

愛媛県都市計画道路見直しガイドライン

平成20年3月

愛媛県土木部道路都市局都市計画課

《目次》

第1章	はじめに	1
第2章	見直しの背景	2
2-1	見直しの背景	2
2-2	見直しの目的	4
第3章	都市計画道路の現状	5
3-1	都市計画道路の決定状況及び整備状況	5
(1)	都市計画道路の現況	5
(2)	整備区間及び未整備区間の状況	6
3-2	他県との比較	7
(1)	都市計画道路の改良率	7
(2)	市街化区域内及び用途区域内の都市計画道路密度	7
第4章	長期末着手都市計画道路の抱える課題	8
第5章	見直しの基本姿勢	9
第6章	見直しの検討方法	10
6-1	見直し作業の流れ	10
6-2	将来交通量推計	11
(1)	交通量調査	11
(2)	交通実態の整理	13
6-3	見直し対象路線の抽出(ステップ1)	14
6-4	見直し対象路線の検証、評価(ステップ2)	16
(1)	見直し対象路線の検証・評価方法	16
(2)	区間の設定方法	17
(3)	検討路線の見直し方針	17

(4) 路線カルテの記入要領	17
1 . 対象路線の現状把握	18
2 . 路線の必要性の検証	18
3 . 代替路線の検証	25
4 . 事業の実現性の検証	26
(5) 見直しの検討事例	31
6 - 5 見直し方針の策定 (ステップ3)	35
(1) 将来交通量の再検証	36
(2) 住民との合意形成	36
第7章 関係機関との調整について	37
第8章 ガイドラインの運用について	38
8 - 1 運用の基本	38
8 - 2 市町と県の主な役割	38
8 - 3 見直しの時期	38
参考資料	39
路線カルテ	40
用語集	44

P29、31～34 の で囲んだ箇所は、概念等を参考として示したものであり、それにより地域の実情に応じた見直しを妨げるものではない。

第1章 はじめに

「都市計画」とは、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画のことであり、農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保しようとするものである。

その中でも、都市施設である都市計画道路は、都市の将来像を誘導するとともに、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に定めるもので、その整備には長期間を要することから、その実現に向け一定の継続性が要請されるものであることを前提に、長期的な視点から都市計画に定めてきた。

しかし、現在決定されている都市計画道路網は、人口の増加、都市の高度成長を前提とされたものが多く、近年の人口減少や超高齢社会の進行、経済の低成長、市街地の拡大の収束等の社会経済情勢の変化を踏まえると、目指すべき都市の将来像と必ずしも合致していないものが存在している可能性がある。

本来、長期にわたり事業が行われていない都市計画道路の変更は慎重に行われるべきものではあるが、これまではあまりにも慎重すぎたきらいもあり、今後は、現在の社会経済情勢の変化を踏まえた上で、都市全体又は影響する地域全体の都市計画道路網を検討し、必要性が変化しつつある路線については、必要性の変更理由を明らかにした上で見直しを行うことが求められている。

このような背景をもとに、本ガイドラインは、整備の見通しが立っていない都市計画道路の見直しを行うにあたっての基本的な考え方や手順及び検討方法等を取りまとめたものであり、都市計画道路の見直しを行う際の指針として利用されることを目的に策定したものである。

第2章 見直しの背景

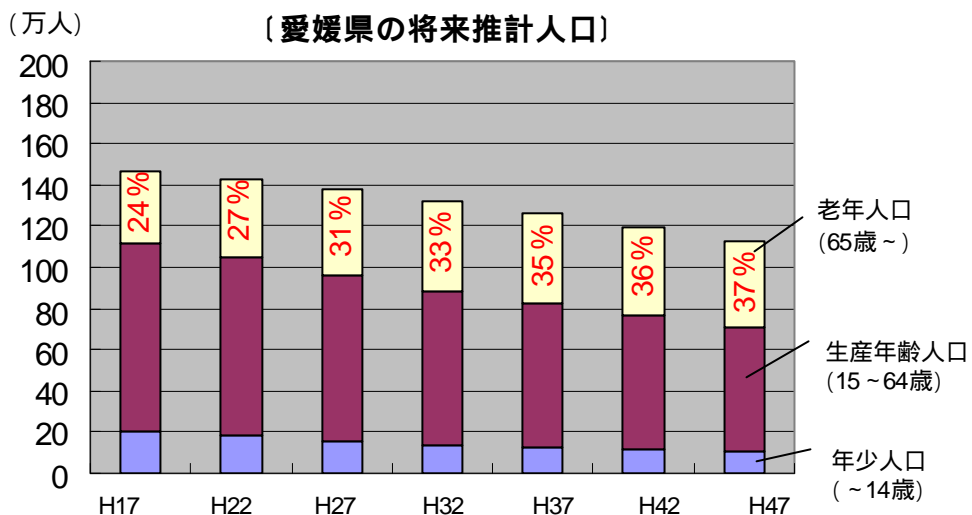
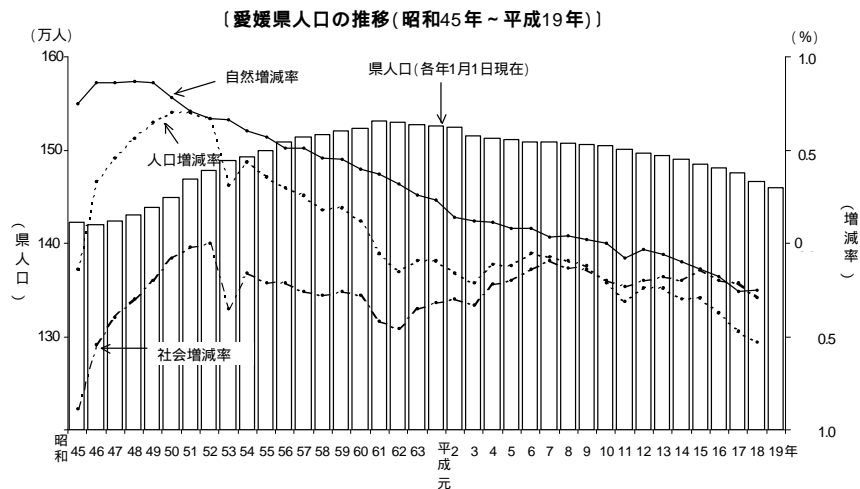
2-1 見直しの背景

人口減少、超高齢社会の進行、経済の低成長や財政状況の悪化、市町村合併による行政区域の変化、市街地の拡大傾向の収束及び中心市街地の空洞化、環境負荷の増大等の社会経済情勢の変化により、目指すべき都市の将来像に変化が生じつつあることから、これらに対応したまちづくりが求められている。

人口減少、超高齢社会の進行

愛媛県の人口は、昭和61年の約153万人をピークに徐々に減少し、平成19年1月1日現在の推計人口は約146万人となっている。

また、平成42年には老年人口(65歳以上)の割合が35%以上にまで増加すると予測されており、今後も人口が減少するとともに超高齢社会が進行すると考えられることから、高齢者にとっても暮らしやすい「歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり」が求められている。

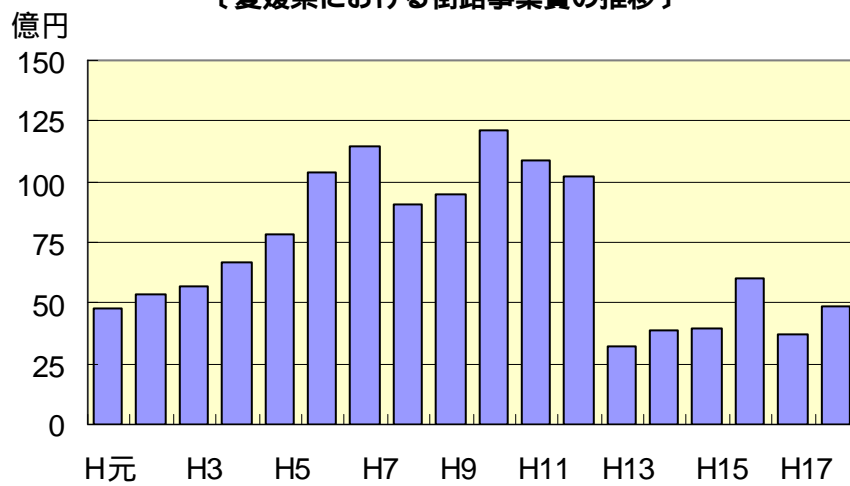


経済の低成長と財政状況の悪化

経済の低成長時代を迎え、景気の長期低迷や財政状況の悪化により、道路整備への投資額は年々減少しており、県内の街路事業費においても、平成10年をピークに減少し、平成13年からは、ほぼ横ばい傾向となっている。また、平成18年においては、平成10年の40%程度になっている。

そのため、全路線の整備完了までには相当年数が必要となっており、既存ストックを有効活用するとともに、整備にあたっては効率的・効果的な投資を図っていくことが重要である。

〔愛媛県における街路事業費の推移〕



出典) 都市計画年報

市町村合併による行政区域の変化

平成の大合併といわれる近年の市町村の再編政策により、市町村合併が全国で進められており、愛媛県においても、平成14年度末に70あった市町村が、平成17年8月には20市町に再編されている。

市町村合併に伴い都市計画区域の見直しが行われており、新しいまちづくりに対応した街路網の整備が求められている。

市街地拡大傾向の収束及び中心市街地の空洞化

高度経済成長期における都市への人口及び産業の集中を背景に、モータリゼーションの進展に伴い市街地が拡大し、市街地中心部の空洞化傾向が進行した。その後、人口減少や経済低成長により市街地拡大は沈静化してきたが、依然として中心市街地の衰退は深刻化している。

このため、車がなければ生活しにくい拡散型の都市構造でなく、多様な都市機能を集約したアクセスしやすい生活拠点を作っていく「集約型都市構造」とすることにより、多くの人々が暮らしやすいまちづくりを目標として、既存ストックも活用した都市施設の整備を行う必要がある。

環境負荷の増大

都市機能が拡散・散在したことで、自動車利用が高まり、移動距離の増大及び交通渋滞の発生等によるCO₂排出量の増大や公共交通機関の分担率の低下を招いており、地球規模での環境問題が顕著化している中、今後は、環境負荷の軽減に配慮した道路計画を進めていく必要がある。

2 - 2 見直しの目的

整備の見通しが立っていない都市計画道路について、社会経済情勢の変化を踏まえた上で、必要性、実現性等の総合的な再評価を実施し「存続」「変更」「廃止」の見直しを行うことにより、目指すべき都市の将来像に沿った道路網の構築を図るとともに、行政としての説明責任を果たすことを目的とする。

都市計画道路の必要性の再評価

都市計画道路は、都市の将来像を誘導するとともに、将来交通需要に対応して計画され、その整備は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。しかし、長期的にみれば都市の将来像も変わりうるものであるため、社会経済情勢の変化により都市計画道路の必要性にも変化が生じることも考えられる。

そのため、整備の見通しが立っていない都市計画道路について、都市計画基礎調査や都市交通調査等の結果を踏まえ、社会経済情勢の変化により都市計画道路の必要性に変化が生じてないかどうかの再評価を行う必要がある。



目指すべき都市の将来像に沿った道路網の構築

そこで、都市計画道路の必要性、事業化の実現性、土地利用の状況等を総合的に評価し、「存続」「変更」「廃止」の方向性を定め、見直しを行うことにより、目指すべき都市の将来像に沿った道路網の構築を図る必要がある。



行政としての説明責任

都市計画道路は、その整備を行うことを前提として定めるものであり、将来の都市計画道路の円滑な施行を確保するため建築制限等を行うことになる。

このため、都市計画道路の見直しの方針を明確にし、住民に適切な情報提供を行うことにより、行政としての説明責任を果たすとともに、住民に身近で、より信頼される計画とする必要がある。

第3章 都市計画道路の現状

3-1 都市計画道路の決定状況及び整備状況

(1) 都市計画道路の現況

県内では、路線数 357 路線、計画延長約 731km が決定されており、改良率は約 50.3%、改良済延長は約 368km である。(平成 19 年 3 月 31 日時点)

(都市計画道路の現況(平成19年3月31日現在))

