

# 都市計画道路見直しの基本方針

平成17年 3月

島根県土木部都市計画課

## 目 次

1	はじめに	1
2	目 的	1
3	現 状	1
4	見直しの必要性	3
5	見直しの基本的な考え方	4
6	見直しの手順	5
7	今後の都市計画決定について	8

# 都市計画道路見直しの基本方針

## 1 はじめに

都市計画道路は都市生活に欠かせない都市交通の確保や、市街地の整備を進める上で大きな役割を担ってきた。今後も環境負荷の小さな都市構造、快適な都市生活を目指す上でその役割は大きく、着実な整備が望まれている。しかしながら、投資可能な事業費の不足等から都市計画決定後何十年も整備が進まない道路が存在していることも事実である。このような長期未着手都市計画道路は、都市機能が十分確保されないことだけでなく建築制限がかけられているため、土地所有者の私権を長期にわたり制限しているという問題も抱えている。

特に最近では、急速な少子高齢化の進行に伴う人口減少や環境問題、経済活動の低迷など都市をめぐる状況が大きく変化しており、都市の根幹的施設である都市計画道路についても、現在の計画が将来の都市に必要な道路網となっているか検討し、必要であれば速やかに見直すことが求められてきている。

さらに、国、県、市町とも財政は逼迫しており、これまでのような公共事業への投資は望めない状況にあり、より透明性の高い効率的な整備が必要となっている。

本方針はこのような背景をもとに、都市計画道路の見直しについて島根県の固有の事情も考慮した上でその過程を透明で解りやすいものとするため、検討を行ったものである。

## 2 目的

県内の長期未着手都市計画道路について、その原因を整理し社会情勢の変化を踏まえ、将来の都市像に沿った計画となっているかを点検・検証し、必要であれば「廃止」、「変更」等の見直しを行う基本方針を示すものである。

