

都市計画道路見直しガイドライン

令和3年3月（改定）

高知県 土木部 都市計画課

～ 目 次 ～

1	ガイドライン策定の目的	2
2	見直しの背景	3
	(1) 高知県内の都市計画道路の現状	
	(2) 長期未着手の主な原因	
	1) 財政上の制約	
	2) 道路機能の変化	
	3) 他事業の影響	
3	見直しに対する基本的考え方	4
4	見直しに当たっての留意事項	5
	(1) 住民合意の形成	
	(2) 都市計画道路の定期的な見直し	
	(3) 関連する都市計画の変更等	
	(4) 見直しの実施主体	
5	都市計画道路の見直しの手順	6
	(1) 都市計画道路の見直しの進め方	
	(2) 評価対象路線の選定	
	(3) 評価対象路線の現状把握	
	(4) 必要性に関する評価	
	(5) 実現性に関する評価	
	(6) 都市計画道路の見直しの方向性検討	
	(7) 必要な都市計画手続き	

1 ガイドライン策定の目的

都市計画道路は、都市における円滑な移動を確保するための交通機能、都市環境や都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、街区を構成するための市街地形成機能等を有するなど、都市の将来像を実現するため都市計画法に基づき決定されるものである。

高知県における都市計画道路は、戦後から高度経済成長期にかけて、人口の増加、経済の成長、交通量の増大、市街地の拡大等を前提として、多くの道路を都市計画決定してきた。しかし、一方で都市計画決定された後、財政的な制約や道路に求められる各種の機能の変化等から、長期にわたり事業化されていない都市計画道路も存在している。

計画的な整備を図るために決定された都市計画道路が長期間未着手のままであることは、道路機能が発揮されないばかりか、道路予定地内の土地所有者の私権を長期間制限することとなり、住民に都市計画に対する不信感を与えることになりかねない。

また、近年の人口の減少や少子高齢化、経済活動の低迷や環境問題等、都市を取り巻く社会情勢の変化により、目指すべき都市の将来像そのものが変化していることもある。それに伴い、都市計画道路についても時代に適応した適切な見直しが求められている。

本ガイドラインは、平成19年9月に策定されたガイドラインを基本として、長期未着手の都市計画道路の見直しを行うための基本的考え方や留意事項及び手順について見直しを行ったものである。今後、県及び市町においては、本ガイドラインを参考に、長期未着手の都市計画道路の見直しを行うことが望ましい。

