



# 香川県都市計画道路見直しガイドライン



香川県

# 目 次

第1章 はじめに	0 1
----------	-----

## 第2章 見直しの背景と目的

2 - 1 都市計画道路の見直しの背景	0 2
(1) 「人口増加、市街地拡大」から 「人口の停滞・減少、市街地拡大の収束」へ	
(2) 交通需要の変化	
(3) 公共投資の抑制	
(4) 「拡散型都市構造」から「集約型都市構造」へ	
2 - 2 見直しの目的	0 5
2 - 3 留意すべき上位計画	0 6

## 第3章 香川県の都市計画道路の現状と見直しの必要性

3 - 1 香川県の都市計画道路の現状	0 7
(1) 整備状況	
(2) 事業中路線及び未着手路線	
(3) 都市計画道路の経緯	
3 - 2 都市計画道路の見直しの必要性	1 1
(1) 都市計画道路の見直しの必要性	
(2) これまでの取組み	
(3) 都市計画道路の見直しが行われない場合の問題点	

## 第4章 見直しの考え方

4 - 1 都市計画道路のあり方	1 3
都市計画法（第13条）に基づく都市計画基準	
都市計画運用指針	
4 - 2 見直しの視点	1 4
道路機能上の必要性	
路線の特性からの実現性	
公共投資可能額からの実現性	
地域の合意状況からの実現性	
4 - 3 見直し過程の留意点	1 6
都市計画の継続性・安定性の確保	
道路網としての検討	
住民への情報提供と合意形成	
4 - 4 見直しの時期	1 8
定期的な見直し	
必要に応じた見直し	

## 第5章 見直しの進め方

5 - 1	見直し作業の流れ	19
5 - 2	対象路線の抽出 (STEP1)	20
	道路種別 (幹線街路が対象)	
	経過年数 (都市計画決定から経過年数30年以上が対象)	
	未着手区間 (未着手区間のある路線が対象)	
5 - 3	検討路線の選定 (STEP2)	21
	(1) 課題の整理	
	状況変化に伴う必要性の評価	
	計画実現上の課題の評価	
	(2) 検討路線の選定基準	
	・検討路線の選定基準	
	・存続路線の再確認	
5 - 4	「廃止路線」・「変更路線」の選定 (STEP3)	24
	廃止した場合の影響の評価	
	課題に対する変更案の検討	
	上位計画との整合	
5 - 5	「廃止路線」・「変更路線」の確認 (CHECK1)	27
	・廃止・変更による地域固有の課題等への影響についての再確認	
5 - 6	今後、長期間着手が見込めない路線への対応 (CHECK2)	28
	・今後の公共投資可能額からの検討	
5 - 7	見直し結果についての対応	29
	・住民や関係機関との合意形成による都市計画変更の手続きの実施	
5 - 8	香川県都市計画道路見直しガイドラインの活用等について	30
	・本指針の活用による、市町の主体的な見直し検討	



## 第1章 はじめに

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、人、自転車、自動車などの円滑な交通を確保するとともに、上下水道、電気、ガスなどの公共施設を収容し、また、震災、火災時等に消防活動の場、防火帯、避難路として、さらに、日照、通風、レクリエーションのための公共空間を提供するなどの多様な効用を発揮する都市の基盤的施設である。

都市計画道路の多くは、戦後から高度経済成長期において、人口増加による市街地の拡大を前提として計画されてきたが、現在、少子・高齢化、人口減少により市街地の拡大は収束の方向に向いていると考えられる。

さらに、近年の公共投資の抑制により公共事業を取り巻く環境は厳しさを増しており、「選択と集中」の観点から、より効果的で効率的な事業推進が求められている。

本県でも、これら社会経済情勢の変化や市町合併による都市圏の再編、線引き廃止による都市構造の変化等から、都市計画道路の必要性にも変化が生じていると考えられ、将来のまちづくりと整合した都市計画道路にする必要がある。

また、都市計画道路の区域内では、一定の建築物の建築が制限されており、都市計画道路の必要性や実現性について、行政の説明責任（アカウントビリティ）を求める声も高まっている。

本県の都市計画道路は、平成18年8月31日時点において全体で290路線、延長約611kmであり、そのうち109路線、約364km・約60%が整備済、181路線、約247km・約40%が未整備となっている。未整備のうち、事業中区間を除いた未着手の路線数は157路線、延長約195km・約32%となっており、全線未着手の路線数は64路線、延長約80km・約13%となっている。

本ガイドラインは、都市計画決定後、長期にわたり事業着手がなされていない都市計画道路もあることから、これらについて計画の必要性、事業の実現性、及び課題等を総合的に評価し、計画の「存続」「変更」「廃止」の方向性を決定するための基本的な考え方と手順を示すものである。

## 第2章 見直しの背景と目的

### 2 - 1 都市計画道路の見直しの背景

(1) 「人口増加、市街地拡大」から「人口の停滞・減少、市街地拡大の収束」へ

本県の人口は、昭和56年に100万人を突破し、昭和60年以降の20年間、102万人前後で推移してきた。しかしながら、平成11年をピークに減少に転じ、今後も少子高齢化と人口減少が予測されている。

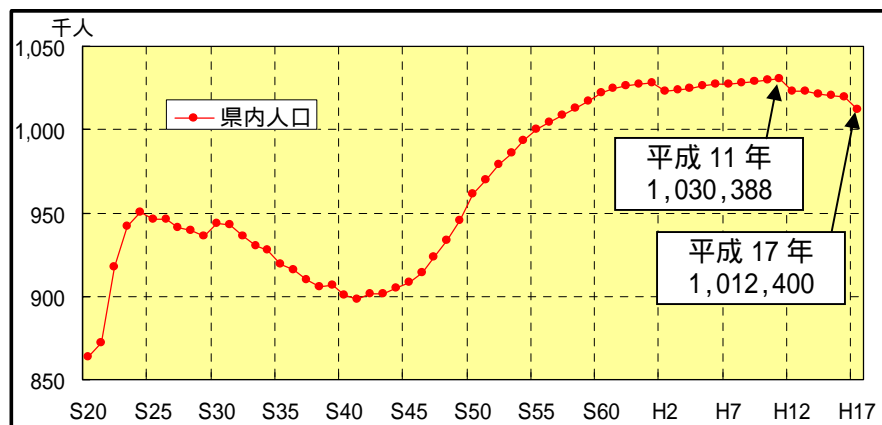


図1 香川県内人口の推移  
(香川県統計年鑑)

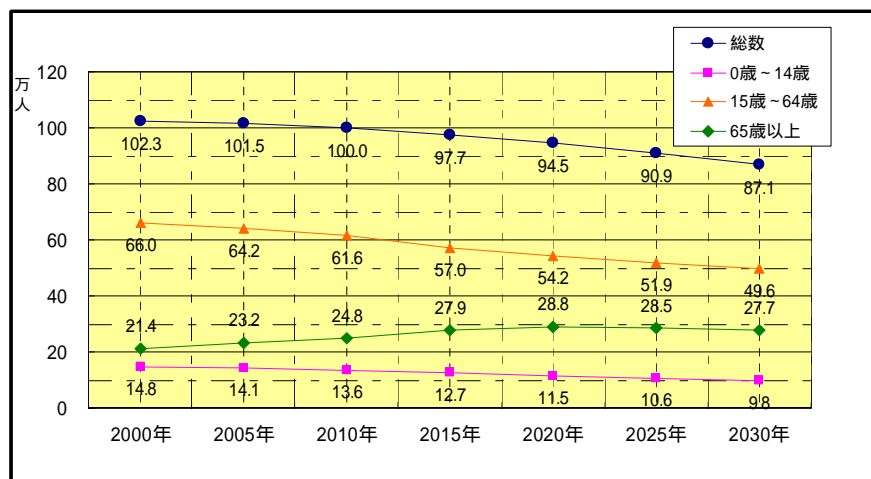


図2 香川県の将来推計人口(平成14年3月推計)  
(国立社会保障・人口問題研究所)

2030年(平成42年)には県内人口は90万人を割り込み、65歳以上の人口割合は約32%になると推計されている。

(2) 交通需要の変化

都市計画道路は、高度経済成長期の人口増加や市街地の拡大とあわせて、モータリゼーションの進展という社会経済情勢を背景として骨格が決定されてきた。しかし、今後は人口減少とともに交通需要も減少することが予測されている。

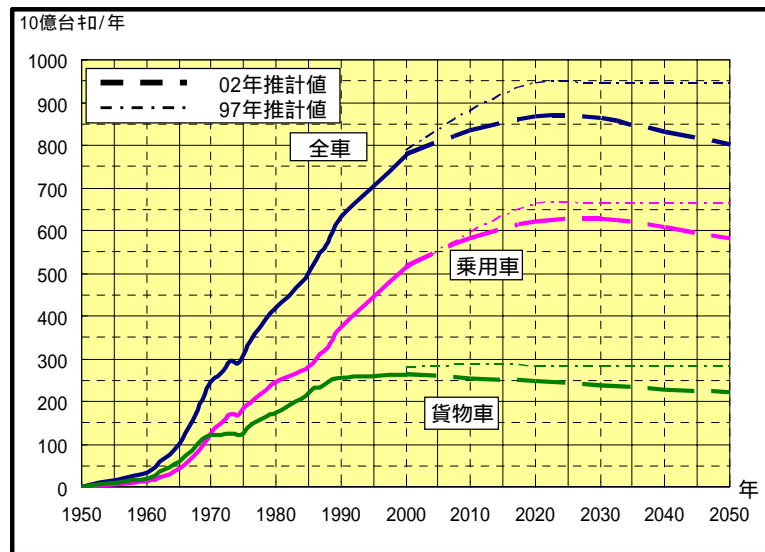


図3 乗用車、貨物車将来走行台キロ推計結果(全国)  
(国土交通省 交通需要推計検討資料)

2025年(平成37年)前後を境にして、全車で交通需要は減少に転じると推計されている。

表1 走行台キロの02年推計値と97年推計値との比較 (国土交通省 交通需要推計検討資料)

(単位:10億台キロ/年)

		2000年	2010年	2020年	2030年	2040年	2050年
02年推計値	全車	776	832	867	862	830	800
	02年/97年	0.99	0.95	0.92	0.91	0.88	0.85
	乗用車	515	581	620	625	605	580
	02年/97年	1.01	0.98	0.94	0.95	0.92	0.88
97年推計値	貨物車	261	251	247	237	225	220
	02年/97年	0.94	0.88	0.88	0.84	0.80	0.78
	全車	787	880	943	943	943	943
	乗用車	509	595	661	661	661	661
	貨物車	278	285	282	282	282	282

(3) 公共投資の抑制

近年、財政状況が厳しさを増しており、国、県の公共投資可能額は圧縮・抑制されてきている。「選択と集中」の観点からも、より効率的で効果的な事業推進が求められる。

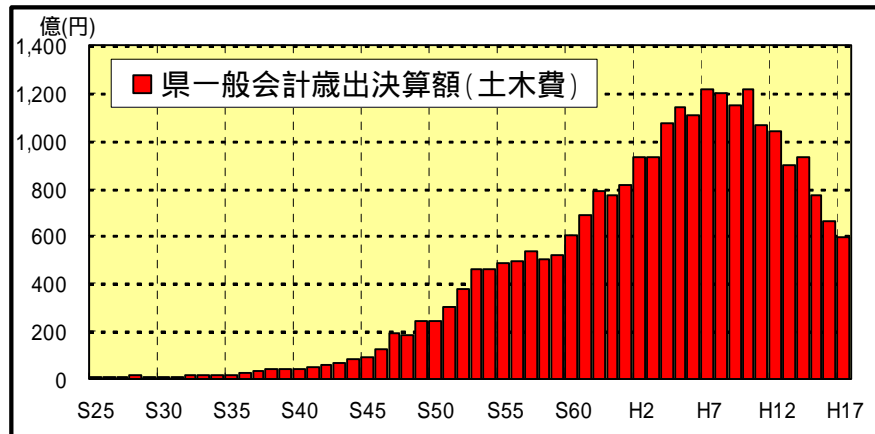


図4 県一般会計歳出決算額(土木費)の推移 (香川県統計年鑑)

平成7年度をピークに土木費は減少に転じている。平成17年度の決算額は、昭和60年度のレベルまで減少している。

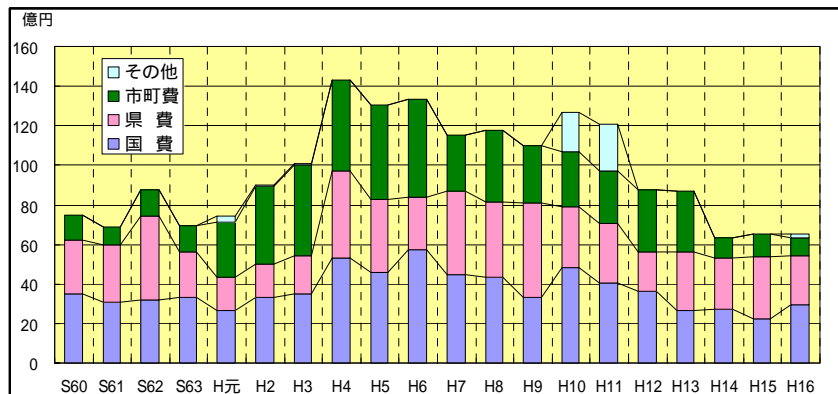


図5 香川県における街路事業費の推移 (都市計画年報)

