

栃木県都市計画道路検証の基本指針（案）

平成19年3月

栃木県県土整備部都市計画課

「都市計画道路検証の基本指針」の目的	1
栃木県における都市計画道路の現状	2
1. 都市計画道路の経緯	2
2. 都市計画道路の整備状況	4
都市計画道路の検証が求められる背景	5
1. 社会情勢の変化	5
2. 公共事業投資の効率化・重点化	7
3. まちづくりにおける方向性の変化	8
4. 住民主体のまちづくりの推進	8
都市計画道路とその課題	9
1. 都市計画道路に関する都市計画の基本的考え方	9
2. 都市計画道路の円滑な整備促進	11
3. 長期間未整備な都市計画道路の必要性等の検証	11
長期間未整備都市計画道路に関する基本的考え方	13
1. 長期間未整備都市計画道路に関する基本姿勢	13
2. 長期間未整備都市計画道路の必要性等の検証の基本的視点	13
3. 長期間未整備都市計画道路の必要性等の検証プロセス	16
4. 対象路線の検証の考え方	16
運用について	26
(参考) 都市計画道路の検証方法	28
はじめに	28
都市計画道路検証の基本フロー	29
第1段階：ア．検証対象路線の選定	30
第2段階：イ．見直し候補路線の選定	33
第3段階：ウ．見直し対象路線の選定	36
第4段階：エ．廃止路線、変更路線の判定	42
住民合意の形成	46
(参考) 書式例	47

「都市計画道路検証の基本指針」の目的

平成18年3月末現在、栃木県の都市計画道路は、総路線数652路線、総延長1,615kmである。これらの都市計画道路は都市の骨格を形成する重要な施設として、戦後から高度経済成長期（30年以上前）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、市街地の拡大などを踏まえ、適宜必要な見直しを行うとともに、計画的な整備が進められてきたところである。

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計画道路は、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。一方、その施行に際し、予算上等の制約も多いほか、都市全体に対するその優先度を見極めながら整備を進めざるを得ないため、結果として未着手の道路が数多く残されている。

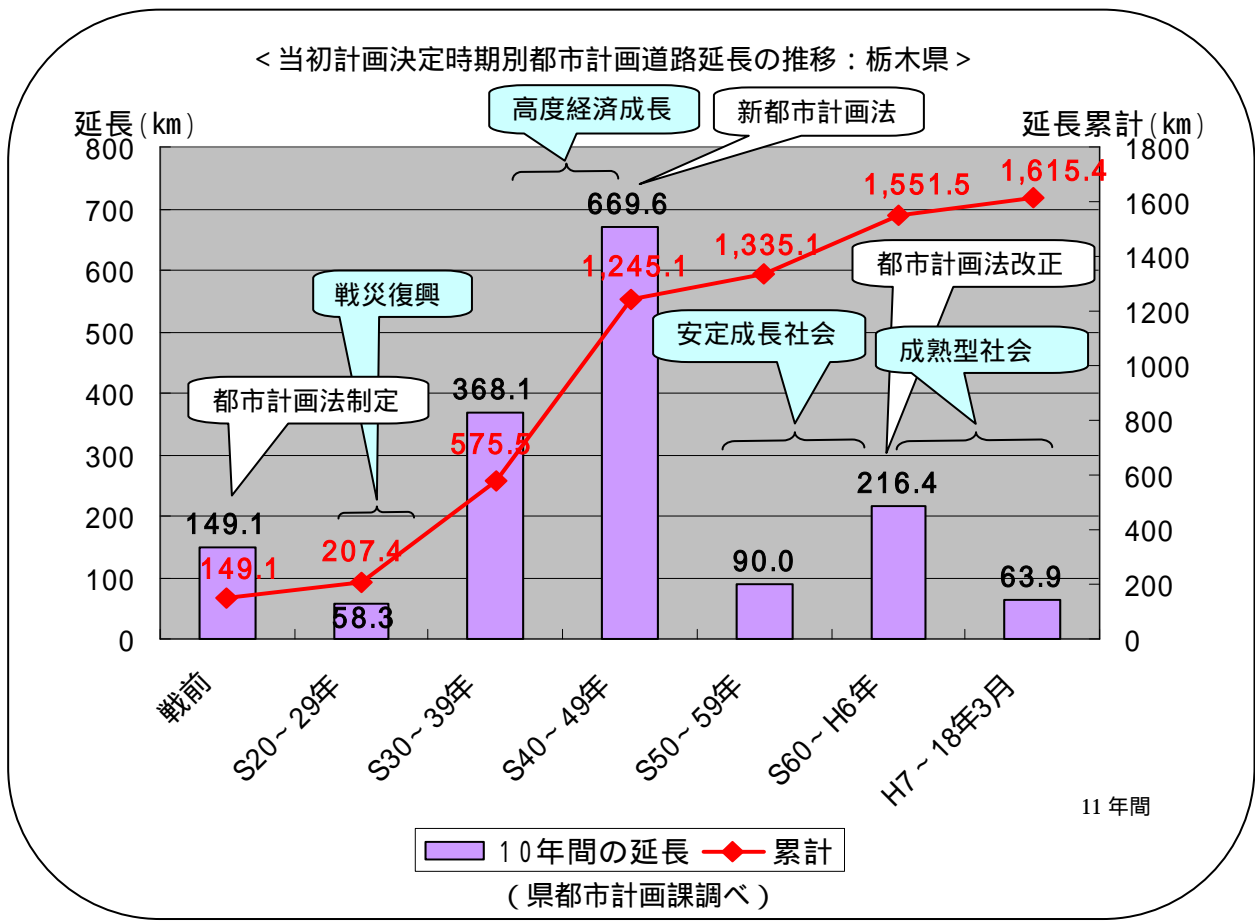
長期的にみれば都市の将来像も変わりうるものであり、今日の少子高齢化という社会構造の大きな変化をはじめ、土地利用の変化等により、計画決定当時の目的や必要性に変化が生じている道路があることも想定される。

本指針は、これら長期間未整備な都市計画道路等に焦点を当て、社会経済情勢の変化や地域整備の方向性等を踏まえて、必要性や事業の実現性等を検証・評価するための基本的な考え方を示すものである。

栃木県における都市計画道路の現状

1 都市計画道路の経緯

都市計画道路は、都市や土地利用の骨格をなすものであり、都市は、それぞれの時代の経済活動や社会情勢を支えるものであることから、必然的に、都市計画道路も時代を反映し定められてきた。栃木県では、戦後から高度経済成長期に、その多くが計画決定され、昭和43年の新都市計画法成立に伴う再編を経て、概ね現在の都市計画道路網の原型が構築された。その後、安定成長社会や成熟型社会の経済成長過程を背景に、都市計画道路の追加・変更が行われ、現在に至る。



	戦前	戦災復興の時代 (昭和20年代～30年代前半)	高度経済成長の時代 (昭和30年代後半～40年代)	安定成長型社会の時代 (昭和50年代～平成3年前後)	成熟型社会の時代 (平成3年前後～)
栃木県内の都市整備等	・昭和7年宇都宮市で県内初の都市計画道路決定	・戦災復興土地区画整理事業 ・9町で街路の計画決定	・広域都市計画区域の決定と都市計画道路の大幅見直し ・道路構造令の制定と道路の標準幅員基準の制定	・「栃木新時代創造計画」と北関東クロスコリドール構想 ・北関東自動車道の都市計画決定	・都市計画道路の必要性が変化 ・都市計画道路の決定権者区分、車線数の決定
社会・経済情勢	・世界恐慌 ・国際連盟脱退	・終戦 ・朝鮮戦争と特需	・東京オリンピック ・東海道新幹線開通 ・東名高速道路開通	・バブル経済とその崩壊	・規制緩和、地方分権 ・市町村合併の促進
関連法	・都市計画法の制定	・特別都市計画法 ・国土総合開発法 ・道路法	・新都市計画法公布 ・都市再開発法 ・公害対策基本法	・都市計画法改正	・交通パラフリー法 ・中心市街地活性化法

< 都市計画道路の経緯 >

	栃木県の都市計画道路の経緯	社会情勢	関連法等
戦前	<ul style="list-style-type: none"> 昭和3年に宇都宮市が都市計画区域に指定、栃木県で最初の都市計画法の適用となった。都市計画道路の最初の決定は、昭和7年、大通り他29路線の街路を決定したのが最初である。 昭和8年には、足利市において45路線の街路が決定された。 	<ul style="list-style-type: none"> 世界恐慌 国際連盟脱退 日中戦争勃発 第2次世界大戦 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画法（旧法）の制定（大正8年） 国立公園法公布
終戦～昭和29年	<ul style="list-style-type: none"> 宇都宮市で戦災復興事業のため新規30路線を決定し、中央通りなどが整備された。 20年代後半になって、日光町や黒磯町など9町で街路が決定された。 	<ul style="list-style-type: none"> 戦災復興基本方針 朝鮮戦争と特需景気 	<ul style="list-style-type: none"> 特別都市計画法 建築基準法 国土総合開発法 道路法
昭和30年～同39年	<ul style="list-style-type: none"> 人口集積の高かった真岡市や今市市、東北本線沿線等の河内町、国分寺町、野木町等の10市町で街路が決定された。 	<ul style="list-style-type: none"> 戦前の経済水準を回復 神武及び岩戸景気 所得倍増計画 東京オリンピック開催、東海道新幹線開通 	<ul style="list-style-type: none"> 首都圏整備法 都市公園法、駐車場法、下水道法 新長期経済計画 道路整備特別会計 全国総合開発計画
昭和40年～同49年	<ul style="list-style-type: none"> 新都市計画法の施行（昭和43年）に伴い、昭和45年に宇都宮、足利佐野、小山栃木の3広域都市計画区域が決定され、都市計画道路網の大幅な見直しが実施された。 昭和45年に道路構造令が制定され、昭和50年には道路の標準幅員に関する基準が制定された。 	<ul style="list-style-type: none"> モータリゼーション 高度経済成長（世界第2位の経済大国） 人口の都市集中 東名高速道路開通 オイルショック 	<ul style="list-style-type: none"> 公害対策基本法 新都市計画法公布 新全国総合開発計画 東京圏PT調査 都市再開発法 都市公園等整備5ヶ年計画発足 国土利用計画法
昭和50年～同59年	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりへの関心の高まり、自動車交通への対応の一方、都市部における歩行空間の確保が進展、各都市で歩行者あるいは自転車専用道が決定された。 	<ul style="list-style-type: none"> 沖縄海洋博 成田空港開港 第2次オイルショック 東北、上越新幹線開通 	<ul style="list-style-type: none"> 第3次全国総合開発計画 都市再開発法改正 地区計画制度 道路構造令改訂
昭和60年～平成6年	<ul style="list-style-type: none"> 「とちぎ新時代創造計画」が策定され、北関東クロスコリドール構想が位置づけられた。 昭和63年と平成3年に、栃木県では初めての自動車専用道路として北関東自動車道（北関東横断道路）が都市計画決定された。 	<ul style="list-style-type: none"> バブル経済とその崩壊 消費税導入 阪神淡路大震災 規制緩和5ヶ年計画 	<ul style="list-style-type: none"> 第4次全国総合開発計画 民活法 都市計画法改正
平成7年～現在	<ul style="list-style-type: none"> 社会情勢や将来需要の変化等により、高度経済成長期等に計画された都市計画道路の必要性が変化してきた。 都市計画法の改正により平成12年度に決定権者区分、車線数の決定を行った。 	<ul style="list-style-type: none"> 規制緩和、地方分権 市町村合併の促進 	<ul style="list-style-type: none"> 第5次全国総合開発計画 都市計画法の改正 交通バリアフリー法 中心市街地活性化法 道路構造令改訂