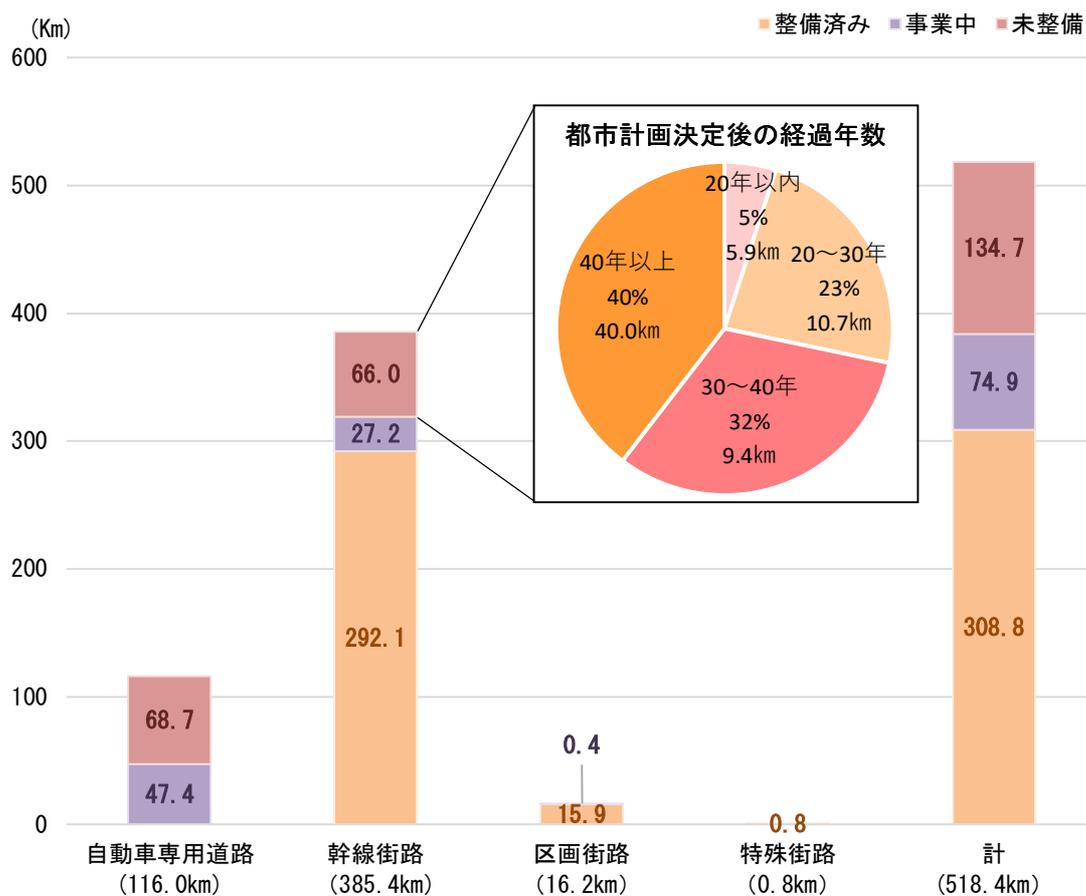
2 見直しの背景

(1) 高知県内の都市計画道路の現状

高知県の都市計画道路は、令和2年3月末時点において、延長約518kmが都市計画決定されている。(自動車専用道路約116km, 幹線街路約385km, 区画街路約16km, 特殊街路約1km)

このうち、最も都市計画決定延長の長い幹線街路の整備状況は、整備済み^(注)の区間が約292km(全体の約76%)、整備中の区間が約27km、未整備区間が約66kmとなっている。また、未整備区間のうち、約91%にあたる約60kmが都市計画決定から20年以上経過している。

県内の都市計画道路の路線種別整備状況



(注) 整備済みとは、道路用地が計画幅員のとおりに確保されており、一般の通行の用に供している都市計画道路。

(2) 長期未着手の主な原因

1) 財政上の制約

高度経済成長期には、人口の増加、経済の成長、交通量の増大及び市街地の拡大に対応するため、都市計画道路が一斉に都市計画決定された。その中には、長期的な視点から、道路の必要性を位置づけたものも多い。しかし、整備に必要となる事業投資額を十分に確保することができなかったこと等から、今なお事業が実施されずに残されている路線がある。

2) 道路機能の変化

道路事業等により暫定的な整備が行われていること、また、バイパス等周辺に補完する代替道路の整備が進んだこと等により、都市計画道路に求められていた位置づけや各種の機能が変化し、整備の必要性や優先度が変化している路線がある。

3) 他事業の影響

都市計画道路の整備を土地区画整理事業等、他の都市計画事業で実施する計画であったが、実施事業の進捗の遅延や規模の縮小等により、整備が実施されずに残されている路線がある。

3 見直しに対する基本的考え方

目指すべき将来都市像を実現するために都市計画決定された都市施設は、その整備に相当程度の期間を要するものであり、その実現に向けて一定の継続性が要請されるものであることから、変更は慎重に行うべきものである。

しかし、整備に着手するまでの期間には、都市を取り巻く社会情勢の変化や、都市政策の転換、将来都市像の変化等、都市計画決定当時の必要性が大きく変化する場合も見られ、時代に適応した適切な見直しが求められている。

