

都市計画道路の見直しに関するガイドライン

平成 17 年 2 月

岩手県県土整備部都市計画課

目次

はじめに	1
1 ガイドラインの目的と概要	2
2 都市計画道路の基本的考え方	
(1) 都市内道路の機能	3
(2) 道路の種別分類	4
(3) 都市計画の決定、変更の主体	5
(4) 都市計画道路計画の考え方	5
(5) 都市計画道路の配置の考え方	6
3 都市計画道路の見直し	
(1) 都市計画道路の見直しの必要性	9
(2) 都市計画道路に関する本県の現状	10
(3) 見直しに当たっての基本的留意事項	11
4 見直し検討路線の検証フロー	13
a) 計画決定時における必要性の検証	15
b) 路線を取り巻く環境等の変化の整理	15
c) 将来の都市像	16
d) 路線の有する機能の整理(カルテ作成)	16
e) 路線の機能区分(または都市計画の決定、変更の主体)	19
f) 将来交通量の推計	19
g) 住民意向の把握	20
h) 総合的検証	20

はじめに

都市計画道路は、都市を形成する最も基本的な基盤であり、将来の交通需要の見通しや社会的要請に応じて都市計画決定されてきた。その都市計画決定に従い、街路事業や土地区画整理事業等で整備を進めることにより、都市の発展に大きく貢献してきたところである。

しかし、都市計画道路の多くは、人口増加や産業・経済の成長、それらを前提とした市街地の拡大等を見込んで都市計画決定されていることから、その後の社会情勢の変化等に伴い事業未着手となっている路線が多いことも事実である。このような背景から、県内における都市計画決定延長に対する改良率は依然として低い状況にある。

都市計画道路を含む都市施設等の都市計画変更については、「都市計画を変更する必要があるときは、遅滞なく、当該都市計画を変更しなければならない」と都市計画法に定められており、これまでも必要に応じて見直しを行ってきたところであるが、近年、将来人口や産業動態等の都市計画上の基礎的社会条件が大きく変わりつつある。

さらに、地方分権一括法の施行に伴い、都市計画が地方の責任と判断に基づいて行うべき自治事務となり、また住民の都市行政に対する関心が高まっていることから、これまで以上に住民との合意に基づく都市計画道路の見直しが必要となっている。

都市計画道路の見直しは都市計画区域ごとに行われるが、都市計画道路には県決定のものとし町村決定のものがあり、これら道路が一体となり道路網として形成されていることから、県と市町村が共通の認識に基づき見直しを進めていくことが重要である。

本ガイドラインは、県として都市計画道路の見直しに関する基本的な考え方や方向性を示すことによって、現在及び将来の社会情勢をよりの確に反映した都市計画道路網への見直しを進める一助とすることを目的として作成したものである。

ガイドラインの活用には、策定目的があくまで基本的な考え方や方向性を示すものであることに留意し、各都市の歴史や文化に根ざした地域固有の資源を活用すること等にも配慮する必要がある。また、都市計画決定は住民の権利を制限するものであることから、その見直しに係る説明責任を果たし、適切に都市計画道路の見直しが行われるよう努めることが重要である。

1 ガイドラインの目的と概要

都市計画決定後、社会情勢の変化等から事業未着手となっている都市計画道路については、その道路が計画決定された経緯を踏まえ、住民に対する説明責任を果たしながら、将来の都市像に沿った計画となっているかなどを検証し、必要な見直しを行うべきである。

本ガイドラインは、都市計画道路の見直しを行う際の基本的な考え方や方向性を示すことによって、県と市町村の共通認識のもと、都市計画道路の見直しを進める一助とすることを目的とする。

