

都市計画道路見直しガイドライン

平成 19 年 3 月

山 梨 県

目 次

都市計画道路の見直しガイドライン策定の背景と目的	1
(1) 背景と目的	1
(2) ガイドラインの利用について	1
1. 都市計画道路整備の現状と課題	2
(1) 都市計画道路整備の現状	2
(2) 都市計画道路を取り巻く状況の変化	4
(3) 都市計画道路整備の課題	7
2. 見直しの基本的な考え方	8
2.1 これからの都市計画道路整備のあり方	8
2.2 見直しの主体	8
2.3 都市計画道路の見直しの基本的な考え方	9
3. 見直しの進め方	10
3.1 検討対象路線	10
3.2 見直し候補路線の選定	10
3.3 見直し案の作成	14
3.4 見直しのフロー	17

《都市計画道路の見直しガイドライン策定の背景と目的》

(1) 背景と目的

本県における都市計画道路は、昭和14年に都市計画決定されたのを始めとして、平成18年3月末現在、217路線、約460kmが計画決定されており、そのうち約5割にあたる約234kmが改良済である。

本県の都市計画道路は、高度経済成長期の人口増加や経済成長に伴う交通量の増大などを背景に、その多くを定め、整備を進めてきた。

一方で、今後、人口減少と少子高齢化の進展など、都市を取り巻く社会経済状況は大きく変化していくことが予想される。

このため都市計画道路の位置づけや必要性に変化が生じている可能性があり、今後の社会経済情勢に適切に対応していくためには、都市計画道路網の再編成が必要と考えられる。

また、現状のまま推移すると、すべての都市計画道路を整備するためには相当年数を要すると見込まれることなどから、都市計画道路の位置づけや機能を再確認し、都市計画道路の見直しも含めて効率的・効果的に都市計画道路を整備していく必要がある。

都市計画道路の見直しは、都市計画道路網全体が有効に機能するよう一定の方針や考え方に基づいて行われることが望ましい。

このため、本ガイドラインは、都市計画道路の見直しを行うにあたり、都市計画道路の決定権者である県及び各市町村が適切な見直しを行うため、見直しの考え方や検討方法等について一定の指針を示したものである。

(2) ガイドラインの利用について

県及び各市町村は、本ガイドラインを参考に、地域の実情に応じた都市計画道路の見直しを進めるものとする。

なお、都市計画道路の見直しが市町村を越えた広域的調整が必要な場合は、県は見直しについての調整等の支援をすることとする。

1. 都市計画道路整備の現状と課題

(1) 都市計画道路整備の現状

山梨県の都市計画道路の整備率は全体で約 50%

山梨県の都市計画道路の計画延長は、平成 18 年 3 月末現在、約 460 km であり、うち約 50%にあたる約 234 kmが改良済となっている。

道路区別に整備状況をみると、区画街路の整備率が最も高く、幹線街路が低い状況となっている。特に、幹線街路の幅員 8～12mの路線の整備率が低い状況である。

20～30 年前に都市計画決定された道路の整備率が低い

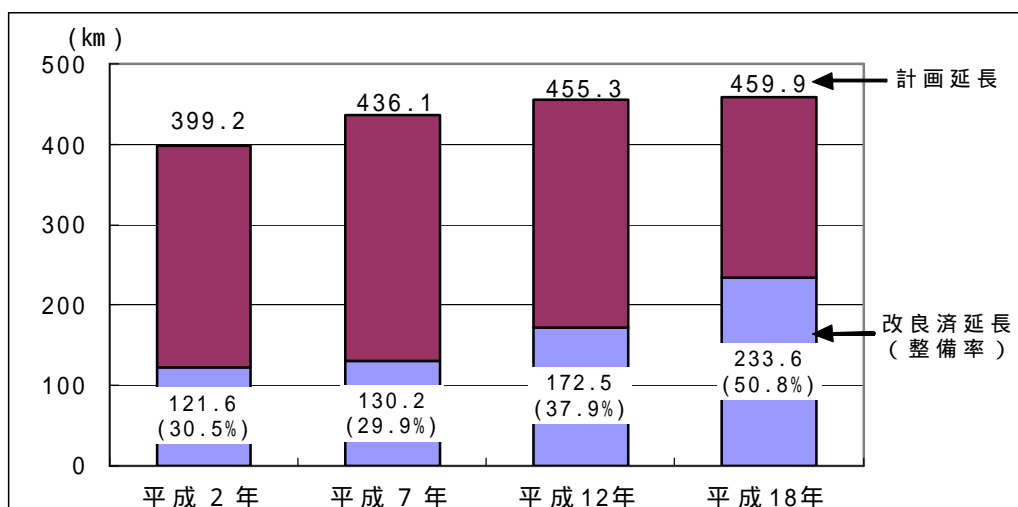
都市計画道路（幹線街路）の整備状況を計画決定時期別にみると、20～30 年前に計画決定された道路の整備率が約 48%と特に低い状況となっている。

このように、都市計画道路の整備にあたっては、優先性の高い路線から計画的に整備が進められてきたが、都市計画決定後、長期間を経過してもなお未着手となっている路線がある。