（「栃木県土木史 ～土木行政50年のあゆみ～」平成13年3月16日 栃木県土木部をもとに作成。）

2

都市計画道路の整備状況

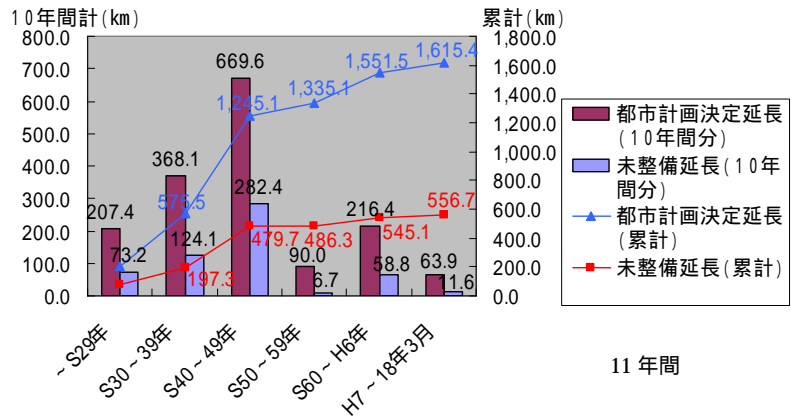
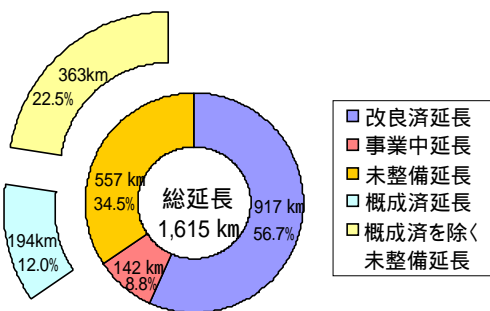
栃木県の都市計画道路は、平成 18 年 3 月末現在で延長 1,615 km が計画決定されており、そのうち昭和 7 年の最初の決定から昭和 50 年までにその多くが決定され、その延長は約 1,245 km、77.1% を占めている。

改良済み及び事業中延長は、1,059 km で総延長の 65.5% となっているが、いまだ 34.5%、557 km が未整備である。また、未整備延長のうち、194km が概成済み であり、総延長の 12.0%、未整備延長の 34.9% を占める。なお、総未整備延長の 99% は幹線街路である。

概成済み：改良済以外の区間のうち、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）を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路延長

< 都市計画道路の整備状況：栃木県 >

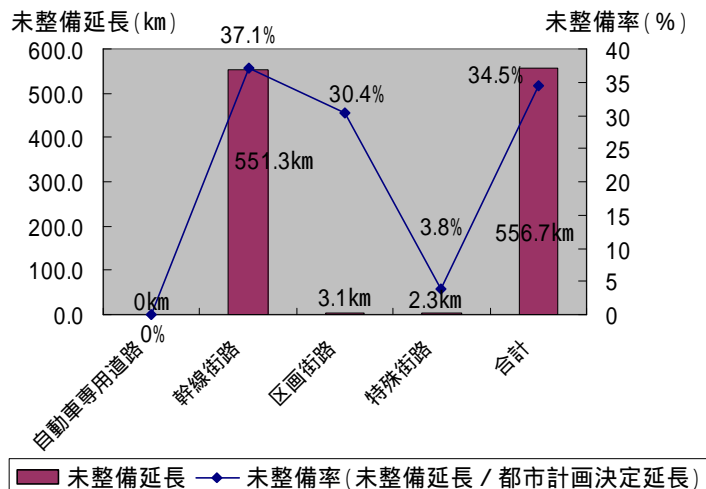
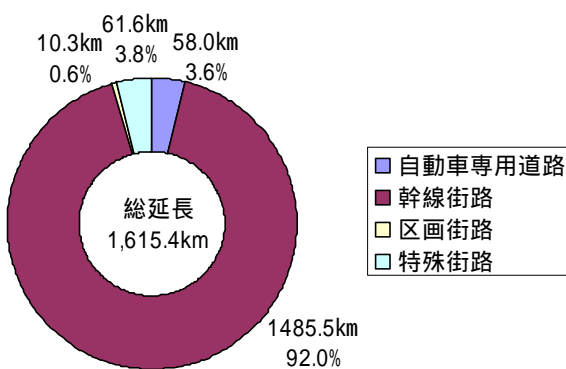
< 当初計画決定時期別都市計画道路の整備延長：栃木県 >



(県都市計画課調べ)

< 道路の種類別都市計画決定延長：栃木県 >

< 道路の種類別都市計画道路の未整備延長：栃木県 >



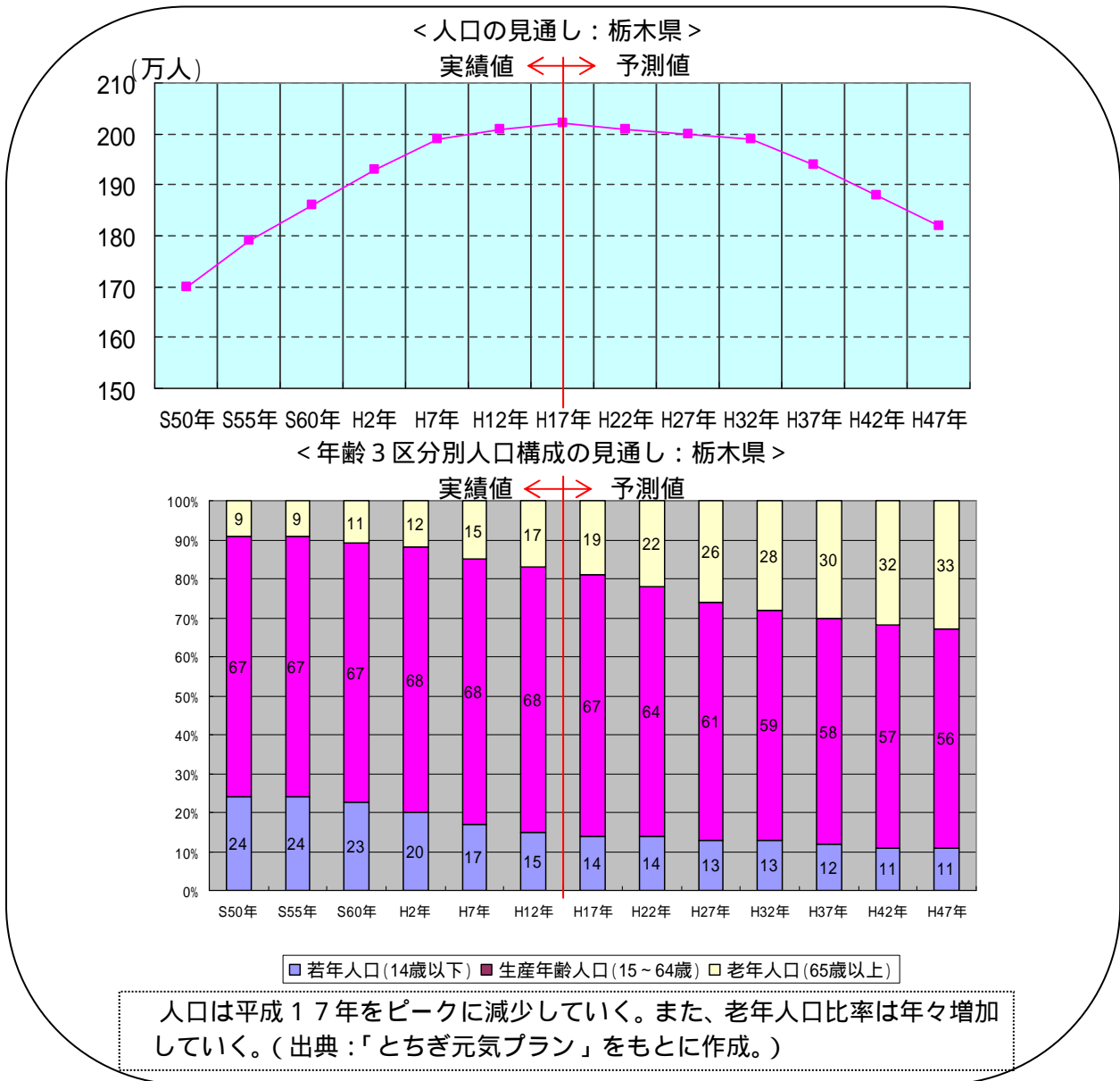
(県都市計画課調べ)

