



KANAGAWA

神奈川県
県土整備部都市計画課

都市計画道路見直しのガイドライン

平成18年3月

神奈川県

目 次

1	見直しの背景	1
2	本県の都市計画道路の現状と課題	
(1)	整備、未着手の状況	2
(2)	未着手の理由	3
(3)	整備済（改良済、概成済）の路線や区間の課題	4
3	見直しの基本的な考え方	
(1)	これからの都市計画道路のあり方	4
(2)	見直しの基本的スタンス	4
4	見直しの進め方	
(1)	見直しの検討対象路線の選定	5
(2)	必要性の検証方法	6
(3)	総合的判断の手法	8
(4)	留保付き存続	8
(5)	ルート・構造などに係る課題整理	9
(6)	課題解決策の検討	9
(7)	交通量の検証	10
(8)	見直し結果の対応方策	10
(9)	都市計画手続	10
(10)	見直しの時期	10
(11)	見直しを進める際の留意点	11

1 見直しの背景

本県の都市計画道路は、高度経済成長期に、人口増加や経済成長に伴う交通量の増大などに対応するため、その多くを定め、これまで着実に整備を進めてきたが、幹線街路の整備状況は約 65%にとどまっている。

今後、本県においては、人口減少と少子・高齢化の進展、低成長経済の定着など、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測されている。

このような状況を踏まえ、都市構造の骨格をなす広域的な都市計画道路については、より一層、重点化を図りながら効率的な整備を進めることが必要になっている。また、都市計画決定後、長期間が経過しても未だ事業に着手していない都市計画道路が存在することなども踏まえ、都市全体における都市計画道路について、社会経済状況の変化に的確に対応できるよう、その見直しを行う。

都市計画道路は、都市の骨格をなす広域的なネットワークを形成するとともに、地域のまちづくりに密接に関連する。広域的な幹線道路については、社会経済情勢が変化しても、目指すべき将来の都市像を踏まえるとその必要性に変化が生じている路線や区間は少ない。一方、都市内に起点終点を持つ都市計画道路は、地域の実情に応じ、様々な機能を有することから、地域のまちづくりに密着している。このため、県が「都市計画道路見直しのガイドライン」を策定し、そのガイドラインに基づき市町が具体的見直しを進める。

本県は、人口増が続く政令市を有する一方、既に人口減少が始まっている県西、県北部を有するなど、都市計画道路が抱える課題も多様であり、見直しの重点の置き方などに相違が考えられることから、県内一律の進め方では課題の解決が図れない。本ガイドラインは、このような県内の幅広い地域特性を考慮し、検証の観点に柔軟性を持たせ、市町の主体性を尊重した見直しが進むように配慮してとりまとめたものである。

2 本県の都市計画道路の現状と課題

都市計画道路の種別には、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路があるが、都市の大半の自動車交通を処理する主要な都市計画道路である幹線街路について、現状の整理を行った。

(1) 整備、未着手の状況

ア 整備状況

本県の幹線街路は 777 路線、延長 2,267km が都市計画決定されている。改良済と概成済を合わせた整備済延長は 1,467km となっており、決定延長全体の 65%となっている。

表 1) 本県における幹線街路の整備状況 (平成 17 年 4 月 1 日現在)

都市計画 区域数	市町数	路線数	都市計画 決定延長 (km)	決定延長の内訳			
				整備済		事業中 (km)	未着手 (km)
				改良済 (km)	概成済 (km)		
29	32	777	2,267	1,213	254	197	603
				1,467			
			100 %	65 %		9 %	26 %

(注) 改良済とは、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道路延長。

概成済とは、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。

事業中とは、事業費が予算化されている都市計画道路延長。

未着手とは、改良済、概成済及び事業中以外の都市計画道路延長。

都市計画決定延長 = 改良済 + 概成済 + 事業中 + 未着手

イ 未着手の状況

未着手の延長 603km のうち、都市計画決定から 20 年以上経過した路線や区間の延長は 574km となっており、95%を占めている。

表 2) 幹線街路の都市計画決定年代別の状況 (平成 17 年 4 月 1 日現在)

都市計画 決定年度 (当初)	都市計画決定延長		未着手		
	(km)	構成比 (%)	(km)	構成比 (%)	
～昭和 30 年	818	2,151	204	574	95%
昭和 31 年～40 年	889		249		
昭和 41 年～50 年	313		86		
昭和 51 年～60 年	131		35		
61 年～平成 7 年	86	116	20	29	5%
平成 8 年～	30		9		
合 計	2,267	100%	603	100%	