全路線の整備が完了するまでに相当な期間を要すると見込まれる

近年の整備動向を勘案すると、都市計画道路の計画延長がそのまま変わらないと仮定しても、都市計画道路全路線の整備が完了するまでには、相当年数が必要であると見込まれる。

都市計画道路の計画延長と改良済延長の推移



注) 整備率は改良済延長を計画延長で除したもの 資料：都市計画年報、山梨県都市計画課

道路区分別整備状況（平成 18 年 3 月 31 日現在）

	計画延長 (km)	改良済延長		換算完成延長		未着手区間延長		整備率	
		延長(km)	%	延長(km)	%	延長(km)	%		
自動車専用道路	22.510	12.360	54.9%	0.000	0.0%	10.150	45.1%	54.9%	
幹線街路	幅員30～40m	4.540	4.090	90.1%	0.000	0.450	9.9%	90.1%	
	幅員22～30m	83.715	55.303	66.1%	0.750	0.9%	28.412	33.9%	66.1%
	幅員16～22m	180.620	87.981	48.7%	5.890	3.3%	92.639	51.3%	48.7%
	幅員12～16m	109.270	53.630	49.1%	7.876	7.2%	55.640	50.9%	49.1%
	幅員8～12m	51.420	13.640	26.5%	13.190	25.7%	37.780	73.5%	26.5%
小計	429.565	214.644	50.0%	27.706	6.4%	214.921	50.0%	50.0%	
区画街路	7.050	6.183	87.7%	0.181	2.6%	0.867	12.3%	87.7%	
特殊街路	0.860	0.430	50.0%	0.000	0.0%	0.430	50.0%	50.0%	
合計	459.985	233.617	50.8%	27.887	6.1%	226.368	49.2%	50.8%	

注) 換算完成延長とは、改良済以外のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路）の延長

注) 未着手区間延長とは、計画延長から改良済延長を引いた延長

資料：山梨県都市計画課

都市計画道路（幹線街路）の決定時期別整備状況（平成 18 年 3 月 31 日現在）

決定時期（年度）	延長（km）					整備率
	計画延長	改良済延長	換算完成延長	事業決定区間延長	未着手区間延長	
～10年前（H7～H16）	20.8	10.7	1.6	2.3	9.4	51.4%
10年～20年前（S60～H6）	80.0	52.5	1.3	1.9	26.9	65.6%
20年～30年前（S50～S59）	116.0	56.0	0.9	1.7	59.2	48.3%
30年～40年前（S40～S49）	122.7	67.7	1.2	2.6	53.6	55.2%
40年～50年前（S30～S39）	62.7	37.6	0.2	0.5	24.8	60.0%
50年以上前（～S29）	27.8	18.1	0.0	0.0	9.7	65.1%
合計	430.0	242.6	5.2	9.0	183.6	56.4%

注) 換算完成延長とは、改良済以外のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路）の延長

注) 未着手区間延長は計画延長から改良済延長と事業決定区間延長を引いたものに換算完成延長を加えた延長

資料：山梨県都市計画課

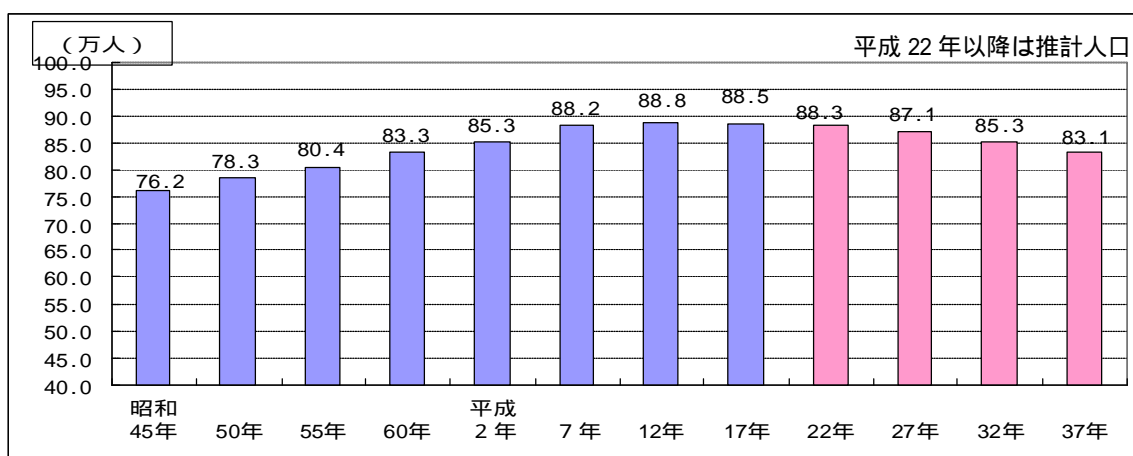
(2)都市計画道路を取り巻く状況の変化

【人口の減少】

山梨県の人口は88.5万人(平成17年)であり、近年は横ばいで推移している。都市計画区域別にみると、身延都市計画区域などを除きほとんどの区域で増加傾向にあるが、その伸びは鈍化してきている区域が多い。

