

都市計画道路の見直し基本方針

平成18年3月

山口県土木建築部都市計画課

目 次

1 . はじめに	1
2 . 都市計画道路の現状と課題	3
(1) 山口県の都市計画道路の現状	3
(2) 幹線街路の現状	4
(3) 未着手幹線街路の未着手の理由	5
(4) 都市計画道路の整備見通し	6
(5) 現状分析のまとめと課題の整理	6
3 . 都市計画道路の見直しの基本的な考え方	7
4 . 都市計画道路の見直しの検討方法	8
(1) 都市計画道路の見直しの進め方	8
(2) 見直し検討対象路線 (区間) の考え方	9
(3) 検討対象路線 (区間) の必要性の検証	10
(4) 見直し方針の策定	12
(5) 都市計画道路の整備について	14
5 . 見直しに当たっての留意事項	15
(参考) 「都市計画道路の必要性整理票」	17
(参考) 「都市計画道路の見直しフロー」	19
(参考) 「用語解説」	21

1.はじめに

都市計画道路は、都市活動を支える最も身近な公共空間であり、多様な機能を有する根幹的施設として、都市の将来像を踏まえ都市全体のネットワークの将来の姿として定められ、その時々の子会のニーズに応じ見直しが行われながら、その実現に向けて鋭意整備が続けられている。

しかしながら、山口県の都市計画道路の約50%については未だ整備が行われておらず、その中には計画決定から30年以上を経過した路線も多く存在している。

これらの都市計画道路の多くは、都市への人口集中とそれに対応する都市の拡大を前提とした計画となっており、近年の人口減少や経済活動の低迷、コンパクトな市街地形成への要求など、社会経済情勢が大きく変化する中では、その必要性に変化が生じているものもある。

一方、都市計画道路は整備を前提に計画決定されるものであり、都市計画道路の区域内には建築制限が課せられている。

最近、公共投資の抑制傾向が続く中で、都市計画道路の整備も長期化する傾向にあり、建築制限が長期にわたりかけ続けられることとなることから、この制限が民間開発への障害となることや、都市計画についての信頼性を低下させるなど多くの問題が指摘されている。

本指針は、これらの課題に対応するとともに、将来の都市に望ましい都市計画道路網の再構築を行うために、山口県における都市計画道路の見直しについての基本的な方針を示すものである。

2. 都市計画道路の現状と課題

(1) 山口県の都市計画道路の現状

山口県の都市計画道路は26都市計画区域のうち、18の都市計画区域で定められており、その状況は以下のとおりとなっている。(平成17年3月31日現在)

県内の都市計画道路の計画延長約1,121kmに対し、整備済み延長は約570km(整備率:約51%)で、残りの延長約551kmは未整備となっている。

(表2-1)

都市計画道路のうち、約9割は幹線街路(442路線、延長約1,002km)であり、その整備状況は、整備済み延長が約524km(全体延長の約52%)、事業中延長が約104km(全体延長の約10%)で、残りの374km(全体延長の約37%)が未着手延長となっている。

(表2-2)

表2-1 都市計画道路の整備状況

	計画延長	整備済み延長		未整備延長	
	(km)	延長(km)	整備率(%)	延長(km)	未整備率(%)
全国	73,864	39,327	53	34,537	47
山口県	1,121	570	51	551	49

表2-2 山口県の都市計画道路の状況 (単位: km)

道路種別	計画延長	整備済み延長	事業中延長	未着手延長
自動車専用道路	87	20	65	2
幹線街路	1,002	524	104	374
区画街路	24	21	1	2
特殊街路	8	5	2	2
合計	1,121	570	172	380

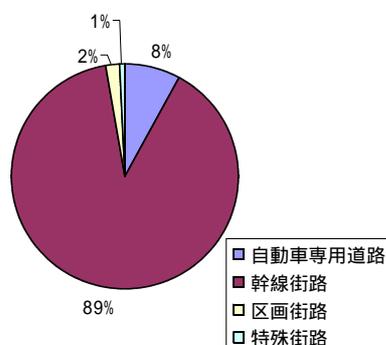


図2-1 山口県の都市計画道路の状況
(道路種別ごとの計画延長割合)

(参考) 都市計画道路の分類

都市計画道路の道路種別は、その交通機能から自動車専用道路、幹線街路（主要幹線、都市幹線、補助幹線）、区画街路、特殊街路に区分される。自動車専用道路、主要幹線街路、都市幹線街路はトラフィック機能を重視する街路であり、補助幹線街路以下はアクセス機能を重視する街路である。

[都市計画道路の分類と機能]

道路の区分	道路の機能等	
自動車専用道路	都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車専用道路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。	
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。
	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。
	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。
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。また街区や宅地外郭を形成する、日常生活に密着した道路である。	
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	

[出典：都市計画マニュアル (社)日本都市計画学会編]

(2) 幹線街路の現状

都市計画道路のうち、幹線街路について決定年次別に整備状況を集計すると次のようになる。

1975年以前に都市計画決定された路線（計画決定後30年経過）は、延長が約809kmで幹線街路全体の約81%を占めている。

このうちの約4割（316km）の延長が未着手であり、未着手延長全体の約84%を占めている。

表 2 - 3 幹線街路の都市計画決定の状況(単位:k m)