都市計画道路の検証が求められる背景

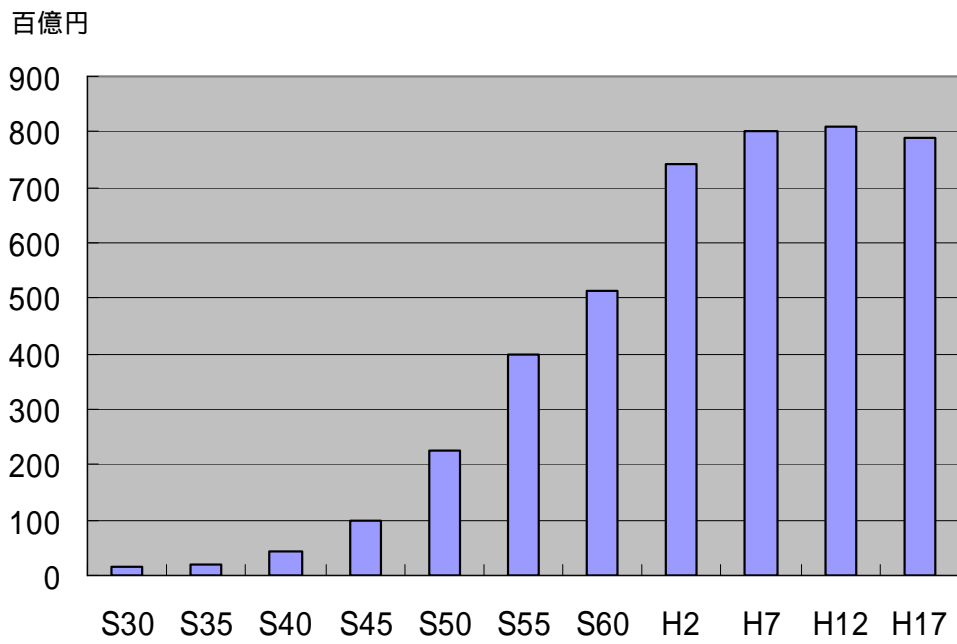
1 社会情勢の変化

今日の人口減少社会、少子高齢化、経済の低成長、市街地拡大の収束等の社会経済状況の変化により、地域整備の方向性やまちの将来像が変化するとともに、都市計画道路の確保すべき機能等に変化が生じていることも想定される。その場合はその必要性を検証していく必要がある。

- ・これまでの都市計画道路は、人口の増加や市街地の拡大が続く社会情勢の下での将来の土地利用や交通需要を見通した計画であった。しかしながら、人口減少社会が現実のものとなるほか、経済の低成長、市街地の拡大の収束等、社会経済情勢に変化が生じて来ている。
- ・さらには、高齢化社会の到来や環境問題の顕在化等、安全・安心な道づくり、人にやさしい道づくりが求められている。



< 総生産額の推移：栃木県 >



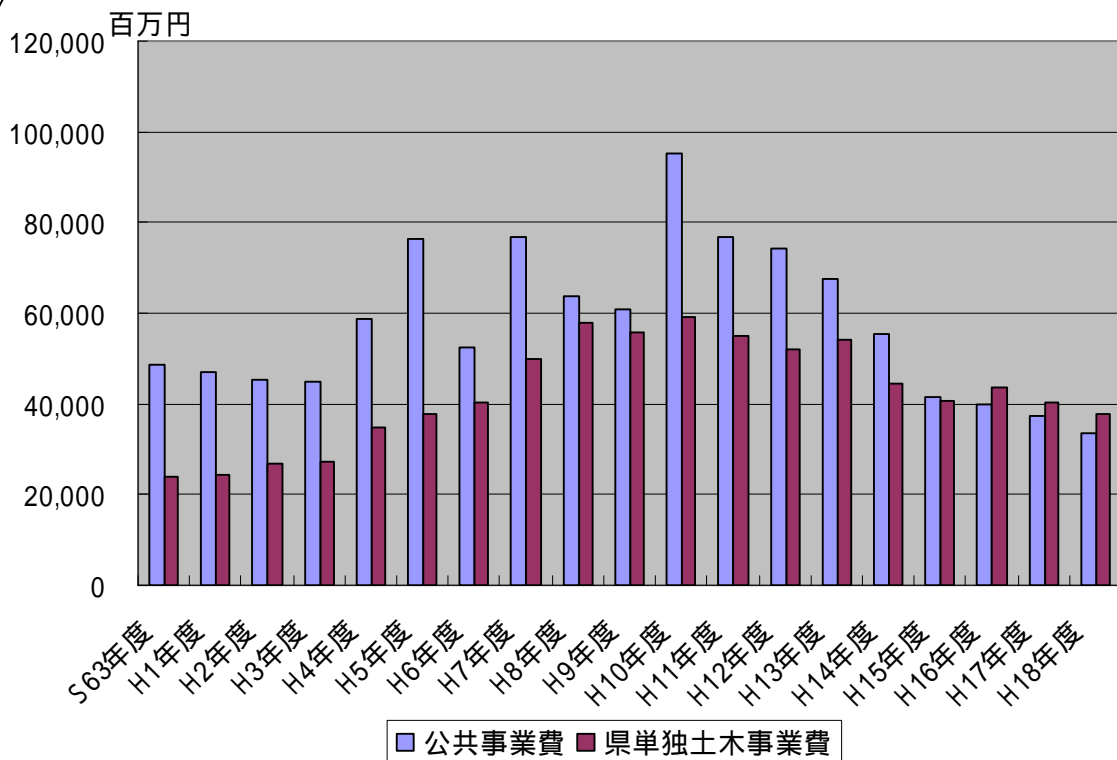
過去一貫した伸びが、平成7年以降停滞してきている。
(出典：S45まで経済企画庁「県民経済計算報告」、S50年以降は、「県統計課
とちぎの県民経済計算」より。)

2 公共事業投資の効率化・重点化

高度成長社会から低成長社会に移行した今日、制約される公共投資財源の合理的、効率的な運用を図っていく必要がある。

- ・医療、福祉をはじめとする社会保障関係費の増大する状況下、社会資本整備に関する財政的制約は今後さらに大きくなるものと想定され、社会的意義の高い分野への重点的投資が求められる。
- ・今日までに整備された既存ストックを生かすとともに、効率的な投資を行うことにより、最大の効果が得られる総合的な道路ネットワークの形成を目指す必要がある。
- ・限られた事業費を効果的、効率的に執行する観点から、都市計画道路についても必要な検証を行い、優先順位の設定や必要に応じた見直しを行っていく必要がある。

< 公共事業費と県単独土木事業費の推移：栃木県 >



公共事業費、県単独土木事業費とも増加してきていたが、平成10年度をピークに減少してきている。
 (出典：「県土整備部事業概要 平成19年度」栃木県より。)

3 まちづくりにおける方向性の変化

まちづくりに対するニーズの多様化・高度化に対応し、「まちづくり」と整合性のとれた弾力的な「みちづくり」が求められている。

- ・中心市街地の空洞化が進行する中で、中心市街地の再生や環境負荷の低減等から自動車に過度に依存しないコンパクトな市街地の形成を目指した道づくりが求められている。
- ・歴史文化的な資源や景観面を重視したまちづくりが求められてきており、街並みの保全や景観の保全等に配慮した道づくりが求められている。
- ・都市計画道路は、自動車の交通混雑緩和や不便の解消だけでなく、まちのにぎわい、高齢者、障害者等に配慮した歩行者の安全性、特色あるまちづくり等に役立てることが求められている。
- ・地震、水害、火災等の災害から住民の生命、身体及び財産を守り、都市の機能不全を防止するため、都市計画道路には、都市における災害時の避難路や緊急輸送路、防火区画等としての役割がより重要視されてきている。
- ・行政主導型から公民協働型のまちづくりが進展しており、それらに対応した道づくりが求められている。

4 住民主体のまちづくりの推進

地方分権の進展により、個性を生かした活力ある地域づくりを目指し、各地域が主体的に地域住民による地域づくりを進めようとする動きが活発化しつつある。地域による取組みが効果を上げていくことができるよう、地域による取組みと協働し、あるいは支援していくことが求められている。

- ・個性豊かな自立型地域社会を形成するため、地域住民に十分な説明や合意形成を図り、情報を共有するとともに地域の自主的・自発的な取組みが行われるような環境を整備することが重要となってきた。
- ・そのような中で、長期間、未整備の状態にある都市計画道路については、住民ニーズを的確に把握しながら、その必要性を検証することが重要になってきている。
- ・都市計画道路の必要性を様々な観点から検証することで、住民に身近で、より信頼される計画とすることが重要である。

都市計画道路とその課題

都市計画道路は、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上を図り、良好な都市環境を確保するため整備することが必要な施設を土地利用や他の都市施設等の計画と総合性、一体性を確保するよう定められているものである。都市計画道路の整備は、長期にわたってなされるものであることから、都市計画で定めて市民に広く周知することが必要であり、また都市計画道路はその区域内の建築制限等の法的効果を有している。このように都市計画道路については長期を見通したものであるが、円滑な都市活動の確保と良好な都市環境の早期実現のためにも、他事業との連携等総合的な取組みにより、効率的・効果的な整備を促進する必要がある。

一方で長期を見通したものであるがため、社会情勢の変化等により必要性に変化が生じることも想定される。特に長期間未整備の状態にある都市計画道路は、当該路線に要求される機能が変化していることも想定されることから、その必要性や効果等について検証していくことも必要と考えられる。

その際は、地域整備の方向性を踏まえ、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等の活用により、その必要性や配置・構造等の検証を行うものとする。

1 都市計画道路に関する都市計画の基本的考え方

都市計画道路は、都市の将来像を達成し、良好な都市環境と円滑な都市交通を実現するために定めるものである。したがって、都市計画に定める意義や機能を踏まえた上で、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し、適切な配置、規模、構造等に留意し計画すべきものである。

