

静 岡 県

# 都市計画道路の必要性再検証ガイドライン

平成19年 3月

静 岡 県

～ はじめに ～

都市計画道路は、機能的な都市活動を支えるために必要な都市施設として定められているものですが、これらは高度成長期の市街地拡大や自動車交通の増大を前提に計画されたものが多く、人口減少の始まり、少子高齢化の急速な進行等の社会情勢の大幅な変化に伴い、その必要性が変化してきていることが考えられます。

そこで、静岡県では、地域の実情に応じた都市計画道路の必要性を再検証することを進めていくこととし、その基本的な考え方と手順を示したガイドラインを策定することとしました。

今後、このガイドラインに基づき、県と市町が十分に連携を図り、都市計画道路の必要性を再検証することを鋭意推進し、県民に対して適切な情報提供を行っていきます。

なお、本文中、特に説明を要すると思われる用語については( )を付し、巻末に説明を記しました。また、本文の解釈とケーススタディに対応するための参考として(Q )を付しQ & Aを添付しました。

## 目次

1	都市計画道路の必要性再検証について	1
2	静岡県の都市計画道路を取り巻く現状	2
3	必要性再検証の手順（フロー図）	3
4	必要性再検証の手順（解説）	4
5	都市計画法手続き	7
6	実施細目の策定	7
	用語の説明	8
< 参考 >	関連計画等体系図	9
	必要性再検証カルテ	11
	Q&A	15

## 1 都市計画道路の必要性再検証について

### (1) 背景

国土交通省が示した都市計画運用指針（ 2 - 2 都市施設）によると、「目指すべき都市像を実現するために都市計画決定された都市施設については、その整備に相当程度長期間を要するものであり、その実現に向け一定の継続性が要請されるものである」としつつ、「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しい」としている。

特に、都市施設の中でも都市計画道路については、長期にわたり整備されていないものも多く、これらについては、都市計画基礎調査の結果等を踏まえ、まちづくりの方向性の見直しとあわせて、積極的にその必要性や配置、規模などの再検証を行い、必要に応じて都市計画の変更を行うことが求められている。

### (2) 目的

本ガイドラインでは、「都市計画決定された道路における未改良区間の整備方針（廃止、変更、現決定を維持）を現時点の社会情勢や住民ニーズ等を基にした将来見通しに照らして改めて検証する」ことを目的としている。必要性を再検証することで都市計画道路の必要性が明確となり、都市の健全な発展と秩序ある整備を実現するための合理的な都市計画となる。

なお、未改良区間とは、都市計画に定めた通りに整備が成されていない区間をいう。

### (3) ガイドラインの性格

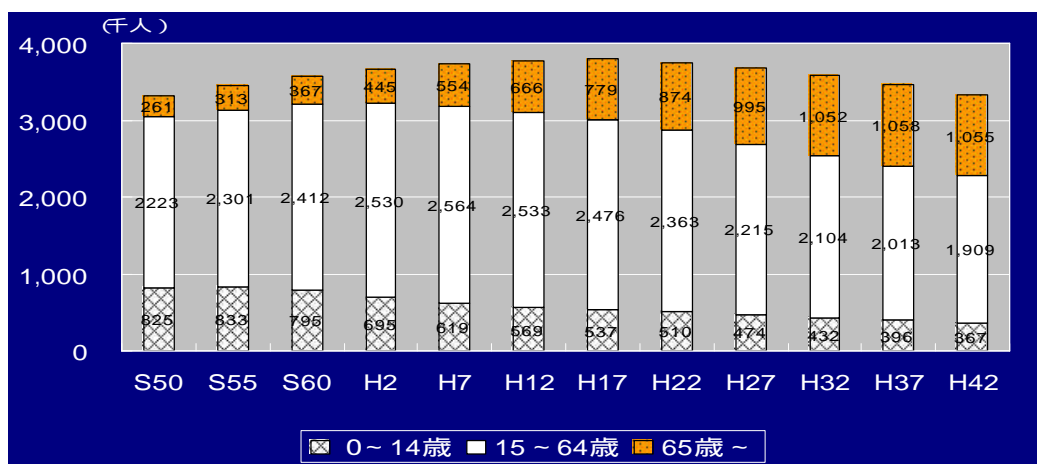
本ガイドラインは、市町<sup>07</sup>が自ら主体性をもって都市計画道路の必要性の再検証を行う際によりどころとして取りまとめたものであり、その考え方と手順の基本的事項を示している。よって、各市町において再検証実施のための細目を定める必要がある。<sup>08</sup>