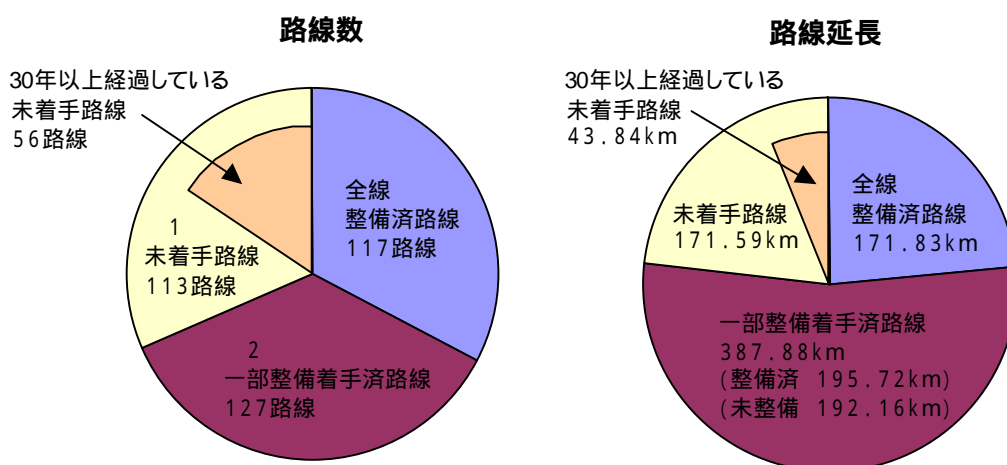
都市計画 区域名	都市名	計画決定		改良済		改良率 (%)
		路線数	延長(km)	路線数	延長(km)	
松山広域	松山市	63	168.58	46	104.95	62.3
	伊予市	10	16.41	8	6.45	39.3
	東温市	3	11.31	3	11.31	100.0
	松前町	1	4.01	1	4.01	100.0
	砥部町	1	5.03	1	4.32	85.8
今治広域	今治市	73	119.64	65	76.66	64.1
東予広域	新居浜市	28	104.03	22	50.04	48.1
	西条市	27	100.40	17	39.37	39.2
四国中央	四国中央市	31	52.80	16	18.27	34.6
菊間	今治市	1	0.30	1	0.30	100.0
大洲	大洲市	9	13.42	8	11.41	85.0
八幡浜	八幡浜市	17	15.12	9	3.86	25.5
長浜	大洲市	3	2.25	3	0.83	36.8
内子	内子町	4	5.98	2	1.55	25.9
保内	八幡浜市	7	8.37	1	0.74	8.8
三瓶	西予市	11	10.00	4	3.25	32.5
宇和	西予市	10	14.66	5	5.09	34.7
野村	西予市	5	5.09	1	2.00	39.3
広見	鬼北町	8	6.31	0	0.00	0.0
南予レクリエーション	宇和島市	53	62.43	37	23.16	37.1
都市計画区域外	西予市・宇和島市	2	5.16	0	0.00	0.0
総計(実路線計)		357		244		
総計		367	731.30	250	367.55	50.3

(2) 整備区間及び未整備区間の状況

県内の都市計画道路のうち、全線整備済路線は、117 路線、延長約 172km である。
一部整備着手済路線は、127 路線、延長約 388km であり、そのうち約 196km は整備済みである。

未着手路線は、113 路線、延長約 172 km であり、そのうち都市計画決定及び変更（名称変更及び車線数表示のみの変更は除く）から 30 年以上経過している路線は、56 路線、延長約 44 km である。

〔県内の都市計画道路の整備状況（平成 19 年 3 月 31 日現在）〕



未整備区間を有する路線について、都市計画決定及び変更（名称変更及び車線数表示のみの変更を除く）を行ってからの経過年数を、以下に示す。

未整備区間を有する 240 路線のうち約 44% の 106 路線が、都市計画決定及び変更（名称変更及び車線数表示のみの変更を除く）から 30 年以上経過している。

〔未整備区間を有する路線の経過年数（平成 19 年 3 月 31 日現在）〕

都市計画決定（変更）からの経過年数	路線数	延長 (km)
10年未満	47	85.71
10年以上20年未満	50	134.02
20年以上30年未満	37	59.05
30年以上	106	84.97
計	240	363.75

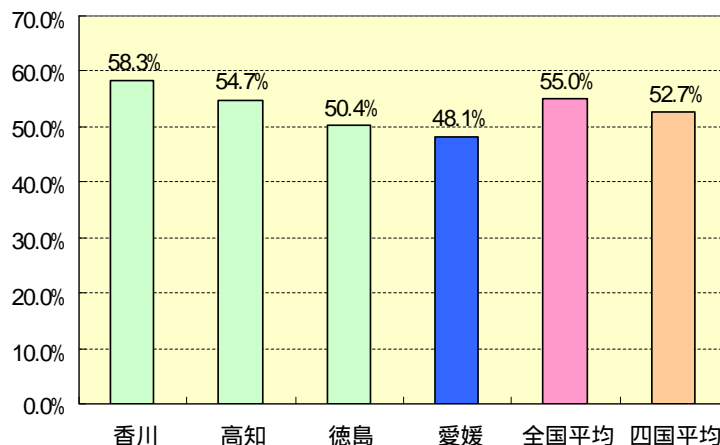
- 1 都市計画道路のうち、改良済みの区間が全くない路線を「未着手路線」としている。
- 2 都市計画道路のうち、一部の区間は改良済みだが、未改良区間が残っている路線を「一部整備着手済路線」としている。

3 - 2 他県との比較

(1) 都市計画道路の改良率

平成 16 年度末時点の本県の都市計画道路の改良率は 48.1%、全国では 34 位であり、四国平均 52.7%、全国平均 55.0%と比較しても低くなっている。

〔都市計画道路の改良率〕

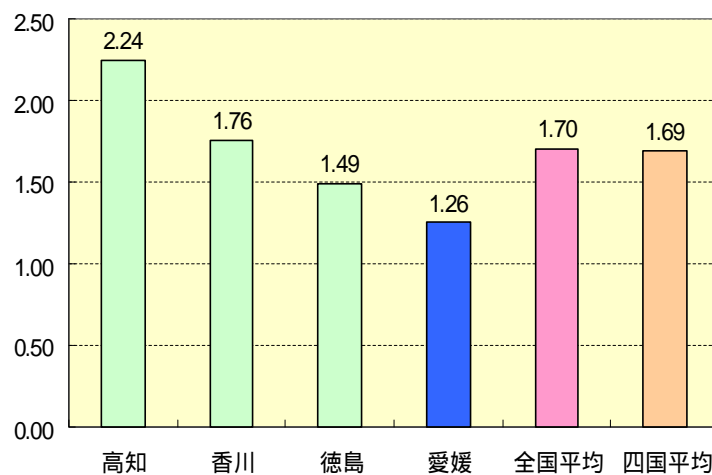


出典) 平成 17 年都市計画年報 (平成 17 年 3 月 31 日現在)

(2) 市街化区域内及び用途区域内の都市計画道路密度 (改良済密度)

平成 16 年度末時点の本県の市街化区域内及び用途区域内の都市計画道路密度は 1.26 k m / k m²、全国 43 位であり、四国平均 1.69 k m / k m²、全国平均 1.70 k m / k m²と比較しても低くなっている。

〔市街化区域内及び用途区域内の都市計画道路密度 (改良済密度)〕



出典) 平成 17 年都市計画年報 (平成 17 年 3 月 31 日現在)

第4章 長期未着手都市計画道路の抱える課題

都市計画道路は、都市計画法第53条に基づき建築制限を行っていることから、これが長期間になると、有効な土地利用や地権者の将来生活設計にも支障が生じていることも考えられるとともに、都市計画に対する信頼性の失墜の原因となる可能性がある。

長期にわたる建築制限

将来の都市施設整備の円滑な施行を確保するため、都市計画施設の区域内においては、都市計画法第53条により建築制限を課している。この建築制限は、当該土地の権利者が公共の福祉のために受忍すべき社会的拘束に基づくもので財産権に本来内在する制約であるとされている。しかし、都市計画決定後長期間を経過し、事業実施時期が明確になっていないことにより、将来の土地利用計画、土地の有効利用及び地域の活性化が阻害されている可能性があるとともに、地権者にとっても将来の生活設計を行うにあたり支障をきたしていることも考えられる。

都市計画の信頼性の失墜

都市施設は長期的視点からその必要性が位置付けられてきたものであるが、計画的な整備を前提として都市計画決定を行っているにもかかわらず、具体的な整備計画もなく長期に渡り未着手が続くと、都市計画道路区域内における建築制限の合理性が欠如するとともに、都市計画の信頼性を損なう原因となる可能性もある。

第5章 見直しの基本姿勢

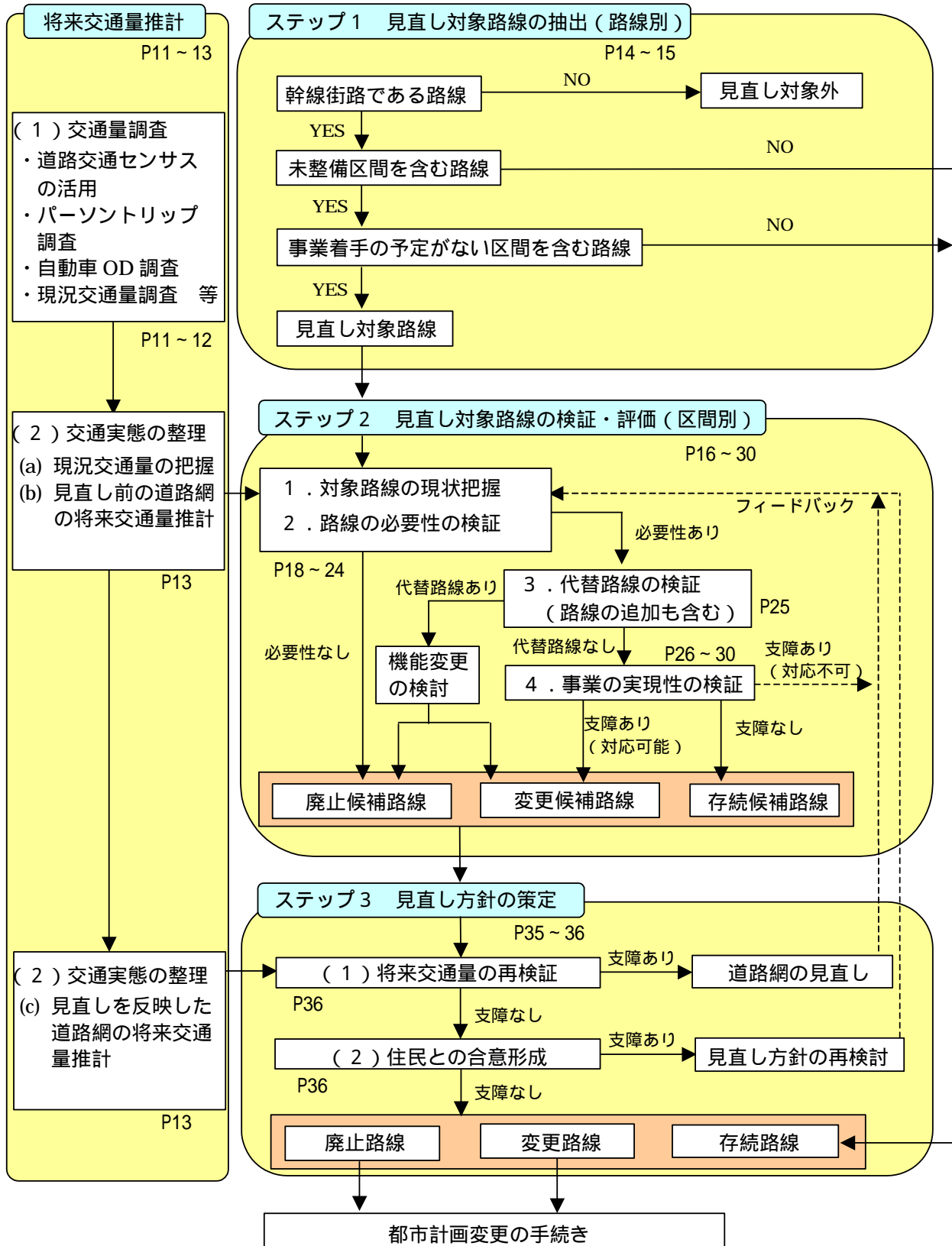
道路の都市計画については、都市全体又は影響のある地域全体における都市計画道路の必要性、既存道路等の代替路線の有効活用、事業の実現性等について総合的に検討を行い、見直しの必要がある場合にはその変更理由を明らかにし、住民との合意形成を行った上で都市計画の変更を行うべきである。

- ・ 都市計画決定された道路については、長期的視点からその必要性が従来位置づけられてきたものであり、単に長期未着手であるとの理由だけで路線や区間毎に見直しを行うことは望ましくなく、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置等を検討する中で見直されるべきである。
- ・ 見直しの対象路線が広域的な交通を担うものではないと想定される路線にあっては、影響の及ぶ範囲が一部の市街地に限られることを確認した上で、その市街地の範囲を対象に検討を行うことが考えられる。
- ・ 必要性があると判断された路線にあっては、効率的・効果的な道路網を構築する観点から、既存道路の有効活用や新たに追加する路線等の代替路線についても検討を行う必要がある。
- ・ 必要性があり、かつ、代替路線がないと判断された路線については、支障となる建築物の状況や景観・自然環境への影響の度合、道路構造令との整合の観点から総合的に評価して、その存続の是非の検討を行う必要がある。
- ・ 都市計画道路の廃止や幅員の縮小は、例えば都市の将来像の変更に伴い想定していた市街地の拡大が見直されるなどにより当該道路の必要性がなくなった場合や、都市計画道路等の適切な代替路線が別途整備された場合等が考えられる。また都市計画道路の変更を行う場合には、その変更理由を明らかにし、建築制限に関する関係者を含めた地域社会の合意形成を念頭においた上で行うべきである。

第6章 見直しの検討方法

6-1 見直し作業の流れ

都市計画道路の見直し作業は、以下のフローにより行い、見直し対象路線の「存続」「変更」「廃止」の方針を決定する。



6 - 2 将来交通量推計

都市計画は概ね 20 年後を想定し計画を策定するため、将来予測の年次は、当分の間平成 42 年とする。また、将来交通量を推計する場合のゾーン区分の設定は、Cゾーンを基本とする。

将来交通量の推計は、道路交通センサスを活用することを基本とし、必要に応じて、パーソントリップ調査、自動車 OD 調査、現況交通量調査等の交通量調査を行って推計する。