決定年次	合 計	~ 1975	1976 ~ 1985	1986 ~ 1995	1996 ~
		30年以上前	20 ~ 30年前	10 ~ 20年前	10年以内
計画延長	1,002	809	86	75	32
整備済み延長	524	443	41	31	9
事業中延長	104	50	17	27	10
未着手延長	374	316	28	17	13

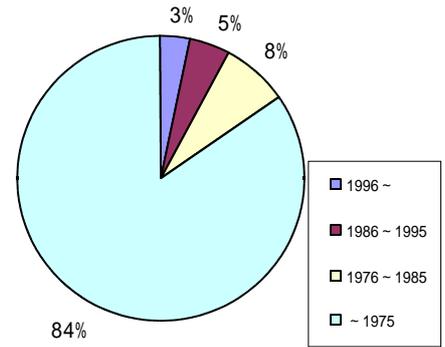


図 2 - 2 未着手幹線街路の都市計画決定の状況

未着手区間を有する幹線街路の約 82% は 2 車線であり、約 43% の路線は幅員 16 m 以下である。



図 2 - 3 未着手幹線街路の車線数

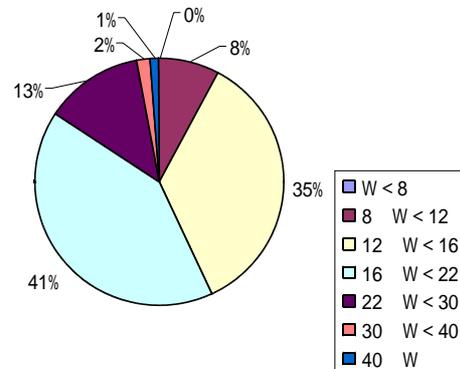


図 2 - 4 未着手幹線街路の幅員

(3) 未着手幹線街路の未着手の理由

未着手路線の未着手の理由としては、財政面の制約が最も多く、次いで土地区画整理事業等の他の計画の停滞により未着手となっているものや、整備の優先度が低いため着手されていないものが多い。

表 2 - 4 未着手路線の未着手の理由

理 由	路線数	構成比(%)
1. 財政面の制約	16	27.1
2. 土地区画整理事業等の他計画の停滞のため	8	13.5
3. 整備の優先度が低い	8	13.5
4. 市街化により事業実施困難	6	10.2
5. ある程度の機能を有した現道があるため	5	8.5
6. JR等との立体交差が支障となっている	4	6.8
7. 費用対効果が低い	3	5.1
8. 歴史的建造物の存在	2	3.4
9. その他	7	11.9
計	59	100.0

全線未着手路線についての市町アンケート結果による。(平成17年5月)

(4) 都市計画道路の整備見通し

都市計画決定延長が増減せず、これまでと同様な整備が進んだと仮定しても、整備完了までにはなお長期間を要することとなる。

これにより、建築制限の長期化や、それに伴う民間の経済活動への悪影響、都市計画の信頼性の低下などが懸念される。

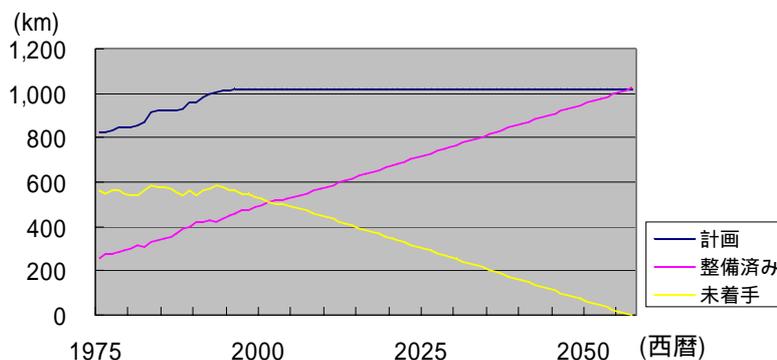


図 2 - 5 都市計画道路の整備見通し

(5) 現状分析のまとめと課題の整理

山口県の都市計画道路について

- 山口県の都市計画道路の約 49% が未整備となっており、そのうちの大部分は幹線街路である。

未着手幹線街路について

- 計画決定から長期間を経たものが多く（未着手延長の 84%）、計画決定時の位置付けや必要性に変化を生じているものもある。
- 2車線のものが多く（未着手延長の 82%）、主要幹線街路は少ない。
- 幅員 16m 未満のものが約 4 割以上を占めており、現道路構造令に適合しないものもある。
- 未着手の理由としては、公共投資の抑制による整備費の充当困難や市街化の進展に伴う用地補償費の増大、多大な工事費を要する立体交差等の存在などの財政面の理由が多く、公共事業費の推移を考慮すると、整備完了までにはなお長期間を要することとなり、建築制限が長期に亘ることとなる。