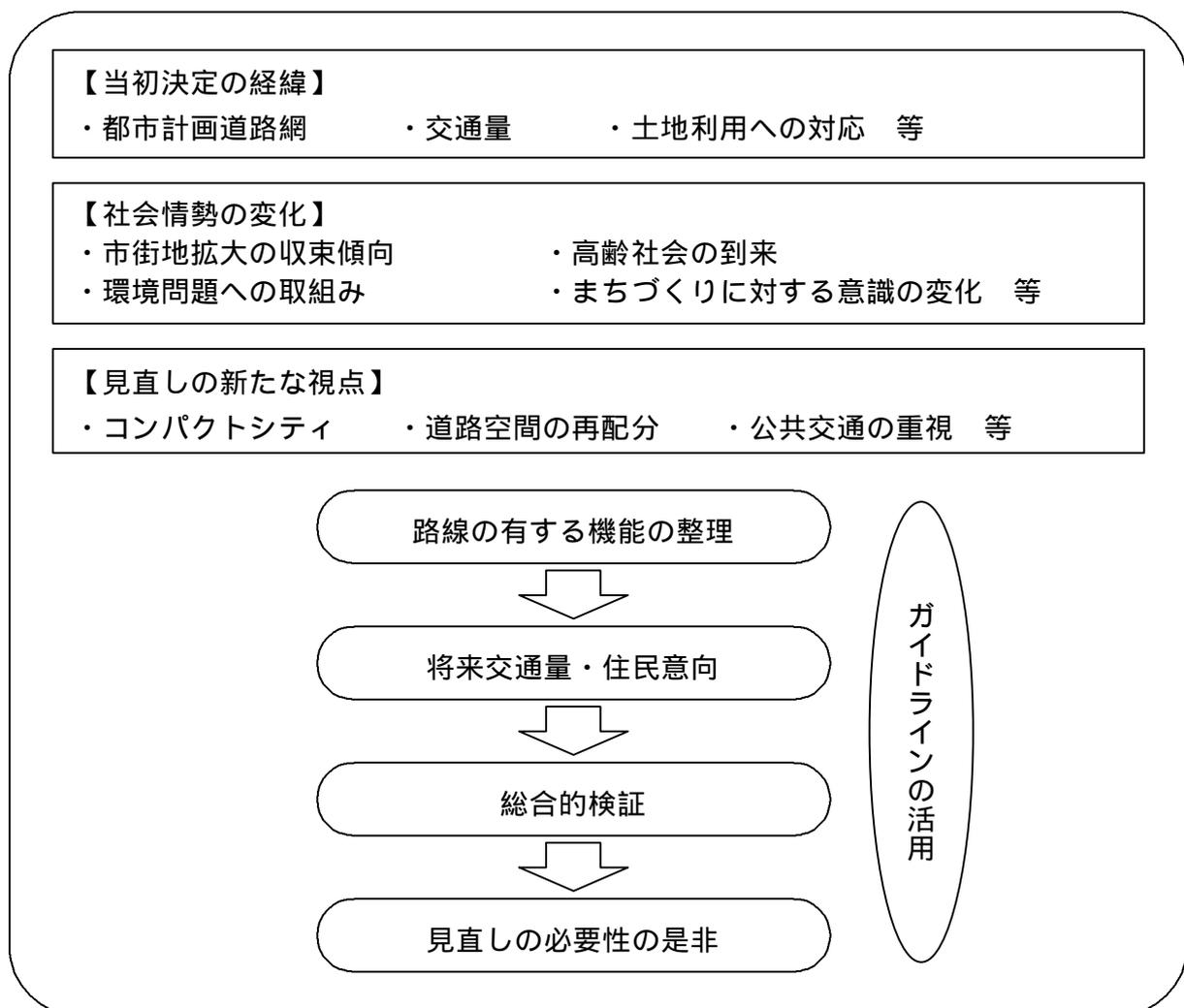


図 - 1 ガイドラインの概要

ガイドライン運用の考え方

本ガイドラインは、都市計画道路の見直しを進めるに当たっての基本的な考え方や方向性を示したものであるが、一律にすべての都市計画道路の見直しに適用するものではありません。

2 都市計画道路の基本的考え方

(1) 都市内道路の機能

都市における道路には、交通機能、空間機能及び市街地形成機能があり、これらの機能を十分に発揮し、良好な都市形成に寄与するように都市計画道路を計画することが必要である。

都市計画道路は、都市を形成する最も基本的な都市基盤であり、大きく分けて三つの機能を有している。

都市における円滑な移動を確保するための交通機能

都市環境や都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能

都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能

表 - 1 都市内道路の機能

機能の区分		内容	
交通機能	通行機能	人や物資の移動のため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急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	都市の骨格としての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、語らう日常空間としてのコミュニティ空間	

なお、当県は積雪寒冷地であることから、道路構造令における除雪を勘案した幅員など、地域の実情に応じて、冬期間においても快適で安全な都市機能を保持できるよう検討することが望ましい。

(2) 道路の種別分類

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、区画街路及び特殊街路に区分される。

都市計画道路は交通機能から自動車専用道路、幹線街路（主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路）、区画街路及び特殊街路に区分される。自動車専用道路、主要幹線街路及び都市幹線街路は通行機能を重視する街路であり、補助幹線街路、区画街路及び特殊街路は沿道利用機能を重視する街路である。

表 - 2 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。
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	都市内の各地区または主要な施設相互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、宅地への出入り交通を処理する。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。
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、自転車または自転車及び歩行者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

【参考 - 1】道路法による分類

道路法では道路の管理主体によって高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道に分けられている。

表 - 3 道路法による道路の区分

区分	管理者	機能、指定の基準等
高速自動車国道	国土交通省	自動車の高速交通の用に供する道路で、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡するものその他国の利害に特に重大な関係を有するもの
一般国道	国土交通省	高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ、次の各号の一に該当する路線で、政令でその路線を指定したもの（以下略）
都道府県道	都道府県	地方的な幹線道路網を構成し、かつ、次の各号の一に該当する道路で、都道府県知事が当該都道府県の区域内に存する部分につき、その路線を認定したもの（以下略）
市町村道	市町村	市町村の区域内に存する道路で、市町村長がその路線を認定したもの

(3) 都市計画の決定、変更の主体

都市計画道路は、広域的な道路は県が、地域に身近な道路は市町村が定めるところとされている。都市計画の決定及び変更に当たっては、事前に道路の事業者及び管理することとなるもの等と十分な協議を行うことが必要である。

都市計画道路の都市計画決定権者は、自動車専用道路や一般国道及び県道等については県となり、4車線未満の市町村道については市町村となる。

なお、特殊街路については車線の数を定めないため、市町村道にあつては市町村決定、一般国道及び県道にあつては県決定となる。

表 - 4 都市計画道路の種別と都市計画決定権者

都市計画道路の種別	現道などの道路の種別	4車線未満	4車線以上
自動車専用道路	高速自動車国道	県（要大臣同意）	
	一般国道		
	その他	県	
幹線街路 区画街路	一般国道	県（要大臣同意）	
	県道	県	
	市町村道	市町村	県

(4) 都市計画道路計画の考え方

都市計画道路は、都市の将来像を実現し、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するために定めるものである。都市計画道路の計画に当たっては各種上位計画、マスタープラン等との整合や都市の将来像と都市交通の目標、土地利用計画への対応、公共交通計画との調和等に配慮する必要がある。

都市交通の流動は都市内で完結するのではなく、都市間や都道府県間、さらには全国の交通に及ぶものである。このため、計画に当たっては国土総合計画、県総合計画、市町村総合計画、都市計画区域マスタープラン、市町村都市計画マスタープラン、都市交通マスタープラン等と整合を図る必要がある。

また、都市計画道路を定めるに当たっては、目指すべき都市像を実現するため、放射道路や環状道路の配置など、道路の様々な機能が十分発揮できるような配置を検討するとともに、街路交通調査による将来交通量に基づく車線の数の検討や、歩行者・自転車

のための空間、バス停車帯等の公共交通のための空間の検討など、道路の持つ様々な機能が各道路の担うべき役割に応じて適切に確保されるよう構造等を検討すべきである。

その際、広域的な道路網との整合はもとより、土地利用や他の都市施設との十分な連携のもとに、自動車専用道路、幹線街路、区画街路及び特殊街路を適切に組み合わせることにより良好な都市環境を形成するように都市計画道路を配置することが望ましい。