また、都市内における都市施設は、相互に組み合わせられて総体として機能が発揮されるものであることから、都市計画道路の見直しに際しても、路線や区間に着目するだけでなく、見直しを行う都市計画道路がその都市計画区域の将来像に沿った計画となっているか、また、地域全体の道路ネットワークとして、規模や配置等が妥当であるか検証を行い、その必要性の理由を明らかにし住民の理解を得たうえで見直すことが求められる。

4 見直しに当たっての留意事項

(1) 住民合意の形成

未着手の都市計画道路については、長期にわたり建築制限を課してきたことや、沿線の建築物は道路の整備を前提として建てられたものもあるため、その見直しが地域住民の生活に影響を及ぼすことも考えられる。

都市計画道路の見直しは、最終的には都市計画の変更が必要であり、その中で住民の合意形成を図る手続きが規定されており、住民等に対して十分な説明ができるよう、検討結果を整理しておくことが必要である。

(2) 都市計画道路の定期的な見直し

人口の減少・少子高齢化の更なる進展や財政状況の変化による投資余力の低下、環境負荷の少ないコンパクトな都市構造へ転換する政策等、都市計画道路を取り巻く社会情勢の変化により、都市計画道路に求められる機能も変化することが予想される。このため、見直しを行った後も定期的に都市計画道路の必要性を検証し、必要性に変化が生じた場合には、適時適切に見直しを行うことが望ましい。

(3) 関連する都市計画の変更等

都市計画道路の見直しが、沿線の土地利用や他の都市施設の計画に影響を与える場合がある。このような場合においては、都市計画道路の見直しと併せ、他の都市施設の位置、規模の見直しや用途地域の見直し等、他の都市計画の手法を活用したまちづくりのあり方についても検討を行うことが望ましい。

また、検討の結果、それらの都市計画の決定・変更等が必要となった場合には、都市計画道路の変更と併せて住民の合意形成を図ることが望ましい。

(4) 見直しの実施主体

都市計画道路は、都市の将来像の実現のため道路網全体として機能を発揮するものである。このため、見直しにあたっては、都市の将来像との整合性や関係する土地利用、都市施設等との一体性の観点から、まちづくりの主体である市町が見直しを進めることとなる。

なお、県が計画決定している路線については、県が市町と協力して見直しを進めることとなる。

5 都市計画道路の見直しの手順

(1) 都市計画道路の見直しの進め方

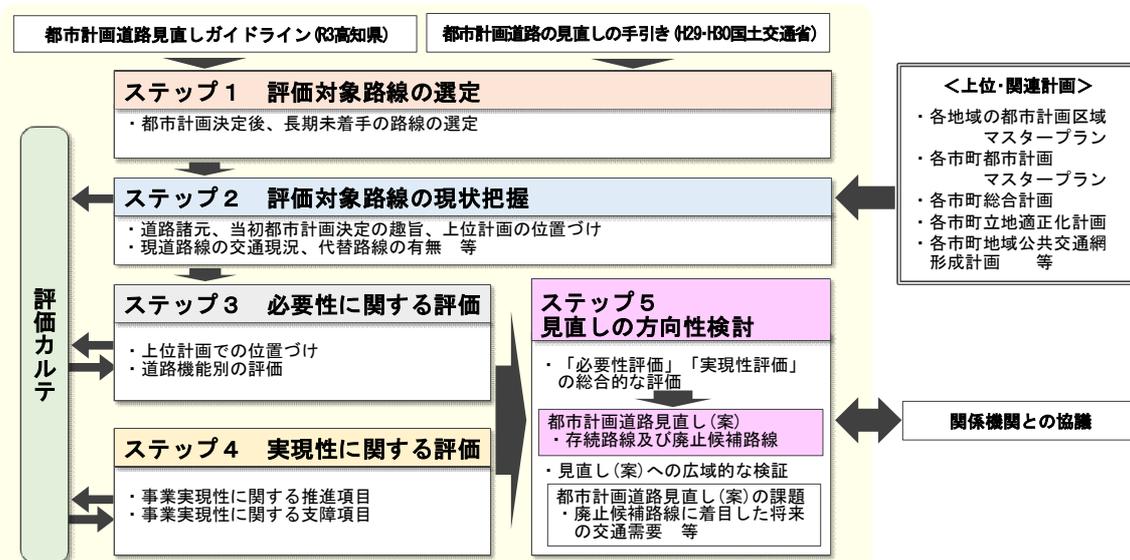
都市計画道路の見直しに当たっては、まず都市計画区域内の全ての幹線街路について、整備状況及び都市計画決定後の経過年数等から勘案し、評価対象路線を選定する。