## 3 現状

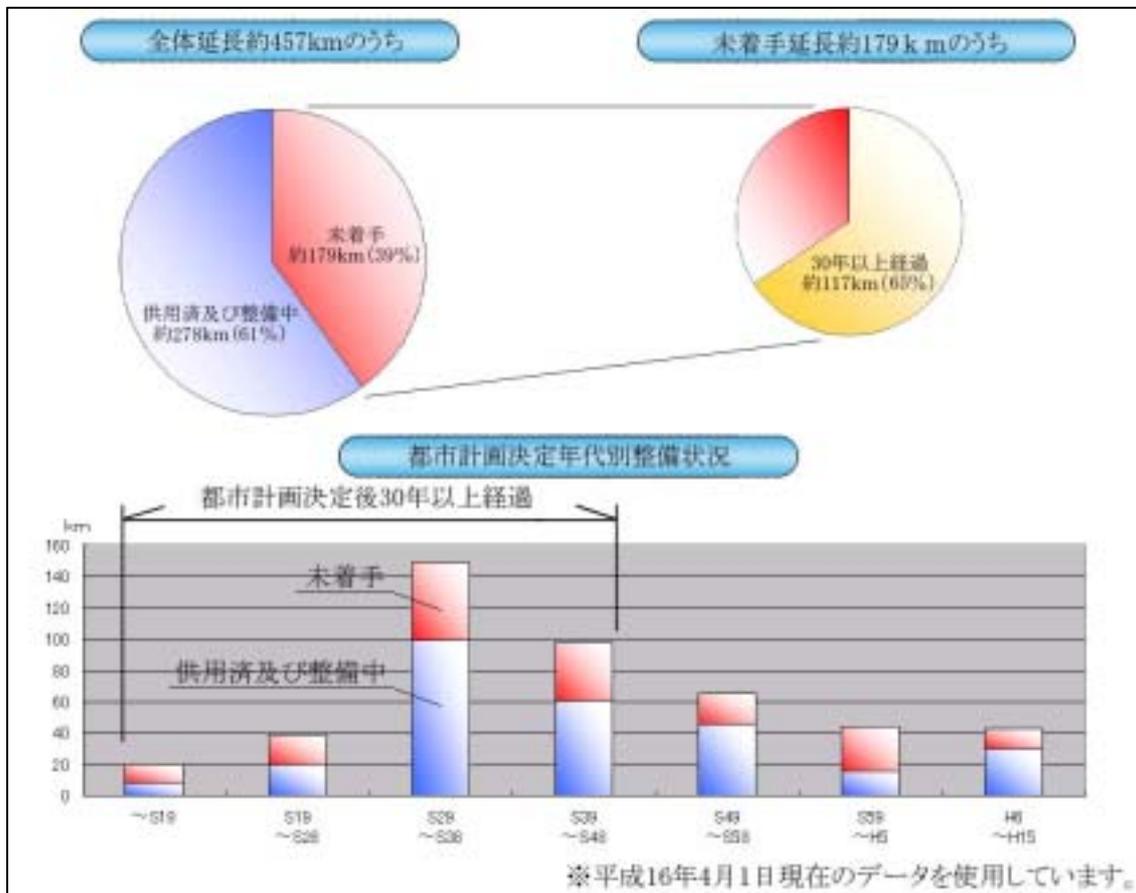
### (1) 県内都市計画道路の現状

島根県の都市計画道路は、平成 16 年 4 月 1 日現在で約 581 k m が計画決定されている。(自動車専用道路約 102 k m、幹線街路約 457 k m、区画街路約 19 k m、特殊街路約 3 k m)

このうち最も計画延長の長い幹線街路の整備状況は、供用済区間と整備中区間を合わせた延長が約 278 k m (全体延長の約 6 割)、未着手区間が約 179 k m (全体延長の

約4割)である。また、未着手延長のうちの約6割以上が都市計画決定から30年以上経過している。

### 【島根県の幹線街路の状況】



## (2) 長期未着手道路の原因

### 財政上の制約

高度経済成長時代には急激なモータリゼーション化に対応するため、幹線道路が一斉に都市計画決定された。その中には長期的視点からその必要性を位置付けていたものも多い。しかしながら整備必要量に対して十分な投資額を確保できなかったため、結果的に大規模事業となるものなど事業実現の難しい路線については整備されずに残されてきた。また、市街地の拡大や渋滞の発生など新たな課題に対応するため、新たに計画決定された路線の優先度が高くなるという整備優先度の変化に伴い、結果的に整備が遅れてしまった路線もある。

### 交通機能の変化

他の事業(道路事業等)により歩道整備が行われるなど既に暫定的な整備が行われていたり、補完する代替道路の整備が進んだことなどに伴い、既決定路線の都市交通機能及び位置付けが変化し、整備の必要性及び優先度が変化している路

線がある。

他事業の進捗の影響

関連する他事業（例えば治水事業など）の施工時期調整により事業着手していない路線がある。

都市をめぐる社会環境の変化

近年の環境保全に対する意識の高まりから景観、自然環境、歴史・文化上重要な施設及び地域を通過する路線においては、事業着手していない路線がある。

## **4 見直しの必要性**

長期未着手都市計画道路の問題点や社会経済状況の変化を踏まえると、全面的な長期未着手道路の見直しを行うべき時期を迎えている。

### **【長期未着手がそのまま継続することによる問題点】**

**長期にわたる建築制限**

今後も長期間建築制限をかけつづけることは、地権者の土地の利用計画や売買等に大きな影響を与えることになる。（改築したくてもできないまたは売買が上手くいかないなどが考えられる。）

**都市計画に対する不信**

計画的に整備されるために決定されたはずのものがいつまでも未着手であると、住民に都市計画に関する不信感を与えることになる。

## 5 見直しの基本的な考え方

### (1) 見直しの対象区間

見直しの対象区間は、既に都市計画決定済みの**幹線街路**<sup>1</sup>のうち次に該当する未着手区間とする。

旧都市計画法（昭和44年6月以前）に基づき計画決定した区間。  
（当初決定後、幅員変更など根本的変更を行ったものは除く。車線数決定は根本的変更とはみなさない）  
計画決定後10年以上事業未着手で、今後10年以内に事業着手する見込みのない区間。  
景観、自然環境及び歴史・文化的背景などその地域の状況の変化により事業化が難しい区間。

見直しは都市計画区域ごと<sup>2</sup>に行うこととし、基本的には県決定路線を対象とするが、道路網としての評価が重要であるため市町決定路線の見直しも同時に行うことが望ましい。

- 1 都市間交通を主に処理する自動車専用道や、決定路線が少ない区画街路、特殊街路は対象外とした。
- 2 基本的に都市計画区域ごととしているが、複数の市町でひとつの都市計画区域を構成し、同時に見直しを行うことが困難な場合、行政区域ごとに見直すことができるものとする。