なお、上位となる B ゾーンデータは、四国地方幹線道路協議会のとりまとめる四国地域将来交通量推計のデータを、活用することとする。

将来交通量推計までに必要な作業内容及び作業段階は、以下の表のとおりとなる。将来交通量推計に関する作業は、見直しのスケジュールと作業時期を調整しながら行う必要がある。

〔作業内容及び作業時期〕

作業内容	作業段階
(1) 交通量調査 ・ 道路交通センサスの活用 ・ パーソントリップ調査 ・ 自動車 OD 調査 ・ 現況交通量調査 等	
(2) 交通実態の整理 (a) 現況交通量の把握 (b) 見直し前の道路網の将来交通量推計 (H42 推計)	ステップ 2 見直し対象路線の検証・評価
(2) 交通実態の整理 (c) 見直しを反映した道路網の将来交通量推計 (H42 推計)	ステップ 3 見直し方針の策定

(1) 交通量調査

将来交通量の推計は、道路交通センサスを活用して行うことが考えられるが、道路交通センサスのみでは、必要な精度を確保するためのデータ数が確保できない場合などは、補完するための自動車 OD 調査やスクリーンライン調査等の交通量調査を実施することも考えられる。

交通量調査の方法は、一般的にはパーソントリップ調査や自動車 OD 調査、現況交通量調査等が考えられる。ただし、「都市圏域内の都市計画道路が少なく、道路網として将来交通量を推計することが困難な場合」や「見直し候補路線が区域内の交通を処理するための道路である等、都市圏の交通全体に大きな影響を及ぼさない場合」は、見直し候補路線の現況交通量に四国における走行台キロ（全車）の伸び率を乗じたり、当該路線のセンサス交通量を基に近似式による推計（多項式近似等）を行う等により交通量を推計することも考えられる。

<走行台キロ>

自動車の走行距離の総和。各区間延長とその区間の交通量を乗じた各区間を足し合わせた総数。

1．調査方法

【大規模な都市圏】

パーソントリップ調査、自動車 OD 調査、現況交通量調査

大規模な都市圏(例えば人口 50 万人以上)では、パーソントリップ調査を行い、公共交通を含めた交通手段別分担等を前提とした将来自動車交通需要を推計することが望ましい。ただし、自動車分担率が卓越していると判断される場合は、自動車 OD 調査により将来自動車交通需要を推計することや、現況交通量調査により将来自動車交通量を推計することも考えられる。

【小規模な都市圏】

自動車 OD 調査、現況交通量調査

小規模な都市圏(例えば人口 50 万人未満)では、都市圏内の道路網を対象とした自動車 OD 調査により将来自動車交通需要を推計することが基本であるが、現況交通量調査により将来自動車交通量を推計することも考えられる。

2．調査費用の縮減について

パーソントリップ調査や自動車 OD 調査等の住民に直接資料の提出を求めて調査する方式においては、高い抽出率での実態調査を必要とするだけでなく、個人情報保護への対応、問い合わせの増加、調査員単価の増加などにより、相当の調査費用を要することが考えられる。そのため、近年の厳しい財政状況を勘案し、調査費用を縮減するための方策について検討することが望ましい。

(調査費用縮減方策の例)

- ・ 人件費の縮減
 - 郵送での配布・回収
 - 自治会や企業への協力要請
- ・ 調査票の回収率向上
 - 調査項目の簡潔化(調査対象者の負担軽減)
 - 謝礼の進呈
 - 調査配布時の粗品の同封
- ・ 問い合わせへの対応
 - 広報による事前周知(調査の目的や内容を示し、調査対象者の理解を求める)

(2) 交通実態の整理

道路交通センサスなどの既存資料や自動車 OD 調査等により、「(a) 現況交通量の把握」を行うとともに、既決定の都市計画道路が、現在想定される将来自動車交通需要に対応しているかどうか確認するため、「(b) 見直し前の道路網の将来交通量推計」を行う。

また、見直しを反映した都市計画道路網が交通計画上支障が生じないか確認するため、「(c) 見直しを反映した道路網の将来交通量推計」を行う。

(a) 現況交通量の把握

現況の道路網について、既存資料や自動車 OD 調査等により現在の交通量を把握。

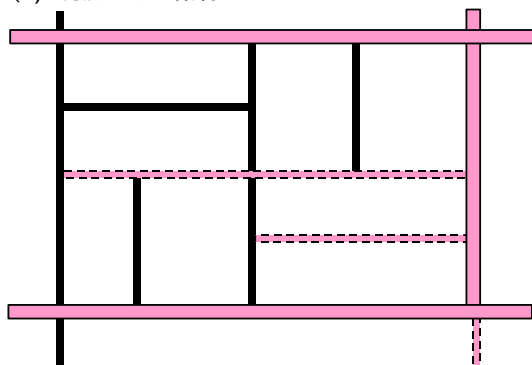
(b) 見直し前の道路網の将来交通量推計

既決定の都市計画道路が全て整備された場合の道路網（都市計画道路以外の道路も考慮）について将来交通量を推計。






(c) 見直しを反映した道路網の将来交通量推計

見直しを反映した都市計画道路が全て整備された場合の道路網（都市計画道路以外の道路も考慮）について将来交通量を推計。

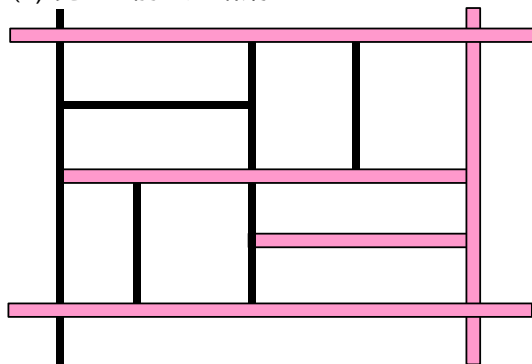
(a) 現況の道路網



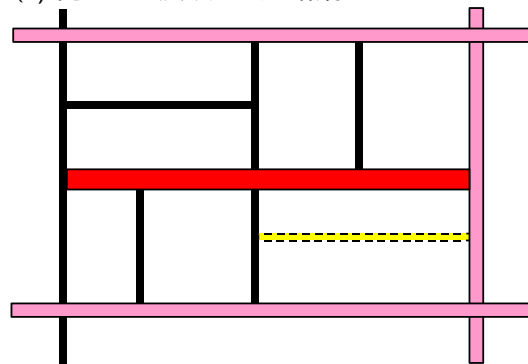
凡例

-  都市計画道路(既決定・整備済み)
-  都市計画道路(既決定・未整備)
-  都市計画道路(変更・整備済み)
-  都市計画道路(廃止)
-  都市計画道路以外の道路

(b) 見直し前の道路網



(c) 見直しを反映した道路網



6 - 3 見直し対象路線の抽出（ステップ1）

見直しの対象路線は、次の全ての条件に該当する未着手路線とする。

道路種別：都市計画道路のうち幹線街路である路線

整備状況：未整備区間を含む路線

事業予定：事業化されておらず今後も事業着手の予定がない路線

道路種別

都市計画道路のうち幹線街路を対象とする。自動車専用道路、区画街路及び特殊街路は、原則として見直し対象外とする。

幹線街路以外の都市計画道路である自動車専用道路、区画街路、特殊街路については、特定の機能や目的を果たすため、あるいは局所的な土地利用に対応して定められているため、原則として見直し対象とはせず、必要に応じて個別に検討するものとする。

〔都市内道路の機能〕

道路の区分	道路の機能等	
自動車専用道路 (1・・)	都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車道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 (3・・)	主要幹線街路 (3・・)	都市間の拠点を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に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する。
	都市幹線街路 (3・・)	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 (3・・)	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 (7・・)	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 (8・・)	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。	
(9・・)	専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路	
(10・・)	専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路	
(10・・)	主として路面電車の交通の用に供する道路	

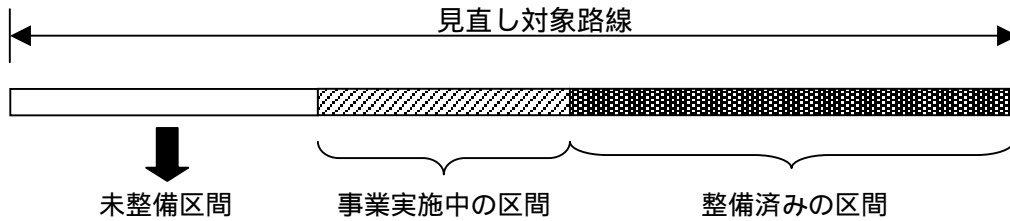
出典：都市計画マニュアル 【都市施設・公園緑地編】都市交通施設

()内の数字は、都市計画において定める番号である。

整備状況

見直しの時点で未整備区間を有する路線を見直しの対象とする。

未整備区間とは、各路線のうち整備済み区間及び事業を実施している区間を除いた区間とする。

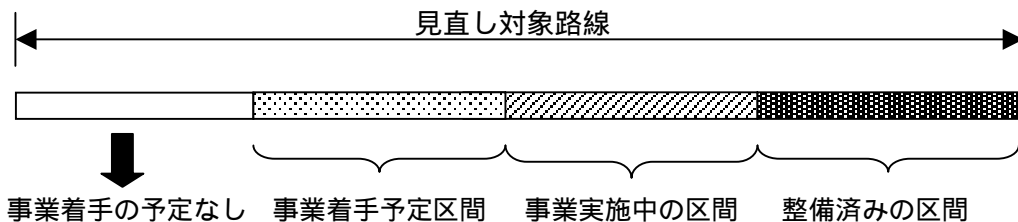


事業予定

見直しの時点で事業着手の予定がなく、今後 20 年以内に事業着手の見込みが明確になっていない区間を有する路線を見直し対象とする。

なお、事業計画があり、整備が確実な路線については、事業着手の予定があるものとし、見直し対象外とする。

マスタープランの目標年次が概ね 20 年後であることから、通常であれば少なくとも 20 年後までには事業着手する必要がある。そのため、20 年以内に事業着手の見込みが明確になっていない場合は、見直し対象とする。



〔見直し対象路線〕

自動車 専用道路	幹線街路		全区間整備 済みの路線	区画街路	特殊街路
	未整備区間を含む路線				
	事業着手の予定がない未整備区間がある	全ての未整備区間について事業着手の予定がある			
見直し 対象外	見直し対象路線	見直し対象外			

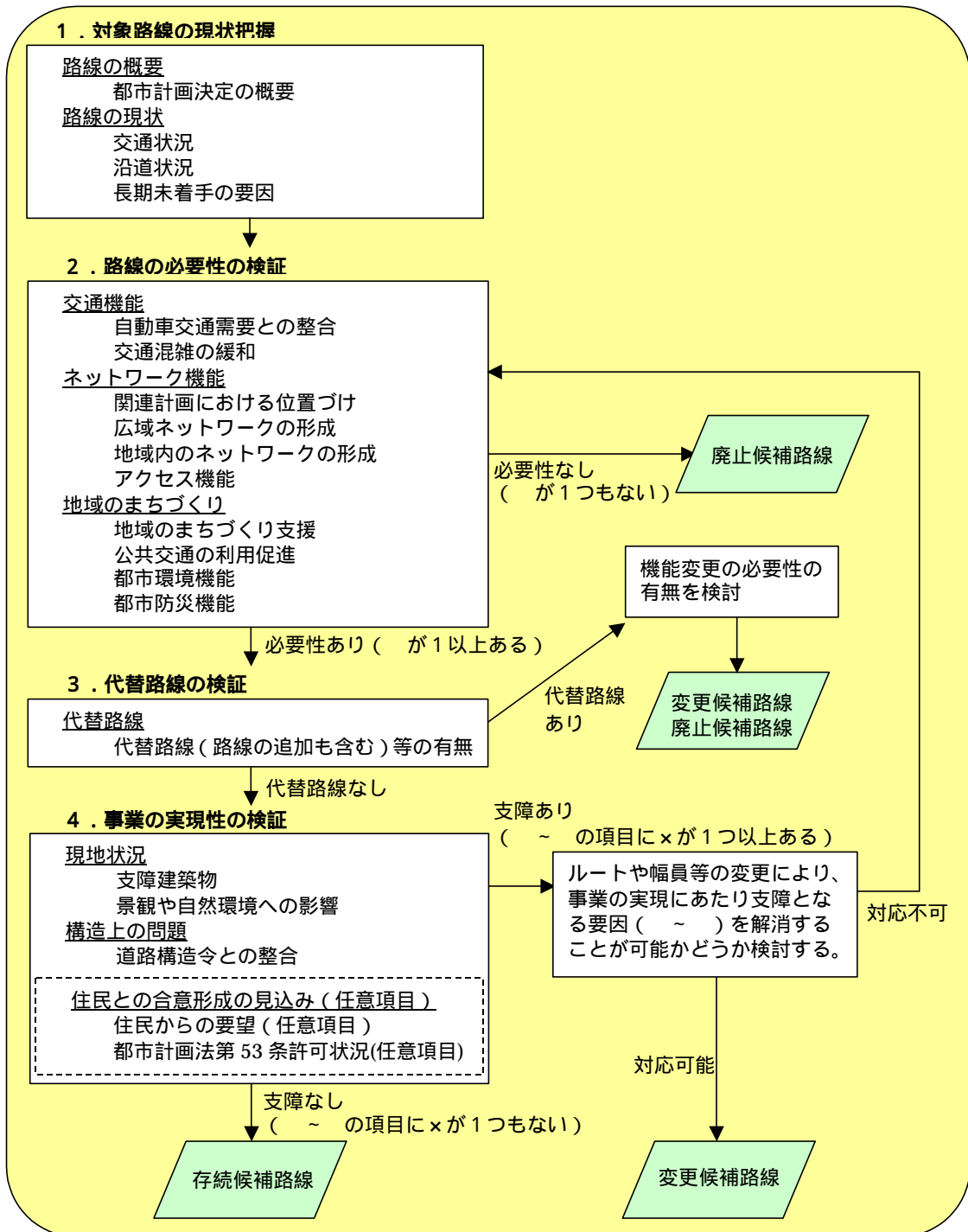
6 - 4 見直し対象路線の検証、評価（ステップ2）

見直し対象路線について、路線カルテにより、現状を把握した上で、路線の必要性、代替路線及び事業の実現性の検証を行い、路線の「存続」「変更」「廃止」の方向付けを行う。