県内の街路事業費についても、平成4年度をピークに徐々に減少しており、平成16年度は平成4年度の半分以下になっている。



(4) 「拡散型都市構造」から「集約型都市構造」へ

人口減少・高齢化社会に対応するとともに、中心市街地の活性化等を図るため、コンパクトなまちづくりが求められている。

また「社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会 都市計画部会 都市交通・市街地整備小委員会 中間とりまとめ骨子（H18.7）」において、集約型都市構造（コンパクトシティ）へ転換するために、「都市交通施策」と「市街地整備施策」との連携の重要性・必要性が示され、「都市交通施策」の主要な取組テーマの一つとして、『道路整備の重点化「選択と集中」』の中で、整備効果の大きい路線へ投資を集中するとともに、都市計画道路の見直しに積極的に取り組むべきこと等、以下の4つが示されている。

都市計画道路等の都市内道路の整備の選択と集中戦略を立てることが必要。

渋滞対策、歩行者等のための空間実現に効果の大きい環状道路等へ投資を集中。

交通渋滞に対しては、面的な交通のあり方を念頭に、効果のあるポイントを選択して整備・改良等の対策を行うべき。

都市計画道路の必要性の検証と見直しに積極的に取り組むべき。

2 - 2 見直しの目的

見直しの背景を踏まえた上で、都市計画道路の見直しの目的を整理すると、以下のとおりである。

これからの時代にふさわしい都市計画道路網とする。

見直し対象路線について、計画の必要性、事業の実現性、課題等を総合的に評価し、計画の「存続」「変更」「廃止」の方向性とその理由を明確にする。

見直しのプロセスを透明にし、行政の説明責任を果たすとともに、住民に適時適切に情報提供を行う。

2 - 3 留意すべき上位計画

都市計画道路の見直しに当たり、当該路線の計画の「存続」「変更」「廃止」の方向性を決定する際には、上位計画等で定められた当該路線の位置付け、計画内容等との整合性を確認することが重要である。

上位計画等の事例

**香川県新世紀基本構想**

基本目標	基本方針	後期事業計画 重点推進プラン
みどり・うるおい・ にぎわいの創造	水と緑に恵まれた、美 しい郷土香川を創る	安心で快適な暮らしづくり
	互いにささえあい、心 豊かにすごせる郷土香 川を創る	活力ある地域づくり
	活力に満ち、にぎわい のある郷土香川を創る	心豊かで元気な人づくり

(香川県新世紀基本構想 みどり・うるおい・にぎわい創造プラン 後期事業計画<2005-2010> H17.3)

市町の総合計画

都市計画区域マスタープラン(県) 都市計画マスタープラン(市町)

関連する都市計画、整備計画、防災計画 等

## 第3章 香川県の都市計画道路の現状と見直しの必要性

### 3-1 香川県の都市計画道路の現状

#### (1) 整備状況

県内の都市計画道路 290 路線、計画延長 611.2km のうち、整備済は 109 路線、363.6km・約 60%、未整備は 181 路線、247.6km・約 40%となっており、未整備延長のうち、事業中延長を除いた未着手延長は 157 路線、195.0km・約 32%となっている。

表2 香川県 都市計画道路整備率 (平成 18 年度都市計画現況調査結果)

都市計画決定後 経過年数	路線数	構成比	計画延長 (A)	整備済延長 (B)	未整備延長 (C)	事業中延長 (D)	未着手延長 (E)=(C)-(D)	計画決定 H18.8.31 現在	整備延長 H18.3.31 現在	未着手率 (E)/(A)	
								整備率 (B)/(A)	未整備率 (C)/(A)		
20年未満	53 路線	18.3%	90.6 km	41.8 km	48.7 km	25.4 km	23.4 km	46.2%	53.8%	25.8%	
20～30年	44 路線	15.2%	80.0 km	54.5 km	25.5 km	9.1 km	16.4 km	68.1%	31.9%	20.5%	
30～40年	73 路線	25.2%	178.3 km	92.8 km	85.5 km	10.7 km	74.8 km	52.1%	47.9%	42.0%	
	40～50年	25 路線	8.6%	70.0 km	43.9 km	26.0 km	4.3 km	21.7 km	62.8%	37.2%	31.1%
	50年以上	95 路線	32.8%	192.5 km	130.6 km	61.9 km	3.2 km	58.7 km	67.9%	32.1%	30.5%
30年以上小計	193 路線	66.6%	440.7 km	267.3 km	173.4 km	18.2 km	155.2 km	60.7%	39.3%	35.2%	
計	290 路線	100.0%	611.2 km	363.6 km	247.6 km	52.6 km	195.0 km	59.5%	40.5%	31.9%	

ここでいう未着手延長、未着手率とは、全線未着手、区間の一部未着手の両方を含んでいる延長、率を指す。

未着手延長 195.0km のうち、全線未着手である路線数は 64 路線、79.9km・約 13%となっている。

表3 香川県 都市計画道路全線未着手率 (平成 18 年度都市計画現況調査結果)

計画決定 H18.8.31 現在  
整備延長 H18.3.31 現在

都市計画決定後 経過年数	路線数	構成比	未着手延長 (E)	未着手率 (E)/(A)	計画延長 (A)	
20年未満	6 路線	9.4%	3.8 km	4.1%	90.6 km	
20～30年	5 路線	7.8%	11.7 km	14.7%	80.0 km	
30～40年	25 路線	39.1%	36.8 km	20.6%	178.3 km	
	40～50年	8 路線	12.5%	10.2 km	14.6%	70.0 km
	50年以上	20 路線	31.3%	17.5 km	9.1%	192.5 km
30年以上小計	53 路線	82.8%	64.5 km	14.6%	440.7 km	
計	64 路線	100.0%	79.9 km	13.1%	611.2 km	

ここでいう未着手延長、未着手率とは、全線未着手の延長、率を指す。

(2) 事業中路線及び未着手路線

未整備延長 247.6km のうち、現在、事業中である路線数は 54 路線、52.6km ・約 21% となっている。(図 6, 7)  
 当初決定からの経過年数が 30 年未満の路線については、74.2km のうち 34.5km ・約 46% が事業中である。一方、当初決定からの経過年数が 30 年以上の路線であって事業中のものは、173.4km のうち 18.2km ・約 10% にとどまっている。

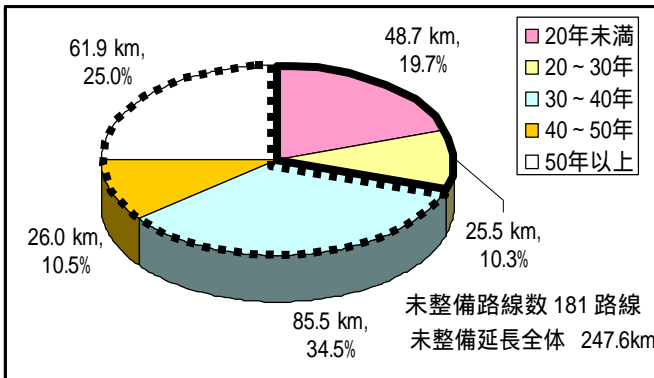


図6 都市計画道路の当初決定からの経過年数別未整備延長割合 (平成 18 年度都市計画現況調査結果)

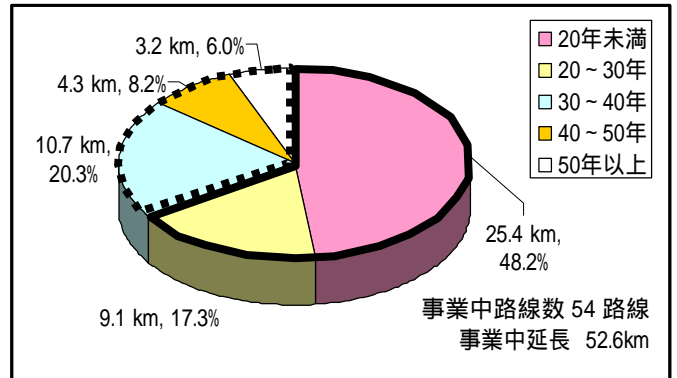


図7 都市計画道路の当初決定からの経過年数別事業中延長割合 (平成 18 年度都市計画現況調査結果)

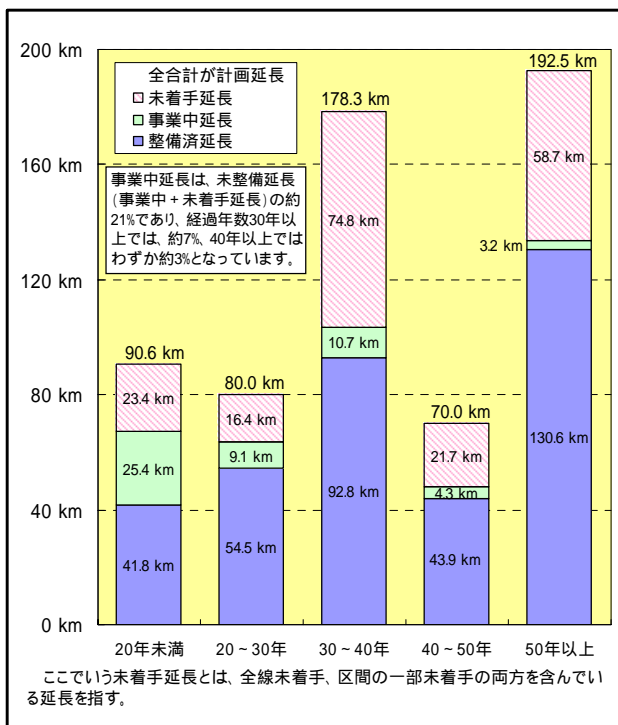


図8 当初決定からの経過年数別整備状況 (平成 18 年度都市計画現況調査結果)

< 図 6、7 より >

- 未整備延長に対する事業中延長の割合  
 $52.6\text{km} / 247.6\text{km}$  約 21 %

< 図 6、7 より >

- 当初決定からの経過年数が 30 年未満の路線について未整備延長に対する事業中延長の割合  
 $(25.4\text{km} + 9.1\text{km}) / (48.7\text{km} + 25.5\text{km})$  約 46 %

< 図 6、7 より >

- 当初決定からの経過年数が 30 年以上の路線について未整備延長に対する事業中延長の割合  
 $(10.7\text{km} + 4.3\text{km} + 3.2\text{km}) / (85.5\text{km} + 26.0\text{km} + 61.9\text{km})$  約 10 %

< 図 7 より >

- 事業中延長全体に対する当初決定からの経過年数が 30 年未満の事業中延長の割合  
 $(25.4\text{km} + 9.1\text{km}) / 52.6\text{km}$  約 65.6 %

全線未着手 64 路線、79.9km のうち、都市計画決定から 30 年以上経過している路線が、53 路線（約 83%）、64.5km（約 81%）を占めている。（図 9、10）

都市計画決定からの経過年数が長期になるほど、全線又はその一部が未整備のまま残っているものがある。これは、社会経済情勢が変化した結果、決定当初の整備の必要性や緊急性が乏しくなっていることが考えられる。（図 11）

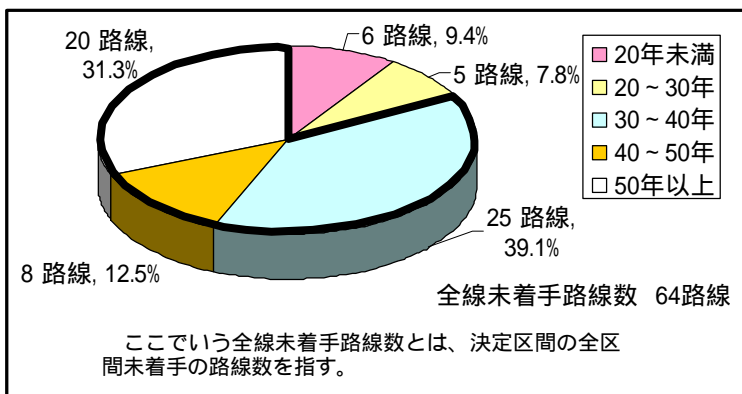


図 9 未着手路線の経過年数別路線数内訳  
(平成 18 年度都市計画現況調査結果)

・全線未着手路線数全体に対する当初決定からの経過年数が 30 年以上の全線未着手路線数の割合

$$(25+8+20) / 64 \quad \text{約 } 83 \%$$

ここでいう全線未着手路線数とは、決定区間の全区間未着手の路線数を指す。

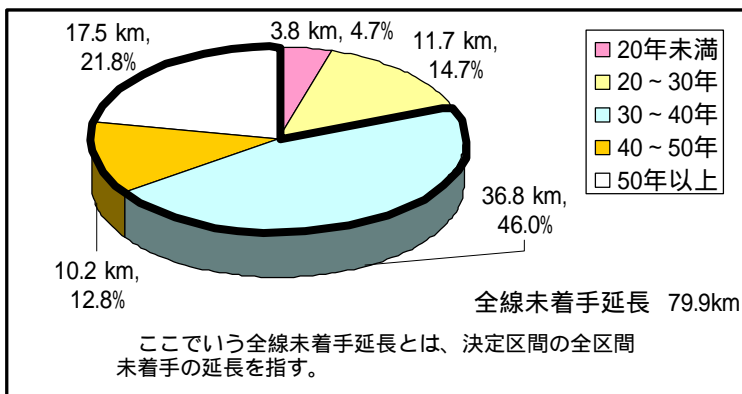


図 10 未着手路線の経過年数別延長内訳  
(平成 18 年度都市計画現況調査結果)

