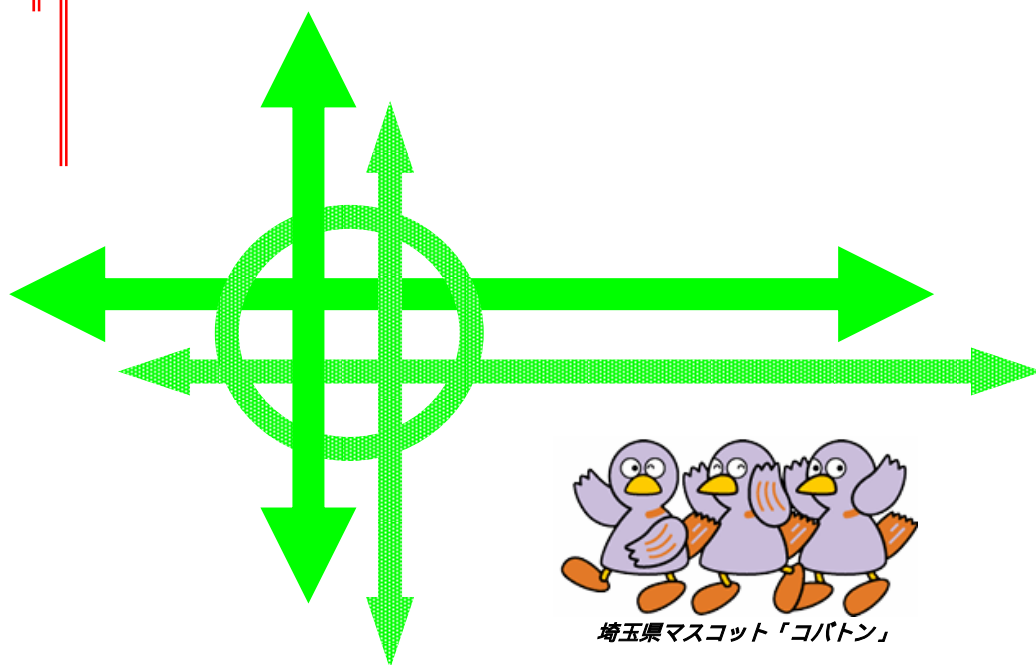


長期未整備都市計画道路の 見直しガイドライン



埼玉県マスコット「コバトン」

平成17年3月

埼玉県

はじめに

都市計画道路は、都市の骨格を形成する重要な都市施設であり、円滑な都市活動を支え、都市の利便性の向上と、良好な都市環境を確保するために、広域的かつ長期的な視点に立って定められている。

県内には、平成16年4月1日現在、延長約2,860km、1,490路線の都市計画道路が決定されているが、国、県、市町村が役割分担をし、まちづくりと整合を図りながら計画的な整備を進めてきたところであり、このうち約1,370kmが整備済みで、整備率は約48パーセントとなっている。

一方で、都市計画決定後、長期間にわたり整備が行われていない路線も多数存在している。これらの多くは、戦後から高度経済成長期にかけて決定されたため、人口の増加や交通量の増大等を前提に計画されており、その後の社会状況の変化などを踏まえると、その必要性に変化が生じている路線もあると考えられる。

こうした路線については、課題を分析するとともに、その必要性などを現時点で再検証し、見直すべき路線については適切に見直す必要がある。

近年、財政状況の逼迫などから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、より一層、効率的かつ効果的な事業の推進が求められている。

また、都市計画道路の区域内の地権者には、一定の建築制限が課せられていることから、道路の必要性や整備の見直しについて、行政の説明責任を求める声も高まってきている。

このような状況を踏まえ、県として、長期間にわたり未整備の都市計画道路について、適切な見直しを推進するため、その指針となるガイドラインを策定するものである。

今後、このガイドラインに基づき、県と市町村が十分に連携を図り、都市計画道路の必要性を再検証し、適切な見直しを進めるとともに、住民に適時適切に情報提供を行うことにより、行政としての説明責任を果たしてまいりたい。