今後、本県の人口は減少傾向となり、平成37年時点には約83.1万人と推計されている。

人口の推移

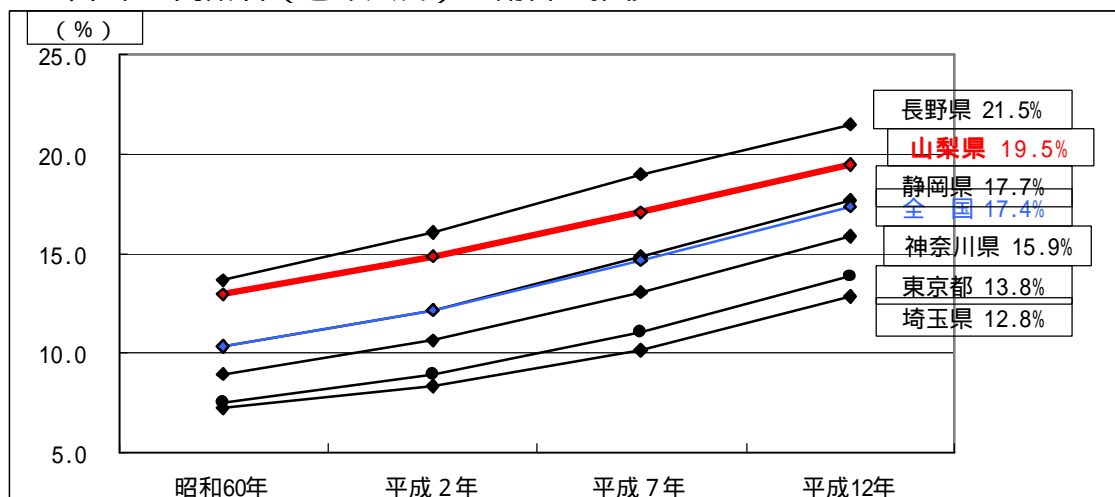


資料：国勢調査、「都道府県別将来推計人口-中位推計-」国立社会保障・人口問題研究所編集

【超高齢化社会の到来】

高齢者(老年人口)の割合は、昭和60年の約13%から平成12年には約20%にまで増加しており、高齢化が着実に進行してきている。高齢化社会に向けて、安全面や使いやすさを重視した道路整備が重要となっている。

山梨県の高齢者(老年人口)の割合の推移

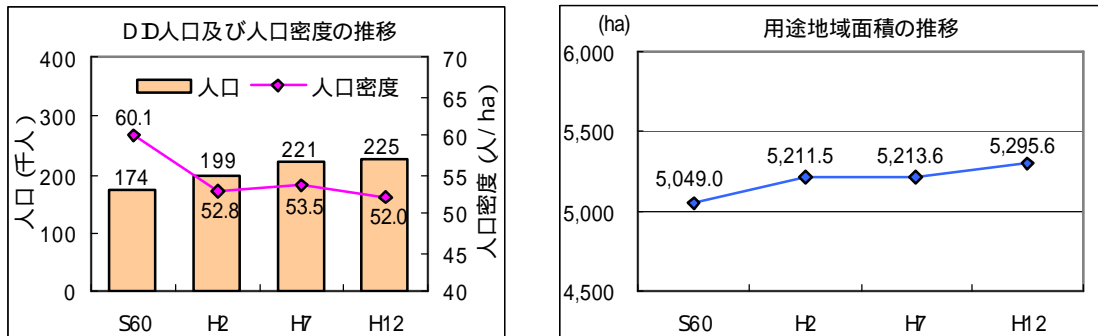


資料：国勢調査

【市街地拡大の鈍化】

山梨県の人口は、今後、減少傾向となることが予測されており、いわゆる「成熟社会」「都市型社会」を迎えるにあたり、これからのまちづくりの方向は、既成市街地の再編整備、都市機能の集約・コンパクト化に移りつつあるものと考えられる。