・全線未着手延長全体に対する当初決定からの経過年数が 30 年以上の全線未着手延長の割合

$$(36.8\text{km}+10.2\text{km}+17.5\text{km}) / 79.9\text{km} \quad \text{約 } 81 \%$$

ここでいう全線未着手延長とは、決定区間の全区間未着手の延長を指す。

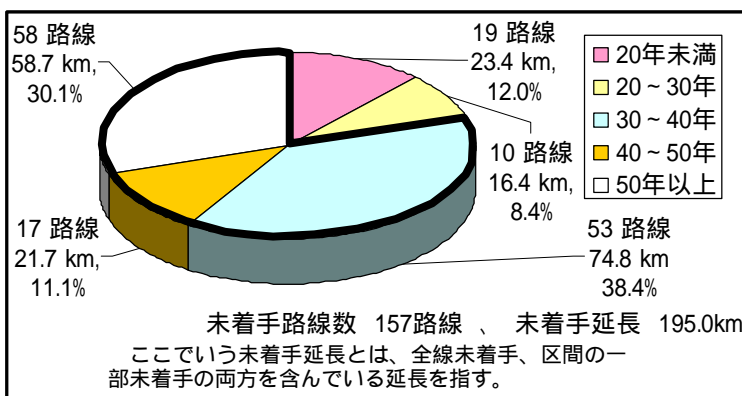


図 11 都市計画道路の当初決定からの経過年数別未着手延長割合  
(平成 18 年度都市計画現況調査結果)

・未着手延長全体に対する当初決定からの経過年数が 30 年以上の未着手延長の割合

延長(全体)  

$$(74.8\text{km}+21.7\text{km}+58.7\text{km}) / 195.0\text{km} \quad \text{約 } 80 \%$$

路線数(全体)  

$$128 / 157 \quad \text{約 } 82 \%$$

路線数(幹線道路)  

$$127 / 157 \quad \text{約 } 81 \%$$

ここでいう未着手延長とは、全線未着手、区間の一部未着手の両方を含んでいる延長を指す。

(3) 都市計画道路の経緯

県全体では、都市計画道路は着実に整備されているものの、整備率は平成 17 年度で約 60%にとどまっている。各市町の都市計画道路の整備状況は、市町ごとのばらつきが大きくなっている。

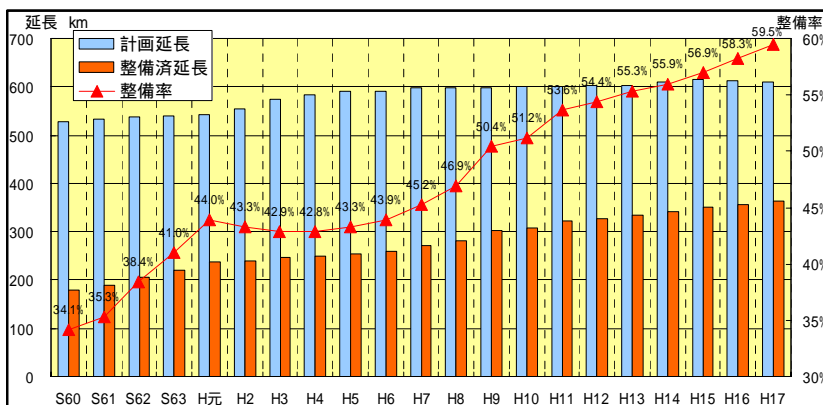


図 12 県内都市計画道路の計画・整備状況の推移 (都市計画年報)

平成 3 年前後は、整備済延長の増加に比べ、計画延長の増加が大きかったため、整備率は伸びていないが、その後は順調に整備率を伸ばしている。  
しかし、整備率は平成 17 年度で、依然約 60%にとどまっている。

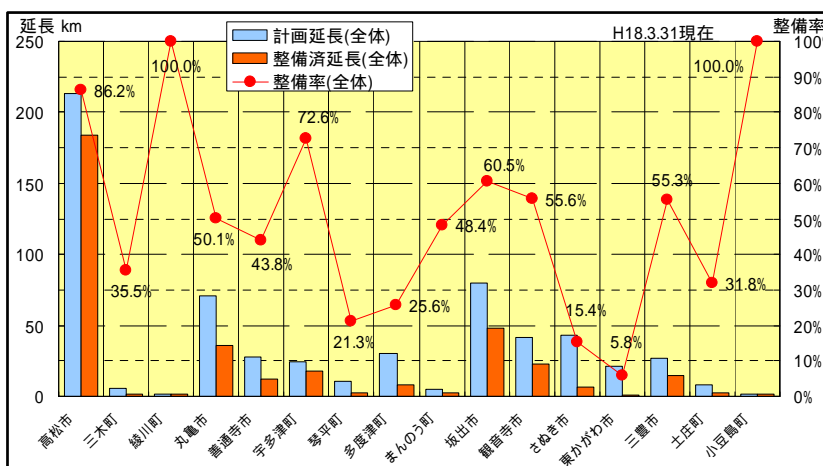


図 13 市町別都市計画道路(全体)の計画・整備状況の推移 (平成 18 年度都市計画現況調査結果)

市町別の整備状況としては、ばらつきが大きくなっている。路線数、計画延長共に少ない町は整備率 100%を達成している。  
全体の整備率は約 60%であるが、計画延長全体の 1/3 を占める高松市内の整備率が高いため、全体としての整備率が底上げされた結果となっている。しかし、半数以上の市町は、全体の整備率を下回っている。

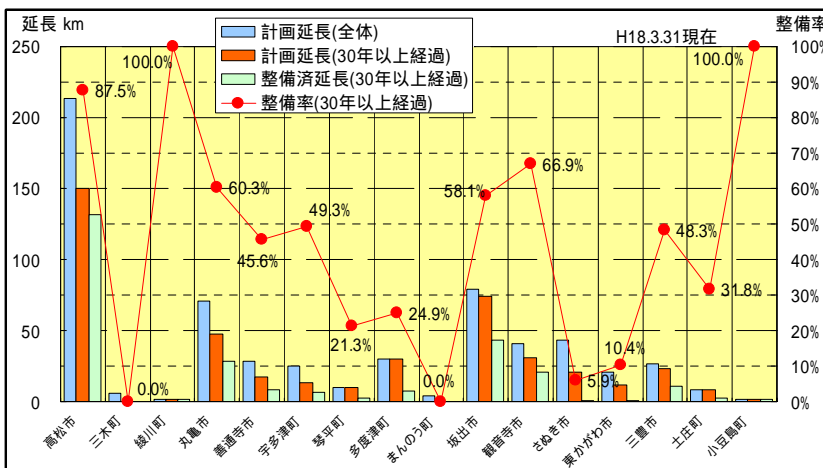


図 14 市町別都市計画道路(当初決定後 30 年以上経過)の計画・整備状況の推移 (平成 18 年度都市計画現況調査結果)

当初決定から 30 年以上経過した路線に着目すると、やはり、路線数、計画延長共に少ない町は整備率 100%を達成している。  
整備率 0%となっている町は、経過年数が 30 年以上となる路線を有しないためである。  
全体の整備率は約 60%であるが、前述のように事業中の路線は、経過年数が 30 年未満の路線が 6 割以上であり、今後も全体の整備率は上がっても、30 年以上経過した路線の整備率は、伸び悩みが予測される。

## 3 - 2 都市計画道路の見直しの必要性

### (1) 都市計画道路の見直しの必要性

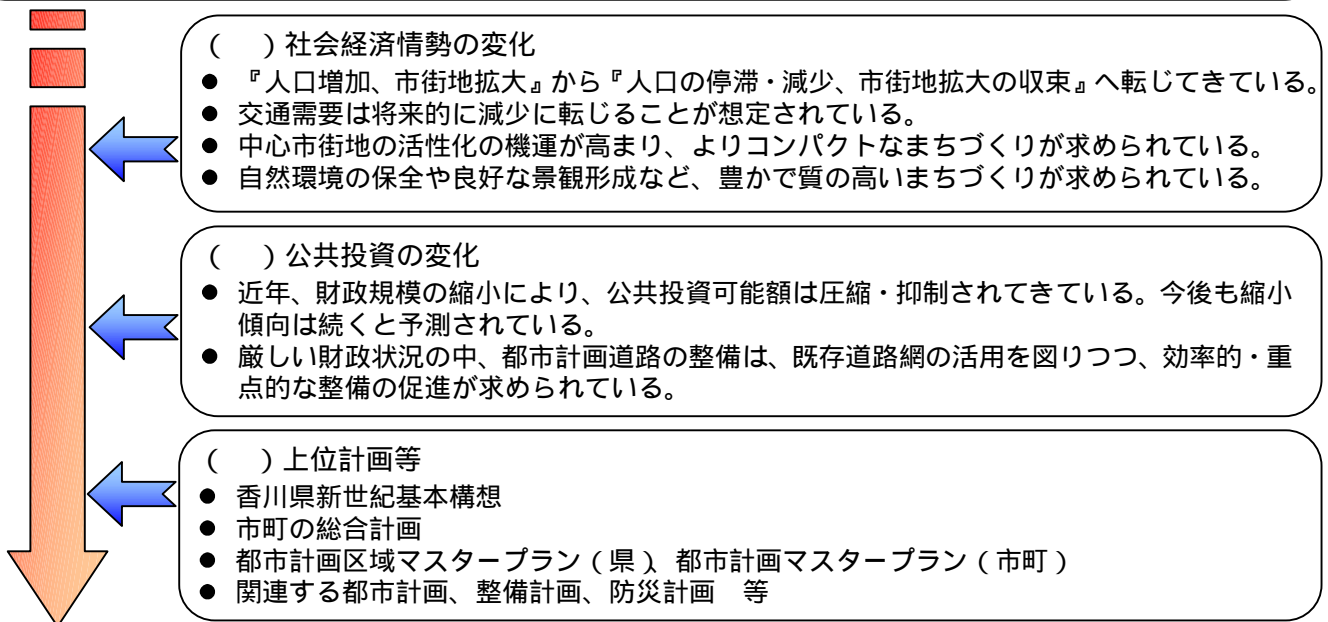
本県の都市計画道路の現状及び問題点並びに本県を取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえ、都市計画道路の見直しを行う必要がある。

#### 【 本県の都市計画道路の現状と問題点 】

本県の都市計画道路の整備率は約6割である。

全線未着手路線の延長と区間の一部未着手を含んだ路線の延長のうち、約8割が当初決定からの経過年数が30年以上である。

これらの未着手路線が建築制限等により、長期に渡り土地利用上の制約要因となっている場合がある。人口の増加、市街地の拡大等を前提に決定された都市計画道路で、当初決定からの経過年数が長い道路ほど、整備が遅れている可能性がある。



#### 【 都市計画道路の見直しの必要性 】

( ) 社会経済情勢の変化、( ) 公共投資の変化、( ) 上位計画等を踏まえた上で、地域の実情に応じた特色あるまちづくり、道づくりの観点や中心市街地の活性化、及び都市の集約化など社会経済情勢の変化に対応した見直しを行うことが必要である。

路線ごとの必要性を明確にした上で、効率的な整備を促進し、同時に見直しを進めていくことが必要である。

当初決定からの経過年数が30年以上の路線を中心に、それ以外の路線でも計画の必要性、事業の実現性を勘案し、都市計画道路の再検討を行うことが必要である。

長期間にわたる建築制限等が、地域の活性化やまちづくり上の大きな制約要因となっていないか、都市計画道路の必要性と建築制限等の関係が、合理的なものか検討することが必要である。

公共投資可能額に見合った都市計画道路の効率的・重点的な整備の促進、アセットマネジメントの導入等が必要である。

(2) これまでの取組み

人口の増加や市街地の拡大が続くこれまでの社会経済情勢の下では、長期的には必要となる都市計画道路が圧倒的に多かったため、既決定の都市計画道路の見直しについての取扱いが慎重であった面もある。

(3) 都市計画道路の見直しが行われない場合の問題点

都市計画上や整備の必要性が低い都市計画道路を長期未着手のまま放置すると、次のような問題が考えられる。

建築制限による影響  
都市計画に対する不信

建築制限による影響

長期間にわたり建築制限をすることによって、その土地の利用や売買等に影響を与えることになる。(増改築したくてもできない、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

道路として計画的に整備するために決定されたはずのものが、具体的な整備の予定もなく長期間にわたり未着手である状態は、住民に都市計画に対する不信感を与えるおそれがある。



## 第4章 見直しの考え方

### 4 - 1 都市計画道路のあり方

都市計画道路は、都市の将来像を踏まえて決定されており、見直しに当たっても都市計画法等の定めに基づいて行う必要がある。

都市計画法第13条に基づく都市計画基準に適合した計画であること  
都市計画運用指針に適合した計画であること

計画決定当初も見直し後も、常に以下の前提条件を満たしておく必要がある。

都市計画法(第13条)に基づく都市計画基準(要約、抜粋)

- (1) 上位計画に整合するとともに、当該都市における自然的環境の整備又は保全に配慮しなければならない。
- (1-11) 都市施設は、土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案して、適切な規模で必要な位置に配置することにより、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するように定めなければならない。
- (1-18) 都市計画法第6条第1項の規定による都市計画に関する基礎調査の結果に基づき、かつ政府が法律に基づき行う人口、産業、住宅、建築、交通、工場立地その他の調査結果について配慮しなければならない。

