークの整合性がない場合

- ・起点、終点の位置をネットワークと接続することが可能かどうか検討し、可能な場合は計画を変更する方向に位置付ける。
- ・不可能な場合は、計画を廃止する方向に位置付ける。



##### ③交差点形状が複雑になる場合

- ・交差枝数、交差角等が道路構造令に適合するよう変更することが現実的に可能かどうか検討し、可能な場合は計画を変更する方向に位置付ける。
- ・不可能な場合は、計画を廃止する方向に位置付ける。



#### 変更・廃止による影響の検討

- ・変更、廃止の方向に位置付けられた場合は、以下の検討を行う。(ケース1参照)
  - ①交通処理に関する検討
  - ②配置バランスに関する検討(廃止の場合のみ)

#### 検討結果

- ・変更、廃止により交通処理、配置バランスに影響が生じる場合  
⇒ 交通処理、配置バランスにおいて、計画路線は整備の必要があると判断できるが、事業が現実的に困難であることから、都市交通調査等の詳細な調査より道路ネットワークを再編することが望ましい。

## ケース5

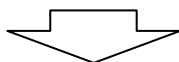
### 路線の必要性は高いが、沿道住民等から変更・廃止要望がある路線

沿道住民等からの変更、廃止要望に対応することが可能かどうか検討し、路線の方向性を位置付ける。変更、廃止する方向に位置付けられた場合は、周辺道路網への影響を検討する。

#### 要望に対する検討

##### ①変更、廃止の要望がある場合

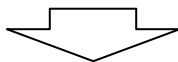
- ・変更、廃止要望の内容を確認するとともに、まちづくりの方向性と併せて、変更又は廃止する必要があるかを検討し、必要がある場合は変更又は廃止する方向に位置付ける。
- ・変更又は廃止の必要がない場合は、沿道住民等に対してその理由や根拠を客観的に説明する必要がある。



#### 変更・廃止による影響の検討

・変更、廃止の方向に位置付けられた場合は、以下の検討を行う。(ケース1参照)

- ①交通処理に関する検討
- ②配置バランスに関する検討(廃止の場合のみ)



#### 検討結果

- ・変更、廃止により交通処理、配置バランスに影響が生じる場合  
⇒ 交通処理及び配置バランスに与える影響の度合いを考慮し、路線の方向性を位置付ける。

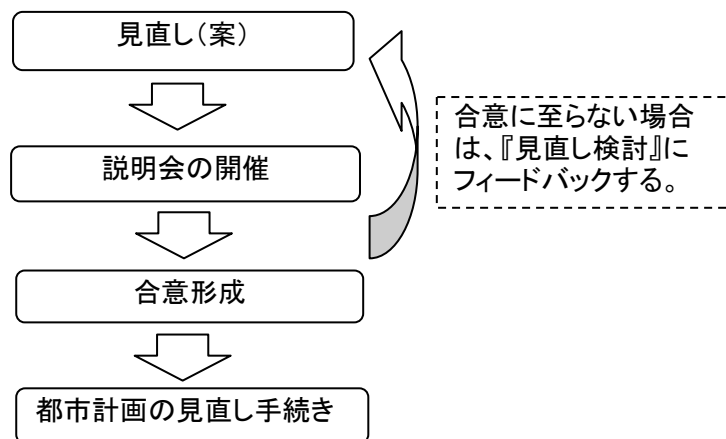
## (2) 合意形成

- ・見直し検討結果、変更又は廃止する方向に位置付けられた路線について、対象となる地域住民(特に沿道地権者)の合意形成を図る。
- ・計画を存続する方向に位置付けられた路線についても、対象となる住民についてその必要性への理解を求めることが望ましい。
- ・合意形成の方法については、地元の事情によりケースバイケースとなるが、基本的には路線単位で説明会、意見交換会などを開催し、沿道地権者の意見を集約する方法が考えられる。
- ・また、対象となる路線が広範囲にわたる場合は、パンフレット等の作成により、全市的に広報を行っていくことも考えられる。
- ・変更又は廃止に位置付けられた路線については、必要性が低下した根拠や変更・廃止の理由について、合理的に説明できるように準備を行う。
- ・合意形成を円滑に進めるために、あらかじめ住民アンケート等により住民の意向等を把握することも考えられる。
- ・地域の合意が図られたとする判断については、説明主体に委ねるものとするが、できるだけ多くの合意が得られることが望ましい。

### 【住民合意プロセスの例】

#### ◇地元説明会

- ・対象地域住民を対象に説明会を開催する。
- ・説明会においては、都市計画道路見直しの背景や必要性、道路の見直しの方向性について説明し、合意形成を図る。
- ・合意に至らない場合は、住民意見を考慮し、再度『見直し検討』を行い、見直し(案)を作成する。