市街地拡大の進展状況（甲府都市計画区域）



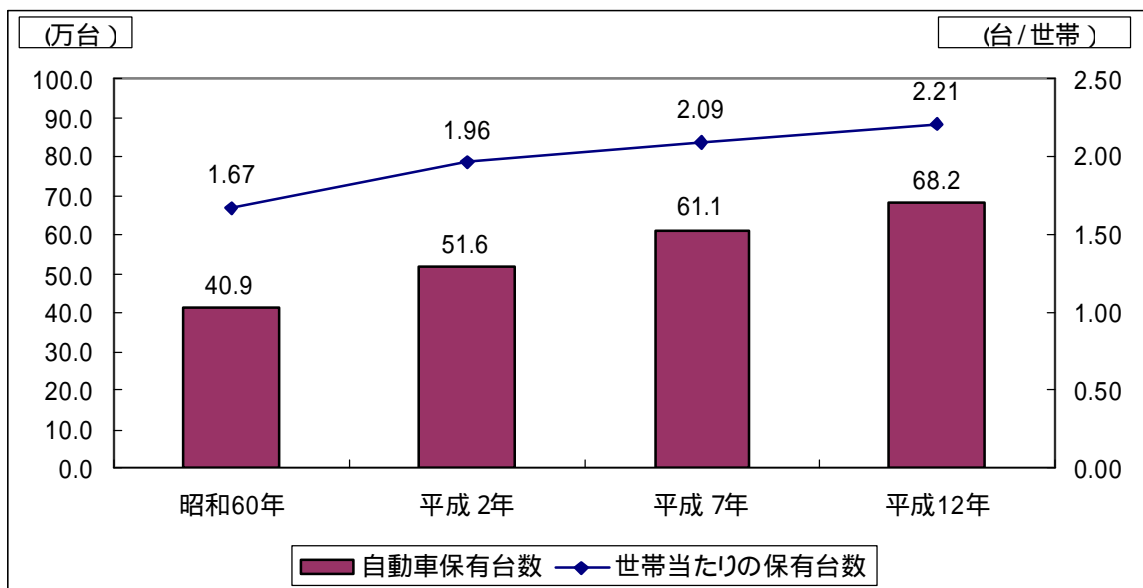
資料：都市計画基礎調査報告書、都市計画年報

【自動車依存の進行】

山梨県の1世帯当たりの自動車保有台数は、昭和60年以降増加傾向にあり、平成12年で約2.2台/世帯となっている。

山梨県全体の自動車交通量は増加傾向にあり、主要地点における交通量も、道路整備が進んでも依然として増加している路線があり、自動車への依存が進行していることがうかがえる。

自動車保有台数と1世帯当たり自動車保有台数の推移



資料：やまなしの統計

【社会情勢の変化】

1)環境問題に対する意識の高まり

平成 17 年 2 月、地球温暖化防止のための京都議定書が発効され、環境問題に対する社会的要請が高まってきている。

このような中、道路沿道における騒音や振動、大気汚染などの改善とともに、道路の体系的なネットワーク形成による道路混雑の緩和など、地球温暖化への対応も踏まえた取組みがますます求められている。

2)安全・安心への意識の高まり

阪神・淡路大震災や新潟県中越地震等の教訓から、災害時における緊急輸送路の確保や救援活動等を支える道路ネットワークの形成が重要となってきた。

また、山梨県の交通事故による死亡者は、65 歳以上の高齢者が全体の 3 割以上を占めている。今後、高齢化が進展し、高齢者の事故が増大すると考えられることから、誰もが安全で安心して生活できる交通環境の確保がますます求められている。

3)関係法令の改正

道路構造令の改訂、景観法の制定など関係法令の動向を踏まえると、今後整備される都市計画道路には、現行の計画幅員では適合しない路線や、地域特性に応じた道路空間の再構築が必要な路線があると考えられる。

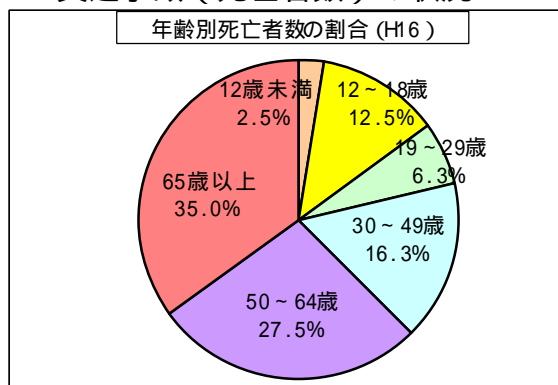
4)都市計画道路に関する訴訟の状況

近年、都市計画道路の整備に関わる訴訟が起きるなど、都市計画道路整備の遅れにより、都市計画法第 53 条に基づく建築制限等に対して住民の不満や不信感が募りつつあると考えられる。

平成 17 年 10 月、東京高等裁判所により、静岡県伊東市の住民側の請求を棄却した静岡地裁の一審判決を取り消す判決（県側敗訴）が下された。

平成 17 年 11 月、最高裁判所により、都市計画道路は漸次見直しを実施していること、必要性を確認した上で変更を行わなかったことなどから、岩手県盛岡市の住民側の上告を棄却（原告敗訴の一、二審判決が確定）する判決が下された。ただし、最高裁判官による補足意見として、「60 年にわたって建築制限が課せられている場合に損失補償の必要は無いという考え方には大いに疑問がある」と指摘されている。

交通事故（死亡者数）の状況



資料：交通安全マップ HP
(警察庁、国道交通省
交通事故総合分析センター)

(3)都市計画道路整備の課題

都市計画道路の必要性を再検証する必要がある

(要因)

- ・人口減少や少子高齢化の進展など、都市を取り巻く社会経済状況は大きく変化していくことが予想され、都市計画道路の必要性にも変化が生じる可能性がある。
- ・市街地拡大の鈍化など近年の社会情勢の変化を踏まえた将来像等の見直しに伴い、都市計画道路の位置づけ・役割が変化している可能性がある。

多様化するまちづくりのニーズへの対応が必要である

(要因)

- ・高齢者や障害者に対応した移動環境の確保、環境問題への対応、安全・安心な社会づくりなど、多様化するニーズへの適切な対応が求められている。
- ・個性的で魅力ある地域づくりに向けて、都市計画道路の果たす役割も多様化してきている。
- ・道路構造令の改訂に伴い、既決の計画幅員が道路構造令に適合しない路線があり、整備に支障が生じる可能性がある。