なお、再検証の作業は、市町単位<sup>09</sup>で実施することが基本であるが、市町を超えた広域的な観点からの調整が必要な場合は、国及び県と関係する市町が協力して取り組むこととする。

## 2 静岡県の都市計画道路を取り巻く現状

### (1) 静岡県の人口

静岡県の総人口は、平成17年をピークに増加から減少に転じ、今後、ますます少子高齢化が進展することが予測されている。

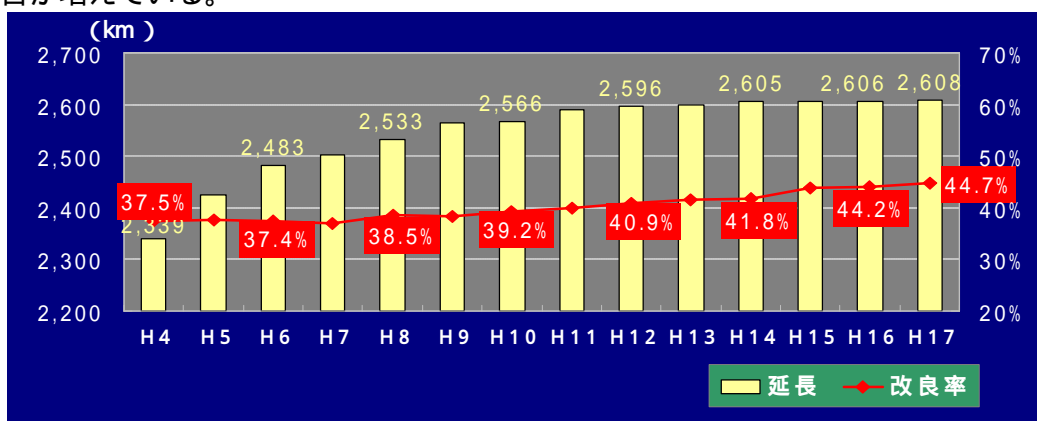


出典：  
H17までは国勢調査  
H22以降は人口問題  
研究所による推計

<図-1> 静岡県年代別の人口

### (2) 静岡県の都市計画道路の状況

自動車専用道路<sup>2</sup>、幹線街路<sup>3</sup>、区画街路<sup>4</sup>、特殊街路<sup>5</sup>の全ての都市計画道路の計画決定延長約2,608kmのうち、改良済みは約45%であり、ここ数年は概ね1%ずつその割合が増えている。

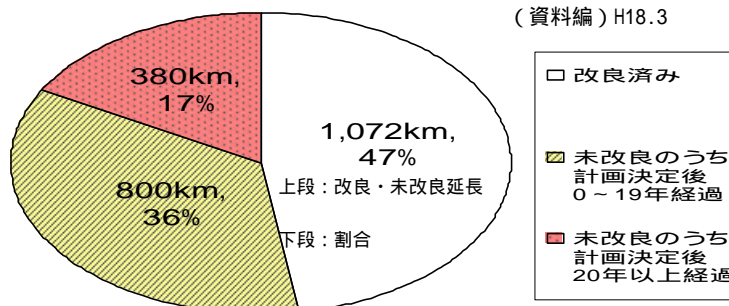


<図-2> 静岡県の都市計画道路の現況 (H18.3)