また、地形や地質等の自然条件、市街地の形態や現況の土地利用、あるいは保全すべき自然環境、歴史的景観等の社会的条件を踏まえて計画することが望ましい。

(5) 都市計画道路の配置の考え方

都市計画道路は、各都市の土地利用に応じた適切な道路の配置等の考え方や、適切な段階構成に基づいて構成することが望ましい。

都市計画道路の配置は、その種別によって基本的な考え方が異なる。ここでは、見直しの対象路線となる場合が多いと考えられる主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路及び区画街路について、配置上の基本的な考え方を示す。

主要幹線街路

主要幹線街路は、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及び都市内の主要な地域間相互の交通を集約して処理できるよう適切に配置することが望ましい。また、主要幹線街路は、特に高い走行機能と交通処理機能を有し、都市構造に対応した道路網を形成するよう計画することが望ましい。

都市幹線街路

都市幹線街路は、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ことができるよう適切に配置することが望ましい。特に市街地内においては、主要幹線街路、都市幹線街路で囲まれた区域内から通過交通を排除し良好な環境を保全するよう適切に配置されることが望ましい。

補助幹線街路

補助幹線街路は、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、当該区域の発生又は集中する交通を集約し適正に処理することができるよう、また区域内において良好な都市環境を実現するため区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないよう配置することが望ましい。

区画街路

区画街路は、適切な規模、形状の街区を形成するとともに、幹線街路等で囲まれた区域内に発生又は集中する交通を円滑に集散するよう、また区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないよう配置することが望ましい。

なお、幹線街路と区画街路を接続する場合には、区画街路を極力集約して接続することが望ましい。さらに、走行機能と交通処理機能を重視する幹線街路については、交差点において右折車線等を考慮した幅員とすべきであり、その他の幹線街路についても必要に応じて右折車線等を考慮した幅員とすることが望ましい。

【参考 - 2】都市計画道路の土地利用に応じた配置の考え方

従来は、住宅地の道路網密度を $4\text{km}/\text{km}^2$ 、商業を中心とする市街地の道路網密度を $5\sim 7\text{km}/\text{km}^2$ 、工業を中心とする市街地の道路網密度を $1\sim 2\text{km}/\text{km}^2$ 、用途地域の加重平均で都市全体で $3.5\text{km}/\text{km}^2$ としていた。

しかし、現行の都市計画運用指針では郊外住宅地では従来と同様に 1km^2 を標準とする近隣住区を囲むように主要幹線街路、都市幹線街路を配置するとしているものの、他地域ではその水準を明示していない。これは以下のような状況を踏まえたものであり、今後はそれぞれの都市の実情に応じて計画水準を設けることが望ましいとされている。

都市計画道路のうち計画水準として示されてきた幹線街路の都市計画決定状況は全国で $2\text{km}/\text{km}^2$ であり、幹線街路についてはおおむね水準を達成していると思われること。 $3.5\text{km}/\text{km}^2$ に満たない部分は主に補助幹線街路であり、地域の実情により適宜補助幹線街路の配置を計画することが望ましいと考えられること。

郊外住宅地に限っては、今後の新規整備が行われる際に近隣住区に設定が可能であり、 1km^2 を標準とすることが望まれること。

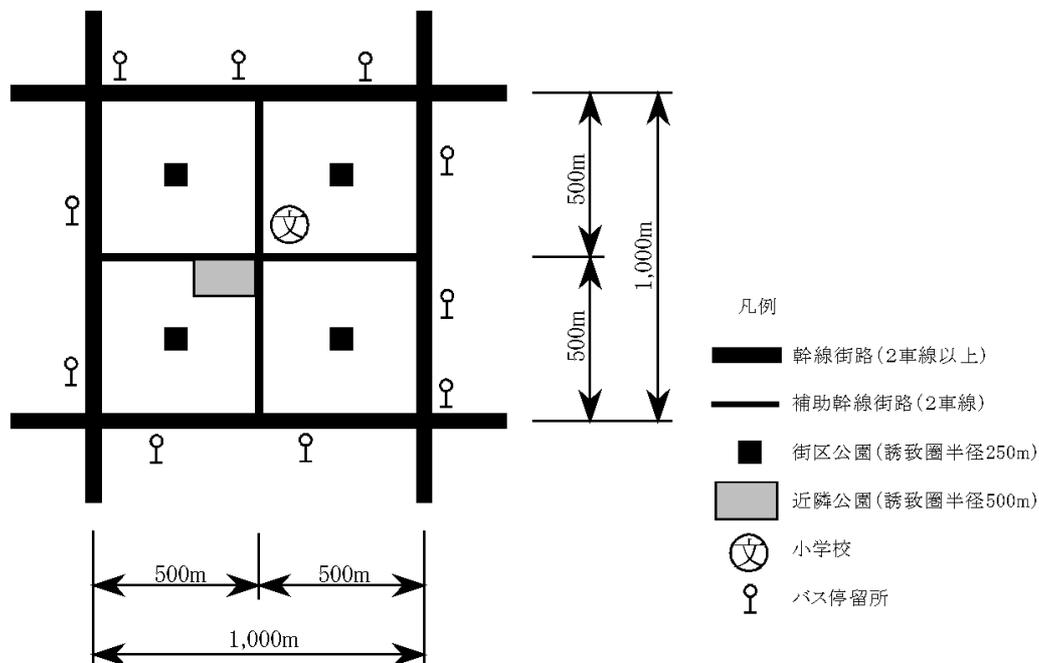
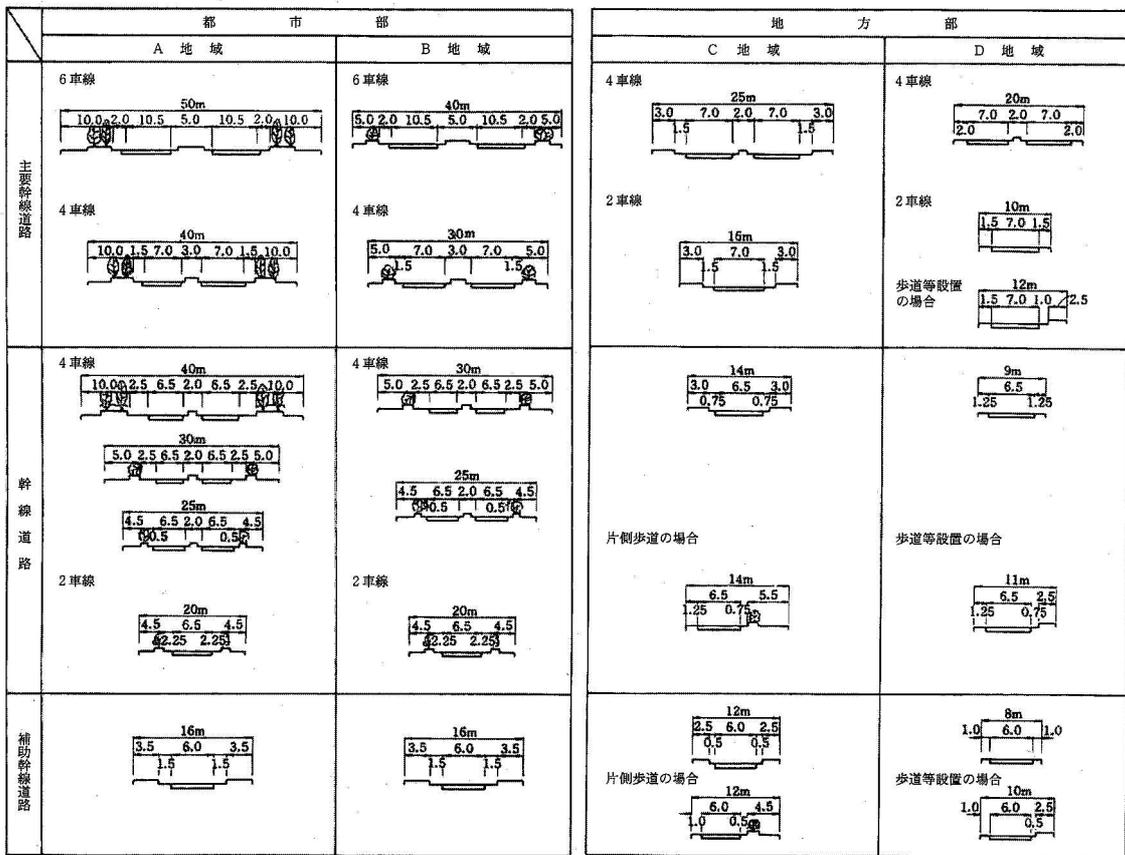