平成17年3月

目 次

見直しの背景と目的	1
1 長期未整備都市計画道路の見直しの背景	
2 見直しの目的	
基本的な考え方	3
1 ガイドラインの目的	
2 見直しの対象	
3 結果の公表	
4 定期的な見直しの実施	
選定方法	4
1 第1段階 再検証路線の選定	5
（1）都市計画決定後の経過年数の算出について	
（2）整備状況に基づく区間設定について	
（3）選定	
2 第2段階 見直し候補路線の選定	6
（1）社会状況の変化に伴う路線の必要性の再検証	
（2）選定	
（3）存続路線の機能の再確認	
3 第3段階 見直し路線の選定	8
（1）前提条件の整理	
1)見直し要因の精査	
2)個別路線の概略検討	
（2）上位計画等との整合性の確認	
（3）変更・廃止に向けた具体的な検討	
1)道路網の観点からの検討	
(a)見直しによる道路網への影響検討	
(b)交通需要予測に基づく将来道路網の定量的検討	
2)個別路線の詳細検討	
(a)交通上の評価について	
(b)交通施策等の検討	
(c)留意事項	
（4）選定	
役割分担	13
【参考】	
見直しスケジュール	16
埼玉県の都市計画道路の現状	17
選定フロー	18

見直しの背景と目的

1 長期未整備都市計画道路の見直しの背景

埼玉県における現在の都市計画道路網は、戦後から高度経済成長期における、都市への急激な人口・諸機能の集中と市街地の著しい拡大、モータリゼーションの進展という社会情勢を背景として、その骨格が決定されてきた。

都市計画道路の当初計画決定からの経過年数について見てみると、決定後20年以上経過している道路が、路線数で全体の約3分の2、延長で全体の約8割を占めているが、このうちの約3分の2の路線が未整備区間を抱えている。

これらの道路の多くは、右肩上がりの社会経済状況を前提に計画されているが、計画決定から20年以上の長期間を経過する間に、都市を取り巻く社会状況や人々の価値観は、以下に示すように大きく変化している。

(1) 人口減少時代の到来・少子高齢化の進展

本県の人口は、平成14年には700万人を超え、この30年間で2倍以上となり、急激な増加を遂げてきた。しかし10年後の平成27年に人口はピークを迎え、その後は減少に転じることが予測されている。

また、本県の平均年齢は、平成12年の国勢調査によると、全国2位の「若い県」であるが、合計特殊出生率等の低下に伴い、今後、急速に少子高齢化が進むことが予測されている。

(2) 地方分権の進展

平成11年7月の地方分権一括法成立に先立ち、平成10年の都市計画法の改正では、都市計画道路に関する市町村の都市計画決定権限が大幅に広がった。

それまで、幅員16m以上の道路は一律に県決定となっていたが、車線数を都市計画に定める事項とし、4車線以上の広域的な道路は県が、それ以外の道路は市町村が主に決定することとなった。

これにより、住民に身近な自治体である市町村が、地域の実情に応じ、柔軟に計画することが可能となった。

(3) 市街地拡大の収束

本県の市街地は、昭和40年代の高度経済成長期に、本県への人口流入を背景として、鉄道に沿って急激に拡大し、平成7年頃まで拡大傾向が続いた。

しかし、その後、人口の伸びの鈍化、少子高齢化の進展や、都心への人口回帰等により、市街地の拡大は収束しつつある。

これに伴い、まちづくりの方向も、中心市街地の再生や既存ストックの有効活用等にシフトしている。

(4) 経済の低成長化

経済の低成長時代を迎え、景気の長期低迷や財政状況の悪化とも相まって、公共事業を取り巻く環境は厳しさを増している。

このため、公共事業の実施にあたっては、「選択と集中」の観点から、事業の一層の重点化、効率化が求められるとともに、透明性の向上を図るため、行政としての説明責任が益々大きくなってきている。

(5) 価値観の多様化

成熟社会を迎え、まちづくりに対する県民の意識や価値観も多様化している。

これに伴い、地域の風土や個性を再評価する機運が高まっており、自然環境の保全・創造、歴史・文化遺産等の保存や活用等に配慮したまちづくりがより一層求められている。

このような社会状況の変化を背景として、平成 12 年度に制定された都市計画運用指針には、長期末整備都市計画道路について、変更理由を明確にして、見直すことの必要性が示された。

また、平成 14・15 年の社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会の答申においては、都市計画道路の見直しを積極的に検討すべきと提起された。

いくつかの自治体では既に見直しの取り組みが行われてきており、全国的にも、社会状況の変化を踏まえた都市計画道路の見直しの動きが広まりつつある。

2 見直しの目的

見直しの背景を踏まえ、長期末整備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。

- (1) 社会状況の変化を踏まえ、現時点における都市計画道路の必要性を再検証する。
- (2) 見直すべき路線については、その理由を明確にし、適切な見直しを行う。
- (3) 見直しの過程を透明にし、住民に適時適切に情報提供を行うことにより、行政としての説明責任を果たす。