（1）見直し対象路線の検証・評価方法

見直し対象路線の検証・評価は、次のフローに従って行うものとする。

ステップ2 見直し対象路線の検証・評価（区間別）



「2. 路線の必要性の検証」、「4. 事業の実現性の検証」については、上記以外に市町独自の指標を追加設定して、検証・評価してもよい。

同一路線においても、それぞれの区間で必要性・実現性が異なる場合があるため、見直し対象路線の検証、評価は区間別に行う。

また、これらの検証は路線カルテ（P40～43を参考）により行う。

（２）区間の設定方法

主要幹線街路や地形、主要拠点等を考慮し、見直し対象路線を各区間に分割して、検証・評価を行うこととする。

また、道路管理者が異なる場合は、管理区分毎に分割して検討する。

（３）検討路線の見直し方針

存続候補路線

現時点における路線の必要性が確認され、事業の実施にあたり特に支障となる事案がない路線は、「存続候補路線」として検討する。

変更候補路線

必要性の変化や支障となる要因に対応するため、都市計画道路の変更が必要と判断される路線は、「変更候補路線」として検討する。

廃止候補路線

社会経済情勢の変化や代替路線の整備等により計画決定当初の必要性がなくなった路線は、「廃止候補路線」として検討する。

変更及び廃止の検討に当たっては、計画決定当初の必要性に変化が生じたことを検証することが必要である。また、これまで計画区域内の建築制限を行ってきたことから、その建築規制の状況等を可能な限り把握するとともに、それらの関係者を含む関係地権者への変更又は廃止理由の説明を十分に行う必要がある。

（４）路線カルテの記入要領

路線カルテの記入内容については、対外的に説明できるよう、評価した根拠を整理して保存していく必要がある。

路線カルテの「該当」の欄には、各評価項目の評価基準に該当する場合は○を、該当しない場合は×を記入する。なお、各評価項目の対象とならない場合や評価基準に該当するかどうか不明な場合は-を記入する。

また、「評価」の欄には、該当する箇所に○を記入する。

1. 対象路線の現状把握

都市計画決定時の道路網全体から見た当該路線の位置付けや道路配置バランスを検証し、計画決定時の当該路線の位置付けや必要性を検証する。

都市計画決定の概要

(路線総括)

路線の諸元である名称、起終点や決定の経緯、整備状況等を確認し、路線全体の現状を把握する。なお、都市計画決定の経緯及び都市計画決定時の当該道路の必要性については、現時点における必要性の検証等の重要な要素となることから、既存資料を元に可能な限り詳細に記載する。

(区間別)

(路線総括)で記載した、路線の諸元である名称、起終点や決定の経緯等について、区間別に整理する。

【路線の現状】

交通状況

現在の交通量や混雑度等を整理し、自動車等の道路利用状況を把握する。

沿道状況

現在の沿道においてどのような土地利用がなされているか、また、用途地域の指定状況(容積率、建ぺい率)や主要な施設の状況等について整理して記載する。

未着手の要因

既存資料を元に、当該路線(区間)が未着手のまま整備されていない状態に至った要因(財政上の制約、交通機能や社会環境の変化等)について整理する。

2. 路線の必要性の検証

都市計画道路は、広域的な交通ネットワークを形成するとともに、地域におけるまちづくりにも密接に関連するため、「交通機能及びネットワーク機能の観点」「地域のまちづくりの観点」から、都市計画道路の必要性を検証することとする。

【交通機能及びネットワーク機能の観点】

見直し対象路線が、主要幹線街路や都市幹線街路の場合は、各路線の将来交通量を円滑に処理できることが必要であり、都市全体の交通ネットワークや主要交通拠点へのアクセス機能等の広域的な観点から整備の必要性の検証を行う。

また、見直し対象路線が、補助幹線街路の場合は、当該路線が広域的な交通を担わないことを確認の上、居住環境内の交通処理といった地域内のネットワーク等の観点から整備の必要性の検証を行う。

【交通機能】

自動車交通需要との整合

主要幹線街路及び都市幹線街路は、都市の自動車交通需要に対応した整備を行う必要があり、将来交通量と既決定の計画交通量の整合性の観点から検証する。

評価項目	評価基準	評価方法
将来交通量	・将来交通量と既決定の計画交通量が整合している	・現況の道路網に対する当該路線の将来交通量と既決定の計画交通量を記入する

交通混雑の緩和

当該路線の整備が交差点やボトルネック箇所などの渋滞箇所の解消に寄与するかどうかの観点から必要性を検討する。

評価項目	評価基準	評価方法
混雑度	・ピーク時を中心として連続的に混雑する可能性がある	・混雑度が 1.25 以上である
渋滞ポイント（ボトルネック）箇所の解消	・渋滞ポイントの解消に寄与する	・交差点やボトルネック箇所等の渋滞ポイントを有する

<混雑度>

混雑度 = 交通量（台/12h または 24h）/ 交通容量（台/12h または 24h）

【混雑度の解釈】

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	昼夜 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0 ~ 1.25	昼夜 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1 ~ 2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25 ~ 1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する可能性が加速的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的混雑状態を呈する。

（出典：「道路の交通容量」（社）日本道路協会）

<渋滞ポイント>

渋滞ポイントは、「CO₂削減アクションプログラム」における以下の定義を参考にして、各市町が地域の実情を勘案して設定する。

【主要渋滞ポイントの定義】

- ・一般道路（DID 内）：最大渋滞長 1,000m 以上、又は、最大通過時間 10 分以上
- ・一般道路（DID 外）：最大渋滞長 500m 以上、又は、最大通過時間 5 分以上
- ・その他上記の基準に準ずるもの（地域から改善の声が大きい渋滞ポイント）

【主要渋滞ポイントに準ずるポイントの定義】

- ・主要渋滞ポイントに準ずる箇所で渋滞対策が必要な箇所
- ・主要渋滞ポイントの概ね半分を目安とする

【ネットワーク機能】

関連計画における位置付け

県の長期計画、市町の総合計画、都市計画区域マスタープラン、市町マスタープラン、都市交通マスタープラン、愛媛道ビジョン等への位置付けを確認することにより、必要性を検証する。

評価項目	評価基準	評価方法
県の長期計画、 市町の総合計画、 都市計画区域マスタープラン、 市町マスタープラン、 都市交通マスタープラン、 愛媛道ビジョン等への位置付け	・長期計画、総合計画、マスタープラン等に位置付けられている	・関連計画を確認する

広域ネットワークの形成

都市計画道路は、都市の拠点間を連絡し、枢要な地域間相互の交通や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できるよう適切に配置することが望ましい。そのため、都市構造に対応したネットワークの形成の観点から必要性を検証する。

評価項目	評価基準	評価方法
市町間を連携する道路	・市町間、都市の拠点間、地域間を連携することが確認できる	・都市計画総括図で確認する ・関連計画による位置付けを確認する
都市の拠点間を連携する道路		
都市内の枢要な地域間相互を連携する道路		
都市部へ流入する通過交通を分散する道路	・環状道路を形成することが確認できる	

地域内のネットワークの形成

地域内における良好な都市環境を実現するため、地区内への通過交通の排除や地区内交通の効率的な処理の観点から必要性を検証する。

評価項目	評価基準	評価方法
居住環境内への通過交通を排除する道路	・通過交通が進入しないような配置としている	・都市計画総括図で確認する ・関連計画による位置付けを確認する
居住環境内の交通を効率的に処理する道路	・居住環境内の交通を集約して処理する等、居住環境内の交通の効率的な処理に寄与している	

アクセス機能

円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上を図るため、交通主要拠点(駅、IC、港湾、空港)や主要拠点 (学校、病院、行政機関) 中心市街地へのアクセス機能の観点から必要性を検証する。

評価項目	評価基準	評価方法
主要交通拠点 (駅、IC、港湾、空港) へのアクセス機能	・主要交通拠点 (駅、IC、港湾、空港等) に接続している、または、主要交通拠点へのアクセスに必要な道路である	・都市計画総括図で確認する ・関連計画による位置付けを確認する
主要拠点 (学校、病院、行政機関) へのアクセス機能	・主要拠点 (学校、病院、行政機関等) に接続している、または、主要拠点へのアクセスに必要な道路である	
中心市街地 へのアクセス機能	・市町の中心市街地へ接続している、または、中心市街地へ接続している主要幹線道路にアクセスするための道路である	

【地域のまちづくりの観点】

都市計画道路は、地域のまちづくり支援・公共交通の利用促進・都市環境機能・都市防災機能など、交通機能以外の機能も有しており、都市構造にも大きな影響を与えることから、地域の将来のまちづくりの方針を踏まえて、地域のまちづくりの観点から整備の必要性の検証を行う。

地域のまちづくり支援

都市計画道路は、都市構造・土地利用の誘導形成や生活空間の確保等の機能も有しているため、中心市街地や沿道商店街の活性化、市街地の利用促進、観光振興や産業活動の支援等の観点から必要性を検証する。

なお、都市計画道路の周辺地域が歴史的建造物が多い地区でその保全が求められている等、幹線道路整備が地域のまちづくり上望ましくないと考えられるような場合については、当該路線の機能を他の路線で代替する等の措置が必要となる。

評価項目	評価基準	評価方法
沿道商店街等の活性化	・沿道商店街等の活性化に寄与する	・商店街の構想、動向等を確認する(商工会議所等の基本計画等の位置付けを確認する)
市街地の土地利用の促進	・土地区画整理事業や市街地開発計画に寄与する	・土地区画整理事業や市街地開発計画による位置付けを確認する
観光振興、産業活動を支援する道路	・地元商工会等のまちづくり方針に適合している	・商店街の構想、動向等を確認する(商工会議所等の基本計画等の位置付けを確認する)
中心市街地活性化基本計画等を支援する道路	・中心市街地活性化基本計画に位置付けられている	・中心市街地活性化基本計画による位置付けを確認する
都市のシンボルとなる道路 (良好な景観形成)	・都心部や文化施設の集積地区、歴史的地区等で都市の顔となり景観形成の軸となる幹線街路である	・関連計画による位置付けを確認する ・景観計画等による景観上の位置付けを確認する

公共交通の利用促進

公共交通の利用を促進することにより超高齢社会への対応や環境負荷の低減が期待できるため、公共交通の利用促進を支援する道路整備の観点から必要性を検証する。

評価項目	評価基準	評価方法
バス路線	<ul style="list-style-type: none"> ・バス交通を担う道路である ・バス路線の混雑緩和に寄与する 	<ul style="list-style-type: none"> ・当該路線がバス路線に該当するか確認する ・バイパス整備により、バス路線（現道）の混雑が緩和するか確認する
公共交通の収容空間を有する道路	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停までのアクセスの向上（距離の短縮、歩行者の安全確保）が見込まれる ・バスの停車による一般交通への影響を軽減する 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画総括図で確認する ・バスの停車空間を車道部外にも確保し、一般交通への影響を軽減しているか確認する

都市環境機能

主要幹線街路等の沿道では騒音、振動、大気汚染等の問題が生じる場合が多い。このため、道路構造による沿道への影響の緩和や、距離減衰による効果を確保できる広い歩道部の確保等の観点から必要性を検証する。

評価項目	評価基準	評価方法
沿道環境（騒音・振動・大気汚染等）への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・道路構造による沿道への影響の緩和が見込まれる 	<ul style="list-style-type: none"> ・広い歩道部を確保する等、距離減衰による効果が確保されているか確認する

都市防災機能

南海地震、豪雨、火災などの災害に備え、災害時の緊急輸送道路等の防災ネットワークの観点や、避難路・火災等の拡大を遅延・防止するための空間等の地域防災の観点を踏まえて整備の必要性を検証する。

評価項目	評価基準	評価方法
防火地域、準防火地域の指定	・防火地域、準防火地域に指定されている区域内の道路である	・都市計画総括図により確認する
災害時の避難路	・避難路に指定されている ・供用後に避難路に指定されると考えられる	・防災マップ、防災計画等により確認する ・各市町の防災担当課との協議により判断する
消防活動困難区域の解消	・廃止した場合、災害時の消防活動に支障をきたす道路である	・密集市街地における現道の幅員が W=6m 未満である
延焼遮断帯となる道路	・十分な幅員の確保により、延焼遮断帯としての効果が見込まれる	・道路幅員が W=12m 以上確保されている
災害時の緊急輸送道路	・緊急輸送道路に指定されている ・供用後に緊急輸送道路に指定されると考えられる	・防災マップ、防災計画等により確認する ・各市町の防災担当課と協議により判断する
交通事故の軽減に寄与	・路線の整備により交通事故多発箇所の解消が見込まれる	・現道または並行路線に交通事故多発箇所を有する