3. 都市計画道路の見直しの基本的な考え方

都市計画道路の見直しは、山口県の都市計画の基本的な考え方を示す「山口県都市計画基本方針」(平成14年8月策定)における都市計画の見直しの考え方に沿って行う。

都市計画道路の見直しに当たっては、住民への情報提供に配慮し、住民の理解と合意形成に努めることが必要である。

都市計画道路の見直しは、市町と山口県の連携により進めることとする。

【都市計画道路の見直しは山口県都市計画基本方針に沿って】

都市計画道路の見直しは、山口県の都市計画の基本的な考え方を示す「山口県都市計画基本方針」における都市計画の見直しの考え方に沿って、都市計画の継続性・安定性に配慮し慎重に行うとともに、都市の将来像を踏まえ各都市計画区域ごとに関連する都市計画道路全体の配置を検討する中で行うこととし、見直しの対象となる各都市計画道路について、その必要性を検証し、見直しの理由を明確にした上で進めることが必要である。

【住民への情報提供と合意形成】

都市計画道路は、住民や地域のまちづくりへ与える影響が大きい都市施設であることから、その見直しに当たっては、道路の必要性や見直しの理由について住民へ十分な情報提供を行い、合意形成に努めることが必要である。

【見直しの実施主体】

都市計画道路は道路網として機能を発揮するものであるため、見直しに当たっては、道路網全体での検討が必要となるとともに、整備の見通しや考え方を踏まえて行う必要がある。このため、各都市計画決定権者の連携のもと事業者との調整を図り見直しを進めることが必要である。その上で、地域の実情を最も良く把握している市町が主体となって見直しの取り組みを進めることが望ましいと考えられる。

(参考) 山口県都市計画基本方針における都市計画の見直しの考え方

(山口県都市計画基本方針(平成14年8月策定) 2-4. 山口県の都市計画方針、(7) 都市計画の見直しの考え方 抜粋)

[基本的な考え方]

都市計画は、法第21条に変更する規定があるとおり、社会経済状況の変化に対応して変更が行われることが予定されている制度であり、法第6条に基づく基礎調査の結果や社会経済状況の変化を踏まえて、変更の必要性が吟味されるべきものです。

しかし、一方で、都市計画施設の整備、市街地開発事業の実施、土地利用の規制・誘導を行って、目指すべき都市像を実現するためには、相当程度長期間を要することから、都市計画には一定の継続性、安定性も要請されます。

したがって、都市計画の変更を検討するにあたっては、その都市計画の性格を十分に踏まえる必要があり、例えば、根幹的都市計画施設等継続性、安定性の要請が強いと考えられるものについては、その変更はより慎重に行われるべきです。ただし、このよう

な都市計画についても、都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した状況が大きく変化した場合等においては、変更の理由を明確にした上で変更することも考えられます。

[都市施設に関する都市計画の見直し]

都市の将来像を実現するために都市計画決定されたが、その後長期にわたり事業が行われていない施設の問題については、その計画の変更は慎重に行われるべきものではありますが、長期的にみれば都市の将来像も変わりうるものであり必要に応じ変更の検討を行うことが望まれます。

この場合、都市施設の都市計画は都市の将来の見通しの下、長期的視点からその必要性が位置づけられているものであり、単に長期にわたって事業に着手していないという理由のみで変更することは適切ではありません。都市施設の配置の変更や規模の縮小、廃止は、個別の箇所や区間のみを対象とした検討を行うのではなく、都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは影響する地域全体としての施設の配置や規模等の検討を行い、その必要性の変更理由を明らかにした上で行われるべきです。

4 . 都市計画道路の見直しの検討方法

(1) 都市計画道路の見直しの進め方

都市計画道路の見直しは、見直しの対象となる都市計画道路を抽出し、その各路線の必要性を検証することにより見直しの方針を策定して行う。(図 4 - 1 参照)

見直し方針の策定に当たっては、見直しの理由や道路の必要性についての情報提供に努め、住民の合意形成を図ることが必要である。

なお、見直し方針の策定に際しては、都市計画道路の整備方針についても併せて策定し、整備についての合意形成を図ることが望ましい。

各路線の都市計画の決定・変更の手続きは、見直し方針に基づき、更なる住民の合意形成を図った上で行うことが望ましい。

【見直しの進め方】

都市計画道路の見直しに当たっては、まず区域内の全ての都市計画道路について、整備の状況や、決定年次、あるいはその路線が抱えている課題を整理し、見直しの検討対象となる路線を抽出する。次にその検討対象路線について、都市計画道路としての必要性を検証し、道路に求められる機能と道路網としての連続性・配置バランス及び機能を代替する路線の有無からその必要性を評価する。その後、必要性の評価結果により廃止に向けた検討を行う路線と存続に向けた検討を行う路線とに見直しの方向性を整理する。存続に向けた検討を行う路線については、さらに個別課題の解決に向けた検討を進め、各路線における見直し方針を策定する。