次に選定された評価対象路線ごとに、道路の諸元や、当初の都市計画決定の趣旨、上位計画の位置づけ、現道路線の交通現況、代替する路線の有無等の諸要件を整理し、それぞれの評価対象路線について現状を把握する。

評価対象路線ごとに、「上位計画における位置づけ」や「道路機能別の評価」の視点で道路整備の必要性に関する評価と、「事業実現性に関する推進項目」・「事業実現性に関する支障項目」の視点で道路整備の実現性に関する評価を行う。

上記で整理した「必要性に関する評価」「実現性に関する評価」の両面から総合的に検討を行い、都市計画道路の見直し案の方向性として「存続路線」「廃止候補路線」に分類する。その後、広域的な視点から「廃止候補路線」に着目した将来の交通需要など、見直し案について検証を行い、最終的な見直しの方向性を検討し、判断する。

【長期未着手都市計画道路の見直し検討の流れ】



(2) 評価対象路線の選定

- ・ 見直しの対象路線(区間)は、基本として都市計画決定された幹線街路とするが、地域状況により適切に判断する。
- ・ 都市計画決定後、20年以上事業未着手となっている路線を評価対象路線の基本とする。

本ガイドラインにおいて見直しの対象とする路線(区間)は、県全体の都市計画道路延長の約74%を占める幹線街路(都市計画法施行規則第7条)とするが、今後の事業計画等、地域状況を踏まえ適切な判断が必要である。

計画決定から長期を経過した路線については、社会情勢の変化や、都市政策の転換、将来都市像の変化等から、都市計画決定当時の必要性が大きく変化していることが考えられる。都市計画区域マスタープランが概ね20年後の都市の将来像を見通して策定していることから、基本として都市計画決定から20年以上事業が未着手となっている路線(区間)を評価対象路線とする。

(3) 評価対象路線の現状把握

- ・ 評価に当たっては、評価対象路線の現状を把握するために、路線(区間)ごとの道路の諸元や、当初の都市計画決定の趣旨、上位計画の位置づけ、現道路線の交通現況、代替する路線の有無等の諸要件を整理する。

1) 評価対象路線の現状把握整理(案)