(2) 未着手の理由

本県の幹線街路における未着手の主な理由は次の 4 つである。

ア 財政的な理由

限られた財源の中で、優先順位の高い路線から整備を進めることとなるため、結果的に優先順位が低い路線が未着手となっている。

イ 技術的な理由

河川や鉄道と交差するなどの、地形上の制約に対する技術上の課題解決に時間を要することから、事業実施が見送られている。

ウ 地元調整による理由

優先順位が高い路線であっても、地元調整などに時間を要するなど、速やかな事業実施が困難となっている。

エ 土地利用の変化による理由

社会経済状況などから地域のまちづくりに変化が生じ、事業実施が見送られている。

(3) 整備済（改良済、概成済）の路線や区間の課題

概成済の路線や区間では、改良済まで事業を進めるためには、事業費が膨大であったり、都市計画法線を外れている、といった課題を抱えている。

また、改良済の路線や区間であっても、隣接市町と不整合があったり、社会経済状況の変化によって、再整備が必要となっているものもある。

3 見直しの基本的な考え方

(1) これからの都市計画道路のあり方

「神奈川力構想・プロジェクト 51」では『活力ある地域社会・生きがいのあるくらしの創造』をめざしており、この目標に対応した都市計画道路のあり方が求められている。

(2) 見直しの基本的スタンス

ア 都市マスタープランや交通計画との関連

将来の県土・都市像や、広域的な都市づくりの基本方向を示した「かながわ都市マスタープラン」を指針とし、交通施策の面から支える部門別計画である「かながわ交通計画」と整合を図りつつ都市計画道路の見直しを行う。

イ 上位計画との関連

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下「市町村マスタープラン」という。）」などの上位計画に即し、都市計画道路の見直しを行うことが望ましい。

ウ 目標年次

都市計画道路の見直しは、おおむね 10～20 年後の都市の姿を展望したうえで行う。

4 見直しの進め方

(1) 見直しの検討対象路線の選定

見直しの検討対象路線とする都市計画道路は、次の事項について整理を行ったうえで選定する。

- | |
|--|
| ア 幹線街路
イ 未着手路線
ウ 整備済路線
エ 追加路線 |
|--|

ア 幹線街路

見直しは、幹線街路を対象とし、自動車専用道路は対象としない。

イ 未着手路線

市町の見直し開始時点で、都市計画決定後 20 年以上経過しても未着手の路線や区間はすべて対象とする。

なお、都市計画決定（変更）後 5 年を経過しても工事に着手していない路線や区間については、何らかの理由や課題が想定されるため、必要に応じて対象とする。

ウ 整備済路線

概成済を含む整備済や、事業中の路線や区間であっても、社会経済状況や目指すべき将来の都市像を実現するために、再整備や事業計画の変更など見直しが必要となる場合は対象とする。

エ 追加路線

「市町村マスタープラン」などで構想的な位置づけの路線であっても、必要に応じて追加の検討を行うことができる。

(2) 必要性の検証方法

ア 「かながわ交通計画」との関係

見直し対象として選定された路線や区間について、「かながわ交通計画」に一般幹線道路として位置づけられている路線は、幹線道路ネットワークの観点から整備が望まれる路線とされているため、必要性が高い路線と判断する。一方、それ以外の路線については各々必要性の検証を行う。

なお、「かながわ交通計画」に位置づけられている路線については、県が主体となって必要性を検証する。

イ 検証項目

必要性については、主に次の項目を検証する。

- | |
|---|
| (ア) 自動車の交通機能
(イ) 歩行者・自転車の交通機能
(ウ) 土地利用との整合
(エ) まちづくりとの整合
(オ) 市街地形成機能
(カ) 防災機能
(キ) 環境機能
(ク) 代替機能
(ケ) 他事業との整合 |
|---|

(ア) 自動車の交通機能

通行機能として、道路ネットワークの配置構成から、幹線街路の分類（主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路）を明確にし、周辺道路の渋滞の緩和に役立つかなどを判断する。

また、沿道・アクセス機能として、中心市街地や商業・業務地に位置するか、産業拠点、観光拠点、駅、インターチェンジなどへアクセスし

ているかどうかを判断することによって、自動車の交通機能から必要性を検証する。

(イ) 歩行者・自転車の交通機能

歩行者・自転車通行量の将来の需要も含めた状況を把握し、交通バリアフリー法の重点整備地区など福祉の観点からも、歩行者・自転車の交通機能の必要性を検証する。

(ウ) 土地利用との整合

周辺の土地利用の状況や今後の動向を把握し、当該都市計画道路の役割との整合性の観点から必要性を検証する。

(I) まちづくりとの整合

史跡や文化財などの歴史的・文化的資産、多様な生物生息空間や豊かな環境を有する自然的資産の区域と、都市計画道路の区域との重複状況、地域コミュニティの分断など、都市計画道路がまちづくりに与える影響を明らかにし、都市計画決定当時の価値観の変化により、路線や区間の必要性に変化が生じているかどうか、まちづくりとの整合性の観点から必要性を検証する。