図 - 2 住居地域における幹線街路及び補助幹線街路のネットワークの概念図

【参考 - 3】従来の「道路の標準幅員に関する基準」

道路構造令で定められている幅員の各要素の諸規定は必要最小限の幅員であることから、道路の機能に応じた標準的な横断構成を示すものとして「道路の標準幅員に関する基準（案）」（昭和50年7月15日）が作成されている。図-3に示すように、道路を主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路に3区分し、地域区分に対応したそれぞれの道路幅員と標準断面構成が定められている。

この標準幅員の基準は平成5年及び13年の道路構造令の改正内容に適合しない部分もある。よって、道路幅員の検討に当たっては必ずしもこれによらず、地域の状況に応じた横断面となるように柔軟に定めることが望ましい。しかしながら、これまで定められていた多くの道路がこの基準に基づいて決定されてきたことから、既決定の都市計画道路の見直しに当たっては、この内容を十分把握しておくことが必要である。



道路の標準幅員と構成（昭和50年7月15日 道路局・都市局通達）

道路の標準幅員に係わる地域区分

地域区分		沿道土地利用状況
都市部	A地域	都市部において良好な居住環境を保全すべき地域
	B地域	A地域以外の都市部の地域
地方部	C地域	地方部において沿道に集落等があるかまたは将来その形成が見込まれる地域
	D地域	C地域以外の地方部の地域

（昭和50年7月15日道路局・都市局通達）

図 - 3 道路の標準幅員に関する基準

3 都市計画道路の見直し

(1) 都市計画道路の見直しの必要性

都市計画道路は、都市の将来像を誘導するとともに、将来交通需要に対応して計画されるものであり、その整備は長期間を要するものであるが、一方で社会情勢の変化を踏まえてその必要性を検証し、変更する必要がある場合には遅滞なく都市計画を変更する必要がある。

都市計画道路は、都市計画基礎調査や街路交通調査の結果等を踏まえ、地域整備の方向性を見直し等と合わせて、その必要性や配置・構造等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行う必要がある。また、過去に整備された道路についても必要に応じ検討することが望ましい。

都市計画道路を検証し、必要に応じて見直す必要性としては、次のような近年の社会情勢の変化が挙げられる。

【社会的な背景】

市街地拡大の収束傾向

産業経済構造の変化、少子化の進展による人口減少社会の到来により、市街地の拡大傾向が収束しつつあること。

高齢社会の到来

高齢者人口の増加に伴い、安全面や使いやすさ、ユニバーサルデザインを重視した施設整備が重要となっていること。

環境問題への取組み

地球温暖化問題や沿道における騒音・振動・大気汚染などの環境問題の解決に向けた効率的な都市への取組みが一層重要となってきたこと。

まちづくりに対する意識の変化

地域の自然環境や歴史文化資産の保全に対する意識が高まっているとともに、行政主導から住民との協働によるまちづくりへと社会的要請が変化してきていること。

地方分権時代の到来

地方分権の進展により、都市計画についても、地方自治体が自らの責任と判断において、自立して取り組むことが求められていること。

【財政的な背景】

都市計画決定は規制を伴うものであることから、その見直しに際しては、近年の国及び地方公共団体における厳しい財政状況を踏まえた、現実的な整備スケジュールをも考慮する必要があること。