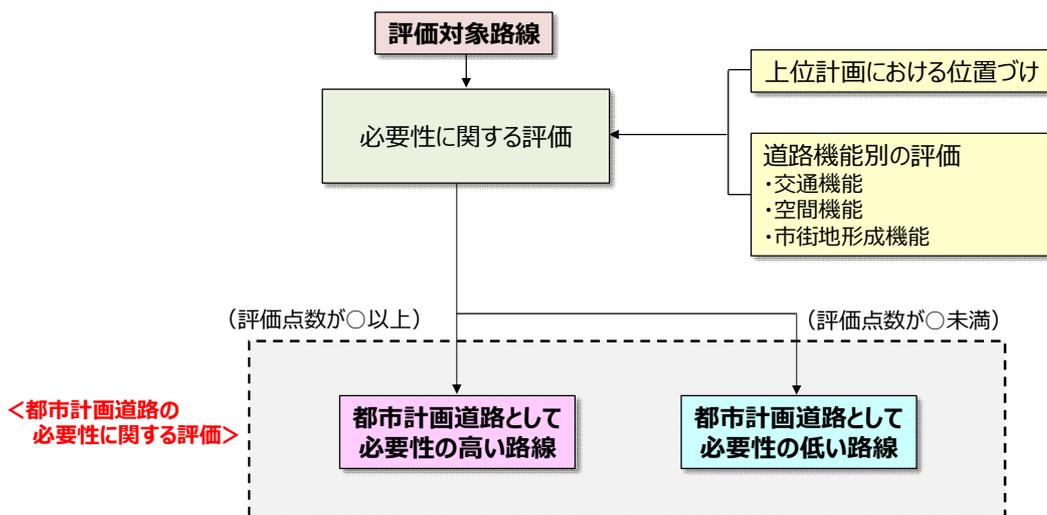
評価対象路線の現状把握を行うための整理項目(案)を、次に示す。

【評価対象路線の現状把握整理項目(案)】

項目		項目		
道路構造		①延長(km)	現道路線名	
		②幅員(m)	幅員(m)	
		③車線数	交通量(台/日) 現況 / 将来	
都市計画決定の経緯	当初	決定年月	旅行速度(km/h) 現況	
		決定の主旨	混雑度 現況 / 将来	
	変更の経緯	①変更年月日及び変更の主旨	並行路線	並行路線名
		②変更年月日及び変更の主旨		幅員(m)
③変更年月日及び変更の主旨		交通量(台/日) 現況 / 将来		
上位・関連計画	各地域の都市計画区域マスタープラン	旅行速度(km/h) 現況	混雑度 現況 / 将来	
	各市町都市計画マスタープラン	評価の分類	幹線街路と補助幹線街路の分類	
	各市町総合計画	都市計画法第53条の許可件数		
	各市町立地適正化計画	沿道状況	用途地域	
	各市町地域公共交通網形成計画等		土地区画整理事業,地区計画等の有無	

(4) 必要性に関する評価

- ・ 都市計画道路の必要性に関する評価は、基本として「上位計画における位置づけ」「道路機能別の評価」の2つの視点を用いて行うこととする。
- ・ 「道路機能別の評価」は、都市計画道路が有する機能区分を参考として、必要性に関する評価項目を設定する。



▲必要性に関する評価フロー

(参考) 都市計画道路の機能

都市計画道路は、都市及び都市交通の将来像を踏まえ、都市全体のネットワークの将来の姿として定められているものであり、その機能は、「交通機能」、「空間機能」、「市街地形成機能」に分類できる。

[都市計画道路の機能]

機能の区分		内容	
①交通機能	通行機能	人や物資の移動の空間としての機能（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り、自動車の駐車庫、貨物の積み卸し等の沿道サービス機能（アクセス機能）	
②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
	收容空間	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
③市街地形成機能	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	
	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、語らう日常コミュニティー空間	

[出典：都市計画マニュアルⅡ（社）日本都市計画学会編]

都市計画道路の必要性に関する評価項目（案）を次に示す。また、評価項目間の重みづけについても（案）を示しているが、当該市町へのヒアリング又は地域住民へのアンケート等により、評価項目間の重みづけを設定することが望ましい。

【必要性に関する評価項目（案）】

道路機能等の区分		評価の項目	備考	
上位計画での位置づけ		マスタープラン等による位置づけ		
交通機能	通行機能	隣接市町拠点と中心拠点・地域拠点を連絡する道路		
		広域的な物流ネットワークを支える道路		
		高次医療ネットワークを支える道路	※命に係わる項目	
		広域観光周遊ネットワークを支える道路		
		災害時の復旧・復興に資する道路、緊急輸送道路	※命に係わる項目	
		都市内の交通混雑緩和に寄与する道路		
		公共交通ネットワークを支える道路		
		交通安全に寄与する道路	※命に係わる項目	
	歩行者・自転車の安全で円滑な移動を支援する道路			
	沿道利用機能	沿道の利用向上（荷捌き等）に寄与する空間を有する道路		
空間機能	都市環境機能	環境保全及び景観向上の位置付けがある道路		
	都市防災機能	避難・救助機能	消防活動困難区域の解消を図る道路	※命に係わる項目
		災害防止機能	延焼遮断及び災害時避難路となる道路	※命に係わる項目
	現道で耐震化されていない道路橋等がある道路	※命に係わる項目		
収容空間機能	道路付属物のための空間	上下水道や電柱等の収容に寄与する道路		
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	広域交通拠点と都心地区及び地域拠点を連絡する道路		
	生活空間	日常生活のコミュニティ空間となり、地域の活性化に寄与する道路		