< 避難路 >

避難路に必要な幅員は、以下により算出することが考えられる。

【避難路の幅員】

避難路の幅員 = 避難路の有効幅員 + 閉塞幅員

避難路の有効幅員 = 避難に必要な幅員 + 他の活動に要する幅員

避難に必要な幅員

= 計画避難者数 (人) / 避難歩行密度 (1 人 / m²) / 歩行速度 (2,000m / 時) / 総避難時間 (2 時間)

「他の活動に要する幅員」: 消防活動等に要する幅員 = 4m

「閉塞幅員」 : 落下物等による閉塞幅員 = 1m + 1m (片側につき 1m)

駐車・放置車両による閉塞幅員 = 2m (中型車 1 台)

(沿道の建物が倒壊のおそれが高い場合は、建物による閉塞幅員 = 片側 4m を追加する。)

(出典: 改訂 都市防災実務ハンドブック)

< 消防活動困難区域 >

道路幅員 道路網図、道路台帳

消防水利 消防水利に関する消防署資料

消防活動困難区域 上記資料をもとに震災時通行可能道路 (幅員 6~8m) 以上の道路に面する震災時有効水利から消防活動可能な範囲を作図

震災時に消防自動車を通れる道路: 幅員 6m 以上とする

震災時有効水利: 消防車が震災時に取水可能な箇所 (例: 幅員 6m 以上の道路の近接等) に位置する耐震性貯水槽や消火に活用できる河川、プール、ため池等

消防活動が容易にできる範囲：消防車搭載ホース延長 200mと想定してホースの屈曲を考慮して、水利から 140m以内の区域とする
(出典：改訂 都市防災実務ハンドブック)

<延焼遮断帯>

道路空間と火災延焼防止率には以下のような相関が認められており、阪神大震災の際には、幅員の広い道路がライフラインの確保とともに延焼防止に大きな効果を発揮した。

～延焼防止率：幅員 12m以上：100%、 4m確保：20%弱

(出典：国土交通省 HP)

<緊急輸送道路>

緊急輸送道路を設定する場合は、以下の事項に配慮する。

地域防災計画や広域連携体制に応じて、複数ルートの確保等に配慮して緊急輸送ネットワークを定める。拠点となる施設及び道路で構成する。

緊急輸送道路の道路幅員としては、阪神・淡路大震災の教訓をふまえて 12m以上が望ましい。避難路を兼ねる路線では幅員 15m以上が望ましい。交通規制等の災害時の対策と連携をとって設定する。

(出典：改訂 都市防災実務ハンドブック)

その他の独自指標

評価項目	評価基準	評価方法
市町の特性・実情により、独自の評価項目を設定することができる	・評価項目に対する評価基準を設定する	・評価基準に対する評価方法を設定する

3. 代替路線の検証

既存道路や別の都市計画道路・新たな都市計画道路の決定により、交通機能上、ネットワーク機能上、地域のまちづくりの必要性を代替できるかどうか検証する。

- ・ 代替路線は1本の道路ではなく、複数の路線で必要な機能を分担することも考えられる。
- ・ 既存道路や既決定の都市計画道路で機能が代替出来ない場合は、新たな都市計画道路を決定することも考えられる。
- ・ 代替路線は、都市計画道路でなくてもよいものとする。

【代替路線】

代替路線の有無

既存ストックを有効活用するため、「交通機能」「ネットワーク機能」「地域のまちづくりの必要性」それぞれについて、当該路線の機能と同等の機能を有しているかの観点から代替路線の有無を検証する。

また、見直し対象路線を廃止・変更した場合に、代替路線や周辺道路に混雑等の支障が生じないかの観点から検証する。

評価項目	評価基準	評価方法
交通機能上の代替	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通処理の方向が当該路線と概ね同じで十分な処理能力を有している代替路線が存在しない ・ 既に整備されたバイパス等の道路が存在しない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画総括図や道路台帳等により、現道や都計道、バイパス等の位置を確認する ・ 代替路線の車線数、幅員、現況交通量、混雑度等を確認し、当該路線の廃止又は機能変更によって支障が生じないか確認する
ネットワーク機能上の代替	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当該路線と同等のネットワーク機能を有する代替路線が存在しない また、当該路線の廃止・変更により、代替路線及び周辺道路の混雑が生じる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画総括図や道路台帳等により、現道や都計道、バイパス等の位置を確認する ・ 距離や安全性等のアクセス条件が著しく悪化しないことを確認する ・ 当該路線の廃止・変更による代替路線や周辺道路への混雑度の影響を確認する
地域のまちづくりの必要性の代替	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当該路線と同等の地域のまちづくり機能を有する代替路線が存在しない また、当該路線の廃止・変更により、代替路線及び周辺道路の混雑が生じる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画総括図や道路台帳等により、現道や都計道の位置を確認する ・ 代替路線について、関係機関との協議が整う見込みがあるか確認する ・ 当該路線の廃止・変更による代替路線や周辺道路への混雑度の影響を確認する

4 . 事業の実現性の検証

事業の実現性に支障がある要件としては、以下に示す支障建築物がある場合、景観や自然環境に大きな影響がある場合、現行の道路構造令に適合ができない場合の3つのケースが考えられる。

事業の実現性を検証し、事業の実現に対して支障のないと判断された路線は、「存続候補路線」となる。

事業の実現にあたり支障が生じる場合は、ルートや幅員等の「変更」により、整備することが可能かどうか検討する。

路線の必要性はあるが、その必要性を代替する路線がなく、都市計画の変更で対応することによる実現性の確保が出来ない路線を「廃止」する場合は、新たな路線の決定や他路線の変更により必要性を確保する。

【現地状況】

支障建築物

事業の実施が歴史的街並み・文化施設や大規模建築物に対してどの程度の影響を及ぼすのか、また、市街地の空洞化や地域分断を招く恐れがあるかどうかの観点から、事業実施にあたっての支障となる要因の有無を検証する。

評価項目	評価基準	評価方法
歴史的街並み・文化施設への影響	・歴史的街並み・文化施設等を喪失する恐れがない	・総合計画や景観計画等で、景観上保存すべきものとしての位置付けを確認する ・歴史的街並み・文化施設等が事業上の支障となるか判断する
大規模建築物への影響	・事業の支障となる大規模建築物が存在しない	・住宅地図等により大規模建築物の状況を把握する
商店街等への影響	・商店街等を通る道路であるが、道路整備によって市街地の空洞化や地域分断を招く恐れがない	・道路整備に伴う商店街等への影響の度合いを確認する

大規模建築物は、高層マンション、大規模な工場、大型店舗などが考えられる。これらの施設は、路線の整備を行った場合に、直接建物が支障にならなくても、これに付随する浄化槽の移転が必要となった場合等、一連のものとして移転が必要となる可能性も想定されるため、理解を得ることが困難な場合も考えられる。

景観や自然環境への影響

当該路線が緑地や風致地区を通過すること等により、良好な自然環境を喪失する恐れがあるかどうか、また、大規模な山切り等の土地の形質変更により周辺の生活環境や自然環境に多大な影響を及ぼすかどうかの観点から、事業実施にあたっての支障となる要因の有無を検証する。

評価項目	評価基準	評価方法
主要な緑地、風致地区等への影響	・緑地、風致地区等を通することにより、良好な自然環境を喪失する恐れがない	・都市計画総括図により緑地、風致地区に該当するかどうかを確認する
大規模な土地の形質変更等による自然環境への影響	・大規模な土地の形質変更等により、周辺の生活環境及び自然環境に多大な影響を及ぼさない	・地形図等により、大規模な土地の形質変更が生じるかどうかを確認する

【構造上の問題】

道路構造令との整合

道路構造令の改正により、現時点における道路構造令が規定する幅員を満足しない場合があるため、現行の道路構造令に基づいた道路幅員等の基準を満たしているか、または現計画の幅員内の断面構成を変更すること等により対応可能かどうかの観点から、事業の実現性を検証する。

評価項目	評価基準	評価方法
現行の道路構造令への適合	・現行の道路構造令に基づいた道路幅員等の基準を満たしている。または、現計画幅員内で軽微な変更で満たすことができる	・現行の道路構造令に基づき道路幅員等を確認する
施行の難度	・鉄道及び他の道路等との交差に支障が生じない	・既存資料により交差計画を確認する

その他の独自指標

評価項目	評価基準	評価方法
市町の特性・実情により、独自の評価項目を設定することができる	・評価項目に対する評価基準を設定する	・評価基準に対する評価方法を設定する

(参考)

<道路構造令の適用の考え方>

都市計画道路の総幅員・横断面構成は、決定当時の道路構造令等に基づいて決定されているが、道路構造令の改正により、現時点における道路構造令が規定する幅員を満足しない場合がある。今後道路整備を行う場合には、現行の道路構造令に適合する必要があるため、現行の道路構造令に適合するよう、幅員等を変更することが考えられる。

< 改正道路構造令の都市計画道路への適用の考え方 >

「都市計画マニュアルより」

整備済みの道路

改正構造令を遡及して適用する必要なし。

今後新設・改築する道路

改正構造令に適合するよう、都市計画を変更。

沿道に堅固な建築物が立地している等により都市計画変更が困難な場合

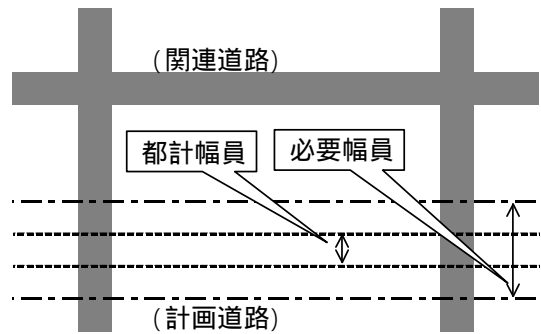
関連道路の計画変更等により、当該道路の自動車又は歩行者、自転車の交通量を見直し、改正構造令に適合させる。(対応例1, 2参照)

上記、による対応が不可能で、やむを得ない場合

構造令中の各例外規定を適用

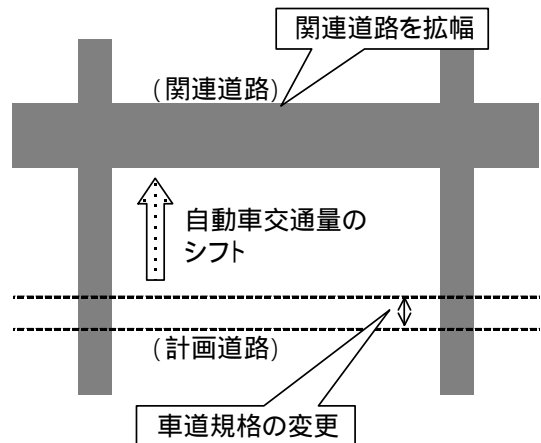
現況

改正道路構造令に適合していない



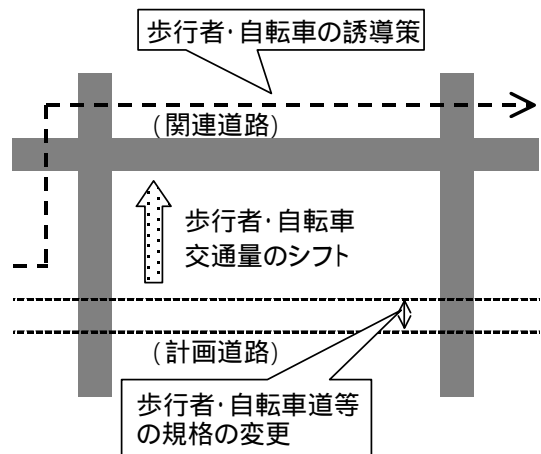
対応例.1

現都計道路では改正構造令に基づく必要幅員が確保できない道路の場合、関連道路の拡幅により、当該道路の自動車交通量を減少させ規格を変更させることにより、改正構造令へ適合させる。



対応例.2

歩行者・自転車の周辺道路への誘導策を講じる等、歩行者・自転車交通ネットワークを見直し、当該道路のこれらの交通量を減少させ、歩行者・自転車道に係る規格を変更させることにより、改正構造令へ適合させる。



< 道路構造令に整合させるための変更の事例 >

(事例1) 車線数変更 (4車線から2車線に変更)

当初計画の4車線整備を行えば歩道幅員が狭くなり、歩行者交通量が多くてそぐわない場合には、関連する他路線に自動車交通需要を分担させて、当該路線の車線数を4車線から2車線に縮小することが考えられる。

その際、車道部では停車帯および右折車線を確保して一定の交通機能を確保し、歩道部では自転車道、歩道、植栽帯等を設けて安全で快適な自転車と歩行者の通行空間を確保するとともに、良好な沿道環境の形成とコミュニティ空間を形成することが考えられる。

(事例2) 歩道部幅員を縮小する

周辺の道路で自動車交通を代替することが困難で、当該路線でどうしても必要車線を確保する必要がある場合、当初計画どおりに4車線で整備することとし、自転車や歩行者交通を周辺の街路で確保することによって歩道部の幅員を狭くすることが考えられる。

このときには、歩行者、自転車交通が適切に処理されるよう、周辺における歩行者、自転車ネットワークを措置することが重要である。

(事例3) 交差点の変更 (右折・左折車線の設置)