## 7. 建築制限緩和

- ・都市計画道路の区域内では、都市計画法第53条により建築が制限されることになるが、未整備のまま長期にわたり制限を課する状態が続くことは、地権者が土地を有効に利用できない等の不利益が生じる場合が考えられる。このことから、計画を継続する路線に位置付けられた路線については、地権者の負担軽減を図るため、移転又は除却が容易であることを前提として、建築制限の緩和を行うことも考えられる。
- ・また、線形の変更等が必要な路線の場合、事業が具体化した段階等、適切な時期に計画変更(「8. 都市計画変更手続き」参照)を行うこととしている。このような場合、計画変更するまでの期間について建築制限を課することは不相当であると考えられることから、建築制限の緩和について検討する必要がある。
- ・建築制限については、全ての建築行為が規制の対象になると考えられているケースも少なくないことから、木造・鉄骨の2階建てまでの建築は許可しなければならないものとされている等、制限の内容についての情報は的確に提供していく必要がある。
- ・計画継続に位置付けられた路線の建築制限の緩和にあたっては、概ねの事業実施時期を推定することにより、当面、事業予定がない場合は、緩和措置を講じることが考えられる。

### ◇建築制限緩和の基準(概要) 東京都の事例

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こと。

- i 当該区間の事業の実施が近い将来見込まれていないこと
- ii 市街地開発事業(区画整理、再開発など)等の支障にならないこと
- iii 階数が3、高さが10m以下であり、かつ地階を有しないこと
- iv 主要構造部が木造、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
- v 建築物が都市計画区域の内外にわたる場合は、将来において、都市計画道路区域内の部分を分離することができるよう設計上の配慮をすること

