

## ・未着手都市計画道路の見直しの進め方

### 1.見直しの必要性

人口増の停滞や少子高齢化、地球温暖化の進展、大規模地震発生への危惧など社会情勢は大きく変化しており、市民の皆様のニーズはますます多様化し、公共事業に関しても今まで以上に行政の説明責任が求められています。

また、未着手都市計画道路 79 k mのうち、都市計画決定後 30 年以上経過している路線が 9 割を占めており、関係権利者の皆様には、長期にわたり建築制限を課している状況が続いています。近年の厳しい財政状況を考えると、未着手都市計画道路の整備にはなお長い年月が必要であると予測されます。

一方、個々の未着手都市計画道路に目を向けると、次項以降で詳述するように、道路の整備によって文化財などに影響が及ぶなど、道路整備上の課題を抱えている路線が多く存在しています。

そこで、昨今の社会経済情勢の変化や市民ニーズの多様化に対応するとともに、個々の路線の道路整備上の課題を解決して都市計画道路の効果を適切に発揮するためには、高齢者や子ども、地域環境、防災の視点など、地域のまちづくりと深く関わる視点を加味しながら、計画の廃止も含めた都市計画道路の見直しを行う必要があります。

### 2.見直しの基本的な考え方

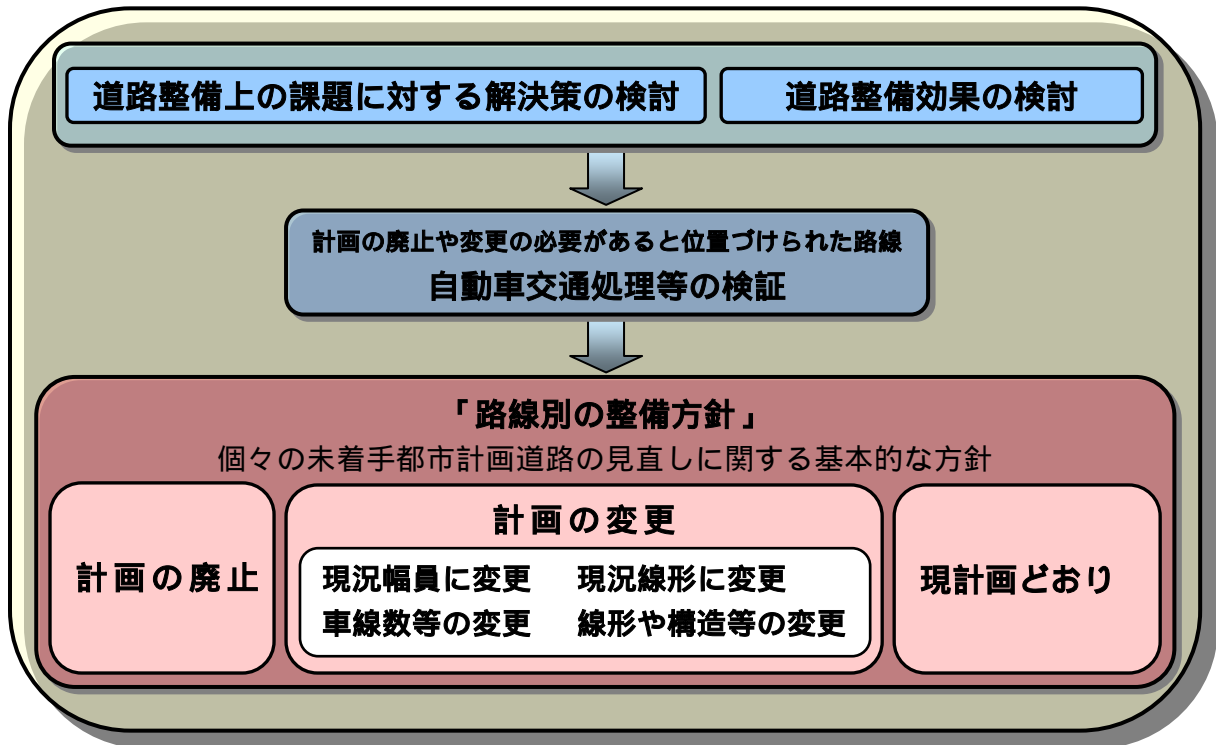
残り 79 k mとなっている未着手都市計画道路を見てみると、「文化財や公園・緑地、商店街に影響を及ぼす」、「既に歩道が整備されており一定の道路機能が備わっている」、「道路構造に問題がある」など、それぞれの路線が整備する上でさまざまな課題を抱えていることがわかりました。

そこで、本市の都市計画道路の見直しは、残された個々の路線の課題をいかに解決するかということを中心に、加えて道路の整備効果を把握しながら、計画の廃止や変更を検討するという、課題対応型の見直しを行うこととしました。

具体的には、個々の未着手都市計画道路ごとに道路整備上の課題を整理した上で、地域のまちづくりの視点を考慮しながら、現計画のままで道路整備が可能であるか見極め、不可能な場合にはその解決策を検討しました。さらに、それに加えて 7 つの評価項目により道路の整備効果を把握し、効果が低い路線については計画の廃止を検討しました。

検討の結果、計画を見直す必要があると位置づけられた路線については自動車交通処理等の検証を行い、最終的に、すべての未着手都市計画道路を「計画の廃止」、「計画の変更(4分類)」、「現計画どおり」に分類した『路線別の整備方針』を策定しました。図 - 8 に未着手都市計画道路の見直しの流れを示します。