### (2) 見直しの基本姿勢

都市計画道路はその必要性や配置等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行うべきである。長期間未着手の道路は長期的視点からその必要性が従来位置づけられてきたものであり、単に未着手であるとの理由だけで路線や区間ごとに見直しを行うのではなく、未着手に至った経緯を踏まえ見直し対象の都市計画道路がその都市計画区域の将来像に沿った計画となっているか、ネットワーク全体としての機能にも着目してその必要性を判断する。

### (3) 見直しの視点

#### 都市機能上の必要性

社会情勢の変化を考慮したうえで、都市計画道路がもつ交通、空間（電気、ガスなど公共公益施設の収容機能、避難路などの防災機能など）市街地形成の機能を検証し、幹線であれば「広域的な観点」、それ以外の補助幹線等であれば「地域のまちづくりの観点」から都市の道路網として必要性を検証する。

特に空間機能のうち防災面での機能については、緊急輸送道路ネットワー

クを考慮した上で都市防災上、将来における避難路の必要性等を検証する。

なお、歩行者の交通機能検証にあたっては、歩行空間のユニバーサルデザイン化の観点からそのネットワークについて検討する。

### **経済性**

限られた投資を効果的な整備に結びつける必要があり、経済的な観点から位置、規模、構造について検証する。

但し、費用便益分析を行う場合、道路が持つ多様な便益のすべてを正確に把握できるものではないため、その結果は慎重に取り扱うべきであり評価の一指標にとどめるものとする。

### **実現可能性**

周辺の社会環境（景観、自然環境及び歴史・文化的背景等）や土地利用状況を考慮し、実現性について検証する。

## **（４）見直しにあたっての留意点**

### **都市計画道路見直しの合理的理由の整理**

都市計画道路は従来より都市交通調査等を活用して、適宜必要性が検証されている。今回の見直しにあたっては、社会情勢の変化（将来人口、産業・経済の動向、将来交通需要等）、都市構造の変化及び今後の見直しを整理し、道路の機能を今日的視点から今一度明確にした上で見直し後の将来交通量のチェック等を行い、その必要性について合理的理由を明確にする。

### **地元の合意形成**

都市計画道路の見直しについては、広域的な観点（交通ネットワーク等）と地域の将来のまちづくりの観点から、その必要性について十分な情報提供を行う必要がある。

## **6 見直しの手順**

具体的な見直し作業は以下の手順で行う。

### **（１）基本情報の整理**

都市計画区域内の都市計画道路の決定経緯、都市計画道路及びその他の幹線道路の現道整備状況を整理する。

### **（２）見直し対象区間の抽出**

都市計画区域内の幹線街路について、基本情報の整理結果から「見直し対象区間」

条件に該当する区間を抽出する。

### (3) 見直し対象区間の詳細情報整理

抽出した見直し対象区間について、路線データや区間データを収集整理し、未着手となった原因を明確にする。

路線データ：路線の概要、都市計画決定（変更）の理由、上位計画における位置づけ等

区間データ：道路の構造、現況及び将来交通量、主たる道路機能、沿道状況及び他事業との関連等

### (4) 見直し対象区間の検証

「見直しの基本姿勢」を踏まえた上で、未着手となっている原因に着目し、見直しの視点（都市機能上の必要性、経済性、実現可能性）を中心に総合的に検証し、変更、廃止等の方針を定める。