【参考資料：必要性に関する評価項目別の重み付けイメージ】

道路機能等の区分		道路機能等重みづけ（案）			評価の項目	項目別重み付け	備考	
		A案 ●● を重視	B案 ○○ を重視	C案 ▲▲ を重視				
上位計画での位置づけ		○%	○%	○%	マスタープラン等による位置づけ	—		
交通機能	通行機能	○%	○%	○%	隣接市町拠点と中心拠点・地域拠点を連絡する道路	○%		
					広域的な物流ネットワークを支える道路	○%		
					高次医療ネットワークを支える道路	○%	※命に係わる項目	
					広域観光周遊ネットワークを支える道路	○%		
					災害時の復旧・復興に資する道路、緊急輸送道路	○%	※命に係わる項目	
					都市内の交通混雑緩和に寄与する道路	○%		
					公共交通ネットワークを支える道路	○%		
					交通安全に寄与する道路	○%	※命に係わる項目	
					歩行者・自転車の安全で円滑な移動を支援する道路	○%		
	沿道の利用向上（荷捌き等）に寄与する空間を有する道路				○%			
						100%		
空間機能	都市環境機能	○%	○%	○%	環境保全及び景観向上の位置付けがある道路	○%		
	都市防災機能				避難・救助機能	消防活動困難区域の解消を図る道路	○%	※命に係わる項目
					災害防止機能	延焼遮断及び災害時避難路となる道路	○%	※命に係わる項目
					現道で耐震化されていない道路橋等がある道路	○%	※命に係わる項目	
	収容空間機能				道路付属物のための空間			上下水道や電柱等の収容に寄与する道路
						100%		
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	○%	○%	○%	広域交通拠点と都心地区及び地域拠点を連絡する道路	○%		
	生活空間				日常生活のコミュニティ空間となり、地域の活性化に寄与する道路	○%		
		100%	100%	100%		100%		

【参考資料：必要性に関する評価項目別の評価方法（例）】

道路機能等の区分		評価の項目	評価方法	
上位計画での位置づけ		—	当該地域の上位計画となるマスタープラン等 各市町都市計画マスタープラン	
交通機能	通行機能	隣接市町拠点と中心拠点・地域拠点とを連絡する道路	上位・関連計画において隣接市町と中心拠点・地域拠点とを連絡する「交通軸」としての位置づけがある路線	
		広域的な物流ネットワークを支える道路	「重要物流道路及び代替・補完路」・「国際海上コンテナ車（40ft背高）特殊車両通行許可不要区間」に指定されている路線	
		高次医療ネットワークを支える道路	三次医療施設と中心拠点・地域拠点を連絡する路線	
		広域観光周遊ネットワークを支える道路	主要観光地（よさこいネットHPより抽出）間を連絡する路線	
		災害時の復旧・復興に資する道路、緊急輸送道路	「高知県緊急輸送道路ネットワーク」及び「地域防災計画」に指定・記載されている路線（および代替路線となる路線）	
		都市内の交通混雑緩和に寄与する道路	「高知県主要渋滞箇所」に指定されている路線（及び並行する路線）	
		公共交通ネットワークを支える道路	「地域公共交通網形成計画等」において公共交通ネットワークに指定されている路線及び現行バス路線	
		交通安全に寄与する道路	「高知県事故危険区間」に指定されている路線（及び並行する路線）	
	歩行者・自転車の安全で円滑な移動を支援する道路	自転車ネットワークに位置付けられている路線 または歩行者・自転車の通行量が多い路線		
	沿道利用機能	沿道の利用向上（荷捌き等）に寄与する空間を有する道路	「近接商業地域」及び「商業地域」に含まれる路線を該当とする	
空間機能	都市環境機能		環境保全及び景観向上の位置付けがある道路	用途地域における「風致地区」及び景観計画における「景観重点地区」に含まれる路線及び「道路軸」として位置づけがある路線
	都市防災機能	避難・救助機能	消防活動困難区域の解消を図る道路	現道及び並行路線が幅員6m（消防自動車の出入りできる幅員）未満の路線
		災害防止機能	延焼遮断及び災害時避難路となる道路	現道及び並行路線が幅員12m（延焼防止に寄与する幅員）未満の路線
			現道で耐震化されていない道路 橋等がある道路	聞き取りにより把握
	収容空間機能	道路付属物のための空間	上下水道や電柱等の収容に寄与する道路	四国地区電線類地中化協議会高知地方部会公表の「無電柱化推進計画箇所一覧表」に該当する路線 上下水道は聞き取りにより把握
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	広域交通拠点と中心拠点・地域拠点とを連絡する道路	地域内主要拠点と高速IC・主要駅・主要港湾・空港等とを連絡する路線	
	生活空間	日常生活のコミュニティ空間となり、地域の活性化に寄与する道路	「商業地域」に含まれる路線を該当とする	