出典：  
静岡県の都市計画  
(資料編) H18.3

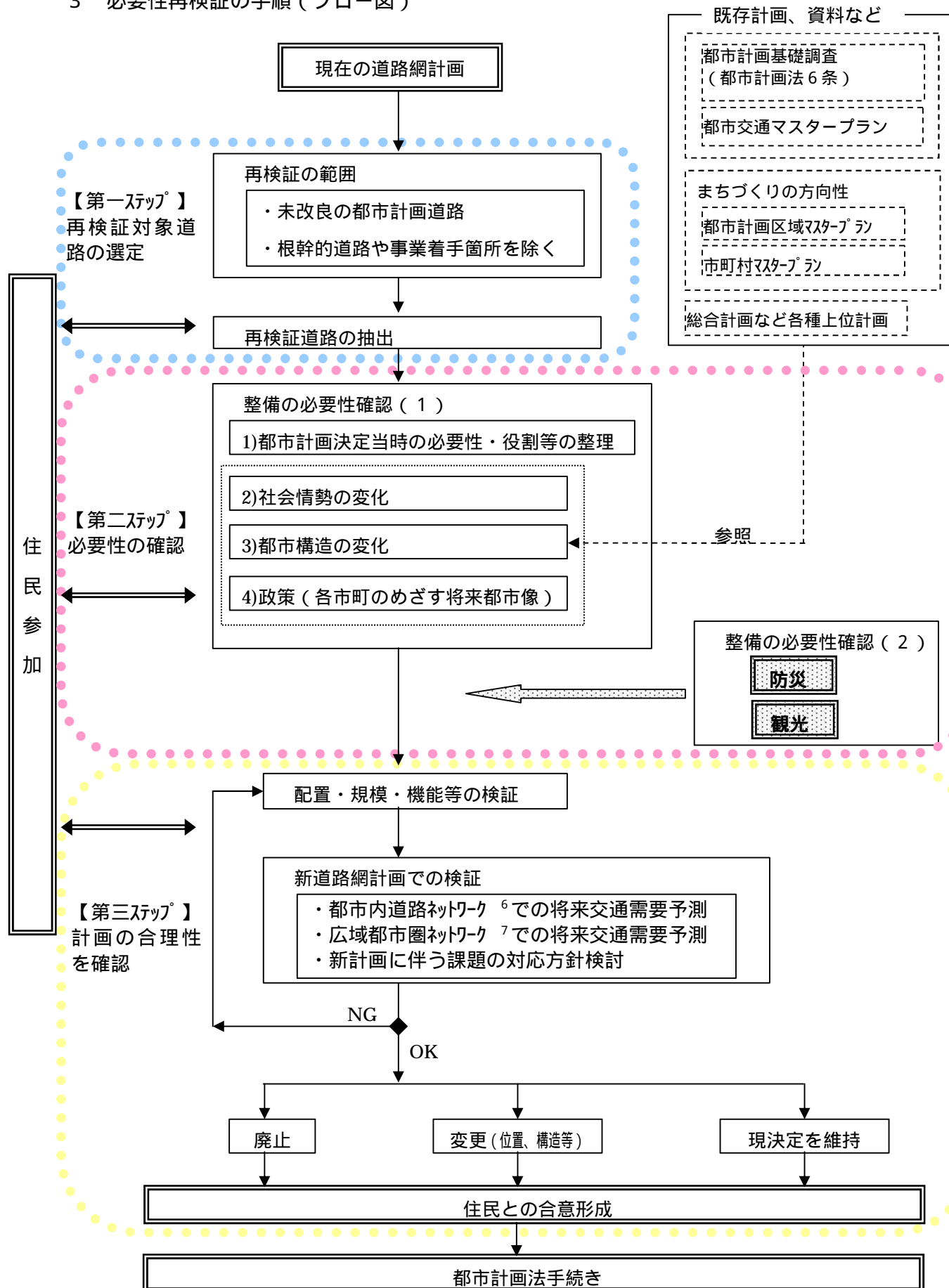
### (3) 幹線街路の状況

静岡県の都市計画道路のうち幹線街路については、計画決定後、改良されないまま20年以上経過した道路が、約380km残っている。



<図-3> 静岡県の幹線街路の改良現況 (H18.3)

### 3 必要性再検証の手順（フロー図）



#### 4 必要性再検証の手順（解説）

##### 【基本的事項】

都市計画道路は、交通機能<sup>8</sup>、空間機能<sup>9</sup>、市街地形成機能<sup>10</sup>など様々な機能を十分発揮するよう計画することが必要とされているが、このうち、特に交通機能は都市を形成する道路網が適切に配置されなければその機能が十分に発揮されないこととなる。このため都市計画道路の必要性を再検証するに当たっては、その対象箇所のみならず焦点を当てるのではなく、その都市の将来像を踏まえた全体の道路網（都市計画道路以外の道路<sup>Q10</sup>も含めた）を視野に入れた再検証を行い、その必要性や効果等を明らかにすることが重要である。

なお、再検証作業を進めていく上では、道路管理者や住民との十分な連絡調整を適時適切に行うことを基本とする。

##### 【第一ステップ】再検証対象道路の選定

###### 再検証の範囲

必要性を再検証する範囲（対象）は、計画決定通りに改良されていない都市計画道路とする。ただし、事業着手箇所は除く。

また、自動車専用道路などの根幹的道路については、国と県及び市町が共同で必要性を整理した上で、再検証の範囲から除外する。<sup>Q11</sup>

###### 再検証道路の抽出

再検証の範囲から、まちづくりに必要不可欠な道路や明らかに事業の実現性が高い道路等を除き、具体的に必要性を再検証する道路（または区間、以下省略）を抽出する。

なお、まちづくりに必要不可欠な道路や明らかに事業の実現性が高い道路等とは、下記に該当するものが考えられる。ただし、これらに該当する道路であっても、市町の独自判断により必要性を再検証する道路として抽出することは妨げない。