策定した各路線の見直し方針は公表し、住民の合意形成を図った後、個別都市計画の変更手続を進める。

なお、見直し方針の公表に際しては、都市計画道路の整備方針についても併せて策定・公表することも考えられる。

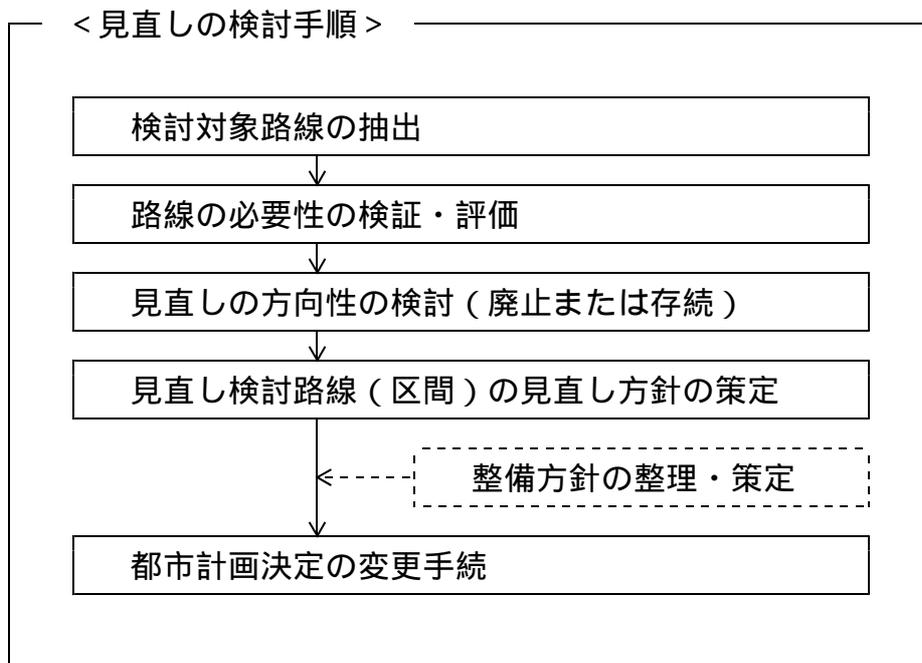


図4 - 1 見直しの検討手順

(2) 見直し検討対象路線（区間）の考え方

見直しは、都市計画道路のうち幹線街路を対象とする。
見直しの検討対象路線（区間）は、未着手区間を有するもののうち、以下のいずれかに該当するものとする。

- ・ 計画決定から30年以上を経過したもの
- ・ 都市計画道路の区域内に、歴史的文化遺産、大規模建築物等があるもの
- ・ 地形的な要因等により道路構造上問題のあるもの
- ・ その路線が整備されることで周辺の土地利用に多大な影響を与えるもの
- ・ その他個別の課題を抱えているもの

なお、整備済みの路線（区間）についても、課題を有するものについては検討対象に加えるものとする。

【見直しの対象範囲】

本方針による都市計画道路の見直しは、見直しの必要性が高く、県内に多く存在している未着手都市計画道路について、広域的かつ多面的な観点から検証することを目的としていることから、都市計画法施行規則第7条に定める幹線街路を対象とする。

幹線街路以外の都市計画道路である「自動車専用道路」、「区画街路」、「特殊街路」については、それぞれが特定の機能・目的を果たすため、若しくは局所的な土地利用に対応して決定されているため、この方針によらず個別に検討することとする。

【見直しの検討対象路線（区間）】

計画決定から長期を経過した路線については、社会経済状況の変化とともにその決定趣旨が時代にそぐわなくなっていることも考えられるため、計画決定から30年以上を経過したものを見直しの検討対象とする。

また、都市計画道路の区域内に歴史的文化遺産等が存在している場合や、地形的な要因等から道路構造上問題がある場合、その路線が整備されることで周辺の土地利用や景観等に影響を与えると予想されるもの、あるいはその地域で個別の課題を抱えている場合については、都市計画決定年次を問わず見直しの検討対象とする。

なお、既に整備済みの路線（区間）についても、道路構造が実際の利用形態に合わなくなっている場合など、課題を有する路線（区間）については、見直しの対象路線（区間）とすることができるものとする。

（３）検討対象路線（区間）の必要性の検証

見直しに当たっては、その路線（区間）毎に、未着手の理由や整備にあたっての課題を整理するとともに、道路としての必要性の検証を行うことが必要である。検証は、以下の項目について整理票にまとめることで行うこととする。

〔整理項目〕

- ・路線概要 ・上位計画での位置付け ・周辺土地利用の状況
- ・当初の都市計画決定の趣旨 ・見直しの理由、整備の課題 ・路線の機能
- ・道路の連続性、配置バランス ・機能を代替する路線の有無

必要性については、道路の機能、道路網の連続性・配置バランス及び機能を代替する路線の有無により判断する。

【必要性の検証】

都市計画道路は整備を前提に都市計画決定され、その区域には建築制限が課せられるため、廃止や計画の変更を伴う都市計画道路の見直しに当たってはその道路の必要性など合理的な理由の整理が必要と考えられる。このため、見直しに当たっては、その道路の必要性を検証するとともに、当該路線が未着手となっている理由や、整備における課題を整理することとする。これらの整理は、路線（区間）毎に整理票にまとめることにより行うことが望ましい。

なお、整理項目については、道路の必要性をできる限り客観的に判断できる指標とすることが望ましいため、今後も随時検討し、必要に応じ追加や変更を行う必要がある。

【整理項目】

路線概要

〔道路の諸元〕

決定(変更)年次、道路の区分(種級)、延長、幅員、車線数、交通機能分類(主要幹線、都市幹線、補助幹線) 予定管理者について記載する。

上位計画での位置付け

都市計画区域マスタープランや総合計画等における当該路線の位置付け等を整理する。

周辺土地利用の状況

〔周辺土地利用・建物の立地状況〕

都市計画道路の機能との整合を判断するため、沿道の土地利用状況や建物の立地状況等を記載する。

[建築規制等の状況]