交差点改良は、新規路線の整備や拡幅整備よりも費用対効果が高く、また住民の合意形成も得られる場合が多いため、交差点に右折・左折車線を設置することが考えられる。

このときには、当該交差点の交通解析を行うとともに、当該道路の機能・役割、現況および将来交通量、周辺の地形、道路網状況、交通流動状況、土地利用、沿道建築物の状況等から適切な交差点形式を検討し、その交差点形状に対応した交差点部の幅員に変更することが望ましい。

【住民との合意形成の見込み】(任意項目)

道路網全体の見直し方針を策定する段階で最終的な住民との合意形成を図る必要があるが、見直し作業を円滑に行うため、見直し方針を策定する前に、住民との合意形成の見込みを検証することが考えられる。

そのため、必要に応じて、住民がどのような意向を持っているかを把握し、当該路線の見直し方針に対して住民の理解が得られるかどうかの観点から合意形成の見込みを検証する。

住民からの要望(任意項目)

沿道住民・地元住民が、当該路線の整備に対してどのような意向をもっているかの観点から、事業の実現性を検証する。

評価項目	評価基準	評価方法
事業実施の要望	・沿道住民及び地元住民から、事業実施の要望がある	・住民アンケート等により沿道住民及び地元住民の意向を確認することも考えられる
まちづくりの観点による路線の変更・廃止の要望	・沿道住民及び地元住民から、まちづくりの観点による路線の変更・廃止の要望はない	

都市計画法第 53 条許可状況(任意項目)

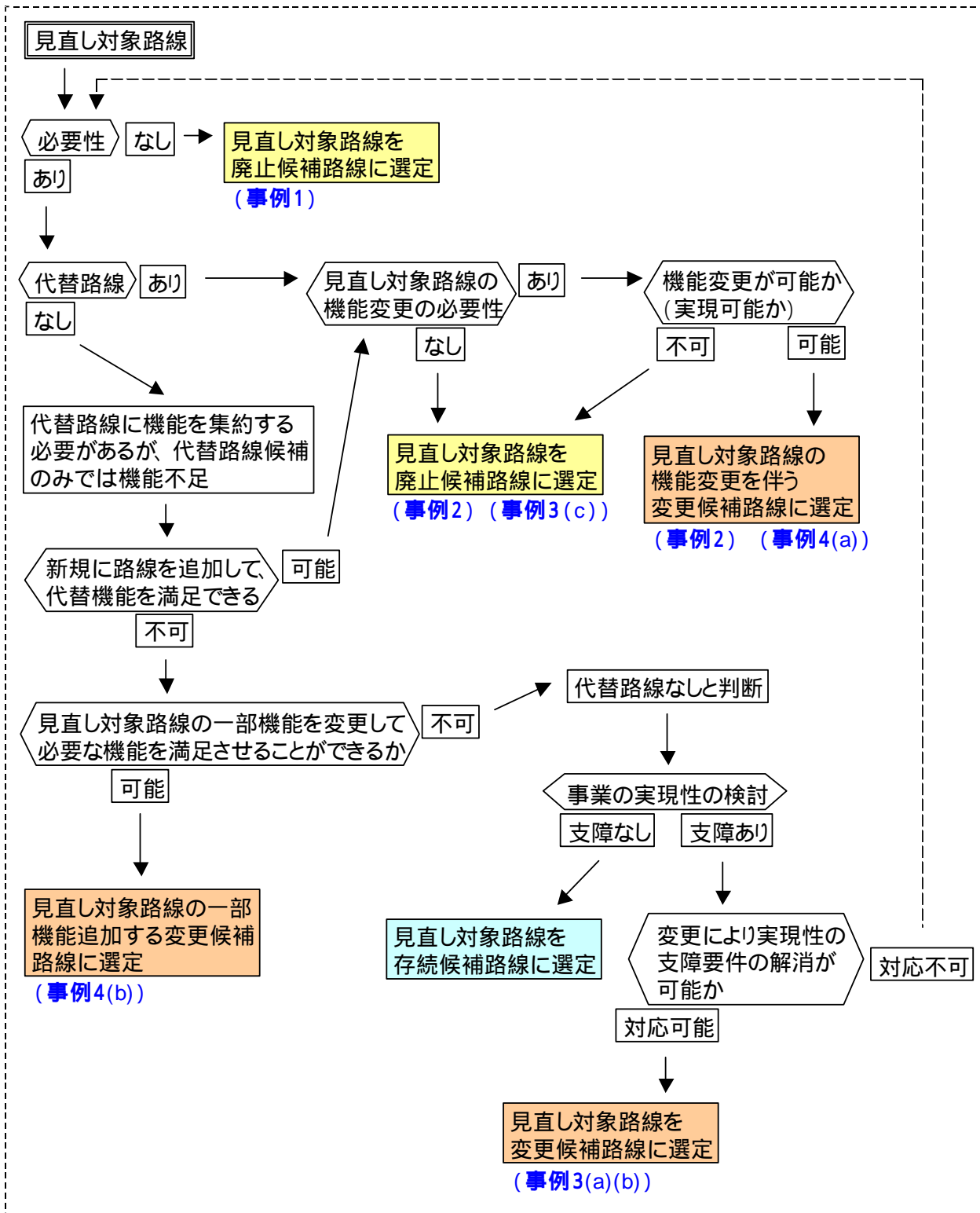
都市計画法第 53 条の許可件数や沿線のセットバック状況等の沿道利用状況を把握した上で、当該路線の整備や変更・廃止の際にどのような影響を及ぼすかの観点から事業の実現性を検証する。

評価項目	評価基準	評価方法
許可件数	・未着手箇所の許可件数を記入する	・当該路線の都市計画法第 53 条許可件数を確認する
セットバックの状況	・セットバックして設置している構造物がある	・沿道土地利用状況を確認する

(5) 見直しの検討事例

ここで記載している事例は、見直し方針の概念を示したものであるため、実際の見直し作業については、各地域の実情に応じた見直しを行うものとする。

〔見直し検討パターン図〕

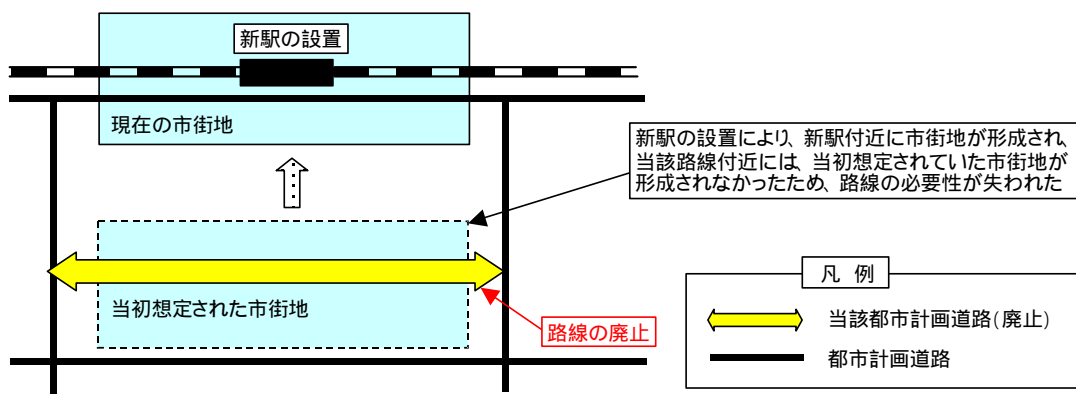


(事例1) 必要性がないと判断された場合 (廃止を検討)

当該路線の必要性がないと判断された場合は、「廃止候補路線」として検討する。
この際、当該路線の廃止による周辺道路への影響を検討する。

当該路線を利用していた交通が関連道路で処理できるか検討し、必要に応じて関連道路の拡幅も検討する。

(社会情勢の変化により路線の必要性が失われた例)



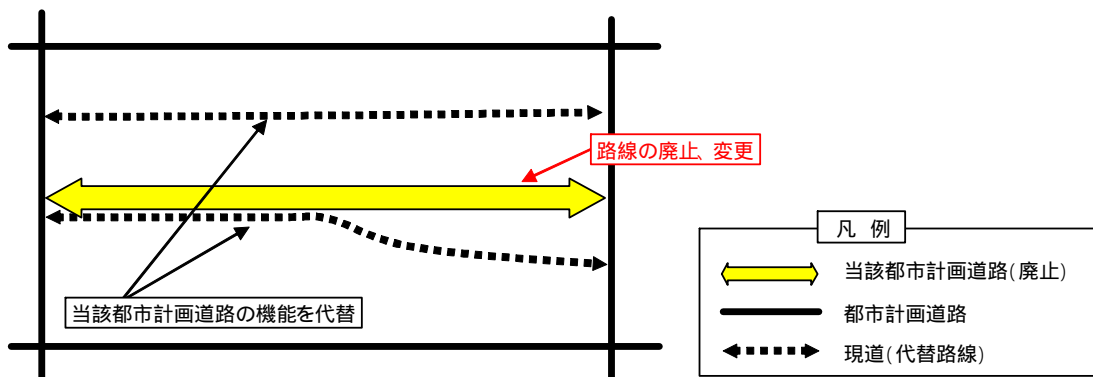
(事例2) 必要性はあるが、機能を代替する路線が存在する場合 (変更、廃止を検討)

当該路線の必要性はあるが、機能を代替する路線が存在する場合は、既存ストックの有効活用の観点から、当該路線の整備が必要かどうか検討する。

代替路線の機能が当該路線とほぼ同等の機能を有する場合は、「廃止候補路線」「変更候補路線」として検討する。また、代替路線の機能が当該路線に満たない場合は、代替路線に一部機能を補完させることとし、「変更候補路線」として検討する。

代替路線の検討にあたっては、他路線の変更や新規路線の決定を含めて検討する。

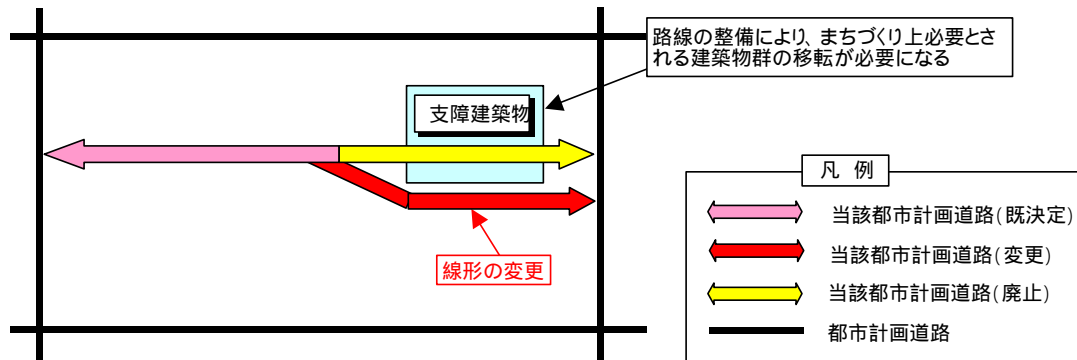
(既存ストックを活かして周辺の現道に当該路線の機能を代替する例)



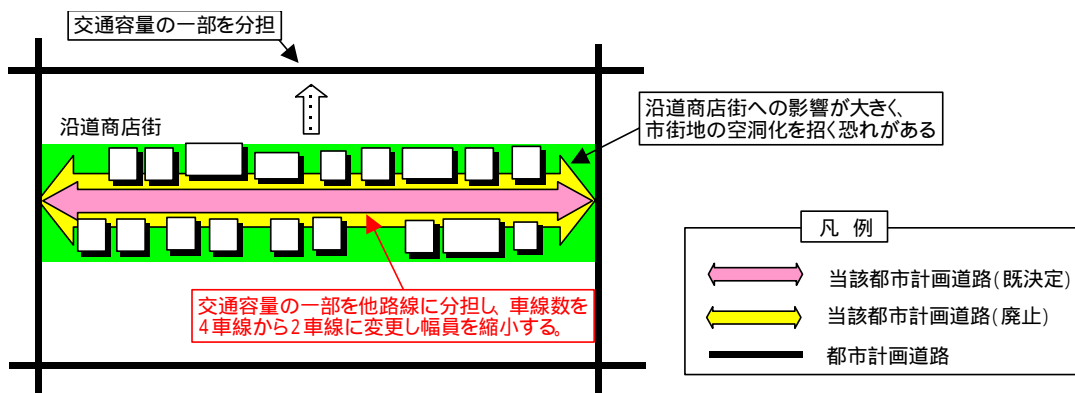
(事例3) 必要性は高く、代替路線はないが、実現性が低い場合(変更、廃止を検討)

事業の支障となる阻害要因を回避又は除去できるかを検討し、線形の変更や幅員の縮小等の計画変更による対応が可能な場合は「変更候補路線」として検討する。なお、計画変更による対応が出来ない場合は、再度当該路線の必要性の検証に戻り、別路線の変更及び新規路線の決定により当該路線の必要性を確保した上で「廃止候補路線」として検討する。