都市計画運用指針

- ( ) 都市交通調査に基づく適切な計画の検討をする。
- ( ) 都市における道路の配置等の考え方に基づき計画する。
- ( ) 空間機能に配慮した道路の計画をする。
- ( ) 必要に応じて交通広場を計画する。
- ( ) 道路構造令を適用する。
- ( ) 土地利用に応じた道路の配置をする。
- ( ) 地域に身近な補助幹線街路の計画は地域に合わせた取扱いをする。
- ( ) 道路に関する都市計画を検証する。

参考図書等でも、「都市計画の考え方」及び「都市計画道路計画の考え方」が述べられている。

## 4 - 2 見直しの視点

都市計画道路の見直しに当たっては、次の視点から評価・検討を行う。

- 道路機能(交通・空間・市街地形成)上の必要性
- 路線の特性からの実現性
- 公共投資可能額からの実現性
- 地域の合意状況からの実現性

## 道路機能上の必要性

社会経済情勢の変化、上位計画、関連事業等を踏まえて、都市計画決定時に想定された交通機能、空間機能又は市街地形成機能に変化がないか検証する。

道路機能については、道路種別ごとに「広域的観点」と「地域的観点」とで重視すべき事項を変えて評価する。

## 路線の特性からの実現性

公共施設、商店街、歴史的文化遺産、希少野生動植物の生息地等のまちづくり上重要な施設等と、計画路線とが重複している場合、それらの両立が可能かどうかという視点から、実現性の評価を行う。

## 公共投資可能額からの実現性

限られた公共投資可能額をできるだけ有効に活用し、効果的に都市計画道路を整備する必要がある。対象路線の整備優先度と概算整備費用から整備予定時期の目途を検討する。

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。

#### 地域の合意状況からの実現性

都市計画道路の整備には、地域の理解と協力が必要であり、地域がどのように考えているのか（存続・変更・廃止等）、その地域の合意状況を踏まえるものとする。

地元要望などがないか。

### 4 - 3 見直し過程の留意点

見直しの視点を踏まえ、次の点にも留意する。  
都市計画の継続性・安定性の確保  
道路網としての検討  
住民への情報提供と合意形成

#### 都市計画の継続性・安定性の確保

都市計画道路の見直しが必要とされる一方で、都市計画には一定の継続性・安定性が要請されることから、見直しに際しては都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは地域全体の都市施設としての必要性や実現性を検証する。

#### 「都市計画運用指針」から抜粋

「長期にわたり未整備の路線については、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、単に長期未着手であるとの理由だけで路線や区間毎に見直しを行うことは望ましくなく、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置等を検討する中で見直されるべきである。これらの見直しを行う場合には、都市計画道路が整備されないために通過交通が生活道路に入り込んだり、歩行者と自動車分離されないまま危険な状態であるなど対応すべき課題を明確にした上で検討を行う必要がある。」

#### 道路網としての検討

都市計画道路の見直しに当たっては、都市の将来像を踏まえ、原則として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する。

### 住民への情報提供と合意形成

都市計画道路は、住民の日常生活や地域のまちづくりに与える影響  
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、住民に  
対し、道路の必要性や見直しの理由について、十分な情報提供を行い、  
合意形成に努める。

## 4 - 4 見直しの時期

社会経済情勢の変化、公共投資の状況、上位計画の見直し、関連事業の進捗等に伴い、都市計画道路の必要性にも変化が生じることから、見直しの時期については次のとおりとする。

- 定期的な見直し
- 必要に応じた見直し

都市計画道路は、長期的視点から決定されたものであるため、社会経済情勢の変化等により、その必要性に変化が生じることとも想定される。

## 定期的な見直し

都市計画基礎調査、都市交通調査の結果等を踏まえ、また、地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、規模等の検証を行う。

見直しの頻度は、社会経済情勢の変化との整合性が保たれるよう、5～10年に一度を目途とする。

## 必要に応じた見直し

都市計画道路を取り巻く社会経済情勢等の変化により、都市計画道路の必要性等に変化が生じた場合は、適時適切に見直すこととする。

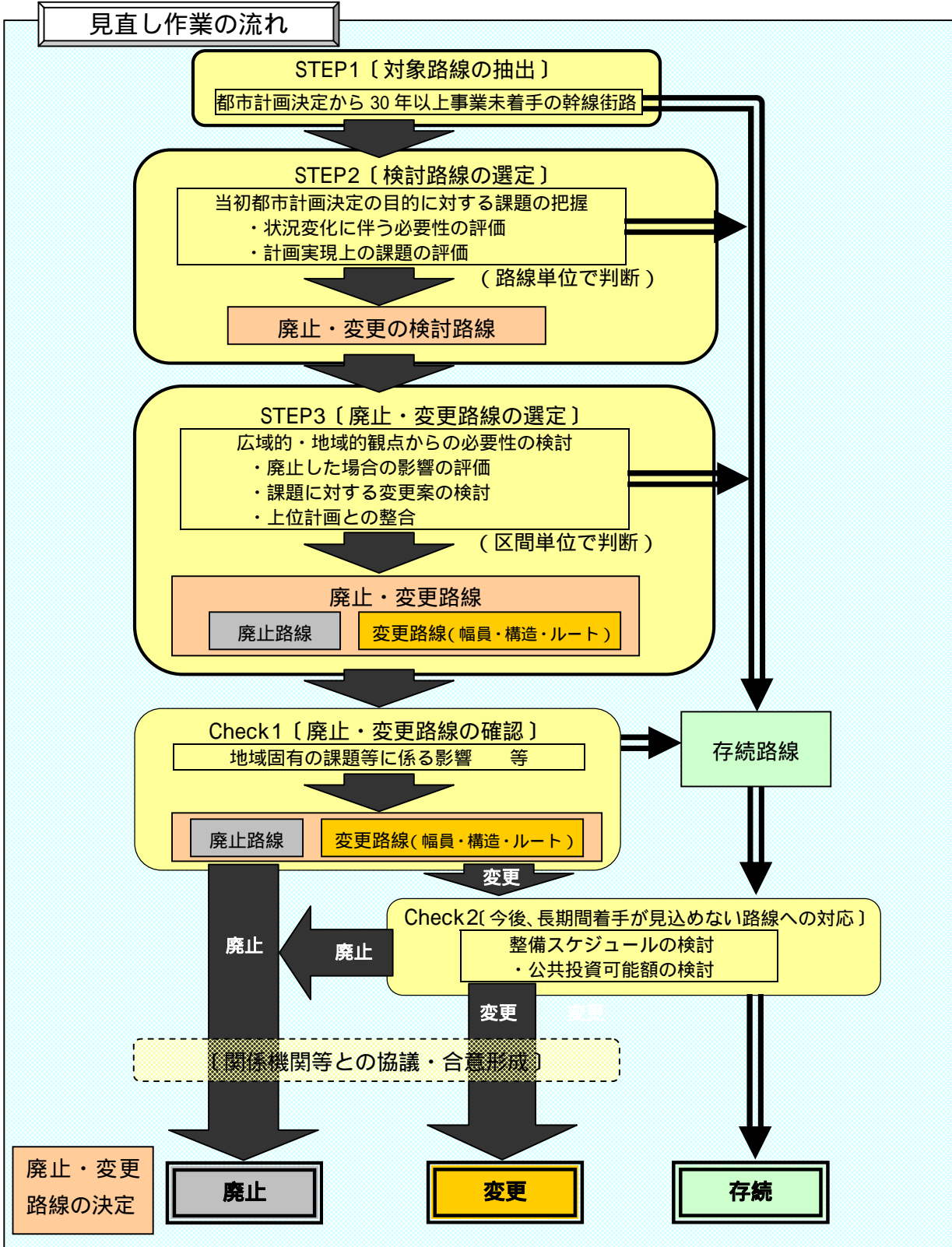
社会経済情勢の変化の例 : 人口減少・少子高齢化のさらなる進展や財政状況の悪化による公共投資可能額の圧縮・抑制

上位計画見直しの例 : 環境負荷の少ないコンパクトなまちづくりのための「集約型都市構造」への転換によるマスタープランの変更

## 第5章 見直しの進め方

### 5-1 見直し作業の流れ

都市計画道路の見直しは、3 STEP の検討により、廃止路線・変更路線を選定し、2 CHECK の再確認により、「廃止路線」「変更路線」「存続路線」を決定する。



## 5 - 2 対象路線の抽出 (STEP 1)

都市計画道路見直しの対象は、次の条件の全てを満たす長期未着手路線から抽出する。

道路の種別が幹線街路であること。

当初都市計画決定から30年以上経過していること。

未着手区間があること。

## 対象路線の抽出基準

## 道路種別

幹線街路を見直しの対象とする。自動車専用道路、区画街路及び特殊街路は、原則として、見直しの対象から除外する。

自動車専用道路	幹線街路			区画街路	特殊街路
	主要幹線街路	幹線街路	補助幹線街路		
対象外	見直し対象			対象外	

## 経過年数

原則として都市計画決定から30年以上経過している路線を見直しの対象とする。

ただし、都市計画決定からの経過年数が30年未満の路線であっても、必要に応じて見直しの対象とする。

## 未着手区間

未着手となっている区間を特定するため、路線毎に整備状況を把握し、以下の4つの区間に分類した上で、未着手区間を有する路線を対象とする。

- ( ) 整備済区間 : 一般の通行の用に供している区間
- ( ) 事業中区間 : 事業が実施されている区間
- ( ) 事業予定区間 : 事業の予定がある区間
- ( ) 未着手区間 : ( ) ( ) ( ) を除く区間

平成18年8月現在、上記の から の全てに該当すると考えられる都市計画道路は、127路線、154.7kmである(但し、「考えられる」とは事業予定の有の場合も含むため)。

**Action 1** 対象路線表の作成を行う



## 5 - 3 検討路線の選定 (STEP 2)

## (1) 課題の整理

STEP 1 で抽出された対象路線について、路線ごとに課題を整理し、その検討を行う。

状況変化に伴う必要性の評価

計画実現上の課題の評価

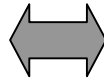
状況変化に伴う必要性の評価

計画時点からの社会経済情勢等の状況の変化に伴い、現時点における道路としての必要性が変化していないか評価を行う。

〔決定時〕

〔現在〕

都市計画決定の  
目的と道路の機能



当該路線の位置付け、整備状況、  
交通状況、沿道状況

## 整理項目

		内 容		
都市計画 決定の目的	都市計画道路決定時の目的の整理			
都市計画 道路の機能	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、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	災害等の拡大を遅延・防止するための空間機能
		収 容 機 能	公共交通のための 導入機能	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
			供給機能・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、語らう日常生活のコミュニティー空間		
上位計画 の位置付け	現行の総合計画や都市計画区域マスタープラン(県)・都市計画マスタープラン(市町)等上位計画における路線の位置付け			
整備状況	現時点までの整備の進捗状況と整備の緊急性 等の整理			
交通状況	現在の交通量や将来交通量、道路ネットワーク、断面混雑度 等の整理			
沿道状況	現在の沿道の土地利用状況や支障となるものの状況、建築許可の状況 等の整理			

### 交通量の推計

都市計画道路の見直し検討における将来交通量には、平成11年道路交通センサスに基づく、平成42年のCゾーンデータの推計結果を活用することとする。

#### ・推計条件

香川県将来推計人口（2030年、単位：千人）

2030年
906

（出典：平成11年度道路交通センサスによる四国地域の自動車交通の将来需要予測及び配分交通量）

香川県産業別将来人口（2030年、単位：人）

第1次産業	第2次産業	第3次産業	合計
10,361	100,146	339,227	449,734

（出典：平成11年度道路交通センサスによる四国地域の自動車交通の将来需要予測及び配分交通量）

配分交通量の推計・・・高速道路と一般道路の両方に対する配分交通量の精度が求められるため、OD分割法と転換率配分法を併用

### 計画実現上の課題の評価

当該路線の区域内において、地形的な制約、保護すべき希少野生動植物の生息地、事業実施に支障となる物件の状況、道路構造令との不整合等はないかなど、様々な視点で当該路線が有する阻害要因等を整理する。

#### 整理項目

地形的な制約	・鉄道・河川との交差、高低差など必要な縦断勾配が確保できない等の物理的、地形的制約のほか施工の難度や事業費の高額性がないか
保護・保全の必要性	・保護すべき希少野生動植物の生息地はないか ・保護すべき文化財が存在しないか ・既存の公共・公益施設、観光資源等が存在しないか
道路構造令との整合	・幅員、縦断など、構造令との不一致や交差点の形状・位置など交通安全上の課題がないか
沿道状況	・計画区域内に堅牢な建築物や計画線上の建物（支障物件）が多数存在しないか

## Action 2 検討カルテの作成を行う

## (2) 検討路線の選定基準

課題を整理することにより、「現計画で道路整備の必要性が高く、計画実現上の阻害要因がない路線」を「存続路線」とし、それ以外を、「検討路線」(見直しの必要性が高い路線)とする。

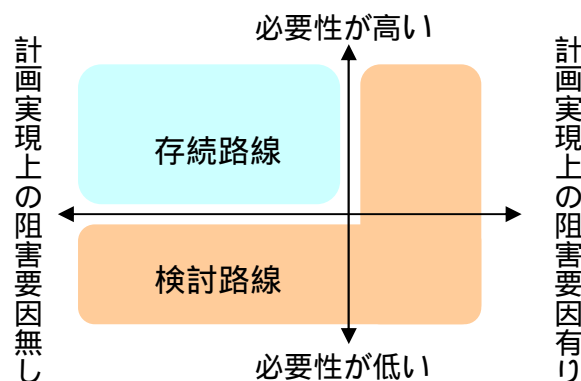
## 検討路線の選定基準

## 存続路線

- ( ) 計画時と現時点で評価が変わりがなく、当初の都市計画決定からの必要性に変化が生じていない路線
- ( ) 事業実施に支障となる事案や沿道状況、建築規制の状況などの課題がない路線