- ・ 上位計画に位置づけられた道路  
（総合計画<sup>11</sup>、都市計画区域マスタープラン<sup>12</sup>、市町村マスタープラン<sup>13</sup>等）
- ・ 具体の事業計画がある道路  
（現在の事業着手箇所に隣接する箇所など、着手時期が明確となっている道路）
- ・ その他、市町の独自判断により必要性を再検証する必要がないと判断した道路<sup>Q12</sup>

## 【第二ステップ】必要性の確認

### 整備の必要性確認（１）：一般的な道路機能の観点

再検証道路として抽出された道路において、計画決定当時にどのような必要性をもって、都市計画に定めたのかを確認する。さらに、計画決定当時から現在にかけての社会情勢、都市構造等の変化に照らし、現在における必要性を確認する。

#### （１）都市計画決定当時の必要性・役割等の確認

都市計画道路は、交通実態調査等を踏まえ道路網としての必要性及びその役割を明確にした上で定められている。そこで、都市計画決定当時にどのような必要性や役割を期待して定めたものなのかを先ず確認する。

#### （２）社会情勢の変化、都市構造の変化、将来都市像

都市計画道路を現在の社会情勢や都市構造及び将来都市像等に照らして、計画決定当時の必要性や役割が変化しているかを確認する。この場合、都市計画基礎調査の成果や都市計画区域マスタープラン、市町村マスタープランなどの既存計画、資料を活用する。

- ・ 社会情勢の変化（人口、産業、土地利用、交通需要と供給の動向など）
- ・ 都市構造の変化（広域的交通施策の計画、市街地開発計画など）
- ・ 将来都市像（総合計画といった上位計画に示される都市の将来像や施策など）

### 整備の必要性確認（２）：防災、観光振興の観点

静岡県が抱える特有の課題として、予想される東海地震の発生が挙げられる。災害が発生した場合の緊急対応活動、救援活動に対応するため、緊急輸送路<sup>14</sup>、避難路、広域避難地などの配置関係からの検証や、道路が公共空地として有する防災機能（焼け止まり<sup>15</sup>など）の観点から検証を行う。

また、伊豆、富士山、浜名湖など有数の観光地を抱えていることから、アクセシビリティ、回遊性などを確保する観点から必要性の検証を行う。



### 【第三ステップ】計画の合理性を確認

#### 配置・規模・機能等の検証

都市計画道路の配置・規模・機能等を検証し、地域の実情にあった合理的な計画であるかどうかを検証する。

#### 配置：地形・地物との整合、既存道路の有無の観点

- ・計画決定時には判明していない保全すべき史跡や文化財等の存在
- ・住民ニーズの変化により保全すべきものとなった建築物等の存在
- ・保全すべき希少な動植物の存在
- ・既存道路の機能改善による代替機能<sup>Q13</sup>
- ・地形的な制約による明らかに不合理な計画 など

#### 規模：幅員構成の観点（車線数、自歩道／歩道、停車帯の有無等）

- ・将来交通量の変化
- ・土地利用の変化に伴う道路利用形態の変化 など

#### 機能：道路機能分類の観点（主要幹線、幹線、補助幹線など）

- ・将来交通量の変化
- ・他の道路整備による計画決定当時の役割の変化 など

#### その他：道路構造令との整合、<sup>Q14</sup> 交差点形状（立体交差等） など

#### 新道路網計画での検証<sup>Q15</sup>

整備の必要性と配置・規模・機能等を検証した結果、未改良区間の整備方針（廃止、変更、現決定を維持）を仮りに定め、その整備方針による新たな道路網計画により、適切な交通処理（歩行者等を含む）が実現されるかどうかを検証する。都市を構成する道路網全体で将来交通需要予測<sup>Q16</sup>を行い、望ましいと考えているサービスレベル<sup>16, Q17</sup>が確保されるかどうかを検証する。確保されていない場合は、再び「配置・規模・機能等の検証」に立ち戻り、再検討する。

更に、他の都市に対して将来交通量の影響があるかどうかを検証する。仮に影響がある場合、その都市と連携して必要性の再検証を行う。

以上の検証を行い、既往計画に対して下記のとおり整備方針を定める。

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>・<u>廃止</u>：必要性が低くなった道路</li><li>・<u>変更</u>：位置・構造等を見直す必要がある道路</li><li>・<u>現決定を維持</u>：既往計画が合理的である道路</li></ul> |
|--|