(5) 実現性に関する評価

- ・ 都市計画道路の実現性に関する評価は、基本として「事業実現性に関する推進項目」と「事業実現性に関する支障項目」の両面から行うこととする。
- ・ 実現性に関する評価を整理した上で、次の3区分に分類を行う。
 - 推進項目のみの路線
 - 推進項目と支障項目が混在する路線及び該当項目なしの路線
 - 支障項目のみの路線

【実現性に関する評価項目（案）】

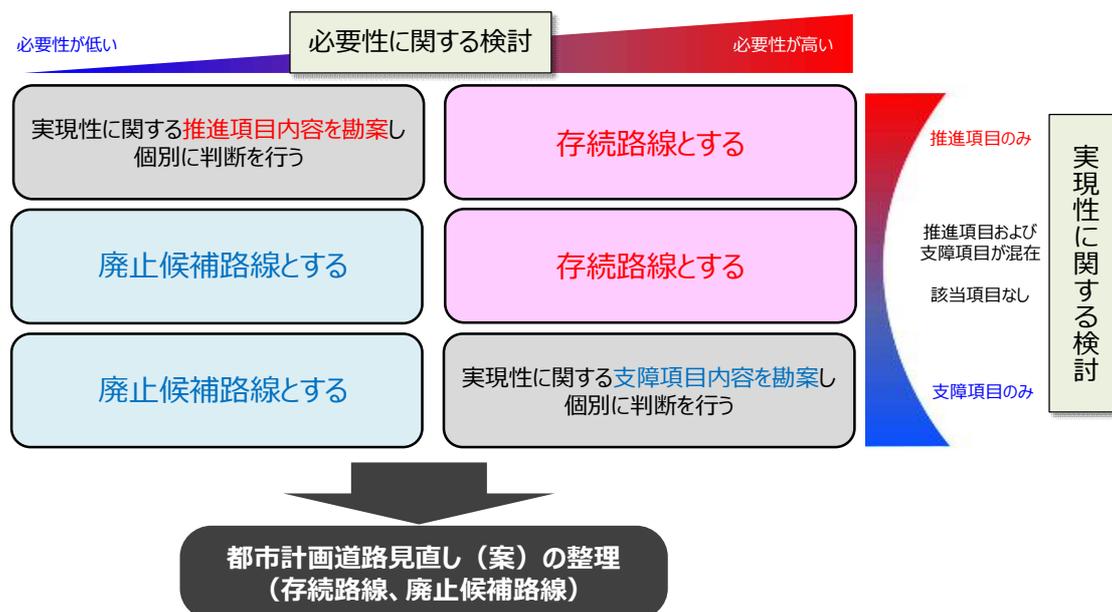
評価の視点		評価項目
実現性に関する 推進項目	他計画・他事業との関連性	・他計画・他事業との関連性の確認
	周辺道路の連続性	・前後路線における整備状況の確認
	計画変更の状況	・近年における都市計画変更状況の確認
	地域ニーズ	・地元要望等
実現性に関する 支障項目	地域ニーズ	・53条申請数の確認、既存住宅の立地状況
	生活環境への影響	・緑地,風致地区への影響 ・自然景観,希少動植物への影響 ・歴史的街並み,文化財への影響
	まちづくりへの影響	・地域コミュニティの分断
	事業の施工性	・大規模構造物(橋梁,トンネル)の存在 ・計画幅員と道路構造令との整合を確認
	代替路線の有無	・代替機能を持つ並行道路の存在