これまで当該路線（区間）の区域内で行われていた建築規制の状況や建築許可の状況等を記載する。

[関連するまちづくり計画等]

当該路線（区間）の計画に関連する「バリアフリー構想」や「あんしん歩行エリア」、その他のまちづくり計画等を記載する。

当初の都市計画決定の趣旨

社会情勢等の変化による路線の必要性の変化を明らかにするため、当初決定時の路線の位置付けについて整理する。

見直しの理由、整備の課題

見直しの必要性を明らかにするため、当該路線が未着手となっている理由や整備に当たっての課題などを整理する。

路線の機能

路線の必要性の検証を行うため、対象路線の有する機能について整理する。

交通機能： 自動車交通需要、自転車歩行者の交通需要、アクセス性

空間機能： 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：当該路線（区間）の市街地形成のための必要性

道路の連続性・配置バランス

対象路線の周辺地区における道路網のネットワーク状況や配置バランスを整理する。

機能を代替する路線の有無

都市計画道路の見直し（廃止・変更）を行うにあたり、当該道路に求められる機能を代替する路線の存在の有無を整理する。

【必要性の評価】

対象路線（区間）について、求められる機能（交通機能、空間機能、市街地形成機能）とその路線（区間）を廃止した場合の道路の連続性・配置バランス及び機能を代替する路線の有無を評価し、その必要性の有無を判断する。

道路の各機能面の必要性については、以下の視点により評価する。

（交通機能）

- ・自動車交通需要への対応
- ・沿道利用や拠点間の連絡のための必要性
- ・歩行系ネットワークの形成のための必要性

（空間機能）

- ・周辺の環境、景観の保全・向上のための必要性
- ・防災ネットワークの形成、延焼防止のための必要性
- ・ライフラインの収容等のための必要性

（市街地形成機能）

- ・都市構造の主軸や土地利用の方向性を示すための必要性
- ・面整備を行う上での必要性

(参考) 都市計画道路の機能

都市計画道路は、都市及び都市交通の将来像を踏まえ、都市全体のネットワークの将来の姿として定められているものであり、その機能は、「交通機能」、「空間機能」、「市街地形成機能」に分類できる。

[都市計画道路の機能]

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り、自動車の駐停車、貨物の積み卸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、相隣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	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、語らう日常コミュニティー空間	

[出典：都市計画マニュアル (社)日本都市計画学会編]

(4) 見直し方針の策定

対象路線(区間)については、路線の必要性の評価結果から判断し、見直しの方向性を「廃止検討路線」または「存続検討路線」のいずれかに整理する。

「廃止検討路線」についてはその理由を整理した上で廃止する方針とし、「存続検討路線」については、さらに当該路線に求められる機能や周辺へ与える影響への対応、整備にあたっての課題への対応を検討し、各路線での見直し方針を策定する。

各路線での見直し方針策定にあたっては、都市全体の道路網として検証を行うことが必要である。

【見直しの方向性の整理】(廃止検討路線、存続検討路線)

必要性の評価において必要性が認められない路線については「廃止検討路線」とし、その他の路線については「存続検討路線」として見直しの方向性を整理する。

【見直し方針の策定】

見直しの方向性の整理において、「廃止検討路線」となったものについては、廃止と判断した理由を整理した上で廃止する方針とし、「存続検討路線」となったものについては、「当該路線に求められる機能の確保」や「周辺へ与える影響への対応」、「整備にあたっての課題の解決」など、各路線の個別課題の解消に向けた見直しを進め、各路線の見直し方針を策定する。方針策定にあたっては、必要な道路機能の一部を他の路線へ代替することによる当該路線の幅員、車線数の変更や、廃止についても検討する。

なお、交通量の多い路線のルート上に歴史的建造物があり、その保存が望まれている場合や、ルート周辺の自然的環境を保全する必要がある場合などについては、交通機能の確保とそれらの保存・保全のどちらを重視した見直し方針とするのか判断が難しくなることが予想される。このため、見直し方針の策定に先立ち、あらかじめ各地域毎に見直しにあたって重視する視点を整理しておく必要がある。

個別の課題の解消に向けた見直しについては、以下のようなものが考えられる。

道路の機能確保のための見直し

交通需要に係る見直し

将来交通需要から車線数の見直し（追加、減少）について検討する。

また、既存の道路網では将来交通需要に対応できない場合は、他の路線への機能の代替や路線（区間）の追加についても検討する。

空間機能に係る見直し

必要な空間機能を検証した結果、機能を満足できない場合には、一部機能の他路線への代替や幅員構成の見直しについて検討する。また、空間機能の必要性が失われた場合についても同様に幅員構成について検討を行う。

市街地形成機能に係る見直し

既に市街化している地区を対象路線（区間）が通過する場合で、その路線が良好な街並みの形成を阻害する場合などについては、ルートの変更や、他の路線へ機能を代替するなどの検討を行う。また、沿道のまちづくりと一体となった道路整備の手法を採用するなどの対応について検討することも考えられる。