基本的な考え方

1 ガイドラインの目的

このガイドラインは、長期間にわたり整備がなされていない都市計画道路（以下、「長期未整備都市計画道路」という。）の適切な見直しを図るため、見直すべき路線を選定する基準及び手順を示したものである。

2 見直しの対象

このガイドラインは、埼玉県内において、都市計画に定められた道路を対象とする。

但し、政令市において市独自に見直しの指針が策定された場合には、市の方針を尊重するものとする。

3 結果の公表

このガイドラインに基づき、長期未整備都市計画道路の見直し検討作業を実施し、順次、その結果を公表する。

4 定期的な見直しの実施

長期未整備都市計画道路の見直しは、原則として概ね5年ごとに行うものとする。



1 第1段階 再検証路線の選定

(1) 都市計画決定後の経過年数の算出について

全ての都市計画道路について、平成17年3月31日を基準日として、当初都市計画決定からの経過年数の算出を行う。

(2) 整備状況に基づく区間設定について

未整備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つの区間に分類する。

整備済区間 : 計画幅員どおり整備され、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
未整備区間 : 事業中及び事業予定区間を除く整備されていない区間

(3) 選定

上記(1)、(2)の結果に基づき、下記の選定条件、のいずれにも該当した路線について、再検証路線として選定する。

その他の路線は、存続とする。

なお、再検証路線については、第2段階の検討へ進む。

選定条件

当初都市計画決定後、20年以上経過した路線

昭和60年3月31日以前に都市計画決定 当初決定 された路線

なお、自動車専用道路は除くものとする。

未整備区間のある路線

2 第2段階 見直し候補路線の選定

(1) 社会状況の変化に伴う路線の必要性の再検証

第1段階で選定した再検証路線について、計画時点からの社会状況の変化に伴い、現時点における道路としての必要性が変化しているかを再検証するため、以下の評価項目に基づき評価を行う。

評価項目	評価基準
まちづくりの将来像の変化	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ている。
関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業の変更（縮小・廃止など）に伴い、当該路線の必要性が変化している。
周辺道路等の整備状況	車道、歩道を代替する周辺道路等（現道を含む。）の整備状況により、当該路線の必要性が変化している。
希少な動植物の存在	当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物が明らかに存在している。（価値観の変化） <small>法令等の対象種</small>
歴史・文化・観光資源の存在	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化・観光資源等が明らかに存在している。（価値観の変化）
法令の改正	道路構造令の改正に伴い、当該路線が現行の道路構造令に適合していないことにより問題が生じている。
都市化の状況	当該路線の区域内及び周辺の都市化が著しいことにより問題が生じている。
地形的制約	当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルート・構造等の変更により、合理的な事業実施を図ることができる。
その他	上記8項目以外の理由により、当該路線の必要性が変化している。

(2) 選定

～ の評価項目のいずれかに該当した路線について、見直し候補路線として選定する。その他の路線は、存続とする。見直し候補路線については、第3段階の検討へ進む。

(3) 存続路線の機能の再確認

(2) の選定において存続となった路線については、住民への説明責任を果たす観点から、地域の特性を踏まえて、路線がどのような機能を持ち、地域に寄与するのかについて再確認し、存続する理由を明確にする。

なお、路線の機能の再確認にあたっては、道路の基本的な機能である交通・空間・市街地形成機能を踏まえ、下表の項目①～⑧を参考とする。

機能	項目	内 容
交通機能	① 通 行	人や物資の移動において、通行の円滑性や安全性の向上に寄与する。 (1)都市間を連絡する広域的な路線 (2)都市内を連絡するための路線 (3)近隣住区内の生活道路 (4)歩行者・自転車の通行を重視する路線
	② 沿道利用	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や土地利用の向上に寄与する。
空間機能	③ 都市環境	都市緑化、日照の確保、景観形成などの都市環境の保全・創出に寄与する。
	④ 都市防災	災害時の緊急用道路、火災の延焼防止及び家屋倒壊時の避難路の確保など都市防災に寄与する。
	⑤ 収容空間	公共交通、供給処理及び通信情報施設の収容に寄与する。
市街地形成機能	⑥ 都市構造	都市のシンボルや骨格として、都市の主軸を形成し、都市の発展に寄与する。
	⑦ 街区形成	街区形成に寄与する。
	⑧ 生活空間	日常生活や地域文化のためのコミュニティ空間として寄与する。