効果的・重点的な投資を行っていく必要がある

(要因)

- ・道路整備など公共事業投資額は年々減少しており、全路線の整備完了までには相当年数が必要と見込まれる。
- ・既存ストックの有効活用とともに、重点的な投資により事業効果の早期発現を目指すなど、効果的な投資を図っていくことが重要である。

都市計画道路の整備の見通し等を示す必要がある

(要因)

- ・都市計画決定後、長期間を経過しても未着手の道路などでは、住民に対して長期にわたり建築物の建築制限を課している。
- ・今後も整備に相当年数を要すると見込まれることから、都市計画道路の位置づけや整備効果とともに整備の見通しを示し、住民の理解を得ることが重要である。

2.見直しの基本的な考え方

2.1 これからの都市計画道路整備のあり方

これまで、自動車交通の円滑な処理や適切な土地利用の誘導などを図るため、計画的かつ着実に都市計画道路の整備が進められてきた。

今後も、その整備に長期間を要しても整備していくことを原則とし、以下のような考え方のもとに都市計画道路の整備を進めていくものとする。

これからの都市計画道路整備のあり方

少子高齢化がますます進行し、これまで増加していた人口が減少に転じるとともに、安全・安心な社会や豊かな社会の実現など多様化するニーズに対応するため、目標とする将来像や必要とする都市計画道路の機能にも変化が生じることが考えられる。

このため、以下のような視点のもと、都市計画道路の見直しを含めて柔軟に対応していくものとする。

ア．目指すべき将来都市構造、まちづくりとの整合

山梨県や各市町村の目指すべき将来像を誘導し、個性的で魅力あるまちづくりを推進するため、道路区分により求められる機能と将来都市構造やまちづくりとの整合を図るものとする。

イ．将来交通需要への適切な対応

安全で快適なまちづくりを推進していくため、将来自動車交通量の円滑な処理はもとより、自転車・歩行者交通にも適切に対応したものとする。

ウ．効果的、効率的な整備

限られた財源からの公共事業投資を効果的なものとし、都市計画道路整備による効果を高めていくため、既存ストックを有効に活用するとともに、都市計画道路の必要性を踏まえた上で路線の廃止や変更を行うなど柔軟に対応したものとする。