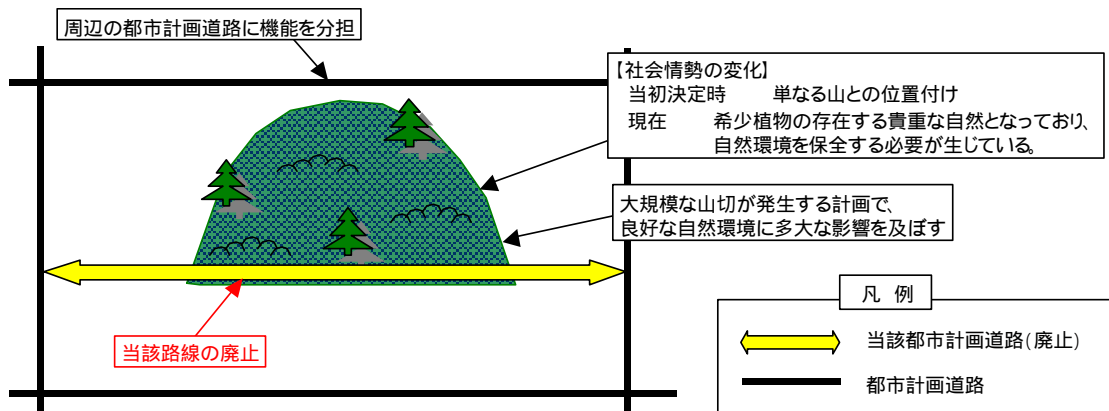
(a) 支障建築物 を線形変更により回避する例



(b) 支障建築物 を幅員縮小により回避する例



(c) 景観や自然環境への影響により廃止する例



支障建築物とは、P26 に記載されている歴史的町並み、文化施設、大規模建築物、商店街等の地域のまちづくり上必要とされる施設を指す。

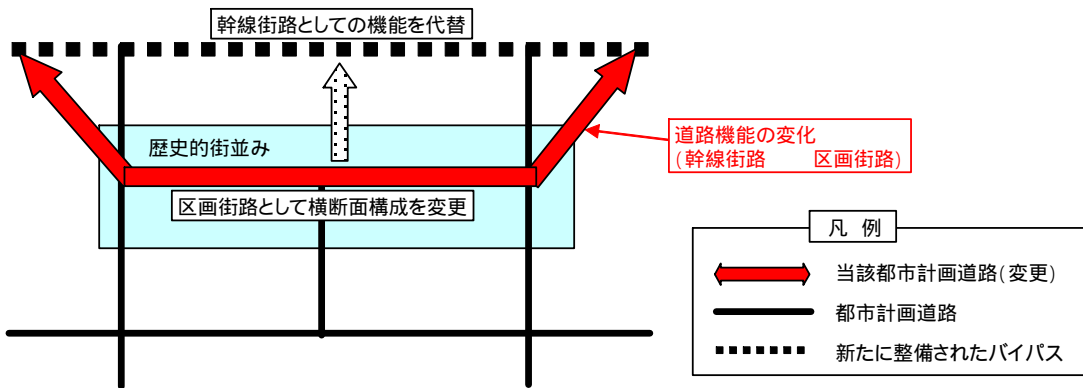
(事例4) 路線の機能変更 (変更を検討)

土地利用の変化や当該道路に代替する新たな道路の計画・整備がなされる等によって、当該路線に要求される機能が変化する場合は、路線の機能変更を伴う「変更候補路線」として検討する。

(a) 都市レベルの幹線街路から地区レベルの街路への機能変更する例

過去に計画された都市幹線街路を、都市全体の交通を担わない地区レベルの街路（区画街路）に変更する場合には、地区レベルの街路にふさわしい横断面構成に変更することが望ましい。

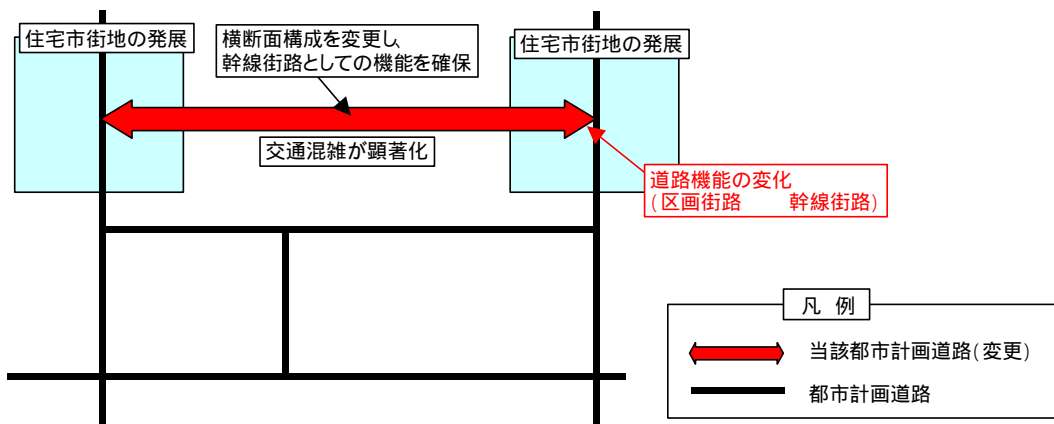
この場合、地区の状況により、道路の総幅員を縮小変更して対応することが考えられる。



(b) 地区レベルの街路から都市レベルの幹線街路への機能変更する例

この場合には、都市レベルの幹線街路としての機能を確保することが必要となるため、総幅員を拡幅することが考えられるが、総幅員を変えないで必要となる車道部幅員（車線数、車線幅員、停車帯、路肩、付加車線）を確保することが可能な場合も考えられる。なお、歩道部の機能について、近くの街路が自転車・歩行者を受け持つ等により機能確保ができるか検討を行うことが望ましい。

また、都市レベルの幹線街路への機能変更とすることによって沿道環境への影響が新たに想定されることから、道路空間内での環境対策による対応と沿道土地利用での対応をあわせて検討することが望ましい。

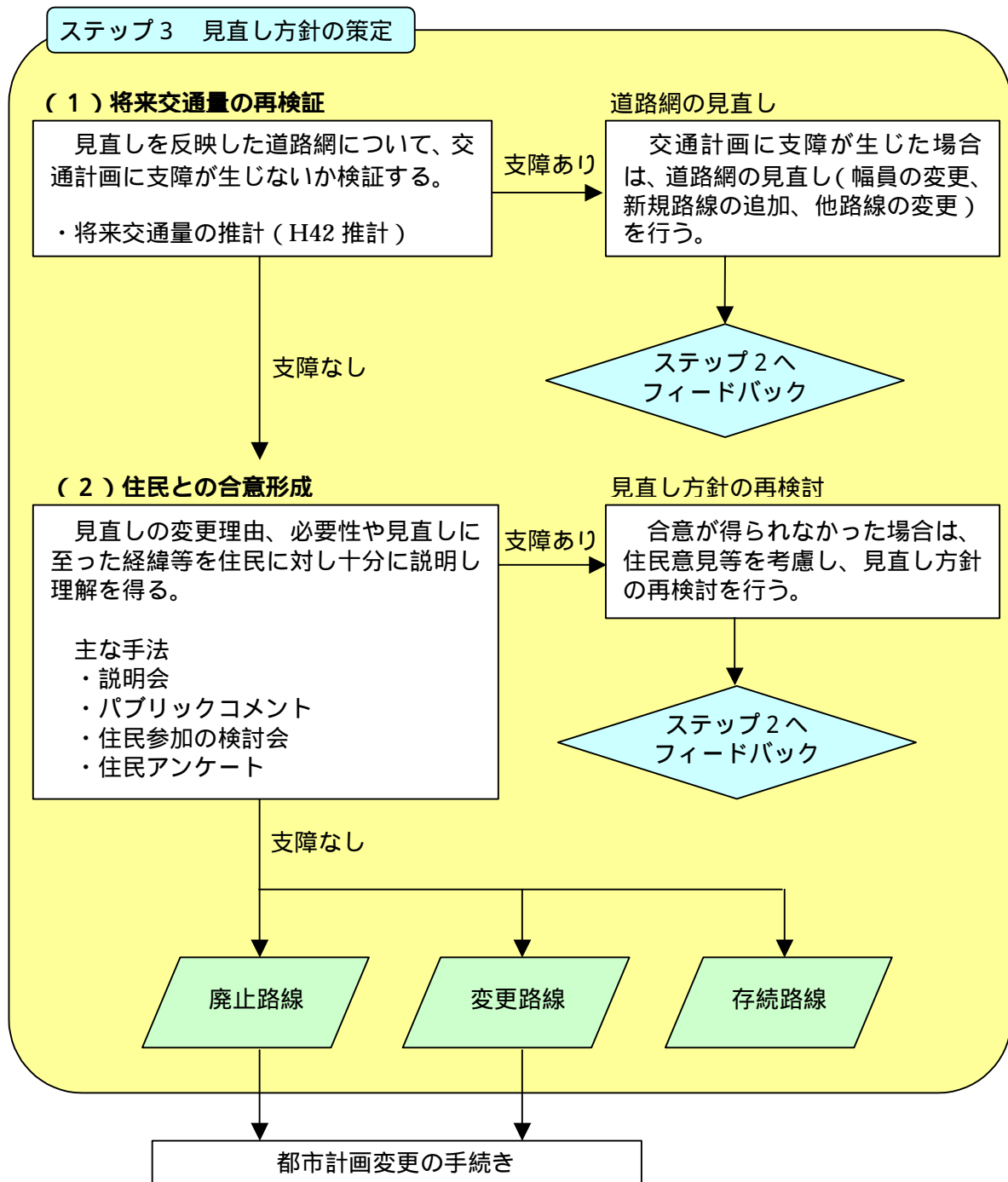


6 - 5 見直し方針の策定（ステップ3）

ステップ2で分類した各見直し候補路線（存続・変更・廃止）について、都市全体又は影響のある地域全体の路線を対象として以下の項目について検討し、最終的な見直し方針を決定する。

- (1) 将来交通量の再検証
- (2) 住民との合意形成

見直し方針の策定は、次のフローに従って行うものとする。



(1) 将来交通量の再検証

見直し候補(存続・変更・廃止)を反映した道路網について、将来交通量の推計により交通計画上支障が生じないか検証する。

将来交通量推計による検証は、都市計画道路の必要性や効果を定量的に住民に提示・説明して合意形成を図るためにも有効である。

交通計画上支障が生じた場合は、幅員の変更、新たな路線の追加及び他路線の変更等により、交通計画上支障が生じない道路網にする必要がある。

(2) 住民との合意形成

都市計画道路区域内においては、建築制限が長期にわたりかけ続けられていることや、現計画に沿った土地利用が既になされているケースもあることから、計画の変更・廃止については、地域住民の合意形成を図ることが重要である。

そのためには、地域住民や沿道地権者に対し、見直し対象路線となった都市計画道路の当初決定理由や変更理由、必要性や見直しに至った経緯等を住民に対し十分に説明し理解を得る必要がある。

また、住民との合意形成の手法としては、地権者への説明会にとどまらず、広く関係する住民が参加する機会を確保することが重要である。主な手法として、P I (パブリックインボルブメント)、P C (パブリックコメント) やまちづくり協議会などが考えられる。

(住民との合意形成にあたっての注意事項)

長期間の建築制限に対する補償の請求

都市計画決定から見直しまでの間の建築制限をかけてきたことに対して、行政としての見解や補償を求められることが考えられる。都市計画法第53条の建築制限は、将来の事業の円滑な推進を図るための制限であり、公共の福祉のために受忍すべき社会的拘束に基づくもので、補償を要しないとの見解が示されている。

建築制限の緩和

事業着手まで長期間を要する路線について、建築制限の緩和を求められることが考えられる。都市計画は、長期的視点に立って定められるべきものであるため、単に事業施行まで長期間を要するというのみをもって、建築制限の緩和を行うことは適当ではないため、慎重に判断する必要がある。

第7章 関係機関との調整について

都市計画道路の見直しにより変更が生じる場合は、都市計画手続きを円滑に進めるため、また、その後の事業を円滑に進めるため、関係機関と十分な協議を行う必要がある。

また、都市計画道路の見直しにより道路の整備計画等との不整合が生じないか、道路管理者に確認する必要がある。

関係機関との調整は、時間を要することが考えられるため、早い段階から開始することが望ましい。

〔協議機関〕

協議機関	内容	関連法
国土交通省 四国地方整備局	国の利害との調整	都市計画法 第18条
都道府県	広域的見地からの調整 都道府県の定める都市計画との整合	都市計画法 第19条
市町	基礎的自治体の意見尊重	都市計画法 第18条
道路管理者	将来管理者との調整	都市計画法 第23条
道路管理者	接続・交差協議	任意
交通管理者 (県警本部交通担当部署、 所管警察署交通部署)	交通処理計画協議(交差点協議等)	任意
河川管理者	河川との交差協議	任意
鉄道管理者	鉄道との交差協議	任意
港湾管理者	港湾計画との調整(港湾区域内)	任意
埋設企業者	埋設計画等との調整	任意
バス事業者	将来バス系統網計画との調整	任意

第8章 ガイドラインの運用について

8 - 1 運用の基本

このガイドラインは、都市計画道路の見直しを行う場合のアウトラインを示したものであり、適正な都市計画道路網の策定に向けた見直し作業への取組を促進するものである。

そのため、本ガイドラインは各市町が地域の実情に合わせて見直すことを妨げるものではない。

8 - 2 市町と県の主な役割

市町は、ガイドラインを活用し、主体的に都市計画道路の見直しに努める
県は、広域的な見地から助言するとともに、市町と連携・調整・協力をする。

- ・ 市町は、本ガイドラインを活用し、地域の実情に応じた都市計画道路の見直しに努める。そのため、路線カルテによる評価、住民との合意形成手法等について、各市町の実情に応じて見直すことも考えられる。
- ・ 県は、広域的な観点及び県の定める都市計画との整合を図る観点から、市町や関係機関等と調整を図りながら、市町の見直しに対し協力する。