3 第3段階 見直し路線の選定

都市計画道路は、都市の将来像を実現するために、長期的視点からその必要性が位置づけられる一方、区域内の住民には建築制限が課せられていることから、見直しにあたっては、見直しの内容やその妥当性について、論理的かつ技術的な検討を行う必要がある。

第2段階で選定した見直し候補路線について、原則として、速やかに詳細な検討を行い、見直し路線を選定する。

なお、第3段階では、検討を進めるにあたり、必要に応じて住民意見の反映に努める。

(1) 前提条件の整理

1) 見直し要因の精査

見直し候補路線について詳細な検討を行うにあたり、まず、第2段階において検証した、状況変化に伴う路線の必要性の変化に基づき、見直しの要因について十分に精査を行う。

また、どのように変更・廃止すべきかについて、基本的な考え方を整理する。

2) 個別路線の概略検討

1) の見直し要因の精査を踏まえ、個別路線毎に見直しの方向性や変更・廃止の内容をおおまかに検討する。

変更が想定される事例

車道について

車線数の変更(4 2)

歩道について

歩道幅員の縮小変更、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

交差形式について

右折・左折車線の追加、交差構造の変更

ルート、構造形式の変更

整備効果が高いルートへの変更、構造形式の変更

廃止が想定される事例

機能・役割を代替する路線の存在による当該路線の廃止

土地利用や交通発生集中源の変化による当該路線の廃止

(2) 上位計画等との整合性の確認

見直し候補路線について、当該路線の変更・廃止を行った場合においても、上位計画等における当該路線の位置づけ・計画内容などとの整合が図れるかを確認する。

変更・廃止によって不整合が生じる場合は、関係機関との協議・調整により、上位計画等の見直しも含めて整合を図る必要がある。

その上で「(3) 変更・廃止に向けた具体的な検討」を行うこととする。

上位計画等の事例

上位計画

市町村の建設に関する基本構想（総合振興計画）

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）

市町村マスタープラン、新市建設計画等

関連都市計画

区域区分、用途地域（沿道用途）、地区計画等の都市計画

関連整備計画

区画整理、再開発、道路、河川、鉄道、公園、農地等の整備計画

地域の発展、振興に関する計画

中心市街地活性化基本計画等

環境調査、アセスメント等

環境アセスメント等環境調査、環境保全計画

防災計画

地域防災計画、震災対策等防災に関する計画

その他計画

なお、関係機関との協議・調整の結果、上位計画等が優先されることとなり、上位計画等を見直すことが困難な場合には、当該路線は存続とする。

その場合には、住民への説明責任を果たす観点から、路線の必要性を明確にする必要がある。

(3) 変更・廃止に向けた具体的な検討

1) 道路網の観点からの検討

見直し候補路線について、当該路線の変更・廃止に向け、道路網全体から見た支障の有無を確認するため、概ね20年後の道路網について、交通需要予測を行うなど、定量的な検討を行う。

(a) 見直しによる道路網への影響検討

見直しする内容及び区間について、当該路線の性格や土地利用状況等を考慮し、将来道路網への影響の有無を定性的に検討する。

道路網へ大きな影響があると考えられる場合

将来道路網への影響について、「(b)交通需要予測に基づく将来道路網の定量的検討」を行った上で、「2) 個別路線の詳細検討」を行う。

道路網への大きな影響がない、または少ないと考えられる場合

その理由を明確にした上で、「(b)交通需要予測に基づく将来道路網の定量的検討」を行わずに、「2) 個別路線の詳細検討」を行う。

(b) 交通需要予測に基づく将来道路網の定量的検討

「(a)見直しによる道路網への影響検討」を行った結果、「道路網への大きな影響がある」となった場合は、見直し後の将来道路網（概ね20年後）について、交通需要予測を行い、そのデータに基づき、交通上の支障の有無について検討する。