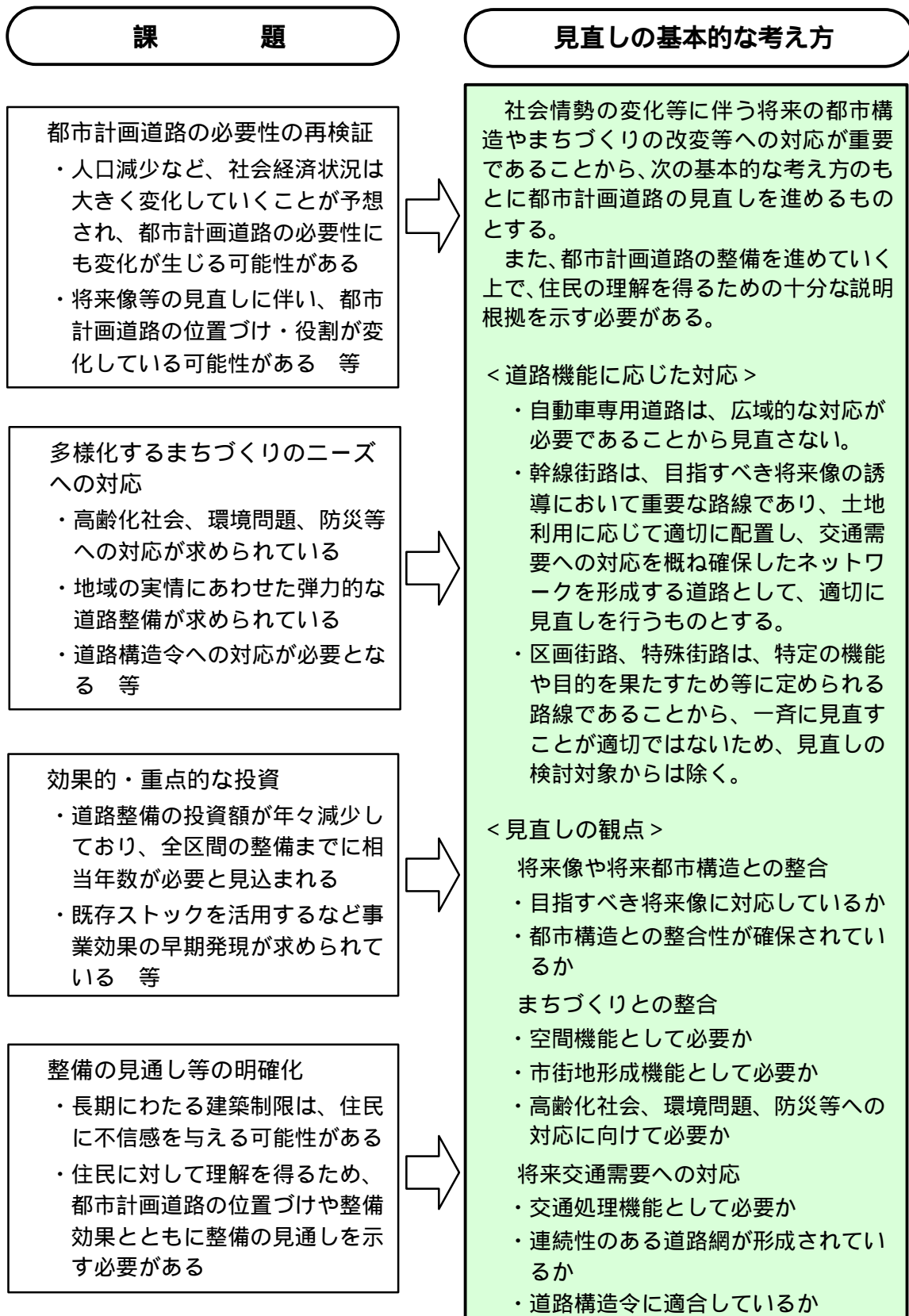
2.2 見直しの主体

都市計画道路の見直しは、都市計画道路の決定権者である県及び市町村が主体となって進める。

この際、県管理区間については県が見直しを行い、その他の区間については各市町村が見直しを行うものとし、県は市町村の見直しにおいて広域的調整等の支援をする。

2.3 都市計画道路の見直しの基本的な考え方

社会情勢の変化等に伴う将来の都市構造やまちづくりとの整合に留意し、道路区分に応じて適切に都市計画道路の見直しを行うものとする。



3.見直しの進め方

3.1 検討対象路線

見直しの検討対象とする路線は、都市構造を形成し、まちづくりの骨格としての交通機能や住区の形成等の機能を担うとともに、地区内の主要道路として位置づけられる幹線街路で、以下に該当する路線（区間）とする。

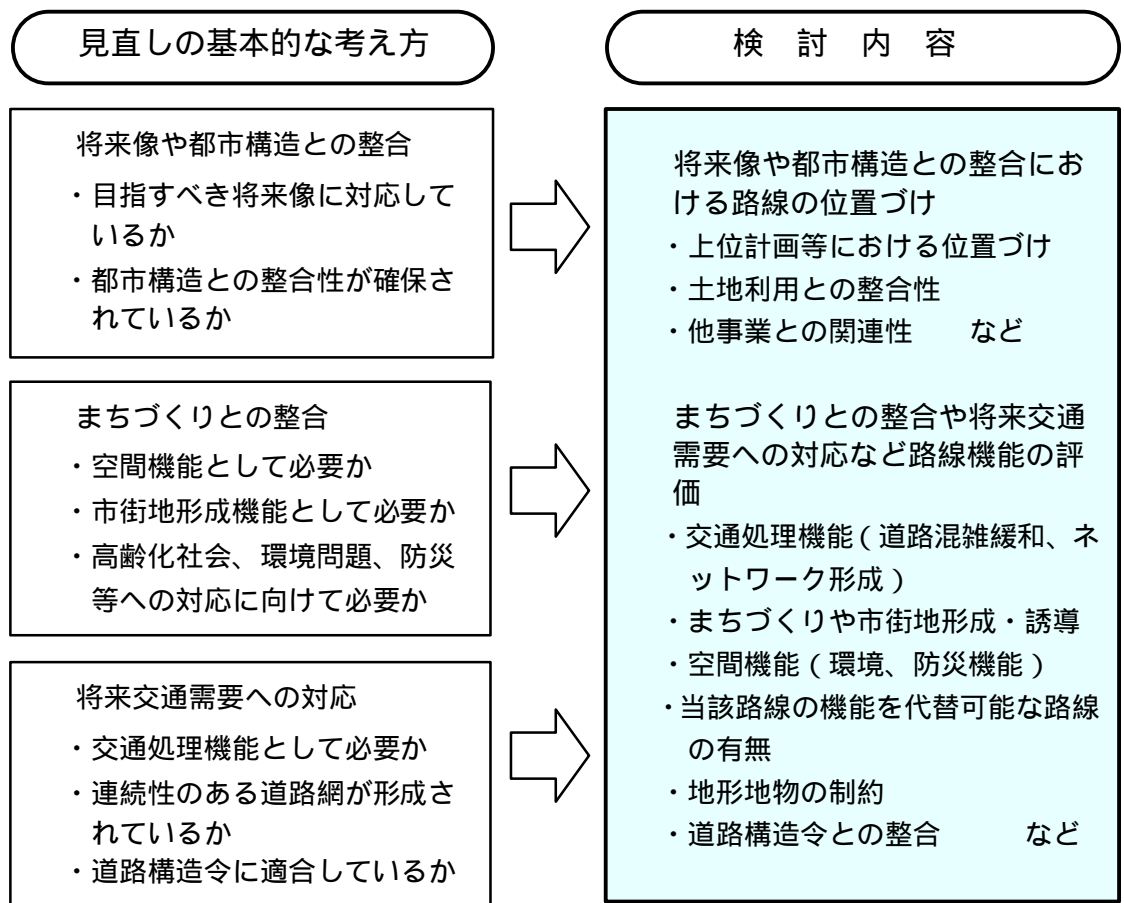
未整備区間を含む幹線街路を検討対象とする。

3.2 見直し候補路線の選定

検討対象路線に対して、以下に示す検討内容から各路線を評価し、見直しの必要性が高い路線を見直し候補路線として抽出する。

将来像や都市構造との整合における路線の位置づけ、まちづくりとの整合や将来交通需要への対応など路線機能の評価をもとに、見直しの必要性を総合的に判断し、見直しの候補となる路線を抽出する。