周辺へ与える影響に係る見直し

幹線街路が市街化調整区域内を通過している場合など、道路が整備されることで周辺の環境へ与える影響が大きい場合には、ルート、構造等の変更を検討する。

整備にあたっての課題に係る見直し

幹線街路が既成の住宅地や歴史文化遺産等を通過する場合などは、交通需要や地域における道路の整備状況や市街地の形成状況を踏まえ、ルートや幅員の変更、あるいは他の路線への機能代替により、幹線性の低い道路への変更を検討する。

【見直し方針の検証】

都市計画道路は道路網として連続することにより機能を発揮するものである。

このため、各路線の見直し方針の策定にあたっては、都市全体の道路網（ネットワーク）として検証することが必要である。

検証の視点としては、将来交通需要推計による自動車交通需要への対応の確認や、防災ネットワーク、歩行系ネットワークの連続性の確認などが考えられる。

(5) 都市計画道路の整備について

都市計画道路の整備は、住民活動やまちづくりに大きな影響を与えることから、見直しに当たっては、各事業者及び予定道路管理者との調整を図り、道路網についての整備方針を明らかにした上で行うことが望ましい。

整備までに長期間を要することが予想される路線（区間）については、整備について住民の理解を得る取り組みを行うとともに、建築規制の長期化への対応について検討を行うことが望ましい。

【整備方針の策定の必要性】

都市計画道路は整備を前提に決定され、決定された道路の区域には建築制限が課せられる。このため、都市計画道路の見直しに当たっては、都市計画道路の必要性の整理とともに、見直し後の新たな道路網について、整備優先順位や整備時期を明らかにした都市計画道路の整備方針を策定・公表し、整備に関して住民の理解と協力を得ることが望ましい。

【整備までに長期間を要する路線（区間）への対応】

整備までに長期間を要することとなる路線（区間）については、建築制限が長期化し、土地所有者の私権を制限することとなるほか、都市計画の信頼性を失わせることや、民間開発の障害となることが予想される。

これらへの対応としては、整備について、地域住民の理解を得る取り組みを行うほか、「建築制限の基準の緩和」やそれに変わる優遇策等について検討することが考えられる。これらの検討は、都市計画区域を有する市町の事情や、適用する地域と他の地域との均衡などを勘案して進めることが必要であり、慎重な検討が必要と考えられる。

(参考) 整備優先順位の設定の要因、整備時期決定要因について

(平成11年3月 建設省都市局作成「都市計画道路整備プログラム策定マニュアル(案)」より抜粋)

整備優先順位の設定の要因、整備時期決定要因については、以下の要因が考えられる。

[優先順位の設定要因]

(交通要因)

- ・機能の幹線性：主要幹線、幹線、補助幹線
- ・歩行者自転車交通量
- ・B / C (補助幹線はB / Cを除く。)

(その他の要因)

- ・都市構造上の位置付け

- ・防災機能
- ・環境保全機能
- ・その他（地域の活性化等の課題に対応するもの）

[整備時期の決定要因]

（上位計画及び関連事業）

- ・高規格幹線道路へ連絡する道路
- ・国道及び国道関連道路

（他事業関連道路）

他事業の成立のために必要な道路については、そのスケジュールに併せて整備を行う。

（地元スケジュール対応事業）

- ・地元の合意形成状況による整備時期の調整

これらの検討にあたっては、路線の連絡による整備効果の発現や地域のバランス等を考慮し、総合的に判断することが必要と考えられる。

5 . 見直しに当たっての留意事項

都市計画道路の見直しに当たっては、その必要性や見直しに至った経緯等を住民に対し十分説明し理解を得ることが必要である。そのためには、見直しの各段階において住民へ情報提供を行い、意見を聴取するなど、住民と行政が協働・共創する仕組みづくりについて検討することが望ましい。

都市計画道路の見直しについては、都市計画基礎調査等の調査結果を踏まえ、適時適切に行うことが望ましい。

都市計画道路の見直しにより沿線の土地利用や他の都市計画施設へ影響が生じる場合にあっては、これらの変更等を併せて行うことが望ましい。

【住民合意の形成】

未着手の都市計画道路については、長期に亘り建築制限がかけ続けられてきたことや、沿線の土地利用はその整備を前提として行われてきた経緯があるため、その見直しが地域の住民に及ぼす影響も大きいと考えられる。

このため、見直しを行うにあたっては、都市計画道路の見直しの必要性や見直しに至った社会経済状況の変化及びこれからの整備の進め方などを分かりやすく説明し、住民の理解を得た上で行う必要がある。

都市計画道路の見直しは、最終的には都市計画の変更が必要であり、その中で住民の合意形成を図る手続が規定されているが、必要に応じ、見直しの各段階において住民の意見聴取を行う場を設けるなど、住民の合意形成に向けた取り組みが必要と思われる。特に見直しの対象路線が地域住民の活動に密接な影響がある場合などについては、ワークショップの開催等、住民と行政の協働による合意形成の手法を検討する必要があると考えられる。