なお、交通需要予測にあたっては、見直しとなる路線や区間の規模、変更内容に応じて、対象とする道路網の範囲等を設定するものとする。

また、必要に応じ、交差点解析による交差形式の検討や、歩行者・自転車等の交通についての定量的な検討を行う。

見直し内容に応じた検討方法の例

幹線道路の変更・廃止の場合

市町村区域に限らず広域な区域を対象として将来道路網の交通需要予測を行い、変更・廃止の妥当性を検討する。

補助幹線道路の廃止の場合

道路網への影響が少ない場合、将来道路網の交通需要予測は行わない。

歩道等の機能を検討する場合

必要に応じて、歩行者・自転車交通についての将来交通量を検討する。

2) 個別路線の詳細検討

当該路線の変更・廃止に向け、下記事項を踏まえて、個別路線の詳細な検討を行う。

(a) 交通上の評価について

当該路線を変更・廃止した後の将来道路網について定量的検討を行い、安全かつ円滑な交通を確保する観点から、交通上の支障の有無について評価する。

(b) 交通施策等の検討

将来道路網の定量的検討の結果、交通上支障があるとされた場合、他の交通施策などによる将来交通需要の抑制が可能か検討する。

(c) 留意事項

変更の場合

当該路線の必要性を十分検証した上で、効率的なルート・構造・横断面構成・交差点形式など具体的な変更内容について検討し、変更が妥当であることを明確にする。

廃止の場合

対象路線の廃止による周辺道路及び周辺地域への交通や環境の影響について、定量的かつ客観的に整理し、廃止する理由やその妥当性を明確にする。

(4) 選定

第 3 段階の検討結果を踏まえて、総合的判断により見直し路線を選定する。
その他の路線は、存続とする。

総合的判断にあたっては、住民の合意形成を図る観点から、都市計画法第 5 3 条の建築制限等の状況を考慮する。

見直し路線については、変更・廃止に向け、都市計画法に基づき、必要な都市計画の手続きを行うこととする。

存続路線については、路線の必要性などを十分に検証した上で、存続の理由を明確にするものとする。

役割分担

見直しにあたっては、以下のとおり、県と市町村の役割を明確にし、速やかに検討作業を行うものとする。

〔役割分担の基本的な考え方〕

市町村が見直し主体となる。（市町村が一元管理、窓口となる。）

ただし、県管理区間（予定含む。）の国道・県道は、県が見直し主体となる。

県は、事業主体未確定路線や直轄国道等の見直しについて、関係機関との調整等支援をする。

〔市町村と県の主な役割〕

市 町 村	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 〔県管理(予定)道路を除く〕	市町村の見直し情報の管理 市町村の見直しを支援 県管理(予定)道路の見直し
<div>相互に十分連携、協力し、見直し作業を実施</div>	

【参 考】

見直しスケジュール

平成１６年度	長期末整備都市計画道路の見直しガイドライン策定
平成１７年度	<p>ガイドラインに基づき、長期末整備都市計画道路の必要性を再検証し、見直し候補路線を選定する。 〔ガイドラインの第２段階まで〕</p> <p>個別路線の状況によっては、第３段階以降を実施</p> <p>見直し候補路線の選定結果を、県が取りまとめ、県内一斉に公表する。</p>
平成１８年度 以降	<p>見直し候補路線を詳細に検討し、見直し路線を選定する。 〔ガイドラインの第３段階〕</p> <p>見直し路線の都市計画変更手続を進める。</p>