## 検討路線

の「存続路線」に該当しないものは「検討路線」とする。



## 存続路線の再確認

検討路線の選定の結果、「存続路線」とするものについては、住民への説明責任を果たすため、地域の特性を踏まえて、路線がどのような機能を持ち、どのように地域に寄与するかを再確認し、存続路線とする理由を明らかにする。

## 5 - 4 「廃止路線」・「変更路線」の選定（STEP 3）

STEP2 で選定された「検討路線」について、「存続路線」「変更路線」又は「廃止路線」を選定する。

廃止した場合の影響の評価  
 課題に対する変更案の検討  
 上位計画との整合

## 廃止した場合の影響の評価

検討路線について、区間毎に廃止を行った場合の影響を、可能な限り定量的かつ客観的に評価し、主要幹線街路では広域的観点から、幹線街路・補助幹線街路では地域的観点から、路線の必要性を総合的に判断することによって、「存続路線」「変更路線」又は「廃止路線」のいずれかに分類する。

## 評価項目

広域的観点	( )交通処理上の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の交通状況</li> <li>・将来推計交通量における交通処理</li> <li>・未整備区間将来推計断面混雑度 など定量的な整理</li> </ul>
	( )道路網計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上位の計画の整合性</li> <li>・都市内の交通アクセスの形成</li> <li>・広域ネットワークの形成 など</li> </ul>
地域的観点	( )路線特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道状況及び周辺施設の立地状況</li> <li>・支障物件や保全すべき動植物の状況</li> <li>・現行の道路構造令との適合性や地理的制約の状況 など</li> </ul>
	( )まちづくり・防災特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちなみなど地域の資源との調和</li> <li>・地域コミュニティへの影響、地域住民の意向</li> <li>・市街地形成機能や防災機能 など</li> </ul>

**Action 3** 廃止・変更カルテの作成を行う

## 課題に対する変更案の検討

「変更路線」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、整備に当たっての課題への対応を検討する。

また、新たな路線により課題を解消でき、整備の実現性が高いものがある

場合は、「新規路線」として位置付けることも含め、変更案を策定する。

「存続路線」「廃止路線」については、その理由を整理する。

#### 上位計画との整合

「廃止路線」「変更路線」について、都市計画道路の変更又は廃止を行った場合に、上位計画等における当該路線の位置付け・計画内容などとの整合性が保たれているか確認する。

都市計画道路の変更又は廃止によって上位計画等との不整合が生じる場合は、関係機関と協議・調整し、上位計画等の見直しも含めて整合を図る必要がある。

なお、関係機関との協議・調整の結果、上位計画等の見直しが困難な場合には、上位計画等が優先されるため、当該路線は「存続路線」とする。

「廃止路線」「変更路線」「存続路線」の選定例（幹線街路）

#### 〔 〕 広域的にも地域的にも必要性が低いと判断されたケース

広域的にも地域的にも必要性が低い場合は、「廃止路線」とする。

「廃止路線」

廃止による周辺道路網への影響を検討する。

- ・ 交通処理に関する検討
- ・ 配置バランスに関する検討

都市計画道路の廃止により交通処理・配置バランスに影響が生じる場合、その影響の度合いを考慮する。

#### 〔 〕 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場合は、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が必要かどうかを検討する。計画を変更又は廃止する方向と判断された場合は、周辺道路網への影響を検討する。

「廃止路線」

- ・ 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は、原則として「廃止路線」とする。

#### 〔 〕 広域的観点では必要性は高いが、地域的観点では課題のあるケース

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、計画を変更又は廃止する方向と判断された場合は、周辺道路網への影響を検討する。

「変更路線」「廃止路線」

- ・ 歴史的・文化的資源等が支障となっている場合、これらを回避する

- ことが可能か検討し、可能な場合は計画を変更する方向と判断する。
- ・市街地の空洞化やコミュニティの喪失が問題となる場合は、線形の変更、幅員の縮小等により、回避することができるか検討し、可能な場合は「変更路線」とする。
  - ・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、「廃止路線」とする。

**[ ] 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、計画を変更又は廃止する方向と判断された場合は、周辺道路網への影響を検討する。

「変更路線」「廃止路線」

- ・物理的・地形的な制約がある場合、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「変更路線」とし、不可能な場合は「廃止路線」とする。
- ・ネットワークの整合性がない場合は、接続することが可能かどうか検討し、可能な場合は「変更路線」とし、不可能な場合は「廃止路線」とする。

変更案の例

( ) 車道	車線数の変更 ( 4 2 )
( ) 歩道	歩道幅員の縮小・拡大変更、片側歩道への変更
( ) その他横断構成	植樹帯・環境施設帯の削除
( ) 交差点	右折・左折車線の追加、交差構造の変更
( ) ルート、構造形式	整備効果が高いルートへの変更、構造形式の変更

## 5 - 5 「廃止路線」・「変更路線」の確認（CHECK1）

STEP3 で選定された「廃止路線」「変更路線」について、影響等を再確認し、計画の廃止・変更を確認する。

- STEP3 で「廃止路線」「変更路線」に選定された路線について、地域固有の課題等や廃止等による影響を再確認し、影響が大きいと判断される場合は、「存続路線」とし、影響が小さいと判断される場合は、「廃止路線」又は「変更路線」として、CHECK2 に進む。

### 確認項目

ネットワークの形成に問題がないか  
地域全体で交通処理に問題がないか  
自転車歩行者対策は十分か  
災害避難路は足り得るか  
緊急輸送路は足り得るか  
消防困難地区は解消しているか  
公共交通機関を支援しているか  
市街地への交通流入の抑制はどうか  
渋滞箇所は解消しているか  
住居・商業・業務活動に支障はないか など

## 5 - 6 今後、長期間着手が見込めない路線への対応（CHECK 2）

「存続路線」「変更路線」のうち、今後さらに長期間着手が見込めない路線については、今後の公共投資可能額等から、その方針の妥当性を検証する。

## 今後の公共投資可能額からの検討

- ・ 今回の見直しにより、都市計画上の必要性が高いと判断された、「存続路線」又は「変更路線」のうち、事業着手が今後さらに30年以上見込めない路線については、都市計画区域マスタープランの想定する概ね20年後将来都市像と、整備が可能となったときの状況に乖離が生じる場合があるため、一旦計画の廃止を視野に検討する。ただし、「廃止路線」とする場合には、適切な時期に都市計画の再検討を行うこととする。
- ・ 長期間着手が見込めないものであっても、必要性の高い路線の廃止は、目指す将来都市像と都市計画が一致しなくなるだけでなく、再度、新たに都市計画決定を行う際の困難も予想される。そのため、必要性の高い路線については「存続路線」とし、事業化が見通せるまでの期間、制限される建築物の規模等について適切な範囲で緩和することも検討する。この場合、許可機関との事前協議や関係地権者への周知など十分な準備が必要である。



## 5 - 7 見直し結果についての対応

都市計画の変更が必要な路線については、変更理由を明確にするとともに住民や関係機関との合意形成を図り、速やかに都市計画を変更するための手続きをとる。

- ・ 都市計画の変更等を行う際に、それまで土地利用の制限を受忍していたり、沿道利用を計画していた地権者などの反対意見のほか、用途地域等の土地利用計画の見直しや、上位計画の見直しの必要性等が想定されるため、予め対応方針を定めておく。
- ・ 見直しの結果、「存続路線」又は「変更路線」となるものについては、建築制限等が継続することから、住民への説明責任を果たす必要がある。そのため、地域の特性を踏まえて、路線がどのような機能を持ち、地域にどのように寄与するのか等、存続する理由を明らかにする。
- ・ 都市計画道路見直しの都市計画手続きでも、原則として説明会、公聴会等を開催し、当該路線に関係する住民等の意見を反映させなければならない。

## 5 - 8 香川県都市計画道路見直しガイドラインの活用等について

市町は、ガイドラインを活用し、主体的に都市計画道路の見直しに努める。  
 県は、広域的な見地からの指導・助言を行う。  
 県は、市町と連携し、都市計画道路見直しに積極的に参画する。

市町は、地域の実情を十分に踏まえてガイドラインを活用し、主体的に都市計画道路の見直しに努める。

県は、都市計画区域全域の総合性、一体性を確保するため、広域的な見地からの指導・助言を行う。

県は、市町と、十分に連携・調整・協力をするとともに、根幹的都市施設となる路線を含む見直しに積極的に参画する。

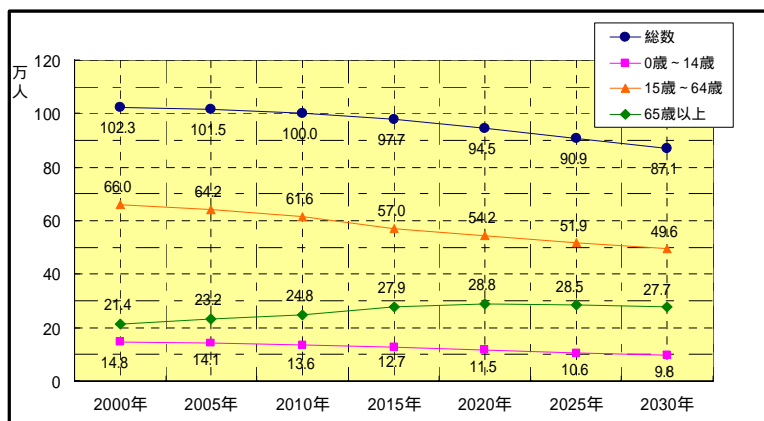
## 市町と県の主な役割

市 町	県
見直し主体 (窓口となり、情報の一元管理) 都市計画道路の見直し	ガイドラインの策定・変更 市町の見直し情報の提供 市町の見直しへの参画と助言
連携・調整・協力	

巻末資料集

資料 1	第 2 章関係	香川県の将来推計人口（平成 14 年 3 月推計）	巻末資料 P1
資料 2		日本の将来推計人口 [ 出生中位(死亡中位)推計 ] （平成 18 年 12 月推計）	巻末資料 P2
資料 3		国の公共投資可能額の将来推計	巻末資料 P3
資料 4		社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会 都市計画部 会 都市交通・市街地整備小委員会 中間とりまとめ骨子 概要	巻末資料 P4
資料 5	第 3 章関係	都市計画道路の見直しの必要性	巻末資料 P5
資料 6	第 4 章関係	都市計画道路とは	巻末資料 P7
資料 7		交通施設の都市計画の目標年次	巻末資料 P7
資料 8		道路の都市計画の考え方	巻末資料 P7
資料 9	第 5 章関係	対象路線表 例	巻末資料 P12
資料 1 0		検討カルテ 例	巻末資料 P14
資料 1 1		廃止・変更カルテ 例	巻末資料 P17
資料 1 2		都市計画道路の分類	巻末資料 P18
資料 1 3		都市計画道路の機能	巻末資料 P18
資料 1 4		見直しの必要性評価項目	巻末資料 P19
資料 1 5		見直し作業の流れ	巻末資料 P21
資料 1 6	全 体	用語解説	巻末資料 P22

【資料1 香川県の将来推計人口（平成14年3月推計）】



巻末 図1 香川県の将来推計人口(平成14年3月推計) (国立社会保障・人口問題研究所)

国立社会保障・人口問題研究所では、平成14年1月に最新の国勢調査結果をふまえた「日本の将来推計人口（平成14年1月推計）」を発表した。この度、この新しい全国人口推計に基づいて新たに都道府県別人口の将来推計を行った。推計方法の概要は以下の通りである。

【推計の枠組み】

推計の方法にはコーホート要因法を用いた。この方法は、ある年の男女・年齢別人口を基準として、ここに出生率や移動率などの仮定値をあてはめて将来人口を計算する方法である。具体的には、コーホート要因法による推計においては、(1)基準人口、(2)将来の出生率、(3)将来の生残率、(4)将来の純移動率、(5)将来の出生性比が必要となる。それぞれの概要は以下の通り。なお推計期間は平成12(2000)年～平成42(2030)年まで5年ごとの30年間とした。

(1) 基準人口

平成12(2000)年10月1日現在、都道府県別、男女・年齢(5歳階級)別人口とする。

(2) 将来の出生率

本推計では、出生率の仮定値設定に際し、全国推計における出生率の変化を反映させるため、都道府県別、女子年齢別に全国値との相対的な格差を計算し、この相対的な格差を本推計における仮定値設定に用いた。

まず、都道府県別、女子年齢(5歳階級)別出生率の都道府県間格差の変化をみると、1980年以降、34歳以下の年齢層では格差はほぼ一定水準で推移している。一方35歳以上の年齢層においてはおおむね格差の縮小が続いている。そこで34歳以下の年齢層については、1995～2000年における全国値との相対的な格差が今後も一定であるとした。また35歳以上の年齢層については2010～2015年までは格差の縮小が続き、その後は一定であるとした。