### (5) 都市計画道路網全体での検証

変更、廃止区間を考慮した将来道路ネットワークによる将来交通量を推計し、都市計画区域全体で交通機能に関する検証を行う。

小規模な都市計画区域（町単独や合併前の町単独都市計画区域が存続している場合など）の場合、必ずしも道路網として将来交通量の推計を行わなくても良い。

### (6) 見直し素案の作成

検証の結果決定された方針に基づき、新たな道路ネットワークの素案を作成する。

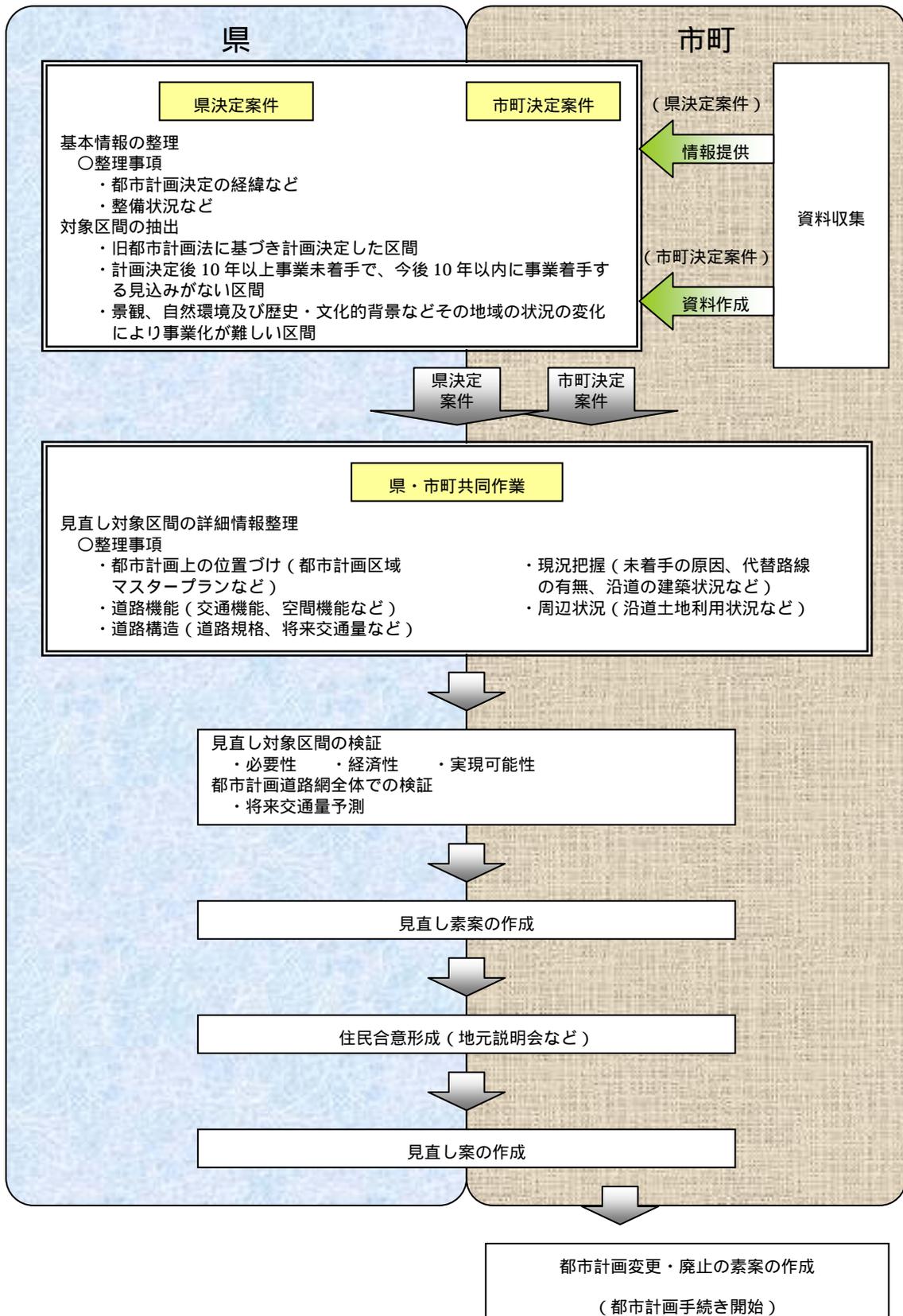
### (7) 地元合意形成

説明会を開催するなど地元へ素案の周知を行い、合意形成を図る。

### (8) 見直し案の作成

関係機関との事前調整や地元意見等を勘案し、必要があれば修正を行い、最終的な見直し案を作成する。

## 【見直しのフロー】



## **7 今後の都市計画決定について**

今後、長期間未着手の都市計画道路の発生を防ぎ都市計画の実現性を確保するために、都市計画決定等にあたり以下の点に取り組む必要がある。

### **(1) 事業化の確認**

都市計画決定に当たっては、事業化の見込みについて十分な確認を行うこととし、同一路線の隣接区間であっても事業化の見込みがない区間を都市計画決定することは極力避ける。

### **(2) 暫定整備計画の取り込み**

改築を行うまでの暫定的な整備として行われることの多い交通安全事業による歩道整備などを、道路構造の見直しや都市計画の変更により都市計画と整合がとれたものに変更する。

### **(3) マスタープランや整備プログラムの活用**

都市計画区域マスタープランや都市計画道路整備プログラムの公表により、都市計画決定前から都市施設の必要性に対する合意形成を進め、決定後の沿道建築物のセットバックや事業化後の用地取得のスムーズな進捗を図る。

### **(4) 見直しの継続**

都市計画道路の見直しは、地域の実情や都市の将来目標を踏まえ、多方面から検討を行うべきものであるが、今後も社会情勢や都市構造の変化に対応し適宜行っていく必要がある。