(2) 都市計画道路に関する本県の現状

本県における都市計画道路を取り巻く現状は、次に示すとおりである。

人口、自動車登録台数等

県内総人口は減少傾向、都市計画区域内人口は横ばいから減少傾向にあるが、普通自動車免許保有者数や自動車登録台数は増加の傾向にある。

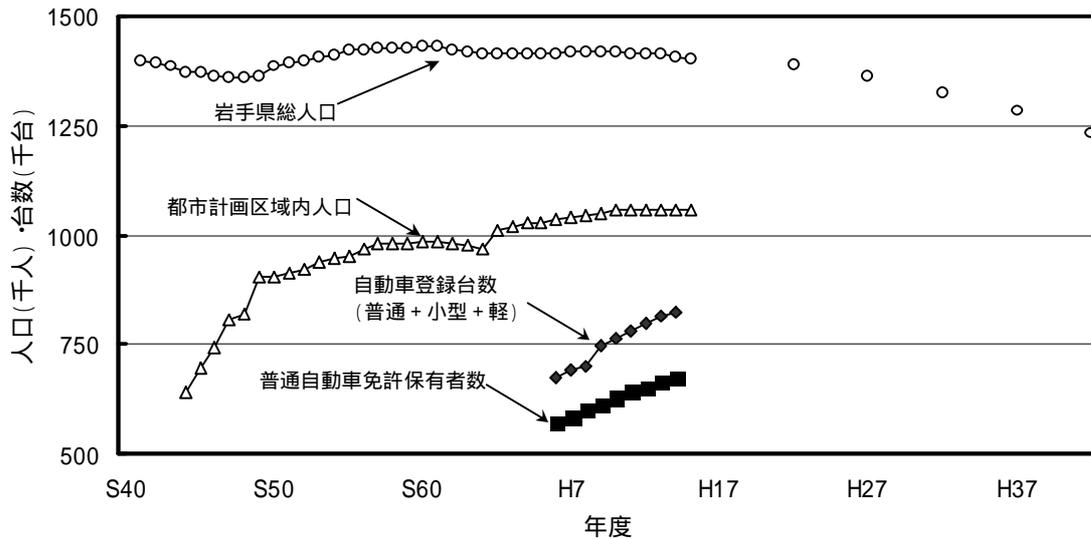


図 - 4 岩手県の総人口や自動車登録台数等の推移

(平成16年以降の総人口は、国立社会保障・人口問題研究所による推計値)