1. 都市計画に定める意義

都市計画道路は円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保するうえで必要な都市施設であり、これを都市計画に定めることは、以下のような意義がある。

(1) 計画段階における整備に必要な区域の明確化

都市計画道路の整備に必要な区域をあらかじめ都市計画において明確にすることにより、長期的視点から計画的な整備を展開することができ、円滑かつ着実な道路の整備を図ることができる。

(2) 土地利用や各都市施設間の計画の調整

都市内における土地利用や、各都市施設相互の計画の調整を図ることにより、総合的、一体的に都市の整備、開発を進めることができる。

(3) 住民の合意形成の促進

将来の都市において必要な道路の規模、配置を広く住民に明確に示すとともに、開かれた手続きにおいて地域社会の合意形成を図ることができる。

2. 都市計画道路の機能

都市計画道路は以下のような多様な機能を有している。

都市における円滑な移動を確保するための交通機能

都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能

都市の骨格を形成し、街区を構成するための市街地形成機能

3. 都市の将来像実現のための適切な計画

都市計画道路は、円滑な移動による都市活動の確保と、良好な都市環境の保持の役割に加え、都市の骨格を形成し、市街地を性格づけることに効果をもつ。このように、都市構造や都市の土地利用のあり方に大きな影響を与えることから、都市の目指すべき将来像との関係を踏まえ、総合的、一体的な観点から計画されなければならない。

4. 道路の機能に応じた適切な配置、規模、構造等に留意した計画

都市計画道路には、通行機能や沿道利用機能等の交通機能、都市環境機能や都市防災機能等の空間機能、都市構造・土地利用の誘導形成等の市街地形成機能がある。これらの機能を十分に発揮し、良好な都市形成に寄与するような適正な計画をする必要がある。

2 都市計画道路の円滑な整備促進

都市計画道路の整備進捗率は、事業中延長を含め現在、約 65%にとどまっており（cf.4P）道路の機能が十分でない地域では、慢性的な交通渋滞の発生や快適な都市空間の形成が阻害されるなど、市民生活に支障を来していると考えられる。

都市計画道路は都市の活動や生活を支える重要な基盤施設であり、快適で活力ある都市を形成するためには、計画的かつ重点的な整備を進めていく必要がある。

しかしながら、公共投資の効率化・重点化が求められる中、都市計画道路についても、効率的かつ効果的な整備、社会的意義の高い路線への重点的投資が求められている。

そのため、整備を進めるに当たっては、これまで以上に、住民の理解の促進、関係機関との調整、市街地開発等の他事業との連携等、総合的な取り組みを推進していく必要がある。

3 長期末整備な都市計画道路の必要性等の検証

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計画道路は、その整備に相当程度の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。

また、その施行に際し、予算上等の制約も多いほか、その優先度を見極めながら整備を進めざるを得ないため、結果として都市計画決定後、長期間未着手の道路が数多く残されている。これらの路線は、長期にわたり法的規制を強いていることや住民等のまちづくりに対する不安感等から、当該路線の必要性等に対する説明責任を果たすことの重要性は高い。

そのため、長期間未整備な都市計画道路については、社会経済情勢や地域整備の方向性等を踏まえ、必要性や事業の実現性、配置、規模等を土地利用や他の都市施設等との総合性、一体性の観点から検証・評価することが重要である。その結果、都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した状況が大きく変化した場合等においては、理由を明確にした上で変更することが必要である。

1．長期間未整備な都市計画道路の必要性等の検証

長期間未整備な都市計画道路について、社会情勢の変化等により必要性に変化が生じていることも想定される。都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した状況が大きく変化した場合においては、社会経済情勢の変化や都市計画マスタープラン、関連計画の見直し等の地域整備の方向性を踏まえて、その必要性や配置、規模等の検証を行う必要がある。

2. 長期間未整備な都市計画道路整備の支障要因等の検討

長期間未整備な都市計画道路の整備が進まない理由には、「計画路線上に支障物件がある」「多大な事業費を要する交差構造物等の存在、交差点形状の課題」「面的整備事業と併せた計画の再検討が必要」「沿道環境悪化等による住民との合意形成等の課題」等様々である。

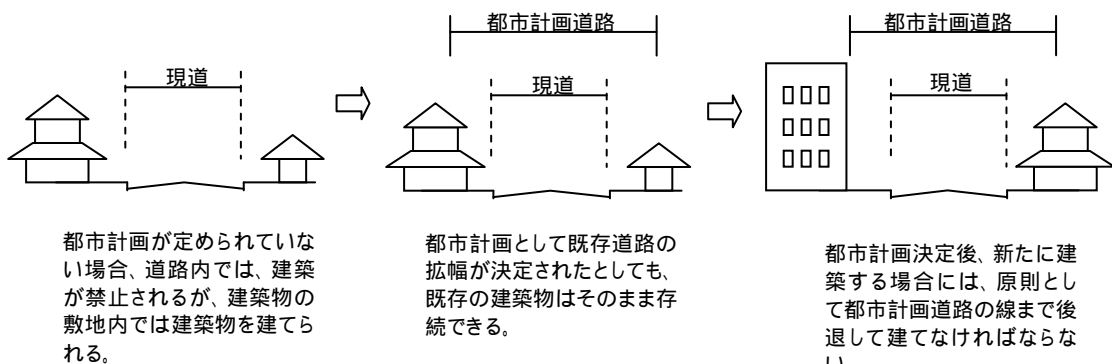
従って、これらの課題を整理するとともに、その解決の方策を十分検討する必要がある。

3. 長期間未整備な都市計画道路による建築の制限に関する課題の検討

都市計画道路はその区域内に建築制限等の法的効果を有している。しかし、社会経済状況等の変化により必要性が低下した都市計画道路が未整備のままの場合、民間の自由な建築活動が阻害され、地域の活性化等に影響を及ぼしている可能性もある。

一方、これまで、この法的効果を前提としたまちづくりや建築物の整備が行われてきたことについても十分留意する必要がある。

【 】長期的視点に立って都市計画道路の整備が円滑に進むように、都市計画施設の区域内で行なわれる建築行為に際して一定の制限（都市計画法第53条）がかかっている。

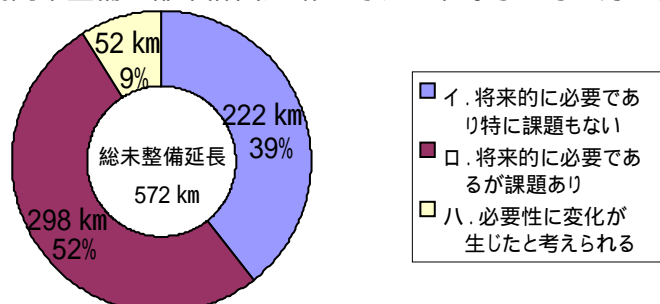


この他、沿道には路線型の用途地域が定められている場合がある。

【参考】

長期間未整備な都市計画道路に対する市町等の考え方を、市町等の担当者に対するアンケート結果で見ると、未整備延長の半分以上が、「将来的に必要であるが課題がある」又は「必要性自体に変化が生じている」と考えており、長期間未整備な都市計画道路の必要性についての問題意識が高い。

< 長期間未整備な都市計画道路に対する市町等の考え方：栃木県（延長） >



(H17市町等アンケート調査結果による。)

・長期間未整備都市計画道路に関する基本的考え方

1 長期間未整備都市計画道路に関する基本姿勢

都市計画道路は、良好な市街地の形成等のための各種都市施設のうちでも、最も基本的なものとして位置づけられる。

しかし、その整備には長期間を要することから、その間に、計画当初当該路線に要求された機能が変化してしまうことも想定される。

従って、長期間未整備都市計画道路については、社会経済情勢や地域整備の方向性を見直し等、その都市計画の性格を十分に踏まえながら、適宜その必要性等を検証していくものとする。

2 長期間未整備都市計画道路の必要性等の検証の基本的視点

長期間未整備都市計画道路の必要性等を検証するに当たっての基本的な視点は、次の通りとする。

1. 路線の計画上の視点

土地利用計画、まちづくりとの一体性の視点

各都市の個性や状況に対応する視点

道路ネットワーク等広域的な視点

要求される多様な機能の確保の視点

既存ストックの有効活用の視点

2. 必要性と実現性の視点

1. 路線の計画上の視点

(1) 土地利用計画、まちづくりとの一体性の視点

都市計画道路は、都市の将来像を誘導し円滑な都市交通と良好な都市環境を形成することを目的に定められる道路であり、目標となる「まちづくり」を実現するための1つの手段でもある。従って、都市計画道路の検証に当たっては、「まちづくり」の視点からまちづくりの目標を示した市町の総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画との整合性や都市の将来像と都市交通の目標、土地利用計画や他の都市施設との一体性等からの視点で検討しなければならない。

(2) 各都市の個性や状況に対応する視点

各都市は、歴史、都市構造、都市計画決定状況及び整備状況、将来交通需要の伸び等が異なるため、それぞれの個性や状況に応じた検討を行うことが重要である。

(3) 道路ネットワーク等広域的な視点

都市計画道路が広域的な道路ネットワークを形成する幹線道路である場合については、広域的な観点から必要性を検証することが必要である。
 対象路線が、広域的なネットワークを担わないと想定される場合についても、周辺道路との関連性や将来交通需要予測等を検証・確認することが望ましい。

(4) 要求される多様な機能の確保の視点

都市計画道路は、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重要かつ多様な役割を担っている。例えば、歩道や植樹帯は、公園・緑地等と一体となって都市内の貴重な緑と憩いの空間を提供している。また、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や、更には、都心部等では、都市の顔となるシンボル軸としての必要な交通機能、アメニティ空間としての機能もある。
 このように都市計画道路には交通機能のほか、空間機能、市街地形成機能等、多様な機能が存在することから、検証に当たっては、当該路線が求められる機能を十分に把握した上で検討しなければならない。

都市内道路の機能

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	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通のための導入空間	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
		供給処理・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の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空間	

(都市計画マニュアル 【都市施設・公園緑地編】 都市交通施設)