(6) 都市計画道路の見直しの方向性検討

1) 都市計画道路見直しの総合的な評価

- 都市計画道路の見直しの方向性は、先に整理した都市計画道路の「必要性」及び「実現性」の両面から総合的に検討を行い、都市計画道路見直し(案)の整理を行う。

【都市計画道路の見直しの方向性 (案)】

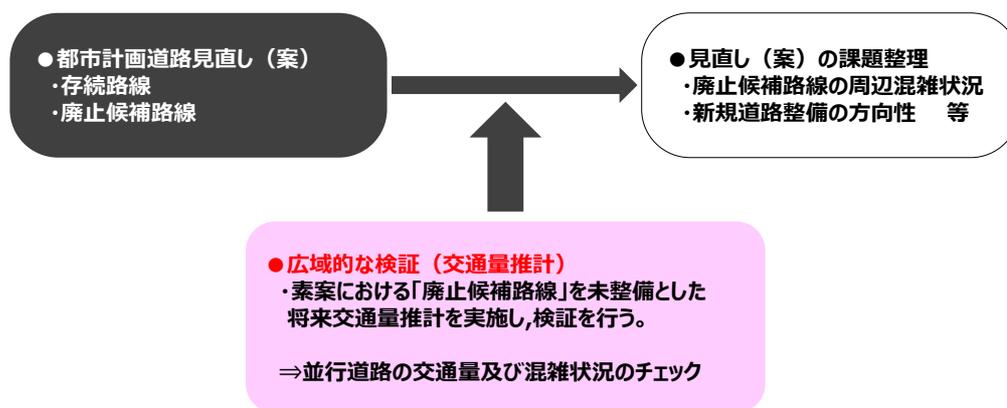


(注) 必要性に関する検討における「必要性が高い」「必要性が低い」の判断の一例としては、「路線別評価結果の概ね上位〇%程度を基準として区分」や「路線別評価結果で概ね上位グループ・下位グループに区分できる基準」等が想定できる。ただし、比較検討路線の数が少ない地域では「評価項目の該当項目〇個以上」等による判断も考えられる。

2) 都市計画道路見直し（案）への広域的な検証

- ・ 「必要性に関する評価」及び「実現性に関する評価」から総合的に整理された都市計画道路見直し（案）に対して、交通量推計を用いて広域的な検証を行い、見直し（案）における課題を整理する。
- ・ 検討に当たっては、基本として見直し（案）における「廃止候補路線」を未整備とした将来交通量推計を実施し、次のフローに従い検証することとする。

【都市計画道路の広域的な検証（案）】



(注) 広域的な検証の考え方として、上記フローで記載しているように「廃止候補路線」を整備しない場合において、「並行路線」や「周辺道路網」の交通負荷状況に関する確認を行い、大きな課題が発生しないことを整理する。

(7) 必要な都市計画手続き

「廃止候補路線」として方針決定がなされた路線(区間)については、路線別に個別検討を行い廃止とすることが望ましい路線と判断された場合、速やかに都市計画法に定められた都市計画の変更手続きを行うものとする。

変更手続きに際しては、住民等に対して十分な説明ができるよう、見直しの検討結果を整理しておく。