【見直し候補路線の選定に向けた検討内容】



【将来像や都市構造との整合における路線の位置づけに関する検討内容】

ア．上位計画等における位置づけ

総合計画や市町村マスタープラン等の上位計画に定められた路線は、都市の将来像を実現する上で必要性が高いと考えられることから、上位計画等における将来像の誘導や都市構造上の位置づけを確認する。

- 例) ・隣接市町村間を連絡する道路
- ・都心部の交通軸を形成する道路
- ・中心市街地の活性化を支援する道路 など

イ．土地利用との整合

都市計画道路周辺の土地利用の状況や今後の動向、まちづくりに与える影響等、土地利用との整合性の観点から都市計画道路の必要性に変化が生じていないかを確認する。

- 例) ・通過交通の処理を目的として計画決定したが、道路周辺が宅地化されたなど、当初の必要性に変化が生じていないか
- ・都市計画道路が整備されることにより、歴史的・文化的資産の保全に影響を与えることにならないか
- ・都市計画道路が整備されることにより、地域コミュニティを喪失することにならないか
- ・沿線土地利用計画(住宅地、商業業務地等)に対応した幅員構成となっているか
- ・植樹帯の設置等、街並みや沿線景観との調和が図られるか
- ・高速道路のインターチェンジや鉄道駅などへのアクセス路として必要か など

ウ．他事業との関連性

土地区画整理事業などの面整備事業等との関連(事業の動向)により、都市計画道路の決定時に想定していた必要性が変化している可能性が考えられることから、都市計画道路の整備の必要性に変化が生じていないかを確認する。

- 例) ・土地区画整理事業等の事業に関連する路線か
- ・関連事業の変更や廃止等により、当初想定していた都市計画道路の必要性が変化していないか など

【まちづくりとの整合や将来交通需要への対応など路線機能の評価に関する検討内容】

ア．交通処理機能

（道路混雑緩和）

社会経済状況の変化により、都市計画決定当初に想定された交通需要に変化が生じているか、周辺道路の渋滞の緩和に役立つかなどについてPT調査結果等をもとに定量的または定性的に評価する。

- 例）・ 現道や平行する道路等の渋滞緩和あるいは解消が図られるか
・ 交通需要に対応した道路幅員や車線数が確保されているか
・ 住宅地内の通過交通の流入抑制が期待されるか など

（ネットワーク形成）

都市計画道路を中心に現道も含めた道路ネットワークの形成において、ネットワークとしての機能に弊害が生じる可能性について評価する。

隣接市町村にまたがる都市計画道路については、幅員、線形、連続性などの不整合がないか評価する。

- 例）・ 都市間・拠点間の連絡のために必要か
・ 道路機能分類が明確となっているか、段階構成が図られているか
・ 隣接市町村にまたがる路線の連続性が確保できているか など

イ．まちづくりや市街地形成誘導

（高齢者の安全性の確保、歩行者・自転車交通への対応）

今後の高齢化社会に向けて、安全で快適に利用することができる歩行者・自転車の走行空間の整備の必要性を評価する。

歩行者・自転車通行量の実態や将来の見通しから歩行者・自転車の走行空間の整備の必要性を評価する。

- 例）・ 歩行者・自転車のネットワークを形成する路線として重要な路線か
・ 交通バリアフリー法の重点整備地区内の特定経路に指定されているか
・ 現道において交通事故が多い区間などにおいて、安全で快適な歩行者空間が確保されるか
・ 広場機能も備えた広幅員の歩行空間が確保され、歩行者中心のまちづくりなど、目指すまちづくりの誘導に寄与するか
・ 都心部における快適な歩行者ネットワークが形成され、中心市街地の魅力や賑わい創出に寄与するか など

(収容空間)

路線バス等の公共交通の走行空間としても道路は不可欠なものであることから、将来的にバス専用レーン等の導入を考えている路線（区間）においては、導入時に支障が生じないかを評価する。

- 例）・ 将来的にバス専用レーンが必要とされる路線か
・ 公共交通の導入のために必要か
・ 収容空間としての必要な幅員が確保されているか など

(市街地形成)

駅前の道路など地区のシンボルとなる路線（区間）等について、将来交通需要だけにとらわれず、将来のまちづくりの視点から必要性があるかを評価する。

- 例）・ 駅前の道路や商店街など地区のシンボルとして必要な路線か
・ 市街地の外郭を形成し、不要な通過交通の流入抑制が期待されるなど、良好な市街地形成に寄与するか
・ 都市軸として、賑わいのあるまちづくりに寄与するか
・ イベントなど地域の憩いの場や賑わい空間としても利用される道路かなど