(3) 将来の生残率

本推計では、将来の都道府県別、男女・年齢別生残率について、出生率と同様に将来の全国推計値の動きにあわせた設定を行った。

平均寿命の都道府県間格差の推移を1980年以降についてみると、男女とも縮小傾向にある。また男女・年齢別生残率の格差についても、一部の年齢階級の直近の変化についてはやや格差拡大の動きもみられるものの、1980年以降を通じた動きとしては各年齢階級とも格差はおおむね縮小傾向にある。そこで、すべての年齢階級について今後とも都道府県間格差は縮小すると仮定した。

(4) 将来の純移動率

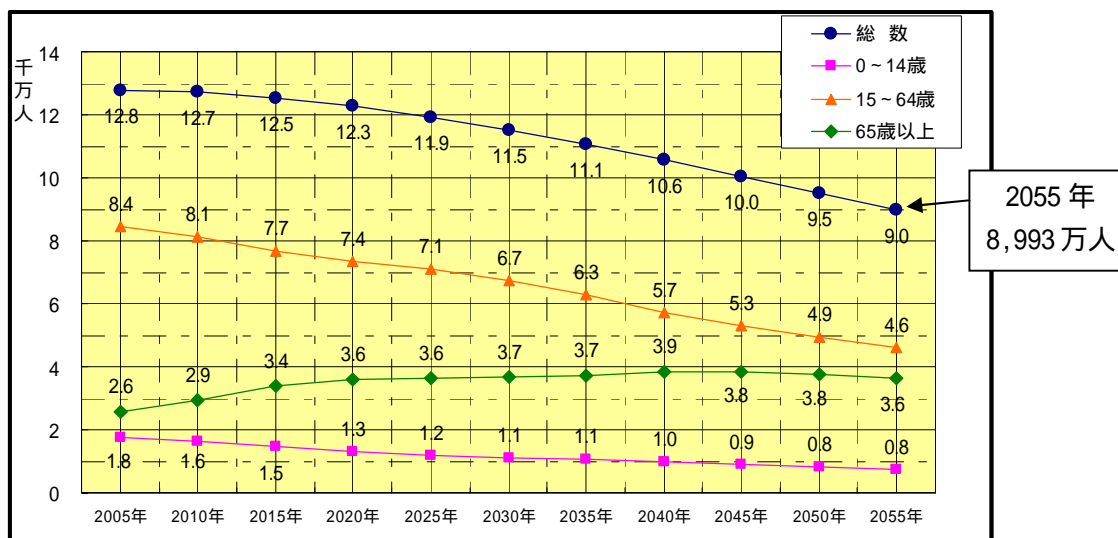
各都道府県の男女・年齢別純移動率は、その時々全国あるいは各都道府県の経済状況の影響を受けるため、一定のパターンや規則性を見いだすことが難しい。これまでの男女・年齢別純移動率の推移をみるとおおむね減少傾向にあるととらえることができるが、上述のように純移動率については社会経済状況の変化に大きく影響を受ける可能性があるなど、今後の変化については予測が困難である。本推計では、1995～2000年の男女・年齢別純移動率が一定のまま変化しないと仮定した。

なお参考推計として、男女・年齢別純移動率の水準が次第に低下あるいは上昇すると仮定した場合の推計を行うこととし、具体的には(1)男女・年齢別純移動率の水準が2045～2050年において1995～2000年の2分の1となるよう直線的に減少する、(2)男女・年齢別純移動率の水準が2045～2050年において1995～2000年の1.5倍となるよう直線的に増加する、という2つのケースについて推計を行った。また封鎖人口(都道府県間の移動なし)を仮定した場合の推計も行った。

(5) 将来の出生性比

全国推計と同様、最近5年間の全国の実績に基づき、女子100に対して男子105.5とした。

【資料2 日本の将来推計人口 [ 出生中位(死亡中位)推計 ] (平成 18 年 12 月推計 )】



巻末 図2 日本の将来推計人口[出生中位(死亡中位)推計](平成 18 年 12 月推計)( 国立社会保障・人口問題研究所 )

日本の将来推計人口 (平成 18 年 12 月推計) について

国立社会保障・人口問題研究所は、平成 17 年国勢調査の第一次基本集計結果、ならびに同年人口動態統計の確定数が公表されたことを踏まえ、これらに基づいた新たな全国将来人口推計を行った。推計方法の概要は以下の通りである。

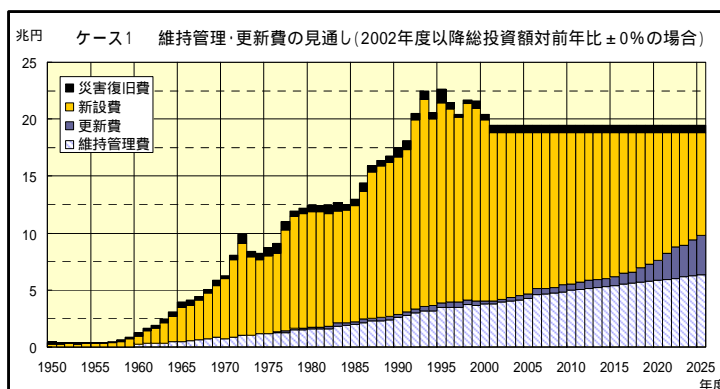
日本の将来推計人口とは、全国の将来の出生、死亡、および国際人口移動について仮定を設け、これらに基づいてわが国の将来の人口規模ならびに年齢構成等の人口構造の推移について推計を行ったものである。将来の出生、死亡等の推移は不確定であることから、本推計では複数の仮定に基づく複数の推計を行い、これらにより将来の人口推移について一定幅の見通しを与えるものとしている。

推計の対象は、外国人を含め、日本に常住する総人口を対象とする。これは国勢調査の対象と同一の定義である。推計の期間は、平成 17 (2005) 年国勢調査を出発点として、平成 67 年 (2055) 年までを推計の期間とし、各年 10 月 1 日時点の人口について推計する。

推計の方法は、人口変動要因である出生、死亡、国際人口移動について年齢別に仮定を設け、コーホート要因法により将来の男女別年齢別人口を推計した。仮定の設定は、それぞれの要因に関する実績統計に基づき、人口統計学的な投影手法によって行った。

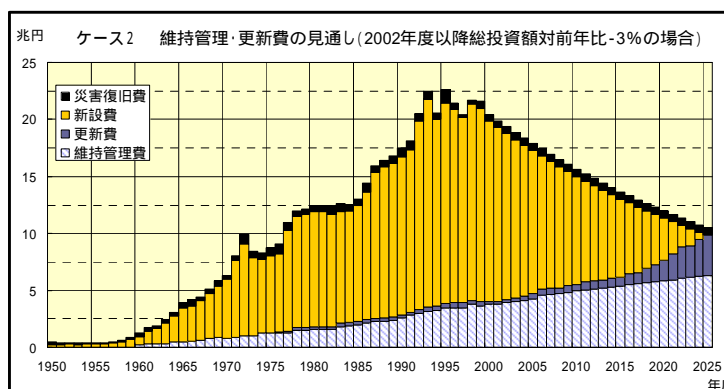
なお詳細については、<http://www.ipss.go.jp/>参照

【資料3 国の公共投資可能額の将来推計】



巻末 図3 維持管理・更新費の推計(ケース1)

(国土交通省 社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会 第1回基本問題小委員会 資料)



巻末 図4 維持管理・更新費の推計(ケース2)

(国土交通省 社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会 第1回基本問題小委員会 資料)

巻末 図3、4 維持管理・更新費の推計について

平成14年度国土交通白書における、ストック量をベースとし、今後25年の維持管理・更新費を推計した。(推計に際しては、今後の社会資本投資の伸びについて、±0%(ケース1)、マイナス3%(ケース2)の2つのケースを設定。)

推計方法の概要

- ・更新費は、社会資本ストックが耐用年数に伴い消滅すると仮定し、同一の機能で更新するのに必要な額として推計。
- ・維持管理費は、社会資本のストック額と維持管理費との相関にもとづき、回帰分析により推計。(一部、過去の平均値を使用。)
- ・災害復旧費は、過去の年平均値と設定。
- ・新設費は、投資額から更新費、維持管理費、災害復旧費を除いた額を計算。

その結果、平成37(2025)年の状況を平成13(2001)年と比較すると、維持管理・更新費の合計額が総投資額に占める割合は、ケース1では約21%から約51%に増大し、ケース2では約94%にまで達する結果となる。つまり、それだけ新設費は圧縮される。

注

- ・維持管理費 : 施設等の維持のために必要な経常的経費と新たな機能の追加を伴わない補修、修繕のための経費
- ・更新費 : 施設等の耐用年数経過にもとづく更新のための経費
- ・新設費 : 施設の新設や機能向上のための経費
- ・災害復旧費 : 災害被害からの現状回復のための経費

【資料4 社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会 都市計画部会  
都市交通・市街地整備小委員会 中間とりまとめ骨子 概要】  
< URL : [http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/04/040703\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/04/040703_.html) >

集約型都市構造(コンパクトシティ)へ転換するために、「都市交通施策」と「市街地整備施策」が連携しなければならない。「都市交通施策」の主要な取組テーマの一つとして、『道路整備の重点化「選択と集中」』の中で、整備効果の大きい路線へ投資を集中するとともに、都市計画道路の見直しを行うことが示されている。

### (1) 拡散型から集約型都市構造への転換

#### 1) 拡散型都市構造を放置した場合の問題点

生活に支障を来す高齢者等の増大、中心市街地の一層の衰退、環境負荷の高まり、維持管理・福祉施策等の都市財政の圧迫などがあげられる。

#### 2) 目指すべき都市像(集約型都市構造)の姿

都市圏内の集約拠点と都市圏内のその他の地域を結ぶ公共交通を軸としたアクセシビリティを確保し、集約拠点について、市街地整備を行い、各種機能の集積を図り、その他の地域では、市街地の密度を高めず、密度が低下し空洞化する市街地では、自然・田園環境の再生にも取り組む。

### (2) 集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組

#### 1) 多様な主体及び施策の連携による「総力戦」へ

土地利用、都市交通、福祉施策を始めとする多様な分野、市民を問わない施策が、ひとつの目標を共有して展開される、いわば「総力戦」としての取り組みへ。

#### 2) 都市交通施策と市街地整備の役割と連携の方向

両者は、集約型都市構造に基づく都市像を実現するための「土台」となる環境と条件を整えることが役割であり、また、集約拠点等を結ぶ公共交通の整備や集約拠点における市街地整備が密接に連携。

#### 3) 都市交通施策の戦略的な取組のあり方

公共交通は、集約型都市構造の実現にとって必要不可欠なものであるため、公共交通機関の適正な利用が図られるよう総合的な支援が必要。

### (3) これからの都市交通施策のあり方

#### 1) 基本的な考え方

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」という考え方にに基づき、都市全体をユニバーサルデザイン化することを目指す。

#### 2) 集約型都市構造を実現するための「都市交通戦略」の確立

多岐にわたる関係者・担い手を連携させ、地方公共団体(特に市町村)が中心となった協議会において、必要となる都市交通施策や、実施プログラム等を内容とする「都市交通戦略」を策定し、国がこうした取組を総合的・一体的に支援。

#### (主要な取組テーマ)

##### 歩行者空間の意義とその復権

都市内においては、生活道路の使い方も視野に歩行者優先の道路整備へ転換。

##### 公共交通の再生

市街地整備や交通管理施策と連携し、ハード・ソフト両面からの再生を図る。

##### 道路整備の重点化「選択と集中」

渋滞対策、歩行者等のための空間の実現に効果の大きい環状道路等へ投資を集中。

### (4) これからの市街地整備施策のあり方

#### 1) 集約型都市構造を目指した戦略的取組

主要な駅等において、居住機能を含む多様な都市機能を集積させた拠点的市街地を形成する。また、徒歩、自転車交通圏内に各種都市機能を配置し、歩いて暮らせる生活圏の形成を図る。

#### 2) 負の遺産の解消と新しい価値の創造

既成市街地については、環境改善を同時に進める。また、今後、人口減少に伴い、歯抜け状に市街地密度が低下していくことも予想されることから、農地や低未利用地を活用して、市街地空間の形成と環境改善を進める必要がある。

その際、「都市美空間」、「安全で安心な都市の構築医」、「省エネルギー・省資源型都市の形成」等を目指していく。

【資料5 都市計画道路の見直しの必要性】

<都市計画運用指針から抜粋>

平成 14 年度に改訂された都市計画運用指針では、長期間未着手となっている都市計画道路について「必要がある場合には都市計画の変更を行うべき」という、新たな方向性が打ち出されており、既決定の都市計画道路の見直しに対する国の方針が変化してきています。

〔都市計画運用指針（原文）〕

A 2 . 道路

2 . 道路の都市計画の考え方

( 8 ) 道路に関する都市計画の見直し

道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、また、地域整備の方向性を見直しとあわせて、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べきである。この場合、地域整備のあり方とあわせて、地域全体における都市計画道路の配置、構造等についての検討を行うべきであり、また、過去に整備された道路の再整備についても、必要に応じ検討を行うことが望ましい。また、都市計画道路の変更を行う場合には、その変更理由を明確にした上で行うべきである。

長期にわたり未整備の路線については、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、単に長期未着手であるとの理由だけで路線や区間毎に見直しを行うことは望ましくなく、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置等を検討する中で見直されるべきである。これらの見直しを行う場合には、都市計画道路が整備されないために通過交通が生活道路に入り込んだり、歩行者と自動車分離されないまま危険な状態であるなど対応すべき課題を明確にした上で検討を行う必要がある。