また、都市計画道路の見直しを契機に、地域住民が主体となって地域の将来像について協議・検討する機会が創出され、まちづくりビジョンの策定や住環境の向上に向けた取り組みが進められることが望まれる。

【都市計画道路の定期的な見直し】

人口減少・少子高齢化の更なる進展や財政状況の悪化、環境負荷の少ないコンパクトな都市構造への転換など、都市計画道路を取り巻く社会経済情勢の変化により、都市計画道路に求められる機能も変化することが予想される。このため、今後も定期的に都市計画道路の必要性を検証し、必要性に変化が生じた場合には、適時適切に見直しを行うことが望ましい。

【関連する都市計画の変更等】

都市計画道路の見直しが沿線の土地利用や他の都市施設の計画へ影響を与え、地域の将来像にも変化が生じる場合がある。このような場合においては、都市計画道路の見直しと併せ、都市施設の位置の変更や地区計画などの他の都市計画の手法を活用した地域のまちづくりのあり方についても検討を行うことが望ましい。

また、検討の結果、それらの都市計画の決定・変更等が必要となった場合には、都市計画道路の変更と併せ住民の合意形成を図った上で、都市計画の手続を進めることが望ましい。

(参考)

都市計画道路の必要性整理票

【路線概要】

名称	路線(区間)番号
計画決定の経緯 (決定)昭和 年 月 日 (最終変更) 年 月 日	
計画諸元 自: ~ 至: (延長) m (代表幅員) m (車線の数) (構造形式) (交通機能分類): 主要幹線・都市幹線・補助幹線	
起点	終点
延長幅員 : 整備済み : 事業中 : 未着手(事業予定あり) : 未着手(事業予定なし)	
見直し対象区間 自: ~ 至: (延長) m (幅員) m (車線の数) (構造形式) (予定管理者) [道路の区分] 種 級 [横断構成] (自歩道)(施設帯)(路肩)(車道)(車道)(路肩)(施設帯)(自歩道) () =	
上位計画での位置付け	
周辺土地利用の状況 (用途地域) (建物の立地状況等) (建築規制等の状況)・53条の許可申請件数: 件	
関連するまちづくり計画等	

【当初の都市計画決定の趣旨】

(理由書本文)

【見直しの理由、整備の課題等】

【路線の機能】

機能	必要性の視点	評価・課題等
交通機能	自動車交通需要 アクセス機能 歩行系ネットワーク	
空間機能	都市環境機能	景観の保全・向上 騒音の低減 沿道緑化
	都市防災機能	防災ネットワーク 延焼防止効果
	収容空間機能	ライフラインの収容
市街地形成機能	都市構造の軸 土地利用の方向 面整備	

【道路の連続性、配置バランス】(廃止した場合)

--

【機能を代替する路線の有無】

--

【必要性の評価】

--

【見直しの方向・見直しの方針】

[]

対象路線の抽出

【都市計画道路の課題の整理】

整備状況 決定年次 個別の課題

【対象路線（区間）の抽出】

都市計画道路のうち未着手の幹線街路のうち、以下のものを対象とする。

- ・ 計画決定から30年以上経過したもの
- ・ 都市計画道路の区域内に歴史的文化財、大規模建築物があるもの
- ・ 地形的な要因等により道路構造上問題のあるもの
- ・ その路線が整備されることで周辺の土地利用に多大な影響を与えるもの
- ・ その他個別の課題を抱えているもの

なお、整備済み路線（区間）についても、課題を有するものについては検討対象に加えるものとする。

必要性の検証・評価

【対象路線（区間）の必要性の検証】・・・整理票の作成

整理項目

- [路線概要] [上位計画での位置付け] [周辺の土地利用の状況]
- [当初の都市計画決定の趣旨] [見直しの理由、整備の課題]
- [路線の機能] [連続性・配置バランス] [代替路線の有無]