図 - 8 未着手都市計画道路の見直しの流れ



現計画どおり整備する路線及び現況幅員に変更する路線でも、交差点付近の拡幅が必要となるなど局所的な変更の生じる場合があります。

### 3. 道路整備上の課題に対する解決策の検討

#### (1) 課題の整理

図 - 9 に示すように、未着手都市計画道路の整備上の課題を 8 つにまとめました。

図 - 9 未着手都市計画道路の整備上の課題

- 【1】文化財等に影響を及ぼす路線
- 【2】公園や緑地を分断する路線
- 【3】商店街の存続に影響を与える路線
- 【4】木造住宅密集地内に存在する路線
- 【5】一定の道路機能が確保されている路線
- 【6】代替ルートと考えられる路線
- 【7】堤防道路へ取り付く計画となっている路線
- 【8】道路構造等に問題のある路線

## (2) 課題に対する解決策の検討

個々の未着手都市計画道路について、道路整備上の課題ごとに次のような解決策の検討を行いました。

### 【1】文化財等に影響を及ぼす路線



未着手都市計画道路の沿線に歴史的建造物や遺跡等の文化財がある場合は、それら文化財に影響を及ぼさないように、計画の変更、廃止を検討する。

### 【2】公園や緑地を分断する路線



未着手都市計画道路が公園や緑地を分断する場合は、自然環境への影響を最小限に抑えるように、公園や緑地の整備計画との整合も考慮しながら、計画の変更を検討する。

### 【3】商店街の存続に影響を与える路線



未着手都市計画道路の沿線に商店街がある場合は、商店街の存続を困難にする可能性があるため、地域のまちづくりの視点を考慮しながら、計画の変更、廃止を検討する。

#### 【4】木造住宅密集地内に存在する路線



未着手都市計画道路が木造住宅密集地内を通過する場合は、防災空間の確保という視点から整備が必要であるが、地域のコミュニティに大きな影響を与える可能性もあるため、地域のまちづくりを考慮しながら、計画の変更を検討する。

#### 【5】一定の道路機能が確保されている路線



未着手都市計画道路の中には、計画幅員を満たさないものの、既に車道、歩道が整備されており、幹線道路として一定の道路機能を有しているものがある。

これら路線については、地域特性を考慮しながら設定した必要最低幅員の基準を基に、現況幅員への変更を検討する。

資料編 P14 を参照

#### 【6】代替ルートのお考えられる路線



未着手都市計画道路に並行して、代替となるルートが整備されている場合がある。

この代替ルートが「必要最低幅員の基準」を満たすとともに、適正な道路機能を有する場合には、未着手都市計画道路の計画の変更、廃止について検討する。

### 【7】堤防道路へ取り付く計画となっている路線



未着手都市計画道路が堤防道路に取り付く計画となっている場合は、堤防接続の効果、影響を考慮し、計画の廃止を検討する。

### 【8】道路構造等に問題のある路線



高低差のある地形、複雑な交差形状など、道路構造等に問題のある計画となっている場合は、今後、詳細な調査、設計を行って、計画の変更、廃止を検討する。

## 4. 道路整備効果の検討

一般的に道路を整備することは、交通混雑の解消、防災性や安全性の向上などさまざまな効果が期待できますが、未着手都市計画道路の中には整備効果の小さいものもあります。そこで、表 - 3 に示す「道路整備効果の評価項目」により、未着手都市計画道路の整備により期待される効果(現況で一定の道路機能があり、効果が既に発揮されている場合を含む。その意味で、「路線の位置づけ」と言い換えることもできる。)を把握し、整備効果が小さい路線については計画の廃止について検討しました。

表 - 3 道路整備効果の評価項目

視点	評価項目	評価の基準 (以下の基準に該当する路線は整備効果があるとみなす)
広域的な視点	自動車交通の円滑化	道路がないところに新たに道路が整備されたり、2車線から4車線に車線数が増加するなど、自動車交通を円滑にする路線
	地域間の交流化	国道や主要地方道に位置づけられているなど、地域間の自動車交通を処理する路線
	災害時の避難動線	災害時に避難空間や延焼防止空間として機能する「避難路」に指定されている路線
地区的な視点	地域生活の利便性	周辺に行政機関や医療・福祉施設、学校等があり、整備によって地域生活の利便性が向上する路線
	公共交通の利用	鉄道駅の近くや、バスなどの公共交通が十分でない地域内に計画されており、整備によって公共交通の利用が促進される路線
	交通安全	現状の歩道が狭かったり、高齢者居住率が高い地域に計画されているなど、整備によって歩行者や自転車の安全性が向上する路線
	防災対策	木造住宅密集度が高い地域内に計画されており、整備によって災害時の地域の安全性が向上する路線

## 5. 自動車交通処理等の検証

都市計画道路には、交通機能、都市環境機能、収容空間機能、市街地形成機能などがあり、それらを有機的に機能させるために、都市計画道路の配置や道路幅員について一定の望ましい水準や基準が定められています。

そこで、「道路整備上の課題に対する解決策の検討」と「道路整備効果の検討」の結果、計画の変更や廃止をする必要があると位置づけられた路線については、次のような検証を行いました。

### 【1】自動車交通処理の検証

計画の廃止、あるいは車線数の減少を伴う計画の変更をする場合は、自動車交通が円滑に処理され、周辺の道路で慢性的な交通混雑が起こるおそれがないか検証する。

### 【2】道路密度の検証

計画を廃止する場合は、その地区における道路の配置密度が適正かどうかを検証する。この場合、都市計画道路以外でも2車線で歩道が整備されているような道路は、道路網に含めて配置密度を検証する。

### 【3】道路の幅員構成の検証

道路幅員を変更する場合は、道路としての一体性を考慮し、道路の幅員構成の連続性について検証する。