都市計画道路の改良率

県内の都市計画道路の改良率は平成15年度末で約46%であり、なかなか整備が進んでいないのが現状である。

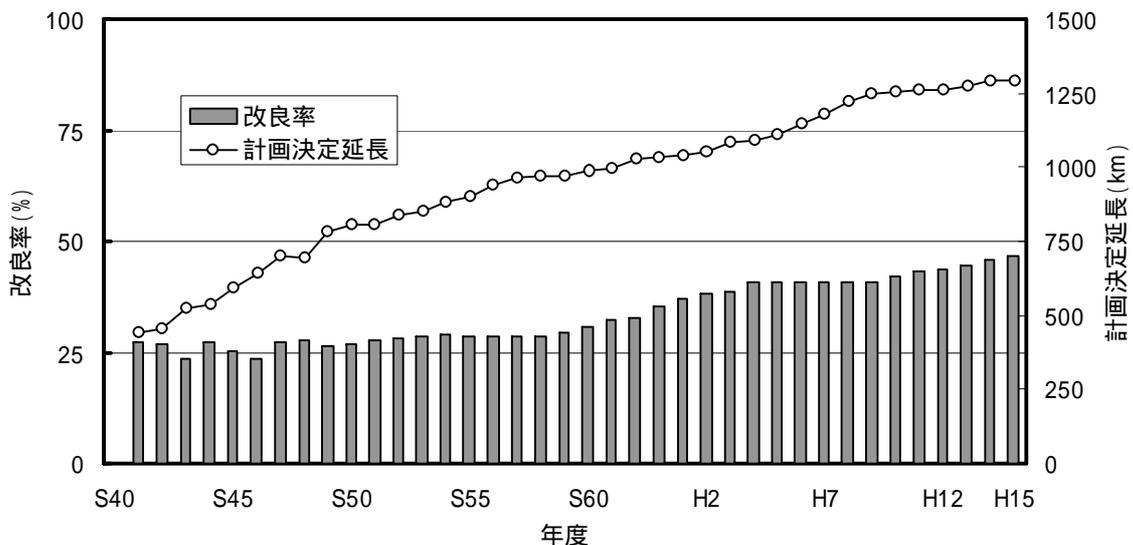


図 - 5 岩手県の都市計画道路の改良率と計画決定延長の推移

都市計画事業費の推移

県と市町村を合わせた都市計画事業費の推移は、平成12年度の約713億円をピークに減少し、平成15年度は約389億円（平成12年度比約55%）となっている。

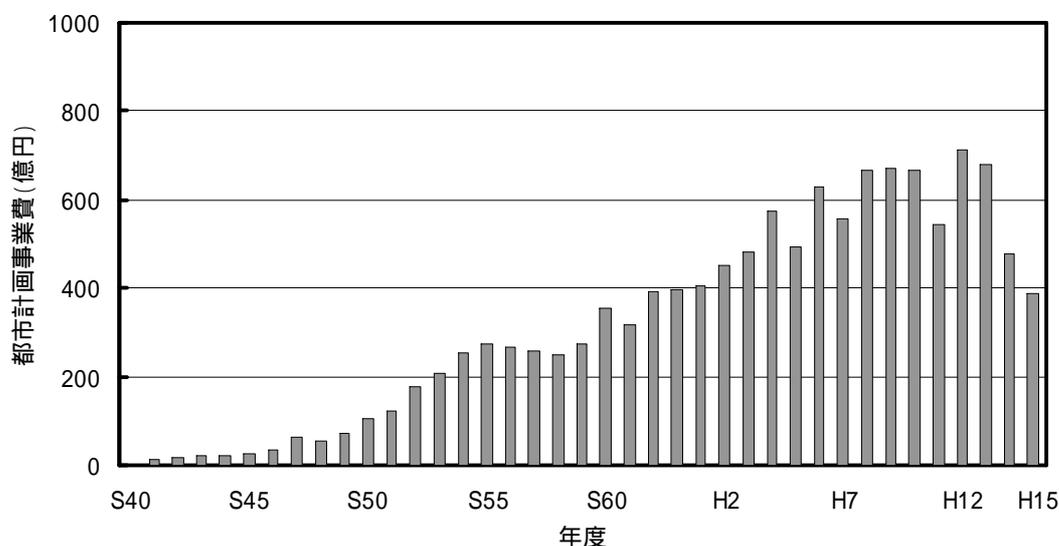


図 - 6 岩手県の都市計画事業費の推移

このように、社会情勢が変化してきていることから、既決定の都市計画道路網について、新たな視点も加えて点検・検証し、必要に応じて見直しをする必要がある。

(3) 見直しに当たっての基本的留意事項

都市計画道路の見直しに当たっては、将来交通量の推計、道路機能の変化等への対応に加え、変更する理由等の明確化、住民の合意形成に十分留意して行うことが望ましい。

また、従来のように自動車交通を主とする考え方から、TDM（交通需要マネジメント）などを考慮した公共交通を主とした道路の利用を検討することが望ましい。既存の道路や路地についても、歩く・交流するといった人間を主とする都市空間として、都市計画道路と一体的に利用するという視点も今後加えることが望ましい。

将来交通量の推計・道路機能

見直し対象の路線が、広域的な道路網を形成する幹線街路等である場合については、街路交通調査等に基づいた将来交通量の推計など広域的な観点から見直しの必要性を検証することが望ましい。また、見直しの対象路線が、広域的な道路網を担わない補助幹線街路等であると想定される場合についても必要に応じて将来交通量の推

計を行い、道路交通機能を損なわないことを確認することが望ましい。加えて、自動車交通や公共交通を主体とするのか、または人を優先すべき道路なのかなど住民と確認して、「使う」という視点に立ってその道路機能を明確にし、そのルート・構造等を決定する必要がある。

変更する場合の変更理由等の明確化

既決定の都市計画道路については、相当期間にわたる建築制限が課せられている場合がある。こうした都市計画道路を変更することは、それまでに制限が課せられてきた関係権利者に対する制限の解除や変更後の道路予定地内権利者等には新たな制限を課すこととなるなど、住民への大きな影響が予想される。

このため、都市計画道路の見直しを行う場合には、社会情勢の変化や今後の見通しを踏まえ、その必要性や効果等を沿道住民に十分に提示・説明することが重要である。また、単に当該地域におけるまちづくりの視点にとどまらず、都市の将来像における自動車交通網や公共交通網などの広域的な観点からも検討し、変更理由等をわかりやすく整理して説明することが重要である。

住民の合意形成

都市計画道路の見直しにおいては、広域的な観点（自動車交通網・公共交通網、防災上のネットワーク等）と将来のまちづくりの観点からの必要性等について十分な情報の提供を行うとともに、十分に住民の意見を把握することが必要である。

特に、広域的な交通を担わない補助幹線街路等である場合には、地域のまちづくりにおける公共空間として、住民の意向を踏まえることが重要である。

また、都市計画の決定及び変更の必要がある都市計画道路については、手続き上の公聴会や説明会等の開催に加えて、必要に応じてP I（パブリック・インボルブメント）などにより、当該路線に直接関係する住民に加えて周辺住民にも広く周知し、プロセスを明確にすることが重要である。

T D Mや道路空間の再配分

都市計画道路の整備には、膨大な予算と長い事業期間を要することは避けられない事実である。そこで、各都市が現在直面する交通渋滞課題等に対して、短期的な施策としてのT D M（交通需要マネジメント）などを意識し、都市計画決定する視点も必要である。具体的には、一般車両に優先し、バス等の公共交通の利用促進に資する段階的な都市計画決定も考えられる。また、都市計画決定されていない区画道路や路地についても、都市計画道路網と一体的な歩行者優先道路や公共空間として利用することを考慮し、道路空間を車から人に再配分する視点もこれからは必要である。

4 見直し検討路線の検証フロー

見直しに当たっては図 - 7 に示すフローチャートの手順に従い、下記の 8 つのステップで必要性等を検証することとする。

- a) 計画決定時における必要性の検証
- b) 路線を取り巻く環境等の変化の整理
- c) 将来の都市像
- d) 路線の有する機能の整理（カルテ作成）
- e) 路線の機能区分（または都市計画の決定、変更の主体）
- f) 将来交通量の推計
- g) 住民意向の把握
- h) 総合的検証

なお、都市計画決定及び変更の事務手続きについては、平成 16 年 3 月 30 日付け都第 455 号で通知した「都市計画の決定及び変更の事務処理要領」に基づいて進めることとする。