整備方針を決定することに伴って検討・対応が必要となる課題を、都市全体の課題と個別道路の課題に整理し対応方針を検討する。

検討する課題としては下記のものが考えられる。

- ・ 建築規制のあり方<sup>Q19,20</sup>
- ・ 都市計画税の優遇
- ・ 他の都市計画との整合（都市施設、土地利用など）<sup>Q21</sup>
- ・ 道路建設を見込んだ土地利用
- ・ 買い取り請求
- ・ 事業の実現性                      など

#### 住民との合意形成<sup>Q22</sup>

都市計画道路の整備方針及び対応方針を定めた場合、速やかにその判断に至った経緯等を明らかにし、地域住民との合意形成を図る。

現決定を維持する方針の道路については、その道路の必要性について、関係する地域住民へ十分な情報提供を行う。

廃止又は変更する方針の道路については、その理由を明確に地域住民に伝え、合意形成を図ることとする。この場合、今後のまちづくり・みちづくりをどのような手法で行っていくのか地域住民と共に検討することが望ましい。

なお、合意形成を図る上では、直接の利害関係にある地元住民のほか、地区や地域といった間接的な関係にある住民を対象とするなど、幅広く情報を提供し進めることが望ましい。

ここまで順を追って手続きを示してきたが、住民との合意形成を図るための情報提供・意見交換は、必要性の再検証を進める初期段階から行われることが望ましい。

#### 5 都市計画法手続き

必要性を再検証した結果、都市計画の廃止又は変更が必要な場合は、都市計画法で定められた都市計画（案）の縦覧～都市計画審議会への付議、公告、都市計画決定等の手続を行う。