都市計画道路の分類と機能

道路の区分	道路の機能等	考え方	
自動車専用道路	都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路	都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車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	都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路	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の出入りする交通や都市内の重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
		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補助的な幹線街路である。
区画街路	地区における宅地の利用に供するための道路	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。また街区や宅地の外郭を形成する、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、自動車又は自動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．主として路面電車の交通の用に供する道路		

(都市計画運用指針及び都市計画マニュアル【都市施設・公園緑地編】都市交通施設をもとに作成)

(5) 既存ストックの有効活用の視点

財政的制約が厳しくなる状況において、検証の対象とする都市計画道路について、機能を代替する道路が既にある場合や地区内の既存道路での役割分担等が可能である場合等では、既存道路の有効活用を積極的に図って行くことが重要である。

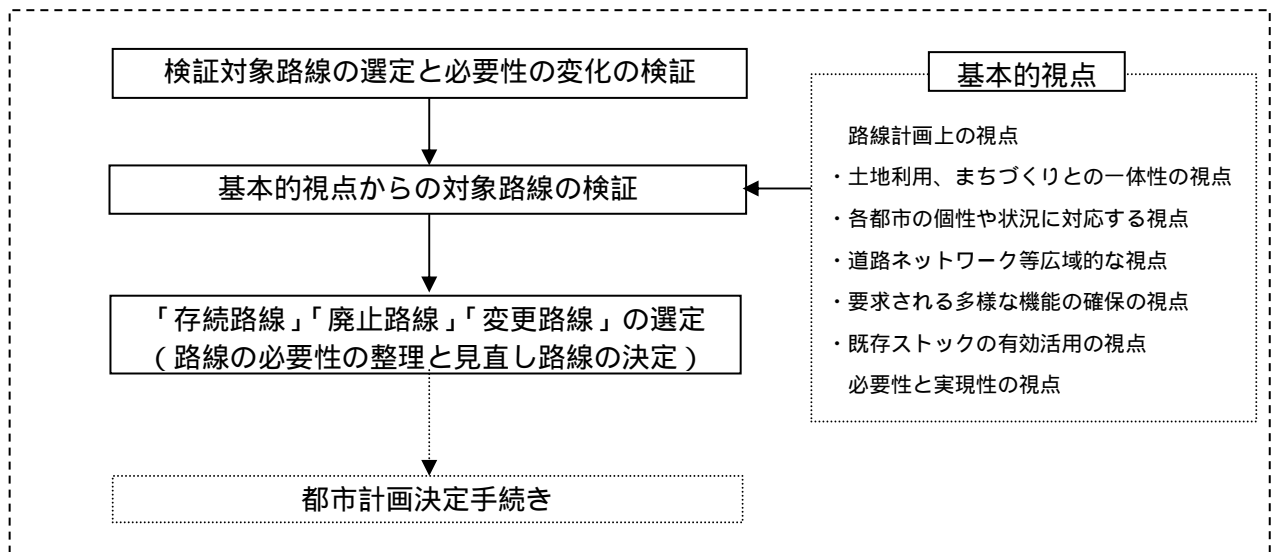
2. 必要性と実現性の視点

計画決定時に想定していた土地利用計画や市街地整備計画等の状況が変化し、都市計画道路の必要性が変化している路線があることも想定される。また、計画決定から時間が経っていることから市街地の進展等により事業の実現化が困難となっている路線もあることが想定される。これらの路線については、必要性の変化の要因や事業の実現化に支障を来す要因の評価を踏まえ、必要性の検証を行うものとする。

3 長期間未整備都市計画道路の必要性等の検証プロセス

長期間未整備都市計画道路の必要性等の検証は、基本的に、次のプロセスで進めるものとする。

1. 検証対象路線の選定と必要性の変化の検証
2. 基本的視点からの対象路線の検証
3. 路線の必要性の整理と見直し路線の決定
- (4. 都市計画決定手続き)



4 対象路線の検証の考え方

当該都市の健全な発展と秩序ある整備を図る観点から、対象となる都市計画道路の意義、必要性を検証し、その結果、計画決定時の目的、効果等が明らかに変化したと認められる場合は、見直し路線として選定する。

なお、本指針で行う都市計画道路の検証は、都市あるいは地域全体の都市計画道路の総見直し（再編）を意図したものではなく、基本的に個別路線の検証を対象とするものである。

1. 検証対象路線の選定と必要性の変化の検証について

検証の対象となる路線は、未整備区間の有無、道路の種類、計画決定からの期間等を踏まえ選定するものとする。

その上で、社会状況の変化に伴う、計画時の目的、効果等の変化を検証し、現時点で明らかに変化したと認められる場合は当該路線を検証の対象とする。

2. 基本的視点からの対象路線の検証について

検証の対象となる路線の必要性等を検証するには、基本的視点を踏まえた上で、『必要性』と『実現性』の観点から以下の評価項目等により評価・判定するものとする。

(1) 必要性評価項目

長期間未整備都市計画道路の必要性等の検証の基本的視点を踏まえ、次の観点により検討し、当該路線の必要性を評価する。

まちづくり、上位計画・関連計画・土地利用計画等の観点

(周辺土地利用、上位計画、まちづくりの将来像、社会経済情勢や都市構造・土地利用の誘導形成・街区形成機能等の市街地形成機能)

他事業等との整合性の観点

(面的事業等各種他事業、隣接市町村との整合性、他の都市施設との一体性)

道路計画、交通計画上の観点

(ネットワーク、アクセス・連絡機能、交通需要等の通行機能や沿道利用機能)

防災上の観点

(避難通路、救援活動等防災ネットワークや火災等の拡大を遅延・防止するための防災機能)

空間機能の観点

(公共交通のための導入空間、供給処理・通信情報施設の空間、道路付属物のための空間等収容空間としての機能や景観、日照等の都市環境機能)

代替機能の有無の観点

(当該路線の機能を代替する他の路線や区間、あるいは新たな道路の計画・整備)

その他

(日常生活のコミュニティ空間、その他)

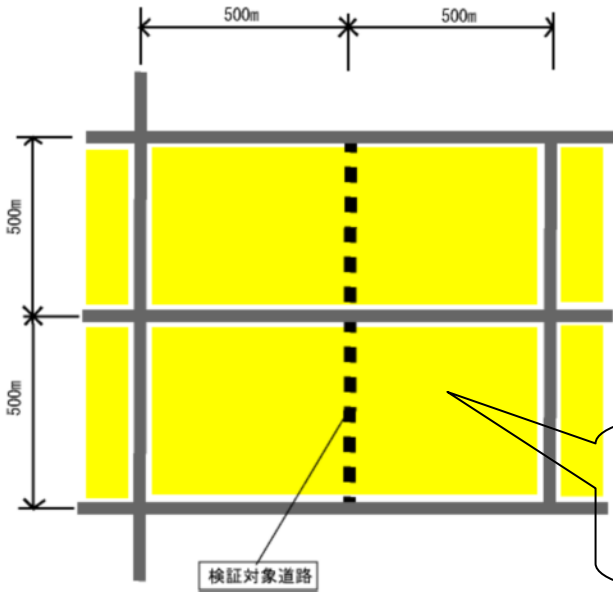
まちづくり、上位計画・関連計画・土地利用計画等の観点の指標の例（その1）

都市構造、まちづくりの将来像上の必要性

路線の配置バランス上の必要な道路

< 配置バランス >

< 道路密度 >



【市都市計画マスタープランの例】
市都市計画マスタープランでは、幹線道路の配置基準は次のとおりとなっている。

現況： 年度 2.7 km / km²
計画： 年度 3.0 km / km²
整備水準： × × 年度 3.5 km / km²

・対象路線は、住宅地の補助幹線道路として、配置バランス上、他の幹線道路とともに、500m 間隔で配置される必要があり、代替となる道路もない。

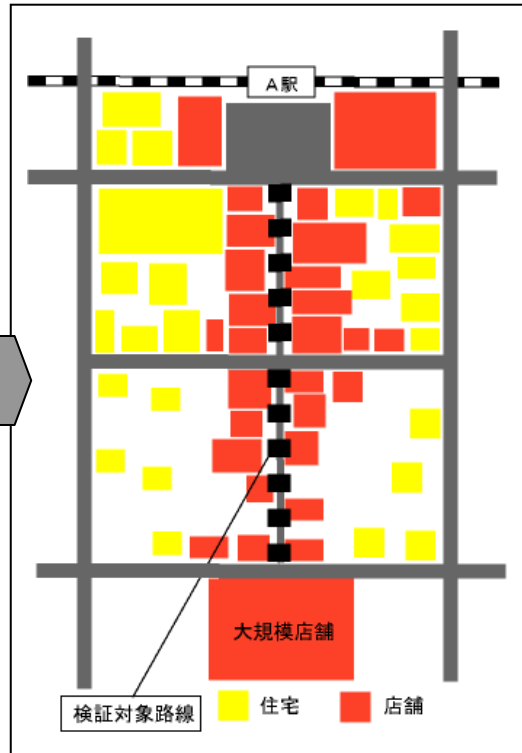
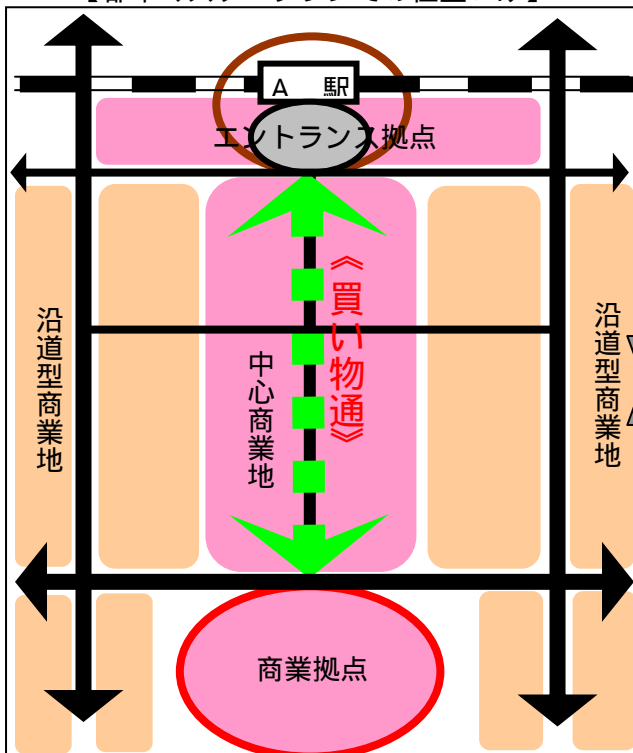
まちづくり、上位計画・関連計画・土地利用計画等の観点の指標の例（その2）