都市計画道路の廃止や幅員の縮小は、例えば都市の将来像の変更に伴い想定していた市街地の拡大が見直されるなどにより当該道路の必要性がなくなった場合や、都市計画道路の適切な代替路線を別途計画する場合等が考えられるが、変更を行う場合にはその変更理由を明らかにした上で行うべきである。また、代替路線を計画する場合は、新たな建築制限が課される関係者を含めた地域社会の合意形成の必要性も念頭において検討を行うことが必要であると考えられる。



<全国主幹課長会議資料から抜粋>

- ・ これまでも都市計画道路については、総合交通体系調査等を活用し道路網の見直しの必要性を検証した上で適宜必要な見直しが行われてきたところ。
- ・ 一方、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、市街地の拡大等を前提に決定されているものと思われ、近年の人口減少、低成長、市街地の拡大の収束等の社会経済の情勢の変化を踏まえると、その必要性に変化が生じつつある路線も潜在的の存在。
- ・ このため、都市計画道路網の考え方を見直す取組みの必要性は高まっているものと推察。
- ・ 今後も都市計画道路の必要性の検証と、その必要性に変化が生じたと判断される道路については、速やかに都市計画変更の手続きを行っていくことが必要。

【資料6 都市計画道路とは】

<都市計画マニュアルから抜粋>

2-1-3. 都市計画道路計画の考え方

(1) 基本的考え方

都市計画道路は都市の将来像を達成し、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。

【資料7 交通施設の都市計画の目標年次】

<都市計画運用指針から抜粋>

A-1. 交通施設全般

2. 都市圏の交通施設に関する都市計画の考え方

交通施設の都市計画にあたっては、おおむね20年後を目標とし、大都市、地方都市を問わず、通勤通学等日常交通活動の広がり観点から一体的な圏域を形成している都市圏を対象に、交通実態の把握・分析、目指すべき都市構造や土地利用を踏まえた将来交通需要の予測を行ったうえで、都市の骨格を形成する交通施設等の必要性及び規模に関し総合的な検討（これらを総称して以下「都市交通調査」という）を行うことが望ましい。

【資料8 道路の都市計画の考え方】

<都市計画運用指針から抜粋>

A-2. 道路

2. 道路の都市計画の考え方

(1) 都市交通調査に基づく適切な計画の検討

道路の都市計画を定めるにあたっては、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、計画交通量に基づく車線数の検討や、歩行者、自転車のための空間、路面電車やバス停等の公共交通のための空間の検討など、道路のも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ることが望ましい。

これらの検討は、都市交通調査に基づいて行うことが望ましい。

(2) 都市における道路の配置等の考え方

都市における道路の都市計画を定めるにあたっては、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都市計画道路網を形成するとともに、都市の骨格となるよう配置することが望ましい。

また、地形、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、歴史的環境等の社会的条件を踏まえて、以下の考え方により都市計画を定めることが望ましい。

自動車専用道路

【省略】

幹線街路

幹線街路は、特に多様な機能を有していることから、次のとおりさらに区分して計画することが望ましく、これらの役割分担した道路が適切に組み合わせられるよう配置することにより円滑な交通処理、良好な市街地環境の形成、災害時の防災性の向上等が図られるようにすることが望ましい。

・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重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ネットワーク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。

幹線街路は、自動車専用道路とも区画街路とも接続することができるが、自動車専用道路とはできる限り交通機能として規格の高い幹線街路と接続することが望ましく、また、区画街路と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。

また、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極力右折車線等を考慮した幅員とすることが望ましい。特に走行機能と交通処理機能を重視する幹線街路が他の幹線街路と交差するものについては、原則として立体交差とするべきである。

【中略】

(3) 空間機能に配慮した道路の計画

道路の計画にあたっては、例えば以下のように空間機能に配慮することが望ましい。

道路における良好な都市空間の形成

都市内道路は、都市内において連続した公共空間を提供し、良好な都市環境を確保する上で重要な役割を担っており、特に歩道や植樹帯は公園、緑地等とあいまって都市内の貴重な緑と憩いの空間を提供している。

このため、幹線街路の計画にあたっては、地域の状況に応じ歩道、植樹帯等の空間を積極的に確保するよう計画することが望ましい。区画街路や特殊街路（歩行者専用道等）についても都市内の歩行者ネットワーク等を構成する場合については緑化や溜りのための空間を確保していくことが望ましい。

#### 防災機能からの道路の配置

都市内道路は災害時の避難路や延焼遮断の防災のための空間としての機能を勘案して配置することが望ましい。避難路は、平成8年建設省告示第1029号に従い、広域避難地またはこれに準ずる安全な場所へ通ずる幅員15m以上の道路又は幅員10m以上の緑道とし、避難路の沿道は、建築物の不燃化等を図ることが望ましい。また、避難地となる公園等と一体的に計画することが望ましい。

#### 都市のシンボルとなる道路の計画

都心部や文化施設の集積地区等で都市の顔となり景観形成の軸となる道路については、十分なアメニティ空間が確保された広幅員道路として計画することが望ましい。このような都市のシンボルとなる道路については、必要な交通機能を担う車道幅員を確保したうえで、全体幅員の過半を車道以外の幅員とすることが望ましく、また、沿道の建築物と一体となり都市の顔としてふさわしい景観形成を図ることが望ましい。

### (4) 交通広場の計画

鉄道駅等交通結節点においては、複数の交通機関間の乗り継ぎが円滑に行えるよう、必要に応じ駅前広場等の交通広場を設けるものとし、周辺幹線街路と一体となって交通を処理するものについては道路の一部として都市計画に定めることが望ましい。

#### 交通広場の位置

交通広場の位置については、交通安全、円滑な交通処理の観点から、周辺街路との接続のあり方、また都市の玄関口としての景観形成の観点から、周辺建築物、や街並みとの調和等に十分配慮しながら適正な位置を選定することが望ましい。

#### 交通広場の規模、構造等

交通広場の規模は、交通機能の確保のための交通空間と、公共的なオープンスペースとして良好な環境形成のための環境空間が、それぞれ適正に確保されるよう定めるべきである。

交通空間については、交通広場が、人、自転車、バス、タクシー、自家用車等の車両や歩行者が集中する交通結節点であることから、交通動線の単純化と円滑な処理が行われるように配慮しつつ、バス乗降場、タクシー乗降場、自家用車乗降場、タクシー駐車場、自転車駐車場、歩道及び車道等をそれぞれ必要な規模で配置することが望ましい。この際、交通広場内への通過交通や、荷捌きのための交通流入を避けるよう配慮すべきであり、交通広場に面する建築物へのアクセスは原則として交通広場とは別に確保されるべきである。

環境空間は、当該広場の都市における景観形成上の位置づけ等を勘案しながら、歩行者の溜り、緑化や修景施設のために必要な規模を確保するとともに、周辺の建築物と一体となって都市の玄関口にふさわしいシンボルとしての景観が形成されるよう、その規模を定めることが望ましい。

なお、今後の高齢化の進展等に配慮し、バリアフリーのために必要となる幅員や施設に配慮した規模、構造となるよう計画を定めることが望ましい。

#### 交通広場の立体利用

周辺の土地利用が高度に行われており、平面的に区域の確保が難しい場合、あるいは歩行者と車両との交錯をなくしたサービス水準の高い歩行者交通ネットワークの形成を図ることが望ましい場合等においては交通広場を立体的に整備することも考えられる。特に、歩行者空間を立体的に計画する場合には、駅や周辺建築物等との動線を勘案することが望ましい。

(5) 道路構造令の適用

都市施設として都市計画に定める道路のうち道路法上の道路として新設又は改築されるものについては、その計画事項である幅員、線形等が道路構造令（昭和45年政令第320号）に適合している必要がある。

また、既に決定されている都市計画道路のうち、整備着手時点における道路構造令の規定に従って整備されているものについては、現行の道路構造令を遡及して適用する必要はないが、今後、新設又は改築を行うものについては、都市計画決定されている幅員が現行の道路構造令の一般規定を適用した場合に十分であるかを検証したうえで、必要に応じ都市計画を変更すべきである。

この場合、沿道に堅固な建築物が立地している等により、道路構造令の一般規定を適用することが事業費の高騰等社会経済上多大な影響を及ぼすものと判断される場合には、関連する都市計画道路の変更等を行い、当該道路の機能の一部を代替させることにより、道路構造令の一般規定に適合させて整備することが望ましい。しかしながら、この方法により道路構造令の一般規定に適合できない場合であって、上記のように道路構造令の一般規定をそのまま適用することが社会経済上多大な影響を及ぼすものと判断される場合には、住民の合意形成や技術、費用の面等特別の理由によりやむを得ない場合に限り、既決定の都市計画道路について道路構造令中の各例外規定を適用する余地もあると考えられる。

(6) 土地利用に応じた道路の配置

道路の都市計画にあたっては、市街地の土地利用形態に整合した配置とする必要がある。

住宅系市街地においては、主要幹線街路、都市幹線街路で囲まれた区域内において、通過交通を排除し良好な環境を保全するよう、これらの幹線街路を配置することが望ましい。

都市郊外の住宅系の新市街地においては、1km<sup>2</sup>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こととし、これらに囲まれた区域から通過交通を排除し良好な住宅地としての環境を保全するようにすることが望ましい。これらに囲まれた区域内においては補助幹線街路を適切に配置することが望ましい。住宅系の既成市街地においては、現状の市街地形態を勘案し、新市街地における配置の考え方を踏まえつつ、主要幹線街路、都市幹線街路で囲まれた区域内において、通過交通を排除し良好な環境を保全するようにすることが望ましい。

また、住宅系市街地において大量の交通、重交通を処理する幹線街路を新たに計画する場合は、複数の代替案の比較検討を行う等、市街地の環境について細心の注意を払う必要がある。この場合、沿道の土地利用転換の誘導や建築物の一体整備あるいは環境施設帯の設置等、それぞれの地域の特性に応じ道路空間とし調和した沿道の都市空間が形成されるよう、都市計画を定めることが必要と考えられる。

商業系市街地については、商業業務施設の集積状況に応じて住宅系の新市街地よりも高い密度で幹線街路を配置し、円滑な都市活動を確保することが望ましい。

この場合、商業系市街地内に不要な通過交通が入らないよう必要に応じて商業系市街地周辺に環状道路を配置し、周辺に駐車場等を一体的に定めることも考えられる。

工業系市街地については、工場の敷地規模等により大きく変動するので一概に示すことは困難であるが、一般的には住宅系の新市街地よりも低い密度で幹線街路を配置し、大型車交通を円滑に処理することが望ましい。

市街化調整区域等については、地域間の道路、市街化区域と他の市街化区域を連絡する道路等を定めるとし、これらの道路が農地に配置される場合にあつては、農地の形状に配慮した計画とすることが望ましい。

(7) 地域に身近な道路の計画

主要幹線街路及び都市幹線街路は根幹的施設であり、都市全体として必要なものを一体的に定めることが望ましいが、補助幹線街路は地域に身近な施設であり、その取扱いは以下のように考えることが望ましい。なお、区画街路について都市計画に定めて整備する必要のあるものについても、同様に取扱うことが望ましい。

- 1) 新市街地においては、原則として根幹的な道路と地域に身近な道路を一体的に決定し整備することが望ましい。
- 2) 一方、既成市街地における地域に身近な道路については、根幹的な道路を定めた後、市街地の状況等を踏まえ事業の展開に合わせて順次定めていくことも考えられる。
- 3) 特に市街地開発事業を行う場合には、市街地開発事業が面的な広がりを持った地域において宅地等と道路を一体的に整備するものであることに鑑み、市街地開発事業の都市計画と同時に根幹的な道路から地域に身近な道路まで必要なものを一体的に定めることが望ましい。

地区計画等における地区施設等は、主として当該地区内の住民等にとって良好な市街地環境の形成又は保持のため定めるものであり、公共が積極的に整備を行う必要性から定める都市施設とは性格が異なるものであるが、地区施設等の道路の計画にあたっては、都市施設として計画される道路と一体となって機能するよう定めることが必要である。