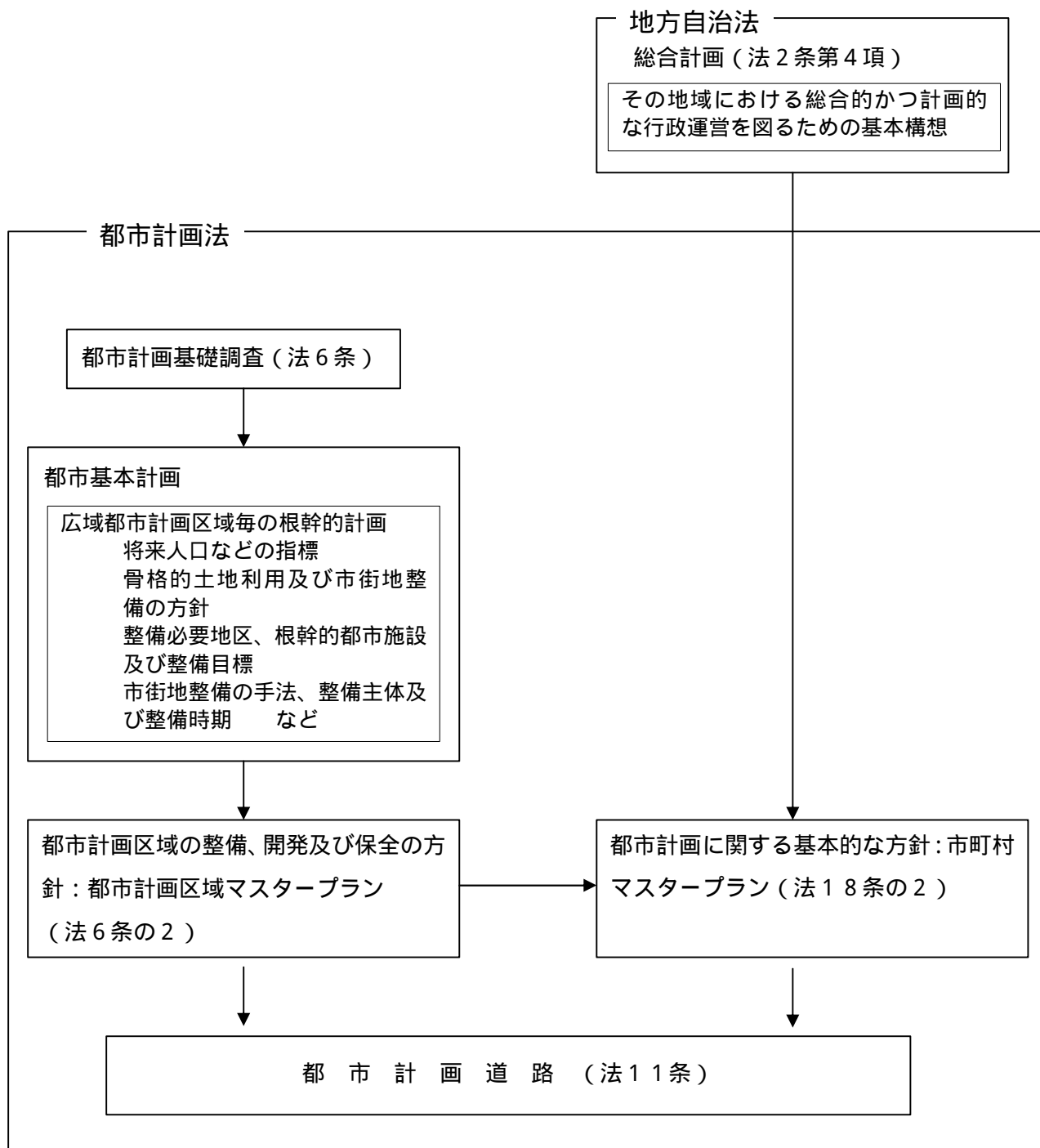
#### 6 実施細目の策定

各市町において、必要性の再検証作業を進めるにあたり、それぞれの地域特性に配慮した検証項目の整理や、住民との合意形成のやり方や情報提供方法、さらには整備方針（廃止、変更、現決定を維持）を決定することに伴って生じる課題の対応方針等を示した実施細目を策定する必要がある。

## 用語の説明

	用語	意味
1	都市計画基礎調査	都市計画区域における人口規模、市街地の面積、土地利用、交通の状況など、都市の現況及び将来の見通しについての調査を行うもの。(都市計画法6条)
2	自動車専用道路	自動車のみの通行の用に供される道路
3	幹線街路	主要幹線街路：都市間交通や通過交通など比較的長距離の交通に対応する道路 都市幹線街路：主要幹線街路で囲まれた地域内の交通を処理する道路 補助幹線街路：都市幹線街路と区画街路を連絡する街路
4	区画街路	近隣住区内の生活道路
5	特殊街路	歩行者専用道や自転車専用道など、自動車以外の交通の用に供する道路
6	都市内道路ネットワーク	各市町が他の市町と連携せずに単独で考えることができる市町内の道路ネットワーク(再検証を実施する最小単位)
7	広域都市圏ネットワーク	各市町が他の市町と連携して考える広域的な道路ネットワーク
8	交通機能	通行機能、沿道利用機能など
9	空間機能	都市環境機能(景観、日照等)、都市防災機能、ライフライン等の収容機能など
10	市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成機能、街区形成機能、生活空間機能など
11	総合計画	市町村の将来像を描いた計画
12	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」であり、 都市計画の目標、区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針、 主な都市計画の決定の方針を定めたもの。 (都市計画法第6条の2)
13	市町村マスタープラン	「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、 市町村の建設に関する基本構想及び都市計画区域マスタープランに即して当該市町村の都市計画に関する基本的な方針を定めたもの。(都市計画法第18条の2)
14	緊急輸送路	地震の発生により著しい被害が生ずる恐れのある地域の災害応急対策を実施する上で、被災地外から又は被災地内部間の応急物資、人員等の輸送の用に供せられる道路。
15	焼け止まり	火災の延焼がくい止められること
16	サービスレベル	本ガイドラインでいうサービスレベルとは、道路の機能水準(交通機能、空間機能、市街地形成機能)のことであり、各市町において設定するものである。

< 参考 > 関連計画等体系図





< 参 考 >

必 要 性 再 検 証 カ ル テ

(注)再検証実施結果を取りまとめる様式としてのカルテ(参考)である。ただし、この様式によらなくてもよい。



都市計画区域名								市町名			
路線番号・路線名 <small>ふりがな</small>		決定権者		当初決定日時				計画概要		L =      m、W =      m、車線数	
上位計画の位置付け、路線の性格・機能など				変更年月日				変更概要			
				変更年月日				変更概要			
				変更年月日				変更概要			
				整備状況		改良済・概成済・未改良		整備年度		S 改良(L=00m)、S 概成(L=00m)	
現道がある場合	区分	一般国道・県道・市町道・その他 (      )		名称		道路幅員	W=      m	車線数		歩道	有 ( 両、片 ) ・ 無 ( W =      )
必 要 性 確 認  ( 第二ステップ )	計画決定当時の必要性・役割など			現在における必要性・役割など			配置は適正か ( 適正、不適正 )				
							規模は適正か ( 適正、不適正 )				
							機能は適正か ( 適正、不適正 )				
							その他 ( 交差する都市計画道路との整合など )				
	防災の観点からの再検証 緊急輸送路である 避難路である 近隣に避難地がある その他防災機能がある (      )			観光の観点からの再検証 近隣に集客施設がある (      ) その他観光に資する道路である (      ここに記入      )			配置・規模・機能等の検証 ( 第三ステップ )				
整備方針の判断結果				判断した理由 ( 明確に )				今後の予定 ( 時間的管理を含めて ) 変更、廃止の場合はこれまでの住民合意形成と今後の対応			
廃止      ・      変更      ・      現決定を維持											