都市構造、まちづくりの将来像上の必要性

都市マスタープランに、「買い物通」として位置づけされた都市構造上重要な道路

【都市マスタープランでの位置づけ】

< 現 状 >

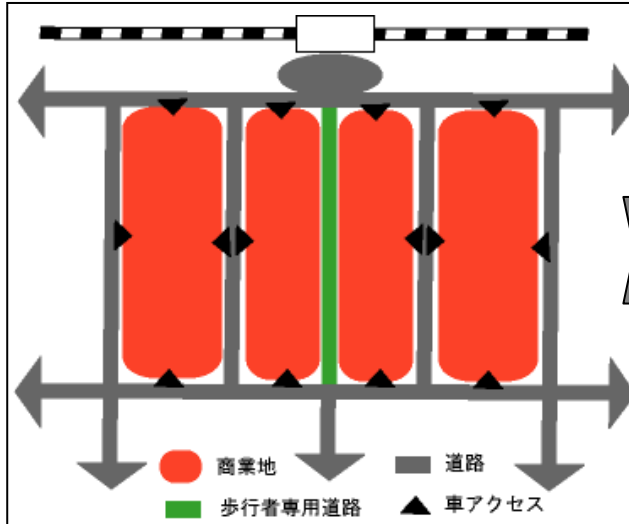


まちづくり、上位計画・関連計画・土地利用計画等の観点の指標の例（その3）

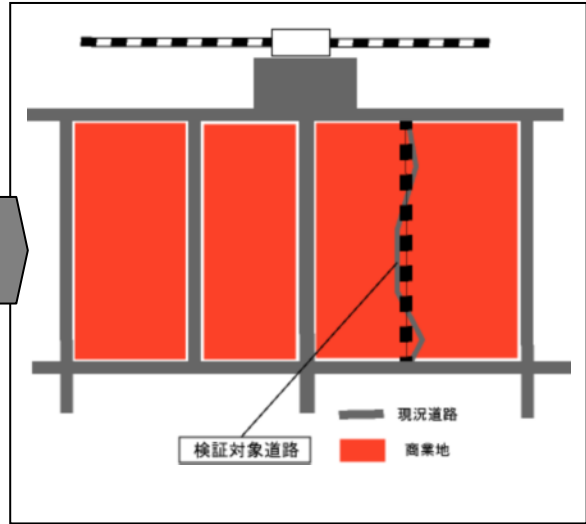
周辺土地利用、上位計画との整合性を図る上での必要性

中心市街地における円滑な自動車交通の確保と快適な歩行空間の確保のための重要な道路

【上位計画での位置づけ】



<現 状>

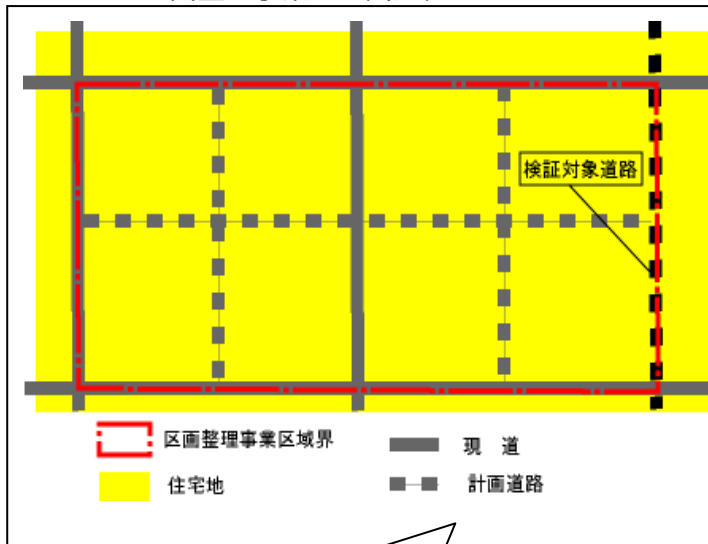


他事業等との整合性の観点の指標の例（その1）

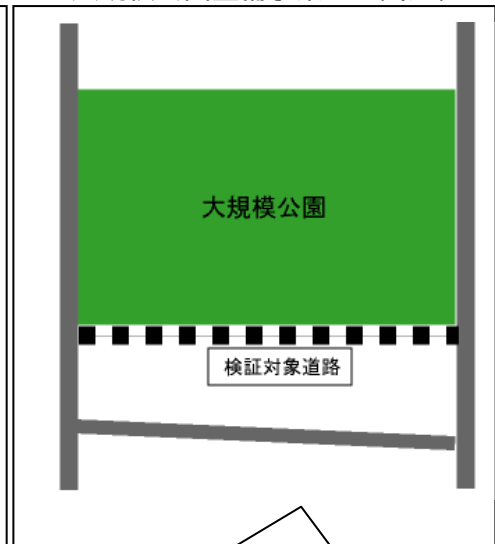
面的事業等各種他事業と整合性を図る上での必要性

土地区画整理事業、大規模公園整備事業と整合性を図る上で必要な道路

< 区画整理事業との関連性 >



< 大規模公園整備事業との関連性 >



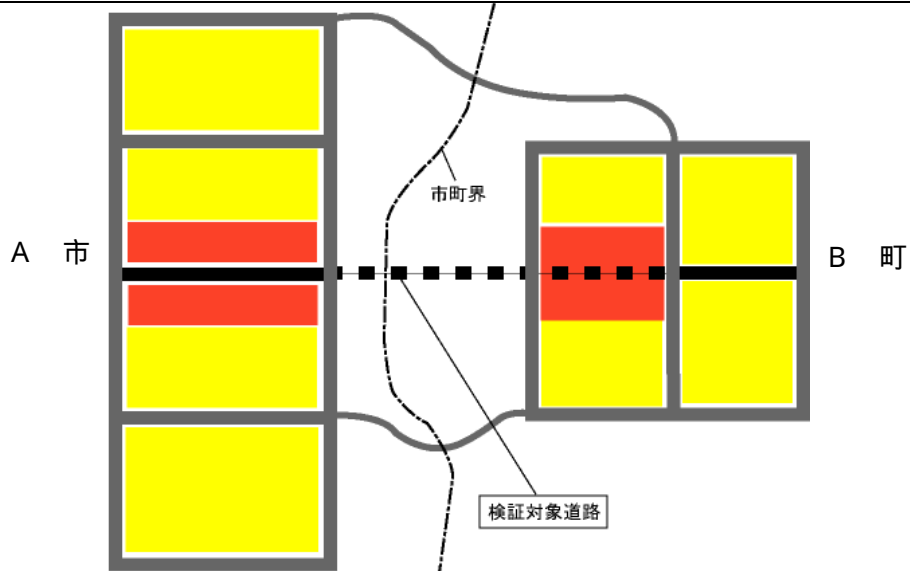
対象路線は土地区画整理事業区域内に位置しており、同事業との整合性を図る上で必要な道路