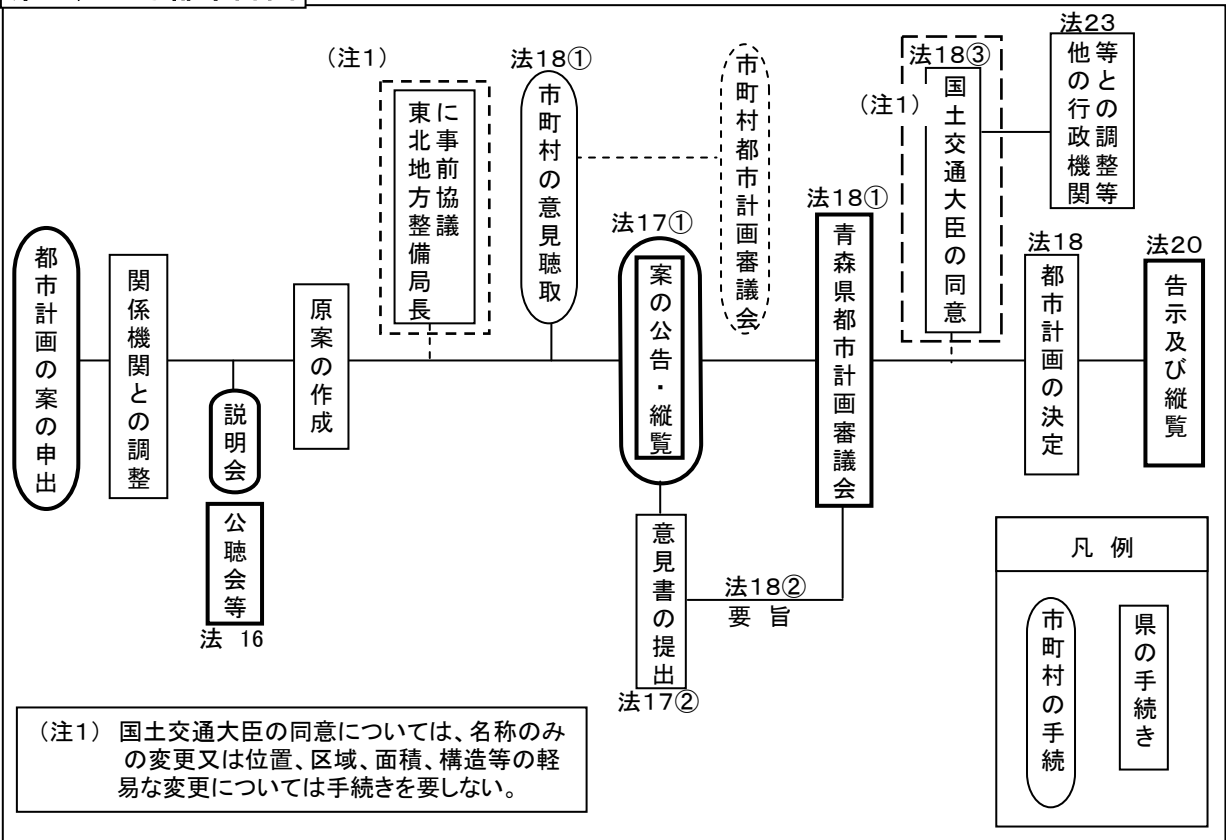
## 8. 都市計画変更手続き

- ・見直し検討の結果、変更(線形、幅員、構造等)する方向に位置付けられた路線については、事業が具体化した段階等、適切な時期に都市計画変更を行うものとする。
- ・廃止する方向に位置付けられた路線については、速やかに都市計画変更の手続きを行うものとする。
- ・変更、廃止にあたっては、決定当時は必要性があったが、社会情勢等の変化から現時点で必要性が低下したことを合理的に説明できるようにするものとする。
- ・単に、事業費の点から事業が困難である、事業化の優先順位が低い等の理由は、計画としての廃止理由にならないことに注意する。

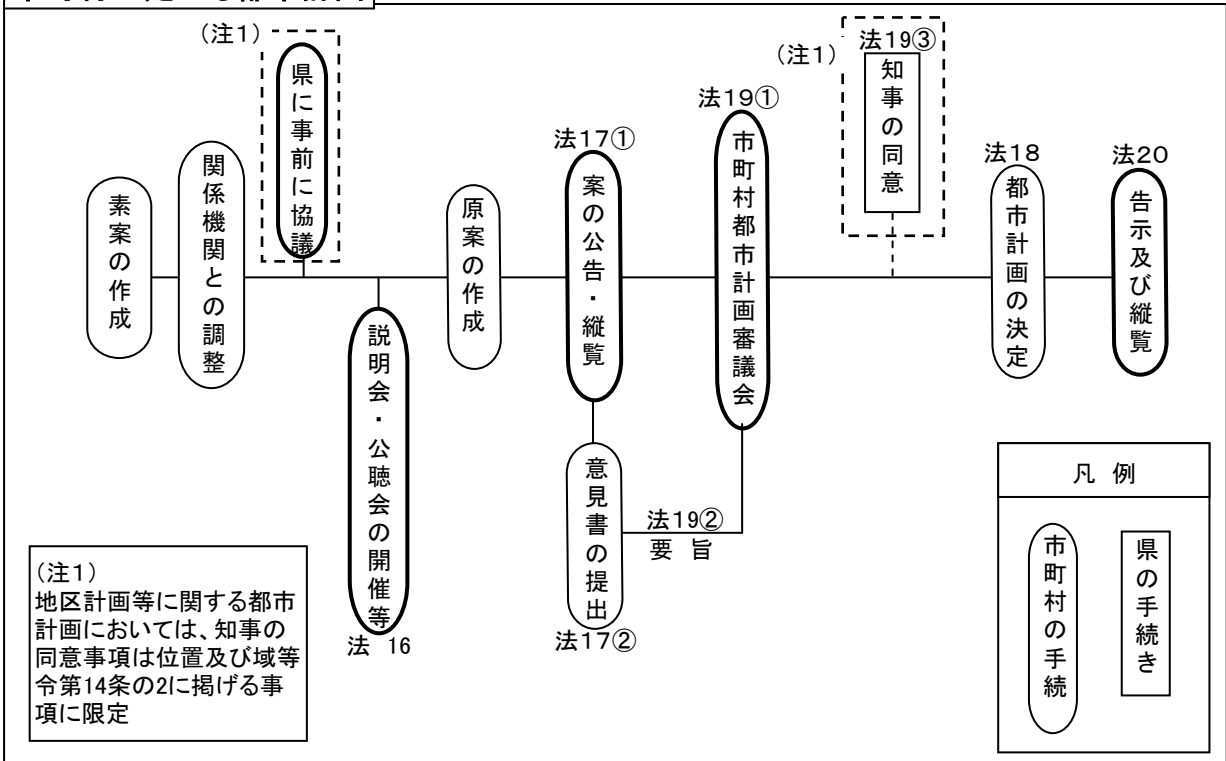


<参考> 都市計画手続きフロー

県が定める都市計画



市町村が定める都市計画



## 9. 本ガイドラインの運用

### 本ガイドラインの運用にあたっての留意点

- ・市町村は、本ガイドラインを参考として、速やかに「都市計画道路の見直し」を実施するものとする。
- ・市町村が総合都市交通体系調査等の詳細な調査を行って見直しを行う場合は、その調査を尊重することができる。
- ・また、市町村が地域の実情等を勘案して作成した指針等については、本ガイドラインの趣旨を踏まえたものであれば、その指針等を尊重することができる。
- ・「都市計画道路の見直し」については、都市を取り巻く状況の変化に応じ適宜行うこととするが、概ね10年ごとに実施するものとする。