8 - 3 見直しの時期

都市計画道路の見直しは、社会経済情勢の変化を考慮し、都市計画道路の必要性等に変化が生じた場合に適時適切に見直すものとする。

参考資料

- ・ 路線カルテ 4 0
- ・ 用語集 4 4

【路線カルテ(1/4)】(案)
都市計画決定の概要(路線總括)

都市計画区域名	
市町名	
路線名	
起点	
終点	
計画延長	L=
幅員	W=
車線数	m m 車線

都市計画決定の経緯	決定(変更)年月日	決定(変更)の概要
	当初	
	第1回変更	
	第2回変更	
	第3回変更	
	最終変更 (第4回変更)	

平面図

区間番号				
延長				
市町村区域				
延長				
区域				
延長				
用途				
延長				
車線数				
延長				
計画幅員				
延長				
現況幅員				
延長				
整備状況				

【路線カルテ(2/4)】(案)

1. 対象路線の現状把握(区間別)

路線の概要			
都市計画決定の概要		該当	備考
路線名			
区間番号			
都市計画区域名			
市町名			
起点			
終点			
計画区間延長		()m	
幅員		()m	
車線数		()車線	
都市計画決定 (変更)の経緯	当初		
	第1回変更		
	第2回変更		
	第 回変更		
	最終変更(第 回)		
路線の現状			
交通状況		該当	備考
現況交通量		()台/日	
現況混雑度		()	
現況道路密度		()km/km ²	
計画道路密度		()km/km ²	
現道幅員(現道の有無)		有()m 無	
沿道状況		該当	備考
沿道利用状況			
	用途指定		
	容積率		
用途指定状況	建ぺい率		
沿道主要施設		()	
未着手の要因		該当	備考
財政上の制約			
交通機能の変化			
社会環境の変化			
支障建築物			
その他			

【路線概略図】

【路線カルテ(3/4)】(案)

2. 路線の必要性の検証(区間別)

交通機能		
自動車交通需要	該当	備考
将来交通量の整合		将来交通量()台/日、計画交通量()台/日
交通混雑の緩和	該当	備考
混雑度		()
渋滞ポイント(ボトルネック)箇所の解消		()
ネットワーク機能		
関連計画における位置付け	該当	備考
県の長期計画		
市町の総合計画		
都市計画区域マスタープラン		
市町マスタープラン		
都市交通マスタープラン		
愛媛道ビジョン		
その他		
広域ネットワークの形成	該当	備考
市町間を連携する道路		
都市の拠点間を連携する道路		
都市内の重要な地域間相互を連携する道路		
都市部へ流入する通過交通を分散する道路		
地区内のネットワークの形成	該当	備考
居住環境地区内への通過交通を排除する道路		
居住環境地区内の交通を効率的に処理する道路		
アクセス機能	該当	備考
主要交通拠点(駅、IC、港湾、空港)へのアクセス機能		
主要拠点(学校、病院、行政機関)へのアクセス機能		
中心市街地へのアクセス機能		
地域のまちづくり		
地域のまちづくり支援	該当	備考
沿道商店街等の活性化		
市街地の土地利用の促進		
観光振興、産業活動を支援する道路		
中心市街地活性化基本計画等を支援する道路		
都市のシンボルとなる道路		
公共交通の利用促進	該当	備考
バス路線		
公共交通の収容空間を有する道路		
都市環境機能	該当	備考
沿道環境(騒音・振動・大気汚染等)への配慮		
都市防災機能	該当	備考
防火地域、準防火地域の指定		()
災害時の避難路		
消防活動困難区域の解消		
延焼遮断帯となる道路		
災害時の緊急輸送道路		
交通事故の軽減に寄与		
その他の独自指標		
その他の独自指標	該当	備考

路線の必要性の評価		評価
路線の必要性あり	代替路線の検証へ	
路線の必要性なし	廃止候補路線	
(備考)		

【路線カルテ(4/4)】(案)

3. 代替路線の検証(区間別)

代替路線		
代替路線等の有無	該当	備考
交通機能上の必要性を代替する路線がない		
ネットワーク機能上の必要性を代替する路線がない		
地域のまちづくりの必要性を代替する路線がない		
代替路線の評価		
代替路線あり(機能変更可能) 変更候補路線		
代替路線あり(機能変更不可) 廃止候補路線		
代替路線なし 事業の実現性の検証へ		
機能変更の方策	該当	備考
幹線街路から区画街路への変更		
区画街路から幹線街路への変更		
その他()		
(備考)		

4. 事業の実現性の検証(区間別)

現地状況		
支障建築物	該当	備考
歴史的街並み・文化施設への影響		
大規模建築物への影響		
商店街・人家密集地等への影響		
景観や自然環境への影響	該当	備考
主要な緑地、風致地区等への影響		
大規模な土地の形質変更等による自然環境への影響		
構造上の問題		
道路構造令との整合	該当	備考
現行の道路構造令への適合		
施行の難度		
住民との合意形成の見込み(任意項目)		
住民からの要望(任意項目)	該当	備考
事業実施の要望あり		
まちづくりの観点による路線の変更・廃止の要望はなし		
都市計画法53条許可状況(任意項目)	該当	備考
許可件数		
セットバックの状況		
その他の独自指標		
その他の独自指標	該当	備考

事業の実現性の評価		
支障あり(対応可能) 変更候補路線		
支障あり(対応不可) 路線の必要性の検証へ		
支障なし 存続候補路線		
支障となる要因の解消方法	該当	備考
ルート変更		
幅員の変更		
その他()		
(備考)		

【用語集】

(あ行)	
愛媛道ビジョン (P.20,42)	愛媛県の遅れた道路整備を限られた予算の中で、県民のニーズに応えるため、一層の効率化・重点化を図り量的不足を解消していく新たな整備方針。
延焼遮断帯 (P.23,24,42)	市街地での火災の延焼防止や焼失被害を局限化する役割を担う施設帯や空間で、主に道路、河川、鉄道、公園、緑道、耐火建築物群、オープンスペースなど。
(か行)	
改良率 (P.7)	$\text{道路改良済延長} \div \text{道路実延長} \times 100$
環状道路 (P.20)	都心から郊外に放射状に伸びる道路をリング状に連結する幹線道路で、交通の適切な分散と、通過交通を迂回させ都心への流入を抑制する。
緊急輸送道路 (P.23,24,42)	地震発生後の避難、救助をはじめ物資の輸送、諸施設の復旧など応急活動対策を実施するうえで特に重要な道路のこと。
計画交通量 (P.19,42)	計画、設計を行う路線の将来(計画目標年次)通行するであろう自動車の日交通量で、一年間の年平均日交通量とすることが一般的。
現況交通量 (P.10,11,13,25)	現道において実際に通行している交通量。本ガイドラインにおいては、道路交通センサス(H17)または最新の交通量調査の値とする。
混雑度(交通量、交通容量) (P.18,19,25,42)	道路の交通量に対する交通容量の比。 混雑度 = 交通量(台/12h または 24h) / 交通容量(台/12h または 24h) 交通容量: 道路条件及び交通条件が基本的な条件を満たしている場合に1車線を通すことができる最大値
(さ行)	
Cゾーン (P.11)	OD調査等を行う際、調査区域(都市)内をいくつかのゾーンに分割する。一般的にCゾーンは町丁目単位で区切られており、市町村道レベルに対応している。
市町マスタープラン (P.20,42)	住民に最も近い立場にある市町が、住民の意見を踏まえ、まちづくりの具体性のある将来ビジョンを確立し、地区別の市街地像や整備方針等をきめ細かくかつ総合的に定めるもの。 都市計画法第18条の2に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の通称。
自動車OD調査 (P.10~13)	ODとは、起点(Origin)および終点(Destination)のことで、自動車交通の実態を、交通量、起終点、貨物・乗車人員の量など交通の内容について多目的にとらえようとするもの。調査内容は、自動車の出発地から目的地の交通量のほか交通目的、発着地の施設、その時刻、乗車人員、積載貨物の品目、トン数、トリップ時間、距離などである。
消防活動困難区域 (P.23,42)	消防自動車が通行できる道路に面する震災時有効水利(消防自動車が震災時に取水可能な箇所)からの消防活動が容易にできる範囲以遠の区域。出火した際に消防での消火が困難になることが予想される。

将来交通量 (P.10,11,13,18,19, 29,35,36,42)	目標とする計画年次に想定される(将来の)交通量のこと。
将来自動車交通 需要 (P.12,13)	交通計画策定の過程の中で行うもので、対象地域の将来人口や将来の経済活動などの社会経済状況を予測して分析された将来の自動車交通の需要。
スクリーンライン 調査 (P.11)	自動車交通量の精度検証を行うために実施するもので、調査対象地域を分割するような仮想の線(河川、鉄道等)をスクリーンラインとして設定し、それを横切る交通量を観測するもの。
セットバック (P.30,43)	建築物の外壁を敷地境界線から後退させて建てること。
(た行)	
中心市街地 (P.2,3,21,42)	商業施設、公共施設、文化施設など、さまざまな機能が集積している都市の中心地区。地方都市では、郊外の大型店舗の進出により疲弊し、空洞化が問題となっている。
中心市街地活性化 基本計画 (P.21,42)	中心市街地活性化法(中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律)第6条に基づく計画。中心市街地活性化を支援するため、地域における創意工夫を生かしつつ、市街地の整備改善と商業等の活性化を一体的に推進するための基本的な計画。
超高齢社会 (P.1,2,22)	総人口に対して65歳以上の人口が占める割合(高齢化率)が21%以上である社会のこと。
都市計画区域マス タープラン (P.20,42)	長期的視点(概ね20年後)に立って、都市計画区域ごとの都市計画の目標、土地利用、都市施設の整備、市街地開発事業に関する主要な都市計画の方針等の「将来のまちづくりの方針」を示すもの。 都市計画法第6条の2に基づく「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の通称。
都市計画決定 (P.6,8,9,16,18, 36,40,41)	都道府県又は市町が、都市計画を一定の手続きにより決定すること。 都市計画決定にあたっては、住民に一番近い立場の市町が説明会等により住民意見を反映させた上で都市計画の案を作成する。都市計画の案は2週間公衆の縦覧に供され、その間、住民及び利害関係人は案に対する意見書を提出することができる。県又は市町の都市計画審議会の議を経た後に都市計画決定される。 都市計画が決定されると都市計画法第53条に基づく建築制限が働き、都市計画区域に関係する権利者などの権利に一定の制限が加えられる。
都市計画道路密度 (P.7)	1平方キロメートル当たりの都市計画道路の延長(km)。
道路交通センサス (P.10,11,13)	正式名称を「全国道路交通情勢調査」と言い、一般交通量調査(道路状況調査、交通量調査、旅行速度調査)、自動車起終点調査(路測OD調査、オーナーインタビューOD調査)、)駐車調査、機能調査の4種類の調査を行っている。

都市交通マスタープラン (P.20,42)	都市圏の将来像や計画目標、将来都市圏構造、道路や公共交通などの施設整備、TDMなどのソフト施策からなり、都市圏全体の交通施策のあり方を提案するもの。 TDM 施策：既存ストックを有効に活用したソフト施策
(は行)	
パーソントリップ調査 (P.10～12)	都市交通には自動車、公共交通、徒歩、二輪車の交通手段があり、自動車交通だけでなくそれぞれの手段に役割分担させるため、「人の動き」(パーソントリップ)に着目し、都市圏内に居住する人を対象にして、ある1日の交通を調査する実態調査。一般的に家庭訪問形式で行われ、対象世帯の5歳以上の人全員を対象としている。全ての交通手段による移動を対象として、世帯や個人の属性を合わせて把握する点に特徴がある。
PI(パブリックインボルブメント) (P.36)	住民参画。施策の立案や事業の計画・実施等の過程で、住民等に対して十分な情報公開した上で意見交換の場を提供し、広く意見を聴取し政策等に反映するための手法。 パブリックコメントが収集した意見をもとに意思決定を行うのに対し、パブリック・インボルブメントは住民と協働し合意形成を図りながら計画を検討する。
PC(パブリックコメント) (P.35,36)	意見公募。施策や計画などを立案する時、原案を公表し、住民等の意見を求め、それを考慮して政策決定する制度。
Bゾーン (P.11)	OD調査等を行う際、調査区域(都市)内をいくつかのゾーンに分割する。一般的にBゾーンは市町村をいくつかに分割した範囲で区切られており、都道府県道レベルに対応している。
フィードバック (P.10,35)	結果を原因に反映させ、より適切なものにしていくこと。
風致地区 (P.27,43)	都市計画法に基づいて定められる地域地区の一つで、都市における樹竹林、丘陵、渓谷、水面等を主体とする良好な自然景観を形成している土地について、その風致を維持し、都市環境の保全を図る地区のこと。
防火地域、準防火地域 (P.23,42)	都市計画法に基づいて定められる地域地区の一つで、市街地における火災の危険を防除するため、建築物を構造面から規制する地域のこと。
(ま行)	
密集市街地 (P.23)	当該区域内に老朽化した木造の建築物が密集しており、かつ、十分な公共施設が整備されていないことその他当該区域内の土地利用の状況から、その特定防災機能が確保されていない市街地。