位置図 ( 都市計画図 )	標準横断図	設計諸元
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路区分 ( 種 級 )</li> <li>・設計交通量 1 ( 〇 〇 台/日 )</li> <li>・設計交通量 2 ( 目標年 〇 〇 年 ・ 予測年 〇 〇 年 )</li> <li>・設計速度 ( 〇 〇 Km/h )</li> </ul> <p>* 設計交通量予測主体及び方法                      主体 : 静岡県 方法 : 都市圏 P T</p>
平面図 ( 適宜拡大図、活用写真等を ) ( 変更の場合は、変更 ( 案 ) を明示 ) ( 整備状況がわかる様に改良済・概成済・未改良 )		

< 参 考 >

Q & A



## Q & A

【Q . 1】必要性再検証を実施することによって得られる効果は。

都市計画道路の整備の方針（廃止、変更、現決定の維持）が明確となることにより、社会情勢の変化に対応した適切な土地利用を図る。

【Q . 2】必要性再検証の実施時期は。

できるだけすみやかに実施する。また、社会情勢の変化に対応し、随時検証を行う。

【Q . 3】計画決定からの経過年数は選定基準としないのか。

都市計画決定からの経過年数によって、再検証の要否を判断する基準がないため、経過年数を選定基準とはせず、全ての都市計画道路を対象とする。

【Q . 4】道路管理者などとの調整は。

市町が必要性再検証するにあたり、単独で検証作業を行うのではなく、広域的な観点で道路ネットワークの管理をしている部局や、再検証対象道路の道路管理者と連携を図りつつ作業すべきである。

【Q . 5】B / Cは見直し評価に導入しないのか。

【三ステップ】の計画の合理性の確認で、地形・地物との整合や交通量の確認においてB/C

に相当する合理性を確認出来ると考える。また、各市町で作成の実施細目にて必要に応じて記

載することが考えられる。

【Q . 6】整備が完了した道路で、工事实施における構造物・線形などの設計変更や、工事着手前における民地の造成工事などの地形の改変により、都市計画決定済み区域と実際の道路区域が異なる場合には、このガイドラインを適用するのか。

適用しない。

都市計画決定区域と実際の道路区域が一致するよう、住民との合意形成を図った上で必要があれば都市計画の変更を行う。

【Q . 7】県決定道路の存在や地域間のバランスを保つ面からしても、もっと積極的に県が介入するべきではないか。(P1)

都市計画道路はそのまちづくりに大きく寄与することから、市町の意見が十分に反映されるべきものであると考える。よって、再検証は市町が主導で実施することとしている。なお、再検証作業の過程で、広域的観点の検証が必要となってくる場合には、県と市町が共同で再検証作業を行う。

【Q . 8】具体の再検証作業を進める市町が、先ずやることは。(P1)

本ガイドラインは県全体として共通する基本的事項を示すにとどめている。よって、各市町は本ガイドラインに基づき、地域の課題を反映し地域の実情に応じたより具体的な事項を定めた「細目」を策定することが必要であると考え。

【Q . 9】検討の単位は都市計画区域毎が適当ではないか。(P1)

検討単位は最小単位として市町とした。市町毎に検討するなかで、広域の観点で検討が必要となった場合は、都市計画区域毎に検証する。

【Q . 10】再検証する場合の道路網の都市計画道路以外の道路とは。(P4)

自動車専用道路 + 国道 + 県道 + その他相応な道路

その他相応な道路とは、市町村道・農道などであり、都計道・自専道・国・県道の交通量に影響を及ぼすと考えられる道路をいう。

【Q . 1 1】再検証道路の範囲から除外する根幹的道路とは。(P4)

都市全体のネットワークを形成する主要幹線・補助幹線などの骨格道路である。

【第一ステップ】の再検証対象道路の選定の際に、道路の必要性・役割を明確にして、詳細な再検証が必要でないことを確認の上、根幹的道路を選出する。( 確認作業としてカルテを作成しても良い) なお、選定にあたっては、国・県の意見を聞いて行うこととする。