【必要性の評価】

道路の機能、連続性・配置バランス、同等の機能を有する既設路線の有無により評価

必要性なし

必要性あり

廃止検討路線

存続検討路線

【廃止理由の整理】

【課題解消に向けた検討】

道路の機能の確保
周辺へ与える影響への対応
個別課題への対応

【機能代替の検討】

【道路網としての検証】

交通需要 防災ネットワーク 歩行系ネットワーク

廃止

存続・変更

見直し道路網

住民合意形成

都市計画決定の変更手続

見直し方針の策定

用語解説

用語解説一覧

No	頭文字		用語	解説
	あ	A		
	あ		アクセス機能	都市計画道路の交通機能の一つで、沿道の土地利用のための出入り、自動車の駐停車、貨物の積み卸し等の沿道サービス機能。
	あ		あんしん歩行エリア	歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保する必要があるとして警察庁と国土交通省が指定する地区で、県内では14地区が指定されている。警察と各道路管理者との連携により5年間で死傷事故を2割、歩行者及び自転車利用者の被害率を3割減少させることを目標に安全対策を実施している。
	か		幹線街路	都市計画道路の種別の一つで、交通機能により分類される。幹線街路はさらに、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路に区分される。
	く		空間機能	都市計画道路の機能の一つで、景観、日照等の都市環境保全のための機能や、避難・救援のための通路や延焼防止のための機能あるいは公共交通やライフラインを収容する機能。
	く		区画街路	街区や宅地外郭を形成する、日常生活に密着した道路であり、街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入り交通を処理する。
	け		計画延長	都市計画道路の起点から終点までの延長。 本指針では、 【計画延長】 = [整備済み延長] + [未整備延長] = [整備済み延長] + [事業中延長] + [未着手延長]
	け		建築制限	都市計画が決定されることにより、土地所有者等の権利者に加えられる制限（都市計画制限）の一つ。ここでは、都市計画法第53条での都市計画施設等の区域内における建築の規制のこと。
	こ		交通機能	都市計画道路の機能の一つで、人や物資の移動の空間としての機能（トラフィック機能）と沿道の土地利用のための、出入り、自動車の駐停車、貨物の積み卸し等の沿道サービス機能（アクセス機能）のこと。
	し		市街化調整区域	都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制する区域。（都市計画法第7条第3項） 市街化調整区域内では、農林漁業用の建物や、一定規模以上の計画的な開発を除き開発は制限される。（都市計画法第29条、34条）
	し		市街地形成機能	都市計画道路の機能の一つで、都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展の方向や土地利用の方向を規定する機能。また、一定の規模の宅地を区画する街区を形成する機能や人々のコミュニティ空間を形成する機能。
	し		事業中延長	都市計画道路の計画延長のうち、事業（都市計画道路の整備）が行われている区間の延長。 本指針では、 【計画延長】 = [整備済み延長] + [未整備延長] = [整備済み延長] + [事業中延長] + [未着手延長]

用語解説一覧

No	頭文字		用語	解説
	あ	A		
	し		自動車専用道路	都市計画道路の種別の一つで、専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量かつ高速に処理するもの。
	し		主要幹線街路	幹線街路のうち、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もの。
	せ		整備済み延長	都市計画道路の計画延長のうち、既に整備が完了している区間の延長。 本指針では、 [計画延長] = [整備済み延長] + [未整備延長] = [整備済み延長] + [事業中延長] + [未着手延長]
	せ		整備率	都市計画道路の整備の割合。整備済み延長を計画延長で除したものの。
	そ		総合計画	地方自治法第2条第4項で定められている計画で、その市町村の将来のあるべき姿やその実現のための基本方針や施策の方向が定められる基本構想と概ね10年間の行政計画を示す基本計画、さらに3年間程度の具体的施策を示す実施計画の3つからなる。
	と		特殊街路	都市計画道路の種別の一つで、自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路で、歩行者、自転車または自転車・歩行者専用道路や都市モノレール等の交通に供するものなどがある。
	と		都市幹線街路	幹線街路のうち、都市内の各地区または主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、都市の骨格を形成するもの。
	と		都市計画区域マスタープラン	都市計画法に定められている「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の通称。 「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、都市計画法第6条の2に次のように定められている。 1. 都市計画区域については、都市計画に当該都市計画の整備、開発及び保全の方針を定めるものとする。 2. 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針には、次に掲げる事項を定めるものとする。 都市計画の目標 区域区分の決定の有無及び当該区域区分を定めるときはその方針 前号に掲げるもののほか、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針 3. 都市計画区域について定められる都市計画は、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即したものでなければならない。
	と		都市計画基礎調査	都市計画法第6条に定められる「都市計画に関する基礎調査」のこと。 概ね5年ごとに、人口規模、産業就業別の就業人口の規模、市街地の面積、土地利用、交通量などについて現況及び将来の見通しについて調査することとされている。
	と		都市計画道路	都市計画に定められた道路。(都市計画法第11条)

用語解説一覧

No	頭文字		用語	解説
	あ	A		
	と		土地区画整理事業	公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図るため、換地手法によって土地の区画形質を変更し、道路、公園、広場などの公共施設の整備を行う事業。
	と		トラフィック機能	都市計画道路の交通機能の一つで、人や物資の移動の空間としての機能。
	は		バリアフリー構想	高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）に基づき、一定規模以上の旅客施設を中心とした地区（重点整備地区）を対象に旅客施設や道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために市町村が作成する基本構想のこと。
	ひ	B	B / C	費用便益費のこと。道路事業を実施することにより生じる便益（Benefit）と事業実施に伴う費用（Cost）を比較し、事業の妥当性を評価する指標。
	ほ		補助幹線街路	幹線街路のうち、主要幹線街路また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道路。
	み		未整備延長	都市計画道路の計画延長のうち、整備が完了していない区間の延長。 本指針では、 [計画延長] = [整備済み延長] + [未整備延長] = [整備済み延長] + [事業中延長] + [未着手延長]
	み		未着手延長	都市計画道路の計画延長のうち、整備に着手されていない区間の延長。 本指針では、 [計画延長] = [整備済み延長] + [未整備延長] = [整備済み延長] + [事業中延長] + [未着手延長]
	や		山口県都市計画基本方針	平成14年8月に作成された山口県の都市計画の基本的な考え方を示すもので、山口県全域での都市計画の方針や、各都市計画の運用方針を示している。
	ら		ライフライン	電気、ガス、上下水道、電話、通信など、都市生活や都市活動を支えるための供給処理、情報通信のための施設。