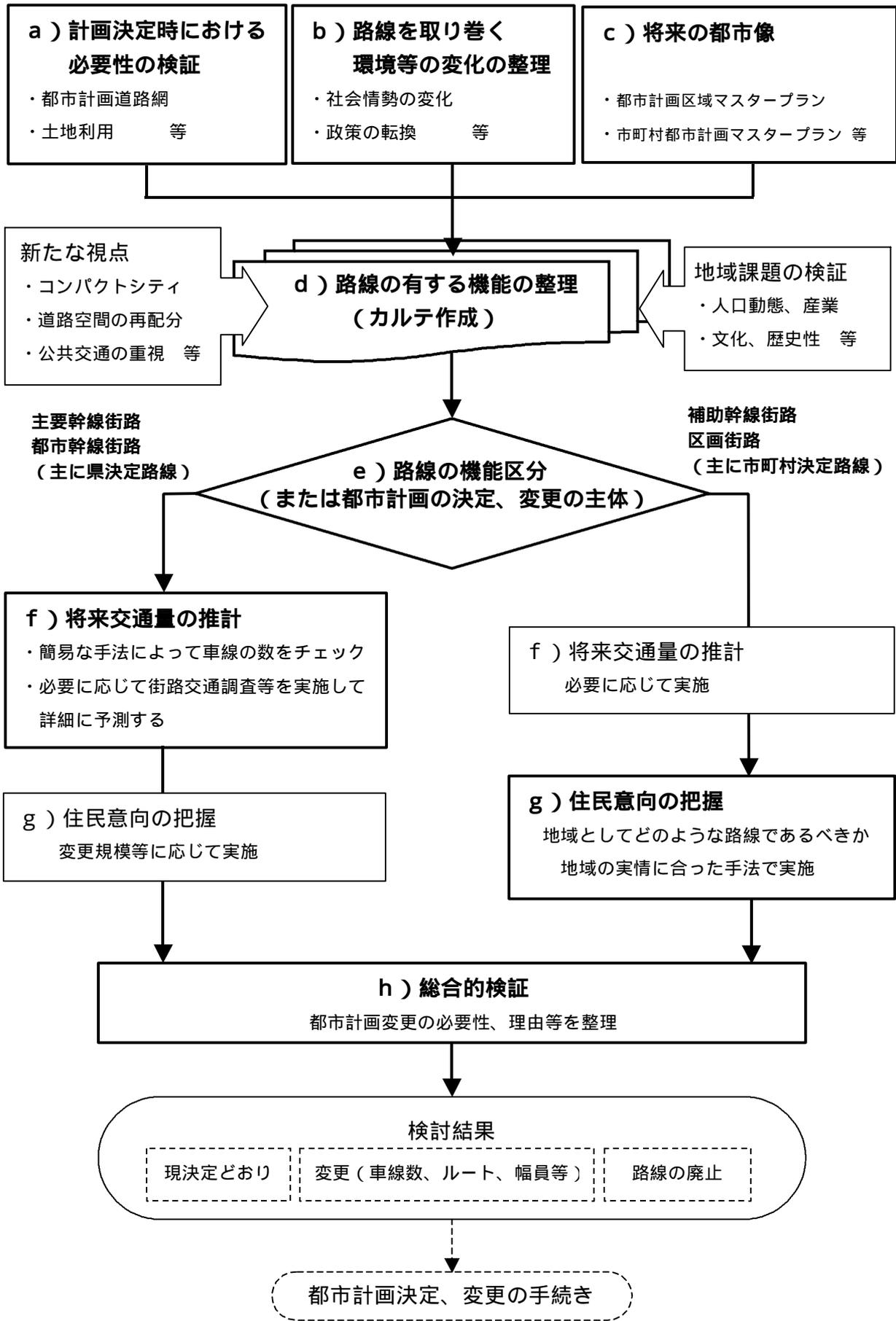


図 - 7 見直し検証フローチャート

a) 計画決定時における必要性の検証

ここでは、計画決定時における当該路線の必要性を検証する。

具体的には、計画決定時の総括図を用いて、都市計画道路網全体から見た当該路線の位置付けや道路配置バランスを検証すること、また用途地域と道路配置の関連を検証することなどが考えられる。

この時のポイントとしては、個別路線だけではなく「道路網全体から見る」ことが重要である。それぞれの都市計画道路は、単独で存在しているのではなく、都市を形成する道路「網」として存在していることを念頭に置き、計画決定時の当該路線の位置付けや必要性を検証することが望ましい。

また、過去の各種上位計画において、どのような位置づけにあるかを検証することが望ましい。

b) 路線を取り巻く環境等の変化の整理

ここでは、当該路線を取り巻く環境の変化を整理し、現時点における当該路線の必要性を検証する。

社会情勢の変化等による現時点での必要性の検証

当該路線を取り巻く社会情勢などが変わっているかどうか。

- ・ 社会情勢の変化：将来人口の動向、産業や経済の変化、将来交通需要の変化
- ・ 政策の転換：拡大する市街地への対応から既成市街地の再生への政策の転換等
- ・ 都市の将来像の変化：地域におけるまちづくりの方向性の変化

周辺土地利用の状況

当該路線沿線周辺における現在及び現時点での将来見込んでいる土地利用がどのような状況なのか。

代替機能となる路線等の存在

同様の機能を有する路線（対象路線の都市計画で定められた幅員内の現道を含む）が存在するか。

事業化の見込み

県や市町村で策定する道路整備プログラム等において、当該路線の整備優先度がどのような位置付けにあるか。また、今後のプログラム等の見直しにおいて、整備優先度がどのような位置付けに変わるか。

一般的には都市計画道路は概ね 20 年後の都市の姿を展望して決定されているものであり、その整備の見通しからも検証する必要がある。ただし、現時点で整備見通しが立たない路線は計画決定できないということではなく、住民の同意を得て長期的には必要な路線かどうかを検証することも重要である。

c) 将来の都市像

ここでは、都市計画区域マスタープラン(都市計画区域の整備、開発及び保全の方針)や市町村都市計画マスタープラン(市町村の都市計画に関する基本的な方針)との整合を検証する。

また、岩手県総合計画や市町村総合計画などの上位計画、あるいはその他の行政機関において特段の位置付け(重要な路線として路線名が具体的に挙げられている等)があるかを検証する。

【都市計画法(昭和四十三年六月十五日法律第百号)】

(都市計画区域の整備、開発及び保全の方針)

第六条の二 都市計画区域については、都市計画に、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を定めるものとする。

2 (略)

3 都市計画区域について定められる都市計画(第十一条第一項後段の規定により都市計画区域外において定められる都市施設(以下「区域外都市施設」という。)に関するものを含む。)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。

(市町村の都市計画に関する基本的な方針)

第十八条の二 市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針(以下この条において「基本方針」という。)を定めるものとする。

2~3 (略)

4 市町村が定める都市計画は、基本方針に即したものでなければならない。

なお、マスタープランは、目標年次に至る過程において、社会情勢の変化や上位計画の改訂、住民からの要望等、見直しが必要と判断される場合は見直しを検討すべきものであることにも留意する必要がある。

d) 路線の有する機能の整理(カルテ作成)