対象路線は、既存道路が代替することも可能であるが、大規模公園区域の外周に位置しており、同事業との整合性を図る上で必要な道路

他事業等との整合性の観点の指標の例（その2）

隣接市町村との整合性を図る上での必要性

隣接市町等との連絡機能を確保する上で必要な道路



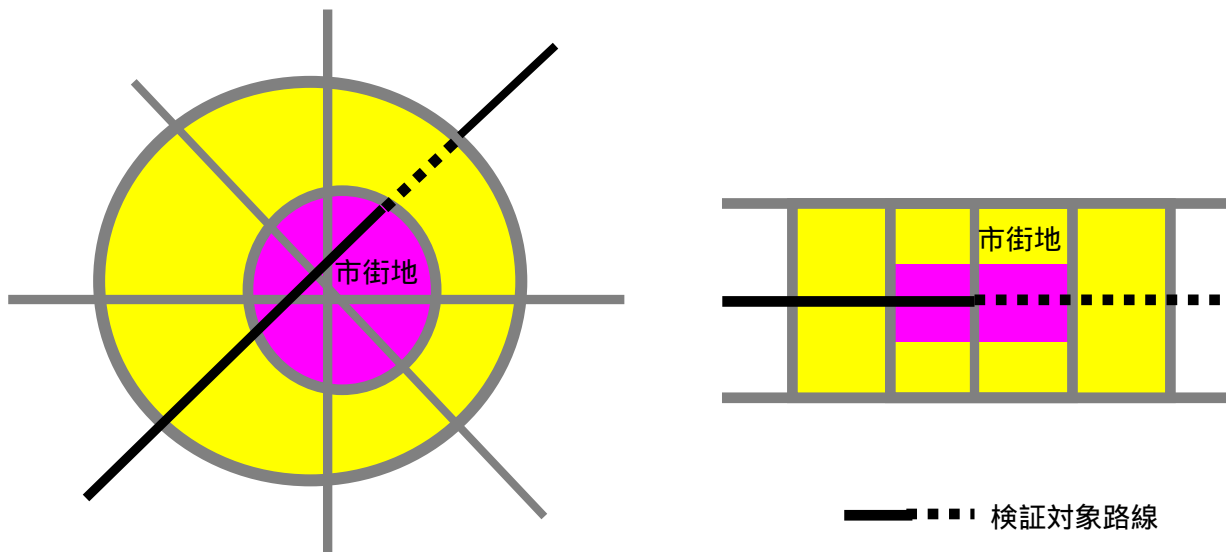
・対象路線は、A市とB町を連絡する幹線道路。

道路計画、交通計画上の観点の指標の例（その1）

ネットワーク上の必要性

地形や市街地の形態、土地利用の状況等から位置づけられた道路網

近隣主要都市と都市内の主要な拠点及び拠点間相互を連絡する道路や都心地区の外郭を形成する道路など、都市の骨格として機能する道路

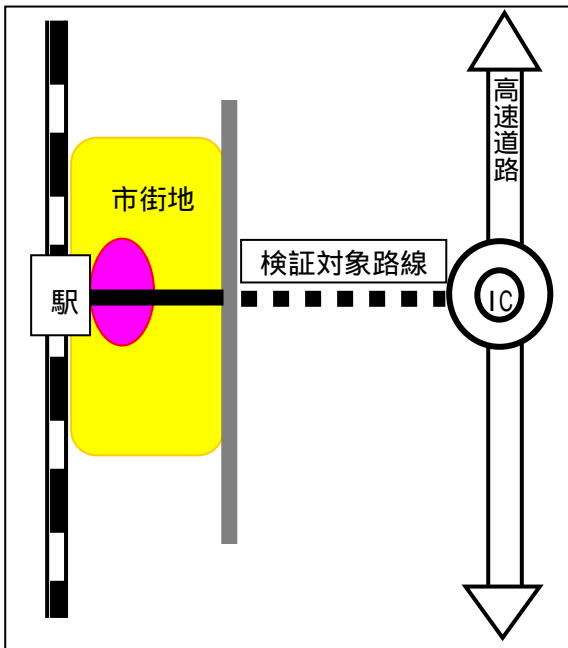


道路計画、交通計画上の観点の指標の例（その2）

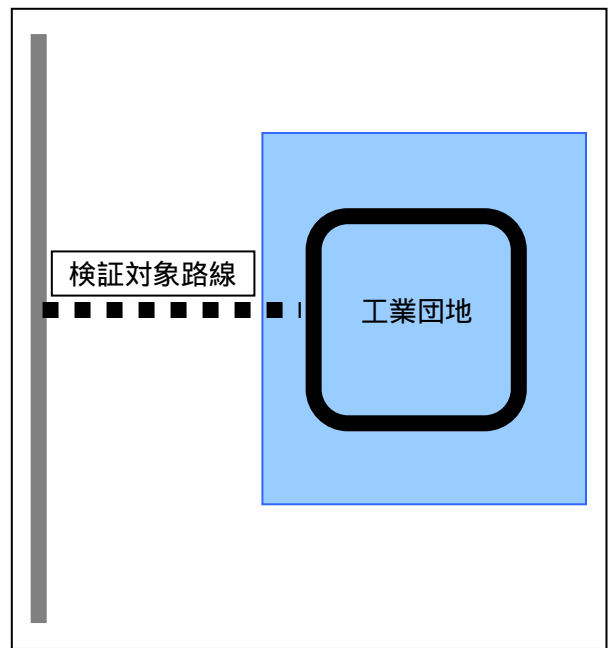
アクセス・連絡機能上の必要性

インターチェンジや工業団地、大規模公園等へのアクセス上必要な道路

<インターチェンジへのアクセス道路>



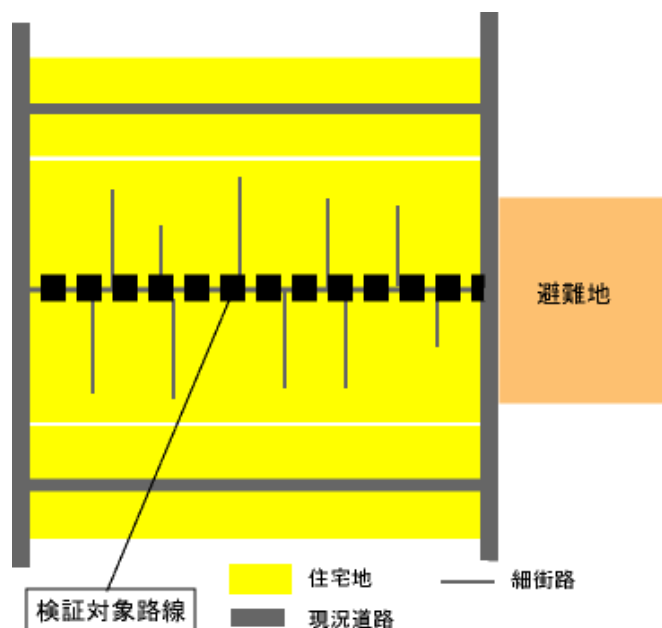
<工業団地へのアクセス道路>



(4) 防災上の観点の指標の例

避難通路、救援活動等防災ネットワーク上の必要性

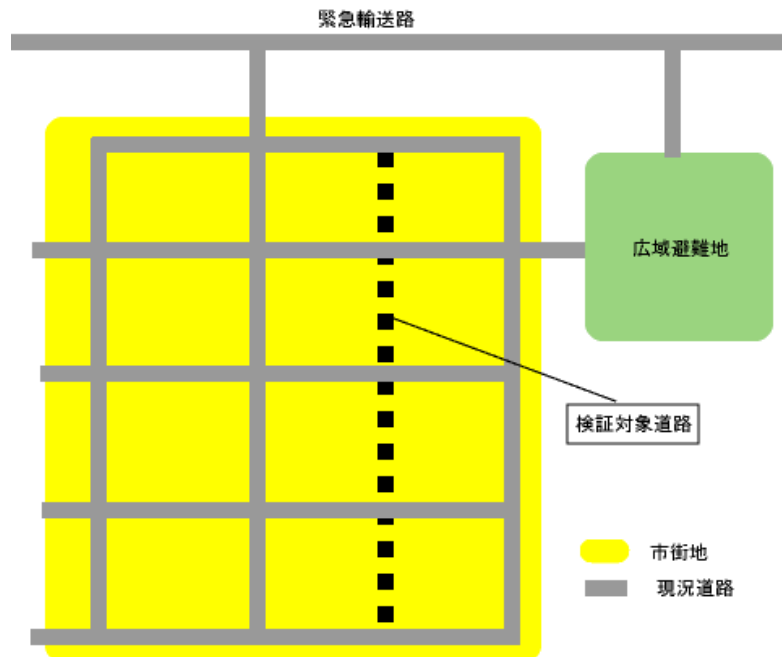
避難通路として重要な道路



(4) 防災上の観点の指標の例

避難通路、救援活動等防災ネットワーク上の必要性

防災ネットワークの一部として重要な道路



・ 広域避難地への避難路として位置づけられている道路

(2) 実現性評価項目

次の から の観点から検討し、当該路線の実現性について評価する。

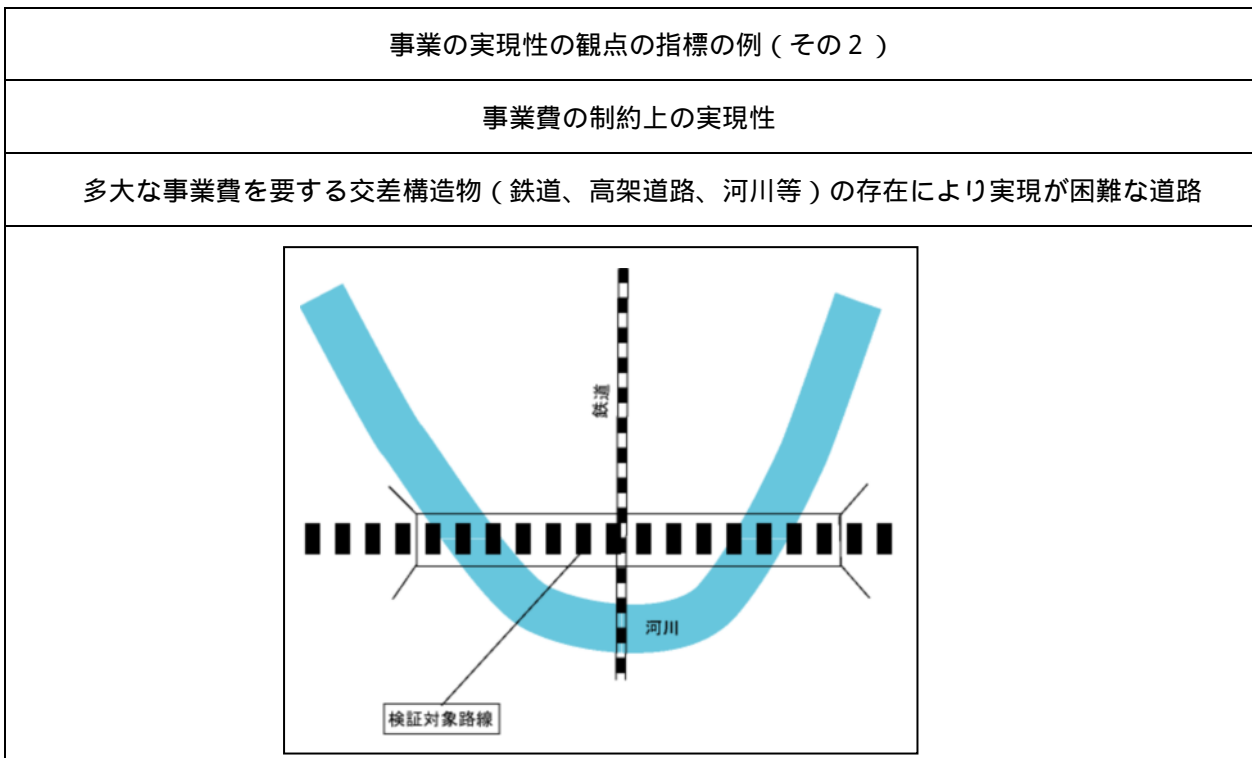
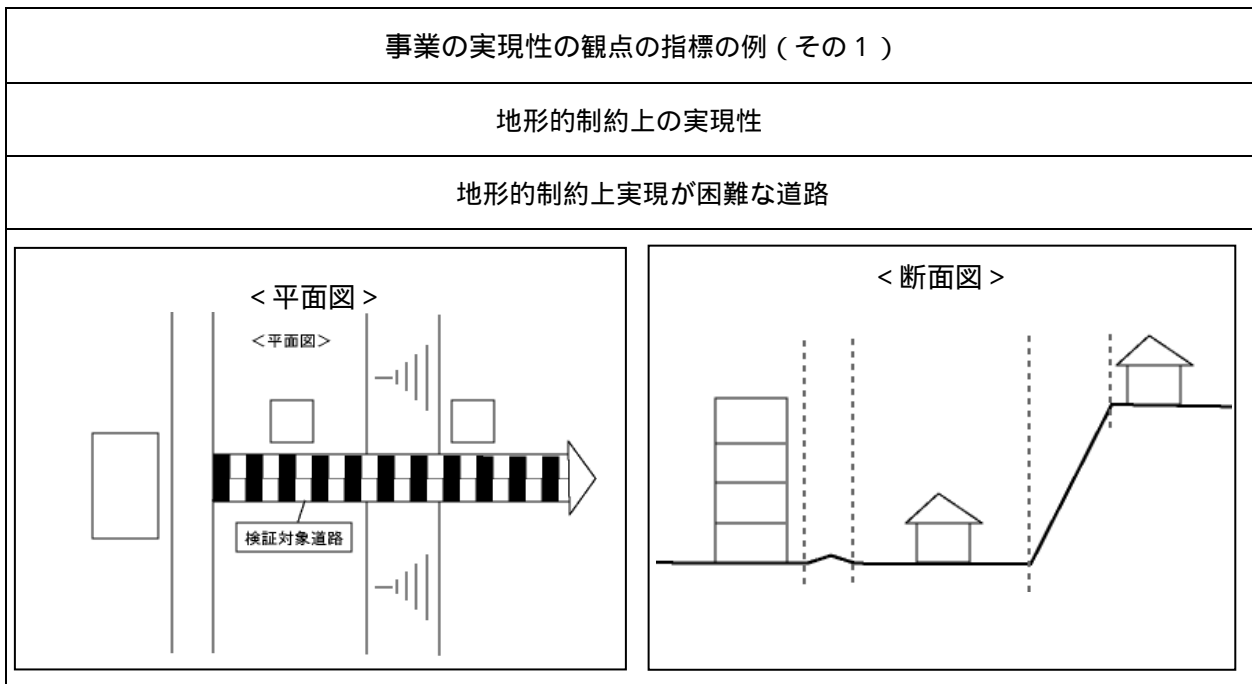
事業の実現性の観点