(オ) 市街地形成機能

「市町村マスタープラン」などに位置づけられた「まちづくり」の目的の達成に役立つかどうかを判断することによって、市街地形成機能から必要性を検証する。

(カ) 防災機能

緊急輸送路、避難路、広域避難地、消防活動困難区域などとの配置関係、都市防火区画と幅員の関係など、防災機能から必要性を検証する。

(キ) 環境機能

大気汚染、騒音、振動、緑化、景観などによる環境機能から必要性を検証する。

(ク) 代替機能

当該都市計画道路の機能が、他の道路で代替されているかどうかを把握し、必要性を検証する。

(ケ) 他事業との整合

土地区画整理事業などの面整備事業や公園事業などとの関連性や、その事業の動向を把握し、他事業との整合性の観点から必要性を検証する。

ウ 検証の手法

検証の手法には、定性的または定量的な方法が考えられるが、地域の実情に応じ定めるものとし、極力客観的評価に努める。

(3) 総合的判断の手法

必要性の検証で、路線や区間の機能などを整理し、当該都市計画道路の必要性を総合的に判断する。総合的判断にあたっては、高度な専門知識が必要になることや公平性・客観性を確保する観点から、学識経験者の意見を聞くことも必要に応じ検討する。

ここで必要性が低いと判断された路線や区間は、廃止したことによる周辺道路への影響を検証するため、廃止を前提とした道路ネットワークで交通需要の検証（「(7) 交通量の検証」）を行う。

(4) 留保付き存続

必要性が高いと判断されたが、事業実施時期の見込みが立たない路線や区間は、留保付き存続とする。それらの路線や区間については、地権者に長期間建築制限がかかることを考慮し、住民に必要性が高いことを説

明することとする。また、社会情勢の変化や事業化の動向に応じ、適時適切にルート構造などに係る検討を行うとともに、住民への情報提供などに努める。

(5) ルート・構造などに係る課題整理

必要性が高いと判断され、事業実施時期の見込みが立つ路線や区間、または、他事業関連で都市計画手続を行う必要がある路線や区間は、ルート・構造などに係る課題整理を行う。

課題については、必要性の検証結果と併せ、次の項目を整理する。

- | |
|---------------------------------|
| ア 地形・地物との整合性
イ 隣接都市計画区域との整合性 |
|---------------------------------|

ア 地形・地物との整合性

河川や鉄道などの地形・地物との制約内容やその程度などを整理する。

イ 隣接都市計画区域との整合性

隣接市町にまたがる都市計画道路については、「不存在」、「幅員不整合」、「線形不整合」、「不連続」、「重複」といった不整合があるかどうかを精査する。不整合がある場合には、この5つのどれに該当するかを整理する。

(6) 課題解決策の検討

路線や区間の課題整理の結果、課題のない路線や区間は存続（現状の都市計画道路のまま）とする。課題を有する路線や区間については、必要性の検証結果から路線や区間の役割を明確にし、その機能が十分に確保されるように、線形・幅員や車線数などの変更、新規路線の追加など、課題解決を図る変更案を検討する。

(7) 交通量の検証

車線数の変更、路線や区間の追加や廃止にあたっては、将来交通需要推計を行う。この結果、混雑度などに支障があると判断された場合については、再度、課題解決案の検討を行い、将来交通需要推計を行う。

なお、明らかに他の路線や区間へ影響がないと判断される場合、将来交通需要推計を省略することができる。

(8) 見直し結果の対応方策

本ガイドラインにより検討した路線や区間は、存続、変更、追加、廃止のいずれかに分類される。分類結果について住民に十分説明するなど、理解が得られるように努める。特に廃止の場合は、廃止の理由、周辺道路への交通の影響、都市計画区域内の建築制限の解除などを十分説明し、住民の理解が得られるように努める。

(9) 都市計画手続

見直しの結果、変更、追加、廃止に分類された路線や区間は、速やかに都市計画変更の手続を行うことが必要であるが、手続を進めるにあたっては、都市全体における都市計画道路ネットワークとしての一体性、連続性、整合性に配慮することとする。また、廃止に伴い用途地域の変更などが必要な場合は、既存の都市計画の変更を検討する。

(10) 見直しの時期

市町は見直し作業に速やかに着手し、早期完了に努める。

また、次回以降の見直しは、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し、例えば、5年後や10年後などが考えられるが、それぞれの地域の実情に応じて判断する。

この場合、前回の見直し時において留保付き存続とされた路線や区間は、重点的に検討する。

(11)見直しを進める際の留意点

本ガイドラインの見直しの進め方フローについてはP12 に示すとおりであり、次の事項に留意し進める。

ア 事業予定者との調整

見直しの対象路線として選定された路線や区間について、事業予定者が決まっている場合には、各検討段階毎に事業予定者と調整を行いながら進める。

特に、事業実施時期の見込みについては、事業予定者と十分に調整を行う。

イ 県の役割

隣接都市計画区域との調整や県が都市計画決定する路線や区間の見直しに伴う調整など、広域的な視点から県の判断が必要な場合は、県は必要な調整を行う。

ウ 住民参加

見直しにあたっては、住民の理解を得ながら進めることが重要である。住民参加の時期は、見直し作業開始段階や、見直し結果の公表段階など様々考えられるが、それぞれ地域の実情に応じ行う。

なお、本ガイドラインの進め方フローは、標準的な考え方を示したものである。このため、地域特性などで必ずしもフロー手順で検討できないものについては、柔軟に検討項目とステップの調整を行うことや加除することができる。この場合、県や隣接市町に情報を提供して、都市計画道路の見直しが円滑に進められるよう努める。