【Q . 1 2】” その他、市町の独自判断により必要性を再検証する必要がないと判断した道路” とは、どのような道路を言うのか。(P4)

上位計画の位置付けがない、または、事業着手時期が明確でないが、現計画のまま整備する可能性が高い道路をいう。たとえば、

- ・地元の総意であり、期成同盟会などの建設促進活動が盛んに行われている
- ・道路が建設されることを期待した土地利用が既に図られている道路。

などを想定しているが、これらは道路網としての客観的な判断が必要である。

【Q . 1 3】機能を代替する道路は、同規模でなければならないのか。規模が不足する既存道路を代替とする場合には、新たに都決などの担保が必要となるのか。(P6)

機能が代替できれば規模は問わない。代替する道路が複数でもかまわない。都市計画道路でもその他道路でもかまわない。求めるものは、予測される交通需要に対して、新たな道路網で円滑に交通処理ができることである。

【Q . 1 4】 配置・規模・機能等の検証で、「その他：道路構造令との整合」とあるが、現行の道路構造令に適合していない全ての道路を変更の対象とするのか？(P6)

既決定の都市計画道路が、現行の道路構造令に適合しておらず、事業の実施年次が明確になっていない道路については、現行の道路構造令に適合するよう都市計画決定を変更することは現実的でなく、住民との合意形成も困難と思われる。

都市計画決定と、現行の道路構造令との間で齟齬があると認識をした上で、実際に改築を行う場合に、その時の道路構造令や交通量により、幅員構成・線形等を再度検証して、必要な場合は都市計画決定の変更を行うこととする。

【Q . 1 5】道路ネットワークを見直すことで廃止と同時に新たな道路が必要となる場合は、この道路が当分の間整備する予定がない場合、都市計画決定しなくてもよいか。(P6)

必要のない道路は廃止するべきであるが、代替の機能を担保するため、新たに必要となる道路が都市計画決定されるか、事業化の見通しがつくまで、廃止決定は保留するべきである。

【Q . 1 6】将来交通需要予測はどのようにやるのか。(P6)

P T調査や道路交通センサス等を基にして、新たな道路網で将来交通需要予測を行うこととなるため、委託業務として作業を行う場合は、予算措置が必要となる。

【Q . 1 7】「ガイドライン6ページの望ましいサービスレベル」とあるが、基準はあるか(P6)

各市町において考える道路の望ましいサービスレベルは様々であると思われるため、各市町が策定する「細目」によって根拠を明確にした上で基準を設定していく。

【Q . 1 9】市計画決定後、事業未着手のまま長期にわたり建築制限をしてきた道路を廃止することとなった場合の訴訟への対応は。(P7)

平成17年10月に最高裁より出された盛岡裁判の判決によれば「都市計画道路について、現決定を踏襲し建築制限を維持することは、一般的に当然に受忍すべきものとされる制限の範囲を超えて特別の犠牲を課されたものというべきことが困難であるから、補償請求をすることができない。」とされている。

一方裁判官の補足意見で、盛岡事件の対象地は「第1種住居地域であり高度な土地利用がされている地域でないため、長期の建築制限は特別の犠牲といえず補償を必要としない。」と述べているため、対象となる土地の状況によりその判断が異なることも考えられる。このため、都市計画道路の廃止に伴う対応については、決定からの経過年月や用途の指定状況、さらには損益を被る可能性のある住民との合意形成等を総合的に勘案しつつ、慎重に対応する必要がある。

【Q . 2 0】建築許可基準の緩和は考えられるか。(P7)

現決定を維持しながらも、事業着手までに相当の年数の経過が予想される路線が多くなると思われ、これを救う手段として、都市施設に係る区域内的の建築許可基準の緩和（例：2階建て以下 3階建以下など）が考えられるが、効力が市町全域の都市計画道路以外の都市施設にも及ぶため、関係各機関との慎重な議論が必要である。

【Q . 2 1】都市計画道路の廃止・変更を行う場合用途地域との整合は。(P7)

都市計画道路の位置を基準として用途地域が定められている場合は用途地域の変更について見直す必要がある場合がある。

【Q . 2 2】 住民との合意形成において「今後のまちづくり・みちづくりをどのような手法で行っていくのか検討」とあるが、都市計画道路を廃止してどうやって道路をつくるのか。(P7)

代表的なものとして、区画整理による区画街路や、地区計画による地区施設としての道路や既存道路の改良などであり、行政や道路管理者の担保が必要な場合がある。