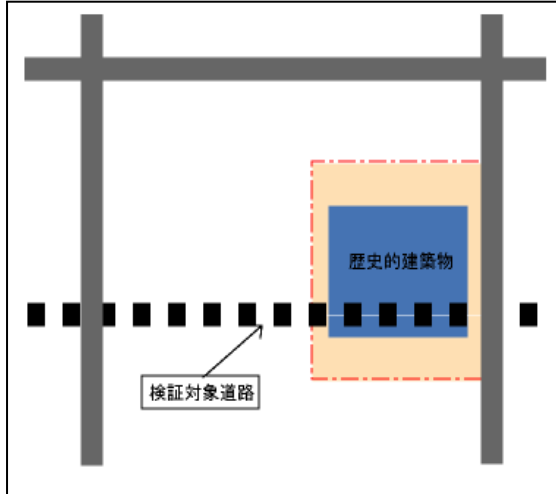
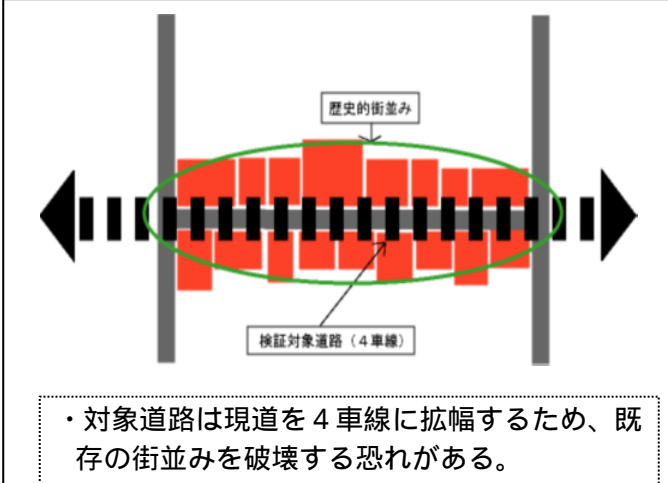
(地形的制約、構造上の制約、事業費の制約)

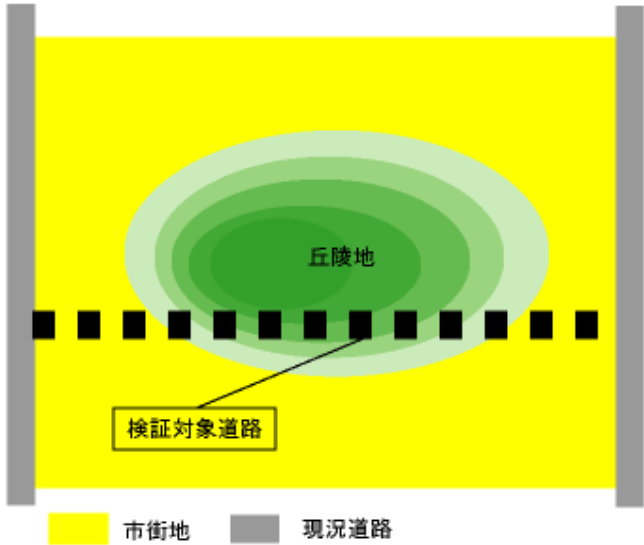
歴史・環境等の保全の観点

(歴史的・伝統的建造物の存在、既存街並み・コミュニティ、景観、希少動物の保全)

その他



歴史・環境等の保全の観点の指標の例（その1）	
歴史的・伝統的建造物等の存在による制約上の実現性	
歴史的・伝統的建造物、保全すべき既存街並みの存在により実現が困難な道路	
< 歴史的建造物が存在している >	< 歴史的街並みが存在している >
	 <p>・対象道路は現道を4車線に拡幅するため、既存の街並みを破壊する恐れがある。</p>

歴史・環境等の保全の観点の指標の例（その2）	
景観の保全による制約上の実現性	
市街地内の丘陵地の緑と景観の存在により実現が困難な道路	
 <p>・対象路線を整備するには、市街地内に残る丘陵地を削り取る必要があり、市街地内の緑景観を損なってしまうため、実現化が困難</p>	

3. 存続・廃止・変更路線の選定について

(1) 存続・廃止・変更路線の総合的判定について

「必要性」と「実現性」の観点からの検証により、対象路線の必要性を詳細に把握・整理した上で「存続路線」と「廃止・変更を検討する路線」に選別する。

「廃止・変更を検討する路線」に選別された路線については、都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは影響する地域全体として、他の都市施設を含めた施設の配置や規模等の検討を行い、上位計画や土地利用計画との整合性、将来交通需要面等定量的な検証のほか、環境や防災機能等の面の総合的、一体的な観点により変更案を作成し、「廃止」、「変更」路線の判別と妥当性の検証を行うものとする。

(2) 機能を代替する道路がある路線について

検証の結果、交通処理機能や空間機能等、当該路線に要求される機能の全て若しくは一部を代替する道路（現道を含む）が既にある等、現在の都市計画で整備する必要性が低いと考えられる場合は、当該路線の機能を他の路線で代替する等の措置（当該都市計画道路の廃止・変更等）を検討するものとする。

また、概成済み道路については、現在の利用状況や将来交通量を見越した幅員の必要性等を踏まえ、現道等で当該路線に要求される機能や効果等が確保できる場合は、都市計画の縮小変更等、見直しを検討するものとする。

なお、ここでいう「廃止」とは、当該路線を廃止し、代替路線を新規に都市計画に定めるといったいわゆる、「都市計画変更」を含むものである。

4. 判定後の機能等の整理について

検証の結果、存続・廃止・変更を選別された路線について、都市の将来像や地域の特性を踏まえ、路線がどのような機能を持ち、地域に寄与するのか等、それぞれの判定した理由についての整理を行ない、必要に応じて都市計画の変更を行うものとする。

運用について

1. 本指針の位置づけ

(1) 都市計画道路検証の基本的指針の運用について

本指針は、特に長期間未整備となっている都市計画道路を検証し、必要に応じて見直す場合の県の方針を示したものである。具体的な検証方法については、「(参考)都市計画道路の検証方法」を参考とする。

なお、都市計画道路の評価方法等については、市町や地域の実情により様々であることから、それぞれの都市の将来像や考え方に応じて設定する等の工夫を行うことが望ましい。

(2) 検証の主体について

検証作業は、県と市町村が緊密な連携を図りながら都市計画決定権者が行なうことを基本とする。また、道路管理者、もしくは施行予定者が確定している場合は当該主体が検証を行うものとする。

(3) 検証対象路線とならない路線の変更について

本指針において検証対象とならない都市計画道路についても、何らかの理由により明らかに必要性が低下した路線については随時見直しを行うべきであり、その場合においても本指針を運用することができるものとする。

2. 説明責任の向上と合意形成の促進

(1) 存続路線について

検討の結果「存続路線」と判定した路線については、住民への説明責任を果たす観点から、都市の将来像や地域の特性を踏まえ、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確認し、存続する理由を明確にすることが望ましい。

(2) 見直し理由の明確化等について

廃止又は変更と判定した路線については、個別課題の解消方策を検討するとともに、合理的な変更理由を整理し、その必要性、効果等を十分に説明できるよう務めなければならない。

3. その他

(1) 検証の時期について

都市計画道路は、都市の将来像や土地利用のあり方等を見据えて配置されるものであることを踏まえ、各都市における状況の変化に適宜対応し、検証していく必要がある。

また、廃止又は変更する必要性が明らかである場合は、その理由を明確化した上で、速やかに都市計画変更の手続きに移行するものとする。

(2) その他

都市計画道路の検証に関し、本指針に示されていない事項については、県との協議を行うものとする。

本指針は、実運用を図りながら適宜見直しを行い、改善していくものとする。