ここでは、a)計画決定時における必要性の検証、b)路線を取り巻く環境等の変化の整理とc)将来の都市像を踏まえて、図-8に示す「都市計画道路見直し検討カルテ」を作成し、「計画決定時」と「将来」における路線の有する機能を整理する。

整理においては、コンパクトシティ、道路空間の再配分や公共交通の重視などの新たな視点で整理することが望ましい。また、人口動態や産業、文化や歴史性などの地域課題についても検証することが望ましい。

このカルテ中の「路線の有する機能」の各項目について、評価する際のポイントは下記のとおり。

道路配置バランス

当該路線が、都市及び地域全体の道路配置バランスを保つうえで必要な路線か。

交通機能

当該路線が、「都市内各地域間の連絡機能を有しているか」「自動車専用道路のインターチェンジにアクセスしているか」「鉄道駅や主要な公共施設にアクセスしているか」。また都市計画決定されていない区画道路や路地と一体性があるかなど。

都市防災機能

当該路線が、防災計画上、緊急時の交通路として位置付けられているか、緊急時の避難地や防災拠点へのアクセス道路となっているか。また、火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能を有しているか。

都市環境機能

当該路線が、混雑度が著しい幹線道路等の交通分散に資する役割を果たし、交通量の低減や沿道の環境改善が期待できるか。

市街地形成機能

当該路線が、土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備（予定も含む）地内の幹線道路となっており、その事業を支援するものであるか。

路線の機能区分

当該路線の有する機能が、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路及び区画街路のいずれに区分されるか。

この区分はp 6の「2（5）都市計画道路の配置の考え方」に示した考え方によるものとするが、一般的には下記のように区分することが考えられる。

【機能区分例（種 級は、道路構造令第3条による道路の区分）】

主要幹線街路

- ・ 3種1級、4種1級

都市幹線街路

- ・ 3種2級、4種2級

補助幹線街路

- ・ 3種3級、4種3級

区画街路

- ・ 3種4級、3種5級、4種4級

都市計画区域名				市町村名		
路線名						
延長(m)	幅員(m)	車線の数	起点	終点	主な経過地	
改良済延長(m)				改良率(%)		
交通量(台/日)						
決定時			現況			将来
都市計画の決定、変更の主体						
当初決定年月日						
変更年月日と その内容						
路線の有する機能						
機能の別	決定時			将来		
道路配置 バランス						
交通機能						
都市防災機能						
都市環境機能						
市街地形成 機能						
路線の 機能区分						
当該路線を取り巻く地域の現状や課題						
キーワード						

図 - 8 都市計画道路見直し検討カルテ

e) 路線の機能区分（または都市計画の決定、変更の主体）

ここでは当該路線の機能区分を行うこととし、この判断はd) 路線の有する機能の整理（カルテ作成）における評価項目の「路線の機能区分（将来）」によるものとする。

また、便宜的に、都市計画の決定、変更の主体で判断することも考えられる。この場合、当該路線を定めるものが県か市町村かの判断は、p 5 の「2(3) 都市計画の決定、変更の主体」で示した表 - 4 によるものとする。

【再掲】表 - 4 都市計画道路の種別と都市計画決定権者

都市計画道路の種別	現道などの道路の種別	4車線未満	4車線以上
自動車専用道路	高速自動車国道 一般国道	県（要大臣同意）	
	その他	県	
幹線街路 区画街路	一般国道	県（要大臣同意）	
	県道	県	
	市町村道	市町村	県

f) 将来交通量の推計

広域的な通行機能や交通処理機能が重視される主要幹線街路及び都市幹線街路（主に県決定路線）については、街路交通調査による将来交通量に基づいて車線の数を定めている場合が多い。しかし、調査には多額の費用を要することから、近年の財政状況を考慮すると調査の実施が難しい場合に想定される。

そこで、既決定の都市計画道路について、計画決定時と土地利用が大きく変わっていない場合には、過去の街路交通調査の推計モデルを用いて、人口関連指標（例えば、夜間人口や産業別就業人口）などの説明変数を現在のデータに置き換え、簡易的に推計する手法によって車線の数をチェックすることも考えられる。このことは街路交通調査を否定するものではなく、必要に応じて調査を実施して詳細に予測することが重要である。

街路交通調査の実施による将来交通量の推計、もしくは過去の調査を参考とした簡易的な推計のどちらを選択するかは、これまでに各項目で検証した当該路線の機能を十分に吟味して選択することが重要である。また、調査の実施及び簡易推計における説明変数の設定については、目的に応じて事前に慎重な検討が必要である。

なお、地域内における沿道利用機能が重視される補助幹線街路及び区画街路（主に市町村決定路線）についても、路線の有する機能や地域の実情を考慮し、必要に応じて検証することが望ましい。

g) 住民意向の把握

ここでは、当該路線に対する住民意向を把握し、見直しの必要性を検証する。

地域内における沿道利用機能が重視され、かつ住民の生活と密接に関係する補助幹線街路及び区画街路（主に市町村決定路線）については、広域的な道路網を形成する通行機能よりも、地域の実情に応じた道路の「使い方」を検討することが重要になる場合が多いと考えられる。

そこで、補助幹線街路及び区画街路（主に市町村決定路線）については、住民がその道路をどのように利用するかという視点を重視し、住民意向を把握しながら、行政と住民が幅員構成やルートを検討することが重要である。

住民意向の把握においては、アンケート調査の実施、説明会や懇談会の開催など様々な手法が考えられるが、地域の実情にあった手法で行い、住民に対して行政が持つ情報を十分に提供することが重要である。

主要幹線街路及び都市幹線街路（主に県決定路線）についても、住民の広範な議論が予想される広域的な路線の新規決定や廃止などにおいては、この段階から情報提供・情報共有を図り、住民意向の把握に努めることが望ましい。

h) 総合的検証

ここでは、これまでの各項目で整理した内容を総合的に検証する。

その際、最終的に「現決定どおり」「変更」「路線の廃止」の結論に至るプロセスも含めて、住民にとって分かり易いように理由を整理することが重要である。