〔 長期末整備都市計画道路の見直しは、定期的（概ね５年ごと）に実施する 〕

埼玉県の都市計画道路の現状

(1) 都市計画道路の県内の決定状況

〔平成16年4月1日現在〕

- ・都市計画決定路線数 1,490路線
- ・都市計画決定延長 2,857.9 km
- ・整備済延長 1,369.9 km
- ・整備率 47.9%

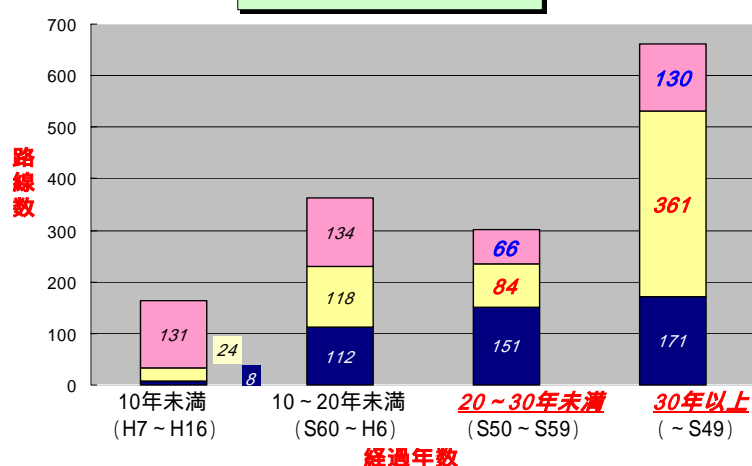
(2) 都市計画決定後の経過年数別整備状況

平成16年4月1日現在

経過年数	全体		全線整備済		未整備		一部未整備		全線未整備	
	路線数	延長	路線数	延長	路線数	延長	路線数	延長	路線数	延長
10年未満 (H7～H16)	163	169.9	8	3.5	155	166.4	24	19.8	131	146.6
10～20年未満 (S60～H6)	364	434.2	112	91.7	252	342.5	118	195.2	134	147.3
20～30年未満 (S50～S59)	301	357.0	151	139.2	150	217.7	84	146.1	66	71.6
30年以上 (～S49)	662	1,896.7	171	366.6	491	1,530.2	361	1,270.0	130	260.2
現行法 (S44～S49)	200	472.1	63	114.2	137	357.9	88	257.1	49	100.9
旧法 (～S43)	462	1,424.6	108	252.4	354	1,172.3	273	1,012.9	81	159.4
合計	1,490	2,857.9	442	601.0	1,048	2,256.9	587	1,631.1	461	625.8

延長：km

経過年数別整備状況

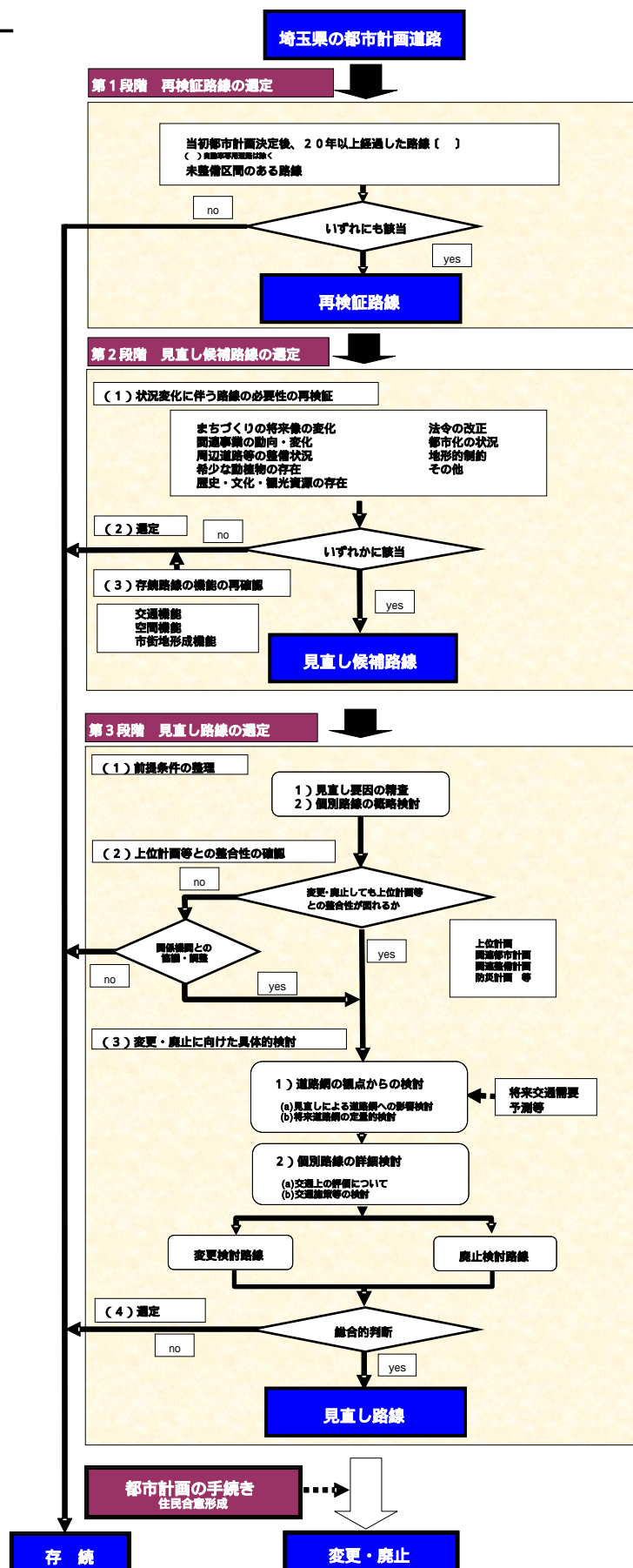


20年以上未整備路線

641路線 / 1,490路線
〔約43%〕
一部未整備: 445路線
全線未整備: 196路線

- 全線未整備
- 一部未整備
- 整備済

選定フロー



長期未整備都市計画道路の 見直しガイドライン

埼玉県県土整備部都市計画課

〒330-9301

さいたま市浦和区高砂 3 - 1 5 - 1

Tel 048-830-5343 Fax 048-830-4881