(8) 道路に関する都市計画の見直し

資料5 参照

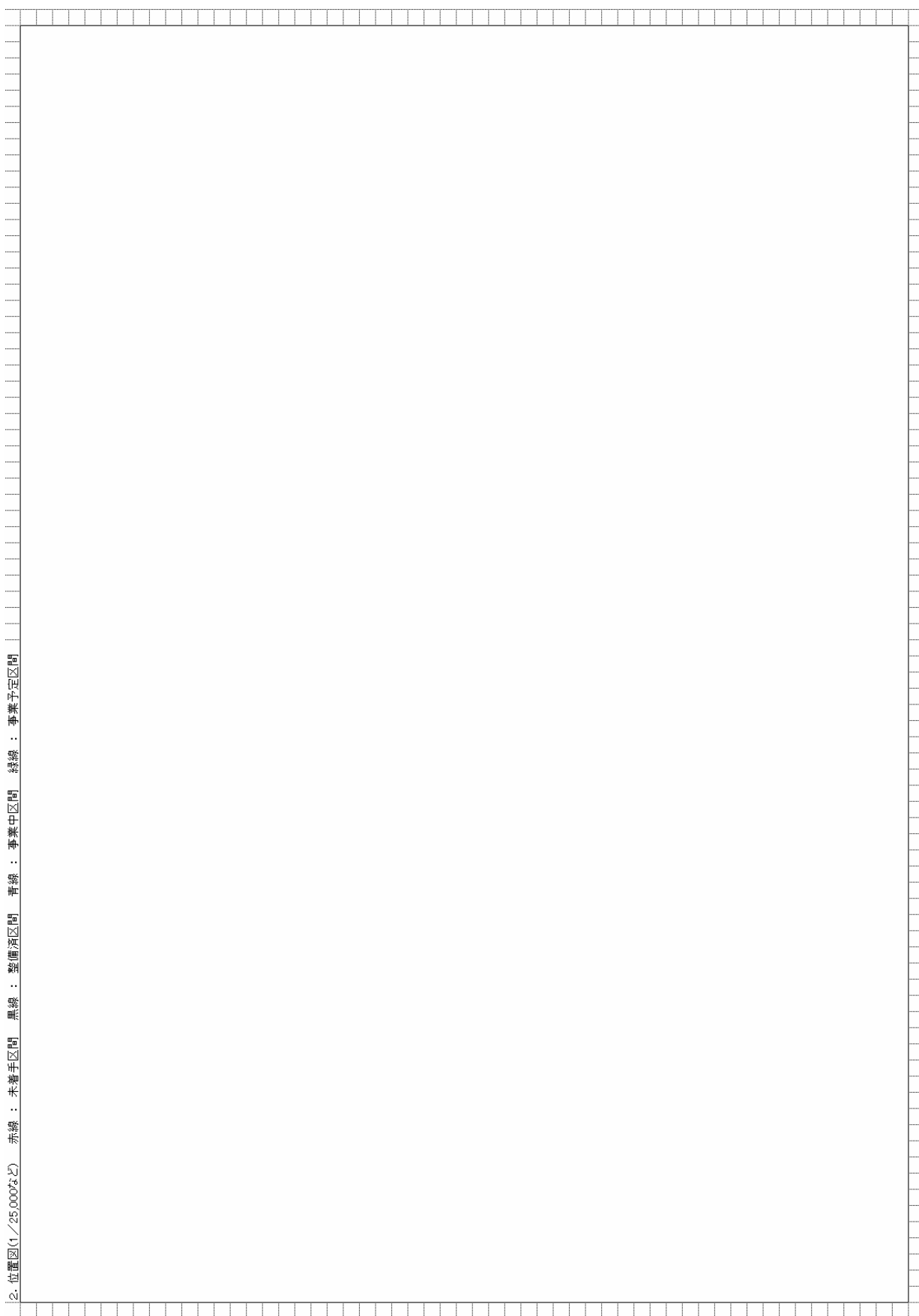






【資料10 検討カルテ 例】

1. 詳細の概要		道路の概要	
路線名	○-○-○	代表経路	
起点		起終点	
種別等級	種別等	計画等との交通	事業主体
2. 都市計画決定区域の位置(付)			
都市計画決定の履歴			
都市計画決定の目的			
都市計画道路の位置(区画)			
道路幅員設置時期	幅員(m/km <sup>2</sup> )	長さ(km/km <sup>2</sup> )	
道路の機能			
交通機能			
空間機能			
市街地形成機能			
5. 状況変化の発生可能性、計画実現上の課題			
4. 対象路線の現状			
都市計画道路の位置(付)			
整備状況			
交通状況			
交通状況			
道路の長さ			
主要な建物			
道路幅員			
交通状況			
出通状況			
用地確保状況			
沿道主要建物			
用途別主要建物件数(区画)	住宅・商業・業務・公共施設	民間住宅	商業・業務・公共施設
主要な建築物	住宅	民間住宅	商業・業務・公共施設
建築許可等件数(区画)	時期	10～15年前	15～20年前
	20～25年前	25～30年前	30年以上
	合計		



7. 建築許可等の状況図面

6. 用途別支障建物図面

【資料 1 1 廃止・検討カルテ 例】

見直しが必要な評価		検討後の評価	廃止の場合の評価	廃止しに際する評価
交通系	現状の交通処理状況			
	将来基幹交通動における交通処理			
道路計画	本型運区間将来基幹道路候補			
	計画と上位計画の整合性			
道路計画	広域ネットワークの形成の評価			
	駅内の交通結末のアクセスの評価			
道路計画	駅内の主要結末のアクセスの評価			
	道路網の形成関係			
道路（区間）特性	出発状況及び周辺施設の立地状況			
	支障物件や保全すべき景観等の状況			
道路（区間）特性	駅内の道路等諸条件との適合性			
	地形的・自然的状況			
地域的観点	地帯間の連携状況			
	まちみなと地域の資源との関係			
まちづくり・防災特性	地域コミュニティへの影響			
	市街地形成関係			
まちづくり・防災特性	緊急輸送路や避難経路・避難所等確保としての必要性			
	地域の駅中・駅前道路のコンゼンクス			
総合判定				
		併設 <input type="checkbox"/>	変更 <input type="checkbox"/>	廃止 <input type="checkbox"/>

【資料 1 2 都市計画道路の分類】

道路の種類別		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

【資料 1 3 都市計画道路の機能】

都市における道路には、交通機能、空間機能、市街地形成機能がある。

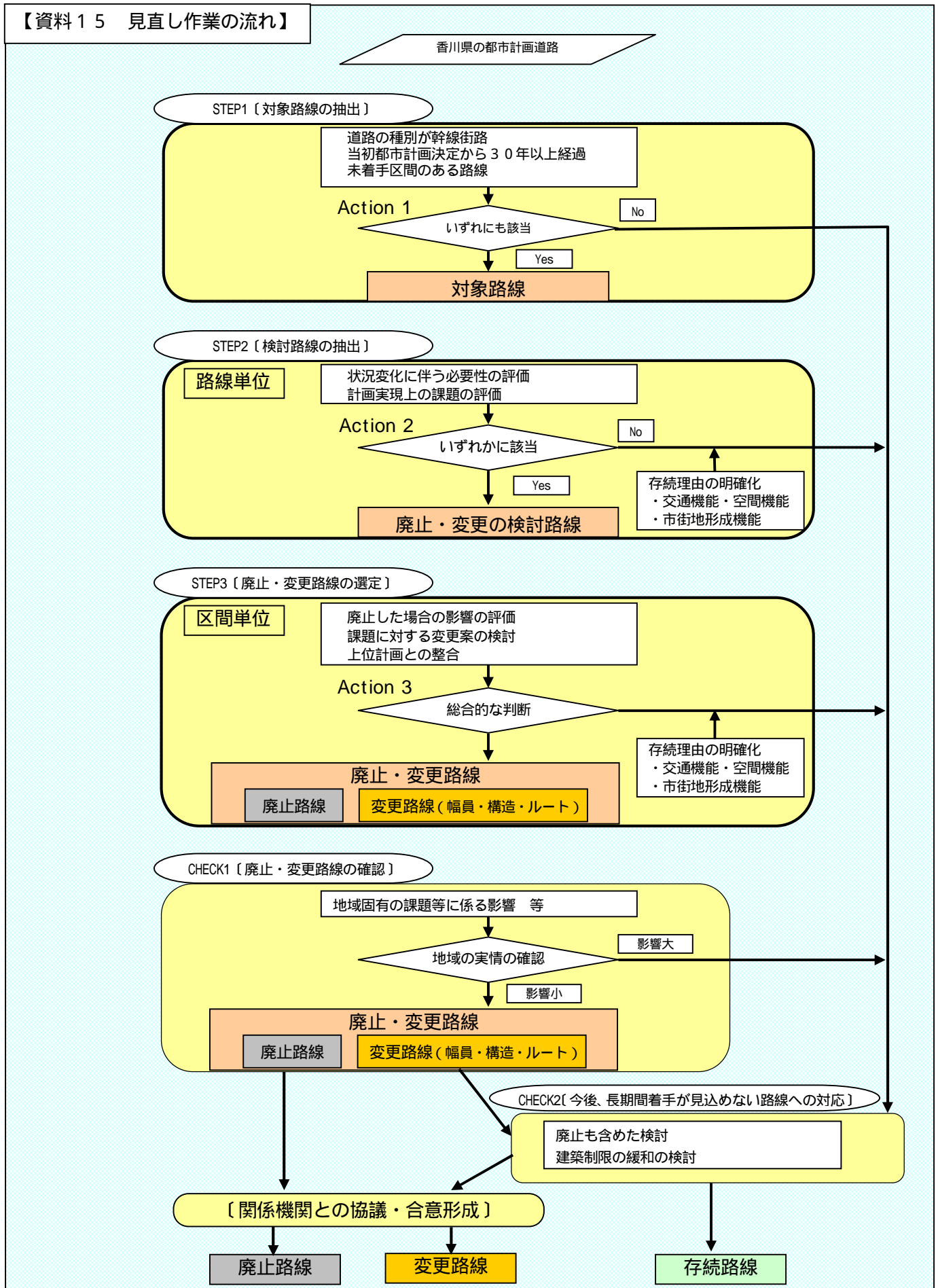
機能の区分		内 容	
交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能（トラフィック機能）	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能（アクセス機能）	
空間機能	都市環境機能	景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	災害等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容機能	公共交通のための導入機能	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給機能・通信情報施設の空間	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ー空間	

【資料14 見直しの必要性評価項目】

現状の交通処理状況	現状道路の混雑状況及び沿道状況からみた代替道路としての機能の検証
将来交通量における交通処理	将来交通量状況を道路交通センサスの将来交通量をもとに交通処理状況の検証
未整備区間将来推計断面混雑度	交通の量的な検証は、見直し検討対象区間の近傍にある道路を対象に、当該区間が未整備の場合の断面の混雑度を用いた検証
上位計画との整合性	当該道路が現在の都市計画においてどのような役割を担っているか、上位計画の変更、まちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化しないか、都市計画マスタープランなど上位計画を確認し、将来都市構造においての当該道路の位置づけや整備の方向性を検証
広域ネットワークの形成	ネットワークを形成の観点で、都市の骨格となる道路やそれらを相互に連絡し幹線性の高いネットワークを確保する道路として検証
交通拠点・主要拠点へのアクセス	都市内の主要拠点や公共施設、観光拠点、産業施設、主要観光施設へのアクセスや、空港、港湾、インターチェンジや駅等の交通拠点に直接接続する道路の機能の検証
道路網の配置間隔	長期末着手区間の見直しによる道路の配置バランスの状況について、地域の実情に適切に対応しているかの検証
沿道状況及び周辺施設の立地状況	当該路線の沿道及び周辺地域の土地利用状況や施設に果たす役割や事業実施による残地の土地利用の問題、また、通学路に指定されているなどの状況の検証
支障物件や保全すべき動植物の状況	当該路線の区域内に、支障となる物件の事業実施の阻害の状況や保全すべき希少な動植物が存在していないかの検証
道路構造令との適合性	道路構造令の改正に伴い、当該路線に適合していないことにより生じる問題の内容の検証
地理的制約	地理的制約が明らかで、ルート構造等の変更で、合理的な実施が可能かについての検証
他事業との連携状況	当該路線に関連する事業の変更（縮小・廃止など）に伴い、当該路線の必要性に変化が生じていないかの検証
まちなみなど地域の資源との調和	個性的で魅力ある地域を形成するための資源となる、神社仏閣、歴史的建造物、史跡、文化財、公共公益施設などが立地している場合、都市計画道路の整備が地域資源の維持・活用と調和するかどうかの検証
地域コミュニティへの影響	中心市街地など建物が密集した地域で成熟した住宅地や商店街と重複し、地域の活力や賑わいの向上、まちなみやコミュニティの維持に支障が生じるか否かの判断
市街地形成機能	商業・業務地区の高度化を促進する上で必要性が高いか（商業系の用途地域指定がなされている道路）又は、住居地区の活動中心となる道路で、健全な市街地を形成する上で必要性が高いのか（既に住宅地が形成されている、もしくは確実に形成される見込みのある住居地区に配置されている道路）についての検証

<p>緊急輸送路や避難路・延焼遮断機能としての必要性</p>	<p>緊急輸送路の位置づけや、密集市街地において災害避難路、延焼遮断道路となる道路（幅員 15m以上の道路）か、また、その他の市街地において災害時等の消防活動困難地域の解消につながる道路（消防活動困難区域（現道幅員 6 m以上の道路から直距離 140mの範囲に含まれない区域）を解消するための道路）かの検証</p>
<p>地域の都市計画道路のコンセンサス</p>	<p>地元に対する事業説明が行われ（これまでに事業化調査、住民説明会等の実施されている道路）また、早期整備、見直し、変更要望等の意向が出ているかの状況の整理</p>

【資料15 見直し作業の流れ】





【資料 1 6 用語解説】

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。
アセットマネジメント	道路に関して言えば、道路施設である道路（舗装）、橋、トンネル等を資産と捉え、道路構造物の状態を客観的に把握・評価し、資産の状態を予測するとともに、いつどのような対策をどこに行うのが最適であるかを考慮し、計画的かつ効率的に管理する手法。
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。
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。
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。
計画延長	都市計画道路の起点から終点までの延長。
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 5 3 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。
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。
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ー空間を形成する機能。
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。
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。
整備の目途	今後の道路整備事業に投資可能な費用を経年的に推定し、各路線の整備順位と概算整備費用により、概ね供用可能となる時期を検討したもの。
全線未着手延長（路線数）	計画された全区間において事業着手していない延長（路線数）。

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。
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。
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。
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。
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）。
トラフィック機能	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。
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。
未整備延長	計画延長から整備済延長を除いた延長。言い換えれば、事業中延長と未着手延長を足した延長。
未着手延長	未整備延長のうち、事業に着手していない延長。言い換えれば、未整備延長から事業中延長を除いたものであり、全線未着手及び区間の一部未着手の両方を含んだ延長。
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。