ウ．空間機能

(環境問題)

道路沿道における騒音や振動、大気汚染などの環境問題の解決に向けて対応の必要性があるかを評価する。

- 例）・ 住宅地内への大型車の流入を抑制するなど、住宅地における騒音・振動の軽減が期待されるか
・ バイパス機能の確保により、自動車の走行性向上が期待されるか
・ 道路混雑の緩和により、自動車の排出ガスの削減が期待されるかなど

(防災機能)

災害時において広域避難場所へのアクセスや消防活動困難区域の解消等、都市防災の観点からみた必要性を評価する。

- 例）・ 災害時等において、緊急輸送路や避難路のために必要不可欠な路線か
・ 災害時において、緊急医療活動のために必要不可欠な路線か
・ 消防活動困難区域の解消に寄与する路線か
・ 延焼防止機能を有する路線か など

エ．代替機能となる路線の有無

効果的な都市計画道路の整備を行っていくためには、既存道路を積極的に有効活用していくことが重要であることから、ア～ウの路線機能を代替する現道等の存在を確認する。

オ．地形地物の制約

ア～エの路線機能の必要性があると評価されても、河川や鉄道などの地形地物との制約から事業が困難な場合があることも考えられる。

そのような路線（区間）については、整備を行うことが妥当か、または線形変更等で対応が可能かなど、計画内容の見直しの必要性を評価する。

カ．道路構造令との整合

今後、新設又は改築を行う都市計画道路について、道路構造令に適合していることを確認する。

3.3 見直し案の作成

見直し候補路線に対して、見直し素案（路線の廃止案・変更案）の作成とその検証を行い、都市計画道路の見直し案を作成する。

1)見直し素案の作成

見直し候補路線の機能・位置づけ等を勘案し、各路線の廃止案・変更案（車線数変更、幅員変更、線形変更）を作成する。

この際、以下の点について留意する。

【見直し素案作成における留意事項】

廃止案について

- ・都市計画法第 53 条による建築制限の対応（規制から外れる地権者が発生すること）
- ・セットバック済箇所の対応や沿線の土地利用の変更に対する対応

変更案について

- ・路線機能（渋滞緩和、歩行者・自転車の走行空間、防災機能等）に応じた幅員構成の確保
- ・幅員を拡幅・縮小する場合、道路構造令による必要幅員の確保
- ・幅員を拡幅する場合、交通量の増加に伴う騒音などの沿道環境への影響に対する対応、または都市計画法第 53 条による建築制限の対応（新規に規制される地権者が発生すること）
- ・幅員を縮小する場合、これまで都市計画法第 53 条により建築制限を受けていた土地（地権者）に対する対応や、セットバックを行っていた場合の沿道の今後のまちづくりへの対応

2)見直し素案の検証

作成した見直し素案について、以下のような検証を行う。

1)将来交通需要への対応

P T 調査結果等をもとに、将来交通需要推計を行い、見直し素案に基づいた道路ネットワークに対して、将来交通需要への対応を検証する。
(ただし、明らかに他の路線(区間)への影響がないと判断される場合は、将来交通需要推計を省略することができる。)

2)関係機関との協議・調整

見直し候補路線が、市街地開発事業(土地区画整理事業や市街地再開発事業)、公園事業、河川事業などに関連する場合は、路線の変更・廃止により支障が生じないかを関係機関と協議する。

3)再検証

以上の検証の結果、将来交通需要への対応や関連する事業に支障があると評価された場合は、見直し候補路線の廃止案・変更案を再検討し、再検証を行う。

3)見直し案の作成

見直し素案を検証した結果、支障がないと判断した路線の廃止案・変更案を見直し案とする。

なお、見直し案には、路線の変更はしないで現計画を継続させる場合も含まれる。

変更案について

変更案については、整備の効果、整備の時期、財政的な見通しなど、十分な説明根拠を示すことが必要である。

このため、事業実施の見込みを事業者が判断し、早期の事業化が可能な変更案について都市計画の変更を行う。

早期の事業化は困難と判断される場合には、「保留」として当面は都市計画の変更は行わないこともありうる。

「保留」とする路線(区間)について

「保留」とした路線(区間)については、住民に対して引き続き建築制限がかかることを考慮し、当該路線(区間)の必要性や、定期的な見直し検討を行うことなどを住民に説明し、理解と協力を得ることに留意する。

4) 住民の合意形成、都市計画の手続き

「廃止案」「変更案」については、速やかに都市計画変更の手続きに着手する。
手続きに着手する際には、以下の点に留意する。

【住民の合意形成、都市計画の手続きにおける留意事項】

- ・ 住民への廃止・変更理由の説明が十分なものであること
- ・ 都市計画道路の廃止・変更に伴い、用途地域（路線型）の変更も想定されること（同時変更についても）

5) 見直しの時期

県及び市町村は、見直し作業の早期完了に努める。

また、次回以降の見直しは、それぞれの地域の実情に応じて判断するものとし、社会経済状況などを考慮しながら適時適切に行うものとする。

3.4 見直しのフロー

